

# 国土交通広域連携中部会議

## 第1回

平成15年7月28日（月）  
名古屋東急ホテル3階「錦の間」

**司会** それでは、定刻となりましたので、ただいまから第1回国土交通広域連携中部会議を開催いたします。

本日は、ご多忙中にもかかわらず、本会議にご出席を賜わり、まことにありがとうございます。

私、本日の全体の司会進行を務めさせていただきます中部地方整備局副局長の土屋でございます。よろしくお願いいたします。

本日のご出席者については、本来お1人ずつご紹介させていただくところですが、時間も限られていますことから、まことに失礼かとは存じますが、お手元の出席者名簿でご紹介とさせていただきます。ご了承をお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、中馬弘毅国土交通副大臣からご挨拶をお願いいたします。中馬副大臣よろしくお願いいたします。

**中馬国土交通副大臣** ただいまご紹介いただきました国土交通副大臣の中馬弘毅でございます。

本日はご多忙のところ、こうしてご参集いただきまして、心から感謝申し上げる次第でございます。

この会議は、国と地方、学識経験者、経済界の皆様方が率直に議論を行ないまして、広域的なテーマや地域の将来像についての共通の認識を持っていただく。そして、国土交通省が主管いたしておりますが、日本の新しい国土計画を作っていくということでございます。

本日の会議では、中部の将来ビジョンである「まんなかビジョン」をもとに、闊達なご意見をいただくと同っております。この「まんなかビジョン」の策定につきましては、本日お集まりの皆様方にも多大なご協力をいただいております。取りまとめが行なわれたと同っております。

国土交通省では、先般成立いたしました社会資本整備重点計画法に基づきまして、社会資本の整備重点計画を策定することといたしております。社会資本の整備を重点的効率的かつ効果的に推進していくためには、それぞれの地域特性に応じた社会資本の整備方針を、それぞれの地方ブロックごとに明らかにしまして、県、市、国がこれを共有することによって連携、協力していくことが重要と考えております。

特に昨今、地方の時代と言われております。本日お集まりいただいた方々には地方から新しい国を作っていただくようお願いをする次第です。

本日の会議を皮切りに、地域での議論を深めていただきまして、中部ブロックにおける社会資本整備のあり方、将来像等を共有し、社会資本整備の重点的、効果的な推進に努めたいと考えております。

現在、中部地方には、2005年の日本国際博覧会、「愛・地球博」、中部国際空港の開港、東海環状自動車道の供用など、ビッグプロジェクトが進行しておりまして、日本国中からも大変期待されているところでございます。

また、中部地方は、日本一の富士山や白川郷、熊野古道といった、歴史的、文化的な資産が数多くありまして、観光振興についても積極的に取り組むことができる地域であるとともに、古くから現代にかけての中部地方で培われてきました匠の技、モノづくり文化や、日本の真ん中であるといった地理的な特性など、他の地域にはない強味を持っております。これらの強味を活かしつつ、それぞれが特有の個性を持った地域で構成されている中部を、互いに結集し、地域における連携を強化しながら、中部のビジョン、「まんなかビジョン」を共有していくことがきわめて重要であると認識いたしております。

本日の会議では、国土交通省の関係者がまいっておりますけれども、これは聞き役として、お集まりの方々の忌憚のない意見交換を拝聴させていただきたいと考えております。

中部を代表される皆様の貴重なご議論をお願い申し上げます。ご挨拶といたします。どうもありがとうございました。よろしく申し上げます。

**司会** ありがとうございます。

報道機関の皆様方は、これ以降の取材・撮影は記者席にてお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。

本日は、「中部ブロックの将来の姿」をテーマに自由な意見交換をしていただきたいと思いますと考えておりますが、意見交換のきっかけとなるよう、初めに配付資料の説明をさせていただきます。それでは、村田中部地方整備局長より説明いたします。

**村田中部地方整備局長** ご紹介いただきました中部地方整備局長の村田と申します。

副大臣のご挨拶と多少重なるところもあるかと思っておりますけれども、ご説明申し上げます。

まず、本会議の趣旨についてご説明申し上げます。

「地方の時代」と言われておりますけれども、その中で、地方ブロックといった広域的な視点に立って、観光政策や社会資本整備の方針を考えていく必要がございます。

本会議では、中部ブロックの課題や将来ビジョンについての共通認識を構築いたしまして、一致団結して課題やビジョンの実現に取り組んでいく必要があると考えているところでございます。

6月6日に、将来ビジョンであります「まんなかビジョン」の最終的な調整をいたしまして、取りまとめが行なわれました。本日は、副大臣をはじめとする皆様、他省庁からの代表の方々、この地域の代表の方々がお出席いただいております。この場でご議論いただいた皆様方のメッセージは、全省庁に、また全国的に広く伝わることを期待しているところでございます。

最初に、社会資本整備重点計画についてご説明申し上げます。

この策定を現在進めているところでございますけれども、素案ができております。そして、素案についてのご意見を、広く国民の皆様方、また各県にも提出をお願いしているところでございます。

特徴でございますけれども、これまでの9つの分野別長期計画を一本化いたしまして、コスト縮減を行ないまして、企業間連携を強化いたしまして、新たな計画への転換を図ることとしております。

特徴といたしまして、事業量がこれまでの主なメルクマールであったわけですが、これからは達成される成果、いわゆるアウトカムに転換したわけでございます。

多少補足をさせていただきます。素案の中で「地方ブロックの社会資本については、重点整備の方針を取りまとめる」という記述がございます。この部分をどう取りまとめるかということが、地方の腕の見せ所ではないかと考えております。これが本会議のテーマでございます。中部ブロックの将来の姿が、ここにお集まりの皆様方の共通認識から生まれることが必要でございます。

この「まんなかビジョン」は、国土交通省、4県1市、そして地元の経済界が共有するビジョンとして策定されておまして、本日も議論いただきます中部ブロックの将来の姿のたたき台となっていきたいと考えているところでございます。

「まんなかビジョン」についてご説明いたします。これまで各県それぞれ、あるいは経済界それぞれのビジョンや計画が多数ありましたが、すべての機関が共同で作成したビジョンというのは今回が初めてだと思います。また、もう1つの特徴といたしましては、広報やアンケートといった従来型の手法に代えまして、今回は特にそれぞれの地域に飛び込んで、地域の皆様方のご意見を直接お聞きする対話型の討論会を開催いたしました。そして、その討論会で得られた意見を数多く、ビジョンに盛り込むことができたと思っております。

ビジョンは、おおむね10～20年後の中部地方の将来像と、地域づくりの目指すべき方向、その実現に向けた具体的な目標を示しております。これからも不断のフォローアップを繰り返していくつもりでございます。

中部地方は、ご案内のとおり、卓越した産業集積、真ん中であるという地理的優位性、そしてまた分散型の地域構造を持っております。そういう意味で、本当に豊かさを実感できる、しかも活力のある社会を形成できる地域である、ポテンシャルを持っていると考えております。そういう意味で、世界に開かれて、世界に誇れる中部の創造が将来の中部の姿ではないかと考えております。

そして、それを実現する方針、目指すべき方向といたしまして7つ取りまとめました。

まず1点目は、モノづくり産業の国際競争力の強化でございます。国際化はこれから、大変重要なテーマになるかと思っております。中部の特性といたしましては、モノづくり産業の集積地域として大きなポテンシャルを持っております。今後もさらに国際競争力を強化して、アジア地域のリーダーシップを発揮するとともに、日本の経済を牽引していくことが重要かと考えております。2005年開港を予定しております中部国際空港につきましては、アクセス強化をは

はじめ、いかに利用しやすく活用を図っていくかが今後の課題かと思っております。

第2は、世界都市を目指した名古屋と拠点都市の魅力の向上、すなわち都市魅力の向上でございます。名古屋の世界都市としての魅力向上、それから、地方の拠点としても自律を基本としつつ、また、共生を基本としつつ、特に駅前などの人が集まる地域において再開発を行なって、賑わいを倍増させていくことが必要であろうと考えております。

3番目でございますけれど、東海環状都市軸あるいは環伊勢湾広域交流軸などの形成によります新たな交流の拡大でございます。2005年には「愛・地球博」の開催が予定されております。東海環状自動車道の東側、約73kmが一気に完成する予定でございます。これを機会に、人・物・文化・情報の交流連携が生まれて、たとえば複数の自治体が境界を越えて連携するような取り組みについて、関係者と一体となって検討してまいりたいと思っております。

次に、さらに広く広域的に考えて、日本の真ん中である優位性を活かして、国土の東西あるいは南北軸の強化、交流拠点作りによる国内外の交流の推進があげられます。大動脈としての道路の強化と合わせて、宿場町の再生などが重要でございます。合わせて「愛・地球博」に向けても、これを契機とした街の景観向上など、中部地方全体で成功に向けた取り組みを行なうことが必要であろうと考えております。

5番目でございますが、何と言いましても中部は豊かな自然環境に恵まれております。その優れた自然環境、そして、歴史・文化資源。これらを生かした地域づくり、観光の振興が特に重要だと考えております。失われた自然の再生、そしてまた、中部が持っている歴史的・文化的資産の有効活用。こういったものを生かしつつ、まさに中部らしい観光に、経済界と行政が一体となって取り組んでいく必要があると考えております。

次に、誰もが生き生きとして暮らせる豊かでゆったりとした生活環境の実現でございます。私どもとしては積極的にユニバーサルデザインを導入し、コミュニティーバスなど地域の特色に合った交通の導入なども促進してまいりたいと考えております。

社会資本の整備や管理のためにも、住民参加型の取り組みや住民参加の仕組み作り等に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

最後になりましたが、決してこれが一番重要性が低いというわけではございません。7番目に、東海地震をはじめとした災害に強い安全・安心な地域づくりということでございます。

中部では、東海、東南海、南海地震などをはじめとする大規模な災害が想定されております。この対応としては、広域的な視点、広域的な取り組みが大変重要かと考えております。3年前の東海豪雨の災害や、昨年発生した大垣水害などの教訓を生かしながら、今後の災害対策を推進してまいらなければならないと考えているところでございます。

以上が「まんなかビジョン」でございますが、この関連で現在、中部地方では幾つかの大きな行事が予定されております。2004年にITS世界会議、そして2005年には浜名湖花博、そして「愛・地球博」、世界ボート選手権などが予定されているところでございます。こうしたことを契機に、より一層、協働、連携を進めてまいりたいと考えているところでございます。

私の説明は以上で終わりますが、最後にもう一度お願いをいたします。本日の意見交換によ

りまして中部ブロックの将来の姿の大枠が導かれることを期待しております。県境を超えた広域的な議論によりまして、本日もご列席いただいたメンバー全員の中中部ブロックの将来の姿の共通認識が導かれるように、また、全国に向かって発信するメッセージが醸し出されることを期待いたしましてご説明とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

**司会** さて、これから「中部ブロックの将来の姿」をテーマに意見交換に入らせていただきたいと存じます。皆様にご自由にご発言いただきたいと存じますが、恐縮ながら予定時間が60分ほどしかございませんので、その中でできるだけ多くの方からご発言をいただけるよう、よろしく願いいたします。

それでは、最初に岐阜県の梶原知事からご発言をいただければと思います。

**梶原岐阜県知事** それでは失礼します。1人何分ですか。

**司会** 4分程度でお願いします。

**梶原岐阜県知事** ビジョンを非常に一生懸命取り組んでいただいて、我々は高く評価したいと思います。とりわけこの中部においては、積み上げ発想といいますか、地域の声を吸い上げていただいたことを高く評価したいと思います。

でき得れば、手続き的にも、これから国が何か決めて地域にブレークダウンするというような発想はやめてもらいたい。制度改正も今後、考えていただいて、日本列島、地域地域で全然事情が違うわけですから、積み上げ方式にしてもらいたいと思います。高速道路が必要かどうかなどということは地域で全く違うわけですから、日本全体をまとめて一本というのが誤解を招く元ですから、前からお願いしておりますけれども、制度的にもそういう発想で今後お願いしたいと思います。

この転換期に、原点に立ち返って考えてみる必要があると思います。グローバルに日本列島を考える、しかも非常に長期のタイムスパンで考えてみる必要があるのではないかと思います。そのときに、いわゆる地政学、ゲオポリティクスという面でこの地域の立地条件がどうかということを考える必要があると思います。

日本は長いこと、日本海に向けて経営されてきたと思うのです。明治維新以来、太平洋に重点を置かれまして、東京中心で欧米との競争の中で国土づくりが行なわれてきた、国土経営が行なわれてきたと思うのですが、何千年という歴史の中では日本海が中心であったわけで、いよいよアジアの時代が到来して、日本海の重要性が高まると思います。この地域は太平洋と日本海が最も近接した所であり、歴史的にも近畿地域を含めまして、このあたりが中心で日本が経営されてきた。こういう長い長い歴史があるわけです。

これからの21世紀、アジアの時代、日本海時代において、地政学的にこの地域をどう考えていくかということ、一度原点に立ち返って、日本全体のために考えてみる必要がある。地政学的には東京は、アジアの時代になれば相対的に地位が低下すると思います。アジアにとっては非常に使いにくい東京になると思います。

これからは、外から眺めてどうかという、そういう発想が必要ではないか。日本の中から日本の中ばかり見つめて考えているということは、大きく過ちを犯す。アジアの方からこっちを眺めてどうかというような考え方で、これからの中部地域を考えてみる必要があると思います。

地政学的な立地条件、それから、水資源等の資源の関係がどうか、自然環境はどうか、インフラはどうか。その中でどういう産業を起こしていったらいいのか。その産業を支える人はどういうふうに育てていったらいいのか。この人という観点からの点検が必要ではないか。従来はインフラ中心で来ましたけれど、もちろんインフラは重要ですけども、人をどう育て、どう確保するかということが必要でありますし、その際に、海外の人たちをどう確保していくか。日本人だけではこれからは経営していけないと思うのです。グローバルに考えて人材をどうこの地域で確保するか。

そういう中で、観光等の交流産業なんかも当然考えなければいけません、そういう意味から、近畿とか北陸の国の地方支分局との連携をしてもらわないと、ここだけでは今のような大きな枠の中での発想がなかなかしにくいと思います。地方支分局がそれぞれ本省という所にぶら下がっていて、横の連携をしてもらわないと、困るのは我々地域の者だということでございます。ちょうど副大臣もおられますので、お願いをしておきたいと思います。以上でございます。よろしく申し上げます。

**司会** ありがとうございます。次に静岡県鈴木副知事いかがでございますでしょうか。

**鈴木静岡県副知事** それでは、私からも一言。

今、岐阜の知事さんが大きな視点からのお話をいただきましたけれども、静岡ということをし少し頭に入れながら、今度の「まんなかビジョン」その他についてお話を申し上げたいと思います。

今回の計画を見せていただきますと、たとえばアウトカム指標を用いて数値目標が出てきていることですか、それから、PFIをお使いになってこれからの事業の進め方をお考えになっていただいたということで、我々県の役人にとりまして非常に使い勝手がいいまとめ方をしてくださっているという感じがいたします。

いつも、私も静岡にいますと、中部のこういう会議に出ますと脇の方にいるような感じになりまして、具体的な仕事の話になりますと思いついた突っ込みができないところがあるので、こういった格好で数値が出てきて、具体的な事業が見えてきますと、我々にとっても非常に参考になるまとめ方をしていただいたのかなという気がいたしております。そういう意味では、これを具体化していく上で、静岡県の実際にやっている事業との整合を図りながら前に進めていくということで、非常に参考になるビジョンをお作りいただいたと考えております。

また、静岡県のごことに少し触れさせていただきますが、中部空港と同時期に静岡空港を建設をしております。これにつきましてもある意味で仕上げの段階に入ってきておりますので、ぜひご協力をお願い申し上げます。合わせまして、第2東名、それから中部横断自動車道、諸々のプロジェクトが、岐阜の県知事さんのインフラは後だという話とは若干前後しますが、静岡の場合には非常に重要なプロジェクトとして今動いております。こんなことも、これからの「まんなかビジョン」の具体化に合わせまして具現化していく、県としても取り組んでいく。そんなことを考えております。ぜひ今後ともよろしくご指導をお願いしたいと思います。以上でございます。

司会 ありがとうございます。次に愛知県の神田知事いかがでございましょうか。

神田愛知県知事 それでは、私の方から若干申し上げるわけですが、まず「まんなかビジョン」についてでありますけれども、先ほど梶原知事さんも触れられましたが、ヒアリング、アンケート、討論会、懇談会の積み上げで今回のビジョンができたことは高く評価したいと思います。こう言うは何ですけれども、従来、国のこの種の計画というのは、形の上では“対話”とおっしゃっても、なかなか現実には地方の声や地域の声が汲み上がってないという部分がありますけれども、今回は本当にきめ細やかにやっていただいた。これは評価しております。まさに地域とのコラボレーションの一つの表われであろうと思います。

それから、私どもの地域のことについて一言触れますと、愛知県もそうですし、東海4県、一言で言えば大変多様性のある地域だということが言えようかと思います。たとえば私どもの愛知県で言えば、平野があって山があって海がある。それから、工業が発達しておりまして、商業、農業も大変な進展を見せております。たとえば農業も粗生産額で全国で第5位でありますし、商業は3位、工業出荷高はご承知のとおり25年、1位であります。

何が言いたいかといいますと、そうした多様性が非常にバランスがいいということでありまして、将来的に愛知県も含めてこの地域が、このバランスを崩さず、バランスよく、これからさらに発展、飛躍できるかどうかというのが、私はこれからの大きな、物事を考える場合のメルクマールになってくるのではないかと考えております。

そこで、具体的にどう考えるかということでもありますけれども、ビジョンの中で5つの目指すべき方向を示していただきました。6つ目と7つ目は性格上、若干違うとして、5つまでは共通項は何かといえばグローバルイゼーションなのですね。グローバル化。国際化。これが底辺にあると私は思います。実は私ども愛知県も、2005年に大きなプロジェクトが一応姿形が出来上がってきますので、ポスト2005を考える場合に、やはりグローバル化というのが一番重要なキーワードだと考えております。国際交流大都市圏構想というものを今年度取り組むことにして、明日、第1回の委員会を開く予定にいたしております。

こうしたグローバル化の中で重要な役割を果たすのは、やはり国際空港であります。いよいよ中部国際空港も開港に向けて最後の工事にかかっているところであります。やはりこれが十分生きてくるためには背後圏とのアクセス整備が重要です。現東名、あるいは第2東名、あるいはこれに直結する西知多道路。こうしたものがネットワークをきちんと築くことによって、国際空港としての利便性や効率性を、様々な面でよりレベルアップすると思っておりますので、これはぜひとも、空港の整備とともに同時進行でやっていかなければならないと思っております。

それから、グローバル化という切り口で、今度は空に変わって海でありますけれども、この地域、特に伊勢湾、三河湾には、名古屋港、三河港があるわけでありまして、ご承知のとおり実はどちらの港も、今度の構造改革特区に指定されたところでございまして、特に名古屋港は名古屋港産業ハブ特区。これは5大港中第1位の総取扱量を誇っているわけですが、モノづくりのこの地域の、いわば海外に向けての窓口、玄関口でありますので、今後スーパー中枢港湾への指定を視野に入れて、皆様方のご協力を得たいと思っております。

それから、三河港も国際自動車特区というふうに指定されたわけでありまして、これ

も背後圏とのアクセス整備がやはり重要であろうと考えております。

なお、港に関しましては、ソーラス条約の改正が大変心配されるところでございますので、期限が大変タイトでゆとりがございませんので、国交省におかれましてもお力添え、調整をお願い申し上げたいと思います。

最後に、グローバルという観点から申し上げれば、国際観光という点でございまして、「愛・地球博」がこの地域で開かれるわけでありますが、幸いにして現在のところ112カ国の参加表明をいただいております。過去一番多かった所でも80何カ国。大阪の花博がたしかそうであったと思いますけれども、112という大きな国際的な広がりが出ております中で、やはり観光という面でいっても、このチャンスを生かさない手はない。したがって、「愛・地球博」を契機に、本当に自然や文化や歴史など、いいものがこの地域にはたくさんありますので、広域的にメニューを作ってコースを作るなりして、いろいろなものを国の内外にご披露し、外国人も含めた観光客を大いに拡大していかなければならないと思っております。当然のことながら、その中には産業観光という視点も重要であろうと思っております。

グローバルというのが、この地域の今後のキーワードであることは間違いないと思っております。その点で、このビジョンを活かしながら、我々も地域として頑張っていきたいと思っております。ありがとうございました。

**司会** ありがとうございます。次に、三重県の野呂知事いかがでございましょうか。

**野呂三重県知事** 私の方からはまず、国土交通省におかれては最近、地域住民も含めた地域との連携を重視して、下から積み上げていくこと。これはすでにご指摘がありましたけれども、大変評価をしております。かつての建設省や運輸省では考えられなかったほど進んでいると実感しております。先般まで市長をやっておりました立場からも、そのことを強く感じて、評価をしてきたところでございました。

それから、「まんなかビジョン」につきましてでありますけれども、ちょうど三重県におきましては今、私も知事になりまして間もなくの立場でございまして、北川県政の中でやってまいりました長期計画を新たな角度から、さらに進展をさせていこうということで、来年から県民しあわせプランというのを長期計画として位置づけてやっていきたいと考えておまして、いろいろな検討をしているところでございます。そういう意味におきましては、この「まんなかビジョン」等、国土交通省のいろいろな施策とも相連携させていただけるように参考にさせていただきたい。こういうふうにご考えておるところでございまして。

具体的に三重県の今後の取り組みを、そういう観点から申し述べたいと思っております。

まず、中部地区としては、すでにご発言があったように日本のモノづくりの一番中心地でもございます。さらに、これを国際競争にも打ち勝てる力をつけていくことが大事であります。そしてまた、自然、歴史、文化。豊かなものがありますから、そういう意味で観光振興とか個性ある地域づくりが大変重要であると思っております。

付け加えるなら、いつ起こっても不思議でない東海地震、あるいは東南海、南海地震といったものがございます。

こういった課題に対して三重県も、たとえば最後に申し上げた地震のことでございますけれ



ども、三重地震体験アクションプログラムを今年3月に策定いたしております。これに基づきまして、公共施設等の耐震化の促進であるとか、あるいは緊急輸送対策の促進をやっているということで、昨年度からスタートしております。18年度までの5カ年で、着実に進展をさせていきたいと考えておるところでございます。相当甚大な被害が想定されるということでございますので、このほかこの点については重要であると思っております。

合わせて、東南海、南海地震についての措置法がいよいよこの25日に施行されたということで、そういう意味では、東海地震と東南海、南海地震対策は同じレベルで、このビジョンの中でもぜひ進めていただきたい。このことをお願いしたいと思っております。

それから、観光振興、個性ある地域づくりに関しては、神田知事の方からお話がありましたけれど、中部国際空港とか愛知万博も私も視野に入れまして、これを三重も積極的に、魅力ある観光地づくりということで取り組ませていただきたいと思っておりますが、どうもまだパンチ力がいまひとつないということで、三重におきましては近々、新しい観光戦略、観光振興戦略を策定させていただこうと考えております。

それから、熊野古道でございますが、東紀州におきまして熊野古道が世界遺産に登録されることになると、この地域の活性化のためにも大変大きな力になるものでございまして、非常に期待を大きく持っているところです。私も優れた自然や環境を十分に発信できる機会にしたいと思っております。なお、東紀州地域は関西圏とも非常に近いわけでございます。つながりも強いということでございまして、関西圏との交流ということも視野に考えていかなければならないと思っております。

それから、社会資本整備につきましては、さっき申し上げたような課題も含めて、この整備は必要不可欠なものだと思っております。特に三重県におきましては、国道42号線、東紀州におきましては代替道路がございません。したがって、大雨ですぐ陸の孤島となるというようなことがございますので、緊急輸送路としての高速道路の早期整備に期待が大きく、これはぜひスピードを上げて整備をしていただきたい。熊野古道等の歴史資源を活用するという立場からも、大変大事でありますし、それから、中部圏は非常に南北に長いわけですから、そういう南北軸の強化にもつながると考えております。

それから、三重県もモノづくりということからいきますと、北勢地域は三重県におきましても非常に中心になってきておるところでございます。そういう意味では、第2名神高速が必要不可欠でございます。こういったものにつきましても、中部圏が関西圏あるいは首都圏と一層交流を密にしていける基盤として、ぜひ早急な整備をお願いしておきたいと思っております。幾つか思うところを申し上げたところでございます。

**司会** ありがとうございます。次に、名古屋市の松原市長いかがでございでしょうか。

**松原名古屋市長** 「まんなかビジョン」の中間まとめから、「まんなかビジョン」の対話と協調作業の成果が出てきたわけですが、中間まとめのときはお弁当の中に梅干しが1個だけポイントついていました。本編になりましたら、上にいろいろなご馳走が乗って、この間の経過を大変大事にされてできたことは、大変意義があると思っております。そして、今日のこの会議、とても意義のある会だと思っております。そのことをまず評価したいと思います。

そこで、期待を1つと課題を2つ申し上げたいと思います。

1つは、7つの目指すべき方向の中で、世界都市を目指した名古屋と各拠点都市の魅力向上と書いてあります。その中で一番大事なことは、名古屋市にとりましては都心部の再生が不可欠であると思っています。

そのために名古屋では様々な取り組みを進めておりますが、点の整備ではダメで、点が線になり、それが面になることが必要だと思っています。総合的な施策の展開が必要だと思っています。たとえば名古屋駅から栄という都心部について、都市再生緊急整備地域の指定を受けました。大変ありがたいと思います。公共貢献等で、容積率のアップをして大規模なビルが建ち、魅力的な空間が確保されても、車が流入し過ぎるということでは都心の活力はかえって失われます。そのために、道路整備や駐車場の確保といっても限界があります。やはり都心部への車の流入抑制が大事になろうと思っています。そのためには、都心部へ入る車の迂回分散。そのための都市間の高速道路と同時に、名古屋の環状2号線の環状道路としての整備が必須だと思っています。その他に、パークアンドライド、駐車場の確保。さらには、公共交通機関の整備も進めなければならないと思っています。

そうすることによって、自動車から公共交通機関への利用転換の促進をすることが必要になるわけで、そのためにはこういう総合的な施策がとても大事だということで、9本の長期計画を一本化された。この総合的な社会資本整備重点計画というのは意義があると思っています。

ぜひこの7つのものがきちんと実現できることがとても大事です。我々もまた、その仕事をきちんとしていかなければならないと思っています。これが期待であります。

それから、課題でございますが、私は公共交通機関への利用転換を行なう中で避けて通れない問題が、3セク鉄道の支援のあり方だと思っています。交通事業が公共事業であるからといって、効率性、経済性を軽んじた経営は許されないと考えています。しかし、それを切り詰めて行なうことも限界がございます。ましてや民間事業者が不採算の部分を切り捨てていけばいくほど、地域の足としての公共交通機関の存在意義は増してくると思います。民間が単独では出にくい部門へ第3セクター方式での事業展開を図らねばならないと思っています。

名古屋市ではすでに、名古屋ガイドウェイバスがそうでございますし、上飯田連絡線もそういう形ですでに開業いたしております。来年、西名古屋港線、そして、東部丘陵線が開業するわけでございます。そういう中で、名古屋市も大変厳しい財政状況でございますが、ガイドウェイバスへは貸付を、開業前の西名古屋港線には損失補償を行なってまいりました。

こうした事業では、単に独立採算を問うだけではなくて、総合的な交通施策の中で支援の仕組みが必要であると思っていますので、このことについてよろしくお願ひしたいと思っています。

それから、安全・安心の問題につきましては、先ほど名古屋港の問題でソーラス条約について神田知事さんから触れていただきましたので、省略いたします。

2つ目の課題で、環境に配慮した道づくりということが大事になろうと思っています。道路を作るときになりますと必ず、環境問題でいろいろな形で行き詰まることがあるわけですが、そういう中で、名古屋環状2号線の整備に関しても言えば随分環境面に配慮していただいた。このことについて感謝いたします。

市としても様々な工夫を求められております。たとえば都市計画の道路の弥富・相生山線の整備でございますけれども、これは120ヘクタールあります相生山の緑地を横切る計画道路に対しまして、いろいろな声が出ました。反対運動も一部で起きております。そういう中で、専門家の提言を求めまして、一部ルートの変更、道路幅の縮小、道路に屋根をかけて上部を緑化するという、半トンネル式のシェルタ構造の採用、さらには、工事の施工段階には施工ワーキングという、公募市民60名を含め、専門家や行政、受注業者など、100名の意見を聞きながら工事を進めるという、環境に配慮した道づくりを進めているわけでございます。

こうした一連の計画の見直しによりまして、工事費も工期も増大することは避けられないと思っておりますけれども、環境に配慮した社会資本整備の一つのやり方として、全国的にも情報を発信できる内容であると思っております。今後、計画から実現までに大変時間がかかるものでございますから、社会情勢の変化の中でいろいろな意見が出てくることがあるわけですが、今後の公共工事につきまして言えば、環境面の配慮がとても重要になる。こんなことを今、思っております。

最後に、大変気になっていることで、この会にふさわしいかどうかわかりませんが、犯罪が増えて、安全・安心といったことが都市において損なわれると、多くの方に名古屋にいらっしゃいと言っても、名古屋の街は汚いし、落書きが多いし、ひったくりが多いし、違法駐車がある。こういうふうでは困るじゃないかと言われると、二の句が継げないわけでございます。こういったことについて、ハード施策とソフト施策をうまくマッチさせて、安心・安全都市を作っていくということをしなさいといけない。こんなふうに思っています。これは自戒を込めて言っているわけでございます。こういったことを、いろいろな整備の中で考える必要があろうと思っております。一生懸命ハードを作っても、治安が悪いということであっては何もならないという気がしております。この辺も我々は、関係者が連携してきちんとした仕事をしなければならぬと思っている次第でございます。

期待と課題を3つばかり申しました。以上です。

**司会** ありがとうございます。次にJR東海の須田会長いかがでございましょうか。

**須田JR東海会長** 日本まんなかというのをテーマに出して一つのビジョンがまとめられたということは、非常に意義深いことだと思っております。ありがたいことだと思っております。

同時に、この7つの軸を縦軸にして、いろいろな具体的なテーマを横軸にして、はっきり言うマトリックスのようなものを作って、これからの施策を推進していただければと、また我々も進めていったらどうか。こんな抛り所が得られたような気がいたしますので、大変よかったと思っております。

日本まんなかでございまして、真ん中にふさわしいことを2つばかりお願いをし、私どもも努力をしたいという意味で申し上げたいと思います。

まず1つは、交流中枢になることが真ん中としての使命ではないかと思っております。よく言われておりますし、これらの資料にも書いてございますけれども、これから日本の人口はどんどん減ると言われております。激減するとさえ言われております。人口が減りますと、社会が構成できないようなところが出てまいります。同時にまた、人と人とのふれあい、交流というもの

が文化を形成すると言われた場合には、文化の進展に対しても非常に大きな脅威になってくるのではないかと思います。

それを補いやすためには、人口は減っても1人当たりのふれあいのチャンスを増やせば決してそのようなことはないわけですから、人と人とのふれあいの問題、特にそのチャンスを増やす、ふれあいを円滑にしていく。交流の円滑化ということが非常に重要になってくると思います。特に、日本の真ん中にある中部が交流中枢になるためにおいても重要なことではないかと思います。

いろいろなふれあいの方法はあるかと思いますが、特にその中で一番端的なものは、先ほど来お話が出ておりますように観光の問題ではないかと思います。特に国内の観光、国際の観光。いろいろな人々がこの地域にふれあうという一番端的な手段は観光ではないかと思います。いろいろなメニューも出しておりますし、産業観光でありますとか、街道観光でありますとか、メニューは私どもが自治体の皆さんのご指導もいただきながらどんどん提案をいたしますので、ぜひとも観光という面からもう一度この地域のインフラなり何なりを見直していただく。そのきっかけにこのビジョンがなれば幸いです。

第2でございませうけれども、日本の真ん中にある地域といたしまして、日本の近代的な、しかも効率的な交通システムのモデル地域になることがあっていいのではないかと。また、そうあるべきではないかと。

この地域は非常に交通手段が発達している地域だと言われておりますけれども、現実にこの地域に住んでみますと、それらの交通手段がせっかくあるにもかかわらず、十分に機能を果たしているとは言えない。そういう面があると思います。それはなぜかといいますと、交通手段間のバランスが取れていない。それから、モードの間の連携が十分でないということだと思っております。たとえば道路について言えば、放射状と環状道路とが必ずしもうまくマッチしてない。通過交通と域内交通が混乱する。こういうことで、せっかくのインフラが生かされない面があるわけでありませう。新幹線あるいは鉄道と道路、そしてまた空港との連携が十分であったかどうか。今度の中部空港は別といたしまして、これまでは大いに反省がございませう。岐阜羽島の駅のすぐ後ろに羽島インターができれば、インターの利用者も羽島駅の利用者も非常に増えまして便利になったという例もございませう。

やはり、これからこの地域をモデルにいたしますためには、今申し上げましたようなところに若干の投資は必要かと思いますが、その投資を生かしてこの地域に交通手段間のバランスの取れた交通システムを作り上げる。これが一番大事ではないかと思っております。具体的には、交通手段の連携を考えると、交通結節点の強化をしてみると、いろいろなことがあろうと思っております。比較的少ない投資で、そのバランスを取ることによって大きな効果をあげることができると思っております。また、日本の真ん中の交通システムをそういうふう近代化をいたしますと、その効果は全国に生きてまいると思っております。今、各地に作られております高速道路あるいは新幹線、そういったものも全部、日本の真ん中の我々の方の交通手段にかかっていくわけでありませうから、日本の真ん中の交通システムを近代的なモデル交通システムにしていくことが、これからの日本の交通を改善する大きなポイントであり、そしてまた、これは日本の真ん中に住

む我々の使命ではないかと思えます。

そういうところに着眼をして、これからも私どもは努力してまいりたいと存じますので、今日おいでの皆様方のご指導をいただき、かつまた、このビジョンをさらに肉付けしていただくことができれば幸いです。ありがとうございました。

**司会** ありがとうございました。次に名古屋大学の松尾総長いかがでございましょうか。

**松尾名古屋大学総長** これまでに申されたことと一部重複するかもしれないことをお許しください。それから、私自身が「まんなかビジョン」のメンバーに入っておりましたので、若干重複するかもしれません。お許しいただきたいと思えます。

まず最初に申し上げたいのは、この地域の地形的、地理的な優位性とか国際性、経済性、産業性等々の優位性をきちんと認識して、日本の中核リーダーになるという強い意思と協力をやっていく。それがひいては日本全体の発展につながっていくと思えます。この頃、大学に対して、研究拠点、COEというのが毎日のように新聞に出ますが、そういう意味でこの地域が拠点になっていくことが望ましい。それだけの可能性があると思っております。

第1に申し上げたいのは、社会資本という問題が、これはもちろん国のビジョンとか長期計画、長期目標をよく考えなければなりません、技術はスピードだということとは違って、何度も言うことですが、3世代、4世代先の人たちと価値観を共有して、負担も責任も共有しなければならない問題である。これは環境もそのとおりであります、そういうことを十分に認識した上で、4世代先が一部壊して、可変性を持てるようにいろいろなことを考えておくというようなことが重要であって、そういう意味で文明を背負うという気概の人材もここにたくさん集まってくるということが大事だと私は思っております。

そういうようになりますと、須田さんも一部触れられましたが、私もいつも申し上げているのですが、日本ということを考えますと何もかも縮小の傾向であります。増加の傾向が善であった頃から変わって、たぶん縮小の傾向をたどる。それが善でなければならぬと思えます。その例を挙げだしたらきりが無いのですが、人口問題ですね。人口が減少してくる。そういう中で、社会資本、国づくりを、どういうふうに時間的な優先性を考えて、余力のある間に着実に作っていくか。これは私が10年ほど前から、コンパクトな拠点形成と拠点間の十分なインフラの整備、それから、重要な社会基盤は共有するという形で、まちづくりあるいは国づくりをしていくということを指摘してきましたが、この頃はコンパクトシティという言葉で定常化してきたようでございますけれども、これも余力がある間にやっていく必要がある。それが3世代、4世代先への義務であろうかと思っております。

抽象的でございますが、基本的にはそういうふうを考えております。

**司会** ありがとうございました。次に中部経済連合会の太田会長いかがでございましょうか。

**太田中部経済連合会会長** この地域の将来のビジョンや整備のあり方などにつきまして、「まんなかビジョン」をまとめていただきました。また、こういう意見交換の場を設けていただいたことにつきまして、本当にありがたく評価させていただきたいと存ずる次第でございます。

時間が限られているものですから、本日は社会資本のユーザーとしての立場から、この地域

の特に産業の国際競争力の強化ということについて、これらをいかに整備していくか。これについて、意見というより、むしろお願いを申し上げたいと思うわけでございます。

相変わらず景気は低迷しているわけでございまして、自律回復への道筋は不透明なわけでございます。特に製造業の方は、海外生産比率が10年前は6.4%でありましたものが、2001年には14.3%に増えてしまった。あるいは、製品の輸入比率も10年前には50%くらいだったものが、61%に増えた。こういうようなことでございまして、着実に空洞化が進んでいるわけでございます。

そういう製造業における空洞化の問題が一番心配されるわけでございますが、ご存じのようにこの地域は、各県知事さんからお話ございましたように、日本全体のGDPの4分の1くらいを作っている、いわゆる日本一のモノづくりの地域でございます。今申し上げたような傾向は全く例外ではないということでございます。私ども民間といたしましても手をこまねいているわけではございませんで、中部産業振興協議会を作り、あるいはモノづくり協議会を作るといようなことで、内部的にいろいろ努力することはもちろん、去年も、今年もそうでございますが、中部5県1市と連携を保ちながら、特にヨーロッパ方面に企業誘致ミッションを派遣するといったことで、いろいろと努力し、特に最近まで愛知県はモノづくり25年間日本一ということもありまして、若干そういったところにあぐらをかいていた嫌いがございます。他の国、あるいは他の地域への企業誘致といったことは、あまり行なってこなかったような状況でございました。どうもウサギがカメに負けてはいかんということに気がつきまして、一生懸命やっているわけでございます。

しかし、さはさりながら産業の国際競争力を支えるものは、やはり社会資本でございます。道路であったり空港であったり、あるいはまた港湾であったりということでございます。今日もビジョンの中でいろいろとお話が出てきているわけでございまして、特に東西南北の道路の大動脈としての軸を強化していただきたい。第2東名・名神が東西といたしますならば、南北は東海北陸自動車道。これは中部4県1市だけの問題ではなくて、北陸圏とも関連が出てくるわけでございます。第2東名・名神は関西方面でございますが、この地域だけに捕らわれることなく、北、東西へも目を広く開いたインフラの整備をお願いしたい。このように思うわけでございます。

また、この地域の内部に限って申し上げますならば、特に放射状の道路ばかりがこれまで目についているわけでございますが、東海北陸自動車道、あるいは三遠南信自動車道など、南北軸の強化。そしてまた第2東名、名古屋環状2号。こういったものの早期整備をぜひお願いしたいと思うわけでございます。

また、コンテナ船の大型化に伴いまして、これも名古屋港は連続日本一の扱い高になっているわけでございますが、ぜひ大型化に対処いたしまして、スーパー中枢港湾への指定を合わせまして、これの実施方をぜひお願いしたい。このように思う次第でございます。

空港の方は一生懸命やっております。予定の竣工時期を1カ月ほど繰り上げるところまで来れたわけでございますけれども、これが整備できれば、旅客はもちろんのこと、この地域で発生する航空貨物の85%は成田と関空に行っているような状態でございますので、中部国際空

港でもっとたくさん扱えるようにしたい。お客様や運送業者の利便に供したいと思っているわけでございます。

要はビジョンを立派に作っていただきまして感謝しているわけですが、一番の問題はこのビジョンをどうやって実現するかということでございまして、政治やお役所のお力を借りなければならないわけでございます。立派なビジョンを作っていただきましたので、ぜひこのビジョンの実現にご努力願いたいというのが一つのお願いでございます。以上でございます。

**司会** ありがとうございます。次に東海商工会議所連合会の箕浦副会頭いかがでございますでしょうか。

**箕浦東海商工会議所連合会副会頭** 私からは3点、発言させていただきたいと思えます。

まず1つ目は、2005年のビッグプロジェクトの「愛・地球博」と、中部国際空港についてでございます。先ほどご説明のありました「まんなかビジョン」につきましても、10年、20年後の中部地方の姿ということで、少し長期的なスパンで取りまとめがなされておりますが、私は当面の最重要課題は、やはりこの2大プロジェクトの推進だろうと思っております。

開幕・開港まで、すでに2年を切りまして、建設工事や中味の具体化など、様々な準備が本格化しております。2005年には大勢の来訪者を国の内外から迎えることになるわけですので、関連する道路や鉄道の整備、まちづくりの推進に万全を期することが一番大切だと考えます。

特に道路の関係で、第2東名・名神高速道路、東海北陸自動車道、東海環状自動車道などの広域幹線ネットワークについては、今後の当地域の発展には不可欠でありまして、一層の整備促進をお願いしたいと思います。そして、「まんなかビジョン」のいくつかのプロジェクトの中でも、「愛・地球博」と中部国際空港に関する事項については、ぜひ重点的な取り組みを進めていくべきだと考えているわけでございます。

2つ目は、ITS、高度道路交通システムについてでございます。ITSに関しては当地が我が国の中でも先進地域であり、本格的な実用化に向けて一部ですでに実験も開始されております。折しも来年の10月には名古屋でITS世界会議が開催されることになっておりまして、先駆的な地域づくりという観点では大きなマイルストーンになるだろうと思えます。

私どもといたしましては、この世界会議開催を成功に導くとともに、その成果を引き継ぎまして、「愛・地球博」や新空港への最新技術の導入にぜひともつなげていきたいと考えております。

今後は、ITSについて国の内外へ積極的に情報発信をし、当地の取り組みがグローバルスタンダードとなるように期待をいたしております。

最後に、これまで2~3の方からお話のございました名古屋港についてでございます。当地域はご承知のとおりモノづくりの中心地でございますが、名古屋港はその地域産業を物流面で支える海のゲートウェイでございます。名古屋港がハード・ソフトの両面で国際競争力を備えた、使いやすい港になることが、ひいては当地の持続的な発展に役立つのではないかと考えております。国土交通省さんでは昨年度、コストやリードタイムの削減・短縮をし、アジアの主要港

に負けない港を作るということで、スーパー中枢港湾構想を打ち出されました。本年1月に名古屋港も名乗りを上げ、続く3月に候補港湾の指定を受けました。現在、具体的な施策を詰めていくために、四日市港とも連携を図りながら育成プログラムの作成に、官民一体となって取り組んでいるところでございます。

ちなみに名古屋港のスーパー中枢港湾構想のモデルバースでありますところの飛島埠頭南地区のマイナス16メートル大水深コンテナバースにつきましては、昨年度から整備に着手していただきまして、平成17年度の供用開始と伺っておるところでございます。

地域経済をしっかりと支える名古屋港の発展なくして、当地域の成長発展は考えられません。名古屋港の整備に関してもぜひ、皆様方のご理解、ご支援を賜りたいと存じます。以上でございます。

**司会** ありがとうございます。次に静岡商工会議所連合会の神谷会長いかがでございますでしょうか。

**神谷静岡商工会議所連合会会長** 先ほどの鈴木副知事の発表に沿いまして申し上げたいと思います。静岡県何の市町村合併も盛んに行なわれておりまして、この4月1日に静岡市と清水市が合併いたしました。新しい静岡市が出来上がりました。この新静岡市は、平成17年の4月に政令指定都市を目指しております。同時に、浜松を中心といたしました天竜川・浜名湖地域合併協議会というものがございまして、これもいずれは政令指定都市を目指すということでございます。

そういたしますと、先ほども話題になっておりますインフラの整備がやはり必要であろうと思っております。特に、静岡県の場合には東海地震の問題がございまして、なおさらであろうかという感じがいたします。

陸海空のインフラ整備ということになりますと、陸につきましては東名自動車道、第2東名自動車道、中部横断自動車道、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道がございまして、海につきましては清水港、御前崎港その他がございまして、空につきましては、静岡空港の問題がございまして。

東名自動車道につきましては現在、かなり渋滞が頻発しておりますし、事故が多発しております。それだけ利用されているということであろうと思っておりますが、社会経済活動に支障を来しているということでございます。また、東海地震の影響を考えた場合にはなおさらであろうと考えておりまして、何とか代替手段を作っておかなければいけないだろう。特に、由比町でもって東名、国道1号線、東海道線が交差している場所がございまして、これが以前、七夕豪雨のときに土砂災害によりまして交通が完全に麻痺してしまったという実例がございまして。

ぜひ、今後につきましても建設を凍結することなく、引き続き道路財源を確保して、早期開設を願うところでございます。

次に港湾でございまして、静岡県特定重要港湾でございまして清水港を中心といたしまして、重要港湾の田子の浦港、御前崎港の他、地方港湾として12の港を有しているわけでございます。清水港につきましては開港して100年を経過いたしましたけれども、この機能拡充は陸海空のアクセスとして、中部圏にとっては非常に大きな意味を持つことになると思っております。



御前崎港の整備につきましては、これは静岡空港と至近距離にございまして、第2東名などの開発プロジェクトと合わせまして、臨海性産業集積地として期待しているわけでございます。

それから、空港の問題でございすけれども、本格的な空の時代を迎える中で、本県と国内主要都市、アジア諸都市を直接結ぶ空の玄関として、また首都圏空港の補完空港といたしましても必要不可欠な社会資本であると考えております。また、懸念される東海地震対策としても重要であると考えております。平成18年度中に開港を目指しているわけでございます。合わせて、空港新駅の設置につきましても実現をお願い申し上げたいと思っております。

今後「まんなかビジョン」によりまして、日本の真ん中である優位性を生かして、中部圏の国際競争力の向上と魅力ある都市の再生、個性と潤いに満ちた地域社会の実現となることを大いに期待したいと思います。ありがとうございました。

**司会** ありがとうございました。まだ少し時間がございすので、これまでの議論に対して、どなたからでも結構ですので、ご自由にご発言をお願いいたします。

本日は、国土交通省以外にも、東海総合通信局長さん、東海農政局長さん、中部経済産業局長さんにもご出席をいただいております。何かご意見ございましたら。中部経済産業局長の細川さんお願いします。

**細川中部経済産業局長** 先ほど「まんなかビジョン」のご説明をいただきましたけれど、我々と様々な問題意識を共有させていただいているという感じがいたしております。

当局も、この地域のいわば経済産業ビジョンを策定しまして、アクションプランを作ったわけでありす。そこで、この「まんなかビジョン」と幾つか共有する問題意識という観点から、2点ばかり言及させていただければと思っております。

1つは、やはり広域連携の重要性だと思えます。よく見られる問題点は、各地域、都市がそれぞれ、フルセットでいろいろなニーズに対応しようということがよく見られるわけでありす。多様なニーズに対応するという観点からは、それぞれ各都市がフルセットで対応するというのは非常に非効率でございす。

そういう意味で、各都市がコアの、先ほど優位性というお言葉がありましたけれども、優位性ある所に資源を集中投下して、ネットワークで相互補完で対応する。企業では選択と集中という言葉がございす。選択と集中ということで、企業だけではなくて地域開発においても一つのキーワードになるのかなという印象を持ちました。

2点目は、先ほど梶原知事からもお話がございましたように、外から見てどうかというお話がございました。今、グローバルな観点で地域間競争が起こっている。太田会長からもお話があったように、空洞化の現象の中で企業誘致にどう力を注いでいくかというお話がございましたが、やはり企業あるいは人材というものが今や国境を越えて地域を選択するという時代に入っているわけでありす。国際的な企業なり人材なりをどう獲得していくかという、いわば磁石のような、マグネットのような、マグネット効果を利用した、そういう発想が必要なのかなという印象を強くした次第でございす。

地方支分局の横の連携をというご指摘も知事さんの方からいただいております。まさに当局としましても、こういう共通の問題意識をシェアしているわけでありすので、今後とも地方

整備局さん、あるいは運輸局さんをはじめとする関係の方々とは協力し、連携して取り組んでまいりたいと、かように考えております。以上でございます。

**司会** ありがとうございます。それでは、西川東海農政局長さんお願いします。

**西川東海農政局長** 「まんなかビジョン」につきましては、当所とも密接に関連する部分が多いということで、しっかりと連携を取っていきたいと思っています。

若千古めかしい話になるかもしれませんが、この地域は17世以降、輪中とか宮田用水など水利ネットワークを作り上げてきて、厳しい自然条件を克服してきたという、すばらしいといえますか、苦難の歴史があるのだらうと思います。また戦後も、全国に先駆けまして大規模な農業水利施設の造成が行なわれまして、東海地域は日本有数の農業地帯、工業地帯が発展したということに大きく貢献しておりますし、現在でも地域経済に不可欠なものになっていると思っています。

ところが、この水利施設は、人の器官にたとえれば毛細血管のようなものだと思うのですが、耐用年数を迎えている施設や機能の低下が見られる施設も多く出てきております。私どもといたしましては、国の直轄事業などによりまして、環境に配慮しながら、計画的に施設の更新等を行なっているわけでございますが、これは次の世代につなげる、当地域の発展の基礎となるものだと思っていますので、これからも努力をしていきたいと思っています。

農林漁村の振興という観点で、グリーンツーリズムであるとかいろいろな施策もやっております。また、最近では、バイオマスについても新しい取り組みをしておりますが、これらの取り組みに当たりましては、ご指摘のあったように、やはり縦割りではいかん。特に、農林水産省はこの7月1日で、消費者に軸足を置く農政に転換するというところで組織の大改革もしたところでございますけれども、いろいろな面で関係省庁と連携を取る。もちろん各地域の自治体とも連携を取って、まさに特色ある地域づくりという視点からいろいろな施策も展開していきたいと思っておりますことを申し上げたいと思います。以上でございます。

**司会** ありがとうございます。それでは、坂田東海総合通信局長さんお願いします。

**坂田東海総合通信局長** 総務省の中で通信・放送を担当させていただいております。情報化の進展というのは、梶原知事のお話にありました観点の裏の側面で言いますと、中央の画一的な情報の提供があるという時代から、地方の個性のある情報が行き来するようになる時代、それが技術的にも可能になるし、要求される時代になると思いますので、ぜひともこの地方の情報化の進展に関係機関と一緒に努力したいと思っています。

当地域は、三重県でCATVが全市町村で導入されたことをはじめといたしまして、携帯電話の普及率も非常にいいですし、進んではおりますけれども、いい形で情報化が進むようにといったことも含めまして、これから努力してまいりたいと思います。

ちょっと抽象的ですので、もう1つ具体的なことを申し上げさせていただきますと、今年の12月から放送のデジタル化が始まります。これは世界的にも導入されつつありますし、東京・大阪でも準備を進めているのですが、本格的に始まるのはこの中京圏が最初でございます。今年の12月の段階で中京3県の60%の世帯をカバーいたします。来年中には80%の世帯をカバーします。

こういったことの与える経済的な効果、あるいは情報化に与える影響は、非常に大きいと思っておりますので、関係機関の皆様のご協力を得ながら、着実に、うまくいくように努力したいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

**司会** ありがとうございます。それでは、どなたか、特にご意見がございましたらお願いいたします。

それでは、時間が押しておりますので、恐縮でございますけれども、このあたりで、皆様からのご発言に対しまして平山中部運輸局長から一言お願いいたします。

**平山中部運輸局長** 主催者の方でございます、中部運輸局長の平山でございます。

今日、大変たくさんのご意見をいただきまして、ありがとうございます。最初にお礼を申し上げます。

今回の会議で、材料といたしまして中部「まんなかビジョン」、あるいは、社会資本整備の重点計画について話題提供という形で提供させていただいたわけですが、特に「まんなかビジョン」につきまして何人かの知事さん、市長さんの方から、特に地域の意見を今回は聞いてもらったということについて評価をいただきました。大変ありがたいことでございます。私たちが全く同じ視点で、今回のビジョンを作るに当たりまして、国が作るのではない、地域が作る、一緒に作るんのあるからこそ、いろいろな場面でいろいろなご意見を聞きたいということで出発をさせていただきました。その視点につきまして、満足するところまで行っておりませんが、ご評価をいただいたということは、間違っただけでなくと心強く感じさせていただきました。

特に、この地域、今日ご参加いただいております知事さん、市長さん、中部圏の知事会議あるいは先に高山で開催されました全国知事会議等でも、非常に強いリーダーシップを発揮していただきまして、この地域の事情を強くご主張いただいているという意味で、非常に私たちも感謝をいたしているわけでございます。

今日の会議におきましても何点か重要なご意見をいただきましたので、簡単にまとめさせていただきます。

地域ごとのそれぞれ特性があるんだから、地域のことは国が決めるのではなく、地域から決めていくのだという姿勢を明確にしてもらいたいというご意見をいただきました。

制度的にどこまでできるかは別にいたしまして、こういう視点は十分私たちも頭に置いて、これからのいろいろな政策づくりに当たっていきたいと考えさせていただいております。

それから、いわゆる転換期の時代に入っている、一番大きいキーワードはグローバル化あるいは国際化という観点だろうというご意見をいただきました。

そういう意味でいきますと、いわゆる外から見る視点、アジア中心の時代が来る、日本海を中心とした時代が来る。そういう視点で考えれば、従来の東京中心ではなく、地政学的にも中部というのは非常に重要な地域だから、それを生かした意味でのいわゆる交流中枢、須田会長からもご意見をいただきましたが、あるいは、交通モデルを作れるような場として中部が重要だという考え方で、いろいろなことをやっていくべきではないだろうか。その中で、インフラだけではなく、人材の育成というような、いわゆるソフト部門も含めて非常に大きな問題があ

る。特に、観光という切り口は、そういう観点からも非常に重要なものであるから、観光に関するいろいろなものの整備を心がける必要があるというご意見をいただいたと考えております。

特に、この地域、国際空港あるいは万博という大プロジェクトを2005年に控えております。そういう意味で、国際交流中枢を生かす意味でも、非常に重要な時期に当たっているので、背後圏の整備も合わせて積極的に進めるべきだというご意見をいただいたと考えております。

また、中部ブロックだけでできることではない。周辺のブロックとも一緒になって連携して仕事をするという観点を忘れてはいけないというご意見もいただいたと思っております。

また、街の整備、あるいは総合的な整備ということのあり方を忘れてはいけないというご意見をいただき、いわゆる重要な足である3セク鉄道のあり方についても積極的に検討すべきだというご意見をいただきましたし、街という観点からいきますと、安心・安全という観点を忘れてはいけない。この部分について、どういうことをやるのかということ積極的に考えるべきである。特に、いわゆる犯罪とかそういうものも含めた安全。危機管理といいたいでしょうか、こういうものについても積極的に考えるべきだというご意見をいただいたと思っております。

特に、この地域の特色的な案件であります、東海、東南海地震も含めた地震防災対策。これも安全・安心の非常に大きなキーワードでございますので、ここの部分について積極的にいろいろな施策を展開すべきだというご意見をいただいたと考えております。一番重要な問題は、ビジョンを作ることが重要なのではなくて、それをどう実現するかということが非常に大事なので、その点についてどうするかということ今後さらに考えるべきだというご意見をいただいたと思っております。

私たち、今日もこういう会議で直接、知事さん、あるいは経済界の代表の方からご意見をいただく場は非常に貴重だと思っておりますし、特に今回、ビジョンをさらに実現していくに当たりまして、様々な面で今申し上げましたような課題について議論をさらに進めていきたい。

そういう意味では、今後、様々な場でこういう、知事さんや市長さん、あるいは経済界の方々からご意見をいただく場をさらに進めていきたいと考えております。その中で、地域の皆さんの共通の視点で実現に向けて頑張っていきたいと考えておりますので、今後ともよろしくお願いをしたいと思っております。どうも本当にありがとうございました。

**梶原岐阜県知事** お願いがあるんですけども、岐阜県内で小里川ダムというのが完成しました。土岐川の水系ですけども、多くの犠牲を払ってダムができて、これで名古屋の大きな水害がございましたけれども、これがおそらく今後、防止されるだろうという機能を持っているのですが、肝心の名古屋の市民の方がほとんど知らないのですね。

これは、上流県として全く心外ですよ。多くの犠牲を払っているのに。マスコミも全くそういうことを書いてくれないし。

やはり、中部整備局で県境をまたがることについてもっと力を入れて、一般の方がわかるように努力をしてもらいたい。本当に上流県、地元としては情けないことですよ。このことをぜひお願いしたい。

そういう管轄の区域内だけではなくて、先ほど申し上げたように、広域連携というお話も出ましたけれど、局が違えば、我々の所で局の境目の所があるのですよ。これは近畿だ、北陸だ

というのですね。これがまた困るのですよ。局同士がお互いにあまり話し合いをしてない場合があるのです。何たることかと。我々は総合行政をやっている、しかも隣接地域と連携していますよ。国はもっと所管区域相互の連携をしてもらいたい。今日は副大臣とか偉い人が来られておられますけれども、そういう人たちに言われてやるのではなくて、自主的に管轄区域相互で連携をきちんとやってもらいたいということです。

さらには、国土交通省関係、あるいは経産省、農水省、あるいは総務省関係。今日、代表の方がおいでですが、これもまたお互いの連携があまりない。最近、一緒に一杯飲むということが、変な規程で、倫理規程というのですか、厳しくなって、変な酒を飲んではいけないけども、コミュニケーションをよくしてもらわないと、困るのは我々なのです。我々は、国政の部分部分を担当している、言うなれば自動車の部品と相談しているようなものですね。部品がバラバラあっては困るわけですよ。

ですから、せめて中部地域の国の各機関が定期的に話し合いをしてもらって、そこに我々も入って、そして、このビジョンに書いてあるようなこととか、あるいは情報通信、農業、企業立地、そういうことをフランクに話し合えることがあって初めて、パーツじゃなくて全体としての中部地域のあり方が決まってくると思うのですよ。東海4県の経済力は、世界で比較するとメキシコとかブラジルと同じくらいの経済力で、経済力で10番目くらいです。ベストテンに入るのですよ。これだけの力を持っていながら、右向け右とあしらわれていたのではかなわない。

これからは、そういう実力のある地域と国の各機関も広域連携しながら、新しい日本を作り直していく。こういうような体制を作るべきではないか。こんなふうに思います。

その際、さっき申し上げたように、近畿だとか北陸という所とも連携プレーができるように、ぜひ、副大臣がおいででございますので、副大臣の所とも連携しなければいけないのですよ。ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

**平山中部運輸局長** 私たちの宣伝不足なのかもしれないのですが、この地域のブロック機関の長の定期的な会議は実は持っております。

**梶原岐阜県知事** 我々全然知らない。

**平山中部運輸局長** すみません。まず国の関係機関だけの、ブロック機関の長が定期的に集まりまして、テーマを決めまして、そこでテーマを出し合いまして、その後、下に下ろして、定期的に協議を実はやっております。今度ぜひその場に、関係機関の長が全部おらないのでご相談をさせていただきまして、このブロックの各県の方にもご参加していただけるような形に発展をさせたいと思っておりますので、それだけまずご報告させていただきます。

**司会** それでは最後に、中馬副大臣に本日のご議論について一言ちょうだいしたいと思います。

**中馬国土交通副大臣** 今日は皆様方、ご苦勞様でございました。大変貴重なご意見を賜ると同時に、「まんなかビジョン」に対してましての積み上げ手法についてのご評価を賜りましたことは、私たちも心強く思っている次第でございます。

かねてから私も地方分権を唱えてきて、現在、今の立場ではございますが、それまでは党の

地方制度調査会長もいたしておりまして、町村合併をここまで進めてきたという自負は持っているつもりでございます。

そういう中にありまして、岐阜県と長野県では県境を越えた合併も積極的にお進めようございまして、そういうことが今の梶原知事のご発言にもつながっているのかなという気もいたしております。私も役所におりながら、いろいろな陳情を受ける中で、県境の所が結果的に道路もつながってないのですよね。今でも一番早くつないでくれというのは、県境の所の道路であったりするわけございまして、今までのようなセクショナリズムを改めなければいけないということは、私も役所に入りまして感じているところでございます。

ところで、いろいろなお話がございました。道路の問題にしましても民営化等の論議が行なわれておりますが、決して採算で日本の道路ネットワークのことを考えるべきではないと私は思っております。やはり必要なものは必要なので、ちゃんとしたネットになってこそ初めて、道路の機能が果たせるわけございまして、そういうところは必要度に応じて優先権があったり、あるいはまた規格を変えたりすることはもちろんでございますが、しかし、これをちゃんとした国民に約束したネットにつなげることは我が役所の責任だと思っておりますから、名古屋の環状の問題、あるいはまた紀州半島をめぐる問題にしましても、私は当然やるべきだと認識している次第でございます。

港湾の話が出ましたが、今、スーパー中枢港湾ということで我が省も、まとめた形の施策を進めております。今までの反省からいいまして、各地方がそれぞれ自分の所の港湾をよくしてくれということに、今までは配慮し過ぎたのではなからうか。全国的にいろいろなものを作って、結果的にそれが世界に冠たるような海運国家がだんだん地位を落としてきてしまっております。オランダのロッテルダムなんかは欧州一の港湾に仕上げておりますが、そこに集中投資をしているからああいうことができるのであって、名古屋一つ取りましてもそれぞれの港湾管理者が別々に、私の所もコンテナヤード、私の所も16mバースをとということでやっているのは、結果的に効率が悪くなるので、それぞれがお話しいただきまして、自分の所はこういう役割をしようではないか、ここは自動車の積み出し港にしようではないかと、機能を効率的に分けて役割と機能を分担していただけたら、その方が結果的に日本の国、あるいは中部地方の発展にもつながっていくのではないかと。このように認識しているところでございます。

都市交通の問題も出ました。3セクの鉄道の見直し。従来の形の交通体系ではなくて、場合によっては自治体が責任を持って、地域交通は自分たちの街に必要な機能だということで考えてもいいような時代が来たのではないかと思います。百貨店の中のエレベーター、エスカレーターにそれぞれ料金を取るわけではありませぬので、あれは一つのセットされたものの中の機能でございますから、そのように都市の中の一つの機能としての都市交通があってもおかしくない。そういう時代だろうと認識して、国土交通省の中でもそういう声を上げている一人でもございます。

国際化の話がありました。その手段として最も大事なものは観光でございましょう。愛知万博が行なわれますし、また、中部新空港もできます。こういったことを大いに利用しながら、国際化の実を上げていただきたいと思っております。今日も、整備局、運輸局の幹部を集めて訓示を垂

れてまいりましたけれど、そのときに、もう少し外国から来られた方々に利便性を確保することをしなくてはダメではないか。道路標示が、最近では小さくは横文字が書いてありますけれども、我々が韓国へ行ってハングル文字ばかりではほとんど動きが取れません。あるいは、ギリシアに行きましたらギリシア文字で書いてあったり、ロシアに行きましたらキリル文字。ローマ字で書いてくれたらありがたいのですが。読めもしないことになります。逆に私たちがそういう不便をするわけですから、少なくとも交通機関とか道路標示には、かなり大きなローマ字がついていてもいい。それから、観光案内所を覗いてきましたけれど、インフォメーションというのが英語だけで、あと中のものは全部、日本語でございました。英語すら書いてございませんでした。今日はちょっと皮肉なことを言いますが。

そういうようなことでもございまして、これでは来られた方々が結果的にリピートも利かないようなことになってきましようし、うろうろされるようなことになるのではないかと。

それと、もう少し観光のことで申し上げますと、日本のホテル代、旅館代は高いのですよね。これを安くする方法はいくらでもあると思います。こういったことにもご配慮いただく必要があるのではなからうか。雇用促進事業団があちこちに作りました宿泊施設を今、安く、ただでもいいから買って来て自治体に言っているようでもございまして、こういったものを利用して、中国やヨーロッパから来られる若い人たちに安く提供して、日本を理解してもらうことが大事でございまして、日本の共通のパスをユーロパスのような形でどんどん出して、それを持っていれば旅館も何割引だとか、あるいは公共の施設に、たとえばでございましてけれど、1,000円、2,000円で泊まれるといったようなことまでも、雇用促進事業団の作ってしまった宿泊施設を投げ売りしている、そういったものも利用できるのではないかと。そういうことも考えております。

また、環境の問題は、これからの本当に大事な課題でございまして。我が国土交通省にしましても、河川改修等も自然の河川に戻すとか、あるいは海岸線もテトラポットを並べるだけが能ではなく、白砂青松に戻す海岸事業も国が責任を持つ形になってまいりました。そういうことも大いに利用していただきまして、ひとつ魅力ある、東京と大阪だけが日本ではありません、私はここが第三の地域として大いに発展して、日本の国をリードするのではなからうかと半ば思っておりますので、そういう意欲と意識を持っていただきましてご発展されますことを祈念いたしまして、今日の締めにさせていただきます。どうもありがとうございました。（拍手）

**司会** ありがとうございます。それでは、以上をもちまして第1回国土交通広域連携中部会議を終了いたします。

◆終了