



アーバン・アドバンス

2016.03_No. **66**

[特集] 広域連携によるまちづくり

特集テーマ論文

縮小時代における広域都市圏 ● 大西 隆

地方公共団体間における広域連携の制度と今後の展望 ● 佐藤 大介

福岡都市圏広域行政推進協議会の取り組み ● 高島 宗一郎

三遠南信地域連携ビジョン推進会議(SENA)の取り組み ● 戸田 敏行

米国の広域都市圏計画における広域調整機関の役割とその活動内容 ● 佐藤 剛

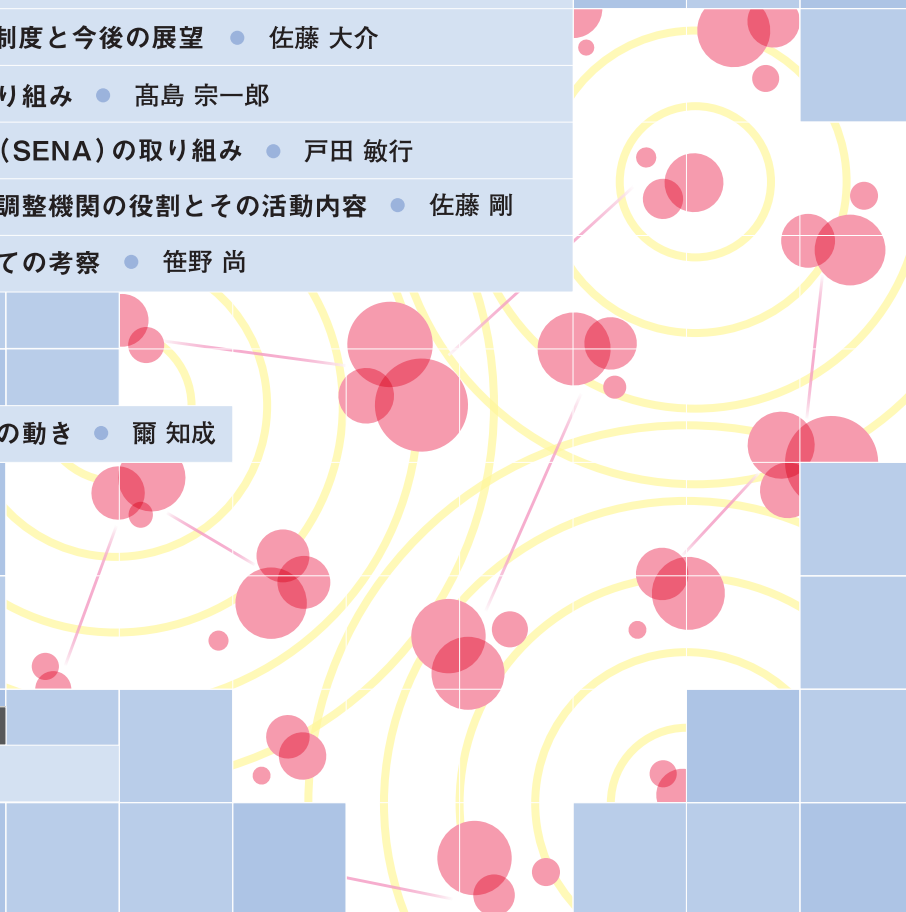
名古屋圏の産業戦略の方向性についての考察 ● 笹野 尚

名古屋発

名古屋市と近隣市町村の新たな連携の動き ● 爾 知成

名古屋都市センター事業報告

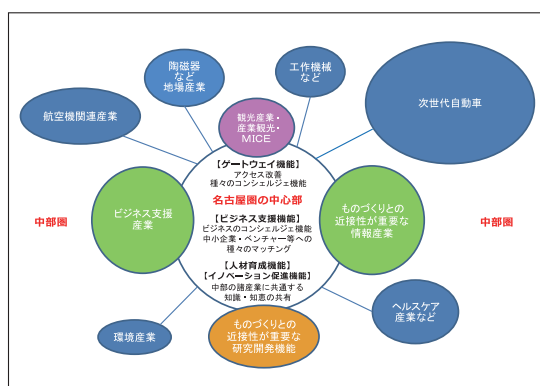
調査研究



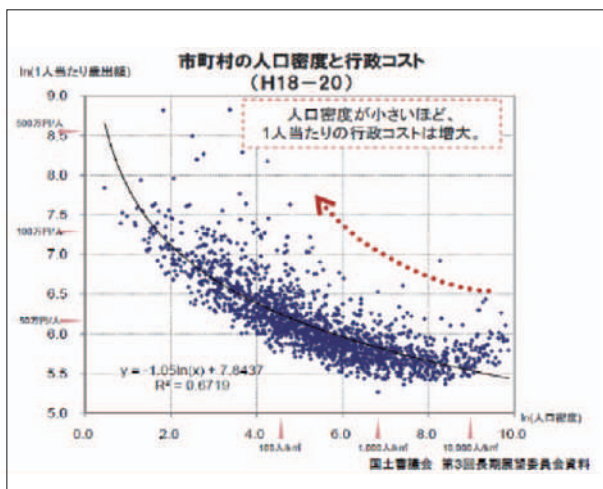


特集 広域連携によるまちづくり

2016.03 No. 66



- | | | |
|---|---|--|
| A | B | A. 三遠南信地域 |
| | C | B. 福岡都市圏
筑後川のめぐみフェスティバル |
| E | D | C. ニューヨーク都市圏
Regional Plan Association (RPA)
第1次～第3次計画 |
| F | G | D. 名古屋圏の主要な産業集積と
名古屋圏中心部に求められる都市機能 |
| | | E. 市町村の人口密度と行政コスト |
| | | F. 名古屋市近隣市町村長懇談会での
若手・中堅職員による発表 |
| | | G. 広域減災プランニングワークショップ |



〔特集〕 広域連携によるまちづくり

縮小時代における広域都市圏 豊橋技術科学大学学長・日本学術会議会長 大西 隆	5
地方公共団体間における広域連携の制度と今後の展望 総務省自治行政局市町村課 佐藤 大介	12
福岡都市圏広域行政推進協議会の取り組み 福岡都市圏広域行政推進協議会会長 福岡市長 高島 宗一郎	20
三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）の取り組み 愛知大学 三遠南信地域連携研究センター長 戸田 敏行	28
米国の広域都市圏計画における広域調整機関の役割とその活動内容 公益財団法人中部圏社会経済研究所 企画調査部 部長 佐藤 剛	36
名古屋圏の産業戦略の方向性についての考察 一般社団法人中部経済連合会 審議役 笹野 尚	46

名古屋発

名古屋市と近隣市町村の新たな連携の動き ～広域連携に関する研究会ワーキンググループの取り組み～ 名古屋市総務局企画部大都市・広域行政推進室 主査 JYM39（広域連携に関する研究会ワーキンググループ） メンバー 爾 知成	57
---	----

名古屋都市センター事業報告

調査研究	〈平成26年度 都市センター研究報告〉 広域的な減災まちづくりの展開～居住機能配置と産業の持続性に焦点を当てて～ 名古屋都市センター調査課 山田 恵一	69
	〈平成26年度 都市センター研究報告〉 都市農地の保全を目的とした市民農園の振興に関する研究 元 名古屋都市センター調査課 鵜飼 洋一郎	75
	〈平成26年度 NUIレポート〉 マレーシアの都市及び政策 vol.1 マレーシア・クアラルンプールの都市開発 名古屋都市センター アジアまちづくり研究会	81
	〈平成26年度 NUIレポート〉 マレーシアの都市及び政策 vol.2 外貨獲得を狙う経済特区と長期滞在制度 名古屋都市センター アジアまちづくり研究会	87
	〈平成26年度 NUIレポート〉 マレーシアの都市及び政策 vol.3 躍進する観光立国の戦略 名古屋都市センター アジアまちづくり研究会	93

はじめに

わが国では、本格的な人口減少・少子高齢化に伴う種々の問題が顕在化し始めており、都市機能の維持が重要な課題になっています。こうした状況を受けて、これまでのフルセットの行政を脱して、民間活力も視野に入れ、より広域的な枠組みで都市機能や都市活力の維持・向上を目指していく「広域連携」の取組が各地で進められています。

そこで本号では、「広域連携によるまちづくり」をテーマとし、縮小時代における広域連携の必要性や、多様な主体の連携による広域的なまちづくりの方向性について考えてみたいと思います。

[特集] 広域連携によるまちづくり

縮小時代における広域都市圏

豊橋技術科学大学学長・日本学術会議会長

大西 隆

1. 広域都市圏

市町村域を超えた広域圏の議論が行われるのには、いくつかの理由がある。伝統的には、都市が外延的に拡大して、一つの自治体に収まらなくなることによって生ずる大都市圏という概念が存在する。東京、大阪、名古屋のような日本の大都市圏においても、市街地が外延的に拡大して、単一の行政圏を超えるようになり、大都市圏が形成されてきた。大都市圏では、中心部に業務商業機能などが集積し、周辺部には住宅地が広がるので、周辺から中心へという通勤移動が発生するとともに、周辺部では人口増加に伴って道路、鉄道、上下水道、電気、ガス、あるいは幼稚園・学校をはじめとする公共・公益施設やサービスに対する需要が急増し、供給が追いつかないといった問題が生じた。このため、公的資金の投入を含む、宅地整備、交通網整備、さらに種々の施設サービスの供給加速の政策がとられてきたことは未だ記憶に新しい。また、人口急増期には、宅地供給を制限したり、宅地開発に際して負担金を課して学校施設や供給施設の整備に充てるなどの成長管理政策もとられてきた。つまり、都心部と郊外部とにおける問題が、相互に連動していることから、それらを広域都市圏の問題として一体的にとらえる枠組みが生まれたのである。

理想的には、都市圏での一体的な施策を講ずるために、市町村合併などによって自治体の規模を拡大したり、広域都市圏そのものが自治組織を有することがあり得るが、少なくとも一体

の計画の下で、調和のとれた基盤整備やサービス提供を進めることが望ましい。つまり、中心部における業務機能の集積という“原因”と、郊外部における住宅地の拡大という“結果”とが同一の自治体で生ずれば、中心部から得られる法人関係の税収や固定資産税の増加分を、郊外の住宅地整備に充てるといった自己完結的な施策を講ずることができる。しかし、これが異なる自治体にまたがれば、自己完結しないことになるので、種々の広域行政が必要となる。第2層の自治組織である都道府県はこうした広域行政を担うことになる。しかし、その範囲を超えてしまう大都市圏の場合には、都道府県が種々協力したり、国が調整や事業に関わることで問題の解決を図ってきた。

国の関与には、首都圏、中部圏、近畿圏における大都市圏計画の策定や、それに基づく事業調整がある。また、高速道路の整備、宅地や住宅の供給においては、事業団や公団を設置し



大西 隆

おおにし たかし

国立大学法人豊橋技術科学大学学長

日本学術会議会長

一般社団法人国立大学協会副会長

昭和23年愛媛県生まれ。昭和55年東京大学大学院工学系研究科博士課程都市工学専攻を修了し、東京大学大学院工学系研究科教授などを経て現職。現在、東京大学名誉教授、総合科学技術・イノベーション会議議員、理工系人材育成に関する産学官円卓会議座長も務める。主な著書に、「都市再生のデザイン」「人口減少時代の都市計画」、「東日本大震災―復興まちづくり最前線」等。

て、国が事業を先導してきた。

こうした一連の広域連携は、いわば都市の拡大に伴って必要となったものである。しかし、我が国では、既に人口がピークを超えて、減少に転じようとしているので、都市の拡大によって自治体の連携が必要となるという意味での広域連携の必要性は急速に薄れている。

一方で、都市及びその周辺、あるいは中心市と周辺町村において、人口が高齢化しつつ減少すれば、足早に再編縮小される諸事業（商業、生活サービス等市場ベースの事業が先行し、医療・福祉などもそれを追う）に対して、それらを必要とする高齢住民が取り残されるという問題が生ずる。また、ゴミ収集処理、地域交通、あるいは交通の基盤となる道路の維持管理、郵便や荷物の集配等についても、税収が減少したり、需要密度が下がればサービス水準を維持することは困難となる。こうした中で、サービスの提供範囲を広げて、供給主体や体制を広域的に支えていくことによって、需要の減少に対応した供給システムを構築することが求められる。ここに、人口減少時代における広域都市圏の必要性が生じる。

2. 地方における広域連携

実は、人口減少、あるいは過疎化に伴う地域のあり方の議論は新しいものではない。2015年は、国勢調査で我が国の総人口が減少する節目の年とされるが、過疎という用語は1960年代に生まれた。当時の島根県匹見町（現 益田市）の町長が三八豪雪で交通が途絶した集落を抱える厳しい実態を国会で訴えた際に過疎の用語が用いられ、その後、過疎法が制定される（過疎地域対策緊急措置法、1970年）等の形で定着していった。経済審議会では、過疎とは、「人口減少のために一定の生活水準を維持することが困難になった状態、たとえば防災、教育、保

健などの地域社会の基礎的条件の維持が困難」になった状態をいうとされた¹⁾。過疎は、現象的には、小集落などにおける人口減少によって始まったので、集落の移転などによって、いわば共助が可能な規模に集落を再編することで凌ぐ対策から進められたのであるが、やがて、単なる山漁村集落問題ではなく、自治体全体に関わる問題との認識が広まっていった。こうした中で、自治体の事務を広域化することによって、よりコスト・パフォーマンスの高い行政を行うという観点から、事務の委託や一部事務組合などに加えて、広域市町村圏をはじめとする広域行政の仕組みが設けられていった。これらの広域行政は、過疎地にのみ適用されたものではないが、過疎地においては、特に広域行政によって、財政や職員配置の合理化が図られた。

過疎という用語が生まれた1960年代、あるいはそれ以降も、平成の大合併が始まる2009年まで、市町村数は凡そ3400から3200と緩やかな減少に止まっていたから、過疎が始まった初期は、行政の仕組みとしては、広域行政によって人口減少に対処していたことになる。しかし、それでは地方の人口減少に対応できなくなって、平成の大合併による荒療治が行われた結果、市町村数は3232(2009年)から1730(2010年)と大幅に減少した。その後、市町村合併は一段落した。一方で、低出生率が継続しているために、人口減少は止まらず、人口減少下において地方政治・行政や広く社会の枠組みをどのように再構築していくのかは、絶えず改善の必要な課題となっている。

制度面から見れば、過疎地を含む地方における広域連携を支えるのは、広域連合や定住自立圏である。一部事務組合が逡減傾向にあり、広域連合も近年頭打ちとなっている中で、定住自立圏は、最近でも、協定締結やビジョン策定を行う新規事例が毎年数件出ている。また、定住自立圏の最初の段階である中心市宣言を行う市

も増えており、累計で104団体に達している。今後も、それに続くステップである協定やビジョン策定が増えていく傾向にあると見ることができる。広域連合が、介護保険や後期高齢者医療制度等の共同事務を対象に、地方自治法に基づく厳格な制度であるのに対して、定住自立圏は、自治体間の協定による連携に基づいており、対象は広く、テーマごとに様々な自治体の組み合わせも可能という柔軟性である。表1に示すように、取組内容を見ると、ほとんどの定住自立圏が医療、産業振興、地域公共交通を含んでいる。次いで、図書館ネットワーク等の文教、福祉、交流移住（共同空き家バンク等）等が対象となっている。人口減少によって様々な公共・公益的なサービス提供が非効率になるために、広域で共同して取組むことによって、コストを下げ、サービスの質を向上させようとしていることが伺える。

行政連携のための種々の手法が既に存在し、利用されているので、市町村を超えた都市圏を単位とした諸活動を展開していくことにはリア

リティがある。さらに、既存の広域行政手段の活用という観点からだけではなく、そもそも今日では、どのような必要性から広域都市圏の活動が求められているのかという、基本的な視点からのアプローチも重要である。

3. コンパクトなまちづくり

人口減少社会に向かっていく過程で、まちづくりの大きな課題は、これまで都市化によって外延的に拡大してきた市街地を如何にして人口減に対応したサイズに縮小するのかである。こうした施策は、コンパクトシティ政策として多くの都市域でその必要性が認められている。

コンパクトシティを提唱した都市としては富山市と青森市が有名であった。青森市では、その後、新幹線の駅が郊外に開設されたりして、やや政策の継続性が不透明になっているようであるが、富山市では引き続きコンパクトシティ政策が実施されている。富山市では、10年ほど前までは、郊外の区画整理事業が実施される

表1 定住自立圏の取組事例（2015年10月1日）

市町村間の役割分担による生活機能の強化			
医療	92 圏域	医師派遣、適正受診の啓発、休日夜間診療所の運営等	
福祉	74 圏域	介護、高齢者福祉、子育て、障がい者等の支援	
教育	77 圏域	図書館ネットワーク、文化・スポーツ交流	
産業振興	91 圏域	広域観光ルートの設定、農産物のブランド化、企業誘致	
環境	43 圏域	低炭素社会形成促進、バイオマスの利活用	
市町村間の結びつきやネットワークの強化			
地域公共交通	91 圏域	地域公共交通のネットワーク化、バス路線の維持	
ICT インフラ整備・利活用	39 圏域	メール配信による圏域情報の共有	
交通インフラ整備	60 圏域	生活道路の整備	
地産地消	44 圏域	学校給食への地元特産物の活用、直売所の整備	
交流移住	72 圏域	共同空き家バンク、圏域内イベント情報の共有と参加促進	
圏域マネジメントの能力の強化			
合同研修・人事交流	80 圏域	合同研修の開催や職員の人事交流	
外部専門家の招聘	36 圏域	医療、観光、ICT 専門家を活用	

総務省資料

拡大型の都市政策が実行されていた。広い敷地の住宅を好む風土とも相俟って、郊外に住宅地が広がっていった。しかし、人口減少の見通しが明瞭になる中で、路面電車、郊外電車を活用したり、それらに手を加えてさらに利用し易くしつつ、駅ごとに拠点となる市街地を設けることによって、ユニークな多極的コンパクトシティ計画が描かれた。

この施策はしばらくの間は富山市固有のものという感じであったのだが、都市再生特別措置法の改正で、立地適正化計画を各市で作成して、住宅地や主要都市機能をコンパクトな市街地形成に向けて誘導していくことになり、全国的な政策へと発展しつつある。また、2015年に策定された国土形成計画においてもコンパクトシティ政策が取り上げられた²⁾。

コンパクトシティ論の成立根拠のひとつは、地域行政を効率的に行なうという観点である。図1は、筆者も参加した国土の長期展望委員会で作成した市町村の人口密度と行政コストの関係を示したグラフである³⁾。直感的な推測とも合致して、人口密度が小さいほど1人あたりの行政コストは増大することが実績データでも示された。一方で、人口密度が高くなり過ぎれば、混雑の発生、地価の高騰、公園等オープンスペースの不足などによって住環境が悪化するから、人口密度が高ければ高いほど良いという

わけではない。我が国の人口集中地区の定義にある4,000人／km²は、このグラフでは1人当たり歳出額の最低値を含む位置にあり、それを超えていくと、歳出額が高まるケースもあることが観察できる。したがって、人口密度をDIDの基準から、10,000人／km²程度以下に保つことは、我が国の実績から見て、都市の合理的な人口密度と考えられる。

大都市部などでは、DIDの人口割合は現在でも増加しており、都市への人口集中は継続しているといえようが、既に地方では、DID人口が減少している都市が少なくない。したがって、次第に多くの都市で、DIDの基準程度の人口密度で市街地を維持していくことが容易ではなくなる恐れがあり、コンパクトシティ政策が積極的に進められる必要がある。

一方で、広域都市圏の観点から見ると、コンパクトシティの拠点がその中にいくつも含まれることになり、それらが適切に連携して全体として集積の力を発揮することが求められる。したがって、人口減少局面で、市街地をコンパクトに誘導していくとともに、コンパクトな市街地間の交通網上の密接な連携や都市機能上の連携を図っていくことが必要となる。こうした観点は、前述の新しい国土計画(新国土形成計画)では、コンパクトとネットワークという用語で表現されている。そこでは、一つ一つの市街地の集積はコンパクトにまとまり、それから、公共交通や道路網で緊密に結ばれて、相互の機能的な連携を強めることによって、補完関係や相乗関係を形成することが期待されている。

4. 如何にしてコンパクトシティを形成するか

コンパクトシティにおいては、人口密度の低下に歯止めをかけてDIDを維持する、すなわち市街地としての佇まいを維持することで、都

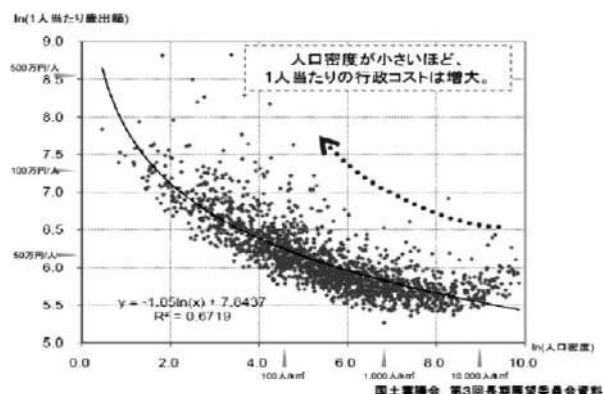


図1 市町村の人口密度と行政コスト (H18-20)

市の利便性を保つことが期待できるので、共感の得られそうな都市像であるが、その実現は簡単なものではないようだ。

都市化の時代においては、就業機会を求めて都市にやってきた人々が、定住のために郊外に住宅を求めることが積み重なって広域都市圏が形成されたのであるから、新規住民の住宅取得や種々のサービス購入が、郊外開発や施設・サービス供給を促すというメカニズムが働いていた。いわば、こうした市場経済の原則に基づいた都市の発展を、適切に誘導することが、都市計画をはじめとする都市化に伴う諸政策の役割であった。もちろん、都市化のスピードがあまりに急速であったり、その方向が多様であったために、種々の困難や問題を生じさせたことは否めないとしても、規制誘導と開発事業が都市化を誘導する手段であった。

しかし、人口減少局面におけるコンパクトシティ形成は、こうした市場メカニズムに対応していないという大きな問題を抱える。人口減少は、高齢化や社会移動などによって生ずるのであるから、その現れ方は市街地の中でランダムである。もし、人口減少が、郊外から順に起こり、次第に都市の中心部に向かっていくのであれば、人口減少によって自然にコンパクトシティが形成されていくことになるが、実際には、中心でも、郊外でも人口減少が起こり、市街地全体の低密度化が起これば想定せざるを得ない。したがって、コンパクトシティを形成していくためには、郊外の低密度地域に残された住宅を、コンパクトシティの核になるような市街地に移動させることが必要となる。つまり、住宅地の再編である。

実は、この点に関する住民の意識はコンパクトシティ形成が容易ではないことを示している。世論調査で、「人口減少、高齢化が進む中で、地域を維持・活性化させるための方法として、居住地を中心部に集約するという考え方が

あります。あなたは、その考え方に賛成ですか、それとも反対ですか」という設問に対して（内閣府世論調査、2014年8月実施）、「賛成」（8.3％）と「どちらかといえば賛成」（21.5）を、「反対」（19.3％）、「どちらかといえば反対」（44.7％）が大きく上回っている。調査では理由を尋ねてはいないが、個々の住民の立場では必要性に関する切迫感がないことや、特に郊外のゆとりのある住環境を捨てて、都市の中心部の混在した環境に住居を打つことへの抵抗などがこうした結果を生んでいるのではないかと推測される。

一方で、続く「居住地の中心部への集約が進められた結果、自宅周辺に病院などの必要な施設が不足した場合、あなたは中心部への移住を考えますか」という設問に対しては、「考える」（17.5％）、「どちらかといえば考える」（31.4％）と、「どちらかといえば考えない」（24.7％）、「考えない」（23.3％）がほぼ拮抗している。したがって、まず病院などが中心部に移ることで、中心部の便利さ、郊外の不便さが増せば、住宅を移転する人が増える可能性があることを示している⁴⁾。

その意味で、立地適正化計画によって、誘導対象となる施設を、中心部などコンパクトシティを形成すべき区域に誘導することは効果的である。特に、病院、福祉、商業、あるいは学校等のコミュニティ活動の核になるような施設を誘導することで、日常的な利便性が高い地域が住民に見えてくれば、住宅の移転にきっかけを与えることになるだろう。

しかし、その場合でも、移住を考える人は約半分に止まっているのであるから、住宅を含めた市街地の集約が行われる見通しは容易に立たないことになる。恐らく、当面、コンパクトシティ形成の観点から施設立地の適正化を図りつつ、成果が得られた段階で、より効果の高い政策を付加していくことが考えられよう。そうした政策の中には、低密度居住が行政サービスの

非効率を生むことから、地域によって、ゴミ収集、訪問介護等のサービス頻度を変えたり、料金を変えたりすることも考えられよう。

ただ、コンパクトシティを形成することは、狭い地域に施設や住宅を集約することになるので、地価高騰を招いたり、特定の土地所有者を利するといった弊害を生む恐れがあることにも注意が必要である。したがって、コンパクトシティのための都市機能誘導区域や居住誘導区域もあまり狭い範囲に限定するのではなく、余裕を持って定めることが必要となる。道路整備などが進んだ今日では、短時間で移動できる範囲は広がっており、狭い範囲に集約する必要性は低いことを十分に考慮する必要がある。

加えて、こうした立地誘導には、十分な時間をかけることも重要なポイントである。強い圧力の下で、短期間でコンパクト化を進めようとすれば、誘導のための補助金支給等が必要となり、多くのコストがかかる。しかし、そのための財源が市場ベースには見出しにくいのがコンパクトシティの難点である。そもそも、人口減少傾向の下では、移転した跡地を利用する者は見つけにくい。したがって、短期間でコンパクトシティを形成するような事業を行うことは困難であり、十分な時間をかけて、それぞれの施設や住宅の建替え時期に合わせて移転・集約を図るといった施策が求められる。

5. 人口減少時代における広域都市圏の姿

人口減少時代における広域都市圏は、多数のコンパクトな市街地を、交通網を基礎とした機能的な連携で結ぶことによって形成され则认为られる。もちろん、多数のコンパクトな市街地には大小関係があつて、大規模な市街地が高い中心性を持つことによって広域都市圏の中心としての役割を果たすことになる。その際、

これらのコンパクトな市街地を結ぶ交通についても、早い段階からの維持戦略を織り込んでいくことが重要となる。

電車やバスなどの公共交通も、人口減少時代には乗客減による経営の困難という大きな問題を抱えることになる。特に、我が国では、JRをはじめとする民営鉄道の存在に示されるように、民営によって多くの公共交通が運営されている。これは世界的に見れば稀有な例である。もともと存在していた人口密度の高い集約的な都市構造、しかも早い時期から鉄道によって誘導されるように、沿線上に延びた市街地の構造を持っていることが、鉄道を支える都市構造を生んできた。しかし、人口減少はこうした構造に大きな打撃となるので、大都市部では、できるだけ鉄道交通を利用し易い都市構造を維持しながらコンパクトシティ形成を進めていくことが重要となる。

富山市では、路面電車や郊外電車の駅を中心としてコンパクトな市街地の候補となる地域を定めており、こうした交通施設の利用可能な他市にとっては大いに参考となる。沿線で利用可能性の高い用地を見出したり、駅施設のない側にも駅施設を設けることで、駅の両側を適切に利用できるようにすることを通じて、コンパクトシティの形成を促すとともに、その結果として、公共交通の利用率を高めるような都市政策を鉄道事業者と都市自治体等が連携して進めていくことが求められよう。

最後に、コンパクトシティ政策を進める上で、産業政策とも連動させて、新たな雇用機会を創出することを通じた都市の活性化策を進めることも検討するべきという点に触れたい。人口減少化のコンパクトシティ政策は、いわば、都市の活力が失われていく中での市街地再編という困難さを持つことについては既に触れた。こうした困難さを克服していくためには、少子化対策、産業振興・雇用増、さらに外国人の雇

用増等、積極的な地域活性化政策を織り込んでいくことが不可欠である。

少子化対策としては、集約化する新たな施設には、保育所など子育て支援施設を設けたり、職住近接を積極的に提唱して、子育ての負担を軽減したり、女性の社会参加をより積極的に促したりしながら、その中で、子づくり、子育て期の若い世代に生活を十分に楽しんでもらえるような工夫を施して、仕事に偏らない人生設計ができるようにするべきであろう。

雇用機会については、新たな科学技術、デザイン、着眼点等に裏付けられた付加価値の高い産業の創出によって生まれる雇用機会を絶えず指向していく必要がある。人口減少社会では、労働力人口も減少するから、GDPの縮小が危惧される。もちろん、1人あたりのGDPが変わらなければ、所得水準や生活水準を維持することは可能であるが、一方で累積している借金返済や国際情勢の緊張に伴う国防費の増大があれば、たとえ、計算上1人当たりのGDPが変わらなくとも、実質の生活水準が下がったり、富の偏りが生ずることは避けられない。したがって、生産性の向上を目指すとともに、海外からも生産性の高い勤労者を招くことに努めることが求められよう。

我が国は、移民の受け入れに慎重であったが、これからは、我が国で高等教育を受けた外国人に積極的に国内で働いてもらうなど、外国人の働き易い社会を形成すること通じた、社会の活性化を図ることが必要となろう。外国人の受け入れは、それ自体地域人口の増加に資する上、教育を通じて我が国を理解している知識層の外国人は、社会における種々の活動を牽引する役割を果たす人材である。こうした人材の定着なくして、各都市圏の発展はあり得ないと考えられるべきであろう。

参考文献

- 1) 経済審議会（1966）、「地域部会中間報告」
- 2) 「国土形成計画」2015年8月、閣議決定。
- 3) 国土交通省（2011）、「国土の長期展望中間報告」
- 4) 内閣府世論調査（2014）

地方公共団体間における広域連携の制度と今後の展望

総務省自治行政局市町村課 佐藤 大介

1 はじめに

我が国の総人口は、過去に類を見ない勢いで急激に減少し、平成24年1月に国立社会保障・人口問題研究所が公表した「日本の将来推計人口」（出生中位・死亡中位推計）によれば、平成60年には1億人を下回ると推計されている。

また、高齢化率も平成36年には30%を超え、平成60年には約40%へと大幅に上昇すると見込まれている。

第30次地方制度調査会答申では、このような人口減少・少子高齢化社会においても、経済を持続可能なものとし、国民が安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするためには、人々の暮らしを支え、経済をけん引していくにふさわしい核となる都市やその圏域を戦略的に

形成していくことが必要であり、その上で全国の基礎自治体が人々の暮らしを支える対人サービスをどのような形で持続可能に提供していくかが問われるとしている。

いわゆる「平成の合併」が平成22年をもって一区切りとなってから今日まで、基礎自治体の役割の重要性はますます高まっていると言える。

こういった中、基礎自治体は、市町村合併に



佐藤 大介

さとう だいすけ

平成21年4月1日
千葉県総務部消防地震防災課
平成23年4月1日
千葉県防災危機管理監消防課
平成24年4月1日
千葉県船橋県税事務所
平成27年4月1日
総務省自治行政局市町村課

我が国における総人口の長期的推移

○ 我が国の総人口は、2004年をピークに、今後100年間で100年前（明治時代後半）の水準に戻っていく。この変化は、千年単位でみても類を見ない、極めて急激な減少。

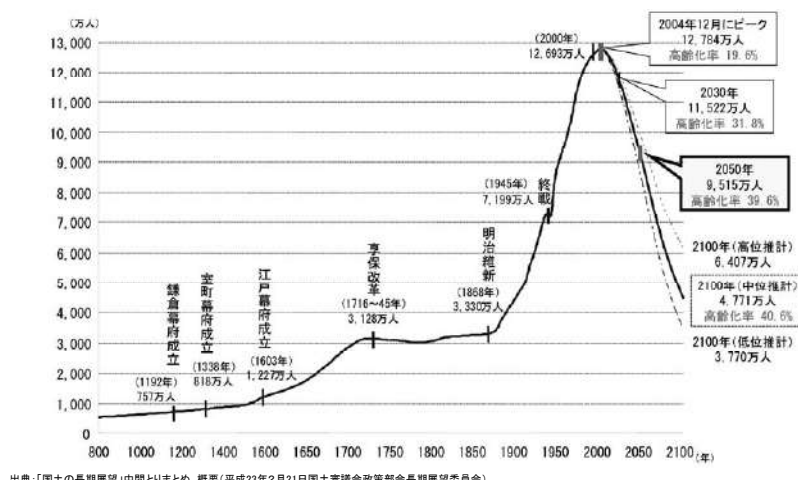


図1 我が国における総人口の長期的推移

我が国における総人口の推移（年齢3区分別）

- 我が国の総人口は、2050年には9,515万人となり、約3,300万人（約25.5%）減少。
- 高齢人口が約1,200万人増加するのに対し、生産年齢人口は約3,500万人、若年人口は約900万人減少。その結果、高齢化率は約20%から約40%に上昇。

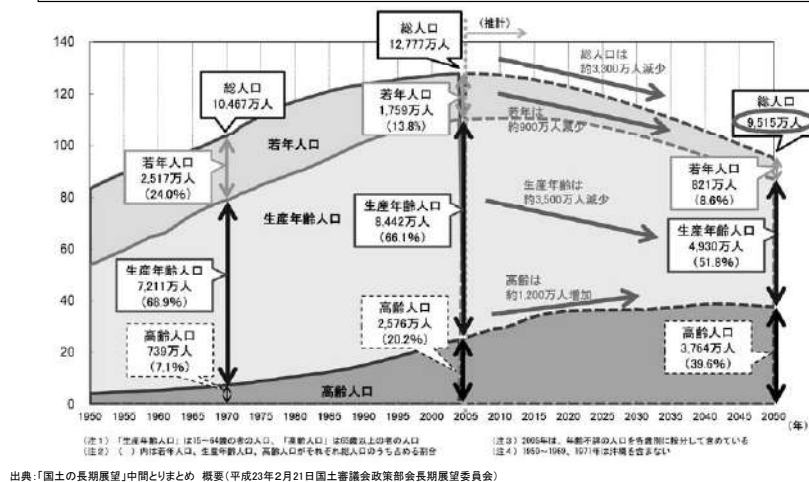


図2 我が国における総人口の推移（年齢3区分別）

よる行財政基盤の強化によるほか、周辺市町村間での広域連携など、地域の実情に最も適した手法を選択して、課題の解決に取り組んでいる。

本稿では、地方自治体間の広域連携制度の変遷を確認しつつ、新たな広域連携制度を活用した今後の展望について述べてみたい。

なお、文中意見にわたる部分は、筆者の私見である。

2 事務の共同処理制度

上述の市町村間での広域連携の手法として従来からある代表的なものが、「地方公共団体間の事務の共同処理」の制度である。

これは、地方自治法に基づく制度で、その方式には「協議会」、「機関等の共同設置」、「事務の委託」、「一部事務組合」、「広域連合」がある。

「協議会」とは、地方公共団体の事務の一部について管理執行、連絡調整又は広域的な計画作成を行うために設立される執務組織である。（例：消防通信指令事務の共同化など）

「機関等の共同設置」とは、複数の地方公共団体が、その機関等を共同で設置し、効率的な運用を図るものである。（例：介護認定審査会など）

なお、平成23年の地方自治法の一部改正によって、新たに議会事務局、行政機関（保健所など）、長の内部組織、委員会・委員の事務局（監査委員事務局など）を置くことができることとされた。

「事務の委託」とは、一の地方公共団体がその事務の一部の執行管理を、他の地方公共団体に委ねる仕組みである。（例：住民票の写しの交付など）

「一部事務組合」は地方公共団体の事務の一部を共同して処理するために設ける特別地方公共団体である。（例：ごみ処理など）

「広域連合」は、広域にわたり処理することが適当な事務に関し、広域計画を作成し、必要な連絡調整を図り、事務の一部を広域にわたり総合的かつ計画的に共同処理を行うために設置される特別地方公共団体である。（例：後期高齢者医療など）

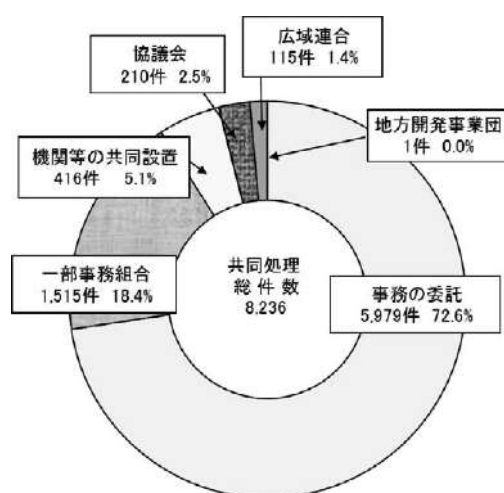


図3 共同処理方式別割合
(平成26年7月1日現在)

一部事務組合、広域連合ともに設立主体の普通地方公共団体とは別に法人格を有する点などで共通するが、広域連合は国等からの事務移譲の受け皿となり得る等の点で相違がある。

総務省が行った「平成26年地方公共団体間の事務の共同処理の状況調」によれば、この共同処理の方式別の活用状況は、事務の委託が最も多く(5,979件)、次いで一部事務組合(1,515件)、機関等の共同設置(416件)、協議会(210件)、広域連合(115件)となっている。(件数は平成26年7月1日現在)

この事務の共同処理の方式により処理できる事務については、地方自治法上では特段の制限はされておらず(もちろんその事務に関する個別法の解釈上、共同処理によることが適切でない事務などは当然に除外される)、各地方公共団体は、例えば、コストの削減や事務の効率化等の課題に対応するため、最も適当な方式を選択して解決を図ることとなる。

3 新たな広域連携制度

平成25年6月の第30次地方制度調査会の答申では、従来の事務の共同処理の制度の活用

より相当な成果が上げられているとしながらも、それぞれの共同処理の方式の特徴によって、例えば、一部事務組合や協議会については迅速な意思決定が困難ではないか、機関等の共同設置については、中心的な役割を果たす市町村の負担が大きいのではないか、事務の委託については、委託団体が受託団体から事務処理の状況等の情報を把握することが困難なのではないかといった課題があることを指摘している。

そこで、広域連携を一層進めていくためにはより弾力的な広域連携の制度を設けるべきと提言している。

この答申を受けて、平成26年地方自治法改正により、「連携協約」と「事務の代替執行」が制度化された。

「連携協約」とは、地方公共団体が他の地方公共団体と連携して事務を処理するに当たっての基本的な方針と役割分担を定める協約である。

「事務の代替執行」とは、地方公共団体の事務の一部の管理執行を他の地方公共団体に行わせる制度である。

このうち、新たに地方自治法に位置付けられた「連携協約」は地方公共団体が地域の実情に応じて自由に内容を協議し、政策面での役割分担等を定めるものであり、地方公共団体にとっては使い勝手の良いものとなるよう企図されている。

4 連携協約の活用

連携協約の特徴は、①政策面での役割分担等を自由に盛り込むことができる、②別組織を作らない、より簡素で効率的な仕組み、③バイ(一対一)で締結できるため第三者の状況に左右されない、④締結に議会の議決を要することで団体間の意思として安定的に連携することが可能、⑤自治紛争処理委員による紛争解決の手続

きがあらかじめビルトインされている、といった点にある。

従来の共同処理制度においては、例えば、住民票の写しの交付等の事務を事務の委託で実施したり、ごみ処理やし尿処理等の事務を一部事務組合で実施したりするなど、主に地方公共団体の「事務」を分担する際に有効に機能してきた面がある。

これに対して、連携協約は、地方公共団体間で連携して事業を実施するに当たり、基本的な

方針や役割分担を定めるなど、いわば政策合意を行うものであり、この政策合意を実現するために、当事者である地方公共団体は、それぞれ必要な措置を講じていくこととなるのである。

仮に、当事者間で何かトラブルが発生した時には、申請によって都道府県や総務省が任命する自治紛争処理委員が間に入ることによって、解決を図ることが予定されている。

連携協約による政策合意に基づいて各地方公共団体が事業を実施することになるので、一部

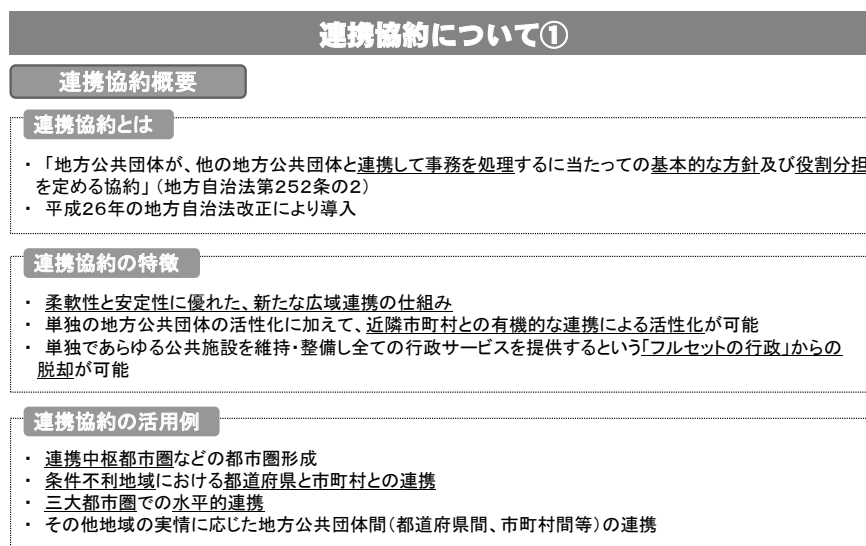


図4 連携協約について①

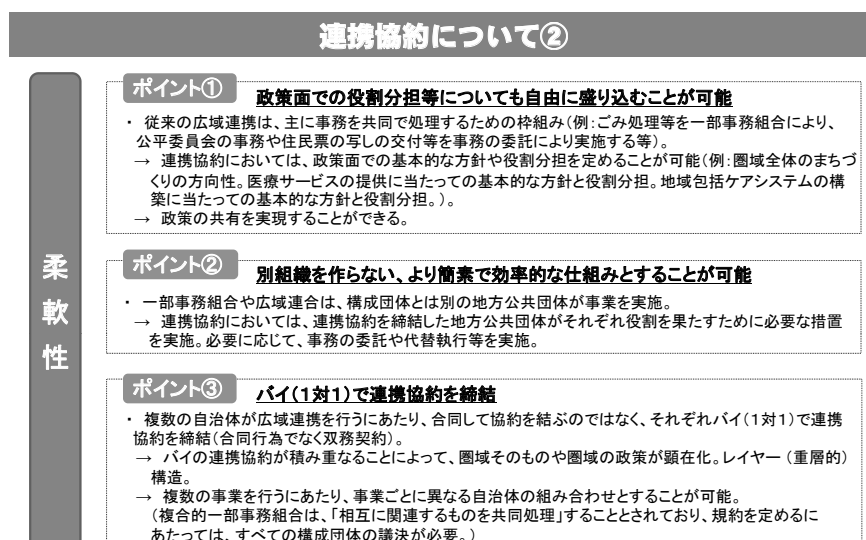


図5 連携協約について②

連携協約について③

安定性

ポイント④ 地方公共団体間の安定的な連携

- ・ 締結する際の協議について議会の議決が必要。
→ 首長間だけでなく団体間の意思として安定的に連携。
- ・ 連携協約を締結した地方公共団体は、連携協約に基づいて、分担すべき役割を果たすため必要な措置を執るようしなければならない。
→ 企業等も安心して事業に参加可能。

ポイント⑤ 紛争解決の手続きがあらかじめビルトイン

- ・ 連携協約に係る紛争があるときは、自治紛争処理委員による処理方策の提示を申請することができる。
- ・ 処理方策の提示を受けたときは、当事者である地方公共団体は、これを尊重して必要な措置を執るようしなければならない。
→ 調停とは異なり、当事者間の受諾が不要。

図6 連携協約について③

事務組合や協議会のような別個の組織を作る必要もなく、より簡素で効率的な仕組みとして機能すると考えられる。

では、連携協約は、どのような取組に活用することが期待されるであろうか。

一つは連携中枢都市圏構想の取組である。

連携中枢都市圏構想とは、相当な規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により、人口減少・少子高齢化社会においても一定の圏域人口を有する活力ある社会経済を維持する拠点を形成することを目指すものである。

二つ目は、条件不利地域における市町村と都道府県の連携である。

連携中枢都市等から相当距離があるなど、市町村間の広域連携では地域の課題の解決が難しい場合には、市町村と都道府県の連携によることが有効になることも考えられる。

三つ目が、三大都市圏における都市間の連携である。

三大都市圏においては、人口急増期に集中的に整備された公共施設の老朽化が進み、一斉に更新時期を迎えるとともに、地方圏を上回る急速な高齢化が予想されることから、圏域内の市町村では財政需要の増加が見込まれ、従来よりも厳しい状況に直面することが予想される。

このような中では、いわゆる「フルセットの行政」からの脱却を志向し、市町村間の水平的・相互補完的、双務的に適切な役割分担を行っていくことが有用であると考えられる。

5 連携中枢都市圏構想

総務省では、平成26年8月地方中枢拠点都市圏を形成するための手続き等を定めた要綱（地方中枢拠点都市圏構想推進要綱）を制定し、地方中枢拠点都市圏構想を推進してきた。

その後、平成26年9月3日、閣議決定により「まち・ひと・しごと創生本部」が内閣に設置され、同月9日、総理から「政策の企画立案・実行にあたっては、各府省の縦割りを断固排除」し、「地方創生担当大臣において調整し、一元的・効果的・効率的に政策を実施すること」などの指示があった。

これを踏まえて、①総務省の「地方中枢拠点都市圏構想」、②国土交通省の「高次地方都市連合」、③経済産業省の「都市雇用圏」の3つの施策について、これらのエリア概念を整理し、名称を統一するように内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局から指示があった。

その後、平成26年12月27日に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略」におい

て、上記3つの施策が統一した1つの施策となり、「連携中枢都市圏」と名称が変わり、これを受けて、地方中枢拠点都市圏構想推進要綱を改正し、「連携中枢都市圏構想推進要綱」として改めて制定した。

連携中枢都市圏構想は、地域において、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が、近隣の市町村と連携し、「コンパクト化とネットワーク化」により、「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」、「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、人口減少・少子高齢化社会においても一定の圏域人口を有する活力ある社会経済を維持する拠点を形成することを旨とするものである。

「コンパクト化」とは、各々の都市機能について、圏域内の住民がアクセスしやすく利用しやすい場所に集約することである。

行政や医療・福祉、教育、商業等各種サービス業についての特に高次の都市機能については、一定の拠点となるエリアに集約することに

より、人口減少・少子高齢化社会においても効率性を高めつつ、よりよいサービスを提供していくことが可能となる。

また、「ネットワーク化」とは、圏域内の拠点となるエリアや周辺の集落を公共交通や情報通信網等のネットワークで繋げることであり、単に物理的に繋げるとの意味に留まらず、都市の機能を繋げるということである。

例えば、医療・介護政策に関して、拠点病院、診療所、特別養護老人ホーム、老健施設、介護ヘルパー派遣施設等を、圏域内の市町村で分担し、各々の施設による人的、物的サービスを一体的に運用し、都市圏全体で医療・介護サービスを拡充させることもネットワーク化と言え、これにより中心部に居住を移転させることなく近隣市町村において自らの住居に留まることが促進されると考えられる。

この「コンパクト化」は「圏域の住民を中心に部に移転させ、狭いエリア内に居住を集約させる」との誤解を受けることがあるが、連携中枢



図7 連携中枢都市圏の取組の推進

都市圏構想は、住宅を移転させることによって圏域内の住民を中心都市に集約することを目指すものではない。

「コンパクト化」と「ネットワーク化」の両輪により、都市圏全体の住民が圏域内で経済活動を持続でき、高次の都市機能を含めた都市機能を楽しむことができるのである。

連携中枢都市圏の形成には、連携中枢都市圏構想推進要綱に規定される手続きに則り、①連携中枢都市宣言、②連携協約の締結、③連携中枢都市圏ビジョンの策定、という3つのステップを経る必要がある。

①連携中枢都市宣言とは、地方圏において相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が、近隣の市町村との連携に基づいて、圏域全体の将来像を描き、圏域全体の経済をけん引し圏域の住民全体の暮らしを支えるという役割を担う意思を明らかにし、連携中枢都市宣言書を作成し、公表することをいう。

②連携協約の締結は、「コンパクト化とネット

ワーク化」の観点から中心都市及び連携市町村が連携して圏域全体の経済をけん引し圏域全体の住民の暮らしを支えることなど、連携中枢都市圏形成の基本的な目的を規定するものである。

③連携中枢都市圏ビジョンとは、連携中枢都市圏の圏域を対象として、圏域の中長期的な将来像や、連携協約に基づく具体的な取り組み、成果指標（KPI：Key Performance Indicator）などを定めたものをいう。

なお、このビジョンを策定するに当たっては、民間や地域の関係者を構成員として中心都市が開催する協議・懇談の場（連携中枢都市圏ビジョン懇談会）における検討を行うことを要する。

総務省は、平成27年度より、形成された連携中枢都市圏の中心都市及び連携市町村に対して普通交付税及び特別交付税による地方財政措置を行うこととしている。

なお、平成28年1月末現在、姫路市、倉敷市、福山市、宮崎市を中心とする4つの圏域で連携

連携中枢都市圏構想の推進に向けた総務省の財政措置の概要

地域において、相当の規模と中核性を備える圏域において市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化により、一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点である「連携中枢都市圏」を形成することを目的に、連携中枢都市圏形成に係る連携協約を締結し、連携中枢都市圏ビジョンを策定した連携中枢都市及び連携市町村の取組に対して、必要な財政措置を講じる。

1. 連携中枢都市及び連携市町村の取組に関する

包括的財政措置（※複眼型も同様に措置。以下同じ。）

（1）連携中枢都市の取組に対する包括的財政措置

①普通交付税措置

「経済成長のけん引」及び「高次都市機能の集積・強化」の取組に対する財政措置

（圏域人口に応じて算定／例：圏域人口75万で約2億円）

②特別交付税措置

「生活関連機能サービスの向上」の取組に対する財政措置。1市当たり年間1.2億円程度を基本として、人口・面積等を勘案して上限額を設定

（2）連携市町村の取組に対する特別交付税措置

1市町村当たり年間1,500万円を上限

2. 地域活性化事業債の充当

・「連携中枢都市圏構想の推進」に真に必要な取組に資する施設整備に対し、地域活性化事業債を充当（充当率：90%、交付税算入率：30%）

3. 外部人材の活用に対する財政措置（特別交付税）

・圏域外における専門性を有する人材の活用
上限700万円、最大3年間の措置

4. 民間主体の取組の支援に対する財政措置

（1）民間への融資等を行うファンド形成に関する財政措置

ファンド形成に一般単独事業債を充当（90%）

償還金利子の50%に特別交付税

（2）ふるさと融資の融資比率及び融資限度額の引上げ

5. 個別の施策分野における財政措置

（1）病診連携等による地域医療の確保に対する財政措置

病診連携等の事業に要する市町村の負担金に対する特別交付税措置（措置率0.8、上限800万円）

（2）へき地における遠隔医療に対する特別交付税措置の拡充（措置率0.6→0.8）

6. 連携中枢都市圏の形成に対応した辺地度点数の算定要素の追加

・辺地度点数の算定に当たって、「近傍の市役所等」として、連携中枢都市までの距離により算定可能

図8 連携中枢都市圏構想の推進に向けた総務省の財政措置の概要

中枢都市圏の形成に至っている。

また、平成28年1月末現在で連携中枢都市圏の形成には至っていないものの、盛岡市、金沢市、高松市、下関市、北九州市、久留米市、熊本市、大分市が連携中枢都市宣言を行い、そのうち、盛岡市、下関市が連携協約の締結（下関市は、広域的な市町村合併を経た市の特例により都市圏形成方針の策定）に至っているところである。

今後も引き続き都市圏の形成に向けた取り組みが進むことともに、都市圏を形成済みの圏域においても、都市圏ビジョンの事業内容をブラッシュアップし、取り組みがさらに充実した内容で推進されることが期待されるところである。

6 新たな広域連携促進事業

総務省では、連携協約を活用した新たな広域連携の促進を図るため、平成26年度に「新たな広域連携モデル構築事業」として委託団体を募集し、10団体を採択し、連携中枢都市圏の圏域における取組や条件不利地域における都道府県による補完の取組について、国費による委

託事業を実施した。

本事業を通して、姫路市はじめ4圏域で連携中枢都市圏の形成がなされたほか、鳥取県では県と日野郡3町との間での連携協約が締結されるに至った。

平成27年度も「新たな広域連携促進事業」として同様に委託団体を募集し、計28団体を採択し、提案された事業内容に基づいて各団体で取り組んでいただいているところである。

7 おわりに

かつてない人口減少・少子高齢化社会に直面するとともに、住民のニーズの多様化などもあり地方公共団体が解決すべき地域の課題はさらに多様化・複雑化するものと思われる。

そのような中で、今後とも、各地方公共団体におかれては、地域の実情に合わせて、様々な広域連携の制度を選択し、または複合的に活用して、地域の課題の解決に取り組んでいただきたいと考える。

総務省は、引き続き地方公共団体に寄り添って、適切な支援等を実施していきたい所存である。

新たな広域連携促進に向けた国費による支援 平成27年度当初予算

連携中枢都市圏

- 連携中枢都市圏形成を目指す圏域における取組
⇒ 連携中枢都市圏の形成を目指して、関係市町村と調査・検討を行う。
- 既に連携中枢都市圏を形成している連携中枢都市等における取組
⇒ 連携中枢都市圏としての既存の取組を前提に、よりレベルの高いサービスの提供を行うための調査・検討を行う。
- 連携中枢都市の近隣市町村における取組
⇒ 連携中枢都市圏において、近隣市町村が積極的な役割を果たすために必要な機能や具体的取組の検討を行う。

都道府県と市区町村との連携に向けた取組

- 市区町村間の広域連携では解決が難しい課題に関して、都道府県と市区町村が連携して取り組むための検討を行う。

三大都市圏における水平的・相互補完的、双務的な役割分担の取組

- 公共施設の広域的な適正配置や介護保険施設の共同利用を通じた広域的な老人福祉サービスの提供等、近隣の市区町村との役割分担を通じて行政サービスを提供することを検討する。

事業費の合計:2.0億円

図9 新たな広域連携促進に向けた国費による支援平成27年度当初予算

福岡都市圏広域行政推進協議会の取り組み

福岡都市圏広域行政推進協議会会長 福岡市長 高島 宗一郎



図1 空から見た玄界灘・博多湾と福岡平野

1. 福岡都市圏の概況

(1) 構成市町・人口

福岡市、筑紫野市、春日市、大野城市、太宰府市、那珂川町、古賀市、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、新宮町、久山町、粕屋町、宗像市、福津市、糸島市の9市8町で構成される福岡都市圏では、昭和53年に「福岡都市圏広域行政推進協議会」を設置し、関係市町と緊密な連携を図りながら、圏域の一体的な発展や活力と魅力あふれる住みよい都市圏づくりを進めています。

(※次ページ「図2」参照)

全国的な人口減少が始まっている中で、福岡都市圏はいまだに人口が増加している地域で、平成22年9月時点で約241万人だった圏域人口は、平成27年9月時点では約250万人と、5年間で約9万人（約3.7%）増加しています。

(2) 自然・地形

福岡都市圏は、面積約1,169km²、九州の北部に位置し、海を隔て、朝鮮半島・中国大陸に臨んでいます。釜山・広島・鹿児島とは約200km

圏、ソウル・大阪とは約500km圏、上海・大連・東京とは約1,000km圏と、我が国で最も海外に近い地域です。

地形的には北に玄界灘、南は福岡平野を囲むように、脊振山地、三郡山地がひかえ、東には宗像平野、西には糸島平野が広がり、ほぼ半月型をしています。

圏域の山々はなだらかで、高さも1,000m以下がほとんどです。玄界灘、博多湾に注ぐ河川は多くありますが、いずれも中小の河川となっています。

(※次ページ「図3」参照)

(3) 歴史

福岡都市圏は、古くから大陸文化の窓口であり、日本最古の二重環濠集落で稲作発祥地として有名な福岡市の板付遺跡をはじめ、筑紫地域の須玖（すぐ）岡本遺跡、糸島市の平原（ひらばる）遺跡など、大陸との深いつながりを表す遺跡が分布していることや、「漢委奴国王（かんのわのなのこくおう）」と刻まれた金印が福岡市の志賀島で発見されたことなどから、「魏



高島 宗一郎

たかしま そういちろう

福岡都市圏広域行政推進協議会会長
福岡市長

1974年生まれ。

1997年、KBC九州朝日放送に入社。
ワイドショーや環境番組のキャスターを務める。

2010年12月、福岡市長に就任するとともに、福岡都市圏広域行政推進協議会会長に就任。

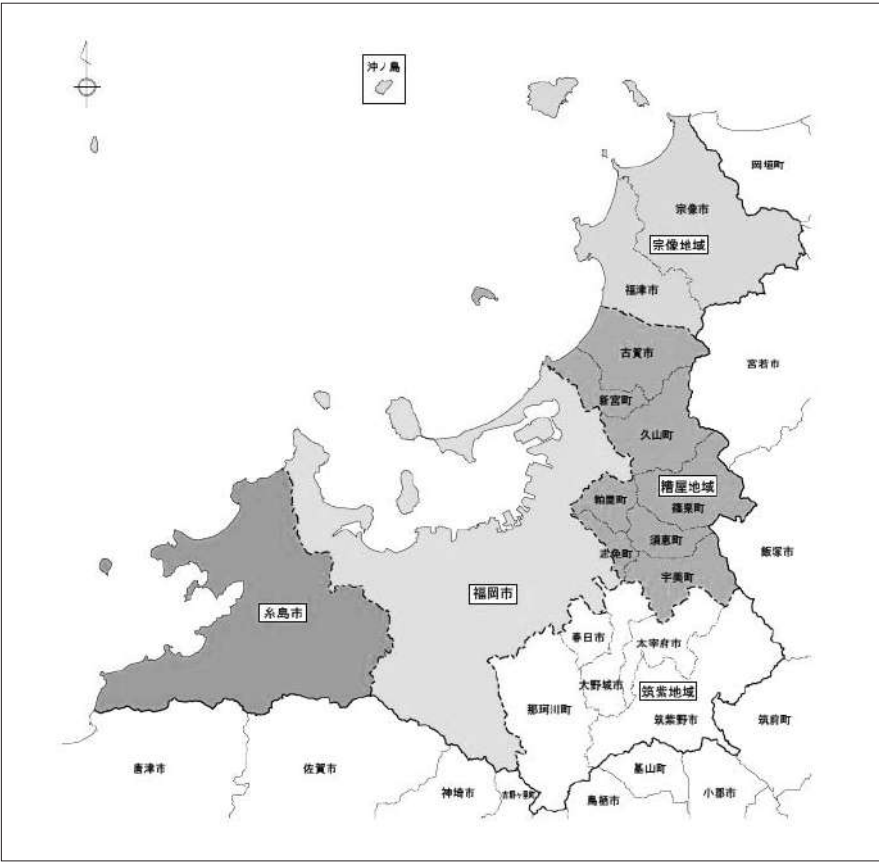


図2 福岡都市圏の区域図

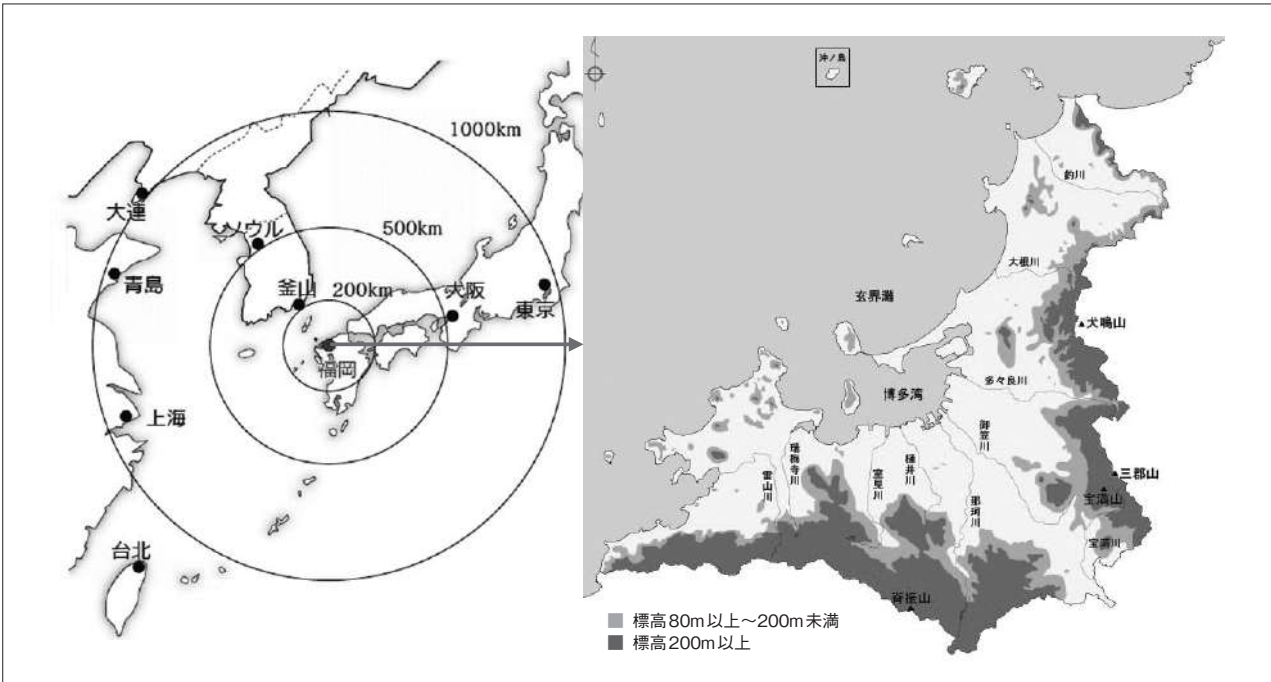


図3 海外との位置関係と地形



図4 国宝金印（福岡市博物館蔵）

志倭人伝」に記された「奴国」「伊都国」は圏域内にあったと考えられています。

大和政権の成立後は、対外交流の拠点として那津官家（なのつのみやけ）、次いで大宰府政庁、外交使節の迎賓館や客館として鴻臚館が置かれ、宗像大社沖津宮がある沖ノ島は古代祭祀遺物が多数出土し、「海の正倉院」と呼ばれるなど、大陸との交流に大きな役割を果たしていたことがうかがえます。

平安時代後期以降、博多（はかた）綱首（こうしゅ）と呼ばれる中国（宋）商人による私貿易が盛んとなり、貿易港として博多が栄えました。博多は、鎌倉時代の2度の蒙古襲来後も大陸との貿易が続き、日明貿易の拠点ともなり、戦国時代末期には堺（大阪府）と並ぶ一大貿易地、自治都市として著しく繁栄しました。

明治時代以降、中央官庁の出先機関や帝国大学の誘致をはじめ、鉄道など交通機関の整備等により、九州で重要な位置を占めるようになり、特に、戦時体制下での行政機能の集中や軍事機能の強化は、後の圏域の発展の基礎となりました。

戦後の高度経済成長期には、行政機能等の集中と経済、情報などの高次都市機能の集積がさらに進み、現在、福岡都市圏は九州の中心都市圏域となっています。

（4）周辺地域との関係

福岡都市圏では、行政、経済などの高次都市機能の集積や公共交通機関の整備により、社会

生活圏は拡大しており、福岡市への通勤・通学は、北は北九州都市圏、南は久留米、柳川方面、東は飯塚圏、西は唐津市に至る50kmから60kmの圏域にまで及んでいます。

この社会生活圏の広がり、産業等の郊外化や観光の相互交流など福岡都市圏や周辺地域の発展につながっています。

一方、生活用水の確保をはじめとする福岡都市圏が抱える課題に対応するため、圏域を越えた他地域との連携が必要であり、水源地域や筑後川流域との地域間交流を進め、相互理解に努めるとともに、他圏域や他都市との交流等を進めています。

また、新幹線・鉄道網、高速道路網などの広域交通ネットワークの着実な広がりにより、本都市圏を中心とした九州・山口圏域には1,500万人の大きなマーケットが生まれています。

さらには、空港・港湾などの国際交通拠点機能の強化による航空路線、航路の充実により、東アジアとの日帰り可能な圏域も拡大しており、今後、さらに、アジアとの交流圏域としての役割を果たすことが期待されています。



図5 福岡空港



図6 外航クルーズ船と国際フェリー・高速船(中央ふ頭)

2. 各地域の概況

(1) 福岡市

(人口：1,531,919人、面積：341.32km²)

博多湾と山々の緑に囲まれた自然豊かな福岡市は、市街地と高度な都市機能の集約により、関東などの大都市圏に比べ、住まいと働く場所、そして娯楽などの楽しみが時間的にも地理的にも近接するコンパクトにまとまった都市です。

九州・西日本の拠点として、企業の支社・支店が集積しており、卸・小売業等の流通業、金融、サービス業などの第3次産業が産業の中心となっています。

また、ショッピングや、美術館・博物館・劇場などの文化芸術活動、スポーツなどの都市型エンターテインメントも充実しており、住みやすい都市としての一定の評価を得ています。

近年はクルーズ船の寄港に伴いアジア諸地域からの来訪者が増加しており、九州新幹線の全線開通など広域交通ネットワークの充実により、今後さらに、人・もの・情報の交流の機会が増加することが予想されます。

(2) 筑紫地域

(人口：432,131人、面積：233.38km²)

筑紫地域(筑紫野市、春日市、大野城市、太宰府市、那珂川町の4市1町で構成)は、都市圏の南部に位置し、福岡市の都心部や福岡空港から近い距離にあります。九州の交通の動脈である国道3号をはじめ国道385号、JR鹿児島本線、JR博多南線、西鉄天神大牟田線、西鉄太宰府線や数多くの県道が地域内を走り、九州自動車道や福岡都市高速のインターチェンジも数多くある交通網の発達した地域です。

一方では、脊振山や九千部山(くせんぶやま)、宝満山、四王寺山、天拝山などの自然環境や大宰府跡、大野城跡、水城跡、基肄(きい)城跡、須玖(すぐ)岡本遺跡、安德台遺跡群な

どの歴史・文化資源に恵まれています。また、太宰府天満宮や九州国立博物館、博多の奥座敷と言われる二日市温泉を有しています。

交通の利便性に優れ、自然、歴史・文化資源が数多くあるという生活・都市環境と自然環境のバランスの良さから、居住環境の整った住宅都市として発展し、住民の満足度が高い地域です。

(3) 糟屋地域

(人口：282,714人、面積：206.72km²)

糟屋地域(古賀市、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、新宮町、久山町、粕屋町の1市7町で構成)は、都市圏の東部に位置し、福岡市に隣接した地域です。

地域内には篠栗四国霊場や宇美八幡宮、百間石垣(ひゃっけんいしがき)などの歴史資産が豊富で、国の重要文化財に指定されている旧志免鉾業所竪坑槽(たてこうやぐら)など貴重な近代の歴史資産もあります。

糟屋地域の北部は白砂青松の玄界灘に接し、立花山からは福岡都市圏が一望できます。また、東部一帯には若杉山をはじめとする三郡山系や犬鳴山系などの緑豊かな山々があり、中央の平野部を多々良川水系の河川が流れるなど身近に自然を感じることができます。

また、JR鹿児島本線や篠栗線、香椎線などの鉄道網や国道3号や国道201号、県道筑紫野古賀線などの数多くの道路網が整備されるとともに福岡空港、博多港にも近く、このような優れた交通利便性や自然と調和した魅力ある住環境を背景に、流通関連施設や大型商業施設の立地や新たな住宅団地の開発が盛んであり、福岡市とのつながりの中で進展してきている地域です。

(4) 宗像地域

(人口：155,629人、面積：172.36km²)

宗像市および福津市で構成される宗像地域

は、福岡市、北九州市と筑豊地域のほぼ中間に位置し、三つの圏域が重なり合う県内唯一の地域です。東西に横断するJR鹿児島本線や国道3号・495号により、福岡・北九州への通勤・通学の交通アクセスが充実していることから、住宅団地や大学、大型商業施設などが相次いで進出し、活気あふれる学術・文化都市として発展してきました。

一方で、この地域は古墳や遺跡、宗像大社、宮地嶽神社や鎮国寺など神社仏閣が数多く残る地域で、国宝に指定された奉獻品が多数出土し「海の正倉院」とも称される沖ノ島を中心に、宗像大社や新原・奴山古墳群などからなる「宗像・沖ノ島と関連遺産群」が平成29（2017）年の世界文化遺産登録を目指す国内候補に選定されています。

また、東部に広がる緑あふれる山々、好漁場である玄界灘に面し玄海国定公園に指定された北の海岸線や多くの人が訪れマリンスポーツが盛んな福岡海岸、県内最大の島・筑前大島など豊かな自然にも恵まれています。

宗像地域では、これらの地域資源に都市機能が調和し共生したまちづくりが行われてきました。また、市民や地域が主体となった住民本位のまちづくりにも力を入れており、域内では市民活動や地域活動も盛んに行われ、その成果が地域住民にも実感として感じられるようになってきました。

(5) 糸島市

（人口：97,397人、面積：216.15km²）

糸島市は、前原市、二丈町、志摩町の旧1市2町が合併し、平成22年1月1日に誕生しました。都市圏の西部に位置し、都市圏で2番目の面積を有しています。

市の南部には背振山系、中央部には「糸島平野」と呼ばれる田園地帯、北部には玄界灘と美しい海岸線が広がっています。市内の至る所で

風光明媚な自然と癒しの空間を満喫することができます。また、新鮮で安全安心な農林水産物が生産され、都市圏をはじめとする食料供給基地としての役割を果たしています。

交通面から見ても、JR筑肥線、西九州自動車道、国道202号などが整備・充実しており、利便性の高い地域です。そうした中、九州大学が市の北東部にある伊都キャンパス（総面積約275ha、うち糸島市：約32ha）への移転を進めています。平成30年度の完全移転時には、学生、大学関係者あわせて約2万人がキャンパスとその周辺で活動し、糸島市の活気がさらに高まることが期待されます。

※各地域の人口は平成27年9月1日現在
（福岡県「人口移動調査」による）

3. 広域行政計画の策定

(1) 策定の意義・目的

近年の市町村合併の進展に伴い、広域行政圏内の市町村数の減少や広域行政機構を有しない圏域の広がりなど、全国的には広域行政圏を取り巻く状況が大きく変化した中で、都道府県知事が圏域を設定し、行政機能の分担等を推進してきた広域行政圏施策は、平成20年度末をもって廃止となり、広域連携は、関係市町村の自主的な協議に基づき取り組むことになりました。

福岡都市圏においては、長年にわたり広域行政に取り組んできた歴史を踏まえ、引き続き水問題をはじめとする様々な共通の課題の解決のため、福岡都市圏広域行政推進協議会を核として広域行政の推進を図っていくこととし、取組を進めているところです。

福岡都市圏を取り巻く環境は、少子・高齢化が進み、人口減少社会の到来や情報化・国際化の急激な進展により、急激に変化しています。

また、近年の新型インフルエンザ、局所的豪

雨の発生など新たな広域的な課題や、国と地方の関係の新たな動きなど、喫緊に対応すべき課題も現れてきています。

福岡都市圏は、これまで圏域の一体的発展に向け、水問題、交通問題などに取組、一定の成果を上げてきました。

今後は、これらの取組を継続しつつ、経済や日常生活でより緊密な関係を持つようになってきた都市圏各市町の連携を一層深め、250万の人口を擁する九州の中心都市圏として、急速な成長を続けるアジア各都市や国内の各都市との交流を促進し、九州全体を牽引していくとともに、住民の住みやすさ向上や福岡市、糸島市、筑紫、糟屋、宗像各地域の特色を活かした取組を進めていく必要があります。

こうした状況を踏まえ、平成23年5月、平成23年度から平成32年度までの10年間における福岡都市圏がめざすまちづくりの方向性を示す「ふくおか都市圏まちづくりプラン」（第5次福岡都市圏広域行政計画）を策定しました。

「ふくおか都市圏まちづくりプラン」は、都市圏全体で連携して取り組む必要がある事項を中心に計画し、都市圏各市町の結びつきを強めていく素地とすることで、都市圏の活性化・成長につなげていきます。



図7 ふくおか都市圏まちづくりプラン

(2) 福岡都市圏の将来像

福岡都市圏は、九州を牽引する地域として、住民の住みやすさのさらなる向上と圏域の成長のため、これまで進めてきたハード整備などの生活インフラをより一層充実させながら、各地域の特色を活かしたソフト施策の充実や、九州、国内各都市やアジアとの交流・連携の取組を推進します。

具体的には、「ふくおか都市圏まちづくりプラン」に示す「暮らす」「憩う」「結ぶ」の3つのキーワードのもとに、まちづくりを進めていきます。

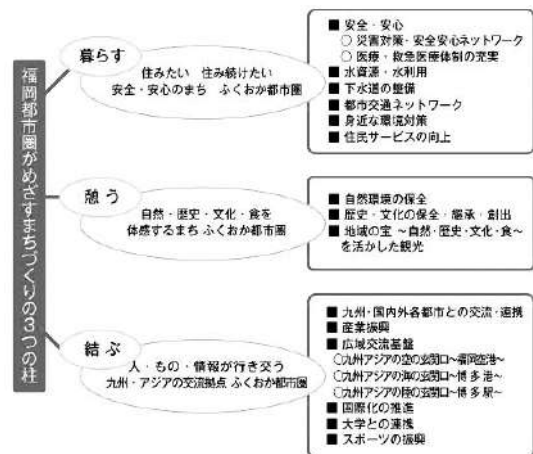


図8 福岡都市圏の将来像

4. 広域行政の推進状況

(1) 福岡都市圏広域行政推進協議会及び広域行政事業組合の活動状況

福岡都市圏広域行政推進協議会では、都市圏における広域行政、都市圏連携の指針である「福岡都市圏広域行政計画」を策定するとともに、道路、河川、空港、港湾等の整備に関する国・県等への要望活動や、都市圏連携による様々な共同事業を行っています。

福岡都市圏広域行政事業組合は、福岡都市圏広域行政推進協議会で策定された計画に基づく福岡都市圏の広域的な事務を行うため設置された複合的一部事務組合です。

その主な事業として、福岡都市圏老人福祉施設の設立及び運営（現在では、日本赤十字社に事業移譲）を行ってきたほか、現在は、都市圏共通の水源地域や筑後川流域との交流などを行う流域連携基金事業と都市圏競艇事業の開催を行っています。

(2) 都市圏共同事業

① 流域連携基金事業

福岡都市圏の水道水の約3分の1を依存している筑後川などの水源地域・流域との連携や相互理解を深めるため、福岡都市広域行政事業組合流域連携基金を設置し、

- ・都市圏と水源地域及び流域の住民との支援交流や清掃活動などの交流推進事業
 - ・水源涵養機能の維持向上のために鹿防護柵や間伐作業などの森林保全支援事業
 - ・水源地域の公共施設利用活性化のための体験事業や施設利用者への助成事業
 - ・環境保全活動団体への助成事業
- などを行っています。

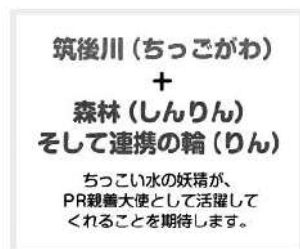


図9 流域連携基金キャラクター「ちっこりん」

② 都市圏競艇事業

福岡都市圏において、より具体的な実効性のある共同事業の実現を図るため、昭和62年からボートレース福岡において、福岡市を除く16市町共同で競艇を開催し、その収益を市町独自の財源として、共同事業の推進に活用しています。

③ 共同事業

都市圏の均衡ある発展と行政区域を超える広

域的課題解決のため、ア）広域圏における高次で均質なサービスの確保、イ）高度の専門性等により、単独市町では対応困難な事務事業の推進、ウ）共同で実施した方が効率的・効果的となる事務事業の推進が図れる事業は、都市圏が共同して取り組むこととしています。

その主な事業として、都市圏住民の生涯学習機会の増加や、自治体間の相互補完などを目的として福岡都市圏17市町の図書館やスポーツ施設等の広域利用を行っています。

また、福岡都市圏のホームページやフェイスブックを開設し、福岡都市圏の広域行政に関する情報提供や、各市町のイベントの紹介などを行っています。

その他、福岡フィルムコミッション、アジア太平洋子ども会議・イン福岡、福岡都市圏障がい者ボウリング大会などを共同事業と位置付け、助成を行っています。

(3) 連携分野

① 水資源対策

福岡都市圏には、流域面積の大きな河川がないなど水資源に乏しく、たびたび渇水に見舞われてきたことから、昭和48年に福岡地区水道企業団を設立し、福岡導水による筑後川からの受水（昭和58年供給開始）や海水淡水化施設の整備（平成17年供用開始）など、水源開発に取り組んできました。



図10 筑後川のめぐみフェスティバル

また、台風による筑後川流域での森林災害に対する支援や水の大切さや節水意識の啓発を図るための「水」キャンペーン、福岡都市圏広域行政事業組合流域連携事業など水源地域との交流も都市圏一体となって積極的に行っています。

② 環境

環境保全に関しては、より広域的な取組が求められることから、平成5年10月に「空き缶等の散乱防止及びその再資源化の促進に関する条例」を都市圏全自治体で一斉に施行しました。

また、平成13年には「災害等における一般廃棄物の処理に関する相互協定書」を締結するとともに、近年の廃棄物処理や環境の保全など広域化する環境行政に対応するため、都市圏で「福岡都市圏環境行政推進協議会」を新たに設置するなど、総合的環境行政に係る取組を行っています。

③ 交通対策

都市化の進展などに伴う交通需要の急増により、広域交通ネットワークの整備が都市圏の課題となっています。都市活動の円滑化を図り、住民生活の快適性を確保するため、福岡都市高速道路などの基幹道路や鉄軌道の整備促進に取り組んでいます。

④ 観光振興・シティプロモーション

都市圏の市町の観光担当部署や観光協会等で組織する「福岡地区観光協議会」において、アジア各国や首都圏からの誘客に向け、観光パンフレットの作成などの取組を行っています。

また、福岡都市圏に映画やテレビ、CMのロケ隊を誘致して活動を支援する「福岡フィルムコミッション」を平成15年2月に設立し、都市圏や九州の魅力を発信することにより都市圏の知名度の向上と集客力の強化を図っています。

⑤ その他

○徘徊高齢者捜してメール事業広域化

市町の境を越えて徘徊する高齢者に広域的に

対応するため、平成26年11月から福岡市徘徊高齢者捜してメール事業を広域化し、都市圏10市町と連携した徘徊高齢者情報の配信を行っています。

○消防指令業務共同運用

119番通報を受け、消防署に指令を出す「指令センター」は、現在、都市圏7つの消防本部がそれぞれ設置していますが、これを平成29年度から順次、福岡市消防局に設置する「共同指令センター」に一本化していく予定です。これにより、広域的、大規模な災害発生時の迅速な対応や119番の受信能力の向上などが図られます。

5. 今後の取組の方向性

現在、行政運営をとりまく環境が厳しさを増す中で、都市圏という広域的な観点からのスケールメリットを活かした効率的で質の高い住民サービスの提供が求められています。

「ふくおか都市圏まちづくりプラン」に示す「福岡都市圏の将来像」の実現に向けては、行政だけではなく、市民、NPO、大学、企業などの力を集結し、それぞれがそれぞれの役割を担いながら、お互いに連携・協力し進めていくこと（協働）が重要であり、市民に開かれた広域行政、協働のまちづくりを進めるための仕組みづくりが必要です。

少子高齢化の進展、本格的な人口減少社会の到来などにより、都市圏を取り巻く社会情勢は、大きく変わり続けていますが、今後も、九州を牽引する都市圏として、構成17市町の緊密な連携と協調のもと、都市圏住民の住みやすさの向上を図ります。

また、九州・アジアの交流圏域として、アジアの活力を取り込み、圏域全体の成長につなげるため、魅力と活力ある都市圏づくりの取組を推進していきます。

三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）の取り組み

愛知大学 三遠南信地域連携研究センター長 戸田 敏行

1. はじめに

三遠南信地域連携ビジョン推進会議（San-En-Nanshin Area Relationship Vision Progressive Conference）は、愛知県・静岡県・長野県の県境地域である三遠南信地域を対象として平成20年11月に設立された広域地域連携組織である。英訳の頭文字をとってSENAと呼ばれる。本稿では、SENAの概要を紹介したうえで、SENAの目的である三遠南信地域連携ビジョン（以下、ビジョン）の経緯と内容、SENAの活動、SENAの将来展望について、策定や活動に関わってきた筆者の感想を交えて述べる。

2. SEN Aの概要

2-1 三遠南信地域の形成

三遠南信地域は、図1に示すように東京から約200km、大阪から約200kmと日本の中央に位置し、我が国の東西軸である東海道、中央道に各頂点を持つトライアングルエリアである。歴史的には、天竜川・豊川に沿って南北方向の繋がりを形成してきた。中部圏で見れば名古屋都市圏に近接し、浜松市・豊橋市・飯田市といった中核的な地方都市が中山間地域を囲む流域圏である。三遠南信の「三」は愛知県東三河地域、「遠」は静岡県遠州地域、「南信」は長野県南信州地域を意味する。全体的な人口は230万人と県レベルで16位、総面積約6千km²は25位と中位の県レベル、工業出荷額は8位、農業産出額は6位と上位の県に匹敵する。県境で分断さ



図1 三遠南信地域の位置

れているポテンシャルを活かして流域圏の持続可能性を創りだそうとしている。

2-2 SEN Aの概要

鉄道開発など県境を越える事業は戦前から進められて来たが、国・県・市町村という我が国行政の三層制の中では、県境地域の広域組織化は困難であり、SENAが三遠南信地域を一体化したはじめての広域地域連携組織である。

SENAの組織構成団体は図2に示すように、



戸田 敏行

とだ としゆき

1956年兵庫県生まれ。豊橋技術科学大学大学院建設工学課程修了、博士（工学）。公益社団法人東三河地域研究センターを経て、愛知大学地域政策学部教授。30年余、三遠南信地域の諸地域計画に携わっている。2013年より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」代表として行政境界を越えた地域政策相互の連動を進めている。

三遠南信地域の行政と経済団体である。行政は、35市町村を主に3県が加わり、経済団体は49商工会議所・商工会からなっている。事務局人件費を除いて構成団体の負担金によって運営されている。SENAの特性の一つが、住民団体、大学、企業等との活発な連携である。

SENA 組織は市町村長、経済団体長からなる委員会と、下部組織である幹事会からなっている。委員会会長は浜松市長、副会長は豊橋市長・飯田市長、これら3市の商工会議所会頭である。幹事会も3市、3商工会議所の事務責任者となっており、浜松市、豊橋市、飯田市の県別の拠点市が主導的な役割を担っている。その他の委員として各県別地域から首長2名、経済団体長3～5名が参加し、地域全域参加の形態となっている。専門委員会はSENAの主な事業である三遠南信サミット開催準備、SENAの後継組織検討などのために適時設置されている。また事業部会が平成26年度に設けられており、道路部会（30市町村・経済団体）、産業部会（42市町村・経済団体）、安全・安心部会（23市町村・経済団体）での事業検討を行っている。

SENA 設置の際に重点となったのが、専任事務局の設置である。現在の事務局は、課長1名(浜松市との兼任)と専任担当者3名(浜松市、豊橋市、飯田市から各1名)及び浜松市との兼任担当者若干名で構成され、浜松市役所内に置かれている。

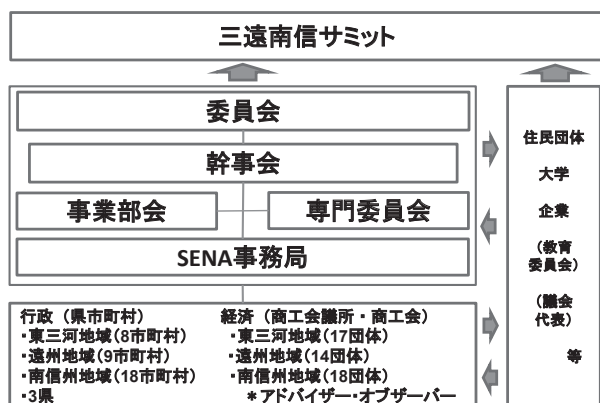


図2 SENA組織

3. ビジョン策定経緯と内容

3-1 ビジョンに至る経緯

①地域計画の積み重ね

三遠南信地域連携ビジョンが策定されたのは平成20年3月であるが、ここに至る背景として、三遠南信地域の地域計画の様々な積み重ねがある。県境地域の地域計画は、市町村からのボトムアップのみでは描かれ難い。三遠南信地域の場合、国土総合開発法の「天竜・東三河特定総合開発計画（昭和27年）」があり、国土庁が主幹となる5省庁による「三遠南信地域整備計画（平成5年）」と、国土計画が育てた地域と言える。こうした国土計画に触発され、県内各地域や、行政境界にこだわらない経済団体の地域ビジョンが次々と描かれた。地域計画は該当地域の意思のまとまりであって、これらが折り合わされる形で県境地域の地域計画となっている。「三遠南信地域連携ビジョン」は突然に表れたのではなく、市町村、県、経済団体などの意思が、様々な地域計画を介して重合された結果であることを強調したい。

②三遠南信サミットの設置

さて、上記の「三遠南信地域整備計画」は三遠南信自動車道を中心とした計画であったが、計画策定を契機として、地域内の市町村関係者、経済団体関係者が一堂に会する機会を持つことになる。それが平成6年に始まった「三遠南信サミット」である。年1回の開催であるが、



図3 三遠南信サミット

本年度が23回目と、継続的に開催されている。サミットの名の通り、首長、団体長の集まりであるが、連携機関を含めた代表者数百名が集まることになる。

第1回は、平成の市町村合併前であるので、59市町村、63商工会議所・商工会によって始められた。第1～15回までは、全体会の後で行政首長による行政サミット、経済団体による経済サミットを個別に開催し、懸案事項を議論してきた。そして議論の結果は、行政サミット宣言、経済サミット宣言として個別に発表された。宣言を出すことで県境を越える事業の促進と、地域の一致を高める効果を持ってきたと言える。サミットには、第13回から市民団体による住民セッションが加わる。サミットは決定権を有した会議体ではないが、地域の合同の場としての意味を持つようになる。

一方、国土計画である「三遠南信地域整備計画」は道路などの事業計画であり、地域計画としての全体像を描くものではなかった。また策定主体は国であって、地域主体でもない。そこで、独自の地域計画が必要であるという意識が芽生え、総合的な地域計画を策定することが第14回のサミット宣言となった。

県境地域が一体的な地域計画を持つためには、固い合意が必要である。第14回サミット



図4 三遠南信地域一体化に関する新聞記事

当時、道州制区割り案が提示されていたが、愛知県・静岡県は一体的であり、いずれの案も長野県が外れていた。これに対して、南信州の市町村長からの提案で、長野県は別の道州となっても南信州は三遠南信一体の道を選ぶとの決議がなされ、サミット宣言に加えられた（図4）。南信州地域にとっては県内の位置づけを問うことであり、重い決断であった。この宣言によって、県境地域を一体とする計画の腰が据わったと言える。

③市町村合併の進展

独自の県境地域計画が成立する大きな契機が、市町村合併の推進である。図5は三遠南信地域の市町村合併を示したものである。現在のSENA構成自治体の範囲で見ると、71市町村あったものが合併後35に半減、特に遠州は浜松市の大合併で1/3となる。このように市町村が拡大することで、次の広域連携として県境を越えることが現実的な課題となる。特に、浜松市が政令市となったことは大きな変化であり、県境地域の市町村にとって浜松市のリーダーシップが明確となった。

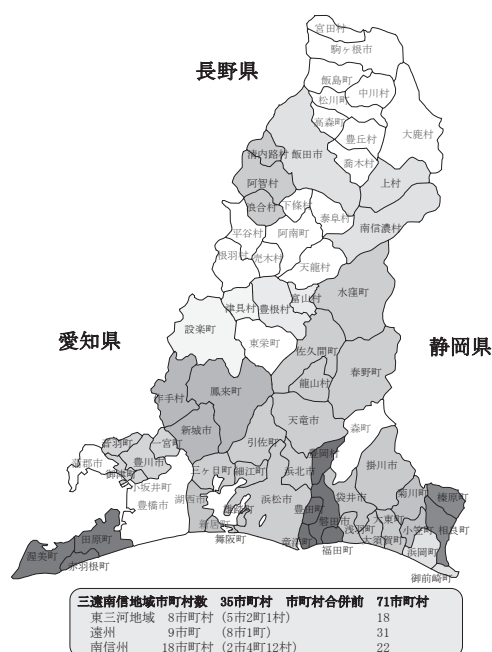


図5 三遠南信地域の市町村合併

3-2 ビジョンの内容

①基本的な考え方

一般的には三遠南信地域ビジョンとするところであるが、実施責任機関が県境地域に確定できないことから、連携して実施しようという意図で「地域連携ビジョン」とされた。それだけに、推進主体が定められやすいようにアンケート調査等によって事業アイデアが構成された。

全体テーマは「三遠南信250万流域都市圏の創造」である。地域像としては、太平洋側と日本海側を東西日本の中央で結ぶ①「日本の中央回廊の形成」、大都市圏の方向付けとして名古屋圏から自立した②「大伊勢湾環状地域を構成する中核的都市圏の形成」、地域内の方向性として③「流域循環圏の形成」を挙げている。③が最も直面する課題であるが、①、②は三遠南信地域を一体とすることではじめて、対外的な位置づけを明確に出来たと言える（図6）。

計画期間は概ね10年であり、全体をⅢ期に

区分している。第Ⅰ期が平成20年～23年、第Ⅱ期が24年～26年、第Ⅲ期が27年～29年である。推進体制は、第Ⅰ期がSENA、第Ⅱ期以降で、新・連携組織に移行するとしている。現在は第Ⅲ期に入っているが、SENAが一部改組して運営を担っており、三遠南信広域連合等の後続組織化の検討が続いている。特に、Ⅲ期以降のビジョン全体の改定期も近づいており、転換期にもある。

②プロジェクトの内容

図7にプロジェクトの全体像を示すように、5つの基本方針を持っている。「1.中部圏の中核となる地域基盤の形成」では、インフラ整備面のプロジェクトを挙げている。図8に地域構造図を示しているが、特に南北軸を三遠南信自動車道で繋ぐこと、豊橋・浜松環状道路で下流部の都市圏を形成すること、東名・新東名の沿線を新規ゾーンとすることとを、県境を越えた土地利用方針としている。リニア飯田駅について

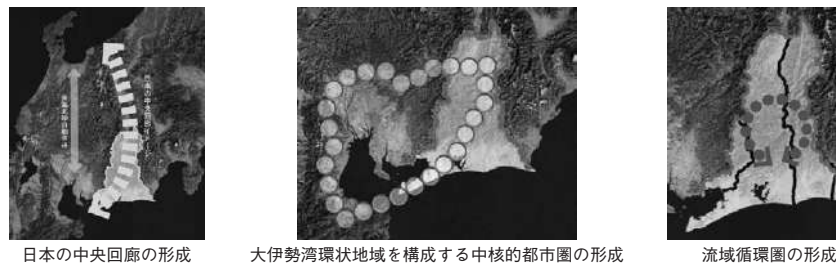


図6 ビジョンの地域像（三遠南信地域連携ビジョン報告書より）

連携事業の政策体系			重点プロジェクト
テーマ	政策の基本方針	推進方針	
三遠南信二五〇万流域都市圏の創造 ↓ 世界につながる日本の中央回廊	中部圏の中核となる地域基盤の形成	人とおもの流動促進 情報の流動促進	1. 中部圏の中核となる地域基盤の形成 ① 三遠南信自動車道の整備促進と三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）構想の実現 ② 三河港、御前崎港、中部国際空港、富士山静岡空港の整備と高速道路へのアクセス路の整備促進による国際ゲートウェイ機能の充実 ③ リニア中央新幹線の早期実現と飯田駅設置 ④ 豊橋・浜松環状道路を形成するネットワークの整備促進 ⑤ 県境を越えるマスコミの連携
	持続発展的な産業集積の形成	既存産業の活力増進 新規産業の創造と特徴ある産業クラスターの形成	2. 持続発展的な産業集積の形成 ① 三遠南信ビジネスマッチングの促進 ② 国内外に向けた人材・企業誘致の活動促進 ③ 特徴ある産業クラスター拠点づくりと県境を越えた事業連携 ④ 三遠南信地域大学フォーラムの設置
	塩の道エコミュージアムの形成	塩の道エコミュージアムによる文化の発信 エコミュージアムのプラットフォームづくり	3. 塩の道エコミュージアムの形成 ① 「塩の道」風景街道の体制づくり ② 地域資源を活かす鉄道の有効活用 ③ 海外への観光情報発信と外国人観光客誘致の促進 ④ 三遠南信アンテナショップの開設
	中山間地域を活かす流域モデルの形成	自然資源の循環モデルの形成 流域定住推進モデルの形成	4. 中山間地域を活かす流域モデルの形成 ① 「健全な水・物質循環」の構築に向けた共同プロジェクトの推進 ② 上流域と下流域の自治体が連携した流域定住の推進体制の整備
	広域連携による安全・安心な地域の形成	生活環境の維持と質的向上 多文化共生の基盤づくり 広域的な防災体制の充実化	5. 広域連携による安全・安心な地域の形成 ① 医療分野の県境を越える連携の促進 ② 三遠南信地域内住民に対する公共施設の広域利用推進 ③ 県境を越える防災体制の強化

図7 プロジェクト一覧（三遠南信地域連携ビジョン報告書より）

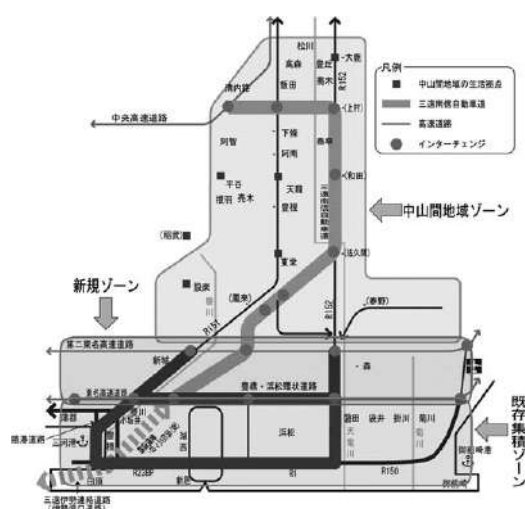


図8 三遠南信地域の地域構造
(三遠南信地域連携ビジョン報告書より)

は、プロジェクトとしては記載しているが、ビジョン策定当時に立地位置が検討中であり、地域構造には直接盛り込まれなかった。

次に、「2.持続発展的な産業集積の形成」では、県境を越えたビジネスのマッチング、人材育成、産業クラスターの連携、地域内に立地する大学のフォーラム化を挙げている。「3.塩の道エコミュージアムの形成」は、住民セッション・市民団体の検討によるもので、観光面のプロジェクトである。また、「4.中山間地域を活かす流域モデルの形成」は、天竜川の土砂や水資源の循環、流域を単位とした定住の促進であ

る。最後の「5.広域連携による安全・安心な地域の形成」では、医療連携、公共施設利用、防災体制の連携である。

4. SENAの活動

SENAの活動は図9に示すように、SENA事務局が実施する直接事業と、SENAの構成員が行う間接事業、その他の機関とSENAが連携して行う連携事業に大別される。また、間接事業と連携事業は、行政組織と民間組織の両面に広がっている。SENA事務局は、ネットワーク型地域づくりの中軸として、三遠南信地域の枠組みを保持することと、ビジョンが間接事業、連携事業として展開するための環境整備を行うための活動を行っている。

4-1 直接事業

①サミット運営

上述したように、SENAの要となる事業であり、ビジョンを策定した第17回サミット以後の運営をSENAが行っている。ビジョン以前には、行政首長と経済団体長に分かれていたサミットの形態は、ビジョンの5つの基本方針に沿って、「道」、「技」、「風土」、「山・住」の4分科会で、産官学民が合同で議論するものとなっている。サミット本体は午後で開催される

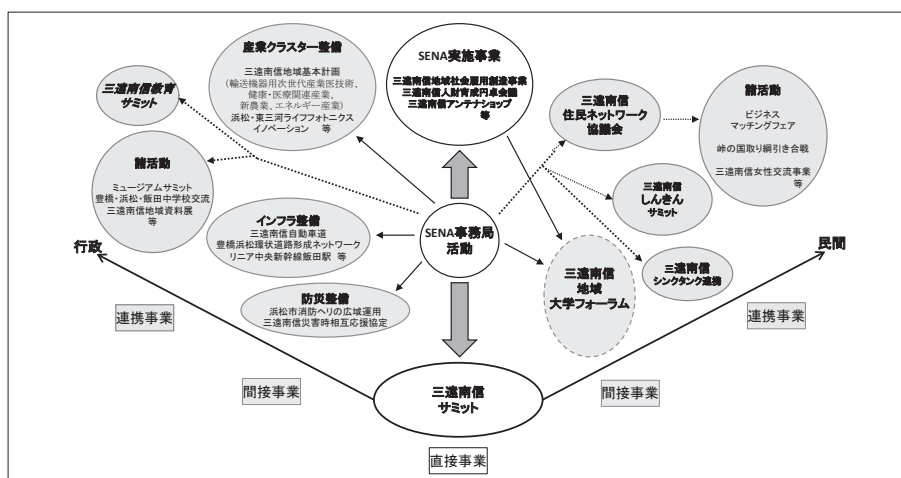


図9 SENA活動一覽

が、午前には、市民団体で構成される「住民セッション」、経済団体のみの「三遠南信経済開発協議会」、議会代表者で構成される「三遠南信市町村議会議長」、その他道路に関する促進協議会などが開催され、それらがサミットに合流する形態をとっている。また、サミットの結論であるサミット宣言も、サミット全体を総括した1つの共同宣言となった。

②SENA実施事業

三遠南信地域の生産年齢人口は、2010年の150万人から2040年の105万人と3割減少することが見込まれることから、SENA自身が行う事業は基本テーマの「持続発展的な産業集積の形成」に関連して、人材育成が中心となっており、コミュニティビジネス、大学との連携を指向している。

まず、コミュニティビジネスに関する人材育成では、平成21年～23年にかけて行われた「三遠南信地域社会雇用創造事業」で、内閣府の地域社会雇用創造事業を活用している。全体事業費5億3千万円とソフト事業としては、規模の大きなものであった。三遠南信地域で必要性の高い、自然資源分野（森林ビジネス、地域資源活用ビジネス）、地域づくり分野（まちづくりビジネス、中山間地域ビジネス）、安心安全分野（食農ビジネス、福祉介護・医療ビジネス）を対象とした。人材育成方法は、上記分野に関するインキュベーションとインターンシップである。

インキュベーションは、三遠南信地域内の産業支援機関を活用して事業実施し、2年間で78人が起業している。組織形態別では、株式会社が約4割、個人とNPOが各々3割となっている。またインターンシップは、三遠南信地域内のNPOや社会的な目的性を持つ企業での30日間の研修を行っており、94研修機関で1070名の研修を行っている。事業直後の調査では、122名が就職に至っている。昨年、筆者のゼミで行った追跡調査でも過半数の研修組織が研修生

との関係を維持していることが確認できた。

次に、大学との連携である。三遠南信地域には16大学（理工系5、医療保健系4、文系7）があり学生数も約22千人ある。今後の人口減少に向けては、地域大学と自治体、企業等の連携が不可欠である。SENA事業としては、大学学長、市長、経済人からなる「三遠南信人財育成円卓会議」を平成24年から開催しており、アクションプランを策定、実施している。経済人が大学に出向いて経営のメッセージを伝える経営者講義などの活動を進めており、将来的には三遠南信大学フォーラム化が構想されている。

4-2 間接事業

SENA構成員による間接事業は、行政組織が多く、インフラ整備、産業クラスター整備、防災整備が主となっている。

①インフラ整備促進

道路面では、三遠南信地域の背骨を構成する三遠南信自動車道の整備である。インフラ整備全体は時間がかかるものの、中山間部と都市部を結ぶ部分開通があり、中山間部には県境を越えた医療圏の拡大などが表れている。一方、下流部の豊橋・浜松環状道路では、新東名の開通が本年2月と進展しており、さらに東名で止まっている三遠南信自動車道を太平洋側まで延長する「浜松三ケ日・豊橋道路」などが計画されている。また、南信地域が中心に推進する2027年開通予定のリニア中央新幹線飯田駅（仮）は、現在飯田・東京間で4時間以上かかっているものが45分、名古屋も2時間以上が27分と南信州の立地条件を劇的に変化させる。

②産業クラスター整備

企業立地促進法の三遠南信地域基本計画（平成22年）等で、産業支援・創出機能の広域的な機能分担を目指すものである。遠州は、輸送機器用次世代技術や光エネルギー、東三河は食農、南信州は航空宇宙産業を特徴としている。

過去の産業クラスター計画では、自治体間の協力を得ることや、企業にコンタクトすることに県境を越える行政の障害があったが、クラスターの役割分担が推進できていることは大きな前進と考えられる。

③防災整備

三遠南信災害時相互応援協定は平成8年に締結しており、17年に改定など適時見直されている。SENA 設置以降では、災害援助や救急搬送として、平成22年に設置された浜松市消防ヘリコプターの広域運用があり、県境を越えて自治体間の応援協定が締結されている。

4-3 連携事業

連携事業は、主として民間に広がっている。多様な活動があるが、主要なものをあげる。

①三遠南信住民ネットワーク協議会

サミットの住民セッションから発展し、「三遠南信住民ネットワーク協議会」が設立されている。各々県別にあった市民団体連携組織が共同しており、遠州地域13団体、東三河地域15団体、南信地域12団体の40団体で構成されている。基本方針の「3.塩の道エコミュージアムの形成」に関連して、伝統芸能を街道でつなぐ「祭り街道連携プロジェクト」など、流域圏の文化や観光に取り組んでいる。

②三遠南信しんきんサミット

ビジョン策定に関する調査の中で、県境を越えると企業の取引数が減少することが結果としてあらわれた。重点プロジェクトである「三遠南信ビジネスマッチング」を推進するには、県境を越える支援者が必要であるという観点から、中小企業の現場に最も近い信用金庫が連携することとなった。8信用金庫（遠州4、東三河3、南信州1）の連携である。総預金量は6兆円を超え、地域企業に精通した職員4800人、店舗285である。現在は年1回のサミットとして講演会や物産展を開催しているが、従来知り

合うことの無い、県境を越えて職員相互の繋がりが一部には県境を越えた企業連携による新商品を生み出した例も出ている。現在、8金庫の預貸率（貸金量／預金量）が50％程度であることを考えれば、地域の金融資産を活用するために、一層のビジネス開拓が必要であろう。

③三遠南信シンクタンク連携

三遠南信地域には、県別に地域シンクタンクが存在している。東三河地域には東三河地域の広域経済団体を背景とした公益社団法人東三河地域研究センター（昭和58年設立）、遠州地域には、複数の信用金庫によるNPO法人静岡県西部地域しんきん経済研究所（平成19年設立）、南信州地域にはNPO法人しんきん南信州地域研究所（平成21年設立）があり、3機関が平成21年に協定を結び、共同した調査研究を実施している。

④三遠南信教育サミット

第2回三遠南信サミットの宣言を向けて、三遠南信の住民の交流を図る上で、最適な手法を「スポーツ・文化などを通じた交流」とし、その核として「教育サミット」を開催することとした。平成8年より市町村の教育委員会によって運営されており、年1回の会議を遠州、東三河、南信州の市町村で開催している。概ね100名ほどの小中学校教育者が集まり、開催地域に関する講演や各市町村の特徴的な教育事業の発表などの情報交流を続けている。

5. 地域変化とSENAの将来展開

5-1 地域構造の明確化

SENA 設立以降の三遠南信は、浜松市、豊橋市、飯田市の拠点都市を中心にしながら、圏域全体での活動を重視してきた。一方、2027年のリニア中央新幹線によって中部圏では、名古屋都市圏がよりコンパクトな集積を高めることが予測される。これに対して、三遠南信地域に

においても①飯田地区、②豊橋・浜松地区、③県境中山間地区が、各々地区別の特性を明確にしながらか三遠南信地域全体の連携につなげることが必要となる（図10）。飯田地区はリニア駅に伴う地域形成であり、既に「小さな世界都市」などのテーマのもとに地域形成が進んでいる。豊橋・浜松地区は、コンパクト化する名古屋都市圏とは異なって、東海道にある百万都市圏として、浜名湖を挟んだツインシティを打ち出すことが重要である。また、県境中山間地区は三遠南信地域の原点である。人口減少の厳しさの中、自然環境の活用、移住者や都市部からの2地域居住者などの人材の誘導、高原リゾートの育成などに県境を越えた取り組みを進めることが必要である。このようにビジョンに地区別計画を設けることが必要となっている。

5-2 SENA事業の方向性

直接事業、間接事業、連携事業の項目で見たように、SENA設立以降の約7年間においても、各分野、機関に活動の広がりを見せた。これら活動の再集約化を図ることが重要であろう。特に、人材育成については、「三遠南信地域社会雇用創造事業」を始めとした実績、大学の連携、教育サミットにみる小中学校の連携まで、多層な積み重ねとなっている。これらを人材育成事業として再構築することが不可欠であろう。また、産業面でも、豊橋の食農産業、浜松の光産業や自動車、飯田の航空宇宙産業など、特徴的

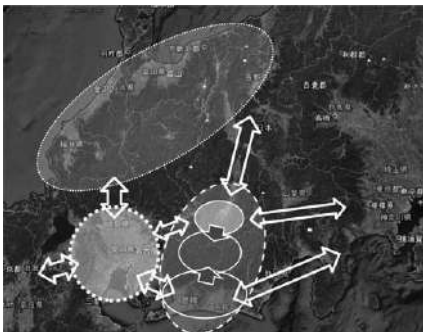


図10 三遠南信地域の将来地域構造

な発展を見せており、より地域全体で事業化に向けた取り組みを進めることが重要と思える。

これまで、県境地域の連携を図るため、三遠南信地域内を情報発信の対象として考えてきた。地域の連携が進展した段階においては、地域外との関係が必要であり、海外を含めた対外情報発信の重要度が増している。また、サミットは三遠南信地域が一体化する基盤であり、SENA事業として最も重要な取り組みである。前述したように、地区的な特性を盛り込むことが必要であり、拠点3都市以外での小規模なサミットの新設などが必要と考えられる。

5-3 SENAの体制

最後に、SENAの体制である。県境地域と言う統治機構を持ち難い中で、SENAは三遠南信という地域が存在することを明確にし、地域づくりの事業を広げてきた。一方、多様な主体に広がりを持つことは、連携分野が広範囲に広がり続けるということでもある。事業実施者はSENA事務局や構成員の活動であるが、情報収集、事業検討には限界がある。そこで、政策情報を蓄え、提言を進めることができるシンクタンク機能が必要と考えられる。既に大学フォーラム化やシンクタンク連携の動きもあり、大学等の協働によって県境地域のシンクタンク機能を担うことが考えられる。筆者が属する愛知大学三遠南信地域連携研究センターは、文部科学省の共同利用・共同研究拠点として、県境地域などの「越境地域政策研究拠点」となっているが、他大学との連携によって、こうしたシンクタンク機能に当たることが重要だと考えている。

県境地域振興のために、地方創生制度に広域枠を求める要請も、SENA委員会の一致した意見として発表されている。ビジョンの改定が3年後に迫り、より着実な三遠南信地域づくりのために、現在の課題を踏まえた政策を描く段階にある。

米国の広域都市圏計画における広域調整機関の役割とその活動内容

公益財団法人中部圏社会経済研究所 企画調査部 部長 佐藤 剛

1 はじめに

公益財団法人中部圏社会経済研究所では「中部大都市圏研究会（座長 名古屋大学大学院 黒田達朗教授）」において、行政領域を越えた「名古屋大都市圏」を対象に広域的に取り組むべき課題を整理し、広域都市圏としての持続的発展の方向性について検討を進めている。米国では各種の広域調整機関が自治体の領域を越えて都市開発、土地利用、住宅計画、交通計画等を含む都市圏計画を策定していることから、その実態について2014年3月および2015年9月に調査を行った。本稿はその調査結果に基づき、米国の広域調整機関の役割と活動内容を紹介するものである。

2 米国調整機関の類型と設立経緯

(1) 類型

広域調整機関は、次の3つのタイプに分類される。

①都市圏計画組織（Metropolitan Planning Organization、以下「MPO」という。）

1973年以降、連邦交通法に基づいて、都市圏における交通計画を調整する機関として設立された広域調整機関であり、連邦予算が関係する交通計画および関連計画案件の広域調整に関する権限および財源が与えられている。この財源は連邦ガソリン税収由来のものである。

②広域行政体（Association of Governments, Council of Governments）

市町村や郡等が中心となり、広域的な計画案件について調整する広域連携機関であるが、実質的な調整権限を持たない場合が多い。しかしながら、①のMPOとしての資格認定を受けると、当該地域におけるMPOとしての調整権限を有することになり、地域の土地利用、経済開発等の計画調整を行う場合もある。

③ 民間都市計画組織（Partnership）

地域の主要企業や経済団体、財団、大学等が中心となって構成する民間組織であり、広域的な経済開発計画の提言、都市圏発展計画の策定、行政への提言等を行う。計画策定に際して、市民参加の手法を積極的に取り入れ、当該計画の実現に向けて行政に大きな発言力を持つ団体もある。

(2) 設立経緯

第二次世界大戦後の1950年代において、米国では人口増加に伴う旺盛な住宅需要や高速道路の整備により、都市郊外部での無秩序な住宅開発（都市のスプロール化）が進んだ。その結果交通渋滞の悪化、大気汚染の進行、自然環境



佐藤 剛

さとう つよし

1962年名古屋市生まれ。1985年中部電力株式会社入社後、法務、営業、企画部門を経て海外投資関連業務を担当。2015年7月より（公財）中部圏社会経済研究所 企画調査部にて大都市圏研究に携わる。

の破壊、市街中心部の衰退等が問題となった。これらの課題を解決するためには、各自治体単位の都市計画では限界があり、自治体の領域を越えた、より広域な地域として都市圏単位で成長管理を行うことが効果的であるとして、広域調整機関が設立されることとなった。

1960年代には連邦高速道路法が制定され、連邦政府からの資金援助対象の高速道路事業を計画する際にはMPOの設置が義務付けられた。また、1969年には全国環境政策法が成立し、連邦資金を使うすべてのプロジェクトを対象に、広域的な環境に関する調整および環境アセスメントが義務付けられたことから、広域調整機関がプロジェクトの情報開示、市民参加の機会提供などの役割を担うこととなった。1970年代に入ると連邦交通法が制定され、人口5万人以上を有する都市圏はMPOの設置が義務付けられた。既存の広域調整機関を州政府がMPOとして認定する場合もあったが、新たにMPOを設立したところもあった。

1980年代までに設立された広域調整機関は交通等単一の課題を対象としており、地域の課題を総合的に取り扱う機能を有していなかった。しかしながら1991年に陸上交通相互効率化法が制定されたことにより道路、公共交通、土地利用、環境など総合的な政策が推進されることとなった。これを受けてMPOが地域住民や地方自治体の参画を得て、当該地域にとって望ましい計画策定を行うという重要な役割を担うこととなった。MPOは、継続的(Continuing)、協力的(Cooperative)、包括的(Comprehensive)な「3-C」交通計画プロセスを推進することが必要であると位置づけられている。

3 各広域調整機関の概要

弊財団が実施した米国調査において訪問した広域調整機関は次の6組織である。

(i) シアトル都市圏

Puget Sound Regional Council (PSRC)

(ii) ポートランド都市圏

Portland Metro (Metro)

(iii) ボストン都市圏

Metropolitan Area Planning Council (MAPC)

(iv) ピッツバーグ都市圏

Allegheny Conference on Community Development (ACCD)

(v) ニューヨーク都市圏

Regional Plan Association (RPA)、
New York Metropolitan Transportation Council (NYMTC)

このうちPSRC、Metroおよび NYMTCが2(1)の類型①都市圏計画組織に該当する。また、MAPCは②広域行政体に、ACCDとRPAは③民間都市計画組織にそれぞれ該当する。

(1) シアトル都市圏

シアトル都市圏はアメリカ北西部のワシントン州ピュージェット湾に面する4郡で構成され、都市圏の人口は約360万人である。同地域ではもともと木材、航空機産業が盛んであったが、1975年にマイクロソフト社が創立され、その後IT関連企業の集積(シリコンフォレスト)が進むとともに、ライフサイエンス企業と大学との連携により健康、医療関連産業も集積してきた。

○Puget Sound Regional Council (PSRC)

①設立の経緯

1957年ピュージェット湾地域の交通、環境問題に取り組む広域調整機関として設立された Puget Sound Government Conference は、1970年代に入り圏域の総合的な成長管理を行う Puget Sound Council of Governments に改組された。その後1990年にワシントン州成長

管理法が制定されたことから圏域の成長管理を担う機関として Puget Sound Regional Council (PSRC) に再編された。

②組織の概要および意思決定

PSRCはワシントン州の4つの郡、73の自治体、港湾地区、先住民部族、交通機関、州の交通局を構成メンバーとしている。

PSRCの意思決定は、構成員の代表全てが参加する総会および総会で指名された主なメンバーからなる理事会で行われる。

理事会の下には、交通政策、成長管理、経済開発というPSRCの主たる業務単位で委員会が設置されている。

③役割

PSRCは以下の3分野を担当している。

- ア. 都市成長管理・将来ビジョンの策定
- イ. 交通計画の策定および実施
- ウ. 地域発展戦略の策定

④業務権限の根拠

業務権限の根拠は、連邦法、州法、地域協定および判例による。連邦法はMPOの内容、計画策定方法について規定し、州法は広域郡成長管理政策を関連自治体と協議して策定する旨規定している。

⑤財源・予算

PSRCの予算は2年単位で組まれており直近では約2,740万ドルである。収入は連邦および州政府の資金が約60%、地元基金が約15%となっている。

支出は人件費が約41%、給付金が約26%、管理・コンサル費用が約11%となっている。

⑥主な計画

PSRCでは主要な計画として次の3つを策定している。

ア. 「Vision 2040」

ピュージェット都市圏において2040年には人口500万人となるとの想定のもとに、雇用を確保するとともに、環境保全、生活水準の向上、

土地利用、インフラ整備、医療・教育等の基盤整備、交通基盤整備を通じてスマートグロースを目指す成長管理計画である。

イ. 「Transportation 2040」

今後の人口増加に伴って、2040年には交通量が40%増加するとの予測に基づき、交通システムに関する設備投資計画を策定するものである。利用する住民および産業界がコストを負担することから、その理解を得られるような資金計画を導入するとともに、交通量増加に伴って、地球温暖化および大気汚染が進むことのないような交通システムのありかたについても提言している。

ウ. 「Regional Economic Strategy」

ピュージェット都市圏の経済成長のためには、地域経済の現況を把握するとともに、各産業の分析が必要であることから、2004年からコンサルタント会社等の協力を得てSWOT分析等を行った。その結果、経済分析および地域戦略の2編からなるRegional Economic Strategy（地域経済戦略）が策定された。戦略においては、10分野の産業クラスター（例：航空、クリーンテクノロジー、IT、ライフサイエンス等）を重点的育成・発展させることとしている。

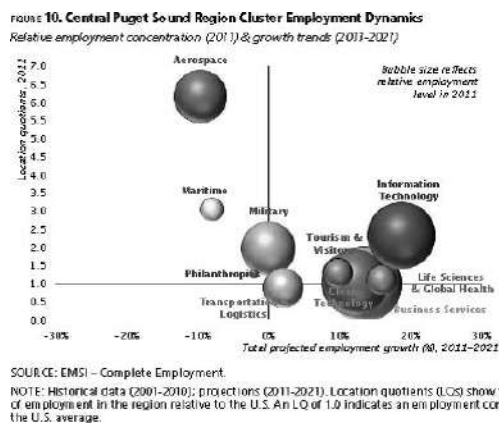


図1 クラスター分析

出典：PSRC「Regional Economic Strategy」

(2) ポートランド都市圏

ポートランド都市圏はオレゴン州の3郡、24市で構成された人口約220万人の都市圏である。IT産業が集積し、ポートランドからシアトルに至る一帯はシリコンフォレストと呼ばれている。また、観光産業、スポーツアパレル産業も発展している。

○Portland Metro (Metro)

①設立の経緯

1973年、オレゴン州は都市開発と自然保護を両立させた都市基盤整備を進めるため、成長管理政策を立法化した。1978年にポートランド都市圏では、周辺3郡での住民投票により都市サービス地区 (Metropolitan Service District、以下「MSD」という。) が、広域都市圏の課題を解決するために設立された。その後MSDとMPOの1つであるコロンビア地域政府連合の2つの広域行政機関が合併してMetroに改組した。

1992年にはMetro憲章を制定し、都市計画策定機関としては全米唯一の、直接投票による議員選出制度を導入するとともに課税権を有する組織となった。

②組織の概要および意思決定

Metroでは、選挙で選出された7人の議員で構成されるMetro議会が最高意思決定機関であり、実務は議会が任命する最高執行責任者 (COO) が行う。COOの下で職員約1,600人が働いている。

③役割

Metroの主な役割は次の2つである。

- ア. 都市圏の効率的調整と総合計画策定
- イ. 広域的行政サービスの提供

広域的行政サービスについては、公園、動物園、コンベンションセンターおよび廃棄物処理場の運営まで含む広範な業務内容となっている。

④業務権限の根拠

1992年のMetro憲章制定により、都市圏に関する事項についての包括的な自治権を得た。Metro憲章により広域計画機能の権限が強化された結果、広域計画策定が最重要の任務と規定されている。

⑤財源と予算

Metroの年間予算は約224百万ドルであり、財源は動物園や廃棄物処理場の運営収入が約51%、固定資産税が約26%である。また、Metroは債券格付けに関してS&P社からAAAを取得しており、財務内容が良好であることを示している。

⑥主な計画

ア. 「Urban Growth Report」

オレゴン州法は、Metro議会が6年毎に20年後の住宅需要および雇用者数の想定を行うことを要求しており、至近のレポートは2010年1月に発表された。オレゴン州では、州内の都市圏においてUrban Growth Boundary (都市成長境界線) を設定して、その内部での広域都市開発を進めるとともに、外部での都市化抑制を管理することとなっている。

イ. 「2018 Regional Transportation Plan」

連邦法、州法により、交通計画は4年毎に見

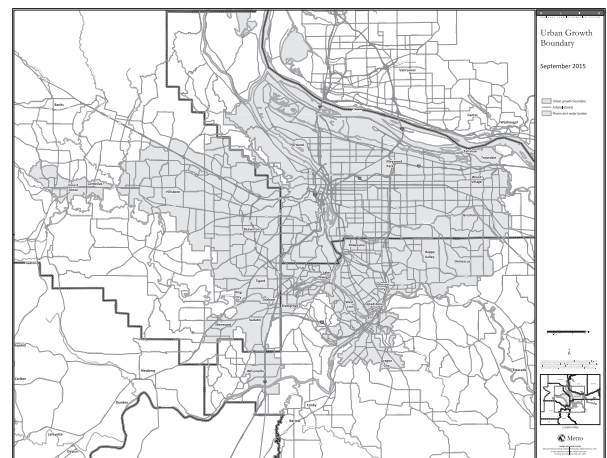


図2 Metro Urban Growth Boundary
出典：Metro ホームページ

直すことが求められている。ポートランド都市圏のMPOとして、将来需要予測に基づく交通計画を2018年に改訂予定である。

(3) ボストン都市圏

ボストン都市圏（大都市統計圏MSAの定義によるもの）はボストン市を中心とする7郡からなり、人口約455万人、米国第10位の規模である。米国で最も歴史の古い町の1つであり、ハーバード大学、マサチューセッツ工科大学をはじめとする高等教育機関があり、文化芸術活動が盛んである。西のシリコンバレーとならぶIT産業の集積地であると同時に、近年はベンチャーキャピタルを含む金融業および出版・印刷業の拠点となっている。

○Metropolitan Area Planning Council (MAPC)

①設立の経緯

MAPCはボストン大都市圏の経済開発と、交通インフラを中心とする地域計画を策定、推進するために、1963年にマサチューセッツ州法により州の機関として設立された。

MAPCの対象とする圏域は、101の地方自治体、人口約316万人となっており、8つの小圏

域に分けて管理している。

②組織の概要および意思決定

MAPCは、101の地方自治体の代表、州知事任命の21名、州政府任命の10名およびボストン市職員3名からなる評議会によって運営されており、約80名の職員が働いている。

③役割

MAPCの基本的な役割はスマートグロースと地域協力の推進である。スマートグロースの具体的内容については、MAPCは行政、地元住民と利害関係者が協同して地域開発を進めること、多様な人々の間の公平性と機会均等を図ることなどとしている。

MAPCでは、小圏域ごとに担当職員が配置され、具体的な広域連携プロジェクトの創出を担っている。

④業務権限の根拠

MAPCは州法に基づいて設置された公共機関であり、101の地方自治体を対象として広域連携による整合的な地域の発展計画を支援している。なお、交通計画策定に関しては、同じ圏域を対象とするMPOが別に存在するため、相互に協力して活動している。

⑤地域連携

MAPCは2つの地域連合に職員を派遣して地域連携を支援している。

ア. North Shore Coalition

北部海岸地域の17自治体の首長連合

イ. Metro Mayors Coalition

ボストン周辺の14自治体の首長連合

⑥財源と予算

MAPCの年間収入は約26百万ドルで、うち82%が連邦政府からの補助金、委託料で、10%が州政府からの補助金、委託料となっている。支出については、事務局の運営費に約30%、広域連携の各プロジェクトには最少でも3%、最高は14%程度まで支出している。

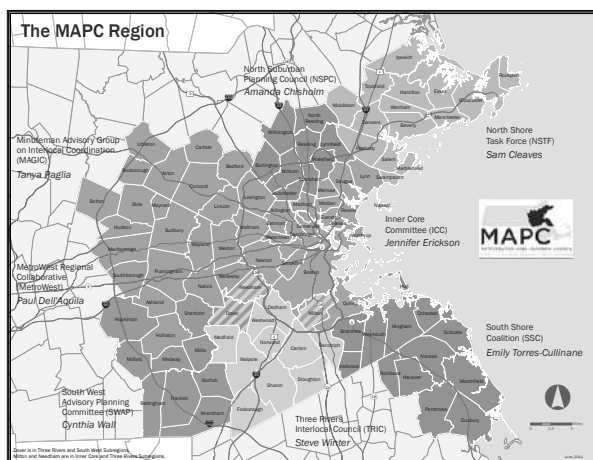


図3 MAPCの圏域
出典：MAPCホームページ

⑦主な計画

「Metro Future」

2008年に策定されたMAPCの基本計画であり、2030年に向けて

- ・効率的な交通システムの構築
- ・土地および天然資源の保全
- ・住民の健康および教育内容の改善
- ・経済開発面での公平な機会の向上

を達成することによりスマートグロースと地域の連携・協力を目指すものである。

(4) ピッツバーグ都市圏

ピッツバーグ都市圏は東部ペンシルバニア州南西部に位置し、10郡で構成され、人口約260万人である。

かつては鉄鋼業で栄え、全米有数の工業都市であったが、諸外国の台頭により衰退し、不況に苦しんだ。しかしながら1980年代から産学協同で復興策に取り組み、現在では製造業、金融業、エネルギー産業に加え、医療・生活関連産業、IT産業も盛んとなっている。

○Allegheny Conference on Community Development (ACCD)

①設立の経緯

ピッツバーグ都市圏における都市再開発を推進するために、1944年に地元財閥および企業が中心となってACCDを設立した。当時、重工業による環境悪化、住宅不足が問題となっていたことから、PPP（公民連携）方式の都市再開発計画が策定された。

②組織の概要および意思決定

地元企業および学術機関の代表者約50名からなる理事会が意思決定を行う。職員は約50名で、下部組織としてPittsburgh Regional Alliance（マーケティング）、Greater Pittsburgh Chamber of Commerce（行政対応）、Pennsylvania Economy League of Greater

Pittsburgh（調査・分析）、Regional Investors Council（個別課題対応）が設置されている。

③役割

純粋な民間団体として、会員企業、大学等の要望を把握しながら、ピッツバーグ都市圏における経済発展のためのプロジェクトを行政に提案している。

④対外的影響力

当初はACCDを設立した地元財閥が主導して、ピッツバーグ市中心地の再開発を達成した。1980年代以降は、産学協同によるピッツバーグ復興策が打ち出され、州政府に具体的施策の導入を実現させた。特に、大学との連携による医療・生活産業、IT産業の発展により、大きな雇用創出効果がもたらされた。

⑤財源と予算

年間予算は約9.5百万ドルで、財源は80%が会員企業からの会費、20%は民間財団からの寄付となっている。

⑥周辺地域との連携

ピッツバーグ付近10郡にとどまらず、他州およびカナダの同種機関との連携により、さまざまな経済施策の導入を州政府、連邦政府に訴えている。



図4 ACCDおよび下部組織
出典：ACCD 資料

⑦主な計画

「3か年計画」

ACCDは直近3年の課題について整理して発表している。

「2015-2017 Agenda」の概要は以下のとおりである。

ア. 労働力不足への対応

好景気により常時25,000人の求人があり、若年層および熟練工を確保する。

イ. 地域経済活性化

製造業、エネルギー産業、IT産業、サービス産業に積極的な投資を実施する。

ウ. インフラ整備

地域交通将来計画の策定および水質管理のさらなる向上を図る。

(5) ニューヨーク都市圏

ニューヨーク都市圏(MSA)は人口約1,990万人、ニューヨーク、ニュージャージー、コネチカットの3州にまたがる地域である。米国最大の都市圏として、ニューヨークマンハッタン島を中心に金融、マスメディア、観光、バイオ産業等多くの産業が発展している。

○Regional Plan Association (RPA)

①設立の経緯

RPAは、1922年に地元財界および市民の有力グループによって設立された、米国最古の広域計画策定を目的とした民間シンクタンクである。中立的な立場からニューヨーク都市圏の諸課題について調査・分析し、行政、マスメディア、一般市民に対して提言を行っている。管轄区域は3州、31郡、783自治体である。

②組織の概要および意思決定

約90名からなる理事会が最高意思決定機関であり、約20名からなる評議会が実質的意思決定機関となっている。職員は約30名でそのうち約70%が研究職である。また、各州を管

轄する委員会および第4次計画策定委員会が設置されている。

③役割

RPAは経済開発、交通、住宅、土地利用、環境対応などについての提言を行って、ニューヨーク都市圏における持続可能な繁栄、住民の生活レベルの向上を目指している。

④対外的影響力

RPAは、NPOとして圏域の都市計画などについて提言を行っているが、これまでの長年にわたる活動で関係者の認知度が高いこと、評議会が地元有力者から構成されていることなどから影響力は大きい。中立的な立場に基づく提言を行うというスタンスを保持していることから、行政側もRPAの主張を無視できない状況である。

⑤財源と予算

企業および民間財団からの寄付およびコンサルティング業務による収益により運営されている。

⑥主な計画

ア. 「第1次計画」1929年発表

人口分布、土地利用状況、自然状況などの膨大なデータをもとに地域地図を作製し、高速道路、鉄道などの交通網整備を中心とした提言を

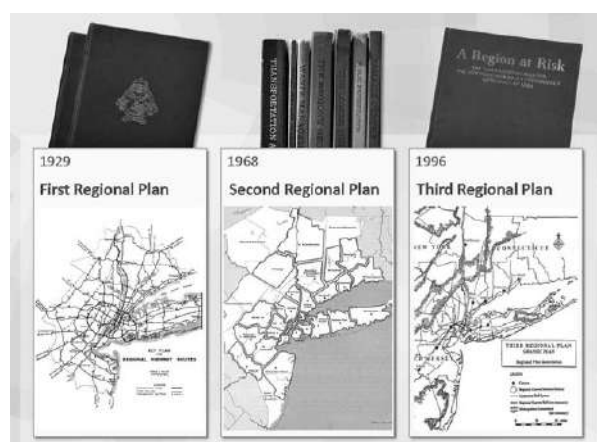


図5 RPA 第1次～第3次計画
出典：RPA 資料

行った。郊外へのアクセスを容易にすることによって、都心からの人口分散を目的としたものである。

イ.「第2次計画」1960年代発表

郊外へのスプロール現象が問題となったことから、都心部の再開発および周辺部の拠点都市づくり、これらを結ぶ交通機関整備を提言した。また、市民参加の概念を導入し、市民対話集会やテレビでのPRを実施した。

ウ.「第3次計画」1996年発表

当時問題となっていたニューヨーク地域の景気回復のためには、インフラ、地域社会、環境などへの投資が必要であるとして11の拠点地区の再開発を提唱した。

エ.「第4次計画」2017年度発表予定

地球温暖化対策、経済成長、生活水準向上、ガバナンス確保および財政の安定の4つを柱とする計画を策定中である。

○New York Metropolitan Transportation Council (NYMTC)

①設立の経緯

NYMTCは、1982年にニューヨーク市ロングアイランド、ハドソン渓谷南部地域を管轄するMPOとして設立された。当該地域は面積2,440平方マイル、人口1,240万人の規模である。

②組織の概要および意思決定

評議会が最高意思決定機関であり、5郡、ニューヨーク州交通局、ニューヨーク市計画局および交通局代表、関係連邦機関等が構成員である。職員は42名で約半数が計画立案業務を担当している。

③役割

NYMTCは、交通状況改善のための調査分析、将来需要予測、地域開発計画策定への協力、地域関係者との会議開催、連邦資金の支出先の決定などを行っている。

④業務権限の根拠

MPOであることから、連邦法によって業務内容、長期及び短期計画策定義務が規定されている。

⑤財源と予算

年間予算は約24百万ドルで、そのほとんどが連邦予算からの割り当てである。支出は約10百万ドルが下部機関への委託費で、残額がNYMTC自身の費用となる。

⑥主な計画

ア. 長期計画「Regional Transportation Plan」

人口、住宅供給量、土地利用状況などの予測を行ったうえで道路、公共交通機関などのネットワーク構築について長期的展望および課題を示すものである。最新のものは2015年～2040年を対象とする「Plan 2040」である。

イ. 中期計画「Transportation Improvement Program」

今後5年間を対象とする中期計画で、州政府

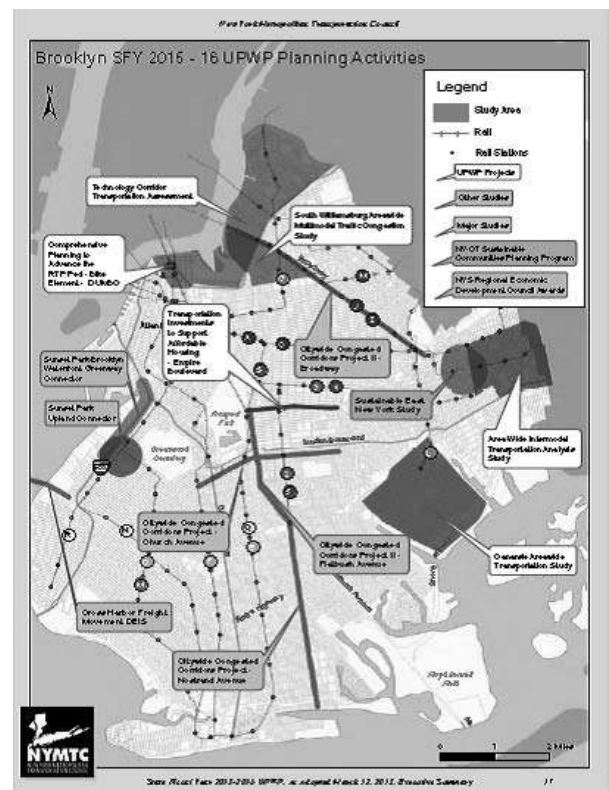


図6 NYMTC UPWP
出典：NYMTCホームページ

の規制のもとに策定後、連邦政府の承認を受ける必要がある。

ウ. 短期計画「Unified Planning Work Program」(UPWP)

MPOは、連邦資金の支出にあたって、年度毎にUPWPを策定して、各プロジェクトの進捗状況、優先順位を明示したうえで予算の確実な執行を実現することと規定されている。

3 考 察

(1) 米国広域調整機関の実情

今般、米国の広域調整機関を調査して、あらためて米国における州、郡、市や町などの地方自治体間の関係性が複雑であることを認識させられた。たとえ州の機関であろうとも、広域計画をすべての自治体の了解をとりつけて実現するには、相当の時間をかけ、さまざまな利害調整を行わなければならない。連邦よりも州、州よりも自治体の方が権利意識が強いのは、米国独立以来の歴史的所産である。

むしろ、ACCDのように地域産学共同体のために活動する方針をとるもの、あるいはRPAのように学術機関に近い中立的立場を貫くことにより影響力を高めるところの方が、広域調整機関として活動しやすいのではないかと考えられる。

一方で、民間団体は活動の財源を民間資金に頼るために、不況期には資金難から活動そのものを縮小しなければならないリスクもある。

広域調整機関の公的性格が強くなるほど業務内容への規制が強くなるが、民間団体においても透明性やガバナンスが重要視される傾向が強まっていることから、どの機関においても今後ますます自律性が求められることになると思われる。

民間広域調整機関の策定する計画は、実現に長期間を要するものが多い。RPAの提唱した

マンハッタン・ブロードウェイからの自動車排除は、提言後40年以上経過して初めて実現した。提言そのものに強制力がないこと、州政府と自治体との間で対立意見のあるプロジェクトは事実上進まないことなどが原因である。この点、MPOなど公的機関の計画は、連邦および州政府による工程管理が厳正になされることから実現度が高い。

(2) 日本への示唆

広域計画を策定・実施することにより、交通、住宅、環境など行政区域を越えた活動内容を伴う分野での諸問題を解決することができるということが、米国広域調整機関の実績から明らかとなった。日本においても、大都市圏におけるさまざまな課題を克服し、持続的な経済成長を達成するためには、広域計画を策定する仕組みづくりが必要であると考えられる。

米国では、早くから市民参加を強く意識した広域計画策定手法が導入されているが、一般市民が参加しての意思決定は容易ではなく、多大な時間および労力が必要となるのも事実である。しかし、行政主導のプロジェクトがなかなか進まなかったという過去の実例を踏まえれば、最初から粘り強く、すべての利害関係者と共に協同して計画実現を進める方が、一見遠回りのようでも結果的には効率的だということを示しているであろう。

諸外国に比べて、従来自らの意思を積極的に発表するという手法が浸透していなかったわが国においても、近年各種NPOのように、地域の問題解決に向けて自ら行動を始めることにより、行政を巻き込んだ政策実現が進みつつある。広域計画策定に関しても、どのような市民参加が効果的なのか、今後具体的に検討していかなければならないであろう。

広域計画の策定に際しては、関係者へのPR手法への配慮も必要である。米国ではGISデー

タを活用して視覚的に広域計画への理解度を高めようと努力している。日本においても、行政および民間団体が、わかりやすい資料で広域計画の重要性を広く市民に訴えることが肝要であると考えられる。

4 おわりに

2027年のリニア中央新幹線開業により、首都圏、中部圏、近畿圏が一体となったスーパー・メガリージョンが形成されると予想されている。弊財団では、そうした新たな時代に向けて、中部圏を牽引する名古屋大都市圏の持続的な成長を達成するための広域都市圏計画のあり方について、今後も検討を進めていく予定である。

広く皆様方のご意見をお寄せいただければ幸いである。

参考資料

小泉秀樹・西浦定継「スマートグロース」

<http://www.psrc.org/>

<http://www.oregonmetro.gov/>

<http://www.mapc.org/>

<http://www.alleghenyconference.org/>

<http://www.rpa.org/>

<http://www.nymtc.org/>

公益財団法人中部圏社会経済研究所

「中部圏研究 vol.188 2014.09」

「中部圏研究 vol.193 2016.03」

名古屋圏の産業戦略の方向性についての考察

一般社団法人中部経済連合会 審議役 笹野 尚

1 はじめに

私は名古屋都市センターが事務局を務めるスーパーメガリージョン研究会に委員として参加させていただいており、第10回（2015年9月4日）の研究会で「都市活力―産業の視点から―」と題して試論的な報告を行った。本稿はその際のポイントをまとめたものである。

2 名古屋圏と東京圏の違い

2.1 直感的把握

名古屋圏と東京圏の違いについて、データを見る前に、まずは直感的に捉えてみることにしたい。

まず東京圏であるが、①日本最大の大都市・東京の都市圏域であること、②各種産業の本社機能の集積地であり（上場企業の約5割の本社所在地は東京都、約6割は首都圏（1都3県））、周辺には研究開発機能も相応に集積していること、③産業としては、メディア・コンテンツ、芸能・ファッション、ソフトウェア等いわゆるIT（ICT）産業、金融、コンサルティングなどの集積地であること、などであろうか。

③については、普段あまりイメージされたことのない方もおられるかもしれない。私自身も、地域産業や産業クラスターについて調査したり考えたりするなかで、そういえば東京は何のクラスターなのか？という問いを自らに発したときの直感的なイメージが上に記したものである。

次に、名古屋圏であるが、①名古屋という日本有数の大都市を中心とする都市圏であり、②ものづくり産業（自動車、工作機械、航空機、セラミックスや炭素繊維をはじめとした新素材関連産業、繊維、陶磁器、家具、和紙など伝統的工芸品など）の盛んな中部地域の中心的な都市地域、といったイメージであろう。括弧の中の具体的なものづくり産業については、人によって思いつく数が異なるかもしれないが、自動車や工作機械、陶磁器あたりは他地域の方にとっても馴染みの顔ぶれではないだろうか。

2.2 データ分析（東京圏）

次にデータをみてみたい。地域産業の特徴を概観するには、特化係数をみる方法がある。特化係数とは、地域の特定産業の従業者数の地域の産業全体の従業者数に占める割合（たとえば2%）を、日本の特定産業の従業員数の日本全体の従業員数に占める割合（たとえば1%）で除した値（この場合は2、つまり全国平均の2倍）である。特化係数は全国平均と同じであれば



笹野 尚

ささの たかし

1960年三重県尾鷲市生まれ。山口県岩国市、東京都多摩地区で育つ。一橋大学経済学部卒。日本開発銀行（現（株）日本政策投資銀行）勤務（名古屋支店、東北支店、調査部、地域企画部など）を経て、中部経済連合会に出向、2015年7月より中経連職員、同年10月より現職。著書に「産業クラスターと活動体」（エネルギーフォーラム新書）。

表1 東京圏における従業員数の特化係数の高い産業

特化係数	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県
4.0～			・航空運輸業(4.57) ・インターネット付随サービス業(4.22)	
3.0～3.9			・各種商品卸売業(3.89) ・映像・音声・文字情報制作業(3.74) ・金融商品取引業、商品先物取引業(3.56) ・広告業(3.31) ・情報サービス業(3.17)	・小売業内格付不能(3.91) ・学術・開発研究機関(3.81)
2.0～2.9	・印刷・同関連業(2.44) ・倉庫業(2.41)	・石油製品・石炭製品製造業(2.47) ・倉庫業(2.06) ・鉄鋼業(2.03) ・娯楽業(2.02)	・貸金業、クレジットカード業等非預金信用機関(2.71) ・卸売業 内格付不能(2.71) ・学術研究、専門・技術サービス業内格付不能(2.64) ・補助的金融業等(2.61) ・通信業、放送業、映像・音声・文字情報制作業内格付不能(2.57) ・情報サービス業・インターネット付随サービス業内格付不能(2.57) ・熱供給業(2.53) ・繊維・衣服等卸売業(2.28) ・通信業(2.21) ・専門サービス業(他に分類されないもの)(2.18)	・情報通信機械器具製造業(2.46)
1.5～1.9	・運輸業、郵便業内格付不能(1.75) ・非鉄金属製造業(1.70) ・パルプ・紙・紙加工品製造業(1.69) ・なめし革・同製品・毛皮製造業(1.66) ・水道業(1.64) ・その他の製造業(1.61) ・道路貨物運送業(1.56) ・通信業、放送業、映像・音声・文字情報制作業 内格付不能(1.55) ・プラスチック製品製造業(別掲を除く)(1.50)	・運輸に附帯するサービス業(1.96) ・各種商品小売業(1.53) ・航空運輸業(1.51)	・放送業(1.93) ・不動産業内格付不能(1.90) ・機械器具卸売業(1.89) ・水運業(1.71) ・不動産取引業(1.67) ・その他の卸売業(1.67) ・なめし革・同製品・毛皮製造業(1.64) ・銀行業(1.62) ・職業紹介・労働者派遣業(1.58) ・情報通信機械器具製造業(1.57) ・印刷・同関連業(1.56) ・ガス業(1.56) ・保険業(1.54) ・不動産賃貸業・管理業(1.53)	・学術研究、専門・技術サービス業内格付不能(1.75) ・石油製品・石炭製品製造業(1.70) ・業務用機械器具製造業(1.61) ・情報サービス業(1.60)

データ出所：平成24年経済センサスより中分類ベースで算出

1となるが、数値が大きくなるほどその地域での当該産業の集積度が高いとみなすことができる。従業員数の代わりに、売上高や付加価値額でも計算できるが、地域経済における最も重要な課題が雇用維持や雇用創生であることに鑑みて、雇用すなわち従業者数で計算してみたい。

表1は、東京圏として、東京都のほか、埼玉県、千葉県、神奈川県のいわゆる1都3県の首都圏のデータを整理したものである。

東京都をみると、特化係数が4以上すなわち全国平均の4倍以上の集積がある産業として、航空運輸業（4.57）、インターネット付随サービス業（4.22）がある。多くの国内航空会社のハブ空港となっている羽田空港の存在、東京各所（渋谷区、港区、千代田区、新宿区等）には多くのIT企業の集積があることから、これらは容易に納得できる。

特化係数が3以上4未満の産業としては、まず、各種商品卸売業（3.89）、これは大都市圏ゆえに卸売業の集積が多いのは首肯できる。さ

らに、映像・音声・文字情報制作業（3.74）、金融商品取引業、商品先物取引業（3.56）、広告業（3.31）、ソフトウェアなどの情報サービス業（3.17）がある。これらは、メディア・コンテンツ産業、金融業、ソフトウェアなどを含むICT産業であるから、上記の直感的把握にほぼ合致している。

特化係数が2以上3未満の産業としては、各産業の詳細な定義からはみ出す融合分野的な位置づけの「〇〇業内格付け不能」の業種を除くと、貸金業・クレジットカード業等非預金信用機関（2.71）、補助的金融業等（2.61）、熱供給業（2.53）、繊維・衣服等卸売業（2.28）、通信業（2.21）、専門サービス業（他に分類されないもの）（2.18）がある。既に出てきた金融業、卸売業（ファッション関連）、ICT産業に属する業種のほか、コンサルタントを含む専門サービス業や、熱供給業が加わっている。最後の熱供給業は、上で挙げた直感的なイメージには含まれていないが、高い数値は大いに納得

できる。

ここまで製造業に属する業種は出てきておらず、特化係数1.5～1.9の中に、ファッション産業に属するなめし革・同製品・毛皮製造業(1.64)、ICTの中のものづくり産業である情報通信機械器具製造業(1.57)、メディア・コンテンツと関連の深い印刷・同関連業(1.56)がやっと登場する。なお、特化係数1.5～1.9の中には、メディア産業である放送業(1.93)や、金融関連の銀行業(1.62)、保険業(1.54)、不動産関連の不動産取引業(1.67)、不動産賃貸業・管理業(1.53)がみられる。

なお、周辺の県で特化係数の高い業種をみると(格付け不能の業種を除く)、神奈川県の実業・開発研究機関(3.81)が目立つ。これは大企業等の研究開発施設の立地によるものであろう。また、特化係数が2以上3未満の産業としては、埼玉県の実業・同関連業(2.44)、倉庫業(2.41)、千葉県の石油製品・石炭製品製造業(2.47)、倉庫業(2.06)、鉄鋼業(2.03)、娯楽業(2.02)、神奈川県の実業・同関連業(2.46)がある。これらは、東京都と類似の業種や、首都圏物流を支える倉庫、京葉コンビナートの重化学工業、千葉のテーマパークなどであり、それぞれに納得できる。

こうしてみると、東京圏に集積する産業の直感的なイメージとして挙げた、メディア・コンテンツ、芸能・ファッション、ソフトウェア等いわゆるIT(ICT)産業、金融、コンサルティングは、ほぼイメージに合致している。(芸能プロダクション等を含む「娯楽業」の東京都の特化係数(0.95)は高くないが、小分類ベースの「興行場(別掲を除く)・興行団」の特化係数(3.28)は高い)したがって、当初のイメージに卸売業や航空運輸などを加えるなどして、東京圏の集積産業は、メディア・コンテンツ、芸能・ファッション、ソフトウェア等いわゆるIT(ICT)産業、卸売業、金融・保険、コンサ

ルティングなど専門サービス、航空運輸と整理してみたい。

2.3 データ分析(名古屋圏)

表2は、名古屋市のほか、名古屋市を除く愛知県、岐阜県、三重県の東海三県のデータを整理したものである。

名古屋市のデータから見てみたい。特化係数が2以上3未満の産業としては、ガス業(2.46)、貸金業・クレジットカード業等非預金信用機関(2.30)、職業紹介・労働者派遣業(2.16)、繊維・衣服等卸売業(2.05)、機械器具卸売業(2.03)と続く。東京都でも集積が目立った金融、卸売のほか、ガス業、都市型のビジネス支援産業である職業紹介・労働者派遣業が含まれている。ただし、ガス業、職業紹介・労働者派遣業における東京都の数値も1.5以上であり、大都市圏共通の現象と言えそうである。

特化係数1.5～1.9では(格付け不能の業種を除く)、広告業(1.90)、通信業(1.83)、電気業(1.76)、建築材料・鉱物・金属材料等卸売業(1.75)、その他の卸売業(1.66)、ソフトウェアなどの情報サービス業(1.52)となっており、既に出てきた卸売業のほか、数値は東京圏に比べて低いが、メディア関連、ICT産業に属する業種が登場する。

このように名古屋市単体でみると、残念ながらというべきか、中分類ベースで製造業に属する業種は見当たらない。

一方、名古屋市を除く愛知県でみると、ものづくり産業で高い特化係数の産業が目白押しとなる。特に、自動車と航空機を含む輸送用機械器具製造業(6.36)では、全国平均の6倍以上という高い集積度を誇っている。また、特化係数が2以上3未満の産業では、鉄鋼業(2.66)、プラスチック製品製造業(別掲を除く)(2.50)、ゴム製品製造業(2.43)、生産用機械器具製造業(2.06)、窯業・土石製品製造業(2.03)と、

表2 名古屋市および東海三県の東京圏における従業員数の特化係数の高い産業

特化係数	三重県	岐阜県	名古屋市	愛知県(名古屋市を除く)
4.0～		・窯業・土石製品製造業(4.76)		・輸送用機械器具製造業(6.36)
3.0～3.9	・熱供給業(3.80) ・ゴム製品製造業(3.76)	・家具・装備品製造業(3.05)		
2.0～2.9	・電子部品・デバイス・電子回路製造業(2.99) ・石油製品・石炭製品製造業(2.97) ・輸送用機械器具製造業(2.74) ・化学工業(2.27) ・漁業(水産養殖業を除く)(2.21) ・窯業・土石製品製造業(2.20)	・林業(2.42) ・木材・木製品製造業(家具を除く)(2.39) ・繊維工業(2.33) ・プラスチック製品製造業(別掲を除く)(2.31) ・パルプ・紙・紙加工品製造業(2.12)	・ガス業(2.46) ・貸金業、クレジットカード業等非預金信用機関(2.30) ・職業紹介・労働者派遣業(2.16) ・繊維・衣服等卸売業(2.05) ・機械器具卸売業(2.03)	・鉄鋼業(2.66) ・プラスチック製品製造業(別掲を除く)(2.50) ・ゴム製品製造業(2.43) ・生産用機械器具製造業(2.06) ・窯業・土石製品製造業(2.03)
1.5～1.9	・電気機械器具製造業(1.99) ・鉱業、採石業、砂利採取業(1.94) ・はん用機械器具製造業(1.78) ・プラスチック製品製造業(別掲を除く)(1.70) ・水産養殖業(1.69) ・金融業、保険業内格付不能(1.64) ・木材・木製品製造業(家具を除く)(1.60) ・非鉄金属製造業(1.59) ・飲料・たばこ・飼料製造業(1.52) ・宗教(1.52)	・はん用機械器具製造業(1.97) ・鉱業、採石業、砂利採取業(1.92) ・金属製品製造業(1.79) ・繊維・衣服等卸売業(1.77) ・協同組合(他に分類されないもの)(1.68) ・輸送用機械器具製造業(1.63) ・協同組織金融業(1.56) ・生産用機械器具製造業(1.51)	・広告業(1.90) ・通信業(1.83) ・電気業(1.76) ・建築材料、鉱物・金属材料等卸売業(1.75) ・その他の卸売業(1.66) ・製造業内格付不能(1.59) ・情報サービス業(1.52)	・運輸業、郵便業内格付不能(1.97) ・電気機械器具製造業(1.94) ・はん用機械器具製造業(1.84) ・繊維工業(1.71) ・金属製品製造業(1.68) ・協同組織金融業(1.66) ・倉庫業(1.62)

データ出所：平成24年経済センサスより中分類ベースで算出

多くは自動車産業と関連の深い産業であるが、名古屋圏のものづくり産業のイメージとぴったりにくる産業が並んでいる。

三重県、岐阜県の特化係数2以上の業種をみると、三重県では、・熱供給業(3.80)、ゴム製品製造業(3.76)、電子部品・デバイス・電子回路製造業(2.99)、石油製品・石炭製品製造業(2.97)、輸送用機械器具製造業(2.74)、化学工業(2.27)、漁業(水産養殖業を除く)(2.21)、窯業・土石製品製造業(2.20)と、電子部品関連、コンビナート関連や漁業のほかは、輸送用関連や窯業・土石など愛知県と似た業種がみられる。

岐阜県でも、窯業・土石製品製造業(4.76)、家具・装備品製造業(3.05)、林業(2.42)、木材・木製品製造業(家具を除く)(2.39)、繊維工業(2.33)、プラスチック製品製造業(別掲を除く)(2.31)、パルプ・紙・紙加工品製造業(2.12)と、岐阜県らしい林産品関連の業種のほかは、窯業・土石、繊維、プラスチックなど愛知県と似た業種がみられる。

このように名古屋圏を名古屋市単体ではなく、周辺地域を含めてみると、当初想定したものづくり産業(自動車、工作機械、航空機、セラミックスや炭素繊維をはじめとした新素材関連産業、繊維、陶磁器、家具、和紙など伝統的

工芸品など)のイメージは、データ面でもおよそ裏付けられていることがわかる。ただし名古屋市は、ものづくり産業の集積する名古屋圏の中心的な都市地域であり、特化係数を見る限り、卸売、金融、エネルギー、メディア、ICTなど大都市圏特有の産業に、東京圏ほどではないが相応の集積があり、名古屋圏全体のものづくり産業を支える役割を果たしているとみるべきであろう。

3 名古屋圏の戦略 —SWOT分析より—

3.1 SWOT分析について

名古屋圏と東京圏の産業的な特質を概観したところで、リニア開通後を睨みつつ、名古屋圏の地域戦略、名古屋市の都市戦略を考えてみたい。ここでは企業戦略の導出のための戦略ツールであるSWOT分析の手法を使って、名古屋圏の戦略を考えてみたい。

SWOT分析は、1960年代にアメリカで企業評価あるいは企業戦略の導出のための戦略ツールとして、スタンフォード大学の研究プロジェクトとしてアルバート・ハンフリーらによって開発された手法である。具体的には、外部

表3 SWOT分析の概要

		内部要因	
		強み (Strengths)	弱み (Weaknesses)
外部環境	機会 (Opportunities)	積極戦略 (今後の可能性・チャンスに、自社(自地域)の強みを生かした戦略)	改善戦略 (今後の可能性・チャンスがあるのに、自社(自地域)の弱みがネックになっているので、それを改善してチャンスをつかむ戦略)
	脅威 (Threats)	差別化戦略 (今後の脅威があり、他社(他地域)も手を引く可能性があるのに、自社(自地域)の強みを活かして徹底した差別化を行うナンバーワン戦略)	致命傷回避・撤退縮小戦略 (今後の脅威やリスクがあるのに、自社(自地域)の弱みが災いして、危険な状況になっている。それを打開するための戦略)

環境と内部要因を、強み (Strengths)、弱み (Weaknesses)、機会 (Opportunities)、脅威 (Threats) の4つのカテゴリで分析し、事業環境変化に対応した経営資源の最適活用という観点から経営戦略を策定する。

表3には、外部環境(機会、脅威)と内部要因(強み、弱み)を組み合わせた4つの戦略(積極戦略、差別化戦略、改善戦略、致命傷回避・撤退縮小戦略)を掲げてあるが、最も重要な戦略は、外部環境としての機会に、内部要因としての自社(あるいは自地域)の強みを活かして対処する「積極戦略」である。

3.2 名古屋圏の強み

名古屋圏の地域産業戦略を考察するため、まず最初に、内部要因として名古屋圏の強みを特化係数の分析結果を参考にしながら箇条書き的にリストアップしてみたい。ここでは産業面中心に、東京圏と対比しながら考えてみる。

- ① 自動車、工作機械、航空機などのものづくり産業の集積が厚い(自動車産業では、燃費技術、ハイブリッド、燃料電池等で最先端。ヘルスケア産業、環境産業にも注力)
- ② 本州のほぼ中央、首都圏・関西圏にはさまれた地域で国内物流や人流面で優位にある(リニア開通後は人流面でさらに優位に)
- ③ 住環境、自然環境に恵まれている
- ④ 合計特殊出生率が東京圏より高い(愛知県1.46、東京都1.15 全国平均1.42)
- ⑤ 豊かな歴史遺産、食文化、産業観光スポッ

トに恵まれている

- ⑥ ものづくりが中心産業であり勤勉実直な風土が根づいている

3.3 名古屋圏の弱み

次に、内部要因として名古屋圏の弱みをリストアップする。全国的にみて弱みとまでは言えない点も、東京圏と対比して大きく見劣りする部分はひとまず弱みと考えることにする。

- ① メディア・コンテンツ・芸能系の産業が東京圏に比べて弱い
- ② ソフトウェア・コンサル・金融工学等の産業が東京圏に比べて弱い
- ③ 様々な産業における本社の集積が東京圏に比べると弱い
- ④ 首都圏に対し年に数千人規模のネットの人口流出がある(愛知県ベース)。特に大学進学時には、東海3県から年間4,700人(愛知県2,800人)の流出がある。
- ⑤ 大卒・院卒の女性の就業数(≡受皿)が東京圏に比べて少ない(愛知県の働く女性に占める院卒女性の割合/同全国の割合(特化係数)は全国平均を下回る0.80(東京は2.49)、同様に愛知県の働く女性に占める大卒女性の割合/同全国の割合(特化係数)は全国平均とほぼ同じ1.04(東京は1.81))
- ⑥ 国際化が東京圏に比べて遅れていること(国際会議開催件数、ものづくり分野以外(投資・経営等)の在留外国人数、インターナショナルスクールの数など)

3.4 名古屋圏の機会

次に、外部環境として名古屋圏の機会をリストアップしてみたい。内部要因のときと同様に産業面で活かせるものを中心に考えてみた。

- ① 次世代自動車のシェアの趨勢的な拡大
- ② 航空機産業の高い成長性
- ③ 11年後にリニア開通（富裕層や投資家等の往来が飛躍的に増加。また、大阪開通までの間、名古屋駅で大規模な乗換客が発生）
- ④ 政府による「地方創生」政策の存在
- ⑤ 円安の定着、TPP時代の到来による輸出環境の好転
- ⑥ 外国人観光客の趨勢的な増加
- ⑦ B級グルメブーム、歴女ブーム、コスプレブーム、などがある。

3.5 名古屋圏の脅威

最後に、外部環境として名古屋圏の脅威となりかねない動きをリストアップしてみる。

- ① ものづくり大企業の海外生産の趨勢的な増加（と下請け中小企業の趨勢的な販路縮小）
 - ② インダストリー4.0など新しい生産システムの台頭と世界標準化を目指す動き
 - ③ AIやビッグデータ等の情報技術による付加価値の増大
 - ④ 自動運転車への他産業からの進出
 - ⑤ 東京オリンピックによるインフラ投資の東京への集中や、東京一極集中の加速
 - ⑥ リニア開通後のストロー効果（支店等の規模の縮小や、購買力の流出など）
- また、世の中全体の趨勢として、
- ⑦ 人口減・生産人口減・少子化の進展
 - ⑧ 原発の低稼働によるエネルギー価格の高止まり、などがある。

3.6 名古屋圏の積極戦略

内部要因としての強みと弱み、外部環境としての機会と脅威を挙げたところで、次にこれら

を組み合わせた4つの戦略（積極戦略、差別化戦略、改善戦略、致命傷回避・撤退縮小戦略）のうち、最も重要な戦略である「積極戦略」を箇条書き的にリストアップしてみる。

- ① 燃料電池車をはじめとする次世代自動車でも中部企業が世界市場をリードできるよう産学官連携を強化する
- ② 航空機産業のアジアNo1クラスターとしての発展を目指す
- ③ ヘルスケア、環境産業の集積形成・発展を目指す
- ④ 「住んでよし働いてよし」の地域であることを域外にアピール、人口の社会増のための継続的活動を展開（特に、名古屋圏の住みやすさを理解している勤務経験者向けの活動等）
- ⑤ 「産業観光」の集積地であることをアピール、各拠点の魅力を磨き、ルートとして造成する
- ⑥ 昇龍道をはじめ観光プロモーション活動の一層の強化（インバウンド、国内向けともに）
- ⑦ 地方創生政策を背景に、首都圏の代替機能や研究開発機能の誘致を図る
- ⑧ リニア開通後、大阪開通までの間、名古屋駅での乗換客に少しでも名古屋に滞留してもらう仕掛けを創る

3.7 名古屋圏の改善戦略

次に、外部環境としての機会を活かすために障害となっている内部要因としての弱みを補完（改善）して対処する「改善戦略」を箇条書き的にリストアップしてみる。

- ① 情報系産業の拠点を首都圏や海外から誘致する（特にものづくりとの連携が重要な領域が有望と思われる）
- ② 情報系産業の内発的な発展を促進する（特にものづくりとの連携が重要な領域が有望

と思われる)

- ③ ものづくりや情報系産業等の分野で、外国人を含めて学生、研究者、エンジニア等の人材誘致を図る
- ④ リニア開通を睨み、MICE機能を先行して強化する
- ⑤ リニア開通を睨み、中部圏のベンチャー企業と、東京圏を含む全国の投資家等ビジネスパートナーのマッチングの場を先行的に整備する

3.8 名古屋圏の差別化戦略

次に、外部環境としての脅威があるため、他地域が手を引いたり、うまく対処できない可能性があるなか、自地域は内部要因としての強みを活かしつつ徹底した差別化で対処する「差別化戦略」を箇条書き的にリストアップしてみる。(ここでは各企業の自助努力に属するものは除き、地域集合的な取り組みの選択肢をあげる。)

- ① 中小企業の販路拡大の支援強化(ビジネスマッチングや海外進出支援など)
- ② 中部のものづくり企業のICT活用力強化のための活動(人材育成を含む)を強化する
- ③ AIやビッグデータの活用においては、他地域を含む様々な地域のIT企業との連携を強化する
- ④ 自動運転においては中部地域で産官学連携して対応するとともに、「安全面」や「運転する楽しみ」の面で新興企業のビジネスモデルを凌駕する

なお、4つめの戦略である「致命傷回避・撤退縮小戦略」は、主として企業の戦略であるため、ここでは取り上げない。

3.9 名古屋圏の地域戦略のまとめ

SWOT分析に手法でリストアップした名古屋

圏の積極戦略、改善戦略、差別化戦略の中から「ものづくり産業の強みを活かす戦略」を取り出してまとめると以下ようになる。

【ものづくり産業の強みを活かす戦略】

- ① ものづくり産業自体の強みを名古屋圏の産学官金等の連携で徹底的に磨き上げる(特に航空機と次世代自動車関連(自動運転を含む)、ヘルスケア、環境産業。中部広域での連携した努力が必要)
- ② ものづくり産業との近接性が重要な「研究開発機能」を誘致、集積度を上げる
- ③ ものづくり産業との近接性が重要な「情報産業」を内外から誘致、集積度を上げる(IT系企業の本社も誘致する)
- ④ ものづくり企業のICT活用力強化のための活動(人材育成を含む)を強化する
- ⑤ ものづくりや情報系産業等の分野で、外国人を含めて学生、研究者、エンジニア等の人材誘致を図る(人材面での国際化の推進)

さらに、名古屋圏全体の発展を名古屋圏中心部が支え促進するという構図を考えると、名古屋圏中心部においては次の3つの機能の強化が必要と思われる。すなわち、名古屋圏の域外からの「ゲートウェイ機能」、名古屋圏全体の「ビジネス支援機能」、名古屋圏全体の「人材育成機能・イノベーション促進機能」であり、以下にイメージを記してみたい。

【名古屋圏の中心部における3機能の強化】

- ① ゲートウェイ機能の強化
 - 1) 名古屋駅での乗り換えをはじめとする交通アクセスのスムーズ化の徹底
 - 2) 3機能のいずれにとっても重要な、MICE機能の整備・強化
 - 3) ビジネスコンシェルジェ機能と観光コンシェルジェ機能の充実(観光では「産業観

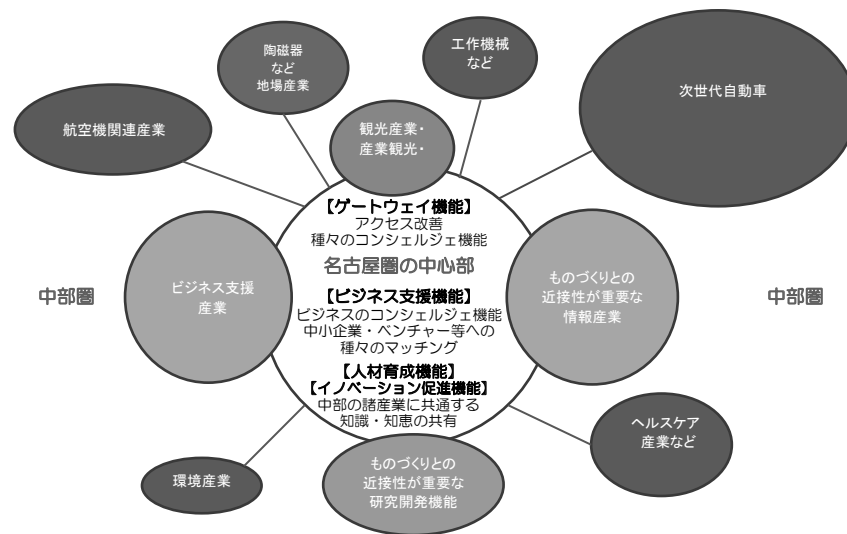


図4 名古屋圏の主要な産業集積と名古屋圏中心部に求められる都市機能

光」にも注力)

- 4) 転入促進のための戦略本部（名古屋勤務経験者などにアピール）と、住・教育・医などの生活コンシェルジェ機能の設置（外国人向けを含む）
- 5) リニア開通後、大阪開通までの間、名古屋駅での乗り換え客に名古屋に滞留してもらうための仕掛けづくり

② ビジネス支援機能の強化

- 1) 中小企業の販路拡大の支援強化（ビジネスマッチングや海外進出支援など）
- 2) ビジネス支援産業のさらなる集積と、そのコンシェルジェ機能の充実
- 3) 中部圏のベンチャー企業と投資家等ビジネスパートナーのマッチングの場の整備

③ 人材育成機能・イノベーション促進機能の強化

- 1) 産業集積スペシフィックな人材育成は、産業集積内にあるべきだが、複数の産業集積（ものづくり産業全体）に共通するスキル・ノウハウ・知恵の共有、人材ネットワークの形成の場は、名古屋圏中心部がふさわし

いため、そのような場を設置する

- 2) そのような場は、同時にイノベーションを触発する場ともなりうる。名古屋駅での乗り換え客も含めて、域外人材との交流も促進するような仕掛けをつくれな

以上、SWOT分析の結果を用いて、名古屋圏の産業戦略の選択肢を挙げて整理してみた。（これらの中には、当然ではあるが既に取り組まれているものも多く含まれている。）これらのうち、名古屋圏の中心部において強化が期待される3機能については、リニア駅が出来る名駅地区を中心としながらも、栄地区や他の地区を含めて複数の拠点で展開していく必要があろう。また、こうした戦略を検討し進めていく際には、しっかりとした調査をベースに名古屋圏広域の関係者も交えて議論した上で、戦略実行への貢献意欲の高い関係者を中心に、名古屋圏全体に波及効果の高い創造的なまちづくり、場づくりを行っていくことが期待される。



名古屋発

名古屋市と近隣市町村の新たな連携の動き ～広域連携に関する研究会ワーキンググループの取り組み～

名古屋市総務局企画部大都市・広域行政推進室 主査
JYM39（広域連携に関する研究会ワーキンググループ） メンバー

爾 知成

1. はじめに

1.1 名古屋市の広域連携に対する考え方

名古屋市では、人口減少社会の到来や急速な高齢化の進展、2027年に予定されるリニア中央新幹線の開業、南海トラフ巨大地震発生に対する懸念など、広域的な行政課題への対応は、本市を含む当圏域の他の自治体にとって避けては通れない重要なテーマであるにとらえています。

こうした中で、本市では、将来にわたり市民の皆様の豊かな暮らしを実現し、圏域や日本全体の発展をけん引する大都市であり続けるため、有識者からの意見や第30次地方制度調査会の答申、議会からの要望など、大都市制度改革を巡る多岐広範な議論をふまえて、めざすべき大都市制度の理念や視点、方向性をとりまとめた「名古屋市がめざす大都市制度の基本的な考え方」を平成26年3月に策定しています。

この「基本的な考え方」では、「名古屋市の自立」と「名古屋大都市圏の一体的な発展」を基本理念とし、その実現に向けた方向性の大きな柱の一つとして、「圏域における自治体連携の推進」を掲げています。

1.2 名古屋市近隣市町村長懇談会

このような考え方に基づき、本市では近隣市町村との様々な連携に取り組んでいるところですが、その中でも、近隣市町村と構成する名古屋市近隣市町村長懇談会は、本市における自治体連携にとって重要な役割を果たしています。



名古屋市近隣市町村長懇談会の参加自治体

懇談会は、本市と日常的関わりの深い近隣38市町村長¹⁾が、一堂に会し意見交換を行うことにより、相互の理解を深め、積極的な協力・連携活動をすすめるため、昭和61年から年1回開催しています。

近年では、昨今の連携ニーズの高まりをふまえ、懇談会の下に、企画担当課長で構成する広域連携に関する研究会（平成23年度～）や、防災担当課長で構成する防災担当課長会議（平成25年度～）を設置するなど、その体制を強化しながら、様々な連携を進めています。

今回はその中でも、新たな取り組みとして平成26年度に立ち上げた、広域連携に関する研究会ワーキンググループ「JYM39」の活動について紹介いたします。



爾 知成

その ともなり

・2003年 名古屋市役所入庁
・瑞穂区役所、総務局勤務の後、監査事務局長を経て2015年4月より現職。
近隣市町村との連携の推進を担当。

2. JYM39の活動

2.1 ワーキンググループ設置の経緯

広域連携に関する研究会ワーキンググループは、近隣市町村長懇談会参加自治体の企画担当課の若手・中堅職員が参加するワーキンググループであり、圏域の自治体間のネットワーク構築と人材育成を視野に入れながら、この圏域における課題を整理し、将来めざすべき方向性をともに考え、とりまとめるために、平成26年7月に開催された近隣市町村長懇談会の場で設置が決定されたものです。設置の決定までには、各市町村との個別の協議を通じ、様々なご意見をいただきながら検討を進めました。

2.2 運営の方法

ワーキンググループの活動の進め方としては、ワークショップ形式を中心に意見交換を行いながら、関連データの分析や有識者からのヒアリングを行うこととし、平成26年度から平成27年度にかけて全6回のワーキングでとりまとめを行い、平成27年度の近隣市町村長懇談会で発表するものとしていました。

実施当初は、基本的なプロセスとして、①圏域の現状・課題の共有、②めざすべき方向性の検討、③具体的なテーマに基づく検討、④取りまとめ案の検討、⑤懇談会への報告準備・全体の振り返り、といった流れを予定していましたが、実際の運営については、メンバーからの意見などもふまえ、試行錯誤しながらの活動になりました。

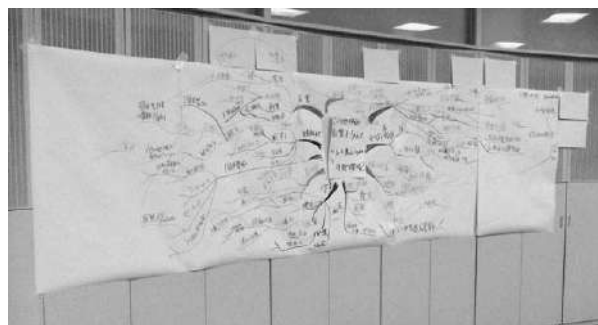
また、我々にとっても初の試みでしたので、ワーキングの運営や報告書の作成などを（株）創建に委託し、（株）ソーシャル・アクティの林加代子さんにファシリテーターをお願いして、活動全般についてサポートをしていただきました。

2.3 JYM39の活動

① 第1回：圏域の過去をふりかえる、現在を探究する

圏域の未来を考えるための前提として、まず、「私・家族」、「自分の自治体」、「愛知・中部・日本・世界」の3つの区分で過去20年の年表を作成して、過去から現在までのトレンドを全員で共有するプログラムを行いました。

次に、圏域の現在について探究するため、1つの模造紙を全員で囲み、圏域の外部要因について、「マインドマップ」²⁾を作成しました。



マインドマップ作成の様子

第1回プログラム：名古屋市内開催

日時：平成26年10月24日（金）13：00～17：15

時間	内容
13：00～13：35	概要説明・アイスブレイク
13：35～14：40	年表作成（グループ⇒全員）
14：40～15：00	年表を見て話し合う（グループ）
15：00～15：20	発表（ポスターセッション）
15：20～15：35	休憩
15：35～17：05	現在について探究（全員⇒グループ）
17：05～17：15	まとめ・事務連絡



第1回ワーキングの風景

② 第2回：圏域全体の将来を語り合う

第2回のワーキングでは、まず、圏域の20年後の未来に焦点をあて、将来の幸せの姿を考えるプログラムを行いました。自分自身の20年後の幸せを話し合い、次に「子ども」「働く世代・子育て世代」「高齢者」「圏域を訪れる人々」のそれぞれの20年後の将来像について、様々なイメージを思い描きました。

次に、それぞれの将来像や、前回から検討してきた圏域の「誇りに思うこと」から、各自の関心を元に8つのグループを作り、グループごとに将来のキャッチフレーズを考えました。そして、その将来像に到達するために、この圏域のどの強みを生かし、どの課題を解決していくかという視点から8つのストーリーを組み立て、それぞれのシナリオを考えました。

8つのキャッチフレーズは次の通りです。

- ・すべての道は企業につながる
企業・産業と連携したまちづくり
- ・みんなでつくって、みんなで食べて、みんな幸せ
- ・学生を呼び込め
- ・広げよう ぼうさいの和
- ・知られざる みりょくはっしん！
- ・国際交流推進化
～日本から JAPAN へ、愛知から AICHI へ～
- ・都市といなが近くなる
- ・イキイwakわくライフ ～人口減少対策～

最後に、各ストーリーを発表し、各自の関心の高いストーリーにシールを貼って投票してもらいました。

なお、第2回の開催にあたっては、前回のマインドマップの内容をもう少し深掘りし、ふくらませるために、ファシリテーターの林さんから、「圏域の現状について『誇りに思うこと』を用意してください！」という「宿題」が各メンバーに出されていたので、第1回で作成したマインドマップでの意見出しの続きを行ってから、8つのストーリーを考えました。

また、このワーキンググループの名称をメンバーに募集し、投票によって「JYM39」に決定しました。J：自治体連携による、Y：夢のある、M：まちづくりを、39：39市町村で一緒に！の略です。

第2回プログラム：刈谷市内開催

日時：平成26年11月20日(木) 13:00～17:15

時間	内容
13:00～13:30	概要説明・アイスブレイク
13:30～14:30	20年後の将来像を描く (グループ⇒全員)
14:30～14:45	休憩
14:45～15:10	前回の成果の共有と追加(全員)
15:10～16:25	関心の高いテーマでグループを作り 将来像のキャッチフレーズとストーリーを考える(グループ)
16:25～17:05	発表(ポスターセッション)
17:05～17:15	まとめ・事務連絡・名称投票



第2回ワーキングの風景

③ 「冬休みの宿題」

第2回までのワーキングを経て、メンバー同士の交流も深まり、活発な議論の中で、自由に刺激的なアイデアが出てくるようになりました。一方で、ワーキング当日の議論だけでは、根拠や具体性が弱くなりがちなこともあり、この圏域の現状について客観的な事実認識の必要性も感じられました。そこで、再びファシリテーターの林さんから「冬休みの宿題」が各メンバーに出されました。

「冬休みの宿題」は、第2回で考えた8つのキャッチフレーズの中から各自選択し、それに対応する圏域の現状の統計データなどを収集し、その事実に基づいた取り組みのアイデアを考えてくる、というものでした。この「冬休みの宿題」のデータはメンバー全員で共有し、その後の議論や報告書のとりまとめの際の基礎データとしても活用されました。

④ 第3回：有識者を招いて、詳細を検討する（テーマ：「働く」）

第3回からのワーキングは、これまでの議論をさらに深めるために、関心の高かったストーリーに共通するテーマを3つ選んで詳細を検討することとしました。

第3回は「働く」をテーマとし、NPO法人G-net代表理事の秋元祥治氏をゲストにお招きして、G-netや岡崎ビジネスサポートセンターOka-Bizにおける学生の育成・就職支援や中小企業支援などを中心にお話をいただきました。

その後、ゲストとのディスカッションなどを経て、「働く」を切り口として、第2回で考えた8つのストーリーを具体化するため、圏域として行政が何をすべきか、何ができるかについて考えました。

第3回プログラム：一宮市内開催

日時：平成27年1月19日(月) 13:00～17:15

時間	内容
13:00～13:30	概要説明・前回のふりかえり
13:30～14:40	ゲスト話題提供・ディスカッション
14:40～14:55	休憩
14:55～16:35	「働く」について関心の近いメンバー同士でグループを作り、何をすべきか、何ができるかを考える(グループ)
16:35～17:00	発表(ポスターセッション)
17:00～17:15	事務連絡



第3回ワーキングの風景

⑤ 第4回：有識者を招いて、詳細を検討する（テーマ：「食べる」）

第4回は「食べる」をテーマとして、(株)巡の環代表取締役の阿部裕志氏をゲストにお招きし、人口減少・少子高齢化・財政難という大きな課題に直面する島根県海士町を舞台に「地域づくり事業」、「教育事業」、「メディア事業」を展開する、巡の環の活動を中心にお話をいただきました。

この際には、ファシリテーターの林さんからゲストとの対話を深めるために「反転授業」³⁾の要素を取り入れてはどうかという提案をいただきました。そこで、巡の環の事業や質問してみたいことについてあらかじめ各メンバーに調べてきてもらい、他のメンバーと共有するプログラムを行ってから、ゲストとのディスカッションに臨みました。

その後、「食べる」を切り口として、圏域として行政が何をすべきか、何ができるかについて考えました。

また、ワーキング開始前は、稲沢市のご協力により、国府宮神社（尾張大国霊神社）の視察もさせていただきました。

第4回プログラム：稲沢市内開催

日時：平成 27 年 1 月 29 日（木） 14：10～18：15

時間	内容
13：00～14：00	（国府宮神社視察：自由参加）
14：00～14：10	休憩
14：10～14：40	概要説明・第2回のふりかえり
14：40～15：10	事前学習の内容共有（グループ）
15：10～15：20	休憩
15：20～16：20	ゲスト話題提供・ディスカッション
16：20～17：05	「食べる」について関心の近いメンバー同士でグループを作り、何をすべきか、何ができるかを考える（グループ）
17：05～17：15	事務連絡
17：15～18：15	発表（ポスターセッション）、ゲストからの講評



第4回ワーキングの風景

⑥ 特別企画in美浜

第4回を終えたところで、平成26年度のワーキングはすべて終了し、次年度に引き継ぐ予定でしたが、新年度に人事異動等でメンバーが入れ替わる可能性もあり、最後に今年度のまとめをやってはどうか、という声がメンバーからあがりました。

そこで、特別企画として、美浜町にある名古屋市の職員研修所「野間荘」に有志で集まり、第1回から第4回までの振り返りを行うこととしました。

振り返りの中では、第1回・第2回を経て考えた8つのストーリーと第3回・第4回で考えたアイデアをリンクさせ、圏域の自治体が連携して取り組むとよいことは何かを考えました。

また、ワーキング終了後は野間荘に一泊し、翌日、美浜町と常滑市のご協力により、野間大坊や野間灯台、競艇事業などの視察をさせていただきました。

特別企画in美浜プログラム

日時：平成 27 年 3 月 20 日（金） 14：00～17：30

時間	内容
14：00～14：15	概要説明・アイスブレイク
14：15～15：15	各ストーリーの共有・感想の発表
15：15～15：25	休憩
15：25～17：05	各ストーリーと第3回・第4回のアイデアのリンク・ブラッシュアップ（個人⇒グループ⇒全員）
17：05～17：20	プレゼン
17：20～17：30	事務連絡



特別企画in美浜の風景

⑦ 第5回：有識者を招いて、詳細を検討する（テーマ：「伝える」）

第5回は「伝える」をテーマに開催しました。年度替りでメンバーの交代もありましたので、

はじめに8つのストーリーなど、これまでのふりかえりを行いました。ゲストには、名古屋芸術大学デザイン学部デザイン学科講師の水内智英氏をお招きし、名古屋芸術大学で実践されている、地域の価値を顕在化し、地域と学生、外の人のつながりを醸成するプロジェクトの活動を中心にお話をいただきました。

その後、同じくゲストとのディスカッションなどを経て、「伝える」を切り口として、圏域として行政が何をすべきか、何ができるかについて考えました。

第5回プログラム：半田市内開催

平成 27 年 5 月 14 日(木) 13:00～17:15

時間	内容
13:00～13:25	概要説明・アイスブレイク
13:25～13:50	前回のふりかえり
13:50～15:10	ゲスト話題提供・ディスカッション
15:10～15:20	休憩
15:20～16:30	「伝える」について関心の近いメンバー同士でグループを作り、何をすべきか、何ができるかを考える（グループ）
16:30～17:05	発表（ポスターセッション）、ゲストからの講評
17:05～17:15	事務連絡



第5回ワーキングの風景

⑧ 第6回：ワーキングのまとめ

最終回である第6回では、まず第1回からのワーキングの内容をもう一度共有しながら、8

つのストーリーと第5回で考えた様々なアイデアをリンクさせ、圏域の自治体が連携して取り組むとよいことは何かを考えました。

次に、今回のJYM39の活動全体を通して「できたこと」と「今後どのような取り組みをしたいか」を話し合いながら、マインドマップの手法を用いて全員で共有しました。

最後に、近隣市町村長懇談会の場で、一連のワーキングの成果と「メンバーの想い」を各市町村長に伝えるための報告書と発表方法のアイデアをまとめました。

まず、報告書については、第6回ワーキングの開催前に「こんなイメージの報告書にしたい!」というような参考となる冊子などを各メンバーが持ち寄り、ワーキング当日に投票を行いました。また、懇談会での発表タイトルについても、事前にメンバーから募集し、こちらは当日欠席したメンバーや26年度のための参加メンバーも含めて投票を行いました。

報告書イメージ投票結果（上位3位）

順位	内容（出典）
1	なでラボ（長久手市）
2	東京都長期ビジョン（東京都）
3	どんぐりーずエコロジーすごろく（東京ガス）

発表タイトル投票結果（上位3位）

順位	タイトル
1	39の自治体連携で導く20年後のストーリー
2	圏域でめざすMIRAIのまち
3	MIRAIは圏域で考えるもの

最後に、懇談会での発表に向けて、発表方法のコンセプトやアイデアについて、グループに分かれてKP法（紙芝居プレゼンテーション法）⁴⁾でまとめました。中には、床からせり上がって発表者が登場する、各市町村の着ぐるみが登場する、動画を流す、BGMを作詞作曲する、など、大胆なアイデアもたくさん出ました。

第6回プログラム：弥富市内開催

平成27年5月29日(金) 13:00～17:15

時間	内容
13:00～13:25	概要説明・アイスブレイク
13:25～13:45	今までの流れの共有・ふりかえり
13:45～14:25	各ストーリーと第5回のアイデアのリンク・ブラッシュアップ（個人⇒グループ）
14:25～14:45	発表（ポスターセッション）
14:45～15:00	休憩（報告書イメージと発表タイトルの投票）
15:00～16:10	ワーキングで「できたこと」「今後やりたいこと」の共有（グループ⇒全体）
16:10～16:50	発表方法の検討（グループ）
16:50～17:05	発表（KP法）
17:05～17:15	まとめ・事務連絡



第6回ワーキングの風景

⑨ メンバーの感想

プログラムの最後には、毎回、当日の気づき・感想や、次回以降のワーキングに対する意見などについて、メンバーへのアンケートを行っていました。

アンケートでは様々な感想や意見がありましたが、「市町村ごとの着眼点や考え方の違いを認識する一方で、共通する課題があることにも気付いた」といった声や、「他の市町村の職員と一緒に考えることで、自分だけでは思い付かない事をイメージすることができた」といった声が多くありました。また、「他の市町村職員との議論やゲストとしてお招きした有識者とのディスカッションなどを通じて、様々な刺激を受けた」という声も見られました。

⑩ 発表に向けて

全てのワーキングを終えて、成果報告書のとりまとめと発表の準備にとりかかりました。

報告書のとりまとめにあたっては、各ワーキングの成果をベースにしつつ、全体の議論のプロセスや雰囲気が感じ取れるような構成やレイアウトを意識しました。

例えば、ワーキングで出された様々なアイデアの中には、具体的な取り組みのレベルまで形ができ上がっていないものや、従来のやり方や考え方では容易に実施できないものも含まれていました。しかし、それらを切り捨ててしまうと、ワーキングで生まれた様々なアイデアが活かされる可能性が失われてしまうため、このようなアイデアも、報告書を読んでいただく方に一つのヒントとして活用していただくよう、できるだけ反映させることを考えました。

また、ワーキングでは、メンバー同士がお互いに刺激しあうことで、アイデアが新しいアイデアを生み、それらが相互に関わりながら未来の幸せを実現していく、といった議論が行われていました。そこで、報告書では、アイデアを単純に項目化してまとめるのではなく、できるだけ多くのアイデアを取り上げつつ、相互のつながりや波及する効果などを視覚的に表現できるようなデザインを盛り込みました。



報告書のデザイン例

その他、各ワーキングでの発表やメンバーのアンケートの反映、アイデアを象徴する写真素材の募集などを行いながら報告書を作成してきました。

懇談会での発表方法についても、報告書の構成をベースにしながら、ワーキングでのアイデアを可能な範囲で反映するよう、BGMや動きのあるスライドを用いた構成にしました。また、発表の直前にはリハーサルを行い、時間配分やタイミングなどをメンバーと確認しながらシナリオを調整しました。

⑪ 成果報告・発表

平成27年8月20日、豊田市役所足助支所で開催された第30回名古屋市近隣市町村長懇談会において、ワーキングメンバーから成果報告の発表が行われました。



懇談会での発表の様子

残念ながら当日参加できなかったメンバーもいましたが、計27名のメンバーが約50分間、首長の方前で発表しました。発表を受けて、首長の方からは「若い人のエネルギーを生かしてまちづくりをしていきたい」「ワーキンググループに具体的な課題を検討してほしい」といったご意見をいただきました。

なお、今回の報告書の詳細につきましては、名古屋市の公式ウェブサイトで公表しています⁵⁾ので、是非一度ご覧ください。

3. まとめと今後に向けて

3.1 活動の意義

まず、今回の取り組みにご参加いただいた各市町村におかれましては、多忙な業務の中、メンバーのご推薦・各ワーキングへの参加をはじめ、会場の調整や視察の対応など、多方面でご支援をいただきました。各市町村のご協力のおかげで、今回の報告書を取りまとめることができました。厚く御礼申し上げます。

今回の取り組みの特徴としては、普段それぞれの市町村の枠の中で物事を考えがちな我々自治体職員が、圏域全体としての問題意識を共有し、その未来について一緒に考えたという点が挙げられます。その際には、ゲーム性のあるワークなど、少し「遊びゴコロ」のある活動を取り入れることによって、普段の発想とは異なる、新しいアイデアを生み出すような場づくりができたのではないかと思います。

広域連携については、近年の地方制度調査会などでも議論されているように、今後の地方自治のあり方を検討する上で、ますます重要なテーマとなっていきます。しかし、個別具体的な連携について実際に当事者が議論する場合、各自治体によって住民ニーズや課題が異なるなど、様々な要因によるハードルがあります。そのため、制度的な枠組みが整備されたからと

いって、必ずしも容易に連携が進んでいくというものではないのが実情ではないかと思います。

その中で、今回の活動は、互いの違いを認識しつつ、課題を共有し、同じ目的をもって解決策を考えるというワークショップの手法を用いて対話を重ねたことで、圏域全体のため、我々行政に何ができるのかということについて、より広い視野を持ち、新しい取り組みにチャレンジするためのきっかけになったのではないかと考えています。



3.2 今後に向けて

最後に、広域連携に関する研究会ワーキンググループ、JYM39の今後についてお伝えいたします。今回の取り組みは、当初、成果報告書のとりまとめと名古屋市近隣市町村長懇談会での発表までの予定でしたが、各市町村やメンバー自身から今後も継続してほしいとの希望が多くありました。そこで、懇談会での発表の際に提案したところ、首長方のご賛同をいただき、活動の継続が決定しました。

今後、JYM39では、各市町村の政策課題に関する情報共有などにより、お互いの理解を深めつつ、実践的・実験的な取り組みを通じて、新たな連携の可能性を研究する場として活動していくこととしています。こうした取り組みが具体的な連携の実現につながり、JYM39がこの圏域における連携推進のプラットフォームとしての役割を果たすようになれば、今後の広域

連携のあり方を考える上でのモデルケースとして、とても興味深い存在になるのではないかと考えています。

名古屋市と近隣市町村は、日常生活・都市活動において密接な関係にある、広域的な運命共同体といえます。名古屋市は、この圏域のけん引役を果たすとともに、圏域全体の発展をめざして、近隣市町村との連携の推進に引き続き取り組んでまいります。

補注

- 1) 愛西市、阿久比町、あま市、一宮市、稲沢市、犬山市、岩倉市、大口町、大治町、大府市、尾張旭市、春日井市、蟹江町、刈谷市、北名古屋市、清須市、江南市、小牧市、瀬戸市、武豊町、知多市、津島市、東海市、東郷町、常滑市、飛島村、豊明市、豊田市、豊山町、長久手市、日進市、半田市、東浦町、扶桑町、南知多町、美浜町、みよし市、弥富市(50音順)
- 2) トニー・ブザン (Tony Buzan) が提唱した思考・発想法の一つで、頭の中で起こっていることを目に見えるようにした思考ツールのこと。テーマを紙の中央に描き、そこから放射状に連想するキーワードやイメージを繋げていき、発想を広げていく。情報の整理だけではなく、物事を多面的に見ることにより解決策や何かを実現していくことにつながる。
- 3) 授業と宿題の役割を「反転」させ、授業時間外にデジタル教材等により知識習得を済ませ、授業では知識確認や問題解決学習を行う授業形態のこと。
- 4) A4サイズの紙に伝えたいキーワードやイラストなどの要点を書き、紙芝居風に説明していくプレゼンテーションの方法。
- 5) <http://www.city.nagoya.jp/somu/page/0000010055.html>



名古屋都市センター事業報告

※名古屋都市センターのホームページ (<http://www.nui.or.jp/>) では、今回掲載されました調査研究に関する
詳細な報告書をはじめ、その他の調査研究に関する報告書もご覧いただくことができます。

広域的な減災まちづくりの展開 ～居住機能配置と産業の持続性に焦点を当てて～

名古屋都市センター調査課 山田 恵一

1. 研究の背景と目的

東日本大震災では、津波や液状化等による被害に加え、副次的な要素も相まって、甚大かつ広域的な被害をもたらした。その後迅速な復興をめざし、個々の自治体が復興計画を策定し事業を進めてきたが、一方で広域的な視座からの全体最適性の追求が不足したことが指摘されている。

本研究は、2014年3月に名古屋都市センター減災まちづくり研究会が提言した「ナゴヤ減災まちづくりビジョン」を受けて、さらに広域的な減災まちづくりの視点から、居住機能配置や産業の持続性に焦点を当てた名古屋大都市圏（図1）における都市計画のあり方（以下、「広域減災ビジョン」）を2か年にわたり検討するものである。2014年度は、広域減災ビジョン作成に向け必要な視点と課題の整理を行った。

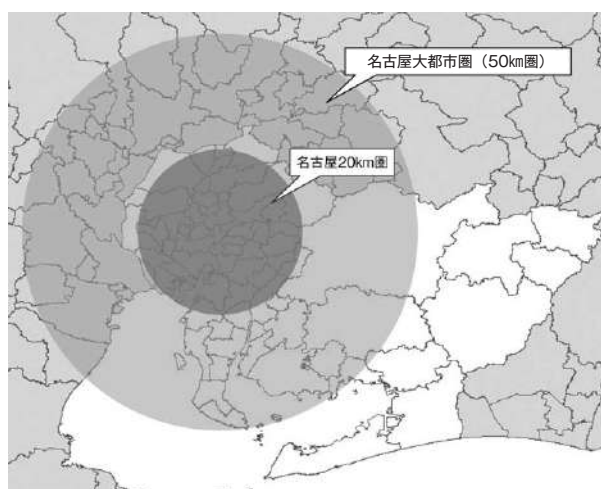


図1 広域減災ビジョンの対象範囲
※「ナゴヤ減災まちづくりビジョン」より

2. 名古屋大都市圏の実態

2-1 愛知県の人口の現状および将来

愛知県の人口は2010年に約740万人、2015年をピークに減少に転じ、2050年に約640万人と予測されており、2050年の人口増減率の全国平均と比較すると、低い減少率となっている（表1）。局所的に見ると、名古屋東部から西三河にかけて、人口増加が見込まれる地域も一部存在するが、県土面積の約9割以上の地域において人口減少傾向にあり、将来的に市街地の低密度化は避けられないであろう。人口構造に関して、このまま趨勢に任せるのか、長期的な視点から対策を講じていくのか、市街地の整備・管理手法と併せて早急に検討すべきである。

2-2 大規模プロジェクトおよび基幹インフラ

リニア中央新幹線はJR東海による国家的プロジェクトである。各地のリニア駅周辺では、複合ビル建設や市街地整備が行われ、経済波及効果は極めて大きい。開業後は東京～名古屋間を40分で結び、人口5千万人規模の巨大な交流圏が形成されると言われており、国土構造を大きく変えることになる。

表1 2050年の愛知県人口増減率（2010年比）
※国土交通省ホームページを参考に作成

	2010年人口	2050年人口	2050年増減率 (2010年比)
愛知県	7,411千人	6,428千人	-13%
全国	128,057千人	97,076千人	-24%

高速道路網は、名古屋市都心部を中心として環状に名古屋高速都心環状線、名古屋第二環状自動車道、東海環状自動車道が広がり、放射状に東名高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、名神高速道路等があり、全方面アクセスが可能な交通の要衝と言える。今後はネットワーク機能を最大限発揮できるよう、計画未整備路線の着実な整備が求められる。

主要な海港として、国際拠点港湾の名古屋港および四日市港、重要港湾の三河港および衣浦港がある。名古屋港は、2013年の貿易額（輸出入額）、輸出額および貿易黒字額は全国一位の実績を誇る。また、国際コンテナターミナル整備等の機能強化を目指すとともに、大規模災害から背後圏を守るため、高潮防波堤の改良等による港湾地区の強靱化を行っている。

中部国際空港は国際拠点空港として、今後増大する人の交流や高度化する物流に対応し、中部圏の更なる発展に繋げるため、完全24時間化をはじめとする機能強化が求められる。

2-3 中部の産業と今後

中部経済のポイント2014によると、2012年の全国製造品出荷額（288.7兆円）に占める中部5県（富山、石川、岐阜、愛知、三重）および愛知県の割合は、約21％（60.9兆円）と約14％（40.0兆円）となっており、中部は日本のものづくりを牽引する地域であると言える。

あいちビジョン2020（愛知県）では、「産業革新・創造」が重要政策課題として掲げられ、「知の拠点あいち」での産学行政連携による研究開発の推進、豊田岡崎地区研究開発施設用地造成事業や水素ステーション・充電インフラ整備による自動車産業の振興、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」の推進などが位置づけられている。

3. 広域減災ビジョン作成上の視点と課題

広域減災ビジョン作成に必要な視点と課題を抽出するため、減災まちづくり研究会において、ワークショップを2回実施した。

なお、ワークショップで使用するプランニング手法の研究開発は、JST 戦略的創造研究推進事業・社会技術研究開発「長期的な視点からのレジリエントな都市圏創造に関する研究：レジリエントな都市圏創造を実現するプランニング手法の確立」（廣井悠、村山顕人ほか）による。

3-1 「居住機能配置」に焦点を当てた都市圏減災プランニングワークショップ

(1) 開催概要

開催概要を表2に示す。

ワークショップは、模造紙に既存計画や将来的な人口増減、ハザードマップ等の各種データ

表2 開催概要

「居住機能配置」に焦点を当てた都市圏減災プランニングワークショップ	
日 時	2014年8月23日(土) 9:30-12:00
場 所	名古屋大学
参加者	都市計画系専門家（行政、民間プランナー及び研究者等）18名 ※3グループで実施
趣 旨	名古屋市を中心とする概ね30km圏を対象に「居住機能配置」の視点から、将来的な土地利用計画の方向性を検討するもの。
進 行	①環境系のビジョンや計画における保全すべき土地の特定、既存計画の把握 ②近年の人口増減の趨勢と2050年推計人口の把握 ③災害危険度が相対的に高い土地の特定 ④「重点減災対策市街地」「低密度化市街地」「撤退市街地」等の候補の抽出 ⑤上記候補の住宅（人口）・企業の状況、既存都市計画等、歴史的町並み等の把握 ⑥「重点減災対策市街地」「低密度化市街地」「撤退市街地」等の検討 ⑦災害危険度が相対的に低い土地における、開発誘導（市街地高密度化）の検討

をプロジェクターで投影し、必要な情報をマジックで書き込み、「重点減災対策市街地」等の土地利用区分の方向性について議論を行った。

(2) ワークショップの成果

成果の一例を写真1に示す。

中央部（名古屋都心部）は、リニアの玄関口となる名古屋駅周辺は浸水対策等が必要な重点減災対策市街地、栄周辺は熱田台地上の立地から災害危険度が低く、都市機能の活用を前提とした集約化市街地の方向性が出ている。

東部（長久手、日進、東郷等）は、相対的に災害危険度が低く、新住宅地の開発が集中しており、将来的に人口増加が予測される地域もある。インフラ整備と合わせ集約化市街地の方向性が出ている。

南部は臨海部に災害危険性はあるが、西三河まで続く産業の強靱化が必要という意見が出た。

西部(津島、弥富等)は、津波や洪水の危険性があり、人口減少が予測される地域もあるが、歴史保全が必要な地域の強靱化や安全な市街地の創出によって、近距離の移住による集約化を目指す重点減災対策市街地が提案されている。

北部（小牧、春日井等）は、災害危険度の低い地域が広がり、発災時の救援のバックヤード

としての土地活用の可能性について意見が出された。また、小牧駅等の拠点駅周辺に居住機能を集約化する方向性が出ている。

(3) ワークショップから見てきた広域減災ビジョン作成の視点と課題

減災まちづくり研究会の都市圏減災WG（廣井悠、村山顕人ほか）のまとめを以下に示す。

- ①相対的には、都市圏の西部および南部に災害危険度の高い地域が広がり、東部および北部に災害危険度の低い地域が広がる。
- ②しかし、より詳細に見れば、どの地域にも局部的に安全なあるいは危険な地区があるので、短絡的に災害危険度の低い地域への都市圏の都市機能や居住機能の集約を目指すのではなく、地域毎に市街地の重点減災対策、低密度化等の施策の方向性を検討すべきである。
- ③その際には、防災・減災の視点だけでなく、環境問題、人口減少・超高齢社会、財政難(市街地維持コストの削減)、経済の活性化等の視点を考慮すべきである。
- ④相対的に災害危険度の低い地域における新規開発は、広域緑地計画とのコンフリクトがあり、慎重な対応が必要である。

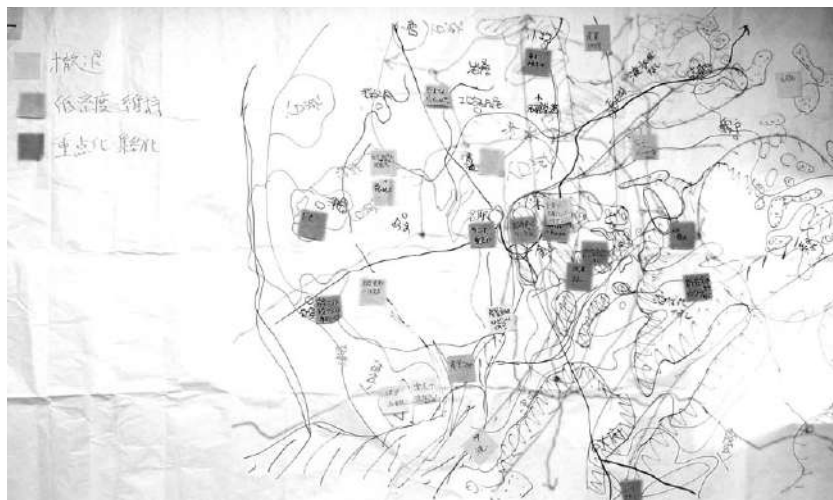


写真1 ワークショップ成果の一例

3-2 「産業機能配置」に焦点を当てた広域減災プランニングワークショップ

(1) 開催概要

表3 開催概要

「産業機能配置」に焦点を当てた広域減災プランニングワークショップ	
日 時	2015年3月21日(土・祝) 9:30~12:00
場 所	名古屋大学
参加者	産業界、都市計画系専門家（行政、民間プランナー及び研究者等）28名 ※2グループで実施
趣 旨	名古屋市を中心とする概ね50km圏を対象に「産業機能配置」の視点から、将来的な土地利用計画の方向性を検討するもの。
進 行	①工業系の土地利用、インフラの配置状況や整備計画を確認《計画》 ②工業系の土地利用の実態を確認《実態》 ※産業集積地に黄色のタイルを張り付け ③名古屋50km圏の工場移転事例の確認（愛知・静岡の事例） ④産業立地と新東名、新名神のIC、物流拠点など交通・物流インフラとの関係の整理 ⑤災害危険度との関係を確認（複数のハザードを重ねる） ⑥災害危険度の高い地域の産業の強靱化を検討 ⑦発災前に、工場や物流施設の移転の可能性を検討 →災害危険度の高い地域のタイルを移転候補地に移動 ※移転先に青色のタイルを張り付け

(2) ワークショップの成果

成果の一例を写真3に示す。

災害リスクのある産業集積地のうち、実線で囲んだ臨海部の物流拠点や資源・エネルギー系の産業等は移転ができないため、津波や高潮に対する地盤の嵩上げや防潮堤の整備等の強靱化策を議論するとともに、製造業など移転の可能性のある産業については、新たに整備される高速道路IC周辺の安全な土地等に着目して具体的な移転候補地（破線エリア）を検討した。



写真2 ワークショップの様子（表3の進行②）

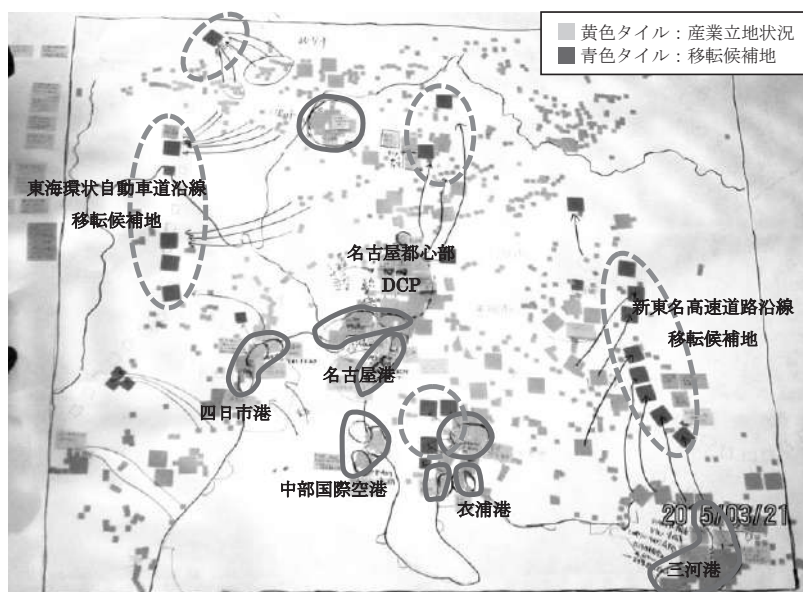


写真3 ワークショップ成果の一例

(3) ワークショップから見えてきた広域減災ビジョン作成の視点と課題

- ①港湾エリアの強靱化は必要である。港湾エリアには、発電所、製油所や製鉄所等が立地し、資源や製品を港から船で運搬している。また、港湾機能に依拠した産業が港周辺に集積しており、おおむねこれらの産業機能は移転できないと考えられる。
- ②新東名や東海環状など新しく建設されている高速道路周辺への産業集積は、方向性としてはおおむね妥当であろう。ただし、産業界からは、移転先におけるインフラ整備水準の情報が不可欠との指摘があった。
- ③道路のネットワーク化および強靱化により、被災時のサプライチェーンを確保することが重要である。
- ④産業機能移転を考える場合、同時に、そこで働く人の居住機能も一緒に考える必要がある。

3-3 広域減災ビジョンの方向性

居住機能と産業機能の配置に関する基本的な方向性および作成上の留意点を以下に整理する。

(1) 基本的な土地利用の方向性

災害危険度に応じて名古屋大都市圏を3つのエリアに区分し、基本的な土地利用の方向性を整理した（図2）。

■東部および北部

職住近接を加味しながら、更なる機能集積が求められるエリアである。

土地利用の方向性としては、災害危険度の高い地域に立地する産業の移転候補地、拠点市街地における集約化・高密度化（居住機能集約化①）が考えられ、併せて各拠点を結ぶ広域インフラネットワークの充実が必要である。また、復興準備地として、北部に広がる安全地帯を発災時の人口受け入れや救援救護のバックヤード等に活用することも視野に入れておく必要がある。

■西部および南部

この圏域を支える産業を守りつつ、居住機能に関しては災害危険度の低い東部および北部よりもメリハリの効いた配置を検討すべきエリアである。

土地利用の方向性としては、災害危険度の高い臨海部になくはならない産業の強靱化を徹底するとともに、移転が可能な業種に関しては、機能更新や高速道路の開通等の機会を捉えて移転の検討を進める。居住機能に関しては、安全な地域に集約化することを基本とするほか、災害の危険性はあるが拠点性の高い地域や歴史・文化等の地域資源を保全すべき地域などの特定地域を強靱化し、集約化することも検討していくことが必要である（居住機能集約化②）。

また、発災時を想定し、低密度化した市街地や自然的土地利用の平時からの活用や管理手法について検討しておくことが重要である。

■中央部（名古屋市中心部）

名古屋大都市圏の中心部であり、名古屋駅周辺や官庁街の強靱化は必須である。また、災害危険度の低い栄周辺に都市機能が集積しており、その活用を前提とした更なる都市機能・居住機能の集積を図る。

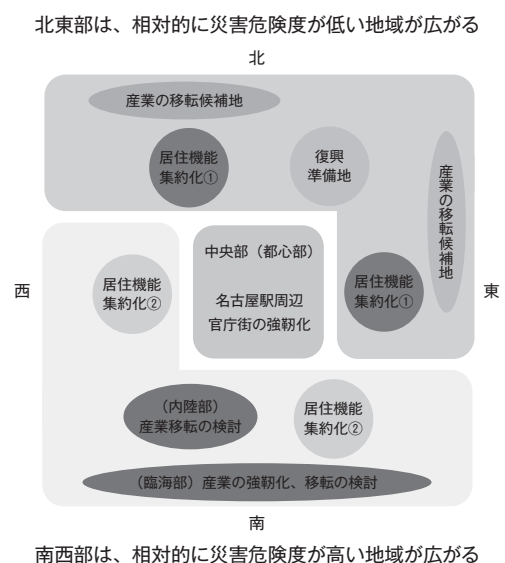


図2 基本的な土地利用の方向性イメージ

(2) 作成上の留意点

①土地利用区分および対応策の判断基準の確定

2014年8月に実施されたワークショップでは、安心安全に住む視点から、「重点減災対策市街地」、「低密度化市街地」、「撤退市街地」の区分で土地利用の方向性を議論した。しかしながら、名古屋大都市圏における都市計画のあり方を提案するに際しては、名古屋市の都市計画マスタープランに位置づけられている集約連携型都市構造の方向性との整合性も重要となり、また、農山村地域や広域防災拠点等、地域特性や地域の役割も考慮して、適切な土地利用区分を設定する必要がある。

そして、その土地利用区分に応じた減災への対応をどのように判断していくのか、その判断基準を整理する必要がある。判断基準として、災害リスクや人口構造だけでなく、都市機能の集積状況、基幹インフラの整備状況、自治体の財政状況等さらに斟酌すべき要素が考えられ、今後の検討課題と考えている。

②災害リスクを加味したビジョンの作成

濃尾平野はわが国最大のゼロメートル地帯であり、水害に対して極めて脆弱である。しかし発災前に、こうした災害危険度の高い地域から住居をすべて撤退させるというのは非現実的である。各地域には、先人が育んできた歴史や文化、生活様式等があり、こうした地域の特性と災害対応との折り合いを、それぞれの地域がつけながら人命を守り日常生活を営み産業活動を持続していくことが重要であろう。住民はその土地の災害リスクを理解した上で、適切な安全対策を講じて住み続けるという一定のリスクを許容する発想も必要になってくる。産業も同様、名古屋大都市圏の産業が機能不全にならないように、被害想定と安全対策レベルの最適な組み合わせを探していくことになる。

4. おわりに

南海トラフ巨大地震等の大規模な自然災害から、名古屋大都市圏を守っていくためには、自治体の枠組みを超えた総力戦で臨むべきである。本研究は、広域的な減災まちづくりの視点から、居住機能配置や産業の持続性に焦点を当てた都市計画のあり方の提案を行うものであり、これまで手の付けられてこなかったコンパクト+ネットワーク都市構造の実現や長期的視点からの土地利用誘導等、今後の展開に繋がっていくような検討を引き続き行っていきたい。

なお、本研究は名古屋都市センター減災まちづくり研究会（委員長：名古屋大学減災連携研究センター・福和伸夫教授）の取り組みを研究報告書として取りまとめたものである。改めて、同研究会にご参画頂いている皆様に、深く感謝を申し上げたい。

参考文献

- ・都市に生きる新しい公共(2012.7 奥野信宏、栗田卓也)
- ・中部経済のポイント2014（中部経済産業局）
- ・Greater Nagoya MetroVision ～名古屋大都市圏成長ビジョン～（2014.3 名古屋大都市圏戦略有識者検討会）
- ・あいちビジョン2020 ～日本一の元気を暮らしの豊かさに～（2014.3 愛知県）
- ・中部圏研究vol.188（2014.9 公益財団法人中部圏社会経済研究所）
- ・JST 戦略的創造研究推進事業・社会技術研究開発「長期的な視点からのレジリエントな都市圏創造に関する研究」（廣井悠、村山顕人ほか）平成24年度採択プロジェクト企画調査 終了報告書

都市農地の保全を目的とした市民農園の振興に関する研究

元 名古屋都市センター調査課 鵜飼 洋一郎

1. 研究の概要

近年、都市農業と都市農地が、都市計画のトピックとして注目されている。平成24年9月、国土交通省都市計画制度小委員会は、都市が人口減少局面においても持続的価値を持つには、「集約型都市構造化」と「都市と緑・農の共生」という二つの都市像を目指す必要があり、その実現には「民間活動の重視」が重要であることを示した。そして、平成27年4月に施行された都市農業振興基本法は、その基本理念に市街地形成と農の共存、多様な機能をもつ都市農業の振興、そして、そのために不可欠な都市農地の保全推進を掲げている。しかし、人口減少社会において都市農地を保全していくための具体的な議論は、いまだ十分に蓄積されていない。本稿は、都市農地の保全には市民農園の振興が効果的であるとの立場から、都市農業に関する諸問題を整理した上で、名古屋市の市民農園利用者を対象に実施したアンケート調査の分析を通して、市民農園振興が持続可能な農地の保全手段となりうるか否かについて検討する。

2. 都市農業の定義

都市農業は「農業」とそれが行われる場所である「都市」により構成される複合語である。樋口（2008）は次のように整理する。

「都市農業」という用語が何を指すのかについて、法律上の明確な定義や統一的な

見解はない。大別すると、①農林水産統計の農業地域類型区分で「都市的地域」に含まれる地域で行われている農業、②都市計画法にいう「市街化区域」及び「市街化調整区域」で行われている農業、③都市計画法にいう「市街化区域」で行われている農業、のいずれかの意味で、「都市農業」の語を使用している場合が多い。

このように、一般的に都市農業の定義は「都市」が意味する内容に対応し、いくつかのパターンに分類できるが、ここには「農業」の意味する内容は自明であるという暗黙の前提がある。しかし、特に都市農業の文脈では、都市計画制度や税制の違いから、「農業」が営まれる場所により、そのあり方は大きく異なる。したがって、人口減少社会においては、都市農業の定義付けは、「農業」の内実に関心を向けるものでなければならない。よって、本稿は都市農業を「ひとまとまりの市街地およびその周辺の農地において行われる、農業およびそれに類する農地の生産能力を利用した営み」と定義し、都市農地を「都市農業に供される農地」と定義する¹。

3. 都市農業への期待

都市農業に期待する役割について、国土交通省（2012）は次のように述べている。

今後の人口減少に対応し、徐々に低密度な土地利用へと誘導を図る必要のある地域

においては、緑地や農地等の非建築的土地利用に着目し、緑に富んだ住宅地へと誘導することが考えられる（中略）。また、今後、郊外住宅地においては、人口の減少に伴い、モザイク状に空地が発生することが予想され、放置されると防犯上、景観上等の課題が発生するおそれがある。地方公共団体がこうした空地を借地公園や市民緑地等として管理することも考えられるが、その対応には一定の限界があることから、地方公共団体以外の管理主体が暫定的に空地を管理するための協定のあり方等について検討する必要がある。

人口が減少し続ける社会（以下「人口減少社会」という。）では、行政は既に形成された市街地を、都市機能を効果的に集約した「コンパクトシティ」へと転換していく必要があると言われている。コンパクトシティへの転換は多様な要素から構成されるが、都市農業に関連して特に重要なのは「土地利用の計画的で望ましい低密度化」という要素である。この点で問題となるのは、防犯や景観に悪影響を及ぼすような土地利用の望ましくない低密度化である。人口減少社会では、人口減少により土地の利用密度が低下し、散発的かつモザイク状に空地が発生していく。そして、空地は周辺地域に悪影響を及ぼし都市の価値を低下させる。現在、行政が計画的に行う土地利用の低密度化としては、公園等への緑地化が標準的である。しかし、人口減少社会では地方公共団体の財政は逼迫していくため、自然発生した全ての空地を行政の管理下で緑地化することは現実的ではない。したがって、都市農地に期待されるのは緑地として空地を埋める機能であり、都市農業に期待されるのは私有・私営により都市農地を自律的に維持する機能である。

4. 都市農業と都市農地の問題

人口減少社会で都市農地が期待される役割を果たすためには、少なくとも既に営まれている都市農業が都市農地を維持していく必要がある。しかし、都市農業と都市農地は、今すでに多くの深刻な問題を抱えている。

4-1 都市農地の問題

農業を行うには農地が必要である。そして、農地には、農業に適した農地と農業に適さない農地がある。何をもって「農業に適した」と判断するかについては様々な基準がありうるが、もっともシンプルで都市農地の問題の根幹に関わる基準は「集団性」である。これは、集団性の高い農地では、高い費用対効果のもとで営農することができるためである。また、農地を農地以外の目的に用いるために利用転換することを「転用」と呼ぶが、制度上、都市では転用規制が緩いため、農地所有者は常に農地利用と他の都市的土地利用を天秤にかけている。転用は農地をモザイク状かつ散発的に欠損させるため、都市では農地の集団性が損なわれていく。特に市街化区域では市街地に農地が点々と残存する状況が発生する。このように、現存する都市農地の多くは、もともと効率的な農業経営が難しい状態にある。人口減少社会において農地が緑地機能を期待されるのは市街地においてだが、現在の傾向が進めば、市街地の農地の多くは効率的な農業経営に向かない農地となり、そこで行われる農業生産の収益性は低いものとならざるを得ない。すなわち、都市では、農地を維持するコストは、都市以外の場所よりも高くならざるを得ない。こうした環境で農地を保全するには、何らかの公的支援が不可欠となる。

4-2 都市農業の問題

農業経営により農地を維持するのは私人であ

る。このことは都市農地が期待される機能を発揮するにあたり本質的に重要な要素である。しかし、都市農地の所有者が農業経営により農地を維持する能力はすでに著しく低下している。名古屋市を例に挙げると、平成22年世界農林業センサスによると市内において経営耕地面積が10,000m²未満である農業経営体が全体に占める構成比は86.4%であった。また、平成23年農業経営統計調査によると、愛知、岐阜、三重、静岡の4県において、農業経営体の農業依存度（所得全体に占める農業所得の割合）は、経営耕地面積が「5,000m²未満」の農業経営体では10.4%、「5,000m²以上10,000m²未満」の農業経営体では13.0%であった。2つの統計は調査対象が異なる点に留意すべきだが、統計からは、名古屋市では小規模な農地で農業経営を行いながら生計の大半を農業経営以外から得るのが標準的な農地所有者のあり方であると推察される。農業所得が10%程度であるという農業経営の形態は、兼業というよりも副業である。都市の農業者を支援していくことは重要だが、こうした状況で農地を維持していくには、他に、持続可能性の高い、何かしらの農地維持手段、すなわち本稿の都市農業の定義で言うところの、「それに類する農地の生産能力を利用した営み」（以下「農の営み」という。）を活性化させなければならない²。そして、農の営みの中でも、市民農園は農業に関わりのない人たちの間でも比較的広く認知されており、実際に利用する人の数も多い点で、行政が都市農業の振興に資源を投下する場合に高い費用対効果を見込むことができる³。すなわち、行政が限られた政策資源において都市農地を保全するという目的を達成するためには、市民農園の振興に取り組むことが有効である。

5. 名古屋市の現状と課題

市民農園が都市における農地保全の手段としての可能性を持っているとしても、地方公共団体が市民農園を振興していく具体的な方法は、それぞれの地方公共団体の農地や市民農園の状況に即したものである必要がある。以下では、名古屋市の市民農園の現状と課題を示す。

平成25年度において、名古屋市には3,716区画の市民農園區画が存在しており、そのうち1,431区画を名古屋市が、1,419区画を農業協同組合（なごや農業協同組合、天白信用農業協同組合、緑信用農業協同組合）が、残りの866区画をその他の民間の事業主体が開設している。つまり、区画数ベースでは、名古屋市は単独で全体の38.5%にあたる区画を運営する最大手の開設者ということになる。

上述のとおり、都市農地が期待されているのは緑地機能を持つ望ましい土地利用として空地を埋める機能であり、都市農業が期待されているのは私有・私営により都市農地を自律的に維持する機能であるため、人口減少社会における市民農園振興は、非市営市民農園の活性化に力点を置かなければならない。この点において、市営市民農園が市民農園區画の多くの部分を占める状況は、早晚、民営化等の手段により解消される必要があると言える。また、名古屋市の市営市民農園を含め、多くの公的な市民農園には利用料金だけでは運営費用をまかなうことができない「赤字経営」を前提に運営されているという特徴がある⁴。これは、区画貸しを行う市民農園は、平成17年に法改正されるまでは地方公共団体と農業協同組合にしか開設が許されておらず、必然的に「市民サービス」として運営されてきたことに起因するが、この赤字経営を前提とした運営、特にその利用料金設定は、「不当廉売」となって非市営市民農園の経営に負の効果を及ぼしている可能性がある。今

後は純然たる市民サービスという性格を改め、民業圧迫とならない適正な料金設定を行うような見直しが必要となると考えられる。

以上のことから、名古屋市が市民農園を振興していく際の目下の課題は、市営市民農園の運営の再検討であるべきである。ただし、ここでは詳述しないが、過去に名古屋市が市民農園利用者に対して行ったアンケートでは、利用者が現在支払っている料金と同額か、やや低い額を「妥当な利用料金」とであると認識していることが明らかになっており、運営内容をそのままに大幅な値上げを行うことは、市民サービスの単純な低下という点で市民に受け入れられず、結果として市民農園利用の低迷を招く可能性がある。「不当廉売」の状況を解消する必要がある一方で、単なる値上げという方法を採用することができないのであれば、市営市民農園の事業収益を改善するためには、市民農園の新しい「あるべき姿」を探ることを考えなければならない。

6. アンケート調査結果の分析

名古屋市が市営市民農園の「あるべき姿」を模索するならば、第一に行うべきことはマーケティングである。すなわち、市営市民農園の利用者がどのような人々で、何を望んでいるのかを知る必要がある。その手がかりとなるのが、平成27年1月から同年3月にかけて実施した「名古屋市の市民農園に関する意識調査」である。この調査は公益財団法人名古屋まちづくり公社と名古屋市の呼びかけにより設立された「なごや市民農園調査研究会」が、市内の全ての市民農園の利用者を対象に実施したものである⁵。本稿で分析に用いるのは、次の設問である。

問14 最近は、農地を利用できるだけでなく、さまざまなサービスが利用できる市民農園が増えてきています。仮に、利用料金を月額で500円（年額で6000円）多く支払う代わりに、以下のようなことが実現するとしたら、あなたはそのサービスを利用したいと思いますか。あてはまる番号に○を付けてください。

- a. 週に1～2回、耕作指導をしてくれる人が来る
- b. 備え付けの農具や耕作機械を借りられる
- c. シャワー室が利用できる
- d. 駐車場を利用できる
- e. 農作業の技術や知識を学ぶ講習会に参加できる
- f. 市民農園を使って楽しいイベントが開催される
- g. 共同作業など他の利用者と仲良くなれる機会がある
- h. 家から徒歩15分以内の近所で農園を利用できる
- i. 農家の人と交流したり、指導を受けたりできる
- j. 育てた作物を朝市のような所で販売できる
- k. 利用できるスペースがあと10m²広くなる

この設問の特徴は、新たにサービスを提供することを引き換えに、利用料金を上げることについて質問した点にある。名古屋市では市営市民農園の利用料金はおおむね5,000円から10,000円程度であり、設問において値上げ幅として設定した「月額500円（年額6,000円）」という額は、市営市民農園の現在の利用料金の1.5倍から2倍程度に相当する。

果たして、市営市民農園利用者は、このような大幅な値上げを許容するのだろうか。以下では回答結果について簡易な分析を行う。なお、紙幅に限りがあることから、本稿では問14の中でも特徴的な回答傾向が見られた「g. 共同作業など他の利用者と仲良くなれる機会がある」及び「i. 農家の人と交流したり、指導を受けたりできる」の分析結果を掲載する⁶。

表1 月額500円を多く支払い「g. 共同作業など他の利用者と仲良くなれる機会がある」サービスを利用したいか

	希望する	どちらとも いえない	希望しない
20～49歳	12.7%	21.5%	65.8%
50～59歳	19.6%	28.6%	51.8%
60～64歳	24.2%	35.5%	40.3%
65～69歳	33.8%	28.3%	37.9%
70～74歳	29.1%	25.2%	45.7%
75歳以上	37.3%	19.3%	43.4%
計 (度数)	27.8% (160)	26.0% (150)	46.2% (266)

表2 月額500円を多く支払い「i. 農家の人と交流したり、指導を受けたりできる」サービスを利用したいか

	希望する	どちらとも いえない	希望しない
20～49歳	38.0%	12.7%	49.4%
50～59歳	36.8%	24.6%	38.6%
60～64歳	47.6%	23.8%	28.6%
65～69歳	39.9%	20.3%	39.9%
70～74歳	25.7%	26.3%	48.0%
75歳以上	29.6%	17.3%	53.1%
計	35.0% (201)	21.2% (122)	43.8% (252)

まず、「g. 共同作業など他の利用者と仲良くなれる機会がある」について、年齢階級別の回答結果を示したものが表1である。ここでは、「75歳以上」の年齢階級で37.3%が「希望する」と回答している。また、「希望しない」の構成比についても「60～64歳」「65～69歳」「70～74歳」「75歳以上」の年齢階級で5割を下回っ

ている。次に、「i. 農家の人と交流したり、指導を受けたりできる」について、年齢階級別の回答結果を示したものが表2である。ここでは、「60～64歳」の年齢階級で47.6%が「希望する」と回答している。また、「希望しない」の構成比についても「75歳以上」を除いた全ての年齢階級で5割を下回っている。

ここに表れた数値が果たして「高い」数値なのか、あるいは「低い」数値なのかを科学的に評価することはできないが、政策立案のためのマーケティングという観点からは、次のことが言えるだろう。第一に、新たなサービスを提供するという条件下では、利用者は大幅な値上げを許容する可能性がある。新たなサービスの採算をどう取るかは課題となるが、行政が考えるほど、利用料金の現状維持を聖域視する必要はない。第二に、利用者の意識はその属する年齢階級により異なり、年齢階級別に比較した場合、「共同作業など他の利用者と仲良くなれる機会がある」ことについては「75歳以上」で、「農家の人と交流したり、指導を受けたりできる」ことについては「60歳～64歳」で特にポジティブな意識を持っていることが分かった。この調査結果は、費用対効果の高い市民農園経営を実現するにあたって重要な手がかりとなるだろう。

7. 結語

本稿は、市民農園振興を都市農地保全の有効な手段と位置づけ、都市農業と都市農地の抱える問題を整理するとともに、アンケート調査結果の分析から市民農園の振興の可能性を検討した。本稿の分析は最終的な目標である都市農地の保全に至る筋道を示すには足らず、技術的にも素朴の域を出ないものであり、アンケート調査結果については多変量解析等による更なる分析が待たれるが、市民農園利用者の意識を明ら

かにし、マーケティングの先鞭をつけたという点で一定の成果を上げることができた。

都市農業と都市農地が抱える問題は極めて深刻である。都市農業と都市農地が必然性と持続可能性の元に活用されていくためには、都市の「農業」と「農の営み」について多くの議論と施策が必要である。本稿が微力ながらそれに貢献するものであれば幸いである。

引用文献

- (1) 国土交通省、2012、「都市計画に関する諸制度の今後の展開について」
- (2) 名古屋市、2006、「名古屋市農業振興基本方針なごやアグリライフプラン」
- (3) 名古屋市、2013、「平成25年名古屋市行政評価外部評価資料」
- (4) 樋口修、2008、「都市農業の現状と課題—土地利用制度・土地税制との関連を中心に—」、『調査と情報』No.621
- (5) 松宮朝、2013a、「都市部における非農業者主体の「農」の活動の展開—愛知県長久手市、日新市の事例から—」、『サステイナビリティ研究』Vol.3
- (6) 松宮朝、2013b、「都市における農の活動」、『食と農のコミュニティ論—地域活性化の戦略』、創元社
- (7) 横張真、2013、「都市の縮小と新たな農」、『都市計画』303号

脚注

¹「それに類する農地の生産能力を利用した営み」は、農業に関連する営み又は農業から派生した営み（例えば、農業体験、農業教育、食農教育など）を意味する言葉として、行政を中心に広く用いられる「農」の概念とおおむね一致する。「農業は、古来、自然環境に働きかけ、動植物を飼育・栽培して糧（かて）を得る「業（なりわい）」として、営まれてきました。しかし、産業の高度化につれ農業においても生産性・経済性が追求されるなかで、人間と自然の関わりにおいて農業の果たしてきた役割が、見えにくくなっています。そこで、農業が、自然環境の保全や生活・文化の形成などの幅広い価値の創造と深いつながりがあることを明確にするため、「農」という言葉で表すこととします。したがって、この基本方針で言う「農」には、農業という産業的役割だけではなく、多くの人の営みや暮らしなどの基盤としての役割という幅広い意味を含めています。」（名古屋市、2006）。なお、研究者の立場からコンパクトシティにおける農の重要性を指摘する議論として横張（2013）がある。

²松宮（2013a）は、行政が支援の枠組みを「農業生産」や「農業経営」として設定することで、非農業者による活動のあり方が制限され、その潜在的可能性の発揮が阻害されてきたと指摘している。

³「農村と比較した場合、都市における農の活動の特徴として、非農業者による「市民農業」の多さは見落とすことができない点と考えられる。実際、都市部の農家による農業経営が減少傾向にあるのに対して、「市民農業」は増加傾向にある。」（松宮、2013b）。

⁴例えば名古屋市では、市民農園の運営等からなる「ふれあい農業」事業の収支（平成25年度予算）は、歳入6,538千円（うち、市民農園利用料5,818千円）に対し、歳出38,762千円（うち、市民農園の運営費15,246千円（人件費除く））であった（名古屋市、2013）。

⁵この調査の調査項目は、市民農園の利用状況に関する事項（利用年数、交通手段、誰と利用するか等）、市民農園に対する意識に関する事項（利用満足度、他の利用者との関係、利用開始時点の利用目的、現在の利用目的、不満に感じる点、料金を増額しても利用したいサービス等）、属性に関する事項（性別、年代、15歳時点の生活環境における自然環境や農地の有無、市民農園利用以前の農作業経験、過去の職業経験、世帯年収、住居の種別等）に関するもので、設問数は24問、調査事項は125項目からなる。調査票の有効配布件数は2,891、有効回収件数は1,607、回収率は55.6%であった。

なお、なごや市民農園調査研究会は以下に列挙する有志の個人および団体により構成される（順不同、団体名および職名は調査当時のもの）。なごや農業協同組合、天白信用農業協同組合、緑信用農業協同組合、株式会社REAL、株式会社サンクスハウスバンク、アグリパーク南陽株式会社、株式会社ブラネット、株式会社マイファーム、株式会社山田組、NPO法人日進野菜塾、松宮朝（愛知県立大学准教授）、船戸修一（静岡文化芸術大学准教授）、中村麻理（名古屋文理大学准教授）、赤枝尚樹（関西大学助教）、愛知県（担当課：尾張農林水産事務所農業改良普及課）、名古屋市（担当課：都市農業課および農業センター）、公益財団法人名古屋まちづくり公社（担当課：名古屋都市センター調査課）。

⁶調査票では、回答の選択肢として「そう思う」「ややそう思う」「どちらともいえない」「ややそう思わない」「そう思わない」「既にそのサービスを利用している」を設けたが、分析においては便宜上、「そう思う」及び「ややそう思う」を「希望する」、「そう思わない」及び「ややそう思わない」を「希望しない」へとリコードした。また、市営市民農園ではaからkに該当するサービスは行っていないため「既にそのサービスを利用している」は分析から除外した。

〈平成26年度 NUI レポート〉

マレーシアの都市及び政策 vol.1

マレーシア・クアラルンプールの都市開発

名古屋都市センター アジアまちづくり研究会

1 背景・目的

マレーシアは、マレー系をはじめ中国系やインド系などからなる多民族多宗教国家であり、様々な文化が重なり合って共存している。原油やパームヤシなど豊かな資源を持つとともに、工業化を推進し経済発展も達成しており、1人当たりの名目GDPは10,000ドルを超えている。また世界文化遺産のマラッカや、世界自然遺産のキナバル公園など多くの観光資源にも恵まれた国である。

アジアまちづくり研究会では、マレーシアのクアラルンプールなどを調査対象とし、約半年に渡り文献やインターネット等による情報収集や関係機関へのヒアリング調査を行った。そして2014年10月18日～22日にかけて現地へ渡航し、関係行政機関等へのヒアリング調査や現地調査を実施し、3冊のレポートに取りまとめた。このうちクアラルンプールの都市開発や主要なプロジェクトに焦点をあてたのが、本レポートである。

2 基本情報

マレーシアはマレー半島の南部とボルネオ島北部のサバ・サラワク両州からなる、面積33万km²（日本の約9割）、人口は約3千万人（日本の約1/4）の国家である。赤道に近く、高温多湿の熱帯雨林気候に属している。

〈主な民族構成〉マレー系が67%、中国系が25%、インド系が7%

〈宗教〉国教はイスラム教、ほかに仏教、キリスト教など

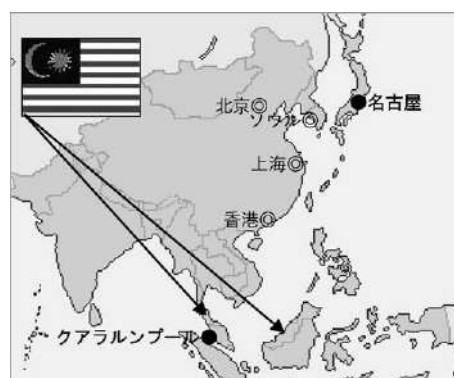


図1 アジア地域 外務省 HP の地図に加筆



図2 マレーシアの行政区画（出典：Wikipedia）

〈言語〉国語はマレーシア語だが、英語も通じやすい。ほかに中国語、タミル語など。

第2次世界大戦後はイギリスの支配下に置かれた時期もあり、イギリス連邦に加盟している国家であるが、ASEAN協力の強化、イスラム諸国との協力、大国との等距離外交などが基本である。

マレーシアの人口は都市国家であるシンガポールを除くと、東南アジア諸国の中では少ない方である（表1）。しかし、工業化により経済発展を達成し、「2020年に先進国入り」の目標を掲げた国の長期構想である「ビジョン2020」に基づき、各種の開発計画が進められている。また観光客数はアジアにおいて中国に次ぐ順位にあり（2012年時点）、観光産業は同国の経済発展を支える成長分野として高く評価されている。

また、一般財団法人森記念財団が発表している世界の都市総合力ランキング2012年版では、クアラルンプールは名古屋より上位に位置付けられ、名古屋を上回る分野としては、「文化・交流」と「交通・アクセス」が挙げられる。2003年までは世界一の高さを誇ったペトロナスツインタワーから見る眺めは、高層ビルが特定の場所だけでなく多くの場所に建ち並び建設中のものも多く、街全体に勢いを感じた。

3 マレーシア(クアラルンプール)の都市開発

3-1 開発経緯

クアラルンプールは、19世紀後半イギリス人による錫鉱山開発により錫鉱山の採掘現場として中国人労働者によってつくられた。20世紀に入るとゴム農園の開発が始まり、インド人が労働力として導入され始め、在来民族のマレー人に加えて、華人とインド人が住むようになった。

1957年マラヤ連邦独立後、華人が作ったクアラルンプールの街をマレー化しようとした結果、郊外にイギリス型のニュータウンができ多核的な大都市圏ができた。クアラルンプール市内には都心部に商業や業務施設が集中しないように副都心を計画し市内にも多くの居住区を計画した。その結果、旧都心のチャイナタウンを取り囲むように新都心や副都心が形成されている。

3-2 今後の都市開発

マレーシアの国家開発計画の枠組みを図3に示す。現在の社会経済開発は、ビジョン2020に基づき推進されている。また、国土政策に関連する計画として、国家レベルにおいて、五ヵ年開発計画（「マレーシア計画」と名付けられている社会経済計画）、空間計画（国家空間計画）の両方が策定されている。これらの計画は広域圏・州レベルで、それぞれ州開発計画と広域圏計画・ストラクチャープランに落とし込ま

表1 日本と東南アジア諸国との比較 ※ 2009～2013年の各種統計資料より作成

	日 本	マレーシア	シンガポール	インドネシア	フィリピン	タ イ
面積 [千 km ²]	378	331	0.71	1,911	300	513
人口 [百万人]	127.3	30.0	5.4	249.9	98.4	67.0
人口密度 [人/km ²]	336.8	90.6	7605.6	130.8	328	130.6
1人当たり名目 GDP [ドル]	46,537	10,422	52,141	3,557	2,587	5,775
観光客数 [万人]	836	2,503	1,110	804	427	2,235
千人当たり自動車台数 [台]	583	361	149	79	33	157

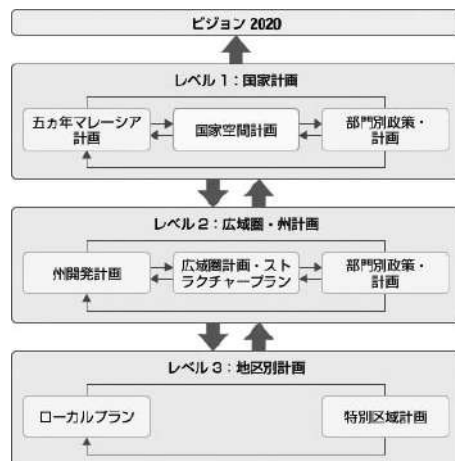


図3 計画体系（出典：国土交通省 HP）

れる。それらは次いでローカルプランまたは特別区域計画となりローカル（地区別）レベルの開発計画の枠組みの役割を果たす。

クアラルンプール・ストラクチャープラン2020（以下、KLSP2020）は、首都クアラルンプール大都市圏（広域圏・州レベル）に対する開発を導くビジョン、最終目標、政策、提案が盛り込まれた2020年を目標年次とする計画である。詳細は報告書本編をご覧頂きたい。

4 交通施策

4-1 交通事情

(1) 鉄道網

クアラルンプール市内の鉄道網は、鉄道会社や運行方式で区別すると、主に市内交通を担う「KTM コミューター」「LRT（高架鉄道）」「KL モノレール」の3種類と、KL セントラル駅とKL 国際空港を結ぶ「ERL 鉄道（KLIA エクスプレス）」の計4種類の鉄道から成る。

主に観光客が使うことになるKLIA エクスプレスを除き、料金設定は安く、市内であれば100円前後で端から端まで移動できるくらいである（ただし、マレーシアと日本の年収の差を考えれば、特別安いという水準ではない。）。また、マナカと同じようなICカード「Touch'n



図4 高層住宅街を行くLRT（高架鉄道）

Go」が導入されており、鉄道、バスの運賃の他、駅売店やチェーン店、高速道路料金、駐車料金の支払いにも使用でき、IT化も進んでいる。

路線にもよるが、鉄道ダイヤは日中でも10から15分程度の間隔で運行されており、基本的には定時性も確保されており、列車待ちのストレスも大きくない。しかし、市民は鉄道を使える交通手段と捉える人は少数らしく、移動は車という考え方が根強い。これには、度々不通になる鉄道への信頼の低さが影響しているとのことで、今回の視察中も夕方のスコールのために一時不通になったり、ダイヤが乱れるといったことを経験した。

(2) 自動車交通

クアラルンプールの交通は、自動車・自動二輪車を中心である。中心部への通勤にも自動車を使用して直接出勤している人が多いため、朝夕のラッシュ時には日々渋滞が発生する。ヒアリング先の市役所職員、それにクアラルンプール郊外に住む日本人会の方が「交通渋滞は酷いが、ジャカルタほどではない。」と声をそろえたところに、クアラルンプールの交通事情が見て取れる。

オートバイの使用者も多く、信号待ちになると、多くのオートバイが自動車の前に並び、青信号とともに一斉に動き出す。マレーシアの人にとって車は必需品であるが高級品であり、若者や低所得者層は、オートバイを多く利用している。



図5 4車線道路沿いの歩道（所々に深い穴）

(3) 徒歩・自転車

歩道は狭いところが多く、路面の状態の悪いところも多々見受けられる。現地で道路を歩くと自動車優先で造られた道路であると感じる。きちんとした信号交差点は少なく、徒歩での移動は不便。片側3車線のような道路でも、車の合間を縫って道路を渡るのが普通といった感じである。自動車の運転手も、それが当たり前だと思って運転しているらしい。

マレーシアという地理的な条件を考えれば、当然のことながら、徒歩での移動は暑さを感じ、スコールも日常茶飯事である。そういった点も、徒歩移動には難点となる。

また、自転車は日常的には使われていないようであった。

4-2 クアラルンプールの交通施策

クアラルンプールでは、1980年代後半からの経済成長により、自家用車保有率が急速に高まったことにより、バス利用から自家用車利用へのシフトが起こり、公共交通の交通分担割合が1997年には19.7%まで落ち込んだ。その後、2005年には、25%程度まで戻ったようだが、現在も自家用車が主要な交通手段である状況に変わりはない。KLSP2020では、公共交通の割合を2010年に40%、2020年には60%まで増加させることを目標に掲げている。

実現に向けて、パークアンドライドや市中心部の全長約1.2kmに及ぶ歩行者専用ペデストリアンデッキの整備のほかに、以下の施策が実施

されている。

(1) エリアロードプライシング（通行料制度）

主に、クアラルンプールの中心部へと向かう幹線道路には、エントリーバリアと呼ばれるゲート（日本のETCのようなもの）が設置されており、そのゲートを通過する車に対し、自動的に課金される仕組みになっている。ただ、日本人会の方によれば、自動車を使わないと不便なため、料金を取られたら仕方がないという程度の感覚だそうである。

(2) 管理駐車場

クアラルンプールでは、公共交通利用促進のため、中心部での駐車場の供給と分配を管理している。これは、開発時に通常のガイドラインに基づいて計算される必要駐車台数のうち、3分の1の駐車施設設置を認め、残りの3分の2にあたる駐車台数については、市が開発者から「開発料金」を徴収して建設する公共駐車場内に割り当てられたり、市からパークアンドライド駐車場としての整備を求められたりするものである。

こうした公共交通利用促進の施策が行われているものの、現実には思うように公共交通への転換は進んでいないようである。このことは市も自覚しているようで、「利便性の高いICカードも導入したが、公共交通の利用を促進するためには、インフラ整備と公共交通の利便性（信頼性）を高めることが、何より重要である」とコメントしていた。

5 クラン川再生事業「リバー・オブ・ライフ」

5-1 概要

クアラルンプールは、歴史的にクラン川とゴンバック川の合流地点を発祥として形成されてきた都市である。そのためKLSP2020では、都

市の歴史を象徴するエリアとして両河川の魅力を高める施策を行う必要があるとしている。

しかし、不法投棄や生活排水・工業排水の直接排出といった要因により水質が汚染されていることから、河川水質の改善と同時に、象徴的なランドマークである両河川の魅力を高めるため、歩行空間や滞留できる空間を確保し、公園などと一体整備をしていく必要がある。

リバー・オブ・ライフ（River of Life）事業は、両河川の水質の改善・周辺エリアの魅力向上・市民の帰属意識の向上と市民参加を促す施策の一つである。事業期間は、2014年～2020年の6年間、対象エリアをクラン川及び合流するゴンバック川の流域として（「リバー・オブ・ライフ」対象エリア：図中ROL Area）、政府関連省庁、セランゴール州、またクアラルンプール市、セラン市、アンパンジャヤ市の3つの地方自治体の事業者により、「河川清掃」「河川美化計画」「土地開発」を事業の3本柱として実施するものである。

そのうち、先行事業として、流域面積約40.4km²、クラン川沿い10キロの流域（クランゲイトダムからクラン川とアンパン川の合流点まで）を対象エリアとした「リバー・オブ・ライフ・パブリック・アウトリーチ・プログラム」（図中ROL-POP Area）が実施されている。

5-2 事業内容

(1) 河川清掃

河川の水質改善のため、下水処理施設の整備、大きなごみや油分を除去する設備の設置、住民への啓発活動など総額RM30億（約100億円）を予算化した。

(2) 河川美化計画、土地開発

クアラルンプール市主導のもと、クラン川およびゴンバック川沿いの10.7kmにわたる地域を景観的・機能的により美しく整備し、リバーサイドを大きく変貌させるための河川美化事業

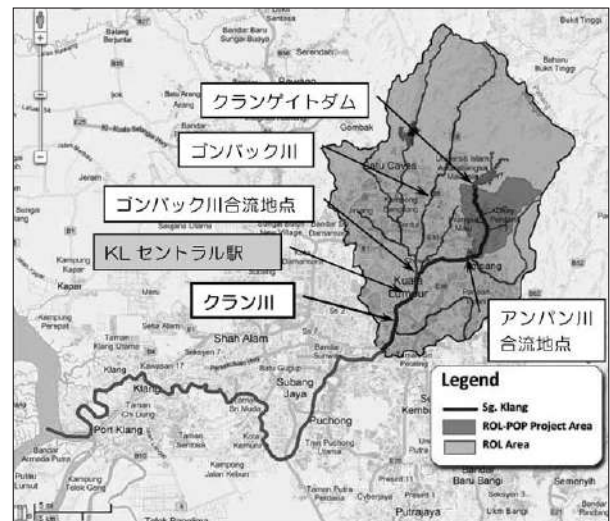


図6 クラン川等の位置

が推進されている。これは、リバーフロントエリアの経済的価値を一段と高めることを目的とし、そのために、建築的および都市デザイン的なことはもちろん、経済的な視点を含めた総合的で一貫した基本計画づくりと、リバーフロントとしてのブランド的な魅力づくりに取り組むものである。

この河川美化事業は、国際コンペティションを立ち上げ沿岸地域の再生・美化に関するマスタープランを募った。最終的に採用されたのは、アメリカに本社をおく建築・都市計画コンサルタント会社の案で、市役所職員によれば、川岸のサイクリングロードの整備を提案するなど、河川に市民が親しみ、気持ちよく利用できるような計画が評価されたそうだ。

政府関連省庁等の事業者は、河川美化事業をはじめリバー・オブ・ライフにより河川流域周辺の土地価格が上がることを前提とし、土地価格上昇後、河川流域周辺にある110箇所の政府所有地を売却することで、投資したRM40億（約130億円）を回収できることを見込んでいる。

そのため、一貫した設計計画やリバーフロントとしてのブランディング化により、高い経済価値のあるエリアを作り上げる必要があり、今後の更なる事業展開が期待される場所である。



図7 現状（クラン川、ゴンバック川合流地点）



図8 整備後イメージ

6 おわりに

都市間競争を勝ち抜くため、日本を含め各国が経済力や独自性に磨きをかけている。今回の報告書は、他の分冊で経済や観光分野について触れることとなるが、各分野の強化を通してクアラルンプール大都市圏を中心に世界都市を目指していることがわかるだろう。

ただ、この報告書で触れたKLSP2020の進捗課題や交通インフラ事情、政府関連省庁等が力を入れるリバー・オブ・ライフだが、ヒアリング等を通して行政と市民の都市開発への期待や思いには温度差があるようにも思えた。

クアラルンプールの交通状況は、車への依存、公共交通割合の目標が2020年に60%、といった部分において、思いのほか名古屋市と共通する点があった。現時点では、鉄道の整備状況、道路の整備水準等、交通の利便性は間違いなく名古屋市の方が高い。しかし、マレーシアは安定した経済成長を前提に開発意欲は衰えていないように思われ、今後も急速に整備が進む可能性がある。クアラルンプールではIT化も進んでおり、鉄道の整備促進と今回紹介したような施策が噛み合う時が来たならば、名古屋市を追い抜くようなことがあるのかもしれない。今後もその動向が注目される。

今回のマレーシア調査に際し、以下の方々に大変お世話になりました。ありがとうございました。

Physical Planning Department Kuala Lumpur City Hall |

Bongsukhairi Bin Hashim氏、Mohd Saiful Bin Ameri氏
元日本留学生 | Khadijah Meor Ahmad Fadzil氏、
Nur Hafizzah Binti Mohd Yusop氏
クアラルンプール日本人会 | 栗原信一郎氏、栗原由美氏、
山田和彦氏

CLAIR 財団法人自治体国際化協会

※所属は2014年10月当時

■アジアまちづくり研究会メンバー

井村美里、太田秀樹、大竹裕人、小栗礼、尾碕嘉成、
加藤咲、栗山亜澄、小島敦、五藤和博、後藤佳絵、
崎大樹、佐藤綾子、佐橋友裕、篠田直季、田中佳織、
次石寿憲、戸田成一、鳥居世菜、中島壮太郎、中野芳美、
中村真樹夫、阪野武郎、平野綾子、福永渉、藤田春菜、
武馬淑恵、松井利親、水野雅彦、脇田麻衣子

アジアまちづくり研究会は、名古屋都市センターをプラットフォームとする名古屋市職員有志による研究会です。グローバル化していく世界の中で、成長著しいアジアのまちづくりを調査し、アジアの価値観を学ぶことで、名古屋の将来のまちづくりに活かしていくことを目的としています。

本編は下記URLよりダウンロードできます。

- vol.1 マレーシア・クアラルンプールの都市開発
http://nui2.deploy.jp/user/media/document/investigation/h26/nuiNo15_voll.pdf
- vol.2 外貨獲得を狙う経済特区と長期滞在制度
http://nui2.deploy.jp/user/media/document/investigation/h26/nuiNo16_vol2.pdf
- vol.3 躍進する観光立国の戦略
http://nui2.deploy.jp/user/media/document/investigation/h26/nuiNo17_asia_vol3.pdf

外貨獲得を狙う経済特区と長期滞在制度

名古屋都市センター アジアまちづくり研究会

1 はじめに

マレーシアは、マレー系、中国系、インド系の三大民族を中心とした多民族国家である。潜在的な民族間の緊張を抱えており、この緊張の緩和を図りつつ発展してきた。また経済は、外資や貿易への依存度が比較的高いという特徴を持つ。本レポートでは、国民が一致して取り組める「2020年に先進国入り」の目標を掲げたビジョン2020の策定（1991年）以後に開始された経済特区「マルチメディア・スーパー・コリドー（Multimedia Super Corridor、以下MSC）」と、外国人の長期滞在制度「マレーシア・マイ・セカンドホーム・プログラム（Malaysia My Second Home Program、以下MM2H）」という外国企業の誘致や外貨獲得などを狙った特徴的な2つの政策を取り上げる。

2 経済発展の概要

マレーシアは、かつては英国の植民地であり、第二次大戦後のマラヤ連邦時代を経て1963年に成立した多民族国家である。国民は概ねマレー系が67%、中国系が25%、インド系が7%で構成されており、国家発展の歴史において、経済的な進展と民族間の経済的な均衡の両立を図ることが求められた。

第二次大戦後のマレーシアの発展は表1のように大きく3期に大別することができる。

こうした経済的発展を1人当たりのGDPを見ると、マレーシアから独立した隣国シンガ

表1 マレーシアの発展と経済・教育の関係

	国家発展の歴史	経済施策	教育目標
1945 ～ 1970	国家成立	モノカルチャー	民族統一
1970 ～ 1990	格差解消への取組 経済成長	外資導入 輸出志向	プミプトラ政策の実現
1990 ～ 現在	先進国への進展	知識・技術の集約	グローバル人材の育成

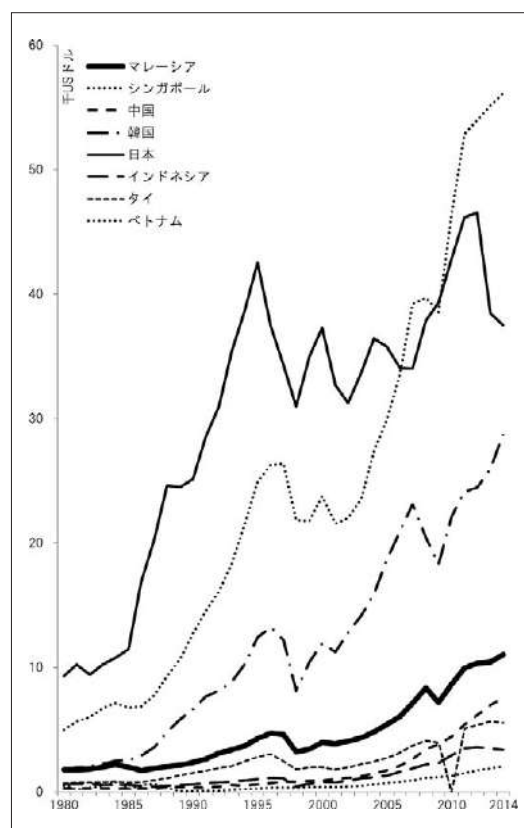


図1 1人当たりのGDPの推移

ポールや漢江の奇跡で高度成長を成し遂げた韓国には及ばないものの、ベトナムやタイなど日系企業が多く進出するASEAN諸国や中国を上回る発展を遂げていることがわかる。

3 マルチメディア・スーパー・コリドー (MSC)

3-1 MSCの概要

マルチメディア・スーパー・コリドー (MSC) とは、情報技術 (IT) に関するグローバル企業を誘致し、国内企業を育成して、マレーシアをIT産業の世界的なハブにしようとするマレーシアの国家事業のことであり¹、1996年に当時のマハティール首相により開始された。MSCの骨格は、経済特区をつくることと、法律などの周辺環境の整備である。

(1) MSCの経済特区としての側面

①地域

MSCの代表的な地域は、クアラルンプール市内の指定の地域 (ペトロナス・ツイン・タワー (1998年完成) など) や下記の新興都市サイバージャヤなどである (図2及び表2を参照)。

②サイバージャヤ

MSC計画を受けて1997年から開発が本格化した都市がサイバージャヤ (Cyberjaya) である。クアラルンプール市とクアラルンプール新



図2 MSC対象地域地図

表2 MSC対象地域リスト

地域分類	地区数	面積
クランバレー (クアラルンプール 首都圏)	31	約32km ² (うちサイバージャヤで 約28km ²)
ケダ州	1	約14km ²
ペナン州	3	約9km ²
マラッカ州	1	約1km ²
ペラ州	1	約1km ²
ジョホール州	1	約0.01km ²
パハン州	1	約0.002km ²
計	39	約57km ²

MSC MALAYSIA ウェブサイトより作成

国際空港 (KLIA、1998年完成) の中ほどに位置する。どちらへもおおよそ30kmほど離れており、電車で20分程度である。

③マルチメディア開発公社

MSCを所管する公社で、マレーシア政府に対し法律制定や政策を勧告する。下記のMSCステータスの許認可を扱う。MSCへの企業誘致や進出企業の対応に関する一元的窓口。所在地は、サイバージャヤ。

④MSCステータス (認証と優遇措置等)

マルチメディア技術の開発・使用を行うなどの諸条件を満たした情報通信事業等に対して与えられる認証で、マレーシア政府よりマルチメディア開発公社を通じて与えられる。これを取得することで、例えば税制優遇措置や研究開発助成金の受給資格、マルチメディア関連機器の輸入関税免除などの優遇措置等を受けることができる。

(2) MSCの経済特区以外の側面 (環境整備の側面)

IT人材の育成に向けて、1997年にサイバージャヤにマルチメディア大学が設置されたほか、デジタル署名法、コンピュータ犯罪法などのサイバー法や通信マルチメディア法を制定し、IT関連産業の発展を促した。

3-2 MSCの現在の状況

2013年のマルチメディア開発公社の報告書によると、MSCステータスを取得した企業の現在の状況は表3のとおりである（売上高、輸出売上高、雇用者数の項目は調査協力企業の総計）。

MSCステータス取得企業は、情報技術クラスター（以下、ITクラスター）などの4クラスター³に分類され、これらのクラスターごとの状況は、2013年のマルチメディア開発公社の報告書、マルチメディア開発公社のヒアリングなどによれば、表4のとおりである。

3-3 MSCの評価等

MSCの成果として、グローバル企業の誘致については、成果を上げている。国内企業の育成については、十分とは言えないが、国内企業

が伸びてきている分野もある。全体としては、企業の集積等の実績をあげ、雇用と将来性を確保しているといえる。

次にMSCの課題としては、国内企業の発展がまだ不十分なこと、IT能力のある人材の需要に供給が追いついておらず、社員が良い条件等を求めて転職してしまい、1つの会社に定着しないことなどが上げられる。

また、1996年から開始されたMSCが企業の集積等の実績をあげることができた理由としては、1995年のウィンドウズ95発売開始、1998年のグーグル設立といったIT産業が拡大する時期と重なっていたことが、まず上げられる。次に、外資を誘致し、経済成長を図るという流れや、電子・電機産業の集積など、当時のマレーシアの状況を踏まえていたことも重要である。そして、マハティール首相のリーダーシップにより、手厚い優遇措置がある特区の設立や様々な環境整備が行われ、またマルチメディア開発公社によって窓口が一元的に担われるなど、政治・行政の体制が整っていたことも、成功の要因と言えよう。

なお、名古屋圏における「アジアNO.1航空宇宙産業クラスター形成特区」とMSCとの比較考察や、MSC政策と同様の政策を名古屋において実施した場合の考察については、報告書本編をご覧ください。

表3 MSCの現状（2013年）

項 目	数 値
企業数	3,403社
売上高	RM345.5億 (約1兆1,400億円) ²
輸出売上高	RM124.1億 (約4,095億円)
雇用者数	138,071人

MSC MALAYSIA ANNUAL INDUSTRY REPORT 2013 より作成

表4 各クラスターの現状

項 目	IT クラスター	SSO クラスター	CM クラスター	高等学習機関と インキュベーター
企業数	2,539社 約75%	344社 約10%	399社 約12%	121社 約4%
売上高	RM140.9億 (約4,650億円) 約41%	RM127.9億 (約4,221億円) 約37%	RM63.9億 (約2,109億円) 約18%	RM12.6億 (約416億円) 約4%
輸出売上高	RM34.8億 (約1,148億円) 約28%	RM84億 (約2,772億円) 約68%	RM4.3億 (約142億円) 約3%	RM1億 (約33億円) 約1%
雇用者数	40,798人 約30%	72,730人 約53%	14,382人 約10%	10,170人 約7%

MSC MALAYSIA ANNUAL INDUSTRY REPORT 2013 より作成

4 マレーシア・マイ・セカンドホーム・プログラム (MM2H)

「マレーシア・マイ・セカンドホーム・プログラム (MM2H)」は、一定の資産や収入がある海外の富裕層を対象とし、中長期滞在者による消費拡大や滞在用の不動産投資による外貨獲得を目的とした長期滞在制度の先行事例である。

4-1 MM2Hの概要

(1) 制度の背景

MM2Hは2002年に制定された最長10年の長期滞在ビザである。外国人長期滞在者はマレーシア人の10倍以上の購買意欲があるといわれ、マレーシア政府は海外から移住者や長期滞在者誘致を熱心にすすめ、富裕層による国内消費の促進と経済活性化を促す目的で制度化された。

年間を通じて気候が温暖であり、アセアンの中では政治経済が安定し比較的物価が安いいため、南国的なリゾート地域性と経済格差を利用した暮らしを求める滞在者が多い。治安の良さ、インフラが整備された住環境、政治的安定と銀行口座開設による資産運用や不動産投資、メイドを雇った自宅での介護や育児、英語力と国際人材を育成する親子留学、災害回避など、マレーシアへの長期滞在の目的は多岐にわたっていると考えられる。

国として安定的な外貨収入を得ることを主な目的としているが、こうした経済面だけではなく、プログラムを通じて各国との民間レベルの交流を増進し、知的レベルの高い良質な外国人が定着することでマレーシア社会の文化・秩序などにも好影響を与えることも期待されている⁴。

(2) 制度の内容

MM2Hによる長期滞在ビザ取得に年齢制限はないが、取得時に経済的証明が必要(表5)で、

表5 取得に必要な経済的証明

区 分	内 容
50歳未満	最低 RM50万 (約1,650万円) 以上の財産証明と月額 RM1万 (約33万円) 以上の収入証明が必要。仮承認後は RM30万 (約990万円) をマレーシアの金融機関に定期預金すること。
50歳以上	最低 RM35万 (約1,155万円) 以上の財産証明と月額 RM1万 (約33万円) 以上の収入証明又は年金証明が必要。仮承認後はそのうちの RM15万 (約495万円) をマレーシアの金融機関に定期預金すること。

出典：(一財) ロングステイ財団「ロングステイ調査統計 2013」

条件を満たせば10年経過後の更新も可能である。申請者は配偶者と21歳未満の未婚の子供、60歳以上の両親を同行させる事ができ、パートタイム就労や、両親や子供を扶養家族として帯同することも可能になった。また公的年金のみ所得要件として認めるという制限が外れ、企業年金も加算できるようになっている。

(3) 制度の成果

表6の通り、2011年の東日本大震災以降、MM2Hを取得する日本人が増えている。年間を通じて温暖な気候、物価の安さ、英語、治安の良さ、インフラが整備された住環境、多民族国家ならではの多様な文化と食事、メイドを雇える暮らし方が可能なこと等がマレーシアでの長期滞在を選択する理由になっている。また制度改正により日本での技術経験を活かした就労や、日本で得る企業年金での生活、扶養家族の帯同により介護や国際教育を目的とした暮らしが可能とも滞在を促進する要因となっている。ルックイースト政策⁵により国民が親日的なのも暮らしやすい要素の一つである。

また、日本人の増加は、現在アジアで最大規模の格安航空会社 (Low Cost Carrier、以下LCC) であるエアアジアの就航による効果も大きい。LCCは日時を限定しなければ往復3万円程度の安い運賃で渡航が可能であり、長期滞在

表6 MM2Hの国別年別取得の推移

(人)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	バングラディシュ 341	英国 240	イラン 227	イラン 212	イラン 227	日本 423	日本 816
2	中国 242	日本 198	日本 210	日本 169	日本 195	中国 405	中国 731
3	英国 209	韓国 152	英国 208	英国 162	中国 154	イラン 286	バングラディシュ 388
4	日本 157	バングラディシュ 149	中国 120	中国 114	英国 141	バングラディシュ 276	イラン 201
5	シンガポール 94	中国 90	韓国 86	パキスタン 103	パキスタン 77	英国 153	英国 125

出典：一般財団法人ロングステイ財団「ロングステイ調査統計2013」

者へ気軽に日本と行き来ができる安心感を与えている。

4-2 長期滞在を促進する方策

(1) 多様な住環境

MM2Hを利用して滞在する際、短期～中期間の滞在にはサービスアパートメント、中期～長期間の滞在にはコンドミニアムの利用が目立つ。また、マレーシアでの不動産購入については、外国人の不動産最低購入価格に制約が設けられている。

クアラルンプールには中心地から郊外まで様々な住宅地があり、長期滞在の目的に合わせ住宅地を選択することが可能である。住宅地によってコンドミニアムの月額家賃は異なるが、モントキアラ地区では、月額RM3千～1万⁶(日本円で月額99,000～330,000円)である。東京都六本木にあるプール付きのマンションは月額19万～70万円の家賃であり、家賃を比較しても、マレーシアのほうが安い家賃で贅沢な暮らしをすることが可能である。

(2) 利便施設の配置

買い物については現地のスーパーを利用すれば、食料品・衣料品・日用品も豊富にあり、現地製ののであれば日本よりずっと安く購入で

きる。また、伊勢丹やジャスコなどの日系スーパーがあり、味噌や醤油といった日本食材も、若干値段が高くなるが入手することができる。病院については欧米に留学し技術を身につけた専門医が多く英語を話せるだけでなく、外務省のホームページには日本語が通じる病院を紹介しているため、病気になっても安心して治療を受けることができる。また、多民族国家であるため様々な国のインターナショナルスクールもあり、学校へ通う環境も充実している。

4-3 MM2Hを通して見えてきたこと

MM2Hは、これまでごく一部の富豪だけが可能であったエキゾチックな南国における安全で豊かな暮らし(長期滞在)を、一定の富裕層の手が届く仕組みとして売出したところに成功要因がある。これは、風土、国民性、多民族性、ハラルの充実、言語、国内消費・物価状況など、グローバルなマーケットにおける自国の立ち位置を強みに転換し、潜在的なニーズを掘り起こした好例であると言えよう。

なお、訪日外国人の状況をはじめとする名古屋をとりまく現状や、名古屋への提案として掲げたクリエイティブクラスの居住促進と、若者を対象とした「ものづくり留学」の2つの提案については、報告書本編をご覧頂きたい。

5 おわりに

マレーシアは、民族、宗教、政治、経済、文化・慣習など様々な面で日本と異なっている。そのため当然のことながら実施される政策も日本とは異なっている。その一方で、調べていくと、マレーシアの政策にも日本の政策にもあてはまる共通の要素、同根の発想が確かに存在する。

今回、マレーシアではどうかということに留まらず、日本・名古屋ではどうか、そしてどこが違い、どこが共通かを意識しながら2つの政策を調査してきた。こうした調査を通じて、多面的に物事を見る重要性を再認識することができた。今後は、この経験を名古屋の将来のまちづくりに活かしていきたいと考えている。

今回のマレーシア調査に際し、以下の方々に大変お世話になりました。ありがとうございました。

マレーシア政府観光局 (MM2H) | 山田美鈴氏
独立行政法人 国際協力機構 人間開発部 高等教育・社会保障グループ 高等・技術教育課 | 澁谷政治氏
独立行政法人 中小企業基盤整備機構 中部本部 経営支援課 | 西村修二氏、鈴木輔氏

マレーシア工科大学 マレーシア日本国際工科院教授 | 池田章一郎氏

元日本留学生 | Khadijah Meor Ahmad Fadzil 氏、Nur Hafizzah Binti Mohd Yusop 氏

クアラルンプール日本人会 | 栗原信一郎氏、栗原由美氏、山田和彦氏

Multimedia Development Corporation Sdn. Bhd. | CM Voon 氏

日本貿易振興機構 クアラルンプール事務所 | 新田浩之氏
名古屋市市民経済局 次世代産業支援課 | 木村元則氏、加藤津多子氏、中村香葉氏、同局 産業労働課 | 山田茂喜氏

CLAIR 財団法人自治体国際化協会

※所属は2014年10月当時

■アジアまちづくり研究会メンバー

井村美里、太田秀樹、大竹裕人、小栗礼、尾碕嘉成、加藤咲、栗山亜澄、小島敦、五藤和博、後藤佳絵、崎大樹、佐藤綾子、佐橋友裕、篠田直季、田中佳織、次石寿憲、戸田成一、鳥居世葉、中島壮太郎、中野芳美、中村真樹夫、阪野武郎、平野綾子、福永渉、藤田春菜、

武馬淑恵、松井利親、水野雅彦、脇田麻衣子

アジアまちづくり研究会は、名古屋都市センターをプラットフォームとする名古屋市職員有志による研究会です。グローバル化していく世界の中で、成長著しいアジアのまちづくりを調査し、アジアの価値観を学ぶことで、名古屋の将来のまちづくりに活かしていくことを目的としています。

本編は下記URLよりダウンロードできます。

vol.1 マレーシア・クアラルンプールの都市開発

http://nui2.deploy.jp/user/media/document/investigation/h26/nuiNo15_voll.pdf

vol.2 外貨獲得を狙う経済特区と長期滞在制度

http://nui2.deploy.jp/user/media/document/investigation/h26/nuiNo16_vol2.pdf

vol.3 躍進する観光立国の戦略

http://nui2.deploy.jp/user/media/document/investigation/h26/nuiNo17_asia_vol3.pdf

脚注

¹ マレーシアの関係機関がMSCを説明する時は「情報通信技術 (Information and Communication Technology, ICT)」という語を用いているが、このレポートでは、日本で一般的な「情報技術 (Information Technology, IT)」という語を用いることとする。

² RM1 (1 マレーシアリングgit) = 33円 (2014年10月18日現在) で換算。以降も同レートで換算。

³ MSCにおけるクラスター (cluster) は、領域というような意味で使われている。クラスターとは、元々ブドウなどの房を意味する言葉で、一般には、ある特定の最終製品・サービス分野において、相互に結び付いた企業群 (製造・販売企業、原料等の供給企業、流通企業、金融機関等) と関連機関 (産業団体、大学、行政等) が近接して立地している状態 (産業集積がなされている状態) を意味する。

⁴ 福屋利信「マレーシアの大学調査報告」

⁵ 1981年にマハティール首相が提唱した近代化促進政策。日本や韓国の近代化を手本として国民の教育を行い、意識を改革して経済発展を促進しようとするもの。

⁶ マレーシア長期滞在一ロングステイマレーシア観光政府ウェブサイト http://www.tourismmalaysia.or.jp/long/long_2.html

1 はじめに

2012年におけるマレーシアへの観光客数は世界第10位、観光収入は世界第13位、また1998年から2012年にかけて観光客数は約4.5倍に、同じく観光収入は約7倍に増加するなど、観光産業は同国の経済発展を支える成長分野として高く評価されている。本レポートでは、観光立国として躍進し続けるマレーシアについて、観光の面からその魅力に焦点をあて、観光客を呼び込むための政策や実態について取り上げる。

2 観光政策

2-1 観光機関

国外へのプロモーションや国内における観光産業の開発といった実務業務を遂行するためのマレーシア政府観光局が、観光省に設けられている。同局は、観光客数や観光収入の増加を最大の目標とする中、観光産業や関連産業の奨励を進めている。こうした取り組みにより、新たな投資を促進するとともに雇用機会の拡大を図り、マレーシアの経済発展と生活水準の向上に貢献していくことを目的としている。

2-2 計画と目標

1991年、マハティール首相が発表した国家運営の基本方針と言える「ビジョン2020」を実現するため、現在は2011年から2015年までの5年間を計画期間とする「第十次マレーシア計画（10th Malaysia Plan）」に取り組んでいる。

この計画では、石油・ガス、情報通信技術、クアラルンプール圏の開発など12分野が、経済成長を牽引する重点的な分野とされており、観光もその一つとして示されている。

また、上記の計画とは別に、観光政策として「マレーシア観光トランスフォーメーション計画（Malaysia Tourism Transformation Plan）」を、2010年に観光省が策定した。この計画では、2020年までにマレーシアへの観光客を3,600万人、観光収入をRM1,680億（約5.5兆円）とすることを目標にしている。

3 観光空間・景観

3-1 各都市の魅力

(1) 過去と未来、都市と緑が共存する街（クアラルンプール）

マレーシアの首都であり、人口172万人を抱え「KL」の名で親しまれており、経済、文化、交通の中心的役割を果たしている。

近代的な都市と歴史的建築物、熱帯雨林を思わせる自然とが、一つの都市の中でわずか3km足らずの距離という比較的コンパクトなエリアに共存しており、歩いて回れる距離にそれだけ沢山の見どころがあることは、観光する上でとても魅力的な強みであると言える。特に、都会の中にある水辺や緑のオアシスの魅力は大きいと思われる。

(2) 空中庭園都市、未来のマレーシアの風景（プトラジャヤ）

プトラジャヤは、行政機関を中心に、スポー



図1 プトラモスク（通称：ピンクモスク）

ツ施設、プトラモスク（通称：ピンクモスク）、首相官邸のプトラビルなど、様々な文化、政治的施設が点在する都市である。もとはクアラルンプールに集中した人口や都市機能に移転するために造られた都市であるため、都市としての歴史も比較的浅い。また、プトラモスクの愛らしいピンク色の外観は女性観光客を中心に人気があり、近年では観光ツアーも組まれている。

プトラジャヤが美しいのはモスクがあるからだけではなく、計画的に開発された都市景観そのものにある。建物、道路、橋、どれをとっても整備が行き届いており、清潔で近代的である。丘の連なる土地にある空中庭園のような近代的な街並みで、マレーシアが目指す近未来の姿かもしれないという強い印象を残した。

(3) 歴史の重みを感じる世界遺産の古都（マラッカ）

1400年にマラッカ王国が誕生し繁栄した後、400年以上にわたってポルトガル、オランダ、イギリスに支配され、独特の文化を形成したのが古都マラッカである。街にはヨーロッパの影響を受けた街並みと、地元マレーとの融合で出



図2 マラッカの街並み

来上がった特有の文化を見ることができる。

2008年には、ペナン島のジョージタウンと共にマレーシアでは初のUNESCO世界文化遺産に登録された。観光スポットがコンパクトにまとまっており、建築物の見学、食事、ショッピング、宿泊など、歩いて廻ることができるのもマラッカの特長である。

3-2 街を彩る建築物

(1) 成長を続けるクアラルンプールのシンボル

クアラルンプールにそびえ立つペトロナスツインタワーは、日本と韓国の建設会社によって建てられ、1998年に完成した高さ452mのオフィスビルである。完成後、2003年までの5年間は世界で最も高いビルであった。イスラム様式のモスクを思わせる外観は、近代化を進めながらも、イスラムの伝統を重んじるマレーシアの人々の思いが伺える。また、夜には宝石のように輝く美しさはすばらしく、2015年1月末時点におけるトリップアドバイザーの評価においても、クアラルンプールのオススメ観光スポット第2位にランクインしている。タワー周辺には景色を楽しむためのバーやレストランも多く、ショッピングモールも夜遅くまで営業しているため、夜間のにぎわいを一層盛り上げている。

(2) 歴史的建築物の利用

クアラルンプールではイギリス植民地時代に建てられた古い建物が残されており、当時の建物は現在でも使われている。

その一例が、1897年に建てられた旧連邦事務局ビルで、現在は文化省直轄の建物として利



図3 ペトロナスツインタワー



図4 旧連邦事務局ビル

用されている。旧連邦事務局ビルは、イスラムのムーア様式とインドのムガル様式が融合された美しいレンガ造りの建物で、ペトロナスツインタワーと並びクアラルンプールのランドマーク的存在である。建物の前にはムルデカ広場と呼ばれる広い芝生地があり、近接道路には馬車が走っている。

(3) 多文化国家が織りなす現代の建築様式

マレーシアでは1971年からブミプトラ政策がとられ、多様な文化の存在を認めつつマレー系文化やイスラム文化を積極的に評価してきたが、クアラルンプールなどの都市部では、マレー系の民族文化に裏打ちされる建築様式は限られていた。そこで国家を象徴し、民族意識を高めるため、マレー文化やイスラム様式を導入した建築様式が生まれた。

クアラルンプールにおいては国立プラネタリウムや国立モスクなどの公共施設を中心とした建築物は近代イスラム建築様式を中心に建設されている。また、ペトロナスツインタワーなどの民間の建築物もイスラム文化から影響を受けている。

このような背景のもと、現代の建築物がつくられ保存されているが、クアラルンプールでは中国系やインド系の由緒ある寺院が街には残されており、それぞれの文化を反映した街並みが続いているため、一目でそれらのエリアに入ったことが分かる。

4 観光アクセス

4-1 空港

1998年に開業したクアラルンプール国際空港（KLIA）は黒川紀章の設計による、「森の中の空港、空港の中の森」をコンセプトにした空港となっており、施設内のいたるところに緑や水を配置し、自然光を優しく取り入れるデザインを有するなど、マレーシアを訪れる観光客に心地よい空間を演出している。周囲の森林トレッキングを体験できる「KLIA ジングルボードウォーク」などもあり、ハブ空港での乗継時間を有効に活用できるサービスが充実している。

同空港は、アジアで最大規模のLCCであるエアアジアの本拠地であり、LCC専用のターミナルであるKLIA2の供用を2014年5月に開始し、成長著しいLCCの需要に対応するべく、更なる観光客の誘致を図っている。

4-2 空港から都市部への交通アクセス

クアラルンプールセントラル駅までの約50kmを高速運行で繋いでいるKLIA エクスプレスは多くの外国人観光客に利用されており、鉄道が都心と空港を結ぶエア&レールの交通アクセスを有する。この点は名古屋と同様であるが、名鉄名古屋駅は狭いプラットホームで一般の通勤客等の混雑の中、大きなスーツケースを運ぶことから、快適性や利便性の低さがしばしば指摘されている。一方でKLIA エクスプレスは、各駅停車の利用者と改札口を異なる位置に



図5 空からのKLIA（EcoTourismHub.com より）

しており、旅行客への配慮がされている。

4-3 市内バス

クアラルンプール市内には複数の種類のバスが運行されており、観光の際の身近な移動手段となっている。

路線バスはエアコン完備で市内を網羅しており、市民の交通手段となっている。しかし、路線が複雑である上に車内アナウンスもないため、観光客が乗りこなすのには時間を要する。また、同一区間を複数社が運営しており、料金設定も異なる場合がある。

GOKL シティーバスは、2012年に運行を開始したクアラルンプール市内を循環する無料バスである。このバスは、市内で横行していたタクシーのぼったくり対策として始まった。4路線が運行され、車内はフリーWiFi完備となっており、バスターミナルで電波を受信することもできる。

KL Hop-On Hop-Off バスは、クアラルンプール市内の主要な観光スポット 22か所を巡回する2階建ての観光バスである。バス内では日本語を含む9ヶ国語での観光案内(クアラルンプールの歴史と観光地の説明)を聞くことができる。

なお、これらは全般的に案内表示がわかりづらく、観光客にとって使いにくい印象を受けた。

4-4 市内タクシー

クアラルンプール市内は自動車交通量が非常に多い「車社会」である。観光地も点在しており、それらをつなぐ交通機関の整備は追いついていない様子であり、車での移動でなければ

アクセスが困難な場所も多い。そのため、タクシーは観光客にとって大変便利な移動手段の1つであると言える。一部のぼったくりタクシーには気をつける必要があるものの、市内のタクシーは日本と同様にメーター制を導入しており、利用料金の相場は最初の2kmまでで約RM3(約100円)と良心的な金額である。

4-5 ツアーバス

マレーシアにおいても多数のツアーバスが運行されており、プトラジャヤで現地視察のために利用した。プトラジャヤは、各観光エリアが遠く離れており、厳しい暑さのため、レンタサイクルやタクシー等の他の移動手段よりも利便性は高い。なお、バスの運転手は行き先と集合時間を英語で告げて自由に回らせてくれて、現地の案内等はされなかった。

4-6 誘導サイン

マレーシアは多民族国家であるが、サインに用いられている言語は英語、マレー語が多かった。観光客や住民を見ていると、アジア系、特に中国系がかなり多かったが、中国語の表記は少なかった。広告に関しては、言語、デザインに統一感がないようであるが、それがかえってマレーシアらしさを創り出しているようである。

5 ツーリズムを支える食文化

5-1 概要・歴史

(1) マレー系の食文化

マレー料理はインドネシアのスマトラ島で7世紀に誕生したムラユ国発祥と言われる。マレー料理の特徴として、食べ物を腐りにくくするための唐辛子(チリ)やココナッツオイルがたっぷり入っており、メタボリックシンドローム等に代表される現代のマレーシア人の健康悪化に影響を与えている。

なお、マレー系は当初ヒンドゥー教だったが、15世紀のマラッカ王朝時にイスラム化したた



図6 GOKL シティーバス

め、現在はハラルフードが用いられている。

(2) 中華系の食文化

マレーシアの中華料理は中国本土の出身地ごとに異なり多種多様である。また、15世紀のマラッカ王国時代に海上交易等によりマレーシアにやってきた中華系の父親とマレー系の母親を先祖に持つ、ニョニヤと呼ばれる女性達が作るニョニヤ料理は、中華料理とマレー料理の融合した多民族国家マレーシアならではの料理である。中華料理にココナツミルクやカレーの味付けが加わっている。

(3) インド系の食文化

19世紀のイギリス植民地時代に移住してきたインド系住民は、大半が南インド出身のタミル系ムスリムと言われ、南インド料理店が北インド料理店に比べ若干多く存在する。

5-2 屋台とマレーシアの習慣

(1) ライフスタイル

現地の人たちは、朝食を含めて食事は外食が多い。クアラルンプールの駅前やバス停では、朝から路面店でテイクアウトするものが販売されており値段も安価なので、食事は作らず外食が多くなるそうである。

(2) 屋台

クアラルンプールにはいくつもの屋台街があるが、中でも賑わいがあり、観光客も多いのがジャラン・アローである。クアラルンプール一番の繁華街のブキッピンタンから徒歩数分という好条件に立地し、その繁華街から少し路地に入るとジャラン・アローの屋台街がある。雑貨



図7 マレー料理



図8 ジャラン・アローの賑わい

も販売しているが、料理の屋台の方が圧倒的に多く、料理はマレー料理、中華料理、タイ料理、フルーツなど多種多様である。なお、フルーツの王様ドリアンはあまりの匂いの強さにホテル内への持ち込みが制限される場合があり、主に屋台で食べられるようである。

屋台街には屋内で食事ができる席もあるが、ほとんどの人が屋外で食事をしている。また、屋台街が繁華街と近い位置にあり、屋台街以外の目的で訪れた人でもアクセスしやすい。

6 おわりに

観光客数と観光収入を順調に伸ばしているマレーシアを調査する中で、観光地としての多様性を知ることができた。

まず、最初に挙げられるのが景観である。都心とその周辺には、観光名所となっている新しい建築物や歴史的建築物が共存している。また、それらの建築物からは植民地時代の面影や民族色を感じることができ、多文化国家らしい独特の雰囲気があると言える。これらいくつもの要素が同居していることによって、マレーシアらしい景観が作り出され、この土地ならではの魅力につながっている。

次に、食については、マレー、中国、インド、ニョニヤの各料理があり、多民族国家ならではの多様性がある。このような多様な料理を選択できることも魅力の一つとなっている。

また、クアラルンプールは、比較的コンパクト

トなエリアに観光スポットが集約されており、多様性を容易に体感できる都市空間になっている。さらに、各観光スポットへのアクセスは安価な電車やタクシーが充実している。一方、観光スポット周辺の歩道については、整備が行き届いておらず歩きづらい場所も見受けられるので、その点が改善されると、よりまち歩き楽しさが向上すると思われる。

今回の調査を通じて、観光客をはじめとする多くの人を惹きつける仕組みを発見することができた。具体的な事例としては、ライトアップ等の無料で気軽に楽しめるエンターテイメントを提供するペトロナスツインタワーや、ジャラン・アローのようなにぎわいを創出する屋台街等である。このように、新たなハード面の整備だけでなく、まずは既存のものの有効活用や観光客を惹きつける仕組みづくり等、ソフト面での対応が魅力的な観光を考える上で重要であることがわかった。こうしたソフト面での対応は名古屋でも十分に可能と考える。

ここで、以下にその対応の具体例を挙げる。

【名古屋市での対応例】

- ・名古屋の良さをより魅力的に伝える発信力、発信手段の構築
- ・宿泊施設と観光ツアーの連携等、ハブ的な利用をする観光客およびビジネス客にも名古屋に立ち寄ってもらえるようなツアーの発信
- ・魅力やにぎわいを創出するための、行政内および行政と民間の横断的な組織づくり
- ・夜のにぎわいづくりとしての、オアシス21でのウォーターパフォーマンスの実施
- ・久屋大通公園等への屋台（オープンカフェやビアガーデン等）の誘致による、屋台街でのにぎわいづくり
- ・インバウンド観光の重要な視点のひとつであるムスリム層に向けたハラールの環境整備
- ・英語を含めた様々な言語に対応した観光スポットの案内サインの整備
- ・観光スポットでわかりやすい情報を提供するための Wi-Fi 環境の整備

これらの対応策については、今後リニア中央新幹線の開業に向けても有効な対応策になると考えられる。

最後に、マレーシアの観光面での強みは意図して生まれたものでない部分もあるが、多くの人を惹きつけている。実際に現地を訪問して、見て学んだことやヒアリングで聴いて感じたことを、今後の名古屋のまちづくりに活かし、かつ実現していく方法を探っていきたい。

今回のマレーシア調査に際し、以下の方々に大変お世話になりました。ありがとうございました。

Tourism Unit Kuala Lumpur City Hall | Noraza Yusof氏、Fazlin Bt Hussin氏
クアラルンプール日本人会 | 栗原信一郎氏、栗原由美氏、山田和彦氏
CLAIR 財団法人自治体国際化協会
※所属は2014年10月当時

■アジアまちづくり研究会メンバー

井村美里、太田秀樹、大竹裕人、小栗礼、尾碕嘉成、加藤咲、栗山亜澄、小島敦、五藤和博、後藤佳絵、崎大樹、佐藤綾子、佐橋友裕、篠田直季、田中佳織、次石寿憲、戸田成一、鳥居世菜、中島壮太郎、中野芳美、中村真樹夫、阪野武郎、平野綾子、福永渉、藤田春菜、武馬淑恵、松井利親、水野雅彦、脇田麻衣子

アジアまちづくり研究会は、名古屋都市センターをプラットフォームとする名古屋市職員有志による研究会です。グローバル化していく世界の中で、成長著しいアジアのまちづくりを調査し、アジアの価値観を学ぶことで、名古屋の将来のまちづくりに活かしていくことを目的としています。

本編は下記 URL よりダウンロードできます。

vol. 1 マレーシア・クアラルンプールの都市開発
http://nui2.deploy.jp//user/media/document/investigation/h26/nuiNo15_voll.pdf
vol. 2 外貨獲得を狙う経済特区と長期滞在制度
http://nui2.deploy.jp//user/media/document/investigation/h26/nuiNo16_vol2.pdf
vol. 3 躍進する観光立国の戦略
http://nui2.deploy.jp//user/media/document/investigation/h26/nuiNo17_asia_vol3.pdf

● 編集後記 ●

本稿では、「広域連携によるまちづくり」をテーマに、縮小時代における広域連携の方向性に関して、多くのご示唆をいただきました。

今後の広域連携を進めていく際の課題として、専門的な知見、客観性を担保する調査や情報収集、それらをもとに創造的かつ建設的な議論のできる協働の場づくりの必要性が浮き彫りになりました。また、広域連携の議論は、広域的な視点に加え、長期的な視点や多様な主体の参画による分野横断的な発想も求められるため、多大な時間と労力をかけて地道に進めていくものであることもご示唆をいただきました。

英国の著名な経済学者の言葉に「cool heads but warm hearts」というものがあります。この解釈に関しては諸説あるようですが、冷静な頭脳を持ちながら、一方で温かい心情も兼ね備えることの重要性を示した言葉だと私は理解しています。縮小時代に突入し、まちづくり全般において新たな発想や取り組みが求められているなか、まさに必要とされることではないでしょうか。

最後になりますが、お忙しい中にもかかわらず、快くご執筆をお引受けいただきました皆様に、この場をお借りしまして心よりお礼申し上げます。誠にありがとうございました。(山田)

●表紙デザインコンセプト●

今回のテーマは「広域連携によるまちづくり」ということで、行政や企業等が互いに連携し合っている様子に加え、より広域な連携を表すために交通網を想起させるような直線を用いてデザインを行いました。また、今後の広域連携の本格的な展開をイメージし、モチーフの丸を重ねないものもいくつか残し、背景や直線にグラデーションを用いることで、徐々に動き出す様子を表現しています。

賛助会員のご案内

これからのまちづくりを進めていくには、市民、学識者、企業、行政など幅広い分野の方々の協力と参加が不可欠です。名古屋都市センターでは、諸活動を通してまちづくりを支える方々のネットワークとなる賛助会員制度を設けています。趣旨にご賛同いただきまして、ご入会いただきますようお願い申し上げます。当センターの事業内容については、ホームページ (<http://www.nui.or.jp/>) をご覧下さい。

年会費 ◇個人会員…一口5,000円 ◇法人会員…一口50,000円

(期間は4月1日から翌年の3月31日までです。)

なお、当公社は税法上の「特定公益増進法人」となり、賛助会員については税制優遇措置が受けられることになりました。(ただし、確定申告が必要です。)

●アーバン・アドバンス No.66 ●

2016年3月発行

編集・発行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター

〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目1番1号

Tel : 052-678-2200 Fax : 052-678-2211

表紙デザイン フォーマットデザイン 金武 智子

66号デザイン 弘中 紳二郎(名古屋工業大学大学院 社会工学専攻 1年)

印刷 株式会社荒川印刷

※この印刷物は、再生紙を使用しています。

アーバン・アドバンス バックナンバーのご案内

号数	発行年月	テーマ
No.48	2009.02	都市型河川・運河の再生と都市の魅力づくり
No.49	2009.06	自転車の視点でみるまちづくり
No.50	2009.09	都市の水災害～伊勢湾台風から50年～
No.51	2010.02	近世武家文化とまちづくり～名古屋開府400年に寄せて～
No.52	2010.06	生物多様性とまちづくり
No.53	2010.10	都市とアート
No.54	2011.02	持続するまちづくり活動
No.55	2011.07	名古屋都市センター設立20周年記念特集号
No.56	2011.10	スマートシティ
No.57	2012.03	災禍からの復興と文化
No.58	2012.06	リノベーションとまち
No.59	2012.10	アジア交流時代のまちづくり
No.60	2013.02	「新しい公共」によるまちづくり
No.61	2013.09	老いと向き合う都市
No.62	2014.03	都市とビッグデータ／オープンデータ
No.63	2014.09	都市の更新
No.64	2015.03	民間主体・官民連携まちづくり
No.65	2015.10	「道」のデザイン

まちづくりに携わる広範な人々の論文、都市センターの研究成果、名古屋のまちづくり情報などを掲載（A4版、100ページ程度）。名古屋都市センターまちづくりライブラリー、名古屋市立図書館などにて閲覧可能。

次号予告

**アーバン・アドバンス****No. 67****【名古屋都市センター設立25周年記念特集号】**

名古屋都市センターは「都市計画のまち」を世界に冠せしめた復興土地区画整理事業の収束を記念した「まちづくりの交流拠点」として平成3年7月に設立され、今年で四半世紀を迎えます。今後、名古屋は2027年に開業予定のリニア中央新幹線により、東京圏と名古屋圏による「スーパーメガリージョン」が形成され大きく変わっていきます。そこで次号は、25周年記念特集号と題して、更なる飛躍が期待される名古屋における都市センターのあるべき姿について考えます。

2016年09月 発行予定

