

長い時間がかかることを前提として、今すぐに行動できる“鎮海の桜”を釜山と一緒にPRすべきである。“鎮海の桜”は全く知られていないが、釜山の知名度で売り込むことは可能であり、このような共同事業を通じて両都市の対立構図を緩和

していく必要がある。第3には、鎮海に残っている優れた景観を大切に保全していくべきである。そして第4には、経済波及効果を推計して、国際観光化への取組み意識を高めていくことが期待される。

## 名古屋の国際化と環日本海

中 藤 康 俊 (中部大学)

2005年2月17日中部国際空港が開港し、3月25日から9月25日まで「愛・地球博」(通称 愛知万博)が開催された。名古屋入国管理局によれば、中部国際空港を使って出入国した外国人は名古屋空港の前年同期に比べて49.9%増え、39.9万人に達したことがわかった。中部国際空港の開港による新規路線の就航や増便のほか、愛知万博の効果が大きいといえる。愛知万博は当初心配されていたが、徐々に入場者が増え、7月17日には1日の入場者は開幕以来最多の21万人を数え、1500万人という目標を大幅に上回るものとみられている。東海5県(愛知、岐阜、三重、静岡、長野)の航空貨物輸出の中部国際空港へのシフトが急速に進んでいる。名古屋税関によれば、5県の輸出貨物のうち2004年3月名古屋空港を経由した比率は24%であったが、2005年3月には中部国際空港経由の比率が48%にまで上昇した。また、名古屋港の貨物取扱量も日本一である。

中部国際空港、愛知万博のいずれも世界に開かれた窓口となるものであり、国際的な交流の進展が期待されている。これまで、名古屋という地名は東京や大阪に比べると知名度が低かっただけに地元の期待はことのほか大きい。明治以来、名古屋は博覧会をたびたび開催しており、博覧会をテ

コにして発展してきたといっても過言ではない。1937年に開催された名古屋汎太平洋博覧会は29カ国が参加し、入場者数も480万人という当時としては大規模なものであった。博覧会を契機に東山動植物園が開園され、当時東洋一とうたわれた名古屋駅が完成した。戦後における名古屋の国際化の第一歩は1964年に世界銀行の借款によって愛知用水が完成したことであり、当時「世紀の大事業」といわれた。その後、1966年にはワイズマンによる中部圏整備計画、71年の国連訓練センターの設置、81年のオリンピック誘致の失敗とつづき、今回の中部国際空港の開港と愛知万博の開催でいよいよ本格的な国際化時代を迎えたといっても過言ではない。

それでは、名古屋の国際化の特徴はどこにあるのか。次の4点を指摘したい。

その①は、今までの博覧会が開発優先の博覧会であったのに対し、愛知万博は「自然の叡智」をスローガンに「環境」を前面に押し出した博覧会である。種々問題がありながらも、開催によりよくこぎつけた万博である。今後、「環境」をキーワードとして国際化が進められるかどうかである。万博の跡地は本格的な防災の中核拠点として整備される予定であるが、それがふさわしいかど

うかである。

②は、名古屋が博覧会と国際空港をテコとして国際化を図ろうとしているが、東京や大阪の後追いでなかろうか。しかも、名古屋市が姉妹都市提携を締結している都市はロサンゼルス（アメリカ）、メキシコ市（メキシコ）、南京市（中国）、シドニー（オーストラリア）であることからわかるように太平洋を超えてアメリカ、オセアニアであって、日本海を越えて環日本海諸国と交流するという姿勢は見られない。つまり、名古屋の国際化とは「欧米化」であって、環日本海諸国は視野にない。名古屋が「国際都市」を標榜するならば、環日本海諸国と交流することが名古屋のヒンターランドをより大きくし、東京や大阪とは違った個性的で魅力のある都市になるのではないか。そして、名古屋は環日本海交流圏と環太平洋交流圏の結節点としての役割を果たすべきであろう。

③いま、名古屋では国際化をテコにして大都市圏構想（グレーター・ナゴヤ）という構想が進められている。しかし、国際化とは異なるグローバル化が進んでいるにもかかわらずグローバル化に伴うテロ、難民、犯罪など国境を越えた問題に対する対応は遅れている。

④は、名古屋はいま日本で一番「元気がよい」都市だといわれている。それは名古屋のモノづくりの伝統とトヨタの営業成績がよいからである。名古屋の国際化は「トヨタの国際化」である。ト

ヨタの本社をピラミッドの頂点にして下請け企業と労働者（外国人を含む）を名古屋市とその周辺に配置しており、まさに「トヨタ王国」にふさわしい仕組みが出来上がっている。名古屋が国際化のテコとしている万博は「トヨタ万博」であり、国際空港は「トヨタ空港」だという人さえいるほどである。

かつて、名古屋は「東西の谷間」とか「大きな田舎」といわれたことがあるが、今なお、そうだとすれば国際化のあり方を考えなくてはならないであろう。名古屋にも食文化をはじめ誇りうる文化や歴史がある。名古屋の人は控えめだが、遠慮しないで大いに宣伝し、世界に情報を発信しよう。

#### 参考文献

- 愛知県『新世紀への飛躍 — 愛知の2010計画 —』  
1998年  
名古屋市『名古屋新世紀計画2010』 2000年  
愛知県『国際交流大都市圏構想』 2004年  
名古屋市『市政 2003』 2003年  
中日新聞社『東海エリアデータブック2005』 2005  
年7月21日  
名古屋市『産業の名古屋 2004』 2004年  
中部経済産業局『グレーター・ナゴヤ・イニシアチブ — 広域ナゴヤ経済圏国際産業交流促進事業 —』

## COMMENT

市 岡 政 夫（新潟国際情報大学）

中藤報告では、名古屋の国際化の特徴が4点挙げられている。その第2点で、「名古屋は、環日本海交流圏と環太平洋交流圏の結節点としての役割を果たすことで個性的で魅力的な都市づくりをすべきである。」と問題提起されている点に、本報告の積極的な意義を認め、自治体外交の視点から考えてみたい。

自治体外交は、これまで主として自治体間の「姉妹提携」という形態で進められてきた。しかし、1985年から94年までの10年間をピークに、その後は提携数を相対的に減じてきている。その理由としては、自治体外交が、「友好・親善」から「協力・援助」に変質してきたこと。また、多数の都市との提携を実現させ、謂わば「飽和状態」

ともいえる都市も少なくなく、全般的交流を前提とする「姉妹提携」から「分野別交流」へと転換する傾向があることが挙げられる。しかし、方向性を明確にした地域づくりの方策の1つとしての「姉妹提携」の意義は決して減じてはいない。

名古屋が「環日本海圏と環太平洋圏との結節点」となることを志向する際に、自治体外交に期待することは無意味ではないだろう。現在、名古屋市は4都市との姉妹提携を実現させている。ちなみに、他の13政令指定都市の提携都市数は、平均6.5である。200万都市としてはまだ余力があるよう

に思える。あるいは、分野別交流都市を考慮する可能性もあるのではないか。

その意味で、環日本海圏諸国からも出展があり、地元市民とも様々な交流があったに違いない。「愛・地球博」の成果を自治体外交分野で定着させることも考えられる。「中部国際空港」の新規路線を環日本海圏に求めることも意味があろう。とりわけ、今日路線を持たない地域であるロシア極東、将来的には朝鮮とを結ぶ空路開設を自治体外交にもとめてよいのではなだろうか。

## 京都・まいづる立命館地域創造機構の挑戦

—— Co-Regional Knowledge Integratorとしての志向性 ——

山 田 一 隆（京都・まいづる立命館地域創造機構）

### 〔1〕はじめに

「大学がない街」舞鶴での産学官—地域連携の取り組みとして、筆者は、山田一隆（2004）において、「京都・まいづる立命館地域創造機構（MIREC）」の展望について、舞鶴に存在する地域資源と舞鶴以外の地域から導入する資源をマネジメントしながら、多地域間の地域経済社会の相補的な関係性の構築を実践的に行なうことを志向するプラットフォームという機能がそのコア・コンピタンスには存在しなければならないことを指摘した。本報告では、それを踏まえつつ、実践面からみたこの間の変化の兆しを紹介し、MIRECの今とこれからのCo-Regional Knowledge Integratorというコンテキストで考えてみたい。

### 〔2〕地域的な背景

（1）地域資源活用型の産学官連携を地域の側からコーディネートするアクターの必要性

舞鶴市の場合、現在までに約20の高等教育機関が、フィールドワーク、インターンシップ、公開講座、政策研究など多様な形態で、地域に入り込んでいるが、それぞれのプロジェクトが連携するような事象は皆無に近い。「大競争時代」を迎えた大学間の競争が、地域における大学間連携を阻害し、ほんらい一連であるはずの地域経済社会をモザイク化するという状況を生起させている。

換言すれば、「地域は高等教育機関との連携で何を得的のか」という命題に対する戦略を地域の側で咀嚼し、着実な産学官連携実践へとブレイクスルーするアクターが必要であるということであろう。