

特別対談 「世界に開かれた中部圏を構想する」

2014年7月、「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」が国土交通省国土政策局より公表されました。

「国土のグランドデザイン2050」は、急速に進む人口減少や巨大災害の切迫など、国土形成計画（2008年閣議決定）策定後の国土を巡る大きな状況の変化や危機感を共有しつつ、2050年を見据えた、国土づくりの理念や考え方を示すものです。

中部圏もこうした新しい時代の到来と国土を巡る変化を踏まえ、危機感をもって中部圏の構想を構築していくことが求められています。本財団では4名の有識者にお集まりいただき、新しい中部圏構想を考えるにあたって基本的問題意識や背景、理念などを幅広くご議論いただきました。

本稿は、その記録を要約し、有識者の校正も経て抄録として編集したものです。

1. 開催日時 2014年7月24日（木） 15時00分～17時00分
2. 開催場所 名古屋市 KKRホテル名古屋
3. モデレータ 公益財団法人中部圏社会経済研究所研究顧問 竹内伝史氏
4. 参加者 元運輸省技術総括審議官 栢原英郎氏
一般財団法人国土計画協会顧問 今野修平氏
公益財団法人中部圏社会経済研究所理事・フェロー 井原健雄氏



世界に開かれた中部圏を構想する

竹内 それでは、始めさせていただきます。

今日は、「世界に開かれた中部圏を構想する」ということで、グローバルな経済と広域交流に自立して参入できる広域地方圏についてお話をさせていただく企画でございます。

東京一極集中排除は長年言われていますが、昨今の状況は首都圏集中がいよいよ進んでいるということだと思えます。グローバルな経済競争に対抗する上から東京の競争力強化が大切であることは間違いないのですが、しかし、かといって東京の一極が栄えて、すべての地方圏が枯れてしまってよいのかというところは、依然として問題だろうと思えます。

国土形成計画では広域交流地方圏ということを出してありますが、その意義をもう一度考えてみる必要があらうかと思えます。そういう観点から、お三方のお考えをお話し願います。

最初に今野先生からお話しいただけますか。

グローバル化の中の中部圏、その意義について

今野 この国土の中で、国民が豊かに生活していけるかという課題は、いつの時代にも国土政策としてあると考えています。1869年、今から145年前、日本は封建体制から開国しました。近代社会に入ることを決断したわけで、それはほとどのつまり工業化、都市化でした。それが近代社会での第1の変革でした。

第2は、太平洋戦争での敗戦です。悲惨な戦争により民族存亡の危機に直面し、敗戦による荒廃した社会からの早期脱却を目指して1950年に国土総合開発法が制定されました。後に開発という言葉はけしからんと言われもしましたが、これまでの70年を振り返ってみると、アジア唯一の近代国家として、国土の再建という国内課題が原点だったことは間違いありません。全国どこに住んでいる人も、より豊かな生活が送れるようにという最



本財団研究顧問

竹内 伝史 氏



一般財団法人
国土計画協会顧問

今野 修平 氏

1944年生まれ、1969年名古屋大学大学院修士課程修了後、運輸省に入省。1970年名古屋大学工学部助手、1974年中部大学講師・助教授・教授、1997年岐阜大学教授を経て2010年定年退職後、岐阜大学名誉教授、本財団研究顧問。国土審議会特別委員、交通政策審議会航空分科会委員、財団法人中部空港調査会専門委員会副委員長を歴任。

1933年生まれ、1956年東北大学教育学部卒業、防衛庁、東京港湾局、運輸省港湾局、運輸省官房政策計画官、国土庁計画・調整局計画官、福井医科大学教授、大阪産業大学大学院経済学部国際経済学科教授を経て、現在、本財団研究顧問。中央港湾審議会委員、国土審議会特別委員、経済審議会特別委員、海洋開発審議会特別委員、財団法人中部空港調査会専門委員会などを歴任。

終目的の下に社会基盤の整備を進めてきましたが、今回、第3の大転換期にきていると思えます。

今回の最大の原因は、熟成化する市場経済の世界から変革を求められて、市場原理の下で競争力の強い国土形成への対応を求められています。したがって、地域を考えるにも今までの国土開発あるいは地域整備を取り巻く議論とは大部次元の違う問題であると受け止めています。

かつて、国土総合開発法に基づく国土審議会には国内法だからということで外務省と防衛庁（現防衛省）は幹事省に入っていませんでした。国内問題に限ってやっていくという枠の中で決めると、東京だけが成長してけしからんという、東京一極集中という問題も出てきました。今、アジア経済あるいは世界経済の変革という曲がり角にきているという前提に立つと、こうした視点からの議論だけでは大部的外れになるのではないのでしょうか。多岐・広域の中部圏、特に名古屋が東京に吸収されることがあるのかより、世界の中で核の1つとなり発展の途をもてるのかが基本的に問われてきたと思えます。名古屋は東京との関係より、世界の中でどう生きるのかを自ら目的に据えて歩まね

ばならぬと思っています。

東京と関西を競争相手とした見方だけでは、これからの問題には適切ではないと思います。

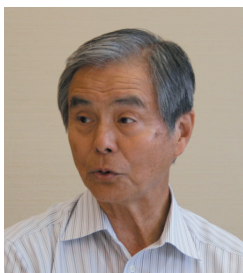
グローバルな経済と広域交流に自立して参入する広域都市圏をどうするかというのは、非常にいいところを突いていると思うのです。そのためには外との関係をもっと議論し、勉強していかなくてはならないと思っています。今までの東京や大阪を意識した国内的視点のみからの問題意識を切り替えなくてはならないのではと思っています。

日本の企業は市場を求め海外に出ていき、資本も国際化しており、競争相手も海外になっています。この現実の上に未来を見つめないと議論は部分的になると指摘しておきます。自らの地域をどう世界経済や海外市場と結び付けていくか、世界の中でどう位置づけるかについて議論することを、提起したいと思います。

竹内 ありがとうございます。同じような論点で、四全総のとき事務局を担ってこられたところの経験を踏まえて栢原さんいかがでしょうか。

栢原 私は新全総の見直しから始まって3度、都合8年間にわたり、経済企画庁（現内閣府）と国土庁（現国土交通省）に出向して、得難い経験をさせていただきました。ところが、そういう経験を今語りたくないくらい、古い国土計画に生き甲斐をかけてきた者としては敗残兵の気分です。国土計画なんていうものは今の時代にはあり得ないと思っていました。

それにもかかわらず、今日ここに伺って本当に新しい驚きを得ているのは、地方にこれだけ熱心に地方の将来のことを考えている組織があって、



元運輸省
技術総括審議官

栢原 英郎 氏

1940年生まれ、1964年北海道大学工学部土木工学科卒業、1964年運輸省入省、運輸省技術総括審議官、港湾局長、経済企画庁、国土庁、港湾局、海運局に勤務。国際臨海開発研究センターではインドネシア、ナイジェリア、タイの臨海部開発の技術協力案件に従事。公益社団法人土木学会会長、公益社団法人日本港湾協会会長などを歴任。

熱心な議論がされていることに驚き、敗残兵などと言ってはいただけないと思いました。

なぜ敗残兵の気分かということと同時に、東京一極集中がなぜ起きているのか、厳しい言い方をすれば、東京一極集中になることを皆さんが選んだのでしょうか、ということです。国土形成計画法を作ったときに、どういう法律にするかという段階のワーキンググループでずいぶん議論しました。そのときの大勢は「地方のことに国は口を出すな」「地方のことは地方で決めさせろ」というのが圧倒的で、地方分権化の非常に強い思想のところ、国土形成計画法が出来たので、その段階で国土計画の命は終わったと思うのです。

空港整備に関して具体的な事例を紹介しますと、当時の運輸省航空局としては、福岡空港に代わる新空港の整備を中部国際空港より先にやらなくてはいけないプロジェクトだと認識していました。そこで、新たな空港の設置位置について知事同士で話し合ってくださいと運輸省からお願いしました。結果は、知事がそれぞれ地元を誘致することを主張して九州各県の調整が整わず、事業が進捗しませんでした。こういうのが地方にもものを決めさせた結果です。東京だって1つの地方圏ですから、「東京が大きくなって何が悪い」と主張して、無制限にどんどん大きくなって何もおかしくない。だから、今の東京一極集中は国の責任でも何でもなくて、皆さんがお選びになったことでしょう、としか私は言えないのです。

地方は、東京一極集中を防がない限り生きる道がないのかということを考えるべきだと思いますが、私は東京一極集中が地方の活性化に支障となっているとは思いません。それこそ四全総の基本に戻りますが、議論の過程で、東京と名古屋と大阪という3つの都市の機能をこう決めようじゃないか、東京は国際都市、国際首都、大阪は生活の中から日本の新しい文化を次々と生み出してきた歴史を見て文化首都、中部は新しい産業技術で日本あるいは世界の産業をリードしている産業首都にしたいということで関係機関に伝えたところ、一番早く賛成されたのは中部です。産業首都で結

構です、と。その結果、1人当たりの地域生産が中部は大阪を上回っています。

先ほどの地域のアイデンティティを持つところがこれから伸びていく地域であって、それは産業が偏っていても全然問題ない。ただ、今野先生が話されたように、グローバル化の中で日本だけではなく世界の産業首都に数えられるような機能をどのように維持するのかを考えるべきで、東京は勝手にやってくださいと言う以外にない。

大阪について触れますと、大阪は「文化で地域が繁栄するのか」と大反対でした。私が説明に行きますと、説明の途中で不快感を示され、「もう説明は結構、文化で飯は食えない」という状態でした。そこで「何と書いてほしいんですか」と尋ねると、「第二の国際都市だ」と。アジアの首都とも言わない。下河辺さん（下河辺淳氏 元経済企画庁事務次官）に帰って報告したら、「第二はいつまでも第二でしかない」と言われました。名古屋が立派だったのは、産業首都として地域の経済発展に取り組む、そこに懸けたのが今日の勢いの源泉だと思います。そしてまた、今後どう生きるかのヒントだと思っています。

竹内 産業技術首都を積極的に生かした名古屋がこれだけ強くなったのだというお話がございましたけれど、それを受け止めて続けてお話したいと思っています。井原先生お願いします。

井原 ただいまの今野先生、栢原さんの話を聞いて感動しておりますが、「国土計画」は終わったと語られましたので、その点についての私的所見を述べさせていただきます。

私は、1940年に台湾で生まれ、敗戦後に基隆の



本財団フェロー

井原 健雄 氏

1940年生まれ、1965年京都大学大学院経済学研究科修士課程修了。1973年University of Pennsylvania。1994年京都大学博士（経済学）。香川大学経済学部教授、北九州市立大学大学院教授を経て現在、香川大学名誉教授、北九州市立大学名誉教授、本財団理事・フェロー。国際地域学会理事、日本地域学会副会長、日本交通学会評議員、応用地域学会会長、一般社団法人日本経済学会理事などを歴任。

港から引揚船に乗って広島宇品の宇品に上陸した後に、郷里の高松に帰ってみると、全部焼け野原でした。それから40年以上高松に住み、香川大学にも勤めました。その間、全国総合開発計画の四国地域を対象とした国土計画を審議する専門委員を担当して、国土庁の関係者との交流を深めました。その後、北九州市立大学の大学院で、地域科学の研究指導を行うとともに、国際物流やロジスティクスの調査研究にも取り組み、その過程で韓国の釜山や仁川、中国の天津や大連などの港湾施設の現地調査を行いました。そして、2010年から中部圏社会経済研究所（以下、「中部社研」）に籍をおいて中部広域圏を対象とした調査研究に従事しておりますが、現在なお、検討すべき課題の対応に追われているような状況です。

そこで、先ほど今野先生がおっしゃったように「国土総合開発法」が制定されたのは1950年でしたが、その目標は、戦後の経済復興のために資源を確保することでした。これを受けて、全総、新全総、三全総、四全総と続き、さらに「国土のグランドデザイン」が策定され、そしてこのほど「新たな国土のグランドデザイン」が公表されたところです。また、その概要と特徴については、過日（7/15）開催された中部社研の「定例講演会」で、豊橋科学技術大学の西隆先生から伺うことができました。

これまでの経緯を振り返ってみると、全総では「拠点開発方式」があり、新全総のときには「大規模プロジェクト」の提唱がありました。しかし、三全総になると、従来の開発方式に対する反省から、新たに「定住圏構想」が提示されました。そこで、定住と交流はどこが違うかが問われ、その根底には人の動きに配慮した発想がありました。さらに、四全総になると、多極分散型の国土形成という考え方のもとで「交流ネットワーク構想」が提示されました。東京一極集中の問題提起もありましたが、多極分散とどう関わるのか、きちんと詰める必要があります。そして、「国土のグランドデザイン」として五全総が登場してきますが、そこではもっぱら交流人口とか地域連携軸

といったような交通インフラの整備に関わる考え方が重視されました。また、「新たな国土のグランドデザイン」では、人口減少への対応として、コンパクト化とネットワークといったような形式的な考え方の提示にとどまっています。

そこで肝要なことは、これまでの総合開発計画は、果たしてどういうことだったのか、その歴史をきちんと踏まえて、そこからどのような教訓が導き出されるのかについて考えることではないかと思います。これまでの「総合開発計画」では、そのいずれを問わず、つねに「国土の均衡ある発展」を唱え、また、その成果を評価するための指標として、終始、「地域間格差の是正」が取り上げられてきました。しかし、交通基盤の経年的な整備にもかかわらず、所得の地域間格差は一向に縮小することなく、一方、東京圏への集中化傾向には依然として強いものがあります。

この人や物の東京圏への集中化を、経済学でいう「均衡」概念に照らして考えますと、それは「均衡」化への過程を端的に示しており、もしもその過程を問題視するなら、少なくとも「均衡」概念と「最適」概念との明確なしゅん別を行うべきだと考えます。また、「地域間格差の是正」についても、その対象の吟味と検証に努めるべきで、平均的な姿を追い求めるのではなく、それぞれの地域の異質性や多様性に配慮した地域の特性を明らかにしていくことだと考えます。とはいえ、総じて日本人は、同質性とか横並び意識が強く、その結果として、首都＝東京への一極集中という都市構造が形成されてきたのではないのでしょうか。また、国際比較を行ってみても、韓国のソウルやフランスのパリへの一極集中が指摘される一方、カナダやドイツ、オランダでは、多極分散型の都市構造となっています。そこで、少なくともこれまでの延長のような考え方を断ち切って、「均衡」から「最適」志向への脱却を図り、むしろ新たな「格差」を礼賛すべきではないかと考えます。

「国土計画」とか「国土のグランドデザイン」は一切必要ないのかということ、私は、決してそうは思っていません。やはり、国土の有効利用に関

わる規制の強化と、地域住民の居住地選択の自由を踏まえた上で、少なくとも「基本的な理念」の提示とその共有化を図ることは極めて重要だと思います。しかしながら、今回提示された「新たな国土のグランドデザイン」の内容を読む限り、どうしても胸を打つものが感じられませんでした。そうはいても、与件の変化といえますか、時代の潮流や実態経済が当初の予想以上に変わってきていますから、その徹底したフォローアップ作業に加えて、そこから教訓を引き出して、次に何を行うかということについて真摯に考えるべきでしょう。しかも、新たな視点として、国内だけではなく、世界の動向や国際化の進展にも配慮する必要があるのではないかと思います。

今回の「新たな国土のグランドデザイン」では、本格的な人口減少社会の到来と巨大災害の切迫などに対する危機意識を共有する必要があると訴えてはいますが、2050年先を見据えて、未来を切り開いていくための国土づくりの理念として、「多様性」と「連携」と「レジリエンス」をあげ、そのための対応が「コンパクト」化と「ネットワーク」に集約されるとしています。このような主張に対して、私は、失望の念を禁じ得ません。なぜなら、「コンパクト」と「ネットワーク」については、極めて表面的かつ形式的な記述にとどまり、その個別具体的な内容の説明に、一切、言及されていないからです。「コンパクト」については、対象地域の違いによって多様な解釈が可能です。東京で言っているコンパクトと四国で言うコンパクトでは広さが全然違う。また、「ネットワーク」についても、ハード面だけでなく使い勝手や利用といったソフト面が大事です。加えて、組織面や財務面、環境面といった多面的なネットワークのあり方が問われるものだと思うからです。それに、国、県、市、そして住民がどう関わるかという問題意識をもって、改めて「新たな国土のグランドデザイン」を見てみますと、「多様性」と「連携」よりも、むしろ「レジリエンス」に力点を置いており、したがって「災害への粘り強くしなやかな対応」を強調している点に、最大の特徴があるよ

うに思われました。

本来、「グランドデザイン」や「国土形成計画」は、その基本的な理念や考え方をしっかりと押さえて、その内容を国民に広く正しく伝え、共有化することが肝要ではないでしょうか。また、これを受けて、「地域のことは地域に任せる」という信頼性と自主性を備えることが強く望まれます。それがまた「中部圏のあり方」にも深く関わってくるのではないかと思います。

竹内 ありがとうございます。国土づくりをどうすべきか、国土形成計画の考え方を改めなさいと言う議論をやりだしますときりがありません。お三方のお話を聞いていて、批判的なところは共通しているのですけれども、では何を求めるかというと違ってくるところがあるのではないかという感じです。

国土づくりの方向性については皆さんの頭の中にあるものをそのまま残していただいて、それでは広域交流地方圏の、私はあえて代表選手と言わせていただきますけれども、中部圏はどうあるべきか、どうしていったらいいのかという点をお話しさせていただきたいと思います。

中部圏の方向性とあるべき姿

今野 井原先生のご意見に8割方賛同します。政府が近代国家の中でどういう役割を果たすべきかという議論は、夜警国家論などいっぱいありますがそれを踏まえて、民族国家として認知していきこうと落ちてきて国際連合やEUが出来上がり、それが平和に寄与し、経済発展が広がったわけです。一部地域では戦争が残り、問題があるけれども、全体としては進歩してきたと認識していいと思うのです。

しかし、経済と国の政策とは基本が違う。経済は自由競争の市場原理の世界ですが、国は市場経済のメカニズムに乗らないところをカバーする権力組織で歴史的役割も変わったと思うのです。したがって、国と地方の分権化がうまくできていないということは、そうした見方からすると最大の

課題であると思います。地方分権の議論を原点に立ち返ってやらないと、国土の格差論とか東京一極集中論とその対応は進まないのではと心配しています。

世界の歴史が示しているのは、端的に言えば成長経済と核への集中化です。この流れの1世紀余の歴史の中で、東京一極集中が出てきている。首都を東京に持ってきたのは誰が決断したかわかりませんが、国土資源という視点を入れて、人間の居住環境という、経済原理のみにのっとりしない、神から与えられた資源や空間を考えてみると、関東平野は格段に広いですから、関西より人口が上回るのはある意味で自然です。集中化は簡単に片づけられる問題ではない。

ところが、今問われているのは、東京一極集中はけしからんという議論と同時に、50年先、100年先を見たときに、日本の経済はどういう経済体制で、どういう役割を世界に果たしていくか、地球社会の中での役割が問われるようになってきているということです。したがって、四全総で多極分散型国土の形成と言ったのは、経済も国土も踏まえて政策の究極目的として打ち出したのですけれども、ひっくり返すとこれからは高度成長一途ではなく低成長にもなりますよということも示した点では真っ正直です。

自分の圏域の将来をどうするかという歴史の中での真っ当な議論をしなくてはいけない。そういう点で、国土総合開発法も外務省と防衛省は関係なしというようなことでもいいのか。東京一極集中に対して名古屋は、という発想とは違う立場から議論する必要があると思います。そこで、今まで名古屋は産業首都でいいと言って大変すばらしい地域発想の芽が出てきたとお褒めいただいたわけですが、ただ、私が指摘したいのは、産業という時、メイキングばかり考えてきたのではないか、市場を考えたことがあるのか。作った自動車をどういうふうにごへ売ることかということを考えて国土の姿を考えなければならないと思っています。

グローバル化の実態を冷静に、そして市場を見

ていたのはメーカーだけだったのか、とも感じています。中部の資本がどこで製造しどこに売ろうとしているのか、産業立地論を踏まえて考えねばなりません。工場の海外立地はそれなりの理論をもって競争の中で動いています。とすると、それと一体となった形で地域を考えていかななくてはならない。今までの議論には市場論が欠けていました。作りさえすれば誰かが売ってくれて、それで潤って社員の給与まで上がったというメカニズムだったわけですがけれども、そうではなくて、どこに売り、どこから買うのかということの世界を踏まえてみんなで考えなくてははいけない。

これはイタリアのオリーブづくりの農民に教わりました。英語の新聞エコノミック・ジャーナルをイタリア南部の農民が読んでいる。農民は作ったオリーブをどこの市場に売れば儲かるかを知るために、英語の新聞を読まなくてはならない。市場はパリであったり、フランクフルトであったり、ベルリンであったりする。その日によって変わる。日本は農協の倉庫に持ち込んだら中央が買う。誰もそれに疑問を持たない。市場論なしの資本主義経済という、非常に偏った形、未熟なまま、弱いまままで今日までできています。

そういう意味では、アジアが発展すればするほど、この市場にどう売り込むのか。売り込む努力が無ければ日本の国民経済は危機になる。名古屋は国際経済の拡大発展の中で今まで潤っておりました。ですから、転換期にある意識をきっちり理解しないと今までの蓄積も失う危機が忍び寄るのではないかと問題視しています。

竹内 中部圏のこれからのありようについては、マーケットをもっと知れということですね。

今野 そうです。そのマーケットはアジア全域を対象にして考えなくてはダメではないか。そういう意味では、小さな試みは少しずつあちこちで出てきています。神戸は高度医療都市になろうとしていますし、福岡は大陸を見ています。

中部は本当の意味でのグローバル化、市場を意識したグローバル化が進んでないのではないかと心配しているわけです。見方を変えますと、地域

とか都市というのは、ベーシックなインフラがなければ成り立たないわけです。グローバル時代のベーシックなインフラとは何かという議論をすることが、グローバルシティになるための基盤ではないかと思っています。

竹内 先ほど、名古屋は産業技術首都ということでモノづくりがこのアイデンティティになってきている。それは当たり前というお話でしたけれども、一方では今野先生の最初のお話のところで脱工業化がキーワードにならなければならないと言っています。そうすると、中部圏はこれからどうあるべきかを議論するときに経済構造をどう考えていったらいいか、井原先生をお願いします。

中部圏がどうあるべきかを議論する際の経済構造について

井原 そこが非常に大事な点になると思います。「新たな国土のランドデザイン」について、やや批判的なコメントをさせていただきましたが、それでも主張すべき点は、きちんと主張しておられます。その一例として、2050年を見据えて「対流促進型国土の形成」を訴えておられ、未来を切り開いていくための国土づくりの理念や考え方を示しています。しかも、その具体的内容については、決して上からのトップダウン方式で押さえるのではなくて、それぞれの地域が主体的に行動して新しいビジョンを描けと書いているのです。各地域が主体性を確立して、固有性を深め、多様性を再構築する必要がある、ということですが、これが非常に難しいわけですよ。

そうすると、その対象地域をどのように捉えるのか、また、主体性を確立するという場合、政策論としてそれだけ明確な方途を持っているのか。さらに固有性がどこにあるか、多様性とは何か。しかも多様性という場合には、ほかの地域と比較する視点が問われることとなります。このように「新たな国土のランドデザイン」から、更に深く学びとる必要があるわけです。

そこで、竹内先生からのご指摘のように、「中

部圏はこれからどうあるべきか」と問われると、2009年8月に策定された国土交通省の「中部圏広域地方計画」には、つぎのように書かれています。すなわち、「中部圏を取り巻く時代の潮流や現状と課題を踏まえ、21世紀前半期を展望しつつ、今後概ね10カ年を見通した将来像を設定し、その実現のための方策を示す、国土形成計画の一翼を担う計画である」として、「中部圏は、ものづくり産業の集積を通じ、三大都市圏の一角を形成するとともに、日本の人口重心や国土軸の結節点が存する『日本のまんなか』圏域である」と。

ただし、ここでの「中部圏」とは、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、および三重県の区域をその対象としており、また「隣接する北陸圏とも合同して日本海から太平洋にわたる発展の全体構想を示すとともに、首都圏や近畿圏との広域地方計画区域との必要な連携施策についても示す」と明記しています。

そこで、この点について留意すべき事項が2つあります。その1つは、「中部圏」の捉え方であり、他の1つは、「ものづくり産業の集積」についてです。まず、その前者、すなわち、「中部圏」の捉え方について、地勢学的にみると、わが国の東西交通の要衝に位置し、中部圏を縦横断する東海道新幹線、東名・名神高速道路および中央自動車道などの高速交通のネットワークが、大都市圏相互間をはじめとする多様な交流を支えていることは事実です。しかしだからと言って、「中部圏」が「日本のまんなか」圏域であることから、さらに「世界のまんなか」を目指すべきとの主張には、いささか懐疑的にならざるを得ませんでした。なぜなら、「まんなか」という中心地の備えるべき条件が、少なくとも「産業立地論」などの観点に照らして何ら考慮されていないからです。

つぎに、その後、すなわち、「ものづくり産業の集積」について、中部圏は輸送用機械産業をはじめ、高度部材などの素材産業や工作機械機器製造業などのものづくり産業が集積する、わが国を代表する「ものづくり」圏域であり、製造品出荷額のシェアも極めて高くなっています。また、

近年では、自動車産業のほか、航空宇宙産業や精密機械産業、電子・電機産業などの成長も著しく、中部圏における基幹産業の一翼を担うようになってきております。そこで、このような中部圏の発展戦略のあり方を考える上で重要な課題は、「多極分散型の地域構造」に着目して、当該圏域内におけるそれぞれの地域の個性や特色を生かしつつ、地域間や圏域間の交流と連携を拡大および強化していくことが強く望まれます。

なお、多極分散型の地域構造といえば、かつて伊藤達雄先生が提案された「多極集中型地域構造(2003年9月)」が想起されます。その内容として、「中部圏は、名古屋市と圏域内の主要都市との格差が、首都圏における東京23区と主要都市との格差ほど極端な格差となっておらず、人口が名古屋市以外に広く分散しており、穏やかな一極集中となっている」ことから、「オランダのランドスタット」に倣い、これからは、それぞれの地域が機能分担を行うことにより「環状都市群地域」の形成を志向すべきではないか、主張しておられます。



竹内 多極分散型構造の中味を分析していただいたわけですね。

井原 多極分散型から多極集中型への転換を、とっておられます。実態は、多極分散型になっているでしょう。そこで、分散から政策目標に照らして集中への転換を図ることが望ましく、相乗効果も顕在化する、というのが伊藤先生の見解です。

今野 日本では原材料生産地である釜石に1857年高炉製鉄所ができ、それについて北九州にもできました。これはみんな、鉄鉱石とか石炭の原料に引きずられた立地でした。しかし、工業生産が大

きくなって遠隔地から大型船での運送が可能になると、次第に国内主要市場の近くに立地してくる。これが大都市集中化の主因となります。

ビールは消費財で製品輸送費が大きいので、当初から消費地立地を図り、人口100万以上の都市には必ずビール工場があるように、人口比例で地方分散型です。これに対し製鉄所（重工業）は、輸送革新を経て大都市で大規模な港湾のある所がトータル輸送費が一番安くなり、結果的に三大湾、瀬戸内海に集中を強くしたわけです。

さらに工業発展は高度加工型工業生産が急増し、生産性の高い機械工業が基幹的工業となります。第二次世界大戦前、ドイツで一番の工業出荷額を占めていたハノーバーという機械工業都市が戦争中に爆撃を受けて灰じんに帰しました。戦後、工場のために作った鉄道の引き込み線をフルに使い、並べた寝台車をホテルにし、世界から集まるバイヤー、メーカーの利用に供し、今、世界に冠たる機械工業製品のメッセ都市となりました。その取引額は工業生産時代の比較にならない伸びで地域を背負っています。産業分類上でいくと同じ工業ですが、製造業の都市からメッセ都市となり、世界一の機械工業製品取引拠点になったわけです。

戦後、日本列島は鉄鋼や造船など、瀬戸内および東京湾で稼いでいた時代から、自動車や電子工業になって、名古屋がそれを担った。しかし将来、工業生産機能そのものは海外へ行ってしまう可能性が出てきました。海外から輸入した方がはるかに安いし、海外市場を獲得しやすい。しかしわれわれの子孫の時代には、現在国の基幹的産業の自動車工業は生産工場から技術開発拠点やメッセ都市に変革した地域だけが世界の中で生き延びていることになることも十分考えられる事態となっているわけです。

そういう目で見ると、人類の歴史の中で1つの工業の発生から滅亡までの期間は1世紀から2世紀です。それが北米デトロイトの事例で出てきている。その後をどうするか。例えば自動車のデザインで稼ぐのか、その研究で生きていくのか、それとも取引拠点都市なのか、ポスト自動車につい

てどういう将来を開くのかという議論が必要なのが名古屋ではないでしょうか。少なくとも縦割りの工業生産でみると、名古屋は日本一の産業首都なのに、産業デザインをやっている大学や研究所の数と容量とレベルは名古屋が一番ではないような感じがするのですが、どうですか。

竹内 一時期そういう方向に力が入ったことがあったのですが、それが今成果を上げ得ているかどうかは、今野先生から疑問を投げかけられたような現状です。突っ込んで話をする時間がないので、この議論はこの辺で。ところで井原先生の分析にはグローバルなものは入っていませんか。

井原 中部圏における「ものづくり産業の集積」の実態がどのように変化しているかを検証するために用いた「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」とその「接続表（1995-2000-2005年）」や「延長表（2010版）」では、輸出入は外生扱いにしていますから、グローバルなものの取り扱い、極めて概括的なレベルに止まっています。したがって、今後さらに拡充強化して、とくにアジアとの関連の分析はやらないといけません。中国とかインドにターゲットを絞って、そこのつながりがどうかということを検証しないと、ただ単に国際産業連関表とリンクした表を作っただけでは、あまり意味がありません。

竹内 そこで1つのアイデンティティを確立できると強いですね。

井原 可能性はあります。ですから、その点についてのデータベースを用意した上で、計量分析を行っていく必要があります。実態経済は、常に変化を続けているわけですから。また、先ほどデトロイトの話がありましたけれども、かつて、自動車産業を主要産業とするために構想された「中京デトロイト計画」（1930年）から何を学ぶべきでしょうか。一方、1970年代頃から、安価で安全性に優れた日本車の台頭で、デトロイトの自動車産業が深刻な打撃を受けた事実をどのように考えるべきでしょうか。都市も経済も変貌を遂げていくものですから、現況に満足しきることは、非常に怖いと思います。

今野 脱工業化というのは、そういうのをきっかけに、それをどう育てるかという議論をしなくてはならないのです。それをしているのか、と言いたいです。産業には興亡があり、付加価値のより高い生産へ業態を移し、市場に支配される形態の中で日々動いているのです。

竹内 お二人の今のお話をお聞きになって栢原さんいかがですか。

栢原 グローバル化とか工業化という言葉は今では死語じゃないですか。すでに実態ははるかに進んでいると認識しています。工業化についても、生産技術首都と言ったからといって、名古屋で土地利用の100パーセントが工場になるなんていうイメージは全くないですよ。ハノーバーの話があったように、それを核としていろいろな機能が付加されていって都市は成長するし、変わっていくと思うのです。それをうまくできるかどうかの問題なのであって、そこが一番なすべきところではないでしょうか。

お話を伺っていて思い出したのは、アマゾンの中流にマナウス（人口約150万人、大西洋のアマゾン川の河口から、約1500キロに位置し、アマゾン地域最大の都市）という都市があって、そこでは昔はコショウ、その後はゴムで繁栄して、オペラハウスが建つくらいの街ができたわけです。生産力はいろいろなものを引き寄せる力があるので、それをいかに名古屋が表現できるか。もしかしたら現実に動いているかもしれない。そこを見つけて、もっとこの部分を育てようということをやすべきではないかと、お話を伺いながら思いました。わが国の生産力がアジアの生産を誘発しているなんていうのは、とっくの昔に起こっていることで、それに対して港湾がどう対応するかということをやっているわけですから、現実はずっと進んでいるという感じです。

自己宣伝めしていますが、この図を配らしていただきました。

わが国の地域開発モデルがどう変わってきたか、そして今どういう状況かということなのですが、図1は河川流域の総合開発で、資源開発型地域開

発モデルです。流域開発をしようというので、TVA（Tennessee Valley Authorityの略称。テネシー川流域開発公社）の思想に習ってわが国も30いくつかの流域を指定しました。

図1 河川流域の総合開発

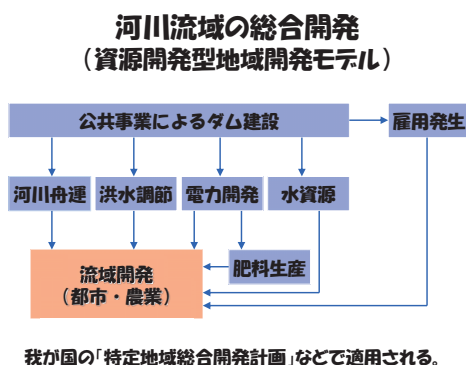
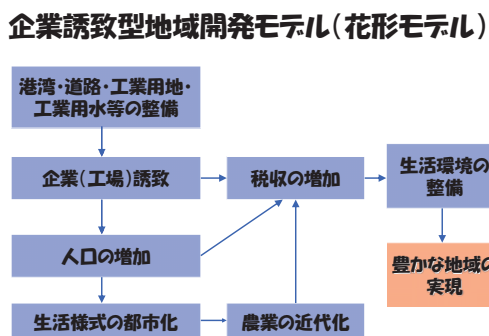


図2は、その後高度成長を導いたモデルで、地方に生産インフラを整備すれば農山村の余剰労働力がそこに定住して、所得も上がり、税収も上がり、街ができていくということで、鹿島（鹿島臨海工業地帯。茨城県鹿嶋市、神栖市一带にある工業地帯で、鉄鋼業、発電所、石油化学など約160の企業、2万2000人の従業員を擁する。）はその成功例かもしれませんが、企業誘致型地域開発モデルです。これが花形モデルになりました。三全総のときにはモデルは必要なくて定住だと言っていたからいいのですが、四全総を作るときに一体何が地域開発モデルかということで奮闘しました。

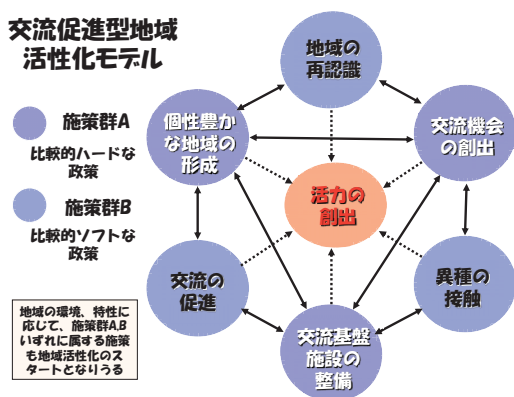
図2 企業誘致型地域開発モデル



そのときに出てきたのが、図3の交流促進型地域活性化モデルです。多極分散型というか、一つ

ひとつの都市が他の地域と交流を促進する、それは経済的交流、文化的交流、人的交流といろいろなものがあるのですが、人と人が接触することによって刺激を受ける。異なった価値観、異なった文化に出会うことによって刺激を受けて、その結果、地域が活性化する。交流促進によって地域を活性化する。活性化した所が多極分散型国土を作るという考え方の下に四全総はできているのです。私は、このモデルは今でも有効だと思っているのです。

図3 交流促進型地域活性化モデル



今回の国土のグランドデザインを見ると「対流促進」と記載されていますが、私は上下流みたいなことがあって「対流」はよくないと思います。やはり「交流促進」でいいのではないのでしょうか。交流促進のためには、個性豊かな地域をつくらなければいけない。交流したくてもネットワークがなければダメなので、交流基盤を整備するだけではいけない。見本市の話もありましたけれど、交流機会の創設もしなくてははいけない。ハード、あるいは公的な部門が主導できる政策と、地域が主導する地域の再認識と交流の促進など、いろいろなことをやることによって地域が活性化することだと思っています。多極分散型国土というと聞こえはいいのですが、多極分散型の国土を考えると何が起るかということ、まさに競争の時代になる。地域間競争、産業間競争など様々な競争があって、交流を促進するという聞こえはいいけれど、実は競争を促進して、競争に残り

た所が多極分散型の極になるというのが、四全総のときの発想です。国土計画には「生き残った所が多極になりますよ」とは書けないので、きれいごとを並べていますけれども、これから起こってくるのはこういうことだろうと思って四全総を作っていました。

名古屋にお勧めしたいのは、積極的に他地域あるいは世界との交流を促進することです。そのために完全24時間化された空港が欠かせないのであれば、複数滑走路を整備する目的で2本目の滑走路があるなら造りましょうということではないか、というのが私の考えです。ところが、まさにグローバル化が起きて、どんなに地方で生産インフラを作ったとしても、安い労働力を求めて海外に行ってしまう。地方に二男、三男がいなくなり、労働力も余っていない。そういうことでこの花形モデルは消えていきます。

今野 そのとおりですが、国土政策としては競争原理に基づく市場経済原理に乗らないものも対象に考えなくてはなりません。自然の摂理も十分考えた環境保全やら、災害への対応もある幅広い複眼的施策です。こういう競争原理に乗らないものも入れ込まなければいけません。国土というのは日本人の生活の舞台で、そこには市場原理だけでなく多元的です。だから国土政策が必要だと思います。相矛盾する2つのものをどう調和させるのか、どう対応するのかという政策です。

栢原 そこは全く同感です。今は国土計画の議論はしないと言われたので省きましたけれど、国としてグランドデザインを持たない国はあってはいけない。そのときに国のグランドデザインで何を言うべきかということ1つは土地利用で、もう1つは国としてのインフラ整備です。そういう観点から見ると、ここに並んでいるのは順序が逆です。コンパクトとネットワークは地域にお任せなさい。むしろ、災害に強くてしなやかな対応をしようとか、世界の中の日本を考えようとか、こういう逆の順序で国土計画は考えるべきです。

今野 新しい国土のグランドデザインでは基礎戦略として8項目が提示されています。委員会の意

見としてはこれでいいと思うのですが、この中で、国として何を基本政策とするか、理念と目的を明確にすることについて議論すべきです。

栢原 限界かなと思うのは、1カ月くらい前にJAPIC（一般社団法人日本プロジェクト産業協議会）で、国土総合政策局長が来て新しいグランドデザインを作っていますという説明があった。そのとき増田寛也さん（元岩手県知事）が2つおっしゃって、1つは今の法体系は地方分権の意見が非常に強いときに出来たものであって、それに忠実な計画を作ったのでは国土のグランドデザインにはなりませんということ、もう1つは事業官庁がグランドデザインを作るのはいかにもまずい、さっさと内閣府に戻しなさいと言われた。私は思わず拍手しましたが、全く同感です。

そのとき私が申し上げたのは、国として言うべきことはこれだ、地方の意見を聞くことも必要だけれど国としてはこれが必要だ、ということだけ書いてくださいと言ったら、分かりましたと言ってくださったけれど、やっぱりそこまでは踏み切れないのですね。その理由は、今野先生には賛成していただけたと思いますが、現在のわが国には10年間国土のことだけ考えていて最後の2年間くらいで計画を作るという組織がない。2年ごとに交代する役人が書けば、こういう作文になりますよね。

中部圏構想検討の主要課題と戦略

竹内 最後の主題に行かせていただきたいのですが、議論は詰まっていますし、いろいろとプロセスを話していただかないと結論には行かないのですけれど、しかし一気に飛びまして、中部圏はどうしたらいいのか。先を見据えて提言などございましたら、それをお話していただきたいのですが。

今野 人口減少の時代が来て、コミュニティ崩壊が起きると、どういう形で連鎖反応が起きてくるのかというようなことを、しっかり勉強しなくてはならないのですが、これを霞ヶ関にいる一部のプロにやれといってもできない話です。やはり地

域でやらなくてはならない。人口減少に対してどうするかということ、中部であればこの研究所が中心になってやらなくてははいけないと思います。

この間、コスタリカ、パナマの勉強をしていたら、あの小さな国が今、ものすごい景気なのです。人が集まってきている。なぜそうなったか。コンピュータ教育を徹底的にやったからです。そのために産業立地も出てきた。アメリカの資本がいっぱい立地している。それから、自然の保護、自然との両立をものすごく考えてやっている。それを見て世界一周のクルーズ船が来る。新しい国づくりやエコツーリズムを中心に動いているのです。

新しい事業は、市場原理に乗らない。さっき自然の摂理と言いましたけれども、そういうようなものもあるということです。それをどうやって見つけるかということが大事だと思います。

ただし、基礎条件を整備し、新しい経済社会を誘致する政策を考えなければなりません。これはインフラ整備に関わります。今、話題になっているグローバル化とか地球時代、言葉は何でもいいけれど、地球は時差がある社会なのです。今まで国内で考えていたときは時差がない社会です。時差のある地域と交流するときに、基本的には24時間都市、24時間稼働する空港が基礎インフラとなります。情報もそうだと思います。その意識が全然足りないのではないのでしょうか。中部空港調査会（財団法人中部航空調査会、2011年3月解散）で、「完全24時間化された空港」と言ったら「2本目の滑走路」になってしまう。あるいは、同時に離発着できるパラレルの空港というふうになっていってしまうのですが、これは24時間というのが海外とつながる基礎だということていくべきだと思います。世界都市というのでしょうか。

また、やはり教育とか技術研究の機能を世界的な意味で広げていくことが大事だと思います。名古屋をつくり上げてきた諸機能や拠点性の世界化、24時間化を自らつくる努力を重ねなければならない事態なのです。歴史の流れにどう乗るのかの課題でもあるのです。

竹内 個人的な感想を言わせていただくと、栢原

さんのお話で、四全総の交流促進型地域活性化モデルは今も生きているという点は、私も本当に同感です。あえて牽強付会して言えば、脱工業化とか、産業技術の首都がこれからどうなるかという話も、それが正しいか正しくないか、イエス or ノーの議論をすることは不毛だと思うのです。そうではなく、やはり交流の面からいった付加価値をどう付けていくか。交流が一番大事だと思います。それから、「交流基盤」という言葉、これを聞いて私も本当にわが意を得たりと思っているのですが、そういう観点で中部はどういうことを考えたらいいか、お話しいただけませんか。

栢原 これまでのインフラを考えたときに、微動だにせず整備し続けられているのは高速道路です。私は四全総を作ったときにインフラを担当したのですけれど、本当に自由にできたというか、理想どおりにできたのが幹線道路の計画でした。交通量には一切関わらないで、日本に住んでいる5万人以上の人がその集積から1時間以内で高速道路が利用できるという考え方の下でネットワークを描こう。交通量を入れれば必ず、将来減るとか増えるとかとなって基本的なネットワークにならない。人々が1時間以内に利用できるものを作ろうとしたのが14,000キロで、交通量が指標ではありません。

そういう意味で、残念ながら空港の計画については、相当議論しましたが当時の運輸省の賛同が得られず、関西国際空港（以下、「関空」）の全体構想に関しては記述されませんでした。「関空の2本目の滑走路ですか。そんなものはありません。今あるのが全体構想です。」というくらいでしたから、まして中部国際空港に際しては記述すらできませんでした。

それが時代の流れ、地元の盛り上がりなどいろいろなことがあって国を動かし、中部国際空港が滑走路1本で整備されました。完全24時間化に向けて国にマスタープランを作ってもらうのは困難だと考えられます。ぜひ地元で、完全24時間化が中部の交流促進のために必要なのかをいろいろ考えて、2本目の滑走路が必要な理由を地元から中

央に伝えることが重要だと思います。

今野 近代社会は、世界共通して都市化と工業化と言われたわけです。その変革に追いつかなかったのが農業だと思います。農業は戦後農地改革をして小作農は無くしましたが、近代社会としての農業生産体制を作らず政府買い上げで経過してきました。伊勢神宮の暦を見ると「農事暦」と書いてあり、「農業暦」とは書いてない。業ではなかったものが世界市場に開放することとなったからTPPは大変なのです。いわば日本近代化の最終局面なのです。今回アベノミクスで農業協同組合の改革に取り組んでいます。歴史的にいうと自給自足型の農事から市場開拓する農業にしようとしているわけです。

中部社研が今回の座談会を企画されて議論をしているけれど、私を感じるにはこの地方の行政、経済界などが、時代の流れに即した調査、研究に消極的で、恵まれていただけの流れに乗ることだけに専念していて形が見えない。知恵を持っている人を動員しきっていないし、情報に気づいていなかったのです。だが放っておいたらますますダメになるので、どうしたらいいかという議論の盛り上がり期待したいです。さらに中部社研が本来その知恵を出すべき中核的な組織として期待されていると思いますが、社会に存在価値を示すためには、ムダと思われるような議論をやるところから出発しなくてはならないと思うので提案しておきたいです。それをしないと、新しい時代は開けてこないのではないかという気がします。松下村塾でいろいろ議論していたのが何十年か先になって初めて生きてきたのと同じことだと思います。

栢原 冒頭に申し上げたように、地域の将来像について熱く議論する組織があることに非常に新鮮な驚きを持ちました。裏話を申し上げれば、国土計画協会は長い歴史があって、今野先生はずっと指導されてきましたが、資金的に行き詰って、2年くらい前に3,000万円程度の残余金を整理して解散しようということになりました。われわれ若い理事は、伝統もあり、国土計画は必要だからと存続を唱えましたが、大勢は、「情熱はわかるけ

ど、今や開発とか計画という時代は終わったんだよ。」でした。それで、国土庁の創成期の旧友を訪ねて「あなたたちがしっかりしないと、国土計画はなくなっちゃうよ。」と説きましたが、彼らもまた消極的で、がく然としました。それ以来私は敗残兵の気持ちになった。しかし今日は刺激を受けて非常に嬉しいです。絶対に必要なのです。

竹内 今の議論で、交流ということで随分お2人で盛り上がっておりますけれども、それを受けて井原先生にお話しをいただきたいと思います。

井原 ネットワークでだいぶクレームを付けましたが、ネットワークという以上、ハード面とソフト面の整備に止まることなく、さらに国と県と市といったような組織面のネットワークについても考える必要がありますね。また、住民側の意向についても配慮すべきです。理屈抜きの「郷土愛」というか、「ハイマート」といったドイツ流の考え方についても再考すべきではないでしょうか。ドイツに東京のような大都市がありますか。

竹内先生、栢原先生、今野先生が話されたことで、四全総のときの多極分散型の考え方は、現在なお生きているし、大切だというのは、同感です。事実、これまでの全総計画の中で心に深く残る言葉と残らない言葉があります。「グローバル化」や「対流促進」などをどのように考えますか。また、「交流連携」が非常に大事だというのは、竹内先生からの問題提起でしたが、その「交流」とは何か、「連携」とはどこが違うのかについて考える必要があります。

要は、「交流」と「連携」の中味をどう考えるか。三世代交流というけれど、若い人とお年寄りとの連携ができていくかどうか。

かつて、わが国の高度成長を支えたのが「3C」と言われ、「カー」と「クーラー」と「カラーテレビ」という耐久消費財でした。いまや新たな「3C」に直面しており、その具体的内容は「チェンジ（変化）」と「チャンス（好機）」と「チャレンジ（挑戦）」にほかなりません。そこで、「コンピテンス（力量）」のある人が、「コミュニケーション（交流）」を深め、地域の「カルチャー（文化）」

を重視して、「クリエイティブ（創造）」な業務の遂行に心掛けるべきではないでしょうか。その際、「付加価値連鎖」に対する配慮が重要となります。そのためにも、独自のデータベースをもって積極的に取り組むことが望まれます。

今野 「交流」でも「連携」でも、どちらでも良くて、とにかくつき合うことが重要です。そういいながら、アジアと一体になって日本は将来発展するというものの、アジア諸国の人々から名古屋がどのように見えているのか、聞いたことがあるのかと尋ねたい。それが市場論です。

現在、アジアが発展していることは事実です。その発展しているアジアを市場として、交流の対象地域として考えるのは当然として、もう一方で、世界の経済が集積している北米・ヨーロッパを無視しては駄目です。アジアから北米・ヨーロッパに行くには、今はかなりの数が成田でトランジットして行けますが、シンガポールから成田経由と北京経由をメルカトル図法で比較すると北京経由の方が1,000キロ近いのです。成田経由は、そうでなくても諸経費が高い。北京は今第二空港を作り、国内線を締め出して、アジアからの便を全部集めて北極航路経由でアジアと北米・ヨーロッパを直結し、経済競争で日本に打ち勝とうとして、建設が始まっているわけです。

そうすると、極端なことを言うとアジアは日本に発展の「おこぼれ」をこぼさないで中国にだけこぼして、日本は忘れられた存在になっていく可能性を秘めています。そうした意味で未来を考えると非常に深刻で、帰れなくなった阿倍仲麻呂の心境がよくわかります。

竹内 本日は長時間にわたり中部圏の圏域内経済構造の展望とアイデンティティの確立、自立したグローバル交流の確立、圏域構造と中枢都市、中核都市の役割、そして連携、さらには、21世紀の「中部圏」の抱える課題と、その克服への展望、あるいはインフラ整備の観点から、具体的に自立したグローバル交流の確立などについて広範な話題にわたり、熱心にご議論いただきありがとうございました。（文責事務局）