

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1回「『中部圏』の形成と将来像」

本財団は、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）から数えて50周年を迎えます。この節目の年を迎えるにあたり、首都圏、近畿圏と並んで日本の成長を牽引する圏域として、新たな中部圏の将来像を見定め、その持続的成長に向けた諸課題の整理と今後の取組みの方向性を提起するため、複数年にわたり一連のシンポジウムを開催することとしました。

その緒論として、『中部圏』の形成と将来像」をテーマに第1回シンポジウムを開催しましたので、ここで行われた、第1部のモデレータ、パネリストによる講演内容をご紹介します。（文責事務局）

【日 時】 2014年11月27日（木） 9：30 ～ 12：30

【場 所】 愛知学院大学アガルスホール（名城公園キャンパス）

【後 援】 国土交通省、一般社団法人中部経済連合会、北陸経済連合会、名古屋商工会議所、愛知学院大学

【モデレータ】 竹内 伝史 氏（岐阜大学名誉教授、本財団研究顧問、航空・空港戦略研究会座長）

【パネリスト】 阿部 和俊 氏（愛知教育大学名誉教授）

川上 光彦 氏（金沢大学名誉教授）

黒田 達朗 氏（名古屋大学大学院環境学研究科教授、本財団中部大都市圏研究会座長）

戸田 敏行 氏（愛知大学地域政策学部教授）

林 良嗣 氏（名古屋大学大学院環境学研究科教授）

【プログラム】

第1部 モデレータ、パネリストによる講演

論題1. 「今、『中部圏』論の意義」 竹内 伝史 氏

論題2. 「中部圏の都市システムと広域交流圏の形成」 阿部 和俊 氏

論題3. 「東海・北陸連携の意義と課題」 川上 光彦 氏

論題4. 「行政境界を越えた都市圏形成の意義と課題」 戸田 敏行 氏

論題5. 「名古屋大都市圏の魅力をアップしよう！」 黒田 達朗 氏

論題6. 「自立してグローバルな交流を担う『中部圏』のビジョンとその評価」 林 良嗣 氏

第2部 パネルディスカッション



論題1. 「今、『中部圏』論の意義」

講師：竹内 伝史 氏

今日のシンポジウムのコーディネーションを担当する竹内です。本日のシンポジウムの趣旨説明を兼ねて、少し話をさせていただきます。

日本は1950年代の末くらいから国土計画の策定を始め、全総、新全総、三全総、四全総、そして五全総にあたるものが国土のグランドデザイン、そういうものをまとめてきています。少し法体制が変わり、今日では国土形成計画というものを作っているわけです。

この計画ですって言われてきましたのは、国土の均衡ある発展、地域格差の是正ということです。四全総においては、「東京一極集中排除」、「分散型国土の形成」という目標を達成しようとしてきたわけですが、現実の問題としては東京一極集中がいよいよ進んできている、これでいいのだろうかということなのです。

東京一極集中は結局避けられなかったという論調が、今のところ各方面で定着しているように思われます。グローバルな市場競争原理主義というものが結果的に東京一極集中を推進してきている、これは避けられなかったのだということがよく言われます。

しかし、グローバルな市場競争原理主義は収益率追求が至上だということですが、こういう議論はどうしても長期的展望を持ちえません。5年とかそのくらいの短い先を見ながら、企業の収益率を改善していこうということで競争しているわけです。地域づくり、国土づくりに向かって、そんな長期的展望を持たないことではいいのでしょうか。

また、経済成長という一元的な価値観、指標で計って議論していいのでしょうか。国民の価値観は多様化してきていると言われてますし、多様な価値観で物事を議論していかないと危険ではないのでしょうか。

グローバルな競争の中で東京一極集中が避けられないとするならば、極端なことを言えば、この競争に疲れた人、あるいは競争で負けたとき、そういう人たちの休息と再生の場がなくてはいけな



岐阜大学名誉教授、
本財団研究顧問・航空・
空港戦略研究会座長
工学博士

竹内 伝史 氏

1944年愛知県生まれ。1969年名古屋大学大学院修士課程修了後、運輸省に入省。1970年名古屋大学工学部助手、1974年中部大学講師・助教授を経て1984年同大工学部教授、その後同大学学長補佐・地域交流センター長を兼任。1997年岐阜大学地域科学部教授、2010年退職後、岐阜大学名誉教授。国土審議会特別委員、交通政策審議会航空分科会委員、(財)中部空港調査会専門委員会副委員長を歴任。専門は都市計画、交通政策、社会基盤整備論。

いだろうと言えます。

そういう意味で、地方、地域は、心豊かにくつろげる、持続可能な地方、地域を形成していくことが大切なのではないでしょうか。東京一極集中を否定するものではないが、もうひとつそういう見方が必要なのではないかと思うわけです。

そうすると、広域地方圏の形成に向けてわれわれは何を考えていくべきでしょうか。

1つは、地方圏は多元的な価値観に基づいた地域づくりをしていく必要があります。所得がすべてではないでしょう、すべてを所得に還元した価値観の体系ではまずいのではないかとことがひとつあります。

そして、それとは裏腹ですが、各地域の自然には各地域の個性があり、あるいは文化にも個性があります。そういう個性ある自然と文化を楽しめる、ゆとりある豊かさというものも考えていかなければいけません。

さらに、わが国の人口は減少する局面に入ってきました。地域づくりの話をしていきますと、それぞれの地域は皆、盛んに移住・定住促進ということを行います。人をたくさんどこから持ってこようということですが、それは無い物ねだりです。全体の人口が減ってくるわけですから。私はこれからの地域をつくっていくのは、定住人口ではなく交流人口の増加ではないかと思っています。地域の活性化は、その地域の中だけではなく、地域の外からの交流人口を増進する中で計画していくことが必要なのではないでしょうか。

ところで、交流というのは密度が大事です。接

触の密度が交流の質を高めます。そういう意味からいうと、人々はコンパクトに住み、広域に交流するという暮らしが大事になってきます。

その交流自体は、狭い地域に閉じこもることなく、広く世界に開かれる必要があります。自立してグローバルな交流促進をして、発信の回路を確立していく。この場合、世界と交流するということを、東京を経由しないで、支配されないで、独自にこれを行なっていくような体制が必要なのです。そのためには、それぞれの地域において「主都」が必要です。「主都」を確立し、そして地域内の地域間連携をデザインしていくことが必要です。

このたび国土交通省から発表された「国土のグランドデザイン2050」を見ると、コンパクトとネットワークによって地域づくりをしていこうと言っていますが、ネットワークはそこを流れる交流がなければ意味がありません。その交流の実体をどう形成していくか、充実させていくか。それを構想することが必要なのではないでしょうか。

そういう地域を作っていくためには、圏域の「主都」の指導性が重要になってきます。指導性という言葉は嫌われますが、やはり水平的なネットワークを形成するといいいながらも、その中にハブとして指導性を持っていく都市が必要なのではないかと思います。域外、世界との交流のゲートウェイとして機能する「主都」が必要なのです。そして、圏域全体で「主都」を議論することが重要ではないかと思います。

それでは、広域地方、地域を議論するときに、今日のテーマである中部圏はどうかということですが、私は、中部圏は広域地方、地域を議論するモデルとして非常に条件を整えていると思います。素質としては、経済力も非常に大きいですし、多様性に恵まれた地域構造をしていますし、東京と大阪に挟まれた地域ということもあって、結果的にインフラ整備の水準が高くなってきています。それと、名古屋が自他ともに認める中心都市として、あることはあるわけです。

ただ問題は、1つは都市・地域間ネットワーク

の実体化ができていません。個性ある地域の暮らしと経済を創出する必要がある。そして、名古屋のヘゲモニーの重要性ということがありますが、これが本当に確立しているのかどうか。

そしてもう1つは、名古屋は東京との一体化がこれからもっと進んでいくと思いますが、いわゆるメガリージョンを形成していくことと、今私が語る申し上げた中部圏の「主都」としての名古屋、この両立ができるのかどうかという難しい問題も持っているということです。

ご清聴ありがとうございました。

論題2. 「中部圏の都市システムと広域交流圏の形成」

講師：阿部 和俊 氏

おはようございます。愛知教育大学におりました阿部です。専門は都市地理学で、都市を地理学的に研究するというところで長年やってきました。都市研究にはいろいろなアプローチの仕方がありますが、特に私の分野は都市システムですので、都市の相互関係を見ます。

都市システムもいろいろな見方がありますが、私は特に経済的中枢管理機能という都市機能、具体的には民間大企業の本社、支所のいわゆるオフィス機能のことをいうのですが、この機能で日本の都市がどうなっているかということの研究してきました。

ちなみに、「中枢管理機能」という言葉は1964年に旧経済企画庁のスタッフが言い出した概念であり、都市を成長させるのはもはや生産機能ではなく、管理・オフィス機能であるということを唱えたものです。1964年というと高度経済成長期の最初の頃でして、モノづくりが重要になり始めていた時期に、すでに、都市の発展は工業ではなく、オフィス機能であるということを言い出したということで、非常に評価されている考え方です。私はこの機能を用いて、日本の都市がどのように結び付いているかということ进行分析してきました。

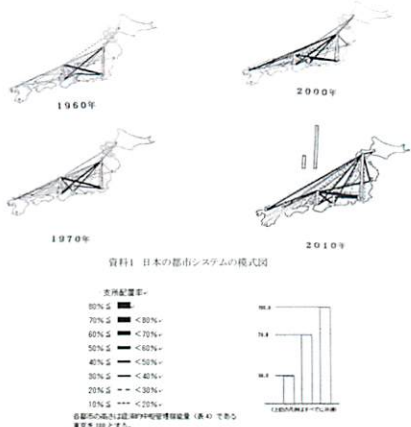
その成果の一端を4つの図に表しました。

この4つの図は、細かい説明は省きますが、そ

▶ 日本の都市システムの変遷

経済的中枢管理機能(民間大企業の本社、支所)
を指標とした日本の都市システムの変遷

- ▶ 東京の卓越性(一極集中)の強化——大阪の低下
- ▶ 名古屋のがんばり



それぞれの主要都市にある民間大企業の本社と支所をカウントして、それに従業者数でウェイトを付ける。そうすると一番多いのは東京ですから、東京を基準として各都市のそれを柱の高さで表わして、主要都市の位置に立てています。

そして、都市間を結んでいる線は、たとえば東京の企業が大阪にオフィスを何%置いているか、名古屋の企業が東京や大阪や福岡に、大阪の企業が東京やそれぞれの都市に何%支社・支店を出しているかということを出して、その率に応じた線の太さで、柱の上から相手の足元へ伸ばしているという図です。

1960年、1970年、2000年、2010年の4年次を出してみました。これは名古屋・大阪・東京に本社を置いている企業の場合だけです。それ以外の所は省いてあります。

一見して、線が濃くなっていることが分かります。線が濃くなっているというのは、日本の主要都市は大企業のオフィス展開で非常に結び付きが強くなったことを意味しているわけです。

特に、1960年と1970年を比べると非常に大きな差です。1960年はシンプルな構造ですが、1970年になると非常に濃くなる。これが高度経済成長期のひとつの結果であろうと思うわけです。2000年、2010年と、日本の都市の結び付きはさらに強くなっ



愛知教育大学名誉教授
文学博士

阿部 和俊 氏

1949年福岡県生まれ。1972年名古屋大学文学部史学科卒業。名古屋大学大学院文学研究科修士課程修了後、1976年同大学院文学研究科博士課程中退、同年愛知教育大学助手。1990年『経済的中枢管理機能からみた日本の都市体系』により名古屋大学から文学博士を取得。1981年愛知教育大学助教授、1995年同教授を経て、2013年退職後、愛知教育大学名誉教授。現在、(一社)日本計画行政学会常務理事中部支部支部長を務める。専門は都市地理学。

てきました。

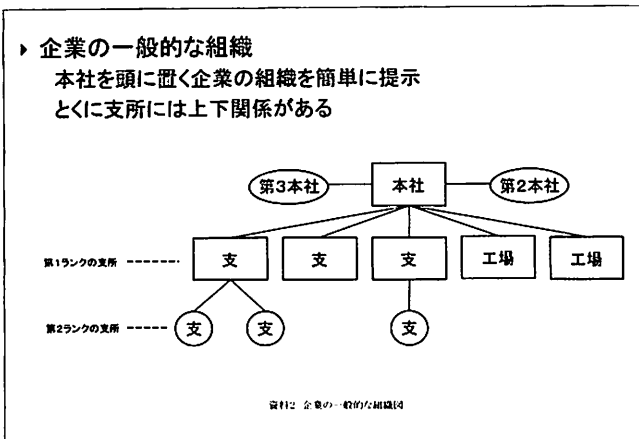
この4つの図でもう一つ大事なポイントは、よく見ていただきますと大阪の柱が低くなっています。つまり、こういう都市機能で算出すると、大阪の東京に対する地位が下がってきています。具体的に言いますと、一番高いのは1970年であって、東京を100%とすると大阪は60%くらいです。これが2000年になると36%に下がって、2010年では29%くらいまで下がっています。

つまり、東京一極集中ということがよく言われます。それはいろいろな測り方がありますが、東京一極集中というのは実は大阪の低下が相当程度作り出していると思います。余談ですが、1970年という大阪万博があって6,000万人もの人が入場したといわれます。今から振り返ると、あんな大規模なことがやれたのは、実は大阪の力が一番強かった時期であったからだということが、30年くらい経って分かるわけです。そうすると、2005年に愛知万博があって、30年くらい経って振り返ってみるとあの時が愛知の全盛期だったというようなことにならないようにしよう、というのが今日の趣旨のひとつだと思います。

東京一極集中は大阪の低下が作り出していると同時に、実は名古屋は結構頑張っています。名古屋の頑張りという一言で表しているわけですが、そこら辺りに報告の中心を置いてみたいと思います。

これは、企業の組織図をシンプルにしたものです。今の企業の問題は、本社のほかに第2本社、第3本社というのがあって、これが実はすごい数

あります。日本の大企業、2000年の上場企業2,500社のうち11%が複数本社制を持っています。2000年時点で大阪に生まれた企業は、96社が東京に第2本社を持っていました。そちらの方がモア・インポータントになっているという、すごいことが起きているわけです。もともとの本社は形骸化しているということが第1点です。



それから、支社・支店ということをよく言うわけですが、それはここに書きましたように2層構造になっています。○○支社の下の○○営業所というのが、結構たくさんあります。この付近だと名古屋支社の下で静岡支店、名古屋支店の下で岐阜営業所という上下構造があります。

それを上場企業に関して調べ上げて、途中のことはおいて結果だけを出すと、次の日本地図のような形になっています。これは、オフィスの上下の格を都市の上下関係に置き換えてみたものです。

分かりやすいのは九州の方で、熊本、北九州、鹿児島はほとんど半分くらいが、福岡支店の下に

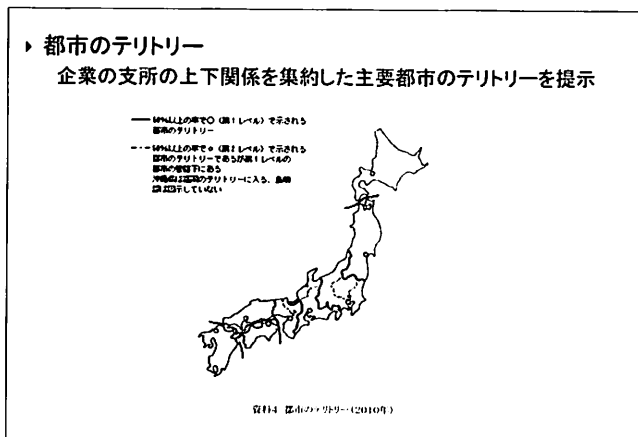


あるオフィスであることが分かります。長崎や佐賀は入れてないのですが、これは主要都市ではないから省いているわけで、やってみると同じです。こういう形で福岡は九州に君臨する形になっています。

東北、北海道に何も書いてないのは、書かなくても自明の理であって、東北の主要都市はほとんど仙台の下、北海道の主要都市は札幌の下という構造になっています。名古屋の下に、静岡、浜松、岐阜があります。微妙なのは金沢と富山なのですが、名古屋の下にあるものの若干パーセントが低いということで点線にしてあります。

関西の方は、神戸や京都といえども、大阪の管轄下。横浜、さいたまはすごく都市機能が充実していますが、いずれも東京の管轄下ということはお分かりいただけると思います。

そうすると、この図はそれぞれの主要都市がどの範囲を広い都市圏としているかということを示唆しているわけで、私はそれにテリトリーという言葉を使っています。よく都市圏という言葉を使いますが、都市圏というのは通勤等で日帰りができる範囲を指す場合が多いのですが、広域の都市圏というものがあります。こういう都市機能から調査するときに、都市が担当管轄をしている、ビジネスで担当している都市圏というのはこういう形で表されると考えています。



たとえば福岡と九州とか、広島と中国とかは考えやすいのですが、若干微妙なのが中部圏なのです。実はわれわれの日常感覚に近いものが企業に

代表される都市機能での広域の関係エリアとして描き出されます。

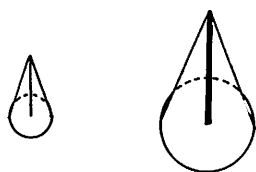
このデータは企業活動に基づいた都市のテリトリーです。今日はデータとして示していませんが、国の行政機関を集めてやってもほとんど同じになります。福井県だけは微妙なのですが。

次に、中心的な都市の力はこういったテリトリーの活力の反映であると私は考えています。こういう模式図を描いています。経済的なパワーが中心都市を作り上げる。ありていに言えば、名古屋駅前のリニューアルは名古屋の広域都市圏の発達の反映であると考えられます。

います。

こういったことをまとめてみると、「トヨタ自動車」と書きましたけれど、ここはものづくりが盛んでこれが強い、これは結構なことです。しかし、「名古屋(圏)はものづくりの首都(?)、関西は文化首都(?)」と書いています。疑っているわけではなくて、これでいいのか、これで満足していいのかという意味のクエスチョンマークを掲げているわけです。北陸新幹線が開通すれば北陸は東京指向が強まるでしょうし、リニアの開通でこれからどうなるのか。これは先ほどの問題と関わっているわけです。

▶ 都市の力とテリトリーの活力の模式
中心都市の力はテリトリーの力の反映



資料5 都市の力とテリトリーの活力の模式図

▶ まとめ

- ▶ トヨタ自動車、MRJ
- ▶ 名古屋(圏)はものづくりの首都(?)、関西は文化首都(?)
- ▶ 北陸新幹線の開通 → 北陸の東京志向強まる
- ▶ リニアの開通 → どう作用する
- ▶ 東京一極集中の加速(東京の魅力: 選択の多様性、自己実現)
→ フランス的地域構造
- ▶ 広島と札幌の低下 → 東京・大阪・名古屋・福岡・仙台が中核
- ▶ かつて「二眼レフ」の地域構造という考え方
→ 大阪の低下でそれは霧消
- ▶ 道州制をどうする、
- ▶ 名古屋(圏)はどうする
→ 名古屋の強大化は日本にとってよいこと
- ▶ 福岡...かもめ族・にちりん族

具体的に、製造品出荷額でそれぞれのテリトリーの1980年と2010年の数字を出してみました。一番多いのは確かに東京の範囲です。新潟まで含んでいますので。しかし、名古屋のテリトリーの伸びが相当に大きいことが分かります。1980年時点で、すでに大阪のテリトリーを追い越して、2010年ではその差が開いていることがお分かりになると思

東京一極集中はこのままいけば加速するであろう、大阪は落ち込むであろう、ということは明らかです。東京は何が魅力なのかというと、いろいろあるでしょうが、「選択の多様性、自己実現」と書いておきました。

「フランス的地域構造」と書いたのは、皆さんもフランスをイメージするとパリ以外の都市は思い浮かばないと思います。フランスでは「パリとフランス砂漠」という言葉があるくらいです。「東京と日本砂漠」になっていいのか。おそらく今から広島と札幌はどんどん低下しますから、それらを考えて名古屋はもっと大きくなるべきです。

名古屋が大きくなることは日本にとってよいことです。「福岡...かもめ族・にちりん族」、突然関係ないような言葉が出てきましたが、これは九州地方の特急の名前でして、長崎や大分の人はこの特急に乗って福岡に来て遊んで帰ります。福岡は

▶ 主要都市のテリトリーの経済活動
1980年と2010年の主要都市の製造品出荷額の変遷

	1,000億円			
	1980年	2010年	2010/1980	
札幌のテリトリー	50 (6.4)	60 (6.7)	1.2	
仙台のテリトリー	87 (11.1)	163 (18.2)	1.9	
東京のテリトリー	787 (100.0)	898 (100.0)	1.1	
名古屋のテリトリー	425 (54.0)	760 (84.6)	1.8	
大阪のテリトリー	405 (51.5)	459 (51.1)	1.1	
広島のテリトリー	172 (21.9)	246 (27.4)	1.4	
高松のテリトリー	61 (7.8)	86 (9.6)	1.4	
福岡のテリトリー	133 (16.9)	219 (24.4)	1.6	

資料6 主要都市のテリトリーの製造品出荷額(1980年・2010年)

そういうエリアを持っているわけです。名古屋もこれに匹敵する、〇〇族を作って、ほかの地方、たとえば岐阜とか長野が文句を言おうとも抑え込んで、名古屋に遊びに来なさい、そういう構造を作りましょうというのが、私の今日の提案です。

ご清聴ありがとうございました。

論題3.「東海・北陸連携の意義と課題」 講師：川上 光彦 氏

こんにちは。今は退職しましたが、金沢大学の川上といいます。プロフィールにあるように都市計画を専門としていますが、本日は、パネリストの中で北陸は私だけですので、都市計画というよりはもっと広域的な話を少しさせていただきたいと思います。

最初に、北陸3県、福井、石川、富山について、簡単に特徴をお話します。

地政学的な類似性・近接性と書いたのですが、いずれの県も小規模県で、地理的にも狭い範囲で、気候・風土も非常に似ています。特に、11月から3月くらいまでは太平洋側とはかなり違う気候・風土で、それが精神的なものとか産業的なものに影響していると言われ、県民性もよく似ているように思います。どちらかというとおとなしくて、忍耐強い性格だと言われています。



金沢大学名誉教授、
カワカミ都市計画室主宰
工学博士

川上 光彦 氏

1947年金沢市生まれ。1970年京都大学工学部建築学科卒業、1972年同大学院工学研究科修了。金沢大学工学部助手、助教授、同大学院自然科学研究科教授を経て2013年退職。現在、カワカミ都市計画研究室主宰、金沢大学名誉教授。主な社会的活動として、石川県都市計画審議会会長、石川県開発審査会会長、金沢市まちづくり専門員、NPO法人金澤町家研究会理事長などを務める。専門は都市計画。

るのですが、それとの相対的な比較です。自然環境、ここでは自然公園の面積を取ったのですが、三重県が非常にたくさんあるので東海も非常に自然豊かなのですが、そのほかのものについては、北陸の方が上位になっています。重要伝統的建造物群保存地区数は歴史的な資源が集積しているところと言え、近年発表された幸福度ランキングや学力テストの順位を見ても、教育水準も比較的高いと言えます。

経済産業の構造も特色があり、ニッチトップという言い方がありますが、ニッチ的な産業でそれぞれの県で特色ある産業が小規模ながらも育ってきています。また、伝統工芸やそういうものに基づく職人的な技が今日まで地場産業的に続いています。

三大都市圏とは大体300キロ圏ですが、東京・名古屋・大阪いずれについても比較的近いのですが、その圏域内にあるということではなくて、それぞれと独立した都市圏を持っています。

次のスライドでも、北陸3県と東海3県の比較

北陸三県(福井・石川・富山)の特徴

- ・地政学的な類似性、近接性
コンパクト(東西約300km)
気候・風土、県民性
生活環境水準が高い
- ・経済・産業の構造
特色あるモノづくり
伝統工芸、職人
- ・三大都市圏と近接・等距離、独立的
約300km圏
交通幹線によるネットワーク形成

	東海三県(A)	北陸三県(B)	B/A
自然公園面積 **の県土割合 (2014、%)	22.5	19	0.84
重伝建地区数 (2014)	7	14	2
幸福度ランキン グ** (2011)	21	2	—
学力テスト*1 (2014)	31	3	—

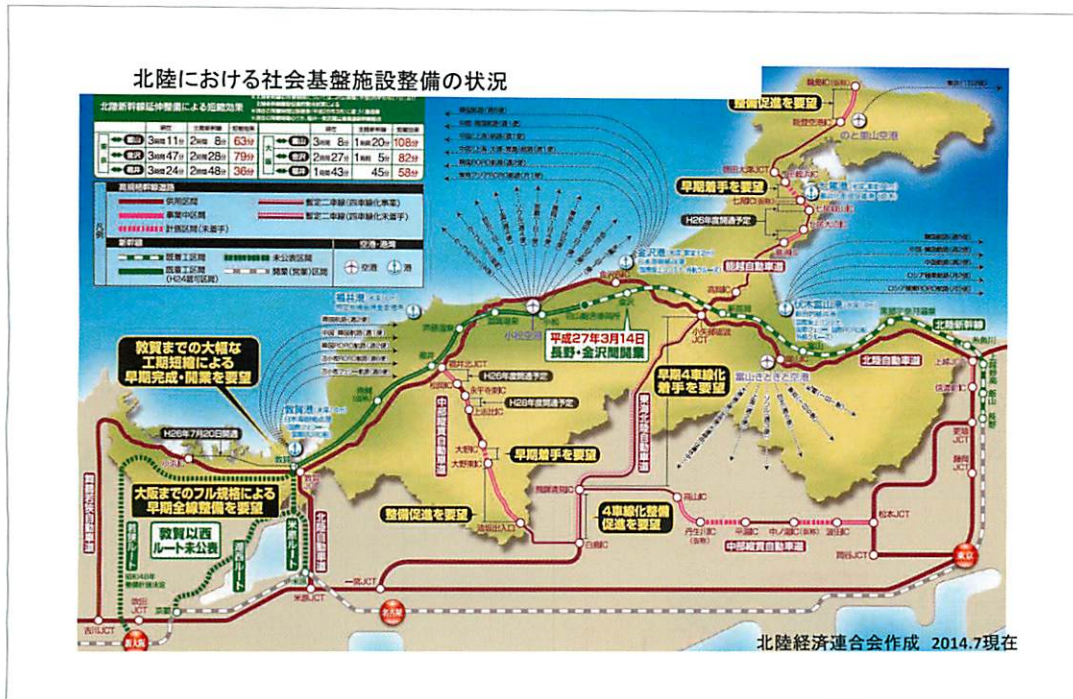
*1: 国立・国定・県立公園
*2: 法政大、40指標
*3: 公立小中、国語・数学

生活環境水準も、地域中心都市を中心にして比較的高い水準にあります。

ここに簡単な表を載せているのですが、東海3県、ここでは三重・愛知・岐阜の3県を指してい

東海三県と北陸三県の特性比較

	東海三県 (A)	北陸三県 (B)	B/A
・人口や経済規模は1/4強程度 小規模県、人口停滞 人材供給 中小企業群	可住地面積 (2006、km ²) 21,561	12,621	59%
・北東アジア等への交流窓口 拠点港 空港による物流	人口 (2010、万人) 1,134	307	27%
・大規模災害等 有感地震が比較的少ない 台風・水害・積雪	県内総生産 (2011年度、 名目、10億円) 46,098	11,891	26%
	1人当り県民所得 (2011年度、千円) 2,963	2,880	97%
	従業員300人 以上企業数 (2012) 1,456	345	24%



をしています。人口規模や経済規模は東海の大体4分の1程度ですが、北陸は人口流出が激しく、これまで大都市へ人材供給をしていると言えます。

産業構造から見ると、中小企業群でそれぞれの県で特色があり、中小企業群が頑張っていると言えます。

地理的には北東アジアなどへの交流窓口になるということで、高速道路体系とか鉄道網、あるいは港湾で大都市圏と結ばれています。また、それぞれ少しずつ拠点的な交流窓口になろうとしています。

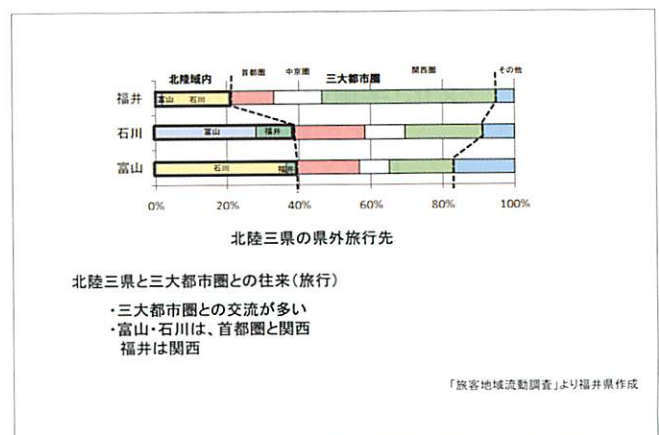
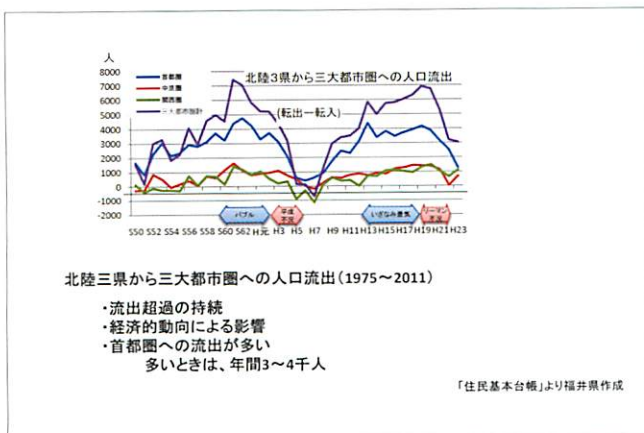
ただ、動向を見ていると、北陸地域の企業が太平洋側を通じて輸出入していたような物を、少し

ずつ北陸の拠点港経由に切り替えつつあるところで、広域的な窓口となるには至っていないように見受けられます。

大規模災害では、最近新潟も長野も能登も地震があるのであれですが、石川県は全国でも有感地震が最も少ない県だと言われています。そのような自然条件の違いが見られます。

これは、三大都市圏との人口流出入の関係で、東京に圧倒的に経済的な環境の影響を受け人口流出している、北陸3県から人口流出しているということが見えます。関西、名古屋についても流出してはいるのですが、量的にはかなり違うということになります。

次のグラフは、各県の県外への旅行先で交流人



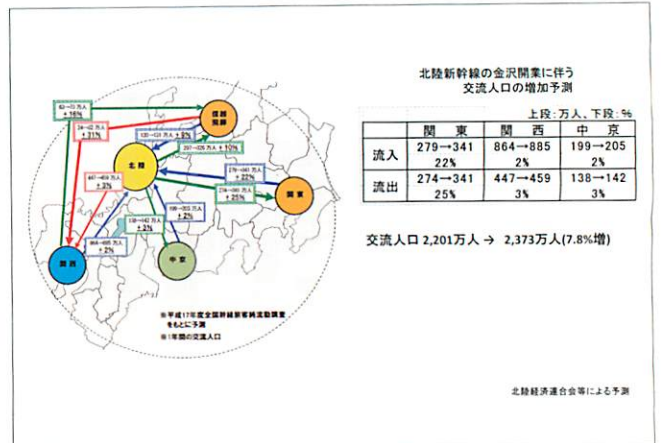
口のひとつになります。少しずつ県によって違います。石川、富山は関西圏が最も多くて、次が首都圏、名古屋圏という形になっています。

社会的インフラ施設の変化としては、2015年の3月14日に北陸新幹線が金沢駅まで延伸開業することが決まっています。あと107日で、富山や金沢で非常に時間短縮効果が大きく、乗り換えなしで東京に行けることになりますので、交流人口の増加が大きくなることによるプラス効果への期待が高まっている状況です。



これは、交流人口の予測をした結果ですが、時間短縮効果から関東が非常に多くなって22%、あるいは25%増となっています。名古屋については、

現在でも乗り換えしないとなかなか来にくい状況で、相対的に名古屋の交通利便性が低下していくということが目の前に迫っている状況です。



以上を踏まえながら、本日のシンポジウムのテーマについて簡単に東海・北陸連携の意義と課題について私なりにお話をさせていただきます。

これまでと同様、経済産業の連携強化を進めていく必要があります。名古屋は「ものづくりの主都」という言い方が先ほどありましたが、非常に活発です。そういうものと連携しながら、研究開発などで産業化を進めていく。最近では、炭素繊維の研究開発などで産業化の協定を結ぶような動きが報道されているようです。

東海と北陸の連携の方向性(1)

- ・経済・産業の連携強化
モノづくり
研究開発、産業化
- ・文化・学術の交流の促進
歴史的経緯
国際交流
- ・北東アジア地域のゲートウェイ
交流人口、物流
文化的交流

環日本海・東アジア諸国図

2番目は、文化的な学術交流の促進です。歴史的な経緯から見ても名古屋と金沢は関係が深く、国際交流についても名古屋は前から活発に取り組んでおり、そういうものも進めていきたいと思っています。

私ども、地方都市でそういう活動をしようということで、北東アジアを中心としてSPSDという国際会議を2011年にスタートさせました。スペシャルプランニング&サステナブルデベロップメント、空間計画と持続可能な開発ということで、金沢でスタートさせたのですが、2013年は北京で行い、来年は台北、2017年はソウルで行うことが予定されています。そういったものも含めて連携を深めていけばいいと思っています。

北陸は北東アジア地域のゲートウェイという言い方をしているのですが、交流人口をさらに物流を含めて深めていったり、文化的な交流を高めていくというようなことが必要と思っています。

この地図は富山県が発行している地図で、比較的売れ行きがいいようです。

次に、広域観光の進展をさらに進める。社会基盤が一定程度整備されていることもあって、昇龍道プロジェクトが現在活発に進展されつつありますが、そういうものを含めてさらに魅力的なルートを開発しながら進めていって、それが全体的な地域振興とか交流の活発化につながればいいと思っています。

か、相互支援協定を結ぶ。これはすでにいろいろな所でスタートしていますが、災害が活発化している状況を踏まえると、今後も強めていければいいと思っています。

ご清聴ありがとうございました。

論題4. 「行政境界を越えた 都市圏形成の意義と課題」

講師：戸田 敏行 氏

おはようございます。愛知大学の戸田です。

私は、中部圏の中での地域活動を考えます。それらが結び合わさって中心である名古屋、あるいは中部圏を形成すると思いますので、そういう観点から、特に行政境界地域、これは県境を越えるという意味ですが、そういう地域で都市圏がどう考えられているかということをお話したいと思います。

「中部圏」の形成と将来像
行政境界を越えた都市圏形成の意義と課題

1. 行政境界を跨いだ都市圏形成の意義
2. 三遠南信地域づくり事例
3. 都市圏形成の課題

愛知大学 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」代表
戸田敏行

最初に、行政境界をまたいだ都市圏形成の意義、それから、私が日頃携わっています三遠南信地域、この愛知と静岡と長野の県境地域で実態的にどうということが起きているのかということをお話したいと思います。

まず行政境界地域です。日本は国、県、市町村という三層構造になっていますが、都市圏を作るいろいろな活動も行政の範囲にしばられます。行政境界地域、越境地域は、行政の境界をまたいだ地域と定義しています。

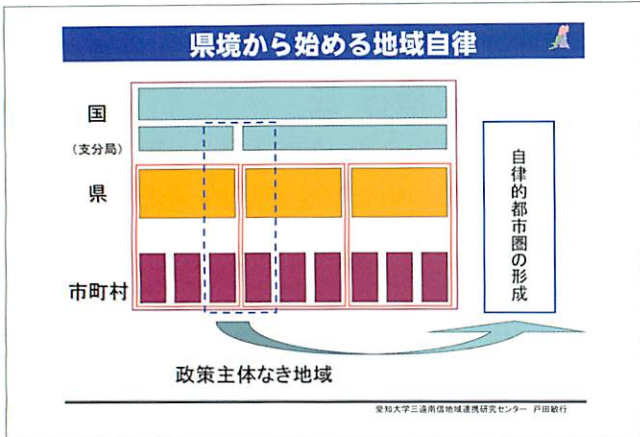
こういう所は、政策の主体がなかなか作れない、都市の形成や都市圏のつながりが作りにくいとい

東海と北陸の連携の方向性(2)

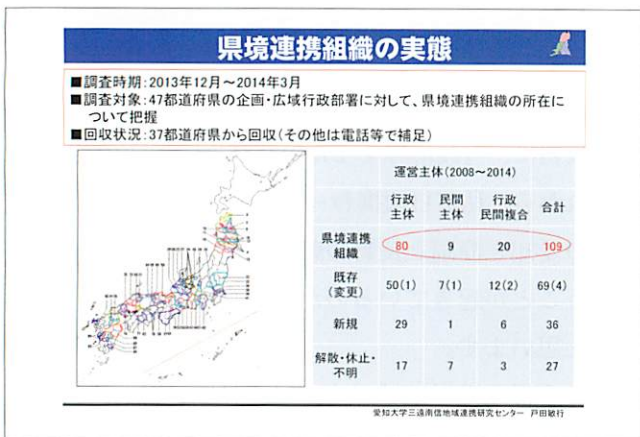
- ・広域観光の進展
「昇龍道」プロジェクト
回遊ルートの開発
地域振興
- ・減災・防災の連携
大地震等のバックアップ機能
相互支援協定

あるいは、減災・防災の連携。お互いに大地震などに備えバックアップ的な機能を高めていくと

うこととなります。しかしむしろそういう所こそ、自分たちでやらなければいけませんから、自律的な都市圏の形成ということになるわけです。地図でいうと県境の近くに小さな都市が点在していて、そういう都市をモザイク的につないでいく。こういう考え方になってきます。



こういう事例が三遠南信地域、1つだけであれば特例ということになりますが、全国を調べてみますと結構あるわけです。地域連携組織の数の分布というふうに見ますが、90くらいの地区が全国にある。県庁は全国で結び合わされますが、行政境界地域同士を結び合わす仕組みがありません。従って、個々の取り組みはあるのですが全国として見えてこないのが実態だと思います。



なぜ取り組んでいるのかということですが、藩と県の境を見てみますと、県が設置された時に明治政府とあまりよくない関係の地域は県境が自然な形では入っていません。そうした地域の復興と



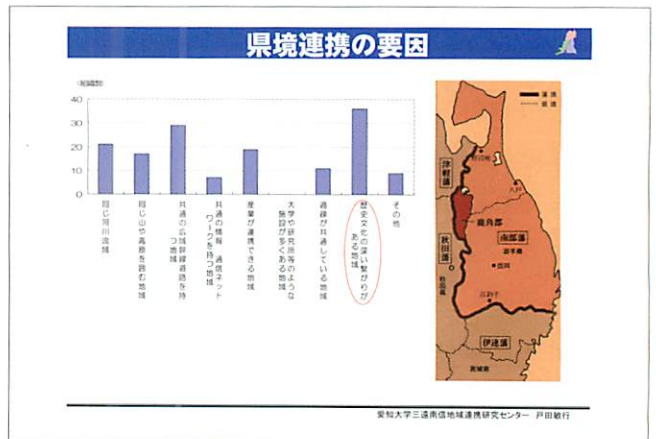
愛知大学地域政策学部教授、同大学三遠南信地域連携センター長
工学博士

戸田 敏行 氏

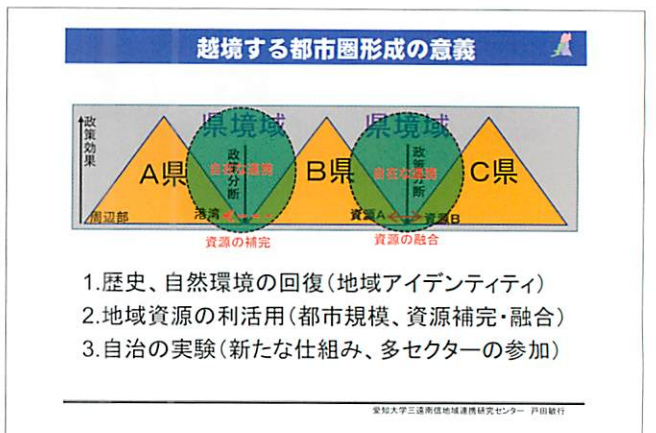
1956年兵庫県生まれ。1982年豊橋技術科学大学工学研究科建設工学修士課程修了、博士(工学)、株式会社地域計画連合研究員を経て、1985年(社)東三河地域研究センター(現在は公益社団法人)に入所し、同所主任研究員、常務理事を経て、2011年愛知大学地域政策学部教授、2013年同大学三遠南信地域連携研究センター長、文部科学省共同利用・共同研究拠点「越境地域政策研究拠点」研究代表。20数年間、東三河地域や三遠南信地域で、多くの地域計画・地域プロジェクトに携わる。

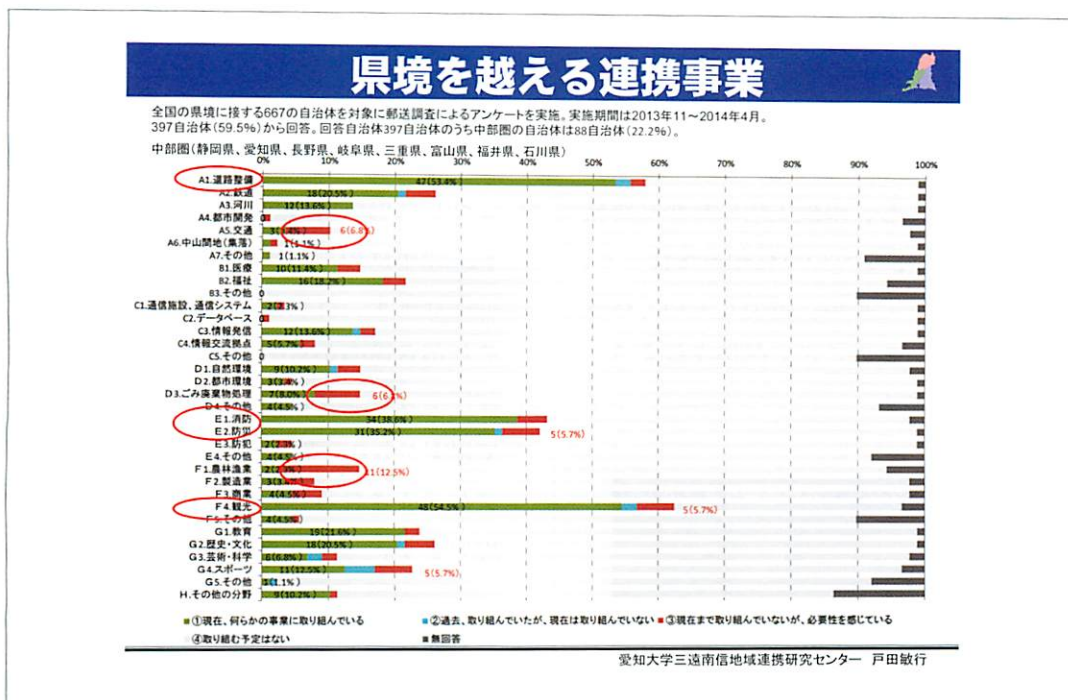
ということもあります。調査をしてみると歴史的なつながりであるとか、自然のつながりが背景となっています。

もう1点は、広域の道路網です。新たな道路網に合わせて人の動き、物の動きが出てまいりますから、そこから都市のつながりになってくるということでもあります。



都市圏形成の意義というお題を、竹内先生からいただきました。第1は歴史や自然の回復、これ





が地域のアイデンティティにつながります。この都市圏でやっていくのだという思いが強いです。第2は、政策的な考えが行政境界地域の中に入ってくる。県の端の地区では資源が活用しにくい、場合によっては隣の県のもはあまり使うなということも出てくるわけです。その意味で、地域資源の利活用、資源の補完性とか融合性ということがあるでしょう。それから、境界を端と考えるか、境界を越えてつながっていると考えるか、これを都市規模の確保の視点から考えていく。そういうこともあろうかと思えます。

第3に、これが実は一番重要だと思っています。従来の行政境界の中にはいろいろな制度がありますが、境界を越えてみると自由度が出てきます。

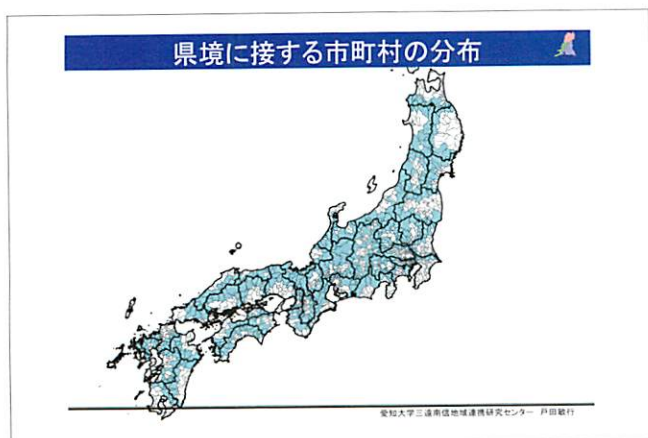
いろいろなセクターの参加も作ることができる。そういう自治実験の仕方があるだろうと思えます。

これは、日本の市町村すべての中で県境に接している所をリストアップして色を塗って見たのですが、当たり前ですが数が多いです。総数で見ると40%くらいです。こういう市町村は広域的な都市のつながりを作っていく上でなかなかうまくいかない。潜在的な能力はあるが生かしきれていない所が結構数多くあるということになります。

これは、県境に接する市町村を調査してみた結果です。実際は、相当、連携事業が行なわれています。市町村の数は全国で667ですが、ここに示しているのは中部圏だけです。132くらい市町村があったと思いますが、そのうち88市町村、70%くらい回答を得た結果です。道路をしっかりとってくださいとか、観光、消防・防災、こういうところが多く出てきています。

将来ということになると、公共交通。バス網が途中で途切れていて動きにくいなど交通システムの課題があります。あるいは、ゴミの問題。最近非常に言われているのが、鳥獣害です。動物は行政境界で動きが止まりませんが、対応する制度の方は止まっている。

次に、行政の境界エリアから広域ブロック全体

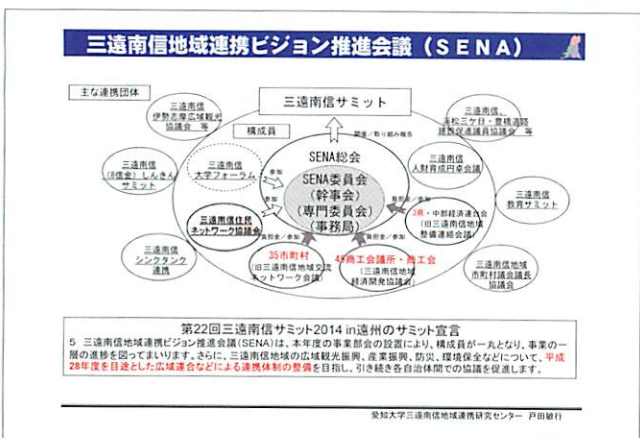


とによって県単位で考えられている医療の圏域が変化してきました。生活に密着した社会資本の使い方が進展するという事です。

さらに下流部では、意図的にやったわけではないのですが、県境を越えて環状道路の形が出てきました。こういう所に、環状道路を骨格とした都市圏を考えていくことができます。都市計画は県単位で切れていますが、このように考えると100数十万人規模の集積を東海道の中に考えていくことができます。これを、中山間地を支える集積としていくことができると思います。



次の図が三遠南信地域を支えている全体の枠組みです。いろいろな機関がモザイク状に入ってくる。行政全体を2016年に広域連合にできないかということが先ほどの三遠南信サミットの今年の決議事項です。



最後に課題ですが、越境する都市圏をどういうふう運営していくのか、広域連合等々、ガバナ

ンスの作り方がやはりひとつの課題です。それから、小地区同士の連携、住民活動の参画、人材の育成。これを生かしていくことが地域内の課題です。

行政境界を越えた都市圏形成の課題

- 地域内
 - ・越境地域運営組織の確立(広域連合等、官民共同)
 - ・小地区・住民活動・人材の地域戦略(活力の源泉)
 - ・地域メディアの連携(情報途絶、住民連携)
- 地域外
 - ・広域ブロックの都市連合(中部圏都市連合) および基盤整備(リニアと新幹線等)
 - ・越境地域相互の共同(政策提言活動)

愛知大学三遠南信地域連携研究センター 戸田敏行

地域外では、三遠南信地域と中部圏の関係です。中部圏を都市連合とする仕組みがあると、越境地域が生きるわけです。

リニアとか新幹線については後ほどのディスカッションのときにお話したいと思います。

こういう課題性と既に話しました可能性があり、行政境界を越えた都市形成の意義と課題ということで報告させていただきました。

ご清聴ありがとうございました。

論題5. 「名古屋大都市圏の魅力をアップしよう！」

講師：黒田 達朗 氏

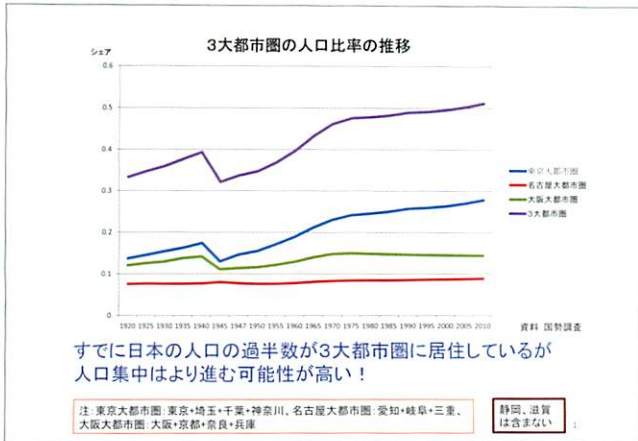
今ご紹介いただきました黒田です。今日は学生さんの授業を兼ねているということで、当初お送りしたタイトルより軟らかいタイトルに変えさせていただきましたが、基本的にはこういう内容でお話させていただきたいと思います。

図の下の方に都市圏の定義を書いています。人によって使い方が違うのですが、ここではこの定義で三大都市圏とさせていただきます。

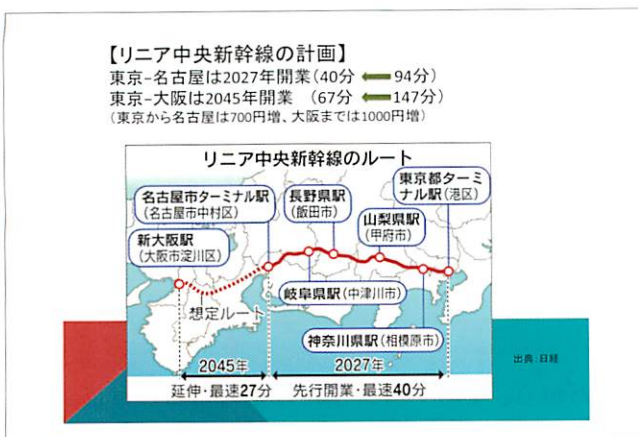
先ほどから東京一極集中のお話が出ていますが、データで見てくださいと、一番下の赤が名古屋の大都市圏で、少しずつ増えています。関西は人口のシェアで見ても名古屋とは逆に少しずつ減っ

ています。

ブルーのラインが東京大都市圏です。まさに竹内先生から最初に紹介があったように、国土の均衡ある発展というスローガンで戦後の日本は進んできたわけですが、結果的には東京一極集中がいまだにかなりの勢いで続いています。



ただ、ここで言いたいもう1つのポイントは、一番上の紫のラインにあるように、2000年くらいには、すでに日本の人口の50%以上が三大都市圏に住んでいることです。日本の国土計画を考える上では非常に画期的な出来事だろうと思います。先ほどの都市圏の定義にも関係しますが、静岡ですとか滋賀県、東京のベッドタウンになっている茨城県は入れていないのですが、それでも日本人の過半数は三大都市圏に住んでいるということなので、やはり都市圏の問題をかなり重要視して考えなければいけないということになります。



名古屋の大都市圏について考えなくては行けな



名古屋大学大学院環境学研究科教授、本財団中部大都市圏研究会座長 Ph.D.

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、名古屋大学情報文化学部助教授、教授。2001年名古屋大学大学院環境学研究科教授。現在、国土交通省中部地方交通審議会会長、愛知県土地利用審査会会長なども務める。専門は都市・地域経済学。

い最大の課題は、2027年に開業が予定されているリニア中央新幹線の開通だと思います。

ご承知の方も多いと思いますが、改めて言いますと、今は品川から一番速くて94分くらいかかっているわけですが、それが一挙に40分という形で短縮されます。関西は今頃になって慌てて、大阪も早くつないでくれという運動をしていますが、そう簡単には大阪までは行かないということ考えると、当面やはり東京と名古屋がスーパーメガリージョン化して、かなり一体化が進むであろうということですので、その問題をどう考えたいのかということ、最初に話したいと思います。

実は今の東京大都市圏だけでも世界の大都市圏と比較をすると、かなり前から、あるいは今後数十年にわたって、世界で一番大きな大都市圏であろうと国連の推計でも出ています。それが名古屋とか大阪まで含めてますます巨大化してくるということで、これは人類史上で見ても、あるいは世界的に見ても、非常に珍しいレアなケースの大都市圏であり、われわれ専門の学者が見ても過去の

リニア中央新幹線による東名阪の関係変化

- ◆3大都市圏の競争・連携・役割分担
- ・日本の国土構造・国土軸・国土計画をどう考えていくべきか
 →「スーパー・メガリージョンの誕生」
- ・日本国内および海外との交通ネットワークのあり方
 (航空便、国際空港の配置への影響)
- ◆東海道新幹線の機能変化の影響
- ・静岡等、太平洋側への影響
- ・京都・滋賀等、名阪間への影響

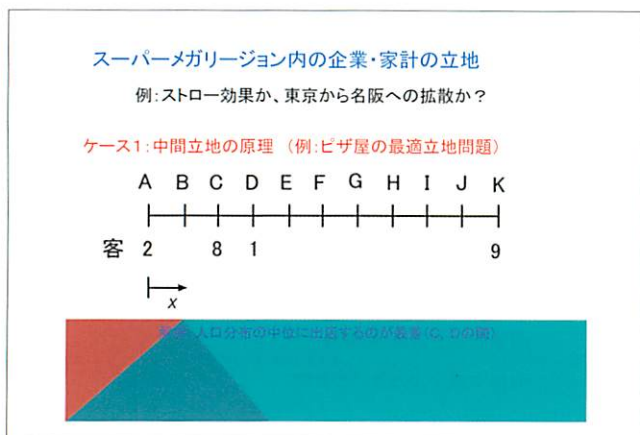
研究ではそういう前例もないということで予想が難しい。先ほど戸田先生の話にもありましたが、そうすると逆に今まで新幹線のルートにあった静岡、豊橋はどうなるのか、あるいは、京都、滋賀はどうなるのか、という問題も考えなければならぬのですが、ここでは時間の関係で省略させていただきます。

名古屋でよく議論になるように、東京と一体化することで、いわゆるストロー効果でますます東京にいろいろなものが吸収されるのではないかと心配される向きがあります。それに対して簡単な回答を示してみたいと思います。

企業がどういう理由でどこに立地するのか、昔からいろいろな学者が研究しています。意外に思われるかもしれませんが、一番伝統的なものはこういう直線の空間があると端が有利だというのが古典的な理論です。ただ、それを言うと名古屋には全く勝ち目がないという話になってしまうので、ここではあえて、中間が有利な理論を最初にご紹介します。

名前でいうと中間立地の原理というのですが、たとえばAからKを配達区域にするピザ屋はどこに店を構えたら一番有利かという問題を、簡単なクイズで出してみたいと思います。

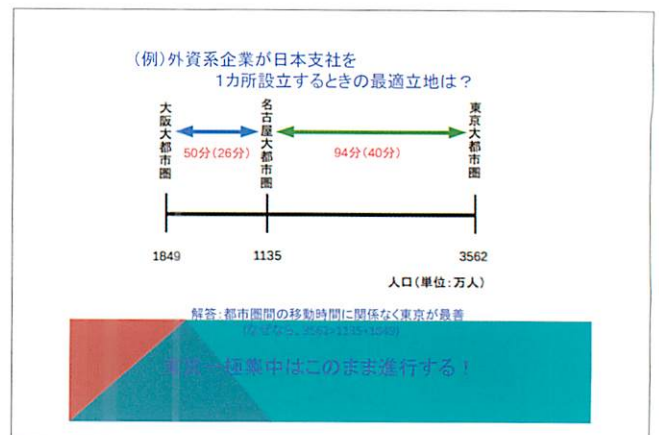
お客の分布が下に書いてあるように2、8、1、9という形で、9という一番多いお客が一番右端に住んでいます。数学の得意な方は、距離から計算してピザの配達コストを最小化する問題で解いていただければ簡単に解けるのですが、実はこのクイズの面白いところは計算しなくても答えは最初



からわかっていて、お客の数を左右から足し合わせていってちょうど中間の所に立地するのが一番いいというのが、お客の分布がどういう形であっても常に成立するというところが話のミソです。

この場合でいうと、左から2、8を足し合わせると10になり、右から9、1を足し合わせると10になりますから、CとDの間であればどこでも最適な店を構えることができるというのが、中間立地の原理というものです。

そうすると、一見、名古屋は東京と大阪に挟まれて有利だ、有利な中間にあるからもっと名古屋に来てもいいのではないかと思われるかもしれませんが、そこであえてひっくり返すような話をしますと、2010年の国勢調査の人口データで見ますと、東京大都市圏は大体3,500万人いまして、名古屋は東海3県で1,100万人くらい、大阪が1,800万人くらいというような数になりますので、先ほどの中間立地の原理を適用して計算してみるとどうなるかという、名古屋と大阪を足し合わせても東京より小さいものですから、たとえば皆さんが外資系の企業に頼まれて、三大都市圏をカバーエリアにしてどこに支店を出すのが一番商売上有利ですかという答えを求められたら、このモデルで考えるとやはり東京に支店を構えるのが一番商売上有利だという答えが出てしまいます。



だから、そういう理由だけを考えると東京一極集中はさらに進む。しかも、先ほどのリニアの話で三大都市圏の時間距離が極端に小さくなるので、ますます東京に立地するメリットが増えるという

都市の魅力とは？

都市ランキングの例： 森記念財団 2012

【GPCI-D】分野別ランキング

ランク	総合スコア	ランク	経済	ランク	研究・開発	ランク	文化・文芸	ランク	居住	ランク	環境	ランク	交通・アクセス
1	1452.1	1	東京	339.9	1	New York	217.3	1	Paris	298.7	1	京都	250.9
2	1376.6	2	New York	327.5	2	東京	162.1	2	Paris	264.4	2	東京	220.4
3	1349.6	3	Beijing	297.0	3	Paris	133.8	3	New York	263.7	3	福岡	206.1
4	1324.9	4	London	282.0	4	London	130.8	4	Berlin	169.7	4	Vancouver	205.2
5	1118.6	5	Hong Kong	262.9	5	Boston	117.8	5	Singapore	167.4	5	Vienna	203.2
6	1031.1	6	Singapore	259.4	6	Los Angeles	118.4	6	Barcelona	159.5	6	名古屋	202.7
7	1008.3	7	Shanghai	253.6	7	Seoul	109.1	7	東京	157.0	6	Amsterdam	199.8
8	1047.3	8	Zurich	236.4	8	Singapore	106.6	8	Los Angeles	150.4	7	広島	199.7
9	1038.2	9	Paris	234.1	9	Chicago	96.6	9	Beijing	150.2	8	Madrid	196.1
10	1015.7	10	Washington D.C.	231.8	10	Hong Kong	88.7	10	Vienna	150.1	9	Vienna	195.9
11	978.3	11	Geneva	229.6	11	San Francisco	80.4	11	Istanbul	149.0	10	Berlin	193.7
12	966.7	12	Sydney	226.4	12	大阪	71.2	12	Brussels	145.3	7	Stockholm	191.7
13	964.6	13	Seoul	222.6	13	Shanghai	70.3	13	Sydney	145.3	8	Barcelona	191.0
14	964.5	14	Copenhagen	214.7	14	Washington D.C.	70.1	14	Milan	128.6	11	Barcelona	190.4
15	962.8	15	Toronto	212.8	15	Berlin	66.6	15	Seoul	126.6	12	Berlin	187.6
16	961.2	16	Amsterdam	211.4	16	Berlin	64.9	16	Madrid	126.3	10	Taipei	185.8
17	942.1	17	Stockholm	209.3	17	Amsterdam	61.8	17	Hong Kong	125.2	12	London	182.7
18	937.9	18	Frankfurt	207.4	18	Zurich	59.9	18	Amsterdam	124.9	11	東京	179.5
19	931.3	19	Berlin	205.9	19	Sydney	57.7	19	Moscow	119.8	12	Copenhagen	174.9
20	929.7	20	Vancouver	196.7	20	Toronto	54.3	20	Chicago	114.7	13	Milan	174.0
21	925.6	21	Vienna	194.6	21	京都	53.0	21	Bangkok	113.7	14	Geneva	173.6
22	908.6	22	大阪	191.1	21	Stockholm	51.9	22	Shanghai	109.7	15	Brussels	172.2
23	890.7	23	San Francisco	189.1	23	東京	51.7	23	Mexico City	105.9	16	Zurich	168.4
24	890.1	24	Taipei	188.1	24	名古屋	51.7	24	Toronto	97.6	17	Toronto	167.3
25	875.4	25	Boston	182.6	22	Vancouver	51.5	25	Stockholm	93.5	18	Kuala Lumpur	162.1
26	867.8	26	Taipei	178.5	23	Taipei	50.5	26	San Francisco	92.5	19	Frankfurt	162.0
27	858.4	27	Los Angeles	175.6	24	Barcelona	49.8	27	Washington D.C.	79.9	20	Washington D.C.	151.9
28	854.1	28	Moscow	172.7	25	Vienna	47.4	28	大阪	76.2	21	Los Angeles	150.2
29	850.5	29	Brussels	169.5	26	Moscow	46.7	29	Vancouver	74.3	20	London	150.4
30	836.5	30	Brussels	167.4	27	Geneva	45.6	30	Copenhagen	71.8	21	Madrid	150.4
31	833.3	31	広島	163.4	28	福岡	44.6	31	Kuala Lumpur	71.3	22	Shanghai	145.4
32	830.4	32	Istanbul	162.3	29	Madrid	43.8	32	Boston	70.4	23	Mexico City	139.3
33	807.9	33	名古屋	161.6	30	札幌	43.7	33	Frankfurt	67.3	24	Seoul	139.9
34	803.4	34	札幌	160.8	31	東京	42.4	34	Cairo	58.8	25	Sydney	126.7
35	790.3	35	Kuala Lumpur	159.3	32	神戸	41.1	35	Zurich	47.6	26	Singapore	146.6
36	786.1	36	川崎	157.0	30	Copenhagen	39.9	36	Sao Paulo	43.9	27	Beijing	143.5
37	781.4	37	神戸	154.2	31	Istanbul	39.8	37	Mumbai	41.6	28	Mumbai	142.0
38	781.4	38	Mexico City	154.2	32	広島	38.9	38	Taipei	41.4	29	Istanbul	139.9
39	770.6	39	福岡	153.4	33	川崎	37.4	39	Hong Kong	39.2	30	Hong Kong	137.9
40	770.6	40	さいたま	151.3	34	さいたま	37.3	39	福岡	33.4	31	Bangkok	136.8
41	761.0	41	札幌	147.6	32	Brussels	35.8	40	Geneva	31.0	32	New York	125.0
42	760.2	42	Sao Paulo	146.9	33	Bangkok	35.6	41	神戸	17.6	33	Kuala Lumpur	133.6
43	755.4	43	Madrid	140.1	34	Frankfurt	34.7	42	広島	17.4	34	San Francisco	125.1
44	745.7	44	札幌	136.9	35	Milan	29.9	43	横浜	17.4	35	Shanghai	123.0
45	741.9	45	Barcelona	135.3	36	Kuala Lumpur	23.5	44	Chicago	205.4	36	Istanbul	120.4
46	732.3	46	Bangkok	133.7	37	Mexico City	19.7	45	仙台	10.5	37	Sao Paulo	116.8
47	667.7	47	Mumbai	126.5	38	Sao Paulo	8.4	46	札幌	8.9	38	Moscow	109.9
48	608.1	48	Milan	116.6	39	Mumbai	4.1	47	さいたま	3.3	39	Washington D.C.	107.9
49	601.0	49	Cairo	113.8	40	Cairo	3.3	48	川崎	1.3	40	Los Angeles	70.8
50													49

のが、中間立地の原理を単純に適用したときの答ということになります。

しかし今日言いたいのは、だから東京一極集中だという話ではなくて、もう少し違う要素を加味すると答えはかなり変わってくるだろうという話をしたと思います。

一番大きな要素は地価、地代という問題で、オフィスを出すときにはもちろんテナント料とかレンタル料、あるいは自分でビルを構えれば土地を買わなければいけません。あるいは、そこで働く社員の人たちの住宅の問題を考えると、やはり地価が安いというのが大きな魅力になります。

今年の第1四半期の取引データの実例ですが、

青が住宅地の平均取引価格で、赤が商業地の平均取引価格です。数年前に調べたときより最近、アベノミクスで逆に東京の品川寄りの地価は下がっているみたいですが、そうはとっても名古屋は、大阪あるいは東京の特に都心と比べると極端に地価が安いというのが、企業を誘致するときの最大の誘因として働くと思われま。

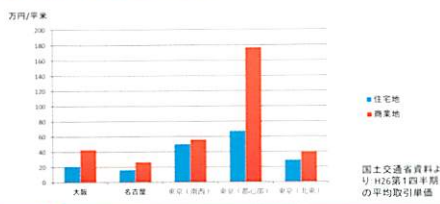
ですから、私の予想ではおそらく、リニアで40分つながると東京から相当の企業がむしろ名古屋に流れてくるのではないかとこの予想を立てています。

地価だけではなくて、街の魅力を高めなければいけないということで、最近出た森ビル関連の財団の世界の都市ランキングがひとつの参考になります。赤枠で囲んであるのが名古屋の位置づけです。

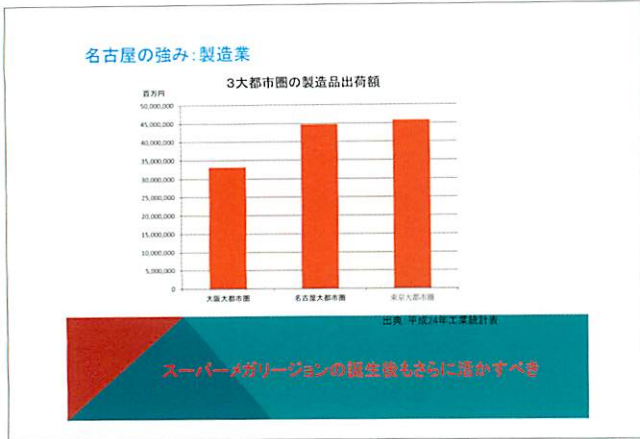
こうやって名古屋の強みや弱みを比較してみます。先ほども出ました製造品出荷額を三大都市圏で比較したのですが、名古屋の人口が東京の3分の1くらいなのにも関わらず、製造品出荷額がほとんど同じということで、いいか悪いかの問題はありますが、一体化しても地域的な役割分担の関わりでいくと名古屋の都市圏は製造業を維持して

しかし、支社の設立コスト+社員の住宅コストは都市圏で異なる！

ケース2: 立地の分散化と地価の均等化



品川に支社を新設した場合、地価は上がるが、住宅コスト削減への企業+住宅立地が起る可能性大！



いかなければいけません。やはりこれは強みと考えるべきであろうと思います。

弱みですが、文化、交流というところがランキングでも非常に弱いところです。森財団で見た評価項目で今改善可能なものを示しますと、市とか県で国際展示場の増築だとか改築の話が出ておりますが、それを実現すればその辺は少し改善されるのではないのでしょうか。

それから、先ほども紹介があった昇龍道プロジェクトとか、愛知県が4月から観光局を新設するという話が出ていますので、もう少しそういう行政的な手腕を使っていただき、外資系の企業の誘致とか観光客の誘致を図っていけば、この項目については少し改善可能なのではないのでしょうか。

都市ランキングの例: 森記念財団 2012

名古屋の弱み-1: 文化・交流

国際展示場の改築

分類	項目	指標	定義
交通・アクセス	国際コンベンション開催回数	「Ikon of International Associations」による国際会議開催回数	
	主要な世界的文化イベント開催回数	世界的文化イベント(五輪、G8国連の博覧会、五大陸博覧会、五大ファッションショー、テニスコースターナメント)の開催回数	
	コンテナ輸出額	US Service Trade/Auditment and Related Servicesの国際輸出額から増減	
	アーティストの創作環境	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指標化	
観光誘致	ユネスコ世界遺産(100km以内)	対象都市から100km圏内に所在する数	
	文化・歴史・伝統への接触機会	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指標化	
	劇場・コンサートホール数	Lonely Planet, Times誌 世界の歩き方に掲載されている劇場・コンサートホールの数	
	美術館・博物館数	Lonely Planet, Times誌 世界の歩き方に掲載されている美術館・博物館の数	
都市環境	スタジアム数	スタジアムデータベース(World Stadiums)に掲載されているスタジアムの数	
	ハイクラスホテル客室数	Yahoo Travel Expedia Five Star Allianceで3つ星以上のホテルの客室数	
	ホテル数	Yahoo Travel Expediaで表示されるホテルの件数	
	観光の魅力	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指標化	
外国人関係	外国人労働者数	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指標化	
	外国人投資家数	外国人投資家数ある100万ドルを所有している外国人数	
	外国人からの訪問者数	1年間に訪日する外国人数	
交流実績	海外からの訪問者数	1年間に訪日する外国人数	
	留学生数	対象都市に居住する外国人数	

外資系企業の誘致・観光客誘致

住んでいると名古屋はそれほど交通が不便だという意識はありませんし、リニアも出来るわけで、決して悪いわけではないのですが、交通アクセスの評価が非常に低く出てしまっている最大の原因

は、やはり国際空港の弱さということにあるかと思えます。

これに関してはセントレアの2本目の滑走路をいかに早く造るかということが地域的な課題で、こういう弱みを克服するようなことに地域としてはもう少し力を注ぐべき時期に来ているのではないかと思います。

都市ランキングの例: 森記念財団 2012

名古屋の弱み-2: (国際)交通・アクセス

セントレアの滑走路増設

分類	項目	指標	定義
交通・アクセス	国際交通ネットワーク	国際線直行便就航都市数	出発地もしくは到着地とする航空便の輸送実績を有する都市の合計数
	国際交通インフラキャパシティ	国際線旅客数	出発地もしくは到着地とする航空貨物の輸送実績を有する都市の合計数
	国際線旅客数	国際線旅客数	主要国際空港の年間旅客数
	主要国際空港	主要国際空港における長さ2,000m以上の滑走路数	
都市内交通サービス	公共交通(地下鉄)の駅密度	行政区域内にある駅数/駅数を行政区域面積で除した数	
	公共交通の充実・正確さ	公共交通の発着・有識者アンケート結果を指標化	
	通勤・通学の利便性	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指標化	
	都心から国際空港までのアクセス時間	主要国際空港から都心部まで公共交通機関を利用した場合の最速所要時間	
交通利便性	人口当たり交通事故死亡件数	人口100万人当たりの年間交通事故死亡件数	
	タクシー運賃	5kmまたは3マイル走行した場合の運賃(米ドルベース)	

ところで、本日主催の中部社研のプロジェクトで、経済的な結び付きで調べた場合、名古屋については名古屋駅から40キロ圏くらいが通勤とか取り引きで1つのまとまりと捉えていいのではないかとという結果が得られています。40キロ圏というと、東は豊田から、北は多治見とか土岐、西は岐阜市、南は四日市、そのあたりまでですが、その圏域では、今でも経済活動が一体化しているわけです。

ところが、それを自治体の行政区分とオーバーラップしてみると非常に細かく分かれており、県も違ったりします。それを行政区域で、ここまでは愛知県だ、ここからは他の県だといっているのは、実際に成果が上がらないようなことが非常に多くなります。

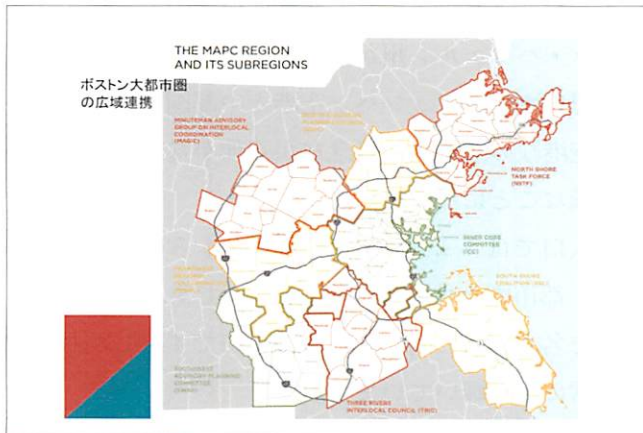
また、少子高齢化がこの地域でどういうふうに進むかということですが、他の方の研究成果によると、黒く塗ってある所は、現在比較的人が住んでいる所であっても、もうすぐ人口が極端に減少していくと予想されている地域です。

愛知県でも、実は、県内についてはかなり細かい人口減少地域をすでに調査していますが、どう

したらいいのかというところまでは話がいきません。



ひとつのヒントになるのは、3月に調査に行ったボストンです。ボストンではどうやっているかという、州政府が資金的にいろいろ協力したりして、これだけ広大な周辺地域を巻き込んで一緒にできるような、たとえば交通計画とかエネルギー計画とか、一体化した計画をかなり進めています。



一番大事なのは、住民にネットで関連情報がいつでも見られるような配慮まで徹底しているということです。日本では、道州制とか中京都構想とかいろいろな話が飛び交っていますが、人口減少も考えた場合、既存の行政区域にこだわって政策を進めるのではなく、もう少し広域で一緒に考えるべきものとして、真剣に取り組むべき時期に来ているのではないのでしょうか。

ニューヨークの方も同じことで、マンハッタンはすごく小さな場所ですが、両隣の州、ニュージャージー

ジーなども含めて、いろいろなプランニングを行う場合は一緒に計画する組織が動いており、行政もその成果を見ながらいろいろな施策を講じています。このようなことがアメリカのような所でも見られるので、いい意味でわが国も参考にすべき時期に来ているのではないかと思います。

ご清聴ありがとうございました。



論題6. 「自立してグローバルな交流を担う『中部圏』のビジョンとその評価」

講師：林 良嗣 氏

林です。

最初に、「自立」「グローバル」というお題をいただいたので、非常に大雑把ですが、自立の要件ということで、この地域はそれを満たしているかどうかについてお話しします。

中部圏は、経済規模でいうとカナダ一国とほとんど同じGDPを持っています。何がダメかとい

うと、街並みです。今日も、ここを開けてこちら（名古屋城方面）を見るとすばらしいです。しかし、こちら（名古屋城より北側）を見たらどうでしょうか。これが実は決定的です。後でまたドイツとの比較で話します。

グローバルポジショニングができていません。中部というのは世界的に見たら、あるいはアジアで見て、どういう所なのでしょう。

論点 1: 自立の要件

- 経済規模: 合格→街並み: 不合格
- グローバルポジショニングの欠如
- 投資により都市と農村のクオリティストックの自立形成メカニズムの設計
- コンパクトシティ、コンパクトビレッジへ向かうスマートシュリンクのメカニズムの設計
- 評価: QOL/市街地維持費用、QOL/CO2排出量

日本では、投資をすればするほど、街並みが悪くなっていく。私は、美しい建物群をクオリティ・ストックといっているのですが、建物が順次造られていって、その地区の景観が形成されていきます。この機能が戦後、失なわれてしまったということです。昔は調和があったのです。ここがものすごく大きな、日本全体のデメリットです。

最近、コンパクトシティと言われていますが、それは目標モデルであって、唱えていても実現しません。私はその実現戦略としてスマートシュリンクを唱えております。皆さんシュリンクという

論点 2: ミュンヘン/バイエルン自治州との比較

- 人口第4位の都市が、なぜドイツのトップに？
- 工業立国
 - BMW, Siemens, Messerschmidt
 - イノベーションの継続/周辺分野への興味(例: BMWのsustainable transportへの見識)
 - ギリシャ神話、キリスト教の素養と東洋へも興味
 - 名古屋/中部に欠けるものは？
 - 製造業従事者が製造業しか知らない、日本と自分の住んだ外国の都市しか知らないこと
 - 次世代のニーズが想像できないため、イノベーションが起こりにくい



名古屋大学大学院環境学研究科教授、同研究科附属持続的共発展教育研究センター長 工学博士
林 良嗣 氏

1951年三重県生まれ。1979年東京大学大学院工学系研究科博士課程修了後、同大学工学部助手、講師、名古屋大学工学部助教授、教授を経て、2001年名古屋大学大学院環境学研究科教授。その後、同大総長補佐、環境学研究科長、同研究科附属交通・都市国際研究センター長を経て、現在は同研究科附属持続的共発展教育研究センター長。運輸政策審議会委員、国土審議会特別委員などを歴任。現在、世界交通学会会長を務める。

と嫌がるのですが、私はそういう方のために「miserable shrink or smart shrink」と講演するときはそう言います。シュリンクを否定しても意味がないので、ここではまともにシュリンクを受け止めます。

最後に、スマート度をどう評価するか。それはあくまでもクオリティ・オブ・ライフで評価します。生産額ではありません。

2つ目の論点は都市および地域の力についてです。レファレンスとして非常にいいのは、ミュンヘン・バイエルン州が分かりやすいのではないかと思います。ミュンヘン空港と中部国際空港は姉妹空港なのですが、残念ながら便がないという不思議なことになっています。

人口ではミュンヘンは130万人くらいしかなくて、都市圏全体で250万人くらいです。都市圏全体で名古屋市と同じくらいの人口です。しかし、非常に光り輝いています。

なぜかということですが、1つはBMWとかジェームス、メッサーシュミットが近くに立地し、ここでイノベーションが継続されています。この強みと比べて中部、名古屋でも、イノベーションが全くないのではなくて、トヨタを中心としていっぱいやられてはいるのですが。

私は世界交通学会の会長を拝命していて、いろいろな国へ行って講演したり議論したりします。この前もミュンヘン工科大学に招かれたときに、パネルディスカッションがあったのですが、BMWから人が来ました。テーマは、モビリティとサステナブル・デベロップメントだったのですが、

BMWの方は非常によく理解されています。ところが日本の自動車会社は、自動車には興味があるけれど、交通には興味がないことが多いのです。これが大問題であるし、文化とか歴史に興味がありません。ここがドイツあるいはミュンヘンと大差がついているところだということを自覚しておかないと、次世代のニーズが何かということが理解できませんし、必要なイノベーションも起こってこないのではないのでしょうか。

グローバルポジショニングと言いましたが、ミュンヘン空港が92年に開港していますが、なぜ造るかというひとつの大きな理由は、欧州全体で発展軸があって、イギリスのロンドンから伸びるブルーバナナという発展軸が、ブリュッセル、パリ、バイエルンの方へ来るかどうかで問題で、ここで何か引き付けるものが必要だということで、ミュンヘン空港も造ろう、というのがひとつの大きな理由になったのです。そもそもの発端は、1960年頃にミュンヘンの市街地で航空機の墜落事故があり、これは危ないから郊外に移そうということだったのですが、同時に彼らはこういうことを考えているということです。

論点 3: グローバルポジショニング

- 欧州におけるBlue Banana
 - ミュンヘン国際空港(1992年開港)構想の将来ビジョン
 - スポークの圧倒的多数→3時間圏ネットワークの充実
 - 他的大陸からの便にとって魅力的
- 「名古屋／中部を2030年のアジアの地政学上どこに位置付けねばならないか？」の発想なければ、成功しない。
 - セントレアがアジアのハブの役割を果たせるか？
 - 中国主要航空会社の拠点を、国内他空港に先駆けて誘致し、ターミナルビル建設を支援する

名古屋／中部がアジアの中でどうか、世界の中でどうか、中部国際空港はアジアのハブになれるかどうかということです。中国との国の関係がぎくしゃくしていますが、圧倒的な交流が今まであったわけです。ピンポン外交は、この地が中心になってやってきたものです。そういうものを全部忘れてしまい、捨ててしまって、小さな島の領有でも

めているので、これでダメみたいなことになってしまうわけです。こういうアホなことはないと思います。

そんなことをやっている、日本留学組の人たちが全く立場がなくなって、ますますダメになります。これは中国だけではなく、アジアのいろいろな国から留学生が来ているわけですし、日本シンパもたくさんいるわけです。そういう人たちとどうやって交流して、仲間として一緒にやっていくかというのが大事ではないのでしょうか。これは名古屋とか中部とかに限りません。

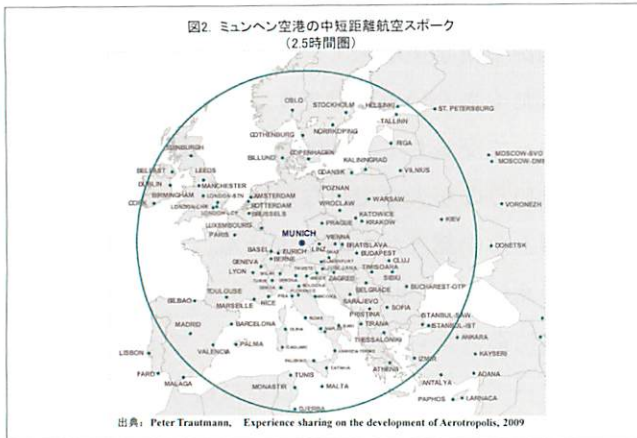
たとえばAir Chinaのターミナルビルを中部国際空港に造ったらいいと思います。アメリカの空港はターミナルビルを会社ごとに持っています。今こういうことをやっている空港は日本にはないわけで、余裕はいっぱいありますから、先に造る。井戸を掘った人は誰かということを重要視する国民性もあるわけですから、こういうことをやらどうかと思います。



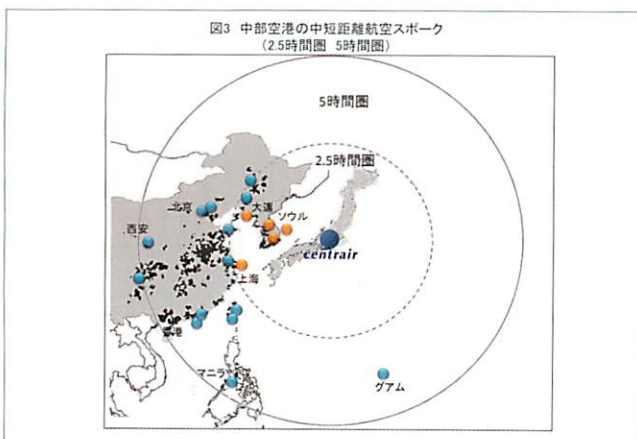
ミュンヘン空港は、開港前が900万人、開港時に1,200万人だったのですが、今は3,800万人です。中部はほとんど最初と同じ。これはなぜこんなことになっているのでしょうか。

ミュンヘン空港は、ものすごく努力して、2時間半圏に160都市くらいだったと思いますが、便を飛ばしています。小さい飛行機をいっぱい飛ばしています。ハブ空港というのは小さい飛行機がどれだけいるかで決まるわけです。大きい飛行機ばかり飛ぶのはハブ空港ではないわけです。スポー

クが必要です。結局のところ、都市圏を入れても250万人しかいない所になぜ飛行機が飛んでくるのかということですね。それは、そこに降りる客だけだったら少ないのですが、そこへ来ればいろいろな所へ行けるということです。



中部国際空港はどうかというと、2時間半だと5つか6つしかない。これで大差がついているわけです。先ほど黒田先生が第2滑走路の話がされました。本当に大事だと思いますが、その準備に相当の努力をして中国など周辺国にセールスに回らないといけません。



論点4は、観光立国、圧倒的な伝統文化。ミュンヘンは伝統文化と背後のアルプスの自然をうまく活用しているわけです。この辺りをどうやってうまく、我々もいい意味で真似るかということだと思います。日本人も将来世代はQOL志向です。次のスライドはバイエルンの観光局が発行したものを日本語に訳したものです。こんなものが次

論点 4

観光立国

- 圧倒的な伝統文化
- 都市の街並み資産を今再生する→アジアの将来世代はQOL志向
- ザルツブルク/ウィーンへの回廊
- バイエルン州観光局の世界へのアピール
 - 世界中に、PRIに回っている
 - Visually観光モデルルートが理解できるWEB-site

バイエルン: 休暇と観光でドイツ・ナンバーワンの州

- ピュアなインスピレーション&生命感。白と青の空、水晶のように澄んだ湖。中世の面影を残す町と躍動する大都市。バイエルン地方の風習と心からのもてなし。神秘的な森林と雪に覆われた山頂。アウトドア・アクティビティとレクリエーション。ユネスコ世界遺産と多彩な文化プログラム。

出展: バイエルン州観光局

- ロマンチック街道
- 古城街道
- ドイツ・アルペン街道



出展: バイエルン州観光局

ロマンチック街道

ヴュルツブルクからフュッセンまで400キロメートルに達する60年以上の歴史を誇るドイツ観光街道のロングヒット



出展: バイエルン州観光局

ノイシュバンシュタイン城



出展：バイエルン州観光局

コンスタンツ湖の漁師



出展：バイエルン州観光局

東アルガオのシュムッター湖



出展：バイエルン州観光局

アルプスホルン・フェスティバル



出展：バイエルン州観光局

から次へと紹介されていて、どう回遊するかをアピールし、いかにも行きたくなるのです。この地域も昇龍道で頑張っていますけれど、こういうものが非常に重要だと思います。

それから、外交資産。私が知らないことがたくさんあると思います。先ほど言いましたピンポン外交は、ものすごく重要な資産です。これらを活用しなければいけません。

それから、国連地域開発センター（UNCRD）がありますが、これは日本で最初の国際機関です。今日も所長の高瀬さんが来られています。1971年に出来ているので、国連大学よりも古い。しかも、ここは国連経済社会局（UNDESA）の下部機関で、そこはサステナブル開発と何だというのを議論し、ミレニアム・ゴールとか、次のサステナブル・ゴールを作る活動をしている機関で、その直下にあるのが国連地域開発センター（UNCRD）です。それをもっと活用したら、国連と直結するわけです。

論点 5: 中部の外交資産

- ・ ピンポン外交のルーツ
 - ・ 国連地域開発センター(UNCRD)
 - ・ 国際環境技術移転センター
 - ・ 世界交通学会(WCTRS)
- など

あるいは、四日市の国際環境技術移転センター。アジアはPM2.5で大変困っています。私が会長として運営している世界交通学会も、70カ国くらいあって、千何百人、学者や実務者がいるわけです。そういう世界とつながる組織を大いに活用していくべきです。

それから最後に6つ目の論点として、リニアが話題になってきましたので、正負の効果について説明したいと思います。

東京や名古屋に人口、商業業務の集積があって、

この間で引き合っているということです。業種によって、交流の近さ（時間距離）が異なり、減衰率が金融ではすとんと落ちるし、その他の業種はもっと長く伸びます。

論点6:リニア中央新幹線の正負の効果

- 電磁場のポテンシャルと電荷の関係
- 各々の場所に魅力(磁石)がある
- 反応する経済活動の種類/業種(反対磁石)
- 業種が同一だと、マスの大きい方(東京>名古屋>中津川、飯田、甲府、...)に惹きつけられる
- 業種が異なれば、東京をも惹きつける
- 長距離アクセシビリティ&局地アクセシビリティ

これは、私の研究室では、新幹線をずっとトレースしており、モデルを作ってやっているのですが、新幹線による業種間の結び付きが太いものと細いものがあります。こういうものをブレークダウンして見ていくことが非常に重要で、リニアについてもきちんと分析をしていってどうなるかを考えることが重要です。

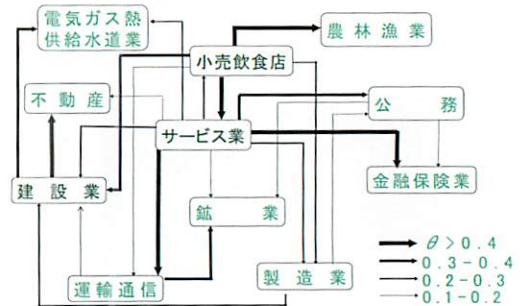
最後に、リニアというと名古屋のことしか考えていないと思いますが、飯田とか甲府がどうなるかということ、世界企業のエグゼクティブが住む所になるのではないかと思います。

今、東京の大手町に多くの企業の本社があります。エグゼクティブが東京ばかりにいる会社は世界企業にはなれないと思います。では、どうい生活が考えられるでしょうか。たとえば、飯田に

住みます。月曜日の朝は東京本社で役員会をやって、火曜日まで東京の本社にいて、火曜日の夜、飯田へ帰ってきます。水曜日、どこへ行くでしょう？ 水曜日はセントレアへ来て、ホーチミンへ行きます。水木金はアジアで仕事をして、金曜日の夜帰ってきて、土日は南アルプスを見ながら過ごします。これが実は、ミュンヘンを見ていて思うことです。

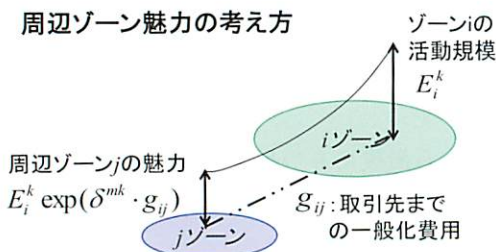
ドイツと日本は、経済の発展と衰退が大体30年くらい違います。人口減少が西ドイツで始まったのは1972年です。日本は2005年です。大体30年ピッチで見ていくと合ってくるのです。なぜミュンヘンに人口が集まったか、ルール地方のような旧来の工場地帯へ行かなかったかということ、それは自然と文化、アメニティがあるからです。高級労働力はそっちじゃないと得られないというので、IBMの研究所などが行ったり、ミュンヘンを中心とするバイエルン州とかシュトゥットガルトを中心とするバーデン・ヴュルテンベルク州に集まったということです。

業務連関関係(メカニズム)(2001年)



リニア中央新幹線の影響

周辺ゾーン魅力の考え方



解釈

★アクセシビリティ変化を把握★

- 1) 新幹線、リニア中央新幹線の整備によって、地域の交通利便性は向上し、その他の地域の魅力度は低下する
- 2) 新幹線は地域の格差を是正する効果がある

★商業業務立地への影響を把握★

- 1) 不動産業、サービス業、小売飲食店、公務は、新幹線駅までの所要時間に影響される
- 2) 不動産業、サービス業、運輸通信、小売飲食店、公務は業種間距離減減が大きくなり、リニア中央新幹線等高速鉄道の整備に依存しやすい

そういうことをきちんと見据えて戦略を立てる
必要があると思います。

ご清聴ありがとうございました。