

新しい地域づくりビジョン有識者懇談会 第2回県土基盤分科会（議事録）

日時 平成25年11月21日(木) 午前9時30分から午前11時45分まで
場所 愛知県自治センター 5階 研修室

■ 局長あいさつ

皆さん、おはようございます。本日は、大変お忙しい中、第2回の県土基盤分科会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

この分科会は、9月6日に第1回の会議を開催させていただきまして、それぞれの専門のお立場から、めざすべき社会や重点的に取り組むべき課題につきまして、幅広くご意見をいただいたところでございます。その後、並行して、市町村や国の機関、あるいは関係団体等からご意見をうかがうとともに、県庁内の事業を所管する関係部局との間で検討、意見交換を進めてきたところでございます。

本日は、こうした検討結果を踏まえまして、愛知の将来像に係る視点や、重要政策課題の枠組みにつきまして、「新しい地域づくりビジョン骨子」として取りまとめさせていただきまして、会議資料として用意させていただきました。後程、内容につきましてはご説明いたしますが、12本の重要政策課題がございます。この分科会でご検討いただくものとしましては、第1に「中京大都市圏」についてでございます。これは、リニア開業の効果を最大限に活かした大都市圏の形成を目指すものでございます。また、「中京大都市圏」の実現に密接に関わるものとして、12の政策課題の2番目以降にございます「グローバル展開」、「産業革新・創造」、「農林水産業」、「文化・スポーツ・魅力発信」につきまして、さらには、防災やインフラ関係の柱として、「安全・安心」と「環境・持続可能まちづくり」を考えております。本日は、今申し上げた柱を中心にご議論いただければと思います。

これまで、我が国の産業・経済を牽引してきた当地域が、今後とも、競争力のある地域として、世界の中で存在感を発揮していくためのビジョンでございまして、少し幅広い分野になりますが、皆様には、重要政策課題につきまして、課題認識や政策の方向性、あるいは、具体的な施策のアイデアなどにつきまして、ぜひ忌憚のないご意見・ご提案をいただきたいと思っております。そして、今回のご議論を踏まえまして、さらに肉付けを行い、12月末ごろまでには、素案を取りまとめ、さらに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、ぜひ本日も専門的な見地からご示唆、ご提言をいただきますようお願いいたします。冒頭の挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

■ 議事：重要政策課題と施策の方向性について

（黒田座長）

おはようございます。気温も急に変化していますが、ご承知のように、前回の分科会を開催して、それほど時間が経っていないにもかかわらず、情勢が刻一刻

と変化して、新聞を読んでおられますと、リニアも絡めて、名古屋だけではなく、あちこちで色々な議論が出始めていると思います。今日は、かなりテーマが広いということもありますので、早速ですが、議事に入らせていただきたいと思いません。本日の総括的な議題としましては、重要政策課題と政策の方向性でございます。まず、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)

それでは、委員の先生方から順次、ご意見を賜りたいと思います。再確認ということと言わせていただくと、テーマは大きく3つに分けておまして、1巡目が「中京大都市圏」に関して、2巡目については、②から⑤の「グローバル展開」、「産業革新・創造」、「農林水産業」、「文化・スポーツ・魅力発信」というところまでをお伺いして、3巡目で「安全・安心」と「環境・持続可能まちづくり」というような切り分けで進めさせていただきたいと思います。最初は中京大都市圏ということで、交通分野などがご専門の石川先生からお願いいたします。

(石川委員)

それでは、まず、中京大都市圏について、私の意見を述べさせていただきたいと思います。色々な方向性が示されておりますけれども、特に私の役割として、交通政策の部分を中心にお話させていただきたいと思います。リニアができるということは、愛知県にとってチャンスでもありますけれども、脅威でもあると思います。その脅威の部分は、東京と一体になることで一つのパイを奪い合うような、そういう競争に曝されていくところがあるので、その部分が非常に気になります。方向性としては、非常に良い方向性が示されていると思いますが、もう少し細かいことを述べさせていただくと、例えば、リニアができて関東内の交通基盤が非常に充実してくると思います。先日も、オリンピック開催の発表があって、それに伴って、関東の地方知事会議でオリンピックに向けて、例えば、羽田、成田の機能強化だとか都心へのアクセス強化ということで、リニアモーターカーも視野に入れた構想でやられていると思います。例えば、東京だと、品川から羽田まで二十数分だと思うのですが、JR 東日本も新しく羽田までの鉄道を計画されている中で、品川から羽田まで、もしくは品川から成田までが便利になっていく。その中で、リニアができて、名古屋から中部国際空港までのアクセスが、今、最短で30分くらいで非常に便利なのですが、少し乗り遅れてしまうと、40分、50分かかることもある。そういう意味では、今後、品川から例えば羽田や成田、東京から羽田や成田へのアクセスがものすごく良くなるので、名古屋の人たちが、海外に行くとき、特にヨーロッパへ行くときに、リニアを使って40分で品川まで行って、そこから羽田まで20分くらいで行って、1時間くらいで飛行機に乗ってしまう。そうすると、中部国際空港ではなく、羽田空港を使おうという話になっ

てしまう可能性があると思います。そういうことも考えますと、名古屋駅の利便性強化とか中部国際空港の機能強化というものが重要な点として考えられるのですが、名古屋駅から中部国際空港にもものすごく早く行けるということになるのと、反対に首都圏の方に中部国際空港を利用していただけたらということもあると思います。現状でも名鉄名古屋駅から30分で中部国際空港まで行けるというのは、ある程度速いといえば速いのですが、場合によっては50分くらいかかることもありますし、JR名古屋駅のアクセスが悪いので、名古屋駅と中部国際空港又は名古屋駅と県営名古屋空港のアクセス強化というのは、絶えずやっていかなければいけないと思っています。

それから、新しい夢の超特急リニアがいよいよ2027年にできるというのは素晴らしいと思うのですが、国幹軸としてリニアができるけれど、域内交通は従来どおりというのは、少し夢がないと思います。新しい夢の超特急リニアと共に、県内もしくは中部圏の地域間高速交通の最先端を実現してほしいと思います。例えば、トヨタ自動車は、アイロードとかハーモとか色々なことをやっていて、新しい自動車のあり方ということで非常に先進的な取組をされていますし、そういうものが安全に走行できる道路インフラを造っていくということもあると思います。それから、鉄道やバスの進化系というものも、2020年、2030年という視野の中では考えていったら良いのではないかと思います。

そして、もう1つは、道路についても、愛知県に来たら渋滞が全くないと言われるくらい、ITSなども活用して、道路渋滞のない、高速交通といいますか、地域内の交通を頑張っていただきたいと思っています。

(黒田座長)

ありがとうございます。続いて、城所委員お願いします。

(城所委員)

中京大都市圏ということで意見を述べさせていただきたいと思っています。一つ目の論点として、世界の中でという意味合いから申し上げますと、世界の中での競争というのはどういう形で起きているかと言うと、空間的にはメガリージョン間の競争になっていると言っていいと思います。どのくらいの空間範囲をメガリージョンにするかは、色々な考え方があるのですが、世界の中での競争ということで考えると、例えば、日本であれば、一般的によく言われるのが東海道メガリージョンで、東京から名古屋、大阪の範囲です。これは10万km²ほどあるのですが、世界の中で見ると特に大きいわけではなくて、例えば、中国の長江デルタ地域などはもっと大きいですし、北京、天津も同じくらいの規模、あるいは中国の珠江デルタは少し小さいですが同じような大きさです。バンコクなどはもう少し小さいですが、先進国の中で言えば、アメリカの東海岸のボスウォッシュ地域と呼ばれているボストンからワシントンにかけての古典的なメガロポリスも同じくらいですし、西海岸のカスカディア地域とも呼ばれるロサンゼルスからシアトル、バンクーバーまでの地域は、面積的に非常に大きい。ヨーロッパにおいても、いわゆ

るブルーバナナと呼ばれる範囲、ロンドンからミラノまでの地域はより大きく、その中でいくつかのメガシティリージョンが存在しているという状況にあります。このような世界の状況の中で、世界の中でどう存在感を持つかと考えたときに、東海道メガリージョンの中で、どう中京大都市圏を捉えていくかが大事ではないかと思います。

メガリージョンの中の機能分担がどう進んでいるのかということは、色々な研究がされています。どこの地域でも、まず、競争が何をめぐって行われているかということ、アイデアの創出、いかに新しいアイデアをつくっていくかということで競争が行われている。アイデアをいかに生み出していくかということには、アイデアの創造そのものと、アイデアをいかに流通・普及させていくかという2つの側面があります。このうち、アイデアの流通・普及の側面は、各メガリージョンの中で、いわゆるファースト・シティと言われる第1位の都市に、確実に集中するということが分かっている。東海道メガリージョンの場合は東京ということになります。アイデアの流通というのは、具体的には、アドバンスト・プロデューサー・サービスと言われるような、世界的なネットワークをもった企業、B to Bサービス企業（対企業サービス企業）、国際会計コンサルタントや国際コンサルタント、あるいは国際的なネットワークを持った金融機関が担っていると言えます。このアイデアの流通という側面は、リニアができてどうなるかということ、明らかに東京にとって有利に働くと思います。ですから、今まで支店があったものなくなる、東京でアイデアの流通のセンターがさらに強化されることになると思われます。つまり、企業対企業サービスは、ますます東京に集中することになるでしょうし、かつ、その方が、東海道メガリージョン全体として、世界との競争という意味では有利になるのではないのでしょうか。そうしないと、シンガポール、上海、香港等との競争に勝てないということになる。一方、メガリージョン間の競争におけるもう一つの側面であるアイデアの創造は、必ずしもファースト・シティに同じように集中するわけではなく、むしろ色々な特色あるアイデア創造センターがメガリージョンの中に生まれてくることが重要です。中京大都市圏の中の都市が、東海道メガリージョンの中で重要な役割を担うのは、このアイデアの創造の部分だろうと思います。ですから、この点を、地域づくりビジョンの中でも強調していくのが望ましいのではないのでしょうか。リニアが中京大都市圏にとって重要なのは、アイデアの創造拠点を生み出していく上で、世界とのリンクをよりスムーズにする可能性があるということではないかと思います。具体的には、リニアを使って羽田から世界に行くのが便利になるということを強みとして考えてもよいのではないのでしょうか。

二つ目の論点として、大都市圏の空間形成の観点から申し上げますと、大都市圏域内の色々な都市が競争し合い、かつ、協調できるような関係づくりをしていくことが大事で、地域づくりビジョンにおいてもそのためのメッセージを打ち出していくことが重要と思います。競争と協調という同じ方向で各都市がやっているようなメッセージを、このビジョンで明確に打ち出すべきではないのでしょうか。率直に申し上げて、今日、お示しいただいた骨子についてメッセージ性が不

十分なように思われます。もっとはっきり、中京大都市圏はどういう方向性を目指していくのかを打ち出した方がよいのではないのでしょうか。今、申し上げました、アイデアの創造拠点を生み出していくというような言葉、メッセージが重要だろうと思いますが、それを大きく束ねるものとしては、グリーン成長というメッセージもありうるのではないのでしょうか。私は、中京大都市圏の強みというのは、やはり、都市の近くに自然があって、都市がコンパクトで効率的で、生活環境が良好である、すなわち、新しいアイデアを生み出す空間の装置として、非常に有利な面があると思っています。世界に貢献するといった意味からしても、グリーン成長をメッセージとして打ち出して、圏域内の競争と協調を図っていく。行政的には分権をさらに進めつつ、一方でそれぞれの地域が共有されたメッセージの中で協調していくことが大事なのではないかと思っています。

港湾については、ここで国際産業ハブ港化ということが言われておりますが、具体的な施策までは把握できていないのですが、アジアの中では、例えば、釜山とか上海とか高雄、シンガポールや青島では、超巨大なコンテナ港を造っていて、日本の港湾は少なくとも数十年間は太刀打ちできないと考えた方がよいと思います。むしろ、そういった港湾との国際ネットワークをどう構築していくかが重要になるのではないのでしょうか。空港についても、羽田や仁川、香港やシンガポールといった国際ネットワークハブ空港とどうやってリンクしていくのが重要な課題と言えます。私は、空港にしる、港湾にしる、単独でハブになることを目指すよりは、中京大都市圏の外にあるグローバルネットワーク拠点とどうリンクしていくのがより重要ではないかと考えています。この点は、創造性のある人たちを惹きつけ、世界とネットワークしていくことを支援するという意味で、たいへん重要と考えます。

(黒田座長)

ありがとうございました。続いて、伊藤委員をお願いします。

(伊藤委員)

中京大都市圏の話の前に、この全体のまとめを概観すると、網羅的に色々なことが書いあったり、愛知県の特徴が見えてきたりしていて、非常にブラッシュアップされてきたと思う一方、やはり、ビジョンだけを示せば良いのかということ、県民の日常レベルの視点をもう少し求めていかななくてはいけないのではないかと、ということを感じました。具体的に言いますと、長期的にやることなのか、短期的にやることなのか、規模が小さいものから大きいものまで、全部が並列的に書かれています。おそらく、これを県民マターで読んだときに、明日から何をしてくれるのだろうか、短期的にはどんなことが実現されるのだろうかということがもう少し整理されてくると良い。短期的な施策と、長期的なビジョンを明確に分類することが重要なのではないかと思っています。そうでないと、どこか絵空事のようなビジョンで、自分たちの生活の中に、または、明日から来年から、どのように反映されるのかが、依然として分かりにくいと感じました。

そういった中で、中京大都市圏の話をしていきたいのですが、先ほど先生方から、グレーターだとかメガリージョンという話がありました。もちろん、そうして地域を一つにして闘っていくことは、とても必要なことだと思います。そこで、今書いてある内容を見ていくと、情報のネットワークだとか流通産業がネットワークしていくとか、経済や産業の視点に終始しているのではないかと感じます。何を言いたいかというと、リニアが来て、東京から 1 時間半かかっていたのが仮に 45 分で半分になると、残りの半分の時間で、岐阜県の白川郷まで行けるとか、三重県の伊勢神宮まで行けるとか、さらには、熊野古道まで行けるとか、そう考えていくと、観光の拠点をネットワーク化するということが非常に重要だと思います。観光の魅力がどんどん出てくれば、今、ものづくりの産業、流通というのがイメージされて書かれていると思うのですが、観光産業とか観光ビジネスという、愛知県だけではない中京都圏の観光戦略、ブランド作りのようなものが、ビジョンとして見えてくるのではないかと思います。では、そんなビジョンを描いたときに、短期的にどういうことをするのかというと、各市町村を見ても愛知県を見てもそうだと思うのですが、各観光課があつたり、観光を推進するような外郭団体や商工会議所など様々な団体があります。そして、その多種多様な団体が、それぞれ観光パンフレットを作っています。そのため、観光案内所や主要な店舗に行くと、観光パンフレットらしいものがたくさん並んでいる。仮に、企画から印刷する制作過程に 100 万円から 1 千万円くらいかかっているのを集約していけば、一つの雑誌メディアみたいなものが十分できるのではないかと思います。他方、旅行関係の出版社など民間企業では、『るるぶ』のように名産品やレストランなど飲食、観光スポットを取り上げた雑誌や書籍（MOOK）を出版しています。それを一元化して、中京都として一つの出版物を出していく。それだけでも、税金の無駄使いがなくなり、民間としても、出版物の厚みが増してくるわけです。冒頭で言った「短期と長期」で、すぐにできることはこれで、長期的にはこういうことで、というものを示すと、急に民間企業レベルでも、NPO 法人など県民レベルでもやる気になるのではないかと思います。

最後にもう 1 つ、いわゆる 20 世紀型の土木・建築主体のインフラ整備が書かれすぎているのではないかと思います。それは重要なことですが、現代のライフスタイルを見れば、インターネット、ソーシャルメディアなど、目に見えないけれど人をつなぐネットワークも重要なインフラの 1 つだと捉えていかなければいけないと思います。皆さんの手元に配らせていただきました「コラグリ（COLLAGREE・100 万人の合意形成システム）」というものを名古屋市でやっています。誰でもどこでも何時でも参加できて、意見を言えて議論ができるようなシステムをつくっています。こういった情報（IT）インフラの整備をすることによって、県民、もしかしたら県を越えた人たちが意見を言ったり、何かアクションを起こしたり、世界への情報発信と情報共有といったネットワーク基盤がつくられるのではないのでしょうか。インターネットやソーシャルメディアといった情報インフラ整備の視点でみると、中京大都市圏の実現化は、意外と近道かもしれないと思います。逆に言うと、情報やメディアといった側面は、短期的にすぐにでも整備ができる

はずです。そういう長期的なビジョンと短期的な取組みを入れ込んでいくと良いのではないかと思います。

(黒田座長)

ありがとうございました。それでは、柄谷委員お願いします。

(柄谷委員)

まずビジョンの骨子の全般についてですが、メッセージ性が弱く、パンチに欠けるという印象です。方向性がたくさん示されているので、愛知としてどのベクトルを太くしていくのかというところがなかなか見えない。これは、予算などとの兼ね合いがあって難しいとは思いますが、時間的な要素とか優先順位も、網羅的にすべて意見を出し尽くした後で、集約して、県民の方々が、それらの情報を共有できるような計画になっていけば良いと思います。それから、1 ページ目の重要政策課題と主な政策のところ、12 の重要政策課題となっていて、これを最初に見たときに違和感がありました。何かというと、安全・安心が、他の柱にも関係してきてしまう。例えば、子ども、子育てにも安全・安心があるし、要するに、利便性とか安全性という言い方をしてしまうと、機能というのが、対象が違えば違った意味になってくる。そういう意味では、安全・安心というこの 11 番のキーワードは、安全・安心なまちづくりなのか、安全・安心に向けた防災・防犯なのか、目的と機能の整理をした方が良いと思います。

では、中身について、まず 1 番目ですが、中京大都市圏についてですが、ここで重要になってくるのは情報インフラです。情報、IT 産業はとても重要で、情報のシームレス化、つまり愛知県内・名古屋市内どこにいても情報にアクセスすることができることが重要。それは、観光情報や仕事としての IT、双方の IT なのかは分かりませんが、愛知県の中にいけば、どこにいても、情報、インターネットとかウェブを皆が使えるようになると良い。アメリカのシリコンバレーなどに行くと、本当に、どこに行ってもすんなりと、色々な情報にアクセスすることができる。そういう所には、色々な国際的な方々が集まります。自分の国を離れても仕事ができるのは、本当に便利だと思います。情報のシームレス化、情報インフラの整備を徹底して、どこにいても同じ環境を得られるくらいの勢いで進めていくということも、大都市圏、国際化という意味では重要ではないかと思います。

2 番目は、インドとかアメリカとか、情報系の国際化が進んでいるところに行ってしまうのは、知の拠点がその産業と一緒にいるということです。日本もそうですし、愛知でも立派な大学がいくつもあるわけですが、国際競争とともに、大学もしくは教育の中にある知とか知識が、研究として学術的に、プラス産業や、愛知の発展もしくは都市圏の発展にもっと活かされていくような体系をつくり、強化していくことが重要ではないかと思っています。アカデミックに出てきた成果を学術的な成果として世界に訴えていくとともに、愛知にある様々な産業や観光など、これらが発展していくために共にタグを組んでシンクタンク的な機能をセットで果たせるような知の拠点、コンソーシアムといったものを、愛知の中

に置いていく、位置付けていくことが、とても重要ではないかと考えています。

3つ目ですが、ここには中部国際空港や県営名古屋空港があります。このように、ほぼ同じような機能を持ったものが複数あるということは、インフラとしてとても大きな強みだと思います。そういった意味では、道路ネットワークについても、東北のくしの歯作戦と同様、いざというときに、どこかが駄目になっても別で冗長性が保たれるようなインフラのリダンダンシーについては、普段の利便性といざというときの冗長性の機能を発揮するという意味で、もっと整備していくべきだと思います。さらに、空港や港湾が掲げられていますが、国際基準に合っていないものがとても多いです。細かいことで言うと、空港については、外国の航空関係の方々との議論をすると、飛行機を停める時もしくは利用料金とか遅れに伴う料金が少しでも高いと、仁川や周辺のアジアの空港に取られてしまう。実際、取られている。それは、何も便利だけでなく、インフラに伴うサービス、サービスサビリティが、まだ国際化には追いついていないところがあると思います。港湾についても、コンテナ1つとっても、今、国際規格化という方向に向かっていきます。今言っていることは、細かいことに聞こえますけれど、インフラを整備して冗長性を伴わせるとともに、国際的な方々がシームレスに使えるような、規格やルールも国際標準に合わせていくような改革が必要ではないかと思っています。

もう1つは言葉です。外国の方が日本に來られて、名古屋に行ったり観光に行ったりしたときに、少なくとも英語が必要です。この地域にいらっしゃる外国人の方々とお話をすると、言葉の壁はとても大きいとお聞きします。韓国に行っても中国に行っても、英語と母国語がちゃんと目に付く。ところが、愛知、名古屋では、意外とそういう言葉の面での壁が大きいと、住まわれている方がおっしゃっていました。外から人をお迎えする、おもてなしとして、来た皆さんが、できるだけ情報、言葉、ルール、規格などに困らないような、サービスサビリティ、おもてなしというのを愛知県で打ち出していければと思います。

(黒田座長)

ありがとうございました。

村山委員の意見で、中京大都市圏に関してですが、ご覧いただければと思います。住宅政策や住みやすい街づくり、賃貸のマーケットのミスマッチなど。賃貸のマーケットのミスマッチは、愛知に限らず日本の住宅市場の特質として、需要と供給のミスマッチが昔から指摘されております。県内でも、URの賃貸などは実態としてかなり空き家がある。しかし、政府の方針で建て替えが自分たちではできなくなってきており、昨日の新聞でもありましたが、高級な賃貸は民間に委託して、民営化を図る方針が出てきております。中部には、今後老朽化していく45㎡とか50㎡のものがたくさんあります。私の世代ですと、若い頃はその広さで十分でしたが、今の若い人にとっては狭いようで、公営住宅の見直しも必要になってきていますが、財源的な問題もあって、なかなか建て替えは難しい状況です。ご承知のとおり、非正規労働者などが非常に増えてしまっていて、そういう公営住宅

をなくすことは、現実的には不可能になってしまっていて、むしろ再整備する方向かと思います。

委員の方々のご意見に関して、私からも関連してコメントをしたいと思います。城所委員の、メガリージョンが世界と競争するけれど、メガリージョンの中でのさらなる競争や協調といいますか、役割分担のようなものをもっと意識しなければいけないというのは、おっしゃるとおりでございます。これは、出版ですとか情報系の産業シェアを見ますと一目瞭然で、もう随分前から東京に吸い上げられてしまっている。我々も、本を書こうと思うと、名古屋に出版社の方がいらっしゃらないので、東京に出向いて交渉したり、場合によっては京都に行ったりします。印刷業も最近、どんどんコンピューター化が進んで、自分でプリントできるようになってしまって、この限界で昔流行っていた印刷会社もかなり厳しいと伺っています。東京と本当に40分で結ばれてしまうと、そういう産業向けサービス、企業向けサービスという産業は、良くも悪くも、さらに東京に一極集中するという気がしております。逆に、ソフトの分野ではアイデアの創造とおっしゃいましたが、ものづくりというのが、日本全体で見たときにこの地域が優位性を持っている点で、今でもそれぞれの企業で独自に技術開発をどんどんされており、先ほど知の拠点という話もありましたが、日本の技術革新では、まさに、大学以上に企業の方が新しい技術を開発されている。後ほど、産業のところで出てきますが、そういうものをベースとしたアイデアの創造、デザインなども芸術作品の絵画などというよりはインダストリアルデザインのようなところと結びついた形で、もう少し中京大都市圏の中で根付かせていければと思います。ただ、良くも悪くも東海銀行がありまして、合併前は、この地域の金融拠点として、この地域の企業と密接な関係があったと思いますが、合併後は、三菱東京 UFJ 銀行になり、東京が中心になった。地元の企業の方にお聞きすると、この地域のことを考えて熱心に相談に乗ってくれるようなチャンスが幾分減ったという話もあります。最近の情勢で言うと、地方銀行が逆にその穴を埋めていかなければいけません。岐阜などはそういう意識が強いので、十六銀行と大垣共立銀行が競争して話題になっていますが、愛知県内では、もともと地銀が弱くて、信用金庫がそれぞれの地域で頑張っているのですが、やはり東海銀行の穴を埋めるような金融サービスが行き届いていないのではないかと観察しています。ですから、企業向けのサービスがどんどん東京に一極集中することは仕方がないのですが、どうしてもそれを地元で補完しておかなくてはいけない分野もあると思いますので、そういうところで、行政としてできることがあるのではないかと思います。

それから、空港とか港湾というものは、一番経済活動の基盤になるので、書かないわけにはいかないわけです。具体的に言うと、セントレアの24時間化を謳うということは、24時間化するには必ず2本目の滑走路が必要な訳です。一本ではメンテナンスを考えると24時間は使えない状況が発生するということになりますので、24時間化というのは、滑走路をもう一本作ることだということを改めて確認させていただきたいと思います。また、昨日の新聞ですか、オリンピック開催ということもあると思いますが、リニアも含めて、新幹線が北陸まで延びたり、

青森までは「はやぶさ」など非常に速いものが出たり、東京 - 名古屋間の車両でも、昔の車両に比べて横揺れが少ない新型車両をどんどん入れています。この間、新大阪では待機用のホームが増設されるなど、新幹線の整備が一層進んできており、逆に、国内の航空需要がこれから減る一方だと言われています。そこで、今月から国交省が新たな委員会、要は発着枠の見直しの委員会をつくりました。その委員会の検討項目の 1 つに、羽田の国内線枠を国際線に振り替えるという議題があるようです。さらに、人によって意見は異なりますが、羽田は、米軍の官制領域を調整すれば、技術的には、滑走路を今から一本増やすことが可能だということです。ですから、滑走路が増える、国内線枠を国際線に振り替えるとなると、本当にセントレアの 2 本目の滑走路を早くつくらないと、セントレアは本当に要らなくなり、名古屋の人は羽田へ行けばいいということになる。逆に、東京から 40 分だったら、セントレアが便利ならセントレアに来るかもしれないという楽観的な見方もありますが、少なくとも、ヨーロッパ便はルフトハンザとフィンランド航空しかセントレアにはありません。アメリカ便はデトロイトしかありませんので、西海岸に行くときは必然的に成田に行ったりすることになる。そういうことを強いられている状況で、羽田が便利だから、セントレアの 2 本目の滑走路はもう要らないのではないかとと言われてしまうと、ますます地元の基盤的なインフラの弱体化が進んでしまうこと危惧しております。近くの仁川がもっと大きなハブだからいいのではないか、羽田がハブになればいいのではないかという考え方もあるのですが、ビジネスマンの方が海外出張されるときは、仕事のスケジュールをぎっしり詰め込んで行かれます。そのように、ほんの少しの時間でも節約して仕事で出張される方にとっては、やはり、中部、名古屋界隈の企業の方だったら、40 分や 1 時間でも、できたら節約して、すぐに飛び立ちたい。港湾の貨物も一緒に、この地域のものづくりの製品でもかさ張るものは、名古屋港を使っているのが良いのですが、航空貨物は、最近、セントレアは少し回復気味とはいえ、愛知県内でつくったものの多くが成田に行ってしまう状況が続いています。羽田や成田が便利になれば、もっと逃げていく。首都圏の空港の発着枠の再調整や拡大といったことが東京の方で熱心に議論されている今、こうしたことを少し考えた方がいいかと思えます。

名古屋港ですが、確かに今、単一での取扱いの金額や量がトップなので、非常に頑張っていて良いのですが、1 つ危惧することがあります。実は、名古屋港には、毎年、木曾三川からの土砂がものすごく入ってくる。元々は、遠浅の砂浜があって大きな船が入れなかったところを掘って入れるようにした、非常に人工的な港です。それで、大量の浚渫土砂を処分しなくてははいけません。次にこの港湾の地域に土砂を捨てる予定にしていたところが、地元と調整がつかず、ポートアイランドにどんどん土砂を積み重ねていっています。セントレアの 2 本目の滑走路と一石二鳥ということで、その埋め立てに使うというのも、実は土砂処分の苦肉の策というところもあり、おそらく、漁業関係者の同意が取れれば、最終的にはポートアイランドの土砂をセントレアに持って行って処分しなければならないだろう。そうすると、あっという間にセントレアの 2 本目の滑走路分くらい埋まって

しまうのではないかと思います。しかし、その後どうするかということが見えておらず、伊勢湾の漁業関係者の合意がこれ以上取れないとなると、毎年、伊勢湾の外まで土砂を大型船で持って行って捨てなければいけない。そのコストはどうするのかなど、名古屋港には潜在的な問題がございます。かなり大きな問題が潜在的にあるということをお含み置きたいと思っております。目前の話としては、まさに大型船が入れるようにするとか、深水を深くするといったことですが、長期的には、土砂の処分という根幹に関わるような問題が存在しているということでございます。

神戸港の関係者には、釜山や上海に勝たなければいけないとおっしゃる人がいますが、地域経済学の観点から申し上げますと、釜山などに今から勝とうと思っても、地政学的に無理です。なぜかと言うと、ここしばらく、中国が世界の工場化していますから、中国で生産されたものをアメリカやヨーロッパに持っていくときに、わざわざ日本の港に寄る必要性はないわけです。だから、昔のように日本が世界の工場であったときは、日本の神戸が中心で、それが自然だったのですが、しばらく中国が世界の工場化しているときは、釜山もちょうどいい場所にありますし、同じように日本の港湾も貨物量を増やしたいと思っても、それは不自然な要望です。ただ、もう 1 つ気をつけなければいけないことは、国際経済の中で、それぞれの国が担当する産業は、どんどん目まぐるしく変わります。今、名古屋港に中国から入ってくる船は、ほとんどアパレル製品なのですが、中国のアパレル業界というのは、どんどん衰退してきているそうです。高級品は日本国内で作っていますが、安価な商品をどこで作ったのか観察していると、この間までは、ほとんどメイド・イン・チャイナだったのですが、最近、バングラディッシュやラオスなどがどんどん増えてきています。中国の国内向けのアパレルも、ほとんど国内で作らない。全部バングラディッシュに出す、その方が安いということです。ミャンマーは、もう少しインフラが整備されれば、増えてくると思います。ですから、こういったかさ張る荷物などは、航空便ではなくて、もちろん船で運ばれますので、世界の中でどこの国が分担するかによって、貨物船のルートも、どんどんこれから変わる可能性があるのです。やたらと釜山や上海をライバル視しても、その辺もあつという間にシンガポールなどに獲られてしまうことが十分あり得ますので、競争意識を持つのは良いのですが、ターゲットの絞り方は少し工夫する必要があるかと思います。

伊藤委員や柄谷委員からご発言がありました、ソフトなインフラについて申し上げますと、先日、別の会議で運輸局からご意見がありました。今、インターネットがフリーでどこでもつながるとというのが、非常に重要な社会基盤になりつつあるということです。もちろん、コストをどうするかという問題はあるのですが、京都ではあちこちで、フリーWi-Fiを整備していく話があります。近くでは、伊勢神宮で、自動販売機の業者とタイアップして、自販機の近くに行くとタダでつながるといようなことが、少しずつ進み始めていると伺っています。観光とかビジネスなどで、外国人の方にもっと名古屋、愛知県に来ていただきたいと思うなら、もう少し、インターネットやフリーWi-Fiを使えるところを県内の要所要所に

整備していかなければいけないと思います。コストをどこが負担するのかという大きな問題はありますが、考えなくてはいけないのではないかと思います。

柄谷委員から、安全・安心の言葉遣いが抽象的というご指摘がありました。名古屋大学の研究科でも学際的な研究会を作るときに、一緒に文理連携できるものとして安心・安全学と持続性学があります。安心・安全学の中身は防災であり、こういう使い方が一般的のようです。持続性についても、持続性といっても色々ありますが、実際は環境問題だったりします。その辺の言葉の遣い方は難しいかもしれません。

それでは、②グローバル展開、③産業革新・創造、④農林水産業、⑤文化・スポーツ・魅力発信の4分野について、ご意見をいただきたいと思います。今度は、伊藤委員からお願いします。

(伊藤委員)

②のグローバル展開と③の産業革新・創造について、触れたいと思います。

グローバル展開については、まずグローバルを考えるときに、一緒に超ローカルも考えなければいけないのではないかと思います。要は、グローバルに何かを発信・展開し、推進していくということが書かれているのですが、ローカルで持っている魅力に先ずは目を向けるべきです。具体的には、伝統行事や祭事などどんな慣習や文化があるか、継承されている芸能や工芸など、伝統産業があることをよく知って、町内会レベルの特殊解をグローバルに発信していくとか、グローバルと関連付けて相互作用させていくという立脚点に立たないと、世界に向けて何かしていく「何」が抜けていると感じます。例えば、海外からの人材獲得で、アジアの留学生と書いてありますが、うちの学生に留学生を案内させると、どこへ連れていったらいいかわからない。名古屋城は分かるけれど、「それ以外はどこへ行ったらいいか」と言う。若者が、地域のことをまったく知らないということです。同じことが言えるのが、多文化で子どもの教育と言っているのですが、もちろん外国のことを知るのも良いけれど、そもそも自分の街のことを知らない、魅力を知らない。自分が生まれ、育ち、生活している街の文化の継承をきっちりしていかなければ、とてもグローバルに闘える人材にはなれない。だから、愛知県の人々が海外に行ったときに、自分の街の魅力や特徴を語れないというのは、そういうところにあると思います。

③の産業革新・創造のところですが、経済産業省も、クールジャパンだとかクリエイティブ産業、第4次産業をつくっていこうと旗振りをしています。冒頭で座長がおっしゃったように、この地域はものづくりが非常に強い。製造業の各分野を見ていくと、1位、2位の9割方を愛知県が占めており、この地域に技術力があるのは重々分かっていますが、一方、それをサービス化、流通化していく、販路の拡大にうまくつながっていない。つまり、売ることやアピールすることが非常に苦手です。クールジャパンを推進する内容を見ていくと、デザインやアートといったソフトコンテンツと、ものづくりの製造業を組み合わせ、クリエイテ

イブ産業という新たな産業を育成しようとしています。一方、アジアなど諸外国に対して、百貨店など大手小売業と連動するなど、販路を拡大して高品質に加え、感性やおもてなしの心がある日本の製品やスタイルそのものを売り込んでいくシステムを構築しています。そういった現状を鑑みれば、この産業革新・創造という内容には、おそらく、販路の拡大だとか売るためのアピールや使い手へのスタイルの提示といったブランド戦略のようなものが入ってこないといけない。物をつくって、それをどういうふうに伝えていく手段があるかということまでデザインしていかないと、良い物をつくれば売れる時代ではない、もののデザインだけでは到底太刀打ちできない時代に来ています。

もう1つは、ものをつくっていくというときに、どうしても、製造業、今までの第2次産業に頭が寄りすぎているのではないかと思います。いわゆる伝統産業、陶器や繊維、染色や、林業を含めて家具など、愛知特有の伝統的なものづくり、職人の技を活かした産業が既にあるわけです。こういった技術や技巧を、現代の携帯電話だとか自動車にどう活かしていくかを考えるべきです。例えば、九州の新幹線を見ると、デザインの中に色々な伝統工芸が入っています。そのため、観光客が乗車したときに九州の職人の技や美意識、感性までも体感できる。そういった価値に目を向け展開できると、創造的な、クリエイティブな産業に近づくのではないかと思います。

(黒田座長)

ありがとうございました。それでは、城所委員お願いします。

(城所委員)

グローバル展開、産業革新・創造については、先ほど申しましたことの続きになりますが、愛知県あるいはその周辺も含む中京大都市圏の地域が、アイデアの創造というような役割を担う地域として発展していくということを考えたときに、1つ考えなければいけないポイントとしては、今までの日本の製造業の強み、それはある意味、中京地域そのものの強みだったと思いますが、研究開発機能と製造、ものづくりの現場が非常に近い、そこに強みがあったということは間違いないと思います。つまり、研究開発と試作品を作ることが非常に緊密にできることが強みになっていたのですが、そこが逆に強みでなくなってきた。弱みとまでは言わないのですが、特に、それほど強みでもないという時代にだんだんできていく、ということを考えなければならないのではないかと思います。

まず第1に、通信機能、インターネットが発展してきていますから、近くに試作品を作る技術力の高い工場がなくても、インターネットで図面のやりとりが可能になったことが挙げられます。もちろん、近くにあった方が良いという点もありますが、必ずしもなくても良いという時代になってきていて、さらに今後、3Dプリンターが普及し性能が高くなっていくと、試作品は3Dプリンターで制作可能ということになると、さらに、この傾向が強まっていくと考えています。ただ、それは、部品産業が生き残るという意味では、名古屋周辺の企業から受託する必

要がないので、アメリカでもヨーロッパでも、どこからでも委託できますから、そこはそれで良いわけですが、付加価値という面から見ると、今までと比べて小さくなっていってしまう危険性があるのではないかと思います。特に、電気電子産業は、このような傾向がもっとも早く展開したわけですが、精密機械工業や輸送機械工業にも、次第にその波は確実に来るのではないかと思います。それでもなお、アイデア創造地域であり続けるためには、純粹にアイデアを創造するということに向かっていくことが求められていると思います。私は、アイデア創造の源泉が、ライフスタイルにこそあると考えているのですが、この観点からみると、ライフスタイルに即したアイデアをどう産み出していくか、逆に言えば、都市や地域が、明確なライフスタイルを打ち出すことによって、そのライフスタイルに共鳴するような人材をいかに呼び込み、そして、さらに、そのプロセスを通じて、ライフスタイルを先鋭化させていくということが、地域づくりの中で非常に重要となると思います。地域づくりビジョンでも、ライフスタイルに即したアイデア創造をいかに展開していくのかという点を強調してはいかがでしょうか。また、企業や大学とのパートナーシップの重要性についても、もっと強調した方がよいのではないのでしょうか。第二に、新鮮なアイデアはやはり若い人が持っているわけで、それをいかに支援していくかということが大事だと思うのですが、それは、ベンチャー企業の創出を支援していくことではないかと思います。色々な形で、産業支援機構やセンターなどは充実してあるかと思うのですが、失敗することをもっとみんなが認める社会としていく、失敗した人がさらに再チャレンジできて、失敗したことが報われる仕組みをつくっていくことが大事だと思います。

3点目は、グローバル展開や産業創造しようということで、世界から人材を集め、グローバルに展開していったり、世界に通じるライフスタイル産業をつくっていくためには、英語がやはり重要となるのではないかと思います。英語を公用語化する、英語公用語化特区、そのくらいの勢いが必要ではないのでしょうか。さらに大事だと思うのが、世界から人を受け入れていくための政策ではないかと思います。もちろん、技術やスキルを持った人たちが働きやすくするための規制緩和のようなものは非常に大事ですし、介護や家事サービスなど多様な人材を海外から受け入れるというようなことも必要になってくるのではないのでしょうか。特に、中京圏においては、製造業が強みという点からみて、海外からの労働者をいかに受け入れていくかということが大きな課題であることは間違いのないと思います。つまり、知的労働者、サービス労働者、製造業労働者の方々をいかに受け入れて、そういう人たちにとって住みやすいまち、地域にしていくのかという視点をもっと強調していくべきではないのでしょうか。

次に、魅力発信について申し上げたいと思います。1つ目は、関西、中京というような狭いことを言っていないで、関西との連携を強化すべきではないかと思います。特に、魅力という意味では、奈良、京都との連携をもっと意識してやっていった方が、圏域としての魅力が大いに高まるのではないのでしょうか。名古屋は、距離的には京都や奈良は近いのですが、情報もあまり入ってきませんし、マスコ

ミも京都、奈良の情報をあまり取り上げません。圏域として、歴史の魅力をうまく取り込んだ方がよいのではないかと思います。

2点目として、これも最初に申し上げたことの続きですが、自然、グリーン成長、あるいはコンパクトな都市といった中京圏の魅力をもっと分かりやすく、まちなかで展開していけないでしょうか。例えば、まちなかにはっきりとした緑の軸をつくっていくことが、わかりやすい魅力の発信になるのではないかと思います。公共スペースの中で色々な面白いことが、色々な人の参加の中で連続的に行われる面白さと同時に、はっきりとした緑の軸が、特に名古屋のまちの中で展開されているのが、魅力発信の上で大事なのではないかと思います。

最後に、農林水産業について一言だけ申し上げますと、アジアでどうやって農産物のブランドを売っていくかという販路拡大の話を中心に位置づけた方がよいのではないかと思います。特に、海外でブランドとして確実に浸透してきている日本食とセットとして、いかに海外展開していくかということに位置づけた方がよいかと思いました。

(黒田座長)

ありがとうございます。続きまして、石川委員お願いします。

(石川委員)

③の産業革新・創造については、まず、産業が革新していくというところにあたっては、やはり何か小さな芽でもないと、突然生まれて急に育つというわけでもないで、愛知県の「芽」というものをちゃんと見つけていく必要があると思います。そういう意味では、従来から、自動車産業の高度化とか航空宇宙産業の振興というのは言われているのですが、もちろん、それを一生懸命育てていくのも大事ですが、もう少し新しい芽とか分野の拡大を考えてもよいのではないかと思います。大きく捉えると3つくらい、愛知県では大きな芽があると思っています。1つは、自動車産業とか航空宇宙産業が広がってきていますように、もう少し広い言い方をすると、交通産業、先進交通産業、次世代交通産業の拠点だということを打ち出していってもよいのではないかと思います。自動車メーカーは次世代自動車ということで、世界に先駆けて色々なことをやっている、それに対して、社会実験も含めてインフラの方で支援をしていくということもあります。リニアみたいな先進的な次世代の鉄道もあります。愛知県はリニモもやっていますが、もともと日本航空の技術を名鉄と愛知県などで受け継ぎ、リニモができたことも、既に先進的なことです。そうしたものがあって、自動車とか鉄道とか、三菱重工という飛行機があるので、自動車、鉄道、飛行機という3つ、もっと言うと、バスなどもやって欲しいのですが、次世代交通拠点だということに打ち出していってもよいのではないかと思います。

それから、もう1つの芽は、住産業といいますか、ライフスタイルも含めてかもしれないですが、「住む」ということです。例えば、これは衛生陶器になりますけれど、住宅の中の色々な設備機器というものも、この地域はLIXILを始めとして常

滑で生まれていますし、今は自動車メーカーが住宅も手がけているということで、住宅そのものとその中の設備機器のようなものを一体の産業として、次世代住宅産業という感じで、次世代交通産業と同じように括れるのではないかと思います。

もう 1 つは、農林水産業です。これもあまり知られていないのですが、愛知県は、全国の中でも上位を占めていて、47 都道府県で 6 位であります。中でも 1 位のものがバラ、ランなど花き類で、食べ物ではイチジクなどが日本一です。そういう日本一の、特に花などは、高価なものもあつたりして、オランダのスキポールでもそうですけれど、こういうものは飛行機で運べて、アジアも含めて世界の色々なところで売れるようなものなので、バラとかランとか高級な花き類をどんどん育てて、世界に売っていったらどうかと思います。先ほどのイチジクなどもそうで、イチジクがどれほどアジアで受けるか分からないのですが、海外に売り込むという話がありましたので、そういう花とか野菜とか果物といったものがどんどん世界に出て、そのために空港を使ってもらおうというような上手い循環ができると思います。

それから、もう 1 つは、この地域は、自動車産業も織機から始まって革新していった様に、伝統的な陶器も、常滑の陶器だとか瓦だとか、こういうところから、今やウォッシュレットも含めて革新していています。ところが、革新しきれないところがあります。例えば、瀬戸の陶器です。これは、地場産業としては、かなり衰退しています。もともとは、瀬戸物で海外にも売れるような良い時代もあったのですが、なかなかうまくいっていない。2005 年に万博があったときに、「Re 瀬戸 (リセット)」というリサイクル陶器を開発しました。従来の陶器は、新しい陶土をどんどん使って、100%バージン陶土で作っている。これを愛知県と瀬戸市が一生懸命頑張って、50%の配合率で、陶土資源をどんどん掘削することなく、割れた陶器を集めてきて新しい陶器を焼くという技術が生まれて、披露したはずなのです。ところが、あれから 8 年経っているけれど、うまくいっていない。理由は明らかで、瀬戸の地場産業は非常に小さい。数人規模、数十人規模の企業なので、芽はあっても、そこまで新しいことを展開する余力はないし、デザインなども大事なのですが、そこまで手がける余裕もないし、海外展開の余裕もない。だから、良い芽があるのに、それがなかなか育っていないという現状があると思います。一方で、トヨタ自動車のような大企業は、資本もあるので、プリウスみたいなものができるとなれば、最初は設備投資ばかりで全然儲からなかったと思いますけれど、地道にでも頑張って、それが今となつては、世界のプリウスになった。大企業だから、長い目をもって小さな芽を育てることができると思うのですが、地場産業的にやっている技術は、芽があっても全然育たないので、その支援は、公共というか県レベルでやってもいいかと思います。そういったものが、次世代住産業の中に組み込まれて、生活のものとして出ていくというのが、21 世紀の時代なのではないかと思っています。ただ、地場産業を先進化すればよいかというと、そうではなくて、地場産業の歴史性と先進性の両方が大事だと思います。先進的なものは楽しいけれど無機質なところがあつて、やはり、地場産業の伝統的な赤津焼とか常滑焼は非常に味わいがあつて大事なもののなので、

それはそれで伝統工芸として大事にしつつ、先進的なマテリアルの技術で新しい商品をつくっていくというような2つの面があるといいと思います。そうすると、伝統的な味わいのあるものは、観光の方にも使えるので、九州の例を出されていましたが、どこかに非常に歴史性のある陶器が置いてあるといったことで、初めて、先進と味わいがミックスして魅力的なものになるので、そういうものを大事にしてもらいたいと思います。

それから、グローバルという意味では、特にこの地域は、やはり、人がグローバルになっていないというのが一番問題だと思っています。関東など色々な企業からよく聞く話ですが、名古屋の学生はおとなしいということです。関東の学生は活発なのにも慣れているし、競争心も高い。転勤についても、「私、海外に行きます」というように面接で言うけれど、名古屋の学生は、「できれば名古屋の事業所がいい」と言う。名古屋全体の印象として、海外に行こうとか転勤しようという気が全然ないということらしいのです。説明会でも、質問も出ないというような感じです。これでは、良くないと思います。先進的なものをもって世界に売っていかねばならないのに、そういった意識では、人材のグローバル化につながらないので、特に、若い高校生、大学生の段階で意識を高めることが大事です。そのときに、理系の学生は、大学院に多く学生がいて、留学生も多くいて、大勢の中で議論をしたり海外の学会に出たりとか、そういうことをやる中で何となく国際性を身につけるところがあると思います。一方、社会科学系だとか人文系の学生は、大学院生がまず少ない。1つの大学の大学院くらいだと、刺激をし合えるほどの人がいない。経済学のワークショップだと英語で論文を書く習慣がありますが、日本人が英語でやっているだけだったりする。社会科学系の人たちのグローバル人材の育成というのが大事で、そのためには、色々な大学との大学院レベルでの交流などが必要です。そして、その人たちが、色々なものを売っていく、比較をするといったことをやって行って欲しい。そのための公的な支援があればいいと思っています。

(黒田座長)

ありがとうございました。では、柄谷委員お願いします。

(柄谷委員)

最後になると、色々先生方が言ってくくださったことと重複するところもありますが、今、石川委員が言われたことに近いところからお話したいと思いますので、④の農林水産業と⑤の魅力発信、それから②のグローバル展開で、最後に③の産業革新・創造というように、一言ずつお話したいと思います。

まず、私も、農林水産業の魅力というのは、名古屋市だけでなく愛知県として見たときに、もしくは中京圏として見たときにとても重要で、果物や野菜もとてもおいしいし、こういうものの良さがあると思います。それで、2つの方向性があるって、1つは、アジアに打って出る前に、地産地消がどこでも言われていますが、愛知ではそれが実現できると思います。山があつて海があつて、おいしいもの、

とても付加価値が高いものが採れる。それを地元で、生活の中で、皆で地産地消をしていく。最近では、安全な食品がより求められていますし、おいしくいただけるし輸送等のコストもかからないということで、地産地消を徹底してやるには、愛知県はとても良いエリアだと思っています。資源もあるし、消費するエリアである都市圏もある。ですから、圏域内の地産地消が重要です。木材のウッドチップとかペレットとか、そういうものを公共事業に使っていくのも主流ですから、どんどん使っていく。もしかしたら、木材を自動車産業で使うことができるかもしれない、そういう可能性もあるわけです。

もう1つは、先ほど先生方から出ましたように、アジアの諸国に売っていくということです。日本のものは非常に人気もあるし、信頼感もある。もしかすると、日本の中よりも、アジアの方々の方が、日本のものに対して、安心安全で良い信頼性を寄せてくださっているかもしれないということで、その販路の拡大は重要だと思っています。また、外国に行くと、例えば、タイ航空では、タイに着くと女性にランをくださり、シンガポールでも空港に着くと花が咲き誇っている。空港に着いた時点とか、玄関口に到着した時点で、その国だとか県の魅力がアピールされているわけです。先ほど言われた花であったり、陶器であったり、野菜であったり、よその人がここへ来た瞬間に愛知の魅力を享受できる仕掛けがとても重要だと思います。それは、イメージ戦略かもしれませんが、外国に行くと確実に、その匂いだとか味だとか、そこで売りにしているものが飛行機を降りた瞬間に享受することができる。売っていく資源があるので、上手にアピールする。それぞれの地域、地方で良い芽を持っていても、そこで売れないのだったら、愛知県という圏域の中で集合体にしてアピールしていく。そこで、「これはどこで手に入るのか」と言われたら、「あそこです」というように、行けるようにする。まず、そこへ足を運んでもらうハードルが高いとすれば、それを県とか圏域で束として売っていくということは、とても重要な戦略ではないかと思っています。

2番目のグローバル展開ですが、先ほどの伊藤委員のご意見と重複しますが、私が学生のときに外国に行って、論文発表はできますが、いざ若い人たちと交流すると、日本の良さとか自分の住んでいるところの良さを、英語ができない以上に知らないから話せないのです。しかし、諸外国に行くと、アジアなどもそうですけれど、政治の話とか、自分の住んでいるところの魅力などをすらすらと話す。日本は、英語力の問題プラス自分が住んでいるところの良さとか文化とか歴史とかを、実はよく知らないのだということを実感したというのが、大学院生の頃の痛い経験です。コミュニケーションが続かないのです。仕事の話は言えるのですが、それ以外の雑学や地域学というのが、すごく乏しい。ですから、愛知学、地域学といったような地域の良さ、魅力というものを、小さい頃からしっかりと習得していくことが必要です。併せて、コミュニケーションツールとしての英語というものを身につけるといって、ツールとコンテンツの両方をグローバル人材の育成の中に位置づけていくということが、ローカルとグローバルをつなぐための、とても良い視点だと考えています。

最後ですけれど、3つ目の産業革新・創造の中に、インキュベートとかベンチャ

ーというキーワードが出てくるのですが、これは、東京では随分発展してきていまして、コミュニティビジネスとかソーシャルビジネスとか、少し前は、国交省などで新たな公ということで議論がありましたけれど、かなり根付いてきたのではないかと思います。その先として、それをビジネスにしていくということで、コミュニティビジネス、ソーシャルビジネスというのが、今、東京でも非常に拡大してきていて、愛知でもこういうことが重要になってくるのではないかと思います。先ほども少し触れたのですが、名古屋市を中心部にいなくても、情報インフラとか ICT が進んでくれば、愛知には空きストックがたくさんありますので、そうした ICT インフラと上手に融合させて、愛知ならではのコミュニティビジネス、ソーシャルビジネスというものを成長させることに投資していくことが、とても重要だと思っていて、キーワードとして入っていればいいと思います。

女性、若者、高齢者、障害者など重要な人的な資源として、空いているスペースの中で ICT を使って、愛知発のコミュニティビジネスをやっていくというような、ローカルで、かつ、ICT で結びグローバルにも展開していくような、ツール、コンテンツも重要ではないかと思います。

(黒田座長)

それでは、次の議題に移らせていただきます。⑪の安全・安心、⑫の環境・持続可能まちづくりということで、今度は、柄谷委員からお願いしたいと思います。

(柄谷委員)

まず、安全・安心のところで、1つは、私は防災の分野の研究をやっている立場から見ると、南海トラフは重要なことで、一般県民目線からしても同様だと思うのですが、○（箇条書きの白丸）の4つ目に交通事故と防犯が一緒に表記されています。ここは、3本の柱であれば、災害・防災、それから防犯、それから交通事故という、3つ独立して記述していかれる方がいいかと思います。

11番の安全・安心のところでは大きく2つです。

1つ目は、防災の話をするときに重要なのは、どのくらい担い手を増やしていけるかということです。非日常のことで、何十年に1回起こるか起こらないかということに常時備えるのは、大変難しいという性格を持っておりますが、平日頃から、地域の中で活躍したり担い手になっている人を、いかに非日常の防災にも、取り込んでいくかという仕掛けがとても重要なので、1つは、この記述の中に、そういった担い手になってくださるだろう人たちの育成をしっかり位置づけて欲しいと思います。災害時の対応として、行政はもちろん、企業が重要です。この記述の中には企業という言葉がないのですが、愛知の場合は、何か有事が起こったときに、企業の最低限の規模が維持できることが、この地域の再建、経済にとって、とても重要になってきます。企業のBCP、企業努力、企業の役割ということが重要であります。それから、警察機能については書いてあるのですが、消防機能の強化なども重要です。また、愛知県など行政だけの機能強化ばかり頑張ると書くと、どうしても、「何をやってくれるのだろう」と依存になりますので、愛知の

県民、例えば自治会や自主防災組織といった担い手、企業やコミュニティといったキーワードも入っていた方が良いと思います。障害者や高齢者や色々な方がおみえになりますが、行政、企業をつないでいただける NPO などの中間支援組織との連携・協働というのにも入っているべきです。さらには、防災で重要なのは国です。国の組織と県、市町との連携では、県は特に、国と市町の間で調整する役割になると思いますが、国交省や気象庁を含めた国、そして、市町との連携体制も重要だと思っています。こういったキーワードが、皆さんの頭の中にあるとは思いますが、防災に関わる担い手をいかに増やしていくかという文脈で、もれなく記載されているということが重要かと思っています。それが1つ目です。

もう1つは、最初に中京大都市圏の話をしていましたが、広域の視点というのは防災にとっては本当に重要であり、特に南海トラフ巨大地震になると、超広域な災害になりますので、広域をどのような形で捉えていくかが重要になると思います。そういう中で、広域にも2つありまして、1つは、災害に遭ったときに、甚大な被害を受ける地域がある一方、県全体で見れば生き残っている地域もあるので、県の中での連携、同じ愛知県の中で、被災したところを被災していないところがしっかりと支援をしていく体制が必要です。東日本大震災でも、再建が早いところは、発災直後から、被災していないエリアがしっかりとサポートしています。ですから、そういう愛知県の中での役割分担、もしくはリスクを考慮した地域の役割分担といった愛知県の中でのそれぞれのエリアにおける災害時の役割を、しっかりと位置づけて果たしていくことが重要です。もう1つは、もし広域で大きく被害を受けてしまった場合に、避難をしたり、仮設住宅を設けたりするときに、この愛知から出て行く人が出たり、また、受け入れる可能性もあります。こういう意味では、大規模災害に備えるという点からしても、広域での連携が重要であり、例えば、愛知県と北陸との協定などをしっかりと位置づけておくことが重要ではないかと思っています。もし、首都直下地震が起きて東京が壊滅的な被害を受けたときに、首都機能の移転という意味では、この愛知、名古屋が非常に重要な役割を果たすと思います。ですから、支援と受援の両方で、広域でつながり、また、愛知県の中の地域で、エリアマネジメントがきちんとできているということが書かれていることが重要ではないかと思っています。また、県民が、何かあったときにどのように動けばいいのか分かることが重要だと思っています。そういう意味で、広域の視点と、1つ目の担い手育成が重要になります。

12番の環境・持続可能まちづくりですが、「スマートコミュニティの形成」と随分簡潔に書かれているのですが、そこに含まれていることが多いと思います。先ほど城所先生がおっしゃったように、グリーンインフラです。名古屋を含む中心市街地が持つ機能と周辺が持つ機能を併せ持っているというのが愛知の魅力だと思うので、愛知の中での郊外部が果たす役割の重要性や役割、それから、スマートコミュニティとして、それらをつなぐために具体的にどうしていくのかという記述があった方がいいと思います。

もう1つは、11番と12番の両方に絡みますが、空き地や空き家は、どうしてもネガティブな印象が強くなるのですが、今回、東日本の被災地に行って、それが

いかに役に立ったかということ、とても感じました。先ほどのURのお話でもありましたが、空き地や空き家、もしくはオープンスペースや公有地をいかに県で押さえておくかということが、有事の際に、本当に役に立つと思います。日常で使われていないものをメンテナンスして、いざというときに備えることは、とてもコストがかかりますが、余裕とかバッファ、空きというものが、災害時にはとても必要なので、普段の維持管理やマネジメントの中で、災害時にどのような形で役割を果たすのかを併せて考えておくことが重要であり、環境・持続可能まちづくりの形成とリンクしてくると思います。

(黒田座長)

ありがとうございました。それでは、石川委員お願いします。

(石川委員)

安全・安心について、まず、「安全・円滑に移動できる道路交通環境の実現と交通事故の減少」というのがあるのですが、確かに、愛知県は全国でも交通事故がもともと多い。これからの社会を考えますと、75歳以上になると交通事故の事故率が非常に上がるというデータがありますが、ちょうどその年代の人たちが出てきているし、これからさらに増えてくるということで、ますます高齢者、高齢者で免許を持っている人が増えて、色々な問題で交通事故を起こすことも多いので、道路交通の安全性というのは非常に大事だと思います。その時に、自動車そのものの安全性については、追突せずに止まれるなど色々な技術が設けられているのですが、それを走らせているインフラ側は、もう少し、先進的なことをしていく必要があると思います。例えば、特に東京では、自転車に乗る人が多くなっていて、とても危険な状態ですし、実際に事故も多いです。自転車先進国と言われるドイツ、オランダなどは、道路と自転車道が分離され、構造上非常に安全になっているので、そういう対策をしっかりとやっていかなければいけないと思います。部分的には自転車道を整備しているのですが、連続性が確保されていないので、ネットワークとして自転車道の整備、歩車分離や自転車道との分離といったことをやっていかなければいけないと思います。

それからもう1つ、これも既に言われていることですが、持続可能なまちづくりというところで、スマートコミュニティの形成、ネットワーク形成による持続可能なまちづくりなどが、随分簡潔に書いてあるのですが、具体的にどういうことを想定されているのか非常に気になります。私の観点では、持続可能なまちづくりというと、しっかり環境側面と経済側面と社会側面のバランスが取れて充足していることだと思います。これらのどれかが欠けたりすると、持続可能ではなくなっていくので、この3つの側面、中でも環境、特に住環境が大事だと思います。他の委員が言われているように、緑の問題があると思います。例えば、県庁近辺や名古屋駅周辺には緑がたくさんありますし、名古屋大学や南山大学の近辺にも緑がたくさんあります。しかし、住宅地に緑がないので、住宅、生活の中の緑を増やすなどが重要です。先進的なことも大切ですが、その前に、緑を増やし

たり、高齢者ばかりの住宅地ではなくバランスのとれた年齢構成のまちや、産業基盤がしっかりしたまちをつくっていくといったことが大事ですので、3つの側面を頑張りたいと思います。

(黒田座長)

城所委員、お願いします。

(城所委員)

まず1点目に申し上げたいのは、この区分けでいいのかということが気になります。気候変動、自然災害への対応というのは大きな課題なので、しっかりと一つの柱になっていないといけないのではないかと思います。安全・安心の中に入ったり、環境の中に入ったりしているのでは明確なメッセージとならないのではないかと。これが一番大きなポイントでございます。

2点目は、文言の中にエコシステムという視点、あるいは生物多様性というような視点が欠けていると思いますので、この点も位置づける必要があるのではないのでしょうか。気候変動や自然災害への適応策という面から見ると、ソフト、ハードだけではなく、自然インフラ、要するにエコシステムをしっかりと位置づけて、レジリエントな地域づくりをしていくことが大事ではないかと思います。いずれにしろ、気候変動と自然災害への適応のあり方を、緩和策つまりCO2の削減策も含めて体系的に整理して、明確な軸にすることが必要だと思います。

(黒田座長)

ありがとうございます。それでは、伊藤委員お願いします。

(伊藤委員)

環境・持続可能まちづくりのところで、社会資本のことを書いているのですが、道路や街路、公園など公共空間をどう使っていくのか、利活用の視点が必要だと思います。賑わいづくりのために、フリーマーケットやイベントなどを運営し、事業化していく、それが街のコミュニティといったネットワークをつくりだしていくことにつながります。その過程において、収益事業をどうやって創出していくかということも重要な課題なので、まずここに、エリアマネジメントの視点だとか、PPPを推進していくというような文言が入ってこないか、リアリティに欠けるのではないかと思います。結果として、町内会や自治会であったり、まちづくり協議会であったりが、エリアをマネジメント（経営）していくノウハウを持って、コミュニティをつくっていけば、必然的に地震など災害時の対処と活動の基盤にもなり相互補完できます。短期的にはコミュニティをつくり、それを持続継続できる経営システムを確立していくといった視点を明快に書いた方が良いのではないかと思います。

持続可能なまちづくりのところは、皆さんがおっしゃられていることに加えて、シビックプライドのような何か誇りに思えるようなものをきちんと作っていける

と良いと思います。例えば、アムステルダムでは、アイ・アムステルダム（I amsterdam）というキャッチコピーを作って、それが街のモニュメントなどになっていたり、ブランドのマニュアル本みたいなものがあったり、市長や知事もそれを持って海外を廻り宣伝をし、書店でも売っているから県民の方々も日常的に触れることができ、訪れる人々もきちんと楽しめる。

それから、超高齢社会が進んでいますから、高齢者に対するケアがとても大切ではないかと思います。また、「環境首都あいち」ではインパクトがないので、例えば、「自動車との共生が、世界で一番進んでいるまち」、というくらいのコピーでも良いのではないかと思います。

（黒田座長）

最近の経験を 1 つだけ言わせていただきたいと思います。高蔵寺ニュータウンは、何十年も前の計画なので道路がとても広いのですが、先日ここで、ご高齢の方が、自転車で片側 3 車線のだ真ん中を走っておられました。また別の日には、追い越し車線の真ん中を歩いていらっしゃるご老人がいて、日本はいよいよ、こういう時代に突入するのだということを実感しました。高齢者の割合が非常に増えてくるので、そういう交通などの面でも、慣れ親しんだ慣習のようなものを少しずつ微調整していかないと、やっていけないような社会になりつつあると思いました。

最後に、委員の方で述べておきたいことがありましたら、承りたいと思います。では、城所委員お願いします。

（城所委員）

環境・持続可能まちづくりで 1 つ追加させていただきます。気候変動、自然災害への対応について、しっかりとひとつの柱として記載するべきだと申し上げたのですが、ここは、実は最初のグローバル、産業革新などと非常に関係しています。リスクに対して明確に対応するというメッセージを打ち出している社会でないと企業に選ばれる地域とならないと思いますので、そういう意味でも、しっかり柱を立てることが重要と思います。

（黒田座長）

ありがとうございました。

今日は、長時間にわたりまして、委員の皆様から県土基盤のテーマについて、かなり幅広い分野から、色々なご意見をいただき、ありがとうございました。ご案内のとおり、分科会はこれにて終了させていただきたいと思いますが、今後、ご意見や補足したいことなどがありましたら、事務局の方に連絡をしていただければ、できる範囲で対応させていただきたいとのことです。

本日は、ありがとうございました。それでは、事務局にマイクをお返しします。

(愛知県知事政策局長)

長時間ありがとうございました。

今、座長さんからもお話がありましたが、本日は大変幅の広い分野のご意見をいただきましたので、これを素案ということで取りまとめてまいりたいと思っております。分科会は、本日の第 2 回で終了ということでございますが、お気づきの点がありましたら、大変お忙しい中恐縮ではございますが、是非とも、ご意見をいただけましたら、我々も助かりますので、よろしくお願いします。また、ご意見を伺うことがあるかもしれませんが、よろしくお願ひしたいと思ひます。本当にありがとうございました。