



奥野 信宏氏

公益財団法人名古屋まちづくり公社上席顧問・
名古屋都市センター長

略歴

京都大学大学院農学研究科修士課程修了。経済学博士。名古屋大学経済学部長、副総長、中京大学商学部長、総合政策学部長、学校法人梅村学園理事・学術顧問などを経て、2017 年より現職。国土審議会会長など、国土交通省をはじめ、政府の委員会で委員を歴任。「新しい公共を担う人びと」など著書多数。

平成 29 年度国土交通白書では、「大きく変化する暮らしに寄り添う国土交通行政」をテーマとし、私たちの暮らしを取り巻く社会の変化や新たな兆し等の現状を分析した上で、全ての人が充実した人生を送れるような社会のあり方について考察している。

今回の平成 29 年度国土交通白書の刊行に当たり、社会経済的視点から、国土政策や地域のあり方に高い知見をお持ちの名古屋都市センターの奥野信宏センター長に御感想を頂いた。

平成 29 年度国土交通白書をお読みになられた率直なご感想をお聞かせください。

今回の白書は、住民の「暮らし」に焦点を当ててまとめられており、全体として共感できる内容になっていると思いました。その中でも、特に「人のつながり」がテーマの一つとなっていることは、大変良いと感じました。国土計画では、住民団体、地域コミュニティ、企業、各種団体等の「多様な主体の参加」による国土・地域づくりが 30 年ほど前から提唱されてきていますが、私は平成 20 年に決定された国土形成計画の時から議論に関わっており、その重要性について申し上げて参りました。国土形成計画では、多様な主体は「新たな公」と呼ばれましたが、その育成事業に国とともに取り組んできました。さらに現在、国土強靱化の議論において、その柱の一つが「人のつながりの再構築」であり、ハードの整備と並ぶ重要な事項となっています。

暮らしの安全・安心については、もっと正面からテーマとして取り上げても良か

ったのではないかと思いました。災害は頻発しており、大規模地震だけでなく各地域の土砂災害・洪水・山崩れ等の災害も深刻になっています。例えば白書の中の「住まい方」にも関係しますが、国民の皆さんが災害時の住まいについてどう感じているのか、聞いてみても良かったと思いました。被災直後だけでなく2~3ヶ月生活するような避難場所について、空き家やホテルを確保するなど改善がもっとできるのではないかと考えます。

「働き方」については、今回の白書に限らず、現在のワークライフバランス論は、労働時間の長さに議論が偏りすぎていると思います。ワークライフバランスのあり方は、職種により異なると思うので、いろんな職業の方に本音を聞いた方がよいのではないのでしょうか。私は、大学教員という職業柄、授業や会議で時間が拘束されない時は、研究をしてきましたが、この時間は自分にとっては好きな研究ができ、余暇の楽しみともとらえてきました。土日についても大学院での教育や原稿書きに追われることも多かったのですが、時間を見つけて趣味の美術館、博物館巡りをするなど、空き時間を有効に活用してきました。アメリカでは、大都市郊外の小さな街でも、多くの場合、歴史博物館と自然史博物館、美術館の三点セットがありますが、日本のように立派な建物ではなく、空き家を活用するなどしています。それでも身近で余暇を充実させることが出来ているのは良いと思いました。

人それぞれ多様な余暇の過ごし方があるでしょう。余暇は義務化されるものではなく、息抜きができ、欲をいえば別の感動があるかどうか重要です。

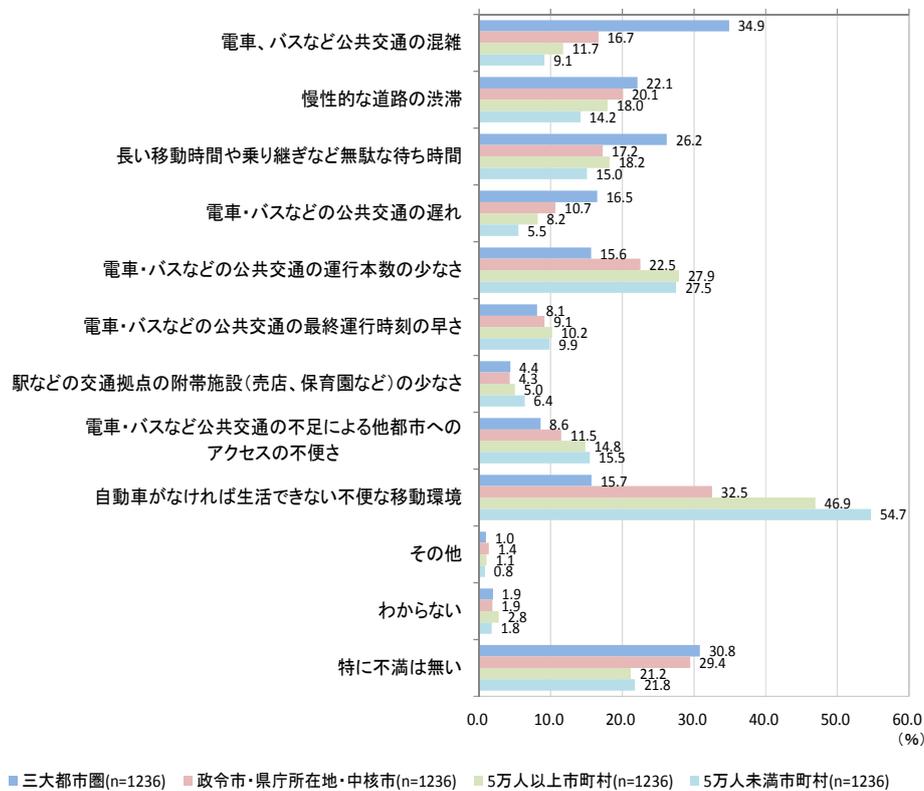
都市と地方では、各々抱えている課題が異なると思いますが、地方での急激な人口減少や車依存等の問題について、ご意見をお聞かせください。

特に中山間地域での移動手段が大変不便になっていることは深刻な社会問題だと思っています。公共交通機関だけでなく、タクシーも減っており、さらに土日は、病院、役所などが休みのためタクシーの営業もなく、私も休日に地元（島根県）に帰った時には、足の確保に苦労しています。

そんな中、ミニサイズの自動運転車の開発が進んできているのは良いことだと思います。これが普及してくると、基幹交通からのファーストワンマイル、ラストワンマイルの交通手段として、中山間地域でも劇的に移動環境が変わるのではないかと期待しています。

なお、中部圏は名古屋市では、市バスのバス停と地下鉄駅がどこに住んでも500メートル圏内にあり、郊外についても小型のコミュニティバスが走っていて、交通手段は確保されています。しかし、さらに人口の少ない中山間地域に行くと、やはり交通手段の確保は深刻であり、この問題の解消が必要です。

○ 交通手段等の不便・不満（居住地別）



国民の社会貢献活動に対する意欲をまちづくり等に活用する取組みについて、必要と思われることがあれば、ご意見をお聞かせください。

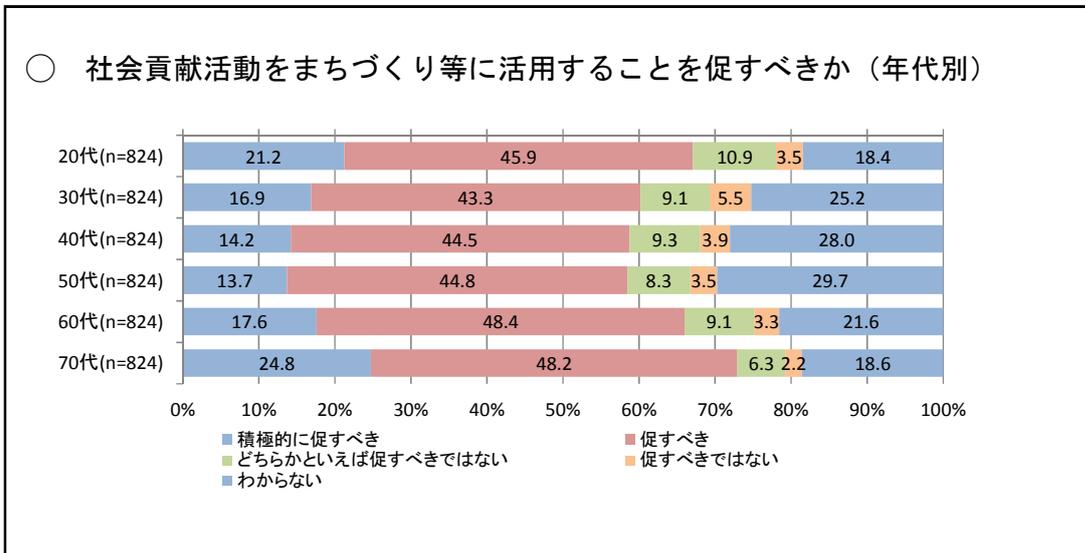
私は、普通の市民や民間が公共を担うようになってきていることが現代社会の特徴だと思っています。これを「新たな公」と言っているのですが、この活動では、NPO法人は中心的な役割を担っています。しかし国民の意欲を活かすためには、NPO法人の組織の脆弱性の改善が必要です。具体的に言うと、人材、資金、社会からの信頼性があげられます。

一点目として、現在のNPO法人の多くでは、マネジメント人材が不足しています。この解決策として、中間支援組織や大学がマネジメント人材を育成したり、企業や地方自治体、国との人事交流を進めるという方法があります。人材育成について中間支援組織が一定の効果을あげている事例もありますが、大学についてはそも

そも人材を育成する大学教授が不足していることや、キャリアパスへの不安から担い手になろうとする人が少ないなどの課題はあると思います。また地方自治体とNPO法人との間では人事交流は進んでおりますが、企業とは、CSV（共通価値の創造）の観点から意義のある取組であると認識はありながらも、処遇面等の折り合いの難しさなどにより、なかなか普及していないのも現状です。国との人事交流についても、数年前から出来るようになりましたが、まだまだこれからです。

次に二点目の資金面については、休眠預金やクラウドファンディングの活用を期待をしています。信用金庫や労働金庫が、本来相互扶助を目的とする性格上、NPO法人に対する支援を行っていますが、都市銀行や地方銀行がもっと関心を持つようになるの良いのではないかと思います。

最後に、社会からの信頼性についてです。NPO法人の数は着実に増え、分野も多様化していて、活動について社会からも一定の評価が得られるようにはなりましたが、まだNPO法人の中には、複式簿記による帳簿の作成ができない法人や、自らの事業を社会にうまく情報発信できない法人が数多くあります。こうした法人が、自らの事業を評価し、容易に情報を発信することが可能となる仕組みづくりが必要だと思えます。



働き方改革等の推進により、働き方は多様化していくことが予想されます。今後、「暮らし」は、どのように変化していくか、ご意見をお聞かせください。

国交省では、これまでも特に大都市圏居住者の暮らしについて、二地域居住など

を推進されてきましたが、住宅の維持や移動の面で時間がかかるなどが障壁となり、なかなか定着してこなかったと思います。

私は、リニア中央新幹線の開通によりスーパーメガリージョンが現実化すると、三大都市圏を中心に暮らし方の選択肢は大きく増えると思います。中央リニア沿線の街（例えば長野県飯田市や山梨県甲府市、岐阜県中津川市など）では、これまでとは異なり大都市圏を意識した日常生活ができるようになるため、二地域居住も含め多様な暮らし方が一気に進んでいくのではないのでしょうか。通勤圏が大きく拡大するだけでなく、例えば名古屋で暮らしている方而言いますと、現在は子が東京の大学に進学するとなると、東京での一人暮らしが必要です。難色を示す親御さんもいますが、リニア中央新幹線の開通によって通学が可能となれば状況も変わってくるなど、暮らし方が変化すると思います。

最後に、今後の国土交通行政に対して望むことがありましたら、ご意見をお聞かせください。

高度経済成長期は、四大工業地帯が経済成長のセンターとして日本を引っ張ってきました。これからの時代は、「スーパーメガリージョン」を新たな成長のセンターに育てることが大事だと考えています。同じように重要なのが、その効果を全国に波及させることです。名古屋でいうと、単に名古屋市が中央リニア新幹線の効果を取り込むのではなく、その効果を北陸を含む中部圏全域にいかに関与させるかだと思います。

また、「スーパー」ではありませんが、地方の広域連携圏を地方の「メガリージョン」として育成することも必要ではないかと思っています。第二次国土形成計画の基本テーマは「対流」で、「対流促進型国土の形成」という副題がついていますが、これは企業、大学、各種団体やNPO法人等々の多様な主体の交流・連携によって、それを熱源にヒト・モノ・カネ・情報等対流を引き起こし、新たな価値を創造するという趣旨です。各地の「メガリージョン」は地域の特色を反映したものになると思いますが、地方の対流の熱源にできないかと思っています。新たな広域連携圏として、海峡をまたぐ交流にも注目しています。例えば、九州から大阪・名古屋・東京方面への貨物は増加しており、山陽道のリダンダンシーをどうするかという問題がありますが、それについて四国北部の高速道路を使うことは出来ないかと考えます。豊予海峡のあたりは昔から、兩岸のヒトの行き来が盛んで繋がりがあり、ここに橋を架ければ、山陽道のリダンダンシーとなると同時に新たな広域交流圏が形成されるのではないのでしょうか。地方の「メガリージョン」が形成されると、「スーパーメガリージョン」の成果の受け皿となっていくと思います。日本は島国ですから海峡を繋ぐ橋によって新たな広域交流圏が生まれる可能性は高いと思います。

以上