

V 中部地方における社会資本のあり方

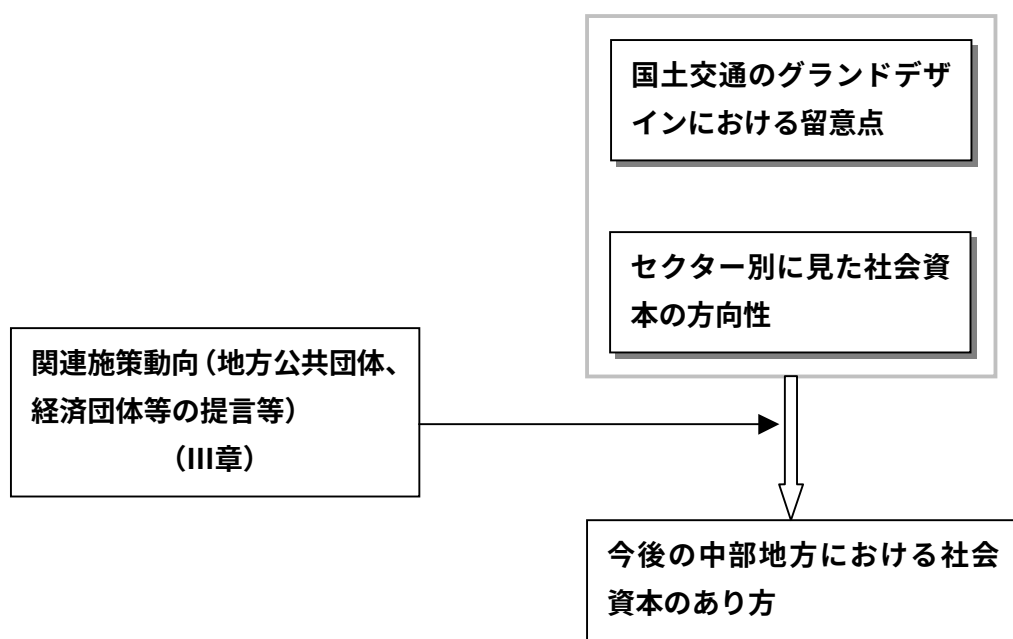
本報告書では、中部地方における社会資本のあり方について、「産業競争力強化の観点」と「地域の魅力向上の観点」の両方から、主に企業等に対するヒアリングによって現状の問題点を整理した上で、その方向性について検討をしてきた。ヒアリング結果からは、一般的な統計データからは伺い知れない各企業、団体等の課題や、社会資本に対する要望を把握する上での貴重な「生の声」を得ることができた。

一方で、ヒアリング結果のみを拠り所にする場合、

- ア) 定性的なニーズの把握にとどまり、中部地方における必要な社会資本整備の定量的なニーズ把握は困難であること
- イ) ヒアリング対象企業、団体の立地する地域に関する要望にとどまり、中部地方全体を俯瞰した社会資本整備に対する要望を把握することは困難であることに留意する必要がある。

したがって、ここでは報告書全体のまとめとして、ヒアリング結果から得られた意見をベースとして、「21 世紀国土交通のグランドデザインにおける留意点」「セクター別に見た社会資本の方向性」として整理した上で、「今後の中部地方における社会資本のあり方」として整理した。なお、上述のようにヒアリング結果からだけでは必ずしも十分な提言ができない可能性もあることから、特にセクター別の社会資本整備の部分については、Ⅲ章の関連施策を参考にして補足した。

図表 V-1 V 章の構成



1. 「21世紀国土交通のグランドデザイン（案）」における留意点

ここでは、ヒアリングの結果得られた社会基盤整備に対する様々なニーズが、「21世紀国土交通のグランドデザイン（案）」において掲げられた5つの行政目標（①自立した個人の生き生きとした暮らしの実現、②競争力のある経済社会の維持・発展、③安全の確保、④美しく良好な環境の保全と創造、⑤多様性のある地域の形成）とどのような関連を持つかという点について整理する。

なお、5つの行政目標は下記に掲げる15の政策課題から成り、以降では今回の調査と直接的に関係が薄いと考えられる項目を除外した各政策課題との関連について検討するものとする。

行政目標	政策課題	産業分野	魅力分野
自立した個人の生き生きとした暮らしの実現	多様で快適な生活圏・居住環境の形成	△	◎
	魅力と活力に満ちた都市づくり	○	◎
	住宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー社会の形成	○	◎
	良質で安全な水の安定的な利用の確保	○	
競争力のある経済社会の維持・発展	国際的な競争力を高めるための基盤整備	◎	△
	利便性の高い国内交通体系の形成	◎	△
	高度な情報通信体系の形成	◎	△
安全の確保	災害に強い安全な国土づくり・交通体系の整備・まちづくりの推進	△	
	交通安全対策の推進	△	
美しく良好な環境の保全と創造	地球環境の保全	△	△
	大気、騒音等に係る生活環境の改善	△	
	美しく良好な自然環境の保全、創造		○
	循環型社会の形成	○	△
多様性のある地域の形成	国際・国内観光の振興	△	◎
	地域間の交流・連携の促進	△	◎

◎、○、△の順に、政策課題との関連の深さを示す。

(1) 目標1：自立した個人の生き生きした暮らしの実現

快適な日常生活と自由時間における多様な楽しみ方の実現に向けた施策の展開が期待されるが、特に留学生や外国人就業者が増大していることから、日本語が充分に使えない外国人にとっても、安全・快適に暮らすことのできる環境整備への期待が、企業等ヒアリングでも多く指摘された。中部地方の交際化を一層進めるためにも、外国人を視野に入れた対応が国土政策・都市政策においても不可欠になっているといえる。

目標1 自立した個人の生き生きとした暮らしの実現	
政策課題1－1：多様で快適な生活圏・居住環境の形成	要望された主なプロジェクトと施策
a. 優秀な人材確保のための環境整備 a-1. 増加する外国人研修生や外国籍従業員向けの快適な生活・労働環境の提供	【a-1.産業】 ・継続的な外国人材の確保（＝定着化）のための支援施策 ・外国人労働者が安心して暮らせる環境づくり ・外国人労働者の入国基準の設定 ・外国人労働者の積極的登用 【a-1.就労・就学】 ・外国人が日本人と生活のなかでふれあえるような仕組みづくり（使用言語バッジなど） ・道路標識・乗り換え案内などの表示の多言語化 ・日本文化にふれられる環境づくり（例：美術館などの施設の入場料の割引） ・日本人の対外国人に対する閉鎖性意識を払拭する教育の充実、異文化交流の機会の提供 ・外国人労働者の権利の確立（例：特に社会保障に関する法律制度の改正） ・地域国際交流団体やNPO・ボランティアの連携 ・連絡調整会議の設置、窓口の強化（人材の有効活用・雇用問題、医療問題（保険も含む）、法律相談にポルトガル語、スペイン語で対応できる窓口設置） ・ボランティア希望者とボランティアの助けを求める外国人両者の接点づくり ・生活圏内の各種国際センター同士の連携 ・留学生等に寄付をする生活必需品のストック場所の確保 ・渡日前に奨学金の受給が明らかになるような仕組みづくり
a-2. 日本進出企業の従業員の子弟の教育環境の充実支援	【a-2.就労・就学】 ・家族が安心して生活できる環境づくり（例：インターナショナルスクールの充実など）

a-3. 外国からの人材に向けた住宅の入居条件緩和や公的住宅の増設等	【a-3.就労・就学】 ・公営住宅への外国人入居にあたっての規制緩和（単身者の入居、複数人での入居など）、住宅費補助など、宿舍不足の解消
b.社会環境変化に対応した社会資本整備 b-1. 高齢化等の進展に対応した歩道の整備や電線地中化による歩行空間の確保	【b-1.産業】 ・高齢化の進展のなか、歩きやすい街路整備 ・中小企業が集まる都市における電柱の地中化
c.面的な観光施設等の整備 c-1. 人が数時間歩いて回っても楽しめるような観光地整備（快適な街路空間整備、水辺空間整備等） c-2. 駐車場の整備、充実による来訪者の利便性確保	【c-1.観光】 ・まち歩きが楽しめる地域全体としての整備（既存観光地の整備及び、潜在力が期待される松阪、伊賀上野、郡上八幡、桑名などの整備） ・旅館の宿泊客がそぞろ歩きできるような「旅情あふれるまち並みづくり」を推進 ・魅力的な水上交通を体験するための堀川浄化、川に顔をむけたまちづくり ・駅から施設に到達するまでの間の道路空間の演出 ・観光地での気分を壊すことなく快適に休憩時間を過ごすことができるためのトイレや休憩施設の整備 【c-2.観光】 ・自家用車でのアクセス条件を向上させるための観光施設における駐車場の整備

政策課題 1－2：魅力と活力に満ちた都市づくり	要望された主なプロジェクトと施策
a.インフラ間のアクセスの充実	【a.産業】 ・有料道路と無料道路の接続を利用頻度や方面別に検討 ・一般道と有料道路の接続改善 ・鉄道網の整備 ・異種交通（インフラ）間の連携（シームレス的な発想）

政策課題 1－3：住宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー社会の形成	要望された主なプロジェクトと施策
a.ユニバーサルデザインの実現 a-1. 行政区間を越えたバリアフリー情報の伝達	【a-1.観光】 ・観光施設案内用道路標識・施設案内サイン、地域特徴のある観光案内版の設置 ・サインなどの外国語表記（例：英語だけでなくハングルなどアジア系の言語も） ・外国人単身客向けの案内施設の整備 ・バリアフリーを実現するにあたって関係機関が集まる協議会のような場の設置

a-2. まちなかまで連続したバリアフリー化の実現	【a-2.観光】 ・鉄道の主要駅周辺での集中的なバリアフリー整備（例：ストアード・フェア・カード、ムービング・ウォーク、エレベータ、エスカレーター等） ・道路や鉄道だけでなく、これらと連携した宿泊施設、観光施設におけるバリアフリー対策（例：スロープ設置、車椅子が通行できる幅の通路への拡幅、エレベータ設置等）
----------------------------------	---

(2) 目標2：競争力のある経済社会の維持・発展

国際化が進むなかで、国際競争力の維持・発展に向けたコストの削減が不可欠になっていることから、規制緩和や公共料金の低減に対する期待が高い。これと同時に、国内外との情報交換のための基盤整備を早急に進めることが求められている。

一方、交通基盤については、中部新国際空港への期待が極めて大きいこと、また、この波及効果を全域に及ぼすためには、東西はもとより南北方向の交通体系の整備が強く求められている。

目標2 競争力のある経済社会の維持・発展	
政策課題2－1：国際的な競争力を高めるための基盤整備	要望された主なプロジェクトと施策
a. 国際空港機能の拡充 a-1. 海外との商取引、生産拠点の海外シフトから人・物移動の円滑化のための中部新国際空港の整備 a-2. 機能強化に向けた空港使用料の低廉化 a-3. 空港へのアクセス機能の整備	【a-1. 産業】 ・中部新国際空港の早期開港 ・中部新国際空港は 24 時間化させるための法整備、空港へのアクセス、利便性の整備についての再検討 【a-2. 産業】 ・中部新国際空港において航空会社の誘致を念頭においた離発着料金の低料金化 【a-3. 産業】 ・中部空港へのアクセスのための道路、鉄道網、海上交通網の整備
b. 国際港湾機能の拡充 b-1. 国際コンテナターミナルの国際的な競争力の確保 b-2. 物流費用の低廉化のための規制緩和の推進	【b-1. 産業】 ・港湾のコストの低下とともに港湾設備の拡充整備 ・名古屋港、四日市港、清水港、田子の浦港、三河港の機能強化 ・コンテナターミナルの 24 時間化によりコンテナの集中を分散 ・コンテナバースの整備に伴う航路整備 ・港湾機能の分散化 ・「港づくり」という視点で、港の居住、就業環境も含めた面的整備の促進 【b-2. 産業】 ・港費の低減（入出港に係わるパイロット ^(注) の規制緩和を始めとした港費とコンテナターミナルの施設使用料の減免）

(注) パイロット：水先人のこと。港や特定水域の特殊事情を船長に知らせるため、港や水域の人口付近で乗船する。

b-3. 港湾の情報化による物流の効率化 b-4. 自動車輸入港である三河港への欧州航路の寄港	【b-3. 産業】 ・企業活動の実態に合わせた弾力的な補助金適用（申請手続き、事後申請等） 【b-4. 産業】 ・三河港の国際コンテナ港湾化
c. 高速道路料金など国内の高コストの是正 c-1. 海外に比べ高いコストの電力、通信、物流コストの削減が国際競争力確保には必須	【c-1. 産業】 ・通信費、交通費、電機料金等のインフラコストの是正 ・高速道路料金の弾力的な設定（ピーク時、オフピーク時の設定） ・需要のある道路の通行料金の値下げ ・伊勢湾岸道の改善（特に、港湾内の道路料金体系の見直し） ・公共料金（＝社会的インフラコスト）に対して競争原理を利用した価格の低下 ・電力コスト削減のため、共同発電設備の設置等 ・物流コストに跳ね返る商慣行上のコストを改善することによる物流コストの改善 ・地域として有効活用のビジョンが検討された上でのインフラ整備
d. 知的財産の保護、競争力支援の内容 d-1. 産学官共同研究の機会の提供または支援	【d-1. 産業】 ・産学官の連携の推進における手続き上での規制緩和 ・研究に対する助成額の増額 ・競争原理を働かせた研究開発環境の創出により国としてどの分野に注力しているかの方向性の提示 ・異業種交流政策の継続 ・TL0 の役割を促進させる政策と特許庁が行う政策の矛盾解消

e.国際的な知的労働者の確保 e-1. 大学の競争力の向上 e-2. 就労の延長としての知的労働者の確保	【e-1.産業】 ・ 知的財産の保護、育成の支援（大学の知的資源と企業の研究開発ニーズの融合） ・ 特許請求の迅速化 ・ 大学等との連携を視野に入れた基礎研究の促進支援 ・ 知的労働への対価を認める土壌づくり ・ 大規模研究機関の設置 ・ 製造業支援システムとして、大学や TL0などを産業支援機能として位置づけ 【e-1.就労・就学】 ・ 大学の質の向上・強化 ・ 授業の英語化による学生獲得チャンスの向上および国際競争力の向上 ・ 大学関連業務の集積（外資系出版社の誘致特区、税制優遇） ・ 海外大学の積極誘致（敷地の抛出） ・ 地域と一体となった情報発信 ・ 入国手続きの簡素化 【e-2.産業】 ・ 産学官の人材交流や研究促進、日本版マイスター制度の確立等の促進 【e-2.就労・就学】 ・ 知的労働者の増加のための大学の施策強化による留学生増加策 ・ 日本国内での就職先の確保
---	--

政策課題 2－2：利便性、効率性の高い国内交通体系の形成	要望された主なプロジェクトと施策
a. 産業間の連携を図る環状道路網の整備 a-1. 雪害、水害や交通混雑からジャストインタイムを確保するためのリダンダンシーの高い道路網の整備	【a-1. 産業】 ・ 東海環状道路の整備 ・ 利用度の高いインフラの拡充に対する重点投資 ・ 主要道路の渋滞による輸送効率低下への改善（例：国道1号、23号） ・ 主要道路へのアクセス道路の渋滞改善（例：塩浜街道、石原道路等） ・ 四日市の交通渋滞への対応として、北勢バイパスと4号霞線等の整備 ・ 港湾道路の新規設置（四日市）（ファイン化しているコンビナートの陸送時渋滞対策） ・ 関ヶ原や東海北陸道の除雪対策

b. ITS の導入による交通体系の効率化 b-1. 交通の一層の円滑化に向けての ITS などの情報環境整備	【b-1. 産業】 ・ ITS や ETC などの交通管理システムの導入 ・ ITS などの高付加価値分野への資源投入
c. 観光地の利便性向上のための交通網の整備 c-1. 観光地間を周遊する有機的な域内ネットワークの整備（道路） c-2. 観光地間を周遊する有機的な域内ネットワークの整備（港湾・空港） c-3. 国際ゲートウェイ機能の充実（道路）	【c-1. 観光】 ・ 目的地に乗り換えなしに到着できるバスなどのエリア間の移動ルートの確立 ・ 新幹線とレンタカー組み合わせられた周遊型パッケージツアーの設定 ・ バスや鉄道の本数の拡充による利便性確保 ・ 交通料金体系を顧客の視点で分かりやすく合理的に（観光地タクシー運賃の低減） ・ パールロードの無料化 ・ 既存路線以外の観光資源にアクセスしやすい道路整備 ・ 観光地内を周遊しやすくするためのインフラ整備（例：伊勢志摩地区の英虞湾大橋の整備等） ・ 伊勢自動車道の勢和－伊勢間の4車線化による渋滞の解消 ・ 中部地方間の南北基軸及び幹線へのアクセスの向上のためのインフラ整備（例：東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道、名古屋高速道路、第2東名名神高速道路の整備等） ・ 日帰り観光客を増加させるためのインフラ整備（例：東海北陸自動車道の整備、伊勢道路（県道）のトンネル化等） ・ 首都圏からの送客を厚くするためのインフラ整備（例：第2東名、伊勢湾口道路の整備等） ・ 関西圏からの送客を厚くするためのインフラ整備（例：第2名神道路の整備特に亀山東JCTにおける第2名神と東名阪の連携等） 【c-2. 観光】 ・ 伊勢志摩から渥美半島方面へのフェリー航路設定（高山や名古屋の観光客も呼び込み） ・ 新たな環境交通ルートの整備（例：堀川、中川運河水上交通の拡充等） 【c-3. 観光】 ・ 中部新国際空港からのアクセスを向上するためのインフラ整備（例：伊勢湾口道路と近畿自動車道路の整備、空港から国際会議場やホテルなどへの利便性の高いアクセス（バス、鉄道）の充実等） ・ JR、私鉄、地下鉄等の鉄道、空港バスを有機的に結ぶ輸送網の構築により新空港を基軸とした交通体系の整備（特に鉄道）

c-4. 国際ゲートウェイ機能の充実（港湾・空港）	【c-4.観光】 ・国際クルーズ旅客船ネットワークの形成の促進 ・中部新国際空港からのアクセスを向上するためのインフラ整備（例：伊勢志摩地区にアクセスするため現在の伊良湖だけでなく、師崎をはじめとする 24 時間対応のフェリー航路の拡大・整備等） ・24 時間機能するハブ空港化 ・直行国際線の便数、路線数の拡大（例：アジア方面、欧米方面からの直行便、外国人就労・就学者の母国への帰省用） ・サービスの充実（例：スーツケースの託送等） ・地方空港・港湾における航空チャーター市場の育成
----------------------------------	---

政策課題２－３：高度な情報通信体系の形成	要望された主なプロジェクトと施策
a.大容量・高速の通信網整備 a-1. 情報基盤整備の一層の強化 a-2. 都市部以外での情報基盤の充実	【a-1.産業】 ・高速で大容量の情報通信基盤の整備 ・首都圏に比べて光ファイバーの敷設などの開発の余地 ・最先端の通信設備を完備したオフィスビルの供給 【a-2.産業】 ・情報環境の地域格差の解消
b.情報発信の強化 b-1. 情報発信目的の明確化 b-2. 関係団体の連携による情報発信の強化	【b-1.観光】 ・ターゲットを意識したPRの展開（例：中部地方のメインターゲットは中部地方内（愛知県・岐阜県・三重県）、伊勢志摩のメインターゲットは近畿、首都圏に対しては信州＋飛騨の組み合わせでPR） ・万博と連動したPR（例：岐阜県と博覧会会場が近いということを強調） ・インターネット等を使って、主体的に情報検索する個人客向けの情報提供の充実 ・外国人が観光拠点を周遊しやすい情報提供 ・訪日促進キャンペーンの展開、海外における観光宣伝、観光イベントの開催など 【b-2.産業】 ・観光事業者だけでなく、旅行代理店、航空会社、鉄道会社などが連携して中部の地域の魅力を集約化し情報発信 ・映画撮影などで道路、河川敷、港湾施設、橋、地下鉄などの交通インフラを利用する場合の規制緩和

(3) 目標3：安全の確保

東海地震への関心の高さや平成12年9月の東海豪雨への経験から、自然災害対策、とりわけ災害情報の提供への期待が大きい。

また、水資源の豊かな中部地方の特性から、用水型の工場が多く立地しており、水資源の安定確保、用水コストの低減、水質の向上など、用水に関する関心が高いことが知られている。

豊かな水資源を有する中部の特性を生かすためにも、治水、用水両面にわたっての施策の展開が重要視されているといえる。

目標3 安全の確保	
政策課題3－1：災害に強い安全な国土づくり・交通体系の整備・まちづくりの推進	要望された主なプロジェクトと施策
a. 万全な災害対策の実施 a-1. 東海豪雨等の反省に立った災害対策の強化 a-2. 冬季における確実な輸送確保の実現	【a-1.産業】 ・治水対策に加え、災害時の情報提供システムの構築 ・堤防や排水機場の補強、整備 ・地震リスクへの対策 【a-2.産業】 ・関ヶ原や東海北陸道の除雪対策
b. 災害発生時の情報提供体制の強化 b-1. 台風や地震発生時の詳細情報の提供 b-2. 災害発生時の情報提供体制の確立	【b-1.および b-2.産業】 ・職員や製品の被災回避に役立つ迅速かつ分かりやすい災害情報の提供 ・単に地震対策だけではなく、災害時におけるインフラの規制情報および復旧情報の提供
c. 安定的な水供給の確保 c-1. ダムの計画的建設による水の安定供給の継続	【c-1.産業】 ・渇水時にも安定した取水が可能となる設楽ダムの早期完成 ・産業用水の水質改善
政策課題3－2：交通安全対策の推進	要望された主なプロジェクトと施策
a. 安全な歩行空間の確保 a-1. 歩道の整備や電線の地中化による歩行空間の確保	【a-1.産業】 ・高齢化の進展の中、歩きやすい街路整備 ・中小企業が集まる都市における電柱の地中化

(4) 目標4：美しく良好な環境の保全と創造

中部地方は豊かな自然の下で生活が営まれ、活発な産業活動が展開されてきたことから環境に対する関心も強い。また、消費者の環境に対する関心も高まってきていることから、環境保全に対する企業の取り組みも積極的である。

また観光面では、環境そのものが商品であることから、環境開発と環境保全・創造の両立に向けた取り組みも積極的に展開されている。

このような地域の活動を支援する施策の充実が求められているといえる。

目標4 美しく良好な環境の保全と創造	
政策課題4-1：地球環境の保全	要望された主なプロジェクトと施策
a. 良好な水質の維持 a-1. 早急な下水道整備 a-2. 水質の継続的な維持	【a-1.産業】 ・従業員の居住環境向上の面から下水道の整備の促進 【a-2.産業】 ・産業用水の水質改善
政策課題4-2：大気、騒音等に係る生活環境の改善	要望された主なプロジェクトと施策
a. 快適な生活環境の維持 a-1. 大気汚染や騒音を防止する技術開発に対する支援等	【a-1.産業】 ・環境問題への取り組みによる産業の競争力基盤の強化
政策課題4-3：美しく良好な自然環境の保全、創造	要望された主なプロジェクトと施策
a. 自動車と観光地の自然環境との調和 a-1. 高速道路整備と合わせた観光地における交通施策の実施	【a-1.観光】 ・自家用車による交通渋滞を回避するためのパーク＆ライドの充実
政策課題4-4：循環型社会の形	要望された主なプロジェクトと施策
a. ゼロエミッション社会への支援 a-1. 廃棄物の削減や再利用をより強化するための技術開発に対する技術支援等	【a-1.産業】 ・環境インフラの整備（北九州市のように遊休地を利用した廃棄物処分場の設置など、広域的な視点で捉えたリサイクル港湾構想など）

(5) 目標5：多様性のある地域の形成

中部地方は豊かな自然のもとで、大都市をはじめ個性豊かな都市が分布する、きわめて多様性に富んだ地域であり、観光資源としても技術を中心としたコンベンションの場として、あるいは自然や文化を生かした自由時間活動の場にも恵まれている。今後は、コンベンションをはじめとする都市観光、自然や文化に親しむ旅行など、中部各地の特性を生かしたネットワーク化を図り、中部地方が一体になったPRと受け入れ体制の強化が求められている。

目標5 多様性のある地域の形成	
政策課題5－1：国際・国内観光の振興	要望された主なプロジェクトと施策
a. 交流人口の増加 a-1. コンベンションの支援 a-2. 国際会議等の誘致	【a-1.観光・コンベンション】 ・名古屋市観光コンベンションビューローと名古屋市国際展示場の連携 ・各団体の県支部に対する営業強化 ・商工会議所との連携 ・コンベンションボランティアの外国語対応（英語、中国語、韓国語） ・コンベンションボランティアの福祉対応 ・ホテル誘致 【a-2.観光・コンベンション】 ・展示会の誘致（例：中部地方の強みを生かした全国から集客できる展示会＝花卉の技術展示会（農業、園芸）・航空宇宙産業の展示会・国際見本市など、観光地との連携）

政策課題５－２：地域間の交流・連携の促進	要望された主なプロジェクトと施策
a.中部での滞在日数増加施策の実施 a-1. 各種観光ツアーの設定による中部滞在日数の増加 a-2. 外国人観光客の受け入れ態勢の充実	【a-1.観光】 ・観光商品開発（例：熟年層をターゲットとした瀬戸や多治見での旅行商品、観光客のいろいろなニーズに合わせたルートづくり、高齢者とアジアからの観光客をターゲットにした商品開発、愛知万博へ向けた各会場をめぐる旅行商品、共通割引切符の開発、ユニバーサルスタジオジャパンとの連携、青少年交流の拡大等に関する連携体制の強化、万博時の観光ルートへの組み入れ等） ・観光客誘致（例：京都・伊勢志摩・木曾への修学旅行、韓国、中国、台湾） ・観光資源の有効活用（例：『メインディッシュ』になりうる観光資源と中部独自の産業観光との組み合わせでの展開、明治村などでのインタープリター配置による付加価値付け） ・ソフトな観光活性化策の充実（例：語り部（観光ボランティア）によるまち全体の観光施設化、観光・交流を推進していく地域のリーダー・コーディネーターの育成等） ・観光地としての魅力の充実（例：観光施設・宿泊施設における子供を楽しませるモノ・コト・サービスの増加、魅力ある地域の特産品のブランド化、雰囲気の良い郷土料理の店の育成、グリーンツーリズムへの注目、目的となる施設の整備、カジノなど集客施設の誘致、地域ごとに役割分担による特性の明確化等） ・観光・宿泊施設の料金体系を顧客の視点で分かりやすく合理的・低廉化に 【a-2.観光】 ・市民が外国語や外国人に慣れる環境整備 ・市民のホスピタリティなどソフトの部分の充実 ・入国手続きの簡素化 ・外国人受け入れ体制の充実

2. セクター別に見た社会資本の方向性

ここでは、企業や団体等ヒアリングの結果から得られた中部地方における社会資本のあり方について、社会資本別に分類・整理してとりまとめる。ヒアリングの対象として抽出した相手先は、いずれも中部地方を代表する企業、大学機関等であるとともに、中部地方で事業展開を図っている以上、中部地方の現状での問題点や今後への期待として、より具体的な意向を持っており、今後の政策形成上参考となる点が多いと考えられる。ただし、一方では当該業種、あるいは当該企業固有の要望、意向である場合もあるため、ここでは個々のインフラに対して寄せられた意向のうち、今後の中部地方全体の産業力強化に資する意見を中心に抽出して、整理するとともに、関連団体の提言等から、特に個別的な社会資本整備に言及したもので参考になるものは、ここに反映させた。

(1) 産業競争力強化のための社会資本のあり方

① 道路・鉄道

(産業競争力強化との関連性)

- 国際的に見た場合、相対的な陸上輸送コストの高さが商品価格に跳ね返り、結果として国際競争力を失っていることを指摘する声が多い。
- 小ロット型の産業（例：食料品、卸小売等）は、輸送コスト（特に高速料金等）や時間コスト（道路渋滞等）が商品の価格に直接跳ね返るため、これらの業種からは道路料金の見直しや、積極的な渋滞緩和施策に対するニーズが高い。
- 逆に大ロット型の業種や、輸出型産業の場合は、港湾、空港との接続や、スムーズな交通確保（例：ETCの実現など）への期待が強い。
- また、流通面以外では、中部新国際空港の開港に伴い、出張等の利便性向上のための国際空港への道路交通の確保に対するニーズも高い。

(ハード面)

第2東名や伊勢湾口、近畿自動車道など他圏域と交流するための道路のほか、東海環状、中部縦貫などの中部圏内の高速道路整備についての期待が大きい。さらには、中部新国際空港や名古屋空港などのゲートウェイに接続する道路・鉄道の充実と渋滞緩和策に対する要望も強い。また、このような幹線道路に加えて、歩道環境やバリアフリー化の対応も求められており、幹線道路の整備による通過交通の減少、市街地内交通負荷の減少を、快適性や安全性の向上、あるいは都市再生に結びつけていくための総合的な視点に基づく整備が必要になっていると言える。

(ソフト面)

また、高速道路のネットワークの形成効果を、バスや鉄道・レンタカー等と組み合わせ積極的に活用していくような対応や、パーク＆ライド等の充実など、ソフト面でのサービスの強化も求められている。

<バランスの良いインフラ整備>

- ・ 道路整備における「選択と集中」（一律の道路整備は止め、利用度の高いインフラへの重点投資を優先）。また、需要のあるところでは、利用料金も低下する必要がある。
- ・ 高速道路料金が高いため、一般道路の混雑が発生している地域もあり、時間コストが輸送コストに跳ね返っているケースがある。
- ・ 利用者ニーズが十分に反映されずに道路整備が行われているケースがある。例えば、渋滞緩和のための道路が有料道路であるため、渋滞緩和が実現されないケースなど。
- ・ 鉄道網の整備は全般的に遅れており、鉄道を利用したの営業活動が困難。

<輸送コストの改善>

- ・ 物流・交通インフラのコスト構造をトータルなシステムのなかで低下させることが必要（個々のインフラコストだけではなく、異種交通間の接続にも配慮すべき）。

- ・ 輸送体系間での競争が働く仕組みづくり（現状では、中部地方内での競争原理が機能していない）。

<新しいシステムの積極的な導入>

- ・ ITS や ETC など、利用者の利便性向上に資する新しい情報システムの積極的な導入。
- ・ 上記と関連して、道路データ（混雑量等）の空港、港湾等の他のインフラへのスムーズな受け渡しが必要。
- ・ また、上記の交通管理システムとしての統合的な活用。

<他のインフラ（空港、港湾等）への接続>

- ・ 中部新国際空港への接続道路の拡充と渋滞緩和策（時間的なコストの削減）。
- ・ 名古屋港への接続道路の拡充と渋滞緩和策の検討。
- ・ 港湾内の道路料金体系の見直し（例：伊勢湾岸自動車道を利用する事業者等）。

<リスクヘッジのためのインフラ整備>

- ・ リダンダンシー確保（特に、空港・港湾等のゲートウェイ周辺）。
- ・ 安定的な流通確保のための雪害対策（岐阜周辺）、地震対策（静岡・愛知周辺）の徹底。
- ・ 渋滞回避のためのバイパス、複線整備（特に臨海部エリアの活用等）。

② 港湾・空港

(産業競争力強化との関連性)

- 港湾：国際的な比較で見た場合、内航海運のコンテナ運賃がアジアからのフィーダ便に比べ割高感があり、生産＋流通のトータルコストで見た場合の競争力低下の一因となっているという指摘がある。また、リードタイムの長さや道路、鉄道との接続の悪さを指摘する声も大きい。周辺港湾の機能強化や情報化を望む声が多い。
- 空港：アジアの他地域と比較した場合の劣位性が指摘されるところであり、本格的な国際ハブ空港に対する期待感が強い。

(ハード面)

個別港湾機能に対しては、コンテナ航路の拡充と陸上輸送への接続の充実が求められている。また、港湾利用コストに対する要求は多く、特に国際的な料金比較のなかでの、我が国港湾の相対的なコストの劣位性が指摘されるところである。

また、空港に関しては、製品の輸出入や従業員の海外出張等の利便性のアップのため、中部新国際空港の整備に対する期待は極めて大きい。一方では空港周辺の交通渋滞等に対する懸念もあり、周辺インフラの充実が望まれるところである。また、大空港間を結ぶ小型航空の充実や、名古屋空港の機能維持を望む声もある。

(ソフト面)

名古屋港については、自動車関連産業を中心とした部品の積出港としてコンテナ航路が充実しているが、このような機能を一層高め、国際競争力を強めるためには、港湾利用コストの軽減に向けた各種の対応が必要になっている。また、港湾の利用の向上、とりわけ市民の港湾に対する親しみを深めるためにも、国際クルーズ旅客船等の寄港などのセールスを行っていく必要がある。

また、中部新国際空港の整備を促進することが各方面から期待されているが、これと各地との円滑な交通ネットワークの形成、特に伊勢・志摩等へのフェリーの就航などが求められている。また、地方の国際化等に向けて、航空チャーター便市場の育成なども求められている。

<国際的な競争力を持つ港湾機能の早期拡充>

- ・ 国際的な視点からの港湾機能の充実（国際的なゲートウェイとしての機能特化）。

【具体例】

- ・ 国際基幹航路の確保に必要な港湾機能強化（大水深コンテナターミナルの整備など）。
- ・ 内航船のフィーダ網拡充に資する港湾機能の充実。
- ・ 港湾 EDI 等、港湾の情報化の積極的な展開。
- ・ 港湾の物流等の自動化（荷役の自動化等も含む）。

(個別地域ごとの要望)

- ・ 中山水道の整備による定期的なコンテナ船の入港機会の増加（豊橋）。
- ・ 四日市港と主要道路へのアクセス道路の強化（四日市）。
- ・ 四日市港の機能強化（埠頭整備等）。
- ・ 田子の浦港の機能強化（静岡）。

- ・ 内航船の充実（スピード、規模）。
- ・ 港湾労働者、居住環境までも含めた「港づくり」という視点での面的な整備。

<港湾コストの低廉化と情報化の推進>

- ・ 港湾利用料が中国や台湾に比べ格段に高く、競争力を失う要因。
- ・ 特に、名古屋港の利用料が高いのは問題。
- ・ 港湾 EDI の一層の普及、促進。
- ・ 輸送貨物等の状況（特に陸上貨物輸送）に関するデータのスムーズな受け渡しが必要。
- ・ 通関、検査業務の所要時間短縮。

<国際的な競争力を有する空港の整備>

- ・ 中部新国際空港による直行便の増加に期待。
- ・ 通関、検査業務の所要時間の短縮。

<港湾・空港と背後地とのアクセス性の確保>

- ・ 特に名古屋市街からのアクセスが良くなければ意味がない。小牧はアクセスは良かった。
- ・ 四日市方面からは、名古屋を経由してアクセスすることになるため、交通渋滞懸念がある。可能ならば、海上アクセス整備についても検討して欲しい。
- ・ 地方空港・港湾における航空チャーター市場の育成。
- ・ 大空港間を結ぶ小型航空の充実。

③ 水・エネルギー

(産業競争力強化との関連性)

○中部地方における産業立地上の優位性を豊富かつ安価な水資源に求める企業もあり、有力な産業資源の一つである。特に、工業用水の使用に関しては、中部地方は我が国最大量であり、今後とも安定的な供給の確保が求められるところである。今後とも、安定供給、環境保全、競争環境下での経済合理性の確保の一体的な実現のための施策が求められるところである。

(ハード面)

中部地方は豊富な水資源を有することが特徴であり、これをメリットとして立地している企業も多い。企業側のニーズとしては、特に「供給の安定」に対するものが強く、今後とも水資源の安定供給を求める声が強い。その反面、流域における人口・産業の集中と下水道の普及の遅れから、水質の悪化を懸念する声もあり、伊勢湾岸の閉鎖水域の水質改善も含めて水質の維持・向上に対する期待が大きい。

また、電力に関しては、本格的な規制緩和による自由競争下の価格低下と安定供給に期待する声が多い。

<水資源の安定供給と低廉化>

- ・ 豊富な水資源の安価供給の維持（設楽ダム of 早期整備）。
- ・ 水質の維持のための取り組みの継続。
- ・ 河川整備の充実（東海豪雨の反省から）。
- ・ 産業の面からは、長良川河口堰は水の安定的な供給という点で、大きな意義。

<電力・ガスの安定供給と低廉化>

- ・ 過大な電力コストの改善（競争原理の導入による料金の低下期待）。
- ・ 安定的な供給体制の維持。

<環境インフラへの配慮>

- ・ 企業の環境対策設備投資への支援（補助、融資等）。

④ 情報通信

(産業競争力強化との関連性)

- 国際的な比較で見ると、ここ数年かなり改善されてはいるものの、依然国内専用線の価格は高く、コスト面での競争劣位が指摘されるところである。
- また、整備水準に関しては、依然大容量通信網に対するニーズが高い。この点、平成13年3月のe-Japan重点計画に基づき、超高速ネットワークインフラの形成に向けて、電柱・管路の開放や、道路等の公的空間へのネットワーク線路敷設の円滑化、道路・河川管理用光ファイバー網の民間開放等が今後促進される予定である。

(ハード面)

中部地方における新しい産業（特にIT系）支援のために、情報通信網の一層の整備とコストダウンを求める声が強い。また、都市部においてはこれらの情報通信機能を強化した大規模オフィスビルの供給を求める声もある。

(ソフト面)

一方、観光客の誘致についての地域間の競争が強まっていることから、関連業界が一体となった情報発信を進める必要があり、特に立ち遅れが目立つ外国人旅行者向けの情報発信面での上記のような対応が強く求められている。

<大容量・高速の情報通信網の整備>

- ・ 都市部での最先端の情報通信設備を備えたオフィスビルの供給。
- ・ 中部地方における大容量情報通信網の整備と一層のコストダウン。
- ・ 柔軟なネットワーク構築の実現の観点からの道路占用規制等の見直し。

<中部からの情報発信の強化>

- ・ ビジネス、観光両面での中部のブランドイメージの発信強化と他地域との差別化。

⑤ ソフト施策

(産業競争力強化との関連性)

- ハードインフラとしての社会資本整備をプラットフォームとして捉えると、そこにおける制度設計が貧弱であると、十分な競争力を持った活発なビジネス展開は困難である。とりわけ、グローバル化、高齢化の進展など、我が国産業をとりまく社会環境が変化した今、従来型の制度だけではなく、より機動性の高いビジネス展開を図ることができるような規制緩和や新しい制度等の創設が求められている。
- とりわけ、製造業を中心とした個々の産業のベースとなる産学官の共同による基礎的な研究開発やビジネス化を支援するような支援施策が求められている。
- また、必要以上の規制緩和は、コストプッシュ要因となり、結果として当該産業の競争力を低下させる原因となるため、可能な限り規制緩和を推進していくべきだとの意見が強い。
- さらに、人材育成の観点からは長期的なビジョンに基づいた人材育成のプログラムと体制を早急に整えるべきだとの意見が多い。

<産業競争力強化のための税制・融資制度>

- ・ 産業立地のための税制面でのインセンティブ（特に、固定資産税）。
- ・ 特に海外企業の日本立地を促すような新規立地企業向け税制の導入。
- ・ バリアフリー整備のための補助金等の公的支援体制。
- ・ ものづくりのための設備投資に対する補助金。
- ・ 中部地方における製造業や他産業のネットワークづくりへの一層の支援。

<規制緩和>

- ・ 人材紹介業、人材派遣業、業務請負業等の規制緩和（生産部門だけでなく、管理部門も含めた包括的な人材提供の機会確保）。
- ・ 工場立地法上の緑地面積に関する規制の緩和など、産業競争力強化に向けた規制緩和。

<人材育成と人材確保>

- ・ 産学官の人材交流、研究促進。
- ・ 「日本版マイスター制度」の確立。
- ・ 職業訓練専門学校の中中部地方への設置。
- ・ 企業サポートによるものづくり教育の実施（初等中等教育）。
- ・ 大学における実践的な産業人材育成の支援。
- ・ 製造業支援システムとしての大学や TL0 などの産業支援機能の強化。
- ・ 外国人労働者の雇用の容易化と定着化支援施策（以前に比べ、外国人労働者のスキルは格段に上がっており、貴重な労働力となりうる）。

(2) 観光・コンベンション振興のための社会資本のあり方

従来型の団体観光旅行が下火となり、日帰り観光、個人旅行ニーズの高まりなど、消費者の観光スタイルが多様化するなかで、中部地方の観光においても、より利便性が高く、短時間で、手ごろなサービスを提供することが期待されている。国際的にみて必ずしも誘致数が多いコンベンションについては、産業特性、アフターコンベンションの観光資源等を勘案し、特徴のあるコンベンション、国際会議を自ら仕掛け、誘致していくことが期待されている。

そのためには、中部域内への輸送機能強化・手段拡充、観光地間やゲートウェイとしての空港への移動の容易さの確保、自由度のある個人客にむけた環境整備（施設以外への環境演出、マイカー客への対応）、手軽な都市観光の振興、バリアフリーや多言語化への対応等のユニバーサルデザイン化、インターネットを通じた鮮度が高くきめ細やかな情報提供、マスメディア等を活用したイメージ戦略の徹底など多様なユーザーに対する適切な情報発信を実現していくことが求められている。

これらを実現するために、道路・鉄道に関しては、有機的な域内ネットワークの構築が求められた。具体的には、目的地に乗り換えなしに到着できるバスなどのエリア間の移動ルート・バスや鉄道の便数の拡充など既存資源を活用した利便性の拡充、駐車場の整備・充実による来街者の利便性確保や高速道路整備とあわせた観光地における交通施策の実施、中部地方間の南北基軸及び幹線へのアクセスの向上のためのインフラ整備や首都圏・関西圏からの送客を厚くするためのインフラ整備等が求められた。また、中部新国際空港へのアクセスを向上させるインフラ整備を行うことで、国際ゲートウェイ機能の充実も求められた。その他、人が数時間歩いて回っても楽しめるような観光地整備などテーマ性のある特色のある地域づくり、高齢者・障害者・外国人へのバリアフリー情報の伝達やまちなかまで連続したバリアフリー化などユニバーサルデザインの導入、情報発信の目的の明確化と関係団体の連携による情報発信機能の強化が求められた。

港湾空港については、伊勢志摩と渥美半島を結ぶフェリー航路の設定や水上交通等による新たな環境交通ルートの整備による有機的な域内ネットワークの形成、中部新国際空港からのアクセスを向上するためのフェリー航路の拡充、国際旅客クルーズ船ネットワーク形成促進、中部新国際空港の路線拡大とハブ空港化による国際ゲートウェイ機能の充実が求められた。

<有機的な域内ネットワークの形成>

① 道路・鉄道

- ・ 目的地に乗り換えなしに到着できるバスなどのエリア間の移動ルートの確立。
- ・ 新幹線とレンタカー組み合わせられた周遊型パックスツアーの設定。
- ・ バスや鉄道の便数の拡充による利便性確保。
- ・ 交通料金体系を顧客の視点で分かりやすく合理的に（観光地タクシー運賃の低減）。
- ・ 自家用車でのアクセス条件を向上させるための観光施設における駐車場の整備。
- ・ 伊勢自動車道の勢和-伊勢間の4車線化による渋滞の解消。
- ・ パールロードの無料化。
- ・ 自家用車による交通渋滞を回避するためのパーク＆ライドの充実。
- ・ 観光地内を周遊しやすくするためのインフラ整備（例：伊勢志摩地区の英虞湾大

橋の整備等)。

- ・首都圏からの送客を厚くするためのインフラ整備（例：第2東名、伊勢湾口道路の整備等）。
- ・関西圏からの送客を厚くするためのインフラ整備（例：第2名神道路の整備特に亀山東JCTにおける第2名神と東名阪の連携等）。
- ・日帰り観光客を増加させるためのインフラ整備（例：東海北陸自動車道の整備等、伊勢道路（県道）のトンネル化等）。
- ・中部地方間の南北基軸及び幹線へのアクセスの向上のためのインフラ整備（例：東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道、名古屋高速道路、第2東名名神高速道路の整備等）。
- ・周辺地域でのスプロールを押さえこみ、開発利益を普及させるためのインフラ整備（例：高速環状線の整備等）。

② 港湾・空港

- ・新たな環境交通ルートの整備（例：堀川、中川運河水上交通の拡充等）。
- ・鳥羽港へのフェリー枠の拡大（現在の伊良湖だけでなく師崎をはじめとする航路の整備）。
- ・伊勢志摩から渥美半島方面へのフェリー航路設定（他地域との観光面での連続性を持たせ、高山や名古屋方面など中部地方を訪れる観光客の呼び込み）。

<国際ゲートウェイ機能の充実>

① 鉄道・道路

- ・中部新国際空港にアクセスできるルート確保するためのインフラ整備（例：伊勢湾口道路と近畿自動車道路の整備等）。
- ・JR、私鉄、地下鉄等の鉄道、空港バスを有機的に結ぶ輸送網の構築により新空港を基軸とした交通体系の整備（特に鉄道）。
- ・中部新国際空港からのアクセスを向上するためのインフラ整備（例：空港から国際会議場やホテルなどへの利便性の高いアクセス（バス、鉄道）の充実等）。

② 港湾・空港

- ・国際クルーズ旅客船ネットワークの形成の促進。
- ・中部新国際空港からのアクセスを向上するためのインフラ整備（例：伊勢志摩地区にアクセスするため現在の伊良湖だけでなく、師崎をはじめとする24時間対応のフェリー航路の拡大・整備等）。
- ・24時間機能するハブ空港化。
- ・直行国際線の便数、路線数の拡大（例：特にアジア方面からの直行便等）。

- ・ サービスの充実（例：スーツケースの託送等）。

<テーマ性のある特色のある地域づくり>

- ・ まち歩きが楽しめるまち全体としての整備。
- ・ 旅館の宿泊客がそぞろ歩きできるような「旅情あふれるまち並みづくり」を推進。
- ・ 駅から施設に到達するまでの間の道路空間の演出。
- ・ 魅力的な水上交通を体験するための堀川浄化、川の魅力をいかしたまちづくり。
- ・ 観光地ででの気分を壊すことなく快適に休憩時間を過ごすことができるためのトイレや休憩施設の整備。

<ユニバーサルデザインの導入>

- ・ 鉄道の主要駅周辺での集中的なバリアフリー整備（例：ストアード・フェア・カード、ムービング・ウォーク、エレベータ、エスカレーター等）。
- ・ 道路や鉄道だけでなく、これらと連携した宿泊施設、観光施設におけるバリアフリー対策（例：スロープ設置、車椅子が入れる幅の通路への拡幅、エレベータ設置等）。
- ・ バリアフリーを実現するにあたって関係機関が集まる協議会のような場の設置。
- ・ サインなどの外国語表記（例：英語だけでなくハングルなどアジア系の言語も）。
- ・ 外国人単身客向けの案内施設の整備。

<情報発信機能の強化>

- ・ インターネット等を使って、主体的に情報検索する個人客向けの情報提供の充実。
- ・ 観光事業者だけでなく、旅行代理店、航空会社、鉄道会社などが連携して中部の地域の魅力を集約化し情報発信。
- ・ 訪日促進キャンペーンの展開、海外における観光宣伝、観光イベントの開催など。
- ・ 外国人が観光拠点を周遊しやすい情報提供。
- ・ 映画撮影などで道路、河川敷、港湾施設、橋、地下鉄などの交通インフラを利用する場合の規制緩和。

(3) 外国人の就労・就学環境改善の点からみた社会資本のあり方

我が国の企業及び産業が本格的なグローバル化時代を迎え、これから大いに発展できるかどうかを左右する重要なカギの一つが「能力のある外国人労働力をどれだけ活用できるか」にあると言われている。世界の人的資源をいかに効果的に活用できるかが将来的な競争力の増加に向けて大きな要素であり、キャッチアップ型の産業構造を脱却し、いわばトップランナーとしての事業展開を図る上では世界中から優れた頭脳、人材を確保する必要がある。

しかし、優秀な外国人労働者の定着率は必ずしも高くないと言われており、その原因の一つが外国人が生活しやすいような安全・安心・快適な環境を提供する国内受入れ態勢が不十分であることがあげられよう。具体的には、増加する外国人研修生や外国籍従業員向けの快適な生活・労働環境、子弟のための教育環境、住宅の入居条件緩和や好適受託の増設などが求められている。

また、大学の競争力の向上、留学の延長としての知的就労者の確保などが求められている。

<国際化に対応した国内受け入れ態勢の充実>

- ・ 外国人が日本人と生活のなかでふれあえるような仕組みづくり（使用言語バッジなど）。
- ・ 道路標識・乗り換え案内などの表示の多言語化。
- ・ 公営住宅への外国人入居にあたっての規制緩和、住宅費補助。
- ・ 家族が安心して生活できる環境づくり（例：インターナショナルスクールの充実など）。
- ・ 日本人の対外国人に対する閉鎖性意識を払拭する教育の充実、異文化交流機会提供。
- ・ 外国人労働者の権利の確立（例：特に社会保障に関する法律制度の改正）。
- ・ 日本文化にふれられる環境づくり（例：美術館などの施設の入場料の割引）。
- ・ 地震等の災害発生時の復旧状態や復旧体制についての情報提供。
- ・ 地域国際交流団体や NPO・ボランティアの連携。
- ・ 連絡調整会議の設置、窓口の強化。
- ・ ボランティア希望者とボランティアの助けを求める外国人両者の接点づくり。
- ・ 生活圏内の各種国際センター同士の連携。
- ・ 留学生等に寄付をする生活必需品のストック場所の確保。

<国際的な知的労働者の確保>

- ・ 日本国内での就職先の確保。
- ・ 入国手続きの簡素化。
- ・ 大学の質の向上・強化。
- ・ 授業の英語化による学生獲得チャンスの向上および国際競争力の向上。

- ・ 大学関連業務の集積（外資系出版社の誘致特区、税制優遇）。
- ・ 海外大学の積極誘致（敷地の拠出）。
- ・ 地域と大学（機関）が一体となった情報発信。

3. 今後の中部地方における社会資本のあり方

(1) 基本テーマ・・・人、物、情報に中部ブランドの醸成

中部地方は名古屋をはじめ多くの都市を有し、人口集積が多いことに加えて、首都圏と近畿圏との中間に位置するという恵まれた条件を有している。

このような恵まれた立地条件のもとで、中部地方には地元はもとより、首都圏や近畿圏の市場に工業製品を供給する多くの企業が立地し、またその集積を活かして技術力を高めてきたことで、我が国の製造業をリードする「ものづくりの拠点」が形成されている。しかし今日では、国際化が進み、企業立地についても世界的な視点から立地形成が選定されるようになり、我が国の産業の空洞化が懸念される時代を迎えている。

観光面についても、恵まれた自然環境のもとで、地元の日帰り客はもとより、首都圏や近畿圏の宿泊観光客を迎え入れることで、多くの人で賑わう著名な観光地が形成されてきた。海外旅行者の増大にみるように、海外を含めた旅行先の選定が行われるようになっていく。

このように、地域間の競争が世界規模で展開され、しかも多くの情報が氾濫する中では、地域のイメージを簡明に発信する地域ブランドの形成が重要な意味を持つようになってきていると考えられる。地域のブランドとしては、日本の中部という温暖ながらも四季おりおりの気候風土、循環型の都市と手入れの届いた農村地帯、こうした環境で育った「中部人」の気質と暮らしに固有の価値を見だし、またその「中部人」がプロデュースする物、情報などに大きな価値を世界の人々が期待するような地域の形成が必要である。

中部地方の個々の企業や観光地が形成してきた知名度を、地域全体として共有しつつ、より高い次元で統合し、ライフスタイルを含めた中部ブランドを発信することで、多くの人々が集う交流の場、知的生産の場としてのイメージを世界にアピールしていくことが必要になってきているといえよう。またそのための地域の形成が求められている。

(2) 施策の方向

①世界に開かれたものづくり拠点を支える地域形成

国際化が進み、人・物・資本の国境を越えた移動が世界的に拡大する中で、中部地方の企業においても、世界との交易を拡大させるだけでなく、海外へ生産拠点を展開する動きが活発化している。またその一方で、国内市場をねらった外資系企業も立地しており、我が国の中央に位置し、高い技術力を有する多彩な産業集積を持つ中部地方の特性を活かして、ものづくりの拠点としての地位を一層高めていく必要がある。

産業競争力支援の観点からは、まず高コスト構造の是正が第一に挙げられる。地価、労働賃金はもとより、物流コストなど社会資本の利用料金の割高感を訴える企業が多い。経済の国際化のなか、社会資本にあっても国際的に適正なサービスが求められている。特に、物流コストの削減については、陸運や海運に関連する規制を緩和して競争によるコスト削減を図ることが期待されるとともに、この一因になっている空港・港湾の利用料金の削減や、利用台数の多い高速道路における利用料金の低減など、利用者の立場に立った料金体系の見直しや運営の改善が必要になっている。

第二は、依然とした社会資本の量的な不足である。東海環状自動車道をはじめとした中部地方の骨格交通網の未整備や名古屋港、中部新国際空港の国際港湾・空港等などの国際ゲートウェイ機能の立ち遅れ、水供給の不安定さ、情報化への対応の遅れ、インフラ間の有機的な連携の不足などが指摘されている。

たとえば、中部新国際空港と国際港湾と背後の都市とのアクセス条件の向上や市街地とその周辺道路の混雑緩和については多くの企業が指摘するところである。空港や港湾における人や貨物等の滞留は、スピーディーな取引の障害になるのと同様に、市街地とその周辺における交通渋滞は、時間と費用とを浪費させ、社会的費用の増大を招くことになる。

また、消費者の動向など情報入手について首都圏との格差の大きさが課題とされている。情報格差を是正し、先進的な商品等の企画や製造に役立てるためにも情報基盤の充実・整備が早急に求められている。

第三には、産業競争力強化のための研究開発の支援と、その妨げとなる各種の規制の撤廃や緩和である。高付加価値化や効率化を支援できる産学官の研究開発支援や活発な起業が可能となるようなリスクヘッジ環境の整備等が求められている。人材についても有能な外国人労働者の国内就労促進や単純労働者への依存の現状を訴える企業が多い。また、企業の投資意欲や競争意欲をそぐような規制の緩和や撤廃が求められている。

②ホスピタリティ豊かな地域社会の形成

21 世紀の日本は、人口減少時代に直面する。地域の活力を保持していくためには、従来通りの定住人口にとって魅力的な地域づくりをめざすだけでなく、交流人口にとっても魅力的な地域づくりを目指すことが不可欠となる。交流人口を引きつけるためには、グローバル化の進展に伴ない、国内外を問わず激化する地域間競争の中でも、きらりと光る魅力的な地域づくりを目指すことが求められる。

魅力的な地域づくりの観点からは、第一に、交流人口の受入体制の充実があげられる。2005 年開業予定の中部新国際空港への期待は高く、中部新国際空港や名古屋などの交通結節点と観光地とを結ぶ広域的な交通体系の整備や、首都圏や近畿圏から直接周遊できる高速交通体系の整備が求められている。また、観光地における滞在時間を増加させるための観光地間を周遊する道路の整備の他、観光資源や街並みを歩いて楽しめる環境の整備に加え、コンベンションの誘致と観光資源を結びつけるための広域的なネットワークの整備が求められているといえる。

第二に、ホスピタリティの高い地域社会の形成があげられる。ビジネスで訪れた人が次には観光で訪れたいと思える環境、日本語が分からない人や高齢者、身体障害者などにとっても安心して楽しめる生活環境の整備を形成していくためには、来街者と良好な友好関係が築けるようなホスピタリティの高い地域社会の形成が求められている。

また、世界の人的資源をいかに効果的に活用できるかが将来的な競争力の増加に向けて大きな要素であり、世界中から優れた頭脳、人材を確保する必要がある。そのための、外国人が生活しやすいような安全・安心・快適な環境、たとえば外国人研修生や外国籍従業員向けの快適な生活・労働環境、子弟のための教育環境などが求められている。さらに、大学の競争力の向上、留学の延長としての外国籍の知的労働者の確保も求められている。