

## 中部社研50周年記念シンポジウム「中部圏の将来像2040」

当財団は、前身となる社団法人中部開発センターの創立（1966年7月）から数えて今年で50周年を迎えました。この節目にあたり、首都圏、近畿圏と並んで日本の成長をけん引する圏域として、新たな中部圏の将来像を見定め、その持続的成長に向けた諸課題の整理と今後の取り組みの方向性を提起するため、2014年度より6回にわたり連続シンポジウムを開催してきました。

今回は、これら連続シンポジウムの総括を行うとともに、総合的な視点から新たな中部圏の将来像について検討すべく開催しました。その要旨をまとめましたのでご報告いたします。（文責事務局）

日時：2016年10月31日

場所：キャッスルプラザ 4階「鳳凰の間」

後援：国土交通省、中部経済産業局、一般社団法人中部経済連合会、北陸経済連合会、名古屋商工会議所

### I. 基調講演

演題 「スーパーメガリージョンの中心を担う中部圏」～第2次国土形成計画の推進に向けて～

講師 学校法人梅村学園理事・学術顧問 奥野 信宏 氏



ご紹介いただきました奥野でございます。

今日は「スーパーメガリージョンの中心を担う中部圏」というタイトルに、副題として「第2次国土形成計画の推進に向けて」と付けさせていただきました。

#### 1. スーパーメガリージョン構想

スーパーメガリージョン構想は、リニア中央新幹線（以下、「リニア」）の開業を見据えた2050年の姿で、東京、名古屋、大阪が一体となって日本

の成長をけん引するというものです。2014年に出しました「国土のグランドデザイン」の中で提案されたもので、第2次国土形成計画の全国計画で国家プロジェクトに位置づけられたわけです。

この検討体制は、国土審議会の外に研究会が設置されています。まだ研究会は開催されていませんが、こういったことをどういった趣旨で議論するのかというペーパーはできていまして、それが首相に提出されています。この前、首相が所信表明演説と予算委員会で発言していらっしゃいます

が、東京、名古屋、大阪をスーパーハブとして日本の成長を一体となってけん引するというのが趣旨です。首相は所信表明の中で、少し大阪を持ち上げる言い方をされて、河村市長が怒っていらっしやいましたが、内容は東京、名古屋、大阪が拠点となって一体で日本の成長をけん引すること、大阪は西の拠点だということです。首都圏と中部圏は広域地方計画においても大変重要な位置づけがなされていますが、首都圏はなにしろ強力なので、首都圏中心のスーパーメガリージョンにならないように、ぜひとも中部圏が頑張っていかなければいけないと思っているわけです。

リニアは、2027年、東京・名古屋間で開業予定です。移動時間は約40分。人口6,000万人の鉄道による巨大都市圏が誕生します。人類の歴史上初めてのことだと思います。2045年には大阪まで開業予定で、東京と大阪は約1時間、名古屋と大阪は約15分か20分程度で、日本をブレイクスルーする事業だといえます。

3大都市圏の人流や物流のリダンダンシーの強化にも貢献しますが、名古屋都市圏の巨大災害へのレジリエンスの強化は課題です。東京・名古屋間は鉄道も道路も中央道まで入れると4層化して非常に強力ですが、全部名古屋あるいは名古屋近辺に集まっていますので、これを強靱化し、大規模自然災害に真剣勝負で対応していくことが大事だと思います。中津川、浜松の間は100キロぐらいありますので、そういう意味では優れていると思っています。

沿線地域の取り組みですが、名古屋圏では、名古屋駅を中心とした将来構想「スーパーターミナル構想」が一昨年既に策定され、具体的な整備内容について検討が行われています。専門家の方々が集まって検討していますので、途中段階で話が外に出ることはなかったわけですが、最近マスコミなどで高速道路を名古屋駅のどこにどういうふうに入れるかということがチラチラ出ています。正式には12月末か1月初め頃に市民の皆さんの前に出せるようなスケジュールだと聞いていますが、かなりいい方向で話が進んでいると思っています。

むしろ心配しているのは、集積する機能を名古屋駅地区だけで受けきれぬかということです。その場合には副都心をどうしていくかが課題になりますが、金山地区なんか有力だろうと思います。アスナル金山はそろそろ建て替えとなるそうで、金山駅の上も空いています。一方で、栄地区はまた別の重要な機能があるわけです。そういうことを今、懸念しています。

関西圏の取り組みは、二眼レフ論、ツインエンジン論から複眼型国土構造の実現へと変わりました。昭和60年頃は二眼レフ論が国土政策を支配していました。東京と大阪が二眼レフで、両方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、1980年ぐらいに中部圏の1人あたり地域所得が近畿圏を追い抜き、だんだん格差が広がっていく中で、二眼レフと言っていれば、東京の次に何かしてもらえろという感覚が関西に出てきます。私は関西に行ってそれを随分批判をしました。悪口を言っているわけではなく、関西に行ってそういうことを随分言いました。そうすると、東日本大震災（以下、「3.11」）の前ぐらいにツインエンジン論が出てきました。東京と大阪がツインエンジンだと。しかし、大阪のエンジンはもう壊れかかっている、このままだと日本は墜落するぞという話でしたので、それは二眼レフ論と同じではないかと意見を言ったことがあります。第2次国土形成計画で、それまでの二眼レフ論に替わって出されたのが、東京、名古屋、大阪が一体となって日本の成長をけん引するスーパーメガリージョン構想で、新しい国土構造を作ることです。これまでの経緯もありますし、関西でも議論はいろいろあるのですが、公益社団法人関西経済連合会（以下、「関経連」）もそういう趣旨のペーパーを出しておられるところです。ただ、関西はまだリニアの早期開業の要求が中心で、まちづくりまでは話が進んでいないのが正直な感想です。

私は、長野、岐阜等々の中央日本と北陸を含むスーパーメガリージョンを考えています。そのためにはハードの整備がいろいろと要ると思います。福井の方々は東京に行くのに大阪や金沢を回るよ

りも名古屋に出てきてリニアをお使いになるほうがよほど早いのではないかと思います。先ほど東京は強力だと言いましたが、東京を起点にした新幹線は北陸まで延びていますし、高速道路も四方八方に向けて整備されています。一方、名古屋を起点とした交通は、東西は強いのですが、南北が弱いところがあります。高山線はあまり期待できませんし、南北軸の強化をどう図るかという問題があります。特に東海北陸自動車道の白鳥から北がまだ片側1車線ですので、上り下りでの4車線化を早く進めなければなりません。東海環状自動車道は西半分がまだ一部工事が残っています。数年後にはできあがっていくと聞いていますが、早期の全線開業が期待されます。中部地域の高速道路網はいい計画があるし、着実にできていて、環状道路にしましても首都圏や近畿に比べて遅れていることはないと思いますが、やはり早い整備が必要だと思います。北陸新幹線などの公共交通網の整備ですが、北陸新幹線をどういうふうにしに西に延伸するかはいろいろ議論があります。断言してはいけませんが、私は敦賀・米原が最善だと思います。石川県と滋賀県が歩調を合わせ、米原路線を言っておられますが、米原路線はもともと東海道新幹線という構想であるわけですし、小浜や舞鶴に造ったとしても、敦賀・米原間はもう1つ造ればいいのではないのでしょうか。そんなに工事期間がかかるわけではありませんし、距離もここから岡崎ぐらいではないのでしょうか。この前、石川県と滋賀県の報告では5年ぐらいできるとありましたが、もう少し短くてできるのではないかという話もあります。いずれにしても、北陸を含むスーパーメガリージョンを私は考えています。

## 2. 新しい国土形成計画のテーマは「対流」

次に、新しい国土形成計画です。テーマは「対流」です。

目標とする将来像は、①安全で、豊かさを実感することのできる国、②経済成長を続ける活力あ

る国、③国際社会の中で存在感を発揮する国、です。

この第2次国土形成計画は第7次国土計画に相当します。第1次は1962年に策定された全国総合開発計画（以下、「全総」）です。全総は「国土の均衡ある発展」というフレームでご案内かと思えます。全総は5全総、1998年で終了します。5全総でこの地域は「産業技術の世界的な中枢圏域を目指す」と位置づけをされたことでご記憶かと思えます。全総から国土形成計画にかわったのが2004年で、今度は第2次になります。「対流促進型国土の形成」というタイトルを付けています。

計画は全国計画と広域地方計画に分かれています。全国計画は全体を貫く理念が中心ですが、2015年8月に閣議決定しています。広域地方計画は各圏域で策定されて、2016年3月に計画全体が合わせて政府決定されたところです。中部圏は「世界最強・最先端のものづくり圏域」と位置づけられています。

この計画について経済協力開発機構（以下、「OECD」）は大変高く評価し、全国計画について260ページほどのレビュー<sup>(※1)</sup>を出していただきました。「日本政府は意欲ある決定を行った。人口減少、高齢化の移行期間をいかに運営するかが将来の日本の繁栄を左右する。新しい国土形成計画はそのための政策を提示している。近い将来、類似の課題に直面する他のOECD諸国に貢献する。」、こういう趣旨の大変丁寧なレビューです。

それを記念してOECD主催の記念シンポジウムが4月11日に東京の大手町の日経ホールで開催されました。テーマは「人口危機をチャンスに変える新たな国土・地域戦略～コンパクト+ネットワークで切り開く日本の未来～」です。OECDからは総裁、事務局長、各国代表の方、日本からは関係大臣等々、一般の方も大変多数いらっしゃって盛会でした。私は全体のコーディネーターをいたしました。

OECDのレポートの表紙は「コンパクト+ネッ

(※1) OECD Territorial Reviews Japan 2016

トワーク」がデザインされているのです。パリの有名なデザイナーがデザインされたそうですが、唐傘を広げたような図で、中心があって、ネットワークができていくような模様で、桜色で彩られています。

### 3. なぜ「対流」か

なぜ「対流」かということですが、国土計画の基本理念は、私は「交流・連携が新しい価値を生み出す」ことだと理解していきまして、それを今の時代に体現するのが「対流」です。

東京への集中によって対流機能は確かに低下していると思います。国民の居住地の移動は多分1970年代がピークで、数十年減少傾向にあります。東京圏への移住は、若者を中心に波を描きながら傾向的には下がってきていますが、時代時代で上がったたり下がったりしながら続いています。他方、東京から圏外への流出は低調です。多くの方々は、引退されても田舎に帰らないで東京にとどまっています。その結果、人口の東京一極集中が続いているということです。

東京一極集中の是非については議論があります。都市圏は交流や連携の場を提供しているわけで、そういう意味ではいいのですが、私はやはり是正しなければいけないと思います。1つは少子化問題です。全国から人を集めて消しているのでは、日本がもつはずがない。それから、国土の多様性と日本文化の創造です。日本の文化は地方の街筋や谷筋の文化が参勤交代などを通じて江戸に集まって融合してできたものだと思います。今、東京生まれの東京育ちが増えてまいりました。40歳半ばの方々に、首都圏にお住まいの方の7割5分から8割ぐらいは首都圏で生まれた方です。日本の文化の中で地方の文化がどのような意味を持っているかが理解できなくなっていると思います。日本の文化は花のお江戸のど真ん中でポンと生まれ、海外に輸出されるものだと思っている。地方の疲弊は地方の文化が評価されなくなったことにあるのだらうと思います。東京で国土の多様性と言うと、歌舞伎町のゲイを大事にしろという話になり

ます。ゲイも大事だと思いますが、「国土政策で何をやるつもりなんだ？」と聞かれたときには、「街筋や谷筋の文化を守り育てることだ」と私は言っています。それから、これは当たり前のことですが、災害に対して強靱な国家を作ることです。「対流」という言葉を決めたとき、政府の役所の担当部局の方が国会議員の先生方に説明するのですが、すぐには意味をご理解いただけなかったと聞いています。反対ではないのですが、「これはどういう意味なんだ？」という話になったということです。

大学は「対流」で新たな価値を存続する典型だと思います。名古屋大学もそうですが、そこが熱源の仕掛けになって、ヒト・情報の世界的な「対流」を起こしているわけです。海外にもそういう拠点があって、双方向の「対流」を引き起こし、新しい価値を生み出しているということです。大学も交流や連携の拠点になっているわけで、大事な役割を担っていると思っています。

### 4. 対流に必要な熱源

「対流」を起こすには熱源が必要です。全国の各都市や地域が世界的な「対流」の拠点になるわけですが、エネルギー源として、各地域や集落などの「小さな拠点」も大事です。そこでは多様な主体が参加していますし、参加は生きがいにもなります。道の駅が典型です。都市圏から人を呼び込む可能性がありますし、国内や国際の大規模な「対流」にも発展します。先ほどOECDレビューの話をししましたが、OECDレビューでも我が国の「小さな拠点」は高く評価されています。OECDレビューでは「the small station」と言っています。「小さな拠点」を言い始めたのは7、8年前ですが、最初は地方からかなり怒られました。「拠点はいいけれど、小さいだけ余分だ」と。ただ、根付いてきたと思います。この前のOECDのシンポジウムで、イタリア代表の方が「OECD諸国にも小さな拠点はあっても、大部分は役所の窓口、支店的な窓口がほとんどである。日本では一般市民の方々が集まって、地域づくりに主体

的に取り組んでいる。これはすばらしい。」と発言をしていました。「小さな拠点」は私も大事だと思っています。

「対流」の主な熱源の仕掛けとして4つ挙げました。「東京オリンピック・パラリンピック」は、日本を中心とした国際的な「対流」の熱源の仕掛け、装置であり、成功させなければいけません。次に、「コンパクト+ネットワーク」は、計画の基本です。コンパクト化された都市群が互いに補完し、一体として高度な都市機能を維持するということです。その1つにもなりますが、「スーパーメガリージョン」があります。東京、名古屋、大阪が一体となって、それぞれが拠点となって日本の成長を引っ張っていくことが必要です。そして、「小さな拠点」です。

## 5. コンパクト+ネットワーク

「コンパクト+ネットワーク」についてですが、地方都市では人口減少による機能低下の危機があります。コンパクトになった都市をネットワーク化することによって、都市群が互いに補完し、一体として機能するようにして、高度な都市機能を維持するというものです。国土のランドデザインとか、第2次国土形成計画の当初のPR版では、例として、近接している島根県の松江と鳥取県の米子を挙げています。

松江は今、人口20万人弱になっていますが、合併しているので、もともとの人口は13~14万人だと思います。米子も同じような規模で、山陰の中核機能を担っているわけですが、人口は減少しつつあります。私はあの辺りの出身なので、地理には少し詳しいのですが、今のままだと中核的な機能を果たせなくなるので、松江と米子の間の安来、松江の西側の出雲、そういうところが一体として機能するようにソフトとハードの整備をしていくというのがもともとのアイデアです。これは松江や米子の話だけではなく、大都市圏でも重要です。名古屋大都市圏の都市の連携、特に名古屋駅を軸とした結節は、名古屋圏の都市の競争力を考えると非常に重要だと思います。名古屋市は駅そば圏

をこれまで展開されています。地下鉄の駅の700メートル圏内でしたでしょうか、そこを中心に街をコンパクト化し、それらをネットワーク化するというアイデアですが、まさにそういうことを言っているわけです。

まずコンパクトシティーについて話をしたいと思います。国土交通省（以下、「国交省」）に都市再構築戦略検討委員会が2013年に組織され、私が委員長をしていました。コンパクトシティーについては有識者の先生方が自分のイメージでいろいろな提案をしておられますので、政府として何を推進するのかが分かりづらくなったことがあって、その辺りのところを整理したほうがいいのではないかとということで始まったわけです。そこでは、都市の型が「アジサイ型」、「団子と串型」の2つに分けられました。「アジサイ型」は、アジサイの1つの花、生物的には正しい用語ではありませんが、1つの花が小さな花卉で構成されて花になっているわけです。1つの小さな花卉は人口2,000人から5,000人ぐらいを考えています。コンビニが1つ成立する程度の人口規模です。その中心部に店や医者、信用金庫や農業協同組合等々の金融機関、小学校といったものをある程度集約した形で整備する。周辺の集落は極力生かし、施設の運営や周辺の集落との交通は多様な主体、NPOなどの「新たな公」が担っていくというイメージです。「アジサイ型」は私どものオリジナルではなく、岩手県北上市が使っておられまして、それをお借りして使ったということです。「団子と串型」は、皆さんの想像どおりで、鉄道が機能しているところです。周辺部のアジサイの小さな花卉でコンパクトに整備していくのは第1次生活支援機能です。中心部の花卉には総合病院やホール、大学もあるかもしれませんが、第2次、第3次の生活支援機能が整備され、全体が集まって都市をつくるということです。この地域では四日市も「アジサイ型」ということをいっておられます。名古屋の駅そば圏は「団子と串型」です。中心部の団子のところはまさに名古屋中心部になりますが、高次な都市機能が集積しているわけです。

こういった考え方に従って、まちの機能の誘導が図られようとしています。生活支援機能、病院や物販機能を中心部に誘導する一方で、外延部の地域の居住には一定の制限を設ける。地方都市でこういうことはもうあまりありませんが、郊外に大きなマンションや団地をつくるようなことは制限されることになります。

シャッター街などの空き家対策については、ネガティブインセンティブをやるかどうか、随分議論になりましたが、やったほうがいいという議論が強く出ていました。そういう政策が一部採用されています。大都市圏の空き地や空き家のマッチング、これが今、一番大きな問題です。東京でもお父さん、お母さんが中心部からそんなに離れていないところに家を手当てされ、息子さん夫婦はもう少し近いところにマンションを買われた。お父さん、お母さんがお亡くなりになるとそこが空いてしまう。それをより広い居住のために使えないかということはもちろんあるわけですが、そのマッチングの仕組みをどう整備していくか、大きなテーマになっています。

地方都市などからの懸念として、コンパクトシティ化と言うと、「切り捨てるのか」と批判をいただきます。私も随分あちこちで怒られてきましたが、そういう意図はありません。ただ、先生方によっては「線を引け」という話が強く出てきます。「人の住んでいないところの道路をなぜ整備するのか？移住してもらえ。移住してもらったら、社会資本の整備をしなくていいではないか。」という議論がある程度の説得力を持って語られてまいりました。私はそれには反対していました。「4つの集約化」と私は言っていますが、1つは「コンパクトシティ化」です。2番目は「行政の集約化」、いわゆる合併です。3番目が「働く場の集約化」ですが、例えば島根県では経済産業省、経済産業局が随分推進していますが、松江や西の浜田のほうに集約化しています。もう1つが「居住の集約化」ですが、こんなことを本気でやったら、残る集落まで壊れてしまうと反対してきました。法律はありますが、適用されたことはあまり

ないと思います。

先週、新潟県と長野県の県境の集落に行きました。新潟大地震で大変大きな被害を受けたニシキゴイの産地の山古志と、そのそばの魚沼産コシヒカリの産地の小千谷です。地震で大変な被害が出て、随分移住していらっしますが、仕事場はそこにあるわけです。人は住んでいなくても道路や橋は要ります。山の管理はしなくてははいけませんし、河川の管理もしなくてははいけません。小千谷、山古志に行ったのは2回目で、改めてびっくりしたのですが、山がものすごく崩壊して、小さな川をせき止めて自然ダムができています。人が住まなくなっても道路や橋はしっかり管理し整備しなくてははいけません。

ただ、「線を引け」ということにやむを得ないと思うのは下水道です。1990年頃、アメリカから内需拡大の要求があって、特に建設省（当時）は下水道の普及を強力に進め、地方自治体はそれに呼応されました。ちょうど四半世紀たって一斉に老朽化してきています。しかも、人があまり住んでいないところも現れてきました。これをどう管理するか、今、総務省で検討している最中ですが、大変な問題です。首長さんが決断なさる必要もあるでしょうが、そういう決断はなかなかしにくい状況です。

それから、近隣都市の連携については、行政区域を越えた市民の連携が大事です。行政同士の連携は、首長さんが変われば変わってしまいますし、予算を使ってしまうとおしまいです。大事なものは市民が一体的な生活圏として感じる圏域に育てることだと思います。そのためには多様な主体が参加していくことであり、それは国土の強靱化にも貢献すると思っています。

さらに広域的な連携は、全国の商店街は、普段行き来しながら、一朝事あるごとにお互いに助け合おうと、大規模災害を見据えて連携しています。金沢と富山、高山などの連携は、新幹線が開業して観光客が多くなっており、一緒に観光を推進するわけですが、これもいったん事あるときにはお互いに観光客を助け合おうということです。瀬戸

内の島は、四国や本土の港との交流は設備も整ってきているのですが、島同士の連携はそれに比べて希薄です。南海トラフでも津波は大丈夫でしょうか、6メートルから7メートルの高潮が来るかもしれません。普段の観光などの推進と同時に災害時には助け合おうということです。

歴史街道計画は関西の広域観光ですが、1980年代、関西でも各府県の隣の県について観光計画は白地図だったということで、これでは広域観光にならないと堺屋太一氏が主導し、任意団体として国内・国際的な観光を推進してこられました。この4月に、任意団体から協議会に整備されています。グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ (GNI) は、海外企業の誘致に特化した連携です。この2つは観光と海外企業の誘致に特化しています。全国的に有名なのは三遠南信協議会です。これは1つの県ではないかという連携がこの地域で行われている特筆すべきことだと思います。そのほかに、九州戦略会議、シーニックバイウェイ北海道などがあります。こういった活動が中心となる都市圏の競争力の強化にも貢献しているわけです。

## 6. 国際競争力ある都市圏づくり

次に、スーパーメガリージョン都市圏をどう作るかということです。2015年、大都市戦略検討委員会が国交省に設置されました。スーパーメガリージョンが成長を担わなければなりません、人口減少、高齢化の下でGDPを成長させようと思ったら、当たり前ですが生産性を上げなければいけない。そのためにはワーク・ライフ・バランスなどの労働や生活環境の改善が一番大事なことであり、労働時間のいっそうの短縮が必要です。残業も含めて今、年間2,000時間ぐらいになっていますが、これはヨーロッパの基準より随分多い。それから、女性や高齢者のロングキャリア、働き手にとって使いやすい保育所も大事なことだと思います。子育て支援というと、行政の方はすぐに10個ぐらいはさっと施策を挙げられますが、それがどうした、という話になっているように思います。保育所を作るのだったら、数がどうのではなく、

地下鉄の駅の直近や駅の上に作るとか、そういう整備が求められています。それから、当然ですが、街のインフラの整備も必要なことです。

4つの視点をまちづくりについて据えています。①グローバルにビジネスが展開できる街、②高齢者に優しく、子どもが生まれる街、③環境に優しく、歴史・文化が感じられる街、④大規模自然災害にも負けない安全・安心な街です。

まず、①のグローバルにビジネスが展開できる街については、英語圏出身の住民が英語で生活してストレスを感じない街であることが大事です。東京が香港やシンガポールにビジネス拠点の魅力度として劣っているのは、東京では公立学校に行っても、病院へ行っても英語が通じないことが多いのです。英語しか話せない人が来たら英語の分かる人を呼びに行ってくれるだけでいいのですが、香港やシンガポールではそういうことはありえません。今、小学校から英語教育が始まりましたので、年を追って改善されていくと期待しています。中部圏ではアメリカンスクールが志段味にありますが、もう1つ三河に要ると思います。ただ、学校を1つ作るとキャパシティが大きいから、埋まるかどうかという問題があります。国際的な空港や港湾、アクセス機能などの整備として、2027年までにセントレアの2本目の滑走路を実現する。そして、大学や研究機関の国際競争力の強化として、例えば人工知能（以下、「AI」）でもいいと思います。特色あるイノベーションセンターを、できれば名古屋駅直近か、あるいは500メートル圏内に作ることも有力な施策だと思います。日本では立地では東京が強力ですが、東京に負けないのを作らなければいけない。より快適に過ごせるとか、そういうことが大事だろうと思います。志段味は駄目だとは言いませんが、名古屋駅から離れすぎています。志段味がそんなに良いところだったら、市役所に用のある市民はそんなにいませんから、市役所が移転し、その跡をイノベーションセンターにしたら、良いのではないかと思います。名古屋は研究環境として競争力があると思います。大学との関係が一番大事ですが、リニア

ができれば、東京の大学は近いし、名古屋は名古屋大学があり、京都大学、大阪大学とも近い。思い切ったものを作れば、競争力があるのではないかと私は期待しています。大学教員としては「我が街に来れば、頭脳がある」と言われるといいなと思っています。

②の高齢者が住みやすく、子どもが生まれる街について、3世代同居・近居のライフスタイルは、首相もその重要性を国会でおっしゃっていましたが、東京都、大阪府に比べて愛知県ははずば抜けて高いこともありまして、ワーク・ライフ・バランスで優位性があるのではないかと考えています。

③の環境に優しく、歴史・文化が感じられる街については、説明を割愛いたします。

④の大規模自然災害に強く、安全・安心な街についてですが、世界から優秀な人材を呼び込むには、自然災害に対して安全で安心でなければいけない。今でも覚えています、大学の教養の授業で人文地理学の先生が「世界の産業は自然災害に強いところに集まる」とおっしゃっていました。ところが、日本では弱いところに集まっているわけです。人の命はどの地域だろうと助からないといけません、減災でも地域によって違います。「逃げろ」では名古屋は済まないと思います。大規模自然災害については真剣勝負をしていくことが大事だと思います。また、行政区域を越えた市民の連携も大事です。大規模災害が起こったときに、まず頼りになるのは隣人です。「常時の楽しみが非常時の力になる」と私は国土の強靱化で言っています。

## 7. 多様な担い手の参加と計画の推進

次に、新しい国土形成計画の推進体制です。国土審議会に計画推進部会が設置されました。私はこの部会長も兼任しています。その下に4つの委員会がつけられました。「稼げる国土」、「住み続けられる国土」、「国土の管理運営」、これは既に動き始めました。「企画モニタリング」は前の3つの委員会が動くのを待っていますが、この委員長も兼ねることになっています。重要なのは多様

な主体の参加で、NPO、住民団体等々です。これが「対流」に共通のエネルギー源になります。IoT (Internet of Things) は非常に大事なことです、その中の1つに「人のつながり」、Internet of Personsがあるだろうと思います。大事なことは人の参加、協働、オープンであり、これがエネルギー源になるということです。

国土計画において「人のつながり」をどのように考えているかですが、「交流・連携が新しい価値を生み出す」ということです。「人のつながり」は、国土政策では「交流・連携」です。これが大事だという例は、江戸時代の宿場町や港町を考えていただければいいと思います。飛騨高山の、あの山深いところでなぜあれだけの文化がはぐくまれ、富が蓄積され、人材を育成してきたか。専門家に聞くと、理由は1つではないのですが、高山が5つの大きな街道の交差点になっていたことは大きいと要因だと思います。常滑は、人口5万人ほどのまちですが、戦後の日本を引っ張る人材を輩出しています。東京電力ホールディングス株式会社の故平岩外四氏は、一般社団法人日本経済団体連合会（以下、「経団連」）の第7代会長です。そしてソニー株式会社の故盛田昭夫氏、哲学者の故谷川徹三氏、ご存命の方では梅原猛氏もそうです。また、3年前に天皇陛下に経済学のご進講をしていらっしやいましたが、私の2つ上で経済学者の鈴木興太郎氏もそうです。芸能人では3年ほど前に対談しましたが、私どもの世代のアイドル、中野良子氏や、ザ・ピーナッツも常滑周辺の出身だそうです。なぜそれだけ人材を輩出するかというと、伊勢湾交易は明治初めまでは日本の海運の主要ルートで、常滑はその拠点だったことが1つの理由になっていると専門家にお聞きしました。

「交流・連携」が生み出すダイナミズムですが、重点はどんどん変わっています。全総（1962年）、新全総（1969年）は高度成長期で、大都市圏の発展の成果をいかに地方圏に波及させるかがテーマで、ポイントは地方の拠点を整備し、大都市と結ぶ交通基盤を整備することでした。3全総（1977年）は、高度成長が終わって安定成長期の計画で

すが、過疎・過密の解消がテーマでした。ここまではハードの整備が中心でしたが、4全総（1987年）、5全総（1998年）になりますと、「交流・連携」に「人のつながり」という意味が入ってきました。いわゆる「多様な主体」の参加です。「地域住民、ボランティア団体、NPO、企業などの『多様な主体の参加』による地域づくり」は5全総の言葉です。国土形成計画が第6次の国土計画（2008年）ですが、このとき多様な主体は「新たな公」と呼ばれ、その育成が5つの基本戦略の1つとされ、ほかの4つをベースで支えるという非常に重要な役割に位置づけたわけです。4全総、5全総では「多様な主体」と呼ばれ、形成計画ではそれを「新たな公」と呼びました。政権が変わって「新しい公共」と呼ばれ、また政権が変わって「共助社会」となり、今は「共助社会」という言葉を中心に「多様な主体」あるいは「新たな公」という言い方をしています。

私は経済学を専攻していますので、市場経済の中での「人のつながり」について、少し触れさせていただきます。特にリーマン・ショックのとき、市場経済に対する批判的意見が噴出しました。行き過ぎた市場経済とか、市場経済原理主義とかです。そのような言葉が経済学にあるわけではありませんが、市場経済に対する不満だと思います。市場機構は人類の知恵の結晶で、かけがえのない制度ですが、完全に機能してもできないことがあります。格差問題、大規模災害時の復旧がその例です。これを我々は市場の失敗と言っています。

市場の失敗の補完は、政府や行政の役割ですが、行政にも予算や人手の制約や公平性の縛りがあることができません。これを我々は政府の失敗と言っています。市場と政府が機能するには、それらを基盤として支える社会が必要です。社会はつまるところ「人のつながり」で成り立っています。地域コミュニティや家族の代わりに市場や行政はできないということです。こういうつながりはかつて日本にあったのですが、経済発展の過程で弱体化ないしは崩壊しました。昭和40年頃、中国地方の中山間地ではものすごい勢いで過疎が

進行していて、やがて日本の農村は地域コミュニティとして機能しなくなると言われたのですが、それが意外と早くやってきて、昭和50年頃には全国至るところに現れてきたわけです。3全総（1977年）で過疎・過密の解消がテーマになっていますが、そのことです。人は大都市圏に集まり、マンションや団地に住んで、隣の人の素性はおろか名前も知らないまま日常を過ごすことが常態化したわけです。一方で「人のつながり」の再構築が大事だということは底流にありまして、それが一気に表に出たのが阪神淡路大震災だったと思います。直後にNPO法が制定されました。これは数十年かけて取り組むべき課題です。

政府の取り組みとして、首相は「活力ある共助社会づくりを進める」と国会などでおっしゃっています。

骨太の方針2015には「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」、「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」と書いてあります。骨太の方針2013、2014においても同様の趣旨の記述があります。

骨太の方針2016では、前半は今、言ったことと同じことが書いてあります。後半はさらに具体的に、今、ちょうど我々が内閣府でやっている「社会的成果（インパクト）評価の推進や民間資金の活用により、複雑化・多様化する社会的課題解決の取組に民間の人材や資金を呼び込み、民間の公益活動の活性化を図ることで、活力あふれる共助社会づくりを推進」が書いてあります。

「ナショナルレジリエンス懇談会」（以下、「レジリエンス懇」）、これが3.11の直後にできたときには、新聞には随分たたかれました。また日本をコンクリートで固めるのかと怒られたわけですが、強靱化するには、コンクリートは非常に大事です。もう1つ我々が軸に置いたのは「人のつながりが災害に負けない、しなやかに強い国土・地域をつくる」ということです。「地域コミュニティの維

持、強化を図ることが極めて重要」、これは国土強靱化基本計画に盛られている言葉です。国土強靱化基本計画は、防災減災についてはすべての国の計画の最上位にくるもので、第2次国土形成計画を作るときにもこれとの擦り合わせを絶えずやりながら作ってきたということです。「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2015年3月、レジリエンス懇で出した報告書の文章です。それから、被災地での「絆」、先ほど申しました平時の「交流・連携」、こういうことが行われています。現在、「民間による防災減災機能の強化とBCP」について、レジリエンス懇で議論を進めていますが、これは話すと長くなるので、割愛します。

そして、「共助社会づくり懇談会」がヘッドクォーターとなって、NPOの状況の分析、基本的な課題の整理、施策の検討・実施、啓もう活動が行われています。キーワードは「全員参加」と「共助の精神」です。

多様な担い手の参加がなぜ重要かということですが、「人のつながり」が先進国にふさわ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、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、寄付文化の醸成に寄与する、等々です。

## 8. 普通の人、民間が公共を担う～共助社会の特徴～

現代社会の特徴は、普通の市民が公共を担う、民間が公共を担うということだと思っており、大きく4つの機能に分けています。

1つ目は「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活動です。

道路や公園、河川の維持管理、旧役場機能の代替など、たくさんあります。広い道路の側道に花を植えて、周辺の企業や市民の皆さんがボランティアで管理しているのが普通に見られるようになりました。

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ませんが、公共的価値の高いサービスの提供で、文化的価値の高い家屋や施設の再生、地域文化の保存、地域での子どもの教育と介護など、たくさんあります。こういった活動がないと地域が動かないまでになっています。安全で安心も大事であり、消防団、自治会、プロボノなどの活動があります。こういった活動は、主にボランティアと行政の支援で行われているわけです。

3つ目は、「財政的に自立して社会的課題を解決」で、現在、ものすごい勢いで増えているものです。その1つとして、特産品の開発や販売などを行うソーシャルビジネスがあります。ほかにも企業とNPOの協働があります。各地域の中小企業がNPOと協働していろいろな新しい製品やサービスの提供をする活動が活発になっています。これを我々は中小企業の第二の創業とか、ソーシャル化といっています。大企業とNPOの協働も随分出てきました。第2次国土形成計画や「グランドデザイン」で例に挙げたのは三菱地所株式会社(以下、「三菱地所」とNPOの協働です。山梨県の「えがおつなげて」というNPOは、耕作放棄地を借り受けて酒米を作って、「丸の内」というお酒を作り、三菱地所を通じて売り出しています。放置間伐材を集めて、三菱地所で例えば建物の内装材等々に使われていて、お互いにWin-Winの関係にあります。こうした活動がものすごい勢いで増えています。2年ほど前に東京新橋のヤクルトホールでこれらをテーマにした講演会を催しましたところ、700人から800人が来ていましたが、3分の1は経団連の方々でした。

都市圏における民間によるまちづくりやエリアマネジメントも盛んになっています。東京丸の内の行幸通りですが、地上も地下も都道で、三菱地所を中心とした民間グループと東京都が契約を結んで、民間グループが維持管理をしています。その費用は7対3であり、ありていに言えば、東京は必要な費用の3割負担で済んでいるということです。私は昔、ニューヨークに住んでいましたが、

丸の内の街はニューヨークの五番街よりも良くなってきたのではないかという気がします。また、札幌地下歩行空間や大阪BIDも挙げられます。大阪BIDは、民間の団体が実質的に税金を取って、地域の社会資本を整備して運営していくということです。大阪府はそういう伝統がありまして、地下鉄の御堂筋線は戦前から開発利益を軸とした民間資金でかなり造られています。それから、公の施設の活用として、廃校、官庁施設、道路の活用などがあります。東京でもこの10年間で数百が廃校になっていると思います。例えば世田谷区の池尻では廃校になった中学校を利用して、「世田谷ものづくり学校」が開かれています。起業が行われています。ものづくりはデザインが中心で、各部屋で起業を目指した方々が、衣服や家具、オートバイ、アニメなどのデザインに取り組んでいます。面白いのは、2つの理念を掲げていることです。学校の中でコミュニティをつくり、部屋の中に閉じこもらない。いろんな分野の人が交流することによって新しい価値を生み出すということです。また中学校ですから、地域の拠点だったわけで、廃校後も地域の皆さんや子どもたちが遊びに来ることを歓迎する施設にしていくという面白い展開をしています。道路の活用についてですが、名古屋市はクリスタル広場を、道路をやめて条例で広場にされました。私はそれだと思います。札幌地下歩行空間もそうですが、久屋大通や広小路通は道路をやめて、条例で広場にする。そうすれば、あの歩道にテーブルを置くことももっと容易にできると思います。

復旧・復興での役割では、釜石プラットフォームがあります。東京の実業家の知人は、3.11が起こった直後にキッチンカーを連ねて釜石に入り、広場に並べました。それが釜石復興の核になって、いまだに続いています。

設置形態としてはNPO、社団法人、財団法人のほかに株式会社も有力です。NPOではなかなかビジネスがやりにくいということもあり、株式会社でやることもあります。その代わりに、法律的に有効かどうかということはあるのですが、定款

の中に利潤が出ても配当しないとか、解散するときには財産があれば、分配しないで、志を同じくする者に譲渡するなどが書かれています。

それから4つ目は「中間支援機能」ですが、これは随分成長してきました。

最後に、育成の問題をお話しします。NPOは1990年代の終わりに法律ができて、随分増えてきました。数も種類も増えてきましたが、組織としては脆弱なものがあり、それをいかに育成していくかが課題で、内閣府で集中的にやっています。

1つは人材育成ですが、企画し立案できる人材が不足しています。それを育成する中間支援組織を支援しています。小倉に株式会社北九州家守舎がありますが、ビルの空きフロア等々の活用をしています。空き家について全国から生徒を募って教育をして、その方々が全国に散って、各地域のまちづくりに貢献しています。そういったものをもっといろいろな分野で増えないかと思っています。キャリアパス形成にも仕組みが必要ですが、大学の役割として期待されています。山奥で大学・大学院を出た方々が活動していて、彼らと夜に酒を飲んだりする機会があるのですが、「楽しいし、給料が安いけど良い。米も大根ももらえる。しかし、夜になると胃が痛む。キャリアパスがない。」とおっしゃる。こういう人を大学院に迎え入れて博士の教育を施して、大学教授になってもらう。あるいは、役所や経済団体等々で専門家として働いてもらう。そういうことが行われるようになるのですが、この分野で博士の教育ができる教授陣が日本では手薄なので、そこからやらなければいけません。NPO、企業、金融機関、行政との人材交流ですが、NPOの給料が安くて企業との交流がうまくいきません。行政との交流は、自治体はできていますが、政府との交流は可能ですがなかなか難しいということがあります。

2つ目に資金の問題があります。基金については、NPOバンクが1990年代にできましたが、ほとんど日本では成長しませんでした。最近になって基金、ファンドは急速に増えていますが、まだ地域に浸透し、地域から広く信頼性を得るまでに

は至っていません。最近クラウドファンディングも出てまいりましたので期待しています。それから寄付です。寄付文化の醸成の委員会のお世話をしていたのですが、日本は個人寄付が年間6,000億円ぐらいです。キリスト教文化の影響もあると思いますが、アメリカに比べると1人あたり数十分の1です。税制を比べてみますと、違いはありますが、日本もかなり良い線まで行っています。しかし、もともとNPOなどが寄付を集めていないから、税制を整備してもなかなか反応しない面があるのだらうと思います。そして、地域金融機関の理解が必要です。休眠口座の活用について、休眠口座は毎年1,000億円以上の資金が出てきており、銀行の収入になっています。このうち500億円から600億円は使ってもいいということで、休眠口座の法律が今、出されています。これが決まれば、その金をどう使うか、すぐに制度について議論する準備は政府の方でできていますが、なかなか決まりません。それを進めておられる国会議員の先生方に「誰が反対しているのですか」と

聞くと、「誰も反対していない。議員立法で全部賛成している。」と。私は政治のことはよく分かりませんが、そのことに非常に熱心に取り組んでいる国会議員の先生方がまだ少ないから、何か別の関心事項があるとどうしても後回しになってしまうようで、「今度の臨時国会ではやりたい」とおっしゃっていましたので、期待しています。

3つ目は、信頼性の醸成です。複式簿記をつけているNPOはほとんどありません。NPO会計基準という記帳の易しい簿記が作られましたが、これでもまだ難しいようです。今、内閣府でNPOなどが自分で活動の社会的インパクトを評価し、情報発信できる制度や手法を作ることを行っています。いくつかのNPOに試験的に作って実施してもらっています。2、3年以内にはこういう制度が定着化できればと思っています。

最後に、人のつながりの構築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」を実現することが出来ると思っております。ありがとうございました。

## II. パネルディスカッション

- 〈モデレータ〉 奥野 信宏 氏 学校法人梅村学園 理事・学術顧問  
 〈パネリスト〉 波多野淳彦 氏 中部経済産業局 局長  
 小川 正樹 氏 一般社団法人中部経済連合会 専務理事  
 黒田 達朗 氏 名古屋大学 大学院環境学研究科 教授  
 服部 敦 氏 中部大学 工学部都市建設工学科 教授  
 加藤 義人 氏 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社  
 執行役員 政策研究事業本部 名古屋本部 副本部長 主席研究員

奥野 パネルディスカッション「中部圏の将来像2040年」を始めます。

テーマにあります2040年は、今から四半世紀後、リニアが東京・名古屋間で開通していて、もうかなり定着化した頃で、大阪へのリニアが延伸されているかどうかという時期だと思います。いずれにしましても、中部圏にとっては千載一遇のチャンスですが、同時に大阪圏との競争もしれつになっ

ていると思います。

名古屋はここ5年ぐらいが勝負だと思いますが、スーパーメガリージョンの中心として中部圏だけではなく、日本の将来に対しても責任を負っていると思います。特に安全および安心につきましては、東西交通の要衝ですので、名古屋が被災したのでは日本の経済も大変ですが、東西交通がどうにもなりません。強靱な圏域を造るという視点は



学校法人梅村学園  
理事・学術顧問

奥野 信宏 氏

1969年京都大学大学院修士課程修了、1989年名古屋大学経済学部教授、1998年同経済学部長、2000年同副総長、2004年中京大学経済学部教授、2005年学校法人梅村学園理事、総合政策学部長、2015年学校法人梅村学園理事・学術顧問、現在に至る。国土審議会会長、同計画推進部会長、同北海道開発 分科会長、内閣官房・ナショナルレジリエンス懇談会委員などの公職を務める。

絶えず持っていなければいけないと思っています。

今日は2040年頃の中部圏のあるべき姿を見つめ、多様な分野についてこの圏域での役割と位置づけについて意見交換をしてみたいと思います。

全体を4部に分けています。第1部では「2040年の全体像」を語っていただきます。第2部では、テーマを絞りまして、「ものづくり」についてお伺いいたします。第3部では「対流・交流」について、第4部では「人の育成・活用」についてお話をいただければと思います。

早速、第1部「2040年の全体像」について語っていただきたいと思います。

波多野局長からお願いいたします。

## 1. 2040年の全体像

波多野 「2040年に向けて」と非常に気宇壮大ですが、経済産業局ですので、とりあえず足元、どうやって中部圏は発展してきたか、データのある

範囲で戦後に戻って確かめてみました。

まず、1955年のデータを見てみると、東海3県の域内総生産は7,760億円で全国の8.6%を占めています。東京圏（東京、千葉、埼玉、神奈川）は23.8%、大阪圏（大阪、京都、奈良、兵庫）は15.3%です。直近のデータは2013年ですが、東海3県が50兆2,560億円で全国の9.9%と、8.6%から少し上がっています。東京圏は32.2%で、23.8%からかなり上がっています。大阪圏は15.3%から13.7%に落ちています。愛知県と大阪府の経済を比較してみると、2013年、愛知県は35兆4,400億円、大阪府は37兆3,100億円です。この数年は5,000億円ずつぐらい差が縮まっているので、2017年か2018年には逆転していると思うのですが、いずれにしても中部圏の経済は上がってきています。

バックグラウンドとして、地域でやっていることが違うのだろうと思い、1955年から2013年にかけて、産業構造を比較し、何が変わったかを見てみ



中部経済産業局  
局長

波多野 淳彦 氏

1985年通商産業省（現経済産業省）入省。1998年貿易局総務課法令審査委員、1999年関東通商産業局総務課長、2000年在中国日本国大使館参事官、2003年製造産業局宇宙産業室長、2005年大臣官房政策評価広報課長、2008年在中国日本国大使館公使、2011年貿易経済協力局通商金融経済協力課長、2012年貿易経済協力局審議官、2013年国際協力銀行執行役員、2015年中部経済産業局長。

ました。東海3県は、鋳工業が1955年にGDPの33.5%、2013年になっても32.8%。極めて珍しいのですが、鋳工業の比重がほとんど変わっていない。片や、全国平均は1955年に鋳工業が28.2%、2013年には18.6%と10ポイント落ちています。通常、サービス産業化が進んでおりますから、全国平均では19.8%と1番の産業はサービス産業で、2番が鋳工業。大体の都市がそうですが、東海3県に限っては鋳工業が突出して高い。これが中部圏の経済がかなりいいバックグラウンドだと思います。

製造業の中で業種の構成を見ると、1955年当時は東海3県も繊維、衣服が42.1%を占めています。少し自動車を作り始めていて、輸送用機械が5.9%。それが2013年になると輸送用機械が46.2%と圧倒的に自動車、自動車部品、航空機で中京圏の経済が発展してきています。片や、若干最近厳しい大阪圏は中核だった電機産業が落ちてきています。

2040年に向けて何が必要かという、2040年にも自動車産業がリーディングインダストリーであれば、自動車産業をやっていけばいいということになりますが、やはり自動車産業だけではなかなか難しいと思います。今、この東海地域では、各県の知事、政令市の市長と一般社団法人中部経済連合会（以下、「中経連」）、名古屋商工会議所、そして名古屋大学の総長にヘッドを務めていただき「TOKAI VISION」を策定しています。ここでは航空機、ヘルスケア、環境といった産業を育てていかなければいけないとして取り組みが進められています。2040年に向けて自動車以外の産業育成は何ができるか、それがうまくいくかどうかが一番重要な課題であると思い、最初に発言させていただきました。

**奥野** どうもありがとうございました。

続いて、小川専務理事、お願いいたします。

**小川** 将来への危機感とスピード感を持って具体的なことをやっていかなければいけない時期にきているという認識を強く持っているところです。具体策について申し上げたいと思いますが、組織



一般社団法人中部経済連合会 専務理事

小川 正樹 氏

1978年中部電力株式会社入社。2005年同社名古屋支店法人営業部長、2007年同社参与秘書部付財団法人ファインセラミックスセンター出向（常務理事）、2010年同社執行役員長野支店長兼流通本部付、2011年同社参与として社団法人中部経済連合会に出向（常務理事事務局長）、2016年一般社団法人中部経済連合会専務理事、同年中部電力株式会社顧問。

としてまだオーソライズされたものがたくさんあるわけではありません。考え方や方向性を述べながら、個人的な、いろいろな方とディスカッションしている「具体策（案）」みたいなものを述べさせていただけたらと思います。

東京一極集中の是正ということですが、東京の方に「リニアってどう思う？」と時々聞いてみても反応がほとんどないのです。「名古屋から東京に来やすくなるよね？」と、こんな感じで、スーパーメガリージョンという言葉もご存じない人が多い。先日のメッセナゴヤの講演会でも東京の方は「リニアができれば、20分で東京国際空港（以下、「羽田」）へ来られるから、中部国際空港（以下、「セントレア」）を充実するよりも羽田を使ってください」と。こんな視点が東京の方の一般的な思いであり、これをよく踏まえておく必要があると思います。それも危機感の1つだと思うのです。とにかく自分たちで考えて行動し、自分たちでこの地域の魅力を作っていく、自ら動くことがより大切ではないかと思っています。

大潮流としては、リニアの話もありますが、アジアの成長も大きな話だと思います。アジア経済圏が成長してくる。それから、IoTです。これも今とは全く違った社会になっているだろう。こんな前提で物事を考えていく必要があるだろうと思います。この地域はものづくりの頭脳として、ものづくりに関するひとや情報などが集まる地域になっていくことはもちろんですが、そのためには国際都市になっていく必要があるのではないかと考えています。

先ほど申しあげましたようにアジアが発展する

中で、できれば日本にアジアの方に来ていただきたい。従来だと東京ですが、これからは、名古屋、中部に来ていただけるような働きかけをどんどんしていかなければいけません。土地代は東京より高いはずはないし、東京で賃料100万円くらいのマンションが3分の1以下で借りられます。そのようなことをしっかりPRしながら、この地域の魅力を高めていく必要があると思っています。2026年に第20回夏季アジア競技大会があります。これを国際都市名古屋に向けてのマイルストーンと位置づけ、みんなで支援していくことも要るのではないかと思います。

それと、防災の関係でお話がありました。この地域の防災力を高めていくには道路、インフラなどが必要ですが、日本の産業を守る意味では企業の防災力を高めていくことも非常に大切だと思っています。大企業は自らの工場に防災投資をかなりできるわけですが、中堅・中小企業はなかなかできません。防災投資は新たな生産を生むものではありませんので、工場を補強したり、海側から陸側に移転したり、そういったものを後押しする税制を作っていく必要があると思っています。

この地域のサプライチェーンをしっかり守っていくことで、この地域の産業が守られ、日本の産業が守られ、この地域の皆さんの雇用が守られると思っています。

**奥野** ありがとうございます。

続いて、黒田先生、お願いいたします。

**黒田** 先ほど奥野先生の話にもありましたように、リニアができると品川から名古屋駅まで40分、大阪まで入れても60分強ということで、実質的には完全に1つの大都市圏として統合されることになります。

実は2000年の段階で3大都市圏の人口は日本の人口の半数以上になってしまっているのですが、スーパーメガリージョンとなると世界でも初めてといいますか、人類史上初の6,000万人規模の都市圏が誕生します。正直申しまして、今までに経験のないことなので、果たしてどんな都市圏になるか、誰にも正確な予想ができないのではないかと



名古屋大学大学院環境学研究科 教授

黒田 達朗 氏

1980年京都大学大学院工学研究科交通土木工学修士課程修了、1989年ペンシルバニア大学大学院博士課程修了。京都大学経済研究所助手、ハーバード大学、ロンドン大学等の客員研究員を経て、名古屋大学等の客員研究員を経て、名古屋大学情報文化学部助教授、教授。2001年名古屋大学大学院環境学研究科教授。現在、国土交通省中部地方交通審議会会長、名古屋市大規模小売店舗立地審議会会長なども務める。専門は都市・地域経済学。

と思っています。

アメリカでもニューヨークを中心にロサンゼルスとか、ほかの大都市圏と連携関係を結んでメガリージョンを実質的に作りたいという検討が少し進んでいるのですが、何ととっても地理的に離れているので、恐らく日本の3大都市圏の一体化とは異なったままで推移するのではないかと思います。

産業構造がどうなるかは大きな問題で、それは後の「ものづくり」のほうでお話したいと思いますが、いずれにせよ、世界経済の1つの大きなコアとして機能を果たさなければいけないということは変わらないと思います。

ただ、気をつけなければいけないのは、リニアができる頃、ちょうど日本は今、2030年問題といわれている本格的な高齢化社会に突入します。地元愛知県の例だけご紹介すると、愛知県自体は65歳以上の人口比率がほかの都道府県と比べればまだ少ないほうですが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2010年を100としたときに、今日お話が出ている2040年は140以上になるということで、65歳以上の人口が40%以上増加する見込みです。周辺の岐阜県などはもっと率が高くなります。本格的な高齢化社会とスーパーメガリージョンの誕生が同時期に起こることを一番我々が考えなければいけない難問かなと思っています。

リニアの話が出ると、つつい東京と名古屋と大阪みたいな話で考えてしまうのですが、忘れてならないのは東海道新幹線の役割がリニアによって大きく変わることです。今ののぞみなどはほとんどなくなって、ひかりやこだまのような新幹線

が東海道を走るということで、豊橋、浜松といったところのアクセスがリニアとは違う意味で大幅に改善されるだろうと思います。名古屋あるいは中部としては、今はちょっと離れている都市圏との連携や協調も考えないといけないと思います。

災害の話が出たので、私がこの2、3年研究しているお話に触れさせていただくと、BCPの観点から、ビジネスで災害対策の検討がされていると思います。結論から申しますと、単に生産拠点を分散すればいいということではありません。ヒエラルキーの階層構造の中で分散したほうがいい階層と集中化したほうがいい階層があり、最近の研究でその辺りが少し明らかになっていますので、また時間があれば、詳しくご説明しますが、その辺りがこれからさらに検討しなければいけない課題ではないかと思っています。

**奥野** ありがとうございます。

では、服部先生、お願いいたします。

**服部** 話題はリニア開通で6,000万人の大交流圏ができるというスーパーメガリージョンの話ですが、スーパーメガリージョンは大都市同士が近づくだけではなく、その間にある都市もネットワーク化されて初めて6,000万人の大交流圏になるということです。間にある都市も含めて質を高めて密度を高めていくことが重要ではないかと思っています。

高度成長期につくられた都市が40～50年経って今、更新期を迎える中、リニア開通は更新期を迎えた都市のリノベーションを進めていく絶好の機会であると思います。リニア開通を契機として中部圏が都市リノベーションの先進地域になっていく大きな機会になるだろうと思います。

具体的なプロジェクトを考えただけでも、例えば広域的な防災拠点も含めた三の丸官庁街をどう再生していくか、中川運河をどううまく活用していくか、高蔵寺ニュータウンなど郊外住宅地をいかに再生するか、三遠南信の取り組みで、県境を越えたネットワークをどう構築するかなど、この地域にはさまざまな課題があるわけですが、こういうプロジェクトを一気呵成に進めていく絶好の



中部大学工学部都市建設  
工学科 教授

服部 敦氏

1991年東京大学工学部都市工学科卒業。工学博士。1991年建設省（現国土交通省）入省。2002年より内閣官房構造改革特区推進室参事官補佐。2003年より内閣官房地域再生推進室参事官補佐も兼務し、特区・地域再生を担当。2007年退官。2007年より中部大学教授（2016年現在、都市建設工学科）。

機会だろうと思います。

私が公益財団法人中部圏社会経済研究所（以下、「中部社研」）でこの2、3年研究させていただいている中で、1つご紹介したいのが海外調査したドイツのレギオナーレという制度です。今年度まとめる予定ですが、レギオナーレはリージョンとトリエンナーレを合わせた造語で、地域開発プロジェクトを10年間限定で一気呵成に集中投資をして進めていこうというドイツの取り組みです。そして、トリエンナーレのように最終年度にそれを世界的に発信していきます。テーマをきちんと掲げて期間限定で集中投資を図っていくという非常に興味深い制度を進めています。

まさにこの地域では、リニア開通を1つのテーマと掲げ、2040年を迎えるまで、その前半の12～13年は都市核の形成、後半の12～13年はそれを展開し、大交流圏全体に行き渡らせていく時期とし、都市のリノベーションもしくは社会システムの変革を集中的に行っていく大きなチャンスだろうと思います。レギオナーレを参考にプロジェクトを具体的に進める仕組みづくりを中部圏で検討して、進めていくべきだと思っています。その際、今、黒田先生もおっしゃられたように、名古屋駅周辺の大都市中心部での都市リノベーションは大きな課題ですが、それだけではなく、リニア途中駅、それから、リニアが開通した後、東海道新幹線の駅がある沿線都市との相互連携をどう高めていくのかも非常に大きな課題です。

わずか十数年先に大きな変革がくる割には十分な議論がなされていないところがあります。三遠南信の地域ではかなり議論されていますが、そこ

と名古屋がどう結び付いていくのかも含めて、スーパーメガリージョン全体にいかにか効果を行き渡らせていくのかという観点での議論も深めていければと思っています。

**奥野** ありがとうございました。

続きまして、加藤副本部長、お願いいたします。

**加藤** 私からは「2040年頃にリニア効果を最大化できる国土であるために」という観点でお話をさせていただきたいと思います。

私どもでは、リニアの品川・名古屋開業による50年便益を10兆7,000億円と試算しており、大変大きな経済効果だと言うことを申し上げてきました。ただし、この経済効果の地域別の内訳を見てもものすごく大きな濃淡があることも重要なポイントだと思っています。大きな効果を楽しむためには、2つの条件が必要です。

1つは、リニアによって時間短縮が享受できること。駅を持つ地域が持たない地域よりも有利だという構図が出来上がります。2つ目は、現在の産業集積が大きい地域が便益を吸い上げていく傾向が強いので、大都市圏地域に効果が集中する傾向が強くなるだろうと思っています。この2つの条件を両方とも持っている地域がリニアの経済効果を最も大きく持っていく地域になるわけですが、それは圧倒的に東京と神奈川であり、次いで愛知、大阪になるだろうという見込みです。

つまり、とても大きな効果が出るけれども、自然体で考えれば首都圏経済の中核性が増していく可能性があるわけで、中部圏の効果をもっと大きくするための地域づくりをしていく必要があるだろうと思っています。

何をすればいいかという観点ですが、キーワードは「交通における多モード結節」ではないかと私は思っています。1つ目の条件、すなわちリニアの時間短縮が広域的に届きやすい国土を作るという観点からすると、リニアの駅を中心に新幹線、在来の鉄道、一般道、高速道路といった多モードが結節し、さらに2040年ぐらいには、鉄道も道路の交通もそれぞれ手動のシステムと自動のシステムが結節していく、相乗りしていく形をとって



三菱UFJリサーチ & コンサルティング株式会社  
執行役員 政策研究事業  
本部 名古屋本部 副本  
部長 主席研究員

加藤 義人 氏

1987年株式会社野村総合研究所入社。  
1995年株式会社東海総合研究所に移籍。  
その後、合併を経て現職。専門領域は「社会資本整備の経済効果」や「地域開発と資金調達」、「公共経営」等。道路、空港・港湾の他、近年はリニア中央新幹線の経済効果分析などにも取り組む他、PFI/PPP関連業務をはじめとした民活事業にも従事するなど、公共事業と経済・経営・金融が交わる領域で調査・コンサルティング活動をしている。

く必要があるだろうと考えています。

人口が少なくなって、人の手を借りなくてもリニアの駅からより遠くに安全にシームレスに時間短縮が到達する地域構造を作って初めて、中部圏が経済効果をより大きく引き出せると思っています。そうしませんと、東京、大阪の中間という本当に良い立地ですが、国土におけるスーパーメガリージョン時代の中部圏の役割が果たせなくなる可能性があります。

今、リニアの各駅ではこうした議論が緒に就いています。その展開と成熟化を見守りたいと思っています。

一方、リニア開業後の国土においては、2時間圏の人口が最大となる中心地は名古屋となります。全てが東京を中心に集積する従来の国土構造が初めて変わるわけで、この立地を生かして愛知県のGRPは大阪府を抜いて国内2位に浮上する可能性が高いとみています。こうした点も念頭に置いて、2040年の国土を展望していくことが非常に大切だと思っています。

**奥野** ありがとうございました。皆さんからいきなりキーになるような話を次々といただきました。

波多野局長、加藤副本部長からは、この圏域はやがて大阪府を抜いてGRPで第2位になるということでした。2番目に、これと関係するのですが、流動人口のことです。駅を中心にした2時間圏の人口は名古屋が品川よりも多くなる。大阪の3倍以上になるのでしょうか。この前、首相補佐官の和泉洋人氏がメッセナゴヤで、この点を強調して講演されていました。流動人口がそれだけあ

ることは非常に大事なことで、皆さんがおっしゃるように使い方だろうということです。3番目に、名古屋駅の機能等々です。クリエイティブエリアといわれ、私も500メートル圏内は非常に大事だと思っています。

それから、途中駅の問題が出てまいりました。飯田、中津川など、中部圏が関係していますが、両方ともゲートウェイという話をしているらしいです。高速道路との接続は非常にいいのですが、中津川は中身の議論がまだ弱いかなと思っています。それから、今の新幹線の活用です。黒田先生にもご指摘いただきましたが、静岡はこれについて「内陸フロンティア」の議論を含めて検討しています。ただ静岡空港の下に新幹線の駅をつくる話が出ていますが、具体的な話としてはまだできていないと思います。

いずれにしても、新幹線の駅ができて衰えた街はありません。どのくらい活用したかという程度の問題はありますが、いずれにしても悪いようにはならないと思います。ただ、先生方がおっしゃるように埋没しないようにしなければいけないわけですが、それだけでも大変な努力が要るだろうと思います。

それでは、個別の問題、「ものづくり」に入っていきたいと思います。

今度の国土形成計画では中部圏は「世界最強・最先端のものづくり圏域」と位置づけられています。1998年の5全総では「産業技術の世界的な中枢圏域を目指す」とされていました。先ほど波多野局長の話にもありましたが、21世紀に入ってもいろいろありました。リーマン・ショックや東日本大震災、タイの大洪水、天津の爆発事故、熊本地震がありました。それから海外の政治不安等々もありました。こういったことを乗り切って、まずはおおむね順調に成長して日本経済を引っ張ってきたと思いますが、これからの方向性、施策などについてお話をお願いしたいと思います。

同じ順番で、波多野局長からお願いします。

## 2. ものづくり

**波多野** 2040年に向けてどう変わるかということですが、去年たまたま中部経済産業局で「2040年のものづくりの未来の姿」という研究レポートを作り、この春に出しています。結構面白いレポートだと思うので、ご興味があれば、後で全文をお読みいただきたいと思います。

まず、2040年に向けて外部環境が大きく変化するだろうと思われます。レポートの中では4つ挙げています。第1に、技術。自動化、モジュール化、AIの普及といった変化があります。第2に、資源制約です。資源調達のリスク、地球環境問題、こういったものの制約があります。第3に、政治・国際情勢。競争環境、いわゆる貿易環境がFTAみみたいな形でフラット化してくると、逆に地政学的にリスクが増大する。そういった政治・国際情勢の変化です。第4に、消費者ニーズが変わります。かなりカスタマイズされた要望が強くなってきます。

こういった変化がある中、7つぐらい戦略的な課題があると整理をさせていただいています。1つ目、社会のデジタル化・ソフトウェア化に伴う消費の高度化。私の好きなものを作ってほしいというカスタマイゼーションの要求が強くなるので、そういったものに対応する能力を高めることが必要です。2つ目、デジタル技術が普及し、今までの擦り合わせの技術をどうしていくのか。やはり製造現場に、例えばAI技術を活用したディープラーニングとか、こういった先進的な技術を取り込んでいく必要が起こってくると思われます。3つ目、生産技術・材料技術がイノベーションで変わってきます。最先端のつくり方、もう採用が始まっていますが、3Dプリンターとか、そういった対応が必要になってきます。4つ目、製造現場がデジタル化・ソフト化してきます。そういったものに対応して、IoTなどリアルタイムでフレキシブルな生産に変わってこなければならない。5つ目、特に日本に重要ですが、人がいない。人の質を高める必要があります。ロボットをどのくらい使うか。人とロボットが協働して働ける作業場

づくりが必要になると思われます。6つ目、資源制約、地球環境問題です。こういったものに対応しないといけないので、ゼロエミッションを徹底した工場づくりが必要になってきます。7つ目、リスクマネジメント。2016年、熊本地震でラインが止まりましたので、分散生産によるリスク低減が必要になるのではないかと、ということです。

この報告書を最後まで読んでいただくと、結局、製品を着想するところ、全体生産を管理するところに収益が厚くなるという議論になるのです。この「中部圏の将来像2040」連続シンポジウムの第6回に開催されたパネルディスカッションの中に名古屋大学の藤川清史先生がおっしゃっている左が上がったスマイルカーブといった議論がありました。ものをつくる着想の部分が少し上がった形で、もちろんスマイルカーブだから、最後消費者に対応するところも厚く、底は少し下に下がっています。ものをたくさんつくるところの利潤は下がって、最初の着想のところが上がってくる、そういうことになってくると思うので、そこをどれだけ強みとできるかによって企業の収益性が変わってくるというのが2040年のものづくりの姿かなということがその報告書に書かれています。

**奥野** ありがとうございます。付加価値の高いものづくりを目指さなければいけないということでした。

小川専務理事、お願いいたします。

**小川** 今、波多野局長から「着想」という言葉がありました、そのとおりだと思っています。

「ものづくり」というテーマですが、これからはものづくりを創っていくことがこの地域の発展のためには必要ではないかと思っています。奥野先生の基調講演では名古屋駅前にイノベーション関連の拠点をというようなお話もございましたが、みんなが集まって気づきの場を作っていくことが要るのではないかと思っています。

この地域はものを改良したり、改善したり、作り方をより良くしたり、精密なものを作ったりということは非常に得意ですが、今までになかったもの、新しい社会システムを考えて、そのために

必要なものを提供し、社会を変えていく、こういう思い切った発想があってもいいのではないかと、そんなことをワイワイガヤガヤできる場を作っていくことがこの地域の発展に必要なのかなと思っています。

よくアメリカの手術ロボットのダ・ヴィンチの話を聞きますが、あれはもともと戦場で治療するために、そこに医師がいなくても遠隔で治療できるものはないか、そういう新しい社会が創れないかということから生まれてきたわけです。分解してみると中身はほとんど日本の部品だ、みたいな話をよくお聞きになっていると思います。

先日、中経連で産学官の皆さんに集まっていたいて、今、申し上げたような「ワイワイガヤガヤできるような機能が中部に必要ではないか」とお話をし、皆さんにご賛同いただけたところですが、これからも中経連は、皆さんのいろいろなご意見をいただきながら、新しいものをクリエイティブできるような拠点というか、プラットフォームといいますか、そんなものを考えていきたいと思っています。ぜひともお知恵をお貸しいただければありがたいと思っています。

2点目、IoTです。これからの産業のものづくりの発展のためにはIoTの進展が不可欠だと思っています。グローバルで世界を見てみますと、アメリカ、ドイツなどと比較すると、残念ながら、日本は何周かの周回遅れをしているのではないかと、と思っています。ただ、個別に見てみますと、例えば、トヨタ自動車株式会社（以下、「トヨタ」）のキャンバス方式や、コマツ（株式会社小松製作所）の作業用の車両の運転管理システムは、非常にすばらしい。あれもIoTだと思うのです。

これからはそのデータをオープンにしていくことが必要だろうと思っています。もちろんオープンにするところと、企業としてしっかりクローズしていくところを、しっかりしゅん別していくことが必要です。マイナンバー、しばらく前にみんなで騒いでいましたが、すごいアレルギーがあって、データをオープンにすることについて非常に後ろ向きというところがあります。

しっかりと社会のルールを作って、セキュリティあるいはガバナンスをしっかりとしながら情報発信していく、情報をみんなで活用して新しい産業につなげていく。こういうことによって世界に何周か遅れているものを取り返していく必要があると思っています。これについてもどんな制度が必要なのか、皆さんとディスカッションさせていただければありがたいと思っています。

**奥野** ありがとうございます。

それでは、黒田先生、お願いいたします。

**黒田** ものづくりの具体的な話になりますと、この地域は今でも自動車産業が非常に大きなシェアを占めて、経済基盤になっているのですが、その将来的な動向が2040年ぐらいでどう変わってくるかが今、一番具体的には難しい問題だろうと思います。私も少しのんびりしてしまっていて、自動運転はまだ遠い先の話だろう、できても高速道路ぐらいだけだろうと甘く考えていたのですが、最近周りから刺激を受けてレポートを調べさせていただくと、素人が想像している以上のスピードで世界的に開発が進展しているようです。

先ほど言いました2030年問題で労働力が減少することで、経済学的に言うと、貿易の比較優位が大きく変わってくる一方で、この地域としては今、中心になっている自動車産業が自動運転技術の急速な展開によってガラッと変わってくる可能性が大きいということです。1つは、自動車の所有形態で、1台あたりのITのコストが非常にかさむことによって、実質的にカーシェアリングしかなくなり、生産台数も大きく変化する影響が出てくるのではないかと。まちづくりにも相当大きな影響が出てくると思われます。かなり真剣にこの10年ぐらいで検討しないと間に合わないのではないかと考えています。

先ほどのイノベーションに関連して自動運転の話をしていきますと、ご承知のように名古屋大学にもトヨタからお金を出していただいています。産学連携で自動運転の実験とかをやって、たまに事故を起こして怒られるのですが、日本の自動車メーカーはいつの間にか全部シリコンバレーに研究所を作っ

ていて、結局、自動運転の開発はほとんどシリコンバレー中心に動いています。一方、ドイツは国内でも行っているようであり、イノベーションについては、一見、名古屋でも行っているように見えるのですが、実態としてはまだまだ弱いのかなと思っている次第です。

自動車に替わる産業として前から期待されているのは航空宇宙産業です。三菱航空機株式会社のリージョナルジェット（以下、「MRJ」）は、なかなかご苦労されているようですが、まさに擦り合わせ型の技術を生かして成長していくことを期待しています。既にこの辺りの産業クラスター構造もかなり動きだして再編に向かっていきます。今までは自動車中心のクラスターだったのですが、それが次第に航空宇宙産業のクラスターに変化しつつあります。既に松阪では、MRJの尾翼を中心に細かい部品の産業クラスターが中核工業団地で始まっているということです。1つの期待は、航空産業についてはまだ部品メーカーというか、サプライヤーがほとんど海外にあって、国内の伸び代が相当あることです。高度な技術をお持ちの中小あるいは中堅企業が生産を自動車の部品から次第に航空機の部品にシフトしていただければ、経済基盤は揺るがずに済むのではないかと考えています。

グローバル化で比較優位が部品単位で決まる、いわゆるフラグメンテーションと我々は呼びますが、それがいっそう進展するだろうと予想されています。既にApple Inc.は日本の部品メーカーの名前を少し公表し始めています。競争はものすごく激しいのですが、その競争に勝ち抜くことで日本の生産技術が生き残る、特に中部圏の製造業の生きる道があるのではないかと考えています。

我々はしばらく円安に慣れてしまって、110円ぐらいでないと気分が悪い、みたいなニュースの報道もよくあるのですが、1ドル90円ぐらいで十分やっつけられるぐらいの強い構造を育成していかなければならないと思っています。

**奥野** ありがとうございます。

MRJのクラスター、私は名古屋大学の博士論文で一度読んだことがあるのですが、自動車だけではなく、この地域は航空機のクラスターができつつあるということでした。それに対して、大阪は産業の展開が弱いように思います。先ほど波多野局長からお話がありましたが、弱電関係のクラスターが弱くなってきています。東京はサービス関係でいろいろなクラスターが育っています。航空機のクラスターは松阪だけではなく、飯田の方にも広がってきていますし、素材関係では北陸までのつながりもあって、経済産業局で後押しをしています。

では、服部先生、お願いします。

**服部** 「ものづくり」に関しては、興味を持っている3つぐらいの話をさせていただこうと思っています。

黒田先生の話にもございましたが、この地域は自動車産業と自動運転といったように、ものづくり産業とAIやIoT技術との関連は非常に高まっていくだろうと思います。その対応を図っていく中で、名古屋の都心部をはじめとした都市部に情報産業の集積を図っていく。従来から弱いといわれている法務、金融などのバックオフィス機能を高めていく。それからまた、世界デザイン博覧会以降ずっと努力しているのですが、なかなか根づかないデザインそのほかの高付加価値産業を都心部に持ってくる。リニア開通を契機に名古屋都心部の都市のリノベーションを図る中で、都市型産業の集積を図っていくのがかなり重要な課題になってくるのではないかと思います。これはものづくり産業を支えるという面が当面あるわけですが、その集積を図っていけば、一方でものづくり産業だけに頼らない新しい地域の足腰を作っていくことになるだろうと思います。そういう意味でも都市型産業の集積をいかに図っていくかをこれからの都市整備の課題としていくべきだと思います。

この地域の強みを考えたとき、多治見、常滑をはじめ、陶器などの伝統産品の集積地であることもこの地域の大きな強みではないかと思います。この地域ではメイド・イン・ジャパンというNPO

法人が活躍されています。伝産品の産地とデザインとリテールのネットワーク構築に努力をされ、ミラノやニューヨーク、海外のリテール先の開拓にも貢献しています。愛知発で始まったメイド・イン・ジャパンのプロジェクトが全国に広がっていて、経済産業省も後押ししていると聞いています。伝産品の国際化も含めて産地の強みを押し出していくのが愛知から始まったのは非常に重要なことだと思います。後ほどの「対流・交流」にも関わってきますが、インバウンドにもつながる形で今、残っている伝産品をいかに強くしていくのか。これは産業の高付加価値化にもつながっていくと思われます。伝産品の集積地としての強みを押し出していくのもこの地域のものづくりにとって重要ではないかと思っています。

奥野先生の話にもありましたように、名古屋駅の直上、直下にイノベーションハブ、イノベーションの拠点を作っていくという方向性は非常に重要だと思うのですが、名古屋にはもともとイノベーションハブとしての歴史性があることを踏まえた上で考えていくのが重要ではないかと思っています。

名古屋工業大学の北川啓介先生に教えていただいた話ですが、名古屋には尾張藩主の徳川宗春の時代からイノベーションを進めてきた伝統があり、宗春の時代には一流の職人を全国から名古屋に呼び込んで、その腕を競わせて産業や文化の活性化に寄与してきたそうです。宗春の時代に既にクリエイティブクラスの人材を呼び込んでイノベーションを誘発してきた歴史があることを考えれば、リニアの時代に名古屋駅にイノベーションのハブを作っていくことには大きな歴史的な必然性があるだろうと思います。このことは中部社研で今、名古屋大都市圏文化創発研究会を作って研究している最中です。今年度また報告書をまとめます。文化創発という観点から名古屋の文化性が持っているもとのイノベーション機能をいかに根づかせていくのか、歴史から説き起こして考えることも重要ではないかと思っています。

**奥野** ありがとうございます。

宗春とリニアを結び付けて議論していくのは楽

しみです。ぜひとも成果を期待しています。

では、加藤副本部長、お願いいたします。

**加藤** 先ほどお話ししたようにリニアの経済効果の作業をしています、その一連で、どの産業に多くの効果が出てくるのかという分析もしています。地域別に産業構造が違うので、模様が違うのですが、我々の作業見通しですと、東京はサービス業および金融業に大きなメリットが出て、大きな経済効果ボリュームが出てきます。中部地域はご想像のとおり、ものづくり産業に多くの効果が出て、地域経済の拡大につながっていきそうです。ただし、東京に出ている効果の大きさからすると、中部の誇るものづくりといえども、そこから出てくる効果だけでは中部の産業が圧倒的に拡大していく姿を簡単には描けないように思います。

私どもの計算に足りないものが明確にあります。現在試算している経済効果は、現在の産業間の取り引きをベースにどのくらい仕事の効率化が進むかという計算をしているに過ぎず、これから起きてくるであろう新しい産業、あるいは、現在の産業をいかに高付加価値化していくかという観点は試算に含むことがなかなか難しいわけです。したがって、中部が育んできた産業が日本経済に対してさらに大きなインパクトを与えていくには、中部のものづくり産業が今までになかった付加価値を生み出していく姿をイメージしなければいけないだろうと思います。それがどんな姿かということについて各有識者の先生方が今、お話になりました。例えば「着想」というキーワードが出てまいりました。とても重要なキーワードだと私も思います。それから、IoTという時代だというご指摘も重ねて出てきているところです。「着想」を育むものもIoTを進めるものも、根っこにあるところは情報通信技術（以下、「ICT」）のサポートなくしてあり得ないのではないかと思います。私は中部地域のものづくりがさらに発展していくためのキーワードは「融合」だと思っています。新たな技術と技術が「融合」していく、あるいは、「着想」が新しい「着想」を育んでいくというようなことが重要だろうと思いますが、この「融合」

をしやすい地域にするには、ICTが一定以上に集積していないと駄目ではないかと思います。

簡単な分析で大変恐縮ですが、我が国の都道府県別のICT従業者数を左辺に持ってきまして、右辺にどのような説明変数を構造的に並べると現況を再現ができるかという重回帰分析をしますと、東京へのアクセス性と背後圏人口という2つの説明変数でほとんど現在のICT技術者がどこに就業しているかが説明できます。リニア時代を想起しますと、中部圏は東京へのアクセス性が格段に高まって、後ほどもう少し詳しくお話ししようと思いますが、背後圏人口もぐっと大きくなりますので、先ほど申し上げた説明変数に照合すると中部圏の条件がぐっと良くなっていくわけです。そうすると、単なる分析でしかありませんが、この地域のポテンシャルとしてICTの人たちが根づきやすい条件を強く持つこととなります。自然にそうなりますということでは決してないので、ここから先は戦略的にこうしたICT産業を育てていく、あるいは、着地させていく必要があると思います。ただ、この産業は一部の成功者を除いて、あまり高価なビルには好んで就業していないように思います。したがって、安くて便利なところに就業空間を供給しないといけないような気がしています。名古屋においては駅の西側地区あるいはリニアの中間駅など、安くて便利な地域がどこかということに着眼点をおいた産業の育て方が必要だろうと思います。

ただし、あくまでもICTは道具だと思しますので、その集積を図るとともに、ICTを介して技術の「融合」を促す人々をどうやって招き入れるかがポイントになっていくのではないかと感じています。

**奥野** ありがとうございます。

「ものづくり」については、皆さんから大変興味深い視点が提供されています。

皆さんの話を別の言い方にかえるだけですが、私は若い女性を引きつけるものづくり産業が大事ではないかと思っています。若い女性が東京に出ていくのは中部圏だけでなく、ほかの圏域でも大

変大きな問題です。愛知県はほかのところに比べれば健闘しているのですが、やはり改善しなければなりません。特に三重県、岐阜県の若い女性は名古屋に止まらないで東京に行ってしまうこともあります。先ほど服部先生から都市型産業の集積ということがありましたが、それが関係しているのだらうと思います。

波多野局長から付加価値の話が出てまいりました。この地域はものづくりが得意で、出荷額はもう30年以上断然トップですし、ものづくり部門の付加価値額も大きい。逆に、ものづくりの付加価値率は東京、大阪に比べると低い。その辺りに地域づくりを同時に考えたときのものづくりの課題が潜んでいるのではないかと感じているところで

す。次のテーマに移りたいと思います。「対流と交流」です。

先ほど小川専務理事から「ワイワイガヤガヤ」という話がありました。これが大事です。国土政策の基本理念は「交流・連携が生み出すダイナミズム」でありまして、人がワイワイガヤガヤ集まっては何かすることです。中部圏は必ずしもこれが得意分野ではないように思います。観光への理解と取り組みも少し遅れて出発しましたし、他地域への地域情報の配布についてもあまり積極的とはいえないわけで、いろいろな誤解も生んでいる、理解が浸透していない、ということもあるだらうと思います。

しかし他方で、産業観光は東海旅客鉄道株式会社の相談役須田寛氏を中心にこの地域から始められたことすし、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ（GNI）の活動も出色で、広域連携の日本のモデルです。メッセナゴヤも最初は本当に小さかったのですが、10年で日本最大級のメッセに成長し、今年は金城ふ頭の会場が狭すぎて何百件も断ってしまったというようなことです。いつも河村たかし名古屋市長が自慢されますが、名古屋港の貿易は大変に大きなものがあります。

観光では昇龍道が掲げられていますが、中部圏が先頭を切って世界に選ばれるにはどうするのか。

あるいは大学で言えば、名古屋大学の大学院が世界の最優秀の学生に選ばれるようにするにはこの地域として何を成すべきか。いろいろなテーマがあると思いますが、「対流・交流」などについてお話をいただければと思います。

これも波多野局長からお願いします。

### 3. 対流・交流

**波多野** 2027年にリニアが開通すると100分が40分になるということです。私は石川県、富山県という北陸地域も担当していますので、北陸新幹線が開通して何が変わったか、少し数字をとってみました。まず、従来6時間だった移動時間が2時間半に短縮されました。上越妙高と糸魚川間の鉄道を使った方々が開業直前の1年間は314万人だったのが、開業直後の1年間は925万人になり、約3倍となりました。北陸3県を訪れた観光客は、延べ人数ですが、2014年の5,050万人が2015年は5,803万人と1割強増えました。

金沢の経済の活況は、行かれた方はよくご存じだと思いますが、まず、金沢の駅の近くに大企業の支店が増えました。支店が増えて人が居住をするので、金沢駅近くの物件が払底しています。富山の高校生が卒業して金沢の大学に行くときに、富山市から助成金が出て新幹線通学が始まりました。富山から女子学生が出ていかなかったと富山市長は大変喜んでおられます。

こういったことが起こった北陸新幹線ですが、リニアの開通で名古屋にはどうということが起こり、どう対応していくのが名古屋の課題です。まず、観光客です。金沢にはもともと観光資源があって、そこに行きたいと思っていた人たちが、新幹線ができたので、大勢行くようになったということです。名古屋は既に東海道新幹線が走っているので、今のままであれば、特に増加はしないと思います。これは2027年に向けて名古屋圏で観光の見所が作れるかどうかにかかっていると思います。今のところ、名古屋城にご案内した後、どこに連れていかうとかかなり悩んで、この地域の方に言うと怒られるのですが、一日持たないのです。したがっ

て、2027年までに観光ルートが作れるかどうか  
1つの課題だと思います。

もう1つは支店経済です。既に名古屋にはほぼ  
すべての企業の支店が設置されているので、これ  
も特に増えないと思います。名古屋に本社のある  
企業は東京に大きな支店を持っておりますので、  
移動時間が減れば、東京支店の人数を減らすこと  
ができるという意味で、名古屋の地位が上がる  
ということかなと思います。

次に、学生については、品川の近くに大学が  
ありますので、名古屋から東京に行く学生が家から  
通えるようになります。プラスマイナス両方ある  
のですが、大学からするとかなり厳しい状況であ  
り、東京の私立大学に押される状況になるのだら  
うと思います。

最後に、産業面です。頭脳集約型の産業、つま  
り付加価値が高く、時間あたり単価の高い人が働  
いている産業であり、例えば研究、外国法務、シ  
ンクタンクなどです。かなり難しいものを研究す  
る場合、非常に付加価値の高い方たちが大勢集ま  
ったほうがやりやすいので、拠点化しやすいもの  
です。そもそも名古屋には少ないのですが、放っ  
ておくと東京に持っていかれてしまう。メルクマ  
ールは、今日パネラーとして出席されている加藤副  
本部長がお勤めの三菱UFJリサーチ&コンサル  
ティング株式会社（以下、「MURC」）の名古屋  
本部が2027年以降もあるかどうかです。シンク  
タンクあるいは大学はかなり頑張らないと東京に引  
張られる可能性があるので、どちらに転ぶかよく  
分かりませんが、努力が必要な分野かと思います。  
**奥野** ありがとうございました。

リニアができたときの一番大きなストロー効果  
の1つは大学です。私は今、中京大学にいますが、  
波多野局長のおっしゃるようになるだろうとい  
うことで、今、「NEXT10」という計画を作って、  
いかに特色を持たせて逆に学生を名古屋に引っ張  
ってくるかということを考えている最中です。

では次に小川専務理事、お願いします。

**小川** 最初に観光面で少しお話しさせてください。  
昇龍道の中経連も中心になってやらせていただ

て、約5年で5倍ぐらいに増えたということです。  
関係者の皆様のご努力やさまざまなアイデア、ビ  
ザの発給の話とか、中国人の爆買いとか、アジア  
の成長とか、こういうことで今までは割と順調に  
きたのですが、ここから先、まだ多少は伸びるか  
もしれませんが、競争の世界に入ってくるだろ  
うと思います。国内でも取り合ひだし、例えばア  
ジアやヨーロッパの方々が、タイへ行くとかシン  
ガポールに行くとか、こんな選択の競争時代が来  
ると思っています。

こういう時代には、関係者がバラバラに動い  
たのでは全く駄目で、しっかりしたプランを持  
ってやっていく必要があるのではないかと考え、  
DMOをスタートしようとしています。DMOと  
は普通の商品で考えていただければ結構です。お  
客様向けの何かの商品を売るときに、しっかりし  
たマーケティングをし、市場調査をして、どのター  
ゲットにどうやって売っていきこうかということ  
で商品を作りコマーシャルして売っていきます。こ  
れを観光に置き換えて行っていきこうというのが  
DMOです。しっかりしたブランディングをし、  
マーケティングをしながら、中国人向け、あるい  
は、欧米人向け、それぞれ全く違うと思います  
ので、その点をしっかり行っていきたいというの  
が1点目です。

2点目は、冒頭も少しお話ししたセントレアの  
2本目滑走路の話です。先ほど申しあげたよう  
なことで、東京から見るとそんな程度の話です。今、  
2本目の滑走路ができていて福岡、那覇は、セン  
トレアの2倍以上の利用客がありますので、セン  
トレアの利用客を増やしていくことはもちろん必  
要ですが、今から倍にするまでには時間がかかり、  
いつのことか分かりません。そんな中でスーパー  
メガリージョンができて、東京に2つ、関西に1  
つ、中部に1つ、合計4つの空港が役割分担をし  
ながら、お互いに助け合いながらやっていく時代  
ではないと思います。いつまでも羽田の拡充とい  
う話ではないと思いますので、「羽田のある機能  
をセントレアも持ちましょう。そのためには2本  
目が要りますよ。」みたいな議論もしていかない

といけません。今までと同じように「需要が増えるので、2本目がつくりたい」だけでは2本目の滑走路はなかなかできないと思います。

これについても皆さんのお知恵をお借りしながら、少なくともまず地元の中でしっかり合意を作って、「みんなが欲しいんだ」、「こういう理由で欲しいんだ」、ということをしかり確立して、外にアピールをしていく必要があります。「対流」の基盤づくりの一端を少しお話させていただきました。

**奥野** ありがとうございます。

では、黒田先生、お願いいたします。

**黒田** セントレアの話が出ましたが、中部圏全体の一般論は言いにくいので、名古屋大都市圏に絞らせていただくと、名古屋の強みと弱みは最近非常にはっきりしています。強みは、先ほどから出ていますが、3世代同居に近いような、宅地が安い、土地が安いということで、暮らしやすさという意味で東京を圧倒的に凌駕していると思うのですが、いくつかはっきりと弱いところがあって、セントレアはその1つで、国際的なアクセスが非常に不便だということです。

観光などで外国人をもっと名古屋に引きつけようと思うと、外国人にアピールするまちづくりをもう少し真剣にやっていく必要があるのではないかと思います。1つ例を挙げると、普通のきれいな高いビルがボンボン建っていても、外国人には全然面白くない。ニューヨークのほうがよほど面白い、という話で負けてしまいます。知り合いの外国人が名古屋に来る機会によく聞かれますが、彼らにとって面白いというか、普段接したことのないまちはちょっと古臭い下町みたいのところだし、日本風の宿に泊まってみたいという要望が非常に強いです。

名古屋の近場では、大須は今でも大繁盛で、外国人が山ほど来ていますが、できれば円頓寺の復活とか、外国人に意外に知られていない有松もあります。お城は、名古屋市長が熱心に名古屋城の木造化を主張されていますが、岡崎城や岐阜城、犬山城、松本まで行けばもっと本格的なお城もあ

るわけです。

この地域の良さの1つは、きれいな水が豊富にあるところです。関西に比べると名古屋は水道水でも十分きれいです。水辺の景色などは、名古屋のまちではなかなか弱くて、中川運河の再開発などをしなければいけないのですが、例えば、郡上八幡を名古屋からすぐ行けるみたいな言い方でアピールしていけば、観光資源は地元にも相当あります。昇龍道も名古屋の観光には役に立っていると思うのですが、身の回りの古いまちの再活性化で外国人を引き寄せることができればと思っています。

先ほどの「ものづくり」にも実は関係しています、ニューヨークのマンハッタンでかなり前から指摘されていたのですが、古いゴチャゴチャした汚いまちが新しいIT産業のインキュベーターになっている例は世界中に山ほど出てきています。最初はニューヨークとサンフランシスコの昔の貨物駅の辺りだったのですが、最近ではロサンゼルスシリコンビーチ、あるいは、東ロンドンといってシティのちょうど東側です。東ロンドンは今でも外国人の居留者で比較的所得の低い層が固まっているのですが、いろいろな民族がミックスされていて、大変面白いまちになっています。昔は治安が悪いといわれたのですが、それも随分改善して、ロンドンのITのスタートアップはイースト・ロンドンの隣接地帯で次から次に発生しているという実証研究もあります。

名古屋も大須とか、できれば長者町もですが、そういうものをうまく生かせればと思います。先ほど家賃の安いところでないとなかなかスタートアップが、という話がありましたが、名古屋駅の高層ビルのテナント料の高いところに最初から入るわけにはいきませんので、それが一番の活性化策かと思います。

**奥野** ありがとうございます。

では、服部先生、お願いいたします。

**服部** 「対流・交流」に関して中部圏の強みは、中部圏には世界からリスペクトを受ける、経済産業省が言うところのクールジャパンの高い集積が

あることではないかと思います。

最近話題になっていて既に世界から人を呼び込んでいる世界コスプレサミットをはじめ、漫画やアニメといったサブカルチャーの集積、お城や甲冑、刀剣といった武家文化の集積、先ほども触れました伝統産品の集積といった形で、さまざまな側面のクールジャパンの集積が中部地域にはあります。これはインバウンドを考えていくときに非常に大きな武器になると思います。

昨今、爆買いの中国人ツアーもかなり変わってきて、従来に比べると一回性の体験型とか、高付加価値のものを買って帰るといったところが変わってきているので、質の高いものをいかにアピールしていくかが非常に重要ではないかと思います。

国際的な見本市の誘致や開催、それから、産地見学や聖地巡礼で実際のリアルな場所に行きつつ、その都心部には伝産品やサブカルチャー関連の付加価値の高いブティックを誘導してくるといった形で、外国人の関心を高めていくのが非常に重要ではないかと思います。

もう1点、昨今、名古屋市が行きたくない都市第1位という自虐的なアンケートを出したことで話題になっていますが、行きたくないというよりは、行きたくなくなるような魅力がこれまで発信されてこなかったことの表れではないかと思います。発信する必要がなかったということかもしれません。行きたくなくなるような魅力、先ほど黒田先生がおっしゃった外国人が来たくなくなるような魅力も含めて、都市としての魅力をどう発信していくのかを考えたとき、愛知、名古屋は歴史に根ざした魅力をしっかりアピールする努力がかなり足りなかったのではないかと思います。

歴史や自然というもともとある価値をリスペクトして、そこにプライドを持って発信していくところに外国人の方々は共感をして、そこにとどまりたいと思うのでしょうか。ロンドンにしても、パリにしても、そういうところがあると思うのです。

三重県にはもちろん伊勢がありますし、岐阜県には白川郷、高山があるわけですが、愛知県は犬山、豊川稲荷などにはありますが、幾分知名度に欠

けるのではないかと思うわけです。名古屋の都心部を考えたときにも、河村市長は今、本丸御殿とか、名古屋城の木造復元をおっしゃっておられますが、名古屋城周りにとどまらず、名古屋城から始まって三の丸、栄、大須、金山、熱田といった歴史的な軸がもともと名古屋にはあるわけで、清洲越しのときに熱田台地の三角地帯にごそっとやってきたまちがそのまま残っています。この南北の歴史軸は非常に重要ではないかと思います。近代になって東西の交通軸が高まって、まさにリニアはその最たるものですが、リニアの時代に南北の歴史軸を考え、名古屋城から始まって三の丸から大須、金山、熱田に至る軸を大事にして、連続性を持って歴史的な魅力のあるまちづくりを意識的にしていく必要があると思います。

また、愛知県全体では、今、世界遺産を目指して山車文化、山車祭りのアピールを始めていますが、この地域の人自身が山車文化の集積があることを認知していないところがあると思います。これは祇園祭や高山祭とも関わっていく非常に重要な歴史的な集積を持っている文化です。こういうものもしっかり外国の方にアピールしていく、また、全国に対してアピールしていくのは非常に重要な観点だと思います。

自らプライドを持って世界からリスペクトをされる名古屋をいかに創っていくかが1つのテーマだと思います。

**奥野** ありがとうございます。

それでは、加藤副本部長、お願いいたします。

**加藤** 先ほど波多野局長から「MURCは2040年には名古屋オフィスを畳むことになるんじゃないか」というようなご心配をいただきましたが、実はとてもリアルな問題で、愛知県や名古屋市にはこれまで以上に可愛がっていただかないといけないし、我々も頑張っていかなければいけないと思いながら伺っていました。ただ、名古屋の駅前はとても便利になって、ピカピカのビルといわれている駅前のビルでも東京駅のピカピカのビルと比べると月あたりの賃料が2.5分の1ぐらいです。東京都心の企業は、ものすごい家賃を負担されて

いるわけですが、こちらに移ってきていただくと、ものすごく固定費が浮くわけです。東京出張へリニアでさっと往復することを想像しますと、出張コストは上がるのですが、相殺しても名古屋に移転したほうが固定費は億単位で小さくなるという試算をこっそりしています。私どものオフィスの本社が東京に行くか、名古屋に残るかはそのようなことも含めて決まってくるのかなとも思っています。今、東京に本社を構えておられる大企業の方々が、これからの激しい国際競争を闘っていくためにいかにスリムになっていくかを考えたときには、名古屋の立地はそんなに捨てたものではないと思っています。自己保身的な考え方もかもしれませんが、逆の「対流」も起きるかもしれないという期待も持っておきたいと思っています。

さて、私どもは東京、名古屋、大阪、それぞれから2時間圏の人口がどう変わるかというシミュレーションをしました。現在、東京を起点とする2時間圏の人口は4,100万人ぐらいで、国内最大です。名古屋からの2時間圏人口と大阪からの2時間圏人口は3,000万人に少し届かない感じですので、東京が最大です。何をとってもそういう国土で、人口も事業所の数も本社の数も経済指標も東京中心にカウントをすると国内最大の数字が生まれるわけです。ところが、リニアが開業しますと、2時間圏人口は名古屋起点が6,400万人で、国内最大になります。名古屋を起点にカウントした方が国内最大の数字が生まれるという国土構造はこれまでなかったわけで、ここが大きな転換を象徴する部分ではないかと思っています。日本において2時間圏マーケット最大の中心はどこかと問われれば、中部であり、愛知県であり、名古屋になるわけですので、このようなことを前提に集客ビジネス、観光産業を考えていただくと、この地域に投資をしない手はないなと思っただけなのではないかと思っています。

国内最大の2時間圏マーケットを有する地域として、交流型の産業、つまり観光産業が代表だと思いますが、これを育てていくためのポイントは2つではないかと思っています。1つは、今、隠

れている資源を有効に結び付けて、新しい今までになかった発想の周遊ルートをつくることです。例えば、朝8時に品川に集合して、リニアに乗って1時間かからず飯田。飯田でお弁当とリングを買って飯田線に乗り込む。今、紅葉がとてもきれいで、4時間堪能していただいて、豊橋に着きます。東海道新幹線で帰っていただくと、夕げの支度に十分間に合う時間に品川に帰着できる。超未来と超田舎っぽさをコンポジットしたようなルートが出来上がるわけです。中部地域のありとあらゆるところにそういう輪っかが書けるようになります。2つ目のポイントは、お話にもありましたが、今はない世界的な集客機能を名古屋につくることだと思います。東京ディズニーランドはなぜ千葉だったか。USJはなぜ大阪だったか。それは国内最大のマーケットが東京、2番目が大阪だったからだと思いますが、リニア時代には2時間マーケット最大はこの地域になりますので、世界の集客ビジネスの投資家に「日本最大のマーケットがあります」と売っていかねばいけないと思っています。

もう1点、「対流」のことで思いをはせたいのが、リニアの中間駅にはテレワークというスタイルが実現しやすいのではないかと思っています。例えば飯田です。若者がお父さんから受け継いだリング農園をやっていて、品川に本社がある企業のサラリーマンも兼業している。日常的には農作業をしながらテレワーク、つまり、コンピュータネットワークを通じて仕事をして、ある日突然朝9時に本社へ集合がかかったときには、8時前に家を出れば9時には着いているので、簡単に行けるようになります。新しい就労形態も新たな「対流」というか、若者の定着に寄与していくのではないかと感じています。

**奥野** ありがとうございます。

いろんな視点からお話をいただきました。情報発信の話が出てきましたが、「名古屋は評価されようとされまいと、何と言われようと言われまいと、豊かに暮らしている」というようなところがあります。もう少しアピールに積極的になって

もいいと思います。

昇龍道が出てまいりましたが、これは大ヒットだと思います。愛知万博のときに広域観光の議論ができました。そのときに「鳥羽・伊勢から名古屋、富山に至るルートはドイツのロマンチック街道よりもいいのではないか」というような話も出たのですが、広域観光には結び付きませんでした。ところが、昇龍道と出された途端に広域観光に結び付いてきたということです。今、国の広域観光のモデルになっており、第2次国土形成計画でもこれをモデルに広域連携の議論を進めてきました。

4番目の「人の育成・活用」に入ります。波多野局長からお話をいただきたいと思います。

#### 4. 人の育成・活用

**波多野** 現在、経済がすごく良いというわけではないですが、有効求人倍率がこの地域は1.5を超え、人の確保が難しい状況になっています。労働力人口が減少に向かっているわけですが、現状、日本経済がどうやって支えられているのかというと、女性の労働参加率が上昇しています。さらに、労働力人口は64歳までを数えています。65歳以上の方もかなりの割合で労働に参加していただいております。ようやく同じくらいの人数がこの数年働いていただいて生産を確保しています。

労働力人口として、今年生まれる子どもが働き始めるのは15年後、20年後、25年後になります。日本の中で人を取り合うのも地域的には重要ですが、さらに追加的に働く人、つまり、外国の方をいかにうまく取り込んでいくかが重要です。その意味で言うと、優秀な留学生を増やして、その人達にとどまって就職してもらおうこと、これを大学に期待するところが大きいわけです。どのくらいの留学生がいるのかというと去年は20万人ぐらい来ています。全国平均でいうと高等教育機関に5%程度留学生が入っていますが、地域別ではやはり東京圏が強くて5.6%、大阪圏4.5%、中部圏3.6%です。

中部圏は外国人を取り入れて大学で勉強してもらおうのがかなり弱い感じがあります。もちろん強

い大学もあって、名古屋大学は10%以上の割合で留学生が入っているのですが、ほかは2%から3%ぐらいと外国人留学生を取り込めていません。優秀な外国人をうまく日本に取り入れて、大学でよく勉強してもらって、日本語もある程度できるようになって社会に出て働いていただくことを考えると、大学にはもう一頑張りしていただきたい。学長の皆さんにお会いするたびにお願いしているのですが、なかなか数字が上がってきません。

東京や大阪の外国人に対する包容性に比べると、外国語の表示も少ないし、名古屋駅に行っても英語で目的地に着くことがなかなか難しい。やはり一層の国際化が必要であると思います。

**奥野** ありがとうございます。

では、小川専務理事、お願いします。

**小川** 先ほど波多野局長がおっしゃられたとおり、この地域は国際化をもっと進めないといけないと思います。海外の方に住んでもらいやすくすることが重要で、インターナショナルスクールも今のままでは駄目で、少なくとももう1校つくっていく必要があるだろうと思っています。

企業として、今の新入社員に対して不満だと言っているのも始まらないので、大学に講師を送ろうとしています。今までも工学部の専門分野で送っていたのですが、これからは社会や会社を知って、学生として何を学ぶべきかということに気づいてもらえるような授業のできる先生を大学に送っていこうと、「企業・人材プール」ということで大学と連携して始めたところです。来週にもプレス発表させていただく予定です。講師を派遣いただける企業がおみえでしたら、ぜひともご協力を賜りたいと思っています。

先ほどから話に出っていますが、IoTやAIの人材をこの地域でもっと育成していく必要があります。航空宇宙、航空機産業の関係ではどんどん人作りを進めていただいています。今、申し上げた情報の部門も必要だと思っています。先ほど加藤副本部長がおっしゃられたように、もっとこの地域に多くの人に住んでもらうことも重要です。この地域に単身赴任あるいは家族で仕事に来てみえる

方にお聞きすると、「なんて住みやすいところだ。この地域から逆単身してもいいや。」と言うぐらいです。私はずっとここに土着していますから、その評価ができないのですが、こういうことを生かして、海外からの方や国内の方にももっとこの地域に住んでもらい、観光と合わせて交流人口を増やしていくことも必要です。

そのためには、テレワークも必要です。特に女性の社会参加をどんどん進めていくためにも必要でしょう。テレワークについては、産学官を合わせて、どんな基準で進めていくのかというルールを作らないと具体的に進んでいきません。これについても、また議論をしていきたいと思っておりますので、お知恵をお貸しいただければと思います。

**奥野** ありがとうございます。

それでは、黒田先生、お願いいたします。

**黒田** 最初は、先ほども申しましたが、2030年問題を前提にもう少しソフトないろいろな政策を考えなければいけません。

1つは異なる世代間の「共助」をできればもう少し活発にと考えています。日本人は特に高齢者のコミュニティが非常に不活発です。女性は子育てとかいろいろあって近所の方同士で年をとっても結構話ができるのですが、男性の場合は、会社勤めをしている間は家の周りの男性と話をしたことがなく、リタイアして暇になると、暇を持て余して近所でけんかを始めたりして、町内会を辞める人が続出しているそうです。中国では、高齢者の人もみんな近所に集まって太極拳を一緒にやったり、最近では洋風のダンスを一緒にやったり、周りの住民とコミュニケーションをとる場が多いのです。ヨーロッパでは、パリとかは別ですが、もう少し古い小さいまちに行くと、リタイアした男性が近所の友達と毎晩パブに飲みに行くとかいう形で、近所の誰が最近どういう状況か、お互いにほぼパーフェクトに知っているということです。

日本はこれから高齢者の数がどんどん増えていきます。いつまでも若い世代に助けてもらえればいいのですが、それだけでは済まなくなってくるので、高齢者同士のコミュニティをもう少し活

性化できるような政策がとれないかと。名古屋市はコミュニティセンターとか、いろいろ行っていて、まだましだとは思いますが、それをもっと生かす必要があるだろうと思います。

最近の調査を拝見すると、名古屋市ですら都心部の人口が少し減っています。放置していると、お年寄りだけがまち中に残って、完全に地域コミュニティが崩壊してしまう恐れがあります。単なる再開発だけではなく、ソフトな対策が必要ではないかと思っております。

最近の人口移動の最大の問題は、若い女性が東京に一極集中していることです。私も最初に聞いたときはびっくりしたのですが、名古屋ですら20歳前後の女性は東京にどんどん吸い取られているということです。名古屋より東京のほうがいろいろと仕事を選べるので、若い女性は東京に行くのかなと思っていましたが、最近、実証研究の結果が出てきて、例えば市会議員とか、区会議員とか、そういう議員の男女比率や企業の管理職の男女比率と、若い女性の移動は非常に相関が高いと新しい研究でいわれていますので、名古屋から若い女性に出て行ってほしくなければ、男女の雇用機会の均等化とか、そういうことも地域としてももう少し図らなければいけないということです。

直近の新聞記事によると、東京の都心で、中央区ですが、地方よりも保育所や医療費の補助が充実しているので、再開発に伴って新しく建ったマンションに若い世代が都心回帰して、結果的に出生率も東京の都心のほうが高くなっているとのこと。

地方の方からは「東京みたいに人件費が高くて、土地も高いところで子育てするよりも、田舎のほうがコストは安い。東京でそんなに頑張られると困る。」という批判もありますが、我々が勤め先やほかの条件を考えると、家賃がいくら高くても東京に行ってしまうのと同じで、地域間の競争メカニズムは無視できません。単に社会的に不効率だと批判をするだけではなく、東京の中央区のとおりによれとは言いませんが、そういう努力が必要ではないかと思っております。

**奥野** ありがとうございます。

では、服部先生、お願いいたします。

**服部** 人材、担い手について2点お話しします。人材について常日頃から重要だと思っているキーワードに「流動性」があります。高度情報化時代になって、どこでも働けることになり、AIが普及して人間が仕事から解放されていきます。それからまた、リニアが通って空間の自由度が高まります。どんどん人間は空間から自由になっていくのではないのでしょうか。特にクリエイティブクラスの方々は本当に空間から自由になっていきます。

全国、世界を飛び回っていく人たちがどんどん増えていく中で、そういう人たちがとどまって、そこで仕事をし、交流し、ネットワークを作っていくハブとして、名古屋が魅力的なまちになれるかどうかは非常に重要だと思います。「移動の流動性」を前提にまちづくりをどうしていくのが1つの大きな課題ではないかと思っています。

「雇用の流動性」もあります。欧米に比べて日本の雇用の流動性は非常に低い、特に専門人材の流動性が非常に低いと思っています。ヨーロッパでは行政、民間、大学の分野を超えて、常に流動しながら働いているのをよく見るわけですが、日本ではなかなかそれが見られません。専門性の高い人材を例えば行政の中で囲い込む、民間企業の中に囲い込むとなかなか厳しいし、不効率なところもありますので、専門人材の雇用をいかに流動化させていくか、それにどう対応していくかが大きな課題になっていくのではないかと思っています。

最後に1点。担い手ということを考えると、この地域には「愛・地球博」以降、モリコロ基金がありまして、クリエイティブな市民活動を支えてきたところがあるわけですが、モリコロ基金が最終年を迎えつつあり、今、後継基金の議論が起っています。その中では、果たして人作りにお金は必要か、みたいな議論もあったりして、もちろんお金に使われるのはよくないのですが、お金がなければできない活動も絶対にあると思います。「愛・地球博」以降、せっかく育まれたこの地域

の市民活動の話をさらに続けていくのは非常に重要なことだと思います。本日お集まりの企業の皆様、行政の皆様、この後継基金の議論に積極的に参加して、継続性をいかに担保するかをぜひ考えていただければと思っています。

**奥野** ありがとうございます。

モリコロ基金の話題を出していただきました。万博余剰金約13億円を毎年約1億円ずつ、これまでに千数百件の援助をしてきましたが、これは日本ではなかったことです。10年間で使い切るということで、終わりになろうとしています。中部圏というか、愛知県の活動はそういったもので支えられてきたところがございます。シードマネーは行政のほうで頑張ってもらわないといけないと思いますが、それに民間が協力していく、育てることが大事ではないかと思っています。

加藤副本部長、お願いいたします。

**加藤** 人の育成と活用、要は生きのいい人がいかに集まるかというテーマです。いろいろなセクターというか、対象像が考えられると思いますが、国内外の大学を卒業して社会人になろうとする人々、新たに業を起そうとする起業家、クリエイティブクラス、テレワークによって田舎暮らしと大企業での就業を両立する若者、こんな人々がイメージできるかと思っています。

起業家とクリエイティブ層とテレワークについては、既にパネルディスカッションの中で触れられています。大学進学に際しては、東京や大阪にこれからも若者たちは憧れて行くだろうと思いますし、それはリニア時代も変わらないのではないかと思います。その後、中部に戻るという動機をいかに強くしてあげるか。外国からも中部に行つてなりわいを持ってみたいと思わせるか。そのキーワードとして、この地域はもう少しワクワク感を持たなくてはいけないのではないかと思います。山に近い、海に近い。これは既に今、あることですが、都市生活におけるワクワク感があるだろうかというところが少し課題のような気がします。若者が「あそこに何かワクワクする何かがあるな」と思えるのは、広い意味で都市システムが新陳代

謝していることではないかと思うわけです。

将来を例示的に申しますと、交通では自動運転というスタイルがさまざまな形で都市の中で活用されていることです。防犯、福祉では、遠隔監視と遠隔操作が上手に導入されていることです。教育では、バーチャルリアリティのようなものを使った新しいスタイルの教育が積極的に導入されていること、などといったイメージです。

我々がこれまでこの仕組みはこういうものだと思っていたことに対して、積極的に新たなシステムを導入していくようなアンチ・コンサバティブな側面をこの地域が持たないと、過去の50年とここからの50年を考えたときに、ワクワク感を加速度的に育んでいけないのではないかと思います。地域特性を大切にす、文化、歴史を大切にすることはもちろんですが、ある面ではアンチ・コンサバティブということで新たな都市システムを他に先駆けて導入していく勇気を持つ必要もあるのではないかと感じています。

奥野 ありがとうございます。

大事なことは、名古屋を中心にした、ひと・もの・情報の流れ、国内や海外の流れをつくることだと思います。東京と大阪圏を移動するときには、研究者なら名古屋駅前にできるであろうイノベーションセンターに立ち寄るとか、夕方なら移動の途中、名古屋駅前に新しくできるであろう酒場に立ち寄って一杯引っ掛けてから関西、東京、北陸に帰るとか、海外を移動している人であれば、ストップオーバーして名古屋に少し立ち寄りたくなる、そういったような地域をハードとソフトでつくることだと思います。

最後に、中部社研の前身である社団法人中部開発センター、財団法人中部産業活性化センター、財団法人中部空港調査会の活動は、今の中部圏の基礎を築く重要な役割を担ってこられたと思っています。

中部社研の今後の活躍に期待いたしまして、パネルディスカッションを締めさせていただきます。ありがとうございました。

### Ⅲ. 総括とりまとめ

#### 中部圏の過去・現在・未来

三重大学名誉教授 伊藤 達雄 氏



ご紹介いただきました伊藤でございます。

総括のタイトルを「中部圏の過去・現在・未来」としてみました。

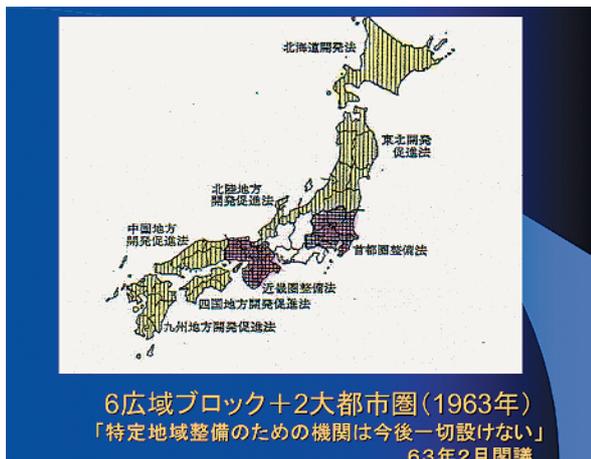
シンポジウムのタイトルは「中部圏の将来像2040」です。2040年を未来というかどうかは別として、奥野先生の基調講演では、およそ20年後の

中部地域は日本のスーパーメガリージョンの中心に位置することになる、その展望を踏まえた課題が語られ、さらにこの地域を代表する6人の論客たちによって論議が深められたところです。

一方、本日のシンポジウムは「中部社研50周年記念」でもあります。温故知新という言葉がごさいますように、中部社研の前身の社団法人中部開発センターが50年前に発足した頃の中部地域が、その後どのような経緯を経て今日があるのかを踏まえたうえで更なる将来を見ることも大事だと思います。今から100年ほど前、アメリカのジャーナリストのエドワード・ベラミーが“looking backward”（顧みれば）という本を書いて、世界的なベストセラーになったことがあります。100年後の世界を描いて、その地点に立って振り返って現在を見ると、現在はいかに惨たんたるものかという視点でした。私は、中部圏づくりの50年は地域自らがあべき青写真を描き、その実現に努めてきた地域づくりのモデルであったと評価しています。私はそのプロセスに「くにづくり中部方式」と名付けています。今、地方創生が盛んに言われていますが、地方のことは地方が考えて計画を立て、国はそれを支援するというのが正しいと思っています。

時間が少ないので、「中部方式」の事例を2つだけ挙げようと思います。1つは1966年に議員立法によって制定された中部圏開発整備法で、もう1つはセントレアの実現です。

図1

三重大学  
名誉教授

伊藤 達雄 氏

1963年三重大学助手、1964年講師、1966年助教授、1973年教授、2度の人文学部長を歴任、1996年定年退官、名誉教授。1996年四日市大学教授、2000年名古屋産業大学学長、2011年愛知工業大学客員教授に就任、現在に至る。国土審議会特別委員などを務めたほか、現在、中部エネルギー・温暖化対策協議会議議長などの公職を務める。

図1をご覧ください。黄色で塗られた部分は、北海道、東北、北陸、中国、四国、九州それぞれの地方開発促進法の指定地域です。赤く塗られた範囲は、首都圏整備法と近畿圏整備法の範囲です。政府は、今から53年前の1963年、日本という国を6つの広域開発ブロックと2つの大都市圏に分割したうえで、「特定地域整備のための機関は今後一切設けない」ことを同年2月の閣議で決定しました。このとき、47都道府県のうちで、図にみるように、愛知、岐阜、静岡、長野の4県だけが白地で残されました。

その翌年の1964年4月、国連が組織したワイズマン地域開発調査団が来日して次のような趣旨の報告書を残しました。「関東圏と近畿圏の発達した二つの地域は、中部圏を通るいくつかの連絡路で結ばれている。・・・中部圏を經由して関東・近畿圏相互に現存する強力な経済的交流と、伊勢湾と北陸とを結ぶ新たな流れとは、中部圏の将来像の骨格を形成するものである」と。中部圏(Chubu region)という語もこの文献で初めて登場しました。

国土計画に白紙のまま残され、危機感を抱いていた4県の知事、議長らは、このワイズマン報告をテキストに、1965年10月8日に、周辺の中部9県とともに「中部圏にも開発整備法」を制定すべきとして協議会を発足させ、翌1966年5月に9県選出の国会議員による中部圏開発整備法案を議員提案として国会に提出し、6月3日に成立させました。これが今からちょうど50年前です。その翌月の7月7日には中部圏計画の内容を策定するための調査研究機関として社団法人中部開発センター

が設立されました。その成果をまとめた『中部圏の将来像』という分厚い報告書が1968年8月に出版されています。このように、中部圏開発整備法の特徴は、地域が発議した広域地方計画を目的とした議員立法です。このような法律は中部圏以外には存在しません。しかも地方開発促進法の1つではなく、大都市圏法として認知されたのです。当時の名古屋圏の大都市圏としての実力のほどはさておいて、東京圏、大阪圏と並ぶ位置づけがされたことはその後の中部の発達史におおきな役割を果たすことになるのです。この法律成立過程を私は「くにつくり中部方式」といっているのです。

「くにつくり中部方式」のもう1つの事例をセントレアの建設過程に見ることができます。第2次世界大戦が終結して約10年を経た1956年、運輸省（現国土交通省）航空局は空港整備法で第1種空港に羽田を指定して、これを東京国際空港と呼びました。その3年後の1959年、伊丹空港を同じく第1種にして、大阪国際空港と名付けます。以後40年間、日本の空の表玄関は東京と大阪にしか存在しませんでした。1998年1月、「セントレアを第1種空港に位置づける」と閣議決定されて、名古屋にも国際空港をつくることが決まったわけです。それまで名古屋は産業技術の中核圏域などと自称してきましたが、国際都市にふさわしい施設や機関がありませんでした。名古屋に国際という名の付いた国が設置し管理する施設ができたのは、セントレアが初めてです。

国がこれまでどのように中部地域を見ていたかが分かる典型的な事例をこの名古屋新空港建設の経緯にみるすることができます。三大都市圏の1つとなった中部圏は国際化を標榜し、そのために国際空港を擁することを悲願ともしてきましたが、国はその必要性をなかなか認めようとしませんでした。ようやく1985年3月、運輸省航空局長の西村康雄氏が衆議院予算委員会で次のような答弁をしました。「現空港（県営名古屋空港）が手狭で拡張の余地もないので、新空港の必要性は認める。しかし、立地場所の決定、地盤の調査、採算性の保証、騒音など公害への配慮などを地元で詰めて

いただく必要がある」と。この答弁を地元では新空港建設へのゴーサインと受け止め、早速、地元の3県1市と中部財界とが出資して同年12月、財団法人中部空港調査会を発足させ、答弁で指摘された「地元で詰める」作業を開始しました。その後、空港が開港するまでの約20年間に、この調査会を通じて地元は167億6千万円もの資金を負担しました。この間、国がセントレアに支出した調査費の総額は僅か14億円でした。成田国際空港も関西国際空港も建設場所の選定や地元対策、各種調査などの諸費用はすべて国が負担しました。このセントレアの建設スキームこそ私が「くにつくり中部方式」と呼ぶ好事例の1つです。

図2



図2は、メガシティコンプレックスで、私が昔、つくった図の1つです。メガシティとは国連の統計局が人口1,000万人以上の大都市を指す用語で、世界に約30都市あるとしています。その第1位が東京で大阪は14位とされていますが、東京から大阪までのリニア沿線ほどの人口集積地帯は地球上に例をみません。これを私はメガシティコンプレックスと呼んでいます。中部圏はその中央に位置しているのです。その将来展望が今日のシンポジウムで語られました。過去50年間、先輩たちは中部圏づくりに大変な努力をしてこられたわけですが、まだたくさんの課題が残っています。メガシティコンプレックスに対応するリニア。セントレアの第2期（第2滑走路）。北陸新幹線。東海北陸自

動車道は開通しましたが、まだ完全ではありませんし、鉄道系も複数要るかもしれません。国際航路を結ぶスーパー中枢港湾では、今の名古屋港、四日市港など、伊勢湾諸港の現状のままでは機能不全に陥るおそれがあります。アジア諸国の台頭を中部が受け止めるとすると、空港も港湾もそろって大事です。また環境問題への対応では、都市再生、温暖化対策とともに中部がなすべきことがたくさんあります。防災については、大規模地震や異常気象に対して、どのようなシステムが必要か。中核都市名古屋の機能強化は、教育、研究、文化、芸術、にぎわい、産業中枢、観光など、訪れたい、住みたい、品格のある国際都市を作っていく、などの課題があります。これらは、この50年間、事あるたびに議論されてきたテーマですが、まだ完成はしていません。

一方、地球人口に目を向けると、日本は人口減少期に入り、シュリンクする人口にどう対応するかが課題ですが、世界では1960年に30億人しかなかった人口が現在では73億人と倍以上に増えています。そして2100年には112億人になろうとしています。30億人もの世界人口が新たに増えて、それが大都市に集中しようとしています。特にアジアの途上国にとって喫緊の課題です。

中部圏のこれまで50年の経験は、これから発展に向かう途上国の50年に、お手本として貢献すると私は思っています。産業戦争に勝ち抜くことも大事ですが、中部圏のこれまでの経験を国づくり、地域づくりのモデルとして途上国の役に立っていただきたいと思っています。

最後になりますが、中部社研は今年50周年を迎え、新たな50年に向けてスタートを切ろうとしています。この機に、中部社研には、地域づくりの智の拠点としての機能を一層高め、新たな地域づくりのモデルを発信し続けて頂きたいと思います。その具体のいくつかは今日のシンポジウムで6人の論客から語られた通りです。これからもますます頑張ってもらわなければいけないのが中部社研であると声を大にして申しあげて、私の総まとめを終わりたいと思います。

ご清聴どうもありがとうございました。