

2022 年度中京大都市圏づくりセミナー

～スーパー・メガリージョンの進化に向けた中京大都市圏の役割～

日時 2022 年 12 月 19 日（月）14:30～16:10

場所 栄ガスビル キングルーム

《主催者あいさつ》

愛知県政策企画局長 沼澤弘平

愛知県政策企画局長の沼澤でございます。開会に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。本日は、「2022 年度中京大都市圏づくりセミナー」にご参加いただき、誠にありがとうございます。また、本日のセミナーは、国土交通省中部地方整備局様、中部運輸局様、名古屋商工会議所様、中部経済連合会様にご後援いただいております。この場をお借りして重ねてお礼申し上げます。

さて、リニア中央新幹線の全線開業により、人口 7 千万人のスーパー・メガリージョンの形成が期待されます。一方で、世界のメガリージョンとの競争の激化が見込まれるとともに、東京圏へのさらなる一極集中の進行が懸念されております。

こうした中において、三大都市圏の中心に位置する当地域は、地理的優位性を最大限に生かして、世界と直結する一大産業拠点としての役割を担っていくとともに、多様な魅力を発信しながら、国内外からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込み、スーパー・メガリージョンのセンターとして、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替しうる大都市圏を実現していく必要があります。

本県では、こうした認識のもと、名古屋を中心とした概ね 80～100km 圏を「中京大都市圏」と位置付け、リニア中央新幹線の整備促進や、広域幹線道路ネットワークの整備、中部国際空港の将来構想の早期実現などに取り組んでおります。また、戦略的なスタートアップの創出・育成や幅広い産業集積を進めていくとともに、先月オープンしたジブリパークの整備促進など、地域の魅力向上に取り組んでいるところであります。

国におきましても、7 月にとりまとめられた「国土形成計画 中間とりまとめ」において、スーパー・メガリージョンの考え方をさらに進め、多様なニーズに応じた暮らし方と経済活動を可能にする大都市圏として再構築することとしております。こうした国の動きも踏まえながら、取り組んでまいりたいと考えております。

中京大都市圏の実現に向けては、圏域内の各地域が特色を生かした地域づくりに取り組んでいく必要があります。また、行政だけでなく、県民の皆様や企業、団体など、様々な主体の皆様と中京大都市圏づくりの考え方を共有して、地域を挙げて取組を進めていくことが何より重要であると考えております。

本日のセミナーでは、「スーパー・メガリージョンの進化に向けた中京大都市圏の役割」をテーマとしまして、南山大学副学長、経営学部教授の奥田隆明様にご講演いただき、皆様とともに中京大都市圏づくりについて考えてまいりたいと思っております。

本日のセミナーが、中京大都市圏の実現に向けた取組の一助となることを祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

《講演》

「スーパー・メガリージョンの進化に向けた中京大都市圏の役割」

講師 南山大学副学長、経営学部教授 奥田 隆明 氏

南山大学の奥田でございます。今日は「スーパー・メガリージョンの進化に向けた中京大都市圏の役割」についてお話しさせていただきたいと思います。具体的には、次の4つの話をしようと思います。まず、日本の国土計画を振り返りながら、今、何が求められているかという話をしたいと思います。次に、学問の分野からこの問題にどういう貢献ができるかについて、私の専門分野である地域科学の視点からお話しさせていただきたいと思います。また、ヨーロッパでは鉄道復権による地域づくりに取り組んでいますので、ヨーロッパの事例を紹介しながら、この地域の取組についてヒントを得たいと思います。そして、最後にまとめとして、今後、中京大都市圏をどうしていったらいいかについて、皆さんと一緒に考えてみたいと思います。

まず、国土形成計画の見直しについてお話しします。日本の国土計画は、第二次世界大戦が終わった後、戦災復興をどうしていくかというところからスタートします。アメリカで世界恐慌が起きた時に、ルーズベルト大統領がニューディール政策としてテネシー川で流域開発を実施しました。テネシー川にダムを建設して発電を行い、その電力を使って新しい産業の育成を行いました。例えば、化学肥料を生産し、農業の生産性を高めたほか、電力を使ってアルミニウムを生産することもスタートさせました。大企業の利益になるだけでなく、地域にも利益を与え、地域の発展に繋がるよう、あわせて様々な取組を実施しました。例えば、河川流域なので洪水などで地域が非常につらい思いをしていましたが、こうした問題も解決しながら地域の生活の質の向上に貢献しました。戦後の日本でもこのニューディール政策を参考にしながら、河川流域の開発を行って地域の発展に貢献できないかと、全国の様々な地域で流域開発を実施しました。中部地域では、三遠南信地域、浜松と豊橋と飯田の3つの生活圏から構成される地域で、天竜川にダムを建設し、流域の開発を行ってきたという歴史があります。

その後、日本は高度経済成長期に入りました。1960年代前半に全国総合開発計画が策定されました。池田勇人首相が10年間で国民の所得を2倍にする政策目標を立てて、様々な取組を実施しました。その頃は大都市で経済成長がスタートしていたので、太平洋ベルト地帯に企業や人口が集まって、その所得がどんどん上がり、地方と大都市の地域格差が大きな問題になっていきました。今の中国もそうですが、沿海部の所得が上がると内陸との所得格差の問題が発生して、内陸から沿海へ人口移動が起きます。その結果、大都市は過密の問題、例えば、土地の値段が上がって住宅を手に入れるのが難しくなる、交通混雑が起きて移動するのが大変になるなど、様々な問題を抱えるわけです。地方も人口が流出してしまうと、地域が成り立たなくなり、別の意味で様々な問題を抱えることになります。日本でも、こうした地域格差の解消に一生懸

命取り組みました。特に太平洋ベルト地帯は、新産業都市という新しい産業都市をつくろうと努力しました。また、それ以外のところでは、工業整備特別地域をつくって港湾の整備を行い、その周辺に工業地域をつくって地域を発展させる努力を行ってきました。

その後、1960年後半に新全国総合開発計画が策定されました。この頃になると、経済もかなり急速に成長したので、様々な大きなプロジェクトが提案されることとなります。まず、高速道路の整備です。戦後、日本にはまともな道路がないといわれた時代もありました。そこからいち早く抜け出すため、利用者の負担で高速道路を建設する事業をスタートさせました。当時、全国にこれだけの高速道路ネットワークを作っていこうという計画が出されています。しかし、全部はできないので、まずは需要の多いところから順番に作って、その利用料金を使って地方にも高速道路を整備し、全国を高速道路で移動できるようにしようと進めていきました。同時に新幹線のネットワークの計画が作られています。資料をよく見てみると、中央新幹線が入っています。ようやくこれが実現されようとしています。北陸新幹線も当時から入っています。これもまだ繋がっていないので、実現に向けて取り組んでいるところです。他にも名古屋から富山に抜ける新幹線など、様々な新幹線がこの計画に入っています。また、高速交通ネットワークだけでなく、通信ネットワークの重要性も当時から認識されており、あわせて通信ネットワークを整備していく計画も立てられていました。当時の通信といえば電話です。電話回線を全国に巡らせて、直接、行かなくてもコミュニケーションをとれるようにしようという計画が策定されています。

その後、1970年代になると、オイルショックがあって経済成長のスピードが鈍化していきます。成長期に水俣病や四日市ぜんそくなどの公害問題を抱えたりして、こういった問題も何とかしなければならぬと少し方向が変わってきます。3全総になりますと、地方でも生まれてから死ぬまで、一生きちんと生活ができるような国土を作っていこうという定住圏構想が出てきます。最初はモデル地域をいくつか指定して定住圏を作っていこうとしました。その時に田園都市という考え方も登場します。田園都市はもともとハワードというイギリス人が最初に提唱した概念です。イギリスは産業革命が起こって、いち早く経済発展が始まりましたが、ロンドンに企業や人口が集まり、ロンドンが過密化し、劣悪な条件の下で工場労働者が働かなければならないという問題が発生しました。また、そこでは感染症のような公衆衛生の問題に対してどうするかという議論も行われました。そして、ロンドンをこれ以上大きくするのはやめよう、ロンドンの外に新しい都市をつくろう、その時に農業地域である田園の良さや機能的な都市の良さを併せ持つ新しい都市をつくろうと提唱しました。ハワードは実際に郊外にこうした新しい都市をいくつかつくっています。中でもレッチワースが有名ですが、計画された新しい都市をつくって、緑地も計画的に配置しながら企業も移して、そこで働く人がそこで生活できるような新しい都市ーヨーロッパでは職住近接型都市といえますーをつくっていきました。日本でも、東京の多摩ニュータウン、大阪の千里ニュータウンなど、高度経済成長期以降、こうしたニュータウンをつくってきました。名古屋にも高蔵寺ニュータウンがあります。中央線の駅から山の方に新しいまちをつくろうということで、宅地開発をして新しい都市をつくりました。しかし、ヨーロッパではそこに企業も移して、そこで働く人が生活をするような新しいまちをつくろうとしましたが、日本の場合はなかなか企業が外には出なかったため、ベ

ッドタウンになってしまいました。その結果、現在でも、名古屋で働いてニュータウンで生活するといった都市になっています。また、こういった田園都市の考え方を国全体に展開していこうというアイデアを出したのは大平総理大臣で、田園都市国家構想を提案しています。

その後、日本の景気がまた良くなってバブル経済に入っていく、東京だけがどんどん大きくなって東京一極集中の問題が発生しました。東京にどんどん企業が集まり、そして人口も集まっていきました。東京 23 区に企業が集まっていると、ちょっと来てくれと言われればすぐに行き説明をして仕事を進めることができます。仕事の効率は非常に高いのですが、そのしわ寄せとして東京で働く人は非常に遠いところから通勤をしなければならない。首都圏の人口がどんどん大きくなって、住宅地も郊外に展開していきましたから、だんだん通勤時間が長くなっていきました。24 時間のうちの多くの時間を通勤に充てなければならない状況になっていきました。また、首都圏では関東大震災が 1923 年に起き、それ以後、都市化が進んでビルがどんどん建っていきましたが、また地震が起きる可能性があるということも考えながらまちづくりを考えていく必要があります。そうしたこともあって、当時から首都圏をもう少し外へ分散させたらどうかという計画が随分検討されています。業務核都市構想は、横浜や八王子周辺にももう少し仕事の間を移そうという計画です。しかし、外に出ると、ちょっと来いと言われた時に行き説明することができないので、企業は外へ出たがらないのです。しかし、一部の IT 系企業は幕張などへ出ていきました。企業によってはそういうことができる企業もありましたが、大半の企業は今も都心に残って活動を行っています。他方で、東京一極集中を何とかしようと、企業がダメなら行政を外に出してはどうかということで、首都機能移転の議論も随分行われました。行政が出れば行政に関連した企業も出ていくのではないかとというわけです。例えば、福島に首都機能に移転しようという話もありました。中津川辺りや奈良辺りに持っていこうという案もありました。しかし、行政を外に持って行ってしまうと、行政も業務効率が悪くなるし、新しい投資も必要になるので、結局、実現しないまま今に至っています。

さらに最近になりますと、5 回目の全国総合計画が策定されました。この時は、全総という名前をやめようということで、国土のランドデザインという名前で 5 全総が策定されました。この頃になりますと、多軸型国土構想という概念が出てきます。地方都市と地方都市が連携して大都市に対抗できるような魅力的な地方都市をつくっていこうという計画が全国から出てきました。中部地方では、東海と北陸が連携して新しい経済圏をつくろうとか、三遠南信地域で連携しようなどといった連携構想が出てきました。この頃になると、国が大規模プロジェクトを行って地域をどうするという時代ではなくなり、いかに地域に参加してもらうか、地域が主体的に自分たちで連携しながら取り組んでいかなければならないという考え方になっていきます。中部地域で実現したプロジェクトとしては、東海北陸自動車道があります。作った当時はこんなところに高速道路を作っても誰も使わないのではないかと厳しい批判もありましたが、現在は外国人がたくさん来て、このルートを通してこの地域を観光しています。当時はこのようなことが起きるとは予想していなかったですが、このようなことが実際に起きています。

2008 年、福田内閣の時には、最初の国土形成計画が策定されました。今までは全国計画だけを作っていましたが、各ブロックの広域地方計画が策定されて二階層の計画

になっています。

さらに2015年には、安部総理大臣の時に第2次国土形成計画が策定されています。この時のキーワードは対流促進型国土です。日本には都市地域だけでなく、教育や研究に力を入れている地域もありますし、農村地域もあります。こういった地域が有機的に繋がって情報交換をしながら、1つの国土を作っていくという考え方が示されています。その中にリニア中央新幹線も盛り込まれ、大都市圏を結ぶ高速鉄道を作って3つの大都市圏を1つの巨大な都市圏にしてもっと競争力を高めていこう、大都市と様々な地方都市が対流して、互いに刺激し合いながら、いろいろな活動が行われるような空間を作っていこうとしました。さらに、リアルなネットワークだけでなく、情報のネットワーク、この頃になるとインターネット環境がどんどん良くなったので、サイバーなネットワークをうまく使って情報の交換ができるような国土を作っていくという概念が出てきました。他方で、この頃から地方も人口がどんどん減っていき、人口密度が小さくなり、今まであったお店が成り立たなくなってしまふ、バスがなくなってしまふといったことが起きました。このため、都市の中心部にいろいろな活動を集めて、コンパクトな都市をつくっていこうということになります。さらに、コンパクトにした都市と都市をネットワークで結んで交流ができるようにしようとしています。

こうした中で、新型コロナウイルス感染症が流行して、これまで大都市が中心になって世界の都市と競争していくという考え方でずっときていましたが、本当に大都市にいろいろなものを集めてやっていくのがいいのだろうかという疑問が出ています。コロナがあって、ステイホームでいろいろなことをしました。企業も社員が会社に来られないので、ネットワークで在宅勤務をするということを実際に行いました。大学や教育機関も集まって教育ができないので、ネットワーク環境を良くしてオンラインで授業を行う経験をしました。また、企業では、ネットワークで仕事をするなら家でする必要はないのではないか、もっと環境の良いところで仕事をするのでも良いのではないかという考え方も出てきています。岸田内閣では、田園都市国家構想にデジタル技術を導入して、デジタル技術を使いながら都市と田園の良さを併せ持った国土を作っていこうというデジタル田園都市国家構想を提唱しています。テレワークや様々なデジタルの技術を使って、今までできなかった新しいサービスをどんどん提供して、地方都市の魅力を高めていこうとしています。

次に、私の専門の地域科学からこうした問題にどのようなアプローチをしているかという話をしていきたいと思います。地域科学は分野横断な研究領域で、中でも経済学と地理学という2つの学問分野が深く関係しています。経済学は、基本的に空間は捨象して考える学問で、1点に企業が集まり、消費者が集まり、そこでいろいろな取引がされるという考え方をしています。しかし、実際の経済活動は様々な都市で行われていますので、当然、空間的な広がりの中で企業が取引をしながら活動しています。その空間を配慮した経済学を作ろうということで、空間経済学という分野が経済学の中にあります。例えば、都市を扱う都市経済学とか、都市が集まって地域をつくるという地域経済学、さらに大きく、国と国がいろいろな取引をしながら経済活動をしているので、こうしたスケールの問題を扱う国際経済学があります。そういった空間的な広がりを見ると、最近是国内なのか海外なのかという境目がだんだんなくなって

います。グローバル化がどんどん進み、国という単位があまり意味を持たなくなっています。特にヨーロッパでは国の意味がなくなっています。空間経済学では、そういったことを踏まえて、これまで別々に扱われてきた理論を統一していこうとする努力が行われています。一方、地理学は、空間的な広がりの中で行われる経済現象や人口分布などの様々な現象を扱う学問です。地理学の中でも、経済的な事象を扱う地理学のことを経済地理学と呼んでいます。先ほど話した内容は空間経済学と経済地理学の両方の分野で扱われています。他方で、行政の現場で実際に都市政策や地域政策を担当している人たちに理論的な背景を与える政策学という分野もあります。この分野にはいろいろな研究者がいて、工学系のコンピュータを使う研究者もたくさんいるなど、かなりたくさんの研究者がいます。

ここでは経済学の方からお話を始めたいと思います。経済学では、需要曲線や供給曲線を考えます。価格が高いと需要は少なくなり、価格を安くすると需要が多くなりますので、需要曲線が右下がりの曲線になります。他方で、供給曲線は右上がりの曲線になり、需要と供給が一致するところで価格が決まることになります。価格が高いと売れ残りが出ますし、価格が安いと足りなくなり、需要と供給が一致したところで価格が決まることになります。1つの地域であればこれでいいですが、もう1つの地域があるとどうなるでしょうか。2つの地域がかなり離れていると、物を運ぶのに輸送費用がかかることになります。この時、輸送費用がとても大きい場合は、地域1で需要と供給が一致するように価格が決まり、地域2でも需要と供給が一致するように価格が決まり、結果的に2つ地域の価格に差が生まれることになります。ところが、高速道路ができて物を運ぶ費用が小さくなり、2つの地域が近くなると、地域1で物を仕入れて、地域2に物を運んで売るといった企業が出てきます。輸送費用より価格差が小さければ、利益が出るのでどんどんそうした企業が増えていきます。最終的に地域1の価格に輸送費用を加えた時に、ちょうど地域2の価格になるところで企業の参入がストップします。そのため、輸送費用が小さくなるといろいろな取引が変化して、それによっていろいろな経済活動が影響を受けることになります。

経済学では1つのマーケットを扱って分析する理論を部分均衡理論と呼んでいます。それに対して、1つの地域にもいろいろなマーケットがあり、さらにこうした地域がたくさんあってそれぞれ取引を行っていますので、これらのマーケットを全て考えてこれらが同時に均衡しているという考え方を一般均衡理論と呼んでいます。この一般均衡理論は長い間、理論のフレームワークでしたが、最近ではコンピュータを使って数値計算をする研究が行われるようになってきました。最初は、一般均衡理論の答えがあるのかないのかを証明する、または、答えが本当に1つなのか、または、3つ、4つあるのかを証明するためにコンピュータが使われました。その後、実際にコンピュータを使って答えを求めることができることが分かると、もっといろいろなことにコンピュータを使っていくことになります。

例えば、途上国では経済発展するために経済計画を策定する必要があり、こうした経済計画の策定のために数値計算の結果を使いました。また、先進国では税制を変更するとどのような影響が出て、誰がどんな負担をすることになるのかといった評価にも使われています。貿易の分野では、関税を低くした時にどのような影響が出てくるのか、地球環境の分野では、炭素税を導入するとどのような影響が出てくるのか、あるいは、途上国は炭素税を導入するのは難しいので、先進国だけで炭素税を導入すると、

世界経済にどのような影響が出てくるのか、といったことを分析するのに数値計算が使われるようになりました。

先ほどもお話ししたように、経済の取引は基本的には1点で取引されると考えるので、取引には費用がかからないことを仮定して理論が展開されます。実際に生産者が作ったものを消費者に供給しようとする、そこにいろいろな費用が発生します。税が課される場合もありますし、輸送費用がかかる場合もあります。実際に企業が顧客のところに行って説明して取引を成立させることもあります。そういう情報を集めたりする費用もかかってきます。ですから、交通や通信が発達すると、当然こうした取引費用に変化が起きて、それが経済的な取引に影響を与え、これに関連した経済活動に影響を与えていきます。

この地域ですと、三遠南信地域で連携を強化していくために高速道路を作ってほしいという話があります。三遠南信地域に高速道路を作った時にどのような影響が出てくるのかを評価すると、既存の中央自動車道や長野自動車道がネットワークで繋がっていきますので、その効果はかなり北の方まで及ぶこととなります。これを経済の外部性と呼んでいます。さらに、高速道路を作るといろいろなものの価格が変化し、その結果、生産も変化するため、これによって所得も変化することとなります。このように価格や所得が変化するので、このような様々な変化を全て所得の変化に換算したらいくらになるか、誰が得をすることになるかについて数値計算を行います。これを便益と呼んでいます。そうしますと三遠南信地域の場合、三遠南信地域だけではなく、三遠南信地域よりさらに北の地域や首都圏の方まで便益が及ぶことが分かります。こうした情報に基づいて、三遠南信自動車道の整備費用を誰が負担するのが望ましいのかを議論をすることとなります。

これと同様の方法で、リニア中央新幹線を整備した時に、沿線地域にどのような影響が出てくるかを分析しています。現在、東京と名古屋は東海道新幹線で1時間40分かかりますが、リニア中央新幹線が開業すると40分で行けるようになります。この結果、名古屋も大阪も首都圏の中にすっぽり入ってしまうような状況になります。このような状況になった時に取引関係にどのような変化が生じて、地域経済にどのような影響があるかを分析しています。この時、企業がたくさん集まって様々な製品やサービスを提供している大都市の特徴をモデルの中に組み込んでいきます。田舎では、良いアイデアがあってビジネスを立ち上げてみたいと思う人がいても、それを支えてくれる企業が少ないため、これを実現することが難しいのが一般的です。他方で、大都市ですと、良いアイデアを持った人を支える多様な製品やサービスが提供されています。また、多様な製品やサービスが提供されれば、企業の生産性も高くなっていきます。その結果、大都市にはさらに多くの企業が集まっていくこととなります。

また、取引を行うためには物流のコストだけでなく、ビジネスマンが行って商談を成立させるための費用もかかります。リニア中央新幹線を整備するとこれらの費用が変化するため、これによって取引関係がどのように変化して、その結果、地域経済にどんな影響を与えるかを考えていきます。東京ー大阪間にリニアが開通した時、沿線各地域の産業にどのような影響が出るかを分析すると、中部地方は自動車産業を中心とした機械系の産業がたくさん集積しているので、リニアができるとこれらの産業集積がさらに大きくなっていくという結果となります。ところが、現在、サービス系の産業は圧倒的に東京に集中しているので、リニアができると集積が集積を生んで、関

東にさらに集まっていくという結果になります。さらに、リニア沿線には多くの消費者がいますが、消費者の効用がどのように変化するかという分析を行いました。その結果、リニア沿線では消費者の効用が高くなり、沿線と非沿線で大きな差が出るようになります。

他方で、コロナ禍以前は外国人がたくさん日本に来ていろいろな消費をしてきていました。今はコロナ禍で外国人が来ていませんが、これをどのようにして元の成長軌道に戻していくのかについて議論をしています。リニア中央新幹線ができると、インバウンド観光にどのような影響が出るのかについても分析を行っています。外国人は頻繁に日本に来ることができないので、日本に来た時には、いろいろな観光地を周遊します。また、日本人の観光客に比べると滞在日数が長いのが一般的です。このため、日本人観光客をターゲットにした場合は、観光地と観光地が競争相手になってしまい、協力関係を築くことが難しいのですが、外国人をターゲットにすると、外国人は周辺の観光地を周遊することが多いため、外国人に遊びに来てもらうために複数の観光地が連携・協力して一生懸命取り組まなければなりません。このため、観光地の連携によって、どのような観光地の組合せが選択されるかというモデルを作り、高速鉄道ができた時にこの観光地の組合せの魅力にどのような影響を与えるかについて分析を行いました。

一言で外国人といっても、その国籍によって観光特性が異なります。韓国からの観光客の場合、日本に近く、また、かなり以前から日本に観光に来ているので、東京や京都、大阪だけでなく、いろいろな地方都市に行ってみたいと思っている人が多くいます。それに対して、北米からの観光客は初めて来る人も多いので、東京や京都・大阪に行ってみたいと思っている人が多いのですが、滞在期間も長いため、ついでにもう少し周遊する人も結構います。では、こうした状況の中で、リニアができると観光客にどのような影響が出るのでしょうか。韓国からの観光客の場合、滞在日数が少ないのでリニアができてあまり広域を周遊する人は増えません。つまり、リニア沿線での観光消費が増えますが、その他の地域ではあまり観光消費が増えません。これに対して、北米からの観光客は滞在期間が長いので、リニア沿線だけでなく、西日本まで周遊する人が増えるという結果が出ています。また、リニア開業による空港の利便性の変化を比較すると、韓国の場合は、滞在期間が短いのでリニアができたからといってそんなに空港の利便性が変化するわけではありませんが、北米の場合は、日本国内を周遊する人が多いため、リニアができるとさらに多くの観光地を周遊できるようになり、空港の利便性が大きく向上することになります。北米からの観光客は西日本を周遊する人も多いため、首都圏の空港だけでなく、中部空港や関西空港の利便性も向上することになります。現在、北米からの観光客は首都圏の空港から入国していますが、こうした状況になると、空港の利用の仕方も、もう一度見直す必要が出てくるものと考えられます。

次に、現在、デジタル技術がどんどん普及していることから、デジタル技術の普及が、都市や地域にどのような影響を与えるかを考えてみます。ところが、こうした研究はまだまだ蓄積が少ないので、具体的な数値シミュレーションの結果をお見せすることができません。ここでは、考えられる影響について、その概念だけを説明します。大都市では都心に近いところに住むと、通勤には非常に便利ですが、土地の価格が高く、広い土地を確保するのが難しくなります。他方で、郊外では土地の価格が低い

で広い住宅が手に入りますが、毎日時間をかけて都心に通勤しなければならないことになります。このように、土地の値段と通勤の便利さはトレードオフの関係にあるので、この2つを天秤にかけて、どこに住むかを定めることになります。こうした状況の中で、都市内鉄道の整備や自動車の普及が進むと、これらの交通手段を使って通勤ができるようになり、どんどん郊外が便利になっていきます。他方で、都市が成長していくと、さらに多くの企業が都心に集まって都心の生産効率が上がっていきます。これによって都市の人口が増えると土地の値段が上がるため、そこで働く人たちは少し不便な郊外に住宅を買って通勤しなければならなくなります。では、こうした状況の中でデジタル技術が普及すると、どんな変化が生まれるのでしょうか。デジタル技術が普及して在宅勤務が増加すると、例えば、週に1回都心に行って打合せをして、残りは自宅で仕事をするようになったとしますと、これによって通勤に必要な時間や費用が大きく減ることになります。ですから、少し遠く離れたところで住宅を買ってそこで働くこともできるようになります。このように、在宅勤務が普及していきますと、都心から遠くてもそこで生活することができるようになります。他方で、在宅勤務に合わせて企業をもっと地方都市に分散させますと、大都市で働く人の数が減っていき、土地の値段が下がっていきます。そうしますと大都市の通勤距離もだんだん短くなって、その生活環境は向上することになります。ところが、企業を地方都市に分散化させますと、今度は企業がコミュニケーションをとるのが大変になります。しかし、そのコミュニケーションも、今までのように新幹線に乗って地方都市に行って打合せをするというスタイルだけでなく、オンラインを利用して打合せを行うことができるようになれば、こうした出張も減らすことが可能になります。つまり、オンラインが普及して、オンラインでコミュニケーションができるようになれば、分散した形でオフィスを配置することもできるようになります。こういった新しいワークスタイルがどの程度実現可能かについては、データを使ってもっといろいろなシミュレーションを行って評価していく必要がありますが、基本的には、こうした新しいワークスタイルが実現すれば、都市で働く我々のライフスタイルをもっと豊かなものにすることができるようになります。

次に、3番目のヨーロッパの取組について、お話ししたいと思います。ヨーロッパでは、従来は国ごとにいろいろなことを決めていましたが、経済がグローバル化する中でドイツの企業がフランスの企業と取引をするような機会が増えてきており、EU全体で経済圏をつくらうとしています。今までドイツからフランスへ行く時は、そこには国境があって、パスポートを見せてチェックを受けて入るとか、お金を換金して入るとか、鉄道もドイツではドイツの鉄道に乗ってきて、国境で乗り換えてフランスの鉄道に乗ってフランスに入るといったことをしなければなりませんでした。しかし、こうしたボーダーを取り払おうと、EU全体で様々な取組をしています。交通ネットワークもドイツの人がフランスに直接乗り入れられるように、国境地域のインフラ投資を実施しています。今までは、国ごとに整備されたパッチワークのようなネットワークでしたが、ヨーロッパ全体で1つの大きなネットワークになるように取り組んでいます。また、ヨーロッパ大陸は移動距離が長いため、従来、どうしても飛行機での移動が中心になっていました。ところが、地球環境の問題があるので、飛行機と比較して環境負荷が小さい鉄道のサービス水準を上げて、鉄道で行けるところは限

り鉄道で行こうという動きをしています。ここでは、こうした鉄道ネットワークの充実に合わせて、その沿線都市がどのような取組をしているかについて、お話ししたいと思います。

最初に、フランスの話をしていきます。フランスはパリの人口規模が圧倒的に大きく、パリの人口は約 220 万人（行政単位）、その次の都市は随分小さくなって 86 万人や 50 万人、さらにその次は 20 万人クラスの都市になってしまいます。リヨンの人口は 50 万人ですので、豊田や岐阜と同程度、また、リールの人口は 23 万人ですので、安城や鈴鹿ぐらいの都市になります。

リールは、パリから少し北に上がったところにあります。今はパリから列車に乗ってロンドンまで直接行くことができますが、リールはロンドンの方へ行くか、ベルギーの方に行くか、その分岐点になっていて、非常に交通の便利なまちです。リールは歴史的にも古いまちで、まち全体が世界遺産になっています。ベルギーが近いので都心はベルギーの都心によく似ていて、グランプラスがあつたりします。大聖堂もあり、歴史的な建物が残っている、非常にアメニティの高い都市です。在来線の駅は市街地から少し離れた郊外にあります。ヨーロッパでは、昔、蒸気機関車で煙が出るので都心には乗り入れず、都心から離れた郊外に駅を作った都市がたくさんあります。新しい高速鉄道駅も、この在来線の駅から少し離れたところに併設するような形で作られています。また、高速鉄道駅周辺にはホテルを作り、オフィスタワーも作って積極的に企業を誘致しています。さらに、在来線の駅と高速鉄道の駅の間には大きな商業施設を誘致し、大きな駐車場も整備しています。

もう少し南へ行きますと、リヨンというまちがあります。ここは 51 万人くらいで、岐阜や豊田くらいのまちです。まち全体が世界遺産になっていて、古い街並みが今でも残っています。織物で栄えたまちなので、織物に関連した博物館がたくさんあります。一宮とよく似ているかもしれません。リyonは都市が東に向かって発展していきました。ソーヌ川とローヌ川という 2 本の川が流れていて、ソーヌ川の西側が旧市街になっています。旧市街は自動車がない時代にできたまちなので、歩いて移動することが基本になっていて、人口密度が非常に高くなっています。そして、ソーヌ川とローヌ川の間が市街地で、商業施設などがたくさんあり、歴史的に古いモニュメントもたくさん残っています。さらに東へ行きますと、新しい住宅街が展開しています。2 本の川の間には高速鉄道の駅を作りました。ヨーロッパでは、昔は河川で物を運んでいたもので、高速鉄道駅の南側には河川港が作られて、倉庫群になっていました。ところが今は河川で物を運ぶことは少なくなって、大型トレーラーやトラックでモノを運んでいます。そのため、河川港の周辺にあった倉庫がいらなくなっているのです。現在、大規模な再開発が行われています。高速鉄道駅の地下には路面電車が走っています。フランスも一時期は自動車が普及してトラムが邪魔になったため、一時廃止しましたが、やはり路面電車は便利だからということで、2000 年頃に復活させました。ヨーロッパのまちでトラムを復活させたところは結構あるようです。高速鉄道駅の周辺にはオフィス街があり、そこで働く人が住むためのマンションが建っています。都市間を移動する高速鉄道と都市内を移動する交通手段がうまく連携していて、スムーズに移動できることが大切です。河川港の周辺地域も、現在は港としては使っておらず、水辺空間をうまく残してショッピングセンターやマンションを配置したりしています。また、パーソナルモビリティを始めとする新しい乗り物の社会実験なども行っていま

す。南のエリアについては、南の方まで来てくれる人はなかなかいないので、集客力のある博物館を配置して人を誘導しようとしています。また、おしゃれなデザイン住宅も作っていて、交通手段を確保すれば高速鉄道駅から少し離れたところでも人を集められることを示しています。

次はイギリスの取組について話をしたいと思います。イギリスもロンドンの人口が899万人と圧倒的に多く、東京23区より少し小さい人口規模になっています。イギリスでは、その次の規模の都市は随分小さくなり、50万人くらいの都市が続いています。今日は50万人くらいの都市がたくさんあるイングランド北部の話をしたいと思います。パリからロンドンまでは、ドーバートンネルを抜けて高速鉄道で移動できますが、これをさらに北へ伸ばしてバーミンガムやマンチェスター、リバプール、リーズまで高速鉄道で行けるようにしようという計画があり、現在、バーミンガムまでの高速鉄道を建設しています。イングランド北部はかつては発展した地域で、産業革命はもともとこの地域からスタートしました。リバプールに大きな港湾があり、昔はリバプールから貿易をしていました。リバプールとマンチェスターの間は初めて公共鉄道が通った歴史的な地域でもあります。また、蒸気機関を利用して織物を製造したので、織物工業が発展していきました。リバプールの港から綿花を輸入して、マンチェスターで織物にして輸出することで栄えた地域でした。ところが、現在は、ロンドンを中心とした南部に比べると、イングランド北部はかなり所得が低い状況です。教育水準も、ロンドンは35%くらい大学卒の人がいますが、北部は25%程度です。そのようなこともあり、1人当たりの特許取得数もロンドンはかなり多くて、イングランドの北部は少なくなっています。

また、イングランド北部では、都市が空間的にどのように配置されているかという土地利用システム、都市が交通手段でどのように結ばれているかという交通システム、さらには都市が情報通信手段でどのように結ばれているかという情報通信システム、これら3つのシステムをうまく組み合わせてどのように便利な地域にしていくかという課題が検討されています。現在は、過去の成長期とは異なり、将来を予測するのが非常に難しい状況にあります。そのため、将来の変化の要因として何が考えられるかを整理しながら、もし、それぞれの状況が現実のものとなったらどうするかを考えるシナリオプランニングが行われています。イングランド北部では、変化の要因の1つとしてエネルギー価格が考えられています。エネルギー需要の増加や地球温暖化問題の深刻化によってエネルギー価格がどんどん高くなっていくシナリオと、エネルギー価格があまり高くないシナリオの両方を考えています。また、もう1つの変化の要因として、デジタル技術の活用が考えられています。これは非常に想定が難しい問題ですが、あまり活用できない場合と、かなり活用が進んでいく場合を考えて、シナリオプランニングを実施しています。まず、デジタル技術があまり活用されない場合を考えてみましょう。この場合にもエネルギー価格が高い場合と低い場合の2つのシナリオを検討しています。エネルギー価格が高くなると、移動にコストがかかるため、大都市に集まって仕事をしたり生活したりせざるを得なくなります。他方で、エネルギー価格が安くなると、移動にコストがかからなくなるので、空間的に分散して相互に移動する移動社会になることが予想されます。次に、エネルギー価格が高くて、デジタル技術がもっと活用できるようになった場合を考えてみましょう。この場合は、エネルギー価格が高くて、デジタル技術を活用することによって広域的には

分散しながら、幾つかの都市に集まって生活することが可能になると考えています。イングランド北部ではこの姿をめざして取組を進めています。もともとイングランド北部には、マンチェスターやリバプール、リーズなど、中規模な都市や小規模な都市が集まっていて、こうした地域をさらに便利にしていくために、計画中の高速鉄道のほか、北イングランドの都市と都市を結ぶ鉄道ネットワークも充実させて移動をさらに便利にしていこうとしています。また、イギリスでは新しい産業の育成にも力を入れており、都市再生の様々な取組を行ってきました。サッチャー政権の時代には、ロンドンに日本の特区に相当するエンタープライズ・ゾーンを作り、都市計画上の様々な規制を大幅に緩和して都市再生を進めてきました。そこでは、都市開発公社が重要な役割を果たして、民間と公共が連携して都市再生を行ってきました。このほかにも、産業の再生にも取り組んできました。産業再生においてもエンタープライズ・ゾーンを指定し、大胆な規制緩和を実施して、新しい産業の育成を実施してきています。地域産業パートナーシップと呼ばれる公民連携、産学連携が積極的に行われています。かつて日本でも、イギリスの都市再生に倣って都市再生に積極的に取り組んできましたが、現在の状況を考えると、この産業再生にも積極的に取り組んでいくことが必要な状況にあります。

それでは、これまでの話も踏まえて、今後、中京大都市圏をどのようにしていったら良いかについてお話ししたいと思います。先ほどは、フランスとイギリスの都市についてお話をしましたが、今度はドイツの都市について考えてみましょう。ドイツの1番大きな都市はベルリンで、人口は360万人くらいと、ロンドンよりは少し小さく、パリより少し大きい都市ということになります。日本でいえば、横浜くらいの人口規模ということになります。ドイツの場合は、その後に、ハンブルクやミュンヘン、ケルンといった比較的規模の大きな都市が続きます。ミュンヘンは日本でいえば京都と同じくらいの人口規模になります。その後は60万人くらいの都市が続いています。シュトゥットガルトは63万人くらいで、日本だと豊田より少し大きいくらいです。イギリスやフランスに比べると、2番目、3番目の都市の規模が大きいという特徴があります。空間的にもこれらの都市が分散しています。ドイツの都市の特徴は、それぞれの都市が実に個性豊かで、それぞれの都市は何の都市と決まっています。行政機関が配置されていたりします。日本でも、空間の制約を受けて生活や仕事をしてきたのが、高速鉄道ができて、デジタル技術も使えるようになると、空間の制約が少なくなっていくことになります。このため、かつては東京に集まって仕事や生活をしてきましたが、高速鉄道ネットワークやオンライン技術の普及によって、これらの技術を活用すれば、空間的な制約が緩和され、選択肢が次第に増えていくことになります。つまり、いろいろなものが選択できる時代になっていくわけです。

この時、重要なことは、日本が今後どのような方向に進んでいくかを決める必要があるということです。今までと同じように大きな都市を維持して高い生産性を確保する方向も1つの方向としてありえます。そうではなく、今まで犠牲にしてきた生活の質を高める方向でいくことも可能になってきます。これまでお話ししてきたように、日本ではこれまで大都市に集まって非常に高い生産性を上げてきましたが、そのしわ寄せで、労働者は非常に長い通勤時間を強いられてきました。そのため、今後は、生活時間を充実させることにこうした新しい技術の成果を活用してはどうかでし

ようか。また、日本は自然災害の多い国ですので、これに対応していくことが必要になります。さらに、日本では、戦後、大規模な感染症を経験することがなかったわけですが、ヨーロッパの人たちは、こうした経験も踏まえて、自分たちの生活空間をどうするかという議論をしています。こういったことも含めて、日本でも、都市のあり方をもう一度考えていかなければなりません。これまでの国土形成計画では、スーパー・メガリージョン、3つの大都市圏を1つにつないで世界に対抗できるような経済圏をつくっていかうということを掲げてきました。しかし、決して全ての活動を東京に集めるのが良いわけではないと思います。これまで東京に集まってきたものを中京圏や近畿圏に分散させていく努力も必要だと考えられます。また、リニア中央新幹線が整備されることによって、大都市圏の間にもいくつかの中間駅が誕生する予定ですので、こうした中間駅もうまく活用していくことも大切だと思います。他方で、中京大都市圏の中を考えても、名古屋にいろいろなものを集めていくという方向もありますし、これを周辺の都市に分散させていくという方向も考えられます。何を名古屋に集めて何を周辺都市に分散させていくかを具体的に検討していく必要があります。

名古屋は栄を始めとした都心部にもっと頑張ってもらうことが大切です。最近、久屋大通公園もイメージを変えて随分良くなっています。松坂屋の前なども、これから手を入れていかなければならないので、この空間をうまく利用して魅力を高めていくことは極めて大切なことです。最近の動きとしては、人間中心の都市を形成するために、歩いて楽しめるような空間をいかに提供できるかが重要なポイントになってきています。名古屋は自動車を中心としたまちづくりを行ってきましたが、これをどのようにして人間を中心にしたまちに変貌させていくかということも考えていく必要があります。また、名古屋は戦後、人口が増えて周辺都市を飲み込んでいきましたが、かつては名古屋の周辺には豊富な歴史や文化を備えた個性豊かな都市がたくさんありました。今こそ、一宮、豊田、岡崎といった都市において、もう一度、豊かな歴史や文化に支えられた新しい産業を育成していく必要があります。また、さらに外へいくと、岐阜、大垣、豊橋、四日市等、人口50~60万人規模の都市があるので、これらの都市の魅力を高めていくことが重要です。我々の生活の質を高めていく上で、これらの都市の魅力をいかに高めて、再び豊かな生活できるようにしていくかということが大切です。交通結節点という意味では、中津川にリニアの新しい駅ができます。また、亀山にも新しい駅ができます。中津川にも亀山にも歴史的な建造物が残っているので、これをうまく活用して魅力的なまちをどのようにつくっていくかを考えていく必要があります。交通の結節点という意味では、セントレアのある常滑や交通ネットワークが集まっている金山も非常に重要です。特に、海外から多くの人を迎え入れる交通結節点としての機能をさらに高めていくことが必要です。さらに外へ行きますと、高山や金沢、松本、伊勢志摩にも非常に魅力的なところが数多くあります。名古屋とこれらの都市をどのようにネットワーク化して、中京大都市圏の魅力を圏域外の人にいかに情報発信していくかが重要です。

これまで地方都市は人口が減ってきているので、中心部にいろいろな施設を集めて都市をコンパクト化して、それをネットワークで繋いでいこうというコンパクト+ネットワークの方向で取組を実施してきました。コンパクト+ネットワークの政策は非常に大切だと思いますが、それに加えて、それぞれの都市がいかに魅力的で個性豊かなものを提供できるかが重要になってきています。今までは、都市をつくって、どん

な都市サービスを提供するかという考え方に基づき、公共がいろいろなサービス提供を行ってきました。その結果、どこの都市でもシビルミニマムとしてのサービスを提供できるようになりました。しかし、これから大切なのは、それにプラスアルファして、いかにその地域にしかないサービスを提供できるかです。これは主に民間が提供するサービスですので、民間が中心になって提供していく方法を考えることが大切です。そのまちに住んでいる人たちだけでなく、外からの来訪者にとっても魅力的なサービスをいかに提供できるかということを考えて、取り組んでいくことが重要です。

また、地球温暖化の問題を考えますと、オンラインの技術をうまく活用していくことが必要不可欠です。都市の中で行われる日常的なコミュニケーションは、会ってコミュニケーションをとらなければならないことも多いので、オンラインで代替するのが難しいものもたくさんあるかもしれません。他方で、都市と都市を移動して行われる非日常的なコミュニケーションは移動距離も長いため、できる限りオンラインを活用して移動をできる限り抑えていくことが大切です。しかし、観光やイベントのように行ってみないと楽しくないものや、どうしても対面のコミュニケーションが必要なものもあるので、そうしたコミュニケーションのためには移動が必要になります。逆に、できる限りオンラインで済ませられるものは、積極的にオンラインで済ますというスタイルを確立することが大切ではないでしょうか。

現在もイノベーションがどんどん進んでいて、デジタル技術を活用して買い物を便利にしたり、交通を便利にしていこうとする動きが進展しています。また、デジタル技術は住宅や医療の分野にも導入されようとしています。こうした動きをこの地域でも推進することは非常に重要になってきています。この地域はもともと自動車が発展してきた地域ですので、自動車とデジタル技術をうまく組み合わせて新しいものがないかという取組も行われています。この地域は自動車関連の集積は他の地域よりも高いので、地域の側がいろいろなことをやろうという話になれば、いろいろなことができる可能性があります。セントレアや高蔵寺、岐阜等、いろいろな地域で社会実験が実施されています。こういったものを生活の中にもどのように活用していくかということを実体的に考えていかなければなりません。

大学や産業界を含めた技術分野では、分野と分野の境界を取り払ってさらに新しいものがないか、モビリティの技術者と人工知能の技術者が協力してさらに新しいものがないか、データサイエンスに携わる人たちと協力して新しいものがないかといった取組を進めています。大切なことは、技術者がどういった努力をするかだけでなく、それを地域がどういった形で受け入れ、新しい価値を生み出すかというプロセスです。技術者が新しい技術を作っても、地域で使ってもらえないと、どんどん他の地域へ流出していき、他の地域でいろいろな価値が生み出されることとなります。この地域にある技術をこの地域で使って、どのように価値に結び付けるかを考えていかなければなりません。まちづくりの中でも、新しい技術をどのように活用して生活を豊かにしていくか、この問題は技術者に任せるのではなく、もっと多くの人たちがいろいろ考えて、いろいろなアイデアを出して実現していくことが必要になります。

どのように価値を生み出していくかについては、専門家に意見を聞くことも大切ですが、その地域に住んでいる人が実際に使ってみて、地域の生活を良くするためにはどうしたらいいか、もっと使いやすくするためには技術をどのようにしていけばいい

のかについて、もっとコミュニケーションをとりながら詰めていく必要があります。さらに、これまではそこに住む地域の人たちが豊かな生活ができるように様々な取組を実施してきましたが、リニアが開業して東京や大阪の人が来たり、もっといろいろな所から人が来るようになると、外から来る人たちにいかに魅力的なものが提供できるかという観点も非常に大切になってきます。そのため、地域の人たちだけが相談して決めるのではなく、外から来た人たちの意見も聞いて、外の人たちも価値を見出すことができるものを見つけ出していくことが大切です。さらに最近は、外国人がやってきて、この地域で楽しんでもらう時代になっています。外国人の人たちの意見も聞きながら、どういうものを提供すれば価値のあるものだと認めてくれて、この地域にたくさん来てくれるかという観点でいろいろなアイデアを出していかなければなりません。この地域には新しい技術もたくさんありますから、こうした新しい技術も活用して特色のある地域を実現していかなければなりません。

最後に、大学の役割についてお話します。大学もコロナでいろいろと教育を変えていこうという動きがあります。今までは学生に集まってもらって対面で授業を行っていましたが、コロナでこういったスタイルの授業ができなくなったので、オンラインを導入してオンライン授業を行うようになりました。南山大学には外国学部があるので、留学を希望する学生がたくさんいます。しかし、コロナ禍で直接海外に行くことができなくなると、オンラインを使って、海外に行かなくても留学の体験をすることができるようになりました。こうしたオンライン技術を活用すれば、留学に行く前に向こうの大学とネットワークで繋いで向こうの授業環境を体験してから海外に行った方が、海外で授業をスムーズにスタートさせることができるようになります。こうしたオンラインの新しい使い方もあります。また、海外の大学教員と日本の大学教員が協働して、海外の学生と日本の学生と一緒に授業をするといったこともできるようになっています。例えば、まちづくりの授業でも、ヨーロッパと日本を繋いでヨーロッパのまちと日本のまちはどう違うのか、名古屋のまちをもっと魅力的にするためにはどうすればいいのかといったことをヨーロッパの学生の意見も聞きながら考えることができるようになってきています。オンラインの技術をもっといろいろなことに活用して、もっといろいろなことができるようにしていかなければなりません。

また、これまでは、大学は大学だけでいろいろな教育を行ってきましたが、実務の方にももっと大学の授業に関与していただいて、実務の情報を入れていただければ、さらに有効な教育ができるものと考えられます。実務の情報から様々なことを考えるような教育は、大学だけでは決してできないので、産業界や行政で活躍されている方にもっと大学に入っていただいて、いろいろな情報を提供していただく必要があります。大学の授業でもっと実務の話をしていただいて、もっと新しい教育を実現していくことが大切です。こうした実務の課題を扱えば、大学の教育や研究において、もっと新しい英知が生み出される可能性もあると思います。こうしたことをできるようにすることが、これからの大学の大きな課題ではないかと考えています。最近、大学の新しい試みとして、産業界の方に来ていただいて授業をしていただいています。来ていただいた方に聞いてみますと、日頃、専門の人たちだけで相談する場合はあまり原点に立ち戻って考える機会はないが、学生に教えるとなると、原点に戻って自分の知っていることを再整理し、何が本質なのかをもう一度考える必要があります。また、そ

れがいろいろな新しい気づきを生むことがあるようです。ぜひ大学に来ていただき、学生を相手にいろいろなコミュニケーションをとっていただくと、学生も勉強になりますし、講師として来てくださる方にも、いろいろな新しい気づきがあるのではないかと思います。

異分野でコミュニケーションをとろうとすると、かなり立ち戻ったコミュニケーションを行う必要があります。大学の教員もこうしたジレンマを抱えています。例えば、理工系の教員は数学をしっかり勉強してきた人たちに授業を教えてきたので、数学を分かっていない人に説明しようとする、説明がかなり難しくなっていきます。数学の分からない人にも数学のおもしろさが伝わるような教え方を教員自身が考えなければなりません。産業界や行政の方に来ていただいてお話をしていただくのは非常に難しいことだと思いますが、原点に戻って学生に分かりやすく話していただくスキルをつけていただくことは、分野横断で新しいことをしようとする時には不可欠なスキルではないかと思います。ぜひ大学に来ていただき、こういったコミュニケーションをとっていただくことが、この地域のためにもなるのではないかと思います。

大学も、今までは、学問の世界で蓄積してきた成果をいろいろな人に提供して、それによって社会に貢献しようと努力してきました。しかし、もはや日本社会は最先端のところまで来ているので、新しい研究課題はむしろ社会の中にたくさんあります。これからは、こうした社会の課題を発見し、その課題を解決するための新しい学問分野を構築していかなければなりません。皆さんには、是非、大学に入ってください、今、社会で何が問題になって、何に困っているのかという情報を提供していただき、教員と一緒に答えを見つけていくことをしなければならぬと思います。大学もいろいろな方を受け入れられるような多様な学問分野の教員を準備しなければなりません。それぞれの学生が抱えている課題と一緒に考えて考えるような教員をもっと備えていかなければなりません。大学も含めた社会全体がもっと創造的な成果を生み出せるような社会に移行できるかどうか大きな課題だと思います。企業から大学に入学した方は、いろいろな企業から来てみえます。企業は企業でこれまでの経験に基づいていろいろなノウハウを蓄積し、企業の中ではレベルの高いコミュニケーションが行われています。しかし、逆に全く異なる分野の方とコミュニケーションをとる機会は、むしろ多くの方が集まる大学の方が多様性が高く、こうした多様な意見が新しい気づきを生み出す可能性を持つものと考えられます。同時に、大学も、大学という場を、分野の異なる多様な方が集まる場としていくように、もっといろいろな努力をしていく必要があります。産業界の方、行政の方にも、ぜひ、ご協力いただきながら、新しい大学を作っていければと思っております。大学にいろいろな企業の方や行政の方に集まっただけ、新しいパートナーシップを築いて産業の育成をしたり、新しいまちづくりを実現していかなければならないと思います。大学は、今後、地域発展のエンジンにならなければならないと思っています。こういった大学をいかに作るかということが、この地域の発展の鍵ではないかと思います。ぜひ地域の皆様にもご協力いただいで新しい大学のスタイルを確立していきたいと思っています。