

スーパー・メガリジョン構想検討会（第 15 回）議事概要

- 1 日 時 平成 30 年 11 月 16 日（金）10:00～12:00
- 2 場 所 中央合同庁舎 2 号館 地下 2 階講堂
- 3 出席委員 奥野顧問、家田座長、井口委員、大野委員、小林委員、坂田委員、中村委員、野本委員、藤原委員、森川委員

4 議事

(1) 開会

(2) 議事

ア 事務局より資料 2 について説明。（質疑なし）

イ 中津川市 青山 節児 市長より、資料 3「リニアのまちづくり」について、岐阜県 鈴木 修二 都市公園整備局長より、資料 4「リニア開業を見据えた岐阜県の取組み」について発表が行われた。以下、主な質疑（次項以下、同じ）。

- ・リニア中央新幹線（以下「リニア」という）の中津川市にできる岐阜県（仮称）駅と、飯田市にできる長野県（仮称）駅は、比較的近いため、競合関係になりそうである。特に企業立地については競合しながら、地域を育ててもらいたい。一方で、広域の業務交通や観光交通については、競合するのか、協調するのか、いろいろな考え方があろうと思う。駅前開発について隣駅とのすり合わせや話し合いはあるのか伺いたい。
- ・(青山市長) 飯田市との連携協力については、市長同士の固い約束の下で進めている。両市には、それぞれ多くの地域資源があるので、無い物ねだりはせず、今あるそれぞれの良さでお互いに補完していこうということで進めている。
- ・今回は、中部圏の発表なので、中部地域全体としての問題提起をしたい。東海道新幹線に頼りすぎている部分があるので、行政だけでなく、一緒に考えながら豊かなまちづくりをしていきたい。
- ・(青山市長) 中部圏全体で考えたとき、中津川市は名古屋にはないものを補完できる場所と考えている。自然がつくりだすダイナミックなもの、名古屋にはないものを PR していく。これは我々のオリジナリティだと思っており、名古屋から少し奥まで足を運んでもらえるように取り組んでいる。
- ・本社機能移転に代表されるような既存産業の移転というのは、当面の定住人口増加にはつながると思うが、既存産業との相乗効果も望める新規産業の創出や、それ以外に 21 世紀型の産業、特に地域として集積することでコアとなるような産業についてもイメージを持っていただきたい。新たな成長をリードしていくための産業面における見解を伺いたい。
- ・(青山市長) 現在、中津川市内には多くの製造業が存在し、人の奪い合いになっているため、今はない業種として、医療関連や研究開発機関などの誘致を進めている。
- ・(鈴木都市公園整備局長) 産業振興に関して、セラミック関係は既存産業から発展した新しいことに一生懸命取り組んでいるところ。一方で、その他産業については、県内では前提として航空産業が盛んであり、新たな成長のための活動を行っているが、東濃地域との親和性を考えると紹介するのは難しい。
- ・二次交通の整備や周辺の知的対流拠点との交流について取り組んでいただいている点は、地元の試みとしては非常に良い。リニア開業までの 10 年の間に相当社会が変わるということなどをどのように捉えるか。リアルタイムでのビッグデータ活用や、個人認証がごく普通になると、どういうものに価値を感じるかということも変わっていくと思う。今後の地域展望を豊かにするためには、新しい産業像やどういうものに価値があると認識されるかといったことを捉えることが必要。また、地元だけでなく、リニアでつながる圏域全体を見た展望も必要ではないか。
- ・(青山市長) 二次交通に関しては、国からの支援もあって、中間駅周辺の整備や二次的交

手段としての道路新設事業、また、スマートインターチェンジの事業にも取り組んでいる。2時間圏内をつなぐということで、岐阜県の高山市、長野県の塩尻市、愛知県内及び名古屋市といったところを意識しながら取組を進めている。

- ・(鈴木都市公園整備局長) 資料4の最後の頁にもあるとおり、広域的な観点での協調については、他県との連携が必要との認識であるが、これから取り組むところ。広域観光や二次交通など、何に焦点を置くかについて、早急に話し合う機会を設けようとしている。それぞれの個性や特徴が発揮されるようなことを考えていきたい。
- ・特に観光の中日本へのゲートとしての役割に関して伺いたい。ゲートとしての地位を確たるものにするのは、資料3の11頁にもある中部総合車両基地だと考えているが、一方で、所有者のJR東海としては、安全性の観点から観光施設にされると困るかもしれないし、遠くから車両を眺めるだけでは、人は来ない。各地方にある鉄道博物館などは人気があるようだが、現在 中部総合車両基地に関してどのような議論が出ているのか紹介いただきたい。
- ・(青山市長) 中部総合車両基地の観光活用について、中津川市として基地を活かすことに関しては、JR東海にも理解していただいている。本市としては、観光の大きな目玉と考えているが、どのような形となるかはこれから話を詰めていく段階。
- ・2点伺いたい。事業主体であるJR東海の意向が大きいと思うが、資料3の8頁、JR中央本線の中津川駅と美乃坂本駅間の1駅区間をどう活かすのか。また、地歌舞伎や宿場町などの文化は愛知県の奥三河地域にも存在する。そういった愛知県の山間部との連携についてはどう考えているのか。
- ・(青山市長) 三河地域とは、三河・東美濃連絡道路の実現を目指し協議会を結成した。周辺地域とは共通する歴史文化が多く、また、物流面でも愛知県や静岡県と関係のある企業も多い。そうしたことも意識して取り組んでいる。
- ・高速道路の軸線とリニアをどうつなぐのか。郡上八幡から北上していくルートは確固たる高速道路軸になっていると思うが、下呂から高山への軸線はどうもはっきりと見えず、下呂・飛騨方面と岐阜県中心部がつながるようには見えない。他の中間駅はリニアと直交する方向に高速道路があり、人の集積を大いに期待できるが、中津川は並行するように既存の高速道路がある。その点についてどう考えているか。
- ・(鈴木都市公園整備局長) リニア駅から中央自動車道に出るところまでの整備は確実に進めていき、その後 濃飛横断自動車道まで拡張していく。郡上八幡まで続く濃飛横断自動車道を限られた区間だけでなくどんどん延伸していくものだと理解している。
- ・中津川はリニア中間駅の中では最も個性的なポテンシャルがあると思う。名古屋との近接性に加え、伝統文化と自然環境という点で一番素質があるが、今ある独自性をいかに維持していくのかという点について伺いたい。
- ・(青山市長) 中津川市は15世紀頃から森林文化が盛んであり、そうした文化を他地域とは異なる魅力として発信していきたい。また、古事記の世界観にまつわるようなこともあるので、そこを魅力として売り出していきたいと考えている。
- ・名古屋市と中津川市におけるリニアの位置づけは異なると思う。名古屋での再開発と、中津川での新駅建設及び周辺区画整理というのは、全然違う。新駅建設の前に、まちづくりの構想を描くことが重要。二次交通により文化や歴史との結びつきを考えるだけでなく、駅前をどう発展させていくのかということ、地方都市の再生にもつながると思う。
- ・(青山市長) 街道の歴史や文化、宿場町が栄えるためには沿道整備が必要。リニア駅を1つの交通結節点と考える中で、東西南北へそれぞれの魅力を発信していく必要がある。また、新幹線のちょい乗りというのが海外の方に人気なので、信州や三河地域などとも連携して、本市の存在感に結びつけていきたい。

ウ 名古屋市 松雄 俊憲 総務局企画調整監より、資料5「世界に冠たる「NAGOYA」の実現に向けて」について、愛知県 横井 篤史 政策企画局長より、資料6「愛知県の取組に

ついて」について発表が行われた。

- ・リニア開通と交通利便性に関して、ビジネス拠点へのアクセスに力を入れていることは理解したが、観光拠点へのアクセス整備についてはどう考えているか伺いたい。
- ・三大都市圏をつなぐスーパー・メガリージョン（以下「SMR」という）のセンターに位置するという点についてもう少し伺いたい。関西の立場で見ると、広域観光は割と充実してきており、中部国際空港などとさらに広域的な連携が可能となれば、多様性が将来生じるのではないかと。そういう意味では、三大都市圏の真ん中にあるというメリットをもう少し出せるのではないかと。
- ・（松雄総務局企画調整監）品川-名古屋間開業後、全線開業まで少なくとも10年間は名古屋が終点となる。本市としては、世界最強のものづくり圏域という点を活かしていきたい。また、首都圏で大規模災害が発生した際は、名古屋がバックアップ機能を果たしていくという覚悟を持っており、そのような役割を認識して、新たな総合計画の検討も進めている。
- ・（横井政策企画局長）広域圏としては、当面は中部圏と首都圏のつながりになる。既存産業ばかりではなく、新しい仕掛けを持って、今後の中部圏の産業発展をより重層的なものとしていくことに力を入れ、日本をリードしていく。そのためのリニアでもあると理解している。
- ・空間経済学の基礎で、線上に都市が並んでおり、需要が均等であるとすれば、需要に対する拠点は真ん中につくるのが一番良いということがある。しかし実際には、東京に巨大な需要があり、大阪にもそれに匹敵するような需要があるため、現状真ん中に拠点をつくるということにはならない。ところが、名古屋は線上で真ん中にあるというだけでなく、鉄道も高速道路も八の字を描くハブになっており、さらに、日本海側と太平洋側を結ぶ南北軸のハブにもなっている。これは物流では重要な点であり、このセンター性というのをもう少し強調した方が良いと思う。
- ・名古屋市の今後の可能性をいかに現実のものにしていくか。また、中部圏を含めた広域圏における効果をいかに発揮していくか。これらを2027年の品川-名古屋間のリニア開業までにどれだけ実現できるか。市としての決意と現在の状況を伺いたい。
- ・（松雄総務局企画調整監）2027年まで残された時間が少ないことは事実。少なくとも今年度中には駅前広場の基本的な絵姿を示し、早急に整備内容や役割分担の具体化を図っていきたいと考えている。
- ・資料6の8頁に記載があるように、名古屋駅をスーパーターミナル化することで、中京大都市圏全体に大きく貢献されようとしていることは理解したが、大都市名古屋を訪れる人に対する受け皿としての宿泊面が十分なのか伺いたい。
- ・（松雄総務局企画調整監）宿泊先不足の話はご指摘のとおり。名古屋のホテルはほとんどビジネスホテルであり、2026年に愛知で開催予定のアジア競技大会の際も、今のままでは多くの方の宿泊先は京都か大阪となるのが現実的。どうしたら5つ星ホテルに泊まってもらえるのか、規制緩和あるいは誘導策も含めて県と協力しながら検討しており、早急に実現に向けた施策を打ちたいと思っている。
- ・（横井政策企画局長）ホテルに関しては、名古屋市から説明いただいたとおりで、5つ星ホテルなどを誘致していきたいと考えている。
- ・今後、名古屋がSMRのセンターとしての役割を果たすためには、現在集積している国内資源だけでは不十分で、世界中から資源を集める必要がある。その際、愛知県や名古屋市が世界に向けて一番分かりやすくアピールするとなると何になるのか。例えば産業では何を中心に据えていくのか。21世紀では、自分たちだけで持続的にイノベーションを興し続けることは難しく、次に成長する技術や、イノベーションの核となるものを持たなければ、結局拠点を奪われてしまうことになるのではないかと危惧している。世界から研究者やイノベーター、資金を集めるとしたら、どのような旗を掲げるのかということについて伺いたい。
- ・（松雄総務局企画調整監）本市としては、これから先も産業・経済力は絶対に落とせない。

行政だけでなく、経済団体とも一体になって、足並みをそろえて、経済環境の変化を乗り切っていきたいと考えている。そのときに、東京や大阪と比べた名古屋の産業構造を考えると、圧倒的に弱いのが IT・IoT 産業であるので、愛知県とも協力して、IT・IoT などの次世代のグローバル産業強化に力を注ぎたい。

- ・(横井政策企画局長) AI・IoT を次世代の産業につなげていきたい。資料6の17頁にある Aichi-Startup もその仕掛けであり、遅ればせながら本県でも検討を進めている。また、18頁にあるようなシンガポール大学とのつながりや、あるいは、アメリカにある支援団体と連携してサポートしてもらうような仕組みづくりを進めている。仕掛けをつくり、AI・IoT 産業を成長させて、ロボットの次の産業につなげていきたいと考えている。
- ・圏域全体の多様性に貢献するという観点からも、世界最強のものづくり拠点であり続けることは必須のことであるかと思うが、リニア駅ができることで他地域とどうつながるのか。首都圏や関西圏だけでなく、その外側との距離も縮まるということが重要ではないかと思う。その際、最強ではあるが足りないものは何か、ものづくりのあり方が変わっていく中で何を取り入れる必要があるのか、ということを野心的に考えてもらいたい。また、名古屋中心のフィジビリティに加えて、海外からの投資対象となるために、メガリージョン単位で世界的なフィジビリティを高めるという発想を持ってもらいたい。
- ・(松雄総務局企画調整監)名古屋がどう変わらなければいけないかということに対しては、寛容な街、ダイバーシティな街に変わる以外にないと思っている。どこに行っても閉鎖性が指摘される。魅力がない街というのは良くないので、寛容性のある街にするしかないと考えている。
- ・中京大都市圏というのは、冷静に考えれば伊勢湾の経済圏であるので、三重県東部との連絡性や経済ビジョンが鮮明にないと、名古屋の位置づけとして、東側のことばかり考えているように見える。また、資料6の10頁目に中部国際空港の話があったが、東京国際空港(羽田空港)や成田国際空港、関西国際空港と比較すると、伸びは極めて緩やかであり、滑走路増設というほどの状況ではない。その点に対する問題意識と、躍進させるための施策が必要で、センターとなるためには、空港機能を反省的に躍進させる知恵がいる。名古屋鉄道での中部国際空港までのアクセスは良いとは言えず、リニアの構想と並行して見直すべきだと思っているが、その辺について伺いたい。
- ・(横井政策企画局長) 中部国際空港への鉄道アクセスについては、ご指摘のとおりであり、これから検討していくというところ。中部国際空港の機能については、資料6の22頁にもあるが、現在 大規模展示場を建設中であり、来年の夏にオープン予定。運営は民間企業に任せ、フランス企業と手を組んで世界各国からいろいろなイベントを誘致する。エンターテイメントだけでなく、産業に密着するようなイベントを誘致したいと考えている。
- ・名古屋は良い意味で特殊な歴史を歩んでいると思っている。明治から第1級の国鉄駅を担ってきたのが名古屋駅で、そこに直結するというのは、品川や新大阪に比べると圧倒的な歴史性があり、ポテンシャルがある。そこにもう少し踏み込む余地はないのか。シンボリックな空間で、乗換利便性を上げるということだけでなく、もう少し考えていることがないか伺いたい。
- ・(松雄総務局企画調整監)名古屋駅の歴史的なポテンシャルに関するご指摘は、一度 持ち帰って検討したい。
- ・愛知はものづくりの中心的な役割を担ってきたと思うが、これまでの繁栄が最も大きな落とし穴であるということも認識してもらいたい。今までの産業が、次世代産業の足を引っ張るという事例は世界にいくつもある。今の延長線上にのみ成長があるのではないということぜひ認識していただきたい。
- ・駅前などはどうしても付加価値が上がるので、それを社会資本に組み入れる、還元できるような仕組みをつくって、さらに価値を増大させることが必要。ある程度平等に還元するような仕組みと増進した部分を街や市・県に返す仕組みをつくらないと不平等が出る。

エ 事務局より、資料7について説明。(質疑なし)
その後、次回について、12月17日の開催が周知された後、閉会となった。

以 上