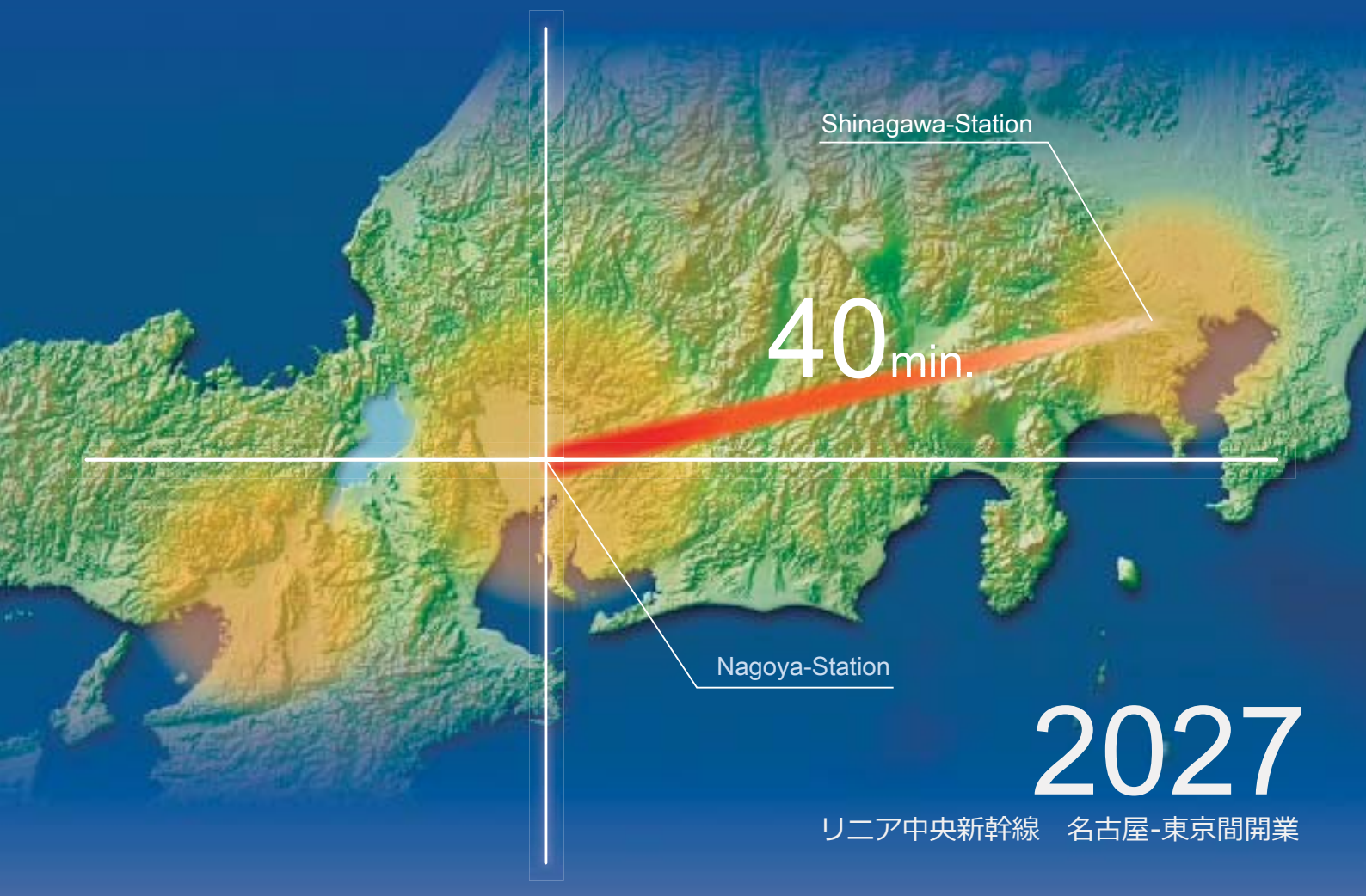




Shinagawa-Station

40min.

Nagoya-Station

2027

リニア中央新幹線 名古屋-東京間開業

2027年リニア中央新幹線開業に向けたまちづくりの提言
リニア時代の名古屋の都市戦略

2016 / 03

名古屋都市センター
スーパー・メガリージョン研究会



対流の熱源 「スーパー・メガリージョン」

学校法人梅村学園・中京大学 理事・学術顧問

奥野 信宏（スーパー・メガリージョン研究会 座長）

対流というと、五右衛門風呂が想起される。釜の下で薪を燃してエネルギーとし、温度差で水の対流を起こして風呂を沸かす。新しい国土形成計画のテーマは、この「対流」である。計画の目標は、各地に熱源としての拠点を設け、人・物・情報の双方向の対流を促すことによって、東京一極集中を是正し、各地域の地域力と都市圏の国際競争力を高めることにある。

対流が新たな価値を生み出す典型は大学である。各地の主要大学は、そこが熱源となって内外の大学や研究機関と双方向の対流を引き起こし、新たな価値を創造している。各地域のコミュニティ大学も、地域の対流拠点としての役割を担っており、地域づくりで中間支援的な活動を期待されている大学は多い。

新しい国土形成計画で、21世紀の我が国の社会経済を牽引するエンジンと位置づけられているのが、東京・名古屋・大阪の3大都市圏から成るスーパー・メガリージョンである。この圏域は、北陸や中央日本地域と一体として機能する巨大な対流の熱源となることが期待されている。

名古屋圏はその中心にあり、2027年のリニア中央新幹線の開業に伴って、様々な機能の集積が予想される。名古屋駅周辺の整備構想の具体化が検討されているが、地価の水準やスペースの余裕、国内外へのアクセスの可能性等で将来性が高く、名古屋駅周辺だけで集積する機能を受け止めきれぬか、副都心が必要とされないか等々の課題が指摘され始めている。

活動の熱源として忘れてはならないのは地域住民、ボランティア団体、NPO、企業等の多様な主体が作り出す人の繋がりである。共助社会と呼ばれているが、「普通の人々が公共を担う」ようになったことは、我が国の近年の特徴として注目される。従来は行政の領域だった分野に、市民・民間の団体が自らの意思で積極的に進出し、「公共」に関わるようになった。それらが地域の人々の繋がりを再構築し対流の熱源となっているが、同時に都市と地方を問わず人の幸せの形や社会のあり方にまで影響を及ぼしていて、「先進国に相応しい安定感ある社会」を構築する鍵を握るようになっている。

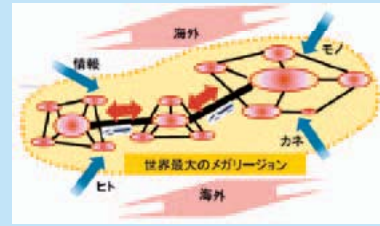
スーパー・メガリージョン (SMR) の意義 ~日本の国土構造が変わる~

東京圏・名古屋圏・関西圏がリニア中央新幹線で結ばれ、
6,000万人の世界最大の広域経済圏へ！

- 交流の濃密化
- 東京一極集中の是正
- 日本の成長エンジンの形成
- レジリエンスの確保

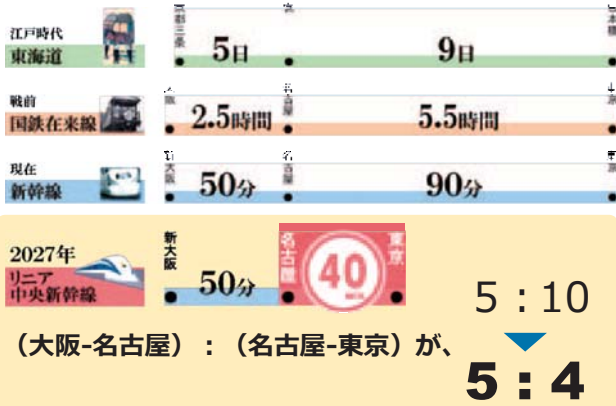
- SMRのキーワード -

[S] シームレス **[M]** マルチ・ダイバーシティ **[R]** レジリエンス

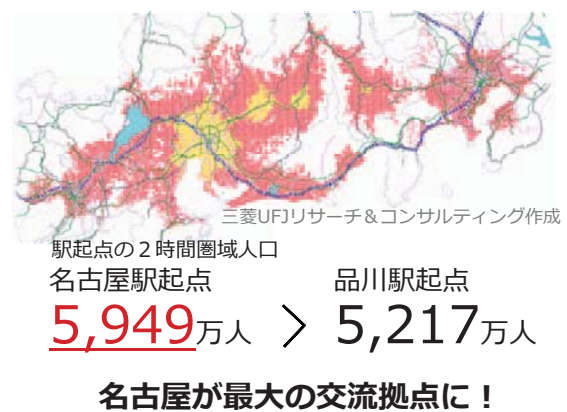


国土のグランドデザイン2050より

日本の有史以来初めて、
三大都市圏の時間距離が変化！



交流圏域人口の
パワーバランスが変化！



名古屋圏を取り巻く状況

~豊富なポテンシャル・チャンスを活かしきれていない~

強み	弱み	機会	脅威
● 交通利便性 ● モノづくり産業 ● 暮らしやすさ (地価・ゆとり) ● 都市基盤	● 都市魅力 (文化・交流) ● 発信力 ● 国際交流・インバウンド	● 2027年 リニア開通 ● ICTの進展 (自動運転、AI等) ● 大交流時代 (インバウンド増加) ● 健康長寿	● 更なる東京一極集中の懸念 (女性、若者の流出) ● 意識 (豊か、三男坊)

名古屋圏が果たすべき役割

対流の熱源となり、対流を加速させる！

1) 東西日本の原風景「Heartland of JAPAN」

- ・ 地勢的な中心
- ・ 東西日本の原風景
- ・ 日本文化が凝縮



2) 知力・産業の牽引役

- ・ 世界的な技術集積
- ・ 世紀を超えたモノづくり地域



3) トランジットハブ&リージョナルハブ

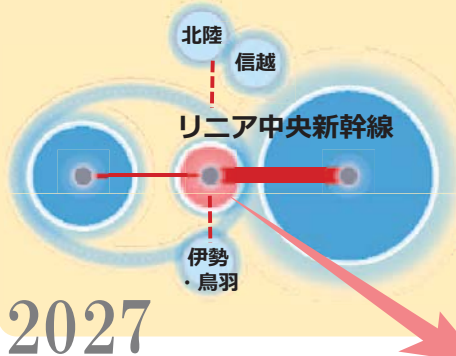
国土の東西軸の中間拠点かつ南北軸の起点としての

- ・ トランジットハブ = 対流を促す交通中心
- ・ リージョナルハブ = 固有性の質を高めた熱源



“リニアキャピタル” NAGOYAの実現 ～大交流の主要舞台へ～

日本の大動脈の西の終端、玄関口



「Heartland of JAPAN」
「THE NIPPON」

リニアキャピタル NAGOYA

- SMRの要の地域
(トランジットハブ、リージョナルハブ)
- 日本経済の心臓部
(三男坊からの脱却)
- 世界潮流の十字路
(東西日本、世界の交流の舞台)

日本経済を牽引する
知力・産業力

リニア中央新幹線
(時代変化の加速装置)

東京圏、関西圏との連携の濃密化・相互補完
効率性、低コスト、ゆとりを同期する
トランスミッション

円滑な大交流を
支える都市構造

どこにオフィスに移転すべきか…
安い賃料にイノベティブな環境…
…名古屋か。リニアが通ってから
同業者が急速に集まっている。
昨年だけで15社だったか。

45歳(IT企業 日本法人社長)

月曜は東京。急だったけど、
50分後には会議に参加！
今週は他にも福岡、高山…
市内も自動運転車であちこち。
とにかく「移動」の1 weekだったわ。

29歳(プロダクトデザイナー)

実現に向けた4つの方向性と3つのエンジン

“交流創大” シームレス

交流を滞らせない基盤、
交通システムと地域構造
を創る。

- 名古屋駅のスーパーターミナル化
乗換利便性、高質空間
- 周辺アクセスの強化
フィーダー輸送、
空港アクセス性
- 最先端モビリティ
都市の確立
開発・製造力×都市基
盤の都市アイデンティ

“文化創発” ブランディング

交流の熱源を培う地域魅
力を高める。

- 武将都市ナゴヤの
発信
サムライ、名古屋城、
歴史資源の連携
- ソフトコンテンツの
充実
名古屋めし、
にっぽんど真ん中祭り、
世界コスプレサミット

“価値創造” イノベーション

日本経済の競争力を高め
る知力・技術・人材を育
み情報発信力を高める。

- 世界のイノベーションセン
ターの形成
知の交流拠点
- コンベンション都市
確立
MICE、
シティ
セールス
- 地域の担い手の育成
まちづくり会社など、
多様な主体の活躍

“都市創生” リノベーション

都市インフラを市民が憩
い楽しめる高質空間に生
まれ変わらせる。

- スローな時間を
楽しむナゴヤ
みちまちづくり、
久屋大通の再生、
中川運河・堀川の再生

“推進エンジン” 1

世界的イベントの開催
最先端モビリティの
「都市交通博覧会」

“推進エンジン” 2

広域連携の推進
周辺地域やリニア沿線都市
との連携強化、相乗効果発揮

“推進エンジン” 3

知的交流拠点の形成
新たな価値創造の拠点を
形成し、名古屋圏の成長を牽引

巻頭言 奥野信宏 スーパー・メガリージョン研究会座長

序章

第1章 リニアものがたりNAGOYA 2030 9

Episode 1 「本社移転を決意した外資系 I T の日本現法社長…親会社を口説けるか？」	10
Episode 2 「新進気鋭の H I P デザイナー、名古屋から世界を目指す！」	12
Episode 3 「名古屋で咲かす第二の人生！」	14
Episode 4 「タイ人大学生、念願のモビリティ博覧会参加！」	16
Episode 5 「リニア沿線同窓会 枝垂れ桜揺れる飯田の夜」	18

第2章 リニア時代を読み解く 21

1 名古屋圏の今を見つめる

1) 強みは研究開発・居住、弱みは文化・交流	22
2) 製造業＋イノベーションで次世代産業を牽引	24
3) 圧倒的に暮らしやすい名古屋	26
4) 強い地元志向、しかし恒常化する女性流出	28
5) 「名古屋のアイデンティティは希薄」は本当か	30
6) 名古屋圏は日本の中の日本	32
7) 国際交流・インバウンドは発展途上	34

2 2030年の社会変化は想定外？

1) リニア時代はリニア・シニア時代	36
2) I C T の変化が価値観や働き方を変える	38
3) 大交流時代により都市の序列が変わる	40

3 リニアは時代の変化の加速装置

1) スーパー・メガリージョン（SMR）のもつ意義	42
2) SMRで求められる3つのキーワード	44

第3章 SMR時代の名古屋圏の役割 「リニアキャピタル」 47

1 リニア中央新幹線の歴史的意義を考える

1) 江戸・戦前・戦後の時代変遷にはなかった新たな変化	48
2) 日本の「三男坊」名古屋圏は心臓部となる	50
3) 名古屋圏を発信源とする新潮流の萌芽へ	52

2 リニア・SMR時代の名古屋圏の役割

1) 「Heartland of JAPAN」、そして「THE NIPPON」	54
2) ハブ&スポーク機能 トランジットハブとリージョナルハブ	56

3 リニアキャピタル構想

1) 日本の心臓部となり世界潮流の十字路口に	58
2) リニアキャピタルNAGOYAの4つの方向性	60

第4章 リニアキャピタル構想の実現に向けて	64
01 “交流創大” シームレス	
1) 迷駅からの脱却	65
2) 名古屋と世界・圏域をスムーズに繋ぐ	67
3) 最先端のモビリティ都市へ	68
02 “文化創発” ブランディング	
1) 武将都市 ナゴヤ	70
2) ソフトコンテンツを活かす	75
03 “価値創造” イノベーション	
1) 世界の「イノベーションセンターNAGOYA」の確立	77
2) コンベンション都市への飛躍	79
3) 地域の価値を支える新たな担い手	80
04 “都市創生” リノベーション	
1) スローな時間を楽しむ ナゴヤ	82
+ α “推進エンジン”	
1) 世界的イベントの開催	86
2) 広域連携の推進	88
3) 知的交流拠点の形成	90
 シンポジウム「リニア時代の名古屋のまちづくり」	 93
 SMR研究会委員からのメッセージ	 100
 参考資料	
スーパー・メガリージョン研究会について	
1) 趣旨	108
2) 委員	108
3) 開催の経緯	109
4) 研究会の振り返り	110
参考文献	134
 (別冊) 資料編	

序

スーパー・メガリージョンの形成

2027年開業予定のリニア中央新幹線によって形成される「スーパー・メガリージョン」は、ますます激化する国際競争の中で、世界から「人・モノ・カネ・情報」を引きつけ、世界を先導する経済・文化・交流の一大拠点圏域へと変貌する可能性を秘めている。この世界最大となるメガリージョンの形成が、我が国の国土構造に対し、また融合する各圏域に対し、どのような変革をもたらし、どのような意義を持つのか、様々な視点から議論がされ、その効果や価値が共有される必要がある。

国においても、平成26年7月に「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」が、また、平成27年8月に「国土形成計画（全国計画）」が策定され、「スーパー・メガリージョンの形成に向けては、効果を最大化し、それを全国に普及させることを目的に、スーパー・メガリージョン構想の検討を行い、それに基づく施策を促進する。」との記述が為された。更に、平成28年3月には、「国土形成計画（全国計画）」を踏まえた、「新たな中部圏広域地方計画」が策定され、中部圏が「スーパー・メガリージョンのセンター、わが国の成長を牽引」する圏域として、確固たる位置づけがなされている。

都市戦略の発信

リニア中央新幹線の開業まで約11年。スーパー・メガリージョンの効果を最大限に発揮するために、東京圏・関西圏をつなぎ、また2027年にはリニア圏域の西の玄関口となる名古屋圏から、その意義や共有すべきビジョン、そして名古屋圏・名古屋市が果たすべき役割、その実現のためのハード・ソフトに渡る都市戦略を、今こそ発信していくべき時である。「名古屋圏・名古屋市の将来への夢と羅針盤」を提示し、産・官・学・公・民などの多くの人々や、東京圏や関西圏、北陸圏など他圏域の意思・行動を重ね合い、魅力的な国土形成に大きく寄与していきたい。

このため、平成26年11月より15回にわたってスーパー・メガリージョン研究会を開催し、議論を重ね、その成果を本稿「リニア時代の名古屋の都市戦略」としてとりまとめた。

第1章「リニアものがたりNAGOYA 2030」で、リニア開通後の2030年の名古屋の姿を想起させる5つのものがたりを提示する。第2章「リニア時代を読み解く」、第3章「SMR時代の名古屋圏の役割「リニアキャピタル」」で、スーパー・メガリージョンの意義、名古屋圏の役割を整理した上で、第4章「リニアキャピタル構想の実現に向けて」にて、名古屋圏が目指すまちづくりを提言している。

来たるリニア時代の名古屋のまちづくりに向けて、より良いスタートを切るための一助となることを期待したい。

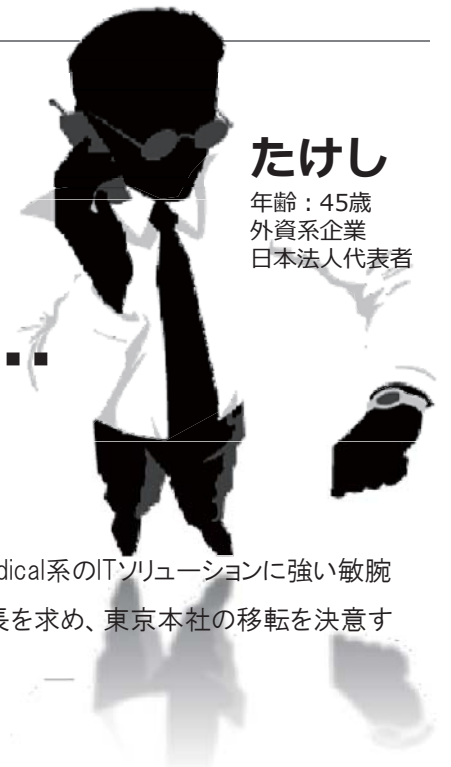
リニア中央新幹線開通後の2030年、
ビジネスや生活の場において、名古屋では
どんなものがたりが起きているのでしょうか。

第 1 章

リニアものがたりNAGOYA 2030

Episode 1：企業

本社移転を決意した 外資系ITの日本現法社長… 親会社を口説けるか？



たけし

年齢：45歳
外資系企業
日本法人代表者

外資系ITの日本法人「IT-MM JAPAN社」の代表を務める「たけし」。～Mobility & Medical系のITソリューションに強い敏腕経営者だが、N.Y.本社幹部のEmma(エマ)との相性は良くない。たけしはさらなる成長を求め、東京本社に移転を決意する。果たして、Emmaとの交渉はうまくいくのだろうか。たけしの「勝負の夜」が始まる…



たけしは秘書のJessieにそう告げるとデスクを立ち、外に目を向ける。田町のビル街の一角にあるオフィスからはライトアップされた東京タワーがよく見える。
**「あっちは朝の9:00 過ぎか…
そろそろ頃合いだな」**

…たけしは外資系IT企業の日本法人の代表を務める45歳。若い頃は業界でも名を馳せ、N.Y.の大手IT企業に引き抜かれた。その後N.Y.本社から日本法人の設立を任せられ、東京都の「アジア・ヘッドクォーター特区」を活用。ここ田町に本社を構え、この4年で順調に業容を拡大させてきたところだ。

“たけしの悩み”

業績が順調な一方、今のオフィスのキャパシティーは限界に達していた。人が経営資源かつヘッドハントが横行するこの業界、優秀な技術者はしっかりと押さえておく必要がある。当然、報酬だけでなく「多様な価値観」を有する彼らの住まい・快適さといったプライベート環境にも目を配らなくては行けない。都内で新たな物件を探すか、不動産マーケットが高騰しており、希望の広さの賃料はとんでもない水準になっている。これではあの厳しいEmmaは口説けない。たけしは国内各地含め、あらゆる可能性を模索した。

“たけしの選択”

たけしが注目した新たな移転地は名古屋。リニア中央新幹線の開通により主要経済圏へのアクセスが大幅に改

善し、自動車やヘルスケア関連のクライアント集積もある。たけしは相当な時間をかけてデータを収集し、慎重に検討を重ねてきた。そして交渉の準備を全て整えると、コーヒーを一気に飲み干し、N.Y.本社のEmmaへコールする。



その頃Emmaは各現地法人から送付されたマンスリーレポートに目を通していった。海外現法の統括責任者を務める彼女は37歳。レポートではアジアの利益が低下してきていることが報告されており、丁度そのカバー策に頭を巡らせていたところだった。



各国法人の経営の
効率化が至上命題！

Emma (エマ)

年齢：37歳
本社会社統括責任者
趣味：マラソン（公開）
コスプレ（非公開）



「珍しいわね。いい報告かしら」

Emmaの一声にたじろぐこともなく、たけしは熱く語り出す。「熱い、熱くて話が止まらないわ、この人」…Emmaは何とか途中で間を挟み「きちんとデータで示しなさい!」と受話器を戻すのが精一杯だった。



“Nagoya…why?”

たけしからレポートが送られてきた。Emmaの直感「ネガティブ」だ。そう、彼女はそもそもNagoyaがどこかも知らないし、何よりIT人材はTokyoにしか集まらなそうと考えている。しかし、たけしのレポートは別のことを訴えてきていた。

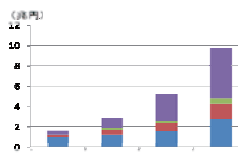
“経費削減が3億円!?”

日本法人は500名規模。オフィス賃料の大幅低下と、従業員の出張費削減で、年間経費が3億円も低下す

る試算がされていた。社員の居住コストも考慮すれば、実質効果はそれ以上となるだろう。何より移転後の広さは現在の2倍だ。リニアなら、品川へのアクセスも40分、セントレア空港も近い。2時間圏内で商談出来る「首都圏主要都市」を含めた事業者は、リニア開通前の8.2倍となっていた。素人目で見てもNagoyaが日本の真ん中に位置し、国内に分散するクライアントをカバーするにも良い立地と思えた。

“マーケットは…?”

大小メーカーが集積しており、IT産業との融合も進展しつつある。中心2時間圏の後背人口は5,949万人と日本最大らしい。IT就労者も35万人存在し、人材面もクリア出来そうである。「そのうち東京に次ぐ経済規模となる」とのたけしの予想もあながち的外れではなさそうである。



“Identityは?”

歴史的な重要人物を輩出してきた地域であり「名古屋城」を核とした武将文化や、「名古屋メシ」が人気らしい。少し足を延ばせば、日本の原風景に出会え、マラソンも盛ん。そして最後に「コスプレの聖地」と書いてあった。「コスプレ」…それは Emmaの密かな趣味だった。彼女の脳内からアドレナリンがドバドバと溢れ出し、彼女の直感を塗り替えようとしていた…。



“たけしの微笑み”

Emmaからの返信メールに、たけしの口元は思わず緩む。

「Good Choice!」

想定していた以上に前向きな反応で早速来週、視察に来るらしい。よもや最後の一文がEmmaの決断を後押ししたことを、たけしは知る由もなかった。

Episode 2：女性

新進気鋭の

H_{ear}tful I_{nter}face P_{roduct} デザイナー、 名古屋から世界を目指す！

さとみ

年齢：29歳
HIPデザイナー



「さとみ」はモノづくり名古屋を拠点にするデザイナー。ヒトとモノの関係性に特に着目したプロダクト、“HIP”が専門。自宅で制作しながら、全国に散らばる仲間たちと連携～インスピレーションを求めて全国各地を飛び回る日々。仕事と併行して子育ての方も奮闘中。そんな彼女の1週間を追ってみた！

2030
NOVEMBER

11

MONDAY

18

名古屋
→ 東京



名古屋駅

40 min. !!



品川駅

ークライアントに会いに東京へー

「今回のデザイン、あなたにお願いします」～新製品のデザインコンペの電話連絡だった。今回は気合いを入れてたので取れて嬉しい！さっそく仲間たちに報告すべくFBにアップ！

…「やったじゃん！さとみ！」

早速の「いいね！」と「コメント」

の嵐。私は学生時代の仲間達を中心

にクリエイター集団“monozu-

CREATE”を運営してる。私の専門

は工業製品のデザイン。名古屋を拠

点にしているのはここがモノづくり

の本場だから。私達は特定のオフィスを持ってなくて、他の仲間達も全国各地に散らばってる。

コンペで選ばれて居ても立ってもいられなくて東京のクライアントに連絡。新製品の強度を確認するためにリニアに乗ってちょっと東京へ。50分後に着いちゃった。

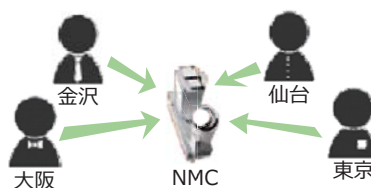
2030
NOVEMBER

11

TUESDAY

19

NMC
@名古屋駅

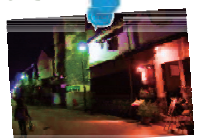


ーみんなが集まる名古屋ー

今日はNMCの一室を借りて、次の入札製品のコンセプトを相談するた

めに仲間達に来てもらった。NMC『名古屋モノづくりキャピタル』。新旧たくさんのモノづくり企業が入居してて、カンファレンスとかショールームが充実してる。みんな全国バラバラで活躍しているからこそ、色んな情報が手に入る。“monozu-CREATE”の大きな強み。

皆で集まる時は名古屋が多い。真ん中にあるし、どこからでも交通の便がいい。みんなも不思議と名古屋に来たがる。きっと本当の理由は私に会えること(笑)と、堀川沿いのバーとか四間道界隈の古民家レストラン。東京に住んでるコースケはリニアが開通した時、もっと遅くまで飲んでいられるって人一倍喜んでた。



2030
NOVEMBER
11
WEDNESDAY
20

久屋大通公園



ー緑の中でアイデア量産中ー

今日は自宅兼ラボで制作活動…なんだけど、昨日のお酒がまだ抜けきってないわ…。よし、子どもと外に出てリフレッシュしようってことで、シェアリングカーを呼び寄せて、目的地「久屋大通公園」を音声入力。スムーズな運転であっという間に到着。車は私達を降ろして、また次の客を探しに行った。

公園内のオープンカフェに入って、私はコーヒ一片手に企画書を作成。このゆったりした空気と時間の流れが程良い“抜け感”をくれて、インスピレーションが降りてくる。子どもも、公園に来て移動図書館の絵本に夢中みたい。私の大好きな瞬間だ。

2030
NOVEMBER
11
THURSDAY
21

西区那古野

名古屋扇子



ー匠をたずねて“本物”を知るー

今日はデザインのヒントが欲しくて西区の那古野界隈に来てみた。実は名古屋は京都と双璧をなす扇子の

産地。300年の歴史を持つ「名古屋扇子」は“美と機能性を兼ね備えた”芸術品。

工房を訪ねて職人さんから色々話を聞かせてもらった。

「シンプルさとお客さんへの心遣いがデザインの源ですね。」

デザイナー本意じゃダメ。これからも常に意識しなきゃ。

2030
NOVEMBER
11
FRIDAY
22

福岡



ー福岡滞在3h、名古屋ライブ3hー

今日は福岡で世界的デザイナーの講演会。10時開講だから、早起きして名古屋駅からセントレアに。駅まではいつものように自転車でスイスイ。駅内の移動もサインが分かり易くて便利で快適。

講演も終わってゆっくり中洲で飲みたいけど、今日は名古屋で大好きなアーティストのライブ。東京よりもチケットがとり易いし、リニアが来たら名古屋のライブが増えた。

2030
NOVEMBER
11
SATURDAY
23

自宅



ー名古屋の家はでかいらしいー

今日は東京から友達がウチの新居を見に来る日。名古屋駅からのタクシーから降りた瞬間「家でかつ!!」って叫んでた。二世帯で仕事場も必要だからね。母がいるから子どもが熱を出した時も安心。夫も協力的だし、いい仕事はいい環境があつてこそ！名古屋市は子ども応援委員会とかもあつて安心して子育てができるし。このゆとりは名古屋ならではの。

2030
NOVEMBER
11
SUNDAY
24

高山



ーベストプレイス、名古屋ー

両親を誘って高山に日帰り温泉旅。名古屋って伊勢志摩の海や日本アルプスにも近いし、日本の四季を満喫するにはすごくいい。京都だって北陸だってあっという間。日本全部を満喫できるみたい。

モノづくりが盛んで、全国の仲間とつながって、生活しやすく、刺激や息抜きもしやすく…私はこの名古屋から世界を目指すんだ。

Episode 3：高齢者

名古屋で咲かす 第二の人生！



大二郎

年齢:70歳
元中堅ゼネコン 現場監督

中堅ゼネコンの社員として、激動のサラリーマン生活を過ごしてきた大二郎。
現場監督として仕事を愛し、常に「現場」を優先してきた彼にも、ついに「定年」が訪れた。
「毎日現場がないなんて…オレにどう過ごせっていうんだ」…突然訪れた余りある時間と
未経験の日常…大二郎は大いに戸惑いながらも、名古屋で第二の人生を歩み出す。



定年がやってきた

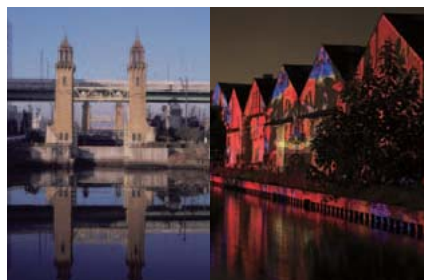
高校を卒業して以来、一貫して工事現場に身を置いてきた大二郎…会社の命じるがまま、各地の現場を転々としてきた彼の最後の仕事が「名古屋城の天守閣の復元」と「城郭の再建」だった。後任者との引継後、四国の田舎に帰ろうかとも思った大二郎だが「引継もれがあっちゃいけねえ」と、しばらくそのまま名古屋に居ることにしたのである。ところが…「何だ、この時間は…」

お天道様の機嫌が悪い日にはこんなこともあったが、こうも毎日やることのないとは。転々としてきた為、近所に親しい友人もいない。何しなくても腹だけは減る日常に、大二郎は大いにとまどった。つつい現場である名古屋城の方に足が向かうが「見苦しくていけねえ」と踏みとどまる。何だか急に自分に自信が持てなくなっていく大二郎であった。



新しい発見

「ほいじゃ、ワタシと出かけましょよ」…妻の芳江に連れ出され、地下鉄で名古屋港へ。敬老バスがある為、市バスも含め乗り放題だ。港側の中川運河から船に乗る。城の側まで船が来ているのは知っていたが、乗ってみるのは初めてだった。船は松重閘門という古い門を通り、城のお堀であった堀川へ。



「現場とこうやってつながっていたのか」と新たな発見に心躍る。「昔は、こうやって木を運んでたんだぞ」と家ではあまり喋らない大二郎がべらべらと喋り出す…芳江も安心して微笑む。

運河沿いの倉庫群には小洒落たカフェも連なり、日が落ちると倉庫をキャン

バスにアートが映し出された。古い町並みと現代アートが織り成す絶妙な水上空間に、大二郎は思わず「今度こらで一杯飲むか」と口に出す…夫婦で外へ飲みに行くなんてこれっぽっちも考えたことはなかったのに不思議なものだ。「カミさんは大事にしなきゃなあ」…もう1つ新たな発見をする大二郎だった。



色々いけるぞ

芳江を連れて市外も回ろうと、退職金で新車を買ってみる。今時の車は、道路設備と相互に情報交換し、高速道路ではボタン1つで自動運転モードに切替が出来る。高速にさえ入ってしまえば、後は車が運んでくれるような感覚に「こりゃ楽だわ!」と大はしゃぎする大二郎。高速網が充実している名古屋は日帰りでもかなりの遠出が出来る。特に新東名で行く奥三河が気に入った。

さらなる遠出は、名古屋駅に行けばいい。人は多いが、多言語対応のデジタルサイネージがあり、触れることで簡単に情報がとれる。構内に入った瞬間、ウェアラブル端末が反応し、目的のホームまで案内してくれる。大二郎は機械が苦手な方だったが、困った時には人間よりもロボット案内人に助けられるのであった。

もっと色々行きたければ「ヴァーチャリティ」という体験手段もある……一瞬でアマゾンの奥地にも辿り着ける。

最近足腰に機械の補助器具をつけて達者に歩く人を見かける。「ちょっと弱ってもアレがあれば、杖はいらん」。技術進歩は人間の行動範囲を広げ、価値観を変えていくのだ。



祭り仲間

ある日、東区の「天王祭」をふと見に行く。筒井町、出来町から5つの山車が一堂に介する「徳川園山車揃え」。それぞれの山車が繰り広げる「からくりの舞」の絶妙な動き……「大したもんだぁ！」今まで多忙で、こういったものに触れてこれなかったが、改めて本物に感動する。



「見てるだけじゃあもったいねえ、やるぞ」

大二郎は祭りをきっかけに地元に入っていた。現場監督という経歴は町内では珍しく、そのうちちょっとした家の修理や建付の相談を受けるようになる。

「こんな簡単ですわ」……大二郎は職人ではないが、色んな現場で職人を手伝ってきた。手先は器用で、大抵のものは自分で出来てしまう。ある日、地元代表者に呼ばれ「コミュニティセンターで日曜大工講座をやってもらえませんか？」

と頼まれる……「お、お安いもんです」

……大二郎は嬉しかった。ようやく仲間にも認められた気がしたのだ。そうして大二郎の講座は定番の「人気シリーズ」になっていったのである。

町内の家庭を回っていると、小さな子供から自分よりご年配の方まで多くの出合いがある。自分の孫もかわいいが、地元の子供達もかわいい。やがては孫みたいになり、若いお父さんも息子とになっていった。もう四国には戻れなかった。



地域まちづくり

地域では防災、清掃や交通などの問題にも直面する。「そんなのはお役所の仕事だろ」と思っていたが、地域の問題を地域で解決する「エリア・マネジメント」に地元が取り組んでおり、行政もそれを

をサポートしていた。「まずは皆が集まって話れるように」……そんな想いから皆で「コミュニティ・カフェ」を開店した。空き家になりそうだった古い家屋の再生は大二郎が担当だ。経理畑の人から、飲食店の店長経験者まで各々の専門性を活かし、運営する。店の収益金はまちづくりの活動に役立てる。地元の企業も参加し、自分達でまちも育てる。協力し合えば地元はもっと良くなっていくのだ。

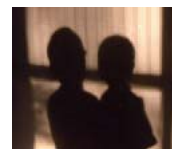


孫達と

最近の大二郎は、日曜大工シリーズの「誰でもデキる！お父さんは実はスゴいんだぞキット」が好評でDVD入りでネット販売されるようになった。これも町内のITに詳しい若い人が手伝ってくれた。早くも次のシリーズを催促されている。

「ピンポン」……家の呼び鈴が鳴り、実の孫が遊びに来た。「地元の孫」と遊ばせる、それが彼の楽しみの一つだ。

大二郎は孫達と一緒に名古屋城に出向く。彼はもう堂々と名古屋城と向きあえるようになっていた。名古屋城の再建はまだまだ続く……長い付き合いになりそうだ。「明日も！」とせがむ孫に「おう」



と応えつつ、大二郎は「時間足りねえわ」とつぶやくのであった。

Episode 4：外国人

タイ人大学生、念願のモビリティ博覧会に参加！

タイ出身のソム。日本旅行の最初の1週間を名古屋で過ごす決めていた。
修学旅行以来の来日に不安はあるものの、期待で胸が膨らむ。
名古屋の文化は彼にどのような変化をもたらすのだろうか。

ソム

タイ人大学生
年齢：19歳
専攻：モビリティ技術



■ 滞在 0 日目

■ 「ソム、到着」

2030.06/15 AM1:00

セントレアに到着。



日本に来るのは修学旅行以来だ。今では直行便の数も増えた。この時間でも市内へのアクセスが可能となり、日本への旅も随分と気軽な物になった。早速、名古屋駅を目指そう。

名古屋駅に降り立つ。乗り継ぎはスムーズで、ストレスは感じなかった。構内では案内サインが光る。驚いた！タイ語にも対応しているとは。旅館への行き方もすぐにわかった。

「サワディクラップ。ソムと申します。今日からしばらく、お世話になります。」



ウェアラブル端末の自動翻訳アプリが流暢な日本語音声に変換する。

名古屋での宿は、歴史を感じる覚王山、普通の日本家屋の民宿だ。

デジャンラーイ！ (=楽しい) 部屋に入ると、サムライアーマーが飾ってある！ SNSで友人が投稿した写真の通りだ。着ても良いのかなあ。早速楽しくなってきた。

■ 滞在 3 日目

■ 「ソム、決意」

今日は、名古屋滞在の目的であるモビリティ博覧会の開催日。

まちなか博覧会として銘打っており、久屋大通を利用した次世代モビリティのお披露目が行われている。

ドローンが空を飛び、広場のスクリーンに会場の様子を映している。都心の穏やかな緑とゆとりの中で、活気が吹き込む。

パーソナルモビリティをレンタルし、展示を見て回る。普段から、最先端モビリティのまちなか実地試験が行われており、ここはボクにとって憧れの場所なのだ。

よりコンパクトで誰もが簡単に運転のできるパーソナルモビリティ。

高い自動運転技術で、専用レーンの利用を目指した I C T。最先端技



術に興奮を覚えながら、ふと思う。ボクが自国の業界を先導したい。博覧会に展示者として参加したい。

■ 滞在 5 日目

■ 「ソム、ツーリズム①」

やっぱり旅は良いなあ。今日はのんびりと、旅館近くを散策だ。

まずは日泰寺。ここはブツダを祀る日本で唯一の寺だ。



名古屋との縁を感じる。

すぐそばの揚輝荘に足を運ぶ。戦前に滞在していた留学生が描いた仏教壁画が残っている。タイからの留学生もいたそうだ。今日の国際都市へのつながりを実感。三賞亭という茶室でお茶を飲みながら、チャオプラヤー川を思い出した。

■ 滞在 7 日目

■ 「ソム、ツーリズム②」

名古屋の象徴、名古屋城へと足を運ぶ。さすがの本物感だ、迫力が違う。今日は金シャチ横丁でイベントが開かれているようだ。伝統芸能だろうか。華やかな衣装を纏った人が踊っている。まさに祝祭の様相で、武将や着物を着た人々が楽しそうに行きかう。

日本の歴史文化がすぐそこにある。

次は旬のスポットと聞いた市役所の

本庁舎へ向かう。

タイで観た、日

本映画の 1 シー



ンがよみがえる。中へ入り、時計台を目指そう。ここからの眺めは素晴らしい。名古屋城と周辺を展望するにはこれ以上ない場所だ。

■ 滞在 30 日目

■ 「ソム、染まる」

日本に来て、1 か月が経とうとしている。当初の予定では、名古屋に1 週間程滞在する予定のはずだった。質の高いサービス、科学技術はもちろんだが、何より尊敬すべきは教育水準の高さである。

滞在期間が延びるにつれて、より日本人との交流、その日常生活を感じられるようになった。

その中で気づいたが、どうも名古屋は独特な文化があるらしい。

みそかつ、味噌煮込み、手羽先…イメージのなかの日本食とは異なるが、濃い味付けがたまらない。



以前から、日本のアニメやマンガを見てはいたが、名古屋はそれらが現実にあるようだ。

親しくなった米国人女性とコスプレサミットへの参加を約束した。

メイドカフェの常連になっていた。

気が付くと、ローカルアイドルを見守るような心持ちで応援していた。



■ 滞在 ? 日目

■ 「ソム、帰りたくない」

SNSでこんな生活を投稿したところ、どんどんシェアされ、大勢の興味を引いているようだ。

寒さに気づき、空を仰ぐと雪が降っている。初めて見る雪。白く美しい。母国では見ることのできない光景。美しく見える。

歴史や文化が気に入った。なにより、様々なヒトとの交流に魅力を感じた。

でも、帰らなければ。

ニッポン！コップンクラブ！

■ 滞在 0 日目（2 度目）

■ 「ソム、戻る」

直行便でセントレアに到着。

名古屋市内へのアクセスは慣れたものだ。一息ついて、向かうはあのお店。今度はSNSで知り合った友人も一緒にだ。

「お帰りなさいませ、ご主人様！」

「タダイマ！」





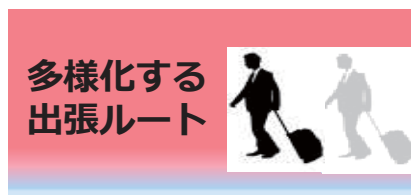
大学時代、水泳部の正副キャプテンとしてインカレを制覇した真衣と大樹。卒業後、東京－大阪と別々の道を歩んできたが、真衣がこの春より名古屋へ赴任することになった。二人は「リニア沿線同窓会」と称し、久しぶりに飯田で会うことに。リニアは二人と都市をクロスさせていく……超伝導は二人に何をもたらすのだろうか？



「んー、ホントあつという間やわ」
…真衣はリニア駅の改札を出ると、夕暮れを背にライトアップされた大きな“枝垂れ桜”に目を奪われる。

「よう!」…後ろから声を掛けてきたのは、大学時代の友人「大樹」だ。

二人は学生時代、共に水泳部を引っ張った“同志”。卒業後、真衣は大阪のソフトウェア会社へ、大樹は都内の総合商社へ就職し、7年が経とうとしていた。そんな中、真衣が新設の名古屋支社でマネージャーとして赴任することに。今日はそのお祝いも兼ね、東京－名古屋の間にある長野県・飯田市で会うことになったのだ。各駅停車のリニアは名古屋－飯田間を23分で結ぶ。東京－飯田間は49分だ。今や飯田は東京・名古屋双方から身近な都市となっていた。



大樹が選んだ店は、天竜川沿いにひっそりと佇む古民家レストラン。適度に熟成された鹿・イノシシ等が味わえる「ジビエ料理」の人気店だ。



「乾杯、おめでとう!」
久しぶりに会う大樹は商社マンらしくスーツを着こなしている。スーツケースを抱えている理由を尋ねると「天津からセントレア経由-リニアで来たんだ」とのこと。羽田の国際化が進み、成田はやや遠く感じる。リニアで三大空港が2時間圏でつながり、直行便・フライト時間によって出張ルートは様々だ。そういう真衣も、朝大阪の会議に出て、昼に名古屋に戻り、午後の東京打ち合わせの帰りに、この飯田で下車したのである…何だか、お互い逆側から飯田に着いていた。



「名古屋はどう?」…大樹自身、住んだことはないが、大阪方面に行く際に必ず名古屋駅で下車をするようになっていた。ちょっとした隙間時間があれば、駅そばにある「柳橋中央市場」を覗くこともある。レゴランドの袋を下げた家族連れも大勢いるが、名古屋駅はリニアの西の終着駅として、多様な人が交錯する交流地点となっていた。



商社という仕事上の観点では名古屋の物流機能を高く評価していた。レベル2を達した東京オリンピックから10年、今は高速専用レーンでの「自動運転貨物」が主流である。



名古屋は100m道路などの都市スト
ックと産業界の支援により、日本で
も「自動運転」で先行してきた。最
大貨物量を誇る名古屋港、東名・名
神高速のWトラック、空港アクセス
…モノの流れは名古屋が起点だ。

東京は相変わらず、世界中から人
と情報を呼び込む。それでも商社と
してビジネスを創造するには、各都
市特有の機能を使わないとうまくい
かない。リニア開通から3年、大樹
は「東京一極集中」一辺倒ではなく、
テーマによっては「地方に分散して
いく方向性」を感じていた。

真衣が感じる 名古屋



「独特やけど、ええ感じかも」
…真衣はこの1年、市場開拓をすべ
く大阪から名古屋へ通い続けていた。
ICTによりモノとサービスは一体化
し、周辺サービスを含めたモノづく
りが求められている。モノのつくり
方が真っ先に変化していくこの名古
屋で、真衣は確かな手応えを感じて
いた。真衣にとっては、ICT技術の

進化は、結果的に名古屋のまちを活
性化させているように見えた。その
一方で、名古屋にはゆとりがあり、
「ゆったり・ゆったり」することが
出来る。「O-Ne-U-Chi・City(お値
打ちな都市)」が意味することも、
ようやくわかるようになってきた。

ミレニアル's ハートランド



「オレ、ここを“小さな世界都市”
にしたい」 …大樹はここに
国内最大級の航空機システム・ラボ
を創るプロジェクトを進めていた。
信州大学も協力的で、愛知・岐阜・長
野間の連携像も描いてある。世界を
飛び回る程、日本人としてのルーツ
を意識させられる。大樹は日本の伝
統文化が色濃く息づく下伊那地方に
家を持とうと考えていた。変わりゆ
く世の中で、残したい原風景や伝統
がある …かつて「ミレニアル世
代」と呼ばれた彼らは、世界と個人
レベルでつながり、大胆で自由だ。
大樹の瞳は大きく輝いていた。



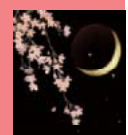
対流促進 The Nippon



「何か格好ええやん大樹！」(トクン)
…大樹と話すことで真衣の中にも
熱源が流れ込んで来る。「私もその
話手伝うわ」…大樹のアイデアと
ネットワーク、真衣のソフト力と技
術が重なり合えば、より大きな対流
を生み出せそうな気がした。

リニアが出来て3年…あちこちで
対流が巻き起こっている。真衣のよ
うな女性もどんどん海外へ出ていく
し、逆に海外人材もどんどん日本へ
やってくる。今や定年も70歳となり、
働く高齢者も多い。多様な主体が混
ざり合い、日本も少し変わってきた。

超電導は 止まらない



今宵、真衣のハートが久しぶりに
鼓動した～真衣はそれを大事にして
いこうと思った。大樹は名古屋行に
乗った真衣を見送った後、別れ際に
言った真衣の言葉を思い返していた。
「次いつにしようか。G.W.に大鹿
歌舞伎の公演があったっけ」
…二つのリニアが走り去った後、
枝垂れ桜は春風に揺らされていた。

リニア中央新幹線ルート（品川－名古屋間 開業時）



リニア中央新幹線と東海道新幹線の比較（品川－名古屋間）

	リニア中央新幹線	東海道新幹線
営業最高速度	時速505km（最高設計速度）	時速285km（N700A）
定員（1編成）	約1,000人	1,323人
1時間の最大本数	5本（大阪開通時8本）	15本
所要時間 （品川-大阪）	40分（速達型） 67分（速達型）	約90分（のぞみ） 約140分（のぞみ 品川-新大阪）
運賃・料金 （品川-大阪）	11,790円（東海道新幹線+ 700円） 15,450円（東海道新幹線+1,000円）	11,090円 14,450円（品川-新大阪）
駅数 （品川-大阪）	6 駅 9 駅	12駅 16駅（品川-新大阪）
開業時期 （品川-大阪）	2027年（平成39年） 2045年	1964年（昭和39年）

※リニア中央新幹線については、J R 東海の公表資料の想定数値等による

2027年のリニア中央新幹線の開通
まであと11年。11年の間の時代の変化、
また、リニアがもたらす効果とは何か。

第2章 リニア時代を読み解く

1 名古屋圏の今を見つめる

1) 強みは研究開発・居住、
弱みは文化・交流

世界都市として評される都市には圧倒的に首都が多い。そして何処の国でも3番目の都市の認知度は低く、名古屋も例外ではない。但し、名古屋圏には世界に誇れる強みがある。例えば世界で知られる自動車や飛行機を製造する企業群の立地はその筆頭だ。今は企業の知名度が高く都市としては世界の中で埋没しているかに見える名古屋。しかし、名古屋圏には世界に名を馳せる資質が潜み、反転攻勢のアドバンテージを宿し始めた。

世界都市ランキング上位都市の理由

海外の金融機関による世界都市ランキング（120都市）をみると、総合で1位はニューヨーク、2位はロンドン、3位にシンガポールがランクインし、東京は6位だ。東京について分野別評価を見ると、物的資本（社会インフラ、公共交通機関）および金融成熟度（国際的な金融基盤の規模の大きさ）では1位と評され、経済力では8位、世界的な訴求力（世界的企業数等）で3位と評価順位が高いのに対し、社会的・文化的特徴や、人的資源（人口増加、生産年齢人口等）、環境・自然災害リスク等の分野では評価順位が低い。圧倒的な強みを誇りつつも、各分野においてきらりと光る資質を保持していなければ、世界の中で総合的に評価されないという示唆がここにある。

世界の中で埋没している名古屋

名古屋の評価はどうか。物的資本や金融成熟度においては、30位台に位置している。首都以外の都市としては健闘と言って良いだろう。しかしながら、その他の分野において評価順位が低く、経済力は79位、社会的・文化的特徴は47位、人的資源は60位、環境・災害リスクは東京、大阪とならび72位、世界的な訴求力では78位に甘んじ、総合では51位（大阪は48位）となっており、「本戦には勝ち残ったものの馬群に埋もれた」といったところだ。

このランキングでは名古屋の社会資本ストックが高く評価されている。これを参考に名古屋の強みを着実に踏み固め、課題となる分野を十分に認識して世界に発信し得る都市力を培っていくことが必要だ。

Overall 総合	Economic strength 経済力	Physical capital 物的資本	Financial maturity 金融成熟度	Social and cultural character 社会的・文化的特徴	Human capital 人的資源	Environment and natural hazards 環境・災害リスク	Global appeal 世界的な訴求力
1 NewYork	71.4	1 Tianjin 56.6	1 Tokyo 100	1 Zurich 97.5	1 Dublin 82.8	1 Frankfurt 100	1 London 65.1
2 London	70.4	2 Shenzhen 55.4	1 Amsterdam 100	2 Sydney 95	2 HongKong 82.4	1 Montreal 100	2 Paris 64.8
3 Singapore	70	3 Dalian 55	1 Melbourne 100	2 NewYork 95	3 Copenhagen 80.2	1 Budapest 100	3 Tokyo 44.4
4 Paris	69.3	4 NewYork 54	1 Vancouver 100	2 LosAngeles 95	4 Paris 80.1	1 Birmingham 100	4 Singapore 43.2
4 HongKong	69.3	5 Doha 53.7	1 Stockholm 100	5 Frankfurt 92.5	5 Geneva 78.9	5 Milan 95.8	5 Beijing 41.5
6 Tokyo	68	6 Guangzhou 53.6	1 Hamburg 100	5 Barcelona 92.5	6 Oslo 78.1	6 Berlin 91.7	6 HongKong 37.7
7 Zurich	66.8	7 Shanghai 51.8	1 HongKong 100	5 Madrid 92.5	7 Zurich 77.9	6 Paris 91.7	7 Amsterdam 36.3
8 Washington	66.1	8 Tokyo 50.5	1 Singapore 100	5 Berlin 92.5	8 Seattle 77.7	...	8 NewYork 35.7
9 Chicago	65.9	...	...	5 London 92.5	...	72 Tokyo 62.5	9 Barcelona 33.8
...	...	79 Nagoya 33	19 Osaka 94.6	...	56 Tokyo 64.1	72 Nagoya 62.5	...
48 Osaka	52.9	87 Osaka 32	32 Nagoya 90.2	33 Nagoya 50	60 Nagoya 63.7	72 Osaka 62.5	52 Osaka 11.4
51 Nagoya	52.3	...	33 Osaka 50	47 Nagoya 74.2	63 Osaka 63.3	...	78 Nagoya 5.1
				52 Osaka 71.7			

世界都市カランキング(120都市 2012年)

出典)Hot spots Benchmarking global city competitiveness (EIU及びシティグループ)

誇れるモノづくり産業と技術蓄積

世界都市ランキングで埋没している名古屋だが、名古屋圏でみれば誇るべき要素が多数存在する。その筆頭はモノづくりだ。製造業の中でも自動車を中心とする輸送機械の集積は国内で圧倒的である他、航空宇宙産業も我が国内随一の集積を誇っている。こうした世界の先端を走るモノづくり技術は、世紀を越えて蓄積されてきた地域の宝だ。江戸時代に木曾三川で運ばれてきた良質な木材が歯車などへの加工技術を育み、糸を紡ぐ技術が内燃機関と融合して紡織機械へと発展した。豊田佐吉が本格的な紡織工場を名古屋市栄生に造ったのは1911年であり、ほぼ時を同じくしてノリタケ工場も建ち上がった。古くから盛んであった窯業は、伝統工芸から近代工業へと発展。さらにはニューセラミクス産業として成長し、現在では自動車産業とも密接な関係を構築している。こうして近代的な工業集積が名古屋で始まり、今日に至るまで多様な技術が連鎖し合って世界に誇るモノづくり拠点となっている。



トヨタ産業技術記念館



ノリタケの森

反転攻勢へのアドバンテージ

名古屋圏のモノづくり産業は、日本経済の成長の原動力となってきたが、今後も更に世紀を切り開く新たな技術と製品へと継承されていく様相だ。自動車はHV（ハイブリッド車）の先進性に磨きがかかり、FCV（燃料電池自動車）も産声を上げた。飛行機は世界で拡大する中距離飛行機市場にMRJ（三菱リージョナルジェット）が挑む。さらには、これらの先端技術が各種自動化製品へと連鎖していくことが期待されている。当地の技術蓄積が足を止めることなく躍進を続けていく中で、リニア中央新幹線の開業は、さらなる名古屋圏の経済成長を促すことが予想される。国土における交通の拠点性は飛躍的に高まり、効率的な活動にふさわしい都市・地域になるだろう。その時、名古屋圏が備えるゆとりある住環境は一層の評価を受けるに違いない。

今は世界の中で埋没する名古屋であるが、リニア中央新幹線の開業を機に、経済面、研究開発面、交通・アクセス面、居住面の評価が高まり、多面的な高評価を得て総合評価がジャンプアップする気配なのである。



リニア中央新幹線

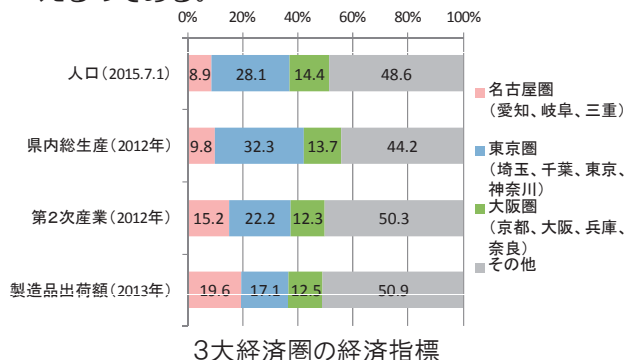
1 名古屋圏の今を見つめる

2) 製造業＋イノベーションで次世代産業を牽引

名古屋圏には、輸送機械や航空宇宙産業などを中心に先端技術に裏打ちされた製造業が圧倒的に集積しており、国内産業の拠点となっている。これらの産業は輸出産業でもあるため、日本の貿易黒字の半分近くを名古屋港が占める。日本経済を牽引する地域と呼んでふさわしい。さらに今後も世界をリードするイノベティブな製品が名古屋圏から続々と生み出されていく見通しだ。まさに、日本経済と世界の次世代産業を牽引する地域なのである。

日本経済を牽引してきた名古屋圏

名古屋圏の国内人口シェアは約9%だが、GRP（域内総生産）シェアは10%、製造業の出荷額シェアは20%であるから、人口規模に比して製造業の集積が顕著である。その中核を成している輸送機械や航空宇宙産業は、日本の代表的な輸出産業だ。名古屋港が生み出す貿易黒字額が日本の貿易黒字額の約半分を占めていることでも証される。貿易黒字は日本のGRPの構成要素であるから、名古屋圏の製造業が日本経済を牽引しているというて良い。東海道新幹線が開業した以降は、名古屋圏の人口、GRP、製造業生産額は日本全体の成長速度を上回る速度で成長してきており、こうした面で見ても名古屋圏の日本経済における牽引力が窺えるのである。

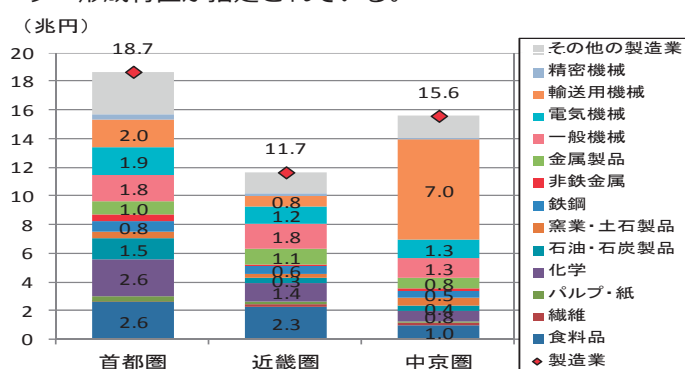


出典) 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査 (2015.7.1公表) (総務省)、平成24年度県民経済計算 (内閣府)、平成25年工業統計 (経済産業省) より作成

輸送機械の生産額は圧倒的

中でも際立つのが輸送機械だ。その中心にあるのは自動車で、車体やエンジン、電装製品、内装製品など自動車部品の裾野は広い。完成自動車の生産を支える多種多様な業種が連携して先端技術を切り拓いている。代表的な企業はトヨタ自動車とそのグループ企業であるが、名古屋圏にはスズキ、ヤマハ発動機、本田技研工業などの本社・拠点工場が集積しており、輸送機械の世界的な集積地域となっている。

裾野の広さは航空宇宙産業も同様で、多岐に亘る分野の技術・部品等が航空機の製造へとインテグレーションされている。その集積地をさらに高めていくために、名古屋圏にはアジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区が指定されている。



大都市圏における製造業の中分類別生産額

出典) 平成24年度県民経済計算 (内閣府) より作成

次世代産業をリードする新技術群

輸送機械や航空宇宙産業分野は、新しい先端技術を継続的に生み出す技術先導力のある産業分野だ。自動車ではハイブリッド車やFCVなど次世代型の環境共生車両が次々と生み出されている。航空宇宙産業においても、新しい炭素繊維技術の開発が軽くて強度の高い機体の製造を実現し、中型機であっても航続距離の長い飛行を可能としている。新しい技術の開発力が、世界市場に競争力の高い製品を送り出す原動力となっている。

さらに特徴的なのは、輸送機械や航空宇宙産業という分野に限らず、他の製造品分野や産業分野へと技術や知見を転用している点だ。トヨタ自動車の例で見れば、IT・ITS、バイオ・緑化、環境・エネルギー、マリン、放送、金融など多岐に亘る産業分野に事業を展開している。名古屋圏の企業群は、新技術を生み出しながら活動のフィールドも広げつつ成長を続けているのである。



名古屋圏の代表的企業とその立地状況

出典)名古屋港基本計画検討委員会 資料

イノベーションを育む地域特性

技術のイノベーションや産業分野の拡大を継続する名古屋圏の製造業を支えているものに、当地に立地する多種多様な研究施設・機関が挙げられる。

名古屋圏に立地する大学には延べ15の学部・研究科があることをはじめ、附属研究所が3箇所、学内共同教育研究施設が19施設ある他、共同利用・研究拠点（2センター）、未来社会創造機構（2センター）、素粒子宇宙起源研究機構（2センター）、学内コンソーシアム（9コンソ）などがあり、世界の先端を行う基礎研究や産学官による実用型研究が盛んに取り組まれている。また、技術に根ざした新規ビジネスの創出を促すインキュベーション施設が27施設立地する他、留学生の受入数も着実に増加し続けており、今後は異業種交流の活性化を模索する動きもあるなど、イノベーションを育む地域としての性格を強めている。2001年の野依博士をはじめ、6名のノーベル賞受賞者を輩出していることも、地域の誇りの一つとなっている。

'01 野依 良治 氏
化学賞
●キラル触媒による不斉反応の研究

'08 益川 敏英 氏
小林 誠 氏
物理学賞
●小林・益川理論とCP対称性の 破れの
起源の発見による素粒子 物理学への
貢献

'08 下村 脩 氏
化学賞
●緑色蛍光たんぱく質の発見と生命科学
への貢献

'14 赤崎 勇 氏
天野 浩 氏
物理学賞

●高輝度で省電力の白色光源を
可能にした青色発光ダイオードの発明



ノーベル賞受賞者

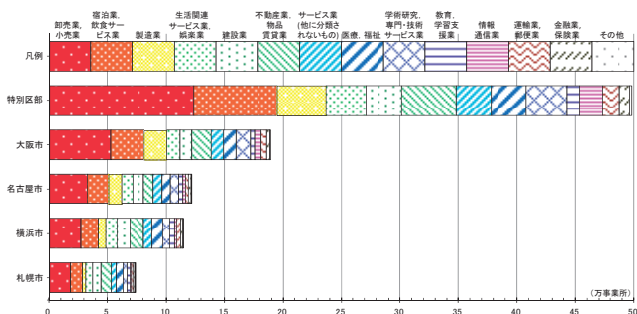
1 名古屋圏の今を見つめる

3) 圧倒的に暮らしやすい 名古屋

名古屋は「大いなる田舎」と呼ばれてきた。三大都市圏の一角にありながら、従前は高層ビルがない、外国人アーティストのコンサートが開催されない、東京圏や関西圏にある有名店舗がないといった大都市にあるはずのものがなかったことが一因とみられる。現在はそうした側面は少なくなった。その結果、日本で最も「ゆとり」のある大都市圏としての性格を強めている。今後は、この「ゆとり」が、暮らしを考える上での「お値打ち」に大転換する可能性がある。

大いなる田舎はダテじゃない？

三大都市圏の一角にはあるものの「大いなる田舎」とも呼ばれてきた名古屋圏。確かに20世紀においては高層ビル群がなく、外国人アーティスト等のコンサート開催が少なく、東京圏や関西圏にはある有名店舗が名古屋圏にはないことなどがよく指摘されたが、今世紀に入ってこれらの側面は姿を消しつつある。一方、企業の中核機能（本社・本店）の立地を見ると、東京特別区には名古屋市の4倍以上、大阪市にも名古屋市の2倍近くの集積がある。また、全産業分野の売上高を企業ベースと事業所ベースで集計すると、東京と大阪は企業ベースの方が上回るが名古屋はこの逆だ。つまり、東京・大阪に比して名古屋市は中核機能が少なく、売上高の計上を吸い上げられている構図が見える。

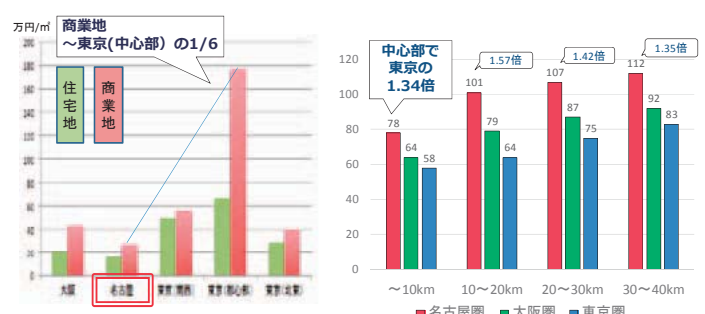


企業数(21大都市中上位5位比較)

出典)統計データから名古屋市の今の立ち位置を知る(名古屋市H24年)

日本で最も「ゆとり」のある大都市圏

その一方で名古屋圏には三つのゆとりがある。第一は経済面。都心の商業地価は名古屋は東京の6分の1である。これはオフィスや店舗の賃料に跳ね返るから事業所立地コストが低いことの証だ。物価で見ても愛知県は東京都、大阪府はもとより北海道よりも低い。第二に空間面。住宅面積で比較すると、名古屋は東京の1.3倍以上の広さがあり、人口密度では名古屋の都心は東京都心の3分の1以下だ。第三に時間面。通勤距離が20～30kmの人たちの中で、1時間以上を要する人の割合は、東京の40%に対して名古屋では10%程度であり、通勤時間が格段に短い。この様に、名古屋圏は、経済的、空間的、時間的に最もゆとりのある大都市圏と言えるのである。



地価

住宅・延床面積
(中心部からの距離別)

出典)リニア新幹線調査(愛知県H26年3月)

世界に示したい名古屋の暮らしやすさ

日本の国家経済を牽引する産業力を有しながら、日本で最もゆとりのある大都市圏である名古屋圏。このことを世界の人々に知ってもらいたい。今や東京や大阪にあって名古屋に無いものは見当たらない。買い物や観劇などの側面で名古屋で不足感を感じる人は少ないだろう。そして名古屋には、東京や大阪にはないゆとりがある。大都市でありながらコンパクトで市内の移動ストレスが少なく、敬老パスや子ども応援委員会なども相まって生活コストが低い。これらの点は、企業経営者にとっては経営の効率化に繋がるし、一般市民にとっては暮らしやすさに他ならない。しかし、現段階ではこうしたゆとりを声高に主張しても、国内はもとより世界で認知されることは難しだろう。

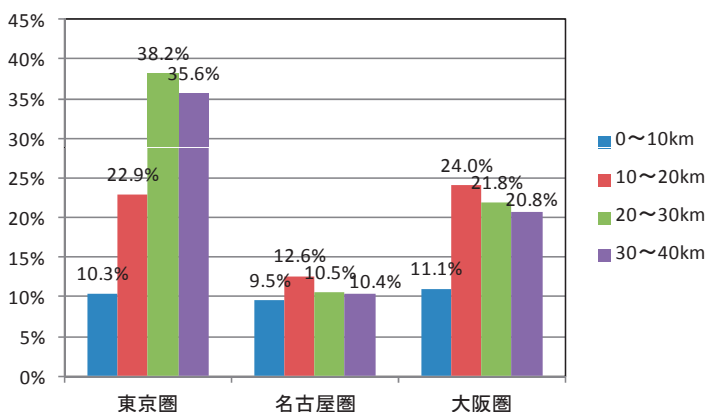
ところがである。リニア中央新幹線が開業することによって、名古屋が品川と40分で結ばれることになれば…！この時が名古屋圏の暮らしやすさをアピールする最大の好機になるはずである。

今の「ゆとり」が「お値打ち」の布石

今のところは「日本最大のゆとりある大都市圏」といっても、その「ゆとり」は相変わらず「田舎」に思えてしまう名古屋圏。しかし、リニア開業（品川～名古屋）時には、東京圏や大阪圏にはない「ゆとり」こそが「お値打ち」へと評価される可能性が高い。

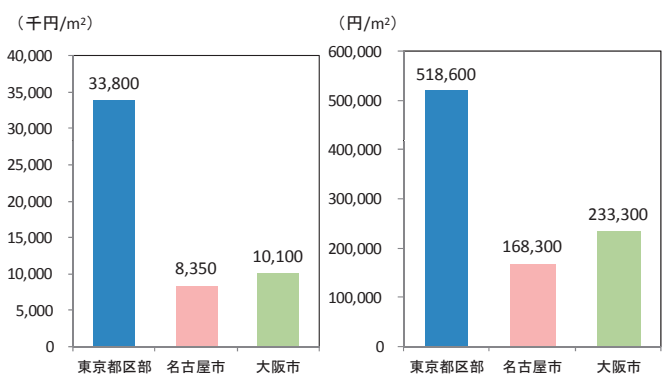
「移動時間」は経済活動や暮らしにおいて、重要な行動基準であるから、わずか40分で東京圏や大阪圏にはないゆとりが得られるとすれば、その評価は激変するだろう。オフィスの立地選択、居住地選択、観光地選択などにおいて、名古屋の「お値打ち」感が評価される可能性に耳目が集まるに違いない。例えば、リニア徒歩圏住宅を供給できる大都市は名古屋だけだ。

これまで名古屋圏が大切に守ってきた「ゆとり」。大いなる田舎と揶揄されてきた都市機能は着実に集積を上げてきた。もはや大都市圏として決定的に不足する点は少ない。リニア開業は、この「ゆとり」が付加価値を上げて「お値打ち」となり「世界の評価が変わる時」となるのである。



距離帯別通勤時間1時間以上の割合

出典) 平成25年住宅・土地統計調査(総務省)より作成



商業地最高価格

住宅地平均価格

出典) 平成27年地価公示(国土交通省)より作成

1 名古屋圏の今を見つめる

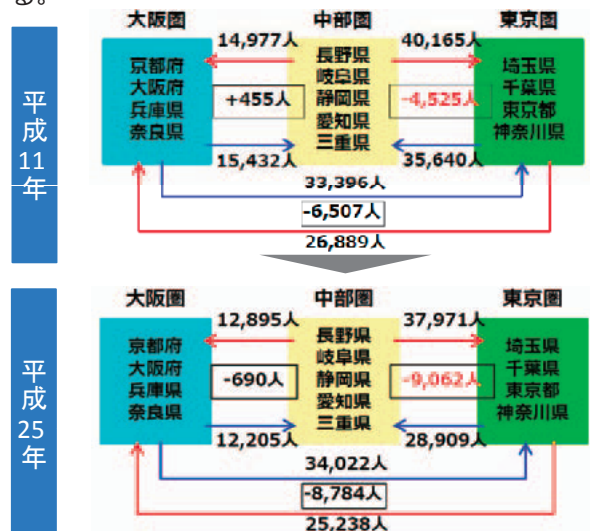
4) 強い地元志向、
しかし恒常化する女性流出

名古屋圏は元来地元志向が強いと言われている。名古屋圏の各地から名古屋の大学に進学し就職することが安定した人生の模範とされてきた。しかし一方では、名古屋圏からの人材流出も続いている。特に近年はキャリア志向の強い女性が圏域外に流出する傾向が顕著だ。名古屋圏の主軸産業であるモノづくりの現場は女性の就業環境としては発展途上であり、ダイバーシティ社会を求める若者達にとって後進的に映るのかもしれない。

地元志向の強い土地柄で続く若者流出

名古屋圏では、高校卒業時に名古屋の大学に進学し、就業時に名古屋圏内で就職企業を選択する傾向が根強く、故に地元志向が強いと言われてきた。親やその先祖が形成したストック資産を背景に、名古屋で職を得られれば、安定した人生を間違いなく送れるという価値観が男女を通じて形成されてきたようだ。

こうした傾向は、女性の結婚観に表れており、「結婚・出産で仕事をやめて専業主婦になりたい」女性が多く、就職に当たっては「地元もしくは地元近くの都会に就職したい」人が多いのが当地の特徴となっている。



三大都市圏の女性の流入状況

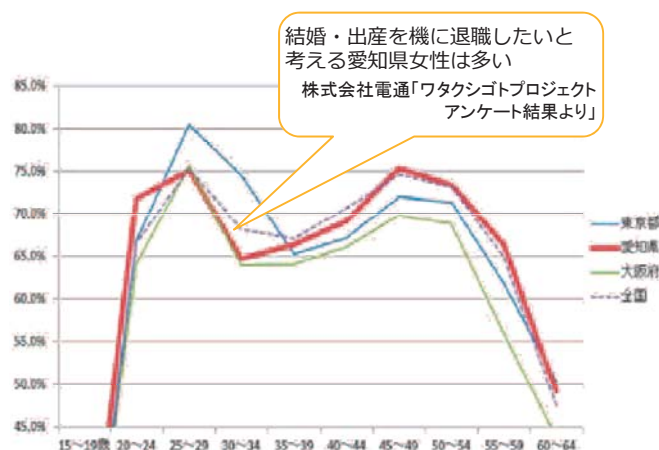
出典) 中部地方整備局「中部圏広域地方計画 参考資料」(2015年3月)

キャリア志向の強い女性は圏域外へ

名古屋圏の女性は、「結婚・出産・育児」を優先して会社選びをしている傾向も示されており、家庭重視型の価値観が根強い。

しかし、近年は価値観の多様化も同時に進展している。中部圏から東京圏や大阪圏への流出超過は女性で顕著に増加しており、H25住民基本台帳ではH11の2倍に増加した。つまり、キャリア志向の強い女性の圏域外への流出が急速に増加している模様である。

価値観の多様化が、女性のキャリア意識にも芽生え始めているものの、当地にはそうした活躍の機会が少ないのかもしれない。



女性の年齢階級別有業者(15歳～64歳)

出典) 平成24年就業構造基本調査より

名古屋圏の女性が描くライフスタイル

名古屋圏で女性が仕事をする理由を見ると、「家計のため」が最も多く、次いで「働く事が好きだから」、「時間があるから/時間の有効活用のため」との回答が続く。つまり、仕事を「キャリア」としてよりも「生活していくための手段」として捉える人が多いことが伺われ、「妻」として「母」として家庭環境を支える事に重点を置く女性が多いようである。こうしたことを背景に、名古屋圏の女性有業率（所謂M字カーブ）を見ると、30～34歳の有業率の落ち込みが大きいことが特徴となって表れている。

そして、近年ではキャリア志向の女性が増えつつあり、東京圏へと流出している傾向が強まっている。従って、名古屋圏に残る女性は、「家庭指向」の女性の割合が高まる傾向にあるのだろう。

名古屋圏の女性の価値観は尊重されるべきものだが、価値観の多様化に対応した選択の多様性がないとすれば、それは問題である。

モノづくりの現場は女性にとって発展途上

名古屋圏はモノづくり王国である。仕事の現場の多くは工場だ。こうした土地柄では女性の活躍の機会もあるのだが、どうしても生産工程に関わる就労形態が概ねを占めることとなる。

キャリア志向の女性は総合職などを指向し、工場などの現場で働く機会は少ない。こうしたことから、とりわけ女性の価値観の多様化に伴う活躍機会の選択肢が、名古屋圏には乏しい状況なのかもしれない。

モノづくり産業は、名古屋圏が誇る産業であるものの、女性の価値観の多様化に目線を転じ、意欲と能力のある女性を登用する産業へと進化していく必要もありそうだ。モノづくりの現場でICTやデザインなどがインテグレーションされていく中で、女性の活躍する場を増やしていくことも、名古屋圏の先進性を高める上で重要な課題と言えるだろう。



愛知県の女性は、結婚・出産を一つの区切りとしてキャリアをリセットしがち。その後の人生プランを見据えて、様々な可能性を考えておくことが大切。

第10回ゲストスピーカー
株式会社電通中部支社
顧客ビジネス局
宇治原 彩 氏（左）
川合 結子 氏（右）

■株式会社電通
「Integrated Communication Design」を事業領域としたコミュニケーション関連の統合的ソリューションの提供、経営・事業コンサルティングなどを行う。

当社の調査結果では、愛知県の女性で結婚・出産を節目に退職したいと考えている人は他地域に比べ多いことが分かりました。また、結婚・出産後に働き続けるという環境や意識は、家庭内でも企業内でもまだ十分に根付いておらず、その結果、出産後に経済面で悩みを抱える女性も少なくありません。

このような問題に対して、当社では、結婚・出産だけでなく人生における様々な可能性を意識して就活することの大切さなど、学生や社会人に対して多様な活動・情報発信を進めています。

1 名古屋圏の今を見つめる

5)「名古屋のアイデンティティは希薄」は本当か

村上春樹は自著「地球のはぐれ方」の中で「名古屋は抽象的で観念的なところ」と綴った。石原裕次郎は名古屋を題材に「白い街」を歌った。これらの作品は、人々が抱く名古屋観の深層心理を描写したものかもしれない。総じて名古屋はアイデンティティが希薄な街として感じ取られている可能性がある。そうした側面はあるとしても、名古屋を象徴する資源は豊富に存在する。味噌文化や三英傑はその代表格だ。多くの人々に印象づける術が乏しかったのかもしれない。

村上春樹が評した名古屋のイメージ

旅人からみた名古屋のアイデンティティとは何か？名古屋を旅した村上春樹は自著「地球のはぐれ方」で「単に空間移動して、架空の都市というか、抽象的な、観念的なところに来た」印象から名古屋は「旅情性を拒否した街」と綴っている。一方、「メスの入っていない手つかずの状態」で「孤立進化」してきた文化があると指摘し、その顕著な例として食べ物を取り上げている。愛・地球博を契機に、名古屋独自の食文化が「名古屋めし」として全国的に認知されたように、今後は独自文化をグローバルに発信し、「孤立進化」した名古屋文化を強烈なアイデンティティとして発揮していく必要がある。



ガラパゴスの進化を遂げた「坦々親子味噌煮込みうどん」

石原裕次郎は「白い街」と歌ったが。。。

石原裕次郎は名古屋を無機質なコンクリートで覆われた「白い街」と歌った。昭和の時代、名古屋の街は殺風景でつまらないというイメージが定着したようだ。しかし、平成に入ってJRセントラルタワーズが開業し、その後もミッドランドスクエア、大名古屋ビルヂングなど名駅前を中心に街にアクセントが付き始め、現代的で先端的な街並みへと変貌している。つボイノリオが「名古屋はええよ！やっとかめ」で「東京が直下型地震で壊滅したとしたら日本の中核は名古屋に移る」と歌ったのは、安定感のある広い街路等を誇る意図が見える。名古屋には、先人が敷いたかけがえのない未来都市への資質がある。

グルメと歴史文化には事欠かない

名古屋の食文化はその独自性が人気を博し、名古屋駅地下街のエスカでは「名古屋めし」をフューチャーして大成功。各店舗で出張者が行列を作っている。

食文化と並び称されるのは歴史文化だ。その象徴とも言えるのは三英傑である。特に尾張徳川の権力と富の象徴であった名古屋城は金のシャチホコでつとに有名だが、徳川園にも尾張徳川を偲ぶ逸品が多数収蔵されている。また、織田信長が天下布武を宣言した岐阜城、徳川家康を拝した三河武士の居城であった岡崎城など、戦国武将にゆかりの歴史資源には事欠かない。この他にも、高山祭り、津島天王祭、国府宮はだか祭など、全国的に知名度の高い祭も多数存在しており、三種の神器を祀る熱田神宮もある。

さらに近年注目が高まっているのは所謂コンテンツ文化。につぼんど真ん中祭、世界コスプレサミット、円頓寺の商店街などは名古屋文化を再認識する資源群と言えそうだ。



名古屋城



高山祭り(4、10月)



円頓寺商店街



国府宮はだか祭り(2月)

対外発信を潔しとしなかった土地柄故の誤解も

東京が江戸文化を色濃く残し、京都が寺社文化を色濃く残しているのに対し、名古屋圏に息づく文化資源は相対的に地味かもしれないが、世界の人から見れば一見の価値にあたる資源に違いない。しかし、これまで名古屋圏はこうした文化を積極的に対外発信してこなかった面も否めない。そこには村上春樹が評した「孤立化」を良しとしてきた名古屋人気質があるようにも思える。他の地が如何様にあろうとも、特段にご当地をひけらかすことを潔しとしない尾張・三河人の気質がアダになった面があるのかもしれない。

しかし、グローバル化が進展する今日にあっては、名古屋人気質も変わっていくことが必要な時になっていると銘じなければいけない。名古屋圏には国内外に発信するに足る文化資源が多数あることを地域が共通に認識し、一丸となって情報発信していくことが必要だ。

魅力度		観光意欲度	
第1位	函館市	第1位	札幌市
第2位	札幌市	第2位	函館市
第3位	京都市	第3位	小樽市
第4位	小樽市	第4位	京都市
第5位	横浜市	第5位	出雲市
第28位	名古屋市	第50位	名古屋市

訪日外国人の都市別の印象

出典) 地域ブランド調査2014

1 名古屋圏の今を見つめる

6) 名古屋圏は 日本の中の日本

名古屋圏は古くから多くの街道が交わる東西交流の要の地域だ。東海道や中山道はその代表格で、宿場町として発展した都市も多い。また、木曾三川など多くの河川が伊勢湾に注ぐ当地には、四季折々の風光明媚な風景が広がる。この地勢にモノづくり繁栄の歩みが宿った。東西の文化が交わり、伝統工芸と先端技術が同居する名古屋圏は、日本の中の日本と呼べる地域なのである。

古くから東西交流の要の地域

歌川広重が「東海道五十三次」を描いた東海道、「木曾街道六十九次」を描いた中山道は共に日本を支えてきた幹線道路であり、東の江戸、西の大阪を結ぶ日本の大動脈であった。日本中から多くの人・モノがこれらの道を使って交流し、日本の文化の礎を築いた。

名古屋圏はそれら大動脈の中間に位置し、街道文化を支えてきた。東海道と中山道、あるいはそれらを結ぶ美濃路や伊那街道などにある数々の宿場町で旅人が疲れを癒やし、時には地域の話に花を咲かせて情報交換がなされた。

現代においても、東海道新幹線や高速道路網が発達する名古屋圏は引き続き、東西交通の要の地域としてその役割を担っている。



名古屋圏を通る主要街道

出典)三菱UFリサーチ&コンサルティング作成

山河と海が織りなす四季折々の風景

中部には日本アルプスや富士山をはじめとする雄大な山々がそびえ、その山々より湧き出る木曾三川などの河川は、悠然と流下し海原に流れ着く。

この壮大な自然の営みによって、濃尾平野など名古屋圏の地勢が形成された。その随所には豊かな自然環境が生まれ、人々に水と土の恵みを与えることで、地域毎に独自の生活文化が産声を上げた。

これらの海・山・川が織りなす多種多様な自然環境と、そこで暮らす人々が営んできた生活文化が相まって、白川郷や丸山千枚田など、日本の原風景とも言える美しい景観が各所に形成された。名古屋圏では、都心から日帰りでこれらの資源に気軽に向かうことができ、四季折々で特徴ある美しい姿を楽しむことができる。



雪化粧の白川郷

東西の文化が重なり合う潮目の地域

名古屋圏は多様な街道が結節する東西交流の要の地域であると共に、江戸文化と上方文化が重なり合う潮目の地域とも言える。言語で言えば関東弁と関西弁の境界地域であり、味付けも東京風と関西風の境目となる地域である。

先に見たような独自の文化も培いつつ、我が国における東西の歴史文化の重なり合う地域でもあることから、日本文化のルツボと呼べる地勢がここにあり、そして多様な日本の原風景が今なお息吹き、風光明媚な山河が四季を演出している。

その結果、日本の文化の多面性が凝縮されて今日の名古屋圏の地域社会の中に継承されているとも言える地域なのである。歴史的にも、文化圏で見ても東西結節、多種融合の地と呼べる名古屋圏。まさに、日本の中の日本と呼べる所以がここにある。



名古屋圏の魅力的な観光名所

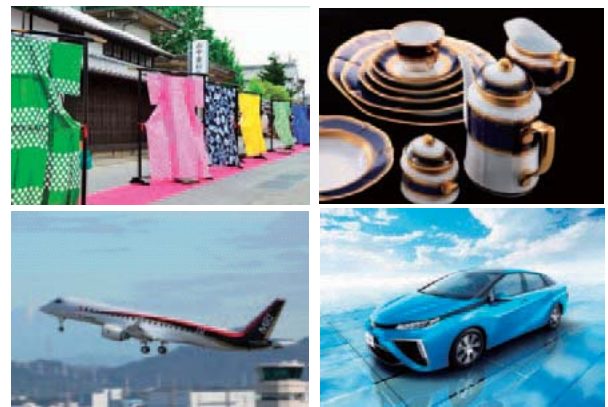
古き良き日本と世界の先端産業が同居する地域

日本の中の日本と呼べる名古屋圏には、新旧同居の側面も備わる。窯業で言えば、陶磁器で有名なノリタケをはじめ、名古屋周辺にも瀬戸、常滑、土岐など、窯業と関わりの深い地域が数多く存在し、全国的にも有数の一大産地となっている。また窯業以外にも、鳴海宿の鳴海・有松絞、その他様々な伝統産業が今も生き続け、現代にも脈々と受け継がれている。

一方、トヨタ自動車の水素自動車「MIRAI」、国産初のリージョナルジェットである三菱航空機の

「MRJ」など、世界最先端技術が随所に活用された世界有数のモノづくり地域として、世界にも類をみない高度産業集積地として発展を遂げている。

このように、名古屋圏は伝統的産業が築いた文化と最先端の産業が同居した地域であり、それらが絶妙なバランスを保ちながら、独自の文化を形成しており、今後はこれらの融合による新たなプロダクトが生みだされることに期待が高まっている。



名古屋圏の新旧同居のモノづくり

1 名古屋圏の今を見つめる

7) 国際交流・インバウンドは 発展途上

2005年に中部国際空港が開港し、愛・地球博が開催された名古屋圏。その後、COP10も開催され、今世紀に入って名古屋圏は国際化への道を歩み出している。しかし、国際会議の開催実績は東京には遠く及ばない。外国人観光客の来訪者数も全国10位前後で推移している。現状では、名古屋圏の国際交流・インバウンドは発展途上と言わざるを得ない。名古屋圏が国際交流の世界的な舞台となるための本格的な道程は、これからが始まりだ。

課題も多い国際会議・コンベンション

今世紀に入って国際化への道を歩み出している名古屋圏ではあるが、その道程はまだ緒についたところである。国際会議の開催件数では東京圏との格差が大きく、開催実績は10分の1に満たない。国際的に見ると、その差は一段と広がる。国際会議開催件数の世界のベスト3はパリ、ウィーン、マドリッドで東京圏の2倍の開催水準。アジアのトップはシンガポールで、日本の首位を走る東京でさえ、アジアでは6位に過ぎず、名古屋に関してはアジアで47位という状況である。

また、コンベンション機能で見ても、名古屋圏には5万㎡を越える施設は存在せず、大規模な国際見本市を開催することはできない。こうした点から名古屋圏は、国際交流の場として本格的に世界にデビューしたとは言えない。

Rank	City		Rank	City	
1	Paris	214	16	Hong Kong	98
2	Vienna	202	17	Budapest	97
3	Madrid	200	17	Rome	97
4	Berlin	193	19	Stockholm	95
5	Barcelona	182	20	Taipei	92
6	London	166	21	Buenos Aires	91
7	Singapore	142	22	Tokyo	90
8	Amsterdam	133	23	Helsinki	84
9	Istanbul	130	24	Dublin	83
10	Prague	118	25	Sydney, NSW	82
11	Brussels	112	26	Munich	81
12	Lisbon	109	27	Athens	80
13	Copenhagen	105	28	Kuala Lumpur	79
14	Beijing	104	29	Bangkok	73
15	Seoul	99	29	Shanghai	73

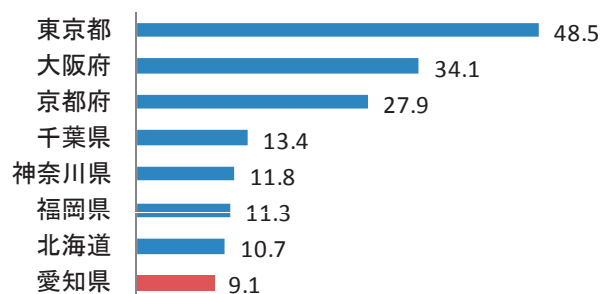
国際会議の開催件数(2014年 上位30都市)

出典)株式会社コングレ資料

インバウンドも発展途上

訪日外国人の都道府県別訪問率を見ると、愛知県は8位だ。GRPは3位、人口で4位にありながら、福岡県や千葉県よりも低い水準だ。また、外国人の延べ宿泊者数の国内シェアは3.3%、ホテルの客室数の国内シェアも3.3%に留まっている。GRPに見る存在感に比して観光資源の輝度が低い。また、行政の観光に対する取り組みも十分であったとはいえない。

また、訪日外国人を国籍別に見ると、名古屋圏は中国、台湾、韓国からの来訪者が圧倒的で、欧米からの来訪者が少ない。インバウンド市場ではアジアが今後も大きな伸びを見せることは間違いないが、欧米からの来訪者を増やしていくことも意識して、当地をセールスアピールしていかなければならない。



訪日外国人の都道府県別訪問率(%)

出典)訪日外国人消費動向調査(平成26年)(観光庁)

「名古屋飛ばし」とならないために

従来、名古屋が「大いなる田舎」と呼ばれていた時代には、「名古屋飛ばし」という現象もあった。東京と大阪には必要でも名古屋には必要ない、という全国的な評価が幾つかの現象となって現れたのである。例えば、有名アーティストや外国人タレントなどのコンサートである。名古屋の人々は、東京会場や大阪会場にある時には泊まりがけで出かけたのである。その光景はまさに地方都市そのものであった。また、東海道新幹線にのぞみ号が誕生した時も、名古屋駅に停車しない便があった。この時に「名古屋飛ばし」という言葉は決定的に定着したのである。

先にも述べたように、興業の世界で名古屋飛ばしは少なくなったが、まだまだ開催件数では東京、大阪の後塵を拝している。今後は、国内外の人々に、名古屋を交流の場として評価してもらわねばならない。

国際交流の世界的舞台へ

コンベンション、興業の分野だけでなく、名古屋は世界からより多くの人に訪れてもらえる場所になっていかねばならない。定住人口が減少局面に入る以上、国内外の交流を増進することは、地域活力を維持・向上する上で必須の取り組みとなるからだ。

近年、昇龍道の名の下に名古屋圏へのインバウンドを拡充する取り組みが始まっている。今後も一層ハード・ソフト両面での国際化に取り組んでいかねばならない。例えば先に述べたコンベンション機能に加え、中部国際空港の完全24時間化、上級ホテルをはじめとする宿泊機能の充実強化、外国人に対するホスピタリティの向上など取り組むべき事項は山積みしている。

日本の第三の拠点でありながら、国際交流ではその地位が伴っていないのが現状であり、国際交流の世界的舞台に立つことは、当地の大きな課題である。



第9回ゲストスピーカー
株式会社コングレ
取締役中部支社長
鈴木 隆雄 氏

■株式会社コングレ
国際会議、国際コンベンション、イベントなどの企画や運営ならびにMICE関連施設の運営、管理をも担い、さらには調査・研究を行うなど、MICE産業に深く関わる。

国内外からの交流人口の拡大は急務

地域のあらゆる主体が一体となったMICE誘致が必要！

交流人口の拡大が急務である今、国内外から多くの参加者が訪れ、経済効果も大きいMICEが大きな役割を果たします。アジアの各都市が世界のMICE市場で上位を占めるようになり、名古屋も競争力を高めていく必要があります。MICE誘致のためには、高品質の施設、地元の受入体制や開催支援、官民連携した誘致活動が必要です。首都圏や関西圏に劣らない、利便性が高い国際コンベンション機能と、長期滞在化に向けた仕掛けづくりが必要となります。

2 2030年の社会変化は想定外？

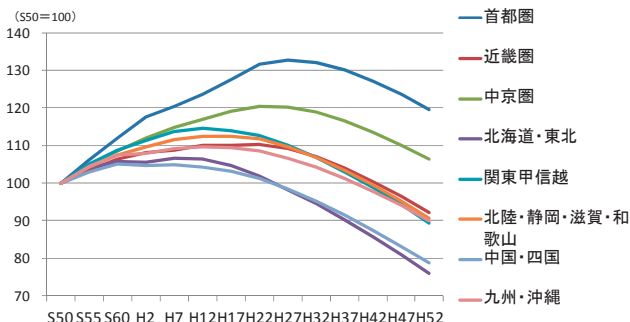
1) リニア時代は リニア・シニア時代

日本は人口減少局面に入った。名古屋圏も例外ではなく、リニア中央新幹線の開業前に減少し始める。その一方で日本は世界一の長寿国家となった。このため、高齢化社会へと急速に足を速めていくのである。特に、名古屋圏を含む大都市圏では高齢者数が急増する。元気な高齢者を上手に活用することが、地域活力を維持する上で重要なポイントだ。高齢者にとって住み良い地域として名古屋圏の特質を活かしていくことがリニア時代の重要なカギとなる。

名古屋圏も人口減少局面へ

日本が人口減少局面に入ったことは、国も地方も大きく受け止め、国土計画や地方創生総合戦略上の最重要課題として位置づけられている。多くの地方都市圏では既に人口が減少しており、大都市圏でも近畿圏は人口減少局面に入った。これに対して、中京圏の人口は、当面横ばいで推移し、リニア開業後に人口減少が本格化していくことが見通されている。少子高齢化は税収の低下、扶助費の上昇など財政運営上の閉塞感を強めることになるため、次善の策が必要不可欠だ。

名古屋圏では、リニア開業前の人口維持の期間を活用して人口減少期に備え、リニア開業後の人口減少社会に活力を維持する取り組みを重層的に展開することが、取るべき重要な基本戦略となろう。



圏域別人口の推移と推計(昭和50年＝100)

出典)国勢調査(総務省)、日本の地域別将来推計人口
(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

大都市圏で顕在化する高齢者層の増加

日本是世界随一の長寿国家となった。このため、高齢化が進展しているが、人口の減少は少子高齢化に拍車をかけることとなる。このとき、高齢化率は地方で高騰するが、高齢者数は大都市圏で急増する。名古屋圏でも高齢者の増加が加速していくこととなる。

となれば、経験豊富で元気な高齢者を上手に活用することが活力ある成熟社会を構築する上で重要なカギを握る。地域に健在な高齢者には、多様な活躍の場を提供し、首都圏や近畿圏の高齢者は来訪者として迎えて名古屋圏での消費を促していくことが必要だ。このため、リニア中央新幹線の開業により、名古屋圏での雇用が増加し、大都市圏間の高齢者の交流増進を想定した取り組みを講じていかねばならない。

		2010年	2040年	増加数	増加率
首都圏	65～74歳	414万人	517万人	103万人	25%
	75～84歳	239万人	333万人	94万人	39%
	85歳以上	79万人	270万人	190万人	240%
中京圏	65～74歳	133万人	150万人	17万人	12%
	75～84歳	84万人	102万人	18万人	22%
	85歳以上	29万人	84万人	55万人	191%
近畿圏	65～74歳	233万人	246万人	12万人	5%
	75～84歳	141万人	166万人	25万人	18%
	85歳以上	48万人	149万人	101万人	208%

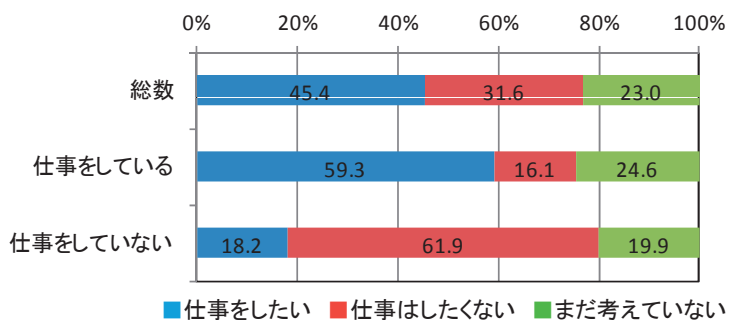
大都市圏における高齢者人口の推移と推計(2010年→2040年)

出典)まちづくりセミナー資料(平成26年10月 公益財団法人都市計画協会)
実績値:総務省「国勢調査」、推計値:国立社会保障・人口問題研究所推計

元気な高齢者が素敵に活躍

60-64歳のシニア世代に65歳以降の就業意向を尋ねると、仕事をしたいという人が半数近くいることが分かる。特に、現在仕事をしている人にこの傾向が顕著で、過半数の人が仕事をしていたいと考えている。企業では定年延長を制度化する方向に進んでいるため、65歳まで仕事を続ける人は一般化するであろうが、その先も元気な高齢者は何らかの仕事をしたいと考える傾向が強まっていく可能性が高い。

65歳まで企業で活躍した後、企業だけでなく社会貢献の場で活躍する高齢者の姿が目につく。行財政改革では行政のスリム化を進めているが、地域社会で多様化するニーズに対しては「新たな公」がこれを補っていくことが求められている。また、ソーシャルビジネスも進展していくことだろう。こうした場面に意欲のある高齢者に活躍してもらえることが、成熟社会の理想型だ。但し、仕事や社会貢献だけを高齢者に期待するのではなく、様々な配慮も必要だ。また、愛知県は医療費日本一で、健康を害した高齢者が多いことも懸念事項である。



65歳以降における就業意向

出典：厚生労働省「中高年者縦断調査」(H25年)
※60-64歳の男女を対象に65-69歳の就労意向を調査

若者にとっても住み良い地域の素顔

高齢者が必要とする支援分野は、介護保険などの各種社会保障制度、および福祉の充実に加えて、趣味や社会参加など多岐に亘る。個々人の健康状態や親族との関係、経済状況等によって必要となる支援内容は異なり十人十色だ。

今後、一層の高齢化が進展する日本では、そのニーズはますます多様化し、行政や民間などが提供するサービスだけでは、これら全てのニーズに事細かに応えることは困難となろう。ここで注目すべきは「健康寿命」だ。要介護になるまでの寿命を長くすることが人生後半を豊かにし、社会的コストの抑制にも繋がるからだ。

健康寿命を延ばすためには、高齢者が互いに健康増進に繋がる活動の輪を広げるとともに、若者の健康増進活動への参加を高めていく取り組みも重要だ。前者の推進に当たっては名古屋市交通局が実施する「駅ちかウォーキング」なども好例となろうし、後者を推進するためにはオリンピック・パラリンピックを契機に市内の若者にスポーツ参加を啓発するなどして健康ブームを醸成していくことも重要課題となろう。



駅ちかウォーキング

2 2030年の社会変化は想定外？

2) ICTの変化が価値観や働き方を変える

今や人口の数を超えた携帯電話の普及台数。わずか15年ほど前に普及が本格化した携帯端末は、スマホやタブレットへと進化を続けている。この先もウェアラブル端末が汎用化し、バーチャルリアリティ技術等が暮らしに溶け込んでいくものと考えられる。こうしたICT（情報通信技術）の技術革新は、新しいライフスタイルを生みだしていくだろう。さらには人の手を借りない自動化技術も進化して行くに違いない。名古屋圏は、そうした時代の先頭を走る地域を標榜したい。

急速に暮らしに溶け込んだICT

携帯電話はスマートフォンが主流となり、タブレットの普及とも相まって生活や仕事になくてはならないツールとなっている。車ではカーナビやETCの搭載が当たり前の時代となった。テレビ、エアコン、冷蔵庫に至るまでICT技術満載である。まさにICTは私たちの生活に溶け込んでいる。

こうしたICTの技術の進化は足取りが速いため、高齢者にとっては馴染みにくさも指摘されてきたが、近年では高齢者にも使いやすい工夫が施されて年齢に関係なくICT技術を利用するようになった。その結果、国内に限らず世界のどこにいてもテレビ電話がつながり、世代や人種、場所を選ぶことなくコミュニケーションが可能な時代となっている。



爆発的な普及が進んだスマートフォン

更なるICT技術の革新で自動化時代へ

今後もさらにICTは進化して暮らしや産業を支えていくことだろう。既にウェアラブル端末が市場に導入され、多くの人々の関心を集めている他、バーチャルリアリティ技術、自動運転技術の実用化が見え始めており、次世代産業用ロボットや介護ロボットが様々な場面で活躍する時代も遠くはあるまい。

名古屋圏には自動車産業が集積しており、実験的なものや利用区域限定的なものもあるが、世界に先駆けて次世代型のモビリティが導入され始めている。豊田市において実証実験されているEV（電気自動車）型のタウンモビリティや、飛島埠頭で導入された無人のコンテナ運搬車両などはその好例だ。名古屋圏は、自動運転をはじめとする先端技術のショーケースになっていくことが期待できる。



次世代のICT技術

働き方に多様性が生まれる

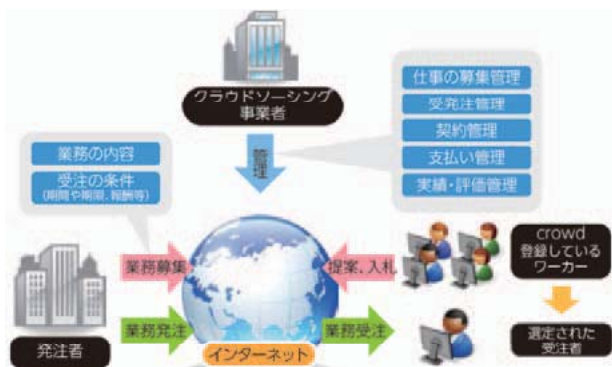
ICTを活用すれば働き方にも多様性が生まれる。

その一つがテレワークだ。オフィスと同様の環境を構築することで、自宅にいながらにして仕事ができる。子育て中の女性、在宅介護が必要な人でも通勤の負担を減らして時間を有効活用する事が出来る。

また、ICTの進展に伴い、ニーズ（やりたいこと）とシーズ（やりたいことを実現するツールなど）を結びつけるマッチングビジネスが急速に進展している。例えばR不動産は、リノベーション物件をクリエイターなどに提供するサイトで、仕事場と住居をマッチングすることをICTを活用しながら実現しており、今や、地方にも拡がりを見せている。

更には、AI（人工知能）技術が進展することにより、人が行う仕事の範囲や時間投入量が劇的に変化していくことも想定されよう。

このように、世界の各地の様々なニーズに応えるシーズを結びつけることが個人単位で簡単に行えることは、新たな産業の実現やイノベーションに拍車をかけるとともに、人々の働き方をも変容させていくだろう。



ICTを活用した多様な働き方

人の手を借りないライフスタイルも

ICT技術等の発展により、ライフスタイルにも大きな変革が訪れる。例えば、自動車メーカーや大手IT企業等が研究開発を進める自動運転技術は、人の手による運転機会を減少させるだけでなく、渋滞のない最適な交通の実現も可能だ。また、これらのモビリティの進展は、今後増加する高齢者の活動範囲を大きく広げる事に寄与するだろう。

また、住宅やビル、工場、さらには地域全体の消費電力を自動で最適化するエネルギー管理システム

(EMS)の研究・開発も行われている。デンソーなどは、住宅エネルギーの管理システムに電気自動車を組み込み、深夜の電力価格が安いタイミングで電気自動車の充電を自動で行い、さらに住宅と電気自動車で余剰電力を融通し合うというシステムを開発した。将来的には、国という単位で電力最適化が自動で行われ、「スマートカントリー」が実現するのではないかと。

人々が環境共生という価値観を重視したとき、ICT技術が環境共生型ライフスタイルの実現をサポートする構図だ。

以上のようなICT技術はほんの一例に過ぎないが、人口減少・少子高齢化が進展する日本では、ICTの活用による成熟社会に適したライフスタイルの実現は大変有効である。技術大国日本を支える名古屋圏は、持ち前の高いモノづくり技術やICT技術を大いに活用し、人口減少社会における成長のモデルを日本から世界に示すべきであると考えられる。

2 2030年代の社会変化は想定外？

3) 大交流時代により 都市の序列が変わる

大交流時代は、人や企業や都市がボーダレスに直接つながる時代と言われている。目的に照らして効率的に効用を最大化できる主体同士が活発に交流することで、首都を頂点とする都市のヒエラルキーは形骸化していく可能性が高い。我が国においても、東京を中心とした都市の序列は希薄化し、特性を明確に打ち出し交流の舞台として選択せしめる都市が、その存在感を高めていくことだろう。

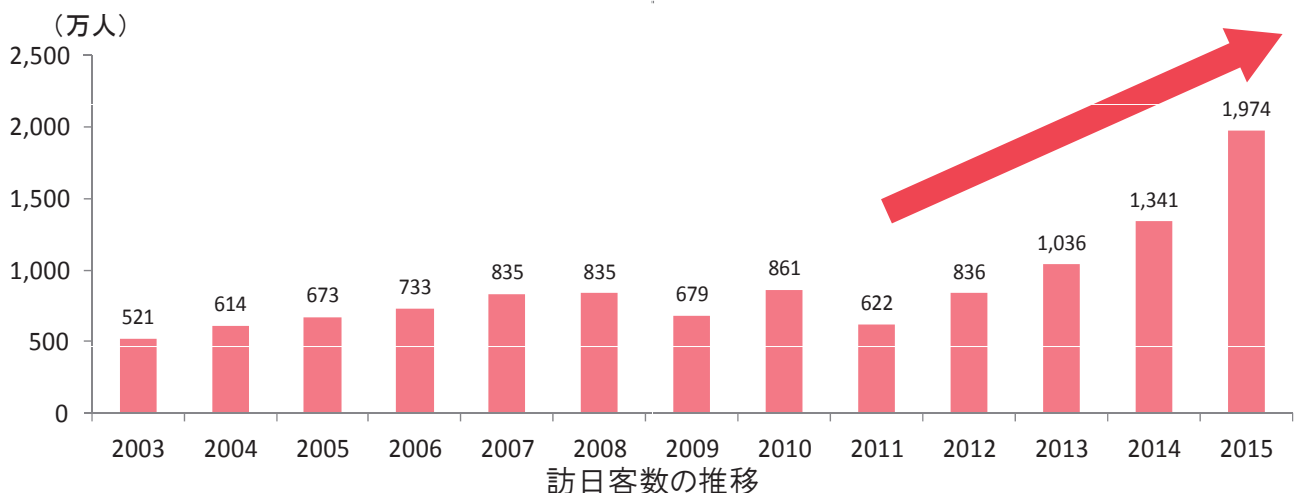
アジアでの都市間競争

世界経済の秩序はG7だけでは保てない状況となり、中でもアジア諸国の成長は著しく、その存在感を高めている。TPPの発動も新たな世界経済の構図をもたらす契機となり得よう。

こうした中、大交流時代を象徴する都市の台頭が生まれる可能性もある。立地条件や効率性などが評価された都市には、世界からの投資が集中し、ヒト・モノ・カネ・情報が集中することになるから、都市の成長は加速する。自国における都市の序列とは無関係に、世界の投資家や観光客などに評価されることが重要で、この意味においてアジアでの都市間競争は一層激化していくことになるだろう。

日本への外貨流入の潮流

日本においても、外貨が投入される都市は選択の多様性が広がっていくに違いない。これまでの対内直接投資は、外資系企業による事業所立地が中心であったため、圧倒的に東京圏に集中していた。しかし、今後は企業だけでなく、インバウンドをはじめとする個人の外貨による国内消費も重要な外貨流入だ。このインバウンドによる外貨は、既に地方都市において重要な地域内生産の源となりつつある。中国の台頭が取り上げられる機会が多いが、今後はさらに多様なアジアからの外貨の流入が増加する可能性があり、その消費地は東京とは限らず、魅力的な条件を提示する都市が選択される時代になるのである。



出典) 日本政府観光局JNTO「訪日外客数の動向」(2016年)

東京五輪で変わる日本の都市イメージ

2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピック。これは日本という見本市会場で、国内の都市群が世界に自都市をPRする機会と見ることもできるだろう。東京都では、東京五輪によってもたらされるレガシーとしてユニバーサルデザイン先進都市の実現（最新技術による多言語対応等）、新たな未来都市の誕生（MICE・国際観光拠点やスポーツクラスターの形成等）、持続可能性を備えた都市の実現（スマートエネルギー化の推進）などを「東京都長期ビジョン」で掲げ、未来に引き継いでいくとしている。名古屋圏においても、安全で清潔、秩序ある日本の都市という共通イメージに加え、ICT技術を駆使した多言語対応や各シーンでの決済の一元化などによるストレスフリーな都市観光の実現、都市内セキュリティの強化な

ど、都市のスマート化を進めることなどで強い印象を残せる都市魅力を創出していかなければならない。

選ばれる都市・沈没する都市の出現

大交流時代にふさわしい交流の舞台となる都市は、自ら魅力を主張する都市であり、そうした都市が選ばれる時代である。名古屋圏は、2030年代はもとより、更なる未来を見越して強みに磨きをかけ、これまで潜在化してきた地域資源を世界にアピールするとともに都市機能集積やネットワーク等において課題とされてきた事項を克服して、世界から選ばれる交流の舞台となっていくことを強く意識しなければならない。この際、街の中で独自性と新規性が随所に感じられる仕組みを導入していくことが、単なる乗換都市でなく、目的的地として選ばれるためにも重要だ。



第13回ゲストスピーカー
株式会社JTB総合研究所
執行役員企画調査部長
波瀾 郁代 氏

■JTB総合研究所
JTB創立100周年を機に
ツーリズムを通じ、社会や地域の
課題解決への貢献を目指して
スタートしたシンクタンク。
2012年6月設立。

ミレニアル世代に世界の観光業界が注目！

消費が最も大きい世代で、情報発信にも期待できる。

ミレニアル世代とは、1980年代から2000年を目前に生まれた20代、30代前半の若者の総称。この世代は、消費額が多く、SNS等を通じた情報発信も活発であり、アジア新興国からの旅行者の中心的存在です。

名古屋に観光客を呼び込むためには、「来ないと魅力が分からない」の解決が鍵です。また、観光客は「点（各施設）」だけではなく、「線」「面」の楽しみも求めます。都市内外の回遊性を高めることが重要です。

3 リニアは時代の変化の加速装置

1) スーパー・メガリージョン (SMR) のもつ意義

SMRとは三大都市圏等が一体化し6,000万人交流圏を形成していく概念である。その人口と経済規模で見れば、世界最大の広域都市圏の誕生となる。そして、規模だけではなくSMR誕生の意義は多様だ。三大都市圏がその機能を相互補完すれば日本の成長エンジンとしてのパワーが強まり、東京に全てを依存する一極集中を是正すべく「人口増の極」が生まれることなどが期待される。

世界最大の広域都市圏の誕生

高速交通網の発達は、都市圏の広域化に寄与してきた。容易に移動できることにより、都市圏の人口、経済があたかも一体と化し、都市の発展が促されてきた。

一方で、現在の日本は人口減少時代に突入しており、世界規模では中国等の台頭はあるが、東京は都市圏規模で世界第1位、名古屋都市圏は41位、大阪都市圏は15位となっている。

そのような中、リニア中央新幹線の開業がもたらすのは、世界でも有数の規模を誇る三大都市圏の一体化だ。三大都市圏と沿線地域の一体化により、人口・経済規模にして世界最大の広域都市圏、スーパー・メガリージョン（6,000万人交流圏）が誕生する。2027年の名古屋－品川間の開業は、その大きな一歩だ。



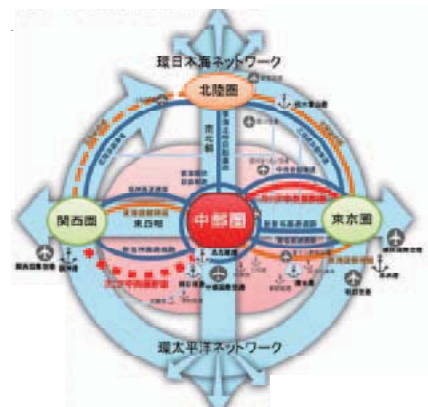
世界の主要都市の人口分布

出典)国土交通省「国土のグランドデザイン2050参考資料」

SMRの意義

リニアによって誕生する S M R は、東京圏の国際的機能、関西圏の文化・歴史・商業機能、名古屋圏の最先端のモノづくり機能が融合してパワーアップした

「日本の成長エンジン」を形成する役割が期待されている。加えて、多様な生活・就労スタイルによって選択の多様性が生まれ、東京一極集中を是正する「人口増の極」を作ることも重要な責務だ。また、S M R の圏域内は新幹線や高速道路がダブルトラックで結ばれるため、社会経済活動を停滞させない「レジリエンスの確保」が世界との信頼関係を構築する。さらには、圏域内に立地する4つの国際拠点空港や3つの大規模港湾が連携すれば国際競争力の高い人流・物流ネットワークの構築も可能となるなど、その意義は大きい。



将来の中部をとりまく交通ネットワークイメージ

出典)中部地方整備局資料

東京一極集中がもたらす高コスト構造にメス

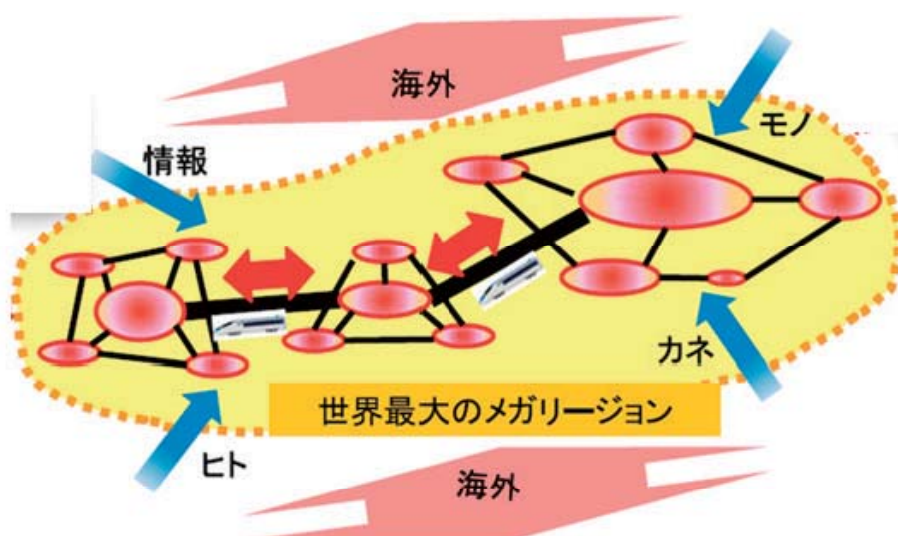
都市圏の人口規模は、マーケット規模を意味しており、様々な都市機能やサービスが成立するために必要な条件だ。しかし、我が国では東京圏に人口が集中した結果、過密問題が発生し地価の高騰を招いた。東京圏への依存は不均衡な国土を生み、高コスト構造をもたらしたのである。これを打開するためには集積地をコンパクト化して他の集積地との間をネットワークで結ぶことだ。今後の人口減少社会においては、集積地単位だけではマーケット規模が縮小するから、なおさら「コンパクト+ネットワーク」という概念の重要度が高まろう。また、前述したように、ネットワーク化は空港や港湾の連携効果も期待できる。

リニア開業により三大都市圏が一体化することは、国際競争力の向上に加えて、日本の高コスト構造にメスを入れ、低コストで社会資本ストックを活用できる国土へと展開していくことが期待できるのである。

先行して名古屋圏と東京圏の交流が濃密化

リニアによるSMRの形成は、まずは品川～名古屋間で進むこととなる。名古屋圏と東京圏との交流が濃密化されるとはどういうことか。両地域間の移動時間が劇的に短縮されると、その往来を必要とする業務が効率化する。単純に考えれば、一日に商談できる件数が数倍に増加し、余剰の時間を他の時間に充てられるのである。業務効率が上がり、処理スピードが向上するだろう。

効率化だけではない。圧倒的な時間短縮は、両地域間の移動障壁を低くするから、東京圏からみれば低コストで便利な立地選択肢が名古屋圏に広がることになる。このことが、例えば本社機能の移転や人口の移動を招く可能性もあり、結果的に国土の過密を下げ、交流による活力を保持するネットワーク型のメガリージョンとして新しい国土のエンジン地域を形成することが期待できる。



スーパー・メガリージョン

出典)国土交通省「国土のグランドデザイン2050」

3 リニアは時代の変化の加速装置

2) S M Rで求められる 3つのキーワード

S M Rの役割を最大限に発揮していくためには、3つのキーワードによる取り組みが必要となる。第一がシームレス。3大都市圏だけでなく、各圏域内の移動をストレスフリーにすることだ。第二がマルチ・ダイバーシティ。各都市圏が有する特質を活かし多様性を顕著に発揮して対流を生むことだ。そして第三がレジリエンス。多重構造の一翼を担うことでしなやかな国土に貢献することである。

S M Rのキーワード①

シームレス

リニア中央新幹線の開業効果を最大化するためには、リニアのもたらす時間短縮効果が広域的に波及する地域構造を構築することが不可欠だ。このためには、リニアの各駅における他の交通機関との乗り換え利便性を極力高める必要がある。鉄道で言えばJR線、私鉄及び地下鉄との乗り換え利便性の向上を図るとともに在来線の高速化が必要であり、バスとのシームレス化も必要だ。これらを実現するためにはリニア駅のターミナル機能を高度化させるスペックの共有化が必要となる。更には、高速道路との結節を図ることが望ましい。欧州で進む「多モード結節」は、高速鉄道と高速道路の結節をも含んでいる。リニア開業を機会に世界最先端のシームレス都市圏になることを目指す必要がある。

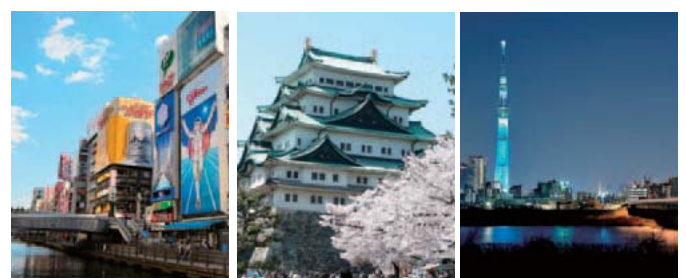


S M Rのキーワード②

マルチ・ダイバーシティ

S M Rの各圏域中にある特徴的な資源や集積は対流の熱源だ。東京圏・名古屋圏・関西圏が一体化することで多様性を従来以上に発揮させていくことで大小の対流を創出していくことが重要な戦略となる。この際各地域で育まれている産業・歴史・文化等の多様性に加えて、暮らし方・働き方・学び方・遊び方の多様性も含め、大きな価値創造から身近な価値創造まで重層的に展開していくことを目指すものである。

こうした多様な熱源がもたらす対流は、日本国内はもとより、世界からの人々が集い、経済活動や余暇活動の国際的な舞台として発展することが、S M R形成の重要な目標である。そして、圏域内にある中山間地域も重要な舞台であることも認識しなければならない。



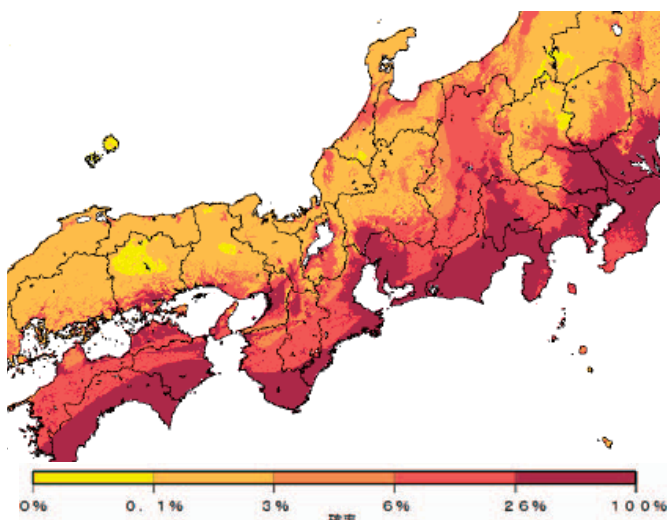
SMRのキーワード③

レジリエンス

近年発生した2度の大規模震災は、直下型震災時などの被害の甚大さを想起させ、復旧しやすいしなやかな国土の形成が必要であるとの社会的認識を強めた。

SMR内に整備される新幹線と高速道路のダブルトラック機能は、人流・物流の完全途絶の可能性を極小化させるため、国家的機能の一部や産業分野における拠点的な機能のバックアップや再配置等が講じ易くなる。この結果、防災の多重化、各都市圏間の代替機能の確保、危機管理時の都市圏間のガバナンスの強化等の面で大きな強みとなり、このことが世界から見た日本に対する信頼性の向上に繋がっていくことになるだろう。

また、SMR内の中山間地域の高付加価値化を進めることにより国際的な課題解決の先進的な取り組みを示すことも重要な視点だ。



今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率
(2014年)

出典)独立行政法人防災科学技術研究所公表データに基づき作成

3つのキーワードが目指すもの

以上の3つのキーワードが目指すSMRの役割は、人口減少によって成熟化社会へと加速する日本の持続的な成長と国際競争力の向上に貢献することだ。

日本国土が長らく陥ってきた一極集中による構造的な課題を克服するとともに、安心・安全面で世界との信頼関係を構築し、SMRが有する熱源が引き起こす国内外の対流によって日本の国際競争力を向上させる重要な役割を担わなくてはならない。

名古屋圏は、このSMRの要の地域として、さらには東京圏との一体化が先行する地域として、3つのキーワードに基づく取り組みの展開に向けて、十分で入念な準備を行い、積極的に実践していかなければならない。

三大都市圏が共通認識をもって進める 3つのキーワード

S シームレス

もっと滑らかに、対流の円滑化
・徹底したバリアフリー ・Wi-Fi環境の整備

M マルチ・ダイバーシティ

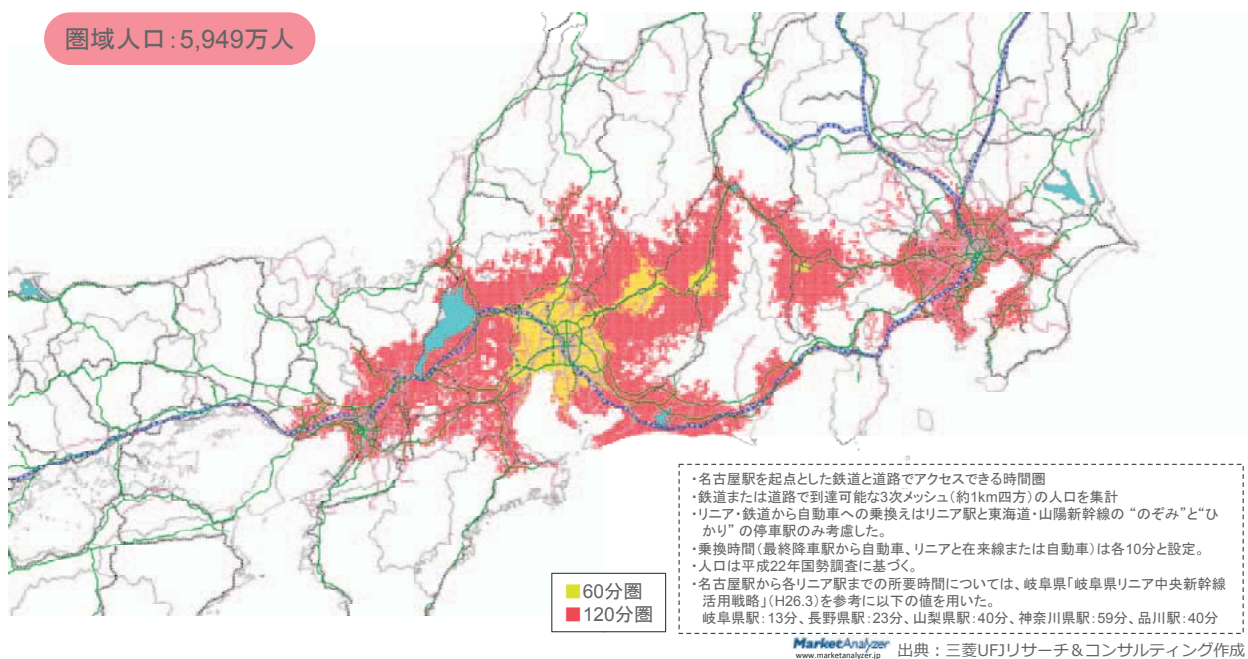
産業・歴史・文化、暮らし方
多様な熱源の最大化

R レジリエンス

もっと粘り強く信頼される国土へ
・機能の代替性の確保

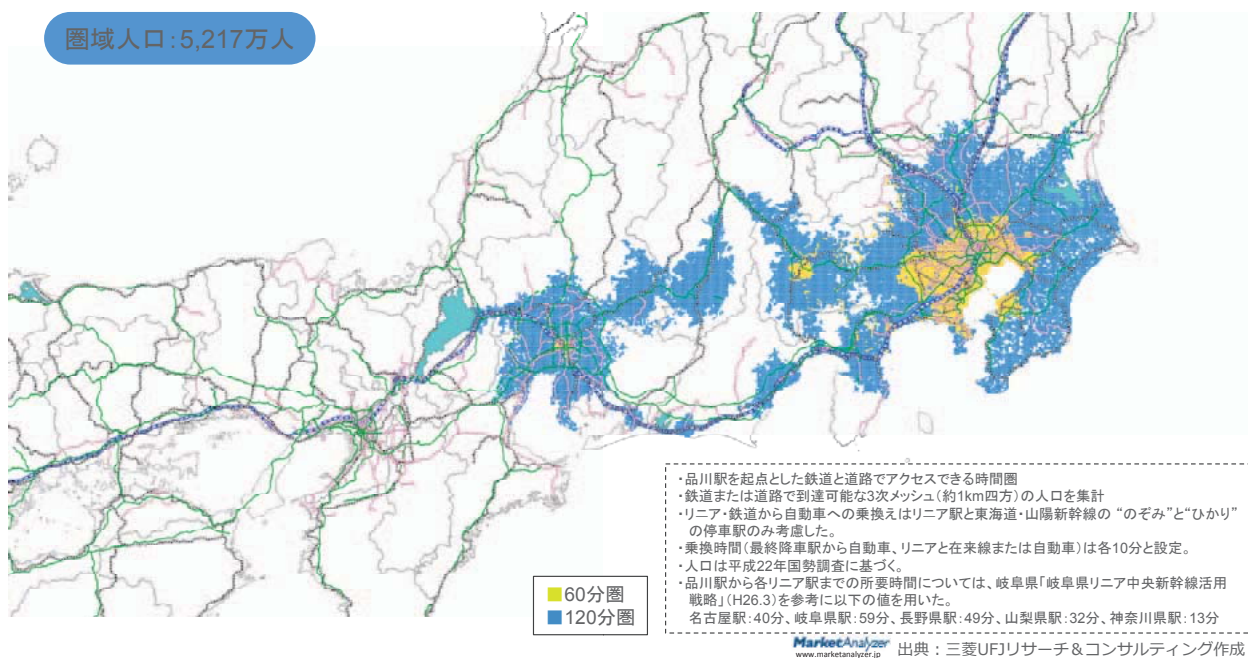
■ リニア開業後、名古屋駅を起点とした2時間圏(鉄道+道路)

圏域人口: 5,949万人



■ リニア開業後、品川駅を起点とした2時間圏(鉄道+道路)

圏域人口: 5,217万人



スーパー・メガリージョンの形成がもたらす新しい国土。その中で名古屋圏が果たすべき役割とは何か．．．それは、リニアキャピタルNAGOYA。

第 3 章

SMR時代の名古屋圏の役割 「リニアキャピタル」

1 リニア中央新幹線の歴史的意義を考える

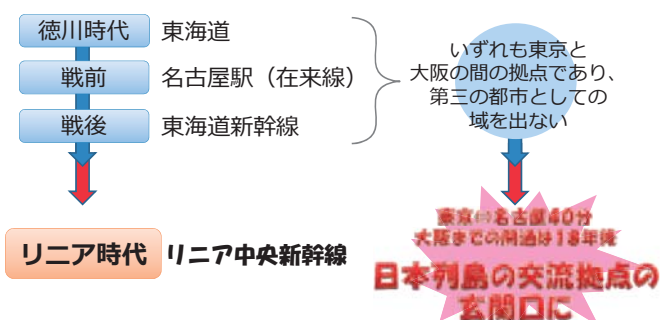
1) 江戸・戦前・戦後の時代変遷にはなかった新たな変化

江戸時代から戦前、戦後を通して、名古屋は交通の要衝でありながら東京と大阪の中間点としての性格が強かった。のぞみ号が誕生した時には「名古屋飛ばし」まで生じた。しかし、リニア中央新幹線の開業時には名古屋が西の拠点となり、中継地点から端末となる。名古屋の歴史になかったことである。我が国の中で最も基幹となる超高速交通の端末拠点となることで、国土における名古屋の位置づけが初めて変わるようになるのではなかろうか。

宿命を背負ってきた第三の都市・名古屋

江戸時代、「宮の宿」は東海道で最大の宿ではあったが、あくまでも江戸と上方を結ぶ中継地としての性格が強かった。明治に入り、国鉄・東海道線の敷設が計画された当初、名古屋はルートから外れる構想だったが、当時の市長などの強い働きかけによって名古屋経由となり、名古屋駅が誕生した。しかし、東京と大阪の中継地としての性格に変わりにはなかった。そして昭和39年に開通した東海道新幹線。この時代も東京五輪や大阪万博の開催に象徴されるように、名古屋は日本を代表する都市には選ばれなかった。

このように、歴史的に東西交通の要衝ではありながら、名古屋は日本の第三の都市としての性格を宿命的に背負いながら今日に至っている。



東京～大阪の中継点としての名古屋

戦災、伊勢湾台風など幾多の災害にも復興を遂げ、三大都市圏を構成する大都市圏として発展してきた名古屋圏。しかし、あくまでも三番目であり、東京～大阪の中継点としての性格も色濃く宿した。

その象徴的な出来事に新幹線のぞみ301号の「名古屋飛ばし」がある（1992年から5年間継続した新幹線名古屋通過列車）。当時の飛行機需要に対抗し、東京～大阪間を二時間半で結ぶというのぞみ号の売りを保つためにJR東海がとった苦肉の策ではあったが、我が国の代表的な拠点として評価されない構図があったことも否めない。リニア中央新幹線の品川～名古屋開業は、初めての端末駅であり、名古屋の歴史になかった新たな出発の幕開けを意味する出来事である。

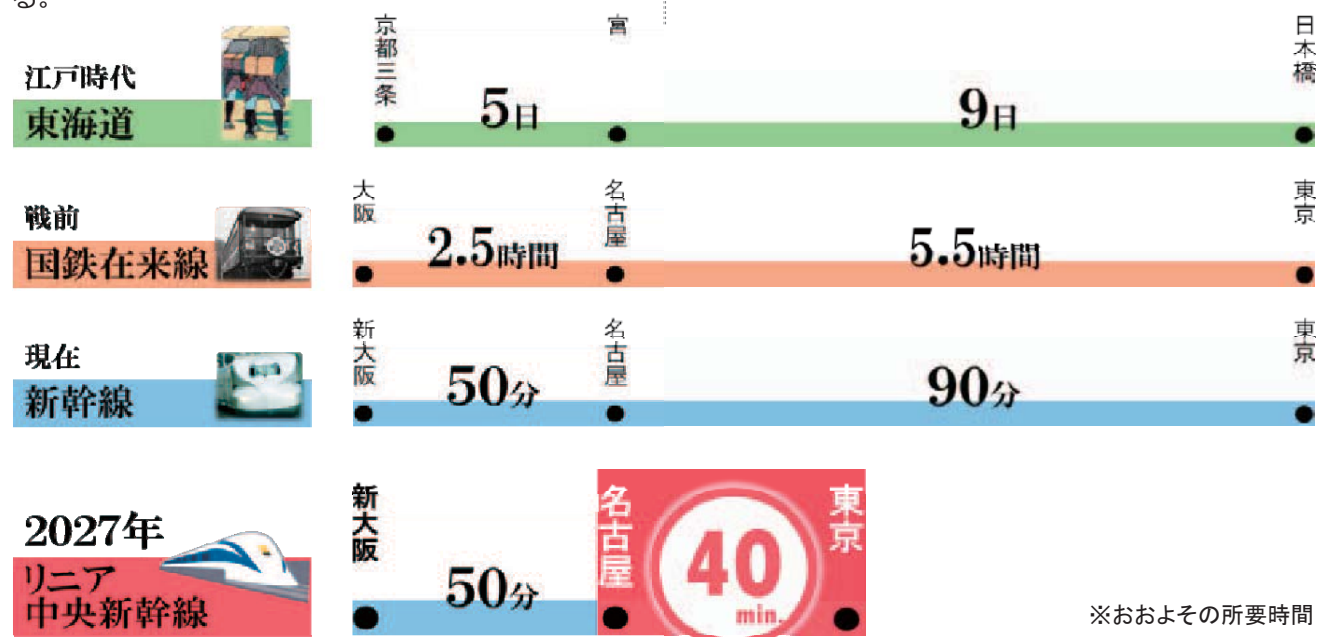


リニア端末駅としての意味

イタリア・ローマにある「テルミニ駅」。ここは、パリ、ミュンヘン、ジュネーブ、ウィーンといった欧州の主要都市に向かう国際列車の発着駅、いわば欧州旅のはじまりの地といえる。また、ローマ市内の公共交通の拠点駅でもあり、広域的な交通網と近郊都市交通を繋ぐ一大ターミナル拠点駅として、多くの人の交流の中心となっている。

2027年にリニアが開業し、リニア端末駅となる名古屋。東京圏とリニアで結ばれる名古屋は、まさに“はじまりの地”となり、東京圏への旅の拠点としてのみならず、関西、北陸、伊勢志摩方面への旅の拠点となり、人、モノ、情報の交流のターミナルとしての役割を果たすことになる。

近代の歴史の中では中継拠点としての性格を有していた名古屋が初めて端末拠点となり、東京圏と一体化してS M Rの西の拠点となり、最終的にはS M Rの要の拠点として発展していく新しい歴史が始まるのである。



名古屋圏が日本の中心部となる時代

江戸時代から戦前そして現在にかけての所要時間は
東京⇄名古屋：名古屋⇄大阪は2：1の関係にあった。
つまり、名古屋から東京への所要時間は、いつの時代も名古屋から大阪への所要時間の2倍を要してきたわけである。これに対し、名古屋にリニア端末駅が誕生すると、所要時間の関係に初めて大きな変化が生じて4：5となる。同時に東京～名古屋間の所要時間の方が、名古屋～大阪の所要時間よりも短くなるという歴史的な構造変化が起きるのである。

東京圏と名古屋圏が一体化し、その巨大都市圏の玄関口としての役割を名古屋駅が担うことになるのであるから、国土における名古屋圏の位置づけも構造的に変化すると捉えるべきである。

そして、この時に意識すべきマーケットは世界である事も認識しなければならない。日本の中心として世界市場を相手に発展すること、これが名古屋圏が迎える新たなステージである。

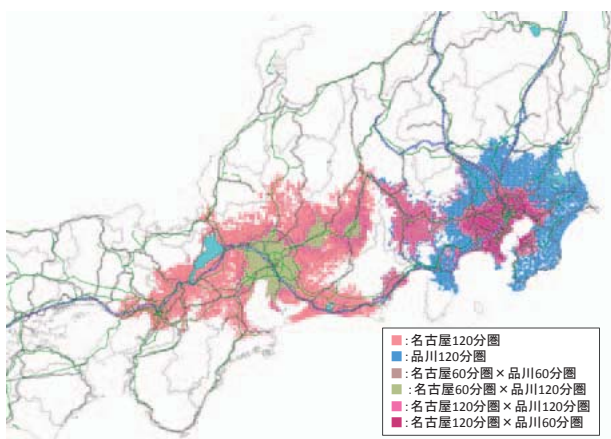
1 リニア中央新幹線の歴史的意義を考える

2) 日本の「三男坊」名古屋圏は心臓部となる

リニア中央新幹線の開業によって、名古屋と品川は40分で結ばれる。その圧倒的な時間短縮は、三大都市圏の構造を変えるかもしれない。これまで東京、大阪の次に位置づけられてきた三番目地域の名古屋圏。しかし、東京への移動時間が大幅に短縮されると「東京アクセスの向上」により経済活動が効率化するとともに、「巨大な背後圏マーケット」を抱える地域に変貌を遂げる可能性が高い。その結果、名古屋圏は三男坊ではなく、日本の心臓部地域になるのである。

超高速がもたらす時間圏の劇的変化

リニア中央新幹線がもたらす時間短縮は、時間圏の変化をもたらす。名古屋～品川間が現状95分（のぞみ号利用）が40分になるのをはじめ、山梨県・甲府市は品川へ32分（現状133分）、名古屋へ40分（現状185分）となり、長野県・飯田市は品川へ49分（現状240分）、名古屋へ23分（現状209分）となる。岐阜県・中津川市も、品川へ58分（現状173分）、名古屋へ13分（現状53分）となり、リニア沿線都市は各々に大都市との移動時間が劇的に短縮して日常的な交流が可能となり、これまでには想定し得なかった生活パターンや立地パターンが生じる可能性が高まる。リニア中央新幹線による時間圏の変化を、日帰りの目安となる2時間圏を例にとってシミュレーションしてみると…。



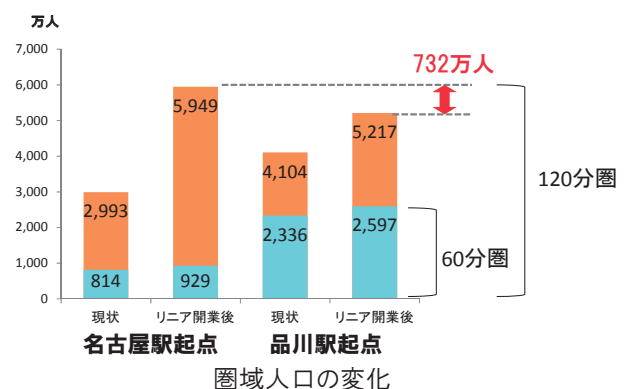
リニア時代の時間圏

出典) 三菱UFリサーチ&コンサルティング

名古屋の2時間圏人口は日本最大に

リニア開業後の2時間圏人口を集計すると、名古屋2時間圏の人口は約5,949万人となり、品川2時間圏の人口約5,217万人を凌駕する。つまり、名古屋は国内最大の2時間圏マーケットを擁する都市となるのである（三菱UFリサーチ&コンサルティング）。

従来は、東京を中心に人口が集中し、その結果店舗やサービスは東京を中心に集積してきたが、この構図は変わるかもしれない。日帰りで観光でき、商談できる日本最大のポテンシャルを持った地域が名古屋となれば、日本初の出店等を考える場合、東京や大阪よりも名古屋を優先して検討するケースも出てこよう。ディズニーランドが東京を選んだように名古屋が選択される時代が到来するかもしれない。

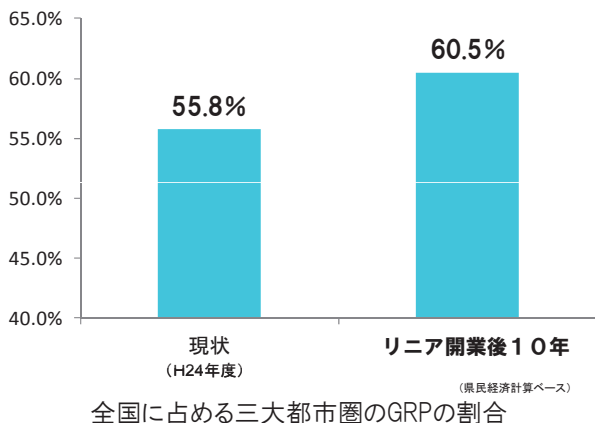


圏域人口の変化

技研商事インターナショナル株式会社「Market Analyzer」を利用
人口はH22年国勢調査ベース
出典) 三菱UFリサーチ&コンサルティング

リニア大都市圏は日本経済のエンジン

リニアが開業すると、沿線地域の所要時間が短縮されるため、経済活動の効率性が向上する。これが様々な経済効果をもたらし、50年間便益では10.7兆円もの効果があるとの試算がある（三菱UFリサーチ&コンサルティング）。この経済効果は、リニア中央新幹線で結ばれる三大都市圏により多く発現することが予測され、三大都市圏のGRPは、リニア開業後10年程度で日本全体の6割を超えると試算されている（平成24年度で55%程度）。まさに、リニア大都市圏は、日本経済のエンジン地域としての性格を更に強めていくことが予想される。

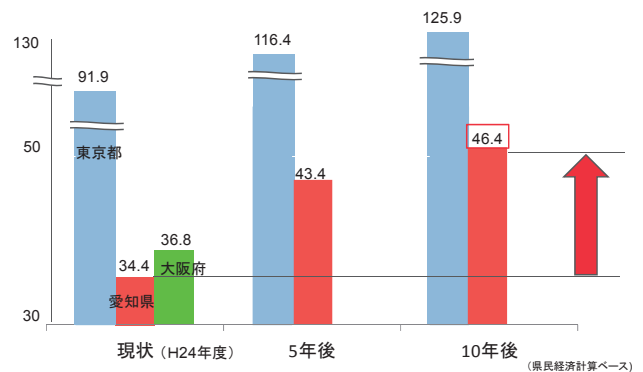


出典)三菱UFリサーチ&コンサルティング試算

愛知県のGRPは国内第2位に

この時の三大都市圏の地域別GRPに着目してみたい。現在は東京都が91.9兆円で圧倒的に大きく、次いで大阪府の36.8兆円、愛知県の34.4兆円と続く。愛知県は指定席の三番目である。これに対し、リニア開業後のGRPを試算した例では、愛知県の成長率が大阪府よりも高くなることが予測されており、その結果、

リニア開業後5年程度で愛知県のGRPは大阪府に並び開業後10年程度で大阪府を抜いて全国第2位になることが予測されている（三菱UFリサーチ&コンサルティング推計）。つまり、史上初めて、愛知県が第3位の地位から脱却する可能性があることが示唆されている。



リニア開業後の都道府県別GRPの割合

出典)三菱UFリサーチ&コンサルティング試算

名古屋圏は日本の心臓部地域に

このように、リニア中央新幹線が名古屋－品川間で開業することによって、背後圏人口や経済集積の地域構造に変化が生じる可能性が高い。名古屋圏について見れば、2時間圏人口で日本最大となり、都道府県別GRPでは愛知県が全国第2位となることが見通されることから、リニア時代の名古屋圏は日本の三男坊地域から脱却し、日本の心臓部と呼べる地域に転換する可能性が高い。日本の国土や経済の発展を考える上で、従来以上に重要な役割を担うことが求められる地域になると捉えることができるし、これまでにない目線で名古屋圏の将来を展望し、異次元発想で地域づくりを考えていくことが求められている。

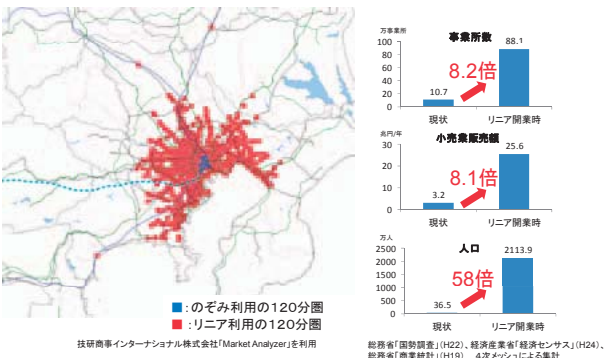
1 リニア中央新幹線の歴史的意義を考える

3) 名古屋圏を発信源とする 新潮流の萌芽へ

リニア中央新幹線の開業後、名古屋圏は日本の心臓部と呼べる地域になる可能性が見て取れた。その結果どのような新展開を見通すべきか。ここでは、「名古屋駅前本社機能の立地可能性」、「名古屋圏におけるIT産業の集積可能性」、「名古屋圏における新たな観光ポテンシャル開花の可能性」を考えてみる。名古屋圏を発信源とする新潮流の萌芽を促し、新たな交流の熱源へと繋げたい。

名駅地区は東京圏立地に

リニア中央新幹線がもたらす時間短縮によって、名駅地区の東京圏方面への2時間圏は下図のように拡大することが分かる。現在、のぞみ号を利用して2時間で到達できる範囲は皇居周辺に留まる（下図青色の範囲）が、リニアを利用した場合は東京圏の主要都市を全て含む範囲まで拡大する（下図赤色の範囲）。この二つのエリアに属する事業所数は8.2倍に増加し、2時間で商談できる取引先が格段に増加することとなる。人口で見れば現状比58倍となり、名駅地区の背後マーケットは著しく拡大する。このようにリニア中央新幹線の開業によって名駅地区はあたかも東京圏立地と同等の条件を持つこととなる。この結果、名駅地区の利用価値は飛躍的に向上するのではなかろうか。

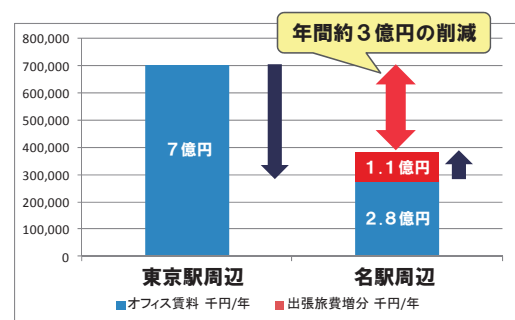


リニア開業後の名駅からの東京圏アクセスエリア(2時間圏)

出典) 三菱UFリサーチ&コンサルティング試算

名駅地区に本社機能は移るか

名駅地区が、さながら東京圏立地の様相を呈した場合、名駅地区に東京圏から本社機能は移転してくるだろうか。東京駅周辺に立地する従業員数500人規模の企業本社を想定してシミュレーションした例がある（三菱UFリサーチ&コンサルティング）。これによると、東京駅周辺地区の平均賃料と名駅周辺地区の周辺賃料の格差によってオフィス賃料は格段に下がり、名駅移転によって東京へ出張旅費が増加しても、年間3億円ほどの経常経費を縮減できると試算されている。従業員の居住コストも低下することから、この試算以上に経常経費は縮減するかもしれない。これに着目した経営者が、名駅地区を本社候補地と定めても不思議は無い状況と見て取れる。



オフィス立地コストの比較

出典) 三菱UFリサーチ&コンサルティング試算

背後圏人口の増加はIT産業を呼ぶ？

現在の日本のIT産業は、背後地域の人口集積が大きく、東京へのアクセスに優れた地域に集積する傾向が強いと分析している例がある（三菱UFリサーチ&コンサルティング）。この分析では、リニアが開業した場合の名古屋圏のIT産業集積のポテンシャルも推計している。これによれば、愛知県を中心に名古屋圏で約30万人のIT従業者数が増加して良いとしている。あくまでもポテンシャルではあるが、名駅地区をはじめとした名古屋圏のオフィス機能としてIT産業集積が進めば、当地の産業構造に厚みが増すこととなり、モノづくり産業と融合してロボット産業の集積へと発展していく可能性も見込めるのではなかろうか。



リニア開業後の名古屋圏のIT産業ポテンシャル

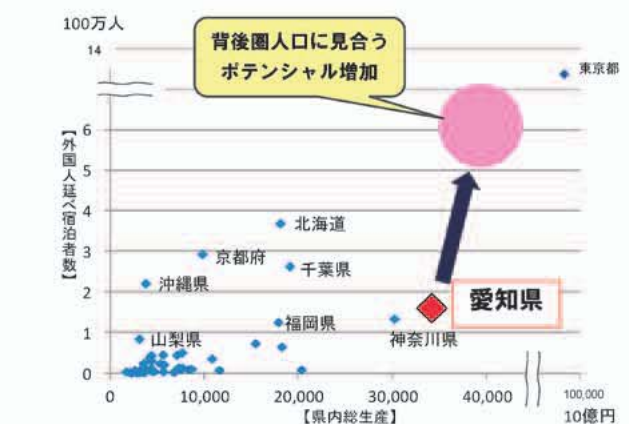
出典）三菱UFリサーチ&コンサルティング試算

日本の心臓部にふさわしい新たな世界的観光資源の創出を

名古屋圏は、モノづくり産業の集積が日本随一であるものの、サービス産業の集積には特化傾向はない。一方、国内外に限らず、産業経済集積の高い地域は観光地としても名高いことが多い。国内では東京都や

大阪府、海外ではニューヨークやロンドン、パリなどいずれも産業経済の中心地であって観光や文化の拠点にもなっている。リニア開業によって名古屋圏は、経済集積の側面と背後マーケット規模の側面から日本の心臓部になることが見通されているのであるから、観光・文化面においても心臓部にふさわしい集客資源を形成していくことが望ましい。この際、当地が有する武将資源や産業観光資源などに一層の磨きをかけしていくことは必定であるが、さらに新たな世界的観光資源を創出していくことも検討に値しよう。

下図に示されるように、東京都や大阪府では、経済規模に呼応した外国人宿泊者の実績があり、その延長線上にMICE拠点の整備を積極的に検討している。リニア開業後の名古屋圏は、日本の代表的なMICE拠点としての資質を有する地域として、世界と交流する拠点機能の整備を図っていかなければならない。この際、2時間圏人口で国内最大のマーケットを有する地域として、大胆な発想で取り組んでいく必要がある。



出典：観光庁観光庁「宿泊旅行統計調査」（平成26年）※従業員10人以上の施設
内閣府「県民経済計算」（平成24年度）※県内総生産（名目）

経済規模と外国人宿泊者数の関係

出典）三菱UFリサーチ&コンサルティング試算

2 リニア・SMR時代の名古屋圏の役割

1)「Heartland of JAPAN」、そして「THE NIPPON」

名古屋圏は国土の中央部に位置し、古来より交通の要衝として栄えてきた。政治・経済の中心である東京圏と、歴史・文化の中心である関西圏の真ん中であって、モノづくりの中核として発展してきた。産業に秀でた特徴はあるものの、大都市圏としての圧倒的な集積はなく、むしろ「ゆとり」と「分散型地域構造」が都市圏としての良さである。東西日本文化の潮目の地域に超高速交通の端末が加わることで、味わい深い名古屋圏の魅力が一層高まることが期待できる。

地勢的な中心

名古屋圏は歴史的に日本国土における要衝地域で、古くは街道、今日的には国土の幹線交通網が結節する地域である。このことは、一定の発展を促し、太平洋国土軸上の拠点として常に日本各地の平均値を上回って成長してきた。しかし同時に宿命として背負ってきたのは、東西にある2つの拠点(東京と大阪)に挟まれた中継拠点にとどまらざるを得なかった歴史でもある。

日本の人口重心は今日でも名古屋圏に存在し、国土の中央に位置しながら、中継拠点としての役割にとどまっていた時代に幕が下り、新たな役割を担う時代が始まろうとしている。それは、地勢的な中心である名古屋圏にとって、本来の機能が発揮できる可能性が開花しようとしているとも言える。



東西日本の原風景が濃縮された地域

東西の日本文化が重なり合う地域であって、山河と海が織りなす地形にはあらゆる日本の原風景が存在している。雪深い郷、急流や溪谷と共に生きる中山間の暮らし、里山や里川とともに育まれた農業の営み、海と共に生きる漁師の町々。そして平野部に広がる産業都市群。戦災復興の中で戦国時代の遺構や歴史資源を再建し、近代都市建設と日本の原風景の継承を同時に営んできた名古屋圏には、日本の長い発展の歴史が濃縮されているのである。

こうした名古屋圏には、大都市圏でありながら「ゆとり」が育まれ、固有の資質となっている。日本文化が濃縮されたゆとりの大都市圏。これが名古屋圏ならではの資質の一つである。



日本経済を牽引する知力・産業力

名古屋圏の最大の武器は、世界に誇る先端技術の宝庫となっていることである。自動車産業と航空宇宙産業を中核とするモノづくり企業群は、常に世界最先端の技術開発を繰り返し、豊富な学術研究機関がこれを支えて来た。そして将来に向けても世界の先駆けとなる新技術に裏打ちされた製品が輩出されようとしている。蓄積された技術群が連鎖して新しいモノづくりへとステップアップを続ける知力・産業力は、名古屋圏の最大の誇りである。

さらには、当地のモノづくり集積には伝統と先端性が同居しており、新旧の技術センターとしての色彩が強いことが特徴である。世紀を超えてモノづくり地域として栄えた地域は欧米にはほとんどなく、世界でも希有な存在である。そのこと自体、名古屋圏が発信しなければならない歴史なのである。

イノベーションを続ける名古屋圏の知力・産業力は、日本の技術センターとしての役割を担う原動力だ。



燃料電池自動車
MIRAI



MRJ
三菱航空機(株)提供



リニア中央新幹線

©Central Japan Railway Company.
All rights reserved.

名古屋圏で日本を味わう

日本の原風景、文化、世界的な技術集積。これらが備わるのが名古屋圏だ。そして日本の中心としての地勢条件が開花する時を迎えようとしている。日本を味わうのなら、まずは名古屋圏に足を運ぶこと。そして名古屋圏から充実した二次交通手段で各地へとスムーズに移動する。これが世界からみた日本探訪の基本になる時代が足音高く近づきつつあるのである。



合掌造り集落



浜名湖



伊勢神宮



豊橋の手筒花火



長野・岐阜のスキー場



手羽先



鯔の塩焼き

2 リニア・SMR時代の名古屋圏の役割

2) ハブ&スポーク機能 トランジットハブとリージョナルハブ

名古屋圏は、日本国土における東西軸の中間拠点にあって南北軸の起点でもあることから、国内の東西南北ネットワーク（スポーク）が交わるハブである。従来は、産業のハブとしての役割を担ってきたが、リニア時代には、交通中心（トランジットハブ）としての役割と、産業だけでは無く多様な機能としての質を高める地域経済拠点（リージョナルハブ）としての役割の双方を担っていかなければならない。

ハブ&スポークという構造の意義

名古屋圏にはモノづくり産業を基軸とする経済牽引力が培われ、日本文化が濃縮された地域を形成している。即ち、産業のハブであり、日本文化のハブとも言える地域である。

そして、歴史的に交通の要衝であったこの圏域には、東西、南北の交通軸が整備されて結節している。特に、三大都市圏の中央に位置する名古屋圏は、東京圏との間に高速道路3本に加えて2本目の新幹線が整備されることになる。関西圏との間には高速道路が2本、新幹線が1本あり、まさに充実したネットワークがスポークとも呼べる状況に結節している。

こうしたハブ&スポークを備え、さらに充実することとが名古屋圏の発展の礎となるに違いない。

トランジットハブとリージョナルハブ

名古屋圏のハブ機能には2種類の意味合いが存在する。その第一はトランジットハブである東京圏と関西圏の要の拠点にあると共に、名古屋圏の各地とを結ぶハブであり、名古屋圏のシームレス機能が最大限に発揮されねばならない所以である。

そして第二はリージョナルハブである。これは、名古屋圏が有する固有の資質を更に高め、従来にはなかった新しい機能の集積を積極的に促して、名古屋圏における機能集積を厚みを持たせながら高度化し、対流の熱源となる拠点性をいっそう高めることである。

こうしたトランジットハブとリージョナルハブとしての資質が備わることで、リニア時代における対流の源泉地域となっていくのである。

I トランジットハブ

対流を大きくする**ネットワーク機能の強化**

『リニア効果の最大化』と『ネットワークの高度化』を進める

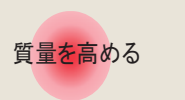


II リージョナルハブ

対流の熱源となる**拠点性の強化**

『固有性』と『新しい集積』を担う

質を高める



対流を引き起こす熱源に

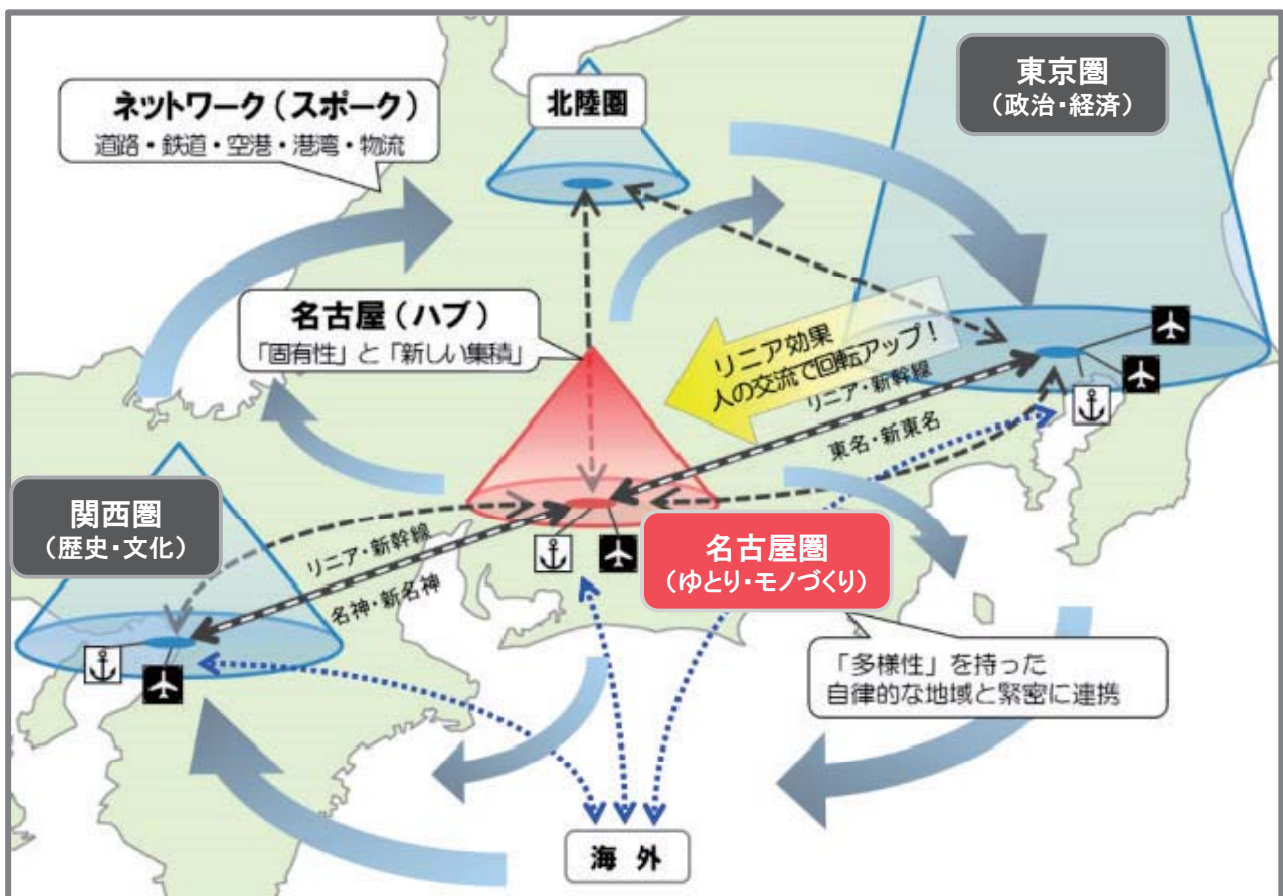
名古屋圏が引き起こす対流の熱源。それは「成長の極」を成してきた知力・産業力である。そして日本の文化が濃縮された「THE NIPPON」としての特性であり、これに地勢条件を加えた「Heartland of JAPAN」としての地域特性である。こうした資質を最大限に発揮すると共に、女性や高齢者の活躍を促し、産業地としても居住地としてもゆとりを謳歌し、世界から人々が交流する舞台となることが、名古屋圏が引き起こす対流の熱源の姿である。

こうした熱源が引き起こす対流は、国内・国外を問わず、業務目的と観光目的を問わない。多種多様な人々の集散、情報の受発信、取引の活性化を重層的に引き起こす熱源となるのである。

SMRの要の地域

日本の心臓部となり、東京圏と関西圏を繋ぐSMRの要の地域となる名古屋圏は、対流の熱源とハブ＆スポーク機能が相まって日本の発展に大きく貢献する役割を担うのである。

この時、SMRが目指す共通のキーワードが①シームレス、②マルチ・ダイバーシティ、③レジリエンスである。この3つをSMRの中で名古屋圏が先導的に実践していくとともに、名古屋圏独自の発展戦略を構築して取り組んでいくことで、日本における成長の極となり、世界に評価される国際都市として発展する姿が実現するのである。



3 リニアキャピタル構想

1) 日本の心臓部となり 世界潮流の十字路に

日本経済を牽引する知力・産業力が培われている名古屋圏。東西日本文化の潮目の地域としての中心性とゆとりも有している。これは、当地が有する明確な2つのアドバンテージである。ここに「リニア」という時代変化の加速装置が加わることで、三大都市圏間の連携が濃密化し世界とのつながりも加速することとなる。このリニア時代の到来と共に、名古屋圏は日本の心臓部となり、世界潮流の十字路として大交流の主要舞台となっていくのである。

2つの名古屋圏のアドバンテージ

名古屋圏の2つのアドバンテージ。その第一は知力・産業力である。戦後の日本経済を一貫して牽引したモノづくり集積は、今後も世界をリードする先端的な製品の開発と製造の拠点として発展していくポテンシャルを有している。そして第二のアドバンテージは「Heartland of JAPAN」であり、「THE NIPPON」としての側面である。即ち、当地は歴史的に東西日本文化の潮目の地域であり、今日ではゆとりと機能性を併せ持つ暮らしやすさを誇れる地域でもあって、日本の良さを象徴する地域と言える事である。この2つのアドバンテージは、我が国国土上のリージョナルハブ（地域に根ざした固有の資質・集積・拠点性）としての役割となって更に高度化していくことになる。

円滑な大交流を支える都市構造

リニア中央新幹線の西の端末拠点となる名古屋圏は、当地に結節する多様な交流軸のトランジットハブとして機能していかなければならない。これが名古屋圏の特徴である分散型地域構造と相まって、我が国の国土における東西南北の交流の拠点として、同時に北陸圏との結節拠点としての役割を果たしていくことになる。

東三河(愛知県)・遠州(静岡県)・南信州(長野県)からなる「三遠南信地域」では、行政的な垣根を越えて、観光サイトの運営や連携ビジョンの策定、産業クラスターの形成など多岐に渡る活動を展開している。

このような広域的な連携を成すために、名古屋が、首都圏と関西圏及び北陸圏をはじめとする国内諸圏域との交流、名古屋圏の中の交流の要となり、これらを通して世界各地との交流の舞台としても発展していく大交流の拠点としての役割を担っていく。この大交流を円滑に支える都市構造を構築していくことは、当地の重要な責務であり、必要不可欠な基盤として認識しなければならない。

リニアは時代変化の加速装置

リニア中央新幹線の開業は、名古屋圏を人口集積と経済集積の両面から日本の心臓部へと押し上げるとともに、中継拠点から端末拠点として国土の要の地域となる時代変化の加速装置である。名古屋圏の有する特性が日本の発展により大きく貢献し、世界との大交流を本格的に実戦する局面へと加速させるのである。この加速装置によって、名古屋圏は「リニアキャピタル NAGOYA」として発展していくことになる。

日本と世界がつながる十字路へ

リニアキャピタル NAGOYAとは、SMRの要の地域（三大都市圏の中心で北陸圏との結節拠点でもある要衝）にふさわしいハブ構造を形成すると共に、日本の心臓部として国内および世界との交流の舞台となり、その結果、世界の潮流がぶつかりあう十字路として発展していくことを意味する。その姿こそが、新しい名古屋圏の姿であり、当地が新しい時代の役割を担う姿として、明確に位置づけていかねばならない。



「Heartland of JAPAN」 「THE NIPPON」

多様な街道が結節する要の地域
東日本と西日本の文化が重なる地域
山河と海が織りなす風光明媚な自然
「ゆとり」に裏打ちされた暮らしやすさ

リニア中央新幹線 （時代変化の加速装置）

東京圏、関西圏との連携の
濃密化・相互補完
効率性、低コスト、ゆとりを
同期するトランスミッション

リニアキャピタル NAGOYA

- SMRの要の地域
（トランジットハブ、リージョナルハブ）
- 日本経済の心臓部
（三男坊からの脱却）
- 世界潮流の十字路
（東西日本、世界の交流の舞台）

日本経済を牽引する 知力・産業力

世界に誇る技術の宝庫
伝統と先端性が同居する技術センター

円滑な大交流を 支える都市構造

ノンストレスな移動・滞在
日本と世界がつながる舞台へ



3 リニアキャピタルNAGOYAの4つの方向性

2) リニアキャピタルNAGOYAの4つの方向性

リニアキャピタルNAGOYAを実現するための4つの方向性。その第一は「シームレス」。交流を滞らせない基盤、交通システムと地域構造を創ることだ。第二は「ブランディング」。交流の熱源を培う地域魅力を高めることにある。第三は「イノベーション」。日本経済の競争力を高める知力・技術・人材を育み情報発信力を高めることを意味する。そして第四は「リノベーション」。名古屋の豊かな都市基盤を活かしながら、人を呼び込み、人に選ばれる都市を創生することにある。この4つの方向性の実践がカギを握る。

01 “交流創大” シームレス

リニアが発着する名古屋駅は、トランジットハブとして世界に誇れるスムーズな結節性を備えねばならない。リニア利用者が新幹線や在来線（JR、私鉄）、地下鉄さらには自動車交通等と淀みなく乗り換えられることが、ターミナル拠点に課せられた重要な使命だ。名古屋圏を構成する都市群や中山間地域の資源を活かすためにも必須条件となる。そして空港や港湾の機能を高度化して連携を強化すること、さらには自動運転等の先進的モビリティを導入していくことも視野に入れない。

世界に誇れる交流抵抗の無いトランジットハブを創ることはリニアキャピタルNAGOYAへの第一歩だ。



名古屋圏の多様な交通機関

02 “文化創発” ブランディング

交流の熱源とは地域が有する資源や集積する機能であり、その魅力を高めることがブランディングだ。名古屋圏が有している文化資源・歴史資源は、世界に発信できる一級の資源である。また、圏域内にある祭も貴重な文化資源であり集客資源である。さらには、食文化やソフトコンテンツ等も名古屋らしさに彩りを加える重要な要素。これらを上手にアピールして名古屋圏における交流目的を創出していかなければならない。こうした個々の文化資源の魅力に磨きをかけるとともに、パッケージにして国内外に情報発信していくことに圏域が一体感を持って取り組んでいく事が必要だ。



古き良き景観を残す有松町の街並み

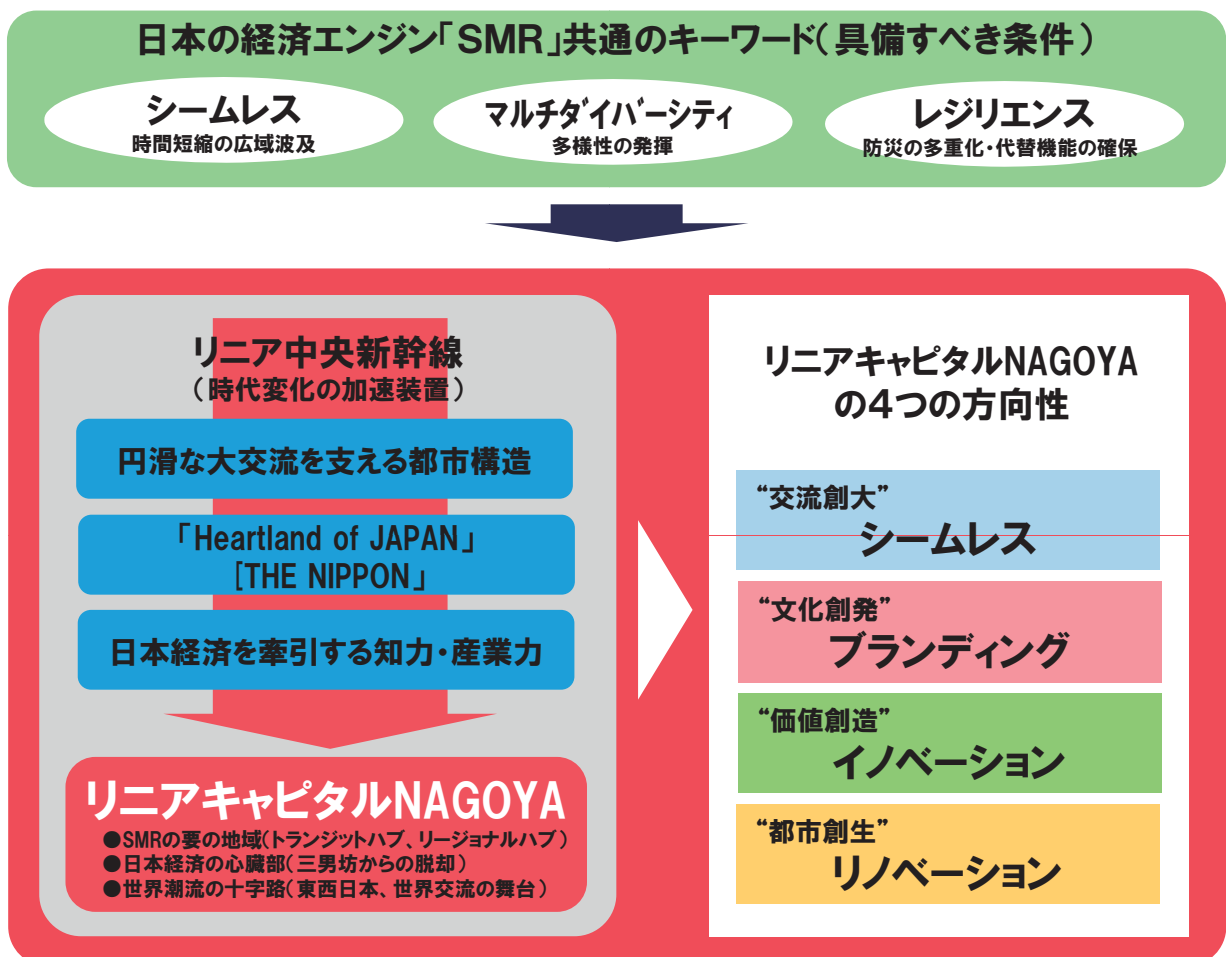
03 “価値創造” イノベーション

日本経済の競争力を高める知力・技術・人材を育み、その実力を世界に発信していくことが名古屋圏が担うべき大きな役割。技術的先導性の実践と発信だ。

江戸時代から現代に至るまで蓄積されてきた新旧の技術をベースに、世界が必要とする先端的技術や製品を生み出すイノベーションセンターとなっていく資質が当地にはあるため、これを促すハード・ソフトのインフラを充実していかなければならない。このため、情報発信の拠点となるコンベンション機能の充実・強化を図ると共に、クリエイティブ人材を輩出する育成システムを構築し、生まれる技術やアイデアを登用する風土を培っていく必要がある。

04 “都市創生” リノベーション

名古屋圏が世界潮流の十字路口として発展していくためには、人を呼び込み、人に選ばれる都市へと再生していく必要がある。そのためには産業創造・産業集積だけでなく、限界力・ベンチャー力を担保する街中全体の活性施策が必要である。それらが両輪となって相乗効果を生み出していくのである。例えば、限られた水辺を積極的に親水空間として活用したり、文化的資源とのふれあい空間を大胆に形成したり、都市内におけるリゾート的な空間を創出するなどして、新しい限界空間を多様に創生していくことが、必要だ。クリエイティブ人材が世界から集まる魅力的な都市・地域となるために、街中に潜む活用すべき空間を掘り起こし、最大限にリノベーションしていく必要がある。





歴史軸部会 講師
北海道大学 名誉教授
(一社)住宅生産振興財団 顧問
越澤 明 氏

専門分野は都市政策、土地住宅政策、公共政策等。国土交通省社会資本整備審議会住宅地分科会長、都市計画・歴史的風土分科会長、名古屋市緑の審議会都市計画公園事業部会長等を歴任。

**リニア中央新幹線は、名駅の抜本改造のチャンス！
交流の拠点性を高め、名駅西口もイメージ改革を。**

中部国際空港から名駅を経て京都や北陸へ名古屋は表玄関となる。リニア中央新幹線の開業を契機に、新幹線、JR在来線、私鉄、バスの乗換えの不便さを解消できるかが正念場。ホーム上に橋上大デッキを新設し、乗換しやすくゆとりある駅交流空間を創造すべき。

名駅西口には若者が集まる有力大学、伝統工芸を継承する大学・職人の町、高度医療や高齢者のための著名病院の分院、海外富裕層向けの人間ドック、図書館など、新たな機能集積による街のイメージの変革が求められます。

**名古屋城をシンボルに世界で勝てる都市づくりを！
他都市の良いところを徹底的に取り入れるべき！！**

名古屋は住みよい大都市ですが、規模の似たミラノ、シドニー、アムステルダムのように、もっと世界的なブランド力を備えていいはず。久屋大通は、札幌の大通公園以上に賑わう空間に、広小路通は、東京の丸の内仲通りのようなおしゃれな通りにできるでしょう。東京の下北沢、吉祥寺のような、どこか猥雑さを感じられるエリアも欲しいですし、米国のポートランドの日曜市のような、休日朝に公園などに人を集める仕掛けづくり、熊本のくまモンパレードのような都心部の祝祭空間化など、もっと他都市の良い点も真似てはどうでしょう。ゆったり・ゆったり時間消費できる、良好な都市インフラに賑わいの魅力を加えた都市空間づくりを目指して欲しいものです。



©青木優佳氏
(株)日本総合研究所
主席研究員
藻谷 浩介 氏

地域経済、観光、人口動態等を詳細に調査し、統計数字や地域特性を詳しく把握した上で、その都市の中心市街地活性化などまちづくりのあり方を提言。全国各地で精力的に講演活動を行っている。



元名古屋市職員
NPO白壁アカデミア 世話人
池田 誠一 氏

名古屋市に入庁後、交通局、総務局等を歴任。在職時は、中部国際空港の建設等に従事し、名古屋都市センターにも在籍。名古屋のまちづくりの歴史や博覧会、公共交通、古道・街道等に精通。

**大阪まで開通する間の18年間こそ、「名古屋」変革のチャンス！
「東京」に対抗する、新時代の都市像を提示してほしい。**

鉄道には「終端効果」というものがあります。リニア新幹線は、日本を代表する交通機関。その「2極」の一端を担うということは、西日本一帯が名古屋の支線圏になることを意味します。

東京とのストロー合戦に勝利するには、名古屋には東京や外国から見て、東京よりも魅力的な都市像を提示しなければなりません。「人の顔の見える街」等、東京にはない21世紀型の都市を提案してください。その施策の一つが都心部の「路面電車」です。東西線と南北線。そして円頓寺・名古屋城・徳川園・鶴舞公園・大須・ササシマを結ぶ環状線も、都市インフラとして都心の活性化を！



東京大学大学院工学系研究科
教授
政策研究大学院大学
教授
家田 仁 氏

研究分野は交通・都市・国土に関わる諸計画と諸政策。昨今は東アジア圏の経済発展と国際交通政策や鉄道駅を中心にした都市の拠点開発、実践型の高度道路交通システム戦略なども研究課題としている。

**リニア名古屋駅はスーパートランジットハブ。いわば空港！
「名古屋が首都機能をバックアップ！」ぐらいの主張を。**

リニア中央新幹線の開通は、通常の鉄道の開通とは意味が違います。駅の数はなく、集客圏はものすごく大きくないと意味がない。リニアから降りた後、乗り換えが大変で、かつ目的地まで時間がかかっているはいけません。駅ではなくスーパートランジットハブという相当広いところから人を集められる、空港のようなイメージです。特に三大都市圏の中で名古屋だけが持ちうる機能というのが、相対的に恵まれている高速道路といかに上手に繋ぐかということです。スーパー・メガリージョンが形成される中で、最低限狙うことは「防災多重化、安定性」です。東京、名古屋、大阪間が鉄道も道路も二重化されて、リスクに関してサポートし合うわけです。名古屋は、「首都機能をバックアップします！」と、もっとエゴイストになって主張してもよいのではないのでしょうか。

**豊かなハードとサムライなどを武器に、外へ発信！
海外にも目を向けて、世界から人を呼び込む独自の特色を。**

名古屋は外への発信力が足りないです。来るたびにいい街だと思います。特に大須のアーケードは最高です。名古屋は道路をはじめハードで勝っていますので、それを活かして、みちを活用したまちづくりは大胆に。東京では同じことはできません。例えば、栄の天津通をアトリウム化して「広場」にしてしまえば、周りの店舗と一体となって人が集まるエリアとしてとても面白いものになります。海外の人にサムライというキラーコンテンツはわかりやすくて良いと思います。発信力強化のため、キャッチーなコピーやアイコンが必要でしょう。MICE誘致は、都市の特色を打ち出すことが大事です。名古屋は自動車などに特化してはどうでしょうか。また、国内で閉じてはいけません。外国も同じことを考えています。ライバル都市は東京、大阪、福岡、札幌に加えソウル、シンガポール、ホンコン、クアラルンプール、バンコクになるでしょう。



(有)トランスパシフィックインタープライズ
代表取締役会長
J.マイケル・オーエン 氏

東京に拠点を置き、IR、翻訳、マーケティング、コミュニケーションの支援や、戦略コンサルティングを提供するグローバル企業を経営。多文化的な背景を踏まえた事業戦略を提供。

「リニアキャピタルNAGOYA」を
実現していくための方向性と、
必要になる取り組みを考える。

第 4 章

リニアキャピタル構想の 実現に向けて

リニアキャピタル
構想の方向性

01

“交流創大”
シームレス

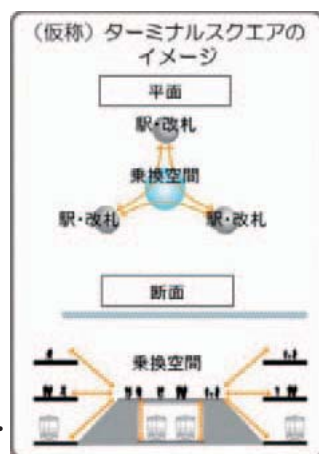
リニア開業時には端末拠点となる名古屋駅。首都圏と一体化してS M Rの西の拠点とするためには、人、モノ、情報の交流ターミナルとしての役割を果たし、世界最先端のシームレスな都市圏をめざしていく必要がある。特にトランジットハブの中心である名古屋駅は、正にスーパーターミナルとしての機能の高度化がハード、ソフトの両面から必要となるとともに、そこからつながるまちとの結合、そのための装置の結合が求められる。これが、リニアキャピタルNAGOYAへの前提条件だ。

1) 迷駅からの脱却

① S M Rのスーパーターミナルへ

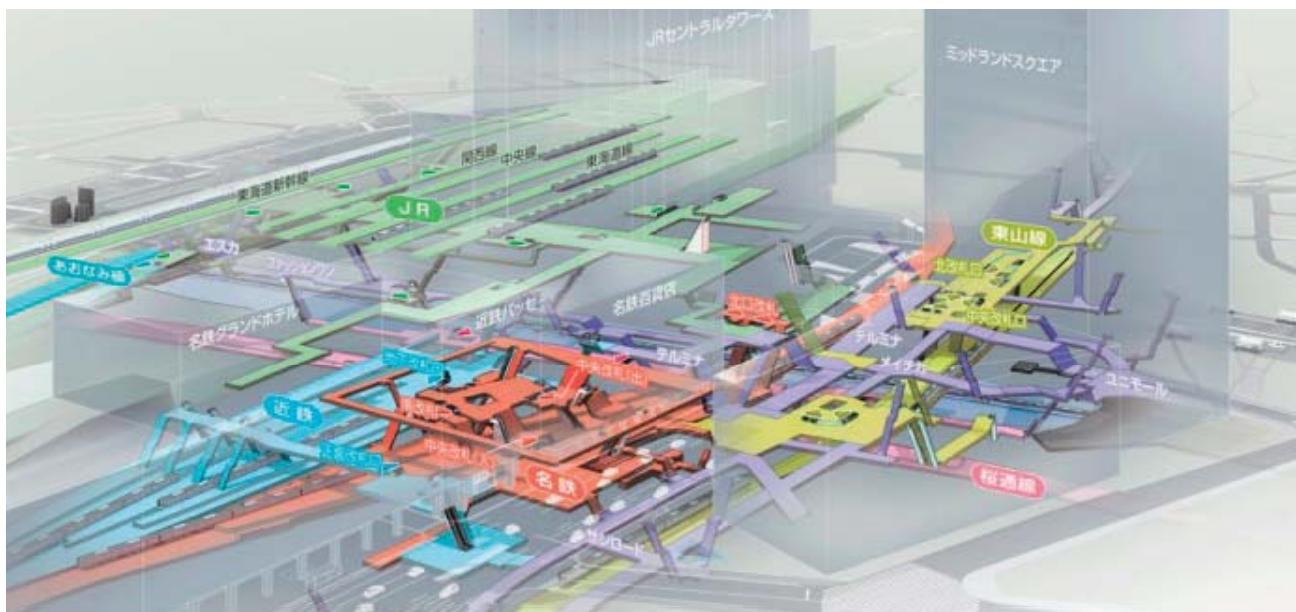
名古屋駅は日本でも有数の乗り入れ数を誇るターミナル駅で、各施設の階層も分かれ、乗換経路が複雑で分かりにくいことから「迷駅」と揶揄されることが多い。また、複数の動線が交錯している上、動線上の階段が多く、歩行者交通量も多いことから利用者はスムーズな移動が困難となっている。そのためリニア中央新幹線という大きな動脈と共に、名古屋駅を世界に誇れるスーパーターミナルへと刷新する必要がある。

まずは、異なる交通機関相互の乗換利便性を極限まで高めていくことが重要である。正にトータルデザインの発想で、鉄道事業者を始めとした関係者の一致団結した取組みを進め、ハード面では、乗換主動線の直線化、「ターミナルスクエア」の整備、2020年の東京オリンピック・



パラリンピック開催を契機により一層進むと考えられる徹底したバリアフリー化などとともに、円滑な移動ができるようにする。また、顔となる象徴空間や溜まり空間も整備し、高度な機能性と玄関口にふさわしい風格を併せ持たせていく。

一方ソフト面においても、シンプルでわかりやすく、駅全体で統一感のある案内サインの導入や、多言語対応が可能なコンシェルジュを配置し、名古屋圏域全体の観光案内ができるツーリストインフォメーションセンターの設置などが求められる。また、Wi-Fi環境の整備やムスリムに対応したプレーヤールームの整備などきめ細やかな心づかいもそなえることで駅の品格を生む。あわせて京都駅北口の音楽噴水のような無料で気軽に楽しめるエンターテインメントの提供を行い、ホスピタリティ機能も強化し、世界的なスーパーターミナルとして、出会いと別れの場を演出したい。そのためには、駅構内全体をエリアマネジメントする仕組みも必要となろう。



② S M R拠点の都心へ誘う

名古屋駅は、新幹線、JR在来線、地域鉄道である名鉄、近鉄、市民の足である地下鉄（東山線・桜通線）、あおなみ線が、一点に集中する世界的にも希有な鉄道駅となっている。それらに加え、国土の基幹となる超高速鉄道であるリニアも結節し、リニアを含めた全ての交通モードを有する世界で唯一のターミナル駅となり、S M Rの西の拠点に相応しい陣容となる。これらの交通機関の相互での移動が円滑になることに加え、来訪者を魅力的な都心へと誘い、S M Rの拠点としての懐の深いホスピタリティを発揮する必要がある。

そのためには、名古屋駅からまちへと人々を自然に誘う空間形成が必要となる。具体的には、まず、駅のコンコースを出た際のしつらえとして、現在の無機質な空間ではなく、来訪者に期待感を持ってもらえるようなシンボリックな溜まり空間を玄関口に整備する。

そこからつながる名古屋の特長である広幅員道路を活用して、歩行者空間・緑陰空間・憩いの空間・賑わい空間を創出し、駅からまちへとつながる質の高い歩行者空間を拡充する。更に、名古屋駅周辺で計画されている再開発等にあわせ、歩行者デッキ、地下歩行

空間の改善など、重層的で魅力ある歩行者ネットワークを形成していく。

これらの空間を、質の高い空間として維持するとともに、季節と共に変化する豊かな表情を生み出し、そこに集う人々の気持ちを高揚させるためには、創造力豊かで、持続可能なエリアマネジメントの仕組みも必要となる。ただ新しい空間の創出だけでなく、以前から市民に親しまれている名鉄前のナナちゃん人形も、魅力ある空間づくりの一翼を担う必要がある。



さらに、充実した交通網に加え、都心の分かりやすい移動装置としてLRTやBRTなどを導入し、視覚的に誘導する必要がある。まずは、名古屋駅と名古屋城を実験的に結びながら、広域へと成長・成熟させていきたい。これらにより、来訪者は、不安なく都心をめぐることができるようになり、いずれは、S M R拠点の都心に相応しい重要な風景となろう。



2) 名古屋と世界・圏域をスムーズに繋ぐ

① 2次輸送の結合促進

リニア中央新幹線開業のもたらす時間短縮効果を拡げるためには、ターミナル駅の利便性向上だけでなく、名古屋圏内及び他の都市圏との2次輸送、道路・鉄道ネットワーク機能の強化をあわせて進めていくことが重要である。岡山は1972年から3年間新幹線の終点駅であったが、岡山駅をハブとした山陰・四国方面へ向かう列車のフィーダー輸送体系が確立され、あわせて岡山駅前の再開発や倉敷の観光まちづくりが行われたことにより、新幹線の通過駅となった後も、中国地方の拠点として確固たる地位を築いている。

名古屋圏の高速道路ネットワークは名古屋環状2号線の西南部など一部を除き概ね完成しているものの、名古屋駅から最寄りの都市高速道路出入口までは10分程度を要す。リニアと都市高速道路を有機的に融合させることにより、圏域の流動性が飛躍的に高まる。加えて、東海北陸自動車道の4車線化を早期に実現することで、圏域間の人・モノの交流にさらなる厚みが増すことが期待できる。

また鉄道ネットワークについても、特に豊田市を始めとした西三河とのアクセスの改善（複線化）が求められており、自動車産業の中心地である西三河との物流・人流両面でのアクセス強化により結びつきを高めることにより、産業競争力の強化が期待される。道路、鉄道により名古屋圏の結び付きが更に強まれば、リージョナルハブとしての熱源の総量が更に大きくなり、リニアキャピタルとしての輝きが増すことになる。

リニアからの2次輸送が極めて重要だ。

また、東海道新幹線については、のぞみ号の役割がリニアに移行することにより、中間駅に停車する本数を増やすことが可能になる。沿線都市との連携を強化し、新たな産業のイノベーションも期待できる。

② 空港機能と空港アクセスの強化

リニア開業により三大都市圏が一体化したSMR内にあるセントレア及び名古屋空港は、利用圏域が大幅に拡大する。名古屋圏を、真にリニアキャピタルとして世界レベルへ高めていく上で、空港機能と空港アクセスの強化は極めて重要である。

空港機能の強化では、セントレアの第二滑走路整備は不可欠である。この実現により、近年就航路線の拡大が大幅に進んでいる中国路線など運行便数の拡大が期待でき、完全24時間化も可能になるなど、より競争力が高まり、ファーストレーンを整備することでインバウンド及び他の都市圏からの利用者増加が期待される。LCCの就航も増え、アジアからの利便性も大きく高まるだろう。その際に、母都市名古屋とのアクセス強化も必要であり、鉄道アクセス及び高速道路アクセスの機能強化に加え、FITの利便性に考慮したバスの増強、ホテルなど関連施設の充実も行いたい。一方、名古屋空港についてはビジネスジェット利用の拡大を図り、セントレアとの差別化を図る。SMRの西の拠点にふさわしい空の顔づくりが重要である。





3) 最先端のモビリティ都市へ

① 充実した輸送機産業とインフラ優等生

名古屋圏の産業の代名詞と言えばトヨタ自動車を筆頭とする自動車産業グループとMRJの開発に取り組む三菱重工業グループ。輸送用機械の世界的な開発・製造拠点と言われる所以である。今後も、これらの世界企業は、時代の最先端のモビリティを世に送り出してくるに違いない。とりわけ今後注目を集めるのは、環境技術・ICT技術・自動化技術等のインテグレーションだ。成熟社会にふさわしい多様な先端モビリティの開発と実用化に期待がかかる。

一方、名古屋の街と言えばゆとりある道路が代名詞。戦災復興で生まれた100m道路を筆頭に幅員の広い道路網は、地下鉄、都市高速、基幹バスなどの導入・整備を呼び込んだ。今後も、自動運転を含む次世代モビリティの積極的導入を図り、名古屋圏に行けば次世代モビリティを体験できるという固有のイメージを世界に対して確立していくべきだ。

② 世界最先端のモビリティセンターへ

幸田町はグリーンモビリティ産業の振興を掲げ、名古屋大学やトヨタ自動車とともに、高齢者の移動を支援するパーソナルモビリティや交通事故のない安全なまちを実現する自動車自動走行技術の研究開発に取り組んでいる。成熟社会の暮らしを支える移動手段を構築するとともに、これを支える技術と産業を育てることが狙いだ。

こうした取り組みは、大都市における導入にも段階的に展開していくこととなろう。名古屋市には新しい都市交通に取り組んできた経緯があり、ゆとりのある道路は大都市における次世代モビリティの実験場としての好条件だ。名古屋市や名古屋圏の諸都市が、次世代技術の実験と本格導入を通して、これを活用した暮らしや産業のあり方を世界に定常的に発信していくことにより、世界最先端のモビリティセンターとしての性格を定着させ、これに呼応してロボット技術等を産業や暮らしの中で多面的に導入していくことが、新しい名古屋圏のアイデンティティ確立に向けて重要だ。



第14回ゲストスピーカー
東海旅客鉄道株式会社
相談役
須田 寛 氏

■東海旅客鉄道株式会社
日本の鉄道の大動脈である東海道新幹線を軸とし、東海地方の大部分および南関東地方、甲信地方、近畿地方と富山県のそれぞれ一部に路線を持つ。リニア中央新幹線の建設・営業主体。

文化や情報産業も強化し、バランスのとれた都市へ。
中部圏が最後のフロンティア。ゆとりを持たせた上手な活用を！

リニア開通後は、名古屋圏の本物の文化（徳川美術館の収蔵品や名古屋城本丸御殿障壁画など）を活かしながら、これまでのモノづくり特化型から、文化面や情報産業のウェイトを高めて、バランスのとれた都市圏づくりが求められています。北陸圏との連携のための南北軸の強化は非常に重要ですし、中部圏は最後のフロンティアです。成長の余地を十分に残しているの、ゆとりを大切にしながら、上手に空間を活用していく必要があります。

観光客をいかに増やすかが、今後のセントレア飛躍の鍵。
名古屋はリニア時代の中部のゲートシティになるべき。

中部圏のインバウンドは、ボリュームゾーンである韓国・台湾に対して弱いのが特徴です。理由としては、中部の観光の認知度、魅力、受け入れ環境が十分でないことや、LCCの誘致が不十分なことが挙げられます。

観光客をいかに増やすかが今後のセントレアの飛躍の鍵です。

観光は裾野が広く関係者が多く、行政も、観光が名古屋にとっていかに大事かを内部で浸透させていくことが大事ではないでしょうか。

名古屋はリニア時代の中部のゲートシティになるべきであり、高山や伊勢志摩も名古屋で泊まってから行く、というようなPRが効果的です。



第13回ゲストスピーカー
中部国際空港株式会社
執行役員(地域連携・第二滑走路担当)
上用 敏弘 氏

■中部国際空港

中部圏の空の玄関口であり、民間主導で造られた国内初の空港である。開港以降、乗り換え利便性の高さなど機能的かつ先進的な設計が評価されている。2015年、SKYTRAX社が実施した顧客サービスに関する国際空港評価「World Airport Award 2016」においてRegional Airport部門（首都圏以外の空港）で2年連続で世界第1位になるなど、数々の国際的評価を受けている。

リニアキャピタル
構想の方向性

02

“文化創発” ブランディング



リニア中央新幹線、S M Rの西の玄関口として、単なるターミナル機能の強化を図るだけでなく、交流の熱源である地域魅力を高め、リニアキャピタルに相応しい名古屋圏の「ブランド」強化を図ることが求められる。戦国の世にゆかりのある地の利を生かした「武将（サムライ）」文化や、他の都市では味わえない都市の時間を楽しむ装置、ソフトコンテンツなどの多様な文化をパッケージとして、世界に訴求できる魅力を強化していく。

1) 武将都市 ナゴヤ

①サムライ・セントラル・ナゴヤ 幾多の武将・大名を輩出した圏域

日本史に燦然と名を刻む戦国時代の三英傑、織田信長・豊臣秀吉・徳川家康。彼らだけでなく、前田利家、加藤清正など全国に名を馳せた多くの武将がこの圏域にゆかりを持ち、実に江戸時代の大名諸侯のうち、約70%が愛知ゆかりの武将とも言われている。また鎌倉幕府初代将軍、源頼朝も熱田の地にて生を受けている。

この「サムライ」たちの立身出世の舞台の中心であった名古屋の地には、彼らの文化・記憶が歴史的資源として今も数多く残っている。

インバウンドを惹きつけるサムライコンテンツ

発展途上である当地のインバウンド戦略として、宿泊施設の充実といった受入れ体制の強化とともに、「ナゴヤ」に訪れたいと思わせる「固有性」の高い、魅力的なコンテンツが必要である。ある民間の調査によれば、外国人の日本人に対するイメージについてのアンケートで「サムライ」は「文化」、「伝統」等に続き5位となっている。

また、外国人にとって有名なガイドブックである Lonely Planet においては、日本の見どころとして「城」が挙げられており、これら「サムライ」文化がインバウンドが日本を訪れる目的、キーワードとして注目されている。

「武将(サムライ)」をキーワードにした まちづくり・連携

「武将（サムライ）」文化は、名古屋が他に圧倒的に勝る強みであり、ブランディングの大きなキーワードとなる。

対外発信を積極的に行ってこなかった「ナゴヤ」の海外における印象・知名度は低く、このキーワードと結びつけて歴史や文化を前面に押し出し、シティセールスを行う必要がある。また桶狭間や長久手、関ヶ原などリアルな場（古戦場）も存在することから、それらを有機づけて「サムライ・セントラル・ナゴヤ」をここに掲げ、魅力あるまちづくり、圏内・圏外における連携の軸にしていく。



②名古屋城を中心としたまちづくりの展開

名古屋城サグラダ・ファミリア構想

徳川家康の権威のもと当時の技術と文化の粋を集めて築かれた名古屋城は、城郭建築として国宝第一号に指定され、武家風書院造の御殿である本丸御殿は「近世城郭建築の最高傑作」とまで言われた。



本丸御殿については、現在復元工事が進められており、平成25年に第1期の玄関・表書院が公開され、第2期の対面所等も平成28年6月に公開予定となっている。さらに、天守閣の木造化が検討されており、経済波及効果は100億円／年とも試算されている。

その他、現存する東南隅櫓、表二之門等の重要文化財と合わせて名勝二の丸庭園の保存整備、石垣の修復など城郭全体の復元を順次進めることで、さらなる魅力向上がなされる。訪れる度に常にどこかが進化し続けるという状況を生むことができ、それはまるで、100年を超えて建築され続けているサグラダ・ファミリアのような、また来たくなる「新鮮」「おいしい」、そんな場所になるのではないかな。

名古屋城全体を歴史アミューズメントゾーンへ

そして、さらなる来訪者を獲得するためには、「名古屋の観光を考える勉強会」が提唱している「面白コンテンツ」で一点突破をはかる策が面白い。「斬られサムライ世界大会」。誰が一番かっこよく斬られるかを競うもので、国内はもとより世界中のサムライが各国の予選を勝ち抜き、御前試合のごとく名古屋城での本選に臨む。このような強烈なインパクトを持つクオリティーをもったイベントの様子がネット、SNS等を介して世界中に拡散されれば、名古屋城がサムライの聖地として世界中に認知されることになり、サムライ・セントラル・ナゴヤを強力に発信できる。

また、名古屋城正門南に整備される「金シャチ横丁」と連携することであたかも江戸時代に入り込んだかのような楽しい滞在空間を味わえる。さらに大阪城公園のように名城公園を一体のエリアとして包含し、管理等に民間の力を活かしながら観光資源として活用することで、これらの更なる効果が期待される。



※「名古屋の観光を考える勉強会」より、「斬られサムライ」のイメージ

市役所本庁舎活用による相乗効果

名古屋城を中心としたまちづくりの展開に際し、この名古屋城郭内には高いポテンシャルを有する建物がある。それが名古屋市役所本庁舎である。



平成26年には、隣接する愛知県本庁舎とともに国の重要文化財に指定されている。名古屋城のお膝元であることや、海外旅行者の本物志向が高まっていること、また映画やドラマのロケ地としても注目されていることから、庁舎機能の一部、あるいは全てをリノベーションし、文化・観光の拠点として公開することを提案したい。

1・2階は大正・昭和初期をイメージした格調高く落ち着いたレストランやカフェ、ショップ、観光案内所とし市民や観光客に開放する。中庭も庭園とオープンカフェとしてくつろげる空間を整備し、上階・塔屋も開放するなど、SMRのCity Hallとして機能させたい。

また、この名古屋城界隈から久屋大通、そして栄地区へは人の往来がなく、現在は行き止まり状態となっている。この区間をつなぐ装置として、名古屋市公館についても一般への開放を加速し、隣接する三の丸庭園という景勝を活用しながら、人の流れを誘発したい。

郭内から広がる歴史空間

これらに加え、名古屋城を中心として、熱田神宮と結ぶ本町通沿いや屋根神様がまつられる情緒のある四間道、尾張徳川家ゆかりの品々を収蔵する徳川美術館、伝統的建造物群保存地区に指定されている有松など、今なお当時の様子を色濃く残し、本物のサムライ文化が感じられる歴史的資源が名古屋城下として数多く存在している。

各歴史的資源を有機的に結びつけ、核や軸として尾張名古屋の歴史・文化ネットワークを充実させることが「サムライ・セントラル・ナゴヤ」をプロモートしていくうえで重要である。



③歴史・文化を楽しむ都市圏の ゲートアウトシティ・ナゴヤへ

圏域、関西圏・北陸圏との連携

また、この圏域には、高山、犬山、妻籠、馬籠、伊勢を始めとした多様で歴史・風土に根差した魅力的な都市が集積しているなど、枚挙に暇がない。自身の魅力を高めることも重要であるが、これら周辺の都市が持つそれぞれの特色・魅力を「自らの資源」として取り込むという発想と、各都市への全ての行程はこの圏域の玄関・ハブである名古屋が起点だという役割意識を強く持って観光施策を進める必要がある。

例えば個々の資源の背景にある「ものがたり」に光をあて、資源同士をつないで一体的な魅力を発信するとともに、各拠点間の回遊性を強化し、「ものがたり」を辿ることができるような商品として、提供する役割が名古屋には求められる。

更に、京都・金沢等この圏域の外の都市に対してもハブとしての位置付けを確立し、昇竜道プロジェクトにおけるテーマ性を有したメニューの拡充やそれらのPRの促進、ゴールデンルートの中での最終宿泊地としての比重を増すことが急務である。

「Heartland of Japan」、「THE NIPPON」の名に相応しい圏域の宿泊拠点としての機能、歴史文化を楽しむゲートアウトシティとしての魅力をリーダーシップをもって強化することが、日本の玄関・出発口として選択されるために必要である。

④名古屋まつりを日本の武将祭り (サムライフェス) へと深化

地元の祭りから全国区の祭りへ

名古屋まつりは昭和30年に始まった名古屋の秋を彩る最大の祭で、市民には馴染みの深いものとなっている。しかし、全国各地には京都祇園祭、青森ねぶた祭りといった、日本人なら常識とも言えるような「祭」のレベルにあるとはいえないのが実状である。

単なるローカルの祭ではなく全国区の祭へ引き上げるには、サムライ・セントラル・ナゴヤを前面に出した武将祭り(サムライフェス)へと「深化」することが、最も効果的な手段である。

参加・体験型イベントへ変容

イベント等におけるキーワードのひとつが「参加・体験」であり、自らがプレイヤーとなるものがインバウンドからも好んで選ばれている。世界へ拡散し知名度を高めるためには、インパクトのある企画が必要である。全国から武将が集まり技を競うような、また、今や名古屋が聖地であるコスプレ文化を集約したような、全国、更には世界的なニュースになるインパクトが欲しい。

さらに、地の利を活かし城下町の連携ネットワークを構築することで、名古屋城はお城のなかのハブとなり、国内外に広く名古屋城の存在及び価値が認知され世界・天下の名城としての誉れを得、武将都市ナゴヤの地位を確立する。



第8回ゲストスピーカー
名古屋の観光を考える勉強会
クリス・グレン氏

■名古屋の観光を考える勉強会
「SAMURAIでナゴヤを国際観光都市に！」を掲げ、学び議論するだけでなく、行動を起こすことが目標。グレン氏他、市職員、NPO、民間、観光の実務者等、約40名で構成。

名古屋のOne and only は、やはり「サムライ」だ。

「SAMURAI」という言葉、そして「SAMURAI」の文化や歴史、精神は世界に通用する。「SAMURAI」をキーワードに、名古屋を世界にアピールしていこう！

京都、東京、大阪ではなく「名古屋へ行きたい」と思ってもらうためには外国人のニーズにマッチしたインパクトのあるキーワードが必要です。

それが「SAMURAI」だと考えます。このエリアには、城や古戦場はもちろん、名武将の生誕地など、それを語れるだけの歴史や文化が残っています。

それらをわかりやすくストーリーをもって伝え、「本物」を求める外国人のニーズにマッチしたツアーや本格的に楽しめる体験メニューなどを用意することが重要です。また、名古屋の皆さんが自分の街を知り、自分の街に誇りを持つことも、とても大事。市民から、この街の素晴らしさが日本全国、世界へと伝わっていくような、幅広いプロジェクトを私達は考えています。

「観光」というのは、自分たちの大好きな地域資源を、どう使っていくのかということから成り立っている。

時代や見せ方によって魅力が変わる地域資源（「らしさ」）を活かして、何に焦点をあてるかというような自分なりの方法（「ならでは」）の光らせる仕掛けだったり、お客様の求める価値となるような仕掛けを行うことで、初めて地域の魅力となり、これが観光資源となります。「もてなす」という語源は「持って成す」ということですが、大事な地域資源を持ってまで何を成したいのか、はっきりとしたうえでエコツーリズムを推進しています。

名古屋には、自身が観光の拠点となるとともに、周辺地域全体の魅力を情報発信するアンテナ役となることを、とても期待しています。



第12回ゲストスピーカー
有限会社OZ
代表取締役
江崎 貴久氏

■有限会社oz(海島遊民くらぶ)
離島の自然や漁村文化をフィールドとし、「持続可能な観光のあり方から、持続可能な地域づくりへの貢献」を活動方針に、お客様、自然、住民、ガイドの4者が幸せを感じられる「感幸」を目指し、エコリズムを推進。

2) ソフトコンテンツを活かす

① 食文化を世界へ発信

「名古屋めし」を日本ブランドへ

最近、海外での認知度も高まりつつある「名古屋めし」。ジャンルも「味噌カツ」「ひつまぶし」「天むす」「きしめん」といった定番から「手羽先」「あんかけスパ」「台湾ラーメン」まで幅広い。リニア時代に求められるのは「都市の個性」であり、ハードのみならず極めて重要となるのがそうした「ソフトコンテンツ」だ。

特に「ミレニアル世代」と呼ばれる1980-2000年代初頭に生まれた20・30代の若者、さらに若い10代の世代は、SNSを通じた情報の受発信が当たり前。訪日旅行者を含め、特に「ローカルフード」の重要性は高まっている。

「名古屋めし」のルーツは八丁味噌に代表される独特の発展を遂げた伝統食品であるが、近年は毎年開催される「名古屋めし博覧会（総選挙）」を通じ、新たな進化が続いている。名古屋駅構内での「名古屋めしグルメ」やメディア戦略もあってブランド力も着実に増してきているところながら、リニアの機会を生かし一気に「National」いや「Glocal」ブランドに昇華させたい。



② サブカルチャーは都市魅力

発信の最先端アイテム

今や海外からの参加者も来るようになった「世界コスプレサミット」は名古屋発のサブカルチャーの1つ。民間発で全国的なイベントに成長した「につぽんど真ん中祭り」や元気のある商店街として存在感を発揮する「大須商店街」、「お帰りなさいませ、ご主人様」が名古屋発祥？とも言われる「メイド喫茶」も有力なローカル・コンテンツ。名古屋駅は玄関口であり、名古屋の個性と文化は「栄」「大須」を中心に、「ローカル・ブランド」として育成していくこと必要だ。ITを通じて情報が瞬時にグローバルレベルで共有されるこの時代、「ローカル×国際交流」、「ソフトコンテンツ×観光」といった取組には環境整備も必須である。通信環境（Wi-Fi）や案内サイン（シティ・インフォメーション）にも手を抜いてはならない。大交流時代は目の前に来ている。狭いエリア単位での「名古屋らしさ」に磨きをかけ、圏域外にとって魅力ある情報を発信が出来なければ、せっかくのリニアの整備効果は薄まってしまうだろう。



③祭りは地域ブランドの源泉

周辺地域の「祭り」と連携すれば

もっとブランドは強化出来る

名古屋圏には、伝統的建造物といった文化資産だけではなく、数々の無形文化資産や精神文化がある。その代表的なものが「伝統的な祭り」だ。土地に根ざした本物の魅力は、世界に通じる訴求力を持つ。

名古屋市も祭りの宝庫

名古屋市といえば、やはり熱田神宮だ。「尚武祭(6月)」は、天皇陛下の勅使が参向される重要かつ荘厳なお祭りであり、名古屋に夏の訪れを告げる祭りとして市民に広く親しまれている。また、昭和30年から続く「名古屋まつり(10月)」は、名古屋の秋を彩る最大の祭りであり、メインとなる豪華絢爛な行列では、織田信長・豊臣秀吉・徳川家康の三英傑が約600人を従えて行進する。その他、名古屋三大祭りである「東照宮祭(4月)」・「若宮祭(5月)」・「天王祭(7月)」や、「徳川園の山車揃え」等があり、その文化が脈々と受け継がれている。

日本有数の花火の産地

愛知県の三河地方は、全国でも有数の花火の生産地である。江戸時代、徳川発祥の地である三河は、幕府によって火薬の製造・貯蔵を唯一公式に許可されたことで、全国に三河花火の名をほしいままにした。西三河を中心とした花火生産地は、全国生産の約16%を占め、特に玩具花火は全国生産の3割以上のシェアを占める。現在も、岡崎市の花火大会をはじめ、日本三大競技花火大会の1つである伊勢神宮の花火大会等が全国的にも有名である。

海の日名古屋みなと祭



周辺都市の祭り

名古屋市外では奈良時代から続く「国府宮はだか祭(稲沢市/2~3月)」・江戸時代から続く「高山祭(高山市/4月・10月)」・「桑名石取祭(桑名/8月)」・「大垣祭(大垣市/5月)」・「須成祭(蟹江町/8月)」等数々の重要無形民俗文化財を有している。四季折々各地の歴史・風土に根差し開催されてきた「伝統行事」を生かすことは、周辺都市と一体なった「ブランド強化」に欠かせない。

連携の仕組み作り

その上で重要となるのが連携の仕組みだ。圏域外から人を集める為には、名古屋を入口に圏域を周遊する「ルート提案」や祭りに実際に参加してもらう「本物体験」等の工夫が必要だ。

名古屋はS M Rの玄関口として、圏域の魅力を効果的・戦略的にPR、広報する責任があるだろう。民間も含めた圏域の魅力発信のプラットフォームづくりに向けてリーダーシップを期待したい。



リニアキャピタル
構想の方向性

03

“価値創造” イノベーション

モノづくり技術によって支えられてきた基盤を持つ名古屋圏は、リニア開業によって加速する対流構造によって、我が国を牽引するイノベーションセンターへの発展を遂げるチャンスを迎える。そのための環境整備、内外への情報発信・交流人材育成を、SMRの中心である名古屋で強力に推進する。



1) 世界の 「イノベーションセンター NAGOYA」の確立

名古屋圏のモノづくりマザー機能

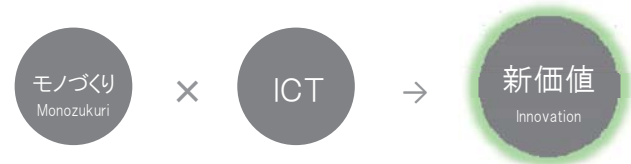
名古屋圏は、自動車産業、航空宇宙産業を始めとした世界最先端のモノづくり産業とそれを支える研究開発拠点、世界最高レベルの技術を持つ中小企業が多く立地している。圏域が誇るこの「モノづくりマザー機能」と言うべき技術力、人材力、集積力は、イノベーションを創発する強力な素地になる。特に、課題を見つけ改善する現場力は、新たな領域においても大いに力を発揮するだろう。経済的なゆとりを持つ「お値打ち」な名古屋圏の特性と、コストパフォーマンスの追及によってモノづくりの世界に生産性革命をもたらしたトヨタのマインドには、通じるものを感じる。

モノづくりとICTの融合

モノをインターネットに接続する技術、IoT(Internet of Things)が急速に社会に浸透しつつある。例えば、ネットに接続された冷蔵庫は中の食材や調味料等を把握した上で料理のレシピを示してくれる。

サービスがモノに具備されたと解釈しても良い。

これは“モノ”の可能性が大きく広がることを意味しており、名古屋圏のモノづくりはICT技術との融合によって、新たな飛躍を遂げる可能性を秘めている。



伝統と先進の融合

木、糸、土を源流とする伝統技術は、その後日本を代表する自動車産業に発展するなど、名古屋圏では地域独自の文化として守り育まれている。例えば名古屋は京都と双璧をなす扇子の産地であり、300年の歴史を持つ名古屋扇子は機能美を迫及した芸術品である。また、からくり人形や自動織機など当時の最先端産業と伝統産業の融合が新たな産業を生んだように、新旧のコラボレーションが、名古屋圏をイノベーションの創発地にする可能性を秘めている。



ニーズの把握から始める研究開発

イノベーションとは、これまでにない新たな価値が生活者に受け入れられることであり、社会を大きく変える可能性をも秘めている。つまり、それを受容する生活者のニーズを探ることが、イノベーションの第一歩と言える。そのための環境づくりが必要である。

研究成果（技術シーズ）の商品化

研究開発の成果は言わば、イノベーションの種である。それを生活者が受容できる形にする、つまり種から花を咲かせるプロセスも重要である。具体的には、研究者・開発者と経営者・投資家とのマッチングなどの仕組みが必要になる。



人材の育成

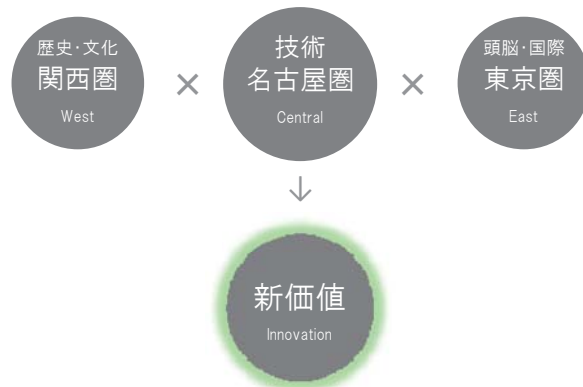
どれだけ能力を持った人材であっても、その能力の使い方が分からなければ宝の持ち腐れである。クリエイティブな思考の育み方から起業の仕方まで、イノベーションを担う人材の育成システムを構築することが必要になる。

産官学の連携

交流こそがイノベーションの源である。産学官の多様な主体が、自己完結主義に陥ることなく積極的に外部とつながりに行く姿勢と、そのための環境づくりが必要である。リニア時代には、今の名古屋圏の産業クラスターの発展形としての、新たなイノベーションクラスターの形成が望まれる。

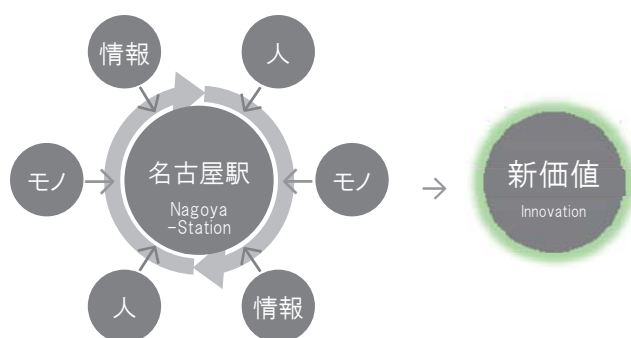
リニアがもたらす事1「東西との融合促進」

東京圏の世界有数の頭脳や国際機能、関西圏の分厚い文化・歴史に由来するセンスが、リニアの機動性によって、技術王国である名古屋圏で急速に融合する。



リニアがもたらす事2「交流人口の増大」

リニア開業によって名古屋駅は世界でも屈指のターミナル駅になる。見込まれる交流人口の増大は、イノベーションの分野においても存分に活かされるべきである。具体的には、多様な人材の呼び込みやネットワークの形成、一般生活者の視点の取り込みなどだ。人、モノ、情報の対流の中心地である名古屋駅が、イノベーションの中心地にもなる。



名古屋圏のモノづくり力を素地としながら、リニア開業の機を捉えて、我が国を牽引する知的交流拠点を形成する。それが、イノベーションの推進エンジンとなる「名古屋モノづくりキャピタル」だ。（後述）

2) コンベンション都市への飛躍

イノベーションに必要な人的ネットワーク構築に対して国際会議や展示会・見本市等が果たす役割は大きい。積極的なMICE誘致の推進のため、既存施設の活用や新たな施設整備に加え、戦略的な誘致活動をし、コンベンション都市名古屋の地位を築いていく。

MICE施設の位置づけと、

アフターコンベンションの戦略的展開

現在、名古屋市内の主なMICE施設として、金城ふ頭の名古屋市国際展示場や白鳥の名古屋国際会議場があるが、それらの施設は単独で立地し隣接していないため、使い勝手の悪さが指摘されている。しかし、金城ふ頭ではレゴランドが開業予定であり、ホテルも整備される。また、ささしま地区ではカンファレンス機能やホテルが入るグローバルゲートが平成29年度に開業を予定している。これらの施設を最大限に活用し、ユニークベニューを取り入れつつ有機的に連携させることが肝要である。

具体的には、例えば、会議を国際会議場で行い、その後の懇親会を別会場でもてなす。名古屋城の本丸御

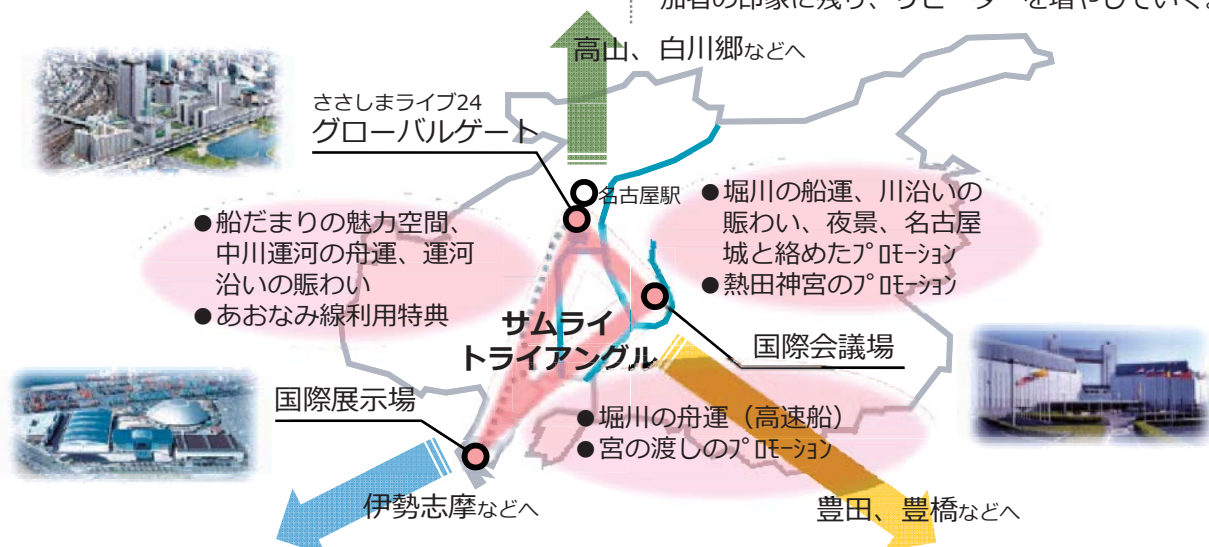
殿や堀川の水辺空間等の魅力を発信し、都市ブランドと結び付け独自色を出しながら、各拠点を周遊して印象づける仕掛けを行う。このMICEをターゲットとした拠点、周遊エリアを「サムライトライアングル」として位置づけ、戦略的に展開していく。さらに、MICEが長期にわたる場合、伊勢志摩や高山等との連携を深め、アフターコンベンションを充実させる。このゆったりとした時間を満喫してもらい、プライベートでのリピーターも増えてもらうとよい。

大学との連携

MICEの推進に大学が果たす役割も大きい。会場別の国際会議の開催件数で、名古屋大学は全国でも上位に入るMICE施設で、周辺には中京大学など多くの大学が集積している。その他、白鳥地区の名古屋学院大学、ささしま地区の愛知大学、さらには名古屋城の近くに立地する愛知学院大学などとの連携も、立地の観点から大きな可能性を感じさせる。

地産地消のプロモーション

MICE誘致は総合シティセールスである。例えば、ケータリングを名古屋めしにする、スタッフがサムライのコスプレをしているなどのブランドアピールが参加者の印象に残り、リピーターを増やしていく。



3) 地域の価値を支える新たな担い手

① クリエイティブ人材の発生源へ

女性の活躍

女性の活躍はモノづくり産業に新たな価値観をもたらし、イノベーションを生む原動力になる。特に、モノづくり産業へ活かされるサービス産業（設計、デザイン、技術研究等）は、キャリア志向の女性の活躍が期待でき、産業界の女性登用の環境整備が求められる。

高齢者の活躍

高齢者には、これまでの経験の中で培ってきた技術やノウハウ、人脈など、若者が持っていない大きな強みがある。それが、若者特有の瑞々しい感性と交じり合い、イノベーションを生むきっかけになる。名古屋圏にはモノづくり技術を有する元気な高齢者が多く、アクティブシニアの数は今後益々増加していくため、高齢者が活躍する環境整備が益々重要になるだろう。

若者の活躍

次世代を担う若者が、未来への希望や行動力を存分に活かす地域づくりが望まれる。ライフスタイルが多様化する中、若者が価値を見出し、その行動力によって活性化するような魅力ある環境整備が求められる。例えば、高齢者の豊富なモノづくり技術の受け皿として、技術者を志す若者が増え、デザインなどとの融合が進めば、モノづくり力の底上げ、イノベーションの機会増大につながり、流入人口の増加も期待できる。

外国人の活躍

IT界では、既に優秀な外国人の獲得競争が世界的に激化し、今後のイノベーションの鍵を握るIT人材を海外から呼び込まねばならない。海外の動向や知見、国

特有の習慣や考え方等を熟知し、それを国内に還元する人材を確保することで、グローバル化を促進する。

能力発揮のための環境整備

女性やアクティブシニア、外国人、若者など優秀な人材を確保しつつ、能力を最大限に発揮しイノベーションを創出する最適な環境を追求していく必要がある。クリエイティブ人材に名古屋圏が選択されるようビジネス面だけでなく、居住、教育、医療環境を整えていくこと、またICTの進展に伴い多様な働き方やネットワークを地域で支える仕組みづくりも必要だ。

② 多様なプレイヤーを輩出

地域固有の課題に対応し、魅力を創出・発信するためには、自助、公助とともに、多様な主体による共助の取組が求められる。民間による地域貢献の動きも近年活発化しており、活用が十分でない公共施設を活動拠点とし、営利ではなく地域活性化を第一の目的とするコミュニティビジネスを育てる仕組みも重要だ。地域に精通したプレイヤーだからこそ、その地域固有の課題を解決し、SMR時代に相応しいグローバルな価値を高め発信することができるのである。例えば、名古屋にはまだ無いまちづくり会社が今後設立、活躍し、その支援を行政が行うことなどが望まれる。

独自の魅力を持った地域＝「小さな拠点」を増やし、繋げることで、共助社会づくりとともにイノベーションの創出にもつなげる。そのために、情報収集・発信、人材の確保・育成、そして活動の継続性を担保する仕組みづくり、地域間連携を支援するためのプラットフォームを構築する。このプラットフォームが、地域の価値を支える新たな担い手の拠点となり、クリエイティブ人材の発生源となる。



第6回ゲストスピーカー
一般社団法人ナレッジキャピタル
総合プロデューサー **野村 卓也氏**(左)
事業統括部長 **高橋 豊典氏**(右)

■ナレッジキャピタル

JR大阪駅に直結する「グランフロント大阪」の中核施設で、知をベースにして、企業人、研究者、クリエイター、一般生活者といったさまざまな人々の協業による、新しい価値創造拠点。2013年4月開業。

東京が「おもてなし」なら、我々は「OMOSIROI」。
生活者の目に触れることが大事。
それが大阪駅前にある最大の意味。

「OMOSIROI」=面白い(原義は目の前がぱっと明るくなること)がコアバリュー。学生を対象とした国際的なクリエイティブ分野のアワード

「INTERNATIONAL STUDENTS CREATIVE AWARD」の開催をはじめ、企業や研究者、クリエイター、一般生活者など多様な人々が出会い、交流できる様々なイベントや取組みを多数展開しています。

施設の1つであるThe Lab.は、大阪駅前の立地を最大限に活かして、企業や大学をはじめとした出展者と、来場者のコミュニケーションにより製品やサービス開発に活かして行く場です。一般来場者に対応する「コミュニケーター」を配置することで、生活者の率直な意見を聞き出し、その内容を出展者にフィードバックしています。

営利を目的とせず、地域を活性化することが第一。
人とのコミュニケーションができる方に来てほしい。



第7回ゲストスピーカー
プラットフォームサービス(株)
取締役会長

田辺 恵一郎 氏

■ちよだプラットフォームスクエア

公的資産を活用したSOHOの集積をつくり、それをコアとしたまちづくりを展開。行政との10年間賃貸借契約により空きビルを借り、会議室、ロビー、サロンなどの施設を整備。

スタート当時から儲けることを第一とせず、非営利型株式会社ということを宣言して運営を始めました。一般のインキュベーションと違うのは、一番の目的が産業振興ではなく地域の活性化であるということ。特定の指導者はおらず、相互に入居者が協力し合っていく。そういうビジネスコミュニティーこそ、それぞれの成長を支えると考えています。入居の条件は、人とのコミュニケーションができる方。そういう方を大切にしていきたいのです。

リニアキャピタル
構想の方向性

04

“都市創生” リノベーション



これまでの名古屋の近代化、産業の発展は、時代とともに整備されてきた優れた都市基盤が支えてきた。しかしながら、徐々に都市のインフラに求められる機能は変質化しており、広幅員道路や公園、運河などを、リニア時代にふさわしい、市民が憩い楽しめる高質な空間にすることが課題となっている。これら都市基盤を、唯一無二のものに磨きあげることで、人口減少や東京一極集中に対応した、人を呼び込み、人に選ばれる都市を創生（リノベーション）していく。

1) スローな時間を 楽しむナゴヤ

①道路基盤を21世紀型の グリーンインフラへ 人が主役のみちまちづくりの先導役

名古屋市は土地区画整理事業や100m道路に代表される大胆な戦後の復興計画、現在進められる名古屋第二環状自動車道などの整備により、全国有数の豊かな道路空間が形成された都市である。

一方、人口減少社会に入り、自動車交通量も減少傾向であり、モータリゼーションの進展によって整備された道路も成熟社会の中で役割を見直すことが求められる。恵まれた道路空間を有する名古屋市だからこそ先導して「みち」というこれまで車優先であった空間を人が主役の空間へと変えていく「みちまちづくり」を推進していくことができる。

圏域の中心都市の顔となるLRT・BRTの導入

名古屋都心部の二核となる名古屋駅地区と栄地区においては、名古屋駅地区周辺の再開発が活況を呈し、

城下町として繁栄してきた栄地区とそれを結ぶ伏見地区は足踏み状態となり、にぎわいが連続していない。名古屋の恵まれた道路空間を再配分し、歩行者や公共交通を優先とした賑わい空間の創出が求められており、都心での回遊性を高め、各地点のにぎわいに繋がりを持たせる見える都市の装置として、LRT・BRTの導入は非常に有効な手段のひとつであり、名古屋の新しい都心の顔となり得るものである。



(一社)日本電気協会中部支社HPより(池田誠一氏作成)

②久屋大通を日本のセントラルパークへ 象徴的なプロジェクトとして100m道路の大改造

名古屋の復興計画の目玉のひとつが、都心中心でクロスする2本の100m道路、久屋大通と若宮大通であった。とりわけ久屋大通については、多くの人々が憩う都心のオアシスとして市民に親しまれている。また、戦災復興のシンボルで日本で初めての集約電波塔であるテレビ塔は、電波塔としての役目を終えた今もなお、観光タワーとして人気を誇っている。さらに地下には鉄道駅をつなぐ地下街が整備されている。

日本のセンターとなる名古屋にはそれに相応しい都市を象徴する「都心の魅力空間」が求められ、この100m道路の機能・構造を見直し、地上部だけでなく立体的な空間として再生し、SMRの拠点象徴する顔にしていきたい。

スローな時間を提供するための空間・緑・景観へ

成熟社会の過ごし方のモデルとして、時間を楽しむ憩い・自然の空間づくりが求められ、名古屋はゆったり・ゆったりできる大都市とならなければならない。

久屋大通では緑地の拡充などによる沿道と公園との一体化、テレビ塔や地下街との連携整備による地上と地下の連続性の確保、オープンカフェなど人が溜まる洗練された空間づくりにより、歩きやすく、都会の喧騒から開放された、世界に誇れる空間がつけられる。

また、豊かな緑でつながる回遊空間として、名古屋城と栄をつなぐ軸となり、人の流れを呼び起こす。

全体のエリアマネジメント・イベント

久屋大通は市内で唯一の大規模なイベント空間を有し、週末も様々な催しが開かれ多くの人々によって賑わっている。しかし、平日の利用は車道に挟まれた陸の孤島となって閑散としている感が否めない。魅力的な空間づくりのためには、民間の活力も引き出し、都心の祝祭空間を創出するために必要なハード機能を整備するとともに、にっぽんど真ん中祭り、世界コスプレサミットなどの訴求力の高いソフトコンテンツとの融合を図り、四季を通じて楽しめる空間を創出することで、世界に発信する魅力的な拠点形成を図ることが必要である。



③産業資産を21世紀型の グリーンインフラへ

時代の変革を促してきた運河

中川運河、堀川、新堀川といった都心を流れる運河は、都心と名古屋港を結ぶ物流の大動脈として、名古屋の近代化・産業発展に大きく貢献してきた。また市街を水害から守り、市民の生活を支える役割を果たしてきている。しかし、近年では運河としての役割が減少し、都市の中での存在感が希薄となっていることから、名古屋においては数少ない水辺空間という特性を活かし、潤いと賑わいを醸し出す空間へと再生することが必要である。

クリエイティブな都市空間としての水辺環境

世界に誇る名古屋のモノづくりを更に発展させるためには、常に新しい発想を生み出すクリエイティブな人材と創造・アートとの融合による新たな価値の創出が必須となっている。

クリエイティブな人材はすでに各都市において取り合いとなりつつあるが、強みであるモノづくりの土壌と受け入れ体制、そして創造の場の提供となる運河沿いの歴史ある倉庫群、憩いの場としての水辺環境を有効に活用することが、彼らを惹きつける武器となる。

④堀川・中川運河を 都市を楽しむ潤滑装置へ

堀川：舟運で都市・歴史をつなぐ

堀川は城下町と熱田湊をつなぎ物流を担うとともに、花見や舟遊びを楽しむ憩いの場所であった。その堀川沿いには清洲越の商家の土蔵や、運河機能を支えた松重閘門などの歴史的資源が残る。これらを発着地とし

た舟運を定期的に運行することにより、堀川の歴史を辿ることで名古屋の魅力を発信することにもなる。

また、昼とは違う顔を見せる夜の屋形船で夜景を眺めながらの飲食を提供するなど、セクシーさのあるコンテンツで魅力スポットを創出し多くの人々を惹きつけることも重要である。

中川運河：アートとの連携

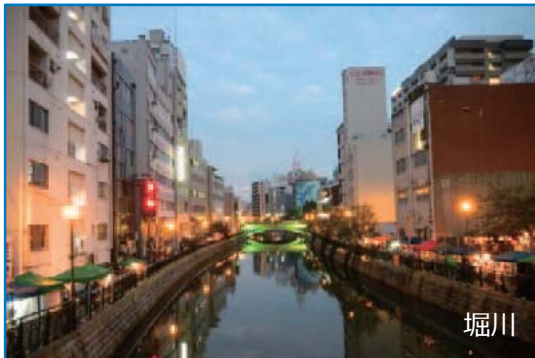
中川運河においては、当初「キャナルアート」という芸術イベントが行われ、その後民間企業の寄付を受け発展的に「ARToC10」が行われているが、アーティスト達が日常的に活動できる場所の提供、そのための初期投資の支援などにより定着させ、世界に向けての一大文化発信拠点となるよう常に情報発信することが、デザイン都市名古屋の更なる起爆剤となる。更に護岸整備による治水機能強化により市域の防災性向上へ大きく寄与するものとなる。

新たな水上交通ネットワークの構築

名駅直近のささしまライブ24地区を起点とする都心部直結の新たな水上交通ネットワークの構築に向けて社会実験が実施されており、近い将来定期運航の本格実施が期待される。更に松重閘門の再生によって堀川との連携も可能となれば、魅力は更に高まる。またささしまのまち開きに合わせ船溜まりに緑地を設けることで、名駅地区の希少な憩い空間がつけられる。

⑤民間活力によるまちづくり

全国ではまちづくり会社による都市再生が進み、また名古屋では円頓寺等に代表される団体・個人によるまちづくりが活発である。まちづくりの成功には民間の力が欠かせない。都市のリノベーションには、共助社会を担うこれら「新たな公」の力が必要である。



堀川



中川運河



第11回ゲストスピーカー
名古屋工業大学大学院
教授

秀島 栄三 氏

■都市基盤計画分野研究室
ハード（河川、道路、港湾など）から、ソフト（インターネットミーティング、まちづくりの仕組みなど）まで、社会基盤のあり方やつくり方について
の問題の解決を図っていく。

名古屋は水辺の極めて少ない都市。

水辺づくりに力を入れるという姿勢を今ははっきりと打ち出すべき！

2017年の中川運河の舟運定期化やレゴランド開業等といった機会を捉えて、今何をするべきか考えるときがきています。魅力をつくる上で、過去からの連続性を踏まえ、かつ未来への物語を考え、その地域ならではの筋書きを描くことが、説得力を高めます。また、「かわづくり」に対して思いを持つ様々な人々の動きをシンクロさせ盛り上げる場が中川運河、堀川にはあり、これらを今後も保ち続けて欲しいと思います。

中川運河に一大文化発信拠点を作りましょう！

治水機能強化を国土強靱化計画に組入れ、中川運河再生計画推進のトリガーに。

伝統文化が盛んで芸術系大学も多いのに、世界に向けた一大文化発信拠点が名古屋にはないんです。中川運河はそれだけ価値・潜在能力のある水辺空間であり、アートと名古屋のモノづくりが融合し、新たな価値が生み出される場になることが期待されます。また、このような中川運河の多面的価値を最大化するために、国土強靱化をきっかけとして中川運河再生計画を具体的に推進していくことを提案します。



第11回ゲストスピーカー
（社）中川運河キャナルアート
代表理事

松林 正之 氏

■中川運河キャナルアート
貴重な水辺空間である中川運河の魅力と可能性に着目し、アートを核としたイノベーションとして2010年より始動した市民プロジェクト。アーティストやクリエイターの活動の場を創出。

リニアキャピタル
構想の方向性

+ α

“推進エンジン”

1) 世界的イベントの開催

今日の名古屋のまちは、明治以降開催された博覧会の度に発展してきたと言っても過言ではない。この地域をさらに大きく変えるきっかけとしてきた「大規模博覧会」の開催を目標に掲げることで、リニアキャピタル構想を推進していく強力なエンジンとなる。

博覧会による次世代のまちづくりへの飛躍が名古屋のDNA！

かつてこの地において、まちづくりの節目となる

『**4つの大規模博覧会**』が開催された。

1つ目は、明治43年（1910年）の、

『**第10回関西府県連合共進会**』。

開府300年を記念し「産業振興」をテーマに開催されたこの博覧会は、3府28県が参加し延べ260万人を動員。当時としては参加府県数、面積、出品数とも従前を大きく上回る大型博覧会となり、名古屋の産業を急速に発展させる一大原動力となった。なお、会場は度々氾濫があった精進川（現：新堀川）を開削した残土をもって造成し、これが後に名古屋で初めて整備された公園である鶴舞公園になった。博覧会に合わせ名古屋の街並みも大きく近代化した。

2つ目は、昭和12年（1937年）港区で開催された、『**名古屋汎太平洋平和博覧会**』。

これは日本における最初の「国際的博覧会」であり、世界29カ国が参加した。市の人口が100万人を突破した。

この時代に、総動員数466万人を記録。この年には名古屋駅の駅舎も新築され、名古屋駅から東へ伸びる幅員43.2mの「桜通」も完成した。また東山動物園・植物園が相次ぎ開園し、当時の動物園はドイツのハー

ゲンバック動物園を参考とし、植物園の「大温室」はイギリスのキューガーデンを参考として「東洋一の水晶宮」とも称された。これらの施設を結ぶ市電も新路線が敷設され、大都市としての名古屋の発展を世界に印象付けたのである。

3つ目は、平成元年（1989年）に開催された、

『**世界デザイン博覧会**』。

市政100周年の記念事業として、名古屋城・白鳥・名古屋港の3ヶ所を会場とし約1,518万人を動員。東山スカイタワーの建設や名古屋港水族館建設の布石ともなり、まち全体が大きくデザインされた。

そして、4つ目は平成17年（2005年）に開催された、『**2005年日本国際博覧会**』＝愛知万博である。

当初の予定来場者数1,500万人を大きく上回る2,200万人を記録。セントレア開港、リニアモーターカー実用化、高速道路網整備など、圏域の交通インフラが大きく充実するきっかけとなり、長久手市は、民間の住みよさに関する調査で、快適な都市として全国首位の都市に成長している。

このような世界的イベントは、まち全体を新たなステージへ飛躍させる。そして、1964年の東京オリンピックで生まれた「冷凍食品」「警備ビジネス」のように、産業や生活にイノベーションを起こす可能性を秘めている。リニアキャピタル構想を推進していくには、リニア時代に相応しい世界的イベントが必要だ。

－提言－ 最先端モビリティ博覧会の 開催を！



リニア時代の世界的イベントはどうあるべきか。

ここでは『最先端モビリティ博覧会』の開催と、それにあわせた「次世代型ライフスタイル」のモデル提示による世界への情報発信を提言する。

成熟社会の暮らしと移動

2027年のリニア開業時には、大都市も人口減少に転じ、高齢化がさらに加速するとともに、ICTの進展によって我々の生活も大きく変わっている。そんな成熟社会に注目されているモビリティが「自動運転」だ。今や自動車メーカーのみならずGoogle・DeNAといったIT企業までが開発に携わるが、2020年の東京オリンピック時には高速道路専用レーンでの「レベル3（緊急時以外は自動運転）」の運用が定着しているだろう。もともと当地区は、基幹バスレーンやガイドウェイバス、リニモなど新交通システムの先駆けの地であり、HV（ハイブリッド車）やFCV（燃料電池車）、MRJ・リニアといった「最先端モビリティ」の土壌がある。加えて戦災復興で整備された100m道路である

久屋大通といった豊かな道路基盤も有している。リニア時代の博覧会として、そうした最先端のモビリティと都市基盤を生かし、「次世代の暮らしと移動」を実際に体感出来るような「モビリティ博覧会」を開催することが有効である。

産業と都市魅力の融合

開催に際し、重要なのは「モビリティ産業と都市魅力の融合を図ること」だ。単なる技術・インフラといったハードではなく、水上交通・空港を含め「環境」、「ホスピタリティ機能」を重視した「先進モビリティの姿と暮らし」を実体験として魅せる必要がある。その為には名駅・金山・栄地区を中心に「都心の回遊性」や「魅力ある歩行者空間」を高いレベルで仕上げつつ、域内での「自動運転の社会実験」「シェアリング」等の実証を他都市に先駆けて産官学が連携し、強力に取り組む必要がある。時間はあるようでない。

22世紀に向けたライフスタイルの提示

博覧会を通じ、先進モビリティとともに高齢者や女性が「豊かな生活を満喫する未来」を世界へ情報発信していきたい。当然、ライフスタイル提示には民間の知恵と取組が欠かせない。水素ステーション・ICTを組み込んだ交通網といったインフラ整備を進めつつ、自動車×ロボット×医療による新たな介護システムや、スマート&コンパクトな暮らし方など「産学官金労言」が一体となって考え、圏域全体のイメージを醸成していく必要がある。



リニアキャピタル
構想の方向性+ α

“推進エンジン”

2) 広域連携の推進

三大都市圏が東西を基本軸とする一方、名古屋は北陸や信州・山岳地域や伊勢・志摩地域といった南北軸の中心圏域でもある。リニアによって日本の玄関口となる名古屋が、各圏域にある魅力的な地域資源と相互連携をすすめ、シナジー効果を追求することで、リニアキャピタル構想をさらに推進するもう1つのエンジンとなろう。

圏域連携の強化

各都市が「ミニ東京」では各々の地域性・個性は埋もれ、都心部に吸い上げられていくだけである。S M R全体の効果を高めるには、まずは各都市単位で魅力（固有性）を高めることが前提となる。その上で、圏域全体の魅力をより向上させる為に重要なことが「連携」である。圏域連携で真っ先に浮かぶ切り口は「観光」だろう。リニア開通後は今の東海道新幹線の容量にゆとりが生じるが、例えば東海道新幹線沿線地区で、地域資源を共同でPR出来れば、新たな域内の魅力を発信出来るのである。

北陸圏との連携、新たな広域連携

S M Rでは三大都市圏にとどまらず、北陸圏も入れた広域経済圏を目指す。既に「昇龍道プロジェクト」で広域観光連携の取組がなされているが、リニアによって名古屋駅をハブとした対流促進がさらに高まれば、リニア効果を北陸圏まで波及させることが出来るだろう。中部圏～北陸圏は国土で一番幅の広い場所であり、米原経由での北陸新幹線の全線開通や東海北陸自動車道の整備など、南北軸の更なる機能強化が望まれる。また、中部圏が単なる通過地点でなく交流拠点になるためには、東海環状自動車道全線開通などの、留まらせるための機能強化も必要だ。また観光・文化面だけでなく、リニア時代の広域連携として、経済・



産業連携も挙げられる。北陸の医薬・繊維・眼鏡フレームといった特定産業と中部のモノづくりのコラボなど。広域交通ネットワークから、製造・本社・研究開発の拠点の再配置、人材の新たな交流も出てくるだろう。その機会を逃さぬよう各都市・圏域間でいかとうまく連携するかがS M Rの成功の鍵となる。

広域連携の課題

各都市・圏域間で効果的な連携を行うには、リニア開業を見据え、速やかに各圏域の首長レベルで「共通のビジョンと連携手法」について具体的な協議を始める必要がある。というのも、広域連携には一体となった観光プロモーションからレジリエンスまでテーマが幅広く存在し関係セクション也多岐に渡る。国だけでなく、産業界や大学といった民間組織を含め一体となったムーブメントを起こさないと相乗効果も期待外れとなりがちだ。そのような中で、名古屋市が果たすべき役割は何だろうか？

－提言－ リニア沿線都市による サミット開催を！



広域連携を推進する上で、名古屋市に期待することは、リニア沿線都市の首長に「（仮）リニア・サミット」を呼びかけることである。

連携のフレームワーク作り

行政だけで完結出来ることも限られるが、サミットを通じてテーマを洗い出し、テーマ毎にブレイクダウンしていくフレームワーク作りを早期に始めることが重要だ。既にリニア沿線の各自治体は「リニアに備えたまちづくり構想」を個別に検討しつつある。主なテーマをマトリクスにしたものが右記表となる。「交流」「観光」については全ての都市が検討課題に挙げており、

キーワード	名古屋	岐阜県	長野県	山梨県	神奈川県	品川
交流	○	○	○	○	○	○
国際化	○		○		○	○
観光	○	○	○	○	○	○
定住		○		○		
産業	ビジネス機能	車両基地と連携	航空クラスター		ものづくり産業交流機能	企業誘致 MICE
連携項目(案)	-	観光連携	観光、航空クラスター連携	観光連携	ものづくり連携	MICE連携

産業・企業誘致・モノづくり連携等の共通テーマも多い。名古屋市にとっても、リニアによってこれまで交流の乏しかった「飯田市」や「甲府市」との距離は確実に縮まる。そして各々の地域には魅力的な伝統文化・歴史がある。お互いの地域資源（観光資源や食）を活用し、各々の強みを生かした相互連携することが出来れば大きな相乗効果が発揮出来るはずだ。まずは「動くこと」が重要である。

さらなる交流圏の拡大へ

リニア沿線都市での「リニア・サミット」の次のステップとしては「中部北陸9県での開催」等、さらに波及を広げていくことだ。フレームワークがあれば、そこからさらなる交流が生み出される。そういった活動を通じ、交流圏の拡大を図り世界に向け発信していけば、SMRの世界的認知は間違いないものとなる。名古屋市のファーストアクションに期待したい。



リニアキャピタル
構想の方向性

+ α

“推進エンジン”

3) 知的交流拠点の形成

リニアキャピタル構想の方向性の1つ、“価値創造”イノベーションの象徴として、多くの人・モノ・情報の対流の中心地となる名古屋駅地区に、知的交流拠点を形成する。多彩な交流によって、日夜、大小のイノベーションが生まれる非常にクリエイティブな空間である。名古屋圏、日本、ひいては世界の成長の推進エンジンとなることを期待したい。

イノベーションの象徴的な拠点の形成

リニア中央新幹線の開業によって大量の人・モノ・情報が流動する名古屋駅の利点を活かし、リニア名古屋駅直近エリアで再開発事業を進める中で、新たな価値、新たな産業が絶え間なく創造される知的交流拠点「名古屋モノづくりキャピタル」を産官学の連携で実現させ、イノベーションの推進エンジンとする。

名古屋圏のイノベーションの熱源

名古屋圏が世界に誇るモノづくり力（技術力・人材力・集積力）をベースとして、進展がめざましいICTとの融合や、伝統技術との融合、さらには、東京圏の頭脳・国際機能と関西圏の歴史・文化との融合を、名古屋圏ならではのイノベーション創出の熱源にする。

文化的創造との連携

また、名古屋めしやコスプレ、特に名古屋駅西地区のアニメをはじめとしたサブカルチャーとの融合など、産業領域にとどまらない文化的な創造、発信も含めて、新たな価値が生まれる場とする。



ナレッジキャピタルより

イノベーションを生む環境

そこにあるショールームには、名古屋駅を中心に対流する多くの一般生活者が訪れる。イノベーションの担い手たちはショールームに自身の研究成果、プロトタイプを展示し、生活者の生の反応を得る。時には会話をしながらステップアップのヒントを得る。

アイデアを生み出すためには、自分の作業に没頭する時間と、積極的に他者と交流する時間、いわば“静”と“動”の両方が必要だ。そのためのオフィスやサロンがそこには完備されている。サロンでは、たまたま隣に座っていた人とのコミュニケーションが、大きなイノベーションにつながることもあるだろう。

アイデアは、商品化されて初めて生活者に受容される。そこに至るには、教育的・経済的支援が必要不可欠であり、手厚い人材育成・支援プログラムが確立されている。具体的には、講師や経営者・投資家とのマッチングを、信頼できるコーディネーターが担う。

情報の発信機能として、シアター、コンベンションルーム等が充実し、また、ささしまライブ24地区との近接性を活かしたメディアとの連携が進んでいる。

新たなモノの価値創造 モノベーション Monovation

発信する。



自身の成果を世にアピール！
支援者と手を組んで、社会を変えるチャンスを手に入れよう。

考える。



充実したオフィスは自分好みにカスタマイズ可能！
クリエイティブな空間でアイデアを量産しよう。

出会う。



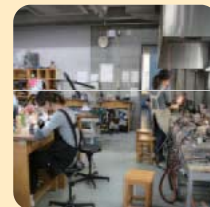
人との交流こそ、イノベーションの最大の起爆剤。
明日のパートナーが隣に座っているかも？！

NMCで できること

とても高感度でハイセンスな空間よ。
ここで「モノ」の無限の可能性を追求しましょう。



つくる。



最新の工具がそろった未来型工房。まずは形にしてみる！それがモノづくりの基本。リアルな感触を大切に。

成長する。

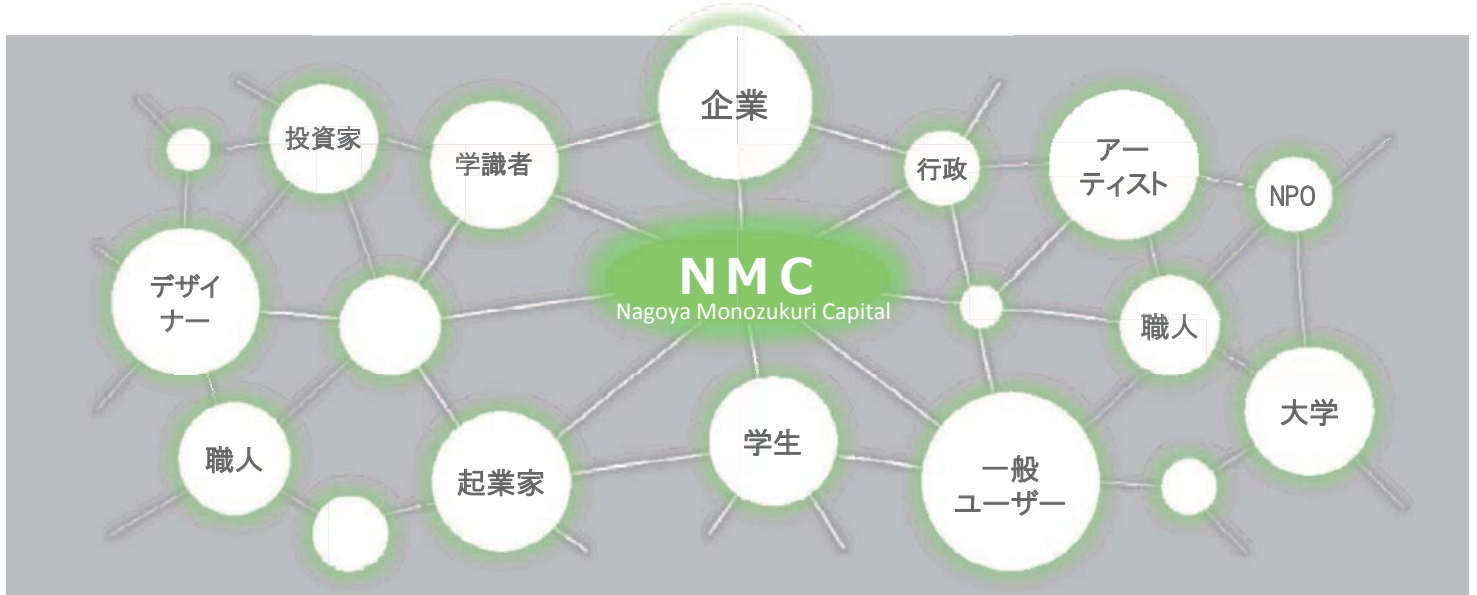


クリエイティブな思考の育て方など、多分野のスペシャリストからの指導を受けて、能力アップ！

つかむ。



名古屋駅に集まる生活者との交流の場になるショールーム。生の声や反応を見て、ヒントをつかもう！





第8回ゲストスピーカー
名古屋市東京事務所長
東京から名古屋を考える会主宰
佐藤 正幸 氏

■東京から名古屋を考える会
東京在住で、名古屋に縁のある
人で構成。＜会員＞猪俣由里
（㈱アイ・オー代表）、家政寛
（㈱電通テック・プロジェクト
開発室長）、難波昌道（㈱電通
テック・執行役員）、福島知
（㈱日本イベント産業振興協会
認定研究員）

名古屋「街なか」ルネッサンス♪

先人達の資産を活用しつつ、新たな魅力の発掘を！！

名古屋城という観光資源には年間150万人の来場者があるが、名城公園を含め周辺部に人が流れていない。「街なか」の発展の為に、1日で回遊出来る「街なか・ミュージアムゾーン」や歴史・文化を体感出来る「賑わいの道」といったコンセプトが有効だろう。「名古屋城＝未来を創り出す拠点」、「久屋大通＝久屋の森」といったブランド強化を進めると同時に、「世界お城サミット」のようなソフト対策も必要。名古屋が誇る「路地文化」「名古屋めし」といった歩きながら楽しめる「街なか」を作りたいですね。

守るべきもの、備えるべきものがある・・・

中でも重要なのは地域文化。

「小さな世界都市」を目指す！

人口1,000人以下の村もある中で、どう存続していくかに向き合わなくてはならない。豊かな自然、「日本の原風景」とも言うべき景観、数々の民俗芸能・生活文化は当地域の財産だ。「ニッポンの日本」をキーワードに、伝統文化とIT等の先端の併存・融合や、リニア・バレー構想としての交流圏の拡大、航空宇宙産業クラスター特区等を生かしたい。人口や物理的な規模が小さいにも拘わらず、広く世界から注目を集め、多くの人を惹きつける意義や価値、魅力に溢れる街・・・そんな「小さな世界都市」を目指しています。



第12回ゲストスピーカー
南信州広域連合
事務局長
渡邊 嘉藏 氏

■南信州広域連合

長野県南信地方の飯田・下伊那地域にある広域連合で、1市3町10村で構成。

＜構成市町村＞

飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、奉阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村

シンポジウム

リニア時代の 名古屋のまちづくり

平成 28 年 2 月 12 日（金）@名古屋都市センター

リニア時代に向けて名古屋の強みを活かしつつより発展させるためにどうすべきか、
今後の名古屋のまちづくりについての提案や、会場のみなさまからの意見もご紹介しながら、
活発な意見交換がなされました。

第1部 基調講演

「2020&ビヨンド：国際都市東京へのアプローチ 産業創造と都市戦略」

(株)電通ビジネス・クリエーション・センター2020プロジェクトデザイン室 部長 白州 達也 氏

「リニア時代の名古屋の都市政策」

名古屋市 住宅都市局長 黒田 昌義 氏

第2部 パネルディスカッション

「リニア時代の名古屋のまちづくり」

参加者プロフィール

総括コメンテーター



学校法人梅村学園理事・
中京大学学術顧問

おくの のぶひろ
奥野 信宏 氏

専門：公共経済学

国土審議会会長・計画部会長、国土交通省
大都市戦略検討委員会委員長等を務める。
スーパー・メガリージョン研究会座長

基調講演・パネリスト



(株)電通ビジネス・クリエーション・
センター2020プロジェクト・
デザイン室 部長

しらす たつや
白州 達也 氏

1992年(株)電通入社
都市開発、地域開発、ブランド開発、新産業
創造プロジェクト等に関わる。
ビジネス・クリエーション・センター 部長



名古屋市住宅都市局長

くろだ まさよし
黒田 昌義 氏

1991年4月建設省 入省
2012年10月国土交通省 道路局 総務課 高速
道路経営管理室長、2014年4月から現職
スーパー・メガリージョン研究会委員

パネリスト



日本福祉大学
社会福祉学部教授

ごとう すみえ
後藤 澄江 氏

専門：福祉社会学、社会福祉学

愛知県まち・ひと・しごと創生総合戦略推進
会議座長等を務める。
スーパー・メガリージョン研究会委員



三菱UFJリサーチ&コンサルティング
(株)政策研究事業本部
名古屋本部 副本部長
主席研究員

かとう よしと
加藤 義人 氏

専門分野：社会資本整備計画、事業評価、
PPP・PFI、地域計画、公共経営

リニア中央新幹線の効果分析等に取り組む。
岐阜大学客員教授

コーディネーター



フリーアナウンサー

さい ゆりな
佐井 祐里奈 氏

愛知県日進市出身
大学卒業後、宮崎でアナウンサーとして勤務
現在は@FMでのラジオパーソナリティやCBC
テレビ「イッポウ」リポーター等で活躍

基調講演－1

「2020&ビヨンド：国際都市東京へのアプローチ 産業創造と都市戦略」

(株)電通 ビジネス・クリエーション・センター2020 プロジェクト・デザイン室 部長

白州 達也 氏



電通の白州と申します。
よろしくお願いいたします。
私はもともと、大学時代に建築、都市計画の領域を勉強しておりました。就職活動時には、今後の都市づくりは国内

だけでなくグローバルな展開として、情報の受発信性をより高めていって、コミュニティと文化をしっかりと支えていくフェーズに入っていくべきだということを強く思っていて、コミュニケーション会社という中立的な立場でお手伝いできるのであれば、広告に限らずいろいろなことにやっぱり挑戦していくべきではないかということを訴えて入社いたしました。

東京オリンピック・パラリンピックの開催が決まりました。2020という具体的な目標ができ、今、東京を中心として、建設ブームがまた再来していますが、私自身は、東京の都市開発にちょっと違和感を感じています。つまり、**常にやはりハードが先行する**のですね。後になって、この箱に何を入れようかという議論が始まっていくのです。このプロセスはもう20数年、あるいはもっと前から変わっていないと思います。

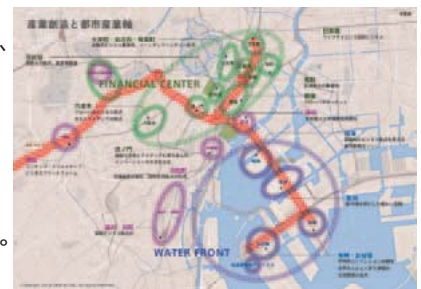
もう一つは、たくさんの同時多発的な開発がありますけれども、**最終的にどこに向かっていくのだというビジョンを描き切ることができていない**のですね。ばらばらに開発が進み、機能重複等で投資が無駄になるということだと思います。そういった中で、東京都は幸いにして、「世界一の都市・東京」というスローガンが1本出ております。

それともう一つは、「東京を国際金融センターにする」というキーワードが出ております。

私、非常に申し上げたいのは、やはり**産業創造から都市開発に挑むという考え方がとても重要**ではないかということです。ICT、ものづくり、あるいは様々なソフトプログラムを開発するいろんな人たちが混然一体となって、新しい方向性をつくる力が出てきているタイミングです。感動産業、芸術産業、生命産業というカテゴリーだったり、さまざまな産業創造の入り口に今、世界は立っています。そういったことを考えていくと、どのような産業の成長を都市が支えていくのか、そういう議論で皆さんが意思統一をしていく方向性をつくっていきながら、都市開発に特区をかけていって産業競争力を導いていく、そういう方向感にもう一度立ち戻っていくべきタイミングに来たのだらうと思っています。

東京でこの1年、何が動いたかということ、日本橋、八重洲では、ライフサイエンス特区をかけていこうということです。今注目の再生医療や創薬研究の方々など、さまざまなアカデミズムが世界をリードしようとしています。このアカデミズムの考え方や先進技術を具体的にビジネスにする、あるいは、海外の方々とシェアをして世界的な動きにしていけるための拠点として、「日本橋」に特区としての中心性を持たせようという考え方です。

それと、大手町、丸の内、今何が起きているのかというと、皆さん、フィンテックってご存じでしょうか。ファイナンスとイノベーションが掛



け合わさって新しいジャンルができますよと。簡単に言うと、お財布を持っていなくても決済や送金がつうとやりやすくなるとか、この領域が台風目の目になりそうだということでもあります。丸の内、大手町というのは金融シティーですから、新しくフィンテックのベンチャーをどんどん支援して、大企業ともリンケージしていくような場所をつくろうということでもあります。

それと、渋谷は今、駅を中心に多くの開発が進んでいるわけですが、今、IT企業って渋谷に立地しているところが非常に多いですね。では、どこに立地しているかということ、界限性の高いところに皆さん立地されていて、ある程度賃料負担ができる状況になると、駅の高容積のところにも入ってくる。つまり産業生態系ができてくるわけなのです。やはり**新しい都市開発と古くからの界隈とのバランスは非常に重要である**わけです。

そんな中で、名古屋メガリージョンの考え方なのですが、私も、名古屋港の産業集積力というものが極めて世界に誇れるものだと思っております。名古屋と東京が結びつくことによって、最先端の技術力ということが武器になって、新しいビジネスが生まれる世界的な場所、日本の底力が見られる場所に持っていく必要があるのと同時に、ちゃんと情報を世界に発信して、世界の視線を引きつけていくということが必要になってくると思っています。

以上で私の話を終わらせていただきます。ありがとうございました。

基調講演－2

「リニア時代の都市戦略」

名古屋市 住宅都市局長

黒田 昌義 氏

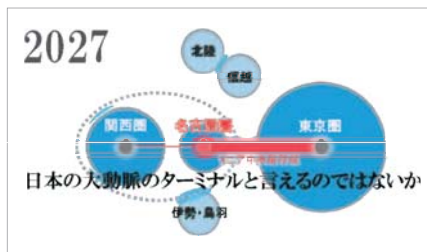


皆さん、こんにちは。住宅都市局長の黒田でございます。私からは、リニア時代に向けて名古屋はどんなまちづくりをしていくべきなのかに

ついて、皆様と一緒に考えていくための材料としての話題を提供させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

2016年、現在でも東京一極集中が続いています。経済規模、人口規模で言っても3倍以上、企業の本社数でいくと4倍以上という開きがあるのが実態です。

では、2027年に、リニアが開業するとどうなるのか。東京－名古屋間に、大動脈が通ります。関西圏と名古屋



圏を一体として捉えると、イメージ的には、**リニアの右側に東京圏、左側に関西圏＋名古屋圏という、ちょうどダンベルのようなバランスで都市圏が形成される**のではないかと考えています。

こうした状態をスーパー・メガリージョンとして、新しい国土形成計画の中では位置づけられており、その中心部である名古屋が果たすべき役割は非常に大きいのではないのでしょうか。

歴史的に、三大都市圏の関係性を時間間隔で見えてきますと、江戸時代の東海道、戦前の国鉄在来線、そして現在の新幹線と、東京－名古屋間と名古屋－大阪間の移動時間の割合が概ね2対1になっていたのが、**リニアが開通しますと、逆転をして4対5になります**。また、**名古屋駅を起点とする2時間圏域の人口が約6,000万人、一方で品川駅起点では約5,200万人と、名古屋が東京を上回るわけです**。さらに、リニアが名古屋駅に来ることで、全ての交通モードが揃っている世界最大の唯一の総合交通ターミナルになります。

「新」名古屋駅ができなかった地の利を活用すべきです。

改めて、リニア開業の意味とは、**日本の中枢軸の西の終端として求心力を持ったリージョナルハブ、また、各地を結び大交流の中心となるトランジットハブの役割を担う“リニアキャピタル”NAGOYAになる大チャンス**なのではないか、と言いたいです。

では、その“リニアキャピタル”NAGOYAになるためにはどんなまちづくりを志せばいいのかということについて、名古屋を取り巻く状況を考えながら、私なりに4つほどキーワードを挙げてみました。

1つ目は、「“交流創大”シームレス」、途切れのないという意味です。これは、名古屋の強みである交通便利性と大交流時代という機会を捉えたものです。交通中心として、名古屋駅の乗り換え利便性の向上、セントレア第2滑走路の建設などの課題をクリアしていないといけません。また、新東名高速道路の浜松－豊田間が開通しました。新名神も併せて、この圏域はデュアルモードの高速道路体系を持ちますので、交流がさらに拡大、創大していく機会が訪れるのではないかと思います。

2つ目は、「“産業創造”イノベーションです。名古屋圏が非常に得意とする分野がモノづくり技術であり、進展目覚ましいICT技術をどう活用していくのか、ノーベル賞の受賞者も輩出をしているこの地域、新しい産業を創造するようなまちづくりを考えるべきではないかと思います。大阪のナレッジキャピタルのような新産業拠点を名古屋駅の再開発の中につくるといことも、1つのアイデアとして考えられます。

3つ目は、「“都市創生”リノベーションです。暮らしやすさと都市基盤も名古屋の強みですが、一方で例えば100m道路は、高齢者の方が青信号で渡り切れません。高齢化時代を見据え、もっとヒューマンスケールに仕立て直す時期に来ています。また、久屋大通公園は、名古屋に来てゆったりゆったりできる空間であり、東京、大阪、京都にもないこのような空間大事にしていかなければいけません。

最後に、「“文化創発”ブランディングです。名古屋は、アイデンティティがないとよく言われます。しかし、私は決してそうではないと思っています。名古屋城をはじめとお祭り、コスプレ、名古屋めし。名古屋圏全体で見ると、豊かな自然や、京都や伊勢志摩も近く非常に地の利にすぐれた地域です。

いずれにしても、このリニア時代、40分の意味をぜひお考えいただきたいと思っています。便利な乗り換え都市で終わってしまうのか、それとも圏域のハブ、大交流都市になるのか。大交流都市になる大きなチャンスの前髪をしっかりとつかまないとけないタイミングに来ているのではないかな、ということで私の話は終わらせていただきます。どうも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



佐井祐里奈と申します。生まれてから大学卒業まで愛知県日進市で過ごしておりました。現在は、名古屋でフリーアナウンサーとして仕事をしております。今回、リニア時代の名古屋のまちづくりということで、私自身、市民として、一生懸命自分の問題として捉えて、勉強して考えていけたらと思います。それでは、パネルディスカッションを始めたいと思います！

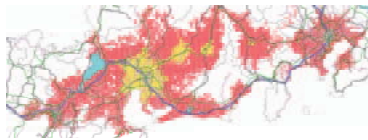
佐井：まず初めに、「リニア時代の社会変化、未来の生活について」、一言ずつお願いします。



加藤：加藤です。よろしくお願いいたします。私は、リニア開業後の経済的な名古屋圏のポテンシャルについてお話をさせていただきます。

現在、三大都市圏のG R Pは、東京が断トツで、2番大阪、3番が名古屋です。しかし、我々の試算では、**リニアが開業して名古屋が大阪を抜く**可能性があると考えております。

また、名古屋起点に、2時間で行ける範囲をシミュレーションしております。この中の人口を集計してみますと、名古屋起点が6,000万人、品川起点が5,200万人。**日本における**



2時間圏人口の最大マーケットはこの名古屋になります。

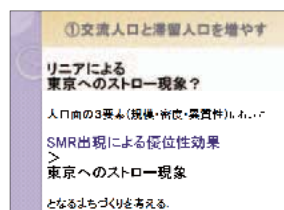
品川40分となれば、**日本一お値打ちな大都市圏**ということになるのではないかと。私は、お値打ちという、この言葉にこだわりたい。本社移転、I T集積、観光ポテンシャルの向上という、具体的なことにつながっていくのではないかと考えております。



後藤：後藤です。よろしくお願いいたします。私は常には、地域コミュニティなど狭い地域範囲を対象とした研究をしていますが、このスーパー・メガリージョン研究会では、その地域範囲を超えていつも楽しく議論させていただきました。

要点として、名古屋圏はスーパー・メガリージョンの中核として、多様化と変容を見せる人の価値観とライフスタイルをきちっと踏まえて、新たなまちづくりの目標を設定していくことが非常に重要だと考えています。

目標としては、交流人口にプラスして**いかに滞留人口を増やすか**ということ。そして、名古屋は暮らしやすいまちですけど、**魅力の見える化**ということが大事です。そのために生か



せるポテンシャルは**観光とか教育、女性の雇用**ということがあるのではないかなと。

リニアの開通は、都市の魅力に結びつく密度や異質性を高める機会になります。そして、その機会を生かすには多様性や寛容性が不可欠です。暮らしやすさに関しても、単身赴任者、Uターンシニア、バリキャリ女子、外国籍の人など様々なモデルごとにどんな指標で示すことができるのかを、皆様とともに考えるきっかけとなれたらと思います。



白州：今日は、東京V S名古屋な目線もかなりあり、相当アウェーな場所に来てしまったのだなと(笑)。ただ私が思っていることは、東京も2020年、2030年を見据えてどれだけ世界に技術やサービスを見せられるのか、ということに躍起になっているわけなのです。

一方で、本社機能など、限られたパイを取り合うだけでは、もう限界がある。その解決のためには、**できるだけ海外から来てもらいたい、また、小さなベンチャーを大きく育てる**。東京と名古屋の圏域がいち早く結ばれるわけですから、どのようにそれぞれの地域性を生かして力を付けていけるか、という見方が必要なかなと考えております。



黒田：加藤様のお話に「お値打ち」という言葉がありましたが、これを英語に訳すと「コストパフォーマンス」になるのではないかなと。外資系の企業が日本のどの都市に進出していこうかという中で、判断基準の1つになるのではないかなということです。この**お値打ち、コストパフォーマンスのよさは、加藤様のI Tが集積する**というお話や、**後藤様の暮らしやすさ**という中のファクターとして、**1つの大きな誘因になるのではないかな**と思いました。

あと、白州様のお話の中で、同じパイのとり合いにならないようにしないといけないうのは、全く同じ考えです。産業をつくり育てるためには、10年以上の期間がおそらく必要になってくる。リニアという機会を捉まえてジャンプをするためには、**産業クラスターとしての種をまいて育てていかないといけない、という段階に来ている**と思いました。

佐井：コストパフォーマンスがいい、お値打ちな名古屋をどうやって上手に世界に発信していけばいいのかということも考えていかなければと思いました。

さあ、続きまして、

「リニア時代の名古屋への期待、そして課題について」、一言ずつお願いします。

加藤：私の先ほどの話で白州様にアウェー感をもたらしたとしたら、心からおわびを申し上げたいと思いますが（会場、笑い）、東京にはかなわないという前提の中で、いかに引き上げるかということを論じたいという趣旨であります。

お値打ちをどうやって動機付けから現象へと定めて人を呼び込むか。お値打ちを少しブレイクダウンする必要があると思います。

まず、代表的なのはコストパフォーマンス。この地域は三大都市圏の中で、時間的、空間的、経済的に最もゆとりがありますが、**ワクワク感、ドキドキ感が名古屋のまちに少し欠落している**ように思います。例えば東京のお台場、神戸の六甲、横浜のMM 21 など、夜景やワインが似合うしゃらくさい空間、アーバンリゾートが少し足りないと思うのです。

それから、お値打ちを別の考え方と言うと、効率よく稼げる。**ものづくり産業の心臓部である三河への2次交通の充実**が課題です。

3つ目はリーズナブル。合理的。例えば**リニア徒歩圏に住めるということになったら、とても合理的**だと思います。名駅南、名駅西はもってこいです。

このようにお値打ちをもう少しブレイクダウンして、具体的に、こういう空間が名古屋にあるのですよという状態になるといいなと思います。



後藤：テレビを見ていると、お値打ちとともにお得という言葉もすごく多いのですよね。これはこの地域の特性なので、このことをうまく表現していくことは非常に大事なことだなと思っています。

それで、先ほどから密度とか異質性ということを書いたのですけれど、東京は、高級店の並ぶ銀座や歌舞伎町のある新宿があったり、豊洲が人気の住宅街として浮上したり。地域のいろんなブランドがあって、新宿はこういう人たちが非常に集まる場所だとか、豊洲は新しい人たちが住む場所だとか。

名古屋も、やはりそういう地域をもっと中につくって、でも、そのためには、**地域の人たちが自分**

たちの地域をブランド化していくというのが大事です。そのときに、**若いミレニアル世代の方と、力と余裕を持ったシニア**がこれから地域社会の中に入っていくので、**相互にこれから社会を築いていく**というような機運をつくっていくということを、小さな動きを積み重ねてやっていくことが非常に大事ではないかなと思います。

白州：異質性というお話があったと思うのですが、すごく大事だと思うのです。真似をするのをやめるということが、とっても重要ではないかなと。**前例のあることをやっていこうとすれば、同じプロトタイプが量産されて、異質性はなかなか出てこない。**

例えばオランダのある団地は、横から見ると穴ぼこがいて、その穴ぼこではファーマーズマーケットがやられている。2階とか3階には空中に巨大なデッキが飛んでいて、みんなが食べたり飲んだりするわけです。穴ぼこにはアートがたくさんあって、びっくりするような空間なんですけれども、そこが地域のための施設であると同時に、やっぱり世界から観光客を集めて、皆さんが来るわけですね。

そういうことに**挑戦していかないと、なかなか新しいものが生まれない**。世界では生まれているのだから、やっぱりそのくらいの競争力をもっと持っていくことが必要なのではないかなと思うのですよね。



黒田：私の講演の中で「リニアキャピタル」

ということを書いたのですが、今日のお話を聞くと、その副題は、「お値打ち都市名古屋」、がいいのかなと思いました。ですが、さっき加藤様のお話にもありましたが、ワクワク感がやはり都市には必要なのだろうと。

東京は日本橋があって渋谷があって池袋があって六本木があってと、固有名詞がいろいろ出てくる都市ですけれども、**名古屋との一番の違いは、民間のまちづくりが進んでいること**だと思うのです。

全国にまちづくり会社が20ぐらいあるのですが、実は名古屋にはまだ1社もないのです。大須とか円頓寺が一生懸命やられていますけれども、私は、**ワクワク感というのは、民間が中心になって、行政はその支援をしていかないといけない**のではないかと。

先ほどのリニア徒歩圏の開発なんかはまさに、もう二度とないチャンスですので、ぜひリスクをとってお願いしたいなと思っています。

佐井：ありがとうございました。今日は、皆様にアンケートを頂戴したのですよね。

では最後に、**会場からのご意見に対するコメント**や、**ここまでの総括的なお話**を一言ずつ、頂戴いただければと思います。

- 今までとは違う人、ビジネス、観光の流れが名古屋を中心に集まってくる
- リニアを利用する者と、その関連の一部の人々にしか変化は起こらないと思う
- 臓器運搬にかかる時間が減少するため、臓器移植の機会が増える
- 東京は幕府、京都は御所、大阪は台所、名古屋は？
- 名古屋より東海圏として議論すべき
- ものづくり“知の中心点”となる施設を
- 栄、金山などのほかの地域の特色を
- リニア開通に伴い地下都市が活性化し、地下で様々なことができるようになると思うと楽しみ
- 人が育つまちづくりを。学生から子育て世代
- NYでは最先端のデザイナーを積極的に登用。名古屋の都心のデザインは？

主な意見（ユーストリーム内の意見、事前に聞いた学生意見含む）

加藤：リニアの40分が臓器移植にも使えるというのは思いもよらなかったストーリーなので、大変参考になりました。

それから、名古屋の地下街は他のまちと比べると、やや古びた感じになっていて、魅力的なリニューアルのための知恵の見せどころだと思います。

最後に、東京は幕府、京都は御所、大阪は台所、では名古屋は、**名古屋はいい意味で、工場**だと思います。現代のファクトリーというのは、とっても知的でクリーンなイメージですし、ラボラトリー、ショーケースも合わせて必要になります。こうしたことから、**名古屋はインテリジェンスのショーケース**みたいなまちだといいいなと思います。

後藤：人が育つまちづくりというのがありましたけど、やはりこの地域は子育てしやすいということに潜在力があるのではないかなと思うのですよね。**自然環境も豊かですし、落ちついている、だけど一方で、世界の最先端の知を子供たちが身につけられる**というようなことが非常に大事ななと思います。

また、この地域を愛してもらって、ここに住む場合でも、外に目を向けてグローバルな視点を持つように。逆に言えば、グローバルな視点を身につけて外に出ていった人も、もう一度この地域を気にして、

この地域をもっと発展させようという気持ちになるような、外に出ていった人の視点も生かすということも、非常に大事ではないかなと思います。

白州：地下街については、いかに屋外空間とうまくつながるか、いかに木質を使ってうまく再生するかとか、いろんなことを手を下していくと、もしかしたら究極の境界ができるかもしれない。

それとあと、最先端のデザインってありますけれども、やっぱり**クリエイティビティ、デザイン領域で、デザイナーが都市づくりに挑戦できる仕組み**をつくったらおもしろいのではないかなと。

最後に、弊社は本社の人間と比べて中部支社のメンバーは明るくて自由なところを空気として感じます。東京は幕府、京都は御所、大阪は台所。**名古屋は自由**あるいは**楽園**。どんどん新しいことに挑戦する、そういうところなのかなと私はちょっと思いました。

黒田：東海圏全体に議論を広げたらどうだというお話がありました。全くそのとおりだと思っていて、むしろ、**関西圏、北陸、信越、そうした地域の窓口**に**名古屋はなるわけなので**、そうした地域との連携というのがこれから求められてくるのではないかと。

相模原市や飯田市、リニアの駅ができる自治体の方とは、**リニアサミットみたいな形で連携**をしていこうではないかと。飯田と名古屋は、これまで何時間もかかるところが、約20分で行けるようになります。これまでとは全く違う軸の中での連携も、これから考えていかないといけないなと思っています。

名古屋を表す二文字、ぜひ電通さんに考えていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。



佐井：ありがとうございました。
 それでは、最後に、会場にいらっしゃる方の中
 へかご意見がある方、いらっしゃいましたら、挙手
 いただいてもよろしいですか。
 せっかくこの機会に、いかがでしょうか。
 （会場より挙手）
 ありがとうございます。
 よろしく願いいたします。

来場者：よろしく願いします。リニアはあと11
 年ぐらいでできるではないですか。それよりも、若
 宮大通とか100m道路をつくった、名古屋市昔の
 偉い人、何十年後も思って設計をされたと思うの
 ですけど、11年後にできるリニアでなくて、この
 場で100年後
 ぐらいのことま
 で考えたら、ア
 イデアとして。
 そのぐらいの長
 期スパンで考え
 る人たちをぜひ



育ててください。

局長、お願いします。ありがとうございます。

(名古屋市住宅都市局長) 黒田：全く同感です。東京
 は、実はオリンピックより先のことを考えて東京ビ
 ジョンをつくっていますので、名古屋もリニア時代
 を見据えた都市ビジョンをつくらないといけない、
 まさにそんなタイミングに来ているかと思います。

今日、そういう
 機会をいただいた
 と思いますので、
 しっかりと頑張っ
 ていきたいと思い
 ます。

ありがとうございます。



さいごに



皆様、ありがとうございました。

正直、この仕事が決まるまで、リニアが通ることで、700円多く払うだけで40分で
 東京に遊びに行けてしまうって、ただ喜ぶだけの市民でした。

ただ、改めて考えてみると、究極は名古屋から人がいなくなってしまうかもしれない。
 名古屋の良さをもっと知って名古屋の良さをもっと発信していかなければいけない立場に
 あるのだなというのを強く感じる事ができました。

パネリストの皆様、会場の皆様、今日は本当にありがとうございました。

奥野氏 総括コメント

白州さんと黒田局長の講演、それからパネルディスカッション、大変おもしろかったですね。



簡単に感想ですが、第1点、スーパー・メガリージョン構想は、東京と名古屋、大
 阪が一体となって圏域を支えるという計画です。ところが、今日、大阪の話がほとん
 ど出なかったことにショックを受けています。スーパー・メガリージョンについて、
 首都圏は大きな関心を持っていらっしゃいます。東京の広域地方計画では、長野から
 北陸まで含むようなスーパー・メガリージョン構想を考えておられます。中部圏の広
 域地方計画でも、やはりスーパー・メガリージョン構想は非常に大事でありまして、
 中央日本を含むスーパー・メガリージョン計画です。大阪ですが、いろいろと経済問題も抱えておられますが、
 スーパーメガリージョン圏域が日本を引っ張るエンジンになるためには大阪に頑張ってもらわなければならな
 い。しかし当面、名古屋が頑張らないといけない。そうでないと、東京中心の、東京からみたスーパー・メガ
 リージョンの絵が描かれる恐れもあるわけです。

もう1点、情報発信のことで一言だけ申し上げます。今日、名古屋は情報発信が下手だという話いろいろ
 ありました。これは、下手というか、必要がなかったのだと思います。何と言われようと言われまいと、評価
 されようとされまいと、豊かに暮らしているという自負のようなものが感じられます。名古屋圏は住みよい
 い所なのですが、今のグローバル時代では、しっかりと内と外に情報発信しなければならないし、それは日本
 のために必要だと思っています。

今日は、パネラーの皆さん、どうもありがとうございました。会場の皆さん、ありがとうございました。

S M R 研究会委員からのメッセージ



名古屋の強みと弱み： リニア時代を生き抜くために

名古屋大学大学院環境学研究科 教授
黒田 達朗

地域間の交通費用が人口や産業の分布に及ぼす影響については、空間経済学ないし新経済地理と呼ばれる分野で、20世紀末によりやく一定の予測・説明が可能となった。結論から言えば、時間を含む交通費用が高い場合は分散し、交通技術の発展により費用が低下すると大規模な集中と過疎が生じる。さらに費用が低下し輸送や移動の障害にならなくなれば、再度分散するということである。リニア中央新幹線の開業は、少なくとも三大都市圏である東名阪間の移動時間を大幅に短縮し、場所によっては同じ都市圏の内部以上の近接性をもたらす。したがって、三大都市圏を一つのメガリージョンとして捉える場合も、今回の交通条件の改善がその内部における集中をもたらすのか、あるいは分散をもたらすのかは一概には予測できない。

しかしながら、家計や企業の立地を巡る競争が激化することは自明で

あり、名古屋大都市圏としては自らの強みと弱みを十分に認識し、改善可能な弱みの克服に努めつつも、東京や関西とは異なる特性を「比較優位」として活かす方策を都市圏全体で推進することが基本となろう。

まず、第1の強みは東京圏の3倍ほどの一人当たり出荷額を誇る製造業である。中国やインドだけでなく、タイやインドネシアなどの東南アジア諸国が次々と「離陸」し経済成長の軌道に乗るにしたがって、わが国が分担する産業分野は今後とも大きく変化することは当然であるが、それに一喜一憂することなく、わが国が担当すべき主要な産業が引き続き名古屋圏を選択するよう努めることが肝要である。そのためにも、逆に大きな弱みである国際的なアクセスの改善、具体的には中部国際空港の2本目の滑走路整備が必須となる。

国際的な製造業の拠点として、名古屋港における港湾物流は予想以上に善戦していると思われるが、航空貨物の多くが成田や関空に逃げている現状を改善しなければ、航空宇宙産業以後の新産業誘致には大きな障害となることが予想される。

また、名古屋圏の大きな強みは、相対的に低い地価によってもたらされる居住条件の良さであろう。当面、わが国では高齢化が急速に進展し、財政負担の制約から自宅での高齢者介護の要請が強まる中で、3世代同居や親子の近接立地が比較的可能である名古屋圏の魅力は益々高まるだろう。ただし、産業等の経済基盤が維持できた場合は、東京圏からの人口流入により地価の均等化が進行することは予想に難くない。したがって、それを補うような居住空間の改善、たとえば歩くのが楽しくなる街路や、水辺や緑地のいこいの提供は公共部門が果たすべき喫緊の課題となるであろう。



リニア時代を見据えた 多彩な賑わい空間づくり

日本福祉大学社会福祉学部 教授

後藤 澄江

最 高時速500キロのリニア中央新幹線の建設が始まった。あと10年ちょっとすると名古屋と東京の間を片道40分で行き来できる。いずれの側からも通勤可能圏となり、また、名古屋人の東京出張も、東京人の名古屋出張も、宿泊不要どころか半日出張で十分ということになる。名古屋と東京の間の時間距離が激変するのだ。

さて、リニアは半世紀以上に渡る技術開発、そして採算性や環境問題等をめぐる賛否両論の交錯を経て実現へと結びついた大プロジェクトである。リニアは新幹線を上回る超高速交通手段の提供という当初の役割にとどまらずいまでは、懸念されている南海トラフ巨大地震発生時ににおける新幹線の代替手段という意義も加わっている。さらに、今回の研究会名称にも使用されている通り、日本国内での「スーパー・メガリージョン」の出現を後押しする基盤となることへの期待も高まっている。

スーパー・メガリージョンとは、世界中から人・モノ・カネ・情報を引きつけ、世界を先導する国際経済戦略都市という意味である。リニアによって東京圏・名古屋圏・大阪圏が1時間で往来できるひとつの都市圏域となれる可能性があるとのことだ。そのためには、リニアという基盤を活かすまちづくりが不可欠である。

三大都市圏それぞれが、一体化すべき都市圏域の中核としての自覚を持って連携を進めることができるのか。同時に、名古屋圏や大阪圏はミニ東京圏を目指すのではなく、自らの強みと魅力を磨いていくことができるのか。名古屋圏の場合には、製造業の先端的技術力という強みや低コストで高水準の生活が享受できる暮らしやすさという魅力をさらに洗練できるかどうか鍵を握っているといえよう。

このような自覚や取り組みなくしては、スーパー・メガリージョンの出現は難しいことも、研究会を重ねるごとに理解できた。

名古屋圏の中核都市として、また、リニアのターミナル駅を有する西の玄関口として、名古屋のまちづくりに寄せられる期待は大きい。名古屋駅のユーザビリティを期待水準以上へと向上させることが重要であることとはいうまでもない。

加えて、国内外からの対流人口が名古屋の滞留人口となるための大都市ならではの魅力的で多彩な賑わいある交流空間を提供すること、言語や身体等に制約がある方を含めて来訪するすべての人びとに情報が届くような工夫に努めること、中部圏の他都市や他地域へとつなぐゲートウェイ機能を強めること等、リニア開業までに名古屋がやるべきことは山ほどある。残された時間はあまりない。

やるべきことは分かってきた。あとはやるしかない。今回の研究会での議論がまちづくりに関心のある方々の心に火をつけること、また、名古屋がスーパー・メガリージョンの実現に寄与することで後世でも評価される都市でありつづけることを願っている。



日本のハートランド「中部」の 中心都市名古屋

名古屋大学未来社会創造機構 教授
森川 高行

本 研究会において、「北陸から熊野までを含む中部地方を日本のハートランドとして売り出し、その中心都市としての名古屋都市圏の役割を考えては」と提案した。

「ハートランド」は、中心地域、心臓地帯といった意味だが、「心のふるさと」のようなニュアンスもある。文字通り、中部は日本の中心にあり、モノづくりで日本経済を支え、土着的文化が色濃く残り、日本らしい自然が豊かな地域である、「日本の中の日本」が中部であると言える。この魅力を磨き、発信し、さらに中部が一体化することが必要だ。その意味で、「昇龍道プロジェクト」での観光面での取り組みは大いに評価したい。ただ、中部内の南北の交通軸が弱いので、東海北陸自動車道の全線四車線化や、北陸新幹線の米原接続を実現させたい。北陸新幹線の福井以西の接続ルートはいろいろな案があるが、一番工事距離の短い米原接続にし、リニア新幹線大阪開業後に余裕ができる名古屋―新大阪間

の東海道新幹線を活用して、名古屋―北陸、新大阪―北陸の直通新幹線を運行させるのが合理的と思われる。

そして名古屋は、中部の中、いや日本の中のスーパーハブになる。地域の中心都市の中心駅に、リニア新幹線、在来新幹線、（幹線私鉄も含む）在来線、地下鉄などが集結するのは日本で名古屋駅だけである。このスーパーハブと、都市圏内にあるモノづくりの現場を便利に結ぶことによって、新たな産業の道が見えてくる。名古屋都市圏のモノづくりの強みは、信頼性、効率性、職人芸など日本が長年培ってきたものであるが、「企画力」に物足りなさがある。企画力を持つ「面白い」人や企業は東京に集中している。このリソースをまずはリニア新幹線を利用して借りてくることが始めてはどうか。そのうちに、名古屋の住みやすさに気づいて移転してくれる人も増えるかもしれない。

企画力は、職人を育てる徒弟制度からではなく、異分野・異地域の人たちとの交流から生まれることが多い。「よそ者」との交流は名古屋の弱みであった。また、企画部門への女性の登用も新しいモノづくりには重要ではないか。当地域は女性の就業率は高いが、平均収入は低いというデータがある。つまり、パート社員など非中枢分野での女性雇用が多い。女性が結婚・出産を機に職を離れる最大の原因は「職場が遠い」とのデータもある。当地域は家も広く、職場も近いという優位性がある。女性を重用する理由もお膳立ても整っている。違う価値観を持つ人として外国人の登用においても、中枢部門で働く外国人に必要な、国際「土」業や、子弟のための学校も名古屋の弱みである。

中部のハートランドとしての魅力を高め、その中で名古屋のスーパーハブ性を活かし、「よそ者」や女性を重用していくことが、これからの名古屋都市圏のあり方ではなかろうか。



名古屋の未来は輝いている！

株式会社電通中部支社顧客ビジネス局 局長

清谷 典生

スーパーメガリージョン研究会に参加させて頂き、議論を重ねるごとに「リニア時代の名古屋の可能性」が大きく拡がることを確信いたしました。東京と40分という時間で名古屋がつながることで「世界に類を見ない大都市圏」が出現することになります。その中核都市として名古屋が果たす機能はとても重要になることは必然です。国内でのポジショニングだけでなく、海外から見た時の名古屋のポジショニングも大きく変化していくことでしょう。現在でも名古屋を中核とした中部地域は「もの創り」のメッカとして国内外から注目を集めています。リニア・MRJ・MIRAIがこの地域で創られたことは大きなインパクトを持っています。製造開発技術の「粋」がこの地域には集積されており、質の高い産業クラスターを形成しています。リニア時代には名古屋を中心としたこの地域はますますその強みを発揮して国内外の人々を引き寄せることになるでしょう。

そのための「街づくり」がいよいよ具体的に動き出しています。インフラ整備はもとより、美しい街並みづくり、魅力的な店舗や施設の誘致、そして大切なのはこの地域を訪れた人々をおもてなす心。いかに魅力ある都市になれるかが重要な課題です。

そのためには国内外の人々を惹きつけてやまない『人・モノ・コンテンツ』が必要です。幸いこの地域は「暮らしやすさ」・「子育ての環境」・「通勤時間」等では恵まれた環境にあります。その反面、自らの恵まれた環境に充足し、外からの人々の流入に対して消極的だという側面もあります。この地域を訪れた人々を「どうおもてなすか」・「滞在してもらうか」・「街の良さを知って、好感を抱いてもらうか」、そのような視点で様々なコンテンツを開発することで、名古屋市の魅力はまだまだ創り出していけるのです。「新クリエイティブ資本論」の著者であるリチャード・フロリダ氏は、

魅力ある都市の評価軸は「人材」

「技術」「寛容性」だと言及しています。この評価軸を名古屋市に当てはめると「人材」「技術」は一流、「寛容性」が課題だと言えます。「人材」・「技術」の蓄積があるのですから、そこに「寛容性」つまり、多様な文化や価値観を吸収してイノベーションな街づくりを加速すれば、名古屋市の可能性はとても大きなものになるのだと思います。

最近では名古屋発の世界コスプレサミット、チームしゃちほこ、SKE48、BOYS&MEN等のコンテンツや大須や円頓寺商店街の活動、「名古屋メシ」等が国内外で話題になっています。名古屋を訪れると「面白い経験ができる」、「食べ歩きができる」ということがメディアやSNS等で拡がり、名古屋の魅力を高めているのです。

名古屋市に関わる皆さん力を総結集すれば、「名古屋の未来」はとても輝かしいものになると信じています。



「人間を大切にする、胸を張って先進国といえる地域」のフロンランナーとして

一般社団法人中部経済連合会調査部 審議役
笹野 尚

この研究会に参加させていただき、その中からあらためて感じましたことは、スーパーメガリージョン（S M R）時代の名古屋圏は大きなチャンスを迎えますが、そのチャンスを活かすためには、これまでも増して名古屋圏の強みを際立たせ、弱点は強みを活用しながら補強していく必要があるということです。ここで強み・弱みとは東京圏との違いが重要になります。

東京圏の産業面の強みを、産業別の従業者数の比率からみますと、メディア・コンテンツ、芸能・ファッション、ソフトウェア・通信などのI T産業、卸売、金融・保険、運輸、コンサルティングなどの専門サービス、といったところです。一方で名古屋圏は広域で見ますと、自動車、航空機、セラミックスを含む窯業・土石、工作機械をはじめとするものづくり産業の強さが際立っています。

したがって、名古屋圏は今後も、企業の努力はもちろんですが、産学官金等の連携を強化して、ものづくり産業の強さに磨きをかけていく

必要があります。

名古屋圏の弱点を、強みを活かして補強するためには、一つは、東京圏に比べて集積が薄いI T産業を、ものづくり産業との関連が強い分野（IoT, Internet of Thingsなど）などを中心に強化していくことがあります。加藤義人さんの調査でもリニア時代の名古屋ではI T産業に大きな可能性があることが示されています。二つ目として、観光産業では、最近では昇龍道などインバウンド向けの活動の効果が始まっていますが、これを更に強化するとともに、中部が誇る産業面での資源を活用した観光産業、クリス・グレン氏が提唱する武将観光、コスプレなどサブカルチャーの魅力に磨きをかけていくことなどです。

これらに加え、S M R時代に大幅に拠点性が増す名駅地区はじめ名古屋圏中心部には、名古屋圏全体の振興の起爆剤的な役割として、①ゲートウェイ機能（交通アクセス改善、MICEや観光のコンシェルジュ機能の強化）、②ビジネス支援機能

ベンチャーと投資家をはじめとする様々なマッチング等）、③イノベーション促進機能+人材育成機能（中部圏の諸産業や中堅中小企業に共通する様々な知識・知恵の共有など）、が期待されます。

これまでもそうですが、都市や地域は、生活やビジネスでの利便性や魅力を巡っての知恵比べを続けていくことになります。S M R時代には尚更です。そのための戦略を考え続け実行し続けるシンク&ドゥタンク的な機能がますます重要となるでしょう。また、やや専門的ですが、産業連関表や地域間産業連関表は戦略の前提を把握するための重要なデータとなります。名古屋市では以前作成されていたようですが中断されて久しいようですので、作成の再開もしくは専門機関への委託による作成を期待したいところです。こうした努力を続けることで、名古屋圏がS M R時代にも、これまでも増して住みたい・働きたい・訪れたい地域であり続けることを願っています。



リニア効果の“広域的波及”を期待して

国土交通省中部地方整備局 建政部長

中村 英夫

2027年のリニア中央新幹線の東京・名古屋間の開業は、名古屋圏のみならず、中部圏全体にとって国際競争力を一段と高めるとともに、これまでのライフスタイルや地域ガバナンスをも変える、千載一遇のチャンスです。

さらに大阪までの全線開通により、名古屋を含む中部圏は、世界を先導するスーパー・メガリージョンのセンターとして、成長エンジンの役割を担うこととなります。こういった認識のもと、平成28年3月に国土交通大臣決定された中部圏広域地方計画では、その柱として、

「リニア効果を最大限発揮し得る圏域づくり」を位置づけており、国土政策上、大変重要な位置づけとなっております。

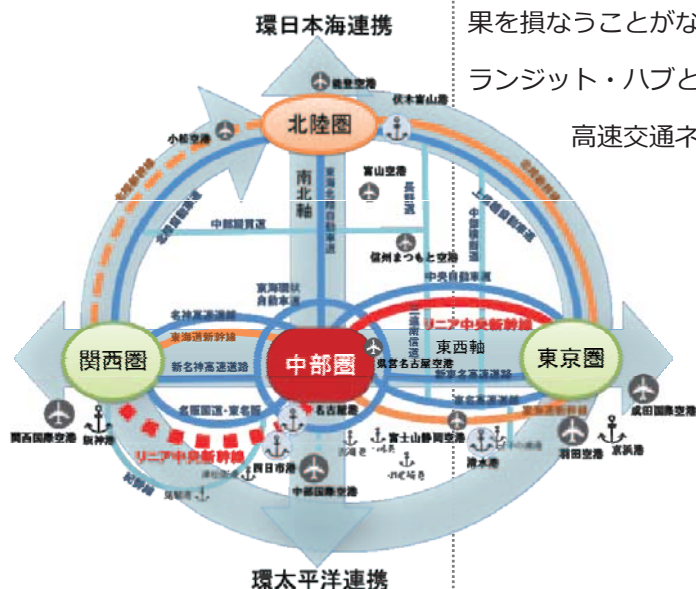
そのような中、リニア時代に向けた名古屋への期待として、いくつか記します。それは、これからの名古屋のまちづくりにおいては、リニア効果を圏域全体で享受できるよう、“広域的な視点”を持って取り組んで頂きたいということです。具体的には、リニアの最大の魅力はその超高速性にあることから、例えば乗換空間としての名古屋駅は、リニアの移動時間短縮効果を損なうことがないように、トランジット・ハブとして、既存の高速交通ネットワークと

各交通モード間の結節機能が必要ではないかと考えます。

また、ビジネス、観光、歴史・文化などの様々な分野において、名古屋と周辺都市・地域が連携・融合・対流し、名古屋が中部圏のリージョナル・ハブとして、我が国の対流促進型国土形成の“熱源”となることを期待します。これにより、中部・北陸圏の連携、環太平洋・日本海に拓かれたグローバルにヒト・モノ・カネ・情報が“対流”し、ひいては圏域全体が世界をリードする地域に発展することができるのではないのでしょうか。

リニア時代の名古屋は、基礎自治体である行政区域としてではなく、グローバルなグレートシティ（大都市圏）の中心として、周辺地域からの期待感を背負った存在として位置することになると考えます。

最後に、世界でも稀なりニア効果の最大の享受者になり得るというビッグチャンス、逃すことなく確実に活かす今後の取組を期待します。



【リニア時代における中部圏の将来像】



「知の風船」「希望の風船」を飛ばそう

公益財団法人名古屋まちづくり公社 顧問
入倉 憲二

5 年ほど前に、リニアが浅深度で来ること、用地買収しオープンカットで工事をすると聞いた時には驚きと困惑の思いでした。「まあ、なんとかなるさ」と根拠もなく考える世代でしたので、その後は市役所の体制づくりに腐心したことを覚えています。リニア計画が公表され「リニアインパクト→名古屋沈没論」が喧伝された頃には「情けない、東海道新幹線が開通して名古屋はダメになったの？ 大変だけどこんな大きなチャンスはそうないよ、これまで街をつくって来た自信と気概を持ってやろうよ」というようなことを、これまた根拠なく強弁していました。

このたび、1 年数か月にわたる研究会の成果が報告書にまとめられました。「リニアインパクト」が反転し、なんと「リニアキャピタル」に昇華しました。うれしい限りです。研究会委員、ゲストスピーカー、事務局、関係者の皆さんの英知と希望が吹き込まれ、対流を起こし、風船が大きく膨らんだ感じです。後は、関係する皆さんが、「職業とする者の責任」として覚悟を持って実行に

移すのみです。大いに期待するところです。

報告書には多くのプロジェクト提言が、周囲を気にしてオブラートに包みながらも大胆に提示されていて楽しい読み物になっています。事務局の皆さんのセンスに感服しました。そのうえで私は3つのことをリニア開通までには考え、実現してほしいと願っています。

一つ目は「ミライ型市電」です。リニアからの二次交通が重要との議論がありました。燃料電池で走る市電を名駅一名古屋城一栄一大須の小ループでまず実現してほしい。戦災復興で広幅員道路網をつくり、「新交通のデパート」と言われるぐらいチャレンジしてきたこの地域なら出来ることです。目的税である都市計画税（年400億円超）を取り続けるならT I F的にいま投資すべきです。運営は他の事業者と「運輸連合」を組んでシームレスでお値打ち料金になるといい。今の敬老パスへの投入税金分の一部を運営資金に回すぐらいの決断があってもいいと思います。

二つ目は「ホンモノの市民の自由空間」です。久屋大通公園やメインストリートは市民、来街者にとって都会生活を楽しめる、人生の思い出になる空間になっているのか、大いに疑問です。公共空間の運営を市民、企業、地域が担うB I D的仕組みをぜひ創ってほしいと思います。年々まちづくり団体の活動が広がり、活発になっていますから大いに可能性があると思います。

三つ目は「リニア時代の都市社会のあり方」です。香川県の農村出自の私は高速移動がもたらした豊かさや可能性を実感しながら街づくりを職業としてきました。しかしながら、現実に行進している貧困や孤立、地域の崩壊、こどもたちの可能性の不公平化といった社会問題に都市政策としてどう向き合ったらいいのか、なかなか解が見いだせませんでした。が大切な宿題だと痛感します。

なごや（N G O）が「魂のあるホンモノの世界都市」になってほしいと思います。多くのひとびとの知と希望の詰まったいろんな色の風船が無数に浮かんでいる楽しいイメージです。

1 スーパー・メガリージョン研究会について

1) 趣旨

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、全国に先駆けて形成される。

研究会では、この世界に例のないプロジェクトが、国土構造、融合する各圏域にもたらす変革の将来予測と、名古屋圏・名古屋市の課題・果たすべき役割について、平成26～27年度にかけて調査・研究を行い、「リニア時代の名古屋の都市戦略」として取りまとめる。

2) 委員

	氏 名	役 職 等
座長	おくの 信 宏	中京大学 理事・学術顧問
	くろだ たつあき	名古屋大学大学院環境学研究科 教授
	黒田 達 朗	
	ごとう す み え	日本福祉大学社会福祉学部 教授
	後藤 澄 江	
	もりかわ たかゆき	名古屋大学未来社会創造機構 教授
	森川 高 行	
※	きよたに の り お	株式会社電通中部支社 顧客ビジネス局 局長
	清谷 典 生	
	ささの た か し	一般社団法人中部経済連合会調査部 審議役
	笹野 尚	
	なかむら ひ で お	国土交通省中部地方整備局 建政部長
	中村 英 夫	
	いりくら け ん じ	公益財団法人名古屋まちづくり公社 顧問
オブ ザーバー	入倉 憲 二	
	くろだ まさよし	名古屋市 住宅都市局長
	黒田 昌 義	
オブ ザーバー	なかた ひ で お	名古屋市総務局 企画調整監
	中田 英 雄	

※第7回研究会まで、中村委員の前任者の大澤一夫委員（現国土交通省総合政策局官民連携政策課長）に委嘱

3) 開催の経緯

主な内容

■ : ゲストスピーカー

2014/11/11 第1回 「研究会の趣旨、 今後の進め方」	大澤委員 話題提供 『国土のグランドデザイン2050 及び 国土形成計画・広域地方 計画の状況について』
2014/12/08 第2回 「委員からの話題提供」	入倉委員 話題提供 『巨大地震に備えて、都心部の魅力創出、これらを進める仕組み』 森川委員 話題提供 『スーパー・メガリージョン(SMR)における名古屋都市圏 のあり方』 後藤委員 話題提供 『地域での希望ある暮らしの再生』
2014/01/20 第3回 「委員からの話題提供」	黒田(達)委員 話題提供 『名古屋大都市圏の課題』 清谷委員 話題提供 『-2027年に向けて- 名古屋に求められる都市戦略』
2015/02/06 第4回 「中間報告について」	スーパー・メガリージョン研究会 中間報告(素案)について
2015/03/20 第5回 「中間報告について」	スーパー・メガリージョン研究会 中間報告(案)について
2015/04/27 第6回 「知の融合」	■一般社団法人ナレッジキャピタル 野村卓也氏、高橋豊典氏 『新しい価値創造拠点 ナレッジキャピタル』
2015/05/25 第7回 「共助社会・地域マネジメント」	■プラットフォームサービス株式会社 田辺恵一郎氏 『新たな「公」による取り組み ～名古屋への期待～』
2015/06/10 第8回 「都市魅力向上 ・シビックプライド」	■名古屋の観光を考える勉強会 長崎正幸氏、田尾大介氏、クリス・グレン氏 『SAMURAIでナゴヤを国際観光都市に!』 ■名古屋市東京事務所 佐藤正幸氏 『名古屋「街なか」ルネッサンス構想』
2015/07/10 第9回 「MICE」	中村委員 話題提供 『国土形成計画の概要』 ■株式会社コングレ 鈴木隆雄氏 『名古屋圏のコンベンション施策推進の方向性』 黒田(達)委員 話題提供 『名古屋大都市圏：MICEの課題』
2015/09/04 第10回 「都市活力」	笹野委員 話題提供 『都市活力 ～産業の視点から～』 清谷委員 話題提供 『都市活力 ～女性の視点から～』 ■株式会社電通 宇治原彩氏、川合結子氏
2015/10/19 第11回 「水辺の再生」	■名古屋工業大学 秀島栄三氏 『ひとはなぜ水辺に魅せられるのか』 ■中川運河キャナルアート 松林正之氏 『水辺から考える“なごや”』
2015/11/09 第12回 「対流促進」	■南信州広域連合 渡邊嘉藏氏 『「小さな世界都市」を目指して ―“SMR”の挑戦―』 ■有限会社オズ 江崎貴久氏 『観光による地域づくり』
2015/12/14 第13回 「観光」	■中部国際空港株式会社 上用敏弘氏 『観光 ～空港の視点から～』 ■株式会社JTB総合研究所 波瀾郁代氏 『訪日外国人旅行者の現状と名古屋の可能性』
2016/01/26 第14回 「交流」	■公益社団法人日本観光振興協会・東海旅客鉄道株式会社 須田寛氏 『中部圏の現状と今後への期待(スーパー・メガリージョンの中核を目指して) について』
2016/03/18 第15回 「提言書のとりまとめ」	「リニア時代の名古屋の都市戦略」について

4) 研究会の振り返り

第 1 回 SMR 研究会

平成26年11月11日

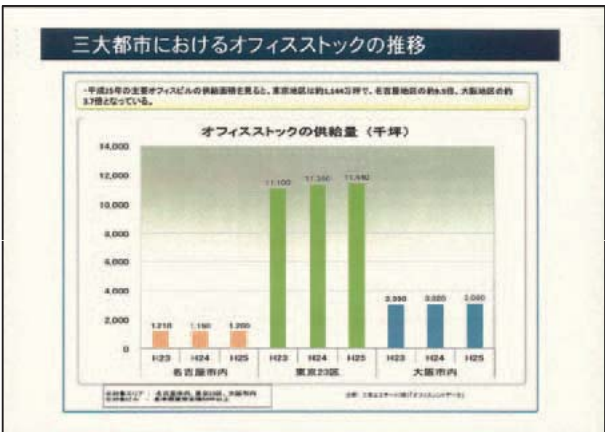
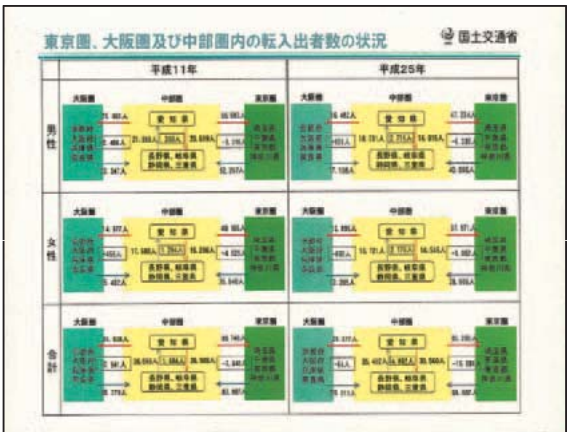
国土のグランドデザイン2050及び国土形成計画・広域地方計画の状況について

国土交通省中部地方整備局 建政部長
大澤 一夫 氏（SMR研究会委員）



発言要旨

- 国土形成計画と中部圏広域地方計画の議論が進んでいるが、中部圏として、スーパー・メガリージョンをしっかりと受け止めていく事が重要。
- リニアで格段に増える交流人口が名古屋にはいつてくるかが問題。
- 当地域の人口構造は、長期的にみて増えていく傾向にある。
- 中部圏から東京圏への女性の移動が拡大しており、歯止めをかけるには女性活躍の場をつくっていくことが重要。



- オフィスストック、設備投資額、観光入り込み客数は、東京が圧倒的に差をつけている。
- 名古屋周辺市町村は、名古屋に多く人が入る大名古屋への変革を望んでいる。

他委員の発言

- 日本全体の中で考える視点も大事であり、東海と北陸の連携も重要。
- エリアを特徴づける目玉、核となるものを打ち出し、東京、大阪とは異なる発信力を持つことが重要。
- 働きたいと思う女性に住みたいと思わせる場所が必要。
- 地域全体で海外企業を呼び込むなど、海外企業、外国人に門戸を開き、アトラクティブにしていくことが必要。
- 首都直下型地震のバックアップ機能など、東京との補完関係を捉えた議論が一つの切り口。

第2回 SMR研究会

平成26年12月8日

巨大地震に備えて、都心部の魅力創出、これを進める仕組み

公益財団法人名古屋まちづくり公社 顧問

入倉 憲二 氏（SMR研究会委員）

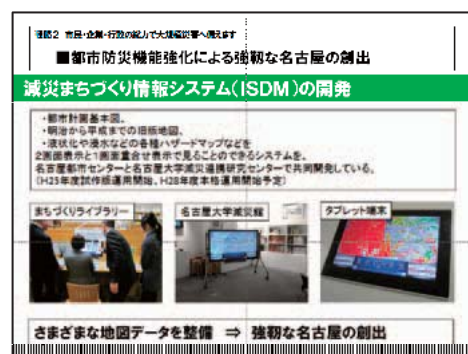
発言要旨

■巨大地震に備えて

- －減災まちづくり情報システムを整備しH28年度より運用開始予定。
- －広域防災拠点をつの丸エリアに整備し、非常時の首都代替機能としてはどうかという意見がある。

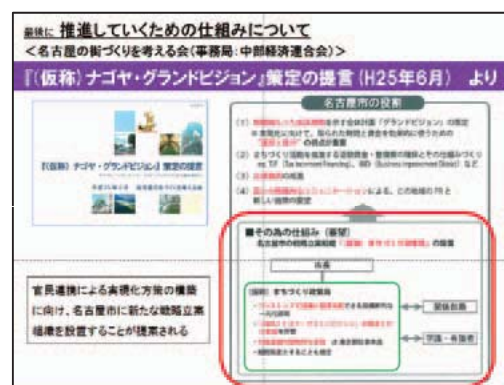
■都心部の魅力創出

- －なごや交通まちづくりプラン（H26.9）では、道路空間を人が主役の空間へと転換、賑わい形成することとしている。
- －回遊性・賑わい向上、名駅－栄間連携強化としてLRT・BRT導入検討を開始、燃料電池バスは世界初になるので、チャレンジが望まれる。



■推進していくための仕組み

- －都市政策全般についてワンストップで迅速に意志決定できる局横断的な組織設置が提案されている。（『ナゴヤ・グランドビジョン』策定の提言）
- －防災・減災、環境などの政策毎に政策連合をつくるなど、広域連携に名古屋が積極的に関わっていくことが必要。



他委員の発言

- 東京はオープンカフェが多いが、名古屋は少ない。
- オープンカフェを増やすには、店の前の歩道を貸し、店の一部として張り出すようなものにしなければならない。
- 防災機能の強化がスーパー・メガリージョンの大前提であり、首都圏との相互補完関係を果たすには、それぞれが強靱であることが必要。
- LRT、BRTとも世界初の名古屋オリジナルとしたい。国産が難しければ、欧州製車両に日本製燃料電池搭載でもよい。

スーパー・メガリージョン(SMR)における名古屋都市圏のあり方

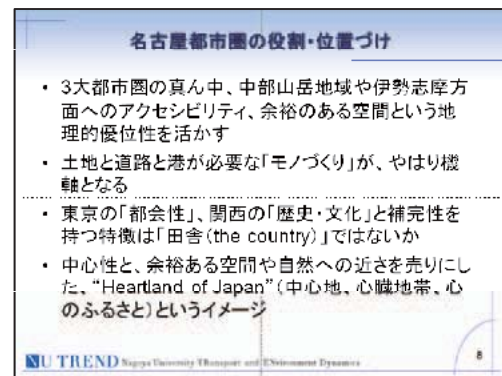
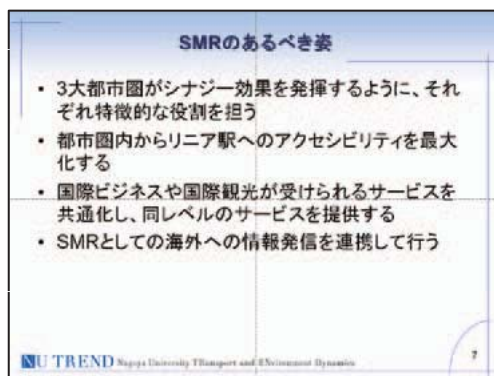
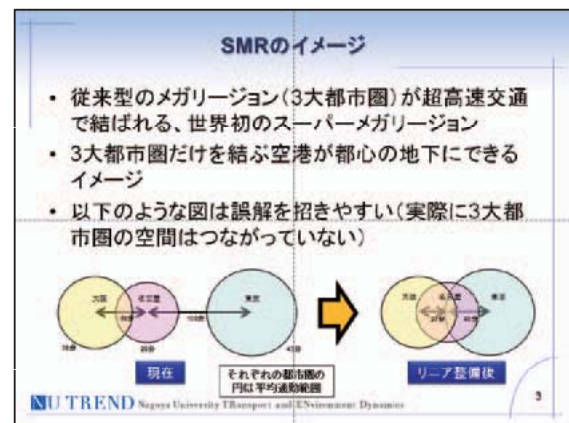
名古屋大学未来社会創造機構 教授

森川 高行 氏 (SMR研究会委員)



発言要旨

- スーパー・メガリージョン(SMR)が世界の中でより有効に機能するために何が必要で、名古屋がどのように貢献できるかリストアップすれば、自ずとSMRの中の相対的位置づけが明らかになる。
- SMRは3大都市圏が特徴をもってシナジー効果を発揮すべき。
- 都市圏内ではリニア駅へのアクセシビリティ向上がポイントとなる。
- 様々なサービスをSMR内で共通化し、同レベルのサービスが提供できるようにするとともに、海外への情報発信をSMRとして連携して行う。
- 名古屋都市圏は、Heartland of Japanとして「モノづくり」と「田舎(the country)」で特徴づける。



他委員の発言

- リニアが大阪まで開業すれば、**北陸との連携が非常に重要**となるが、北陸側の意識が低い。北陸と中部は一体となるべき。
- 国際観光サービス、産業連携、留学生交流、昇龍道など「**田舎(the country)**」が外から見てどのように魅力的に映るかが大事である。
- 観光は行政職員を含め、**圏域が一体化して取り組む必要がある**。
- 今後の議論を整理すると①SMRそのものの意義、効果の整理、②効果を発揮するための方策の整理、③シナジー効果に貢献できる名古屋圏の役割の3つとなる。
- 東京の人はシナジー効果を考えないので、地方から情報発信していくことが重要。

地域での希望ある暮らしの再生—人口減少社会の到来を見据えたひとづくり・まちづくり—

日本福祉大学社会福祉学部 教授

後藤 澄江 氏（SMR研究会委員）

発言要旨

- 人口減少時代の様々な暮らしのリスク・不安を軽減し、希望ある暮らしを再生することが非常に重要であり、**人（ひと）と地域（まち）のポテンシャルを引き出すことが非常に大事**である。
- 女性、シニア、障がい者等のポテンシャルを引き出すには、**地域を基盤とした「学び、働き、暮らす（study/Work/life）」の3要素を循環させる取組が重要**。
- 都市計画の“compact and connected communities”の考えによる歩きやすいまち、道路ネットワークが、健康への効果、社会関係構築、地域コミュニティの愛着増進に有効で、**地域のポテンシャルを引き出す可能性**がある。
- 他の大都市に比べ、**名古屋圏は家族や地域コミュニティが比較的残っており**、それが消滅しないよう手当・応援することで、**この地域の魅力**としていける。



他委員の発言

- コンビニエンスストアが高齢者、子育て、防災などの受け皿にもなる。
- 地方の中小企業でもソーシャルビジネスなどNPO的考えを取り入れた新しいビジネス機会が増えている。
- 健康寿命を伸ばすため、高齢者を取って車に乗せ、外出して健康になってもらう。モビリティハブが名古屋駅、モビリティセンターが駅そば、モビリティスポットがコンビニのようにモビリティを中心に考えていくことができる。
- 経済成長、核家族化という負の連鎖に対して、セーフティネットではなく、予防的社会生活、暮らしにおける貢献を三大都市圏の中でどのように出していけるかが大事である。

第3回 SMR研究会

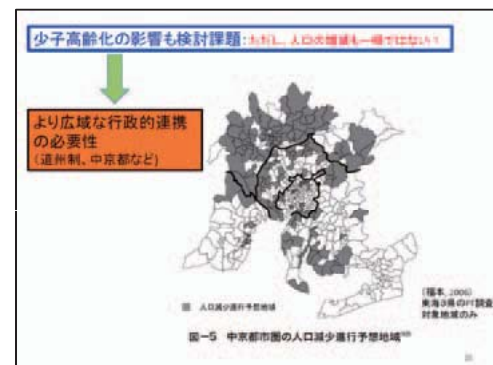
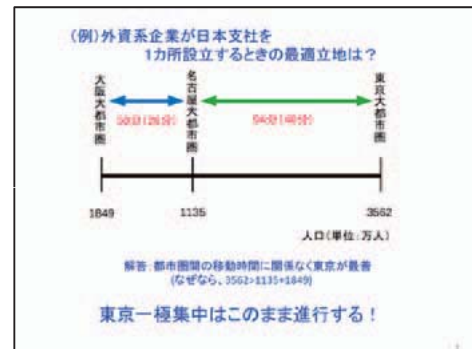
平成27年1月20日

名古屋大都市圏の課題

名古屋大学大学院 環境学研究科 教授
黒田 達朗 氏（SMR研究会委員）

発言要旨

- 世界人口の半数以上が都市に居住し、都市圏間で直接的な競争をする時代に入。
- 三大都市圏に中間立地の原則を適用すると、最適立地は人口規模の大きな東京。
- 人口規模では東京が圧倒的に有利だが、名古屋は安価な住宅コストが強みであり、リニア開業に伴い名古屋へ移るインセンティブとして、企業に影響を及ぼす。
- 時代とともにものづくりの比較優位性が遷移しており、自動車も電気自動車が主流になれば当地域の比較優位性が移ることが予想され、ものづくりの内容を時代とともに適応させていくことが必要。
- 都市にわい雑さを残すことが、クリエイティブな都市にとって重要。
- 名古屋港のコンテナ貨物取扱量に比べてセントレアの貨物取扱量は非常に低い。滑走路を2本にして貨物需要を取り込むことが重要。
- 人口減少社会を生き抜くには、米国のように様々なものを広域調整し、最善だと思えるようなプランニングを進めていくことが必要。



他委員の発言

- 国土形成計画のキーワードはスーパー・メガリージョン、コンパクト・プラス・ネットワーク、共助社会、大規模災害。
- 中部圏開発整備法に基づきインフラ整備が進められ、概成してきたが、地域の一体感がやや弱くなっている。中部国際空港の2本目滑走路を軸に再構築することで、再び一体感が醸成されるのではないかと。
- グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ、三遠南信など、我が国の広域連携のモデルとなる取組が進められている。

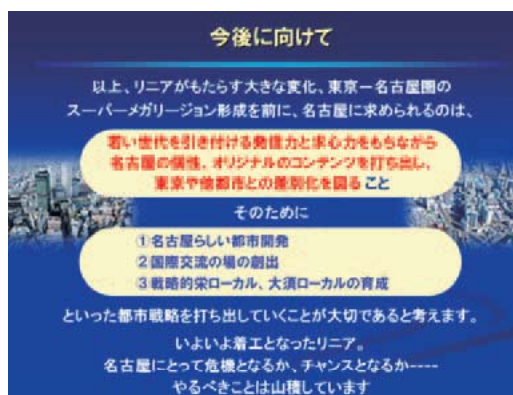
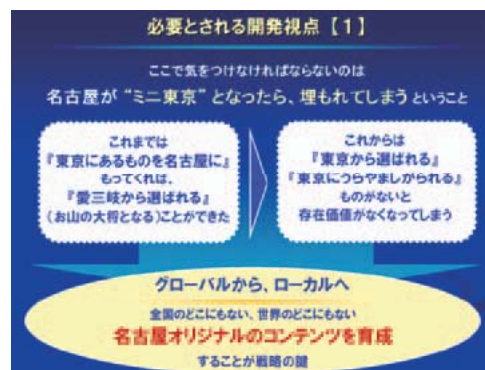
－ 2027年に向けて－名古屋に求められる都市戦略

株式会社電通 中部支社 営業局長

清谷 典生 氏（SMR研究会委員）※代理 原 佳宏 氏

発言要旨

- これからは東京から選ばれるような名古屋オリジナルコンテンツがないと名古屋の存在価値はなくなってしまう。
- 福岡市はアジアを見据えた戦略を推進しており、ゲーム史上初めて産学官が連携した取組をおこなうことで、着実な成果が得られている。
- 名古屋の都心は栄や大須であり、名古屋駅は玄関口。栄や大須が活性化すれば、玄関口である名古屋駅を含めて名古屋圏全体が活性化。
- 名古屋らしい都市開発、国際交流の場の創出、戦略的栄ローカル、大須ローカルの育成に取り組むことで、若い世代を引きつける発信力、求心力を持ちながら名古屋オリジナルのコンテンツを打ち出し、他都市と差別化を図っていくことが必要。



他委員の発言

- 名古屋大学は我が国のノーベル賞受賞者を最も多く輩出しているが、大学の個性やわい雑さによるところがある。
- 東京一極集中は情報受信力の低下をもたらし、東京周辺の情報で我が国の趨勢を判断する弊害をもたらす。
- 名古屋はソフト力が弱い。水素社会など先進的な取組の中でソフト力を強化し発信するような総合力が培われると良い。
- 愛知、三重、岐阜の出身者は出身県の自慢、評価をしない。中部は良い地域だと思つような、自己評価を高めるような文化的交流をアジアなど海外と積極的に進めていくことが重要。

第4回 SMR研究会

平成27年2月6日

中間報告（素案）について

発言要旨

■ SMRの意義・効果を高める方策

- －「対流」という言葉を使っているのはいい。圏域間、地域間、それに階層間の対流も考える必要がある。
- －対流を促進する3つの熱源を強調していくのは重要（SMR、コンパクト・プラス・ネットワーク、共助社会（担い手））。
- －一極集中の是正が大事で、バックアップ機能も含めて、分散先の受け皿としてリニア沿線の都市が有力である。
- －都市戦略の中に、「広域連携」、「担い手づくり」、レジリエンスの中に、「共助社会」を入れる必要がある。
- －心理的なバリアフリーとして、三大都市圏のサイン・標識の統一は大事。



■ 名古屋圏・名古屋市の優位性

- －人口増加・経済成長の極になれるのは名古屋だけである。両方が名古屋圏で達成できれば、東京圏、大阪圏に比べて優位性がある。
- －SMR内のネットワークは、ダイヤモンドクロッシングの形で“8の字”の方が的確。
- －名古屋圏が中部圏の母都市であることをもっと表現した方がよい。中部圏こそが日本の典型、原風景だと考える。

■ 名古屋圏・名古屋市の課題

- －大阪には神戸、京都のような都市が周辺にあるように、名古屋は周辺都市の力を引き出していくことが課題。
- －リニアができて、中部圏の周辺都市から名古屋へ集中が起こり、周辺が衰退すると、長期的にマイナスになる。
- －名古屋の「オール4」の方向性をどういうふうに出していくのか、そう考えていくと、このエリアが定義づけられる。
- －名古屋圏も結びつきが弱いので、もっと便利に交流を図れるように打ち出す必要がある。
- －まとまりが関西に比べると弱い、真面目。もっと主張し、発信していく必要がある。
- －名古屋だけで考えるのではなく、広域に連携していく必要がある。
- －名古屋の個性、特化したものを見出していくのか、考える必要がある。
- －都市に必要な3つのTは、テクノロジー、タレント（人材）、トレランス（寛容性）。多様性を受け入れる寛容性が必要。

■ 名古屋圏の都市戦略

- －「産業」は経済成長の極、「文化」はハートランド、「暮らし」は人口増加の極、これらが前面に出るとよい。
- －共助社会という新たな担い手について、名古屋圏が新たなモデルを築ければ非常に魅力的。
- －人材の獲得について、名古屋に来ると都市のブランド力があって雇える、更にリニア開通により東京の力が借り易くなるというのが印象的。今後東京との時間距離が短くなると、東京との力関係、補完関係がより緊密になっていく。
- －東京とは違う、名古屋にしかつけられない色を押し出す必要がある。
- －東京オリンピックでバリアフリーが進んで、名古屋に影響を与えるのは大事。名古屋の文化を打ち出す必要がある。
- －世界のショーケースとなるまちづくりに、自動運転も入れてはどうか。
- －総合計画ではだめであり、有効な戦略的プロセスを示すべき。

第5回 SMR研究会

平成27年3月20日

中間報告（案）について

発言要旨

■「はじめに」について

- ーリニア中央新幹線の大阪開業前における名古屋の位置づけを記述すべきである。
- ー中部経済連合会や中部経済同友会などの動きと共通認識をもって、皆でやる気になることが大事である。



■「スーパー・メガリージョン（SMR）の意義」について

- ースーパー・メガリージョン内に存する貿易額・貨物量が日本最大の名古屋港に言及すべきである。
- ー合計特殊出生率が極めて低い「東京一極集中の是正」という表現はおかしい。
- ー中山間地等は、「～ポテンシャルになる」という表現が不自然である。

■「スーパー・メガリージョンの全体効果を高める方策」について

- ー「温度差」という表現が適当かどうか。「多様性」のみで良いのではないか。
- ー「ガバナンスを強化する」の主体が不明確である。
- ー「メトロポリタン・ダイバーシティ」の表現はどうなのか。

■「名古屋圏の役割」について

- ー「心のふるさと」とは中部圏であり、名古屋はその母都市という位置づけではないのか。
- ー中部圏、名古屋圏、名古屋市の、どの役割を言っているのかが全般的に分かりにくい。
- ー「トランジットハブ」と「リージョナルハブ」の表現が、同じハブでも意味合いの違いが分かりにくい。
- ー「成長の極」という表現が、地域経済学の「成長の極」理論での使われ方を考えると不自然に感じる。
- ー「人口増の極」と女性の活躍がストレートにつながることは違和感がある。
- ー名古屋駅で働く400人の女性のアンケートがあったが、そのような動きを発展させるべきである。
- ー名古屋ウィメンズマラソンや国際女性映画祭など、世界や全国に誇れる女性に焦点を当てたイベント等があるので、そのような機会を通じて、女性がいきいきする場面をアピールすべきである。
- ー「お金の地産地消のシステム」の表現が閉じた経済のような誤解を生む。
- ーナショナルレジリエンスの中で、インターネットの拠点機能の分散化という事項も議論になっている。

第6回 SMR研究会

平成27年4月27日

新しい価値創造拠点 ナレッジキャピタル

一般社団法人 ナレッジキャピタル総合プロデューサー、
株式会社スーパーステーション代表取締役、関西大学客員教授、
大手前大学客員教授

野村 卓也 氏

一般社団法人ナレッジキャピタル事業統括部長

高橋 豊典 氏



発言要旨

- 大阪駅北の操車場跡地再開発の中核施設。大正時代には旧制中学などが立地していたエリアで「知」に関連した歴史的系譜を持つ。民間12社による再開発で、これら開発事業者が出資してナレッジキャピタルの運営会社2社を設立。100%民間でナレッジキャピタルを経営。
- コンセプトは、知の融合＝人の融合と捉え、様々な専門家や生活者を繋げる場としたこと。多様な人々の交流によるFace to Faceの関係性構築が新しい価値を生み出す。
- 「The Lab.」は開発段階のプロトタイプやサービスなどを展示・発信する場。コミュニケーションを通じて消費者の意見を各種開発に活かす。「フューチャーライフショールーム」は買うだけの店舗、見るだけのショールームではなく、企業や大学が一步先の未来の生活提案や学びなどを提供するショールーム。「ナレッジサロン」はナレッジワーカーによるインフォーマルな交流の場。会員制であるが人気が高く入会待ちが発生している状況。その他、オフィスや国際会議対応のコンベンションセンターなども設置。
- 人と人、人とモノ、人と情報を繋ぐ「コミュニケーター」を配置。ナレッジサロン会員間の交流促進の他、来場した一般消費者の率直な意見を聞き出し、ナレッジキャピタルに参画している企業や大学へフィードバックしている。
- 開業の4年前からトライアルイベントを開催して参画者の開拓や継続的な盛り上げを図ってきた。



他委員の発言

- 都市は人が交流、連携し価値を生み出す場だが、それを体現している。
- 民間が独立採算で取り組んでいるところが非常に興味深い。

第7回 SMR研究会

平成27年5月25日

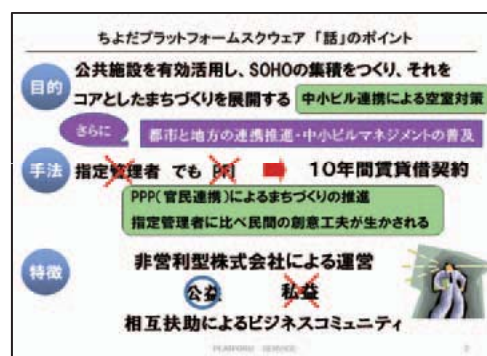
新たな「公」による取り組み ～名古屋への期待～

プラットフォームサービス株式会社

田辺 恵一郎 氏

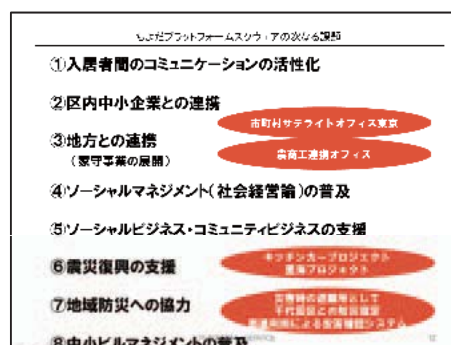
発言要旨

- 千代田区が抱える課題（中小企業センタービルの維持費と老朽化、周辺を含む高い空き室率）に対し、「家守による協働型タウンマネジメント」という概念が提唱された。その後、施設の普通財産化、ビル活用事業者公募が実施され、ちよだプラットフォームサービス（以下、「CPS」）が事業者に決定（10年間の定期賃貸借契約）した。
- 区との官民連携、収益を目標にしない、**利用者の立場に立った運営を基本方針**とし、目的が地域の活性化、支援は**ビジネスコミュニティを基盤とした相互扶助**、予算は**施設利用料のみ（税による補填なし）**であることなどで一般的なインキュベーション施設とは異なる。
- 指定管理者制度に比べ**創意工夫が活かされ、財政貢献のほか行政課題の解決**もされた。
- 次なる課題は、**地方との連携、震災復興の支援等**



運営を始めるまでの基本方針
一般的なインキュベーション施設との違い

	インキュベーション施設	ちよだプラットフォームスクウェア
目的	技術開発、産業振興	まちづくりの総合拠点 ビジネスコミュニティ
対象	成長志向のベンチャー企業	問わない
条件	入居費、入居料	現代版「家守」= 世話役の推薦
支援	専門家による支援	ビジネスコミュニティを基盤とした相互扶助
予算	税による補填+施設利用料	施設利用料



他委員の発言

- 持続性は永遠の課題。NPOやボランティアであっても赤字ではダメだということをわかっていない人が多い。
- 運営にあたって、非営利株式会社の形式を取っているが、法的な普遍性はない。また、株主には見返りを求めない共助の精神が必要となる。
- 役所は、予算消化主義とならないよう、経済合理性を持ってチャンスを与えることが大事。
- 地域活性化などの社会的課題の民間主導による解決に期待するが、民間だけでは解決できない課題もあり、公設民営なども必要。

SAMURAIでナゴヤを国際観光都市に！

名古屋の観光を考える勉強会

長崎 正幸 氏、クリス・グレン 氏、田尾 大介 氏

発言要旨

- 名古屋は多くの武將にゆかりがあり、名古屋城もある。「サムライ」は海外でも認知度が高い。
- サムライ・シティとなるためのコンテンツとしては、本物の体験プログラム、話題性のあるイベント、ハード整備が必要。
- ポータルサイトを立ち上げ、短編動画やイベント「斬られサムライ世界大会」で情報発信する。
- これまでに外国人向け名古屋紹介サイトを立ち上げ、英語ガイドツアー、外国人も気軽に宿泊できるゲストハウス「西アサヒ」の運営などを実施。
- 名古屋は海外に全く知られていないので、「サムライ」をキーワードにプロモートしたい。



運営を始める上での基本方針		
一般的なインキュベーション施設との違い		
	インキュベーション施設	まちづくりの総合拠点 ビジネスコミュニティ
目的	技術開発、産業振興	地域の活性化
対象	成長志向のベンチャー企業	問わない
条件	入居審査、入居期限	現代版「家守」= 世話役の推挙
支援	専門家による支援	ビジネスコミュニティを基盤とした 相互扶助
予算	税による補填+施設利用料	施設利用料

まちづくりプラットフォームスクウェアの次なる課題	
①入居者間のコミュニケーションの活性化	
②区内中小企業との連携	
③地方との連携 (家守事業の展開)	市町村サテライトオフィス東京 産商工連携オフィス
④ソーシャルマネジメント(社会経営論)の普及	
⑤ソーシャルビジネス・コミュニティビジネスの支援	
⑥震災復興の支援	キッチンカープロジェクト まちづくりプロジェクト
⑦地域防災への協力	災害発生避難所として 平時運営上の基盤構築 災害発生時の避難場所確保
⑧中小ビルマネジメントの普及	



他委員の発言

- サムライは城だけでなく円頓寺など町並みとタイアップするとPRできる可能性がある。
- 周りの市町村とも連携し圏域でPRしてはどうか。
- サムライを見に行こうと外の人に言わせなければいけないが、そこで大事なのがクオリティー、本物感。それが取り組み課題になってくると思う。
- 外国人誘致だけでなく、日本人向けのプレゼンも必要。桶狭間をどう見せるかなど。
- 突き抜けることが大事と以前から言っていた。「サムライシティナゴヤ」という端的なフレーズは効果的。

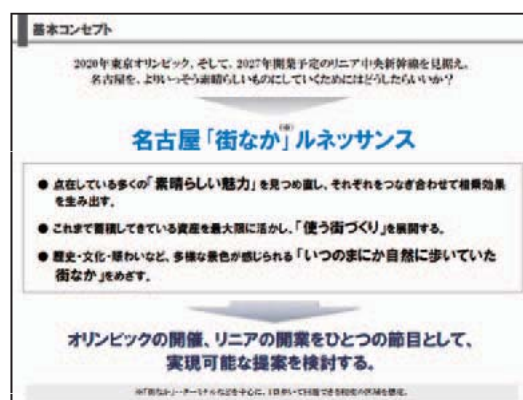
名古屋「街なか」ルネッサンス構想

名古屋市東京事務所 所長

佐藤 正幸 氏

発言要旨

- 東京在住の名古屋に想いのある人で、外から見た提言を作成した。
- 名古屋城には年間150万人が訪れているが、**来場者が都心に流れていかなことが課題。**
- 三の丸の市・県庁舎を公開し、久屋大通は森にして名古屋城と栄をつないでどうか。
- リニア開業後に多数が参加する万博開催を想定し、まちづくりを合わせて進めては。



他委員の発言

- 万博の前にも同様のプレゼンを聞いたことがあるが、熟度が上がってきていると思う。
- リニア建設には10年以上かかるが、今日の話のソフトの普及にも10年かかるだろう。**万博と違うのは、リニアは世界で唯一ということ。10年間でソフトを現実的なものにしていきたい。**
- リニア開通で、駅前にナレッジキャピタル的なものを設けて、周辺の円頓寺や四間道にコンテンツがあれば大化けする地区になると思う。

第9回 SMR研究会

平成27年7月10日

名古屋大都市圏：MICEの課題

名古屋大学大学院環境学研究科教授

黒田 達朗 氏（SMR研究会委員）

発言要旨

- 世界の都市総合力ランキング2012（森記念財団）において、国内主要都市のランキングを掲載。
- その中で、名古屋は「文化・交流」の分野が弱いとなっているが、指標を上げていくためには、国際展示場の改築や外資系企業の誘致・観光客の誘致、外国人の居住環境改善が必要。
- 東京観光財団のHPは内容が充実しており、名古屋でも県・市の観光振興機関の統合・強化を行い、発信力を上げていくことが必要。
- 国際展示場の改築規模等について検討がなされているが、2020年の東京オリンピックまでに実現性の高いものから段階的に整備していく必要があり、そのためには県・市の協働による早急な立地を含めた計画決定が必要。



森記念財団による都市ランキング、2012

名古屋の弱み-1:文化・交流

分野	項目	指標	位置
文化・交流	国際コンベンション開催件数	「Union of International Associations」による国際会議開催件数	国際展示場の改築
	主要な世界的文化イベント開催件数	世界的な文化イベント（芸術、B2B建設の博覧会、国際映画祭、盛大なファッションショー、スポーツイベント）の開催件数	
観光資源	コンベンション施設数	UIC Service Travel/Accommodation and Related Servicesの国際会議開催から統計	国際展示場の改築
	アーティストの創作環境	アーティストの創作環境	
文化・交流	ユネスコ世界遺産（100km圏内）	対象都市から100km圏内に存在する数	外国人の居住環境改善
	文化・歴史・伝統への理解度	対象都市の文化・歴史に関するアンケート結果を比較	
観光資源	劇場・コンサートホール数	Lovely Planet, Timeout, 地球の歩き方に掲載されている劇場・コンサートホールの数	外国人の居住環境改善
	美術館・博物館数	Lovely Planet, Timeout, 地球の歩き方に掲載されている美術館・博物館の数	
観光資源	スタジアム数	スタジアムギンベースサイト(World Stadiums)に掲載されているスタジアムの数	外国人の居住環境改善
	ハイテクホテル数	Yahoo Travel, Expedia, Five Star Allianceで5つ星以上のホテルの数	
観光資源	ホテル数	Yahoo Travel, Expediaで表示されるホテルの数	外国人の居住環境改善
	美術館の能力	対象都市の美術館・博物館に関するアンケート結果を比較	
観光資源	美術館の能力	対象都市の美術館・博物館に関するアンケート結果を比較	外国人の居住環境改善
	外国人居住者数	外国人登録申請数あるいは市民権を所有している外国人	
観光資源	海外からの訪問者数	1年間に訪問する外国人数	外国人の居住環境改善
	留学生数	対象都市に居住する外国人数	

外国人の居住環境改善
(例: インターナショナルスクールの充実)

昇龍道プロジェクト・観光局の新設(愛知県)



他委員の発言

- ハードの部分は大きいですが、一過性のものとならぬよう、誘致前後のシナリオをどうつくるのが大事。
- 開催場所によって参加者の数が異なるので、来てもらうためには都市、また中部圏一体となった魅力向上が必要。
- 次世代自動車や航空機などの重点分野を活かした、MICEと地域産業戦略のセットでつくりあげることが必要。
- 次世代にグローバルな視点を身に付ける考えに立った予算付けができると良い。

名古屋圏のコンベンション施策推進の方向性

株式会社コングレ 取締役中部支社長
鈴木 隆雄 氏（SMR研究会委員）

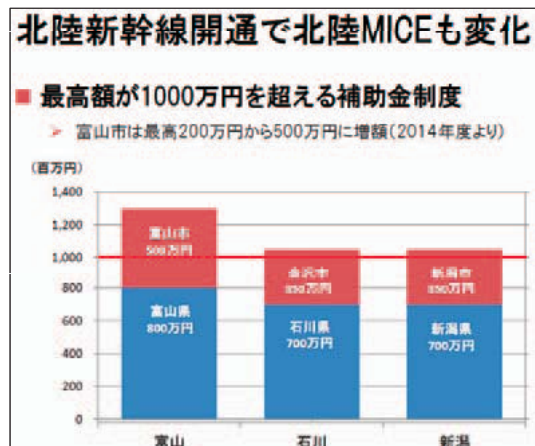
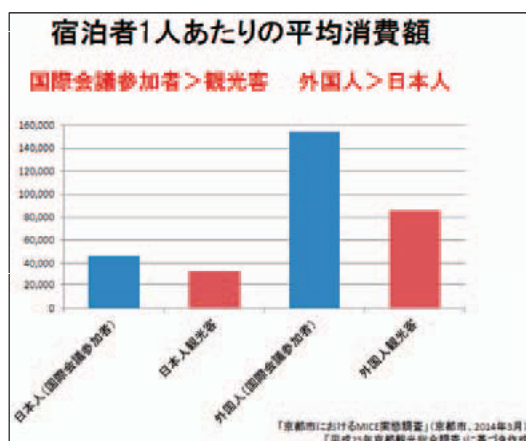
発言要旨

- 最近のMICEの動向（国際会議の開催件数）として、アジアの都市が上位になってきている状況。
- 人口減少が進む中、交流人口の拡大が急務であり、MICEが果たす役割は大きい。
- 国際会議参加者は平均消費額も高く、経済不況の影響を受けにくいことから、総合的なシティセールスが必要。
- 誘致のためには、官民連携した誘致活動、高品質の施設、まちの魅力向上、地元の受入体制や開催支援が必要。
- 名古屋は首都圏や関西圏に比べ周辺に競合都市もなく使用料も安い、（国際会議場までの）アクセスが悪く、ホテルなどの併設施設もなく、展示スペースが小さいことが課題。
- 宿泊してもらおう仕掛けづくりが必要、会議は持ち回りで来るが、展示会は作っていくもの。



国際会議の開催件数(2014年、上位30都市)

Rank	City	Rank	City
1	Paris	16	Hong Kong
2	Vienna	17	Budapest
3	Madrid	18	Rome
4	Berlin	19	Stockholm
5	Barcelona	20	Taipei
6	London	21	Buenos Aires
7	Singapore	22	Tokyo
8	Amsterdam	23	Helsinki
9	Istanbul	24	Dublin
10	Prague	25	Sydney, NSW
11	Brussels	26	Munich
12	Lisbon	27	Athens
13	Copenhagen	28	Kuala Lumpur
14	Beijing	29	Bangkok
15	Seoul	30	Shanghai



他委員の発言

- 大きな施設を造る金があれば、既存施設を強化するなど、やれることがたくさんある。
- 国際会議に目がいきがちだが、医学系学会などの国内会議誘致もビッグチャンス。
- (税金投入には) 市民の理解を得ることや民設民営力をいかしていくことが必要。

第10回 SMR研究会

平成27年9月4日

都市活力 ～産業の視点から～

一般社団法人中部経済連合会調査部審議役

笹野 尚 氏（SMR研究会委員）

発言要旨

- 名古屋圏の東京圏に対する「強み」はものづくり産業の集積に加え、恵まれた住環境・自然環境、合計特殊出生率の高さなど。
- 「弱み」はメディア・ソフトウェア・金融等の産業が弱いこと、人口転出（特に大学進学時）のほか、大卒・院卒女性の就業数（≒受皿）が少ないことなど。
- ものづくり産業の強みを活かすために、産学官金等の連携、「研究開発機能」「情報産業」の誘致・集積、人材育成のほか外国人を含めたエンジニア等の誘致を図ることが必要。
- 世界最強のものづくり産業が広域に集積する中部地域の中心的都市地域として、ゲートウェイ機能（交通、MICE、コンシェルジェ等）・ビジネス支援機能（マッチング等）・人材育成機能（名駅での域外人材も含めた交流促進の仕掛け等）の徹底的強化を図るべき。



SWOT分析を地域戦略に応用すると…

SWOT分析とは、1950年代のアメリカで企業戦略のための計画ツールとして開発・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・ハンフリー氏によって完成

	強み(Strength)	弱み(Weakness)
機会(Opportunity)	後進戦略 (今後の可能性・チャンスは「人口・自然」) ・経済的安定性・自然環境…	後進戦略 (今後の可能性・チャンスは「人口・自然」) ・経済的安定性・自然環境…
脅威(Threat)	差別化戦略 (今後の可能性・チャンスは「人口・自然」) ・経済的安定性・自然環境…	差別化戦略 (今後の可能性・チャンスは「人口・自然」) ・経済的安定性・自然環境…

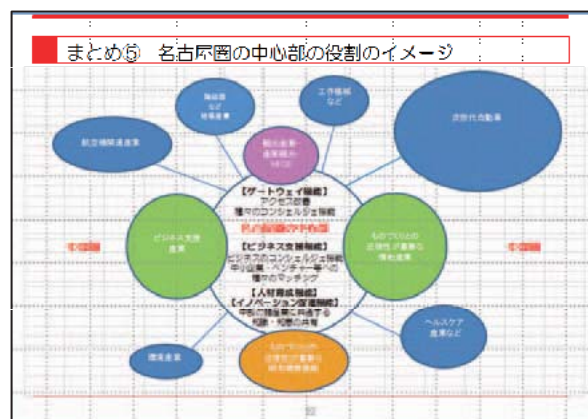
※参考資料：名古屋圏（12/21）「名古屋圏」シンポジウム「名古屋圏の未来」2014年1月

まとめ② ゲートウェイ機能・ビジネス支援機能・人材育成機能の徹底的強化

○「世界最強のものづくり産業が広域に集積する」中部地域の中心的都市地域として、徹底的にゲートウェイ機能と、ビジネス支援機能と、人材育成機能を徹底的に強化（リニア開通に先行）

【ゲートウェイ機能】

- 交通アクセスを徹底的にスムーズに
- 3つの機能にとって重要な、MICE機能の充実
- 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を充実（観光では「産業観光」にも注力）
- 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を
- リニア開通後、関西開通までの間、名古屋駅での乗り換え客に名古屋に滞在してもらう仕掛けづくり



他委員の発言

- ものづくり産業への付加価値付与はサービス業と言える。そこに女性活躍の場があるのでは。
- これまで市（住宅都市局）ではハコモノの議論が多く、中経連等の関係者と一緒にやっていくことが大事。
- 愛知は未婚男性が多く、男性の出生率という観点で見たら低いかもしれない。

都市活力 ～女性の視点から～

株式会社電通中部支社顧客ビジネス局 局長

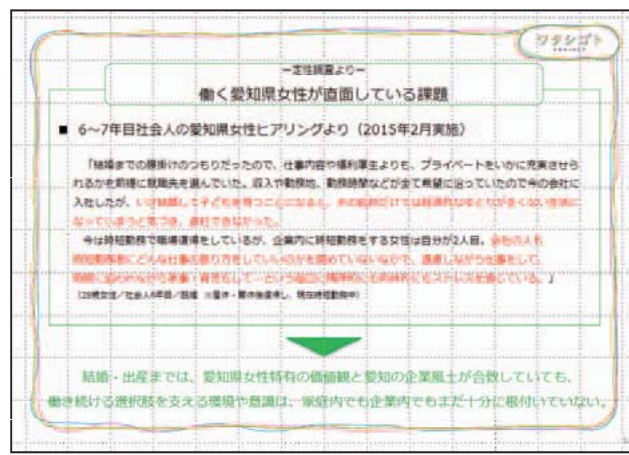
清谷 典生 氏（SMR研究会委員）

株式会社電通中部支社顧客ビジネス局 マーケティングソリューション部

宇治原 彩 氏、川合 結子 氏

発言要旨

- 自治体・企業から「女性の活躍」に対しどう取り組むべきなのかという相談が増えてきた。
- アンケート結果から、就職時の学生を含め、愛知県女性は「結婚・出産」をひとつの区切りと捉える傾向にあり、「結婚・出産＝家庭に入る＝仕事を辞める」という志向が強い。また、勤務地においては地元志向が非常に強く、職場に対する満足度は高い。
- 一方ヒアリングによると、働き続ける選択肢を支える環境や意識については、家庭内でも企業内でもまだ十分に根付いていない。



※株式会社電通の「ワタシゴトプロジェクト」において行った
「20代”働き始め女子”意識調査」(女性の就労意識に関するアンケート調査)
実施時期:2015.2
対象:20～29歳の女性会社員・学生
サンプル数:100～600人程度(設問によって異なる)

他委員の発言

- 女性にとっては結婚しやすい土地であり、夫の給料が十分なため働く意欲が弱くなるのかもしれない。
- なぜ女性が東京に流れていくのかと問うと、仕事という答えが返ってくる。女性の働く場所についてデザインに視点を向けて考えていきたいと考えている。
- 古風な人材は地元に残り、非古風な人材は東京へ移るという傾向だが、リニアによってそのあり方も変わるのではないか。ものづくりではない分野ではばたいていけるものがあると良い。

第 11 回 SMR研究会

平成27年10月19日

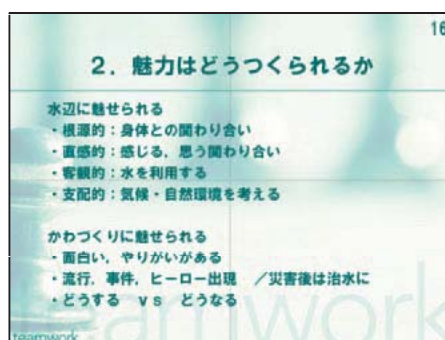
ひとはなぜ水辺に魅せられるのか - 堀川・中川運河・新堀川の再生に向けて -

名古屋工業大学大学院教授

秀島 栄三 氏

発言要旨

- 運河なので、水質を求めすぎなくてもよい。看板等で雑然としたかつての堀川沿いの景色は、都市の水辺空間として考えると相応しいものであったとも感じる。
- 「水辺の魅力」には「水辺」そのものと「かわづくり」がある。「かわづくり」は、今後どうするか、どうなるかという議論。水辺の魅力向上には整備とイベントのタイミングの組合せが大事。
- ナゴヤミズベ2017にあたり、経済性などを根拠に進めるのは限界にきており、過去と未来の連続性を大事にし、時間軸上に位置づけ、ものがたり性をもたせることが大事。
- 提言としては、①水辺に力をいれるのか入れないのかはつきりすべき、②三川の整備について効果と費用を求め、結果を公開すべき、③様々な動きをシンクロさせて盛り上げる場を保つべき。



他委員の発言

- 名古屋は河川がない都市であり、運河は貴重な資産。産業インフラの活用が世界共通の課題。
- ごちゃごちゃした空間を如何につくるかが現代の都市計画であり、これからは文化的要素も必要。
- 名古屋に足りないものは、アート、食べ物、音楽、水といったセクシーさのようなもの。それらが魅力的になれば観光地として人が来るようになる。

第12回 SMR研究会

平成27年11月9日

『小さな世界都市』を目指して – “SMR”の挑戦–

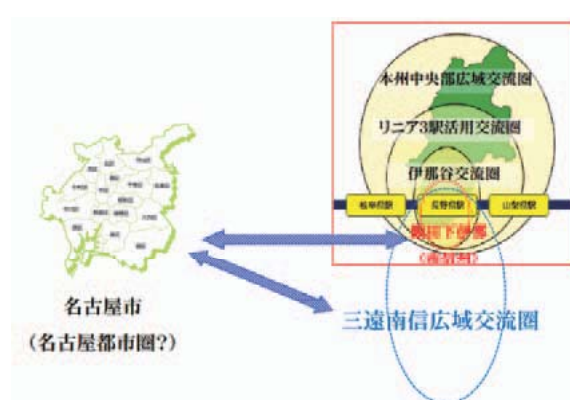
南信州広域連合 事務局長
渡邊 嘉藏氏

発言要旨



- 「ニッポンの日本」をキープレースに、ITやアニメなど現代的なものと伝統文化が共存する地域を目指している。
- 南信州広域連合は1市3町10村からなり、人口1,000人以下の村も3つある。地域の担い手確保は厳しいが、中山間地域を中心に様々な文化財があり、保存継承と共に利活用を考えていきたい。
- 当地域は航空宇宙産業クラスター形成特区に指定され、信州大学大学院と連携して航空機システムに関する研究講座を開設する予定。
- リニアバレー構想を長野県と関係自治体が策定中。伊那谷から近接リニア3駅、さらに本州中部に交流圏を広げていきたい。
- どこの田舎も同じものがあると東京の人に言われたが、情報発信など工夫が必要と思っている。

【飯田市が調整(主導)する構想・計画-1】



他委員の発言

- 南信州広域連合は扱う範囲が幅広く、長野は元々分権的なのでうまく活かすべき。北陸新幹線長野開業時のように、リニア開業により飯田が県の玄関の一つになる可能性があるので、縦断ルートの開拓ができるとうい。
- 中部は日本の中の日本、ハートランドオブジャパン。他の地域と自然の格が違う。掘り起こして客の価値に変えるべき。名古屋は中部の玄関としての役割を果たすべきで、奥座敷として飯田や伊勢志摩がある。
- 飯田の士気の高さは日本一。大学を核として海外とも連携し、ハイテク・イノベーションを進めてほしい。

観光による地域づくり

有限会社オズ 代表取締役
海の幸とやすらぎの宿 海月 女将

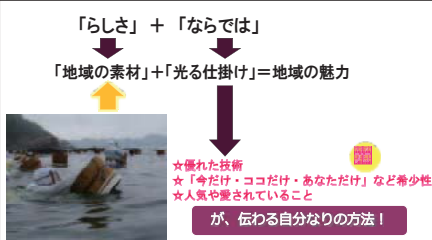
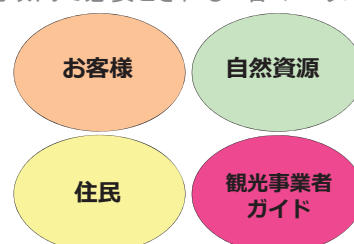
江崎 貴久 氏

発言要旨

- 地域資源、つまり**地元の人々が大好きなものを知ってもらい、訪れてもらうことをエコツアーでやっている。**
- どこにでもあるものを**客の価値にどう変えていくかが大事。**
鳥羽では海女さんが採ったものを食べる、など。
- 観光で客がやさしくなり**自分を好きになれること、エネルギーをもらえる場にすることがエコツアーの目標。**
- 離島の菅島で**子どもガイドボランティアを教育の一環として**やってきた。大人にも変化があった。
- 名古屋には、名古屋自身の魅力を高めて、**拠点として周囲の魅力を取り込んで情報発信してほしい。**
- 特色が大事だが一番である必要はない。**名古屋の周辺地域すべてが経営資源**と考えてほしい。リーダーについては、**一万人に一人育てると**やれると思ってほしい。鳥羽市役所の担当については20年間で10人を教育した。



地域内で必要とされる4者のバランス



【鳥羽市の着地型ツアー・プログラム受入数推移】



他委員の発言

- 名古屋は一泊で週末に日本文化が味わえるところに行ける。持続可能モデルとしてやっていってほしい。女性の発言力があり、きめ細かな視点で価値を生み出す場ができる。コンシェルジュ機能があると思えた。
- ブラックホールにならないためには**多様性、違いを分かりやすく見せること**。カリスマがいるだけでなく、**続く人をどう支援していくかが課題。**
- **量ではなく質**ということ、**周りを取り込むこと、担い手づくりが大事**だと感じた。子どもの教育が大人を巻き込み次世代につながっていく。
- **民間の力を発揮**していただくことが必要だ。

第13回 SMR研究会

平成27年12月14日

観光 ～ 空港の視点から ～

中部国際空港株式会社 執行役員
(地域連携・第二滑走路担当)

上用 敏弘 氏



発言要旨

■「セントレアは開港後順調で

あったがリーマンショックの影響で低迷。現在は復調傾向にある。

■ボリュームゾーンである韓国・台湾からのインバウンドが弱いのが中部の特徴。理由として、LCCの誘致が十分でない、中部の観光の認知度、魅力、受け入れ環境が十分でないことが挙げられる。

■近年、中国路線の拡大が大幅にすすんでいる。特に春秋航空はセントレアを日本の拠点空港に位置づけており、ホテル事業に参入して、2016年、愛知県内に第1号をオープンさせる。

■観光客をいかに増やすかが今後のセントレアの飛躍の鍵である。セントレアの取り組みとしては、施設面での拡充や観光案内機能の充実などインバウンド受入環境の強化を行っている。

■中部は観光客を意識したアクセス、宿泊施設が圧倒的に弱い。OTAを積極的に活用すべき。

■認知度、魅力度、環境整備の度合い等によって、観光力を計る指標を考える必要がある。

母都市名古屋市への期待事項 ①

アクセスの充実

- 深夜早朝アクセスの開設
- 外国人向け周遊切符の充実
(地下鉄・市バス連絡割引バスの整備
→JR・名鉄・近鉄と連携したワンバスの整備)
- 貸切バス・駐車場不足への対応
- (名古屋を拠点とした) 中部地域の主要観光地への二次交通の充実



母都市名古屋市への期待事項 ②

インバウンド向け宿泊施設の充実

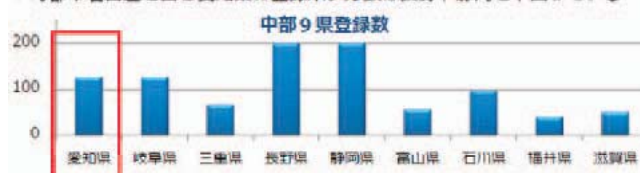
- 既存ホテルでの訪日外国人の取り込み強化
(インバウンド向け客室の増大、受入環境整備など)
- 宿泊施設へのオンライントラベルエージェント (OTA) 活用の働きかけ
(Expedia, Booking.com, tripadvisorなど)
- 新たなホテルの誘致強化
(ブランドホテル、ビジネスホテルなど)



オンライントラベルエージェント(OTA) 登録ホテル

OTAの1つであるA社によると…

✓母都市名古屋を含む愛知県の登録ホテル数は長野や静岡を下回っている



他委員の発言

■訪日2回目以降の旅行者の来名による観光客の増加に期待したい。

■名古屋は中部の母都市であるべき。高山や伊勢志摩も名古屋で泊まって行くといった視点から始める。

■ハートランドらしく茶や焼物など日本らしさを全面に出すと良い。産業観光、食べ物も立派な資源。

■名古屋はリニア時代にゲートシティになるべき。

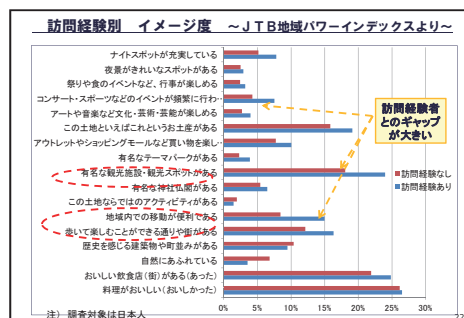
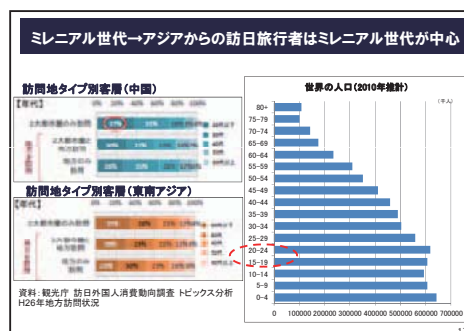
訪日外国人旅行者の現状と名古屋の可能性

株式会社JTB総合研究所 執行役員企画調査部長

波瀲 郁代 氏

発言要旨

- 欧米の中では**フランス人が最も外部への波及効果が大きいといわれる**。当社の調査でも発信力のあるタイプが多いという結果が出た。そこに着目して和歌山県などではフランス人を主要ターゲットに設定している。
- 訪日中国人のうち、東京・大阪の二大都市+地方というパターンが55%。そのうち**8割が初来日**であり、団体客も8割。これから、そのパターンが「**個人客が思い入れのある地域に行く**」というパターンに変わる。その変化への対応なくして観光地としての進化はない。**名古屋は“らしさ”を出した都市型観光と周辺地域へのハブ**。
- ゲートアウトにおいては**ショッピングが発生する。出国をセントレアからしてもらえれば中部が潤う**。
- **ミレニアル世代**（1980年代から2000年を目前に生まれた20代、30代前半の若者の総称）に世界が注目している。特に急増している**アジア新興国からの訪日客もミレニアル世代が多い**。この世代から**収入が上昇し、SNS等の活用により各々が情報の発信源になる。価値観や消費の形を変える彼らに遡及することが重要**。
- 観光地としての名古屋のイメージは、「**線や面的な魅力が不十分**」「**文化・芸術のイメージが乏しい**」「**夜のイメージが乏しい**」など。ただし、日本人対象の調査によると、**訪問未経験者よりも訪問経験者の評価がとて高い**。どの項目もギャップが出ている。「**来ないと魅力が分からない**」の解決が鍵。
- **DMO（観光地経営の主体）の取り組みは世界に様々な形の先行事例がある**。



他委員の発言

- **ゲートアウトでのショッピングを促進する**というのは良い視点。
- **若い人たちの気持ちを取り入れることが大事**。富山市は二次交通の充実などホスピタリティを厚く感じた。
- **名古屋の若者はローカル志向な印象で、閉じた世界で満足している**。どうすれば彼らに情報発信主体になってもらえるか。
- **ミレニアル世代が重要**。SNSによってできる気軽なPRがなされる。とりわけショッピング、カルチャー、夜の魅力はSNSで発信される。焼物などの**日本らしさが強いものは、海外へのPRに有効**。
- 名古屋は**文化・スポーツ、夜のイメージが弱い**。名古屋に来たらサムライになれるというような**オプションなどもあると面白い**。

第 14 回 SMR研究会

平成28年1月26日

『中部圏の現状と今後への期待（スーパー・メガリージョンの中核を目指して）』について

公益社団法人日本観光振興協会中部支部長
東海旅客鉄道（株）相談役

須田 寛 氏

発言要旨



1) 中部圏の現状（特化型経済圏）

■産業技術の中核圏域

－新幹線開通後、東京への本社・中枢機能の集中が加速したため、名古屋はものづくりに、大阪は商業に特化した経済圏へと変化していった。

■交流（人口）の通過地域

－名古屋は東西軸が強固であるため通過交通が非常に多く、環状軸や南北軸が十分でないために通過交通と域内交通の分離ができていない。

■観光圏として未成熟な地域

－中部圏は観光圏として成立しておらず、首都・関西の近郊として成り立っている状態にある。逆に観光に注力してこなかったことを誇りにすら思われている節がある。

2) 中部圏の今後への期待（バランスのとれた経済圏）

■産業均衡の中核圏域

－中部圏はものづくりに特化してきたため、第3次産業が弱い。名古屋圏の本物の文化（徳川美術館の収蔵品や名古屋城本丸御殿障壁画など）を活かしながら、**文化面や情報産業のウェイトを高めて、バランスのとれた都市圏づくり**が求められている。

■国際交流中枢圏域

－中部圏は国土軸のロータリーとしての役割を持つため、**バランスをとりつつ、国土交流する必要がある。**

－**交流のバランスをとるためには環日本海経済圏の窓口である北陸との一体化が必要となる。**中部と北陸が連携できれば、環日本海の窓口は北陸で後背圏は中部、環太平洋の窓口は中部で後背圏は北陸という関係が構築できる。

－そのためにも、**南北軸や環状軸の強化が必要になる。東海北陸道が出来たとは言え南北軸が弱く、環状軸も東部にしかない。**

－リニアが開通すれば、**3大都市圏が一体化され、名古屋・大阪は東京の郊外となり、都心と副都心のように一体的に機能**することが必要である。また、東京に集中している**中枢機能の再配置**が必要。新幹線開通前のように**3大都市圏がそれぞれ特色を持ち、自立的な都市圏を形成**する必要がある。

－**一体の経済圏として発展するためには、減少する定住人口を交流人口でカバーする必要がある。**高齢者と女性の就労率上げるとともに、交流手段が重要になる。また、例えば朝は東京で、昼はリニアで移動して大阪へ、夜は名古屋で働くなどの情報技術を利用した近代的生産体制を整えることも重要である。

－中部圏は3大都市圏の中で**最後のフロンティア**であり、成長の余地を十分に残しているので、**ゆとりを大切にしながら、上手に空間を活用**していく必要がある。

他委員の発言

■道路や鉄道などのインフラは単なる移動手段ではなく産業観光としての資源にもなりつつある。リニア中央新幹線は地下を通るため外の景色を見ることは出来ないが、将来的には、例えばリニアの中で映画の上映やアートミュージアムなどを行えるかもしれない。このように産業観光とICTは結びつく可能性もある。

■首都圏と中部圏でスーパー・メガリージョンのとらえ方は異なる印象を受ける。国の発展のためには各都市圏が何をすべきか改めて考える必要がある。

『リニア時代の名古屋の都市戦略』について

意見交換

- 最近、名駅前に賑わいが出てきている。リニア時代に向けて人々が集まってくるという条件が出来てきた。そして、**中部地域全体へ、この賑わいをどうつなげていくかのヒントがこの提言書に詰まっている。**



- リニア開業は名古屋市にとって大きなチャンスである。大阪に延伸される前に名古屋市の拠点性を高めることが肝要となる。伊勢志摩サミットに乗じた看板等の多言語化も進み、名古屋駅の利便性が高まっている。そのような中で、**名古屋駅にはイノベーション拠点を作りたいと考えている。**国内の大学が集積しつつあるので、海外の大学のサテライトもあれば望ましい。

また、名駅だけではなく、金山やウォーターフロントなど、3カ所程度の複数拠点の開発が望ましい。加えて、防災の視点は重要で、特に津波が来たら浅い水深でも流されるので1000年に一度の規模に備えるくらいでも良い。なお、名古屋市の産業連関表があれば市の拠点性や域内・域外への影響を対外的に説明しやすくなる。

- この提言書は中部の発展推進において心強いきっかけとなる。活かしていきたい。
- せっかくの提言書であるので、官公庁や都市センターのHPでPDF形式で配布してはどうか。提言書の内容は良くも悪くも網羅的に書かれているので、**政策にどう落とし込んでいくのかがこれからの課題となる。**また、県と市がもっと一体化する必要がある、東京への訴求力を高めていくことが肝要。
- 女性活躍について、当地域はモノづくり中心で、女性の就業率は高いものの所得は低い状態にある。**企画部門などで女性が活躍できるようになると、モノづくりの信頼性、技術力と相まってイノベーションが生まれやすいのではないかと。**まずは女性が活躍出来るまちというイメージを作っていくことが必要である。
- モノづくりにエンターテインメントの要素をからめて盛り上げていくと良い。
- 提言書の内容は充実しているので、今後はどうPRしていくかが重要である。また、外国人をはじめとした多様な価値観との交流が盛んになってきているので、スピードを持って柔軟に対応していくことが必要である。
- スーパー・メガリージョンは放っておくと、東京中心の画が描かれていく可能性があり、**もっと情報発信していくことが必要**である。その際、東京は名古屋や大阪に比べて情報の受信力が弱いということを踏まえる必要がある。
- 北陸新幹線の大阪延伸ルートについて、中部として北陸との連携を考えるのであれば米原ルートが最良候補となるので提言書に書き込んではいかがか。
- 提言書には刺激的な新しい切り口が随所に盛り込まれている。市としては、すでに進めている施策についてもいただいた提言の切り口で見つめ直していく。

参考文献

【国】

国土のグランドデザイン2050

2014.7 国土交通省

国土形成計画（全国計画）

2015.8 国土交通省

大都市戦略 ～次の時代を担う大都市のリノベーションをめざして～

2015.8 大都市戦略検討委員会（国土交通省）

新たな中部圏広域地方計画

2016.3 中部圏広域地方計画協議（中部地方整備局）

【県・市】

あいちビジョン2020

2014.3 愛知県

名古屋市ビジターズ戦略ビジョン

1998.1 名古屋市ビジターズ戦略ビジョン策定懇談会（名古屋市経済局（現 市民経済局））

Greater Nagoya MetroVision ～名古屋大都市圏成長ビジョン～

2014.4 名古屋大都市圏戦略有識者検討会（名古屋市総務局）

名古屋都心ビジョン2030

2011.4 都心ビジョン研究会（名古屋都市センター）

【経済団体】

『リニア中央新幹線開業を見据えた当地の地域づくり』に関する提言

2013.3 名古屋商工会議所

『（仮称）ナゴヤ・グランドビジョン』策定の提言

2013.6 名古屋の街づくりを考える会（名古屋商工会議所）

中期活動指針 ACTION 2020～「魅力と活力溢れる中部の実現」を目指して～

2014.5 中部経済連合会

【観光団体】

中部の観光ビジョンⅡ ～広域中核観光圏を目指して

2014.2 中部（東海・北陸・信州）広域観光推進協議会（日本観光振興協会）

【シンクタンク】

リニア中央新幹線の波及効果をより拡大させるために

2013.4 （公財）中部圏社会経済研究所

名古屋大都市圏における広域都市圏計画の必要性について

2015.5 （公財）中部圏社会経済研究所

【東京都】

東京都長期ビジョン ～「世界一の都市・東京」の実現を目指して～

2014.12 東京都

2027年リニア中央新幹線開業に向けたまちづくりの提言

リニア時代の名古屋の都市戦略

平成28年3月

名古屋都市センター スーパー・メガリージョン研究会 作成

【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 金山南ビル内

TEL:052-678-2216 FAX 052-678-2211 <http://www.nui.or.jp>