

有識者アドバイザーからの意見

| | |
|-----------|----|
| 浅枝アドバイザー | 2 |
| 天野アドバイザー | 3 |
| 大田アドバイザー | 4 |
| 小田切アドバイザー | 5 |
| 橘川アドバイザー | 6 |
| 後藤アドバイザー | 7 |
| 渋澤アドバイザー | 8 |
| 橋立アドバイザー | 9 |
| 松原アドバイザー | 10 |
| 三神アドバイザー | 11 |
| 三村アドバイザー | 13 |

| 該当箇所 | 意見 |
|----------------------|---|
| リニアについて | 相模原と山梨に拠点を作ることは良い。東京とその周辺は密集しすぎており、相模原、山梨はゆとりを持った拠点となり得る。日本の大都市の場合、現状では、郊外でも家屋が密集した状況が広がっている。わが国の都市にも、欧米の都市のように、郊外には大きな庭をもつ住宅地が広がり、近くには多くの自然があるといった環境が必要である。相模原や山梨の拠点を、そうした都市にすると同時に、それによって余裕のできた分、東京や横浜といった都市においても、もっと自然地を増やしてはどうか。空き地等を利用した自然地の増加も考えられる。こうしたことは都市の災害対策、環境改善にもつながるものである。 |
| 高齢化への対応 | スペースにゆとりあり、周りに自然の多い中で、高齢者が元気に働ける環境づくりが必要である。それによって、生産年齢人口を増やすことが可能になる。また、昔と異なり高齢者も健康で勤労意欲が高い、一律に退職の年齢を定めるのではなく、定年の年齢を廃止したり、切り上げてはどうか。社会保障費が問題になる中で、健康に働ける高齢者が増加したことに対しては、最も合理的な対策である。 |
| 空港、空港アクセスについて | <p>空港アクセスとして自動車はどうすべきか。米国の地方空港では自動車が前提でタクシーも呼ばないと来ない場所すらある。欧米人の感覚では、空港でレンタカーを借りて観光地へ向かう場合が多い。日本の空港でもこうした整備が必要である。</p> <p>栃木から茨城空港、成田空港へつなげ、農産物を海外へ輸出する。例えば、栃木県は農業県だが、東京にしか向いておらず、もったいない。安全な農産物を海外に対してもっと宣伝し、海外への輸出を増やすことで、農業収益を増やし、日本の農業に新しい方向を示せるのではないか。こうした方向が打ち出せれば、農業人口の増加、農作物の自給率向上にも繋がるのではないか。</p> |
| 多言語表示・案内、観光、情報発信について | <p>工事現場、土木施設などを外国人に見学してもらうツアーなどを行うべき。日本は技術立国ということがよく知られている。工場、土木施設、工事現場でさえ、観光ポテンシャルを有している。観光地と技術の象徴となり得るものをセットにして、海外の観光客に、インターネットを用いて宣伝することにより、もっと観光客を増やすことは可能である。また、例えば、水田、神社、寺院のように、日本人には普通の風景でも海外の人には珍しいものも多い。こうした観光資源も積極的に発掘すべきである。ただし、現状では、現場の案内が日本語表示だけなのは問題である。早急に改善すべきである。</p> <p>空港、ホテルで英語での観光案内をすべき。外国では小さな町でも観光案内のパンフレットがある。またやホテルからのツアーも多い。</p> <p>相模原周辺には多くの大学が立地している。連携して教育、研究、情報発信していくことで、外国の大学に対抗すべき。可能であれば、講義も英語の講義にすべきである。日本人の英語教育に資するだけでなく、海外からの入学者を増やすことが可能になる。大学ランキングでは、国際性は重要な評価要素である。わが国の大学の場合、国際性のポイントが圧倒的に低く、国際的なランキングの評価を下げている。大学同士の連携で可能になるのではないか。さらに、地域ごと国際化を図ってはどうか。人口減少、高齢化の中で、一つの方向を打ち出せる可能性がある。</p> |

| 該当箇所 | 意見 |
|-------------------------------------|---|
| スーパー・メガリージョンの形成について | 国土交通省のイメージが強くでている印象を受けた。大学がたくさんある相模原のプロジェクトに関しては、グローバル視点からの人材育成など文科省では大学院制度の変更が検討されており、相模原のように大学が多い地域では、人材育成の観点、世界とのつながりやすさなど、文科省の知恵を反映させてもよいのではないかと。 |
| 多摩川国際臨空拠点群創出プロジェクトについて | 経産省では、特許庁と国際標準化に関し連携して日本の知財戦略を検討している。日本では認証機関が不足しており、日本の中小企業が新たな技術を出していく時に後押しする認証機関がない。経産省と連携し、川崎周辺に「認証機関都市」のようなものを作れば、技術をグローバルに展開するための拠点になるのではないかと。 |
| 東日本玄関口の創出プロジェクトについて | テックフォースという話があったが、厚労省でもDMATという災害医療派遣チームがある。首都直下地震が発生した場合、支援要請があるのは例えば埼玉県などの東京都の周辺の県と想定し、東京からの被災者をどのように埼玉に誘導するかを検討するなどしており、厚労省と連携すべき。例えば埼玉を防災拠点とするならば、インフラ（特に道路）の強化が必要になると思う。 |
| 首都圏による日本海・太平洋2面活用プロジェクトについて | 日本海側の活用に関する色が薄まったと感じる。新幹線だけでなく道路ネットワークや港の活用も考えるべきで。重要キーワードが入っていない。アイデアがすぐ出てこないが検討したほうが良い。 |
| 首都圏の特性を活かした農林水産業の成長産業化の実現プロジェクトについて | 政局関連では、県外の名産品でも実はつくばで多くを生産しており、安くたくさん食べられるということも聞いたことがある。農業拠点として、つくば周辺は良いと思うが、ブランドの保護を考えると戦略的に打ち出す必要がある。（農水省） |
| オリンピック・パラリンピックについて | オリ・パラは、先端技術や都市計画を世界に発信する国際見本市でもあり、国を挙げての一大事業である。文科省だけではなく、国交省ももっと関与したほうが良い。全体として心配な状況。オリ・パラは非常に大きいチャンスなので、開催までに何を間に合わせるのかを視野に入れて進めたほうが良い。 |
| 全体について | 日本全体で頑張る必要があるが、相変わらず省庁縦割りの状況が見える。内閣府でもそのような状況。今回の各プロジェクトでも各府省との連携を行うことで、厚みが出てくると思う。 |

| 該当箇所 | 意見 |
|--------------------|--|
| 全体 | 大きいところから入っていく構成は大事なので、良いと思う。首都圏計画では、大きいものをどんどん盛り込むべき。大きくすればするほど、小さいものが入る余地がある。小さな部分（災害が起こった時に具体的にどう逃げるか 等）は現場が考えるので、まずは大きな枠組みを立てておくのが大事。 |
| 首都圏新構造の構築 | <p>私が考えるのは、東京の災害時にみんなで支えるという県民の意識。そのためには、普段から茨城県の市町村と東京とが交流を持っており、県民が受け入れる気持ちを持たないといけない。災害時に一気に数十万人もの人を東京から受け入れるのは、空間・物理的には可能であっても、日ごろからお互い庇い合う精神性を創り上げておくことが大事。東京と地方の信頼関係をどう作っていくのが大事。</p> <p>放射状の構造はだめ。横に繋がっていることが大切。一極集中とラダー構造の絵は、わかりやすく良い。その図を見て、人も同様に縦割りはよくないと感じた。茨城の市町村には、全国で1位になるようなものが沢山あるが、隣の市町村がやっていることを全然知らないこともある。</p> |
| 防災・減災と一体化した成長・発展戦略 | <p>災害時のことは考えられるだけ考えておいた方がいい。一時緊急避難のためには大きな施設が必要。簡易住宅に入り、落ち着いたら元の家に戻る、とするには40～50万人程を受け入れる準備をしておかなくてはならない。実際にその人数を受け入れられるかを判断するには、空家数を把握しておく必要がある。更にそれらの人々に対応できる保健、医療、福祉などソフト面の対策が必要である。</p> <p>大島の噴火があった時、老人ホーム全員が自衛隊の船に乗車して避難先の伊豆に渡った。船は大事。道路が封鎖されても、沢山の人の運ぶことができる。避難に船舶を活用してはどうか。</p> |
| 異次元の高齢化の進展 | <p>「異次元の高齢社会」という表現に感心した。超高齢社会というのは、高齢化社会、高齢社会の延長線のようにイメージしてしまう。しかし「異次元」というのは、単なる延長線ではなく、非常事態なのだという認識をしてもらえそうで良い。「運命の10年」も良い表現。それくらい気合を入れて高齢者問題を根本的に考えなくてはいけない。</p> <p>団塊世代の津波がきている。健康づくりではなく、若返り作戦。活力年齢で定年等を判断すべき。茨城では、男性は定年から17年、女性は20年元気で生きるのが平均。しかし、そのうちの1割程度は、平均+10年元気で長く生きて欲しい。それは、活力年齢が若返っているから。主観的健康観を持ち、ボランティア活動が長生きの秘訣。</p> |

| 該当箇所 | 意見 |
|---------------|--|
| 首都圏新構造の構築について | <p>首都圏新構造の考え方は賛成。しかし、それを開発主義的に強調しすぎてしまっでは問題。むしろ、新構造を多義化して、一面では成長をもたらすが、同時に農山村漁村との共生ももたらすと、新構造の中自体に両面性が入っているという感じにしてはどうか。それに応じて、成長プロジェクト、共生プロジェクト、そして両者を跨ぐもの、という風に整理した方が良い。</p> <p>全体の構造はこのままでOK。首都圏新構造と共生首都圏は間違いなく新しい方向性を示している。しかし、課題はその比重だ。</p> |
| コアプログラムについて | <p>世間が注目するのはコアプログラム。「運命10年」とある。この計画期間は10年だと思うが、プロジェクトには10年以上かかるもの含めて入っているのでは。</p> <p>コアプログラムは、地方自治体との共同マニフェストで、自治体もそれぞれ責任を持っている、ということをもっと打ち出す工夫をした方がよい。</p> |

| 該当箇所 | 意見 |
|---|---|
| 港湾整備について | もっとPRした方がいい。一番重要なところが壊れても機能を維持できるかという「n-1」の考え方を盛り込んだほうが良い。例えば、茨城県が検討しているが、東京湾が壊れたときにも対応出来るよう、エネルギー面での東京湾の集中度を入れるべき。 |
| 「集中」と「対流・循環」について | 対流の時間軸を入れたほうがいいのではないかと。長期的な時間軸以外にも、ウィークデー、ウィークエンドなど小さな時間軸の対流を含めた方がよい。 |
| リニア中央新幹線の開通に伴う品川駅周辺の再開発 | 大宮と品川の関係を整理しておくべきである。矛盾する機能もあるのではないかと。また、鉄道における大宮と品川の拠点化はJR東日本とJR東海の関係などに気を使うべきである。 |
| 甲府新駅周辺の新たな観光周遊ルートの可能性について | 富士山周辺の観光については、環境面の配慮から観光客を増やしすぎないようにしながら付加価値を高めることが必要。単純に人を増やすべき地域ではない。また、この地域は、エネルギー分野で見ると、ガスの高圧線が唯一ないエリアとなっている。これをどのように考えるかが重要ではないかと。 |
| 多摩川国際臨空拠点群の形成について | 多摩川国際臨空拠点群の形成について、ネーミングでイメージが悪くならないようイメージアップを図った方がよい。 |
| 急増するインバウンドに対応した総合的な首都圏空港の利用拡大プロジェクトについて | インバウンドに着目すると、中国系の観光客は、今やどこにでもいる。電気屋にはたくさんいるが、タイプの違う収益も考えるべき。例えば、「住もう」というようなキャンペーンがよいのではないかと。そのためには近くに暮らしてもらふ必要があるし、住んだことがある人は良い情報を発信する。空き家の活用や、自分のうちに住んでもらうとか。物を買うインバウンドから人を呼ぶインバウンドへ、もう一段あげていくべきである。 |
| 全体について | プロジェクト間の矛盾が発生する可能性に留意すること。 |
| | 人口減少になると確実に集中が起きる。集中することを悪とせず、対流と考えるといいのではないかと。地方も、地方の中に集中するエリアができてくる。こうして日本は生き残っていく。それに対して首都圏から挑戦していく、というメッセージを冒頭に入れるといい。活力があるエリアだからこそ解決して行かなければならない、というような打出しがあつてよいのではないかと。 |
| その他 | エネルギーの内なる安定供給については、災害時の連携が必要である。最初の3日間をつなぐためにも、LPGを常時使用できるかどうかのカギ。神奈川県が進んでいる。 |
| | 自然災害だけではなく、相模原や天津で起こったような工場爆発などの事故についても考慮するべきではないかと。 TPPIについて。輸出で対抗していくというよりは、輸入品がきても大丈夫なようにしておくべきではないかと。農産地と個別のスーパーときめ細やかに繋いでいくようなやり方が有効ではないかと。また、そうすることで首都圏の特徴を生かせるのではないかと。 |

| 該当箇所 | 意見 |
|---------------------|---|
| 対流・循環構造について | 対流が起きるためには、それぞれが個性のある地域となることが重要である。地域の個性とは風土と歴史が作り上げてきた環境や文化や社会によってつくられるものであるから、それらを大切にし一層その質を高めていくことが重要である。今の案の記述では交流の基盤となる地域の個性に関して、そのような視点が弱い。地域の個性、特徴の説明は、主にリニアの駅ができる、港ができる等、立地的な特徴であり、それでは対流の基盤となる魅力的な地域の個性とは言えない。地域の環境や文化を磨き、その質を上げていくことが意味のある対流の基礎であるからそのような視点からの説明、メッセージが必要である。 |
| エネルギー問題、環境問題の記述について | 都市はエネルギー問題、環境問題を引き起こす元凶である。それゆえ日本一の大都市東京を抱える首都圏は、エネルギー問題、環境問題に真剣に取り組まなければならない。これらが課題であるという指摘はあるが、具体的な取組みについてのまとまった記述がない。世界都市東京を世界一先進的なエコシティに作り替えるくらいの目標を掲げて、それに向かったの具体的な取組みが書かれるくらいの位置づけが必要ではないか。 |
| プロジェクトE04の構成について | 具体的取組内容「1. 農業の成長産業化」のうち「④多面的機能の維持・発揮と地域コミュニティ機能の発揮等による地域資源の維持・継承」は都市の農業にとっては農業生産と同様に重要な課題である。そのような位置づけが明確になる様に、例えば①～③とは別立てにして記述するなどができないか。 |

| 該当箇所 | 意見 |
|------------------------------|---|
| 全体について | 全体を通じた考え方がすばらしい。 |
| 首都圏南西部国際中 枢都市圏の形成につ いて | 相模原周辺での都市圏（首都圏南西部国際中枢都市圏）形成にあたって、都県境を越えて連携するようなことはこれからのまちづくりの発想において重要。 |
| 対流・循環構造につ いて | 地域の構造として、一番の問題はワンウェイ（一筆書き）になること。双方向でも、循環系でも、どこかで問題が起きて詰まった（機能しなくなった）時に、他に逃れられるような回路（対流・循環の構造）になっていることが重要。生物の複雑系構造をモデルに。 |
| 共生首都圏について | 2次的自然と都市機能が融合した社会というのは江戸時代の社会そのものであり、江戸のシステムの良さを見直すことにほかならない。社会構造・経済構造も含め広く世界に発信・アピールできるモデルとなるのではないか。 |
| 農・林業について | 農・林業について、農水省が現在考えているような農業だけでなく、これからは多業を目指すIUターンの若者の生活基盤となる自給農や薪炭づくり、いきがいくりのための農などにも光をあてていく必要があると考えられる。 |

| 該当箇所 | 意見 |
|----------------------------|--|
| 都市と農村の対流 | <p>Iターンで田舎に縁もゆかりもない人たちは入ってくるが、子供や孫たちはなかなかUターンしてこない。これまでの10年では限界集落が実際に消滅した例はないといわれている（山下裕介『限界集落に真実』）が、これからの10年が正念場になる。</p> <p>林業に里山資本主義的なものが少しでも実現すれば、農山村に活力が戻る可能性があるかもしれない。農業についても、生産者と消費者をダイレクトに結ぶような関係ができるとよい。地方と都市との間で、人だけではなく、モノが動くことによって、共生することができるのかもしれない。</p> |
| 住み替え支援による地方への人の流れの創出プロジェクト | <p>プロジェクトE05に地域おこし協力隊の記述が入ると良い。地域おこし協力隊は、都市から来た人が地域のために活動しているが、地元の人材育成の意識があるはず。双方向的な関係になっている。一方的に助けてもらうのではなく、地域の人材を育成している。そういうことが共生・対流の中身ではないか。</p> |
| 全体について | <p>地区防災計画は学校も巻き込まないといけない。末端からまちづくりや防災を盛り上げていく動きが大事で、それが全体に広まれば、初期対応ができる。農村でも学校をなくさないようにしなければならない。学校がなくなるということは、今後そこで子供を産み育てることをあきらめなければならないということにつながる。</p> <p>農山村部での豊かな生活の具体的なイメージが盛り込むことができればよいと言いつけてきた。。広域計画でそれを描くことが難しいことはわかるが、それを生み出す仕組みだけは考えておきたい。都会人の癒しの場というだけでなく、人材育成や創造力発揮の場として、地域住民とともにする活動が両者にとって有益であるということが書けないか。</p> |

| 該当箇所 | 意見 |
|-----------------|---|
| 計画全体 | 前回の計画に対してどこが新しいのか、明確になると良いように思う。他の地方では出てこない、先進的なものを、関東から出せないか。産業集積間や知の拠点のネットワーク、知識フローなど目に見えないバーチャルなものまで書き込めると非常に先進的になるのでは。 |
| 計画全体 | ロンドンの大きなテーマは格差や衰退地域の解消と世界的な観光拠点作りだったようだが、オリンピック後のことを想定した計画がより前面に出ても良いように思う。 |
| 首都圏新構造全般 | 首都圏新構造として前面に出てきたものが、大型公共事業につながるように見えなくもない。全体として住民目線が少なく、効率・競争力重視に聞こえる。 |
| 首都圏新構造全般 | 北関東の軸以外は、東京一極集中を強めようとしているように見える。都市間関係について、新しいものを創るように見えない。首都圏新構造ということ考えるとすると、四全総の時の郊外核をどう捉え直すか、ということがあるべき。そういう全体像が無く新構造が出てくるから違和感がある。 |
| 首都圏新構造全般 | 業務核都市の機能の高度化をさらに後押しすることや、都市間連携を描く中で多極型の核をつくることが重要。国際競争力を発揮するよう、知識の循環のハブになるような拠点をもう少し多面的に結びつけられないか。文化産業的なクリエイティブな動きや、科学技術的なイノベーションを各地で創出していくと、もう少し違う動きが出てくるのではないか。 |
| 首都圏新構造全般 | 北陸新幹線によって、長野や上田などから北陸へのアクセスがよくなったことによって、研究開発で新しい動きが出てこないか。北関東新産業連携軸の先として、軸を長めに取っておくべきではないか。 |
| 首都圏南西部国際中枢都市圏 | 国際中枢都市圏という言葉を使うのであれば、その位置付けを確認すべき。相模原は県のロボット特区の中心として、リニアで飯田や中部の航空宇宙産業と連携する可能性があり、産業連携軸とする方が現実にあうように思う。都市圏というが、明確な都心を欠いて人口や大学などを足しあわせるだけで良いのかどうか、よく検討する必要があるように思う。 |
| 多摩川国際臨空拠点プロジェクト | 「国際臨空拠点群」という言葉についても、羽田の国際化と多摩川沿いの都市開発拠点をどのような論理で結びつけるのか、よく検討する必要があるように思う。 |

| 該当箇所 | 意見 |
|--------------------|--|
| ICTの活用について | シンガポールではSARS時にICTを活用したパンデミック対策を実施、WHOに高く評価された。首都直下型地震時の物資運送の優先道路に明治通りがあるが、新国立競技場ほかオリンピック施設密集地を北上すると新宿に高レベル感染症の受入体制を持つ国立国際医療研究センターがある。オリンピックに控えた対策として、災害時のみならずパンデミック対策用の交通網の調整等も検討しておく必要があるだろう。首都圏とは規模が違うが、世界の物流のハブであるシンガポールのケースは当時、米陸軍のネットワークセントリックオペレーションを採用している。 |
| データの示し方について | 都市単位のみならず、首都圏単位での競争力を世界に伝達する視点も重要。日本の国土は実はカリフォルニア州よりも小さいが、ここに米国の半分以上の産業集積を持つ。以前、政府がFinancialTimes紙上で展開した広告は国家広報として有効であったと考える。関東のGDPは英国のGDPに相当する、といったブロック単位での経済力表示であったが、地理的な規模感を世界尺度に置き換え、英語圏に向けて情報発信する視点である。 |
| 起業環境やクリエイティブ人材について | <p>日本でも、近年は総務や秘書業務などを低料金で委託できるサービスが出ており、エグゼクティブ層の高利益率フリーランスという新しいタイプの起業がしやすい環境が整いつつある。</p> <p>海外と日本の中で年齢とポストのキャリアギャップが開きすぎている。海外でキャリアを積んでも帰国するとキャリアダウンとなる。日本と海外との中位年齢ギャップが開いている上に年功序列の企業が多いことが理由である。結果、年齢相応の権限を持ってない状況が対外的な人的関係づくりで不利に働く面がある。年長者も同様で、高齢にしては役職が低い、権限のサイズが小さいことが日本人に対する低評価につながってしまっている。</p> <p>MBAや自然科学系の博士号など学位を取得しても役職に恵まれず死蔵している層が山のようにいる。少数精鋭で、日本企業のフィールドを広げるための市場創造に特化した実働部隊を育てる場がない。例えば、日本インダストリアルエンジニアリング協会は日本を代表する大手企業からの出向者で形成されている組織があるが、各種カイゼン事例の自主的な研究会でとどまっており、国際的な資金獲得のための技術プレゼンのコンサルティング、カイゼンや日本型教育に特化した国際コンサルティングファーム等になるポテンシャルを生かしきれていない。</p> <p>中小企業や地域経済の活性化には、表に出ない実態を掴みながら個々にあう解決策をカスタマイズしていくしかない。好事例としてメディア等で脚光を浴び著名なケースとして取り上げられると、それに飛びつくことが多いが、立ち上げ機の初期のみを追跡しており数年後に巨額の負債を抱える、赤字に転落してさらに対策不可能になるケースなども混在している。一方で、一度優良ケースとして取り上げられると関係各所が実態を隠蔽しがちであるため、金融機関等を通じた慎重な情報収集が必要。</p> <p>ベンチャー企業の育成については、地方都市を代表する企業や名士の親族の企業と競合する分野は地元金融機関等の支援を得づらく苦勞することが多い。一方、自治体単位を飛び越え国の各種補助や審査等にアクセスすることで支援を得やすくなる場合があり、継続的にベンチャー、中小企業を対象とした表彰制度の場を維持することには一定の効果があると考えられる。</p> |

| | |
|----------|--|
| 農業生産について | 日本の農産生産は土地面積の小ささの割には歩留まりが高く、アメリカやオーストラリアなどのアプローチとは一線を画しているとも見られる。農薬が少ない割に収穫量が多く、糖度が高く、形も良い、といった農家の技術の高さに実は強みがあるとも見られる。不足を補う視点のみではなく、優位点を伸ばす視点を次の打ち手として常に視野に入れておく必要がある。例えば、オーガニック市場が食品のみならず化粧品、補助食品等に著しく規模を拡大しており、オーガニック認証を受けたオイルは少量で高値がつく（オーガニック認証分野は日本はまだ途上の部類である）。農業生産物は食用と大規模生産による価格競争力に目が行きがちだが、高品質の食用のみならず、さらに食糧問題を前提にした高栄養・代替食品や、健康・医療用の高付加価値原材料を視野に入れ、空港での購入可能領域を徐々に広げていくことも一策ではないだろうか。 |
|----------|--|

| 該当箇所 | 意見 |
|------------------------|---|
| 共生首都圏のイメージ | 学校の教師など（特殊な技能を持った人）が年間どれぐらいリタイアしているのか。そういう人が国内や海外で活躍できる場をみんなで協力してシステムティックに作ることが出来ると良い。 これは「地方で一緒に暮らそう」と言うことになり、この概念を計画に取り込めば良い。 |
| 甲府新駅周辺の新たな観光周遊ルートの可能性 | インフラは国で作るが、それをどう使い地域の活性化につなげていくかは、各県の首長が自主的に考えなければならないこと。 |
| 大規模災害に備えた地籍調査の促進プロジェクト | 都市部だけではなく、山林の地籍調査も重要。林道を復活させようにも、地籍がわからない状況。 |
| プロジェクト運営全般について | <p>個々のプロジェクトよりも、基本コンセプトを先に出して条件提示すべきではないか。その上で、各県の首長が地域活性化策等を自主的に考えるべき。</p> <p>各首長でやるのはいいが、商工会議所も本計画を理解しないとイケない。</p> <p>プロジェクトを、いつ、どのくらいのお金をかけて進めていくのかを考えなければならない。責任者のもとで、進捗管理することが重要だ。</p> <p>経済界を含めて、本計画に対する理解を促進し、どう広めていくかが重要。そして、色々なところと連携して計画を具現化していくべき。</p> |