

# 平成 29 年度中京大都市圏づくりシンポジウム

## 「中京大都市圏の実現に向けた成長戦略」

日時 平成 29 年 11 月 27 日（月）13:45～16:20

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 中西 肇

皆様こんにちは。愛知県副知事の中西でございます。開会に当たりまして、主催者といたしまして、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まして、誠にありがとうございます。また、本日のシンポジウムには、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、そして、中部経済連合会様にご後援をいただいております。この場をお借りいたしまして、厚く御礼を申し上げます。

さて、グローバル化の進展や新興国の台頭などによりまして、世界規模での大都市圏間の競争がますます激しさを増す中、高いポテンシャルを持ちます大都市圏が、日本全体の成長、発展をリードし、世界との競争に打ち勝っていくことが求められているところでございます。そうした中、2027 年度のリニア中央新幹線の開業は、東京―名古屋間をわずか 40 分で結び、そして、ビジネスや観光面での様々な交流や連携が進むなど、本県の地域づくりにとりまして、大きなインパクトを与えるものでございまして、これを最大限に生かしていく必要がございます。

本県では、こうした認識のもと、大都市名古屋を中心といたしまして、社会的、そして、経済的な結びつきが強く、一体性の強い産業集積を有する 80 km から 100 km 圏を中京大都市圏として位置づけまして、国内外から人、モノ、カネ、情報と呼び込み、そして、世界の中で存在感が発揮できる大都市圏の実現をめざしているところでございます。

さらに、将来を見据えますと、リニア中央新幹線の全線開業によりまして、三大都市圏が一体化して、7000 万人に及ぶ世界最大の都市圏域、スーパー・メガリージョンが誕生いたします。その真ん中に位置しますこの地域は、スーパー・メガリージョンのセンターとして、世界最強・最先端のモノづくりを基軸として、世界をリードすることが期待されているところでございます。

国におきましても、スーパー・メガリージョンが形成される効果を最大化いたしまして、全国に波及させるため、今年の 9 月にスーパー・メガリージョン構想検討会が設置されたところでございます。検討会には、当地域の有識者や経済関係者の方々も参画されておりまして、精力的に議論が進められているところでございますので、本県といたしましても、こうした国の動きも踏まえながら、中京大都市圏の実現に向け、全力で取り組んでまいります。

こうした中、中京大都市圏づくりを進める上におきましては、中京大都市圏の考え方を地域全体で共有いたしまして、地域を挙げて取り組んでいくことが非常に重要となっておりまゝす。このため、本県では、中京大都市圏づくりの理解を深めていただくことを目的といたしまして、平成 27 年度からシンポジウムを開催しているところでございませう。本日のシンポジウムでは、中京大都市圏の実現に向けた成長戦略について、皆様と共に考えてまいりたいというふうにご考えているところでございませう。

本日のシンポジウムが皆様方の取組の一助となりますことを心から祈念を申し上げまして、開会に当たりましての、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。

## 《基調講演「大都市圏間競争を勝ち抜くための成長戦略」》

講師

立命館アジア太平洋大学アジア太平洋学部准教授

公益財団法人福岡アジア都市研究所特別研究員 久保 隆行 氏

ご紹介いただきました立命館アジア太平洋大学の久保と申します。福岡アジア都市研究所にも特別研究員として現在所属しています。私は今年の10月から大学に異動したばかりでして、その前は福岡アジア都市研究所におりました。本日はご紹介させていただくいろいろなコンテンツは、実は研究所にいた頃に蓄積されたものがかなり多くありますので、今日は研究所名もクレジットさせていただいています。今日はこのような非常に重要な会議にお招きいただいたことを感謝しております。また、ご参加の皆様につきましては、お忙しい中、お越しいただきましてありがとうございます。

では、早速始めさせていただきたいと思いますが、その前に簡単に自己紹介をさせていただければと思います。私は、今、研究者として活動していますが、元々、実務の方から入っていきまして、建築、あるいは都市デザイン、都市計画、都市開発にわたり、様々なプロジェクトを中心に国内外で経験してきました。そして、最後に勤務したのが森ビルという会社で、こちらにございますように上海のプロジェクトをずっと担当していたのですが、その後、日本に帰ってきて、別の部署に配属されました。そこが森記念財団という、森ビルが出資しながらも独立した立場で都市の調査を行っている機関でして、そこで都市戦略研究所がちょうど立ち上がった時に、私はそこにジョインしました。研究所では、都市の競争力を調査し、特に東京が世界的にどういうポジションにあるのかということ調査しようということになり、「世界の都市総合力ランキング」を作る担当になりました。そこから私の都市に関わる研究が始まっております。この時には、やはり東京にありますので、東京が世界の中でどういう位置にあるのか、主要な、例えば、ニューヨークであったりロンドンあるいはパリ、そういった都市と比べてどこが強くどこが弱いのかということ进行分析し、その結果を政策として提言することをやっておりました。そのような蓄積をもとにこういった本を出したりして、東京の未来がどうあるべきかなど、様々な政策や成長戦略に繋がるような提言をいたしました。

その後、海外の企業に移り、アジアの様々な地域の都市開発を担う職にしばらく就いたのですが、その間に東京の競争力がどんどん高まっていっているなって実感がありました。一方で地方を見ると、非常にコントラストが激しくなっているんじゃないかと、そんな問題意識もありまして、帰国することを決めました。その時に東京に戻らないで、福岡に行きました。福岡にご縁があったので行ったのですが、やはり福岡は地方のハブ都市として非常に成長しつつあるということで、私も注目していました。その中で国際的な、あるいはグローバルな観点で、福岡がどう位置づけられていて、グローバルにどういう戦略を立てれば良いのか、そういったことを先ほどご紹介しました福岡アジア都市研究所で調査をし、そして、提言をするということを行いました。具体的には、福岡と類似する、首都ではない、かつメガシティではない、例えば、アメリカで言ったらニューヨークとかではなく、シアトルのような都市ですね。あるいはスペインのバルセロナ。そういった都市と比較しながら、福岡の強み、弱み

というものを見い出しながら、提言をしました。かつては東京の未来戦略という本を出版し、東京にフォーカスをしていたのですが、その後はだいぶマインドも変わってきました。東京飛ばしというふうには書いていますが、別に東京を無視するわけではないんですが、東京をわざわざ経由しないでも、地方都市が直接グローバルに繋がって、成長力を高めていく方策というものを考えるようになりました。そして、もう1つは、やはりインバウンドですね。インバウンドも、やはり非常に問題意識を持っていて、東京圏に集中している。あるいは、大都市圏に集中していて、これをいかに地方圏は取り込んでいくのか。東京経由ではなく、ダイレクトに取り込まなきゃいけないと、そのような視点を持ちながら、現在の私の研究を進めているというフェーズにあります。

そこで、ここに今、来ている理由ですが、もちろん名古屋あるいは中京都市圏は地方圏ではありませんが、ただ、やはり東京一極集中という中で、他極を構成する最も主要な要因、要素を持つ地域の1つであるという認識から、首都圏ではない地域で、ここが今後どうやって成長力を高めていくかということに私は非常に興味があり、ぜひこの講演を受けようと思いました。私なりにこの地域を分析しましたので、今日はその結果をご報告したいと思います。

5つの項目を今日はご報告しますが、まず最初に、この圏域について、人口等で整理していきます。そして2番目に、私の関心事項で、ずっと研究してきたことですが、階層的都市システムという研究の蓄積があるのですが、その中でも名古屋あるいは中京圏はどう位置づけられているのかを見ます。そして、3番目は、都市ランキングです。これは私たちが日本で初めてとなるものを作ってきたのですが、実は世界でもいくつか作られていて、これらの中で名古屋あるいは中京圏はどういうところにいるのかを見ます。そして、国内的な比較しか今回はできていないのですが、この名古屋・中京のグローバル交流特性というものはどういうものかを見ながら、最終的に、グローバル競争力の向上をめざしてということでもまとめたいと思います。

では、1番目の、名古屋、中京大都市圏の圏域と人口を整理したものをまず見ていきたいと思います。まず名古屋市ですが、ご承知のように愛知県の主要都市あるいは中京大都市圏の主要都市であることは間違いなくと思います。そして人口はおよそ230万です。今度は愛知県です。人口がおよそ753万人ということになっております。今度は名古屋都市圏あるいは、これも中京大都市圏という総務省の定義がありまして、そこに住む人の1.5%以上の方々が名古屋市内に通勤している圏域です。この圏域は、2010年時点ですが、911万人になっております。かなり大きな圏域だということが認識できると思います。そして、次に、俗に中京圏とよく言われる圏域で、愛知、岐阜、三重の3県、これらを合わせると、人口は1000万を超えて、1133万人という圏域が構成されています。さらに、様々な定義があるのですが、これは東海地方です。改めて整理すると、中京圏に静岡県を足した4県で、1500万の人口を超えるという、かなり大きなまとまりのある人口の圏域になってきます。ただ、この地域を総称する定義がまたさらにあり、中部圏という定義もございます。これになると、もう9県になってきて、人口も2000万を超えるということで、日本の中でもかなり巨大な圏域になってくることが分かります。圏域の定義だけを見ても、実はかなりいろ

んな異なる定義があるということがお分かりになると思います。

振り返ると、この名古屋の国内での位置づけは、1967年に、堺屋太一さんが、池口小太郎という本名で出された著書の中で、日本は今、2眼レフ構造だといったことを言われていたのですが、もちろんこの2眼レフというのは、東京と大阪ですね。日本はこのような都市構造になっているという認識がございました。そこから、磯村さんの研究提言等もあり、東海道メガロポリスという圏域の中に、初めて名古屋の圏域が工業的に非常に寄与するゾーンとして定義されてきております。そして、東海道メガロポリスがだんだん広がってきて、やがて太平洋ベルト地帯という形に成長していくのですが、そのような中に名古屋は位置づけられてきました。いろんな都市群が連帯する中の1つの中枢圏域という形で定義されてきたということが分かると思います。

改めてこの東海道メガロポリス圏域を見てみると、人口はおよそ7300万ということで、かなり巨大な圏域になっています。その中のほぼ中央に位置する圏域が、この名古屋圏域あるいは中京圏域であると言えます。さらに、マクロな観点で見ると、ご存知の方も多いと思われそうですが、リチャード・フロリダが「クリエイティブ都市論」という著書を出し、この中で、様々な都市の分析をした結果、世界中の都市圏域をおよそ20のメガリージョン、メガ地域と呼ばれる地域、都市のまとまりがあるというふうに定義しています。このメガ地域、20しかないのですが、実は世界のGDPの3分の2を産出し、さらに、イノベーションの8割を創出しているとフロリダは主張しています。これは2009年の時点ですが、今もさらにその割合が高まっていると思われそうですが、このような中で、20の圏域の中の4つが日本から選ばれています。それらはどこかと言うと、首都圏、大阪-名古屋圏、そして九州北部、札幌圏です。このように、4つのメガ地域が日本にあると言われていています。名古屋圏ですが、先ほども言いましたように、大阪圏と連坦したメガ地域ということで、繋がって評価されてしまっているのです。英語ではOsaka-Nagoya Mega-Regionという形ですが、名古屋という言葉は、きちっと出ています。名古屋はそのような紹介もされているということも、ちょっと頭に置いておいていただければと思います。この図は、DID地区というものを圏域ごとに集めた図ですが、これは、人口密度が平方キロ当たり4000人以上の地域が繋がっている状態です。若干切れてるところもあるのですが、こういった繋がりを1つの都市としての繋がりを持つ一体的な都市と見ることもできます。活発な人の交流あるいは通勤等が行われています。こうやって見ると、やはり東京・関東という圏域は人口3000万を超える非常に大きな圏域になってきます。そして大阪・近畿は1000万以上の圏域です。名古屋・中京も、やはり1000万以上の圏域になっています。そして、地方を見ると、福岡であったり、広島であったり、いわゆる地方中枢都市、こういった都市が続きます。こういった中でやはり名古屋のプレゼンスは、非常に大きいと思います。

ここでまとめとして、圏域と人口で見る名古屋あるいは中京大都市圏の特性を見ます。まず名古屋は、名古屋市231万人から東海道メガロポリス7300万の中心部に位置するエリアと、いろんな姿があります。そして、名古屋あるいは愛知、中京、東海、中部、様々な呼称が存在するということが分かります。したがって、他の地域と比べて明確な圏域の定義が難しい。そういった都市あるいは都市圏あるいは地域圏、それがこの地域の実体ではなかろうかと考えるところです。

ここまで、国内的な観点から整理してきたのですが、次に国際的な、海外から見た

観点で名古屋はどうかを見てみます。まず世界で最もメジャーな機関である国連、UNが名古屋をどう評価しているかを見ていきたいと思えます。これは、UNが出している、世界の最も大きい30の「Urban Agglomerations」、すなわち都市です。都市という定義は非常に難しいのですが、必ずしもどこどこ市という市域に限らない、一定の人口が集中している集積地です。それを見ると、東京が世界一大きいということでおおよそ3700万人。巨大都市ですね、東京は。17番目に大阪が神戸と連坦して、人口1000万以上の都市と評価されています。ところが、名古屋はここに出てきません。先ほどより1000万を超える都市圏であると分かっていると思いますが、ここでは107位で人口も303万人と評価されてしまっています。これが国連の見方です。国連が出しているこの統計は、世界の様々な機関あるいは人々、研究者が引用しますが、この中で名古屋は上位に出てこないという実態がございます。

次はOECDです。OECDに参加している国に限られてくるので、先進国の都市しか対象ではないのですが、様々な統計を発表していきまして、一番基礎となる大都市の人口のデータを見てみます。このようにやはり東京が最大で3500万以上の人口圏域となっています。そしていろいろな都市が入ってきて、大阪は1700万と位置づけられています。名古屋はどうかというと、先ほどの国連よりは若干多いのですが、650万人と、やや小ぶりの圏域が、どこでどうやってこれを定義してるかまで分からないのですが、このような形で出ています。

もう少し専門的な統計を見ていくと、デモグラフィアというアメリカのコンサルティング会社が毎年、世界の「World Urban Areas」という大都市圏の人口ランキングを出しています。これを見ても、もちろん東京圏が世界最大なのですが、こうやって見ていくと、名古屋は先ほどの国連の統計よりだいぶ上位にきています。人口は1000万ぐらいということで、デモグラフィアは名古屋を比較的正当に評価しているのかなと思えます。

他にもいろいろあるのですが、皆さんもご存知のコンサルティング会社のマッキンゼーも2012年に「Mapping the economic power of cities」、大都市の経済的な力を評価して比較するという研究をやっています。その中のアジア圏での比較をここで示しています。まず人口です。中国の大都市が非常に多く、あるいはインドも多いですね。ご覧のとおり、この中で名古屋の人口は1000万までは評価されてないのですが、それなりの圏域として17位と評価されています。そして、注目すべきはGDPです。地域GDPを算出して比較していますが、アジアの中で実は3位になっています。名古屋圏域はアジアの中では、そのプレゼンスは、よく見たら実は高いのです。こういうところでは、名古屋は一応評価されているということも分かります。

パート1のまとめになります。名古屋、中京大都市圏には様々な定義と呼称が存在します。名古屋、愛知、中京、東海、中部などというふうに。そのため、日本の主要都市でありながらも、名古屋、中京圏は、国外からの評価では、圏域の分かりにくさで損をしているのではないかと私は思います。

ところが、今は人口だけでいろいろなことを言ってきましたが、都市の競争力は、都市あるいは都市圏の圏域の大きさあるいは人口の大きさだけで測ることはできません。1つの認識として、世界では名古屋はそんなに大都市ではない、大都市としての評価は受けていないという認識を持った方が良いと思うのですが、では、競争力は

どう評価されているのか。これを次に見ていきたいと思ひます。

それを見る上で、まず階層的都市システムとは何か、その中で名古屋あるいは中京がどう評価されているかを見ていこうと思ひます。まず、都市システムという皆さんが聞き慣れない言葉がありますが、都市間の連結によって生じる階層性といった概念でして、これを様々な人が研究をしてきています。都市システムとは何かと言うと、いろいろな都市がたくさんありますが、複数の都市が結びつき、リンクを構成しています。システムでは、都市はお互いに補完する一方で実は競争もしています。そして、そういったプロセスを経て、都市の機能に応じた階層、ヒエラルキーと言ひますが、こういったものが都市間に生じます。そして、その結果、都市はランク付けされます。そういった現象が、階層的な都市システムという概念になっています。

元を正せば、ドイツの地理学者のクリスタラーが中心地理論という理論を次のように提唱しています。高次の財を供給する中心地は、低次の財を供給する中心地を包摂する。したがって、最も高次の財を供給する中心地では、あらゆる財が供給される。これを都市に置き換え、高次の都市は、低次の都市のなすことはすべてなし、なおかつ、それ以上のことをなす、といったフレーズに置き換えた研究もごひます。例えば、買い物を例にとると、ある都市では日用品は買える。ただ、それ以上のものになるとなかなか近くでは買えない。大都市に行くと、例えばデパートがあるので、そこで何でも買える。ですから、大都市では、小さな都市で買えるものがすべて買える。そのような機能によって、都市のヒエラルキーが決まります。簡単に言うと、そういう考え方です。これは東大の松原先生が整理された概念図ですが、今ここで議論しているのは、国家的都市システムですね。概念図を仮に日本と例えた場合、この中に様々な都市があります。東京であったり大阪であると見ることもできますが、その中で都市は繋がっていて、補完しつつ競争もしています。そしてその中で、機能が分担し、あるところに高い機能が集中し、高次機能を持つ都市とそうではない都市に分かれてきます。それがシステムを構成しています。より詳しくシステム内を見ていくと、さらに、小さな圏域と大きな圏域が繋がってシステムを作っています。システムのさらに上を見ると、今度は国際的、世界的都市システムとして、世界の都市もこの図のような形でシステムを構築しながら、階層もそれらの中で総体的に存在するというふうに見れます。この中で名古屋はどういうところにいるかということを見ていきたいと思ひます。そのために、いろんな既存研究がなされていますが、これらを引用しながらお話をしたいと思ひます。ここに私から見て、主要と思われるような研究をいくつか挙げました。とりわけ都市システム研究では第一人者と言われている愛知教育大学名誉教授の阿部先生が提言されている都市システムは、高次都市機能、すなわち中枢管理機能によって規定されています。この中枢管理機能は、経済的、行政的、文化的の3つに分類されると言われています。そして、阿部先生はとりわけ経済的中枢管理機能に着目し、民間の主要企業、すなわち上場企業の本社と支社がそれぞれの圏域にどれくらい集積しているかを数量的に分析、比較して、日本の都市システムの特質及び階層性を研究しています。他の先生方も皆、基本的には都市の中枢管理機能を評価しつつ都市システムを研究し、これらは都市の階層性、そしてランキングの研究に繋がっています。こういった研究は実はかなり蓄積されています。この中で、阿部先生が整理されたものをご紹介させていただきます。これは1950年から2000年にかけて、先ほどご紹介しました上場企業の本社が何社あるか、そして支社が何社あるかという

ことを整理し、集計した表になっています。そしてこの上から順番にこのように都市が並んでいます。支社と言っても上場企業の支社ですから、そこからまたさらにいろんな地域を管理しています。そのようなこともあり、支社の集積状況が高い順位をここでは規定しています。この中で名古屋は、本社の数を見ても支社の数を見ても、両方とも全国3位です。そして、福岡、仙台、広島、札幌といった地方中枢都市と言われる都市が続きます。この中で着目すべきは、例えば私は最近福岡をずっと研究していますが、福岡は札幌あるいは横浜よりも人口は少ないんですね。それでもこの順位では上に出てきます。やはり先ほど言ったように、人口だけでは都市の階層性は読み解けないということは、ここでも分かると思います。

この表は、各都市を順位規模曲線で整理しています。当初は東京がトップでしたが、一旦、大阪が上に上がってきて、また順位の入替えがあり東京がまたトップに立ち、だんだんこの差が開いてきているという状況です。そして名古屋は常に3位の位置に追従しています。一方で、地方中枢都市の4都市も、順位変動がありながら、格差も若干出てきています。これは2000年時点の研究ですが、日本の都市システムはこのような形になっています。円の大きさが本社の数を表しています。そして線の太さですが、仮にここの本社に対してここに支社があるとすれば1本ということで、たくさんあればこれがどんどん太くなっています。すなわち本社、支社の関係性が非常に高いということです。こうやって見ると、やはり東京と、大阪、そしてやや小ぶりですが名古屋がトライアングルを形成しているという状況が見えると思います。ちなみに図中の都市の上下の位置は支社の数を表しています。下に福岡、そして、広島、仙台、札幌が位置しています。そのさらに下に県庁所在市級の都市がきて、そして地域に落ちています。こういった形で都市の階層性が見えるのではないかと思います。これは私の見解なのですが、このような中枢管理機能に基づく都市の階層性によって都市のランク付けといったものが評価できるのではないかと思います。これはあくまでも国内的な評価ですが、これを見ると、やはり名古屋はトップ階層にあることは間違いなと言えます。

先ほどご紹介した都市システムの概念図の上方にあった世界都市、国際的都市システムは、海外で研究が進んできました。地理学、都市地理学とは異なる分野の、世界都市研究として、もう少し幅の広い研究として進展してきました。この中でジョン・フリードマンが1986年に世界都市仮説という論文で、かなりセンセーショナルだったとされてますけれど、世界の都市システムというものを初めて提起しています。そしてここで、どうやってこれを規定したかと言いますと、先ほどの日本国内の都市システム研究と実はほとんど同じ手法だったのです。都市の中枢管理機能を代表する多国籍企業、世界を股にかけて展開する企業の本社と支社の集積に基づいて、世界都市が規定されています。図中の黒い丸が第1級、Primary World Cityです。そして、白い丸がSecondary World Cityです。これら都市の階層、そしてそのシステム、繋がり、こういったものが紐解かれていき、この分野の研究がこれを契機に非常に進んだという経緯がございます。

そして、同じフリードマンの研究ですが、およそ10年後、新たな世界都市のいろいろな階層を提示しています。ロンドン、ニューヨーク、東京、これら主要都市がやはりこの最上級の階層にあることは変わりません。実はこの時点まで、残念ながら日本からは東京しか世界都市として評価されていない状況です。大阪もなければ名古屋



もありません。この研究でやっと大阪が出てきます。第2の階層、第3の階層、第4の階層と続き、このあたりに大阪・神戸が出てきます。ここで着目すべきは、主要国の首都級以外の第2都市、第3都市も世界都市として規定されていることです。しかし、残念ながら名古屋はこの時点では世界都市に入っていません。言い方を変えると世界都市として評価されていない、研究対象になってないと言えます。

そして、2000年になると、また同じような切り口で世界都市の評価がなされています。高度サービス企業と呼ばれる大企業をサポートする高度な機能を持つコンサルティングや会計、広告、銀行、法律などの企業、これらも皆、グローバル企業ですが、これら企業の集積状況を比較しながら、世界都市の階層をGaWCが規定しました。アジアではやはり東京が最も高い階層を示す大きな丸印になっています。この頃になると大阪も世界都市リストに入ってきています。GaWCはこの後もずっとこの研究を進めています。最近またアップデートが出ているようですが、2012年時点の資料を見ると名古屋も世界都市リストに入っています。ところがこのトップの階層に東京は存在しているのですが、これより遥かに下の階層、ここによく名古屋が入っているという状況です。名古屋と同じ階層に位置する他の都市はどうでしょうか。世界的に見て、都市の力として名古屋と同等と言えるような都市があるでしょうか。それは、皆さんがお考えいただければ良いと思いますが、これが現実です。これらの世界都市研究では、残念ながら名古屋はこのような状況になっているということです。

パート2をまとめますが、日本の都市システム研究と世界都市研究は、学術的には異なるコンセプトで発展してきました。ところが、共に中枢管理機能を都市の階層あるいは序列の主要な決定要因としてきたことは間違いないでしょう。一方で、日本国内の都市システム研究においては、名古屋は最上位の階層に属して、しかも国内では3位にランクされています。ところが、世界都市研究では名古屋は評価対象外、評価さえもされてこなかった。ようやく評価された時には最下位、かなり下の層にしか位置づけられていないという現状があります。こういった問題意識を持ちつつも、現代においても中枢管理機能のみで都市の競争力を規定して良いのであろうか。あるいは規定されるのであろうか、といった疑問も出てきます。こういった疑問も受けながら、次に進みたいと思います。

次は、グローバル都市ランキングにおける名古屋、中京大都市圏の位置づけを見ます。今度はランキングという言葉が出てきますが、なぜランキングなのか、都市ランキングは階層的都市システムとどう違うのかということも含めて、私の方で整理しているので、これをまずご紹介したいと思います。

まず、先ほど言いましたように、世界都市研究は、当初は研究対象都市を世界都市、World Citiesと呼称し、1980年代頃から始まった研究ですが、中枢管理機能、多国籍企業の本社、支社等、といった要素の都市での集積度合を評価してきました。ところが、様々な研究や世の中の変化を受けて、中枢管理機能以外の多様な機能が集積することによって生じるイノベーション、産業クラスター形成という概念も研究されるようになりました。マイケル・ポーターが寄与しているところが大きいと思われます。産業クラスターの形成拠点の中には研究開発機能等も含まれています。これらを持つ国、地域、都市こそが国際的な競争力が高いという考え方が生まれます。すなわち、国際的な競争力の高い企業、あるいは高度な人材を吸引する地域や都市は国際競争力

が高いという概念が出てきます。これに合わせて、世界都市の呼称もだんだん変わって、グローバル都市という言葉が非常に多く使われるようになってきます。

一方で、この国際競争力というものは、実は、経済学の伝統的な教科書には出てきていないという指摘もあつたり、あるいは学術的に都市、地域は本当に競争するのかと、競争するような都市はないだろうと、そういう議論もあつたようです。そういった議論を経ながらも、2000年代に入ると、アジア地域が非常に経済発展してきて、それを牽引しているのが都市だということが分かってきました。アジアの都市の世界都市化、あるいはグローバル都市化が顕在化してきて、だんだん国際都市間競争という概念が発展してきます。そしてついに日本政府も、バブル崩壊後からの態度を変えて、東京の国際競争力を、東京に絞って強化する政策を推進するようになってきます。そして2001年に小泉政権にて、いろんな公式文書を私は調べたのですが、国際競争力という言葉がこの頃初めて出てきています。かつては、都市の国際競争力といった概念があるのか、ないかという論争があつたのですが、今やもう、この言葉は一般化しています。そういった経緯があつて、2000年頃から東京の国際競争力の議論は非常に活発化しています。具体的には、首都圏の国際空港・港湾の強化、都市再生、法人税率の緩和、あるいは外資系企業、外国人高度人材の誘致、こういった具体的な政策が行われるようになってきました。このように、国際競争力を規定する要因というものは、近年かなり多様化してきているということが読み取れるのではないかと思います。

このような中、世界に目を向けると、2006年に国連が世界の都市化人口が50%を突破するという発表をしています。都市化人口は、世界において、都市部に住んでいる人の人口です。今までは、都市部の人口の方が少なかったのです。これがマジョリティになり、やがて2050年あたりには、世界人口の70%近くが都市部に住むようになるとの報告が出たのです。これを受けて、様々なステークホルダー、特にビジネス系の人たちから、都市は今後成長し、投資すべき対象であるという認識が発生する状況になります。国連の発表の翌年から突如、マスターカードあるいはプライスウォーターハウスクーパースといったグローバルな企業をサポートする側の企業。そして、シティ・オブ・ロンドン、これはロンドンの金融街を持つ、大ロンドンの中の中心部の自治体です。こういったところがこぞってグローバル都市を対象とした、多様な都市評価に基づくランキングを発行するようになってきました。そして、それに負けまいと、2008年に森記念財団都市戦略研究所は日本国内初となる「世界の都市総合力ランキング」を発表し、その中で東京の世界ランキングは4位であるということを明らかにしています。第2次安倍政権では、ランキングでの東京の順位を上げることも主要な政策KPIの一つになりました。

ここに最近の代表的なグローバル都市ランキングを提示します。僭越ながら私たちが作成したランキングも入っていますが、ネットで検索すると実際にいろんなところで取り上げられています。他にも、これは2012年にしか発表されていないのですが、エコノミスト・インテリジェンスユニットの「Global Cities Competitiveness Index」、イギリスの不動産系企業のナイト・フランク、アメリカのコンサルティング会社のATカーニー、こういった機関が都市の様々な指標を評価して、都市のランキングを作っています。結果を見ていくと、ロンドン、ニューヨーク、パリ、東京、シンガポール、こういった都市が上位にきているということはお馴染みなのですが、下位にも皆さんが聞いたことあるような都市がズラズラっと上がってきています。今回、この中で名古

屋は、すべてのランキングには取り上げられていませんが、2つで取り上げられていますので、これを少し見ていきたいと思えます。

まず森記念財団の「世界の都市総合力ランキング」ですが、名古屋は通常は入っていないのですが、2012年だけは評価がされています。その他の普段このランキングに入っていない京都や、神戸といった都市も含めて評価されているので、今回、これを分析対象にしてみたいと思えます。GPCI という名前は「世界の都市総合力ランキング」の英語名の略称ですが、これがどういう構造で評価されているかをここで整理してみます。ちょっと細かいのですが、まず経済分野が筆頭にあります。それ以外には、研究開発、文化交流、居住、環境、交通アクセス、といった分野を設定しています。その上で、各分野を構成するより具体的なファクターを設定し、最終的にそれらを決定づける指標、具体的に数値が拾えるものをリストアップします。指標はおおよそ70あるのですが、これらの優劣をもとに、最も上位にある都市を100点、そして最も低いものを0、中間のものは50という形で、40都市すべてについて70項目の点数を算出していきます。そして、GPCIの場合、指標グループごとに指標の平均点を出し、さらに各指標グループの平均点を算出して、分野別のスコアとして計上し、最終的に各分野の合計点を総合スコアとして算出するような評価構造になっています。このようにして、先ほどのニューヨークはトップであるといったランク付けが、科学的になされています。もう1つのエコノミストが作ったランキングを見てみましょう。これもやはり経済力は筆頭にきており、そしてここにウエイトという荷重平均値が出てますが、経済力にやや重いウエイトが規定されています。他にも様々な評価要素が列挙されています。そしてやはり、これらを規定する具体的な指標について、これらは先ほどの森記念財団のものと被るところがかなりあるのですが、これらを評価しながらスコア化して、最終的に都市の順位を決めています。こういうプロセスを経て都市は評価されています。このようなことを少し頭に入れた上で、両方のランキングを分野別に比較した場合、やはり経済は一番上にあって、やや重いウエイトがかけられています。しかし、必ずしも経済分野だけで都市のランクは決まっています。この他にもいろいろな多様な要素、例えば居住であったり、文化であったり、環境であったり、そういった様々な人を惹きつけるような、あるいは企業を惹きつけるような評価要素も入っています。

私の研究にて、この2つのランキングに正当性があるのかどうかを検証しました。これらのランキングはどここの都市が何位といったように順位での評価がニュースによく出たりしますが、これら順位は実はあまり私はあまり重視する必要はないと思っています。それよりも重要なのはスコアなのです。各都市が何点ぐらいとったかというように。そのことを比較してみました。評価のディメンションがランキングごとにそれぞれで違うので、スコアを偏差値に直して、それぞれの都市の偏差値をこのように算出して、配置してみると、相関性を見ることができます。こちらのランキングでの評価が高い都市は他方でも評価が高い。すなわち、やはりここでもなんとなく都市の階層性みたいなものが見えてきます。やはり、ロンドン、ニューヨーク、パリ、東京は追随する都市群と一定の距離があります。ですからこの第1の階層に、そもそもここにターゲットとして入っていくべきかどうかという議論もあると思うのです。そしてこちらは第2の階層の都市です。おなじみの都市がたくさん入ってくると思えます。そして第3の階層、そして次の下の階層へと続きます。仮に、全くここにはない

都市であっても、同じ評価軸で評価した場合、実ほどのあたりに位置するかはだいたい分かります。というのは、トップ都市は100点を取る可能性が非常に高く、そして他の都市は様々な指標の相対値で比較されるので、それらの相対的な関係でその都市のポジション、あるいは、位置する階層は把握できます。今、ここに名古屋はないのですが、おそらく名古屋はランキングの順位、あるいはスコアに近い都市が配置されている、このあたりの都市の階層にいるのではないかと思います。

まずは名古屋のランキング順位がどうであったかについて見ていきます。GPCIの2012年版を見ると、この時は名古屋以外にもいくつか日本の都市が評価対象に加わって、同じ方法で評価されていますが、名古屋はこのように下の方の40位になっています。これより詳しい表も入手できますが、順位だけで見ると、居住分野が非常に高く、ああこれは素晴らしいとか、その他の分野は低い順位が多いなどといったように、こんなもんかっていう感じで終わってしまうのではないかと思います。エコノミストのランキングでは、名古屋は、120の評価対象都市がある中で50位にあります。ローマと同位で、すぐ下には深圳ということになります。これも分野別にもスコアが提供されているのですが、名古屋は50位くらいかといった見方で終わってしまうのではないかと思います。

果たしてそうなのか、それで終わりなのか。私は今回この2つのランキングのスコアを使って分析をしてみました。まずこのGPCI、森記念財団の方で見ると、分野別のスコアがあって、これらを足すと総合スコアになり、そして1位の都市のスコアをここに表記しています。そして、名古屋のスコアをここに表記しています。都市の順位は、1つの順位差でも実はその間にもものすごいスコアの差があったり、あるいは、わずかなスコア差なのに、順位が随分変わってしまう、そういった弊害がありますので、順位はここではあまり気にしません。スコアだけを見るようにします。それぞれの分野でトップのスコアを取った都市のスコアに対して、名古屋が何点ぐらい取ったかを、相対的に計算しています。そうすると、このような結果になります。これをどう見るかです。居住は非常に高いなど。環境もまあ悪くないなど。これら以外はみんなあまり良くないですね。特に文化交流はひどいですね。こういったことで議論が終わってしまうのではないかと思います。ただ、世界のトップ都市と名古屋を比較する必要があるのでしょうか。先ほども言いましたように、トップの階層にあるのは世界の主要国の、かつ首都です。首都には様々な投資が優先的に、最優先で集まるので、競争力が高まるのは当然だと思います。政策的にこれを乗り越えるのは不可能だと思いますので、やはりこういった世界トップ級の都市を名古屋はベンチマークする必要はありません。あえて今回、違う都市をベンチマークしようと思い、いろいろ検討したのですが、簡単なソリューションで申し訳ないのですが、名古屋と姉妹都市のロサンゼルスを見てみました。ロサンゼルスはアメリカでは今、第2都市になっていますが、1位のニューヨークは異質の存在です。ロサンゼルスで100点とした場合に名古屋はどのようになるかを見てみると、実はこういう状況です。ギャップはそんなには見られません。ある個所には大きなギャップが見られますが、一方で居住を見ると非常に高く、こういった強みが見られます。一方で、研究開発、文化交流には大きなギャップがあるということが分かります。そうすると、このあたりのギャップを埋めていくと、名古屋は実はロサンゼルス並みの競争力をもつ都市だと評価される可能性があるのです。もう1つの姉妹都市シドニーと比べても、実は文化交流のところに大きなギ

ギャップがある以外、他にはそんなにはない。ということで、これら2つの都市を具体的にベンチマークして、名古屋には今、何が必要かを考える場合、文化交流という分野での大きなギャップを埋める必要があると言えます。先ほどのランキング構造の表に戻ると、この「世界の都市総合力ランキング」を構成している様々な指標から何が足りないかを見ることができます。これらランキングの圏域の設定について先に言っておかなければいけませんでした。が、「世界の都市総合力ランキング」は、都市の市域を対象として評価をしています。ですから名古屋の場合、評価対象は名古屋市です。名古屋市から外のものには基本的に評価されていません。そして、エコノミストのランキングの圏域は都市圏というふうに謳われています。ただし、その圏域の設定根拠はよく分かりません。このことを念頭にこの結果を見ていただくと、様々な文化交流機能、例えば海外からの訪問者数や外国人居住者数は、主に都心に集まるような要素です。都市の圏域を広げても、国際空港からの入国者数や外国人の数はあまり変わりません。このように、文化交流分野を評価する上では、圏域の大小にあまり影響を受けない指標が多いのではないかと、まず念頭に置きます。次に、研究開発分野についても LA と比べるとギャップがありました。例えば、研究者の数、あるいは世界トップ200大学の数、産業特許の登録件数など。これらは件数、すなわち数での比較ですね。すべてカウントするといくつという形で評価をされています。これらは、小さな圏域であればあるほど、その中に存在するものの数は限られてくるので、マイナスの影響を受けてしまう可能性があります。これをもう少し評価してみようと思います。この分野の中の評価指標の1つである国際特許の申請出願件数である Pct Patent、国際特許条約に基づく国際特許の申請件数なのですが、これの比較をします。名古屋市だけで見ますと、年次が若干違っていて申し訳ないのですが、LA と比べてこんなに差があるのです。シドニーとは先ほどの比較ではあまり研究開発分野にはギャップがありませんでしたが、ここで見ても分かるように Pct 特許件数もそんなに違いはありません。ところが、Pct 特許件数を愛知県の範囲で見たら全然数が多くなります。そしてさらに、東海圏域という形でも公表されているのですが、東海で見ると、この Pct 特許件数は、ダントツで高くなっています。ですから、このあたりの圏域も名古屋と一緒にカウントされると、実はこの研究開発分野における名古屋あるいは中京圏のグローバルな地位はそこそこ高くなる可能性があると言えます。そして、もう1つの GCCI、エコノミストの方のランキングですね、これも同じように名古屋と LA を比較します。LA をベンチマークして見た場合、名古屋とはやはりそんなにギャップは見られません。ギャップがあるのは唯一、このグローバル訴求性というところだけです。シドニーとの比較を見ても同じです。では、このグローバル訴求性とは何なのか、見ていきましょう。

先ほどのエコノミストの方のランキングの構造を見ていくと、グローバル訴求性分野のまず筆頭に出てくるのは、フォーチュン・グローバル500社の企業数で、大きなウエイトを持っています。実はこれ以外は、森記念財団の文化交流分野の指標と似ています。フォーチュン・グローバル500企業については、森記念財団の方は経済分野の方に入れているのですが、この中で実は名古屋は損をしている可能性があると思われます。このシンポジウムで定義されている中京大都市圏におけるフォーチュン・グローバル500社をリストアップすると、5社ございます。トヨタ、デンソー、アイシン、スズキ、中部電力です。森記念財団の方は、フォーチュン・グローバル500企業

のトップ 300 企業に絞って、相対評価し、スコア付けしています。この結果を見ると、トップの北京はダントツで 34 社、東京が 23 社です。トップは非常に多いのですが、その下はだんだん落ちてきて、だいたい 4 社とか、3 社、2 社といったところが結構多くなっています。仮に中京大都市圏でトップ 300 社というものを評価すると、トヨタとデンソーが入ってくるので、実はこのあたりのグループに入ることができることになります。ところが現実には、300 位以下の企業は評価対象には入っていないので、中部電力がせっかくこのリストに掲載されているのですが、評価対象外ということになり、名古屋のスコアは 0 としてカウントされている可能性が高いということです。ということで、やはり圏域の見方によってこの分野の評価は随分変わってくるということがここで言えると思います。

パート 3 を総括すると、都市ランキングで評価スコアの近い都市が属する階層から上の階層に上がっていくということがひとつの戦略になってくるのではないかと思います。ここでは仮に、LA とシドニーをベンチマークに設定しましたが、先ほどのギャップを埋めていくと、名古屋は LA とシドニーの階層に上がっていく可能性はあるのではないかと思います。まず、GPCI、森記念財団のランキングは、名古屋の市域を評価しています。そして、もう 1 つのエコノミストのランキングは都市圏を評価しています。ただし、名古屋の都市圏は本来よりも狭く設定されている可能性があります。そのような中、グローバル 500 社の集積という評価指標では、名古屋は 1 社しか評価されていない可能性が高いと思われます。研究開発分野では、中京大都市圏における研究開発における高い機能の高い集積が評価されていない可能性が高いのではないかと、すなわち評価を取りこぼしているのではないかとこのように言えると思います。逆に、評価される圏域設定を広くする、すなわち中京大都市圏の定義をもっと強化していけば、ランキングでの評価も上がってくる可能性があると思います。名古屋、中京大都市圏は既に、研究開発分野で一定の国際競争力を実は満たしているという見方もできるのではないかと思います。一方で、ここで見たグローバルな文化交流機能については、都心に集中するような指標が多く、都市の圏域設定にはあまり大きく影響を受けないと言えます。すなわち、この分野こそが、名古屋、中京大都市圏で最も強化すべき分野であるのではないかと思います。

次に、こういった問題を受けて、私が以前やっていた研究から持ってきた資料ですが、三大都市圏と福岡都市圏をいろいろなグローバル交流機能で比較をした資料を使って、名古屋あるいは中京圏についてどう評価できるのかを見たいと思います。これをどのように見ていくかと言うと、インバウンドに関わる指標とアウトバウンドに関わる指標について、これらが国際的なものか国内的なものかも含む観点で見ていただければと思います。

例えば外国人の数、あるいはどれぐらいの割合の外国人が住んでいるかを見ていくと、名古屋市は 3% くらいで、やはり東京とか大阪と比べると低いです。次に海外に進出する企業と外資系企業のそれぞれの数を出しています。大阪、東京と比べたらその数は少ないのですが、愛知県で海外進出する企業の割合は非常に高いです。一方で外資系企業は非常に少ないです。

次に物流を見ていきます。名古屋の港湾物流はダントツで日本の中のトップですが、とりわけ国際的な物流の取扱貨物が多いです。一方で人員について、船舶に乗る人は

少なく、船舶による人の交流はあまり多くなく、かつドメスティックです。クルーズ船寄港回数についても、国内船籍はある程度来るのですが、海外船籍はほとんど来ないです。港の人の出入りにおいては、海外から来る人、行く人、共に極めて少ないです。港湾の貿易額では、特に目立っているのが輸出で、この分野では名古屋圏は非常に高い数値となっています。すなわち、付加価値をものすごくたくさん海外にも輸出しているということです。そして、空港の指標はやはり、他の圏域と比べたらまだまだ低く、ここにはまだ伸びしろがあるのではないかと思います。旅客数を見ると、中部国際空港ですが、せっかくあれだけのキャパがあるのにまだまだ生かしきれていないのかなと思います。福岡空港と比べても、福岡の方がトータルで旅客数が多い状況です。国際線旅客の人の出入りを見ると、中部国際空港が特徴的なのは、外国人が来る数よりも日本人が出て行く数の方が多いところです。一方で福岡は、出て行く日本人は少なく、来る外国人の方が多い、すなわちインバウンドが非常に多くなっています。一方で中部国際空港は、アウトバウンドの方が多くなっています。これを出国率という形で、それぞれの地域に住んでる方々が、年間どれくらいのパーセンテージで海外に出ていくかを見ると、愛知県はだいたい14%です。この数値はもちろん東京圏と比べたら低いのですが、全国の中では高い方だということが分かります。地方で最も高い福岡でも10%です。一方で留学生数を見ると、留学する日本人、そして留学しに来た外国人は、愛知県の圏域の規模と比べたら、まだまだ少ないのではないのでしょうか。福岡はその圏域と比較して圧倒的にインバウンド指標としての外国人数、留学生数が多いです。そして、インバウンド訪日外国人の延べ宿泊者数をこのように人口当たりで計算してみると、愛知県は圏域の割にはまだまだ少ないことも、課題として浮かび上がってきます。

そして、さらに国際会議件数を見ます。これもやはり福岡に抜かれています。都市の規模、あるいは経済的な活動の大きさから見ても、やはりこのあたりの数値は低いと言わざるをえません。

パート4のまとめです。まず、名古屋市あるいは愛知県、中部大都市圏の特性としての強みはやはり、人、企業、モノのアウトバウンドです。グローバルに進出する企業が多い。そして、グローバルな物流が活発で、特に輸出が活発であり、さらに出国率も高い。海外に行く人は非常に多く、その割合も高い。弱みは逆に、人、企業に関わるインバウンドであり、外国人居住者の割合も高くありません。そして、外資系企業の進出も非常に少ない。そして、外国人の旅行者も少なく、留学生も少なく、国際会議も少ない。インバウンドを誘致するような要因そのものが非常に少ないと思われる。結論としては、アウトバウンドに関わる指標がせっかく高いので、それらをさらに伸ばしながら、インバウンドの取り込みを推し進めていくべきです。インバウンドの推進は、実はアウトバウンドを助長します。例えば、留学生をより多くこの地域に取り入れて、そして彼らが地元企業に入っていくようにする。そうすることによって、今度はアウトバウンド指標がさらに促進されていきます。

最後のパートになります。私は、ここで説明したアウトバウンドは非常に重要な要素であると注目しています。近年、インバウンドが非常に増えています。訪日外国人が爆発的に増えていることが、非常に注目されていて、これを2020年には3000万人に増やすなどいろいろな政策KPIが示されています。ところがアウトバウンドについ

ては、海外に出ていく日本人数は実は低迷しています。これは何と相関しているかという、要は日本の GDP です。GDP は一旦ピークまで上がり、そこから横ばいが続いており、出国者数とほぼ相関しています。やはり経済力とアウトバウンドは非常に相関している可能性があるのではないかと思います。一方で、アジア地域の GDP は爆発的に上がってきています。豊かになった人たちを日本で受け入れるための規制が緩和されたから、こういった人々がより多く日本を訪問するようになったという理解ができると思います。次は、インバウンド率、アウトバウンド率に見る国・地域の特性を示しています。主要な国の年間に国外に出ていく人たちの割合と国内に入ってくる人たちの割合ですが、こうやって図に落としてみると、日本は実は両方とも非常に今、国際比較においては低い位置にいます。おそらく国の規模の大きさなどで評価が分かれてくるのですが、主要国の中でも 100%近いアウトバウンド率を誇っている国や地域もあります。島国のイギリスなんかもそうです。アウトバウンド率が 100%近いです。このような中、様々な調査からは、アウトバウンド率は 1 人当たりの GDP と相関しているのではないかと指摘されています。日本も今や 1 人当たり GDP の国際比較では、先進国でも上の方ではなくなってしまいました。同様に出国率も低いという点においては、一定の相関性を見ることのできるのではないのでしょうか。そのような中で、アウトバウンド率については三大都市圏の中で大阪、京都も高いのですが、愛知も高くなっています。ところが一方で、愛知県のインバウンド率は非常に低いということも分かります。東京、大阪、京都については、インバウンド率、アウトバウンド率共に高く、これらを両立させているのです。

次に、全国の企業の海外進出率を都道府県別に示しています。ベースにある企業に対して、その中で海外に支店があったり、海外の企業に出資している企業の割合を見ると、実は愛知県は全国ではかなり高いのです。それで自ずと出国率も上がってきています。要は海外でビジネスする人が多いということです。そしてこれは、日本の 47 の都道府県の 1 人当たり所得とアウトバウンド率との相関性を示してみたのですが、やはり愛知県は両方とも非常に高いところにあり、このあたりは愛知の強い特性であると言えるのではないかと思います。

最後に、これも私たちの研究の一部ですが、福岡と類似する都市、比較的小さな都市ですね、これらの都市と比較しながら福岡を評価してみました。すべての都市が、アウトバウンドに繋がる国際空港からの国際線の数、特に大陸をまたぐ国際線が非常に多いです。これらは、グローバル経済のいろいろな力をそれぞれの主要な空港から吸引する食指だというふうに見ても良いと思うのです。これら都市の人口規模は皆、だいたい 300 万ぐらいの小さな規模です。ヘルシンキの人口規模は 150 万ぐらいです。そういった小さな都市でも、これだけの国際線が飛んでいるということから、グローバル経済に繋がる力の非常に強い企業がアウトバウンドしていることが読み取れます。その背景にあるのは、こういった空港のインフラの違いです。福岡空港にはまだ 1 本しか滑走路がありません。他は皆、福岡と同じような人口規模の都市であるにもかかわらず、これだけ立派な空港があるのです。セントレアのネットワークを見てみましょう。他の都市と同じような形で評価すると、福岡と比べてもちろん大陸間をまたぐラインが多いですが、やはりこれを今後さらに伸ばしていくことが必要です。ただ伸ばすというのは無理で、もちろん需要が必要です。この航空ネットワークが今後、10 年、20 年経ったら、いかにここに示している他の都市に近くなっていくかという



ことも、ひとつのベンチマークとして見ていっても良いのではないかと思います。

まとめです。名古屋、中京大都市圏の成長戦略について、私が考える方向性です。まず1つ目が、地域のアウトバウンドのさらなる促進です。企業のグローバル化、海外進出支援を進めなければなりません。そして、ここには高度な研究開発機能があるため、その成果をいかにグローバルに輸出していけるかが重要になります。そのためにはやはり、それを担う人材が必要です。つまり、グローバル人材の育成が必要になります。ここにはいろいろな大学、たくさんの大学がありますが、グローバル化の促進が必要です。そして、ここに書いていませんが、留学生のさらなる取り込みが必要です。そして留学生の方々をちゃんとここに引き止めることが必要です。もう1つのキーワードはインバウンドです。地域のインバウンドも、さらに誘致する必要があります。そこで重要なのは観光資源ですが、インバウンドを誘致するのは観光資源だけではありません。レジャーだけではなく、ビジネスツーリズムをいかに強化していくかが重要になります。そのためには MICE 事業、これはもちろん既にやられていると思いますが、地域のいろいろなビジネスハブの機能を強化していく必要があります。そのことによって、海外から観光目的以外に、企業研修なども含め、様々な人材の受入れが促進されます。そして最後に、名古屋、愛知、中京ブランドの強化を挙げます。様々な呼称の混在する圏域の世界的なイメージ戦略について、皆さんで議論しながら進めていく必要があるのではないのでしょうか。2027年までにリニアが整備されて、東京と共に名古屋という言葉が世界的にいろいろなところに出ていく機会がどんどん増えてきます。名古屋の地名がグローバル化していく中で、これを生かしながら、いかに地域全体をプロモートしていくか、こういった視点も必要ではないかと思います。ご清聴ありがとうございました。

## 《パネルディスカッション「中京大都市圏の実現に向けた成長戦略」》

コーディネーター

名古屋大学大学院環境学研究科教授 黒田 達朗 氏

パネリスト（五十音順）

南山大学総合政策学部教授 石川 良文 氏

リクルート進学総研所長、「カレッジマネジメント」編集長 小林 浩 氏

名古屋学院大学経済学部講師 田中 智麻 氏

株式会社デンソー理事兼技術企画部長 野尻 孝男 氏

（黒田氏）

早速でございますが、先ほどの久保様のご報告に続きまして、本日のパネルディスカッションを始めさせていただきたいと思っております。テーマにつきましては、「中京大都市圏の実現に向けた成長戦略」ということでございます。先ほどの久保様のご報告にもありましたけれども、昔は、国との垣根がもっと高く、関税だとか、いろいろな入国の審査だとかがあったため、いわゆる国際的な競争という形でいろんな分野の研究がされてきたわけですが、近年は、グローバル化と一言で言ってしまうれば簡単ですが、国際的な垣根が非常に低くなりまして、いろいろな経済活動、あるいは観光とか、あまり国境に関係なく自由に移動できるようになっておりますので、もう2000年前後くらいから、アメリカとかヨーロッパの、かなり有名な学者なども、これからは都市の間、都市圏同士の国際的な競争の時代に突入するんだというようなことを主張し始め、我々もそれに対してどう対応すべきかということ、長らく、というか、まだ十数年ですが、検討し始めています。最近、アメリカの大統領の影響などがあって、ナショナリズムが若干復活している。ただ、それも一時的なものだと私は思っておりますので、これからこの地域としては、名古屋の駅から例えば何kmの範囲で大都市圏を規定するか、いくつかご提案はあるんですけども、とにかくある程度行政区域をまたいだ形で、経済的な塊として、中京大都市圏あるいは名古屋大都市圏として、単に国内の、東京とか大阪との競争ではなくて、国際的な都市圏の間の競争に向かって、いろんな準備をしなければいけないだろうと思っております。それで、よくこういう話の時に、私も実は森記念財団が2012年に「世界の都市総合力ランキング」で1回だけ名古屋も加えていただいたので、先ほどもご紹介がありましたが、そこでのいろいろな名古屋の強み、弱みみたいな話を材料に使わせていただくんですけども。今日もパネリストの皆様、いろいろな分野の先生方をお招きしておりますので、それぞれの分野からご意見を頂戴したいと思っております。

それでまず一巡目でございますが、中京大都市圏に係る現状認識、あるいは課題などについてですね、それぞれのお立場でご発言をお願いしたいと思います。それから、その後に二巡目で、中京大都市圏の実現に向けた取組、どういう方向で実現すべきか、あるいはどういうことが期待できるのかについて、ご発言をいただきたいと思っております。

それでは一巡目に入らせていただきますが、一巡目、自己紹介も兼ねさせていただいて、お一人8分程度でお願いしたいと思います。最初に石川様から当地域の交通ネットワーク、都市基盤の現状・課題につきまして、まずご発言をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(石川氏)

南山大学の石川でございます。よろしく申し上げます。それでは自己紹介をさせていただきますつつ、中京大都市圏の現状認識、課題等、主に交通ネットワークの観点からお話させていただければと思います。若い頃は、東海総合研究所、現在は三菱UFJリサーチ&コンサルティングとっておりますが、そこで様々な地域政策の分析を行ってまいりました。当時は、中部国際空港の経済効果とか、いろんな高速道路の費用便益分析とかをやっておりましたけれども、2000年から大学に移りまして、南山大学では2004年から研究、教育を行っております。それから、6年前になりますけれども、オランダで1年間、研究生活の機会がございまして、その頃はEUですとか、オランダを中心とするいろんな都市圏の分析、研究等を行ってまいりました。今日は、この地域でいろいろ活動してきたことと、それからオランダの経験を踏まえまして、オランダと中京大都市圏の比較という観点からお話しさせていただければと思います。

まず、マップを見ていただければ分かりますけれども、日本の中心に中京大都市圏があるわけですが、これは東京と大阪の間にあって、皆さんご存知のとおり、非常に交通の便利な場所です。北海道の札幌とか九州の福岡も、飛行機で1時間から1時間半、40分ぐらいで行けてしまう。そういう位置関係にあります。今日はオランダとの比較でお話させていただきたいのですが、オランダもロンドンから飛行機で1時間ぐらいです。パリからも1時間20分ぐらいだったと思います。スウェーデンのこの黄色い方のストックホルムは2時間ぐらいです、ミュンヘンも1時間20分ぐらいで行けますので、時間距離的な感覚でいくと、非常に似通った地域だと言うこともできるかと思えます。それで、その似通っている点はもっとありまして、これを見ていただくと分かりますけれども、中京大都市圏、便宜上、愛知、岐阜、三重、静岡、長野の5県ですけども、この5県という単位でいきますと、オランダと人口規模も面積規模もほぼ同じ。ただGDP、1人当たりGDPになりますと少しオランダの方が優位になりまして、何と言っても大きな違いは、労働時間です。労働時間がオランダの方が300時間も年間少ないという状況です。私も実際オランダで生活しておりまして、いろんな人たちと仕事をしてみましたが、残業はしませんし、夏は3週間から4週間バカンスに行ってますので、年間でいくと、日本人より2か月分ぐらい働いてないんですね。2か月分ぐらい労働時間が少ないんですが、1人当たりの稼ぎは良い。ここはちょっと見習うべき点が今後の社会にはあるのではないかなと思います。

こういったいわゆる労働生産性が非常に高い、効率の良い国ですけれども、それもあるいろいろな、労働の質ですとか、経営効率とかあると思いますけれども、交通基盤が発達している役割も非常に大きいと思います。経済規模の観点でいくと、久保様の講演にもありましたけれども、空港が非常に大きく機能している。旅客でいっても中部空港の5倍ぐらいですし、それから貨物でいくと9倍ぐらいです。名古屋港は、貨物の取扱量が非常に日本でも多いので、それほど違いはありませんが、ロッテルダムは名古屋港の2倍ほどの大きさの違いがあります。何と言っても、この都市圏の中の高速道路の延長も、オランダは3倍ぐらいあるんです。また後でちょっとお話ししますが、またそのスピードも違います。そういうところで、オランダの中のアムステルダムを中心とする都市圏間の交通というものが、非常に良い状況であります。ところが、都市規模にしますと、実はすごく小さいんですね。名古屋が230万ですけど

も、この表は10位以内を挙げていますが、だいたい30万都市がいっぱい中京大都市圏の中には連なっている。ところが、オランダはアムステルダムでも74万人です。小さいところだと10数万人のまちですが、非常に元気なまちがいっぱいあるんです。こういうふうに、都市の規模は小さいんですが、国としては大きな経済力と非常に高い生産性を持っているということがあります。その交通ネットワークですが、これは、愛知県の広域道路整備計画ですけれども、非常にネットワークが充実してきた。これからも充実するだろうということですが、高速道路はいわゆる赤い部分ですね、緑の部分は地域高規格ということになるので、通常の元々の地域高規格からの考え方からすれば60 km/hです。高速道路は80~100 km/hということなんですけれども、オランダの場合はこれすべて高速道路です。2012年にスピードアップを図りまして、120 km/h制限が130 km/h制限というところまでいっています。ですから、スピードも非常に良いし、都市間のネットワークはもちろん充実している。この地図でランドスタットって書いてありますが、オランダの中でも特にアムステルダムを中心とする、いくつかの数十万の都市が連なって大都市圏を形成しています。これもあえて交通ネットワークの充実を図りながら、都市が機能分担を図って、都市圏として競争力を持つというような形で進めています。鉄道も同じです。鉄道も同じように、各都市を結んでいて、非常に高速です。これも、例えばアムステルダムから各都市まで、距離でいくと50~60 kmあるんですけれども、車で1時間以内、鉄道だと40分以内でどこからの都市でも行けます。ところが名古屋の場合は、岡崎や岐阜はまあまあ早いですが、例えば豊田や四日市となると、名古屋中心まで行くのに非常に時間がかかる。ということで、大規模な都市を抱えておきながら、なかなかスピーディーな動きができないということを抱えています。空港になりますと、さらに差が歴然とするんですけれども、スキポール空港まで各ランドスタットの都市から、車だと40分以内です。鉄道は30分以内。距離は40~50 kmあるのに、この速さなんですね。ところが中部国際空港は、良い整備はされてますけれども、場所によっては1時間半、鉄道でも車でも1時間半ということで、少し国際的な都市との比較でいきますと、まだまだ改善すべき余地はあるのではないかなと思っています。

現状の認識というところでは、もう少し高速交通ネットワークの水準を上げるということが、中京大都市圏の競争力を高める上で、必要なのではないかなと思っています。以上です。

(黒田氏)

はい、ありがとうございました。オランダの場合はご承知のように、人口は少ないですが、割と国民が均質で、レベルが揃っているんですね。先ほど久保様の方からもご紹介がありましたが、最近、いつのまにか1人当たりのGDPでいくと、日本は結構、トップクラスから少し落ちてしまっていて、だいたいトップクラスにあるのは西ヨーロッパとか北欧の、比較的人口規模の小さい国なんですね。ルクセンブルグなんか典型パターンなんですけど、1人当たりGDPが非常に高くなっています。だからそういう意味で言うと、アメリカも国全体のGDPは大きいんですが、1人当たりになると、本当のトップでは既になくなってまして、それをどういうふうに考えたら良いのかわかってなかなか難しいんですけど。特にオランダの場合、あと特出すべき、今もちょっとご紹介がありましたが、海運の面で言うと、ロッテルダムが西ヨーロッパのメインの

ハブとして、国を挙げていろんな機能整備をして、貨物の誘致とかも図ってます。それからご承知のように、スキポール空港で、航空便の方でも、さっきもちょっとご紹介がありました、フィンエアーのヘルシンキも国策的にハブにしてるんですけども、オランダの方はもう少し伝統的に、西ヨーロッパのハブ空港というのをずっと維持している。むしろ強くなっているということでございます。名古屋港は貨物で言うと、今のところ、最近ちょっと年によると東京に抜かれたりしてるんですけど、トップクラスにあるんですが、やはり航空の方は、久保様もさっき 24 時間空港とおっしゃってますが、セントレアに滑走路が 1 本しかないの、実質的にまだ 24 時間使えない状態がずっと続いているということで、そのへんが地元としての課題なのかなと思っております。

続きまして、デンソーの野尻様、よろしくお願ひいたします。

(野尻氏)

皆さん、こんにちは。株式会社デンソーの野尻と申します。今日はこのシンポジウムに併せまして、事務局から、自動車産業を主体にして、その現状と、当地のポジション、強みと課題について話をしてほしいということがございましたので、その観点で、産業界の一員として、今日資料を準備させていただきました。まず、簡単に私の略歴でございます。後でもまた述べますけども、結構、愛知県の間人は、愛知県に生まれて愛知県に育ち、愛知県に就職するという、典型的な愛知県人でございます、久保先生を前にしてあれですが、私も名古屋大学の大学院機械工学科の大学院を出まして、愛知県刈谷にあります、旧日本電装、今、デンソーでございます、に入社しました。入社以来、基本的にはエンジン、内燃機関の制御用の部品、あるいは制御システムをずっと担当してまいりました。その後、デンソーインターナショナルアメリカと言いまして、アメリカの R&D 拠点に出向しまして、5 年間アメリカで部品開発に携わってきました。そこから帰りまして、また懲りもせずエンジン関係の部品からシステムに担当しまして、その後、デンソーインタナショナルインディア、インドにデンソー初の開発拠点を起ち上げるということで、その責任者としてインドに 6 年間駐在しまして、昨年、日本に無事帰還しまして、今のポジションにございます。今の技術企画部というポジションは、デンソー全体の開発戦略を作ったり、あるいはグローバルにどういう組織でやったら良いかということを考えて、ざくっと言いますと、デンソーの全体の開発戦略を担っている部署、その責任者を仰せつかっているという形でございます。

では、本題に入りたいと思います。我々自動車産業ですね、昨今いろいろニュース、あるいは雑誌等でも言われていると思いますけども、我々デンソーとしては、環境と安心、安全、これを我々のひとつのコアとして、今ある課題に対して、いかに解決するか、それが我々自動車産業の使命だということで取り組んでおります。まず 1 つが、中国からインドに代表されます大気汚染の問題です。まだまだどんどん内燃機関が増えてきますと、多分、グローバル化、あるいは都市化によって、大都市部でもこういった大気汚染の問題は出てくるということで、いかに綺麗な空気にするかが我々の大きな使命の 1 つでございます。もう 1 つが交通安全、交通事故ですね。いかに交通事故をゼロにするか、これが我々の取組でして、このために高度予防安全とか、今、昨今よく話題になっています自動運転、そういった技術開発を推進

させてもらっています。まとめますと、こういった社会問題をいかに解決するか、そういった責務をもって、今、いろいろな仕事をさせてもらっているということでございます。

環境分野の技術の方向性ということで、ちょっと分かりづらいかもしれませんが、最近よく車に自動ブレーキが付いていると思います。ぶつかりそうになると勝手に止まると、こういったものを含めて環境分野におきましては、まずは内燃機関ですね、いかに綺麗な排気ガスにするか、あとCO2の問題で、どれだけ燃費を良くするかっていうことを我々の課題として、ディーゼルとかガソリンの燃焼、排気、そういったものから、ハイブリッド、電動、こういったものを一気通貫ですべて、我々としては担当しているということで、今後、電動化っていうのが昨今よく騒がれていますが、これも、これがひとつの大きな柱になるのかなと思っています。

では電動がどんなふうに進むんだということで、我々の電動化の定義は、ハイブリッドも含めた電動化でございます。内燃機関だけではなくて、モーターを持った車、そういうふうにご理解ください。今後、どんどんどんどん電動化が進みまして、2050年ぐらいには、だいたい100%になるんじゃないのかというふうに読んでおきまして、それをめざして、今、電動化の技術開発を促進させているというふうに進めております。

電動化、内燃機関だけの車から電動化になったらどうなるんだということで、車がどう変わるかということで、実際には、エンジンがモーターに変わる、モーターを動かすための電池とインバーターが必要になる、ということが重要なポイントではございますけれども、内燃機関が電動化に代わっても、唯一、人の命を預かる車に対しては、やっぱり品質、これは絶対的な要求値でございます。我々も品質だけはしっかり担保してまいろうと進めているということでございます。

これが高度な安全の分野でございます。最近、自動ブレーキとか、最近出ましたレクサスは、歩行者まで検知して自動ブレーキをかける、こういった高度安全運転支援から、今後、自動運転、手放しの自動運転でレベル4、レベル5、こういったものが、今後2025年、30年あたりに市場に出てくるのではないかとということで、このシステムは非常に複雑でございます。今、本当に会社を挙げてこの開発を推進してるところでございます。特に、自動車の中にもAI、人工知能が入ってまいりまして、いろいろなパターンをいかにして認識するか、そういった技術開発も推進しております。それがゆえに、車の中の仕組みがどんどんどんどん複雑になってますけれども、それゆえ、非常に難しい状況になっているというのが今の現状でございます。とはいえ、やっぱり品質っていうのは重要だということは、もう一度述べさせていただきたいと思っております。

ではこんな中で、この中京圏、ここはどうなんだということで、先ほどの久保様の話の中にもたくさんございましたけれども、まずやっぱりモノづくり、輸送キーをベースにしたモノづくりってのは、この地域は盤石なんだろうというふうに思います。いろんなデータを見ますと、中京圏、特に輸送機器のシェア、出荷シェアは全国ナンバーワンでございます。それを支えていくいろいろな部品メーカーさん、あるいは材料メーカーさんの盤石な基盤があるということで、このモノづくりっていうのは絶対外してはいけないなと思っております。これも先ほどと繰り返しになりますけれども、名古屋港の貨物量ですね、特に自動車等を中心にして、かなり輸出が多くて、これでい

ろんな地域としての利益を稼いでいるということで、世界の輸出基地として非常に貢献している、ここはやっぱり強みだと思いますので、ここはしっかり伸ばす必要があるかなと思います。では弱みはどうなんだということで、我々産業からしますと、やっぱり人が、すべての財産、根本でございます。ただ、どんどんどん中京圏を見てもですね、人口がどんどんどん減っていきまして、なかなか、モノづくりの伝承というのが難しくなってくるんじゃないのかなと。これはやっぱり中京圏の1つの大きな弱みとして思っております。それから、これも先ほどの話の文化云々かんぬんと関わるかもしれませんが、16年度の住みたい街ランキングが出てまして、それを見ますと、関東圏がさすが横浜が1位、トップ100にも42の市区がリストアップされているにもかかわらず、中京圏、中部圏は名古屋が7位、しかもトップ100には6市しか入っていないってことで、やっぱりいかに魅力あるまちを作るかっていうのが、人寄せ、人を集めるという意味でも重要だと思うし、ここはしっかりやらなくちゃいけないなと思っております。

最後、先ほど私が言いましたけども、非常にこの中部圏、優秀な方がたくさんいると認識をしております。その代表的なものがノーベル賞でございます、この中部圏の大学に関わったノーベル賞受賞者、実は6人もいます。特に出身校が名古屋大学ということについて見ても、3人もいまして、全国3位でございます。そういった意味からも、ここの地域は非常に優秀な方が多い。ただし、名古屋大学の出身者の約8割が中部圏なんですね。外から人を呼び込んでいない。中で、こじんまりやっているみたいなどころがあるので、いかに外から人を集めて、東大とか京大のような知名度を上げるか、これがひとつ大きな課題なのかなと思っております。以上でございます。

(黒田氏)

ありがとうございます。ただ今のお話にも出てきましたけれど、最近お気づきだと思いますが、急にEV、電気自動車の話題がすごく増えた。この1か月だけでも相当増えてきているというのに気づかれています。それから一方では、今もご紹介がありましたように、だんだん自動運転が夢物語ではなくなって、現実化しつつあるということでございまして、EVに関して言うと、今まで例えば、自動で走る掃除機を作ったイギリスのメーカーがEVならうちでも作るぞみたいな話が出るくらい、おそらく製造が普通のガソリンの自動車に比べると簡単化しますので、その影響が相当この愛知県には出てくるんじゃないかっていうのがひとつありますし、それから自動運転になると、今もお話にありましたけど、制御するためにAIを山ほど車に積載しなければいけなくなるので、車自体の単価がおそらくすごく跳ね上がってまいります。自動であちこちから呼んだり、配車したりできるようになるので、おそらく単価が1台当たり、今の数倍ぐらいになると、普通に愛知県の方みたいに一家で2台も3台も車を持つなんてことは、もうできなくなります。あるシンクタンクの予測だと、2030年には、今の販売台数が多分半分ぐらいに落ち込むだろうと。1台当たりは高くなるんですけど、そういう予想も出ておりますので、この地域としては、今まで繊維産業が衰退した後は、自動車を中心にした製造業で、比較優位と言うんですか、地域の特色を持ってきたんですけども、これからそれをどうしていくべきかが非常に大きな課題で、そう簡単に分かる話ではないんですけども、今から10年ちょっとぐらい難しい状況にさしかかるといってございまして。ただし、モノづくりとして

は日本でも本当に強い基盤を持ってますから、それを生かしながら、あるいは継続しながら、いろんな産業構造の変化に対応していかなければいけないということかと思っています。

それでは、続きまして田中様、お願いいたします。

(田中氏)

名古屋学院大学の田中と申します。よろしくお願いいたします。私は、経済学部の所属ということになってはいますが、今、大学では観光まちづくりを全学部対象に担当しています。大学を出た後に8年ぐらい外におりまして、その後、愛知県に帰ってきて、観光に関わるようになったのは、宿泊施設の品質基準をどうやって作っていくか、インバウンドの人たちにどうやってこの日本にしかない宿泊施設を紹介していくか、こういうことをきっかけして、観光地域づくりということに関わるようになりました。今は、その観光を学生さんとかに対して、いろいろと取組をしているところです。

本日私からは、愛知県、中京圏の地域の資源を活用して、どのようにこの地域を魅力的に発信していくかについてお話しますが、今、ずっとお話を聞いていた内容が、まさに地域資源です。今、野尻様からのお話にあったような、これが地域資源、愛知県の地域資源で、皆様も特に何も反論がないところだと思います。先ほどの久保先生のお話にもあったように、こういった産業を生み出す人間の知恵がずっとこの地域で生まれてきた、それが続いてきた、この産業の基盤がまさに愛知県の資源。プラス、その産業が発達することにも関わってきたこの愛知県の肥沃な土壌、恵まれた自然もありますし、それによって培われた生活風習とかも資源です。地域に特徴的な、独特なものがすべて地域資源と言えますので、ここの産業、人、大学もそうですけれども、こういったものがすべて地域資源ということになるかと思っています。人も、この愛知県の資源では大きく取り上げていけるところかなと思います。

では外からどう見られるかという点ですが、観光とは地域のイメージを映し出す鏡と言っても良いと思います。地域資源がすべて観光の対象になるというわけではなくて、観光資源が地域資源の中にもあって、残された歴史、文化資源、文化史跡、自然など、見ることでできるものが観光の対象になっています。分かりやすく言うと、京都など観光地として有名なところ、高山もそうですし、ウイーン、パリ、ニューヨーク、いろいろと世界の都市、国内の都市を取り上げてみても、観光地として有名なところは、だいたいその地域の地域資源と観光対象になっているものが共通しています。今ここに挙げているものが、愛知県のパツと思いつくような、愛知県に来たらどこに行ってみたら良いかと人に聞かれた時に伝える場所になっています。名古屋城とか、今だと足助の香嵐溪とか、いろいろと思いつく。なごやめしも最近有名になってきています。こういった見えるものが観光地は地域資源とものすごくリンクしていると思うんですね。愛知県の地域資源は、先ほどから出ていますように、産業資源、人、培ってきた産業による文化、こういうものがあるんですけども、それを見える形にするのは非常に難しいと思います。ですけども、こういったいろいろな地域資源の要素、農林水産業、土地の魅力、こういったものの中から見えるものが観光の対象になっていて、地域らしさという形で伝わる。この見えるものが、地域資源のコンテンツとすごく結びついている地域こそが、その地域のイメージとして、外の人とも中の人



とも共有できるイメージとなっていると思われるんですね。愛知県の場合ですと、地域資源、愛知県とかこの中京圏が誇りに持てるものが見える形にして見せていくことが非常に難しいとは思うんですね。そのために、観光客や外から来る人をどうやって呼ぼうかとなると、今ある資源をどう活用するかということになり、観光の活性化を考える時には、見える形の名古屋城ですとか、分かりやすく見えているものをどう活用するかという形で地域資源の活用を考えたり、それを誰にどうやって効果的に見せていくのか考えているのが常なんですけれども。むしろ、愛知県の場合ですと、これは私の考えですけども、今の愛知県の非常に暮らしやすいところ、愛知県の人たちにどこが良いと聞くと、住みやすく、安定した企業があって、生活が非常に豊かである、プラス、食も育まれた文化もあると答えられるところ。そういったところを魅せていくべきだと思います。何がこの愛知県を発展させ続けてきたか、さらに今後ずっと産業が発展していく構造にどう繋げていくか。そのために今まで培ってきたこういった地域資源をどう活用するかということを考えることが非常に重要であって、愛知県の場合は、この愛知県らしさをどのように目に見える形にして見せていくのか、ここが非常に重要なのかなど。見える化が非常に難しいので、どうしても地域ランキングですとか、そのブランド力、こういったものに結びつきにくいのかなど私としては考えております。愛知県の魅力は、やはり今ある地域資源。人が培ってきたもの、産業が発展してきたもの、こういったことはやっぱり人の交流によって生み出されたもので、外からの力を取り入れて、先人たちの知恵があって作られてきたもの。何がそういう結果に結びついてきたのかと地域資源を研究して、これをどのように将来的な愛知県の価値、愛知県らしさという見せ方に繋げていくのか、ここが現在の愛知県の見せ方に対する問題点かなと私は考えております。以上です。

(黒田氏)

ありがとうございました。先ほどもこれがこの地域の一番の弱みだという、森記念財団の強み、弱みの話でもご紹介があったところなんですけど、やはりこの辺でMICEが全くないわけではないんですが、やはり東京都とか関西、横浜に比べると弱いということがございます。MICEで来られた方の方が普通の観光客の方より相当消費で地元で落とされるお金が多いということもございますので、これからはその経済効果を期待して、もう少しこの大都市圏のMICEの誘致を図っていこうということで、愛知県の方でもご承知のように、セントレアに今度、国際展示場をオリンピックに間に合うように整備を進めておられますけど、やはりセントレアとかに外国の方が来られた時に、先ほどのように、地元で会議が終わった後とか会議の前に、どこに行ったらおもしろいものが見えるのか、見学できるのかを、うまくアレンジして、サポートするような機能を、なかなか最初に民間にお願いしてもすぐには難しいので、ある程度、公共の立場で整備誘導していかないといけないのではないかなと思っております。京都みたいに古いお寺がたくさんあれば、別にそれだけで外人の方にも目に映るわけですけど、この辺はそういう建物以外の、例えば味噌とかお酒とかの発酵や醸造ですとか、パッと目に、なかなか目につかないようなものもたくさん文化としては備えておりますので、そのアレンジをいかにこれから工夫していくかということが、大きな課題かなというふうに思っております。

それでは 小林様、よろしくお願ひいたします。

(小林氏)

ただいまご紹介いただきました、リクルート進学総研の所長で、高等教育の専門紙、リクルート「カレッジマネジメント」編集長の小林でございます。よろしくお願いいたします。私の略歴ですが、2000年代の初めの頃に東京の経済同友会というところに出向しております、そこで経営者の方々といろいろな話をしまして、教育の政策提言を作るという仕事をしていました。その時に感じたのが、教育は数字に馴染まないとおっしゃってる方がたくさんいらっしゃって、そんなことはないだろうということで、エビデンスベースでいろいろなものを研究していこうということで、リクルートの中に進学総研というのを作りまして、そういった研究をさせていただいております。今、ご存知かと思いますが、2020年にセンター試験が変わるというふうな教育改革が進められています。その文科省の委員をさせていただいたりしております。今日は、気づいたんですけども、皆さん中京圏の方ばかりで、私一人ですね、関東からアウェーでやって来たという感じでございますが、先ほど見たとおり、お話したとおり、エビデンスベースで、ちょっと数字を見ながら、見ていきたいと思っております。

特に就職と進学の時が地元から出る、人口が動く大きなポイントということで、今回まず、進学時の動きを見てみたいと思っております。これは全国の大学等に進学する18歳の人口の動きでございます。ここに団塊ジュニアという世代が、1992年にバブルの絶頂期ですね、205万人いました。これが今、4割減って120万人になってきています。これですね、2018年問題と言いまして、本当は団塊ジュニアジュニアの山ができるはずだったんですが、できずに、これからまた減っていく。もう二度と増えないというふうな状況になっています。どれくらい減るかということ、リニアができるのは2027年とお聞きしましたが、2030年頃をだいたい見据えると、だいたい100万人ぐらいに減ってくるということで、100万人ということは、だいたい20万減りますので、大学進学率を50%とすると、10万人がいなくなりますので、定員500人規模の大学がだいたい200個ぐらいなくなるという計算になります。今、地方の大学が公立に変わったりとかしてますよね。そういった影響が出てくると思っております。2040年になると、またここから減って90万人を切ってきます。そうするとだいたい大学が300ぐらいなくなるだろうということになってきます。現在の大学の数は780、短大含めて1100あります。だいたいそのくらいなくなってもおかしくないくらいのマーケットのインパクトがあります。これですね、全国で見てもみますと、こんな図柄になっておまして、当然、色の赤い方が厳しくなっております、東北はその中でなんと5人に1人がいなくなってしまうというような、厳しい状況になっています。それから北海道、甲信越、北陸、四国あたりがかなり厳しい状況になっています。その次が、九州、沖縄、中国、四国、近畿、それから東海地区というふうになってますが、実は九州、沖縄のところは、熊本がちょうど去年、地震があったものですから、そこが集計できていません。そうしますと、福岡が、先ほど久保先生からご紹介があったとおり、結構人が集まってきています。それから沖縄も、今、子供が増えてまして、この辺はあまり心配がないかなと。東海地区はだいたい1割くらい減っていくというような状況です。南関東はほぼ減らない、5%ぐらいしか減らないんですね。東京、神奈川が減らないという状況になっています。これを全国でいくと、だいたい8人に1人ぐらいが減ってくる、いなくなるというような状況になります。2016年から2027年

ぐらいを見据えるところようになってくるということです。これを開いてみると、東海圏はだいたい10%減ってくるんですが、愛知県はそれほど減らない。指数で見ると、だいたい減り方が分かると思いますが、愛知は減らないんですけど、他の三重とか岐阜あたりがですね、結構18歳人口の減少幅が大きくなっているということがお分かりいただけるかなと思います。

続きまして、高等教育機関への進学率です。見てみますと、全国で見ると、こうなっております、この赤い、括ったところが、東海圏ということになります。そうしますと、愛知県は大学進学率が現役で54%となりまして、見てみますと日本で6番目くらいに大学の進学率が高いということになります。しかし、愛知県以外はすべて50%を下回っているというような状況になります。この緑が大学ですが、それ以外のところが短大と専門学校という形になります。これを合わせて高等教育機関と呼んでいますが、18歳が進学する高等教育機関で見ると、実は愛知県の上限を見てみると、大学進学率では6番目ですけども、専門学校、短大まで含めると実は12番目となっております、高等教育の進学率でいくと上位の方ではなくなってくるということになってくると思います。

さらに進みまして、ちょっと細かいですが、域内の大学ですね、どれくらい進学するのかということで、これは東海圏という括りで見えています。まずこのブルーところが地元の県に行く比率です。赤が域内ですね。グリーンのところは東京圏に行ってしまうといったようなところになってきます。そうすると愛知県は青のところ、非常に地元進学が高いということで、7割になっています。これは日本でトップとなっています。しかし、中京圏ではなく東海圏で見ると、静岡は4割ぐらいが東京圏に進学してしまうというような状況になっています。ほぼ、岐阜、愛知、三重は、ほぼ域内で進学しているということで、地元県ではなくても、域内進学率は非常に高いということが分かります。ではどこに行ってどこから来ているのか、というのを見たのがこの図になります。そうしますと、ほぼ、域内に進学しているのが分かると思います。ただ、地元進学率が高い中で愛知県からどこに流出しているかと言うと、東京に一番流出しているということで、関西ではなくて東京の方に行っているということが分かると思います。それから、他のところはほぼ皆さん、愛知県に進学しているということが分かります。静岡は大学では1位が東京、短大は神奈川ということで、もしかしたら、静岡県は進学だけで見ると、東京圏になってしまうかな、というようなことが分かると思います。一方、流入はどこからしているかと言うと、やはり域内からしております、流入先、愛知県は岐阜県から一番来てますし、岐阜県は愛知県から来てます。ただ、岐阜県の短大進学者は、石川、富山から来ているということで、域外から来ているというところもあるというふうに思います。

進学時の地元志向を見ると、東海圏は4割強というところで、意向だけで見ると全国とほぼ変わらないということで、特に、地域で見ると、東北、北関東、甲信越、北陸は「離れたい」が高い地域になっていて、大都市圏ほど地元志向が高いということが分かると思います。地元を出たい理由は何か高校生に聞いてみると、大都市圏では1番は新しい土地で新しい経験をしたいから、新しい体験をしたいから、というのが1位になっています。一方、大都市圏以外では、学びたい分野が地元にないないというようなことが言われています。そうした、学部、学科あるいはコースみたいなものがきちんと準備されてるかどうか、というのもひとつ大きな要因かなと思います。

最後に、これは社会人の求人倍率です。新卒ではなくて、全体の求人倍率を見ると、中京圏では全体の中で非常に高くなっています。1位から見ると、愛知が4位、静岡も19位に入っていて、4つの県がすべて20位以内にあるということで、強い人不足感というか、就職には困らない。地元に進学して、先ほどありましたが、地元就職すれば安心というマーケットがあるのではないかなというふうに思っております。以上でございます。

(黒田氏)

ありがとうございました。私も長いこと大学におりまして、国立大学といえど最近では冬の時代に突入しているというのが実感でございますが、先ほどご紹介ありましたように、やっぱり愛知県は、高校から大学に行く人も、かなりの率で地元に残っていただいているので、良くも悪くもあんまり流出してどんどん人がいなくなるっていう心配はしなくて良いんですが、長いこと名古屋にいますと、やっぱり、もうちょっと人生で1回ぐらいは外に行ってみたらと言いたいようなちょっと雰囲気もありましてですね。あまり学生とかに言うと怒られちゃいますけど、最近、うちの大学の経済学部で、ここ10年ぐらいの就職先を調べましたら、今日もたくさんいらっしゃると思うんですが、名古屋市役所と愛知県庁が圧倒的なトップでございます。東京の企業とかにはそんなにたくさん行ってないっていう状態でございますので、それが良いのかどうかというのはちょっと議論が必要でございますが、日本の他の地域にとってみれば、もう今やそれが生命線みたいな話になってまして、これから人口減少が進む中で、いかに若者を引き留めるか、あるいはIターンで還流してもらうかというあたりが大きな課題でございます。それから、役所の方は結構意識されてると思いますが、以前は例えば若者が東京に取られてると言ってもどちらかと言うと男性が取られてたんですけど、ここしばらくは、この地域は若い女性が東京に取られているというのが現実でありまして、まだ学者の方でもあまり実証的にどういう原因で流出してるのかを突き止められることができてないんですけど、直観的にはおそらく女性の職場として、東京の方がバラエティがいっぱいあるんだろうと。やっぱりこの地域は製造業にかなり特化してますので、女性にとっては若干就職の選択肢が少ないのが影響してるんじゃないかなということです。男女比は適当なバランスが必要ですから、もうちょっと若い女性に残ってもらうためには、産業構造も含めて少し工夫が必要なんじゃないかなというところでございます。

一通りお話をお聞きしましたので、先ほど最初にご紹介したように、これから二巡目で、今、それぞれご指摘いただいたような現状を踏まえて、今後この地域がめざすべき方向性につきまして、各パネリストの方からご意見を頂戴したいと思います。それでは、また先ほどの順番と同じで、石川様からお願いします。

(石川氏)

それでは、今後、中京大都市圏の実現に向けた取組として、3つ申し上げたいと思います。1つは、先ほど現状認識のところでもお話しましたがけれども、この圏域内の広域交通ネットワークのサービスを充実させる。今までだと、単に道路を作るといって世界ですけども、先ほどのお話にもありましたけど、自動運転化という話もありますし、本当に今の高速道路の制限速度はこのままで良いのか。一部、新東名で110

km/h という実験がされますけれども、先ほど言いましたように、オランダですと、130 km/h に上げています。そういった、同じ道路でもサービス水準を上げうることもありうるのではないかというふうに思います。それからもう1つ、オランダは大学生、大学院生は公共交通が無料なんですね。ですので、アムステルダムがロッテルダムに行って勉強するとか、相互交流するというのが非常によくあります。彼らはそういうふうにして、若い人たちが都市をまたいで、都市圏の中で活発に動いて勉強もするし、いろんな余暇もするというので非常に都市圏が活性化しているんですね。そういった非常にチャレンジな話ですけども、そういうこともあるのではないのかなと思います。その中で、人材が高度化する、育っていくということもあるのではないかなと思います。それからもう1つは、やはりいくら交通ネットワークで結ばれていても、各地域が同質で、同じような地域がバラバラとあるだけでは、食うか食われるって世界になってしまうと思います。人口は愛知県では増えていますが、今後減少していきます。今でも人口が増えている地域と減っている地域は県の中でもありますけれども、こういったパイの奪い合いをすることではなくて、やはり特色のある地域づくりをしていて、人もいろんな多様性、質の多様性も出てきますので、彼らが実際にその都市圏の中で各拠点、都市を選べるような補完関係であるということが、私は大事なのではないかなと思います。そうしないと大きい都市が結局は勝ってしまうとか、新しいまちが勝ってしまうという、そういったような話になってしまうのは少し残念かなと思います。それから、リニアが2027年にできますので、これを見据えたお話をさせていただくと、ミニ首都圏、ミニ東京になってはならないと思います。やはり東京の方がいろんな多様性、規模も大きいですから、そのミニチュア版になってしまっただけでは、我々としては良いかもしれませんが、東京から見たら、東京にこんなに多様性があるって大規模なものがあるのに、ミニチュア版が名古屋にあってもほぼ魅力はないと思います。ですからそういう意味では、中京大都市圏全体としても、首都圏との比較の中で、比較優位なものをどんどん見ている、特徴のある中京大都市圏になると良いかなと思います。首都圏にない、歴史や文化もありますし、ただそれを見せるとかそういうことだけじゃなくて、そういうのをさらに高付加価値化して行って、特徴のある中京大都市圏になれば良いかなと思います。

それから期待を4つお話ししたいと思いますが、1つは1番目の交通ネットワーク、サービス水準を上げて、時間短縮がもし達成できれば、大変な、ある意味生産性革命ができると思います。1つの労働生産、先ほど、時間短縮、オランダ人が働かないのに1人当たりの稼ぎが良いって話をしましたけれども、働かないじゃなくて、しっかりワーク・ライフ・バランスができてるわけですね。例えば、私も今、毎週のように東京に行ってますけれども、リニアができれば往復2時間、時間が節約されます。さらに中京都市圏の中で、時間短縮のようなサービス水準が上がれば、例えば1回の出張でも3時間、時間が短縮されます。これ毎週行っていると、1年で100時間にはなるわけですね。そうしますとオランダとの違いが300時間ありますと言いましたけれども、交通の違いだけで3分の1はオランダに近づくことができるということがあると思います。いろいろ経営的な効率性を高めるというのは、ちょっとの、1分、1秒でも短縮するのは非常に大変だと思いますけども、交通は皆に時間短縮をもたらしますので、そういったことが期待できるのではないかなと思います。それから、時間短縮だけではなくて、そういった交通ネットワークが圏域内で密になりますと、

様々な交流が生まれてきます。どうしても、自分の地域、もしくは自分の会社だけ見ると、新しいアイデアも浮かびませんが、いろんな地域の人たちと交流する、いろんな職業、業種の方々と交流することで、いろんなアイデアが生まれてきます。私もこの地域の中では、愛知、岐阜、三重、静岡、全部経験してまして、長野は母親が長野出身なので長野の遺伝子もあると思うんですけども、そういう意味ではいろんな地域の人たちのアイデアを結集してイノベーションが起きることがあると思います。ただ、それでもこの地域はだいたい似たような人が住んでいますので、そんな大きなイノベーションは生まれなないかもしれません。そういう意味では、首都圏の人たちと色々な交流をする、もしくは先ほど国際空港とかという話もありましたけれども、海外との結びつき、交流を深めていって、もっと大きなイノベーションを起こすということが必要なんではないかと思います。最後に、私は時間短縮で生産性というか、余りの時間を作りたいなと思います。それがこの地域であると、もっといろんな良いことがあるかなと思いますけれども、例えばオランダ人は残業せず、5時、6時まで働いて、その後の余暇を楽しみます。平日でも1日を2回、仕事と余暇で2度楽しんでいるみたいなことがあります。中京都市圏では、山や海やいろんな地方で良い資源がありますので、高速交通で時間ができた分をそういうところで余暇を楽しむとかいうことをして、生活の充実も図れば良いかなと思います。以上です。

(黒田氏)

ありがとうございます。先ほどからちょっと、自動運転の話とかもさせていただいてるんですが、ひとつ、自動運転で非常に助かるのは、この間までは高齢化社会で、中山間地が全部滅びるんじゃないか、どうやって救うんだっていうことで皆さん頭を悩ましてたんですが、今、豊田の方で実証実験が始まっていますから、自動運転の最大のメリットはおそらく、中山間地、人口が減少すると全部残すのは難しいとは思いますが、以前に比べれば、うまく残せるっていうんですか、そのまま住み続けていただけることができるんじゃないかなというのが、1つのメリットかなと思っております。その自動運転などでの、今、トヨタ系の技術開発の最前線のデンソーの野尻様のお話を伺えたらと思います。

(野尻氏)

二巡目ということで、モノづくり産業ということを基軸に、これがさらに発展していくことに対して、今、先ほど言いました技術の方向性のみならず、我々産業界が今どういうポジションにあるかというのを踏まえて提言させてもらおうと思います。

これ、数字を見ると多分びっくりされると思うんですけども、過去、いろんなイノベーションが起きてます。いろんなイノベティブな製品が出てまして、例えば車ですと、T型フォードが出てから普及までに約60年かかっています。それが家電に至り、スマホに至り、次どうかと考えてみますと、これほとんど半減、半減、半減で来ているんですね。すると、次に来るイノベーションが出ると、もう数年オーダーで普及してしまうということで、もう考えられないようなものすごいスピードで、業界が動いているというのが我々の大きな課題認識でございます。

我々を取り巻くモビリティ社会はどうなるんだということで、いろいろ世間ではメガトレンド、先ほどの都市化とか、顧客ニーズの変化、高齢化ということがいろいろ

語られている中で、その中で我々の社会的課題は何かというのを見ながら、ではその対応としてはどうなんだということで、先ほどの電動化、あと自動運転、これは2つのキーの技術でございますけども、もう1つ、コネクティッドというのが出てきます。これはすべての人間、すべての車が繋がって、各種様々なサービスが世の中に出てくるということで、これが非常に社会の変革を起こす、しかもそれがものすごいスピードで来るとということで、これが我々が今、非常に注力しているところでございます。

先ほど、黒田先生の方からグローバル化ということで、いろんな国間の壁がなくなってくるというお話がございましたけれど、実は自動車産業も、壁が、他の業界との壁がどんどんどんどんなくなってきました。まず、電動化は規制だけでなく、様々な要因が電動化を通し、これは先ほど言ったばかりです。トヨタさんがEVの新しい会社をマツダさんと作って、EVの開発にかなり加速してるということです。あと、テスラとか、他のいろんな自動車業界ではない方、NVIDIAはもともとパソコンの半導体を作っている会社だったんですけど、これが、自動運転がAI化されるってことで、今、特に脚光を浴びてるところでございます。あと、コネクティッドで社会の変革が具体的になるということで、OTAっていうのはover the air、スマートフォンと同じように車のソフトそのものも、市場で書き換えられてしまう、そんな世界が起きるとということで、この技術開発もしっかりやってかないといけないということと、あと、OEMとサービサーと言いますけども、Uberとか、リフトとか、シェアカーとか、多分聞いたことあると思いますけども、そういった、自動車業界とは全く関係のなかったサービスの分野にOEMがどんどんどんどん提供をして、そういったところに車を提供しようとしているということで、我々部品メーカーにとってみても、お客さんが変わるということで、非常に危機を覚えている状況でございます。繰り返しますけども、業界の垣根がなくなって、あらゆる業界が連携、または新たな価値を生んでくる、こんな社会が来るとということです。

これからのキーワードでございます。我々ケースと呼んでいます。ケースのCはconnected、Aはautomated driving、自動運転ですね。Sがshared、自動車のシェアカー、Eが電動化、electrocutationです。このCASEという4つのキーワードをもとに、今後いろんな社会が変わって、モノづくりとコトづくりを融合するイノベーション、こういったものがどんどんどんどん起きてきて、サービスというのが非常に重要になると我々認識しております。

そういう中で、自動車産業の変化に対し、中部大都市圏への期待ということとで3つほど書かせていただきました。すべての分野において、各社が競って技術開発を実施していますし、特に自動運転は、今までのような実験室でいろんな評価をしてやる世界ではなくなってまいります。先ほど、トヨタの方で、自動運転の実証がなされるといった話をしましたけれども、他の地域に比べると、やはりこの地域は規制の緩和等がちょっと遅い感がありまして、何とか法規、あるいは規制とか法律の緩和によって、実証試験をかなり実施できるようにしてほしいなと思います。自動運転は実証試験なしには成り立ちません。したがって、これが非常に大きなポイントになります。あと、自動運転の世界、コネクティッドの世界になりますと、車両単独ではなく、インフラとの協調も非常に重要な要素になるということで、官主導のインフラの整備、これやっぱり企業だけではやりきれないものですから、こういったことにもぜひ目を向けてほしいなと思います。あと、新たな価値創出が今後の競争領域になるというこ

とで、イノベーション、これ非常に大きなキーワードですけども、特に東工大とか東大、あるいは京都大学あたりがかなりイノベーションに力を入れて、ベンチャーが立ち上がってきてます。こういったイノベーションが発掘できるような仕掛けをぜひこの中部圏にも起こしていただいて、中部圏からいろんなイノベーションが生まれるように、そんなことをしたらどうかと。特に、産学官連携でこういったことをやったらどうかと思います。あとスピードでございます。先ほども言いましたとおり、いろんな業界の人、特にIT業界の人たちは、我々自動車業界の開発スパンの4分の1でいろんなことをやってまいりますので、そういったスピードに耐えられるように、中部圏のモノづくりの強みは担保して、特にIoT等を入れ込んで、スピード感のあるモノづくりをぜひ実現したらどうかということと、中部圏の強みを生かし、企業間連携を積極的に努めて、シナジー効果を上げて新たな価値を創出する、こんな仕掛けも必要なのかなと。最後は人づくりです。人づくりがモノづくりの基本になりますので、この地域に人が集まるような、そんな仕掛けをぜひ作っていただきたいなと思ってます。以上でございます。

(黒田氏)

ありがとうございました。これから急速に進むであろう技術革新についてお話しただきました。田中様、お願いいたします。

(田中氏)

私からは、今後この地域の魅力をどうやってさらに発信させていくかについてお話しします。先日ニューヨークで働いている国際機関の知人が愛知県に来ていまして、名古屋に1週間ぐらい滞在していたんですけど、その人は東京も京都も日本は結構詳しい人ですが、名古屋がとにかく良かったと言うんですね。何が良かったのと聞くと、とにかく快適で、ちょっと出歩くだけで街なかだけど自然はたくさんあるし、食事もおいしかったと言うんですね。ここの地域は、学生たちに聞いても同じですけど、皆さん何が良いかと言うと、目に見える観光対象になっているものではなくて、アクセスがまあまあ良いこと、買い物も便利でそこそこ都会、都会生活なんだけど人が多すぎないし、あと、物は質実剛健というか結構合理的でコストパフォーマンスも良いとおっしゃいます。とにかく、都市なんだけど自然も近くにある、こんなような住みやすさ、プラス、大企業もあるということで生活安定。すごく住みやすいからこの地域から出ていく必要を感じない、特に学生はこのように言います。でも、これだけ見ると住みやすい地方都市という感じなので、これからここの圏域がどうやって外に売っていくかということになると、やはりそこは戦略的に考える必要があります。先ほどからいろんなお話を伺っていますように、この地域の産業がこれからも発展していくためには、ここが工場地帯になれば良いわけではなく、やはり人の知恵を集積させる地域にならないといけなくて、そのための魅力をどうやって発信していくか、やっぱりこのピンクの部分は戦略的に見せていった方が良いと思うところです。常に先進技術に触れられるとか、知恵との交流ができるとか。今年は国連が持続可能な観光年と位置づけていますが、やはり人の交流が生まれるところに都市の発展があります。愛知県は進学もこの地域内部への進学が多いですし、あまり外からの流入がないということになると、ビジネスでここに来る人たちがいる、たまたま愛知県に来る人



がいることをいかに生かすかがやはり大事だと思います。その時に、住民の人たち、ここの圏域の人たちが皆、思っているこの地域の良い点を、どのように見せていくかを工夫する必要があります。都市と田舎の両面を持つてくれるけれども非常に暮らしやすい、それだけではなくて、新しいものを生み出してくる知恵があった、非常に文化的なところだということを見せる。そのために例えばどういうやり方があるかと、これはちょっと私が思うことですが、自動車産業を生かして、ビジネスで来た人たちにとっても、家族でちょっと来た人にとっても、滞在をしてもらい、その時に愛知県でしかできない車、レンタルカーの仕組みだとか、この次世代の自動車を使った生活をしてもらえる仕組みを愛知県としては提供するとか。やはり新しい観光ということで、ビジネスで人が来る機会を利用して、どのようにこの地域を見せていくかを考えて工夫していく必要があるのではないかと考えております。以上です。

(黒田氏)

ありがとうございました。先ほども言いましたが、いかに地元の魅力を発信するかという工夫が求められているというご指摘かと思っております。それでは小林様、お願いいたします。

(小林氏)

先ほどお話しさせていただきましたが、整理をすると、今後10年で見ると、中京圏は全国的な若者人口減少割合よりは比較的ゆるやかに減っていく。それでも1割以上は減少しますと。若者を育成する高等教育機関への進学状況は、愛知県と他の県で大きな差があります。中京圏の域内進学率は、全国でも非常に高い。静岡を除きますが、そういう状況です。一方、他地域からの流入は多くないというような状況だと思います。地元以外に進学する理由は、新しい地域体験だとか、学びたい分野の学校がないというふうなところが挙げられています。有効求人倍率は地域全体で高く、人手不足感は非常に高いということが、ファクトとして出てきました。

私は課題が2つだと思っています。1つは愛知県というところから中京圏というところがいかに域を拡げていくかということが1点、もう1つは、先ほど久保先生のお話でもあった、海外からのインバウンドだけでなく、国内からのインバウンドをいかに増やしていくか、つまり、中京圏以外からの流入をいかに増やしていくか、この2点だと思っています。そこを進学時あるいは就職時という観点で整理したのが下の5つのポイントになります。上の3つが進学時のポイント、下の2つが就職時のポイントになります。1つ目はやはり学びたい分野、学科、コースがあるかどうか、ということがひとつ大きなポイントになってくると思います。リニアが通るといのはひとつ大きなメリットでもありますが、大きなリスクもあるというふうに思っております。上越新幹線が通った時、新潟の方々が皆さん、これで新潟にいっぱい大学生が来ると喜んでたんですね。しかし、結果としては多くが流出して、かなり新潟は学校が厳しい状況になりました。一方、北陸新幹線が通った時は、逆に金沢ですごく危機感が高かったですね。結構、東京に取られてしまうと。しかし、金沢の大学、今、想定していたより良い状況になっています。つまりその前に、どう準備をするかというのが非常に重要なことというふうに思っております。それから、中京圏以外からの流入が少なく、少ないという状況で、この地域外へのリクルーティングですね。やはり

待っていてくるのではなくて、先ほど言ったいろいろな魅力があると思いますが、その魅力をほとんど高校生レベルでは気づいていないという状況がありますので、そういうのを伝えに行く。例えば、最初にお話ししていただいた久保先生の立命館アジア太平洋大学は大分の山の上にあります、全国から学生が集まっています。特に最近、首都圏からグローバル教育を受けに来るっていう高校生が多い。それ、誰が勧めるかというと、保護者が勧めるんです。そういった状況がある。そういった魅力って伝わってますかと。それから、域外から流入を増やすには、学ぶ場だけでなく、中京圏で積極的に新しい経験とか、体験をしたいというような魅力があるかどうかということもポイントになりますので、今まで皆さんがおっしゃってきたことが参考になるかなと思います。下の2つは、就職時の課題になります。有効求人倍率は高いということは、企業に活気があって、就職の場がたくさんあるということだと思います。若者を惹きつけるためには、東京本社に就職っていうだけじゃなくて、働く場としての中京圏の魅力の発信、特に、Uターンだけじゃなくて、IターンとかJターンとか、いろんな戻ってくるパターンがあります。1回外に出る、でもまた戻ってくるということも含めて検討していくというのが必要かなと思います。私、先日、福岡でもこういった会合に出させていただいて、その時に西日本新聞の方がこんなことを言っていました。東京を中心に1000キロの円を描くと1億人になる。でも福岡を中心に1000キロの円を描くと3億人いるんだと。東京を見て戦略を立ててはいけなと。先ほどそういったお話もありましたが、やはりこの中京圏をベースにして、東京とは違う戦略をどう作っていくかというのが、これからの重要課題になっていくかなと思います。

(黒田氏)

ありがとうございました。我々は大学にいるので、本当に責任が重たいなと改めて感じさせていただいてますが、いかにインバウンドの進学者を地元に取り込んで、地元で貢献していただくかということも教育機関の課題だろうと思っております。1つだけ最後に言わせていただくと、やっぱり名古屋に住んでいて思うのは、地域の定義がものすごくたくさんあってですね、名古屋で済んでしまう時、愛知県で済んでしまう時以外に、今日も中京というタイトルを付けておりますが、もうちょっと広く考えたい時、あるいは東海三県っていうような時は、東海を使いますし、電力会社の関係もあって北陸まで一体的にという時は、中部を使うので、本当に地域の、範囲の使い分けが非常に難しく、その影響でちょっと地域的なアイデンティティが必ずしもうまく形成されてないんじゃないかなっていう気もいたしております。なかなか難しいんですが。この地域の課題の1つかなと思っております。

皆様、ご清聴ありがとうございました。