

新しい地域づくりビジョン有識者懇談会 県土基盤分科会（議事録）

日時 平成 25 年 9 月 6 日（金） 午前 10 時から正午まで
場所 愛知県自治センター 5 階 研修室

■ 局長あいさつ

おはようございます。委員の皆様方には、大変お忙しいところ、県土基盤分科会の委員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、本日は、まだまだ名古屋は暑いのですけれども、1 回目の会議にご出席いただき、重ねて感謝申し上げます。

本県では、今年度、2030 年頃の社会を展望しまして、2020 年までに取り組むべき重点的な戦略を明らかにする、新しい地域づくりビジョンを策定することといたしております。ビジョン策定に向けましては、専門的見地から検討していくため、7 月 18 日に有識者懇談会を設置いたしまして、そのもとに、この県土基盤分野をはじめ、県民生活、産業経済の 3 つの分科会を設置することとしたところでございます。

先日の第 1 回目の有識者懇談会では、めざすべき愛知県の将来像や重点的に取り組む課題につきまして、当分科会の座長をお願いしております黒田先生を始め、大所高所よりご議論いただいたところでございますが、分科会につきましては、各分野のまさに第一線で活躍されておられます学識者の方々に委員をお願いしております、政策面を中心に具体的なアイデアや提案をいただければというふうに考えております。

さて、この県土基盤分野では、大都市圏づくり、地域の魅力づくり、まちづくりや防災まで大変幅広い分野をご議論いただくこととしております。

そして、こうしたことにつきましては、人口構造の変化や経済のグローバル化、あるいは巨大地震など災害リスクの増大、リニア開業のインパクトといった 2030 年に向けた骨太の課題を受け止めていかねばなりません。

中でも、東京 - 名古屋間を 40 分で結ぶリニア中央新幹線の開業は、わが国の国土構造に大きな変革をもたらすとともに、この地域の将来の発展を左右する一大プロジェクトであるというふうに考えております。今回のビジョンづくりにあたって、その効果の活用が、重要な課題になるというふうに考えております。

本日は、議論のきっかけとしていただくよう、事務局でペーパーを用意はいたしておりますけれども、それにとらわれず、皆様の日頃の活動や研究成果などを踏まえつつ、広くアイデアやご提案などをいただければというふうに考えております。

本日は、どうぞよろしく願いいたします。

■ 委員紹介

（企画課長）

— 出席者名簿に基づき各委員を紹介 —

■ 議事：2030 年の社会を展望した県土基盤分野の課題と今後の政策の方向性について

（黒田座長）

先ほどごあいさつをさせていただきました黒田でございます。この度は、県土基盤の分科会の座長を、僭越ながら務めさせていただくこととなりました。よろしく願いします。

既に石原局長のごあいさつにありましたけれども、名古屋大都市圏といいたいでしょうか、愛知県、さらに言えば中部地域、中部地方というのは、これまでも非常に安定した都市圏といいたいでしょうか、人口規模でいうと少し広めの大都市圏で、江戸時代から日本の人口の6%~8%くらいを常に占める地域でして、他の地域と比べると歴史的な変動が非常に小さい。もともと濃尾平野など、非常に豊かな、肥沃な土地に恵まれたこともありますし、随分過去に荒れて、江戸時代などに苦勞をされた木曾三川を始めとして水資源にも非常に恵まれた地域ということで、人間が住むには非常に良い環境にある地域でございますが、とにかく、あと14,5年もすると東京と40分つながる。おそらく、この地域の歴史から見ると、かなり画期的といいたいでしょうか、非常に大きなインパクトをもつインフラ整備が予定されております。県でもこういう地域づくりビジョンというものを始めておられますけれども、名古屋市や地元の中部経済連合会、名古屋商工会議所を始めとした色々なところで、それにどう対応していくべきかという議論が、ちょうど昨年、一昨年頃から始まっておりまして、それぞれのところで有識者の方を始めとして多様なご意見を頂戴しています。特に、今回の分科会は、将来の世代の方、その頃ちょうどこの地域を背負う世代の先生方を中心として集まっていたいておりますので、活発なご意見を頂戴したいと思います。

それでは、早速ですが、議事に入りたいと思います。

本日の議題としましては、目処とする時期は2030年。2030年を展望して、2030年までにということではなくて、リニアは順調にいけばその前につながりますので、2020年頃までに実際に着手できるような具体的な施策を念頭においていただき、県土基盤に関しまして、課題と政策、方向性について、ということでご議論いただきたいと思いたいます。

まずは、事務局から資料の説明をお願いします。

(事務局)

—配付資料に基づき説明—

(黒田座長)

ご説明ありがとうございました。

それでは、委員の先生方から順番にご意見を伺ってまいりたいと思いたいますが、先ほどご説明にもありましたけれども、本日は、今ご説明いただきました資料4を基礎資料あるいは参考資料としていただきます。ただ、資料4自体は事務局で議論の材料提供という形でお示しいただいたものですので、議論の範囲は大体このあたりを念頭においておりますが、ここで欠落している大事なこともあろうかと思いたいますので、内容自体は、それぞれ委員の方からご自由に、幅広いアイデアを頂戴できればありがたいと思いたっております。

本日の進行であります。まず、皆さんから自己紹介を兼ねて、日頃どのようなご研究、社会活動をやっておられるのか、それから、これから愛知が目指すべき将来像について、ご意見をいただきたいと思いたいます。

それで、とりあえず一巡させていただいて、その後でテーマごとに時間を区切りまして、愛知県が目指すべき将来像の実現にあたってどういう政策が実際に必要になるのかといったことを中心に、お考え、ご提案を頂戴できればと思いたっております。

(石川委員)

南山大学の石川でございます。私は主に交通政策ですとか環境政策の効果分析を研究の

中心としておりました、特に地域経済に着目した分析をやってまいりました。

もともと出身が愛知でして、愛知で生まれ育って、大学とか職場の関係で外に出ておりました、外から愛知県を見たり、2年くらい前は、1年間オランダで研究生活をしておりました。海外から愛知県を見たということで、中から、外からという視点で、このビジョンの策定に資する意見が言えればと思っております。

まず、大きく認識しなくてはならないのは、これまでもよく言われることですが、戦後の急速な人口増加と経済成長の中の愛知県と、これからの愛知県は、おかれている状況が違うということです。経済成長の中では、東京、大阪、そして愛知県ということで、三男坊としてじっくり着実にやっていけば、大きなパイが拡大する中で自分の后背圏をもって拡大していくことができますけれども、やはり、全体のパイ自体が縮小もしくは停滞してしまう中では、大きくは拡大が見込めないという状況を考えますと、大阪や東京がパイを奪い合う。こういう状況の中にいる三男坊の愛知県ということになってしまいますので、意識を大きく変えていく必要があります。そうしないと、日本で言う「失われた20年」というのが、愛知県では30年、40年ということになってしまいます。大きく意識を変えなければならぬと思っております。

そのために、一番大事なのはスピード感だと思います。ここで、ビジョンが策定されれば、そのビジョンに則り、次に向けてスピード感をもって進めていく必要があるというのが、第一の認識であります。

ここが県土基盤の分科会なので、県土整備というと長期にわたることが多いので難しいところがあるのですが、そうは言っても、今までのようなものではなくて、もっとスピード感をもってやっていくということが必要だと思います。

それから、愛知県のこれからのビジョンを考えた場合に、大きく2つの視点をもつべきだと思います。1つは、先ほどの東京、大阪とのせめぎ合いというところもあるのですが、これまでは中部のリーダーの愛知県、日本の中の三男坊の愛知県ですが、もっと、世界の中の愛知県ということ意識して考えていかなければなりません。その上では、やはり、産業、観光というのが非常に重要になってくるので、それを支える県土基盤、社会インフラというものを十分意識していかなければなりません。そのときに、愛知県からするとリニアができて后背圏が広がるというように見えますが、他の地域から愛知県を見た場合と東京を見た場合とでは、どちらが便利かと考えますよね。愛知県から考えたら広がるようですが、実は、外から考えたら愛知県の方が相対的には低くなって、東京の方が便利だという話になってしまいます。そのときに、リニアが一番大きな話になっていきますけれども、リニアの進行とともに東京や大阪のインフラがどうやって進んでいくかということ注視しなければなりません。例えば、北陸新幹線が富山や石川までつながるようになれば、北陸の地域から東京まで2時間、2時間半という世界になりますので、今までの4時間という世界とは全然違う。そのときに、富山や石川から見た愛知県は、東海北陸自動車道がありますが、自動車では3時間という話になって、愛知県は距離的にはある程度近い。しかし、新幹線で東京まで2時間となると、(北陸の)目がそっちへ行くのは当然。そういう、外から愛知県がどういうふうに見られているかという意識は、非常に重要だと思います。そのためにも、愛知県は、東海三県という圏域だけでなく、本当はもう少し縦に伸びるといいですか、そういう圏域を后背圏として考えたいのですが、

どんどんそれが考えられなくなってしまう。その危機感は、大きくもった方がよいと思います。

そうした外から見た愛知県というのと、もう1つは、愛知県の中の生活水準をいかに上げていくかということ。黒田先生も言われましたけれども、愛知は本当に住みやすい。毎週のように東京に行っていますけれども、愛知県の方が住みやすい。そういう意味では、生活水準、住む上での豊かさ感はあるのですけれども、愛知県の中でも地域格差が非常に生まれています。東三河の地域と名古屋の地域では、色々な格差があったりしますので、そういうところを考えていかなければいけないと思います。特に、格差を生んでいる大きなものとしては、経済格差というよりは人口の年齢構成の格差が非常に大きくて、三河、特に奥三河の地域では、既に高齢化率が40%、50%という段階です。一方、名古屋の中心部では、例えば、名古屋大学の周辺では若い人が住んでいますので、高齢化率は10%程度ですが、ものすごい格差が生まれています。その何がいけないかといいますと、県土基盤からは外れるかもしれませんが、コミュニティが続かない。高齢者だけで清掃活動をやったり自治会活動をやったりという話になって、非常に疲弊した地域がどんどん生まれてしまう。年齢構成として、若い人から高齢者までバランスよくいるということが生活を支えることにもなるので、そういうことをよく考えなければいけない。少しマクロで見ると、東三河は高齢化が進んでいるという話になるが、それだけではなくて、愛知県の中でも結構ピンポイントで高齢化率が50%まで進んでいるところがある。特に、産業が豊かになって、郊外にニュータウンをつくってから40年も経っていますが、そういう地域は、その住宅地の中が（高齢化率）50%。都市内の過疎化、限界集落的なことが非常に多く進んでいるので、コミュニティが続かなくなってしまう。そういうところは、都市計画などである程度フォローしていただいて、そういうことを考えながらビジョンを作っていかなければならないと思います。

（伊藤委員）

冒頭で、グランドビジョンのような構想を県でつくっていくとありました。もちろん、重要な視点の一つとしては、将来的に、確固たる骨組みとなる方向性を作っていくことだと思います。しかし、将来の骨組みを示しても、いきなり実現できるものではないでしょう。いつもこういったビジョンを見て思うのは、今日、明日からできることは何だろう、ということです。今日から、明日からできるような短期的に取り組めることが示されていないのに、長期ビジョンだけ語っても、それは絵空事になってしまうのではないのでしょうか。まず、そういった地に足のついたビジョンが今回できるかどうか、非常に重要な視点だと考えております。

私は、デザインを専門にしております、環境デザインの分野、特に都市環境のデザイン研究と実践活動に取り組んでいます。具体的には、「環境演出」をテーマにしながら、建設や建造といった一から開発するのではなく、「演出」に重きをおいています。既存の街並みやコミュニティ、伝統文化や風土といった既にある環境を、どのように演出をして活かしていくかという視点に立ってデザインをしています。具体的には、名古屋駅、栄の北側、南側の地区では協議会など、地権者を中心とした街づくりの活動が盛んに行われています。こうした協議会などと連携して、今、実際に直面している問題と向き合いながら、問題に対する解決としてのデザインを提案したり、社会実験や実証実験として実際に取り

組んでいくのが基本姿勢であります。例えば、現在、地域のコミュニティをつくっていくだとか、商店街を活性化したいといった課題が出てきています。コミュニティや活性化を議論する際に、行政の方の視点をみると、維持管理や規制をしていくという発想が非常に強いように感じます。重要な視点としては、イベント運営などの活動にしても、何かを継続していくにはお金がかかります。言い方は悪いかもしれませんが、継続するには、「儲かる仕組み」が絶対的に必要です。収益事業をどのようにつくっていくかという視点が無い限り、今後、コミュニティだとか、世代を超えた社会や街づくりを育てていく、持続可能な地域活性化は実現できないと考えています。例えば、名古屋駅前では仮囲いやバナー広告などを収益構造にするための社会実験を行っています。社会実験を継続していても、景観の問題や屋外広告物条例の話が出たり、色々な側面に規制があって、なかなか思うように進みません。要は、収益が上がる仕組みとして事業化していきたいのに、それをある意味邪魔している側面がたくさんあるわけです。そして、そのハードルが高い。こういった実際の街づくり活動が直面している課題や問題に対して、緩和措置や助力となる施策を、いかに提示していけるかが非常に重要な視点だと思います。

また長期的には、企業が儲かるような商品づくりやブランドづくりをおこない、その収益の一部を街へと還元するなど、抜本的な産業構造を変えていく仕組みをつくりだすことが必要だと思います。それに加え、後で詳しく話していきたいと思いますが、既存の技術力や職人の技をもつ中小企業が元気になるために、アートや映画、伝統芸能などのデザインを活用したクリエイティブ産業をどれだけ生み出せるかも重要です。

もう一方で、環境に対しても、水質改善や緑化、生態系や生物多様性といった地球規模の話をするのも重要だと思います。しかし、その一方では具体的に、自分たちが住んでいる地区でおこっている現象に目を向けることも必要です。例えば、現在、路面駐車場や空き地が、経済がよろしくないのでもどンドン増加しています。名古屋市の都心部を見ていくと1割を超える状況です。その1割をどういうふうにした資産に変えていくかというようなビジネス的な視点を踏まえて施策を提示できるかどうか、こういった目の前の環境にも目を向けていく必要があると思っています。

詳細は、また、それぞれのテーマで話させていただきたいと思います。

（柄谷委員）

名城大学の柄谷でございます。私は、防災計画とカリスクコミュニケーションを専門といたしますが、興味をもって研究しております。具体的には、3年目になりますが、東北の岩手県陸前高田市で、避難所や仮設住宅に皆さんと一緒に暮らしながら、その中で、被災者といわれる人たち、もしくは被災地の行政、企業の方が、どうかたちで新しい街をつくっていくのか、あるいはつくれないのか、また、私は専門分野が土木ですので、堤防や防潮堤など失われたものをもう一度取り戻すときに、人々はどのようなかたちで社会基盤を考えていくのかといったことを考えさせていただいております。そういう中で、東日本大震災というのは、私たちの国に与えられた非常に大きなインパクトではなかったかと思っております。私は、出身が兵庫県でして、関西が長いのですが、阪神・淡路大震災も大きなインパクトだったのですが、その中で色々な災害があって、何となく乗り越えてきたけれど、これだけたくさんの方が死ぬというインパクトは、私たちに教えてくれるものはとても大きかったのではないかと、むしろ、そこで学んで次に活かさなければ嘘だな、怠慢で

はないかなと思うくらい大きなイベントだったと思います。

私が現場に行って教えてもらったことは、冒頭に黒田先生の方からもありましたけれど、日本は、他の国を見ても分かるのですが、安全で安心です。そのせいもあって、日本は、インフラもかなり進んできています。ですから、危機というものが、行政の皆様方には、インフラ整備が進むにつれて、大きな災害が起こらないと、どうしても薄れてしまうということです。人は、今、明日、死ぬんだということであったり、もしくはそうした危機に備えておけば、生き残った人たちはレジリエンス—たくましくてしなやかなものなのだということを教えてもらっているような気がします。

その中で、詳しくは後ほどですけれど、資料4について、私の方で考えているキーワードは2つございます。1つは、愛知県の売りにしてほしいと思っているのは、「減災日本一」です。南海トラフというのは来ます。どういうかたちでいつ来るかというのは、科学的には地震学者でも予測することはできないと思っています。でも、来るのは確実です。分かっていることに対してがっちり備える、静岡などはそうです。東海地震が来るといつて来なくて、ある意味、防災日本一になっている。この愛知において、災害が起きたときに絶対に死なせないんだということを、日本だけでなく世界に発信して、世界の人たちが、「人を1人も死なせないような対策をしているのは、どんな県なんだろう」と思うような形で売りにしてもらいたい、強みにしてもらいたい、と考えています。

その中で、危機管理教育、防災教育でもよいのですが、子どもたちの教育です。それから、女性たちの力強さであったり、もしくは、今ずっと厚生労働省の仕事でやっているのが、発達障害であったり高齢者の方々が東北で大変多く犠牲になられたので、そういう方々は弱い人と思われがちですが、彼らの力、BCP ではないですが、被災してもその後、一生懸命耐えてくれることで、行政や他の方々の負担はすごく減ります。ですから、今まで弱いと思われてきたそうした方々の力を上手に活かしていく教育のあり方も、あり得るのではないかとこのことを東北で実践しています。そういう各主体の人たちが自立をして、災害が起こって何かあっても生き延びられる力を備えていただくことによって、行政の皆さんの負担であったり、それぞれの役割分担が明確になって、愛知全体としての底上げができる、レジリエンスな愛知がつくれる仕組みができないか、そこに先ほど伊藤先生が言われたような「儲ける」とか経営といった視点も入れたいと思うのですが、そういうことを考えています。

もう1つは、「事前復興」というキーワードです。事前復興についても、やはり、これから人口が減っていく中で、愛知県にある各市でそれぞれ縦割りの行政だったりしますが、全体としての県土というものを今後どのようにしていくのか。本当にそれぞれの市がシュリンクしたり、コンパクトシティにしていくのか、していかないのか、そういうことを考えるのは、実は、事前の復興計画にもつながります。東北で良くなかったのは、事前に災害が起こることを想定したまちづくりや都市計画をほとんどやっていなかったことです。やった後で考えるのは、時間がかかります。私たちは、南海トラフまでリードタイムがありますので、その間に、愛知県をどうしたいのかということを考えておく、事前復興というものも大事ではないかと考えております。

(城所委員)

東京大学都市工学専攻の城所です。私の専門は、都市計画、地域計画、その中でもアジ

アの都市についての研究や広域的な計画の方法論について研究しています。アジアの都市について、最近、関心をもっているのは、私は、空間適応ガバナンスと名づけているのですが、特に、気候変動のもとで災害が増えてきたときに、どうやって適応政策をとっていくのか、あるいは、そのためのガバナンスがどうあるべきか、というようなことについて比較研究を始めております。広域計画については、基礎的な方法論の研究をしているのですが、その中で震災がございましたので、三陸地域、あるいは福島復興のあり方を広域的に研究するというようなことをしております。

さて、愛知についてですが、名古屋の国連地域開発センターにいたときに、5年ほど住んでおりましたが、今は、東京に住んでおりますので、愛知県のことはほとんど頭にならない状態で、今日はアウェイではありますが、ここで守備的になるとあまり貢献ができませんので、あまり守備的にならずに自由に発言させていただきたいと思っております。

まず、1つ目。この分科会は全部で2回というご説明でしたので、そういう意味では、かなりピンポイントで問題意識を申し上げなければいけないのかな、と思っております。そういう目で見せていただくと、資料4に書いてあります方向性は、どれも、まあその通りで、これ以上何を言うことができるのかな、という感じがするのですが、逆に言うと、最初に議論のための資料提供という性格があるからだと思いますけれど、言葉は悪いですが、課題が羅列されています。ビジョンという点から言うと、これをまず構造化する、あるいはプライオリティを付けていくことが、非常に大事になってくるのではないかと思います。プライオリティをつけるというのは、それぞれの観点があってなかなか難しいと思うのですが、そこはやっていかないとビジョンにならないのではないかと、というのが1点目でございます。

2点目は、アウェイだからということもあるのですが、「愛知県」と言われてもあまりピンと来ないところがあるのではないかと思います。「中部」とか「東海」という単位で物事を考えていかないと、名古屋とか栄とか地域の中で考えるならいいのですが、県という単位で考えても、なかなか広域的な観点と言うのは出てこないの、行政なので仕方ないとは思いますが、そこは取り払って、例えば東京都ですと、権限はないのに「東京圏メガロポリス」という広い、東京都を超えた範囲でまず発想するというのもしておりますので、ここはやはり、中部あるいは東海地方のリーダーとして、「愛知県」と言わずにもっと大きなビジョンをつくる心構えをもっていた方がいいのかなと思います。愛知県のビジョンと言わずに、もっと大きな、少なくとも中部圏のビジョンといった様に打ち出して頂きたいと思っております。

3つ目は、リニアの話がわりと中心に出ているのですが、これは私が東京に住んでいるからですが、東京から見ると、正直、あまりピンと来ないというか、東京から見るからかもしれないのですが、もちろん、便利になるわけですが、そのことが名古屋にとって、愛知にとってそれほど大きな変化があるのかどうか、プラスの変化があるのかどうか、ピンとこないところがございます。私が横浜に住んでいるからかもしれないが、横浜からだ、ドア・トゥ・ドアで2時間半でここまで来られます。これがリニアになると多少早くなるのかもしれませんが、“多少”で、お金も高くなる。その辺は、どこまでリニアを中心に考えるべきかというのは、一つ考えどころかなと思います。これは、できてみないと分からない面もあります。そこをあまり強調するというのは、私自身は、やや違和

感があるというのが正直なところでは。

もう1つ、4つ目ですが、先ほどの広域計画という観点からライフスタイル産業革命というようなキーワードを色々なところで発言させていただいております。それは何かと言うと、愛知県に即して言うとする、当然、世界的な、グローバル的な競争というのが激しくなっています。名古屋は工程が複雑な輸送機械なので、簡単にはアジア諸国に追いつかれないと思うが、2030年を見越したときに、そこはどうか、正直、よく分からない点があると思います。デトロイトの例もありますから、そこはやはりかなり急速な追い上げがあるので、現状の産業構造でどこまで行けるかというのは、このグローバルな競争の中では考えていかなければなりません。そうすると、最後に何が残るのかというと、私はライフスタイルだと思っていて、ライフスタイルに即した産業をいかに育てていけるかということになると思います。典型はアップルなどがそうです。“Designed by Apple in California”と必ず書いてある。“Made in China”なんですけれど。カリフォルニアのライフスタイルを背景にした製品をそこで生み出してきている。作るのとは別（の地域）で作っているのですが。日本で言うと、東京の「かわいい」系の産業ですね。あるいは、東京のクリエイターと熊本のマネジメント能力がコラボした「くまモン」は、おそらく世界的に進出していくのではないかと考えていますが、そういうのはまさにライフスタイル産業ですし、あるいはトスカナのスローフードなども対極ではありますが、やはりライフスタイル産業で、ここが最後に生き残っていくでしょう。そういった競争力をいかにつけていくかというのが大事で、そう考えたときに、中部圏、あえて愛知と言わないのですが、最後に残るのは何かと言いますと、アウトドアの魅力に根ざしたライフスタイルではないかと思っています。コンパクトな都市の魅力が大都市としてあるのは前提なのですが、大都市であるわりには、アウトドアの魅力がある地域で、この辺を「県土」と言いますか「中部土」の中で協調して、魅力的な街があり、大都市もあり、魅力的な中小都市もあり、アウトドアの魅力もあるというのは、非常に重要な、これからの中部圏が世界に対して魅力として打ち出していけるところかな、と思います。もちろん、このライフスタイルは環境コンシャスなライフスタイルにもつながるわけですが、そういうコアになるコンピタンスがどこにあるかということを見極めた上で出てくるような施策の方向性が構造化されて順番付けされてくる、というようなことが重要となってくるのではないかと思います。

（黒田座長）

アウェイとはあまり意識していただかないでーリニアは、東京から見たらどうってことないというのは、まさに、先生に入っていたことで一ちょっと違う視点を提供していただけてありがたいと思います。

（村山委員）

名古屋大学の村山です。私の専門は、都市計画やまちづくりで、研究としては、計画づくりの方法や技術を対象としています。自治体スケールの都市マスタープランから、地域レベルのまちづくり構想やまちづくり計画まで、市民参加もやりながら、どのようにプランナーとかデザイナーが情報を提供しつつ作業して、地域のビジョンをつくっていかけるかというのを体系化しようとしています。研究だけでなく実務の面でも、色々な自治体の

計画づくりや地域のまちづくり計画のお手伝いをしています。今、環境学研究科に所属していて、昔は工学部だったのですが、随分視野が広がってしまっていて、主に、環境負荷の低減と減災を、都市計画としてどのように対応していくかに関心があります。

それで、愛知のビジョンづくりの話に関連して言いますと、今、急激に計画づくりの背景や前提が変わってきている。人口減少とか少子高齢化、気候変動があって環境問題が出てきている。それから、自治体の財政難。そういう進行性のリスクというか、少しずつ変わっていく事象と、南海トラフ巨大地震のような突発的に起こるリスクを抱えていて、それに対してどう対応するか、レジリエントな土地利用計画や都市構造を考えていくか、ということが大事だと思いました。気候変動は進行性リスクだと言ったのですが、最近見ていると、進行性だと思っていたリスクが突発的になっていて、急に集中豪雨で大水害が起きたりします。そう簡単に2つに分けられないとは思っています。状況が変わる中で、従来のように課題を丁寧に見ていって、それを解決していくような課題解決型の計画づくりはあまり意味がなくなってきていて、もちろん、課題を認識することは大事なのですが、財政難の中で、全ての課題に100%対応していくことが極めて困難になってきているので、どちらかと言うと、どういう地域を目指すのかというビジョンを検討して、それを追求していく、それを実現するために何ができるのかということ、本当に今できる短期的な施策から長期的に検討していくことまでも含めて整理していく必要があるのかなと思いました。

他の委員の先生から色々な意見が出たので、このビジョン全体について、新しい内容はないかもしれないのですが、少し違った視点からお話したいと思います。私自身、7年前に名古屋に来て、初めて住み始めまして、相当気に入っています。生活の質が非常に高い。これまでずっと、首都圏の郊外や都心部の密集した市街地に住んでいましたので、それと比べると、かなり生活の質がよくて、住む場所としてすごく良い場所だと思っています。それが強みだと思っているのですが、ずっと名古屋、愛知に住んでいる方は、そうだとは思っていないようで、そこをもう少し強みとしてアピールしていった方がよいのではないかと思います。

リニアに関しては、確かに、それによる色々な経済効果があるのですが、私自身も、城所先生に似ているのかもしれませんが、リニア新幹線は既存の新幹線のインフラ更新をするために造っていて、造るからには最新の技術で良いものを造るということであって、リニアが通るからといって、急に何か物事が変わるというふうには思いません。ただ、名古屋駅周辺の市街地に関しては、駅を開削工法で造るので、相当物理的に、工事中はすごくマイナスの効果がありますし、事業が完了すれば、うまくいけば、そこが良くなるということで、市街地開発へのインパクトというのは、ものすごくあるというふうに思っています。リニアができて、既存の新幹線もあって、中部国際空港から世界へ行けるということを見ると、産業を誘致するという話も一方ではあるのですが、職種にもよりますが、色々なところを飛び回っている人たちにとっては、どこに住んでもそんなに変わらなくて、それだったら、生活の質が良い名古屋に本拠地を構えるかと言うことになると思います。そのときに、しっかりと生活のクオリティを高いレベルで留めておく施策が打たれているかということが重要になってくると思います。具体的に何かと言いますと、あまりこのビジョンで強調されていないのですが、公園とか緑地といったグリーンインフラを引き続き

保全したり、あるいは人口減少で土地に余裕が出てきますから、新たにそうしたグリーンインフラをつくっていくという視点が大事です。

それから、教育ですね。首都圏の私が住んでいたところに比べると、かなり教育の環境が良いと思っていまして、子どもの教育も本拠地を構える上で大事なことで、それも必要です。それから、健康のことです。今年は特にそうだったのですが、愛知県は、夏、非常に暑い。気候変動が起こってさらにそれが激化しますから、そのときに、快適、不快適というレベルではなくて健康被害も出てきそうなので、高温化とかヒートアイランド現象に対して、インフラとしてどう対応していくか、先ほどのグリーンインフラとも関係するのですが、そうした視点も大事です。

3つ目は、住宅のアフォーダビリティというか、首都圏に比べるとかなり住宅の価格が安くて、良い住宅ストックがあると思いますが、なかなかファミリー向けの賃貸がないなどの課題もあって、住宅が、賃貸を含めてですけど、良いものが手ごろな値段であることが大事だと思います。それから、南海トラフ巨大地震が想定されている中で、それに対してしっかりと対策がとられているか。特に、愛知県で考えなければならないのは、地震の揺れと津波もあるのですが、液状化の問題です。特に西側のほとんどの自治体は、液状化が大規模に起こって、命は救えたとしても、復興するときに財源が限られていますから、今使っている全ての市街地を同じように早く復興することは、ほぼ不可能だと思っていまして、その復興の考え方をどうするのかというのを、復興準備、あるいは事前復興の計画として考えていく必要があると思います。

それから最後に、このビジョン、誰のビジョンなのかというのが私の中で不明確で、もちろん行政の県がやる仕事、それから県下の市町村がやる仕事の方向性を示すビジョンであると同時に、民間の企業から経済団体、市民団体の人たちが活動する羅針盤にもなるでしょうし、個人の何か選択のときのビジョンにもなると思っていまして、今どちらかという行政視点で書かれている気がして、その辺は少し議論が必要で、これを最終的にどういうふうに出していくのか、というところでまた議論させていただきたいと思っております。

(黒田座長)

ありがとうございました。それでは、2巡目に入りたいと思いますが、2巡目は、資料4にあります。最初に1ページ目の大都市圏整備と2ページ目の魅力創造・発信というあたりに話をしぼらせていただいて、その後、防災・減災については1回切った後でお話したいと思いますが、大都市圏の整備ということになりますと、ここに整理した順番に沿ってご専門に近い方からお話いただくということでお願いします。最初に、城所委員から、1ページ目、2ページ目に関連する事項について、突っ込んだご意見をいただきたいと思っております。

(城所委員)

大都市圏整備について、世界の中で闘えるという言葉には違和感がありますが、世界の中で魅力を発信していけるような、という意味でいうと、これからは、どれだけ人材を集めてくるのができるのかが大事だと思います。それは、1つ目の都心部の強化にもつながってくると思いますが、その部分が全体の中で大事なポイントだと思います。そういう点でいうと、ここに書いてあるインフラ整備が重要なのは私もそのとおりだと思います。

が、ライフスタイル産業革命という観点からいうと、クリエイティブな人材を惹きつけるという意味では、最終的には、面白い街かどうか非常に重要だと思います。そのためには、パブリックな空間がどうつくられていて、どう活動がされているのか、これは伊藤先生がご専門だと思いますが、そこが大事だと思います。名古屋市は、戦後の区画整理の賜物ですが、特に名古屋都心部に公共スペースが豊かにあり、そういう意味でパブリックスペースをうまく使っていく、そういう空間がたくさんあると思っています。そこをいかに使える空間にしていくかが重要です。

面白い都市をどうつくっていくのか、もう一つ重要なのは、特に若い人が面白いと思う街をつくとすると、今のトレンドからいうと、IT をいかに使えるような街中にしていくかが重要になってくると思います。スマホやタブレットと連動した街をどう構築していくのかという面も重要な要素となってくると思います。特に名古屋駅周辺は随分、変わるという話なので、IT 空間とリアルな空間が融合するような街づくりをしていってはどうかと思います。また、技術だけ導入してもだめなので、その街の人たちが、街の公共空間の中でいろんな活動をしていけるか、そういうことをプロデュースしていく、そういう仕組みも当然併せて構築していくことが重要だと思います。インフラについては、中部圏は比較的充実している印象を持っていますが、次回までにもう少し勉強させていただきたいと思います。

魅力の創造・発信については、今の話に近いところがありますが、愛知ブランドがいいのかどうか。ブランドであるならば、もっと地域・ローカルなブランドにしていかないとー三河ブランド、尾張ブランド、名古屋城ブランドとかー特に愛知は、歴史的にも一体であったわけではないので、そう意味で、もっと小さな単位のブランドをむしろ作っていく方が、先ほどの面白い街を作っていくのと同じで、おそらく良いのではないかと。それをお互いに競争していく方が良いと思います。ただ、ソフトの力がどれくらいあるのかは、やや疑問のところもあるので、単に愛知の中ではなく、世界のクリエイターとコラボしていく姿勢が必要で、それをローカルに展開していくのが望ましい方向ではないかと思っています。

（石川委員）

大都市圏整備について、北陸圏、関西圏に対するゲートウェイとして書いていますが、北陸から見た愛知県はどうなんだという視点が必要になります。北陸からすると、先ほどの話のとおりリニアでどうなるというより、北陸新幹線ができて2時間で東京に行ける方がインパクトが強いので、目が東京に行ってしまう。愛知県が北陸から見てもらうにはどうしたらよいのかをよく考えなくてはいけない。それは非常に広域的なネットワークの話になるので、愛知県だけでどうにかなるという話ではありませんが、愛知県がリーダーシップをとって、他の地域と一緒に働きかけをしていく。例えば、今から鉄道というのは非常に厳しいのですが、東海北陸自動車は整備されたけれども暫定2車線というのが続いています。ハードの整備がもっと必要かどうかは需要との関係で決められるのかも知れませんが、インフラを活用した北陸との圏域というものを、北陸からの視点で考えて需要を増やして、ハードを充実させるということを考えなくてはいけないと思います。

インフラによるストロー効果というものは、放っておけばある。それは特に第3次産業、対事業所サービスでストロー効果が大きい。以前、2000年以降の経済の波及を時系列的に分析したことがあるが、2000年以降、北陸は北陸新幹線、中部では中部国際空港、東

海北陸自動車道、東海環状自動車道などいろんなインフラ整備が進んで、万博もあって、それなりに地域の経済効果あったが、かなりの部分は東京に吸い取られている。それほど吸い取られたかということ、東京の本社機能が（地方で）得た所得をもっていか、対事業所サービス系で持っていく部分が非常に大きく、東京はそういう意味では一人勝ちしている状態が続いている。愛知県はモノづくりが非常に強く、第2次産業的にはよいのですが、やはり第3次産業が非常に弱いので、これがリニアができると、どんどん東京の会社でよいのではないかなってしていく。東京から40分なので、午前中に呼んでも来れる。一時間半と40分がどれほど違うのかという議論はあるが、40分というと、朝電話して「ちょっと午後來てよ」と言えば、来れてしまう。そういうところが、愛知県としては第3次産業を育てていか、本社機能が外に行かないということを非常に強く考えないといけない。その上では、業務地区と言うか業務機能を重要視して都市整備をしていく必要があると思います。

もう1点は、オフィスと業務交通の移動が便利だということが非常に大事だと思いますが、今、名古屋駅はJR、名鉄、近鉄、地下鉄とバラバラにあって、移動が困難です。空港に行くときは、特に外国人は困るぐらいの移動があります。金山が総合駅をやって利便性が高まった様に、名古屋駅も全体のネットワークの中でプレゼンスが発揮できるような形にしなくてはいけないと思います。そういった拠点整備と共に、あとは利便性なので、せっかくICカードができて非常に便利になりましたが、名古屋の東部からすると、愛知環状鉄道とかリニモとかは、別々に切符を買わないといけない。そういうのが続いていくのは、リニアがとても便利なのに、県内の交通は不便だね、というのはよくない。そこはバランスよく、しっかりソフト施策でもできる話なので、やっていっていただければな、と思います。

空港、港湾、道路などの話があるが、これらが2つずつあることは重要です。後から話をする災害リスクの関連で、やはり何かあったときに、次の代替路を探すことをするが、今の時点で2つあるということをはかに活かしていくか、また、防災計画を立てていくか、リアルな意味で大事だと思います。

魅力アップでいうと、自動車などは世界にどんどん売っていくのは、歴史とある程度のノウハウがあるが、例えば農産物とか他のものを売っていくような、海外に展開していくということが欠けていると思います。せっかく国際空港も港湾もあるので、そういうものを活用してはかに売っていくか。すでにハードは一定のレベルのものがあるので、それをいかに使っていくかというソフト施策のほうを頑張ってやっていく。需要を増やしたら、その先に二期工事があるかもしれません。最初から二期工事というより、まずは増やすことを最初に考えていかないといけないのではないかなと思います。そういう意味では、愛知の製品やサービスをどうやって海外に売り込んでいかを考えていく必要があると思っています。

（柄谷委員）

魅力創造・発信について、ここに書いていないことを話したいと思います。愛知ってというのは、とても魅力的な漢字だと思って見ておまして、兵庫より愛知の方がカッコいいと思います。「愛」に「知」です。素敵だなと思います。私たち関西人は、有りもしないことを外に打って出て、何かできてしまうような、こういう広報がとても得意だと思うの

です。そういう意味では、こちらに来たときに大変違いを感じました。愛知の人はとても良いものがあったても、あまりそれが良いと認識しておらず、それが当たり前のことと認識していて、それを発信しようとしません。発信が下手なのではなくて、豊かな暮らしが当たり前になっていて、それをわざわざ外に発信しなくてはいけないのか、と思っているように感じます。外の人たちにガヤガヤ言われるよりも、「私たちの住まいは安定している方がいいよね」という感じが、関西からするとそう見えます。とても豊かだと思います。関西が豊かではないわけではありませんが。

そういう意味では、あまり一時的な、今の流行りみたいなものに一生懸命ついていって、ゆるキャラやったから愛知もやるぞと言うよりは、腰を地面にどっしりと据えて、今後、2030年までの計画、方向性としては、ずっと育てていけるものを内側にも外側にも提示させるものがよいのではないかと、そういう視点でものを見てみました。

そうすると、1つは、先ほどの村山委員の話にもありますが、とても住みやすい。愛知というのは、東京都市圏に住んでいるより良い。やはり愛知の中に住んでいる愛知県民が「ここはいいな」ということをより充実させていくことが重要。でないと、自分たちの魅力を外に発信しようと思わないのではないかと思います。

そういう意味では、愛知の「知」をとって、「知」の拠点というのが、愛知とか中部とかにとってとても良い構想ではないかと思います。「知」というのは、大学や研究機関もそうですが、何かあったときによりどころになるのは知識とか知恵。知識や知恵は、お金に関係なく、未来永劫、残るものと思っています。知識、知恵の拠点で愛知がキラッとするといいところがあればと思います。それは、大学であったり、研究であったり、もしくは医療です。今、地方や東京でもかなり苦しい状況ではありますが、愛知は大丈夫なんだと、何かあって、例えば産気づいてもすぐに救急車が来るといった、他ではできないところはあると思います。医療や福祉など。「愛」という言葉がありますが、障害を持っている方も、高齢者の方も待機する必要がなくて、みんな愛知の施設で近隣助け合ってやっていけるんだ、ということを実感させていって、住んでいる方が住み続けたい愛知の計画は重要ですし、魅力だと思います。

もう1つは、外に打って出るものとしては、トヨタを中心とする工業や産業は、とても魅力的なものだと思います。地元の人たちが、工場の中で世界に誇れる、宇宙に飛んでいくようなものを創っていることは非常に魅力的です。世界から見ても一つの町工場で作ったものが宇宙に飛んでいくということは、何にも変えがたい知識の拠点、「知」の拠点だと思う。こういう工業、産業というものを、世界に売っていくことも重要だと思うし、観光の資源として使うことも重要だと思っています。

もう1つとしては、城所先生が言われたとおり、愛知県は、名古屋近辺は都市的ですが、地方部的な要素も持っています。そういう意味では第1次産業もとても豊かで、採れるものも非常に良いものが採れるので、食、健康、美とか人々の価値観が追求するようになっており、こういった第1次産業にも触れられます。ここに来れば健康に良いもの、子育てに良いもの、女性にも嬉しいもの、男性にも嬉しいもの、そういったものがいっぱいあるんだということを、外に売っていく。ですので、新しい何かコスプレとかゆるキャラとか色々書いていますが、こういったものは今の流れとしてはいいのですが、長期を見据えて、愛知らしい、派手じゃないけどもその中に知識や知恵が詰まっている、そういったものを

魅力として、育てて行ってほしいと思います。

(村山委員)

1 ページのリニアの関係について、交通結節点、乗り換えの利便性強化と書いてあるのですが、もう少し踏み込んで言うと、名古屋駅を降りてからの交通の問題があると思います。例えば、東京から 40 分で名古屋に来たとしても、市役所や県庁に行くときに、そこから先が時間が結構かかります。それに（リニアは）ずっとトンネルで来るので、地上に出たいと思うのですが、また地下街に行つて、地下鉄で行くことは耐えられません。名古屋市でも交通まちづくりプランを計画していて、路面電車やバスなどで、路面でどうにかならないか考えています。地上で、街の景色を見ながら目的地に行く。都心部のモビリティの問題を考えなくてはいけないと思います。幸い、名古屋の道路空間は広いので、どうやって道路空間を再配分し、どうデザインし直すかを考えることで、対応できるのではないかと思います。

それから、空港に着いても、降りてから都心部や名古屋に住んでいる人は家まで帰れるかが重要です。この前、出張で飛行機が遅れて空港に着いたら、何とか金山までは帰れたけれど、そこから先は電車がなくてタクシーで帰りました。また、朝一の国際線に乗ろうとすると、空港に前泊しないと上手くいかないときがある。そういうこともあるので、出張のときに新幹線で東京まで行って、成田から出るということもやっています。そういう選択肢も良いと思いますが、もう少し、空港と街の間の交通をしっかりとやらなくてはと思います。

2 ページ目のブランドについては、先ほど申し上げたとおり、生活の質を PR していく必要がある。文化、観光、産業の 3 本柱ですが、それに加え、生活という柱を加えても良いのかなと思います。

アメリカのポートランドもそうですが、環境負荷を低減することや、ポートランドではあまりやられていませんが、減災について取り組むことで、この都市環境や生活の質を持続できることを PR することができる、住まう場としての名古屋や愛知の PR にもつながると思います。

(伊藤委員)

大都市圏整備について、キーワードとして、「エリアマネジメント」の確立をしていくことを挙げたいと思います。名古屋駅の再開発のように大資本が入って、広域からの集客を見込める開発だと、エリアマネジメントという考え方はハテナ？と思われるかもしれませんが、愛知県内の各市町村に目を向けると、各駅前でも再開発が数多く行われており、その中の再開発を見ると、再開発周辺の商店街がどんどん寂れてしまっています。鉄道会社の中では、駅ソト戦略より駅ナカ戦略をとっているケースもありますが、駅整備の際に、外に目を向けていくことが必要です。さらに、駅周辺には、多種多様なパブリックスペースがあり、そういった空間を再生しようと皆さんイベントを企画して運営しています。そのイベントを頑張ると、イベントを実施することと継続することが目的になってしまいがち。イベントの初期の目的が、コミュニティづくりや広報活動、収益事業の一つとなるべく起爆剤としての意義は大きいと思います。しかし、重要なのは、イベント終了後、イベントがマネジメントされて地域の既存コミュニティと連携されることと、再開発される

ハード整備と連関できるスキームになっているかです。要は、再開発といったハード整備としっかりコミットしたソフト育成型のイベントとして、街づくり活動の一貫として位置づけられているかどうかです。これを各市町村レベルがやっていくのは、俯瞰的な視点や経験値とか知見が必要です。逆に、国は都市再生特別措置法の改正など、道路機能を交通の利便性だけではなく、交流などにも使おうとしています。こういうノウハウを愛知県としては、市町村に対してリーダーシップを発揮して、プロデュースしたり、サポートしていく。あえて愛知県を前面に出していくのではなくて、個々の良い魅力を引き出すエリアマネジメントのお手伝いやサポート、ネットワークづくりやプロデュースをしていくのが、一つの役割であり、その道筋をつくっていくのがビジョンとしては良いと思います。

魅力創造・発信については、「シビックプライド」をキーワードに挙げたいと思います。皆さんの発言でも「住みやすい」とか、「豊かで素敵な地域だよね・・・」とありましたが、いかにそこに住んでいる人たちが、その地域の伝統産業や伝統芸能、食文化について知り、触れて、これらを誇りに思っているかが重要です。これら地域の資源を誇りに思って、どう表現できるのか、ブランドとして熟成させ、世界に示せるかが重要だと思っています。愛知県でブランドを作っていくというよりも、各市町村にある良いものを、どうプロデュースして見せていくのか、トータルとしてそういったものを流通にのせ、販路に拡大していけるか。そういったブランド戦略を実現するためのインキュベーションなど、ブランドを支えていくための基盤づくりという役割が大きいと考えます。シビックプライドの概念と活動を見ると、アムステルダムやバルセロナなどは非常にうまくやっているので、こういったところを参考にさせていただいて、愛知の中の市町村をうまく引き立てていく演出的な視点で、ビジョンを描けると良いと考えます。

(黒田座長)

ありがとうございました。

次に、資料4の3ページ「防災・減災、交通安全、防犯」と、4ページ「まちづくり、環境」については、関連する部分もございますので、合わせてご意見を伺いたいと思います。

それでは、まず柄谷委員から、お話をお伺いしたいと思います。

(柄谷委員)

先ほどの話にもつながりますが、県土基盤という意味では、道路はネットワークとしてつながっているもので、特に愛知県では沿岸部ですとか、実際、国がシュミュレーションして、高潮などで地盤が沈下しており、そもそもの計画高よりも沿岸部の道路は既に下がっている中で、地震の揺れで更に下がって、それから津波や高潮が来るというシュミュレーションをしています。本当に防災からみると、本当に脆弱な場所を抱えている。道路のネットワークがそういった状態になっても途切れない、例えば河川堤防の上の道路であっても、何でも、とにかくつながっている、物資であったり人であったり、災害時にどこかが必ずつながっているというものをつくっていくことが必要。今の想定で、今のインフラで維持管理だけしていると、おそらく南海トラフ地震には耐えられないのではないかと厳しい目で見えています。道路だけでなく、橋梁とか鉄道とか、便利で住みやすい、肥沃な土地だが、災害という意味では厳しく見えています。きちんと正しく整備していくことは、

財源がない中で大変ですが、南海トラフ、国土強靱化の波に何とか上手に乗りながら、きちんと道路の整備を堅実にしていくことは人の命を救うことにつながるようになると思っています。東北地域では、くしの歯作戦が有名になったが、愛知もどこか一本残して、そこから各地に行けるルートを必ず残す。県土整備についても、財源が限られている中、プライオリティをつけて、ここは残していくとか、ここはそのままにしておく、そういうことが防災面で重要と感じています。

もう一つは、先ほど言ったことの付け足しになりますが、防災教育とか危機管理教育とかは、今、何かあったときに身を隠しなさいというのはもちろん重要だと思いますが、私は土木の立場で県土整備のインフラについて子どもの頃から知ってもらうことはとても重要だと思っています。「これは橋だよ、すごいね」というものではなく、その効用と限界の両方を知ってもらうことが、真の危機、もしくはリスクコミュニケーションだと思っています。それは県土整備に係るプロ、技術者でないとできないことだと思います。

老朽化して色々な事故が起こってから意識が高まっているが、一度つくったものは、お金がかかるから公共事業は「バツ」というのではない。つくったからには年をとるもの。これをきちっとメンテナンスしていくから私たちのために役に立ってくれる。それは橋梁であっても何でもそうですが、つくったものをメンテナンスしていくことの重要性とか、もしくは防潮堤とか、そういったものは実は限界がある。50mm/h を超える雨だと、こうやって整備してそこまでは安全だったけれども、これを超えるとみんなでしなくてはいけないこと。公共事業整備の良さだけでなく、その限界、これからやらなくてはいけないことを発信することで、愛知県民に自分たちは何をやっていくのかという意識にどんどん変えていきたいと思っています。

危機管理、危機ということに愛知県の人々が敏感になること、怖がるだけではなく、様々なステークホルダーが手を組んで、トータルとして愛知県の災力の底上げを図れる仕組み、外に売れるような仕組み、こういったものをつくっていききたいと思っています。

(村山委員)

3 ページのところには是非加えて欲しい項目として、災害リスク・財政コストを踏まえた土地利用があります。

1 つは、市街化調整区域の開発はあまりやってほしくないのですが、最近の県の政策では急が変わって市街化調整区域まで開発できるような施策になっています。それは、災害リスクが高いところでは見直す必要があると思います。

また、大きな地震が起こってしまった後の話ですが、液状化したところ、火災とか壊滅的な被害を受けたところの方々が、仮設住宅とかに住まなければならなくなったときに、用地の確保ができていくかどうか重要になってきます。

郊外で開発が途中で止まっている住宅地が結構あります。都市基盤整備をしたけど、なかなか住宅が建っていかないようなところ。そこの地域事情でいえば、早く宅地化を進めたいところですが、なんらかの形で土地区画整理事業を完了させてリザーブ用地にして、何かあったときに仮設住宅の用地として使う施策も必要だと思います。

さらに、愛知県はたくさん県有地を有していますが、どんどん売却する傾向です。そういうところこそ残しておかないと、巨大地震ときに何もできなくなってしまう。そういう意味で、災害リスクを踏まえた土地利用計画が必要と考えます。

4 ページのところですが、2 つ目のところに「コンパクトで機能的な都市のリノベーション」とありますが、「コンパクト」というキーワードは愛知県の都市構造の実態と合っていない。愛知県の都市構造は、自動車利用を前提とした分散型の都市構造と、主に名古屋を中心とした公共交通の利用を前提とした集中型の都市構造の 2 つのレイヤーが重なっている状態。名古屋の中心部に住んでいても、週末には車を使用するような社会。すべてをコンパクトにしていくのは幻想で、それはやめた方がよい。「コンパクト」という言葉を使わずに、違う言葉を使った方がよいと思います。

いずれにしても、自動車利用を前提として、分散型の都市構造やライフスタイルがあるところでは、自動車を利用するが、技術革新などで環境負荷を減らすことができるので、そういうことを推進すべきだと思います。無理にコンパクトにする方が負荷がかかるので、今、分散的につくってしまった部分はそのまま使っていく。公共交通を中心とする都市構造においては、駅周辺を中心として歩ける生活圏をしっかりとつくる。その両方が必要ではないかと思います。

(石川委員)

防災に関しては、県民の命を守ることが第一だと思います。あと重要なのは、災害時の産業支援をいかにしていくのかがポイント。愛知県は自動車産業を中心にもっていて、それで県民の生活が豊かになっているので、産業が止まってしまうと本当に厳しい時代・状況になってしまいます。例えば、トヨタ自動車が東日本やタイで災害があったときでも、生産が止まってしまって大変だったので、この地域で災害があったら、いったいどうなってしまうか。非常に重要な視点として、県民の命や震災後の生活を守るために産業支援をいかにやっていくのかが重要になってきます。災害時にモノを調達する、人が移動するということから、迂回路とか代替交通というものが重要になりますが、この地域には幸い、空港が 2 つある、港湾も 2 つ、3 つあり、道路も色々整備されているので、災害時にどこが消えて、どこを迂回路にして、道路のどこを続けさせるか、そういった交通情報を提供していく必要があると思います。

あと、まちづくりの観点について色々書かれていますが、民間の資金、経営ノウハウを活用していくことは、これからも重要になってくると思います。先ほど、県営住宅やニュータウンの話をさせていただきましたが、県営住宅やニュータウンの人口が減少して、郊外部に開発した県営住宅やニュータウンは老朽化していくなかで、逐次、更新・メンテナンスをする必要があります。そういうものも民間の資金や経営ノウハウをどんどん活用してやっていく必要があると思います。そういったところが、災害に関していえば、高齢化して、例えば 70 歳以上の人が 100 人住むような県営住宅など、いっぱいあると思いますが、災害時に問題があるので、そこの中身をどうメンテナンスして、例えば、災害時でも若い人が居て助け合える、といった年齢構成にどうやってチェンジしていくのか。県営住宅にしても色々な住宅にしても、バランスのある年齢構成によるコミュニティの維持などの視点は必要だと思います。

あと、スマートシティは、世界で色々なところで進められており、アムステルダムも世界のリーダーになろうと頑張っています。スマートシティは中東やアジア、中国など様々な地域で、世界の最先端を行こうとして頑張っています。住宅や自動車など、いろいろなことを一体的に考えられる地域なので、そういった最先端のスマートシティ、良好な住宅、

地域、そういったものの世界一を目指すことが大事だと思います。

先ほど、減災世界一を目指しましょうという話がありましたが、このビジョンでは、世界一をたくさんつくるのがよいと思う。日本で1位、中部で1位ではなく、世界の1位を目指す。ものづくりは既に1位かもしれませんが、それも大切にしつつ、減災世界一でもよいですし、生活世界一を目指してはどうか。そのためには、生活交通の利便性が非常に高いとか、住宅をリノベーション、改革して行って、住みよい町になっていくとか、スマートシティとか ICT とかを活用して、住み良さ世界一とか、もっと質を高めることが重要だと思います。

(伊藤委員)

防災を考えると、例えば、テレビ塔を中心に久屋大通発展会が、シェイクアウトと行って、民間が中心になって防災訓練を実施しました。言葉は悪いかもしれませんが、非常に皆さん活気づいていて、見ているととても楽しそう。何を言いたいかという、防災で、いつあるか分からない不安を抱えながら、何かをしなくちゃいけないとか、鬼気迫る感じでは、あまり楽しくない。次のページの環境についても同じですが、エコロジーとか環境に負荷がないようにとか、節約とか倹約とか、何かしなくちゃいけないと、そういう風にばかり考えていると、楽しくないし、継続しないし、自発的な活動になりにくいのではないかと思います。どの様に、創造性に富み、面白く、楽しく、日常生活の中に当たり前のように浸透させられるか。または普段のイベントの中に、何気なくこういった要素を取り組んでいくか。そういった無理なく、楽しみながら継続できる仕組みをつくっていくことが大切であり、ソフトの対策のところはこの様な観点をに入れてはどうかと思います。

他方、環境のところは街づくりが入っているが、私はとても抵抗感があって、今、議論している全体通してトータルで街づくりではないかと思います。そうすると、皆さんが発言していることも全部リンクしてきます。先ほどの防災や環境問題などイベントを面白くできるかといった話もありますが、防災対策やエコロジーといった環境問題をいかに愛知県が誇る産業とコラボしていくのか、新しい産業を育成していくのかという視点も重要です。やはり、第二次産業を中心に製造業が一番の地域であり、もっと言うと自動車が一つのアイデンティティだと思います。世界から見たら、愛知か名古屋ではなく、自動車の街のイメージが強いです。そういったときに、欧米の施策のように自動車を排除するのではなく、自動車との共存だとか、まちづくりとしての共生とか活用法を見い出していく必要があると思います。

愛知県は「あいち森と緑づくり税」として、県民から年間500円ずつ徴収しており、膨大なお金があるのだから、こういったものを、例えば、駐車場や空地、郊外空地などを緑化して行って、先ほどから言っているようなシビックプライドやエリアマネジメント、さらには、防災対策やエコロジーにつながっていくよう展開していく、そういった視点で街づくりに取り組んでいかないといけません。緑化は緑化、防災は防災といった一方向的かつ一つの解答しか得られない方程式になってはいないでしょうか？！まさにこのペーパーが示しているように、それぞれの部や課がそれぞれのイベント・取組みをしようとしてしまうと、うまくいかないのです、横断的なビジョンができるよう尽力したいと思います。

(城所委員)

3 ページと 4 ページの基本的なキーワードは安全と環境だと理解していますが、自分の専門に即して申し上げると、先ほど村山委員が言っていたことと同様に、土地利用の観点
が抜けているので、そこは広域的な計画の観点からみると、是非加えないと県土になりま
せん。基盤はあるが、「土」がなくなっているのではないかと思います。県としては、その
点のツールがないということを書き込んでいないのかもしれませんが、ビジョンというこ
とですから、県で広域的な土地利用再編に関するビジョンを示して、市町村との対話をし
ていくことが重要なのではないかと思います。それがないと、特に防災、環境の観点から
みると、なかなか一市町村では単位が狭くてやりきれないので是非入れて頂きたい。私が
最近キーワードとして使っている空間適応ガバナンスとは、まさに、そういうことを意味
しています。大変重要なので、そこを項目としてあげて頂きたいと思います。

(黒田座長)

非常に貴重な様々なご意見をいただいたので、できるだけ県の方で活かしていただいて、
次回、もう一度意見をいただく機会がありますので、改めてご意見を頂戴したいと思いま
す。

私の感想として、一番ショッキングだったのは、城所委員の「東京から見たらリニアは
大したことはない」ということです。私は名古屋に来て長いので、こちらから見られて
ますが、東京から見たらこんな感じだったのかなと思いました。ただ、ご理解頂きたいのは、
富山や金沢に行くと分かりますが、東京から見たら北陸新幹線は痛くも痒くもないかもし
れないけれど、富山や金沢から見たらものすごく大きなイベント・インパクトで、地元を
上げてどう対応するか、県土づくりをどうしていくのか、北陸から見たら非常に大きな
テーマになっています。

逆に中部から見たら、今までは、そこを含めて中部圏だったが、今は東京ばかりを見て
いて困ると言うのが正直な感想です。地方から見たらなんといっても東京があまりにも大
きく、名古屋の大都市圏は人口が国土の 8%ほどで動かないが、関西は産業の衰退があっ
て、微妙に下がっています。その中で、東京だけの一人勝ちが続いています。金融危機な
ど一切関係なく、一挙に人口など自分のところのシェアを増やしています。名古屋で超高
層ビルが 1 棟建つと大騒ぎだが、東京に行くと、いつの間にか同じようなものが 2 つも 3
つも建っているの、ポテンシャルの違いがこんなに大きいのかと思わされます。リニア
のインパクトは地元から見ると大きいということをご承知おきいただければと思います。

名古屋駅については、先ほども意見を頂戴していますが、色々なところから具体的なプラ
ンが絵として提案されています。地元として、今一番困っていることは、JR 東海が色々
な意味で少し地元に対しても門戸を閉じているように思えることです。情報の調整や出方
が非常に難しい。具体的には名古屋駅をどうやって変えていくのについても、例えば名鉄
や近鉄にも、まだあまり相談していません。立場からすると名鉄や近鉄からも、あまり自
分たちからは言い出しにくい状況です。この場を借りて県にお願いしたいことは、どこか
がコーディネーター的な役目を果たさないと鉄道会社間では話ができない状況というこ
とが、我々、外野から見ていて不安に思うことです。名鉄、近鉄、市の交通局、あおなみ
線の会社があります。駅の大改造のコーディネーターを、名古屋市も少しは気にしていま
すが、やはり知事や市長のレベルでひと声かけていただかないと動かないし、動いていな

いので、非常に困った状態です。

あと、港湾についても書いてあります。これは愛知県の計画ですが、少し広い目で見ると、地元での課題は、四日市港をもう一つ上のランクにしていけないと、関東や関西に立ち打ちできないというのが港湾の状況だと思います。東京は東京と横浜、関西は大阪と神戸で、同じような規模の大きい港湾を2つ抱えています。名古屋港は実は取扱量では、単独で全国1位だが、1つだけでは弱い。実力は単独でトップなので、もちろん衣浦港も大切だが、中部としては四日市と名古屋港を連携して1つにしないと、この地域の港湾としては弱いと思います。

また、親委員会でも言いましたが、北陸の港は、災害のときに中部の救世主となる可能性があるので、富山の港湾と東海北陸自動車道4車線化も含めてネットワークを強くしておかないと、災害対策も含めて弱くなります。

おそらく、東北のような津波が来たら名港や四日市港も被災するが、三河の方がもっと被災するのが、名大の港湾工学の先生が行ったシミュレーションの研究結果であがっています。本当に大きな災害があった場合は、北陸と上手く手を組んでやっていかなくてははいけません。

また、一番恐れていることは、リニアは40分だが、東京から遠い人で越谷の人なら影響ないが、名古屋から見るとセントレアが果たして本当に必要なのかという議論の恐れがあることです。品川まで40分なので、羽田で十分という可能性があります。できるだけ、リニア開通までにセントレアの2本目の滑走路の目途をつけておく必要があります。今の状況を紹介しますと、名古屋港の浚渫土砂を使って、2本目滑走路にあたる所の埋め立てを国交省で進めています。最大のネックは地元漁協組合の反対が強いことです。その辺の調整は県の力を借りないと、なかなかうまくいかないのではないかと思います。この辺がクリアできれば、2本目の滑走路に向けて色々な整備が、実質的には進行するのではないかと思います。

セントレアについては一時、冷え込みましたが、ANAが最近貨物便を復活したことがグッドニュース。那覇の空港をアジアに向けて貨物のハブ空港にするために、逆に今まで大阪や成田に名古屋の貨物を運んでいましたが、逆に成田からの便を一回、セントレアに寄って、那覇に飛ばす。期せずしてANAの貨物便が復活したのは大変ありがたい。セントレアの最大の弱点は、旅客もありますが貨物です。名古屋港の比率を参考にとすると、航空貨物の比率が異様に弱い。この点を考えてはいかがかだと思います。

それから、ご紹介になりますが、高齢化社会に突入しつつあるなかで、最近新しいトライアルがあります。高蔵寺ニュータウンという、中部圏の多摩ニュータウン、千里ニュータウンにあたる地域になりますが、高齢化しています。中部大学の隣にあるので、大学と協定を結んで、学生を高齢者の住宅に住ませる。学生は少し安い賃料で下宿でき、高齢者もいざ何かあったら若い人に頼れる、新しい取組みを今年度からスタートしました。こういったアイデアを生かして、もう少し県全体とか、大学がまだ少し郊外に散らばっている、若い人の力を借りて世代間の相互協力ができればと思います。

文化の話しが色々でていますが、この地域の財産は、大須、円頓寺とか再開発していない、ちょっと下町っぽいところだと思います。先生方の中に長者町の再開発とか関与されている方もいますが、長者町も今のままで良いわけではなく、もう一度日本に繊維産業が

来るわけでもないのに、なんとか古い町を残すのもよいが、街を活かしてリードすれば、外国人の観光誘致の目玉にもなるし、新しい IT やベンチャービジネスなどのインキュベーター機能も果たせるので、そういった面も、県の力を借りて何とかしていければよいのではと思います。

あと、都市について、石川委員から話もありましたが、いろいろなところで世界の都市のランキングが発表されていますが、一つ指摘されていることは、この地域、名古屋大都市圏は緑が少ないと言われています。私は関西も長いので、直感的に大阪と比べると名古屋の方が多いいと思います。数値で比べると大阪よりも少ないようです。名古屋市も相当努力していますが、今さら緑・公有地を増やすことも難しいので、一つの代替案としては、名古屋市を囲むような愛知県他の市町村の力を借りて、大都市圏全体として緑を生かすような、まちづくりができないかという話も出ております。

確かに、住んでみると住みやすいが、意外なところに盲点が少しあり、もう一度、次回、機会がありますので、また、色々と貴重なご意見をいただきたいと思います。

(知事政策局長)

本日は長時間にわたり、熱心にご議論いただき、誠にありがとうございました。幅広い分野から様々なご意見、ご提案をいただきました。いただいたご意見、ご提案につきましては、今後の政策の検討にしっかりと活かしていきたいと思っております。

今後は、本日の議論も踏まえまして、事務局においてビジョン骨子案を取りまとめ、11月頃に第2回の分科会を開催したいと考えております。

日程につきましては、改めて事務局より調整をさせていただきますので、よろしく願います。

これをもって閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。