

第3回中部大学公開シンポジウム

◆日時・会場

平成6年9月1日(木)

◇シンポジウム 名古屋商工会議所ホール 午後2:00～午後4:30

◇懇親会 名古屋商工会議所グリル 午後4:30～午後5:30

◆テーマ

「21世紀への中央日本」

中部地域の活性化と大学の役割

◆パネリスト

磯村 巖 (トヨタ自動車(株)副社長, 中部経済同友会代表幹事)

大石久和 (国土庁計画・調整局総合交通課長)

山田和夫 (中部大学長)

◆コーディネーター

大島俊一 (中部大学助教授)

◆主催

中部大学

◆共催

名古屋商工会議所

◆後援

春日井商工会議所

三浦学園幸友会

21世紀への中央日本

中部地域の活性化と大学の役割

挨拶

中部大学長 山田 和夫

早いもので、このシンポジウムも3回目を迎えました。大学が地域社会との密着度を高めていく中で、研究活動の一環として、中部圏域の行く末について皆様方と共に考えてきました。お互いの持つ見識が、ひとつのテーマの下に集約され、新しい視点を開いて行くことは、教育に携わる者として、大きな喜びとするところです。各界を代表する方々の見識は、我々にとって、誠に貴重な時の体験となっています。

一寸の光陰軽んずべからず、という言葉があります。我々はともすれば、時間というものを直接的に考える傾向があり、過去から現在、そして未来に向かうものとして捕えています。しかし人生を省顧し、歴史というものを“ふと”考える時、時間が直線的に進んでいくものであるという前提に、“しばし”疑念を抱くことがあります。時間は今一つ存在し、循環しているのではないかという意識が、芽生えます。「歴史は繰り返す」と古人は言いました。また「歴史とは過去と現在との対話である」とも。

事実認識としては「歴史は繰り返さない。人がそれを繰り返す」が本当のところであり、また過去はひとりひとりの「私」にとってのみ、確かな記憶と共に存在するものです。それだけに個人の歴史認識が大切だと思います。国際化は日本人に、日本を知る必要性を要求している気がします。平成の世になって6年、時代の変革の波は、国際的にも国内的にも、歴史そのものが変革を求めているのかと思わせるほど大きなものです。

我々は21世紀を眼前にする時代に生きています。これは人類にとっても貴重な経験であることは言うまでもありません。それだけに、来るべき時代と社会に対して、出来る限りの最善を尽くす必要があります。人生の秋を迎えた世代にとっては、この思いは尚更です。あらゆる既存の価値観が、何かしら時代の風潮に“あっけなく”押し流され、混乱をもたらしている現状には、教育者として無条件に賛成はしかねます。

戦後日本は、勤勉、努力、忍耐という言葉の下に、今日の繁栄を手に入れました。しかしながら、この背景には得難い多くのものを犠牲にして来たことは、否定できません。ここ数年、世界中の企業が、PRなどで“地球にやさしい環境”を一斉に唱えるようになりました。これは良いことに違いありませんが、そこまで地球を汚して来たのも、この繁栄の結果です。

考えなければならぬことは、本当は“地球がやさしい”のであって、主客を間違えてはならないと思います。教育の目指すものは、どんな時代にあっても、基本を身につけることです。大学はやはり、個人の自由な発想を育てるところに存在意義があると考えます。自制、自立そして自省というものを、今一度行動の尺度として考える必要があります。転換期こそ、こうした価値観は意味を発揮すると思います。

語り合うというひとの基本的行動の中に、未来を見つめることができるシンポジウムを目指して、何らかの地域社会への貢献ができればと、主催者の一人として心ひそかに願っております。

はじめに

私は縁あって平成6年4月に本学に赴任しました。浅学非才ではありますが、前任者の山田健治氏同様どうぞよろしくご支援の程お願い致します。

今年は、夏に全国的に異常な酷暑と雨不足が続いて社会的、経済的に国民生活に深刻な影響を受けましたが、幸い本学の「21世紀シリーズ」公開シンポジウムは3年目を迎えて益々盛会裏に終わり、私ども関係者一同大変喜んでおります。ここに記録をまとめ、皆さまのご参考に供する次第です。

ご承知のように、今回のテーマは『21世紀への中央日本』と題されました。中部地方は地理的には黙っていても日本の中央部です。それを“中央日本”という些か大仰な、気張った題名が採用されたのは、中部圏域が21世紀を見据えて追求すべき理想像としてでしょう。実際シンポジウムの中で大石氏も、名古屋人はサブロウ意識に囚われているのではないかと、中部というブロック・カテゴリーの中だけで考えるのではなく、中部が良くなることは日本全体が、東北アジアが良くなることだという多少ともオーバーな視点がないとダメだ、そんな発言をされています。

そういえば、最近文春文庫に入った『創意に生きる 中京財界史』の中に著者の城山三郎氏は「消極性・保守性・排他性、これらは必ずしも悪いのではないが……名古屋財界が、いつまでも中央と関西の両財界の間にとり残され、一地方財界として留まる危険性がそこにある」と書いています。著者は愛知県生まれの人です。中部圏域の活性化を考える場合の重要なポイントではないでしょうか。

今年のもう一つの特色は、サブタイトルにも示されている大学の役割をいろいろな角度から考えてみたいという趣旨で、本学の山田和夫学長に登場願ったことです。地域活性化のために大学に期待できる将来性を具体的にご理解いただけたら、と思っております。

皆さまのご健勝、ご研鑽を祈念致します。

中部大学産業経済研究所長
小 沼 敏

◆テーマ

21世紀への中央日本

—中部地域の活性化と大学の役割—

時代は時の流れを友としている

現代の混迷を解きほぐすカギは

その流れの川上にある

過去を放棄したかのように見える現在は

発展という美名の下に

振り返ることを避け続けている

しかしそこにある現在は

乾燥した人間社会を拒むひとびとの

自然への願望であり回帰である

現代の落とし穴は自然のあたたかさ

と温もりを軽視したことにある

空の青さと水のきらめきに息き止め

感動する“こころ”を呼び覚まそう

母なる自然と人の流れ

社会の流れとの共感を生むために

コーディネーター **大島俊一**

中部大学助教授

21世紀との遭遇

個人にとっても、高齢化という問題が自分の問題となってきている。専門性は異なっても、40代以上の人間にとって、これは重い“予定の体験”となる。個人の意識を、その属している社会的存在が決めてきた今日までの資本主義社会は、国際化と情報化の波の中で、急激な変化をもたらしてきている。この2つのウエイブは伝統的な価値観や思考方法までも変革していくという意味で、旧来の産業化・近代化とは異なっている。

93年の新生児が118万8千人（人口1,000人当たり9.6人）、そして生涯生産数が1.46人に低下したという現実、何を暗示しているのだろうか。また離婚数が188,303人（前年比5.1%増）、しかも熟年世代に多くなってきている。さらに死亡者数も878,044人と前年より2万人あまり増えているのである。日の当たる社会生活の裏側に、こうした一面が潜んでいる。

個人という立場は、戦後日本の中では、議論の大小はあっても、現実的に組織人の中に組み込まれてしまったかのようなものである。しかしながら、混乱期や低迷期にあって一つの方向性を示唆するのは、いつの世も諸個人の無意識の言動であり、行動である。時代を変え得る潜在力は高められている。これを現実の牽引車とするためには、歴史的認識からの展望をベースに、これからの社会に方向性を指し示す必要がある。時代の流れと社会の流れを、真剣に考える時が来ている。キー・ワードは“交流とあたたかさ”であろうか。

考えてみれば、日本の発展はわれわれ一人一人の生活の場を延長し、人との交流の輪を拡大している。そんな実感を、今一度取り戻す必要がある。大人の知恵と、それに応える若者の活力を結合することが最重要課題である。となれば魅力ある未来を提供すること、これが大人たちの第一の責務であろう。産・官・学の協同も、こうあるべきだと考える。今一度日本の動脈の鼓動を聴くことから、近未来の扉を開いてゆくことにしよう。

パネリスト **磯村 巖**

昭和31年 京都大学経済学部卒業。同年 トヨタ自動車工業(株)（現トヨタ自動車(株)）入社。人事部副部長、業務部長、取締役、常務取締役、専務取締役を歴任。平成4年取締役副社長に就任。同年 中部経済同友会 代表幹事、平成5年日本経営

者団体連盟常任理事等を務める。昭和7年生れ。

21世紀への中央日本

21世紀も後7年弱に迫り、21世紀のわが国経済・社会がいかなる姿になるか、ほぼ正確に予測しうるところまで、来たのではないだろうか。

現在のわが国経済・社会は、内には「産業の成熟化と構造転換の問題」、 「急激に進む少子化・高齢化」といった構造的な課題を抱え、「雇用制度をはじめとした日本型経営の見直し」が求められ、外には「急激な円高の進展」や「途上国からの追い上げ」といった課題に直面し、その対応を誤れば、わが国の21世紀が、大変暗いものになってしまうのではないかと懸念されている。

そのため、今、企業としては、生産拠点をはじめとして、グローバル経営を一層強力に推進していくとともに、従来の「横並び経営」や「欧米へのキャッチアップ型経営」から脱皮し、途上国からの追い上げにも耐え、新たな需要を創造していきけるような、自前の技術やコンセプトを開発していく「創造的な企業」「オンリーワン企業」になることが、求められている。

一方、行政レベルで言えば、21世紀においても、わが国が国際社会の中で活躍できる国であり続けるよう、新たな活気ある経済・社会を創造していく上で、大きな障害になっている「規制の緩和・撤廃」のほか、「社会資本の整備」、「画一的な教育制度の抜本的な改革や実社会から遊離した学術研究の見直し」などを推進していくことが、求められていると思われる。

そうした枠組みの中で、今後の中部地域があるべき姿としては、①これまで中部地域が果たしてきた「モノづくりの担い手」としての役割を、情報化社会の進展といった今日的な視点から再構築し、さらに一段高いレベルに昇華していくことと、②今や世界の成長センターとして、ダイナミックに発展していくアジアをはじめとする世界各国との、文化・情報・運輸・通信といったあらゆる分野での結びつきや位置づけを、しっかりと築いていくことではないかと思うし、また大学の役割も、そうした中に、自ずと見えてくることではないかと思う。

パネリスト 大石久和

昭和45年 京都大学大学院修了。同年 建設省入省後、近畿地方建設局豊岡工事事務所工務課長、同奈良国道工事事務所長、中部地方建設局沼津工事事務所長、道路局有料道路課有料道路調整官、同企画課道路防災対策室長等を経て、平成5年より国土庁計画・調整局総合交通課長を務める。昭和20年生れ。

「中央日本」への視点

現在の府県の行政界や関東、中部などのブロックの境界は、江戸時代以前の経緯はあるもののわずか明治以降の歴史のなかで人為的に形成されてきたものでしかない。特にブロックなどは行政の単位ですらもない。にもかかわらず、われわれの思考や感覚がブロック界などに区切られ、国土のなかで考えると端部でもないのに、区切られた地図でみると“端”にみえてしまったりするところがある。例えばわれわれはよく中部圏、近畿圏という地図を用いるために、伊吹山地－鈴鹿山脈－布引山地とつながる地域をそれぞれの圏域の“端”としてとらえる認識が強いが、これを日本地図全体の中で眺めると、まさに日本の中央・中心地域である。

わが国は、多様な交流を歴史的に積み重ね、統一国家を形成してきわめて均一・均質的な国民性を育みながら各地域に特有の文化を生んできたし、現在では交通システムの発達により、ごく身近な生鮮食料品に至るまできわめて広域的な物の動きによってわれわれの生活は成りたっており、また人の動きの広域化、高速化も顕著である。

過去の四次にわたる全国総合開発計画時代はブロックまでの時代であったともいえ、地域振興のあり方や、高齢化への対処、中山間地問題、国際的に劣るインフラのレベル等々の問題を考えると、1つのブロックで閉じて考えていたのではどんな地域問題も“解けない”時代に入ったのではないか。近畿圏、中部圏は、合算すると、人口や文化機能等の資源量は関東圏にほぼ匹敵する。歴史性、空間性、水資源では有利ですらある。交通や情報の基礎的なインフラが、地域で文化を生み、経済を育てるための何よりも基本条件であることを考えると、将来的にはネットワーク系で分担するとはいえ、24時間空港のストック効果は大きい。

この中部圏と近畿圏の双方を視野に入れた「中央広域交流圏」とでも呼ぶべき地域は、相互に成り立ちや、歴史、文化、風俗、産業の違いを認めあいながら、連携し補完しあって一体的な国土資源の活用を図ることができる。他地域に比してもそのポテンシャルは高いし、またその責任すらあるといえる。

いま国土庁では四全総の総合的点検を終了し、“わが国をめぐる内外の諸情勢は大きく変化しており、今や様々な面で従来と質的に異なる新しい時代を迎えつつある。従って、これまでの発展を超えた新しい時代にふさわしい新しい国土計画が必要である。”と結論づけており、中央日本をめぐる議論を行うことがふさわしい時代となったものと思われる。

私はこのような中央日本が、新たな価値観、新たな国土観に基づく新たな国土計画時代にその中心を占めてほしいと願うものである。

パネリスト **山田和夫**

中部大学長

21世紀社会の現実

21世紀・新時代を前に、日本そして中部圏は、今大きな変貌を遂げようとしています。21世紀の社会について、一応のモデル化を試みようとする場合、われわれの取り得る最良の方法は、現在の諸相の断面を分析し、またその中で特に、この時代を画すと思われる事象の意義を見極め、その上に推論を重ねていくことであろうと考えます。

例えば、交通・運輸環境から見た中部エリアの開発計画は、多大の波及効果を産業・企業に及ぼし、また通信技術の発達および設計・生産技術の高度化は、高級化、個性化、差異化を求める市民生活に対して、その傾向と価値追及を一挙に加速するものとなり、またマルチメディアを広範囲に活用し始めた高度情報化社会は、歴史の中に脈々と生きていた芸術・文化・伝統を、われわれの日常性の中に引き寄せ、生活の場としての地域・環境・施設への関心を急速に高めている。

われわれが、この度企画しましたシンポジウムは、「地域に開かれた大学を目指す」活動の一つであります。大学もまた「時代と共に存在すること」を改めて明確にし、そしてわれわれ大学人の役割と使命を、地域交流、生涯学習などの更なる必要性に応え得る「実学」の世界に生かし、信頼の上に築かれた相互の連携・強化を意図しています。

とはいえ、蕉風俳諧の「不易流行」という言葉が示すように、不変性と変化・流動性は、一見相対するよう見え、実は「風雅の誠」という根本に帰すとされています。時代は今“ゆとりある積極性”を迎える岐路に立っているといえるかもしれませんが。それゆえに、産業界、行政機関を代表される方々とのこうした催しが、調和のとれた新しい時代を指し示す「知恵」を創造してくれるものであることを、確信しています。

パネリストの一人として、先学との機知に富む会話を堪能できればと、心ひそかに願うと共に、大学を代表して、衷心よりご参加頂きました各位にお礼を申し上げます。

中部大学公開シンポジウム記録



司会 大変長らくお待たせいたしました。只今より第3回中部大学公開シンポジウム『21世紀への中央日本』を開催いたします。開催に先立ちまして主催者を代表し、中部大学学監・三浦昌夫よりご挨拶いたします。

三浦 本日は、暑いところお集まりいただきましてありがとうございます。お手元の資料を見ていただきますとお分かりのように、今年で第3回目になりました。この資料の後ろに過去2回の公開シンポジウムについて細かく書かれています。平成4年9月11日に第1回目、同じくこの場所で行われました。去年は9月6日で行われました。きょうは、このあと懇親会もございますので自由に参加していただければよいわけでございます。

本日のパネリストといたしましては、トヨタ自動車株式会社の取締役副社長であり、中部経済同友会の代表幹事を務めておられます磯村巖様、国土庁計画・調整局総合交通課長の石久和様、中部大学学長の山田和夫先生、コーディネーターとして本学助教授の大島俊一先生でございます。また、シンポジウムの共催は名古屋商工会議所、後援は春日井商工会議所と三浦学園幸友会でございます。どうぞ最後までゆっくりお聞きいただきまして、大いに参考にさせていただきたいと思っております。それでは、ただいまから始めたいと思っております。

司会 本日のシンポジウムでは、意見交換の時間をもうけております。お手元の質問票にご意見をお書き下さい。約1時間経ちますと、係の者が回収に参ります。よろしく願います。それでは大島先生よろしく願います。

大島 時代は今、大きな変貌を遂げようとしています。日々の新聞でもH2型ロケットの問題だとか、あるいは水不足だとかいろんな問題が出ております。そういう中で90年代に入りまして、我々の大学のほうでも研究所を持っておりますので、「この世紀末という状況をどう考えようか」というような企画をいたしました。そこで、21世紀へのシンポジウムということで、先程ご紹介がありましたが、このパンフレットにありますように、1回目が『21世紀へのソフトランディング』、2回目が昨年の『21世紀への熱き眼差し』で、それぞれサブテーマがついておりまして、我々としても中部圏域にある大学である以上、中部産業企業とか、あるいは行政とかいう全体のビジョンをもった大学の研究所として、行政だとか企業の企画部門の方々と対等にやっけて行けるようなものをやはり打ち出すべきではないかということで、去年は「中部圏域の魅力と展望」というサブテーマで行いました。今年も、21世紀シンポの第3回目ということで、ここにありますように「中部地域の活性化と大学の役割」ということをストレートに、より信頼性のおけるということを考えまして、今回は私共、中部大学の学長においでいただきました。

そこで、さっそく本題に入りたいと思っておりますが、時代観ということになりますと、ここ20年来、国際化、高齢化、情報化という人々の間で膾炙されるような言葉

が時代を読むキーワードになっております。

第1回、第2回と色々な識者の方にお集まりいただきましたが、今回は、世界を代表する中部の企業でもありますトヨタの磯村副社長と、今、交通が非常に問題になっておりますが、実際にその四全総などを担当者としておやりになっている大石さんをお呼びいたしました。今から一人ひとりお話をいただきますが、パンフレットの順序でまず磯村さんからお願いいたします。

磯村 磯村でございます。よろしく願いいたします。

きょうここに来る前に話していたのですが、21世紀といわれて、あと7年です。10年ぐらい前でしたら、勝手なことを言っていて良かったのですが、段々そうもいなくなってきた、少し困っています。いずれにしても、将来を展望するということは大変難しいことです。よく経済の話でも、バブルの時は、だいたい日本は年率3～4%で成長しており、そのままずっと行くのだという見通しが出ていたのですが、最近になりますとこのような景気ですから、1～2%なら良いのではないかとというような話もあります。その時その時の状況によって大変かわってくるものですから、どちらかというといい加減なものではないかという気がいたします。しかしそうは言っておれませんし、産業・経済の立場から見ますと、今まで日本がどうして成功してきたか、それが今後どう変わるだろうかというようなことを見ながら考えていくことが必要だと思っております。

日本の経済がここまで発展してきたいろいろ要因がありますが、私は労働の問題、技術の問題、資本の問題、需要の問題という点から考えてみたいと思っております。皆さん方もよくご存知のことではありますが、まず労働という面ですと、わが国はどちらかという均質な教育、そして教育のレベルが高い、しかも働くことは良いことである、楽しいという良い勤労観を持った若い労働力がたくさんありました。

私共の自動車会社にはトヨタ生産方式がありますが、今まではどららかというと、若い男性の均質な労働力を前提としたいろんな仕組みを作っておりました。その上、組合は企業内組合です。そういうことで、高い生産性、低いコストでしかもいろんなトラブルがあっても柔軟に対応できるということで伸びてきたのではないかと思っております。

技術面でいいましても、今までは欧米にいろんな技術があって、それをキャッチアップしようということでやってきて、どちらかという、それを作る生産性をどうあげるかで、成功したというのが率直なところであろうと思っております。

また、資本という面からみましても、日本の国民はたくさん貯蓄をしますから、資本の調達という面からいきますと、今、途上国(例えば中国)は外国資本といって私共に「投資せよ」と言っていますが、外国資本の導入によらなくても投資するこ

とができたこともありますし、その上企業の成長が高いこともあって株主から配当をたくさんよこせとも言われずに、むしろ株価が上昇するとか、増資をするとかということで、配当が少々低くてもよかった。アメリカのように、目先の収益だけで会社を考えていくのではなくて、より長期的な展望で経営をしていくことが可能だったと思います。

需要という面からいきましても、この狭い所に1億人もいるわけですから、大変大きな市場でありますし、その上戦後ということで物が全然なかったからうまく作ればそう難しくなく売れたという状況があったと思っています。輸出もどちらかという、自由貿易でした。最近管理貿易化していますが、世界の市場がオープンであったのでラッキーだったと思っています。

そのようなことで日本経済がどんどん伸びてきたのですが、しかし先程も変革の時代といわれましたが、これがそのまま行けるかどうか、やはり構造的な変化が起きているのではないかと、私は思っています。構造変化ということから見ますと、これは言い古されていますが、一つには子供が少ないことだと思っています。子供が少ない上に年寄りが多い、少子化、高齢化です。このことは企業にとりましても大変なこととして、企業も若い人がいて活発にやるのが大切です。どうしても年寄りばかりになりますと活力は低下する、にもかかわらず給料が高いから労務コストは上がるということになります。社会にとりましても、医療費、年金といったような社会保障費の負担増、さらには貯金を食っていくわけですから、資本不足ということもあるのではないかと思っています。需要の方も、端的にいきますと、買う物が無い、欲しい物が無いというような時代で、自動車でも皆さん持っておられて、過去はなんとかして自動車を1台でも買おうということがあったと思うのですが、今はよほど魅力のあるものでないと買ってもらえない時代になっていますから、そういう面からいっても需要の伸びもなかなか簡単ではないという時代になってきています。

その上、外部情勢も今は本当に円高がどんどん進展しています。それによって、わが国の競争力というのは大変下がっていて、海外への移転ということもあります。今、途上国が先進国の資本と技術をどんどん入れて大変力をつけておりますから、それらの追い上げとか、アメリカはスーパー301条というように、管理貿易化を段々してきているといった面での構造的な課題も出てきているのではないかと思っています。

私共の企業としては、今は生産拠点をあちこちにつくることをはじめとしたグローバルな経営を一層推進して行くことが必要でありますし、従来の横並びの経営(あそこもやったから、うちもやろう)、欧米へのキャッチアップ型の経営ということから脱皮して途上国からの追い上げに耐え、新たな需要を創造していけるような自前

の技術やコンセプトを開発していける創造的な企業、オンリーワン企業(その企業しかない)が求められていると思っております。

また行政のレベルでいえば、やはり21世紀になってもわが国が国際社会の中で活躍できる国であり続けるように新たな活気ある経済社会を創造していく上で、大きな障害となっている規制の緩和撤廃の他、社会資本の整備や画一的な教育制度の抜本的な改革、または実社会から遊離した学術研究の見直しなどを推進していくということが求められているのではと思っております。

そういった枠組みの中で、今後この地域のあるべき姿としては、私自身としては21世紀になりますと、いろんな通信、交通も便利になりますし、地域の特徴というのが段々なくなってくるでしょうから、そういう面からいうと意識して特徴ある地域になっていかなければ、魅力ある地域といえないのではないかと。そういう面で見ますと、この地域は従来から物づくりの担い手というのでしょうか、物づくりの地域として、いろんな集積も持っていますから、それを一層発展させていくことが必要ではないかと思っております。

今、世界を見ますと、一番ダイナミックに成長しているのは、アジアではないかと思しますので、文化、情報、いろんな面でアジアとの結びつきをしっかりと築いていくことが必要であろうと思います。大学もそういった面で役割を果たしていただければと思っております。

大島 大石さん、お願いします。

大石 先程、ご紹介いただきました国土庁の大石でございます。丁度今、ご紹介にもございましたように、四全総の見直し作業だとか、新しい全総といいますか、新しい国土計画の策定に向けていろいろ勉強をしている立場でございます。

本日はこの大学のシンポジウムにお招きいただきまして、学会や産業界をリードしておられる方々に交じて非才の私が何かを話すという失礼をお許しいただきたいと思っております。また中部地方の皆様方には数年前でございますが、建設省の中部地方建設局時代に企画部でいろいろお世話になりましたことを改めて御礼申し上げます。

今、申し上げましたように、四全総の総点検作業がこの6月16日に国土審議会のレベルで一応終了いたしました。昭和62年にスタートした四全総ですが、その後バブル、急激な円高を経験いたしましたし、諸々の国土計画を考える上での前提条件がいくつも狂うということがあったものですから、2年程かけましてその見直しを続けておりました。国土審議会の中に、調査部会というものを設けまして、これは皆様ご存知の方も多かろうと思いますが、かつて我が庁の事務次官をやられた下河辺さんに調査部会長をお願いいたしました。この調査部会から八十島先生の国土審議会に報告ということで6月16日に取りまとめたものでございます。

結論は一言で申しますと、バブルの影響を受けておりますので、我々の持っております経済諸指標その他がそのような影響を抜け切っておりませんから、今の段階で国土の長期計画を議論するのは時期尚早なのではないかという意見があったわけですが、四全総が想定した時代とは相当様が変わりになっています。したがって、新しい価値観に基づく新しい国土計画が必要だということを言い切っていたいております。したがって我々は、これが政府の判断ということになりますれば、新しい全総計画の策定に向けて準備を進めているところです。これを五全総というのかどうかについてもいろいろ意見がありまして、3から4になって4から5になるような時代の変化ではないのではないか。今、副社長もおっしゃいましたように、我々を取り巻く諸環境の変化というのは、もっともっと大きいものがあるのではないか、場合によっては全総計画の根源になっています昭和25年の国土総合開発法そのものを見直すといったような変化の時期にきているのではないかということから、我々は敢えて五全総と言わずに、ポスト四全総とか、あるいは新たな国土計画の策定の時代といういい方をさせていただいております。

その中で議論になっております中心の一つが、いわゆる国土軸とか、地域連携軸といったような考え方です。これがそのまま橋やトンネルだらけの日本にするというようなことを意味しているのではなくて、今から申し上げますような背景で議論していることを申し上げまして、この事前のレジュメの中にも書かさせていただきました私の“中央日本への視点”というもののご紹介とさせていただきたいと思っております。

地域連携軸や国土軸といったような考え方は、これは国が何かの段階で示したような構想ではありません。実は昭和39年に日本へ参り昭和40年にレポートを出されました国連からみえたワイズマンという方、この方はフォード財団のお金でこちらに来られてそのような研究をして報告して行かれました。日本の今後の発展型を考えると、いわゆる山陽道や中央道、東海道につながる国土の主軸とは別に、静岡から伊勢湾口を抜けて紀伊半島を通り抜けて紀淡海峡、四国、豊予海峡、長崎へといったような第二東西道路を考えることがわが国の発展にとって非常に重要だということ指摘されたわけです。

この考え方は、我々はこういった軸を整備する以前の諸作業、つまり東海道、山陽道、中国道あるいは東北道を整備することが忙しかったものですから、なかなかそういうことにはなりませんでしたが、現在道路でいいますと、わが国の縦貫軸はほぼ整備され、横断軸の時代に入ってきている。あるいは、日本海沿岸、東北地方、北海道、いわゆる西南日本(紀伊半島から四国、九州の東南部といったあたり)はわが国の著しい人口減少地帯です。わが国全体の活力の中から取り残されているように見える地域ではありますが、これは見ようによってはわが国の新たなフロン

ティアと見ることもできるわけです。こういった地域がわが国全体の活動の中に参画していただくために、こういった所に強い交通インフラが必要である。あるいは、情報インフラが必要だという議論になっています。

我々が何か国土軸といったようなものを必要だと示したのではなくて、むしろ地方からいろんな運動が起こってきたのです。我々はその提案を受けて新たな国土計画の中にどのようなことが書けるのかという勉強をしてみようと思っているわけです。こういう地域連携軸といい、国土軸といい、従前我々は国土政策上、例えばテクノ法ですとか古いのでいいますと、最初の全総の時の新産・工特以来、地方振興立法をもったわけです。それはどちらかという、ある地域に拠点性がある核を育てて、その核を中心にその周辺を育てていこうという考え方であったと思います。あるいは、一時期流行いたしましたナショナル・ミニマムといったような考え方もあまねくいろんなものをセットで各地域に備えていこうというような考え方であったのではないかと思います。

最近情勢の変化によりまして、各地域ごとにワンセットで備えていくというようなことは、もう難しいのではないかということから、地域と地域がお互いに単に交流するだけではなくて、補完しあって連携しあう、そのことによって先程の話ではありませんが、単に同じものではなくて違いをお互いに見つけ合う、そのことによって地域が競争し、発展していくといったような構造が考えられるのではないか、またそう考えないと次の時代を切り開くコンセプトが生まれてこないのではないかということです。

なぜそうなのか、考えております理由のいくつかをご紹介申し上げたいと思います。

一つは人口構造の変化です。わが国の人口は少なくとも明治あるいは江戸時代のはじめ以降、単調に増加してまいりましたが、どうも我々が生きている間に人口が減少するという時代を迎えそうであります。これが、高齢化と同時に進行するという意味ではわが国有史以来初めてでありますし、また世界の中でもほとんど経験例がありません。そういう我々が前提とするようなものが変わるということのない時代になりました。例えば、これがどのような影響を及ぼすかといいますと、今年の成人式人口は206万人でございますが、これが20年後には約120万人に落ちるということは、もう去年の新生児が120万人でありますから、120万人を切ることは確実であります。そういうのが学校教育その他に影響を及ぼすだけではなくて、例えば各県や各市町村が地域計画をおつくりになる際に、根本にするのはその地域の定住人口の予想です。例えば愛知県が21世紀のはじめにどれぐらいの人口になるのかを予測されて、その結果愛知県の長期計画が出来上がっていると思います。このような構造になっているわけです。愛知県のように今だに社会増が続いているところは

別といたしまして、全国ほとんどのところで社会減になっております。現に、東京1都3県も国土庁の予想では昨年の歴年で1000人ぐらいの社会増にすぎないのではないかという予想をいたしました。その通りになりました。歴年で1000人の社会増です。年度で見ますと、東京1都3県は5000人の社会減になりました。というように、東京圏ですら社会減になるような人口変動の時代を迎えたわけです。こういう人口構造の変化といったようなものが地域計画や交通政策をやるものにとって、非常に大きい変化要因としてとらえられているということです。

したがって、各地域だけで考えていたのでは人口が増加するといったような意味でのバラ色の計画はできないということで、昨年の国土審議会の中間報告で定住人口に替えて交流人口、人や物が動き合うという目でものを見たらどうかという提案をさせていただいたのは、このような背景があるからです。

2番目に東京および日本のプレゼンスの変化がいえるのではないかと考えております。東京があたかもブラックホールのように何もかも吸い込んでいるように見えた時期がありまして、地方の方々は非常に危機感をもたれたことがありました。現に今でもそのようにおっしゃっておられる方もあります。しかし、先程申しましたように、東京の社会増という意味でも、どうも歯止めがかかってきたようです。これは地方から出る人間がいなくなるという意味でもあります。例えていいますと、当然先程の例でもそうですが、18才人口は対前年マイナスを続けておりまして、大学生を東京周辺に集めるという構造はなくなりつつあります。社会増減が先程申し上げたような数字であるわけです。これは、私は日本のプレゼンスと申しましたが、世界経済が24時間で動くようになって、最初の全総の昭和37年の時には考えられもしなかったような日本の経済的プレゼンスが世界の中に占めるようになった結果、経済の動きの中で3分の1、8時間、8時間の残りの8時間を埋める地域がどうしても世界的に必要だった。それを担える地域というのがその当時で考えるとソウルでもなく、上海でもなくあるいは北京でもなく、東京でしかありえなかったということがあるのではないか。その結果、東京が日本の世界機能、あるいはアジア機能、世界経済の3分の1機能と申しますか、8時間を埋める機能として機能せざるを得なかったのではないかと考えています。

しかし、東京の世界経済における3分の1機能というのが、2分の1機能になったり、1分の1機能になったりするというよりは、最近、関西新空港の供用にあわせて、アジアの各地域が紹介されていますが、むしろ日本の金融機能は香港に奪われるのではないかとか、あるいはシンガポールに移ってしまうのではないかと心配されるほどアジアの他地域の台頭が顕著です。3分1機能を維持することのほうが難しくなっているというような状況の変化を考えてみると、東京がこれ以上世界機能を日本の中で収奪していくことはないのではないかとということです。現に、

東京に集積した外国企業(特に金融)は東京から出始めています。これはアジアの中に出ていっているというよりも日本の中でも東京から出始めていっているという傾向です。

それから3番目に産業構造です。わが国の産業構造は、我々国土庁のような国土政策をやる場合でも、東京や大阪から工場を追い出して地方に立地させていくということがそのまま善であり、また立地していくものがはっきり見えていた時代がありました。しかしながら、最近ではわが国の企業群はそういう東京や大阪から地方に出ていってくれるだけでなく、むしろ地方を通り越して外国に出ていってしまったり、あるいは日本の企業が何をどういう形でつくればよいのかということが簡単にわからなくなってきているような難しい時代になってきているわけです。

産業構造、産業展開を考える上でも、我々が過去に思ってきたような単純なパターンで物事を見ることができなくなってきているというのが3番目です。

4番目は、あまりこのような言い方が正しいのかどうかよくわかりませんが、私はこのように思っています。それは、我々の交通手段の発達の段階があるレベルを越えると、かなり質的な変化をするのではないかということです。わが国の高速道路は戦後ゼロからスタートいたしまして、やっと5500キロ少しの高速道路の延長をもつことができるようになりました。あるいは空港整備につきましても、ほとんどゼロからスタートいたしましたものが、やっと1県1空港ないしは、24時間空港をやがて手にいれようとしています。あるいは日本の港湾についても戦後営々と築き上げてきたものでございますし、新幹線にいたしましても整備新幹線のいろんな議論が行われていますが、相当なストックをもってきたことは間違いありません。そうなりますと、極めてストック量が小さかった時代から我々は高速道路を前提としたり、あるいは高速鉄道で移動するというを前提にものを考えられるような時代になったわけでして、その結果、ものの動きや人の動き、あるいは我々の精神構造すらなにがしか影響を受けるようなことになるのではないかということです。

交通手段がある発達レベルを越えると、かなり質的な変化が起こるということです。それは高速道路でいいますと、ややわかりにくいかも知れませんが、首都高速などでお考えいただきますと、地方の人が今、東京のどこかにアクセスするのに首都高速のランプを経由しないでその地図を思い浮かべることがまずできなくなっています。一方通行や交通混雑が多いということもあるのですが、地方の人々にとっては、首都高速のランプが東京にたどりつくための一里塚であります。このように首都高速があるネットワークをもつようになった結果、そのように機能するようになったわけです。首都高速というものが、一番最初下の街路の交通混雑を緩和するために連続立体を連ねていって生まれてきた経緯から考えると、考えられもしなかったような変化、使い方になってきているわけです。そのようなことを指している

わけです。

このような変化が起こってまいりますと、我々は先程申しましたことに戻るわけですが、それぞれの地域がそれぞれの地域に閉じ込んでものを考えるとといったようなことではなかなか次の時代を切り開くためには足りないのではないかということです。地域連携の勉強は始まったばかりですが、昨年いくつかの地域で地域連携の実験的な研究をやってみました。例えば、東海北陸自動車道ができるのにあわせて、名古屋から岐阜に抜けて高山から富山に至るといったような道路が出来上がるわけです。これは一般道路では従前からありましたが、高速で結ばれるということはなかったわけです。そうなりますと、たかだか30分も走ればそれぞれ地域がもっておられる歴史資産でありますとか、あるいは美術館、博物館のようなものに容易にアクセスできるわけです。

ところが、市立なら市立、県立なら県立でも結構ですが、そういう施設をもっておられる方々は市民にはサービスする。当該市民、県民にサービスするということにあまりに特化しすぎている結果、たかだか車で30分で行けるにもかかわらず隣の市民に見せる、隣の市民に公開する、あるいは隣から市民に来ていただくといったような考え方で運営されていることが少ない。こういうものを地図上に並べてみますと、共有の資産としては随分の資産が出来上がってきているにもかかわらず、それぞれ単独にみるから貧弱に見えてしまって、これが東京や大阪にある博物館や美術館に比べてやや物足りないのではないかというように見えているところがあるわけです。実はそうではないのではないか。共通の資産として見ていけば我々は何か新しいものの見方ができるのではないかというようなことをやってみました。現実には若干の成果が出まして、最近日経新聞等でも取り上げられましたが、水戸、高崎、新潟、道路でいいますと国道50号、17号といったような辺りです。やがてこれは一部が高速道路で結ばれるようになりますが、こういったところで現実に交通計画や地域計画サイドを離れて美術館や博物館をもっておられる方々が、これを共通に利用させる。共通に利用していただく。共通に公開していく。例えば休館日を合わせるだとか、共通チケットを出す等の運動に始まってきています。このようなことで市町村の連携や県間の連携、ブロック間すら越えるような連携によって、これからわが国は連携補完構造でより地域の方々の生活を豊かにし、我々がつくり上げていきます交通インフラのより充実した使い方、あるいはその結果、足りないところについてはさらに充実させていくといったような方向につながっていくのではないかと思います。

この中央日本、名古屋地域の見方として、例えば関西空港が24時間化され、やがて中部新空港ができあがるという時代になりますと、2つ合わせれば韓国が仁川ジャンセンにつくろうとしている空港に負けない規模の空港になるわけです。残念ながら

ら1か所にはできませんけれども、中部新空港に滑走路が2本ないし、3本、あるいは関西空港の全体構想が出来上がりますと3本になります。これを補完させながら使うというような空港として考えれば、我々のハブ空港が遅れているといいますけれども、決して遅れているのではなくて使い方によっては充分対抗できることになるのではないか。そのためには、関西空港が大阪や近畿の空港で中部新空港は我々名古屋の空港なのだというものの見方ではなくて、関西空港も中部、名古屋にとっての空港であるというものの見方、あるいは成田、羽田との補完の関係というようなものの見方をしていくと、この中部は位置的には非常にすばらしい地域であります。水資源の賦存量ですとか、空間の広がり、交通インフラでの結節地点ということになれば、非常に他の地域に対して有利な地域です。こういう有利性を充分生かすことができるのではないかと。そのような発想の転換が求められているのではないかと。ということをもまず最初に申し上げたいと思います。

大島 どうもありがとうございました。学長、お願いいたします。

山田 山田でございます。本年の4月に経済同友会から大衆化時代への新しい大学像を求めて、副題が“学ぶ意欲と能力に応える改革を”という提言がなされました。お読みになった方もあるかと思えます。

まとめられたのは、住友信託銀行の取締役相談役、同友会の教育改革委員会の委員長をしておられます桜井修さんです。中身はいろいろありますが、提言の主旨は、日本の大学が教育を中心とした大学での研究の高度化、あるいは教育の個性化、組織運営の活性化を目指した戦後最大の大学改革(2年ぐらい前に大学審議会が提案した)がやっと動き出した。それについて背景は、今いろいろ話がありましたように、高等学校卒業生の数が激減するという不可避な問題事実があります。あるいは、大学が拡大ということから一転して俗にいう“冬の時代”を迎える、下手をすると自然淘汰にあうのだというようなことがいろいろ言われるようになった。

行政的にはいろんな話でしたが、教育の中身も画一的な指導があって、均一的な教育であった。そのための保護というものが文部省をはじめいろいろあったという問題です。今回は大きくいうと、そういうようなものを一切取り除き、自己の責任でという原則を打ち立てる、いわゆる自由競争の時代をとということです。

こういう戦後最大といわれる大学改革案について、同友会は基本的にはその方向に賛成であるということ、ここではっきりうたっておみえになるわけです。そういう新しいことが画一的でない選択の自由ということの大いに経済界としてもバックアップをしていこうということでございます。皆さんも新聞等で骨子だけでもお読みになった方がたくさんあると思います。もうひとつ大きな特色は大学が悪いとか、学校制度が悪いだけではなく、その人材をとっていた企業にもいろんな反省点があるのだというのが特色だと思います。このような自分の問題点も指摘されなが

ら、しかも大学にこういうものを申すということは結構だと思います。

また具体的な提言もいろいろありまして、センター試験を資格試験に替えるべきではないかとか、編入学の問題や教員と学生の相互評価の問題、また大学の財政、管理運営、学長のリーダーシップ等々の問題にわたって非常に具体的な提案をされています。これを私も何回か読ませていただきました。また、9月29日から東京で石川忠男先生とか、産業界の方々をいろいろ集めてこの問題についてシンポジウムが行われます。ですからずっとこの問題を継続的につめていこうということです。

今いろいろ日本の現状が述べられましたが、今まではあらゆる分野で日本というのは、縦割りであったのであろうと思われまます。ところが最近では、経団連や同友会など経済界の方からもいろいろな発言があって、国の問題、憲法9条の問題、平和国家の問題などについていろいろ発言されております。教育の問題についても、教育界の中だけでほとんど横につなぐものがなかったのが、このような経済界からの横断的なディベートといいますか、話し合いなどいろいろ出てきたということは、非常に結構なことだと私は高く評価したいと思います。

これを読まさせていただいて私を感じたことは、教育の問題点がどこにあるかということについては直接には触れておりませんが、全体の流れを読むと初等、中等教育にある。もっといいますと、その前段階の家庭教育にもあるのだ。あるいは学校以外の地域コミュニティにもあるのだというようなことをこの提言は言っているようであります。

もう一つ、ここで議論されたことだろうと思われまますが、学校というものは、教育という大きな現象の中のひとつに過ぎない、Oneofthemということである。学校というシステムというのは、せいぜい100年、イギリスなど長くて200年の歴史しかないのです。ネイションステイツができてから、学校という制度ができたのである。それまでは16世紀から18世紀ぐらいの間は、学校というものがなくて、個人個人で伝承し、勉強し、教育をしてきたわけです。

問題は小・中教育にあるのだということですが、学校輪切り論というものがあります。縦割りの世界と先程いいましたが、それでは現実に教育界の中だけでも幼稚園、小学校、中学校、高等学校、大学という継続したようなものが果たしてあるのかといいますと、ある意味では輪切り論でありまして、この辺の偏差値の者はここへ行けば良いということであって、はっきり断絶をつくっている。いわゆる教育の中身の継続性がないといったご指摘です。小学校から中学校、中学校から高等学校、高等学校から大学、大学から企業に行くのでも、教育の中身でなくて、どこの大学を出たというブランドが問題になるのであって、大学でどのような教育を身に付けたか、勉強をしたか、能力があるかということは今まで問題にならなかったと

いうことです。

そういいますと、それ以前の家庭教育といいますが、躰の問題から含めて全生涯教育というものが大きく問題になるのだということの指摘だと思います。

ヨーロッパの教育というのは200年だといいましたが、考えればもっと古い歴史があると思います。中世の宗教を中心としたような教育などがそうです。しかし、それは今のような近代的国家が出てまいりますと、このようなネイションステイツといいますが、国家教育といってもいいかも分かりませんが、そういうものができてきました。今話をうかがっておりますと、それではどうも間に合わなくなる。これからの社会にはそのような教育体制では間に合わなくなった。国家教育という制度がある意味では崩壊する時である。こういうことではないのかと感じをもちました。

しからは、同友会からの提案もあるように、大学と社会というものはどうあるべきなのかということを見直す時期なのである。企業と大学といってもよいですし、大学と産業界と大きく考えてもよいですが、これらの関係を見直す時期ではないのか。構造的な変化などいろいろなことからいって、新しく産業界は一大変化を遂げつつあるときです。したがって、今そういう具体的なお話まではございませんでしたが、その一大変化というのが、全部揃って同じ変化を遂げはじめてというわけではなくて、大企業は大企業なりに、中小企業は中小企業なりにというように、かなり中身は複雑だということです。変化、変化といいますが、一緒に結びくるのではなくて、その中身は種々雑多だということです。大企業の金属疲労度などもよくいわれます。

今、すぐに新しい枠組みが出てくる時代ではないと思いますが、そうなると天下のトヨタさんの副社長さんがお見えになるわけですが、果たして大企業がこのままで生き残られるのかということです。もう少し具体的にいいますと、どの企業でもこれだけ不況が続きますと、過剰労働力を抱えているということが現実にあると思います。それが、即我々のような大学の卒業生の就職が非常に困難になるということにつながってくる。今までは終身雇用が維持されるために経営者が選ばれていた。終身雇用とか、年功序列を維持するために企業はやはり拡大の一途をたどってきたということは否めないと思います。ところが、そうはならない。こういうような問題から就職も一斉採用ということは段々民間企業でも無理になってくるのではないかということがいえるわけです。昔はそうではなかったと思いますが、40年代の高度成長時代に入ってから、シェアを維持するために人を増やさなければならぬ。人を採用すればシェアは広がっていったということもあるわけですが、利益は後からついてくる。このようにいい加減な考え方ではなかったと思いますが、定性的というよりは、むしろ定量的なある一定の数を確保しようという定量的な採用、

あるいは効率化のための採用があったと思います。そういうことが今は出来なくなってきたということではないかと思います。

したがってこれからは、もうすでに始まってきているとも思いますが、日本も一斉採用よりは中途採用を、年間恒常的に良い人材があれば採用するというように形がかわっていく、全部が全部そのようになるかは別としまして、そういう問題が起こって来るのではないかと思います。

そうなりますと、我々送り出す学校・大学にとっても就職はいつから解禁で、会社訪問があってというようなパターンは現実にはだんだん崩れてくるといった問題が起こります。また、一旦就職して戻ってきた者でも良いから、こういう特色のあるもの、こういう能力があるもの、こういう資格のある者は採用したいという、お問い合わせも企業からいろいろ出てくる現状を見ますと、どうもそういうことが中心というのは言い過ぎかも知れませんが、段々そういう方向へ移りつつあるような気がします。

流通業界、特にイトーヨーカ堂、ダイエーなどは中途採用制に踏み切っているなど、いろんなことが行われております。送り出す側としては、どのように考えたら良いのかという問題があります。

それからもう一つは、企業が構造的に変えなければならないとおっしゃったことですが、やはりこれだけ高度情報化してまいりますと、今までは組織はピラミッド型、一つのヒエラルキーになっています。高度情報化になりますと、トップと中堅、一般労働者があれば良いというように、あとは機械化やオートメ化でカバーしてくるということになるのではないかと。そうしますと、採用するほうも一般技能者、それかトップという二分化するという状態が起こってくるのではないかと。今の日本では考えられないような就職の中身が変わってくるのではないかと、こういうことを我々はどのように受け止めていったらよいのかということです。トップと兵隊だけあればよい。あとは専門職とロボットだけがあればよいというようには簡単にならないと思いますが、一つの象徴的な言い方をすればこういうことです。

ある企業のトップの方にうかがいますと、今までは一斉採用というのが、これは集団見合い、結婚みたいなものだから、そういうことから通年採用に変わるであろうということです。現実に難しいのは、人事考課とか資格、初任給、年齢制限とか、年間の昇給とかのいろいろなしきたりがございますから、そう簡単に変わるということは技術的には難しいことがあると思います。

私は今就職という問題を取り上げましたけれども、求人という問題の変化に呼応して大学がこれからどう変化していかなくてはいけないか、大学の教育の中身はどうなるべきか、この辺が一番大きな問題ではないかと思います。

大島 どうもありがとうございました。パネリストの方々にお一人ずつお書きいただ

いた内容について、より幅広くお話をいただきました。

これだけのパースペクトといいますか、見通しをもって、なおかつ日本だけではなく、国際、あるいは中部というものにどのように絞り込んでいくかということが重要になるのです。

このシンポジウムにパネリストの方々においでいただきまして、先程打合せをやらせていただきました。私自身、お三方のお話をお聞きいたしまして、意外に思ったのは、磯村副社長がいわれるのではなく、私共の学長が不況、景気、雇用ということをいわれました。大石さんからは、最初は昭和39年のワイズマンの報告書の意義についていわれました。いろいろ調べている中で、ワイズマンというのは中部にとっては非常に大事なことで、それまで大石さんがお触れになりましたが、日本には高速道路が1メートルもなかった。ところがワイズマンが来たときに、ワイズマン報告が英文で残っております。たまたま私共の前の産業経済研究所の所長の井関先生からワイズマンの報告書の原本を写しをいただいておりますが、何かそういうことを聞きながら、そういうものがやはりこれからの時代を見るときに必要なかと思いました。

シンポジウムを進めていきますが、今からは少し問題を絞ってまいりたいと思います。磯村副社長が言われましたように、現在は不況です。これも年表等で戦後からみましても現在はご存知のように日本の戦後史上始まって以来の不況です。戦後最悪の非常に長い不況期に入っています。日銀とかいろんな評論家等が底が見えたとか、前経済企画庁長官が底が見えたと言っていたが、まだ底が見えていなかったのだ、さらにもっと下がるのではないかという議論も起きて、最近では消費が伸びてきたから景気も良くなってきたのではないかといわれます。ただ、企業のグローバル化ということになりますと、やはり不況対策で現地生産ということで、人件費の問題、部品調達の問題などがいろんな形で海外にシフトせざるを得ないという、現地生産(ノックダウン)ということが、ここ20年来行われています。その中でお三方共通なものは産業構造の変化だとか、あるいは人口構造、少子化、高齢化をいわれます。

参考までですが、日本はどれぐらい戦後から発展したかという、1946年のGNPだけを見ましても当時は4740億円なのです。ところが1992年のGNPは470兆円です。いろいろ数字を見ましても1000倍まで伸びているというのは、全体からみるといろいろ問題があったといわれますが、やはり成功だったということがいえると思います。

先程の景気ですが、これも年表で調べてみえる方はよくご存知だと思いますが、神武景気、岩戸景気、いざなぎ景気などがありまして、長期のものは2年、3年と続きました。しかしロングでは今回は最長なのです。17カ月以上の不況というのは

日本は戦後経験していないのです。今、不況の中にある。そこで最近の新聞等見ますと、磯村副社長がキャッチアップ型から独自技術をもった創造的な企業を目指すべきだといわれましたが、日本の場合は、日経とかいろんな新聞は、こぞって取り上げているのはアジアをどうみるかです。ここ7～8年前までは、ご存知のようにアジアの小龍といまして、韓国、台湾、香港、シンガポールに行く。そこからさらに人件費の安いところも求めて、タイ、ミャンマー、ベトナムにシフトした。しかしながらここ2～3年前からやはり人材、教育が一貫している中国が、俄然脚光を浴びてきた。そういう中で、少し議論を進めたいと思います。

トヨタのほうも新聞で読みましたが、アジア特に中国に対する現地生産を始められたと聞いておりますので、そのへんについて磯村副社長、アジアの潮流についてお願いしたいと思います。

磯村 今、大島先生が言われましたように、アジアはどんどん伸びております。車の数でいいますと、1986年にはアジアで年間109万台だったのですが、1992年に438万台になっていますから、6年間だけを見ましても4倍強になったということです。ではこの先どのようになるのかといろいろ予測はありますが、乗用車でいきますと(商用車は別として)1993年は284万台でした。それが1999年には463万台ということですから1.6倍ぐらいになる。年率約10%弱でどんどん伸びていくというように予測されています。私共もそのように思っております。

今まではアジアというと、皆さんもあちこち行かれますと、ほとんど日本の車が走っていたと思いますが、最近ですと欧米のメーカーも目をつけまして、GMが例えば中国、インドネシアに出る。ベンツが中国、インド、フィリピン、ワーゲンが中国。中国で一番進んでいるのはワーゲンではないかと思えます。そういうことでアジア市場を狙って来て、どんどんやっています。私共トヨタはどうかということなのですが、その前に私共が海外に出ていくという場合には、どのような考え方を持って出ているかをお話します。

日本で儲からなくなったので、出ていくかではなく、それもないことはないのですが、むしろ車を現地の人に提供して、より豊かな生活をしてもらいたいということと同時に自動車産業が出ていくことによってその地域の経済発展なり、地域の発展にいかに関与するかを基本の考え方にして出ていっているというのが一つです。

二つ目は、アジアに市場があるから行くかとか、アメリカはどうだから行くかというのではなく、世界全体を見て、世界の中でアジア、アメリカ、イギリスの役割を見て、全体の関係の中でどうかということで我々は見ております。

それはさておきまして、アジアでどうしているかということ、一つは現地に出ていっています。現地で一番多くつくっているのがタイ、それからインドネシア、台湾、マレーシアもつくっています。フィリピンもそうです。アジアの現地でつくっ

ているのは、20万弱でしょう。アジア全体でトヨタブランドの車は40万台強売れていますから半分ぐらい現地で製造しています。この先さらに、新しくパキスタンに工場をつくっています。トルコはアジアというかどうかわかりませんが、トルコへも出て行っています。それから、タイ、台湾は倍増させようとしています。まず現地に出て行ってつくるということを一番にやっております。

三つ目は、とはいうものの、自動車というのはどうしても資本というか設備に金がかかります。そうするとある規模の市場でないとやっていけない。出て行くだけでは損ばかりになることがあるものですから、アジアの中でどういうふうにして補完関係を結ぶかということです。例えば、タイでつくった車をどのようにしてミャンマーやベトナムに売るか。インドネシアでつくった車をオーストラリアへもって行くとかいろいろそういった補完関係をもっていくことにしています。特に今は部品の補完を一所懸命にやっています。その部品の補完をさせるためにシンガポールへ一つ会社をつくりまして、仲介してやっていますが、基本的にやっていますのは、タイでディーゼルエンジンをつくってそれをマレーシアへ、マレーシアはステアリングをつくりタイへ、フィリピンはトランスミッションをつくるというようなかたちで、アジアを一つの市場と考えて部品をつくり、互いに輸出入をする。こういうようなかたちでやって行くことによって、工場がうまく成立ち、しかもその国の経済に役立つのだということを考えてやっております。

先程、人材と教育の話がありました。私共はなんとかして技術移転をしたいと考えています。現地の人にどうやってノウハウを教えるかいろいろ難しいことがあります。ただ、アジアの人はさぼって働かないのではないかという話も時々ありますが、そんなことはありません。大変良く働きますし、日本人よりもよく働き、器用だと思います。そういう面での心配は全然しておりませんが、ノウハウをどのように移転していくかが課題です。今は3カ月から6カ月ぐらい日本に研修に来させるというのが多いです。幹部連中ですと2年とか3年もあります。去年も大体350人ぐらい来まして、毎年そのようなかたちで受入れをしている状況です。

今、中国はどうかという話がありましたが、率直にいうと市場はあるでしょう。いずれ大市場になり、これから一番伸びていく自動車の市場は中国だと思っております。だから、中国に出て行きたいのですが、まだいろいろな面、例えば法制的な面では知的所有権とか特許等は十分整備されているとは言えませんし、単独でなく合併でというなどの制約があります。政策が変わることも時々あります。今では中国全体で自動車組立会社を3つにするとか5つにするという話になっています。ただ、先程も言いましたように、大きい市場であることは間違いないであろうし、今までも瀋陽シンヨウ(昔の奉天)で我々は技術提携をしています。ですからそれをさらに一層強化するということと、グループのダイハツが天津テンシンに出て

います。北京ペキン等にいけますと、タクシーがたくさんありますが、ダイハツの車がタクシーとしてたくさん走っています。それをてこにしながらやっていると考えております。

今現在、どこかへ工場をつくるということよりも、むしろ今あるものをより強化しようということと、もうひとつは自動車の場合は、部品工場がたくさんないときません。タイヤ、エンジン、ガラスなどいろいろあります。まだ部品工場が充分育っていないということがあると思います。

グループをあげて部品工場をどうやってつくるかということが一つの課題になるのではないかと思います。いずれにしても前向きに取り組んでいることは間違いありません。

大島 どうもありがとうございました。

大石さんにお聞きしたいのですが、先程のお話の中で美術館、博物館とか交流人口を見直して地域というものを考えるべきではないか、それがポスト四全総とか新たな見直しという言葉でご説明されていましたが、私自身、大石さんのほうから最初にこのような事例研究の概要をまとめたというものをいただきました。

この中に大石さんは、この地域、例えば飯田市、高山市の場合の具体例をたくさん挙げてみえるのですが、その辺を少し触れていただけないでしょうか。

大石 そうですね。今、大島先生からご紹介がありました事例をもう少しご紹介いたします。先程、私は地域と地域の連携、つまり地域間の補完だとか、それが地域間競争につながっていったりするようものの見方が新しい地域計画や地域発展の議論の中心にならざるを得ないのではないかとご紹介を申し上げました。それは最近わが国でよくいわれているように、例えば、一國平和主義で物事を考えている時代の終りであるというのと同じように、一県発展主義だとか、一地域発展主義みたいなものでは、どうも限界がはっきりしてきているということの裏がえしで申し上げたわけです。

我々はややもすると、地域の中に視野を閉じ込めてしまいがちなのですが、この中に書かさせていただきましたように、我々がもっている地域区分というのは、せいぜい明治以降の地域区分でしかないわけです。そうしますと100何年かの歴史しかないわけです。どうもそういうことにあまりとらわれる必要はないのではないかとことなのですが、現実にはそういう地域の中にももの見方を閉じ込めてしまうメカニズムが存在しているわけです。そのメカニズムはなかなか強力で我々の阻害要因として働いているのです。例えて言うと、あまり言い方を間違えとお叱り受けるのかもわかりませんが、ある市の市長さんが優秀であればあるほど、ある市の市議会が優秀であればあるほど、その市の職員が優秀であればあるほど、その市の中の議論が先鋭化し、高度化することとなって、一市が栄え結果として地域間の連

携ということにつながらないわけです。市長さんがその市の中の行政をよりよくしよう、その市民に対するサービスを向上させようと努力されるのは当然のことです。しかし、その市長さんが優秀であればあるほど市の中に閉じ込んでしまうことになる。これは一つのメカニズムです。そうなりますと、それを支えているのは市民であり、国民でありますから、市民であり国民である方々に少し広域的に隣の町ももう少し覗いてみて下さい、隣の県がどうなっているのか一緒に見てみましょう、あるいはブロックを越えて名古屋を越えて大阪を見てみましょう。名古屋から東京も見てみましょうという発想につながっていかないと、そのメカニズムは断ち切れないのです。そう考えたからこそ、今、大島先生がご紹介されたようなことを少し事例的に勉強してみようとしたわけです。

古い例でいいますと、わが国の神話、古事記、日本書紀の一部に紹介されているようなわが国の神話が非常に広く東南アジア全体に分布している神話と極めてよく似た構造をもっているのは、最近特に例えば大林太良先生のご紹介などに有名なところですが、どろどろしたものからかき回して、ポタポタと島が出来上がって、我々の国土が出来上がったという構造の神話は、わが国のオリジナルではなくて、インドネシアその他にたくさん分布している。あるいは海幸彦や山幸彦に似た話も非常に広範囲に分布している。天孫降臨の神話も大陸のほうにも分布しているようなことがあるわけです。そうなりますと、わが大和民族といいますが、わが日本人の成立そのものが、そういう交流の中から生まれてきたということは、その神話そのものが示しているわけです。

我々日本人というのは、広い交流の中から生まれてきたのにもかかわらず、先程申しましたような地域の中に閉じ込んでしまうメカニズムになかなか打ち勝てないでいる。そこをのところで申し上げたかったのです。それほど古い話でなくても、例えば江戸時代、造船技術が改良され、あるいは港湾整備技術が改良された結果、西廻船だとか東廻船が開発され、いわゆる北前船というようなものが物をいろいろ運んでくるようになりました。松前藩が蝦夷地で取った昆布、あるいは鯨が敦賀に上がり京都を抜けて大阪に至る。それが大阪を経由して中国大陸に俵物として輸出され、その中継地として沖縄に昆布をもたらしたことはあまりにも有名なことです。現在、沖縄の正月の風物として紹介されるあの沖縄の市場に山と積み上げられている昆布は、そういう歴史的経緯がなければ現れなかったわけです。沖縄料理文化そのものが昆布を抜きにしては考えることはできないのです。沖縄で昆布が取れるはずはありませんから、そういう我々の交流の歴史が沖縄の食文化を変えたわけです。大阪の塩昆布文化もそのようにつくってきたわけですし、京都の鯨そばもそういう経緯であるわけです。

そういう非常に大きな物の流れが単に地域の食文化を生み出したというだけでは

なくて、例えば江戸時代から明治時代にかわるときに、この北前船をもっておりました船主たちが特に北陸地方で新たな電燈会社を設立したり、あるいは繊維会社を設立したりして、明治時代を切り開くバネにもなったわけです。そういうようなことを考えてみると、我々の交流の歴史が我々自身をつくり上げてきたということに当然思い当たるわけです。是非そういう我々の意識のレベルで狭い地域の中に閉じ込んでしまうメカニズムをできるだけ打破するというようなことを勉強してみたいと思ひまして、そのような例をたくさん持ち出したわけです。高山など我々がもっております祭の文化一つにいたしましても、あるいは秋田の“なまはげ”にいたしても非常に広い地域に分布しておりまして、広い地域の分布の中で少しずつ違いをもっている。それが現在に受け継がれて、あの秋田地方にかなり広く、テレビで紹介されるあの“なまはげ”だけでなく、いろんなバリエーションをもった“なまはげ”が現在にも伝承されています。そして一つの文化圏をつくりあげています。一つひとつ違いがありながら、トータルとしては一つの文化をつくりあげている。それがお互いに競争し合っているような状態、現実に我々はそうしてわが国をつくり上げてきたのだということをもう一度思い抱きたいと考えたからです。

大島 どうもありがとうございました。

磯村 今の文化論は別としまして、私は豊田市に住んでいます。となりの市に美術館があるから私のところにも美術館をつくりたいという話ばかり出て、なんとかして「うちの市は美術館で隣の市は野球場などいろいろにしたらよいのでは」と言うのですがなかなかできません。具体的にどのようなことをするなり、どのようなはたらきかけをするとそういう方向になるのか、良い例がありますか。あったら教えて下さい。

大石 いきなり答えの部分を求められたような気がいたします。そういうことがなかなかできにくくなっているのは、今ご紹介があった通りでありまして、私たちもいつもお会いしている市長さん、首長さんに「隣の街に美術館をつくったから、うちの街は美術館以外のものでいけばいいじゃないですか」とお話しするのですが、「どうしても隣に美術館ができたなら、うちも美術館をつくらないとその市長としてもたないという構造になることが多い」と言われるのです。「美術館ではなくて違うものでいけばいいのではないですか」と言っても、「ではうちの市民に美術館がなくていいのかという問われ方をすると、どうも辛い」とおっしゃるのです。そのこともわからないこともないのですが、共同して利用できることによるインセンティブが我々のほうから何か考えられないかと思っております、我々のほうで国土軸、あるいは地域連携軸という施策で当然のことながらしっかりした交通インフラに支えられているというのは大前提ではありますが、これに加えて制度であるとか仕組みを何か工夫できないかということで、これは自治省の方の了解を得ないまま話してお

りますので、あるいはお叱り受けるかもしれませんが、例えば地方交付税交付金を出すときにも単独で何かをつくる場合、人口5万人の街で美術館をつくる場合には5000㎡の美術館しかできないという基準があるとすれば、隣の町と共同で使うような場合には足して10万人になるからその2倍の面積以上のものがつくれるようになるとか、そういうようなインセンティブがたくさん与えられることによってむしろその違いが求められるようなことになるのではないかと。また冗談めいた話で少し失礼になるかも知れませんが、一番最初、竹下内閣の時に“ふるさと一億円”としてお金を3,300市町村に交付いたしました、「それぞれの市長村で独自でお使い下さい」ということをやりました。これはマスコミにはバラマキ行政の典型だということにお叱りを受けたこともありましたが、初めてわが町が自由にものを考えて何かをやっているのだということである刺激を与えたということも間違いのない部分があったのです。

したがって、この3,300億がわが国にとって無駄な投資であったか、有効な投資であったかという点については、まだ評価は分かれているのだと思うのです。この3,300億を配付したときに、市町村間で共同で使わないということの一つの条件にしたのです。したがって、市町村ごとに独自の工夫の仕方、これは談合ではありませんが、10の市町村がまとまって、どうしよう、どうしようと言っているだけではだめなんで、市町村の自主性が育たないという竹下内閣の考え方があったのだらうと思うのです。したがって、私はそのときの1億それぞれの使い方というのは良かったと思うのです。

今度は、これは一つのアイデアなのですが、一つの市町村では絶対に使っては駄目と1億をもう一度配付する。もし10でまとまれば10億にしてお使いになればよろしい。二つしかまとまらない場合には2町村で2億でお使いになればよろしい。しかし、1村で1億を使うのは絶対に駄目というようなことをもしやれば、必然的に隣同士などで話し合わなければならぬわけですから、そういう意味でも何か一つ突破できるのではと思ったりしております。

いくつか連携することによって、地域にメリットが得られるというインセンティブが必要だと思います。道路の整備に責任をもっておられる方も来ておられるようですが、そういうことをやることによって、例えば道路整備が進むというようなことでもいいと思うのです。そういうようなインセンティブが与えられるような工夫がされることによって、今我々が目指している地域と地域が足らざるものを補っていく、あるいは強みと強みを発揮できるということにつながっていくと思っております。

大島 時間がきましたので、係の人は質問用紙の回収に会場を回っていただけますか。質問があればお出しいただきたいと思っております。

少し雰囲気慣れてきました。最初のお約束では今日は何でもお話するという
ことを言っていたいておりますので、これからは今の話をどんどん伸ばして行き
たいと考えます。個人的な興味で交流ということ为前提としていますが、かなり大
きなことをやる以上は、ここにお三方においでいただいておりますそれぞれが、交
流していただかないと、また、言葉だけの交流だけではいけないと思いますので、
関心のあることをそれぞれ引き伸ばしていきたいと思います。

今、大石さんが言われましたが、例えば日本書紀など従来、キリスト、ユダヤ教の
創成期とか、ノルウェーの神話と似ているとか、あるいは環太平洋のハワイ諸島か
らずっとイースター島のモアイなどを例にもちまして、日本人とハワイ、太平洋岸
の人種は同じではないかだとか、いろんなことが言われています。

私共が大石さんのお話をうかがって、書かれているものを読んだ印象は、中央官
庁の人がこういうバックグラウンド、十分な幅でもって、最先端のものを見直して
いる。そうなれば我々は、例えば今日のテーマにもあります大学の役割で、我々教
員も地域の委員とかで多少は役に立っているか分かりませんが、地域からお話をい
ただいて仕事を一緒にします。そういう時に、今の大石さんの話ではあまりに職員
とか行政の人が偉すぎても困るわけで、もし市長、助役、総務の方が偉くて、そ
こに我々が参加したら、大石さん、我々としたらどうすればよいのでしょうか。もっと
偉く感じて偉くして接すれば良いのか、それとも気楽にやりましょうというように
もっていけば良いのか、その辺は大石さんどうでしょうか？

大石 ほとんど答えようがないところですが、それはそれこそ、ざっくばらんの世
界ということになるのではないのでしょうか。

大島 そういうことでよいのでしょうか。

“1億円の創生”で私が個人的に印象に残っているのは1億円のバーですね。金
塊と鳥取かどこかの1億円の砂時計ですね。あれしか私は記憶に残っていません。
たしかに3,300の市町村があるということで、例えば15年ぐらい前に市町村合併があ
りましたね。全国の市町村を大前研一氏も3300を1100ぐらいにすればちょうど良い
と言っていました。そういうことは大石さん、頭にありますか。そういうことをや
らせておけば、自然に組めば10の市町村が1つになる。

大石 今、自治省が地方自治体の広域連合だとか、場合によっては、いま先生がご
紹介になった合併についても、従前よりやりやすい仕掛けを入れようとしておられ
るようですが、人口が減少してきたり、あるいは市民が求める要求レベルが高くな
ってきたので合併して大きくなることによって行政サービスの質を上げなければなら
ないというだけではないと思います。別に市町村が合併しなければということ
ではなくて、例えば議会が独立しており、首長さんはそれぞれにおられるけれど
も、従前よりも連携してやる業務が多くなっている、あるいは、共同でおやりにな

るような部分が増えている、というような構造で良いと思っています。これを無理に合併することによって意外な歪みが生じてきている例もあるわけでして、これはどことも申しませんが、市役所だとか、町役場が1年ごとに交替しているだとか、合併したものだから役場が向こうに行ってしまうと行ってしまわれたほうはさびれるから、1年経ったら我が方に来てもらわないと困るというようであつたら、何のための合併か分からない。

それよりは共同で、これは現実に事例がたくさんありますけれども、広域的な消防を市町村界を越え行うことで単独では持てなかったような強力な消防車が持てるだとか、あるいは梯子車が持てるということになればよいのです。要は市民に対するサービスレベルを上げるための工夫が成されればよいわけです。必ずしも合併ということだけが答えになるものではないと思います。

大島 どうもありがどうございました。

学長、先程大学と社会のあり方を見直す時期に来ていると言われましたが、控え室でそのようなお話をさせていただいたときに、企業内教育、我々からすると社会人教育がありますが、こういう大学との連携が進めば良いということをおっしゃいました。その辺学長先生、どういふようにお考えですか。

山田 今まで学歴をブランド視して、偏差値であの辺の大学へ入ったから、これくらいのポテンシャルはあるだろう。仕事の方は入社してから企業内教育で一人前の企業人にすればよいという考え方が強かったと思うのです。これだけ高度成長、技術化、ハイテクなどいろいろなことが速くなりますと、一般的に言いますと、教育も企業がするわけにはいかない。昔は元気で、体育ができ、野球の選手であれば良いという時代から段々変わってきていて、ある専門分野について、かなり勉強した者、知識をもった者、技術をもった者、考え方がしっかりした者を採用するのだというかたちが段々出てきて、やはり教育は大学が基本的な問題をやらなければならない。こういうことではないのかと思います。

前に戻りますが、同友会の提案にも学歴よりも学習社会、何を学んで社会人になるのか。それは資格であるという問題をおっしゃっていると思います。

“大衆化時代の新しい大学像を求めて”という題なのですが、副題が“学ぶ意欲と能力に応える改革を”ということです。大衆化時代というのは、おそらく進学率が伸びて同一年齢層の40%を越えるような人達が、あるいは専門学校、各種学校まで入れればおそらく50%を超える人達が、高等学校を卒業してから何らかの高等教育機関に進むという現実があります。

これは日本だけでなく、アメリカもしかりです。ヨーロッパ、イギリス、フランスのようなところもそのようになってきています。ご承知のようにイギリスは大改革がありまして、大学の数も45から96に変わりました。フランスも非常に変わった

わけですが、高等教育機関への進学率は、ある人に聞くと40%を越えているという。教育の大衆化というのは、世界的に共通したことであると思います。

もう一つの大衆化という問題は、私は生涯学習と結びつくと思います。一旦大学を出て、あるいは高等学校を出て就職をして、いろいろな問題点でこれは勉強しなければならないということで、大学なり教育機関へ戻ってきてまた勉強する。これも一つの大衆化ではないかと思うのです。

大衆化というと、高卒者の進学率が伸びることを我々は考えますが、生涯学習で世代を超えて、たてに進学率が伸びことも大衆化の一つであろうと私は思うわけです。

もう一つの問題は、生涯学習局というのが、文部省の筆頭局にできました。日本も生涯教育を考えなくてはならない。それぞれの大学でそういうことを考えよう、あるいは短期大学でも考えよう、あるいは各都道府県に生涯学習のセンターを設ける。これが今の国の方向です。大石さんのお話を聞いていて感じたのですが、一億円を自由に使え、ただ他の市町村と一緒に使ってはいけない。逆に、今度は一つの市町村だけで使ってはいけない、2つなり3つなりの市町村が一緒になって使わなければならないというのは、一つの規制緩和なのか、新たな規制なのか、多少わからない点があると思うのです。

私は、全くの自由というのはないと思うので、つまらない規制はないほうが良いと思いますけれども、規制が必要な場合もあるのだろうと思います。例えば、公害だとか環境の問題を考えますと、今は燃えるゴミ、燃えないゴミを区別して我々は捨てるようになりましたが、あれもある意味での規制ですね。だから、全く規制のない自由な社会というのはないのではないかと思います。少し脱線しましたが、そういう意味で生涯学習をあまり構えてしまって、こうあるべきだと考えないほうが良いのではないのでしょうか。

世界大学総長協会(I A U P)というのがありまして、その理事会に出席するため、6月末にアルゼンチンへ行きました。アルゼンチンは初めてだったのですが、そこで2、3の大学へ行っていろいろ話をしてみました。中南米というのは政治的にも経済的にもいろいろな意味で複雑なところで、なかなか制度などがわからないところで、しかも文化的にも入り組んでいるところです。我々は向こうの教育システムとか教育制度について、本で予備知識を得るわけです。ところが、向こうへ行って日本とかアメリカのスクリーニングにかけないで現実の生の現場に臨むと、意外なことを感ずるものです。その一つとして、アルゼンチンには国立大学が33、私立大学が30で、全部で63の大学があるのですが、ほとんどがブエノスアイレスとか首都に近いところにあります。実はすべての大学は例外なく3部制をとっているのです。午前8時ごろから始まって11時頃終わると、昼の1時から4時ま

で、夕方は日本でいう夜学ですね。そして学生は朝の部なら朝、昼の部なら昼、夜なら夜というように決まっています、自由に他の時間の講義を聴くことはできない。

日本から行った留学生は滞在期間も短いので単位をピックアップできるのですが、現地人はできないようになっています。これもついでですが、どういうものか一番成績が伸びるのは夜の第3部の学生だということです。どうしてかと聞きますと具体的な答えは返ってきませんでした。

私が言いたいのは、短時間に学校へ行くものですから、朝の部に行く人は昼からの仕事、夜の人には午前中の仕事というように学生は皆仕事をもっているわけです。日本ではモラトリアムといわれますが、18才から22才の間のその学生を教育する、そしてそれ以外に社会人だとか、開かれたとか言っていますが、アルゼンチンでは大学生そのものがみんな職業をもっている人ばかりなのです。だから、生涯学習、社会教育が、普通の大学教育と一緒にいるのです。そういう意味では、日本の生涯学習というのは、まだまだ特別なもので、これからそういう特異な実験をするのだという感じすらするのです。日本ではダブルスクールというようなことが言われていますが、大学と専門学校がダブルだけでなく、職業と教育のダブリという問題が出てくるだろうということを思いました。

それが、もし日本でもそういうことになって、生涯学習ということで特別の公開講座など、別に開かれたカリキュラムをつくるのではなくて、いままでの学生と一緒にあって、社会人が入ってくるということになりますと、私はいろいろなことが、大学だけでなく変わってくるのではないかと思います。第一に変わるのは年齢層です。日本ではおそらく浪人したといっても、ほとんど同年齢層に区切られて教育しています。

本学へ就職した23、24歳の方が、今の学生をみると「あの人たちは新人類で、何を言っているかわからない」と言います。そんなことを言ったら我々は化石を通り越してどうなるのかと思います。けれども、今我々が直面している生涯学習というものには、いろいろな年齢層、30代、40代、50代の人と一緒にあっての教育というだけでも、日本も本当に教育の中身が変わってくるのだなあと感じます。

大島 ありがとうございます。

会場から質問が回っておりますので、これについて端的にお答えいただきたいと思えます。たくさんあるのですがこの中で代表的なもので、磯村副社長からお願いしたいのですが、先程東南アジアの拠点としてシンガポールを選んだと言われました。それに対してなぜ選んだのかという質問があります。

磯村 シンガポールには私共の工場もありませんし、特別な拠点があるわけではありません。ないけれどもなぜシンガポールを選んだかということですが、まず一つはアセアンの真ん中にあります。しかもいろいろな情報網が整備されているというの

が二つ目です。その情報網の整備の中には、金融とかいろんなものも含めて一番整備されているし、いいのではないかとということで選びました。

大島 次に、中国の話がされました。部品について、アメリカの場合はローカルコンテンツ、部品調達率ですが、日本からサブ工場を出したりしていますが、その辺の見通しはどうか。それから中国市場の将来のということもあるのですが、価格、コスト破壊ということも向こうでも起こるのだろうかということですが。

中国進出に対してローカルコンテンツはどうですか？

磯村 ローカルコンテンツは今のところはどれだけでなくてはならないというところまではいっていません。これはいずれそのようになると思っています。相当高いローカルコンテンツを要求されるのではないかと考えています。というのは、結局自動車は、自動車を使うということだけでなく産業をどう起こすかということになるものですから、中国の産業をどのように起こすかということを考えると自動車はもってこいです。ローカルコンテンツを掛けていけば、いろんな産業が起こるわけですから、そういう意味においてアメリカ並み、またはそれ以上になるかも知れませんが、いずれそのようになると思います。

価格破壊の話ですが、中国でつくると確かに今は安いと思います。人件費が問題にならないほど安いわけですから。

中国には「例えばトヨタならトヨタに来てもらって、中国でつくってトヨタの国際的な販売網に乗せて輸出せよ」という考えもあるかもしれませんが、我々としては例えばそれを日本にもってきたら今の話で価格破壊がということになってしまいます。我々としてはむしろ中国へいくのは中国の市場で日本からもっていかずに中国でつくって売るということを考えております。だから、世界の生産基地としての中国ということまでは今は考えておりません。

大島 それからもう一つ、これはおふたりご一緒なのですが、どうしても海外へシフトするとよく言われますが、産業の空洞化についてお聞きしたいと思います。

磯村 空洞化については率直に言って大変懸念しております。今、我々は日本国内で350万台ぐらい生産しています。200万台を国内で売って、150万台を輸出しています。その他に、100万台をアメリカだとか海外でつくっております。そういう面で行くと、100万台を海外でつくるようになってしまったということです。これが先にいきますと輸出をするのが約100万台です。海外で300万台を売るようになると思いますので3分の2ぐらいは海外でつくろうというようになってきます。これは一つには先程言いました、その地域の経済発展なりに寄与しようということがあるし、地元でつくるのが一番お客さんにピッタリということがあると思います。ただ実際問題としてみますと、日本は円高もありますし、バブルもありまして、日本の賃金はものすごく高いのです。アメリカの自動車産業は、アメリカの中で際立って給料が

高い産業ですが、それでも私共の7割です。イギリスもやっていますが、3分の1から40%ぐらいです。そのぐらいですから、現地で製造する方が有利というのが率直なところですよ。

しかし私共としては、ただ資本の原理とってはおかしいですが、先程の話で中国でつくってどんどん日本に入ればよいではないかということは考えておりません。やはり日本の企業ですから、日本の経済なり産業や社会を守るとするのはオーバーですが、なんとか国内では現状なみの350万台ぐらいはやっていこうと思っております。少なくとも250万台は国内で売れると思いますから、あと100万台を輸出すれば済むのではないかと思います。

そうは言っても、ただ守るといっただけでどうなんだという話がありますが、先程言いましたように、やはり一人ひとりの賃金がものすごく高いわけですから、それだけの付加価値をつけてもらうかということとっております。先程学長先生からいろんな各制度が変わりつつあるという話がありましたが、私共も一人ひとりが高い給料をとっているわけですから、それだけの能力を発揮してもらわなければならない。ではどうやって発揮してもらうかということで、今までの仕組みですと言われたことをやっていたらいいとか、前にそうやっていたから今もその通りにやればいいのかということがありましたが、言われたことだけをやるということはどこでもやれます。今まで以上のことをするためには仕組みを変える必要があります。私共も企業の仕組みもだいぶ変えました。先程フラット化ということが出ました。階層を外すとか、年功序列、年功賃金の話も出ましたが、賃金についても成績というか実際に働いて成果を出したその成果に見合う賃金にしようということで、その分ウエイトを広げています。

それから一斉採用の話もありましたが、一斉採用ではない社員、契約社員を採ろうとしています。うちは今デザイナーをそうしています。そういうデザイナーについてはこれだけの賃金でどうか、これだけの成果を上げたらこれだけの加算になるというようにしました。ただ少し脱線しますが、終身雇用が全部変わるかどうかということについて、私自身はこのように考えているということをご紹介します。

終身雇用制は守りたいと基本的には思っております。ですが、今までの終身雇用制は変形はするでしょう。一つは全員が終身雇用ではありません。私は7～8割の人が終身雇用、あと2～3割は先程いいました契約社員としてやっていく仕組みに変えるのが一つです。日本がどんどん伸びてきたのは、終身雇用的なものがある自分の仲間と一緒にやっていくというチームで仕事をする。長い間その会社にいるわけですから、長期的に自分の立場を考えたり、会社でピッタリの自分の能力をつけたり、会社が発展すれば自分たちも良くなるということがありますから、そ

ういう利点で伸びてきています。そのことはずっと生かしていくべきだと思います。したがって、基本は終身雇用制で2～3割はそうではない社員ということですよ。

年功賃金というのはだいぶ変わると思います。先程いいました能力給ですね。年俸制というのがありますが、能力給にどんどん変化をせざるを得ないと考えております。仕組みを変えることによって一人ひとりの生産性を高めて競争力をもつということが第一です。その他、先程言いましたが、世界を一つの市場と考えて日本でやるものと、アメリカでやるもの、中国でやるものについては、はっきりとした戦略を持つべきである。日本の場合には、どうしても付加価値の高いものにもっていかなくてはならないから、そういった役割を果たしていくことになるでしょう。車でいえば高い車ですね。高いということには語弊があるかも知れませんが。開発などは日本でやっていくという住み分けをしていくことが先ず第一に必要なことであろうと考えています。

その他自動車といいますが、今までの自動車産業の概念と一緒にいいかということについて、私は変わってくると思っております。今までの自動車産業というのは、自動車というハード、例えばクラウンをつくることでした。そうではなく車を使う、より上手に使うというような面での産業の広がりが出てくると思います。一番簡単なことを言いますと、オートキャンプですね。キャンピングカーをつくるだけではなく、そういうオートキャンプ場を開発するとかがあると思います。例えば、これはオートキャンプ場ではないですが、猿投にアドベンチャーフィールドという会社をつくりました。これは4WDのコースです。今流行っています。そういった面での産業の広がりによって空洞化はある程度防げるのではないかと考えております。

さらに言わせていただきますと、車自体のハードが変わってきます。というのは、例えば安全とか、公害とかいろいろありますが、簡単には電気自動車をつくるというようなことです。電気自動車ということになると、どこでもできるかという点、私はそうではないと思います。少なくとも、いろんな技術が集積している日本でない、しばらくはできないと思います。そういう面で新しいコンセプトの車ができてくることによって空洞化が防げると考えております。

大変難しいことでもありますし、率直に言うと国内で、400万台強生産したこともあります。今は350万台というわけですから、その分は減ってきたのは事実です。これ以上減らさないように私共はやっていくつもりでおりますし、そのことが一番大切なことだろうし、私共の役目の一つであろうと思っております。

大島 大石さん、2点あります。直接関係ないかも知れませんが、水の問題でお教え願いたいということです。「今年の渇水騒ぎで水利権について勉強させられまし

た。これについて国民平等の原則、地域の広域的発展のためにも水利権は撤廃されるべきではないか。撤廃するとどんな障壁があるか」ということですが、どうでしょうか？

大石 水の問題はなかなか難しい問題なのでしょうけれども、最近の新聞でもこの渇水騒ぎに関連して水利権の調整を建設省も全く手を出せないでいるということが書かれています。

治水行政や河川行政は、この水利権も含めて極めて長い、ある意味ではいきさつ行政であったり、歴史行政だということであったりするわけです。おそらく簡単には行かないだろうと思います。

ただ、農業の趨勢と合わせて、「水というものをもう一度、国民全体資産として考えるべきではないか」とか「循環系としてとらえ直すべきだ」という議論が起り始めていますので、そういう中でこの問題も前進が見られるのではないかということぐらいしか私は言う能力がありません。

大島 どうもすみません。次に有料道路に政策で値上げがあっても無料にはならないということです。今後のあり方として、21世紀の日本道路網構想の理想像といえますか、落ち着くところをお聞かせ下さいということです。

大石 私は、前々職が有料道路調整官というポストにいました。今は有料道路の関係者ではありませんので、関係者でないという前提でお聞きいただきたいと思えます。したがって全く個人の感想でしかないということを申し上げたいと思えます。

わが国の有料道路は、現在はネットワークで首都、阪神をはじめ、高速道路をもっておるわけですが、それぞれ単独の路線の有料制でスタートいたしました。従って初めからプール制を導入していたのではなく、供用ごとにその当該部分を30年がだいたいワンジェネレーションですから、30年経てば無料にするという方針でスタートしたことは間違いありません。ところが1972年あたりから、プール制の議論になりまして、プール制をしいた結果、その約束を我々が違えている。したがって、道路行政は国民に対して嘘をついているというようなご指摘を受けることがあります。また最近、長野さんからお話がありましたように、ネットワークが拡充するにつれ東名、名神を今つくればものすごく高い金がかかるのですが、昭和40年代の初めにつくったわけですから、今から思えば安いコストでできています。そういう安いコストでできたところが、現在つくっているところは1キロあたり40億、50億円とかかかるわけです。そういう高いコストで相対的に交通量が少ないところを整備する結果、大都市の方々に迷惑をかけているわけで、そのこともおかしいと言われ、安易な料金改定であるというご指摘も受けています。

いきさつから見て、日本ではこのことがやや不幸な経緯をたどったわけですが、世界的な趨勢としては、高いサービスを受ける道路に対しては料金をいただくとい

う方向でむしろ世界は今動いている。一般財源が非常に厳しい結果、例えばアメリカは、レーガンの最後のときにガソリン税を上げまして、新たな道路への挑戦、25万マイルのハイウェイ構想が動き始めたのですが、このときも実は有料道路制度の導入を大幅に図っています。かつてのイギリスのターンバイクや、アメリカの有料道路制の時代のような議論も行われました。ドイツは例のECからEUへの統合の際に、ドイツの自動車利用者がむしろ不利益を被ることから、アウトバーンに対して有料道路制度という議論がなされて、現在の段階まだいろいろ未決着の部分があるようですが、大きい方向としてはアウトバーンが有料化される方向のようです。

プール制をしていない料金体系はそもそもほとんどありません。新聞の料金にいたしましても、極めて効率的に配付できるところと、一軒一軒配付しなければならないところと同じ料金であります。郵便でもそうです。あるいは中部電力の電気もそうです。トヨタ自動車を買うにしても、東京で買う場合、名古屋で買う場合とでは若干他の地域に比べて安いというようなことがあるかも知れませんが、それにしてもその輸送格差だとかを全部料金の中に吸収できているのではなくて、むしろ広い意味ではプール制の中で販売されている。鹿児島で飲むビールも東京で飲むビールも同じ料金ですし、たばこもそうです。そもそも一般的に料金というのはプールの中で処理されているのですが、この部分が最初の話がそうであったものですから、やや不幸な経緯をたどっているということになるのではと思います。ただ、これからわが国は道路整備をもっともっとしなければなりません。

意外なことかも知れませんが、あのヒットラーの遺産のアウトバーンをもっておりましたドイツが戦後供用した高速道路の延長のほうが、わが国が戦後ゼロからスタートして供用した延長より長いのです。それを無料でやれたドイツの国力と、道路への投資を重視したドイツ国民に敬意を表するものでありますが、我々は高速道路も一般道路のほうもゼロからのスタートでしたから、一般国道1号も23号も整備しなければならないという結果、このようなことになっています。

私は差別化された高いレベルの道路利用サービスに対して料金をいただくという方向はプール制だとか、償還年限にかかわらない議論としてこれから議論されていくのではないかと、一部サービスの対価として料金をいただくというような方向にいくというのは全く私見ではありますが、この方向すら模索されるのではないかと考えています。

大島 どうもありがとうございました。学長に対して「大学における産学共同の考え方」と「実践の現状と将来性について」という質問があります。

「大学における産学共同の考え方」としてどのように考えてみえるのか。その現状と将来性について。大学一般かも知れませんが。

山田 産学共同ということは、戦後タブーで、そういうことを言うと大企業奉仕で

あるとかでつるし上げられて大変でした。今は逆にそのようなことを考えないと大学は成り立たないぞということです。これは学生諸君全部が認めておるところだと思います。

そういうことで産学共同も、やっとなちこちが具体化してきたというのが今の段階だと思いますが、要は中身の問題で、何をもちて産学共同というのかということです。それがまだまだ、本学には本学の問題がありますし、国立大学でもいろいろな問題を抱えながらいろいろやっているというのが現状だと思います。一つ言えることは、日本の場合、これも一つの規制かも知りませんが、国立大学の場合、例えば研究費を外へ持ち出して民間企業と一緒にやるというのは制約があつてなかなかできない。私学の場合、それが割に自由にできるということはあると思います。もう一つは、国立大学の場合、ある大学が企業なり経済団体なりとタイアップして一つのことをやっといこうということは、学部内の教授会や先生方の反対があつたりして、なかなかできないということがあつたようです。そういうことでは、私学のほうが組織的にやりやすい。ですから、この地方の経済団体の一つも、ある私学大学と産学共同でいろいろなことをやっています。

したがって、国立の大学の場合、一本釣りと称しますが、非常に優秀ないろいろなノウハウを持った先生を個人的にお願いをしてそのノウハウをいろいろな経済同友会とか、経営者協会とか商工会議所が交渉して講師として話していただくというかたちになります。

産学共同については、本学にもいろいろな問題としてこれから考えなければならぬことがあります。考えていることも一つ、二つありますが、まだまだここで発表するところまではいっておりません。

大島 質問に関してはここで切りたいと思います。

いろいろなお話をいただきましたが、やはり中部の活力源といひますか、中部はどうなるのだろうか。いろいろな議論がありまして、今年もこのあと名古屋では、名古屋をデザイン都市にするとか、あるいは愛知県知事は従来より産業技術指導を目指すのだとか、いろいろなことが言われています。大石さんが、今ある開発動向、中部地区の道路網、環状道路ができて地域の交流が、がらつと変わると言われましたが、お三方にそれぞれ、お伺ひしたいと思ひます。例えば、ゆとりある社会の実現を中部は目指さなくてはならないということに対して反対する人はまずない。豊かで住みよい中部とか、活力あふれた中部、世界に開かれた中部というのは、それぞれ底辺にはあつて、いろいろプロジェクトが出ていると思うのですが、我々が知りたいのは具体的には、例えば名古屋駅にJR東海ツイン・ビルをつくるとか、あるいは名古屋のドームができるとか、いろいろ物議をかもし出していますが、万博の問題だとか、あるいは将来の中部空港の問題とか、いろいろ出ている

が、どういうものに重点をおいて、あるいはどういうものをどのように育てていくのか。その中で、中部は活力ある東京と大阪の谷間ではなしに、どのようにしたら中部として表へ出ていけるかというところをお一方ずつお願いいたします。

磯村 私は先程も少し言いましたが、例えば情報化などの話があります。皆同じことをしていた場合にはどうなるかという、東京には勝てないと思います。皆東京に行ってしまうということになります。やはり中部は「中部はこういう所なのだ」「これは中部でなければなきない」というものをつくるべきだという考えをもっております。その場合には何かというと、産業技術云々と言われましたが、いろんな統計を見ましても、現実の話としても物づくりは日本の中で一番集積度が高いと私は思っています。これは日本だけではなく世界中で一番高いのではないかと考えています。したがって、私はそういう面をどう生かしていくかだろうと思っています。よく脱工業化といわれますが、やはり物づくりがなくて、脱工業化だけでは何ともなりません。アメリカが現実にもそうでしたね。ずっと製造業が衰退してきてどうも調子が悪かった。このところ自動車といえばビックスリーが相当頑張ってきて、アメリカの景気もよくなりつつあります。やはり脱工業化とは言いながらも、そのもとには物づくり、製造業があるのだということだと思っています。

この地域での物づくりは、つくるとは確かに一番でしょうけれども、物づくりのノウハウなどをうまく教えるというところは欠けていると思っています。先程東南アジアから私共へ350人くらい研修に来ていたと言いましたが、私共の会社へ来るのは実務を覚えるだけです。物づくりには理論などいろんな面があると思いますが、そのような面をもう少し伸ばして行ってほしいと思います。今やってほしいこと、それは国際空港です。私共へ来るにしても成田から来ると一日仕事です。だから、豊田まで行かずに東京でやろうかということになってしまいます。名古屋空港からですとすぐ来れます。いろんな研修のハードもそうですが、仕組みもやってほしいと思っています。

また、大学もそういうように振ってもらったら良いのではないかと。物をつくること、勉強するには中部大学に行けば良いのだ。それを世界中が認めればどんどん集まって来ると思うのです。地域全体がその方向にやっていくことによって初めてこの地域の特徴が出て、しかも世界中から認められる。先程、世界に開かれたということをおっしゃいましたが、そういった地域になっていくのではと思っています。

それと空港の話をしたんですが、この地域全体も外国の人が住むにはまだ不親切という気がしますし、私共ですと日本語で書いてありますから、市役所や公園の方向がわかりますが、英語とか外国語では書いてありません。そういう面も我々として考えていく必要もあろうと思っています。

大島 大石さん、いかがでしょう。

大石 中部の大学のシンポジウムで、中部というブロックカテゴリーの中だけであまり考えるなどというのは少し矛盾のような気がいたしますが、やはり私は中部というブロックというのは所詮相当便宜的なブロック分けでしかないと思っております。もちろん中部がよくなるのが、日本全体にとって、東北アジアに対してということになると少しオーバーかも知れませんが、そういう視点がないと、あまり先程から言うておりますように閉じ込んでしまう議論ではという気がします。空港の話にいたしましても、1県1空港というのは大体整備ができてきたのではないかと思います。私は批判というよりも折角持ち得たインフラをもっと有効に利用するために言いたいのですが、1県1空港ができたけれども、それぞれ国際化というのは、結局はソウルであったり、一日数便しか出ないような空港がたくさんあるといった状況から思えば、県民一人当りの滑走路延長はヨーロッパ中心地域よりもたくさんになって来ている地域があるのにもかかわらず、それを資産として有効に生かし切れないということが一部において生まれつつあると思います。

したがって、例えば1県1空港が整備されたのであれば、これらの空港が互いの役割を分担し合う。アメリカに行く場合には、隣の県の空港からでもいい。そのかわりにソウルに行くときは隣の県の人もうちの県に来てもらうのだという考え方でなければ、これから各県が1県1空港時代を乗り切れないと思います。同様に議論されております中部の新しい空港についても一方で羽田があり、成田があり、関西ができ、福岡の空港における拠点性は最近著しいものがあります。そういう福岡だとか、仙台や札幌だってそれほど黙っているわけではないですから、そういう中でどういう位置づけにするのか、どういう役割を担うのかといったような考え方が是非必要です。この中部圏ぐらいポテンシャルがあり、実力があるというところでは、あまりローカルで行われている議論とは違う、少し大人の議論をしていただければありがたいような気がいたしております。

物事が進む際に、いつもそうだったのですが、これは堺屋太一氏が最近よくいっておられるのですが、何々がないという発想からしか補助金などはつかなかたわけですね。うちには何々がないから何々をつけてくれ、要するに自分のところをボロカスに言わないと前に進まないようなことがあったわけです。これは先程大島先生が言われたのですが、全国に国見の山というのがたくさんあります。例えば、大和三山があったりするのですが、国見があるというのは、天皇が天の香具山の歌が残っておりますように、山の上に登ってその地域を誉めるのです。誉めて誉め抜くから地の神様が、これだけ誉めているのだったら一つ今年たっぷり実らせてやろうかというこで実らせてくれるという原始信仰がある。したがって、各地域の国見の山は領主が登って、その地域を誉める山だったわけです。それを今は地域のことをボロカスに言わないと整備が進まないというのは、どう考えても逆だと思います。

むしろこの中部の良さ、名古屋の良さ、愛知、岐阜、静岡の良さというようなものを売りにするという発想の転換が先程から申し上げている地域連携ということにつながるものだと思っております。ですから、この地域が全国で今まで行われたことがない良いものを売りにした議論が成り立つ地域というような思想実験といえますか、思考実験というようなことをやっていただければおもしろいのにと思っております。

大島 大石さんにお聞きしたいのですが、大人の議論をしろということですが、昨年の新聞で東京の人は例えばタイプを考えればゲルマン型で決めたことはドイツ人のようにピシッとやっていく、官僚の人が多いからかも知れません。それに対して大阪の人はラテン型、東京がやっていることは適当に見ていて自分たちがパッパッとやってしまう。それに対し名古屋は一体なんだろうかという議論をやったのです。我々が見ている名古屋はポテンシャルがあるし、人材もあるというように半分以上はお誉めいただいていると思うのですが、ものが進まないというのは、ここにお見えの方々もみんな思ってみえるのです。もう、一步詰めてどうすればよいのでしょうか？

大石 かつて名古屋にいた人間として中部を愛しているという発言でお聞きいただきたいのですが、サブロウ意識(3番目だという意識)になりすぎているのではないかと思います。かつて明治政府が東北に2番というものをつけたのです。例えば、二高、第二師団もそうです。東京の次に2番目は東北だよということにして、東北を大切にすゝる気持ちを出したということがあるのだそうです。求められもしないのに、名古屋はその意識を持ちすぎているのではないか。4番目になることは許さないけれども、3番目ならまあまあではないかというような発想があるというのは、もういいのではないか。東京に2番目に近い大都市は名古屋でありますから、そういう意味でも発想を変えられたらと思います。

大島 もう一口いいますと、なんか名古屋の人は誉められていないと思うのです。なんか自分の住んでいるところがもっといいところ、例えばアメリカ人だったら名古屋は知らなくても豊田と言えはわかります。名古屋はいい所なんだということを外部の人に言ってもらわないと、そうかと思わない。自分で例えばいくら御園座があって文化の伝統があるといっても、あそこへ行っている人はそうだろうと思うのですが、それ以外の人は自分の回りを見て、やっぱり東京は良い、神戸はファッションセンスが良いという対比を絶えずしてしまうのです。これは名古屋の意識かどうかわかりませんが。それも3番手をどのように払拭すれば良いでしょう。

大石 これは名古屋以外でも全部の地域がそうだと思いますね。全部の地域がどのようにして払拭するかだと思います。私は某県の先端科学技術研究所のようなどころに行かさせてもらったのです。そのときの所長さんは、大学者として有名な方と

いうことでしたが、その方が「随分田舎の草深い研究所にお越しいただきました」と言われたとき、私はそこまで言わなくてもいいのではないかと思います。そのように自分でずっと言い続けているということは、あまり良い成果を生まないのではないかと考えております。「この空気の素晴らしい所によく来ましたね」というとか。

脱線ついでに、岩手でこの前、国土軸のシンポジウムをやったのですが、岩手県の県民一人当りの土地資産というのは、東京23区の140倍なのです。ということは、同じ面積に140分の1しか人がいないということです。ところが逆に一人当りの土地資産が140倍だと考えると、この140倍の土地資産を生かすためのいろんな工夫ですね。例えば使用と所有の問題だとか、居住と労働の問題だとか、解けてくるのがいくつも出てくると思います。それが東京23区と同じだとはいいませんが、ドイツは1戸あたり900㎡の家に住んでいますが、岩手では900㎡になるような住まい方になっていませんね。せいぜい大きくても100坪とかだと思います。その発想を変えると140倍の土地資産を有効に生かせるということになるわけで、したがって私は、笑いながら「名古屋は巨大な田舎である」という方がおられたり、あるいは名古屋の人はそう言われることがあると思いますが、私はタブーのある世界はいけないと思っているのですが、タブーにされた方が良いのではないかと思います。

大島 磯村副社長は海外へ行かれたり、東京へ行かれたりするとき地元をお誉めになりますか。

磯村 先程ご紹介がありました、中部経済同友会の代表幹事をやっていますが、今年のテーマは“中部の魅力を探る”にしました。ここが悪い、あそこが悪いという話ではなく、ここが良い、あそこが良いというのをもう一度見直そうということにしております。

私も脱線して言いますと、この地域は豊かすぎたのでしょうか。とにかくこの地域で何でもできる。余所から人が入ったり出たりしたくても水はあるし食糧はできるということで、小さくまとまってしまうのではないかと、それを打破して行くことが必要ではないかと思います。だから、何となく余所から来た人は入りにくいという話が出てくるのではないかと思いますし、人材が出てこないというのはそういうこともあるのではないかと感じをもちています。

大島 人材はいると言い切っているのでしょうか？

磯村 そう思いますね。人口はたくさんいるのですから。

大島 学長、最後になりましたが…。

山田 この地方は、日本の人口の1割が住んでいると思います。そして、工業生産高はおそらく17～18%近くをほこっていると思います。そういう意味での中部大学のこの地方での大学としてのあり方ということになると、工学部とあらたにそれと

相乗作用を起こすように経営情報学部と国際関係学部をもったということは、この地域にまさにピッタリの大学の構成だと自負しております。

将来ものづくりに携わる人達、そういう人達を養成する工学部が中心になって定員からいっても多いわけです。こういう構成比率は、中身は時代によって変わるでしょうけれども、私は今までは間違っていなかったと思います。問題は磯村副社長がおっしゃったように、いわれたことだけはやるということだけではだめなので、これからは、自分で創意工夫してやる人材が必要なんだということから、そのような教育なり研究体制を、どこの大学でもそうでしょうけれども、うちも持たなければいけないということだと思います。

そこでいろいろなことが問題なのですが、一番至近な例はどうしてもアメリカと比較してしまうのですが、日本の場合は、従来の講義はあまりにもアカデミズムすぎると思う。あまり生臭い問題にはタッチしない。カビがはえているとはいいいませんが、過去の学説だとかさしさわりのない抽象論が講義なり、教育の中心であるというようなことが、どうしても日本の場合はあったと思います。

アメリカは逆に何事も現代を基軸としたような学問が中心であって今何が問題になっているのか、その問題をどのように解決したら良いのかというような価値観の上で教育がなされているという感じが私はするのです。よくケーススタディということを行います。アメリカの場合は具体的にこういうケースをどう解決するのだ、ということをする。日本ではあまり生々しい問題を取り上げない。それがどちらが良いのか悪いのかというのではなくて、いま磯村副社長がおっしゃったような人材を求めるならば、それにふさわしいように日本の教育も変わらなければならないという時期ではないかと思えます。アメリカの学生と話しておりますと、自分達の頭で考えて解決方法を出してくる、レベルが高い低い、間違っているということとは別として、とにかく自分の頭で見つけだして人を説得する。自分を主張、プレゼンテーションするという訓練は日本の学生と較べるとアメリカの学生のほうがかなり優れていると思えます。これ自身が良いのかどうかは問題ですが。

もう一つ例を上げますと、向こうはコースショッピングといって、聴講する講義を決めて登録する前に、いろいろな講義を比較しながら聴くことができます。また向こうでは、2、3人の先生で一つの講義を担当する。ワン・クォーター、ワン・セメスターをやるということがあるのですが、日本でも段々そのようなことを取り入れてきておりますが、本質的な違いは日本の場合は、自分の担当を2回なり3回なりやると、次の先生にバトンタッチされるでしょうが、次の先生やあるいは前の先生の講義を聴くというのは失礼でやらないのが普通であろう。向こうはそれをするのです。自分がしゃべることを次の先生や前の先生が聴いているわけです。前の先生はこういうことを言っただろうけれども私はこう思う、そんなことはおかしい

と学生の前で打々発止とディベートがあるのですが、日本人は奥ゆかしいのか、人の前で前回の講義を批判することはまずない。このへんの体質を変えないといけないのではないか。それから学生の授業参加ということもある。向こうは一方通行の講義ではありませんから学生はどんどん質問をする、授業に参加する。質問するという評価が3分の1ですね。それからいろいろな論文とかりポートの評価が3分の1、あとテスト、いわゆる日本でいう定期試験が3分の1ぐらい。評価方法もかなり違う。日本ではさぼっていても試験だけ点をとればパスをするけれども、向こうではそういうことはまずない。この辺が今言いましたように、言いつけられたことはやるけれどもそれ以外のことはやらないということではなくて、自分で問題を見つけて、自分でそれなりに方法論を見つけ出して、自分なりの解決策を考えるという人材を育てるためのポイントではないか。本当にそういう人材が必要であるのなら、そういう意味で教育の中身を大幅に変える必要があると思うのです。

ただ一つだけ申し上げますと、エズラ・ボーゲルという“ジャパン アズ ナンバーワン”を書いたハーバード大学の教授がいらっしゃいますが、その方がこのようなことをおっしゃっています。「日本の大学生には誠に申し訳ないけれども、アメリカの大学生はよく勉強すると思う。ハーバードでは自分で言うのも変なのだが(自分がハーバード大学にいるので)ずば抜けて優秀な学生が多い」と。

ある意味では日本は均一化、均質化ということなのでしょうが、トップとボトムの違いをいかにして縮めるか、場合によってはトップを多少引き下げても平均値を高めるようなことに力を入れ、逆にアメリカではトップとボトムの格差が開くことには一切おこまいなく、トップはどんどん伸ばす。だからウルトラエリートがアメリカでの教育方法では成り立つのではないのでしょうか。ずば抜けて優秀な人材がそういう意味ではアメリカには育つけれども日本では育たない。しかし、国全体としての平均値的には日本のほうが非常に高い。平均値の強さが今までの日本の強さであった。したがって、商品でも、買ってみてもアメリカではトップのエリートは使えるけれども、一般の人たちはむづかしい。均質的な、ある程度レベルのそろった教育をしてきた日本では、より多くの人たちが使いこなせる。全体の数からいうと、大量生産、大量消費ということからは、日本の今までの教育体制の方があっていた。しかしこれからはそうではないと私は思うのです。

エズラ・ボーゲルさんはさらに続けてこう言っています。「しかし、私には一つわからないことがある。こんなに優秀な学生たちがアメリカでは出るのだけれども、彼らが運営しているアメリカの会社や社会が、日本に較べればうまくいっていないことだ」。これはどういうことかという非常に難しいことだと思いますが、やはり大きな原因の一つは、多くの有能な学生たちが自分は超エリートである、ブライテスト、輝いているという自負心が強い。そういう自負心を持って社会に出て、最短

距離を目指すこと、自分のステータスだとか、昇進すること、トップへ立つことに熱中するため、それ以外の社会人として、あるいは人間として、個人としての生き方もややもするとバランスを失うことがある。そういうことにも大きな原因の一つがあるのではないかと思います。

結論めいたことを言いますが、今はこういう時ですから、もっと多様化し、個性化し、多様な能力を育てなければならない時代だと思います。そうかといってアメリカのように超エリートだけをつくるというようなことでよいのかということになりますと、難しい問題が私はあると思うのです。

いずれにしても、あまり行き過ぎるとそれが国の経済の活力の衰退につながるだろうと思います。結局は全体の国民のレベルを上げるということも、その中でリーダーシップがとれるようなエリートを育てることも、その両方が大事だと思います。どちらかだと一方をやれば良いという問題ではなくて、時代によってそれぞれ力点は違いますが、そのバランスのとり方が問題だと思います。アメリカと日本では、今まさにその方向が正反対の方向に行っているという感じがしておりますが、そういうことを痛切に感じます。

大島 どうもありがとうございました。一言ずつで結構ですが、大石さん、21世紀社会のキーワードのようなものがありますでしょうか。何かお考えいただいているものがあれば、21世紀について感想のようなものをお願いしたいのですが。

大石 私達のように交通インフラを中心にものごとを考えている人間が、そのように先生が今言われたことに的確に答えられるものもないわけですが、かつて我々の社会資本整備は国土の均衡ある発展だとか、あるいは拠点主義だとか、格差是正だとかいろんな言葉で説いてきたわけです。先程いいましたように、ある程度のインフラが進みこれからさあどうやってつくっていくのかといことを今の先生のお話から考えていかなくならない時代には、もう一度我々はこの38万km²国土の上どこにどういう住まい方をし、どういう生き方をするのか、何で暮らすのかということについて、もう一度思いをいだかなければならないのではないかと思います。そのときに我々のつくる道路をはじめとする社会資本がより自由な社会を形成できているか、より人々の参加を求めるような社会にしているか、より安全な暮らしができるようになっているかといったような面、さらにはそういうことがより地域的に経済的に人々に対して公平な社会を形成しているかといったようなものの見方、尺度というものが必要なのではないかと。それにもう一つ大きいフィルターとして、そのことが全体として次世代に我々が預かった環境を引き継ぐことができる暮らし方になっているかというようなことだろうと思います。

大島 ありがとうございました。

磯村 そうですね、『21世紀、地球時代』。地球は一つになって、今はいろいろがた

がたしていますが、平和にやっていけるのではないかと考えています。

大島 文字通り最後にグローバルということで、地球ということが出てまいりました。こういう時代ですから、大きな流れとしてこの時代、この時を直近の未来、21世紀を見ていくのか、あるいは何かその時流に流されていけば良いのか、いろいろ各界、各層、いろいろな方々が考えられると思いますが、我々が3回やりましたシンポジウムでも、中部は魅力あるということをいわれる人ばかりです。現実には魅力があると思うのですが、我々がどのように意識するか、またそれを自分の生活の中、仕事の中でどのように生かしていくかという努力がおそらく足りないのではないかと。少しずつ大石さんにおっしゃっていただきましたが、我々は謙譲の美德で自分を少し卑下して、東京とか大阪の人間と無意識のうちに比較しているのではないかと。そういったものが、自分のセクショナリズムとかいうものを生んで、自分の行動能力の3分の1とか5分の1の能力で仕事をしているという方も我々の世代でもたくさんおります。本気でやればおそらく負けないでしょうが、我々大学のほうでは、どういうことができるかというのは、たかが知れていると思われるかも知れませんが、今日は学長においでいただきましたので、大学としてまた研究所をもつ大学としてこういった企業の方、行政の方とタイトでやっていけるよう努力していきたいと思います。本日は、長時間ありがとうございました。

司会 どうも長い時間ありがとうございました。最後に中部大学産業経済研究所所長、小沼敏よりお礼を申し上げます。

小沼 本日は会場にお見えの皆さん、酷暑が依然として続いておりますが、多数お集まりいただき、長時間ご静聴いただきましてありがとうございました。

私共の大学で3年間、“21世紀を見すえて”ということで研究を続けてまいりまして、石の上にも3年ということで、どうやら21世紀を見透かす何らかの手掛かりが得られたのではないかと考えております。特に今日は、中部という地域を見るときに、視線を少し上げてまして、中央日本という見方をテーマの基本的なテーゼとして掲げておったのですが、議論の結果としましては、もう少しさらにそれを上げてまして、アジアの中の日本というのでしょうか、ユーラシア大陸の端っこにある日本ですが、21世紀の時代には、日本を名実ともにアジアの中心に確立するための貢献、そういう機能を果たせるような中部経済、あるいは中部文化というものがこれから模索できれば幸いと思います。

最後になりましたが、熱心にご討議くださったパネリストの方々、それからまた共催いただきました名古屋商工会議所、後援いただきました春日井商工会議所、そして三浦学園幸友会の皆さん方に厚く御礼申し上げます。本日はどうもありがとうございました。

司会 本日は誠にありがとうございました。

シンポジウム後記

今回も特集号を出すことが出来た。中部大学の公開シンポジウムの特徴の一つは、実はこうした特集を毎回必ず出していることである。

大学が行うシンポジウムである以上、何らかの形で残しておくという事を、当初から予定し、計画し、そして実行している。

今年は第3回目となり、中部圏についての認識と理解も深まってきている。「何かを為す」という事は大学としても真剣に考えなければならなくなっていると思う。そうした意味からシンポは中央と地方をつなぐパネリストをお招きし、共に中部の地理的・文化的・経済的役割りと可能性について論議して頂いているのである。

時代は移り変わるものかもしれない。しかし新しい試みへと意欲を注がなければ、自分たちの目指した目標を手にすることはできないのである。

現実の問題を直視することのできる人の必要性は、今後も高いものとなる。というのもシンポの内容は、大所高所からの見解と即応的な手法について、知りたいと思う領域の話しが要求され期待されるからである。

スペシャリストであり、ゼネラリストでもある人材がこれから先求められるのである。研究所はマクロ的状況判断とミクロ的解決手法を身につけてゆくための機関であるのかもしれない。

とにかく、第3回のシンポも無事終了し、ここにその成果を出版することが出来たことは、編集者としては、何よりも嬉しいことである。様々な人たちの協力があって始めて可能な事業であるが、改めて関係各位にお礼を申し上げ、後記に代えることにする。

ありがとうございました。

(佐治孝夫, 大島俊一)

(本稿は、既に公表している「第3回中部大学公開シンポジウム」を一部修正したものである。)