

## 新しい地域づくりビジョン有識者懇談会 第2回産業経済分科会

日時：平成25年11月15日 午前10時～正午

場所：愛知県東大手庁舎 4階 406会議室

### <知事政策局長あいさつ>

委員の皆様方には、大変お忙しいところ、新しい地域づくりビジョン有識者懇談会の第2回産業経済分科会にご出席いただきまして、ありがとうございます。

さて、この分科会は、8月30日に第1回の会議を開催し、皆様からは、それぞれご専門の立場から、目指すべき社会や重点的に取り組むべき課題等について、幅広くご意見をいただいたところでございます。

その後、市町村や国の機関、関係団体等からご意見を伺うとともに、県庁内においても、事業を所管する関係部局との間で検討を進めてまいりました。

本日は、こうした検討成果を踏まえ、愛知の将来像に係る視点や、重要政策課題と政策の枠組みを「新しい地域づくりビジョン骨子」として取りまとめ、会議資料としてご用意させていただきました。

詳しくは後程ご説明いたしますが、骨子の中で設定した12本の重要政策課題のうち、「産業革新・創造」、「農林水産業」、「中京大都市圏」、「グローバル展開」といったところが、この分科会でご検討いただく主な範囲になろうかと思えます。また、観光振興の観点では、「文化・スポーツ・魅力発信」、産業を支える人材という面では「教育・人づくり」や「女性の活躍」といった部分にも関わりがあると考えております。皆様には、それぞれの重要政策課題について、課題認識や政策の方向性、さらには、取り組むべき具体の施策のアイデアなどについて、ぜひ忌憚のないご意見・ご提案をいただきたいと思えます。

そして、本日のご意見を踏まえ、県としてビジョンの肉付けを行い、12月末ごろには、素案を取りまとめ、有識者懇談会に諮ってまいりたいと考えております。分科会としては、先回と今回の2回の会議で、皆様のお考えをお伺いすることとなりますので、ぜひ本日も濃密なご議論がなされますことをお願いいたしまして、冒頭のご挨拶とさせていただきます。

### <内田座長>

それでは、さっそく議事に入りたいと思えます。本日の議題は「重要政策課題と政策の方向性」でございます。まずは、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]

### <内田座長>

ありがとうございました。

それでは皆様から順次ご意見を伺ってまいりたいと思えます。本日の進行ですが、事務局から説明のありました重要政策課題について、3つのテーマに分けてご議論をいただきたいと思えます。それぞれの課題認識や必要な政策に関し、さらに充実すべき点、あるいは不足している部分

などについて、ご意見をいただきたいと思います。

議事の順番ですが、一巡目は「産業革新・創造」について、二巡目は「農林水産業」について、三巡目は「中京大都市圏」と「グローバル展開」とをあわせまして、ご発言をお願いしたいと思います。

それでは、「産業革新・創造」につきまして、産業分野がご専門の榊原委員からご発言をお願いします。

#### <榊原委員>

私からは、大きく4点について、意見を述べさせていただきます。

まず1点目は、航空宇宙産業の振興についてです。県として、自動車産業に次ぐ新しい産業として発展をさせていきたいということで、「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区の推進」ということが掲げられていると思います。その際、大学や研究機関の役割をもう少し重視していただきたいと思います。航空宇宙産業に関する企業集積が既にあるというのは、そのとおりですが、現在の産業クラスターの中で、ひとつの核となるのは大学であると考えております。私も大学に勤めておりますので、我々の責任というのも非常に重いのではないかなと思うのですが、研究機関さらには人材育成機関としての大学が、どのように関わってくるかということを入れることで、初めて旧来の産業集積から、現代の産業クラスターになるのではないかと思います。航空機産業自体は、生産の波及効果に関しては、自動車と比べれば、それほど大きくはないかもしれませんが、技術的な波及効果に関しては、非常に大きいと感じておりますので、ぜひ、産業集積ではなく、産業クラスターということで、その中の核のひとつとして、大学や研究機関の役割を強調していただけないかと思います。

2点目ですが、他の重要政策課題と重なる部分があるかと思いますが、人材の育成と獲得をどのような形でやっていくのかということです。まず、現状として少子高齢化の問題がありますので、産業地域として必要な人材を集めていくのは難しくなっていきますし、その一方で、育てていかなければならないという課題があります。そうした時に、今回の資料の「グローバル展開」の話とも関わってくると思いますが、現在、発展している地域は、グローバルレベルでの人材獲得競争を進めております。そうした中で、愛知県が人材をどのように獲ってくるのかということ自体も、産業振興に関する非常に重要な問題になってくるのではないかと思います。愛知県の特徴といたしましては、人はなかなか集まらないが、一方で人を使うことはかなり上手にやっているという面があります。創造社会という中で、人の創造性を引き出すことに関しては、特にトヨタ自動車を中心に、非常にうまくやっているのではないかと、私はイメージしています。

そうした中で、人が愛知県で働きたいかという面から、3番目の話に入っていきたいと思いますが、産業のイメージ戦略というのを強く打ち出してはどうかと思います。私は18歳まで愛知県におりまして、愛知県自体を非常に誇りに思っているのですが、外部に出たときに、愛知県のイメージを聞くと、必ずしも芳しいものばかりではなく、例えば、非常に保守的であるということをよく言われます。日本で保守的だと言われる場所は、愛知県や京都あたりであり、当地域は、東京一極集中の中で、自前の産業が比較的頑張っているのですが、人が働く場所、人が住む場所として、憧れを持たせるようなイメージ戦略をつくっていくべきではないかと思います。重要政策課題のうち、「文化・スポーツ・魅力発信」のところに深く関わってくるかと思いますが、特に、

働く場所としてのイメージをどのように創り上げていくのかという点に関しては、非常に重要になってくるのではないかと思います。特に、人の移動性が高くなったときに、クリエイティブな人材、自分で意思決定が出来る人材というのは、どの場所で働くかということを選択する、それだけの力を持っています。そうした人材が、愛知県に来たいと思うようなイメージの発信を、産業分野でも考え、やっていくことが出来たらいいのではないかと思います。日本では、福岡市などはイメージ戦略が非常にうまいのではないかと思います。統計で考えると、犯罪件数など、福岡が住みよい場所なのかと言われれば難しい面がありますが、文化や憧れといった面に関しては非常にうまくやっていると感じます。逆に、愛知県は、私自身が住んでいた経験から良い場所と思いますが、イメージの面に関しては、他県と比べて負けているところがあるのではないかと思います。

最後に、4番目として、これも重要政策課題の「文化・スポーツ・魅力発信」に関わってくる面かと思いますが、産業と文化面との融合ということも、ものすごく重要になってくるのではないかと思います。それに関連したものとして、産業観光という記載がありますが、これをもっと前面に出されても良いのではないかと思います。要するに、産業を文化レベルに昇華させていくということです。例えば、愛知県は現在、自動車産業が非常に発展していますが、今後、その自動車産業をさらに伸ばしていくためには、単なる良いモノづくりだけでは足りなくて、ブランドという面も含めて、文化というものが重要になってくるだろうと思います。ドイツの自動車産業は非常に歴史がありますので、そうした歴史のあるところと伍して闘っていくというのは非常に難しい面もありますが、例えば、メルセデスベンツが何故あれだけの値段がつくのかということと、ある種、自動車としての文化を持っているからだだと思います。そうした文化を地域自体で創ることができないかと思います。現在、若者の自動車離れなどが進んでいると言われていますが、地域全体として、自動車を単なる移動手段とせず、それを持つことによる憧れや豊かな生活など、そうした文化的なものに結びつけることができないかと思います。ヨーロッパあたりでは、そうしたことを意識的にやっています、「文化・スポーツ・魅力発信」では、「あいちトリエンナーレ」などが書かれていますが、このあたりと産業面との結びつきをさらに意識されると良いのではないかと思います。

#### <内田座長>

ありがとうございました。

特に、産業のイメージ戦略という視点は私も同感です。お話のありました愛知や京都のほか、東北などもそうですが、比較的モノづくりに適した地域では堅実な県民性というものがあり、例えば、アメリカでもケンタッキー州やオハイオ州なども同様に、モノづくりを着実に進めるような地域に、トヨタやホンダが進出してうまくいっているという状況があります。そうした面では、逆説的ではあるのですが、堅実といった面は残しながら、働く人の働きやすいイメージを前面に押し出してもいいのかなと思います。私自身も、東京にいる時は、地方都市は刺激がなくて住みにくいというイメージでしたが、実際に愛知に来て住んでみると非常に豊かな住環境や生活空間を持っていますし、産業面でも重要な役割を果たしている地域ですので、併せてそういうイメージ戦略をやっていく必要があるのかと思います。

人づくりの面でもご意見をいただきました。例えば、榊原委員や青山委員もそうですが、首都

圏や関西圏に行って活躍している愛知県出身の人材が、愛知に集まってもらい交流を深めたり、東京などで様々な経験をした人材が、UターンやIターンという形で、愛知に戻り、愛知のベンチャーなどの担い手となっていくというようなきっかけづくりも不可欠で、リニア開業によって愛知と東京は40分でつながりますが、交流人口の増加も含めた人づくりといったものを考えてはどうかと思いました。

3つ目に、自動車産業と文化との関わりに関するお話がありました。これも正にそのとおりですが、ドイツなど欧州のブランドに追いつくというのはなかなか難しい面もある中で、「環境・持続可能なまちづくり」とも関連すると思いますが、スマートコミュニティの形成について、産業としての側面をもう少し書き込んでもいいのかなと思いました。国は、クールジャパン戦略やインフラ輸出の取組を進めており、そうした中で、スマートコミュニティに貢献できるような次世代の自動車という洗練されたイメージは、国の方向性にも合いますし、欧州のブランドとは違う方向で打ち出せる可能性があるのではないかと思います。

それでは、続きまして、山田委員からお願いしたいと思います。

#### <山田委員>

全般的な話になるかもしれませんが、我が国経済は長期低迷の状態にあって、その現実には、GDPの低成長やデフレ、消費や投資の低迷、企業の競争力の低下、賃金の伸び悩み、雇用機会の減少、失業率の高止まりなどであると思います。この苦しい現実の中でも、特に産業界が強い危機感を持って対処しなければならないのは、やはり、モノづくりの競争力の低下であると思います。競争力の低下は、我が国のモノづくり企業が、他国の企業を圧倒してきた、いわゆる、より良いモノをより安く、より効率的に生産するという従来のシステムがうまく機能しなくなったことを意味すると思います。その原因は、いわゆる6重苦や企業の経営革新の遅れなど、複合的な要素がありますが、結果として、生産の海外移転、競争に敗退した企業の倒産・廃業によって、国内生産の伸び悩みや生産基盤の弱体化、雇用機会の減少など、産業の空洞化問題が現れてきたのではないかと考えております。

産業革新における政策の方向性といたしましては、競争力の再生と産業空洞化の防止はセットの関係にあるということ踏まえ、問題解決の基本というのは、企業の経営革新と産業構造の転換を同時に推進するというのではないかと考えております。経営革新によって競争力を新たに創り直し、産業構造の転換によって、国内の生産や雇用の持続性を高めることができるのではないかと思います。競争力については、新興国の企業との競争では主としてコスト競争力が必要とされる一方で、先進国の企業との競争では主としてビジネスモデルの開発競争力が必要とされるように思われます。我が国の企業は、先端性や独創性を発揮して、コスト競争力とビジネスモデル開発競争力のどちらのとも違う独自の競争力で自らのポジションを見つけ出す必要があるのではないかと考えております。わが国が先端性や独創性を持って独自の競争力とポジションを築ける産業分野につきましては、資料に書かれている以外に、例えば、都市再生・コンパクトシティ化や防災・減災産業といったものもあると思います。また、ロボット、新素材、ナノテクノロジーなどのフロンティア分野も独自の競争力を見出せるのではないかと考えております。

次に、経営革新の方向性に関して、4つの観点から申し上げたいと思います。

1番目は、モノづくりの常識からの脱却が必要ではないかという点です。モノづくりの発想を、

モノは広い意味のサービスを提供するための媒体であるという考え方に変えていくことが必要であると思います。例えば、フォークリフトなどの物流機器を扱うメーカーが、単なる製造・販売にとどまらず、お客様の最適物流を企画・提案する物流コンサルティングまで行って、なかには、物流機器を減らすような提案をしているといった例があると思います。モノづくり自体の発想を切り替えて、モノを製造して単品売りする業から、お客様の問題解決業や満足提供業というように、業態を変えることによって、競争力をこれまでと違う形で再構築できるのではないかと考えております。

2点目は、新興国や途上国に製品づくりを模倣されないよう、生産技術開発と製造方法をブラックボックス化する必要があると思います。これからは特注品などの付加価値の高い分野で、効率的な生産を行う製造方法のイノベーションが必要になると思います。一般的に、製品は分解すれば模倣しやすいものですが、生産技術は、外から見えにくく、模倣が難しいということがあります。自社の中で手の内を秘匿する技術や生産方法を見極めて、それを織り込んだ設備は、外部に出さずに自社内に留めていく戦略が重要ではないかと思っております。

3点目は、2点目とは逆になりますが、技術開発や製品開発のあり方を、自前主義からオープン・イノベーション型へと切り替えていくことも必要な場合があるという点です。現在では、企業の外部に多様で高い技術力を持ったベンチャーなどの企業が成長するようになったこと、あるいは、開発時間の短縮が要請されるようになったことを受けて、外部資源の活用が進んでいると思います。技術の囲い込みのメリットが失われるということではありますが、代わりに、コストと時間をセーブするというメリットを得ることができますので、技術開発の効率向上の観点から、切り替えも必要ではないかと思っております。

最後に4点目でございますが、外国人人材や女性、あるいは特長ある才能を持つ人材などの多様化ということでもあります。中途採用を含め、そうした人材の活用を高めるとともに、適所に登用するという柔軟な人事システムの整備を推進することが重要ではないかと思っております。なかでも、企業活動の様々な面で、思わぬ気付きやアイデアを出せるような才能を持つ人材、異能人材とも言えるような人材は、イノベーションの推進を担う可能性が大きいのではないかと考えております。バランス能力に長けた人材とともに、そうした異能人材も重視するような人事政策をとる必要があると思っております。

#### <内田座長>

ありがとうございました。

モノづくりについては、パッケージ化やサービス化による高度化や輸出戦略というところが今後の方向性として重要だと思いますし、その際に、国内に残るマザー工場の集積を高めていく方向性が妥当だと思います。

マザー工場・研究開発拠点の集積に関連して、技術開発や研究開発を少し外部機関に外注してはどうかという提案がありました。イノベーションのためには必要な部分ではあると思いますが、そうした機能を担う外部の機関にも、愛知県内に立地をしてもらい、マザー工場や研究開発拠点の一部として、シナジー効果が得られるような方向性が愛知県にとっては望ましいと思います。

その際、先ほど榊原委員からお話のありました働く場所としてのイメージ戦略にも関連しますが、首都圏などにいる研究者に、この地域に来てもらい、豊かな住環境等を体感してもらうこと

も良いのではないかと思います。首都圏の方は、高額住宅ローン返済のために働いているような面があるとも思いますし、勤務地と職場との距離感のバランスも良いライフスタイルという面を押し出していてもいいのかと思いました。

それでは、続きまして金澤委員にお願いします。

### <金澤委員>

私からは2点、お話をさせていただきます。

1点目として、「産業革新・創造」は、当地の強みであるモノづくりを中心に書かれていますが、例えば、飲食やサービス、卸小売といった分野についての扱い方についてです。と申しますのも「産業革新・創造」に「創業・起業環境の整備」がありますが、名古屋商工会議所でも、本年4月に「名商創業ステーション」というものをつくりまして、商工会議所が持つノウハウを活用して、創業等の相談にのっています。現時点で、4月から相談件数が累計で419件、創業件数46件と着実に成果が出ておりますが、具体的な中身としては、モノづくりよりも、コンサルティングなどのサービス業や飲食業、小売業での創業が多い結果となっており、そういった観点からどうかということですよ。

2点目は、具体的な施策になるかもしれませんが、産業振興をはじめ当地の発展のためには、地域が持っている力をフルに使って総力戦的に取り組むことが大切だと思います。そうした意味で、地域内の各機関が持っている機器や人材などの総ざらいが出来ればすごいことですよ、そうしたことが出来れば、自主的な連携にもつながっていくのかなという気がいたします。例えば、知の拠点あいちや愛知県産業技術研究所が、シンクロトン光をはじめとする各種分析機器や技術をお持ちのように、名古屋市プラズマ技術産業応用センターや名古屋市工業研究所でも3Dプリンターなど様々な機器・技術を持っていますし、県内の大学では、様々な機器はもとより、多様な分野で研究されている研究者がいらっしゃいます。私が知っているところでは、名古屋市立大学の芸術工学部が、モーションキャプチャーという、CGを用いて3次元で人の動きを把握する機器を持っておられます。普通、東京にあるモーションスタジオを利用されることが多いのですが、名古屋市立大学にある機器を名商の会員向けに使わせていただく連携事業を始めたところ、石川県に本社がある企業の方が、石川県の公的施設でモーションキャプチャーの利用ができなくなったが、名商のホームページを見て利用できることを知り、会員になっていただいたことがありました。また、研究者の情報検索サイトとして、国の科学技術振興機構がサイトを持っていますが、利用しにくい部分もあることから、この地域として、そのようなものができれば、すごいのではないかと思います。

### <内田委員>

ありがとうございました。

第3次産業に関するご指摘があり、飲食・小売サービスのお話をいただきましたが、飲食につきましては、「農林水産業」とも関連してくると思います。デフレに陥り、失われた10年、20年と言われる間に、チェーンオペレーション化が進んで、全国的に画一的なメニューやサービス体系が多くなっている中で、名古屋・愛知の独自の食文化というのは非常に売りになると思いますし、そういったところから起業を育てていくことも重要かと思えます。

それからCG関係のお話もありました。例えば、大垣のソフトピアジャパンでスマートフォン向けのソフト開発をしている企業など、この地域でも、ソフト関連産業に少しずつ動きは出てきていますが、そうしたベンチャー企業も規模が大きくなってくると東京に移ってしまうというような問題があります。情報通信産業や起業家につきましても、そういった動きにならないよう、例えば、大手メーカーのニーズと合致する部分についてマッチングをするなど、自動車を含めた製造業とのシナジー効果が得られる分野での集積・育成という、愛知県内での事業のメリットが大きくなるような仕掛けづくりが必要になってくるかと思います。

それでは、ご専門からは離れますけれども、青山委員からも何かあればお願いします。

#### <青山委員>

本当に門外漢でございますが、健康長寿、環境・エネルギーなどの課題解決型産業の育成というところに関連して発言をいたします。

健康長寿というと、やはり食べるものというのが必ず絡んでくると思いますので、資料にある医工のネットワーク体制の構築というところに、できれば農・医・工というように農業を絡めていかれてはどうかと思います。先日、中山間地にある足助病院の取材をいたしました。院長先生から、患者さんは全て高齢者である中で、その方々の食生活から指導をしていく必要があるし、出来れば、その方々が作った農産物を病院で売るといったことをしていかないと中山間地での医療サービスというのは続けられないというお話を伺いました。健康長寿ですと、当然ながら、日本型の食生活や食文化というものが関わってきますし、幸いにも和食が世界無形文化遺産に登録されるという話もありますので、農業との関わりや連携を加えていただくと良いと思いました。

#### <内田座長>

ありがとうございました。

確かに健康長寿産業と農業分野とは関連性が高いと思います。私の出身である青森県は、平均寿命が全国でもかなり下位で、それは塩分の高い食品が多いことが原因のひとつかもしれません。食文化と絡めた健康長寿という面もありますし、当地域のトヨタ自動車も介護ロボットに取り組んでいるということもありますので、そうした広い意味で、健康長寿を産業の側面で捉えていく必要があると思います。

ひととおり、「産業革新・創造」についてご意見をいただきました。

次は、「農林水産業」ということですが、TPPの年内の妥結を目指した動きが出ていますし、愛知県では、先週、ご当地グルメの祭典であるB-1グランプリが豊川市で開催されるなど、非常に注目度が高まっております。

それでは、農林水産業関係について、ご専門の青山委員からご意見をいただきたいと思います。

#### <青山委員>

私は18歳まで愛知県に住んでおり、今は東京在住で、農業ジャーナリストという仕事を始めて15年が経過し、愛知県の農林水産業を外から眺めることになっております。

資料の農林水産業に関する課題と政策の枠組みを拝見しましたが、もっと愛知県の強みにメリハリをつけて、前向きに打ち出してもいいのかと思いました。

具体的には、「生産性の高い農林水産業の展開」のところに農地の利用集積とありますが、愛知県は、日本の中でも、最も順調に農地の集積が進んできた地域だと思います。工業地帯ゆえに兼業農家が多く、そうした方の農地を大規模な農家に集めておりますし、安城市のあたりでは、農家同士が利用権の設定を話し合っ、より効率的に大規模農業ができるように取り組んできました。国が現在進めようとしていることを現場レベルが先んじて進めてきたのが愛知県だと思います。国は農地中間管理機構を打ち出しておりますので、国の政策の方向に合わせていくことと思いますが、全国のモデルとなるよう、過去のノウハウを生かしながら、もう少し進めた形でやっても実効性があると思いますし、県民や農家の皆さんに対しても説得力があるのではないかと思います。

また、県農林水産試験研究機関や大学、企業が連携した新技術や新品種の開発の推進とあります。これは品種改良や栽培技術等における連携だと思いますが、トヨタをはじめ、素晴らしいカイゼンの技術を持っている企業がおひざ元にありますので、生産面だけではなく、経営や作業効率の点で、企業のノウハウを現場に当てはめるなど、経営面での連携という観点をぜひ導入していただきたいと思います。現在、農業への企業参入が盛んになっておりますが、どちらかというと、従来の農家は企業参入に抵抗感があり、企業は企業で、農家は農家でやるといったように、企業と従来の農家との融合が図られていないところがあります。しかし、経団連の事業だと思いますが、トヨタは、既に茨城県内の農業生産法人に入り込こみ、「どこが無駄だ」とか「こうした方がいい」といったような指導をし、お互いにメリットがあったという話を聞いております。このように従来の農家と企業との間の壁を低くするようなことも取り入れられるのではないかと思います。

3番目の「持続性のある農林水産業の発展」のところに鳥獣被害防止対策の支援とありますが、これはもう少し幅を広げて中山間地域の農業の維持・継続といった視点も必要かと思ひます。鳥獣被害防止対策は、中山間地域の農業の課題の一つなので、そうした広い観点で捉えてほしいと思ひました。

それから、これが一番大事で、大きな点ですが、「農林水産業の市場拡大・経営革新」に5項目が記載されていますが、国が進めていこうとしていることが網羅されており、これに加えることはないかもしれません。しかし、ここは愛知県の農業の弱みであると思ひますが、愛知県民が愛知県の農業が盛んであることを知らないということがあります。聞いたところでは、JAが強く、出荷体制がしっかりしている反面、地元の小売店にあまりいいものが供給されない面があり、地元の人は地元の産品をあまり買えないという状況があるとのことでした。

それを考えると、6次産業化や輸出の推進は根幹の農業の派生的なものであつて、県内で作られた産品の流通をどうしていくのか、県民に食べてもらうにはどうするのかという、根幹の部分が弱いと感じました。おそらく、それは地産地消の推進と県産農林水産物の需要拡大といった項目に網羅されていると思ひますが、個々のトーンが弱いかなと思ひます。本当は、それが最初にあつて、課題を解決しながら、愛知県は農業県であることを改めて認識してもらうようなアクションがあつていいのかなと思ひましたので、この部分をもう少し膨らませていかれてはどうかと思ひました。



## <内田座長>

ありがとうございました。

最後におっしゃられたご意見で、地産地消について、地元の農産物や水産物は全国に出荷されてしまうのご指摘です。その一方で、大府市にある「げんきの郷」に関しては、地元の農産物がたくさんあり、東海4県全域からお客さんが来て、年間集客数は、東山動植物園や名古屋港水族館、名古屋市科学館などを凌ぐ状況です。地元の人には、地元の農産物に対するニーズが高いと思いますので、地産地消の推進というのは妥当な方向性だと思いますし、愛知県内には食品加工メーカーもありますので、そうした集積を生かしながら、愛知ブランドとして売り出していきたいと思います。

それから、トヨタの生産方式の応用や、既存の農家との融合という視点もいただきました。豊田通商は東北でパプリカを屋内の植物工場で作っておりますが、トヨタグループが大規模な農業法人として、これから取り組んでいくという方向性もあると思いますので、既存の農家とうまく融合しながら、今までの農家が持っているノウハウを企業も生かすと同時に、農家も企業のノウハウを生かしていくといったような動きが、農業先進県でもある愛知県で出てこないかなという期待を持ちました。

また、農業県としての認知度が低いという点については、これは致し方ない面もあると思います。観光でも、いろいろな資源がありますが、愛知県は、モノづくりの競争力が高く、製造業で黒字を稼いできた地域であり、観光や農業しかない地域とは条件が違うと思います。これから先は、製造業の競争力も維持していく方向ではありますが、その成長力は鈍化していくと見込まれる中で、農林水産業における愛知県の強みを、県民も含めて周知していくことが、全国的なPRにも繋がっていくのかと思います。

続きまして、金澤委員にお願いします。

## <金澤委員>

私も農業は専門ではありませんが、青山委員がおっしゃるように県内外への情報発信の強化が一番重要だと思います。

栄の中心部の中日ビルに「ピピッとあいち」という施設があります。愛知県が始められた施設であり、県内各地の特色ある生鮮食品や加工食品、工芸品を販売しております。オープン時に私も行きましたが、祖父江のぎんなんを使った加工品や田原のあさりをつかったせんべいなど、様々なものがありました。

各県独自の文化を取り上げたテレビ番組が人気だったり、道の駅がブームになるように、地元独自の食文化というのはとても関心が高いので、そうしたものを県民に十分知らせる必要があるのではないかと思います。そうした中で、県のホームページを拝見したところ、「愛知のうまいもん150 愛知グルメ図鑑」が掲載されておりますし、伝統野菜や地産レシピ、花きを紹介する「愛・地産アラカルト」というサイトもありますので、例えば、「愛知グルメ図鑑」を県のトップページにバナーで掲載するような取組も良いのではないかと思います。

それから、宮城県では、高校生の地産地消弁当コンテストのような取組をやっておられます。このように、中学生や高校生が自ら地産地消の料理を経験したり、あるいは小学生の総合学習において、この地域の農林水産業について学ぶ機会をつくるなど、子どもが親に伝えるような機会

を設ける仕組みは、波及効果が大きいのかなと思います。

もう一点は、農商工連携について、私ども経済団体も関わりますが、マッチングの場づくりが重要になると思います。

#### <内田座長>

ありがとうございました。

農商工連携もたいへん重要であります。また、地産地消の観点では、道の駅等の活用も重要ということで、例えば、刈谷の「ハイウェイオアシス」も農産物だけではなくて、水産物も三河湾から直送で販売されており、高い集客力を誇っています。

先ほど、青山委員からもご発言がありましたが、愛知県は農業県で農業産出額は全国第6位となっています。私の地元の青森県も農業県であります。その下の7位です。愛知県は、米だけではなく、花きや果物など、都市近郊型の農業が非常に強いというところが特徴となっていて、国の補助金に頼らない農業を展開しているという強みを持っています。

また、米も含めて、これからTPPの影響があるような農業分野においても、当地の食品加工メーカーとの連携がシナジーを生み出すと思いますし、先ほど、B-1グランプリの話をしました。豊川市の人口18万人に対して58万人が2日間で来場したように、集客力のあるイベントを常設として活用できないかと考えております。例えば、B-1グランプリには、東海地域から10団体が参加しております。これは、「文化・スポーツ・魅力発信」への書き込みになるかもしれませんが、例えば、セントラルパークやオアシス21などにおいて、常設で多くの消費者に食べてもらえるような、名古屋めしの食文化以外のご当地グルメなどの食文化を情報発信していけるような仕掛けができないかと感じました。

それでは、続きまして山田委員にお願いします。

#### <山田委員>

前回は申し上げたかもしれませんが、農林水産業の中で特に農業であります。国の礎である食料供給、国土保全といった根幹を担う産業であると同時に、まだまだこれから成長する産業であると認識しております。

そのため、今後、さらに魅力があり、伸びる産業となるよう、愛知県のみならず、中部圏のモノづくりの産業技術を生かしながら、力強く再生を目指していくべきと考えております。

その際、国内においては、海外からの輸入製品の増加に伴い、「安全」に対する消費者のニーズも厳しくなっておりますし、特に高齢者の健康に対する関心が高まっております。最近、食品の「安心・安全」というところで問題が出てきてはおりますが、国内原料を使用した安心・安全で健康によい食材を提供することによって、市場の拡大も大いに期待できると思います。また、世界規模の観点から言いますと、発展途上国や新興国を中心とした人口増加が見込まれる中で、食料需要も爆発的に増加しており、品種改良をはじめとした技術革新などにより、生産量を増やすことも重要であると思いますし、世界には富裕層がたくさんおりますので、そうした方々に対して、安全かつおいしい、品質が良いという、日本に優位性のある食料の需要が拡大するということも見込まれておりますので、日本の農業は、国内あるいは世界的にもまだまだこれからビジネスチャンスがあると思っております。もちろん、就農人口の減少や担い手の高齢化など、取り巻

く環境は課題も多い状況ですが、これを乗り越えれば大きなチャンスをつかめると確信しております。こうした課題の解決に向けた取組を着実に実行していくべきと思っております。

政策の方向性といったしましては、農業者と企業が相互に協力して良好な関係を築き、農業そのものの競争力の強化を図っていくことが重要であると考えております。

そのためには、先にご発言もありましたが、農家におきましては、農業技術は高いものの経営能力はあまり高くなく、その一方で、企業は経営能力はあっても農業技術がないといった、それぞれのニーズ・シーズをマッチングする場の創出がたいへん重要かと思えます。そうした場を創り出す点については、自治体の役割がこれまで以上に重要になってくると思えます。農業者と企業の相互協力においては、農商工連携法あるいは6次産業化法で規定されている法的な枠組みがありますが、これにとらわれずにビジネス化できるよう、法的な規制の枠組みを出来れば外していただき、様々な連携関係を想定しながらやっていければ良いかと思えます。

また、農業を産業として捉えた場合、モノづくり産業と同様に、消費者ニーズの把握を的確に行う「マーケット・イン」の考えが非常に重要だと思っておりますし、生産性の向上に加えて、農業者と企業の農商工連携や6次産業化、さらにはブランド化などにより、高付加価値化した商品の生産・販売を行っていくという観点は、今後、農業ビジネスを成長させていく上でも大きなカギになると考えております。

さらには、日本の農林水産物の安全面や品質等の優位性を生かして、将来的には農産品や加工品を海外へ輸出できる可能性も大きく、農業ビジネスの将来性はまだまだあると思っております。

#### <内田座長>

ありがとうございました。

農商工連携のほか、農産物の品質や安全面の確保といったお話をいただきましたが、やはり、流通という点もかなり重要なのかと思えます。

最近の食品や食材の誤表示や偽装といった問題に関して、規制も強化されるという方向にあると思えます。おそらくTPPに関連して、安い農産物がたくさん入ってくる中で、品質の良い国産農産物は、しっかり仕分けをしていくことが重要になるということだと思えます。また、青山委員からもお話がありましたが、和食が世界無形文化遺産に登録されるということで、そのあたりも踏まえて、日本の食のブランドをきっちりと守るという意味合いもあるかと思えます。

それから、少し農業からは外れますが、私も海外に行って日本食を食べる機会があります。その際、日本人が経営していないお店では、中華料理用の食器が使われているような状況であり、日本食や和食が正しく海外で理解されていないと感ずることがあります。クールジャパン戦略の中では、日本食・和食というものをしっかりと規定していこうという方向性もあると思えますので、その際に、愛知県産の農産物にプラスして、日本食や和食文化のひとつとして、愛知県の地場産業である陶磁器を売り込み、グローバル市場を獲得するきっかけにするというようなことも考えられるのではないかと思います。

それでは、農業分野はご専門ではありませんが、先ほど、産業の部分で、イメージ戦略の話がありましたので、そうした観点から、農林水産業のところで何かご意見がありましたら、榊原委員からお願いしたいと思います。

### <榊原委員>

農林水産業は専門ではないので、産業としての農林水産業に関しては、コメントがありませんが、愛知県外に住んでいる人間として、現在の愛知県の農業産出額が国内6位という話を聞き、そんなに順位が高かったのかと驚いております。また、大阪で食材を購入しますと、愛知県産うなぎは非常にブランド力を持っており、私の地元にある「キリンラーメン」というのが静かなブームであると聞いており、そうした意味で、ポテンシャルは非常に高いが、そうした事実を知らない人が多い点が課題ではないかと思えます。

### <内田座長>

他地域に住んでいる愛知県出身の方もそうですが、全国的に、愛知県の農林水産業の力が十分に知られていないということだと思います。やはり、モノづくりのイメージが先行しており、それが、非常に堅実で着実に成長できる地域づくりにもつながっていると思いますが、今後のイメージ戦略としては、モノづくり文化が前面に出すぎているところを少しずつ修正していく必要があるのかなと思います。それが地域の魅力となり、最終的には定住人口の増加にもつながっていくのではないかと感じます。

それでは、2つ目の議論まで終わりましたので、3巡目といたしまして、「中京大都市圏」と「グローバル展開」について、お話を伺ってまいりたいと思います。こちらは、ご専門に近いと思いますので、榊原委員からご発言をお願いしたいと思います。

### <榊原委員>

私からは、細かい点も含めて3点、述べさせていただきたいと思えます。

まず一番細かいところですが、文章で気になったところがありまして、「中京大都市圏」に「自立する大都市圏に向けた取組の推進」との記載がありますが、「ジリツ」の「リツ」は「立」でよいのかという点です。「自立」は他者から独立するという意味ですが、意志決定を含めて自らの将来を決めることに関して自主性を持ちながら、他者と関係を持った中で発展するという意味では「律する」の「律」の方が、より良いかと思えます。

次に、2点目ですが、都市圏について若干述べさせていただきたいと思えます。「5千万人リニア大交流圏」という記載がありますが、前回、この「5千万人」というのは、どこからどこまでの数字なのかということをお聞かせいただいたと思えます。これに対しては、やや引っかかるころがございまして、リニアが開業したときに、交流人口をより重視するのか、それとも名古屋を中心とした大都市圏、つまり後背地を重視するのかということ、イメージが変わってくるのではないかということです。私が持っているイメージとしては、東京を中心として、そこからリニアという太いパイプが名古屋の方に伸びてきて、東京から名古屋に至る全体が5千万人という形になるかと思えます。そうした中で、リニアが大阪まで開業するまでの間、名古屋が20年間、西の拠点として先行するというので考えますと、名古屋を一つの拠点としながら、北陸や関西との連携といったことも非常に可能性があるように思えます。中京大都市圏ということで、リニアと話を絡めるのであれば、交流人口の話もそうだと思いますが、より大都市圏、後背地との関わり合いをどうするのかということ、前面に出されたらどうかと思いました。いずれにしても、リニアができれば、交流圏自体は広がっていくのは間違いないことと思えますので、先ほど、ス

トロー現象の話もあったと思いますが、ストロー現象を少なくするためにも、名古屋の後背地をどう創っていくのかということに関して、今後考えていく必要があるのではないかと思います。

もう1点は、今の話に非常に近いところなのですが、名古屋圏の一つの特徴として、圏域は狭いが強い力を持っている点があると思います。この狭い圏域というのをどのように広げていくのか、さらに言えば、愛知から見て、どちらの方に目を向けるのかということが非常に重要になってくるのではないかと思います。中京大都市圏とリニアの話絡めるならば、東京との関係というのは非常に重要ですが、大阪を含めた関西圏と愛知県を中心とした中京大都市圏がどのように絡んでいくのか、また、北陸新幹線の完成を見据えた北陸地方、さらには、長野・甲信越との関係といった、東京以外の地域との関係を意識しながら、リニアを絡めた話にすると、ストロー現象などの問題に関しても、ある程度対応できるような政策が出てくるのではないかと思います。

それから、グローバル展開のところにつきましては、先ほど申し上げましたが、グローバルレベルでの人材獲得競争の問題を、なるべく産業と結び付けたような形にすると、さらに踏み込んだ内容になるのかなと思います。

#### <内田座長>

「5千万人リニア大交流圏」について、事務局からご説明はありますか。

#### <企画課長>

今、「5千万人リニア大交流圏」の話もございましたけれども、その前に「ジリツ」の「リツ」の漢字の話がございました。私どもは「立」の方を使おうと思っています。その理由は、こちらの方はいわゆる行政体制、国と地方自治体との関係で、国から自主独立をして、財源、権限をより強くしたいという観点から記載したものであるからです。

それから、「5千万人リニア大交流圏」の範囲はどこかというお話がございました。これは基本的には首都圏と中部圏、具体的には、東京、埼玉、千葉などの首都圏、静岡・山梨・長野を含む東海道と中山道、さらには東海三県の愛知・岐阜・三重の区域を5千万人と言っております。

今、事務局レベルで議論をしている中京大都市圏でございますけれども、この5千万人の交流大都市圏の中に、当然、首都圏も中京大都市圏も入っており、その中で、西側の玄関口として、強い力をこの中京大都市圏が担っていくんだというように考えております。中京大都市圏だけでは、北陸圏、関西圏との綱引きには勝てないので、首都圏と結びついた中京大都市圏として力を持ち、関西圏、北陸圏との連携を深め、あるいはそれらの地域の活力を呼び込んでいくという姿を考えていきたいということでございます。

#### <内田座長>

ありがとうございました。交流圏という考えでいくと、観光やモノづくりなどがありますが、分野ごとに組み合わせも変わってくると思います。北陸新幹線の開業により、首都圏から北陸方面に入り、中京大都市圏に入ってくるルートということも考えられると思いますので、そういう意味ではインフラネットワークの整備状況を前提にしながら、進めていく必要があると思います。

では、次に山田委員をお願いします。

## <山田委員>

まず、グローバル展開の方からお話をさせていただきたいと思います。企業は最大の収益が上がるように、全世界を視野に入れた最適生産、最適調達を追求して、生産拠点の立地場所を選定していると思います。つまり、市場の成長性やカントリーリスク、ビジネスインフラや法制度の整備状況、労働コスト、さらには物流や日本国内の工場との役割分担などを総合的に勘案して、工場立地場所の選定が行われていると考えられますが、この動きのスピードを速めることが必要になると思われますし、災害対応の観点からも、全世界に最適なサプライチェーンを構築することが重要になってくると思います。

それから、グローバル人材の育成・登用につきましては、グローバルな意識と行動力を持った人材を、国籍を問わずに採用して、育成することに一層努めていく必要があると思います。ハードルとなる語学の習得などの現実的な課題につきましては、現地から日本への留学生を活用する方法が、一層必要になると思います。その際、企業としては、求める人材像につきまして、どういった人材が必要なのかを積極的に情報発信しながら、グローバル化への対応をしていくことが重要かと思えます。

次に、中京大都市圏についてです。今後、リニア開業が非常に大きなインパクトになるということで、今、名古屋駅周辺のまちづくりなど、様々な検討が進められている状況であります。特に、インフラに関しましては、名古屋駅周辺について、例えば、現状でも、新幹線を降りてセントレアに行こうと思うと分かりづらいという中で、いかにリニア中央新幹線から現在の新幹線や私鉄の在来線との乗換利便性を高めること、あるいは高速道路への直結性といったインフラ整備が、一番重要な観点ではないかと思えます。せっかく東京から40分で名古屋に来たのに、例えば、豊田市に行こうとすると1時間かかってしまう点など、こういった、現在の鉄道ネットワークなどを含めまして、乗換利便性の向上や、様々な改良をしながら、東京から県内の中核都市等へ行きやすいネットワークづくりというのが必要と思えます。

また、リニアの効果により、日本のみならずインバウンドを含めた観光客の増加が見込まれると思います。先ほど申しましたが、名古屋駅とセントレアのアクセス性の向上というのは重要です。インバウンドの方々に対しては、標識などについて、英語のみならず、多言語表記が必要になると思います。そういった受け入れ側のいわゆる「おもてなし」といった環境整備も取り入れると良いのではないかと思います。さらに、これを機会に、外国人の方々が、当地域に住んでみたいというような環境の整備に向け、外国人の方々にとって障害となるようなことを取り除いてあげるような工夫もいると思います。

それから、まちづくりに関しては、名古屋は地下街が非常に発達しておりますけれども、逆に地上に人が来て、ゆったりとしつつも高齢者にも優しいコンパクトなまちづくりが必要なのではないかと思います。そうしたまちづくりの将来の絵姿を描いていただいて、目標を定めて、それに向かって、着実に実行に移していくということも重要と思えます。

また、資料には書かれていないと思いますが、東京と非常に短時間でつながることになるので、首都機能、あるいは首都に何かあった際の補完的な役割という点についても、今後、ますます議論が深まる可能性があると思いますので、そういった観点もあれば良いと思います。

最後に、「中京大都市圏」というテーマについて、もう少し広域で考えていただいても良いのではないかと思います。先ほど、榊原委員も言われましたように、この中部だけではなくて、関東、

北陸、関西の中心となるようなエリアということであれば、中京よりも、もう少し広いニュアンスが伝わるような表現にされたらどうかとも思います。

### <内田座長>

中京大都市圏については、海外に行くと、愛知よりも豊田市の方が知名度が高いということも考えられます。おそらく中京都構想との兼ね合いもあろうかと思いますが、中京大都市圏は今後議論をしていく段階だと思います。

それから、観光の話をいただきましたが、やはりインバウンドというのは今後重要になってくると思います。現在、昇龍道プロジェクトで、昇龍道の春夏秋冬百選の選定のほか、多言語表記につきましても、いろいろな取組をやってはいますが、その辺りのソフト面も必要になってくると思います。また、名駅の乗換利便性については、何年も前から言われていますけれども、交通事業者との関係もあるなかで、行政が音頭をとって、スーパーターミナル化を図ることが必要だと思います。さらに、観光情報などに関して、名古屋駅に来ると、そこから短時間での観光なども含めて、どういうコースが可能か検索できるなど、スマートターミナルと言いますか、ICTで完結するというようなイメージも必要かと思います。行政や交通事業者、地権者を含めて、最も効率の良い駅をつくっていかなければ、東京と同じ土俵に上がったときに、ストロー現象というリスクも顕在化し、メリットを共有できる状況にならないのではないかと思います。

それから、榊原委員からもお話がありましたイメージ戦略という点では、函館が全国トップになっているアンケート調査結果もありますし、沖縄は、若者が職がないのに訪れて定住する動きがあり、それは観光のイメージとも絡んでいると思います。実際に来ていただいて、観光してもらい、そこから定住までつながっていく姿が理想的です。さらに、そこには就業上のメリットも含めて、定住のきっかけをつくるような施策も、将来的には必要になるのではないかと思います。

では、次に金澤委員にお願いいたします。

### <金澤委員>

「グローバル展開」について3点、お話をさせていただきます。

まず、1点目は、課題のところ、「中小企業の中には、海外展開への意欲はあってもノウハウを持ち合わせていない」との記載があります。あいち産業振興機構が毎年実施されている県内企業の海外事業活動調査結果を拝見したところ、ここ3年は、海外拠点の撤退件数が減少傾向にあります。中小企業の撤退件数は高止まりとなっており、この2年間は中小企業の方が大企業より撤退件数が多いという状況であり、進出時はもとより、進出した後も、中小企業は困難を抱えているという課題があらうと思います。

もう1点は、先ほど「産業革新・創造」のところでも、この地域が持つ技術力などの総ざらいが出来ないかということをおし上げたのですが、海外展開の総合的な支援を行うためにも、この地域の機関が持つ支援制度などを一度、検証していただければと思います。名商でも、統一相談窓口のほかに、3年前からアジア等への投資ミッションの派遣を行っておりますし、今年度からは海外展開アドバイザー紹介サービスという取組も進めております。また、報道などを見ますと、地銀や信金も、企業の海外進出支援を競っておられるようになっておりますので、どの機関がど

のような支援を行っているのか、得手不得手を含めて検証していただき、そうした情報が共有できるようにになれば、いろいろな使い方ができてくると思います。

3点目は、リニアの開通等もごございますので、ASEAN諸国の外国公館の誘致に、ぜひ力を入れて、当地域へ引っ張ってきていただければと考えております。

次に、「中京大都市圏」につきましては2点でございます。

1点目は、皆様がおっしゃっておられますけれども、リニア開業に向けた名古屋駅の利便性の向上について、資料では「交通事業者、名古屋市の取組の促進」という言葉が使われておりますが、この機会を逃すと、名古屋駅の利便性向上はできなくなると思いますので、愛知県も、より積極的に関与をしていただいて、地域をあげて取り組んでいくことが必要だと思います。

2点目は、中京都構想の関係で、「県と名古屋市が方向性を合わせて」とあります。ベクトルをぜひとも合わせていただければということがひとつと、それから、大きな課題に、重複行政の徹底的な排除ということがあり、県民、市民にも分かりやすいことから、できるものから順に、進めていただければと思います。

#### <内田座長>

グローバル展開については、中小企業の海外進出もかなり進んできていると思います。地域の金融機関も取り組んでいますが、金融機関だけではなかなかサポートしきれない部分というのがありますので、対応していく必要があると思います。国の方でも海外の工業団地に中小企業が入れるような取組も進んでおりますし、特に東南アジア辺りに関しては、今後、進出が加速していくと思いますので、愛知県もそのような取組に関与していくということが重要であると思います。

それから、中京都構想に関連して、リニア時代には、首都圏とのシナジー効果をモノづくりや観光分野、農業分野などの面でどのように得られるのか、また、首都圏から愛知県出身者を中心に、製造業の高付加価値化に資するような人材を吸引できるかということも、これから考えていただければと思います。

では、青山委員にお願いします。

#### <青山委員>

専門ではありませんが、リニア開業に関して、外国人の方が観光に来た際に、名古屋に留まってもらえるには、どうしたら良いかを考えてみたところ、現状では、京都に行き、富士山を見て、浅草に行って帰るというのが多く、名古屋は通過点になっていると思います。

農水省の食料・農業・農村審議会に参加していた際に、JTBの関連会社の方がお話をされていましたが、一人当たりのGDPが1万ドルを超えると、その国の人が観光に行く際に田舎に行きたがるようになるそうです。日本人もかつては、ヨーロッパに行くと、ロンドン、パリ、ローマというところしか行っていなかったんですが、今では、都市だけでは物足りなくなり、ロマンティック街道に行ったりしています。そうした点を踏まえれば、台湾や韓国は既に突破していますし、これから東南アジアの諸国の方々も、所得が増えていく中で、名古屋に来たら、名古屋だけを楽しんでもらうということもあると思いますが、例えば、名古屋を拠点に、白川郷や伊勢に行ってもらったり、海や山も良いところがあると思いますので、愛知県だけにとどまらずに、北陸などを含めて広域で観光を結び付けていくということがポイントの一つになるのかなと思います。



す。

それから、私は、愛知出身のため、名古屋の駅の煩わしさを感じていませんでしたが、確かに初めて来る方にとっては、新幹線を降りて名鉄に乗り換えるのは、口で説明できないくらい難しいことだと思いますので、皆さんのお話のとおり、そういった点で利便性を高めていただけると良いかなと感じました。

#### <内田座長>

ありがとうございました。

訪日外国人の観光のゴールデンルートである、関空から入って成田から出るというルートで、京都や大阪、奈良を観光し、名古屋を飛ばして、富士山・伊豆から首都圏を観光するルートですが、リニア大交流圏の時代になると、セントレアの位置づけというのは非常に重要になってきます。すなわち、セントレアから入って、関西方面との観光ルートや、首都圏との観光ルートという2つの選択肢ができることになり、セントレアがゴールデンルートの玄関口になる可能性も十分あると思います。一方で、リニアの中間駅の中津川が品川から35分程度になり、濃飛横断自動車道が整備されると、下呂や高山あたりは、中津川の中間駅から向かい、そこから北陸に抜けるというルートも考えられます。リニアとセントレアが組めば、様々な観光ルートの開発が可能になると思います。そういう意味では、名古屋駅の利便性を高めて、かつ、新たなゴールデンルートにおける滞在拠点としての魅力を、おもなしのサービス面も含めて引き上げていく必要があるだろうと思います。

それでは、一通りご意見を伺いました。

最後に、全体を通じての意見や、追加で発言したいということがあればいただきたいと思います。

#### <榊原委員>

質問と言いますか、首都圏と中京大都市圏が一体化した時に、どのようなメリット、デメリットがあるのか、どのように整理されているのかをお聞かせいただきたいと思います。

#### <企画課長>

先ほどの説明が十分でなかったかもしれませんが、首都圏とこの地域が一体化するという形ではなく、大交流圏という考え方で整理をしております。つまり、完全に一体の5千万人の都市圏ができるということではなく、首都圏と中京大都市圏という活発な都市圏が連帯して存在し、かつ、それが緊密に連携しているという形を想定しております。そのことが、この中京大都市圏にとって、関西や北陸圏と比較した際の優位性であり、その優位性を生かしていくということで考えております。

#### <榊原委員>

北陸や関西に対しての優位性という話の流れはよく分かりました。私が先ほど述べたかったことと、それほど違いはないと思いますが、リニアが東京と名古屋間で開業した時に名古屋圏が持つメリットというのは、東京と一体になるメリットもそうですが、交通の結節点としての機能が

非常に大きくなる点だと考えています。そうであれば、イメージとして、名古屋圏を首都圏と囲むだけでなく、北陸・関西圏も囲むイメージを持っていただきたいと思います。すなわち、首都圏との囲いと北陸・関西圏との囲いの二つの輪が重なり合うところに、愛知県があるというニュアンスの方が、より愛知県の優位性が明らかになるのではないかと思います。ひとつは首都圏との関わりにおいてリニアの開業により5千万人の大交流圏が出来つつ、その一方で、リニアの利便性によって、圏域として北陸や関西圏にも影響力を持つ、その二つの輪の真ん中に愛知県があるというようなイメージを持つと、その面が明らかになるのではないかと思います。

もう一点は、大阪の立場から考えると、首都圏との交流圏が近くなるのが果たして良いことなのかということについてです。これまで関西圏は首都圏との交通利便性が高まるにしたがって、東京に様々な機能を吸い取られてきたのが実態です。もし関西圏と中京大都市圏が同じ条件であれば、首都圏との交流圏が拡大することは、中京大都市圏にとって、メリットよりもデメリットのほうが大きいのではないかと思います。しかしながら、中京大都市圏の最大の魅力は、産業が地元根付いて、それを大前提としたひとつの地域経済を形成しているという産業首都である点にあると思います。産業首都を前提とすれば、極端な例で言えば、中部国際空港が開港した際に、トヨタ自動車の一部の機能が名古屋に戻ってきたような可能性というのは捨てきれないのではないかと思います。産業首都としての大前提があれば、リニア開業による大交流圏ができることによるメリットは非常に大きく、また、関西圏とは違った効果が出るのではないかと思います。

#### <内田座長>

榊原委員は、今関西にいらっしゃいますので、そういう意味では、関西とのシナジー効果というところも考えていく必要があるというお話だと思います。関西に関しましては、電機産業という組み立て型の製造業が主力であります。本社機能の大部分は東京に移転し、生産拠点も海外移転が加速する中で、ストロー現象的な動きが加速していたかと思います。一方、愛知県は、自動車を中心としたすり合わせ型の製造業が主力で、本社機能もありますし、マザー工場も拡充されているという中で、首都圏のソフト産業や3次産業とのシナジー効果を極力最大化していくという方向性ではないかと思います。

また、関西との連携という点も、観光面では、関西も観光資源が豊富でありますし、電機産業との関係では、次世代自動車とIT S産業などで連携を深めていかなければならないということだと思います。イメージとして、関西圏との関わりを強調していくことが必要だと思います。

それでは、他のご意見があれば頂戴したいと思います。

#### <山田委員>

「中京大都市圏」の2つ目に、「中部国際空港の機能強化（完全24時間化）」という記載がありますが、この中に2本目の滑走路というのは含まれているのでしょうか。

#### <企画課長>

ご指摘の通り、2本目の滑走路を意識して、こういう表現としております。

### <内田座長>

ありがとうございました。

リニアの開業を見据え、また、東京オリンピックの開催も決定した状況下で、インフラ投資も首都圏に集中する可能性があります。オリンピックやリニアを見据え、日本経済の競争力を引き上げていくためにも、セントレアの役割は重要になっていくと考えております。

本日も、かなり幅広い切り口から、産業経済分野についてご議論をいただきました。

全体を通じて感じた点は、やはり愛知県はモノづくりがこれまでの産業構造の支えとなっており、良くも悪くも多方面に影響を及ぼしているという点です。これからも愛知県の最大の強みでもある点には変わりがないと思いますが、一方で、ライフスタイルや農業、観光など、様々な面でモノづくり以外の強みもあることを強調していく必要性も出てきております。今後も、実質的には、モノづくりの強化を進めていく一方で、名目的には、それとは違う強みや異なるイメージを前面に押し出していくような政策の方向性も必要になってくるのではないかと思います。今回の骨子は、概ねそういった方向だと思っておりますので、あとはどの部分でメリハリをつけていくかということだと思っております。

それでは、今日も幅広いご議論をいただき、ありがとうございました。事務局に進行をお返ししたいと思います。

### <知事政策局長>

長時間にわたりご議論をいただきまして、ありがとうございました。様々なご意見をいただきまして、私どもも気付くところが随分ございましたので、これから素案のとりまとめに向けて、生かしていきたいと思っております。分科会は、これで終了ということでございますけれども、今後とも、節目節目にご意見をいただければと思っております。このビジョンは議会でも注目されており、力を入れてやっていきたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いいたしまして、これで閉会とさせていただきます。皆様ありがとうございました。