

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5回

リニア時代の都市リノベーションと地域マネジメント

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り組みの方向性を提起するため、50周年記念連続シンポジウムを開催しています。

また、当財団では、2015年7月に「多様な主体間連携による地域のガバナンス手法研究会（以下、「地域ガバナンス研究会」）を立ち上げ、海外の先進事例などを踏まえながら、地域課題を地域主導で解決していくためのガバナンス手法について調査研究を進めています。

今回は、第5回目としてこの研究会座長である中部大学服部敦教授にコーディネーターをお願いして、「都市リノベーションと地域マネジメント」をテーマに連続シンポジウムを開催しました。

その要旨をまとめましたので、ご報告いたします。なお、シンポジウムで行った研究報告につきまして、「中部圏研究」vol.194・195の中部社研調査研究レポート「独・英における新たな都市・地域マネジメントの試みと課題」に掲載しているため、記載しておりません。（文責事務局）

日時：2016年2月16日（火） 14：00～17：00

会場：名古屋ルーセントタワー 16階J・K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. 概要説明

日本の都市・地域再生と広域マネジメントの潮流

説明者 地域ガバナンス研究会座長、

中部大学工学部都市建設工学科

教授 服部 敦 氏

それでは、私から概要説明をさせていただきます。今回は、「リニア時代の都市リノベーションと地域マネジメント」という題名でシンポジウムをやらせていただきます。主催者の公益財団法人中部圏社会経済研究所（以下、「中部社研」）の中に「地域ガバナンス研究会」を設けました。以前は「中部社研特区制度研究会」という名前だったのですが、国家戦略特区とかそういう制度の研究から、地域のマネジメントやガバナンスの研究へと変わってきました。その研究の報告も兼ねて、



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、建設省勤務を経て、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年より中部大学工学部都市建設工学科教授。

今日はお話をさせていただきます。

最初に「地域にイノベーションを」という言葉を掲げましたが、リニア時代ということで2027年に向けて、あと10年で名古屋までリニア中央新幹線（以下、「リニア」）が開通します。これは、非常に大きなチャンスかつ契機になるだろうと思います。

そこに向けて、さまざまな立場の方や企業がい

ろいろな準備をされています。リニアが通るとい
うことは、これまで以上に地域にとって革新的な
ことが起こることになります。

とはいえ、何も対応しなければ地域に何も起
らず、リニアが通過するだけということになりま
す。せっかくのチャンスですが、10年は地域の開
発や整備という立場からすると、時間がほとんど
ないと言っても過言ではありません。そういう意
味で、リニア時代の到来に向けて、地域にいか
にイノベーションを起こしていくのかという課題が
あると思います。

イノベーションという言葉は、狭い意味では技
術革新ということで、新しい技術を生み出して
いくという捉え方があります。しかし、地域イノベ
ーションといった場合には、地域のあり方や構造自
体をいかにリニア時代に対応した新しいものに
変えていくのかという大きな課題として捉えるべき
ではないかと思っています。

地域のイノベーションを支えるための制度的な
基盤を考えると、政府では2001年くらいから、大
きく政策の転換をしています。国がある方針を立
てて地域に押しつけていくという立場から、地域
がいろいろなアイデアを出して、国は地域のイノ
ベーションを受け止めて、それをいかに支援し制

地域の革新的な取組みを推進する計画制度の変遷

- 都市再生(2001)
- 構造改革特区(2002)
- 地域再生(2005)
- 総合特区(2011)
- 国家戦略特区(2013)

度的な基盤を作っていくかという立場に変わって
います。

その最初の契機になったのが都市再生制度です。
都市再生をはじめとして、構造改革特区、地域再
生、総合特区、国家戦略特区と政権が変わるたび
に名前を変えつつ、実は内容も変わっているのだ
ですが、地域のイノベーションを支える制度が展開
されてきました。私も、いくつかの制度の構築や
設計に初期には随分関わらせていただいたのです
が、その中で持っていた問題意識も今日お話しす
る内容につながってきています。

国際戦略総合特区という制度が民主党政権で立
ち上がったときに、この地域では「アジアNo.1
航空宇宙産業クラスター形成特区」が作られまし

【国際戦略総合特区】アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区

愛知県、岐阜県、三重県、滋賀県、京都府、奈良県、和歌山県、大阪府、兵庫県、徳島県、香川県、岡山県、広島県、山口県、福岡県、佐賀県、熊本県、大分県、鹿児島県、沖縄県、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、奈良県、和歌山県、大阪府、兵庫県、徳島県、香川県、岡山県、広島県、山口県、福岡県、佐賀県、熊本県、大分県、鹿児島県、沖縄県



MRJ完成予想図(三菱航空機提供)





ボーイング787



ボーイング787部品の専用輸送機(ボーイング747「ドリームリフター」)への積み込み(中部国際空港)



複合材主翼の成形に用いるオートクレーブ(複合材硬化炉)



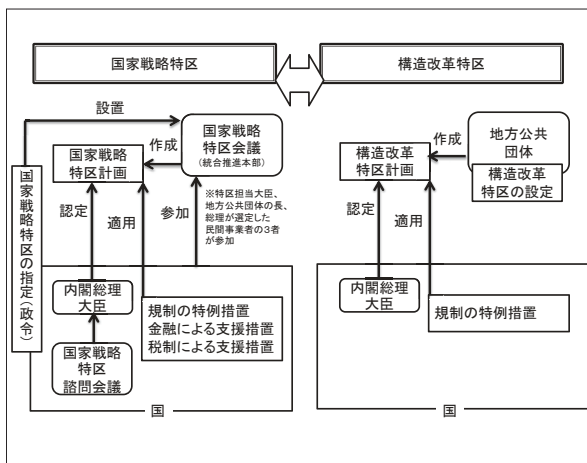
胴体パネルの結合

アジア最大・最強の航空宇宙産業クラスターを形成する

【期待される効果】
 ○5年後の経済効果・・・3,600億円
 ○5年後の新たな雇用・・・8,500人

た。これはかなり広域にいろいろな事業をつなげて、航空宇宙産業をこの地域に根付かせるための特区を作っていこうというものでした。その制度的な基盤は、基本的には既存の枠組みを壊して良いというもので、地域で新しいアイデアを出して新しいものを作っていくのであれば、それまであった枠組みを壊しながら、地域のやりたいことを進めてもよいというものです。

最初の都市再生は、都市計画制度の自由度を広げようとした。その後、特区では規制改革に取り組み、そして地域再生、総合特区では、いわゆるファイナンスのあり方、資金の流れ方を変えていこうとしました。最近の安倍政権では国家戦略特区ができましたが、これは地域のマネジメントのあり方を制度的には大きく変えようとしています。資金の流れを変えて、複数の自治体が連携して、民間と一緒に新しい産業を興していこう、新しい産業の集積を地域に根づかせていこうというものです。



最近の安倍政権では国家戦略特区ができましたが、これは地域のマネジメントのあり方を制度的には大きく変えようとしています。国家戦略特区で着目すべきは、国家戦略特別区域会議が地域で作られたということです。これは自治体の首長と民間企業の代表者、そして国とが一緒になって、3つの立場の人が1つの合議体を作っています。地域と民間と国の合議体が地域の計画の政策決定をし、それを運営するということを、ほぼ初めて本格的に法制化したという制度です。実はその点は、政府としてもあまり強調していないのです。

これまで地域の計画を作って運営していく場合は、たとえば選挙で負託を受けた首長が意思決定をするというのが普通の流れでした。しかし、国家戦略特区はそこに民間の人も国も入って、広域的な地域の大事な戦略や計画を決定し、運営していくという仕組みです。法律の仕組みとしては、かなり斬新な形を取っていると思います。

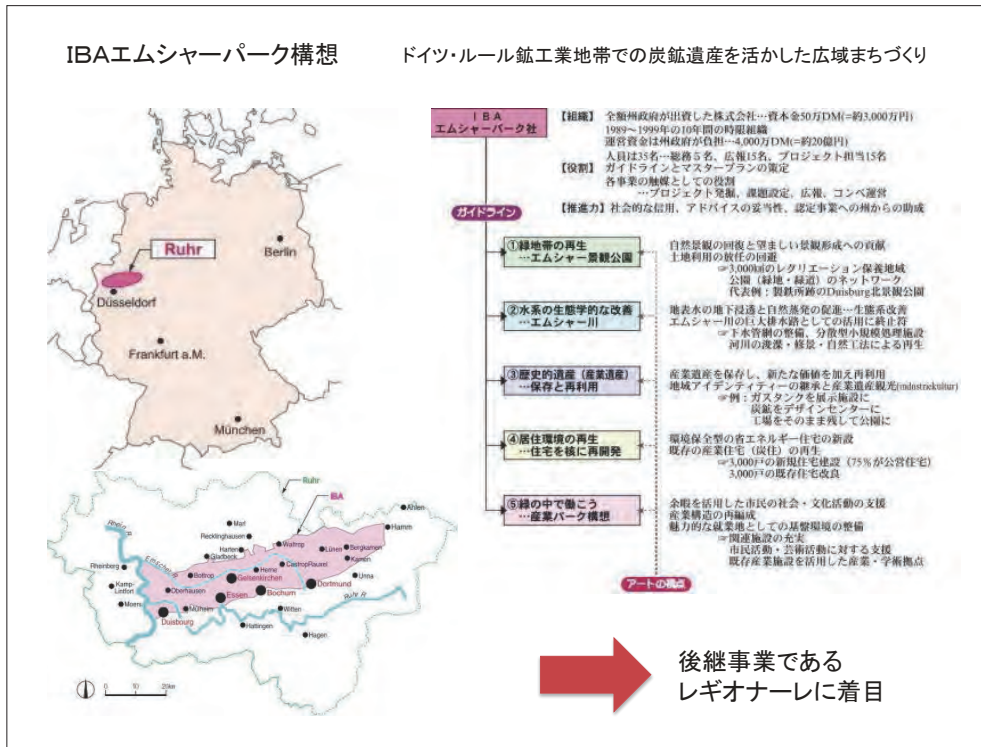
広域プロジェクトの マネジメント・イノベーションを 推進する主体が未確立

(制度的な基盤が未整備)

国家戦略特区は、地域のプロジェクトをマネジメントする、運営するという新しい枠組みを法制化したものです。しかし、それが果たしてうまくいっているのかということについては、国家戦略特区自体はまだ始まったばかりで成果が出てきていません。そういう新しい広域連携の運営の枠組みがうまくいくのかということは、大きな課題になるわけです。

国家戦略特区ができるまで、都市再生などいろいろな制度が出てきました。それらにずっと関わって見てきている中で、いろいろな地域の広域的なプロジェクトをマネジメントして、新しい地域の構造のあり方や空間のあり方を提示していく、いわゆるリノベーションを起こしていく主体が、まだまだ日本の中では未確立なのではないかという問題意識を持っています。そういう推進主体をしっかりと位置づける制度的な基盤が必要ではないか、こういう問題意識があるわけです。

そこで今回、地域ガバナンス研究会では、ドイツとイギリスの事例に着目しました。たとえばドイツでは、のちほど紹介されるレギオナーレという制度の前に、ノルトライン・ヴェストファーレン州(以下、「NRW州」)の政府によるIBAエム

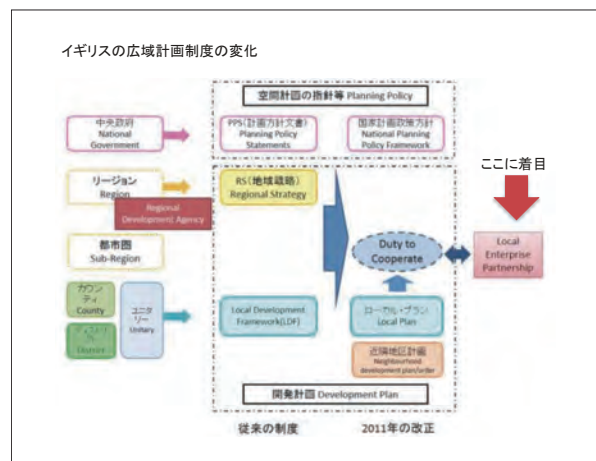


シャーパークという事例があります。これはすでに日本ではたくさん紹介されている事例です。ここでは、かなり広域的に自治体が連携して、その地域の衰退した工業地帯をいかに再生して、新しい産業を根づかせていくかについて、10年間の期間限定のプロジェクトを起こしています。

我々が着目したのは、その推進主体として時限的な10年間だけの公社を作り、そこに専門家が集まり、広域的なプロジェクトの中味を磨いていくという仕組みです。これは1999年に終わっています。

その後、NRW州全体にこのIBAエムシャーパークの枠組みがさらに発展的に展開していった、レギオナーレという制度になるわけです。これがなかなかユニークな制度で、地域の広域的なプロジェクトのガバナンスやマネジメントにかなり参考になるのではないかと着目しており、今日ご紹介させていただきます。

それから、もう1つの事例として、イギリスの広域計画制度が大きく変わったというのがあります。2011年に労働党から保守党に政権が変わったとき、従来の法定の広域計画という枠組みの外にローカル・エンタープライズ・パートナーシップ(以下、「LEP」)という、地域の広域的な協定制

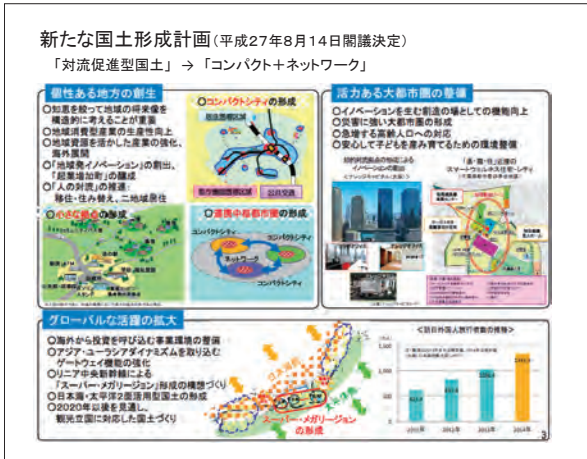


度のようなものを立ち上げたのです。それまでは政府の地域のエージェンシーというか支局のようなものがあり、その支局にマネジメントを任せていたわけです。

政府の支局にマネジメントを任せていたのですが、かなりドラスティックに、この支局を全面的に廃止しました。それに代えてLEPという任意の協定制度を立ち上げて、法定計画の外に民間と行政とが一体となって新しい協定を結んで、その中で戦略的にいろいろなプロジェクトを展開しようとしています。法定計画の外に戦略的な枠組みを置くことにより、全体のスピードアップや経済の活性化を図っていこうという枠組みです。

これについても我々の問題意識にかなうのでは

ないか、国家戦略特区でやろうとした試みと比較対照していくうえで非常に面白いのではないかと着目しました。このドイツとイギリスの事例については、のちほどまたお話があると思います。



2015年8月、新しい国土形成計画（全国計画）を政府が決定しました。2015年度中には、地域の広域地方計画が策定されます。昨年閣議決定された国土形成計画の中でも、地域からのイノベーションをどう受け止めていくか、どちらかという技術開発に寄った言い方をしていますが、これを敷衍して地域の空間、地域構造のあり方も変えていくことが重要です。個性ある地域の連携の中で国土を作っていくと、特にリニアが開通してスーパーメガリージョンができる中で、名古屋の位置づけを高めて、スーパーメガリージョンの効果を世界的に訴えていこうということが、国土計画の中で位置づけられたわけです。

そういう背景がある中で、リニア時代に向けてあと10年です。この中部圏、名古屋大都市圏では、リニア時代を踏まえた新しい地域連携や広域連携のあり方を提示していけるのではないのでしょうか。地域の空間や構造を作り替えていく、大きなチャンスになるのではないかと思います。

では、この地域にどんな可能性があるのでしょうか。都市や地域のリノベーションを考えていくときに、かなり多様なものが含まれてくると思います。のちほど事例に出てくるレギオナーレにしても、ハードな空間整備からソフトな人材育成や産業再生まで含み、かなり多様なものを制度の中で受け止めています。



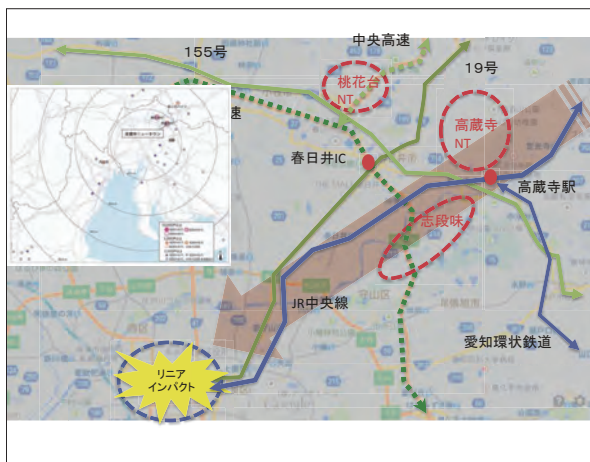
そういう意味では、この地域の中でも観光や文化などソフト的なところから、一方で災害対策や国土強じん化のためのハード面に近いところまで、かなり多様な連携を作っていくことができると思います。たとえば、この地域でよく名前が出てくる昇龍道のような形で、この地域でリニア時代いかに国際的にアピールできる観光地の連携を図っていくのか、交通の問題もあれば地域資源の連携という問題もあるでしょう。



それから、この地域独自の文化でいえば山車祭りがあられるわけですが、今、ユネスコの世界文化遺産への登録を目指しているいろいろな地域の連携をしているわけです。これも単にお祭りを文化遺産登録するというだけではなく、この地域にこういう集積があるということをアピールしていくためには、このお祭りや山車文化に見合ったまちづくりが必要なのではないのでしょうか。そうすることで地域構造を変えていくこともできるわけです。

たとえば山車祭りがいかに映えて、地域の中で動きやすくお祭りが活性化できるように電線の地

中化をしていくといった、1つ1つではなく全体的に連携して、大きな仕掛けで投資を図っていくようなプロジェクトの提案もあるのではないかと思います。



私は名古屋市郊外の高蔵寺ニュータウンの再生に関わっています。ここで住宅地の再生計画を作るときに春日井市だけではなく、リニア時代には広域的な中で高蔵寺ニュータウンを考えなくてはならないとして計画策定を進めていきました。

リニアインパクトによって、名古屋地域に新しい産業やビジネスの集積ができるのであれば、それに見合った形で郊外に住宅地の集積が必要です。そういう意識を持ってニュータウンの再生なり住宅地の再生なりをしていかないと、新しい可能性は生まれてこないという思いで、新しい計画を策定しています。このように、かなりいろいろな可能性が出てくるのではないかと思います。

リニア時代に向けて、地域づくりのあり方自体にもイノベーションを起こしていけないでしょうか。そこに向けてレジオナーレやイギリスの制度のあり方も参考にしながら、今日はいろいろな議論をして、新しい政策の枠組みを名古屋発、中部発で提案していくということにつなげていけないかと思っています。

皆さんに1枚紙でお配りしているのは私の政策提言です。これを詳しく説明する時間はありませんが、のちほどの各先生のお話などを踏まえて、地域のリノベーションを推進していくための新しいマネジメント主体を名古屋の中で起こしていかないかなというのが、1つの私の政策提言です。

政策提言 (案)

中部大学 服部敦

レジオナーレ2027 in 中部

～超高齢化・災害・地球温暖化に立ち向かう持続可能な都市改造の実験～

2027年の中央リニア新幹線の名古屋駅開通に向け、名古屋を核とする中部大都市圏において、超高齢化・災害・地球温暖化の三大課題に立ち向かうための都市改造の実験的な取組を、公民学官の連携と国際的な参加による提案に基づき、特区手法を用いて10年間の期間で実践し、その成果と課題をリニア開通の最終年度に実践プロジェクトの博覧会イベントとして世界に発信する。

実践期間：2017年～2027年

博覧会イベント：2027年秋

推進主体：

1. 中部圏の自治体、企業、国の資金拠出によりファンドを形成し、ファンドからの出資により、都市デザイン法人を設立。
2. 都市デザイン法人は、都市デザイン、都市経営、メディア、法制の専門家を10年間の期間限定で雇用。
3. 都市デザイン法人は、博覧会プロジェクトの基本戦略の策定、実施プロジェクトの選定、プロジェクトの推進にあたっての助言を行う。

参加：

中部圏の2以上の市町村の連携に基づき、公民学官の連携、国際的な参加により、推進主体を形成し、都市デザイン戦略を策定し、提案。提案された戦略を都市デザイン法人が選定し、実験プロジェクトを開始。

プロジェクトの推進手段：

1. 国の既存の予算制度の重点的配分
2. 既存の予算制度の対象とならない事業に対する交付金の配分
3. 事業の実施主体の提案に基づく規制、税制の特例制度の適用

今日の3時間のシンポジウムを通じて、皆様の中でその可能性についてお考えいただければと思っています。どうぞよろしくお祈りします。

2. 研究報告

①ドイツの広域マネジメント施策：NRW州のレジオナーレ

報告者 福山市立大学都市経営学部都市経営学科
准教授 太田 尚孝 氏

②イギリスの広域マネジメント施策：Local Enterprise Partnership

報告者 筑波大学システム情報系社会工学域
教授 有田 智一 氏

研究報告①については中部圏研究vol.194、②については本号の調査研究レポートをご参照ください。

3. 講演

OECDの都市政策分析と都市圏レビュー

講師 経済協力開発機構（OECD）

プロジェクトマネージャー 松本 忠 氏

今日のタイトルとテーマとの関連性を踏まえて、自己紹介からさせていただきます。

私は、2002年から2004年に国土交通省中部地方整備局で2年弱お世話になりました。その後、2009年からパリに行きOECDに勤め、今7年目となります。

2015年9月、先ほどお話にあった研究会の皆さんがドイツ、イギリスの調査だけではなく実はパリにも立ち寄られ、地域政策や名古屋のリニアの話などいろいろ情報交換させていただきました。そのときにOECDでの業務について話があり、私が担当するさまざまな都市のレビューあるいは国の都市政策の分析についてご説明しました。そうしましたら面白そうなので一度話を聞いてみたいとなり、今回呼んでいただきました次第です。中部社研には大変お世話になりました。このような機会をいただきまして、感謝しております。

せっかくの機会ですので、OECDの簡単な紹介と都市圏のレビューについての紹介、それから、できる範囲でのリニア時代の地域マネジメントについて、私の考えをお伝えできればと思っております。

経済協力開発機構、OECD（Organization for Economic Co-operation and Development）と



経済協力開発機構（OECD）
プロジェクトマネージャー

松本 忠 氏

1995年東京大学大学院修了、2008年博士（工学）。1993～94年スウェーデン王立工科大学留学、2002年ニューヨーク大学公共政策大学院修了。1995年建設省（現国土交通省）入省、2009年より現職。OECDでは都市政策の専門家として国レベル、大都市圏レベルの政策分析を担当。

いう組織は、国連のように非常に広い加盟国を持っているわけではなく、34カ国が加盟している国際機関です。

経済成長、途上国の援助、多角的な国際貿易の拡大などを設立の目的にして活動を行なっている国際機関で、今は活動分野が幅広くなっています。経済成長という枠の中での都市政策や教育などの分野にも広がってきています。

加盟国34カ国は濃い青のところで、先進国と言ってしまうと過言ではありません。近年は、たとえばチリ、ラトビア、エストニア、バルト三国、コロンビアなど加盟国を拡大する傾向にあります。

それから、加盟国ではなくても中国、インド、インドネシア、ブラジル、南アフリカ共和国などBRICSに関しては、連携強化国という形でOECDの会議や出版物、統計データベースなど、すべて加盟国と同様にアクセスできる形になっています。その代わり何かを決定する議決権はありません。


OECDの本部はパリにあり、3,000人くらいの職員がいます。事務総長のアンヘル・グリアはメキシコ人で、メキシコの財務大臣と外務大臣を歴

経済協力開発機構 OECD
(Organization for Economic Co-operation and Development)

- ・ 設立 1961年
- ・ 加盟国 34カ国（日本は1964年に加盟）
- ・ 設立目的
 - (1) 経済成長
 - (2) 開発途上国援助
 - (3) 多角的な国際貿易の拡大




OECD 加盟国



* 連携強化国: 中国、インド、インドネシア、ブラジル、南アフリカ

キシコシティで行い、そのときには豊田市の太田稔彦市長と神戸市の久元喜造市長という2名の首長に日本から参加していただきました。




今日のテーマであるOECD都市圏レビューについてご説明します。フラグが立っているところがこれまで調査を行った都市で、実はまだ日本国内では都市レベルでの都市圏レビューの調査は行っていない状態です。

具体的に何をやるのかといいますと、OECDの仕事は基本的には調査と分析をして、政策の提言を出すということです。出来上がったものはレポート、政策提言となるのですが、そのやり方でいくつかポイントがあります。

OECD都市圏レビューの特色

1. OECDピアレビューの活用(政策の各分野における優れた事例・教訓の共有)
2. 機能的都市圏(FUA)を用いた世界各国の都市圏との比較分析
3. 都市圏レベルの政策提言(中央政府向け、都市圏のリーダー向け)
 - 競争力強化
 - 持続可能な発展
 - 公平性
 - ガバナンス

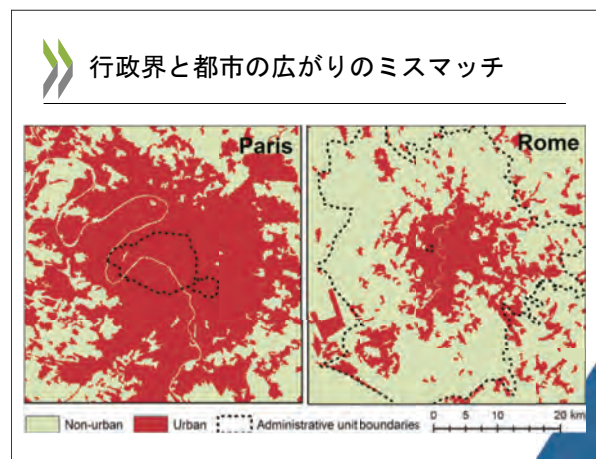


1つ目は、ピアレビューの活用です。たとえば都市レベルのスタディですと、仮に名古屋なら名古屋市あるいは愛知県といったカウンターパートになる自治体の興味の分野とか、注目する分野で優れた事例や教訓を持った別の自治体を2つくらいOECDの調査チームの中に呼びます。そして、その専門家たちも名古屋市あるいは愛知県の調査

の一員としてレビューを行います。そうすることで自分たちの経験をシェアしたり、あるいは逆に調査に参加することで自分たちも名古屋市あるいは愛知県から学んだりするというピアレビューを行っています。これはOECDの業務の方法論において中心的なものですが、そのような形で長く経験を積んできております。

2つ目は、機能的都市圏を用いたベンチマーキングです。基本的にOECDの行う調査分析の中では、統計による国際比較が1つのコアになっております。国際比較が可能となるレベルの統計を用意して、そのデータに基づいた客観的な分析をすることで、政策を提言するときのベースとして活用していくということが、2つ目の特色です。

3つ目は、都市圏レベルの政策提言を行うのですが、地元の首長だけではなく中央政府の関係省庁や組織にも提言が向かっていくということです。基本的にOECDがふだんおつき合いをしているのは、中央政府の省庁です。スタディは名古屋ですが、名古屋をどうしたらいいか考える上で、中央政府がどうにかしなければいけないことがたくさんあります。ですから、その部分についてはそのレポートを中央政府に持って行って、名古屋のためにこういう制度的な課題がありますとか、ここをこうした方がいいですという提言ができるということです。分野は地元との調整で決まるのですが、主には経済の競争力の強化、サステナビリティ、公平性、ガバナンスなどの分野についてのスタディを行います。



せっかくの機会ですから、いくつかその特色を

ご紹介したいと思います。1つは機能的都市圏で、これは象徴的にパリとローマを比べたものですが、ご承知のとおりパリ市がほとんどパリの中心の部分だけになっているのに対し、ローマ市の行政界は非常に広い設定になっています。

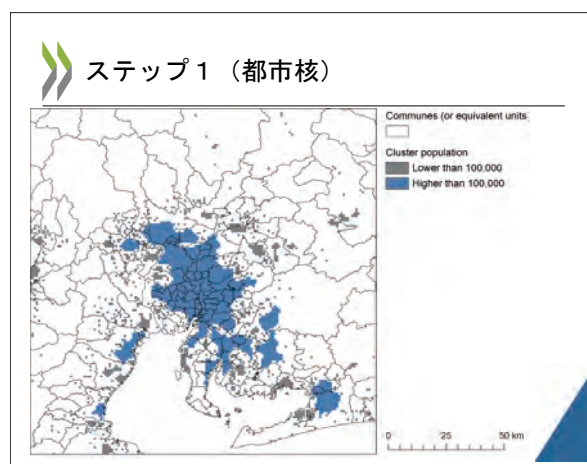
「都市」の範囲を経済機能で捉える
機能的都市圏 (Functional Urban Area)

- OECDとEUとの共同開発
- 方法論
 - ステップ1: メッシュ人口データから高密度に連担する「都市核」を特定(1500人/km以上)
 - ステップ2: 「都市核」を含む自治体である「中心都市」を特定
 - ステップ3: 通勤圏を特定

一般的な統計では、パリ市、ローマ市、名古屋市など各市の統計を並べて、たとえば人口密度を比べた場合には実際にはあまり比較すべきでないデータを比較してしまうことも起きてきます。そのような状態を是正するために、機能的都市圏という1つの定義をOECDとEUと共同でここ10年間くらいの間で開発しています。ヨーロッパのスタディをされた方は分かると思いますが、EUのアーバン・オーディット (Urban Audit) というデータベースがあります。アーバン・オーディットのデータとOECDの機能的都市圏の定義はシンクロしていますので、EUがこれから3年おきに調べていくアーバン・オーディットのデータは、すべて機能的都市圏の定義と同じになっているわけです。

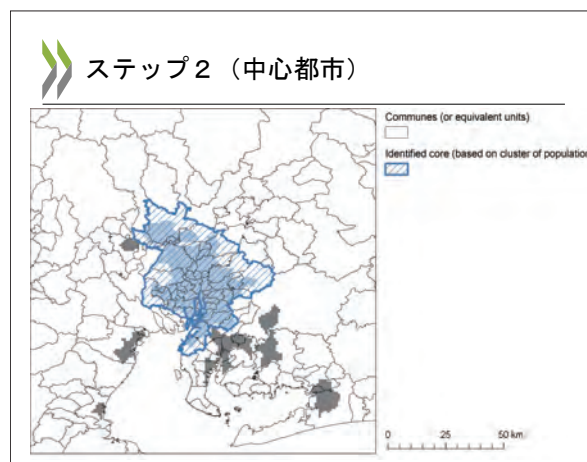
今はOECDとEUの加盟国の中だけの統計の整合性ですが、標準化が広がっていけば国連で進められているサステナブル・ディベロップメント・ゴール、あるいはハビタット3などをこれから議論していく中で、特にインジケータの議論をしていくときには重要な基幹概念になると思います。

細かくは省略しますが、機能的都市圏の方法論にはステップ1、2、3とあります。ステップ1は、人口密度が高いところでメッシュデータを使って、ある程度の人口の集積があるエリアを洗い出

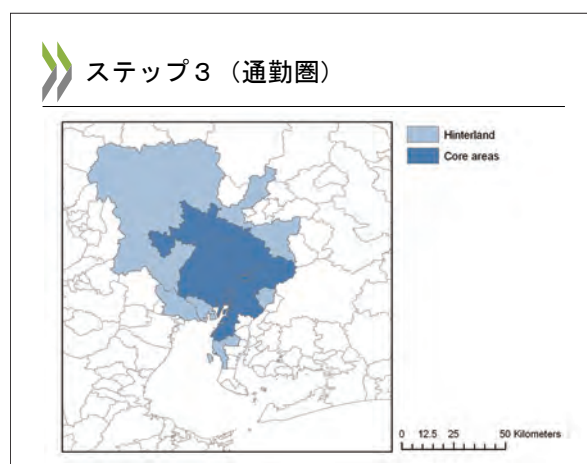


します。

ステップ2は、それと自治体の行政界をマッチングさせることによって、中心都市という部分を定義していきます。

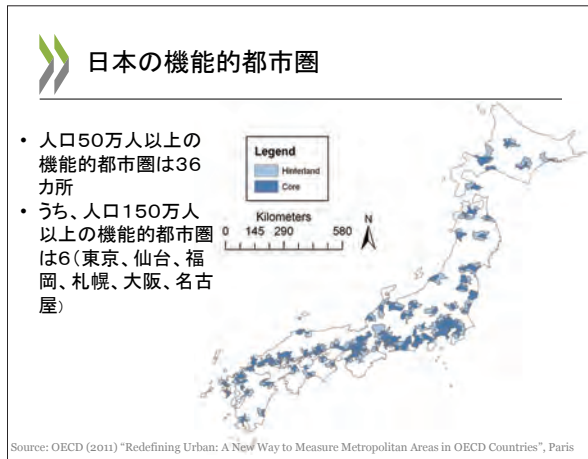


ステップ3は、中心都市に指定された自治体との間の通勤の関係を見るわけです。基本的には15%くらいですけれども、ある自治体の労働人口のうちの15%以上が中心都市に通っている場合には、その自治体は中心都市と通勤圏としての関係があると考えます。コアに対してヒンターランド (後

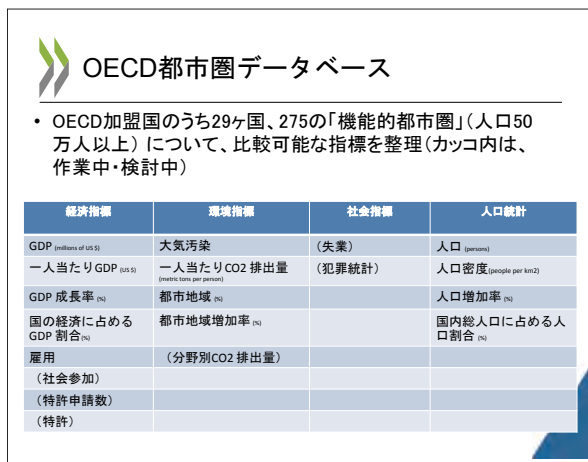


背地)、基本的には通勤でつながっている1つの機能的都市圏という形で定義をしています。

これは名古屋のケースを洗い出したものです。ざっと見ていただくと分かるように、名古屋の場合には北に通勤圏が広く広がっていますが、安城とか岡崎とか豊橋は、距離的な関係ではなくて通勤圏としては独立した都市圏を構成しているということが分かってきます。



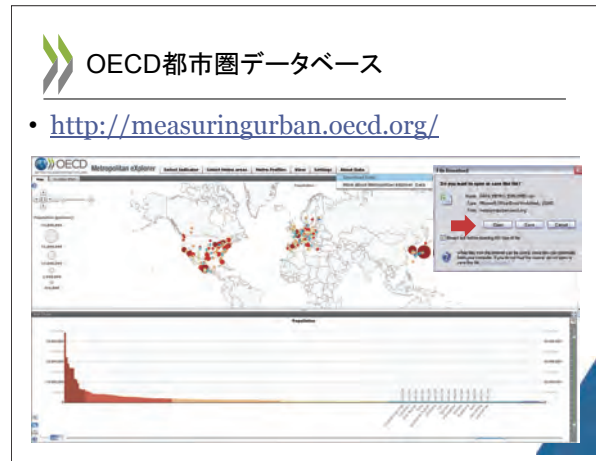
そのやり方ですと、日本では人口50万人以上の機能的都市圏は36と定義されます。



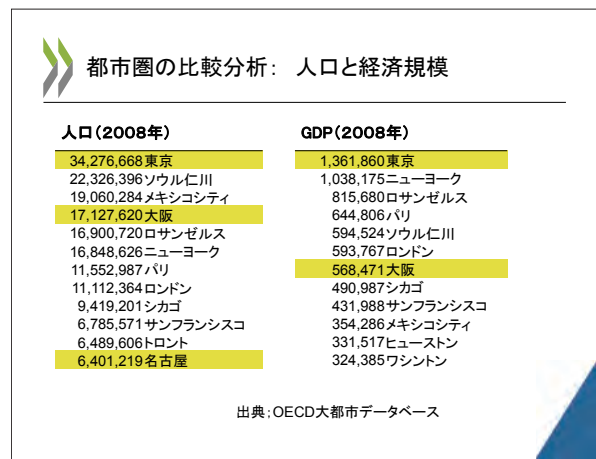
そのような形で、OECDの加盟国のうちデータが存在する29カ国について、人口50万人以上で見ると275の機能的都市圏が定義されています。OECDの委員会でこの定義を合意しており、どのデータを毎年集めるかということについても基本的には委員会で合意していきます。したがって、合意されたデータが加盟国からOECDに毎年集まってくる。

基本的には275、本当はもう少し小さい都市のデータも持っていますから、大体2,000から3,000

くらいの機能的都市圏のデータを持っています。こちらに書かれている経済指標、環境指標、社会指標、人口統計などのデータがOECDにあり、これらをさまざまな分析の基礎情報にしています。

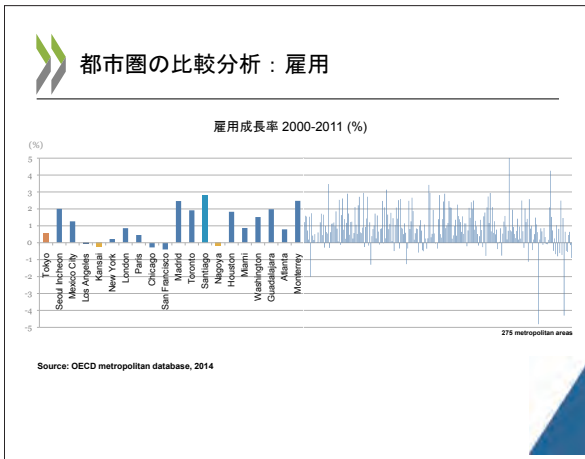


そのデータについては、このウェブサイト (<http://measuringurban.oecd.org/>) からどなたでもアクセスできます。ここはインタラクティブマップになっていますので、たとえば名古屋をクリックしていただくと拡大されて、リンクされているデータについてはウェブサイト上で見ることができるようになっています。もちろんExcelの表のような形で取り出すこともできるので、一度ご覧になっていただければと思います。



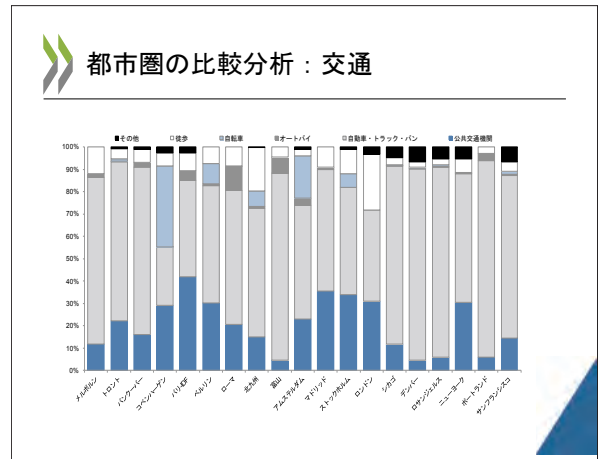
そのデータを使ってさまざまな分析をやっており、いくつか参考にお付けしています。たとえばこの定義に基づきますと、ちょっと古いデータですが名古屋都市圏は大体650万人くらいの人口集積ということが分かります。

雇用のデータも見られます。2000年から2011年までの間では、東京では雇用の成長率はプラスで

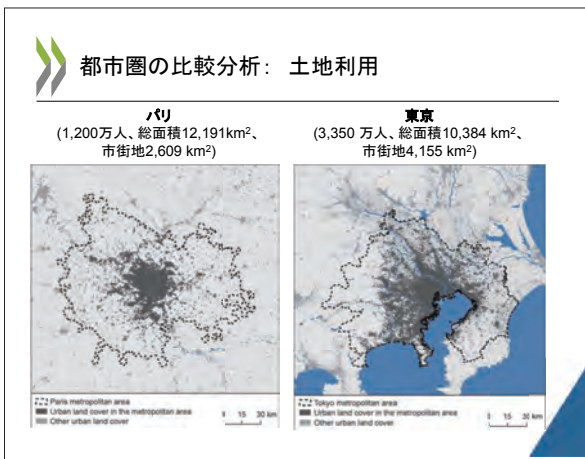


すが、関西と名古屋ではマイナスだと分かります。

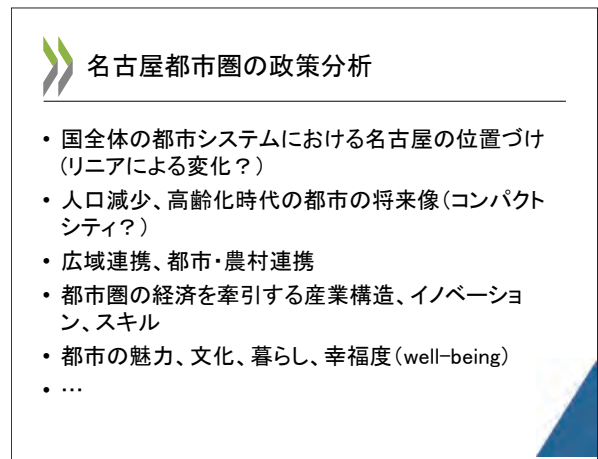
土地利用ですが、これは衛星データ、GISのデータと機能的都市圏のデータを重ね合わせることで、機能的都市圏のどれくらいの割合がたとえば都市的な土地利用に使われているのかということが分かります。



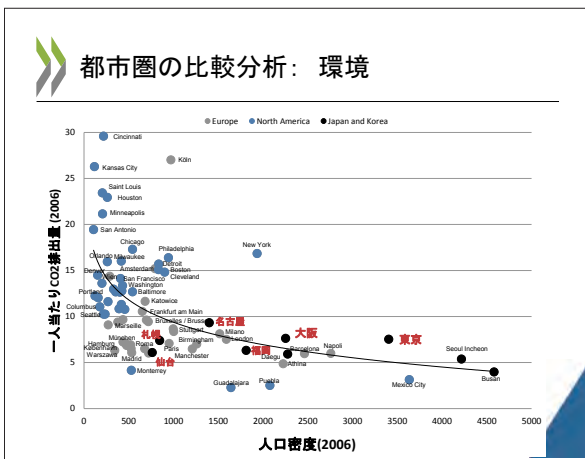
交通ですが、これはモーダルシェアのデータです。交通のデータは機能的都市圏の定義でのデータを得ることが難しいので、ここには必ずしも機能的都市圏のデータではないものも含まれています。将来的にはこのような形でのデータ分析ができればと思っています。



環境のデータですが、これは有名なグラフです。都市の人口密度が高くなると、その分1人当たりのCO₂の排出量が少なくて済むという関係を表しています。



最後に、名古屋都市圏の政策分析についてです。分析はまだしていないのでよくは分からないのですが、たとえばリニアが来たらどうなるのかを考えるにあたって、基礎的な経済指標、雇用や環境の指標などが、現時点で日本国内でどういう位置づけにあるのか、それから、国際比較をして海外との関係でどういう特色があるのかを理解することには意味があります。



また、のちほどパネルディスカッションで時間があればご紹介しようと思っていますが、ほかの都市圏でOECDがどのような分析をして、どういう政策提言を出しているのかも参考になります。

たとえば1つだけ紹介すると、一番最近ではオランダのロッテルダムとハーグという都市圏につ

いての調査をしました。

ロッテルダムは港湾都市で大きな港があるのですが、ハーグはオランダの行政庁、司法裁判所などがある行政都市です。その両都市は、実は全く機能的にはリンクしていない状態で勝手にやっているのですが、両都市の生産性があまり高くないという問題があります。そこを多核型の、2つの核があるツインシティみたいな形の都市圏として発展させていったらどうか、OECDに調査の依頼がありました。ロッテルダムとハーグの間に高速鉄道を通したらどうか、リニアが必要なほど遠くなくて今でも普通の交通網はあるのですけれど、インフラがきちんとながれることで2つの都市の連携がより深まるのではないかという仮説に基づいて調査をしました。

完全な結論ではないのですが、大きな流れとしては、鉄道をつなぐだけで2つの都市の関連性が高まって経済成長につながるというのはちょっと違うのではないですか、というのがOECDの見立てです。やはりそれぞれの都市の生産性が高くなかったり、経済に問題があったり、教育に問題があったり、それぞれに問題があるので、まずそこにアプローチをして、その上で次のステップに行った方がいいのではないですか、というようなことになったのです。

これは1つの例ですが、つまりそのような政策の方向性を議論していく上で、ベースとなる政策分析とか国際比較が、ある程度役に立つということを紹介させていただきまして、私のプレゼンテーションとさせていただきます。どうもありがとうございました。

4. パネルディスカッション

コーディネーター：

中部大学工学部都市建設工学科
教授 服部 敦 氏

パネリスト：

国土交通省総合政策局
官民連携政策課長 大澤 一夫 氏

名古屋市住宅都市局長 黒田 昌義 氏
愛知大学地域政策学部教授、
同大学三遠南信地域連携研究センター長
戸田 敏行 氏
経済協力開発機構（OECD）
プロジェクトマネージャー 松本 忠 氏



（1）はじめに

服部 それでは、後半のパネルディスカッションに入っていきたいと思います。前半ではかなりいろいろな話が出てきまして、耳慣れない話でまだまだ消化不良なところもあるのではないかと思います。

太田さんからは、ドイツのNRW州のレギオナーレという取り組みをご紹介いただき、地域のアイデアを育てていくための民間のマネジメント組織が立ち上がっているという話がありました。特に注目されるのは広報です。地域計画とかプロジェクトマネジメントの専門家だけではなく広報の専門家も入って、地域で起こっていることをいかに知らしめて横に展開していくか、それをさらに受け止めて地域の中に根づかせていくか、次に展開させていくかというところに広報の重要性があります。

地域のマネジメント組織が、地域のアイデアを実現に結び付けていくというマネジメント組織の事例を紹介していただきました。非常に示唆的なものではないかと思っています。

一方で、有田さんからはイギリスのLEPをご紹介いただきました。労働党政権から保守党政権に変わり、地方分権の中で地方自治体と民間の組

織がパートナーシップを組んで、戦略的に、できるだけ機動的に地域の発展を図っていくための戦略を立てて、そこに優先順位を付けて資金を集中させようとしています。また、税制や規制緩和の特例を集中させていくことで地域の活性化を図ろうとしています。

これについては、民間主導型、ビジネス主導型で機動性を確保する一方で、国の成長戦略ともかなりマッチして、地域で民間が立てた戦略を国が後押ししていくというような形です。まさに今の安倍政権がやっている成長戦略と国家戦略特区の関係と非常に似たような構図を持っているのではないかと思うわけです。

ビジネス主導型の機動性ということと、一方で危うさを含んでいるわけですが、ドイツの事例とイギリスの事例の紹介がありました。

さらに、松本さんからOECDの都市圏レビューという、OECDの新しい取り組みの紹介がありました。まだ日本では例がないということでしたが、こういう枠組みがこれからの名古屋圏、中部圏を考えていくときに使っていけるのではないかと、この地域にとっても役立てていけるのではないかと、というご提案もありました。

以上を踏まえまして、ドイツ、イギリス、そしてOECDの取り組みを頭に入れながら、今度は名古屋圏、中部圏というこの地域を題材に、これからの10年間とその後も含めたリニア時代について議論していきます。我々はこれから地域のマネジメント、ガバナンス、プロジェクト形成にあたってどういうことを考えていかななくてはいけないのか、我々はどういう課題を持っていて、それにどう取り組んでいくのか、考えていきたいと思っています。

(2) 地域でのプロジェクト形成や運営にあたっての課題

服部 今、報告や講演がありました内容を踏まえて、それぞれのお立場から、それぞれの地域でプロジェクト形成や運営にあたって、実際に現場でどういう課題を抱えているかについてお話いただ

きたいと思います。

日々の業務の中で、いろいろな課題や懸案を抱えておられると思いますが、まず黒田さんからは、名古屋市の立場でお願いします。そして、戸田さんからは三遠南信という広域の連携の立場で、さらに、大澤さんからは前職が中部地方整備局の建政部長ということで、中部圏全体の広域もしくは今の国の立場でお願いします。最後に、松本さんからは先ほどの都市圏レビューでの他地域の事例など含めて、地域のマネジメントを進めていく上で、地域が持っている課題についてお話をいただきたいと思っております。

まずは黒田さんからよろしく願いいたします。

黒田 名古屋市の住宅都市局長の黒田でございます。私はリニアのプロジェクト、名古屋駅の周辺開発を担当するために、2年前に国土交通省から派遣をされてまいりました。所管としては名古屋駅の周辺開発だけではなく、栄、金城ふ頭、レゴランドをどうするか、当然市内のまちづくり、また名古屋港、名古屋高速道路等々いろいろなインフラ整備に関する担当もさせていただいております。

そうした中で、リニアについては名古屋駅の開発が一番大きな課題です。特に新幹線も含めて、私鉄、地下鉄、バス、タクシーなど非常に多モードの交通機関が集約しています。東京はリニア駅が東京駅ではなくて品川駅です。横浜は横浜・新横浜駅、大阪は大阪・新大阪駅と新幹線駅がそれぞれ違うわけですが、名古屋は全部、多モードの交通機関が乗り入れます。そのため世界唯一の統合交通ターミナル駅になるわけですが、この乗り



名古屋市住宅都市局長
黒田 昌義 氏

1991年建設省（現国土交通省）入省。
1995年経済協力開発機構地域開発部
都市政策課（バリ勤務）、2008年国
土交通省住宅局総務課企画官、2009
年国土交通省大臣官房広報課広報企
画官2009年内閣官房国家戦略室企画
官、2010年内閣官房副長官秘書官兼
内閣総務官室企画官、2011年内閣官
房副長官秘書官兼内閣総務官室内閣
参事官、2012年国土交通省道路局総
務課高速道路経営管理室長、2014年
名古屋市住宅都市局長。

換えをいかに円滑に便利にするのか、40分で来られたのに乗り換えに40分かかってしまうようなことに今のままだとなりかねません。まずは乗り換えをいかにスムーズにするのかということが、一番大きな課題になっています。

そうした名古屋駅という非常にミクロな視点での対応、これはなかなか大変な仕事です。しかし、今日のテーマの1つでありますリニア効果、リニア時代に都市をどうリノベーションしていくのかは、名古屋駅だけにとどまらず、名古屋市全体、さらには名古屋圏、東海圏、中部圏全体を視野に入れて施策を展開しなくてははいけません。そのため、中京大学の奥野信宏先生を中心に研究会を設けまして、いろいろな議論をしております。その中で、4つの政策がこれから名古屋の都市戦略として必要ではないかという議論をしています。

1つは、シームレスということです。シームレスとは、物理的、精神的な不便さを乗り越えて、移動が円滑にできるということです。これは名古屋駅でのスポットとしての乗り換えだけではなく、この地域は新東名高速道路も開通しましたし、早晚新名神高速道路もでき、環状道路もおそらくできてきます。鉄道や道路などいろいろなインフラへの乗り換えを抵抗なくできるようにするシームレスが、リニア時代に非常に求められてくるポイントではないかと考えています。

2つ目は、乗り換えが便利になればなるほど、単なる乗り換え都市になってしまう可能性があります。やはりこの地域に、名古屋駅で一旦降りてもらい、お土産を買ってもらって、食事して、宿泊してもらえるような企画が必要ではないかと思えます。そのためには都市の固有性や文化をいかに創発していくのか、住環境や生活環境などをいかに高めていくのか、これは都市のリノベーションにも関連してくると思います。高幅員道路は自動車にとって非常に便利な道路なのですが、高齢者が渡るためには途中で止まらなくてははいけません。やはりヒューマンスケールに仕立て直す必要があります。今持っているインフラのリノベーションもしていく必要があると考えています。文化の

創発、固有性をどう磨いていくのかという話が2つ目です。

3つ目は、今併せて申し上げましたけれども、都市環境をどう再生していくのか、都市再生あるいは都市創生というのでしょうか、そうした観点です。

4つ目は、ヒトとモノと情報が集まることになりますので、産業都市としていかにそれを次のステップへと高めていくのかです。価値を高めていく、イノベーションというか新産業の創造です。大阪ですと梅田北ヤードの「ナレッジキャピタル」というインキュベーション施設があり、企業などが産官連携しながらいろいろな施設を作っていますが、あのような空間を名古屋駅周辺にもぜひ作りたいといった話をしています。

名古屋の都市戦略としての観点で上記研究会において議論していますが、さらに圏域を広げて地域政策的に考えていくと、リニアが開通する十数年後には40分で東京-名古屋間が移動できます。それに伴って、2時間圏域で移動できる範囲が拡大します。これは三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社でまとめたリサーチペーパーがあるのですが、東京圏よりも名古屋圏の方が2時間圏域で移動する距離の地域が広がっていく形になっています。そうすると、まさにリージョナル・ハブというのでしょうか、名古屋はリニアの効果が一番活用できる地域になるということで、圏域全体のハブとしての役割を果たしていかなくてははいけないのではないかと考えています。

もう1つ地域間連携という観点では、リニアの駅は品川から出発すると、相模原、甲府、飯田、中津川、名古屋とつながっていくわけですが、各市と連携を強めてリニアサミットみたいなものを将来やりたいと考えています。飯田と名古屋はこれまで何時間もかかるような移動距離だったのですが、ものの10分、20分で行けるような距離になってきます。これまで高速道路も鉄道も国土の平地を、律令時代から平地を使って国土政策をやってきました。しかし、国土の構造を全く無視した高速鉄道が今度できるわけですから、そうした連携

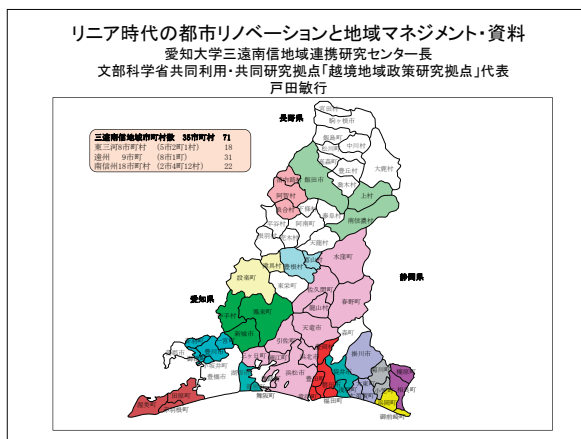
を高めていこうではないかという議論もしています。

地域マネジメントや地域間連携という点ですと、私は職責上、市内のまちづくりを担当していますが、リニア効果という点で考えていけば、圏域間連携をもっと強めていかなければいけないということで、今日のドイツ、イギリスの事例は非常に参考にさせていただいた次第です。

服部 黒田さんから、随分多角的にこれからやっていかなければならないことを述べていただきました。これを具体的にどうやって先に結び付けていくかというところについては、また次の順のときにお話をいただければと思います。

続いて戸田さんから、三遠南信を中心にお話をいただければと思います。

戸田 愛知大学の戸田と申します。私からは三遠南信という県境エリアのことと、今日お話しいただきました2つの海外事例への感想についてお話ししたいと思います。すでによくご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、広域的な地域連携が今どういう状況にあるかということを確認させていただきたいと思っています。



これが三遠南信地域で、県境を越えたエリアということになります。合併前は市町村が71でしたが、現在は35です。人口が230万、全体としては天竜川と豊川の地域圏です。県境で地域が分断されており、地域マネジメントが極めて難しいということは、容易に理解できることだと思います。

どういった地域連携かということなのですが、「行政・経済・市民のサミット」と書いてありま



愛知大学地域政策学部教授、同大学三遠南信地域連携研究センター長

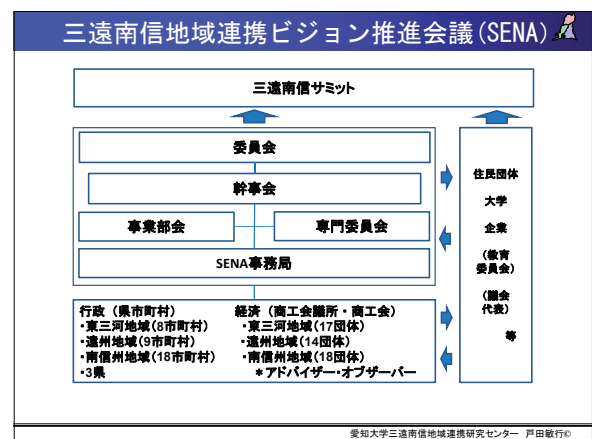
戸田 敏行 氏

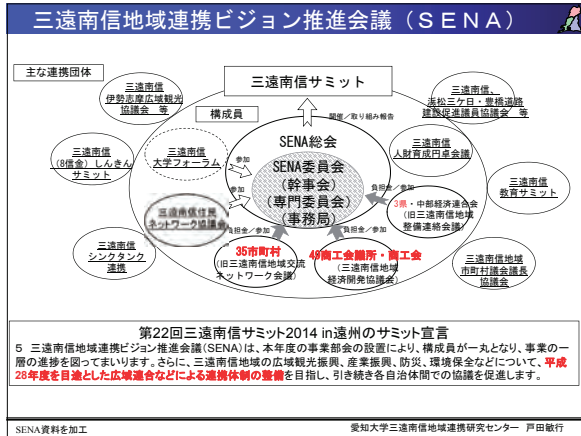
1982年豊橋技術科学大学大学院建設工学修士課程修了、博士（工学）、1985年社団法人（現公益社団法人）東三河地域研究センターに入所し、同所主任研究員、常務理事、豊橋技術科学大学客員教授を経て、2011年愛知大学地域政策学部教授、2013年同大学三遠南信地域連携研究センター長、文部科学省共同利用・共同研究拠点「越境地域政策研究拠点」研究代表。



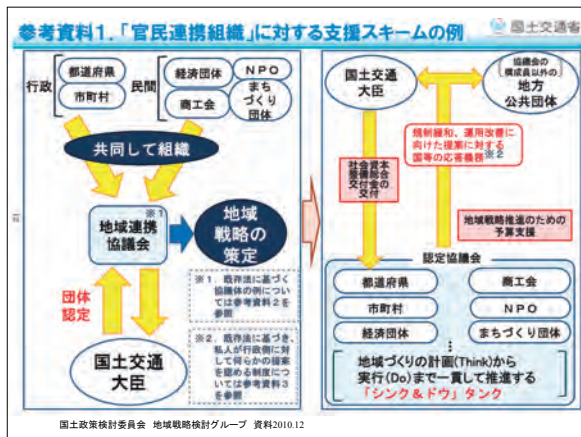
す。ちょうど昨日、第23回三遠南信サミットがありました。23年経ったということですが、行政首長、経済団体長、NPO、大学等を含めたトップが基本的に全員集まります。こういう体制を、法定ではありませんが「合同の場」として、合議しながら進んでいます。そして現在は、三遠南信地域連携ビジョンという地域ビジョンを持っています。

これをどのようにマネジメントするかについてです。いろいろな地域組織がマルで囲まれています。全体として三遠南信地域は官民連携体だと





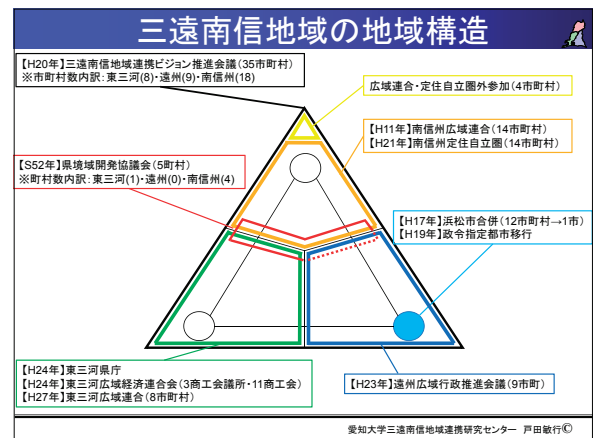
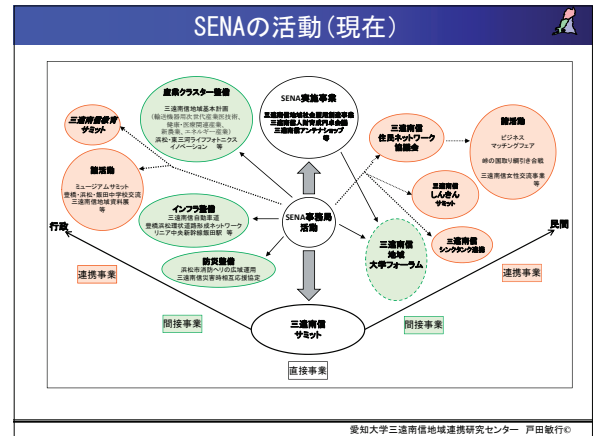
ということです。行政だけですと広域連合というやり方もありますし、三遠南信広域連合化の議論は続いています。一方で官民の連携をどうするかが、大きな課題になっています。



次に「官民連携組織」に対する支援スキームというものがあります。2010年に国土政策検討委員会がありまして、私もそのメンバーに入れていただいております。当時、官民連携組織制度ができるということで大変期待をして、三遠南信地域でもこのように進んでいこうということがありました。結果的に、これは制度化されなかったのですが、官民連携への期待は非常に高いということです。

どのように個別事業が動いているかということですが、直接事業、間接事業、連携事業に分かれています。直接事業は、基本的に「事務局」が担っていますが、これは、豊橋市、浜松市、飯田市の3市の出向者で構成されています。そのほかに間接事業や関連事業があります。官と民の両方向、アメーバ状に活動が広がっていますが、これをどう

いうふうにマネジメントしていくかということです。



全事業を一組織でも考えられますが、なかなか複雑で、今は考え方を考えるべきだと思います。行政組織が広域的な仕組みを作る。この仕組みがないと広域圏は形がないわけです。行政組織は一度作られると、飛躍的發展はしないけれど後退しない、基礎みたいなところがあると考えています。基礎の部分と、その上にプロジェクトを作っていくような組織に分けた方がいいのではないかと考えています。そういう意味で、レギオナーレのマネジメント会社のお話は大変参考になると思いました。

LEPとレギオナーレの話聞いて、3つくらいそうだと思ったことがあります。1点は、リージョンのレベルで広域組織がおさえられているということです。例えば、三遠南信は中部圏でどういう位置づけになるのか、ほかのどの広域圏と結びつくのか、マスタープランと組織の対応が取りにくい。LEPでは、官民連携組織が位置づけら

れている。多分、政権政党が変わることによる、政権構想だろうと思いますが、大胆で分かりやすい。LEPとレギオナーレは、トップダウンとボトムアップですが、利用側からの政策運用が分かりやすい。

もう1つは官民連携組織の内容です。先ほど服部先生の話では国家戦略特区でできるのかとも思いましたが、それは市町村の連合体と感覚的に遠いような気がします。

それから、実際に苦勞するところは、事務局機能をどう維持していくかという点です。どうしても出向形態みたいになってしまいます。レギオナーレでは地域の経済人がリーダーシップを取り責任を負っています。そのあたりがどのようになっているのか、もっと知りたいところです。今の三遠南信ですと、行政や経済団体があります。経済団体長の責任か、個別の経済人でいくのか、どう折り合いをつけるのか、なかなか苦勞するところです。最後は事務局員をどうするかです。どういう人が来るかによって大きく変わります。その生活の保証とか、動きやすさが非常に重要ではないでしょうか。そういう意味で2つの事例は大変参考になったと思います。以上です。

服部 特に戸田さんは、レギオナーレやLEPの事例から、人の重要性というところに着目してお話しいただいたかと思います。

続いて大澤さんから、今のお立場で官民連携ということでも結構ですし、前職の中部圏全体を見てということでも結構です。よろしく願いいたします。

大澤 それでは私から両者の立場からお話しします。2015年6月に国土交通省に戻りましたが、その前の2年間、中部地方整備局で建政部長として仕事に携わってきました。先ほどからお話を伺っていても地域マネジメントがいかに大事か、前職から身をもって経験しております。

やはり、右肩上がりの時代、景気も良くて上がっていった時代と、これから50年間先行き見たらどうもそうではないだろうという時代とでは、かなり位置づけが違ってくるというのが全体的な感想



国土交通省総合政策局
官民連携政策課長

大澤 一夫 氏

1991年建設省（現国土交通省）入省。
2011年国土交通省総合政策局政策課
政策調査室長、2012年国土交通省大
臣官房地方課公正入札監視官、2013
年中部地方整備局建政部長、2015年
国土交通省総合政策局官民連携政策
課長。

です。特にこれから迎える50年間、どのように地域を経営していくのかというのは、やはり国が制度を作って引っ張っていく時代ではないという気がします。

むしろ地域の中で、特に民間の方の知恵をいただきながら、地域の中の優れた特質や資源に特化して地域を作っていくべきではないでしょうか。そうしてほかの地域との差別化を図っていかないと、地域が成り立たなくなっていくと思います。

人口の動態を見ると明らかで、東京はどんどん人口が増えていますけれども、それ以外の地域は減っています。この傾向がこのまま続くと大変なことになるということで、現在、地域の創生が叫ばれています。そういう中で地域のことを地域が考えていく、まさに地域マネジメントをやっているかなくてはならないというのは、中部地方整備局時代に各首長を回ったときに、どの首長もおっしゃったことです。

1番に言われたのは、やはり雇用です。地域で一番大事なものは雇用であり、雇用の場がないといけないと言われました。私は中部に来て思ったのですが、製造業が非常に元気です。これは本当に驚くべきことで、ほかの地域とは全く比べものにならないほど、昔からある日本の良さですとか強みが詰まっていて、力強い経済行動をしていると本当に身をもって感じたわけです。ただその中で、製造業で働きたいわけではないのですとか、若い人はそれでもやはり東京へ出ていってしまいますと言われました。そのような話が地域の声としてあるのだなと感じました。

地域の持っている課題にどう立ち向かっていく

のか、地域の中で考えていかななくてはなりません。その際に官だけではなく、産業あるいは金融かもしれないませんが、民とともに考える必要があります。今の職、官民連携政策課に就きましたが、6月に着任して官民連携を全国に広げていく必要性を感じました。政府の取り組み方針の中で6月30日に閣議決定があり、最初に各地方整備局の中に官民連携をしっかりと進めていく地域のプラットフォームを作ろうと思いました。実は今週九州に行き、今月末北海道に行って、年度内に8ブロックそれぞれに官民連携を行う地域のプラットフォームづくりをやらせてもらうことといたしました。

中部地域については、私はもともと建政部長をやっていたこともあります。名古屋市やそれ以外の都市にも声をかけて、官と民が連携しながら地域の課題に取り組んでいけたらと思います。我々としてもそれを支援する仕組みを作って、来年度以降さらに加速させていきたいと考えています。

ドイツやイギリスでも地域がそれぞれの課題を解決しなくてはならないという中で、いろいろな仕組み作りに取り組まれています。日本でもそういった意味では全く同じような動きになっているのではないかと感じているところでございます。

服部 PPP、PFIのプラットフォームにつきましては、中部圏が一番早く立ち上がりました。2015年の年末、全国に先駆けて中部圏から始まっています。私もその会議に出させていただきましたが、かなり多様な銀行のPFI、PPPに経験やノウハウをお持ちの担当者の方、また先行的な自治体のお話がありました。そして、その経験や知見をお互いに共有していくことの重要性をかなり皆さん感じておられました。情報の共有とマネジメントが重要で、民間の知恵を地域のプロジェクトに生かしていくための基盤づくりに取り組まれていくのではないかと思います。

それでは以上を踏まえまして、松本さんからは先ほど紹介し足りない事例もあったのではないかと思います。OECDの立場で各地の事例を見ながら考えられている課題、これまで取り組まれた提言についてもお話をいただければと思います。

松本 私からは地域マネジメントについて、思い切り国際的な、非常にかけ離れた感じでコメントさせていただこうと思います。

今、OECDで何が一番議論になっているかということですが、2つあって、1つは経済、もう1つはガバナンスです。

経済については、今どこも経済成長していません。してほしいと思っているレベルになっていないので、OECDは経済成長をリードしていくような政策をどんどん提言していかなくてはなりません。しかし、OECDも答えがないわけです。どうやったら経済成長を保っていただけるか、思ったとおりの成長率を達成するかという答えを誰も持っていません。みんな困っているわけです。それは国レベルでも地方レベルでも困っていますし、どうやったら成長していくかが分からないのです。

一時期、イノベーションとかイノベーションカーブとかすごく言われていました。イノベーションはいろいろなプロセスで起きるのですが、どこでプロダクティビティが高いかという議論において、まさにものづくりの地域は実は非常に難しい立場にあるのです。イノベーションのU字カーブというのは、ものを作るところから売るところまでの過程において、最初の発想するところ（デザインなど）と最後の売るところ（サービス・メンテナンスなど）のプロダクティビティが高いと言われています。そして、ものを作るところである製造業などは伸び代が少ないと言われています。そうすると、今まで製造業で頑張ってきた地域は、製造業から急にサービス業に切り替わるわけにはいかないし、サービス業もその先どうやって成長したらいいか分かっていないわけですから非常に難しいのです。

さまざまなことをやっているのですが、申し上げたいのは、答えがないので自分たちで考えるしかないということです。我々も頑張っているのですが、それぞれの地域も頑張らなくてはならないということが1点です。

もう1つ、ガバナンスについて少しだけ申し上げます。OECDでは、1つの機能的都市圏の中に

ある自治体数を調べて、自治体がたくさんあってフラグメンテーションのレベルが高いと経済成長との関係はどうなのかというスタディを昨年行いました。やはり自治体の数が多い都市圏は、ほかの要素を相殺した場合に、自治体のフラグメンテーションの経済成長に対する寄与はマイナスがはっきり出ます。GDP換算で0.5%から5%くらいの下げ要素があります。

これは経済的な分析ですから、必ずしもすべてがそうとは限らないですが、たとえばOECDのスタディでシカゴがあります。シカゴ都市圏は1,700の自治体があって、非常に苦勞しています。シカゴはイリノイ州と思われがちですが、経済的都市圏を見ると実はイリノイ州とインディアナ州とウィスコンシン州の3州にまたがっています。それぞれの州ではそれぞれの政策をやっていますが、シカゴ都市圏という経済的広がりがあるエリアでの政策は誰もやっていません。

潮流は緩やかなガバナンスとか協議会とか、服部先生や太田先生が今日お話しになったような方向に向かっているとOECDも言っているのですけれども、やはりコアのところで基礎的な自治体とか県とかの行政界が影響しているところがあります。ですから、両面からアプローチしていかななくてはいけないと、OECDでは言っております。参考になれば幸いです。

服部 先ほど松本さんの講演にもありましたように、OECDが考えている機能的都市圏を見ていくと、通常の行政体とは違う本当の広がりが存在していて、そこで行うべき地域の取り組みと、一方で厳然としてある行政の単位というものと、これをどう両立させていくのかという点に課題があると思います。

今日のテーマの1つであるリニア時代ということを考えてときに、既存の行政体の領域から超えていく機能的なつながりが当然あるわけで、それをどう生かしていくかは、先ほど黒田さんの挙げられた課題の中にも出てくると思います。

そうすると、リジッドではない行政体を超えていくところでやらなくてはいけないことがたくさ

んあるときに、どうやったらうまくいくのでしょうか。ある程度放任主義的にやると、民間に任せればよいみたいな話になって、悪い民間主導型になっていきます。すべて手を放して民間に任すという乱暴な議論になりかねないところを、どうマネジメントやガバナンスを利かせてリジッドな行政体と連動させていくのかが、大きく課題になってくると思います。

その辺が、今日事例紹介にもあったドイツにしてもイギリスにしてもかなり苦勞されているところなんです。どちらかというドイツの方が楽しみながらというか、プロジェクトベースでかなり前向きに、未来指向のプロジェクト単位で解決を図っていったって、組織形成もイノベーションにやっけていこうみたいな感じがあると思います。

一方でイギリスの方は、民間主導の方向に大きく振れてやっているのですが、たとえば雇用や成長の目標設定と、実際のリジッドな行政でやっている環境保全や地域の景観保全などがかなりバッティングしてしまって、あつれきが生じて、なかなかうまく動かないようです。そこをどうやってうまく運営していくのかという点が鍵になっています。

(3) 課題解決に向けた取り組みについて（リニア時代に向けて中部圏で推進していくべき都市のリノベーションや地域づくり）

服部 リニア時代に向けて、課題はかなりたくさん提示されてきたと思います。第2巡では、今抱えている課題をどう先につなげていくのか、その課題解決に向かって今の段階から走り始めていかななくてはいけないことは何か、具体的な取り組みを伺いたいと思います。

マネジメント組織や人材、それから財源をどうするか、民間資金を使うかなどいろいろな課題があると思いますが、それぞれの立場から今度はリニア時代に向けて中部圏で推進していくべき都市のリノベーションや地域づくりについて、お話を伺っていただきたいと思います。

今度は大澤さんに口火を切っていただき、先ほ

どPPP、PFIの話に少し触れられましたが、官民連携のさらなる展開をどう進めていくのかも含めてお話を伺えればと思います。

そして松本さんに受け止めていただいて、さらに戸田さんにリニア時代の中で三遠南信の地域づくりをどう考えていくのか、また名古屋との関係をどう捉えていくのか、リニアと三遠南信との関係などにも触れていただければと思います。それらを全部受け止めていただいて、最後に黒田さんから名古屋市の立場で、世界的な立場、国家的な立場、三遠南信の立場まですべて受け止めて、名古屋市はどう考えるのかについてお話いただければと思います。

まず大澤さんからよろしく願いいたします。

大澤 私から中部にいたときのことも思い出しながらお話しさせていただきますと、まずリニアはやはり高速性だと思います。高速性をいかに最大限発揮させるのかということが、地域にとって一番まとまりやすく考えやすいことです。先ほど黒田局長から話がありましたけれど、名古屋に40分で来てそこから先どうなっていくのかという話です。

東京と大阪は昼夜間人口比率が1.3あります。昼間の人口は夜の人口の1.3倍増えているのですが、名古屋は1.1くらいです。1.1は、いわゆる地方の中央都市と同じくらいの大きさです。もともと名古屋自体が大きな人口を持っているからと理解できますが、まだまだ名古屋には余力があって、もっと周りから人を引き付けられるとも言えます。

リニアが来るというこの高速性をいかに周りの地域に波及させるか、交通網のアクセスの強化をきちんと図っていくことが非常に大事なのではないのでしょうか。1分、2分でいいです。あるいは3分、5分、非常に短い時間でも人の動きは変わるというのが、これまでの経験則としてあるはずです。岐阜も名古屋から20分くらいの非常に短い時間になって、ベッドタウン化が進んでいるという動きもあります。

リニアが来るという効果もありますから、官民を挙げて取り組んでいけば、名古屋自身ももっと

大きくなっていく、あるいはエリアとして一体化していくことができると思います。リニアの高速性が1つのキーワードになって、エリアマネジメントがそれぞれに動き出すのではないのでしょうか。

たとえば、中部にいたときにちょうど服部先生がおっしゃっていた春日井の高蔵寺ニュータウンの問題がありました。名古屋市にも志段味地区があって、志段味もやはり同じように住宅地があります。こういう地域をさらに良くしていくためには、リニアのインパクトと併せてどのように道路を整備していくか、人の住まい方をどのようにするか一緒に考えていく必要があります。リニアが起爆剤となり、一緒になって考えていこうという気運を作り出すのに、良いきっかけにならないかと実は中部にいたときにも考えていました。

今もおそらくそれぞれの地域で同じような観点から、いろいろな形で首長同士が連携しようとしています。中津川もそうですが、あそこに駅ができるということで周囲の人たちが集まって、その効果をいかに自分たちの地域に引き出すのかを考えるきっかけになっているのではないかと思います。

ぜひリニアの開通をそういう実際の生活のインベーション、来る人が早く来られるということだけではなくて、そこに住んでいる人たちもその恩恵にあずかるというか、一挙両得というのでしょうか、そういった形で地域づくりが進まないかなと感じているところでございます。

服部 リニアの開通で、これまでそれぞれ地域ごとに考えていたものが、今までと違う視点で広域的にものを考えていく1つの好機、チャンスになるのではないかと思います。ちょうどドイツの事例でレジオナーレが発想の転換のきっかけになったように、この地域ではリニア時代というものがレジオナーレ的に効き始めているのではないのでしょうか。

それでは松本さんに、名古屋地域でも都市圏レビューをうまく活用できるのではないかと思うのですが、都市圏レビューを活用しながら地域の活性化あるいは地域リノベーションを図っていくと

いうことの可能性についても触れていただければと思います。お願いします。

松本 リニアに関してはチャンスを実際に生かす、これに尽きます。日本の中で成長が見込まれるチャンスは、東京と大都市圏に多少あるだけで、もうあまりないと思います。ほかは人口減少の中でどうやってマネジメントしていくかという課題があるのに、名古屋にはこんなに明るい話題があるわけです。本当に数少ないと思います。このチャンスをいかに確実に生かすかに尽きるのではないのでしょうか。

アイデアをいろいろ出して、たとえば今考えていたのは国際会議です。この距離のリニアモーターカーに乗れるというのは、たぶん世界で初めてです。そうすると、今まで会議のために東京に来ていた人々も名古屋に行ってみたいと思うでしょうし、40分で行けますから日帰りもできます。観光だけではなく国際会議もあると思います。そういうキャパシティとか態勢がちゃんとできているか、さまざまなビジネスチャンス、公共の仕事の中のチャンスなど考え尽くして、それぞれに対応していくということだと思います。

そういう意味で、過去に同じような経験があった都市がどのようにチャンスを生かして、マネジメントの体制をどのように作って、どのようなプロセスでやっていったか、そういうことを学んでいくことが重要で、OECDはそのお手伝いができると思います。

1つだけ例を挙げますと、スウェーデンとデンマークの間にエーレスンドという橋を架けたときがありました。従来は、船でデンマークの首都のコペンハーゲンからスウェーデン第3の都市のマルメに渡っていたのです。そこに橋が架かったときにそのチャンスをどう生かすか、どういう変化が起きてその変化に対してどう対応するか、良い問題も悪い問題もあります。OECDとしては、まさに国境を越えた連携というプロジェクトでした。

たとえば、住宅の価格がコペンハーゲンはずごく高くマルメは安いために、労働者の多くがコペンハーゲンではなくてマルメに家を買って、電

車や車でコペンハーゲンに通勤してくるということが発生しました。さまざまな予想ができないようなことも起きましたが、それに対してOECDのレビューの中でしっかりとスタディをして、教訓をほかの都市に生かしていくというようなことも行ったことがあります。

リニアという高速鉄道のケースがあるかどうかすぐには分かりませんが、そのようなケースがあればご紹介して、スタディをするお手伝いできればいいと思っています。

服部 都市圏レビューは、過去の国際的な他地域の経験を比較検証しながら生かしていくというお話があり、よく分かりました。ただ、都市圏レビューはOECDの加盟国の中で展開されるわけです。そこで地域のレビューをして、たとえば名古屋の地域レビューをするということは、名古屋の抱えている課題や可能性を世界的に広げていくというか、ある種のプロパガンダ的な効果もあるのではないかと思うのです。都市圏レビューは、そういう効果も期待されているのでしょうか。

松本 もちろんです。世界のOECD加盟国は日本には非常に注目をしていますから、日本でどのような政策が行われているのか学びたいと思っている国はたくさんあります。たとえば名古屋の都市圏レビューができれば、名古屋の強みは何なのか、それをどのように生かしたまちづくりをやっているのかをレビューの中では取り上げます。良いところを世界に紹介するというのもOECDの役割です。逆に地元からみれば、まちづくりのPR、あるいは海外からの投資を呼び込んだりするためのドキュメントとして使っていただくことになると思います。

実際に日本のまちづくりについて、英語できちんと国際的に評価された文献は少ないです。そのような形で、世界中の最低34カ国の国レベルのまちづくり担当者は必ず読みます。義務になっていますので、読んで、コメントして、承認しないといけないことになっています。名古屋という都市を知らない人はいないと思いますが、必ず目に触れることにはなります。

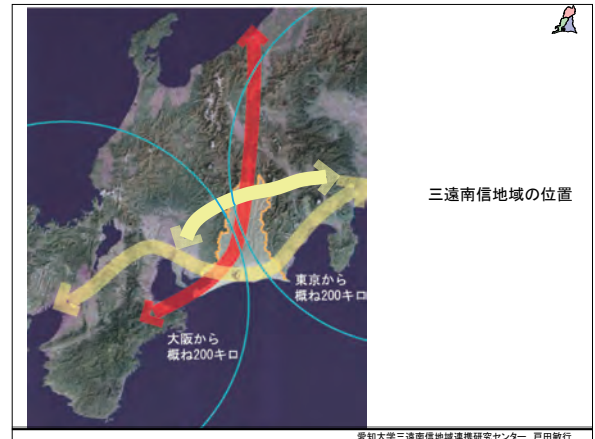
服部 名古屋は、とかく国際的な知名度を課題に挙げられますので、そういう意味ではOECDの役割もうまく生かしていければ良いと思います。どちらかというとOECDは国が活用するというイメージが従来あったのですが、最近は都市レベルでOECDを活用するケースも出てきているということがよく分かりました。

それでは戸田さんに話を振りまして、リニア時代、具体的な取り組みとして三遠南信でどう取り組んでいきたいか、お願いします。

戸田 その前に官民連携について1つ。官民連携で三遠南信の組織は非常に複雑になっています。ところが行政が事務局を担うとこれをどんどんきれいな形にして、意思決定がしやすい形になります。そうすると、逆に関係がシンプルになってしまって、物事が起こりにくいということがあります。そこで、不完全さをどういうふうに見受けられるかにポイントがあるのではないかと思います。よく「これは責任取れません」と聞きます。私は30年くらい行政関係をやっていますが、その種の責任で辞めた人はあまり見たことがありません。ですから、もうちょっと不完全さを入れていいのではないかと思います。

次にリニアについてですが、愛知大学は2つの立場がありまして、リニア真横の笹島校舎を持っています。それから豊橋校舎は三遠南信です。

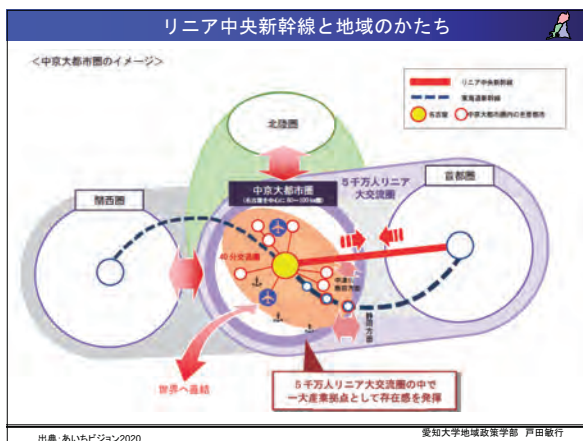
笹島は名古屋駅の真横です。ここに大学があり、若い人がいるということはどうするかについては、実は黒田さんとずっとお話をしていることです。名古屋市住宅都市局と愛知大学が提携を結び、ま



ちづくり講座を作っています。笹島にはマスメディアも独立行政法人国際協力機構（JICA）も大学もあり、非常に面白いです。そういう複合体を作るということです。そこから起こる人材のリノベーションは非常に重要です。適切な事例かどうか分かりませんが、丸の内朝大学があります。時差出勤で早く来ても、いろいろな講座が考えられる。名古屋でもそういうことがもっとできるのではないかと思います。

私どもの地域に三河港があって、世界の自動車企業が立地しています。私も随分と国外セールスに行ったのですが、地図を出してトヨタの横といわないと、名古屋といってもなかなか分かってもらえない。現実に、これだけのものづくり圏域を後背に持っており、国際的な都市としての存在感をより打ち出すべきだと感じています。

次に三遠南信ですが、特に豊橋・浜松はリニアに対して、名古屋とは逆の感覚を持っています。駅に行くのに1時間かかったのではリニアの時間短縮効果がないわけで、名古屋の都市圏域は狭く

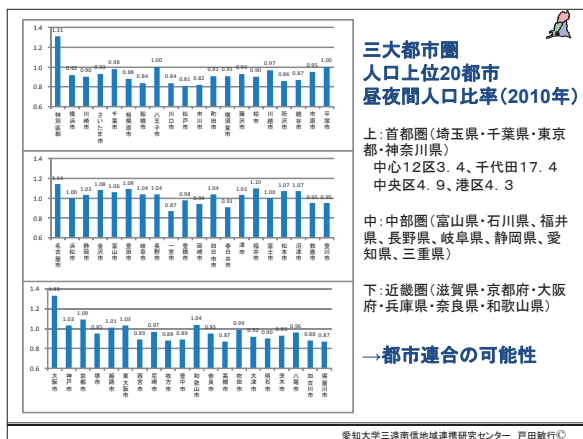




なります。しかし、豊橋・浜松も広域的に名古屋を中心にして結び付いていることは事実で、そのときの連携というのは、名古屋の延長ではなく、別の自立であるということが重要ではないでしょうか。

豊橋と浜松は今まで、つながっているようにつながっていないエリア、2つ合わせると大きな都市圏だと思います。浜名湖を挟んでいますから絶対1つにならないですけど、100万を超える都市圏が東海道にあることが重要で、逆に名古屋からの自立を促しています。

かつて中部圏の計画のときに、「中部は1つ」に対して「中部は1つ1つ」と揶揄して言われていました。しかし、中部は1つ1つでないダメなのではないでしょうか。



昼夜間人口比率では、中部は1を超える中核的な都市が結構分散しています。東京も大阪も1を超えるところは真ん中で、あとは下がってしまっています。それはやはり3次産業の都市だからです。中部は2次産業ですから、人口を極度に集め

なくても核となる都市ができています。それらを集約して、名古屋という大都市ができています。そういう意味では、1個1個の都市圏自立を引き出していく仕組みが重要なのではないかと感じます。
服部 そうですね。リニア時代を考えると、名古屋に集中していくという発想だけではなく、それぞれの地域の自立性、そこでのネットワーク化をどう捉えていくのかという、国土レベルでのコンパクト・アンド・ネットワークという発想があるのではないかと思います。

それから、不完全性が大事だという話をされました。今日の海外事例の中ではレギオナーレが不完全性をかなり重要視しています。かなりふわふわとした段階からプロジェクトとして認定して、それを前向きにいかに育てていくかというところで捉えているのが、レギオナーレの特徴です。なかなか日本では、そんな形でプロジェクト認定をして育てていくという余裕も度量もありません。やはり、そういう枠組みをいかに作っていきけるか、ドイツらしい鈍重だけれどもじっくりと構えて作り上げていくという感じだと思います。

それでは、すべて受け止めていただいて、黒田さんにさまざまな議論を踏まえて、リニアがやって来る名古屋として、どう具体的に取り組んでいくのかという話をさせていただければと思います。

黒田 今日のテーマの1つはレギオナーレです。その1つの切り口として、エンタープライズゾーン、特区という話がありました。私はもともと7~8年前、内閣官房で国の成長戦略を書いていたときに、さっき服部先生のプロジェクトの中で総合特区という制度がありました。この総合特区制度を作っていました。なぜそういう特区制度を作ったかといいますと、シンガポールや釜山や仁川など国家戦略の中で都市間競争をしていこうという国々がアジアの地域で非常に多く、それまでは都市再生とか構造改革特区とか、都市単位の中で、都市の中での規制緩和をやっていたのですが、国家戦略に位置づけてやっていこうとして始めました。当初、東京と大阪を想定していました。

そういう、地域間競争というよりも国家戦略の

中でどう盛り上げていくのかということで、結局名古屋は愛知県と一緒に航空機産業の特区認定を受けたわけです。そのときの特区というのもやはり都市単位だったのです。今日お話を伺って、地域連携を深めるための特区といいますかエンタープライズゾーン、マネジメントという観点を入れた制度がヨーロッパにあるというのを初めて見まして、日本には今のところないのではないだろうかと思いました。

ただ、ドイツと違って道州制を日本の場合は取っていないので、州政府のマネジメントはないというところが、都市間連携を進める上では非常に弱点なのではないかと思います。

先ほど松本先生のプロジェクターの中にも、自治体間の水平調整が非常に課題になってくるという話がありましたが、自治体で仕事をしていますと、さまざまな問題があって都市間連携がなかなか難しいです。連携をどう深めていくのかという点において、やはりコーディネーター役としての国の出先機関、中部地方整備局や中部経済産業局などファシリテートする役割の組織がないと、なかなか自治体連携はうまくいかないというのが今の現実ではないかと思います。

あと、先ほどリニアサミットみたいな話を申し上げましたが、この地域はやはりものづくりですから、生産性をいかに高めていくかということが非常に大きな課題です。また、自立性を高めていくということも非常に大きな課題で、ウィン・ウィンの関係にならないとなかなか連携は取れていきません。実際にどう連携を取っていくかというのは、「言うは易く行は難し」です。

特区という形がいいのか、名前をどうするのかもありますが、交付税措置みたいなアメ玉を渡すのか、何かインセンティブになるような仕掛けを作っていくとなかなか進みません。逆に今、日本の政策の中で都市間連携を進めるための特区、あるいはそういう制度はないと思います。大合併のときのような議論はありましたけれども、政策的な連携を深めていくような新しい制度、それこそが地方創生につながっていくような話になるの

ではないかと思って、今日は引き受けさせていただきました。

ぜひそういう流れの中で、レギオナーレの議論を深めていただければと思っています。

(4) 総括

服部 だいぶ時間が迫ってまいりまして、パネルディスカッションを閉じていきたいと思います。

リニア時代に向けて、待ったなしの10年間だと思っています。この地域で、せっかくのチャンスですから、都市の構造を作り替えていくようなプロジェクト形成がどんどん起こって、リノベーションができていくということを大いに期待していきたいと思っています。

そのためには、松本さんがおっしゃった機能的都市圏のような捉え方が必要で、その中で既存の行政界を越えたような、軟らかいマネジメントのあり方が模索されるべきではないでしょうか。できればレギオナーレのような革新的な取り組みがこの地域で行われて、特区というような枠組みでも結構ですけれども、この地域から新しい地域マネジメントのあり方が、リニア時代というせっかくの好機の中で提示されていくことを期待したいと思っています。

私から政策をまとめたペーパーを皆様のお手元にお配りしておりますので、もしご賛同いただければ、また一緒に活動させていただきたいと思います。

今日は、3時間にわたり大変長くなりましたけれども、熱心にお聞きいただき大変ありがとうございました。

以上