

地域づくりシンポジウム（尾張会場）

日時:平成 25 年 11 月 22 日 14:00～15:40

場所:名古屋国際センター ホール

開会挨拶

<小川副知事>

皆さんこんにちは。愛知県副知事の小川でございます。今日は大勢の方にご参加いただきましてありがとうございます。昇先生、石川先生、加藤先生、桑原先生には、大変お忙しい中、コーディネーター、パネリストをお引き受けくださり、心よりお礼申し上げます。今日は貴重なご意見をお聞かせいただけるのではないかと、楽しみにしております。

さて、愛知県では、今年度、新しい地域づくりビジョンを策定するために、いろいろな取り組みを行っております。県政世論調査、有識者懇談会、市町村長や地元の経済界の代表の方々との意見交換会など、県民の皆様方の幅広いニーズや意見をお聞きしているところでございます。その一環といたしまして、昨日の三河会場と今日の尾張会場でシンポジウムを開催させていただいているところでございます。このシンポジウムは、有識者の方々の意見交換と会場に来られた方の発言のコラボレーションで、迫力ある、深みのある議論が展開されることを期待しているところでございます。

ところで、愛知県における長期計画・ビジョンを振り返ってみますと、昭和の高度成長期からバブルが崩壊してデフレに陥った頃まで、愛知県では「地方計画」というものがございました。数次にわたって策定してきましたが、神田県政になって、暗く長いトンネルが続き、そして、なかなか先が見通しづらいということがございまして、地方計画を政策の指針に転換いたしました。そして、今回、時代の大きな変化・転換が予感されるこの時に、大村知事が新しい地域づくりビジョンを策定するというところでございます。そういう意味では、半世紀を超える長期計画・ビジョンの歴史の中で、今回は二度目のちょっと大きなモデルチェンジなのかなという感じがしております。

この新しい地域づくりビジョンでは、2030年の愛知県の社会経済に決定的なインパクトを与えるものとして、4つ取り上げております。

1つ目は、超高齢化・人口減少時代の到来。2つ目が、アジアが主役となるグローバル経済の進展。3つ目が災害リスク、エネルギー・環境リスクが高まるであろうこと。4つ目が、リニア中央新幹線の開業でございます。今日のシンポジウムは、この4つ目に関連いたしまして、リニア中央新幹線の開業を見据えた大都市圏づくりがサ

ブテーマとなっております。先日、リニア中央新幹線の開業に伴う名古屋駅再開発に向けた、政・官・財の協議会が発足いたしました。地域を挙げた取り組みがいよいよ動き出すのかなというところでございます。リニア中央新幹線の開業は、この名古屋駅再開発だけではなくて、地域づくりに、もっと大きなインパクトを与えるものだと思います。この地域にとって、数十年単位の大きな節目になることは間違いないと思います。本日のシンポジウムにおきましては、ぜひ幅広い議論を積極的に展開していただければと期待しているところでございます。今日はよろしく願いいたします。私の冒頭のご挨拶といたします。ありがとうございました。

パネルディスカッション

テーマ：リニア中央新幹線の開業を見据えた世界と闘える大都市圏に向けて

コーディネーター：昇 秀樹 氏（名城大学都市情報学部教授）

パネリスト：石川 良文 氏（南山大学総合政策学部教授）

加藤 義人 氏（三菱UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社政策研究事業本部名古屋本部副本部長）

桑原 かおり 氏（雑誌メナージュケリー編集長）

加藤 正人（愛知県知事政策局次長）

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

それでは、パネルディスカッションを進行させていただきます。副知事さんのご挨拶にありましたように、愛知県では、新しい地域づくりビジョンをつくろうとしています。これは、直接的には2020年を目標とするのですが、2027年に東京一名古屋間でリニアが開通する見込みですので、2030年を展望しながら2020年に向けてどういうことをしていったらいいのかというビジョンをつくろうとされています。愛知県は、20世紀の間は「愛知県地方計画」をつくっていたのですが、神田知事さんの時代に「政策の指針」という計画に変わり、大村知事さんになられて新しい地域づくりビジョンとなる、その第一弾ということになります。

日本の人口のピークは2008年でした。国勢調査ベースで言いますと、2010年の1億2,800万人がピークで、毎年、人口が何十万人と減っております。これが、そんなに遠い先の話ではなく、何百万という数で毎年人口が減っていくことが見込まれています。厚生労働省の人口問題研究所の予測によると、2100年には4,300万人まで減ります。ですから、90年で人口が3分の1になるという急減ですね。一方で、人口の質の話ですけれど、お年寄りとお若い人が同じように減るのかというところではなく、少なくとも団塊の世代が存命中は、65歳以上、75歳以上人口は絶対量で急増し

ます。人口が全体で減っている中で、高齢者人口が急増するという事は、当然、生産年齢人口が急減するという事です。そういう社会の中で、一体どういう社会の枠組みをつくっていけば、今の豊かさを維持しながら、あるいは活力を維持しながら、成熟した社会を日本はつくっていただけるのかということですね。今、有識者懇談会でいろいろ議論しているのですが、今日は、その中でもリニア新幹線が2027年に開業することに焦点を当てながら、愛知・名古屋、もっと大きくいえば東海・中部地域が、どう活用していくのか。2015年の3月、4月には北陸新幹線が金沢まで行きます。そしてリニアが2027年に名古屋まで行きます。もしかしたら、長崎新幹線、北海道新幹線というのも順次なるかもしれませんが。全部が東京を目指す、東京一極集中の構造になっています。だから、何の政策も打たないと東京一極集中をますます加速させるという可能性もないわけではないのです。一方ではそういうリスクを抱えながら、リスクは同時に裏返すとチャンスでもありますから、そういうリスクを念頭に置きつつ、この地域がチャンスをどのように掴んでいけばいいのかということを考えていければいいかなと思います。

今日はまず、県に加藤次長さんの方から、今どういうことを議論しているのか、今後の予定はどうかということをお話いただき、その後パネラーの方に順々にお話をさせていただきたいと思います。進め方としましては、大きく2つに分けて、第1部では、リニアのことを頭の片隅に置きながら、愛知県の現状はどうか、どんな問題があるのか、今後どういう方向にベクトルを持っていけばいいのかをお話いただこうと思っています。第2部では、もう少し具体的にどういう事業をどういう形でやったらよくなるんだろうかということをお伺いしたいと思います。

また、パネラーの方に順々にお話をお伺いした後、できればフロアとの質疑応答の時間を設けたいと思っておりますので、そういうお心づもりで聞いていただければと思います。

それでは最初に、加藤次長さんからお話いただきたいと思います。よろしくお祈りします。

〈加藤知事政策局次長〉

加藤でございます。それでは私の方から、今月12日に公表させていただきました「新しい地域づくりビジョン骨子」につきまして、お手元の資料をご覧くださいながら説明をさせていただきたいと存じます。

まず、1ページでございますが、これがビジョンの全体の構成ということになります。趣旨・目標年次は、2030年頃を展望し、2020年までに取り組むべき戦略を明らかにするというものでございます。左の「2030年の社会経済の展望」というところは、4つの環境変化が整理してございます。冒頭の副知事からの挨拶もございました

し、先ほど昇先生にも解説をしていただきました、そういった環境変化を踏まえていきたいと考えてございます。

真ん中のところですが、それを踏まえまして 2030 年に向けて「めざすべき愛知にかかる 3つの視点」ということで、大きく 3つございます。1つが「リニアを生かし、世界の中で存在感を発揮する中京大都市圏」、2つ目が「日本の成長をリードする産業の革新・創造拠点」、3つ目が「安心安全で、誰もが夢と希望を抱き、活躍する社会」。まだキーワードレベルではございますが、整理をしてございます。この中身につましては、現在、いろいろご議論いただきながら検討をしているところでございます。

このうち、一番上の中京大都市圏でございますが、リニア開通によって東京―名古屋が 40 分で結ばれるということになりますと、東京から名古屋までの 5,000 万人の大交流圏が形成されると考えておりまして、大阪開通までの間は、この地域が、その大交流圏の西の拠点に位置することになると考えてございます。そうしたメリットをしっかりと取り込んだ地域づくりを進めていかないといけないということで、一つは、西への玄関口ということで、関西や北陸方面との連携を強めて後背圏を拡大していくということ、もう一つは、愛知を中心に隣接地域と一体となって、大都市圏として力をしっかりとつけていくこと。そうでないと、東京の吸収力に負けてしまいます。この 2 点が非常に重要だと認識してございます。

そうした 3つの視点を踏まえつつ、右側のところでございますが、2020 年に向けて取り組むべき「重要政策課題と主な政策の枠組み」というのを、①～⑫まで 12 本整理をしてございます。これは、後ほど説明させていただきます。右下でございますが、「県内各地域の方向性」ということで、尾張、西三河、東三河という流域圏で 3 地域に分けた地域別の方向性と取り組みを示すということも考えております。これは今回のビジョンで力点を置いているところでございまして、以前の政策の指針では、地域のところをあまり詳しく位置付けてこなかったということがございまして、しっかりと考えていきたいと思っているところでございます。

2 ページですが、先ほどの 12 本の重要政策課題を簡単にご説明させていただきたいと思えます。まず、「①中京大都市圏」でございまして、上の四角のところは課題認識、下は政策の方向性になっています。課題認識は先ほど申し上げた通りでございまして、政策の方向性として、1つ目と2つ目の◆でございまして、鉄道・道路・空港・港湾等の交通インフラを充実させていくこと、それから3つ目の◆の名古屋都心部等への高次都市機能の集積、さらに国からの権限移譲等も含めて、自立する大都市圏に向けた取組の推進ということを掲げてございます。

それから右側、「②グローバル展開」ということで、グローバル市場の中でその活力を取り込んで、稼げる地域にしていくというような問題意識でございますけれど、

主な政策の方向性としましては、県内企業の海外展開支援、あるいは海外からの投資の促進、さらには4つ目の◆のグローバル人材の育成等でございます。

それから3ページでございます。「③産業革新・創造」でございます。これはモノづくりの高付加価値化を進め、愛知の産業力をさらに高めるといような観点でございます。研究開発の充実支援、都市型産業の振興、あるいは自動車・航空宇宙、さらには健康、環境・エネルギーなどの課題解決型産業の育成、企業の立地環境の整備、産業人材の育成等の取組でございます。

右側、「④農林水産業」でございます。担い手の減少とか高齢化、あるいはグローバル化という中で、競争力のある農林水産業をつくっていくということでございます。政策の方向性として、6次産業化も含めた市場拡大・経営革新の取組でありますとか、農地の利用集積を図って生産性を向上させていく、あるいは多様な担い手を確保していくということでございます。

それから、「⑤文化・スポーツ・魅力発信」でございます。産業力や経済力に見合った魅力ある都市圏にしていかなければならないということでございます。政策の方向性として、トリエンナーレの開催などによる現代芸術の創造発信地としての地位の確立や、スポーツ大会の育成・招致、地域魅力の磨き上げ、観光客誘致等の取組を整理してございます。

「⑥教育・人づくり」以降は県民生活に関わる部分ですが、時間の関係もございしますので、タイトルだけの紹介にさせていただきます。「⑥教育・人づくり」。「⑦女性の活躍」は、これからの社会の中で、さらに女性の活躍を促進していくことが非常に重要であるということで、県も吉本副知事をトップにプロジェクトチームをつくり、しっかりと検討をしているところでございます。「⑧子ども・子育て応援」。それから「⑨健康長寿」でございます。「人生90年時代」とも言える時代に突入するのではないかと考えております。高齢者の方が社会の担い手として活躍している生涯現役社会をつくっていくべきではないかということでございます。「⑩障害者支援」。「⑪安全・安心」ということで、南海トラフの地震、風水害、それに交通安全と防犯を整理してございます。「⑫環境・持続可能まちづくり」ということでございまして、社会資本の老朽化が急速に進んでまいります。そうしたものの維持管理・更新、それからエネルギー・環境問題を踏まえて、どのように持続可能なまちづくりをしていくかという施策の整理をしているところでございます。

それから、地域編でございまして、先ほど申し上げましたように、地域ごとに目指すべき将来像とそれに向けた取組を整理してございます。

現在、この骨子をもとに、今日のシンポジウムもその一環でございますが、いろいろところでご意見を伺っているところでございます。そういったものを踏まえまして、素案をつくっていきたいと思っているところでございます。雑駁な説明で恐縮で

すが、以上でございます。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

ありがとうございました。それでは、まず第1部では、愛知県の現状はどうなっていて、どんな問題があって、それを一体どういう方向に向けていったらいいんだろうかというようなところにつきまして、順番に石川さんからお願いいたします。

〈石川 良文 氏〉

南山大学の石川でございます。よろしく申し上げます。

私は環境政策や交通政策などの政策の効果分析を、特に地域経済の視点から、研究してまいりました。私は生まれも育ちも愛知県でして、大学や前の職場で愛知県外に出ておりましたけれども、南山大学に勤めるということで、またこの地域に戻ってきました。2年ほど前はオランダで1年間研究する機会がありまして、そちらの方で生活してまいりました。そういう意味では、愛知県民として、それから県以外の地域から見た目として、また、海外からの目として今回このシンポジウムで議論させていただければと思います。

先ほど座長先生からお話がありましたように、日本の人口が減少する社会で、かなり厳しい状況になっていまして、例えば東北のある県は、2040年には30～40%人口が減少してしまうという地域もあるのですが、東海地域や首都圏は、数～10%以内の減少に収まると言われています。いずれにしても、パイの奪い合いをすることになってしまうのですが、先ほど加藤次長が言われたように5,000万人の圏域になります。その中でも東海圏域が1,500万で、首都圏が3,500万ということで、小さいものと大きいものが一体となります。そうすると、パイの奪い合いをする時に必ず言われるのが、やはり大きくて力の強いものが奪っていくようなかたちになるので、どうしてもストロー効果があるのかなと思います。ただ、パイの奪い合いをしていくことは、非常にもったいないというか愚かな話でして、やはり、相乗効果で一体となつて力をつけていくということが必要になると思います。そのために、人的交流を活発にして、人の知識、想像力、感性、センスとかを身につけて効率的なビジネスをやって世界と闘うといいますか、世界に向けて頑張っていく必要があると思います。

もうひとつは、パイが減る、もしくはパイの奪い合いになると言いますが、人口の推計というのは、あくまで予測です。予測というのは、人口ですと、コーホート分析を使いますが、この状態が続けばこうなるというものであるもので、これをどうするかというのは、政策次第なんですね。この地域が人口を増やす政策をすれば、減らないかもしれないので、そういう意味では、人口というのは社会増減、自然増減ですから、移民政策は難しいにしても、子どもを増やすために女性の社会進出や少子化対策を

しっかりやっていく必要があります。ですから、圏域としての交流をしっかりと、効率を高めて世界に勝っていくということと、この地域のパイをちゃんと増やしていくということ。この2つが必要であると思っています。

それからリニアが開業すると、時間短縮がもたらされると思いますけども、例えば、一宮などの名古屋駅から20分の地域ですと、東京までプラス40分、要するに1時間で東京まで行けるということですね。一宮からでも東京に1時間で行けるわけですが、これは一宮の人が今まで豊田に1時間かかっていたのと同じなんですね。ですから、非常にビジネスもやりやすくなるはずですよ。そういうことを考えると、この地域には自動車産業だけでなく、繊維産業や陶器産業など元々の強い芽となるような産業があって、それをどんどん産業革新していくためには、やはり首都圏のいろいろな情報やセンスをどんどん吸収していく必要があるかと思っています。東京は情報源として活用して、その情報を身近に40分で捉えて、日々それをやっていって、そして世界にもものを売っていくという世界が開ければいいなと思っています。これは、東京に行って情報を得るということですけど、地域経済効果を出そうと思ったら、逆に東京に来てもらわないといけないんですね。そのためには、やはり首都圏にないものがないと来てもらえないです。首都圏にあるようなものだったら、首都圏の中で行けばいいです。例えば、ディズニーランドやユニバーサルスタジオが名古屋にあってもしょうがないです。2つ同じものがあるてもしょうがない。2015～2016年にレゴランドができるという話がありますが、やはり東京にはないものをこの地域でつくる。それから、三英傑、歴史というものは変えられないので、この強みをどんどんおしだして、差別化を図ることが必要になってくると思います。以上です。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

ありがとうございました。私は東京に住んでいたこともあるんですが、東京の人は横浜には行くんですよ。横浜には東京にはない魅力があるからです。でも、失礼ですけど、さいたま市や千葉市には、よほどのことがないと行きません。要するに、今、東京から横浜に行くのに、東横線とかJR使って30～40分かかります。リニアが出来ると、東京から名古屋に行くのは、時間だけでいうと横浜や埼玉と同じになるわけです。そのときに、名古屋が埼玉・千葉のパターンだったら来ないんですよ。横浜のパターンだったら、来るんですよ。だから、そういう魅力が必要なんです。逆に、関西は、大阪の人は神戸にも京都にもよく行きます。大阪にない魅力が、神戸・京都にはあるからです。当たり前のことですが、そこに行きたいと思える魅力をその地域がつかれるかどうかですね。つくれなかったらストロー効果ばかりで、吸収されてしまうということですね。東京、そしてアジア、世界の人に来てもらうことが必要です。

それでは、次に加藤さんお願いします。

〈加藤 義人 氏〉

三菱UFJリサーチ&コンサルティングの加藤と申します。近年リニアを考える機会をいろいろいただいております、それを踏まえてお話ししてみたいと思います。すでにご議論がありますように、名古屋―品川が40分で着くということで、この長さは旅行の長さではなくて日常生活の行動範囲となりますから、首都圏と名古屋圏が一体化するという発想が出てくると思います。これを首都・名古屋圏と言ったとしますと、これは5,000万人単位という大きな規模だという議論がありまして、これは基本的に、望ましいことだと思います。そして、規模だけではなくて、もう一つ考えておきたいと思っているのは、首都圏とこの地域は東名と中央道と新東名と、3本の高速道路で結ばれています。先日、笹子のトンネルで痛ましい事故がありましたけれど、あれで中央道は全く不通になったわけですが、日本経済は全く混乱しませんでした。これは2重化されていたからだというのが総括であります。3本の高速道路を持っていて、今は新幹線は1本ですけれど、リニアで品川―名古屋が結ばれば新幹線も2重化されるわけです。高速道路と新幹線が両方とも2重化されるのは、日本という国土の中において、品川―名古屋間しかないわけでありまして。そうすると、首都・名古屋圏という単位の中で、一か所に集めておいては危ないものを再配置すべきではないかという議論ができるようになるのではないかと思います。一体化という観点で、どういう役割を担っていくべきかという議論も必要ではないかと思っています。

次に、石川先生のお話にもありましたが、リニアは時間短縮をもたらす、時間短縮は様々な経済効果をもたらすわけでありまして。我々の試算では少なくとも、品川―名古屋開業後50年間の想定で、10兆7,000億円くらいの便益が出るのではないかという試算をしているわけですが、こういう経済効果は2つの条件がある地域に多くでます。1つは、時間短縮が働く地域です。大きく時間短縮が出る地域ほど経済効果が出ます。もう1つの条件は、産業集積がある所に出やすいということがあります。この2つの条件を両方持っているところに、最も大きな経済効果が出るわけです。その条件に照らして、品川―名古屋が開業した時に、一番強く経済効果が出るのはどこかといいますと、それは東京になるんですね。その次に、愛知県。そして、品川―名古屋で止まっているんですけど、愛知県より僅かに少ないくらいで大阪府も出てきそうです。問題は、愛知県に強い効果が出ますけど、大阪にも愛知県の次くらいに強い効果が出るわけですし、当地としてはもっと貪欲にこの効果を開花させていくような取組が必要になってくるのではないかと思います。

愛知県のモノづくりの心臓部は西三河にありますけれど、例えば、豊田と名古屋駅はとても遠い環境にありますから、産業の集積はあるのに、リニアの時間短縮効果を享受しにくい状況にありますゆえに、西三河に余り経済効果が出ないだろうと見てい

ます。したがって、西三河地域から名古屋へのアクセスをぐっと良くしてあげるような施策を展開することによって、愛知はもっと大きな経済効果をつかみ取っていくことができるのではないかと思います。そういうことを考えていく必要があるのではないかと思います。同時に、三河安城や豊橋というリニアとは関係のない新幹線駅がありますが、リニア開業後、のぞみ号が少なくなり、空きますから、ひかり号を増発していただけるように取り組んでいくこと。そうすると利便性が間接的にそのエリアにも波及していきますので、そのことも併せて考える必要があります。

一方、この地域は圧倒的にモノづくりが強く、しかも自動車産業と航空機に強いということで、強さは誇りなんですけれど、別の見方をすれば偏っているという状況でして、産業に厚みを持たせていく必要があるだろうと思います。とりわけ、観光を含むサービス産業の集積が、人口並みくらいしかないのではないかなという見方をしています。突出していないということですね。

それからもうひとつ、国際化という観点からすると、首都圏、近畿圏と比べると最も国際化の出遅れている大都市圏だという言い方もできるのではないかと思います。したがって、サービス産業を活性化させていくために、この名古屋地区において、商業機能やオフィス機能をどうやって高めていくかということが必要でしょうし、この名古屋地区が国際交流の本格的な舞台になっていくんだという取組も必要ではないかと思います。リニアによってポテンシャルは上がると思うんですが、ポテンシャルという言い方は、やりようによっては可能だという意味合いになると思うんですね。ですから、意図的にそうなれるような取組が必要になってくるだろうと思っています。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

ありがとうございました。続いて桑原さん、お願いします。

〈桑原 かおり 氏〉

「メナージュケリー」を編集しております、桑原と申します。私どもの会社は、1987年に「月刊ケリー」という女性誌を発行しまして、以来 26 年間、愛知・岐阜・三重の地域情報誌を制作しております。私は、「月刊ケリー」ではなく「メナージュケリー」という 30～40 代の自分磨きを大切にしている女性に向けた情報誌を制作しております。こちらの方はグルメ、オシャレ、美容方法、生き方などをご紹介します雑誌になっております。そのほかにも、ラーメン本や、東区・千種区・守山区といったようなまさに特化した地域情報誌を制作しております。女性誌がメインですが、男性にも読んでいただけるような雑誌を制作しております。雑誌編集という立場からこのエリアを見渡してみると、ここ数年で名古屋に全国の皆さんが注目しているなというのがとても感じられます。私が今の会社に入った 10 年くらい前は、皆さんもよく耳にしてい

たかもしれないんですが、「名古屋飛ばし」という言葉があったりして、コンサートや演劇の公演を、東京・大阪・福岡ではやるけど、なぜか大都市である名古屋はすっ飛ばされてしまう事態があったりしました。雑誌の方でも、よく女性誌で東西のファッション対決みたいなものがあるって、東京のオシャレはこうですよ、大阪のオシャレはこうですよ、というのはあるんですが、名古屋だけはどこにも引っかかってこなくて、紹介されることもなく、ちょっと寂しいなという状況がしばらく続いておりました。

2005年の愛知万博の時に、万博が開催されるということで皆さんの目が名古屋に来たと思うんですけど、そこで改めて名古屋の人たちの文化・カルチャーなどを、全国の人が見て、ちょっと変わってる、ちょっと面白そうというような感じで注目していただいたのが、今につながっているのではないかなと思っております。私どもが制作している「メナージュケリー」は、プロのタレントやモデルの方は一切登場せず、読者モデルの方が、名古屋に暮らす女性たちのライフスタイルをあれこれ紹介しています。そうすると、全国誌の方からちょっと変わっている雑誌ですねというような感じで取材をされたりします。ここに住んでいると、ちょっと変わっているんだということがなかなか分からないのですけれど、名古屋の女性たちの自分に対する意識とか暮らし方が、結構面白いというのを感じて今まで制作しております。皆様ご存知ないかもしれませんが、光文社さんが発行している「美ST」という雑誌があります。「美魔女」という言葉を最近よく耳にするかと思うのですが、その「美ST」がつくった言葉が「美魔女」という言葉です。光文社さんの「美ST」という雑誌は2009年に創刊しているんですね。その創刊にあたって、名古屋の雑誌、特に名古屋の「メナージュケリー」を研究して創刊に向けて準備していきましたということ、編集部の方からお伺いしました。名古屋の方の暮らし方を全国区に向けて紹介するのはコンテンツになるということをおっしゃっているんだなというのが分かりました。そこから、私どもも自信をもって、今は愛知・岐阜・三重の販売になっているんですが、将来的には全国区に向けていけたらなと思っている感じです。

2005年の愛知万博の時に名古屋が注目されたんですが、そのあたりから「名古屋めし」だったり「名古屋嬢」、「名古屋巻き」という「名古屋」とつくものが増えてきて、ブランド化されてきているような気がします。そのあたりから全国誌でも、「名古屋」とタイトルがついた特集を組むような企画がよく表紙に登場しています。たぶん表紙に、「名古屋の～」というような特集がついていると販売がぐっと伸びるということで、全国誌の方も定期的に名古屋の特集をやっているような感じがします。このように今名古屋が注目されているので、これからその注目を一旦のブームにするのではなく、もっともっと発展させて、名古屋からいろいろなものを発信していけたらいいなというのが目標であり課題であるかなと思っております。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

ありがとうございました。ちょっとだけ気になっていることがあるのでお聞きしたいんですが、今言われたように「名古屋嬢」という名前で、クルクル巻いた髪型が全国に発信された時期がありましたよね。その前は、逆の意味で、美人はどこで、不美人はどこだと言うと、名古屋は美人のそこには入っていなかった。そういうイメージの中で、名古屋嬢の髪型が面白いよという感じでしたが、これは実態として変わったのか、実態は変わってないんだけど名古屋を見る目が変わったのか、どちらなんですか。

〈桑原 かおり 氏〉

そうですね。「3大ブス」と呼ばれていたかと思うんですけど、全くそれがなかったかのように全国誌の方に注目していただいています。ただ、名古屋の方は割と奥ゆかしいというか、ぐいぐい前に出ていかなかったもので、ずっと前からそういう状態だったんですが、外から言われて気付いてきたというような感じだと思います。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

実態はあまり変わってないけれど、東京を中心とするエリアがある時期を境にして気がついたということですか。

〈桑原 かおり 氏〉

そうだと思います。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

なるほど。ものの見方が変わったりして、メディアの情報もあてにならないところがありますね。ありがとうございました。続いて加藤次長さん、お願いします。

〈加藤知事政策局次長〉

今まで色々お話していただいた中で、魅力をどう発信していくかということがずっと課題でありながら難しい、なかなか解がないなというところです。この地域の特徴はとにかくモノづくりで、生活面・産業面ではピカイチなのでしょうけど、そこを売りにして、ブランドとして人が呼べるかということ、もう一工夫いるのかなとずっと思っております。先ほど、石川先生から三英傑の話がありましたが、資料4ページの魅力発信のところで「武将観光」「産業観光」「名古屋めし」を整理しております。ただ、ひとつのことが決め手になるわけではないと思いますので、どういう人を対象に、

どういう仕掛けでやっていくかということをもう少し検討していかないといけないなと思っているところです。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

ありがとうございました。

それぞれの立場から、名古屋・愛知の現状、課題、それからベクトル、こういう方向に誘導していったらいいのではないかというようなお話を伺いました。

第2部は、もう少し具体的に、できればピンポイントに、こういうことをこうしたら2020年あるいはリニアが開通した2027年、名古屋・愛知・東海地区はもっとこう良くなるのではないかということ、石川さんからお願いできますか。

〈石川 良文 氏〉

それでは今後どうするかということですが、まずリニアは本当に新たな夢の超特急で、これは起爆剤になるんです。国幹軸のリニアは次世代なんです、県内、この地域の交通が次世代になっているかということが、大事だと思うんですね。せっかく国幹の軸が次世代になるのだったら、この地域の交通も次世代を目指していくことが必要になると思います。例えば、品川から名古屋まで40分なのに、名古屋から豊田が40分かかるといふのでは、あまりにもバランスが悪いといひますか、先ほども加藤さんがおっしゃられましたが、遠いところだと効果を得にくいんですね。そういう意味では、もっと交通改善をしなくちゃいけないのではないかなと思います。そこで、ひとつ危機を感じるのは、中部国際空港です。リニアができれば中部国際空港が使ってもらえるだろうという期待は持てるのですが、反対に羽田空港がものすごく便利になってきています。さらに、千葉県や東京という首都圏では、成田と羽田と首都圏を短く結ぶことを国に要望していますし、JR東日本でも品川―羽田を20分くらいで結ぼうということで、いろいろな取り組みが出てきているんですね。ですから、名古屋の人が40分で品川へ行って、品川から羽田が20分で1時間なんですね。これでは、中部の人でも羽田から行こうという話になっちゃうんですね。そうはさせまいというところが愛知県魂でやって欲しいんですけど、それで、今名鉄さんが名古屋から中部国際空港まで非常に便利で私もよく使いますが、早ければ30分ですが、ちょっと乗り遅れたら50分かかるとなるとなると、それで飛行機に乗り遅れるのではないかと思ひ、少し早めに出るから、結局、総時間としては長くなってしまふこともあつたりするんですね。ですから、2005年でいいものをつくったんですが、それをどんどん改善しなくてはいけないと思ひます。そして、むしろ東京の人たちが、中部国際空港まで1時間で行けるんだという感じで中部国際空港を使ってもらふことがないと、首都圏は域内交通をどんどん先進化させるので、同じようにこの名古屋

屋圏も先進交通でいかないといけないと思います。

もう少し言わせていただきますと、先ほど自動車産業だとか航空産業といういわゆる産業の芽があって、これが成熟化しているんですが、もっと言うと愛知県は、世界の「交通No.1の県」だと、もっと言うと「次世代交通産業No.1」だということで、自動車とか航空産業のみならず、鉄道、バス、コンピューター交通全てについて、先進性を持って技術開発をして、使いやすいものをつくって、世界の見本になるような、そのシステム自体を売っていくというようなそういう発想が必要だと思います。実は、昨日、地域づくりビジョンの会議に出ささせていただいて、せっかくのビジョンなんだから今までよく言われている自動車・航空機だけではなくて、もっと先へ行こうというところが見えてもいいのではないかと思います。以上です。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

ありがとうございました。確かにそうなんですよね。この地域は日本の中では陸海空の交通産業が一番そろっているところなんです。ただ、ちょっと残念なのが、その連携が必ずしも十分行われていないということと、その実際の運用が、この地域で必ずしも十分に行われていないということですよね。だから、新交通システムなど新しいものをどんどんと、この地域をモデルというか実験材料に使ってやっていただけると、自動車産業だけでなく、世界の交通産業のメッカになる可能性はあるんじゃないかと思います。この地域は、自動車産業も航空産業も、それから、津の日本鋼管、今はJFスチールというんでしたか、海の方の産業もありますので、ぜひ生かしていただきたいと思います。

それでは、加藤さん、お願いします。

〈加藤 義人 氏〉

リニアを生かして具体的にどんな取り組みをしていくかというお問い合わせですが、この地域の最大の強みはモノづくり産業の集積で、弱みは申し上げましたように観光を含むサービス産業の集積が弱いことと、国際化が未開拓であることだと思っています。それで、リニアを生かすというのは、強みを伸ばして弱みを克服できるかという命題だと考えますと、まず強みをどう伸ばすかということになります。モノづくり地域をもっと強くしようとする、心臓部である西三河に活力をどう注いでいくかを考える必要があります。リニアの効果を三河に波及させるためには、西三河と名古屋のアクセスを強めるべきだと先ほども申し上げましたが、今の石川先生と昇先生のご議論にありました、次世代型の交通体系を目指せというお話は大賛成です。加えて、西三河の名古屋アクセスを強めるために、当面何ができるかと言うと、いくつかありえると思うんです。例えば、我々が名古屋駅から豊田に行こうとしますと、名鉄本線で

知立まで行って、そこから三河線に乗り換えるというのが1つのルートですが、三河線はご存知のように地上を走っていて、たくさんの踏切がありますし、単線です。ですから、ここを連続立体交差化させて、同時に完全に複線化させることによって、名古屋駅から豊田駅まで特急を直通させていただけると、ぐっと速くなり、乗り換えもありません。そうすると、ぐっと名古屋と豊田が近くなるわけで、そうするとモノづくりの心臓部は西三河にありと言っている、それは名古屋のすぐお隣にありますという実態がつくれます。それから、地下鉄鶴舞線が豊田線に相直しておりますが、これも駅を数えているうちに眠ってしまうくらい、駅がたくさんありますから、急行運行できませんかというのも大きな課題だと思います。加えて、2027年にリニアが走りはじめますが、それに先行して2014年には新東名の愛知県区間が全通しますので、愛知―静岡県間は完全に新東名が全通し、2018年くらいには、名二環南西部ができそうです。それから、その2年後くらい、2020年前後には東海環状の西回りも開通します。そうすると、この地域は2重の環状ネットワークができあがるということにして、とても優れた高速道路ネットワークができるんです。豊田市の中にインターチェンジが6～7つあるくらい恵まれたネットワークになっていますから、高速道路をリニア名古屋駅に結接させ、リニアと高速を乗り換えるという発想に立てば、すぐ西三河に行けるわけです。このような複合的な高速網の形成というのは、当地が先行してできる地域なのではないかと思います。いくつものハードルがある事は分りますが、そういうことをやっていけないだろうか。鉄道と高速道路を複合的に高速化させるという取組ができるといいなと思います。

一方、弱みの克服についてですが、3つくらいの視点で整理できると思います。1つは、この地域は、我が国で唯一新幹線も高速道路も2重化以上持っている国土的なエリアですから、東京にばかりあって危ないものはこっちに持ってきませんかという議論ができると思うんですね。例えば、コンピューターセンター、あるいは各オフィスにあるサーバールームも民間企業の経営上の固定費としてはすごく大きな固定費となっています。そういうものを名古屋に移そう、メンテナンスは40分で行けるということですから、そういうものの積み重なりが、当地のオフィス床の増大につながっていく可能性があると思います。それから、先日、相模原でこういうディスカッションに行って来たんですが、神奈川県といえども操業環境が悪くなって工場移転が相次いでいるそうなんです。つまり、首都圏の中でも、必ずしも操業環境がいいところばかりではない。そういうものは全部、こちらに来てもらったらいいじゃないですか。立地コストはもっと安いですよ。しかも、首都圏の不便なところにいるより、東京へのアクセスがいいですし、モノづくりの集積があるので、技術連携もしやすいですからという呼び込み方はできるのではないかと思います。

もう1つは、品川から名古屋は40分ですけれど、品川から40分のまちと言うと、

例えば立川や八王子などがあるんです。だけど、立川も結構地価が高いんですね。名古屋というのは、オフィスコストも住宅コストも、ずっとお値打ちに選ぶことができる。駅前のピカピカのオフィスは、もう高いですけど、選ぶと思ったら選択肢はあります。そういう品川 40 分の立地だということを売りこめば、オフィスコストも従業員の住宅コストも、ここは安いじゃないかと、そして便利だねという見方ができると思います。国内外の企業、特に海外の企業でアジアのヘッドクォーターをどこにしようか探しているような企業があれば、一生懸命売り込むべきではないかなという気がいたします。

加えて、国際化の舞台にならなくてはいけないというお話をしましたけれども、コンベンション業界の方々に聞きますと、「加藤さん、引きの強いコンベンションの館ってというのはどういう条件か知ってるかい？」と教えて下さるんですね。引きの強いというのは、大きなコンテンツを誘致しやすいコンベンション施設はどんな条件を持っているのかという意味なんですけれど、1つはターミナル駅に隣接・近接していること。もう1つは、5つ星クラスのホテルに隣接していること。3つ目は会議場と展示場が一体的に使えること。この3つの条件がある時に、ものすごく目玉的なコンテンツが引っ張れるんですね。日本でこの条件を高い次元で全て満たしているのが横浜のパシフィコだそうです。これに対抗し得るような名古屋のコンベンション機能をつくっていく必要があるのではないかと。それをしなければ東京でやれますねということが終わってしまいます。そうすると、仮に、リニア名古屋駅に、鉄道アクセスが今よりも良くなって、高速道路も結節できていて、さらにその駅上にコンベンションがあったら、これらの条件を全て満たすわけですよ。これもハードルは高いかもしれませんが、そういう国際交流の舞台としての作り込みを頑張ってやっていくということが必要になるのではないかと思います。そうすることができれば、この地域は先ほど石川先生からお話があったように三英傑文化がありますから、近隣のそういう資源と組み合わせると、コンベンションとのセットで、つまり MICE ということで、需要を引っ張ってくることもできますので、様々な経済的な交流が東海地区の中で生まれてくるのではないかと思えるわけです。意図的に弱みの克服をかなり強く戦略的にやっていく必要があるのではないかと考えています。以上です。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

2027年というのと、東京オリンピックがある2020年の7年後ですから、あと14年ありますからね。挑戦も含めてやっていただけると。

加藤さんに悪乗りして、もう1つ私の方から言わせていただくと、東京でいいますと「京葉線」というのがあるんです。京葉線は東京から千葉みなどに行く線路です。もともと貨物線なんです。だけど、東京で住宅需要がすごく高いということで、貨

物も走っているんですけど、貨物以上に人を運ぶ路線に変えたんです。無茶苦茶地価が上がりました。実際、沢山の住宅やマンションができました。東京では、そういう話があって、京葉線は武蔵野線という環状線に繋がっているんです。名古屋では、愛地球博の時だけ名古屋から直通の電車がありましたけど、今は東海環状鉄道・城北線・JRがブツブツですけね。だから、この環状鉄道を名古屋駅に直結して、場合によって必要だったら快速電車をだすと、そうすると、ものすごく利用価値の高い沿線になると思いますよ。秋葉原から出ている筑波エクスプレス沿線では、ものすごく土地の値段が上がっているんですよ。他は人口が減り始めているんですけど、そこだけ人口が増えているんです。だから、2027年に品川から名古屋まで40分で来るんですね。その時に、これまで出てきてきましたが、20世紀型の名古屋から50～60分かかるということではなくて、品川から名古屋まで40分で来るんだから、名古屋から20～30分で行ける交通システムを用意すれば、オフィスであれ住宅であれ、その土地の利用価値がものすごく高くなるんですよ。そういうところが、名古屋圏にはまだいっぱい残ってます。東京圏はかなり利用してますけどね。是非、名古屋の感覚ではなくて、東京の感覚というか、その中間くらいなんですけれど、名古屋の相場観で考えるんじゃなくて、東京が近くなるわけですから、その相場観でどういう土地利用とか、どういう都市形態とか、どういうライフスタイルとかということを考えていくことがすごく大事なんじゃないかなと思います。

それでは、次に桑原さん、お願いします。

〈桑原 かおり 氏〉

先ほど、名古屋の女性が注目されているという話をさせていただいたんですが、現実に名古屋の女性に憧れて、東京や、遠くは九州から、わざわざ名古屋にいらっしゃって、名古屋でお買い物して、名古屋の女性が通っているヘアサロンに行ったり、名古屋の方が好きなお洋服屋さんに行ったりというような感じで、わざわざ名古屋にお買い物に来たり、文化に親しもうとしていらっしゃる旅行客の方が結構いらっしゃっている現状があります。

現在、名古屋観光コンベンションビューローさんと弊社の「メナージュケリー」の読者モデルが合体しまして、「名古屋的美旅」というような観光ツアーを実施しております。こちらは今のところ3コースですけれど、読者モデルが1人同行しまして、ひとつのコースは名古屋でヘアメイクをしてもらって名古屋っぽく変身して、名所で記念撮影をしてお買い物と一緒にいくというようなことをやっております。2つ目のツアーは、マリーナの方でセントレアを眺めながらシャンパンで乾杯した後、美術館に移動して、美術館を貸し切りにしてトランペットのコンサートを開くというようなちょっと優雅なコースがあります。もう1つは、名古屋の和を知ってもらおうという

コースで、有松で着物の着付け体験をしたり、瀬戸の焼き物に触れたり、あと、匂いを嗅いで匂いを当てるといふ香道の家元の方が名古屋にいらっしゃるのですが、それを体験するというような3つのコースがあります。こちらの方も、まだ1コースしか終わってないのですが、とても好評を得て、名古屋の女性の文化に触れられたというようなお話を聞いております。

そういうことで、ちょっと大げさかもしれないのですが、名古屋の女性を1つの観光資源として捉えてみるのはいかがかなと思っております。実際、名古屋の女性に憧れて、文化とか、そういう生き方をしてみたいという方は結構増えてきているという感覚がありますので、そういうものを観光資源として、これから伸ばしていけたらなと思っております。出版社としてそういうものを盛り上げていけたらなと考えております。

リニアが開通した暁には、例えば、今はちょっと思いきって東京の方が名古屋に旅行に来るような感じなのかもしれませんが、習い事にわざわざ名古屋まで来てくださるとか、名古屋でわざわざお買い物をする、名古屋のグルメを食べに、「今日のランチは皆さん名古屋でしませんか。」「では行きましょう。」というような、ちょっと思いついた感じでスッと来られるような未来が来ると面白いのかなと思っております。

今、名古屋に限らず、女性が綺麗になるために韓国に行って垢すりや美容を体験して帰ってくるというのが流行です。綺麗になりに行くなら名古屋に行こうというような未来があると面白いかなと思っております。そうなるためには、名古屋の女性たちがもっともっと生き生きとして、皆が名古屋の女性は綺麗でいつまでも若々しいと思ってもらわないといけないのです。そのためにも、生き生きと暮らしていける世の中だったり、生き生きと働いていける産休・育休が整っている世の中だったり、時間がフレキシブルだったり、働くママにも優しい愛知県になっていくといいなと思っております。リニアが開通することによって、時間がぐっと短縮されたりするので、今まで子育てのためにパートでしか働けないという制限があり、実力が発揮されなかった女性の方も、リニアができることによって、出張が可能になったりするかもしれません。時間的にも体力的にも余裕が出来た女性は、やっぱりキラキラしていますし、自分のことにも時間をかけられますし、家族のことにも時間がかけられたり、世の中のためにも時間がかけられるのではないかなと思っております。

〈昇 秀樹 氏 (コーディネーター)〉

ありがとうございます。そうですね、黒木瞳さんって50代なんですよ。おそらく30年前の日本ではちょっと考えられなかったことなんですよ。40代、50代、60代の人も非常に魅力がある。そういう女性のごく普通に存在する。それは日

本が豊かになったということの1つの表れ方なんでしょう。私は、この分野を全然知らないものですからお伺いしたいんですけど、名古屋の女性に憧れて東京・関西から来られるという時に、名古屋の女性のどういう部分に、憧れて来られるのか教えていただきたいということと、もう1つ、名古屋の男性に憧れて来るということは、もしかしたらあんまりないんですかね。

〈桑原 かおり 氏〉

名古屋の女性は他のエリアと何が違うのかというと、外見的なところだと、まず、色が白いらしいです。東京の方や大阪の方が名古屋に来ると、まず皆さんびっくりするのが、日傘をさしている女性が多すぎるということだとお伺いします。私自身こちらにいと、それが当たり前なのでそんなにびっくりすることではないんですけど、色が白いいというのと、日焼けを徹底的に避けているというところが綺麗に繋がってたり、あと、洋服もちょっと可愛らしい感じのものが好きだったり、いつまでも割と可愛らしいものが好きなんです。そういったものは女性の誰もが持っている部分だと思うのですが、そういうものを全面的に全身で表すことが、東京の人や大阪の人はちょっと抵抗があるんですね。名古屋に来ると、「今日は、わざわざ名古屋っぽいファッションで名古屋に遊びに来ました。東京ではなかなかできないけれど、名古屋だとのびのびこういうオシャレができます。」というようなことをおっしゃってたりします。

男性に憧れてというのは、男性誌をつくっていないので分からないんですけど、男性も素敵だと思います。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

それでは、その辺も含めて加藤さん、お願いします。

〈加藤知事政策局次長〉

私も昇先生と同じく、男性はどうなのだろうと思いましたが、なかなか観光資源にはならないかなと思います。ただ、おっしゃられたように、女性の方の働く環境については、ワークライフバランス、あるいは子育て支援などにしっかりと力を入れていきたいと思っております。

それから、石川先生のお話の中で、「次世代の交通のNo.1」というお話がありました。それで少し思いだしたのですが、総合特区で今、「アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」を国から指定いただいて、力を入れて推進しておりますけれど、実はその特区を考え始めた時に、最初に検討したのが「世界最先端スマートモビリティ社会創造・発信特区」という特区です。航空宇宙と次世代自動車と鉄道系も少し入っ

ていたと思いますが、そういう交通の生産の方と、自動走行などの自動車システムの規制緩和等を含めて案をつくって、いろいろと国の方に持ちかけたりしていたのですが、なかなかかっちりした案にまとめ切れなかったということもあって、一番力を入れていくものである航空宇宙産業に絞ったという経緯がございます。その後、次世代自動車につきまして、県の方でもプロジェクトチームができて、研究・検討をしておりますので、もう一度トータルで組み立ててみるのも必要かなと改めて思いました。宿題として考えさせていただきたいと思っております。

それから、ひとつ私の方からお伺いしてもよろしいでしょうか。リニアの効果の1つとして、先ほど西の玄関口になるのではないかと考えていると申しました。西の方の大阪や北陸をうまく取り込んでいくことが必要ですが、今までの地域づくりの中で、西を向くことが少なく、東を向いた地域のつくり方をおったわけですね。最近改めて気がついたことですが、滋賀県が距離的にも時間的にも実は想像以上に近いのですね。米原の方が名古屋に通勤しているというような実態もあります。また、京都まで35分ですから、京都の大学の先生の中には、関西圏の遠い所より名古屋の仕事の方が近くてはるかにいいから、どんどん呼んでくださいとおっしゃっている方もいらっしゃいまして、確かにそうだなと思います。西に向けての戦略ということで何かヒントがあれば、少し教えていただきたいと思います。

〈石川 良文 氏〉

名古屋を起点にして東京が40分、そして関西が今でも京都35～40分くらいで、新大阪が50分ちょっとですね。だから、基本的に名古屋を基軸にして、こういう大きな都市圏を描いていますけれども、今まで名古屋と東京は製造業とサービス産業ということで、相互補完して、すごく交流をしているので、もともと経済交流があったと思うんですね。ところが、名古屋と関西は、もともとの経済交流があまりうまくできてないと思うんですよね。そういう意味では、関西との経済交流をうまくやって、役割分担をしっかりとすれば、西の玄関口として、大阪と東京と仲良くやれると思います。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

山陽新幹線が開業する時に、岡山開業だったんですよ。岡山開業ですので、岡山から広島・福岡へ行くわけですね。その時に、岡山の都市機能がものすごく高まっているんですよ。要するに、岡山に支社を置くんですよ。広島ではなく、岡山に置くんです。だから、岡山は岡山開業を陳情したんですよ。広島はそれを見てますから、広島開業を一生懸命言ったのですが、だめだったんですよ。博多開業だったんですよ。それで、広島都市機能が十分高まらなかったんです。これは新幹線のレベルですから、

リニアと新幹線は違うところもあるかもしれませんが、山陽新幹線の岡山開業の時に、岡山がどういう戦略をとったのか。例えば、道州制の議論する時でも、岡山は必ず中国・四国州と言います。中国・四国州になると岡山が結節点になるので、州都になる可能性が高まる。広島は必ず中国州と言います。中国州だったら、広島に州都が来るのではないかと思っているわけです。

それからもう1点だけ、東京の人口が3,500万人ですね、名古屋圏が1,200万人くらいで、それから京阪神圏が1,800万人くらいです。それで東京の3,500万人といたら先進国では圧倒的に人口規模が大きい大都市圏ですけど、これに対抗するのに、名古屋が1,200万人、京阪神圏で1,800万人だとやっぱりなかなかしんどいですね。でも、名古屋と関西がもし一体的な都市圏をつくれたとしたら、3,000万人の都市圏になるんですよ。ずっと関西は、東京と大阪の2眼レフ構想とっているんですが、正直なところ、関西はどんどん地盤沈下していて、国も他の地方も誰も相手にしないんですよ。関西と中京圏をセットにした新しい都市圏でしたら、2眼レフの可能性はあると思うんです。先ほど議論の出たリスクなんかでも、全部東京に預けておいたら危ないですよ。その部分を、この名古屋と大阪のグレーター都市圏で、いつ東京が関東大震災のパート2がきても、代わりができる大都市をつくりますというのも戦略としてはあるのではないかなと思います。

次に、会場の皆様との意見交換の時間にしたいと思います。

会場との意見交換

〈質問者〉

先生方に2点お尋ねします。リニア開業という切り口でお話しいただいたのですが、愛知県がこれまで進めてきた内容が、今後生きるのかという観点でお聞きしたいと思います。

万博がありまして、これは皆さん御案内のとおり、環境に関する話、そして、COP10、それから今度はESDの会議があります。そうした環境に関してのテーマで、これから愛知県が進んでいけるのかということです。

もう一点が、今年、2回目が行われました愛知トリエンナーレについてです。60万人の来場があったとの報道がありますが、今朝の新聞で香川県の直島が、瀬戸内海での美術の国際展をやっているという報道がありました。直島は海外からのお客さんが非常に多いという報道がありました。同時期であり、愛知県と比較される対象となります。そういったことも含めて、先生方はどうお考えになっているか、ご意見いただければと思います。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

それでは、石川さんお願いします。

〈石川 良文 氏〉

まず、万博を思い出していただきたいのですが、万博、COP10、ESDなどのイベント系は起爆剤だと思うんですよ。2005年に万博があって、あれを本当に活かし切れているかということも、もう一度考えてみる必要があると思います。2005年の万博の時に、トヨタの新交通システムを社会実験的にやったりしましたし、昨日も地域づくりビジョンの会議で言ったのですが、地場産業を活かすような、例えば瀬戸の陶磁器でリサイクル陶磁器を開発して、水受けボウルとして設置しました。8年経って、これらがどうなっているのか、そういうことを、もう一回考え直す必要があると思います。いろいろ失敗もあったかもしれませんが、確実に芽が生まれたはずなんですね。その芽をうまく育てているかという視点が非常に大事です。トヨタは、今も新しい交通システムの社会実験をやっていますので、そのように進化させているのですが、リサイクル陶器については、地元は粛々と頑張っているのですが、なかなか世に出ない。そういったところで県とか公的ところが後押しすることが非常に重要なことだと思います。そうすれば、イベント系で出てきた芽が確実に育って行って、それが新しいものになって、差別化できますので、世界にも売れるし、育てていったらどうかと思います。

それから、トリエンナーレみたいなデザイン系のものも非常にいい試みだと思います。特に、愛知県、それから日本のまずいところは、デザイン性やマーケットニーズの把握ができていないことですので、先進的なデザイン性や、イベントを進化させ、実際の産業に活かすような形にもっていく。瞬間的ではなく、長期的スパンで芽を育てていくという視点が大事だと思います。

〈質問者〉

ありがとうございました。評価をいただいていることは、もちろん分かっているのですが、あえて、先生方ではなく、愛知県の皆さんにお願いしたいのですが、まとめていただいているのはいいのですが、縦割りなので、せっかくやっている取組も、その部局だけが一所懸命にやっておき、他の部局と連携することにより、もっと成功が広がるものと思います。是非、加藤次長、よろしくお願いします。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

私も瀬戸内トリエンナーレに行ってきたとして、直島は瀬戸内海の島で、交通の便も悪いのですが、そこにベネッセが現代美術館をつくったのですね。まず、その拠点

あるわけです。それまでは、直島は人口が減る過疎の島だったわけですが、現代美術館ができてからは、村民が一緒になって、それを地域活性化に役立てようということで、島ぐるみで取り組んでいるということです。そういうベースがあって、3年に1回のトリエンナーレをやっているんです。島々を巡る形のアートを使った地域活性化ですね。非常にうまいやり方だと思います。愛知のトリエンナーレも高く評価していますが、瀬戸内トリエンナーレは、離島であのようなイベントを成り立たせたことについて、高く評価しています。瀬戸内トリエンナーレは、少しだけお手伝いしたこともあって、本当に可能なのかと不安だったのですが、国外からもお客さんが見えています。そういう意味で、特に先進国においては、アートは一部の嗜好家だけでなく、まちづくりにも使える手段だと思います。

〈質問者〉

私は、18年くらい県の建設部で道路事業をやってきて、よく思うことは、先ほど先生からもお話があったことですが、交通のバランスが悪いということと、リニアが来的时候に、愛知県でも次世代交通体系をやった方がよいのではないかということです。先ほど、豊田から単線で名古屋へ行くというお話がありましたが、やはり複線で特急が必要だと思います。また、東京や大阪にはある環状線がない。個人的に思うことですが、ここを複線化すればよいと思っても、いろいろとしがらみがあったり、鉄道は民間がやるということですずっとやってきました。この状態をずっと続けてよいものか。うまい投資の仕方、進め方をご教示いただければと思います。

〈加藤 義人 氏〉

ありがとうございます。ご指摘のとおり、一例として、三河線を完全立体交差させて、複線化させようとしたときには、第一義的には鉄道事業者のプロジェクトなので、名鉄さん頑張ってねということになってしまいます。ところが、名鉄さんは、他にもやらなければならないことをいっぱい抱えておられるし、これから名駅にかなりの投資を集中的に投下しようとしているので、普通に考えれば、我々が外から見ても、後回しになるだろうなと思います。だけど、地域の構造を考えると、早くやらなくてはいけない。こうなったときに、愛知県の出番だと思うんです。国に支援をお願いすることと、豊田と結ぶことにより豊田市民も便益を受けるので、豊田市さんも支援できませんかと働きかけていただくこと。こうして国と自治体の支援を取り付けて、名鉄さんを後押ししていただく。そういう役割を愛知県に担っていただけないだろうか。全く議論の俎上に乗らないとは思いません。私もあちこちでご意見を聞いて回っていますが、うまくいけば噛み合うのではないかと思います。ですから、普通に考えると、鉄道事業者の仕事ですが、地域が広域的に利益を受けるのであれば、そ

して、スピーディーに推進する必要があるれば、制度的に後押しできるものを模索するために、国と県と市が、知恵や財源をもって支援してあげる。そういう取り組みが必要ではないかと思えます。

それから、先ほど、トリエンナーレの話もありまして、愛知の文化発信性をどう高めていくかという話がありましたが、ソフトなイベントを継続的にやっていくことはすごく重要なことだと思います。ただ、お話にもありましたが、3年に1回というイベントだけではなく、都市としての情報発信力をいかに高めていくかということも重要だと思います。リニア時代には、世界の名だたる世界都市の中に、名古屋・尾張地区が仲間入りしていくということを考えたいわけです。誰もが知っている世界都市にあって、名古屋にないものは何かと考えたときに、一つ思いつくのは、アーバンリゾートです。アーバンリゾートとは、都市に暮らしたり働いている人たちが、アフターファイブに気軽にリフレッシュに行けるリゾート的な空間です。週末に一日かけて行くところは別にある、アフターファイブに気軽に行ける場所を考えてみたいのです。東京のお台場、横浜のMM21、ロンドンのドックランズ、ニューヨークのピア・セブンティーンなど、必ずあるんです。そして、必ず水辺なんです。そして、港湾空間の再利用なんです。ですから、ガーデンふ頭がもっと頑張れという話にもなるのですが、中川運河も港湾区域であり、ささしまライブ24に入り込んできていますから、そこを最大限に活用して、名古屋としてのアーバンリゾートをつかって、押し出していく。そして、3年に1回はトリエンナーレがあり、実際に来ると、三英傑文化にも触れられる。こういう都市としての仕掛けを考えていく必要があるのではないかと思えます。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

交通システムについて言うと、東京は、2020年の東京オリンピックに向けて、JR東日本が羽田に乗り入れようとしています。そのときに、JR東日本単独でやるのか、自治体や国が絡むのかということがひとつの課題になってきます。それから、成田と羽田を結ぶ新しい高速鉄道の話があります。これは、一民間企業だけではなく、国・都・県・市町村も出資を予定しています。21世紀に鉄道をつくるときに、一つの民間企業だけでつくるのは、むしろ例外になると思います。21世紀の地方自治体の仕事は、税金で道路をつくることもやるのですが、地域にある人、モノ、カネ、情報を組み合わせて、地域の課題を解決していくというコーディネーターの役割をすることが本命の仕事になると思います。そういう分野で、地方自治体の果たす役割は非常に大きいと思います。強く言えば、そういうことができる自治体と、できない自治体とでは、非常に大きな地域間格差がつくであろうと思います。

ここで、事前にいただいている質問が3つありますので、パネリストの方にご回答いただきたいと思います。

加藤さんには、「愛知県全体としては、リニア開業によって、地域格差の拡大になるのではないのでしょうか。」という質問と、「愛知名古屋の発展にあたり、政府で言われている外資誘致は不可欠なのではないでしょうか。ご教示願います。」という質問が来ています。

また、石川さんには、「リニア開通が本格的になり、日本における交通の大動脈ができたような気がします。しかし、名古屋圏の産業においては、三河地方に依存していると思います。名古屋地区が産業において発展できるカギは何があるのでしょうか。」という質問が来ています。

〈加藤 義人 氏〉

先ほど申し上げましたように、高速交通ができたことによる経済効果がでるところには条件があります。時間短縮が生まれること、現在の産業集積があることという条件を持っていない地域には、なかなか効果が波及していきません。したがって、それが地域間格差になるのではないかと問われれば、「そうだ」と申し上げていいと思います。それが分かっているから、何か手を打たなければならない。先ほどは、西三河と名古屋のアクセスの話をさせていただきました。あるいは、新幹線の駅に「ひかり」をとめるということも重要な取組であると申し上げました。加えて申し上げるならば、岐阜県にリニアの中津川駅ができて、長野県には飯田駅ができます。愛知県内には、これら隣県の間駅にアクセスした方が便利な地域があります。こうした地域からの隣県中間駅へのアクセスを考えていくことで、県内の地域間格差の是正に働くプロジェクトになっていくのではないかと思います。さらには、新幹線で豊橋駅に降りてもらって、ぐるっと飯田まで観光してもらって、リニアの飯田から帰るといったようなルートをプロモーションするということも含めて、ハード、ソフト両面から考えていく必要があると思います。

もう一つは、外資の誘致については、私は必要だという立場であります。リニアができたときに、魅力的でお値打ちな名古屋に、だれに投資してもらうのか。もちろん、首都圏や近畿圏で不便を感じている国内の方に来ていただくことも重要なことだと思いますが、冒頭でも話をいたしました。これからアジアを中心とする世界市場が形成されてきますので、東アジアのヘッドクォーターをどこに置こうかという話が、もう一段、二段でてくる可能性があります。既にシンガポールや香港は物価が高くなってしまっていて、ある統計によりますと、名古屋の方が物価が安いという結果も出ています。したがって、こんなお値打ちな名古屋にヘッドクォーターをつくりませんかという可能性を模索していくことも重要ではないかと思います。

〈石川 良文 氏〉

直接のお答えになるかは分かりませんが、これから申し上げることから読み取っていただければと思います。

加藤さんのところで、経済効果が何兆円という数字が出されています。この経済効果は、時間短縮や産業集積を条件としていますが、もっと大事なものは、民間企業が完全に競争していること、効率的な企業運営をしていることを前提に計算していることです。例えば、私が名古屋にいて、加藤さんと桑原さんが東京にいますとしますと、一人でものを考えても、限界があります。大学で研究している私と、実践でやられている加藤さんと、女性で活躍されている桑原さんで、いろいろな知識が違っており、その3人が集まってディスカッションすると、いろいろなアイデアが出てきます。そういうことをやることを前提に経済効果が計算されているのです。それをやらない地域は、経済効果が生まれません。幸いなことに、この地域には、労働力も産業集積もあって、時間短縮もあって、完全競争もしているだろうということで、この地域には経済効果があるという計算になります。今後のことを考えると、効率化を図っていくことが必要ですが、フェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションが大事であるということと、もっとチャレンジできる人たちを入れていく必要があるんです。そして、それは女性です。南山大学に赴任してきて、そこの女子学生たちを見ていて思うのですが、とても優秀でチャレンジ精神があります。多分、大阪や早稲田慶応に行かずに、名古屋にいなさいと親に言われて名古屋にいる学生が多いですね。彼女らを社会にちゃんと引っ張り込んで、仕事をしていくということが、人口減少社会で生産年齢人口が減っていく中で、とても大事だと思います。私のゼミの学生が名古屋で10年くらい働いていたのですが、旦那さんの転勤で京都に住まざるをえなくなりましたが、「京都から通ってくれ」と名古屋の会社から言われ、40分だったら通えるということで、京都から通って名古屋で働いています。これはレアケースですけど、40分くらいであれば、何とか通えるか、通えなくても週末婚くらいはできる。旦那さんが転勤したら辞めなくてはいけない、名古屋で働けない人を減らすことは、とても大事です。そういう人たちが戦力になって、議論することで新しいものが生まれ、世界と戦えると思います。

〈質問者〉

蟹江町です。いろいろな地域づくりのビジョンが語られる中で、西尾張のビジョンは、なかなかお聞かせいただける機会がありません。土地が低いというイメージで、なかなか定住者が増えてこない状況があるのですが、西尾張に抱いているイメージや、ポテンシャルをどのように考えてみえるかをお聞かせ願えればと思います。加えまして、西尾張がこれから発展していくために、何か一つでもアドバイスいただければと思います。例えば、蟹江からは、わずか8分で名古屋に到着するという距離感ですが、

そのような利便性を活かして、特に海部津島が発展していくためのアドバイスをいただければと思います。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

桑原さん、お願いします。

〈桑原 かおり 氏〉

難しいことは分かりませんが、雑誌の企画会議でどこのエリアを取り上げるかというところで、こちらのエリアも名前は挙がるのですが、一体どこをご紹介すればいいのか、読者は何を求めるのだろうかということ、ページ数をさくことができなくなってしまい、いつも立ち消えになってしまうんですね。例えば、一宮だと 40 ページの特集が組めるのですが、こちらのリサーチ不足かもしれません、あま市・津島市だったら 10 ページかなとなってしまいます。ただ、私個人の考えですと、レンコンがきているような気がするので、安全・安心な地域の食べ物が食べられることをアピールした読み物であれば、今の時代には、ニーズに応えられると思います。個人的には、すごく素敵なエリアなので、いつも議題になって、是非紹介したいとなるのですが、ページ数を考えると、私の勉強不足で形にならない感じです。

〈昇 秀樹 氏（コーディネーター）〉

最後に、感想ですが、地域づくりシンポジウムということで、地域をつくるのはやっぱり人です。

日本の歴史を考えてみますと、明治維新のとき、どういう人の力を引き出したのか。士農工商という身分制社会だったものを、職業選択の自由が与えられるようになって、百姓の子でも百姓以外の仕事ができるようになったんです。こうして、たくさんのイノベーターを生み出したのです。

昭和の戦後改革ではどうかというと、自由主義・資本主義でやっていると、当然、格差が出てくるわけです。たくさんの地主階級や財閥ができます。それを GHQ の力を借りながらですけど、財閥を解体したんです。だから、ソニーやホンダが出てきたんです。あるいは農地解放をやったんです。だから、かつての小作農が自作農に変わり、そのやる気を引き出したんです。そういう人の力を引き出して、日本は成長してきたんです。

平成の今、日本で残っている人材は、あまり良い言葉ではないですが、女・老・外ということになります。今の日本で十分に活用していない女性、高齢者、外国の方です。それから、今は若い人たちの失業率が高いですから、若者も活用していないのかもしれない。今の日本で、もちろん活用している力はもっと活用すればよいのです。

が、十分活用できていない女性の力、高齢者の力、外国の人の力、若い人の力をどうやって活用させていただくのか。おそらく、それが活用できれば、それらの人たちの人生も幸せになります。そうすると、ミクロにおいても、マクロにおいても、世の中がよい方向に進んでいくことになるのではないかと思います。

そういうことを、頭の片隅において、そういう人たちの力を存分に発揮できるような環境を充実させていくことが、国・県・市町村に与えられた仕事だと思います。

閉会挨拶

〈石原知事政策局長〉

本日は、会場の皆様におかれましては、長時間にわたり、シンポジウムにご参加いただき、誠にありがとうございます。

また、本日、コーディネーターを務めていただきました昇先生、パネリストの皆様、大変ありがとうございました。2030年に向けた愛知の発展につながる貴重なご意見、ご提言をいただき、心より感謝申し上げます。また、会場からも重要なご指摘をいただきました。

いただいたご意見、ご提案につきましては、ビジョンづくり、これからの愛知の地域づくりにしっかり生かしてまいりたいと考えております。

リニア中央新幹線は、この地域の50年、100年先の発展をも左右する、大変大きなプロジェクトであります。これを最大限に生かせるよう、14年後の開業に向けまして、ハード・ソフト両面から、地域の総力を挙げて取り組んでまいり所存でございます。

ぜひ、皆様にも、それぞれのお立場から、愛知の発展、大都市圏の発展に向けて、引き続きご尽力いただきますことをお願い申し上げまして、閉会の挨拶とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。