

●研究会報告

第33回大都市再生プラン研究会報告

5月23日(土)午後1時30分から「あいちNPOプラザ」会議コーナーで開催しました。参加者は6名でした。

研究発表：第Ⅰ部環伊勢湾（中京）大都市圏における地域・都市政策の展開

(3)「ポスト2005」問題のその後

(3-1)大都市圏開発戦略の空白期のあだ花：「中京都」構想

報告：遠藤宏一（大阪市立大学名誉教授）

①大都市自治制度改革論浮上の背景：大都市自治制度改革について歴史的に解明

90年代「日本型」地方分権改革と都市制度の多様化があった。次に都市化政策としての平成の大合併となったが、そこには政策的非合理性がみられる。大都市問題については2012年の日本地方財政学会シンポで山田京都府知事（全国知事会会長）が「千葉市が政令指定都市となった段階で、大都市制度はなくなった」と述べていることは象徴的である。そして、今日の第二次分権改革での動きがある。

②橋本維新に始まる「大阪都」構想の登場と「都市の乱」—「大阪都」構想提唱の背景とリアリティー

「大阪都」構想浮上の背後にある関西経済の「絶滅的衰退」への危機論があった。但し、背後にあった「推進主体」として府が市に投げかけた「府・市統合論」は太田知事時代から度々「大阪都」とか「大阪州」として提唱されてきたものである。

③同床異夢の「中京と」構想—その必然性と幻想性—

「万博」「中部新空港」以降、新たな県民統合への地域政策ビジョンの困難性（欠落）と混乱のもとでの幻想と虚構の旗印ではないか。具体的な中身については全くの白紙、現象的には選挙戦術としてのキャッチフレーズにすぎなかった。大都市圏開発をめぐる大阪圏とは異なる事情がある。最近の河村・大村の政

治的ギクシャクしたままだ。リニア中央新幹線建設が「ポスト2005」問題に収斂していく。

(3-2)リニア新幹線建設を起爆剤とする都市再開発—課題と展望

『あいちビジョン2020』・『名古屋市総合計画2018』の論理と問題点

報告：中川博一（会員）

報告者から『あいちビジョン2020』・『名古屋市総合計画2018』についてのレポートが提出された。そのレポートに基づき討論した。

- ・レポートは概括的である。全体に焦点が定まっていない。表題にある「起爆剤」の意味を掘り下げてほしい。
- ・表題にある「起爆剤」＝旗印となっている姿を総合計画の中にみいだすことが重要である。
- ・リニアを旗印にした大型プロジェクト開発である。JR東海の新しい戦略が始まっている。究極の新自由化路線といえる。究極の企業国家となることである。
- ・建設費を一企業でまかなう。巨大開発を一企業がリードしていくということになる。
- ・一私企業の戦略に愛知県も名古屋市も無批判に乗ったところに大きな問題点がある。
- ・流れは、名古屋中心（一眼レフ）から名古屋・トヨタ（二眼レフ）に移り、交通、道路網が西三河に向かっているのをリニアでもう一度名古屋中心に戻そうとするものである。
- ・愛知の交通インフラは都市間は強いが都市内は弱い。
- ・東海三県・名古屋市・中部経済連合会の三位一体は名古屋・トヨタ都市間を包摂している

(3-3)補論：リニア新幹線を考える

報告：遠藤宏一（大阪市立大学名誉教授）

「リニア新幹線建設問題」、「現在明らかにされた建設計画の概要と特徴」、「リニア

新幹線計画の問題点は何か」についての報告があった。それをもとに次のような議論をした。

- ・東海JRにとっては合理的な判断ではないか。そろそろJRの借金も返済し、余剰資金を別の投資にまわすことが考えられても不思議ではないのではないか。
- ・東海道新幹線は老朽化しつつある。今の新幹線では維持できない。中央新幹線は必要であるかもしれない。しかしリニアにする必要があるのだろうか。
- ・リニアという技術のリスク、「安全神話」の信頼性、電磁波問題、大量電力消費についてはどうか。
- ・電磁波問題も日常のものとリニアのものとの比較が必要であろう。
- ・多種多様な環境問題、自然環境・生活環境・社会環境についてはどうか。
- ・新幹線座席利用率は50～60%台で低迷。過大な需要計画かどうか。
- ・重要なインフラであるが、政府も国会でも議論していない。メディアでも議論していない。コントロール手段がない状況にある。
- ・名古屋駅周辺も老朽化しているが、それに手を入れる必要があるのだろうか。
- ・人々の暮らしにとってリニアが必要としているかどうか。大量輸送の交通機関が必要かどうか。国民経済にとって、地域経済にとって必要かどうか。新しい経済システムの構築が必要となってくる。

(文責：中川)