

# 第1回中部圏長期ビジョン検討会 議事録

日時 令和3年6月2日(水) 10:30~13:00

場所 web形式(事務局:整備局中会議室)

## 1. 開会

### ○司会(林企画部長)

定刻になりましたので、只今から「第1回中部圏長期ビジョン検討会」を始めさせていただきます。

本日は、大変お忙しい中、中部圏長期ビジョン検討会にご出席賜りありがとうございます。また、急遽、Webによる開催に変更となり、ご対応、ありがとうございます。

私は、本日の議事進行を担当いたします、中部地方整備局・企画部長の林でございます。よろしくお願いたします。

それでは、検討会に先立ちまして、主催者を代表して、中部地方整備局長の堀田よりご挨拶申し上げます。

### ○堀田整備局長

皆様おはようございます。中部地方整備局長の堀田です。

本日は奥野座長はじめ、検討委員会の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本ビジョン検討会にご参加いただきありがとうございます。また、平素より、国土交通行政に対しまして、多大なご理解、ご協力を賜っていることを心から感謝申し上げます。

中部圏におきましては中期的なビジョンとして、2014年11月、今から7年前に、2050年を見据えた地域の在り方と将来像ということで、第3次まんなかビジョン基本理念を取りまとめました。その後、各分野の取組みが進められているのですが、策定から時間が経過し、ほころびが見えてきたように思います。

この間、ご案内の通り、少子高齢化のさらなる進展や、地震や水害といった自然災害の激甚化、頻発化、また、技術革新の進展については自動運転や5Gの社会実装、デジタル化の進展、IP S細胞の技術開発等、非常に進んできています。

また、新型コロナウイルス感染症のようなパンデミックが発生拡大しており、これに伴って、ニューノーマルという形で、新しい生活様式、生活の変容、それに後押しされる形で、働き方改革が進んでいくような状況が、わが国、さらには世界を取り巻く環境として、ますます加速している状況にあります。

中部圏においても、自動車界、ビジネスモデルも今までは所有に重点を置いていたのですが、消費に形を変えており、例えば、自動車のサブスクといったものも、ビジネスモデルとして出てきており、中部のビジネスモデルも大きく変わる予感がしています。

様々な分野で、デジタル化の進展であったり、SDGsといった形で、持続可能な国際社会の構築に向けた文脈の中で、カーボンニュートラルの取組みが進んできていく状況にあります。

これも、今までと様子を変えていて、単なるCO2削減だけではなく、水素、再エネ等を軸として、国際社会のエコシステムそのものが変わってきています。これについていっただけではなく、乗り遅れたら国際競争力が保てないというような雰囲気になってきています。このような状況下では、我々国土交

通省自体も今までの考え方では対応できないような、様々な社会的ニーズや課題を抱えてきているということですが。

もはや、民間、公共といった単純な括りでは対応が困難になっているテーマも多々あると感じています。この中部においては、長らく「ものづくり」という接頭語とともに語られることが多かったかなと考えています。一方で、強みを生かすためにも、個々のポテンシャルを活かしながら、お互いにつながることによるシナジー効果の発現や、社会全体の付加価値を高めるためにも、「ものづくり」を通じた「ことづくり」に発想を転換していくことが、我々行政サイドにも強く求められていると考えています。

これを実現するためには、おそらく、既存のベクトル線に見出すのはなかなか難しいと考えています。キーワードとしては、つくるをつなぐに、ものづくりをことづくりに、といった思想の転換をしていくことになっていくのではと考えています。

そのため、今回は、様々な分野の先生方にご参画いただいております、中部圏の現状や今後の在り方、将来に向けた取り組みに関するお考えを、是非ここでぶつけていただき、ご議論賜りたいと考えています。

最後になりますが、本検討会の議論が、新しい中部の在り方に一石を投じるものになることを祈念して、冒頭のあいさつとさせていただきます。

本日は、よろしくお願いいたします。

#### ○司会（林企画部長）

続きまして、本検討会の座長はあらかじめ事務局より選任させていただき、奥野委員にお願いさせていただきます。

奥野座長、よろしくお願いいたします。

#### ○奥野座長

本検討会の進行を務めさせていただきます。

本検討会は、中部圏の長期ビジョンを作るということが主たる目的ですが、私は同時に、政府の次期国土形成計画にとっても、大変大事な資料になると認識しています。

皆様のお知恵で良い議論ができればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

#### ○司会（林企画部長）

奥野座長、ありがとうございました。

それでは次に、ご出席委員のご紹介ですが、議事の進行上、配付しております出席者名簿にて、ご紹介に代えさせていただきますのでご了承ください。

なお、トヨタ自動車株式会社 総務部長の 朽木様はご都合により、ご欠席でございます。

それでは、事前に郵送させていただいております資料の確認をさせていただきます。

議事次第、出席者名簿、資料1～4、参考資料1、2の以上でございます。また、Web上で資料共有させていただきますので、よろしくお願いいたします。

報道関係の皆様にお知らせします。撮影については、ここまでとさせていただきます。これ以降は、別室での傍聴ということでよろしくお願いいたします。

それでは、これより議事に入らせていただきます。

## 2. 議事

### (1) 中部圏長期ビジョン検討会の設置について

#### ○司会（林企画部長）

今回、検討会を立ち上げるにあたり、議事1の検討会設置につきまして、趣意および規約を、事務局より説明をさせていただきます。

#### ○事務局（加納事業調整官）

資料1-1 設立趣意, 1-2 規約を説明。

#### ○司会（林企画部長）

事務局から規約の説明がありましたが、ご了解いただけますでしょうか。

では、皆様にご了解いただきましたので、本日をもって本検討会の規約を施行させていただきます。

それでは、これからの議事進行につきましては座長にお願いします。奥野座長よろしくお願ひします。

### (2) 中部圏の長期ビジョンに係る説明

#### ○奥野座長

早速ではございますが、議事(2)に入ります。

議事(2) 中部圏の長期ビジョンに係る説明として、事務局より、現行「第3次まんなかビジョン基本理念」の概要、及び「中部圏を取り巻く社会情勢の変化」について説明をお願いします。

#### ○事務局（加納事業調整官）

資料2-1、2-2 説明

### (3) 意見交換

#### 1) 本日の論点

##### ①新たな状況の変化中部圏の特徴

#### ○奥野座長

ありがとうございました。

それでは、議事(3)、意見交換に入りたいと思います。

中部圏の地域づくりのあり方や将来像について、自由にご発言をいただきたいと思います。

テーマは、事務局から2つ事前提示されています。

テーマ①は新たな状況の変化、中部圏の特徴ということです。社会状況の変化について、特にどういふ点に留意すべきか、といったことが中心になろうかと思っています。

テーマ②は2050年を見据えた新たな中部圏の将来像についてですが、中部圏はどこを目指すのかということだと理解しています。

ご自由にご発言いただきたいと思いますが、最初にテーマ①について、一当たりご意見を伺い、その後、テーマ②についてご意見を伺い、その後、残り時間次第ですが、自由な意見交換の時間としたいと思います。

では、お一人3分程度でご発言をお願いします。

まずは、内田委員をお願いします。

#### ○内田委員

テーマ①についてコメントします。

全体的に色々網羅されていると思いますが、いくつか意見を述べさせていただきます。

1点目は、昨年度のコロナ対策を中心とした3度の補正予算によってかなり財政状況が悪化しており、特に来年度以降は一定の財政規律を重視するようになると思います。つまり、特例国債発行のハードルが高まり、逆に次世代にインフラを残せる公共事業への期待は高まると見ています。財投債を活用したリニア中央新幹線もそうですが、国土形成に資するインフラの重要性は増すと思います。

2点目は、デジタル化の進展度合いによって、国家間、自治体間、企業や家計でも格差が拡大し、二極化していく状況が加速すると思います。いわゆるデジタルデバイドが地域間でも生じることで、取り残されてくる地域が出てきますので、それをネットワーク化する役割も重要性を増すと思います。リアルとバーチャル両面でのネットワーク化が重要で、高速道路でも車からのビッグデータ収集だけでなく、基地局の設置場所としての役割も出てくるかと思っています。もちろん道路ネットワークも非常に重要です。

3点目は、スタートアップ企業が交流や対流の原動力になっていく時代だと思っていますので、この地域がものづくりの拠点として高付加価値化を進めていく上で重要な、愛知県のステーション AI やナゴヤ・イノベーターズ・ガレージ、那古野キャンパスなどの役割も前面に出してもいいのではないかと思います。特に、ITベンチャーは首都圏に一極集中していますので、自動車産業との関連性ではスタートアップとの連携強化の視点も盛り込んで頂きたいと思っています。

また、先ほど、昇龍道についてのご説明がありましたが、短期的にはインバウンドが激減しており厳しい状況ですが、ワクチン接種の拡大とともにインバウンドが急回復することも想定しつつ、中長期的には日本が観光立国になっていく前提で、中部の観光分野での役割や、より存在感を高めていく視点も重要だと思います。そういう意味では、玄関口となる国際空港のセントレアの24時間化や、リニアの名駅周辺も重要で、製造業のブランディング戦略の一環として観光分野も強調して頂きたいです。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。事務局のリプライは一巡した後にまとめてお願いします。個別質問があった場合は、個別に対応いただければと思います。今、4点ほどご指摘がございましたが、今の背景や状況などについても、あとでまとめてリプライをお願いします。

では、小川委員をお願いします。

#### ○小川委員

専門は経済なので、経済の点から私が感じている新たな状況の変化についてお話ししたいと思います。

一番気になっているのは、カーボンニュートラルの話です。2050年のカーボンニュートラルを国際公約したわけですが、そのためにはこれから9年以内に2013年比で46%CO2排出を削減しなければならず、これは相当難しいと思っています。先月、経産大臣の諮問機関の会議では、それを達成するためには、電力価格が2倍以上になるという数字が出ている話を聞きました。

それを聞いた時に、日本のアルミ精錬業が一気に消えてなくなってしまったことを思い出しました。

アルミ精錬業が石油ショックを機に、電力の価格があがった際に、それまで、世界第2位の輸出量を誇っていたにもかかわらず、わずか10年で輸出がゼロになってしまったという事態が起きたわけですが、それに近い事態が起り得るのではということ新しい状況変化としては危惧しております。

今回、特に当時と比べて状況が悪いと思うのは、当時は競争相手ではなかった中国が現在はあるからです。中国は、CO2排出削減に関して原発を利用します。今、日本と中国の電力価格の差が1/3程度なのですが、それが10倍ぐらいの差になってしまうということを心配しています。

特に影響が大きいのが、鉄鋼、紙パルプ、セメントや製造業になると思うのですが、それを抱える中部地方は、かなり大きなインパクトを受けてしまうのではないかと考えています。

そうすると、選択肢はあまりなくて、現在のエネルギー利用の方法のまま各企業の生産拠点が海外に移らざるを得ない状況になるか、エネルギーの使い方を抜本的に変えるような革新的な構造変換をするか、奇跡的に新たなエネルギー源を発見するか、いずれかを迫られています。中部地方が、これから10年の間にどう舵取りをしていくか、将来的なビジョンなり、社会資本整備の在り方にも関わってくる大きな問題ではないかと思っています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。次に、加藤委員お願いします。

#### ○加藤委員

静岡を拠点に、農業とIT、ロボットなどを掛け算して地域課題を解決する事業をしています。

最近、あちこちでお声がかかるのが野菜バスという事業です。かっこよく言うと、サーキュラーエコノミーのような感じですねと言われるのですが、地域OSと呼ばれ始めていまして、簡単に言うと、ECと物流が一体型になっている仕組みを地域に実装する時に、半分は仕組みなのですが、半分は地域コミュニティをつくりながら、生鮮の流通の仕組みを実装していくことをやっています。それが、コロナで、東京一極集中ではなく、地域内で価値を循環したいという意識が強まったようで、各地に展開をしています。

元はロボット屋だったので、今は農業ロボットをスズキ自動車と一緒に、地域に役立つ、安くて柔軟で生活が楽しくなるような、人と人をつなげるようなロボットってなんだろうと、開発し始めています。

資料にあるナゴヤイノベーターズカレッジは運営のメンバーにも入っていて、意見交換を始めたところでは。

ベンチャー、農業の視点から中部地区を見ますと、一言でいうとダサいなと感じています。どうしても、製造業が強くて、お金を回す仕組みの中で男性が非常に多い地域になるので、便利、効率ばかりを追い求めてきた結果、生活が楽しいとかしなやかに過ごせるとか、そういう視点が抜けてしまっていて、そのあたりがダサさを感じさせるポイントなのではないかと思っています。

ベンチャー支援でもいいのですが、結局、トヨタとか自動車会社に最後パイアウトできるような事業ばかりがフィーチャーされていて、社会の構造そのものを変えないといけない時に、構造そのものを変えるようなベンチャーをインキュベートする視点が少なすぎると感じています。

おそらく中部圏の課題は、その視点を取り戻すこと、生活をハッピーにさせる割合をもう少し増やし

ていかないと、10年後、100年後を見据えた中部というのがダサいままで、世界から取り残されかねないのではないかと感じています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。榊原委員、お願いします。

#### ○榊原委員

当社について説明します。2015年に設立した中部電力と東京電力50%ずつの合弁会社です。それぞれ親会社から燃料事業と火力発電事業を承継しています。平たく言うと、従来の中部電力と東京電力の火力発電事業と燃料事業を一手にやっている会社だにご理解いただければと思います。知名度を上げるために、最近ではセ・リーグの協賛もしております。

前回実施したH26年の改定からの変化を見ていくと、電力業界に限らず、変化のスピードが非常に速くなっていると感じます。電力業界は昔から安定していると思われる方が多いと思うのですが、例えば、この10年でシェールガスの生産がぐっと伸びてきて世界中のガスの価格に影響を与えていることが起こってきました。洋上風力もスケールが大きくなり、効率が上がってきているので、脱炭素のバックアップも受けてだとは思いますが、世界中に広がっています。

日本の中での議論はこれからだと認識していますが、この変化も非常に速いスピードで進んでいくだろうというイメージを私は持っています。

カーボンニュートラルについてコメントすると、カーボンニュートラルは電力だけではなく、すべての産業でやっていかなければいけないところだと考えています。その中で、電力は大きな割合のカーボンを出しているということで、カーボンニュートラルの中で電力が果たす役割について、お話をさせていただきたいと思います。

当社は、2050年ゼロエミッションのロードマップを公表し積極的に発信しています。内容は、非効率石炭火力の停廃止ということと、アンモニアの利用、水素の利用、再エネということだと思います。燃料としてのアンモニアの利用、水素の利用というのはこれからの議論ですが、非効率石炭火力の停廃止について言いますと、地元の産業への影響が非常に大きい、特に石炭火力は関係する会社が非常に多く皆さん非常に心配をしておられますので、丁寧に話し合いをしながら進めていかなければいけないと考えています。また、当社では、碧南石炭火力発電所でアンモニアを燃やす取り組みをNEDOの実証実験でやろうとしているのですが、日本全体で脱炭素に関わるコストの議論が十分なされていないというのが率直な感想で、皆さんが心配されているのは、それでどのくらい電気料金が上がるのかということだと思います。そのあたりも今後丁寧に協議していかなければならないと思っています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。末松委員、お願いします。

#### ○末松委員

行政、基礎自治体を代表してということになりますので、そのあたりも含めてお話をさせていただければと思います。

1つ目のテーマの中、社会情勢の変化の中で書いていただいたワードの中で、自治体としては人口減

少、生産年齢の減少は大きな危機感を感じており、総合計画で計画を立てて進めてきたところです。

中部圏も非常に人口減少が進んでいますし、本市においても3年連続マイナスになっており、三重県の中では若いまちではありますが、それでも人口が減ってきています。一方で、人口が減っていくのと同時に、外国人市民が増えてきている状況です。本市もホンダを中心とした製造業が盛んなまちなので、製造品出荷額の約7割が輸送用機械器具等、製造業で担っていただいています。その中で、外国人市民との共生は大きな問題で、今後の日本全体の問題にもつながってくるのかなと思います。

コロナでも、外国人の方に、コロナ対策について理解していただくことは非常に困難なところがあって、陽性者が出たりしたところへ丁寧に説明に行ったり、今後の感染症対策においても大きな問題だと考えています。

多くの自治体の中では、国の、まち・ひと・しごと（創生）総合戦略と連携をしながら、人口減少をいかに打破し、まちづくりを活性化していくか、地方はどう残っていくのかということをご数年進めてきておりましたが、コロナで一変しました。まち・ひと・しごとで新しい方策を見出しながら頑張ってきたものの、コロナで新しい生活様式となり、オンラインが入り、テレワークをし、人口が減ってもテレワークで済んでいく、出張も行かなくていい、人も呼び込まなくていいというような状況になってきています。

一方、この技術が進むことによって、子どもたちの学習のIT化が進んだり、次世代へ向けた違った生活様式の導入の確立はできたと思いますので、ピンチがチャンスだったのかなとも考えています。

私自身は、先ほど紹介のあった国の長期展望委員にも参画をしておりまして、最終答申をまとめていただいています。そこを見ていただくと分かるように、国の議論をはじめた時はコロナがない状態で始まりましたが、2年近く議論している間にコロナが発生して、大きく議論の中身も変わってきました。その中でも、これまでは、東京一極集中をどう是正するかという議論が中心だったのですが、そうではなく、ここにはローカルと書いていただいています。オンラインを利用して、新技術を利用して、いかに人を呼びこまなくてもそれぞれの地方が体力をつけられるか、という議論にも発展しましたし、今までは政令都市ぐらいのところだった議論から、10万人前後の地域でも、フルセットではなくても、色んなものが1時間～1時間半ぐらいの地域と合わせれば、それぞれの地域が生き残っていくのだということも書き込んでいただけるような状況にもなってきました。私たち地方自治体にとって、この令和の時代のチャンスをいかに活かすかが試されていると感じています。

外国人との共生を自治体としてどうしていくか、女性活躍も、この中部圏ではまだまだ活躍ができていないです。先ほど、ダサイというお話がありましたが、生活の視点でいうと、中部のものづくりの企業を回ってみても、そういう視点でも議論は遅れていると感じるので、コロナ禍において、10万人前後の都市でも頑張れるのだという中部の魅力を大いに発信するためには、しなやかな強さを中部全体で身につけていくことが、今後大事になるだろうと思います。

もう一点は、南海トラフというようなことで、防災、減災について、自治体として外せない課題です。毎年のように起こる自然災害の激甚化と合わせて、メンテナンスも含めて取り組んでいく必要があると思います。これは、国交省さん主体の委員会でもありますので、そのあたりも含めて、今後皆様方からのお話も聞かせていただきながら、大いに参考にしていきたいと思っております。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。南海トラフについては、後ほど事務局より説明があると思いますが、非常

に大事なことです。中部圏では非常に多くの団体、国の機関、マスコミ、インフラ企業が集まって、ここ 10 年程議論を積み重ねて参りました。国の国土強靱化にも大変大きな影響を与えていると思います。1ヶ月前の会議で出てきているのは、非常によくできているのですが、現場での実効性はどうか、新しいことばかりを次々に取り上げて議論するのが必ずしもいいことではなくて、実行を大事にしなくてはということがかなり強く出てきております。そういった点でも、今後議論が進んでいくと認識しています。

では、豊田委員お願いします。

#### ○豊田委員

中日新聞の論説委員と言って、社説を書くコーナーを担っているのですが、これまでは、名古屋市役所やトヨタ自動車等、中部の行政や経済、裁判所などを色々担当してきました。また、上海にも3年ほど渡海した経験があります。

コロナについて言うと、先ほど末松委員が一極集中云々というお話をされましたが、実際に、ようやく東京からの流出が何か月か連続で始まっていますので、この地域にとっては好機だと捉えるべきだと思います。

防災で言うと、南海トラフが今後30年で、70～80%と（発生）確率がどんどん上がっていますが、先ほどの資料を見ると、被害をいかに最小限におさえるか、これは非常に大事な視点だと思うのですが、70～80%となると、確実に起こるという視点でいかに早く復興するか、災害が起きることを前提として、BCP等よく言われますが、復興にももう少し重点をおいてみるべきではないかと思います。

3点目はリニアですが、この資料でも2027年の開業を前提としてまちづくり等の検討がなされていますが、皆さんご存知のように、2027年の開業は現実的ではないので、では、次をどこに見据えるかですね。今の時点では、JRさんもはっきりとは名言していないので、国としても次の目標は立てにくいと思うのですが、この地方にとって、リニアそのものをどう捉えるかが非常に大きな問題であると思います。静岡では、ルート変更の話まで出ているところですから、リニアをどう捉えるべきなのかなということが現在進行形の話ではありますが、重要なファクトだと思いました。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。次は戸田委員お願いします。

#### ○戸田委員

3点申し上げたいと思います。

まず、懸念される自然災害への備えですが、南海トラフや激甚化する水災害等にどう備えるかは非常に大事な観点だと思います。その中で、水害に関して、流域治水ということで、川だけではなく、流域の住まい方も含めて治水対策を行っていくという方向に、今、舵が切られたところだと思います。

この流域治水は、まずはできること、できるところからやっていくのかもしれませんが、少子高齢化の社会像や多様なライフスタイルを選択できるという考え方がなじみやすいのではないかと思います。災害対策として、安全なところに住むということが、大きな方向性として出されてきたという状況だと思います。

一方で、住む場所の選択を災害対策の観点からだけ進めようとする、通常災害が起こらないゼロの



状態から被害を減らすという観点でしか捉えることができないので、やはり、多様なライフスタイルを選択できるという地域の魅力とリンクして30年先の地域づくりと災害対応を結びつけていく必要がある、と思うことがまず1点です。

2点目は、中部圏が国全体の中で果たす役割という観点で、リニアというものが非常に大きいと思います。リニアが名古屋まで開通した時に、資料中のどこかで首都圏・名古屋の一体化という言葉もあったのですが、ここで単純に、一体化という捉え方でいいのかが非常に大事なポイントかと思いません。

災害対応の面でいうと、東京一極集中というのは、日本の抱える最大の脆弱性だと思います。それをメガリージョンとして分散した形の強靱な国土像に作り上げていくために、名古屋まで開通した時点で、東京圏がさらに大きな圏となってしまうまいよう、多極分散型の国土になるよう、全線開通を見据えてつながっていくよう、中部が果たすべき役割は非常に大きいと感じています。

3点目は、まさに大学などでは、コロナ禍でデジタル、オンラインといった色んな影響を受けているわけですが、コロナ禍で急速に進んだ技術で受け入れざるを得ないところからスタートしたのですが、非常に便利な側面もあります。

一方、1年間、大学でオンライン上のやり取りをしてきた中で感じるのは、リアルでなくてはダメなものが結構残るわけです。信頼関係の構築や、実験して失敗したことから気づくというようなことは、オンライン教育では達成できるものではありません。

そう考えると、今まではリアルでやってきた生活の中で、何をデジタルにできるかという観点で、色んな出来そうなことをデジタル対応してきたわけですが、リアルでなくてはダメなものをしっかり抽出した上で、それ以外のものを完全にデジタルに置き換えてしまうなど、少し考える方向を変えたときに、職場が果たす役割、大学が果たす役割をもう一度見直さなくてはいけないような状況にあるのではないかと思います。

## ○奥野座長

ありがとうございました。戸田委員のお話、私もその通りだと思います。私が感じていることを短くコメントしますと、一点目の自然災害の話ですが、中部圏の経済、社会にとっては、水供給の安定性が大きなテーマになっています。中部地整では、矢作川水系、木曾川水系について、渇水の問題や、南海トラフで最終的な処分場が被害を受けたら、水供給の安定が出来なくなりますので、被害額も含めて、詳細な検討が必要です。

中部圏の役割で、一極集中是正の話もございました。私も、この問題について取り組んできましたが、スーパー・メガリージョン構想を打ち出しています。コンパクト・プラス・ネットワークの三大都市圏版ですが、これは、リニアの開通を前提としていますので、そういうところに政府のバックアップ機能を整備したらどうかということの色んなところで申し上げています。首都機能の移転は、なかなか実現しないし難しいので、首都機能のバックアップ機能として、1週間なり、1ヶ月なり機能するようなものをスーパー・メガリージョンエリアに整備していく、三大都市圏だけとは言いませんが、現実的ではなかろうかなと感じているところです。

その場合には、この三の丸地区が非常に大事な拠点になりまして、この2号館のビルの3階は、南海トラフ時の政府の現地拠点になっています。既に、その整備はほとんど終わっておりまして、そういった状況にあります。

次に土方委員お願いします。

## ○土方委員

当社は1936年に土方鑄造所として祖父が創業しました。父の時代に、現在の会社名である、愛知ドビーという、ドビー機という繊維機械を作るメーカーに変わりました。それが、時代とともに売れなくなり、職人と設備だけが残ったので、それを使って父が下請け事業として、船の部品を作ったり、建設機械を作っている状況でした。私が大学を卒業して社会人になる際、落ち込みつつある愛知ドビーに力を貸せないかということで、2001年に入社しました。

入社当初はいい下請けになろうということで、ISO等を取得しながらやっていたのですが、当時、借金が4億円ほどあり債務超過の状態でした。

当社は鑄造工程と、鑄造品を精密機械加工する工程の2つを持っていることが特徴で、通常はどちらかしかありません。私は、鑄造の職人に入りつつ、機械加工の方は弟に手伝ってもらい、兄弟二人で経営をするようになり利益も少しずつ出るようになってきたのですが、一番大きな問題は、職人さんのモチベーションがあがってこなかったことです。ヒアリングをしてみると、元々はメーカーだったことが誇りで、自分たちが作ったものが最終ユーザーの手に渡り、感謝の気持ちや言葉をもらっていたものが、下請けになったことにより、親会社が遠くなるので、ユーザーの声が聞こえづらくなってきたということが大きな問題でした。

そこで、もう一度メーカーに戻り咲こうということで、鑄造技術と機械加工技術を合わせて、B to C商品として世界に誇れるものを何か作れないかということから開発を進めて、バーミュキュラができました。

鑄物の鍋ですが、世界にない特徴としては、密閉性が高いということです。密閉性が高いと、食材の旨味、香りが逃げづらい、無水調理ができるといった特徴があって、メディアに受けていって、ブランドが一つ確立したということです。

2010年にバーミュキュラを発売し、2016年にライスポット（炊飯器兼調理器）の開発に成功して発売をし、昨年は鑄物フライパンを開発し、大きくはこの3つが当社の商品です。

今回のテーマについてお話をさせていただくと、加藤委員、末松委員もおっしゃっていたと思うのですが、女性の社会進出といった点から申し上げますと、当社は、ものづくり部門+デザイン、PRといった大きくは2つの部門を持っていることが特徴です。世の中で多いのは、実際は物を作らず、海外、OEMで作らせて、デザインだけをやる会社が多いと思うのですが、当社が大きく違うのは、全て自社で作っているということが当社の特徴です。

製造部門は1500度で鉄を溶かしたりする等、3K職場的なところもあり、工場は99.9%が男性ですが、工場から一步でると、デザイン、ブランディング、広報等ほぼ女性です。どちらかというと、女性がリードしている会社になっているという感じがします。10年前、工業製品を作っているときは全く違う会社になりました。ブランディングはものづくりにとって、今後、非常に重要になってくると思っています。特に、愛知のものづくりは素晴らしい技術をもった下請け企業が多いのですが、ブランディングをする必要がないんですね。供給先が大手企業なので、ブランディングに力を入れている中小企業はほぼないと思います。今後、中部からも技術を使ってメーカーになっていこうという企業が出てくると思うのですが、そこを考えると、女性の進出は非常に重要です。デザインを含めたブランディングのところは女性が活躍する場ではないかと強く思っています。

今、中川運河沿いにあるのですが、そこにバーミュキュラビレッジという施設を建設しました。ここでは、バーミュキュラで作った料理を食べられるレストランとベーカリー、バーミュキュラ体験ができる料理教室、鑄造工程等を実際に見学できるラボを併設して、コロナ前は実演を行っていました。

ポイントとなるのは、今後もこの中部圏は観光が大事になると思っています。名古屋に来て、見るところがないという声をよく聞いたり、特徴的なB級グルメはそこそこあるのですが、もっと食にも力を入れてもいいのではないかと思います。

こういったところを今回議論させていただき、明るい中部の未来の話ができればいいと思います。

#### ○奥野座長

ありがとうございます。中川運河につきましては、土方委員ご案内のとおりで、水質についても少しずつ改善してきている状態で、倉庫を使ったまちづくりや新しい建物など、開発が進んでいます。

先般、リンナイや岡谷鋼機にご協力いただき、世界運河会議を Web 開催し、世界中の方々にご参加いただき、大変有意義でした。ただ、これからどう作っていくか、水質の改善等含め、これからはなありますが、貴重な資源だと思っています。名古屋都市センターも一緒に活動していきたいと思っていますので、引き続きよろしくをお願いします。

次に、森川委員、よろしくをお願いします。

#### ○森川委員

元々は、戸田委員と同じ土木工学が専門です。その中でも私は、交通計画、都市計画を専門としています。

コロナは外発的な黒船だったと思います。大地震みたいなもので、今まで土が固まっていたものを、大きなふるいの上に乗せてゆらしたら、ふるいの下に砂が落ちて、上には石が残ったということで、大揺れによって、オンラインでできることと、リアルでしかできないことがふるい分けられたということだと思います。

その中で色々な気づきがあって、今までリアルしか考えていなかったのだけれども、オンラインの方が効率的で代替できることと、やはりリアルじゃないとダメだということが分かってきたと思います。

ポストコロナ時代になっても、このレガシーは残っていくので、そういったまちづくりや交通計画をやっていかなければいけないと思っています。

特に、リアルとオンラインは、私の専門である交通、つまり移動にもものすごく影響を与えまして、リアルでやる時は必ず移動が伴うのですが、今回のコロナで移動がなくなって、ものすごい激震です。

例えば、公共交通の採算は、特に都市部では非常に悪くて、ほとんど沈没状態でした。また、これは国交省の合言葉なので、非常に申し上げにくいのですが、コンパクト・プラス・ネットワークが国づくりの根本だったのですが、でも、それ、ほんと？ということになったわけです。

例えば、都心部と郊外の町を鉄道で結んで通勤すれば非常に効率的だと言っていたのですが、フィジカルに活動が減って移動がなくなると、公共交通で移動する機会も少なくなっていました。皆がそれでハッピーであれば、コンパクト・プラス・ネットワークでいいのですが、そうではなくて、郊外に住みたい人、海辺に住みたい人、あまり人と交わりたくない人もいるので、コンパクト・プラス・ネットワークの地域づくりの中に住みたいという人たちも多くいたと思いますが、今は、そっちの方がいいのではということも出てきたと思います。

公共交通利用が減ったことにより、車の復権がされたということも、国交省としても大きな事象だと思っています。コロナによって、移動と活動の考え方がものすごく変わったということが、今回の地域づくり、まちづくりのものすごく大きな影響がありました。技術的な影響としては、デジタル革命が進みました。いわゆる、モビリティ革命と言われ、自動運転、つながる車等に表れてきたと言えます。

もう1つ、社会的な影響として、脱炭素、ゼロカーボンという大きな要請がきたと、こういう2つの大きな流れの中で、今回の移動と活動の考え方、人々の認識が大きく変わったということが、一番大きな変化ではないかと思っています。それに対してどういう考え方があるかは、2巡目でお話したいと思います。

## ○奥野座長

ありがとうございました。次に山田委員をお願いします。

## ○山田委員

岐阜県の飛騨地方にある美ら地球の山田です。

SATOYAMA EXPERIENCE はコロナで相当影響を受けておりますが、観光立国の流れに乗りまして、地方部で外国人の観光の受け皿を作って11年目になりますが、飛騨の何もない田んぼの中の風景を、自転車でご案内するという飛騨高山サイクリングをはじめとした事業をやっています。

それに付随して、全国各地の皆様より少し早めに始めたこともありまして、中山間地での観光立国や、地方創生に絡む事業、人材育成に関連する事業に携わっています。

今日の名簿を見ると、この広い中部地域の観光分野は私一人かなと思ひ少し心細い気持ちで参加しています。この流れで来週も、運輸局さんも支援されていると思いますが、観光庁の重点DMOの評価等を一緒にやったりしています。地方部の新たな動きに関するところでも、色々とお声がけいただいております。

私は岐阜に住んで15年目で、中部について語れるほど詳しくはないのですが、コロナ禍の前は、西洋の方を中心に、外国人の方々とコミュニケーションを取っていたことを視点としてお話をさせていただきます。

気候変動に関する意識は世界中において大きくなっており、SDGsという言葉に集約されているのではないかと思います。これだけ気候変動について西洋の方が大きな声をあげられるようになったのは我々人間のライフスタイルは持続可能性を鑑みないと本当に持続しないということが、一般市民レベルでも大きく広がりつつあるという世界的な潮流があると感じています。

具体的な例を申し上げますと、ツアー中にペットボトルで水を出すとゲストから叱られるということで、2~3年前からは、我々もペットボトルを使わないようになりました。そういった動きは西洋が一番強いと思うのですが、そういう流れがあります。西洋の人から見た日本の環境対策は、技術的には非常に進んでいると思うのですが、国民の意識や、新たな変化に対して動きが鈍いという認識がされているようです。今回、中部という広いエリアで方向性を見出していく時に、こういった内容が加味されるといいなと思っています。

我々観光は、人の移動に絡むところでして、観光立国に関連するところでは、今までの流れとしては、人の数が多ければいいということで、人の数の達成ができていたのですが、観光消費額は達成できていないという指摘がされていたと思います。その重要性が、コロナにより、今後さらにやらざるを得ない

という認識が強くなっている状況にあると思います。

今の潮流を経て、できるといいと思うのが、整備局はインフラ整備がメインとなってくると思うのですが、我々が思うのは、生活インフラを設計する上で、今後はやはりグローバルな視点を取り入れるということと、観光立国で言われている「住んでよし、訪れてよし」という話をより追及すると言いますか、それを具現化していければうれしいと思います。

自転車の具体例で言いますと、ナショナルサイクリングロードが認定されたとニュースにも出ていましたが、日本のナショナルサイクリングロードは、幹線のトラックが走っているところに青い線が引いてあるだけです。ヨーロッパでは自転車専用の高速道路が何千キロというレベルであるので、グローバルな視点から考えると、まだまだ改善の余地があると思います。新たな方向性を見るときに、全て真似をしろというわけではないですが、先進的な海外の取組みを加味していただけるといいと思います。

実際、ダム観光活用を考えてくれ、と過去に言われたことがあるのですが、一周できる道路もないようなところで観光活用したいという相談を受けたこともあります。インフラ整備の際には、観光活用も含めて最初に設計した方がいいと思います。

このあたりも、宮川、荒木川が国土強靱化計画で、川の容積を増やしていただいている、管理道路として非常にきれいな舗装道路があるのですが、残念ながら途中で途切れまくっています。そこを、例えば自転車が気持ちよく走れるように1本道して、高山から外山までつながっている等、インフラを設計する際に、グローバルな視点と「住んでよし、訪れてよし」の設計になっていけば、とてもいいと思います。

今は、「住んでよし」と「訪れてよし」が関係人口の関係でその垣根がどんどんなくなっているの、そういったインフラ整備でこういう視点を入れていただきたいと思います。

私の画面のバーチャル背景は、1年前に新築で作った木造町家です。今後、世界に向けてユニークで地域らしさをアピールするのに、飛騨古川は古い街並みですが、新しいこれだけの木造町家はなかなかないと思います。古いものを活かすことも大事ですが、古い技術を使って新しいものを作るとか、そういう潮流が地域のユニークを作り上げて、魅力を持って色んな人たちが住んだり訪れたりするようなことにならないかなと思っています。

最近作られている公共施設も、長らく景観価値を持つようなものも少ないと思いますので、インフラ整備の視点では、地域のユニークネスをいかに継承させて発展させるかという視点を持って行くと、他のエリアと比較して、中部が魅力だということを伝えるために、そういう視点を加味して今回のビジョンが策定されることを期待します。

## ○奥野座長

ありがとうございました。一通りご発言をいただきました。

コンパクト・プラス・ネットワークについて、簡単にお話させていただきたいと思います。コンパクト・プラス・ネットワークは新しい国土交通形成について、先ほど森川委員から、色々な側面での批判をいただきましたが、まさにそういうことなので、それを軸にどのような議論が展開されて、新しい概念を作っていくかということだと思っています。

なぜコンパクト・プラス・ネットワークと言い出したかについて、ご説明したいと思います。

国土計画は、昭和30年代、交流・連携が新しい価値を生み出すということが基本的理念としてありまして、それが、時代とともに大きく変化してきています。1つ大きく変化したのは、高速交通網の整

備でして、高速道路、新幹線ですね。高速道路などは特にそうですが、1つ結節点ができると人の流れは幾何級数的に変わってきます。それが段々見えてきたのが、私の主観では2000年頃で、かなりつながってきたという感じができてきました。そういったことを背景に、交流連携のダイナミズムで、平成20年に国土形成計画で広域連携を打ち出しました。この会議もそうですが、中部は中部圏の広域地方計画を作るようになったということです。

その後、少子高齢化、人口減少が、特に地方都市で顕著になってきてまして、そのことを踏まえて、広域連携を、コンパクト・プラス・ネットワークという言葉で表したということがあります。コンパクト化に期待することは、環境、賑わい、高齢者でも歩いて暮らせるということにポイントを置いています。

ネットワークは、人口減少で都市機能が維持できない地方都市はほぼ全部のところになりますので、ネットワークで高度な都市機能を維持するということだったわけです。

具体的に何をやればいいのかというと、今、随分関心を集めているのは、コンパクト化の1つの活動として、国交省が進めているウォークブルなまちを作るということです、これは、全国で関心を集めています。国土交通大臣賞の審査をここ半年の間に随分こなしましたが、2月、3月に行ったウォークブルな都市の助成には、全国からものすごい数が出てきました。

この地域でも非常にいい提案がありました。錦2丁目一帯のまちづくり、豊田市の松坂屋があるあたりのまちづくり、一宮の線路沿いから市役所一帯のまちづくりなど。

また、先日発表された、国土交通大臣表彰も、ウォークブルなまちづくりについて行ってまして、国土交通大臣賞は、東北石巻の活動が選ばれました。審査委員長賞として、岐阜の多治見（駅の左側のまちづくり）も選ばれました。どこにでもある空地、空き家といった資源を活用して資金を得てまちづくりをしているという非常に優れた活動です。

この地域では、岡崎でも活動を行っています。

コンパクト・プラス・ネットワークはウォークブルなまちということで国交省もバックアップしていますが、全国的に随分関心を集めています。

また、スーパー・メガリージョン構想もコンパクト・プラス・ネットワークの一環です。コンパクト・プラス・ネットワークで目指しているのは、日本の列島の隅々までの豊かさを供給するということで、スーパー・メガリージョン構想はコンパクト・プラス・ネットワークの大都市版です。

国の経済、社会を引っ張っていくには核が必要で、それをスーパー・メガリージョンエリアに求めるということで推進してきました。そういったことを軸に色んな議論が始まって、交流・連携のダイナミズムをどういう言葉で国民に分かりやすく表していくか、そういうような議論が進んでいくのだと思います。

## ②2050年を見据えた新たな中部の将来像

### ○奥野座長

テーマ②に入ります。これも先ほどの順番で、内田委員お願いします。

### ○内田委員

中部の基幹産業であり日本の主力産業でもある自動車産業は、100年に1度の大変革期の中で、トヨタ自動車もメーカーからサービス企業に変わると宣言されています。その過程で重要性が高いのは、先ほども申し上げたIT関連のスタートアップで、エコシステムを構築したスタートアップ拠点都市とし

て名古屋・浜松連合のエリアが指定されていますが、ここを拠点にものづくりの高付加価値化を進めていく必要があります。デジタル化は多極分散型の国土への移行を進めるチャンスでもあります。一方で、スタートアップの盛んな福岡が相当キャッチアップしてくる可能性もあります。

中部の自動車産業や航空宇宙産業、工作機械やロボットなど製造業の周辺でのスタートアップは中部からという流れを作っていないといけないと思います。そのために、ものづくり拠点を中心とした交流・対流は重要になってくると思います。

ただ、ICT、IT化によって地方分散のハードルが下がる一方で、製造業の付加価値を高めるIT産業、情報通信産業は東京に一極集中しています。生産拠点が中部にあっても、付加価値の大部分が東京に流出してしまうリスクも高いと思います。交流や対流によって、製造業の中核拠点である中部にIT集積を高めていく方向性が重要だと思います。現状、トヨタさんでも、AIや自動運転関連の研究所は、外国人や首都圏の技術者の採用を前提に東京の都心部に設置されています。マザー工場に近接した中部エリアに立地してもらえ環境を整備していくことが必要だと思います。

従来のコンパクト・プラス・ネットワークの考え方を修正する必要があるという動きもあるようですが、拠点化して勝ち組になっていく都市とそうでない地域を繋げていく、リアルでのネットワーク化の役割を担うインフラの重要性は逆に増していくと思います。2050年であれば、リニアは全通しているでしょうし、セントレアも24時間運用されている可能性が高いでしょうし、名古屋港の港湾機能もさらに強化されていると思います。万が一、中部の自動車産業がGAFANAなどのサービス企業の発注先になると日本全体としての付加価値も最小化してしまいますので、現在の製造業の拠点性を維持しつつ、付加価値が中部に帰属するような仕組みを構築していく必要があると思います。

資料2-1で説明がありましたが、リアル・バーチャルのいずれでもこの地域が拠点になっていくという概念図をビジュアルですぐに分かるような図があるといいと思います。

P.5は様々な連携のイメージ図ですが、あまりにもエリアが重なりすぎていて分かりにくいので、連携の意義や効果などでポイントを絞った図にした方がいいと思います。P.3も北陸との連携は重要だと思いますが、中部圏の日本全体におけるポジションや役割が、首都圏や近畿圏などのスーパー・メガリージョンとの関係性などから分かるような図が欲しい気はします。また、近年、スタートアップに力を入れている福岡や観光に強い北海道など、色んな地域との交流や関わりがビジュアルで認識できるようなものに作っていただければと思います。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。スタートアップも、一極集中の話もそうなのですが、地方自治体の行政の姿勢の問題が大きいと思います。愛知県、名古屋市を批判するわけではないのですが、世界に冠たる愛知、世界都市名古屋と言っても、やっていることは何かというと、東京、大阪を見て鉛筆をなめて絵をかいているだけで、また、政令市を平均して、そこよりいいということで◎をつけているような状況です。

スタートアップもそうなのですが、東京も大阪も進まないから、日本が遅れているのに、東京、大阪がやることに鉛筆をなめていて、それで世界都市や世界に冠たるというのはありえないと思います。それから変えていかないといけないですね。

20万人ほどの都市であるオーストリアのリンツになぜ、世界のクリエイティブが集まるのかという議論をした時に出てきたことは、アートや文化で人が集まるのですよね。工学も医学も大事ですが、やはり、純文学、社会科学、芸術といったところが、クリエイターや優秀な研究者を集めてくるという意

味で非常に大事だと思います。

小川委員、お願いします。

### ○小川委員

2050年に向けて、この地域が、一体何を核にしていくかと言うと、正直よく分かりませんが、どの地域でも、自分の得意なものに特化していくしかないと思っています。

この地域の強みは製造業もそうですが、日本の真ん中にある立地や、国際空港があるとか、高速道路やリニアがあり、東京に比べて自然環境が豊かで土地が安く、豊かで暮らしやすいといったことがあると思います。それらは、世界の色々な都市と競争しなくてはいけない中で、中部地域に人材を集めるための大事な要素になると考えています。

Amazonが第二本社を作るといった時にそれを誘致するための都市間競争が起きて、240ぐらいの都市が競争したのですが、その時にAmazonが要求した条件の中で大事だったのが、有能な人材をひきつけて、かつ保持できる都市かどうかということでした。今やAppleやDropbox等がシリコンバレーから抜けていて、テキサスに移っています。なぜテキサスかと言うと、法人税や所得税がゼロということも大きいですが、土地が安い、家賃が安い、立地的にニューヨークやカリフォルニアにも行きやすいし、ダラスやヒューストンにハブ空港がある、人もいる、ということなのですね。

テキサス大学や、テキサスA&Mがあり、NASAのジョンソン宇宙センターもあるので、新しいことをやろうとする人たちがいることもあって、どんどんテキサスに移っているということがあります。テキサスの特徴を見ていると、東西に行ける立地や、土地が安いとか、国際空港があるとか、主要な大学があって新しいことをやりたい人たちがいるというのは、まさに中部地方そのものだという気がします。そうであれば、中部地方もチャンスがあると思うわけですが、企業が移るといのは分かるにしても、よく考えると、なぜ豊かなサンフランシスコからテキサスへ優秀な人たちが移って行くのかということがよく分からないわけです。日本でいうと、東京から人口10万人ぐらいの地方都市に行くようなものです。なぜ、そんなハイテクな人たちがすごい街から離れるかと言うと、結局QOLなのだと思います。

奥野座長の話にもありましたが、文化、芸術や、ダサイ、ダサくないという話もあったと思いますが、人生、仕事だけ考えればサンフランシスコでいいのですが、仕事は人生の1つのパートであって、特に付加価値を生み出す所得の高い人や、新しいことをやりたい人は、環境、自然、文化、芸術、余暇、医療、通勤、働きやすさといったことがどんどん大事になってきて、それを提供できる都市に人が集まりそこが生き残っていけるのだと考えています。

Amazon第二本社がどこへ行くかといった時に、多様で有能な新しいことをやりたい人たちがいて、それが継続的に生み出せるところに行きたいということでした。そして、そのような人材は、QOLが高いところ、文化や芸術があって人生楽しく過ごせるところに魅力を感じるわけです。そういうところを提供していくというのは、国交省のような計画として、過ごしやすいライフプランを提供できるところでの計画の役割がすごく大きいと思っています。

### ○奥野座長

ありがとうございます。小川委員のご発言はアメリカの特徴として非常に重要なポイントです。日



本はなかなかそうならないですが。

30代の頃、アメリカのスタンフォード大学にいたのですが、シリコンバレーのど真ん中のサンノゼは本当に田舎町でした。アメリカのダイナミズムというのは、テキサスもそうですが、そういうところが次々と出てくるところがすごいところだと思います。

加藤委員お願いします。

#### ○加藤委員

小川委員のおっしゃったことを目指して行かないと、都市としての立ち位置が、世界的な立ち位置すら取れなくて、日本においても立ち位置がなくなってくると危惧しています。

直近で言うと、例えば、私たちは野菜バスで道の駅を活用しようとしたのですが、ちょっとした1坪もいらぬぐらいの場所をバス停として、集配場所にして地域内の物流を組んでいるのですが、これが国交省の管轄下で1坪さえも軒下におけないのです。ちょっと遠くの雨ざらしになってもよければ、そこは村の場所なのでそこは大丈夫です、みたいなどころから始まるわけですね。

豊かで土地もあって、色んなことが融合して人を中心にして地域をデザインすれば、そんな発想は起らないし、法改正もどんどん行われるべきものだと思うのですが、人中心ではなく、ルール優先なのです。

これが続く限りは、ダサいまちから抜けられないと思うので、直近で言うと、まずそこを、人がもっと豊かに過ごせる視点で、じゃあどうすれば実現できるようになるかということ、法改正も必要ですし、参加型ですよ。機能の融合はもちろんです、その時に、一般の方の意見がきちんと反映されるとか、発言しやすい、心理的安全性といった雰囲気を作っていないと、官庁が決まったことに従うだけでは前に進まない状態になってしまいます。

できることからやっていくのであれば、参加型で何かを創り上げる方向にがらっと変えるべきだということが1つと、その時に足かせとなるであろう、役割分担がはっきりしている官庁の縦割りをもう少し柔軟に進めてもらえると、第1歩が踏み出せるのではないかと思います。

#### ○奥野座長

ありがとうございます。きわめて重要なポイントですね。私も、規制については原則と例外は行政で逆転視させてほしいと思っています。

市民参加については、私は、普通の市民が公共になるということを、国土形成計画の新たな公を作る時からずっと言い続けておりまして、NPOの育成等にも時間を割いて参りました。

大変重要なポイントだと思います。

続いて榊原委員、よろしくをお願いします。

#### ○榊原委員

皆様の話を聞いていて思ったことですが、まず働き方の話です。

当社は、コロナ禍の緊急事態宣言以降、オフィスへの出勤率を制限しておりますが、机上業務については非常に低い出勤率でも仕事できています。それに対して、発電所はしっかり運転せねばならず、リアルに仕事があるので、出勤率を下げることはやはり難しい。

テレワークの導入や働き方改革で何処にいても働けるといっても、単純に地方に来たい人や、リアル

に来ることが難しい人など中身はさまざま色々いると思います。配慮しなければならないと気になっていることは、中部地域に本当に必要なのは、スタートアップをしていきたいというモチベーションがある人や、イノベーションのマインドがある人をどう中部地区にひきつけるのか、ここに尽きると考えています。

それにはやはり、リアルかオンラインかといった意見を踏まえると、リアルに中部圏にいとスタートアップがうまくいくような仕組みがしっかりできれば、起業が進むのではないかとということが1つ目の感触です。

2つ目は、再生可能エネルギーを踏まえた話をしたいと思います。

カーボンニュートラルはグローバルに考えないといけない話なのですが、日本における再生可能エネルギーの適地は、洋上風力は東北や北海道等の北にあって、太陽光は九州等の西にあります。中部はその影響を受けて、太陽光が出れば火力発電所の出力を下げないといけないし、曇ればそれを補完するために、火力発電所をしっかり回さなければいけません。

そういう状況にあるということを踏まえて、資料 P.5 のカーボンニュートラルへの対応ですが、中部圏としては、将来的には洋上風力や太陽光も導入できるのですが、現時点では、火力発電所をしっかりと脱炭素化していくという取り組みや、蓄電池を念頭に置いていくということが、リーズナブルなのではないかと考えています。

先ほども紹介しましたが、碧南石炭火力発電所でアンモニアを混焼するという実証をしていきますし、新設では、武豊石炭火力発電所でバイオマスを混焼します。また、蓄電池関係では、トヨタさんと使用済のバッテリーをどう系統に使うかという検討もさせていただいています。

このように風力、太陽光といった再生可能エネルギー以外のところで、必要になってくる電源をどう補完していくかが、中部地域にとって非常に重要になってくるのではないかと考えています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。末松委員、よろしくお願いします。

#### ○末松委員

2050年の中部圏を考えると、本市も含めて、先ほどから話が出ているように、高速道路がかなり進展し、三重県も新名神が全線開通し、動きがどんどん変わってきました。今までのように、名古屋の方に向いていくということだけでなく、大阪圏への近さも三重県においては有意義に働いておりますので、物流関係の企業の立地など興味を示していただくことも増えていますし、少し、産業の在り方も変わってきているように思います。

車産業で、車中心で動いてきている中部圏ですので、今後の高速道路網の発展も含め、車中心から、先ほどのウォークラブルなまちづくりに転換しようとする、1人1台の車が家庭にあるところからウォークラブルという話になると、高齢化も進んでいますし、歩く習慣をつけたり、どう歩道を組み立てていくかということも、行政が取り組む必要性が高いと感じています。

歩いて健康になりましょう、徒歩圏内にこんなものがあるというマップをつくりましょう、という地域づくり協議会とともに、地域住民の皆さんとともに、やっていく習慣性を今後、植え付けていき、まちづくりを進めることが必要だと感じています。

一方で、スーパー・メガリジョンで、リニアには大いに期待しています。三重県にも駅を作ってい

ただけるのではないかとということで議論は紆余曲折していますが、2027年の開業に向けて、リニアには大いに注目しています。

東京一極集中から多極分散型、名古屋を中心とした120分圏内に、現在の2倍の人口が来るのではないかとされていますので、どういう形で関係人口を増やしていくかが私たちのチャンスだと捉えています。

スーパー・メガリージョンの中、また、働き方も変わる中で、外国人との共生についても考える必要があり、この中部圏には外国人が非常に多くて、外国人集中都市会議体も持っていますが、中部圏の都市が中心になってこの会議を運営しています。今までは、労働力という形でしたが、これからは生活者としての外国人との共生をいかに考えていくかが課題だと捉えています。

世界的に見ると、やはり日本は自動車産業が一番大きな産業で、出荷額も含めて割合が大きく、その強みが中部の強みということになります。本市でもモータースポーツが鈴鹿市の強みではありますが、自動車産業で、ゆりかごから墓場まで全て完結でき、かつレースもできるというのがこの鈴鹿市であります。

そのような特徴や強みを、中部としてどう見せていくかということが、今後、全国の中で中部が生き残っていくための、中部の魅力発信につなげるということだと思います。

また、先ほど、愛知県は下請け多く、メーカー少ないというお話もありましたが、鈴鹿もそうだと思います。技術力は持っていて、自動車産業が得意で、技術の高い方たちは多くいるのだけど、2次請け、3次請けで止まっていて、起業にはまだ至っていない、そういう中小企業をいかに応援していくかが、私たちのまちの生き残りにもつながってくると思います。

すりあわせ型が昔から日本は得意だと言っていますが、そういう形の中で、中部の特徴的なものが、2050年のまちづくりにおいて、産業やそれぞれの習慣づくりからまちづくりができれば、また違った様相の中部圏ができるのかなと思っています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。第二次の国土形成計画では、世界最強、最先端のものづくり圏域と位置付けておりまして、それがこれからも続いていくことが大事になるだろうと思っています。

続いて、豊田委員、よろしくお願いします。

#### ○豊田委員

2050年には、リニアも出来ているでしょうし、セントレアも第二滑走路が出来ていたり、港もこれから作られていくということなので、2050年というのは、ある意味、高速交通網が完成している年だと思います。ただ、単純にそれで東京、大阪に勝てるかという、むしろ逆で、いわゆるストロー現象の方が強いのではないかと思います。

どうしていけばいいかという、やはり、画一的な都市を作るのではなく、それぞれが自立した都市をどう作っていきけるか、それぞれの地域において、いかに魅力的なまちを作っていくのかということだと思います。ハード面はかなり整備されてきている中、ソフトをどう重視していくかという議論は国交省的ではないのかもしれませんが、そのあたりも大事になってくると思います。

また、地方分権ですよね。財源、権限の委譲ですが、なかなか実現していないところなので、ここもどうしていくかということがあると思います。

もう1点は、皆さんご指摘されていましたが、スタートアップですね、愛知もステーションA Iを作りますが、取材している印象としては、ようやく国だけでなく、愛知県や名古屋市も力を入れ始めたなということと、トヨタを始めたとした大手メーカーもそこにお金を入れ始めたと感じていて、すごく可能性があると思いますし、やはり若い人がどんどん流出しているのが現実だと思いますので、新しい技術や仕事を興していくという意味では、ステーションA Iを起点としたスタートアップは非常に可能性があると感じます。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。

国土形成計画にずっと関わってきていますが、高度成長期から、安定成長期にかけてはハードの整備でありました。90年代の終わりぐらいから、多様な主体が参加して地域を作るということで、これがもう一方のハードの整備を作る軸になってきました。ハードの整備はもちろん大事ですが、多様な主体が参加して地域を作るということが軸になってきて、平成20年の時に、それを新たな公と呼んで、推進してきたところです。

ハード、ソフトがこれまでの両輪であると私は認識しています。

続いて戸田委員、よろしくお願いします。

#### ○戸田委員

先ほど、これから安全安心な暮らしをどう達成していくか、あるいは、デジタル技術の普及で移動の障壁がなくなった中で、自分の住む場所、ライフスタイルを選択することが、今後の大きな動きの中にあると思っています。その中で、三大都市圏で比べると、価値観が多様化する中で、多様な選択肢から自由に選択できる圏域は、東京圏や大阪圏で実現できるのか、と思います。

中部圏は、自然、都市、農地など土地にはりついたリアルな多様な空間を持っていて、ものづくりから一次産業といった産業としても色んなバラエティがあります。本当に、多様な選択を選べる圏域として魅力を発信としていくということが、これまでの1つの強みを見せていくやり方と違って、中部が達成できる非常に大きな方向性ではないかと思っています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。続いて、土方委員お願いします。

#### ○土方委員

ものづくりとブランディングをミックスして、企業が今後成長していくことにより、中部が観光に力を入れられるような状況になってくるのかなと思っています。

その一環で、中川運河再開発計画としてバーミキュラビレッジを建設したのですが、現状の残念な話をする、開発計画を名古屋市が発表しても土地が全く空いてこないのです。なぜ空いてこないのかが非常に不思議だったのですが、20年定借なのですが、既存の倉庫関係の人達に、また20年過ぎた後も、継続的に貸してしまっていて、ルールが明確になっていないところあるようです。

また、賑わいゾーンと位置付けた我々がいる場所を、賑わいゾーンにすると言いながらも、大手企業が倉庫を建て直すといったら許可を出してしまっていて非常に矛盾を感じています。統一感を持ってし

っかりやっけていかななくてははいけないですし、バーミキュラビレッジの運河側に、プロムナードという橋を作ろうとしているのですが、非常に予算が少なく、皆が訪れたいと思うようなもの、プロムナードを作ろうとしていなくて、安易な考えで作ろうとしているのですが、そういう考えで作ってしまうと、結局、人が集まらないということになると思います。こちらが、こういうデザインで、こういったものにすれば、人が滞留しながら景観を楽しめるものになるのではないかと案を出してはいるのですが、準備不足もすごくあると感じています。賑わいゾーンを作るのであれば、人・モノ・金が必ずいるのですが、その準備もせずに、何年も前から会議をしていて、非常に無駄だと感じています。

私も忙しい中無駄な会議に出席したくないので、そういうところも整備しながら、観光をメインとしたアート、食といったものをしっかりと作り上げていくと、中部圏は土地があるので、それらを活用できれば、いいまちになるのではないかと感じています。

### ○奥野座長

ありがとうございました。続いて森川委員、お願いします。

### ○森川委員

これだけ、暮らし方、働き方、居住地が自由になると、地域が選ばれることが重要ですね。

特に、この地域で重要なのは、どんな人に選ばれるかということで、いわゆるクリエイティブクラスですね、今、盛んなものづくりに付加価値を与えてくれる、付加価値というのは人件費なので、高い人件費をかけても売れるようなものを作っていく、そのようなことを企画してくれる人を呼び込むような地域にしていかなければいけないということが大原則です。そこに、リニアはものすごく追い風になりますし、様々なインフラも重要です。

中部圏として選ばれる地域を考えると、5年ぐらい前から言っているのですが、中部圏は日本のハートランドだという売りだしがよいと思っています。ハートランドは、第一次世界大戦前の地理学者が言った心臓地域とか中央部という意味ですが、今は意味合いが変わってきていて、国の中央で国を支える一番重要な地域という意味と、ハートという言葉にあるように、心のふるさとの意味ですね。アメリカのハートランドは中西部というような感じです。

日本のど真ん中が中部地域であることは変わらないし、経済を支えているのもこの地域だし、いわゆる日本の土着的文化、伝統が残っている、素晴らしい自然が残っている、この中部地域全体をハートランドとして、地域全体で魅力を高める、中部地域のどこかに来れば、日本海も、太平洋も大きな河川も山も何でもあるのだと、かつ、東京にも大阪にも非常に便利に行けるのだという地域を作っていく。

そして、さらに、多くの方は都市に住む人が多いでしょうから、都市の魅力アップということ言えば、さきほどから皆さんがお話をされているように、ウォークブル、コンパクト・プラス・ネットワークもいいのですが、今後は、コンパクト・プラス・ネットワークではないところも、魅力的に住んでいけるようなシステムを作る、また、交通でいえば、先ほど、公共交通が瀕死の状態だという話をしましたが、デジタル革命によって自動運転とし、運転手のいらないサービス（バス、タクシー、物流）に置き換えたり、サービスを逆に動かすといった方向性もあるのではないかと感じています。

中部地域は都市だけではなく、郊外の魅力、山岳地域もありますので、自転車道のようなライトインフラも重要です。高速道路や港湾等の、ヘビーインフラは着々と進んでいるのですが、それを活かすための少しの工夫、走りやすい自転車道や、歩いて楽しい歩道や、港湾にもちょっとしたことで水辺に近づ

ける釣り公園を作るとか、河川も利水、治水だけではなく、皆が使えるような河川敷とか、ライトインフラを整備することにより、この地域は元々ある自然とヘビーインフラをいかした魅力的なまちになっていくのではないかと思います。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。

20年前ぐらいですかね、この会議では、中部圏は日本の背骨という言い方をしていた時期があるのですが、今、森川委員からご発言があったように、日本のハートランドに変わってきておまして、受け止め方も非常に多様になってきていると感じています。

では、山田委員お願いします。

#### ○山田委員

私自身、中部圏全体の名古屋や都市部分と、我々のいる中山間地と両方合わせてというのはなかなか難しいので、中山間地の話をしたいと思います。

皆さんの話を聞いて思ったのは、1つのキーワードとして、自立分散都市、社会といったものが、本当にこの中部の中で実現するのが1つの方向だと思います。

先ほどのライトインフラや野菜バスの話もそうですが、なぜ私が都市部からこの地域に移り住んだかという、色んなものが地域の中で循環できるのは中山間地の方が多いのではないかとこのところがありまして、そういうものが見直されるような社会が、中部の中で先進的にされることがあれば、先見の明を持った人たちが、世界中から集うようなものが1つの光として創り出せないかと思いました。

我々、SATOYAMA EXPERIENCE のツアーも95%以上の方が外国人の方で、逆に言うと、日本人は5%しか里山の風景に価値を感じていないという言い方もできるかもしれません。

外国の視点もうまく取り入れてこの地域資源を活用したり、新たなライフスタイルのプラットフォームを創ることも、多分必要なのではないかと思います。

そういうものがこのビジョンから導き出されてそういう潮流ができればうれしいと思います。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。

なお、本日欠席のトヨタ自動車の朽木委員から事前にご意見を頂いておりますので、事務局よりご紹介いただき、その後、全体へのリプライをお願いします。

#### ○事務局（加納事業調整官）

本日、欠席されておられます、トヨタ自動車（株）朽木委員より事前にご意見を頂いておりますのでご紹介します。

『弊社は、気候変動による様々なリスクを緩和するために、車を製造する段階、走行する段階、それぞれで、排出するCO<sub>2</sub>の削減に向けて、物流、排気、リサイクルの各段階を含めて、車のライフサイクル全体でのCO<sub>2</sub>排出量ゼロを目指すライフサイクルCO<sub>2</sub>ゼロチャレンジに取り組んでおります。

その中で、物流活動では、CO<sub>2</sub>排出量を削減するために、生産部品や完成車などの輸送効率改善に取り組んでおり、従来の部品仕入先手配によるお届け物流から、トヨタ手配による引き取り物流に変更

することを2020年9月より東海地域において開始しております。

物流においては、2030年に2015年比で、トラックドライバーが26%減少すると試算しており、また、全国的にもドライバー不足が大変深刻化していると認識しています。

2021年3月には、いすゞ自動車と日野自動車と、商用事業における協業に合意し、いすゞと日野が培ってきた商用技術にトヨタのケース技術を組み合わせることで、ケースの社会実装、普及に向けたスピードを加速し、輸送業がかかえる課題、ドライバーの人手不足、長時間労働の解決や、カーボンニュートラル社会の実現に貢献する取り組みもはじめております。

社会情勢の変化のスピードが早くなっており、組織として目指すゴールと仕事の目的を共有し、状況変化に合わせてタイムリーに仕事を見直すような、働き方の見直しについても合わせて取り組みを行っています。』

#### ○奥野座長

ありがとうございました。それでは部長お願いします。

#### ○司会（林企画部長）

各委員の皆様方、貴重なご意見をありがとうございました。いただいた意見については、しっかりと受け止めまして、次回に向けて資料を作成していきたいと思っております。

自転車道の話、中川運河の話、道の駅の話等、結局バラバラという部分が、今の段階ではある、という意味では、中部の地域づくり、まちづくりについて、しっかりとビジョンを作って、共通の旗みたいなものを常に目指して、連携してやっていくということが、重要だとますます思いました。

インフラの整備についてはリニアや高速道路、港湾等、着々と整備が進んでいく中で、作るだけではなくて、それをどう使っていくかといったところまで、こまめに配慮した整備や運用をやっていく必要があると思っております。

そういった中で、観光、防災、カーボンニュートラルを含めた環境については、常に何をやるにしても気かけながら進めていくことがこれからますます必要になってくると思っており、次回、整理をさせていただきたいと思っております。

さらに、スタートアップという形では、観光という面でもそうかもしれませんが、人々から見た魅力、世界から見ても魅力がある優秀な人材が集まる、あるいは訪れてもらう、こういった魅力ある地域づくり、魅力を深める努力をしながら、ブランディングという言葉もありましたが、上手に発信していくことが必要なのかなと思っております。

デジタルの時代を踏まえながら、海外を含めて選んでもらえるような魅力ある地域づくりを進めていく、そのためには、具体的にはどうしていったらいいかということにつきましても、次回以降、議論を深めさせていただきたいけるとありがたいと思っております。

しっかりと受け止めさせていただき、作業に入りたいと思います。ありがとうございました。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。

本当は、意見交換したかったのですが、予定していた時間がまもなく来ますので、今回は割愛させていただいて、これからまた次回に向けて、事務局との意見交換も個別にあると思いますので、その際や、

次回の委員会で、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

ありがとうございました。

それでは、議事の最後となりますが、その他として「今後の予定について」事務局よりお願ひします。

#### (4) その他

##### ○事務局（加納事業調整官）

###### 資料4 説明

次回検討会については1ヶ月後を予定しています。開催案内等は、後日事務局より連絡させていただきます。引き続き、ご協力をよろしくお願ひ申し上げます。

##### ○奥野座長

ありがとうございました。

次回に向けて本日の意見を整理し、皆さんの意見を反映させていただきたいと思ひます。

以上をもって、本日は終了します。大変活発なご意見をありがとうございました。では、事務局、よろしくお願ひします。

### 3. 閉会

##### ○司会（林企画部長）

本日は、多くの貴重なご意見を頂きましてありがとうございました。

本日の議事録につきましては、各委員へ確認後、中部地方整備局のホームページに掲載させて頂きたいと思ひます。

最後に、主催者を代表しまして、中部運輸局長の嘉村より閉会のご挨拶を申し上げます。

##### ○嘉村中部運輸局長

本日は、第1回中部圏長期ビジョン検討会にご出席いただき、また長時間ご議論いただき大変ありがとうございました。

皆様から熱心な議論を頂戴し、様々な観点から貴重なご意見を承りましたので、コロナにより変化した社会を前提として、今後どう対応すべきか、運輸局の行政としても参考とさせていただき、この長期ビジョンにもしかるべき反映をさせていただきたいと思ひているところでございます。

皆様の、2050年を見据えたリーダーシップにあふれた将来像に比べれば、喫緊の話で誠に恐縮ですが、昨年来のコロナによる激変で、運輸局の交通と観光関係の産業は、ご案内のとおり、とても厳しい打撃を受けているところでございます。世の中では、飲食とともに、特に前例のない厳しい経営環境にあるのが交通と観光であるということでございますが、運輸局といたしましては、今の経済状況一般には、アルファベットのK字回復とか、K字傾向とか言ったりするそうですが、運輸分野でも、国際物流とか、実はこの時代に伸びているところもある反面、一般の交通とか観光につきましては、こちらは運輸局が常日頃連携させていただいている業界でございますが、K字のまさに右下がり急降下しているという状況でございまして、運輸局も、行政機関の中でも、かなり未曾有の緊急事態にあるという状況にあります。

全ての職員が、交通と観光についていかに乗り切るか、現状を打破するかを、昼夜務めているところ



でございます。私自身も、連日そういったことにかかりっきりな状況でございます。

とは言いまして、本日の皆様からのご提言、ご期待がありました通り、この中部圏にはリニア中央新幹線の予定もあり、整備新幹線の延伸などもあり、中部空港を拠点としました観光地域振興の反転攻勢と、それが許される時代になってからというところではありますが、そういうこともございます。

その際には、本日お話にありましたように、我々も昇龍道だけではなく、ジャパンハートランドということも、1つの売りにしたいと思っているところですが、そのように、中部圏の中長期以降のビジョンといたしましては、僭越ながら、有数の期待がある地域なのだろうと思っているところでもございます。

まず、運輸局といたしましては、交通と観光、これはなんとか今を乗り切ること、やり過ごすことに努めております。

次の段階、仮にアフターコロナと言える状況になりましたら、ご指摘をいただいた通りでございますが、社会構造やルーティンが、交通や観光の産業にとりまして、従前とは変わってしまうことになりかと思えます。その際、それに対応できるような構造改革が必ず必要になります。そういう中で、運輸局としても、彼らと緊密に連携をして、構造改革をやっていきたいと思えますけれども、本日もご示唆に富んだ無人サービスの話とか、外国人との共生とか、そうした構造改革に活きるのではないかと考えております。

その上で、申し上げたようなとても期待できるプロジェクトがありますので、それを着実に進めるとともに、開業効果や恩恵を目一杯享受できるような事業環境を目指したいと思っているところでございます。

本日も話がありましたが、運輸局としても、人中心の行政、交通、観光を目指しているところでございます。利用者、あるいは地域に寄り添った行政を目指しております。規制の話も出しましたが、規制には安全性等の意味もありまして、それが、本当に費用対効果で必要なかどうか、これは個々の事案ごとに真摯に見ていかなければならない問題ですので、もし、そういった規制などの話が、将来像を見据えた話に支障になるといったことであれば、我々も個別の案件ごとにきっちりと対応していきたいと思えますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

喫緊の課題の話が中心で誠に恐縮ではございますが、運輸局の取り組みなどもご紹介させていただきつつ、ご列席の皆様方の貴重な英知に富んだご意見を今後とも、ご指導ご鞭撻いただけると、幸いに存じます。

本日は、第1回中部圏長期ビジョン検討会、誠に疲れ様でした。ありがとうございました。

#### ○司会（林企画部長）

以上をもちまして、第1回 中部圏長期ビジョン検討会を終了させていただきます。

本日は、長時間にわたり貴重なご意見をいただきありがとうございました。

以上