

3 全体会 パネルディスカッション テーマ「新ビジョンへの期待」

San-En-Nanshin Summit 2018 in Higashimikawa

登壇者一覧

(敬称略)

役割	所属	役職	氏名
コーディネーター	静岡文化芸術大学／ 第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会	副学長／ 委員長	池上 重弘
パネリスト	国土交通省中部地方整備局	企画部長	岩田 美幸
パネリスト	南信州・飯田産業センター	専務理事	萩本 範文
パネリスト	浜松・浜名湖ツーリズムビューロー	理事・ 事業本部長	前田 忍
パネリスト	豊橋技術科学大学	副学長	井上 隆信
パネリスト	SENA／浜松市	会長／市長	鈴木 康友



新ビジョン（案）概要説明

SENA 事務局長 久米秀幸

SENA 事務局長の久米でございます。

本日は、たくさんの皆様にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。また、これまで第2次三遠南信地域連携ビジョンの策定に当たり、ご理解・ご協力をいただき、まことにありがとうございます。おかげさまをもちまして、本日、新ビジョンの案を皆様の前に披露できることを大変感謝しております。

まず、2030年までに起こる五つのことについてお話しします。

まず、一つ目、人口が減少します。2030年には、三遠南信地域の人口は、ピーク時の250万人から226万人に減少します。また、日本は既に2010年に超高齢社会に突入し、

2030年には65歳以上の人口が30%を超えます。人口も2050年には1億人を切るようになりますが、三遠南信地域も2050年には200万人を切ります。これらの変化が徐々に進行するため、実態として気づきにくいのではないかとわれております。

二つ目の三遠南信自動車道、三つ目のリニア中央新幹線は、2027年までの開業が期待されます。

そして、四つ目の6,000万人という数字でございますが、これは2030年の訪日外国人観光客の数を言っております。

五つ目は、Society5.0です。あらゆる文書、情報、通貨、これらの全てのものが電子化され、つながる社会です。また、人間中心の社会とも言われています。2030年には相当程度電子化が進み、便利になったスマートシティ、スマート自治体があらわれることでしょう。

SENA2.0、これは今回初めて皆様の前で披露させていただきます。先ほど言った5項目、これらのことが全て起こった未来、2030年の三遠南信地域の姿をSENA2.0、三遠南信地域バージョン2.0と呼びたいと思っております。リニアや三遠南信自動車道ができて、このインフラをどう使うかが課題とな

ってきます。また、お金2.0、モビリティ2.0、あるいはインダストリー4.0、こういったものと並んで SENA2.0が語られると大変うれしく思います。

新ビジョンは、平成29年2月に開催されました第24回三遠南信サミットのサミット宣言において策定することが合意されました。以後、静岡文化芸術大学の池上副学長に策定委員長に就任いただきまして、平成29年8月から平成30年9月まで、5回の策定委員会を開催してまいりました。本日、サミット全体を通して基本合意してまいります。

新ビジョンのテーマは、「三遠南信流域都市圏の創生」です。天竜川や豊川の流域を基軸とする都市圏において、圏域の住民が持続的発展と自立を目指すという意味です。また、約30年の蓄積を持つこの地域の連携活動が、日本の県境連携を牽引し我が国の地方創生に貢献することを目指します。

次に新ビジョンが目指す3つの地域像です。国土形成計画では、東京・大阪間がリニア中央新幹線で結ばれスーパー・メガリニアが形成されるとしており、三遠南信地域もこの一部として大都市圏や世界と結ばれる地域を目指してまいります。

2点目として、中部圏においては、名古屋都市圏に隣接する中核都市圏として名古屋都市圏との連携を図ります。

3点目は、環境面から経済活動に至るまで、上下流域の域内循環を目指します。

SENA は、三遠南信地域の価値や課題を共有する主体間のプラットフォームづくりを促進し、連携活動をより一層高めてまいります。

次の地域連携の方針につきましては、昨年のサミットでご提示したものと同様でございます。

次に重点プロジェクトでございます。

1点目が、「三遠南信交通ネットワーク形成プロジェクト」です。

ビジョンの根幹となるプロジェクトです。この地域の大きな課題は、本来、地理的か

つ文化的に連担する地域でありながら、地域全体を俯瞰しマネジメントする地方公共団体が存在しないことです。地域の全体のそれぞれの道路や公共交通を持つ役割を改めて考えてまいります。

2点目が、「三遠南信圏民の一体感醸成プロジェクト」です。

現在の府県制度の枠組みが確立すると、この地域は3県に分断されることとなりました。分断後130年が経過した現在、各主体で温度差があることも感じております。しかし、将来に目を向ければ、三遠南信自動車道を中心とする南北軸と東西軸の整備が進むことで交流の活発化が期待できます。三遠南信自動車道の整備の進展にあわせ、流域都市圏の住民、すなわち三遠南信圏民の一体感を醸成してまいります。

3点目は、「地域の稼ぐ力強化プロジェクト」です。

地域内の産業創造力を強化するため、IoTやAIなどの新技術を取り込むとともに、農産物などの販路拡大、新産業の創出、産業連携活動を促進します。

4点目は、「三遠南信探訪プロジェクト」です。

飯田線を活用した日本遺産への登録は残念ながらかないませんでした。チャレンジしたことで地域の観光資源をより理解することができました。リニア中央新幹線の開業により、リニア駅と東海道新幹線駅を玄関口として、東京や名古屋方面からの周遊観光が可能となります。また、南北軸の道路の整備の進展により、南アルプスや中央アルプス、浜名湖や太平洋沿岸部は、互いの地域住民にとって今よりずっと身近な物になるでしょう。訪日外国人観光客の増加も大いに期待でき、一つ一つの観光の素材を磨き、ストーリーを持たせることが重要です。

5点目は、「中山間地域が輝くプロジェクト」です。

中山間地域において過疎化は脅威となり

ますが、周辺都市部の存在や自治体間の連携により、住民交流事業を推進します。地域おこし協力隊の定着化も進んでいる地域もあり、成功事例を共有してまいります。また、中山間地域の貴重な伝統芸能である花祭りや霜月祭りなどの神楽や田楽が来月から3月にかけて活発に行われます。どうぞ足をお運びください。

6点目は、「住むなら三遠南信プロジェクト」です。

都市部への人口流出傾向は続きますが、この地域は、豊かな自然が都市部にも近接することから、移住先として全国トップクラスの人気を誇ります。ふるさと回帰支援センターの移住先ランキングでは、長野県が1位、静岡県が3位となっております。こうした強みを生かし、移住・促進の取り組みをさらに進めるとともに、地域の安全・安心の確保に努めてまいります。

最後に、7点目は、「人生100年時代プロジェクト」です。

今後、日本人の寿命はさらに伸びることが想定されており、このことを成長機会と捉え、人生100年時代を見据えた人材の育成や定着のための交流活動を推進します。また、三遠南信地域に係る地域教育を通じて地域への理解を深め、地域社会への貢献や参画を促してまいります。

次に推進スケジュールでございます。毎年の事業の進捗状況の把握を通じて、4年ごとに重点プロジェクトの評価・見直しを行ってまいります。

今後のスケジュールとしまして、11月からパブリックコメントを実施し、年度内には SENA 総会においてビジョンを決議してまいります。

説明は以上でございます。ご清聴ありがとうございました。

■コーディネーター

静岡文化芸術大学 副学長 池上重弘 氏



こんにちは、静岡文化芸術大学の池上です。新ビジョン策定委員会の委員長を務めたという経緯がございまして、きょうの司会も務めてまいります。

このパネルディスカッションは、「新ビジョンへの期待」という題目のもとに、三遠南信地域の各分野においてご活躍されている5名の方々にお集まりいただきました。先ほど事務局から説明のあった新ビジョン案は、来年度、2019年度からスタートし、目標年が2030年に設定されています。東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年が近くなってきて、その次の区切りである2030年を、皆様意識し始めているのではないのでしょうか。その2030年に向けて、三遠南信地域がどのようにあるべきなのか、パネリストそれぞれのお立場からご意見をいただきたいと思っております。

全体を大きく二つのパートに分け、前半のパートを「2030年の展望」、後半のパートを「新ビジョンへの期待」として、それぞれお一人ずつお話をいただくつもりでございます。

それでは、まず、2030年の展望について、SENAの会長でもある浜松市の鈴木康友市長にご意見をお願いしたいと思います。

■ 浜松市長／SENA 会長 鈴木康友



私からは、少し大きな時代認識、問題意識と、新ビジョンの重要性という視点でお話をしたいと思います。

冒頭からいろいろご指摘ありますように、日本は本格的な人口減少時代に突入しています。これはもう避けては通れず、現実として受けとめていかなければなりません。このことが一つこの転機になったのは、私は増田レポートであったというふうに思います。2014年に、日本創成会議の人口問題減少検討分科会の増田寛也さんが座長を務めていますので、通称「増田レポート」と言うのですが、2040年までの人口減少のインパクトが、各自治体にどのくらいあるかというのを全部シミュレーションして発表しました。それまでも人口減少の漠然としたイメージはあったのですが、このレポートは衝撃的でした。現在1,800くらいある自治体のうち、約半分の896の自治体で、20歳から39歳までの、いわゆる出産適齢期といわれる若い女性が半分以下になるとのことで、その多くが、消滅可能性都市と呼ばれました。別にそのエリアが消えるわけではなくて、自治体としてもう運営していきませんよ、という警鐘を鳴らしたわけです。これを受けて、もうご存じのとおり、総務省が全自治体に人口ビジョンと総合戦略の策定を命じたわけであります。

浜松市も人口ビジョンをつくりまして、最もいいシナリオで言っても、現在80万人の浜松市の人口から20万人減って60万人になります。一番いいシナリオにとどめるた

めには、出生率を2025年までに1.84、2035年までに2.07、に回復をしなければいけません。

いずれにしましても、20万人は減ることを前提に、将来に向けての備えをしていかなければいけないということでございます。多くの自治体の皆さんも、そうした危機感をお持ちだろうと思いますし、持ってない方はぜひ持っていただきたいというふうに思います。

さらに、総務省が「自治体戦略2040」というものを立ち上げ、その最終レポートが出たわけですが、それにも大変厳しいことがうたわれています。そこには、今後自治体は、単独で運営していけなくなるので、自治体は制度や組織、地域の垣根を越えて、資源を賢く戦略的に活用する必要がある、とあります。要は、公共施設も公務員などの人材も、みんなで連携して補完しながらやっていかないとやっていけませんよ、ということなのです。これが我々に突きつけられた現実であります。

そこで、我々は二つのことをしなければなりません。一つは、それぞれの自治体が全部自分たちでやるというフルセット主義を廃止して、広域で連携し、それぞれの得意の分野等を活用しながら不足する部分を補っていく補完関係をつくることと、もう一つは、劇的に進んでいるAIなどの技術を活用して省力化に努めていくということです。我々自治体も、窓口業務は全部、人間ではなくて機械が行い、極力必要なところに必要な人材を充てていかないと、公務員の確保もできない時代が来るとのことでございます。

こういった危機感を持つ一方で、こうした大きな時代の変化を、この三遠南信地域はチャンスとして捉えていくべきではないかというふうに思います。なぜかという、一つは、これまでの連携の実績があるということです。光・電子技術イノベーション創出に向けた取り組みや、自治体を越えた

広域の産学官連携や人財育成円卓会議、あるいは、広域の災害時相互応援協定の締結、私たちが保有している消防ヘリコプターの県境を越えた広域運用など、さまざまな取り組みを、より進化させ、これからの時代に合わせていくことが大切です。

それともう一つは、リニア中央新幹線が開通し、それに伴い東海道新幹線の利便性も向上しますし、三遠南信自動車道や浜松三ヶ日・豊橋道路の整備も促進され、この地域の連携が活発化します。これを生かして新たな連携の時代を切り開いていくために、そのベースとなるのがこの新ビジョンではないかと思っています。

これまでも、県境を越えた広域連携の先進的な取り組みとして三遠南信地域は全国的に注目をされてきたわけですが、新たな時代を迎えるに当たって、我々は一層その自覚を持ってこの連携を進めていく必要があると確信をしております。

■コーディネーター

ありがとうございました。非常に明確に大きな視点での位置づけのお話をいただきました。

人口減少という時代に、これからはもうフルセット主義というのは廃止しなければいけない、より広い範囲での連携が必要であるとのことでした。それから、人材がしかるべきところで活躍するためには、AI等の活用による省力化も欠かせないという話もありました。

しかしながら、この状況をチャンスとして捉えて考えていくと、この三遠南信地域は既に連携の実績があって、2030年までにこの地域はインフラが整い、新ビジョンはまさにこれからの連携の時代の先駆であり、私たちの動きを日本全国が注視する時代になるのでは、というご発言をいただきました。

それでは、続きまして、中部地方整備局の岩田美幸企画部長にお話をお願いします。

■中部地方整備局 企画部長 岩田美幸 氏



中部地方整備局の岩田でございます。まず、この地域の位置づけからお話しさせていただこうと思います。

最初に国土形成計画のお話でございます。国づくりの目標を実現するために二つのことを挙げております。一つは対流促進型国土、もう一つは、コンパクト+ネットワークです。対流は、交流とは違い、熱源が人や物を回すという意味で、その対流を促進するというを考えていきたいと思っています。

次に、スーパー・メガリージョンについてですが、三大都市圏については一体化し、中間駅周辺はクリエイティビティと地域の魅力の融合による新たな拠点の形成、としています。

次に、中部地方ではどのように位置づけているかということですが、「暮らしやすさと歴史に彩られた世界のものづくり対流拠点」と将来像を据えて、「世界最強、最先端のものづくり」「リニア効果を最大化する」、「南海トラフなどの災害にも強く」という三つの方向性を示しています。そして具体的にどうするかという五つの方針のうち、三遠南信地域は方針2、方針3に、スーパー・メガリージョンのセンターであり、地域の個性と対流による地域の創生として位置づけられています。全ての方針に関連はするのですが、例示的に広域連携の先進を行く三遠南信地域連携として、食品産業や航空機産業などのネットワークをしていることと位置づけております。

この地域の歴史をひもといていくと、塩の道や秋葉街道を中心とした歴史・信仰の道、あるいは天竜川、豊川を中心とする川の道、加えて、武田信玄がここを通過して三河にやってきたことなど、交流の歴史があるということでございます。

未来に目を向けると、リニアの中央新幹線の構想です。スピードは東海道新幹線の1.8倍で、距離は2割ほど短くなり、東京と名古屋を40分、東京と大阪を1時間強で結び、名古屋までは2027年に、大阪までは2045年から最大8年間前倒して開業するという計画でございます。これによって、三大都市圏が1時間圏となる大きな一つの圏域、人口7,000万人のスーパー・メガリージョンが形成されます。

そういう中で、我々と浜松市、長野県と一緒に三遠南信自動車道の整備を進めております。今年には佐久間から東栄の間、6.9キロを開通させていただく予定で進めておりますし、水窪から佐久間のアセスに新たな手続を進めるなど、順調に進めさせていただいているところでございます。

三遠南信自動車道の開通効果ですが、高速のインターチェンジに60分間で到達できる地域が広がり、アクセス性がよくなります。また、災害時には、関東や北陸整備局から TEC-FORCE という応援をいただくことになっていますが、彼らがスムーズに来られるのではないかと考えています。

さらにこれを豊橋方面にもつなげるために、浜松三ヶ日・豊橋道路連絡調整会議という地域の方々のご協力を得て、本年4月に、三ヶ日ジャンクションと三河港を起終点とする道路を考えていくことを発表させていただき、これを進めていきたいと考えているところです。

これらが完成すると、東名高速道路、新東名高速道路、東海道新幹線、さらにはリニア中央新幹線の東西軸に加えて、南北軸を広げ、重層的な交通ネットワークを整備してまいりたいと考えています。

■コーディネーター

ありがとうございました。

非常に遠大な未来のビジョンがビジュアライズされて出てまいりました。対流という言葉は、熱源が人を回すという非常に意味のある、含蓄のある言葉だなと思って聞いておりました。この地域は、世界のものづくりの対流拠点になるというビジョンを示していただきました。

また、この地域は、スーパー・メガリージョンのセンターとなり、地域の個性と対流による地域創生がこの地域の向こう10年の姿であるということでした。そして東西軸が整備されることで南北軸も充実し、重層的で立体的な人の動きが実現するというお話を伺いました。ありがとうございました。

それでは、続きまして、南信州・飯田産業センターの萩本範文専務理事にお話をお願いいたします。

■南信州・飯田産業センター 専務理事 萩本範文 氏



産業革新が世の中に何をもたらすのかというあたりからお話をさせていただきたいと思います。

現在、AI、IoT、インダストリー4.0などが盛んに叫ばれまして、産業技術の変化は目を覆うばかりのスピードでございます。例えば、この地域の大きな関心事でございます自動車技術の変化もまた極めて深刻な課題となっています。もし、エンジンがモーターになりトランスミッションが電子制

御回路に変わったら産業はどうなるのでしょうか。工場の形態はまるで変わり、産業構造は全く別の姿になるかもしれません。また、それと同時に、自動車のEV化でありますとか自動運転、カーシェアリングがますます現実味を帯びてくる中、単なる産業技術論にはおさまらないSociety5.0の論議へと発展するだろうと思っています。

だから、こうした変化を今までの論議の延長線上で語るのは危険だと思っています。今回提案されます新ビジョンでは、いろいろな既存産業の活力増進、産業創造力の強化と書かれ、「革新を取り込む産業創造圏の形成を目指す」とされていますが、何をなすべきか、わかりにくくなっています。ビジョンは抽象的・概念的でよいと言えどもそれまでとは思いますが、革新を必要とする今だからこそ、個別具体性のあるビジョンをつくる必要があるのではないでしょうか。

そのために、まず、個別課題を明らかにし、問題解決のための地域としての仕組みを考え、それをつくるのが重要な第一歩になると思います。大雨になる前に屋根を繕っておこうということですが、そのためには、まず、根拠に基づく危機感の共有から始める必要があります。それがなければ連帯は生まれませんし、本質にも迫れません。トヨタとソフトバンクの連携のように、大手企業は既にいろいろな手だてを考えていると思いますが、地域を支える下請型の中小企業が蚊帳の外ではいけません。

三遠南信地域のこうした連携運動に大手企業の参加が少ないのも少し気になるところでございます。大手企業を初め、技術変化に追従できる一部の集団には大した問題にはならないかもしれませんが、サプライチェーンから放り出される中小企業には革新を取り込む新しい産業創造圏の形成が必要になると思います。それは、新しい時代のニーズを洗い出し、今までにはないような異業種同志が連携し、地域を越えて結びつく、全く新しい技術への挑戦が必要であ

ります。

では、具体的にどうしたらよいのかということでございます。

まずは、その変化を熟知している産学官の知恵のある方によって集団をつくり、その課題をレビューし、具体的な取り組みテーマを産業ビジョンとしてまとめ上げることから始めなければならないと思います。

次に、推進クラスターを目指して、組織をつくり、大学や公設試、あるいは中核企業などを核としたクラスターをつくることではないでしょうか。飯田市でつくりました「知の拠点」構想と航空機システム産業のクラスターは一つの具体例でございます。それが航空機システム産業を地域につくろうという運動であり、挑戦でございました。長野県は全国で初めて県として長野県航空機産業振興ビジョンをつくり、ビジョンの中で具体的な取り組みテーマを明らかにし、成果へとつながる道筋を明らかにいたしました。三遠南信というような行政区画を越えた圏域でどういう取り組みができるのか、私にはまだそれはわかっておりませんが、新たな手法を開発しないと具体的な成果にはつながらないのではないかと思います。

少し視点を変えさせていただきますが、飯田市にはリニア中央新幹線が9年後に開通し、今はまだ想像もできないような世界が生まれようとしていると思います。三遠南信地域の中で、飯田市の産業規模、人口規模、交通の利便性から、今までこうした会議の、同じテーブルで論議をすることに難しさを感じてまいりました。それがリニア中央新幹線の開通によって、東海道新幹線を抱える浜松市、豊橋市と飯田市が同格に、そして、全く違った役割を持って論議に加わることでできる時代が来るのだろうと想像しているところでございます。

このリニア中央新幹線から得られる地域としての可能性をいよいよ真剣に論議すべきときが来ました。例えば、リニア中央新幹線と東海道新幹線を単なる複線化、バイ

パスと捉えるのではなく、別の乗り物として考えれば、新しい見方、新しい価値がそこには見えてくるかもしれません。リニア中央新幹線が開通すると飯田は名古屋にぐっと近づいてまいります。そして、東京は、飯田を通るパスのほうのはるかに近く、大きなパスになってまいります。この時間で見ると豊橋、飯田、浜松、三つの街の位置関係を、この絵から感じ取っていただきたいと思えます。

そして、そこから見える三遠南信地域には、従来の地域間にはこだわらない地域づくりが求められるのではないのでしょうか。現在でも、県境を越えた先進的な取り組みとして評価されているこの三遠南信地域がありますが、今後は、行政区画を越えた政令特区のような形にして取り組むのはいかがでしょうか。そして、今までできなかったような思い切った政策、例えば、海外から先進的な企業を誘致するとか、新しい人材や技術を誘致し、先進モビリティと新しい社会をつくるとか、農業とバイオの融合研究、食料と健康・医療、あるいは自然と健康などの統合的な課題に取り組むことや、新しい国土を企画・創造するランドスケープデザインの大学院大学を創学するなど、全く新しい企画・文化づくりが必要になってくるように思っています。

先ほどもお話がありましたように、国土交通省では昨年、リニア中央新幹線時代に向けてスーパー・メガリージョンが構想され、7,000万人都市をつくるという検討を始めています。そこで、この三遠南信地域を、7,000万人都市市民のメガリージョン・オアシスと位置づけ、7,000万人都市市民の憩いの場所にすると同時に、先端科学と伝統文化が織りなす不思議な国、おとぎの国づくりを目指し、思い切ったインバウンド政策で外国人を誘致し、3県の県境域に国際都市をつくるなども一つのアイデアかもしれません。

■コーディネーター

ありがとうございました。

現状のビジョンに対して、もっと具体的な産業ビジョンの構築が必要だという辛口ながら非常に現実的なお話をいただきました。

また、先ほど岩田企画部長から見せていただいた図、その先にどういう関係が新たに生まれてくるかというビジョンもお示しいただきました。政令特区として思い切った政策を進めていくような、そういった未来についてもご教示いただいたところでございます。

それでは、続きまして、浜松・浜名湖ツーリズムビューロー 前田 忍 事業本部長 にお願いたします。

■浜松・浜名湖ツーリズムビューロー 理事・事業本部長 前田 忍 氏



観光分野に関しまして意見を述べさせていただきます。

まず、愛知、長野、静岡、この三遠南信地域にかかわる3県の人口の推移をお示いたします。人口に対する高齢化比率をそれぞれ見ていきますと、愛知県は2014年、2040年においても全国の平均と比べて高齢化比率はまだ低い状況で、静岡県は全国平均値とほぼイコールの状況になります。一方で長野県の高齢化比率は大きく高まり、この三遠南信地域でも県の立ち位置がそれぞれ違うということをご理解いただきたいと思います。また、各県の中におきましても、行政区単位で大きくその高齢化比率が

違うというところもご理解いただきたいと思ひます。

例へば、大井川鐵道の終着駅である千頭駅のある川根本町を例に挙げますと、人口は年10%前後で減少しているということで、それを變えるために IT への投資などいろいろな事業を展開しております。県単位ではなく、市町村単位でその動向を見なければいけないと思ひています。

次に国が進めておりますインバウンドの状況を改めてお示しいたします。2017年の訪日外国人は2,869万人という実績が公表されました。また、2020年は4,000万人、そして、2030年は6,000万人を目指すというふうに言っております。では、2017年の訪日外国人の国別の統計を見ていきますと、中国と韓国で大半を占めている状況です。一方で、来年2019年、それが大きく変わる可能性がございます。それは、ラグビーワールドカップ2019です。9月から11月の44日間、12都市での開催がございますけれども、経済波及効果は4,372億円、訪日外国人は40万人、その訪日外国人の消費額は1,057億円という読みをしており、日本の経済をよい意味で動かす一大イベントになっております。今は中国、韓国で大半を占めているこの訪日外国人であります。2019年にはアメリカ、オーストラリア、イギリス、フランス、イタリアなどのラグビー人口の多い国の方々が、2020年にはオリンピック・パラリンピックで、2年続いて欧州、豪州の方々の増加が見えているという状況です。

ではなぜ国が、訪日外国人を伸ばし、かつ、より受け入れを強化しようと言っているのかということをも改めてご説明をさせていただきます。総務省からの発表では、日本人の定住人口の1人当たりの消費額の平均は、年間124万円とございます。それに対して、訪日外国人の1旅行当たりの消費額は平均で15万円強と観光庁から出ております。つまり、人口が1人減少するのを、8人の訪日外国人でカバーできるということ

になります。

また、さらにこの訪日外国人の消費金額にも大きく二つございます。

外国人の団体ツアーのお客様の消費額と、個人手配者、いわゆる FIT と呼ばれる訪日外国人の方の消費額を比べると、約1.7倍個人の方が消費すると言われております。今後の人口減少を訪日外国人でカバーしようというのが国の施策になっております。

では、その訪日外国人の方がどういったニーズで日本に来ているのかということですが、大きなニーズ三つです。まずは日本文化、次に地域のローカル文化、そして地域住民との会話やおもてなしなど住民との交流の3つです。日本流の、しかも地域のローカルに基づいたものを体感することによって、訪日外国人の方々はご自身の SNS で大きく情報を発信してくれます。それをまたフォロワーの外国人が見ることによって、コアな情報をもとに日本を訪れます。これは、外国人観光客の情報ソースが、旅行会社から提案を受けるということよりも、個人の情報を頼りにしているからです。

最後に、北海道で私が経営破綻したホテルを再生した際に、タイから定期的な受注をいただいていたときの状況を例として挙げさせていただきます。

月に2、3件は必ずタイからの団体の方がお見えになっておりますが、団体といっても15名から50名というところなんです。その方々は、やはり日本の文化や、地域の人材交流を求めて来ていただいております。ホテルに着いたら浴衣に着がえていただき、そして、宴会では地域の方々の阿波踊りを見ていただいたり、一緒に踊ったりしていただきます。

そこでは、ホテルだけではなくて、行政や観光協会など、地域全体でおもてなしするということが、お客様にしっかり伝わることで定期的な受注をいただいております。これによって、地域全体の経済効果も非常に高まっております。

三遠南信地域におきましては、非常に広域で、県同士の状況、また市町村単位の状況も違い、地域ごとの文化も大きく違っていています。それぞれの地域の文化の独自性によって差別化し、お客様にお越しいただけるような環境づくりをこの2019年、2020年、そして、2030年に向けて、SENA2.0の実現に向けてしっかり歩まなければいけないと私自身も感じております。

■コーディネーター

ありがとうございました。

三遠南信地域と一言で言うけれども、地域によって高齢化率は随分違います。その中の浜松市一つとっても、都市部もあれば中山間地もあるという認識を私たちは持っております。

日本人の1人当たりの消費とインバウンド観光客の消費8人分がほぼ等しいということ、私も今回初めて知ることができました。

実は先日、夏休みに新潟県の十日町市、それから、津南町というところに行ってきました。大地の芸術祭というのが3年に1回あって、ものすごい山の中なのですが、そこが現代アートでいっぱいになります。バスに乗ってツアーで回ったのですが、何とお客さんの半分以上が中国の若い人たちでした。まさに友達から情報を聞いたと言ってやって来るような人たちがいて、その地域の文化を差別化して発信することがいかに大事か、改めて思い知った次第であります。観光カリスマというタイトルで広く知られた山田桂一郎さんという人が、「今だけ、ここだけ、あなただけ」という言葉でよく言うのですが、どこに行っても同じではなくて、ここにきたからこそ味わえる、そういう独自の文化を発信するという意味で、この三遠南信地域というのは非常に豊かな資源を持っているなど改めて感じました。

それでは、豊橋技術科学大学の井上隆信

副学長、お願いいたします。

■豊橋技術科学大学 副学長 井上隆信 氏



それでは、人材育成の観点から、2030年、こうあったらいいなというところを少しお話しさせていただきたいと思います。

まず初めに、人口減少は、大学でもいかに学生を獲得するか、ということで非常に問題になっています。

一つ目は、就職を見据えた地域の大学への入学生の確保です。大志を抱いた学生にも来てもらいたいですが、将来地域に就職して、この地域でずっと生きたい、そういう方に地元の大学へ進学してもらえるように、高校生に向けてアピールしていくことが重要ななと思っています。それからこの地域には、就職先があって、住環境も非常によく、都会より住むのにいいよね、と考える学生にこの地域の大学に入ってもらいたいと思います。さらに、学生が来たらその親も一緒にこの地域に来て、職を見つけて定住してもらえるかもしれません。

ただ、人口減少は進んでいきます。そうすると次に目を向けるのが海外からの留学生です。豊橋技術科学大学でも留学生の比率は現在10%を超えております。2,000人のうちの220名程度が留学生です。留学生は母国語ができて、英語もできて、日本語もできて、非常に優秀な人材で、中には日本で就職したいという学生もいます。そういった学生がこの地域に在学していますので、この地域で就学先、就職先ができれば、地域の優秀な人材確保にもつながるのかなと

思います。ひいては、その企業がアジア地域への進出の足がかりにもなれば、この地域の発展に貢献できるかもしれない、と考えています。

次に、農業の人材育成にも力を入れている中で、従来の農業よりももうかる農業をしていかないと、若い人材は集まらないのではないかと感じています。人材育成事業の修了生の中で、1億円以上の売上をあげている方が10名程度いて、植物工場などを利用すれば、高収益の作物栽培が可能になります。三遠南信地域には、まだまだ農業地域がたくさんあり、ひょっとするとこの地域が一大農業地域として活性化するのではないのかとも思っています。ただ、個人経営となるとなかなか大変なところもありますので、農業の企業なども加わって、クラスターの広域拠点形成できればいいなと思っております。

リニア中央新幹線が開業し、東京、大阪がさらに近くなると、例えばこの地域の植物工場で夜間に収穫し早朝に出発すれば、その日のディナーにはその農産物を、新鮮な野菜、果物として提供できます。このようなビジネスがもし成り立てば、一次産業が活性化していくのではないかと、という願いになります。

3点目は、リカレント教育も考えていかなければいけないと思います。しかし大学まで足を運んでもらうのはなかなか難しいので、我々としてはeラーニングのようなものを充実させなければいけないですし、起業家の教育、アントレプレナー教育にも取り組んでいかなければいけないと考えています。先ほどお話しました、新規就農者の教育でも、個人経営では、農業だけでなく、経営のことも理解しないと、個人で1億円以上の規模の農業はできません。そういったことができるような教育をしていきたいと思っております。

最後になりますが、大学というのが今まで閉じた世界で、地域の方々等との交わり

にあまり積極的ではなかったところも反省しないといけないところで、もう少し大学を利用してもらいたいと思っています。例えば、IT技術のようなものは進歩が非常に早く、かつて大学で習ったことが、今通用するかというと、そうではありません。そういったものをもう一度学び直すということで、大学を活用してもらえればなと思います。それから、災害への備えとなりますBCP計画などは、大企業ではされているのですけれども、中小企業ではなかなかされず、そういったことのお手伝いを一緒になってすることも可能です。研究開発部門を自社で抱えることができない小さな企業に大学の教員をうまく使ってもらって、よりよい製品の開発をするなど、2030年には地域と大学が一体となってこの地域を盛り上げていくことができればいいなと考えております。

■コーディネーター

ありがとうございました。

私も大学に身を置く者ですから、大学においても人口減少、学生の減少をどうしていくかというのは非常に切実な課題であります。まずは地元の高校生やその保護者に対するアピールや、全体の1割を超えている留学生をぜひ地元にとどめて、さらにその留学生が媒体となって地元企業がアジア等に進出していく、という学生に関するお話しをいただきました。

それから、農業の活性化、クラスターの広域拠点化、さらに、知識・技能等をブラッシュアップするリカレント教育、eラーニングや起業家教育等についてのビジョンもお話しいただきました。

そして最後に、地元企業への貢献など、地域の皆さんとかかわりながら大学の知を地域に還元していく、というお話しもいただきました。

それでは、ここからは、来年度からスタートする「新ビジョンへの期待」というこ

とで、お話をいただきたいと思います。

では、最初に、中部地方整備局の岩田企画部長からお願いします。

■中部地方整備局 企画部長 岩田美幸 氏

先ほど、これからのリニア中央新幹線を中心とした高速交通体系についてお話しさせていただきましたので、それから派生二つの期待を申したいと思います。

一つは観光でございまして、三大都市圏よりも、それ以外の地域のほうが最近では宿泊数がふえてきています。この地域でも、傾向としては増えてきていますので、この勢いがさらに続いていくといいなと思う次第です。国内で考えると、東京からリニア中央新幹線、三遠南信自動車道、東海道新幹線を活用し、地域の観光資源を磨いて、1泊2日の周遊ルートができるといいと思います。昇龍道という中部を含む中日本のモデルルートがございまして、抜けている部分があり、ここを早くつないでいきたいと考えています。

続いて2点目ですが、近年、新たなライフスタイルについて、シニアの方だけでなく若者の関心が増しています。これからリニア中央新幹線ができるわけですから、高速交通体系とテレワークを組み合わせ、ワーク・ライフ・バランスが非常にとれた快適な仕事の仕方というものを提案できるように進めていただけるというのもいいのではないかと思います。総務省の実験により、ライフが充実すると生産性も向上するという実験結果もあるようでございますので、ぜひこの地域がそういう形で発展することをお祈りする次第でございます。

■コーディネーター

インフラの整備をもとにした新しい生きざまの提案をいただきました。

それでは、南信州・飯田産業センターの萩本専務理事、お願いします。

■南信州・飯田産業センター

専務理事 萩本範文 氏

産業的な観点から申し上げますが、とかく産業を技術一辺倒のところから論ずる傾向が強まっています。でも、これはとても危険なことだと思っています。先ほども言いましたけれども、Society5.0という社会と対比しながら、これからは産業を考えていくべきだろうと思っています。

では、それはどういうことか、あえて私が専門とする航空機産業について例をとって申し上げたいと思います。

ボーイング社とエアバス社の抗争は、現在、大変な激烈を極めておりますが、将来構想の部分でかなりの違いが見えるように思います。それは、ボーイング社の技術面から改良・改善をするのだという視点と、エアバス社の快適な乗り物の実現をするのだという目標の持ち方の違いです。飛行機に乗る目的は、行きたいところへ行きたいときに、早く行く、ということだろうと思います。しかし、その過程ではどうしても回避できない時間が、できる限り旅行客の負担にならないよう、さまざまな時間の過ごし方を開発することが必要で、客室の環境、椅子の構造、食べ物、飲み物、エンターテインメント、まさにおもてなしの世界であります。航空機産業を論ずるといついどんな加工があるのかとか、どんな部品が必要なのかとか、技術論が先行しますが、実は、それ以外の要素がパッセンジャーの満足につながり、そこに重要なビジネスチャンスがあります。

航空機産業は最先端のように言われますが、実は周回おくれの発想が必要になることもあると思います。今や、時代は「回れ右」の時代であり、最後尾のランナーが先頭ランナーになるということもあるように思います。航空機ビジネスはアメリカやヨーロッパに完全に水をあけられ支配されている状況ですから追いつくのは大変であります。しかし、「回れ右」のチャンスにこそ新しい

事業があるのではないかと思います。

そんな折、この地域における自動車産業の進化、その過程は、新しい産業を創造するときの参考になるのではないかと思います。そういったアイデアをこの三遠南信地域の皆さんで共有することで、新しい産業の芽が見えてくるのではないかと思います。

■コーディネーター

ありがとうございました。

それでは、続きまして、浜松・浜名湖ツーリズムビューローの前田事業本部長にお願いします。

■浜松・浜名湖ツーリズムビューロー

理事・事業本部長 前田 忍 氏

私のほうからは、まず、今できることと将来やるべきことということでお伝えをさせていただきます。

まず、現状の既存施設を用いて受入環境整備を進めていこうというのが1点です。資料には JR 飯田線、宿泊施設、地域との連携とありますが、基本的には公共交通網や宿泊施設というハードに、地域との連携というソフトを組み入れて、今できること、私だったらこういったことを進めていく、というのを書かせていただいています。

そして、三遠南信自動車道やリニア中央新幹線の開業後など、中長期的に見た場合です。観光というのは、ハブ・アンド・スポークの理念で成り立っております。大きな集客力を持つハブに対して、周りの宿泊施設や飲食店のスポークによって、自転車の車輪、ハブ・アンド・スポークが形成されます。そういった構築に向けて、公共インフラ、そして二次交通網の結節点をどうつなぐかというようなところも含めて進めていく必要があると思っております。

今現状、国、観光庁は全国で86の DMO 法人を立ち上げているところです。DMO とは、観光地域づくりの戦略策定と実行を通じ、

地域の稼ぐ力を引き出す方針です。これは、観光地づくりではありません。観光地域づくりです。面でしっかり稼ぐ地域にしていくというのが国の狙いでもあります。

三遠南信地域におきましては、登録済みが6法人あります。広域連携におきましては、中央日本総合観光機構という9県をまたぐ DMO 法人、複数の自治体をまたぐ DMO が四つ、地域 DMO が一つございます。こういった DMO の法人は今後ますます増えていく予定です。観光マネジメントということをミッションとしているものですから、ぜひ今後は各 DMO との連携もこの三遠南信地域は進めていくべきだと思っておりますし、また、DMO 同士の働きかけ、連携というのも今後は必須だと思っています。目指すべき姿は、この地域の地域 GDP を、観光を通じて上昇させるというのがミッションだと思っております。

■コーディネーター

ありがとうございました。

それでは、次に、豊橋技術科学大学の井上副学長、お願いします。

■豊橋技術科学大学 副学長 井上隆信 氏

私がこの豊橋市に来たのが14年前になりますが、そのときまで三遠南信という言葉を知りませんでした。それから他地域から来る学生の中にも、知っている学生はまずいないです。この地域では知られているのですけれども、外に対する発信が少し弱いのかなと思います。ぜひ2030年には、このサミットへの参加者が、この地域以外の方が多くなるくらいに発信をしてもらえらるといいかなというのが期待です。

もう一つは期待を裏切ってもらいたくないというのが、人口推計です。2030年、人口が減少するという推計ですが、あくまで推計ですので、2030年にはこの地域の人口が今より増えていると、難しいかもしれませんが、そのようになってもらいたいと思

ます。

■コーディネーター

ありがとうございました。

期待を込めてお話をいただいたので、それらを受けて、最後、浜松市の鈴木市長に抱負を述べていただきたいと思います。

■浜松市長／SENA 会長 鈴木康友

ありがとうございます。

いろいろな分野の皆様から大変示唆に富んだご意見やビジョンを伺いまして、本当にありがたいなと思います。

これからの2030年に向けての新ビジョンの推進に当たっては、この三遠南信地域の緩やかな連携の中で、個別具体的なテーマに従ってプラットフォームをつくっていくということが必要ではないかなと思っています。冒頭でも申し上げましたけれども、SENAには現在、95団体が参加をされていて、全ての分野で全ての皆さんが役割を持って参加をしていただくというのは、これはなかなか難しいと思っています。ですから、分野ごとのプラットフォームをつくって、共通の課題認識と意欲を持っているところに参加していただきたいと思います。

例えば、今、田原市、豊橋市、浜松市、飯田市と4市で農産物の海外展開というのを共通でやっています。海外の買い手からすると、年間通じて切れ目なくいろいろな商品が安定的に入ってくるというのは非常に都合がよく、産地特性の違う地域が連携して農産物の売り込みをするというのは、非常に効果的なのです。この地域は非常に農業が盛んな地域なので、この農産物の海外展開というプラットフォームにどんどん参加をしていただき拡大強化できればと思います。本日テーマに出ていた観光や産業のプラットフォームは非常に作りやすいと思いますので、具体的なテーマセットのもとにプラットフォームをつくり、意欲を

持ったところに参加をしていただいて、具体的にこの三遠南信地域の連携が意味あるものになっていくということが大事だと思っています。

佐原市長がSDGsのお話をされましたけれども、今後はこの概念が非常に重要になってまいります。国も戦略的に推進をしております。このSDGsは17の持続可能な開発目標というのをこれから進めていくわけですが、一人も取り残さないということがその考え方です。ここが非常に重要でありまして、三遠南信地域でも、緩やかな連携がありますが、参加する1団体も取り残さないようにしたいと思いますし、それぞれが意欲とやる気と問題意識を持って参加をしていただければ、連携の実りにつながると思っています。

そういう意味で、連携というのは次の時代に向けて日本全体の大きなキーワードになってまいりますので、日本の県境連携を先導してきた先進モデルとして、ぜひ目標となる流域都市圏の創生に向けて、みんなで取り組んでいきたいと思っています。

■コーディネーター

ありがとうございました。私から簡単なまとめをしたいと思います。

この会議は、リニア中央新幹線、三遠南信自動車道などの整備のように、どちらかというハード面に関心を持った人たちが集まっている会という認識を私は実は持っています。しかしながら、本日のお話を聞いてみると、ハード面の整備の先に何を見るかということが問われているなという感じがします。

思い返せば、1964年、東京オリンピックをきっかけにして日本の社会のハード面が大きく変わり、そして、ソフト面が変わっていきました。2020年の東京オリンピック・パラリンピックを踏まえて、また、この地域はリニア中央新幹線、三遠南信自動車道といったハードができる中で、どうい

う社会の在り方を思い描いていくかということ、今日は新しい産業の創造であるとか、留学生を地域につなぎ、海外展開していくだとか、農業の活性化であるとか、あるいは観光の開発といったようなキーワードがいくつか出てまいりました。

冒頭の鈴木市長の話にありましたが、人口がどんどん増えていって、税金もどんどん入ってきて、一つの自治体が何でもやっていくという時代ではなく、逆の発想の中で、人が人として、その地域で暮らしてよかったなと思えるような、そういう社会をつくっていく上で、この連携の枠組みは、2030年の SENA2.0を強く念頭に置きながら進んでいくのだろうなと思っております。SENAが新しい熱源になって人を動かしていくような、そういう期待を抱いて、この全体のパネルディスカッションを閉じたいと思います。

どうもありがとうございました。