

## 名古屋大都市圏における名駅地区の機能と役割

2027年、リニア中央新幹線の開通により、品川～名古屋間は、わずか40分で結ばれることになります。その社会経済的な影響は大きく、当地域の未来を考えるうえでは、欠かすことの出来ない視点です。当財団ではこれまでに、産業連関分析を活用して、リニア中央新幹線の開通による経済的な影響を計量的に分析するなどの調査研究を行ってきました（中部圏研究VOL.179 2012.6他）。

そして、2012年9月20日、ウイंक愛知において、それまでの研究成果をご報告するとともに、リニア時代の名古屋大都市圏の発展にとって極めて重要となる、「名駅地区」に着目し、東京都市大学の小林重敬教授をお招きした基調講演、「大都市駅前地区の再生とエリアマネジメント～東京駅前大丸有地区・横浜駅周辺地区・大阪駅周辺地区などの事例から～」や、「名古屋大都市圏における名駅地区の機能と役割」をテーマにしたシンポジウムを開催いたしました。今回の中部圏研究では、同シンポジウムの内容をご紹介します。（文責：事務局）

### コーディネーター：

黒田 達朗 氏（名古屋大学大学院環境学研究科教授）

### パネリスト：

小林 重敬 氏（東京都市大学都市生活学部教授）

加藤 義人 氏（三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社  
政策研究事業本部名古屋本部副本部長  
兼研究第1部長）

奥田 隆明 氏（（公財）中部圏社会経済研究所主席研究員）



### いよいよ15年後に迫ったリニア開通



黒田 リニアの開通がいよいよ15年後となり、東京～名古屋が40分で結ばれる時代が来ます。実は今から2年前に名古屋大学の一番大きな部屋を

借りて、リニアのシンポジウムを行いました。その時はまだ皆さん先の話だという感じだったので、あまり興味を示されない方が多く、びっくりした記憶があります。それに比べて今日は非常にたくさんの方が来られており、いよいよ、われわれ名古屋の人間も、本格的にリニアのことを考えなければいけない、準備をしなければいけない時期にきたと実感します。

リニアに対応すると言いましても、ソフトの話

からハードの話までありますし、名古屋駅の周辺を考える時に、名古屋市を40km圏、50km圏で考えるのか、さらにはもっと大きな都市圏、あるいは中部地方ということで考えるのかということもあります。また、経済的影響についても、1つは、東京、名古屋、大阪の3大都市圏の関係がどう変化するのか。一部にはストロー効果を心配する議論もあります。さらには、競争だけでなく、実は3つの都市圏が1つになってしまうという議論もあります。今やグローバル化の時代ですから、3大都市圏の競争だけでは済まず、中部圏が直接、海外の上海圏やソウル圏と競争するという事が出てきます。リニアの問題は非常に幅広く考えていかなければいけないわけです。

本日は限られた時間の中、3人の先生方に問題

点を改めて洗い出していただくという趣旨で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えます。

ではまず、加藤さんからお願いします。

### 名古屋駅前に製造業の本社機能を誘導し、業務効率を高める



**加藤** それでは、中部圏における名古屋市を中心とした大都市圏のコアとなる名駅地区に、どのような産業機能を集積していくことが求められる

ののだろうかといった観点で、まずは口火を切らせていただきます。

中部圏の産業構造は製造業が中心ですが、それは中途半端な集積ではなく、日本経済をけん引できるほどの集積であり、また高付加価値でもあります。ですから、今後、リニアが走る時代に、この構造を転換をして、全く別の産業構造を持った地域へとつくり変えていくべきかどうかといった命題があったとしても、なかなかその方向への合意形成は出来ないうちだと思います。基本的には、中部が持っている製造業の集積を活かして、いかに国際競争力を高めながら、さらなる発展のけん引役となっただけか、その路線に立った議論が必要でしょう。

中部地域の産業構造をさらに細かく刻んで見ていくと、名古屋市を中心とする大都市エリア、尾張地域といってもいいかもしれませんが、そこは、実は第3次産業を中心としたソフト化した産業構造をすでに持っています。そして、その周辺に非常に付加価値の高い製造業の集積があるわけです。これは、三河地域を中心とした集積がその骨格になっていて、中部地域全体としては製造業中心に見えるという状態になっています。

そのソフト化している名古屋市にリニアが入ってきて、名古屋駅のターミナル性が格段に高まる。東京まで約40分、大阪まで約20分という立地になります。また、現在も名古屋駅前のオフィス賃料はそんなに安くはありませんが、住宅コストは確

実に他の2大都市圏よりは安いという条件を考えると、名古屋駅前に本社機能を持ってくるということによって、その企業の効率性を高める、費用効率を高めるという可能性があるのではないのでしょうか。

この地域には国際空港があり、大きな港があります。そして約40分で東京都心に行けるとなれば、それはあたかも首都圏に立地しているのと同じ時間距離感覚であり、加えて、負担するコストも安いとなれば、あながちそれは夢物語ではないだろうと思います。

しかし、金融機関や広域サービス業の本社機能移転、本社誘致をする実現性があるかという観点に立てば、奥田先生の計量モデルによる推計にあったように、そこにはリアリティがないでしょう。金融やサービス業ではなく、当地に集積している製造業を主な対象として、特に人と人の交流型で仕事をしなければならない本社機能、スピーディな決裁機能を持たなければならない本社機能といったものを、名古屋駅前へ集積誘導することができれば、当地の製造業の効率がさらに高まるのではないかといいことです。つまり、生産機能の集積する圏域各地域と、製造業の本社機能が集積する名駅地域が機能分担することで、製造業の業務効率がさらに高まって、我が国の国際競争力の向上にも資する地域になるのではないかと。また、それは我が国における本社機能の立地集積を全体的に見た時の、3大都市圏における平準化にもなっていくのではないかと思います。

### 「お値打ちなオフィス機能」という議論

こうしたヘッドクォーター機能が集積すると、付随して法人向けサービス業や都心型の商業機能の集積が進んでいくのが常ですので、そういう方向感での企業の立地誘導というのも一つ考えるべきでしょう。ただその時には、広域的なコンセンサスも必要であり、機能の分離した立地誘導を図るという制度的な後押しも必要になるかもしれません。

中部における主要製造業のヘッドクォーターは、

「本社工場」という形態で立地されているケースが多いので、拠点工場と本社が一体になっている機能形態から、本社機能だけ外して名古屋駅前に持ってくる事が出来るか。これにはさまざまな障壁となる議論があると思いますので、一つの仮説として申し上げている段階ですが、制度が後押しすることによって実現性を高めるという点も、これからの検討課題になっていくのではないかと思います。

今、われわれが計画を見せていただいている、名古屋駅東側の大規模なビル開発は、おそらく賃料負担力の高い大企業の入居が中心になっていくでしょう。そういったところがヘッドクォーター機能の中心になれるといいと思うのですが、一方では、「お値打ちでなければ名古屋のリニアの良さが活かない」という観点もありますので、お値打ちなオフィス機能を別途、名古屋駅周辺に形成していく必要はないでしょうか。それが一つの命題になるのではないかと思います。そして、そこに世界の起業家や新興企業、技術力の高い中堅企業、研究教育機関などが立地できるようなゾーンを整備していくことも、当地の競争力を高めていくのではないのでしょうか。

### 都心部にコンベンション機能を立地してはどうか

また、全く違う話になりますが、当地の大きな課題としては、国際性が発展途上にある点だと思います。世界との交流の舞台となるような機能を、名古屋駅周辺の地区に整備するという観点も非常に重要でしょう。COP10の時にメイン会場となった白鳥の国際会議場は大変高く評価された伺っています。しかし一方で、「あの国際会議場に連携する地区に展示機能があると素晴らしいね」という声も一部に聞かれました。

当地には、金城埠頭にポートメッセ名古屋という展示場があるわけですが、都心部の白鳥国際会議場と連携ができ、ポートメッセ名古屋と棲み分けのできるコンベンション機能の立地があって良いのではないかと思います。あるいは、東京や大阪の企業と名古屋駅前でミーティングをしましよ

うという時の受け皿となる機能、これは「ブレインストーミング機能」と言いますが、そういう機能があっても良いのではないのでしょうか。それは、国内外の交流の受け皿となる機能の誘致を議論することにもつながります。

最後に、私の研究報告で、「名古屋は時間的にも空間的にも経済的にも、ゆとりのある大都市圏である」というお話をさせていただきましたが、その質の高さをさらに押し上げるために、リニアの止まる名古屋駅の近くで、緑豊かな「都心型緑住市街地」を形成できないかということも検討に値するのではないかと考えています。

こうした観点で議論に参加させていただきたいと思っております。

### 3 大都市圏の連携で世界に冠たる地域に



**奥田** ヨーロッパの都市間鉄道と比較すると、日本の都市間鉄道のサービス水準は圧倒的に高く、都市間鉄道という意味からすると、日本の新幹

線は、ヨーロッパよりもかなり先をいっていると思います。それに加えてリニアをつくり、さらにこのサービス水準を上げていこうというわけです。世界中どこを見渡しても、東京、名古屋、大阪という、これほどの大きな都市を1時間で結ぶという計画は他にはありません。そういう意味から、世界に胸を張ってこのプロジェクトを進めていき、素晴らしい地域をつくっていくことがまず何より重要ではないかと思います。

私の研究報告は、「リニアができればこの地域はどう変わっていくか」という内容でしたが、もう少し考えると、「リニアをつかって、3大都市圏をどう変えていくのか」という議論がやはり必要だと思います。今までは成長を続けてきたわけですが、人口が減少していく中で、日本が世界に打って出るためにはどうすればいいのかが課題となる今、リニアを活用しながら3大都市圏の新しい関係をどう築いていくのか。その中で、名古屋がどういう役割分担を果たしていくのかについて、

みんなで真剣に考えなければいけない時期に来ているのだと思います。

この地域の特性を活かして、リニア開通後にこの地域がどのような役割分担をしていくのか。リニアの開通は、実は、「自分たちだけでなく、東京や大阪の人たちと手を組みながら、弱い部分は補完し合い、新しいものを生み出していくことも当然できるようになる」ということでもあります。3大都市圏がどういう連携をすれば、そして名古屋都市圏がどういう役割を果たせば世界に冠たる地域になっていくのかを考えなければいけません。

難しいのは、リニアのような高速鉄道によってこれほど大きな都市圏を結びつけるというプロジェクトは、世界のどこを見ても他にはないということです。自分たちでどういうことができるかを一から考えていかざるを得ないところにこのプロジェクトの難しさがあります。いろいろな方と議論しながら、どういう将来像を描き、どういうことに取り組んでいかなければいけないのか、まずはその共通イメージをみんなで議論していくプロセスが非常に重要だと思います。

また、日本は成長期にどんどんインフラ整備、都市開発を進めてきました。かなり突貫工事型であったことが多いのですが、今後はつくる前に、これをどう活用していくかについてボトムアップで積み上げて議論しなければいけないでしょう。さらに、リニア新幹線の場合はマクロにトップダウンで考えることと、ミクロにボトムアップで考えていくところ、その両方を一緒に考えていかなければいけないところにも、問題の難しさがあるという気がしています。

### グローバル化の時代のエリアマネジメント活動



**小林** 私はエリアマネジメント活動の立場からお話をさせていただきます。東京を中心に、エリアマネジメント活動をやっている地域は大変数多くあります。全国的にも大都市の拠点駅の周辺地区のほとんどのところでエリアマネジメント活動

組織ができています。北は札幌から南は福岡の天神地区まで。もちろん名古屋駅前地区にもあります。昨年（2011年）から、そういう地区の方々に東京の丸の内にお集まりいただき、「丸の内サロン」というものを開き、情報交換をしています。昨年は6回行いました。今年（2012年）はそれをベースに全国ネットワークをつくりたいということで、「環境まちづくりフォーラム」というものを10月2日の名古屋から始めて、大阪、東京の3会場において、これからのエリアマネジメント活動の議論をし、提言をまとめていく予定です（※1）。それはどういう方向に向かっているかというと、今までのエリアマネジメント活動は、それぞれのエリアが自分たちの地域を再生し、魅力付けをし、賑わいを取り戻そうということをやってきたわけですが、これからのグローバル化の時代には、「日本の拠点都市はこういうまちをつくらしている」ということを世界に情報発信できる、世界に冠たる地域にしたいということです。

（※1）「環境まちづくりフォーラム」は、10月2日の名古屋会場、10月30日の大阪会場、そして12月4日の東京会場で開催され、エリアマネジメント活動に関する活発な議論が行われた。フォーラム実行委員会は東京会場において、Ⅰ エリアマネジメントの考え方、Ⅱ 近年の社会動向に対応するエリアマネジメントの新たなテーマ、Ⅲ エリアマネジメントに関する政策・制度、から成る「提言」を取りまとめた。

エリアマネジメント活動には3つの大きなテーマがあります。1つめは「課題解決」。2つめは「地域の資源を使い活性化すること」。そして3つめが「新しい社会動向を上手く捉えて地域の新しい価値をつくり出す」ということです。

3つめの議論には、今目的には2つのテーマがあり、1つは地球環境問題に地域はどう対応しているかという情報発信であり、2つめは日本が抱える大きな課題である防災、減災に対し、地域活動の新しい展開も考えていくということで議論を展開しているところです。

例えば、環境活動。地球環境問題に絡んで、「緑」や「水」などを活かしたまちづくりを行い、「風の道」をつくるなど、日本の中心市街地にさまざまな配慮を施すということが1つです。しか

しそれだけではありません。環境産業をそこから育てるということも重要なテーマです。東京の大丸有地区（※2）でも、そういう場をつくりあげています。その地域にある企業の方々が環境を意識し、地球環境問題に対処するために、丸の内に「エコツェリア（ECOZZERIA）」（※3）という場所をつくりました。新丸の内ビルの10階にあり、どなたでも入れますので、ぜひ一度行っていただければと思います。

また、大丸有地区の企業の方々にも環境を意識した企業活動や啓蒙活動をやっていただきたいと考えています。「大手町の森」（※4）という大規模な森づくりも、実はそういうことをやる企業の意識があり、実現へ向かっています。そういったことを随所でやっていきたいと考えています。

大阪の例をお話しすると、「うめきた開発」で先行している第1期工事計画の中にも、「環境産業を育てる」というテーマがあり、それがあから第2期で「緑をつくりたい」という橋下市長や関西の経済界の考えにつながるのです。「新しい空間の場で新しい産業を育てる」というストーリーを描く」ということです。

（※2）東京都千代田区にある大手町・丸の内・有楽町の3つの町を合わせたエリア。

（※3）エコツェリア（新丸の内ビル10階）：大丸有地区の観光共生活動拠点。エリア内の環境活動、ビル設備やインフラの高効率化・最適化などの環境技術を実証し、効果を提示。またエリア内の企業に対し、それらの環境活動・技術の導入を働きかけるとともに、環境関連のセミナーや地球にやさしいライフスタイルの提案を行うイベントを定期的開催し、丸の内発の新しい「環境文化」の創造を目指している。

（※4）東京都千代田区大手町一丁目の再開発計画「（仮称）大手町1-6計画」において、都心部に高木を密植した約3,600㎡の森を創出しようとするもの。

## 防災・減災を世界に向けて情報発信

そして2つめの防災・減災です。日本は災害で困難な立場にある国だということは、世界中にメッセージされています。しかし、そうではあるけれど、東京、名古屋、大阪という都市は、もし災害に遭っても数日後にはすぐ立ち直れ、ビジネス活動が再開できる。そういう用意があるという情報発信をしたい。あるいは、東京がしばらく動かな

い場合には、名古屋と大阪が動ける。大阪がダメなら東京と名古屋が動ける。そういう関係をしっかりとつくっているということを世界にしっかりと発信したいと思っています。エリアマネジメントの全国ネットワーク会議では、この2つのテーマでシンポジウムをやりたいと考えています。

本日はリニアの議論ですので関係づけてお話しします。

丸の内の大きなテーマの一つとしては「新東京駅」をつくらうというものがあります（※5）。今年の概算要求に調査費用が組み入れられると聞いています。仲通りの地下に新東京駅をつくります。京成電鉄の押上の駅から東京駅まで線路を伸ばし、それを品川経由で羽田空港まで結びます。また、押上経由で成田スカイアクセスに結ばれると、成田空港と新東京駅が37分、羽田空港と新東京駅が20分、成田空港と羽田空港は57分となります。

これをもっと拡大して考えると、その新線は品川を通りますので、品川に入るリニアを介して名古屋に、将来は大阪につながる。名古屋では中部国際空港と、大阪では関西国際空港とつながる。リニアが横ざしにして、日本の大都市圏は一体的な大きな東海道メガロポリスが体现されるという話になるかもしれません。いわば、世界的な規模の都市空間がマネジメントされているという情報発信もして行きたいと思っています。

（※5）東京駅丸の内口の大深度地下に新東京駅を設置し、東京駅と羽田、成田両空港を結ぶ新線「都心直結線」をつくる構想。地下鉄浅草線の押上―泉岳寺駅間と並行するかたちで地下深くに約11kmの新線を建設。大深度地下使用法により、地下40m以深では公共物を建設しても地上の権利が及ばないため、カーブ区間の少ない高速鉄道（最高速度は時速100キロ以上）が想定されている。

## 名駅地区周辺における都市機能集積

**黒田** ありがとうございます。それでは、より具体的なお話として、名古屋駅地区の魅力を高めることについて、先ほどと同じ順番でお願いします。

**加藤** 先ほど私は、この中部圏という地域、名古屋大都市圏という地域の特性を踏まえた発展を考

えていく場合に、ものづくり産業の国際競争力の強化、あるいは遅れている内外の交流機能の増強、そしてさらにはこの地域の高いクオリティをさらに押し出すためのクオリティアップのための都心整備という3つの視点が必要なのではないかと申し上げました。今から「名駅地区周辺における都市機能集積に関する試案」とでもいうものを、まったくどなたにも相談もせず、勝手に考えてみたのでお聞き下さい。

ご承知のとおり、名古屋駅地区にはすでにプロジェクトが動き出しているものがいくつかあります。例えば、名古屋駅の南に広がる大規模再開発エリア「ささしまライブ24」では、愛知大学やJICA（国際協力機構）が立地しており、今後はオフィスやホテル、居住施設の整備が計画されています。そして、この場所に向けては、名古屋駅から地下通路の整備が検討されているという状況です。

リニアができる名古屋ターミナルの東側の大量集積拠点、あえて将来の「高度業務機能集積ゾーン」と申し上げたいと思いますが、このエリアには高層ビルの計画があり、かつ、リニアや新幹線と都市内および近隣地区を結ぶ交通をどう結節させるかといった議論が、名古屋大学の森川先生を中心に進められているエリアでもあります。

また奥田先生の報告のアムステルダム の例にありましたように、高速鉄道と高速道路を結節させるという世界的な論議の中で、名古屋でもそれができないかといったことにも同じく森川先生が議論に息吹を吹き込んでいただいている状況です。どういうルート、どういう構造が適切なのかを含めてこれから論議されるべきものだと思いますが、当地にとって極めて重要なインフラアップになるだろうと思っています。

駅東側のゾーンは、おそらく高層で立派な、賃料も高いビル群ができ上がっていく可能性がありますので、西側地域には「お値打ちなビジネスゾーン」をつくっていったらどうでしょう。そして、これが駅に直結していれば、東西から人々が集まり、ミーティングし、ブレインストーミングして、



写真提供：名古屋市広報課

また戻って行くという使われ方ができるように思います。そういう機能を西側地域に立地させてはどうかということです。

名古屋駅の東側、西側で再開発が動き出すのであれば、当然、駅のコンコースだけに頼ることなく、人々の往来を支える動線が、別途求められるだろうと思います。小林先生のお話で、横浜ではそれを進めるのに障壁をクリアしていった事例をお聞かせいただきました。奥田先生の研究報告では、アムステルダムの南駅でそうしたプランがされているということですから、あながち先行事例がないわけでもありません。さまざまに学ぶヒントがありますので、東西の連携、動線も必要ではないかと思います。

また、国際交流舞台としては、コンベンション機能もやはり駅に近いところにあった方が白鳥国際会議場と連携しやすいというお話をさせていただきましたが、これも駅西側ゾーンにつくり出すことができないでしょうか。

最後に、リニアが停まる近傍であり、都心であっても緑豊かな居住ゾーンを整備していく地域はないかと考えると、駅南の地区には未利用の土地も残っているようです。全く何の相談もしていない話ですが、そうした観点の仮説を持った検討も必要ではないでしょうか。小林先生の基調講演を伺って、都心における緑の価値の大切さをあらためて感じました。名古屋の都心部においてもそうした論議が生まれることを願っています。

今のお話は稚拙もいところで、皆さんに聞いて

ていただくレベルのものではないと十分承知しておりますけれども、こうした視点で名古屋駅周辺の大改造を本格的に議論していくべき時期にあるのではないかと考え、あえて議論のたたき台としてお話しいたしました。

ただし、こうした議論をするためには、「財源をどう確保するのか」という事業化のためのスキーム論も必要になってくると思います。財政制約の中で、開発利益をうまく誘導できないか、民間資金を導入できないか、あるいは「TIF」や「BID」(※6)という手法もあります。

例えば、TIF。固定資産税の税収増を支払原資とする、つまり特定財源とする財源債を名古屋市が発行するようなことを検討してはどうか。特定財源に原資を依存するわけですから、一般の起債比率と同じように起債制限の対象にならなくて済むのではないかという期待もあるわけです。こうした財源を確保するための手法の議論も合わせて必要になってくるのではないかと思います。

(※6)

TIF : Tax Increment Financing

開発に伴う将来の固定資産税の増加税収を償還財源として、債券(TIF債)を発行し、得られた資金で都市環境の整備を行う手法。

BID : Business Improvement District

特定の区域を対象にして、その地域の地権者などから広く負担金を徴収して、集まった資金をまちづくり活動などの財源の一部とする手法。

### ボトムアップによる議論の積み重ねを

**奥田** ヨーロッパのどこの都市も、人口がどんどん増え、順に郊外を開発してきました。それに伴い人々の通勤時間が長くなり、当然、環境負荷も次第に大きくなりました。その後、人口がだんだん少なくなり、都心が衰退してしまったので、都心を何とかしなければいけないという問題意識を持っています。そういう状況の中で、アムステルダムの場合、高速鉄道が都心に入ってくるのを機会にして、それを起爆剤にして、もう一度、都心の再生に取り組もうとしているわけです。

そういう意味からすると、日本の都市、名古屋もそうですが、都市の人口が増えていく中で順に郊外を開発してきたわけですが、人口はこれ以上

増えないでしょうし、郊外開発が進むにつれて都心がだんだん元気を失っていくという状況は同じです。この地域も、リニアが入ってくることを契機に、都心の再生を行う必要があるのです。リニアが入ってくることは、都心を蘇らせる非常に良い機会だと思います。

では、都心を蘇らせるために、今、何をしないといけないのか。それを具体的に考えないといけないと思います。

今、加藤さんから、名駅地区周辺の開発イメージが示されましたが、2027年のリニアの名古屋開業時を意識しながら、名駅東地区の再開発はずいぶん動き始めてきていますが、これをもう少し面的に展開し、名古屋駅周辺全体をどうしていくのかということ、もう少し時間をかけて考えていく必要があると思います。

都市計画の場合は、何か問題が起きてから対策を考えるというのでは遅い。みんなで決めて淡々と進めていくためには、10年、20年というロングタームで動かしていかないとはいけません。2027年を意識しながら、さらにその先も考え、将来に向かって名古屋駅をどうしていくのかという議論を今やらないと間に合わないということです。

その時に一番大事なのは、小林先生が言われているように、それぞれの地域で協議会をつくり、自分たちの地域をどうしたいのかという、ボトムアップのところからスタートすることだと思います。日本の場合、これまではどちらかというと行政が決めて、それに従って民間がいろいろな事業を推進するという格好で動いてきたわけですが、今回は、地域の側からどうしたいのか、それを積み上げて全体でどうしていくのかというボトムアップの議論をしていかなければいけません。さらにこうした問題は、名古屋だけの問題ではなく、東京や大阪でもそれぞれ議論され、さらに東京、名古屋、大阪で連携して、この3大都市圏で何ができるかを考える必要があります。そういうことも含めたボトムアップの議論がまさに今、必要で、それを意識しながら、「では名古屋で何ができるか」を議論するということだと思います。

### 新しい財源を確保した新しいまちづくり活動

**小林** エリアマネジメント活動は、かつてない新しい段階に入っています。簡単に言うと、「新しい公共」、「より強い公共」をエリアマネジメント活動が担うのです。その具体的なテーマが、地球環境問題に対応する、あるいは災害問題に対応するということです。そうすると当然のことながら、今までのエリアマネジメント活動で培ってきた財源だけでは十分ではなくなるので、新しい財源の確保が求められます。

例えば、丸の内の「エコッツェリア」では、室内空間に関する環境対応から屋外にさまざまな緑を配することを促している環境活動などを含めて、全体活動としては億単位の年間予算でやっています。これからそれを拡大していくとなると、とても従来型の民間だけでやっているコストでは間に合わない。そこでBIDという議論が出てくるわけです。

BIDについては、大阪の橋下市長の前でお話しをしたら、鋭く反応していただき、すぐさまそこにいた大阪市の局長に「すぐにやろう」という話になりました。BIDでは、そのエリアの固定資産税への上乘せ分をいくりにするかという議論になってくるだろうと思います。

新しい開発が行われる際に公共が投じた基盤整備費を、5年、10年というスパンで考えると、それよりも長いタームで行政には固定資産税が入ってきます。両者の関係を見てペイするような開発であればいいという、TIFという仕組みもあります。

例えば、横浜のみなとみらいの先行開発に「クイーンズスクエア」がありますが、それに横浜市は400億円を投じましたが、クイーンズスクエアが完成し、横浜市に上がってくる年間税収は80億円です。5年間で元が取れるのです。ニーズがあるところで開発をすればそういった状況になるわけですから、そこを上手くやる議論をすることです。

債券を発行してTIFという形にするか、あるいはBIDという形で上乘せ資金にするのかという選

択があります。個人的に私は、BIDは都市計画税を活用するのでもいいかなと思っています。都市計画税は今でも固定資産税の上乗せ分として課税されています。都心で開発をすれば、当然、都市計画税は上がります。上がった分だけでもいいから、エリアマネジメント活動をする組織に提供する仕組みが取れないかと、大阪の都市再生緊急整備協議会の場で申し上げたところ、会議が終わった後に国土交通省のまちづくり推進課の方が飛んできて、「今、省内でその議論をやっている」とおっしゃいました。国と自治体の両方でそういう話題が出てきていますので、12月に開催する環境まちづくりフォーラムの東京大会では、国の方も呼び出して、提言を出したいと思っています。もちろん、名古屋のまちづくり協議会の方にもご参加いただき、全国のさまざまな団体の方にご参加いただいた上での提言をしたいと思っています。新しい財源を確保した新しいまちづくり活動ができる展開を促せないかと考えているところです。

### 人的な信頼関係をシステムに高めていく

**黒田** ありがとうございます。それでは時間の許す範囲で、それぞれお聞きになりたいことなど、もう少し突っ込んだお話をいただけますか。

**加藤** 本日は、ヨーロッパで高速鉄道と高速道路を結節させ、合わせてターミナル駅周辺を開発するというプロジェクトが先行していて、国内では、東京や大阪で大胆な都市の再生が進んでいることを、事例でお示しいただきました。そして同時に、エリアマネジメントという仕組みがかなり活発に動いている。北海道から九州まで、事例は数多くあるというお話をうかがいました。

「15年後にリニアが来るぞ」ということで、まちづくりの議論をする好機を得ているわれわれ名古屋地区でも、駅前地区の大改造への動きを真剣にやっていかないといけないと思いますが、小林先生に一つコメントをいただきたいと思っています。そうした大改造に向けた議論は、最初は雲をつかむようなレベルであったり、あるいは真実味のないレベルであったり、ステークホルダーがまちま



ちの方向を見ているレベルであったりします。それをどうやって一つの方向感に束ねて議論を大成させていくのでしょうか。そのあたりをぜひご教示ください。

**小林** 例えば、大丸有地区のお話しをすると、私たちがエリアマネジメントをやろうとしたのは20数年前になります。そこから約10年、大丸有地区の120近い企業、日本を代表する企業の方々にご賛同をいただく時間がありました。始めてから6割の企業にご賛同いただくまでに約5年かかりました。まちづくり憲章という書面があり、そこに企業のトップの判をいただいたわけですが、全体の6割を超えた段階で、ドドドッとご賛同いただけるようになりました。最終的に、2、3社が残っていましたが、3年前に全地権者が判を押して下さいました。今のエリアマネジメント活動があるのは、そういう経緯です。6割という、みんなが同じ方向を向きつつあるという感じを生み出すことが、まず必要でしょう。

それと、エリアマネジメント活動のいろいろなイベントを通じて、お互いの信頼関係を醸成していくことです。言い換えれば、皆さんの顔が見える関係で、人的な信頼関係をつくり出すということです。ただ、それだけでは実は永続的な活動にはなりません。それをシステム的な信頼関係に持ち上げることが重要です。

例えば、しっかりとした組織をつくり、財源を確保し、永続的な活動ができるようにする。その中で、信頼できる誰か、中心になる方が必要になってきます。大丸有地区では、福澤諭吉さんの曾孫にあたる福澤武さんが三菱地所の社長としておられて、献身的に地域のとりまとめをしてくださいました。取締役をされていた長島俊夫さん（現日本郵政株式会社取締役兼代表執行役副社長）にも非常にご尽力いただきました。人的な信頼関係だけではなく、それをシステムに組み上げていく「きっかけ」をつくれる人がいることが重要ではないかと思います。

**加藤** やはり、システムに高めていくことが1つのポイントですね。ありがとうございました。

「リニアと高速道路の直結」に汗をかいた議論を  
**黒田** では、私からは加藤さんに。先ほど、名駅周辺地区の将来像のたたき台についてお話しただきましたが、高速バスの乗り入れも含めて、名古屋駅と県内の他の都市との交通の条件の再整備、あるいは改善について、もう少しコメントをいただませんか。

**加藤** その点に関しては、今日、会場におこしいただいている名古屋大学の森川先生がご専門で、議論のリーダーシップも取っておられます。私から申し上げるのは大変僭越ですが、たまたまそうした議論にも関わってきましたので、少しお話しさせていただきます。

名古屋駅は、JRの東海道線と中央線、そして名鉄、近鉄などが乗り入れており、このネットワークを中心に近隣の拠点都市と結ばれています。これらの鉄道ネットワークで結ばれて直結している都市は、おそらくリニアの効果を高く享受できるでしょう。例えば、東海道線でいえば、北に向かって一宮市があり、岐阜市があります。こうしたところはいいのですが、この地域の製造業の付加価値の7割近くを生み出している、愛知県の西三河地区、東三河地区は、今のままではリニアの効果を享受できにくいのです。

東京一名古屋間は、100分かかっていたものが40分になる。これはすごいのですが、豊田や岡崎という都市になると、東京までの移動時間全体に占める、リニアによる時間短縮の割合が小さいため、時間短縮効果は相対的に小さなものになります。これでは、当地域の最も特徴的なエリアの産業活性化に直結しやすいとは言い難いでしょう。そこで、何とか名古屋駅を拠点に、東三河、西三河といった地域との高速移動を実現する手立てがないものかを考えました。その答えの一つが、高速道路とリニア駅との直結です。三河地域というのは、高速道路の整備がかなり進んでいますので、それがリニアと直結すれば効果が大きいのではないかと、ということが1点です。

もう1点、鉄道ネットワークとして、三河地域と名古屋地域をさらに高速で結びつける手立てが

ないかという議論も必要です。その役割を担うのが、名鉄三河線なのか、市営地下鉄鶴舞線から伸びる豊田線なのか、いろいろ議論はあろうかと思いますが、汗をかいた議論をしなければいけないでしょう。それだけの価値があると思います。

### 駅と道路の結びつきから生まれるメリット

**小林** 私からもひとつ、お話ししてよろしいでしょうか。

横浜市の「みなとみらい21」には日産自動車グローバル本社を立地しています。私は立地の可否を決める審査委員会の委員長を務めていました。従前は日産の本社は、東京の東銀座にありました。日産本社の担当重役の方が来て本社移転を説明された時、私は、「なぜ東京ではいけないのですか？」と質問しました。その答えは非常に明瞭で、「ゴーンさんは電車では動かない。車です。」ということでした。

車で移動すると、時間にもよりますが、東京の都心に入ったとたんに車は動かなくなる。横浜であれば、成田空港から湾岸道路ができたので、その高速を使えば、東京の東銀座に行くよりも正確に、定時に本社まで着くことが可能になるわけです。だから銀座から、みなとみらいに移りたいのだということでした。

先ほど、高速道路との結びつきの重要性のお話がありましたが、鉄道と国際空港との関係も重要ですが、一方で、道路との関係もそういう意味では重要ではないかと思えます。特に世界的な企業をよぶとなると、そのあたりはどうでしょうか。今日はフロア参加者のお一人としてのご出席ですが、できれば森川先生にお話をお聞きしたいと思います。

**黒田** そうですね、森川先生が会場におられるわけですから、ぜひご意見をお伺いしましょう。



**森川** (名古屋大学大学院環境学研究科教授)

名古屋大学の森川です。今、加藤さんと小林先生がおっしゃったことは、全くそのとおりだ

と思います。日産のゴーンさんの例がありました。当地はトヨタ自動車のお膝元です。新幹線を降りて、トヨタの名古屋ビルは駅のすぐそばのミッドランドスクエアにあります。トヨタ自動車の超VIPの方は、新幹線を降りて、ミッドランドスクエアまで行くのに、大変な人込みの中を、警戒を厳重にして行かれています。本当は名古屋駅の新幹線側に車を待機させて、新幹線を降りてすぐに車に乗せて、グルッと駅を回ってビルまで運びたいのではないかと思います。

また、海外から超VIPが名古屋に来られた時、名古屋駅からトヨタ自動車のある三河地区に送り届けるということを考えても、高速道路直結がマストではないかと思えます。

その他のことは加藤さんがお話しして下さいましたので、駅への高速道路直結という構想について、もう一つだけ言わせていただきます。最近、この地域では、国際的な観光客の誘客策として「昇龍道プロジェクト」というものが有望視されています。これは明らかに高速道路を使った中部圏全体への観光効果の広がりを見込んでのもので、この面でも、リニアを降りてすぐに観光バスに乗っていくということが有効だと考えられます。

また、名古屋駅の東側エリアについて、現在、多くの方が持っているイメージとしては、歩行者を中心にして、路面の公共交通機関があるといったものではないかと思えます。そうすると、自動車のアクセスが弱くなるわけです。超ターミナル駅である名古屋駅としては、自動車のアクセスは重要ですから、駅の反対側に自動車のアクセス性を良くする工夫が必要になります。それは高速道路ではないかもしれませんが、私は理想としては高速道路直結をぜひ進めたいと思っています。

### 切迫した状況にあるという認識が必要

**黒田** 皆さん、ありがとうございます。新聞などでよく書かれています。名古屋まで先にリニアが通ってしまうので、関西の方は非常に心配されていて、名古屋の後、できるだけ早く大阪まで

開通させようとおっしゃっています。しかし、残念ながら財源の関係で、今のところ少し時間がかかるようです。

品川駅と名古屋駅は約40分と非常に近くなるのですが、名古屋駅から同じ愛知県内や岐阜県、三重県の都市までの移動時間がかかると、リニア効果が現れにくいということになります。やはり交通ターミナルの整備やシステムの改善が非常に重要になるでしょう。

今日は名古屋駅の周辺を中心に話を進めてきましたが、駅の東側だけではキャパシティがすぐにいっぱいになりますし、地価やオフィス賃料が高騰して、東京から会社がわざわざ移動してくるメリットが薄れてしまいます。しかし、名古屋というのは、名古屋駅から栄までの間にそれなりの規模を持ったオフィス街があります。

地震学者の先生方がよくおっしゃるのが、広小路通りを挟んだビルは、耐震性を考えると全部建て替えなければいけない時期にきているということです。それに、前々から試みている長者町地区の活性化の話にもあるように、栄方面にも空間的にはまだ再開発に向けた余裕があります。こういうことをリニアの開通に合わせて活用していく必要があります。東京や大阪と比べると空間的な余裕があるわけですから、まち全体でリニアのメリットを享受できる方向で考えていかなければいけないと思います。

今日、改めて感じたのが、1つは小林先生がおっしゃいましたが、東京でもそれなりの大規模な再開発となると、2～30年はかかるわけです。リニアまでもう15年しかないことを考えると、地元としてはもう本当に真剣にやらないといけません。せっかくリニアができたのだけれども、周りがまったくついていけない、ということでは困ります。行政、民間、あるいは町内会レベルも含めて、いろいろな議論を進めていかなければ間に合わないという、少し切迫した状況にあることをわれわれは認識しなければいけないと思います。

そして、リニア開通に向けて、実際にいろいろな事業をやっていないといけないわけですが、

国の財源が乏しくなってきていますので、最近では「新たな公」という考え方が出てきていて、できるだけNPOやNGOのような、ある意味、お金がかからない力を引き出すことも主張されています。

また、小林先生も指摘されましたが、もともと都市計画というのは、公共側が一方向的に「これがいいだろう」とか「こうすべきだ」とスタートしましたが、それだけでは上手くいかないということになり、住民の意見を聞いたり、最近ではマーケットの力を上手く使ったりしないといけない、という流れになってきています。結局、行政が一方向的な絵を描いても、実際には一步も進めないという苦い経験を、過去、あちこちのニュータウンなどでしてきたわけです。そのあたりも十分、心に留めなければいけません。

そして、今日、気付いたもう一つの大きな課題は、開発利益の還元についてです。開発利益の還元は古くて新しい問題ですが、特殊な手法ではなく、比較的安定的な手法で還元しようとするれば、やはり固定資産税をいかに上手く活用するかということになります。これはNPOやNGOにはできませんから、行政が上手く関与していただく必要があります。この問題を通して、行政の新たな役割というもの、はっきりと浮かび上がってきたのではないかと思います。

本日は長時間にわたり、ありがとうございました。これを契機に、またこのような機会があると思いますので、今後ともリニア開通に向けた対応について、皆さんよろしく願いいたします。

# 観光品質基準の基本的考え方とその評価方法、 雪国観光圏での実践例

## ～観光品質の向上により、さらなるインバウンド拡大を～

当財団は、我が国の観光分野における品質向上と訪日外国人旅行者の宿泊施設選択の一助としていただけるよう、2008年度から継続して「観光品質基準」と「観光品質認証の仕組み」について調査研究を進めてきました。

昨年、新潟・群馬・長野の三県にまたがる広域観光圏「雪国観光圏」でインバウンド向けプロモーションの一環として、当財団の観光品質基準を活用して50軒の宿泊施設を対象にした品質評価を実施し、その評価結果を英文パンフレットやホームページに掲載しています。

その他の地域でも関心が高まりつつある状況を踏まえ、観光品質基準の基本的考え方とその評価方法の詳細、雪国観光圏での実践例をご紹介しますための報告会を開催しました。

【日 時】 2012年10月11日（木） 15：00～17：00

【場 所】 愛知県産業労働センター「ウインクあいち」11階 1102会議室

### 【プログラム】

1 研究報告Ⅰ 「観光品質基準の基本的考え方とその評価方法」

講 師：公益財団法人中部圏社会経済研究所代表理事 小林 宏之 氏

2 研究報告Ⅱ 「雪国観光圏での実践例」

講 師：雪国観光圏事務局プランナー／株式会社いせん代表取締役 井口 智裕 氏

### ■研究報告Ⅰ 「観光品質基準の基本的考え方とその評価方法」

〈講師〉公益財団法人中部圏社会経済研究所代表理事 小林 宏之 氏



当財団は観光の研究を行う専門団体ではありませんので、観光に関してはいわば素人の立場で研究をしています。

そんな素人ではありませんが、私が2007年に着任してすぐに観光については今後ぜひ研究すべきであると考え、2008年から研究に着手いたしました。2009年からは、観

光品質基準研究会を設置しまして、桜花学園大学の森川先生に座長をお務めいただき、研究を続けています（資料1）。

2008年には海外在住者に対するアンケート調査を実施し、参考にするためニュージーランドまで森川先生に行っていただいて調査を行いました。それらをあわせて、2年かかってようやく2009年度に観光品質基準の第1段階のものができました。2010年度には、その基準が実際にワークするかどうかを検証するため、それをベースに高山、伊勢