

第4回 国土交通広域連携中部会議

－詳細議事録－



平成19年8月2日（木）
名古屋観光ホテル 3階 那古の間（西）

1. 開会

・開会挨拶

○金井 道夫（中部地方整備局長）

前半の国土交通広域連携中部会議は、「まんなかビジョン」について主としてご意見を賜る場ということでお願いを申し上げたいと思います。後半でご議論いただく国土形成計画と趣旨も全く同じでありまして、やはり社会資本とその活用で地域の持続的発展を如何に図っていくかということに焦点があると思っています。「まんなかビジョン」に関しては、国土形成計画よりは若干ハード施策を念頭に置いたものになりますが、地域の発展のためのスキームをどうするかということでご議論賜れば幸いです。

中部地方は、非常に元気であると言われており、さらにあと1年以内に、例えば新名神自動車道、東海北陸自動車道などかなり大きな高速道路が開通します。それを追いかけて新東名自動車道や東海環状自動車道、さらにスーパー中樞港湾、名古屋港がかなり発展をします。合わせて、徳山ダムのような「安全・安心」につながる施設もほぼ完成をしてきており、中部地方はこの地域の社会資本という面で見れば、近いうちに相当充実が予定されておりまして、やはりこういったものを活用し、いかに地域を活性化していただくかという議論が非常に大事であると思っております。

たとえば新名神で見ますと、半年後の開通を当て込んでIT企業であるとかいろいろな企業が沿線に立地をいたしておりまして、最近だとたとえば赤福という、全く予想もしない企業まであそこに流通団地を作られるということで、相当いろいろな活用を地域でご検討いただいているようでございます。

こういったものをビジョンとしてまとめられれば幸いですと思っておりますので、よろしくご指導のほどをお願い申し上げます。

なお、先日、23号の木曾川橋梁でトラスの弦材が切れるという事故がありましたが、今日また、アメリカのミシシッピ川で橋梁が落ちて随分死傷者が出ているようでございます。

我々が気づかないうちに維持更新の時代に入ってしまったのかということを考えています。そのような点について、追加的に整理をさせていただければと思います。ぜひご議論いただければ幸いですと考えております。

2. 議事

・まんなかビジョンの改訂について

◇情報提供〔第18回国土交通中部地方有識者懇談会（まんなか懇談会）の結果について〕

○須田 寛（東海旅客鉄道㈱ 相談役）

7月3日に開催された「まんなか懇談会」において、諸先生から頂いた議論の内容を説明したいと思います。

最初の「まんなかビジョン」が策定されたのは平成15年の6月です。これからの中部の地域づくりの目標を明確にするということで、「愛・地球博」と中部国際空港の開港を控えていたため、その2大プロジェクトの位置づけを含みながら、それらの効果を幅広く活用した地域づくりのあり方についてご意見を承ったものが最初の「まんなかビジョン」です。

それから4年の年月が経過いたしました。その間、様々な新しい課題が発生し、深刻化してきたのではないかと考えております。

1つ目は、人口の減少、高齢化現象が予想より早く進み、特に高齢化現象が急速に進んできたことです。2つ目は、地域格差について新しい課題がいろいろ提起されております。

このようなことについての対応に迫られてきたことと、「愛・地球博」が成功し、その間の色々なインフラの整備もありまして、この圏内のこれからの発展への素地づくりは前進しました。そのようなことを念頭に置きながら、これからの中部地方の地域づくりの方向性を、今ここでもう一度改めて考えてみようということになりました。即ち、中部地方は日本の真ん中にあり、日本をリードする中枢経済圏だということを念頭に置きながら考え直してみようということが、この改訂案を作る考え方になります。

「まんなか懇談会」の議論の中で出てきた意見は、改訂「まんなかビジョン」における5つの政策目標、25の具体的な目標、16のプロジェクトに分類するまとめ方はおおむね適当で、委員の意見も代弁されてよく入っているということでした。この骨子を基にこれからさらに内容を詰めることとなります。それに際し、以下申し上げるようなことを念頭に置いて詰めたかどうかという意見がございました。

その意見を列挙しますと、これは書くかどうかということとは別の問題でございますけれども、超長期的なビジョン、数十年先くらいの大きな将来のことを見据えた上で、そこから引き算をするような意味で、向こう数年間、10年ないし5年後のビジョンをまとめるという考え方に基づいて今後の改訂案を作ったかどうかというご意見がございました。つまり長期的な視野に立ったものであるべきだということであろうかと存じます。

その次に、ビジョンの基本的な目標は、当然、「地域の自立」ということとなりますが、単なる財政的な自立だけではなく、住民の生き甲斐を育み、満足させられるものでなければいけない。つまり、地域の住民の地域を思う心（「国土マインド」）に根差したものでなければいけないということです。そのためには、住民が計画づくりに参画する機会が必要であるとの意見がありました。

それから、中部地方にとって非常に重要で、特に忘れてはならない項目としまして、水の問題、食の問題、エネルギーの問題、人づくりの問題についても記述すべきであったという意見もありました。

「まんなかビジョン」をまとめる際には、住民・企業・行政の役割分担を明らかにすると同時に、各主体の役割分担と連携・協働を念頭に置きながら、重点的に施策を進めるべきではないかという意見がありました。

このような点について、これから内容を詰めていき、最終的な年度末の改訂「まんなかビジョン」の策定に臨みたいと思っております。我々はあくまで日本の中核的な経済圏として、この経済圏が日本全国に大きな波及効果をもたらすものだと思っております。インフラ整備等につきましても極力、全国的な視野に立ったものを整備し、その効果が全国に及ぶような努力をする必要があります。そして、今ある施設・設備の更新・活用を含めながら、新しい考え方に立ってインフラ整備をしていくべきではないか、その上に立って新しい中部圏を形成していくべきではないかという話が各委員から出ていたことをご報告して

おきます。

今後、国土形成計画の議論が進んでいくと思います。地域広域計画の策定につきまして、「まんなかビジョン」を何らかの参考にしていただければと思います。

◇ 意見交換

○鈴木 康友（浜松市長）

今回から国土交通広域連携中部会議に出席をさせていただくことになりました。政令指定都市となってからまだ日が浅いので、ぜひ皆様の様々なご指導、ご支援を心からお願い申し上げたいと思います。

浜松市は、平成17年の7月に12市町村が合併して、今の浜松市の基盤が整いました。そして、この4月1日から政令指定都市として新たなスタートを切りました。合併に際しては、旧浜松市に加えまして11の市町村が加わりました。どちらかという北に市域が増えまして一番北端は長野県の飯田市と境を接しています。1,511平方キロメートルという、高山市に次いで大きな市域を持つ市になりました。

そのような意味で、これから浜松市にとっては周辺地域との広域連携が重要な課題と位置づけられています。特に浜松市の場合はこれまでも中部地方の様々な交流の結節点としての役割を担ってきており、今後もその役割がますます重要になってくるだろうと思っています。

そうした中で今後、浜松市を中心とした地域の社会基盤整備において重要な点を4、5点紹介したいと思います。

1点目は、今、鋭意取り組みをしていただいております三遠南信自動車道についてです。縦に伸びる新しい軸の基幹道路として我々も大きく期待をしており、愛知、長野、静岡という地域にまたがった200万人をカバーする三遠南信という広域の地域圏を結ぶ、非常に重要な道路となると思っています。この整備をぜひお願いをしたいというのが1点目です。

2点目は、整備が進んでいる第2東名自動車道ですが、供用開始も早まりそうですので、それに向けたアクセス道路を含めたネットワークづくりが急がれるところです。

3点目に、静岡県にはいよいよ富士山静岡空港が開港します。浜松市は、中部国際空港と富士山静岡空港のまんなかに位置することになります。また、港湾で言えば豊橋港と、整備された御前崎港が近接しています。こうした新たなインフラをいかに有効に活用していくかということが、浜松市あるいは周辺地域にとって重要な課題であると思っています。

4点目は、少し広域の課題ではありますが、遠州灘の海浜が非常に浸食しています。これは防災の面でも、あるいは自然環境の保全の面でも国土の保全という意味からも非常に重要な課題と言えます。

それに関わる案件として、いわゆる天竜川のダムの再編問題がありまして、ダムによって土砂がせき止められて砂浜がどんどん浸食されたという因果関係も解明されつつあるため、遠州灘の浸食対策とダムの再編事業は重要な事業だと思っています。これは全国的にもダムに溜った土砂をどうするかということが懸案となっています。それに先鞭を付ける

形で佐久間ダムでの取り組みが進んでいる所ですが、関連したこの2つが浜松市にとって課題となっております。

5点目は東海地震に対する対策についてですが、特に家屋の倒壊防止に向けた取り組みを進めていかなければならないと思っています。

以上の5点が、浜松市において非常に重要な取り組みとして取り組んでいることです。改訂「まんなかビジョン」策定に当たりまして、こうした点をご配慮いただければと思います。

○川口 文夫（（社）中部経済連合会 会長）

中部経済連合会では一昨年9月に、空港・万博の成果を踏まえた提言として「魅力と活力あふれる中部の実現」を公表しました。その中で中部地方が今後も持続的に発展していくために目指すものとして、「世界的な産業技術の中核拠点」、「世界に開かれた国際交流圏の形成」、「中部州の実現」、「魅力と個性あふれる地域の形成」、「地球に優しい環境先進地域」の5項目を挙げています。さらにそれら長期的なビジョンを実現するために、ナノテクノロジーなどの先端技術をはじめとした産業振興、観光産業の振興、インフラ強化などをはじめとした7項目の具体的な活動方針を示しています。

社会資本整備については、モノづくり、観光、物流などの交流・連携の基盤を強化していくという観点から、中部国際空港の2本目滑走路の実現、主要港湾の機能強化、国際競争力強化、中部地方の道路ネットワークの整備促進、水源地域の整備強化などをうたっています。

1点目に中部国際空港についてですが、中部国際空港は当地域の国際交流拠点または地域経済を支える社会基盤として非常に重要な拠点と位置づけられており、いち早く中部国際空港の2本目滑走路の必要性を訴えてきております。今後も愛知県をはじめとした地元自治体や航空会社、他の経済界の方々と連携しながら中央に働きかけを実施していきたいと考えています。

また、そのために地元経済界としては空港需要の拡大を図ることが必要で、今年9月には北米路線の維持・拡大を目指したエアポートセールスを行なう計画をしています。

こうした中で、去る5月16日にアジアゲートウェイ構想戦略会議にて取りまとめられたアジアゲートウェイ構想の中に、「中部国際空港の24時間化を検討しフル活用を図る」と明記をしていただきました。それからまた、引き続いて6月21日に開かれました国土交通省交通政策審議会の航空分科会におきましても、中部国際空港について将来に向けて完全24時間化を検討するといった答申が最終決定されました。このことは2本目滑走路の早期実現に向けた大きな一歩であると考えております。

2点目に、産業の国際競争力強化についてですが、伊勢湾スーパー中核港湾であります名古屋港、四日市港の物流機能の強化を推進することが必要です。特にコンテナバースの整備については、名古屋港鍋田埠頭の第3バースや飛島埠頭の第3バース、四日市港の霞ヶ浦北埠頭第2バースを早期に整備することが必要と考えており、地元関係機関と連携した要望活動を国に行なっています。また、清水港の新興津第2バースの早期整備や三河港

の特定重要港湾化の推進を図っていきたいと考えております。

3点目に、交流・物流拠点を支えるのは道路などの交通ネットワークで、中部経済連合会では、2020年を目標とする中部の道路ネットワークビジョンを取りまとめています。これに基づき、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、名古屋環状2号線、名古屋高速道路、三遠南信自動車道をはじめとした広域幹線道路の着実な整備とその財源確保について、強く要望しているところです。

4点目は、安全・安心につながる治水事業です。モノづくりに必要な水資源の開発及び水の安定供給を図ることが肝要でありまして、現在、徳山ダムでは湛水試験が実施されており、平成19年度末の完成予定と聞いております。

また、木曾川水系の地域偏在による渇水への対応などのために木曾川連携導水路計画の実施に向けた調査が進められており、導水路の早期着工をお願いしたいと思っております。

経済のグローバル化、資源・エネルギー問題、地球環境問題、あるいは少子高齢化、人口減少、地方分権化などの国内外の社会経済環境の変化など厳しい状況の中ではありますが、これら必要な社会資本に重点投資をしていくべきだと考えています。

そのために、「まんなかビジョン」の改訂をはじめとして、これから策定作業が進められようとしている国土形成計画の広域地方計画、及び次期社会資本整備重点計画にもぜひ織り込んでいただきますようお願いいたします。

○松浦 康男（（社）静岡県商工会議所連合会 会長）

改訂「まんなかビジョン」の骨子は、大変よくまとまっていると思います。このビジョンを実現するための16項目のプロジェクトは、幅広く、大変多いとは思いますが、キャッチフレーズにあります「まんなかで日本をリードする」という将来像を実現しようとするれば、16のプロジェクトを推進することは必要だと思います。

中部地方の強み、特長として幾つか挙げられていた中に「分散型地域構造」があります。確かに首都圏あるいは関西圏と比較いたしますとそういうことが言えるかと思えます。しかしながら、現状といたしますか、あるいは今後もそうだと思いますが、維持更新の時代に入り、ますます財政難という中での社会資本投資は、当然のことながら、経済合理性や投資効率を求めていくことになるのだらうと思えます。実はそのことが、ともすれば「集中」を助長することになるのではないかと懸念しています。

昨今の名古屋市を中心とするこの地域の社会資本整備は急速に進んでいるように思います。ただ、これが他の地域とのバランスで考えると果たしてどうなのか気になるころもあります。社会資本が整備された所に人も企業も集まるのは自然の流れです。現に全国的に見ても、道路網あるいは港湾あるいは空港等の社会資本が整備された地域が発展しており、また、取り残された所は衰退しているという現状があります。それが中央と地方、さらには大都市圏と地域のいわゆる地域間格差の拡大の大きな要素になっているのではないかと思います。こうした地域間格差の拡大を抑制しながら、地域の自己完結型の自立的な発展を求めていくためには、やはり社会資本整備には長期的な視点でのバランスが重要だと思います。

そのような意味で、中部地域の特長、強みを活かして、これをさらに発展させ、多極分散型あるいは分担型の圏域形成を進めていくことが重要ではないかと思えます。

社会・経済のグローバル化、あるいは産業構造の変化に伴う集中化傾向から脱却して、圏域内の複数の拠点地域が交通あるいは情報のネットワーク化によって、それぞれが個性あるいは特長を発揮し、そして「選択と集中」でそれぞれ機能を分担し合うといった形で圏域を形成していったら良いのではないかと思えます。そして、それぞれの拠点地域が連携・交流することによってシナジー効果が発揮され、あるいは競争力が高まって持続的な発展につながっていくのではないかと思えます。

こうした多極分散型の地域構造に発展させることができれば、限界集落、あるいは二地域居住といった、いわゆる都市と中山間地域の問題、あるいは環境問題、食料資源確保といった、いわゆる農山漁村の強化という問題、それから災害面あるいは安全面での集中リスクの排除、そして観光立国を進めていく上で必要となります広域観光といった面での課題の解決の糸口になっていくのではないかと思えます。

最後に、自立性を発揮するということになりますと、いわゆる自給率をどう高めていくか、特に食糧、資源、エネルギーにおいてどう高めていくかが重要な課題です。日本はこの自給率が非常に低いため、自立性を発揮するということであれば食糧、資源、エネルギーの確保がきわめて重要な課題となります。今回のプロジェクトの中には特にこういった項目は入っていませんが、考慮していかなければならないテーマではないかと思えます。

○板倉 敏和（長野県副知事）

長野県は、日本で4番目の非常に面積が広い県です。そして、県歌「信濃の国」という歌があるのはご存じかと思えますが、その1番で10州に境を接する国だとあるのですが、現在では8県に接しています。そういう意味で隣接地域との交流を図っていくことが長野県の存在にとって非常に重要なことだと認識しています。

しかしながら、全体が山に囲まれた地域であるため、常に峠道を利用することとなり、道路交通という意味で非常に困難がありました。その課題は徐々に解消されつつありますが、まだまだ不十分な面があるため、整備を進めて頂ければと思っています。

特に、長野県は中部地方にどの部分が入っているのかと思って話を聞いていたのですが、場合によっては関東の一部に入れられたりしています。このプロジェクトマップを見ますと、県の南側3分の1か4分の1くらいが区域に入っています。特に、この地域につきましては中部圏とのつながりの中で、今後の行く末を考えていこうという雰囲気が強いため、様々な面でよろしくお願ひしたいと思えます。

長野県は、中部地方において豊かな自然を提供する地域であることは間違いなく考えており、今後とも中部地方の奥座敷的な役割は十分果たしていきたいと考えていますが、観光だけでは県内が潤わないというのも事実です。中部地方の産業集積の恩恵が十分に得られていない県でもあるため、ぜひ中部地方の経済的な力を長野県の各地域にも及ぼしていただければ大変ありがたいと思っています。

海がなく、国際空港もない県です。そういう意味で、中部国際空港や名古屋港へのアク

セスが不可欠になります。隣接でありながらアクセスが悪くてなかなか交流が進みません。三遠南信自動車道には地元も大変期待していますので、整備の促進をぜひお願いしたいと思えます。

また、中部縦貫自動車道、中部横断自動車道、こういう高規格道路の整備促進もお願いしたいと思えます。鉄道ではリニア中央新幹線、北陸新幹線の事業促進といったこともあろうかと思っています。

「安心・安全」の面では、特に長野県は大変災害が多い県です。平成18年には豪雪災害、昨年は夏に大雨が降りました。つい最近も地震災害があり、非常に災害に泣かされてきています。いずれにしましても河川改修や治水、砂防という基礎的な事業を実施することによって国土を守っていく必要があると思えますので、この点もよろしくお願ひいたします。

最後に、木曾谷を走る国道19号ですが、事故があると通行できなくなる一本道です。地元の住民も通行できません。特に、災害時における国道19号の信頼性を向上させることも大変重要なテーマであると考えています。

○横井 篤（岐阜県副知事）

岐阜県で重視をしていきたいと考えている点を3点発言します。

最初は、幹線ネットワークの整備です。岐阜県では今年の3月に県土整備ビジョンを策定しました。岐阜県は大変広大な県土です。これを一体化し、県内各地域、あるいは隣接県を含めた広域的な交流を支えていくための県土1,700km骨格幹線ネットワーク構想を策定しました。

岐阜県は中部圏の真ん中に位置しており、東西交通あるいは南北交通の結節点にあります。その責務としてもこの1,700kmの幹線ネットワークを効果的、戦略的に整備をしていく必要があり、今後も中部圏全体の交流、一体的な発展の一翼を担いたいと考えています。

とりわけ、太平洋側と日本海側を結びます東海北陸自動車道、それから福井と長野を結びます中部縦貫自動車道、そして東海環状自動車道、この真の骨格のネットワークが大変重要だと考えています。東海北陸自動車道は今年度末に最後の未開通区間である飛騨清見ジャンクションから白川郷のインターチェンジまでの区間が供用開始されるということで、整備着手から35年の期間を経ていよいよ全線開通することになりました。関係者のご尽力に感謝を申し上げます。今後は、4車線化について、引き続き整備の推進をよろしくお願ひいたします。

それから、中部縦貫自動車道については、この秋に高山西インターチェンジから高山インターチェンジの間が供用開始をされるということで、こちらも今後も引き続き整備を進めていただくようお願いいたします。

東海環状自動車道については、平成17年に東回り区間が開通をいたしました。美濃と三河が90分で結ばれるということで、大変大きな効果がございました。この東回り区間の沿線に工場立地が非常に進んできたということは、各地で岐阜県知事が申し上げているとおりです。今後は、西回り区間についても一層の整備促進をお願いいたします。大垣西インターチェンジから養老ジャンクションで建設が今年秋に始まると聞いていますが、中部圏

のモノづくり産業がさらに発展をしていくためにも、東海環状自動車道西回りの整備をしていくことが重要だと思っております。

2点目は、中部国際空港へのアクセスの問題ですが、中部国際空港は現在2本目滑走路の整備を目指して、関係者一丸となって運動を進めているところです。今後より一層の利用拡大を図るためにはこのアクセスを飛躍的に向上していくことが極めて重要だろうということで、岐阜県及び北陸方面からのアクセスとして、東海北陸自動車道の南進部として位置づけられている一宮西港道路の早期開通について全力を挙げていくことが必要だと考えています。中部圏全体で意識をしていただいた上で取り組んでいただきたいと思っております。

3点目は、水源地域の保全についてです。岐阜県、長野県を源流として木曾三川が下流の市町村あるいは県の発展の大きな力になっていると思っておりますが、こうした水については水資源という観点と水を治めるといふ治水の観点、そして水環境を守っていくという観点が必要だと思っております。

水の循環という視点から考えますと、その始まりであります水源地域の保全がきわめて重要です。今年度、長年の悲願でございました徳山ダムが完成をする予定で、ここで生み出される水が中部圏全体の水資源という財産になってくると思います。

こうしたダムの建設時には下流域からもその建設時において負担をしていただいているわけですが、水源県としましてはダム完成後も将来にわたって、水源地域あるいはその水源地域を守るための、中山間地のインフラ整備に多大な投資をし続けていくこととなります。

そうした観点から岐阜県としては、森づくりも含めた多様な取り組みを進めていますが、水源地域の保全は水源県のみならず、下流の県市町村、国にすべての責務があると思しますので、将来にわたり水を安定して確保していくために上下流域が連携して、水源地域の豊かな自然環境を守っていくための取り組みを進めていくことを改訂「まんなかビジョン」の中にも位置づけていただきたいと思います。

以上、3点についてよろしく申し上げます。

○花森 健一（静岡県副知事）

日頃から中部経済界の皆様や国関係の皆様には大変お世話になっております。この席を借りて厚く御礼を申し上げます。

また、「まんなかビジョン」の改訂におきまして本県の様々な考え方を取り入れていただきましたことも、合わせて御礼申し上げます。

発言につきましては、さらなる中部地方の発展に資する社会基盤の整備という視点から話をさせていただきたいと思っております。まさに「まんなかビジョン」をどのように実現していくかということで、本県の考え方を説明したいと思っております。ポイントを3つに絞って説明をしたいと思っております。

第1点は、社会基盤の整備、特に公共事業はやはりこれからも必要であるということです。それは、安心・安全しかり、産業しかり、さらには観光しかりです。これが基盤にな

ると考えています。

静岡県資料の左上の図に交通網を示しています。赤色の部分が現在整備されている箇所です。黒色の部分が整備されていない箇所です。

右下に一覧表で示していますが、静岡県は他の県よりも事業が進んでいるという感じがしますが、まだまだできていないのが黒色の箇所です。富士山静岡空港が開港し、本県では陸海空の交通網が平成21年3月には揃います。

そこで、この黒色の線が結ばれ、例えば、三遠南信自動車道、中部横断自動車道が供用されますと、名古屋市、愛知県を中心に環状道路ができるのではないかと考えております。

さらには、この基盤整備には高度通信情報網も必要であるということで、本県も積極的に取り組んでいるところです。このような視点も「まんなかビジョン」のときにはぜひ入れていただき、さらに鉄道の問題も少し加味していただければと思っています。

第2点ですが、この図面を提示した理由として、静岡県は例えば電力では中部電力と東京電力の関係、さらには支分局でも農政局と通産局とが関東と中部に分かれているという状況があるわけです。これはひがんでいるわけではなく、こういう結節点には宝があるということ中部地方の皆様にはぜひご理解をいただきたいと思えます。

そのため我々としては、例えば中部横断自動車道が供用されたときに関東地方ではどのようなことを考えているか、すなわち静岡県の魅力をかすめ取ろうとしているわけです。というのは、橙色の清水港から常陸灘、これは四全総のときの計画ですが、関東大環状ということで計画を作っていた経緯があるからです。

さらにその中にブルーの枠がありますが、これは観光と考えていただいても災害と考えていただいても結構です。ここに山梨県があります。富士山を中心とした観光の検討、災害の検討もしています。

蛇足になりますが、高校野球が盛んですが、かつて静岡県は山静神ということで山梨県と神奈川と静岡県で選抜高校の枠を争っていました。その次は山梨県と静岡県で争っていました。現在は東海4県ですので、ご理解をいただきたいと思えます。

さらには、もう1つのお願いですが、山梨県の存在価値は中部地方にとっても大きいのではないかと思います。これについては説明しませんが、ひょっとしたらNHK大河ドラマの「風林火山」を見ていただきますと武田信玄がこれからどのように動くかということから、長野県とともに様々な知恵が出てくるのではないかと思います。

最後に、これは国の関係機関の皆様にご理解をいただきたいのですが、本県は建設部、産業部があり、基盤整備につきましては農業から道路すべてを建設部として括っています。産業につきましても1次産業から3次産業まで産業部として括りました。これは、一体となって事業を進めようという本県の考え方です。今後、「まんなかビジョン」を推進する際には、本県の考え方もご理解をいただきながら、本県の政策を進めたいと思えます。

○福本 俊明（静岡市副市長）

静岡市は首都圏と中京圏の中間に位置しており、東名高速道路や新幹線など、国土軸をなす広域高速ネットワークの恩恵を受けて発展してきました。そして、新東名高速道路や

中部横断自動車道、あるいは富士山静岡空港など、新たな広域交流ネットワークの整備、さらに国道1号のバイパス、清水港の整備も着々と進められている状況です。

その意味で静岡市は、陸海空の広域交通ネットワークの東海地域での結節点となり得るものと考えており、今後この結節機能を最大限活用していきたいと考えています。

また、静岡市は南アルプスから駿河湾に至るまでの広大な市域と豊かな自然環境にも恵まれています。地域の経済拠点を形成する都市地域においては、交通渋滞あるいは都心地区の再整備といった課題がある一方で、過疎化の進む中山間地域の問題も抱えています。

こういったことから静岡市の課題を解決するための今後の社会資本整備の方向性として、大きく4点について述べたいと思います。4点とは、「広域交流ネットワークの形成」、「都市問題解決型のインフラ整備」、「地域間格差解消型のインフラ整備」、そして、「災害に強い都市構造の構築に資するインフラ整備」の4点です。

1点目に「広域交流ネットワークの形成」において、新東名高速道路、中部横断自動車道、富士山静岡空港、清水港の整備促進、及び国道1号を含めこれらへのアクセス道路の整備促進が不可欠です。従来の中京圏あるいは首都圏に加え、山梨県、長野県を含めた新たな交流圏域の形成も視野に入れていきたいと考えているところです。

2点目に「都市問題解決型インフラ」においては、交通対策として渋滞対策、あるいは歩行者・自転車のための都市内の道路整備、さらにバス、LRTなどの公共交通対策、また、都市整備の観点からは市街地の再開発、都心の活性化関連事業などが不可欠です。さらに、住環境の向上のために公園あるいは緑地をはじめ、景観対策などのソフト面の整備、下水道の整備率の向上も重要な課題となっています。

3点目に、「地域間格差解消型のインフラ整備」としては、都市と中山間地域を連絡する道路など生活基盤道路、さらに過疎地におけるバス対策をはじめとする公共交通サービスの維持、そして地域産業振興と一体となった住環境の整備などが課題です。

最後に「災害に強い都市構造の構築に資するインフラ整備」については、インフラ及び住宅の耐震補強の促進、浸水対策としての河川あるいは下水道の整備などがあります。

以上のように、これからも社会資本整備の必要性はきわめて広範に及ぶものと考えています。これらの広範な課題に的確に 대응していくためには、例えば抜本的なバス対策など、従来のインフラ整備の概念を超える部分についても新たな施策を打ち出していきたいと考えています。

○山田 雅雄（名古屋市副市長）

中部地域がモノづくり圏域としてさらに発展していくためには、物流の効率化や地域間交流の活性化、災害時の代替性の確保という観点などから陸海空の連携による交通ネットワークの構築が不可欠であり、特に重点的に取り組んでいく事項であると考えています。

また、主として太平洋側は日本最大のゼロメートル地帯を有しています。東海・東南海地震や風水害など自然災害の発生が懸念されているところです。今回の中越沖地震の例を見るまでもなく、災害時の住民生活や産業活動への影響を最小限に抑えて、安心して生活や生産ができる環境づくりのためにも、施設の耐震化をはじめとする施策、あるいは老朽

化が進んだ既存ストックの機能更新を進め、安心・安全に必要な基盤整備も怠ってはならないと考えています。

総論的には以上2点ですが、当地域の交通ネットワークの拠点となる社会基盤が集中している名古屋市は、圏域の中心都市として率先して社会基盤の整備に努めるとともに、モノづくり中部を支えていくことが重要な役割であると認識しています。

その様な認識の下、取り組むべきことの第1点目は、空と海の機能強化と、それに連結する道路網の強化です。中部国際空港の2本目滑走路の整備はぜひとも必要であり、国内外の航空路線網の充実を図るとともに、中部圏としても空港をフル活用するように我々が連携していく必要があるのではないかと考えています。

また、空港とともに、名古屋港についても高規格コンテナターミナルなどの早期整備が必要と考えています。

さらに、名古屋市周辺の道路網を強化し、空港と港の能力を最大限に引き出すために、現在整備中の名古屋高速3号線、あるいは名古屋環状2号線の東部、東南部区間と合わせ、名古屋環状2号線の西南部、南部区間についても早期建設完成に努めていく必要があると考えています。

2点目は、これもすでにご意見が出ていますが、モノづくりに不可欠な水の安定供給に努めていくことが必要です。そのために木曾川水系連絡導水路は、徳山ダムの水資源を木曾三川全体で有効活用するとともに、水の安定供給のためにも早期整備に取り組んでいく必要があると考えています。当地域を古くから支えてきた木曾三川の水資源をはじめとする豊かな自然資源は、今後も元気の源として大切に、持続的に活用していくこと、並びに上流・下流の交流も推進していく必要があると考えています。

それから、3点目ですが、名古屋の開府400年に当る西暦2010年には、生物多様性条約国会議、通称COP10を誘致し、環境先進地域である当地を世界にアピールしていく必要があると考えています。いうまでもなく、環境はすべての社会活動と密接に関連しており、今後も地域として取り組んでいく重要な事項と考えています。

私ども、名古屋市といたしましても市民との協働によりゴミ減量に取り組んできましたが、引き続き地球温暖化防止など、環境首都を目指した行動をしていきたいと考えています。

その中で、東山動植物園の再生は人と自然をつなぐ架け橋として重要であり、種の保存や、研究、環境教育に取り組んでいきたいと思っています。

最後に、名古屋市では市内に残る貴重な武家文化やモノづくり文化を、名古屋城本丸御殿の復元、あるいはモノづくり文化交流拠点として整備することを計画しています。私どもが持つ大都市特有の魅力とともに、中部の各地域の観光資産などと連携し、中部の魅力と賑わいの創出に努めていきたいと考えています。

○土橋 伸好（三重県出納長）

4点について意見を述べ、ご理解を得たいと思いますのでよろしくお願いします。

1点目は災害対策についてです。三重県では、東海・東南海等の大規模地震発生時には

津波等により、いっそう被害が広がるという危機感を持っています。またさらに、近年の自然環境の変化に伴い過去に例のない集中豪雨あるいは高潮が発生するなど、激甚災害へのリスクがますます高まっています。

このため、三重県では、紀勢自動車道、熊野尾鷲道路などの幹線道路網、緊急輸送道路の整備や治水・海岸保全施設の整備などのハード対策を進める必要があると考えています。

2点目は産業についてです。中部圏は今非常に経済的に元気で、三重県の北部地域は名古屋大都市圏の一角を占め、現在経済活動が好調に推移をしています。これは道路交通網の整備によるところが非常に大きいと認識しています。今後も三重県は、中部圏と近畿圏とを結ぶ地域、要として中部圏の発展に貢献していきたいと考えています。

そのためには、新名神高速道路や東海環状自動車道の早期完成が必要であると考えています。さらに、海上物流につきましては、拠点である名古屋港と連携した四日市港の整備、空の拠点である中部国際空港2本目滑走路の整備がぜひとも必要であると考えています。

3点目は自然との共生についてです。中部圏においては、伊勢湾などの閉鎖性海域の環境対策も含め、川上から川下までの流域圏が一体的に取り組み、自然や生物と共生した地域づくりを進めることが重要であると考えています。

最後に交流・連携の観光の振興についてです。観光の発展は、第1次産業から第3次産業まで広範囲にわたって産業を元気にしていくという考え方の下に、三重県では「住んでよし、訪れてよし」の、「美し国観光三重」の振興に昨年4月から県庁に観光局を設置し、取り組んでいます。特に2013年の伊勢神宮のご遷宮に向けて、すでにお木曳き行事等が始まっていますが、本番を迎える平成25年には前回の840万人を上回る、1,000万人を超える来訪者が予想されています。このことから伊勢方面へのアクセスルートの整備をはじめ、世界遺産である熊野古道への周遊性を高めるなど、幹線ネットワークの整備が急務であると考えています。

○湯山 芳夫（愛知県建設部長）

改訂「まんなかビジョン」骨子（案）に記載してある中部の強み、弱みについて、1点ずつコメントさせていただきます。

中部地方の強みはやはりモノづくりではないかと思えます。中部5県で、全国の人口の1割強を占めるのに対し、モノづくりである製造品出荷額は4分の1を占めています。これが関東圏、関西圏になると、製造品出荷額の割合は、人口の割合より少し下回ります。中部地方におけるモノづくりは強みであり、これは、日本における使命と言えらると思えます。

モノづくりを一生懸命振興し、日本を支えるためには、陸海空の交通網と水資源が不可欠です。とにかく高速道路網、スーパー中核等を筆頭とする港湾の整備、24時間空港等の空港網を整備していかなければ中部地方の日本における使命は果たせないのではないかと考えています。

また、陸海空の交通網が整備されれば、観光にも非常に利点になると思えます。先ほど長野県さんが観光のためだけでなく産業のためにもと話されましたが、その逆の考え方

です。現在、中部5県への外国人訪問客は全国の2割程度を占めているようですが、ここで産業を振興するために陸・海・空の交通網を一生懸命整備すれば、日本の4分の1を占めるモノづくり、5分の1を占める観光がさらに発展していくのではないかと考えております。

逆に、中部の弱みの方は、やはり我が国最大のゼロメートル地帯を抱えている点です。中部3県に広がる濃尾平野など全国のゼロメートル地帯の約4分の1を占めています。大阪・東京湾を合わせた地域より広い地帯を抱えています。

このような住民の不安を解消し、安全・安心な生活を送ることができるようになれば、いつまでも弱みとして残ると思います。

○成田 多喜夫（（社）東海商工会議所連合会 企画振興部長）

この地域の今後のインフラ整備をはじめとして、このような立派なビジョンをまとめたことには感謝いたします。東海商工会議所としましても、お示しをいただいた事業の目指すべき方向、目標に沿って具体的な事業を進めていきたいと思っています。

昨年、愛知県さんや名古屋市さんと一緒に、万博理念継承事業であるメッセナゴヤという見本市を始めています。昨年は環境をテーマにし、今年は安全・安心・快適をテーマに開催しました。おかげさまで370社近くの企業に出展していただきました。中小企業を含め当地域のモノづくりの優れた技術や製品を展示するのですが、このような事業を通じ、ささやかですが産業の国際競争力の強化、名古屋あるいは地域のブランドの発信につながればと考えています。

また、各種の会社の方々が時間はコストであるという考えを持っており、道路を中心とした交通ネットワークのさらなる整備を期待する声が非常に強くあります。「愛・地球博」や中部国際空港の開港を契機に当地域の道路網は飛躍的に整備されましたが、まだまだ未通の区間もあるため、今後とも着実な整備をお願いします。

更に中部国際空港の第2滑走路、あるいはスーパー中枢港湾名古屋港のコンテナターミナルの整備も我が国をリードする中部圏づくりに不可欠なプロジェクトです。こういった21世紀の中部圏の発展基盤たるインフラ整備にも一層ご尽力をいただければと思います。

このような意味からも「改訂まんなかビジョン」で示された当地域の目指すべき方向、目標が、新しい国土形成計画と相乗効果を発揮し、産業の国際競争力の強化に寄与する効果的な社会資本整備に反映されることを期待しています。

◆終了