

国土審議会計画推進部会 第12回稼げる国土専門委員会

平成31年2月14日

【原課長補佐】 それでは、ただいまから国土審議会計画推進部会第12回稼げる国土専門委員会を開催させていただきます。

冒頭に1点、ご報告申し上げます。今村委員から委員辞任の申し出があり、1月18日付で退任されましたことをご報告させていただきます。

では、資料の確認をさせていただきます。本日は、ペーパーレス会議で実施致します。そのため、資料につきましては一部を除き、タブレットに保存されています。では、タブレットの画面をご覧ください。資料の一覧がアイコンとして表示されております。そこで保存されております資料の確認についてですが、上から順に資料1「稼げる国土専門委員会委員名簿」、資料2、渋谷区様からの提出資料、資料3、東京急行電鉄株式会社様からの提出資料、資料4「取りまとめ骨子(案)」、別紙2「知的対流の種類(典型的なイメージ図)」、参考資料1「各地域の重層的な対流を促進する事例調査 ~『大都市圏×大都市圏』、『大都市圏×地方都市等』、『地方都市等×地方都市等』の対流事例~」、参考資料2「各地域の重層的な対流を促進する事例調査 ~ローカル版『知的対流拠点づくりマニュアルのフォローアップ及び新規事例』~」が保存されているのをご確認頂ければと思います。

次に、紙で配付させて頂いた資料についてです。まず「座席表」、「議事次第」、そして別紙1「知的対流の種類」については、A3の紙になっております。

続きまして、タブレットの操作方法についてご説明致します。表示されている資料のアイコンを指でタッチして頂きますと、その資料が表示されます。また、次のページに進みたい場合や前のページに戻りたい場合は、指で画面をスクロールして頂ければと思います。最後に、一覧の画面に戻りたい場合は、画面左上の矢印表示のアイコンをタッチして頂きますと、一覧の画面に戻ります。

以上につきまして、不備がございましたら事務局までお知らせ下さい。また、タブレットの操作方法等についてご不明な点やこの先、問題等が発生した場合には、近くにおります事務局までお声掛け頂ければと思います。

続きまして、本日の会議の公開につきましてご説明させていただきます。当委員会は、稼げる国土専門委員会設置要綱に従い、会議、議事録ともに原則公開とさせて頂いております。

本日の会議も公開とさせていただきます。この点につきまして、予めご了承下さいますようお願い致します。

また、本日は畦地委員、石井委員、中村委員、藤沢委員がご欠席でございます。なお、坂田委員長は所用により1時間程遅れて到着される予定です。それまでの議事進行は委員長代理に指名されております中川委員にお受け頂くことになっております。

オブザーバーとして、国土交通省都市政策課、神保企画専門官にご出席頂いております。

また、外部有識者として、渋谷区渋谷駅周辺整備課長の中田様、株式会社東急設計コンサルタント専務取締役の太田様にもご出席頂いております。なお、太田様は本職に2月1日付より着任されておりますが、前職では、東京急行電株式会社渋谷戦略事業部副事業部長として、渋谷駅周辺の再開発事業に携わっておられました。

最後に、本日は当専門委員会の定足数を満たしておりますので、会議は成立することを念のため申し添えます。これより先、カメラによる撮影はご遠慮頂きますようお願い申し上げます。

それでは、以降の議事進行は中川委員にお願いしたいと存じます。中川委員、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【中川委員長代理】 それでは、議事を始めたいと思います。委員長が遅れて到着することですので、それまでの間になりますが、私、中川から議事を進めさせていただきます。

お手元の議事次第に従いまして、議事を進めます。本日は3つの議事が予定されております。1つは外部有識者からのプレゼンテーション、2番目として取りまとめ骨子案の提示、それから、その他という3点でございます。

それでは、まず第1の議題について、本日は渋谷区におけるリノベーションを起こすまちづくりの取組について、ご発表を頂きたいと思います。最初に、渋谷区の中田様よりご報告を頂きたいと思います。よろしくお願い致します。

【中田渋谷駅周辺整備課長】 ただいまご紹介頂きました渋谷区の都市整備部渋谷駅周辺整備課の中田と申します。よろしくお願い致します。

現在、渋谷駅中心地区では区画整備や、市街地再開発事業など、渋谷駅の駅ビルをはじめとする5つの大規模開発、鉄道駅改良事業や河川事業、雨水流出抑制事業など、多岐にわたる事業が同時進行で行われておりまして、渋谷駅周辺でのまちづくりについてご説明させて頂きたいと思います。

目次の順に従いまして、渋谷駅周辺の特徴、東京都における位置づけ、開発概要、基盤整備、エリアマネジメントなどについてご説明させていただきます。

まずは渋谷駅の特徴について、ご説明させていただきます。渋谷駅は国道246号と都道明治通りの幹線が交差する部分に位置しており、地形的にはすり鉢の底に位置するような坂に囲まれた場所になっています。鉄道はJR線をはじめ、鉄道4社8線が乗り入れる駅となっています。

周辺の各都市、拠点とのアクセスも良く、右の図の3都心ターミナル鉄道乗降客数のデータを見ますと、1日の乗降客数はおよそ300万人となっており、新宿に次ぐ第2位の乗降者数となっています。また、バスについても、渋谷駅はJR渋谷駅を挟んで東西にバスターミナルを有しており、西口には約30系統、東口には約10系統のバスの乗降所があり、少し古いですが、平成19年度のデータでは1日の乗降客数は約8万7,000人となっており、日本では第3位の乗降客数となっています。

次に、都市観光についてです。平成29年度の国別外国人旅行者行動特性調査によると、同年度に東京に訪れた外国人旅行者数は1,377万人となっており、そのうち42.6%の約578万人が観光として渋谷を訪れています。また、訪問上位国として、フランス、スペイン、イタリアを中心とした欧米諸国からも観光客が多く、人気のスポットはスクランブル交差点、八チ公広場などが挙げられております。現在の渋谷では外国人の方が見受けられまして、国籍も多岐にわたっており、観光客の他にも留学生、就労者など、日本に暮らす人も仕事や遊びで訪れているように感じます。

次に、渋谷駅中心地区のまちづくりについてご説明致します。渋谷駅周辺では、百年の計と銘打ちまして、大規模な基盤整備、老朽化した施設の強靱化のための機能更新などが進められております。併せて、未来に向けたまちづくりを検討しております。

まずは渋谷の都市再生の基本的な考え方として、東京都における位置づけにおいて、グローバルビジネス拠点と定めている大手町、丸の内とは対照的に、生活文化拠点としての渋谷をコンセプトとしております。具体的には、渋谷の特性を生かしながら、渋谷を訪れる人、渋谷で学ぶ人等の皆様が芸術文化、IT産業等、生活文化のコンテンツを育めるような拠点を目指しております。

次に、渋谷駅周辺の法的な位置づけです。渋谷駅周辺地域は渋谷駅中心部から半径700メートル範囲となっており、右図の赤線枠内となっています。平成17年に都市再生緊急整備地域に指定され、23年にはアジアヘッドクォーター特区、翌24年には特定

都市再生緊急整備地域に指定され、開発の誘導と国際競争力強化をするべきとされています。

緊急整備地域の指定を受け、平成19年からこれまでの間に、様々な検討を行って参りました。全てについてご説明出来ませんので、本日は、 の中心地区まちづくり指針2010、 渋谷駅中心地区基盤整備方針、そして 渋谷駅中心地区都市計画の概要の3点に焦点を絞り、ご説明申し上げたいと思います。

最初に、渋谷駅中心地区まちづくり指針2010についてです。まちづくり指針2010は、「世界に開かれた生活文化の発信拠点“渋谷”のリーディングコア」を将来像として掲げ、この将来像を実現するために1から7の各戦略を立てております。この指針は、学識経験者を中心に町会・商店会、町の方々と各関係事業者の方々と渋谷のまちづくりについて検討したものをまとめたものです。

続いて、渋谷駅中心地区基盤整備方針についてです。こちらは渋谷駅周辺の開発事業の機運に合わせ、まちづくり指針2010の将来像を実現するため、駅前広場、道路広場等の公共施設を官民連携して実現するための将来像を記したものです。

最後に、渋谷駅中心地区都市計画の概要です。こちらは今回、各事業を行い、都市計画の変更または決定を行ったものをまとめたものになります。この他にも各開発事業を含めた地区計画を策定し、公共的な広場や歩行者動線なども整備することとなっています。

こちらはまちづくり検討の仕組みについてになります。渋谷では学識経験者の方、地元議員、事業者などで構成される会議体を幾つも持っており、こちらはその体系図となっています。一番左上にある渋谷駅中心地区まちづくり調整会議というところが親会という形になっており、複数の学識経験者の方にご参画頂きながら、下部の会議体も持ちながら中心地区の様々な検討を行っています。

次に、渋谷駅周辺地区で行われている大規模開発についてです。渋谷駅中心地区では、ここに示します5つの開発が現在進行しており、通称、五街区と呼ばれております。スライドで示しております が平成24年にオープンした渋谷ヒカリエで、 が昨年9月にオープンしたばかりの渋谷ストリームが右下にあります。これらに加え、今年の秋には、渋谷フクラスと渋谷スクランブルが開業する予定となっており、左下にある桜丘地区については、今、事業に着手したところとなっています。

各街区の状況を説明させていただきます。まずヒカリエですが、2012年に開業しており、五街区の事業の中で最も早い開業となっております。建築の用途は低層から中層階が店舗、

中層にブロードウエー・ミュージカルが行われるような専用劇場があり、中層階から上層階が事務所という形になっています。

続いて渋谷ストリームですが、こちらは東横線のホーム及び線路の跡地を利用して、昨年の9月に開業しました。用途は事務所、店舗、ホテル等で、33階、180メートルとなっています。また、開発に合わせ、敷地に隣接する渋谷川の清流復活水を活用した水系施設の整備とか、渋谷河川上空に広場を整備しており、賑わいの創出を行うとともに、約600メートルにわたる緑道を整備しているものになります。

続いて、道玄坂一丁目駅前地区、先程フクラスと申し上げたところになります。こちらは2019年秋頃の開業予定となっており、用途は事務所、店舗等になっています。開発に合わせ、渋谷駅西口の交通広場の一部を敷地内に引き込み、バスターミナルの整備、また地下には地域荷捌き施設を備えた都市計画駐車場を整備しています。

続いて、渋谷駅桜丘地区です。こちらは現在事業に着手したばかりで、2023年開業の予定になっています。用途は、事務所、店舗、住宅等になっており、五街区の再開発事業で唯一住宅の整備が行われる開発となっています。この地区は、国道246号により渋谷駅と分断された地区となっていたところについて、この開発により渋谷駅と一体的な動線が確保されるということで、地区の発展に寄与する施設として期待しています。

最後に、渋谷スクランブルスクエアになります。こちらは渋谷駅の駅ビルになっており、JR渋谷駅と地下鉄銀座線の駅改良工事とともに建築が進められています。今回は渋谷駅中心地区の中で一番高い230メートルのビルという東棟が先行オープンを予定しており、建物全体が竣工するのは2027年の予定になっています。

こちらは、渋谷駅周辺大規模開発の全体イメージ図になっています。2027年頃の渋谷をイメージしているものです。これら全ての建物が公共貢献施設を有しており、公共的な広場や歩行者動線などを整備して、駅から後背地の人の流動というところに寄与しているものになります。また、外国企業等を誘引する施設や、産業の進出支援施設など新たな事業を展開しようとする方々のための施設も積極的に整備しています。

続いて、渋谷駅中心地区の基盤整備方針についてです。現在、渋谷区では安全で快適な広場空間の整備、安全でわかりやすく便利な駅、めぐり歩いて楽しい町、地震や雨に強い町を目指して、基盤の整備を行っております。

まず、駅前広場等の整備についてです。今回の渋谷駅周辺の区画整理などの事業により、混雑していたバスターミナルの再編を行い、安全で利用しやすく再配置するとともに、混

雑していた駅前広場を拡張するなど、より快適で使いやすい広場空間の創出を行っています。

次に、駅改良、鉄道改良についてです。渋谷駅は地下5階の地下鉄副都心線から地上3階の地下鉄銀座線駅まで、多層に6線の駅が配置されており、わかりづらく、乗り換えの利便性にも課題がありました。今回の鉄道改良事業で、副都心線に東急東横線を地下化し、相互直通運転を行うことで、都市間のアクセスが向上することになりました。また、JR渋谷駅は山手線と埼京線の縦方向に350メートルほどずれていましたが、東横線の跡地を活用することで、ホームを並列化することが出来、乗り換えの利便性と安全性の向上が図られることになりました。さらに、地下鉄銀座線はJRと駅が直交していたことから、乗り換えに課題がありましたが、130メートル東側にずらすことにより、その問題を解決することが出来ます。全ての改良事業が完了した暁には、わかりやすく使いやすい渋谷駅となることが期待されています。

次に、歩行者ネットワークの整備についてです。現在の渋谷駅周辺では、国道や都道、鉄道などで、歩行者路線が分断されており、また地形的にも起伏が多く、バリアフリーの観点からも課題がありました。各開発と官民連携により、駅から施設の後背地へ歩行者動線を繋ぐことにより、町と駅のネットワークを強化するとともに、さらに開発施設内には、公共的なエレベーターやエスカレーターなどの縦路線を配置したアーバン・コアと呼ぶ施設を配置して、起伏のある地形でも誰でも歩きやすい歩行環境を実現することとしております。

最後に、防災についてです。渋谷駅周辺には老朽化した施設が多く、震災時には鉄道や幹線道路などに大きな影響を与える恐れがありました。今回の事業により、老朽化した建物を建替更新することで強靱化を図るとともに、近年のゲリラ豪雨などにも対応するため、地下貯留槽などを整備して、水害の対策も行っています。また、各開発では帰宅困難者対策として、一時滞在施設や防災用品の備蓄などを行い、災害により強いまちづくりを行っています。

続いて、エリアマネジメント組織についてです。渋谷駅前エリアマネジメント協議会とは、渋谷駅前をより良いものにしていくために発足された組織で、平成23年に発足しております。エリマネの会員は行政と民間事業者から構成されており、官民が一体となった組織になっています。活動内容はスライドで示すものとなっています。

次に活動コンセプトになりますが、エリマネは渋谷が世界一だと思える人を増やすことを

目標としており、「遊び心で、渋谷を動かせ」をコンセプトに、町に関する様々なイベントに関与しています。今年についてはスライドに示すとおりになっています。

エリアマネジメント協議会の発足の2年後、一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメントが設立されました。一般社団法人となったことで、公共空間での屋外広告物掲出等の公益的取組の実行団体といたしました。

具体的な活動について少しご紹介させていただきます。左の写真は、工事用タワークレーンのイルミネーションになります。冬の期間限定でライトアップを行いました。また、工事中の街並みとして、大学やデザイン学校と連携し、仮囲いに右の写真のような絵を描いています。また、渋谷駅が工事中で目的地までの経路等がわかりにくいいため、エリマネ独自のサインを計画した事例が右上の写真となっています。

次に、情報発信についてです。渋谷の工事の情報、渋谷の今を知ってもらうために、ホームページやリーフレットなどを作成して、町への来訪者に対して情報を発信しています。また、ここにはありませんが、現地には壁にQRコードが張っており、コードを読み取ると、工事の状況等の情報を得ることができる仕組みも入れています。

さらにインフォメーションコーナーなども設置して、子供たちとレゴで渋谷の模型をつくったりするなど、交流型の情報発信にも取り組んでいます。加えて、ARを活用して、広く渋谷を知ってもらうための工夫もしています。

地域で行われるイベントにも協力しており、この写真は渋谷スクランブル交差点で行われている年末カウントダウンになっています。こちらは3年前から始まったイベントになっており、毎年多くの方にお越し頂いています。

最後に、まちびらきについてです。まちびらきとは、長期にわたる工事により、町の魅力を維持するために大規模開発の開業など、工事の節目の時期に地域と開発事業者が連携して、町全体を盛り上げていく仕組みになっています。世界に開かれた生活文化を発信するということを目的にしています。まちびらきの基本方針ですが、1、町の大きな変化に合わせた地元中心の取組とすること。コンテンツを生み、育て、バトンを繋ぐ取組とする。渋谷らしい回遊性とネットワークを活かした取組とするという3点として、みんながつくり、参加し、盛り上げ、新しいまちづくりの始まりをPRするものとしています。

まちびらきの時期展開についてです。先ほどご説明したとおり、渋谷の五街区は順次開業していく予定ですが、その開業、町の変化に合わせ、まちびらき 期、 期、 期と計画しており、今年の秋には第 期のまちびらきを行う予定で現在進めているところです。

期で行ったまちびらきの事例についてご紹介いたします。まず、「ツナグアカリ」についてです。こちらのイベントは、渋谷ストリームの開発と合わせて整備されました、渋谷川とその前の広場を利用したイベントになっています。地元の方や来街者の方の想いをアカリに書いて頂き、遊歩道をアカリで繋ぐイベントになっており、多くの方で賑わい、好評となっています。

続いて、「月見大茶会」です。こちらも渋谷ストリームの広場を利用した催しになっており、伊藤園さんが主催で、水出し茶のサンプリング、ワークショップ、抹茶体験、抹茶&お菓子ふるまい、ステージ落語などが行われました。このイベントでも、午前中のワークショップから満席になるなど、定員のあるコンテンツについては各回満席で終了しており、各世代の方に楽しんで頂けました。

最後に、「The good day TOKYO」になります。こちらは渋谷川の遊歩道にハンモックなどを並べ、くつろぎの場を提供するイベントになっております。昼間は本の貸し出しなども行い、子供連れのお客様なども多々見られました。また、夜は先ほどの「ツナグアカリ」との相乗効果もあり、ランタンによる秋の夜風を感じられるような癒しの空間を演出することが出来ました。

本日ご説明させて頂きました様々な取組にいて、今後も繋げていくために、まちづくりの仕組みをつくっていく必要があると考えております。住民や渋谷に関わる多様な方々とともにつくり上げる4つの視点とともに、協奏するまちづくりを展開するために、交流・協働の場、地域シンクタンクの機能、情報発信の拠点機能を整備する必要があると考えています。それにより、町と連携して、渋谷を世界へ情報発信を行うような生活文化の拠点として、今後も実現を進めていきたいと考えています。

以上、渋谷区の渋谷駅周辺のまちづくりについてのご説明になります。ありがとうございました。

【中川委員長代理】 中田様、ありがとうございました。

それでは、今ご説明頂いた点にいて、委員の皆様方、オブザーバーの方とか、国交省の方も結構ですが、ご質問、ご意見がありましたらお願いしたいと思いますが、如何でしょうか。

それでは、私から質問させて頂ければと思います。ここの委員会が「稼げる国土」ということですので、今、渋谷の町が大きく変わるというご説明を非常にわかりやすくご説明頂いたわけですが、生活文化拠点というのは、渋谷がどういうビジョンで稼いでいくのか



について、恐らく生活する、住むということだけではなく、あるいは生活文化を発信するというお話がありましたから、コンテンツを創造して、それを発信していったり稼いでいくとか、あるいは都市観光の話もありましたから、そういうところで稼いでいくところとか、あるいはIT産業という話もありましたから、そういうお話も含んでいるのかなと私は理解しました。

ご質問の1点目は、渋谷の生活文化拠点というような大きなビジョンは、「稼ぐ」という意味からすると、どういう形で生産性を上げていくのか、生産していくのかとか、そういうビジョンをお持ちなのかということをお伺いしたいと思います。それから、2点目は、本日ご説明頂いた内容が、基本的には再開発とか、インフラの整備に関するものですが、それが目指している稼ぎ方にどのように関連してくるのかという話をお伺いできればと思います。

以上2点ですが、よろしくお願ひ致します。

【中田渋谷駅周辺整備課長】 ありがとうございます。スライドの生活文化拠点の位置づけというところで、先程大手町・丸の内とは違うということで渋谷のコンセプトをご説明させて頂いたところですが、渋谷は従来より情報発信の文化がありますので、この地位を今後も継承していきたいと考えています。今の渋谷の良いところはそのまま生かしていきたいということで、エンターテインメント施設、デジタルコンテンツ産業などを今後も育成していけるような、また絶えないような形でこのエリアを育てていきたいと考えており、さらにコンテンツの発信も今までの渋谷の位置づけでありますので、そういうところを伸ばしていきながら、そこにまつわります企業さんとか、そういった産業を育成していくことにより、今回のテーマの「稼ぐ」といったことを実現して参りたいと考えています。

2点目のご質問ですが、再開発、インフラの整備について、渋谷は開発等がなかなか進まず、先程、情報発信といったことで、多くの方にお集まり頂いているところですが、インフラ整備などが整っていないところもありますので、さらに皆さんに多く集まって頂けるように、こういった開発、インフラの整備を進めることにより、先程の産業の育成に繋げて参りたいと考えているところです。

【中川委員長代理】 ありがとうございます。他に如何でしょうか。

【東出委員】 プレゼンテーションどうもありがとうございました。

お話をお伺いしていると、全体的に非常にまとまって、1つの方向に向かって皆さんが歩いているな、走っているなという印象をすごく受けました。よく考えてみますと、い

ろいろなステークホルダーの方がたくさんいらっしゃって、多分、それを1つの方向に向かってプロジェクトを動かしているのではないかなと思いました。そういった中で、行政としていろいろなステークホルダーの方々をまとめていくというか、1つの方向に向かわせていくというのかわかりませんが、その辺でご苦労されたというか、いろいろと考えていかなければいけないということがありましたら、教えて頂きたいというのが1点です。もう一点は、プレゼンテーションの後半で、マネジメント協議会という組織が立ち上がったというご説明がありましたが、15ページにある全体の体制図の中で、協議会の位置づけや役割分担はどうなっているのかということがあれば教えて頂きたいと思います。

【中田渋谷駅周辺整備課長】 ありがとうございます。

最初に行政として、多くのステークホルダーの方がいらっしゃいますので、まずまちづくりの方向性を定める必要があるということで、平成19年よりガイドラインを策定していきながら、また、まちづくりの方針と、先程ご説明しました にあります基盤整備方針で、具体的にどのような整備をしていくのかといったことを地域の方も含め、行政も、国等も入り、またステークホルダーの方も入りながら、指針をまとめました。当時まとめた検討会議のスキームについては今回お示し出来ていませんが、その流れで15ページにあります、このまちづくり調整会議ですが、従来は、この方針を定める際には検討会で議論してきました。方針を定めて、そこでそのまま方針のとおり進むかということ、なかなか複層した街区が全てでございまして、それこそ重なりながら事業を進めていく必要があるということもあり、特に隣接する道路と街区が隣接するようなどころでは竣工の時期も異なってくることもありますので、そういった時期のずれから生じるような、結局は高低差が出たりといったところの調整等も入ってきたり、また工事を進める中で課題も多く出て参ります。そこは行政だけでコントロールしていくことも難しくなりますので、各学識経験者の方のお知恵も頂きながら、この指針にも、毎年、親会でも1回以上は行っており、その下の下部会議についても多く、年間30回数えるほど複数の会議体を設け、皆さんと力を合わせながら各課題の検討を進めているところで、このまま2027年までずっと進めていかないと、こういった複層した事業はなかなか進んでいかないのかなと考えています。

実は、ここにお示ししている中に本当はエリマネの協議会もあるのですが、済みません、今回は割愛しており、この中にはお示し出来ていませんが、エリマネの取組についても、五街区の開発の中では必要な取組になっており、常にその取組の内容など、こうすべきで

はないかといった議論も、この中で併せて行って頂いているものになっています。

【東出委員】 どうもありがとうございました。

【中川委員長代理】 ありがとうございます。他にもご質問があるかもしれませんが、やや時間が押し気味ですので、中田課長、どうもありがとうございました。

それでは、引き続いて、株式会社東急設計コンサルタントの太田様よりご報告を頂きたいと思います。

【太田専務執行役員】 太田でございます。よろしく申し上げます。私、2月1日付で異動して東急設計ですが、その前は東急電鉄で渋谷の担当をしておりました。もう一つ、今、話題になっていたエリアマネジメント組織一般社団法人が渋谷駅前にもありますが、実はその代表理事もしており、そういう立場で、資料的にはややかぶるところもありますが、ご説明させて頂きたいと思います。多分に東急的な視点という感じでございます。

最初に出るのが駅の乗降ですが、これは世界上位50駅の年間乗降客数、渋谷が新宿に次いで2位で、11億人ぐらいで、ずっと日本の駅があって、パリ北の3倍から4倍、要するに鉄道ターミナルであるということです。歴史を紐解きますと、20世紀の頭から鉄道がどんどん整備されてきて、1934年に東急本店が出来ます。渋谷の町に非常に大きなインパクトを与えたと言われているのが、前の東京オリンピックのときにNHKが内幸町から移り始めてきた時です。これはオリンピックに合わせて国際放送センターをつくらなければならないということで、旧ワシントンハイツの跡地に出来てきたんですが、それをきっかけに渋谷の町が駅だけではなく、町の中にも広がるようになります。

これは青色が商業施設ですが、プラザ、本店、西武百貨店、パルコがどんどん開業してきて、この頃からだんだん「若者の町」と言われるようになりました。若者が集まるのはいいんですが、東急としては大人も来てもらいたいと思っており、ずっとそれを言い続けていますが、それに伴い30年前、東急本店の裏の駐車場を活用する形でBunkamuraが出来ています。大人を呼ぶということで、マークシティ、セルリアン、ヒカリエといった商業施設が出来てきました。

これが昔の渋谷の写真、60年です。駅の上にデパートがあります。ここに文化会館があります。東急はここに鉄道を運営して、こういう施設は何のためにあったかという、鉄道の沿線にお住まいの方々が日々の暮らしでお求めできないような買い回り品等を休みの日に家族で、電車に乗ってここへ来て頂いて、買い物をして、屋上に遊園地もあったりとか、昭和20年代はここにロープウエーがあったみたいですが、2年間だけで

なくなっていました。ここには映画館があって、プラネタリウム、いろいろ休みの日を楽しんで頂くという場です。言ってみれば、モノ消費だけでなく、コト消費もここで行われていたという形でした。

ところが、言ってみれば東急沿線の一部の渋谷という位置づけだったのですが、先程「若者の町」というお話も申し上げましたが、最近は外国人も、我々は「世界のSHIBUYA」と言うようになりました。これはカウントダウンイベントの絵でございまして、上から見たんですが、昨年というか、つい1カ月程前ですが、スクランブル交差点で10時に警察がしっかり人数管理をして、危なくないよという感じです。行ってみると、半分ぐらいは外国人という感じのものでした。渋谷駅の周りにはこうやってビジョンがあり、実はこれに私が写っていますが、10時45分頃に挨拶をして下さいと言われ、一般社団法人エリアマネジメント、あと区長と地元の方と3人だけ、なかなか得がたい経験を得られたのですが、こういうプロジェクション・マッピングをやったりというような感じです。

それから、ハロウィンになると、去年はネガティブな感じでしたが、若者が車をひっくり返したりというのがあり、これはぜひ渋谷に来て下さいというようなことは積極的に言っていない。両方ともそうですが、何か知らないけれども集まってきちゃうというような場所が、今の渋谷という形です。

渋谷の町の特徴ですが、これは昔から言われていますが、スタートアップビジネスが非常に多いということと、ITクリエイティブ産業が非常に多いです。DeNA、GMOとか、サイバーエージェントは今はかなり大きなIT企業になっておりますが、もともと渋谷からスタートアップしていったというようなことで、そういうところが1つ渋谷の町の特徴です。

先程の中田課長のご説明であったので端折りながらになりますが、今、渋谷駅周辺は大規模な工事が随分進められており、そのあたりの経緯をまずお話させていただきますが、事の発端は20年前の1998年でございます。小淵内閣が緊急経済対策で地下鉄工事をやろうと決めました。当時は13号線というのが神泉池袋で止まっていたんですが、これを渋谷まで延ばすということが1985年の運輸政策審議会の答申では盛り込まれていたのですが、また、答申には入っていなかったのですが、かねてより検討されていた東横線との相互直通運転を始めようとしたのが20年前のことです。当時、東急電鉄の社内ではいろいろな議論があったんですが、東横線の輸送人員が90年代はだんだん落ちてきて、ギリ貧になっていたということがあり、要するに渋谷で止まっていたは駄目ではないかと。

新宿がマスとして大きいですから、新宿にダイレクトに乗り入れていかないと、JRも湘南新宿ラインなどを走らせる計画になっていたこともあり、競争力をつけようという感じでこういった判断、これをきっかけに渋谷の開発が始まりました。

こうやって副都心線が、こちらは13号線ですが、こちらが北でこちらが南、明治通りのところにこうやって鉄道が入ってきて、もともと東横線がこちらに高架橋で入っていたのですが、地下で繋いで、ここの部分が空きますので、駅の再開発が始められるだろうと。その議論が始まったのが20年前ぐらいで、その頃に学識経験者を中心に委員会が組織されます。まずは基盤をどうするかという話が始まり、国の方に入って頂いたり、東京都、それから行政の方、基本は鉄道事業者です。東急、JR、メトロが入って、この駅をどうするかというような議論が始まります。デッキをつくるとか、広場をつくるというのがありましたが、いろいろある中で、これは中田さんがご説明されましたが、鉄道は乗り換えの利便性が非常に悪い状況でした。埼京線がこちらにあたり、銀座線の位置がわかりにくいというようなこともあり、このホームが動きますから線路をこっちに動かして、埼京線のホームをこちらに持ってきて、恵比寿駅みたいな形態にする。銀座線もわかりにくいので、銀座線をこちらに動かしてという形です。

このときに、あつたらいいなと思ったのが、実は渋谷は谷底です。こちらが坂でこちらが坂ですから、銀座線をこちらに動かしますと、銀座線の上に上屋をかける、上屋の上に歩行者通路をつくるのが可能です。そうすると、大体4階レベルになりますが、宮益坂上からこちらにマークシティといったところももう既にあるので、東西でずっと駅通貫で橋が架けられると、ここに歩道橋が架けられると。これはなかなかいいんじゃないかというような議論があって、当時それをやってみようというような話になりました。それは鉄道の施設整備と一体的に行っているものです。

それから、実は駅前に川が流れており、渋谷川という河川法で言う河川がここの部分にありました。本当に駅前です。これはB1レベルで地下の歩行者動線を阻害していましたので、当初は河川局さんにこれをサイフォンで下に落とせないかというような議論もしましたが、難しいということで、ずらして、ここに地下貯留槽、雨水貯留槽をつくったりとか、広場をつくったりしました。それから、ここに再開発ビルを建てますので、そのビルと直交して抱き込めるような形に流路を変えて、ここを下水に変えます。河川を下水に変えるということで、やり方としては区画整理という手法を設けました。実はここに鉄道が走っている。この鉄道が地下化になりますから、鉄道用地が空きますので、ここの鉄道用

地を河川用地にして、駅前の河川用地を宅地に変えるというような用地交換をやっています。この区画整理をURさんが主体となって行っています。

それから、当時議論がありました都市再生の政策に乗せようという形で、駅を中心に700メートルぐらいの範囲を緊急整備区域という形で決めております。今になってみると、こどもの城の開発とか、NHKの建て替えというのはこの外になってしまっているので、もっと広くとっておけば良かったんじゃないかという議論がありますが、当時は駅前の再開発をやらなければならなかったもので、駅周辺の開発区域について、全て都市再生特区を適用して行うという形での開発の進め方になりました。

順番はこんな感じでビルが建っていくという感じのシナリオになっており、最初に建ったのがヒカリエです。ヒカリエの場所というのは、実は明治通りのこの場所でした。そこに地下鉄が入って来ますので、まずはここにもともと文化会館が建っていたんですが、鉄道の工事ヤードが必要だろうという形でまずは文化会館を壊して、わっと下に掘りまして、鉄道の金で下まで掘ってしまったんです。掘ったのをそのままにしてその上にビルを建てたという感じです。いろいろな機能が縦積みになっており、商業があって、ホールがあって、オフィスがあるという形です。特区の、渋谷の開発全てがこの開発案件に入っていますが、アーバン・コアという機能があります。これは縦動線、先ほど申し上げましたが、渋谷の駅は谷底にありますから、谷底から上の4階レベルまで縦で一気に上げなければならないという形で、そういう公共的な空間を民地の中につくるということが、特区の公共貢献の目玉として認めて頂き、こういうものが設けられているということでございます。

東急は渋谷をエンタテイメントで盛り上げたいと思っており、先ほどBunkamuraの話を見せて頂きましたが、駅前にもエンタテイメントの拠点を設けたいということで、ヒカリエの中にシアターオーブというものをつくりました。これは基本的にブロードウエーとかウエストエンドのミュージカルを持ってくることを念頭に置いています。

これが先程申し上げたアーバン・コアの写真です。この相互直通運転をする時にもう一つ議論があったのは、もともと東横線が2階に高架橋で入っていて、覚えている方もいらっしゃると思いますが、端の改札を出るとそのまま自然とデパートの中に入り込むというような構造になっていました。それを地下に潜らせたら通過駅になってしまう、それだけは避けたいという議論があり、ここをがばっと掘っていったんですが、ヒカリエのところをどんと抜くという構造にしております。駅は安藤忠雄先生にデザインして頂いたことも

ありますが、最近ではこういうのはあまり珍しくなく、京橋あたりにも多くありますが、当時は非常に珍しく、担当者はいろいろ苦労したと聞いています。

ヒカリエの中にはクリエイティブワーカーの拠点を設け、8階にトークイベントが出来るようなスペースや、シェアオフィスがあり、展示スペースもあるという形でございます。先程も渋谷はクリエイティブワーカーや、スタートアップ企業が多く、それを育成したいという考えがあるというお話をしましたが、実はこれも公共貢献のメニューの1つですが、ヒカリエの8階にこういった機能が設けられております。

それから、ストリームの開発です。去年の9月に開業して、用途としてはオフィス、商業、ホテル、ホールという形で、オフィスについては六本木からグーグルジャパンの本社が移ってくる。グーグルさんはもともとセルリアンにいましたが、企業は大きくなると出ていってしまいます。渋谷から六本木に出ていってしまい、また開発があったので戻ってきて頂くことが出来たという事例になります。

このプロジェクトの特徴は、先程も申し上げましたが、東横線の線路の跡地を活用して、一部民地も取り込んで区画整理をするというやり方ですが、渋谷川と連続的な繋がりがあ、外に開かれている感じがあるということです。この渋谷川は、もともとほとんど人も寄りつかないようなところでしたが、落合の下水処理のもっと下流から、ほぼ水が流れていなかったのですが、その水を流すようにしようという形で、壁のところには水をはわせて水辺空間をつくりました。それから、先程もご説明しましたが、線路の跡地を河川用地に変えたので、その線路跡地を活用して、もともと切り立った護岸でしたが、ここを壊して、緩傾斜護岸という形に変えて、タワーの横の遊歩道と広がった川という形での公共空間整備を行っております。河川の上にはキッチンカーを出したり、ラジオのスタジオもつくったりというような場所です。

川の上に広場を設け、こういうイベントが週末に、これはバスケットボールですけれども、階段があるのですが、階段がこんな感じの観客席みたいになっているという、デザイン上の工夫もされているのがストリームです。

それからスクランブルスクエア、駅街区です。これは東棟が今年の秋頃、11月ぐらいに開業する予定ですが、オフィス、商業、展望施設、産学交流施設があります。

売り物はこの展望台です。この展望台が出来ると、下にこんな感じでスクランブル交差点が見下ろせる場所になります。先程も申し上げましたように、渋谷の開発は20年前に始まりましたが、ちょうどその頃は東京オリンピックの話はなく、たまたまこのオリンピ

ックにぎりぎり間に合うような感じでこういうものが出来てくるというような運命もありますので、先ほど「稼げる」という話も出ていましたが、「稼げる」1つのポイントになってくるのかなという気持ちであります。

それから、この施設のもう一つの特徴ですが、先程ヒカリエの8階にクリエイティブワーカークの拠点をつくったという話をしましたが、こちらの施設も、写真にはないですがアーバン・コアの他に、15階にキューズという施設をつくりました。これは東大、東工大、早稲田、慶應、東京都市大という5大学と民間企業が連携する形でのイノベーション拠点です。我々は何というか、オープンイノベーションと言って、企業の方々にも入って頂いて、いろいろな情報を出して、いろいろな議論をして、ここでイノベーションを起こしてきています。その拠点をこのスクランブルスクエアの中でつくりたいと考え、華々しく立ち上がりましたが、中身についてはまだこれからというところもあり、ぜひ皆様方のお知恵も頂きたいというように考えています。

それから、我々東急は、Greater SHIBUYA構想というのを昨年4月に中期計画の中で出しましたが、Greater SHIBUYAとはどこまでなのか、ということで、たまたまオリンピックがあって、国立競技場が千駄ヶ谷にあり、これが2.5キロです。2.5キロでぐるっと円を描きますと、Greater SHIBUYAというエリアがわかります。もちろん中目黒も入り、東大駒場や、代々木公園が入ったり、青山とか、実は六本木ヒルズまで入りますが、この話を森ビルにすると結構受けるのですが。

ポイントは、駅が拠点ですが、いろいろなところにシンボリックな軸を伸ばしていきたいという形です。これはもう既に出来ていますキャットストリート、渋谷川の暗渠の上を、賑わいを持った形で人が動いていくようになっています。我々は東横線が地下化されて、その上空の開発をやりたいということもあり、こういった軸をつくっていきたいなという形です。先程イノベーション拠点をこちらに設けるといってご説明致しましたが、この軸上に例えばいろいろなところ、開発をしていって、東大駒場や、代々木公園がありますが、そういうところにもイノベーション的な拠点があって、それを連携させていくというような形で、この地域でクリエイティブな産業とイノベーションを興していきたいと考えています。

実際に行われている幾つかのケースをご説明致します。こんな感じで、原宿から中目黒に至る軸でございますが、まずはShibuya CASTという施設が一昨年の春に開業しましたが、東京所有地の70年間の定期借地という形で開発させて頂きました。用途は事務所、店舗、



共同住宅という形です。私どもだけではなく、大成建設さん、サッポロさんとの共同事業となっていますが、ここはキャットストリーの出口という形で、開発地域の前に広場の賑わいをつくって、原宿と渋谷の繋がりに貢献するということが1つの目的です。

こんな感じでイベントを行っていて、もともとキャットストリーは原宿の方が賑やかで、渋谷はあまり人が来ていませんでしたが、この開発が興ってから、随分こちらにも人が流れて来て頂いている感じになっています。

これはマツコさんの番組で紹介されましたが、実はこの中にシェアオフィスがあり、これは住宅があります。この中には、面白い人たちが結構住んでいて、そういうコミュニティーが育成される感じのものをつくっています。クリエイティブワーカーの拠点にしたいという思いがあり、こういったものも整備して、うちの社員も1人送り込んで住ませたりなどを行っている状況です。

それから、代官山の線路上空にはLOG ROAD DAIKANYAMAというものを開発しました。暫定的に10年間でという形でやっているものですが、木造の店舗、これはキリンさんがクラフトビールの拠点をつくっているところで、実はこの下に東横線が通っています。

さらに、覚えていらっしゃる方もいるかと思いますが、東横線は清掃工場の脇でこんなにカーブで入っていました。昔はこの辺に駅がありましたから、この辺は大体電車が止まっていることが多い状況でした。

これも地下に降りましたから、ブリッジという施設をつくっております。ホテル、事務所、店舗、保育園でございまして、下を貫通通路で人が通り抜けるような形にしたり、もとは鉄道があったことを想起できるような施設をこちらでつくりました。

それから、100 BANCHという施設があります。これはストリームの裏ですが、もともとマスプロ電工さんというメーカーさんの配送拠点でしたが、それが要らなくなったということで私どもが買い、中をリノベーションして、実はこれパナソニックさんに使っています。パナソニックさんも大企業ですが、何か自分達このままではいけないんじゃないかという危機感があるみたいで、クリエイティブな拠点みたいなものを持ちたいと。渋谷でそれを持ちたいという形で使っているもので、渋谷川の脇にあります。こういった事例もあります。私どもは開発だけではなく、こういうリノベーションでそういった拠点の整備もという形で、広域渋谷の開発を進めています。

これは先程中田さんが説明されたので端折らせて頂きますが、あとエリアマネジメントの活動もっております。これは駅周辺の開発ですね。

基本的には、これから東口広場にカフェができる、このあたりですが、その運営を一般社団法人のエリアマネジメントが行っていききたいという形で考えています。

それから、非常に大事なことですが、渋谷の場合は公共空間や、広場などを使って、いろいろなイベントをやっていこうという形になってはいますが、これを統一的なコンセプトで出来ないかと考えています。エリマネの話ともリンクしますが、例えばこの秋に音楽祭というのが道路空間を使って行われていますが、こういったエンタテインメント的なものや、これはトークイベントを中心にしたSocial Innovation Weekというのが今年の9月に、一般社団法人渋谷未来デザインという組織が主体となって行われました。これはヒカリエです。表参道ヒルズ、これはエッジオブというところですが、こういう社会課題をどう解決するかみたいなものを、町ぐるみでイベントとして取り組んでいるというような状況です。

それから、東急のアクセラレートプログラムというのがあります。私どもはベンチャー企業の育成も考えています。これは渋谷に限りませんが、ベンチャーとのコミュニケーションをやっていきたいと。ビジネスコンテストみたいなものを行い、優秀者は表彰します。東急賞、渋谷賞、二子玉川賞。これは109万円、渋谷だから42万8,000円かな、二子だから25万円と、大したお金ではありませんが、お金よりも私どものリソースを使って、テストマーケティングをそのベンチャーさんにやって頂くというような場を、渋谷を中心に設けています。

我々が目指すところとして、渋谷はこれまで副都心と呼ばれていました。都心があって副都心があって、沿線があります。こちらで私どもはまちづくりをやっているわけですが、主に対して副というよりは、生活圏に近い1つの新しいコアとして、別のアイデンティティを持って、東京の町を都心とともに引っ張っていくというような構造をつくる。そういうところで渋谷のまちづくりに貢献していききたいということでございます。

長くなりましたが、以上でございます。ありがとうございました。

【坂田委員長】      ありがとうございました。

それでは、今のご説明について、ご質問、ご意見をお願い致します。

【高田委員】      東急グループさん、東急鉄道さんと言った方がいいのかよくわかりませんが、いろいろなイベントや投資などをされていると思いますが、その場合の投資効果やコスト、その辺は社内の中でどのように考えていらっしゃるでしょうか。

【太田専務執行役員】      個別に、例えば不動産投資などは投資基準を満たすことが大事だと思っています。だから、ある程度の利回りみたいなものが設定されていると思います。

ただ、利回りだけを追求していくと変革ができないので、例えば渋谷ではもう少し緩く考えて、トータルで大体4%くらいで回ってればいいという感じで、外部経済も含めて、例えば何かを投資すると、外から刈り取れば、例えば鉄道輸送人員が増えるとか、そのリテールの売り上げ、そういった総合的な判断をするケースもあります。基本は、それぞれの事業ごとに投資基準を決めてやるという感じです。

【中川委員】 今のご質問に関連しますが、先程都心があって、副都心があってと山になっている絵がありましたが、それは私が行っている経済学の中で地代のカーブだと考えてもいいと思いますが、通常、東急さんが渋谷の開発にコミットする意味を考えてみたのですが、従来、鉄道事業者というのは交通費用を下げることで都市を拡大して、その場合には沿線の地価が上がりますから、利用者だけではなく、沿線開発によってその利益を生み出すというような沿線開発のモデルというのがあったと思います。それが人口減少などで必ずしも郊外で地価がどんどん上がる世界でなくなってくるということは、多分、鉄道会社がアクセスしているCBDと言われている中心業務地域の価値、生産性というものを上げることにより、沿線の価値が上がるとか、通ってくる人の価値が上がってくるとか、そういうことかなと思っていましたが、要は人口減少時代の投資における鉄道会社さんのビジネスモデルというのは、都心のCBDの生産性を上げることによりコミットしていくというのがこれからなのかなと。それが今、東急さんが渋谷でされていることかとお聞きして思いましたが、感想のようになってしまい何とも言えませんが、変なことを言っていたらご指摘頂ければと思います。

【太田専務執行役員】 ありがとうございます。大変重要な話だと思っていて、もともと基本的なパターンとして、都心で働いて郊外に住んで電車で通勤してもらおうというのが鉄道のビジネスモデルでしたが、これから、実は多摩田園都市というのがここにあって、30年前に「金曜日の妻たちへ」というドラマがあり、みんなここに住みたいという感じになってきましたが、今になってみると、最近うちの若い社員はこの辺あまり住みたくないと言い出しており、この辺がまずいわけです。これは何とかしなければいけないと我々は思っていて、多分、これは東急だけではなく、あらゆる民鉄についてそれが社会課題となっていると思います。

一方で渋谷は勢いがありますから、これからはこの辺の勢いを活用して、ここをどうやって盛り上げていくのかを考える必要があるし、先程もご質問がありましたが、それぞれ単体の利回り最大化で行こうとすると、不動産屋の発想からすると、必ずここはオフィス

ビルを建てて、こっちはマンションを建てると絶対になってしまいます。我々はそれを逸脱しなければならないんじゃないかということです。今、働き方改革という流れもありますので、それをいかにとらまえて、ここをいかにこっちに還元させるかということをお我々は考えていかなければならないんじゃないかというような議論をしております。

【中川委員】 ありがとうございます。

【坂田委員長】 他に如何ですか。

私からも。私は東京大学におりますので、先程の渋谷キューズ、総長が真ん中に座っていましたが、大変期待しております。

1つは、先程のお話の後半で少し言及されましたが、主とか副ではなく、それぞれの町のオリジナリティー、アイデンティティーが非常に重要で、先程からのご説明を伺っていると、実は一昨日、品川の話も伺いましたが、渋谷は非常にユニークな環境づくりをされていると思います。都市と、中心部と地方だけではなく、中心部にできる大きな集積の多様性がどうなるかによって、人流もかなり変わるのではないかと思います。その辺でさらにつけ加えて仰って頂けるところがないかというのが1つです。それから、もう一つは先程のキューズの話もありますが、イノベーションを創発する環境。それもいろいろあって、渋谷的に出来るイノベーション、そこでハードウェアの開発とは違うイノベーションに関して、今のところどういう要素が重要と考えるのか。先程渋谷区からのご説明で、たしか「遊び心」というのが資料にあったと思いますが、それは確かに世界的に言われていることだと思いますが、その要素について何かお考えがあればお聞きしたいと思います。

【太田専務執行役員】 今、品川の話もして頂きましたが、まず渋谷も品川もそうですが、こういう都市の特徴づけというのは、必ずその先に鉄道が郊外に延びていますので、郊外の鉄道の沿線に何かあるかということの関連づけで何か語られてくるのかなという感じがします。品川と渋谷の1つの大きな違いは、品川は超高層ビルが多く建ちますが、周りに何も無いと言ったらあれですが、それだけですよね。渋谷の場合も超高層ビルが多く建つのですが、新宿副都心ほど広くなく、外に出ると町があります。町の中でいろいろな人と人が交流できるかと想います。ごちゃごちゃとしたところも割と近くにあることが1つの特色だと思うので、それを生かしてやっていく必要があるのではないかと思います。

それから、キューズの中身については今もいろいろありますが、渋谷らしさということであると、エンタテインメント産業などが多い。例えばライブハウスも結構多いので、その

辺との組み合わせをどうしていくかというのはこの課題だと思いますし、実際その中身についてなかなか難しく、何をやるのかなと言って、とりあえずモビリティぐらいは、MaaSという言葉もありますから、渋谷らしいMaaSはどうかというのは1つのネタとして考えています。

それからもう一つあるのが、地方創生というんですか、地方都市との交流みたいなのをこの拠点で出来ないだろうかということを議論し始めており、これは国の政策とも非常に合致しやすいような、国の方の理解や支援も得やすいところもあると思いますが、議論の最中でこれもまだ中身がない状況です。少なくともその辺の議論が始まったばかりですので、これから皆様方のご指導を頂きながら、という状況です。

【坂田委員長】 地方都市の交流につきましては、渋谷は全国的に知名度があるので、地方から来て頂く分には非常に吸引力があるのではないかと思います。イノベーションのところでもう一言申し上げますと、日本の大企業周辺のイノベーションは、大企業は大体、自分の事業ドメインに非常にスティッキーなので、でも遊び心で考えることというのは、そういう事業ドメインからはみ出ていることが大体多くて、なかなかその接合が難しいケースが多いんじゃないかなと。ただ、渋谷は事業ドメインを比較的柔らかく考える企業が傾向的には多いかなと私は思いますが、その辺如何でしょうか。

【太田専務執行役員】 これはパナソニックさんのケースですが、100 BANCHという施設を使って、別にパナソニックさんの社員がここにいるわけではないんです。若者を募って、何かアイデアを出させて、それにメンターをつけて、何でもいいからやってみて下さいという感じでやらせるんです。1年間ぐらいやってみて、最近のヒット商品が何かコオロギラーメンとあって、コオロギを使ってラーメンをつくるというような話があって、これはパナソニックの今の事業と全く関係ないんじゃないのと思いましたが、彼らは彼らでそれなりに満足している感じもあります。そういうマインドを持った大企業の方が渋谷に来て頂き、先程のキューズみたいなところは交流の場として必ずあると思いますが、町なかでも見つけてきて自分達でやるというケースもあり、そこを連携させながらというのはモデルとしてあると思うので、これも1つの面白い事例ではないかと思います。

【坂田委員長】 わかりました。

【太田専務執行役員】 これはリノベーションですね。ボロボロの倉庫でしたが。ボロボロの倉庫のリノベーションといってもパナソニックさんはそれなりにお金を持っているので、中に入ると結構ピカピカです。そういうケースがあります。

【坂田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、次の議題に移りたいと思います。第2の議題について、時間が押していますので、短目にご説明をお願い致します。

【守谷企画官】 事務局より、資料4の取りまとめ骨子案についてご説明致します。

骨子案ですが、1ポツの稼げる国土とは何かという項目ですけれども、「稼げる国土」とは地域の独自性の個性を生かし、その付加価値を具現化して経済活動を行うことにより、各地域の産業振興を図るという国土の姿であり、第4次産業革命によって経済社会のパラダイムシフト、産業構造や付加価値の創出のメカニズムの大幅な変化が起きようとしており、付加価値の創出において、労働集約や資本集約の必要性は低く、また情報インフラが全国で整備されている状況は地方都市にとっての大きなチャンスであります。これまでの固定観念を捨てて、地域の独自の個性を生かし、その付加価値を具現化して経済活動を行うことにより、地方創生を進めることが求められております。

第4次産業革命の進展に伴い、労働集約化、資本集約型に続く知識集約型社会が具現化すると、個人の知恵が価値を生むこととなり、組織の壁を越えて、また業種の壁を越えて知的対流を行うことがさらに重要となり「予定できない接触」、結果として「予定調和なき対流」によるイノベーション創出が重要となっております。

日本は、全国でデータドリブンなイノベーションを行える環境にあることから、通信インフラを用いる知識集約型産業については、都市と地方の格差は小さく、地方に大きなチャンスが到来していると言えます。「地方に到来したチャンス」を最大限に生かすことによって、「稼げる国土」を形成することができると考えております。

資本集約型社会において、商品の評価軸であったコスト、機能性、品質、耐久性とは別の「共感と呼ぶ価値」への評価が高まっており、例えばサステナビリティという価値、ネット通販で求められる配達時間の短縮とは逆に、配達に時間がかかるが良品が届くという価値、1つ1つの製品を手づくりで行う職人が製品に込める魂への共感と呼ぶ価値などがあり、こうした「共感と呼ぶ価値」はどの地域にもその潜在力があり、それをどのように引き出して稼げる地域にしていくかということが本委員会の大きなテーマであります。

次に2ポツですが、本委員会の検討経緯として、これまでの検討経緯を記載した上で、3年間で取り上げた知的対流の類型を検討したいと考えております。

これは別紙2というのがございます。知的対流のタイプAですが、これは拠点を形成し、多様性のある者が可変的に集うことで生じる知的対流による知恵やアイデアの高度化・高

付加価値化を促すものです。例えば2年目の調査で行ったナレッジキャピタルなどがこうした例になっております。多くの企業などで新たなビジネスシーズやアイデア創出に外部人材などの知見への期待が高まっており、様々な人材が集積しやすい、コミュニケーターの仲介や多種多様なイベントにより、利用者間の交流が生じやすい、大都市圏など人材の多様性、高密度な状況で生じやすいという特徴があります。

続いてタイプBですが、これは特定地域が主体となり、関係主体が連携して、潜在的価値を有する技術や製品等の高度化・高付加価値化を促すもので、四万十町における取組、鯖江市における取組などがこうした事例になっております。潜在的価値を有する技術や製品などの高付加価値化を目的とした関係主体間の連携であり、特定の目的を有することで関係者の集積がしやすいという特徴があります。

続いて、A、Bにそれぞれの拠点同士がネットワークを形成しているような事例もありました。東北大学の産学官連携拠点であったり、また3年目の調査で取り上げたco-ba渋谷と全国25拠点の連携がこうした事例になります。特定または複数の主体が連携し、強み弱みを補完し合う関係が形成されるために、対流が生じやすいというような特徴があります。

続きまして、別紙1の紙で配付している資料ですが、各事例の特徴などをまとめております。ここで課題・対処手法、必要な支援についてまとめております。上のタイプAの課題・対処手法ですが、人材については交流を促進するコミュニケーターの確保が必要となっております。資金については、施設整備を伴う場合、整備に係るイニシャルコスト、運営のランニングコストが必要であり、行政目的を有する、行政課題解決という目的を有する場合は、公的補助金、クラウドファンディング、融資といった方法があったり、またランニングコストについては公的補助金であったり、自律的な運営という方法があります。行政目的を有しない場合は、公的補助金によらず、クラウドファンディング、融資によってイニシャルコストを得たり、またランニングコストは運営意図を重視しながら調達していくということが考えられます。

タイプAの必要な支援のところですが、行政目的を有する場合、イニシャルコストに係る一定の公的支援があり得るのではないかと考えております。

次に下のタイプBの課題・対処手法ですが、人材については、地域課題解決に対処しようとする人材の確保が重要であり、こうした志のある人材の確保が必要であると考えております。支援については、これは上と同じような内容になりますが、あとモノというこ

るで、各地に存在する潜在的価値を有する産品などの高度化・高付加価値化を行う手法・手段の確立、情報収集、流通・広報手段の改革というのがあり、高付加価値化に繋がる知見の収集、内部人材の育成、外部人材の確保、顧客ニーズを適切に把握できるように顧客との接点を創出するといったことが必要であり、また前例なき取組に対する公的機関の推進力が必要と考えております。

必要な支援ですが、上で挙げましたイニシャルコストに係る一定の公的支援や、また本委員会で収集・分析した成功事例の周知、また教育として志のある人材、高付加価値化に繋がる知見を有する者の育成に対しての一定の公的支援であったり、あとは志のある者と高付加価値化に繋がる知見のマッチングや顧客ニーズに適切に対応できる仕組みに対して、一定の公的支援があり得るのではないかと考えております。

その真ん中にネットワークを形成というようなものを置いており、A、Bとは別に必要な課題として、情報になりますが、拠点における取組の紹介など、関係者間のネットワーク形成のための情報発信が必要ではないかと考えております。

また、最後にこの別紙2のもう1つ下にタイプCとありますが、これは拠点は形成せず、特定の専門性・秘匿性の高い知見を集約化したプラットフォームを基点として、ヒト・モノ・カネ・情報などの対流を促すものということにしていますが、例えばリンカーズとか、3年目で扱ったパソナなどがこれに当たります。企業ニーズと情報との対流があり、それを繋ぐものとしてプラットフォームがあるということです。プラットフォームの運営主体が集約した知見を様々な企業ニーズに汎用することで、プラットフォームとしての信頼性を高めているというものになっております。

これについても別紙1の一番下に記載していますが、情報が必要となり、暗黙知の特定の専門性・秘匿性の高い知見などの収集方法が必要となっており、必要な支援は、これ自体への支援ではなく、今後、一定の行政目的を有する知的対流拠点などがこうしたものを活用する場合に、一定の公的支援の可能性が必要ではないかと考えております。

資料4の骨子案に戻ります。3ポツのこれからの検討課題というところですが、今申し上げた必要な支援ということで書いてある内容と同じものがありますが、特に本日ご議論頂きたい内容は、こうした知的対流拠点の公的支援のあり方についてが1点目になります。もう1点の議論のポイントとして、ここの一定の公的支援については起業促進や地域活性化など、それぞれの地域が抱える行政課題解決に向けた期待値を評価していくことが持続的な運営に繋がるとともに、将来の事業継続の価値判断に資するものとして重要となり、



例えば施設の利用者数、商談件数、売上高などは目に見える成果である一方、対流によって創出される新たな価値への評価の方法について、それらの数値単体では必ずしも評価できるものではなく、複数の要素を総合的に勘案して評価する必要があると書いており、期待値の評価のあり方についてもご議論頂きたいということが、2点目の検討して頂きたいポイントとなっております。

続いて、4ポツはイノベーションディストリクトとスーパー・メガリージョンに関して記載しています。これは先程の渋谷区さんと東急さんにプレゼンして頂いたところですが、いろいろな起業家、スタートアップなどがオープンな環境で協働できる「近接性」と「集積」を重視して、コンパクトな都市形成を目指す都市経済対策であるイノベーションディストリクトが知的対流拠点の集積の発展型として、一部この報告書として位置づけたいと考えております。

次に、一番下にスーパー・メガリージョンへの期待ということも書いておまして、これも今、スーパー・メガリージョン構想検討会において骨子案を議論しているところですが、この「稼げる国土」の観点でも記載しております。リニア中央新幹線開通に伴う大きなインパクトは、時間の短縮に伴う人的対流の向上、交通利便性の低い地域におけるインパクトがあり、イノベーションディストリクトが形成されると、その都市における高密度な知的対流が形成され、リニア中央新幹線の開通によりディストリクト同士の時間的距離の短縮、さらなる知的対流効果が期待され、その効果はイノベーションディストリクトに限らず、その周辺の地方都市、ひいては日本全体に知的対流効果をもたらすことが期待されると考えております。

それ以降は、平成30年度調査結果の付録となっており、参考資料においても個別事例の紹介をしています。

最後に、本日欠席された委員から事前にご意見を頂いておりますので、ご紹介いたします。

石井委員です。公的支援について、最近の消費者は製品を選ぶ際に製品の能書きや生産者の思いなどを重視するようになっており、共感を呼ぶ価値への評価が高まるという点については同感です。特に地方の現場では、人材確保に対する支援が不可欠ではないか。地域でコミュニティーを創出し、人材教育を図りながらビジネス、地域活性化を推進する動きへの支援が必要ではないか。タイプAの拠点形成型について、多様な施設が立地すると相対的に質の劣る施設も出てくるので、ユーザーに対して施設に関する情報を適切に提供

することが重要ではないか。タイプCは、公的支援に係る議論にはなじみにくいものの、成功事例の横展開を通じた啓発があり得るのではないか。評価軸については骨子案のとおり、目に見える数値の評価だけでなく、その対流によって生まれる新たな価値の評価が必要であるという旨は同感である。例えば公的支援を実施後、数年後に施設利用者数の操業数、操業率、売上高の伸び率などを評価したり、マスメディアの取り上げ回数を評価することがあり得るのではないかというご意見を頂いております。

続いて、中村委員です。公的支援についてですが、知的対流拠点の整備を促す都市を選択する際に、従前の財務余力の乏しい都市に補助率の高い多額な補助金を投与するのではなく、財務余力のある地方公共団体を抽出して、そこに対して補助率の低い補助金をインセンティブとして与え、レバレッジ効果を狙うという戦術があり得るのではないかと考えます。あとスーパー・メガリージョンについて、特にその効用については、飯田と相模原という中間域を取り上げてみるのがいいのではないのでしょうか。飯田は移動時間の短縮効果が顕著であり、同時に条件不利地域ながら航空機クラスター形成を進めた基盤があります。相模原は移動時間短縮効果は軽微ですが、今まで大企業の製造拠点と研究拠点が設けられた地域であり、加えて、最近においてはその拠点が物流施設に転換されるなど、産業構造の変革が進められており、そうした環境下でリニアがもたらす効果を産業面から検証することが極めて重要かと考えます。また、空港を使った国際市場へのアクセスが重要ではないかというご意見を頂いております。

私からの説明は以上です。

【坂田委員長】 最初の1ポツのところですが、ここについては私から事前に意見を申し上げており、最初は新しい可能性の時代が到来しているという話からスタートしないと、渋谷や池袋は既に経済膨圧が非常に高いので、目の前に可能性があることは誰が見ても明らかですが、多くの地域ではそういう環境にはないので、最初は力が出るような序文から行かないと後ろに繋がらないのではないかということで、このように書かせて頂きました。その中で、1つの言葉として考えたのは共感で、今は共感が社会を動かしているのではないかというような仮説でこのように書かせて頂きました。畦地委員がされていることもこういった話に入るのかなと思っています。

それでは、各委員からご意見をお願いできればと思います。

【恵良委員】 不動産デベロッパーという立場で言及しにくい内容もあるのですが、今お話がありました公的支援については、こういうものは百発百中ではなく、むしろ千三つ屋

の世界だと思しますので、あまり入り口で制限し、100点満点を目指すよりはいろいろなチャレンジをしていくというスタンスで取り組んだ方がいいのではと思います。一方で、もちろん無制限というわけにもいかないと思うので、ここでは期待値という言葉も使っていますが、始めた後の評価は当然大事だと思います。その中で不動産業界がバブルの時に失敗したような経験を踏まえて言うと、始めたからもう何が何でもやっていかなければいけないということではなく、撤退のしやすさ、傷の広がりにくさという要素を評価するという発想もあっていいのではないかなと思います。

【高田委員】 評価ということについていろいろ考えてみましたが、非常に難しいと感じています。例えば、行政課題を持っている自治体でも、その規模やその深刻度によって、行政課題に対する評価は変わってくると思います。達成度についても、本当にこれにかけられないという自治体であれば、それに対する評価は相対的に高くなると思います。そのように考えていくと、行政単位での合意形成がどこまで出来るのか、それが1つの評価になるのではないかなという気がしました。

その点で言うと、特に大都市圏で実施されているタイプAというのは、合意形成を評価基準とした場合、評価が非常に難しいだろうなと思います。先程説明のありました渋谷区で生活文化拠点といった時に、渋谷区の住民の方との関係はどういう関係になっているのかというのが私は非常に気になったポイントです。その点、タイプBで、例えば四万十ドラマのような、四万十という1つの地域に限られて、要するに皆さんの行政単位の中での合意形成がはっきり見えるところというのは、その点簡単というか、行政からの支援がある程度合意を持ってできるし、評価ができる部分じゃないかなという気がしました。

【中川委員】 基本的な報告書のストーリーにつきましては、私はとてもよく整理して頂いたと思っております。

議論の中で出てきたものとして、公的な支援とか、期待値の部分について感想めいたものを申し上げますと、恐らく先程全てが成功するものではないというお話がありました。千三つ屋の世界だという話がありましたが、特に大都市圏のようにストーリーというか、シナリオとか、あるいは先行きがある程度見えているものに比べて地域でのこういった知的対流拠点の整備はかなり大きなリスクをはらんでいるものだと思っています。そういう意味で、頂いた意見の中にもありましたが、大きな補助金といったような形での公的支援は、多分、あまりなじまないものではないかなと。どちらかというと融資、あるいはデットだけではなくてある程度エクイティーを何か供給するとか、そういった世界かなと思っ

ています。

そういう意味で少し思ったのは、ソーシャル・インパクト・ボンドという五、六年前にすごく話題になったものがあったわけですが、要は社会的な課題を解決する。例えばホームレス支援などを解決するようなNPOに対し、その活動をすることによって行政的な、財政的な節約ができた場合には、それにその評価をして、ソーシャル・インパクト・ボンドに対する支援をしていくというものがありました。ここで掲げられているものとして、最終的に評価をしないといけないとか、大きな補助金がないといったような世界を考えた場合には、地域活性化版のソーシャル・インパクト・ボンドのようなものが、多分、このストーリーの中にはなじむのかなという気がしています。

そういった意味で、基本的にはデットとかエクイティーといったような仕掛けの中で、どうやってその評価をするのかということについては、SIBはランダム化実験とかいろいろ難しいことを言っていますが、あまりそんな難しいことを言わないで、基本的に地域が活性化されたということについて緩やかな評価をした上で、恐らく各地方公共団体が地域活性化のためのいろいろな補助金とかメニューを用意しているかと思います。節約された分について何らかの支援をしていく、そのボンドに対して支援していくということがあり得るのかなと私は思いました。

【東出委員】　これまで3年間の議論を、このタイプA、B、Cというのによくきちっとまとめて頂いたなと思いますし、ある意味でわかりやすいかなと思います。

公的な支援に関して言いますと、別紙1の中でもイニシャルコストということで書かれていますが、確かに立ち上げるという意味でのイニシャルは非常に大切なことではありますが、立ち上がって走り始めた時のランニングという面も決して忘れてはいけないと思います。ランニングで言いますと、単にお金を出すということではなく、例えば遊休な公共施設、使われていないところとか、例えば使われていない土地、畑とかいったもので、活用するには法的な制約などもいろいろあるかもしれませんが、そういった面でのランニングの支援なども考えていくことはあってもいいかと思います。

それから、評価軸で言いますと、先程ご欠席されている委員のご意見にもありましたが、メディアへの登場について、これからの時代はSNSの中でどれだけ取り上げられたかとか、そういうもうちょっとマスではないですが、実はある世界では非常に有名になっているような、そういう側面があってもいいかとも思いました。多分、評価軸はいろいろあるとは思いますが、その辺は定量的、定性的にいろいろな面から考えていけばいいかと思

ます。

以上でございます。

【坂田委員長】 今日はずっと渋谷からお二人お越し頂いていますので、そういう部分についても若干議論していきたいと思いますが、公的支援と言うと、支援という言葉を使うと幅が狭くなってしまいますが、発想を少し柔らかく考えると、例えば渋谷でされていることは世界とか、他の地域に対するアピールですよ。個々の事業者単位でそれを大きくやることはなかなか難しいし、コストもかかり過ぎるわけですが、渋谷という町の存在感、どういう町か、そこにどういう人がいるかということを中心に大きくアピールされていて、そういったことも渋谷で事業をやる方にとってみれば非常にインパクトがあるし、そこで起業する人から見れば、そこにいっただけで一段上がるというんですか、そのようなことで結局サポートになっているのではないかなと思います。

それからもう一つ、多分、大都市とその他の違いはあって、渋谷区さんでされていることは各ビルとか事業者単位で活動されているものをうまく重ね合わせるといいますか、経済的に非常に膨圧が高いので、いろいろなことが起こっているわけですが、動線を繋げるとか、活動を同じ視点で繋げるとか、うまく重ね合わせることをされているのではないかなと。そういったようなことも公の役割として大きいのではないかなと思いますし、それから鉄道会社さんは土地のオーナーでもありますので、渋谷で言うと東急さん、JRさんとか。土地のオーナーとしての影響力もありますので、そういう意味でも、先程のような重ね合わせとか、両者の連結といったところでいろいろな努力をされているんじゃないかなと思います。その辺について、ずっとお越し頂いておりますので、あと先程、別の委員の方からのご質問もあったので、渋谷区さんと東急さんからご発言を頂ければと思います。

【中田渋谷駅周辺整備課長】 まちづくりの方針というところで、ある程度将来像も見据えていながら、その中でどういった規制緩和も必要なのかといったこともいろいろ事業者の方々の意見も聞きながら、これからも今までやってこられなかったところも少し取組として入れていこうと思っています。そういった点で、今までの渋谷の良かったところはそのまま継承していき、またいろいろな事業参加ができる器みたいなものを用意していけるような、緩和といったところも継続して進めていくことにより、今、渋谷の中でもオフィスが出来ていますが、まだまだ足りないといった需要もありますので、そういったところも進め、もっともっと渋谷に多くの人が集まれるようなものにしていきたい。そして、そういった今までの生活文化の発信もより進めていきたいと考えているところです。

【坂田委員長】 太田専務、もしよろしければ。

【太田専務執行役員】 ありがとうございます。渋谷というと東急とよく言われますが、最近は何か渋谷が大きくなってしまって東急だけではなくてきています。不動産会社、デベロッパーさんもほぼ各社さん来ていらっしゃいます。三井さん、住友さん、ヒューリックさん、まちづくりをやっていく上でそのあたりの連携というか、トータルコーディネーションみたいなところは私ども汗をかきますが、パブリックマインドを持っていらっしゃる方の参画は不可欠で、例えばURさんとかはそうだと思います。

それから、ソフト面でもそうで、先程パナソニックさんの話もしましたが、キューズのような場ができれば大企業さんもそうだし、グーグルさんもいらっしゃるし、1つのネタがあれば、似たようなものでもいいんですが、それで何かやってみたいという人がたくさんあらわれてくるので、多分、これから交通整理が必要になるかなという感じはしています。そのあたりで国の方々の特徴は、最先端がどうなっているのかとか、全体像がどうなっているのかというのは完全に把握されていると私ども認識しておりますので、そのあたりの国策として、こういう今、置かれている渋谷の状況をどう活用していくのかということを考えて頂きたいと思います。例えば社会実験をやるということもあるかと思ったり、イベントをするということもあるかと思ったり、私どもがわかっていないところで、大きな流れで渋谷の活用方法を考えて頂ければ有難いと思います。

【坂田委員長】 社会実験に関しては、先程、品川で、私としてはモビリティとか社会実験で世界的に見て新しいことをやることによって、可視化、外から注目されるようになるのではないかなと思っているんですけども。

【太田専務執行役員】 あとはデータをとってデータを活用というようなものがあり、新聞紙上では統計の話が随分出てきていますが、我々ベースでとって、宝の持ち腐れになっているビッグデータがいっぱいあるような気がして、世界を見渡すと、うまく活用しているエストニア、デンマークなどの事例をよく聞くのですが、もう少しそのレベルも上げていく必要があるのではないかと思ったり、その辺のイニシアティブを、東京都では渋谷とか東急の沿線を使いながらというのは我々の中で少し議論しています。

【坂田委員長】 あと、如何でしょうか。事務局側も、もしよろしければ。

【麦島国土政策局長】 ありがとうございます。今日頂いた意見をよく考えて、報告書を作成したいと思います。ここの公的な支援というイメージは、確かに今日ご議論があるように、私はある意味では、特に国ですけれども、我々行政主体の役割というイメー

ジで捉えていますので、それも含めて表現は考えたいと思っています。

あと、ぜひ我々も中で考えてまたご指導頂きたいと思いますが、評価の問題というか、今日ここで期待値の議論を書かせて頂いていますが、中川委員が仰られたように、支援のあり方もデットとかエクイティというご議論は、ある意味でリスクをどう分担するかという議論をしっかりと踏まえながらという部分、ソーシャル・インパクト・ボンドの話も含めて、いずれにしても何を軸に評価するか、水準をどう共通の目線にしていくかという作業をやっていく必要があると思っています。そういう意味で、期待値というのを非常に大きな論点として頂いていますが、今後何をやるかという点でもいいんですが、それをもう少し進めた内容を少し書き込みたいという部分があり、そのアドバイスを、我々も考えてまたご相談申し上げたいと思いますが、ぜひそこは引き続きご指導頂けると有難いと思います。

【坂田委員長】 まだ幾らか時間がありますが、如何ですか。

【田中総合計画課長】 先程、渋谷区の地域住民との関係を先生方がご質問されていたと思いますが、私は去年まで渋谷区に住んでいた身でコメントさせていただきますと、稼いでいる自治体というのは住民サービスが高いです。子供のインフルエンザを打つ時、渋谷区は無料です。これは同じ東急沿線でも別の区に移ったところ、お金がかかりました。また、学童保育の充実度合いが全然違って、別の区に住んでいた時には、私は東急キッズベースに申し込まざるを得なかったのです。そういうところで「稼げる」というのは、ぐるっと回ると、稼いでいるその人達の活動とは直接関係のなさそうな住民に対しても、ものすごくメリットがあるということがどこかでわかることによって、住民の合意形成に役立つ仕組みがあるといいと思います。

【中川委員】 これから議論頂くということを麦島局長からお聞かせ頂いた期待値の部分ですが、私もよく整理できていませんが、要は地域に対する期待値とは、一体何なのかと考えた時に、恐らく、地域の持続可能性みたいなものがあるのかというのが1つだと思います。ただ、地域について持続可能性があるのかというのは、人が住み続けることができるのか、人が住み続けることができるというのは、そのバックとして稼げるのかということが多分あると思います。その場合に今のような地方債に関する、すごく手厚いようなバックがない限りは、マーケットで地方債に反映されるというのが基本的な部分かなと。

ただ、もう一つあるのが、稼げる国土とか、どうやって稼いでいくかということについて、今までやってきたことを踏襲しないで、もっと違ったイノベーティブなことをやって

ということであるとすれば、それこそ、そういった事業会社が発行するようなデットの利回りとか、あるいはエクイティを提供してくれる人がどれだけいるのかとか、そういった部分で期待値が反映されるというような、経済学者の市場万能みたいなことを申し上げて恐縮ですが、多分、それはそういった世界で解決されるようなものかなと。要は、基本的に地域の持続性は地方債といったようなものに反映されますが、何かプロジェクト越してブレイクスルーをやるとすれば、それに関する、プロジェクトに関するエクイティとか、あるいはデットの評価という形で反映されるのかなと。そういった意味で、渋谷区ではなく、S I B (Social Impact Bond)の方ですけれども、そういったものはある一定の1つのツールにはなり得るのかなと私は思っております。

【坂田委員長】 あと、公の役割ということで私からもう1点、大学の話がそれほどたくさん出てきていないんですが、公の役割として、大学を含めて活用すると。実際、東京大学では先程のところに進出していますが、駒場から渋谷に出て行きたいというか、非常に近いのでそういう戦略ですが、本郷周辺では相当多くのベンチャー企業ができていまして、何とかラボとか、コワーキングスペースなどが多くできていまして、赤門から本郷3丁目の交差点に両サイドを歩かれると、何か変わったものがあるという状況になっています。例えばスタバの上はソフトバンクさんのディープラーニング系のラボがあるんですが、大学がすべきことは、中のコミュニティーと外のコミュニティーがあまり繋がっていないので、両者を連結することによって、さらに力が出ると。地域については、あの辺は実はたくさんニーズはありますが、ファシリティーがあまりないんです。そういうことが開発出来れば、もっと知的対流という意味ではすごくポテンシャルがあると思っています。

あと、大学は地域とも繋がっていますので、地域との繋がりパイプに大学を使うことも可能だと思っています。東京大学も最近、三重県と包括連携をしましたが、官として比較的近いところにある大学をそういう知的対流のツールとして使うようなことも、官の役割としては入れて頂いてはどうかと思っております。

あと、如何でしょうか。

よろしいですか。

それでは、本日の議論はここまでとしたいと思います。事務局から何かありましたら、お願いします。

【原課長補佐】 事務局から1点ご連絡させていただきます。次回の専門委員会は3月20日に東京で開催を予定しています。詳細は後日、改めてご連絡させていただきたいと存じます。



以上でございます。ありがとうございました。

了