

# 中京大都市圏づくりシンポジウム

「スーパー・メガリージョンにおける中京大都市圏の役割」

日時 平成27年11月5日(木) 14:00~16:30

場所 栄ガスビル 栄ガスホール

## 《主催者あいさつ》

愛知県副知事 石原 君雄

皆さんこんにちは。愛知県副知事の石原でございます。開会にあたりまして、主催者として一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、中京大都市圏づく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、本日のシンポジウムは、国土交通省中部地方整備局様、中部運輸局様、名古屋商工会議所様、中部経済連合会様にご後援いただいております。重ねてお礼を申し上げます。

さて、先日、大筋合意に至ったTPPを始めとする経済連携協定等の進展、さらには、ICTの発展などに伴いまして、世界がフラット化し、1つの競争市場となる中で、大都市を核とした広域的な地域による都市圏間競争が、ますます激しさを増してまいります。まさに一国の成長は大都市圏の競争力に左右される、そうした時代になってまいりました。

そうした中であって、2027年度に予定されているリニア中央新幹線の東京-名古屋間の開業によりまして、首都圏から中京圏に及ぶ範囲で、人口5千万人規模の巨大な大交流圏が誕生いたします。これは、わが国の国土構造を変える大きなインパクトがございます。

こうしたリニアのインパクトを最大限に生かしていくために、名古屋を中心に社会的・経済的な結びつきが強く、自動車産業、あるいは航空宇宙産業などにおいて、一体性の強い産業集積がございます80~100km圏が「中京大都市圏」として、国内外から人・モノ・カネ・情報を呼び込み、世界の中で存在感を発揮できる大都市圏へと飛躍することが必要でございます。

本県では、こうした認識のもと、中京大都市圏の実現に向けて、リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実強化、新東名・名神・東海環状を始めとする広域道路ネットワークの整備促進、あるいは国際交流拠点となります空港・港湾の機能強化に努めているところでございます。また、当地域の強みでございますモノづくりに代表される産業の振興はもとよりでございますが、地域魅力の創造・発信、こうしたことに力を入れて、今後、取り組んでまいりたいと考えております。

そうした愛知県の進めるプロジェクトにつきましては、本日お手元にパンフレットをお配りいたしましたので、後ほど、ご覧いただければと思います。

さらに、将来を見据えますと、今から30年後の2045年には、リニア中央新幹線

の全線開業が予定されております。これにより、約1時間で結ばれます東京－大阪間におきまして、世界最大の人口を有するスーパー・メガリージョンが形成されることとなります。

本年8月に閣議決定されました新たな国土形成計画におきましても、当地域がリニア開業によるスーパー・メガリージョンの中で、世界最先端のモノづくり等、さらなる機能強化が期待されているところでございます。

この地域が、将来にわたり、スーパー・メガリージョンのセンターとして、重要な役割を果たしていくためにも、2027年度の東京－名古屋間の開業を大きなターゲットといたしまして、中京大都市圏づくりに全力で取り組んでいく必要があると考えております。

こうしたことから、本日のシンポジウムでは、「スーパー・メガリージョンにおける中京大都市圏の役割」をテーマといたしまして、新たな国土形成計画を取りまとめられた国土審議会の会長でもございます中京大学の奥野信宏様にご講演いただき、続いて、パネルディスカッションにおいて、岐阜大学の倉内文孝様、名古屋大学の黒田達朗様、公益社団法人日本観光振興協会中部支部の須田寛様、三菱重工業株式会社の服部浩一様に、ご議論いただきます。

中京大都市圏の実現に向けましては、愛知県の各地域、さらには、中京大都市圏の圏域内の地域が、それぞれの強み、特色を生かした地域づくりに取り組んでいく必要がございます。

また、行政だけでなく、県民の皆様や様々な事業主体の皆様と中京大都市圏づくりの意義や目指す方向を共有させていただき、ご協力を得ながら進めていくことが必要だと考えております。

本日のシンポジウムが、その第一歩となることを心より祈念申し上げまして、開会に当たっての私からのご挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。よろしく願いいたします。

## 《基調講演》

講師 奥野 信宏 氏（学校法人梅村学園理事・中京大学学術顧問）

ご紹介いただきました奥野です。「スーパー・メガリージョンにおける中京大都市圏の役割」というテーマをいただきました。よろしくお願いいたします。

スーパー・メガリージョンというのは、リニア中央新幹線の開業を見据えました2050年頃の姿でして、日本の牽引力として期待されています。

リニア中央新幹線は、皆さんご案内のとおりですが、品川から名古屋を経て、新大阪に至る路線です。品川－名古屋間はもう決まっています。名古屋－新大阪は、後ほどお話があるかもしれませんが、だいたい奈良市周辺を通っていきます。中津川、飯田のあたりから浜松の間の距離は直線で100kmくらいでしょうか。レジリエンスという意味でも優れた路線であるといえます。東京－名古屋間は2027年に開通予定でして、最速40分、運賃は現在の新幹線よりも少し高い程度です。大阪への延伸は2045年が予定されているところでありまして、東京と大阪は約1時間、名古屋と大阪は約15分ということになります。

私は、これは日本をブレークスルーする事業だと思っています。鉄道による人口5千万人の日帰り交流圏が誕生します。たぶん歴史上ないことではないでしょうか。これに伴い名古屋大都市圏への期待が高まっているわけでありまして、名古屋駅の周辺整備の事業が開始されておるところであります。

スーパー・メガリージョンは、第2次国土形成計画で提案されました。この国土計画を貫くテーマは「対流」です。人、モノ、情報の対流によって新しい価値を生み出すということです。

この計画は第7次の国土計画に相当します。第1次の国土計画は、全国総合開発計画、全総で、昭和37年です。全総は国土の均衡ある発展というフレーズでご案内のことと思います。全総は5全総、平成10年で終了いたしました。5全総では、この地域・中部圏は、産業技術の世界的な中枢圏域を目指すという位置付けられたのでありまして、そういったことでご案内かと思えます。

全総は5全総で終わりましたが、国土形成計画を作ることになりました。平成16年です。現在の国土計画は平成20年に作られた国土形成計画です。この計画は、全国計画と広域地方計画からなっています。全国計画は理念を中心に書く、広域地方計画は、各広域地方圏で、理念に基づいた具体的な計画を書き込むということになっているわけでありまして、第2次国土形成計画につきましては、全国計画がお盆の8月14日に閣議決定されました。広域地方計画は、今、全国の各広域圏で山場を迎えているところでありまして、年度末までには出来上がると思えますけども。それを全国計画と一緒にしまして、国の計画になるわけです。年度内には出来上がる予定です。それとは別に、大都市戦略検討委員会という委員会が国土交通省に設置されておりまして、これが、別名三大都市圏委員会と言っておりますが、東京圏・首都圏、

名古屋圏、大阪圏を中心にこれからの大都市圏問題を検討するということとして、今年7月に最終報告書が出されました。これについても、密接に関係しますので、後ほど触れたいと思っております。

国土計画の基本理念は、「交流・連携が新しい価値を生み出す」ということでありまして、それを今の時代に体現するのが「対流」であります。五右衛門風呂の対流です。下に炊き口があって、燃料の木をくべると温度差で水が循環し、お湯が沸くわけですね。4月に、私が勤めております大学で学生にこの話をして、五右衛門風呂と言ったら、「聞いたことはあるけど、知らない」と言われました。しょうがないから、ビーカーに水を入れて、色紙を沈めて、下からアルコールランプで熱すると紙が回るだろうという話をしていたのですが。なかなかアルコールランプでは力が入らない。やっぱり五右衛門風呂ですね。

東京一極集中で対流機能が低下しているという指摘があります。確かに国民の居住地の移動は、1970年代がピークだと思いますけれども、減少傾向にあります。その中で、若者を中心に東京圏への移住が目立っております。若者全体で見ますと、傾向的には下がっていますけれども、東京から圏外への流出は低調でありまして、東京で引退されても、田舎に錦を飾るということはされませんで、そのままお住まいになるということがありまして、差し引きで人口の東京への一極集中が続いているということだと思います。

東京一極集中については、色々議論があります。東京一極集中の実像やら、虚像やら、東京の有識者の方の事情やら都合やら、色々なことがないまぜになっておりますけれども、私は是正は必要だと思っております。1つは少子化問題であります。東京はブラックホールみたいなもので、全国から人を集めて消しているわけですが、こんなことをして日本がもつはずがない。2番目は国土の多様性の確保であります。日本の文化というのは、谷筋、町筋の文化が江戸に集まってきて、融合してできたものだと思うんですね。参勤交代はそういうことに大きな意味があったと思います。現在、首都圏で生まれ、首都圏で育ち、首都圏に住んでいらっしゃる方が大変増えています。データを確かめてから数年たっていますが、40代前半の方の比率でいくと、たぶん70%後半台がそういう方だと思います。そうした環境変化によって、日本の文化の中で、地方の文化がどういう役割を果たすのかについてなかなか理解されないという問題がでてきました。日本の文化は華のお江戸のど真ん中でポンと生まれて、海外に輸出されるものだと思われている。私は、国土計画は何をすべきかと問われた時に、1つだけ答えるとすれば、それは谷筋、町筋の文化を守ることだと申し上げているわけでありまして、東京で国土の多様性の確保というと、新宿のゲイをいかに守るかという話になりまして、それは大事ですが、私の論点の本筋にいかないことがあります。3番目の災害に対して強靱な国家をつくる、これは当然であります。

対流には熱源が必要であります。各地域・集落等の「小さな拠点」という言い方がありますが、これは国土交通省が7~8年前から委員会で使っておられます。私も委員を務めいて、あるところで、「小さな拠点」と言ったら、後で、「拠点はいいけど『小さな』は余分だ」と怒られたことがあります。たぶん、最初の出所は国土

交通省の委員会だったと思います。私事で恐縮ですけど、私は島根県出身ですが、出身地の人口 2000 人程度の集落に行っても人っ子一人歩いていない。もうデッドエンドを待っているだけという感じがいつもするわけではありますが。そういう所でも、高齢の女性の方が集まって賑やかに何かやってらっしゃる、そういう所は元気なんです。面白そうに何かやっていると、都市圏の人やら学生が来て覗いてみたり、人によってはちょっとしばらく住んでみようかとか、色々なことが起こってくるわけです。また、ブロック圏や都道府県内の活動も活発であります。

私は、五右衛門風呂の熱源としては、大学の役割が大事だと思っております。大学は、国内・国際の大規模な対流の拠点になります。名古屋大学もそうですけれども、大学を中心にして学生、院生、教職員、情報の世界的な双方向の対流が起こっているわけでありまして、しかも対流が東京経由ではない世界的なネットワークを作っているわけでありまして、コミュニティ大学的な大学も、地域の対流の拠点として機能しているわけでありまして、そういう意味では、対流ということでは、大学の役割が大事だと思っております。

対流を起こす熱源としては、スーパー・メガリージョン、コンパクト+ネットワーク、東京オリンピック・パラリンピック、それから、熱源の担い手としての共助社会というようなことを挙げるができます。東京オリンピック・パラリンピックにつきましては、東京でも、各地方でも、色々な意見・要望が出ていることは皆さんご案内のとおりでありますけれども、しかし、人、情報の世界的な対流の熱源になる、将来なっていく、という意味では非常に大事でして、これは成功させなければならぬ。以下、スーパー・メガリージョン、コンパクト+ネットワーク、熱源の担い手としての共助社会という話に移っていきたいと思います。

まず、スーパー・メガリージョンとしての中京大都市圏の街づくりであります、私は5つの視点が大事だと思っております。ビジネスが効率的に行える街、国際的に活用される街、高齢者が住みやすく子供が生まれる街、環境に優しく歴史・文化が感じられる街、安全で安心な街であります。先ほどの大都市戦略検討委員会の取りまとめでは、5つは多いものだから、4つにまとめました。ビジネスが効率的に行える街と国際的に活用される街をまとめて、グローバルにビジネスがしやすい街という表現にいたしております。

まず、ビジネスが効率的に行える街であります。この地域は日本の発展のエンジンであります。輸出産業が一定の地理的範囲に集中した都市圏が日本経済を牽引してまいりましたけれども、中京大都市圏が産業展開でこれからも主要な役割を担っていくと思っております。

ビジネスが効率的に行える上で、リニアに関係したことでは、交通結節機能の強化が一番大事だろうと思っております。特に名駅における鉄道・高速道路アクセスであります。名駅では、関係者の方々もたくさんいらっしゃると思っておりますけれども、名古屋駅周辺まちづくり構想懇談会の方で名古屋駅周辺まちづくり構想が作られました。今、いくつかのチームに分かれて具体的な実施計画が作られている最中でありまして。高速道路をどこに、どういうふうに入れるかとか、色々なことがチームに分かれて

検討されている最中であります。今あまり情報が出てきませんが、来年1月終わりか2月はじめくらいに名古屋駅周辺まちづくり推進懇談会が開かれますが、そこで中間報告がされることになっています。推進懇談会はオープンにされますので、市民にも広く伝わっていくと聞いております。だいたい3年くらいはそういう状態が続くと思います。その後、一斉に工事の事業が立ち上がっていくと思います。

高速道路の整備は非常に大事であります。特に名駅でのアクセスが大事でありまして、それによって広域圏の各都市の国際競争力がどうなるか決まっていくと思います。今日、倉内先生がいらっしゃいまして、後で話が出るかもしれませんが、岐阜市に向けての高速道路をどう整備するか、これは大事だと思います。名高速は一宮の所で止まっていますし、東海北陸自動車道の白鳥から北の4車線化、これも非常に大事な問題だと思います。中部圏の高速道路は計画は良い計画だし、着実に進んでいます。関係者の皆様の努力だと高く評価しているのですけれども、さらに何が必要かという、今のようなことが必要だと思います。

鉄道は先ほど副知事からお話がありましたので、省略させていただきます。

中部国際空港の機能強化については、二本目の滑走路を早く何とかしなければいけないのではないのでしょうか。そのためにはとにかく需要を伸ばさなければいけないわけでありまして。時々良いチャンスはあるように思います。ナショナル・レジリエンス、国土の強靱化の時にもかなり中部の二本目をどうするんだという議論は出ました。関空と中部と一緒に被災して両方とも機能不全になっていたり、あるいはどちらか一方が止まったら、上にたくさん飛んでいる飛行機はどこに降りるんだということです。名古屋空港は滑走路長は十分にありますが、面積はそんなに広いわけではありません。時々事業の具体化の話が出ては収まり、出ては収まりしてるんですけども。それはそれとしても、需要を出さなければいけないということでありまして、セントレアから飛ぼうということがもっとあっても良いのではないかなと思います。オリンピックまでには二本目の滑走路を実現するという時間設定をしても良いのではないのでしょうか。

中京大都市圏の産業展開であります。皆さんご案内のとおり、100km圏内の人口約1000万人で、高付加価値のモノづくり産業が集積しております。日本の産業展開を主導ということでもあります。

戦後の産業展開をざっとみていきます。戦後の日本のリーディング産業は軽工業であります。この地域は毛織物が中心で、綿も少しありますけれども、岐阜から一宮、知多半島にかけての一带です。しかし昭和30年代半ば、当時は途上国でありました韓国と台湾などに繊維産業が育ち、名古屋圏の繊維産業が空洞化していくわけがあります。

その次の日本のリーディング産業は重化学工業であります。鉄鋼・造船・石油化学などです。その時には、1960年代でありますけれども、この地域では、伊勢湾沿岸一帯にこうした産業が育っていて日本をリードしていくわけがあります。重化学工業は1970年代ぐらいになってきますと、当時は韓国・台湾が中心国になっていまして、競争が厳しくなってきました。石油ショックがあつて、更に競争条件が厳しくなっていくわけがあります。

次の日本のリーディング産業は加工組立型といいまして、自動車・工作機械、今でいえば航空宇宙等々であります。この時には、この地域では内陸部に自動車や工作機械産業が育っておりました。工作機械は特に今の名古屋空港のあたりであります。それでまた日本の産業をリードしていく。

今はこういった重化学、素材産業、加工組立等の多様な産業の総合的な展開がこの地域でされているわけであります。

経済学に雁行形態論があります。1つのリーディング産業もいつまでもリーディングではないわけでありまして、標準的な産業になると、やがて地価の安い所、賃金の安い所に移っていく。その後、その地域の産業が空洞化するかは、新しい産業を育てることができるかどうかにかかっているわけでありましてけれども、この地域は絶えず新しい産業を地理的に間近で育成してきた。それで空洞化の危機を乗り越えてきた、これがこの地域のものづくりの強さというものだと思っております。

この地域にはモノづくりへの自信があります。バブル期、1980年代になりますが、東京の方で言われたのは、「もうモノづくりの時代ではない。名古屋は時代に取り残される。モノづくりといったのでは。」という批判が随分されました。しかし、今思うと、バブル崩壊後の日本経済を支えてきたのは中京圏のモノづくりであります。足を引っ張ってきたのは東京のサービスです。それから、名古屋には揺るがない自信のようなものがあります。なんと言われようと言われまいと、評価されようと言われまいと本当に気にしないですね。ミシュランの3つ星、5つ星にもあまり魅力を感じない。それがどうしたぐらいのところがあると思います。豊かに暮らしているという自負があるように思いますね。

現在は、自動車産業と航空機産業を軸に展開しています。中京圏全域に自動車の強い産業クラスターがあります。航空機のクラスターがまさに今、形成されつつあるわけでありまして。これは、飯田のあたりまで盛り込んで発展しているわけでありまして。それから、先端・伝統産業の分厚い集積であります。ロボット産業、これについては愛知県は航空、自動車、ロボットの3本柱ということをおっしゃられます。この他に、工作機械、鉄鋼、重化学工業、造船、セラミックス、事務機器、伝統産業としての陶磁器、木工等々がありますし、高付加価値な農業も展開されております。県などは、国家戦略特区の指定による行政の後押しもしてらっしゃるところであります。

2番目に国際的に活用される街であります。

英語が母国語の家族が生活してストレスを感じない街、学校、病院などと書いておられますが。名大もそうありますが、研究者がいらっしゃる時は、家族連れでいらっしゃるんですね。日本のサラリーマンの方が海外に行かれる時には、単身でまず行かれるということですが、欧米の方々のご家族でいらっしゃる人が多い。困るのは学校と病院であります。これは東京も同じです。東京は香港やシンガポールに比べてビジネス拠点としての魅力が劣るということがいわれますが、英語が通じないということがあると思えますね。名大病院なども英語が通じるようになったとはいっても、英語しか分からない人が行けば、英語が分かる人を呼んでくるという感じですね。学校も、アメリカンスクールが志段味にありますけれども、

なんせ授業料が高い。途上国から名大に家族連れで来られても、とてもじゃないけど子供を通わせるわけにはいかない。それから、三河も国際学校が不足していますね。これは名古屋が不足しているのではないのです。東京や大阪もそうなのです、日本全体が不足している。英語の問題は、今、小学校から英語教育が行われるようになっていきますので、やがて改善されると思います。

国際的なビジネスのサービス機能というのは、国際対応が可能な会計士とか弁護士ですね。それから、私、大学教員を長くしておりますが、理想的なのは、「名古屋に来れば頭脳がある」と言われると良いなと思うわけですが、大学は都市にとって大事だよということをお願いしたいわけがあります。

GNI (Greater Nagoya Initiative) の取組も出色であります。海外企業の誘致は日本の大都市圏に共通の課題であります。海外企業の誘致と活動環境の整備で成果を上げてらっしゃいます。立地企業へのワン・ストップサービスが展開されておりますし、わが国の広域連携のモデルになっているものであります。成長したメッセナゴヤと非常に密接に関係しております。

次に、観光への期待であります。昇龍道プロジェクトが始まって3年、4年になるでしょうか。これ、非常に良いアイデアだと思います。2004年頃、万博の少し前ですけれども、こういう観光ルートがあって、ドイツのロマンチック街道より良いのではないかという議論は愛知県などでもやっておりました。しかしルートを中心に1つの広域観光をまとめるといった考え方はなかなか浸透しなかつたのですけれども、昇龍道という名前で一気にまとまったという感じがいたします。金沢のあたりは、今は新幹線ができて、東京一色でありますけれども、昇龍道は将来にとって非常に大きな意味を持っていると思います。

産業観光ですが、これは2002年、今日いらっしゃっております須田さんがまず名古屋で提唱されまして、全国に広がりました。私も全国の色々な所へ行って、お話を聞いたり、させていただいたりすることがありますけれども、産業観光という言葉が普通に出てくるようになったと思います。

栄・名古屋・名城地区の連携、これも3つの地域を歩いて回れるようになるると本当は一番良いのですが、名古屋人は歩かないものだから、なかなか歩く道ができない。LRTの構想を名古屋市が持っていらっしゃいます。これもできると良いなと思います。今は「メーグル」が走っていますね、これも須田さんが「自分が鬼になる」と言って、ものすごいリーダーシップを発揮されましてできました。大変な好評だというふうに聞いております。

名古屋駅地区の整備ですが、駅地区も変わりましたね。泥江から堀川のあたり、四間道、あの辺の、古い倉が随分とレストランになっています。四間道のあたりの使われなくなった空き家が色々な用途に使われているとか、これからも随分変わっていくでしょうね。それから、駅の西側もこれからでありますけれども、最近、夜、向こう側に行く人が増えてきましたね。夜10時ぐらいに新幹線を降りて、駅の西側でタクシーを拾って行きますと、道路を渡る人が10時頃でも随分多い状況で、ああ変わったなあと感じます。

高齢者が住みやすく、子供が生まれる街。これは、「子供が生まれる街」という表

現に政府の大都市圏の目標ではいたしました。行政の人にお聞きすると子育て支援の充実となるのでありまして、すぐにリストがずらっと並ぶのでありますけれども、それで子供が生まれるのかということ、必ずしもそこに結び付けられて議論してない。だから、「子供が生まれる街」という表現の方が良いのではないかということをおっしゃるのであります。委員会で出られた女性からは、「良いのだけど、ちょっと表現がストレートすぎる」と言われましたけれども、ギリギリセーフだということでもあります。

中京圏は、愛知県もそうでありまして、若い女性に選択される街にならなければならない。先ほど、東京への人の移動は、プラスではあるけれども傾向的には下がっているということをおっしゃりましたが、若い女性だけは別です。東京に行かれます、行って帰ってこられません。愛知県も人の吸収力がありますが、若い女性だけは例外的でありまして、いかにいてもらうか、中京圏を選んでいただくか、これが非常に大事なテーマだというふうに思います。

3世帯同居等の名古屋のライフスタイルへの注目ですが、3世帯同居・近居は、この前、安倍首相がこれが大事だということをおっしゃいました。3世帯の同居率は、東京・大阪と比べると愛知がずば抜けております。愛知県は大都市圏でありながら、安定的な、子供を生むのに良い、育てるのに良いライフスタイルのある地域だと思います。西三河の自治体にいくつか関わっているのでありますけれども、岡崎とか安城は、これから約40年間、人口が増え続けるという前提で総合計画を作っておっしゃいますね。どこの国の都市かなと思うぐらいです。3世帯同居・近居、これは非常に大きな効果を持っていると思います。東京でもこれを何とか実現しなければならないということがテーマになっております。今、少しずつ変化が見えますが、団地にお住まいの方で引退された方が、団地の中で部屋が空くと、お子様夫婦のためにその部屋を確保されるということが出てきていると聞いております。

地域コミュニティの問題であります。この地域は、特に愛知県は人口当たりのNPOが日本で一番少ないわけでありまして、これは市民の皆様の自主的な活動が低調だということではないと思います。1つには愛知県は行政がしっかりしてらっしゃる。豊かです。余っている金はないかもしれないけど、籠をゆすれば何とか隙間が出来る。それから地域コミュニティが生きているということがNPOの少なさの原因かなと思っております。

こういったことは、超高齢社会における国際的な都市間競争の要だと思います。

次は、環境に優しく、歴史・文化が感じられる街であります。堀川、中川運河の展開、緑の保全・育成と書いてありますが、特に名古屋市のことでありまして、名古屋市に川がないということが東京・大阪との大きな違いであります。だからいかんというふうに思われているのがちょっと。後でご登壇される黒田先生と一緒に研究会に行ったら、水・川がないというのが1つの特徴だという話がありました。さりとて、堀川や中川運河が汚れているというのはいくらなんでも、あり方としてあまり良いことではない。これは水辺の憩いの場として生かしていかなければならないと思います。

安全で安心な街であります。

安全安心は都市の魅力の根源であります。この地域では、南海トラフ地震対策中部圏戦略会議が活動しております。4年目に入っていて、今日も関係者の国の方がいらっしやっているのでありますけれども、これは中部圏の各県・政令市、市町村の代表、インフラ関係の企業、マスコミ、経済団体等々、130数団体が加わってらっしやって、南海トラフに対してどう対処するかという議論をしています。10のテーマを決めて、それぞれの分野が担当するというのでやってまいりました。具体的な事業も動き始めています。例えば、南海トラフの時の政府の対策本部が三の丸庁舎にできるとなりましたが、これも今年度中には工事が終わる予定です。それから、災害の時、マスコミや行政等々のヘリコプターが飛ぶと思いますが、そのヘリコプターの情報は全部共有できるシステムにしたとか、こういうようなことが一通り終わって、次の段階に入ろうとしています。個別具体的に検討してきたことが、全部まとめて機能するように、ということがテーマになりつつあるということでありま

す。ナショナル・レジリエンスへの取組というのは、政府の国土強靱化の取組であります。これは3年前から議論してはいますが、愛知・名古屋は、共同で地域計画を作るモデル地域になっておりまして、非常に良い地域計画ができました。今年度も議論を続けてはいて、昨年まではどうしても3.11がありましたので、自然災害全般ではあったのだけれども、地震と津波が頭にあつたのですが、今年は高潮、洪水、土砂災害、噴火というようなことを中心に検討するというので、計画が作られている最中でありま

す。これも、他の地域のモデルになるような良いものができています。それから、岐阜県、静岡県もモデル地域になって、良いものを作られました。三重県はモデル地域にはならなかったと思いますが、愛知、岐阜、静岡に負けないものを作ってらっしやいます。スーパー・メガリージョンにおける関西圏との関係であります。関西圏のスーパー・メガリージョンへの意見でありますけれども、皆様、ご案内のとおり、関西圏は昭和60年頃は二眼レフ論を唱えてらっしやいました。東京と大阪は二眼レフである、ということでありま

す。これはこれで良かったと思います。昭和60年頃は、東京と大阪が対峙して日本を引っ張っていくという気概がありました。ところが大阪は現在、ご案内のよう

ていらっしやいます。政府の会議でも関経連からそういう発言は必ず出てまいります。同時にリニアの同時開業の要望もでてきますが、これは民間のことですので、政府がどうこうということではありません。

大阪は梅北にナレッジキャピタルができています。個々の機能は名古屋にもあるのですが、1つにまとまった所に集約していらっしやる。名古屋にもあのようなものができて良いのではないのでしょうか。関西は、名古屋にできて、競争相手になるのではないかと警戒していらっしやいますけど、名古屋にもあっても良いアイデアだと思います。

それから、北陸・東海圏を含むスーパー・メガリージョンと書きました。私は、スーパー・メガリージョンは北陸・東海を含んだスーパー・メガリージョンを考えております。太平洋側と日本海側の広域連携、これは今の国土形成計画の大きなテーマです。私事で恐縮ですが、私は島根県出身ですが、小学校5年生時に先生が、「ここは裏日本である。日本には表日本とって、瀬戸内なんかは雪も降らない、地中海みたいな、オリーブが育っている夢のような所がある」というような話をされて、ああそうか、裏日本かと思った記憶があります。大学で京都に出てきた時には、ああ表日本の人間になったと嬉しかったのを覚えています。裏日本や表日本といわれるようになったのはそう昔ではなくて、明治の初めまでは、東海道はもちろん大事な軸でしたけれども、日本海側にも北前廻船とか物流の流れがありました。ところが、明治維新後、だんだん米国に関心が向くようになってきて、太平洋側が表になって、日本海側が裏になってきた。しかし戦前は大陸のことがありましたので、日本海側も大事だったのでありますが、戦後は太平洋側が発展のセンターになって、両側で経済格差も大きくなって、だんだん裏と表がはっきりしてきたわけがあります。

しかし、裏日本の側も着実に成長してきました。特に北陸はそうであります。日本海側と太平洋側の広域連携によって、新しい日本の活力を生むことができるのではないかとというのが今の国土形成計画の基本的な考え方です。今日は須田さんもいらっしやっていて、私があまり軽々しいことは言えませんが、敦賀から新幹線をどっちに伸ばすかという話があって、色々な案が取り沙汰されているのですが、敦賀から米原に繋がれば、福井なんかは、新幹線経由で金沢を通過して東京に行くよりは、新幹線で名古屋に来られて名古屋からリニアに乗った方がよっぽど早いのではないかと思います。岐阜・長野などの中央日本も大事な位置付けになりますけれども、そういった意味では、北陸・東海圏を含むようなスーパー・メガリージョンという考え方を持って良いのではないかと考えております。

次に、コンパクト+ネットワークであります。これは対流の各地域の熱源でありまして、今度の第2次国土形成計画で重要な位置付けにしております。人口減少による地方都市の機能低下の危機があります。コンパクトになった都市のネットワーク化を進める、都市群が互いに補完し一体として機能するようにする、高度な都市機能を維持する、というものであります。例として、山陰の松江と米子を挙げています。私はあの辺の出身なのでありますけれども、松江は人口が20万人を超えていると思

いますけど、合併でそうなっているの、旧松江市はだいたい 15 万人弱、13 万人から 14 万人だと思えます。米子も同じようなものであります。あの辺の中核都市でありますけれども、これ以上人口が減ったら、中核都市の機能を果たせなくなるわけでありまして、近辺には安来とか出雲とかもありまして、それらが一体となって、市民が 1 つの都市として利用するようになると、都市機能は維持できるのではないかということでありまして、そのハード、ソフトを整備するということでありまして、これは大都市圏でも適用できるものです。

範囲の経済 (Scope Economy) という考え方が経済学にあります。これは生産の理論でありまして、規模の経済に対して範囲の経済です。別に相対立する概念ではありませんけれども、地域経済では、規模は小さくても、特色を持った地域が交流・連携することによって、情報や知識を出し合い新たな価値を生み出すことができる、そういったような意味に使っております。

続いて、担い手としての共助社会の実現という話に入りたいと思えます。地域づくりの担い手には、多様な主体があります。NPO、住民団体、一般社団・財団法人、企業、大学等々であります。これらによって、人の繋がりを再構築していく。これが対流に共通のエネルギー源となるということでありまして、人の繋がりがなぜ大事か。1 つには、災害に負けない、しなやかに強い国土・地域をつくる。各地域では、被災地での「絆」、遠隔地の都市の平時の交流・連携、地域 BCP 等々が行われております。特に地域 BCP はナショナル・レジリエンス、国土強靱化委員会の重要テーマになっておりまして、今、その取りまとめをしているところでありまして、12 月頃に発表される予定です。

国土強靱化において、地域コミュニティは重要な位置付けがされております。「地域コミュニティの維持、強化を図ることが極めて重要」、これは法律ができた後、基本計画が作られたのですが、その中に入っている言葉であります。それから、「ソーシャルビジネスなど新たな担い手を育成する取組を支援するとともに、(中略) 共助社会づくりを目指した取組が必要」、これはこの 3 月に国土強靱化委員会で報告書を取りまとめました。その中に出た言葉であります。強靱化も最初、またコンクリートで固めるのかと言われて叩かれました。国土の強靱化にとってコンクリートは大事なのですが、地域コミュニティの人が大事だということです。私は専門は経済学です。委員会にはコンクリートの専門の方々がたくさんいらっしゃいますので、私はこういう点を強調していたわけでありまして。

経済対策における共助社会への関心が高まっています。マクロ・ミクロの経済政策については、3 本の矢ということで安倍政権が取り組んでおられます。これも大事なのですが、もう 1 つ大事なのが、長期的政策としての地域・国土づくりであります。各地域の地域力、都市圏の国際競争力を強化する。そのために、人の繋がりと地域の活動が大事だということでありまして。西洋医学と東洋医学みたいな感じです。

総理も国会などで、全員参加こそがこれからの成長戦略の鍵であり、活力ある共助社会づくりを進めていくということをおっしゃいます。また今年の骨太の

方針ですが、「共助の活動への多様な担い手の参画と活動の活発化のために、関係府省庁が連携してボランティア参加者の拡大と寄附文化の醸成に向けた取組を推進するとともに、NPO やソーシャルビジネス等の育成等を通じて、活力あふれる共助社会づくりを推進する」ということが謳われています。昨年、一昨年の方針でも、文章は違いますが、同じようなことが言われているわけであります。

内閣府に共助社会づくり懇談会がありまして、私が座長を務めておりますが、キーワードは全員参加と共助の精神であります。多様な担い手の参加がなぜ必要かということについては、人の繋がりが先進国に相応しい安定感ある社会の構築に寄与する、新たな市場の創出・拡大や雇用の拡大に寄与する、都市圏の国際競争力・各地域の地域力の強化に寄与する、寄附文化の醸成に寄与する、というふうなことを挙げて、色々議論を進めているところであります。共助社会の概念と施策内容は、共助社会づくり懇談会で整理して、啓蒙活動を全国でやっているわけでありまして、一方では、第2次国土形成計画での担い手の1つの柱になっているということでありまして、また、国土強靱化でも、それが1つの柱となって、重要な一翼を担っているということでありまして。

今、なぜ人の繋がりがかということでありまして、少し経済学の話になって恐縮であります。市場経済に対する批判的意見が出てまいりました。特にリーマンショックの後であります。市場原理主義とか、行き過ぎた市場経済とかです。そういった言葉が経済学にあるわけでありませんが、市場経済に対する不満の表れだと思えます。市場機構は人類の知恵の結晶のようなものでありまして、かけがえのない制度でありますけれども、完璧に機能してもできないことがあります。格差がそうです。格差は市場が作り出すものであります。大規模災害からの復旧もあまり市場機能には多くを期待できない。それらを我々は市場の失敗と言っております。行政の役割は市場の失敗を補完することにあります。しかし行政にもできないことはあるわけでありまして。人手の不足、予算の不足、公平性の縛りもありまして、こういうのを我々は政府の失敗と言っております。

市場と行政が機能するには基盤としての社会が必要なわけでありまして、社会というのは、つまるところ、人と人との繋がりであります。こういうコミュニティは日本にあったのですが、高度成長の過程で、弱体化・崩壊しました。地方圏では、昭和40年ぐらい、高度成長の真ただ中ですが、中国地方の中山間地ではものすごい勢いで過疎化が進行しまして、このままでは日本の農村は社会としては機能しなくなると言われていたのですが、そういう時代が意外と早くやってきました。昭和50年ぐらいには社会として機能しなくなった農村が全国の至る所にできたわけでありまして。他方、大都市はどうかというと、人は集まってきたけれども団地に住んでいる。隣の人の素性はおろか、名前も知らないまま過ごすというようなことが常態化しているわけです。その一方で、底流での地域コミュニティへの関心が高まっています。それが一気に表に出たのが阪神・淡路大震災だったと思えます。その直後にNPO法が制定されています。数十年かけて取り組むべき課題ですが、人口減少・高齢社会においてしなやかに強い地域をつくる鍵を握っているということであ

ります。

国土・地域政策において人の繋がりはどう考えられているか。交流・連携が新しい価値を生み出すということでありませけれども、先ほど申し上げましたが、人の繋がりというのは、地域・国土政策では交流・連携という言葉で表されます。江戸時代の宿場町・港町などが良い例ではないでしょうか。今日は関係者の方がたくさんお見えですが、飛騨の高山は山深い所ではありますが、なぜあの山深い所であれだけ文化が育まれ、富が蓄積され、人が育ったかです。専門家に聞くと理由は1つではないのですが、1つの理由は、あそこが5つの大きな街道の交差点だったということです。それから、この地域では常滑です。常滑は今、空港ができて、人口が5万人台を維持しておられるのではないのでしょうか。常滑という街は、日本の戦後の各分野のリーダーを輩出した所です。亡くなった方からいきますと、東電の平岩外四さん、経団連の会長さんでした。ソニーの盛田（昭夫）さん、哲学者の谷川徹三さん。元気な方でいくと、梅原猛さん、経済学者で私より2つ上になります鈴木興太郎さん、一昨年、天皇陛下に経済学を御進講していました。私の時代のアイドルの中野良子さんもそうであります。なぜ人口5万ほどのまちであれだけの人材が育って、富が蓄積され、文化が育まれたか。これも理由は1つではないのですが、明治の初めまでは、あそこは伊勢湾海運の拠点なんですね。伊勢湾海運というのは日本の港運物流の1つの大きなルートであったということでもあります。

交流・連携が新しい価値を生み出すのでありますけれども、交流連携の重点は随分変わってきています。全総は昭和37年、新全総は昭和44年ではありますが、これらは高度成長期の国土計画でありまして、大都市圏の発展の成果を地方圏に波及させるという目標がありまして、地方の拠点を整備して、地方と大都市を結ぶ交通基盤を整備するという事だったのです。3全総は昭和52年、日本の高度成長は終わり、安定成長期に入っています。過疎・過密の解消がテーマで、定住圏構想とされています。ここまではハードの整備が中心になりました。昭和62年の4全総、平成10年の5全総になると少し変わってきます。交流・連携に、人の繋がりの意味が入ってきまして、多様な主体の参加ということが言われます。地域住民、ボランティア団体、NPO、企業等の多様な主体の参加による地域づくり、これは5全総の言葉ですが、こういうことが言われています。今の国土計画が国土形成計画でありまして、第6次の国土計画であります。平成20年になります。多様な主体は新たな公と呼ばれました。新たな公の育成を5つの基本戦略の1つに位置付け、他の4つをベースとして支えるという重要な位置付けがされたわけでありました。現在はこの計画の元にあります。

現代社会の特徴は普通の人々が公共を担う、民間が公共を担うということでもあります。

私は4つの機能に分けていますが、1つは行政機能の代替です。行政が提供すべきサービスを自らの意思で市民に提供する。道路・公園・河川の維持管理、旧役場機能の代替などです。防災では、裏山での津波避難路の自治会での整備など、色々

あります。時間がないのであまり例を挙げられませんが、2 つ目は行政機能の補完です。行政が提供すべきとまではいえないが、公共的価値の高いサービスの提供です。文化的価値の高い家屋・施設の再生、地域文化の保存、地域での子供の教育・介護などがあります。こういった新たな公による行政機能の代替・補完的な活動がないと地域は動かないというまでになっています。防災・減災、災害対応でも同じであります。こういった活動は、主にボランティア、行政の支援で行われているわけでありま

す。3 番目に、財政的に自立して社会的課題を解決する活動です。この動きは随分出てきました。1 つはソーシャルビジネスです。特産品の開発・販売、観光資源の発掘・事業化、2 地域居住等であります。それから、企業と NPO の連携も増えてきました。各地域の中小企業と NPO が連携して新しい事業を始められる。これは各地域の中小企業のソーシャル化とか、第 2 の創業とかいうふうに言われています。大企業と NPO の共同も増えてきました。大企業は CSR とは違って、NPO の考え方を自分の中に取り込んで、本業に生かしていくというような活動です。国土形成計画でも PR 版で、三菱地所と山梨の NPO「えがおつなげて」を例に挙げています。「えがおつなげて」は、三菱地所と共同で山梨県の耕作放棄地を借り受けて、酒米等々を作って、丸の内という酒を作って、三菱地所を通じて売り出している、これ大変な人気だそうです。また、放置間伐林をまとめて、三菱地所の関連会社で内装材として活用する、お互い Win—Win の関係です。それから、フェアトレードも増えてきました。森永のチョコレートの裏に、このうちの何円かはガーナでカカオの果樹園に従事する子供の教育に使われる旨が書いてあります。これは森永と ACE という NPO が共同で行っている事業です。去年の 1 月、共助社会をテーマに 1 年議論したから、啓蒙活動として東京新橋のヤクルトホールで講演会とシンポジウムが行われました。小泉さんにも来ていただき、大盛況でした。私も基調講演とシンポジウムの司会をしましたが、700 ほどの入場者の内、2 割くらいは日本経団連の方々でした。企業の幹部の方々も多くお見えで、関心が高いんだなと思いました。

それから、都市圏における街づくり・エリアマネジメントですが、東京丸の内、札幌地下歩行空間、大阪 BID 等々です。あまり例を挙げている時間はありませんが、東京駅の丸の内口から、皇居に向かって行幸通りがあります。日本で一番格式の高い通りでありましょ

うか。地上も地下も都道であります。そこでは三菱地所を中心とした民間グループと都が契約を結ばれて、民間グループで維持管理をしています。東京都が費用の 3 割を負担しています。したがって、ありていに言えば、東京は 3 割の費用負担で済んでいるということでありまして、素晴らしいまちになっていますね。それから、時間がないので省略しますが、札幌の札幌地下歩行空間、大阪 BID、これも注目しています。

次は公の施設の活用です。これは廃校となった池尻中学校の跡地を活用した世田谷ものづくり学校です。モノづくりですけど、デザインであります。名古屋のお株を完全に奪っているものであります。学校を借り受けて、1 部屋ごと貸し出して、起業を手伝っている。衣服のデザイン、家具のデザイン、オートバイのデザインとかアニメとか、色々なデザインがあります。この目的で面白いのは 2 つあって、1

つは学校の中の地域コミュニティをつくること。お互い部屋の中に閉じこまらない、色々な分野の人が集まって、色々な新しいものを作っていくという交流連携している。もう1つは地域の拠点になる。子供さんや地域の方々が自由に遊びに来れる場所にするというおもしろい取り組みをしていらっしゃいます。

復旧・復興でも、財政的に自立して課題を解決する色々な取組をしています。

設置形態は NPO、社団・財団法人の他に、株式会社も有力であります。ソーシャルビジネスでもビジネスをするには NPO ではやりにくいということがあります。会員はオープンでなければならないし、1人1票原則があり、迅速な意思決定ができてにくい。そこで株式会社組織にして、定款で興味ある約束をしている。利潤が出て株主の間で配当しないで、その事業につき込む。解散する時に残余財産があると、山分けしない。志を同じくする人たちに渡すなど色々なことが書いてあります。

4つ目の中間支援機能も、地方都市でも急速に成長しています。

ソーシャルビジネスは急速に拡大しています。2008年の経済産業省の推計で、雇用3.2万人、市場規模2400億円です。比較対象になっている英国の状況は2005年になりますが、雇用77.5万人、市場規模5.7兆円、日本の約23~24倍であります。昨年、内閣府の方で推計してみようよということで、推計しました。雇用、市場規模とも、4年間で10倍に増えています。今もものすごい勢いで増えてきております。

社会における期待の大きさであります。社会のニーズや課題に対して、市民の自主的な取組が大切であると考えている人が9割、NPOの役割として人と人との新しい繋がりを作ることと答えた人が最も多い。NPOを「信頼できる」「どちらかといえば信頼できる」と答えた人の割合は、平成17年度は30.5%、平成25年度は64.3%と増えています。逆の方も15.7%から23.3%に増えています。これはNPOへの関心が高まっているということだと思います。

育成が課題であります。組織が脆弱です。中心になってやってらっしゃる方は立派なのだけど、この人が活動できなくなったらどうなるのか分からない。したがって、行政がそういう団体と10年、15年と協働で何かしようということには躊躇されるということでもあります。

1つは人材育成です。企画・立案できる人材の育成です。これは今、内閣府の私共の委員会の方で、そういう教育機能を持った中間支援組織を育てることを重点的に行っています。次にキャリアパス形成の仕組みが必要です。これには大学の役割が期待されます。中山間地で大学や大学院を出て活動していらっしゃる方と、よくお酒を飲んだりするのですが、「楽しいし、給料安いがそれはいい。大根も米ももらえるし。でもやっぱり、夜1人になると、将来が見えず、胃が痛む」とおっしゃる。こういう方々は大学が引き受けて、きちんと博士の学位を与えて大学教授になってもらう、あるいは経済団体や行政機関で専門家として働いてもらう、ということでは道ができると思うのですが、この分野で博士の教育をできる人が日本にはまだ育っておらず、そこから変えなければなりません。それから、NPO等と企業、金融機関等との人材交流の役割です。共同での取り組みはでてきていますが、人材の交流まではなかなか行きません。NPOは給料が安いので、大企業が人を派遣する

と給料を派遣元の企業が払わなければなりません。地方自治体との人事交流はできていますが、国はできなかったのです。今度できるようになりました。

2つ目は、資金提供の仕組みが未成熟だということです。NPOバンクが1990年代にできましたが、あまり成長しませんでした。最近では直接金融の基金やファンドがものすごい勢いで増えています。金融機関の理解がまだ不十分と書きましたけれども、最近、十六銀行や百五銀行が、中日新聞によると、クラウドファンディングを始められた。ソーシャルビジネスだけが対象というわけではありませんが、1万円、2万円の小口の資金を集めて、貸し付ける。あまり配当なんか期待していないんですけど、志ある資金を集めて投資する活動です。次の銀行の休眠口座の活用ですが、これは議員立法ですが、今度の国会で通る予定だったのです。通ればすぐに、500億の資金が毎年出てまいりますので、仕組みを議論しようという準備をしていたのでありますけれども、色々国会の方でも事情があって、議論をする時間がなかったということでもあります。

3つ目は、社会からの信頼性の醸成です。日本は寄付は集まらないと言いますが、寄付制度はヨーロッパと比べても、随分整備されているんですが、もともとNPOが寄付を集めていないので、制度を作っても寄付が増えないわけでありまして。NPOの会計情報は不十分です。複式簿記をつけているNPOはほとんどありません。NPO会計基準が作られたのですが、それでもまだ難しく、あまり普及していない。記帳がしっかりしていないとなかなか寄付しようということにはならないと思います。

最後であります。災害に負けない街をつくるには共助社会が大事であります。

国土の強靱化というのは、地域づくりそのものです。魅力ある街づくりを先ほど申し上げたように実行し、500年、千年に一度の大規模災害に耐えうる街をつくるということです。国土の強靱化というのはコンクリートで固めるのではなくて、地域づくりなのです。一般に災害に強い、安全・安心な地域に産業は集積するといわれます。これは大学の教養の講義で人文地理の先生に習ったことでありますけれども、未だに覚えております。日本では輸出産業が災害に弱い都市圏に集まっています。そういう視点での取組が大事だということでもあります。

広域圏の連携強化は、地域づくりと強靱化のために大事であります。行政の連携はしていらっしゃるんですが、限界があります。首長が変われば変わるし、予算を使ってしまえばおしまい、担当者が変われば熱が冷めるというようなことがある。行政区域を越えて市民が一体として使えるような地域をつくっていくということが大事だということです。これは中心都市の国際競争力の強化や、災害に負けない地域づくりに貢献します。例として関西の歴史街道計画、GNI、シーニックバイウェイ北海道を挙げました。その他にも、全国の商店街の連携、金沢・富山・高山等の観光の連携、瀬戸内の島の連携というように、色々なことが行われています。多様な主体の参加が大事なのでありますけど、参加による常時の楽しみが、非常時の力になるということだと思います。川を守りたいければ、日頃から川に行って遊んでいることが大事だということを行っているわけでもあります。

荒々しい市場経済に負けない社会をつくる。災害に負けない強い社会をつくる。そのためには人の繋がり構築が大事であり、それによって、程よい成長に支えられた、先進国に相応しい安定感ある社会を実現することができると思っております。どうもありがとうございました。

## 《パネルディスカッション》

### コーディネーター

奥野 信宏 氏（学校法人梅村学園理事・中京大学学術顧問）

### パネリスト（五十音順）

倉内 文孝 氏（岐阜大学工学部教授）

黒田 達朗 氏（名古屋大学大学院環境学研究科教授）

須田 寛 氏（公益社団法人日本観光振興協会中部支部長）

服部 浩一 氏（三菱重工業株式会社交通・輸送ドメイン民間機事業部生産管理部次長）

### （奥野氏）

お待たせいたしました。パネルディスカッション「スーパー・メガリージョンにおける中京大都市圏の役割」を始めます。先ほど、特に第2次国土形成計画との関係で、担い手のことを中心に話をさせていただきました。中京圏は、今、作られています第2次国土形成計画では、日本の成長のエンジンになるという表現がされているわけであります。また21世紀の日本の暮らしのモデルになる地域でありますけれども、そのためには色々と課題も多いと思います。

今日は、先ほどご紹介がありましたとおり、交通、地域づくり、モノづくり、観光等々について、それぞれ造詣の深い方々にご登壇いただいております。幅広に意見交換ができるかと思っております。

パネルは、全体を大きく2つのパートに分けております。第1のパートでは、自己紹介を兼ねまして、中京圏について持っておられる認識、スーパー・メガリージョンの可能性、課題等について発言いただきます。第2のパートでは、中部圏が世界の中で存在感を発揮するためには何が大事か、必要な方策等について、発言をいただきたいと思っております。

それでは早速、第1のパートに入ります。第1のパートでは、自己紹介を兼ねまして、スーパー・メガリージョンの中心として、中部圏の現状をどう考えるか、課題は何かについて発言いただきます。黒田さんから順番にお願いいたします。

黒田先生は、私もずっと一緒に仕事をしてきている研究仲間ですけれども、都市・地域経済ご専門で、応用地域学会会長、中部運輸局の中部地方交通審議会会長等々を務めてらっしゃいます。よろしく申し上げます。

### （黒田氏）

名古屋大学の黒田でございます。

日本の各大都市圏が、経済的にはどういう繋がりでもとまりがあるのかということ、従来から地域経済学の研究者が調べていたのですが、最近、私も関係しております中部圏社会経済研究所というところで、中部圏、あるいは名古屋大都市圏について調べ直していたところ、だいたい名古屋駅から40km圏というのが、直

近の中京大都市圏の経済的なまとまり、日常的な経済活動が一体化している地域ということが分かりました。基本的には、リニアができた時に、品川から名古屋駅まで40分なのですが、問題は、名古屋駅に着いてから、この40km圏にアクセスする時間が改善されないと、あまりリニアの効果が地域全体に行き渡らないということがございます。それが1つの大きな課題だと思います。

それからもう1つは、先ほどもお話がありましたけれども、これから基本的に日本は少子高齢化・人口減少社会に突入するわけですが、名古屋のまちなかはそれほど問題ないのですが、周辺の地域は、それぞれかなりまだら模様で人口減少に苦しむ地域が出てまいりますので、そういうところまで見越すと、もう少し広域で、先ほどの奥野先生のコンパクト+ネットワークというキーワードでご説明いただきましたけれども、やはりネットワークというのは、こういう一体化した圏域で、もう少し行政的にも連携をとっていかないとやっていけない社会が目前に迫っているということでございます。

少し例をご紹介しますと、たまたま最近、アメリカの大都市圏を調べているのですが、例えばボストンの例ですが、ボストン自体は非常に小さな地域なのですが、実際、交通ですとか、住宅、エネルギー、あるいはコミュニティの様々な問題については、マサチューセッツ州がある程度音頭取りをしまして、ボストンを中心にした広い圏域で、例えば極端な例ですが、LEDを役所が購入する時は、この圏域でまとめて購入される。そうすると非常に安く物資が調達できる、というようなことも既に行われておりますので、こういうことも日本もそろそろまじめに取り組んでいくべきではないかということです。

基本的には日常生活は40km圏なのですが、先ほど奥野先生からも、北陸との一体化も重要だというご指摘がありましたが、新潟とか山梨まで考えるかどうかというのはなかなか微妙だと思うのですが、少なくとも石川・富山・福井・長野あたりまでは、40km圏だけにとどまらず、もう一段階、ワンステップ外側の領域として設定した圏域で見なければならぬだろうと思っています。

具体的なインフラの問題について触れたいと思います。2008年のリーマンショックで少し変動したので、まだ完全に安定した状態には戻っていないのですが、港湾の方は、取扱高でいうと、この時点でも名古屋港は単独では1位ですし、最近の直近のデータを港湾組合の方にお聞きしたら、やはり1位ということで、名古屋港自体は非常に強いです。ただ、問題は空港にあるわけで、成田空港は物流でいうと突出しております。関空を見ていただいても分かりますが、関空の場合は成田ほどではないにしても、神戸港や大阪港と横並びくらいの取扱高を維持しているのですが、セントレアに至ってはこのレベルしかないというところが、名古屋港とのバランスで考えると、この地域の弱みを端的に表しているデータだというふうにお考えいただけるとと思います。なぜこんなに貨物が弱いかというと、ご想像できると思いますが、要は滑走路が一本しかないので、メンテナンスで夜間発着ができない。そうすると、貨物便というのは、本来は夜間も発着できれば、セントレアのメリットを最大限発揮できるのですが、そのためにはやはり滑走路が複数ないと、貨物便をこれ以上、なかなか成田から奪って持ってくるというのは難しいという状況で

ざいます。

森ビルの森記念財団が都市のランキングというのを発表しております。名古屋が世界の都市ランキングに出てくるのは、森記念財団の2012年版しかありません。ランキング自体は色々なところから出ていまして、絶対これが正しいというものではもちろんないのですけれど、名古屋に住んでいる者としては、名古屋の強み・弱みがある程度考える時に参考になるということで、あえてお出ししています。

上位にある、一番名古屋がトップランクに来るのは居住で、地価が安いので、名古屋の場合、大都市にしては結構広い家に住めるとか、3世代で同居できるということが顕著に評価に出ているわけです。やはり問題なのは下位の方にある項目は、何とかしなければいけないだろうということで、交通・インフラで言えば、名古屋は東京・大阪に比べると、マストラ（マストランジット：大量輸送機関）が弱いというのが確かにあります。自家用車での通勤が異常に多い。これは倉内先生の専門分野ですが、交通計画では昔から名古屋は何でこんなに自家用車しか使わないのかということ言われています。それはあるのですが、森記念財団の評価で非常にマイナスに影響しているのは、セントレアの発着便数、国際便が少ないことが、かなり影響しています。

具体的なインフラについて簡単にコメントさせていただきますが、セントレアについては先ほどのような理由で、二本目の滑走路をできる限り早急に整備する必要があります。ついては、それと前後するかもしれませんが、貨物輸送をもう少し、実は中部圏の製造業のメーカーが今は成田をほとんど使っちゃっているのを何とかセントレアに動かしていかなければならない、ということがございます。

それから、特に問題なのは、リニアができてしまいますと、要は品川まで名古屋駅から40分、品川から京急で羽田に行けば、実は名古屋駅から名鉄を使ってセントレアに行くのとあまり変わらない時間で、名古屋の人も羽田が使えるようになってしまうのです。そうってから二本目と言っても、おそらく東京の人たちは、「名古屋の人も羽田を使えば良いんじゃない」という話で、セントレアをつぶそうとまでは言わないと思いますが、セントレアは首都圏に地震が来た時の予備ぐらいに使ってやろうぐらいの話になりかねないというふうに、個人的には心配しております。

羽田については、名古屋大学に以前おられた名誉教授の浅岡先生という土質工学の先生が次々と新しい地盤の改善方法を編み出すものですから、成田空港をつくった時には、羽田はあれ以上拡張できないということでしたが、どんどん土質工学の進歩があって埋立が可能になり、羽田が次から次に拡張できるという、技術進歩がそういう影響を与えているわけです。羽田もこれで止まるわけではなくて、在日米軍との制空権の問題とか色々ございますけど、やはり、さらに拡張する可能性はあるだろうというふうに思っております。

それから、港湾につきましては、先ほど言いましたように、名古屋港はパフォーマンスが非常に良くて、今現在も、港湾計画の見直しがちょうど始まったところがございます。今まで少し弱かった大型の貨物船とか観光船、クルーズ船をもう少し名古屋港に誘致できるように、かなり大規模な改善計画がちょうど始まっております。日本海側との連携とかいうことを考えますと、他の道路とか鉄道の観点もあり

ますが、富山の港ともう少し、いざという時のレジリエンスの観点から連携するようなことを進めておいた方がよいのではないかと考えております。1つ、地元でもあまりご存じないかと思うのですが、名古屋港は木曾川などの土砂が年中流されて来ますので、常に浚渫しておかないと、機能を維持できないという宿命にあります。ところが今、浚渫土の処理場がないものですから、仕方なく国土交通省の方で、ポートアイランドの上に、次々に浚渫土砂を積み上げております。ただそれは、臨時の措置ですから、完全に地盤改良みたいなことまではしてなくて、単に積んでいるため、おそらく南海トラフの地震が来た時には、ポートアイランドが崩れてしまって、しばらく名古屋港自体が封鎖される可能性があるのではないかと心配しています。国土交通省の方でも、土砂をセントレアの二本目の滑走路の用地に予め運んでおいて、最終的にセントレアの工事に備えるというようなことも色々試みておられます。ただ、現時点で、漁業組合の方との調整がなかなか進まないもので、何とか早くそれを解決して、ポートアイランドの土砂の問題を解決しておかないと、いくら石油タンクが壊れないように、気仙沼港みたいに地震が来ても流されないように措置をしても、港に入れなくなったら結局一緒ですので、かなり急を要することだろうと考えております。

道路軸については、県の方で中京大都市圏のパンフレットをお作りになって、それを見ていただいたら一目瞭然ですが、新東名、新名神、東海環状西側など、着々と進んでいますので、あまり心配することはないですが、中京圏と北陸との結びつきを強めるためには、やはり東海北陸自動車道の4車線化を推進していただく必要があるだろうと考えております。あと、これは個人的趣味もありますが、名古屋のまちは、繁華街の賑わいがいまいち物足りない。そのためには、できれば広小路などを少し車線を減らしても、もう少し歩行者が楽しんでまちを散策できるようなインフラも必要ではないかと考えております。

#### (奥野氏)

ありがとうございました。広小路、久屋大通は、前から時々発言していますが、道路の位置づけをやめて条例で広場にすれば良い。そうすれば、歩道にテーブルを並べるのもかなり自由にできるようになります。ありがとうございました。

それでは続いて、倉内さんをお願いしたいと思いますが、倉内教授は、交通工学、交通計画がご専門でして、岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会の観光振興・まちづくり部会長等々を務めていらっしゃいます。

#### (倉内氏)

岐阜大学の倉内でございます。どうぞよろしく申し上げます。

ただ今ご紹介いただいたとおりで、岐阜県の方のリニア中央新幹線活用戦略研究会の委員を務めておりまして、私の方から、この研究会での取組を中心に、岐阜圏域でのリニア開業に向けての活動というものをお話しさせていただきたいと思っております。そういったことから、今日のお題のところに関連することに繋がればと思っております。

まず、岐阜県駅の場所ですけれども、皆さんご存知かと思うのですが、リニア中央新幹線岐阜県駅は、中津川市内の恵那駅と中津川駅の間に位置します美乃坂本という駅に隣接して設置されることになっております。今回、対象とされている中京大都市圏の大きさが80km~100kmという話なのですけれど、ちょうど名古屋から中津川が80km強となりますので、一番端っこといいますか、北東端に位置すると考えることができると思います。この駅の特徴としましては、現在、東京-名古屋間に2か所車両基地が設置される予定と聞いておりますが、その1つがこの岐阜県駅のすぐ付近に設置されます。リニア中央新幹線のほとんどがトンネルあるいは防音フードに囲われているのですが、その数少ない開口部の中でも車両基地があるということで、岐阜県駅と車両基地の間をリニアがゆっくり進むところを間近に見ることができる、そんなスポットとになるということが期待されています。

研究会の議論について話を戻させていただきますと、岐阜県としては、JR東海さんが平成20年に建設方針を掲げられたことを受けて、岐阜県が中心となって、まずは地域づくり研究会を設立し、そこでリニア開業後の目指す姿を議論したリニア基本戦略を取りまとめております。この基本戦略を受けて、これを具体化していこう、より具体の政策に繋げていこうという考え方をもち、平成23年にこのリニア中央新幹線活用戦略研究会が立ち上がっております。研究会のメンバーですが、産業・経済団体、観光団体、有識者、プラス県内の全市町村を入れていまして、ここが非常に重要な一手になっていまして、開業効果を県内に最大限普及させたい、そんなことを意図して作っているということになります。この研究会で議論を深めまして、リニア中央新幹線活用戦略を策定しておりますので、これについて簡単にご紹介させていただきますと思います。

活用戦略は3つの大きな視点で構成されておまして、それがまさに岐阜県としてリニア開業に期待しているところ、あるいはもたらすと考える方向になろうかと思っておりますが、1点目が広域的に効果を波及していくということで、既存の交通ネットワークの連携や再構築を進め、岐阜県東の新しい玄関口としてこのリニア岐阜県駅を位置付けていく。そのために、そこからのアクセスの圏域を拡大させるということが必要になってくるだろうと考えています。それは先ほど、黒田先生の方からお話があったと思っておりますけれど、岐阜県としては当然ながら名古屋市ターミナル駅の方も活用していく必要があるのですが、これに加えて、岐阜県駅に近い愛知県の北東部、そこから岐阜県駅の利用を念頭に置いた取組が必要であると考えております。

2つ目の視点が、大都市機能を分担ということで、名古屋と東京からちょうど岐阜県駅周辺が1時間ぐらいで結ばれるということを考えますと、先ほどのスーパー・メガリージョンですけれども、そういった形ができた場合の機能を分担しようということです。特に中津川周辺は、南海トラフの方からみますと、同時被災という可能性が非常に低いだろうというところからも、さらには、リニア中央新幹線の開通によってアクセス性が高まることを考えると、首都圏の中核機能のバックアップの場所として非常に有利な場所ではないかと考えているところです。

3つ目の視点が、岐阜県独自の魅力を発揮するというところで、岐阜県駅周辺には、

農村景観日本一の称号をいただいています恵那市岩村富田地区の棚田であったり、中山道の宿場町である馬籠、あるいは加子母村の地歌舞伎等々といったような様々な地域資源があるということで、こういったものをうまく活用していきたい。一方で、当然ながら、他の所にももちろん地域資源があるわけで、その中で岐阜県の持つ地域資源を選択していただくために、地域独自の魅力を発揮するための戦略を考えていかなければならないと考えております。

この3つの視点をもとに、リニア中央新幹線の開通によって圏域にもたらされるであろう、あるいはそれに期待している項目についてなんですけれども、まずは観光振興・まちづくりという、私が部会長を務めておりますけれども、そちらの視点としましては、まずは、当然ながら岐阜県駅を中心として点在する観光資源への来訪観光客の増加です。交流人口といたりもしますが、そういった交流人口の増加を目論んでいるということになります。その1つの大きな軸として、北の下呂温泉を代表とする下呂から、南は恵那市の岩村の方に向けての南北の観光。あと、中山道・東海道を生かした街道観光としての東西の軸、この2つを考えておまして、それに加えて、リニア走行のビューポイントの整備とか、車両基地との連携等を考えた、リニア中央新幹線自身を観光資源として捉える、そういったことも考えております。こういった観光誘客を始め、まずはこれをきっかけとしまして、この地域の魅力を知ってもらうことで、移住とか、あるいは地域居住、そういったことを通じて定住人口の拡大を目指したい、その際には空き家の問題も当然あるわけで、空き家のオフィス活用なども進んでいくことを期待しております。

もう1点、産業振興としては、岐阜県新駅の受入体制を整備することで、業務機能・本社機能を移転する企業を誘致したい、こんなことを考えていたり、あるいは、先ほどのバックアップ機能としましては、行政中枢機能のバックアップ施設の誘致などを進めることができると考えております。さらに、この岐阜県駅は中央自動車道と比較的近いという立地的な条件もありますので、リニア開業に合わせて、濃飛横断自動車道をリニア岐阜県駅付近まで整備する予定と聞いております。この地域は現在、東濃クロスエリアと呼んでいるのですが、ここに工場誘致なども進むことが期待されるということで、こういった産業の方での活性化という、将来そういったことも期待しているということでもあります。

まとめますと、リニア中央新幹線はもちろんモノを運ぶわけではなくて、専ら人を運ぶわけなのですけど、首都圏を始めとする全国からの交流人口の増加、及び、首都圏から1時間程度で比較的安価で環境の良い土地が広がるという立地条件の良さ、これらによる事業所等の立地、あるいは高速道路ネットワークと連携した物流機能と一体化した工場立地などが主に期待されているという状況ではないかと思っております。

#### (奥野氏)

ありがとうございました。倉内先生のおっしゃった政府のバックアップ機能ですが、ナショナル・レジリエンスの議論に参加していて、当初から、中部圏がリニアの開業でバックアップ機能を担うのではないかという議論がずっと出てきていまし

た。愛知県・名古屋市のレジリエンスの地域計画の中でも、首都直下型地震で首都機能が麻痺した時には、バックアップ機能を担うということが謳われています。大変重要なスーパー・メガリージョンの役割だと思います。

それでは次に服部さんをお願いいたします。服部さんは、三菱重工業において、航空機の生産に従事してこられました。MRJ の開発においても、生産管理全般に関わっていらっしゃると思います。お願いします。

#### （服部氏）

三菱重工民間機事業部生産管理部の服部でございます。どうぞよろしく申し上げます。それでは、私からは、皆さんと少しテーマが異なりますが、この地域におけるモノづくりの優位性とあり方について、航空機産業を例にご紹介したいと思えます。ご存知の方はご存じだと思うのですが、中部地域というのは、トヨタさんを始めとして自動車産業では有名ですが、航空機も実は集積地でございます。この辺を紹介していきます。

まず、航空機トータルの紹介も兼ねまして、大まかに自動車産業と比較しますと、例えばトヨタさんの売上は昨年度は 27 兆円、自動車産業全体でだいたい 45 兆円、こういう規模でございます。それに対しまして、まだ航空機というのは、三菱重工、IHI、川崎重工等々を足しましても、1.5 兆円。トヨタさんの営業利益は実は 2.7 兆円ですから、それよりも低いということ。売上では、だいたい 30 分の 1、今はこういうレベルです。諸外国と比べましても、やはり米国がトップでございまして、12 兆円強でございます。日本は 1.1 兆円ということで、やはり 10 分の 1 ということになります。ただし、やはり伸びしろはあるというか、成長産業だというふうに捉えておりまして、だいたい 20 年で約 2 倍の成長、特に民需の伸びが非常に大きいということがいえると思います。さらに、民間機ジェット機の伸び率が年平均 5%以上ということで、特に MRJ で狙っているリージョナル仕様というのは、今後 20 年間で約 3000 機の代替需要があるということと言われておりまして、三菱重工としてもここを目指しているということでございます。

ここからが本題なのですが、中部地区の位置付けということを考えていきますと、中部地区は日本最大規模の航空宇宙産業の集積地でございます。多くの航空機メーカーとか、素材・部品メーカーが集積してございます。MRJ を開発しています三菱航空機も名古屋空港の隣接地にありますし、三菱重工も小牧南工場、大江工場、飛島工場などがございます。あと、川崎重工さん、富士重工さんなどが集積しております。航空機と航空機の部品の全体を入れますと中部地域で 52%、航空機の機体部品だけでみますと 71%でございます。愛知県さんのホームページや本日配られたパンフレットをご覧くださいますと、自動車産業の部品を合わせて約 6 割が中部地区に集積しているということですから、実は自動車よりも集積率が高いということでございます。

弊社の名古屋航空宇宙システム製作所の拠点は、繰り返しになりますが、名古屋空港に隣接する小牧南工場、大江工場、飛島工場、この 3 拠点を中心に展開しております。さらに、弊社のパートナー、部品等を作っている協力会のパートナーも、

愛知県、岐阜県、三重県、静岡県と、この地域に集積している。そのようなところで、今 MRJ の開発を進めているところがございます。MRJ は新聞報道等でもご存じのとおり、来週初飛行を控えており、初号機の納入は 2017 年の第 2 クォーターを計画しております。

MRJ につきましても、中部を中心に展開しております、まさしく名古屋空港が飛行試験とお客様への引き渡しの拠点ということで、あとは、先ほどもご紹介しました大江工場、飛島工場、こういった所を中心に展開しているところであります。物流体制についても、ロジスティクスセンターを小牧地区に設置いたしまして、グローバルなネットワークを展開して行く、そういう構想になっております。名古屋空港に隣接する小牧南新工場も、愛知県から土地の公募を通じて提供を受け、そこにジェット旅客機の日本初めての量産工場を建設中で、来年の春に竣工の予定です。

このように、中部地域というのは、航空機産業にとっても非常に重要な地域ということがいえるのではないかと思います。

#### (奥野氏)

ありがとうございました。

それでは次に、須田さんをお願いしたいと思います。須田さんはご案内のように、JR 東海の初代社長で、観光立国としてのわが国の制度、基盤づくりも担ってこられた方です。それではよろしく申し上げます。

#### (須田氏)

今、日本を取り巻く国際的な観光が、どういう状態にあるかということ、少し展望してみたいと思います。そして、中部地方、特に、この名古屋地域がどのような問題を抱えているのか、どんな現状にあるのかということ、簡単に、私共の経験からでございますけれども、ご説明をしていきたいと思っております。

まず、最初の問題でございますけれども、現在は、国際的に申し上げますと、大交流時代という人がおります。要するに、世界の観光が非常に盛んだ、あちらこちらで色々な事故があったり、災害がございますと、必ずその中に、相当数の観光客が巻き込まれていることでもお分かりのように、非常に今、交流が盛んだということは事実だと思います。紛争地域を除きましてですね。

その場合、少し問題がございますのが、第 1 次、第 2 次の大交流時代というのは、何世紀か前にあったわけでありまして、欧米諸国が中心なんですね。そして、戦争というものが入って、戦争の後の観光ブームという現象が起こっているわけでありまして、現在の第 3 次のブームといえますか、大交流時代はそれとは違っておりまして、戦争はバックになっていないということが 1 つと、それからもう 1 つは、アジアが中心となった観光になってきて、その辺が非常に大きな特色のあるところだと思います。なぜ、そうなるのか。それは交通が発達したからです。戦争があったということは、交通が発達する要因になります。今は戦争はありませんけれども、飛行機が非常に発達をし、船も非常に発達いたしまして、世界が結局、時間距離的

には非常に狭くなっているのですね。したがって、そういうような意味で観光ブームが起こったんだと思っております。特に、アジア中心と申し上げましたけれども、中国では億単位の人が入り出しているわけでありまして。中国の人は外国に行く人も億単位でございます。何億という数です。日本には3百万人ほどしか来ておりませんが、億単位。中国が受け入れる観光客の数も億単位です。日本とは全然レベルが違うですね。ヨーロッパ勢でまいりましても、フランスというのは、人口の倍以上の人々を海外から受け入れております。それは陸続きになっている面もございましょう。それから、韓国も日本より遥かに多い観光客を外国から受け入れておりました。その中では、日本は、まだ国際的には27位でしかないのです。昨年度、1300万人までなったと言っております時でもそうでございます。今年は1900万人になる勢いでございますから、少し順位は変わるとは思いますけれども、どうもこの国際的な大交流時代の中で、今ひとつ存在感がない、ということが1ついえようかと思っております。

同時に、国内的にみました場合に問題点がございまして、そういった海外からの観光客が非常に今伸びております。これは円安の勢いなのでありますけれども、60%台から40%前後増という位まで伸びているのでございます。しかし、日本の観光客の90%は日本人なんです。それがほとんど伸びていない。むしろ微減に近い。全体でみた場合に、0.何%くらいしか日本での観光客が伸びていないのです。

名古屋圏を中心とした中部をみてみたいと思います。ここでも、今の国内観光の3つのアンバランスの中に巻き込まれてしまっておりまして、残念ながらこの付近も必ずしも好調ではありません。

アンバランスは3つあると思います。1つは、今申し上げましたけれども、一番大きな問題というのは、東京と近畿圏に観光客が集中しているということです。皆さんおそらく既にお分かりだと思います。特に、中国人はそうであります。日本人も東京や近畿に集中しているのです。他の地域との間に非常に大きなアンバランスがございまして。

もう1つは、観光客の数と消費額のバランスがとれていない。爆買という現象がございまして。東京や大阪で、外国人が買い物をもものすごい勢いです。しかし、そういう人々は他では何にも消費しない。むしろ、名古屋あたりで来ると、通過で、素通りですね。あるいは素泊まりであります。お金が落ちない。したがって、東京や大阪では、むしろ逆に、消費額の方が観光客の数より伸びが多い面もあるでしょう。東京や大阪以外の地域においては、観光客の数よりも消費額の割合が低い。悪く言いますと、経済効果が低いのです。そういうアンバランスがこの地域では特に顕著であります。この地域は、通過客が多いのと、素泊まりが多いということで、非常にその点がはっきりしております。

もう1つは、観光資源がたくさんある所であるにもかかわらず、情報量がアンバランスです。情報が出ていないということです。例えば、私共は、毎年、4月になりますと、海外の各国で日本を紹介したガイドブック、これを調べまして、その中に中部の情報がどれくらいあるのか、ページ数で計るしかないのですが、少ないのです。日本の観光情報のほとんどが、東京と関西圏の情報です。だからそうなるの

でしょう。中部の情報というのは、全体の1割くらいしかない。中部9県合わせても、京都府1府に足りない。そんな状況です。要するに、情報が海外に充分出ていないということです。したがって、情報と観光資源のアンバランスがそこにあるということです。私共の調査によりますと、色々な調べ方がありますが、中部9県は全国の中で観光力といいますか、観光資源が全国の中で約23%あるということになっているのです。観光資源といっても、山とか、川とか、海とか色々ございますが、それぞれの数値ははっきりしているのですが、別にアンケートを数千人からとって、志向調査をして、その偏差値を掛けた姿で、観光資源の割合にバイアスを掛けて統計を取るのがありますけれども、23%なんですね。観光実績というのは宿泊客から推計するしかないのですが、18%しかないのです。5ポイントの観光資源が生かされていないんですね。先ほど申し上げたように、情報が不足しているから生かされていないという面もあるし、東京や近畿圏への集中によって、この地域に人が来なくなったり、通過になっている面もあるだろうし、先ほど申し上げたような、消費と数のアンバランスが出ているわけですから、そういったアンバランスのために、この中部の観光資源が生かされていない、そういうところに大きな問題があると思います。

これからメガリージョンをつくっていききたいと私共も考えておりますし、日本は国際交流中枢になるべき国だと思います。中部、名古屋はその中の国際交流中枢都市にならなければならないと思うのであります。そのためアンバランスの是正をしているのですが、なかなか実現しない。そういう課題を抱えながら、私共は今、どのようにして、そのアンバランスを防いで、中部を国際交流中枢にするか、そのように日夜努力をしているところでございますので、また色々皆様方から良いお知恵があれば、ぜひ教えていただきたい。こんな心境でございます。

#### (奥野氏)

ありがとうございます。一通りお話を伺いまして、私もうなずきながら聞いていました。

地域づくりで、アクセスの話が出てきました。名古屋駅の周辺整備では、リニアをどう生かすかという意味で、議論がされています。周辺の都市でも、名古屋駅とのアクセスをどうするかで随分そのまちの国際競争力が変わってくると思うのですが、しかし、都市によって、認識には大きな差があるように思います。

それから、第2滑走路の問題について、黒田先生から出てまいりました。これは、今日、国の方もたくさん来てらっしゃいますが、地元がまとまらないと、国は動かない。そもそもセントレアをつくる時に、名古屋空港との兼ね合いをどうするかということが大きな問題になりましたが、それがずっと尾を引いてきたと思います。どこかできちんと整理しないといけない。まだ何か奥歯に物が詰まったような感じで、一体となって第2滑走路を整備しようという環境にはなっていないと思います。その辺の雰囲気が出で来ないと、国の方々は動こうということにはならない気がします。

服部さんの航空について、思い出話で恐縮ですが、昭和50年代の終わり頃、愛知

県で鈴木さんが知事になられた時、新しい産業計画を作ろうというので、私もまだ若かったのですが、議論の末席に加えていただきました。その時に、航空宇宙産業を産業振興のたくさんある項目の中の1つに入れるかどうかで随分議論がありました。これは、入れるのは良いのだけれども、市場規模が小さすぎるのではないかというのが1つ。それから、先端的な産業だし、今の自動車産業があるのは戦前からの航空産業があったからじゃないか、という議論もありました。県庁の中でも、色々議論があったと理解していますし、委員の中でも議論があった、しかしその時に、やはりこれは夢があるし、先端なのだから、入れようということで、入れたわけでありませけれども、やっと今、来週ぐらいに花が開くというような感じがしております。

それから観光について、須田さんのお話をなるほどなと思って聞いたのですが、まだ、中部の観光はアンバランスで、成熟していないのだと思いますね。万博をやるのだから観光を振興しなければということで、須田さんがご苦労されたことでありますけれども、観光をそれ自体の意義を認める雰囲気は中部にはありませんでした。その場で話が出たのは、観光の振興は、須田さんがそういうことは強調してらっしゃいましたが、まさに光で当てることなんだ、まちを磨くということなのだといいことでした。私などはそれに続けて、まちを磨くと、世界で一級の研究者・技術者が喜んで名古屋に来てくれるようになるじゃないか、だからモノづくりの役に立つんだみたいなことを言ったのですが。最近は観光自体が意味があるということが理解されてきましたけれども、まだまだ発展途上なのだと感じました。

それではパート2に入らせていただきます。中京大都市圏がスーパー・メガリージョンのセンターとしてさらなる重要な役割を担うために何が大事か、必要な方策等についてご意見をいただければと思います。黒田さんからお願いします。

#### (黒田氏)

今までも随分話に出ましたが、中部圏と言ったら当然、製造業の中心地だという話なのですが、まずデータでご確認いただくと、平成24年度の3大都市圏の製造品出荷額で、絶対値でみたら東京の方が少しだけ多いのですが、人口が名古屋の方が3分の1ぐらいしかないわけですので、1人当たりにしたら、やはり日本では突出した製造業の拠点だということです。その時に、製造業の拠点なわけですから、できる限りその近くで色々な製品の見本市とかをして、本来なら海外の顧客を呼び込まなければならぬという流れなのですが、須田さんも観光の方からご指摘になりましたが、先ほどの森記念財団の評価でも、やはり文化の交流が弱いということで、具体的に言うと、国際展示場などのインフラの弱みを指摘されているということです。

名古屋の国際会議の件数は決して多くはありません。名古屋市役所の方もおみえですが、市役所の関係者の方には既に2か月前ぐらいにはっきりお願いしているので、今日は県庁の幹部の方をお願いしたいと思って、あえて同じことを言わせていただくのですが、今、中京圏のコンベンション関係のマネージングをする窓口が3つあります。名古屋コンベンションビューロー、名古屋市産業振興公社が名古屋市

の関連団体なのですが、愛知県も観光局を作られて、それ自体は良いことなのですが、3つ分立しているところが問題です。東京の方は東京観光財団という統一した組織をお持ちで、東京関係のそういう業務は一手に引き受けておられます。ですから、できればですが、県と市で協議していただいて、3つの機関を整理統合して、やはり中京圏の窓口は1つにさせていただかないと、なかなか国際的な展示や見本市を誘致するのは難しいのではないかと、東京になかなか勝てないのではないかと、というのが1つです。

それから、当然、インフラの話も同じようなことがあります。やはり中京圏でそれぞれ別々に新しい展示場が模索されていますけれど、この地域でそう大規模な展示場はいくつも必要なわけではありませんし、地域的に分散しても全然効果がないので、できる限り早急に県と市で協議をしていただいて、できる限り一緒に進めていただきたい。特に大事なのは、東京オリンピックが2020年ですが、その前後、東京ビックサイトや最近では千葉の幕張メッセも使えなくなるのではないかと話が出ています。ということは、その時期までに、すごく大きな展示場をつくる必要はないのですが、まず第1期の、ファーストステップのインフラをやはりこの地域で整備しておけば、東京が使えない時にそのような顧客を中京圏に誘致して、それで満足して頂ければ、その後ずっと名古屋を使ってくれるということになりますので、ぜひともこの場をお借りしてお願いしたいということです。

#### (奥野氏)

ありがとうございました。それでは倉内さん、お願いします。

#### (倉内氏)

先ほど、リニア岐阜県駅がもたらす効果のことをお話しいたしましたが、それを発揮するために、このリニア岐阜県駅というものが1つの、先ほどの奥野先生のお話でいえば、小さな、というか大きな熱源になるような、そのために必要と考えられることを中心にお話しさせていただこうと思います。

先ほど、観光軸の形成による交流人口の増加や、それが移住・定住に繋がるのではないかと期待を述べましたが、当然、こういったことが実現するためには、地域がそれぞれの有する地域資源を磨き上げていく必要がありますし、そういった中で、いわゆる岐阜県にとってはもちろんオンリーワンなのでしょうけれども、全国の中でのワン・オブ・ゼムである地域をあえて選んでいただくような、そういった類の仕掛けを地域が中心となってやっていく必要があるだろうと思っています。そういった中では、当然ながら、その地域、地域の、奥野先生の話の中で出てきたのでは担い手という言葉かと思うのですが、そこで地元の方々、NPO、あるいは様々な団体の方が中心になって進めていく必要があると考えております。

一方で、今回のテーマの中京大都市圏という議論を考えた場合、先ほども少しお話ししましたが、各地域の交通のネットワーク、交通が各都市で有機的に使われるのが一番重要ではないかと思っています。人の流れの移動を大きく担うリニア中央新幹線が大きなインパクトを与えるのですが、その一方で、モノの流れは当然

ながら道路交通が担っているわけで、中京大都市圏というのは、おそらく関東・関西と比較しましても、道路のネットワークは完成しつつあると考えています。新東名、新名神の国幹道、及び、環状ですね、東海環状自動車道が事業中であると。あと、先ほどの南北の東海北陸自動車道のところも課題がありましたが、そういったものも近々に改善されていくと考えておりますので、リニアの完成までには広域道路ネットワークが完成するということになるかと思えます。これを活用することが、今後の開業効果をより高めていくのではないかと考えております。実際、研究会の中でも、基盤整備部会においてそのような議論はしておりまして、基盤整備部会の方ではもちろん、岐阜圏域のところのアクセス整備というローカルな整備に関して議論しているのですけれども、その他、例えば、実現性がどうかという話もありますが、美乃坂本駅に速達型の電車がどうにか停車できないかとか、あるいは、ハードの整備だけではなくて、広域道路のネットワークをうまく使ったような、例えば路線バスの整備、あるいは回遊ツアーと申しますか、ツアー商品の開発というものも、今後具体化していく必要があるのではないかと考えております。

もう1点、実は、一番初めのところで、研究会に県内全市町村という話をしているのですが、西濃地域の名古屋市ターミナル駅の利用を想定した岐阜圏域内での議論というのが、具体化できていないところがあります。こういったところは、本来、愛知県と岐阜県が連携して議論を進めていかなければならないところですが、なかなか実現していないのかなと思います。実際、東濃地区も多治見ぐらいになりますと、おそらく名古屋駅を使うのではないかとされていますので、かなりの比率が名古屋駅に引っ張られる状況にあります。そういった中で、当然ながら、名古屋市ターミナル駅と岐阜県駅との連携、さらには岐阜羽島駅、これも実は、高速道路のネットワークの連携という意味では立地条件の悪いところではないということですので、そういった3つの駅をうまく使った連携の方法を今後議論していく必要があると思えます。

いずれにしても、モノの流れを中心に移動する道路のネットワークと、平時の対流の人的輸送に機能するような鉄道ネットワークを有機的に連携していくことが必要で、そのためには、もちろん物理的に繋がっていることが当然重要なのですが、それに加えて、例えば交通案内とか誘導、情報の発信と提供ですね。これは当然、外国人の方も対象としていくべきであると思うのですけれども、こうしたソフト的な整備というのも今後ますます重要になると考えております。

**(奥野氏)**

ありがとうございました。それでは続いて、服部さん、お願いします。

**(服部氏)**

この地域におけるモノづくりの課題と取組といった形でご説明したいと思えます。中部地区の企業に望むこと、課題としては、先ほど申し上げたように、中部地区は航空機 OEM メーカー・部品メーカーの集結地で、MRJ も小牧を中心に立ち上げているということですが、やはり、航空機産業も厳しいグローバル競争にさらされて

おり、グローバル競争を勝ち抜く品質・コストの実現が必須です。多少専門的になりますが、1つは一貫生産プロセスということで、完成形態の部品をきちんと作る。今まで航空機は生産量が少なかったので、パートナーさんを中心に単一工程加工の形態が多かったのですが、完成部品を作って、最終的には海外に部品を売っていける体制を作っていく。そのためにも、工業団地とか、クラスター等のスキームを検討しています。航空宇宙産業クラスター特区の制度を国に設定していただいています。それも活用して製造能力を強化していく考えです。ここで1つ、松阪クラスターの事例をご紹介します。愛知県ではなくて恐縮ではありますが、三菱重工に色々と部品を納めていただいているパートナーさんを中心に、航空機部品生産協同組合というのを松坂に、弊社の遊休地を使って展開する計画です。それにより、航空機の加工技術と、地元の自動車産業の部品の生産技術、こういったものを融合して一貫生産工場を作っていきます。

地域という意味では、産学行政の連携が必要だというふうに考えております。そういった中で事例を2つ、研究開発面、人材育成面で1つずつ紹介したいと思います。研究開発面では、名古屋空港の隣接地に JAXA さんが研究開発拠点ということで展開していただいております。「飛翔」という実験機を使って、MRJ に関連しても色々のご支援をいただいているところです。また、人材育成面では、名古屋大学の教育の事例でございますが、航空機開発グローバルプロジェクトリーダー養成大学院プログラムというものを作り協力していただいています。

まとめますと、課題としては低コスト化、高効率化、高度化というテーマに対して、自動車産業等の技術の取込みであるとか、人材を育成するといったことを通じて、日本で部品作りをできる競争力の強化や、海外からの新規受注を獲得する、そういったことを目指していこうと考えているところです。

最後に、これまでの皆さんのお話を受けて、感想等を述べさせていただきたいと思えます。先ほど、中部地域は航空機産業の集積地だというお話をしましたが、これはなぜかと考えてみると、実はこれは愛知県のホームページに書いてありますけど、中部地域で航空機が発展した理由というのは、もともと航空機というのは木材でできていた。そのため名古屋を中心に、木工産業・木工技術の宝庫であるといったことで、航空機産業が立ち上がったわけです。先ほど来申し上げているように、今、まさしく航空機産業の70%がこの地域に集まっている。ではずっとここで続けるのかと、少しと逆説的なことを申し上げると、やはり我々は民間企業ですから、企業が立地する理由とか、考慮する事項を考えてみますと、人材、土地、インフラ、それからサプライチェーンと我々は言いますが、企業の繋がり、それから BCP。そういったものに優れた所に企業は集まる。それを鑑みるとやはり、私的には中部地域は魅力的かなというふうに考えるのでありまして、奥野先生の話にもありましたが、人の繋がりとありましたが、僕らにしてみると企業の繋がりですね、自動車産業との繋がりも作っていきたいと思っています。もう一度申し上げますが、土地、人材、インフラ、サプライチェーン、BCP、こういったものに優れた地域を拠点にして航空機産業をさらに発展させていきたい、そういう意味で、中部圏におけるスーパー・メガリージョンに対する期待は非常に高いものがあります。

(奥野氏)

ありがとうございました。思い出したのですが、数年前、栄生の産業技術記念館に行った時、豊田佐吉がなぜ名古屋に来て自動織機を作り始めたかが説明してあるのが目にとまりました。鉄を使いたかったけど鉄は高かった。名古屋に来れば立派な木があって、それで作れる。鉄は、必要な箇所ですべて使っていく。そういうようなことが書かれていたことを思い出しました。ありがとうございました。それでは須田さん、お願いします。

(須田氏)

今、この名古屋、ないしは中部地域は非常に大きなピンチといいますか、危機とチャンス、この2つのものが訪れようとしている、そんな状況にあると思います。この2つについて、そのピンチを乗り越えていく時に、初めて、その後に来るチャンスが生かされる、そんなように思います。それは何でしょうか。ピンチと申し上げますのは、オリンピックであります。それからチャンスと申し上げますのは、リニアの開業。この2つではないかと私は思っております。

オリンピックというのは、この地域の観光にとって、あるいは、この地域の経済社会にとりまして、前回の東京オリンピックのようなやり方で開かれるとしたら、あるいは今、世界で行われているオリンピックのようなやり方でやられるとしたら、マイナス以外の何物でもありません、はっきり申し上げて危機だと思います。特に今度の場合は。なぜかと申しますと、オリンピックというのは東京で開かれるんですね。オリンピックシティ東京ですから、東京で開かれる。これはやむを得ません。今度の場合は特にそれに副題が付いておりまして、東北の大震災からの復旧を世界の人々に見てもらい、示すんだということが付いているわけです。ですから、一部の競技、あるいは競技の練習場を東北に持っていったり、東北では色々な観光キャンペーンその他をやって、オリンピック期間は外国のお客様にどんどん東北に行っていたらいいということをはっきり政府も公言しております。ただ、それは、それなりに意味があると私は思います。

しかしどうなりますでしょうか。観光と経済・社会の発展のベクトルが、一時的かもしれませんが、東京から北に向かっていくこととなります。大変この地域にとっては寂しいことでもあります。昭和39年の東京オリンピックの時、私は、国鉄の担当者でございました。その時に感じましたのは、オリンピックになると観光客はあまり動かないのです。皆テレビを見ておりますから、日本人は動かない。チケットがないと中に入れないうえですから、その場では見られませんから、したがって皆テレビにかじりついて動かない。外国人は確かに日本に来ます。それはオリンピックを見に来るんですね。オリンピックシティ東京に来るわけですから、せいぜい東京でオリンピックを見た後、箱根とか日光ぐらいに日帰り程度あるいは1泊程度で、その他の地域には回らないのです。当時、私共は全国に観光客が来ると思って、あちらこちらにオリンピアという名前を付けた観光列車を用意いたしました。ほとんど閑古鳥でございました。新幹線も鳴り物入りで昭和39年の10月に開通して、10

日前ですから、オリンピックに間に合ったのです。間に合わせるために努力したわけでありませぬ。しかし、オリンピック期間中は新幹線のお客様は低調でございました。10月は、我々の予想を遥かに下回る人しか乗っていただけなかった。オリンピックというのはそういうものなんですね。

問題は、オリンピックの後の効果をどう生かすかというところにポイントがあるわけですが、それがほとんど北を向いてしまいますと、どうなるのかここにまず心配があるわけですが、何とかオリンピックを、もう誘致することは決まっていますから、成功を祈るしかありませんけれども、全国の地域・社会の発展、経済の発展、観光の発展に寄与するように受け皿を今から作っておく、そうして東北でも結構でありますけれども、そこにいく人々にもその他の地域にも来てもらう、それから他地域にも経済発展の波を及ぼすようにする、そういったことを今から要請をしないと、我々もそういったものを用意する決意をしないとオリンピックはこの地域にとっては危機以外の何物でもない、こんな心配をしています。

その危機を乗り越えた段階に、その次の段階に来るのがチャンスであります。2027年、リニアが開通いたします。今日も議論の中心となっております、リニアによって日本にメガリージョンができる、また、つくらなければならない。そういう中で、どういう役割を果たすかということが今日の議論のポイントであろうし、また、この地域の一番大きな課題ではないだろうかと思っております。そう考えました場合でもやはり、ここにまた問題もあるわけですが、これまで、こういった高速交通機関が開通した時に、それがその地域にその効果を長く持続させたケースというのは案外少ないのです。まあ1年か2年はどの線でも増えます。それ以降は、経済の成長に応じて増える基礎的な伸び以外は元に戻ってしまうのです。

ただ、例外もございます。それは山陽新幹線が昭和47年の3月15日に岡山に開通した時であります。岡山の観光客は何倍もになりました。あの付近の経済成長率は非常に高いものとなりました。それが1年経っても、2年経っても、なくならない。どんどん後年へ持続した。岡山は、倉敷を合併しないでも政令指定都市になれたわけでありませぬから、まだポテンシャルはそれだけあったわけですね。あの成功の原因は何か。1つは岡山からの2次輸送。先ほど来でございますけれども、交通結節点の強化といいますか、まさにそれを岡山の駅がなり得たわけです。道路も鉄道も岡山を中心として発展をいたしましたし、岡山駅は、伯備線、吉備線、津山線、宇野線、各線全部の集束点です。2次輸送にも便利です。それをさらに便利にしたわけでありませぬ。自動車を使ってでも、それが成功したのであります。もう1つは、まちづくりをおやりになったことです。山陽新幹線は、岡山の場合、駅の表に入りました。名古屋は残念ながら、裏というところが怒られますけれども西口ですね。表から数分歩きますと、新幹線には着かない。岡山は前へ来たわけですから、まちづくりをそのために一変させなければならない、景観も一変いたしました。岡山は、別のまちみたいになりました。したがって、ビジネス環境が、先ほどお話ししたように非常に良くなったわけでありませぬ。多くの事務所などが、四国からも、中国からも、関西からも一旦、あそこに集積したのです。博多まで伸びて若干元に戻りました。しかし、広島と岡山が、中国の中核機能を今も分担しているのです。道州制に

なる場合、どちらが州都になるかで揉めるのも、力がそれだけあるから揉めるのであります。これは、2次輸送とまちづくりが成功した例です。

このようなことができて初めて、公共交通機関が地域の発展に生きていくし、同時にまた、それによって初めてメガリージョンができると思います。これがなくてはメガリージョンはできません。点と点を結ぶだけの交通機関で終わってしまいます。これはもう、皆様方のお力をいただいて、やっていかねばなりません。そのためには、まずオリンピックというピンチを乗り越えて、その時に得た色々なノウハウを活用しながら、このチャンスを迎えるような準備をして、リニアを迎え、そして、地域を挙げて新しいまちづくりの企画実現に入ってください、それが今一番の緊急の課題ではないかと思います。私共も精一杯努力いたしますので、皆様方のご指導、ご支援を切にお願い申し上げたいと思います。

### (奥野氏)

ありがとうございました。

まだ意見交換をしなければなりません、時間がまいりましたので、これぐらいにさせていただきます。モノづくりにつきましても、私は、女性にとって魅力あるモノづくりを追及していただきたいと思います。中京圏に若い女性に残ってもらわなければならない。それから、モノづくりは自信を持って推進して良いと思います。中学校の時に社会科でペティクラークの法則を習われたと思いますが、産業は発達すると1次、2次産業の比率がだんだん下がって、3次産業が増えると。これをそのまま適用して、中京圏はいつまでたっても2次産業の比率が高いから産業発展が遅れているという意見を東京の会議で聞いたことがあります。これは、中部では、サービス産業は企業の中で、モノづくりの企業の中で育てている、そういう特色があったわけでありまして、あまり気にすることはない。

それからインフラでありますけれども、黒田先生から二本目の滑走路の問題が出てまいりました。ぜひとも、過去のわだかまりを捨てて、取り組まなければならない。そしてMRJには、もっと名古屋空港を自由に使えるようになっていただければ良いかなと思います。高速道路網ですが、これは倉内先生からも議論がありました。非常に大事なポイントであります。

それから、黒田先生から国際展示場の話がでました。今ちょうど金城埠頭でメッセナゴヤが開かれています、これは10年前に始められました。私も議論の端っこで関わったのですが、最初は出展が100団体あまりでしたが、今は日本最大級のメッセになっているわけでありまして、会場が狭くて出展者をことわるような状況になっています。これはご指摘のように早くできると良いと思います。

それから、須田さんから、非常に大事な点でありますけれども、スーパー・メガリージョンに当たってのピンチとチャンスの話が出たわけでありまして、これは、我々はしっかりと頭に置いて、ことに当たっていかなければならないと思います。

それでは、そろそろ時間となりましたのでパネルディスカッションを以上にさせていただきます。皆様のご参考になればと思います。どうもありがとうございました。