

スーパーメガリージョンにおける 中部圏と名古屋の役割

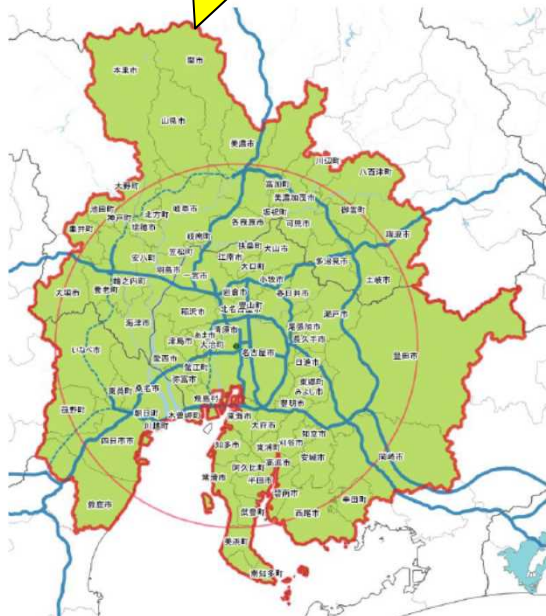
2018年3月22日

名古屋大学
未来社会創造機構 教授

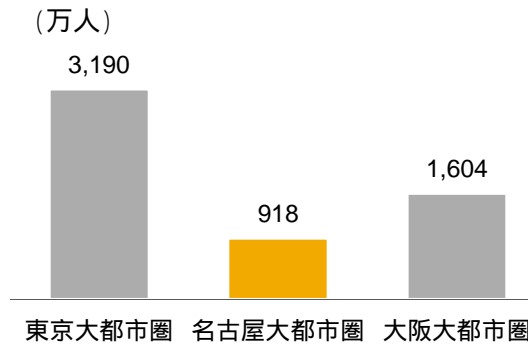
森川 高行

3大都市圏における名古屋大都市圏の特徴的Fact

大都市圏の定義
中心駅から半径
40kmにかかる
市町村

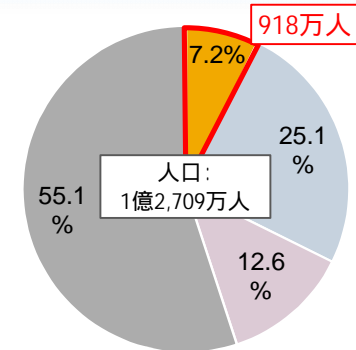


人口



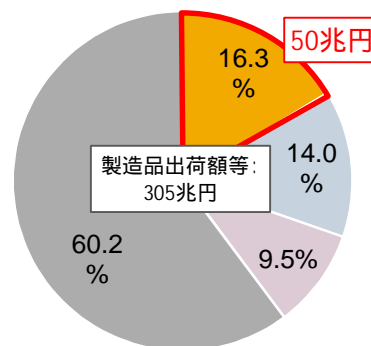
出典:総務省「国勢調査(2015)」

人口シェア



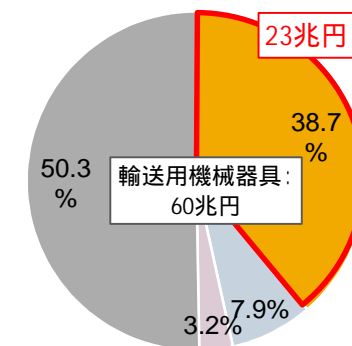
出典:総務省「国勢調査(2015)」

製造業シェア



出典:経済産業省「工業統計(2014年)」と各県「工業統計(2014年)」より、製造品出荷額等の全国シェアを集計

輸送用機械器具製造業シェア



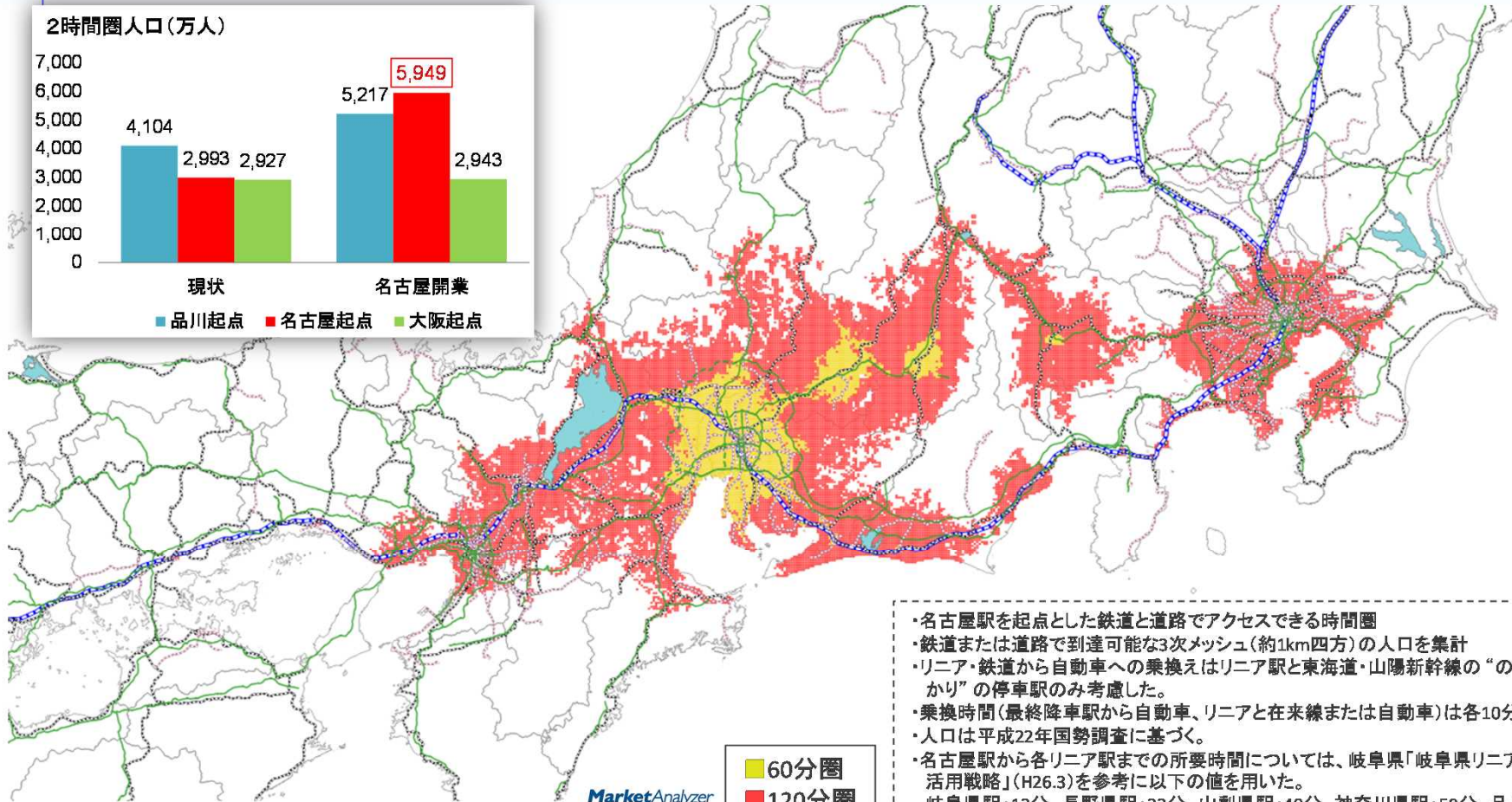
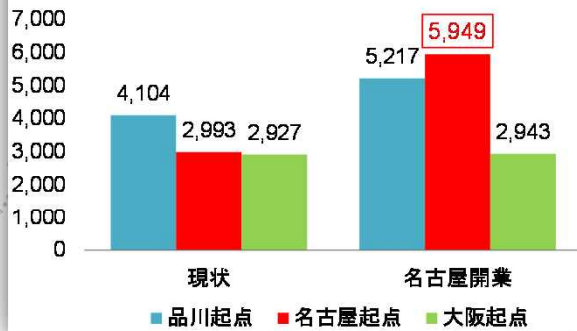
TTransport

出展:名古屋大都市圏ハートランドビジョン
(公財)中部圏社会経済研究所、3/12暫定版より)

リニア開通による名古屋の中心性拡大

圏域人口: 5,949万人

2時間圏人口(万人)



・名古屋駅を起点とした鉄道と道路でアクセスできる時間圏
 ・鉄道または道路で到達可能な3次メッシュ(約1km四方)の人口を集計
 ・リニア・鉄道から自動車への乗換えはリニア駅と東海道・山陽新幹線の“のぞみ”と“ひかり”の停車駅のみ考慮した。
 ・乗換時間(最終降車駅から自動車、リニアと在来線または自動車)は各10分と設定。
 ・人口は平成22年国勢調査に基づく。
 ・名古屋駅から各リニア駅までの所要時間については、岐阜県「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」(H26.3)を参考に以下の値を用いた。
 岐阜県駅: 13分、長野県駅: 23分、山梨県駅: 40分、神奈川県駅: 59分、品川駅: 40分

出典: 三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

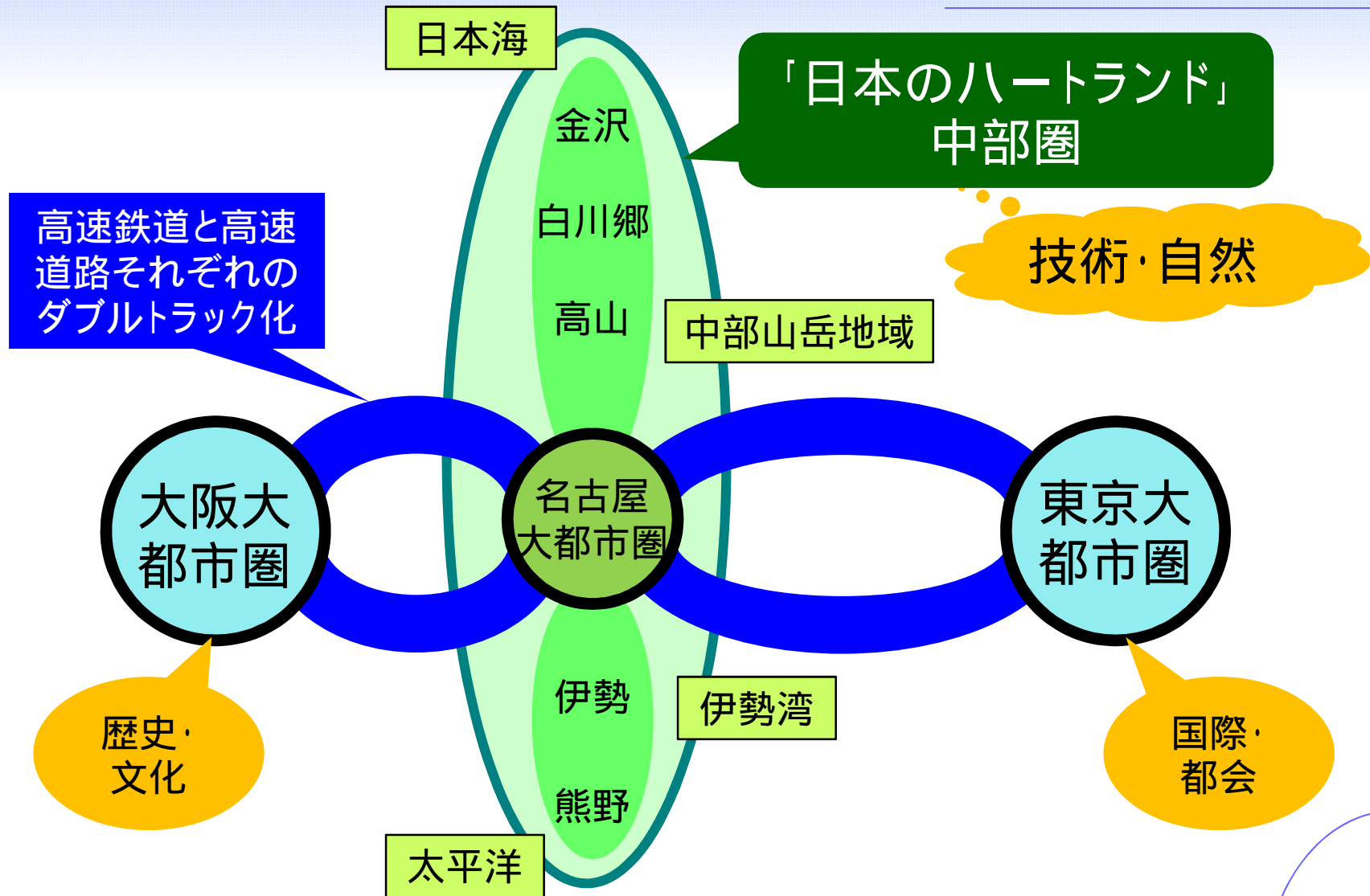
SMRのあるべき姿

- 3大都市圏がシナジー効果を発揮するように、それぞれ特徴的な役割を担う
 - 人・モノ・情報の交流・対流が起きるためには、**異質性や温度差が必要**
- 都市圏内各地域とリニア駅とのアクセシビリティを最大化する
- 国際ビジネスや国際観光が受けられるサービスを共通化し、同レベルのサービスを提供する
- SMRとしての海外への情報発信を連携して行う

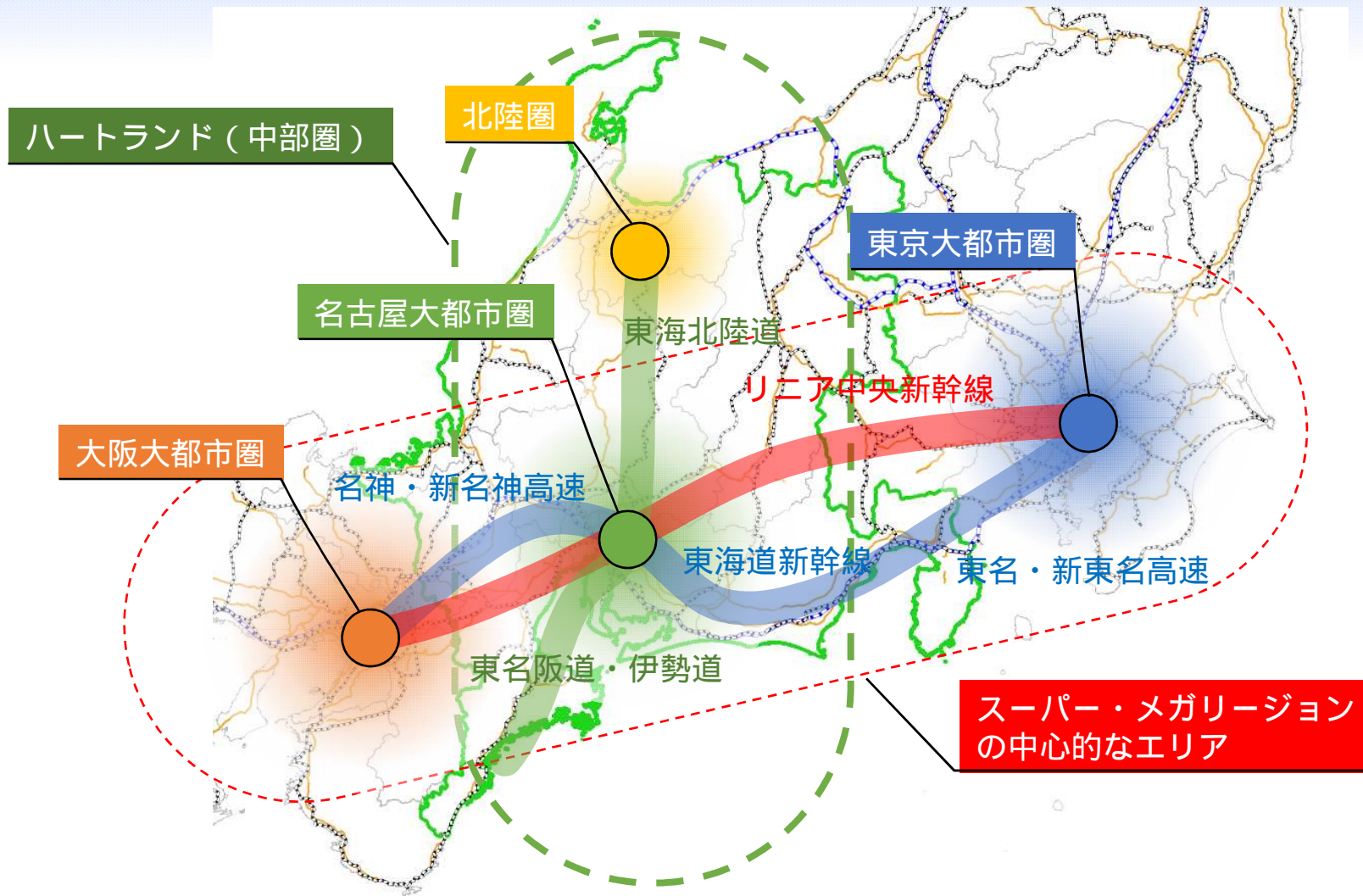
シナジー効果を発揮するための各大都市圏の特徴

- **東京大都市圏**は、日本の政治・経済の中心であり、世界のスーパー都市。何でもあるし、レベルも高い。
- **大阪大都市圏**は、歴史・文化の中心。歴史的観光資源は他の地域を凌駕する。
- さて、**名古屋大都市圏**の役割は？
 - 中部圏は、地理的中心性と、日本らしさが最も残る「日本の中の日本」、言わば「**日本のハートランド**」“**Heartland of Japan**”(中心地、心臓地帯、心のふるさと)
 - その中心都市としての名古屋大都市圏

SMRにおける3大都市圏と中部圏



SMRと日本のハートランド



中部のハートランド性: (1)モノづくりによる経済エンジン

- 日本の国際的地位を築いてきた「信頼できるモノづくり」の中心
- 木曾ヒノキや陶土の活用から始まる歴史
- 匠の技と精神を活かしたモノづくり
 - 白物家電やパソコン製造などの「組み合わせ」型でない、「すり合わせ」型の強み
- 現在においても日本の経済エンジンを担う



中部のハートランド性：(2) 自然と溶け合う文化

- 京都・奈良などにみられるような、洗練された歴史的文化的文化でなく、より日本古来の土着的な、自然と融合した文化
 - 伊勢神宮、熱田神宮
 - 白川郷・五箇山
 - 中部山岳地域の山村・自然
 - 田楽、地歌舞伎、万歳など



中部のハートランド性：(3)都市に息づく田舎性

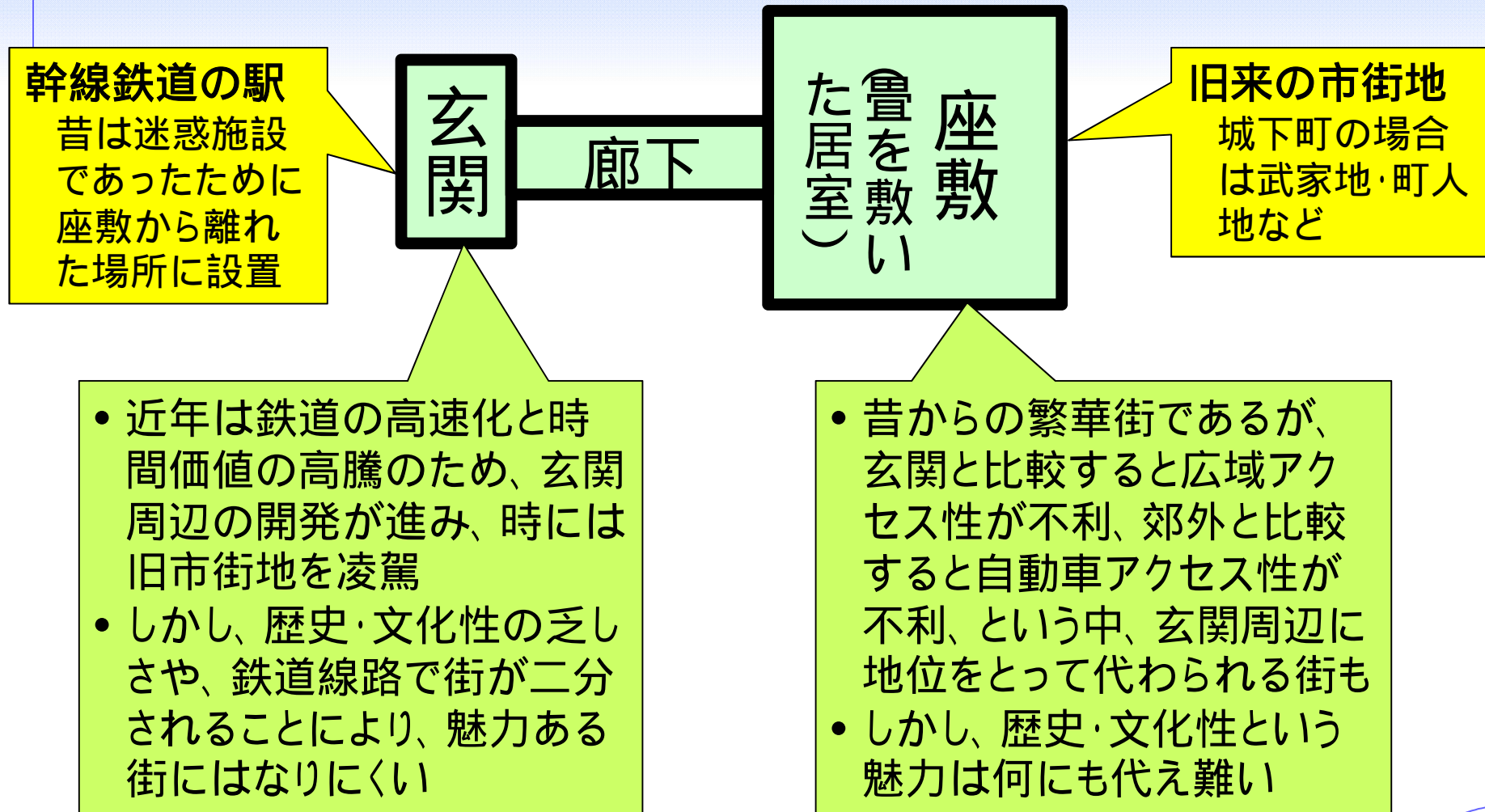
- 昭和中期までのほとんどの日本に残っていた「田舎性」が、大都市においても息づく
 - 勤勉さ、我慢強さ
 - 謙虚さ、出たからず
 - 濃密な人間関係、助け合い
 - 芸事好き
- 都市生活も田舎的良さが残る
 - 広い家、三世代同居
 - 自然への近さ



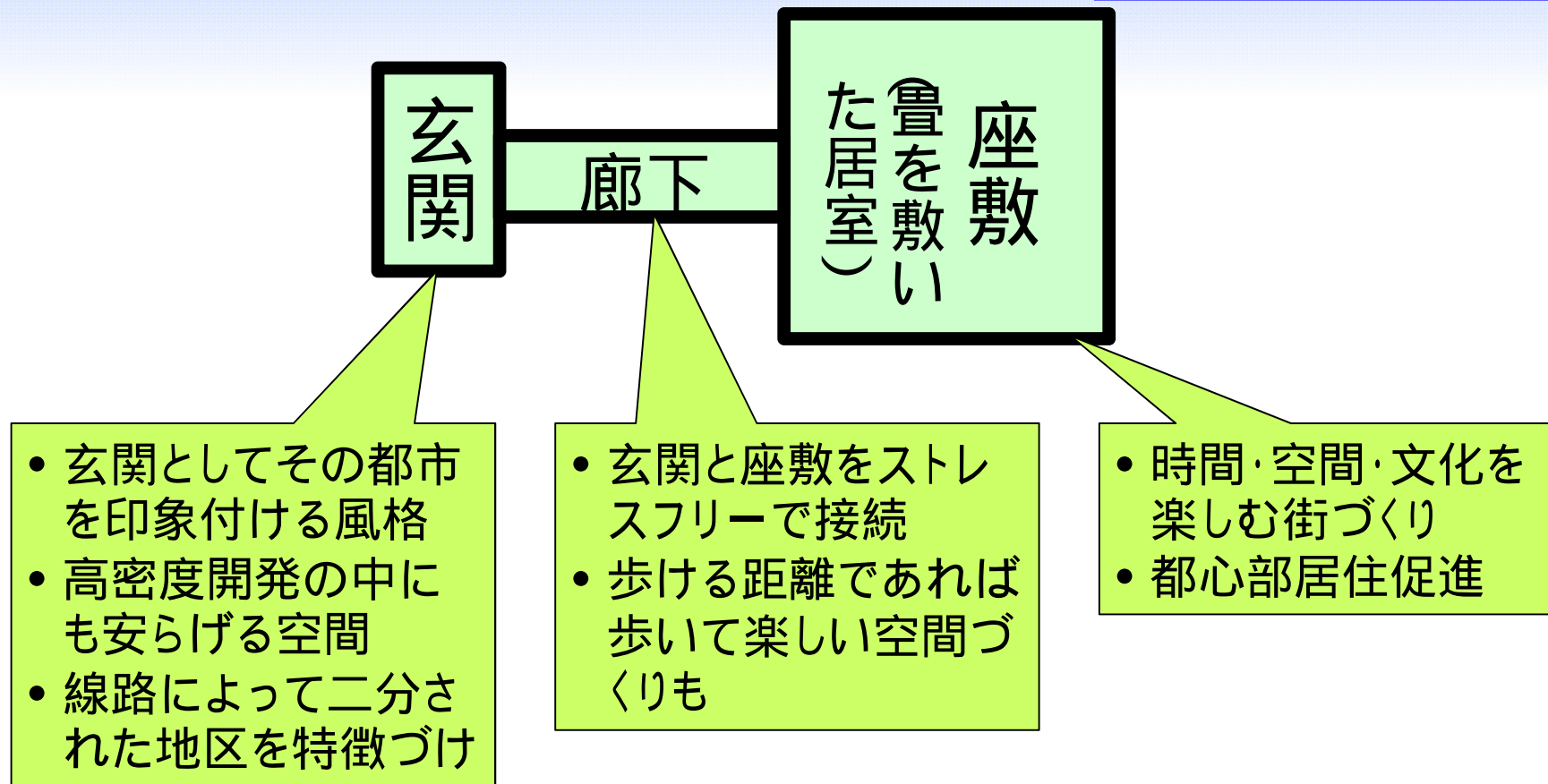
SMRにおける名古屋と名駅の役割

- 中部圏は「**日本のハートランド**」(中心地、心臓地帯)
 - 日本の中心に位置する
 - 経済エンジンとして日本を支える
 - 自然と融合する日本古来の文化
 - 大都市(名古屋)にも田舎性が残る
- 名古屋は「**日本のハートランド**」の中心都市
 - さらに名駅は鉄道のスーパーハブとして**中部圏の玄関口**となる
 - 名駅は、都市圏の中心駅であり、新幹線、リニア、幹線、在来線、主要私鉄線、地下鉄が一か所に集まる、日本で唯一、いや世界で唯一の駅

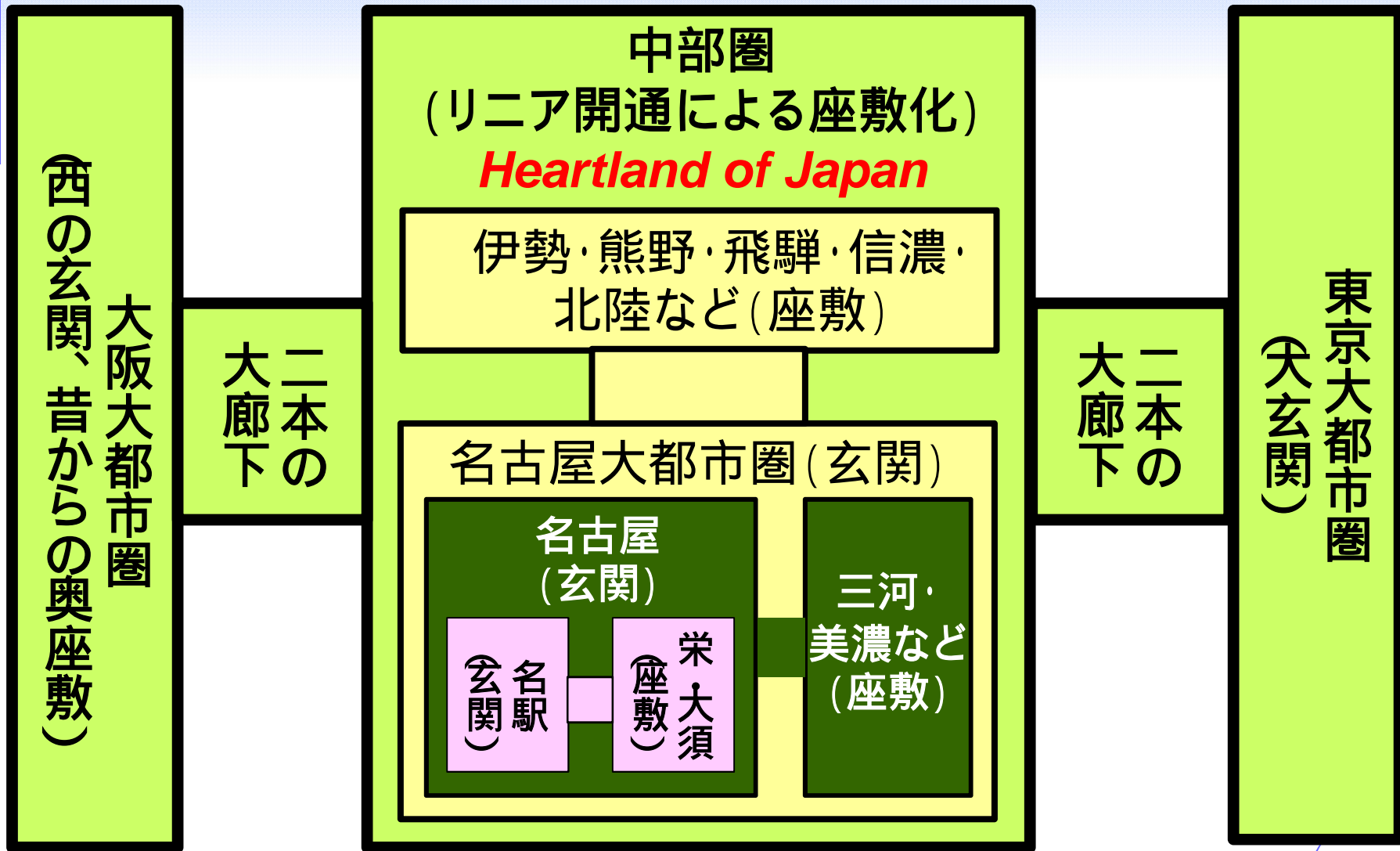
日本の都市における「玄関」と「座敷」



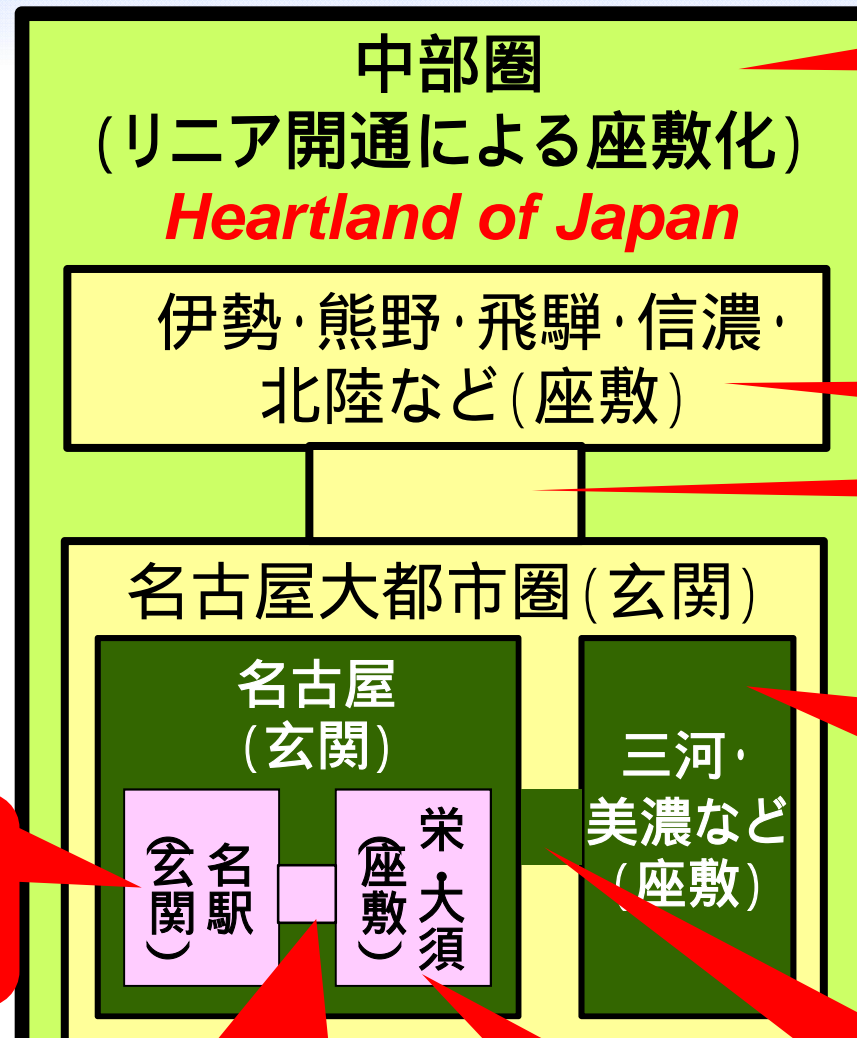
「玄関」「廊下」「座敷」の課題



玄関 / 座敷の入れ子構造



玄関 / 座敷視点による中部圏～名古屋の主な課題



「日本のハートランド」
を表現する個性化

昇龍道PJでの連携強化

高速交通体系の整備

モノづくりをベースとし
た新産業の育成
都市近郊中山間地域
の魅力化

中部圏の玄関として
の名駅整備
(高速道路直結など)

名駅—栄間のアクセシビリティ強化

栄の魅力アップ

名古屋—西三河間の
鉄道連結強化

課題解決しながらの名古屋大都市圏の生き方

- 6千万人の2時間圏人口を活かし、足りない人材(クリエイティブクラス)は他の都市圏から当面は借りてくる
 - ものづくり×クリエイティブ → イノベーション
 - やがて定着する人も出てくる
- 世界一の陸上スーパーハブである名古屋駅のポテンシャルを十二分に活用する
 - 高速道路直結
 - スマート・モビリティ・ハブ名古屋(名古屋市)
- 中部圏の座敷にある豊富な「日本らしい」観光資源に人を呼び込む
 - MICE活性化

名古屋大都市圏の特性

- 名古屋大都市圏の規模：40km圏、人口918万人、GRP42兆円
- 名古屋大都市圏の特徴
 - ・三大都市圏の中央に位置し、幹線交通網の結節点
 - ・戦国武将ゆかりの地。観光資源は背後エリアに広域的分布。
 - ・発酵食品などの独自の食文化を有し、周辺地域では農業も盛ん。
 - ・震災復興等により機能的な都市形成が進んだが無機質の面も。
 - ・自動車、航空宇宙、高度素材産業等の世界的な製造業集積も第3次産業の集積が弱い。
 - ・自動車利用の割合が高く、公共交通の利用割合が低い。
 - ・高規格幹線道路網は充実しているが鉄道網は相対的に粗。
 - ・リニア時代は国内最大の2時間圏人口の中心
 - ・大規模震災等の発生の恐れ。
 - ・三大都市圏随一の空間的、時間的、経済的な「ゆとり」

将来像

新旧・多分野の技術が「融合」し、新たな技術・産業を「創造」し、世界の新標準に「挑戦」するエリアであって、「ゆとり」を知的に活用する人材等が集まる魅力ある大都市圏。

目標値(全国シェア)	
	現状 2040
総生産	8% → 10%
人口	7% → 8%

名古屋大都市圏の発展課題

- 厚みのある産業構造の形成
 - ・一極集中のリスクを是正し国際競争に勝ち抜くため、多様な産業構造を構築
- 豊かなライフスタイル環境の活用
 - ・時間的・空間的・経済的なゆとりを十分に活用し、豊かなライフスタイル環境を構築
- 国際性の向上
 - ・国際会議、国際コンベンション、国際的なスポーツ大会等を通じ、国際性を高める
- 観光・文化資源の活用
 - ・観光・文化資源と交通ネットワークを活かし、MICEや周遊型観光を推進する
- 循環型社会システムの構築
 - ・伊勢湾流域圏が一体となり、自然環境の保護等に取り組む
- 国土強靱化への貢献
 - ・災害への対応強化／首都圏と一体となった国土の中核機能の集積を図る

産業分野

大都市圏型産業クラスターの形成

「都市システム産業」の振興

- 人流・物流の自動化促進による都市交通システム産業の先進地化
- 地域の総合的安全・安心システム構築による都市安全システム産業の先進地化
- ロボット産業の集積促進



人流・物流の自動化 都市安全システム ロボット開発

「ライフサイエンス産業」の振興

- グッドエイジング・フロンティアの形成
- ICTを活用したスマート農業産業の先進地化と高齢者が活躍する健康長寿地域の実現



振興方策

- 開発コンペティションの開催促進
- イノベーション人材の創出に向けた環境構築
- 国内外の高度人材育成・確保のための奨学金制度

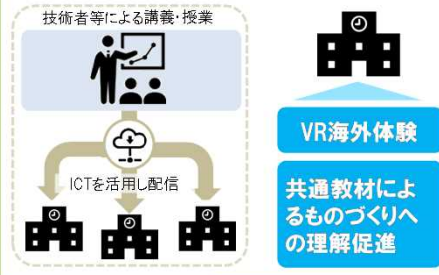


生活・暮らし分野

高度教育システム・自然が豊かなゆとりある地域

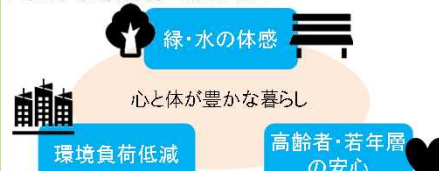
明日のエジソンを育む教育システムの構築

- 教育現場における発明家講座の展開
- バーチャリアリティを活用し、海外体験を模した研修型語学授業の展開
- 文化・教育施設を活用した教育システムの構築



豊かさを実感できる生活環境の創出

- 緑のコリドー(回廊)によるコミュニティ空間の形成
- 水辺空間における憩いと賑わいの創出
- 流域圏の広域連携の推進
- エネルギー効率の高い資源循環型都市圏の形成
- エコモビルの普及
- オレンジタウン構想の推進
- 保育・介護現場へのICT導入

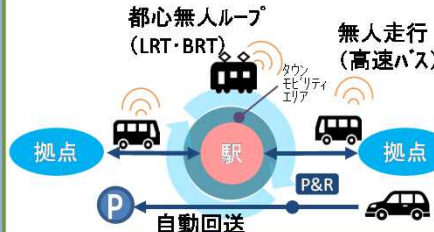


交通・交流分野

自動運転に支えられた交流社会

次世代型公共交通網の構築

- ダイナミックマップの展開
- 拡張型オートバレーパーキングの実現
- カーシェアリングにおける自動回送の実現
- 都市内に無人の公共交通網構築
- ラストワンマイル交通を自動運転で支援
- 都市間輸送の高度化



スーパーMICEネットワークの展開

- 国際的な交流拠点の整備と観光交流の促進
- 移動の自動化によるMICE拠点性の向上

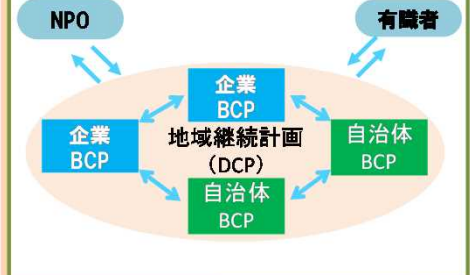


防災分野

世界で一番安全・安心な地域

産学官連携型「暮らしBCP」の構築

- 災害時の全体組織体制の構築
- 組織横断的なBCP体制の構築
- 帰宅困難者の支援体制の構築



安心・安全インフラの維持・強化

- インフラのメンテナンス推進とメンテナンス産業の集積
- 交流拠点における防災インフラの強化
- 津波想定地域における地域内連携の強化
- 災害時の電源設備の設置
- 三の丸地区における防災拠点性の強化と首都機能のバックアップ拠点の設置



おわりに

- SMRは単なる7千万人の巨大都市圏ではなく、地理・風土的に多様性・特徴を持った地域を高速交通体系で結ぶ良さを発揮すべき。
- ただし国際的には、SMR共通のサービス・プロトコルを持たせて売り出す。
- 中部圏は多くの意味で「日本の中の日本」。またその中心性も考えて「日本のハートランド」と位置づけ、名古屋大都市圏は中部圏の玄関であり、その中心都市という立ち位置で生きていく。
- 中部圏の中にも、入れ子になった「玄関」「廊下」「座敷」の構造があり、それぞれの見方で課題が浮かび上がる。