

## リニア中央新幹線、三遠南信自動車道、スーパーメガリジョンを巡って ～ 三遠南信しんきんサミット in IIDA トークセッション ～

三遠南信地域8信用金庫が開催する「第12回 三遠南信しんきんサミット」が去る11月3日飯田市で開催されました。講演会では、愛知大学三遠南信地域連携研究センター戸田敏行教授と青森大学社会学部榎引素夫教授をパネリストに迎え『県境を越えた地域連携～SENA ビジョン2030、リニア中央新幹線開業、スーパーメガリジョン構想を踏まえ～』と題したトークセッションが繰り広げられました。(コーディネーター：しんきん南信州地域研究所 林 郁夫 主席研究員)



三遠南信しんきんサミット トークセッション  
(11月3日 当金庫本店)

### ■三遠南信ビジョンに基づく越境地域交流 そのなかでリニア開業がどう位置づけられるか

戸田敏行 愛知大学教授 SENA 第2次ビジョンにおいて眼目は「リニア プラス 三遠南信道」。リニアは2027年と時間が決まっており、三遠南信道もこれに合わせていこうとしている。

私が2008年の第1次ビジョンの策定の際、三遠南信道の実現について「信じられない」と言う人がいた。「どうなったら信じられるか」と聞いたところ、「青崩峠をトンネルで抜くことができたなら信じる」と言うことだった。それが、今や三遠南信道は着工して以来、殆ど出来てきてリニアの完成と時間的に合ってきている。残っているのは水窪～佐久間間位でかなり繋がってきた。2027年頃には新しい国土幹線となる。

しかし道路ができて終わりではなく、地域の変化を考えていかなければならない。第2次ビジョンに「人生100年時代プロジェクト」が付け加えられた。これから人の生き方が変わる、生き方を変える、ことにこのリニアプラス三遠南信道がどう対応できるかを考える。リニアの飯田の街づくりが具体的に東三河・遠州に伝わっていない。その現実感の問題。

もう一つはスーパーメガリジョン。リニアによって首都圏、名古屋圏、大阪圏が1時間程度で行き来できるようになり、6,000～7,000万人とも推計される経済圏になる。ただこれは黙って見ては実現しない。スーパーメガリジョンの資料をみると、三遠南信地域の位置づけが見えてくる。三遠南信地域は、首都圏の外れになると同時に名古屋圏の外れにもなる場所に位置する。2つの大都市圏の間に位置する地域は日本でここだけになる。



戸田敏行 愛知大学教授



戸田敏行教授 配布資料

この中で密にいろいろな結びつきがある。これまで三遠南信地域は地域内ネットワークづくりに力を入れてきたが、三遠南信地域の外とのネットワークづくりに向かっていかなければならない。

## ■これまでの新幹線開業地域において新幹線がどのような影響を及ぼしたか、どのような影響を及ぼすか。

### 現状と今後の課題は

櫛引素夫 青森大学教授 SENA ビジョンを見ていてうらやましいのは、これまでの新幹線関連整備事業は県や道が主体となっているため、人や消費の流れに関係なく、最初に境ありきとなる。越境を出発点にしている三遠南信地域にはアドバンテージがあると思う。

二つ目には、「人口減少社会の再デザイン」を研究テーマにしているが、県境を越えた新しい生き方、新しい働き方、新しい産業をデザインしていく土台となる。大きな曲がり角の中で他の新幹線地域は、生き方を変えたくない人たちがどうやって新幹線を使うかを考えている。この地域の人たちは真逆。新しいもの、持続可能性をベースにしたものを考えている。

他の新幹線地域では「東京までどれ位で行けるか」「東京からどれ位の人があるか」など大都市圏にどれだけ効率的にぶら下がるかの議論が前面にきてしまう。青森にしても函館にしても、東京経由で来る人が一番多いので仕方ない面もあるが。戸田先生指摘のように、名古屋と東京との間に位置する地の利を活かすことでバランスが取れている。「観光客をどれ位運んでくるか」といった上っ面な議論でなく、SENA ビジョンには「稼ぐ力」とか「探訪」とか全うなプランが取り上げられている。

例えば、金沢は北陸新幹線大成功のように言われているが、「観光公害」が起きている。そして金沢の陰で息を潜めていた富山がものづくりの力を活かして新幹線開業の変化を検証し始めた。

## ■具体的視点において、地域が目指す方向性について、リニア新幹線駅が当地域の活性化に資するための十分条件について、機能はどうあるべきか

櫛引教授 「駅って何か」という議論をまともにできているところは殆どなく、勘違いか錯誤がある。既存駅に新幹線駅が乗り入れている金沢駅とか長野駅とかは放っておいても人が集まっている。じゃあめでたいかと言うとそうではなく、商業機能、既存商店街（富山の総曲輪、金沢の香林坊、鹿児島<sup>てんもんかん</sup>の天文館など）は地盤沈下が起きており、地価のいちばん高いところが新幹線駅前に移っている。それと、色々な人が気にし始めているのが、地域におけるお金の循環。函館といえば新幹線開業1年で約300億円が落ちた。これだけあれば大規模な雇用につながる筈だが、そうならない。函館市は日本でいちばん人口減少の激しい中核市で、雇用につながらない。お金が落ちることと、それが地元で有効に使われることは別のことになる。



櫛引素夫 青森大学社会学部教授



JR 函館駅 新幹線はここに来なかった

飯田のように郊外に新幹線駅が出来たところは概ね苦戦している。ただ、その半分は地元の勘違い。「駅前に商業施設が欲しい」「見栄えのする〇〇が欲しい」という人に「駅とは何ですか」と問うと答えられない。飯田という数百年を紡いだ歴史のあるこの土地にふさわしい機能や役割は自分たちでデザインするしかなく、誰かに「教えてくれ」で始めると非常な勘違いになる。



北海道新幹線新青森駅 郊外新設型駅

例えば、新青森駅（郊外新設駅）前で一番大事な施設は病院。函館の医療法人が建てて、医師も新幹線を通ってくる。外からお金を稼ぐことも大事だが、地域の暮らしを守っていくためにどういう施設・機能が必要か、地域にとって駅がどういうところでないといけないか、をしっかりとしないといけないが、それが出来ているところは殆どない。上越妙高駅では、地域の人口が減っても確実に持続できる施設として、駅前にコンテナオフィスタウンをつくり、その中には今週になって最先端の無人コンビニがだだっ広い駅前更地の中にオープンした。これはこれで一つの方向性であるが、未だに地元では「本当なら商業ビルが建つところに、何でコンテナ商店街…」という圧力がある。

飯田と三遠南信地域にとって飯田に出来る駅前がどうあって欲しいか。それは単なるビジネスのみのことでなく、どんな働き方、どんな暮らし方がどんなビジネスと結びついて、どれだけイノベティブなものになるか、パッケージで考えていくリニア駅となるようにしたい。新幹線駅には、駅への交通アクセスをどうするかなど、どうしてもやらなければならないことがあるが、これから先いちばん大事なのは、人の意識・人のつながりを、リニア駅を拠点にどう融合させるかだと思う。それにはリアルな駅とネット上のバーチャルな駅とで考える必要がある。リニアの3文字はそれを進める上でものすごい威力を持っていると思う。

■ リニア開業を見据えての県境を越えた地域連携、リニアを軸とするスーパーメガリージョン構想への対応について、課題とこれから期待されるものとは

戸田教授 一つは名古屋からの視点。私の大学は名古屋駅近くの笹島にキャンパスを置いているが、笹島は放送局もあり、JICAもあり、劇場や商社まである。これをエリア内でつなげエリアマネジメントをつくらうとしている。そうするとそれが結びついてナレッジリンクとなり、更にリニア線上で文化とか知識などの知的活動をどう動かすか。笹島をグローバルゲートとしてリニア線上の中津川、飯田、甲府、相模原とつながる様にしたい。飯田には学輪IIDAが長年取り組まれていて蓄積があり、それとつながっていく。



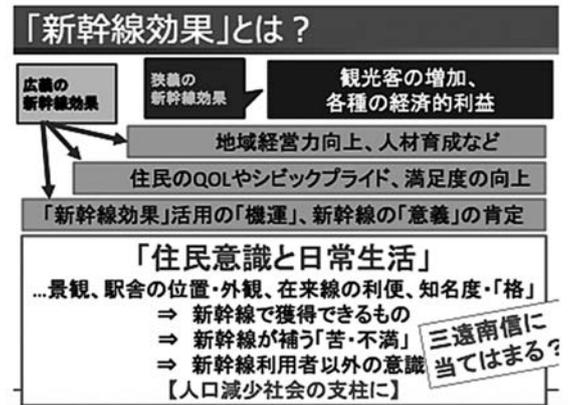
戸田教授 配布資料

もう一つは東海道新幹線からの視点。現在東海道新幹線は、1日にのぞみが10本、ひかりが2本、こだまが3本走っているが、更にのぞみが12本になると発表されている。そうすると、のぞみは71%になる。リニアが開業すると当初1時間に8本程度と言われているが、のぞみからどの程度移行するか、移行した後の東海道新幹線をどうするかを考えなければならない。私のところで豊橋駅から神奈川県の駅まで定点観測を行っているが、各駅からは東京へ行く人が33%、名古屋へ行く人が18%。途中の駅間移動は12%であった。これをどう結んでいくか。途中の各駅には車で10分距離の範囲に大学が4つ位はあり、広域新幹線通学ということが考えられるが、新幹線ダイヤについて要望を行っていく上では、関係者による組織化した動きでJR東海や行政にどう働きかけていくか、ということがスーパーメガリージョン対応で期待される。

■ 県境を越えた地域連携について、三遠南信以外の例では

櫛引教授 一つは北信濃と上越地域との信越県境地域づくり交流会というのがある。自分達で地域のことを学びながら異業種交流をしようというもの。1年に3回、毎回100人位が集まってわいわいやっており、いちばん面白い新幹線効果と考えている。ともすれば多くの人は、地域にお金が落ちないと新幹線効果と納得しないが、本事例は地域の基礎体力づくりと言う点では最高の効果と考えている。

もう一つは、「津軽海峡まぐる女子会(まぐ女)」という、青森と函館など道南の女性が交流しながら自分達で着地型観光(旅行者を受け入れる現地に精通した人が観光プログラムを提供するタイプの観光)に取り組む。勝手に行ったり来たりしながら、ときには観光ガイドをしながら、こちらは国際海峡である津軽海峡を越えた連携である。



櫛引教授 配布資料

■ 今回サミットテーマ「新時代の架け橋」に因んで、本セッションの総括と提言を

櫛引教授 私は学生たちに「君たちは長生きすれば22世紀を迎えられるよ」とよく言う。県境を越えプラス世紀を超えてリニアのことを考える。自分の子供や孫の顔を見ながら、「こいつらのために」、「こいつらが22世紀を生きていくために」ということで変な議論は除去して考えていく。私からの提案は「22世紀へ」ということで締めさせていただく。

戸田教授 三遠南信の取り組みを始めて30数年が経ち、その頃生まれた子供は立派な大人になっている。三遠南信という言葉は常識になったが、新聞報道などは扱いが小さくなっていて残念である。これは新しい切り口が必要ということではないかと思う。私が手がけている軽トラ市はその一つと考えている。次の時代のものとは突然飛来するのではなく、今あるものの中に何か兆候があり、そこから変わって来る。それを私は「持続の種」といっているが、それを探し、育てていくことが大事。

もう一つは人口が縮減していき、どこも財源的に厳しくなっている。そうすると連携というのは現状不可欠のものではないので、どうしても手薄になってくる。しかし客観的にはこれからの状況は、独り単独でやっていくことは非常に難しい。必ず手を結ぶということが必要になるが、手薄になる。

確かに厳しい状況はあるが、日本にはこれまでの蓄積されたものがあり、中国の深圳がどうこう言われるが、未だに日本に一日の長があると感じる。つないでいくフレームがあり、リニア新幹線に向けたフレームに各地域にしっかり根を張っている信用金庫が関わることで、新時代の架け橋の役割を果たすことになると思う。



(文責：飯田信用金庫 地域サポート部 リニア対策課 加藤 修平)