

第1回新しい地域づくりビジョン有識者懇談会

日時：平成25年7月18日（木）10:00～12:00

場所：愛知県自治センター 6階 会議室I

<大村知事挨拶>

皆様おはようございます。愛知県知事の大村秀章でございます。本日はお忙しい中にもかかわらず、新しい地域づくりビジョンの有識者懇談会を開催させていただきました。各先生方におかれましては、委員のご就任をご承諾いただきましてありがとうございます。また、奥野先生におかれましては、この懇談会の座長就任をご快諾いただきまして誠にありがとうございました。

さて、知事に就任いたしまして2年あまりでございますが、この間、マニフェストの実現に取り組み、また、その間、東日本大震災、円高デフレ対策などさまざまな環境変化、それから防災、エネルギー対策などに取り組んできたわけでございます。そういう中で、これまで愛知県におきましては、かつては地方計画というものを作り、それから、最近では、政策の指針といったものも作っておりましたが、そういったことを踏まえつつ、今年度かけまして、愛知の新しい地域づくりビジョンを作っていくたいということで、今回取組を進めさせていただければと思っている次第です。

各方面の有識者の先生方にお集まりいただきまして、忌憚のないご意見をいただき、この愛知の方向を作っていければと思っております。

その目安でございますが、今は2013年でございますが、一つ大きなインパクトは、2027年、14年後に、リニア新幹線が、東京-名古屋を40分で結ぶということですので、2030年を一つの目安としながら、2020年を目標にビジョンづくりをしていければと思っております。

ビジョンづくりの横軸といたしましては、人口が減少していく社会、それから、円高・デフレ、防災、エネルギー、そういったものを睨みながらということでございますし、地域的には、尾張部、西三河部、東三河部といった形で、地域別のビジョンというものも作っていければと思っております。

いずれにいたしましても、今年度作らせていただくビジョンが今後の地域の大きな目標・指標となれば幸いだと思っておりますし、それに向けてしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

なにとぞよろしくお願いを申し上げます、冒頭のあいさつとさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

[事務局から出席者紹介] ※出席者紹介後、知事退席

<奥野座長>

奥野でございます。大変僭越ではございますが、委員会の取り回しをさせていただきます。

皆様ご案内のとおり、今、日本は発展のエンジンを再始動しなければならない時期にあると思います。20年間それができなかったわけですが、その中で、とりわけ推進役を果たすのが大都市圏です。2027年にリニアが開通するわけですが、とりわけ愛知県が頑張らなければならないと認識しておりまして、国の都市圏戦略検討委員会でも、そういうことを念頭に置きながら今まとめに入っているところです。

そういう意味では今回の会議は時宜を得ていると思いますし、大事な節目にあると思っております。皆様のお知恵でいい議論ができましたらと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

では、これから議事に入ります。本日の議題は、2030年を展望した愛知の将来像と地域づくりの課題についてであります。

まず事務局から資料の説明をお願いします。

[事務局から資料説明]

<奥野座長>

それでは、皆様から順次ご意見を伺ってまいります。詳細な議論は分科会でしていただくとして、本日は、大まかなところをお話しいただけたらと思っております。

前半と後半に分けて議論したいと思っており、前半は2030年を展望した愛知の目指すべき将来像について、後半は、将来像を実現するために特に重点的に取り組むべき課題について議論したいと思っております。

では、最初の2030年を展望した愛知の目指すべき将来像についてですが、内田委員から順番にお願いします。

<内田委員>

三菱UFJリサーチ&コンサルティングの内田です。まず、愛知県の目指すべき将来像について意見を述べさせていただきます。

本県の強みと弱み、将来の方向性はこういった内容になると思いますが、2030年を視野に入れた2020年ということで、先ほど大村知事がおっしゃった人口減のほか、ドラスティックに変わる前提条件として、来年以降、消費税が段階的に上がり、2030年には最低でも20%程度にはなっていることを意識すべきだと思います。

仮に消費税の税率がそうなりますと、内需の中でも民需に対する期待値が低下してしまうことに加え、外需についても、輸出競争力の低下により管内の貿易黒字が半減する可能性も十分あると思います。東南アジアやアフリカ市場等の成長市場がこれから伸びてくるにしても、為替相場で円高が再燃する可能性もあり、財政的にも厳しい状況下で、本県の輸出企業が主導する景気回復経路がこれまでよりも狭まるというこ

とを前提にせざるを得ないと思います。

従って、国や地方、企業のプロジェクトの重要性はこれまで以上に高まり、報告書にもありますように、例えば、2027年のリニア開業が地域の競争力を引き上げる重要な目標になると思います。JR東海が5兆円以上の投資規模で、ほぼ予定に近い形で開業すると期待されており、名駅をスーパーターミナル化することが不可欠となります。

リニア開業により名古屋と品川が40分でつながるようになると、モノづくりのパッケージ化だけでなく、観光の滞在拠点やあらゆる企業の本社機能の移転の候補地にもなり得ると思います。また、財政状況が厳しい中で東京の首都機能の受け皿地域としての役割も担えるのではないかと考えております。“フルセット、すり合わせ型モノづくり力”という文言がありましたが、ハードを意識したフルセットすり合わせ型のほか、東京のIT産業などソフト産業とのシナジーを高めていく必要があると思います。

また、本県は、近郊農業を中心に農林水産物の生産量も多い地域ということで、輸出品目の中に、アジアの富裕層向けの食材や食品を増やしていく必要もあります。“農林水産業の6次産業化”がトレンドですが、TPPに参加した場合、本県の農業などの競争力向上が全国のモデルケースになると期待しています。

さらに、次世代エネルギーに関しては、スマートシティと絡めた次世代自動車産業が核となると思いますし、自動車・航空機産業の最先端技術を生かし、医療・介護ロボット等への参入も活発になっています。中国も一人っ子政策の影響で日本を凌ぐスピードで高齢化が進みますので、アジアマーケットに輸出できる付加価値の高いものという視点のほか、円高でも競争力を維持できる産業を戦略的に誘致・育成し、バックアップしていく必要があるだろうと思います。

<黒田委員>

インフラが担当ということで、意識して申し上げさせていただきますが、ご承知のとおり、今でも三大都市圏の人口が日本の半分を超えております。静岡県と滋賀県を入れなくとも半分を超えているわけです。2011年の東日本大震災が起こったので一時期ストップしておりますが、やはりこれからの日本経済、日本の将来は三大都市圏にほとんどかかっている、そこでいかに新しい産業を生み出したり、グローバルイノベーションの中で、日本の立ち位置を明確化していかなければならないという役割を三大都市圏が担っているということがまず前提になってくると思います。

先ほどから出ていますが、リニアがあと14年くらいで名古屋まで来る、品川と名古屋が40分で結ばれるということになります。その後、大阪まで何年かかるかということが名古屋にとっては大きな問題ですが、しばらく名古屋で止まっているということになりますと、その間に愛知県あるいは名古屋市を含めて、この地域がちゃんと東京との役割分担を明確化して、あるいはリニアのメリットを最大限に活かして対応しておかないと、あっという間に大阪まで伸びてしまうと、ひょっとするとまた通過点みたいな話になりかねない。関西の方は必死にJRに早く大阪までと言って働きか

けておられますが、財政的な事情でそう簡単でないとするれば、むしろその間が中部圏にとって一番大きなチャンスということです。名古屋駅の駅前については、いろいろところが種々のプランをかなり具体的にお示しいただいているのですが、これからは、愛知県であれば県内にいかにリニアのメリットを広げるか、伝播させるかというあたりに、インフラも含めて真剣に考えていかなければならない時期にきているのではないかと思います。

それから、詳細な議論は部会でやらなければいけないのですが、客観的にこの地域のインフラの比較をしますと、名古屋港はそれなりに頑張っていて、愛知県という第2次産業に特化した県の港として威力を発揮しており、パフォーマンスも高いですが、やはり最大の問題は、セントレア、空港の方のインフラでして、旧運輸省の方が新聞で、あんまり羽田との競争は考えなくてもいいのではないかと楽観的なことを言われていましたが、私はむしろ、リニアができて名古屋から品川まで40分になってしまうと、羽田空港は来年から昼の便も国際便が相当飛ぶようになり、ますます便利になりますので、セントレアにとっては相当脅威になるだろう。それまでに14年ほどしかないので、なんとかその間にセントレアの2本目の滑走路を含めて、セントレアと県営空港の役割分担をもう少しクリアに出していかないと、港はいいのですが、空の方は少し中部圏の弱点になるのではないかと考えております。

去年ぐらいから、内閣府でも南海トラフの話がかなり大々的に出されており、今のアベノミクスでも国土強靱化ということがうたわれています。名古屋もそういう意味では、海岸線も含めて非常に弱い地域であります。名古屋も弱いのですが、県となると、三河湾も津波には非常に弱いという宿命的な課題を背負っているのですが、当然そういうことに対する対応は考えなければならぬのですが、国全体でもそうですが、我々から見ると、財政事情とのバランスをよく考えて、どのくらいまでならインフラで対応できるのか、今の財政状況でこれ以上はインフラでは対応できないというところがあるので、それをどのように補完するのかという見方で、全てにわたって単にインフラを整備すれば何とかなるという発想から抜け出ないと、現実的な対応は不可能ではないかと考えております。そのあたりを、部会の方でも、若い方のご意見を伺いたいと考えております。

<後藤委員>

私は県民生活が担当ということで、その分野を意識しながらお話しいたします。資料にもありますが、2020年、さらには2030年の頃は、大都市部でも人口の高齢化、特に大都市部の郊外地域で人口の高齢化が著しく、高齢の一人暮らしや夫婦世帯が急激に増えていくということがあります。これらにどうやって対応していくかが大きな課題です。福祉のニーズも介護のニーズも非常に高まりますし、精神的な孤立ということも高まってきます。それらをどうやって乗り越えていくかという対応が必要かと思えます。福祉に関しては、家族の受け皿に任せる一方、その受け皿がない方々を行政が代替するという従来通りの福祉のサービス提供では乗り越えていけないでしょ

う。今後は、自助や互助すなわち、インフォーマルな領域を強化しながら、行政が企業やNPO等とも協働しながらどうやって新しい仕組みを作っていくかということが重要になってくると思います。その点を部会などで考えていけたらと思います。

人口構造が変化し、高齢人口が増えてまいります。山間部を前提として用いられてきた過疎化というようなことが、都市部でも郊外部でも起こってくるわけです。新しい課題として受け止める必要があります。従来のビジョンづくりのねらいは、どちらかというところフォーマル領域の強化に重点が置かれ、きちんとした労働力を育てるためにフォーマル領域をどうしていくかということが議論の中心でした。しかし、これからは家族とか地域といったインフォーマル領域で暮らす人口割合が増えていきますので、インフォーマル領域を単に私的な場として任せたままにしておくのではなく、そこに公的な政策を打つことやインフォーマル領域をどうやって強化していくかという議論も不可欠です。この議論は、これからの新たな人材育成にもつながっていくと思います。人口構造の変化の中で、インフォーマル領域にも目を向けてそこを強化するとともに、そこに関わる人たちの担い手を評価していく仕組みが必要になってくるのではないかと考えています。

資料に記載もありますが、日本全国で二極化が進んでいると言われていっている中で、愛知県は比較的中間層が残っていて支えているということです。こうした強みをこれからも維持していくためにはいろいろな工夫が必要かと思っています。まず、中間層を厚くしていくためには、これからの世代の子どもたちの教育のあり方は重要であり、特に、下に落ちていきそうな階層の子どもたちの教育をしっかりと行って、中間層に上げていくことが期待されます。また、いくつかのデータを重ね合わせてみると、男性が一人で働けば中間層を維持できた時代から、共働きをしないと中間層を維持できない時代へと移行しつつある状況が推察されます。共働きをしながら中間層を維持していくような工夫も必要ではないかと考えています。

いずれにしても、地域を今後発展させていくのは人です。愛知県に魅力的な人が育つというようなことが大事だと思います。そのためには、いかに健康、そして文化、教養を備え、県の内部、外部、さらにはグローバルな世界で人に信頼される人をどうやって作っていくかということが、長期的には求められるのではないかと考えております。以上3点ほどが、今後のめざすべきビジョンとして考えております。

<戸田委員>

私は、通常、東三河から県を越えて三遠南信を対象としております。地域づくりに携わるようになってから、比較的大きなインフラが議論されていて、空港であり新東名であり、そしてリニアということですが、だいたいそういう枠組みができました。これからは、非常に困難な状況下ですが、都市を丁重に作りこんでいく、そういう時期にあるのではないかと考えています。

その際に3点申し上げたい。1点目に、個々人にとって大変厳しい時代だということという気がいたします。そういう意味で、生きていく力、生き抜く力というものを、県

のビジョンの中でどのように示していくのか。従来のように、功利を追求していくということもありますが、もう一つ、貢献をしていくという思想が、どのようにこの中に出てくるのか。つらい時代ですから、自分を支えていく、社会を支えていく思想が重要ではないか。例えば、リニアの駅で、名古屋周辺は強くなると思いますが、そういうところにアジアに貢献できる機能がシンボリックにできるということは、愛知を引っ張っていく一つの要因ではないかと思います。

それから、学生を見ていますと、私どもの大学の特性かもしれませんが、定住意識が強いです。もう少し、東京でも就職を探したら楽なのではないかと思うのですが、非常に定住意識が高い。ところが、海外で働くという意識は低いのです。しかし、考えてみれば、企業に入れば、愛知の企業はだいたいグローバル化していて、グローバルで働くわけです。そういう意味で意識上のミスマッチが起きている。ローカルであり、グローバルである。グローカルな定住ということに現実になっているのですが、グローカル定住圏を円滑に回るようにすることが、全体のビジョンの中で感じるところだと思います。

2点目に、豊橋、東三河ということですから、名古屋が強くなっていくときに周辺部がどうなるかということが気になると思います。愛知全体を考えて、あるいは愛知だけにとどまらず、東海ということになるとと思いますが、実施力のある広域都市の連合というものをどう作っていくかということだと思います。これは、個人的な反省ですが、これまで、東三河エリアが主で、いろいろプロジェクトをやるのですが、やりきっていく力が弱かったように思います。豊かであるということも一つですが、責任の問題、決断をどこでしていくかということが弱かったのではないかと。これも言われてきたことですが、基礎自治のところ、あるいは都市連合に実施力を置いていく、決断するようにしていく。そこで官と民が一緒にやる。具体的にこれをやるという構造をローカルで考えるのではないかと思います。

3点目に、リニアのことを考えると、名古屋と東京を結ぶということになり、間が浮くのではないかと。東三河、あるいはその延長である静岡ということになりますが、全体的に考えると、新東名ができてリニアができてくるということで、東海道をどう再編していくかということになります。リニアにのぞみが増えていくと現新幹線が空いていく、新東名が全通すると現東名が空いていくということになります。従来の高速道路がエリア内の高速移動に使えるようになりますから、いくつかの都市がチェーンになっていくような都市圏を作っていく。これを愛知が引っ張っていくということが重要ではないかと思います。また、リニアが名古屋で止まるしばらくの間は、大阪もお困りでしょうから、困っているときに手を差し伸べるというのも一つではないか。東京は非常に強い、これは避けがたいことですから、中部・近畿の連合形態に布石を打っておくという点も重要ではないかと思います。

<昇委員>

ひとつは、リニアが2027年ということによって象徴ですが、インフラ整備の20世紀の右

肩上がりの時代の最後の機会がこの 2030 年までなのかなど。港湾にしても、もしかしたらセントレアの 2 本目にしても。21 世紀は人口が減っているわけですから、内需は減っていきます。今後の維持管理の方法まで含め、どういう形で整備をし、それを維持管理していくのか、それ自身がやりようによっては大きなベンチャービジネスになる可能性もあるわけです。考えてみると、東海道新幹線は国鉄が作ったわけです。今は、JR という民間の会社です。羽田空港や成田空港も国有空港だったものが民間で管理するようになり、セントレアは作る時から半官半民で作っている。三大都市圏でいうと、東京で作り、関西で作り、名古屋が一番遅かったわけですから、逆に言うと 21 世紀型のインフラ整備であったり維持管理が一番できる可能性のあるエリアなので、例えば、道路公社も PFI を使って民間でやれる。インフラの整備及び維持管理について、それがビジネスとしてどういうふうになり立つのか成り立たないのか。そういうことをセットでやると、もしここにビジネスが誕生すると、東京、関西、海外のインフラの受注を受けることもあり得るわけです。そういう視点で、最後のインフラ整備で巧みなインフラ整備の維持管理の仕組みを作って、国内の他の地域の受注を受ける、あるいは海外へ輸出する、特にアジアはこれからインフラが増えていきますから。それを放っておくと、東京とかアメリカとかにとられますが、当地域でそういうことが可能になるような工夫が大切ではないかということが 1 点。

2 点目は、本格的な右肩下がりの時代ということです。日本全体では 2010 年の国勢調査がピークで、愛知県では 2015 年。量的には、人口が最初は緩やかに減少し、途中からかなり減少幅が大きくなります。全国レベルでは 2100 年に 4 千数百万人と 3 分の 1 になるという数字もあります。質的には、物凄い勢いで高齢化が進む。特に大事だと思うのは、2024 年問題、あるいは 2025 年問題と言われますが、団塊の世代が今 63~65 歳ですが、2024 年にはみんな 75 歳以上になる、広義の団塊世代も 2025 年には全員 75 歳以上になる。その後も、日本の高齢化は進み、2060 年には 4 割くらいになりますが、団塊の世代は前後に比べて 3 割多いですから、このスピードはものすごい。当面、2025 年問題を何とか解決できれば、その後のスピードは緩やかになりますので、2025 年までに、例えば、市町村の老人医療の問題、国民健康保険ですね。それから、介護保険の問題、こうした問題をいかにクリアするかということ。それだけではないですが、そもそも家族のあり方も核世帯中心から一人家族が一番多くなりますから、県民と言ったときに、県民の対象が一人世帯が一番多くなる。そうすると、行政と住民との関わり方も核世帯だったらとりあえずお父さんお母さんがいて子どもがいますから、家族の中である程度のことできますが、一人世帯になるとできることがとても限られてきます。従来型の官民の役割分担、これは家庭、個人だとしてもなかなか一人世帯だとできないことも多いですから、行政ニーズそのものが大きく構造的に変わるということを考えていかなければならないだろうと思います。

それから「愛知の強み・弱みの分析とめざすべき将来像の検討」の資料の右端で少し気になるのが、「中間層が厚い社会にすべきではないか」、「行き過ぎた個人主義に陥ることなく、家族・地域における責任を尊重する社会にすべきではないか」という

のは、県行政だけではできないことなんですよね。インフラ整備とかそういうことは県行政だけでできます。おそらく主体の問題なんです。県行政だけでできること、県と市町村だけでできること、国への要望も含めて国・県・市町村の行政だけでできること、あと民間、県民、企業などに期待すること。行政計画の側面と社会計画の側面と両方あると思います。全部は無理かもしれませんが、ある程度、これは社会計画で県民とか地域に呼びかけるものと、これは行政計画として県が責任を持ってやることですというニュアンスは、ビジョンの中で明らかにしておいた方がいいのかなと思いました。

それから最後に、地方自治を専攻しておりますので、主体そのものですが、2030年に愛知県があるかどうかというのは、道州制の問題もあります。だから、愛知県があろうがなかろうが、東海州や中部州になろうが、こういうことについての方向性はそんなに変わらないと思うんですよ。ただ、そのことをどこかで注記しておく。要するに、道州制の問題っていうのは国が決めることですから、県が決めることじゃないんで。国の政策いかんによっては県体制というのが変わることもありうるけども、愛知の地域としては、2030年に向けて、こういう方向で進んでいきたいということですよというくらいの注記をどこかにしておいたらいいのかなと思います。

<奥野座長>

どうもありがとうございました。一通りご意見を伺いました。今日は時間がありそうなので、私も全体について話をさせてもらいますと、みなさんのご発言ひとつひとつ聞いて聞いておまして、特に違和感はありません。2030年はリニアが開業して3年、名古屋への機能は格段に集積していると思います。日本に鉄道による5千万人都市圏ができる。これは非常に大きなことです。東京で行われる都市圏戦略の議論というのは、東京一極集中がよいことだという理論武装をしているだけのようだと思います。リニア中央新幹線も、田舎が関心を持っていることと言うと怒られるけど、そんな感じだったと思います。しかし、東京のビジネス拠点としての魅力度が、シンガポールや香港等に遅れをとっている、それが更に拡大するというようなことが言われており、それをどうするかが問題になってきて、リニアが大きな意味を持ってくるという期待が出てきている。シンガポールはアジアを背後人口に持っています。香港も中国本土といざこざをしているけども、背後圏があるというのは大きい。しかし東京にはそれが無い。その背後圏になりうるのが、リニアでできる人口5千万人の日帰り交流圏です。これが背後圏になれば、アジア諸国とは所得水準が違いますから、力強い背後圏になる可能性がある。

名古屋には大変大きな影響を持つわけですが、名古屋でこの間何をやるのかです。先程から出ておりますけど、名古屋都市圏の圏域が一体として機能するようにするということだと思います。特に、名古屋市を中心とした30キロメートル圏くらいが、世界の大都市圏のひとつとしての中核機能を担っていかなければいけない。リニアができて、周辺の三河も含めてアクセスがどのくらい便利になるかといったところが勝

負どころですね。圏域間の都市の競争が随分と出てくると思う。既に西三河ではそういうことを睨んでいろいろなことを考えていらっしゃる。私が心配しているのは、豊田ですが、豊田は高速道路はあるけども鉄道が不便です。ただ、豊田は不便だからよいという面もある。それから、岐阜が微妙ですね。高速道路がない。それから名古屋から鉄道はあるけれどもグリーンがない。名古屋まで新幹線で来ても、その先がない。名古屋から通勤電車に乗せられて、あるいは、下の一般道をコトコト走ってたどり着くと、どんな田舎に来たんだという印象になる。そういうことを巡って、いろいろと都市間競争がこの地域でも行われるんだろうと思います。

一体的な整備、特に名古屋大都市圏、世界的な中枢都市としての整備ということが大事なんだろうと思っています。愛知県の悪口を言いますと、名古屋市役所は名古屋市内のことしか関心がなく、行政というのはそういうもので、区域を越えて発言することは、なかなかできるものじゃないことは分かるんですが、他方で、愛知県庁は名古屋市内のことにはほとんど関心を示さない。戸田委員がおられて恐縮ですけど、東三河の長野県の県境あたりのことは、あれをやったこれをやったと新聞によく出てきますが。その辺のバランスがとれるといいかなということでもあります。

先ほどはインフラの話が出てきました。安全・安心ですが、今、政府のナショナルレジリエンス委員会が内閣府で開かれています。強靱化です。私も委員の1人として参加しています。今、議論は詰めに入っていますが、具体的な議論は委員が4つのグループに分かれて行っています。私は、東西分断の問題を、元東大教授の森地さんと京都大の藤井さんと三人で受け持っています。東西分断は、要するに名古屋が甚大な被害にあったらどうするのかということです。静岡の問題もありますが。その時の関心は何かと言うと、東西の交通が維持できるかです。名古屋圏の中がどうなるか、どうするかは地元の問題で、3連動の大地震の対策協議会があって、そこで議論している。東西分断されたときの東西をつなぐ道の確保については、この前も申し上げたのですが、伊勢湾口道路を考え直してみるとよい。伊勢湾岸道路、東海環状、名神と3つありますが、全部名古屋から北の方でして、名古屋市の西と西北の方が水に浸かると、大垣まで水に弱いですから、全部止まってしまう。それでは救援も復旧もないわけで、名古屋の南100キロにひとつ道ができるとまた違うと思っています。安全・安心の面からもう一度考えてみてほしい。太平洋新国土軸ですね。

それから3つ目に、三大都市圏という言葉、これはやめた方がいい。なんの意味も持ってない。国土審議会にいろいろ関わっていて、国土審関係の法律で決まっていることでもありますので、私が否定するのもおかしいんですが。なぜやめたほうがいいのかと言うと、県が国なんかに出す資料に三大都市圏と書いてあると、三番目には何かしてもらえたらという意味合いがちらちらと見える。別に我慢できないわけではありませんが、またかという感じはします。もっとひどいのが大阪で、あそこは二眼レフ論でした。昭和60年頃は、東京都と対峙しながら日本を引っ張っていく意味がありました。1980年には、近畿圏は名古屋圏にも一人あたり地域所得で抜かれているのですが、その後も差がひらいている。その中で二眼レフって言うておれば、東京の

次には何とかしてもらえろという意識があるんです。私は今の国土形成計画をつくる際に大阪に呼ばれたとき、そのような批判をしておりました。そしたら、国土政策検討委員会もお世話したんですが、3.11直前までですが、出してこられたのがツインエンジンです。大阪と東京でツインエンジンだと、大阪のエンジンが壊れかかっているが、このまま放っておくと日本が墜落する、名古屋に構っている場合ではないという話です。二眼レフ論の焼き直しです。そういう体質の中で、愛知県のお出しになられる文書でもそういうことを感じるがありまして、三大都市圏という言葉は使わない方がいい。使わないで、愛知県が引っ張るんだということを言わないといけない。東京は首都ですが、大阪には日本を引っ張る力と気概はもうないと思います。どこがと言えば名古屋です。愛知県が引っ張らないといけない。そのことをちゃんと意識することではないでしょうか。

大都市圏と言いましても東京と名古屋、大阪、福岡のレベルが違い過ぎるということがありますし、それぞれの個性が強いということもあります。そんな中でひとつの政策としてどう取りまとめていくかということに苦勞しています。長くなって申し訳ありませんが、また後で、3つのワーキングの資料に書いてあるテーマについてはコメントさせていただければと思います。

それでは次に移らせていただきますが、重点的に取り組んでいくべき課題は何か、こういったことはどうなんだろうかということがございましたら、幾分、具体的な話になろうかと思えますけども今と同じように、順番でひとあたり話をいただき、内田さんからお願いします。

<内田委員>

重点的に取り組むべき課題ということで、いくつか挙げたいと思えますけども、まず、奥野先生からお話がありましたインフラ整備は、リニア開業時の名駅へのアクセス利便性、すなわち各都市からの高速化がカギになると思います。品川から40分で結ばれたとしても、そこからトヨタ本社まで1時間かかるとか、三の丸まで20分かかるということでは全く機能しないと考えております。トランジットの時間を短縮化するためには、官民一体という意識が重要で、特にJR東海を中心として民間企業同士の連携が不可欠になると思います。JRが動きやすいように、他の鉄道やバス、LRT等々、自治体などの地権者も含めて連携がとりやすい法整備をしていく必要があるだろうと思います。

また、名古屋圏独自の課題として、公共交通機関、つまり、地下鉄や私鉄などの環状化の連結点が名駅ではなく、栄になっているという特徴がネックになっています。リニア開業を機に、名駅との直結により時間短縮を目指すべきですが、インフラ整備として可能な高速道路のインター直結や、LRT等でトータルでのアクセス時間を短縮することが必要になります。加えて、中部国際空港との乗り継ぎ利便性の確保は、空港だけでなくリニア、名古屋圏の競争力のカギを握っており、スーパーターミナル化の一つの条件になると思います。官が主導して地域エゴや企業エゴというものを排除

し、地域一体となった整備が不可欠です。

それからもうひとつ、“海外で稼ぐ力”を強くするという方向性がありましたが、海外市場で稼いだ利益が本県、もしくは域内に還流するようなインセンティブを持つ産業構造に変えていかなければいけないという視点があります。そのために、MRJや医療・介護ロボットといった新規分野に加え、食・農業周辺の産業を含めて、生命に関わる分野を手掛けていくことがわが国、本県の方向性だとみています。

中国市場では、成長率が鈍化するとすぐに反日政策が強化され、日本車の不買運動などにつながります。また、観光客のビザの発給条件を政策的にコントロールし、訪日客を管理する可能性がこれまで以上に高まります。しかし、一方で、中国市場でも生命に関わる製品分野では日本製を選択するケースが多くみられます。例えば、汚染物質のPM2.5に関しても、日本製の空気清浄機がかなり売れており、中国に限らず、MRJなどの航空機や医療・介護ロボット、医療ツーリズム、食・農業分野に関しては、わが国や本県のポテンシャルは非常に高いとみています。

そういう視点で、アジアの富裕層をターゲットにしながら、各国の対日政策に左右されない産業を強化していく必要があると思います。

自動車に関しても、安全性や省エネなどを含めたスマートシティの周辺産業のパッケージ化ということなろうかと思います。自動車単体では、韓国メーカー等に技術的にキャッチアップされていますが、パッケージ化で競争力を引き上げていく必要があるのではないかと思います。

最後に、観光分野ですが、名駅へのアクセス利便性を高め、高速化を進めると、日本観光のゴールデンルートの滞在拠点にも本県はなりうると思います。また、訪日客のリピーターに対しては、昇龍道ルートのメニューも新鮮で本県が玄関口になる可能性も十分あります。岐阜・三重方面への時間距離を短縮することも必要で、名駅内で最短時間と観光コースを選択できるワンストップのシステムを構築する必要があると思います。

<黒田委員>

2020年までということ、それまでに本当にできるかどうかということは別ですが、少しリニアとは別の視点から言いますと、先ほど内田委員もおっしゃいましたけれども、中部の弱点は何かと言いますと、やはり観光を含めたソフトな産業ですね。製造業は製造業で、これから比較優位が変わっていく中で、航空宇宙等でいかに乗り切っていくかというあたりが勝負になると思うんですけれども、もう少し、観光のような今まであまりにも弱い、先ほどのゴールデンルートで言うと、完全に中部飛ばしで、東京から入って関空から出て行く、あるいはその逆で、飛ばされていたところで、実質的な経済効果という点では、ポテンシャルとしては非常に高いものがあるかと思います。そういう意味で言いますと、インフラもそうなんですけれども、やはり愛知県を中心にもう少し北陸と連携するように、こちらから働きかけを相当していく必要があるのではないかと思います。

ご承知のように、新幹線は先に東京から伸びてしまったので、富山とか金沢の人は中部というよりは東京の方を向いてしまっているようなところはあるんですけども、そうは言っても、放っておくと本当にそうになってしまうので、先ほど少しお話した港で言うと、四日市港ももう少し頑張ってもらいたいのですが、先ほど奥野先生がおっしゃった、いざというときのレジリエンスのことを考えると、富山の伏木の港などを中部の港の一つとして、もう少し活用するような方策を、県としても、お考えになった方がいいのではないかなと思います。

そのためには、前から課題になっておりますけれども、東海北陸自動車道の全線4車線化をもう少し強く働きかける等のことをやって、観光の方でも、昇龍道プロジェクトというのは、まさに名古屋から富山の方へかけての縦断型のプランでございますが、そういうものと絡めて北陸との結び付きをもう少し熱心にやっていく必要があるのではないかなと思います。

余計なことを言いますと、なんとなく観光は、我々が日頃話していると、ただ遊びに行くだけで、無駄なお金を使うくらいの話にしか考えないんですけども、自動車を名古屋や愛知県でつくって海外で売ると、海外の人に来てもらって、この辺の白川郷や名古屋の徳川園を見てもらうのは、経済的には同じことなのです。なんとなく愛知県に住んでいると、自動車をつくって海外へいかに売るかということばかりに話が動きますけれども、海外の人に地元に来てもらっても同じ経済効果が得られますので、京都と競争しろとは言いませんけれども、少し真剣に考えなければならない時期に来ているのではないかなと思います。

<後藤委員>

ただ今、黒田先生のお話にもありましたけれども、愛知県はものづくりということで、それを中心にやっていくことは変わらないことだと思います。一方、いかにソフト産業、サービス産業というものを拡大していくかということが大きな課題だと思います。そのためには、女性の労働力やアイデアを活かすべきです。愛知県はまだ男性の労働力にゆとりがあるせいか、どう見ても女性の力が十分活かされていない状況があるかなと思います。

結婚している、していないに関わらず、女性がもう少しいろいろなところで主体的に自らのアイデアを発信し、そしてそれをビジネスに結びつけていこうという経済的な発想や自立姿勢を浸透させていくことが、サービス産業やソフト産業の隆盛に結びついていくのではないかと考えています。

女性が働き続けるためには、子育て支援が重要であります。名古屋市の都市部では待機児童問題が起こっていますが、本格的な解決がめざされていないように見られます。名古屋に比べますと、横浜は、女性労働力の活用と子育て支援の結びつきを意識しています。保育サービスも民間企業の活力を利用しながら産業に結びつけつつ、責任や貢献を意識させながら女性の活躍を応援していく方向性が示され、やや雰囲気が違うなあということを感じております。ですので、やはりこれからは、待機児童問題の解

消など子育て支援を重視するということが女性の主体的な経済活動に結びついていくような、そこの重ね方が非常に重要ではないかと思っています。愛知県の観光やサービス、たとえば、ホテルサービスの水準などではまだ十分ではありません。よく言われる外国からのクリエイティブクラスの男女を対象としたサービス水準は、女性の労働力を時間限りのパート活動にとどめておいては向上が期待できません。そのあたりの改善は今後意識していくことが必要ではないかと思っています。

健康な人を増やすことも大切です。地域の魅力にとって、長生きすることだけではなく、生き生きと健康で暮らしている人がたくさんいるということが非常に大事だと思います。アジアの国々の現状は、表通りは非常に高いビルが建って元気になっているけれども、裏通りに行くと活気なく生活されている高齢者の方たちを多く見かけることが多いです。日本はだんだんと高齢者の方たちが魅力的に明るく活動的になってきています。とは言え、愛知県の場合、バスや地下鉄やデパート等でお嫁さんの噂話をするとか、神社仏閣を見学するとかいうところにとどまっている高齢者の方々も見受けられます。これらの方々を、いかに社会貢献活動に結びつけるか、きれいに身支度して社会参加したり、いろいろな行事に関わったりするイメージに高齢期のライフスタイルを変えていくことが大事だと思います。そのため、健康寿命というようなものも大事で、そのあたりを発信していくことも大事かと思っています。

それから、就労支援というのも、特に若者、女性、高齢期に対しては、従来のような企業に就労する支援だけではなく、地域社会の中のNPOとかソーシャルビジネスへの就労支援もあり、そのような雇用の場をつくっていくとよいでしょう。

繰り返しになりますが、1つ目は、女性の活躍と、2020年、2030年までに女性の労働力を増やしていった方がよいということで、それは、子育て支援などの対応と重ね合わせてやっていくことが必要ということ、2つ目は、健康的な高齢者のライフスタイル、生き生きとした魅力的な高齢者が溢れ、アジアの国々が日本のような魅力的な高齢期の生き方をしたいというようなことを発信できるような、そしてそれに伴って生まれた高齢者向けビジネスのサービスをアジアに売っていくことが大事だということ。今まで若者向けのサービスは、いろいろな形でアジアに売れていると思うのですが、高齢者のライフスタイルとなるようなサービスや商品がアジアに売れているというような感覚はまだないので、これからそこを売っていくということ。3つ目には、若者、女性、高齢者の就労支援、それは必ずしも従来のような企業だけではなく、地域のNPOやソーシャルビジネスなど、そのためにもそこを開発していくというようなことが具体的に必要ではないかということ。以上3点が県民生活の分野で重点的に取り組むべきとして考えていることです。

<戸田委員>

今、後藤先生がおっしゃったように、生き方が大変気になっているのです。若い人は就労もなかなか厳しいのですが、学生ときには勉強、就職すると働く、高齢期は福祉、そして最後には死を迎えるわけですが、これらはぶつ切りで政策がとられてい

る気がします。これらを一本にして、人生のスタイルとしてどう提示できるかということが重要ではないかと思っております。

三遠南信では、人材育成円卓会議を始めており、これは16大学長と企業の方、それから行政首長が集まった会議です。人はきちんと定住してくれないと減っていくわけで、いなくなれば、企業、特に中小・中堅で働く人がいなくなる。そこは産学官で共同して戦略を考えていく。そう考えると、大学の役割もかなり大きいのではないかという感じがします。これを全愛知でやるのか、定住圏レベルくらいでやるのかということをおもいますが、人生を横断的に考える母体をつくっていくことが重要です。教育委員会もなかなか界を越えにくくて、県境のあたりでも非常に難しいのです。そういう政策の界を越えたイメージの出し方があるのではないかと思います。

それから、県内での移動ということになると、豊橋からでもかなり時間がかかりますね。やはり、サブ都市と名古屋の中心間の移動が重要です。現在、時間は短くなってきていますが、夜遅くなると動けないということがあります。岡崎までは(電車が)あるのですが、東三河にはなくなってしまいます。こういうのは、精神的にかなりバリアになる。そういう意味で、サブ都市への移動性を強めていくということは要るのだらうと思います。

ローカルな都心で言うと、都心居住はかなり進んできたように思います。都心全体を強めていくような政策として、福祉面のロボット開発と住宅を融合するなど、新しい都心をつくっていくことを、強く打ち出していったよいのではないかという気がします。

3点目が広域的な都市連合で、東三河はこれでやろうとしています。今回、(ビジョンの地域編として)東三河、西三河、尾張をどう描いていくのかということがあります。東三河を例にお話しますと、東三河県庁を2年前にスタートさせ、屋上屋だという話もありましたが、それに呼応して、経済連合会つまり商工会議所・商工会連合体というものができた。それから、市町村の広域連合化が俎上に上がっています。移行の形としていろいろあると思いますが、広域的な地域組織が一つの主体となっていく、これを県はサポートする、リードしていくような形で広域的な都市の連合がいくつかできて実質を高める、そういうことではないかと思えます。

4点目は、今ある高速機能、東名と新幹線を使いこなしていくことが重要だと思います。これは、既にあるものですから、あるものを少し変えればよい。例えば、豊橋-浜松では、現在の東名を域内利用に使う。これは、いろいろな情報システムが使えるので、それほど難しいことではないと思います。そうすると、南は23号線が浜松まで通りましたから、豊橋・浜松の環状道路になります。そうすると、100万人強の都市として考えることができる。名古屋圏の1つの核として、100万人の都市圏を考えることができる。これは、南北の広がりがあります。静岡のあの辺りは圧倒的に津波の影響を受けるわけです。企業が300億円を出して堤防をつくる、それに官も民もまたお金を入れるということをやっていますし、移転も始まっています。海沿いから東海道線より北の方に各企業を移転するというをやっています。これは、スズキ

が最も大きくやっています。災害を一つの考慮の点として、南北の土地利用を考えるなど次の都市構造をつくっていかうという動きがミクロには考えられる。これらを名古屋圏の延長として組み込んでいくという考え方が良いのではないかと思います。

<昇委員>

戸田さんが最後に言われた災害について、なかなか面白いと思いましたので、少し内容を補足しますと、マグニチュード8以上の地震が30年以内に起こる確率が6割から7割ということですから、30年以内というところがなかなか微妙なんですけれども、1つの考え方として、とにかく起こる、起こったらいろいろな被害が出る、その後どうい都市をつくろうかということをして事前に準備しておいて、それまでに、当然、経年劣化していきますから更新しなければならぬところもたくさん出てくる。更新するときに、どこでどういう手法でどこがお金を出して作っていくかということ、被害が想定される地域について全体的にそういうシミュレーションをしておくことはとても大事な行政機能だと思います。実際には、企業であったり県民であったり、いろいろな人が負担するのでしょうかけれども、とりあえず、ある種の都市計画ですよ、壊れることを想定しつつの都市計画。そういうものを作っておくのとおかないのでは、実際に起きるまでと起こってからの都市整備が、効率的にもレベル的にも違ってくるように思いました。

それから、人材の話が出ていましたけれども、これから2020年、2030年に向けて、どういう人がこの地域社会を担っていくべきかということについて、マクロとミクロで考えていきたいと思えます。マクロは、どういう人材を活用すべきかということ、ミクロは、どういう新しい暮らしの建て方をしたら良いのかということ。

マクロの方からいきますと、どういう人材を活用すべきか、大雑把に、明治維新以降の近現代において、明治維新では士農工商という身分制度をなくして、武士以外の人たちの、主として農民、百姓の人たちのやる気を引き出し、それが明治維新の成長につながったという側面がありました。それから半世紀、非常にうまく右肩上がり成長し、富国強兵が目的ですから、日清、日露、第一次世界大戦と勝利して、国際連盟ができると、当時の5大国の1つになります。ですから、いつ欧米列国の植民地にされるかと恐れていた国が、半世紀経ってみると、国際連盟の5大国の1つになっているわけですから、物凄いサクセスストーリーですね。ただ、残念ながら、アメリカ外交の画策によって日英同盟を解消され、イギリスの世界の情報が入らなくなっからは、日本外交は低迷をして、日独伊の三国同盟を結び、失われた20年で、1945年の敗戦を迎えることになります。ここで、ご破算で願ひましては、今度はアメリカとの安全保障条約で、憲法9条がありますので、富国強兵から「強兵」をとって「富国」でやったわけです。10年単位で見えていきますと、1950年に1人当たりGDPが、当時、フィリピンを下回っていました。1960年にギリシャ並み、1970年にイタリア並み、1980年にイギリス並み、1990年になると現代資本主義総本山のアメリカを上回ります。これも偉大なサクセスストーリーです。一人当たりGDPがフィリピンを下

回っていた国が、アメリカを上回る。でも、似たような話で、1990年、バブルの崩壊で失われた20年になっているわけです。この20年を踏まえ、今後、日本がどういう選択をしていくか。

では、戦後の復興は人材に着目すると、1つは農地解放ですね。農民の中で地主と小作に別れていたのを、農地解放によってたくさんの小作のやる気を引き出した。だから、戦争直後は、物凄く農業生産が上がっています。今は逆に、小規模農家で問題になっているのですが。それから、もう1つは、財閥解体です。財閥解体したから、当時の松下、パナソニックとかホンダとかソニーとか、ベンチャー企業が誕生して、日本のその後の輸出を支えるようになった。

その種も戦後50年経つと、大体、使い古して、例えば、2013年の日本に残っている人材は何なのか。正直言って、明治・昭和に比べると、ちょっと具合が悪くて、残っているのは、あまりいい言葉ではないですが、女・老・外ですよね。女性、高齢者、外国人、プラス若者、失業しているニートの若者。要するに、これから日本が失われた20年を克服して、アベノミクスかどうかは分かりませんが、少なくとも、2010年代は、成長軌道に乗せて、20年代、30年代になってくると、人口が減ってきますので、成長は難しいかもしれませんが。そのときに、考えなければならないのは、女性と高齢者の力を活用することにはあまり異論がないと思いますが、外国の方の力をどれだけ借りるのか借りないのかについては、いろいろな意見がある。少なくとも、そういう議論があることは、ビジョンの中に、加えるべきではないかと思います。それから、若い人は、将来は労働力が足りなくなるが、今は余ってて、ニートや失業者になっている。その人たちの問題をどう考えるのか。アベノミクスで、割とそうだなと思うのは、女性の活用と言ったときに、これまで、弱い女性を助けるという厚生労働省系統で考えられていたのですね。アベノミクスは、それもあります。それ以上に、経済産業省系統で、女性の働く力で経済を活性化しようと言っており、これは非常に正しい視点だと思います。正直言って、厚生労働省に任せておくと、あまりいい成果が期待できないと言ってしまうのですが、もちろん最低限のことはやるけれども、なかなかプラスの方向へ行かない。経済産業省、経済マターと捉えたことが、非常に良い視点だと思うので、それを、例えば、愛知県版でどう考えるのかというのがマクロの視点です。

それから、ミクロの視点では、個々の人材を、一人一人が、これからどういう暮らしをしていくのか。これは先程お話をしたのですが、これまでとはかなり違う家族像、あるいは、新しい人生プランを作らなければいけないと思います。一つは、一人世帯が一番だということです。人生80年時代、90年時代になると、当然のことながら、結婚して、子供を持って、夫婦二人で亡くなるというのにはあり得ないわけですね。当然、どちらかが先に亡くなって、5年なり、10年なり、20年なりの、おひとりさまの老後が待っているのですね。だけど、あまり意識していないですね。なんとなく夫婦二人で亡くなると。だけど、そうではなくて、「おひとりさまの老後」という本がベストセラーになりましたけれど、5年、10年、20年を一人で暮らすのが、ごく普

通のことで、その10年、20年を、うつになって過ごすのではなくて、それなりに充実感・幸せを感じることができるライフスタイルを新しく作っていかねばいけません。核家族の場合は、家族でできることは、いっぱいあるのですが、一人になると、若い人も中高年も老年も、色んな社会のサービスがないと、一人世帯はやっていけないのです。その色んなサービスを、官民合わせてですけど、どのようにシステムとして作り上げるのか。今、公では、介護計画でちょっと触れるくらいです。具体的なコンビニで頼っているとか、あるいは、NPO何々に頼っているとか、そういうことではなくて、社会全体として、一人で過ごす時間が、人生の中にあるのが、当然だ、普通だと、それで、一人で過ごす時間の時に、どういう社会サービス・民間サービスをどうやって組み合わせていけば、それなりの生活ができるのか。言い方を間違えると大変なことになるのですが。昭和の時代に期待される人間像というのがあって、物凄く叩かれたことがあるのですが、別にそれを強制するというのではなくて、人生80年、90年生きたら、一人で生きる期間があるのが普通であって、その時に、社会のシステムとして、食事のサービスはどこが提供して、寝たきりになったら介護のサービス、医療のサービスをどこが提供するのか。さっき戸田さんが人生のぶつ切りと言いましたが、一つの人生をトータルとして見て、その時に、核家族で過ごす時代もあるし、一人で過ごす時代もあるし、人によっては、学校を卒業してから亡くなるまでずっと一人で過ごすこともあるし、その時にその人が必要とするサービスをどういう形で受けることができるのか。お金の面で、どういう形で人生プラスマイナスゼロ、できたら、ちょっとでもプラスにして、そういうことを一回考えてみる必要があるのではないか。そういうことを、行政が国民・住民に提供して、住民にも考えてもらう。そのときに、NPOも、コミュニティビジネスも、民間企業も、参入して、一人一人の人生を、こういう機会が準備されていますよというだけで、押し付けるわけではありませんが、広い意味でのセーフティネットですね。行政だけのセーフティネットではなくて、民間も含め、一人暮らしの時期を含めて、セーフティネットがある社会を作っていこうではありませんかと呼びかけるタイプの社会計画というものがないと、一人一人の国民・住民は、これからどうなるんだろうと、そこはかたない不安を感じると思うんです。そうすると消費しないですから、経済にも悪影響を及ぼすのではないかと。最低でもこういう社会システムが用意されているということが分かれば、多少はお金を消費に回して、経済も良くなるという可能性も考えられる。これまでの国・県・市町村の計画では、あまり正面からとらえられてこなかったことで、家族形態が変わっているのです。例えば、一人暮らし世帯がそこそこ幸せに暮らせるソフトインフラを官民の力を合わせて、今後、どういうふうに形づくっていくのかという話はあった方がよいのかなと思います。

<奥野座長>

どうもありがとうございました。

私も、生活と、経済と、県土と、それぞれについて、感じたことをお話させていた

できます。

生活の部分は、要するに、子供が生まれる社会をつくろうということだと思えます。高齢化の問題については、中山間地の高齢化は深刻ですが、問題は出尽くしてしまっていて、やらなければならないことはいっぱいあるのですが、なにをやればよいかは、皆さん知り尽くしていらっしゃる。都市については、大都市圏でもこれから始まりますし、半端な数ではありませんので、その辺のところを今やらなければいけない。

それから、生活の真ん中に、後藤先生もご指摘になりましたが、互助や共助の社会というのがあります。これを現在、内閣府の共助社会検討委員会で検討しています。経緯を申し上げますと、私ども、平成16年に「新たな公」ということを打ち出して、推進していきました。民主党政権で「新しい公共」になって、内容は同じですが、事業仕訳で予算は切られるし、支援してもらったのか、よく分からない状況でしたが。今の政府は、今、何を重点的にやればいいのかということに強い関心を持っていて、何を重点的にやればいいのかということを内閣府の共助社会検討委員会で集中的に議論しています。そこで、私はソーシャルビジネスでいくという方針を出しています。NPOの一部の方から強い批判を受けましたが、納得してもらいました。「新たな公」を打ち上げたとき、私どもが何をやったかと言うと、地域での、行政の代替・補完的な仕事をボランティアですするという、そういったことを、もっとできるようにならないかということで、いろいろな補助金も出しましたし、団体を支援して、組織化するというのもやってきました。これは、かなり定着したと思います。次は何かと言うと、私はソーシャルビジネスだと思っています。そこで批判されたのは、私は人の繋がりを強調していましたが、共助を忘れていないかという話でした。私が申し上げたのは、ソーシャルビジネスは、人のつながりの中から出てきていること、地縁的つながりもあるし、大都市圏で盛んですが、一つの関心のあるテーマに沿った人のつながりから出てきていること、したがって根っこは同じだという話をしました。

ソーシャルビジネスがどれくらいの経済規模になるかと言いますと、これは、内閣府の会議は、記者を入れていないので、会議後にブリーフィングをやっており、そこで発表したのですが、4年前に比べて、10倍に増えています。ソーシャルビジネスとしてどこまでの範囲を考えるかが難しいところですが、2008年に経産省が調査したものがあって、その範囲で、とにかく比べて発表しようということで発表したのですが、経産省のときには、雇用が3.2万人で、それが、今、10倍になっています。私は、その当時、もっと増えるだろうと、数年後には100万人規模の雇用ができるのではないかと考えていたのですが、それが実現するのではないかと考えています。そこを重視しているということです。

それから、次に健康寿命を延ばすということがありますが、これも後藤先生からお話ありがとうございました。人生90年の社会をどうつくっていくか、これは私どもの大学も、スポーツだ、寿命だ、健康だといろいろとやっていますが、その限界は、まちづくりと結びついていかないということです。オタクのための健康づくりで、椅子に座って、数分間足を上げろとか、手を回せとか、特別の動きをしなければならない。県庁

の課長さんが椅子に座って、足を挙げていたり、手を回していたりしたら、あいつ何やっているんだと言われる。一回はやったって、続かない。まちづくりに結びついていかなければならない。まちの中で歩いていると、自然に健康になるということではなければいけないのではないかなと思っています。

それから、戸田委員から定住意識の話が出ました。都市圏戦略検討委員会で、最後の詰めの議論をやっていますが、大都市圏のライフスタイルはどうなるんだということで、役所の人たちが出してこられた中のひとつに、三世代同居というのが入っていました。私は、事前の議論を随分やりますので、名古屋圏は、東京圏・大阪圏と比べたら、三世代同居が圧倒的に多いはずだということで、調べたら、数倍で、全国平均より多い。今の大学に移って、学生と割と話す機会が多いんですが、そこで感じたのは、彼らは、名古屋市ではともかく、その周辺地域では、三世代同居が普通ですね。おじいちゃん・おばあちゃんは、そこの役場で働いていたとか、トヨタ系の会社で働いて、定年になってからは、家で田畑の面倒を見たり、町の世話役をしている。お父さんは、やっぱり、トヨタ系の会社か役場に勤めている。それで、自分は大学に来ている。その生活が一番いいというのは、金融資産はあるし、固定資産はあるし、収入は、なんだかんだ合わせると、2千万前後はある。これほど安定した生活はないわけですし、名古屋近辺で生まれたからには、名大を出て、県庁は転勤があるから駄目だけれど、市役所か役場に入るのが、一番エリートだということは当たり前の話です。東京では、近郊地域に引退後も田舎に帰らなくて、そのまま住み着いた人たちがたくさんいて、その人たちの生活環境をどう確保していくのかということで、3世代同居の推進になったのですが、名古屋圏のライフスタイルそのままです。

それから、経済ですが、自動車産業と航空宇宙産業を産業の柱とすることは、私もその通りだと思いますが、ここまで県庁が思い切って産業政策を打ち出されたのは凄いなと思います。政府の長期展望委員会で、勉強会をずっと毎月のようにやっていましたが、そのときに出てきた意見が、愛知県に自動車や航空宇宙のような大事な産業を任せていいのかという議論です。その辺の信頼を得るように努めなければいけないだろうと思います。

海外からの高度人材の受入も大事ですが、これは、黒田さんの大学で頑張っていた。一番問題なのは、医療・教育・生活環境だと思います。名大の外国人の生活環境は、ちょっとはよくなったけれど、私がいたころはひどかった。それから、東京は、ビジネス拠点として香港・シンガポールと競争をしていますが、東京の競争環境もよくはない。香港・シンガポールでは、例えば病院で英語が通じるのが当たり前。日本では、通じないのが当たり前です。その辺のところから、どうやっていくか。大学病院と日赤くらいは、英語が普通に通じるというくらいにはしなければいけないと思います。英語で暮らしてストレスを感じない都市をつくることは都市間競争では大事だと思います。

それから、6次産業化。私は、国土審の北海道分科会の会長をやっていて、北海道の議論に参加することが多いのですが、北海道では、6次産業化が大事だと思います。

いい農産物を作っているけれども、全部本土の方へ安い値段で行って、北海道にはあまり付加価値が残っていない。愛知県の場合には、農産物自体に高い付加価値があるのと、それから、名古屋大都市圏の中で、最終的な加工がされていませんか。データが頭に入っていないので確かではありませんが、北海道は、そういう機能がないんですよ。愛知県の場合は、多分、作ったもの自体の付加価値が高く、加工までこの地域でやっているのではないかと思うのですが、愛知県で6次産業化と言われると、大事なことではあるんでしょうが、そんなに大きなテーマなのかなという疑問も感じています。

それから、英語力。これは、都市圏戦略検討委員会で、日本の英語力が、あちこちで出てきます。普通に喋れるようにしようと。私は、学生に言っているのですが、2000年頃、何が起こったのかと言うと、パソコンの普及です。2000年頃は、愛知県庁でも、一つの部屋の中に、1つか2つパソコンがあればいい方だったと思います。部長さんや課長さんが使えないのが普通でした。ところが、新人は使えるのが普通でした。何が起こったかと言うと、部課長さんがキーボードアレルギーになってしまって使えないという状況です。もっと偉くなれば、若い人にやらせればいいのですが。それが、20年後は何かということです。20年経つと、仕事のやり方や職種は全く変わってしまう。学生によく言うんですが、20年後に君たちが部長や課長になって、偉そうな顔をしているときに、何が起こるのかと言うと、英語で苦労するのではないかと。英文学ではなくて、普通に英語を喋れる能力をちゃんと鍛えろと言っています。

最後に県土基盤。リニアで首都圏へのストロー効果はあると思いますが、あったっていい。新幹線もストロー効果が随分あったが、トータルで考えると、あれないと名古屋の今の発展は考えられなかったわけです。右でも左でもまず動くことが大事なんで、備えは十分にしなければいけません。ストロー効果の結果については心配していない。大阪へのストロー効果の問題は出てくると思います。半年くらい前、大阪で話をしたときに、なぜリニアは名古屋までで止まったんでしょうか、大阪はどうなるんでしょうかという質問を受けました。前者はJR東海の経営問題ですが、大阪への影響については、名古屋は受け入れ体制の議論を始めていて、もうすぐ具体的な作業が始まっていく。そうすると、名古屋に機能は集積していく。大阪までいけば、大阪にその機能の一部は移ると思うけれども、そのためには大阪は大変な時間と労力とお金を使わなければいけないという話をしたら、ガクッとしておりました。しかし、無理をして名古屋に集積した機能もあるでしょうから、その一部は大阪に移るでしょうし、大阪へのストロー効果はあるんだろうと思います。

それから、災害に強いインフラですが、これはその通りです。私は3.11の後でできた防災国土づくり委員会のお世話をしていて、その当時、日本のトップの専門家たちが委員会で減災という方向性を打ち出した経緯があります。私が思ったのは減災だって地域によってレベルが違うということです。高い建物をつくってそこへ逃げろという減災もあるし、山があればそこに逃げ道をつくるという減災もある。人の命は助からなければいけません。三大都市圏は逃げるのでは駄目だと思います。自然災

害に対してはガチンコ勝負をする。逃げろと言ったら名大に一級の研究者は来ないと思う。だから、自然災害とはガチンコ勝負を愛知県はやるとするのが大事なんじゃないでしょうか。

それから、都市機能の集約化というのがありますが、これは都市圏戦略検討委員会で、特に地方都市をどうしていくか、大都市と分けて議論しましたが、その中で一番大きな問題になっていた。コンパクトシティという言葉はいいですが、内容は人によっていろいろです。結局どういうことを打ち出したかですが、富山市などが典型例ですが、都市中心部の人口を2割アップする、コンビニが十分成り立っていく、そういう中心機能を整備していくというような方向を出しています。周辺の集落も可能な限り維持していく。中心部の空き家については、ディスインセンティブも考えなければいけないのではないかという意見も出ていました。

ちょっと思いつくままにここに書いてあることについて、言わせていただきました。一回りご意見を伺いました。追加してご発言がございましたらどうぞ。

<昇委員>

質問なんですけれども、フルセット、すり合わせ型のモノづくり力を生かしていくべきではないかを書いてあるんですけど、それをできればいいなと思うんですけども、自動車産業自身がまさにすり合わせ型の典型なんですけど、エンジンから、やがて電気自動車になる。電気自動車になると、すり合わせ型じゃなくてモジュール型になりますよね。自動車産業に替わるすり合わせ型って何かあるのかなということなんですけどね。打ち出せれば打ち出した方がいいと思うんですけど、実際、航空機産業のことを意識しているんですかね。

<企画課長>

自動車産業は確かに電気自動車化になってモジュール化されてくる部分もあるんですが、全体を分けて考えれば、やはりすり合わせの部分キーになってくる。ですから、その部分の強みを残していくという意味で、自動車産業にかわるすり合わせ産業をつくっていくという意味ではなくて、自動車産業に含まれているようなすり合わせの力をこの地域として維持していくという、そういう気持ちを込めて書いたものです。

<内田委員>

今、奥野先生から、6次産業化というところが可能性が低いんじゃないかというお話があったんですが、以前、食品製造出荷額の付加価値率を全県見たときに、愛知県も農水産物のお荷額に対しての順位というのは悪くはなかったんですけども、滋賀とか京都とか奈良とか、滋賀なんかは愛知県よりも10ポイント以上付加価値率が高く、55%近くあったと思うんですけども、やはり特に観光地を中心に高い付加価値率があって、観光とセットで引き上げる余地は十分あるのかなと。

あと、愛知県に関しては一次産業もそうですけど、二次産業の食品加工機械のメーカーさんなんかもあったりしますし、三次産業としても、大府のげんきの郷なんかは東山動植物園よりも集客数が高いとか、水族館よりももちろん高いですけども、かなり三次産業のルートとしての道の駅とか農業のテーマパークとかそういったところを活用する余地が、車社会だけにあるんじゃないかなと。このあたりは、観光とセットで考えていく必要があるのかなと思います。

<黒田委員>

実は、大分前から名古屋市の交通の委員会などでずっと言い続けているんですが、この地区の交通インフラの弱点というのは、名古屋市が地下鉄をそれなりに整備されているんですけど、やはり市の境界を越えると切断されてしまうということが一番のネックで、豊田と結ぶ鶴舞線でも名鉄と相互乗り入れをしていますが、やはり一つのネックは境界を越えると初乗り運賃が適用されて、全然通しで乗っているメリットがないんですね。この辺の公共交通機関にとっては大きな問題で、解消するためには、アメリカなどでよくありますが、地域全体で行政区域を跨いだ交通のオーソリティみたいな別組織を、日本でも水道とか下水とかで時々そういうのがありますが、広域の公共交通機関の組織づくりみたいなことを本来はやるべきで、そうしていかないと、市長が言っているような尾張共和国なども、実質的には一体化できないまま残ってしまうのではないかとということがあります。先ほどちょっと出たリニアの波及効果を周りにもたらすという意味でも、そういうインフラを含めた広域的な運用のしかたを、この機会に県の方でもご検討いただけないかなと思います。

<奥野座長>

高速道路の入口をどこにつくるか、いろんな議論が出ているんですけどね、あれは改善しないとイケないですね。素早く入口まで行けるように。5分改善されてもすごく違いますよ。

<後藤委員>

先ほど、黒田先生もおっしゃったことなんですけど。今日は、課題出しやビジョンの方向性、取り組むべきことの話はできたのですが、これらを実現していく方法論についてはどうなのでしょう。国から県へ、県から市町村へと地方分権が進められたこの10年ほどの間に行政の役割、とくに、県と市町村が協働して課題解決やビジョンを実現していく方法論が変化してきていると思うのです。愛知県の場合、県と市町村の役割分担がどのように変化したのか。協働しやすくなったのか、そうではないのか。そのあたりで、十分理解していないところがあります。県として課題解決やビジョン実現を推進していく上で直面していることはないのでしょうか。県が市町村あるいは事務組合とか広域との関係で直面している課題について、どういった方向に持っていきたいのかということを含めて、少しそのあたりも説明していただくと、こういったこ

とが検討しやすくなるかなと思います。どこかでご説明いただければありがたいなと思います。

<奥野座長>

ぜひとも広域的な視点で、よろしくお願いします。

<戸田委員>

これまでの議論でも出てましたが、県の計画とすると、どうしても財政の問題が頭をよぎることになる。制限があるということは言わずもがなであります。先ほど昇先生がおっしゃっていたように、パートナーシップをどのように組んでいくのかを早い段階で組み上げていかないと、後で、手が詰まっていくというか、苦しくなっていくなという感じがします。

それから、先ほど奥野先生がソーシャルビジネスの話をして、私どもの団体で、ちょうど自民党から民主党に代わった直後にソーシャルビジネス振興事業をしました。はじめはそんなにできるかなと思いましたが、企業をつくるというお話とそれからインターンシップをやっていくという話です。1ヵ月研修するのを1,000人くらい、かなり目標を超えて多くなったわけです。企業も90くらい、これはNPOが多いんですが出てきた。問題はそれから後なんですね。ビジネスだけではやりきれないということになってきて、地域としてやっていくんだという方向付け、サポートとは言わないんですけども、協働してやっていく展望があるんじゃないかという感じがします。自戒もあるんですけども、そういうことを思いました。

<奥野座長>

そのところが難しいところで、典型的なのは雪印。元々は組合ですよ。成長して株式会社になって東京へ出て行って、それで精神を忘れてつぶれちゃったという。また今、細々とやってらっしゃるという感じなんだけれども。発展段階で別に株式会社になってもいいと思うんだけど。

その本当に初期の段階のところが必要ってというような感じですね。

<奥野座長>

それでは、そろそろ時間がきておりますので、今日はこれくらいにさせていただきます。冒頭話がありましたように、三つの分科会を設置して具体的な検討を進めていただきたいと思います。後藤委員、内田委員、黒田委員にはそれぞれ分科会の方でよろしくお願いします。また、戸田委員、昇委員におかれましては、特に地域編を中心にアドバイスをよろしくお願いいたします。それでは本日の懇談会、これで終了にいたしまして事務局にお返しします。ありがとうございました。

<知事政策局長>

本日は本当に長時間にわたりご熱心にご議論いただきまして誠にありがとうございます。愛知の目指すべき将来像、あるいはこれからの地域の重要課題、こういったことに関して、大変有意義なご意見、ご提案をいただきました。いただいたご意見につきましては、今後ビジョンづくりにしっかりと活かしてまいりたいと考えております。

なお、先ほどご説明させていただいたとおり、また、座長からおっしゃっていただいたとおり、今後は分科会でさまざま議論をしてまいりたいと考えておりますので、皆様よろしくお願ひしたいと存じます。

そして、次回の懇談会に関しましては、12月頃に開催させていただきたいと考えております。日程につきましては、あらためて事務局から調整させていただきたいと存じますので、よろしくお願ひいたします。これをもって閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。