

## 21世紀の中部圏づくり

### — 次期中部圏基本開発整備計画への提言 —

中部開発センターでは1966年の設立以来、中部圏の開発と整備に関して、民間の立場から様々な調査や提言活動を行ってきました。

特に、1968年の中部圏計画の策定に際しては、1967年10月に「中部圏開発整備に関する提案」を取りまとめたのをはじめ、1977年12月に「中部圏基本開発整備計画改定に関する要望」、そして、1986年8月には「中部圏基本開発整備計画改定に関する要望」をそれぞれ取りまとめ国土庁に提出いたしました。

現在、国土庁では次期全国総合開発計画の改定作業と、中部圏基本開発整備計画の改定作業が進められております。

この動きにあわせ、中部開発センターでは1995年4月から11月にかけて中部圏の21世紀の将来像について検討を重ね、その結果を同年11月に「自然・技術・文化の交流圏域を目指して—中部圏21世紀ビジョン—」として発表しました。この中で、21世紀の中部圏の目指すべき方向として「自然・技術・文化の交流圏域」をキャッチフレーズに次の4つの基本理念を提唱しております。

- 自然と人間の共生する圏域
- 新産業・新技術の創造圏域
- 安全で豊かな生活・文化の圏域
- 世界と交流する結節圏域

本センターではこの成果を踏まえつつ、次期中部圏基本開発整備計画の改定に対する具体的な提言を行なうため、1997年4月、「中部開発センター委員会」に「中部圏計画専門分科会」を設置し、中部圏内の国（政府）の地方支分部局と自治体の方々にも特別委員としてご参加いただき、中部圏の現状等について意見を交換しながら、中部圏の将来像について鋭意検討を重ねてきました。本提言は、それらの成果を上記の4つの基本理念を実現するための方策としてまとめたものです。

本提言が、国土庁および中部圏関係者をはじめ、関係各方面において幅広く議論され、ここに示した姿が、次期中部圏基本開発整備計画の改定作業に反映され、中部圏の発展に少しでも貢献できればと考えております。

なお、本提言は1997年12月に発表し、国土庁へも本センター加藤会長が提出しました。また、国土審議会中部圏開発整備特別委員会計画部会の委員の方々にもお届けしました。

## 第1章 21世紀の中部圏の役割

### 1 21世紀の国際社会における 日本の役割

#### (1) 地球時代の到来

21世紀は、20世紀に実現した科学技術による地球規模の時間と空間の短縮などにより、地球という一つの共同体を形成するものと予想される。この地球時代の到来により、世界の各地域は、相互に協力しあい、一体として行動する機運を醸しだすことになる。そして、政治・経済をはじめ、社会全般における旧来のシステムに代わる新システムが形成され、新しい国際秩序が誕生しよう。国際社会は、安定と繁栄を共通課題とする新たな時代を迎え、世界経済は、日本を中心にしたアジア圏、アメリカ圏、ヨーロッパ圏の三極化が進み、それぞれの圏域を構成する国々が、ブロック内の交流や貿易を強化しつつ機能分担し、またブロック相互には自由貿易を基調にして、経済交流を深めながら経済発展を図っていく時代となるであろう。とりわけ、アジア圏は、人材、資源、開発余力などからみて大きな可能性を持つ地域であり、世界の中で相対的に高い経済発展が見込まれる。

#### (2) 新たな国際関係の樹立

アジア圏において資本と技術面で先行する日本は、アジア圏のリーダーとして、国際的な社会・経済構造の変化に柔軟に対応して、各々の国や地域の多様性を認識した上で、世

界の経済発展をリードし、自由に開かれた相互依存関係の形成に向けて、積極的かつ主体的な行動をとっていかなければならない。

このような、新たな国際関係の樹立のためには、経済活動はもちろんのこと、平和活動、食糧問題、エネルギー問題、地球温暖化や酸性雨等の地球環境問題などの世界的課題についても、国際間の協調、協力体制の組成に向けて積極的に関与していかなければならない。また、公害防止技術、先端科学技術などに関する技術協力についても充実・強化していかなければならない。

### 2 21世紀に向けての国内体制の整備

#### (1) 地域連携型ネットワーク社会の構築

明治以降、日本は東京一極集中型の国土形成を続けてきた。その結果は、東京に過度の集中を引き起こしたが、この過度の集中は国土の均衡ある発展を阻害するばかりでなく、今後ますます高度化・多様化していく国際社会に日本が対応できなくなる危険をはらんでいる。

このような状況を回避するためには、高次都市機能が東京に集中する現在の構造を断ち切らなければならない。地方分権・首都機能移転などにより、東京以外に高次都市機能が生まれ育つような環境を創造していかなければならない。また、全国各地が、日本国としての一体感を保ちつつ、それぞれの地域性に応じた地域づくりを進めることによって、地域が自立し、世界と直接交流・連携ができる

ような条件を整えることも必要である。

そのための手段として、地域連携型ネットワーク社会の構築を提言する。これは、現在の市町村という枠にとらわれず、旧来から人が交流し、生活文化を共有する上での一つの単位であった流域圏を、自然と共生し、精神的・文化的なゆとりのある生活を実現するための基本空間としてとらえ、自立した各流域圏の都市群が、交流・連携する社会の実現を目指すものである。

この新しい社会システム構築のためには、地方分権・行財政改革、首都機能移転などが不可欠であるが、中部圏は自然環境や社会環境のうえで地域として自立する資質に恵まれていることから、地域連携型ネットワーク社会の日本の新しい地域づくりのモデル圏域になることを意識して、取り組まなければならない。

また、首都機能移転は、新たな未来社会の創造につながり、新しい国土づくりに資する非常に大きな意義のある国家プロジェクトであるが、中部圏は、日本の中央に位置するという地理的条件や、世界との交流結節圏域、さらには、地域連携型ネットワーク社会のモデル地域を指向する地域であるなど、首都機能の受け皿としてふさわしい条件を備えている地域であり、中部圏内に首都機能を移転し、新しい日本の構築に貢献すべきことを視野に入れて、21世紀の社会づくりを考えていくことが望まれる。

## (2) 中部圏の役割

21世紀の中部圏は、今世紀に引き続き、世界を視野に入れた交流・連携の強化を図り、全世界をフルカバーする交流舞台としての役割を果たしていかなければならない。貿易等の経済交流などを通じて得られた海外各国との太いパイプという恵まれた資質を活用して世界的な交通・情報通信ネットワークの整備を進め、国際的な情報流・商流・物流の高度化を図り、環日本海圏、環太平洋圏、さらには全世界の人・物・情報の交流舞台となる世界の交流結節圏域の形成を目指さなければならない。また、国内のネットワークの観点からは、中央高次交流圏<sup>(注)</sup>として首都圏、近畿圏をはじめ各地域と相互に補完・連携し、21世紀型国土構造の中核的役割を積極的に果たさなければならない。

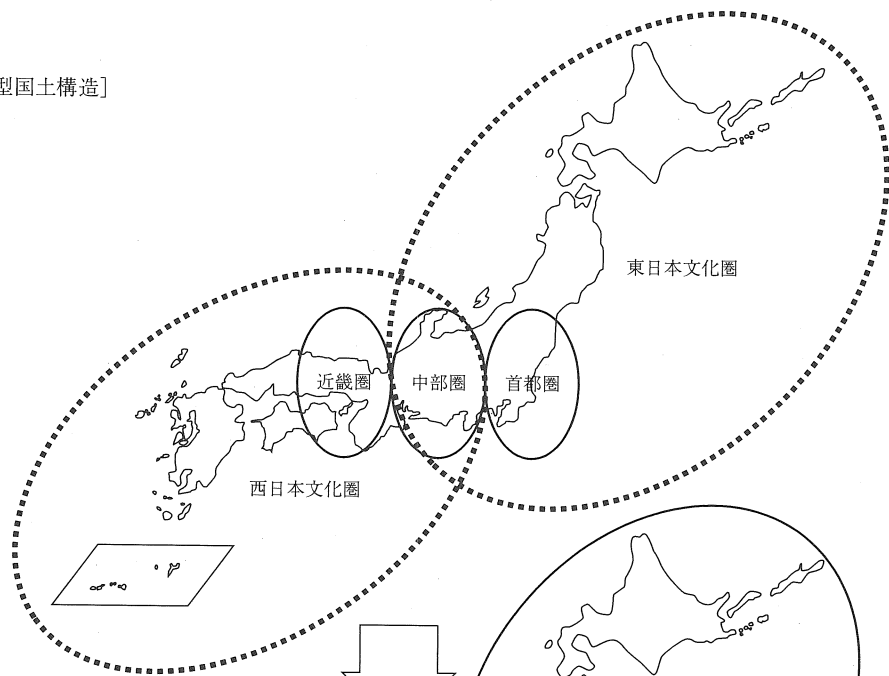
そのような世界の交流結節圏域となるために、産業技術の蓄積があること、豊かな自然に恵まれていること、多様な文化環境を持つという中部圏の資質を生かしていくことが必要である。

### (注) 中央高次交流圏

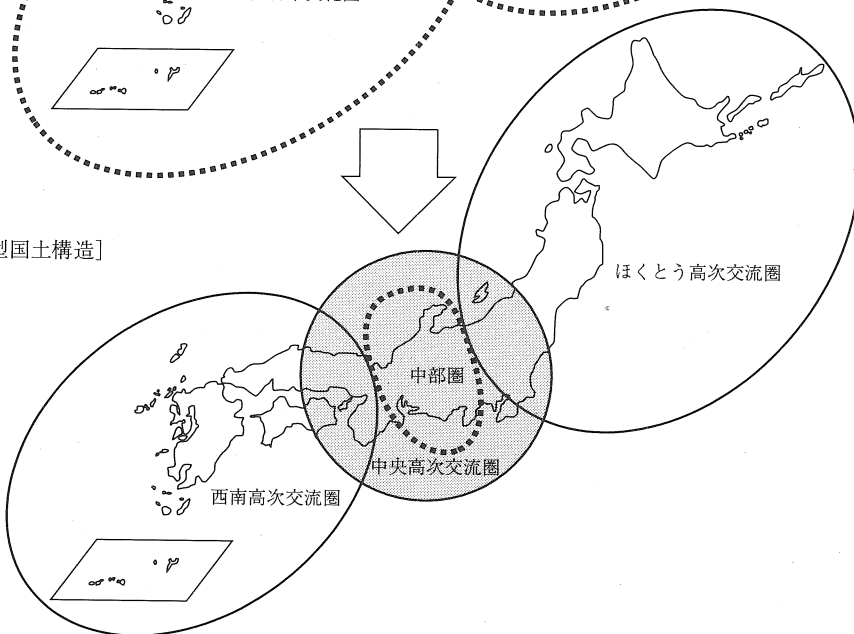
中部圏は、一つの広域交流圏として自立的発展を遂げるとともに、東西の文化圏の重なる地域として文化の二重交流圏の性格をも併せ持つ。この中部二重交流圏が、隣接する広域交流圏の特性を活用し、広域交流圏より多様な機能を持つ交流圏となったものを、中央高次交流圏と定義した。

図1 新たな国土構造による日本新時代の幕開け

[20世紀型国土構造]



[21世紀型国土構造]



### 3 中部圏内の圏域構造

人・物・情報などあらゆるものが国境を越えて行き来する時代、いわゆるボーダレスの時代を迎えたことにより、特に経済活動においては国境の持つ制約は大きく薄らいだ。ましてや、地域圏という狭い範囲においては、境界という概念はほとんど意味をもたなくなっているため、こうした時代における地域づくりでは、従来とは異なる視点からの対応が必要になる。

中部圏は、急峻な中部山岳に阻まれているため、これまで日本海側と太平洋側の経済的・文化的交流が少なかった。一方で、福井県と三重県の一部、滋賀県などは近畿圏と強

いつながりを持ち、静岡県や長野県の一部は首都圏と強いつながりを持っている。このような自然、風土、歴史などの違いから生ずる文化の地域差が、中部圏の多様性を生んでいる。

21世紀に向けての圏域全体の発展を考慮するに当たっては、ボーダレス化や中部圏の持つ多様な地域性を含め、経済的・社会的条件、さらには将来の発展形態などを総合的に勘案すると、①中部山岳地域、②北陸地域、③環伊勢湾地域、④駿河・伊豆地域、⑤北信・中信・東信地域、⑥若狭・滋賀・伊賀地域のような県境を越えた地域区分からなる中部圏の将来圏域像を描くことができる。これらの地域が果たすべき役割は次葉に示す通りである。

図2 6 圏域の概念図

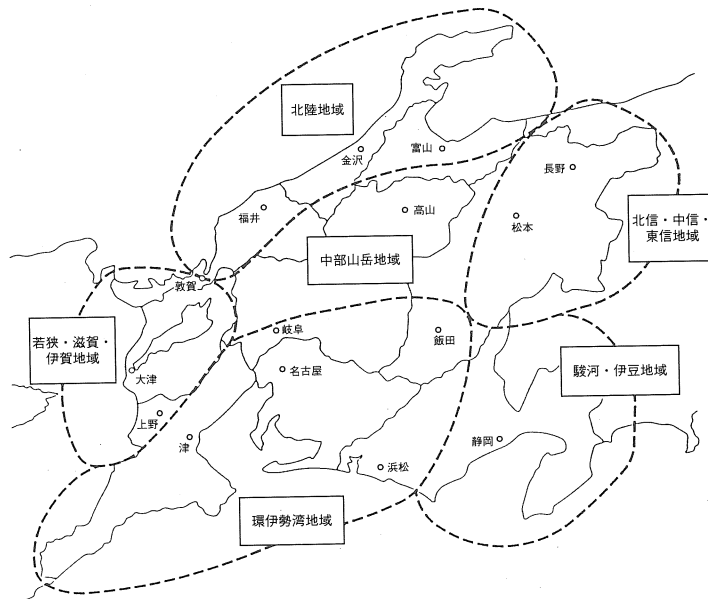
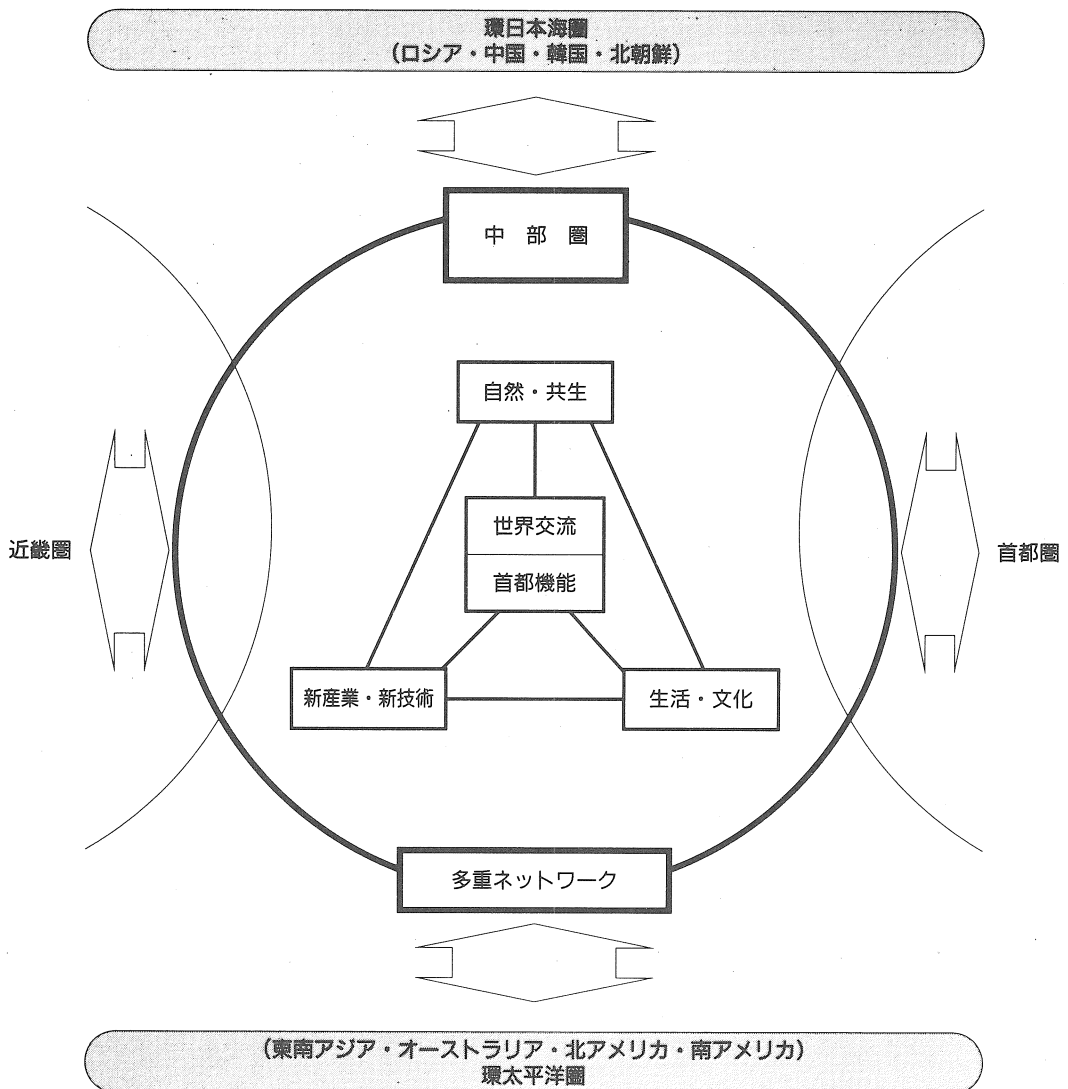


図3 6圏域の果たすべき役割



### (1) 日本のふるさと — 中部山岳地域 —

中部山岳地域は森林面積の占める比率が高く、平坦地が乏しいので、かつての主要な産業は林業であった。もちろん、林業経営規模が小さいため、平坦地の米作や木材加工、食品工業、伝統工芸などもこの地域の経済には不可欠であった。こうした中で、昭和40年代後半以降は輸入外材の圧力で国産材の価格は低迷し、林業を中心とした経済活動に大きな影響を与えた。

このように、日本の経済成長とともに経済的基盤がゆらぎ、若年労働力の圏外への流出が続いたため、人口減少と過疎化がこの地域の大きな社会問題となった。しかし、最近はこの地域の豊かな自然と生活文化を求めて、都会から観光客が増えており、夏の登山だけでなく冬もスキー客などにより入り込み客が増えている。

たしかに、この地域は人口の減少と過疎化に悩まされているのは事実であるが、緑の豊かな山々に囲まれ、伝統工芸と生活文化に恵まれているなど、東京や大阪のような大都市では得られない居住環境を備えており、これらの資源を活用することにより、かつての賑いを取り戻すことができる可能性もある。

国民がいま求めているものは所得面の豊かさだけでなく、自然環境、住宅、時間などの総合的な豊かさ、いいかえれば、生活の満足感の充実である。国民は健康で安全で、しかもゆとりのある生活を求めている。緑の豊かな森のなかに住宅を持ち、豊かな生活のできることはどんなにすばらしいことであろう

か。核家族化、少子化が進み、家族の崩壊や高齢化社会が大きな問題となっている今日、心の豊かさややすらぎを与えてくれる家族のモデルをつくることが求められている。

地方への定住指向が強まっている今日、豊かな自然環境と文化に恵まれた中部山岳地域は、こうした課題に答えうる地域である。豊かな居住空間が形成されることによって、森林や農地、水資源などの国土資源の管理も可能となる。

むしろ問題となるのは就業機会や教養、文化、娯楽など若者が求めるニーズにどう応えるかである。しかし、これらのものは必ずしもこの地域ですべて充足する必要はない。すなわち、高山線の高規格化（複線・高速化）や東海北陸自動車道や中部縦貫自動車道が完成すれば東京や名古屋との時間距離は大幅に短縮されるため大都市との交流が促進され、これによって実現することが可能になる。その意味でも、交通インフラの早期整備は重要な課題である。

中部山岳地域を「日本のふるさと」として整備することはこの地域にとってだけでなく、わが国がかかえる大都市問題の解決と東京一極集中型のいわゆる20世紀型国土構造を転換させるためにも大きな意義を持つと言えよう。

### (2) 日本海交流の拠点 — 北陸地域 —

第四次全国総合開発計画では北陸が環日本海交流の拠点を目指すことがうたわれている。日本海をめぐる日本をはじめ韓国・ロシ

ア・中国・朝鮮民主主義人民共和国の5か国がそれぞれの持つ比較優位性を生かしながら経済交流を活発にし、一つの開かれた経済圏をつくることは大きな意味がある。

このことは対岸諸国の国々にとってだけでなく、日本にとっても長期的にみて大きな意義がある。わが国は依然として輸出主導型の経済構造であり、日本の大幅貿易黒字にもとづく摩擦が再燃する危険を絶えずはらんでいる。また、東京一極集中の国土構造、ないしは太平洋側重視の国土構造になっている。こうした経済構造と国土構造のゆがみの是正なくしては経済社会の発展は期待できないので「環日本海圏」を強化することは、単に日本海側に位置する北陸にとってだけでなく、日本全体にとっても大きな意義があるといえるわけである。

しかし、北陸と対岸諸国との相互依存関係はいまなお未成熟であり、国際分業関係は立ち遅れている。このため、環日本海交流を活発にさせ、本当の意味での環日本海圏をつくるには多くの課題が残されているが、一方で北陸各地では個別レベルでの交流が芽生えてきている。このような交流を大事に育てていくことによって北陸地域を環日本海交流の拠点とし、基礎的交流である経済・文化交流を促進し、さらに、その交流を世界的に広げて、環日本海圏が世界の文化・経済のハブ交流圏となるよう育成していかなければならない。

### (3) 世界の新技术の源 — 環伊勢湾地域 —

#### (ア) 飛躍の条件整う環伊勢湾地域

この地域は、古くから東西交通の要衝として発展し、中部圏の中でも特に産業集積の著しい地域である。また、名古屋市をはじめ個性的な歴史を有する都市が伊勢湾沿いに分布している。しかし、東京湾の2倍の水面積を有する伊勢湾は、比較的開発の進捗度合いが緩やかであったために、大都市圏の中に位置する内湾としては良好な環境が維持されている。そのため、今後、環境調和型のアメニティ豊かな技術・文化の創造される中枢圏域として発展できる多様な可能性を秘めた地域とすることができる。

環伊勢湾地域は、21世紀初頭に開港見込みの中部新国際空港と、それに関連して整備が進むアクセス・ネットワーク、第二東名・名神高速道路、東海環状自動車道、東海北陸自動車道、三遠南信自動車道、第二伊勢湾岸道路、伊勢湾口道路、三河湾口道路などの高規格道路や、リニア中央新幹線などによって、中央高次交流圏の中枢圏域として飛躍的に東西間の交流・連携の密度が強化されることになる。さらに国際ハブ空港と位置づけられ建設に着手される中部新国際空港が、技術中枢圏域としての地域特性をグローバルに飛躍させる契機を与えることになる。

これにより、従来、分散的で大都市圏としてのまとまりに欠けるきらいがあったこの地域が、広域的に連携を強化することができるようになる。また、陸海空一体的な総合物流機能が集積され、ボーダーレスな産業組織の



再編成の源の地域になることができる。つまり、こうしたインフラ整備が進められることによって、伊勢湾を中核とした広域的共同体としての環伊勢湾多核連携型地域づくりが進展して、一層高度技術の集積が進み、世界的な先端技術情報の発信圏域に成長できる条件整備が進むことになる。

(イ) 新技術圏域の源としての新しい産業展開

愛知県においては、名古屋市が、これまで中部圏の中核都市として発展を遂げてきたが、今後は国際ビジネス、デザイン、先端技術などに特色を持った情報発信拠点、発展途上国向けの技術研修・技術移転センター機能など、世界都市機能を担うよう、グレードアップすることが期待される。それは、既に述べた中部新国際空港を核とした周辺の臨空新都市圏における新たな産業展開、「あいち学術研究開発ゾーン（志段味ヒューマンサイエンスパークを含む）」におけるメカトロニクス・マイクロマシン、生命科学をはじめとする科学技術の開発と連動して進展するはずである。

岐阜・三重両県との県境周辺地域は、東西軸・南北軸の高速交通網が幾重にもクロスする地域であり、名古屋港西5区などにおける国際コンテナ拠点整備に伴って国際総合物流拠点として発展を遂げることが期待できる地域である。また、三河地方は三遠南信自動車道、中部新国際空港へのアクセス道路、第二東名高速道路などの開通により、一層新空港開港の効果を大きく生かしうるポジションになり、従来の工業集積を利用して国際的な産

業再配置の動向に沿いながら、高付加価値化・知識集約化分野において世界をリードできる技術中枢圏域として発展することが見込まれる。

また、愛知県は工業県としてのみならず、農業県としても有数の基盤を誇る地域であり、果樹園芸などの分野での都市近郊農業は高い技術力を持っている。アグリバイオ等の先端農業技術は、今後世界的な食糧問題等にも優れた貢献を期待できる分野と考えられる。

岐阜県南部においては、「研究ネットワーク都市・アークぎふ」の整備が進む。リニア中央新幹線、東海環状自動車道などの開通と相まって、核融合・ファインセラミックスなどを中心とした新産業群が成長し、また、VRテクノジャパン、ソフトピアジャパンなどを中心に映像情報産業、マルチメディア研究、ファッション・アパレル産業が地場産業のレベルを超えて発展することが期待される。特に、岐阜メモリアルセンターの周辺地域は国際的なメッセ・コンベンションゾーンとして整備が進められ、豊かな自然、文化的環境の魅力と相まって、国際交流時代の情報受発信拠点として注目を浴びることになる。

岐阜県北部や日本海側と太平洋側とを結ぶ地域であることから中部圏の南北交流に重要な役割を果たす地域である。産業分野のみならず、スポーツ、文化、生涯学習など様々な地域交流の試みは、中部圏の懐深い魅力を世界や全国各地に情報発信する価値がある。

三重県では、北勢地域において、第二名神・東海環状などの高規格幹線道路、リニア中央新幹線などの開通により、人・物・情報の交流が活発になり、日本の中央に位置する有利性を生かして既存産業集積の高度化が図られよう。そのためには、(財)国際環境技術移転研究センター (ICETT) を中心とした地球環境保全技術、バイオ、新素材などの高度技術にかかわる研究開発機能の一層の集積などによる「三重ハイテクプラネット21構想」の充実が不可欠である。各地で研究学園都市構想が推進される中、環境悪化が懸念されるアジア地域などへの環境保全技術の移転を中心とした国際交流・技術研修の拠点機能に特化するなどの戦略展開が望まれる。

国際リゾートゾーンとして地域整備が進められてきた県南部においては、中部新国際空港へのアクセスルートが開かれることによって、観光リゾート、コンベンションなどの交流機能の展開が可能になる。このため、津・松阪港周辺地域等において新たな産業展開の可能性が生まれる。さらに、21世紀のあまり遠くない時期に開通が期待される伊勢湾口道路は、名実ともに伊勢湾を環状に直結するものであり、環伊勢湾地域の連携に大きく寄与する。また、三重県南部が愛知県東部と結ばれることによって、過疎に悩む紀伊半島南部の地域的・文化的魅力に光が当たることになるが、それは中部圏が近畿圏と次第に一体化する道を開く契機になることを意味する。つまり、伊勢湾口道路構想は環伊勢湾地域が中核となって中部圏、近畿圏の幅広い交流・連

携を活発化させる可能性を生み出すものであり、将来における国土政策の重要施策と位置づけられるべきと思われる。

三遠南信地域は、南アルプスから太平洋に至る極めて多様性に富んだ地域であるが、地理的には近接しながら長野県、静岡県、愛知県の県境に当たり、交通網の連絡の悪さも相まって一体性に乏しい圏域であった。しかし近年、矢作川、豊川、天竜川の上流・下流地域において、水、森林、観光などの観点から連携の気運が生まれている。これは、飯田市、浜松市、豊橋市という三つの拠点都市を連結する三遠南信自動車道構想を推進するための地域連携の活動が活発化してきたことによるものである。

これらの地域は、従来の国、県、市町村という行政システムの中では、辺境地域として光の当たらない宿命を背負っていた。しかし、国土の中央部に位置して中央自動車道と第二東名高速道路を三遠南信自動車道が結び、北部にリニア中央新幹線が通ることに加え、開発の手がほとんど入らなかったことが、かえって地方重視、環境重視の時代には大きな資産となり、大きな可能性を秘めた地域に変貌する時代が到来した。

環伊勢湾地域は、高速交通のインフラ整備によって、伊勢湾を中心とした一体的な広域大都市圏として、中部圏飛躍のための戦略的地域として活用しなければならない。世界的な大競争時代が到来するなかで、東西の大都市圏は過密の弊害がいよいよ大きくなるため、環伊勢湾地域に求められる機能がますます

す増加することが予想され、その需要に応えるという観点からも必要な整備といえよう。

#### (4) 首都圏との接点

##### (ア) 駿河・伊豆地域

この地域は太平洋岸ベルト地帯の重要な回廊地帯であるとともに、首都圏や中部圏の住民に対して最寄りのリゾート機能を提供する地域でもある。また、リニア中央新幹線の整備は、太平洋沿岸ベルト地帯の高速鉄道体系を二重化して補強するとともに、南信と甲府地域を首都圏や中部圏と強く連携することによって、これらの地域との交流を増加させよう。果樹等の農業をも含め、豊かな自然と歴史を対象とした観光産業はさらに発展し、首都圏と中部圏からの観光客は一層増大しよう。

また、静岡空港の開港と相まって県下の豆駿遠3地域の交流と一体化が一層推進されることが望まれる。これによって三遠南信地域としての交流連携を深めつつある遠州地域と、中部新国際空港の建設による効果とを合わせて、この地域の回廊性と首都・中部両圏の競合リゾート地域としての性格をより強めることになろう。

##### (イ) 北信・東信・中信地域

長野オリンピックを契機とした北陸新幹線の整備と中部縦貫自動車道の整備は、関越自動車道上越線と相まって、この地域の構造と役割を大きく変化させる。すなわち、中部圏北半部にとっては首都圏への大きな通路が開かれることになり、この地域にとっては中部

圏の奥まった地域から回廊的地域への変身を意味することになる。この変身により、中部圏各地域（特に北半部）との結びつきが強化されるとともに、首都圏とのパイプもより太くなることにより、雄大な自然を抱えた山岳リゾート地域は、中部圏と首都圏の双方に、より近づくことになる。それはまた、中部圏さらには近畿圏と首都圏の交流の場ともなることを意味している。

一方、首都圏の機能は分散拡張を続けており、群馬、埼玉、栃木などのいわゆる北関東から新潟に至る地域に各種の産業立地と居住の展開がみられ、新たな地域連携軸の形成も企図されている。この結果、産業の面では、当地域は北関東地域との交流と連携がより促進されることになろう。すなわち、圏域の中核となる都市域同士の交流にとどまらず、風土と伝統を生かし、かつグローバルな視点を持った戦略に培われた連携による地域づくりが展望される。

#### (5) 近畿圏との接点

##### — 若狭・滋賀・伊賀地域 —

福井県若狭地域・滋賀県・三重県伊賀地域から構成されるこの地域は、中部圏と近畿圏をつなぐ地域である。中部圏の発展を考えると、近畿圏との連携を考慮することは不可欠であるため、近畿圏と関わりが深い当地域の存在意義は、中部圏にとって極めて大きいものになる。

21世紀に向けてこの地域は、中部圏と近畿圏の連結地域として、次の3点を柱として両

圏域の発展を支えることが重要である。

まず第1に、この地域には、若狭湾、琵琶湖、鈴鹿山脈などの豊かな自然が残されている。また、数多くの文化財・伝統的建造物・遺跡や古来より伝わる習慣などの優れた文化資産が残っている。21世紀に向かって、このような自然と文化の資源的価値は、ますます高まるものと考えられる。したがって、この地域では、ゆとりと豊かさ満ちた生活空間の創造に向けて、恵まれた自然の中で長く培われてきた伝統文化の再発見や新たな創造に努める生活文化の風土づくりを進めることが必要である。

第2に、若狭湾、琵琶湖など自然に恵まれた水域において、現状以上に「水」の価値を引き出すことに努め、水に接し親しむことができる親水広場、ヨットハーバーなどのレジャー性の高い水辺空間の創造や親水機能と連携のとれた研究開発・研修機関の充実・強

化などの促進が望まれる。このような水に重点を置いた地域ならではの多彩な取り組みを通して、うるおいとやすらぎの求められる21世紀をリードする人と水の共生する地域づくりを進めることが必要である。

また、当地域は、エレクトロニクス産業をはじめ新素材産業、伝統的な地場産業などの機能が集積している。一方で、琵琶湖の水質保全、海洋性資源の保全などの水環境問題に積極的に取り組み、環境に配慮した湖と海の保全・有効活用の研究開発にも取り組んでいる。

このような独自の機能を生かして、技術開発力の向上や水環境問題への取り組みを強化し、既存産業に一層のみがきを加え、製造業中心の産業構造から、より高度な産業構造(高付加価値型)への転換を促進するとともに、地域の新しい産業として水環境問題に関する未来産業を育成することが期待される。

#### 本提言で用いる用語の定義

##### 中部圏、首都圏、近畿圏について

- 中部圏……中部圏開発整備法に規定される区域  
富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県
- 首都圏……首都圏整備法に規定される区域  
茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
- 近畿圏……近畿圏整備法に規定される区域  
福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

図4 中部圏の圏域構造(流域圏都市群)

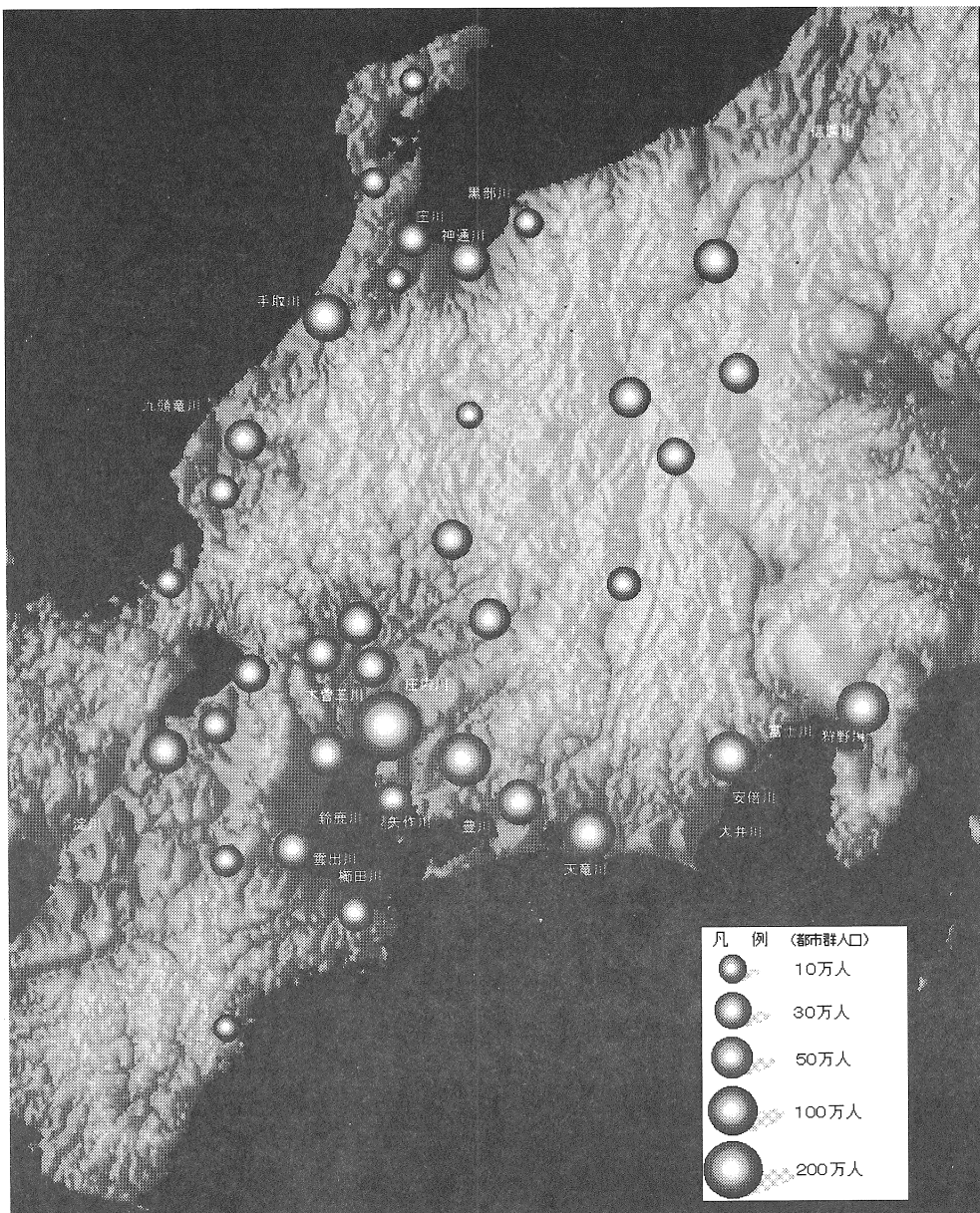


表1 地域ごとの果たすべき役割

地 域	生かすべき資源	果たすべき役割
中部山岳地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊かな自然、生活文化、伝統工芸</li> <li>豊かな居住環境</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゆとりとうるおいのある精神的な日本のふるさと</li> <li>北陸地域と環伊勢湾地域の交流軸を提供</li> </ul>
北陸地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本海に開かれた地域</li> <li>農業集積</li> <li>豊かな居住環境</li> <li>北陸新幹線</li> <li>豊かな観光資源</li> <li>豊かな伝統工芸、文化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環日本海交流の拠点</li> <li>個性ある多核的交流群の形成</li> <li>食糧問題に対する貢献</li> <li>日本海側の国際物流拠点</li> <li>日本海側の国際観光拠点</li> <li>日本の伝統工芸・文化の伝承</li> <li>伝統文化の再発見や新たな創造に努める生活文化の風土づくり</li> </ul>
環伊勢湾地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西交通の要衝</li> <li>産業集積の著しい地域</li> <li>良好な環境の伊勢湾</li> <li>都市近郊型農業の高い技術力</li> <li>ICETT を中心とした環境保全技術の拠点</li> <li>2005年日本国際博覧会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界の新技術の源</li> <li>国際ビジネス、デザイン、先端技術などの特色を持った情報発信拠点</li> <li>技術研修・技術移転センター機能などに特化</li> <li>国際総合物流拠点</li> <li>技術中枢圏域</li> <li>国際リゾートゾーン</li> <li>食糧問題に対する貢献</li> </ul>
駿河・伊豆地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>太平洋ベルト地帯の重要な回廊地帯</li> <li>豊かな自然と歴史</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏との接点</li> <li>リゾート地域</li> </ul>
北信・中信・東信地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>山岳リゾート地域</li> <li>北陸新幹線</li> <li>中部縦貫自動車道の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏との接点</li> <li>山岳リゾート</li> <li>産業面での北関東との交流連携促進</li> </ul>
若狭・滋賀・伊賀地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>近畿圏と連携関係が強い</li> <li>豊かな自然、文化資源</li> <li>エレクトロニクス産業、新素材産業、伝統的地場産業などの機能集積</li> <li>水環境問題に積極的な取り組み</li> <li>原子力発電所の立地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>伝統文化の再発見や新たな創造に努める生活文化の風土</li> <li>人と水の共生する地域</li> <li>高付加価値型産業構造への転換促進</li> <li>水環境問題に関する未来型産業の育成</li> <li>近畿圏との接点</li> </ul>

## 第2章 世界と交流する 結節圏域を目指して

中部圏は地理的に日本の真ん中に位置するばかりでなく、日本海側と太平洋側を結ぶ結節地域にあり、国内交流に関し極めて優れた位置関係にある。このような地理的条件を十分に生かし、世界の交流結節圏域としての役割を果たすために、多様な魅力の発掘と基盤整備が必要である。

### 1 中部圏の資質と課題

#### (1) 恵まれた地理的条件

中部圏は、首都圏と近畿圏にはさまれる形で日本の中央に位置している。また、人口重心が、岐阜県のほぼ中心の郡上郡美並村にあり、国土の重心が富山湾沖にあるなど、日本の国土の広がりを中心にある。このため、日本全国からの人的・物的移動に最も効率的であり、交流しやすい圏域と言える。

また、世界との交流という観点からは、北陸地域は環日本海地域に面し、一方、環伊勢湾地域と静岡県は太平洋に面し、国際交流拠点として有利な条件にある。

#### (2) 交通インフラの未整備

このように恵まれた地理的条件を持っているにもかかわらず、国際空港、国際港湾の整

備が不十分で、国際的な交流の窓口機能が弱い  
ため、国際交流は本格化していない。また、太平洋側と日本海側を結ぶ圏内交通体系も不十分であり、この恵まれた地理的条件を生かして  
いない。

表2 港湾貨物取扱量

(1994年)

			千トン	対全国比(%)
首都圏	外 貿	輸 出	53,923	28.2
		輸 入	272,724	31.6
	内 貿	移 入	143,809	22.4
		移 出	140,705	22.1
近畿圏	外 貿	輸 出	42,380	22.2
		輸 入	170,902	19.8
	内 貿	移 入	99,318	15.5
		移 出	121,426	19.0
中部圏	外 貿	輸 出	44,805	23.4
		輸 入	117,854	13.7
	内 貿	移 入	58,348	9.1
		移 出	69,485	10.9
全 国	外 貿	輸 出	191,198	100.0
		輸 入	863,144	100.0
	内 貿	移 入	642,571	100.0
		移 出	637,686	100.0

資料：中部開発センター「平成8年大都市圏の整備」

表3 飛行場別貨物取扱量  
(1995年)

		貨物トン	旅客千人
新東京国際	国際	1,606,170	23,372
	国内	12,923	838
	計	1,619,093	24,210
東京国際	国際	27,692	803
	国内	508,895	45,020
	計	536,587	45,823
首都圏合計	国際	1,633,862	24,175
	国内	521,818	45,858
	計	2,155,680	70,033
大阪国際	国際	0	0
	国内	127,757	13,066
	計	127,757	13,066
関西国際	国際	416,289	8,578
	国内	82,318	7,932
	計	498,607	16,510
近畿圏合計	国際	416,289	8,578
	国内	210,075	20,998
	計	626,364	29,576
名古屋	国際	109,747	3,362
	国内	42,183	5,729
	計	151,930	9,092
小松	国際	12,223	39
	国内	5,540	2,245
	計	17,763	2,284
富山	国際	278	57
	国内	2,484	1,050
	計	2,762	1,107
松本	国内	103	234
	国際	122,248	3,458
	国内	50,310	9,258
中部圏合計	国際	122,248	3,458
	国内	50,310	9,258
	計	172,558	12,716

資料：運輸省「数字でみる航空 1997」

## 2 整備の基本方向

### (1) 高速交通体系の整備と陸海空のネットワークの形成…世界とのネットワークづくり

今後の高速交通体系の整備上留意すべき点は、環境への配慮に加え、地域エゴを捨て、日本国土の枠組みを超えるグローバルな交流ネットワークの中で、高速交通体系をいかに有効かつ意義のあるものにするかという点である。

中部圏は、恵まれた自然と産業技術の世界の拠点として十分な経済活動量と集積規模を有しており、グローバルな地域間交流の結節点となりうる条件を備えている。この結節点としての機能を十分に果たすことができるように、高速交通体系は、中部新国際空港を中心としたグローバルネットワークの形成を意識して計画すべきである。

また、陸海空の交通ネットワークが効率的に生まれ、それぞれの特性が十分に発揮できるものとしなくてはならない。

### (2) 情報ネットワークづくり

21世紀に大きく発展することが予測される高度情報システムは、中部圏の産業構造の高度化に貢献するだけでなく、経済社会全体にも都市問題、環境問題、高齢者福祉、教育文化などに多大な変革のインパクトを与えるであろう。中部圏にとって重要なことはこのインパクトをいかに生かすかということである。そのためには、个性的で質の高い産業や文化情報を発信するソフト、人材、組織が育



つ土壌を開拓するように、地域として戦略的に取り組むことが必要である。

マルチメディア社会は、パーソナルな欲求に対応する個別生産が重視される社会であるため、中小企業者も、極めて大きなビジネス機会を持つことになる。中部圏の発展のためには、知識・情報創造力に優れたベンチャービジネスを育て、支援することができる地域社会を育てることが望まれる。今後、中部圏全体の情報感度を高めることによって、そうした中小企業を育てることのできる土壌にかえていくことが望まれる。

### (3) 観光ネットワークづくり

これからの日本は高齢・少子社会を迎え人口の増えない時代となる。このような中で、地域が活力を維持するためには、海外、圏域外からの人の流れ、すなわち、交流人口を増加することが一つの方向として考えられる。

中部圏の最大の特色である豊かな自然、文化、産業技術資産を生かし、魅力ある圏域づくりに努め、広く世界の人に情報発信し、たくさんの人たちに来てもらうことが重要になる。

### (4) 物流ネットワークづくり

21世紀の世界との交流では、「モノ」の交流も重要な要素である。現在、韓国・釜山、台湾・高雄、香港やシンガポールなど近隣アジア諸国の港湾は、国際ハブ港湾として発展が著しい。これらに対抗していくためにも、早急に、安全性・信頼性を備えた総合的な陸

海空のネットワークを強化して物流体系を合理化していくことが必要である。

## 3 具体的行動指針

### (1) 環日本海圏と環太平洋圏をつなぐ

#### 南北国際交通軸の構成

南北国際交通軸の果たす役割は、東海と北陸の具体的な交流を促すとともに、太平洋と日本海の両側に開いた国際的ゲートウェイ機能の充実に加え、日本海・太平洋側両地域の連携・一体感の醸成といった象徴的な機能などがある。これを重視するために両地域における港湾、空港の整備・拡充、および、国際機能の確立が必要である。とりわけ中部新国際空港は、その象徴的取り組みとして優先順位の高いものである。

日本海側・太平洋側両地域を結びつける道路や鉄道は実質的には後述の地域内連携軸としての交通施設が共用できるが、これに国際旅客や貨物を載せることができるような装いとサービスシステムを実現することが必要である。また、この交通路を活用して情報・通信基盤の整備を行い、これを国際的システムに連結することが重要である。

### (2) 新たな国土軸としての

#### 東西地域連携軸の整備

国際交通軸を支え、国内交通軸を強化するための施策としては、太平洋側においては、第二東名・名神高速道路の整備と、そのバイパスとしての伊勢湾口道路の整備、リニア中

央新幹線の建設が挙げられる。さらに中部新国際空港を国内幹線航空網の拠点とするとともに、陸上基幹高速交通網との連携により成田・中部・関西の3空港が一体となったわが国のゲートウェイの形成を図る必要がある。

一方、環日本海圏の国際化には沿岸諸都市の連携が不可欠である。日本海国土軸の強化のためには、北陸自動車道の機能強化、北陸新幹線の整備促進が重要であるが、加えて、海上交通の活用を改めて検討することも必要である。21世紀に向けた沿岸諸港湾の整備近代化と航路の整備が望まれる。

中部圏は、東西の高次交流圏が結節する重要な地域であるが、基幹的交通路は既に容量的に飽和状態に近い。したがって、先行的な交通体系整備と二重体系化が望まれるところである。上記の交通体系の整備はこの課題に対応するばかりでなく、長期的には国内の東西広域交流圏の一体化にも資する。すなわち、21世紀中葉における中央高次交流圏の交流基盤整備に通じるものである。

### (3) 中部圏内地域連携軸の形成

グローバルネットワークの拠点となる地域は体系的な地域構造を持たねばならない。中部圏は単に「中部は一つ」と唱えるだけでなく、構造的な中部圏の整備に向かわねばならない。河川の流域を基本単位として、数多くの中核的都市が名古屋を中心に放射状に散在する名古屋大都市圏、带状連担地域としての北陸圏、そして懐深い自然の中に都市が散在する中部山岳地域、それらの大きな流域圏

を互いに結びつける南北地域連携軸とその基本的構造は自ずから明らかである。

南北連携軸は幅をもって多角的に構築されねばならない。山岳地帯を貫くこととなるため道路が主体とならざるをえないが、鉄道の強化・高速化も重要である。北陸新幹線と東海道新幹線を結び、これらに相互に直通する中京新幹線は、中部新国際空港の利用圏域拡大のためにも実現したい構想である。また、高山線の高規格化（複線・高速化）による中央横断新線の整備が望まれる。一方、道路では東海北陸自動車道の整備、富山高山連絡道路の整備と濃飛横断道路の整備、岐阜県と福井県を結ぶ冠山峠道路の整備、中部縦貫自動車道の整備および高規格幹線道路から伸びるアクセス道路の整備が望まれる。これによって、南北連携軸は裾の広がった梯子のような構造で構築されることになる。

これに、東の三遠南信自動車道、西の湖東北勢自動車道を整備すれば、既存の自動車専用道路と併せて、中部9県の各流域は全て最短の経路で互いに結ばれることになる。

環伊勢湾地域における高速交通体系は中部新国際空港を核とした環伊勢湾放射環状型陸海空複合交通網の整備として進められるべきである。まず、道路では現在計画中の東海環状自動車道と5本の放射状道路に加えて、第二伊勢湾岸道路、伊勢湾口道路、三河湾口道路、名浜道路など中部新国際空港と豊橋・浜松方面、伊勢志摩方面を結ぶ道路の整備が望まれる。

鉄道では複数の中部新国際空港アクセス路

線を既存鉄道網との連絡に十分配慮して整備することが必要である。

中部新国際空港は海上空港であるため、三重県側からは海上アクセス交通路線が検討されているが、これを機会に、伊勢湾海上交通網を改めて見直す必要がある。高速船の普及にもかかわらず海上交通が不利となっている原因は、陸上交通との接続点にあることが明らかになりつつある。そこで、フェリー、観光船などの道路との接続改良などによる陸海連携システムの改善が望まれる。

以上のような具体的な交通体系の構築とは別に、防災面など安全な国土づくりに資する交通体系は、次の3点からの多重性を持つものでなくてはならない。第1には地域連携の多重性である。上述の地域連携ネットワークはこの点に配慮して環状型や多核型のネットワークを基本としている。第2は、連携軸内での多重性を高めることである。鉄道・道路・航空といった複数の交通手段が存在することが多重性実現に貢献するものであるが、加えて、道路の梯子型構造の実現や鉄道交通網の整備、域内航空路線網の整備も重要である。第3として、交通設備自体の多重性を確保し、容易に施設が損壊しないようにする必要があるが、これは個々の施設計画や運用管理の中で考えられるべきことである。このように、21世紀を展望しつつ整備していく交通システムは計画・設計・運用管理等の各方面から大震災等の災害に対処できるように考えておく必要がある。

#### (4) 情報ネットワークの形成

これからのマルチメディア社会への対応として、大容量高速通信網の整備が必要である。このために、特に加入者系光ファイバー通信網の整備が急務である。また、デジタル無線高速通信網の整備も推進しなければならない。

#### (5) 観光ネットワークの再構築

日本の各圏域が協力して国際社会へ日本の観光アピールをすることはもちろんであるが、中部圏への観光客を増やすために、中部圏の特色である産業や産業遺産を活かしたテクニカルビジット（企業見学や工場視察などの総称）の推進、恵まれた自然を活かした山岳、海洋、温泉などのリゾート観光、長野オリンピックの施設の活用、また、2005年の日本国際博覧会開催を観光情報発信の機会として活用することなどが考えられる。これらを円滑に進める上でも観光資源の発掘、保全整備、観光モデルコースづくりなど、中部圏内の域内全体としての観光のネットワークづくりが、今後ますます重要になる。

また、世界に対して中部圏をアピールするため、中部コンベンションビューローのようなPRセンターの設立が考えられる。

#### (6) 物流の国際競争力の強化

現在、国際物流は東アジア、アメリカ、ヨーロッパの3極を結んで形成されている国際基幹航路が大半を占めている。国際基幹航路に就航する船舶は大型化が進み、今までの水深

の岸壁では受け入れできなくなっている。そのような中、韓国・釜山、台湾・高雄、香港、シンガポールなど近隣アジア NIES 諸国の港湾が急速に整備され、国際基幹航路はそちらに移行し、整備の遅れている日本の港湾はフィーダー的存在になりつつある。このような状況を回避し、国際的に遜色のない物流サービスを実現するため、大水深岸壁の整備が急務である。さらに、港湾の国際競争に勝ち抜くためには、コスト面での競争にも勝たなければならない。そのために、アクセス道路の整備などのインフラ整備の他、港湾荷役の合理化・サービス向上、通関の簡素化などによるコスト削減が必要である。また、国内物流においても、中部圏の港湾を活用した複合一貫輸送を推進し、環境負荷の低減を図る必要がある。

その他、テクノスーパーライナーなどの次世代船舶への対応や、環境への配慮からもモーダルシフトや ITS などの交通システムの高度化も推進しなければならない。

#### (7) 国連地域開発センターなどの

##### 国際交流関連機関の活用

名古屋市には、国連本部直属の人材育成機関である国連地域開発センターがある。ここでは、1971年の設立以来、途上国の研修生を数多く受け入れてきたが、その OB の多くは、現在、それぞれの国の官庁・大学・民間で指導的地位についている。中部圏の国際交流を推進するに際しては、これら OB の協力を得て人材ネットワークを構築することが有効な方策と考えられる。このため、地元と国、そして、官民挙げて国連地域開発センターの活動を盛り上げていくことが大切である。そして、交流結節圏域としての中部圏の国際交流拠点の核として位置づけ、圏域内各地が機能分担し、活用していくことが重要である。

さらに、国際環境技術移転研究センター (ICETT)、海外技術者研修協会中部研修センター (AOTS)、名古屋国際センター、北陸環日本海経済交流推進協議会など、多様な国際交流に関する機関を有しており、これらの相互交流の促進とともに、さらなる活用を図る必要がある。

図5 広域交通基盤図(鉄道、港湾、空港)

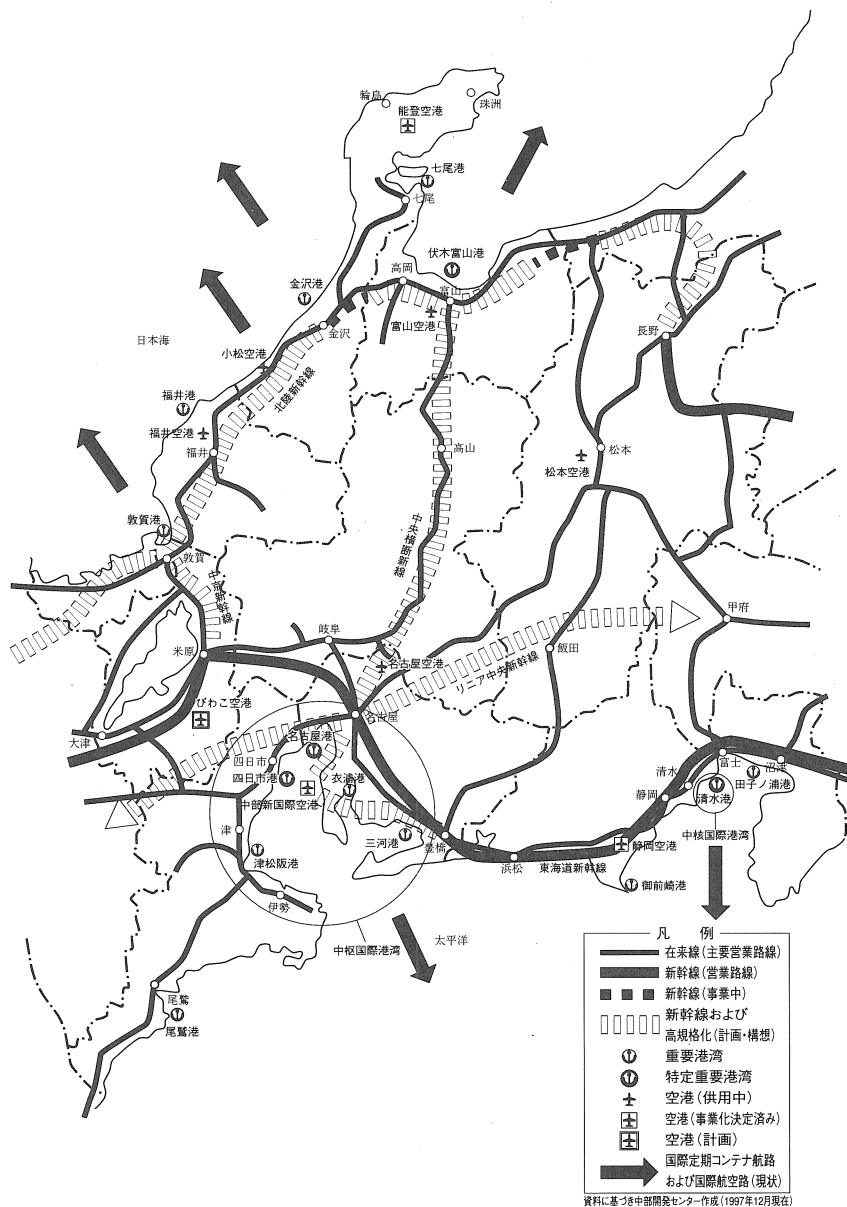
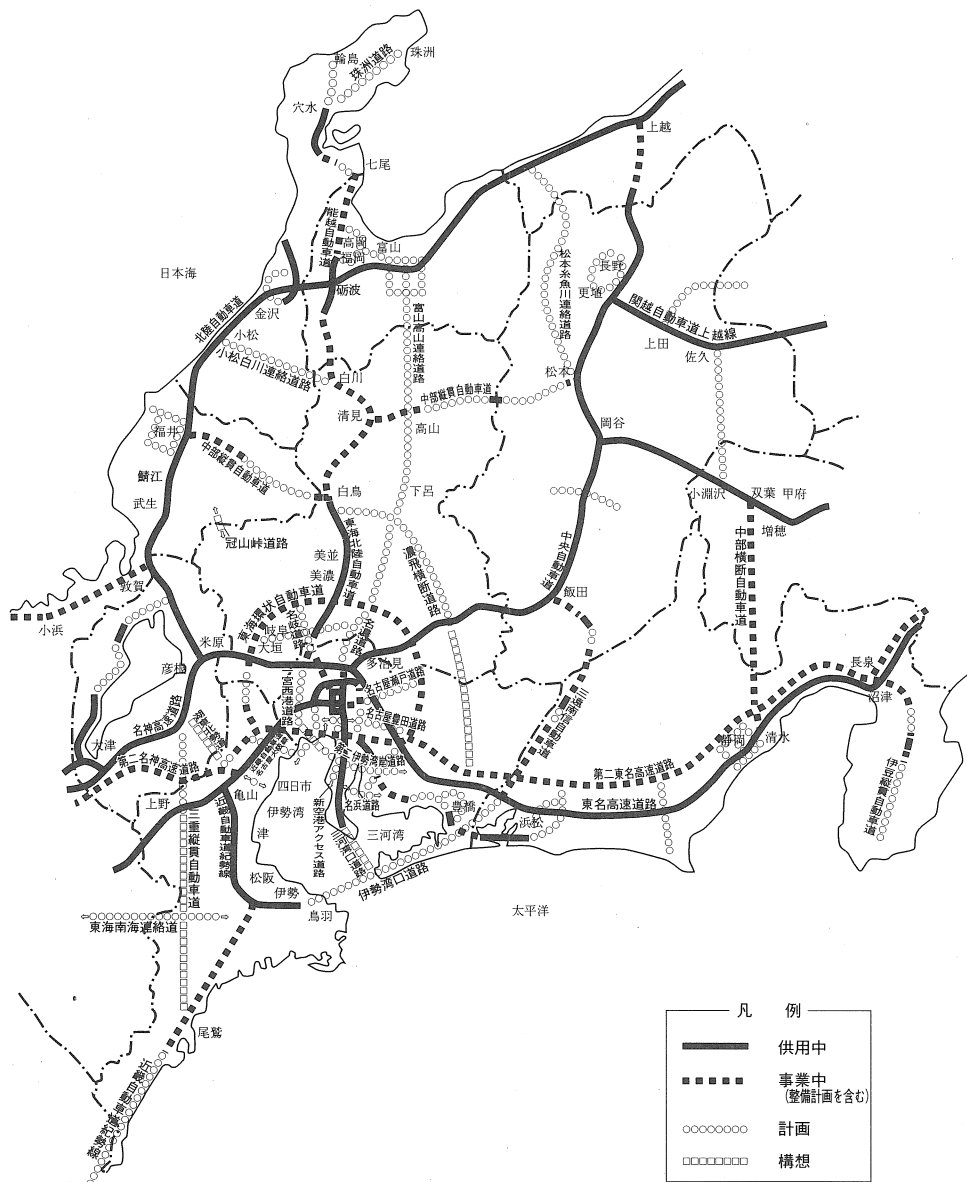


図6 広域交通基盤図(道路)



## 第3章 新産業・新技術の創造 圏域を目指して

わが国経済の発展に重要な役割を担い、主要な牽引力となってきた中部圏は、今後、これまでの蓄積を生かして、既存産業の質的向上を遂げる必要がある。さらに、技術革新、技術交流の促進などにより、交流活動や、環境対策技術などを新産業化し、技術立国の先導的役割を果たさなければならない。また、バランスのとれた科学技術の発展のためには、社会科学系の研究機能の充実も図らねばならない。

### 1 中部圏の資質と課題

#### (1) 第2次産業への特化

中部圏の就業者数は、全国の17.7%にあたる1,136万人である。人口に占める就業者の比率は53.7%で、全国平均51.1%を若干上回っている。また、1、2、3次別にみた就業者人口比率は、全国平均の6.0 : 31.6 : 61.8に対し、中部圏は5.7 : 38.5 : 55.6となっており、第2次産業の就業者の比率が高い。

人口1人当たり製造品出荷額は中部圏の約391万円、首都圏の約247万円、近畿圏の約263万円、人口1人当たり製造品付加価値額は中部圏の約158万円、首都圏の約102万円、近畿圏の約115万円となっており、製造業への特化の状況をよく表している。

#### (2) 活発な第1次産業

中部圏における人口1人当たり農業粗生産額は約8万円となっており、首都圏の約5万円、近畿圏の約4万円と比較して高い値を示している。

また、中部圏の人口1人当たりの林業粗生産額と漁業粗生産額も同様の傾向を示しており、中部圏は大都市圏の中では第1次産業が活発な圏域であると言える。しかし一方で、後継者問題など数多くの課題がある。

#### (3) 期待される研究開発機能

研究機関・高等教育機関の全国シェアは、首都圏が38.7%で最も高く、次いで近畿圏15.9%、中部圏14.7%となっている。研究者数と技術者数も同様の傾向を示しており、調査研究機能は首都圏に集中している。

中部圏においては、「研究ネットワーク都市・アークぎふ」、「あいち学術研究開発ゾーン構想（志段味ヒューマンサイエンスパークを含む）」、「三重ハイテクプラネット21構想」などが進展しているが、研究開発機能の集積をさらに進めるためにも、これらのプロジェクトを推進していくことが重要である。

## 2 整備の基本方向

21世紀は、世界的規模での大競争が一層進展することが見込まれる。とりわけアジアの広範な地域においてこの傾向が特に顕著に進むことが予想される。アジア諸国の工業化による追い上げに加え、わが国製造業の海外生

産へのシフトによるいわゆる空洞化がさらに進展するようであれば、中部の活力が大きく落ち込む危険性をはらむことになる。こうした事態を避けるためにも中部圏は新産業・新技術の中核圏域を目指さなければならない。

#### (1) ボーダーレス時代の産業組織、技術革新

今後の産業展開は、2つの意味でのボーダーレス化が特徴である。第1は、地球規模の大競争時代が到来して、国境を越えた産業組織が大規模に展開するということである。第2は、既存の産業概念の枠組みを超えた産業融合、あるいは産業の「業際化」が進むということである。

ボーダーレス化する産業組織の新たな展開・高度化を支えるのは、技術革新である。技術革新は基礎的な研究開発（プロダクト・イノベーション）と、生産現場における応用、改良など（プロセス・イノベーション）の連携によってもたらされる。産業の成熟化段階を迎えた今日、双方向のイノベーション連鎖が重要となってこよう。

#### (2) 中部圏の新技術戦略

第四次全国総合開発計画において当地域は、「産業技術の中核的圏域」という位置づけが与えられた。しかし、産業技術中核という概念は国境、産業という枠組みに制約されるという限界がある。そこで上述の2つの意味でのボーダーレス化を考慮して、それに代わる新たな方向として、本センターでは1995年11月に発表した「中部圏ビジョン」で「新

技術圏域」の形成というコンセプトを提起した。情報化や新素材、バイオなどの革新的技術の発展・普及が単なる「産業」分野を超えて、医療・福祉・環境などの関連分野のシステムや社会制度を変革する可能性を持っており、産業の「業際化」傾向が要素技術を梃子にして新たな産業関連のリンケージを創出するようになってきている。

またこれらの新しい要素技術の開発は、製造分野だけでなく、農林水産業などの1次産業分野の革新、環境対策技術やビジュアル・インダストリーなど交流のビジネス化をも促すようになってきている。この中には既に地球温暖化対策など新たな産業の芽となることが期待されるものが生まれているという。中部圏は製造技術の集積地であるばかりでなく、農業や林業、水産業の分野でも特色ある既存の豊富な展開があり、次世代技術の開発についても先進的な地域である。従来個別分野レベルでの取り組みを広く業際的にリンクさせ、総合することによって技術移転、情報発信力を高度化する。新たに交流のビジネス化、環境対策などの新技術（エコ・ビジネス）を開発することが地域戦略として必要である。

このようなコンセプトが戦略性を持つためには、いくつかの条件が整備される必要がある。第1には、既存産業の成熟化を超える技術革新が生起するには、活力ある産業風土が維持・発展される必要がある。第2に、技術革新へのニーズと新たな技術が出会い、実用化される技術情報の交換機会が豊富に存在す



る必要がある。第3に、高度技術化を担い、支える人材の教育・研修拠点がなければならない。第4に、高度情報化・高速交通などハードの社会基盤の蓄積がこれらの基礎的条件となる。

幸いにも、中部圏では中部新国際空港、東海環状自動車道路、第二東名・名神自動車道路、リニア中央新幹線をはじめ第4の条件整備に今後拍車がかかることになり、首都機能の移転候補地でもある。この条件を生かして、大競争時代をリードする地域総合戦略の推進が必要である。

### (3) 新たな科学文化を

#### 創造する人材の確保・育成

21世紀に向けて中部圏は、特に人類に貢献する新しい科学文化を創造するための人材の確保・育成に向けた体制づくりを進めなければならない。例えば、大学のあり方や大学間の連携などに目を向けるとともに、大学と地域社会とのネットワーク化を促進する必要がある。また、ネットワークは国内だけでなく全世界に広げ、国際的な視野を持った人材の育成に寄与するものにしなければならない。

## 3 具体的行動指針

### (1) 中部研究学園都市ネットワークの創設

現在、愛知県や名古屋市が進めている志段味ヒューマンサイエンスパークを含む「あいち学術研究開発ゾーン構想」、岐阜県が進めている東濃研究学園都市を含む「研究ネット

ワーク都市・アークぎふ」、三重県が進めている鈴鹿山麓研究学園都市を含む「三重ハイテクプラネット21構想」を中核として、また、北陸スーパーテクノゾーンと浜松地域や浅間地域のテクノポリスなど、中部圏内の研究開発都市機能を全体としてネットワークする「中部研究学園都市ネットワーク」を創設する。

このネットワークは、大学と公立の研究機関の周りに民間企業の研究開発部門が集積し、お互いに共同研究等を通して先端技術の創造を目指すもので、大学の技術のシーズと産業界のニーズをマッチングさせる場となる。

研究分野も中部圏が得意としてきた応用型の技術開発研究に加え、次世代の科学文化を創造する基礎研究にも力を入れなければならない。科学の発展にあわせた社会づくりをするためには、社会科学系の研究機関の充実も図らなければならない。

その他、未来産業研究所(次世代の最先端・重要産業は何かを研究する研究機関)やこれからの日本のIdentityや生活のあり方を考える研究所なども設立したい。

また、これらの研究学園都市、テクノポリス、サイエンスパークの連携・交流の強化および連携のために、交通・情報ネットワークの整備を進めなければならない。

### (2) 産官学連携の促進

研究学園都市の研究機関を核としてその周りに内外の企業の研究開発部門が集積してく

るような状況が望ましい。

そのためには、企業が望む研究開発の拠点の形成が必要であり、集積を促す法的・税制措置が望まれる。また、大学と企業の研究機関との間で人事の交流ができるような人材流動化システムを整備する必要がある。また、産学の技術移転を促進する法制度を整備し、なかでも、産学間の技術移転の仲介役となる「技術移転機関」を中部研究学園都市ネットワーク内に誘致・設立することが必要である。

### (3) 優秀な研究者が集まってくるような 居住環境と人材育成の場の整備

世界から優秀な研究者や企業の研究開発担当者を集めてくるためには、研究機関だけではなく、研究者等の家族も含めた居住者の住む・学ぶ・遊ぶといった居住環境の整備も重要である。

道路、公共交通機関、上下水道の整備、学校や図書館、美術館などの文化施設、商業施設などの都市機能の整備と、生活の場を移動することに伴う様々な障害を取り除くことが重要である。

## 第4章 自然と人間の共生する 圏域を目指して

中部圏は、豊かな緑と水に恵まれ、限りない自然の恩恵を受けてきた。21世紀の中部圏は、この自然の恩恵を永続的に受けることができるよう、地球環境問題について過去への

反省も視野に入れつつ、圏域全体の環境の特性を総合的に把握・評価し、自然環境や景観などの保全・活用に取り組み、流域圏を中心とした自然と人間が共生する社会を構築しなければならない。

### 1 中部圏の資質と課題

#### (1) 恵まれた自然環境

中部圏の森林面積シェア（16.2%）や湖沼面積シェア（34.0%）は、首都圏や近畿圏を大きく上回っている。自然公園面積も、首都圏は13.5%、近畿圏は13.1%であるのに対し、中部圏は全国の23.0%と大きな割合を示している。

また、平水年水資源賦存量は、首都圏の約2.5倍、近畿圏の約2.8倍であり、人口1人当たりの平水年水資源賦存量も、首都圏の約5.1倍、近畿圏の約2.9倍と、両圏域に比べ水資源賦存量が豊富な地域と言える。

さらに、伊勢湾周辺のマリンリゾート、岐阜から長野にかけてのスキー・登山などの山岳リゾート、北陸の温泉リゾートなどの恵まれた多様で豊かな自然環境を生かした余暇活動空間へのアクセスにも中部圏は優れている。

#### (2) 工業地域ゆえの環境負荷の大きさ

高度経済成長時代に発生した四大公害のうち二つが当圏域内で発生している。三重県の四日市ぜん息、富山県神通川流域のイタイイタイ病である。これらの公害は一応克服した

ものの、第2次産業の集積が大きいことから、依然として環境への負荷が大きな地域である。

### (3) 地球環境対策の先進地区

当圏域ではこれまでの過去の公害等の事例の反省から、四日市の石油化学など公害対策については日本の先進地区である。

また、トヨタ自動車をはじめとして、積極的に省エネ・省資源・リサイクル対応の技術開発に取り組む先進地域であり、2005年日本国際博覧会は、これらの技術を産業にまで発展させる機会となる。

### (4) 中山間地域の現状

中部圏は、他地域と同様、大都市から過疎地まで抱え、社会基盤や経済における地域格差が大きく、特に山間部の荒廃が危惧される。

豊かな自然を維持していく努力が必要だが、それを維持する役割を担う中山間地域の活力が衰退している。

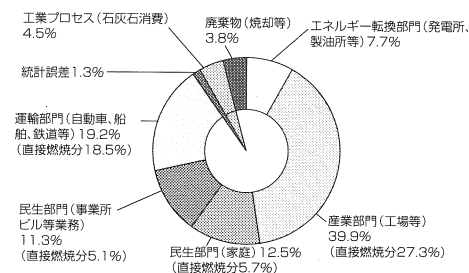
## 2 整備の基本方向

### (1) 中部圏の優れた自然の価値の見直し

中部圏は、豊かな水と緑に恵まれ、季節が変わるたびに魅力ある風景を演出してくれる美しい自然を有する圏域である。この自然は、人間の存在基盤であり、日本で最も美しいものの一つであり、われわれ人間の手によっては、これ以上のものは決して創りえない最高の文化資源としての可能性を秘めている。われわれは、自然と共生することによりその必要性を再認識し、自然の持つ美しさを損なうことなく、みずから手で、より洗練された世界に通ずる文化資源として生かしていかなければならない。

図7 我が国のCO<sub>2</sub>排出量の部門別内訳

(平成6年度)



資料：環境庁「平成9年版環境白書」

注：1 四捨五入のため、シェアの合計は必ずしも一致しない。

2 パーセント表示は、排出総量に対する割合を示したものである。

3 発電による排出量（排出総量の29.4%）は、各部門の電力使用量に応じて配分され、その割合は、（部門ごとの割合×直接燃焼分）で示される。ただし、産業部門には潤滑油等の消費に伴う分（0.4%）が含まれる。

### (2) 中山間地域の活性化

中山間地域は、経済効率の面から見ればコストのかかる非効率な地域である。今後、国や地方の財政状況は一層厳しくなることが予想され、自立することを余儀なくされる事態も想定される。しかし、自然に密着した地域にあり、国土保全のうえからも重要な地域である。単なる開発に走ることなく、自然・環境保全に配慮した活性化の道を探ることが必要である。

### (3) 環境に配慮した社会

地球規模での環境への負荷低減の動きにあわせ、新産業・新技術と環境が両立する中枢圏域となるため、産官学市民の連携により、省エネ、ゼロエミッションの循環型社会の実現を目指さなければならない。

### (4) 海洋の保全

1997年1月の日本海における重油流出事故による海洋汚染をはじめ中部圏においても海洋と沿岸域をめぐる環境保護の重要性がますます高まってきている。

さらには、河川からの汚水の流入防止など、森林を含めた流域単位での海洋保全が必要である。

## 3 具体的行動指針

### (1) 地球環境問題への取り組みと

#### 2005年日本国際博覧会の活用

現在、地球環境問題への取り組みが世界的な急務となっている。中部圏としても地球環境問題への取り組みを進めていかなければならない。特に、中部圏は輸送機器製造部門の世界的な中枢圏域であり、先端企業が立地していることから、運輸部門の省エネ、省資源、地球温暖化対策をリードする地域を目指す。

また、「新しい地球創造：自然の叡智」をテーマとする2005年日本国際博覧会の開催は、まさに自然と共生する中部圏づくりを先取りするモデルであり、循環型社会、ゼロエ

ミッション型社会の実験場となる。

したがって、(財)国際環境技術移転研究センター (ICETT) との連携および ICETT の機能強化を図り、政府開発援助を活用して途上国の環境アセスメントを行うセンターや、地球環境問題の中核となる「地球環境研究所」を博覧会跡地に設立することが望まれる。

### (2) 中山間地域の活性化方策

中山間地域の活性化のために、都市と農山村の交流の促進や、農林業の経営への都市住民の参加を図ったり、観光農業、グリーン・ツーリズム、エコ・ツーリズムの推進などにより交流人口の増加を図ることが一つの方策として考えられる。また、流域ごとに上流と下流の交流を進めることにより、流域単位のゼロエミッション社会の構築に向けた取り組みも必要である。しかしながら、それでも自立が難しい地域に対しては、資源・環境保全などの役割を担うための費用を都市部からの所得移転などでまかなう必要が残る。このためのシステムづくりを中部圏がリードして進めていかなければならない。

### (3) 海洋・沿岸域の保全

水際線の環境保全のためにも、前述のごとく流域単位のゼロエミッション社会を実現すべきである。また、船舶事故による重油流出などの海洋汚染の防止と、不幸にして事故が起こったときの被害拡散防止システムを早急につくる必要がある。

## 第5章 安全で豊かな生活・文化の圏域を目指して

生活の満足度を高めていくためには、これまでの物質的豊かさのみならず、精神的・文化的な面でのゆとりと豊かさの充実が求められる。またその前提として、安全かつ安心感の持てる国土環境の形成が必要である。中部圏は、21世紀のライフスタイルを見据えて、伝統的な文化と新しい文化が息づく安全で豊かな生活・文化の圏域、そして、ExcitingでInterestingな圏域を目指さなければならない。

### 1 中部圏の資質と課題

#### (1) 空間的な余裕

中部圏の面積は、59,519km<sup>2</sup>で全国の15.8%を占める。可住地面積は、全国の14.8%にあたる18,532km<sup>2</sup>である。

一方、中部圏の人口密度は355.5人/km<sup>2</sup>で、首都圏(1,095.4人/km<sup>2</sup>)・近畿圏(624.8人/km<sup>2</sup>)に比べ、将来に向けての土地利用に対して、比較的余裕が残っていると言える。

#### (2) 良好な居住環境

人口密度の他、居住空間のゆとりは、住居の条件にも反映されている。中部圏の1住宅当たり延べ床面積111.1m<sup>2</sup>/戸、1住宅当たり畳数37.9畳/戸、1人当たり畳数11.7畳/戸については、いずれも全国平均を上回る。一方、首都圏と近畿圏は、どちらも全国平均

を下回る。

住宅の所有関係(持ち家率)についても、中部圏は67.5%で全国の59.8%を上回っているが、首都圏と近畿圏は全国の割合よりも低くなっている。

このように中部圏の居住環境は、首都圏や近畿圏に比べて恵まれていると言える。

#### (3) ExcitingでInterestingな魅力が足りない

中部圏は、潜在的な文化資源は多いが、首都圏や近畿圏に比べると十分に生かしきっていない。

### 2 整備の基本方向

#### (1) 安全の見直し

阪神・淡路大震災の教訓は、災害への対応について再検討を迫られるだけでなく、われわれの意識の中に安全の大切さを改めて深く植え付けるとともに、自然の力の大きさを再認識させることになった。また、都市化・技術革新などの進展に伴って、災害の様態は著しく複雑化、多様化している。

このような状況を踏まえ、安全・安心の観点からの圏域の形成を図るうえで、社会経済活動に不可欠なライフラインとしての水の確保などを含め、大規模地震等広域的な災害への対応、高度情報化による安全対策の強化、交流の拡大に対応できる安全性・信頼性の確保など、あらゆる側面から圏域の安全性・信頼性を確保することが重要である。

## (2) 水の安定供給の確保

中部圏は、平水年水資源賦存量、1人当たりの平水年水資源賦存量ともに首都圏、近畿圏よりも多く、両圏域に比べ水資源が豊富な地域である。しかしながら、1994年の大湯水をはじめ毎年どこかで、夏季と冬季に渇水の危機に見舞われている。このため水資源の安定供給に向けた取り組みが必要である。

## (3) 伝統文化の継承と振興

ゆとりと豊かさを求める人々は、価値観の多様化・個性化に伴って、芸術活動や学習活動、観光・レクリエーションなどの精神面での満足感を重視する傾向を強めている。

このため、われわれは、これまでの生活の中で育まれてきた伝統的な生活様式、歴史的町並み、文化財、伝統工芸、祭事などといった流域ごとに特色のある優れた固有の文化資源を積極的に継承・振興・再発見し、維持発展に努めていかなければならない。

## (4) 技術文化の創造を

わが国の学術は、経済発展のための手段として、基礎的分野よりも応用分野に力点が置かれてきた。また、産業技術の面で優れた中部圏は特にこの傾向が強い。

中部圏は、技術に立脚した圏域の特性を産業の面からのみとらえるのではなく、文化的側面も活かしていく必要がある。そのためには、産業技術をゆとり・やすらぎの源となる産業遺産として保存・蓄積し、新時代の新た

な文化資源の一つとして位置づけていくことが望まれる。

## (5) 高齢社会への対応

21世紀の日本は、これまでに経験したことのない本格的な高齢社会を迎え、高齢社会への対応は極めて大きな課題である。これまでに積み上げてきた経済力を高齢社会での社会保障や福祉の充実、高齢者にやさしい生活空間や生きがいのある活動空間、アメニティ・景観の創造などにより、生活の質を高めていかななくてはならない。

## (6) 少子対策について

国立社会保障・人口問題研究所の中位推計によれば、日本の人口は2007年にピークを迎え、以後減少局面に入り、2050年には1億50万人、2100年には6,737万人になるだろうとされている。とりわけ、生産年齢人口（15～64歳）は、1995年の8,726万人から2050年には5,490万人、2100年には3,809万人と1995年対比56%減と大幅に減少する。一方、老年人口（65歳以上）は、その比率が14.6%から28.8%まで高まり、高齢化が急速に進展する。

これにより、日本経済は労働人口の減少と、人口減少による国内マーケットの縮小という状況に陥ることになるが、活力維持のためには過度の人口減少は避けなければならない。

そのために、少子化対策として、出生率の増加を図る社会環境の改善の検討が必要である。

表4 将来推計人口&lt;中位推計&gt;(1995年~2100年)

(単位：人口 千人、割合 %)

	平成7年 (1995)実績	平成22年 (2010)予測	平成37年 (2025)予測	平成62年 (2050)予測	平成87年 (2075)予測	平成112年 (2100)予測
総人口	125,570	127,623	120,913	100,496	80,368	67,366
生産年齢人口	87,260	81,187	71,976	54,904	45,183	38,088
割合	69.5	63.6	59.5	54.6	56.2	56.5
老年人口	18,277	28,126	33,116	32,454	24,063	19,409
割合	14.6	22.0	27.4	32.3	29.9	28.8

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（平成9年1月推計）より作成。

注1：生産年齢人口は、15~64歳、老年人口は65歳以上の人口を指す。

### 3 具体的行動指針

#### (1) 防災対策

中部圏は、その優れた産業技術を活かして、大規模な自然災害や災害の発生予測、耐震環境の整備などの防災科学技術の研究を進め、世界的に防災対策が進んだ安全かつ安心感の持てる圏域づくりを進めることを目標にすべきである。また、北陸地域などの積雪寒冷地域では安全・信頼性のある基盤整備が必要である。

#### (2) 水の安定供給

現在、環境への配慮から新規にダムを造ることは難しくなっている。このため、必要なダムの整備に加え、既存ダムの浚渫等

による機能回復を図ることが必要である。また、水系全体として山林の持つ保水機能に目を向け、広葉樹林を中心とした山林・森林の保全を進めることが必要である。

さらに、水利用や水管理の合理化を図るとともに、流域を越えた水の供給システムを構築して安定供給に努めなければならない。

#### (3) バリアフリーの街づくり

現在、新たに建設される施設などについては障害者や高齢者に配慮した構造が取り入れられ、既存の施設についても改善が進んでいる。これからの街づくりにおいては、さらに障害者や高齢者が健常者と変らず生活し、行動できるようにするような発想で街づくりを進めなければならない。

#### (4) Exciting で Interesting な地域づくり

生活の満足度を高め、観光客などの交流人口を増やすためにも、楽しむ・学ぶ・遊ぶといった人を魅了する圏域づくりが重要である。各地の優れた文化資源を活用し、多くの人達がこれを楽しむことができるアイデアを創り、Exciting で Interesting な地域をつくる必要がある。また、公園などの既存の公共空間ストックを活用、演出し、より楽しく気軽に利用できるような見直しを行う必要がある。

#### (5) 文化の振興による産業の支援

岐阜アパレルのデザイン文化、金沢の金細工芸など、地域の文化と産業は密接に関わり合っている。産業の活性化のためにはデザインをはじめとした地域文化の振興にも意を用いるべきである。そのためには、国内外からの人材・情報が集まる交流拠点をつくり、中部研究学園都市ネットワークとの連携を進めていかなければならない。

#### (6) 歴史的遺産・産業遺産の保全

中部圏には、世界遺産に指定された「白川郷・五箇山合掌集落」や「関ヶ原古戦場」などの歴史的遺産、中部山岳地域や伊勢志摩などの自然環境、各地に産業遺産などが豊富にあり、次世代に継承していかなければならない。

#### (7) 市民参加の地域づくり

地球環境問題等にみられるように、これからの市民（企業を含む）は地球市民として行動することが期待される。そしてこのような意識の高い地球市民が、これからの地域づくりに責任を持って参加することが重要である。そのためには、すでに試行が始められているように、行政と市民や各種 NPO が情報を共有し、行政と市民の連携による地域計画策定のシステムの整備が望まれる。

#### (8) 安心して出産・育児のできる社会づくり

子供を産む、産まないというのは個人の権利であり当然尊重しなければならない。しかしながら、前述のような日本の活力維持のためには、少子化対策が必要である。子供を産む権利を行使するにあたって、その障害となる経済的、社会的な要因をできる限り軽減するよう努めなければならない。

そのためには、税制措置を講ずるほか、育児をしながら働ける環境づくりが重要である。例えば、現在進められている低年齢児保育等の整備を推進するとともに、父親も育児に責任を持って関与できるように、育児休暇の取得が容易にできるようにするとか、労働時間の短縮など図らなければならない。中部圏の行政・企業が全国に率先して、そのような労働環境の整備を進めていかなければならない。



## 〔資料1〕 主要指標の比較

区 分	単 位	全 国	中 部 圏		首 都 圏		近 畿 圏	
				対全国比		対全国比		対全国比
森林面積 (1990年)	km <sup>2</sup>	246,212.0	39,985.0	16.2	17,718.0	7.2	25,199.0	10.2
湖沼面積 (1990年)		2,312.0	785.0	34.0	274.0	11.9	695.0	30.1
自然公園 (1993年)		53,350.0	12,254.0	23.0	7,180.0	13.5	7,010.0	13.1
平水年水資源賦存量 (注)	億m <sup>3</sup> /年	4,217.0	877.0	20.8	354.0	8.4	339.0	8.0
1人当たり平水年水資源賦存量 (注)	m <sup>3</sup> /年・人	3,359.0	4,413.0	131.4	876.0	26.1	1,644.0	48.9
面積 (1995年)	km <sup>2</sup>	377,829.0	59,524.0	15.8	36,884.0	9.8	37,286.0	9.9
可住地面積 (1990年)		125,162.0	18,532.0	14.8	18,798.0	15.0	11,336.0	9.1
人口 (1995年)	千人	125,570.0	21,159.0	16.9	40,402.0	32.2	23,295.0	18.6
人口密度 (1995年)	人/km <sup>2</sup>	336.8	355.5	105.6	1,095.4	325.2	624.8	185.5
1人当たり延べ面積 (1993年)	m <sup>2</sup> /戸	91.9	111.1	120.9	76.9	83.7	88.7	96.5
1住宅当たり畳数 (1993年)	畳/戸	31.4	37.9	120.7	27.1	86.3	30.0	95.5
1人当たり畳数 (1993年)	畳/人	10.4	11.7	112.5	9.5	91.3	10.2	98.1
持ち家率 (1993年)	%	59.8	67.9	112.9	53.4	89.3	58.5	97.8
第1次産業就業者数 (1995年)	千人	3,820.0	646.0	16.9	677.0	17.7	361.0	9.5
第2次産業就業者数 (1995年)		20,247.0	4,377.0	21.6	6,448.0	31.8	3,868.0	19.1
第3次産業就業者数 (1995年)		39,642.0	6,311.0	15.9	13,797.0	34.8	7,196.0	18.2
総数 (1995年)		64,142.0	11,358.0	17.7	21,158.0	33.0	11,534.0	18.0
産業別就業者比率 (1995年)		6.0:31.6:61.8	5.7:38.5:55.6		3.2:30.5:65.22		3.1:33.5:62.4	
人口1人当たり製造品出荷額(1994年)	円/人	2,405,000.0	3,384,444.0	140.7	2,857,375.0	118.8	2,767,000.0	115.0
人口1人当たり製造品付加価値額 (1994年)		1,002,800.0	1,446,111.0	144.2	1,180,650.0	117.7	1,217,675.0	121.4
人口1人当たり農業粗生産額(1994年)	円/人	90,644.0	83,713.0	92.3	52,283.0	57.7	40,432.0	44.6
人口1人当たり林業粗生産額(1994年)		6,512.0	8,974.0	137.8	1,662.0	25.5	3,995.0	61.3
人口1人当たり漁業粗生産額(1994年)		17,767.0	13,302.0	74.9	3,389.0	19.1	10,119.0	57.0
科学研究者・技術者 (1994年)	人	2,224,347.0	353,870.0	15.9	1,012,528.0	45.5	383,693.0	17.2
研究機関・高等教育機関 (1990年)	所・校	1,557.0	229.0	14.7	603.0	38.7	247.0	15.9
本所・本店・本社 (1991年)	件	267,242.0	44,224.0	16.5	98,275.0	36.8	52,193.0	19.2

資料：東洋経済新報社「地域経済総覧'98」、総務庁「国勢調査 平成7年」、  
 中部開発センター「大都市圏の整備 平成8年」、国土庁「平成9年版 日本の水資源」、  
 廣潤社「全国大学職員録 平成6年版」、ラテイス社「全国試験研究機関名鑑」

注1：自然公園は、国立公園、国定公園、都道府県立公園の合計。

2：水資源については、中部圏は滋賀県除き、近畿圏は福井県、三重県を除く。

3：水資源賦存量 (m<sup>3</sup>/年) とは、降水量 (mm/年) から蒸発散によって失われる量 (mm/年) を差し引いた量に当該地域の面積 (km<sup>2</sup>) を乗じた値。なお、昭和41年から平成7年までの資料に基づく。

## 〔資料2〕 中部圏内の圏域構造(流域圏都市群)

## 中部山岳地域

岐阜県 高山 129千人

## 北陸地域

富山県 魚津・黒部 140

富山・滑川 529

高岡・氷見 310

砺波・小矢部 145

石川県 輪島・珠洲 106

七尾・羽咋 163

金沢・小松 898

福井県 福井・大野 480

武生・鯖江 192

## 環伊勢湾地域

愛知県 豊橋・豊川 735

豊田・岡崎 1,393

半田・常滑 269

名古屋 3,870

一宮・江南 448

岐阜県 可児・多治見 495

各務原・関 423

岐阜・羽島 686

大垣 369

三重県 四日市・桑名 772

津・松阪 506

伊勢・鳥羽 275

尾鷲・熊野 98

静岡県 浜松・掛川 1,286

長野県 飯田・駒ヶ根 236

## 駿河・伊豆地域

静岡県 静岡・清水 1,182千人

沼津・富士 1250

北信・東信・中信地域

長野県 長野・須坂 655

上田・佐久 431

岡谷・伊那 340

松本・塩尻 503

若狭・滋賀・伊賀地域

福井県 敦賀・小浜 152

滋賀県 彦根・長浜 331

八日市・守山 308

大津・草津 621

三重県 名張・上野 184

※本提言は、中部開発センター委員会ならびに専門分科会の委員各位のご指導の下に、事務局がとりまとめ、1997年12月15日に発表したものである。



「21世紀の中部圏づくり」発表記者会見風景  
(1997年12月15日、名古屋経済記者クラブにて)

## 社団法人中部開発センター 委員会・専門分科会 一覧

(五十音順・敬称略1997年12月現在)

### 委員会

#### <学識経験者>

委員長	加藤 延夫	名古屋大学総長
委員長代行	岡田 晃	金沢大学長
委員	岡島 達雄	名古屋工業大学長
	小川 秋實	信州大学長
	加藤 幹太	滋賀大学長
	金城 俊夫	岐阜大学長
	児嶋 眞平	福井大学長
	後藤 圭司	豊橋技術科学大学長
	佐藤 博明	静岡大学長
	武村 泰男	三重大学長
	時澤 貢	富山大学長

#### <会員代表>

委員	安部 浩平	社団法人中部経済連合会会長
	神津 昭平	長野県商工会議所連合会会長
	谷 正雄	北陸経済連合会会長
	谷口 清太郎	愛知県商工会議所連合会会長
	宮 太郎	石川県商工会議所連合会会長

### 中部圏計画専門分科会

専門分科会長	伊藤 達雄	四日市大学経済学部教授
専門委員	阿部 和俊	愛知教育大学教育学部教授
	川上 光彦	金沢大学工学部教授
	竹内 伝史	岐阜大学地域科学部教授
	中藤 康俊	富山大学経済学部教授
	森田 恒幸	国立環境研究所総合研究官
	渡辺 悌爾	三重大学人文学部教授

### 事務局

#### 社団法人 中部開発センター

事務局長	三井 哲
企画事業部部长	平野 賢一
企画事業部次長	野瀬 善昭

#### 専門分科会の開催経過

第1回(1997年4月22日/名古屋)から第8回(1997年11月18日/名古屋)まで、名古屋や金沢で8回にわたり専門分科会を開催した。

この間、中部地方建設局、北陸地方建設局、中部通商産業局、中部運輸局、東海農政局、北陸農政局、第一港湾建設局、第五港湾建設局、東海電気通信監理局などの方々とも意見交換を行った。