

中山間地域振興シンポジウム

「リニア時代の新たな伊那谷・三遠南信を目指し、いま必要なこと」

【はじめに】

公益財団法人中部圏社会経済研究所 企画調査部長 松田 直己

当財団では2022・2023年度に「中山間地域の持続可能なまちづくり・活性化に関する調査研究」を実施し、報告書としてまとめたところである。この研究では、「中山間地域のまちづくり研究会（以下、「研究会」）」を組成し、リニア中央新幹線長野県駅が設置される予定の長野県飯田市とその周辺地域を対象に、当該地域で新たなまちづくりに取り組む方々にヒアリング等も実施しながら研究会内でもさまざまな議論を行い、地域における特長や潜在力、そして課題等について整理した。

一方、その研究と並行してリニア中央新幹線の予定工程にも変化があり、2024年3月には、品川～名古屋間の2027年度の開通は断念され、静岡県における着工から少なくとも10年は時間を要することが公表された。これにより、地域の視点は「近い将来のリニア開通に向けてどう地域づくりを進めるか」から「リニア開通までの（最低）10年の間にどのように地域を創り上げ、リニア開通を迎えていくか」に変わることとなったと考えている。

もともと当研究を通じて地域の方々と課題を共有することを考えていたが、以上のような状況変化の中で、「工程が延びたからこそ、あらためて足元からしっかり魅力ある地域づくりを進めよう」という機運を高めつつ課題共有することが、この状況下における中部圏の広域的な発展にもつながっていくとの思いから、題記のシンポジウムを企画し、2024年5月29日に長野県飯田市のシルクホテルにて開催（web視聴も併催）した。

シンポジウムはまず基調講演として、研究会の委員も務めていただいた、岐阜大学工学部客員教授・公益財団法人名古屋まちづくり公社名古屋都市センター特任アドバイザーの加藤 義人氏に「リニア時代の地域づくり：いま考え、取り組むべきこと」と題して基調講演をいただいた。加藤氏にはリニア開通による具体的な効果をご説明いただきつつ、「(DX+コロナ)×リニア」という算式を例に、算式の左辺の部分をしっかり準備していくことの大切さについてもわかりやすくお話をいただいた。

その後、当財団から、当該研究の成果を踏まえた、この基調講演と後のパネルディスカッションにつながる視点提供をさせていただいた後、研究会の座長を務めていただいた愛知大学三遠南信地域連携研究センター長 戸田敏行氏をコーディネーターに、地域の皆さまや「中山間地域のまちづくり研究会」の委員の方々とパネルディスカッションを実施した。

このパネルディスカッションは今回民間企業・団体主体で実施したが、パネリストの皆さまからはリニアの工程が遅れるからこそその足元での地域づくりについて力強いお言葉をいただくとともに、大都市圏である名古屋地域との相互連携という視点についても議論が交わされ、第3次国土形成計画「全国計画」で示された「日本中央回廊」を意識するような、より広域的な視点での有意義なディスカッションを展開することができた。シンポジウム終了後地元の方にお聞きする中では、リニア関係でシンポジウム等を行うときにこのような広域的な視点で議論されることは珍しく、有用な時間であったという声も聞かれ、中部圏の発展に資するシンクタンクならではの視点を提供することができたと感じている。そして今後のこの地域の官民連携にも引き続き期待を寄せていきたい。

以降で、当日のシンポジウムの内容の一部を紹介させていただく。研究会で精力的な議論をいただ

いた戸田先生をはじめとする委員の皆さま、このシンポジウムを開催するにあたって機運醸成に向けていろいろとアドバイスや思いを聞かせていただいた地域の皆さま、シンポジウムご登壇の皆さま、シンポジウム運営に際して多大なご協力を賜った、共催者である飯田信用金庫しんきん南信州地域研究所様や会場となったシルクホテル様、そしてシンポジウムにご参加いただいた皆さまにあらためてこの場をお借りして御礼を申し上げます。

そして、当日の地域の意気込みを、この紙面から感じ取っていただければ幸いです。

1 基調講演「リニア時代の地域づくり：いま考え、取り組むべきこと」^(※1)

岐阜大学工学部 客員教授

公益財団法人名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター特任アドバイザー 加藤 義人 氏



ご紹介いただきました加藤でございます。「リニア時代の地域づくり」と題しまして、飯田地域、伊那地域、三遠南信地域の皆さまにとって、これから何を考えていくべきかということを議論する端緒になればと願ひまして、お話をさせていただきます。資料に下伊那地域と書きましたが、伊那地域全体を指して議論するという趣旨でございます。失礼しました。

5つの項目でお話をしてみたいと思います。
まず、リニア開業による時間圏の変化。

飯田の皆さんは、長らくリニアの調査研究をされていますので、よくよくご存じのことと思いますが、まずはここからスタートさせていただこうと思います。

このスカイブルーのエリアは、品川起点の2時間圏の現状です(図1)。この青いエリアの中に4,100万人の人口がいて、国内最大の2時間圏となっています。

ここにリニア中央新幹線の品川-名古屋間が開業しますと、2時間圏はこのようなブルーグレー

(※1) この講演録はシンポジウム当日の講演等を踏まえつつ、脚注および講演で使用されたスライドを適宜当財団にて挿入させていただいて構成している。

の範囲に広がり、ご当地はすっぽり入るとい
 ことです。

そして、新大阪まで全通しますと、品川2時間
 圏はこのようにダイナミックに西のほうに延びて
 いきます（濃い青色）。

同じことを名古屋から考えましたときには（図

2）、薄いピンクが現状の名古屋からの2時間圏
 です。名古屋と大阪はお互いに2時間圏の中にい
 るわけです。東京の都心部も、分かりづらいです
 が、2時間圏に入っています。

ここに品川ー名古屋間のリニアが開業しますと、
 名古屋から見たときの2時間圏は、このように東

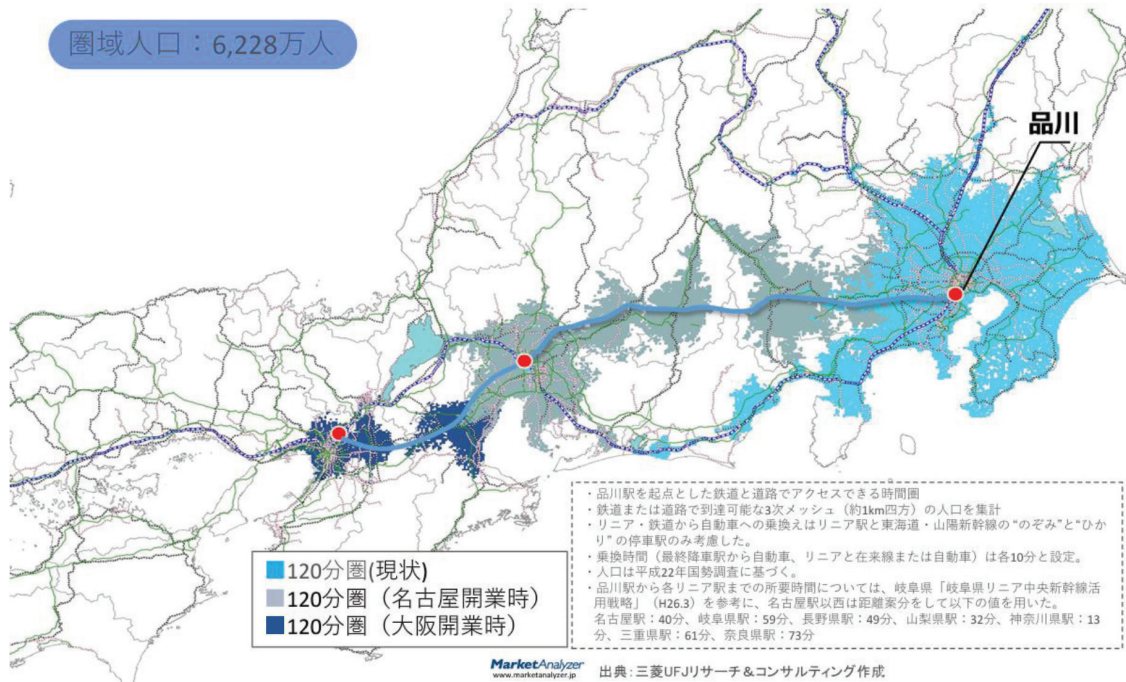


図1 リニア開業前後の時間圏・現状（品川起点、鉄道+道路）

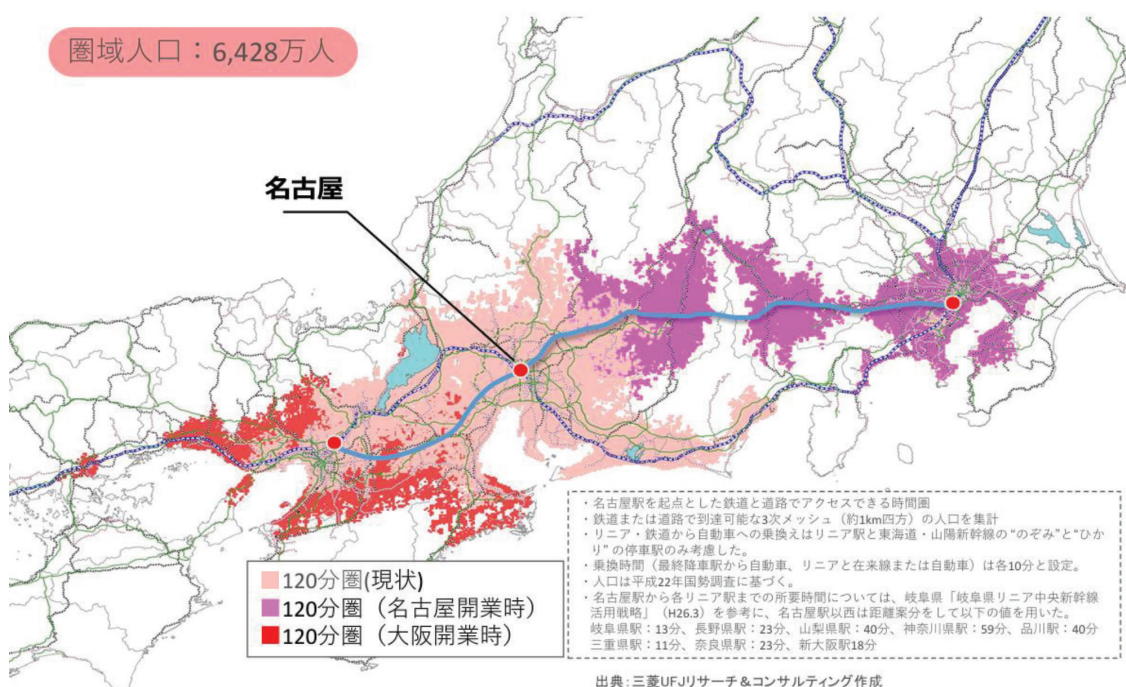


図2 リニア開業前後の時間圏・現状（名古屋起点、鉄道+道路）

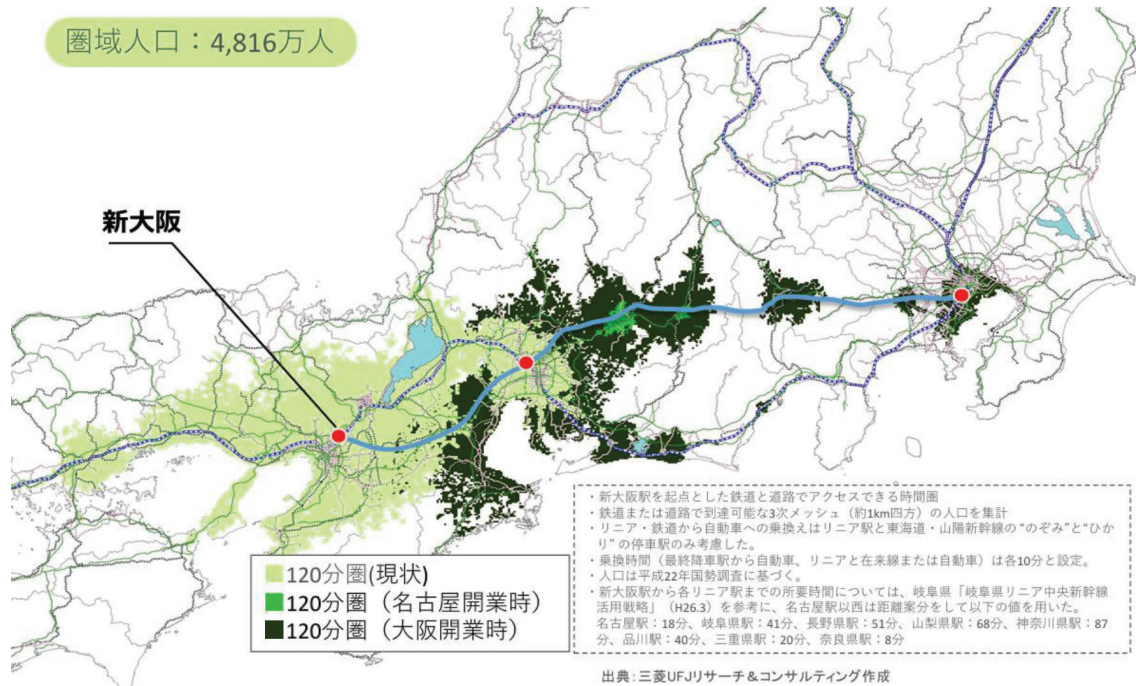


図3 リニア開業前後の時間圏・現状(大阪起点、鉄道+道路)

京がすっぽり入るといふ具合になります(濃いピンク)。新大阪へ全通すれば、今度は西のほうに延びるといふことです(濃い赤)。

同じことを大阪から見てみたものでして(図3)、薄いグリーンは現状の大阪2時間圏です。

品川-名古屋間が開業しますと、このように変わります。変化が小さいので、スクリーンをよくご覧いただきたいと思いますが、品川-名古屋が開業しますと、このように変わります。ここに小

さな新しい緑が出現していますが、これが飯田で、これが中津川です。飯田から見れば、大阪はこの段階で2時間圏になります。

新大阪までリニアが全通しますと、大阪の2時間圏はダイナミックに拡大するといふことです(深緑色)。

品川、名古屋、新大阪から見た2時間圏の広がり、2時間圏の中にある人口規模で比較したものがこのグラフです(図4)。

リニア時代の国土においては、名古屋起点の2時間圏人口が、国内最大となる。

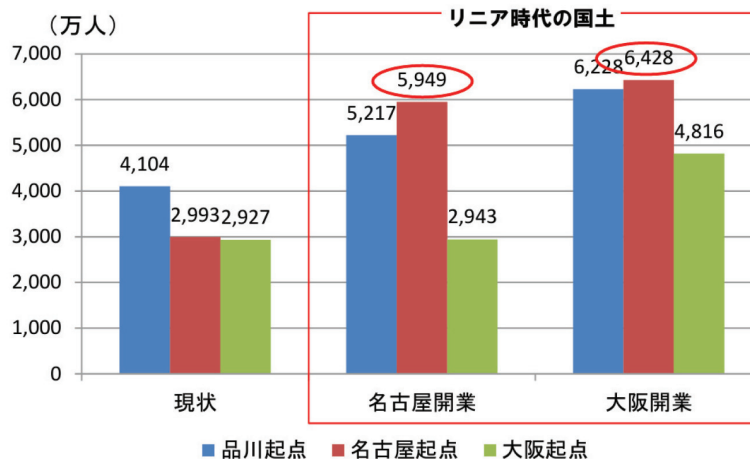


図4 リニア時代の2時間圏人口

現状はここです。いちばん左側の3本。いちばん大きいのは青い棒グラフで、4,100万人。これが品川2時間圏で、日本最大です。国内最大の4,100万人の中心に東京があるので、東京にはさまざまな都市機能が成立するという面があるということです。

品川-名古屋が開業しますと、名古屋開業という真ん中の3本を見ていただきますと、名古屋2時間圏は5,950万人と国内最大になります。品川2時間圏も5,000万人を超えるんですが、相対的

には品川を抜き、名古屋2時間圏はリニア開業後、国内最大2時間圏となるということです。

そして、ご当地の飯田は、5,950万人の名古屋2時間圏と5,220万人の東京2時間圏、品川2時間圏の両方に非常に短時間でアクセスできる立地を得るということです。

ちなみに全通しますと、名古屋、東京は6,000万人を超える2時間圏の中心になります。

これを飯田起点にやってみますと、このようになります(図5)。現状の飯田2時間圏は、黄色

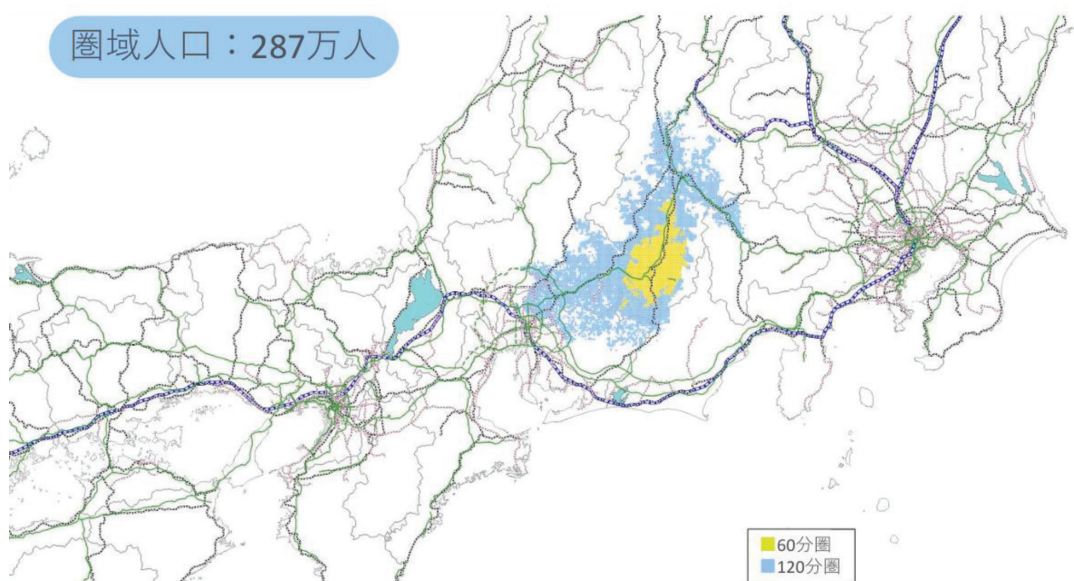


図5 リニア開業前後の時間圏・現状(飯田起点、鉄道+道路)

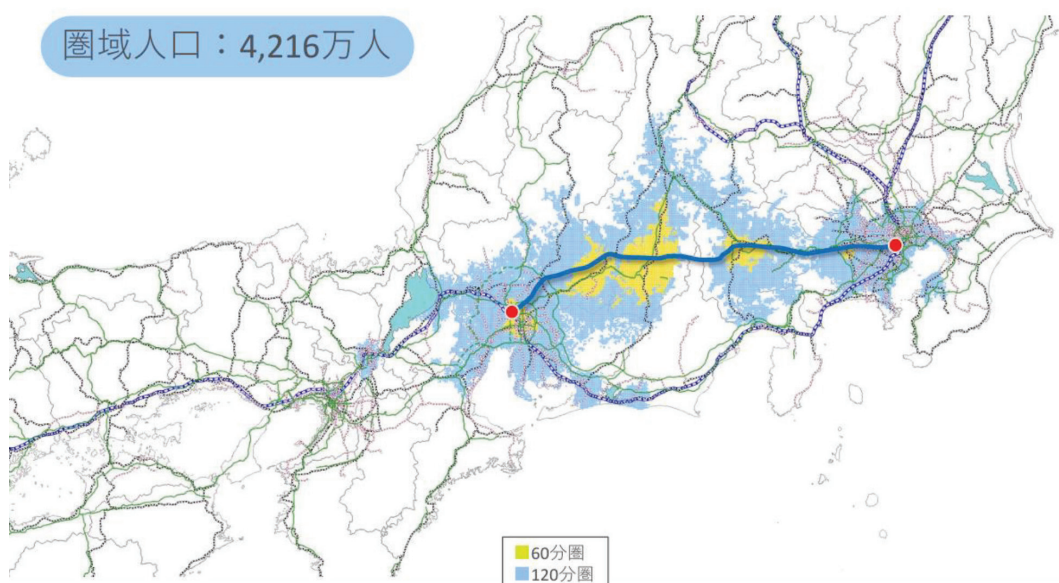


図6 リニア開業前後の時間圏・名古屋開業(飯田起点、鉄道+道路)

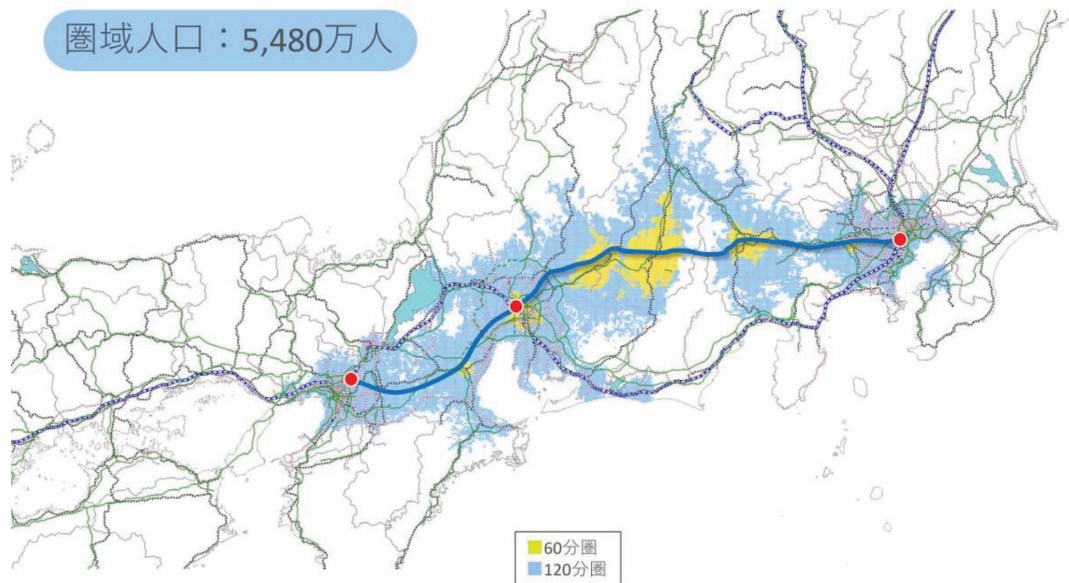


図7 リニア開業前後の時間圏・大阪開業（飯田起点、鉄道+道路）

が1時間圏、ブルーが2時間圏ですが、287万人です。

ここに品川―名古屋が開業しますと、東京がすっぽり入ります（図6）。名古屋もすっぽり入ります。このときの飯田2時間圏、飯田から2時間で行ける範囲の人口は4,216万人です。つまり、現在の我が国最大2時間圏の東京2時間圏が4,100万人ですから、それを少し超える非常に大きな背後圏人口を得るということです。

新大阪まで全通しますと、飯田2時間圏は5,480万人と、巨大な背後圏を得ます。

「小さな飯田が巨大な2時間圏を持つ」ことになるというのが、リニア開業後の国土における飯田の、ある意味での特色となるのではないかと思います。

2時間圏が大きいとそんなにいいのか？というお話です。

交流をしたい、人を集めたいという場合には、圧倒的に優位です。産業面で拠点をつくりたい、例えば本社、エリア拠点、物流拠点、研修拠点、研究開発拠点、そういうものを考えたとき、東京に便利で、安いのは非常に有利です。居住地選択で考えた場合も、東京に行きやすくて、安い。これも便利です。大都市からの2時間圏が大きい、その中にあるというのは、ポテンシャルとして非

常にアドバンテージがあるということだと思います。しかし、「あくまでもポテンシャル」です。そのポテンシャルをどう生かすかが、これからわれわれや皆さんが重ねていく議論の課題になると思います。

ここまでをまとめますと、リニア開業によりまして飯田地域は「圧倒的な」時間短縮により、首都圏・名古屋圏へのアクセス性が向上し、後背圏域が拡大します。問題はこれを生かした地域づくりを展開し、持続的発展に結び付けていただくことです。

中でも私の関心事は2点です。若者の流出をどうやって止めるか、それから、地域経済の縮退をどうやって止めるか。この2点が私の関心事といえますか、焦点にすべきことではないか、リニア開業後のポテンシャルを生かして、この2点にどう向き合っていくかが非常に重要なポイントになるのではないかと考えます。皆さまの胸の内はいかがでしょうか。

私は日ごろ名古屋で活動させていただいていますが、名古屋を含め全国の地方自治体から、若者を中心に人口が東京に集まってきています。ご当地もそうだと思うんです。高校・大学を卒業した年ごろになると、就職先、居住地を大都市に移す若者が多いだろうと思います。地方から若者が流

出し続ける理由を考えてみたいと思います。

今年64歳になります私が大学を卒業したのは1980年代ですが、私が大学を卒業するころから1990年ごろまで、理系の学生は自分の所属した研究室の先生からの推薦を頼りに就職する学生が多かったです。文系は、就職ガイドを必死に見て、初任給と企業ブランドを過剰なまでに見て、どこに勤めようかと考えていたわけです。主として文系の当時の学生たちは「マネードリブン」といってよかったと思うんです。就職活動、自分の就職先を決める志向性です。

私は長らく民間企業に勤めていまして、20年近く採用をしてきましたが、最近の学生さんたちは「仕事を通じて地域に貢献したい。社会に貢献したい」と等しく言います。文系の学生さんも理系の学生さんも同じです。もちろん初任給はどうでもいいと思っているわけではないでしょう。初任給も大事だが、そこだけを見ているではありませんということを学生さんたちの志向として強く感じます。これは一言でいえば、「ミッションドリブン」ではないか。金だけを追いかけているわけではない。「地域貢献に対して非常に関心が高い」ということです。つまり、若者たちは経済処遇と社会・地域貢献を両立できる活躍機会を求

めているのではないか。今の若者像を私はそう見ているところです。

彼らの求めるやりがいがあるということであったとして、これが正しい理解だとして、それを統計上で、マクロ統計で表現するのは非常に難しい、今の若者たちのやりがい像を統計で表現するのは非常に難しいんですが、1つヒントになるのは付加価値額ではないかと思っています。

これは産業連関表のモデルですが（図8）、いちばん下の生産額は付加価値額と中間投入で構成されています。中間投入というのは原材料です。これを購買して生産するわけです。残った余剰、それが付加価値ですが、余剰の中には、営業余剰もあれば、これは会社の取り分ですが、雇用者所得もあって、これは従業員の給料ですが、そして、家計外消費支出、これに地域貢献とか、そういうものが入ります。

付加価値額を生み出す力がなければ、若者たちを経済処遇することができないし、地域貢献活動に投じることもできないわけですから、付加価値額を創出する力が強い企業、産業、地域は、若者を引き付けるのではないかと、このような仮説を持ったわけです。

ちなみに、付加価値額というのはマクロ経済の

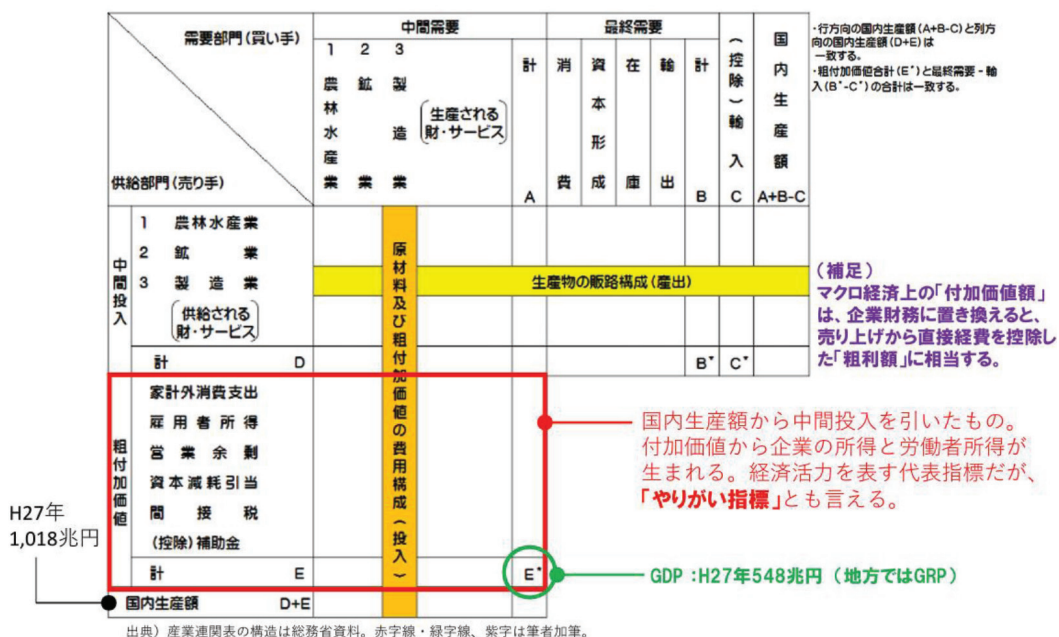
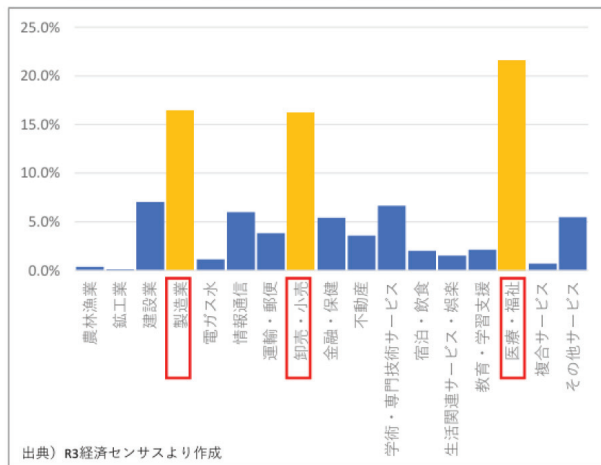


図8 産業連関表の構造における付加価値額 - 従業員の経済処遇、投資、CSR活動等の源資 -

日本の純付加価値額における業種別構成比

→製造業、卸・小売業、医療・福祉業が3本柱



日本の業種別1人当たり純付加価値額

→製造業は全業種平均水準

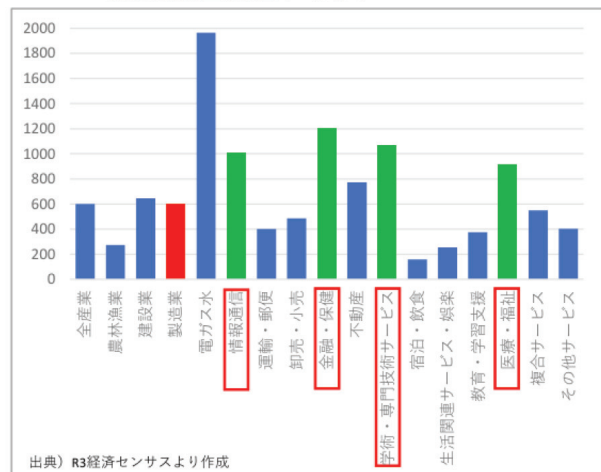


図9 付加価値額に見る日本の産業構造－製造業は3本柱の一つだが、純付加価値額は高くない－

統計上の表現で、われわれの日常の企業財務に置き換えれば、粗利です。売上から原材料、原価を引いたものです。人件費を引く前です。売上から原価を引いたもの、直接経費を引いたものを粗利と申します。この粗利から従業員給料と会社の内部留保と、最終的には配当を生み出していくわけです。粗利創出力、ニアリーイコール付加価値創出力と考えていいだろう。ここが強ければ、若者を引き付けるのではないかという仮説を私は持っているわけです。

日本の付加価値額を業種別に見ると(図9)、左側のグラフに見るように、大きい業種3本柱は製造業と卸・小売業と医療・福祉業です。付加価値額というのは、全部国内を合わせるとGDPですから、日本のGDPはこの3業種で持っているということです。

それを1人当たりの付加価値額、従業員1人当たりの付加価値額に置き換えて業種別に見たものが右側のグラフです。中部が誇る製造業は赤く着色していますが、製造業1人当たり付加価値額はいちばん左側の全産業平均と一緒です。つまり、製造業は1人当たり付加価値額で見た場合に高くありませんということです。左側のグラフで見ていただきますように、製造業はロットがありますので、日本のGDP全体に占める産業の貢献度合

いは大きいんですが、1人当たり付加価値額で見たときは大きくないと表現できるわけです。

では、どこが大きいのか。ドカンと大きいのは「電ガス水」ですが、ちょっと特殊な産業ですので、議論から外させていただくと、緑に着色しているもの、情報通信、金融・保健、学術・専門技術サービス、医療・福祉です。この4つが1人当たり付加価値額の高い代表業種です。こういう業種が集積している地域が若者を引き付ける力を持っているのではないかと置き換えることができるのが私の仮説です。

そこで、統計的な分析をしてみまして(図10)、これは関数ですが、左辺yはその地域の社会増減です。社会増減というのは転出・転入による人口の増減です。右辺のX1は企業当たり従業員数です。つまり、企業の規模を表す指標。X2は純付加価値額です。これをやりがい指数と呼んでみたいといっているわけです。

この関数の右辺で左辺を説明しようとする、現況再現率は90.83%になりました。こういう結果です。したがって、企業の規模と付加価値額で若者を引き付ける力は説明できそうだと少し見えてきたということです。

これを言葉に置き換えれば、純付加価値額が大きくて本社等の集積がある地域が若者を引き付け

$$y = A + a_1 \cdot X_1 + a_2 \cdot X_2$$

y : 社会増減
 A : 定数項
 X1 : 企業当たり従業員数 (企業規模)
 X2 : 純付加価値額 (やりがい度)
 a1 : 643.88 (t 値 4.488)
 a2 : 3.598E-04 (t 値 10.315)

決定係数(R2) : 0.9083
 サンプル数 : 52都市

つまり...

上式によれば、社会増減は純付加価値額が大きく企業規模が大きな地域・都市ほど大きく生まれることを示唆している。

- 純付加価値額が大きな業種の集積
- 本社等の中核機能の集積

付加価値創出力の大きな地域に若者は惹きつけられている

本社機能および
情報通信産業、専門技術サービス業
の誘致・成長支援が鍵に

図10 社会増減は企業規模と純付加価値額の寄与が高い (重相関分析結果)

ていると統計上は見えるわけです。もう少し細かく言うと、機能でいえば本社機能、業種でいえば情報通信や専門技術サービス、こういったものの集積が育つ地域が若者をつかみ取っていると言っているのではないかなと思えるわけです。

もちろん、金融・保健が育てばいいんですが、東京以外には難しいです。医療が育てばいいですが、これも簡単ではありません。しかし、地方でも情報産業や専門技術サービス産業は育たないわ

けではないですから、ここに注目すべきではなかろうかということです。同じ製造業であっても、今以上に付加価値率を高めていく企業努力が若者に対して必要ではないかとも思うわけです。

ところで、最近、「脱・東京」というトレンドを私は感じ取っています。皆さまの中にも感じ取っておられる方がいらっしゃると思います。

これは東京の人口トレンド、対前年比をグラフ化したものです (図11)。オレンジが特別区部で

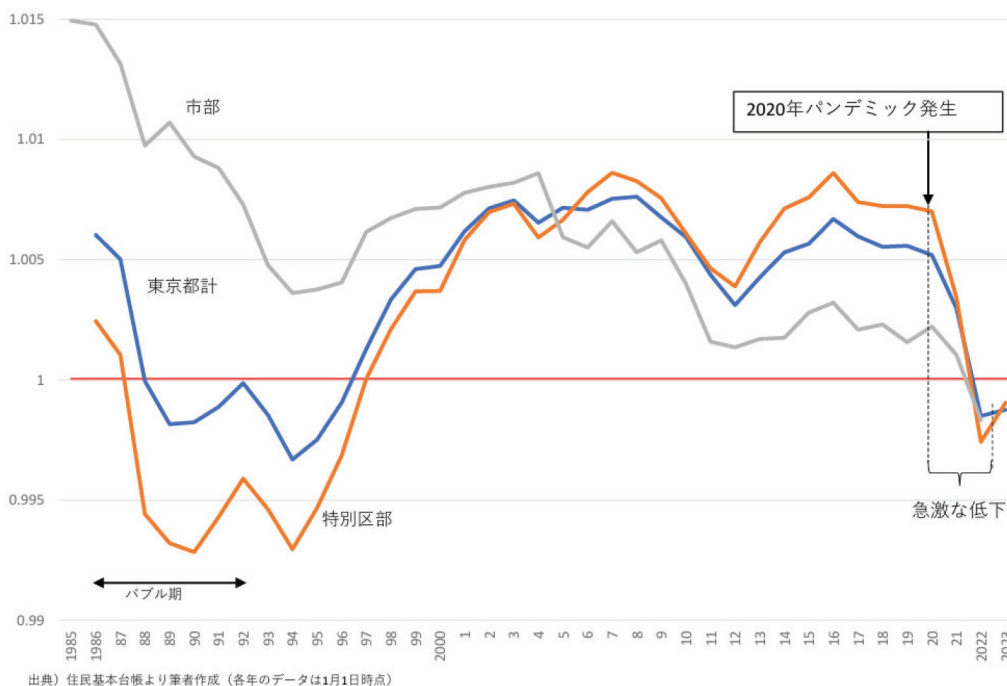


図11 東京都の人口増減率 (対前年比) の推移 (日本人)

23区です。ブルーは東京都でグレーは東京都内の市部です。

コロナのパンデミックはここで起きたわけですが、ここからガタンと落ちています。ここの対前年比1.0を下回るということは減少しているということです。2022年、2023年と23区は減少し、2024年は3年ぶりにプラスになったようですが、ここのトレンドに注目しておきたい。パンデミックが起きてガタンと23区から人口が減ったこと。とたんに死ぬということはないので外へ出たんです。

では、どこへ出たんだ？と追いかけますと、東京23区から転入してきた人の割合トップ5は赤く塗ってあるところで、茅ヶ崎、藤沢、つくば、鎌倉、町田です（図12）。

皆さま、地図で思い浮かべていただけたでしょうか。茅ヶ崎、藤沢、一つ飛んで、鎌倉は並んでいます。みんなお隣同士です。湘南海岸沿いです。東京から見た西のほうにあって、東海道線一本でつながっていて、非常に瀟洒しょうしやなレストランやショッ

プが立ち並ぶ住宅エリアです。週末はサーフィンをする人たちを中心に若者たちでにぎわう。

茨城県つくば市は秋葉原からつくばエクスプレスで40分、古くから学術研究都市として有名です。

町田市は東京都ですが、古くから居住地として東京都区部に勤める人々の居住地として選ばれている都市です。私に映る町田の特徴は非常にインテリジェンスに好まれるまち。市民活動がめちゃくちゃ盛んです。30年、40年前から。スポーツ、文化、福祉、環境、あらゆる分野に市民活動団体があって、自らが動く。活動が本当に活発なまちで、それを市が応援する。その特徴が都区部に勤め先を持つインテリジェンスのある人たちに好まれている傾向があるなというのが私の映り込み方です。

この上位5都市に共通する5条件を私なりに書き出してみます。

1 番目、東京にはいたくないが、東京に行きやくなければ困る。東京アクセスです。

2 番目、都市機能集積。一投足にすごいど田舎

東京都特別区部からの転出先上位都市(TOP10)

移動後の住所地	転出者数(人)				
	2018年	2019年	2020年	2021年	
横浜市	24,224 (1)	24,778 (1)	27,189 (1)	29,089 (1)	
川崎市	20,740 (2)	21,724 (2)	22,281 (2)	22,757 (2)	
さいたま市	10,661 (3)	11,095 (3)	11,746 (3)	13,077 (3)	
川口市	9,043 (4)	9,147 (4)	9,410 (4)	9,690 (4)	
市川市	7,814 (5)	7,938 (5)	7,986 (5)	8,192 (5)	
大阪市	7,488 (6)	7,709 (6)	7,763 (6)	7,753 (6)	
千葉市	5,392 (10)	5,551 (10)	5,964 (9)	6,824 (7)	
名古屋市	6,472 (7)	6,570 (7)	6,457 (7)	6,529 (8)	
船橋市	5,947 (8)	5,936 (8)	6,355 (8)	6,519 (9)	
福岡市	5,283 (11)	5,479 (11)	5,529 (11)	5,853 (10)	
松戸市	5,939 (9)	5,675 (9)	5,813 (10)	5,768 (11)	

注) () は各年の順位

出典) 総務省住民基本台帳 (2021.1)

【脱出先の選択条件】

- ①東京アクセス
- ②都市機能集積
- ③経済性
- ④風光明媚
- ⑤ブランド性

特別区部からの転出量増加都市

前年差(人)		対2019年差(人)	
移動後の住所地	2021年	移動後の住所地	2021年
横浜市	1,900	横浜市	4,311
さいたま市	1,331	さいたま市	1,982
千葉市	860	藤沢市	1,354
藤沢市	641	千葉市	1,273
茅ヶ崎市	565	川崎市	1,033
町田市	503	茅ヶ崎市	873
川崎市	476	町田市	849
草加市	422	柏市	641
流山市	404	つくば市	629
柏市	380	鎌倉市	620

出典) 総務省住民基本台帳 (2021.1)

特別区部からの転出者増加率上位都市

前年増減率(%)		対2019年増減率(%)	
移動後の住所地	2021年	移動後の住所地	2021年
茅ヶ崎市	44.0	茅ヶ崎市	89.5
藤沢市	21.5	藤沢市	59.9
上尾市	18.7	つくば市	44.1
国立市	18.3	鎌倉市	44.1
日野市	17.4	町田市	32.1
町田市	16.8	日野市	31.0
流山市	15.3	八千代市	29.1
千葉市	14.4	上尾市	27.9
草加市	12.3	大和市	26.6
つくば市	12.0	立川市	23.4

出典) 総務省住民基本台帳 (2021.1)

図12 東京都特別区からの転出先・転出量とその増加率

に行きたい人はマジョリティではなく、一定の都市規模があって、結果的に都市機能があって、都市サービスがあるまちが選ばれる。

3番目、経済性。東京よりも安くなければ意味がない。

4番目、風光明媚。湘南海岸、筑波山、町田でいえば多摩丘陵です。

5番目、ブランド性。

この5条件を持っていることが東京から出たい人に選択される条件だと仮に置いたとき、ご当地はどうでしょうか。

(1番目) 東京アクセス性はリニアで得るわけです。

(2番目) 都市機能集積はないです。

(3番目) 経済性。東京より安い。めっちゃ安いですよね？

(4番目) 風光明媚は論をまたない。

(5番目) ブランド性はいかがですか。特産物以外にも公民館を中心としたコミュニティ活動が盛んであることとか、人形を中心とした地域文化があることとか、一定のブランド性をご当地はお持ちだと思います。それが東京の人たちにどう映るかはまた別条件なので、今のブランド性、ブランド力で十分かは要検討ではないかと感じるところですが、一定程度お持ちだと思います。

明らかにないのは「2番目」(都市機能集積)ですが、これを念頭にこの後の話を聞いていただきたいと思います。

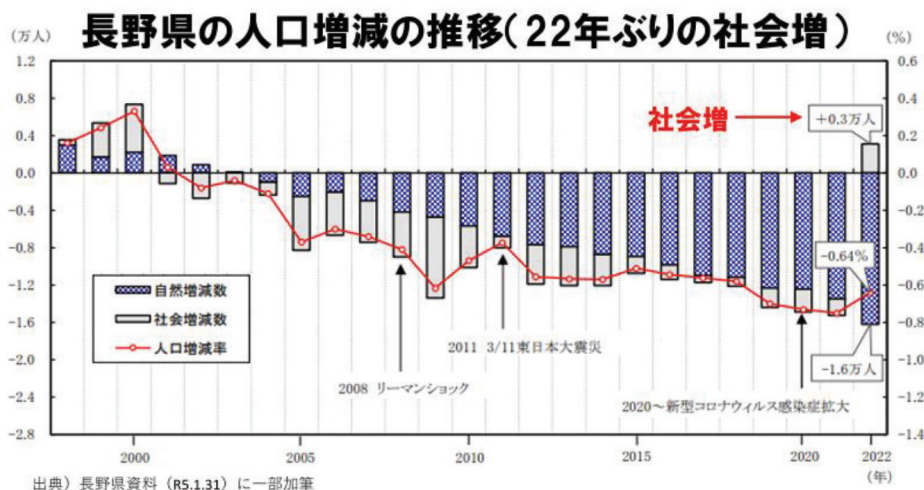


図13 長野県の人口増減

長野県の主たる市町村への東京からの転入者の動向

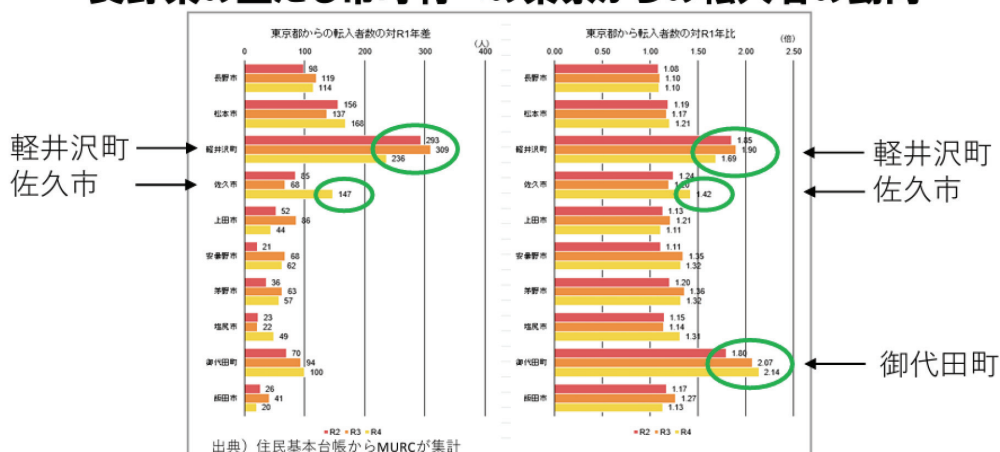


図14 長野県の主たる市町村への東京からの転入者の傾向

これが東京23区を脱出した人たちの2021年の状況でした。

2022年になりますと、長野県が22年ぶりに社会増に（図13）。これを初めて知ったとき、私はとても驚きました。ずっと自然減、社会減で推移してきた長野県が、自然減はそのまま拡大し続けていますが、いきなり22年ぶりに社会増に転換したと。

なんだ？どこが増えているんだ？と調べると（図14）、軽井沢や佐久です。あるいは、御代田町です。

軽井沢が増えている代表です。新幹線で1時間以内という東京アクセスがあって、風光明媚で、東京よりは安くて、都市機能集積も徐々に高まっていますし、ブランド性はバッチリです。先ほどの5条件にはほぼ合致する軽井沢が選ばれているということです。松本とか、それ以外にも増えたまちはあるんですが、やはり東京脱出組5条件との合致性はありそうだと思うわけです。これが人口の話です。

次に、東京に集まっている本社の話です。

これは帝国データバンクのデータですが（図15）、

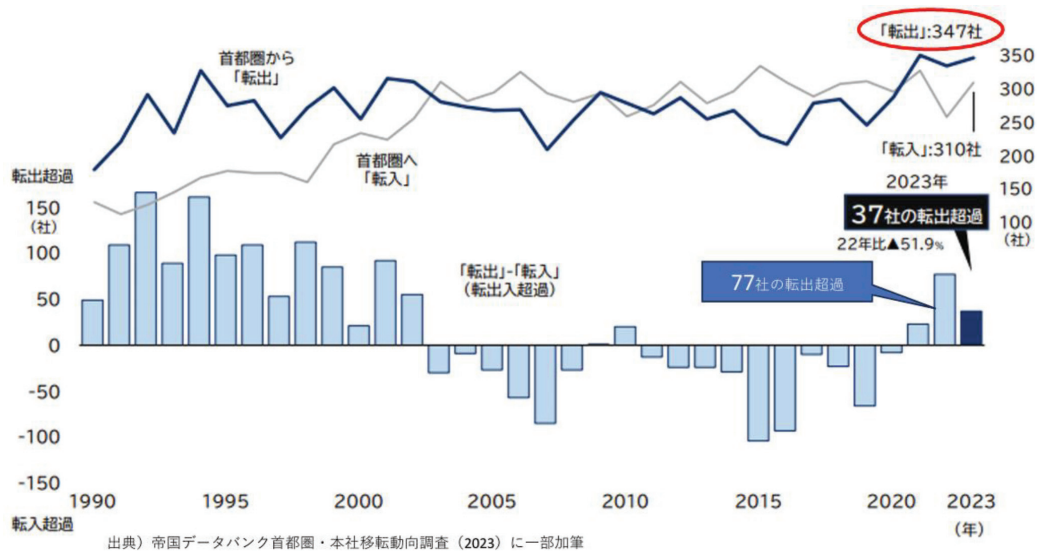


図15 首都圏における本社の転出・転入の推移

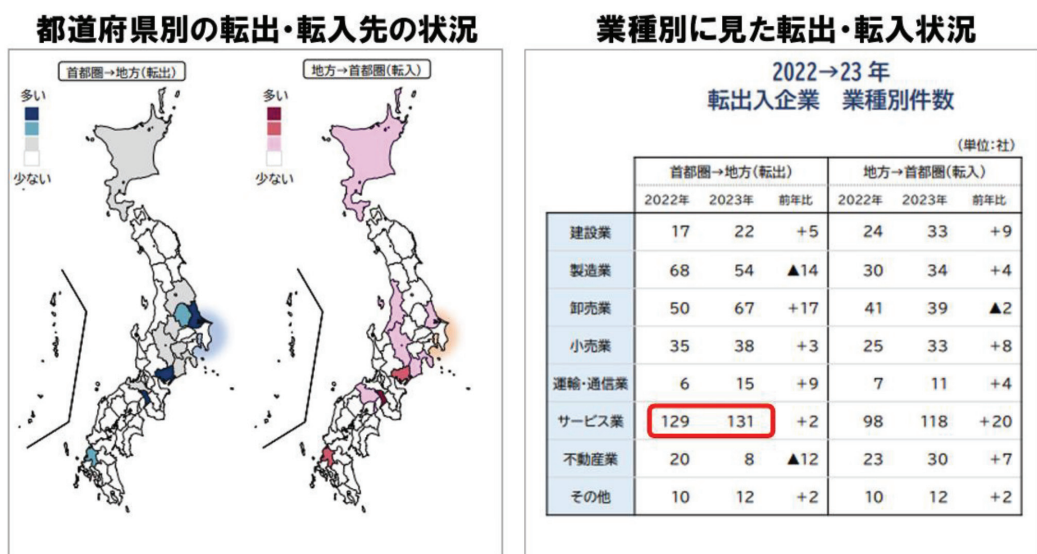


図16 地域別・業種別の本社転出・転入状況

上にある濃い青の折れ線グラフが首都圏から転出している本社の数です。3年連続300社を超えています。1990年からのデータになっていますが、3年連続300社は過去にない状況です。コロナは完全に沈静化していますが、首都圏から本社を転出させるボリュームは過去最高が続いているということです。人口の流出はちょっと落ち着きましたが、本社は流出し続けているわけです。

どこに行っているのかということですが(図16)、首都圏から転出しているのは北関東が多いです。茨城、栃木です。それから、ここに愛知。大阪や福岡も転出先になっています。

なんだ、大都市圏か、大都市の近郊部かと思われるかもしれませんが、そういう見方でいいんですが、実は大阪と福岡は、大阪と福岡から東京に転入する本社も多くて、相殺すると負け越しです。残るのは茨城、栃木。群馬も残るんですが、4番目に愛知が残るんです。この4つは東京との関係で、本社の転出・転入で勝ち越しなんです。つまり、企業本社として選ばれているのは首都圏の外皮外側。便利ですから。安いですし。加えて、愛知も含めて考えると、高速交通で結ばれている地域ということです。

この背景にあるのは何かというと、コロナでリモートが定着して、東京にいらなくてもいいじゃないかと。東京は立地コストがものすごく高いです

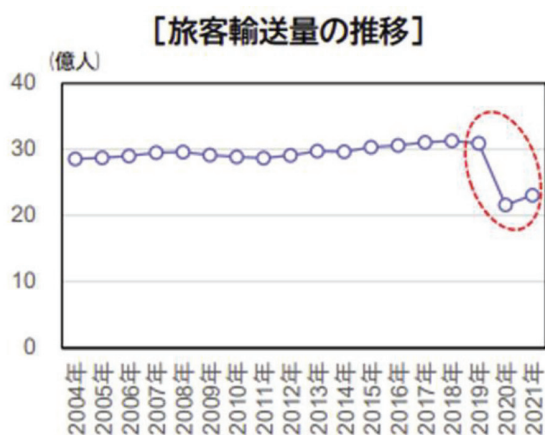
から、そこまで立地コストをかけなくてもいいと判断した企業たちが転出している。あるいは、その立地コストが重くて、黒字を出すのにきゅうきゅうとしている企業が外に出ているといってもいいです。

業種的にはサービス業がいちばん多いと統計化されています。サービス業の中でもICT業種が目立つと帝国データバンクは報じています。動きやすい。東京でなくても仕事ができる。こんなところですよ。

DXにコロナが重なった現在、企業本社と人口が「脱・東京」という現象を生じさせ、今、どこに行っているかということ、人口は「(DX+コロナ)×北陸新幹線」で長野県東部、企業は上越新幹線や東北新幹線の使える首都圏の外皮外側の茨城、栃木、あるいは、東海道新幹線沿いの愛知が選ばれているということです。

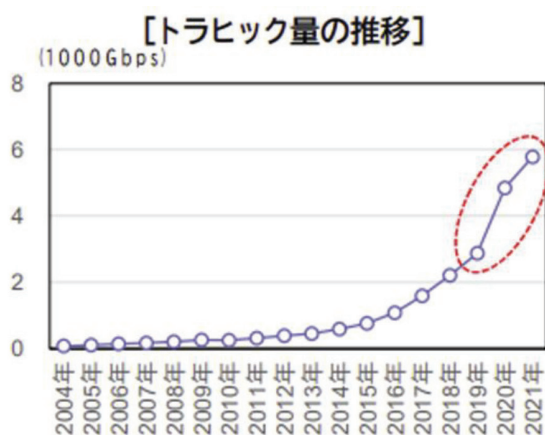
将来、「(DX+コロナ)×リニア」という時代は、日本中央回廊が新たな選択肢として注目されるだろう。自然に。われわれ当地の沿線地域の人間は、「注目させねばならない」という言い方もできると思います。

「(DX+コロナ)×リニア」時代を、今、起きている「脱・東京」現象を念頭によく考えておきたい。キーワードは産業の高付加価値化。定住・移住の促進。交流消費の獲得です。この3つを念



出典:国土交通省「旅客地域流動調査」

(MURC集計による)



出典:総務省「我が国のインターネットにおけるトラフィックの集計・試算(2022年11月時点の集計結果の公表)」

図17 旅客輸送量とトラフィック量の推移 —コロナ禍の旅客減少期に急増したトラフィック量—

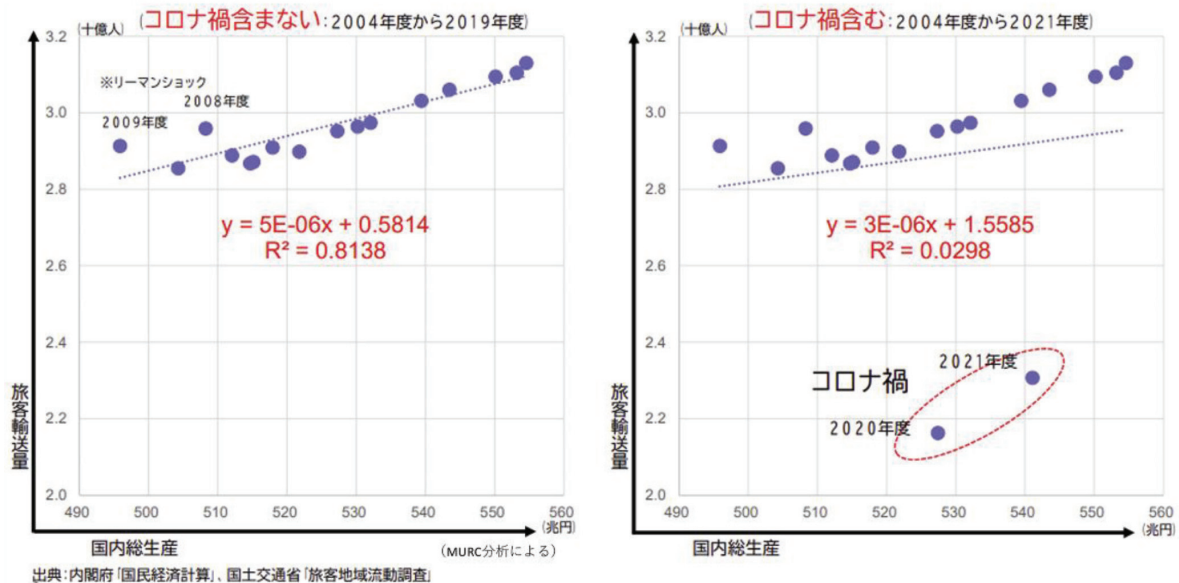


図18 旅客輸送量とGDPの関係 — 旅客の減少を通信が補完して経済水準は維持 —

頭にお話をしてみたいと思います。

2つのグラフをお見せしています(図17)。左側は旅客輸送量の推移です。ガタンと減っているのは、コロナ禍の2020年、2021年です。緊急事態宣言が発出されて、なるべく移動するなという指導を受け、日本人はぐっと移動をこらえたわけです。したがって、実移動量がこれだけ減ったんです。

このときにぐいっと増えているのがトラヒック量、通信の量です。インターネットとかで自分のポイントから検索先をヒットさせる、この信号をトラヒックといいまして、これがぐいっと増えたわけです。

実移動の輸送量はガタンと減って、通信量はガタンと上がった。真逆です。皆さまも実体験として、ああ、そうであったなとお感じになっていると思います。

もう少し統計的に見ると、こういうことがいえそうです(図18)。左側はコロナ期間を含まない。横軸は国内生産で、縦軸は鉄道旅客量。ほとんど一直線上に並んでいます。したがって、わが国のGDPは旅客輸送量、つまり、流量と置き換えて読んでいただいてもいいですが、実移動の流量と、わが国の経済活動規模は非常にリンクしている。ほぼ一直線上に並んでいるということです。

ここにコロナ期間、2020年と2021年をドットしますと、ここに落ちるんです。縦方向にガタンと落ちています。旅客輸送量ですが、縦方向にガタンと落ちているんです。横方向はどうか。横方向はほぼバンドの中に入っています。左側のトレンドでいけば、流量がガタンと減ったら、経済量もガタンと減らなくてはいけませんが、そうはならなかった。つまり、「移動を通信が代替して経済活動を維持し切った」と考えていいと思います。

こういう認識を多くの日本人は持っていて、恐らくこういうデータも見ながら第3次国土形成計画が2023年7月に閣議決定されました(図19)。これは概要版です。概要版でもこんなに文字密度の多いものになってしまって、とても読むのが大変なので、私が要約をさせていただきます。

第3次国土形成計画では、デジタルとリアルの融合により、場所や時間の制約を克服した国土への転換を目指すとしています。特に、日本中央回廊が立地選択の多様化に向けて重要な役割を果たすと期待されていると読むことができます。

したがって、リニア沿線地域は、リニア開業後の時代に向けて、産業の立地選択において付加価値創出型産業機能に選ばれる地域を形成していくことが必要ですし、人々の居住地選択におい

国土形成計画(全国計画) 概要

2023年(令和5年)7月閣議決定

新たな国土の将来ビジョン

計画期間: 2050年さらにはその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

時代の重大な岐路に立つ国土《我が国が直面するリスクと構造的な変化》

- | | | |
|---|--|---|
| 地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり
・未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機
・巨大災害リスクの切迫(水災害の激甚化・頻発化、巨大地震・津波、火山噴火、雪害等)
・気候危機の深刻化(2050年カーボンニュートラル)、生物多様性の損失 | コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化
・テレワークの進展による転機なき移住等の場所に縛られない暮らし方・働き方
・新たな地方・田舎回帰の動き、地方での暮らしの魅力 | 激動する世界の中での日本の立ち位置の変化
・DX、GXなど激化する国際競争の中での競争力の低下
・エネルギー・食料の海外依存リスクの高まり
・東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化 |
|---|--|---|

豊かな自然や文化を有する多様な地域からなる国土を次世代に引き継ぐための**未来に希望を持てる国土の将来ビジョン**が必要

目指す国土の姿「新時代に地域力をつなぐ国土 ~列島を支える新たな地域マネジメントの構築~」

- | | | |
|---|---|---|
| デジタルとリアルな融合による活力ある国土づくり
~地域への誇りと愛着に根差した地域価値の向上~ | 巨大災害、気候危機、顕在化する国際情勢に対応する安全・安心な国土づくり
~災害等に備えしなやかで強い国土~ | 世界に誇る美しい自然と多様な文化を育む個性豊かな国土づくり
~歴史、海、文化の国~ |
|---|---|---|

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最進化 ④規制の打破(分野の垣根を越える機種の発想)

※南北に細長い日本列島における国土全体での連続強化 ※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成

国土構造の基本構想「シームレスな拠点連続型国土」

〈広域的な機能の分散と連続強化〉

- 中核中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連続強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成
- リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化
- 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
- 地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな発想からの地域生活圏の形成

〈持続可能な生活圏の再構築〉

- デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換
- 東京一極集中の是正(地方と東京のwin-winの関係構築)
- 国土の多様性(ダイバーシティ)、包摂性(インクルージョン)、持続性(サステナビリティ)、強韌性(レジリエンス)の向上

デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
- 生活圏人口10万人程度以上を一つの目安として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとらわれない地域間の連携・補充)
- 「共」の視点からの地域経営(「サービス・活動を「集める、束ねる、繋げる」発想への転換)
 - 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- デジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上
 - デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
 - 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジタル活用による山間地域の「経路なき移住・二地域居住」など、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

持続可能な産業への構造転換

- GX、DX、経済安保等を踏まえた成長産業の全国的な分散立地等
- 既存コンビナート等の水素・アンモニア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

グリーン国土の創造

- 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30by30の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワーク化)
- カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再エネ導入、ハイブリッドダム等) 等

人口減少下の国土利用・管理

- 地域管理構想等による国土の最善利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- 所有不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見え易くなる国土利用・管理DX 等

地域の安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化

- 防災・減災、国土強靭化、生活の質の向上、経済活動の下支え
- 機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化
- 戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化
- DX、GX、リダンダンシー確保、安全保障、自然資本との統合等の観点からの機能高度化(機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化)
- 質くばり観点からの縦割り排除による複合化・多機能化・効果最大化
- 地域インフラ再生戦略マネジメント等の戦略的メンテナンスによる持続的な機能発揮

地域を支える人材の確保・育成

- 包摂社会に向けた多様な主体の参加と連携
- 子どもまんなかまちづくり等のこども・子育て支援、女性活躍
- 関係人口の拡大・深化

田園都市国家構想の実現

分界別施策の基本的方向

- 文化・スポーツ及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
- 国土資源及び海域の利用と保全(農地、森林、健全な水循環、海洋・海域等)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ
- 防災・減災、国土強靭化
- 国土資源及び海域の利用と保全(農地、森林、健全な水循環、海洋・海域等)
- 環境保全及び景観形成

計画の効果的推進

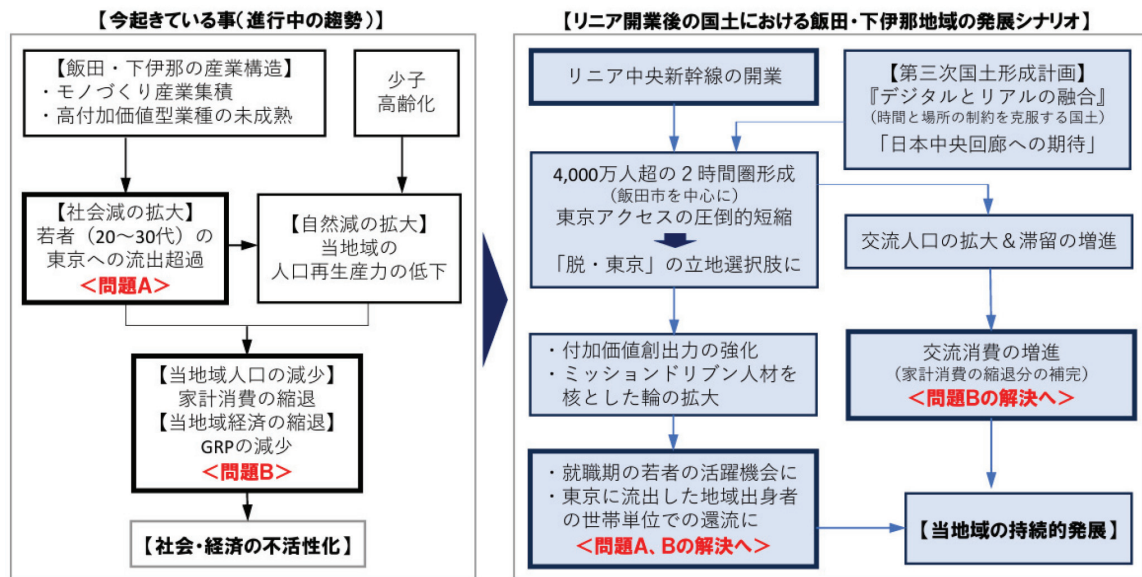
広域地方計画の策定・推進

- 地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進

出典) 国土交通省

図19 第3次国土形成計画(全国計画)

- ①交流消費の拡大
- ②付加価値創出力の強化(ミッションドリブン人材の獲得)
- ③居住地選択の競争力の強化



出典) 筆者作成

図20 伊那谷・三遠南信地域を含めた持続的発展に向けたシナリオ

ては、特に20代から40代の人々に選ばれる地域をつくっていかねばいけない、こういうふうにしていいのではないかと思うわけです。

日本中央回廊はリニア沿線地域でありまして、とりわけ駅ができる地域にはめちゃくちゃアドベンチャーがあることは間違いない。冒頭に申し上げましたように、この地域はリニア開業によってものすごく高いポテンシャルを得るし、国土形成計画においても期待されている。したがって、リニアの駅ができる地域は、都市づくり、まちづくりにおいてこの期待に応えるような思考回路を持ち、取り組みを実践しなければいけないという国土上の役割があると私は考えます。

そこで、飯田、伊那地域、三遠南信地域も含めて、持続的発展に向けたシナリオを私なりに改めてまとめてみました（図20）。

キーワードは、①交流消費の拡大、②付加価値創出力の強化・ミッションドリブン人材の獲得、③居住地選択の競争力の強化です。

冒頭、リニア時代に若者流出をどうやって歯止めをかけるか、地域経済の縮退にどう歯止めをかけるかが私の関心事で、念頭にありますと申し上げたことをここに反映しています。

図の中を解説させていただきますと、左側は今、起きている進行中の事柄です。

飯田・下伊那には、ものづくり産業があることは承知していますが、高付加価値型産業についてはどうか。これは未成熟であると申し上げていいと思います。失礼の段はお許しいただきたいと思いますが、ここではあえてそう言っておきたいと思います。そして、少子高齢化が進んでいます。

こういうことを背景に、この地域からは20代、30代が東京へ流出超過していく。これは間違いない事実だと思います。行った若者たちはほとんど帰ってきていないでしょう。そう思います。これは飯田だけではないです。全国でそうですから。全国から若者が東京に集まって、一度東京に行ったら、帰ってこない。つまり、「東京一極集中」は「若者たちの東京一極滞留」なんです。これが地方の疲弊に直結しています。

そして、自然減も…。少子高齢化が進んでいますので、当地域の人口が減っています。今後、人口減少が加速していくことが見込まれます。若者たちはどんどん東京に行く。あるいは、名古屋に行くのかもしれませんが。そして、少子化が進んでいますから、どんどん加速化します。若者が抜ければ、高齢化率はどんどん拡大しますから、最終的には人口減少。

人口減少が加速していくとどうなるかということ、地域経済から家計消費がなくなるということです。あちこちが空き家になっていけば、地域経済における重要なファクターである個人消費のうちの家計消費が消えてなくなることを意味します。すなわち、飯田経済の縮退です。

これを放っておくわけにはいかないが、これに歯止めをかける、あるいは反転させることは難しい。けれども、リニアが開業する時代の地域を、あるいは国土を考えれば、私が申し上げた、今、国土で起きていることを踏まえると、次のように考えることができるのではないか。

リニアが開業しますと、時間短縮で2時間圏が増えますとお話ししました。国土形成計画でデジタルとリアル融合が打ち出されたという話をしました。飯田地域は4,000万人の2時間圏の中心になります。であれば、「脱・東京」の立地選択の1つに入っているのではないかとということです。

そのときの1つの流れが右側です。非常に短絡的に考えれば、このポテンシャルを生かしやすいのは交流人口の獲得です。交流人口の獲得によって、交流消費が地域に落ちますので、今、進行しつつある人口減少による家計消費の消失分を補う個人消費を得ることができます。短期的には、これをつかみ取りに行く戦略が、地域経済の縮退にブレーキをかける非常に有効な戦術になるだろうと思います。

もう一方、左側の流れは、この地域の産業構造において付加価値創出力の強化を図る。今ある産業、ものづくりや農業の付加価値創出力を上げる。あるいは、今はない業種をリニア開業時に当地に呼び寄せる。あるいは、ミッションドリブンな人

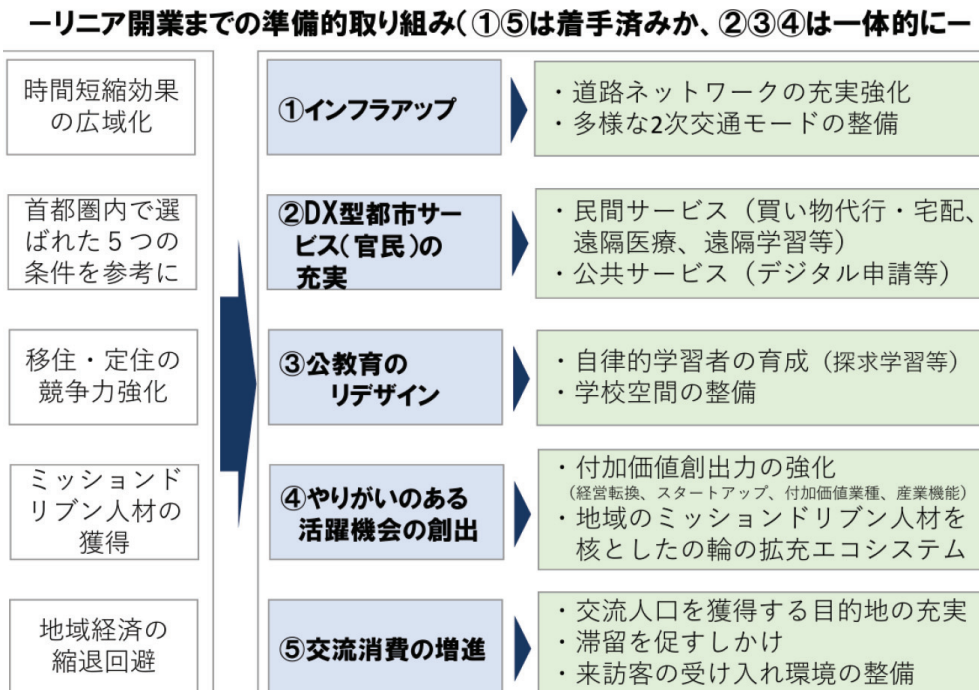


図21 三遠南信地域への提言 (加藤氏私案)

材に着目した地域づくりを行う。こういうことが考えられるのではないかと思います。

そうすると、この地域に若者の活躍機会が増えていく。若者の東京への流出に歯止めがかかっていく。あるいは、東京に出ていってしまった若者たちが帰ってくるきっかけになりうるだろう。飯田から東京に出ていった若者が東京で勉学し、交友関係をはぐくみ、いい恋愛をして結婚して、子どもを産み、あれ？飯田にミッションドリブンの活躍機会があるじゃないか！と気づいたときに、会社を辞めて戻ってくるかもしれない。あるいは、リモートは転職しなくても移住できるということなので、そういう選択をするかもしれない。1で出ていった若者が3で帰ってきてくれたら、大もうけじゃないですか。これを実現していくことをわれわれはリアルな夢として描きたいと思います。

最後に、飯田地域あるいは三遠南信地域にかけてリニア開業までに何をすべきかということについての私案です (図21)。後ほどのパネルディスカッションで大いにたたいていただきたいと思います。

いちばん左側の5つは、私が今日お話ししてきた事柄です。

時間短縮効果が出ますので、これをこの地域として広くつかみ取る必要がある。時間短縮効果は非常にさまざまなポテンシャルに結び付くんです。

首都圏内で選ばれた茅ヶ崎、藤沢、町田から得られた5条件に学びを得ましょう。選ばれるための5条件です。

移住・定住の競争力を強化しましょう。

ミッションドリブン人材の獲得に向けた取り組みをしましょう。

そして、地域経済の縮退回避を企図しましょう。たくらみましょう。

これが私の言いたかった、ここまでお話ししてきた事柄ですが、これを飯田・三遠南信地域においてこれから考えるべきこと、取り組んでいくことに置き換えるとどうなるか。

1つ目は、インフラアップです。

道路が非常によくなると聞いていますが、その出来上がった道路の上をどういうモードの交通を走らせるのか。これはこれから頑張らなくてはいけません。二次交通です。二次交通をやりませんと、リニアの時間短縮効果が上伊那や三遠南信地域に伝搬しにくい。したがって、重要なインフラアップ。取り組んでおられるかもしれません。

2つ目は、DX型都市サービスの充実です。

先ほど5条件と申し上げた①東京アクセス、②都市機能集積、③経済性、④風光明媚、⑤ブランド性のうちの2つ目です。リニアが通ったら、いきなり30万人都市になるかといったら、ありません。当地は都市機能集積を持っていないわけです。選ばれるための5条件のうちの4つはあるのに、1つ欠けていることになります。

これをどうやって補うかという、私はDXではないかと思えます。DX型の公共サービス、あるいは、DX型のまちなかサービス、こういったものを充実させていくことで、「都市機能集積はないが、何も不便はないよ」という地域システム、社会システムをお持ちになること。これが5条件を満たすことにつながるのではないかと。

東京から移り住んでくる夫婦は、ご夫婦共にフルリモートです。フルリモートで働く夫婦は朝から夕方にかけてパソコンに縛り付けられています。通勤はないが、買い物に行く時間がなかったりするので、あるところにピピッと依頼をすると、飯田の商店街で大根とお魚とパンを買って届けてくれる、そういう社会システムが出来上がっているとか、役所に何度も行かなくても、スマートフォンから保育園の入園手続きができるとか、遠隔医療ができるとか。

こういうスマートな社会システム、サービスは、この地域が10年かけたら持ちうるだろうと思うわけです。他の地域に先駆けて、他の地域が持っていないサービスをこの飯田エリアが持てば、そして、それが三遠南信エリアにもつながっているとすれば、都市機能集積がなくても5つの条件を満たしうるというマジックを世間に対して見せつけられるのではないかと。

3つ目は、公教育のリデザインです。

居住地選択のときの競争力強化で重要なのは公教育ではないか。市立・町立・村立の小中学校です。公教育のリデザインを進めていただきたいと思えます。

東京で子育てをしている人たちは、ほとんどと言ったら言い過ぎですが、私学に通わせている人

が多いんです。「お父さん、私たち、飯田に移住しましょうか」とご夫婦で相談になったときに、「子どもたちは転校だな。どれどれ、飯田の小中学校は?」「……」になっては困るわけです。「おお!飯田、伊那、三遠南信の公立の小中学校はいい教育を展開しているな」と映ったときには、彼らの背中をグッと押してくれるのではないかと思います。

公教育のリデザインを、実践空間としての学校の改修も含めて、ソフトとハードの両方で進めていただくのが、移住・定住の競争力強化につながるのではないかと私は思っています。

名古屋でもこの議論をしています、名古屋には学校が400校もあるので、やろうと思ってもできないんです。ご当地はできますよね?きっと。そういう期待を私は勝手にかけています。

4つ目は、やりがいのある活躍機会の創出です。

ミッションドリブンの若者です。いまだにマネードリブンの若者は帰ってこないかもしれませんが、ミッションドリブンの若者は増えています。大学を卒業するぐらいの若者たちの志向はそうなっています。

付加価値創出力の強化として、ものづくり企業の経営を、マネードリブンな経営者であったら、若者には響きませんから、ミッションドリブンな経営方針に転換できていますかと問い掛けたいし、スタートアップ企業を飯田で育てるのもリアルに考えるべきだと思うし、東京転出している企業の業種を見るとサービス業ですから、別に大企業でなくても、中堅中小でもいいので、中堅中小のサービス業が飯田に本社を持つことがあってもいいだろう。これは夢物語ではないはず。それから、その他産業機能をどうやって誘致するか。産業の話はなかなか考えにくいというか、結び付けにくいけれども、ここは追求する。

今回2年間弱かけて議論した中部圏社会経済研究所の研究会では、この地域にはミッションドリブンな人材がいると。言い直しますと、自分のなりわいと地域貢献を両立させて、ほとんどこれをシンクロさせて活躍している人材がいっぱいいる

と。であれば、そういう人たちの輪に入りたいという若者をつかみ取るような仕組み・仕掛けをつくっていくことでもいいのではなかろうかと思うわけです。

最後には、交流消費の増進です。交流消費をつかみ取りましょうということです。

これらを今から10年かけてここまでやりきろうというプログラムができたとき、リニア開業に向

けたご当地の準備が整うことになるのではないかとというのが私の私案でございます。次の討論会でぜひたたいていただきたいと思っています。

このようなことを日々コラムに書いています^(※2)。お時間のある方はのぞいていただけますと、大変光栄でございます。

ご清聴ありがとうございました。

2 研究紹介「中山間地域の持続可能なまちづくり・活性化に関する調査研究 ～リニア長野県駅とその周辺地域に関する期待と課題～」

公益財団法人中部圏社会経済研究所 企画調査部長 松田 直己

先ほど加藤先生からもお話がありましたように、当財団で2022年度から2023年度にかけて研究会を通じて議論を重ねてまいりましたので、今の基調講演も踏まえ、この後のパネルディスカッションへの導入みたいなかたちで、「中山間地域の持続可能なまちづくり・活性化に関する調査研究」から「リニア長野県駅とその周辺地域に関する期待と課題」ということで、お話を申し上げます。

あらためまして、私どもは「中山間地域の持続可能なまちづくり・活性化に関する調査研究」ということで、2019年度から「中山間地域のまちづくり研究会」を組成し、調査・研究させていただいています。

最初の研究は、愛知県北設楽郡東栄町を中心に、地域の持てるものをいかに外に出していきながら地域振興を図っていくか、という内発的な地域振興をテーマとさせていただきます^(※3)。

その後、2022年度から2023年度にかけては、三遠南信地域に調査研究の対象地域を広げまして、リニア長野県駅とその周辺地域というくくりの中で、先ほどから基調講演も含めてお話もございましたが、アフターコロナやリニア開通を意識した地域振興、より広域的な連携をにらんだ地域振興をテーマに研究を進めてまいりました。

「中山間地域のまちづくり研究会」のメンバーとして愛知大学の戸田先生を座長に、先ほど基調講演をいただいた加藤義人先生も含めて7名の有識者の方々にご指導をいただいたところです（図22）。

先ほどのご講演にも出ていましたが、第3次国土形成計画（全国計画）が2023年7月に閣議決定されました（図19参照）。加藤先生からもお話がありましたように、字面が多い、まとめ込んだ表ではありますが、地域力とか、地域生活圏とか、「地域」が1つのポイントになっていること。あと、「デジタルとリアル」「デジタル田園都市構想」というキーワードもありますが、「デジタル」ということ。

真ん中のところには、先ほどもお話が出ましたが、リニア中央新幹線、新東名・新名神高速道路等により三大都市圏を結び、そこから他地域にも影響が及ぶ「日本中央回廊」と。これまで「スーパー・メガリージョン」という言葉で言われてきたところですが、ここを基軸とした地方活性化が明示されているところを十分意識しながら、われわれも調査研究を進めたいと考えてやってきました。

こちらは非常に幾何的かつ模式的な漫画になっ

(※2) 「加藤義人の東海創生コラム」 <https://toukaisousei.com/>

(※3) 「中山間における持続的地域振興～奥三河地域を事例として～」(公益財団法人中部圏社会経済研究所、2021) https://www.criser.jp/files/2023/2021_chusannkanchi.pdf

(敬称略、座長以外五十音順)

(座長)	愛知大学 三遠南信地域連携研究センター長	戸田 敏行
(委員)	一般社団法人地域問題研究所 研究理事兼首席研究員	加藤 栄司
	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 政策研究事業本部 名古屋本部研究開発部 研究員	加藤 千晶
	公益財団法人名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター特任アドバイザー 岐阜大学工学部客員教授	加藤 義人
	公益社団法人東三河地域研究センター 調査研究室長	高橋 大輔
	一般社団法人奥三河ビジョンフォーラム 専務理事	田村 太一
	名城大学都市情報学部都市情報学科 教授	福島 茂

図22 「中山間地域のまちづくり研究会」委員 (2022~2023年度)

ていて大変恐縮ですが(図23)、青い線で書いてある東海道、東京から名古屋という、いわゆる東海道の工業地帯、集積地帯がある中に、今回リニア中央新幹線という茶色の線が出てきて、その中に中間駅、神奈川県駅は都市圏に近くて省いてありますが、岐阜県駅、長野県駅、山梨県駅という中間駅、どちらかというところと地方都市としての中間駅が出てくるということです。

それぞれの県駅でそこを中心とした圏域を考えていくところもございますし、先ほど日本中央回廊の意味ということでお話し上げましたが、東海道とリニア中央新幹線を一体的なベルトとして考えたときに、この地域でこれまで長い時間をか

けてやってこられました三遠南信の連携が南北軸、特にこの地域は南北軸が三遠南信自動車道という高速交通でつながることがかなり現実的に見えてきているので、そういうものをきっかけとしながら、三遠南信という南北軸、より広範囲な軸が生かされてくると、左の下に書かせていただいているような、新たな交流・対流の可能性があるというところかと思っております。

長野県駅に少しフォーカスを当ててみます。また幾何的な漫画になって恐縮でございます(図24)。

リニア中央新幹線そのものは長野県駅まで品川から45分、名古屋から25分といわれていますが、そこから先ほど南北軸と申し上げたような、例え

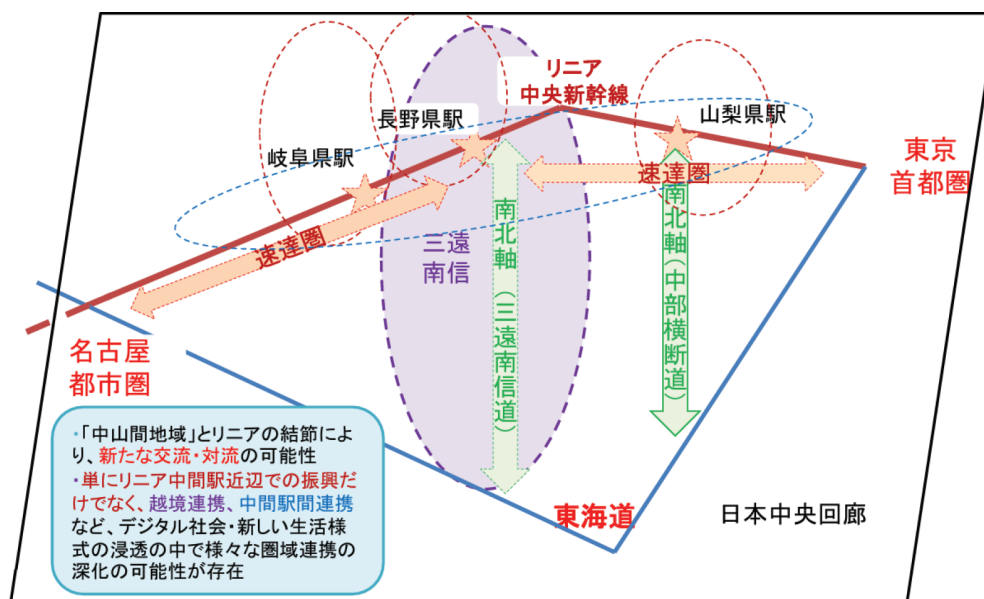


図23 日本中央回廊：リニア中央新幹線が織りなすさまざまな「圏域」

ば上伊那地域であったり、中山間地域と書いてある部分は飯田・下伊那の南部、奥三河みたいな越境地域も意識しているわけですが、当然そこは45分、25分で到達するわけではなく、先ほど加藤先生のところでもご紹介がありましたように、東京でいう湘南地域みたいな、割とすぐ東京に出られるところとの対比みたいなことから考えると、時間距離的には劣後してくる地域になります。そういう中でどのように交流・対流を引き込んで、選んでもらえるかというところがポイントになって

くるだろうと。

そのときに、飯田地域から周辺との関係の中でどうやって周辺地域に送り込まれてくるか。送り込む機能が飯田地域自体の厚み、結節点としての厚みを増すことになるかと思えますし、基調講演でもご紹介があったように、「新しい働き方やライフスタイルに沿える地域圏」としての準備が大事になってくるという議論もさせていただいています。

先ほどの「(DX+コロナ)×リニア」という加

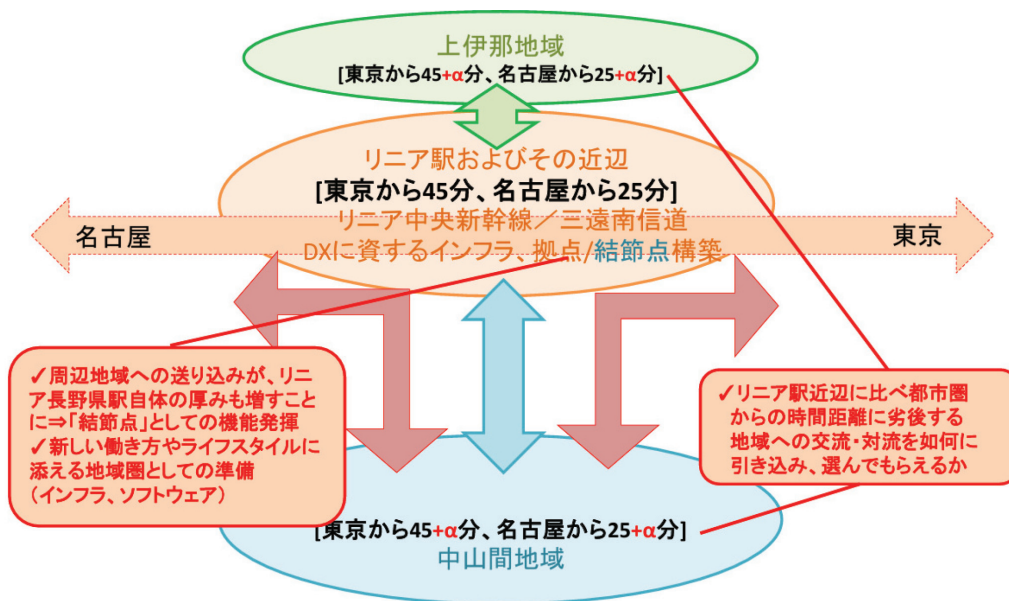
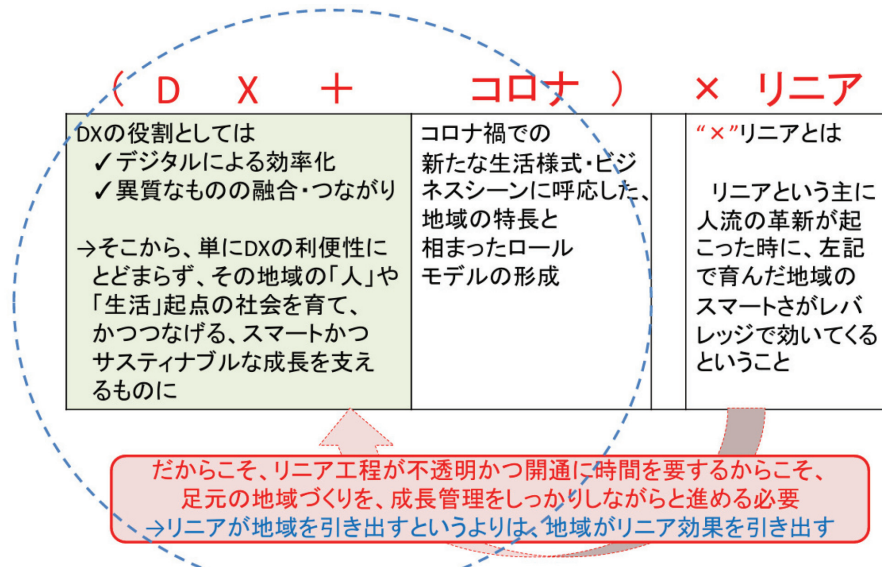


図24 リニア駅とその周辺地域との連携



©2024 Chubu Region Institute for Social and Economic Research, all rights reserved.

図25 リニア効果を層倍にするために～新しい社会に向けた「足元での」取り組みの重要性～

藤先生の基調講演の焼き直しになりますので、多くはしゃべっていきませんが、ここで重要なのは掛け合わせてリニアの効果が出ることです。いくらリニアが来ることで効果があっても、左辺側がゼロだと、何を掛けてもゼロになるので、左側をいかに充実させていくかをしっかりやっていくということが肝要になるかと思います。

「開通に時間を要するからこそ、足元の地域づくりを、成長管理もしっかりしながら…」今までは2027年がわりと近い時間軸にあるということで、そこに向けてきちっと走りきるというモードだったかと思いますが、開通まで少なくとも10年の時間があるので、開通までのある程度途中の期間までにどういうステージにこの地域があるべきかという作戦を踏まえながら地域のステップアップをしていく必要があるだろうと考えます。

先ほど加藤先生からご紹介がありましたように、今回は「地域づくりってそういうことだよね」という概念論だけではなく、地域にいろいろな人た

ちがいるので、限られた時間で多くを回っているわけではないんですが、20か所ぐらい実際に回って調査をさせていただきました。

見にくくて恐縮ですが、地図の中に赤い丸、緑色の丸が出ています。赤い丸は私どもが取材で行かせていただいた地域外のご出身の方です。そこに住まわれたり、一部の方は通われたりして、いろいろご活動されているということです。緑は地元の方で、四角が行政の方です。先ほど基調講演でお話がありましたように、三遠南信地域には改めて結構広範に、いろんなところにいろんな人がいて、さまざまな活動が展開されているということです。リニアへの期待もあるんですが、それ以外に、やはりこの地域が好きだということと、この地域なら自分のやりたいビジネスができるというような、動機は非常にさまざまでしたが、一貫して言えるのは、地域の方々との良好な関係を踏まえて取り組みの実現をされたというところが多いことでした。

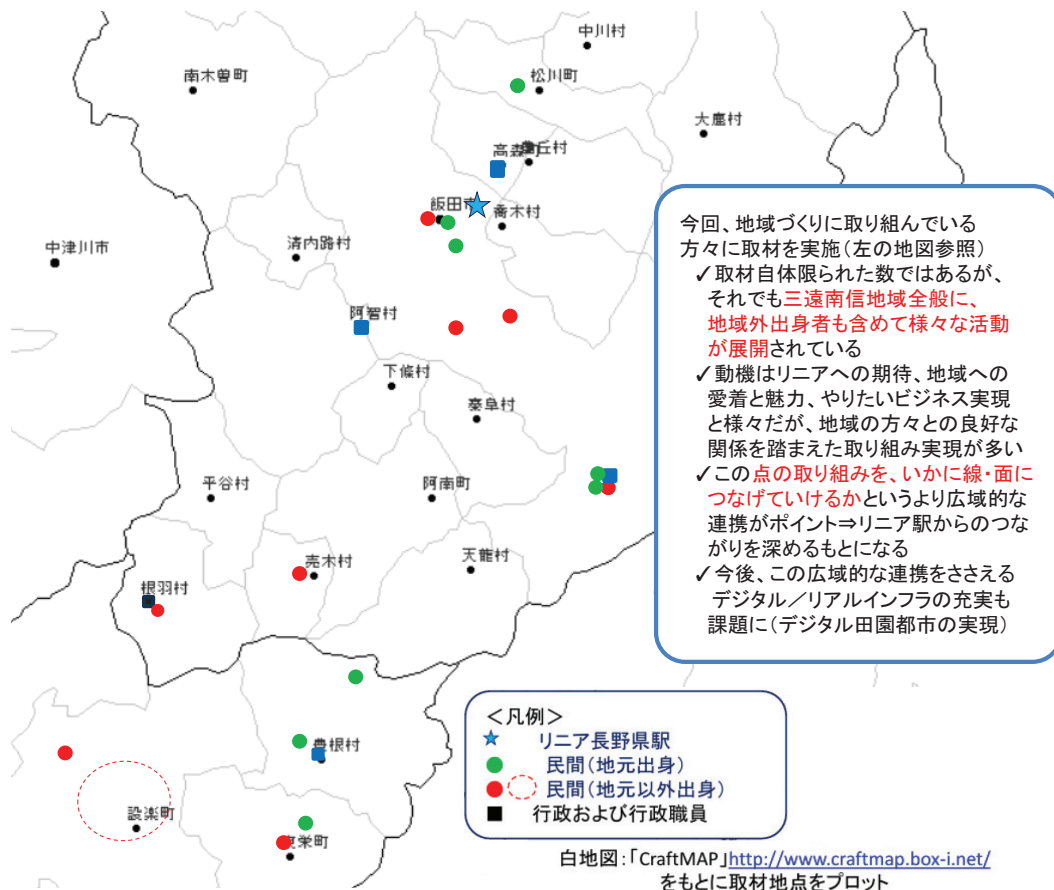


図26 今回の現地調査

この点の取り組みをいかに線と面につなげていけるかがポイントになると思いますし、そこが先ほどの漫画でも書かせていただいたような、リニア駅との連携を考える入り口にもなっていくのではないかと私どもとしては考えているところです。

それを実現するためのデジタルやリアルインフラの充実は、そういう社会をつなげたいというニーズでもって必然とこういうふう形成していくべきだというのが出てくると。それがヒューマン・オリエンティッドなデジタル田園都市ということではないかと考えているところです。

調査研究から地域への反映が期待される視点ということで書かせていただいています。

繰り返しになりますが、地域各所で取り組まれていることを、地域相互で眺めたうえでどのようにつながっていいのか、お互いがお互いを見たときにどうやってつながるのがいいのかという、より広域的な戦略を持っていくことが大事だろうということです。また、人口減少・高齢化により中山間地域のリソースが限られる中、デジタルの

リソースを効果的に活用することは、「よりつながりやすくなる」ことを考えると必須となるだろうと思います。

もう1つの視点として、中山間地域、また、地方都市は、少子高齢化をはじめとした社会課題が日本の中でも早く顕在化した地域ですので、「ここで新たな社会が実現することは、日本の新しい時代の社会モデルを先駆的に実現させることになる」と思っています。そこにリニアが加わると、非常に新しい社会を新しい高速交通体系で実現するというので、非常に地域としてもプレゼンスが高いと思っています。そこに先ほどの日本中央回廊、名古屋を中心とするような関係性を維持しながら日本中央回廊を主体的に中部圏としてけん引していくかという視点が重要かと思っています。

簡単なお説明と視点のご提供ではございましたが、この後のパネルディスカッションで皆さまにさらに議論を深めていただきたく、ご紹介を申し上げます。ご清聴いただきましてありがとうございました。

3 パネルディスカッション「新しい伊那谷・三遠南信づくりを目指して」^(※4)

パネルディスカッション登壇者（敬称略、※：後半から登壇）

コーディネーター	
戸田 敏行	愛知大学 三遠南信地域連携研究センター長
パネリスト	
原 勉	飯田商工会議所 会頭
福澤 秀宏 ※	駒ヶ根商工会議所 会頭
竹前 雅夫	株式会社南信州観光公社 アドバイザー
加藤 義人	岐阜大学工学部 客員教授 公益財団法人名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター 特任アドバイザー
田村 太一 ※	一般社団法人奥三河ビジョンフォーラム 専務理事
福島 茂	名城大学都市情報学部 教授
宮本文武 ※	一般社団法人中部経済連合会 常務理事・事務局長 (公益財団法人中部圏社会経済研究所 代表理事)

(※4) 本稿のパネルディスカッションの発言者は敬称略とさせていただきます。また、以降、パネルディスカッションでの討論内容の補完を当財団にて脚注で行っている。

前半：リニア長野県駅における期待と課題



戸田：皆さん、こんにちは。ご紹介をいただきました愛知大学の戸田と申します。

これから90分ほどになりますが、加藤義人先生からリニアについて非常に理路整然と解説と動機づけをいただき、研究会の成果は松田さんから報告がありましたので、あわせて議論をしたいと思います。

私は30歳ころに豊橋に戻ってまいりまして40年弱です。帰ってきたときにちょうど三遠南信の整備計画が始まるということで、原会頭らと一緒に三遠南信の初期を始めたという思い出がありますが、以来、三遠南信にはずっと関与させていただいています。リニアの話がその後、非常に大きなフレームとして三遠南信の中にも入ります。

一方、後で出てまいりますが、三遠南信自動車道という南北の道については、昨年5月に青崩峠^(※5)道路が貫通して、リニアプラス三遠南信という、



飯田を位置づける構造も大体枠の中に入ってきたということです。そういう中で、今日は2つの視点で議論をいただきたい。区切りでと言ったほうがいいかもしれません。地域の区切りで。

最初に、リニア長野県駅における期待と地域づくりです。主として飯田、この中心部のことを議論いただくということですが、その現状と将来に向けた課題性です。これが前半になります。

後半は、リニア駅は当然、周辺地域をかなり広くとることになりますので、周辺地域との関わり方、つながり方ということでの議論、同様に現状と将来ということで議論をさせていただきたいと思います。

後半は広域的ということですので、駒ヶ根商工会議所の福澤会頭と奥三河ビジョンフォーラムの田村専務理事、中部圏社会経済研究所の代表理事でもあられますが、中部経済連合会の立場から宮本さんにもご参加いただき、議論を進めたいと思っています。

(※5) 「三遠南信自動車道青崩峠トンネル(仮称) 4,998mが貫通 ～難所 青崩峠を克服～」(中部地方整備局飯田国道事務所発表、2023年5月30日、貫通は5月26日) <https://www.cbr.mlit.go.jp/iikoku/upload/20230530.pdf>

最初に、リニア長野駅、その期待と課題です。

まず、ご承知の方が多くかと思いますが、地域や活動の紹介と特徴、課題を一巡、お話をいただきたいと思います。もちろん多くの方に聞いていただいていることですが、あるプログラムをつくって、それをみんなで一緒にやっていきましょうということとはちょっと違うのではないかと思います。今回、1つの大変化としてとらえているリニアも、この研究を始めている中でも時間性がずいぶん変わってきたりもしていますので、情報やお考えをこの場で共有すること自体に大変意味があり、そこから新しいことや具体的な動きが始まっていくと考えてもいいのではないかと思います。忌憚なくお話をいただきたいと思っています。

早速、最初の地域や活動のご紹介、そして、その特徴と課題ということで、原会頭、南信州観光公社の竹前アドバイザーの順でお話をいただいて、それから、研究会のメンバーのほうで議論を継いでいただきたいと思います。最初に、原会頭、お願いします。

原：飯田商工会議所会頭の原でございます。

今、いろいろとご紹介もいただいているわけですが、皆さまもご存じのように、長野県駅というかたちでリニアの計画が具体的にというのは、2010年に計画等々、特に駅の場所が飯田であることを含めてすべて決まって、ルートが決定したということです。

で、にわかに私たちの地域は「よし、これによってこの地域は大きく変わるだろう」と。同時に、「今まで寝ていたのが、目が覚めて、夢が現実になるぞ」と。今もそういうところが多少あるのではないかと思います。つい最近、「いや、10年遅れますよ」と。「もう一回寝てもいいかな？」



というような感じになっていいのかどうか、非常に難しいところではないかと思っています。

歴史的にこの地域は公共インフラということでは非常に厳しい環境にあったことは事実ですが、歴史を開いてみると、飯田線ができています。それは民間の、皆さまもご存じのように、電化です。ある意味では最先端。それを民間の力で。いわゆる国鉄ではなく、自分たちの民間の力でつくってきたという歴史があります。これはこの地域の経済界はもとより、住民の皆さんの協力でやってきた極めて重要なことですが、残念ながら、そういった歴史的観点は意外と忘れてしまいます。

そして、飯田線はあるが、まだ中央道ができていないころ、中津川線を国鉄にこの地域の皆さんがお願いをして、飯田と中津川を鉄道で結ぼうとしていた。これはトンネルを掘って、路線も引かれたが、「いや、これからは車社会だ」ということで、中央道ということになります。

中央道ができた結果、皆が期待します。長野県的高速道路でいちばん開通が早かったのは、実は飯田の高速道路なんです。そうやって見ると、松本や長野はめちゃめちゃ後れていたところだったわけですが、今、新幹線等々の中で極めて環境が変わっていないのが飯田・下伊那。最近では南信州という言葉を使っていますが、そういうことをもう一度きちっと若い人たちにも伝えていく必要があるのではないかと。

今回のJR東海の動きはほとんど消耗戦の話です。許認可というところで静岡の知事は工事の許可をしなかった。そのことはどういうことなのか。ただ、われわれもちょっと考えなければいけないと思うんです。

JR東海、民間がこの事業を、国家プロジェクトをやっていくと。そういうインフラ工事の中で、決定した期間が10年遅れますよと。

私どもは、2010年のときは2027年開業というこ

(※6) 飯田駅開業1923年、現在の飯田線の全通は1937年、国有化(国鉄路線に組入)1943年。

(※7) 「信毎 本のweb 今尾恵介の地図から信州が見えてくる地名や地形でたどる過去・現在・未来への旅【第31回】未完成に終わった国鉄中津川線」(2024年7月10日閲覧) <https://www.shinmai.co.jp/feature/bookweb/chizukarashinshu/2022/10/271106-1.html>

(※8) 中央自動車道の長野県内初の開通は中津川IC~駒ヶ根IC(恵那山トンネルを含む)間で1975年。中央自動車道の全通は1982年。

とで、相当この地域の道路整備から、スマートインターをつくったり、今後どうしようか、まちづくりをどうしようかと考えていた。先ほど加藤先生からのご指摘もありましたが、当時、われわれはまだまだ気づいていなかったが、今、やはり人口減少の中、この地域をどうしていくかという話にもう一度きちっと戻す必要があると。

1つのワードはやはり教育の問題。これはまるで手をつけずに来たわけです。子どもが減ったことと、学校を統合させるとか、そういうようなことではなくして、このまちをよくするときに、子どもの教育となると、義務教育というかたちで、日本中、全部同じ義務教育で、同じような給食を食べてきた日本の社会が、今の社会の中で、今回のリニアのこと等の中から、地域を活性化していく、地域を再生していくことも根本的に考えていく必要があるだろうと。

先ほど「私学がないでしょ？」という指摘がありました。単純に言えば、教育産業みたいなところへの投資がこの地域はなく、すべてそれは国、県といった公に任せてきた。その結果、現実ここから若者が流出していくことが起こっているわけです。

飯田のまちづくりの原点であるかのごとく、例えば、りんご並木のまち飯田、人形劇のまち飯田、これは70年近くやっているわけですが、それでこの地域がよくなるかどうか、もう一回目を開いて考えてみる必要がある。リニアというものは、今でいうと環境とか、そういうことの中で、ここが本当に住みやすいまちになるのかどうなのかということを考えるいい時期に来ているのではないかと。

また、私自身も当時は市会議員という、その前から戸田先生と一緒に山採れ花木をどうのこうのとか議論して、浜松よりここは涼しかったものですから、ここで作ったものを1か月遅れて持っていくと、浜松の市場では正月の花とか、そういったものが高く売れるとか、結構つながりがあったわけです。そういう中から三遠南信道路とか、そういったものが出て、今はもっと大きな期待が……。でも、それもまだ完成していません。

そういったことをもう一度やりながら、この地域がどう生き残っていくかという議論をきちっとする必要があるし、先ほど言われたように、名古屋の経済と、豊橋はヤマサちくわ等があり、つながってきたもろもろのことをもう一度考えながら、文化や歴史を、まちを使っていくという、まちづくりからそちらのほうにシフトしていくことを考えてもいいのではないかと今、考えつつあるところです。ぜひそんな議論をさせていただいて、また加藤先生や戸田先生からもアドバイスをいただきたいと思っています。

戸田：ありがとうございます。原会頭から問題提起のところを簡潔にまとめていただきました。

確かに2027年とっていたリニアが今、最短で2034年でしょうか、10年間空いて、大阪が2037年ぐらいとっていますから、条件設定は結構変わっていると考えたほうがいいのかもかもしれません。おっしゃったように、「考えろ！」と言われているということだと思います。われわれのエリアが置かれている状況はそういう設定の中にあるということであると思います。

何点かご提起いただいたことの、その1点だけでもずいぶん私もお話したいと思うんですが、JR東海さんが国土幹線を初めて民間でおつくりになるということはどう考えるかというのも、非常に大きな、われわれの今置かれている条件の背景であると思います。

それから、先ほど加藤先生のご指摘にもあった教育のこと。人間一人一人が生きていくことがどうなのか。われわれの研究会は、先ほどの加藤先生のご指摘にもありましたが、松田さんの報告にもありましたが、人というものに極めて注目しています。人が社会をつくるインフラ、地域をつくるインフラであるということで、そこはかなり重要度が高いであろうと思いますので、その点もこれから議論を深めていきたいと思っています。

続いて、南信州観光公社の竹前さんからお願いいたします。

竹前：観光公社の竹前でございます。

こういう機会を与えていただくと、自分たちが

これまでどういふことをやってきたのか、あるいは、今後どうすべきかを振り返る機会になるので、大変ありがたいなと思っています。



私はもともと行政マンで飯田市役所にいまして、観光に13年間従事して、その間に南信州観光公社を立ち上げる業務にも携わっていました。

1990年代の段階から飯田の観光の基本は「まちづくり型観光」^(※9)に置いていました。今では当たり前のように言われていますが、住んでよいまちが訪れてよいまちということでした。

当時からそういうかたちで、私どもは先輩からそういうことを勉強しろと言われてましたし、何よりも現場主義で、とにかく住民の皆さんのところへ出て行って、われわれの仕事はそこで信頼されて初めて始まることも教えられて進んできたというようなことでした。

まちづくり型観光の主役は、その担い手は市民・住民の皆さんです。それはわれわれの強みでもあるんですが、今、コミュニティベースドツーリズムという言い方をしますが、コミュニティの中に入って、さらに経済効果をそこで得ながら、さらにそこで暮らす人たちが自信と誇りを持ち続けていくというようなツーリズムです。そういうことが行われてきたのが私どもの持ち味ではないかと考えています。

さて、観光公社の成立の段階をちょっと振り返らせていただきます。

私どもは何者だというお話、ご参加の方々の中にはあると思うんですが、私どもはいわゆるDMO^(※10)という観光地域づくり組織で、観光庁からの指定をいただいています。

2015年から国はこの制度を始めていますが、私どもは2001年の段階で南信州観光公社を株式会社としてつくりました。役割は広域観光振興の組織体で、設立当初は14くらいの組織団体に出資して

いただいたんです。その当時から応援団をやっていたのが今の会議所の原会頭、ケーブルテレビで出資をしていただくということで応援団を務めていただいたんです。今は14市町村すべて出資、それから、上伊那の飯島町、中川村にも出資していただいています。JAさんとか、そういった地域の有力な組織にも、団体にも出資をいただいている組織です。

これをつくった段階でどういうことがあったかという、当時、プロモーションを中心にやるんだったら、観光宣伝をやるのかという話もあったんですが、そうではなくて。

当時、飯田市が始めていました体験型観光振興は教育旅行を中心に行われてきたんですが、その教育旅行の中の重要なアイテムが体験プログラムです。農林業体験、アウトドア体験、天竜川をラフティングで下るとか、カヌーで下るとか、あるいは、森林営林作業とか、あるいは、伝統工芸、飯田紬や草木染めの体験とか、そういった体験が今では200アイテムあるんです。

こういう地域の体験活動を、何か館をつくって提供するのではなく、あるがままの住民、あるいは、インストラクターを務めていただくのは農家であったり、伝統工芸士であったりするわけですから、そういう人たちの中に入って体験をしていただく。

実はそれをやりますと、選択と分散になります。私どもがやっています農泊も、例えば200人が来ると。4人1組で50軒の農家が必要になる。とてもではないが、1つの村では無理だが、4村が一緒になれば、負荷がかからずに受け入れられるわけです。

体験型観光の本質は選択と分散です。そもそも負荷をかけないということです。今、言われているオーバーツーリズムの対策にもなります。広域で受けることによって200でも300でも400でも1,000でも入ってもらえるし、地域資源に負荷をかけないで、さらに大きな経済効果を獲得できます。

(※9) 至近の飯田市の観光戦略「飯田市観光振興ビジョン推進ロードマップ」<https://www.city.iida.lg.jp/uploaded/attachment/30928.pdf>

(※10) DMO: Destination Management/Marketing Organization

広域観光はこういうことをやっていけばいいんだなど当時、気がつき、市町村の観光担当課長の皆さんでプロジェクトをつくっていただきましたので、これを基軸に据えていけばいいんだということで、観光公社をつくりました。2015年あたりまでは、南信州観光公社はまさに観光地域づくり組織のプロトタイプだといわれていました。そういうかたちで進んできたという経過がございます。

さて、果たしてそれが順調に來たのかどうかと考えると、ちょっと疑問を抱かざるをえない部分もあります。

最近、今日はしんきん南信州地域研究所の岩戸さんもおみえになっていますが、一緒に国への申請、ある旅館ホテルの施設改修の申請で、この地域の観光を分析してみますと、私どもの弱みは都市圏からのアクセス性が低い。それから、観光地としての知名度が低い。阿智村のような成功例もございます。それから、観光公社自体は20年以上前に設立した、まさにDMOの原型ですが、教育旅行に特化してきたので、一般旅行にシフトできていない。つまり、体験プログラムが一般化、普遍化できていない。したがって、一般旅行客の地域内の周遊につなげられていないという課題。それから、客単価が低くて、全体として宿泊単価も1万2,000円台と長野県でも低位に位置しているという問題。これは加藤先生のおっしゃった問題Bの答えが出せていないということ。まだまだ課題も多いなと考えています。

そこで、今、さまざまな対策を講じながら、まちなかで分散型でランチをとるとか、あるいは、「まちの八百屋システム」といって、旅館と生産者を結ぶシステムをJAさんや仲卸の業者さんに入ってもらってつくり出すとか、何とか財貨循環をここで上げる。外貨獲得をしつつ、さらにこの地域の中での循環を高めていこうという方向性で動かしていくというのが今の状況です。

戸田：ありがとうございました。

南信州観光公社は、竹前さんからご説明ありましたが、非常に著名ですし、われわれもずっと注目をしてきたところです。コミュニティベースドのツーリズムで地域の資源に負荷をかけないように展開していく。しかし、そこには課題もあるというご紹介をいただきました。これがこれからの中でどういうふうに地域と関係していくかということの問題提起かと思います。

続いて、われわれの研究チームから、今日は3人となりますが、最初に福島先生からコメントをいただけるでしょうか。お願いします。

福島：名城大学の福島です。

皆さん、こんにちは。

私は名古屋のほうから来ているわけですが、飯田とはいろいろと関係がございまして、学輪IIDAのメンバーで、毎年学生を連れて、飯田のまちづくり、地域づくりを学ばせていただいています。私たちはいろんなカリキュラム、共通教育カリキュラムを持っているわけですが、私はその中のソーシャルキャピタル、社会的関係資本をテーマに、飯田の市民のいろんなまちづくりから市民活動の実践とか、そういった活動者のお話を聞くことによって、ソーシャルキャピタル、社会的関係資本とはどんなものなのか、そんなことを学ばせていただいている者です。

飯田の魅力は、さっき言ったソーシャルキャピタル、例えば社会的な信頼とか、社会的なネットワークの広がりとか、互酬性の規範とか、そういったものが1つの要素としていわれているわけですが、それだけではなく、社会的なネットワークによってつながった先の人、人的資本にすごい魅力のある人々がいらっしゃるという認識を持っています。いろんな社会的な活動、自治会も含めてですが、さまざまな活動の経験値の高い方がたくさんいらっしゃるって、1つの共通のビジョン、魅



(※11) 図20を参照。

(※12) 当財団「中部圏研究」vol.227 調査研究レポート「南信州地域における地域づくり(3)～南信州地域の特長を生かした観光の取り組み～」pp.45-46 https://www.criser.jp/files/2024/kiho227_04_report_minamishinshu.pdf

(※13) 「学輪IIDAとは」<https://gakurin-iida.jp/about/001-2/>

力のあるビジョンが生まれたときに、人が集まってきて、みんなで1つの共同のプロジェクトとして仕上げていく、そういった社会的なダイナミズムがある、そういったところだと思っているんです。

先ほど加藤義人先生が、東京圏からさまざまな人材を取り込んでくる、特に知識サービス産業の人材を取り込んでくるという話をしていましたが、「何をブランドとしてこの地域はそういった人材を取り込んでくるのか」ということが非常に大きな課題です。

それを客観的に見たときに。当然リニアを1つの契機にするわけですが、高速交通体系ということで見てみると、先ほど加藤義人先生がおっしゃったように、長野県は結構地域ブランドがあるところですが、それは軽井沢だったりするわけです。また、リニアという観点でいうと、山梨県駅があって、その背後地には八ヶ岳や富士五湖が控えています。だから、リゾートという観点ではなかなか地域ブランドが構築できない。

ただ、この地域の持つ本当の暮らしの豊かさ、リゾート的なおしゃれな店があるとか、そういったことではなく、いい景観、雄大な景観があるとかいうことでもなく、「本当の意味での暮らしの豊かさ」、そこをどういうふうにアピールしていくのか。

最近、well-beingということが非常にいわれています。well-beingというのは、身体的、精神的、社会的に満たされた状況であるということ。人々もそういったものが必要だと思い始めているし、企業もまたそういったことが必要だということで、well-being経営というようなこともいわれています。

「アフターコロナの新しい働き方と地域活性化の可能性—三大都市圏の知識サービス産業就業者に着目して—」といった研究を2021年に戸田先生たちと一緒にさせていただきました。

三大都市圏の知識サービス産業就業者1,000人ぐらいにインターネットアンケートをして、コロナの中でこういった知識サービス産業就業者が何

を考えているのか、何を求めているのか、彼たちが持っているタレント、要はスキルや経験はどんなもので、それは地域にどういうふうに生かせるのか、それを地域に取り込むためにはこういった条件が必要か、そういったことを調査してきたのです。

加藤義人先生が前段の基調講演で非常にいいお話をされたので、それを受けて、知識サービス産業就業者が、さっき言ったような観点から何を考えているのか、飯田、南信州あるいは三遠南信にはこういった可能性がリニアを通してあるのか、こういった話を少しさせていただきたいと思います。ただ、次のほうもありますので、最初のところだけ少し。

知識サービス就業者が持っているスキルとはどんなものかということ、情報通信系と学術研究開発・専門サービス系に分けたとき、情報通信系では、各種情報系エンジニアリング、これは受注開発ソフトや組み込みソフト、パッケージソフト、ゲームソフト、ウェブエンジニア、ウェブデザインですが、あと、情報処理・データベース・データ分析、インターネット付随サービス、ITコンサルタント・ストラテジスト、情報マネジメント、こんなものがございます。学術研究開発・専門サービス系でいうと、各種デザイン、広告・マーケティング、イベント企画、財務・会計・法務サービス、ビジネス・まちづくりコンサルタント、文化・芸術、ソーシャルメディア、さまざまあるわけです。

こういった知識サービス産業はテレワークとの親和性が非常に高く、コロナのときには3分の2が実際にテレワークを経験していて、在宅勤務をしながら、コロナが終わった後もそういったことを継続していきたいと。例えばNTTグループですと、もう在宅勤務が基本です。入社してもいいが、義務づけられているわけではない。こういったことから知識サービス産業作業者の居住地選択の自由度が高まってきたといえます。

彼たちは実際に仕事したいものを持って来て、彼たちは本業を通して自分のスキルを生かしたいと思っているし、副業・兼業を通してもやりたい

と思っているし、社会貢献を通してやりたいと思っています。どういうふうにならざるを得ないのか。そこにあるのは田園を中心とした本物の暮らし、well-beingのある暮らし。それと同時に、この地域の人間教育力というようなもの。こういったものを可視化して、それをブランド化して引き寄せることができるかどうか非常に重要だと思います。

先ほど言ったように、ソーシャルキャピタルがあるということは、社会的な問題解決をしたいと思っている、加藤先生のおっしゃるところのミッションドリブンの学生にとっては、非常に挑戦しやすい場所でもあるわけです。そういったものをどうアピールしていくかが非常に大きな課題だと思います。

戸田：ありがとうございました。

福島先生からは特にソーシャルキャピタルのご議論をいただきました。一緒にこの研究をさせていただきましたが、このエリアは非常に卓越していることが非常に明確に分かりますし、知識情報産業、これは後で加藤先生からもう少し補足いただけるかもしれませんが、その人たちのこれからのリモートワーク等々に非常にフィットした状況にあるというお話をいただきました。

では、加藤先生、ちょっと短めに追加をいただければと思います。

加藤：追加と申しますか、今、福島先生には、先ほど私がお話し申し上げたことを踏まえて、より具体的に深くお話しいただいたし、当地が知識サービス業人材、あるいは、ミッションドリブな人材をつかみとるための優位性はソーシャルキャピタルであり、well-beingといったところが1つの起点になりうるのではないかというお話をいただいたと思ひまして、そのことには全く異論がないところで。

1つだけご紹介したいことがありまして、5月



にある政治家が「リニアは本当に必要なのか」と毎日新聞でお話しになったそうです。リニアを東京から大阪まで通すのは本当に必要なのか、議論は未成熟だとおっしゃいまして、具体的には4つ指摘されているんです。

1点目、東海道新幹線が老朽化したから、リニアというのは論理の飛躍がないか。

2点目、新幹線より速い列車のニーズは果たしてあるのか。

3点目、財投3兆円をあてる優遇は納税者にもっと説明する責任があるのではないか。

4点目、リニアを通して東京一極集中からメガリージョン集中に転換し、それが加速するだけだ。

したがって、議論は未成熟だと、こういう論旨だったんです。

この方は大物ベテラン政治家ですので、この人がリニアに対して真っ向から直言したのは意味合いが大きいなと思ひまして、先週、私のコラムでこの反論文を書いてネットに上げたんです。4つとも間違っていますと書いたんです。できれば、皆さんも読んでいただければと思ひますが。^(※14)

政治家たる者がこんな4つも間違うというのは、やはり国民的な論議が成熟していないという意味では正しいのかもしれないが、一つ一つの論旨は間違っている。リニアについて理解を深めていないから、こういう発言につながってしまう。リニアは日本のこれからの発展につながる非常に重要な社会資本だが、沿線地域以外の人たちはあまり勉強していないんだと感じます。

われわれがこういう勉強をして、議論をして、発信することで、この地域にソーシャルキャピタルがより一層充実していくことや、well-beingを求める人たちがこの地域を選ぶ機会につながっていくことを意識しながら議論を続けていきたいと思っています。

戸田：ありがとうございました。

その4点の反論を聞きたいところですが、それ

(※14)「加藤義人の東海創生コラム」vol.170 <https://toukaisousei.com/vol-170/>

をやると、たぶんそれで終わってしまうと思いますから、議論の中で小出しにさせていただければと思います。それは「われわれがもっと発信していかなければいけない」ということの裏返しであろうとも思います。

それでは、「将来に向けての展開 リニアへの10年」ということで、各2、3分でお話しいただいて、そこで議論を深めたいと思います。

また原会頭から、「将来に向けての展開 リニアへの10年」ということで、これがキーだと。今回はリニア長野駅近辺に絞ります。次のセッションでもう少し広域を扱います。そういうことで、2、3分以内でお願いします。

原：今日ここにいらっしゃる方たちは、飯田というか、長野県駅についてある程度の情報を得ている方たちが多いと思います。そういったかたちで実現可能ととらえてきたんですが、どうもそうじゃないなという感じ。物理的にできないということが前提ですが、もう一度考えなければならぬのは、この地域が「便利で、極めて都市化して、そういうまちになる」というような感じでとらえることはちょっと危険かなという感じがしています。

毎日われわれは生活していますので、よい日常というか、そういったものの積み重ねに、どうやって新しいすばらしいリニア中央新幹線を生かしながら、もう1つは三遠南信という、ほかの地域とは若干違って、飯田は縦軸と横軸が重なるところであるので、そこに住むのは将来性が高いんじゃないかと、若い人とか、起業家とか、そういう人たちがここに注目するようなことを提案していく必要があるのではないかと思います。

同時に、これは厳しい見方ですが、2027年開業といわれたときに、経済的・企業的なものを読み込んでいますが、実は読み込んでいたといったほうがいいと思います。要するに地価が上がっていないんです。そういったものがいちばんの1つのバロメーターで、分かりやすい。開業時期が3年といたら、やたら地上げ等が来てゴサゴサになっているのが普通です。

なぜそうなのかというと、JR東海という会社

が、新幹線を運営したりすることにはノウハウが高いが、リニアによって地域の経済から、その地域を新しく再生させていくというノウハウにはいまだに欠けているからではないか。恐らく今日の会合にもおみえになっていないと思います。いてくれたほうがいいんですが、そういうことに距離をおいているのではないかという感じがします。

民間の投資といっても、たとえばJR東海が新しい駅にはホテルをつくれますよとか、ちょっとした例ですが、そんなものがないので、ここで働く人、生活している人にわくわく感が出てきません。そこへもって、工事が遅れてしまって、負のような、水が枯れたとか、残土が困るとか、労災事故が起こったとか、そういうことばかりが取り上げられています。

われわれが2010年ころに「よし！」と言ったようなエネルギーが、そのときに言った人たちはもうだいぶ、私も70歳を過ぎてしまっているんで、そういうエネルギーなものが欠けて、事業をやられている方が投資をしていこうというようなことが少なくなっているのではないかと危惧しています。

先ほど言ったように、まちづくりの地域再生とか、そういったものをこの機にもう一度きちっと考えていく必要があるのではないかと考えています。将来に向けて、これからの世代の人たちにそういう提案をしながら、中部経済全体としてとらえられるように。それが加藤先生が指摘した政治家に対する反論に十二分になるだろうと思っています。

戸田：ありがとうございました。

ご指摘をいただきました純民間の鉄道でやることがどうかということは、ずいぶん違うんです。これまで国鉄がやったときはずいぶん違うことははっきり分かります。それをどうするかという投資の構造も考える必要があるだろうと思います。

続いて、竹前さん、お願いします。

竹前：この10年は、逆に連携協働のための格好の期間をいただいたなと位置づければいいと思って

います。そうはいつでも、いつまでも引き延ばしてという話にはならないので、2027年を念頭に置きながら、そこへ向かって精力的に進めていけばいいと考えています。その中身はまた後ほどの話になってくると思うんですが。

実は新幹線新駅みたいな、いわゆる先進地の視察を幾つかやってきたんです。東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線。広域観光振興という側面では、ほぼほぼみんなだめでした。開業がゴール地点になっています。例えば、広域市町村のパンフレットを置いて、負担金を取って終わりというようなケースがあったり。八戸とかはうまくやっているなという感じで見えてきたんですが、ほとんどは開業がゴールになって、その後、見るべきものがない。ですから、そこが拠点、プラットフォームになることもないので、お客様の回遊・滞在という面でも非常に弱く、あまり機能を果たしていないというように見受けられました。

そういう意味合いをもってしても、この10年はしっかり準備期間として使っていくことだと思いますし、もう動かしていくことだと思います。待って、お客様が来てくれるということではなく、その間で集客実績を上げていくのがわれわれの役割だと思います。

先ほど福島先生から、この地域はリゾートという観点でブランド構築するのは難しいのではないかというお話があったんですが、逆に、ソーシャルキャピタルという人的資源の側面からはブランド化が可能であろうとお話をいただいたと思うんです。

実は、「あまり反論もないし、笑われもしない代わりに、賛同もしていただけない」というふうなわれわれのキャッチフレーズがあって、それは「南信州を世界のリゾートにする」という、そういうことを以前から私もは言って、広域連合の会議でもそういう話をしているんですが、なかなかオーソライズされていかないというのが実はあります。

滞在型の海外リゾートと田舎体験地域との要件の比較をしますと、海外リゾートにはくつろげる宿泊施設の設備とグレード。この点で屋神温泉は足りないところがあるので、今、屋神の持っているブランドデザインはこれを何とかしようとしています。つまりラグジュアリー度を上げていくことと、そこでの選択肢を増やすのと、まちなみを改善することをやろうとしています。

ちょっと話が飛びましたが、海外リゾートには、体験プログラムなど多様な過ごし方が可能である。部屋からの雄大で美しい自然の景観がある。外食等、選べる食事のバリエーションが多い。その地域ならではのお土産が買える。最後に、異国情緒、非日常、自然の息吹がある。

一方、日本の田舎は、和みの空間の提供と温泉情緒を満喫させる。体験プログラムの活用、これをオプションツアー化していく。自然の景観を楽しむ場所の設置とサービス。まちなかの郷土料理の食事施設との連携。売店のみならず、農家や伝統工芸店との連携。徹底した郷愁と和と田舎のもてなし。こういうことをもってして、われわれは世界の滞在型のリゾートに対置されるような田舎のリゾートとしての南信州を世界のリゾートにしていく、そういう気概を持って進みたいと思っています。ぜひ進めていきたいと思っています。

ソーシャルキャピタルの話でいうと、飯田市はかなり優れた取り組みをえています。今の現役の職員たちは頑張っていて、市長の方針でもあるんですが、飯田市の移住定住部門は5万から10万人都市で全国1位の実績を持っている、全国1位の評価をいただいているんですが、なかなかそれが地元の中でオーソライズ^(※15)されていかない。もっとわれわれはそこに自信を持ってもいいと思います。

戸田：ありがとうございました。

次、広域の話に移りたいと思いますが、最後に福島先生から一言追加があればお願いしたいと思います。

(※15) 2023年版 第11回「住みたい田舎ベストランキング」(宝島社、2023) 2023年に飯田市は人口5万人~10万人未満の市町村で1位に
<https://inakagurashiweb.com/archives/24881/5/>

福島：先ほど知識サービス産業就業者のスキルとはどんなものかという話をしましたが、こういったスキルが地域DXや地域活性化に適用できるのか、そういったことも聞いています。

地域DX推進でいえば、ICT活用による社会問題解決、事業システムの効率化、SNS等による地域情報発信あるいはマーケティング、eコマースの振興、ICT人材育成、「ICT×各種産業」の新業態開発、こういったもの。

まちづくり分野だと、まちづくり全般、スマートシティ、地域防災、地域芸術文化振興、環境・福祉領域もあります。

地域産業振興では、教育・人材開発支援、事業開発・起業支援、事業継承支援、デザインによる地域産品の高質化、地域特産品開発と販売促進、ツーリズムのほうもそういったスキルを生かせる分野がある。

三大都市圏の知識サービス産業就業者の4分の1が、地域活性化スキルの活用意志がある、さっき言ったように、本業とか、営利あるいはボランティアを通して、あるいは兼業・副業を通して適用したいと思っていると。

では、どういうふうに彼たちを引き込んでくるかということ、参画動機としては、やはり適切な報酬や収入、活動のやりがいや生きがい。

初動期のプロセスでは、地域でスキル・経験を生かす機会や舞台があるとか、あるいは、地域活性化の課題や人材・ニーズに関する情報提供、兼業・副業等のマッチング機能、こんなこともあります。参画の前提条件としては、時空間的に柔軟な参加形態があるとか、一緒に取り組む仲間・組織があるとか、こういったことがあるわけです。流動化する人材を結び付けてプロジェクトチームをマネジメントするプロデューサーが地域の中にいないと、こういったことを行っていくことは難しい。地域の中にどんなニーズがあって、こういった仲間たちをつくって、やりがいのある舞台を用意して呼び込んでくるか。それは1万人とかを呼ぶような話ではないと思うんです。500人でも有能な知識サービスの人材があったら、地域の産業を変えていくことができる可能性があると思うんです。そういったことに取り組んでいけばいいと思います。

戸田：ありがとうございました。

ここまで飯田駅周辺での議論でした。リニアに関して、もっと民間の投資とか、リニアプロジェクト自身がどうなんだということに対する言及と、それから、ソーシャルキャピタルを中心とした議論をいただきました。

後半：リニア長野県駅を中心とした広域的な地域づくりのポイントと今後の課題



戸田：ここで、後半の広域の議論に移りたいと思います。

駒ヶ根商工会議所の福澤会頭、奥三河ビジョンフォーラムの田村専務、中部経済連合会の宮本常務理事にお加わりいただきます。

まず、お加わりいただいた3名の方に、リニア駅の周辺地域にもう少し広げて、そこからの期待と課題性という観点で空間的視野を広げたいと思います。

最初に、駒ヶ根商工会議所の福澤会頭、お願いいたします。

福澤：ご紹介いただきました駒ヶ根商工会議所の会頭の福澤でございます。

私どもの場所は飯田の北35キロぐらいにある市です。それからさらに12キロぐらい北に伊那市があります。天竜川の流域ということで、上伊那、下伊那という地域を形成しています。

今度のリニア開通には、飯田市の皆さんはもちろんですが、私たち駒ヶ根、伊那の皆さんも大変期待しています。かつて、私は青年会議所に属していたんですが、リニアルートはどこにするかということで相当議論を交わした経過があります。今のルートが決定したわけですが、そのころから一日も早く開通してほしいという願いがありました。

ご存じのように、長野県は南北に大変広い、長い県です。県庁所在地の長野市は北のはずれで、駒ヶ根から名古屋の駅に行くのと、県庁所在地の長野市に行くのと、車でほぼほぼ同じぐらいの時間がかかります。

一日も早いリニアの開通を待っているわけですが、飯田市あるいは長野県駅の周辺の駅をしっかりと開発していただいて、「南の長野県の玄関口」であると、「長野県のスタート地は南の飯田市である」というような位置づけをぜひしていただいて、それがひいては駒ヶ根あるいは伊那、上伊那に向かって広がっていくと思っています。

決して「飯田だけ頑張れよ」ということではな



く、上伊那、みんなが応援していますので、すばらしい駅、周辺地域をつくってもらいたいと思います。

戸田：ありがとうございました。

上伊那、伊那谷一带ということだと思いますが、このエリアではエールということになりますし、上伊那の非常に強い期待を表現していただきました。

では、先ほど原会頭からの縦軸・横軸、その縦軸の議論ですが、今、北に行きましたので、今度は南に下がって三遠南信ということで、奥三河ビジョンフォーラムの田村専務理事、お願いします。

田村：こんにちは。奥三河の田村と申します。長野県とは県境域である愛知県の奥三河から来ました。私はこの県境域である奥三河側からリニアがどう見えるか、ということ



について少しお話をさせていただきたいと思っています。

奥三河の現状を申しますと、この研究会が立ち上がった2019年には、転入者が年間約1,000人、転出が約1,400人。そこからコロナが始まって、翌年には実は転入者が1,100人と、100人ぐらい増えています。転出はほとんど変わらない。先ほど「コロナ+DX」の話がありましたが、コロナによって転入が増えたとも考えられます。

直近はどうなっているかと申しますと、2023年、転入は30人ぐらい減っています。転出は120人ぐらい減っています。その差を見ると、社会増減で考えれば、増えていることになるんですが、これは転出していた若者の数、そもそも地域にいる数が減ってきていることが要因ではないかと思っています。これは手放しで喜べることではないと感じています。

一方で、実は奥三河地域に2019年以降、3軒、新しく不動産屋ができたんです。全く不動産屋がない町村にも新しくできたということで、これは完全に転入者の対策です。転入者はやはり増えていることがここからも見てとれるのではないかと

思っています。

こうして転入してきた人たちはなりわいをどうしているかといいますと、受け皿となる企業が奥三河に少ないですから、地域の資源を生かした起業を行っているわけです。いわゆる(※16)スモールビジネスです。

いくつもスモールビジネス、非常に魅力的なスモールビジネスが立ち上がっていますが、これらを奥三河の中だけで支えるのは非常に困難です。非常に付加価値の高いビジネスをしているんですが、それを地域住民だけで支えるのは困難なので、これらをどこが支えているかという、周辺の都市部です。豊橋、浜松、あるいは、名古屋。

ここに飯田がマーケットとして入ってくるのかどうか奥三河として非常に注目すべきところであると思っていますが、今回の調査事業で奥三河のそうした移住起業者に聞きますと、リニアに対してほとんど関心を持っていないんです。なぜかという、「全く情報を持っていない」からです。どうなるか分からないと。先ほど静岡の話がありましたが、静岡のニュースはよく聞こえるが、飯田がどうなっているかはよく分からないので、そこに大きな期待を寄せていないと。

課題として、そうした情報をしっかりとつかんで、この10年の間に奥三河も準備していくことが大事ではないかと思っています。

戸田：ありがとうございます。

全くそのとおりで、情報がピタッと途切れるというのは、新聞がかわると全然分からないということもあります。

田村さんが今、言われた不動産屋さんが増えていくというのは本当のことです。ニーズを表していますし、スモールビジネスの議論は先ほどのソーシャルキャピタルにつながる議論、それから、冒頭にあった加藤先生の起業の部分にもつながる議論かと思っています。後ほどまた将来に向けてというところで議論いただきたいと思っています。

続きまして、中部圏社会経済研究所代表、ある

いは中経連のほうでご紹介したほうがいいのかもしれません。宮本さんからは、中部圏、名古屋圏、そういう中から俯瞰をしてお話をいただきたいと思います。

宮本：宮本でございます。当財団の代表を務めていまして、中部経済連合会の常務理事も兼務しています。今からのお話は、中経連の常務理事としてお話しさせていただければと思います。



リニアができることについて中経連の常務理事としてどういうふうに考えているかという、やはり脅威だと思っているんです。中部圏、中京圏に魅力がないと、なかなか皆さんが西を向いてくれないで、便利になればなるほど東京に向かっていくのではないかと思います。

なので、ここ10年という期間に中京圏、名古屋圏がいかに魅力ある都市になっていくかが、飯田の皆さまに西を向いていただく、名古屋圏が1つの経済圏として成立していく要件だと考えています。

名古屋圏は、先ほどご紹介があった中でいいますと、製造業が約35%あるんです。全国平均は20%です。昔からものづくりが多いところです。2022年は愛知県だけで8,000人の転出超過になっているんですが、その多くが女性です。先ほど加藤先生のお話にもあったように、女性が働く場が少ないとか、女性の方に魅力を感じてもらっていないところがございます。今、中経連では新しく50年のビジョンをつくらなくてはいけないと思っていますが、製造業だけの中京圏では、これから若い方、女性に中京圏で頑張っていこうと思っています。ただけないのではないかと思います。

この10年の間にわれわれはどのように準備をしていくか。

例えば飯田・下伊那でいいますと、学ぶ魅力がある中京圏になっているか。今だと、東京のほう

(※16)「中山間における持続的地域振興～奥三河地域を事例として～」(公益財団法人中部圏社会経済研究所、2021)においても一部事例を紹介している。 https://www.criser.jp/files/2023/2021_chusannanchi.pdf

の大学に向かっていかれる方が非常に多いと思います。どれだけ魅力がある大学をつかって、皆さんに中京圏で学んでいただくか。通学も可能になるので、そういうことをやっていく必要があると思っています。

もう1つは、いかに中京圏、名古屋に魅力ある働き場があるかということだと思っています。今日、久しぶりに飯田に来ましたが、住むには本当に非常にいい地域です。名古屋に比べれば、非常にすがすがしく、自然も多い。こういうところに住んで、できれば中京圏の中で働いていただいて、well-beingではございませんが、豊かな人生を送っていただく、そういうモデル地域にしていく。

これからの中京圏、中部経済連合会としては、住居と職場をどういうふうにつないでいくか、学びをどうやってつないでいくかが重要だと認識しています。

戸田：ありがとうございます。

皆さん、頭の中に広域で地図を描いていただけるといいかと思いますが、ここを中心に北に駒ヶ根、上伊那、そして、南に三遠南信、もうちょっと広く見たときの名古屋からのリニア及びこのエリアの位置づけ方を話していただきました。

これをつないで、どうやっていくのかというところが最後ですが、その前に福島先生と加藤先生に広域のところについてのコメントをいただければと思います。

加藤：日本の発展のためには、東京に強く依存せざるをえない現状はすごく大きなビハインド、国際競争におけるビハインドだと思っています。東京に依存することは、イコール高コスト負担を強いられることであり、ハイリスクを背負い込むことです。東京に依存しないでいい企業や人々は、東京から離れたほうがいい。そのほうが日本の企業経営におけるコストは軽くなるし、人々のwell-beingは上がる。このことを国土計画全体としてももう少し強く認識する必要があり、地域からも、地方からも言わなくてはいけないと思っています。

地域から見たときに、飯田都市圏というくくり

もあれば、三遠南信というくくりもあります。都市で見るとはならず、都市圏で見ると、資源の集約ができるので、竹前さんはさっきメリットがあるとおっしゃって、そのとおりだと私も思います。都市圏、あるいは、もう少し大きな三遠南信地域というエリアで連携して、その資源を集約することを競争力にしないといけないだろうと思います。

一方で、都市圏単位とか、この地域単位をパイとしていては、絶対に縮小均衡に陥ると思うので、この地域が発展するためには、大都市にあるパイに手を突っ込んで、つかみ取りに行かなくてはならない。観光もそうだし、若者人材もそう。

若者をつかみ取るために何に着眼するかということで、福島先生からはソーシャルキャピタル、あるいはwell-beingというキーワードをいただいたし、私は付加価値創出力を高めませんかと申し上げたということです。

最後に、当面、せつかく10年延びたんですから、こんな言い方も何ですが、いただいた10年を使って、「10年後にこの地域はこのレベルになるぞ」ということを是非お掲げいただきたいと願っています。

1つは、10年後のこの地域の地域DXの未来図を掲げてほしい。10年後の飯田って、こんなことをやろうとしているんだというのが見えた若者たちは、東京に出ていっても、「10年後に帰ってくる自分」を考えることができる。今、その材料がないんだと思うんです。だから、飯田型地域DXの未来図を、10年後はこうなりますよということを掲げていただきたい。

それから、10年後のこの地域の公教育のリデザインはこうなっていますよということを掲げていただきたい。

それらが見えれば、ずいぶん違っただろうと思うわけです。10年かけてこうなるよということを掲げていただきたい。

先ほど福島先生や戸田先生からお話があったように、この地域にはミッションドリブン人材がいる。豊富にいと。その人的資源こそが競争力で、

差別化戦略になりうるとおっしゃいました。私もそう思っているのですが、ぜひそうした「人々をつなぐ輪」をつくっていただいて、東京や名古屋にいてその輪に入りたいと思っている若者たちに情報が届くような仕掛けをつくっていただきたい。この地域のミッションドリブン人材の輪が広がっていくようなエコシステムをどうやってつくるか、今後こういう議論をしていただけるといいと願っています。

戸田：ありがとうございました。

では、福島先生、お願いします。

福島：やはり10年延びた、この10年は非常に重要な10年だと思っています。

今、人口減少や高齢化が非常に進んでいます。人口理論でいう多産多死から多産少死、少産少死、こうやって大きく変わっていく過程の中で、人口爆発が起きた1925年から50年の約25年間は200万人を超える出生、戦後すぐには団塊の世代が生まれて、270万を上回るような出生があったが、この大きな人口の塊が今、退出していて、この10年でほぼ退出します。それによって、いわゆる人口のかたち、地域のコミュニティの人口のバランスをもう一回スリムアップしながら、世代間のバランスをいかにとれるようにするか、これが地域の持続性。

中山間地域のまちづくりということでは、人口減少がこれからも顕著に現れる中山間地域ですが、リニアを契機として、それをきちんと直視しながらも、悲観するのではなく、そこに新しい人材を入れることによって、ガラッと地域が変わる可能性があるんで、そのビジョンを示し、可能性を示すこと。

そのためには、これまで中山間の受け入れている、例えば互酬性の規範も、自治会の役員をやりなさいとか、そういったことだけではなく、彼たちが来てくれることによって、自分たちの保育園、小学校、中学校が維持できる、そういったことをちゃんと認識しながら、開かれたコミュニティを

つくっていくことがすごく重要だと思うんです。

今、中山間地域のいろんな取り組みを見ていると、新しい人たちが、特に地域協力隊なんかのOB、OGの人たちが、地域の資源を生かして、さまざまな商品・サービスをつくって頑張っている。さっき竹前さんがおっしゃったように、例えばこの地域に体験旅行のプログラムとして200あるとすれば、200のプログラムを用意できるのは、そこに地域資源があると同時に、そこに山歩きの達人がいたり、ラフティングの達人がいたり、釣りの達人がいたり、そういった人生を楽しむ人たちがいるからです。「そこに本物がある」ということ。

10年間にいかに本物をつくって、リニアが通ったときにそれがネットワーク化して花開く状況をどういうふうにつくっておくか、ここの社会のビジョンを描くことが非常に重要だと思います。

戸田：ありがとうございました。

ビジョンを描いていくということですよ。お二人の先生からお話をいただきました。

では、どう描くのかということこれからお話ししたいと思います。

古い本を昨日、パラパラと見ていました。『三全総の発想と構築』^(※17)という。ほとんど同じことをいっています。これから50年後、この話が笑われるかどうかだと下河辺（淳）さんは書いています。50年経とうとしています、どうでしょう？

日本創成会議が消滅可能性自治体の話を10年前にしました。東京に集まったら、出生率が下がってしまって、日本の人口はもたないよということが大きな話だったが、集中は続いたということです。

指摘はあるんですが、具体的にどうするか。崖っぷちという言い方はあまりしたくないです。世界の人口は拡大していて、拡大だけを続けていくなれば、世界はもたないから。明らかにスマートシュリンキングしないと、世界はもたない。そのところの命題が今、われわれの目の前に置かれている

(※17)「三全総の発想と構築」(国土庁計画・調整局三全総研究会編著、創造書房、1980)

ということです。

そこにリニアという、世界最速の交通手段が入ってくる。では、どうするかというのがまさにこれからのところだと思いますし、そこに10年空いたということです。

では、そこの議論に入りたいと思いますが、申し訳ないんですが3分程度でお話をいただきたいと思っています。

駒ヶ根の福澤会頭、そして、奥三河ビジョンフォーラムの田村専務、それから、竹前アドバイザー、そして、飯田の原会頭、現地の皆さんにまずお話をいただいてから、宮本代表を含めて、この研究会のほうで受けたいと思います。

では、福澤会頭、お願いします。

福澤：先ほども触れましたように、まずは飯田市、南信州の皆さんにしっかりやっていただきたいと思うんですが、あわせて、上伊那の駒ヶ根、伊那を中心としたところと一緒にぜひとも広い範囲でリニアの駅の利用を考えていただきたい。

特に乗降客の数は大変重要になってくると思います。私たちもしっかり利用すること、それから、日本中に皆さんに利用していただいて、駅を使って私たちのところに来ていただく、これが非常に大事なことだと思います。そこの部分の連携をこれからしっかりやっていかなければならないだろうと思います。

飯田の駅から東京、名古屋に行くには大変速くなるが、駅から私たちのまち、長野市、松本市、諏訪に行くのに時間がかかっているのはだめでしょう。そのインフラもしっかりと整備しないと、飯田の駅が孤立してしまうのではないかと心配があります。

ぜひとも下伊那、上伊那、力を合わせて連携してインフラを延ばしていく動きをしていきたいと思っています。

戸田：ありがとうございました。

リニアだけでは動きがとれないわけですから、今、おっしゃったインフラの議論は基本的に重要なことだと思います。

では、奥三河ビジョンフォーラムの田村専務、

お願いします。

田村：リニアの効果はいろいろ考えられるんですが、時間がないので、移動手段として奥三河にとって魅力があるかどうかということに絞って少しお話をさせていただきたいと思っています。

奥三河から東京圏に行く、あるいは、東京圏から奥三河に呼び込むためには、豊橋駅、浜松駅、あるいは、名古屋駅、そして、今度リニアができれば、飯田駅、長野県駅ということになります。奥三河も面積が広いので、地域によってどこが利便性が高いかということになるんです。

奥三河の人がリニア駅を使おうと思ったときに、恐らく飯田線との連携という話が出ますが、現実的には難しいと思っています。あまりにも時間がかかり過ぎます。

私もこの研究に参加するまで恥ずかしながら存じ上げなかったんですが、(リニア長野県駅が)飯田線の駅と直接連結しないことを知りました。乗り換えのときにどうするんだということです。これは奥三河ではなかなか解決できない問題なので、難しいだろうと。現実的にあるとすれば、車で行って、長野県駅から乗る。

これに関しては、例えば豊根村の人たちは今、車で飯田まで来て、高速バスで東京に行くことをすでに行っていますので、そういう方たちがリニアを使う、あるいは、そういうこともできるよということは広まっていく可能性があると考えますが、東栄町や設楽町の人を飯田の駅まで呼び込めるかという、浜松駅のほうがはるかに利便性が高いだろう。

一方で、「東京圏の人を飯田駅からどうやって奥三河に引き込むか」といったとき、課題になるのは二次交通。飯田線を外国人の人が使うにしても、乗り換えのアクセスをどうするかということになってきます。特にインバウンドの人たち。

そうになると、考えられるのは車での移動ですが、レンタカー会社が長野県駅近くにあるのかどうか、われわれはすごく関心が出てきます。そこで車が借りられれば、長野県駅からずっと周遊しながら、周遊というか、南下しながら、例えば豊橋

駅まで行って、ほかに行くことも考えられるので、そこがすごく大事なポイントになる。

こうしたことに奥三河が、ただ「飯田市さん、何とかしてくれないかな?」「飯田の皆さん、何とかしてくれないかな?」でいいのかということも問題として思っています。いかにリニアの効果を奥三河まで延ばすかということになったときには、しっかりと情報を共有して、こちら側からもいろんな提案ができるような、そんな意見交換ができる場が必要ではないか。場合によっては、奥三河の事業者が出て行って、そこでレンタカー事業者を始めることがあったっていいとも考えています。

この10年の間にもっとお互いの交流を活発化して、日常的に飯田に行くことが当たり前になれば、リニアができたときにはよりリニアを使うだろうし、それぞれにとっての効果が発揮できるのではないかと考えています。

戸田：ありがとうございます。

非常に具体的なお提案であったと思います。奥三河は本当にそう考えているということですね。極めて現実的に考えているということ。先ほどの原さんからもありました投資の問題は、やはり利用する人が投資をしていくという構造の議論だと思えます。

続いて、竹前さん、お願いします。

竹前：今、お話をお聞きしていて、特に先ほど戸田先生がおっしゃった消滅可能性自治体については、指摘はあるが、処方せんがないということだと思うので、結局どういう処方せんをわれわれがつくっていくかという10年になると考えてもいいのかなと思ったんですが、そこでDMOの果たす役割は何か。

私ども観光公社の貸借対照表をずっと見てみますと、負債と資産ということになるんですが、金を借りて、それがどういうふうな資産に転換されて、どう稼ぎ出していくか、その結果は損益計算書に出てくるわけですが、それがあまり変わっていないんです。つまり、新しい投資が起きていないという話になります。観光公社に対しての投資

もされていないということ。国は「そのところは独自財源を……」といったり、「補助金に頼るな」みたいな話があるんですが、なかなかそういうわけにもいかないという話があって。

私どもの中には「DMOはどうでもいいおっさんの集まり」と言う人もいるんですが、そうならないためにどうしていったらいいのか。

市町村がむだに使っている観光の金を、上伊那にもDMOがありますし、われわれもそうですが、そういうところに効果的に投入していく。選択と集中をやる。やみくもに入れればいいというものではないと思うんですが、そういうところをきちりしてもらい必要があるかもしれないと思います。

あと、国がやっていることがいまいちです。やたらマーケティングの話をしてくるんです。確かにDMOのMはマーケティングだから、そうなんだけど、数値第一主義になっている。それが悪いとは思っていないし、そこも必要だと思うんですが、数値、マーケティングの手法が、もうちょっと大きい話になると、例えばなゼソニーにiPadができなかったとか、iPhoneができなかったという話につながってくるんですが、マーケティングにたけた人がたくさんできてきたが、結果的にヒット商品が生まれない、それが全国のDMOにも起きていることで、そこへ偏りすぎているんです。

もっとヒット商品を生み出すためには、そこに哲学とか、美意識とか、ワクワクドキドキする思いで自分が本当に世の中に出して売りたいものをつくり出して、売る。それは地域の中に実はあったりするんで、そういうことをやるが必要ではないかと思っています。

今のままのDMOの評価基準では、DMOはどんどんどんだめになっていくと思います。今日は関係者がいらっしゃらないので、こんなことを言ってしまうんですが、そんなことを思います。

中間駅間との連携でいうと、リニア駅間の連携だけではなく、松本空港との連携やセントレアや静岡空港との連携があって。例えば神戸空港から

は朝8時台に松本へ来るんです。FDAで、機材が小さいですが、たっぷり時間が……。1時間上がって降りれば松本空港で、帰りも遅いので。そういうところを狙いつつ、そういったところも含めたかたちで考えていくことも必要になってくると思います。

伊那路、木曽路観光の関係はそれぞれ観光連盟やDMOがあるんですが、かなり連携するようになってきました。具体的な事業連携です。まず組織をつくって連携しようと思うと、たぶんだめになるが、事業本位で連携していくとうまくいく。みんなが顔見知りになって、電話で「この人はこういう顔で話しているな」というのが分かって初めて連携になるので、そこをやっていくことが必要で、今、そんなことができます。

JR飯田線の問題は、「サイクルトレインをやれ」といろんな人が言うんですが、実は全然JRへの働きかけが組織的にされていないという現状があります。

全部いろいろ拾い出してやっていきますと、やることはいっぱいあるわと。たぶん3年ではできないので、10年のうちにしっかりやることだと思います。

戸田：ありがとうございました。

非常におもしろい、おもしろいと言ってはいけませんが、大事な話だと思います。経営形態をどうやるかというのはものすごく大事で、そこがないと回らないと思います。JRの具体的なことについても、リニアですが、当然飯田線もあるし、東海道線で本当に新幹線が増えたら、みんなが喜ぶのかというのもあります。ひょっとしたら快速を走らせるほうが有効かもしれない。もうちょっと経営体としてそれを考えることが重要なという感じがしました。

では、原会頭に地域側のまとめをお願いします。

原：やはりまちづくりという観点でいろいろ話してみたいと思うんです。

今までは都市「化」社会にわれわれが近づいていくという感覚でしたが、そこら辺から考え方を変えたほうがいいなと。都市「型」社会という感

じに持っていかないと……。先ほど加藤先生から東京うんぬんの話が出ていましたが、同じで、都市の更新をしていくのではなく、むしろ「われわれの地域が都市をどう継承、承継していくか」、そういう考え方に行政側もわれわれもなっていないと。

商工会議所はもともと中小企業はもとより小規模の事業者をたくさん抱えているわけですから、今回の賃上げも全く効果が上がらなくて、一方で物価だけは同じように上がっていくわけですから、事業者はそういう状況からいろんなことを考えていると思います。

同時に、社会的規範やそういったものより、個人の活動とか、そういったものに共感を受けていくとか、そういったものをうんとアピールしたほうがいいのではないかと。そういったことからやりながら都市空間を開発していく。ああいうタワーマンションをつくるとか、そういうことより、既存の都市空間をどう再生していくかとか、そういう議論をもっと真剣に、われわれ事業をする側としても考えていかなければいけないかなと思っています。

よい計画がよい都市を生むというのからそろそろ脱却したほうがいいのかと私は考えています。それよりは、われわれが守ってきた伝統とか、歴史とか、そういったことをもう一回含めて、子どもたちも含めて、よい日常、そういう生活から、よい都市、まちが生まれてくるのではないかと。

リニアという大きなものにわれわれは夢を、期待をしてきたんですが、先ほど10年という話もありましたが、日常的にそういう議論をする土壌をわれわれはアピールしていく必要があるのではないかと思います。

そういうことになると、極論になりますが、速く東京へ行けるという速度の問題は私にとっては大した問題ではないぞと。実際に速く行けるんですが、それがこの地域をよくするとか、特に南北間のものについては極めて難しい。

そういうことも含めながら、今後、考えなければならぬとなると、都市環境のライフスタイル

をどう確立していくか。そういうものに人材をどう引き付けていくか。そういったものにわれわれはもっと努力しないといけないと思います。

そういったことの中に、リニアの駅とその周辺の都市機能とか、そういった諸々をもう一度考えながら、過大な期待を寄せるのは、新しい駅ができるからではなく、やはり既存の市街地の魅力を高めていくこと。しかも長年の生活や伝統をもう一度見詰め直して、これは教育の世界も含めて、そういったことを今からやらないと……。

先ほどご指摘がありました、私もまさに団塊の世代であります。そういった者がここで話しているんですが、そのことを若い人にどのように伝えるか。先ほど情報が全然届かないと。われわれの考えていることをこの地域をこれから育てて、この地域を回していく人たちに……。われわれの1970年代のころの熱い思いみたいなものが今の学生やもっと若い人たちになかなか伝わっていない。

戸田先生と一緒に、どうやって（他地域と）つながっていきこうかなと。今、三河湾は3兆円、4兆円というような大きな経済になっていますが、飯田・下伊那は三河湾の経済とか、ああいったものにほとんどまだ関心がない。飯田でつくったおいしい果物や何かを、三河湾から何万トンという船が毎日入ってきているわけですから、それにどうやってつながっていくのか。製造業の皆さんも、農業も。田原市はすごい農業のまちですから、そういうのと豊橋や蒲郡や豊川や、そういうところとの交流。浜松はもとよりです。そういったことを考えながら、人的交流も含めて。その中で三遠南信サミットができて、その中で16年やっていた鈴木康友さんが静岡の知事になると。長野県の知事とも交流を深めていただくこともわれわれの仕事かなという感じがしています。

今日のシンポジウムを通じ、今後いろんなことをしていくについては、リニア中央新幹線ができることによる若者の転出とかが逆にあるかもしれませんが、そういった警鐘もしっかり、恐れることなくしていく必要があるのではないかと思います。

戸田：ありがとうございました。

では、研究会側から、応答に近いかと思いますが、加藤先生、福島先生、そして、最後に宮本さんからお願いしたいと思います。

加藤：応答という役割が果たせないような気がしますが、3つ述べて終わりたいと思います。

竹前さんたちがやっておられる「体験観光」という取り組みは、リニアを待つことなく、本当に今日明日あさってと議論を高度化していただきたいし、竹前さんたちのファンをつかみ取っていただきたい。その上で、リニア開業時には一気にパイが広がりますから、「そこに向けた受け入れ環境をどう10年かけて整えていくか」というご準備をしていただきたい。交流消費をつかみ取る先頭ランナーとして走っていただきたいし、本当に心から応援したいと思います。

先ほど少し申し上げましたが、この地域が持っているのは人材だということなので、三遠南信から飯田・上伊那に至るまで、「地域で頑張っている人材たちをつなぐような取り組み」をぜひご検討いただけないか。同じような、なりわいは違うが、歯を食いしばって地域で頑張っている人たちが、励まし合ったり、情報交換したり、刺激し合ったりできる機会をつくってあげていただきたい。そういう輪ができたとき、大都市からそれを見ているミッションドリブンな人材がその輪に僕も入ってみたいと思う。そういう人々が出現したら、これはめっけもの。これもリニアに関係なく、今からできることではないかと思います。これが2点目です。

3点目。先ほど10年後の地域DXプランをつくっていただきたいと申し上げましたし、10年後の公教育リデザインの姿を掲げてほしいと申し上げましたが、これは今すぐできないので、「10年後どうあるべきかというプラン」をつくって、その実践を着実にやっていただきたいということになります。これは今、各自治体が抱えている継続的な予算とは別の予算になります。つまり、プラスアルファの投資が必要になることを意味します。この投資の増加分をどう考えるかをぜひ皆さんで議

論していただきたい。私は公債比率が上がってもいいから、かけるべき投資は何だという議論として公教育と地域DXをあてて議論していただきたいと願っています。そうしないと、公債費の償還能力は今の残高に対してどんどん減っていきまいますから。人口が減りますから。だから、残高がいつとき増えてもいいから、償還能力を上げるための戦略としてこれを掲げますという議論が地域で軟着陸できるかどうか。こういう議論をリニアに向けてぜひやっていただきたいと願っています。

福島：リニア長野県駅を後背地のほうにどうつなげていくかということですが、2つに分けて考える必要があると思います。東京圏、名古屋圏もそうかもしれませんが、中に入っていく人材や企業を受け入れる話と、観光流動という話、この2つを分ける必要があるのです。

リニアによって東京、名古屋からの時間距離は非常に短縮されます。県駅周辺はすごく短く、45分とか、25分で行けますが、そこから三遠南信の奥のほうに行ったり、伊那のほうに行ったりすると、そこでまた1時間とかかかります。東京からの2時間圏という、ライバルは山のように出てくるわけです。

だから、飯田のところで、まず、関係人口とか、移住者をしっかりとらえて、次のステップとして、そういった人材が圏域全体に目を向けていくようなネットワークづくりを進めていくことが非常に重要になると思います。

もう1つ、旅行のほうの話でいうと、新しいストーリーが必要だと思うんです。

研究会の中で議論していたのは、スピード&スローというコンセプトもあるのではないかと。リニアはトンネルばかりで寝ている間に飯田に着き、そこからスローが、非日常が始まる。そのスローをいかに魅力的なものにしていくか。スローというのは、高速と違って、いろんな人々の暮らしぶりが見えてくるので。

秘境鉄道の飯田線とリニアの長野県駅は離れているが、いかにその両方を結ぶ魅力的なルート設

定をして、スローに楽しめるようにするかとか。さっき自転車を飯田線に乗せろという話があったんですが、例えば自転車でもいいです。私の最もスローな旅で印象に残っているのは新疆ウイグル自治区で、ロバ車でオアシスを回ったこと。これはすごくインパクトのある思い出です。別にロバ車で回れとは言いませんが。

インパクトのあるスローな旅を、ルート設定とか、期間とか、そういったものを飯田線と結び付けることによって、新しい、行ってみたいという、そういった価値をつくっていくといいと思います。

あと、リンゴとか、非常に豊かなおいしい果物やお酒、食べ物があるので、そういったもので地域を結ぶ物語をつくって、例えばこの地域はシードルもやっていますので、シードルと新しい食べ物とか、あるいは、別の日本酒と何かとか、そこでしか味わえない何か、そういったものをたくさんつくっていくことによって人がやってくる、そんなストーリーをつくっていく必要があると思うんです。

宮本：私ども中部圏社会経済研究所は公益団体でございますので、今日、中山間地域シンポジウムをやらせていただいて、地域の方、実はウェブでは名古屋の方々にも参加をさせていただいていますが、中部圏で飯田を中心にどういうことをやっていけばいいか、どういうまちづくりをしていけばいいか、何をやればいいのかということを議論する場を設定させていただくこと、継続的にやるのが大事で、われわれの役割ではないかと思っています。引き続き、この地域に注目をしながら、中山間地域をどういうふうにしていくかという議論の場を設定していきたいと考えていますので、よろしく願いいたします。

戸田：ありがとうございました。

非常に有意義なパネルディスカッションだったと思います。これで結論が出るということはありません、当然のことながら。ただ、10年間、動いていく上での視座になるようなもの、そこから膨らんでいくようなものが今日ご提供、共有できれば、非常に有意義だと思います。

私を感じた3点だけ申し上げたいと思います。

1つは、地域のまちづくりで、飯田には人のネットワークが非常に深いソーシャルキャピタルがあります。驚くべき日常という、普通という、そういう感覚はとても大事ではないかと思います。その中に教育とか、世代間の連携とか、人材とか、こういうことが入ってくるのではないかと思います。

もう1つは、戦略性です。今日はあまり触れきれなかったんですが、政治性の議論もありますでしょうし、インフラをつくっていくということもあります。それから、JR東海さんとの関係性、つきあい方も当然あります。財政、市町村財政の議論もありました。こういう戦略性は官民一緒に考えていくべきだと思います。

最後の1つは、広域の連携です。これはいみじくも宮本代表理事がおっしゃいました。互いの状況が分からないんです。ちょっと離れると、思っていること、やっていることが分からない。これを共有できるようにする。そして、ビジョンということがありましたが、共有できるかたちにして伝える。これが非常に重要だと思います。

そういうことに今日のディスカッションがこれから活用できれば、今日のシンポジウムは意義があったと思います。

パネリストの皆さん、長時間どうもありがとうございました。短い時間で言い足りないというフラストレーションがずいぶん多かったと思いますが、大変ありがとうございました。

以上でパネルディスカッションの部を終わらせていただきます。

(完)