

## 第 2 1 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25年2月18日（月）

KKRホテル名古屋

## 1. 座長挨拶

### ◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道株 相談役）

前回、これまでのビジョンについて、委員の皆さまのご意見を承り、まとめさせていただきました。例えば災害対策は、5つの柱の中で他の柱とは性格が違い基本的なベースメントになるような位置付けにしたらどうか。官民連携や地域の競争力強化など、非常に有力なご意見を頂きました。今日はそれを修正したものを事務局からお示しいただき、再度ご意見いただき、骨子を整理させていただきたいと思います。その結果を、次回の会議でまとめていくという格好になるかと思しますので、ご協力のほどお願い申し上げます。

## 2. 本懇談会の論点事項

### I. 新まんなかビジョン

1. 5つの目指すべき地域づくりの方向性への反映（案）について
2. 9つの各地域における将来イメージ等の見直し（素案）について

### ◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道株 相談役）

昨年12月の懇談会で、各位からのご意見を参考に「5つの目標」と「9つの地域」につきまして修正して頂きました。特にご関心が深く、ほとんどの方が何らかの形でお触れになった問題として、「昇龍道プロジェクト」におけるインバウンドの施策展開のプロジェクト、それからリニアの中央新幹線について、いろいろご意見が出たため、この2つだけは現状のご説明ということで追加的な資料を用意して頂いた次第です。

それでは、今のメーンの議題につきましては、全員の皆さんからのご発言を頂きたいと思っております。その前に、今、ご説明がありました2つの資料につきまして、皆さんから何かご質問はございますか。

### ◇奥野 信宏 委員（中京大学 理事 総合政策学部教授）

リニアの参考資料3の9ページ、50年便益が10.7兆円の中身が気になります。多分、時間短縮効果が半分以上、単純に足したとすると年2000億円強です。単純に今の新幹線の乗客、リニアの乗客でどのくらい増えるかと考えると、半分強は時間短縮効果、それから駅周辺の開発的な効果のフローがあると思うのです。これは割り引いた値なのか、生の値を足したものなのか、おおまかな時間短縮効果と駅周辺の売り上げなど、大雑把なところ教えていただければと思います。

### ◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道株 相談役）

後でまたお答えいただきたいと思います。

それでは、またご意見の中でご質問があればお願いすることにしまして、全員にご発言をいただきたいと思います。

**◇河上 敢二 委員（熊野市長）**

「目指すべき将来の姿」の中の「災害に強い中部」のところで、五つの具体的な目標を掲げられています。「既存の社会資本ストック機能を持続」と書いてあるのですが、もう少し積極的な表現に改めたらいいのではないかと思います。

熊野川水系で、上流のダムに土砂が滞留し、その機能が低下しつつあります。一方で、その河口に七里御浜という砂利浜が20kmほどの世界遺産があり、これが海岸浸食で非常に困った状況が起きつつあります。ダムの機能を単純に維持するには土砂を取り除く必要があるが、機能を維持するよりその土砂を利用して海岸浸食対策に使うような、戦略的な社会ストックの維持・管理という視点がもう少しあっていいのではないかと思います。

それから、日本の高齢化率が23%で、平成60年に39.9%になるという推計がされています。熊野市の高齢化率はもう38%で、ある意味、高齢化の最先端です。今以上に元気な高齢者の方や女性の活躍できる環境づくりや仕組み、仕掛けを用意していく必要があると思っています。例えば、女性の働く場所は、ほとんどパートで、もう少し長く働いてもらえればいいのという思いがあるが、130万円の所得控除の制限に引っ掛かり、131万円になった瞬間に所得控除がなくなり、大きなマイナスになります。税の仕組みで、段階的にマイナスの部分が解消されていけば、必然的に長く働けばプラスになります。仕組みも含め、官民挙げて活動ができるような仕掛けを作っていく必要があると思っています。

それと、働きたいという若い人がたくさんいるが、「雇用されたい」という若い世代が多く、起業などに挑戦する若い人が少ないような思いをしている。若い世代の方々が自ら起業できる環境づくりや支援などを行政としてやっているが、一自治体が対応できる範囲を超えている部分がある。

また、資料2の10ページ「『伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域』の見直し（案）」で、「地域の目指すべき将来イメージ」のところで、「世界遺産や地形風土を活かした観光産業の更なる活性化」とあるが、「風土」の中に「気候」も入れていただきたい。

実は、熊野市は高知県などとほとんど気温が一緒で、12月から3月まではスポーツ合宿で、宿泊場所がないぐらい盛況です。三重県の中南部が、気候を生かしてスポーツ集客交流を図ろうという動きを持っており、フォローして頂ければありがたい。今、ニセコでオーストラリアなどの海外資本が入り、オーストラリアや香港、雪のない所、季節が逆の所からいっぱいお客さんが入っているということがあります。中部地方は北陸まで含めると非常に南北に長いので、気候の違いをうまく使うようなことも視点としては必要ではないかと思います。

**◇日置 敏明 委員（郡上市長）**

これからの中部を考えると、リニア中央新幹線の開業を見据えたところがあるが、北陸新幹線の開通がこの地域にどのような影響を及ぼすか、あるいはその効果を取り込む視点も必要ではないかと感じました。これから富山、金沢、さらには福井へ北陸新幹線が延びていくことと、この地域との結び付きもインパクトとしてとらえる必要があるかと感じました。

それから、9番の「長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域」の「広域的な観点」で、福井が抜けている。強調するのは、中部縦貫自動車道が福井、岐阜県を通過して長野へ通ずるので、岐阜県の

方から福井の方へ結ぶ部分の中部縦貫道の整備促進、あるいは完成とその効果も十分視野に入れていったらと感じた。

9番の「長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域」の名称の付け方ですが、この中部縦貫道が福井から長野に抜けていく際に、郡上市も経由します。郡上は「飛騨」ではなく「美濃」に属するので、「飛騨・」に、「奥美濃」あるいは「郡上」というような表現があればと思いました。

#### ◇中村 幸昭 委員（(株)鳥羽水族館 名誉館長）

伊勢志摩で今年が一番メインイベントは、伊勢神宮の第62回式年遷宮です。昨年度、内宮が約550万人、外宮が260万人、合わせて830万人ぐらいですが、20年に一度というご神宝、社殿を新たに造り直す国民的行事なので、1000万人の人が伊勢志摩に押し寄せるわけです。

今年になり遷宮効果が表れて、JR東海も近鉄もマイカーも、2割ぐらい増えています。ありがたいが、道路網の整備は完全とは言えません。国道167号以外、伊勢湾の循環道路等や、外宮と内宮が離れているため交通渋滞がすごい。そのようなネックをどのように解決するかというのが頭の痛い問題です。

伊勢志摩は受け入れ体制ということで、昔は餅街道があり100軒ぐらいお茶と餅を出して食べて頂いていました。これからは温泉が必要ということで、今、鳥羽と志摩で温泉が340軒ぐらいになり、既設の湯の山温泉や榊原より、伊勢志摩の方が圧倒的に温泉が多く、衣替えをしています。遷宮に対する対策を十分やっていきたいということが一つです。

それから、日中友好40周年といいますが、私は41年前から中国へ行っています。中国には龍が21あります。その龍のもとは何かというは鯉です。鯉は150年生きます。「鯉の滝登り」と言いますが、登龍門から来ています。熊野の尻尾から、首は石川県の能登半島まで行っていますので、それらをバランスよく配備していただきたいという感じです。

この伊勢志摩で一番大事なのは、外国人のインバウンドの関係です。従来は中国、台湾、それから韓国が圧倒的に多かったが、現在はインドネシアとベトナム、インド、この3つが非常に増えています。将来のターゲットは、インドとインドネシア、ベトナムということを考えていると申し上げます。

#### ◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道(株) 相談役）

今、お話がありました2点はビジョンと申しますより、緊急課題のご指摘でありました。特に伊勢市の遷宮の道路問題は、今から大きな工事はできないが、道路の使い方の工夫で対応できないか。

それから、昇龍道プロジェクトの地域への龍の尻尾の振り方、首の振り方などありますが、バランスを取ってやってほしい。既にプロジェクトが進んでいるので、念頭に置いてご配慮いただければと思っています。

#### ◇後藤 康雄 委員（静岡県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）

5つの方向ですが、災害に強いというのは、われわれとしては大前提の問題です。ただし、災害対策はコストも掛かる内容ですから、総論としては大賛成ですが、各論となったときに優

先順位を付けていかないと、実現が難しくなり時間ばかりかかるので、優先順位に基づいた対策が、大事なことと思います。

次に、「強い産業競争力」ということですが、将来を見たときに、ものづくりは本当に強い力を発揮できるか、競争力を持てるかと考えると、難しい点が出てくるのが実感です。そういう点で、狭い意味のものづくりではなく、例えばデザインやファッション性などハードよりもソフトの部分でのものづくりの強化、センスの良さという、非常に表現しにくいのですが、このような方に力を付け、将来的には、イタリアやフランスのようなイメージの産業構造を作っていく必要があるのではと感じます。その点で、相対的に5つの課題の中で、3（交流・連携）、4（環境・景観）、5（暮らし）をさらに強化し、ウエイトを掛けていく必要があると思っています。

静岡県は、交流・連携については、おかげさまで昨年、新東名も県内162キロが開通し、4年目を迎えた静岡空港もあります。それから県内に3つの港があり、それぞれ強化することで考えています。

新東名については通行だけではなく、サービスエリアが高速道路を利用されない方も使える構造になっており、6次産業、「内陸フロンティア」という面で期待ができと思っています。

なお、特に静岡県は細長い県ですので、大事なことは東西だけではなく、南北をどのようにするかという問題があります。伊豆の方は伊豆縦貫自動車道、中部地区では中部横断自動車道、西部は三遠南信自動車道という計画があり、これをできるだけ早く実現して、南北と東西とが縦横でうまく組み合わせられるようにしていきたいと思っています。

それから「自然と共生する中部【環境・景観】」については、静岡では今年6月を目途に富士山の世界文化遺産登録を目指しています。その他に伊豆ジオパークの問題、あるいは南アルプス開発の問題等、将来性のあるテーマを抱えています。日本のこれからの生き方は、物質での充足ではなく、精神的なものや、ゆとりというスローライフに価値観を見いだす構造にマインドを変えていく必要があります。今までの物質優先の価値観はもう限界に来ていると思います。この「環境・景観」は、静岡県の場合、もっともっと進めていかなければいけないと思っています。

それから「暮らし」は、地元に対し愛着を持てるということで、2015年に徳川家康公顕彰400年祭があり、静岡県と静岡市、浜松市、それから愛知県の岡崎市といった家康にちなんだ所で進めています。今後、更に拡大していこうと、作業を進めているところであり、一過性のお祭りに終わらせないように、4月18日に「徳川みらい学会」という新しい組織を立ち上げて、江戸時代、徳川時代を根本的に見直そうとしているところです。265年という世界に例のない平和国家の江戸時代を掘り下げ、世界へ発信していこうと考えております。

それから、多文化共生、外国人の労働力の課題も無視できないと思います。問題点はありますが、多文化共生について一段の配慮、強化が必要ではないかと考えています。

最後に、中部地区を強く、良くしていくことを考えると、東京一極集中になりすぎており、テコでいうと、東京に重心が行ってしまっていて、中部も関西も上がってしまっていると感じます。もう少し、関西の復権を真剣に考えないと、この中部も将来がないのではないかと、そのような意味で、バランスを取る政策が必要になってくるのではないかと感じました。

## ◇奥野 信宏 委員（中京大学 理事 総合政策学部教授）

全体として項目は良くそろい、産業で日本を引っ張るという軸もしっかりあり、随分特色も出ているだろうと思います。

その上で3点ほど、第1点は広域連携です。今の広域地方計画、国土形成計画で一番大きな特色は広域連携です。9つの地域全体をまたぐような広域連携が、弱いかと思います。昇龍道が、感覚的には広い範囲での広域連携という、イメージが出てきたと感じます。その中に、いろいろな施策を生かしていくのだろうと思います。

国土強靱化の中で、中部圏の広域でのソフトの連携が非常に大事だと感じています。その点、昇龍道で広域の連携部分が具体に出てくると思いますので、詰めていかれるといいと思います。

2番目に、都市の魅力です。名古屋の世界的な都市として中部圏の中核的な機能が出てきていいと感じます。市の方は議論されているが、広域になると非常に難しい問題が出てくる。名古屋の中核都市としての機能強化という、都市の魅力の重要ポイントとして出てきてもいいかと思います。また、都市のリノベーション会議において、名古屋圏からの情報発信という意味にもなると思います。

3番目に、リニアですが、いろいろな対応ができてきて、非常にいいと思います。1つは名駅周辺について、どのように受け止めていくか既に議論が始まっています。それから、周辺の市町村の関心も次第に高まってきています。特に豊田は、名古屋まで40分で来て、豊田まで1時間もかかっているのでは、競争にならないです。他の主要な都市の一部で関心が高まってきているが、後押しをぜひしていただきたい。リニアでもう一件感じるのは、中部圏全体でのリニア対応での広域連携が、前の二つに比べると非常に弱いという感じがしています。

## ◇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）

過去、随分発展をして、もう十分発展をし尽くしたので、守りの姿勢に入ってきているのではという懸念を持っています。従来、ここまで来たから、このままでいいと思うと、途端に守れません。下がりつつあるという現状ではないかと思っています。

維持しようとしみますと、発展性を維持しないことには維持もできないと感じを持っています。この地域が生産力で国を支えてきたのです。生産力は、やはり維持・向上しなければいけないと思っています。1億の人間が豊かに食っていこうとなると、製造業、ものづくりは重要ではないかと思います。そのものづくり、製造業、産業については民間に任せ、役所は社会資本の充実ではないだろうか。

わが国の社会資本は随分良くなって、平等化に進んだと思います。全国各地で空港を造る、あらゆる所に高速道路と、平等化に主眼を置いたため、国際的な意味で地位がいつの間にかどんどん落ちている。例えば中部空港を造ったが、これは世界的な空港にすべきだと思っています。名神、東名、第二東名とでき、世界的に見ると、それで満足というわけにはいきません。しかし、お金は限定されるから、当然集中してせざるを得ません。全国的に見ると、集中をどこへもっていくかということ、中部だろうと思っています。平等を考え直さなければ、世界の中で落ちこぼれるのではと心配をしています。

われわれが造り上げた社会資本は年がたてば老朽化します。修理も必要です。これはもう分

かりきっているのですから、相当熱を入れてやらなければいけません。ところが、財源の問題で手抜きがどうしても出てきます。財源が少ないので、新しいところを華やかにやろうとするから、手抜きが出てきます。

この段階で災害対策一つ取りましても、社会資本の老朽化対策を本当に強調しなければいけないと思っています。中部は、日本を支え、世界に貢献してきたので、これを続けなければいけません。そのためには従来と同じように、より素晴らしいインフラを造っていく、世界一のものを造っていくという目安がないと駄目ではないかということのを特に強調していきたいと思っています。

#### ◇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）

資料1の3ページを中心にコメントさせて頂きたいと思います。この柱、5つについて、私は非常にバランスが取れていると思っています。一方で、この名前の付け方について意見があります。例えば四全総や五全総のときにこれを出しても、そのまま通用するような時代性に乏しいので、もう少しニュアンスを出したいです。

例えば「愛着の持てる中部」とありますが、いつも愛着は必要なのです。現在の非常に重要な事項は、超高齢社会で社会が弱っていくというのが一つです。それに対して、自然が非常に猛威を振るってくるという図式があり、その上で、いろいろな活性化をやらなければいけないという基本条件が大幅に変わっています。例えば5番のところを、「地域の絆の再生」のようなニュアンスがタイトルとして出てきた方がいいと思っています。「絆と交流のある社会」のような、何かいい言葉を作っていただければと思います。

4番はこれでいいと思います。「何とか社会」と付けてみると、その言葉でいいか分かります。例えば4番だと、「自然共生社会」や「自然環境共生社会」になるのでいいと思います。

3番は、交流することが目的ではないので、何のために交流するかが必要かだと思います。「多価値を共有できる社会」、つまり都市と農村、日本と他の国などコンフリクトがあり、国際交流などがある。人々の心を通わせるのが究極の目的であって、ベースとして経済交流は非常に重要だということです。目的をタイトルにしてはどうかと思います。

2番は「活力ある中部」は、いいと思います。産業と文化、両方の活力が要るので、その辺りのニュアンスが出てくるものにする必要があると思います。そのようなものを総合して、GDPを最大化するところから、企業の活力と個人のクオリティ・オブ・ライフを向上するのが究極のゴールとしてあるという階層を付ける。その結果として、この地域も尊敬されます。最近の批判としては、東京が全体のことを考えているか、尊敬されているか、あるいは日本が尊敬されているか、中部も考えなければいけません。大きな産業があるからいいと思っている節もあるので、そのインフラストラクチャー、空間を作る部分が、今回のこの会議の役割ではないかと思っています。

#### ◇東 恵子 委員（東海大学 海洋学部環境社会学科教授）

「災害に強い中部」ということで、海面上昇などの問題が起きており、「地球温暖化」による災害が多くなってきているのではないかと思います。「地球温暖化」の記述が入ってきても

いいのではないかと思います。

加えて「課題に対する主な取り組み」の「粘り強さを発揮する構造物の検討」では、防潮堤との間などに、植生として、イヌマキや、ウバメガシ、防災林として適切な盛土、自然環境と構造物、自然植生と複合した空間づくりの工夫も進めて頂けたらと思います。

6ページです。目標④「ものづくりに不可欠な水などの安定確保を図る」というのですが、昨今、エネルギーの安定確保がものづくりに大変必要ではないかと思います。特に静岡県は気候、日照条件が良く、高い山脈があることによって水力発電なども古くから形成されています。再生エネルギーを含むエネルギーを加え、水、エネルギーなどの安定確保を図る点を、入れたらよいと思います。

8ページになります。「具体的な目標」のところで目標②「社会基盤整備で都市機能を高度化し、各地域の自立を促す」、目標③「中山間地や農山漁村の地域力を向上し、各地域の自立を目指す」ということで、個々の地域が自立する表現に読み取れるので、「あじさい型の都市づくり」ということで個々の地域が交流したり連携したりする中で、それぞれが補完し合い、支え合いながら、エリアとしての自立が生まれてくると思います。特に目標③は「各地域の自立を促す」という表現では、なかなか厳しさがあるので、連携や交流を伴った形の中での自立を促す、といった文言に変えて頂ければと思います。

目標②について、「社会基盤整備で都市機能を高度化し、各地域の自立を促す」という点では、高齢化、少子化の社会構造を踏まえた都市の再生を行う中で、都市機能を高度化していくことが求められているということ、明確に表現して頂けたらよいと思う。

前回申し上げた11ページの景観や環境に関する点は、記載していただいている。

12ページの「暮らし」の点では、中部に暮らして、多様な自然、産業、歴史に恵まれた豊かな中部に生きることの幸せ感を感じられ、満足度が持てる地域づくりを進めていければよいと思う。「集約化されたまちづくり」が、この項目で適切なのかどうかということ、検討して頂けたらと思う。

それから、資料2の「9つの各地域の概要」について、現在進められている「駿河湾港ビジョン」では、駿河湾が一つで清水・御前崎・田子の浦等の各港の機能の連携や、海洋環境が考えられているが、この資料では「①駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域」の見直しでは、伊豆半島、富士山も欠けてしまっている。9つのエリア区分を、自然環境や景観、都市連携機能等を踏まえ、くくりをもう一度見直して頂きたいと考える。中山間地と海洋環境、その境としての沿岸域環境の健全なる自然環境保全と形成は、国土を強くしていくことにつながってきます。あらためてこのエリアについてはご検討のほどお願い申し上げます。

#### ◇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）

2点、申し上げます。

そもそも競争力、国際競争力とは何かということですが、簡単に言うと、いい製品を競争力のある価格で、安く、お客さまに早く、安定的に供給することだと定義しますと、その中で、物流の効率化、その意味合いの持つところは大きいかと考えています。台当たり、何万円も物流コストが掛かっていますので、いかに縮めていくかが競争力の強化につながっていくと考え

ています。

その意味では、この中部地域においては相当丁寧に物流ネットワークの整備をやって頂いていまして、大変感謝しているところですが、さらに強くしていくためには、もっともっとやっていただきたいと思います。例えば、渥美半島の付け根にある田原工場から、北米向けの車両を輸出しています。豊田市内の工場で作った完成車は高速道路と一般道を走ることによって運んでいます。あるいは、尾張地方のセンターに集荷した部品は高速道路と一般道で飛島まで運んで輸出しています。これらが高速道路でつながると、相当効率化が進むとも考えています。ぜひ引き続き、この辺の整備に向けて取り組んで頂きたい。

2点目は、「災害に強い中部」が、ベースに置かれたことは大変賛成です。民間の企業も、南海トラフ巨大地震に対するBCM（事業継続マネジメント）の策定に追われています。ぜひ、ハードだけではなくソフトも相まって、今回の想定を逆手に取り、中部が一番災害に強い地域だと自信を持って言えるよう、官民を挙げてやっていきたいと思えます。

#### ◇山本 貴之 委員（株）日本政策投資銀行 東海支店長

2点、コメントがあります。

1点目は、資料1の12ページ「目指すべき地域づくりの方向（暮らし）」ですが、住民、住んでいる人にとって魅力のあるまちづくりが非常に大事で、安心や安全、あるいは環境に配慮すると、これはとてもいいと思えます。コンパクトシティという考え方自体は賛成ですが、効率的な集約化というイメージもあります。住む人がその地域に対し魅力を感じる、だから外からも人が集まってくるという視点が非常に大事です。そうしないと、東京一極集中や少子高齢化で、どんどん中部圏から人が外に出ていってしまうので、ぜひお願いしたい。

2点目は、4ページ、5ページです。「安全・安心」に関しては、それを支える人材の育成が大事だという話がありました。人材育成というのは、今後日本の未来、特に安全・安心面や、あるいは技術承継と言ってもいいが、そういった面を支えるのは非常に大事だと思っていて、ぜひご配慮いただきたい。

#### ◇小出 宣昭 委員（中日新聞社 代表取締役社長）

資料1のタイトルは、一般の人が見てもあまり食いつきたくないような言葉だと感じました。例えば「愛着の持てる中部」でも、「ふるさとの香る中部」として、サブタイトルで各論を出せばよい。それから「自然と共生する」も、「海と山と生きる中部」とか。

それから「交流が活発」は、「異文化との出会い中部」とか。

2番目の「活力ある」の「活力」は、「若さを支える中部」「若さと力の中中部」などの表現にするとか。

それから、「災害に強い中部」が一番分かりやすいが、「郷土を守る中部」などという表現の方が一般の人は食いつきやすく、味があるなという感じがしました。

全般的に見て、「なるほど」ということばかりですが、サプライヤーの論理で作られているから、一般市民には非常に分かりにくいと思う。実際のユーザーは、全部読まないと思う。

例えば地域や都市は、その土地で生まれた人間が死ぬまでに、全ての都市施設を利用できる

都市が一番いいと思う。その地域や都市が、一人の人間の一生に、どれだけ寄与できるか、一回しかない人生への寄与率はおのずから限りがあると思う。東京で生まれて東京で死んでいく人間は、大体3区か4区ぐらい利用して東京23区を絶対利用できないのです。

私は名古屋生まれで、名古屋でも16区あるが通ったことはあるけれども、よく知っているのはやはり4つぐらいの区しか知らないのです。人生にとって4つぐらいの区しか寄与していません。中部だと、金沢や岐阜など40~50万人の都市は、ほとんどその土地を味わい尽くします。それ以上の規模になると、人間の一生という時間では消費しきれないものがあり、この中部に住んでいる人たちの人生に、どれだけ寄与できるかという視点を、もう少し入れてもいいのではないかと。

リニアが来て、地元の普通の人たちが利用できるかは別問題で、リニアはビジネスという次元では非常な戦略的なインパクトを持っているが、乗車料金を考えると、普通の人たちは、なかなか利用できないでしょう。新幹線が40年も経っているが、ごく限られた人が何度も何度も利用し、いまだに利用していない人がいっぱいいる。値段の壁という点で、リニアを一般の人たち、その地域に、どのようにプラスに作用していけるか。そのような視点が、少し欠けている感じがしました。

もう一つ、日本列島のサイコディスタンス（心理距離）というのを作り、新聞で連載したことがある。名古屋に住んでいる人たち500~600人を調査し、どの地域が一番近いと感じているかをもとに日本列島を再構築すると、大体、東北が北海道の向こう側でした。若い人などは、飛行機ですぐ北海道まで飛んで、東北は通過してしまいます。そのため、名古屋の人には北海道の方がずっとサイコディスタンスは近いわけです。また、沖縄が山口県より近いなど、非常に変形した地図ができたのです。このように時間軸が相当変わり、そこに住んでいる人たちのサイコディスタンスも微妙に変わっていくと思う。

現状のサイコディスタンスは、誰も調べていないと思う。この交流や連携は、まさにサイコディスタンスと非常に密接に絡んでいる問題ですから、これからは地域を考える上で、特に交流や連携を考える上では大事ではないかという感じがしました。

#### ◇事務局

本日ご欠席の水尾委員よりご意見をいただいておりますので、ご紹介させていただきます。

#### ○水尾 衣里 委員（名城大学 人間学部人間学科教授）

これまで社会資本整備の経費、予算等を削減することに対しては評価されてきたのですが、既に限界を超えてきており、目先の評価を得るための経費削減については反省が必要なのではないか。また、犠牲者が発生しないと国民的議論にならないという考え方を変えて、新規事業への投資と同様に、維持管理へも費用をつぎ込むべきである。中部がものづくり産業の中核という地位を今後も維持していくための条件としては、エネルギー問題は重要であるが、外国の失敗を手本に、日本では同じ失敗をすることは避けるべきである。また、再生可能エネルギーの限界を正確に把握した上で、必要なエネルギーの確保が重要ではないか。もう一つ、北陸の技術を中部のものづくりに生かすための、縦の連携が必要である。

## ◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道株 相談役）【総括】

皆さんからご意見いただいた点を、まとめて整理してみたいと思います。

大きく三つ柱があったと思います。1つは、これからの施策の方向についてのご意見、2番目は、これからの将来の展望と申しますか、もっと大きな立場に立った、長期的な視野に立った方向についてのご意見、3番目は表現方法のご意見です。

最初、これからの施策上のご意見の中では、3つポイントがあります。1つはバランス、2番目は連携、3番目は雇用問題についてのご意見が非常にたくさんありました。

最初のバランスとは、例えば関東と関西のバランス、東京に過度の集中がないように、東京・大阪と他の地域とバランスを取っていくことを考え、中部もその中で、それらとバランスのある地域として発展させていかなければいけないという、東西、中部、関西のバランスの問題です。そして、東西と南北の交通軸にアンバランスがあり、そのバランスを取るべきではないかということです。次にソフトとハードのバランスです。ものづくりについてもデザインのようなソフトの重視をしなければいけません。また、価値基準が物質優先になっているのではないだろうか。その辺をもう少し精神的なものも入れて考えていく必要があるのではないかと申した、ソフトとハードのバランスです。

その次は連携です。9つの地域に分けてある、それぞれの地域で、「昇龍道プロジェクト」では連携するような施策が取られています。「昇龍道プロジェクト」を生かし、この連携がより緊密になるよう、地域の連携をもう少し重要視すべきだということです。

それから、リニアもお話を頂きました。これも地域の連携に非常に役立つということで、リニアと昇龍道については重点的に取り上げて頂いていますが、連携というサイドから、もう一度、価値を見直してみたらどうかというご意見でした。

3番目の雇用ですが、特に高齢者の雇用、中でも婦人、女性の雇用がこれから大問題であろうというお話がありました。また、多民族共生の問題です。外国人労働者の受け入れ問題について、避けて通れない時期が来ているということも考えながら、総合的な雇用対策は、その中でも考えていく必要があるということでした。

長期的、全体的な姿勢に関連した展望についてのご意見を申し上げます。一つは、もう少し勢いのある表現にしたらということがありました。例えば、「持続」ではなく、もう少し勢いのある表現にしたらどうか。それと、守りに徹してはならない。これからも攻めていくと申しますか、持続性を続けるためには、持続性だけは不十分なので、発展性をもっと取り上げるべきではないかということです。特に、道路でもリニアでも国際的な視点に立って、満足できるインフラでなければいけません。それをやるには選択と集中というか、重点的な施策がどこかで浮かび上がってこなければいけないのではないかと、これが2番目の展望についてのご意見でした。

次に、表現上の問題に移ります。細かなご意見がたくさんあり、主なポイントだけ申し上げます。一つは、タイトルの問題です。あまりにも現代風でないとご意見がありました。例えば文化のニュアンスをもっと入れる。「絆の再生」「若さと力の中部」「異文化の出会いの中部」など、なるほど、もっともと思いますが、どれがいいか、分かりません。しかし、タイトルの

付け方は、案外、大事ではないかという気がします。これを副題にするか、あるいは、キャッチフレーズ的なものを主題にするか、どちらかは別ですが、括弧して「これこれ」という二つのタイトルがあってもいいと思うのです。このビジョンの価値を高めるためにおいても、国民的関心を呼ぶためにも必要ではないかと感じました。

それから、中部の中核は、あくまで名古屋だということを、強調すべきではないだろうかというご意見もありました。地球温暖化の問題や今のエネルギー問題を取り上げる。自立の問題でも、一人の人が単に自立するだけではなく、多くのものが相互補完をする中から自立点を見いだすべきではないかというご意見、そのようなところが目立った気がします。

その他「気候」という言葉を入れる。郡上は奥美濃だから飛騨だけでは含まれない、北陸新幹線を念頭に置くべきではないか、言葉のニュアンスについてもいろいろご発言がありましたので、ご参考にしていただきたいと思います。

バランス、連携、雇用、この3つの方針が確認されたということは、今日の皆さまのご意見で、非常に際立った特色ではなかったかと思えます。

一言だけ、私の私見です。この9つの地域について、中身を変えよということはないですが、「地域の課題への対応」「目指すべき将来イメージ」、「広域的な観点で更なる検討を重ねるプラン」と項目は書いてあるが、どこにポイントがあるかよく判らないため、重点的な表題だけ1項目か2項目に絞られた表を作って、説明資料として付けると分かりやすいと思います。

最初はその地域の属性です。皆さんの所管からすれば河川の流域、道路、そのどれに関連した地域なのかが一つあると思えますが、地域の概念をつかむということです。

その次に、この重点対策として、どのようなことをやるべきなのか。

その重点をやる際に、今度は考慮すべき、配慮すべきことは何か、この三つだと思います。

圏域の概念、重点施策、そのために配慮すべき事項と三つだと思いますので、それぞれ2行ぐらい要項だけを書いたものを作って、その後ろに資料2の「9つの各地域における将来イメージ」が付きますと、頭が整理されます。

## II. その他

### 1. 今後の予定等について

#### ◇事務局

今後の予定ですが、本日、各委員からいただきましたご意見・ご提言を踏まえ、素案の作成ならびにパブリックコメントを実施し、再度、皆さまからご意見をいただきたいと考えております。なお、開催時期につきましては、社会情勢の動向を見ながら開催したいと考えておりまして、時期についてはあらためて調整させていただきますので、引き続きご協力をお願いしたいと思えます。

それから、先ほど奥野委員からご質問があった件ですが、今回の、このシミュレーションの前提条件としましては、全国47都道府県、それから鉄道と航空、25年を契機として50年後の効果を見込んでいまして、所要時間の短い40分となる時間、距離は290km、料金は1万1500円という設定を条件とし、所要時間の短縮から交通コストの低下、生産コストの低下、利潤の増大、労働資本配当の増加といったベネフィットを算出しているようですが、手元に細かなデータが

ないものですから、別途、ご紹介させていただきます。

◆終了