

リニア 中央新幹線



ナゴヤの未来

2027 年のリニア開業（東京都-名古屋市間）は、名古屋の街を再構築する絶好の機会である。

リニアの開業によって自然に地域が活性化するという発想に立つのではなく、名古屋の強みを活かした産業や観光の振興、快適な居住環境の整備など、地域独自の個性を発揮するまちづくりが求められる。

そこで本レポートでは、リニア開業を見据え、未来に向かってより魅力ある名古屋を築くために何をすべきかについて考えてみたい。

リニア中央新幹線とナゴヤの未来

名古屋都市センター 調査課 河村 幸宏

はじめに

東京と大阪を1時間で結ぶリニア中央新幹線が開業すれば、人々の交流の機会が大幅に拡大し、新しい知恵や技術が創造され、日本経済が大いに活性化すると期待される。しかし、その要因が更なる東京への一極集中によるのであれば、この地域にとっても日本にとっても喜ぶべきものではない。リニアの開業によって自然に地域が活性化するという発想に立つのではなく、名古屋の強みを活かした産業や観光の振興、快適な居住環境の整備など、地域独自の個性を発揮するまちづくりの展開が求められる。そこで本レポートでは、リニア開業を見据え、未来に向かってより魅力ある名古屋を築くために何をすべきかについて考えてみたい。

レポートの構成は、第1章でリニア中央新幹線のあらましを説明し、第2章でリニア中央新幹線の開業を見据えた名古屋のまちづくりについて詳述し、巻末に、2011(平成23)年7月に開催したシンポジウムの講演とパネルディスカッションの内容を掲載する。

第1章 リニア中央新幹線のあらまし

中央新幹線は、東京都から大阪市に至る新幹線の整備計画路線で、超電導磁気浮上方式により建設される計画となっている。その整備は、三大都市圏間の大動脈輸送の速達性を飛躍的に向上させるとともに、東海道新幹線の代替・補完機能を確保するものである。

東海旅客鉄道株式会社(以下、「JR東海」という)は、2027(平成39)年に東京都-名古屋市間(最速40分)の先行開業を目指している。また、東京都-大阪市間(最速67分)の全線開業は2045(平成57)年を想定している。

表-1 整備計画

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505 キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む)	90,300 億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市付近、赤石山脈(南アルプス)中南部、 名古屋市付近、奈良市付近

1-1. 整備の必要性

2010(平成22)年5月に開催された交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部中央新幹線小委員会(以下、「中央新幹線小委員会」という)におけるJR東海の資料¹⁾と、2011(平成23)年5月に中央新幹線小委員会が国土交通大臣に提出した答申²⁾をもとに、中央新幹線の必要性を整理した。

(1) 三大都市圏の大動脈輸送の機能強化

三大都市圏間的高速かつ安定的な旅客輸送は、我が国の国民生活及び経済社会を支える大動脈の中でも最たるものである。中央新幹線の整備は、速達性向上などその大動脈の機能をさらに強化するものと期待される。

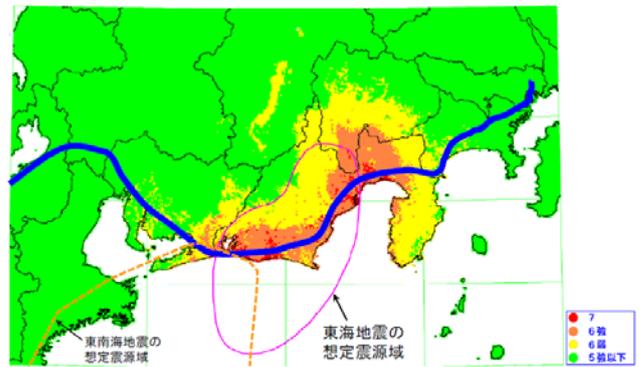
(2) 東海道新幹線の経年劣化への備え

東海道新幹線は、昭和39年10月の開業から既に47年が経過している。JR東海は、平成30年以降に大規模改

修工事を実施することを計画しているが、この全線にわたる構造物の大改修は、対象数が多く、相当な運行上の支障を覚悟しなければならない。中央新幹線が実現しても、東海道新幹線の大規模な改修工事は必要であるが、バイパス機能を確保できることから、そのダメージを軽減、回避することが可能となり、日本の大動脈輸送を安定的に維持していくことができる。

(3) 大規模地震等の災害発生リスクに対するの備え

阪神・淡路大震災や東日本大震災の被害によって新幹線が長期間不通になった経験から、東海地震の想定震源域地域を通過する東海道新幹線の代替路線が必要である。中央新幹線を開業させて日本の大動脈輸送を二重系化することこそが、抜本的な備えとなる。



中央新幹線小委員会資料（平成 22 年 5 月 10 日）

図-1 東海地震の想定震源域と震度分布

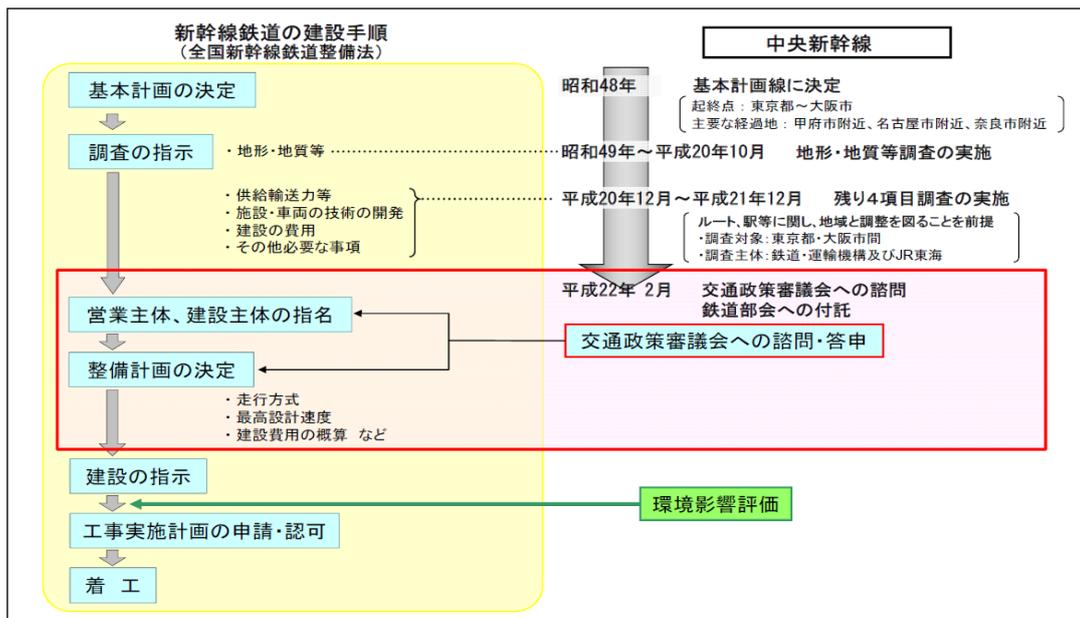
中央新幹線を開業させて日本の大動脈輸送を二重系化することこそが、抜本的な備えとなる。

1-2. 近年の動き

2007(平成 19)年 4 月、JR 東海は、2025(平成 37)年に東京都-名古屋市間での中央新幹線の営業運転を先行的に開始することを明らかにした(2010 年 4 月に、2 年遅れることを表明)。その後 2007(平成 19)年 12 月に、自己負担で建設を推進しても健全経営の維持が可能であると判断し、自己負担を前提に必要な手続きを進めることを決定した。

2008(平成 20)年 10 月、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「鉄道・運輸機構」という）及び JR 東海は、1990(平成 2) 年以來行ってきた地形・地質等に関する調査の結果について、国土交通大臣に報告書³⁾を提出した。さらに、2009(平成 21)年 12 月、2008(平成 20)年 12 月に国土交通大臣から指示された残り 4 項目の調査についても報告書⁴⁾を提出した。

2011(平成 23)年 5 月、中央新幹線小委員会が、営業主体及び建設主体として JR 東海が適当であること、南アルプスルートによる整備が適当であることを明記した答申²⁾を国土交通大臣に提出した。これを踏まえ、国土交通大臣は「整備計画」を決定し、JR 東海を営業主体等に指名するとともに、建設の指示を行った。現在 JR 東海は、東京都-名古屋市間において、環境影響評価の手続きを進めている。



中央新幹線小委員会資料（平成 23 年 5 月 12 日）

図-2 リニア中央新幹線の手続きフロー

1-3. 路線の概要

(1) ルート

東京都から名古屋市に至るルートは、東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線、甲府付近、南アルプス中南部を経て、東海道新幹線名古屋駅付近に至る、延長286kmの区間となっている。



中央新幹線（東京都-名古屋市）計画段階環境配慮書（平成23年8月5日）

図-3 事業実施想定区域

基本計画の決定後、東京都-名古屋市間のルートとして3案が検討されてきた。長野県は、観光・地域振興のメリットを念頭に、伊那谷ルートでの整備を主張してきたが、JR東海は、建設費、用地取得、維持運営費、時間短縮効果、輸送需要量の全ての面において南アルプスルートが最も優れているとの試算を示し（後で詳しく説明）、両者で検討が進められてきた。最終的には前述のとおり、中央新幹線小委員会から南アルプスルートを採用することを明記した答申²⁾がなされ、JR東海が主張していた南アルプスルートで決着した。

表-2 ルートの概要

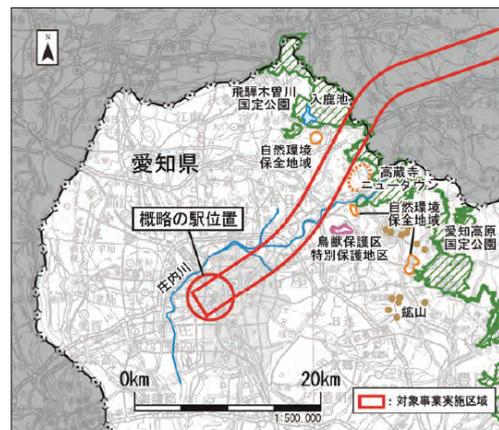
木曾谷ルート (Aルート)	山梨県甲府市付近から木曾谷を経て名古屋市へ至る大回りルート
伊那谷ルート (Bルート)	山梨県甲府市付近から伊那谷を経て名古屋市へ至る迂回ルート
南アルプスルート (Cルート)	山梨県甲府市付近から赤石山脈(南アルプス)を経て名古屋市へ至る直線ルート

愛知県内の対象事業実施区域（犬山市、小牧市、春日井市及び名古屋市）については、2011(平成23)年9月にJR東海が公表した環境影響評価方法書⁵⁾によると、「生活環境保全の面から名古屋駅ターミナル駅周辺を除き、全区間を大深度地下トンネルで通過する。入鹿池を回避し、名古屋市ターミナル駅へ東西方向に接続する。大深度地下トンネル施工のための立坑等が必要となることから、(中略)高度に市街化、住宅地化が進んでいる高蔵寺ニュータウンを回避するようルートを計画する。」と示されている。

なお、名古屋以西については、大阪駅は現在の東海道新幹線の新大阪駅のある場所とする方針がJR東海から発表(平成23年5月30日)されているが、名古屋市-大阪市間(約150km)のルートについては、20kmの幅で示されている段階である。

(2) 駅の位置と構造

東京都及び名古屋市のターミナル駅については、環境影響評価方法書⁵⁾によると、「いずれも周辺は高度に市街化が進んでいるため地下駅とする。また、東海道新幹線との結節、在来鉄道との円滑な乗り継ぎ、及



「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1日本、50万分の1地方図、数値地図200000(地図画像)及び数値地図50000(地図画像)を複製したものである。(承認番号 平23 信環 第266号)」

環境影響評価方法書（平成23年9月27日）

図-4 対象事業実施区域

び国際空港とのアクセスの利便性を確保することが可能で、できる限り当社の用地を活用できる東海道新幹線の既存駅付近に設置する。敷地として延長 1km、最大幅約 60m、面積約 3.5ha を想定している。地下駅は、開削工法により施工する。」と示されている。

また、中央新幹線の名古屋駅については、東海道新幹線の名古屋駅直下に東西方向で設置し、将来の関西圏伸延までの間多数の乗客が東海道新幹線との乗り継ぎを行うことに対応するため、中央新幹線と東海道新幹線のホームを結ぶ動線の工夫を行い、乗り換えに掛かる移動時間を 3 分から 9 分にし、負担感のないスムーズな乗り換えを実現させることが、JR 東海より示されている。

なお、中間駅については、超電導リニアの特性と公平性の観点から、1 県 1 駅で地元負担による整備（山梨県、長野県、岐阜県は地上駅、神奈川県は地下駅を想定し、1 駅あたり地上駅は 350 億円、地下駅は 2200 億円と試算）を前提に、JR 東海と地元自治体との間で協議が進められてきたが、2011(平成 23)年 11 月、JR 東海が、リニアの早期実現を図るため中間駅の建設費用を全額負担すると発表した。

(3) リニア実験線

JR 東海は、1990(平成 2)年 11 月に山梨リニア実験線の建設に着手し、1997(平成 9)年 4 月から先行区間 18.4km において走行試験を重ね、2003(平成 15)年 12 月に鉄道の世界最高速度となる時速 581km を記録するなど、超電導リニアの技術開発に取り組んできた。そして、2005(平成 17)年 3 月に、国土交通省超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会により実用化のめどが立ったとの評価を受け、2008(平成 20)年 5 月、2013(平成 25)年度の完成を目標とする延伸工事（全延長 42.8km）に着手した。

1-4. 輸送量・事業費等の試算

JR 東海は、中央新幹線のルート検討にあたり、東京都-名古屋市間及び東京都-大阪市間の各ルートごとに、超電導リニア方式と在来型新幹線方式を採用した場合の路線長、所要時間、需要量、費用などを試算し、公表している。

2009(平成 21)年 12 月に鉄道・運輸機構及び JR 東海が国土交通大臣に提出した調査報告書⁴⁾によると、超電導リニアの各ルート間の比較においては、南アルプスルート⁵⁾の建設費、維持運営費及び設備更新費が最も小さくなり、また、所要時間が短いことから、輸送需要量が最も大きくなると試算されている。

表-3 東京都-名古屋市間のデータ

方式	木曾谷ルート(Aルート)		伊那谷ルート(Bルート)		南アルプスルート(Cルート)	
	超電導リニア	在来型新幹線	超電導リニア	在来型新幹線	超電導リニア	在来型新幹線
路線長	334km		346km		286km	
所要時分	46分	87分	47分	90分	40分	79分
輸送需要量	156億人キロ	72億人キロ	153億人キロ	68億人キロ	167億人キロ	82億人キロ
建設工事費	5兆6,300億円	4兆4,500億円	5兆7,400億円	4兆5,000億円	5兆1,000億円	4兆1,800億円
維持運営費	1,770億円	1,120億円	1,810億円	1,140億円	1,620億円	1,030億円
設備更新費	670億円	370億円	680億円	370億円	580億円	330億円

※輸送需要量は、2025(平成 37)年の想定値

※運行本数は、1日平均 144 本、1時間あたり片道最大 5 本(速達列車型 4 本、各駅停車型 1 本)と仮定

※維持運営費及び設備更新費は 1 年あたりのコスト

中央新幹線（東京都-大阪市間）調査報告書（平成 21 年 12 月 24 日）

表-4 東京都-大阪市間のデータ

方式	木曽谷ルート(Aルート)		伊那谷ルート(Bルート)		南アルプスルート(Cルート)	
	超電導リニア	在来型新幹線	超電導リニア	在来型新幹線	超電導リニア	在来型新幹線
路線長	486km		498km		438km	
所要時分	73分	128分	74分	131分	67分	120分
輸送需要量	396億人キロ	198億人キロ	392億人キロ	190億人キロ	416億人キロ	219億人キロ
建設工事費	8兆9,800億円	6兆7,100億円	9兆0,900億円	6兆7,700億円	8兆4,400億円	6兆4,000億円
維持運営費	3,290億円	1,890億円	3,330億円	1,920億円	3,080億円	1,770億円
設備更新費	1,250億円	610億円	1,270億円	620億円	1,160億円	560億円

※輸送需要量は、2045(平成57)年の想定値

※運行本数は、1日平均260本、1時間あたり片道最大8本(速達列車型7本、各駅停車型1本)と仮定

※維持運営費及び設備更新費は1年あたりのコスト

中央新幹線(東京都-大阪市間)調査報告書(平成21年12月24日)

1-5. 整備効果

2010(平成22)年10月、中央新幹線小委員会は、中央新幹線の費用対効果分析等の調査結果⁶⁾を公表した。その内容は以下のとおりである。

○2045(平成57)年の輸送需要量は、リニア中央新幹線が整備された場合には、中央新幹線1億500万人と東海道新幹線9600万人の合計2億100万人、リニア中央新幹線がない場合には1億5000万人と推計される(図-6)。また、駅間断面交通量は、図-7のとおりである。

○中央新幹線による経済効果は、便益については71百億円/年、生産額変化(企業の売上の変化に相当)では87百億円と推計される(表-5)。

○便益を圏域別にみると、東京圏、名古屋圏、大阪圏といった沿線大都市圏に大きな効果をもたらす(東京圏26百億円、名古屋圏14百億円、大阪圏16百億円)。一方、1世帯当たりで見ると、沿線他県に大きな効果をもたらす(大都市圏(2~3万円/世帯)に対して、約7万円/世帯)(図-8)。

○生産額変化を圏域別にみると、東京圏、名古屋圏、大阪圏といった沿線大都市圏に大きな効果をもたらす(東京圏40百億円、名古屋圏18百億円、大阪圏23百億円)。一方、変化率をみると、いずれの圏域も同様の伸びを示す(図-9)。

○生産額変化を産業別にみると、中央新幹線は出張等の効率化に貢献することから、沿線都府県では、サービス業、金融業などソフト産業に大きな効果をもたらす。一方、全国的には製造業にも大きな経済効果をもたらす(図-10)。

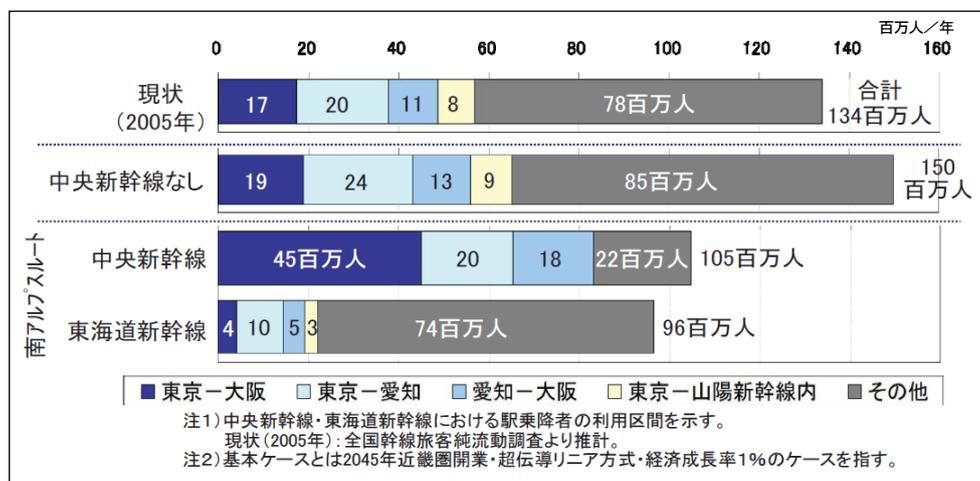


図-6 乗降区間別輸送需要量(基本ケース)

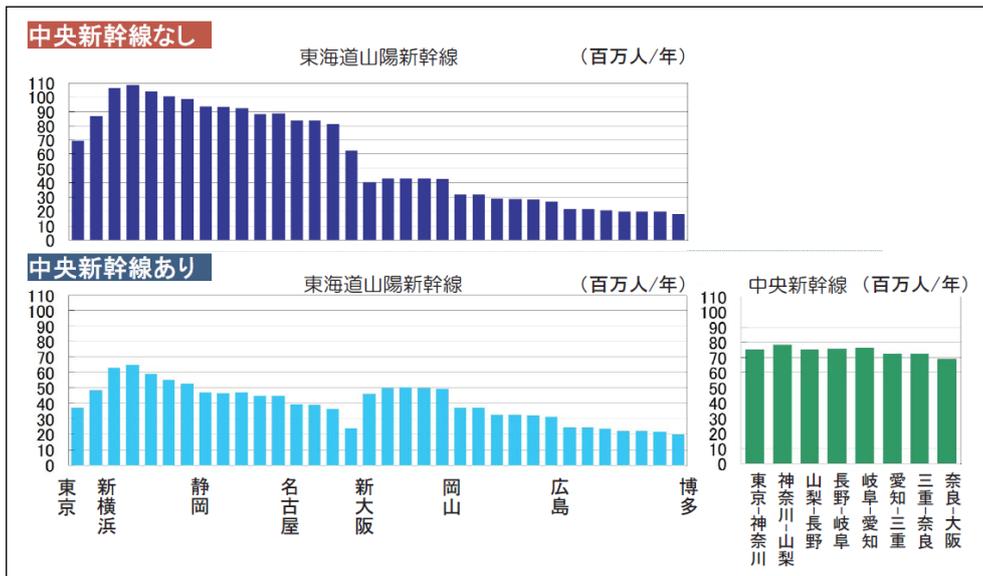


図-7 駅間断面交通量（南アルプスルート・2045年）

表-5 便益と生産額の変化

（2045年時点、価格年次：2000年）

項目	南アルプスルート
便益(全国合計)	71 百億円/年
東京圏	26 百億円/年
沿線他県	8 百億円/年
名古屋圏	14 百億円/年
大阪圏	16 百億円/年
その他	6 百億円/年
生産額変化(全国合計)	87 百億円/年
東京圏	40 百億円/年
沿線他県	3 百億円/年
名古屋圏	18 百億円/年
大阪圏	23 百億円/年
その他	3 百億円/年

東京圏：茨城、埼玉、千葉、東京、神奈川 沿線他県：山梨、長野 名古屋圏：静岡、岐阜、愛知、三重 大阪圏：滋賀、京都、奈良、和歌山、大阪、兵庫

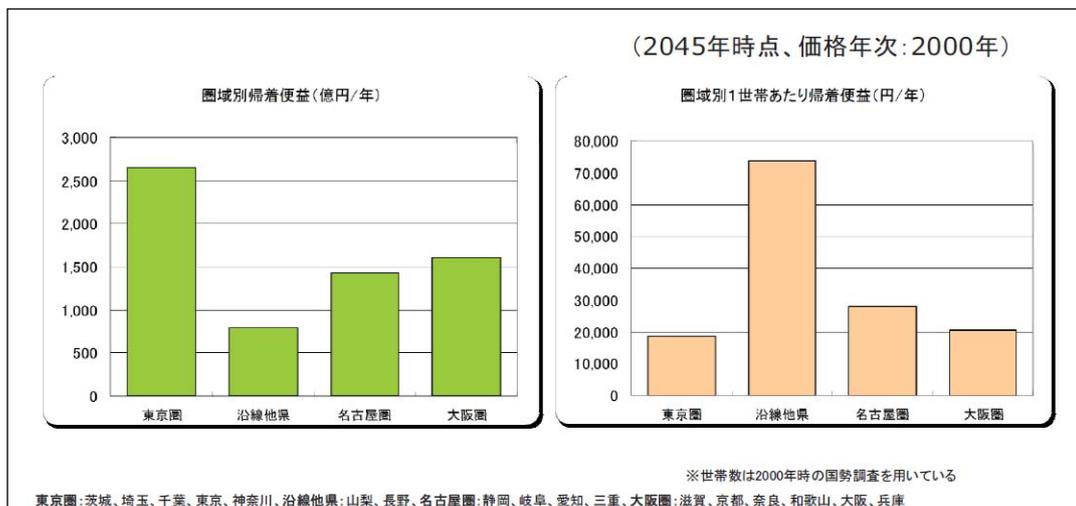


図-8 圏域別帰着便益（南アルプスルート）

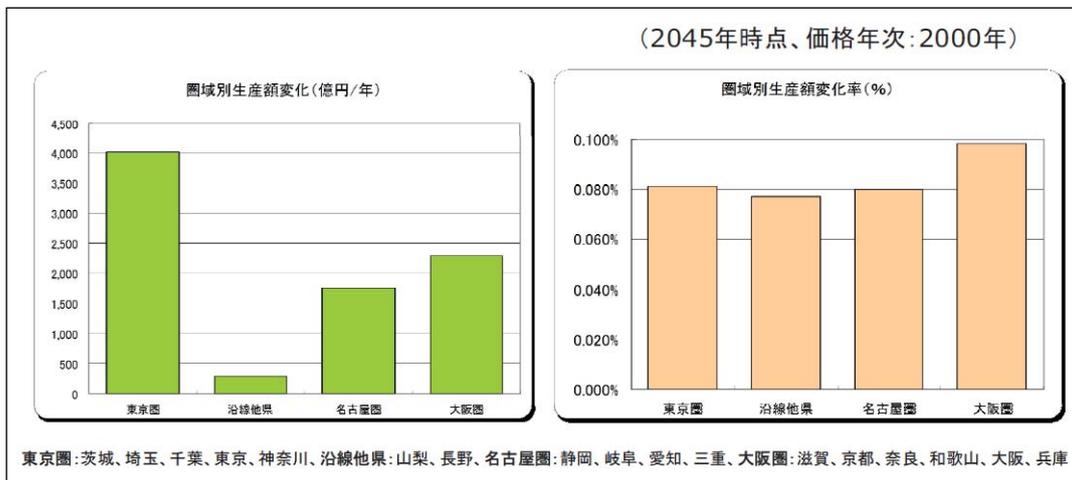


図-9 圏域別生産額変化 (南アルプスルート)

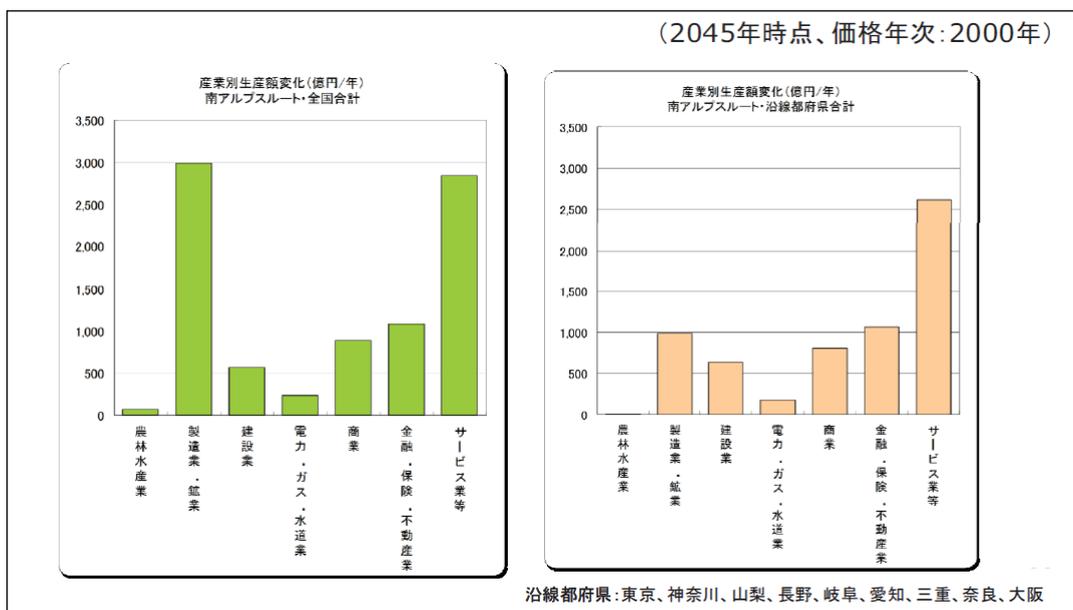


図-10 産業別生産額変化 (南アルプスルート)

※所要時間(東京都-大阪市間):東海道新幹線 148 分、中央新幹線 67 分
 ※運賃(東京都-大阪市間):東海道新幹線 14.1 千円、中央新幹線 15.0 千円
 ※運行本数(東京都-大阪市間):東海道新幹線 114 本/日、中央新幹線 130 本/日

中央新幹線小委員会資料 (平成22年10月20日)

1-6. 今後の予定

JR 東海は、2~3 年を目処に環境影響評価 (アセスメント) を実施し、国土交通省から工事実施計画の認可を得た上で、2014 年度工事着工する予定である。

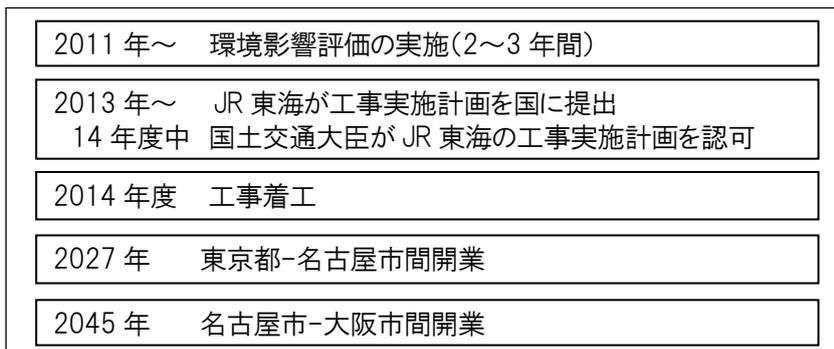


図-11 リニア中央新幹線の開業までの予定

第2章 リニア中央新幹線の開業を見据えた名古屋のまちづくり

2-1. 基本的な考え方

名古屋都市圏は、東京と大阪の間に位置し、鉄道の要衝であるとともに、高速道路の整備水準も非常に高い地域である。さらにリニアが加われば、名古屋から1時間圏の範囲は、関西はもとより長野や山梨まで拡大する（図-12・13）。また、羽田空港や関西国際空港へも1時間弱で到達可能となり、海外へのアクセス性が大幅に高まる。これによって、人々の交流の機会が増加し、新しい知恵や技術が創造され、この地域の経済が大いに活性化するものと期待される。

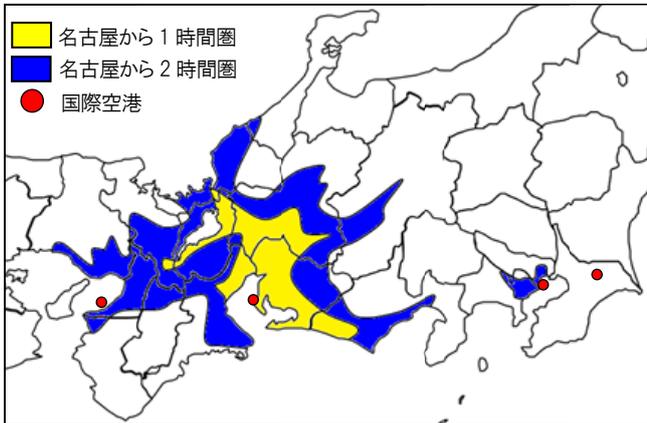


図-12 名古屋から1時間圏及び2時間圏
(リニア開業前)

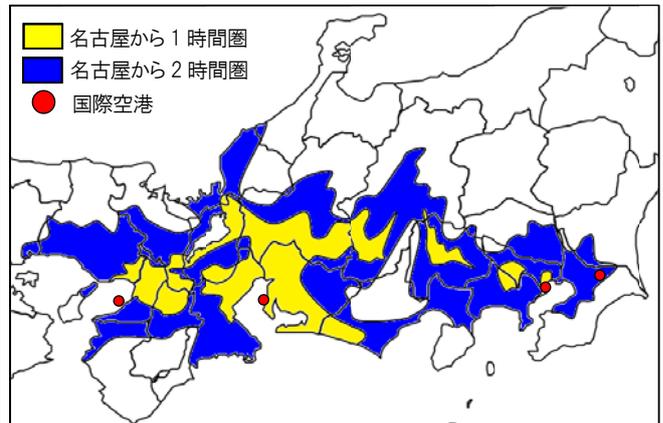


図-13 名古屋から1時間圏及び2時間圏
(東京都-大阪市間リニア開業後)

名古屋都市圏においては、今後も、地域の誇りであるモノづくり文化に磨きをかけ、この強みを環境、情報、医療・福祉分野にも発展させ、創造性溢れるサービスや製品を提供していくことが求められる。そのためには、創造性を触発する環境整備と、多様性を許容し異文化・異業種を受け入れる風土づくりが欠かせない。それらは、経済産業にとって大切なだけでなく、都市の魅力を高めるための快適な居住環境づくりや観光振興においても必要な要素である。

また、都市圏の中心都市である名古屋は、愛知県だけでなく、岐阜県、三重県、長野県、そして北陸圏などと連携を深めつつ（図-14）、独自の個性を強力に打ち出し、海外の都市に負けない魅力的なまちづくりを進め、中心都市としての存在感を今以上に高める努力が必要である。そして、この地域の豊かさや快適性を、全世界に向けて発信することが求められる。



中日本高速道路株式会社ホームページ

図-14 高速道路網

2-2. 経済・産業

(1) クリエイティブ部門の強化

名古屋都市圏は、19世紀終わり頃から鉄道、道路、港湾などのインフラ整備が進み、富国強兵・殖産興業のもと、モノづくり産業が発達した。現在でも、自動車産業の一大拠点であることはもちろんのこと、航空宇宙産業の集積地であり、東海四県で全国の製造品出荷額の4分の1を占めている（図-15）。このように名古屋都市圏は、「1世紀にわたりモノづくり産業が発展し続けている世界でも類まれな都市」である。しかし、アジア諸国の技術力の向上により、21世紀の日本の製造業の先行きは極めて不透明となっている。グローバル化が進展する中で、世界の中等所得者市場で韓国や中国の企業にシェアを奪われつつある。低価格志向のモノづくり戦略だけでは、新興国に伍して生き残っていくことは大変厳しい。

中部経済産業局の調査⁷⁾によれば、この地域のモノづくり企業は、物流体制、技能レベル、経営の安定度、設備の充実度などで高い優位性を示しているが、逆に、外部との連携、開発スピード、デザイン、情報発信、マーケティングなどで弱みを抱えていると指摘されている。改良を重ねて技術を磨いていく能力が極めて高い一方、新たな創造性や情報発信という、いわゆるクリエイティブな部門の弱さがこの地域の特色として浮かび上がる。

新興国で増大していく中所得者をターゲットにした耐久消費財の開発・販売はもちろん重要であるが、一方で、名古屋でしかつくりだせない、嗜好性の高い、世界の富裕層がほしくなるような高付加価値ブランド製品を提供していくことが極めて重要である。

そこで今後は、国際性豊かなクリエイティブクラス^{*}と呼ばれる人材の確保が重要視されるだろう。このような人材を招き入れるためには、魅力的な企業の集積と就業・起業機会の充実が不可欠であり、加えて、その原資となる優秀な若年層を受け入れ、育て上げ、地域社会に還元する大学（高等教育機関）の存在が欠かせない。また、学生の国際性の向上と良質な人材確保の観点から、海外の学生に対して奨学制度を創設するなど、留学生受け入れの強化も重要である。

企業は、創造性を発揮し未来を切り開く人材の育成に力を注ぐとともに、リニア効果によって高まった収益を、若年層の就業機会の拡大につなげてほしい。若年雇用の強化は将来への投資であり、地域経済への波及効果も大きく社会的に極めて望ましい。行政には、起業マインドの高い若者が積極的にビジネスに参入できるように、知恵、場所、資金、交流機会の提供など、総合的な支援体制の充実が求められる。

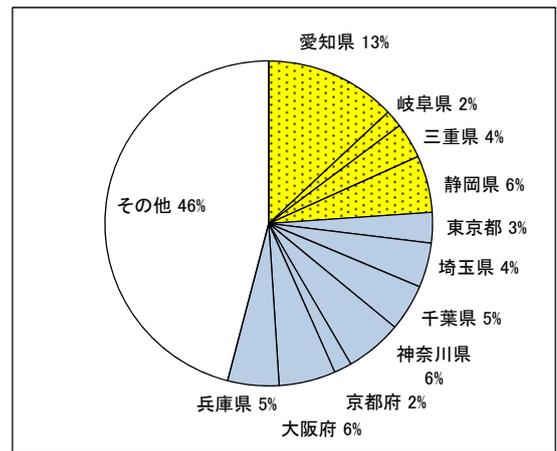
イノベーションの多くは、無から生じるというより、新しい組み合わせによってもたらされる場合が多い。多様な人材が集積し、交流、連携が増えれば、企業や個人の持つ潜在能力が刺激され、イノベーション創出の可能性が高まるものと期待される。その点、この地域は、交流、連携の基礎となる交通便利性の面で他の地域を圧倒しており、その優位性が高いと言えるだろう。

^{*}トロント大学のリチャード・フロリダ教授が提唱したもので、新しいアイデアや技術、コンテンツの創造によって経済を成長させる機能を担う知識労働者層。⁸⁾

(2) 企業立地の促進

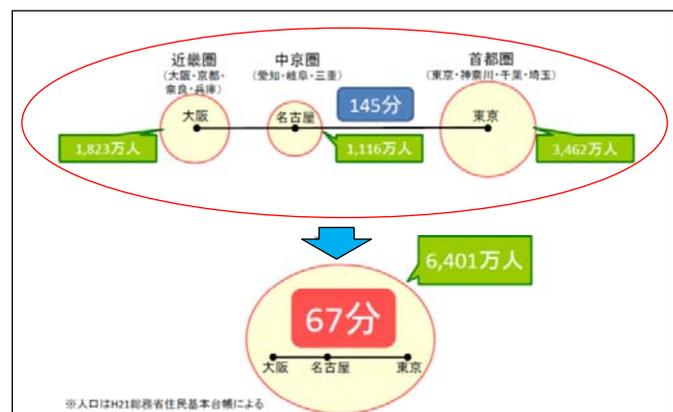
リニア開業後、首都圏から名古屋への大規模な本社移転は想定しづらいが、この地域に工場を抱えているモノづくり企業の支店や研究開発拠点については、現場の近くに中枢機能を配置することの重要性を考慮すると、その移転や拡充が期待できる。サービス関連企業については、巨大マーケットである名古屋都市圏経済の存在を考慮すると、リニアが開業しても極端な移転は起こらないものと思われる。一方、大阪から名古屋への本社移転はどうだろう。東京都-名古屋市間のリニア開業後、大阪延伸までには20年程度の開きがあるため、その間に名古屋の立地優位性が認識されれば、自動車のEV化により、この地域のモノづくり企業との関係が一層深まる電池関連企業などの移転が進むのではないだろうか。

しかし更に重要なことは、リニアによって、名古屋の企業は、東京まで40分、大阪まで20分、中部国際空港まで30分、そして羽田空港、関西国



総務省・工業統計表 (2009年)

図-15 製造品出荷額等の県別割合



中央新幹線小委員会資料 (平成22年5月10日)

図-16 リニア中央新幹線による三大都市圏の融合

際空港まで1時間少々で行けるようになるという事実である。名古屋都市圏を中心に、首都圏から関西圏までがあたかも一つの都市圏を形づくるような状況が生まれるのである（図-16）。これによって、モノづくり企業だけでなく、商社、ソフト、各種コンサル、ありとあらゆる名古屋の企業が、名古屋本社ですべての業務ができる状況になり、東京や大阪に支店を設ける必要がなくなる。まして本社を地価の高い東京や大阪に移転させる必然性もなくなるため、名古屋の企業の収益が向上し、さらなる事業拡大につながるものと考えられる。そして、日本の人口が減少していく中でも、この地域の人口を維持しつつ、また1人あたりの生産性と所得を向上させることにより、マーケットの活性化を図っていくのである。

平成22年工場立地動向調査(速報)⁹⁾による立地地点の選定理由をみると、「本社・他の自社工場への近接性」や「関連企業への近接性」といった立地優位性と、「地価」の安さという要素が上位3位に挙がっていることがわかる。これらは、この地域の強みであり、その証拠に、愛知県は全国第2位（平成22年）の新規立地件数を確保している。さらに、同調査によると、工場立地に際しては、「地方自治体の誠意・積極性・迅速性」も重視されていることがわかる。行政は、道路や鉄道、港湾などの効果的なハード整備を進めることと、企業立地を誘導するための税の優遇や研究開発関連の税控除、工場立地に伴う規制の緩和、国際的なイベントの開催などのソフト施策を、スピード感を持って継続的に行うことが求められる。税制や規制緩和を実現するには、国の総合特区制度などを積極的に活用することが望ましい。その際、効果を最大限に引き出すため、行政と企業が連携し、地域のニーズに合致した特区を創設する必要がある。2011(平成23)年12月に、愛知県・岐阜県・名古屋市等が共同して申請した「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」が、正式に国際戦略総合特区として指定された。今後は、リニア沿線の自治体が、駅前の円滑な再開発や、それに伴う地域の低炭素化、歩行者モビリティの向上、リニアを起爆剤とした企業立地の促進などの実現に向け、効果的な財政支援や規制緩和策などを組み入れた「リニアまちづくり特区(仮称)」を共同で創設すべきである。

2-3. 観光・交流

(1) 広域観光

東京から名古屋を経由して目的地まで行く場合、リニアによって従来よりも1時間遠くまで行けるようになる（図-12・13参照）。このような空間的な拡大は、この地域の観光にとって大きな効果がある。ターゲットになるのは、アクセス利便性が大幅に向上する首都圏の高齢者や、アジア地域の中上流層である。それらの人々の嗜好にあった観光資源の掘り起こしと磨き上げが必要である。

中部地方には、人気の高い魅力的な観光地が数多く点在する。世界文化遺産の白川郷、ミシュランの三つ星観光地の飛騨高山、三千メートル級の日本アルプス、歴史的遺産の伊勢神宮や善光寺、リゾート地の上高地や蓼科、日本三名泉の下呂温泉などである。また、刃物、陶磁器、真珠など海外からの観光客の興味をひく地場の特産品も豊富に存在する。各地域が単独で誘致に取り組むのではなく、愛知、岐阜、三重、長野、静岡、さらには北陸、京都まで含んだ広域で連携を図りながら、観光振興、観光ルート整備を進めていくことが求められる。

また、乗り物やモノづくり系の博物館、工場見学などの産業観光施設がこれほど充実している地域はない。リニアが開業すれば、リニア自体を観光商品として位置づけ、リニアへの乗車、施設見学と広域観光をセットにしたツアーを用意することもできる。大事なのは、それぞれの施設の単体の集客力向上だけでなく、相互の連携によって地域全体のモノづくりブランドを醸成していくことである。また、言うまでもなく、そのための在来線の利便性向上や、周辺地域を結ぶバスの充実も欠かせない。

(2) 名古屋の観光

観光に及ぼすリニアの影響を名古屋に限ってみると、市内の観光業にとっては大きな打撃になる可能性がある。なぜかという、宿泊客が減少し、日帰り客が増加するという問題が発生する恐れがあるからである。それを解決するためには、少なくとも次の二つを実行する必要がある。一つは、名古屋が広域観光のハブ都市であるという立場を明確に認識し、各広域観光拠点との連携の強化を図りつつ、わかりやすい情報提供や

ホスピタリティ溢れるまちづくりを行うことである。例えば、海外からの来訪者が快適に移動できるような多言語による観光案内板の設置やパンフレットの作成、公共交通機関のサインの統一や料金の共通化、また、名古屋駅に物産館を設けて、周辺の観光地とのタイアップによって開発した高付加価値商品を販売すること、などである。さらに、ホテルをはじめとする観光関連事業者の受け入れ態勢の充実や、市民一人ひとりのおもてなしの心の醸成など、来訪者を温かく迎え入れるための環境づくりも重要である。もう一つは、他都市にはない名古屋独自のブランドづくりにより、観光都市としての実力を高めることである。リニア開業までの15年余りの間に、行政、企業、住民が一体となって、来訪者を引き付ける魅力ある街へ再構築することが求められる。特に、東京-名古屋間開業後、大阪延伸までの20年余りの間は、名古屋駅で乗り換える乗客が大幅に増加する（現在の東京圏-阪神圏間のJR利用者は年間約3,800万人：平成19年度貨物・旅客地域流動統計/国土交通省）ため、それらの人々を名古屋の街に招き入れ、再度訪れたいと感じてもらふ工夫が必要となる。そのためには何よりも、都心部の魅力向上が不可欠である。

(3) 名古屋都心部のまちづくり

第二次世界大戦後、戦災復興土地地区画整理事業により、2本の百メートル道路と碁盤割の規則正しい街路を有する都市空間が構築された。名古屋市が、「近代都市計画によって整備された機能的で美しい都市」であり、都市計画の優等生と称される所以である。しかし、戦後半世紀以上経過した現在、都心部においては様々な課題が顕在化している。海外の魅力的な都市に共通しているのは、街並みが美しく、緑が豊富で、歩行者にやさしい、ということである。これはまさに、名古屋都心部で課題になっている点である。しかし逆に言えば、名古屋の優れた基盤の上にこれらが実現すれば、非常に魅力的な都心に変貌するのである。

名古屋のまちづくりにおいては、ビジネス拠点となる名古屋駅前を別にすれば、東京のような高層ビル建設を起爆剤とする再開発型のまちづくりではなく、碁盤割を活かした美しい中層のまちづくりが基本になるものとする。栄、名古屋城、大須などの歴史文化地区が、それぞれの特色、個性を発揮して、リニアが生み出す名古屋駅の活力を都心部全体に波及させていくことが重要である。

2011(平成23)年7月、名古屋都市センターは、名古屋都心ビジョン2030¹⁰⁾を発表し、2030(平成42)年の名古屋の中心部の将来像を提案した。以下、その概要*について説明する。

※詳しい内容については、URL：<http://www.nui.or.jp/en/vision.pdf> をご覧ください。

○都心ステイタスの強化と多核回遊

- ・広域拠点のもつ、他地域にはない特色や潜在力を一層発揮させ、名古屋都心のステイタスを強化する。
- ・2核1軸の都市構造から、多核回遊の都市構造に発展させる。

○名駅地区：グローバルシティ

- ・名古屋駅を中心に、則武、那古野、納屋橋、笹島界隈を含む一帯として、東京や大阪に伍して、世界とビジネス交流するグローバルシティにする。
- ・名古屋駅周辺は高層ビルの建ち並ぶスーパーターミナルゾーンとして、街区再編・土地の高度利用を進め、ビジネス街として業務・商業機能の集積、及び交通結節点機能を高め、同時に歩行者空間の拡大を図る。
- ・スーパーターミナルゾーンにおける南北の歩行者軸を強化し、トランジットモールを形成する。歩行者回遊性を高めるとともに、駅前の良好な都市景観形成を図り、良質なグローバルシティの賑わいをつくる。

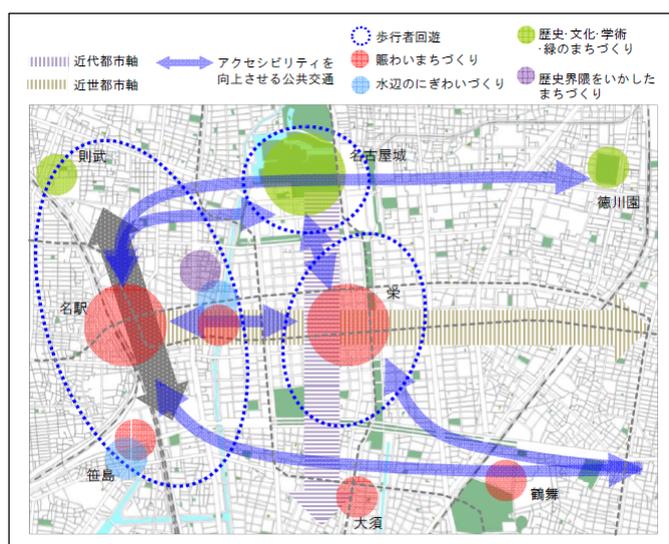


図-17 都心ステイタスの強化と多核回遊

○栄地区：お洒落社交タウン

- ・名古屋駅経由および東部からの来街者を増大するため公共交通機関を増強する。栄地区への立ち寄り抵抗を軽減するため、名古屋駅～栄間、久屋大通・栄・矢場町に関する料金体系等についての改善を講じる。
- ・自動車流入交通を抑制し、トランジットモールの導入など歩行者空間を拡大する。
- ・名城、栄、大須は、近代都市軸にそって連坦性を高めるとともに、久屋大通公園の拡張再整備を進め、歩行者回遊の基本軸を形成する
- ・既存文化施設を振興するとともに創造的文化的機能を創出し、オープンカフェの常設、公共空地の連坦化など図り、公園、広場、道路などの公共空間をハレの場として演出・デザインし快適な社交空間とする。

○名城地区：名古屋のシンボルゾーン

- ・名古屋城本丸御殿の復元をはじめ、天守閣、馬場等名古屋城の復元を推進し、尾張を代表する象徴空間を際立たせる。
- ・名古屋城への公共交通アクセスを判りやすい至便なものとする。とくに名古屋駅からの直接アクセスや、栄地区との連絡強化を図る公共アクセス整備は必須である。
- ・城の門前は建物の移転更新を進め、公共交通アクセスの整備にあわせて恒常的な門前の賑わい空間とし、さらに官庁街において歩行者空間の拡大を図り、空間を活用したイベント対応の賑わい空間形成を進める。

○路面公共交通の強化

- ・リニア対応の都心形成、栄の賑わい振興を支える公共交通アクセス増強のため、都心ループと東部幹線で構成されるLRT(次世代型路面電車システム)の導入とバス主体のチョイ乗りサービスの増強を図る。特にLRTの導入に際しては、需要を吟味し上下分離方式など運営上の可能性を検討することが不可欠である。
- ・名古屋駅～栄間は高頻度運行のチョイ乗りバス幹線とし、回遊ループは、広域拠点めぐりのバスサービスを担う。

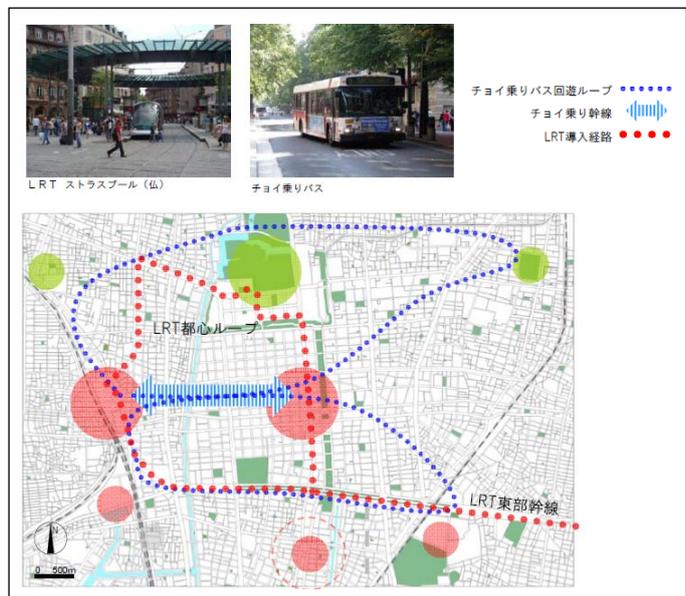


図-18 路面公共交通の強化

2-4. 居住

(1) リニア開業後の居住動向

欧米では、社員のために快適な居住環境を求めて立地場所を決める企業が増えており、個人もまた、そのような場所に住みたいという理由で就職先を探す傾向にあるという。日本でも、リニアによって速達性が高まれば、東京という場所の呪縛から解放されたれ、快適な居住環境を求めて自由に移動する人々が出現するだろう。

リニア開業後、名古屋は東京駅から約50分で結ばれ、時間的には首都圏の主要都市と対等になる(図-19)。その中で、名古屋への移住・定住を促進するには、名古屋の居住環境の強みに一層磨きをかけ、住みやすさという点で都市のブランド力を向上させる必要がある。それによって、名古屋で働きたい生活したいと考える人を呼び込むとともに、名古屋から他地域、特に首都圏へ流出する若年層を抑えることが期待できる。



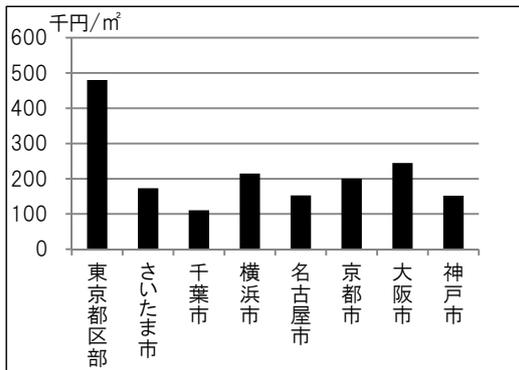
図-19 リニア中央新幹線開業後
東京駅から50分圏

しかし、良好な居住環境の整備にあたっては、奇をてらう必要はなく、快適、安心・安全、歴史・文化という観点で、行政と住民が協働しながら、住みやすい街をつくり上げていくことが重要となる。

(2) 名古屋の居住環境

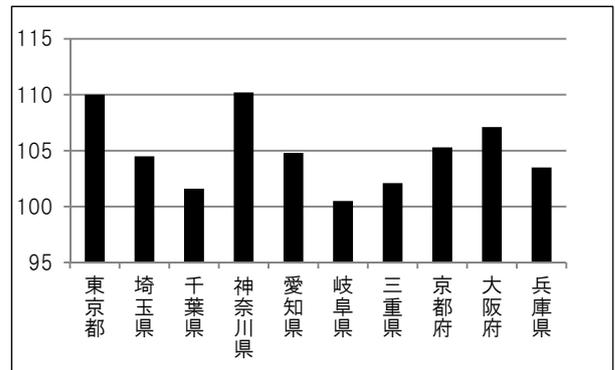
名古屋は、都心部は戦災復興土地画整理事業、既成市街地は耕地整理事業、郊外部は組合区画整理事業によって市街地が整備された。そのため、画一的な街というイメージを抱かれることもあるが、一方で、道路や公園などの都市基盤の一体的な整備が図られたため、良好な住宅地が形成された。

名古屋の居住環境の特徴を列举すると、①地価・物価が安い、②所得水準が高い、③住宅の面積が広い、④出生率が高い、⑤通勤時間が短い、⑥愛知県の農業産出額は全国6位、⑦一人当たり都市公園面積が広い、⑧博物館等が多い、⑨中央部から東は地盤が安定しており地震に強い、など多くの優位性が浮かび上がってくる(図-20~28)。つまり名古屋は、安心して子どもを産み育てられる「空間的・時間的・金銭的にゆとりのある超安全都市」であるといえる。



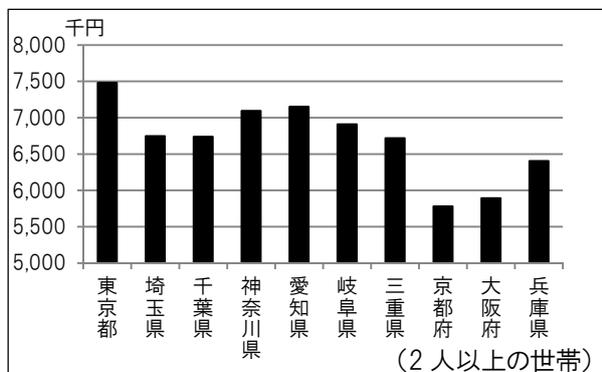
国土交通省・都道府県地価調査 (2010年)

図-20 住宅地平均地価



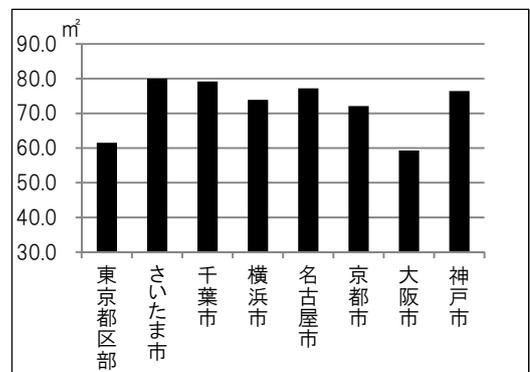
総務省・消費者物価指数 (2009年)

図-21 消費物価地域差指数



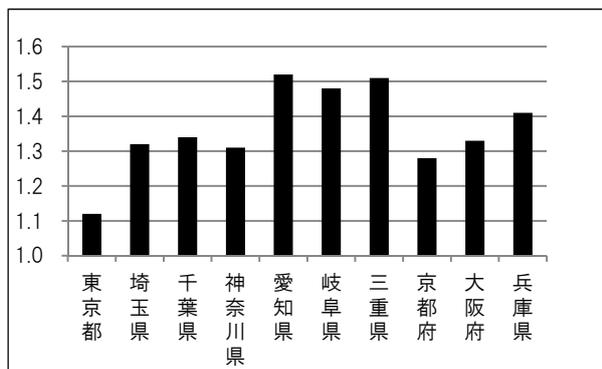
総務省・全国消費実態調査(2009年)

図-22 年間収入



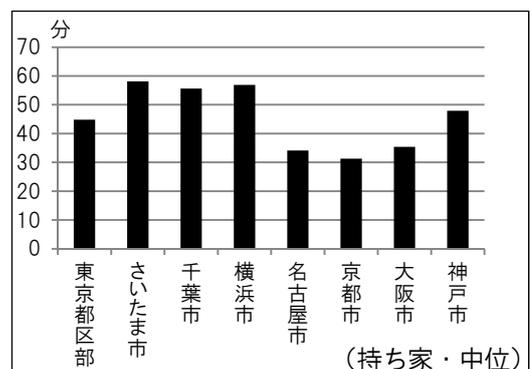
総務省・国勢調査(2005年)

図-23 1世帯当たり延べ面積



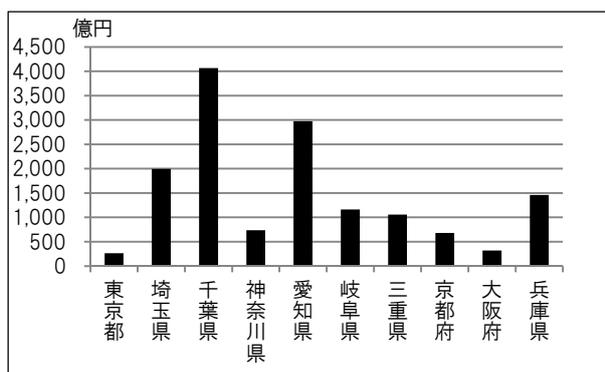
厚生労働省・人口動態統計 (2010年)

図-24 合計特殊出生率



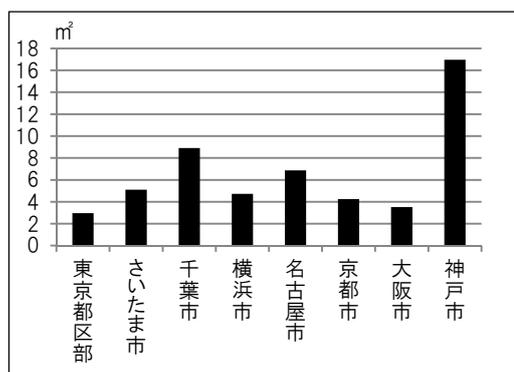
総務省・住宅・土地統計調査 (2008年)

図-25 平均通勤時間



農林水産省・農林水産統計 (2009年)

図-26 農業産出額



国土交通省資料 (2010年)

図-27 1人当たり都市公園面積

(3) 居住環境の更なる向上

① 快適性

名古屋は通勤時間が短く、職住近接している利便性の高い都市であるが、今後はさらに、教養・文化に触れたい、静かな公園に行きたい、人と交流したいと思ったときに、居住地から少し歩くか公共交通機関に乗るだけでそれが実現するような、駅を中心とするコンパクトな街を構築することが求められる。そのためには、医療・福祉、文化、教育施設などの基本的サービスの提供と、歩道・自転車道の拡充や地域公共交通機関の充実、乗り継ぎ抵抗の低減などの歩行モビリティの改善が必要である。

また、身近に自然を感じられる環境づくりも欠かせない。今ある緑の保全はもちろんのこと、緑溢れる公園・街路空間の整備や水辺空間の再生などの公共空間の充実、あわせて、市民が主体となって地域の緑の創出・管理、水辺の再生・活用に携わることのできる仕組みづくりが求められる。

② 安心・安全

名古屋の中央部から東は地盤が安定しており、相対的に地震に強い地域である。また、第2次世界大戦以降は、戦災復興土地区画整理事業や組合土地区画整理事業により、道路・公園などのインフラ整備が積極的に行われ、災害に強いまちづくりが行われてきたといえる。東日本大震災を機に、今後は、建物の耐震化をはじめ、液状化、津波対策など一層の安全対策を行うことはもちろんのこと、災害危険地区を事前に把握しつつ、駅そばを中心とする集約型まちづくりを計画的に展開していく必要がある。

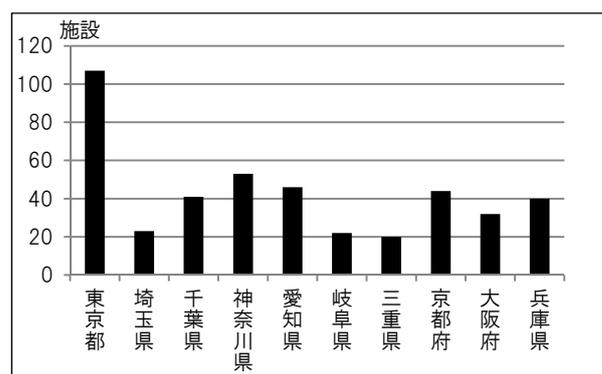
安心・安全の観点からは、エネルギー問題も重要になる。建物単体の創・省・蓄エネ化に加え、面的なエネルギー対策を積極的に行い、世界に先駆けたスマートシティとしてブランド化していくことが求められる。

また、死者最大1万3千人、被害額112兆円にのぼると試算(中央防災会議)されている首都直下地震を考慮すると、安定した地盤を持ち、しかもリニアによって東京から40分になる名古屋の地に、中央省庁のバックアップ機能を整備することが所望される。これは、名古屋だけでなく日本全体にとっても有益であるため、国と協力しながら実現に向けて最大限の努力をしていく必要がある。

③ 歴史・文化

地域固有の歴史と文化が感じられるまちづくりも欠かせない。名古屋は、古代熱田から近世武家、戦後の復興という長い歴史を刻んできた街であり、市内には数多くの歴史的資源が点在している。それら資源を継承・活用できるよう長期的な視点に根差した公的な支援策が必要であり、同時に、地域や大学などと連携した取り組みも重要となる。

さらに、知的な教育・文化施設の充実も必要である。近年、少子化や生涯学習の需要拡大を見据え、街な



文部科学省・社会教育調査 (2008年)

※博物館: 総合博物館、科学博物館、歴史博物館、美術博物館、野外博物館、動物園、植物園、動植物園、水族館

図-28 博物館数

かへの大学回帰が進んでいるが、今後はさらに、リニア開業によって利便性が格段に高まる名古屋を前面に打ち出し、全国あるいは、世界の大学のサテライトキャンパスを積極的に誘致する支援策が求められる。

そして何よりも、名古屋に住みたいと考える人々を増やすためには、多様な人材を受け入れる市民一人ひとりの包容力の向上と、誰もが住みやすいと感じるコミュニティづくりが求められる。

2-5. 情報発信

(1) 街の演出

高層ビルやチェーン店だけでは魅力的な街にはならない。界隈の雰囲気や独自の文化・歴史、オリジナルな体験など、名古屋独自の地域性を活かしたまちづくりが求められる。

名古屋の独自性でまず思いつくのは独特の食文化である。関東と関西の食文化が融合したユニークな料理が数多くある。それら食文化を積極的に活用して、「名古屋に行ったら楽しい繁華街でナゴヤ飯を食うぞ」と思わせる場所づくりが必要である。また、堀川を再生して、川沿いでビールを飲みながら一晩過ごせる場所や、クルーズしながらライトアップされた街を見つつ料理が食べられる仕掛けづくりが求められる。夜景がきれいだとそれを目的に宿泊する客が増えるのである。

リニアの駅となる名古屋駅前に焦点を当てると、そのすぐ裏側には市場や古い街並み、商店街、町家を改装した飲食店などがあり、非常に面白い機能を有する街だということがわかる。このような地区は、高層ビル群と歴史ある低層建築物とのコントラストが魅力的なので、今ある建物をうまくコンバージョンしながら、将来的にもこの景観を保全することが望まれる。

また、都市のマーケティングの観点からは、ソウルの清溪川再生のような世界的に注目されるグリーン・インフラストラクチャーの整備に取り組むことも重要である。名古屋では久屋大通公園や堀川の再生が該当するだろう。行政の予算をゼロベースで見直し、思い切った選択と集中を行うことが望まれる。

(2) “コト” づくり

経済波及効果や知名度の向上の観点から、国際的な MICE^{*}の誘致やイベントの開催などの“コト”づくりも不可欠である。国際的な会議や学会、展示会、そして、音楽祭やアート、スポーツイベントなどを積極的に誘致、企画して、いつも街がお祭りであるかのようなワクワク感を演出することが重要である。国際会議や学会等においては、会議終了後そのまま夜の街で遊べるよう、大規模なコンベンションホールを都心部に整備することが望まれる。そのために長期的な視点に立った用地確保等の戦略が必要である。

また、各種イベントにおいては、多くの市民が主体的に参加でき、運営面でも学生や高齢者の知恵や経験が活かされ、ボランティアとしても参加できるような工夫が必要である。

※M: Meeting (会議、研修、セミナー)、I: Incentive (招待、優待、視察)、C: Convention、Conference (大会、学会、国際会議)、E: Exhibition (展示会)

(3) 情報発信

これまで述べてきた「経済・産業」、「観光・交流」、「居住」に関する各施策を着実に実現することにより、名古屋の強みをさらに磨き上げ、そのすばらしさを国内のみならず海外に向けて積極的に情報発信していく必要がある。「経済・産業」については、「1 世紀にわたりモノづくり産業が発展し続けている世界でも類まれな都市」であり、非常に利便性が高く地価の安いお得な街であること、「観光・交流」については、「近代都市計画によって整備された機能的で美しい都市」であり、ホスピタリティ溢れる回遊性の高い街であること、「居住」については、「空間的・時間的・金銭的にゆとりのある超安全都市」であり、安心して子どもを産み育てられる街であることを前面に打ち出し、統一したブランドイメージを確立して、わかりやすく、継続的に発信していくことが求められる。そのためには、名古屋市長をはじめとする市幹部が関係自治体や企業と連携しつつ、積極的に海外の都市に出かけて行きトップセールスを行うことや、効果的にマスメディアやWEBを活用すること、特にこれからは、Facebook のようなソーシャル・ネットワーク・サービス (SNS: Social Networking Service) の戦略的な活用が不可欠となる。

おわりに

2027(平成39)年のリニア開業(東京都-名古屋市間)は、名古屋の街を再構築する絶好の機会である。リニア開業まであと15年、余裕があるように感じられるが、様々な調整や合意形成に時間を要するまちづくりのタームからすると悠長な時間はない。住民、企業、行政が一丸となって一日でも早く、世界から人と産業を誘引する個性溢れる街の実現に向け、行動を展開していく必要がある。

また、リニア開業後も、リニアという強力な武器を利用して、この地で創造した技術やアイデア、住みやすさ、面白さを全世界に発信し、人々が訪れたい、働きたい、住みたいと感じるような魅力的な街を創造し続けていく、そのような、持続的な取り組みが名古屋のまちづくりには欠かせない。

＜参考文献＞

- 1)「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」2010.5.10 JR東海
- 2)「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」答申 2011.5.12 中央新幹線小委員会
- 3)「中央新幹線(東京都-大阪市間)地形・地質等調査報告書」2008.10.22 鉄道・運輸機構/JR東海
- 4)「中央新幹線(東京都-大阪市間)調査報告書」2009.12.24 鉄道・運輸機構/JR東海
- 5)「中央新幹線(東京都-名古屋市間)環境影響評価方法書」2011.9.27 JR東海
- 6)「費用対効果分析等の調査結果について」2010.10.20 中央新幹線小委員会
- 7)「中部圏の特性を活かした、新たなモノ作り産業の創出検討調査」2008.3 中部経済産業局
- 8)「クリエイティブ資本論」2008.2 リチャード・フロリダ
- 9)「平成22年工場立地動向調査(速報)」経済産業省
- 10)「名古屋都心ビジョン2030」2011.4 名古屋都市センター

＜中央新幹線に関するこれまでの経緯＞

- ・1973(昭和48)年11月15日、中央新幹線について、運輸大臣が全国新幹線鉄道整備法に基づき、「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」を決定
- ・1990(平成2)年2月6日、運輸大臣が、日本鉄道建設公団及びJR東海に対し、中央新幹線の「整備計画」決定に向けた全区間の地形・地質等調査を行うよう指示
- ・1990(平成2)年11月28日、JR東海は、通過予定地である山梨県都留市付近でリニア実験線の建設工事に着手
- ・1997(平成9)年4月3日、山梨リニア実験線の当初計画42.8kmのうち先行区間18.4kmが完成、走行試験を開始
- ・2003(平成15)年12月2日、山梨リニア実験線において581km/hを達成、翌年、世界最高速度としてギネス認定
- ・2007(平成19)年4月26日、JR東海は、2025年までに首都圏-中京圏間の営業運転を先行的に始めることを発表
- ・2007(平成19)年12月25日、JR東海は、首都圏-中部圏間を全額自己負担(5.1兆円)で建設することを発表
- ・2008(平成20)年5月30日、JR東海は、山梨リニア実験線の延伸工事に着工
- ・2008(平成20)年10月22日、鉄道・運輸機構及びJR東海は、地形・地質等に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
- ・2008(平成20)年12月24日、国土交通大臣が、鉄道・運輸機構及びJR東海に対し、残る4項目の調査を指示
- ・2009(平成21)年6月18日、鉄道・運輸機構及びJR東海は、検討中の3案のルートに対する建設費等の試算(東京都-名古屋市間)を公表(自民党リニア特命委員会)
- ・2009(平成21)年7月21日、鉄道・運輸機構及びJR東海は、中央新幹線の維持運営費、設備更新費、輸送需要量の試算(東京都-名古屋市間)を公表(自民党リニア特命委員会)
- ・2009(平成21)年10月13日、鉄道・運輸機構及びJR東海は、大阪まで延伸した場合の各ルートの路線長、所要時間、需要量および費用などの試算を公表
- ・2009(平成21)年12月24日、鉄道・運輸機構及びJR東海は、中央新幹線(東京都-大阪市間)の4項目調査について国土交通大臣に報告書を提出
- ・2010(平成22)年2月24日、国土交通大臣が、交通政策審議会に対し、整備計画等の決定について諮問
- ・2010(平成22)年4月28日、JR東海は、開業時期が当初計画より2年遅れることを発表
- ・2010(平成22)年5月10日、JR東海は、中央新幹線小委員会において、南アルプスルートでの整備の必要性や、リニア料金が東京-大阪間は「のぞみ」普通指定席より1,000円、東京-名古屋間は700円増額するなどの想定を発表
- ・2010(平成22)年10月20日、中央新幹線小委員会が、費用対効果分析等の調査結果を公表
- ・2010(平成22)年12月15日、中央新幹線小委員会が、「中間とりまとめ」を公表
- ・2011(平成23)年5月12日、中央新幹線小委員会が、「答申」を国土交通大臣に提出
- ・2011(平成23)年5月20日、国土交通大臣が、中央新幹線の建設主体及び営業主体としてJR東海を指名
- ・2011(平成23)年5月26日、国土交通大臣が、中央新幹線の「整備計画」を決定し、南アルプスルートの採用を明示
- ・2011(平成23)年5月27日、国土交通大臣が、JR東海に対して中央新幹線の建設を行うことを指示
- ・2011(平成23)年6月7日、JR東海は、「中央新幹線(東京都-名古屋市間)計画段階環境配慮書」(長野県区間を除く)を公表し、東京都-名古屋市間のルート及び駅位置の計画について明示
- ・2011(平成23)年8月5日、JR東海は、長野県の中継駅の候補地を高森町・飯田市北部とする「中央新幹線(東京都-名古屋市間)計画段階環境配慮書」を公表
- ・2011(平成23)年9月27日、JR東海は、「中央新幹線(東京都-名古屋市間)環境影響評価方法書」を公表
- ・2011(平成23)年11月21日、JR東海は、中間駅の建設費用を全額負担すると発表

まちづくりシンポジウム「リニア中央新幹線とナゴヤの未来」

基調講演

講師：株式会社日本政策投資銀行
地域振興グループ地域支援班
参事役 藻谷浩介氏

演題：リニア開業を見据えた名古屋のまちづくり

日時：平成23年7月19日(火)

場所：名古屋都市センター 11階ホール

【リニアによる利便性の向上】

リニアによって東京―名古屋間の走行時間は、100分から40分に短縮されます。名古屋から、のぞみで京都、あるいはひかりで浜松という距離感です。大阪まで全通すると名古屋―大阪間が60分から20分に短縮されます。豊橋、岐阜まで行くのと同じ感覚です。皆さんの中には、名古屋の繁栄のためにリニアは名古屋止まりのほうが良いと思われている方がいるかもしれませんが、それは大きな勘違いです。最初から大阪まで通したほうが良いと思います。名古屋終点は名古屋にとってあまり意味がありません。物事は必ず両面から見るのが大事です。東京から40分といえば八王子、あるいは鎌倉、横浜、さいたま、千葉となります。この位置関係が、果たして名古屋にとって吉なのか凶なのかということを考えていただきたい。結論からいうと、名古屋にとってかなり吉です。その理由は追々話をしていきます。ただし、成り行きに任せて何とかなるだろうと思っていると足元を救われる危険性があります。数少ないチャンスを活かそうとする他の地域に負けるということもあり得るのです。

品川駅から羽田空港までは最速で14分、乗り換えを考慮しても30分ですので、リニアができると名古屋から羽田空港国際ターミナルまで1時間少々で行けるようになります。中部国際空港セントレアも利用客を増やさないといけないのですが、名古屋の人にとっては飛行機への搭乗のチャンスがぐっと広がります。おそらく23時品川駅発のリニア最終便ができると思いますので、22時羽田着の飛行機でも十分名古屋まで帰って来られるようになります。名古屋駅近くに住んでいる人であれば、普通の通勤と同じ感覚で羽田空港まで行けるようになります。リニアの料金は1万円くらいでしょうから値段は少し高めですが、八王子から東京までタクシーで1万円かかることを考えると、“ちよいとタクシーで気張っていくぜ”くらいの感覚で羽田空港まで行けるようになるのです。

【人口変動が語る日本の過去と未来】

リニアの詳しい話に入る前に、その背景となる事実を理解しておかなければなりません。それは、日本の人口の波についてです。国立社会保障・人口問題研究所のデータをもとに、次の5つの時点の人口構成についてお話しします。①今から45年前、東海道新幹線が開業した直後の昭和40年、②20年前、バブルのころの平成2年、③現在の平成22年、④今から20年後、リニア(東京―名古屋間)が開通するころの平成42年、⑤40年後、リニアが大阪まで延伸されるころの平成62年、この5つの時代の人口構成は大きく異なります。45年前、日本で一番人口が多かったのは15歳以上20歳未満の層です。団塊の世代が高校生でした。そのころ75歳以上の人は200万人にも満たない数でした。20年前のバブルのころは、高校生だった団塊世代が40代前半の課長クラスになり、その多くが中学、高校の子どもを抱えていましたので、物を買う人の数が大変多い時代でした。この時期が日本経済の最盛期だったのです。それから20年経った現在、団塊世代は60歳を超え退職の時期を迎えました。この間、日本の景気は停滞の一途で「失われた20年」と言われていますが、そうではないのです。40代前半で、ばんばん物を買っていた団塊の世代が60代前半になり、消費行動がガクッと落ちたのですから当たり前なのです。

さらに、リニアが開通する20年後には、団塊Jr世代が50代半ばを迎え、75歳以上の人は2,300万人に迫ります。そして、40年後のリニアの償却真っ最中のころは、85歳以上の人が1,000万人近くになり、日本の人口の最大勢力になるのです。

【オフィスに求める志向の変化】

皆さんはリニア開通を契機に、名古屋駅の周辺にオフィスがどんどん増えると思われているでしょうが、人口がどんどん減っていきますので、日本全体ではオフィスが半分くらい要らなくなります。全世界、いろいろな都市を観察していると、初めは高層オフィスの上階で街を見おろしながら働くことに人気が出るのですが、ある段階までいくと上階が空室になってきます。例えば、シンガポールでは築100年くらいの非常におしゃれな低層の建築物が、どんどんオフィスにコンバージョンされるという現象が起きています。ニューヨークでもそのような流れになってきています。つまり、空調が悪く、エレベーター移動に時間がかかる高層よりも、低層階で仕事をしたほうが良いじゃないか、商談はカフェでいいじゃないか、と考える人がどんどん増えているのです。

このような話をすると、人口が減る時代にリニアは必要ないと思われる人が出てくるかもしれませんが、全くそんなことはありません。将来的に日本の人口は減少しますが、2050年時点でも、ヨーロッパ最大規模のドイツより多い9,000万人の人が暮らしていると予測されています。ドイツくらいの大きさの国ならば、幾らでもリニアが成り立つようにつくれるし、そしてまた必要な

のです。

【名古屋の人口変動の実態】

それでは、名古屋に焦点を当てて人口構成の変化を見てみましょう。今から5年前と5年後の10年間で、名古屋市民は1万人増えると予測されています。ではこの間に、高校生以上退職前、すなわち物をたくさん買ってたくさん税金を納める人たちは、どう変化するでしょうか。①1万人くらい増える、②全く増えない、③10万人くらい減る、どれが正解に近いと思いますか。実は、③です。正確には9万人減ります。①、②と思った人は、いかに甘いことを考えていたかよくわかるでしょう。日本人全体がこのことに気付いていないのです。なぜ名古屋の税収が落ちているのか、その理由はこれなのです。これだけ納税者が減れば落ちます。そのことをどうしてみんな言わないのか、非常に不思議なのです。つまり人口が増えると見せかけて、旺盛に経済活動をする世代は減っているというのが名古屋の実態なのです。これだけ現役世代が減るので誰かが増えないといけないのですが、子どもが増えるのでしょうか。残念ながら子どもではなくて、65歳以上の人がこの間に14万人増えるのです。10年間で34%という驚異的な伸びです。なぜこうなるかという理由は簡単です。就職のために全国から名古屋に集まってきた団塊世代の人が65歳を超えていくからです。また、団塊の世代だけではなく、名古屋は高度経済成長期以前から栄えていた都市なので、昭和初期生まれの人たちも大量に流れ込んでいるため、75歳を超える人も1.5倍、実数で9万人増えるのです。この人たちはもう田舎に帰るわけがありません。こんなに気候がよくて、食べ物がおいしくて、広い家を持っている人たちがこの地を去らなければならない理由が一体どこにあるのでしょうか。

【居住形態の変化とクリエイティブクラスの集積】

リニアが開通することによって、大都市名古屋の居住はどうなるのでしょうか。おそらく、名古屋支店に赴任して、数年後に東京に戻るようになったけれど、名古屋でとても快適な自宅を手頃に購入することができたので、以降は名古屋から東京に通勤するという、いわゆる週末名古屋人が増えるのではないかと思います。ただ、そんなことまでしなくても、名古屋の企業に就職すればいいと思うのですが。

しかし、名古屋にとってもっと重要なことは、名古屋に住んで名古屋で仕事をしながら、非常に利便性の高い交通ネットワークを活かして東京や海外に出撃する、クリエイティブクラス(科学者・研究者、大学教授、アナリスト、芸術家、デザイナー、タレントなど)を増やすことです。それらの人たちを増やすには街もクリエイティブな場所でなければなりません。東京の狭いところに住むことがばかばかしくなって、魅力的な場所があれば移り住みたいという人を取り込む努力が必要です。名古屋にとって脅威になるのは飯田です。飯田はとても自然が豊かで、リニアができれば東京まで30分、名古屋まで10分ですから、飯田にスタジオを構えて各方面に出撃していくクリエイティブクラスが数多く移り住む可能性があります。名古屋は、それに負けない魅力的なまちづくりをリニア開通までに行わなければなりません。

【飛躍する名古屋のビジネス環境】

東京、大阪、全国から名古屋に来るのが極めて早くなるので、単なる支店、営業所は絶対増えないと思います。品川営業所管轄でも十分ですから。そうすると、名古屋にとってリニア開通は一体どのような意味があるのでしょうか。当たり前のことですが、逆のことが言えるわけです。愛知に本社がある企業にとっては、東京に本社を移転させる必要性が全くなりません。東京に本社ビルを構えて高い交通費と社宅費を払うよりは、リニアの料金を払ったほうがはるかに安いのですから。また、大阪まで20分で行けるので、大阪営業所をつくる必要がありません。愛知の企業は、本社ですべての仕事ができるという状況になるのです。ですから、先程申しましたように、リニアは大阪まで早期に整備しなければなりません。名古屋止まりだと、東京の企業が名古屋営業所を廃止して東京に統合するだけという状況に陥る恐れがあるのです。リニアは、東京本社の企業にとって便利だからつくるのではなく、名古屋本社の企業にとって便利だからつくるのです。名古屋が従来と比較できないほど便利になる。東京の周辺都市よりも名古屋が便利になるのです。東京まで40分、大阪まで20分、空港はセントレアがあるし、羽田まで1時間少々。こんな便利なところがあるのでしょうか。しかも、土地代が非常に安い。モノづくり企業はもともと名古屋に本社を構えることが多いのですが、商社、ソフト、各種コンサル、ありとあらゆる企業が、名古屋に本社を置くのが一番合理的だということになるのではないのでしょうか。名古屋は、それら企業を本気で誘致できるような、魅力的なまちづくりを真剣に考えていかなければならないのです。

【名古屋の観光、課題と処方】

次に、観光について考えてみます。リニアによって名古屋の観光客は増えるのでしょうか。実は開通したその年だけお客が増えて翌年から減るとというのが、これまでの鉄道インフラの共通のセオリーです。さらに、日帰り出張者が増えるという大問題が発生します。名古屋が好きだから泊まりたいという人を増やさないと、リニア開通は市内の観光や宿泊業にとって大打撃になります。

はっきり申しますと、名古屋の市街地は極めて個性がない。個性がないところが個性だという話まであります。ビルに個性がなくどの場所かよくわかりません。名古屋の特徴は広い道路だと言われていますが、道路の広い都市は日本に幾つもあります。また、街路樹が刈り込まれていて言い訳程度に立っている状態です。個性が出てきたかなと思って機会あるたびに大須などを探検していますが、名古屋の人にとってはあれでおもしろいのでしょうか、東京や大阪から見るとあまりおもしろくない。

“あれくらいの街だったら大阪には100個くらいあるぞ”とってしまいます。泊まりたいという人を増やすには、もっと街に個性がないと駄目なのです。

名古屋周辺にはすぐれた町並みが多くあります。古いものだと、高山や白川郷、足助、妻籠、馬籠、美濃など。新しいものだと、おかげ横丁、おはらい町など。2,3時間行った先には非常に魅力的なまちが点在しています。東京周辺にはほとんどありません。また、焼き物で有名なまちも多い。瀬戸や常滑、多治見などを探訪すると、なかなか味わい深い。このような周辺の都市と連携しながら、その魅力を名古屋のまちづくりに活かさない手はないと思います。東京から京都というのは外国人観光客のメインルートです。彼らが途中下車して立ち寄る地域というのは、経済活性効果が非常に大きい。名古屋は日本のど真ん中なのに、なぜか地元限定の遊び場所にしかなっていません。名古屋ロイヤルな地域というのは、南は伊勢志摩、北は下呂や中津川、西は大垣、東は豊橋くらいまでで、それ以外から名古屋に来る人は非常に少ない。しかしリニア開通によって、世界に開かれた魅力ある集客都市に生まれ変わる千載一遇のチャンスが廻ってきました。準備期間はまだ15年以上あります。名古屋は、とにかく人材が豊富で、全国に先駆けておもしろいことをやっていますが、その発信が苦手です。また、邪魔する人材も豊富で、それらをつぶしてしまうという悪癖もあります。この間、名古屋城へ行きましたら、名古屋おもてなし武将隊というイケメンが鎧を着て歩いていました。それを目当てにしたお客さんが多く、追っかけもありました。あんなおもしろいことをやっているのに、名古屋ローカル以外ではほとんど報道されていません。非常に残念です。

名古屋の街に個性がなく無機質に感じるのは、そのように誘導してきたこれまでの行政の発想が問題ですが、それよりも施主の責任が大きいのと思います。施主のデザインセンスの大刷新が必要です。名古屋駅前には若干おもしろいビルが出てきていますが、全体的に言うとデザインが古い。だから街として非常に平板に見えてしまいます。名古屋の人は、名古屋駅前に高層ビルが建ち、名古屋も都会になってきたと思っているかもしれませんが、世界的にみると魅力的な街とは言えない状況です。例えば、街の中に緑と川が見えません。緑の嫌いな人が街をつくったのかな、という感じの街になっています。新幹線を降りたときに緑溢れる目抜き通りあるだけで印象は全然違います。また、なぜこれだけ高容積にしなけりなかつたのかと疑問に思います。行政と建築する人たちが手を組んで、“街をきれいにするぞ”と思わない限り、魅力的な都市にはならないのです。

【ソウルを通して名古屋のまちづくりを考える】

ソウルは、国際集客観光交流都市で、一国の首都ですが、歴史的には名古屋と大差はありませんし、日本人がまじめに都市計画を行ってつくった街なので名古屋と本当によく似ています。ソウルのまちで最近の大きな話題といえば清溪川(チョンゲチョン)です。現大統領の李明博(イ・ミョンバク)が市長のときに、高速道路を取り払って川を再生させた事業です。冬だったということもありますが、はっきり言って、あまり潤いのある景色ではありませんでした。しかし、このような世界にアピールするミーハーさというのはとても大事なことです。名古屋だったら、これくらいのことはやろうと思えばすぐにでもできるのではないのでしょうか。

ソウルの商店街は昔に比べるときれいになりました。その佇まいや雰囲気は、東京というよりは札幌や名古屋に近いように感じます。でもソウルの場合、飲み屋街がとにかく巨大で、独自の安くておいしいコンテンツが豊富です。“ソウルに来たから飯を食いにいけ”と思わせる街の作り方が非常に巧みだと感じます。名古屋も独特の食文化を持った都市です。東西日本の味が融合した独自のおいしいものがたくさんあります。ですので、それら食文化を積極的に活かして、“名古屋に行ったら飯を食わなきゃ”、そして、“みんなが飯を食っている楽しい飲み屋街に行かなきゃ”と思わせる仕掛けづくりが必要だと思います。

リニアが開通するまでの期間は、少なくとも今の川をきれいにするとか、並木を整えるとか、歩いて楽しい繁華街を再生するとか、そういうことに取組むよいチャンスではないのでしょうか。このような基本的なことが、世界的な集客アピールになるのです。

【シンガポールを通して名古屋のまちづくりを考える】

シンガポールは、名古屋よりもはるかに本格的で非常によくできた街です。夜景がきれいに見えるようプロデュースされています。逆に言うと、歴史が浅いために古いものがほとんどなく、屋間見ると安っぽさが出てしまうので、夜景がきれいな街になるようにものすごいエネルギーを費やしてきたのです。夜、川沿いを歩いていると、みんなビールを飲んで食事をしています。こういうところでビールを飲みながら一晩過ごす、出張者には忘れがたい思い出になります。また、クルーズしながらライトアップされた街を見つ、おいしい中華料理を食べることもできます。ではなぜ、シンガポールは夜景にこだわるのでしょうか。当たり前のことですが、夜景がきれいだとそれを見るために、みんなもう一泊していくからです。ですので、名古屋も夜景がきれいな街を演出できれば、“リニアで通るだけでなく、せっかくだから一泊してみよう”と思われる街になるわけです。

また、シンガポールは川沿いがすべてオープンカフェになっています。全部民間が運営しています。日本では、川沿いは公共的な空間だからオープンカフェはけしからんという信じられない議論がありますが、文化会館などにあるカフェと同じように、賃料を払えば使ってもいいのではないのでしょうか。シンガポールでは、飲食業をしていない公共空間はありません。主だった公園には必ずカフェがあります。また、屋間見ると緑が非常に多い街でもあることがわかります。要するに、これくらい人工的な街でも、努力すればできるということなのです。

【地域ブランドとコンパクトなまちづくり】

リニアが開通すれば、名古屋はますます日本の中心であることが浮き彫りになってきます。そのためのために、名古屋の伝統に支えられた、名古屋でしかつくれないハイセンスで少量の高単価ブランド商品づくりに取り組んでほしいと思います。また、値段が高くてもしっかりいいものを選び、そういうまち文化を再構築してもらいたいと思います。そして、どんどん減っていく現役世代を、オフィスビルをつくって奪い取るようなまちづくりではなく、裕福な高齢者やアジアの中上流層が、緑溢れる美しい街並みやきれいな夜景、おいしい食事、そして、東京にはない名古屋独自のブランド価値を求めてやって来るような、そんなまちづくりをしてほしいと思います。

過去の計画の延長で、無機的で密度の薄い市街地づくりを続けるのではなく、オフィスよりも家、大型店よりも個店、ホールよりも病院・介護施設・学校が集約するコンパクトで個性と賑わい溢れる街を是非つくっていただきたい。コンパクトといっても名古屋は広いので、名駅、納屋橋、栄、大須、その先の千種、大曾根、平針など、それぞれの地域に魅力ある市街地が点在するようなまちにしてほしい。名古屋の規模ならばきっとできるはず。名古屋の皆さんがやらないと、福岡が先にやってしまいます。

【日本がなくとも栄える名古屋】

最後に一つ申し上げます。名古屋は、これまで地味に、騒がず、地の利を活かしてやってきました。ですが、それだけだと日本全体と運命共同体になってしまいます。名古屋を無視して日本を縦断することは無理なので、日本の経済を即停止させようと思えば東京よりも名古屋を壊したほうが早い、名古屋はそのような状況に置かれているがゆえに、日本全体と運命をともにしてしまうのです。つまり、日本全体が何となく不活性になり、日本全体の人口がどんどん高齢化していくと、名古屋も一緒になって勢いがなくなっていきます。事実、この20年間、名古屋は随分産業が栄えたはずなのに何となくぱっとしない。なぜか、日本全体の経済と連動しているからです。

私は名古屋の人に言いたい。“日本がなくとも栄える名古屋”を目指すべきであると。交通の要衝だからということではなく、名古屋自体にどうしても強力的な磁力、発電力、魅力があるために、人と産業が集まってきて、その相乗効果で栄えるような、日本全国が不活性化しても名古屋は大丈夫ですという、そういう街を是非目指していただきたい。それが実は、リニアを活かす道なのです。名古屋が単なる通過点ではなく、ここが人や文化を発進する中心地となれば、リニアは、名古屋を起点に東西に出撃できる強力的な武器となるのです。

長時間、ご清聴ありがとうございました。

パネルディスカッション

コーディネーター：

竹内伝史氏（名古屋都市センター研究顧問・岐阜大学名誉教授）

パネリスト：

神尾 隆氏（名古屋駅地区街づくり協議会会長）

奥野信宏氏（中京大学総合政策学部教授）

藻谷浩介氏（株式会社日本政策投資銀行参事役）

服部 敦氏（中部大学工学部都市建設学科教授）

岡部明子氏（千葉大学大学院工学研究科准教授）

【竹内】

それでは、「リニア中央新幹線とナゴヤの未来」というテーマでパネルディスカッションを始めたいと思います。

まずはじめに、藻谷様の基調講演を聞いてどのような感想を持たれたか、また、リニア中央新幹線に対してどのような期待をされているのか、あるいはされていないのか、パネリストの皆様一言ずつお願いしたいと思います。

【神尾】

リニア中央新幹線の開通に対して、楽観論、悲観論、プラス面、マイナス面、人それぞれ考え方は違うと思いますが、本日は、未来に向かってより魅力あるまちづくり、地域づくり、さらには国土づくりを行うために何をしなければならないのかという観点でお話したいと思います。

3つ視点があります。1点目は、今や世界は、フランスのパリ、イギリスのロンドン、アメリカのニューヨーク、ワシントン、あるいはロスといったように、都市が国を代表するようになってきているという点です。リニア開業を機に名古屋は、パリやロンドンのように世界中の人々が行ってみたい、働いてみたい、学んでみたい、そして最終的には住んでみたいと思うようなまちづくりを目指さなければならないと思います。

2点目は、魅力ある地域づくりという視点です。日本企業に対して企業誘致を求めてくるのは、例えばドイツのザクセン州、あるいはアメリカのカリフォルニア州など、国ではなくてほとんどが州です。それは、各国が州単位で自国の魅力を高めたいと考えているからです。今後は日本も、経済発展や観光振興を州という広がりで見えていくべきではないでしょうか。そのような中で名古屋は、愛知県だけのものという意識ではなく、三重県、岐阜県、あるいは長野県など、広域に影響が及ぶような都市でなければならないと思います。

3点目は、災害に強い国土づくりという視点です。東京、名古屋、大阪という日本経済の大動脈において、もしも交通網が寸断されたら大変なことになります。東名・名神高速道路に対して第2東名・名神、中央自動車道というように、二重系統化、三重系統化することによってはじめて国土の安全というのは保たれるのです。鉄道においても、東海道新幹線に加えてリニアを整備することは、国土の安全にとって不可欠なことなのです。

【奥野】

私がリニアとどう関わってきたかという、20数年前から中央新幹線沿線学会に所属し、それから、政府の中央リニア新幹線基本スキーム検討会議にも参加してきました。また、現在の国の国土形成計画の中に、リニア中央新幹線と中部国際空港の2本目の滑走路をどう書き込むか、かなり気を遣いました。

リニアの整備手法についてはいろいろ議論しましたが、なかなかいい知恵が出ず、出ないまま平成19年に、JR東海が突然すべての事業費を自己負担で整備すると発表しました。

私はリニア開通を楽しみにしています。20世紀は新幹線の時代でしたが、21世紀は間違いなくリニアが国土の基盤になると思います。三大都市圏の7,000万人の人たちが一日交流圏に入ってくるのですから、非常に影響が大きいと思います。この交流を活かすには、地方圏も大きな役割を担わなければなりません、まずは大都市圏が頑張らないといけません。近年、日本の競争力が弱くなっていると言われていの中で、リニアを活かした大都市圏戦略をいかに構築していくのかについて考えることは非常に重要だと思います。

【服部】

私は全国各地の地域づくりのお手伝いをしていますので、日々いろいろなところに出かけています。このような生活をしていると、リニア開通によって日帰り圏が大きくなるというのは非常にありがたいことです。時間単価で仕事をしている人間としては、速達性が増すというのは大変大きなメリットなのです。

地域のプロジェクトをお手伝いするときには、都会と田舎、中心部と郊外、農業と商業と工業、それから、民と学と官など、立場の違うものをできるだけうまく結びつけて新しい価値を生み出すよう心がけています。そういう異業種連携とか、異分野連携みたいなものが地域の価値を高める一つのきっかけになるのではないかと考えています。そのような意味でも、リニアに

よって大きな交流圏が生まれるということは、連携の可能性が今以上に高まるということですので、これまで思いもつかなかった新しい地域づくりにつながるのではないかと非常に期待をしています。

また、リニア開通による東京へのスロー現象を心配する声もありますが、私は心配していません。逆に、危機感がきっかけとなって、世界に開かれた名古屋を構築するための様々な施策を展開するチャンスとしてとらえていただくことを期待します。

【岡部】

私は1992年のバルセロナオリンピックの仕事でバルセロナに行き、10年間住んでいました。本日は、集客都市として、そして住みたくなる都市として非常に注目を集めているバルセロナの都市戦略の話と、多心型の都市ネットワークによって競争戦略を考えているヨーロッパの話を中心に議論させていただきます。

藻谷さんの基調講演は、『デフレの正体』にも書かれていたように、経済は人口の波によって大きな影響を受けるという内容でした。これには私も同感いたしますが、その後の処方箋については少し違う考えを持っています。藻谷さんのお話は、例えば、高齢者に消費してもらおうとか、女性も働くとか、人口の波の影響を直接経済が受けないようにするという方向だったと思います。私は逆に、人口の波をダイレクトに被っても経済が成り立つような、伸縮自在な経済へ移行すれば問題は解決するのではないかと考えています。それを、身をもって実験しようと今、房総半島南端に位置する館山市内の半農半漁の集落に、茅葺きの半分壊れかけた民家を借りて住んでいます。二地域居住です。経済活動の少ない高齢者のコミュニティでも豊かに安心して暮らせる道や、人口が縮小してもそれに対応して伸縮自在にやっつけられる穏やかな社会があるのではないかと模索している最中です。

このような話をしていると、リニアの整備には当然反対なのだろうと思われるかもしれませんが、逆に、リニアの時間短縮効果を享受することによって、田舎暮らしが身近になったり、高齢化に対応した生活が成り立つのではないかと考えています。現代のスピードをうまく利用したスローライフがあり得るのではないかと考えています。

【藻谷】

国際社会が進展する中で、名古屋が直接世界の都市と対決しなければならないのはリニアが来ようが来まいが同じであるという意見もありますが、しかし、リニアが来ることをきっかけにして、世界と闘っていこうという意識が高まることは非常に重要だと思います。近代的な都市である名古屋がおもしろい街になれば、日本に対する海外の認識も大きく変わってくるのではないのでしょうか。

どうしても、3番目の都市というのはつまらない傾向にあります。韓国のテグとか、アメリカのシカゴとか、建築的には個性的なものをつくるけれど、トータルとしてはいま一つおもしろくない印象を受けます。しかし、3番目でも非常におもしろい都市はあります。例えば、ドイツのフランクフルトやイタリアのナポリがそうです。首都だと、いろいろ制約がありますが、3番目の都市はフリーハンドでまちづくりができます。名古屋はこの強みを活かして、独自の価値を高めていくべきだと思います。

【竹内】

本日はこの後、2つのテーマについて議論を進めていきたいと思っています。

1つは、リニア中央新幹線ができることによって、中部圏、名古屋大都市圏といった広域的な地域単位でどのような影響が出るのか、あるいはどのような効果を引き起こすべきなのか議論をしていただきます。2つ目は、もう少しローカルに絞って、名古屋のまちづくりはどうあるべきなのかについて議論をしていただきたいと思っています。

それでは、1つ目のテーマについてパネリストの皆様のご意見をお願いします。

【服部】

必ずしも実現性が高いとは言えませんが、1つの議論としてお話をさせていただきます。それは、リニア開通を契機にした首都機能移転の話です。首都機能を名古屋や大阪に持ってくるだけでなく、駅間が10分くらいで結ばれる甲府や飯田、中津川などの途中駅にも分散させ、さらに国会議員や行政職員に無料パスを配布するなどの政策をセットで行えば、リニアが国土構造に与える影響は非常に大きいと思います。しかし逆に言えば、首都機能の分散化というようなドラステックな国土政策的な提案がない限り、国土構造への影響はそれほど大きくないのではないのでしょうか。

もう一つ、今まで新幹線で1時間40分かかっていた東京ー名古屋間がリニアによって40分に縮まるので、東京から名古屋を経由して目的地まで行く場合、従来よりも1時間遠くまで行けるようになります。東京から名古屋を経由して中部圏全域へとつながる、このような空間的な拡大というのはこの地域にとって大きな効果があるのではないのでしょうか。東京は首都圏としてある種のまとまりがありますが、名古屋は中部地域の中心でありながら名古屋のことしか考えていないような気がします。しかし、リニアによって岐阜や三重、長野、場合によっては近畿も巻き込んだ地域の広がりができれば、名古屋はそれら地域のトランジットハブとしての拠点性が増すのではないかと考えています。広域的な観光や物産、ビジネス開発、新しい付加価値のある商品づくりなどを地域が連携しながら進め、名古屋がその情報を積極的に発信していく必要があると考えています。例えば、この地域には焼き物の名産地が多いのに、名古屋で焼き物の情報発信をしているのでしょうか。瀬戸もの、美濃焼、常滑焼、三重に行けば萬古焼もあります。これだけ集積しているのに、それを統合した焼き物の情報発信拠点が無いのは非常に

もったいないことです。また、中部地域というのは水産物の一大産地で、築地に行って寿司を食べると、半分以上は三河湾、伊勢湾でとれたものが出てくる時期があります。こういうものをブランド化して、名古屋と産地がしっかり連携して売っていく、それだけでも大きな価値があります。

リニアの速達性に伴う空間の広がりや連携によって観光や物産などの新しいビジネスチャンスが生まれ、名古屋だけでなく中部全体が発展していく可能性があるのではないかと問題提起をさせていただきました。

【神尾】

2027年のリニア開通に向けて、どのような名古屋、愛知、あるいは中部地域にしたいのか、そのグランドデザインを描いて、官民一体となってその実現に取り組んでいく必要があると思います。またリニア沿線地域は、リニア開通によって自然に地域が活性化されるとの発想に立つのではなく、それぞれの地域の特性を活かした産業や観光振興など、独自の魅力を発揮するまちづくりを戦略的に実行していくことが極めて重要です。とにかく、魅力ある地域づくりに向けて着実にステップアップしていくことが大切なのです。

この地域の魅力を高めるためには3つの視点が必要ではないかと思えます。まず、先進技術や環境技術、省資源・省エネルギー技術をさらに磨いて、自動車だけでなく、航空機や自然エネルギー開発など世界をリードする産業の一層の集積を図り、この地域を世界最先端のモノづくりエリアに進化させて地域経済を豊かにする、というのが一点目。

次に、世界の人々が名古屋あるいは中部地域に来ていただけるよう、岐阜、三重、長野、静岡、さらに京都まで含んだ広域連携をしっかりとりながら観光振興に努めていく、というのが二点目。現在、名古屋駅には名古屋と愛知県の観光案内しかありません。岐阜の物産展も三重の物産展もありません。せめて名古屋駅には東海3県の案内場くらいは設ける必要があると思えます。

最後に、東海州になるのか中部州になるのかわかりませんが、名古屋はその州都として州全体がどうあるべきなのかというのを、リニア開通を機に今から考えておく必要がある、というのが三点目です。

【岡部】

魅力的な中小都市が星のように散りばめられているのがヨーロッパの特徴で、そうした中小都市のネットワーク化を進めることによって世界的な競争力を得ようというのがEUの空間戦略になっています。そのためのインフラとして最も政策的に力を入れているのが高速鉄道網の整備です。

ネットワーク化で見えてきたことは、ピラミッド型の都市のヒエラルキーで空間を考えるよりもネットワークで考えたほうが、小さくても星のように輝く都市が現れやすいということです。他方で見えてきたのは、都市間競争に勝つ都市はピラミッド型るときよりも極めて数が少なく、ほとんどの都市が激しい競争によって駄目になる恐れがあることです。また、様々な都市がいろいろな形で戦略的に連携して動いている中で、言い出しっぺの都市にとって利益があるのはいうまでもありませんが、お伴をした都市が同じように利益を得られるわけではなさそうだということもわかってきました。果たしてネットワーク化というのは本当に最適解なのだろうか、今ヨーロッパでは足踏みをしている状態です。

とは言っても、EUというのは複数の国を束ねていますから、東京のような1つの都市に勝たせて引っぱり張って行ってもらおうという選択肢はあり得ません。それぞれの地域の個性と多様性を活かすというのが大前提になっているのです。

ヨーロッパの高速鉄道網の中でスペインに関していいますと、最初につくられたのはマドリッドからセビリアです。末端からつくられていきました。つい最近できたのがマドリッドからバルセロナです。最後にフランスとスペインの国境を越える区間がつくられ、パリからセビリアまでがつながります。なぜこのような順序で整備するかというと、本来ならば、パリーバルセロナ間の整備がヨーロッパ全体としては優先順位が高いのですが、マドリッドの中心性を維持するためにあえて南側を最初につなぎ、そして、スペインがなくても栄える独自性の高いバルセロナのインフラ整備を一番後回しにしたのです。日本に例えるならば、リニアを福岡ー大阪間からつくりはじめ、名古屋ー東京間は最後につなげるという感覚です。日本がなくても名古屋が栄えるのであれば、そうしたハンディを背負いながらも、なんとか自立してやっていくという気概が必要なのです。

【奥野】

国土政策に携わり、ここ1年ほどは大都市圏をどうしていくかについて随分議論してきました。その中で3つほどお話させていただきます。

1つは、大都市圏をめぐる議論のいかがわしさです。片仮名が多い。アーティスト、デザイナー、クリエイティブクラス、エリアマネジメントなど。アーティストは何と訳すのでしょうか。私は“芸術家もどき”と言っています。クリエイティブクラス、これは“遊び人”。エリアマネジメントというのは、要するに“町内のお世話”。だから、“クリエイティブクラスが活躍できるようなエリアマネジメントを推進する”とは、“いろんな遊び人を集めて、町内をちゃんとお世話しよう”ということです。これならわかりやすい。

2つ目は、3大都市圏はどうなるのかという話です。リニアの効果、これは大きいと思います。国土政策の基本というのは、交流、連携が生み出すダイナミズムです。経済学で価値を生む源泉というのはいろいろあります。労働、資本、技術開発、どれが本質的かというのはイデオロギーにもよりますが、ただ、人や資本や機械があっても、交流しないと何も動きません。人が

移動して交流、連携する、そこで価値が生まれるのです。ですので、リニア開通を機に、東京、名古屋、大阪は1つになって、それぞれの強みを活かしながら、世界の都市と向き合っていく必要があると思います。

3つ目は、首都機能移転、分散についてです。今、復興構想会議でもいろいろ議論がなされていますが、国土政策の視点からは、補完機能について議論が行われています。大事なのはバックアップ機能です。東京が潰れたらどうするのか。さいたま新都心はありますが、原発のような問題が起きたときには一緒に駄目になります。首都機能を移転しても仕方がないのです。大事なのは、首都機能移転ではなく、リニアを活かしたバックアップ機能の構築だと思います。

【竹内】

リニア中央新幹線は東京から大阪まで整備される計画になっていますが、2027年に東京から名古屋までを先行開業させる予定になっています。名古屋にとっては特殊な開業の仕方をするわけです。そのような事態も踏まえながら、リニアを利用して名古屋のまちづくりをどうしていくべきかについて、お話いただこうと思います。それでは藻谷さんからお願いします。

【藻谷】

高層オフィスが乱立していて、ショッピングセンターがばんばん並んでいる街というのは、成長があまり長く続かないのではないかと思います。私は、ニューヨーク、シンガポール、東京、そしてシアトルにも少しだけ住んだことがあります。これから伸びそうな都市はシアトルのような街で、ニューヨークや東京のような都市はこれ以上伸びないのではないのでしょうか。

先ほど奥野先生が言われた、遊び人がいるご町内みたいなものが街には必要だと思います。名古屋の場合は、遊び人の人たちは品のよい郊外の住宅地の中に暮らしていると思いますが、東京だと都心のマンションなのか長屋なのかよくわからないところに住んでいます。吉祥寺が特にそうで、吉祥寺にはたくさんの漫画家が住んでいます。まさに漫画家というのは仕事をしているのか遊んでいるのかよくわからない人たちで、スカイラインが3階で統一された繁華街をぶらぶら歩いて、井の頭公園の横のショットバーや汚いそば屋で立ち飲みしているというような噂を聞きます。そういう得体の知れない噂が流れる場所が名古屋市内にあるのでしょうか。最近、北京に1泊2日で行ってきました。北京は名古屋にすごく似ている街だと思いましたが、1カ所、汚い低層の長屋に飲食店や、個人が作り出したというようなショップが並んでいて、妙に賑わっている場所がありました。中国でもそういう街があるのです。名古屋にも遊び人が集うような街があってもいいのではないのでしょうか。

【神尾】

名古屋駅前は今後10年くらいの間、もう5,6本の高層棟と数本の中層棟が建設される予定になっています。いくつかのプロジェクトが進行中です。これらのプロジェクトは、それぞれの企業が商業ベースで独自に進めていくことが当然なのかもしれませんが、しかし、駅前を魅力あるエリアにしたい、世界から評価を受けるような街にしたいという思いがあり、3年半前に名古屋駅地区街づくり協議会を立ち上げました。加盟企業の協力により、緑豊かで歩行者に優しく、安全、安心で環境のいい街をつくることができれば、地域ブランドの向上につながります。立ち上げた当初は、参加事業者が20数社でしたが、3年半経過した現在は70社に増え、全員一丸となって、このエリアをよくしようと取り組んでいます。

ほとんどの土地を三菱地所が持っている東京の丸の内とは違って、名古屋駅前は個々が土地を持っていますので、一番大事になってくるのは協調です。競争はもちろん必要ですが、歩行者空間をお互い広くとうろ、緑を多く入れよう、屋上緑化をしよう、あるいはバリアフリーをやろうというように、新しいプロジェクトの際には、できる限りの社会貢献を企業に促し、協調のまちづくりが行われるようお願いしています。

また大事なのは、名古屋駅前だけがよくなっていいけないということです。世界の都市で駅前だけよくなっているようなところはどこにもありません。名古屋は今、名駅が大きく伸びているものですから栄が衰退しているように言われていますが、それはあってはいけません。広小路、栄、久屋大通公園、名古屋城などの歴史文化地区が、それぞれの特色、個性を發揮し、名古屋トータルで世界の人々を引き付ける街になっていかなければならないと考えています。名古屋駅地区街づくり協議会は、駅前だけをよくしようというのではなくて、名古屋全体をよくするためのリード役を担っていきたいと思っています。

もう一つ、名古屋はもっと国際化しなければいけません。これは決定的な弱点で、街にほとんど英語のインフォメーションがありません。地下街の案内板も各鉄道事業者によって違う場合さえあります。海外から訪れた人にとって優しいまちになるよう、この点でも名古屋駅地区街づくり協議会がリードしていきたいと思っています。

【服部】

リニアの開通によって、交通料金なんてものもしない、時間単価で仕事をしているクリエイティブクラスの流動性は非常に高まってくると思います。速達性が高まると、東京という場所の呪縛から解放されて自由に移動し、名古屋に住むという可能性も出てくるのです。しかし、街に魅力と、ある種のいかかわしさがないと、その人たちはこの地に根づかないと思います。

名古屋のどこに都市的な魅力があるのか、名古屋に転勤してきた友人に聞くと、名古屋は画一的でつまらないと言います。しかし、名古屋駅前を一度めくると、その裏側には市場や問屋があつたりして、非常に珍しい都市機能を持った都市だということがわかります。名古屋から少し東に行けば四間道という古い町並みがありますし、納屋橋から堀川沿いを歩くとなかなか楽しい。そこで夕方早い時間から飲んだりすると、まさに都市的ないかがわしさを感じることができます。また、駅の西側には、ミ

ニシアターの前に芸術家が集まっているエリアもあります。名古屋のミニシアターの集積を見ていると、日本の中でもかなり映画文化に対する理解度が高い地域であるように思います。このように、名古屋の文化、名古屋の都市性というのは、実は隠れたところにたくさんあるのですが、それが都市の魅力としてまだまだアピールできていないし、その中にどのような機能を埋め込んでいくかということも積極的に考えられていないように感じます。林立する高層ビル群と、そのすぐ裏側にある街の界限性をどうやってつなげていくか、それが名古屋の課題だと思います。

都市にある種の集積、特に若者の集積を図ろうとすると、エンターテインメントも含めた都市の魅力を根づかせていく必要があります。リニアによってクリエイティブクラスの流動性が高まれば、その可能性も高まり、魅力あるまちづくりが加速するのではないのでしょうか。

【岡部】

遊び人のいる町内という話がありましたが、バルセロナはまさにそういう意味での魅力的な都市の代表として注目されています。1992年のバルセロナオリンピック以降来訪者は増え続け、現在ではオリンピックの年の倍の人々が訪れています。バルセロナの集客戦略はどのようなものかといいますが、学会や国際会議の出張の際に、「バルセロナなら私も一緒に行きたいわ」と奥様に思わせるような街をつくるというものです。つまり、奥様がホテルからふらっと出かけて楽しい都市です。街の怪しい界隈に、泊まる場所とコンベンションセンターをあえて併設し、会議が終わったらそのまま夜の街で遊べるという演出をしたのです。一番賑わっているランブラス通りは、夜中の2時、3時でも10時ぐらいの感覚で遊べる街になっています。しかし、このランブラス通りは、ヨーロッパ中で最も犯罪が多発している通りでもあるということを付け加えておきます。

ヨーロッパで活動している企業のエグゼクティブを対象にした「ヨーロピアン・シティーズ・モニター」という調査で、バルセロナは住んでみたい都市のナンバーワンに5年連続輝いています。バルセロナの賑わい、集客力、美しい公共空間、魅力的なオープンカフェなどは、ヨーロッパでも非常に人気が高いのです。

コペンハーゲンやバルセロナは、コンパクトシティとして注目されているのですが、名古屋は日本で唯一コンパクトシティのポテンシャルのある都市だと思っています。日本の都市はクリエイティブシティの評価において、猥雑さがあるにも関わらずアジア特有の不安定さがないということで、非常に高い評価を受けています。しかし、ヨーロッパの都市のようなスマートさがないので、コンパクトシティという面では、逆に行き過ぎているといえます。そういう意味からすると、名古屋がほどよいコンパクトさなのではないかと思っています。実際、コペンハーゲンやバルセロナで生活していると、かなり車を使います。私は、東京に住んでいるときには車を使いませんが、バルセロナでは車を使っていました。名古屋はその点、マイカーで移動しやすい都市だと思います。タクシーで移動していると道が広くて街路空間がなかなか魅力的だと感じます。ですので、今後名古屋は、マイカーで快適に生活ができることを基本にしながら、それに加えて魅力的な界限性を育てていく、そのような方向でまちづくりを進めていくべきではないのでしょうか。そうすれば、ヨーロッパのコペンハーゲンやバルセロナに並ぶような、大変魅力的な都市になると思います。

私は一応、建築、まちづくりが専門ですので、デザインについて一言申し上げます。デザインセンスというのは、自分たちの土地が持っている、その土地の履歴に隠れている価値を発見できること、それを発掘できることだと思っています。流行のデザインの建築物を集めることが、決してよいデザインセンスだとは思っていません。そうだとすれば、名古屋は、戦後広い道路がしっかり整備され、日本の中で近代都市計画がかなりうまくいった都市なのですから、界限性で大阪と競うのではなく、むしろ機能的な近代都市という点を前面に打ち出して魅力を発揮すべきだと思います。

また、名古屋の周辺には小ぢんまりとした風情のある都市が幾つもありますので、そうしたところとの二地域居住もアピールできると思います。週末は田舎に住んで、ウィークデーは名古屋中心部のタワーマンションで効率的に生活する、そのようなライフスタイルを売り出していくことも考えられるのではないのでしょうか。

【奥野】

2点ほど手短かに。半年ぐらい前に、横浜の黄金町に行ってきました。アーティスト、いわゆる芸術家もどきの人や作家の方々が住みついていて、大変おもしろい地域になっています。名古屋でそういうところはどこかと考えたのですが、堀川沿いを南に行った新洲崎橋、あの辺がアーティスト街になる可能性を秘めているのではないかと感じています。

それからもう一点。名古屋を考えるときには、第一に広域的に考えなければいけません。広域というのは、北陸まで含めた中部地域です。次に、各都市がどういう役割を果たしているのか、その検証をしっかりとしなければいけません。名古屋、豊田、高山、その他の都市をきちんと検証して、その上で連携を考えていくことが重要なのです。そういう意味で、大村知事と河村市長が行おうとしている中京都構想は、名古屋だけでなく愛知県全体で考えようとしていますので一歩前進ですが、ただ、愛知県だけでは不十分で、中部広域で考える必要があると思います。

【竹内】

これでパネリストの方々のお話は一通り終わりました。それではここで、会場の皆様からご意見、ご質問をいただきたいと思っています。

【会場(前名古屋市副市長 山田氏)】

質問ではなく、本日のシンポジウムの感想と意見を申し上げたいと思います。

頭の中に8の字を描き、その接点のところに名古屋がある様子を思い浮かべてください。上側の丸は世界、下側の丸は名古屋都市圏に開いた部分で、私の持論では名古屋都市圏というのは伊勢湾を含めた木曾三川流域というように位置づけています。国際的な展開と、名古屋都市圏での交流、連携、そしてその接点が名古屋である、そのような将来展望を思い描いています。本日のシンポジウムでも連携が非常に重要であるという意見が多く、そしてまた、名古屋が拠点となって、この地域の情報を全国、全世界に発信すべきだという提案があり、とても参考になりました。

もう一点申しますと、昨年秋のCOP10開催時に、海外から訪問された方々の10人中9人くらいから、名古屋はすごくクリーンな都市だと言われました。岡部先生からお話があったように、名古屋は界隈性だとか猥雑性よりも、近代的な都市計画を都市のアイデンティティとしながら、空間としてのすばらしさやグリーンさを前面に出して、都市の魅力をアピールしていくべきだと思います。

【会場(元名古屋市住宅都市局長 尾崎氏)】

本日のシンポジウムは、リニア開通を契機に街を個性的で魅力的にすることが今後の名古屋の生きる道であるというお話だったように思います。それでは、その個性的で魅力的な街にするためのキーワードといますか、ネタといますか、そういったことをパネリストの皆様から最後に一言ずつご教示いただければと思います。

【竹内】

ただ今のご質問に答える形で、私も含めたパネリストの皆さんの最後のごあいさつに代えさせていただきます。

リニア中央新幹線の開業は、名古屋駅地区にとっては、ある種の東京化だと思っています。東京のような街ができるということです。あるいは、名古屋が東京の一部になって、東京の経済活動の一環として動き出すという、それくらいの近さになることだと思います。そうすると、名古屋駅地区というのは、首都圏の過剰な効率性追求と競争に付き合っていかなざるを得ません。一方で、それとは違う、地方の大都市としての生活、暮らしぶり、そういったものを名古屋の独自性としてつくっていかなければならないと思います。栄地区を中心とする堀川あたりまでの伝統的な名古屋、とてもきれいな緑溢れる久屋大通り、そのような、名古屋を特徴づける空間を今後も活かしていく必要があると考えています。

【神尾】

私は現在、名古屋フィルハーモニー交響楽団の理事長をしています。どこの国、どこの都市へ行っても、コンサートは8時や10時、場合によっては12時くらいから始まり、その後、食事をします。名古屋の地下街は8時にお店が閉じてしまって、なかなか食べる場所がありません。これでは文化都市とは言えません。そういったところも改善して、魅力溢れる街になってほしいと思っています。

【奥野】

まちづくりは民間がやるものだと思います。大丸有のことが先ほどから出ていますが、丸の内の地下空間などは、三菱地所が東京都と千代田区と協働して有効活用しています。ですので、神尾さんに頑張ってもらって、名古屋市と愛知県との協働によって、よりよい名古屋駅前地区をつくっていただきたいと思います。

【服部】

名古屋の街の魅力を向上させるためには、中部地域や愛知の拠点性を高めつつ、各地域の連携や交流を促進していくことが重要である、というのが本日のシンポジウムの1つの一致点だったと思います。その中でも特に、食と器と祭り。これらの情報を名古屋が拠点となって発信し、全国、全世界に向けてどんどんビジネス展開してほしいと思います。

【岡部】

バルセロナに家族で里帰りしたとき、レンタカーショップのおじさんが、「バルセロナという都市は、一度住んだことのある人は必ず定期的に観光客となって訪れる都市なんだ」という話をしてくれました。名古屋は、日本人はもちろんのこと、海外の人々も訪れる機会の多い都市です。リニアが開通して東京と名古屋が40分つながれば、リタイア後はどこに住んでも同じ感覚だと思います。ですので、東京よりちょっとホッとできて、名古屋に訪れた人がいずれは住みたいと思う、そのような都市を目指してほしいと思います。

【竹内】

本日は、パネリストの皆さんが初めから意欲的に中身の濃いお話を展開されました。お聞きになっていた皆様は、大変有意義な時間を過ごせたのではないかと思います。それではこれで、「リニア中央新幹線とナゴヤの未来」のパネルディスカッションを終了いたします。どうもありがとうございました。