

国土政策フォーラム in 愛知

「我が国の成長を牽引する中京大都市圏づくり」

～対流を湧き起こすスーパー・メガリージョンのセンターを目指して～

日時 平成 29 年 1 月 31 日（火） 15：00～17：00

会場 今池ガスビル 今池ガスホール

《開会》

（司会）

皆様、お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただ今より「国土政策フォーラム in 愛知 我が国の成長を牽引する中京大都市圏づくり」を開催いたします。本日は大変お忙しい中、シンポジウムにご参加くださり、誠にありがとうございます。

開会に当たりまして、主催者よりご挨拶申し上げます。初めに国土交通省国土政策局長、藤井健からご挨拶申し上げます。

《主催者あいさつ》

藤井 健（国土交通省国土政策局長）

皆様、こんにちは。「国土政策フォーラム in 愛知」の開催に当たりまして、主催者を代表して一言ご挨拶申し上げます。本フォーラムの開催に当たりまして、多くの皆様方にご出席いただきましたこと、まず御礼申し上げます。また、愛知県さん、中部経済連合会さん、あるいは中部圏広域地方計画協議会のメンバーの皆様方、このフォーラムの開催に当たりまして多大なご尽力を頂きましたこと、あらためて御礼申し上げます。さらに、これから愛知県の大村知事さんにご講演をいただきます。また、中部経済連合会の会長で、中部圏広域地方計画協議会の会長を務めていただいております豊田会長にもご出席を賜りました。重ねて御礼申し上げます。

ご案内のとおり、一昨年に新しい国土計画が閣議決定されまして、翌年、この中部圏広域地方計画が大臣決定されております。戦後 7 回目の国土計画ということになります。これまでの国土計画の中で、本格的な人口減少問題に正面から取り組んだ初めての国土計画というふうになっております。実は昨年、OECD がこの新しい国土計画をレビューされました。このレビューの中で OECD からは非常に強い関心と、そして高い評価を新しい国土計画に対していただいております。

といいますのは、人口減少問題です。人類史の中で例えば戦争があった

り、エピソードがあつたり、巨大災害があるということで人口減少が起こることがあるのですが、そういうことによらない自然的な要因で、日本のように急激な人口減少と高齢化が起こるのは、実は人類の歴史上今までなかったことだと。しかし、これは日本だけの例外的な問題ではなくて、OECDの他の国もその後を追従して急激な人口減少なり、高齢化なりが多くの国で起こってくる。したがって、日本が抱えている問題は日本のチャレンジの問題ではなくて、OECD全体のチャレンジの問題なのだということから、非常に高い関心を示したというようなことが言われております。

この人口減少問題に対応するために、新しい国土計画はどういう考え方で臨んでいくかということで、二つの基本的なコンセプトが示されております。一つはコンパクト+ネットワークという考え方、もう一つが対流という考え方です。人口が減少していったって効率を維持していくためには、まずコンパクトにしないと効率を維持できません。ところが、コンパクトにすると、そこから外れたところをどうやって支えていくのか。それから、マーケットがコンパクトにするだけでは小さくなってしまいますので、マーケットを広げられないという問題があります。それを支えてくれるのがネットワークです。コンパクト+ネットワークでなければいけない。

しかし、その構造だけではうまくいかない。さらに、そこに対流という現象を起こす必要がある。対流というのは、ちょうどお風呂を思い浮かべていただきますと、温度差があるとそこに循環が起きます。これを地域になぞらえますと、異なる地域の中に個性とか多様性があると、それぞれが連携できる可能性が出てくる。そして、連携がうまくいくと、人、モノ、情報、知識の循環がそこで起こってくる。仮に人口減少したとしても、コンパクト+ネットワークの構造の上にそういう活発な循環が起きるといふことであれば、活力を維持できるのではないか。こういうのが現在の国土計画の基本的な考え方になっています。

そして、これを日本国中、大都市から地方のところまで、全国のいろいろなレベルでやっていく必要があつて、その中の中心的な非常に大きな役割を果たすだろうというのが、リニアで結ばれる東京・名古屋・大阪間で形成されるスーパー・メガリージョンであり、そこで対流をどう作っていくかというのが非常に重要だということが今回の国土計画の中の一つの骨子になっているわけです。

ご案内のとおり、およそ10年後に名古屋と東京が40分で結ばれます。早ければ、そのさらに10年後に大阪までリニアが延びて、東京・大阪・名古屋間の三大都市圏が1時間で結ばれます。1時間で結ばれるというのは、ちょうど山手線1周が1時間ですので、そういう距離のところにはさまざまな大きな変革を起こすだろうということが新しい国土計画の中にも示されております。

まず第一は、三大都市圏におよそ7000万人の方がいますが、7000万人の三大都市圏というのは、国土計画ではスーパー・メガリージョンと表現

されておりませけれども、その中で大きなイノベーションを起こす核になっていく、一体化していく。これから非常に厳しい国際競争の時代になりますが、そうすると、東京がもっと国際競争で頑張っていたかなければいけないと言いながらも、実は東京だけでは、国の規模にすると大体インドネシアほどの経済規模しかありません。ところが、これが三大都市圏になると、フランス、イギリスを抜いて、ドイツに迫る経済規模になります。

この三大都市圏の中には、まさに中部のモノづくり、首都圏では IT ですとか、フィンテックだとか、金融の技術がございます。それから関西は文化、ライフサイエンスといった違う要素があり、ここで融合を起こして新しいイノベーションを起こしたら、まさに日本の新しい対流構造を作れるのではないかと。まず、こういう構造が起きるだろう。中部はその中のまさに中心的な、特にモノづくりの関係に関してはキャピタルと言っているような存在として、非常に重要な役割を果たすことが期待されているわけです。

そして、それだけにとどまりません。日本列島の東西に長いところが結びつけられますので、日本列島全体の時間距離も短縮されることとなります。一昨年、パリのモーターショーで、「レクサス」のところに「スパイバー」という人工のクモの糸を使った椅子が出品されまして、世界中の関係者を驚かせたことがありました。クモの糸は鉄の 340 倍の強さを持っているということで、その素材がいろいろなところで人工的に作ることができたならば、いろいろな分野を大きく変えるだろうと言われております。

クモの糸を作った会社は山形県鶴岡市にあるスパイバーという会社なのです。慶應大学のキャンパスが 10 年前にそこに移ってきて、たくさんベンチャーが起きている中の一つでした。しかし、スパイバーが大きく伸びたのは、実はトヨタグループの小島プレス工業が実際にスパイバーに出資して、瞬く間に 160 億円の資本金の企業になったのです。そして、製造ラインのいろいろな指導もするというのもあって、非常に大きな成長を遂げています。世界中のベンチャーキャピタルのランキングがあるのですが、世界で今後これから起こってくるいろいろなベンチャー、Google とか Facebook と同じように、このスパイバーという会社は世界で最も成長する企業になるだろうという予測がされております。

こういうことが実現したのは、地方にある個性的な産業と中部のモノづくりの力が結びついて新しいイノベーションを起こしたから、まさにこういう新しい世界が開けてきているわけです。中部には航空産業、宇宙産業、自動車、そして医療機器、たくさんの先端的な産業がございます。そういう産業が日本中のいろいろな新しいモノづくりの動きと連動していくことができれば、そして新しい対流を生み出すことができれば、そこに日本の未来が開けてくることとなります。

加えて、これからインバウンドの時代になります。大阪万博があったときには 80 万人しかインバウンドがなかったのが、もはや 2000 万人を超え

て、4000 万人、6000 万人を目指している時代です。その中で、この中部にはたくさんの豊かな自然がございます。コンテンツがございます。さらに中部国際空港も非常に大きな役割を果たしていくでしょう。

例えば相模原はリニアができると中部国際空港が1時間半です。成田は1時間40分かかります。あの辺には多摩や八王子など280万人の圏域があるのですが、その人たちは空港としては中部の方が近くなります。ですから、中部国際空港の役割も、インバウンドが拡大していく時代の中で、単なる中部だけの空港ではないという時代に入ってきております。

いずれにしましても、こういうコンパクト＋ネットワークの中で対流を起こしていく。そして、その中心的な役割としてスーパー・メガリージョンがあって、その中で中部の果たす役割が極めて大きい。そこに日本の未来がかかっているということです。このことは先ほど言いました OECD のレポートにも全くそのとおりのことが触れられております。

こういう中で今日、まさに愛知県さん、中部経済連合会さんをはじめ、官民の皆様方にこういうふうにお集まりいただきまして、このフォーラムが開催されます。皆様と一緒にどういう未来を作っていくかということ、まさに今日をきっかけに共通のビジョンを持つことができ、それが中部の大きな発展につながることを心から祈念いたしまして、ちょっと長くなりましたけれども、主催者を代表しましてご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。

(司会)

ありがとうございました。続きまして、愛知県知事、大村秀章よりご挨拶申し上げます。

大村 秀章（愛知県知事）

皆さん、こんにちは。愛知県知事の大村秀章です。本日は「国土政策フォーラム in 愛知」ということで、こうして本当に多くの皆さんにご参加いただきまして、ありがとうございました。

私ども愛知県では昨年度から中京大都市圏づくりの推進の一環として、こういうフォーラム、シンポジウムをやっておりますが、今年度は、藤井局長からお話がありましたように、昨年度策定された国土形成計画の中部圏広域地方計画に中京大都市圏の考え方が位置付けられたことを踏まえまして、国土交通省の国土政策局、中部地方整備局、中部圏広域地方計画協議会のご賛同を得て、そういう中で我々のやっていることと今回ドッキングして、こういうフォーラムを開催することになったということでございます。

こういう形でご支援、ご協力いただきましたことに心から感謝を申し上げます。国土交通省の藤井局長さん、そして中部圏広域地方計

画協議会の豊田会長さんをはじめ、関係の皆さんに心から感謝を申し上げたいと思います。この地域を日本の成長のエンジンとしてしっかりと持っていくために、これからまた皆さんと一緒にしっかりと連携して進めていきたいと思います。

私はこの後しゃべらせていただくということですので、冒頭の挨拶は以上とさせていただきます。今日はどうもよろしく申し上げます。ありがとうございました。

(司会)

ありがとうございました。続いて、中部圏広域地方計画協議会会長、中部経済連合会会長、豊田鐵郎よりご挨拶申し上げます。

豊田 鐵郎(中部圏広域地方計画協議会会長・(一社)中部経済連合会会長)

皆さん、こんにちは。中部圏広域地方計画協議会会長の豊田でございます。昨年6月に中経連の会長に就任しまして、協議会会長も務めることになりました。よろしくお願ひしたいと思ひます。

さて、中部圏広域地方計画は協議会の議論を踏まえ、昨年3月に決定されました。この計画は、中部圏が今後30年、50年の長期にわたり、我が国経済を牽引し続け、かつ安全・安心で住みやすく働きやすい地域であり続けるにはどうあるべきかという視点から定められております。計画の内容は皆さんご承知のことと思ひますが、策定に当たり、協議会では各取組について担当機関を定め、PDCAを着実に遂行していくことや、取組推進に当たり県と県、産学官民、中部圏と北陸圏などの連携をしっかりと行っていくことが構成員の間で議論され、共有化されたと聞いております。

そこで、私からも計画の遂行に当たり、さらに何点か申し上げたいと思ひます。周囲を見回せば、アメリカ大統領選でのトランプ氏の勝利や英国のEU離脱、韓国の政情など世界情勢は目覚ましく変化し、かつ不透明感が増しております。

他方、産業界ではIoT(Internet of Things)や人工知能に関する技術が目覚ましい速度で進展してござりまして、ビジネスのスピードは今までの人が歩く速さから航空機並みの速さへと劇的に変化しつつあります。この分野では新たなビジネスモデルがアメリカで次々と生まれ、ドイツをはじめとする欧州勢は世界標準を握りつつありますし、ビジネスを支える港湾や空港のインフラ基盤は、海外勢はハブ拠点を目指し、自動化投資や拡張による競争力強化を進めてござります。

転じて国内を見ても、2020年に東京オリンピック・パラリンピックを控え、首都圏の積極的な整備が見られます。中部圏もこのような状況を認識し、産業界、自治体など地域が一体となり、さらにスピード感を持って、実効性のある取組や変革を進めていく必要があると考えてござります。

そして、その取組は産業振興やまちづくり、インフラ整備などは当然ですが、ソフトやサービス面などについても新しい仕組みや価値の創造に取り組むことが重要です。また、将来を切り開く人材の育成も大変重要でございます。今後は議論から行動に移し、さらなる成果が得られることを期待しております。

今回のフォーラムは、先ほどから話がありましたように、広域地方計画と方向性を一にしたものです。本フォーラムの内容が本日ご参加の皆様にとって、今後の中部圏の在り方に対する認識や議論が深まるきっかけとなり、中部圏のさらなる発展に寄与することを祈念いたしまして、私からのご挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

(司会)

ありがとうございました。続きまして、基調講演に移りますが、ステージが整うまで今しばらくお待ちください。

なお、本日は祝辞が届いておりますので、ご披露いたします。

『国土政策フォーラム in 愛知 我が国の成長を牽引する中京大都市圏づくり』のご開催、おめでとうございます。リニア中央新幹線の開業に向け、県民の皆様の中京大都市圏づくりについて考える良い機会となりますことを期待いたします。衆議院議員・大見正様。

以上でございます。

それでは、お待たせいたしました。基調講演に入ります。「中京大都市圏づくりにおける愛知県の取組」と題しまして、愛知県知事、大村秀章から基調講演を行います。

《基調講演》

「中京大都市圏づくりにおける愛知県の取組について」

大村 秀章（愛知県知事）

それでは、少しお時間をいただいて、またお話をさせていただければと思います。なお、今日は時間の都合で、私からは 3 時 37 分までとということです。コンパクトにさせていただきたいと思います。なおこの後、3 時 40 分からパネルディスカッションということで、コーディネーター、奥野先生、そしてパネリストの内田先生、戸田先生、小川中経連専務理事、それから塚原中部地方整備局長ということで、こちらが真打ちですので、そちらを皆さんたっぷり聞いていただいて、私は前座でございますので、そんな感じでお聞きいただければと思います。

お手元にありますように、資料を取りあえず作りましたが、後でまた興味があったらおさらいということでご覧いただければと思います。今は全体的にどうかというおさらいということで、雰囲気だけつかんでいただいて、毎回申し上げますが、40 分からのパネルディスカッションが真打ちなので、そちらをしっかりと皆さん聞いていただければと思います。

最初に「リニア中央新幹線の開業インパクト」ということで、2027 年開業予定です。これは三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングさんの資料をちょっとお借りしているのですが、名古屋開業で名古屋からリニアを使って 2 時間で行ける人口エリアが 6000 万人、大阪全線開業でも 6400 万人ということで、一番多くなり、そのポテンシャルは大きいということです。そういうことをご認識いただければと思います。

次は、名古屋駅をスーパーターミナル化するというので、これも名古屋市と一緒に進めていくということです。また、東京一名古屋が 40 分ですから、名古屋駅からの 40 分圏内をいかに増やすかということで、名古屋駅の乗り換え利便性を向上させること、西三河、豊田地区との間の速達化、中部国際空港へのアクセス向上、東海道新幹線駅の利活用といったポイントがあるということで、こうしたことを進めていきたいと思っています。

次は「広域道路ネットワークの整備」ということで、実線が現在供用している高速道路網で、東海地域、中京圏は三大都市圏の中では高速道路網が一番整備できていて、さらにこれが進んでいくということで、引き続きしっかりと進めていきたいと思っています。

次が中部国際空港です。2015 年度に中部国際空港はようやく旅客数 1000 万人を回復したということですが、引き続きさらに利用促進を図っていき

たいということです。さらに LCC ターミナルビルも 2019 年ということで造っていくということです。

それから中部国際空港株式会社については、ボーイング 787 の試験機の 1 号機を去年頂いたので、2018 年夏ごろにこれを入れる格納庫のような建屋を造って、物販・飲食の整備をします。ボーイングの民間部門の拠点はシアトルなので、シアトルテイストのまちをつくるということでやっていきたいということです。そこに愛知県国際展示場が 2019 年秋にオープンしますので、そういう意味では拠点ができていくことになろうかと思えます。また、二本目の滑走路に向けての取組も進めていきたいと思えます。

そして、港湾です。愛知県は名古屋港、衣浦港、三河港と三つの国際港湾があります。つい先日、2016 年の貿易統計が発表になりましたが、2015 年とほぼ横ばいで、輸出が 13 兆円、輸入が 5 兆円で、大体全部で 8 兆円の貿易黒字をこの三つの港で稼いでいるわけで、引き続きその整備を進めていくということです。

名古屋港は金城ふ頭、それから飛島ふ頭の耐震岸壁化、衣浦港も中央ふ頭の整備、三河港も神野ふ頭の整備、明海地区の埋立てといったことも進めてまいります。

それから自動車産業では、一つは水素ステーションを現在整備しております。愛知県は 17 基 18 カ所で、日本一です。東京は 13 基です。これから引き続きさらに整備していきたいと思えます。

そして、自動走行の実証実験を今やっております。2016 年度は愛知県内 15 市町で、県道、一般公道を使つての実証実験をしています。ただ、運転席にドライバーが乗って、自動運転モードにするとハンドルを離して運転する、レベル 3 というものです。

来年度は、運転席にドライバーが乗らずに、遠隔操作で一般公道の実証実験をやりたいということで、日本の国内法では現在駄目だということですが、警察庁が研究会を去年 6 月からやっています、今年 3 月に方向、結論を出します。研究会をやっておいて駄目ということはないだろうと見越して、来年度はレベル 4 にチャレンジしようということで、予算を現在やっていますが、これから県内市町村に募集していきたい。

こういうところは全部やりたい、やりたいと言ってきていますが、それはそうですね。これは話題性があるので、ぜひやっていきたいと思っております。またしっかりと進めていきたいと思えます。

次は航空宇宙産業です。おかげさまでよく伸びていまして、愛知県を中心とした中部地区では、平成 23～27 年に生産高が 4700 億円から 8500 億円に倍近く伸び、輸出額が 1500 億円から 4400 億円に 3 倍近く伸びています。大体ほとんどがボーイングですけれど、ボーイングが大増産をかけて

いるので、そういった機体部品を中心に伸びています。

さらに MRJ（三菱リージョナルジェット）については、去年 9～12 月に試験機が 3 機、ワシントン州シアトル郊外のモーゼスレイクに行きました。これもまたちょっと量産機の納入延期が発表されましたが、何とかこれを成功していただけるようにしっかりやっていきたいと思えます。

ちなみに、私ども愛知県も MRJ プロジェクトに全面的にのめり込んでおりまして、豊山町の県営名古屋空港のターミナルビルの真ん前の土地 7 万 2000m² を、県が造って三菱さんに売却して、MRJ の量産工場の建屋が去年 3 月にできました。今は設備を据え付けてどんどん進めています。塗装工場を造っているのですね。車のドブ漬けみたいなことはせずに、飛行機は大きいので、MRJ でも長さが 30m×30m ぐらいあり、高さ 10.4m ということですから、上から吹き付ける塗装工場を造っています。

さらに、出荷待ちの MRJ を 20 機駐機できるエプロンを造ってくれと言われておりまして、土地を買って、エプロンを一生懸命造っています。金は何十億円も掛かるので、「どうせ出荷待ちならコンクリはこのくらいいいだろう」と言ったら、やはり規格があって、飛行場はこのくらいやらないといけないということなので、結構掛かります。MRJ 仕様にするために県営名古屋空港を工事に次ぐ工事で延々と仕上げているところで、引き続きしっかりやっていこうと思っております。

それから、国際展示場を 2019 年、空港島に造りますが、2020 年 10 月にワールドロボットサミットをやるのが先月 12 月に決まりました。これは経済産業省と NEDO が主催しますが、人間のオリンピック・パラリンピックである東京オリンピック・パラリンピックの後にロボットのオリンピックをやろうということで、日本で初めて開いた後、世界にぐるぐると回っていくといいなというのがこの試みで、ロボットの競技大会をやり、あとはロボットの最先端の見本市をやる。生産現場での組立ての競技、家事支援・介護支援ロボットの競技、災害のときにがれきを乗り越えて何かにたどり着くような競技、ジュニアの競技といったことが種目に入っています。これを新年度の 2017 年度、肉付けしてやっていきたいと思えます。

なお、インフラ・災害対応分野の一部は福島県南相馬市でやるということで、その分だけは分担してやっていければと思っております。これも成功させていきたいと思えます。

次は国際展示場の整備です。今も申し上げましたが、空港島のこの部分に県の土地約 29 万 m² がありますので、展示面積 6 万 m² の展示場、建屋でいくと 8 万 6000m² ぐらいのものを、平屋になります。2019 年 6 月までに造り、秋ぐらいにオープンしようという計画があります。

そして先ほど言ったボーイング 787 初号機を中心とした複合商業施設で

すが、ボーイング 787 というのは中型機といいながら大きくて、60m×60m、高さは尾翼で 17m ぐらいあるのです。ですから、これが収まる建屋を造って、物販をつくって全部つなげて、LCC ターミナルはこちらに造るということで、またさらに空港島を魅力あるものにしていきたいと思っております。

そして、次は地域の魅力発信・観光ですが、昨年 12 月に日本の「山・鉾・屋台行事」がユネスコの無形文化遺産に登録されました。日本全国で 33 の国重要無形民俗文化財の山車祭り、山・鉾・屋台行事がありますが、愛知県が 5 つで一番多い。三重県が 3 つ、岐阜県が 3 つ、富山県が 3 つということで、中部地区に 16 ありまして、日本全国の半分ということです。ですから、もっともっと山車祭りをしっかりと盛り上げていこうと。愛知県内には山車祭りで約 160、江戸・明治期以来の山車が四百数十輛、からくりの付いた山車が約 150 輛あり、こんなところは他にありません。中心はやはり尾張部で、名古屋山車から広がっていった歴史がありますから、これをもっともっと盛り上げてしっかりとやっていきたいと思えます。

それから、サムライ、武将観光、三英傑、忍者、産業観光、こうしたものをしっかりと盛り上げていきたいと思えます。

次に、昨年 9 月に 2026 年アジア競技大会を愛知・名古屋でやることが決定しました。これからしっかりと中身を詰めて、盛り上げていきたいと思っております。我々の政治の仕事というのは目標をつくるのが大事ですので、2020 年東京オリンピック・パラリンピックの次の目標として、2026 年アジア競技大会をしっかりとやって、2027 年のリニア開業に持っていければと思っております。またしっかりと頑張っていきたいと思えます。

そして最後に、こういうくくりで中京大都市圏づくりを総合的にやっていきたいということです。

ということで、駆け足でやってまいりましたが、大体の雰囲気をつかみで分かっていただければいいのかと思えますが、いろいろなことにチャレンジし、この愛知・名古屋、中京地区が日本の成長エンジンとして頑張っていけるように進めていきたいと思えます。

もう一つ申し上げますと、愛知県はおかげさまで去年 6 月に人口が 750 万人を突破しました。その前月の 5 月には名古屋市が人口が 230 万人を突破しました。名古屋市、愛知県共々、まだまだ人口が何とか持ちこたえているということで、ご案内のように、人口が増えているのは東京圏と、愛知県、福岡県、沖縄県のみということです。

愛知県が伸びている理由は、やはり産業集積で、自然増と社会増が両方あります。確かに自然増は 2000~3000 人に落ちてきましたので、あと数年でマイナスに転じるのではないかと思います。何とかまだ持ちこたえ

ているのはやはり 20～30 代のご夫婦の方が多からです。これはやはり企業といいますか、産業で来ている方が多いということではないかと思ひます。

併せて愛知県の場合は、大手の流通の方にお聞きしますと、やはり子ども用品が非常によく売れて、家族連れが多いことありまして、品ぞろえが他の地域と全く異なるそうです。東京でもシルバー用品にどんどん移っているようですが、まだ愛知だけは子ども用品を品ぞろえすると売れるということで、全く別の商品戦略をやっていますという話でした。そういう間にいろいろな手立てを打っていきたく思ひしております。そういうことをやっていく上でも、中京大都市圏、集積をさらに生かして、もっともって元気な地域づくりをしていきたく思ひしております。

そんなことを申し上げて、この後は奥野先生はじめ、真打ちの皆さんがたっぷりとお話をしていただけると思ひますので、そのお話をしっかりお聞きいただいて、皆様方のこれからのいろいろな糧にさせていただければと思ひますし、今日ご参加いただきました皆様と一緒に、またこの地域を大いに盛り上げていきたく思ひます。そして、引き続き、日本の成長エンジンとして頑張っていきたいと思ひしております。今後ともよろしくお願ひ申し上げます。以上とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

(司会)

大村知事、ありがとうございました。皆様、いま一度、大村知事に盛大な拍手をお送りください。

それでは続きまして、パネルディスカッションに移りますが、ステージが整うまで、今しばらくお待ちくださいませ。

《パネルディスカッション》

テーマ：「我が国の成長を牽引する中京大都市圏づくり」

～対流を湧き起こすスーパー・メガリージョンのセンターを目指して～

コーディネーター（敬称略）

奥野 信宏（学校法人梅村学園理事・中京大学学術顧問）

パネリスト（敬称略・50音順）

内田 俊宏（中京大学経済学部客員教授・学校法人梅村学園評議員）

小川 正樹（（一社）中部経済連合会専務理事）

塚原 浩一（国土交通省中部地方整備局長）

戸田 敏行（愛知大学地域政策学部教授）

（司会）

それでは皆様、お待たせいたしました。パネルディスカッションに移らせていただきます。

初めに、コーディネーター及びパネリストの皆様をご紹介します。コーディネーターは学校法人梅村学園理事・中京大学学術顧問 奥野信宏様でございます。

続きまして、パネリストでございます。会場の皆様からご覧になって左側から、中京大学経済学部客員教授・学校法人梅村学園評議員 内田俊宏様でございます。愛知大学地域政策学部教授 戸田敏行様でございます。一般社団法人中部経済連合会専務理事 小川正樹様でございます。国土交通省中部地方整備局長 塚原浩一様でございます。コーディネーター及びパネリストの皆様のご経歴につきましては、誠に恐縮でございますが、お手元のチラシへの掲載をもちまして、ご紹介に替えさせていただきます。

それでは、ここからの進行につきましては、コーディネーターの奥野様をお願いしたいと思います。奥野様、よろしく願いいたします。

（奥野理事）

皆さん、こんにちは。先ほど知事から大変力強いお話をいただきましたが、それを踏まえまして、パネルディスカッションを始めます。テーマは「我が国の成長を牽引する中京大都市圏づくり～対流を湧き起こすスーパー・メガリージョンのセンターを目指して～」であります。

先ほど藤井局長からも話がありました。第2次国土形成計画のテーマは「対流」です。「対流促進型国土の形成」というふうに言われていますが、国土計画の基本理念は昭和37年の全総のときからそうなのですが、人の交流連携が新しい価値を生み出すということでした。それを今の時代に体现するのが「対流」ということです。これまで整備されたハードを生かし

まして、人、モノ、情報の対流を促すことによって新しい価値を創造していくということです。

「対流」をテーマにするのだと決めたときに、担当の役所の方々は、国会議員の先生方にも「なんかちょっと難しい」などと言われて、理解されるのにご苦労なされたようですが、対流で新しい価値を生み出す典型は、私が大学教員をしていて、こういうことを言うのも何なのですが、やはり大学だと思います。名古屋大学もそうですが、先ほどの藤井局長の話のように、五右衛門風呂の熱源になって、人、情報の国内・海外との対流を起こして、そういうところが国内・海外に幾つもありまして、それが双方向の対流になって、教育研究で新しい価値を生み出しているということです。

今度の第2次国土形成計画では、そういう対流を起こす熱源になる仕掛けが幾つか提案されておりますが、その中の一番巨大な熱源がスーパー・メガリージョン構想で、そこで日本の成長を牽引していこうということです。その真ん中にありますのは、先ほど知事のお話にもあった中京大都市圏です。これも先ほど知事の話にありましたが、この地域は非常に強いところですね。社会資本も割とよく整備されていますし、強いところなのですが、日本のセンターとして、日本の成長するセンターとして機能するにはやはり課題もまだたくさんあるわけで、今日はパネリストの皆さんにそのところを存分にお話いただければと思っているわけです。

全体を2部に分けております。第1部ではスーパー・メガリージョンのセンターとしての中京大都市圏に期待する役割、それから地域づくりの方向性についてです。第2部では圏域全体にリニア効果を波及させるための具体的な施策等々について議論を深めてまいりたいと思っております。壇上には先ほどご紹介いただきました4名のパネリストの皆様に着席いただいております。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、時間が大変限られておりますので、早速1巡目に入りたいと思います。1巡目のテーマは、スーパー・メガリージョンのセンターとしての中京大都市圏に期待する役割、それから都市圏づくりの方向性などについてお願ひいたします。

1巡目はこちらから順番にお願ひしたいと思いますが、内田先生の方から、経済活動におけるリニアの意義、そういったことを中心にお話を頂きたいと思ひます。大体8分ぐらいでお願ひできますか。よろしくお願ひします。

(内田客員教授)

ただ今ご紹介いただきました中京大学経済学部の内田と申します。本日はよろしくお願ひいたします。

まず、1巡目のテーマについて、私が作成した資料をご覧頂きながらお話ししたいと思います。中京大都市圏が日本経済を牽引するスーパー・メ

ガリージョンのセンターであるということはおもに2つの側面から見ても間違いないと感じています。東名阪の真ん中に位置するというロケーションとしてのセンターの重要性もさることながら、奥野先生ご指摘のように、日本経済の最大の熱源としての役割がより重要であると思います。つまり、我が国の貿易黒字を計上するモノづくりの集積地としての役割が今後ますます重要になるという点です。

現在、我が国の製造業を取り巻く環境は急激に変化しています。直近では、イギリスのEU離脱の交渉が始まりましたが、イギリスは「ハードブレグジット」というハードランディング路線を選択しました。すなわち、移民の制限を優先してEU（欧州連合）単一市場から離脱する選択を公式に表明したことになります。また、昨秋のアメリカ大統領選では、「米国第一主義」を掲げるトランプ大統領が誕生しています。短期的には、トランプ大統領の経済政策であるトランプノミクスのプラス面が評価されて株価や景気が押し上げられていますが、中期的にみると、自動車産業中心の中京大都市圏にとっては、貿易摩擦や円高圧力などのマイナス面が顕在化してくるリスクを内包しています。しかし、日本企業の海外生産比率のグラフをみると、こうした状況になる前から当地区の大手メーカーも海外に生産拠点の一部を移転し続けています。具体的にみていくと、2012年末からアベノミクスが始まり、トレンドとして円安傾向が加速しています。2015年には1ドル=120円台中盤まで円安が進行したのですが、実はこの間もじわじわと海外生産比率は高まっていました。過去の実績では、海外生産比率は円高局面で高まり、円安になると横ばいとなる傾向が強かったのですが、近年は、為替水準に関わらず海外生産比率が高まる傾向にあります。

そうした状況下で、イギリスのEU離脱に加えて、トランプ大統領の誕生、さらにはTPP（環太平洋戦略的経済連携協定）からの離脱やNAFTA（北米自由貿易協定）見直しまで視野に入っています。年明け以降は、トランプ大統領のTwitter発言、いわゆるトランプ砲が炸裂し、「米国内で生産するか、もしくは、巨額の国境税を支払うかのどちらかだ」と発言しています。世界各国で製造業の雇用の受け皿としての役割が再評価されており、トランプ大統領誕生に貢献したラストベルトの白人の低中所得者層の雇用創出に躍起になっているのです。つまり、製造業従事者の米国内雇用を創出させるために、アメリカで売るものはアメリカ国内で生産し、雇用を生み出しなさいとのメッセージで、メキシコや日本からアメリカに輸出するならば、国境税や関税を大幅に引き上げるという政策を採ろうとしています。

したがって、米英を中心とする世界各国の保護主義的な政策への転換によって、中部企業も輸出戦略の抜本的な見直しを迫られており、同時に、

日本国内に立地できるレベルの次世代製造業を構築していく必要があるのです。そして、そのタイムリミットはアメリカの政権交代によって加速しており、実際、既に大統領令として TPP の永久離脱に署名していますし、NAFTA 見直しということで、トヨタなど日本の大手自動車メーカーのメキシコでの生産増強による北米向け輸出戦略の見直しを迫られる状況になっております。

図表にある代表的な企業の対米投資戦略のまとめですが、ソフトバンクグループの孫社長が昨年 12 月に渡米しトランプ次期大統領と会談し、アメリカ企業に 500 億ドルの投資と 5 万人の新規雇用生み出すと表明しました。これが皮切りになって、トランプ大統領の外資系企業への圧力が勢いを増しました。その圧力に屈する形で、フォード、フィアット・クライスラー、GM といったビッグスリーがメキシコへの生産移管を撤回し、アメリカ国内の工場への投資や新規雇用を打ち出している状況です。

それに対して、トヨタは慎重に判断を先送りしている状況です。トヨタまでメキシコへの投資を早々に撤回すると影響が大きいと、現状では、今後 5 年間で 100 億ドルの対米投資をするという計画と、過去 5 年間における 100 億ドルの投資実績をアピールして理解を求めています。要するに、アメリカにも相当な投資をしているし、今後もそれは継続しますとして、メキシコ工場は現状計画のままということですが、トランプ大統領の出方によっては、いずれ撤回する可能性も出てきたのかなと思います。ドイツの BMW に対しても「関税 35% を課する」と警告していますし、トランプ大統領にとって企業の国籍は関係ないと思われれます。

足元の相場は、大統領就任直後ということで、米国第一主義が徐々に台頭する局面で、むしろトランプノミクスのプラス面、すなわち、大幅な減税であったり、大規模なインフラ投資、世界企業のアメリカ国内への投資増で、株価も最高値を更新していますが、中期的にみると、アメリカの景気が頭打ちになった場合、来年以降、徐々にマイナス面が顕在化する局面が想定されるとみています。今日あたりも 1 ドル = 113 円台まで円高が進み、株価も 300 円以上上下げていますが、本格的な保護主義はもう少し先になるのではないかとみています。

そうした状況になってくると、中部経済への影響として、円高・株安による企業業績の下方修正や設備投資計画の先送りであったり、賃上げ率の圧縮、消費者マインドの低迷、金融市場の混乱、最終的にはデフレ圧力が再び再燃するという可能性が高まります。そういった流れの中で国際競争力をより強化していくには、まさに我が国を牽引する中京大都市圏としての次世代製造業の国際競争力の引き上げが不可欠となるのです。

中部の成長分野としては、次世代のモノづくり、とりわけ、自動運転車や MRJ（三菱リージョナルジェット）などの航空宇宙産業、さらにはロボット産業、IoT も含めた製造業全般は不可欠となります。さらに、製造業

を補完する産業として、訪日客誘客などの観光戦略や、農業の6次産業化といった分野も、中京大都市圏全体の産業構造を強化するためには不可欠で、より強固な産業構造への転換にはスーパー・メガリージョンの形成がカギを握っていると思います。

その際、先ほど知事からもインフラ整備に関するプレゼンがありました。次世代のモノづくりの生産性を引き上げるためには、リニア中央新幹線や高速道路ネットワーク、国際空港やBRT（バス高速輸送システム）などの高度インフラ整備が重要な役割を担っており、そうした官民の投資が東京五輪後の反動をカバーするといった側面もあると思います。

私が想定する今後の中長期的な経済成長トレンドですが、今年の秋ぐらいまではトランプノミクスプラス面が前面に出てくると予想され、国内景気も比較的安定した動きが期待できますが、来年以降は徐々にアメリカ第一主義が台頭し始める可能性があり、トランプノミクスのマイナス部分が2018年を中心に顕在化する可能性が高いのではないかとみています。その場合、円高圧力も高まりますが、日本経済は2020年に東京五輪を控えているため、2019年初めから再び景気が再加速し始めるのではないかとみています。日銀もプラス2%の物価上昇目標を2018年度ごろと表現を変えていますので、東京五輪に向けたインフラ整備がピークを迎える2019年以降に物価上昇率が高まっていくことを想定しているのではないかと思います。五輪後は大きな反動が懸念されますが、それを吸収するためにもスーパー・メガリージョン構想は有効で、かつ愛知県では2026年にアジア大会の開催が決定しています。翌2027年にはリニア開業が予定されており、さらにはその間に名古屋城の木造復元が実現するかどうかという検討もしています。2025年に大阪万博を招致する可能性もあるようですが、東名阪が巨大都市圏として競争力を強化し、東京五輪の反動をカバーするプロジェクトとしてもスーパー・メガリージョン構想は重要性を増していると思います。

次の図表は、数年前に中部経産局が公表した中部の成長戦略なのですが、まさに中部の次世代産業が日本の次世代産業とほぼ一致しています。具体的にみていくと、次世代自動車最大の柱で、EV（電気自動車）が次の動力源としてのスタンダードに決まりつつありますが、1回の充電で400～500キロ走れるEVの量産化がかなり早まっています。さらには自動運転車の研究開発も、運転者が危険時の補助的な役割だけになるレベル3の自動運転車を2020年の東京五輪を目標に実用化しようとしています。あとは、航空機ビジネスですが、MRJの初号機の納入は2020年中頃までずれ込みましたが、東京五輪に間に合うよう納入できれば、五輪でのPR効果も高まると思います。

それから、環境エネルギー分野ですが、近年、資源相場が低迷していた

影響でややトーンダウンしていますが、アジア各国への環境対応技術の重要性は増していくと思います。次世代の住宅、いわゆるスマートハウスですが、この分野はIoTやスマートコミュニティの考え方とも重なっており、EVやPHV（プラグインハイブリッド車）との関連性も高く、中部での社会実験も盛んに行われています。サービス分野としては、ヘルスケア分野が成長性が見込まれていますが、この地域としては医療用ロボットや介護支援ロボット、さらにはロボット産業としてみれば、建築現場や農業分野でのアシストスーツの開発やドローン利用も期待できます。農業分野では、農業の6次産業化という点で、体験型農業などの観光関連も期待できそうです。

最後に、中部版のクールジャパン戦略として、地域の観光戦略である「昇龍道」プロジェクトも製造業の貿易黒字を補完する意味でも重要性を増すと思います。訪日客の日本国内での旅行消費額は3兆円を超えていて、GDP上は輸出に計上されることから強化していく必要があると思います。高速道路ネットワークで時間短縮すれば、商品パッケージをエリアごとに数多く開発することが可能になると思います。このように、中部の成長戦略はほぼイコールで日本の成長戦略であって、特に次世代自動車、MRJ、ロボット産業といった分野に関しては、当地区に非常に高い集積があり、これらの付加価値を高めるためにもスーパー・メガリージョン構想は不可欠であるということになります。

スーパー・メガリージョン構想を実現するためには、三大都市圏を1時間圏内に結ぶリニア開業が大前提となるのですが、東京から40分圏内という時間距離をみると、名古屋駅は、千葉や研究学園都市のつくば、八王子や藤沢あたりが名古屋とほぼ同様の距離感の都市ということになります。時間距離40分でも物理的には300km近く離れていますので、リニア時代には、東京本社のバックアップ体制の構築によって、2本社体制が敷かれる可能性もありますし、現在、八王子や立川にあるようなシステムやサーバーなどのデータサポートオフィスなども名古屋駅前に移転してくる可能性も十分あるかと思っています。

さらに詳しく、産業構造面から首都圏と中京大都市圏の融合をみていくと、青のチャートが東京圏、赤が名古屋圏ですが、東京圏は情報通信業の集積がずば抜けていますが、名古屋圏は製造業、中でも自動車や航空機などの輸送用機械の集積が圧倒的に高い状況です。先ほどご覧頂いた次世代のモノづくりの中でも、最も重要な次世代自動車は、いわば「クルマのIT化」です。加えて、IoTの時代には、単なるモノではなく、AI（人工知能）も含めた第4次産業革命が起こります。その時代には、名古屋圏の製造業だけでは世界市場で太刀打ちできず、東京圏の情報通信産業と融合することによるシナジー効果が不可欠となっているのです。まさに次世代のモノ

づくりが世界で競争力を維持できるかどうかは、スーパー・メガリージョン構想の実現により、オールジャパン体制を構築できるかどうかにかかっているとと言っても過言ではないでしょう。

リニア時代には、名古屋駅や品川駅からのアクセス性の向上が、近郊都市のまちづくりにとって重要になります。インフラ整備と並行して、民間企業の投資も重要になってくるのですが、なかなか民間の投資は出てきません。やはり、ある程度の目標時期の設定が必要で、例えば、東京五輪やアジア大会、リニア開業といった国際的なイベントやビッグプロジェクトといった目標が民間投資を誘発する動きにもつながっていくと思います。スーパー・メガリージョンの構築によって、東京、大阪、名古屋の三大都市圏があたかも同じ大都市圏として機能することで、日本経済の競争力は維持されると思います。

（奥野理事）

ありがとうございました。短期・中期の経済、産業を併せて短時間でカバーしていただきました。話にありましたように、第2次国土形成計画では中京大都市圏は世界最強・最先端のものづくり圏域を目指すという位置付けがされています。ご記憶の方もあるかと思いますが、五全総、第5次の計画ですね、今度は第7次になりますが、第5次の計画は平成10年でした。そのときは「産業技術の世界的な中枢圏域を目指す」という位置付けが国でなされたわけで、それからさらに進んできたという気がします。どうもありがとうございました。

続いて戸田先生にお願いいたしますが、戸田先生は愛知大の豊橋の方の地域政策学部でご活躍でいらっしゃいます。ずっと三遠南信を担って、ここまで辛抱強く育ててこられた方です。それでは先生、お願いします。

（戸田教授）

戸田でございます。内田先生のグローバルかつ構造的な話からぐっとミクロな話になりますが、三遠南信という名古屋圏からちょっと離れたエリアから中京大都市圏をどう見るかということをお話ししたいと思います。

映っていますのが三遠南信地域で、愛知、静岡、長野の県境エリアです。行政境界を越えたエリアはなかなか形成しにくいということだと思っております。昭和26年の天竜東三河特定地域総合開発計画という国土計画の走りですが、それがあって現在の計画に発展しました。そうした意味で国土計画がつくった地域とっていいと思いますし、国土計画が行政境界を越えた地域をつくっていくということについて、ある種の実感を持っています。

では、これから中京大都市圏はどうなるのかということなのですが、知

事のお話にもありましたように、リニアが入ることで名古屋が 40 分圏という非常にコンパクトなコアとなるということです。そのときに周辺都市はどうなるのだろうかということなのですが、むしろ周辺都市の自立性が出るような形で中京大都市圏が都市連合になっていくことが望ましいと考えております。連合による都市の多様性というのは、モノづくりの場としてもさまざまな付加価値を積み上げていくと思うのです。

これは分かりづらいですが、昼夜間の人口比率を首都圏、大阪圏、名古屋圏の上位各 20 の都市で取ったものです。昼夜間の人口比率が 1 を超えれば周りから人を集めていることになります。上の東京は見ていただくように、東京 23 区が断トツであって、あとは 1 未満です。全て 23 区が引っ張っています。下の大阪も、大阪市が 1.33 でまあまあ周辺を引っ張っています。

ところが名古屋市は 1.14 で、その他に 1 を超える市がたくさん出てきます。つまりこれは、モノをつくっている拠点都市が多いということなのです。モノづくりは巨大な人口集積がなくても、人を引っ張るようなところができる。というのが中部圏の地域構造だと思うのです。そこでモノづくりを進展させながら、各都市圏が連合していくような形がデザインできるのではないかと思うわけです。

これは三遠南信地域連携ビジョンです。我々の三遠南信というエリアは、広域的な都市圏であるけれども、一つのビジョン、方針を持っている。これは非常に重要なことです。真ん中の絵が名古屋都市圏を見てということなのです。小さくてちょっと見えないかもしれませんが、「大伊勢湾環状地域を構成する中核的な都市圏の形成」とやや力んでいるのですが、名古屋圏との関係を示しています。名古屋との関係を除いて、周辺の都市圏だけが機能することはあり得ません。どういうふうに補完を取っていくのかということなのです。

例えば三遠南信地域を考えると、地方都市があり、中山間があり、高原部もあります。ないものは大都市機能です。そこで、リニアで変化する名古屋には大都市の魅力、特に国際的に突き抜けたような魅力、強さを期待します。それが周辺都市を生かして引き付けていく条件でもあると思うわけです。

愛知大学は、先ほど奥野先生から「豊橋で」と言われましたが、実は笹島にもキャンパスがありまして、この間、「愛知大学の豊橋校舎はまだあるのですか」と言われて、いささかショックなことでした。名古屋「ささしまライブ」のキャンパスで、これは名古屋のリニアで大いに変わりますよね。そこには JICA がありますし、商社があります。放送局がありますし、うちの大学もあります。これは新しい都市の魅力を間違いなく引っ張っていくのですが、それだけではなくて、三遠南信のような周辺都市群、

そこにある歴史、文化、生活、産業の技術、自然と融合していくことが重要なことだと思うのです。名古屋と周辺都市群との連携は、愛大自らの問題でもありと考えております。周辺都市群、特に縁辺部ほど戦略を持たないといけない。むしろ縁辺部から全体の戦略を考えないといけない。これは私の持論です。

これは三遠南信地域です。三遠南信も結構広く、飯田はリニアで大きく変わります。今は東京に行くのに4時間、名古屋に出るのに2時間ですが、それが東京45分、名古屋に至っては25分です。もちろんリニア停車本数のことでもあります。圧倒的に地域の感覚が変わります。飯田は歴史・文化、それから航空宇宙産業もやっておられます。「小さな世界都市」を標榜していますが、リアリティがあるのではないかと思います。

それから県境中山間は都市のイメージがあるスーパー・メガリージョンの中にあります。相当な山間です。高齢化では日本の先端を走っている所です。ここがどうなっていくか。結構ここには地域外の人が入っています。売木村という長野県の村がありますが、人口600人ぐらいで百数十人は村外で生まれた人で、結婚もあります。Iターンという人も相当数います。どうしてかという、首都圏と名古屋都市圏、大都市圏の間にあるからです。統計をみると双方の人が入っている。これからリニアが来ますと、新しいタイプの人の動きが出てきます。そこで、これまでのタイプの経済だけではない、価値観の異なった生活の仕方であるとか、あるいはそういう人の集団が生まれてくるのが大切ではないかと考えています。

豊橋、浜松はリニアによって風がどう吹くかということですが、方向から見るとやや逆風になるかという考え方があります。これについては2回目でお話をしたいと思います。

このようにリニアの影響は、地区によって一律ではないということがいえます。しかし、リニアの明快なところは、2027年という時間が決まっているということです。時間が決まっている中で、各地区、各都市群が戦略を持っていくことが必要だと思います。

三遠南信では、全首長、経済団体長、NPO、あるいは大学の長など700人ぐらい集まるのですが、サミットを24年やっています。今年は2月15日ですが奥野先生に来ていただきまして、講演とコーディネートをやっていただきます。やはり中京都市圏の各広域エリアで、産学官が自ら考えて、そこから具体的な施策を出していくことが非常に重要なことではないかと思います。

最後にもう1点だけ申し上げたいと思いますが、こういうふうに広域化、広域都市圏化するとき、行政はどうするのだと。行政の単位は県であり、市町村でありですが、ここからどういうふうに広域行政ができるのかということ。

三遠南信は遠州、東三河、南信州で全てやり方が違います。南信州、長

野県側は広域連合という特別自治体をつくっています。遠州側の浜松は大政令市をつくって合併でやっています。東三河は大村知事が就任されたとき、東三河県庁というものをつくっていただいた。これは総合出先機関で、副知事が常駐している日本で唯一のシステムです。今これをまねするところが少しずつ出てきました。この東三河県庁を契機に市町村の広域連合、あるいは経済団体の広域組織が形成されてきたということです。

市町村合併からまだ 10 年余で、まだまだ課題が多いということもあると思うのですが、これからの人口減少を考えていくと、広域的な行政の合理化、あるいは変革を考えざるを得ません。そういう広域行政の仕組みも重要になってくるのではないかと思います。

中京大都市圏を都市連合でということと、名古屋都市圏と周辺都市圏の機能の融合、それから最後に広域行政の変化について、私からお話をさせていただきます。

(奥野理事)

ありがとうございました。2月15日、飯田で三遠南信協議会があるということで、来るように言われて、私もお邪魔しようかと思っておりますが、広域連携は国土政策の大変大きなテーマで、三遠南信協議会は 24 年というお話がございました。多分その前身まで含めるともう少し長くなると思いますが、日本の代表的な広域連携です。テーマが多様で、先ほど絵があったように 3 県をまたいでいるのですが、一つの県として機能するのではないかというほどの機能を持っていると評価しているわけです。

こういう広域連携としては、テーマ別のものとして関西の歴史街道計画が有名です。関西の広域観光をやっているのはあそこです。これは 1980 年代の終わりぐらいから動いています。それからもう一つは、中京大都市圏のグレーター・ナゴヤ・イニシアティブです。これもテーマ別ですが、海外の企業誘致ということで動いています。そうした中で包括的なテーマでやっていることは大変なことでありまして、国土形成計画の議論をしているときにも大変に注目された取組です。どうもありがとうございました。

続いて、中経連の小川専務理事から、経済界としてリニアインパクトをどのように受け止めておられるか、地域づくりの方向性についてどのように考えていらっしゃるか、お話を伺いたいと思います。よろしく申し上げます。

(小川専務理事)

ご紹介ありがとうございます。中経連の小川でございます。どうぞよろしくお願いたします。スーパー・メガリージョンのセンターを目指すというところではありますが、先ほど私どもの会長もご挨拶させていただいた中に、スピード感を持って具体的に実行していくのだと。これは中経連のキャッチフレーズになっておりまして、何をすべきかということについて

私個人のアイデア、あるいはいろいろな仲間と議論している中で出てきたアイデアを少しお話しさせていただけたらと存じます。

まず、スーパー・メガリージョンですが、単にリニアで結ばればできるわけではございません。各都市が得意技や個性を発揮し、国内外と交流・対流をすることで各都市が連携して、全体としての大交流ができるということだと思っています。こうした中、中部におきましては、世界から求められる役割をいかに造り出していくかということが大切だと思っています。

東京都の小池知事が、オリンピックも絡めて、東京として今何を目指しているのですかという話をしたときに、「世界の大都市が頑張っている中で、東京が負けないように魅力を大いに磨き、発信し、さらに交流を増やしていくことです」とおっしゃっていました。東京がさらに出てくると、一極集中がさらに進みかねないということになります。そんな中であるからこそ、ここ中部も東京以上に頑張るって、私どものポテンシャルを生かした役割、魅力づくりをもっともっと進めていく必要があるのではないのかと思っています。

ということで、先ほど申し上げました具体的に何をするかというアイデア、全く個人的な思いについて、下にあります4点、モノづくり、観光、物流拠点、定住促進ということで簡単に触れさせていただきたいと存じます。

まず、モノづくりです。モノづくりをさらに進化させる必要があるということで、既に2人の先生からもお話があったところではありますが、モノづくりの現場がどんどん海外に出てしまっているということで、この地域の役割としてはモノづくりの頭脳になることだと考えております。イノベーションの拠点になるべきだと思います。

例えば自動運転では今、この地域が頭脳となり検討されており、一部実施に移されつつあるわけですが、こういうことによって社会のシステムや安全、環境、まち並み、高齢者対策が大きく変わってきます。こういった新しいことづくりを考えていき、それを進めていくことが大切なのだろうと思っています。

こうした中、中経連としましても、みんなでワイワイガヤガヤしながら、新しいことづくりを考えていく必要があるのではないかと。特に海外からも、日本全国からも、いろいろな専門家に集まってもらって、ディスカッションしていくことが大切だと思っています。

ということで、中経連で昨年、産学のトップの方に集まっていたいただいた会議において、今申し上げたようにワイワイガヤガヤしながらイノベーションを行うためには拠点づくりが必要ではないかということをご提案し、ご

賛同を頂きました。これから皆さんと一緒に交流イノベーション拠点を、この名古屋に造っていきたいと思いますので、ぜひともいろいろなアイデアをいただけたらと思っています。

次に観光ですが、先ほど内田先生からも少しご紹介を頂きました昇龍道です。スタートして5年で、観光客が5倍の勢いで伸びてきました。もちろん関係者の努力もあったわけですが、アジアの成長ですとか、円安の話などに支えられてきたところがあるかと思っています。今後は各国との競争、国内外の競争の時代ということで、例えばヨーロッパの方がタイへ行くのか、シンガポールに行くのか、あるいは昇龍道に来てくれるのかという競争だと思っています。

ということで、一般の商品と同じで、しっかりマーケティングをし、戦略を立て、プロモーションしていくという、それをDMO (Destination Marketing Organization) という言い方をしていますが、こういう形で観光需要をしっかりつかんでいきたいと思っています。

3点目ですが、物流拠点についても少しお話しさせていただきたいと思っています。今年の秋に長久手にIKEAができるということなのですが、実はIKEAの物流センターが既に2008年、愛知県の弥富にできているのをご存じの方はそれほど多くないのかなと思います。また、Amazonは多治見に物流センターを持っています。

これらはこの地域の優れたインフラがあるからで、名古屋港は輸出面で注目されていますが、輸入でも随分余裕があるということ、あるいは素晴らしい高速道路網を生かした日本の物流拠点だということです。工場立地を自治体もどんどん進めていただいておりますが、物流拠点にもまたご注目いただけますと、スーパー・メガリージョンのセンターという機能をより発揮できるのではないのかと思っています。

最後に4点目ですが、人材の定住の話です。先ほど戸田先生から三遠南信の関連で定住のお話も頂きましたが、もちろん東京から企業を誘致してくるのが一番いいわけですが、これからテレワークの時代になってまいりますので、どこで勤めていようとも名古屋あるいは飯田、中津川に住んで、ときどき仕事場に行くという生活スタイルもできるようになってくるのではないのかと思っています。このためには、やはりそれぞれのまちがより住みやすくなるために磨いていくことが大切だということで、これは名古屋市が取り組まれている一つのスライドです。

今のはどちらかというと日本人のお話をさせていただいたのですが、海外の方にとってもこの地域はなかなか評判がいいということです。どのま

ちが住みやすいかをアジアの海外赴任者に聞いたところ、名古屋は7番目で、東京よりも高い評価を受けています。たまたまこういう調査結果があったのを取ってきたと言われるとそのとおりかもしれませんが、別に諦めることではありません。訪れたいまちで評価が悪かったけれど、そんなことで負けないぞというところですよ。

国際都市に向けて、どんどん頑張っていこう。例えばインターナショナルスクールが少ないという新聞記事も先日は出ておりましたが、そんなこともみんなで進めていくということで、例えば今年はロボカップがあります。2020年にはワールドロボットサミット、それから2026年アジア大会があります。それぞれを国際都市へのマイルストーンと捉えながら頑張っていくことも大切だと思っております。

以上4点、勝手なアイデアでございます。ただ、みんなでいろいろ考えて、行動に移していく時期に来ているのではないかということをご提言させていただければということです。どうもありがとうございました。

(奥野理事)

ありがとうございました。スーパー・メガリージョンは東京、名古屋、大阪がスーパーハブとして一体となって日本の成長を牽引していくというものですが、何せ東京はとにかく強力で、手前勝手です。あまり悪口を言ってはいけませんが、そこに負けないようにいろいろなアイデアを、おっしゃるように提案していかなくてはいけないと思います。

それから、イノベーションも経済界でいろいろ始まっているということで、私も前々から皆さんといろいろ議論しているのですが、世界のイノベーションセンターのようなものは、トヨタなど関連の大企業等々もテーマ別にアメリカにお造りになられます。それから、名古屋には造らなくて東京に造るという話になるのですが、名古屋はリニアができれば、そういう意味では条件が悪くない。あるいは大学との関係は非常に大事ですが、名古屋に造れば東京は近いわけですし、名古屋大学も頑張っています。それから京大も近いし、阪大も近いし、非常に条件がいいと思います。

ですから、名古屋の駅前直近、今度新しくできる名鉄ビルでも、大名古屋ビルディングでもいいのですが、世界のイノベーションセンターを造り、一級の人がそこで特定のテーマで研究している。アジアの方を飛行機で飛ぶときには必ずセントレアから寄って、そこでちょっと話をしたり、駅前で一杯飲んだりして世界の人が行き交う。そういうものをぜひとも造ってほしいと思います。

私は、競争力はあると思うのです。地価が東京より安い分だけスペースも広くできるし、住宅環境もいいし、国際学校を何とかしないといけませんけれども、あれは造るなら駅前です。志段味は駄目です。駄目だと言ってはいけませんが、志段味は遠過ぎて、あそこがそんなにいいのなら、私は名古屋市役所が行けばいいと思うのです。市役所に用のある市民はそ

んなにいませんからね。あの跡にイノベーションセンターを造るのであれば、それはそれでいいかなと思うのですが、決して中部圏はイノベーションセンターでの競争力には負けていないと思っています。ありがとうございました。ちょっと長くなって申し訳ございません。

それでは、塚原局長から安全・安心の基盤づくりのを中心にお話を頂けるといことですが、お願いいたします。

(塚原局長)

中部地方整備局長の塚原でございます。よろしく申し上げます。だいぶ奥野先生の調子が上がってきたので、私は本当に手短に済ませたいと思います。少し視点を変えまして、私の方からは中部の発展を支えるためには安全・安心の基盤が必要ということだけ申し上げておきたいと思ひます。

これは冒頭からお話がありました中部圏広域地方計画の概念図で、メイン・コンセプトが「世界ものづくり対流拠点—中部」をつくっていかうということ、産業・技術のグローバルハブであるということ、その中で、今日のメインテーマの一つでもありますリニア効果を最大化していきましょう、ということがうたわれているのですが、その前提となる安全・安心、そういった環境整備は非常に必要であろうということ、

これは皆さんご存じのとおり、日本全国そうなのですが、中部圏も特に非常に災害リスクが大きいということで、中部山岳を控えて、非常に急峻な地形で、河川は急流です。また、地質ももろくて土砂災害も多いです。また、濃尾平野は日本最大のゼロメートル地帯です。雨も非常に多く、多雨地帯が控えています。また、海岸線も自然環境としてはいいのですが、南海トラフの津波のことを考えると、守るべきものが非常に多く、リスクがあるということ、

昭和34年伊勢湾台風の高潮災害、あるいは平成12年東海豪雨による災害など、歴史は繰り返すということで、危機感を持って対処していく必要があります。

これも皆さんご存じのとおり、切迫しております南海トラフの巨大地震です。必ずしもわれわれだけが言っているわけではないということ、一言だけ申し上げておきますと、2013年にスイスの再保険会社が世界各国の都市の自然災害リスクのランキングを発表しています。その1位は東京・横浜です。2位はマニラで、3位が中国だったと思うのですが、4位が大阪と神戸、5位がインドネシアのジャカルタ、6位が名古屋になっています。

ですから、簡単に言えばアジア地域、途上国と言うと中国に失礼かもしれませんが、途上国・地域以外では断トツです。まさにスーパー・メガリ

ージョンに重なるわけですが、そういった所が自然災害のリスクが全世界でも非常に高いということが世界的な認識であるということを考えておかないといけません。これから中部圏がスーパー・メガリージョンの中心を担って、人、モノ、カネ、情報といったものを集めていこうとすると、こういったことにしっかりと対処していくことが必要だと皆さんにも認識していただく必要があると思います。

ちなみに、9位にやっとロサンゼルスが出てくる状況ですので、いかに日本は自然災害リスクが高いと思われているかということをしかりと認識しておくことが必要だと思います。

あとは皆さんもご存じのところがあるかもしれませんが、しっかりと対処していきましようということで、これは南海トラフ地震対策の中部圏戦略会議です。私どもは事務局をしております、奥野先生に座長をいただいておりますが、ここで産学官さまざまな機関が入って、取組を進めています。また、東海ネーデルランド高潮・洪水地域協議会というものもありまして、スーパー台風に対する対応のようなものも同じような枠組みで対処している状況です。

その中で、中部圏の場合には、特に経済発展を担っていくという意味では、もちろん災害に対して人命を守ることは最優先課題ではあるのですが、それだけでは足りなくて、社会経済活動の継続性といったものを災害リスクに対してしっかりと確保することが非常に重要です。そのためには人、モノなどの流れを確保するためのネットワークの多重性や代替性といったものが非常に重要な課題であり、私どももそういった整備を一生懸命進めているということです。

先ほど東西軸と南北軸が書いてありましたが、東西軸は相当しっかりしてきているわけですが、やはり南北軸は、南海トラフ巨大地震をリスクとして抱えている中部圏としては、あるいは日本としては、北陸圏との連携、代替機能の確保、補完性をより高めるといったことも非常に重要であろうと思います。

例えば首都圏であれば、先ほど東京・横浜が自然災害リスクナンバーワンと言いましたが、首都直下地震のリスクのようなこともあります。大阪にも直下型の地震のリスクがあります。名古屋は南海トラフだと思いますが、それぞれの地域に自然災害リスクを抱えているので、それぞれのバックアップ機能をしっかりと持つことが非常に重要であろうと思っています。そんな中で、首都直下地震が一番切迫していると考えれば、そのバックアップ機能を名古屋が担うことも重要だと思いますし、いざというときに救援に向かう拠点としても、中部圏の役割は非常に大きいだろうと考え

ています。

しっかりとスーパー・メガリージョンのセンターを担っていくためには、こういったリダンダンシー機能をしっかりと持った国土の形をつくっていくことが必要であろうと考えています。以上です。

（奥野理事）

ありがとうございました。局長のお話にございました南海トラフの中部圏戦略会議は、3.11の直後に組織されたわけですが、現在では行政の代表、インフラ企業、経済団体等々、中部圏の130を超える団体が集まって任意でやっているわけですが、いろいろな具体的な施策を、10の共通テーマを決めて随分具体的に議論しています。その中でも政府に取り上げていただいて、既に実現しているものもあるわけです。

私が10代の学生のとときに、教養の人文地理の先生が「産業というのは、世界的に見て自然災害に強い所に集まるのだ」という話をしていたのをいまだに覚えているのですが、日本では自然災害に弱い所に集まっています。強い所にも弱い所にもあるのですが。防災・減災といわれますが、命が助からないといけませんから、名古屋圏などでは逃げろでは済まないわけで、一級の研究者やビジネスマン等が集まる地域にするためには、やはりガチンコ勝負をしなければいけないと思いますね。

東海道も、東京一名古屋間は鉄道も道路も、中央道まで入れると4層になっています。リニアを入れれば鉄道も4層になります。しかし、全部が名古屋に集中しているわけで、名古屋がやられてしまうと、日本の経済は持たないし、東西の交通も持たなくなるということですから、その代替路をどうするかが非常に大きなテーマだと思います。形成計画には第二国土軸がきちんと書かれておりまして、これは北の方もいいのですが、南のルートをきちんと考えていくことが大事だろうかと思います。

一渡りお話を頂きました。大変興味あるお話でしたが、ダブってはいけませんので一言だけ、今なぜスーパー・メガリージョンなのかという話をもう一度しておきたいと思うのですが、日本の国土計画、国土政策は長い間、東京、大阪の二眼レフでした。特に大阪が東京と対峙して向き合って、日本を引っ張ってきたわけです。

しかし、1980年になり、1人当たり地域所得を比べますと、中部圏の方が関西圏より高くなって、だんだん差が開いていく状況になってきました。もうしばらくしたら愛知県のGRP、地域所得が大阪府を抜く状況になってまいりまして、二眼レフ論はほとんど意味をなさなくなってきたわけです。そこで、新しい国土構造が必要ではないかということで、東京、名古屋、大阪がスーパーハブとなって、一体として日本の成長を引っ張っていくことが打ち出されてきたわけです。

皆さんのお話とダブるような点については省略させていただきますが、

先ほどちょっと申し上げましたが、東京はとにかく強力です。交通網も強力です。局長の話がございましたが、中部圏は東西の交通は強力ですが、南北は弱い面があります。それから大阪はやはり産業が苦しいということがあって、今のままでいくと、やはり東京中心のスーパー・メガリージョンにならないとも限りませんから、ぜひとも中部圏に頑張っていたきたいと思っているわけです。

それでは、急いで2巡目に入りたいと思います。2巡目は中京大都市圏の圏域全体にリニア効果を波及するためには何をすればいいか、具体的な取り組みを含めてお話を頂ければと思いますが、今度は逆の順番で、塚原局長からお願いします。ちょっと短めに5分で。

（塚原局長）

1枚目に結論があります。私どもとしては、リニア中央新幹線の効果を広域的に波及させるために陸・海・空の交通ネットワークを充実させることが大きな仕事だと思っております。東海環状自動車道であったり、三遠南信自動車道であったり、さまざまなプロジェクトがあります。とにかくそれぞれのリニアの結節点に対してアクセスをしっかりと取って、ネットワークを充実させていき、それによって人やモノの流れを柔軟、円滑にしていくことがとにかく非常に重要であろうと思います。

これは東海環状自動車道の模式図ですが、東海環状自動車道で今やっていることも含めて、効果をご説明いたします。こういう形で左の赤い点線のところを見ていただくと、いわゆるミッシングリンクがあるわけですが、これが将来的にはつながっていきます。そうすると、いろいろな形で地域の取り組みなど、シナジー効果が上がってくるだろうと思います。

東海環状自動車道の事業と並行して、企業の進出であったり、雇用であったりいろいろとあるのですが、これは皆さんご存じのとおり、大変な雇用、産業上の効果が生まれているということです。東海環状自動車道だけのことではなくて、このことが先ほどお見せしたようにリニアとのアクセスをつないでいき、ネットワークを充実させていくことで、リニアの効果がスーパー・メガリージョン全体に広がっていくだろうということをイメージしていただければと思います。

東海環状自動車道西回りの利活用促進会議を、自治体や経済団体を併せて議論していただいているわけですが、我々はハードを整備するだけではなくて、それをどう利活用するのかという、ソフトをいかに乗せていくかということをしつかりと考えていただくことが必要だと思えます。

これは、今の促進会議で、東海環状自動車道が開通したときに、さまざまな地域づくりであったり、産業振興であったり、観光であったり、そう

いった取り組みをしっかりと進めることを広域で共有し、地域づくりを進めていただくという取り組みです。これは大変素晴らしいと思うのですが、先ほど戸田先生の話聞きながら、三遠南信でも同じことをやっているの、三遠南信の例にしておけばよかったとちょっと反省しています。

これは港の方ですが、名古屋港の整備に伴って、コンテナの取扱量が非常に増えています。今、名古屋環状2号線の整備などで道路と港に接続していくということで、中部としては名古屋港であったり、三河港であったり、世界に向けた強力なゲートウェイがあるということも意識しながら、ネットワークをつないでいきたいと思っております。

観光です。観光の効果としては、東海北陸自動車道の延伸に合わせて、高山あるいは白川といった所の観光客数が約3倍になっています。これだけではなくて、インバウンドも相当に増えていることは皆さんご承知のとおりです。

伊勢志摩サミットが昨年ありましたが、紀勢道方面、熊野方面も同様の状況が生まれつつあるということです。

そういうことで、先ほどもお話ありました昇龍道のプロジェクトなども、こういった交通ネットワークの整備と連携してしっかりと進めていくことが重要であろうと思います。

この辺はいろいろな例ですが、クルーズ船も、港の整備だけでなく、いかにもてなしをするかということで、地元の民間の方々にも頑張っていたいでいます。

最後に、セントレアの利用者増加に合わせたリムジンバスの増便もあります。こういったさまざまな取り組みがネットワークのハードの整備と併せて進めていただいているということです。以上です。

(奥野理事)

ありがとうございます。中部圏の高速道路網の話がございましたが、中部圏の高速道路網の計画は、先人の皆さんのご努力ですが、非常にいい計画であると思います。それから環状道路もそうですが、進捗の度合いも、皆さんの大変なご努力のお陰だとは思いますが、東京、大阪に比べて遅れているということはないわけで、むしろ着々と進んでいると思っております。しかし、課題はもちろんあるわけで、私はスーパー・メガリジョンは中央日本から北陸を含むスーパー・メガリジョンを考えておりますが、そうなりますと、やはり東海北陸自動車道の4車線化を早くやってもら

わなといけませんし、三遠南信自動車道も、戸田先生がいらっしゃいますが、着々と進んでいるとは理解しておりますが、完成までには時間がかかるということで、これはスーパー・メガリージョン構想にとって非常に大事なプロジェクトだと思っているところです。ありがとうございました。

続いて小川専務理事から、経済界として交通インフラ、交通ネットワークの整備をどう考えていらっしゃるか、お願いいたします。

(小川専務理事)

ありがとうございます。1巡目で少し具体案を提案させていただきましたが、それを支えるためのインフラについてお話しさせていただきたいと存じます。

リニアは、人が中心だと思っています。人とモノの物流のバランスが取れるという意味で、道路交通・港湾等を充実していく必要があると思っています。

まず、私どもで「中部圏交通ネットワークビジョン」というものを昨年、作製・提言させていただきました。この地域の持続的発展、強靱化等の総合的な対策という観点で作らせていただいたものですが、非常に売れ行きが良くて、今在庫がないということで、ホームページには載っていますので、ご覧いただければと思いますし、説明に来いという話をいただければ、喜んで参上させていただきたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

内容を一部紹介させていただきますと、インフラの新設だけでなく、既存のネットワークをいかに効率的に利用していくかということが非常に大切だと提言しています。まず何よりも中部国際空港の二本目滑走路だと思います。皆さんそのつもりですが、関係者といま一度、目標の再確認をし、早めに行動していきたいというのが1点、それから、リニアをより生かすために、リニア周辺の広域インフラをつくっていくことです。

それから、リニアができましたら、今の東海道新幹線はまた位置付けが変わります。静岡、三遠南信等でより効果的に使っていただく方法をより探っていく必要があるでしょう。それから、高速道路の渋滞が物流・人流の少し課題になっているところです。二つ大きなポイントがありまして、四日市―亀山間は新名神により対策を進めていただいているところですが、一宮付近が大変だということで、みんなで大きな声を上げていけたらと思っています。

また、高速道路等を有効に活用していくために、これから自動運転が進んでいくと思いますが、そのためのルール作りに加え、専用車線みたいなものも要るのではないかと、その車線をどういうふうに確保していくのかという議論も今から始めていかないと、インフラを造っていく話になりますと時間がかかりますので、これも議論していきたいと思っています。

それから物流の効率化、あるいは先ほどもありましたコンパクト・アンド・ネットワークを考えますと、交流範囲を広くしていかなければなりません。そのために、今の高速道路の料金制度はいかにあるべきなのか。例えば定額制のような考え方もないわけではありません。そういったことも時間のかかる話だと思いますので、またこの地域だけで結論の出る話ではありませんので、しっかり議論をしていかななくてはいけないと思っております。

最後に一つ。私はしゃべっていて、「中京」と言ったり、「中部」と言ったり、「東海」と言ったり、日本語でばらばらなことを言っていると思うのですが、これから国際化していく中で、英語表記は何か一本に絞っていく必要があるのではないかとということで、この地域のことはみんな Central Japan と呼びましょう、と提案したいと思えます。中経連も実は今、Chubu Economic Federation という名前ですが、これも Central Japan Economic Federation に変えていこうということで検討しております。ぜひともみんなで共通の名前を使って、海外にイメージを持ってもらえるような地域にしていきたいと思っております。どうもありがとうございました。

（奥野理事）

ありがとうございました。セントレアの二本目の滑走路については、私は大学教員であり責任もありませんので、皆さんのように申し上げるわけにいかないけれども、2027年のリニア開業までには実現しているといえますよね。ありがとうございました。

続きまして、戸田先生から中京大都市圏づくりにおける今後の広域連携について、戦略をお話しいただきたいと思えます。

（戸田教授）

ありがとうございます。先ほど局長からも南北方向という話がありました。三遠南信自動車道の南北方向は、中京都市圏の広域的なリダンダンシーを確保する意味もあります。もう一つ、リニアの話が出だしてから、注目が上がってきた南北方向は飯田線です。リニア及び東海道新幹線が非常にスピーディーな動きをするのに対して、飯田線はスローですが、生活とか文化を見ていくような軸であることが重要なのではないかと思います。

中京大都市圏は、伊勢湾ないし太平洋に河川の水が注がれています。そういう意味では複数の流域圏です。流域圏だが上下流が本当につながっているのかということですが、三遠南信も行政界を越えた流域圏と言っているので、本当につながっているのか調査をしました。

東三河と遠州で1万人ずつのアンケートを取って、選択肢の一番上が「山

が重要で、平地より重要だよ」、次に「山は重要だけど、都市部の方が重要だよ」、「山は疲弊するものだよ」というのが三つ目です。大体の予測は二つ目だったのですが、結果は一番が最大でした。これは一体どういうことなのだろうというのと、それは血のつながり、人と人とのつながり、あるいは文化のつながりが背景にあります。こういった長い時間の中でできたものを南北方向に生かしていくことが非常に重要なのではないかと思います。

都市連合ということをお話しましたが、その中で中核になる都市をしっかりとつないでいく。この場合は豊橋と浜松です。ちょうど浜名湖を環状する道路で一体となります。個別の道路はできている、あるいはできつつあるのですが、これを地域の核をつくる環状道路と捉えます。そうしますと、この環状中は随分大きく、100万人を超える都市圏を考えることができます。

加えて、ここは災害の可能性も高い所ですから、立体道路をつくっておくことは、復興においても重要だと思います。自衛隊もちょうど陸上自衛隊、航空自衛隊がここにあるわけです。こうした整備が重要だと思うわけです。

1 巡目に申し上げた豊橋・浜松をどうするかというのは、今言ったような形で、名古屋圏とは別に、自立した形でしっかりつくっていく。東海道の中の100万圏という核です。

もう一つは青で引いている所、先ほど小川専務理事からもお話があった現東海道新幹線をどうするかということです。これがかなり手薄ではないかという感じがしています。豊橋・浜松から東京へ行くのに、リニアがあっても、そう行く人はあまりいないだろうと思うのです。では、現東海道新幹線をどういうふうに考えていくのだろう。

ということで、リニアに対応した現東海道新幹線の活用意向の調査を、愛知県東三河から神奈川の足柄辺りまで行いました。行政や経済団体あるいは銀行等が対象です。そうしますと、何でも「ひかり型」の増発というわけではないです。「ひかり型」で東京だけに行こうとしているわけではない。「こだま型」の増発意向も結構ありますし、東京と名古屋への指向性を見ると、もちろん東京に行こうという人は多いのですが、名古屋も21%ということですし、より細やかに東海道の圏域内を動こうとしています。

行動意向を見てみますと、通院や通学といった動きが結構出てきます。さらに細かく見ていきますと、例えば観光の場合、リニアは当面名古屋までで京都には行きません。では、京都と伊豆を結ぶ観光を開発しようとか、そういうアイデアも出ているわけです。

最後を見ていただきますと、現新幹線に関する地域連携の必要性は、「大変必要」16%、「必要」56%で、やはりニーズが各地域にあるということです。そこから東海道の在り方を考えていく。これは中京圏と首都圏を結ぶインターブロック、インターリージョンになるわけですが、これを首都圏からではなく、中京都市圏側から考えていくことが重要なことではないかと思えます。以上です。ありがとうございました。

（奥野理事）

ありがとうございました。今のお話は非常に大事だと思うのですが、先ほど来、名古屋を中心にした南北軸を何とかしないといけないというのは、もちろんそうですね。もう一つは、やはり静岡があると思うのです。静岡というのは、悪口を言うわけではないですが、過去に東西の交通に非常に熱心にやりましたが、それに比べて南北については若干関心が弱かったと思えます。

今は「内陸フロンティア」という名前で、リニアの駅はできませんが、今の東海道新幹線とリニアの間をどういうふうに整備していくのか、非常に関心を持っていらっしゃいます。清水から北の高速道路もだいぶ整備されていると理解していますが、今のお話にもございましたように、具体的なデータの整理などは戸田先生が中心になられて随分やっつけていらっしゃるのですが、具体的なプロジェクトとしては、私が疎いだけかもしれませんが、静岡空港の下に新幹線駅を造るという話はあるものの、まだまだこれからいろいろなものが出てくると考えていまして、期待しておりますのでよろしく願います。

それでは、最後になりました。内田先生から広域圏とリニアによる産業についてお話を頂きます。

（内田客員教授）

冒頭で藤井局長が指摘されましたように、2027年以降のリニア時代のスーパー・メガリージョンにおける中京大都市圏は、コンパクト＋ネットワークで競争力を広域で広げていくことが重要だと思います。その際、ストロー現象を懸念する声もありますが、広域としての魅力づくりには大都市圏とは異なる地域資源を有する周辺市町村との連携を高めていくことも重要です。また、三菱UFJリサーチ&コンサルティングの試算では、名古屋開業時点での2時間圏人口は5949万人と実は名古屋が最も多くなります。さらに大阪まで開業して全通した場合でも6428万人と名古屋が最も多い状況に変わりはありません。これは利便性という点で中京大都市圏が最も高いけれど、その一方で他の2大都市圏からのアクセス性も非常に高まるということで、都市圏に魅力がなければ、企業立地や観光、定住人口の増減といった点でも他地域に吸引される可能性はあります。そういった懸念を払しょくするためには、リニア名古屋駅を中心としたコンパクト＋

ネットワーク化によって、中京大都市圏の総合力や魅力を高めることが極めて重要だということだと思えます。

魅力づくりやその魅力を情報発信するためにもプロジェクトやイベントも必要となり、交流人口の増加が最終的には定住人口の増加にも寄与する流れを作っていけると思いますが、名古屋市が実施した訪問意向アンケート調査では、全国の主な観光都市と比較した場合、名古屋市は断トツで訪問意向が最下位という結果が出ています。これは恐らく名古屋に全く来たことがない、もしくは住んだこともないような人たちが日頃の情報だけに頼ってイメージだけで判断したような内容の調査だと思えます。しかし、それでもそうした印象がネット社会では増幅して、外から見るとイメージとして定着してしまいます。

名古屋や中京大都市圏は、戸建て住宅なども建てやすく、住みやすさや働きやすさという点では全国でも有数の地域だと思っています。特に、製造業を中心にワーク・ライフ・バランスが非常に高い地域でもあります。通勤時間も概ね 30 分以内で、東京では 1 時間以上も通勤時間をかけている人も数多くいます。愛知県が新年度からワーク・ライフ・バランスの良さを PR するようですが、非常にいい取組だと思えます。

また、観光都市としてのイメージがなぜ重要かという点、特に若年女性へのアピール度が高くなるためです。愛知県では人口が増加基調にありますが、20 代の若年女性が首都圏に対して流出超過になっています。男性はトヨタグループをはじめとした雇用の受け皿があるため 20 代前半の男性を全国から吸引して社会増となっていますが、一方で子どもを産み育てる世代の女性が流出しており、男女間のバランスは必ずしも良くないと言えます。中期的にみると、そのあたりが人口構造上の愛知県の弱点になってくる可能性もあると思えます。そういう意味でも、プロジェクトやイベントを通じて、中京大都市圏の良さを分かってもらい、都市のブランドイメージを高めることが必要になっていくのではないかと思います。

また、都市のブランドイメージを高めていくためには、特に首都圏に対して PR していく必要があると思えます。さらに、次世代製造業に関しては、首都圏の情報通信産業とのシナジーが重要であるという指摘をしましたが、そうした研究開発拠点の機能としてのイノベーションセンターについては、リニアで首都圏と 40 分の名駅への設置を検討してほしいという印象は持っております。以上でございます。

(奥野理事)

ありがとうございました。そろそろ時間が近づいておりますので、私の方から 3 点ほど、重複しないようにお話ししたいと思います。広域圏、広域連携の国土政策での意味であります。日本海側と太平洋側の広域連携が、

国土政策の主要な大きなテーマになっております。これはなぜかといいますと、私事で恐縮ですが、私は島根県の出身でありまして、島根県で子どもの頃、「ここは裏日本だ」と言われました。日本では「表日本」という瀬戸内のような冬でもオリーブがなっているような素晴らしい所があると言われまして、18歳のときに京都に出てきて、「ああ、ここが表日本か」と感激したことがあります。

日本海側が「裏日本」と言われるようになったのは、そうそう昔のことではないのです。ご案内のように、明治の初めまでは北前廻船のように人とモノ、情報の動きは、日本海側が非常に大きな意味を持っていたわけです。明治になって、だんだんアメリカを向くようになってきて、太平洋側が表の色彩が強くなったのです。でも、戦前まではまだ大陸の問題がありましたから、日本海側の港は大変大きな意味を持ったのです。ところが、戦後の高度経済成長で四大工業地帯が日本を引っ張り、経済格差も出てきて、表、裏という位置付けになったわけです。

しかし、その間も日本海側は成長しました。その典型が北陸でありまして、広域地方圏を議論したときには、具体的なイメージとしては東海と北陸が連携すれば非常に強力な地域になるのではないかという議論をしていたわけです。それがスーパー・メガリージョンで、私が「北陸を含むスーパー・メガリージョンだ」と言っていることの意味であります。

それから、2点目ですが、藤井局長から「OECDがこれを大変高く評価してくれた」という話がありました。これがレポートであります。これは概要版でちょっと薄いのですが、本物は205～206ページある大変大きいものであり、内容的には日本経済論、日本産業論、日本学として非常に優れたものでありまして、大学のテキストでも使えるというものであります。まだ日本語訳はできていないのだそうですが、そのうち日本語訳もできましょう。

このデザインは、コンパクト+ネットワークをデザインしました。フランスの非常に有名なデザイナーがデザインされたのです。私は何度聞いても名前を覚えられないのですが、いいデザインであります。昨年4月であります。OECDが東京の日経ホールでこれを記念してシンポジウムを開きました。総裁、事務局長、各代表団がいらっしやって、日本からも大臣がいらっしやって、日経ホールは満員の盛況でした。私は全体のコーディネーターをやったのですが、非常に面白かったです。

それから、3点目はちょっと話が変わりますが、この圏域の各都市のことについて、独善的になって恐縮ですが、感想をお話ししたいと思います。飯田・中津川については先ほど出ておりますワーク・ライフ・バランスでも非常に優れていると思います。東京の通勤圏としても飯田なんかは使えると思いますし、あるいは木曾のゲートウェイという意味もありますし、それから特に飯田などは航空産業のクラスターの一部を形成したりということ、かなりこの点は進んでいると思います。

それで私はもう一つ、別に懸念しているわけではないけれども、これから議論が盛り上がるというなと思っていますのは、名古屋を中心とした大都市圏のまちであります。特に名古屋市は非常にスーパー・メガリージョンについて関心を持って議論していらっしゃるし、名古屋駅周辺の整備の構想も進んでいるわけですが、尾張各地域の都市については、リニアにどうアプローチしていくのか、まだ全く検討がつかない状況であります。どうしていいかわからないという状況ですね。

それから、西三河につきましては、本当に日本では極めて例外的な地域なわけですが、大変元気が良くて、期待ができる地域であります。これはスーパー・メガリージョン、あるいはリニアの効果を生かすことについては非常に強い意思を持っていらっしゃいますけれども、具体的にどうするかということについてはこれからなわけであります。

そういった意味で、これからの具体的な議論については、地元任せにおいられるというものではなくて、ぜひとも愛知県庁、あるいは中経連、それから国の地方整備局といったところが、都市に対して、あるいは広域圏に対してアドバイスをさせていただくことが大事なことではないかと思っています。

私が強調したいことはいろいろございますけれども、今日は一番最初の藤井局長の挨拶で、私の序論は全く要らなくなってしまったと思います。それから、知事の講義もありまして、私がしゃべることはなくなったのですが、皆さんから大変有意義なご指摘を頂いております。皆さんがこの問題をお考えになるときの参考になれば幸いです。

それでは、時間が参りましたので、これで終わらせていただきます。長時間ありがとうございました。

《閉会》

（司会）

ありがとうございました。あらためましてコーディネーター、パネリストの皆様に大きな拍手をお願いいたします。皆様、ありがとうございました。とても貴重な時間となりました。

以上を持ちまして、「国土政策フォーラム in 愛知 我が国の成長を牽引する中京大都市圏づくり」を閉会いたします。誠にありがとうございました。どうぞ皆様、ご降壇くださいませ。ありがとうございました。