

## 基調講演 『民間が公共になる』

中京大学 学術顧問 奥野 信宏氏

「普通の人が担う公共」と題しまして、名古屋でのまちづくりの状況を中心にお話しさせていただきます。

スーパーメガリージョン構想というものがあります。これは、リニア中央新幹線の開業を見据えた2050年の姿であり、日本の牽引力として名古屋の街づくりに大きな影響を与えることが期待されている構想です。

もともとは、国土のグランドデザインで提案され、第2次国土形成計画で国家プロジェクトに位置付けられました。リニア中央新幹線は2027年に東京・名古屋間が開通予定であり、最速で40分間で行き来する事が可能になります。

また大阪への延伸は2045年を予定しており、東京・大阪間を約1時間、名古屋・大阪間を約15分でつなぐ事が可能となります。鉄道による人口6千万弱の日帰り交流圏の誕生により、日本をブレイクスルーする事業です。またこれに伴い、名古屋駅周辺整備事業の構想も完成し、現在具体的な細部の詰めに入っています。

第2次国土形成計画のテーマは「対流」です。昭和37年の第1次国土計画は全国総合開発計画であり平成10年に第5次全国総合開発計画で終了しました。次に全国総合開発計画から国土形成計画へ平成16年に移行し、平成28年3月に第2次国土形成計画が政府決定されました。人口減少・高齢化社会において活力ある地域と国際競争力のある都市圏を形成する事を目標にしており、OECDから高い評価を得ています。

私は、「交流・連携が新しい価値を生み出す」と考えています。それを今の時代に体現するのが対流です。対流のためには熱源が必要です。様々なものを熱源として期待することができ、例えば各地域・集落等の「小さな拠点」、ブロック圏や都道府県内の活動等があげられます。

私は、大学の熱源としての役割が非常に大きいと思っています。名古屋大学を含む日本の大学を熱源として、世界の大学とネットワークを持ち、お互いに双方向の対流を生み出し新しい価値を作り出す必要があります。また地方の大学も、その地域の対流を生み出す存在になっていく必要があります。

主な熱源として、「スーパーメガリージョン」「コンパクト+ネットワーク」「東京オリンピック・パラリンピック」「担い手としての共助社会と小さな拠点」と題した項目をあげます。

まず、「スーパーメガリージョン」について話します。日本の人口が減少していく中においても、日本のGDPは上げていかなくてはなりません。そのためには、生産性を上げる必要があります。そのカギを握るのは、東京をはじめとする大都市圏です。

OECDでは、東京・名古屋・大阪間のスーパーメガリージョンが重要である事が明言されています。私はその中でも5つの視点が重要であると考えています。国交省の大都市圏検討委員会において以下5つの点が指摘されております。(1)「ビジネスが効率的に行える街」(2)「国際的に活用される街」(3)「高齢者が住みやすく、子供が生まれる街」(4)「環境に優しく、歴史・文化が感じられる街」(5)「安全で安心な街」です。最終的な国交省の検討委員会のとりまとめでは、(1)と(2)を1つにまとめ「国際的なビジネスが展開できる街」としています。

まず、(1)「ビジネスが効率的に行える街」ですが、1つだけあげるとすれば、リニアが通る名古屋駅での交通結節がカギとなります。特に高速道路を名古屋駅にどのように結節するのかは、関係

者の皆様が頭を悩ませておられます。

また新宿のような 1 つにまとめた大きなバスターミナルを作れるかどうかも重要です。名古屋大都市圏の産業展開に触れておくと、輸出産業が一定の地理的範囲の集中した都市圏が日本経済を牽引しており、名古屋は典型的な例の一つです。

このような地域は、広域地方計画において日本の成長のエンジンであると明記されています。新たな国土形成計画では、この中部圏は世界の最先端のものづくりのグローバル拠点という位置づけがなされています。

ものづくりとはいっても、戦後の産業展開をみてもものづくりの中身は柔軟に変化しています。これまでも絶えず新しい産業を地理的に間近で育成してきましたが、絶えず新しい産業を生み出せるのかが産業の空洞化を防ぐ為には重要であります。

名古屋はものづくりへの自信があります。バブル期には、「もうものづくりの時代ではない。名古屋は時代に取り残される。」という批判を受けてきましたが、バブル崩壊後の日本経済を支えてきたのは名古屋のものづくりです。

また名古屋には揺るがない自負も存在します。なんと言われようと言われまいと、評価されようと言われまいと、豊かに暮らしているという自負が存在します。一方で観光といった宣伝においては、この気質がマイナスに働いています。現在は自動車産業と航空機産業を軸に展開しています。名古屋大都市圏全域に自動車の強い産業クラスターが形成され、航空機のクラスターも形成されつつあります。その他にも、高付加価値な農業分野への展開といった様々な分厚い産業集積が形成されつつあります。

次に(2)「国際的に活用される街」ですが、リニア建設という再編期において、東京に人等を吸い取られるかもしれないといった議論が起こっていますが、私は名古屋に集積する事の方が大きいと考えています。

それに付随して、名古屋駅だけでその集積を受け止めきれぬのか、その代替的な機能を持つ場所をどのような所に作るのかといった事もこれから議論になっていくのではないのでしょうか。国際的に活用される街の条件として、英語が母国語の家族が生活してストレスを感じない街といったものがあり、これには東京もあてはまります。万博が 2005 年に開催されましたが、その後に、メッセ名古屋が開かれ、現在まで成長を続け日本最大級のメッセにまで成長し、現在はそれに見合う会場がありません。

また、Greater Nagoya Initiative といった取り組みや観光への取り組みも行われています。観光への取り組みとしては、昇龍道プロジェクトという活動が高まりを見せています。この昇龍道は第 2 次国土形成計画の観光の広域連携のモデルとして取り上げられています。

次に(3)「高齢者が住みやすく、子供が生まれる街」についてお話しします。子育て支援という表現ではなく直接的な子供が生まれる街という表現にしたのは、行政の子育て支援政策で本当に子どもが生まれるのかが疑問だったからです。

東京への一極集中といわれますが、1970 年代以降東京への人口流入は逡減しており東京に流入する女性の人口も減ってきており、その中でどうやって若い女性に帰ってきていただき選んで頂くのが重要であります。

その他の点として、3 世代同居の数を増やしていく事や地域コミュニティ (NPO 等) の強さ、超高齢化社会における国際的な都市間競争の要といった点があげられます。

(5)「安全で安心な街」については、南海トラフ巨大地震が予想されている事を受けて、様々な

主体からなる中部圏戦略会議というものが結成されています。この会議の中で、具体的なテーマや目標を定めて取り組んできており、実現されつつあるものも種々あります。

(6) 「関西圏との関係」については、東京、名古屋、大阪が一体となってスーパーメガリージョンを、意見を言い合いながら支えていきます。また国家戦略としてリニア同時開通を訴え、梅田のようなナレッジキャピタルを取り入れていく方針を打ち出しています。特色を持たすために、名古屋では人工知能の取り組みを行っています。

私は、スーパーメガリージョンには、北陸・東海圏を含めるべきだと思っています。例えば、太平洋側と日本海側の広域連携が行われる必要があります。このためには、まだまだハード整備が足りていません。

「コンパクト+ネットワーク」は、各地域の熱源として非常に大切であります。第2次国土形成計画の中では「コンパクト+ネットワーク」を一番大きな表題に掲げています。スーパーメガリージョンは、この中の一部として記されています。これを例で示すと、「人口減少による地方都市の機能低下の危機」、「コンパクトになった都市のネットワーク化」、「都市群が互いに補完し一体として機能」、「高度な都市機能を維持」、「大都市圏にも適用」といった点があります。

人口が減っていけば都市機能を維持する事が不可能になるので、一体として都市機能を維持していこうという考え方です。OECDのレビューでは、素晴らしい施策であると評価されています。

「担い手としての共助社会の実現」ですが、多様な主体としての、NPO、住民団体、一般社団・財団法人、企業、大学等が人の繋がりを再構築し、それが対流に共通のエネルギー源にもなっていきます。

人の繋がりが大事な理由の一つとして、災害に負けない、しなやかに強い国土・地域を作る事があげられます。内閣官房にナショナル・レジリエンス懇談会というものがあります。そこでも地域コミュニティを強める事は極めて重要であるとされています。

また経済対策においても共助社会への関心は高まっております。特に、各地域の地域力、都市圏の国際競争力の強化や地域の人との繋がりと活動という点においても、長期的政策としての地域・国土づくりにおいて関心が高まっています。

「今、なぜ人の繋がりがか」についてお話しします。リーマンショック以降、市場経済に対する批判が高まってきています。市場機構は、人類の知恵の結晶ではありますが、完璧に機能しても不可能なことがあります。

そういった市場の失敗を補完するのは、行政の役割ではありますが、行政にも出来ない事はあります。市場と行政が機能する為には、市場と行政を支える社会が必要となります。社会はつまるところの、人と人の繋がりであり、以前は日本にも存在していましたが、経済成長に伴い弱体化していきました。

しかし他方では、底流で地域コミュニティへの関心は高まりを見せており、それが顕在化したのは阪神・淡路大震災であり、数十年かけて取り組むべき課題であります。「国土・地域政策における人の繋がりに」では、「交流・連携が新しい価値を生み出す」と考えています。

交流・連携の重点は変遷してきていて、昭和37年の全国総合開発計画、昭和44年の新全国総合開発計画の中では、大都市圏の発展の成果をいかに地方都市圏に波及させるかに注力しており、地方の拠点整備や地方と大都市を結ぶ交通基盤の整備が中心でした。

昭和52年の第3次全国総合開発計画の中では、安定成長期に入っており、過疎・過密の解消、定住圏構想といったハードの整備が中心でありました。しかし第4次全国総合開発計画、第5次全国総合開発計画の頃から、「交流・連携」に、「人の繋がりに」の意味が入ってきて、「地域住民、ボラン

ティア団体、NPO、企業等の多様な主体の参加による地域づくり」が謳われています。

平成 20 年の国土形成計画では、「多様な主体」は「新たな公」と呼ばれ始めました。「多様な主体」は「新たな公」となり、「新たな公」は「新しい公共」となり、「新しい公共」は「共助社会」と変遷してきました。

「普通の人、民間が公共を担う」ですが、私は機能的に 4 つに分類しています。1) 行政機能の代替、行政が提供すべきサービスを自らの意思で市民に提供。2) 行政機能の補完、行政が提供すべきとまでは言えないが公共的価値の高いサービスの提供。3) 財政的に自立して社会的課題を解決、ソーシャルビジネス（大企業における CSV 等）、都市圏における街づくり・エリアマネジメント、復旧・復興での役割。4) 中間支援機能、多様な主体の活動支援の 4 つです。

その中で NPO 等の育成が課題であり、特に人材育成、資金提供の仕組みの未成熟、社会からの信頼性の醸成などが課題としてあげられます。

「災害に負けない街づくりと共助社会」ですが、私は国土の強靱化は地域づくりであると考えています。強靱な地域を作っていく事で、500 年～数千年に一度の大規模災害に耐えうる街が可能となっていくと思います。

また民間企業による強靱化の取り組みも必要となっていきます。投資を行ってもその効果は海外に出ていくので、いかに地域に効果を落とすとしていくかの方策が必要となります。

行政区域を越えた市民の連携と強靱化や多様な主体の参加も必要となります。最後になりますが、荒々しい市場経済に負けない社会をつくる事と災害に負けない強い社会を作る事で、人の繋がりや構築によって程よい成長に支えられた「先進国に相応しい安定感ある社会」が実現できると考えています。