

## 第 2 回 中部圏広域地方計画有識者会議（概要）

日時 令和 4 年 8 月 29 日（月） 15：00～17：00

場所 KKRホテル名古屋 3階 芙蓉の間（オンライン併用）

## 1. 開 会

（中部地方整備局：稲田局長）

- ・国土形成計画法に基づく計画には、全国計画と地方ブロックごとに定める広域地方計画の 2 種類がある。全国計画は、国土交通本省において昨年の 9 月から国土審議会計画部会を設置して議論が進められており、7 月に中間取りまとめが公表されたところである。
- ・国土形成計画は、総合的かつ長期的な国土のあり方を示す大変重要なものであり、さらなる検討を進めるに当たり、現政権が掲げている新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画、或いはデジタル田園都市国家構想の基本方針、そういったものを踏まえ、関係府省と緊密に連携し、経済界と一体となって、国土をめぐる社会課題の解決と持続的な成長の実現に向けて官民連携で取り組むこととされている。
- ・中部圏においては、中部圏の将来像はどうあるべきか、またその将来像をどう実現していくかについて、官民一体となって今後約十年間の基本的な方向を示すこととしている。
- ・委員の皆様のご意見をもとに、年度内に骨子の取りまとめに向けて検討を進めて参りたい。

（事務局：安邊中部圏広域地方計画推進室長）

- ・江崎委員、末松委員、村上委員の 3 名はオンラインでの参加
- ・加藤委員、白鳥委員は欠席

## 2. 議事

（奥野座長）

- ・広域地方計画は政府の計画として、これからの中部圏にとって大変大きな意味を持っているものである。皆さんの知恵で良い議論ができればと思う。

（1）国土形成計画（全国計画）中間とりまとめについて

（本省国土政策局：松家総合計画課長）

- ・資料 1 説明

（2）次期中部圏広域地方計画の策定について

（事務局：油井中部圏広域地方計画推進室総括副室長）

- ・資料 2 説明

（3）有識者意見交換

（事務局：油井中部圏広域地方計画推進室総括副室長）

- ・資料 3 説明

(奥野座長)

- ・それでは、委員の皆様にご意見を頂きたい。

(浦田委員)

- ・コロナの関係もあり最近感じるのが、市民の方たちがデジタル活用に関して、興味や関心が高まり、どんどん使っていきたいという声が聞かれるようになってきていることである。
- ・デジタルを活用して人々の生活をよりよくしていく、まちづくりにどう生かしていけるかを研究している。
- ・こういった計画や国としての今後の取り組みを見ていく中で、データ連携基盤の話がよく出てくる。データ連携基盤は、いろいろな社会実装をしていく中で、扱うデータをうまく分析・活用して、さらによりよい社会にしていくときに必須となる部分ではあるが、誰がデータ連携基盤を用意して、管理していけばいいのか、といった点がいつも課題となる。
- ・技術を使うことでよりよい社会をつくる見通しは立ったとしても、(地域生活圏) 10万人規模の市や行政で準備をするには少しハードルが高く、デジタルを活用するにあたってデータをどう社会の中で利活用していくかを支えるような体制なり、仕組みなり、形というものが、もう少しまちづくりのところにうまく活かしていけるとよい。

(江崎委員)

- ・特に観光と地域づくりという観点から、ご意見させて頂ければと思う。
- ・コロナ禍は観光にとって大変な一面もあったが、国からのサポート、地方行政からのサポートもあり、これまでできなかった取り組みが急速に進んだという認識をしている。
- ・わかりやすい例で言うと施設整備があり、デジタル化に関しては補助金などにより多くの施設が取り組んだ。これからも進行する方向性ができているため、これを後押ししていくこと、これを基盤に、こうした計画の中で、いかに生産性を上げていくかにつなげられたらよい。
- ・一方、課題に感じているのが、資源が激減しているということである。地域資源の減少には、気候変動と人口減少、両方によるものや環境の影響もあるが、増える要因が少ない。将来ビジョンの中でも豊かな自然、固有な歴史・文化、ものづくりとあるが、これまでは当たり前のようを書いてきたが、10年間これが約束できるのかどうか、少し危ういと思っている。ここは立ち帰り、どう表現するかということをして1回考えて頂きたい。
- ・もう一つ、コロナ禍を経て、観光と定住が、少し結びつきつつある局面に来たと思う。前回の広域計画の検討にも参加させて頂いたが、今回は大きく価値が変わったことが表現されつつあると思う。
- ・その中で、ものづくりに関する表現として、ものづくりに携わっている方々は、物を作っているというだけの認識であるのか。これからサービス業と、観光、生活なども考えると、まさにクオリティオブライフ(QOL)とある通り、クオリティについてみんなが共有できる1面なのではないか。すべての人が共有できるようなコンセプトを入れて頂きたい。
- ・前回と大きく違う点として、前は首都圏に人口を吸い上げられるイメージがあったが、今回は地方への分散も考えられているということを押さえると、東京一極集中ではなく中部圏にいかに人口を取り込めるのかという視点が必要であり、中部圏に首都圏からどうやって人を呼び戻すのかという戦略ができればよいと思う。そういう意味でもクオリティというところに注目していけば、観光として取り組みやすいと考える。

### (小川委員)

- ・中部圏長期ビジョンの目指すべき将来像の三つはなかなかよい将来像である。
- ・QOLの高い地域を目指すということであり、1人当たりの満足度や幸せをなるべく最大にする、そのような人生を歩める地域にすることがメッセージになっている。QOLの高い地域、魅力的な地域になるということは、外から、そのような地域に住んでみたいと思ってもらえるということでもある。
- ・2番目に、みんなが幸せになればいいからといって経済を切り捨てるわけではなく、みんながQOLを高めていくためには、成長する地域であり続けなければいけないという流れであり、成長するために必要なものが多様な人材である。
- ・地域にいる人たちが、長い間、同じ地域にいと、どんどん同種的になってしまい、似通ってくる。同種であっても優秀な人たちが集まれば、コストを下げるようなイノベーションは起こるかもしれないが、フロンティアを開拓するようなイノベーションは起きにくいかもしれない。そのようなイノベーションをこの地域から起こしていく時には、やはり外からの人材や多様なアイデアが必要であり、そういう人達に来てもらうためにもQOLの高い魅力的な地域になっていくのが大事である。
- ・このようなことを考えた時に、デジタルに関連する議論が若干足りなかったかもしれない。目指すべき将来像を達成していく際に、デジタルをどう組み込んで使っていけるのかということを議論できればよいと思う。

### (小玉委員)

- ・政策、インフラ整備の中心の一つに、ものづくり、モビリティを入れて頂きありがたい。ものづくり、モビリティ産業の成長が生み出す経済波及効果、納税、雇用、利便性といったものを評価頂いたと思っている。一方で、昨今は半導体不足や、人手不足で物がつくれない状況が続いており、弊社においても、グローバルで多くの受注残が生じており、大変なご迷惑をお掛けしている。この先、高い水準で生産を続けて挽回いきたい。
- ・カーボンニュートラルについては、2030年に46%削減の達成という目標はかなり厳しい目標である。サプライヤーの声で一番多いのは、CO<sub>2</sub>の見える化について、そもそも算出方法がわからないことに始まり、具体的にどう取り組むのか、或いは取引価格に反映できるかどうかを見通せない中で投資回収の目途が立たないのではないかという不安の話がある。その結果、業態変換や新しい領域への仕事をするための決断がしにくくなっているといった声も聞こえてくる。
- ・2030年に46%のCO<sub>2</sub>削減を達成する上では、民間投資の活性化は必要だと思うが、他国では水素ステーション、蓄電池支援など足元の投資を後押しする政策が活発になってきているが、カーボンニュートラルに向けて、産業界で、いつ、どれくらいの投資が必要か、を見ながら支援の拡充が必要である。
- ・具体例の一つとして、水素に関しては、作る、貯める、運ぶ、使うといった全プロセスでのカーボンニュートラルに向けて、港、道路、生産拠点の必要な整備とともに、中部圏での大量安定的な水素消費の実現にいかないといけない。日本の水素社会のロールモデルを目指していきたい。
- ・中部圏内の強靱化・災害リスクについては、昨今の、アメリカのインフレ削減法案、電動化のインセンティブに見られるように、経済安保の観点も加えていかないといけないと思っている。部品を一つの経済圏の中でいかに作るか、グローバル企業としての昨今の課題となっている。
- ・円安基調、為替の環境がしばらく続くことが予想される中、中部圏のGDPも含めて国力をどう蓄えていくのか、製造業の日本、或いは中部圏への生産回帰、そういったものをこの設計図にどう織り込

- んでいくのかについて、ぜひ、連携させて頂きたい。ここ最近の経常赤字も懸念している。産業を興していくということと一緒に考えていかないと、いけないフェーズに来ているのではないかと思う。
- ・ QOL、新しい地域生活圏については、愛知県だけでも、弊社だけでも 7 万人の従業員のうち、6 万 4 千人が、自動車産業全体では、30 万人弱ものメンバーが住んでいる。モビリティの利便性を享受できる環境整備という点では、まずマイナス面では交通死亡事故の問題がある。自動車業界の目標・使命として、交通死亡事故ゼロに向けて、自動運転などのモビリティの開発も進めているが、モビリティの技術開発だけでなく、人の意識、さらには交通インフラ整備、こういった三位一体の取り組みが引き続き重要になってくる。
  - ・ スーパー・メガリージョン、産業・企業から選ばれるまちについては、弊社は、米国テキサス州のダラスに北米地域の統括会社を移転したが、この地域は、企業の誘致に成功し、急激に人口が増えている。各社がこの地域を選ぶ理由は、NAFTA のど真ん中にあり、カナダもメキシコも西海岸も東海岸も 3 時間以内に行けるという利便性や、税制など様々なインセンティブがあるが、一番大きいのは強靱な人材のパイプラインがあることである。(例えば 25 歳以上の学歴では修士卒の比率が、全体の 20% 以上を占め、これは全米の平均の倍以上である)。人材のパイプラインはイノベーションにおいても、まちづくりにおいても大変重要である。移転した人にとって、の満足度の指標の一つは、QOL であり、中でも子供の学校水準の影響度が高い。企業や人を集める上で、こういったところをどう上げていくかについても、引き続き議論させて頂きたい。

#### (榊原委員)

- ・ 中部圏の長期ビジョンの方も参加させて頂いたが、その時に委員の中でよく出ていた話は、中部圏をどう生かして計画を作っていくのかであった。今回は、最初から中部圏を念頭に置いたご発言が多く安心して議論ができると思っている。
- ・ 中部圏は、エネルギーを非常に多く使う産業の集積地であり、それを踏まえて前回の中部圏の広域地方計画をあらためて見てみたが、前回公表(平成 28 年 3 月)時点と、今回検討開始時点で社会的な背景が大きく変化しており、今回はカーボンニュートラルについてどうアプローチし、計画に織り込んでいくのが非常に重要になる。
- ・ カーボンニュートラルは、よくビジネスチャンスと捉えましょうという話があり、今後 10 年間に官民協調で 150 兆円規模の GX 投資をするという話もあるが、これを実現するために、どう民間を活用し達成していくのが重要である。特に技術的な課題、例えばどのように水素を燃焼するのか、どのように燃料電池車を動かすのかといった個別の課題については当該の産業界でいろいろと技術検討し実用化されていくと思うが、これを社会実装していくには技術開発と同時にインフラをしっかりと整備していく必要がある。アンモニアを例に説明すると、今、日本全体で使っているアンモニアの量は、肥料や産業向けでおよそ年間 100 万トンであるが、アンモニアを碧南火力で 20% 混焼して脱炭素しようすると、一基だけで年間 50 万トンが必要となる。これを安定して確保・供給すること、さらには碧南だけではなく中部圏すべてに展開し新たなビジネスとしていくためにはインフラの整備が不可欠である。とりわけ、中部圏の長期ビジョンでカーボンニュートラルポートを重点連携プロジェクトとしているように港湾の整備は非常に重要であるし、道路の整備などにより輸送効率を向上させるなど、中部圏全体のインフラを面的に整備していくことがカーボンニュートラルには必要である。
- ・ さらに、今後導入が進む脱炭素燃料などに対しては、早くから防災の概念を入れてインフラ整備をしていくことも非常に重要である。

### (末松委員)

- ・国土形成計画の中間取りまとめの計画部会でも議論に参加をしたが、この地域生活圏というところについて、とても丁寧に議論を進めて頂いた。特に前は、東京一極集中からどう分散させるかという話であったが、今回は、地方を元気にすることで日本全国を盛り上げていこうという議論だった。
- ・QOL の高い魅力的な地域を作ることが、今後、大変大事になってくると思っており、これまでは国交省の計画の中で QOL という部分がありなかつたと思うが、中部にはとても大切なところである。
- ・様々なものが集積し、ものづくり産業があり、今後はカーボンニュートラルなどの分野について、今回の広域地方計画から具体的に議論を進められたらいいのではないかと思う。
- ・中部圏が元気になることが、私自身は日本全体が元気になることにダイレクトに繋がるものだと考えている。この地域性のよさ、人間性、高い魅力、そういったものを今後ますます具体的にどのような形に計画できるかというところに、しっかり参加をさせて頂きながら、議論をして参りたい。
- ・たくさんの分野の皆様方がいらっしゃるので、参考にさせて頂き、この広域地方計画が、今度は地方自治体にも波及されていくものであると、実行部隊としても頑張って参りたい。

### (鶴田委員)

- ・まず第 1 に、コロナ禍とロシアのウクライナ侵攻で、国際的な物流が非常にリスクに直面した。これまで進んできたグローバルサプライチェーンをもう一度見直さなければいけない、そうした時期に来ていると思っている。従って、ある程度、国内生産への回帰ということも考えていくべきではないかと思っている。これは製造業だけではなく、食料自給率のことからも、アグリビジネスを進展させていくことによって、農業といったものも同様なことであると思う。
- ・一方で、賃金やコストの問題というところで、必ずしもすべての産業が戻ってこられるというわけではないと思う。ご存知のように、2020 年に RCEP が発効。日中韓やその他の EPA や FTA も検討中である。WTO が機能不全に陥っているため、EPA や FTA が、今後、国際貿易投資のルール化の大きな役割になっていくと思う。非常に複雑になってきているとは思いますが、この地域或いは各企業にとって最も有効に使うことのできる EPA、FTA が一体どんなものなのかを官側から誘導して頂き、貿易投資の活性化を検討して頂きたい。
- ・一方で、港湾の整備について、船舶の大型化への対応や稼働時間、トランシップ能力などがまだ日本の港湾は国際競争力が低い。名古屋港という大きな港湾があるので、こういったところのインフラ整備を急速に進めていくことがもう一つのポイントではないか。
- ・さらに、港湾におけるにぎわいづくりに関して、観光資源はあるが、物流として機能させていくための規制によって、使えない資源があると聞く。安全性は必ず担保しなければいけないが、何らかの規制緩和もしながら、港、町、観光、地域の住人が上手く融合するような仕組みづくりが重要ではないか。
- ・カーボンニュートラルの取り組みは、成長に繋がるような、国内外の投資を呼び込むことが重要である。呼び込んだ投資が地域経済への活性化に波及するような考え方を皆さんに持って頂きたい。何とかやろう、やっつけようという考えを持つことが大事ではないかと思う。カーボンニュートラルの取り組みに直接関わっている方だけでなく、周辺にいる方の意識の向上など、何か仕組みを考えていくべきではないか。

### (戸田委員)

- ・スーパー・メガリージョンについて、全国計画の中間取りまとめではスーパー・メガリージョンの進化という書き方になっており、リージョン・圏域として機能するようというところだと思いが、これがどこまでの範囲で考えるのかが、今ひとつしっくりきていない。リニアの名古屋までの間と名古屋から大阪までの間の時間差をどう見るのかということがあると思うが、最終的な東京－大阪間という像を見た上で、中部圏の果たす役割を明確にしていくことが大事ではないか。
- ・そのように圏域を見ると、一つすっぽりと抜けているのが、東海道をどうしていくのかである。国土的な交通軸が東海道から中山道、内陸側に移っていくと構造的には見えるが、そうすると東海道軸をどう考えるのか、これはリニアへの「のぞみ」移行による東海道新幹線のボリュームアップだけの問題ではなく、東海道のカーボンニュートラルの議論、或いは災害の議論を踏まえた上で、既存の集積を持つ東海道をどう変えていくのか、新東海道の方向性を引き出していくことが重要であると思う。
- ・東海道エリアの調査を続けているが、個々の企業や自治体には、東海道軸上で連携して何かを考えたいという意向が高いように思う。この軸性について方向を出していくということがスーパー・メガリージョンにとって重要ではないかと思う。
- ・三遠南信自動車道や中部横断道による南北軸が随分とできてきた。これにより、流域の上流から下流までを結べるようになってきたため、流域圏の循環の中で、環境のことや食糧のことを考えるリアリティが出てくると思う。
- ・地域生活圏として、中山間の小都市をどうするかが重要である。流域の中で小都市が分散しているため、それを単独で考えるのではなく、支え合う星座理論のように考えていく必要がある。
- ・生活者ベースのGX（グリーントランスフォーメーション）やDX（デジタルトランスフォーメーション）に関しては、若い人たちに非常に希望を感じる。学生や若い人たちは現在非常にいろんな活動をしており、提案も随分繋がって出てきている。それらをどう計画に結んでいくのか、教育との連動というものが一つの仕組みになると思う。
- ・自動車と地域計画の関係をどう結んでいくかは、特にこの地域が取り組まないといけないのではない。現実に中山間地域では、どんどんガソリンスタンドがなくなっていっているため、不可避的にEVに取り組まざるを得ないと思うが、そういう観点から、生活者ベースで自動車のGX、DXを考える必要がある。
- ・広域の地域経営について、官民の多様な主体の創造を一般論で動かしていくのは難しい。そのため、動きのある事業同士の繋がりをどうつくれるか、これまで空間が繋がったところでは行われてきたが、遠隔的な事業が繋がる仕組みを中部の中で考えられないか。

### (野口委員)

- ・バリアフリーやユニバーサルデザインは、20年前には、福祉のイメージだけであったが、昨今は福祉だけではなく、観光やまちづくりや防災、行政においては多岐に渡ってほとんど関わってくるころであると感じている。
- ・そういった状況下でバリアフリー観光に取り組む中、デジタルには大変恩恵を受けている。障害者、高齢者の方たちにとって、特に視覚障害者などは、ITに頼るようなところも出てきている。視覚障害者と聴覚障害者のコミュニケーションも、こういったITが進んできたから、コミュニケーションができてきたというところもある。
- ・一方、私たちのところに問い合わせを頂ける方たちは、比較的、外に出てこられる人たちや家族関係

が良い人達であり、それ以外の見えていない部分にも、もっと目を向けないといけない。特に、命に関わるような部分がそこに該当すると感じており、高齢者に対する詐欺や、高齢者や障害者による家族間での命を絶たれるような事件などを考えると、幸せ度や QOL のことにも影響すると思うが、その部分をきちんと見ていきながら、SDGs の観点では、取りこぼしのない、すべての人たちをすくい上げていく社会を作っていないといけない。

- ・小さい子供から、高齢者や障害者の人たちまでが、今住んでいる地域で生き続けていけるような環境を作っていくために、インフラの部分も問題になってくる。車を手放さないといけないような歳であるが、最寄駅がバリアフリーでないから車を手放せない、それによって交通事故が増えるというような悪循環も実際起きているのではないかと思う。
- ・デジタルで便利な世の中にはなってきたが、便利なものが増えてきたその先には必ず人がいて欲しいと思う。ものづくりやまちづくりに関しても、必ずそこに人が見えるような部分を作って残しておいて欲しいと感じた。

### (福和委員)

- ・国の計画で一番気に入っているのは、官民共創と横串という言葉である。日本が弱ってきたからだと思うが、みんなで手を合わせなければいけないという事柄が明快に出されたことが、非常に良かった。
- ・南海トラフ地震の発生予測時期は平均的には 10 年である。そのため、今回の広域地方計画は、この間に南海トラフ地震が起きたとしても、日本が速やかに復興できることを視野に置いた計画にしておくべきだと思っている。
- ・南海トラフ地震に関しては臨時情報という仕組みができており、片側で地震が起きると、もう片側でも起きることがわかっているため、その瞬間に日本は国際社会から捨てられる可能性が極めて大きい。あらゆるものを海外に依存している私たちの国としては、そういった事態があったとしても、日本は大丈夫だというメッセージを国際社会に伝えておかないといけない。
- ・国として生きていくためにどうしても必要なのは、食料と水とエネルギーである。この三つが危うい状況であることが、ここ数ヶ月の明治用水の問題、電力逼迫、或いは通信障害など起きたことで分かってきた。去年ぐらいまでは、日本のインフラが駄目だということを意識している人たちはあまり多くなかったと思うが、ここ数ヶ月のことを考えると、国土形成計画の中に、この国をきちっと維持するようなインフラの整備についてきちんと書くべきであろうと思う。
- ・それができないと何が起きるかという、全国計画に書いてあった産業再配置であり、この地区から産業を他に移すという議論になる。何としてもこの地区の強靱化を進めて、この地区を強化することによって、産業をちゃんと持続していくというようなことを盛り込んでおくべきだと思う。
- ・基幹的広域防災拠点、関東と関西にはあるが、この地区にはない。愛知県や名古屋市による豊山町の防災拠点や三の丸地区の再計画について、うまく自治体と連携することでこの地区を支えられるような拠点づくりということも記載があってよいと思う。
- ・日商や中経連との検討の中で、民間施設の耐震化がほとんど進んでないことが分かってきた。東京の沿道建築物の古い建物は 5 割程度直っているが、愛知は 2 割、静岡は 15% に留まっている。防災拠点や行政の施設は直してきているが、産業界はそのゆとりがなく、ほとんど直っていない。民間活力を強くするために、官民連携をしっかりと進める施策が行われることが、この地区の将来にも生きてくる。

- ・この地区は、関東関西に比べて、製造業は強いが建設業は弱く、建設業界は、何かがあったときに支援できる力が東西に比べて非常に弱いということも知っておいた方がよい。
- ・こういった辛い状況は、災い転じて福となすための、最高のチャンスでもある。災害のことをよくわかっているからこそ作ることができる新しいビジネスがたくさんあると思う。例えば、自動車はいざというときに、避難の拠点にもなる。自動運転についても、地震が起きた瞬間にうまく制御をしないと成り立たない。コネクテッドカーをどうやって災害時に役に立たせるかという研究も動いている。
- ・カーボンニュートラルは防災とは裏表の関係にあり、カーボンニュートラルを進めることは、災害対応力を作っていくということになる。
- ・防災ビジネスを生み出していくということが大事であり、それをするためにも、この地区が弱いのは、みんなの知恵を集めるシンクタンクが十分でないという部分であり、大学を跨いで全体が力を発揮できるようなシンクタンクを作る方向ができるといいと思っている。

#### (増田委員)

- ・環境のことについて、社会情勢が厳しくなってくるとこういう計画の中ではおぎなりになることが多いが、中部の将来像において、豊かな自然とか美しい自然を維持しながらということが取り上げられているのは、非常にありがたいと思う。
- ・ただ、前回の計画においても自然環境の保全とかそういったことが取り上げられているが、実際には森林面積も減少しており、農地も減少している。他にも国立公園や国定公園などの開発事業によって面積が減少することも起きている。
- ・自然環境は、計画には入れてもらっているが実際には何の対策をされてない。お金にもならないし、何の役にも立たないが、中部圏の強みである豊かな自然環境を具体的に守るような手法について、取り上げてもらいたい。

#### (村上委員)

- ・コロナも含めた新興・再興感染症は、まさに災害であり、この感染症のパンデミックに強い地域づくりについて、地域だけでなく日本全体での視点が必要である。
- ・感染症でパニックになるのは正しい情報が共有できていない、知識も対策もわからないというところである。ZOOM 会議など、デジタル化によって様々なことができるようになったが、正しい情報を共有するためには、人と人のコミュニケーションを円滑にするためにどうすべきかを考える必要がある。中部の圏域に皆が集まってお互いにコミュニケーションしながら、正しい知識・情報を共有して、皆がここに集まりたいと思うような地域にしないといけない。
- ・これまでコロナ対策で最も力を入れて取り組んできたのは、高齢者施設、障害者施設の支援である。170 施設ぐらいを回ったが、本当に惨たんたる、非常に惨めなところがあった。介護や福祉サービスを受けられる質を高めて、その人らしい生活が展開できるようにするにはどうしたらよいか、交通インフラのこと、デジタルのこともあるが、生き生きとしたその方の後半の人生を送るにはどうしたらいいかという立場で、いろんなことを検討して頂ければと思う。

### (森川委員)

- ・今回の国土形成計画では、QOL という言葉がかなりキーワードになっている。高い QOL を目指すことは良いと思うが、より持続的で、より包括的な言葉として、最近よく聞かれるのがウェルビーイングという言葉であり、最終的にはウェルビーイングを高めるような、国土計画や地方の計画を作ることだと思う。つまりは QOL を高くしていくと最終的にはウェルビーイングも高くなるということである。
- ・移動や交通に関して、クオリティオブモビリティライフ (QOML) という指標を、ここ 2、3 年、社会心理学者と一緒に提案して研究をしている。QOML とは自分が行きたいような場所に、どれぐらいの頻度で行って、行く途中の過程も満足 of いくもので、行った先の活動も満足 of いくものか、というような総合的な手法であり、QOML が高い人はウェルビーイングも高く、ウェルビーイングをよく説明する指標であることがわかってきた。
- ・ウェルビーイングは政策に対して敏感に反応しないが、QOML は、例えば道路をつくったり、鉄道をつくったりすると非常に敏感に反応するため、政策の KPI としていいのではないかと提案している。
- ・さらに、実際に人が動くのではなく、ICT を使ったオンラインでの活動を考え、拡張 QOML という指標を作った。これは実際のリアルの移動を伴う活動と、ICT を使ってデジタルで行う活動を両方考えたものである。研究段階であるが、コロナ禍でリアルからオンライン活動に変わってきている中でも、人々はリアルでいく活動の方に重きを置いていることがわかってきた。リアルの活動が 7 割、オンライン活動が 3 割ぐらいの人が、ウェルビーイングが一番高く、非常に興味深いことである。
- ・この地域は日本の真ん中にあり、日本のハートランドということ売り物にしているのので、リアルの移動、これの利便性を高めて QOML を上げ、最終的にはこれをウェルビーイングの向上につなげるという方向を目指したらいいのではないか。
- ・ただし、QOML は人の移動だけであり、物流のことは考えていない。物流で経済が豊かになることは間接的にウェルビーイングを向上させるため、物流のことも別途考える必要がある。
- ・また、日本の真ん中にあるから有利というのは、東京とか大阪に行くのも便利ということであるが、実際の我々の交通行動について、ここにいる非常に忙しい人たちでも、東京に行くことはめったになく、ほぼ 90% 以上の交通行動は身の回りの移動である。身の回りの移動も非常にストレスなく便利であるということが QOML を上げるということであり、最終的には、リニア新幹線のように、遠くにもどこでも簡単に行けることからラストマイルの移動まで、シームレスによくしていくということが重要となる。そのため、この地域の特徴として、非常に先進的な長距離を動くリニア中央新幹線から、今後取り組んでいくべき、一次交通、二次交通、三次交通、最終的には、高齢者の方も家の前からどこかに簡単に行けるラストマイルの移動の手段までを高めていき、これがこの地域のウェルビーイングを上げることに繋がっていくという方向性を打ち出してみたらいいのではないか。

### (白鳥委員：ビデオメッセージ)

- ・食と水とエネルギー、これをきちんと賄える地方都市、これを目指すことが一番大事と考え、伊那市のまちづくりに取り組んできている。カーボンニュートラルに対して、国も長野県も 2050 に向けて動いているが、具体的にこれを形にしていくのは地方自治体であり、こうした思いを常に持ちながら、食と水とエネルギーを賄っていき。これがベースにあってその上に、製造業や医療福祉、観光、様々な文化芸術が乗っかってくるような姿が一番望ましいと思う。

- ・コロナ禍によって働き方が随分変わってきた。伊那市も、社会動態から見ると、転入される方が増えてきている。この動きは今後さらに激しくなっていくことが想定され、そうした流れをきちんと受け、地域づくりに収斂していくような、そうした政治が重要であると思う。
- ・この地域は、あと数年するとリニア中央新幹線が近くを通り、現在国の方で鋭意進めている三遠南信自動車道により、浜松地域と伊那谷が約1時間で結ばれるようになる。そうしたことを考えると、東海地震や東南海のリスク分散の時のルートができてくる。大きな人流としてのリニア、人を運ぶ、そうした輸送機関もできるわけであり、こうしたことを中部圏全体の大きな枠組みで捉え、生かしていくことがこれから必要ではないか。
- ・伊那谷は、天竜川が流れて、両側に南アルプスと中央アルプスがある、大変自然に恵まれたところであり、そうした地域の資源としての森林、景観、そうしたものを使いながら、災害リスクに対しては国とも連携をしながら小さくしていく。流域治水という観点ももちろん必要であり、そうしたことを現場として常に意識をし、国や県とも連携をしながら、万が一の時には、いろんな地域と連携をして、助けたり助けられたりというようなことができることが次の中部圏の広域地方計画を策定にあたっての一つのポイントではないかと考えている。

#### (奥野座長)

- ・生活経済圏について、人口減少・高齢化が進行する中で地域の持続性を維持する、高度な都市機能を利用できるようにする、ということであるが、これについては多様な主体の参加ということが大事だと思う。先ほど野口委員からバリアフリーの観点からご発言頂いたが、その点が非常に大事である。
- ・スーパー・メガリージョンについて、これは現在の第二次国土形成計画の時には国土審議会のものだからあまり大都市圏の話の前面に出すわけにいかないという遠慮があり、コンパクト・プラス・ネットワークの3大都市圏版という抑えた言い方をしていたが、今度は表に出てきたということで大変結構なことである。
- ・その中で一番注目しているのは、中間駅である。具体的には中津川、飯田をどう使っていくか、日本で高速交通ネットワークがネットワークとして見えてきた。大事なのは、高速交通の結節点の活用であり、中津川、飯田はまさにテレワークの日本の拠点として非常に大事であり、デジタル田園都市国家構想も、ここで実質的な成果として大きな力になっていくのではないかと考えている。
- ・産業について、これは東京一極集中の是正のためには必要であり、一極集中の問題点・課題については、資料1にまとめられており、その通りだと思う。この地域は、世界最強最先端のものづくり圏域と今の計画では位置付けられている。その意味するところについて私がイメージしているのはまさにトヨタ自動車であるが、最先端の情報が集約施設に詰め込まれているところがものづくりであると理解しており、そういった基盤整備が大事だと思う。ビジョンを議論する時に、国土政策なのに、産業やものづくり、ここまで突っ込んでいいのかという議論も一方ではあったが、それはもうどんどんやることだろうというふうに思っている。

#### (4) その他

##### (事務局：油井中部圏広域地方計画推進室総括副室長)

- ・資料5説明

### 3. 閉 会

(中部運輸局：大石局長)

- ・ 本日の議論を通じて、我々の前には非常に多様なかつ切実な課題があること、また同時に、この地域を明るくしていくためのヒントもいろいろあるということを改めて認識をした。
- ・ 今年度の骨子取りまとめに向けて、次回会合においては、より詳しい資料をお示しながらご議論頂きたい。委員の皆様には引き続きのご指導をよろしくお願ひしたい。

以上