

人と知が交差するゲートウェイへ — 空港を起点としたイノベーション推進

公益財団法人中部圏社会経済研究所 主任研究員 長谷 祐



中部地域と世界をつなぐ中部国際空港は、昨年20周年を迎えた。現在、わが国では世界中からのインバウンド（訪日客）拡大が話題となっているが、中部国際空港はその構想段階から、人の流れだけでなく世界と中部の技術・産業をつなげることが意識されていた。近年、Central Japan Startup Ecosystem Consortiumの形成やSTAT ION Aiの設立など、中部の産業に新たなうねりが出てきた中で、地域産業と世界をつなげる空港に期待される役割はどのようなものなのか。その問いに向き合うべく、当財団では空港を核にイノベーションを推進するシンガポールとドイツ・ミュンヘンを取材した。いずれも共通していたのは、「空港そのもの」ではなく「空港の周辺」をどう使い切るかという点である。

シンガポールでは、チャンギ国際空港を実証の舞台にした「International Aviation Lab (IAL)」が活動している。手荷物の自動積み降ろしや航空機けん引の自律化など、空港運営の現場課題をそのまま研究テーマに据え、空港や航空会社だけでなく、大学・メーカー・規制当局までを巻き込む。特徴は、実運用を前提に空港をテストベッドとして活用し、うまくいけば国際標準にまで押し上げようとする発想だ。空港でのオペレーションの課題を起点とするため、課題解決の新技術は世界中の空港で横展開できる可能性を持つ。空港を「巨大な実験場」と見立てた戦略と言える。

一方、ドイツのミュンヘン空港では「LabCampus」という別のアプローチが進む。空港敷地内に企業・大学・スタートアップを集積させ、AI（人工知能）やモビリティなど幅広い分野で共創を促す。狙いは空港運営の効率化ではなく、空港に隣接した国際的な産業クラスターの形成とイノベーションの推進だ。さらにミュンヘン市内には「Urban Colab」という拠点があり、行政とスタートアップが都市課題の実証に取り組んでいる。空港近接型と都市型を使い分け、成長段階に応じた場を用意している点が印象的だった。

両地域に共通するのは、空港を「人と知が交差す

るゲートウェイ」と捉えていることだ。LabCampusの担当者が言った「空港からミュンヘン市内までは（鉄道やバスで）45分、パリまでは（飛行機で）90分」という言葉が空港という場所の特徴を表している。空港を中心とする広範な地理的ネットワークから人材を引き付け、地域や企業の課題を共有し、解決に向けた地域資源を提供していく発想が、新たな成長の糸口になるだろう。

特に中部国際空港周辺は世界有数の「ものづくり」の集積地である。現場の技術の活用ができ、開発から試作、量産化までの距離が近いという強みは、起業家にとって大きな魅力となろう。空港あるいはその周辺にイノベーションの拠点を形成することで、地域産業と世界のアイデアが結び付けられる。「結節点」としての役割も空港に期待したい。

2026年2月26日

中部経済新聞「中経論壇」掲載

◆長谷 祐（ながたに たすく） 主任研究員

主な経歴

1985年生まれ。

京都大学大学院農学研究科博士後期課程指導認定、京都大学大学院農学研究科特定研究員、株式会社農林中金総合研究所を経て2024年7月から公益財団法人中部圏社会経済研究所主任研究員。

学位

修士（農学）

研究分野・専門分野

地域活性化、広域地方計画、産業連関分析、空港・航空、農業経営

主な実績

・業務実績

人口減少による消費変動の中部圏経済への影響
中部国際空港における航空旅客流動の実態と訪日外国人旅行者の地域別特徴に関する実証分析
中部国際空港利用者の特長と中部9県旅行者の動き

・論文・著書

「第三者継承支援における農協の役割」（2023、農林金融第76巻 第5号）、「バイオスティミュラントの開発動向と展望」（2024、シーエムシー出版、分担執筆）、「JA経営の真髄 地域・社会とJA人材事業 一課題解決のための地域の連携・協働一」（2021、共同出版、分担執筆）など

・対外活動実績

愛知学院大学非常勤講師（2024年から現在に至る）
龍谷大学非常勤講師（2014年から2017年まで）
京都府立農業大学校非常勤講師（2010年から2015年まで）

停滞が問いかける都市戦略の転換 —遅れる「名古屋の玄関口」再開発

公益財団法人中部圏社会経済研究所 上席研究員・部長 大場 潤一郎



2026年現在、名古屋の都市景観を塗り替えるはずだった二大プロジェクト（名鉄名古屋駅周辺の再開発、および金山駅周辺のまちづくり構想）が、停滞に直面している。リニア中央新幹線の開業を見据えたこれらの計画は、建設コストの高騰と深刻な労働力不足という構造的障壁により、大幅な延期や計画の見直しを余儀なくされた。

特に、名鉄名古屋駅周辺再開発が「着工時期未定」となった事態は象徴的である。25年末に表面化したゼネコン各社の入札辞退は、単なる採算性の問題に留まらない。それは建設業界の「2024年問題」に端を発する時間外労働規制と、熟練技能者の枯渇という構造的課題を浮き彫りにした。円安や資材価格の高騰が事業採算性を圧迫するなか、既存商業施設の解体や営業縮小のみが先行すれば、にぎわいが失われ、「名古屋の顔」が機能不全のまま長期放置される「都市の空洞化」を招くリスクがある。もはや資本投下だけでは解決できない「施工体制の構築不能」という事態は、従来の都市更新モデルが限界に達したことを示唆している。

同様の停滞は、名古屋第三のターミナル拠点・金山駅周辺においても、暫定施設「アスナル金山」の営業が36年まで再延長されるなど、開発の遅れが生じている。名古屋駅前との違いは、既存施設が存続することで当面のにぎわいが維持される点にある。

従来の都市開発は、人口増加と経済成長を前提とした、「容積率の緩和」や「高層化による床面積の確保」という規模の拡大に力点が置かれてきた。しかし、人口減少社会において物理的な「ハコモノ」の増殖は、必ずしも都市の魅力や市民の豊かさに直結しない。

両地点の再開発の遅延を単なる「計画の停滞」と整理するべきではない。むしろ成熟社会におけ

る都市のあり方を再考するための「戦略的猶予」であり、「量から質への転換」を図る機会と捉えるべきだ。

これからの都市戦略に求められるのは、効率的な移動を支える「通過点」としての機能だけではない。人々が自発的に留まり、多様な交流が自然発生的に生まれる「滞留の質」の向上である。

ハードウェアの整備が物理的な限界に直面する今こそ、ソフトウェアとしての都市の魅力をいかに醸成するかが問われている。名古屋の再開発の遅延は、拡大を前提とした成功体験を問い直す勇氣と、持続可能な都市経営への抜本的な発想の転換を我々に迫っている。

2026年4月1日

中部経済新聞「中経論壇」掲載

◆大場 潤一郎（おおば じゅんいちろう）

主な経歴

1972年生まれ。

桜美林大学経済学部卒業、1994年中部電力株式会社入社。

岡崎支社不動産管理課長、環境・立地部立地グループ課

長などを歴任後、2025年から公益財団法人中部圏社会経

済研究所に外向。現職に至る。

研究分野・専門分野

地域振興、エネルギー、広域地方計画