

# 2030年の中部圏の姿と地域整備のあり方

## —広域地方計画策定に向けて—

### 調査概要

社団法人中部開発センター

中部開発センターでは、2006年10月に「中部圏の地域整備のあり方に関する専門分科会」（専門分科会長：伊藤達雄名古屋産業大学名誉学長・特任教授、詳細は末尾参照）を設置し、中部圏の地域整備の現状、問題点、長期的な課題について、アンケート調査、ヒヤリング調査を実施するとともに、2030年の中部圏の姿と地域整備について議論を重ねてきた。

はじめに

- I. 中部圏の長期的な課題
- II. 自治体による地域整備の現状と課題
- III. 2030年に関する中部圏住民の意識
- IV. 中部圏における2つの連携
- V. 今後の地域整備への提言

#### はじめに

2005年7月29日、「総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律」が公布され、これまでの国土総合開発計画に代えて新たに国土形成計画を策定することになった。国土形成計画は、国全体の方向性を示す「全国計画」と2以上の都府県の区域で定める「広域地方計画」からなる。この広域地方計画は2008年度までに決定される予定となっており、この中部圏においても、2008年3月には、中部圏広域地方計画の中間とりまとめが公表される予定である。

中部圏は、従来から産業・技術の中核圏域としてわが国を力強くリードしていくことを期待されている地域である。同時に、豊富な自然資源に恵まれた地域でもあり、地域整備においては、産業・技術の更なる発展、地球環境の保全といった難しいテーマを高い次元で両立していくことを求められている。一方、人口減少・少子高齢化という波が確実に押し寄せている。

本調査では、中部圏の自治体へのヒヤリング調

査、住民の2030年に関する意識調査の結果も踏まえて、2030年に求められる中部圏の地域整備のあり方に何が必要かを検討した。

#### I. 中部圏の長期的な課題

中部圏の長期的な地域整備のあり方を考える上では、まず将来の人口構造、産業構造等を可能な限りの確に見直すことが必要である。すでに当センターでは2003年6月に「新しい中部圏の地域整備」と題した調査を実施しそれらの見通しを公表している。本章では、この5年間に発表された最新データを加味して再度中部圏の人口構造・産業構造等を見直すこととする。

##### 1. 人口減少・高齢化・労働力人口減少

###### ① 人口減少（図1、2、表1）

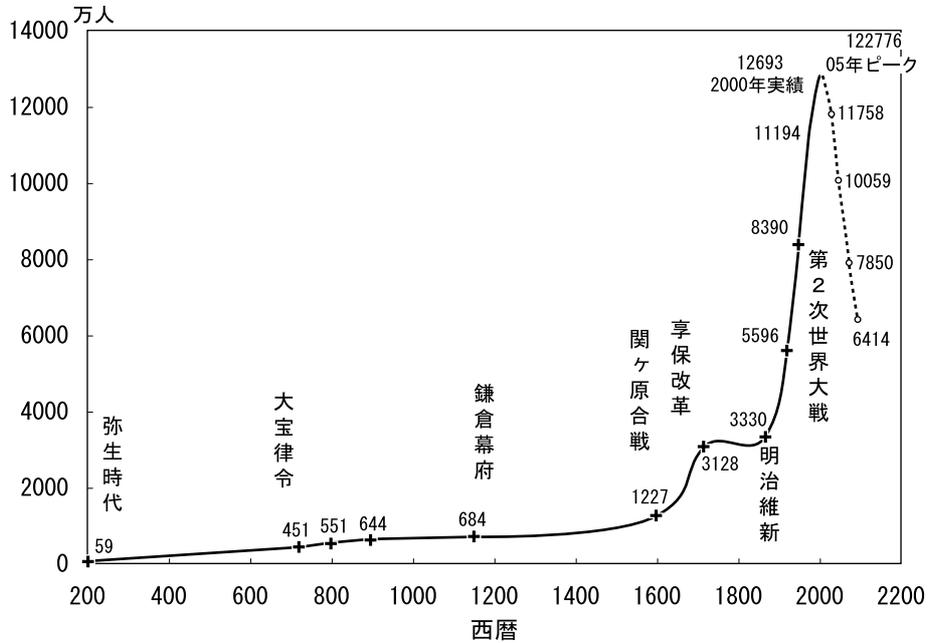
中部圏の人口も全国と同様な伸び率で増加してきた。しかし2005年の対2000年増加率は1.1%と（全国は0.6%）と非常に低い伸び率となっており、

中部圏も早晩人口ピークを迎えそうな状況となっている。

日本の総人口が2030年には約1億1500万人

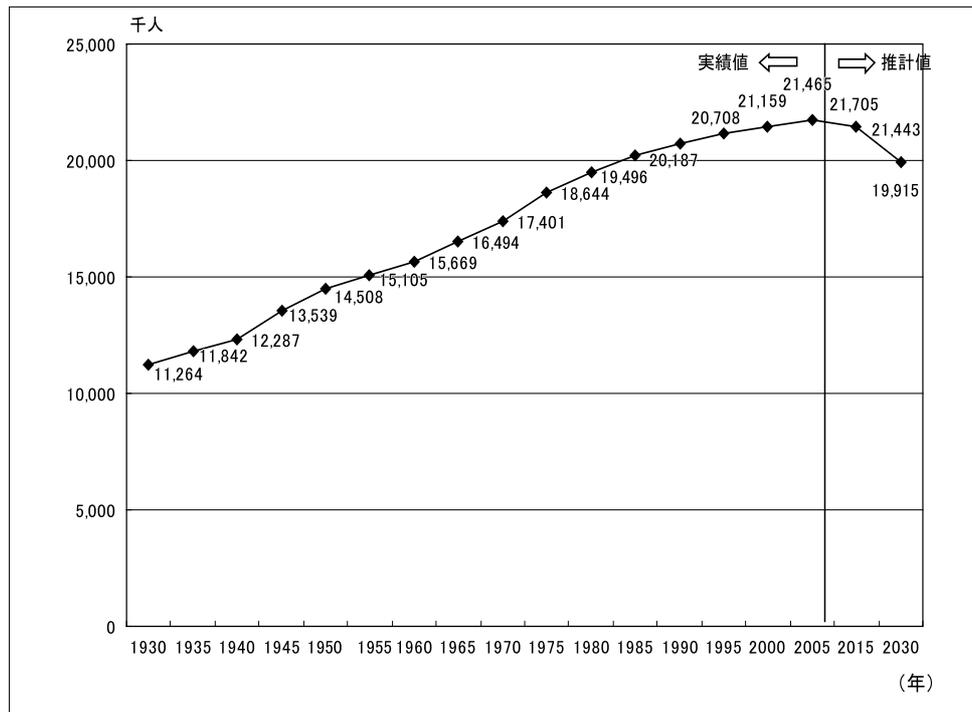
(2005年比約1300万人減少)と予測されている中、2030年の中部圏人口は、約2000万人(2005年比179万人減少)と予測されている。

図1 日本の人口の長期推移



資料：明治維新までは亀頭宏「人口から読む日本の歴史」(2006)、1920年、50年、75年、2000年、05年は国勢調査、2030年、2050年、2100年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来人口推計」

図2 中部圏の人口推移



資料：大都市圏実務必携 (2015、2030年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」)

表1 2030年の人口推計（単位：千人）

	2005年	2030年	増減	増減率
全国	127,768	115,224	▲12,544	▲9.8%
中部圏	21,705	19,915	▲1,790	▲8.2%
富山県	1,112	929	▲183	▲16.5%
石川県	1,174	1,009	▲165	▲14.1%
福井県	822	707	▲115	▲14.0%
長野県	2,196	1,858	▲338	▲15.4%
岐阜県	2,107	1,842	▲265	▲12.6%
静岡県	3,792	3,384	▲408	▲10.8%
愛知県	7,255	7,152	▲103	▲1.4%
三重県	1,867	1,666	▲201	▲10.8%
滋賀県	1,380	1,368	▲12	▲0.8%

資料：国立社会保障・人口問題研究所、2007年5月

表2 高齢化比率（ ）は75歳以上の後期高齢化比率

	2005年		2030年		増減
全国	20.1%	(9.1%)	31.8%	(19.7%)	11.6% (10.6%)
中部圏	20.0%	(9.1%)	30.8%	(19.0%)	10.8% (9.9%)
富山県	23.3%	(11.4%)	34.6%	(22.5%)	11.3% (11.1%)
石川県	20.9%	(10.3%)	33.0%	(20.9%)	12.1% (10.6%)
福井県	22.6%	(11.3%)	33.0%	(20.4%)	10.4% (9.1%)
長野県	23.8%	(12.1%)	34.0%	(21.4%)	10.2% (9.3%)
岐阜県	21.0%	(9.7%)	32.2%	(20.1%)	11.2% (10.4%)
静岡県	20.6%	(9.4%)	32.9%	(20.5%)	12.3% (11.1%)
愛知県	17.3%	(7.2%)	27.7%	(16.7%)	10.4% (9.5%)
三重県	21.5%	(10.0%)	32.0%	(19.7%)	10.5% (9.7%)
滋賀県	18.1%	(8.5%)	28.4%	(17.2%)	10.3% (8.7%)

資料：高齢化白書（2010年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来人口推計」より）

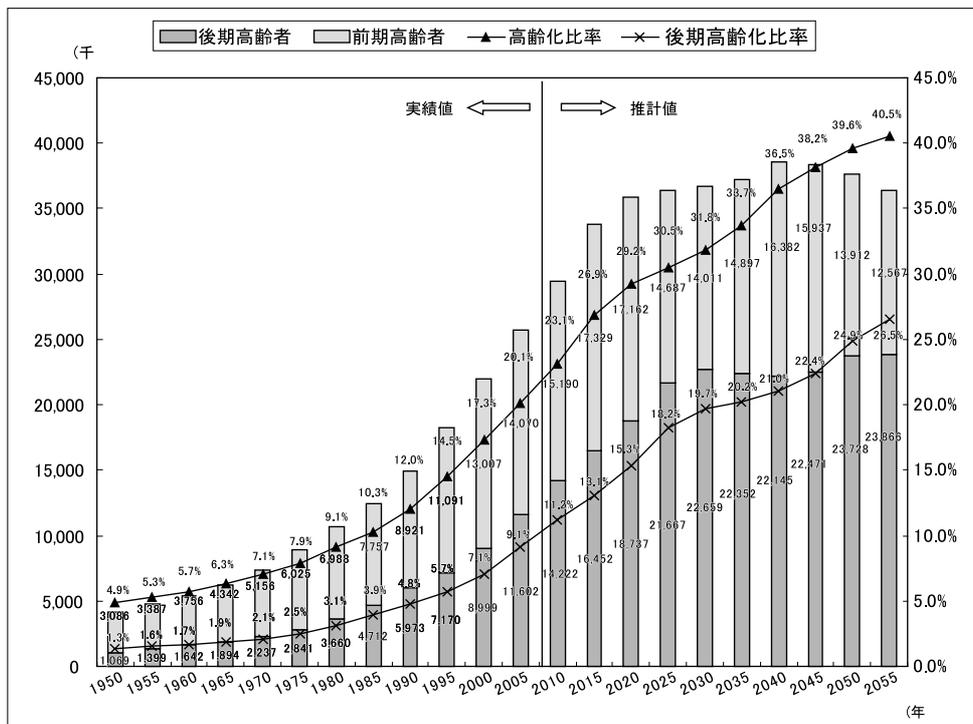
② 高齢化（図3、表2）

日本の65歳以上の高齢者人口は、前回調査以降も増加を続け、2005年に過去最高の2,567万人となり、総人口に占める割合（高齢化比率）も20.1%と、初めて20%を超えた。高齢者人口のうち、前期高齢者（65～74歳）人口は1,407万人、後期高齢者（75歳以上）人口は1,160万人となっている。

特に後期高齢者が大幅に増加しており、総人口に占める割合（後期高齢化比率）も9.1%となっている。2030年には高齢化比率が31.8%、後期高齢化比率が19.7%に達すると見込まれている。

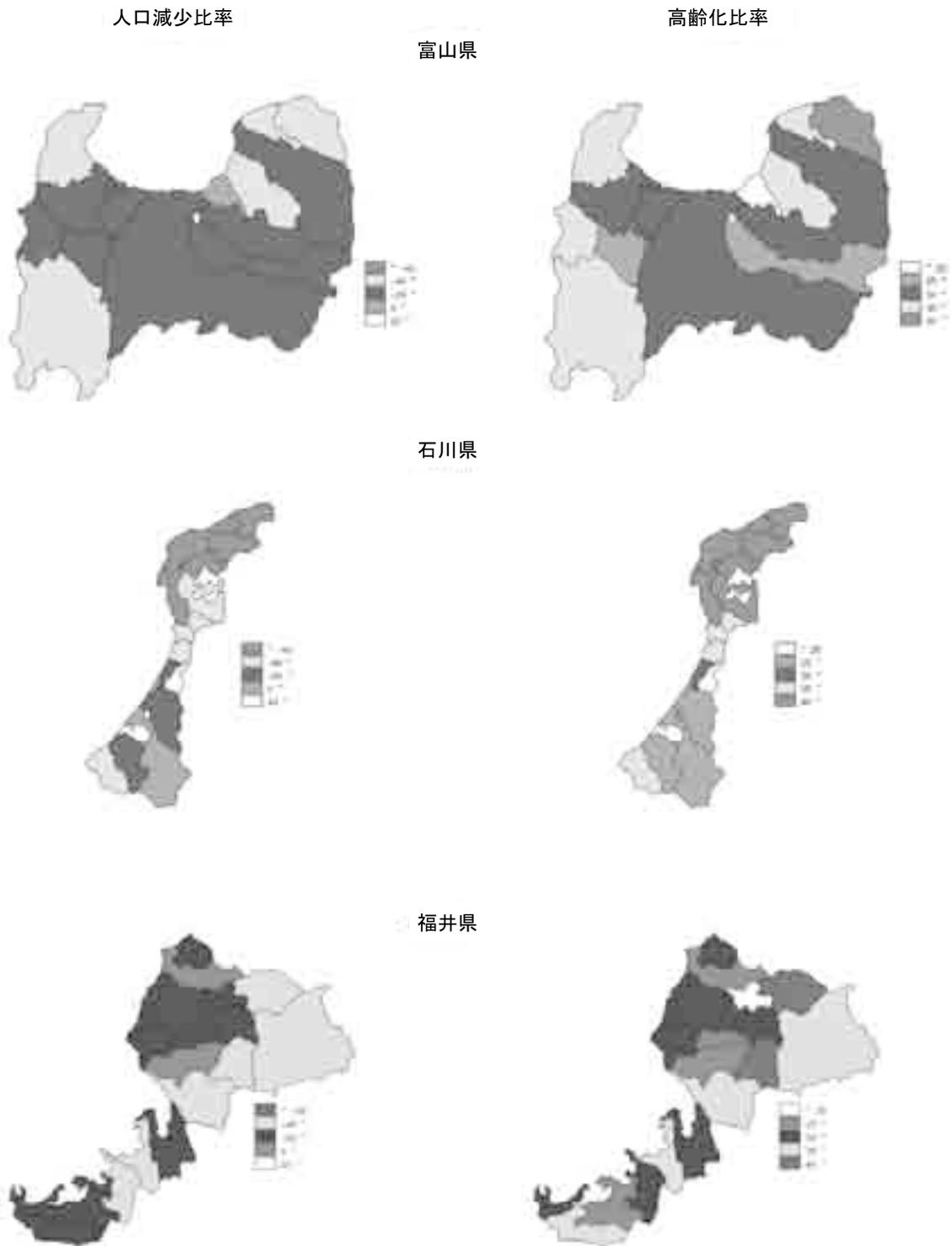
中部圏の高齢化比率も2005年の20.0%から2030年には30.8%に上昇し、後期高齢化比率も2005年の9.1%から2030年には19.0%に上昇する。

図3 高齢化の推移と将来推計

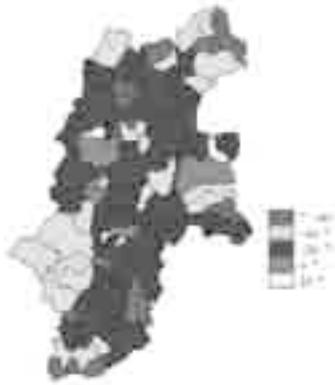


資料：高齢化白書（2010年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来人口推計」より）

図4 2030年の人口減少率・高齢化比率

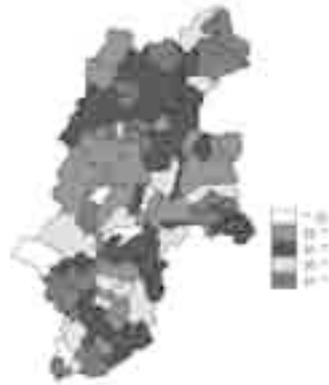


人口減少比率

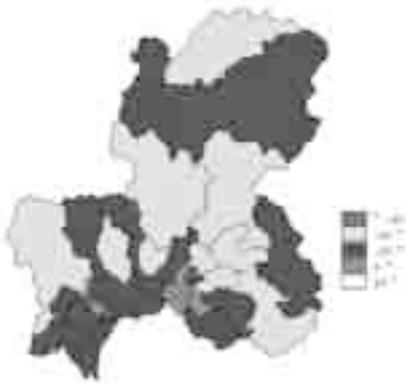


長野県

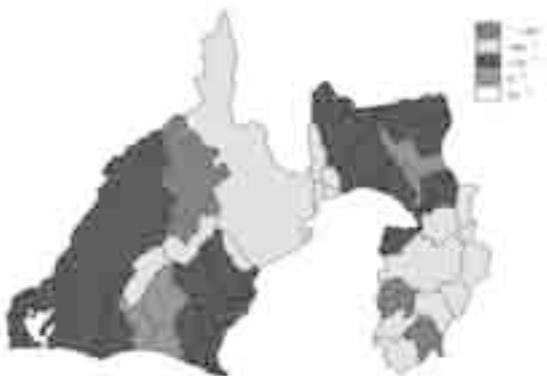
高齢化比率



岐阜県



静岡県



人口減少比率

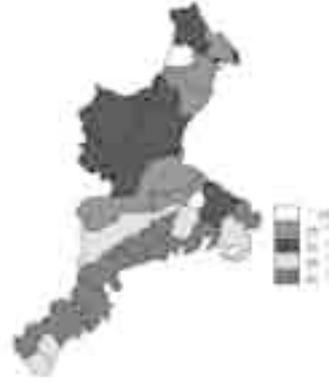
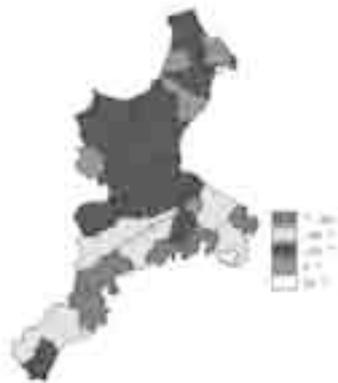


愛知県

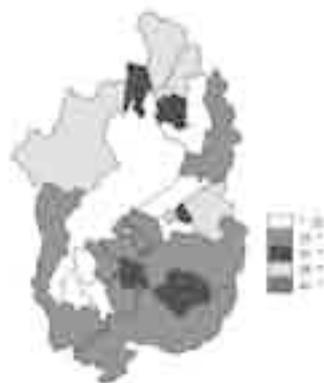
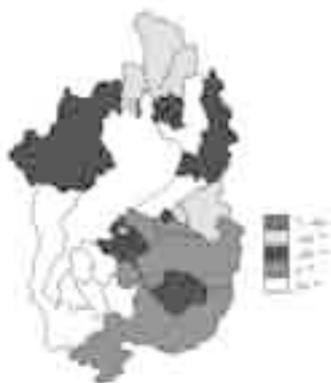
高齢化比率



三重県



滋賀県



資料：国立社会保障・人口問題研究所、日本の市区町村別将来推計人口（平成15年12月推計）

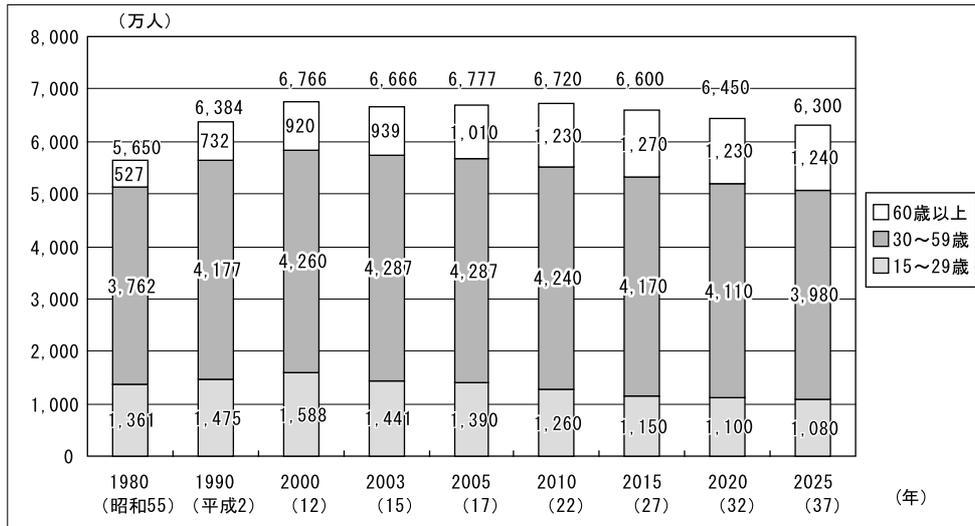
### ③ 労働力人口減少（図5、6、表3）

日本の労働力人口は、1990年の6,384万人から2005年には6,777万人と約6%増加したが、ベビーブーム以後の出生数の低下により、若年労働力が低下している。さらに、2007年以降団塊世代の定

年退職が始まっており、今後は労働力人口が急速に減少していくと考えられる。

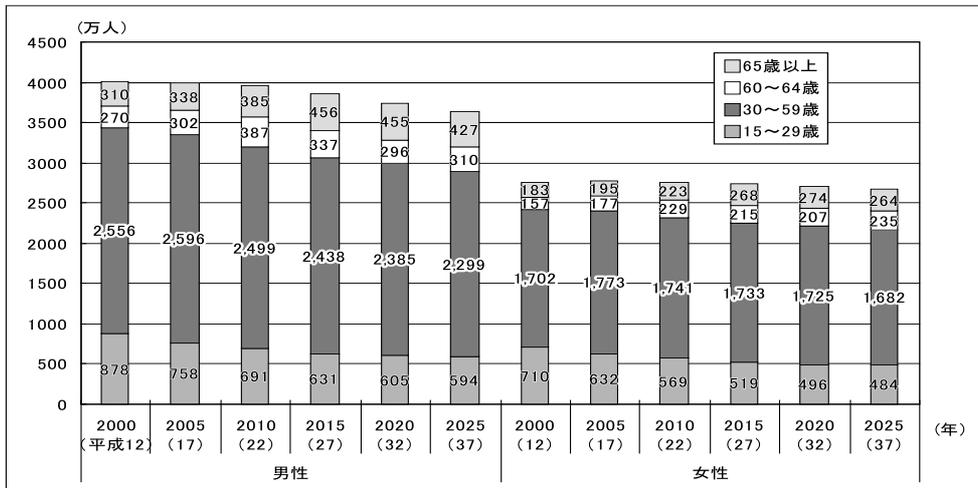
2030年の中部圏の労働力人口は、2005年に比べて、約164万人減少すると推計される。

図5 労働力人口の推移と見通し



資料：2005年までは総務省統計局「労働力調査」、2010年以降は厚生労働省職業安定局推計

図6 性別、年齢別労働力人口の将来推計



資料：2005年までは総務省統計局「労働力調査」、2010年以降は厚生労働省職業安定局推計

表3 2030年労働力人口 (単位:人)

		2005年	2030年	増減	増減率
中部圏	富山県	604,651	464,289	▲140,362	▲23.2%
	石川県	625,787	485,490	▲140,297	▲22.4%
	福井県	442,747	355,650	▲87,097	▲19.7%
	長野県	1,206,432	971,107	▲235,325	▲19.5%
	岐阜県	1,125,309	912,376	▲212,933	▲18.9%
	静岡県	2,085,634	1,721,243	▲364,391	▲17.5%
	愛知県	3,886,217	3,630,551	▲255,666	▲6.6%
	三重県	968,343	806,691	▲161,652	▲16.7%
	滋賀県	714,215	667,079	▲47,136	▲6.6%
	合計	11,659,335	10,014,476	▲1,644,859	▲14.1%
全国		65,399,685	54,712,114	▲10,685,571	▲16.3%

資料：中部開発センターによる試算

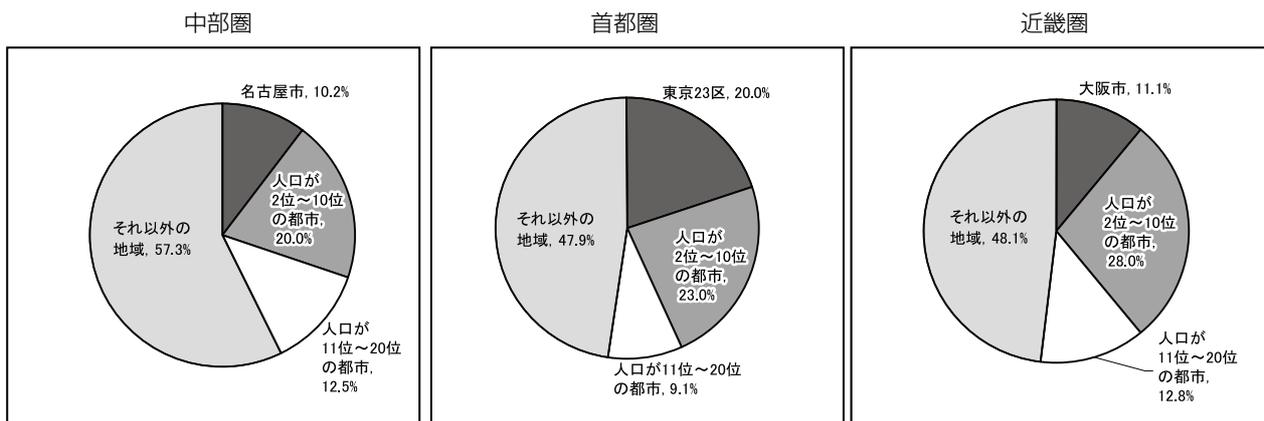
## 2. 地域構造の特徴と課題

2005年国勢調査を使用した今回調査でも、中部圏は引き続き緩やかな一極集中及び独立性の高い主要都市を兼ね備えた圏域となっており、豊かさとゆとりを両立させている。

### ① 緩やかな一極集中(図7)

中部圏では、名古屋市と圏域内の主要都市との格差が首都圏における東京23区と主要都市との格差ほど極端な格差となっておらず、人口が名古屋市以外に広く分散している。

図7 三大都市圏の都市規模別人口の割合：



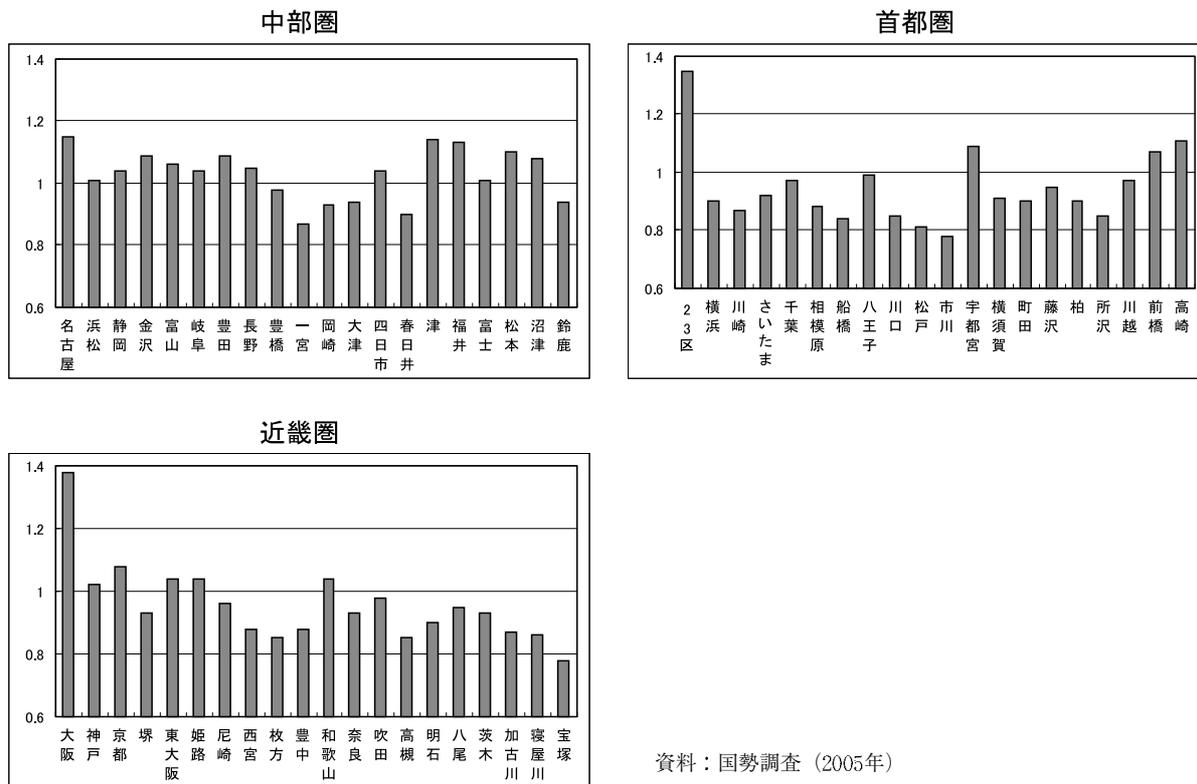
資料：国勢調査(2005年)

### ② 独立性の高い主要都市(図8)

圏域内の主要都市の昼夜間人口比率をみると、多くの都市で1を上回っていること(その都市から働きに出る人よりその都市に働きにくる人が多

いことを示す)から、主要都市の独立性が、首都圏や近畿圏に比べて高いことがわかる。

図8 三大都市圏の人口上位20都市の昼夜間人口比率（2005）

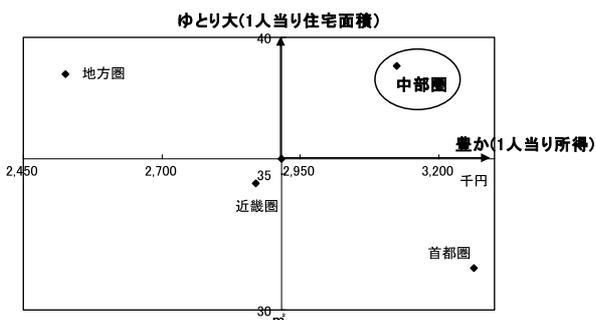


資料：国勢調査（2005年）

③ 豊かさやゆとりを両立させる中部圏（図9）

前回調査で指摘したとおり、中部圏の暮らしで、顕著な特徴は豊かさやゆとりが両立している点であり、この点は2003年の最新データを用いて比較しても維持されている。これは、①競争力の高い製造業の集積があり地域経済の順調な拡大が続いていること、②大手メーカーの本社・工場が分散しているため、名古屋市への過度な一極集中がみられないこと、などによる。ただ、ゆとりが快適な都市空間や居住環境に必ずしもつながっている

図9 三大都市圏、地方圏の暮らし



資料：総務局統計局（2003年）県民経済計算（2003年）

とはいえ課題も残る。特に中部圏は自動車交通への依存度が高く、市街地が薄く広く拡大している都市が多い。快適な居住環境が期待できる郊外についても、無秩序な乱開発によって景観が損なわれるなど居住環境が悪化している都市があるとの指摘もある。

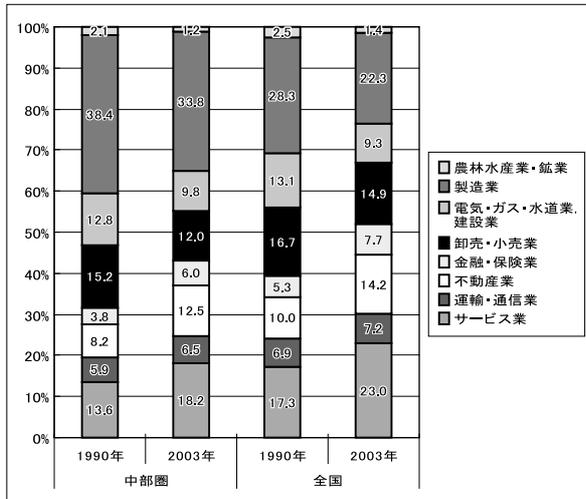
3. 産業構造

① 中部圏の産業構造の特徴（図10）

製造業の割合が高い反面、流通を含めたサービス産業の割合が低い。製造業の割合が高いのは、自動車産業を筆頭に、工作機械、建設機械など世界的にも高い競争力を持った製造業が高い密度で集積しているためである。

反面、サービス業は、首都圏や近畿圏と比べると見劣りがする。流通、金融、不動産だけでなく、高い伸びが期待される映像・音楽などのいわゆるコンテンツ産業においても、高いシェアを得るには至っていない。また、3,000メートル級の山が

図10 域内総生産の経済活動別構成比（1990、2003年）



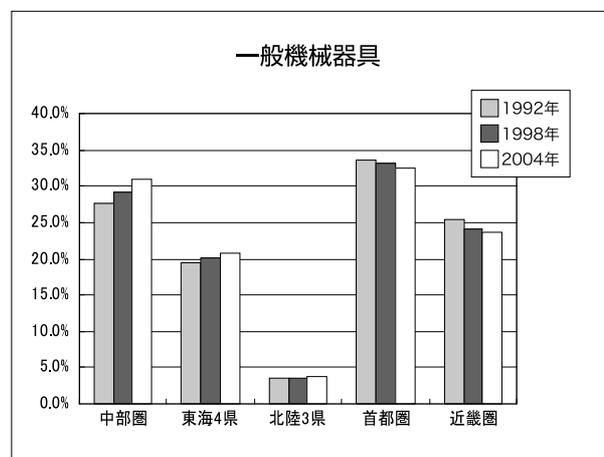
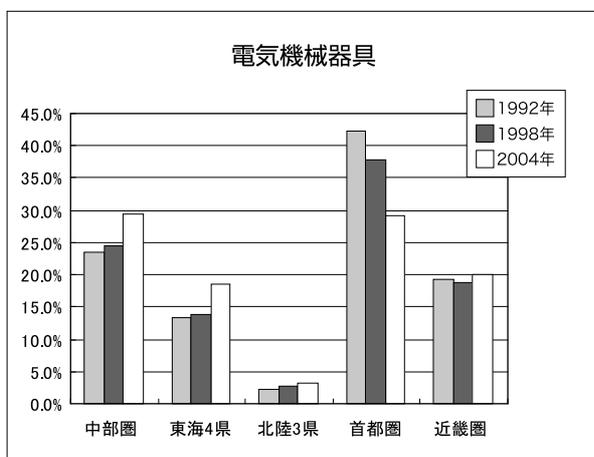
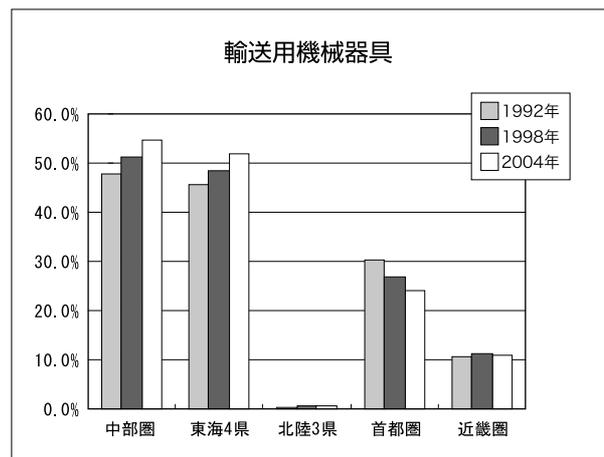
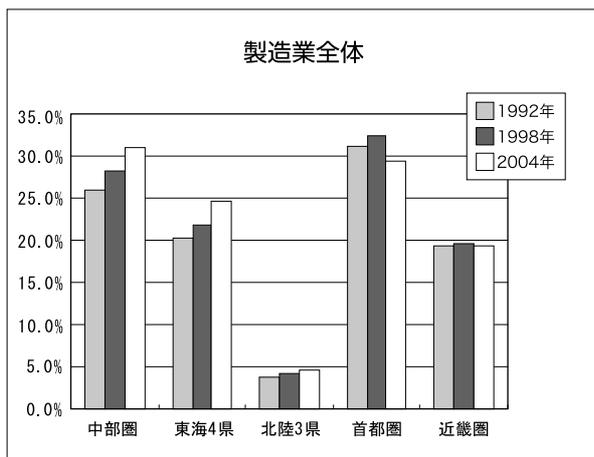
資料：内閣府「県民経済計算」

すべて中部圏に集中するなど、自然資源に恵まれている割には、観光地入込客数が少ない。

② 製造業中心の産業構造が独立性の高い要因（図11）

中部圏は製造業の割合が極めて高い地域であり、圏域の広い範囲が雇用の場として維持されてきたことが主要都市の独立性が高い要因の一つと考えられる。製造業の場合、最大の職場である工場を都心に立地する必要はなく、本社機能も工場に隣接して置かれているケースが少なくない。このため、職場が中心都市に集中せず、圏域内の都市に広く分散する結果、中心都市以外の都市の独立性が高くなっている。

図11 三大都市圏の製造業出荷額割合



資料：工業統計

## 4. 地方財政

### ① 現状 (図12、13)

市町村の財政健全度ランキングをみると、東海地方の市町村は最近の経済の好調ぶりを反映して

上位に名を連ねている。一方、北陸三県、長野の市町村のランキングは低く、圏域内の格差は大きい。また、中部圏内においても県の許可がないと地方債の起債ができない実質公債比率18%を超える市町村が散見される。

図12 市の財政健全度

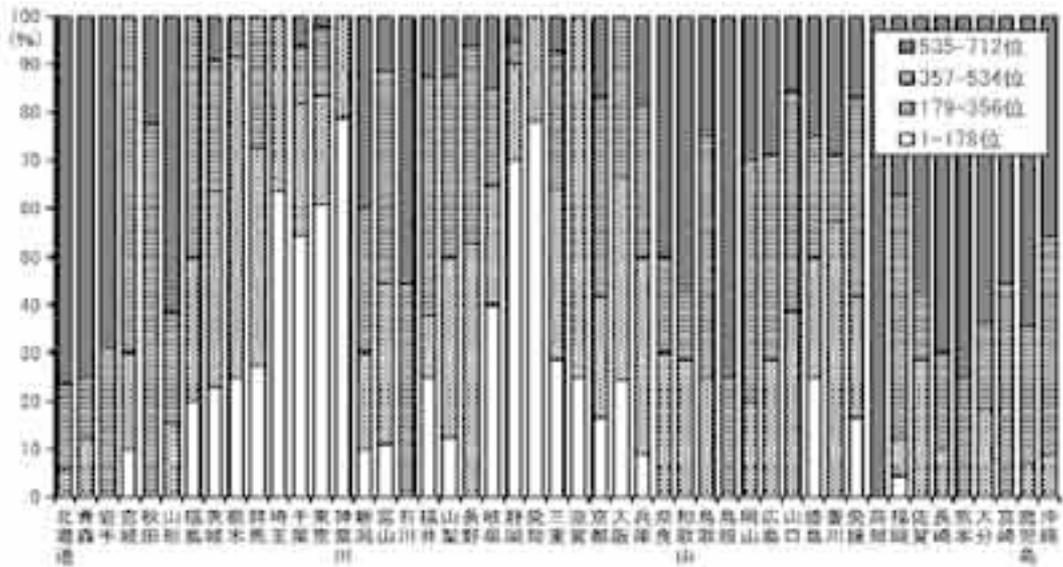
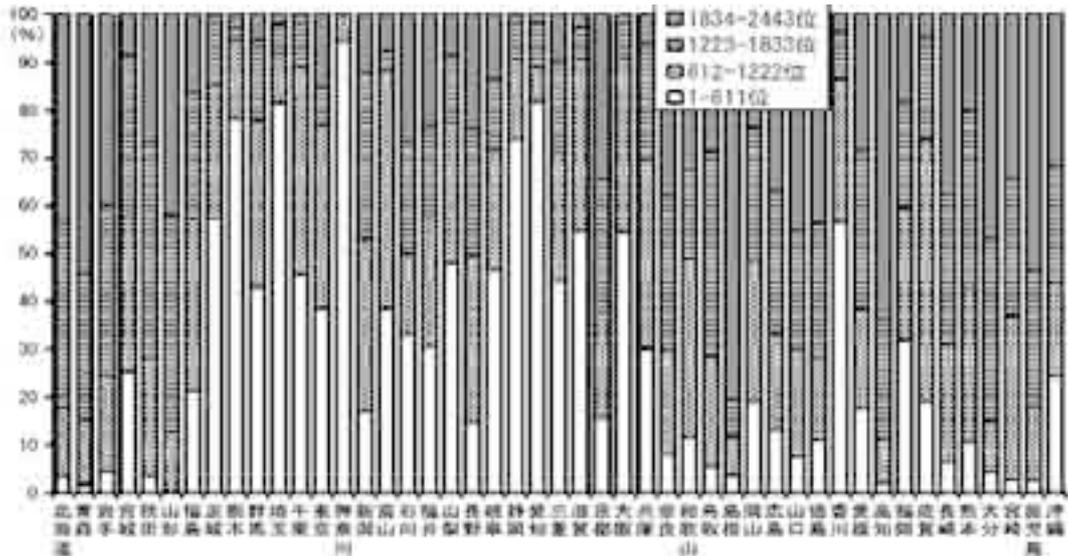


図13 町村の財政健全度



資料：図12、13ともに信金中央金庫総合研究所、内外経済・金融動向No17・12より

② 今後の見込み (図14、15、16)

歳出面では、老人福祉費など社会保障関連の支出が含まれる民生費・公債費の増加が見込まれることにより、歳出全体では強い増加圧力が働く可

能性が高い。

歳入面では、まず税金については大幅な伸びは期待できない。特に、山間部や半島部を中心に高齢化によって労働力人口が大きく落ち込む市町村

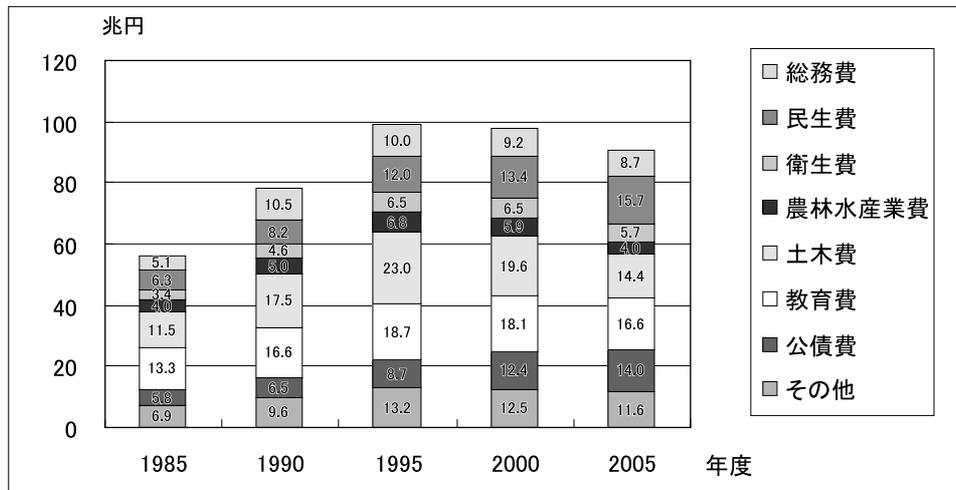
図14 実質公債費比率18%以上の市町村



資料：各県市町村課

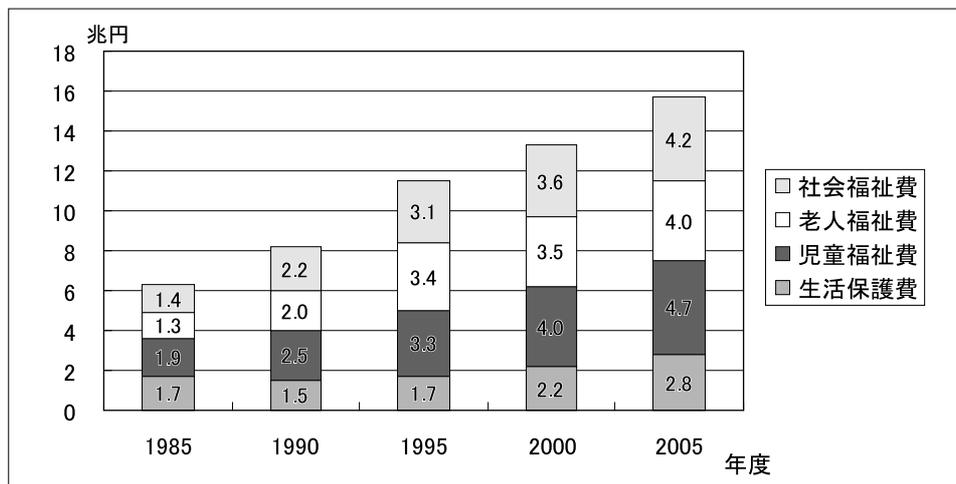
注) 実質公債費比率は、一般会計のほか公営企業会計などでの償還のため一般会計からの繰り出し金などを含む公債費の標準財政規模に占める割合を示す。従来の起債制限比率に比べ、自治体財政の実態を表す指数として、新しい地方債協議制度に用いられている。「実質公債費比率」が18%以上に達すると、県の許可がなければ地方債を発行できない

図15 市町村財政目的別歳出決算額の推移



資料：地方財政白書

図16 うち民生費の内訳



資料：地方財政白書

があり、これらの市町村では税収が大幅に減少する可能性が高い。次に、地方財政改革により、地方交付税・補助金ともに減額される可能性が高い。

これらのことから、制度改革、あるいは増税がなければ、財政収支の大幅悪化は避けられない。

## 5. 環境問題

### ① 高い自動車交通への依存度

中部圏の自動車への依存度は、首都圏、近畿圏に比べ際立って高い。これは、首都圏や近畿圏ほど稠密な公共交通機関を持たないことが直接の要因となっている。これを、地域や都市の構造とい

う視点で見ると、**㉑**製造業の割合が高く勤務先が郊外の工場や工場に隣接した本社が多いため自動車通勤の比率が高いこと、**㉒**郊外の大型ショッピングセンターが多いことなどから、都市の構造が自動車依存型になっているということになる。

### ② 自動車産業への制約

自動車交通については、排出ガス・騒音・リサイクルなど地球規模で解決すべき課題は多く、環境問題は自動車の一大生産拠点である中部圏にとって大きな制約要因となりうる。同時に、中部発の環境技術の開発や循環システムの構築に成功すれば大きなビジネスチャンスともなりうる。中部圏は、生産拠点であると同時に一大ユーザーで

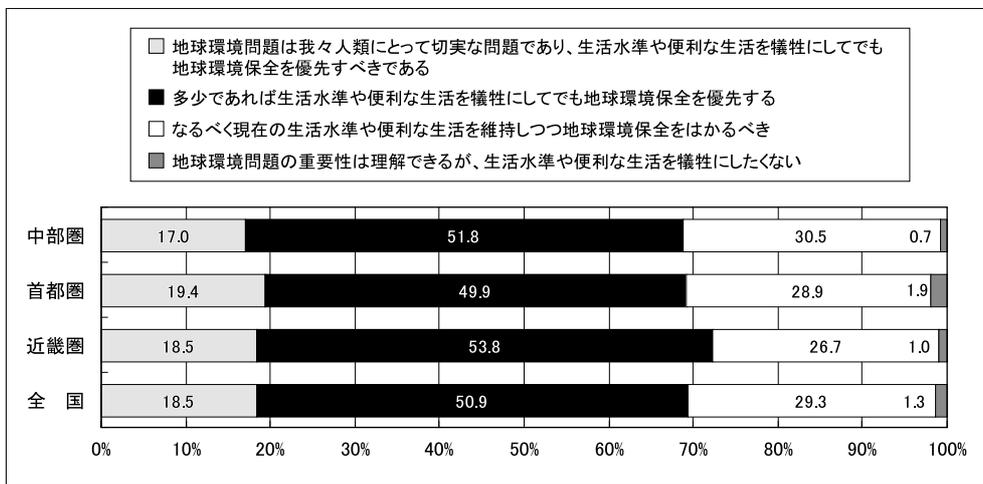
もあり、地域全体でこの問題に取り組むことが中部圏の持続的発展の鍵を握るのではないかと考えられる。

### ③ 中部圏住民の環境意識 (図17、18)

2003年に当センターで行ったアンケートによると、中部圏の住民には、首都圏や近畿圏に比べ、地球環境問題を重視しつつもあまり大きな負担は回避したいという傾向が見られた。「環境税では

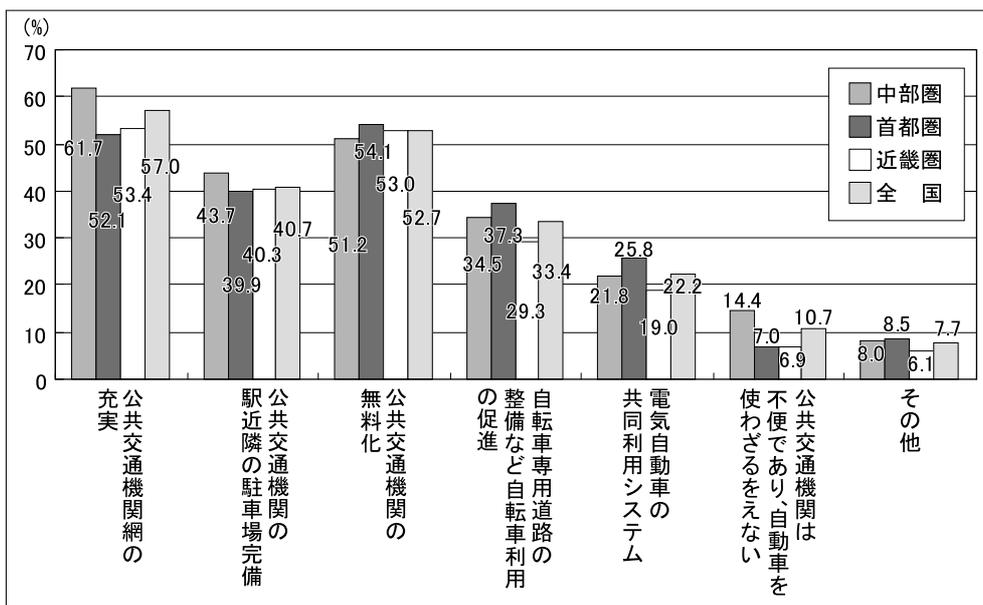
なく別の手段で環境対策を図るべき」と回答した人も多く、環境問題の対応と経済的な豊かさを両立させたいという傾向が強いようである。エコ製品の購入についても「家計の節約に結びつけば」と回答した人が多く、実利的な傾向が見られた。また、「自動車への依存度が高い土地柄であり、自動車を使わざるを得ない」と回答した人が多かったのも特徴である。

図17 暮らしと環境問題の係わり



資料：中部開発センター

図18 公共交通機関の利用について



資料：中部開発センター

## Ⅱ．中部圏自治体による地域整備の現状と課題

前回調査に引き続き、今回（2007年5～6月）も中部圏中核都市6市に対して、訪問・電話によるヒヤリングを実施した。前回調査でのヒヤリング事項は①スプロール化の進展にともなう問題点とその対応について、②景観に対する問題点とその対策について、③公共施設整備のあり方について、などであったが、今回は①中心市街地活性化計画について、②まちづくりについて、③公共施設整備、景観法による景観整備について、④社会資本、文化について、などを中心にヒヤリングを行った。

各都市によって地域固有の事情があるものの、ヒヤリングによって浮び上がった課題や特徴的な事項は以下の通りである。

### 1．中心市街地の衰退と郊外の乱開発

#### ① 中心市街地の衰退

都市が郊外に限りなく無秩序に拡がっていくスプロール化の問題は、どの都市においても深刻である。またスプロール化の結果、人口の郊外への流出と中心市街地の衰退を招いている。

#### ② 郊外の乱開発

高度成長期に増大する都市人口に対応するために、地価が比較的廉価な郊外部において道路や水道が未整備のまま大規模な宅地供給が行われてきた。そこで、都市計画法では、都市計画区域を設け、開発を進める市街化区域と開発を抑制する市街化調整区域に二分し、都市が郊外に際限なく無秩序に拡がるスプロール化を防ぐ手立てを講じた。しかし、市街化調整区域にミニ開発による宅地など開発規制の緩い地域の存在が郊外の開発に拍車をかけてしまった。また、郊外に大きな駐車場を備えたスーパーや専門店の出店が相次いだことなどにより、激しい渋滞や環境の悪化なども問題になってきている。

#### ③ 中心市街地活性化基本計画

中心市街地が地域の経済及び社会の発展に果たす役割の重要性に鑑み、中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するために、政府による「中心市街地活性化基本計画」認定制度に基づく動きが出始めた。（富山市、金沢市、長野市、岐阜市、浜松市）

## 2．まちづくりについて

#### ① 主な中核市の基本方針は以下の通り

- 歩いて暮らせるまちづくり（車を自由に使えない人が安全、快適に暮らせる）を目指す
- コンパクトなまちづくりを目指す
- まちなか居住の推進（高齢者が自立して暮らせる、人口流出防止のため）
- 公共交通機関の活用（バス路線網の充実、鉄軌道の活性化）

#### ② 最近の防災についての動向は以下の通り

- 地震に対する防災意識が高まっている
- 地域防災計画の見直しや企業防災への取り組み強化を図っている

## 3．公共施設整備、景観法による景観整備について

#### ① 公共施設整備

今までの公共施設の整備については、地域住民の生活向上等に貢献したとの評価がある一方、事業の必要性・事業計画の妥当性等の問題を背景とした利用状況の低迷もあり、維持費の負担に各自治体とも頭を痛めているといった現状があるのも事実。

今後は、人口減少や更なる財源の制限が見込まれるなか、必要なものを優先的に整備し、長期にわたる維持・補修を考えていかなければならない。また、合併を行ってきた自治体は、財政事情を勘案した適正配置なども考えていく必要がある。

## ② 景観法による景観整備について

景観行政の主体は市町村である。また、中核市は自動的に「景観行政団体」となる。中核市では景観条例は制定されているものの、景観法による「景観計画」策定までには至っていない。景観に対する住民意識の高揚、景観整備の意義の正しい理解等に課題がある。

## 4. 社会資本、文化について

### ① 社会資本

渋滞を解消する環状道路、コンパクトな都市を支える道路、公共交通を支える道路等の整備が重要であると同時に、少子高齢化や環境問題等の社会状況に対応した交通新システムが重要となる。

### ② 文化

中部圏では、“祭り”を中心とした伝統文化が多く、地域コミュニティ結束に欠かせない重要なものとなっている。

## Ⅲ. 2030年に関する中部圏住民の意識 (中部開発センター「2030年に関するアンケート調査」より)

地方自治体へのヒヤリングに加え、今回の調査では、中部圏の住民が2030年という将来に向けてどのような中部圏の姿を望んでいるのかを明確にするため、アンケート調査を実施した。同調査結果の概要は以下の通りである。

### ① 少子高齢化社会を迎える中、安全・安心、医療・福祉の充実が重要

2030年も中部圏の人は名古屋都市圏を中心に住みたいと願い、老後はできれば家庭菜園やガーデニングが出来る郊外一戸建てを希望している。

さらに、安全・安心な暮らし、医療・福祉の充実を求めている。

### ② 二地域居住にはやや消極的

中部圏では二地域居住について、一定の消費需要・住宅需要が創出され、農山漁村の活性化に繋がると考えられている。ただし、自然破壊に対する懸念が他地域に比べてやや強く、ライフスタイルの多様化の重要な手段との考えもさほど強くない。

### ③ 外国人観光客の増加は嬉しいが、外国人居住者はこれ以上増えて欲しくない

2030年の中部圏を展望すると、観光産業の活性化に繋がる外国人観光客の増加は歓迎するが、外国人居住者はこれ以上増えて欲しくないと考えている。

これは、現在中部圏にニューカマーと呼ばれる南米日系人を中心とする外国人住民が多数居住する都市が多いことに起因すると考えられる。

### ④ 2030年も中部圏は元気である

2030年の中部圏は現状の製造業がそのまま活力を生み出し、相変わらず元気である。中部圏よりも他の都市圏の人がそのように感じている。

一方、自動車産業に代わる新産業が中部圏を引っ張ると考えるのは上記の半数にとどまる。

### ⑤ 地域文化に対する重要性の認識が求められる

中部圏には、祭りやからくり人形といった重要な伝統文化が存在しているにもかかわらず、こうした伝統文化の重要性の認識が他の都市圏より弱い。

地域文化は長年の地域性、持続性からなる。それを形成しているという意識が中部圏住民には必要と思われる。

### ⑥ 2030年中部圏が更なる活気を帯びるには、名古屋を国際都市とすること

名古屋を国際都市として発展させ、名古屋を中心に産学連携を活発化させる中部学園都市を形成すること（更に国際都市に相応しい外国語教育重視）が重要。

交通の要である、セントレアの第二滑走路・リニア新幹線といったインフラ整備の必要性の認識を高めていくことも重要と考えられる。

## IV. 中部圏における2つの連携

以上の地方自治体へのヒヤリング、住民へのアンケートによって示された当地域の諸課題に加え、今後の中部圏を考える上での重要な視点が、都市間連携と広域連携という2つの連携であると考えられる。

### ① 中部圏開発整備法とワイズマン報告—重視された東海北陸の連携・交流

桑原幹根愛知県知事によって中部圏開発整備法の制定が提案されたのは、1965年4月に三重県津市で開催された第6回東海北陸知事会議のことである。その後知事会事務局によって中部圏開発整備法の要綱案がまとめられ、同年8月に行われた第7回東海北陸知事会議で、承認、発表の運びとなった。東海北陸知事会議で承認されたことからわかるように、東海地方と北陸地方の連携強化は、中部圏開発整備法の目的の一つであった<sup>(注)</sup>。中部圏開発整備法制定の気運が高まるきっかけとなったのが、1964年4月に中間報告の形で発表された国連調査団（団長—アーネスト・ワイズマン 国連社会局長）報告、いわゆるワイズマン報告である。このワイズマン報告では、「中部圏を経由する関東・近畿圏・圏相互間の強力な経済的交流とふたつの臨海地域、すなわち伊勢湾地域と北陸地域を結ぶ新たな流れは、中部圏の将来の開発像の骨格を形成するものである」として、中部圏にとっての東海（伊勢湾地域）と北陸の交流の重要性が強調されている。また、この時期には琵琶湖を経由して伊勢湾と敦賀湾とを結ぶ日本横断運河や、東海北陸自動車道などの構想が議論されており、東海と北陸の連携は地元の願いでもあった。このように、東海と北陸の連携と交流が中部圏を飛躍的に発展させることにつながるといえる強い期待が、ワイズマン報告を経て、1966年の中部圏開

発整備法制定として結実した。

(注)中部圏開発整備法の第1条には、「この法律は、中部圏の開発及び整備に関する総合的な計画を策定し、その実施を推進することにより、東海地方、北陸地方等相互間の産業経済等の関係の緊密化を促進するとともに、……」と記されている。

### ② 中部圏の特色

#### • 地理的特長

日本のまんなか：国土の中央に位置し、国内外の交流の要所

#### • 生活の特長

分散型地域構造：拠点都市が分散しており、ゆとりある生活が実現している

#### • 産業の特性

卓越した産業集積：日本の産業を牽引する優れた産業の構造

#### • 豊富な自然資源

豊富な観光資源：自然景観、温泉、史跡等の歴史的遺産、文化遺産等豊富な観光資源が東海・北陸地方に広く点在

### ③ 中部圏の飛躍に必要な2つの連携

中部圏は潜在能力の高い地域である。その潜在能力の高さが、ようやく顕在化したのが昨今のいわゆる「名古屋ブーム」である。この「名古屋ブーム」は、この地域の企業がバブルやITブームに踊らされることなく地道に蓄えてきたものづくりの力が、海外の需要拡大や愛・地球博開催などの追い風もあって開花したものといえる。ただ、中部圏の潜在能力の高さは、いろいろな面でまだ十分に発揮されているとはいえない。豊かな潜在能力を更に引き出し、中部圏を飛躍させるために必要となるのが、2つの連携、すなわち都市間連携と広域連携である。

## V. 今後の地域整備への提言

第1章でみてきた中部圏の将来の見通しを踏まえ、諸課題を克服しつつ中部圏のあるべき姿を実現させるための方策、施策の方向性をまとめると

以下の通りになると考えられる。

## 1. 人口減少、少子高齢化時代における地域整備のあり方

### ① 人口規模に応じたコンパクトな居住地域の形成等

今後人口が減少していくことにより、さらなる低密度化が進み、公的サービスの供給のための費用が増大するとともに、住民の生活利便性自体が低下していく。さらに、人口に比して大きな都市の維持管理には住民にとって大きな負担となる。従って、適度なゆとりを保ちつつ都市自体を人口規模に見合った規模に縮小すること、居住に不適となる地域からの思い切った撤収策を検討すること等が、財政面や生活利便性の確保の上から重要となる。

高齢者が歩いて暮らせる都市、子育てしやすい環境が整った都市など開かれた生活先進圏域も重要となる。

### ② 都市の居住性、拠点性の確保

市民による定住だけではなく市外の大都市居住者による短中期滞在や季節居住など、様々な形でまちなかへの居住を進め、居住地として再興していくことが、都市の拠点性の維持において重要である。

また、労働力人口の減少は、供給サイドでの経済成長の制約要因となる。したがって女性・高齢者・外国人の就労促進等を含め、働きやすい環境と暮らしやすい居住環境づくりが必要である。

### ③ 都市の連携強化

都市の独立性の高さという特徴を生かし、豊かさゆとりの両立を続けていくために必要なのが、都市間連携の強化である。各都市がそれぞれの個性を生かしつつ連携することで、一極集中による過密などの弊害を招くことなく、地域全体の競争力を高めていくことが可能となるからである。中部圏の競争力の源泉は高度な技術を持った

大小さまざまな企業の緊密なネットワークにある。したがって、道路網の一層の充実などにより都市間連携を強化することが地域全体の競争力向上につながるとともに、適度な分散を維持し過密を防止することにもなる。

### ④ 広域連携の重要性

東海と北陸の広域連携の重要性は、中部圏開発整備法が制定された1966年当時と比べてもいささかも変わらない。各県が協力して豊かな自然資源を守っていく必要があること、県境にとらわれない新しい広域観光ルートを確立する必要があること、産業の裾野拡大やグローバル化に対応して広域的なネットワークの重要性が増していることなど、さまざまな広域連携のニーズが生まれているからである。広域地方計画における中部圏（長野県・岐阜県・静岡県・愛知県・三重県）と北陸は引き続き合同協議会などで広域連携のあり方を検討していくことが両地域にとって不可欠といえる。

### ⑤ イノベーションと環境の両立

- 中部圏地域活性化に大学の「知」を活用する
- 2005年に環境をテーマに開催された愛・地球博の開催地責務として、環境負荷低減への取り組みを進め、省エネルギー・環境問題に対する世界的なリーダーとなる

## 2. 具体的な地域整備モデル

### (1) 道州制について

2030年には道州制が導入されていると思われる。道州制に関しては、行政の3層構造の役割分担、エリア区分の問題等とともに、州都の設置場所の議論も今後の地域整備モデルを考える上で、重要な論点と考えられる。中部圏の州都については、以下のような点を考慮し、名古屋を州都としないことのメリットも含めて議論を深めるべきである。

## ① 州都を選定する際の論点

### ○多極集中型の地域構造に適した州都

- 現在の地域構造は、名古屋を中心に出来上がったものではあるが、ベッドタウン化してはいないので、移してもそれほど困らない。

### ○交通の利便性を考慮した州都

- 現在完成しているものとして、高速道路(北陸自動車道、中央自動車道、東名・名神高速道路)、東海道新幹線、空港(中部国際空港、名古屋空港、信州まつもと空港、小松空港、能登空港)がある。今後、高速道路(第二東名高速道路、新名神高速道路、中部横断道路、三遠南信自動車道、東海北陸自動車道、名古屋環状2号線、東海環状自動車道、中部縦貫自動車道、などの全線開通)、リニア中央新幹線、空港(セントレアの第2滑走路・静岡空港)などの利便性に着目するのもよい

### ○首都機能補完地に適した州都

○県、国の機関を州都に集約し、中心市街地の再整備を行う。快適な都市居住性を高めるツールとなる(都心居住推進計画)州都  
県庁、国の地方支分局の跡地をまちなか居住推進に有効活用ができるように、定借PFI等を利用した公有地活用を図り、下記事項の実現を図る。

- 賑わいをとりもどす
- 低所得者層が住めるまちづくり
- 緑豊かな都市景観を形成する
- 公共交通機関など都市の利便性を追求する
- 高齢者が歩いて暮らせるまちづくり
- 子育てしやすい環境づくり

## (2) 名古屋インテリジェント・シティの実現

州都の設置場所の如何にかかわらず、中部圏における名古屋の経済面での主導的役割は今後も続くと考えられる。中部圏における都市間の役割分担を考えた場合、アンケート調査の結果にもある通り、名古屋は中部圏における国際化、高度情報

化の中核拠点としての機能を強化し、中部圏の他都市共通のインフラとして活用していくことが望まれる。具体的には、総合的な都市整備に必要な各種事業を一体的に実施することにより、高度な都市活動の確保と良好な都市環境の形成を図り、多彩な魅力に富んだまちづくりを行う。

## ① 世界に誇れる名古屋を目指す

最近の急速な技術革新の進展や企業活動のグローバル展開など経済環境が大きく変化する中で、既存産業の高度化・高付加価値化、新産業の創出を積極的に推進し、「世界的な産業技術の中核拠点」として発展することを目指す。

### ○産業・環境・情報分野の交流拠点となる

技術革新や新産業創出などに資する国際研究拠点や支援拠点の整備および産学の連携強化を図る

### ○ものづくりファンドの導入

ものづくりファンドを創設し、民間企業や住民および公共の出資のもと、新産業・新技術の創出から新たな知恵や価値の創造を促す

### ○先端医療の取組み

国際高度医療センターの設立

### ○広域防災拠点の整備

- 県営名古屋空港を利用した広域防災の確立
- 物流インフラ(輸送ルートの確保をはじめとする事業継続計画の構築等)の確立
- 国際物流における港湾の震災による対応力強化

## ② 21世紀的都市景観の創造

中部圏には戦後の都市計画によって、美しい景観の都市に発展するための基礎が築かれている都市が多い。特に名古屋市は、第二次世界大戦後に、他の都市には例をみない本格的な復興計画が実施され、道路が整えられ、空間にゆとりがある。こうした都市は、美しい景観に生まれ変わるポテンシャルが高いと考えられる。

州都の場所に関する考え方

	名古屋とした場合	名古屋以外にした場合
多極集中型の地域構造の維持	現在の都市間の連携構造は名古屋中心を前提としたものであり、名古屋を州都にする方が、現在の中部圏のバランスのとれた都市間連携を維持できる。	名古屋が引き続き経済の中心であり続けること、中部圏において他の大都市圏のような周辺都市のベッドタウン化があまりみられないことを考えると、名古屋を州都としなくても、中部圏の現在のバランスのとれた連携構造は維持される。
州都の整備	現在、名古屋市内にある愛知県庁や国の地方支分局の施設や跡地を再利用することができ、道州制への移行費用を抑制することができる。	州都整備のコストは、名古屋を州都にするよりもかかるが、地方への権限委譲を最大限に進めることを前提に考えれば、そもそも州都の整備そのものは小規模で可能はず。また、名古屋市内の跡地を、名古屋市の「まちなか居住推進計画」等に有効に活用できる。
防災	すでに整備されている防災に関する諸システムは、名古屋が中心であることが前提に構築されている。また、経済・行政等、様々な機能の中心については、一ヶ所にまとめた方が、防災対策を集中的かつ効率的に実施できるメリットがある。	州都の場所については、防災上の観点から、名古屋にこだわらずに最適な場所を検討することができる。むしろ、経済の中心と行政の中心を分離することには、現実には災害が起こった際のリスク分散になる可能性がある。
交通網整備	中部圏にはすでに名古屋を中心とした交通網が効率的に整備されており、名古屋を州都としてこそ、それらを引き続き最大限に利用していくことが可能	中部圏の交通網は、まだ、不十分なところがある。それらの整備の進展を前提として州都の選定を行うことも重要。2030年には、リニア新幹線も開通していることが見込まれ、こうした交通網の進展も織り込んで州都を選定すべき。緑豊かな圏域に、州都を配置することにより、都市間ネットワークの整備とリニア等の新しいインフラの融合が可能になる。万一の場合、首都機能の補完地ともなりうる場所を、名古屋にこだわらずに検討すべき。
広域連携	東海北陸自動車道を活用した北陸の連携には名古屋が最適。	中部と北陸の連携を強化していくためには、東海北陸自動車道に続く一層の基盤整備が必要。その後の整備を踏まえた州都選びをするべき。
その他		名古屋のミニ東京化を防止する。

③ 外国人居住（多文化共生社会）への対応

中部圏にとっては、外国人が重要な労働力となっており、働く外国人の増加に伴い、家族を含めて居住する外国人も急増している。今後の少子高齢化の進展を踏まえて、外国人が定住し、安心して子どもを産み、子育てもできる体制を整える。

○受入制度面

在留資格要件（就労ビザ）の厳密化、外国人在留管理の厳格化

○雇用の安定

受入企業における処遇面（魅力あるキャリアパス：昇格・昇給の道筋）の改善と差別禁止

○社会・労働保険の加入

使用者の労働保険加入と社会保険の加入義務

○生活環境面

公営住宅等への入居円滑化支援体制の整備

○教育面

- ・外国人社員への日本語教育に対する支援
- ・子弟の日本語教育、教育環境の整備



市民がまちの将来像をイメージし、市民が共有できる都市の将来ビジョンを描く

#### ○子育てしやすい環境が整った都市

安全安心に子どもを生み育てる環境、子どもたちが豊かな自然の中で遊び学ぶ環境を備えた都市機能の集積と都市的利便性を融合させた都市づくり

#### ○高齢者が歩いて暮らせる都市

各種機能を歩いて移動できる空間に集積させ、高齢者にとって生活しやすい空間を形成する

#### ④ 二地域居住システムづくり

農山漁村と都市のニーズを効果的に組み合わせる社会システムを構築し、ふるさとづくり活動を行う。快適な都市居住から農山漁村への移動を容易にし、ふるさとが無い世代に、自然・農業など

を体験してもらい、地域づくりに貢献してもらおう。

#### ⑤ 防災に強いまちづくり

コンパクトシティで災害に強いまちづくりを行う。

災害時にも住民が自立した生活を送れるよう、小中学校・公園・地域福祉センター等の連携により地域防災拠点を形成する。

地域防災拠点の整備にあたっては、耐震性・耐火性の強化をはかるとともに、災害時は災害弱者の避難・受け入れが可能となるよう、生活に不可欠な水や物資、熱源などを自立供給できるよう必要な整備を行う。

コンパクトシティにより、「避難者」「帰宅困難者」対策が軽減される。

### 中部圏の地域整備のあり方に関する専門分科会（五十音順・敬称略）

専門分科会長	伊藤 達雄	名古屋産業大学名誉学長・特任教授
専門委員	岡本 耕平	名古屋大学教授
	竹内 伝史	岐阜大学教授
	谷岡 郁子	中京女子大学学長
	昇 秀樹	名城大学教授
	秀島 栄三	名古屋工業大学准教授

#### 事務局

社団法人中部開発センター

大橋 忠夫	専務理事
坂 雄二郎	常務理事、事務局長
五田 哲也	総務部長兼企画事業部次長