

第20回国土交通中部地方有識者懇談会

【まんなか懇談会】

－詳細議事録－



平成24年12月10日（月）

KKRホテル名古屋

1. 座長挨拶

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱ 相談役）

前回と同じようなメンバーの方々に、引き続いてお願いをしておりますので、よろしくお願い申し上げます。

皆さま方のご支援をいただきまして、「まんなかビジョン」ないしは改訂版を作っていただき、その内容が公表されました。こういったものは作りっぱなしになるのですが、こうやってフォローの場が設けられました。また、新しい計画を作っていこうというお考えで、大変ありがたいことだと思いますし、大変有意義なことだと思っております。それだけでもこの委員会の価値があったなと思っておりますので、実りのあるものができるように、皆さま方のご指導とご協力を、切にお願い申し上げたいと思います。

2. 本懇談会の論点事項

I. 新まんなかビジョン

1. 「新まんなかビジョン」策定後の社会資本整備等の取り組み状況

2. 中部地方を取り巻く情勢

II. まんなかで日本をリードする中部地方の将来の姿

III. 中部地域の目指すべき方向へのご意見・ご提言

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱ 相談役）

平成21年8月に「新まんなかビジョン」ができてから、3年余の時間が経過しております。その間での中部における具体的な取り組み、中部を取り巻く情勢その他につきまして、具体的にご説明をいただきました。

また、平成21年8月の「新まんなかビジョン」以降に新しく浮上した課題につきまして、これからの目指すべき方向が出てくるわけですが、そのような方向についても、サジェストをしていただいたと思います。

これから、議題Ⅲの中で、皆さま方のご意見を拝聴したいと思います。前回のビジョンには五つの項目がありました。それから25の重点項目がありました。こういったものは、恐らくこれからも変わらないと思います。ただ、その中で、従来は競争力の強化、あるいは環境問題にやや高いウエートがありましたが、災害が一番トップに躍り出てきました。それは、東日本大震災の影響があったからです。

もう一つは、交流の問題がクローズアップされてきており、特に昇龍道プロジェクトが出てから、国際交流について、非常に関心が高まってきました。

同時に、中部は日本のへそです。従って中部のインフラを、へそにふさわしいものに強化をしていく必要があります。それが全国の人々に役に立つ、中部のへそに薬をつぎ込めば、その薬が全国に回るようにしなければいけません。地域的な視野だけでなく、全国的な大きな視野に立ったご議論をいただければと思っております。

それから、笹子トンネルでクローズアップされた保守、メンテナンスと建設の問題です。メ

メンテナンスも建設もお金がかかりますが、どのように、バランスを取りながら、建設をしながら保守についてもやっていかなければいけないのかという、新しい問題が提起されたと思います。そのようなことについても、ご議論をいただきたいという感じがしております。

全国の他の地域とのバランス、建設と保守のバランス、施策間のバランス、このようなことを、皆さん方のご意見を承って方向を出していただければ、それが今後の作業のビジョン策定にもつながると思いますので、皆さんのご意見を承りたいと思います。

◇山本 貴之 委員（(株)日本政策投資銀行 東海支店長）

安全・安心は、今後の中部ブロックのインフラを考える中で非常に大事ではないかと思えます。その中でも一つは、地震・津波対策です。もう一つは、既存の社会資本ストックを、どのように今後維持・更新していくかというところです。

社会資本ストックは、相当なコストをかければ維持・更新はできるわけですが、日本の財政事情が非常に厳しい中で、限られたコストを有効活用して、維持・更新を進めていくのかというのは、非常に大事だと思っております。

予防保全の取り組みを、先進的にうまく進めることによって、更新できないストック量を大幅に減らすことができることに非常に関心を持ちました。

政策金融機関的な立場からしますと、TPPやPFI等の事業手法を用いて、お手伝いしていきたいと思っています。まずどうしてもやらなければいけないところの維持・更新は、積極的にやり、逆にある程度中長期的にやっていくべきところは、予防保全の取り組みなどをうまく取り入れながら、あるいは新しい金融手法などをうまく取り入れながらやっていくのが非常に大事ではないかと思いました。

◇水尾 衣里 委員（名城大学 人間学部人間学科教授）

「災害に強い中部」というのは、本当にこれからの大きな課題であると思えます。

私自身、昨日、一昨日と福島第一原発の現場に行ってきた、その警戒区域の中に入って実情を見てきました。災害に強い地域づくりをすることは当然のことですが、人間のつくるものには必ず限界があるということを、覚えておかなければならないと思えます。

その限界というものに真摯に向き合い、地域の人口、年齢分布により通常の避難訓練をどのようにやるかという、人間の知恵とソフトを上手に更新し、ハードをつくることと同時に、ソフトをいかに考え、常にそれに備えるかということがない限り、どのような強いものをつくっても、自然の力には負けてしまうと思っています。ぜひ強い中部というところに、ソフトをどうするかを今後考えていくことだと思えます。

維持管理に関しましては、以前から大変なお金がかかると言われてきました。さまざまな委員会や市町村では、削減や節約に、大きな評価をされてきた時代が長いと思えます。

豊かな時代の中で、節約や削減に注目することは、大変重要なことかもしれませんが、削減や節約によって、かえって負の部分が出てくることもあるかと思えます。かけるところにはかけるだけの経済力を、いかに保っていくかということも考えていくことが重要であって、もちろん3.11も、それを考え直す大きな起点になったのではないかと思います。

それともう一つ職人に関わるのですが、維持管理をしていく、または新しい技術をつくって海外に輸出することになると、当然その人材の育成が必要になってくると思います。さまざまな部分がアウトソーシングによって経費を削減しようという中で、プロパーをいかに上手に養成していくかということも課題になっていくと思うので、人材の育成にも力を入れていっていただきたいと思います。

それから、エネルギーについては、節約ではなくて、調達ということ、今後どう考えるか。またはそれを国民にどう理解してもらえるかということ、考えていく方向転換が必要なのではないかと思います。

◇東 恵子 委員（東海大学 海洋学部環境社会学科教授）

中部地域は災害に強い安全・安心が必要で、特に静岡では、課題になってくるかと思っています。こういった構成になって、観光交流で人口を増やすとか、地域の自立を考えますと、どうしても、自然と共生する中部、環境や景観と地域の人々のコミュニティが不可欠なのではないかと思っています。それが全体に、地域のバランスが取れるような構成にならないかと思っています。

仕事の中で、清水港で色彩計画を進め、景観形成を20年進めておりました。港湾の作業空間が、環境、エネルギー損失、要するに中部電力のメガソーラーや売電が進む中で、民間が倉庫の屋根にパネルを載せたりとか、それが連続的に出てきております。そういった中で、今まで築いてきた景観を維持するため、メーカーに対応をお願いする取り組みになっています。

景観法が制定されてから、地域が今まで築いてきた地域資産として、景観は公共財となっています。そういったものが維持できないことになってくるので、景観や環境基準というものは、私たちの生活、暮らしのベースとして、基準作りが必要なのではないかと考えています。

特に静岡は今、富士山の世界文化遺産登録を目指しており、来年の6月にはその決定が下りるかと思っています。また、伊豆半島ではジオパークを、韮山反射炉産業遺産や南アルプスを自然遺産に登録しようといった、世界にここだけにしかないという点を、地域の方たちと共に進めていくことを目指して、交流人口を深めていこうという中で、ハードの整備と共に、地域づくり、人づくりという観点や、自然環境の保全が大事になってくるかと思っています。

特に、再生可能エネルギーの建設に向けて今後の対応は、重要なことと思っています。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱ 相談役）

地域によって若干そのウエート付け、バランスが違っていいのではないかというご意見ですか。

◇東 恵子 委員（東海大学 海洋学部環境社会学科教授）

はい、そうです。それと地域をコアにして、この五つのバランスが、中部としてより良く生きするような形を形成していくことが、課題になってくるかと思っています。

国土交通省の方で、維持管理をする際に、地域の景観形成という付加価値をつける視点で、取り組んでいただきたい。それによって地域の財産価値となり、地域の人々にこの公共財が親しまれることになってくるかと思っていますので、ぜひよろしくお願いします。

◇水谷 研治 委員（東京福祉大学 大学院教授 中京大学 名誉教授）

このところ、わが国の地盤沈下が非常に激しいと思っており、この調子でまだ進むだろうと思っています。

いつの間にか、わが国の優位性がなくなってきました。例えば、港湾です。このアジアの中で、港湾が、いつの間にか、劣後していると思います。空港も日本の国際空港は、近くの国際空港にはるかに勝るとは言えない、むしろ劣ってきているのが明快です。

しかし、まだ経済力は強いのだと思いたいが、残念ながらこれも、随分変わってきているのではないかと思います。経済を実際に担うのは民間ですから、民間に見直させればいいが、その基本的な仕組みや、社会基盤については、国が整える必要があると思っております。

それが強かったというのが、日本の産業の強みの一つでもあったわけです。非常に基盤整備が整っていて、正確に物事ができ、配送がきちんとできている国は、他になかったです。

ところが、それが今後とも維持できるだろうかという疑問を持っています。いずれの先進国も、そのような基盤の整備をして先進経済国になったが、いずれ、その社会基盤が衰えていくのを、実際にわれわれは目にしています。

イギリスもアメリカもそうです。私はニューヨークにおりましたときに、高速道路が壊れると、車が相当何台もつぶれたということがございます。当分の間、その高速道路は修理ができないという事態が起きました。それは、金の問題で、アメリカに金がなくなり、社会資本もおかしくなったということです。それを契機に、一斉に経済力がなくなったということがございます。

今、日本は金がないことはご承知のとおりですが、目先の生活、目先のところに目標が行きがちで、今までもそうだったが、これからもそうだと思います。

目先の生活をずっと連続して維持するためには、長い目で見た基盤整備がいかに重要かということです。それに資金をつぎ込まなくては、将来のわれわれの子どもや孫の時代にどうなるかは明らかだと思います。

ですから、重点の置き方は、将来の生活で、そのためには何が必要かを、あらためて重点を置き直さなくてはいけないと思います。

中部というのは、真ん中であるがゆえに、全国的な視野で物事を行う。その結果として、われわれ中部の人々が、プラスになるとは限らないことが多いのです。

例えば、空港を造ってみても、空港を実際に利用できるのは、中部の人ばかりではありません。しかし、日本全国のために空港が要るなら、造る必要があるし、全国的な空港を造らなければならないという意味です。中部のための空港を造ったのでは駄目なのです。

道路網も同じです。第二東名は、非常に立派なものを造っていただいています。道路委員をしていたとき私が強調したのは、修理費の要らない道路を造りましょうということです。将来的には、今と違って金がなくなり、修理ができないために、道路がおかしくなることはできるだけ避けたい。今、頑張っても、その方が望ましいと、強力に言い募ったつもりです。

今、資金が足りないからできないということをよく言いますが、足らなかつたら税金を使い、基盤整備をしていくことが必要であると思えます。

ですから、目先でなくて将来のため、中部のためではなくて、全国的なためにということに、

焦点をきちんと当て、やるべきことをやっていくことが必要です。また、それを主張し、「まんなか」であるがために、汗をかき、血を流す必要があるのだということです。それが国全体のためになり、将来のためになるというところに重点を置かなければならない運命にいるのだと思っております。

◇奥野 信宏 委員（中京大学 理事 総合政策学部教授）

日本が今どういう発展段階にいるのかというと、高度成長から幾つかの発展段階を経て、一つの発展のサイクルは、80年代半ばに収束したと思います。そこから新しい発展のサイクルが始まるという予定だったわけです。

確かに、パイは大きくなりましたが、これはバブルの見せかけのパイで、やがてはじけて、パイを大きくすることも、分配もままならないという状態が、ここ20年続いていると理解しています。

従って、政府の方は、発展のエンジンをどこから始動するかを、大変ご努力されており、政府は大都市圏戦略ということを言っています。それを引っ張るのは、大都市圏だと思います。地方を引っ張っていくのは、大都市圏だと思います。特に三大都市圏が大事だと思います。

日本の経済は、主産業がある一定の範囲に集約・集積しているところが引っ張ってきて、これはすぐ変わるものではないと思います。そういう意味で、大阪の経済の現状などを見ますと、中部はやっていかなければと感じております。

国土政策、国土計画、あるいは地域政策の基本理念は、交流・連携が生み出すダイナリズムだと思います。人の連携が価値を生み出すが、これにはハードの整備があるわけです。

ハードの面から考えますと、全部大事ですが、リニアで感じたことを申し上げますと、15年後に東京－名古屋間が開通すると、5000万人の日帰り交流圏ができます。これは世界最強都市圏が生まれると思います。そういうことは、人類の歴史上、かつて経験したことのないことだと思います。その力を受け止めるための基盤整備は、既に中部では議論が始まっており、これが具体的な工事などに入っていきますと、数年後には日本にブレークスルーとなる大変な事業になるのだろうと思っています。

そのためには、リニアと名古屋の駅と一体とした、他の交通とのアクセス、特に、空港とのアクセスはもう少し良くしないと、名古屋までリニアで来ても、そこから名鉄が止まったらどうするのだという話をしているのでは、活かすことにはならないと思います。それからリニアを使って昇龍道をどう活かしていくかなど、いろいろな周遊ルートを考えていくことができるのだろうと思います。

昇龍道は、万博の前から中部圏にはあることは言われていたのですが、一つのルートとしては定着していませんでした。それが、昇龍道という言葉で具体的なイメージがわき、人の交流・連携ができてくるのだろうと思います。そういう意味では非常に大事なことだと思います。

次の点は、多様な主体が参加して、地域や国土をつくるということです。国土政策は、昭和37年の全総のときから、ずっとハードの整備が中心になりましたが、昭和62年に四全総ができたところで、多様な主体が参加して、地域・国土をつくるのだということを言い、五全総になると、NP0とか地域住民とか企業とか、多様な主体が参加して国土をつくるのだということが出

てきました。

国土形成計画では、多様な主体は「新たな公」と呼ばれまして、新たな公の育成が、ハードの整備とともに国の基本戦略になっています。

その育成は、大変大事なことだと思います。民間は、名古屋圏のリニアの開通に伴う名古屋圏一体のエリアマネジメントにおいて、民間の力を活かしていくことが非常に大事だと思います。東京の丸の内とか、郊外の柏の葉キャンパスとか、行政がうまく距離感を保ちながら民間の力をうまく使っています。こういう多様な主体の参加が、一つのポイントだと思います。

それから広域連携です。これは広域地方計画というものができているわけですが、広域圏が一体となって機能するということは、大事なのだと思います。名古屋や豊田、高山の役割はみんな違うと思います。それがうまく交流する担い手は、やはり人です。新しい公共だと思います。

日本海国土軸の集まりで1時間ほど話をしたのですが、国土軸というのは、国土形成計画では言葉としては消えています、広域地方圏がそれぞれ横へつながっていくということで、理念としては立派に生きているのです。

そこでお話ししたことは、日本海側と太平洋側の最大の格差は、横の交流・連携だということです。太平洋側は、戦後、昭和39年の新幹線から始まり、名神、東名、それから新名神、新東名、リニアとものすごい横の連携ができています。しかし、日本海側はどうか。これはお寒い限りです。

私は山陰の出身ですが、例えば鳥取から石見、島根の方に行こうと思ったら、「まつかぜ」が走っているが、時間がかかるため、1回大阪まで飛行機で出て、また行った方がずっと速いという感じです。

今、東アジアが大事になっており、日本海側で受け止めたいというのはあるが、日本海国土軸の話を、東京のホテルニューオータニでやっているのが間違いです。横の連携には、日本海側の方々はほとんど興味がなくて、それは金沢、富山、松江もそうですが、東京のルートをいかに確保するかということにご熱心なわけです。

交流連携が地域の強じん化には非常に大事で、特に中部圏の、高山、名古屋、豊田、岡崎、それから浜松、三重県もそうです。その役割をきちんと継承して、それを強化するための取り組みをすると同時に、人の交流連携の担い手をきちんと育成していくことが、名古屋大都市圏がパワーを持つためには大事だと思います。

それから防災国土づくり委員会で、減災が3.11の直後に打ち出されました。しかし、減災というのは、地方によって随分内容が違ってくと思います。人の命は助からなければいけないことは当然ですが、名古屋圏の場合にはどうかというと、これは日本を引っ張る地域として、何か大きな波が来たら逃げようという話では、世界からの投資は来ないし、一定の人がなかなか集まってきません。名古屋港や空港などはもっと強じんにしなければいけないし、被害を受けたらすぐに復興・復旧できるという体制を整えなければいけません。

そのためには、ハードの仕組みや、人の連携が非常に大事です。今、東日本大震災では絆と呼ばれていますが、そのところも踏まえていかなければいけません。

資料3の課題の「生活支援の集約化」（8ページ）、主な取り組みに集約された「まちづくり

（コンパクトシティ）の誘導」は、いろいろなところで批判をしております。「限界集落はかわいそうだから補助金を出して引っ越してもらえ」とすると、盛んに活動して残っている地域まで、壊れてしまうということがあり、それでは日本の文化が壊れてしまうのではないかと思います。

東京では、日本の文化は、花の江戸のど真ん中で生まれて、海外に輸出されるものと思っています。地方の文化がどのような意味を持っているかは、ほとんど理解されませんが、江戸時代からの交流によって、粋の文化が江戸に集まって、日本の文化ができているのだろーと思えますから、コンパクト化によってどんどん壊してしまうことになります。

コンパクト化がいけないと言っているのではないのです。コンパクト化の中身は多様にあり、その中の一つとして、地方の文化を壊すようなコンパクト化は、よろしくないのではと思います。

私は「あじさい型都市」と言っていますが、これは中山間でも大都市でもそうですが、それぞれ一つ一つの地域が、あじさいのような形を持っていて機能し、大きな街や中山間地ができているという形になるといいと思っています。

◇小出 宣昭 委員（中日新聞社 代表取締役社長）

去年まで東京新聞の代表を丸4年間やっついて、東京で経済界の人とたくさんお会いしたが、名古屋経済圏の経済人の方と、関西経済人のものの考え方の違いにびっくりしました。

中部の経済人の方のものの考え方は、ものを見るスパンが非常に長いのです。これは、ものづくりというのは、お金を投資し、研究し、それがお金になるまでに、すごく長い時間がかかるのです。だから、待っていないとお金にならないという、待つ文化があります。

大阪は、相場経済が基本ですから、10億円の投資をするより、10億円の資金運用でもうかるのなら、そちらの方へ持っていくなど、地域が持っている経済体質が、その地域の経済的リーダーの体質に、微妙に影響していると感じました。

日本語で「頭がいい」とか「頭が悪い」という表現ができたのは、昭和の初めのモダニズムのころで、大正時代までは「賢い」と「愚か」しかなかった。それでモダニズムが入ってきて、時代変化に早く対応できる、頭の回転が速い人のことを「頭がいい」と言い、それまでは「要領がいい」と言っていた。

「賢い」というのは、ある一定のテーマをじっくりと考え続けて本質をつかむ頭脳のことを言った。モダニズム以来、ずっと頭がいい人の全盛で、一面からいうと要領がいいという話で、そういう物差しで見ると、中部というのは頭がいいことではなく、賢い方だと思う。中部の特性は、非常に長い目で見る、賢人の地域だと思います。

だから、バブルの影響も一番受けなかった大都市圏でしょう。その意味では、バブル当時は、ばかだねと言われた人はたくさんいたと思います。それから高度成長期になると、70年代、「東京・大阪二眼レフ論」がありました。名古屋は沈没すると言われていたが、その後低成長になると、東西が沈んで、相対的に名古屋がぐっと上になったのです。

それ以来、未来論は一切信じていないが、10年くらい前の新聞を繰ると、これからはEUの時代で、ユーロがドルに替わって基軸通貨になるかもと書いている新聞もあります。でも、10年

後の予測はできないが、この地域が持つ、ものを見る目の長さは、賢さだと思います。そういう賢さを、なるべく将来のビジョンに組み入れられないか。この災害に強いとか、活力とか、交流というのは、どの地域にでも当てはまると思うが、この地域が持つ、ものづくりから来た賢さというのは、捨てがたいものだと思います。時にはそれが、時代遅れだと何度も言われ、名古屋バッシングもありましたが、これはずっと変わらない大きな財産だと思っています。

それからもう一つ。去年の東日本大災害で、各新聞社が義援金を募集したが、全国紙3社合算した額より中日新聞は多かった。

何を意味するかというと、発行部数からいうと、全国紙の方がはるかに多いが、この地域には、中日新聞という新聞を軸にした、目に見えないコミュニティがあると思いました。同じ新聞の読者でも、コミュニティの一員として、誰かが義援金を出すと、それでは僕も出そうという、相互作用が非常に強い地域だと思います。その意味では間違いなく田舎っぺでしょう。

それは誇るべき田舎っぺであって、目に見えないコミュニティが、この地域にはあります。少子高齢化といいますが、今、出生率が1.27くらいで、限りなく一人っ子に近づいているのですが、将来一人っ子と一人っ子が結婚すると、その間にできた子どもには、おじさんやおばさん、いとこがいらないのです。兄弟もいないのです。言ってみれば、親類ネットワークが、日本全国から消えつつあります。

親類がいなくなった社会に何ができるかということ、コミュニティです。世界史的にはアメリカ合衆国の建国当初がそうでしょう。それだから、アメリカの地域主義は、コミュニティがすごく強く、日本では、札幌を代表とした北海道です。札幌は今でも、札幌市民の葬式は、町内会長が必ず葬儀委員長です。裏仕事は全部、親類に代わって町内がやります。結婚式は会費制、離婚率は最も高いのが札幌です。親類がいらない社会の特徴が、少子高齢化ということ、量ばかりで論じるケースが多いが、これは質的变化をもたらしているのです。親類ネットワークが日本社会からなくなっている。

そうすると、人間は1人では生きられないから、旅行するにしても、どこへ行くかではなく、誰と行くかが一番大事なくらい、人間というのは「誰と」がいるものです。親類ネットワークが消滅すると、代わりに必ず地域社会、コミュニティが本能で出るわけです。その意味では、この地域は、目に見えないコミュニティが非常に発達しています。

そういう点で、東京は下町の商店街が非常にしっかりしています。どうしてだと思ったら、土地が高いから駐車場付きの大型ショッピングセンターができないので、昔ながらの下町がしっかりしています。下町の商店街がしっかりしているということは、その地域にはコミュニティがあります。東京は、非常に濃厚なコミュニティと、全くの大都会と二極分解した都市だと思っています。

この地域というのは、伝統的なコミュニティは、間違いなく強く、ここの特性を、ビジョンの中に組み入れられないか。長い目で見ると、コミュニティの土壌が強いというのを、将来のビジョンにどう組み入れるか。

それから、もう一つだけ。社会資本が、人がどこに住みたがるかという問題の完全な解答にはなっていないのです。例えば滋賀県の米原は、明治時代から交通の要衝で、今は新幹線が停まるし高速道路もあるけれども、去年までは米原市になれなかったし、あのあたりでどこに住

みたがるかといったら、ほとんどの人が城下町のある彦根です。彦根は米原で、琵琶湖線に乗り換えて行く町ですが、中枢管理機能は断固として彦根で、歴史がある所です。

岐阜県でも、岐阜羽島に新幹線が停まって、高速道路もありますが、40年がたっても周囲はほとんど田んぼです。中枢機能は岐阜市で、高速道路も新幹線也没有ありません。人はどこに住みたがるかというコミュニティの面、人間の面を組み入れた社会資本の充実が、絶対に必要だと思います。そうすると、さらにものすごい機動力になると思いますので、ソフトとハードの社会インフラを、ぜひ合体するような作り方がいいなと思っています。

◇中村 幸昭 委員（(株)鳥羽水族館 名誉館長）

国交省は、空陸海を網羅しておりますが、国際競争力という視点から申し上げたいと思います。

まず、空からですが、日本の航空行政は、お粗末だと思います。海外から見ると、アジアのハブ空港を目指すことになっていますが、将来の大型のジェット時代を迎えて、第一種空港である成田、関空、セントレア、三つしかありませんが、いずれも滑走路が3500mです。

海外を見ますと、韓国、上海、北京、クアラルンプール、シンガポール等々も4000mの滑走路が、2本から4本、バンコクなどは今6本になりました。予算の関係で頓挫しておりましたが、3500mをあと500m延伸する必要があります。1本だけでは駄目で、2本なければ駄目だと。国際競争に負けるのだと思います。4000mの滑走路を、ぜひセントレアにもう1本造ってもらうことが急務だと思います。

また、陸上では、リニアがいよいよ、名古屋品川間を40分で結ぶというのが目に見えています。地下40～50mの深いところをもぐるが、その安全対策もさることながら、駅ができる周辺の予定ルートも決まっていますので、周辺のインフラ整備を、ビジョンとして考えておかなければいけない。

それから、道路、橋、トンネル、こういったものは、耐用年数が決まっておりますので、当然のことながら、40～50年たって、その間に点検をしなければいけない費用と、それから補修をしなければいけないものの財源が確保できるような措置ができないものかどうか。橋を架けたり、トンネルを造ったら、必ず老朽化が起こるわけですから、その将来のビジョンを考える必要があると思います。

それから、港湾ですが、先日、名古屋港をずっと端から端まで見てきました。確かにスーパー港湾は立派ではあります。しかし、伊良湖水道は狭い水道を20～30万tの大型タンカーが出入りをしています。そこを通らなければ、伊勢湾には入れませんから、タンカー銀座と言ってもいいのです。

名古屋港は、伊勢湾台風以降、防潮堤を造ったところがだんだん沈下しています。だから、かさ上げと、浚渫の問題があります。スーパー港湾ですから、当然予算化を将来にわたってやらなければいけないということですが、もし何かあったときには、大変なことが起こらないかということをお心配しているわけです。

例えば三重県の場合は、海岸線が長く、桑名の七里の渡しから、熊野灘まで、南北1083kmあるのです。伊勢湾や熊野灘があって、初めて中部圏のわれわれも、呼吸ができるのではないか

と思うので、地震、台風、津波といった自然災害もいろいろありますが、空陸海いろいろなことを考えて、将来のビジョンを検討していただければと思います。

◇日置 敏明 委員（郡上市長）

中部地方の課題や将来の姿の立て方は、おおむねこういうことでいいのではないかと思います。特に安全・安心ということは、非常に大切なものであると思っています。

交流が活発な中部、交流連携、あるいは環境景観、自然と共生する中部といった目標、柱、そしてそれに伴ういろいろな政策も、ぜひ強力に進めていくべきだと思っていますが、特に交流連携ということの中で、中山間地や、農産漁村の地域力を向上し、各地域の自立を促すことに、ぜひ目を向けていただきたいと思います。

交流連携ということが重視されていますが、交流連携の相手方である中山間地や農山村は、少子化、高齢化という中で、活力を維持することに苦慮しています。中部の特色は、多様な地域というものから構成されているということだと思いますので、ぜひ中山間、農産漁村における生活条件や、あるいは産業の活性化のための社会資本の整備ということをお願いしたいと思います。

道路一つ取っても、やはり人間の体と一緒に、大動脈、大静脈という大きな脈もあれば、最後は毛細血管ということで、体の細部の細胞に、生き生きと生命が宿ってこそ、全体の体が維持し、成長していけると思います。非常に大きな骨太な社会資本も整備をしていくことが必要だと思います。また小さく見れば、災害が起きたときに、袋小路になっていて、交通途絶になるような地域もありますので、そういったところに、ぜひ社会資本の整備ができるような将来像を、考えてもらえればと思います。

それからもう一つ。社会資本の整備の仕方ということで、現在は、国や都道府県、市町村という形で、社会資本が整備をされています。実際に公共事業をやる場合に、住民の皆さんと密接なコミュニケーションを取りながらやっているのは、市町村レベルの事業であるかと思います。やり方によっては、県レベルの事業も国家レベルの事業も、関連する国民や県民、市町村民とコミュニケーションをとりながら、情報、課題を共有し、協力もするような事業の進め方が、できるのではないかと思います。

郡上市は、国道156号が、市の半分ほどが国の直轄区間であり、あとは県管理になっていますが、国道管理部門で除雪機など機械の出発式をやりました。そのときに、国道156号の直轄区間中の、沿線の自治会の会長さん全てをお呼びして機械や体制の説明をし、その後も、除雪を円滑にやっていく会議をしてくださいました。

そういうきめ細かい配慮が、その地域の関係の人たちに情報を十分伝えて、そしてコミュニケーションを取りながら進めていくことが、ビジョンに書かれた事業を円滑に進めていくときに、大事なことになるのではないかと思います。

◇河上 敢二 委員（熊野市長）

この資料の中でも紹介いただいたように、昨年の紀伊半島大水害で、伊勢湾台風以降、最大の物的被害が出ました。ただ、熊野市内では、幸いにも亡くなった方はいません。伊勢湾台風

以降、河川堤防を含めて、インフラの整備が進んだおかげではないかと考えております。

市長村の立場で言わせていただくと、やはり、特に海岸部に面している市ですので、五つの方向性の一番に「災害に強い中部」と書いていただいているのは、大変心強い限りです。非常に過疎高齢化が進んでいるので、以前の全総のように、均衡ある発展ということまでは全く望んでいませんが、われわれの地域でも、結果としての平等ではなくて、発展に向けての平等の機会は、与えていただきたいという思いがございます。

もう一つは、インフラの整備については、攻めの視点で話されていることも多かったような気がするのですが、非常に防災力の弱いところの視点で言うと、安全・安心のミニマムというものを、ぜひ考えていただきたいと思います。

来年に自動車専用道路が完成する予定になっていますが、これまで国道42号1本しかなくて、年平均で4回ほど、豪雨のために道路が使えない状況がありました。東海・東南海・南海地震、さらには南海トラフの巨大地震があれば、42号線は全く使えません。東北地方であった、くしの歯作戦のくしになる部分も、幹になる部分もなくなってしまうという状況でした。

三重県だけではなくて、恐らく静岡県もそのようなところがあると思うのですが、やはりそういった地域における安全・安心のミニマムを確保するためのインフラとして、ミッシングリンクの解消や、三重県では、津波対策も含めて、ぜひとも、安全・安心のミニマムとしてのインフラ整備をお願いしたい。

◇事務局

本日ご欠席の委員から、事前にお伺いしているご意見・ご提案等を紹介させていただきます。

○後藤 康雄 委員（静岡商工会議所連合会会長、はごろもフーズ(株) 代表取締役会長）

人口減少社会においては、この先、10年、20年後を見据えた場合に、予算の制約などから、従来のような成長は望めず、また、産業の空洞化はますます進み、元には戻らないのではないかと。これまでの成長社会から、安定社会へ向けた転換が求められ、めりはりをつけた取り組みが必要である。例えば、防災面では、ハードにかかるコストにも限界があることから、逃げるなどのソフト対策も含め、優先順位をつけて対応すべきではないか。物質の豊かさを求めてきた消費社会から、節電、節約、循環型社会への移行など、生活の価値観の見直しも必要ではないのか。静岡県内では、リニアが整備されることにより、既存新幹線の停車本数の増加が期待できるため、既存新幹線の利活用による、町の活性化策の必要が高まってくるのではないかと。静岡では、富士山の世界遺産登録や、徳川家康公顕彰400年祭を控え、観光文化、産業観光の活性化や、国内外への発信が必要である。JA、漁協などと商工業者が一体となった、地場産業を活用した、六次産業への取り組みが重要性を増してくるのではないかと。

○林 良嗣 委員（名古屋大学 環境学研究科交通・都市国際研究センター長・教授）

災害等により、輸出がいったん止まった場合には、日本経済のダメージが大きいことから、耐震岸壁から、産業集積地まで、ルートの確保ができるかが大変重要だと。被災直後の上空からの調査によりまして、孤立しそうな集落を見極めて、救出の優先順位をつけるなど、地域版

のトリアージが重要ではないか。危険地域から撤退をする土地利用といった国土マネジメント行政への転換が必要ではないか。集落の賢い凝集と、連携による地域の絆の再生が必要であり、全てを都市部にということではなく、効率的な生活支援のために、集落も賢く凝集すべきではないか。中部には2.5時間圏のスポーク路線の飛躍的な開拓が必要であり、中部空港を乗り継ぎ空港として活発に機能させることで、多くの人と物流のゲートウェイとして活用すべきではないか。

○宮崎 直樹 委員（トヨタ自動車(株) 総務・人事本部本部長 常務役員）

製造業、ものづくりの観点という立場から、中部圏の製造品種価格は、全国シェアの25%を占めており、日本の屋台骨として、しっかりと外貨を稼ぎ、国を支える気概を持っている。しかし、行き過ぎた円高、高い法人税率、進まない通商交渉、電力不足、環境規制、及び労働規制の強化という六重苦の中で、韓国等の外国企業と互角に競争していくためには、陸海空を結ぶ物流ネットワークの構築による、物流コストの低減が不可欠である。特に、幹線道路のミッシングリンクの解消に向けたネットワーク化は、平時の物流効率の大幅な向上と共に、被災時の代替ルートとしても重要であり、今後もインフラ整備は、引き続き必要である。

以上です。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道(株) 相談役）【総括】

総括的なまとめをさせていただきます。方向、着眼点、考え方の基盤の三つに分けてまとめたと思います。

全体的な方向としましては、あくまで「まんなか」ですから、全国的な視野に立った中で、中部の立場をよく考えたビジョンを作るべきであるということです。2番目としては、短期的な対策はともかくとして、長期的な視野に立ったものとして、ものを見ていかなければいけないという2点についてのご意見がございました。そのためには、やはり大都市圏がリードしていく必要があるので、この中部の「まんなかビジョン」の意味は、それなりに大きいものがあるということでした。

次に、そういった方向へ持っていくための着眼点としましては、一つは観光の問題を含めた人的な交流が非常に大事なので、それに寄与するようなビジョンでなければいけないだろうということです。それから、特にコミュニティを重視した地域の特性を重視したものでなければいけません。多様な主体が参加する、官民協力体制ができるようなものでなければいけません。そこでは、コミュニケーションが非常に大事になるであろうということです。それから、安全・安心のミニマムというものをよく考えてほしいというご意見がございました。これは着眼点です。

それから、そういったことをお考えいただく際の基盤になるような、全体的な考え方についてご意見がございました。それは、ソフトを重視していくべきだということです。それから、人材の育成を考えていかなければいけません。それから、地方の文化、特に地方の景観を大切にしなければいけないということを、忘れないでやってもらいたいということがございました。

そして、ものづくりで培われた中部の賢さを十分に活かした、知恵を出したビジョンにしてもらいたいということがございました。

私見として意見を追加させていただきますが、この5つの項目は、これでいいと思いますし、そのトップに災害が来ているのもいいと思います。しかし、災害対策ないしは防災という問題は、2、3、4、5全てに関わっている問題だと思います。従って、1、2、3、4、5の各項目は同じレベルでなく、災害だけは、全体の基盤にあるような問題だという気がしますので、そのニュアンスを出したまとめ方をしていただくと、もっといいのではないかなという感じがしています。

2. その他

◇事務局

事務局から、今後の予定です。本日、各委員からいただいたご意見、ならびに今、須田座長からいただいた総括的なご意見なども踏まえ、「新まんなかビジョン」の見直しに、反映させていただきたいと思います。

併せて、1月下旬ごろに、一般の方々にパブリックコメントをやりたいと思っております。その後、意見等を取りまとめた上で、「まんなかビジョン」の見直し案について、次回の有識者懇談会で、あらためてご意見を伺いたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

◆終了