特集

岐阜市経済情報交換会

岐阜市市街地の「近未来グランドデザイン」を考えるシンポジウム

Series 1

近年、我が国の多くの地方都市では人口減少期における県庁所在都市の中心市街地の役割や中心市街地の「社会空間」をどのように再設計するのかが問われています。とりわけ岐阜市においては、近未来の社会空間のあり方について討議する機会をもつことは重要な意義があります。

そこで今回、岐阜市中心市街地活性化協議会※（事務局：当所）では、去る7月14日にぎふメディアコスモスにて「岐阜市市街地の「近未来グランドデザイン」を考えるシンポジウム」を開催いたしました。

今月号より、講演会の内容をシリーズでご紹介いたします。

第1部 プレゼンテーション

Pick up!!

Presentation 1

「広域的交通インフラと岐阜市街地の将来展望―リニア時代を念頭に―」

三菱UFJリサーチ&コンサルティング㈱ 政策研究事業本部 名古屋本部 副本部長 主席研究員

加藤義人 氏

Presentation 2

「市街地空間デザインは誰が担うのか」

岐阜大学 工学部 社会基盤工学科 准教授

出村嘉史 氏

Presentation 3

「社会空間変革の手法と事業者の役割」

㈱大林組名古屋支店 建築設計部長

阪 健吉 氏

Presentation 4

「近未来の社会空間を創造する官民協働の仕組み」

㈱ミユキデザイン

大前貴裕 氏

第2部 パネルディスカッション

パネリスト：加藤義人 氏／出村嘉史 氏／阪 健吉 氏／大前貴裕 氏／古川洋治 氏／林 亨一 氏

コーディネーター：西村 貢 氏

※「岐阜市中心市街地活性化協議会」：改正中活法に基づき、全国で最も早く平成18年8月に設立。岐阜市が作成しようとする基本計画並びに認定基本計画及びその他必要な事項を協議し、中心市街地の活性化の総合的かつ一体的な推進に寄与することを目的に活動を行っています

岐阜市の「グランドデザイン」とは

岐阜市中心市街地活性化協議会 会長 **西村 貢 氏**

「岐阜市中心市街地活性化」―。この取り組みを始めてから、岐阜市では概ね20年が経ちました。そもそも20年前の岐阜市はどうだったのか、この20年間で何が十分でなかったのか、これからどうすれば、岐阜市のまちで生活する人々を満足させられるような形となっていくのか、協議する時期にきています。

シンポジウム開催にあたり、私から皆さんに考えていただきたいことは、テキスト（「岐阜商工月報」7月号特集）に書かせていただきました。まずは共通認識としてご理解いただきたいのが、柳ヶ瀬商店街の持っている求心性・集中性は90年代半ばをピークに著しく下がっているということです。経営者難や空洞化なども含めて、このような状況にあることは皆さん十分に理解されていることと思います。

それらを踏まえ、近未来の岐阜市を取り巻く状況を考えると、名古屋ではリニア開業が迫り、東海環状自動車道西回りルートの建設が進み、5年も経てば岐阜インターが完成するなど「新しい時代状況」が生まれていくのです。その状況のなかで今後、岐阜市中心市街地はどういった役割を担っていくのか、あるいはその事業を推進するための組織は従来の再開発などを進めている組織と同じでいいのか。今回のシンポジウムの論点としたいと考えています。

さらに、市役所移転なども含め公共施設が移転することにより大きく様変わりする街の姿について、商店街や市民はどのように考えていったらよいのかも論点としたいと考えています。

思い起こせば、私は約20年前の中心市街地の状況は、ＪＲ岐阜駅の高架化が進み駅ビルが完成した頃でした。駅前の高層ビルは全くなく、問屋街が広がっているだけでした。ファッション産業連合会に登録されている地方の商店数は概ね6,000～7,000店ほどあり、問屋街で営業している店舗数は約1,600店舗もありました。現在は300～400店舗となり、さらに後継者などがあり今後も営業を続ける意思があるのは100～150店舗です。この20年間に地域住民の暮らしを支えてきた繊維産業は大きく様変わりしたのです。20年前を考えれば岐阜圏域70万人のための商店街であり、養っていたのが繊維産業であったのは事実です。この20年間で暮らしを支えていた基盤が様変わりしたのです。これからはどのようになっていくのでしょうか。

２００２年に、岐阜駅前広場をどのように再開発すればよいのかといった内容のシンポジウムを企画し開催させていただきました。ペデストリアンデッキや、駅前高層ビルには住宅系の機能が必要であるといったことを議論し、繊維産業が牽引とする街から生活・教育・医療といった暮らしに密着したまちづくりへの転換を提案、意見交換しました。それから20年が経ち、新たな課題が浮かび上がります。今後もこれまでの路線の延長でいいのか。新しい時代に対応した、新しい街の姿を創り出す必要があるのではないかｅｔｃ…。

そこで今回、事業者や住民が「岐阜市の近未来」についてどう考えているのかを真剣に議論するために、共通して知っておかなければならないことは何なのかといった「議論の土俵」をつくりたいということが、シンポジウムの開催の趣旨です。

その共通認識する場として、第一部ではプレゼンテーション。第二部には、街の姿は今後どのようにして、誰が担って実現していくのかなどにまで議論が及べばと考えています。

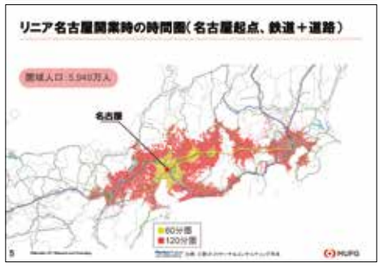
「広域的交通インフラと岐阜市街地の将来展望――リニア時代を念頭に――」

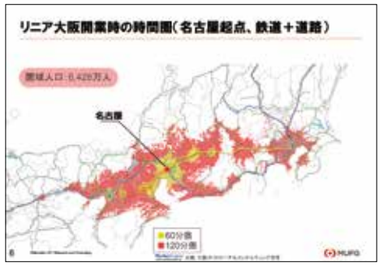
三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)
政策研究事業本部　名古屋本部　副本部長
主席研究員
加藤義人 氏

リニア時代の東海地域の地方創生戦略の視点

リニア時代の到来を念頭に、広域的な観点で私見を述べさせていただきます。

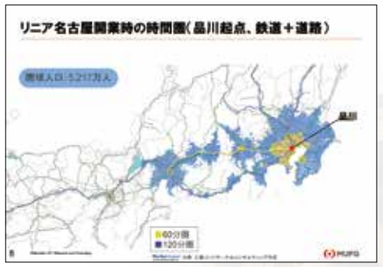
リニア時代というのは、国土構造の歴史的な転換点を迎えることを意味すると考えています。それは「時間圏の変化」によるものです。リニア中央新幹線(以下、リニア)は名古屋と品川を40分で結ぶ超特急列車です。これが2027年に走り出す予定です。リニアの高速性がもたらす時間圏変化を地図上でシミュレーションしてみました(図1~3)。名古屋起点の2時間圏を赤く塗っています。現状の2時間圏、品川~名古屋間開業後の2時間圏、品川~大阪間開業後の2時間圏の順に示しています。名古屋起点の2時間圏は、品川~名古屋開業の時点で首都圏の主要なエリアをカバーし、ダイナミックに広域化する様子が伺えます。因みに黄色は1時間圏です。岐阜はこの1時間圏の中に入ります。

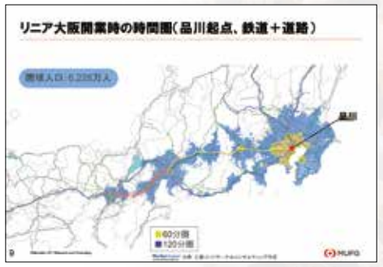




上から図1~3

次に、品川起点の2時間圏を青い範囲で示しました(図4~6)。岐阜市を含む名古屋周辺は首都圏からの2時間圏となるわけで、時間圏で見ればあたかも首都圏の一部ということになります。但し、青い広がりよりも赤い広がりの方がダイナミックに拡大している様子がおわかりになると思います。





上から図4~6

次に大阪起点の2時間圏を緑の範囲で示しました。(図7~9)。品川~名古屋間の開業時には変化がわかりません。ほとんど変化しないと言うことです。これが大阪の危機感に繋がります。勿論、大阪まで全線開業しますと大阪起点の2時間圏も拡大することになります。

さらに、3つの2時間圏(3色)を同時に塗ったものが図10です。これは、国が掲げているスーパーメガリージョン(リニア開業後の連携型大都市圏)の範囲を示しているものと考えています。換言すれば、リニアが走った時、簡単に往来できる地域がこの着色範囲であって、私はここがこれからの日本の経済エンジンとして大きな役割を果たしていく地域だろうと考えます。そこに岐阜も入るのです。

上から図7~9

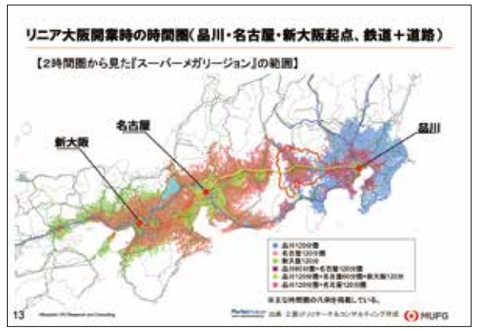


図10

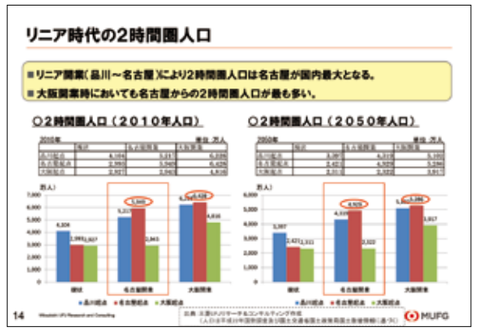


図11

さて、我が国国土における2時間圏人口が最大となります(図11)。つまり、我が国における2時間圏マーケットで国内最大のエリアは、名古屋を起点とするエリアだという国土に変わるわけです。江戸時代から現在まで、どの様な数字をとっても東京中心で数えた方が日本でいちばん大きくなったわけですが、リニアが走り出すとその順番が初めて変わるのです。名古屋はもとより三大都市圏の中央に立地し、スーパーメガリージョンの要の位置となりますから、リニアの開業によってその立地条件が最大限に活かされ、高いポテンシャルを発揮できるようになると考えられます。

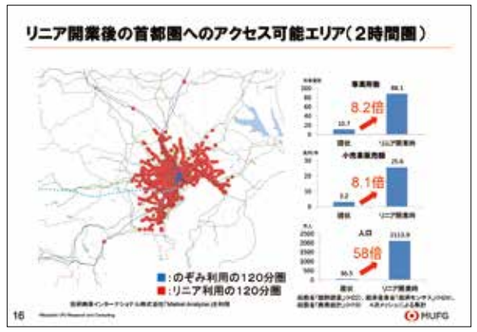


図12

間圏が名古屋を中心に大きく変化した時、具体的にどのような影響が生じてくるのか、例示的にいくつか考えてみます。例えば、現在のぞみ号を使って到達できる首都圏の範囲は図12の青いエリアです。同じ2時間でリニアを使った場合は赤いエリアまで到達できることとなり、その中にある事業所の数は8倍に増加します。名古屋駅から2時間で商談に行ける事業所が8倍に膨れ上がるということです。名駅前は、ほぼ首都圏立地のような環境になるわけです。時間だけではありません。コスト面でも名古屋の優位性が発揮される可能性があります。現在、日本中で一番本社が集まっているのは東京・丸の内ですが、この丸の内地区は日本で一番オフィス賃料の高いところでもあります。名駅前が東京都心に簡単にアクセスできる地域になることを踏まえて、仮に名駅前に本社を移すことを想定すると賃料負担は一気に下がります。反面、東京出張のコストは増えますが、それを差し引いても年間で数億円の固定費が小さくなる可能性があります。だからといって東京から各企業の本社がこぞって名古屋に移ってくると妄想をしているわけではありませんが、中には経済合

理性の観点からそのような立地選択もあるのではないかと考える経営者もいらっしゃるかもしれません。実際、北陸新幹線の開業に伴って、本社を東京から石川県に移した企業もあるのです。

次に、東京アクセスが格段に良くなって、背後圏人口が多くなるということが、ＩＣＴ産業の立地に大きく影響する可能性があると考えています。図13に示す関数は、ＩＣＴ産業の従業者が日本のどの都道府県で働いているのかを表す関数です。左辺が都道府県別のＩＣＴ産業従業者数で、右辺がそれを説明する変数です。これを見ますと、主として背後の人口集積と東京アクセス時間でほぼ説明できてしまうという関数が出来上がりました。ということは、名古屋は背後圏人口が増加し東京アクセスが格段に良くなりますから、ＩＣＴ産業が名古屋立地を選んで良いということになります。岐阜にもその傾向が生じると思います（図14）。

ＩＣＴ産業が名古屋圏に引き寄せられた時、その先にあるのは何か。ここではロボット産業を考えてみたいと思います。国では、日本国内におけるロボット市場は今後さらに8兆円拡大して10兆円規模になると見通しています（図15）。このロボット産業の成長性を見越して虎視眈々と参入を狙っているのは日本の企業だけではありません。ＩＣＴ産業の世界的企業であるグーグル社は、２０１３年度に８つのロボットベンチャーを買収しています。この内、５つはサンフランシスコのロボットベンチャーでした。世界的なＩＣＴ企業ですから、地球の裏側の企業でも買収するのでしょうが、ロボットベンチャーについては、シリコンバレーに本社のあるグーグル社にとって目と鼻の先にあるサンフランシスコの優秀なベンチャーを買い占めていたのです。シリコンバレーにはスタンフォード大学という素晴らしい大学があり、大学とＩＣＴ企業とロボットベンチャーが近接した地域で相互連携していることが、名古屋・岐阜・三重という地域にとても似ているように思えるのです。この地域は優秀なモノづくり技術者が一杯いて、大学もあって、そしてリニアが走り始めるとＩＣＴ産業が立地しやすくなる条件を持っています。グーグル社が展開している戦略の構成要素３つの全てがこの地域に揃う訳ですから、名古屋を中心とする東海地域はロボット産業を育て易い条件が揃う可能性が高いということになります。但し、自然にはいきません。かなり戦略的に政策的に誘導していかなければいけないとは思います。しかし条件は揃うのです（図16）。

また別の観点ですが、観光も考えておく必要があります。背後圏人口が大きくなるということは、観光のビジネス環境が変わるはずです。図17は横軸に都道府県別ＧＲＰ、縦軸に外国人観光客の宿泊者数をとってグラフ化したものです。東京・大阪が右上にあるように経済力の大きいところに外国人は来ている傾向が強いわけです。この中で愛知県は右下にあり、経済規模は大きいのに蚊帳の外になっているわけです。力からすればピンクのエリアにあっていいということになりますが、名古屋だけ、愛知だけではそこまでの観光資源がないわけですから、岐阜がそれを助けてあげる必要もあると思います。更に今後は、東京ディズニーランドが東京を選び、ユニバーサルスタジオが大阪を選んだように、名古屋が国内最大の２時間マーケットを有するのであれば、今はない世界的な集客資源を名古屋に誘致していくことも可能性として追求できると思います。

このように、リニアが走り始めると、東海地域は名古屋駅を中心に大変ポテンシャルが上がっていく可能性があることを認識したいと思います。そして岐阜駅は名古屋駅に直結しているわけですから、このポテンシャルの発展性を念頭に置く必要があると思うのです。また、地方創生総合戦略は人口減少を前提に議論されておりますが、リニア沿線地域は必ずしも人口減少を前提に議論する必要はないと私は思っておりまして、この地域は他地域から色んなものを吸着できるエリアだと思いますから、必ずしも人口減少を前提としない、もっとアグレッシブな議論をして良いはずだと思っております。

岐阜市の強みと将来への懸念

そこで、岐阜です。図18の左側のグラフは岐阜市の人口です。約40万人でほとんど40年間変わっていません。中部５県における岐阜市の人口シェアは、40年前は2.９％で、今は２.４％です。これを念頭に次の数字をご覧ください。

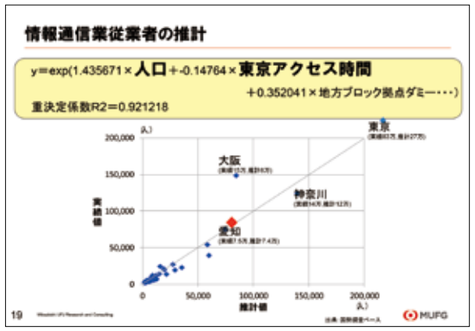


図13

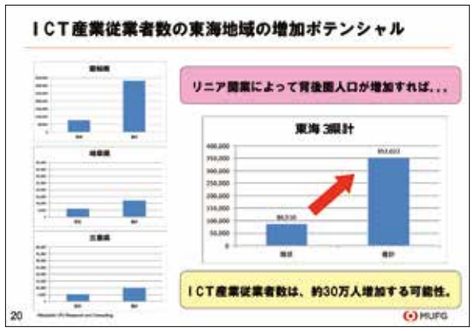


図14

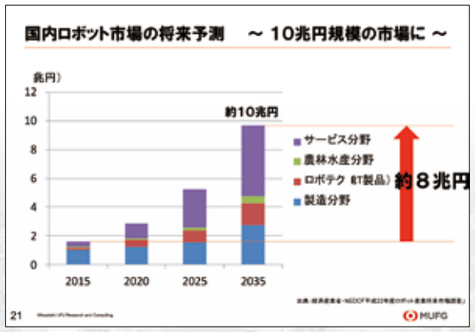


図15

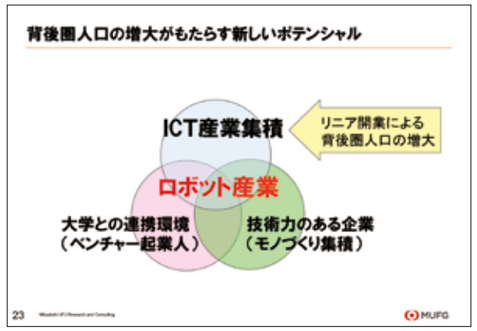


図16

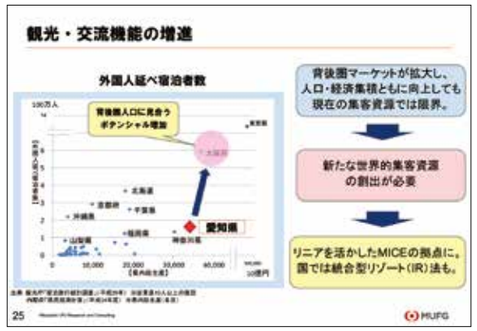


図17

製造品出荷額の岐阜市の中部5県のシェアは、40年前は1．4％あったのが今は0．3％です。製造業というアクティビティはほぼなくなったと思われます。商業を見ると（図19）40年前は5県に占めるシェアが4．3％ありました。当時2．9％の人口シェアなのに4．3％もあったのです。これは拠点的な商業があったということです。今は2．4％に落ちています。つまり人口並の商業になったということです。続いて総生産です。人口は横ばいで推移し、製造機能は消滅し、商業規模は拠点集積から人口並集積になりました。ところが、岐阜市の総生産は着実に伸びてきています。中部5県のシェアは2．2％と堅調に推移していますし、5県の平均よりも上振れて推移しています。岐阜市は悪くないのです。堅調なのです。

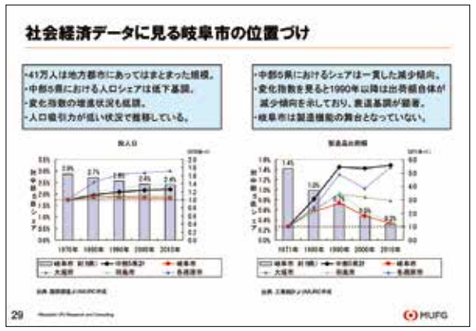


図18

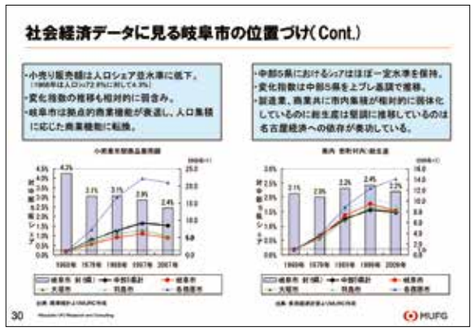


図19

製造業や商業などの産業機能が低下しているのに、人口は横ばい、総生産が堅調ということはどういうことなのでしょう。これは名古屋から潤いをもたらされている構図とお見受けします。つまり名古屋で稼いだ所得が岐阜市に相当程度落ちていると考えられるのです。この先の将来を考えた時、名古屋のポテンシャルが上がるということならば、名古屋にしがみついて岐阜の発展を考えようというのも一つの考え方です。名古屋に直結するというのは岐阜の大きな強みですし、人口40万というのは非常にまとまった規模です。この立地条件はとても良いですから、名古屋とともに発展していこうという考え方は決して否定されないと思います。ただし、この風光明媚な自然と、大地震の危険にあまりさらされていない条件を考えるとそれだけではもったいないように思います。

名古屋に依存する構図だけではなくて、岐阜はもう少し「自立的に発展するシナリオ」を持たなくて良いのか、という気がいたします。特に、岐阜市の活力を内発的に高めるような産業振興シナリオを打ち立てていく必要があります。工業が衰退した、商業が人口並になった、さて次の岐阜市の産業としてどこに焦点を当てていこうと考えているのか、それを感じ取ることが私にはできません。観光を育てたいということは感じられますが、観光にしか光明が見いだせないのはもっと小さな町村部の話。岐阜市の規模、立地条件で観光以外に柱となりそうな産業政策が見えないのは大きな課題と感じます。

リニア時代に向けた岐阜市の発展戦略の視点（一考）

本日のシンポジウムにあたり、私は「産業が育たなければ、中心市街地に賑わいは戻らないのではないか」、という仮説を持って臨ませていただきました。40万という人口規模は維持できていても、賑わいはなかなか戻ってこない。もう一回岐阜市に産業振興を図るべきではないか。働く人を呼び込むことによって中心市街地を活性化させるという観点を持つ必要があるのではないかということを強く感じます。

そこで名古屋を起点に考えると、名古屋直結都市として岐阜駅前というのは、とてもポテンシャルが高い。既に、駅周辺には居住機能が立地し始めていますが、居住機能に加えて駅前をビジネス拠点として、もう一回考えられないでしょうか。しかも駅前一点だけではもったいないのでバス路線を強化してＢＲＴを駅前から、例えば長良橋通り～メディアコスモス前～金華橋通りとループをつくって岐阜駅前地区との近接性を高め、岐阜駅のポテンシャルをもう少し引き伸ばしていくような取り組みが出来れば良いのではないか。そうすることで中心市街地の中に少しずつでも業務機能を引っ張り込むようなことを意図してはどうかということです。岐阜の産業を育てるということを考えた時に、チャンスの芽は2つあるのではないかと私は思っております。そのうちの1点目は、先ほど申し上げましたＩＣＴ産業です。名古屋にＩＣＴ産業の立地ポテンシャルが高まるのであれば、それを少しでも岐阜市の都心部に引っ張ってくるというような目線を持つことが必要です。2点目は岐阜市郊外に出現するインターチェンジ周辺の安くて便利な土地です。愛知県では、新たな産業が進出しようとしても、県内には安くて便利な土地は多くは残っておらず、新規に供給することも難しくなってきています。この時、岐阜市のインターチェンジ周辺に出来る安くて便利な土地を供給してあげれば、これからの産業の舞台にもなり得るのではないかと思います。この2点を視野に入れて「岐阜市の産業振興と共に歩む賑わいづくり」を考えてみてはいかがでしょうか。

この際、長良橋通りは思い切って自動車交通を排除し、ヨーロッパで先行しているトランジットモールのような考え方を取り入れて検討してみるのも一考かと思います（図20）。リニアに乗って名古屋まで来ました。ＪＲを乗り継いで岐阜駅に来たら目の前にＢＲＴが停まっています。それに乗りました。信号と連動していて専用レーンを走るＢＲＴはほとんどストレスフリーに中心市街地をループします。将来は自動化運転もできるかもしれない。

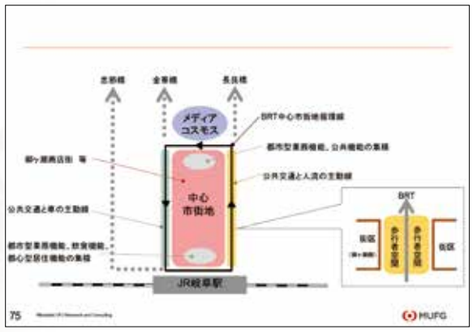


図20

このようなことを想定すると、岐阜駅からメディアコスモスまでのエリアにとても一体感が生まれて、そしてエコシステムになっていくのではないかという発想を問題提議とさせていただき、私のプレゼンテーションを終えさせていただきます。

（文責／岐阜商工会議所）

9月号へつづく