

中部社研50周年記念連続シンポジウム「中部圏の将来像2040」

第3回

名古屋大都市圏における広域都市圏計画の必要性

～市域・県域を越えた広域的視点による新たな成長像～

当財団は、2016年に、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50周年という節目の年を迎えることから、これに向けて、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組みの方向性を提起するため、一連のシンポジウムを開催しています。

今回は、第3回として名古屋大都市圏に関するシンポジウムを2015年6月17日に開催し、その要旨をまとめました。（文責事務局）

日時：2015年6月17日（水）14：30～17：00

会場：名古屋ルーセントタワー 会議室

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



1. 研究報告

「名古屋大都市圏における広域都市圏計画の必要性」

報告者 公益財団法人中部圏社会経済研究所企画調査部部长 土肥 康伸

「名古屋大都市圏における広域都市圏計画の必要性」についてご報告をさせていただきます。

最初に、私ども財団で立ち上げています中部大都市圏研究会についてご説明します。当研究会の目的は、国または地方自治体の総合計画、大都市圏計画を注視しつつ、この地域独自の大都市圏戦略を構想し、ご提案を行うことです。本日のモデ

レーターでございます座長の黒田教授をはじめ9名の先生方に委員としてご参加いただき、議論を進めています。

これまでの各年度の研究概要についてご説明いたします。

2011年度は、中部圏の現状を各種指標やデータで明らかにして、現状の中部圏の姿と特徴を再確認しました。中部圏の特質としては、大都市圏の範囲が首都圏や近畿圏と比べて相対的に狭いこと、他の都市圏に比べて製造業の集積が際立ち、経済けん引力があること、大都市圏としての空間的、時間的、経済的にゆとりがあること、さらには、交通の要衝であることが挙げられます。諸外国の大都市圏との比較では、製造業の集積は明らかに優位で、第二次産業の1人あたりの国内生産額も際立っていますが、港湾・空港ネットワークはアジアの大都市に比べて劣位にあるのではないかと

1 中部大都市圏研究会	
<p><目的> 国、地方自治体の総合計画、大都市圏計画を注視しつつ、地域独自の大都市圏戦略を構想し、提案を行う。</p>	
<p><委員> (敬称略)</p>	
所 属	氏 名
名古屋大学大学院環境学研究科 教授	黒田 達朗(座長)
名古屋大学未来社会創造機構 教授 グリーンモビリティ連携研究センター長	森川 高行
名古屋大学経済学部経済学研究科 教授	小川 光
中部大学大学院国際人間学研究科 教授	林 上
南山大学経営研究センター長 大学院ビジネス研究科 教授	奥田 隆明
名城大学農学部生物環境科学科 教授	丸山 宏
龍谷大学政策学研究科 特任教授 京都府立大学 京都政策センター長	青山 公三
名古屋市立大学 特任教授 中部大学 客員教授	山田 雅雄
名古屋大学大学院環境学研究科 助教	高取 千佳

いうことで取りまとめています。

2012年度は、リニア中央新幹線の効果をまとめました。

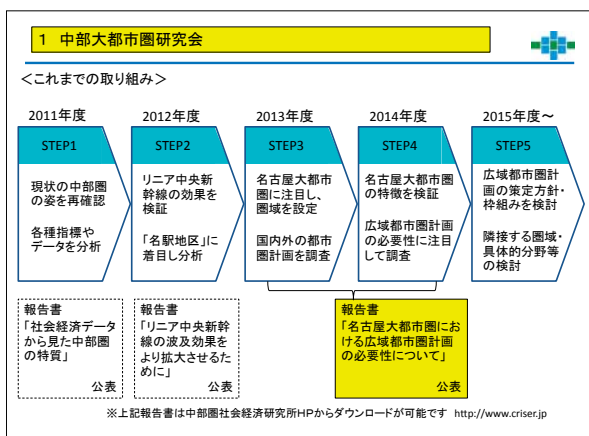
特に名駅地区に注目するとともに、リニア中央新幹線の効果が名古屋圏だけではなく、中部圏全体に及ぶことを皆さんにご理解いただくことを目的に研究を進めました。名駅地区におきましては、高速道路ネットワークを名古屋駅に直結させるといった構想も具体的なもののひとつとして公表しています。

2013年度は、広域都市圏を検討するあたり、中部圏域をけん引する名古屋大都市圏に注目して研究会の中で議論しました。その結果、名古屋大都市圏を再開発が進む名古屋駅中心に半径40kmと設定しました。

また併せて、国内外の広域都市圏計画についての調査も進めました。

2014年度には、広域都市圏計画の必要性に注目して研究会の議論を進めるとともに、調査も進めました。

2013年度に圏域を設定した名古屋大都市圏の特徴を検証し、SWOT分析、都市力ランキングなどの評価についても調査をしました。そして、このたび、この2カ年の内容を報告書として取りまとめました。



続いて、「2. 広域都市圏計画の必要性」ですが、まず、調査の背景についてご説明いたします。

ご案内のとおり「国土のグランドデザイン2050」が発表され、その中で東京、名古屋、大阪はスー

パー・メガ・リージョンということで構想されていますが、それはそれとして、名古屋大都市圏という都市圏での計画も必要ではないかという認識を持っています。また、自治体が策定された計画でも、1つの自治体だけではなく、広域都市圏としての考え方が示されていますが、都市計画としては自治体の範囲の中での施策になっているかと思えます。国内の他の地域に目を向けると、福岡では福岡地域戦略推進協議会という産学官民が連携した組織ができており、福岡都市圏での都市計画を策定して順次進めているところかと思えます。MICEを中心に福岡の強みを生かしていくことを考えられているようです。

都市力の一般的な調査としていくつかランキングがあるかと思いますが、ここでは森記念財団都市戦略研究所で作成されている「世界の都市総合力ランキング」に注目しました。2012年度版では名古屋を含めた国内の都市についても評価されており、名古屋の順位は全体40都市の中で総合36位です。分野別では、居住面では5位相当、環境面では18位相当と比較的上位ですが、文化・交流面、交通・アクセス面、経済面では下位に評価されています。

2 広域都市圏計画の必要性

＜調査の背景＞

「世界の都市総合力ランキング」
森記念財団都市戦略研究所の「世界の都市総合力ランキング」2012では、名古屋を含めた分析を行っている。

＜名古屋＞
総合 36位
経済 30位
研究・開発 21位
文化・交流 40位
居住 5位
環境 18位
交通・アクセス 38位

◆名古屋の順位は主要40都市中に総合36位であり低位
◆分野別では、居住面では5位相当、環境が18位相当と上位に位置しているが、文化・交流面、交通・アクセス面、経済面では下位に位置しており、ウィークポイントとなっている。

＜趣旨＞より魅力的でクリエイティブな人々や企業を世界中から惹きつける、都市の磁気こそが「都市の総合力である」との観点から世界主要都市のランキングを算出

＜対象都市＞2012年版は、世界40都市と国内9都市を同じ基準で評価

＜特徴＞
・他の機関のランキングは特定分野のランキングであるが、都市力を固る広範囲な分野にわたり、都市総合力を評価
・都市力を表す6分野(経済・開発、文化・交流、居住、環境、交通・アクセス)と都市活動を牽引するグローバルアクター(投資家、研究者、アーティスト、観光客)および都市の生活者の3つのアクターの視点に基づき複層的に評価

一方、米国では1950年以降の人口増加、高速道路の発達により、郊外の乱開発が進み、中心市街地が衰退するという課題が浮き彫りになったため、それ以降、1つの自治体単位ではなく、広域都市圏での都市計画が策定されるようになったと聞いています。私どもの広域都市圏計画も米国の広域

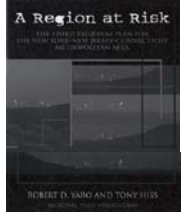
都市圏をモデルに進められないかということで議論を進めております。

2 広域都市圏計画の必要性

米国の広域都市圏における取り組み

広域圏名称	特徴
シアトル都市圏 PSAC	<ul style="list-style-type: none"> 州法により、成長管理法が規定され、地域協定により成長管理計画の権限、意思決定機関を規定 成長管理計画と財政手段による経済戦略を連携 「VISION 2040」
ポートランド都市圏 Metro	<ul style="list-style-type: none"> 米国内唯一の選挙民に承認された自治憲章を持ち、住民投票で選ばれた議員により運営 広域圏成長管理の認可を選挙民に開く権限を持つ 都市成長境界線を定め、厳格に管理 「Region 2040」
ボストン都市圏	<ul style="list-style-type: none"> 広域圏として交通政策・都市計画策定および市町村への政策・技術支援を行う 「Metro Future」
ニューヨーク都市圏 RPA	<ul style="list-style-type: none"> ニューヨーク、コネチカット、ニューเจอร์シーの3州を対象圏域 ビジネスリーダー、専門家、オピニオンリーダーによる3州委員会を構成する民間非営利組織 市民参画を旨としシンクタンクとして政策への影響大 「Regional Plan」

「Regional Plan Association(RPA) 第3次計画 (ニューヨーク都市圏)」




出版: RPAホームページ

これらの結果、広域都市圏計画の必要性については、都市圏競争力を強化し、この地域にヒト・モノ・カネ・情報をひきつけるためにも必要ではないかという結論に至っています。先ほど説明したように、米国の都市圏では都市圏での成長イメージを明確に示して進められているようです。名古屋地区もスーパー・メガ・リージョンの中でリニア開業を契機として自らの成長像を内外に明確に示すことが必要かと思えます。日常的な経済活動

や生活圏は名古屋市という行政領域を越えて広がっているのではないかと分析結果から、その実態を反映した圏域を設定し、名古屋が国内外における競争力を高めていくためにも、3県をまたぐ「実態としての名古屋大都市圏」を対象とする広域計画が必要であると考えました。

2 広域都市圏計画の必要性

都市圏競争力強化の観点からみた広域都市圏計画の必要性



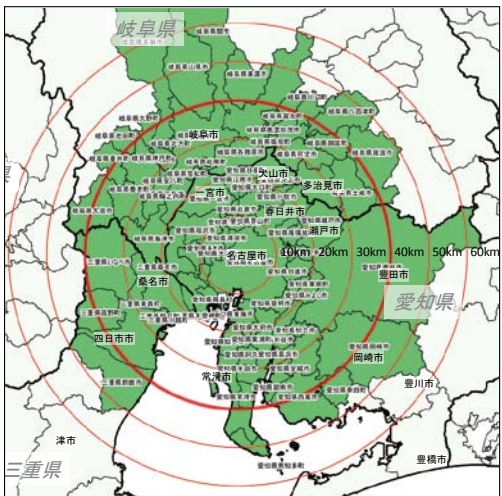
- 中部圏最大の都市である名古屋が、リニア開業を契機として、自らの成長像を内外に明確に示す
- 世界最大の都市圏「スーパー・メガリージョン(東京・名古屋・大阪)」の中で名古屋がどのような個性を発揮して役割を演じていくか自己イメージを確立
- 日常的な経済活動や生活圏は、名古屋市という行政領域を越えて広がっており、その実態を反映して設定する必要
- 「名古屋」が国内外における競争力を高めていくため3県をまたぐ「実態としての名古屋大都市圏」を対象とする広域計画が必要

続いて、「3. 名古屋大都市圏の圏域設定」ですが、このように広域計画が必要という認識のもと、さまざまな角度から圏域設定に関するデータ分析を進め、ここでは3つの分析結果について示していますが、名古屋大都市圏の圏域は名古屋駅

3 名古屋大都市圏の圏域設定


日常的な経済活動や生活圏
3県をまたぐ「実態としての名古屋大都市圏」

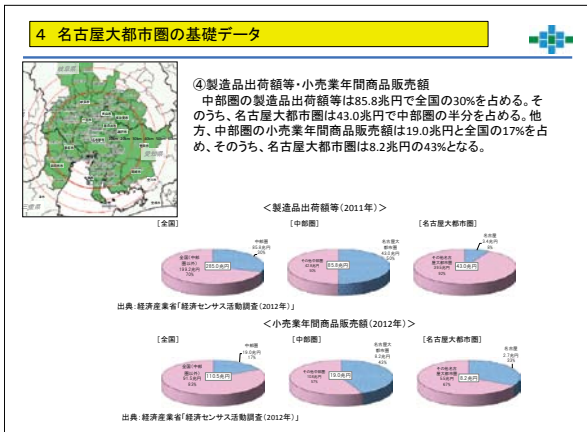
本検討における名古屋大都市圏の範囲



<考え方>

- これまで行われてきた圏域設定の考え方とは異なる視点として、都市圏の魅力向上を目指す観点から、経済的つながり、生活圏を重視
- 通勤通学5%以上、都市整備区域または市街化区域が連担している区域に地勢上圏域の一体感を高めるために必要と考えられる地域を加えた名古屋駅を中心に半径40km圏を名古屋大都市圏と設定。
- 圏域としては、県境を越え愛知県、岐阜県、三重県の三県に跨る。





中部圏で占めます。そのうち名古屋大都市圏は43兆円と中部圏のほぼ半分を占める規模です。小売業年間商品販売額は19兆円と中部圏は全国の17%を占め、名古屋大都市圏はそのうち43%となっています。

次は、「5. 名古屋大都市圏の課題」です。研究会で設定した名古屋駅40km圏内の強み、弱み、機会、脅威について分析しています。

まだ課題を提示した段階にとどまっていますので、これから対応策について検討しないといけません。やはり強みや機会を生かすところからいきますと、国際交流大都市圏を形成すること、名古屋駅の機能評価を着実に進めることが課題として浮かび上がってきます。また、都市間連携、行政域を越えた広域連携も必要であるということを取りまとめています。

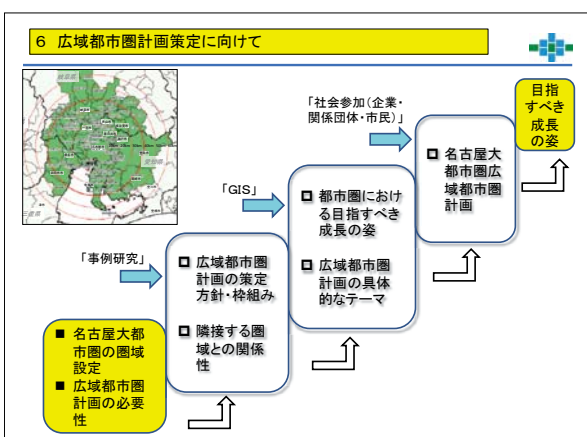
最後に「6. 今後の広域都市圏計画策定に向けて」です。

広域都市圏計画の策定はまだまだこれからで、

現在は名古屋大都市圏の圏域を設定して、広域都市圏計画の必要性について議論を進めたというところにとどまっています。最終的には「目指すべき成長の姿」に届くように広域都市圏計画の策定を進めていきたいと思っています。

そのためには、まず、広域都市圏計画策定方針・枠組を検討し、隣接する圏域との関係性の検証も進め、さらには、その圏域での成長の姿、都市圏計画の具体的なテーマの議論したうえで、名古屋大都市圏広域都市圏計画をご提案できないかと考えています。

これにつきましては、それぞれ「事例研究」「GIS」、さらには「社会参加」も踏まえ、企業や関係団体の皆様、市民の皆様の認識を含めた計画にできるようにチャレンジを進めていきたいと思っています。これから計画を策定してまいりますので、引き続きご支援とご協力をお願いいたします。



2. パネルディスカッション

モデレータ	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	龍谷大学政策学研究科特任教授	
	京都府立大学京都政策センター長	青山 公三 氏
	名古屋大学未来社会創造機構教授	
	グリーンモビリティ連携研究センター長	森川 高行 氏
	名古屋市立大学特任教授	
	中部大学客員教授	山田 雅雄 氏
	名古屋大学大学院環境学研究科助教	高取 千佳 氏



黒田：パネルディスカッションを始めさせていただきます。

最初に各パネリストの先生方から広域都市圏計画に関連するテーマについてそれぞれの視点で発表していただいた後、より具体的に広域都市圏計画の実現に向けた課題と展望について議論を進めたいと思います。

まず、青山先生から米国の広域都市圏における広域計画・広域ビジョンについて、説明をお願いします。

「米国の広域都市圏における広域計画・広域ビジョン」 青山 公三氏

青山：私は、この中部にある一般社団法人地域問題研究所（以下、「地域問題研究所」）で、地域の

シンクタンクとしていろいろな役割を果たしてい



名古屋大学大学院
環境学研究科教授

黒田 達朗 氏

1955年福島県生まれ。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、名古屋大学情報化学部助教、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、愛知県土地利用審査会会長なども務める。

こうということをやっており、今はその理事長をしています。その後の15年間はアメリカでいろいろな調査をしていました。

私が地域問題研究所で働いていたのは30年以上前になりますが、1984年3月には「東海環状都市帯整備計画調査報告書」を作らせていただきました

た。これは地域問題研究所が中心になって作ったものですが、5省庁連名でこういう報告書を地域で作ることは初めてでした。

当時、地域問題研究所は国土庁の仕事と建設省の仕事の両方を請け負っていましたが、当時の国土庁の課長補佐から「国土庁は名古屋に支店がないから、地域問題研究所が支店になったつもりで各省庁の調整をなさい。調整をして、絶対に合本の報告書を作るんだ」と言われてできたのが「東海環状都市帯整備計画調査報告書」ということです。「調査」報告書です。調査をなぜ強調したかという、計画書ではなく、計画を作るための「調査」の報告書だからです。

報告書には次のようなことを盛り込んでいます。

1つは高規格の東海環状道路をきちんと位置づけること。今、まさに造っていて実現しつつありますが、当時はまだ全くそういう発想がありませんでした。

それから、域内の各地の先端産業振興を産業クラスター方式で整備していくこと。当時もこの産業の中心は自動車でしたが、自動車を中心にしながら、いろんな産業の可能性があると考えていました。

また、愛知、岐阜、三重のエリアは非常に農業が活発な地域ですので、農業をいかに振興するかというのも非常に重要な課題だと考えました。

それから、港湾整備です。名古屋港は今、名古屋港管理組合という、名古屋市と愛知県の共管で管理組合、ポートオーソリティをつくって管理運営していますが、本当は伊勢湾全体でできるといって考えていました。四日市、津、松阪港も含めて全体を管理する伊勢湾ポートオーソリティです。ちなみに、ニューヨークにはニューヨーク・ニュージャージー・ポートオーソリティがありました。非常に強力な機関で、いろいろなことをやりました。そういったことがもっとできるといいという思いから港湾整備の中に織り込みました。

それから、木曾三川公園です。ご存じの方も多いと思いますが、それまでは木曾三川の河川敷に公園を整備しようという程度でしたが、それ



龍谷大学政策学研究科特任教授、京都府立大学京都政策センター長

青山 公三 氏

1949年名古屋市生まれ。1973年名古屋大学卒業。1976年（一社）地域問題研究所に参画。1992年渡米、1993年よりInstitute of Public Administration (IPA)。1995年ニューヨーク大学公共政策大学院修了。2004年Urban Policy Institute of New York (UPIny) を設立。2007年帰国。2008年京都府立大学教授、2011年京都政策研究センター長、地域問題研究所理事長、2015年龍谷大学政策学研究科特任教授、現在に至る。

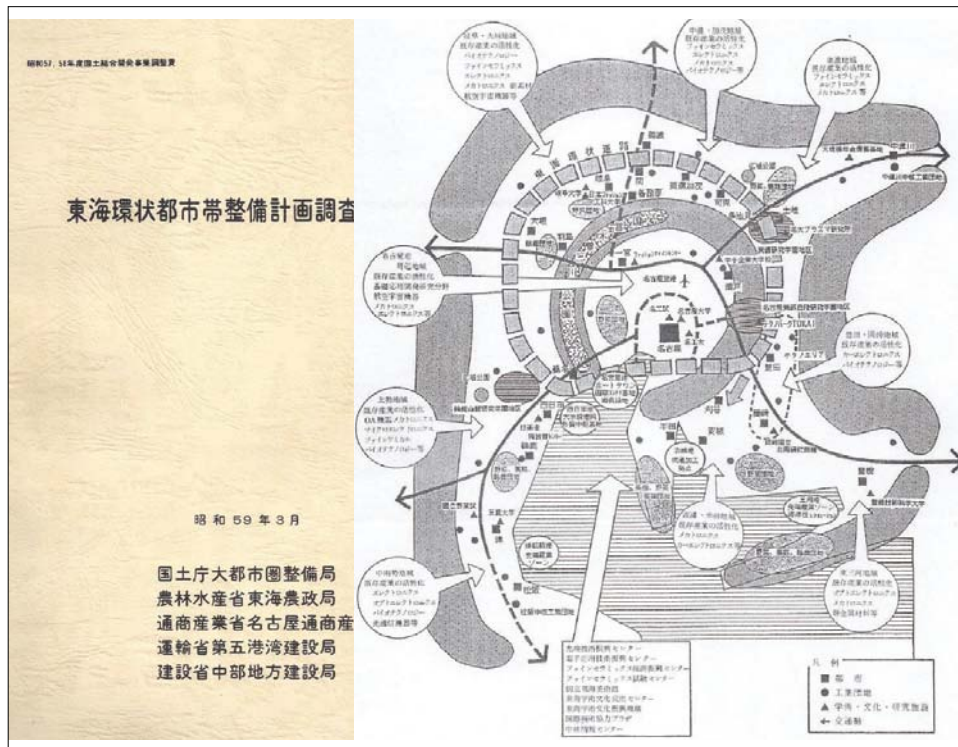
をきちんとした圏域全体の公園にするということで広域公園整備を位置づけました。

一番重要なのは、空港検討の必要性が5省庁連名の報告書に載ったことです。「なお、長期的には現空港の限界を踏まえ、新空港の必要性についても今後検討する必要がある」というたった2行ですが、これが5省庁連名の報告書に入ったおかげで、空港の議員連盟が先にでき、期成同盟会ができ、空港調査会ができ、着々と進んでセントレアができたということです。まさにここから始まったのです。一般社団法人中部経済連合会がその前に空港ビジョンとか、いろいろ出しておりましたが、役所のレポートにこれが出たことが非常に大きかったと思っています。実はこのたった2行を入れるのにもものすごく大変な思いをしました。各省庁との調整役として、殴られそうになりながら計画作りを行ったのです。

図1を見てください。これは今の名古屋大都市圏の基本的なプランニングのベースになっている図面です。この中に空港は位置づけられていませんが、何となくこの辺というイメージで書いていましたし、東海環状道路のイメージもありますし、木曾三川公園の図もあります。

これはまさに県を越えて作られています。それまでアドバルーン的にポンポン言われているものはありましたが、広域でビジョンを作ることまではされてこなかったので、県を越えて計画を作ったのはこれが初めてだったと思います。この計画ができたおかげで、いろいろなものが動き始めたと思います。実はあいち万博もこの中に位置づけてありました。これに代わる次の名古屋大都市圏

(図1)



の計画を作るべきだと重々申し上げていますし、ぜひ実現させたいと考えています。

私はアメリカで長く調査研究を進めました、アメリカでいろいろ調べてみると、民間が中心になって広域ビジョンを出しているところが随分ありました。特に、シアトルのProsperity Partnership、ピッツバーグのAllegheny Conference、私がいきましたニューヨーク都市圏のRegional Plan Association、この3つは非常に面白い活動をしています。

必要性については、今、東海環状の図でお分かりいただけたと思いますので、広域都市圏の事例としてこの3つをお見せいたします。

まず、シアトル・ピュージェット湾都市圏です。

シアトルの人口は約60万人ですが、都市圏人口は約320万人です。名古屋大都市圏よりもやや小規模ですが、今も人口が増えています。そういう意味ではちょっと違うかもしれません。圏域は、もう少し背後もありますので、それも含めると愛知、岐阜、三重の面積よりも少し小さいぐらいです。アメリカだけを見るとシアトルは一番西端で、こんなところで産業が成り立つのかというような

位置にあります、北極海から見るとヨーロッパに近いし、アジアにも近い。シアトルは非常にいい位置にあるという宣伝をしています。(図2)

(図2)



Puget Sound Regional Council (ピュージェット湾地域評議会) は、どちらかというと役所中心の団体です。この団体が、地域の自治体と民間企業やそのほかいろいろな方々と協力してこの地域で重要な役割を果たしています。(図3)

主な役割は4つで、(1) Prosperity Partnership、

民間企業の方を中心にこの地域のビジョンを作る作業、(2) 圏域内の都市成長管理 (Urban Growth Management)、(3) 圏域内の交通計画の立案と実施、(4) 圏域内の将来ビジョン「VISION 2040」の作成です。

(図 3)

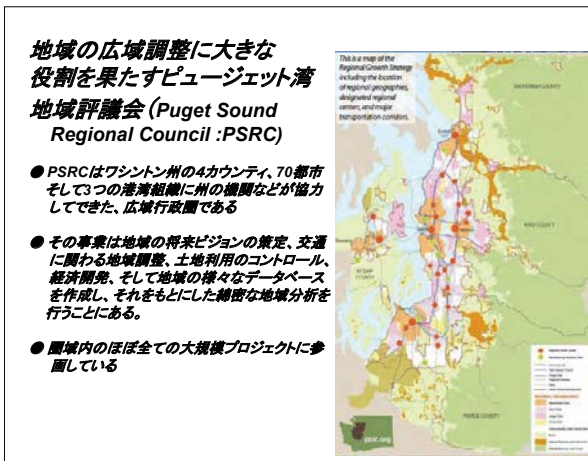


図 4 が「VISION 2040」、圏域のビジョンです。この中に経済の繁栄などもうたわれています。シアトルの都市圏がこんなふうに進んできたとか、雇用はこれからどういう種類がどこに増えるのかというようなことが出てきます。

(図 4)

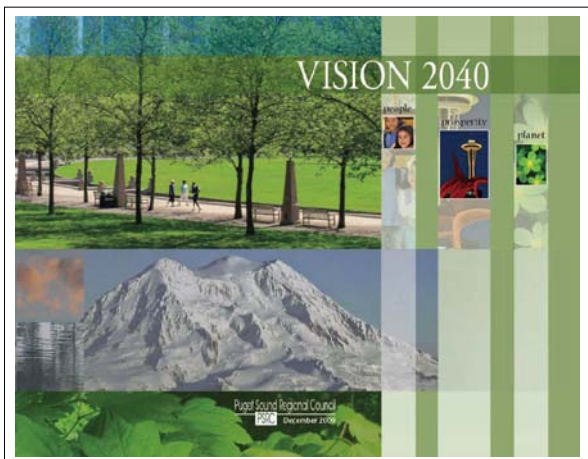


図 5 が Prosperity Partnership です。Prosperity は繁栄という意味です。ここに 350 のパートナーと書いてあります。マイクロソフトもボーイングも入っていますし、州政府やYWCA、労働組合、

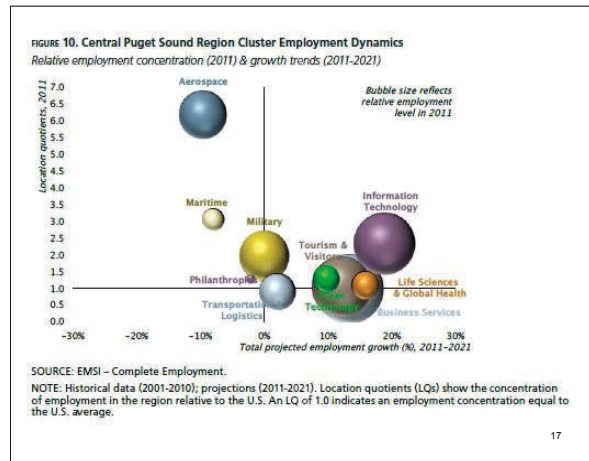
そんなものも入っています。こういうもろもろの地域の団体が一緒になって地域のビジョンを作る、要するに、繁栄計画を作るんだということでできたものです。

(図 5)



図 6 はシアトルがどういう産業にたけていて、どういう産業が弱いのか、あるいは、成長産業がどのぐらい集積しているのかということを示した図です。こういった分析をしながら地域の発展を考えています。

(図 6)



また、産業別 (エアロスペース、IT産業、ライフサイエンス、軍事産業、トランスポーターション、ロジスティクス) に関連する従業員が圏域内のどこに住んでいるかというGISのマップを作製し、こういう情報を Puget Sound Regional

Council (PSRC) が持って、いろんな計画に活用しています。

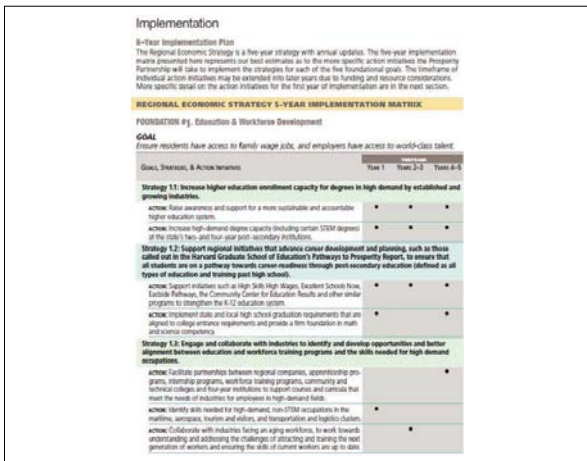
Prosperity Partnershipは、いろんなトップの人たちが一緒にパートナーシップを組んでビジョン作りをやるということです。州政府の人もいれば、マイクロソフトのバイスプレジデントもいれば、モリグチさんという地元で日本食料品店を経営している人も入っています。こんな人たちが計画作りをしています。(図7)

(図7)



図8には目標に向けたアクションプラン、インプリメンテーション、要するに実現していくために誰が何をいつまでにやらなければいけないかといったことが非常にきちんと書かれています。

(図8)



次は、ピッツバーグ都市圏です。

かつては製鉄の街で、どんどん下火になっていったところですが、今はハイテク産業の街に変貌しつつあります。ペンシルベニア州はこういった位置(図9)にあります、そのオレンジ色に塗ったエリアがピッツバーグの都市圏です。

(図9)



図10はAllegheny Conferenceのイメージです。Allegheny Conferenceはこの真ん中です。中部でもそうですが、経済団体などさまざまな団体がいます。ピッツバーグにはPittsburgh Regional Allianceという商業系の団体、Pennsylvania Economy League of Greater Pittsburghというリサーチ関係の大きな広域組織、Greater Pittsburgh Chamber of Commerceという商工会議所、Regional Investors Councilという広域的な投資をする人たちが集まっている団体、こう

(図10)



いう広域団体があって、その中核組織としてAllegheny Conferenceが結成されています。もともとは地域の主だった人たちだけで議論をしていたんですが、2000年ぐらいにこの4つの団体が加わって、全体を称してAllegheny Conferenceと呼ぶようになりました。

ここがピッツバーグの中心市街地の再開発などを積極的に進めてきています。これは有名なゴールドエンライアングルというルネサンス計画に位置づけられている計画です。

最後（図11）は、ニューヨークのRegional Plan Associationです。

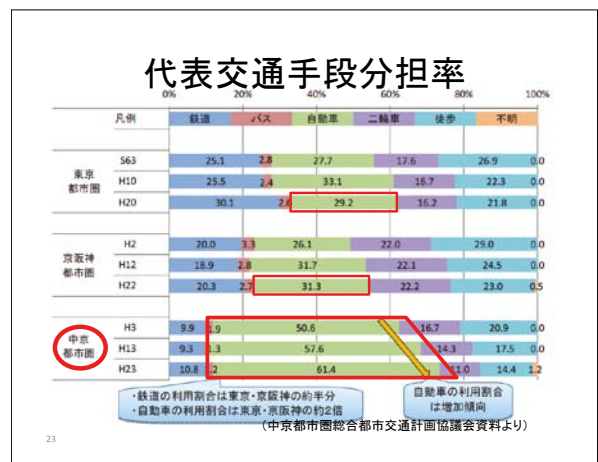
Regional Plan Associationは電力会社を中心になって組織した一種のシンクタンクです。この地域には全部で783の市町村があり、約30のカウンティがあって、17のMPO（Metropolitan Planning Organization）があります。MPOは交通計画を作るときの計画組織です。3つの州があります。でも、これを1つのリージョンとして計画を作りたいということです。スクール・ディストリクトもあり、ハウジング・オーソリティーもあります。

こういうものを図面の中にプロットし、これらを1つのリージョンとして計画を作りたいということがこの計画の重要な要素です。細かいことは省きますが、ニューヨーク・リージョンの中でこれから何をすべきなのかということを検討しています。今、水害対策、交通問題の整備、空港の

整備、郊外の整備、コンストラクションのレイバークストの問題、他都市とどう比べるかというような勉強をしながら、4回目の広域ビジョンの作成に取りかかっています。

民間が作ったビジョンを誰が実現するのかという意見もありますが、Regional Plan Associationが提案した計画は着々とできています。今までに3回ビジョンを出していますが、その中で提案されている重要なプロジェクトはほとんど実現できています。行政と民間との協力によってできているのではないかと思います。

（図12）



黒田：青山先生、どうもありがとうございました。

続いて、森川先生から「名古屋大都市圏の交通の現状と課題」についてお話をいただきます。

「名古屋大都市圏の交通の現状と課題」

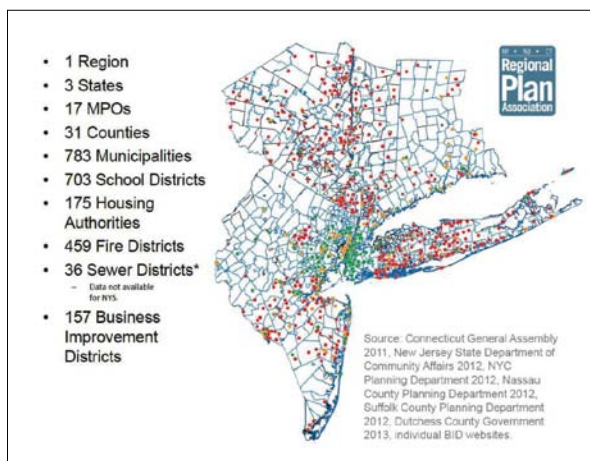
森川 高行氏

森川：名古屋大学の森川です。「名古屋大都市圏の交通の現状と課題」についてお話しします。

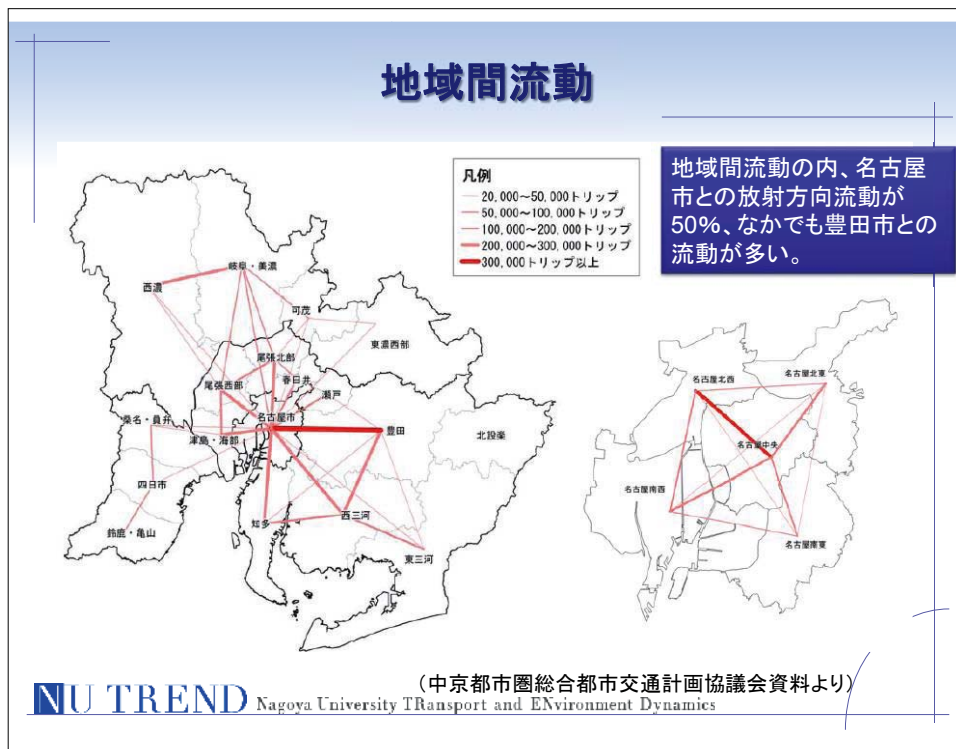
初めに「中京都市圏パーソントリップ調査から見る実態と課題」です。

まず、パーソントリップ調査によって広域都市圏の交通の現状を見てみます。パーソントリップ調査でいう中京都市圏は、先ほどの研究報告で土肥さんにお示しいただいた名古屋大都市圏とかな

（図11）



(図13)



り似ていて、プラス東三河が入っているぐらいの圏域です。

図12は三大都市圏の代表交通手段の分担です。上から東京都市圏、京阪神都市圏、中京都市圏です。パーソントリップ調査は10年に1回やりますので、最近20年間は縦に並んでいますが、注目いただきたいのは自動車の分担率です。一番新しいデータを見ますと、東京都市圏と京阪神都市圏は約30%ですが、中京都市圏は60%と約2倍です。しかも、東京と京阪神は自動車の分担率が既に下がりはじめていますが、中京都市圏はまだますます伸びているというのが大きな特徴です。

図13は地域間流動です。特に名古屋と豊田の流動が非常に多いことが分かります。

図14は中心市街地などでの買い物トリップの20年間の変化です。名古屋市の中心市街地はあまり変わっていませんが、その他の中心市街地はものすごく減っています。名古屋以外の近郊都市の中心市街地に買い物に行かなくなっているということです。結果としてシャッター街のようになっていますが、それが買い物トリップでも見て取れます。



名古屋大学未来社会創造機構教授、グリーンモビリティ連携研究センター長

森川 高行 氏

京都大学工学部卒業、同大学院修士課程修了、マサチューセッツ工科大学 (MIT) 大学院博士課程修了。京都大学工学部助手、名古屋大学工学部助教授、MIT客員准教授を経て、2000年より名古屋大学大学院教授。専門は、交通計画、都市計画、消費者行動論。

主な著書に「道路は、だれのものか」(ダイヤモンド社)、「交通行動の分析とモデリング」(共著、技報堂出版)。

(図14)

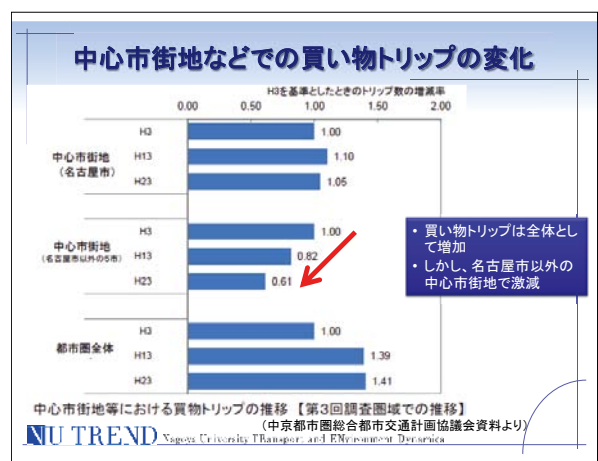


図15は買い物トリップの交通手段です。赤で囲っていますように、名古屋市以外の中心市街地では自動車の分担率がどんどん増えています。名古屋市以外の中心市街地に行く人は減っていますが、行っている人は車を利用しているということです。都市圏全体では買い物トリップの自動車分担率がものすごい勢いで増えています。

(図15)



図16は高齢者の交通手段別トリップ数です。高齢化は上の赤い線で示されています。この10年間で高齢者は約1.4倍に増えています。高齢者のトリップも合計1.4倍ですから、1人あたりトリップ数はこの10年間で変わっていないということです。ただ、自動車によるトリップは約2倍になっています。最近の高齢者は車で動いているということです。

(図16)

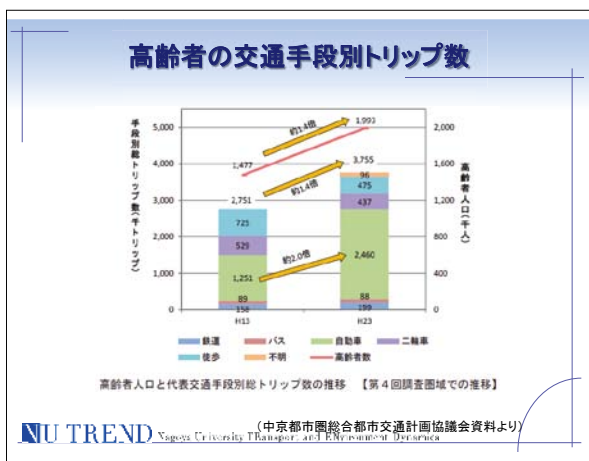


図17は高齢ドライバーの増加を示したグラフです。過去20年間、65歳以上、75歳以上のドライバーがどんどん増えています。

(図17)

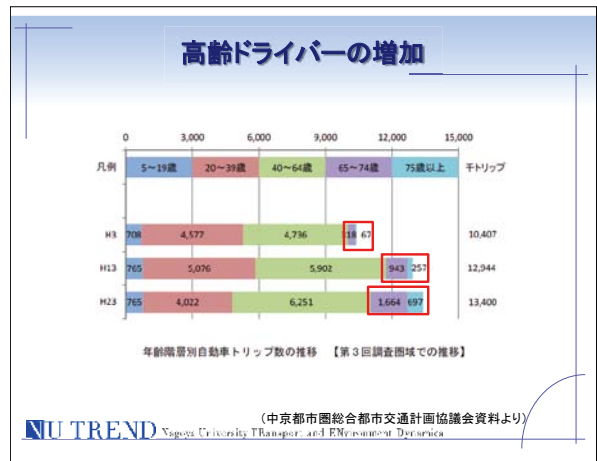


図18は外出困難度別のトリップ数です。緑の線が外出率です。一番左の「外出困難なし」から右の「常に介助者が必要」まで段階別に表示されています。困難な人ほど外出率が低いし、青で示されるグロスの1人あたりトリップ数も下がっています。高齢化して1人で動けなくなると本当に外に出なくなっていくということです。

(図18)

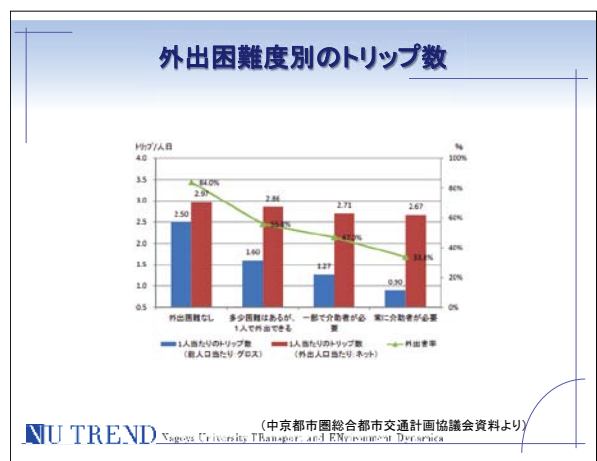
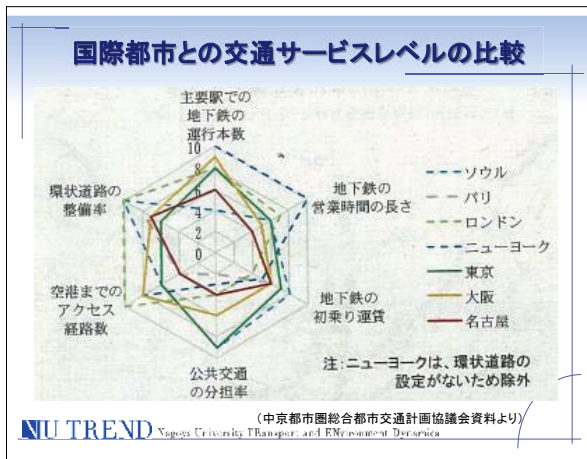


図19はパーソントリップ調査のデータからではなく、中京都市圏総合都市交通計画協議会の資料から取ってきたものですが、国際都市との交通サービスレベルの比較です。名古屋市のレーダーチャー

(図19)



トは赤い線です。ご覧のように非常に小さくなっています。特に公共交通の分担率、空港までのアクセス経路数、地下鉄の初乗り運賃、地下鉄の営業時間の長さ、この辺がすごく低くなっています。東京、大阪に比べて交通サービスレベルが低いということです。名古屋に住んでいる我々としては交通はいいんじゃないかと思いがちですが、先ほどの森記念財団都市戦略研究所の「世界の都市総合力ランキング」でも交通は38位でした。総合が36位なのに、交通は38位なのです。

以上のデータより名古屋大都市圏の交通課題を整理してみます。既に言ったことが多いのですが、

- 他の国際都市と比較して全体的に交通サービスレベルが低い。
- 三大都市圏の中では自動車依存度が高く、環境・エネルギー問題と高齢者等の交通弱者問題がある。
- 鉄道利便性が高いのは東海道線と中央本線沿線のみなので、今後リニア中央新幹線効果の都市圏への波及に限界がある。
- 名古屋都心部へのトリップの集中化が加速している。特に名駅地区。地方中核都市の都心部衰退と災害時の帰宅困難者の問題がある。
- データでは示していませんが、高速道路の渋滞がかなり見られる。特に東名高速道路の西三河辺り、東名阪自動車道の四日市付近、名古屋高速道路の環状線など。
- 高齢化のためのモビリティ確保と交通事故の

問題がある。

以上のような課題が顕著になっていると考えています。

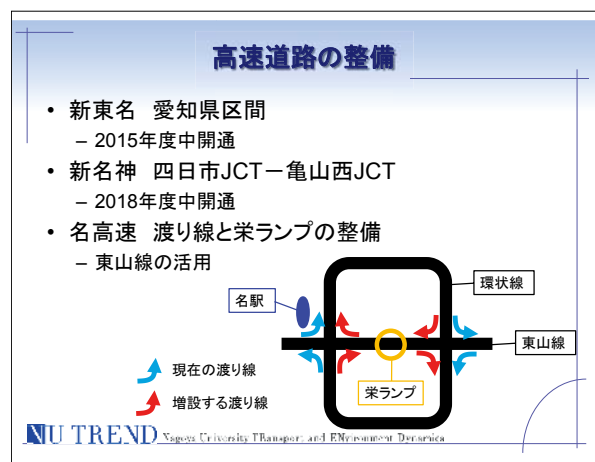
次に、「課題解決に向けて」ということです。

1つ目は高速道路のお話です。

今、新東名高速道路（以下、「新東名」）、新名神高速道路が工事中です。今年度中に新東名の愛知県区間が開通しますので、西三河の渋滞問題は解消されるでしょう。もっとひどい渋滞が見られる四日市問題ですが、これは2018年度中です。NEXCO中日本の方に会うたびに「ここが一番優先順位が高いんじゃないの？何とかならないか」と言っていますが、2018年まで待たないと解消しないでしょう。

名古屋高速道路については、今、環状線は非常に混んでいますが、東西に抜ける東山線はすいていますので、環状線の渋滞問題を解決するには、渡り線を増設することが有効だろうと思われま。現在のブルーの渡り線に赤の渡り線を増設すれば半周で済みますので、渋滞はほとんどなくなるだろうということがシミュレーションで分かっています。また、栄に行くランプが非常に不便ですので、栄ランプの増設も必要と考えます。あと、名古屋駅への名古屋高速道路の直結です。この辺が必要ではないかと思っています。(図20)

(図20)



2つ目は公共交通機関についてです。

先ほど見たように豊田と名古屋の間の流動が非

常に多いのですが、ご承知のように名駅から豊田市に行こうとすると非常に不便です。ほぼ1時間かかり、乗り換えも必要です。昨年度末に愛知県の方針も出ましたが、名鉄三河線を活用して、乗り換えなしの40分以内にアップグレードすることが必須かと思えます。

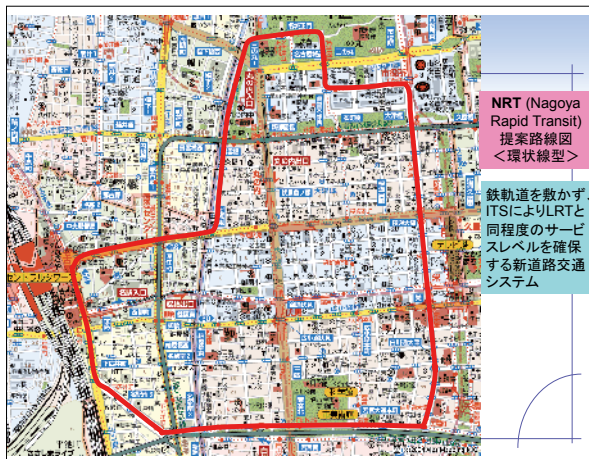
セントレアへの利便性は低いとは言えません。28分で行けるので、便利ですが、1本しかない。今回のリニア中央新幹線開業に向けての名駅の改造の際、乗降クオリティを名駅でアップグレードする必要があるでしょう。

今、名駅に集中していて、名古屋の奥座敷である栄や大須、大須は賑わっていますが、特に栄が相対的に元気がなくなってきていますので、名駅と栄、名古屋の一番の観光地であるべき名城地区と大須を結ぶような新しい路面交通システム、勝手にNagoya Rapid Transit (NRT) といっていますが、この整備が必要ではないかと考えています。

NRTについては、勝手に3つぐらい候補の線を引いてみました。

1つは環状線型です。名駅から南に下って、若宮大通を通過して、南北は久屋大通でも大津通でもいいんですが、名古屋城の正門に結び付け、堀川沿いに行って四間道、円頓寺辺りを結ぶ案です。(図21)

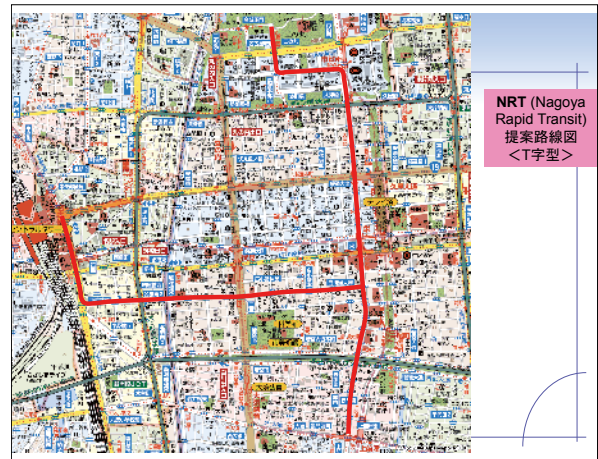
(図21)



2つ目はT字型です。東西は広小路通を通る案

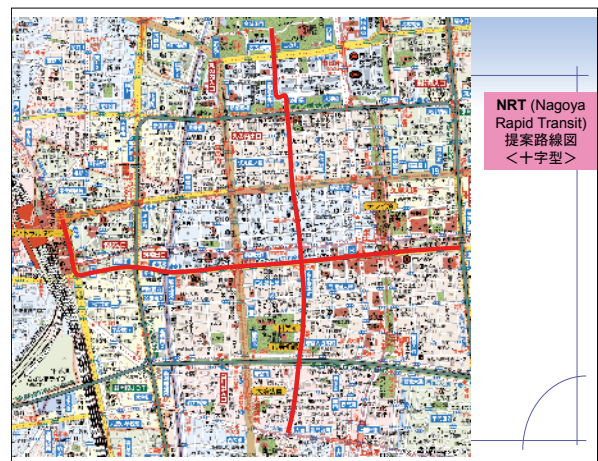
もあるでしょうが、これは三蔵通を通してあります。南北は大津通でも久屋大通でもいいですが、南は少し長めに大須の上前津ぐらまで延ばしてあります。(図22)

(図22)



3つ目は十字型です。昔、一番の中心街であった本町通で名古屋城と大須を結んでいます。(図23)

(図23)



いろいろな案が考えられると思いますが、このような路面交通機関を整備してはどうでしょうか。路面交通機関というとLRTを想像される方が多いと思いますが、必ずしも線路を敷かなくてもいいと思っています。LRTと同じぐらいのサービスレベルを保つことができれば、道路上をゴムタイヤで、しかも名古屋地区らしさを出すように、

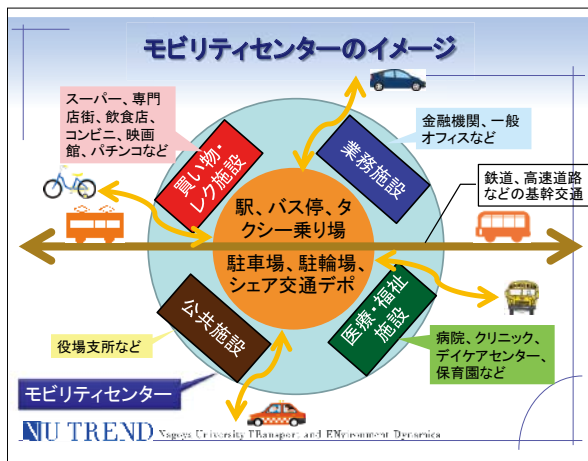
ITSを使った自動運転とか、白線を認識しながら隊列で走るとか、世界で初めての路面交通機関ができればなお良いと思っています。

次にご紹介するのは「モビリティセンター構想の提案」です。

モビリティセンターというのを最近提唱してきて、中京都市圏の今回の総合交通計画の中でも採用していただきました。コンセプトは「交通結節点を越えた『乗り換え拠点』と『目的施設』の融合」です。

図24がモビリティセンターのイメージです。横の線が基幹的な乗り物、例えば鉄道や基幹バスだとしましょう。真ん中のところが駅や大きなバス停です。そこには駐車場があってマイカーに乗り換えることができますし、もちろんタクシーもあります。他にも自転車やシェアの自転車など、いろいろな交通手段に乗り換えて、いろいろなところに行けるし、そこには買い物施設や公共施設、病院があって、いろいろな用事も済む。こういうのがモビリティセンターです。

(図24)



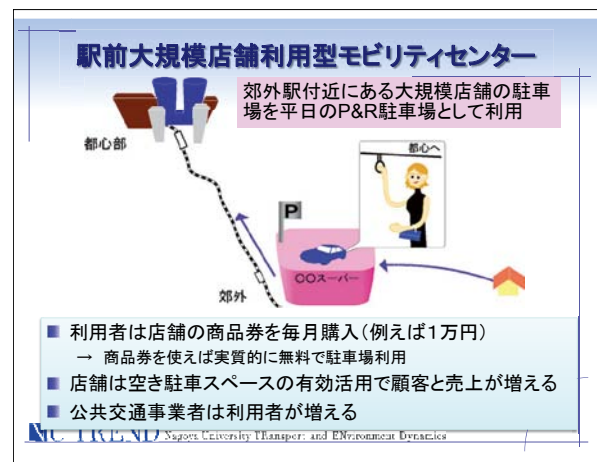
モビリティセンターにはこのような都市機能が集積するのではなかろうかと考えています。また、モビリティセンターとしては松竹梅といますか、大中小があっていいと思っています。

一番大きいのはモビリティハブです。都市圏に1カ所から数カ所ぐらい。名駅は中京都市圏、名古屋大都市圏のモビリティハブでしょう。中ぐら

いはモビリティセンターです。鉄道駅や基幹バス停を中心に、ショッピングセンター、大型病院などです。この地域は車ベースの移動が多いので、パークアンドライドの取り組みを積極的に行ってはどうかと考えています。もっと小さいのがモビリティスポットで、モビリティセンターを補完する乗り換えポイントです。目的施設としては、コンビニや中山間地の集会所が考えられるのではないかと思います。

パークアンドライド利用型のモビリティセンターとしては、郊外の駅そばの大きなスーパーマーケットが考えられます。スーパーマーケットの駐車場をパークアンドライドの駐車場として平日の昼間使います。スーパーマーケットの駐車場の二毛作とっています。利用者が商品券を毎月購入するようなやり方で実質的にただでうまく使えるのではないかと思います。(図25)

(図25)



地域拠点病院利用型モビリティセンターも考えられます。中山間地や地方都市では、特に高齢化が進むと、病院がモビリティセンターの候補になると思います。図26の写真は安城市の安城更生病院ですが、安城市が運営している「あんくるバス」がここはかなり集結しています。さらにスーパーマーケット等々があると、この駐車場は今でもただで駐められますが、お買い物をしたり、病院に通ったり、そこからまたバスに乗って安城の駅に行くという機能になっていきます。

(図26)

地域拠点病院利用型モビリティセンター

- 高齢化が進む中小都市や中山間地では、大規模な駐車場を持つ地域拠点病院が、高齢者を中心としたモビリティセンターになりうる
- 病院のそばにスーパーマーケットなどを設けて、ワンストップで日常的用務が足されるように
- 基幹的路線バスやコミュニティバスのハブに
- 高齢者が乗れる超小型車のシェアリングステーション
- 自家用車乗り合い(ライドシェア)ポイントを設けて、高齢者同士の共助によるモビリティ確保も



NIU TREND Nagoya University Transport and Environment Research

(図27)

モビリティセンターを活用した共助型交通システム

- ・ 公的補助(公助)によるコミュニティバスやダイヤモンドバスは、需要も低く、自治体も経済的に耐えられなくなっている。
- ・ 一方、団塊の世代が高齢者になり、運転とICT利用を苦にしない層が急増。共助の精神もある。
- ・ 高齢者同士で、ライドシェアリングを自家用車またはコミュニティカーで行い、そのマッチングをICTとモビリティセンターで行う。

**豊田市足助地区で
社会実験を開始**

NIU TREND Nagoya University Transport and Environment Research

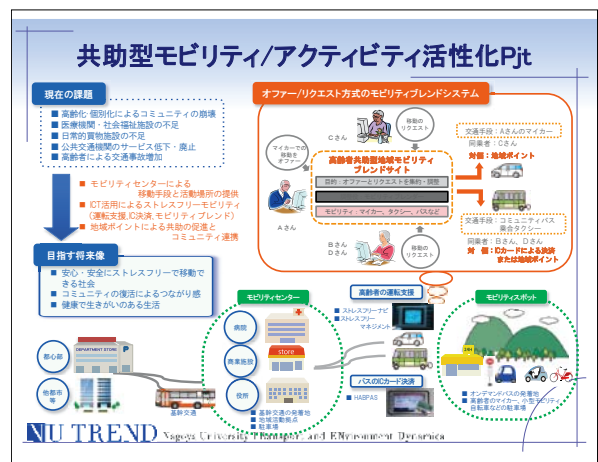
その他のモビリティセンター候補地としては、ショッピングセンター、役所や役場の支所、道の駅、サービスエリアやパーキングエリアが挙げられます。昔は郊外のショッピングセンターは、どちらかというと都市計画の悪者にされてきましたが、特にこの地域は車ベースの移動が多いので、逆に活用してモビリティセンター化できればと思っています。

すごく高齢化が進んだ中山間地においてはモビリティセンターを活用した共助型交通システムを考えています。団塊の世代が高齢者に入って、そろそろ後期高齢者になろうとしています。彼らは運転も平気、ICTの利用もできますので、乗り合いのマイカーを運転してもらうという取り組みです。そのマッチングはICTとモビリティセンターで行います。今年度から豊田市足助地区で社会実験を開始しようと思っています。(図27, 28)

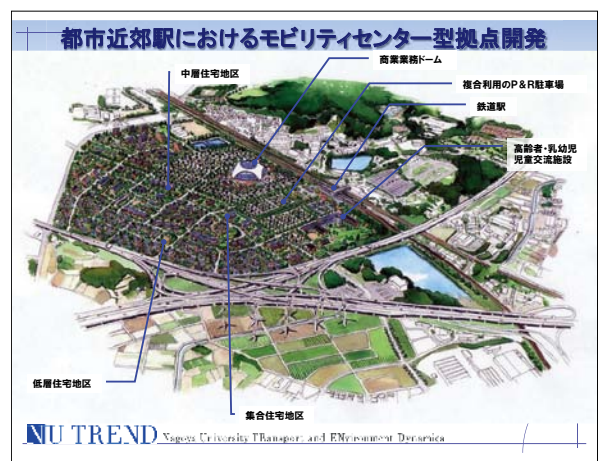
図29はだいぶ前に提案した都市近郊駅におけるモビリティセンター型拠点開発のイメージです。都市近郊の駅前にショッピングセンターを造って、そのパークアンドライド駐車場とか、そういうのを使って、モビリティセンター型の地区開発までやっってしまうというものです。

最後に「名古屋駅のモビリティハブ化」です。既に何回もお話ししていますので、今日お集まりの方は何回も聞かれているのではないかと思います。名古屋高速道路の名駅直結のお話です。東側に来るか、西側に来るか。西側に直結した場

(図28)



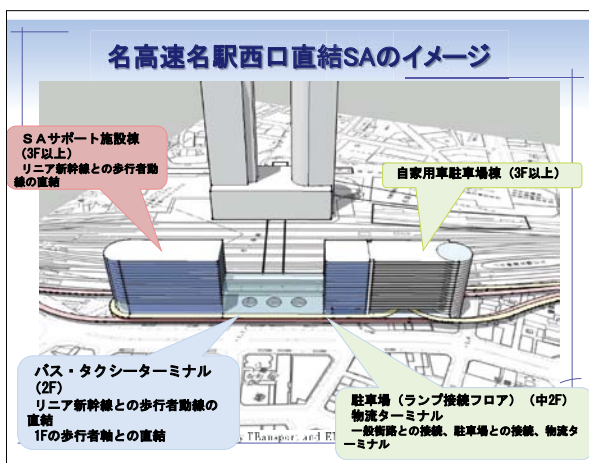
(図29)



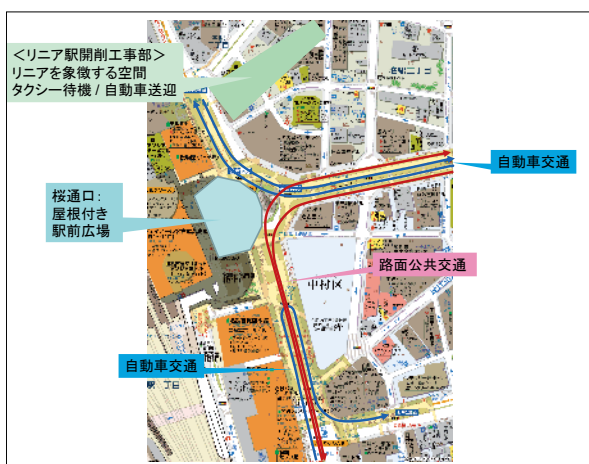
合はこんなだよということで、こんな絵を描いています。(図30)

東側の中部地方の玄関としての顔の名駅通はなるべく車を通さないようにして、路面交通と歩行

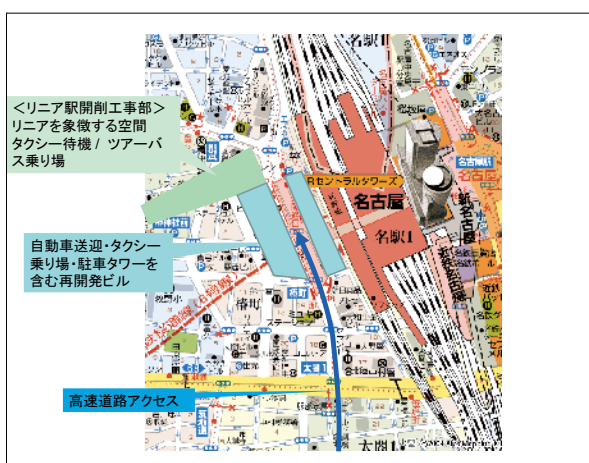
(図30)



(図31)



(図32)



者の空間にして成り立つようにしたらどうでしょうか。(図31)

名駅西はあまり計画がないので、できれば高速道路直結を入れて、それを起爆剤にして何とかな

らないだろうかと思います。(図32)

名駅をモビリティハブとして中部地域の中心地にしていってはどうかという提案です。

黒田：森川先生、ありがとうございました。

続いて、山田先生から「広域連携から見た名古屋大都市圏域の課題」についてお話をいただきます。

広域連携から見た名古屋大都市圏域の課題

山田 雅雄氏

山田：山田でございます。

名古屋市役所を辞めてからは中部圏社会経済研究所で、広域連携を考えようということに取り組んでいます。もともと名古屋市では水の関係の経験が長く、水源を保全するという意味合いで広域連携については従来からテーマとして掲げていたわけで、決してユニークな市長の市政運営のことを考えたくないとか、名古屋市を無視しているといったわけではありません。もっと広いエリアでいろいろ考えています。

図33は中部圏における広域連携の概念図です。中部圏社会経済研究所なので、中部圏という圏域で考えています。この中部圏を2つの流域圏に分解しています。左が太平洋側で、右が日本海側です。その中に名古屋の大都市圏域があります。他の地域は自立できる地域単位という意味合いで考えています。広域連合や定住自立圏、今、新たな連携方式が国のほうで提案されていますが、そんなところを地域と考えて、地域の中で市町村が連携するパターンと、地域間で連携するパターンです。それと、これは今のところ具体的な考えがまとまっていませんが、太平洋側と日本海側をどう連携していくかという課題として太い矢印を書いています。

地域内連携は地域の中の自立を目指すための連携です。ただ、どの地域でも自立できるわけではなく、その自立圏を他の地域が支援していく場合もあるでしょう。圏域全体の広域的な課題もあるので、地域間連携が必要でしょうという思いです。

最初に申し上げましたように、私は水を扱ってきましたから、流域圏という単位で圏域を考えていこうと思っています。流域圏というのは従来から自然や風土や文化、場合によっては経済、そういったまとまりを持ったものとして存在しています。私は今、伊勢湾流域圏という圏域を1つのまとまりとして考えています。それは木曾三川、矢作川など、河川の流域と沿岸域を合わせた圏域です。図34が私の考えている伊勢湾流域圏です。左側の図の色を塗ったところが河川の流域です。右側は三遠南信（東三河と遠州と南信州）を含んだ沿岸域です。それに三重県の伊勢のほうの沿岸域も含んでいます。

概念図（図35）でまとめますと、だいたい色の名古屋市、それを取り巻く名古屋大都市圏、それをおおむね取り巻く木曾三川流域圏、それから、三重県沿岸部と三遠南信の他に東三河、これは矢作川の流域を書いています、それらを含んだ伊勢湾流域圏といった形になります。

伊勢湾流域圏の課題の1つは、環境、防災、産業振興などの広域的な課題です。もう1つは部分的な課題ではありますが、モデル的な課題として、



名古屋市立大学特任教授、
中部大学客員教授

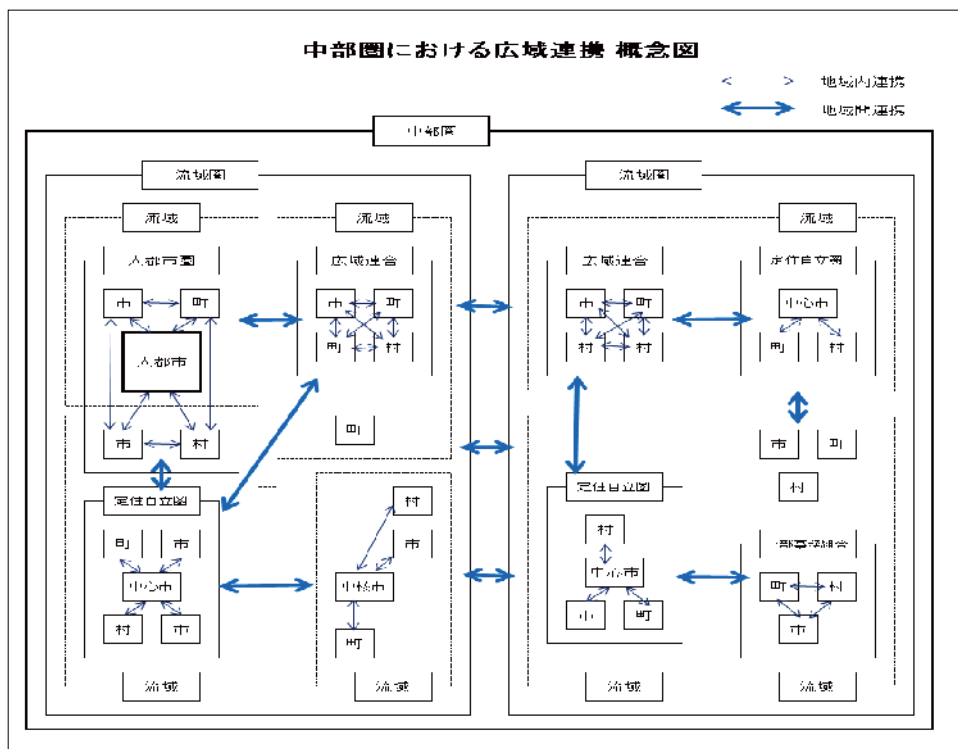
山田 雅雄 氏

1971年東京大学工学部卒業。同年名古屋上下水道局へ入庁。1998年総務局企画部企画課長、2001年総務局企画部長を歴任し、2003年上下水道局長を経て、2007名古屋副市長に就任。2011年退官。2011年より中部大学工学部客員教授、2012年より名古屋市立大学経済学部特任教授を務める。

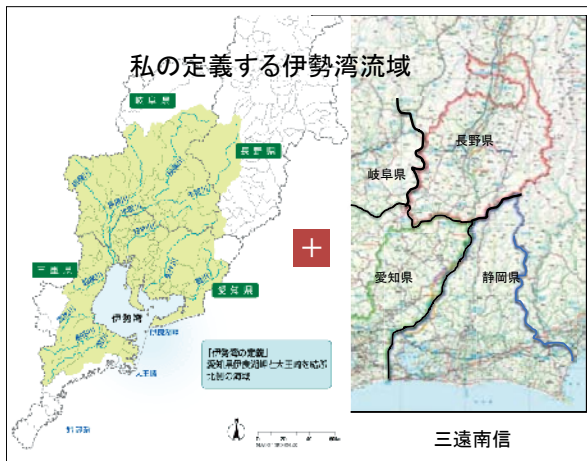
中山間地などの過疎対策が挙げられます。これは中山間地の問題ですが、伊勢湾流域圏全体で考えたときには名古屋を含めた名古屋大都市圏が地域間連携で支援していくべき課題だと思っています。中山間地の課題は必ず都市の問題になっていくという思いがあります。

図36は伊勢湾流域圏の1つ目の課題、広域的な課題をまとめたものです。横軸は圏域のサイズです。コミュニティに始まって、県、名古屋大都市圏、流域圏、中部圏というふうに広がっていきます。分野ごとに色を分けてあります。細い矢印は現状ここまでではできているかなというところで、太い矢印は今後の課題として広域での対応が必要

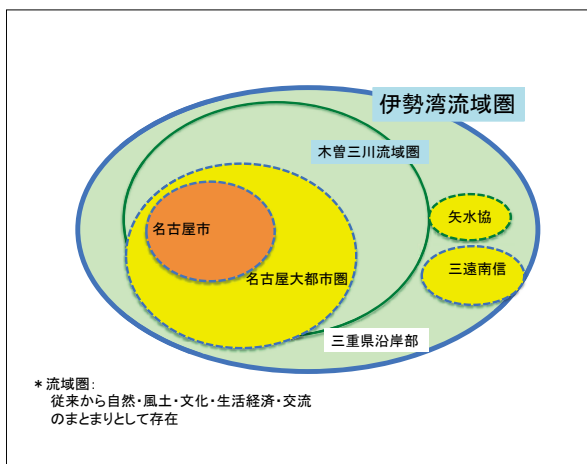
(図33)



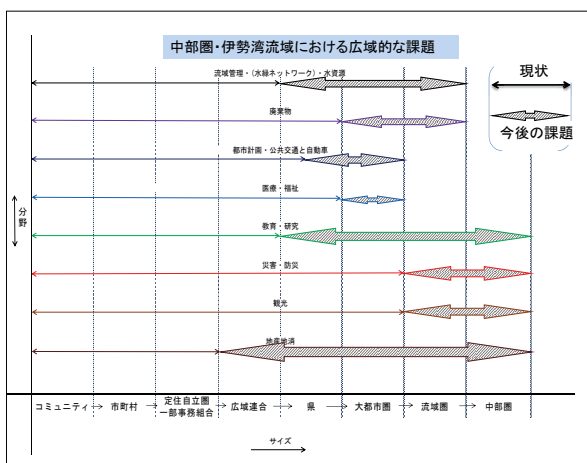
(図34)



(図35)



(図36)



なところですが。

2つ目の中山間地などの問題がどうしてモデル的な課題といえるかということについてお話ししますと、今、限界集落とかが、自治体消滅とかいわ

れていまして、これは主に農山村、中山間地などの問題ですが、我々は少子高齢化の問題を抱えていますので、いずれ都市の問題になります。今までは都市の発想を農山村へ持ち込んでいた傾向がありますが、これからは逆に農山村でモデル的に課題を解決して、それを都市に持ち込むという発想が必要かと思います。そういう意味で、農山漁村づくりは将来の国づくりといえます。

究極は雇用と少子化対策です。少子化対策としては、子どもを地域で育てるような共同体をつくる必要があります。雇用には起業が必要ですので、大都市圏域が中山間地に起業を支援していくという発想が求められます。

最後に、後ほど議論になると思いますが、これだけ広い圏域で多くの分野で多くの人々が関与する問題を解決するために考えるべきことをまとめています。

1つは、圏域で理念を共有すること。

2つ目は、青山先生の講演にもありましたように、共有できるビジョンを作っていくこと。

3つ目は、ビジョンを計画に具体化していくこと。

4つ目は、これらをどういう仕組みで作って、どういう仕組みで実行していくかというガバナンスです。場合によってはガバメントといいますか、政府をつくっていくことも考えてもいいのではないかと考えています。

黒田：山田先生、ありがとうございました。

続いて、高取先生から「緑地計画の課題と実践」についてお話をいただきます。

緑地計画の課題と実践 高取 千佳氏

高取：皆さん、こんにちは。名古屋大学の高取と申します。本日はお忙しい中、お越しいただいてありがとうございます。

私は緑地計画や都市計画を専門としていまして、昨年からは中部圏に赴任させていただき、岐阜県、愛知県、三重県の自治体で具体的なまちづくり活

動や研究に関わらせていただいています。

本日は2つの視点から発表させていただきます。

1つ目は、中部大都市圏において緑地が都市とどういう関係を持って計画をされてきたのかという視点です。2つ目は、人口が大きく拡大していく時代から減少していく時代が変わってきた中で、広域緑地計画には何が求められるのかという視点です。

どういった大都市圏でも人口増加によって一定のパターンで都市が放射、環状に拡大していく中で、各時代の要請に応じて、例えば防災、レクリエーションといった機能で緑地を評価しながら、都市の膨張をある程度抑制し、貴重な緑地を保全するために緑地計画が用いられてきましたが、今、大きく人口拡大から減少の時代が変わる中で、どういった緑地計画が求められるかを考えてみたいと思います。

人口が減少していると一律に言いますが、よくよく目を凝らしてみますと、一定のパターンに基づいて拡大してきた都市域の中で、まだ緑地帯が開発されている場所、危険な市街地が放棄されている場所、新たに更新されている場所、これら



名古屋大学大学院
環境学研究科助教
高取 千佳 氏

東京大学工学部都市工学科卒業、同大学院都市工学専攻博士前期・後期課程修了、博士（工学）。

2014年より名古屋大学大学院環境学研究科助教。専門は都市計画、緑地計画、ランドスケープ・デザイン。中部大都市圏の複数の自治体で都市計画審議会委員等を務める。

が細かなスケールでモザイク状に生じている地帯があることが分かります。また、都市の拡大の中では、緑地マネジメントにもかなり豊富に財源が用いられてきましたが、縮退化している今、財源の不足、担い手の不足の面から放棄され、質の面からも生態的な環境の劣化が生じている場合が少なくありません。つまり、都市が縮退したから緑地が拡大していいよね、という単純な話ではなく、実態は生態環境の劣化といった複合的な問題が生じているのです。こうした人口減少の中で、管理にどのくらいコストがかかるか、どういった緑地をどこの場所にどういった評価に基づいて保全すべきか、人口との関係からどのような管理体制をつく

(図37)



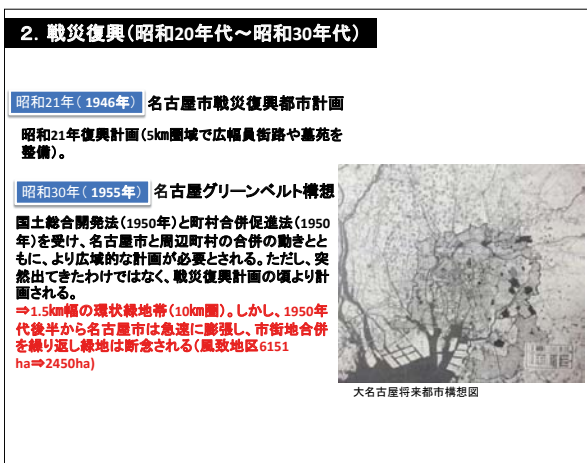
るべきかといった理論が必要になると考えます。

まずは、拡大時代の名古屋市域から中部大都市圏に至るまでの緑地計画の展開を見てみます。

都市が拡大していく中で、10km、20km、30kmと緑地帯を環状帯として整備することで、都市の膨張を抑制したり、緑地を保全したりという動きがこれまで行われてきました。名古屋では市区改正期、都市計画の萌芽期ですが、1926年あたりに公園系統計画が全国で初めて整備されました。公園だけではなく街路、運河と一体的に緑地ネットワークとして整備するというかなり画期的な計画です。その後、戦前には、10km圏を対象として防空という評価軸によって緑地をしっかりと整備しよう、都市の拡大に対しても安全面からストックするべきだ、という議論がされます。(図37)

戦後になりますと、名古屋でもグリーンベルト構想が打ち出されます。名古屋市が周辺の町村と合併するとともに都市域が拡大していく中で、10km圏で環状緑地帯を整備しようという、かなり大胆な構想です。ところが、1950年代後半から名古屋市は急速に膨張し、市街地合併の中で緑地を担保する制度的な側面が不足していたこともあって、一部の緑地が切り売りされました。ですが、現在も一部の緑地のストックとしてこのような計画が生かされています。(図38)

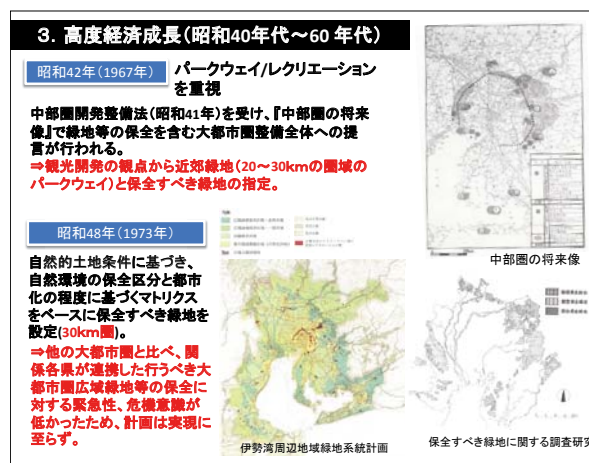
(図38)



高度経済成長期にかかりますと、さらに都市域が拡大します。中部圏開発整備法を受けて、20km

から30km圏域で人々のレクリエーションや、自動車で回ったりするパークウェイを重視する中で、緑地を楽しむことと兼ねながら保全しようという提言がなされます。1973年には、これもかなり画期的な計画ですが、自然的な土地条件、例えば地形条件がどうだとか、土壌や気候がどうだとかという条件を読み取って、保全すべき緑地を30km圏域で策定されます。伊勢湾周辺地域緑地系統計画が厳密な調査のもとに作成されますが、他の大都市圏と比べて名古屋市の周辺の各県にとって連携した広域緑地保全に対する緊急性が低かったこと、国全体でも都市緑地に関する保全法が整備されたため、名古屋圏域に特化した法律はあまり必要とされなかったことから、こちらもさほどしっかりと実現には至りませんでした。(図39)

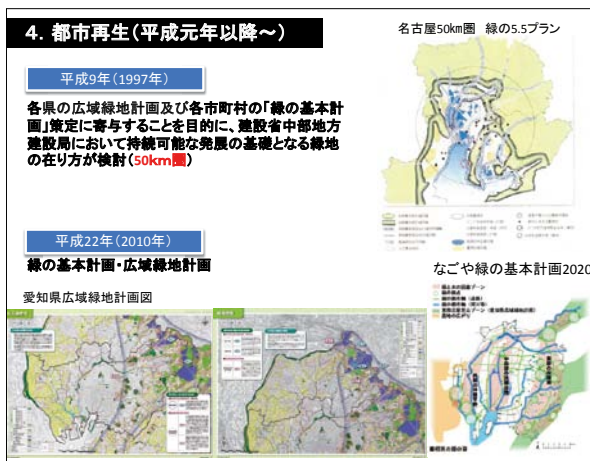
(図39)



さらに、平成にかけまして都市再生期に入りますと、50km圏域まで広がります。建設省の「各県で広域緑地計画を作ってください」という要請から、先ほど青山先生からもご紹介がありましたとおり、県ごとに緑の基本計画で広域緑地計画として保全すべき緑地の軸などが策定されます。また、「市レベルでもしっかりと緑の基本計画を作ってください」ということで、緑地に対する法制度的な整備が進みます。かなり追い風が吹いた時代です。(図40)

時代の要請に応じて緑地を整備して守っていきましょうということですが、もっと細かく見てい

(図40)

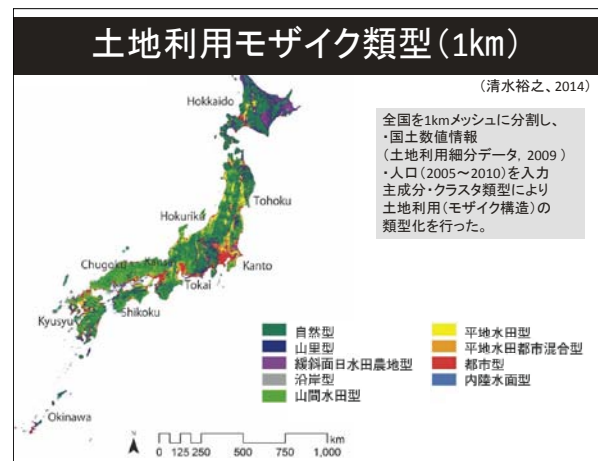


きますと、縮退の中で劣化が同時進行しているという現状があります。

21世紀における緑地計画論への要請とは何かと考えますと、これまで行われてきた「緑地の機能評価」、つまり、従来の環境保全、防災、レクリエーション、景観に加え、近年では生態系保全、ヒートアイランド、文化的景観、減災など、特に中部圏ではこれらが豊かな自然環境、歴史環境を有していると評価し、これを活用しながら機能をさらに増加させる一方で、「緑地の管理コスト」がどのくらいかかるのかということと人口変動と合わせて読み込んでいく必要があります。さらに、「緑地の計画単位」、どういう計画単位が必要となるかと考えてみますと、近年の市町村合併を踏まえ、50km圏、40km圏といった広域圏スケールでの計画論が必要になってくると分かります。例えば中山間部から都市部までがどういう関係にあるべきかといった流域圏や広域圏単位ということです。さらに、「緑地の管理主体」、管理が不足している部分と足りている部分をどのようにマッチングしていくかといった仕組みづくりも必要になってくると考えます。

今回の研究では、国土全域を対象に1kmメッシュで人口増減、土地利用増減がどのように起きたのかを分析するとともに、三大都市圏から地方中核都市、さらに中山間地域までを満遍なく含む対象地として名古屋市、松阪市の櫛田川流域と沿岸部を含む志摩地域を設定し、具体的にコスト算出

(図41)



ることをこの3年間で進めています。

まず、全国の景域マップを作成しまして、典型的なタイプに対してどれくらい管理されているのかといった課題と現状を把握します。

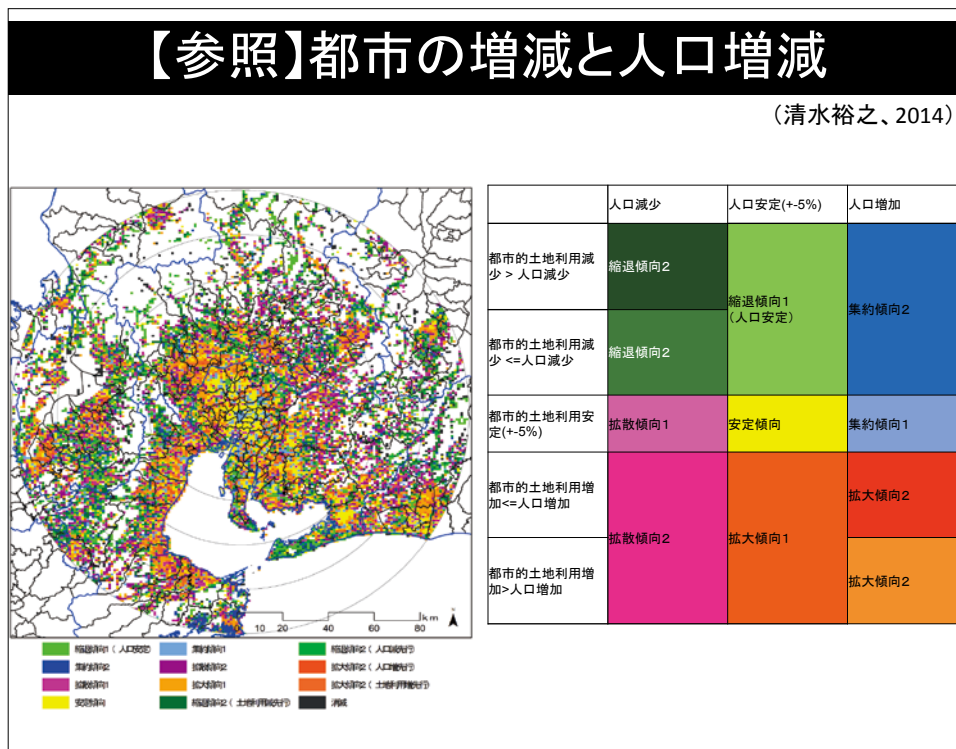
図41は1kmメッシュで土地利用類型を行った結果です。大きくは9タイプに分かれます。山里型、平地水田型、都市型、平地水田都市混合型、スプロール型といった大まかな類型が見えてきました。

図42は中部都市圏において2005年から2010年にかけて都市的土地利用の増減と人口増減がどのように生じているのかを示したマップです。名古屋市中心部は人口が増加しているにもかかわらず、都市的土地利用が減っている、つまり、コンパクト化が進んでいることが分かります。その周辺部はどちらも安定した傾向にあり、さらにその周辺部は人口が増加し、都市的土地利用が拡大する拡大傾向にあります。ピンクの部分は人口が減っているにもかかわらず、都市的土地利用が拡大し続ける拡散傾向です。中山間部は人口も都市的土地利用も減っている縮退傾向が見られます。拡大していく時代に比べて、開発・更新・放棄がランダムにモザイク状に生じていることが分かります。

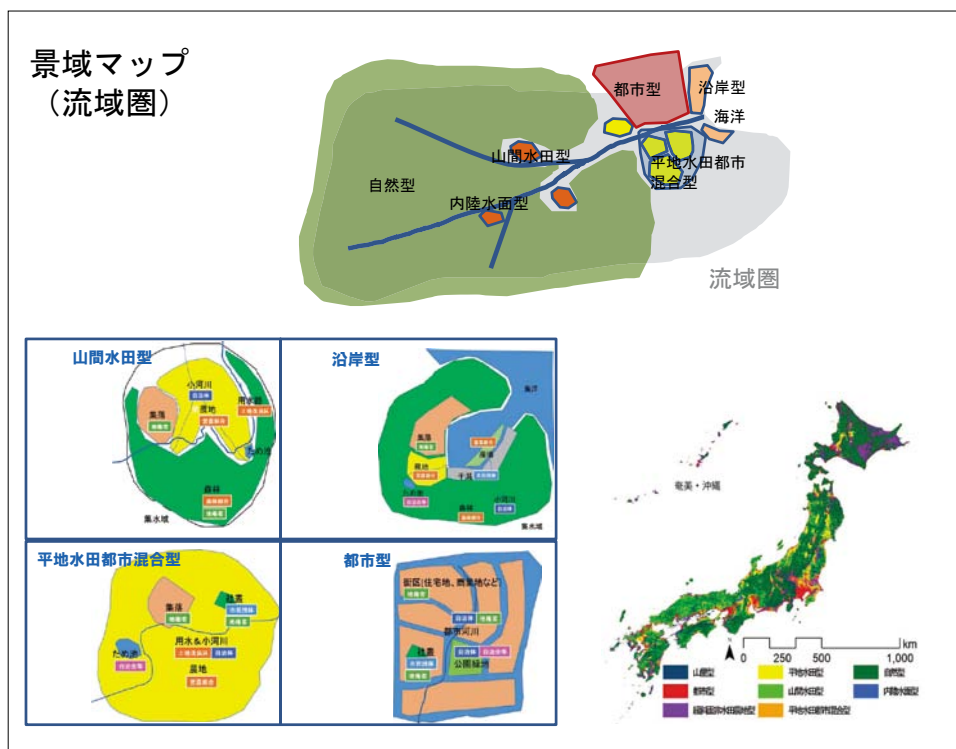
そこで、全国の9類型を流域圏として捉えたのが図43です。平地水田都市混合型から山間部の里山的なタイプまで、それぞれの典型的なタイプがどのくらい管理されているのかといった分析をしています。

対象地は沿岸地区、都市計画区域、田園環境地

(図42)



(図43)

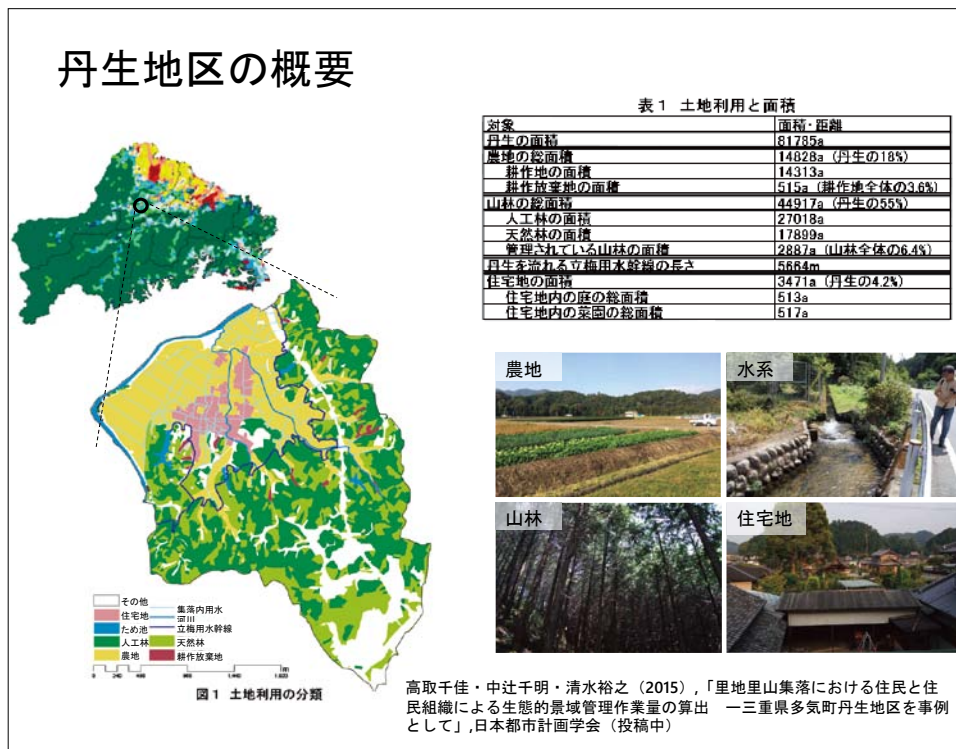


区、里山環境地区、森林区域で、志摩市、名古屋市、櫛田川流域の20地区ほどに入ってそれぞれヒアリングを行っています。

本日は2つほど事例を説明させていただきます。

1つ目の事例は里山型のタイプで、中山間部にある三重県多気町丹生地区を対象としています。水田(黄色)と市街地(赤)、山林区(緑)がそれぞれバランスよく分布しているまとまりを持っ

(図44)



た集落です。(図44)

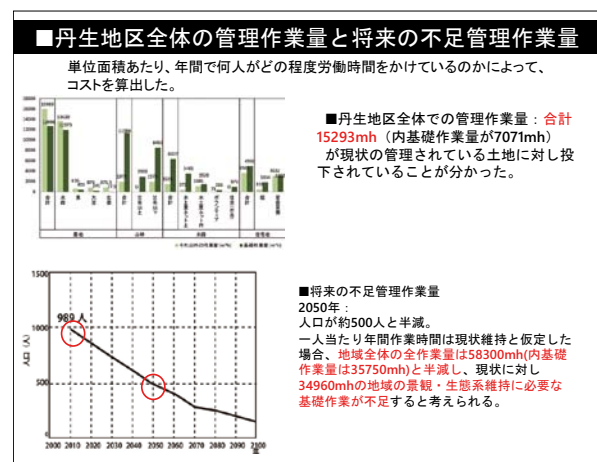
それぞれの景観要素、水田や森林などの単位面積あたり年間何人がどの程度労働時間をかけているのかに注目してコストを算出したところ、この地区全体の管理作業量は約1万5,000mhですが、そのうち収益になる作業量は8,000mhほどであることから、半分以上が収益にはならないが、地域の持続性に必要な作業であると分かります。(図45)

ただ、人口推計によりますと2050年には約半分になるといわれていますので、将来の地域の景観や生態系維持に必要な作業量が不足してくると考えられます。これを補てんする仕組みとしては、①収益外の作業の効率化、②税制面の補助や都市域からのボランティアなどの受け入れ、③保全すべき場所と放棄する場所の特定、④コストの低いタイプの管理形態への移行、などが考えられます。

2つ目の事例は都市型のタイプで、都心部において二次林がまだ残っている名古屋市名東区藤巻町を対象にしています。

藤巻町は都市計画公園に決定されていますが、長期未整備で、住民たちがその間に移り住んでし

(図45)



まっている状況です。宅地と樹林地が混在していますが、樹林地を管理する主体が不足しているため、宅地のそばに昔からあった里山型の二次林が放棄され、高木化やササ・タケの拡大といった荒ぶる自然が再び見られる状況になっています。

今、住民と行政との協働の管理体制とは何かといったことを検討しながら、まちづくりを進めています。(図46)

現状どのくらい管理作業量をかけているのか、また、将来あるべき緑地に対してどのくらい管理

(図46)

藤巻町の概要

■長期未整備公園緑地内の樹林地・宅地
： 東部丘陵地に位置する長期未整備都市計画公園。住民が移住しており、樹林地と宅地の混在が見られる。

■樹林にかかる諸問題が顕在化
： 遷移が進行し、二次林として管理されていたアベマキの高木化や大径木化・ササ・タケ・ツル植物の密生。宅地への範囲拡大による支障が発生。

■住民・行政協働型緑地管理を目指したまちづくりを進めている。
： 土地所有上自由に管理が行えない私有地では、管理できない状態。私有地公有地に関わらず、重点的な管理が行えるルール作りも求められている。

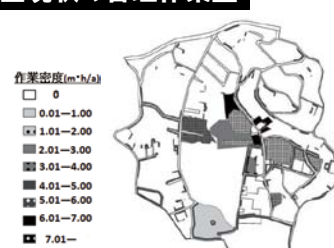





藤原望・清水裕之・高取千佳・川口暢子 (2015)
「景域管理作業量の算出・可視化を基盤とした市民協働の公園緑地管理に関する研究-長期未整備公園緑地の藤巻町を対象として-」、日本都市計画学会（投稿中）

(図47)

■現状の管理作業量



現状の管理作業密度 (ヒアリングより)

- 管理活動が主に公有地内で行われている
- 行政・森づくりの会 (13名) では人力不足

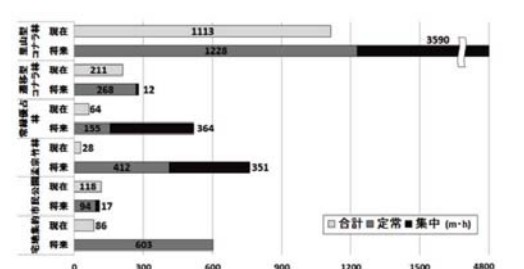
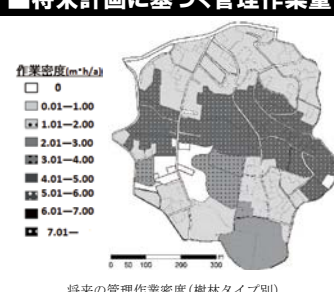


表 樹林タイプ毎の管理作業量算出

樹林タイプ	樹式図	種別	作業項目	頻度	数量	標準作業量	年間作業量 (m ² /h/a)	作業密度 (m ² /h/a)
① 面積 779a 宅地・道路 付近の樹木 立木数 125a		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理の剪定	3年毎	452a	4 m ² /h/a	603	0.77
市民の公園		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	100a	0.5 m ² /h/a	17	0.13
② 面積 876a 山山型 コナラ林		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	808a	2.5 m ² /h/a	1228	1.41
③ 面積 193a 広葉竹 の竹林		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	169a	4 m ² /h/a	361	1.82
④ 面積 351a 選林型 コナラ林		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	11a	4 m ² /h/a	412	2.14
⑤ 面積 351a 選林型 コナラ林		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	120M	0.5 m ² /h/a	12	0.03
⑥ 面積 237a 常緑硬葉林		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	308a	0.4 m ² /h/a	288	0.77
		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	110a	4 m ² /h/a	288	0.77
		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	948a	1.8 m ² /h/a	364	1.53
		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	200M	0.4 m ² /h/a	304	0.77
		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	237a	2.5 m ² /h/a	158	0.66
		雑木	剪定 枯死木の除去 芝生管理	3年毎	21a	4 m ² /h/a	158	0.66

■将来計画に基づく管理作業量



将来の管理作業密度 (樹林タイプ別)

作業量があるのかといったことを皆さんでまとめたものが図47です。上が現状で、下が将来像です。初めの3年間は初期投資として高木をたくさん切らないといけません、その後の定常管理では、

約1.5倍から2倍の労力である程度持続的な環境としてマネージしていけることが分かってきました。また、担い手につきましても、これまで公共用

地は、一部NPOのパートナーシップ制度を入れることもありましたが、基本的に公共だけが担うということで行ってききましたが、近隣に住んでいる住民という観点を入れて、行政と住民、主体的な緑地管理組合などがどのように管理をしていくかという体制づくりが必要であるとまとめています。

これからは計画と実践のフィードバックが必要になってくるだろうと考えます。

計画においては、地球環境時代、縮退化時代にはモザイクベースの管理計画、つまり、緑地を保全すべき場所と放棄してよい場所を見極め、ボランティアを受け入れてどういう体制づくりをするかという点を踏まえながら管理計画を練っていく必要があります。しかも、将来人口推計と合わせて定量的に評価していくことも必要だろうと考えます。

実践面では、公民、民間企業との協働体制をどのようにつくっていくのか、時間的な管理まで組み込んだ計画論が必要になると考えられます。

黒田：高取先生、ありがとうございました。

今のパネリストの先生方のご報告を踏まえ、さらに各先生方に1人5分ずつぐらいで2回ご意見を伺います。

1巡目は、先ほど時間の関係で言い足りなかったことなども含めまして、なぜ広域都市圏計画が今、必要なのか、どういうことを考えていかなければいけないか、という問題提起みたいなことを改めて少し整理していただきたいと思います。

2巡目は、広域都市圏の計画を進める上で、国も含めた制度的な課題が山ほどあるとは思いますが、それ以外ではどういうことが実際に検討する必要があるか、今後の課題の整理みたいなことをお話しいただきたいと思います。

先ほどの報告と同じ順番で、青山先生からお願いします。

<なぜ広域都市圏が必要か>

青山：まず、なぜ広域都市圏計画が必要かという

観点です。

先ほど東海環状都市帯の図面をお見せしましたが、広域圏全体で1つの地域全体の計画をまとめることによって、これからそこに資源を投入していくんだという共通認識ができるのではないかと思います。交通問題にしても、土地利用にしても、雇用、経済、環境問題、防災、危機管理にしても、名古屋市だけで考えていては解決できない問題、岐阜県も三重県も関わってくる問題がたくさんあると思います。

先ほど森川先生から今後の新東名高速道路、新名神高速道路の整備順の話がありましたが、そういうことも広域でどこを先にやっていくのかということも含めて議論し調整していかないとはいけません。

東海環状都市帯のときは各県と一緒にテーブルに着いて、国もテーブルに着いて、5つ委員会ができましたが、その中でみんながそれぞれ自分たちの立場を主張して議論を戦わせ、完全な調整ができたとは思えませんが、互いの立場をよく分かったうえで広域としてどうしていくのかということをもみんなで考えられたと思っています。このことが非常に重要だったという感じがしています。

広域的な調整を要することが随分たくさんあると思いますので、1つの大きな組織をつくり、その中のいくつかの部会で、各県と大きな都市、国も関わって一緒に計画作りをスタートさせる必要があると思います。

国が国土形成計画を作って、その地域ビジョンを作っていますが、各県が出している計画をほぼそのまま出している、あるいは、規定路線のものがそのまま出てくるというようなことのように思えます。

先ほどお見せした東海環状都市帯は33年前にできた計画ですが、それが今やっというんな形になりつつあるわけですから、今から30年の間に何が起きるか、いろんな予測も出されていますが、そういうものを踏まえて各県あるいは市が同じテーブルに着いて議論する必要があると考えます。これが広域都市圏計画の必要性という議論だと思っ

ています。

森川：まず、私が先ほど発表しました交通問題は大都市圏レベルで考えるのが普通といますか、本来それではか考えてはいけないはずですか。

我々は日々、ここに市境があるということは考えずに動いています。桑名に住んで名古屋で働く、一宮に住んで名古屋で働く、日進に住んで豊田で働く、そういう行動をしています。パーソントリップ調査は毎日のトリップの約95%が含まれる圏域をとりますが、このように人々が日々ほぼ大都市圏の中で動いているにもかかわらず、交通計画は行政圏の中だけで語られることが多くあります。

また、交通手段単位で考えられることもよくあります。高速道路は高速道路だけで考える、鉄道は鉄道だけで考える、どちらかになってしまっていることは大きな問題だと思います。名古屋には地下鉄がありますが、それはすべて市の中で収まっています。そこを越えて行こうとすると、藤ヶ丘から長久手に行くリニモのように乗り換えなくてはなりません。名古屋の都市圏のようなところではパークアンドライドは非常に有効な政策だと思いますが、名古屋に通勤する人のために名古屋市内でパークアンドライドを導入すべきところはあまりなく、パークアンドライドの適地はもう少し外側です。ですから、名古屋市の中でパークアンドライドの議論をしてもあまり意味がなく、名古屋都市圏の中で周りの市を巻き込んで議論することが必要です。交通計画は都市圏で考えざるを得ないということがまず1つだと思います。

別の観点では、最初の土肥さんの研究報告でもありましたように、世界が都市間の競争の時代になっている中で名古屋がどうやって勝負していくか考えたとき、名古屋だ、三好だ、北名古屋だというのは国際舞台では全く意味をなしません。やはりグレーター・ナゴヤというように一緒になって国際的にどう都市にしていくのかを考える必要があります。そういう意味では、中部経済産業局が昔、グレーター・ナゴヤ構想を出されたのは慧眼だと思っています。あの構想もまだ肅々と続いていると思いますが、ああいう発想をもっと

広めて、都市間、またはスーパー・メガ・リージョンの中で東京、大阪との違いを出しながら、名古屋都市圏を発展させていくこと、そのためには大都市間の中でのビジョンの共有化と計画が必須ではないかと思います。

山田：名古屋大都市圏の広域計画と伊勢湾流域圏の広域計画をどのように整合を図っていくかということです。

伊勢湾流域圏の中の、例えば防災とか、水と緑のネットワークというような流域管理とか、産業振興とか、そういう分野は名古屋大都市圏を越えた広域的な課題になります。越えてはいますが、その課題の中に名古屋大都市圏も含まれているということで、内数的な計画の位置づけが1つです。

もう1つは、地域間連携というお話をさせていただきましたが、例えば中山間地の支援は、豊かな名古屋大都市圏の役割ではないかという点です。伊勢湾流域圏全体を持続可能なものにしていくための役割を名古屋大都市圏が担うということです。

この2つの視点で名古屋大都市圏の広域計画を作る必要があるのではないかと思います。必要な要素として、理念とビジョンと計画とガバナンスという4つの要素に留意する必要があると申し上げましたが、ビジョンと計画策定についてはフランスの流域管理方式が参考になるかと思います。

フランスでは国土を大きく6つの流域に分けて、流域委員会という議会と、そのもとに行政体である水管理庁という組織を設置しています。そして流域委員会と水管理庁が、舟運、発電、港湾も含めた水利用や水環境の保全について総合的なビジョンと計画を作っています。その中には経済振興などは含んでいませんが、水道や下水道、工場排水対策などは当然含まれています。多くの自治体や農業関係者、工業関係者、舟運などの水利用関係者など、ステークホルダーは相当の数にのぼりますが、議会に相当する流域委員会と水管理庁が行政間の調整や住民との集会、アンケート調査によってビジョンと計画をオーソライズしています。相当難儀な作業ですから、時間と労力を要します。これはいかに総合的な計画を作るかということに

関するモデル的な事例で、ガバナンスという意味では議会と行政が流域単位にあるわけですが、その仕組みがフランスでは有効であっても、果たして日本で、あるいは、伊勢湾流域圏ではどうかということを考えています。この点については2巡目にお話しさせていただきます。

高取：先生方もおっしゃいました調整機能という点と、中部都市圏自体が持っている魅力をどのようにアップさせていくかという2点からコメントさせていただきます。

まず1つ目ですが、人口減少下の課題をどう解決していくかという点を考えますと、各市や県単位ではなく、広域的に、さらに通勤圏や通学圏、交流人口や観光人口がどのぐらいの範囲で動いているのかというベースを踏まえることが必要だと考えます。

あと、テーマごとです。緑地にしましても、高台の緑地を保全すべきという意見がある一方で、低地部には津波が来るので、減災面を重視すべきといった意見もあり、各研究者や行政の方々の中でもそれぞれの視点によってどういう場所に人が住んでいくべきかといった意見がバラバラにあるような状況かと思えます。それを例えば市と市、県と県といった水平間、垂直間での広域的な調整機能を踏まえ、どうあるべきかという議論、テーマ間の議論と行政間の議論を同時並行で行うこと、そのためのベースとして人口動態のデータをまず捉えることが必要になると思います。

もう1点、スーパー・メガ・リージョンにまで発達してきた名古屋大都市圏の魅力、他の大都市圏にはない魅力をどれぐらい打ち出していけるかということが、国内においても有数の環境を持っている中部圏の可能性であり、使命でもあると思えます。

中部圏周辺部には豊かな里山や旧街道沿いの歴史的な市街地が広がっていますし、海岸部では豊富な資源が多くとれます。豊富な自然資源、歴史的資源が都市域に近い場所にあることはかなりの魅力だと感じています。ですが、それをしっかりと交通アクセス網で結び付けて、圏域全体と

して打ち出していくという姿勢がまだ弱いのではないかと思います。観光面や交流の面での魅力向上と整備がこれからの課題になるだろうと思います。

もう1つは、山田先生もおっしゃいましたように、流域が連なっていることのメリットを生かすことです。三重県では市が1つの流域と対応しているところが大きいので、中山間部と都市部がエネルギー面で協働の政策を打ち出して、例えばバイオマスエネルギーを都市域でも消費しながら、全体で需給的なエネルギーのあり方を模索するといった状況があります。愛知県は行政体によって分かれている場所もあって難しい点もあるかと思いますが、広域的な視点を入れながら、緑地の持っているエネルギー的な資源をどのように融通していくかといった点で非常に大きな可能性があると思っています。

黒田：ありがとうございました。

再びでございますが、今のような必要性に関するご主張を前提に、より具体的に当面何を考えなければいけないのか、あるいは、どういう問題を克服していかなければいけないのか、という課題について、全く自由な立場で結構ですので、青山先生から5分ずつでお願いいたします。

<今後克服していかなければならない課題は何か>

青山：私はスーパー・メガ・リージョンという言葉が嫌いです。東京の属国になるみたいな感じがします。すぐに東海環状都市帯の話を出しますが、あのときは東京とは違う地域の魅力をちゃんと打ち出すことをかなり重要なテーマとしていました。それは今でも同じことが言えるのではないかと思います。

東海環状都市帯整備計画調査はまさに「調査」で、先ほど絵を1枚お見せしましたが、そこに至るまでに2年間にわたって現状分析をかなり緻密に積み上げています。それこそパーソントリップ調査のデータや土地利用のデータを広域圏できちんとデータベースとして整理する作業をしました。このエリアは東京、関西圏とはかなり都市圏の構

造が違うのではないかと以前から言われていたものの、それをちゃんと数値や絵にして見せた例はありませんでしたが、当時、地域分析をやったことで明らかになったと思っています。

名古屋は多核重層型都市圏という名前を付けています。名古屋があって、周辺に四日市、一宮、岐阜、各務原、多治見、豊田、岡崎、豊橋、半田、三重県では鈴鹿と津も含めて、結構自立的な、例えば通勤通学でいうと周りの市町村から通勤通学を集めている都市が結構幾つもあるからです。名古屋があって、名古屋の影響圏が大きくあって、その下に都市圏がそれぞれに圏域を持っているのです。

一方、関西圏は3極集中になっています。京都と大阪と神戸が3つの核で、高槻とか、パナソニックがあるからということで通勤が集中するエリアはありますが、通勤通学圏は非常にきれいに3つの圏域に分かれます。

東京は全くの1極集中です。通勤の事例からいうと、東京23区にみんなが行っています。周りから通勤を吸収しているところはそんなに多くありません。ほとんどありません。東京は非常にシンプルで、東京の核を中心に等高線のようにきれいに書けます。

アメリカにいた15年間に50都市ぐらい回って、いろんな都市でいろんな話を聞きましたが、どこへ行っても地域分析の素晴らしいデータベースを持ち、いろんな分析を行っています。国際比較までやっている都市もたくさんあります。私は地域分析はすごく重要だと思っていますが、日本では広域的なデータでもって地域分析、地域比較を行うところが、今のところないんです。ここの中部圏社会経済研究所がまさにそういった役割を担うべきだろうと思っています。

シアトルのPuget Sound Regional Councilも巨大なシンクタンクですが、データを集めて地域分析を行い、常にどなたのところでもデータをきちんと出せるようにするためには、それだけの資金が必要です。

Puget Sound Regional Councilの場合は連邦

政府の交通予算を使っています。交通予算はもともとガソリン税からきています。連邦が州から集めたガソリン税で地域に機関をつくって、その機関が交通に関わる情報を集積して地域を分析した上で、地域の問題や課題を整理する。それを踏まえて各地域が課題解決のための交通計画を作り、道路整備や鉄道整備を行う。こういうことができるように連邦政府がPuget Sound Regional Councilにお金をあげているということです。

Puget Sound Regional Councilには職員が70~80名いたと思いますが、そのうちの60%は連邦の交通の予算で雇われています。その人たちがきちんとデータを持ち、地域分析ができる体制が整っていることは非常に重要だったと思います。

地域分析をきちんとしたうえで、現在どういう課題があるのか、ここを将来どうしていくのか、将来ビジョンを作るテーブルを作って、そのテーブルに各県あるいは市、もちろん国も着いていただいて、一定の期間で広域ビジョンを見直していくことが重要だと考えます。ビジョンの中にビジョンを実現していくためのプロジェクトを位置づけながら、みんなで実現していく体制を作っていくこと。それがないと本当の広域計画はできないと思います。

森川：一番の課題は、大都市圏の計画を作り、実行するための組織と予算、意思決定機関だと思います。

例えばパーソントリップ調査ですと、中京都市圏総合都市交通計画協議会があります。きちんと県市代表があって、中部地方整備局が事務局になっていますが、最近はそこで計画を作るわけでもなく、その計画に拘束力があるわけでもなく、悪い言い方をすれば、集まって何か話し合っているだけという状態です。当然そこには予算もないし、議会があるわけでもなく、意思決定機関も何もありません。

それを根本的に解決するには昔、議論された道州制みたいに自治体組織を変えてしまうというのものもあるでしょうが、その前に、例えば都市交通問題だったら、中京都市圏総合都市交通計画協議会

に予算を持たせて意思決定の仕組みをつくるというのも1つの方法だと思います。

意外と重要なのが名前だと思います。先ほどグレーター・ナゴヤというのがありましたが、名古屋、愛知、尾張、三河、東海、中部、中京、空港の名前はセントレアとなっています。我々は慣れているから、それぞれ使い分けていますが、外から見たら分かりません。もちろん全部を統一する地域の名前はあり得ませんが、もう少しきちんと整理できないだろうか、そこから始められないかと思っています。先ほどグレーター・ナゴヤ・イニシアティブのお話をしましたが、対外的な経済政策だったら、グレーター・ナゴヤということで統一してしまうとか、そこに例えば交通計画が乗るとか。名前の使い方の統一感も1つのきっかけになるのではないかと思った次第です。セントレアの名前ももう一度考え直してもいいかもしれません。

山田：名古屋大都市圏よりは流域圏の視点でお話ししますが、先ほど言いましたフランスのような仕組み、ガバメントについてです。

フランスの場合、国の機関は水管理庁です。今、森川先生から道州制という議論がありましたが、今、日本でそういう仕組みをつくるのは難しいと思います。しかし、名古屋大都市圏でビジョンを描き計画を作って実行していかなければいけません。関西には関西広域連合という県の広域連合がありますが、流域の問題を解決するには、ちょっと行政的な発想ですが、基礎的な事務が多いので、県の広域連合の形はなかなか難しいでしょう。市町村となると、伊勢湾流域圏の中に多分100ぐらいの市町村がありますので、その広域連合をつくるのも難しい。

九州の知事会はちょっとユニークな方式を採用しています。それぞれの県単位で政策を考えて、九州のための政策を考えて、それをそれぞれの知事さんが提案し、それに賛同した知事さんがその県の議会なり、条例なり、予算を作って、県として事務を執り行っていくという仕組みです。9県の知事さんが全部合意すれば、九州全体が1つの

政府のような形で、ある分野に限定されますが、事務が執り行われ、政策が実行されます。この方式ならこの地域でも実行可能だと思います。

2010年のCOP10のとき、分かりやすい言葉で言うと、旧尾張藩の地域の地方自治体の方々、具体的には木曾三川ですが、名古屋市が音頭をとって、流域で水と森を守るような活動をしませんかと声をかけたら、29自治体だったと思いますが、集まりました。現在は木曾三川流域自治体連携会議という首長さんの会議と課長さんの会議の2段階で行っています。42自治体まで広がりました。

そこで九州の知事会の方式を採用すれば、分野は特定されると思いますが、少なくとも木曾三川で同じ施策でそれぞれの自治体が条例なり、予算なり、議会を通して実施していけば、流域全体の取り組みにほぼ等しくなるのではないかと思います。見かけ上、道州制のように、1つの政府になったようにということです。今、名古屋市が事務局になって現在も取り組んでいます。上下流交流というような名称で分かりやすく市民の皆さんにもPRしています。流域全体の森と水という分野だけではなく、経済的な交流を含めて、防災や産業振興など、少し幅広の分野で先ほどの仕組みを作っていければ、ビジョンと計画が作れて、実行できるのではないかと考えています。

高取：広域計画を作っていく上で、どういうふうにデータを得て、それを基に皆さんで議論する体制をどのように作って、制度的枠組みや体系を整備してビジョンを作ってアクションプランに生かしていくか、そのところを明確にすることが必要という、先生方がおっしゃっていたことが一番重要かと思いますが、それに加えて、参加する主体について考えてみたいと思います。

中部の都市圏を見てみますと、例えばベトナムやカンボジアと連携しながら新しい流通の仕組みを作ろうとしている元気の良い企業が岐阜県や三重県にあります。局所的な地域の資源を生かしてブランド化しながら、新しい魅力を国内外に発信して人を引き付けようという動きも多く見られます。そういう国際的なお店も持っていらっしゃる

方々を引き込みながら、中部圏のブランド化という意味でどういう戦略が考えられるかといった動向などをヒアリングしながら進めていくことが必要だと思います。

もう1つ、中山間部にはかなり活発に活動されている地域のコアとなる方が多く存在しています。そういった方がいらっしゃるかどうかによって、新しい定住・移住がすごく促進されている地域と、かなり減ってしまっている地域に分かれてきます。地域間の情報交流の場に、行政の方のみならず、地域において活発に活動されている方をどんどん引き入れて、どういうことを進められてきたのかといったことを議論する場をつくっていくことが必要だと思います。

ドイツでは参加する主体を初めから制度で明記しています。広域リージョナルプランを作る上で、例えば水資源に関する人とか、地域の企業とか、こういう主体が必ず参加することというふうに明記されているのです。中部圏ならではの企業体の方、地元の方々を地元行政の方々はご周知かと思えますので、そういった方に声をかけていただいて、さらに議論を深めていくステージが必要かと感じています。

黒田：ありがとうございました。

私からはまとめとして、今日突然広域都市圏のお話を聞かれて若干分かりにくかった方もいらっしゃると思いますので、少し整理させていただきます。(図48)

(図48)

広域都市圏の設定・運営に当たっての留意点	
◇ 定義をめぐって	<ul style="list-style-type: none"> * 日常生活圏 (通勤・通学などを基礎に): 例) 大都市雇用圏 * ビジネス圏: 豊橋、津、滋賀: リニア日帰り圏 (スーパーメガリージョン) * 流域圏: 資源的繋がり 例) 名古屋市と王滝村
◇ 計画対象による最適圏域の違い (規模の経済の違いによる)	(例) 米国の広域計画圏は主として交通、エネルギーに基づく: MPO (metropolitan planning organization): 連邦からの補助金の受け皿
◇ 計画主体: (公共/自治体 ↔ 民間) メリットとデメリット	
◇ 市民(住民)参加: 日本のPublic Commentsは形骸化していないか	米国における情報の徹底的開示
◇ 少子高齢化への対応: 現状より広域での対応が必要か 例) 緑地	
◇ インフラの老化化への対応	(例) NYの交通公社: 1兆5千億円程度の資金不足, etc.

まず、広域都市圏をどう定義したらいいのかということについてです。山田先生は流域圏を強調されていますが、いろいろな立場があります。

最初の研究報告で説明があった40km圏は、日常的な生活圏として実質的にまちとして一体化しているという定義から設定しました。昔から地域経済学の分野では、通勤通学で一体化しているということです。以前東京大学にいた金本良嗣氏たちは大都市雇用圏として全国の定義を作っていて、それを続けられていますが、この間の市町村合併で少し使い物にならなくなってしまいました。

今回、名古屋圏については40km圏がまさにそれであろうということで定義し、それが一番基本的な広域連携のベースになるだろうというご提案をさせていただいたということです。

ただ、豊橋にいる方からは「豊橋だけのけ者にされたようで寂しい」というコメントもちょうだいしています。完全に一体化していないにしても、日常的なビジネスなどで行ったり来たりしている豊橋や津、滋賀の琵琶湖東沿岸部などについては、少し広い目で、ビジネス圏として別の角度で含めるというやり方が必要かもしれません。

また、青山先生はお嫌いだそうですが、スーパー・メガ・リージョンとして、リニア中央新幹線が開通した暁には60数分で東京から大阪まで行けるようになります。今でも東海道新幹線で、すごい数のビジネスマンが毎日東京、名古屋、大阪を行ったり来たりしていますが、それがますます活発化します。先ほどから議論に出ていますように、良くも悪くもその3つの都市圏の競争が激化しますから、その中で勝ち抜くためにはどうしたらいいのかというのも名古屋の広域連携の重要な課題だろうと思っています。

今、国のほうでは国土形成計画をお作りで、こちらでもスーパー・メガ・リージョンは非常に重要な課題として取り上げられています。パネリストの方からも出ていますように、三大都市圏はそれぞれかなり特徴が違うので、それを温度差と呼んで、その温度差があることを活用して交流を活発化させていこうというスローガンが文章化され

つつあります。

次に、流域圏についてです。

山田先生はもっと広い定義をされているようですが、水という伝統的な資源的つながりが地域的にあります。名古屋市民にとって一番分かりやすいのは大滝村です。昨年御嶽山が噴火しましたので、ご苦労されているようですが、もともと名古屋の水源地です。名古屋のライオンズクラブやNPOも昔からかなり意識的に大滝村に植樹活動をされていて、流域圏としての連携を図っています。名古屋市も休暇村を大滝村に設けています。水源地とのつながりを守っていこうという趣旨で、まだ維持して何とかやっているわけです。日常圏な生活圏とは別に、忘れてはならない広域連携の課題だろうと思います。

次に、組織づくりについてです。

先ほどから話に出ていますように、対象とする具体的なインフラや活動に応じて最適なくくり方は変わってきます。規模の経済がうまく働く範囲は道路、河川、鉄道で変わりますので、そういう違いが出てしまうわけですが、現実問題として、それぞれ全部違うから、全部違う組織でやれと言われても、なかなかそうはいかないものです。

アメリカでは、昔から交通やエネルギーについては行政区域を越えた組織づくりが行われています。有名なのは地下鉄で、市域を越えたトランスポーターションオーソリティとか、青山先生がご紹介になりました港湾関係のポートオーソリティとか、伝統的に行政区域を取り払った試みが受け継がれています。

もう1つ、アメリカの制度で日本でも検討すべきだと思っているのは、道路予算の自治体、地方への交付の仕方です。日本では、国から県や市、それぞれ行政単位でしかきませんが、アメリカでは、道路はある程度広がりを持っていますから、地域ごとに設けられているMPO（Metropolitan Planning Organization）が国の補助金の受け皿になっています。当初からかなり広い目で道路整備の計画が図れるし、予算も活用できます。アメリカで動いている広域の計画組織は、MPOをベー

スに発展しているところがあります。

先ほど森川先生も紹介されましたが、私が名古屋に来て最初に声を大にして文句を言ったのは、地下鉄が市の行政境で切られてしまって、名古屋市を越えてしまとなかなかつなげないということです。都市圏の計画としては非常に残念です。MPOみたいな組織づくりは、道州制みたいに最初から全部合わせるわけではありませんので、現実的には取りやすい政策かと思っています。

次に、広域計画を誰が作るのかという計画主体についてです。

青山先生も少しご紹介されましたように、アメリカでは公共部門が広い計画団体を組織している場合と、完全に民間が自由にやっている場合と2通りあります。昨年の視察でボストンとニューヨークの2都市を拝見しましたが、ボストンは州がかなりお金を出している団体で、ニューヨークは民間ベースの団体です。メリットとデメリットがそれぞれありまして、自治体がお金を出しているほうは資金的にはかなり潤沢なので、データ提供サービスも随分行き届いたことをやっていますが、その代わりに、発想がお役所ですから、少し限られてしまいます。民間ベースのほうは、発想がものすごく自由で、本当に実現できるかどうか分からないような将来的な絵を描かれたりされています。その代わりに、予算的には結構きゅうきゅうでやっておられるようで、データベースを作って一般の方に使わせたりというほどの余裕はないようです。

本日、この企画を立てられた中部圏社会経済研究所の狙いの1つには、将来的に名古屋大都市圏の民間ベースの計画主体を目指したいということがありますので、またご意見をちょうだいできればと思いますが、その選択の仕方も2通りあるのではないかという気がしています。

次に、市民参加についてです。

民意をくみ取ろうということでパブリックコメント、いわゆるパブコメという制度がだいぶ前から導入されていますが、どうも少し形骸化しているのではないかという気がしています。

アメリカの実例を調べますと、かつては日本と

同じように、公共事業を役所が地元の方に「やるぞ。こういうのを造るから従え。」みたいな感じで進めていた時期がありましたが、相当に強い反対運動を経験したため、現在は、日本ではちょっと想像できないぐらい徹底的に情報を一般の方に開示しています。同時に、先ほど高取先生からドイツでは関係者が指定されているという話が出ましたが、ステークホルダーと称される関係者が一堂に会して徹底的に何度でも議論しています。ちょっと日本ではまねができないかなと思うぐらい徹底されています。もちろん何回も何回も議論しますから、ものすごく時間もコストもかかりますが、日本もそろそろそういうふうに変わっていかねければいけないのではないかという気がしています。

次に、今日のお話にも出ていますが、少子高齢化への対応についてです。

図49は「国土のグランドデザイン2050」、国交省でお作りになった総合計画の資料に出ている絵です。青く塗ってあるところが2010年から2050年までの40年間で人口が50%以上減少すると予測されている地域です。名古屋大都市圏の辺りはほとんど白いので、ごく近くではあまり心配しなくて

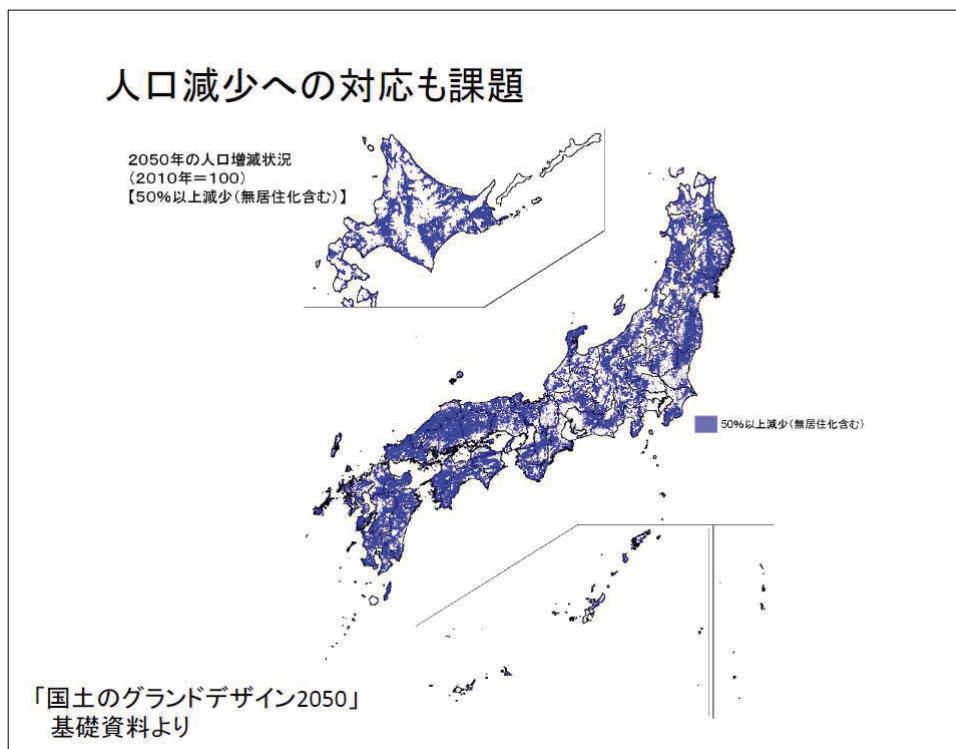
もいい状況ではありますが、三河のほうは真っ青ですし、先ほどお話した水源地である中山間地も相当青い地域が広がっています。

例えば水源地から人がいなくなってしまった後、名古屋の人が水源地をメンテナンスするために払うお金と、今のうちに具体的なサポートをして中山間地を守るのとどちらが安上がりか。経済学者はすぐお金の話にしてしまうので、嫌らしいと思われる方が多いと思いますが、そういうことを客観的にてんびんにかける時期に来ているのではないかと思います。その辺で山田先生の流域圏の問題も出てくるのではないかと思います。

最後は、本日の話にあまり出てこなかったのですが、インフラ老朽化の問題です。

中央自動車道でトンネル崩落事故がありました。そろそろインフラが老朽化しています。先ほど褒めたアメリカ、ニューヨークのトランスポーションオーソリティで、近い将来、おおざっぱに1兆5,000億円程度、今の円安だともうちょっと金額が上がるかもしれませんが、そのぐらいの負債というか、資金のショートが生じるだろうということが最近話題になっています。ニューヨー

(図49)



クでは上下水道が築70年を迎えて、そろそろクリティカルな更新時期に入ります。

ニューヨークの州政府の対応は、シェールガスが採れ始めたことによって、海外に出てしまっていた製造業が回帰し始めていますので、ニューヨーク州に製造業を誘致することで資金的な強化策を図って、インフラの老朽化に備えようという方針を知事が最近打ち出したという話が伝わってきています。

これはアメリカだけの話ではなく、名古屋大都市圏でもいろいろなところでそろそろインフラの老朽化が本格化しますので、そのためにももう少し広い視点で広域的な連携を図っていく必要があると思っています。

私からは以上でございます。

ありがとうございました。