

# 資料5

北名古屋市総合計画審議会

## リニアインパクトに係る有識者ヒアリング

平成 29 年 3 月

北名古屋市

## 有識者ヒアリング概要

2027年に開業が予定されているリニア中央新幹線の本市や名古屋圏への影響について、有識者4名にヒアリングを実施しました。

### ■ヒアリング対象者とプロフィール等

対象者	略歴等	主なヒアリング内容
竹内 伝史氏 (岐阜大学名誉教授)	運輸省、名古屋大学工学部助手(土木工学科)、中部工業大学(現 中部大学)講師、助教授、工学部教授を経て、岐阜大学地域科学部教授。同大学退官後、名古屋都市センター研究顧問などを務め、地域問題研究所理事 専門：交通計画、地域計画等	○リニア整備の経緯と直接的なインパクト ○リニアのインパクトとして想定できること ○北名古屋市の交通基盤整備の戦略など
江口 忍氏 (名古屋学院大学現代社会学部教授)	日本長期信用銀行、共立総合研究所取締役副社長などを経て、現在名古屋学院大学教授を務める。 地域経済、都市戦略、地域構造分析が専門でリニア時代の名古屋圏についても論じてきた。	○リニア整備のインパクト ○名古屋圏の都市戦略の動向と可能性 ○北名古屋市の戦略
阿部 和俊氏 (愛知教育大学名誉教授)	愛知教育大学助手、助教授を経て教授を務め、退職後も広域計画策定などに寄与してきた。 「経済的中枢管理機能からみた日本の都市体系」など、都市規模と都市機能の分析などを進めてきた。	○大都市とその都市機能の動向 ○都市規模と都市機能からみたリニアインパクトの生かし方
青山 公三氏 (龍谷大学教授、地域問題研究所理事長)	社団法人地域問題研究所、Urban Policy Institute 所長、京都府立大学教授などを経て現職。東海地域における自治体の事情はもちろん、関西の自治体、国土計画、関西における都市圏戦略などに詳しい。	○名古屋圏の課題と都市戦略の動向 ○リニアのインパクトとして想定できること

ヒアリング結果については、それぞれの有識者の聞き取り時の流れで整理しています。

■竹内 伝史 氏

(1) リニア整備に伴う名古屋圏の動き・効果の視点について

- 名古屋駅のリニアでの位置付けは、東海道新幹線とリニアが交差するのは名古屋駅のみとなる意味が大きい。JR東海は、東海道新幹線のバイパスということで、中央新幹線を検討してきた。それは、東海道新幹線が地震で被災した時の対応、東海道新幹線の利用は満杯であることの対応、東海道新幹線が走っているが不便な静岡県、滋賀県、豊橋などがあることへの対応という視点であった。
- 名古屋市にリニア駅ができることにより、名古屋駅周辺地区は東京・首都圏の一部になり、大きく変わる可能性がある。リニアの名古屋駅は、名古屋市から西の方面、山陽新幹線などへの乗り換え拠点となり、名古屋駅周辺地区は、首都圏の西日本に向けた玄関的一大拠点となる。
- 名古屋駅をはじめ、岐阜県駅など沿線の各地域において周辺整備を検討していることを念頭に置くべきである。

(2) リニア整備に伴う具体的な効果・期待される効果について

①リニアインパクトに伴う産業展開、雇用の拡大、定住人口の増加

ア. 会議・コンベンションの場としての可能性

- 東京の企業や中央官庁が会議をする場所は、必ずしも東京都心だけではなく名古屋に集まって会議するという場合も想定され、さいたま市大宮（さいたま新都心）と同様に名古屋市が首都圏の副都心というイメージになる。
  - 会議を開催するためには、会議室はもちろん、ホテルが必要である。さらに会議を支える食事、コピーやITなどのバックアップサービス、コンベンション機能が必要である。名古屋駅地区が会議開催を支える拠点になるには、様々な都心的機能を整える必要がある。
  - これは、名古屋駅で乗り換えが必要な時がタイミングとして一番良く、その間（2027～45年）に名古屋市がサポート機能等を整える必要がある。国が支援するということでリニアの大阪延伸が8年ほど前倒しになりそうであり、リニアの名古屋駅ができてから7～8年の間に、名古屋市が本気になってサポート機能を充実する必要がある。
- イ. あわせて首都機能のバックアップ都市を形成すべき
- リニアにより名古屋市の都心地区をしっかりとっていくことと、名古屋市の首都機能バックアップ機能とコンベンション機能の整備を一体的に考えることが必要である。

- 東京は、直下型地震が発生することが懸念されており、大きく被災した時に、すぐに指令本部を立ち上げることが必要である。
- その時に、首都機能のバックアップとして一番の緊急なことは、首相の代わりをする人が名古屋市にいて首相がもしもの時にすぐに対応することである。
- 首都機能をバックアップするのは、大都市で都市機能を持っていないと難しく、大阪市、名古屋市、仙台市が競争することになる。
- 名古屋市が今後、強化しなければならない都市機能（高次交流支援）のうち、何を北名古屋市領域で分担できるのかを考えることが必要である。

## ②シティプロモーション（名古屋ブランド）の展開によるさらなる発展

- 北名古屋市が名古屋市のブランドを持つことは、あまり効果がないと思う。おそらく市民の感覚としては名古屋市との連携では、名古屋市交通局の敬老パスのメリットが一番大きく、ブランドのことよりも、実質的なメリットが認識されるであろう。

## (3) 北名古屋市がリニア整備の効果を生かす・引き出すための条件や取組みについて

### ①北名古屋市がリニア効果を生かすための準備・取組み

#### ア. IT、IoT関連機能

- 名古屋地区で会議等の関連機能としてIT、IoTが集積する時に、それをバックアップする産業が必要である。北名古屋市には三菱東京UFJ銀行の電算センターがあり、バックアップ機能を誘導する芽はある。意図的に名古屋市のIT産業のバックアップ関連の施設を集める方向が考えられる。

#### イ. 産業とゆとりある居住地とのセット

- 産業基盤を整えIT関係を誘致することと、居住環境を整備することが必要である。産業の誘致に伴い従業員が周囲に住む必要があり、インテリジェントな階層のための住宅地として、居住環境を整える必要がある。自分達の生活が豊かにできるように、オフィスの近くに居住環境を整備する必要がある。
- 中部国際空港が整備された際には、航空会社の社宅は常滑市ではなく半田市に多く立地した。半田は、半田高校などがあるという教育環境が評価された。
- 北名古屋市は昔から必ずしも良い居住環境の住宅地ではない。これからの住宅地は産業の誘致とともに、ゆとりある住宅地、居住地をセットで持つ構想を作ることが大事である。住宅地の整備は、名古屋市内、周辺地域との競争になるため、特色あるものを考えていく必要がある。
- 土地があっても、どういう土地があるのかが問題であり、小さな宅地を分譲することは避けて優良な住宅地を形成すべきである。また、公園整備でもユニークな

ものにする、地元の魅力を出身者などから掘り起こして生かすことが必要である。

#### ウ. 交通基盤・地域交通の充実

- 名古屋地区との連携を考える場合には、道路もスムーズに利用できるようにする対策も必要である。国道 22 号の渋滞は激しいが、道路でも鉄道でもスムーズに名古屋駅地区に移動できるようにすることが大事である。
- 名鉄や地下鉄で都心名古屋駅地区（丸の内辺りが名古屋駅地区の再開発が押し寄せる東の端であろう）へ行きやすくすることを考える必要がある。
- 名鉄犬山線は幹線になり、連続立体交差事業も進んでいる。西春駅の拠点性を高めることが、肝かもしれない。西春駅の拠点性を高めるためには、東西の導線も重要である。
- 大名古屋（豊山も含むという発想）にとって最強の武器は「県営名古屋空港」である。このビジネス拠点空港（シティエアポート）は、上述のリニアによる首都圏副都心地区と結びついて、グローバルな一大ビジネス拠点となるはず。その二つを結ぶ軸線が北名古屋市を通過していることを看過してはいけない。

#### エ. 西春駅の拠点性の強化

- 歩行者、自転車、自動車を分離する模範になる街路整備ができると居住環境整備として良い。西春駅へそのような道路が集まってくると、良いまちができる。
- 駅の周辺で、まとまっていなくても土地が有効活用できればよいが、歩いて数分の場所が拠点になると良い。
- 市役所は駅前や駅に置くことが、まちをコンパクトにしていくためには良い。西春駅の辺りの地主に再開発事業を起こさせることが、「へそ」を作る上では大事かと思う。

#### ②名古屋圏域としての視点

- 名古屋市から地域の位置付けを貰うのではなく、自らのステータスを持つべきである。その上で、清須市、豊山町と一緒にあって、名古屋市に働きかけを行うべきである。
- 豊山町は特に一緒にやっていくべきである。西春駅は東西から集まる拠点として大事である。西春駅から県営名古屋空港との間に BRT の運行のための専用バスレーンを設ける計画を立ち上げて、豊山町と検討していくのが良い。
- 県営名古屋空港はおもしろい空港である。FDA が運航しているが、そうしたメリットを取り込むべきである。名古屋空港はシティエアポートであり IT 産業を

誘致する場合も、ビジネスマンにとっては全国、アジア地区を飛び回ることができるビジネス便が必要である。近くにシティエアポートを抱えて、リージョナルジェットが発着しており、名古屋駅との行き来に便利なのはここしかない。

- 大企業はマイジェットを所有して名古屋空港に駐機している。また、ビジネス用のハイヤーみたいな乗合のビジネスジェットも商売になるかもしれない。
- 会議支援産業のIT産業が中心になると思うが、そういう高次都市機能を支えるためには全国を飛び回ることができる交通拠点が必要である。航空会社と地元の産業の将来像を描き、リニアとどう結びつけるのか構想を描くべきである。
- 市バスの延伸は、名古屋市に働きかけていくべきことである。名鉄が運行している空港へのバスは支援していく必要がある。豊山町と一緒に地域交通についての本格的な調査を行うことも必要ではないか。昨今、国交省が体制を整えた、地域公共交通の活性化計画と立地適正化計画を結びつけた「都市交通総合戦略」立案の重要性をぜひ認識してほしい。（この手の話なら、本格的に調査に協力する用意がある）

## ■江口 忍 氏

### (1) リニア整備に伴う名古屋圏の動き・効果の視点について

○リニア中央新幹線名古屋駅の整備による効果は、大きく3つの種類のインパクトがある。一つ目は東京までの時間が大幅に短縮されることによる変化、二つ目は名古屋駅が飛躍的に発展をすることによる変化、三つ目は他の交通機関が変化することによる影響である。

#### ①東京まで40分で行くことができる変化

○東京まで40分で行けることによりストローされる懸念があり、その部分をどう、何で補うのか対応する必要がある。

○東京が大災害にあった時に、どこかで補完する必要がある、大阪では遠く、リニアと東海道新幹線によりデュアルで行き来ができる名古屋がその役割を担っていく視点がある。

#### ②周辺地域では名古屋駅に便利なところは伸びる

○周辺都市で名古屋駅に便利な「名駅組」は伸び、栄に便利な「栄組」は衰退する。

○名古屋駅と鉄道で結ばれているのは広い範囲であり、競争がし烈化になる。そこで勝てないと伸びきれない。

○一宮市、稲沢市はJR東海道道本線沿線でも有利であり、一步遅れて犬山線沿線である。北名古屋市は名駅との距離では勝てるが、路線では少し弱いポジションである。

○北名古屋市は戸建てエリアと農業エリアが混じり、高層マンションが建っていない。本当に勝負するならマンションの誘導を凶る必要がある。しかし、マンションは駅から徒歩10分では価値が下がり、5分圏程度に立地することが必要である。

#### ③その他の鉄道、高速道路、空港

○鉄道では豊田市が名鉄名古屋駅直通列車の運行のために事業を進めており、豊田市は「栄組」から「名駅組」に変わる。

○リニアができると大阪・東京は乗り換え時間を入れても2時間を切るために、飛行機は利用されなくなる。その結果、東海道新幹線の大阪・名古屋は現在よりも混むが、列車の終着は名古屋よりも東京寄りになる場合があると予想される。こうしたこともあり、東海道新幹線は、在来線的な運用がなされて、豊橋、浜松が名古屋駅の通勤圏となり「名駅組」に加わり、北名古屋市のライバル都市が増える。

○高速道路は、名古屋駅に直結するアイデアは消えたが、黄金の整備、白川公園の栄インターの整備、環状線と東名阪の渡り線の整備などで500億円程度を要す

ると言われているが、整備により利便性が高まる。

○名古屋高速の利便性が高まることにより、北名古屋市としていろいろな生かし方が考えられる。北部の方には工業系の地域があり、その価値は今までよりも上がり、ビジネス振興の可能性が生まれてくる。

○空港はリニアができることにより、一番大きく変化することが予想できる。乗り換え時間を入れてもリニアの名古屋駅ホームから羽田空港の国際線ターミナルまでは57分となる。羽田空港の国際線は世界の主要都市を結んでおり、さらに東京オリンピックの開催に伴い充実される。

○セントレアは、かつての名古屋空港よりも国際便が貧弱になった。今度は名古屋が羽田空港を使えるようになり、羽田空港からの巨大なネットワークを名古屋がフルに活用できるわけである。一方、仮にセントレアでもう1本滑走路を作るのであれば、羽田空港、成田空港であふれた東京の空港利用者は、確実にセントレアで取れることになる。

## (2) リニア整備に伴う具体的な効果・期待される効果について

### ①リニアインパクトに伴う産業展開、雇用の拡大、定住人口の増加

#### ア. 産業展開

○名古屋駅周辺はオフィス、商業など、ありとあらゆる機能の立地の可能性がある。名古屋市には国際都市としての機能の立地が可能になり、国際ホテル、通訳、国際弁護士事務所など、東京で活動している機能が名古屋市に一通り来る。

○オフィス需要は名古屋駅に集まってくる。業には、商業、オフィスの立地は波及せず、名古屋市トータルとしては、オフィス需要が増えるのかは分からない。

○北名古屋市については、都市近郊に立地しても良い、既にある都市機能については立地の可能性がある。たとえば、印刷、配送・物流、静脈ビジネス・リサイクル、食品・弁当の製造販売などである。

○高度な機能は、名古屋駅、次いで金山、さらに岐阜、一宮駅辺りで、JRの駅と一体化されたビルの上に入るようなイメージであろう。

#### イ. 名古屋空港のゲートウェイの可能性

○唯一違う産業立地の可能性があるのは、北名古屋市と豊山町が一緒に名古屋市と連携するのであれば、名古屋シティエアーターミナルとして、名古屋市の力の入れ方が違ってくる。この場合は、豊山町へのゲートウェイとなる北名古屋市に今までにはない別の機能の可能性も生まれよう。

### ②シティプロモーション（名古屋ブランド）の展開によるさらなる発展

○名古屋市の観光振興は可能性が大きく、名古屋城、熱田神宮など、今まで光を十

分に当ててこなかった資源を生かすことができる。レゴランドができれば名古屋市に新しい層が集客でき、他に楽しめることを少し用意すれば滞在日数が増える。栄の空間をうまく活用して、自由に使うことができる場を整えば、市民がいろいろなイベントで使えば、観光客向けのものになる。

○大須は、個性が強くある町であり、たとえば「水曜日のアリス」という雑貨店の本店があり、東京からも買い物に来る。店を全国区にしたい場合に、東京で店を出すのは大変であるが、まず大須に店を出してビジネスモデルを確立し東京に進出するということができるのであれば良い、これから世に出るものは、名古屋発で東京にという展開がもっと出て来ると思う。

○北名古屋市は交流人口を増やす場合に活用することができる資源が思い当たらない。東京から観光客を呼ぶことは難しく、津島市や犬山市のように近隣から呼ぶことが現実的である。

### ③人材の定住・若い市民の活躍機会の拡大（クリエイティブ産業、芸術）

#### ア．若い市民の活躍機会

○流行のアニメーション文化で若者を惹きつける場合には、名駅西や大須などが相應しいイメージである。

#### イ．東京から人口の移住の可能性は低い

○リニアにより、名古屋市に住んで東京に通勤することがあるかという点、リニアを利用できるような所得の高い人はライフスタイルが特殊であり名古屋市に住まない。

○サラリーマンで、元々名古屋出身の人で戻ってくる人はそれほど数が多くなく、他都市との取り合いになるので、北名古屋市で何ができるのかは考えない方がよい。

### (3) リニア整備の効果を生かす・引き出すための条件や取組みについて

#### ①北名古屋市がリニア効果を生かすための準備・取組み

##### ア．人口の定住対策

○マンションの誘導が人口対策には有効である。そのためには、土地利用規制をきちんと変更する必要がある。ただし、北名古屋市は従来、戸建てを中心に良質な住宅環境を提供する方向であるとかがえ、駅前にマンションが林立するのは一概に良いとも言えない。

○人口対策は、今住んでいる人をいかに引き留めるのかが第一に重要である。北名古屋市はある程度ベッドタウン的な要素があり、居住者の代替わりのタイミングで転出しないようにするべきである。

#### イ. 勝負所を絞る

○北名古屋市は名古屋駅への交通の利便性を生かして、地域の住みやすさを売りに質が高い住宅を建てて住んでもらうことが狙い目である。それに付随して、しゃれた店も立地して、まちのクオリティが上昇して、質が高い住宅ができる。

#### ウ. 仮想の敵をつくる

○都市戦略で大事なことは、近くでここには負けないという仮想敵をつくる発想である。北名古屋市の仮想敵は、人口が流出している一宮市と思う。

○一宮市になぜ転出しているのか、比較して負けているところを補い、勝てるようにする必要がある。たとえば、北名古屋市で駅から徒歩5分で3千万円のマンションを供給して、人口が一宮市へ転出していることの対策が浮かび上がる。

#### エ. 新たな人材の定住

○きちんと勉強する留学生のための学生寮を供給する手がある。名古屋市の都市戦略では、大学が世界から人材を集める重要拠点となっている。北名古屋市の駅周辺で留学生の寮を作れば、名古屋市内に勝てるかもしれない。これを行うのであれば、早めに手を挙げるべきである。

○それを都市戦略として進めるのであれば、多文化共生を進めて、小学校が外国人の師弟を受け入れるような取組みが必要である。

#### オ. 土地利用のあり方を検討する

○北名古屋市の最も大きな課題は土地利用であり、勝負所のために土地利用を見直していく必要がある。土地利用規制の変更については、時間を要する。留学生、高度人材の定住を図ることを勝負所、定住拠点として伸ばすのであれば、土地利用を考え直すことも必要になる。

#### ②名古屋圏域としての視点

○北名古屋市の立地であれば、きちんとやれていく都市だと思う。北名古屋市は、人口を取り合いに負けない都市であり、土地利用をきちんと行うことができる数少ない立地にあり、そこで勝負していったらよい。

## ■阿部 和俊 氏

### (1) リニア整備に伴う名古屋圏の動き・効果の視点について

#### ①ストロー効果の可能性

- 東海道新幹線が開通した頃は、名古屋市は都市機能などが吸い上げられると言われた。具体的な例としてはアメリカ領事館が名古屋市にあったが、東京へ引き上げて、ストロー効果の象徴のように取り上げられた。それから再び、アメリカ領事館が名古屋市に戻ってきた。
- 領事館が戻ったのは、名古屋市は製造業がしっかりしているためであろう。領事館が抜けたことは象徴的なことであったが、全体的にはストロー効果はどうであったかという検証は難しい。
- 東京一極集中の大きな要因は大阪の低下である。大阪は 1970 年前後がピークであった。
- リニアは当面は名古屋まで整備されるのであり、大変なのはむしろ大阪である。大阪は、東京と名古屋の連合に対抗する形になるからである。

#### ②空港の活用可能性は不明

- 空港との関係では、県営名古屋空港がどうリニアと結びつくのか、県営名古屋空港については、利用客が増える、減るという両方の見方がある。
- 県営名古屋空港利用とリニア開業の関係については、前向きな意見とマイナスになるという意見の両方がある。リニアにより東京へ 40 分であり、名古屋から充実している羽田空港を利用する可能性と、羽田空港も成田空港もキャパを超える中部の2つの空港を東京から利用することになるかもしれない。
- この地域に空港が2つあることに関してコストパフォーマンスはどうか分からない。県営名古屋空港はマイジェット、リージョナルジェットの利用があるというが、ペイする程の需要があるのかは不明である。

#### ③都市の性格の変化の可能性

- 名古屋市はさいたま市大宮（さいたま新都心）のような東京の副都心にはならないと考える。名古屋市のオフィス（支店）がカバーする範囲は主に東海3県である。さいたま市大宮は大企業のオフィスの集積が著しいが、南関東方面向けの機能を分離して進出しているものである。
- 東京からの時間距離で名古屋がさいたま市大宮と同じくらいになっても、名古屋から東京へタクシーで帰ることは現実的ではなく、名古屋市がさいたま市大宮のような東京の副都心になることは考えられない。
- リニアができて名古屋市は東京の出城となるのではなく、努力により独自性を

出していくべきである。

#### ④将来の産業のあり方

- 名古屋圏は製造業の集積が大きいですが、将来も製造業で良いのかとなると難しい。運良く繊維産業から自動車産業に代わり、自動車産業の次に飛行機産業が期待されている。製造業でうまくいった成功体験があると、さらなる製造業を振興しようということになるが、それが良いのかどうか分からない。
- 産業立地については、計画的・意図的に行う方向と、自然発生的なものがある。次世代産業を振興することは妥当な政策であるが、行政が意図的に新産業を振興しても多くの場合、基本的にうまくいかない。

### (2) リニア整備に伴う具体的な効果・期待される効果について

#### ①リニアインパクトに伴う産業展開、雇用の拡大、定住人口の増加

##### ア. 名古屋駅周辺地区の拡大

- リニアができれば名古屋市は拡大するが、名古屋駅周辺を面として見ていくと、西の方向には膨らまず、東は最大限で伏見辺りまで膨らみ、栄までは影響がない。
- 50年前に名古屋市で暮らすようになった時、名古屋市は栄が中心であり、名古屋駅に鉄道が集中しているが都心のようなようではなかった。現在ではデパートが、名古屋駅に集積が進むなど、栄は名古屋市の東の地域に対しての都心というような様相になった。
- 名古屋駅前が広がるとしても伏見までと思うが、北名古屋市は鉄道で伏見にもつながっておりメリットは大きい。

##### イ. 住む地域としては可能性がある

- 北名古屋市は伏見にも結ばれているが、リニアの波及効果として、北名古屋市に業務街ができるということはない。
- ライフスタイルから考えても、業務街は北名古屋市に相応しくない。ここに住んで、都心で働き、アフター5を楽しみ帰って来るという生活パターンの方が楽しい。北名古屋市は住宅都市を目指すことは良い方向性と思う。西春駅前には集合住宅があり、しゃれていると思われるようなまちづくりが必要である。
- 駅の名前も西春から北名古屋と変えるのが良いと思う。
- 定住人口対策としては、この地域に育った人が戻って来ることが必要である。2人の子どもがほかの地域に出て行った場合には、そのうちの1人は戻るというイメージである。名古屋市に転出して、通勤が便利なので戻ってくればよい。

ウ. ものづくりは衰退すると盛り返しが難しい

○北九州市の八幡は、製鉄産業によって、1960年代まで非常に元気な地域であった。当時は、誰も八幡が衰退するとは考えていなかった。支えていた産業が抜けたら、まちは対策が打てない。

○ものづくりでうまくいっていた地域では、違うものづくりを求めることになるが、それが良いのかは判断が難しい。

## ②シティプロモーション（名古屋ブランド）の展開によるさらなる発展

ア. 名古屋とばし

○1980年代に新幹線のぞみ号の名古屋とばしが問題になったが、今は解消された。コンサートなどは、東京と大阪で開催される名古屋とばしは仕方ないが、東京・大阪・福岡かというような名古屋とばしは、データを整理すると実際にはそれ程多くはない。

○観光では、伊勢志摩はリニアの開通で確実に観光客が増える。名古屋市はレゴランドができ、また、水族館を拡張すれば、名古屋市に観光客が増える可能性が大きい。

## ③人材の定住・若い市民の活躍機会の拡大（クリエイティブ産業、芸術）

○芸術大学はあるが、若い芸術家に北名古屋市に住んでもらうことは難しい。

○大学を若い人を惹きつける要素として取り上げていく場合には、特色がある大学である必要があり、例えば看護師養成大学である。

○良い高等学校や、良い私立中学校を誘致する選択肢もある。エリート社員は子どもの教育に熱心であり、近くに良い高校があるところに住みたがる。北名古屋市は江南や名古屋に通学ができるので、この点は問題ない。

## ④その他

ア. 都市間競争の激化の中での北名古屋市

○日本の人口減少を考えると都市間競争が厳しくなるが、北名古屋市は相当条件が良い。やり方次第では、発展がまだ可能である。そのためには、名古屋市にもがんばってもらおうことが前提になる。

## (3) リニア整備の効果を生かす・引き出すための条件や取組みについて

### ①北名古屋市がリニア効果を生かすための準備・取組み

○オフィスでは名古屋支店として、北名古屋市に設置されているケースがある。リニアができて、名古屋駅前ではオフィス賃料が高いので北名古屋市にオフィスを

構えるケースもあろう。ただし、北名古屋市ではビジネス街を持つことまでは、目指さない方が良い。

○観光については、北名古屋市は振興することを考えない方が良い。観光客が来るのか疑問というのが実情ではないか。

○北名古屋市は名古屋市の都心への便が良く恵まれている。一流の人も住むような環境をつくり、彼らの関心が高い子どもの教育環境を充実する。教育力をアップして、たとえば中高一貫教育を行えば、インテリジェントな人が住むであろう。

○教育環境のほかに、名古屋市民が周辺地域の公園や、保育サービスに魅力を感じているという声もある。ここにしない環境を整えて、定住人口を引き付ける必要がある。

○丘陵部にある住宅地では、車を運転することができなくなると生活に困る。北名古屋市は平たん部であり、その意味で住む場所として有利である。

## ②名古屋圏域としての視点

○名古屋市側では、拡大した方が良いという意見と、今のままで良いという意見があるが、名古屋市はもっと大きくなることを目指した方がいい。

○日本全体を見ると大阪は衰えるため、名古屋市は頑張った方がよい。それは日本のためによい。大きくなった名古屋市が北名古屋市に期待するという見方は出てくるであろう。名古屋市が大きくなったら北名古屋市への期待も出るが、名古屋市が縮むのであれば北名古屋市のことは構っておられないことになるであろう。

## ■青山 公三 氏

### (1) リニア整備に伴う名古屋圏の動き・効果の視点について

#### ①自動車産業の衰退が予測される

- 世界の自動車に関する動向は、自動運転化と、同時にカーシェアリングが進みつつあることである。メルセデスベンツが「CASE」という戦略を発表した。Cはコネクティビティで、カーナビのみではなく、インターネットでの検索機能、遠隔操作で動かすことである。
- Aは自動運転化のことであり、センサー技術が発達しており、縦列駐車、車庫入れもボタンを押すと可能になっている。
- Sはシェアリングであり、メルセデスベンツでは、「CASE」を発表すると同時に、「Croove」というシェアリングサービスを開始している。車の所有者が空いている時間に使ってもらって良いと登録して、車を使いたい人に貸すというサービスである。
- シェアリングについては、名古屋大学の調査では、半分ぐらいは車を所有したい、安く済めばかまわないという人が半分であり、後者は若い世代に多い。UBER（ウーバー）という白タクのようなサービスを京都府北部の京丹後市で特区を取得して導入して、タクシーより安く移動できるということが行われている。
- シェアリングが進むと、日本国内の車生産のかなりの部分を中京圏が生産しており、最大半分ぐらいの需要減になると懸念される。自動運転化により、センサー、車載器を搭載して1台当たりの単価が上がれば、当面、出荷額のトータルは縮まないが、長い目では自動車産業が衰退していく。
- Eはエレクトロニクスカー、電気自動車化であり、今までの3分の1以下の部品数となり、部品産業の立地する地域は経済的に打撃を受ける。
- しかも、自動運転が起きるのは20年ぐらい先と思っていたら、完全自動運転化はあと10年で可能になるというJAFの記事も出ており、国土交通省もそのペースで法制度の検討を始めている。
- デンソーと名古屋大学の研究グループが名東区について、名東区の人口が14万人で車の所有台数が7万台であるが、ショートトリップをPT調査から試算した結果、完全自動運転化とシェアリングが実現出来ると仮定すれば、スマホなどで呼び出して1分以内に呼び出したところに迎えに来るためには350台が区内各所のステーションにあれば済むそうである。
- 日本では高齢化が進んで事故が増えること、インターネットによる受発注が増加して人手不足になっていることから、自動運転で補うことになる。アメリカでは、昨年ドローンによる配達を実験して、使った人のほとんどが満足したとのこ

とである。自動運転の車を利用すると、飛躍的に流通が変わる。AIのデータ処理能力が高まっており、いろいろなことにAIを利用していくと予測され、AIと自動運転の発展が著しくなる。

○名古屋圏は自動車産業の衰退は目に見えていて、自動車産業に代わる産業は今のところほとんど見えていないが、今後、醸造や食品などのバイオ産業や、健康医療に関わるライフサイエンス産業などの素地を持っているので、それらを足掛かりにしていくべきである。

## ②産業の多様化戦略が必要

○シアトルはボーイングの企業城下町であったが90年代の初めからシアトル全体で産業の多様化戦略を始めた。シアトルには、現在では、アマゾン、スターバックス、マイクロソフト、病院と結びついたライフサイエンス、バイオメディカルが増えてきた。シアトルは90年代から2000年代にかけて人口が減少していたが、V字回復した。

○サービス業は増えているが、何かを生産するのではなく、サービスを外に売って外貨を稼ぐことは難しい。何かを売り出す生産拠点になる必要があると考える。そういう意味では、都市の戦略を考えることは非常に難しい。

○産業の多様化の方向は、一つは再生医療が発達しつつある。IPS細胞が発明されて再生医療がものすごい勢いで発達している。AIも産業の有力な候補になる。

○さらに、高度経済成長期、バブルの時代に作った公共施設のリニューアル、維持管理が大きな課題となっており、日本全国でメンテナンス需要が高まっていく。地元の需要を名古屋市の企業や大手に吸い取られるのではなく、地元にとすしかけづくりの必要がある。

○名古屋大都市圏が車でもっていたことは変わるので、新しい産業を探す必要がある。大阪はどんどん衰退しており、躍起になって新しい産業を探しており、ライフサイエンスを狙っているが、それ1本では生きていけない。IRのようにカジノの整備についても、地に足が着いていない感じがする。名古屋市は自動車産業により10年はもつであろうが、その間に来るべき時代に備えた都市圏づくりを行っていけば何とか持続可能な地域になっていけるかもしれない。

## ③名古屋圏のビジョンが必要

○名古屋大都市圏のビジョンを策定した時に、名古屋市は周辺の首長などと一緒に考えて考えるワークショップを開くべきと思った。シアトルは、周辺地域の首長などと一緒にビジョンを考える場がある。名古屋市は計画を含めて、はっきりとしたビジョンがない。産業構造が変わる前提でビジョンを検討するべきと考えて

いる。

(2) リニア整備に伴う具体的な効果・期待される効果について

①リニアインパクトに伴う産業展開、雇用の拡大、定住人口の増加

○リニアが来てもさほど名古屋市は変わらないと思う。リニアは料金から見てビジネス需要で使わないともたないということになり、名古屋市の今までのビジネスが東京に吸い上げられる可能性が高い。

○リニアができた時には、今までのような名古屋支社は必要ではなくなるのではないか。

○名古屋市は吸い取られる分をどう埋めるのかということを考える必要があるが、残念ながら今のところ良い答えはみつかっていない。名古屋圏全体がどんな方向に行くのかというビジョンを持って進むためには、名古屋市のリーダーシップが乏しいと思う。

○名古屋駅周辺は、今ビルが建っているが、今後、今のような規模の開発は栄で続くのかは疑問である。かつて、今池が栄えていたが、栄が整備されて衰退した。今では栄地区で高層オフィスは大きな需要は見込めないのではないか。

②シティプロモーション（名古屋ブランド）の展開によるさらなる発展

○リニアの効果により、観光客は増えるであろうが、どれほどになるのか。京都には年間7千万人の観光客が来ており、一大産業として成り立つ。レゴランドができるにせよ、子どもが減っている時代である。レゴランドもディズニーランドのように月替わり、季節変わりのイベントがないと、集客の継続が難しい。

○大阪が進めようとしているカジノIRジャパンは、単にカジノのみで破たんするので、季節や月変わりにいろいろなしかけを入れることが必要である。

○京都もいろいろなしかけを持っており、花灯路ということで桜開花の花見の前の時期に夜景を演出するなど、年間のスケジュールの穴を埋め込むためにいろいろなことを盛り込んでいる。

③人材の定住・若い市民の活躍機会の拡大（クリエイティブ産業、芸術）

ア) 都心への若い女性の就業者が減少

○大阪も名古屋も都心に働く昼間の若い女性がどんどん減っている。大阪では、女性が住みたい、働きたい地域を目指すことが重要なテーマになっている。

○東京に居て名古屋に住んだことがある人は、名古屋は少し行けば海、温泉にも日帰りができるという利便性があることを知っている。それが、ほとんどPRされていないのではないか。

イ) 女性の登用

○男女共同参画、一億総活躍社会が提唱されているが、管理職への女性登用率は世界の水準から見ると非常に低い。女性をどう使っていくのかが大きな問題である。

### (3) リニア整備の効果を生かす・引き出すための条件や取組みについて

#### ①北名古屋市がリニア効果を生かすための準備・取組み

##### ア) 郊外としての都市拠点

○女性就業者が減っている大阪都心の代りに有力と議論されたのは、豊中、高槻、東大阪、尼崎、芦屋、堺などで、いろいろなまちづくりの動きができてきている。アメリカではエッジシティという言葉があったが、戦略を作って大都市圏の中で魅力ある地域となり、住まいとしての魅力も備えていった。

##### イ) 自動運転化のメンテナンス拠点

○自動運転に備えた物流拠点ができると、それを要員がメンテナンスする拠点となる。パッケージ、印刷などを含めたロジスティックス産業は有望である。  
○アトランタの南のファイエットカウンティでは、空港に近く非常に所得額が高い地域であるが、そこに工場が成り立つ付加価値が高い工場を誘致するということで成功していた。

#### ②名古屋圏域としての視点

##### ア) 広域連携

○アメリカでは広域行政圏の計画で位置づけられた公共交通整備などに対して、連邦政府が補助を出す。全米で 350 の広域行政圏がつくられていて、周辺地域を巻き込んでいる。

##### イ) 基本は市民への行政サービス

○市民への行政サービスのいろいろな項目について、名古屋市と連携した時にどういうことが予想できるのか、いろいろな分野で対照表を示して議論してもらうのが良い。生活レベルで連携によりどう変わるのか、目に見える比較を行い、市民と大がかりなディスカッションをする必要がある。

○連携がうまくいっている例について調べて住民に情報提供するなど、公明正大な議論を通じて、市としてどういう戦略が必要か早急に検討する必要がある。

##### ウ) 名古屋のブランドイメージ

○名古屋市に若い人が憧れを持っていて、名古屋市民と言われると嬉しいのか、聞いてみないと分からないであろう。