

# スーパー・メガリージョン構想検討会 設置の趣旨について

平成29年9月22日  
国土交通省国土政策局

# リニア中央新幹線の概要



	品川・名古屋間 <sup>※1</sup>	東京・大阪間 <sup>※2</sup>
路線延長 (km)	286	438
所要時分 (分)	40	67
建設費 (億円)	55,235.5	90,300
JR東海の 想定開業年次	2027年(平成39年)	2045年(平成57年) より最大8年間前倒し <sup>※3</sup>

<sup>※1</sup> 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)(H26.10.17認可)による  
<sup>※2</sup> 中央新幹線(東京都・大阪間)調査報告書(H21.12.24)による  
<sup>※3</sup> 財政投融资の活用による  
<sup>※4</sup> JR東海資料による(リニア各駅停車の場合。停車時間を除く。)

## <中央新幹線の整備計画>

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額(車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近

## 【※輸送需要量】

- 現状(2005年)  
東海道新幹線: 442億人キロ/年
- ↓
- リニア開業後(2045年): 661億人キロ/年  
 (リニア中央新幹線: 408億人キロ/年  
 東海道新幹線: 254億人キロ/年)

(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

(注) 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会答申による

# 国土形成計画における位置づけ

## 新たな国土形成計画（全国計画）（平成27年8月14日閣議決定）（抜粋）

### 第1部 計画の基本的考え方

#### 第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

##### 第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

##### (3) グローバルな活躍の拡大

##### ④ リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成

（スーパー・メガリージョンの新たな可能性の発揮）

リニア中央新幹線の整備は、（…略）国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、（…略…）世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される（…略）

### 第2部 分野別施策の基本的方向

#### 第1章 地域の整備に関する基本的な施策

##### 第1節 対流の促進とコンパクト＋ネットワークの構築

##### (5) スーパー・メガリージョンの形成

スーパー・メガリージョンの形成に向けては、効果を最大化し、それを全国に波及させることを目的に、スーパー・メガリージョン構想の検討を行い、それに基づく施策を推進する。

## 第192回国会 安倍内閣総理大臣所信表明演説

### 五 地方創生

財政投融資を活用し、リニア中央新幹線の全線開業を最大八年間前倒しします。整備新幹線の建設も加速し、東京と大阪を大きなハブとしながら、全国を一つの経済圏に統合する「地方創生回廊」を整えます。それぞれの地方が、自らのアイデアで、自らの未来を切り拓く。自治体による地方創生への挑戦を、新しい交付金によって応援します。

## 第192回国会 衆議院本会議（平成28年9月28日） 安倍内閣総理大臣答弁

「リニア中央新幹線については、・・・この全線開業により、三大都市圏が一時間で結ばれ、人口七千万人の世界最大の巨大な都市圏が形成されます。我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものであります。」

# スーパー・メガリージョンとは

- グローバル競争は、巨大な人口を擁するメガリージョンが舞台に

「経済規模で上位40地域※1の合計人口は、世界の全人口の18%に相当する。それで世界全体の66%の経済活動を担い、イノベーションの86%を支えている。トップ科学者の数は世界の83%を占める。」

(「クリエイティブ都市論」リチャード・フロリダ より)

※1 広域東京圏、ボス=ワッシュ(ボストン・ニューヨーク・ワシントンDC等)、カリフォルニア北部(サンフランシスコ等)、アム=ブラス=トワープ(アムステルダム・アントワープ等) 等

- このうち、地域生産高※2が2兆ドルを超えるのは広域東京圏など2都市圏、1兆ドルを超えるのは大阪・名古屋など4都市圏のみ

## 世界のメガリージョン

都市圏名称	人口	LRP(夜間光量に基づく地域生産高)※2
<b>広域東京圏</b>	<b>5,510万人</b>	<b>2兆5,000億ドル</b>
ボス=ワッシュ	5,430万人	2兆2,000億ドル
シー=ピッツ	4,600万人	1兆6,000億ドル
アム=ブラス=トワープ	5,930万人	1兆5,000億ドル
<b>大阪=名古屋</b>	<b>3,600万人</b>	<b>1兆4,000億ドル</b>
ロン=リード=チェスター	5,010万人	1兆2,000億ドル

出典:「クリエイティブ都市論」リチャード・フロリダ

※2 LRP(夜間光量に基づく地域生産高):

衛星からの観測データに基づき当該地域から発せられる光量を空間的、統計的に分析し、経済規模を推定したもの。

## 都市人口ランキング(2017年)(単位:万人)

<b>東京・大阪・名古屋</b>	<b>6,810</b>
1 広州	4,860
<b>2 東京</b>	<b>3,980</b>
3 上海	3,110
.....	
13 北京	2,070
14 ダッカ	1,790
<b>15 大阪</b>	<b>1,780</b>
.....	
31 バンガロール	1,080
<b>32 名古屋</b>	<b>1,050</b>
32 ラホール	1,050
34 チェンマイ	1,030

出典: Thomas Brinkhoff: Major Agglomerations of the World, <http://www.citypopulation.de>

# 北米・ヨーロッパのメガリージョン

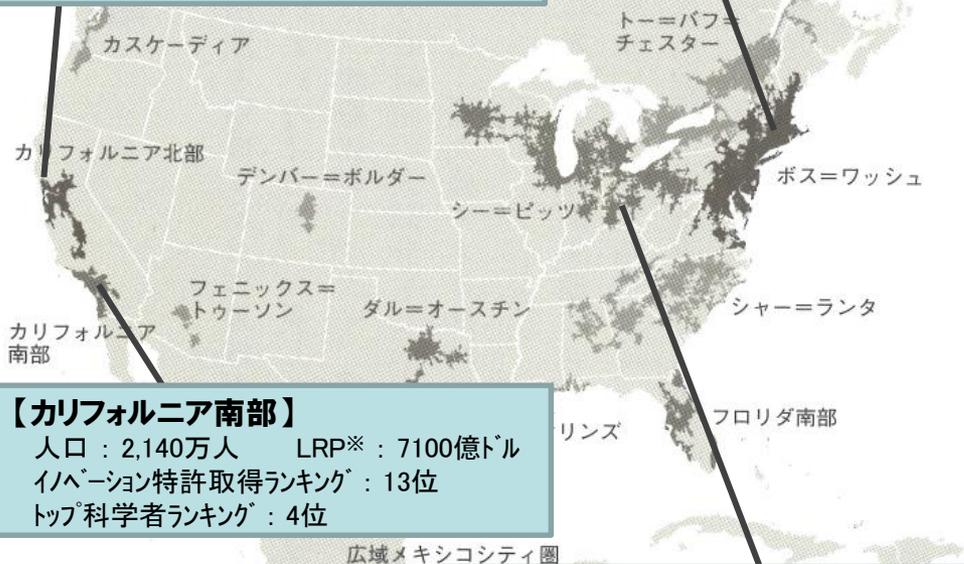
## 北米のメガリージョン

### 【ボス=ワッシュ】

人口：5,430万人 LRP※：2兆2,000億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：8位  
トップ科学者ランキング：2位

### 【カリフォルニア北部】

人口：1,280万人 LRP※：4700億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：3位  
トップ科学者ランキング：1位



### 【シー=ピッツ】

人口：4,600万人 LRP※：1兆6,000億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：9位  
トップ科学者ランキング：14位

### 【カリフォルニア南部】

人口：2,140万人 LRP※：7100億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：13位  
トップ科学者ランキング：4位

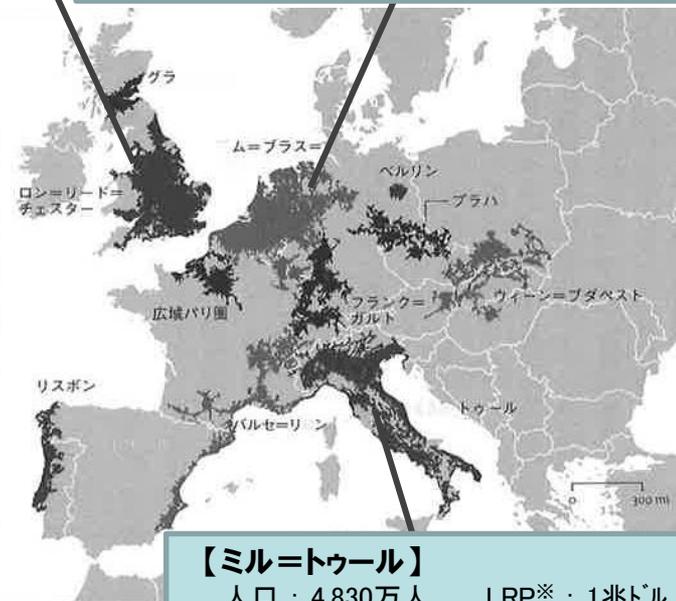
## ヨーロッパのメガリージョン

### 【ロン=リード=チェスター】

人口：5,010万人 LRP※：1兆2,000億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：25位  
トップ科学者ランキング：10位

### 【アム=プラス=トワープ】

人口：5,930万人 LRP※：1兆5,000億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：22位  
トップ科学者ランキング：18位



### 【ミル=トゥール】

人口：4,830万人 LRP※：1兆ドル  
イノベーション特許取得ランキング：34位  
トップ科学者ランキング：23位

※ LRP(夜間光量に基づく地域生産高)：

衛星からの観測データに基づき当該地域から発せられる光量を空間的、統計的に分析し、経済規模を推定したもの

出典：「クリエイティブ都市論」リチャード・フロリダ

大阪＝名古屋は1つのメガリージョン

広域東京圏も含めて、あたかも1つの大きなメガリージョンのように見える

## 【ソウル＝釜山】

人口：4,610万人 LRP※：5000億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：6位  
トップ科学者ランキング：32位

## 【広域東京圏】

人口：5,510万人 LRP※：2兆5,000億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：2位  
トップ科学者ランキング：24位

## 【上海】

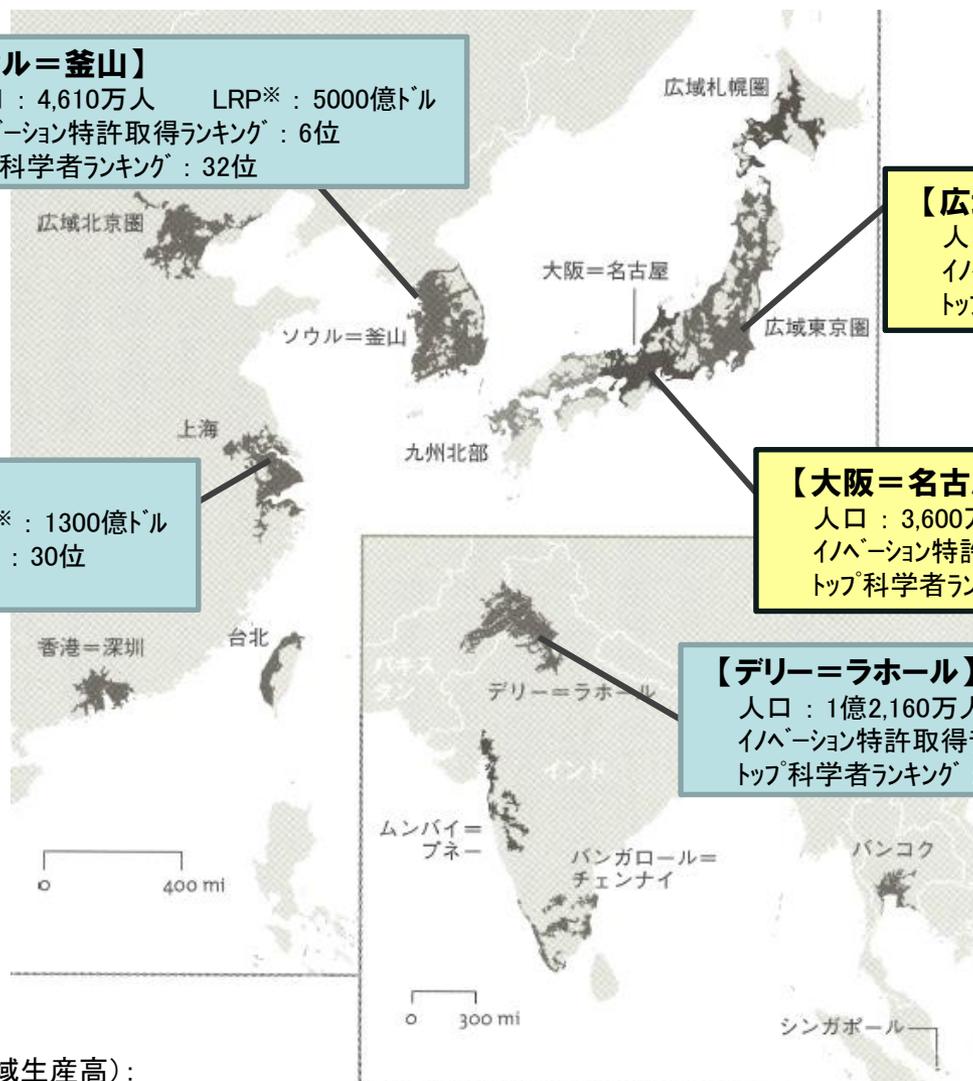
人口：6,640万人 LRP※：1300億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：30位  
トップ科学者ランキング：32位

## 【大阪＝名古屋】

人口：3,600万人 LRP※：1兆4,000億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：7位  
トップ科学者ランキング：22位

## 【デリー＝ラホール】

人口：1億2,160万人 LRP※：1100億ドル  
イノベーション特許取得ランキング：36位  
トップ科学者ランキング：32位



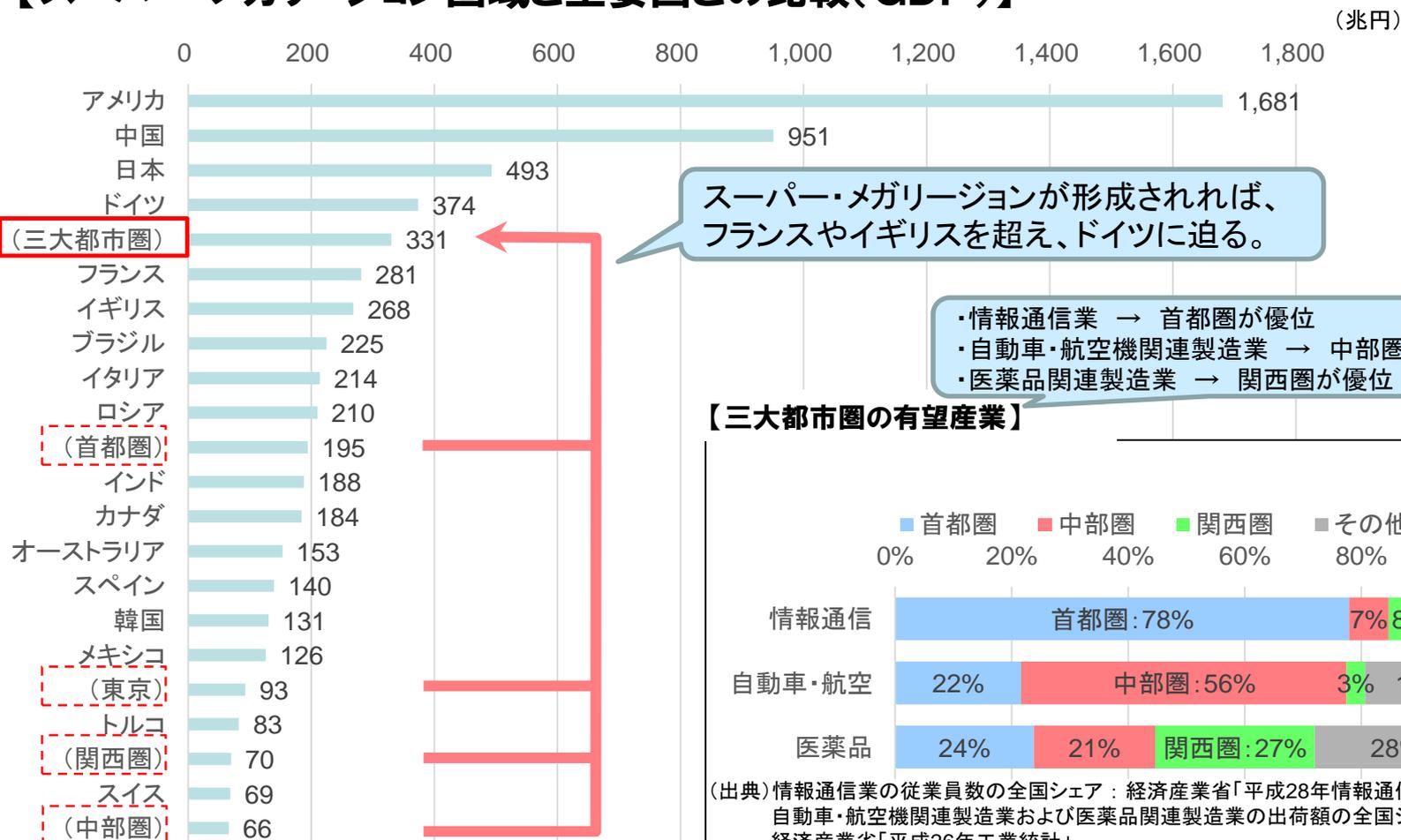
※ LRP(夜間光量に基づく地域生産高)：

衛星からの観測データに基づき当該地域から発せられる光量を空間的、統計的に分析し、経済規模を推定したもの

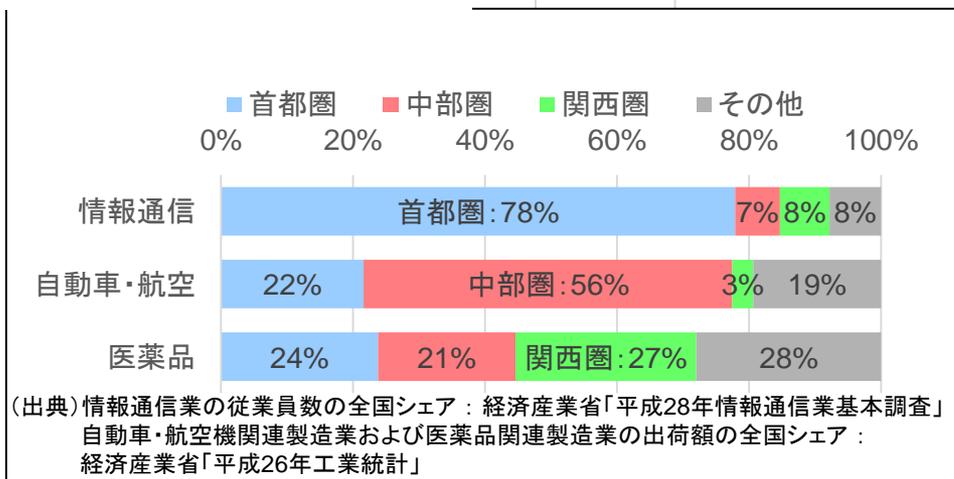
出典：「クリエイティブ都市論」リチャード・フロリダ

# 主要国とのGDP比較

## 【スーパー・メガリージョン圏域と主要国との比較(GDP)】



### 【三大都市圏の有望産業】

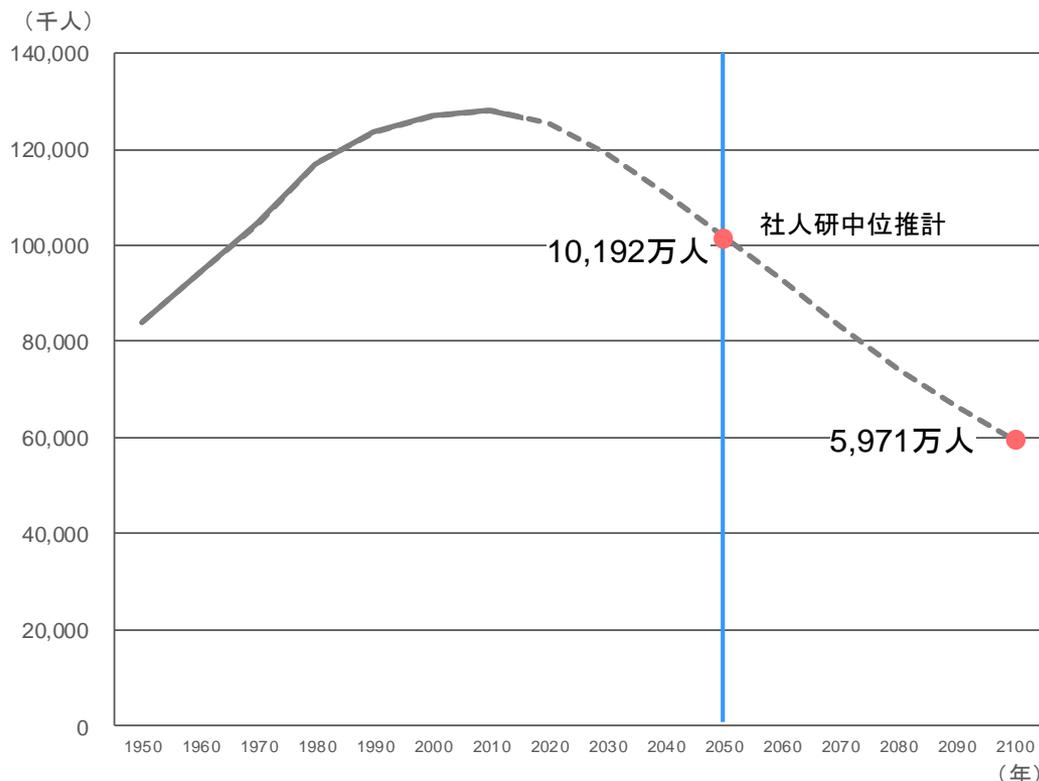


(出典)「平成25年度県民経済計算について」(内閣府経済社会総合研究所)等

# 我が国が直面する課題(人口減少・高齢化社会)

- 総人口は、2050年では1億人、2100年には6千万人程度まで減少。(図1)
- 高齢化率は、全国的に上昇し続ける。(図2)

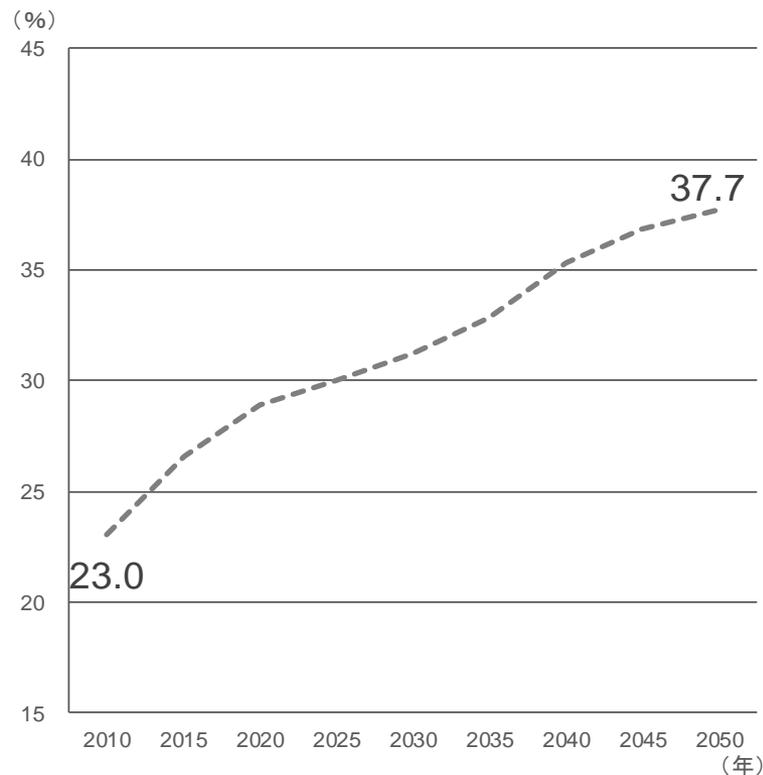
## 図1: 総人口の推移



(出典) 1950年から2015年までの実績値は総務省「国勢調査報告」「人口推計」、推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年4月推計)」

(注)「中位推計」は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」の中位推計(出生中位、死亡中位)。

## 図2: 高齢化率の推移



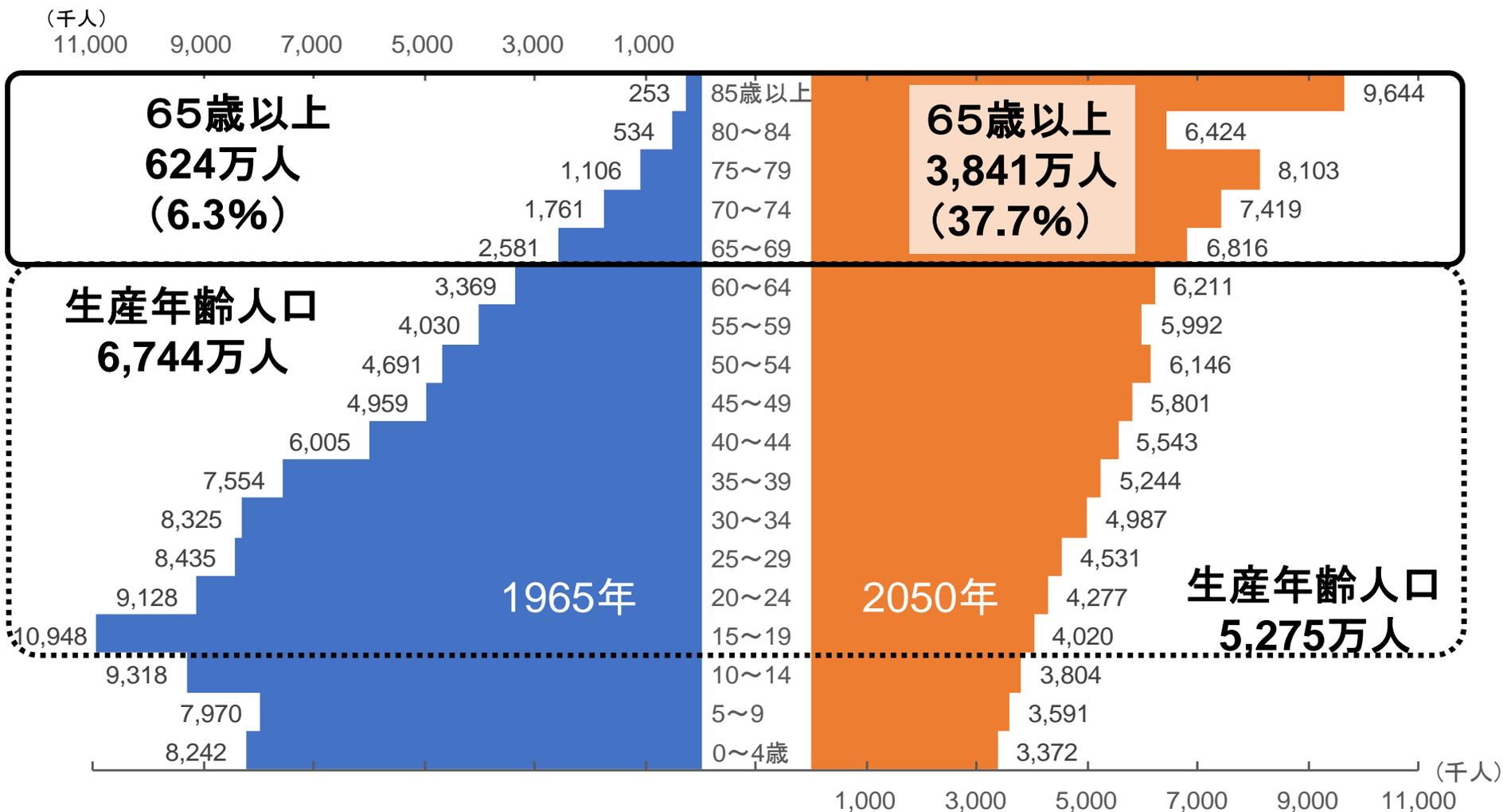
(出典) 2040年までは国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成29年4月推計)」の中位推計。

(注)「高齢人口」とは65歳以上の人口であり、「高齢化率」とは総人口に占める65歳以上人口の割合である。

# 我が国が直面する課題(人口減少・高齢化社会)

1965年(人口増加:総人口9,921万人)

2050年(人口減少:総人口10,192万人)



出典)1965年は総務省「国勢調査」

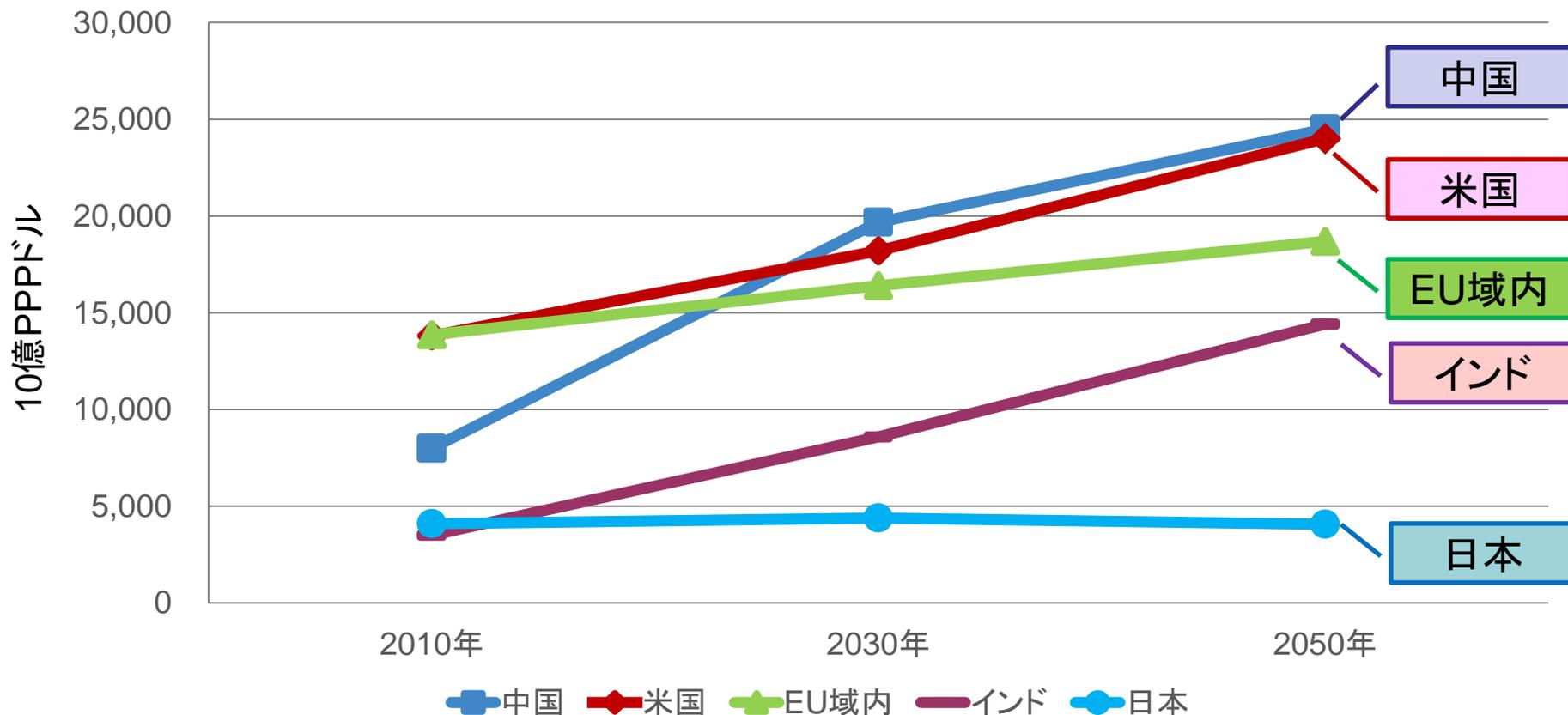
2050年は国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計(平成29年4月推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

# 世界経済における我が国のプレゼンスの低下

世界経済の予測によると、我が国のGDPは、2010年4兆850億PPP\*ドルから2050年4兆570億PPPドルと0.7%減。中国、米国、インドに次いで世界第4位であるが、中国・米国の1/6、インドの1/3以下と、世界経済における存在感は著しく低下。

※ 購買力平価：ある国である価格で買える商品が他国ならいくらで買えるかを示す交換レート

## GDP 主要国比較



※日本は生産性先進国平均並みのケース

(出典:「グローバルJAPAN - 2050年 シミュレーションと総合戦略 -」  
日本経済団体連合会 21世紀政策研究所(2012年4月))

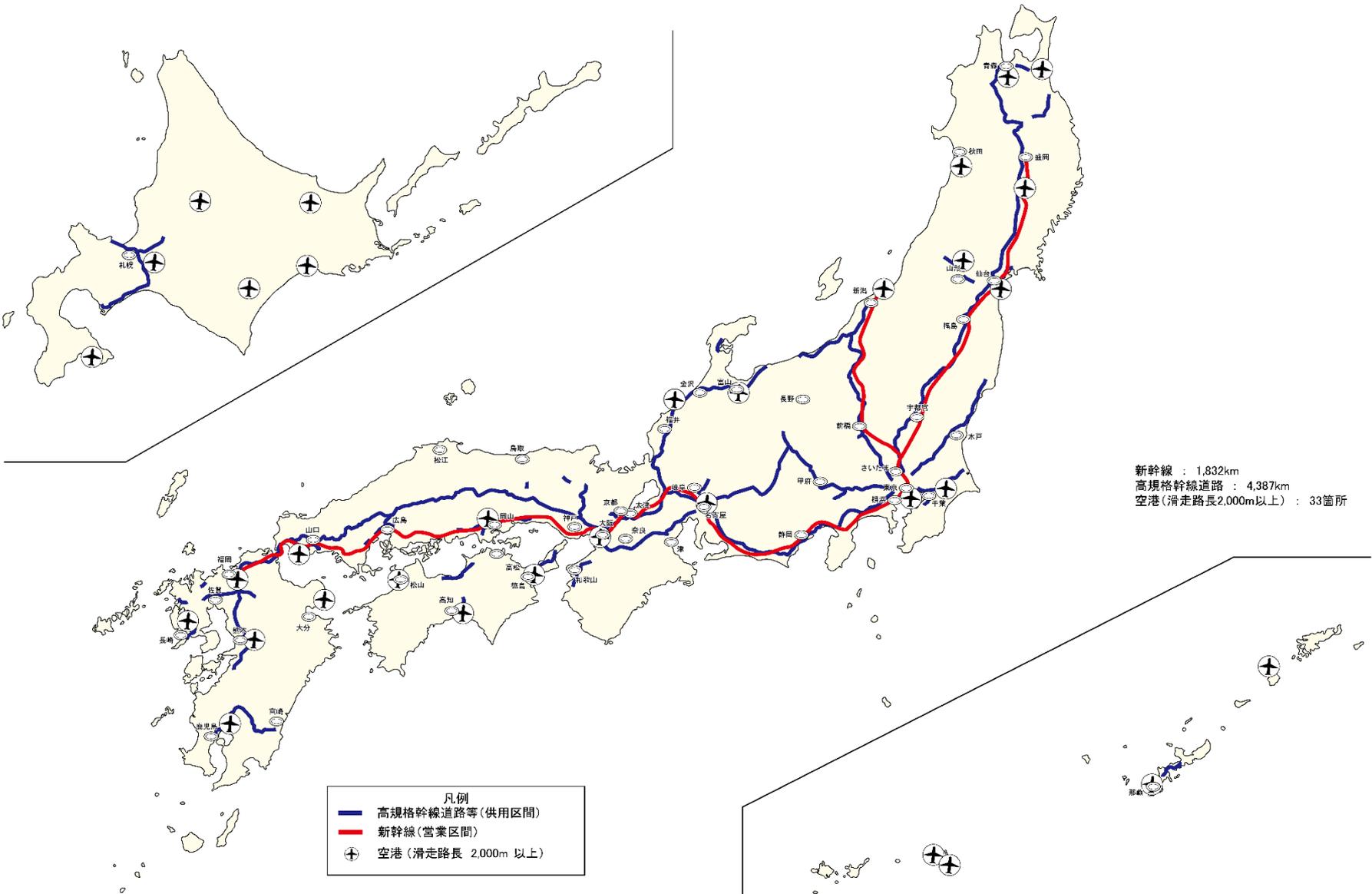
# 我が国の高速交通ネットワークの整備の進展 1965年(昭和40年)



S40.3.31 時点

出典:国土交通省 総合政策局、国土政策局資料

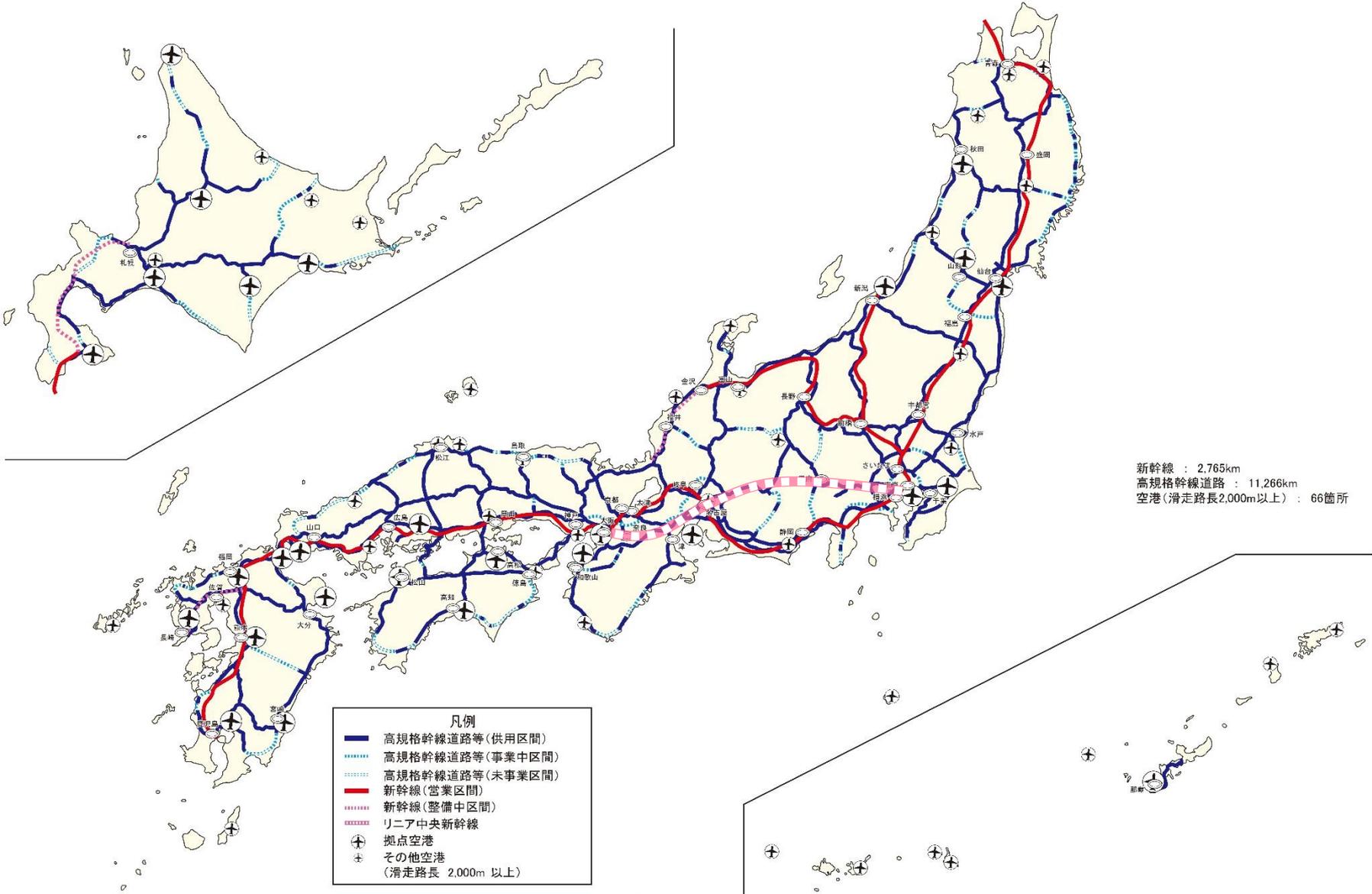
# 我が国の高速交通ネットワークの整備の進展 1988年(昭和63年)



S63.3.31 時点

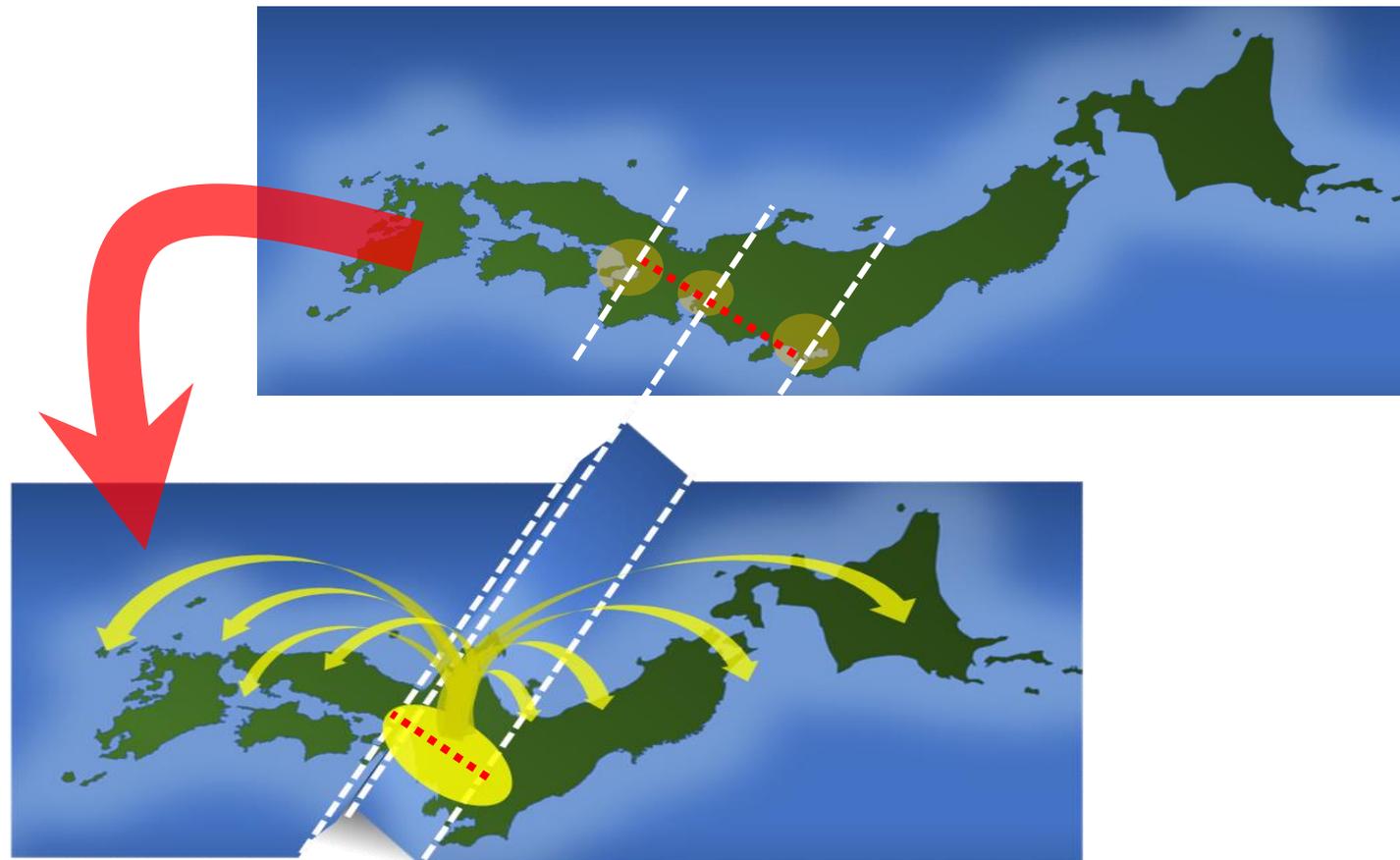
出典:国土交通省 総合政策局、国土政策局資料

# 我が国の高速交通ネットワークの整備の進展 2016年(平成28年)



H28.3.31 時点

出典:国土交通省 総合政策局、国土政策局資料



東京～大阪間が約 1 時間 ... 山手線1周に相当

- ➡
- ① 三大都市圏が一体化：三大都市圏の移動が都市内移動へ
  - ② 日本列島の東西時間距離が大幅に短縮

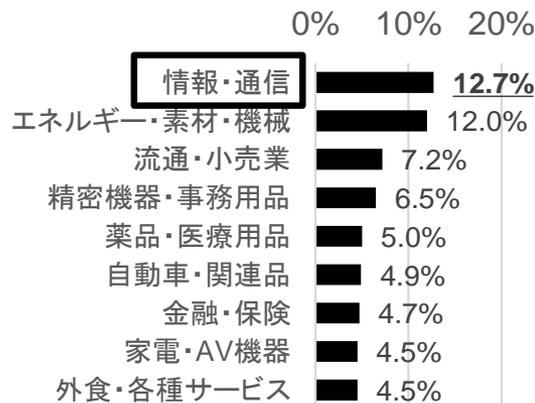
● リニアによって、東京 - 大阪間の時間距離が大幅に圧縮され、国内各地間の移動時間が短くなり、三大都市圏の成長力が全国に波及。



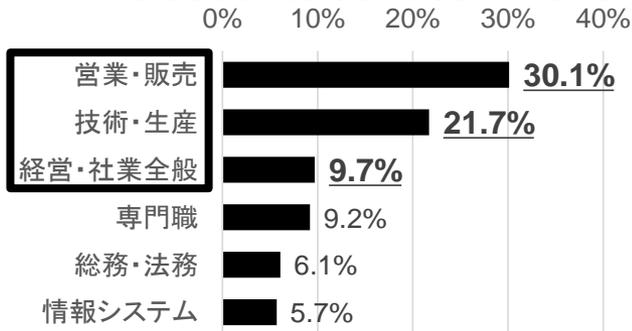
# 東海道新幹線の利用者の特性

- 東海道新幹線の利用者の約7割はビジネス目的であり、業種別では、「情報・通信」分野が最も多い。
- 東海道新幹線の利用者は、その日のうちに全国各地に移動している。

## 【東海道・山陽新幹線利用者の「業種」】



## 【東海道・山陽新幹線利用者の「職種」】



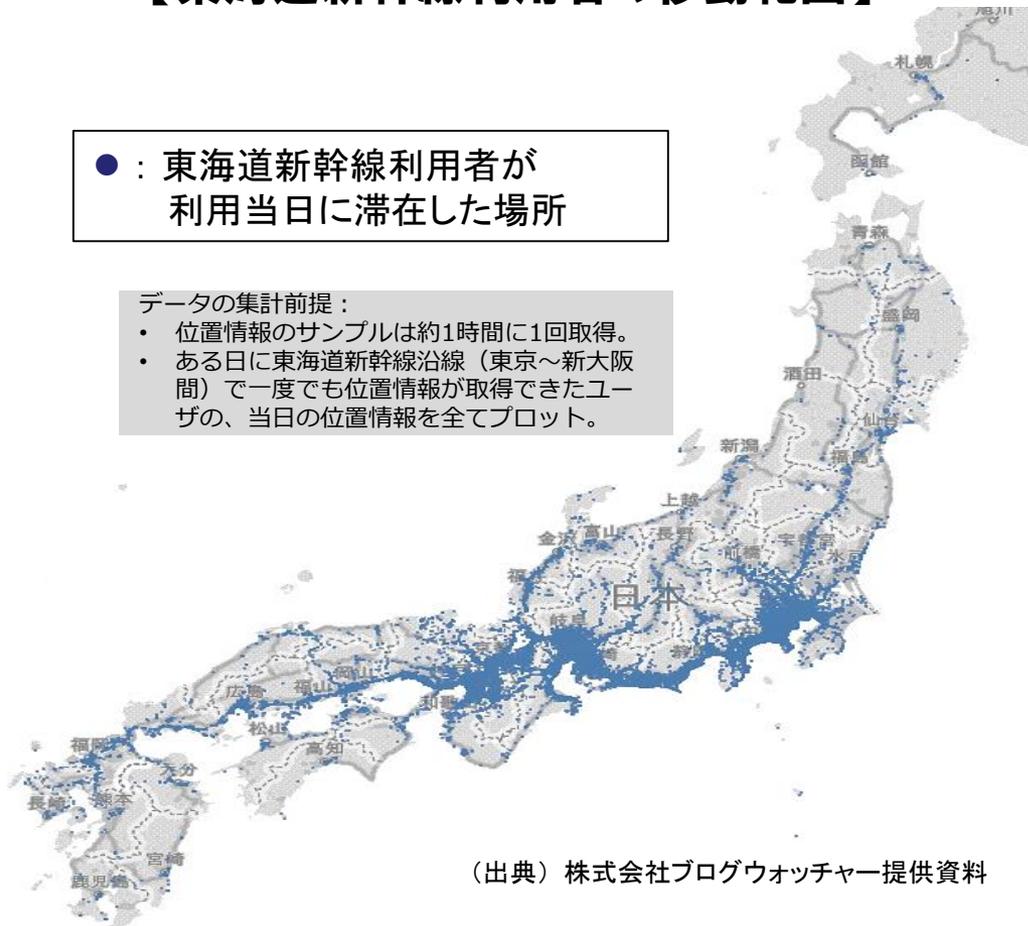
(出典) JR東海公表資料

## 【東海道新幹線利用者の移動範囲】

● : 東海道新幹線利用者が利用当日に滞在した場所

データの集計前提:

- ・ 位置情報のサンプルは約1時間に1回取得。
- ・ ある日に東海道新幹線沿線（東京～新大阪間）で一度でも位置情報が取得できたユーザの、当日の位置情報を全てプロット。



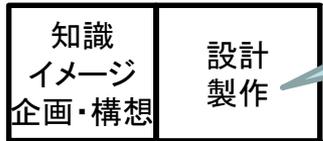
(出典) 株式会社ブログウォッチャー提供資料

- 全国に埋もれている暗黙知を顕在化
- 多様な知恵を融合
- ものづくりの知識産業化を進め、新たな価値創造を全国規模で活発化

## 【従来型のものづくり】

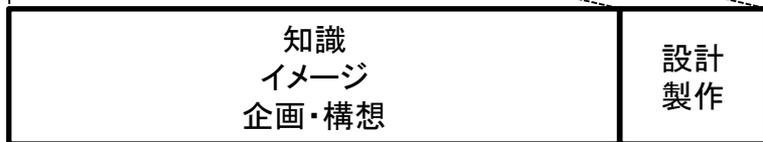


このままいくと...



IT化、AI化の推進や海外生産などによるコスト削減

## 【これからの「ものづくり」:知識産業としてのものづくり】



(小)

付加価値

(大)

多様な知恵と信頼の融合

## 【暗黙知と暗黙知の融合による新たな価値創造】

【事例1】  
ダンボール製防音室  
『だんぼっち』



(株)VIBE、神田産業(株)  
(福島県)

【北海道】1件

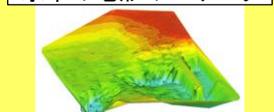
【東北】22件

【北陸】  
8件

【事例2】水中地形の3D  
モデリング技術  
『RC-S2,RC-S3』



水中の地形の3Dデータ



(株)小松製作所、コデン(株)  
(東京都豊島区)

【九州】  
3件

【四国】  
2件

- 平成28年にマッチングが成立した企業(195社)

- 高速交通網とIT化(テレワーク等)により、自然豊かな場所でワークライフバランスと、創造的な仕事の生産性向上が実現する可能性が広がる。
- また、シニア層のライフスタイル、ワークスタイルが多様化することにより、ビジネスにおけるシニア層の活躍の場が広がり、我が国の生産年齢人口の減少を補う可能性がある。  
(豊富な経験に基づく「暗黙知」の融合による生産力向上等)
- 都市住民が直接農業に参画する等、都市と農村の新たな融合が生まれる。

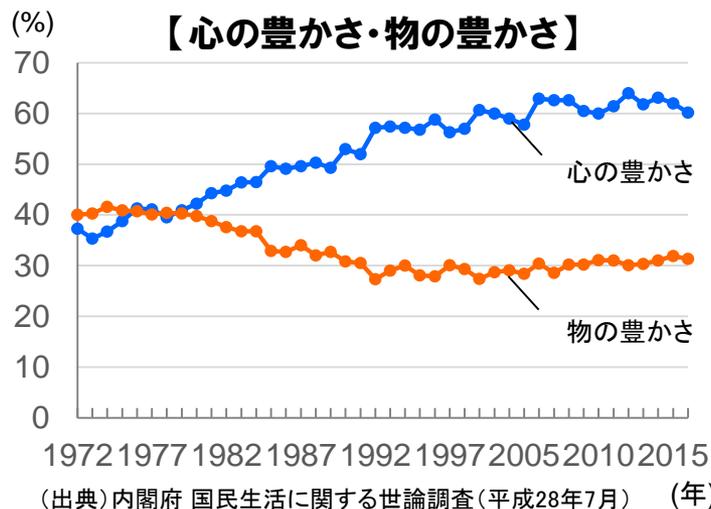


## テレワークの事例: 総務省の実証事業(和歌山県白浜町)

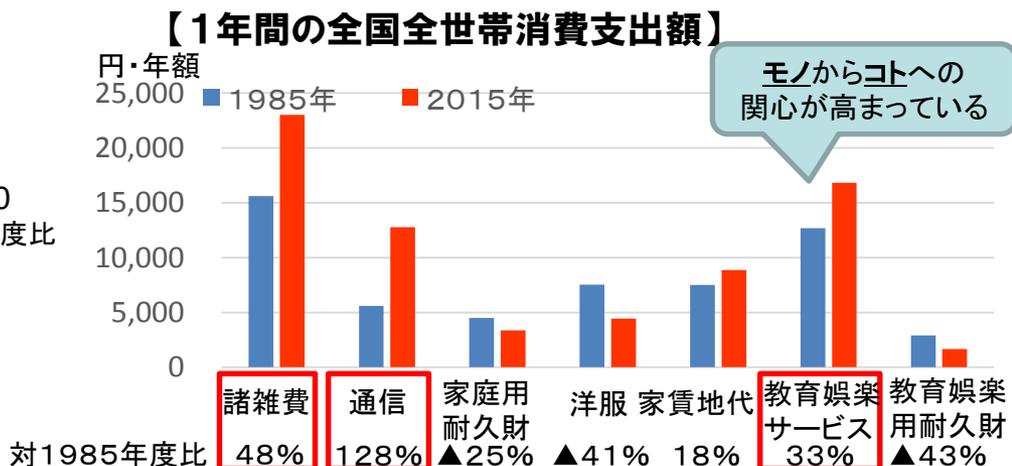
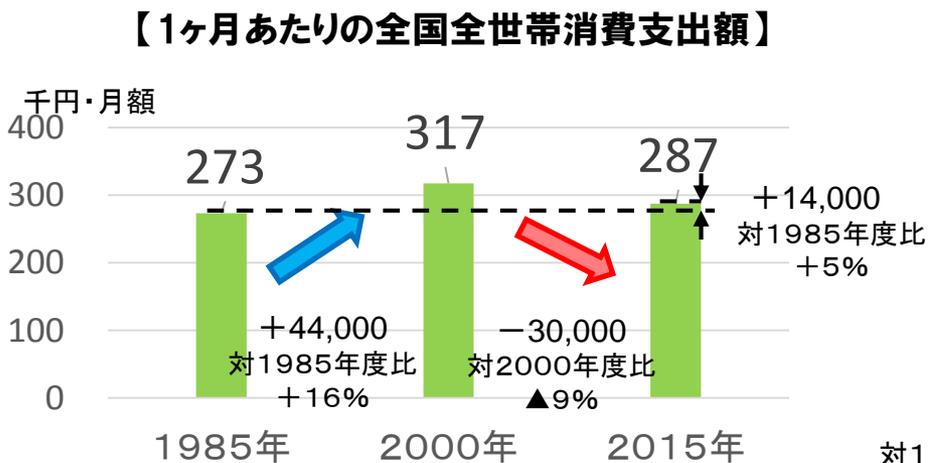
- 実証事業に参画したセールス・フォース・ドットコム社では、職住近接により、家族と過ごす時間や地域交流等の時間が、**1人月平均64時間増加**。  
.....**ライフが充実**。
- さらに、職住近接や、落ち着いて仕事に没頭できる環境によって、**生産性が向上**  
(商談件数**20%増**、契約金額**31%増**)。

# 国民の価値観の変化～心の豊かさの追求～

- 国民の価値観は、「物の豊かさ」よりも家族団らんや休養など「心の豊かさ」を求める傾向に変化



- 家計消費額は2000年頃を契機に減少する中、教育・娯楽・サービスなどコト消費は増加



【論点1】 経済・産業構造や、人々の暮らし、価値観等が今後大きく変わっていく中で、リニアやその他の高速交通ネットワーク（新幹線、高速道路、航空等）等の整備によって、交流・対流に要する時間の劇的な短縮が、ビジネススタイルやライフスタイルにどのような影響を及ぼす可能性があるのか。

- ① 経済・産業や、人々の暮らしのスタイルや、価値観は、リニアの整備が進む中長期間に、どう変化する可能性があるのか。その変化において、人の移動に要する時間が短縮することの意味は何か。
- ② リニアの開業及びその他の高速交通ネットワークの整備によって、例えば、次の点にどのような可能性があるのか。
  - ・ 新たな価値創造、研究開発、生産方法、働き方、取引関係の拡大、人材の獲得や育成方法などにどのような変化を生じさせる可能性があるのか。
  - ・ 大都市部の高齢者の生きがいや、若者・中高年齢者の自己実現や観光・娯楽・癒しなどに対するニーズの増大等暮らしの質の充実や、そのための新たなビジネスなどに、どのような可能性があるのか。
  - ・ 海外から人や投資を引きつける国際的な魅力の向上について、どのような可能性があるのか。
- ③ 新たな交通サービスや交通基盤、都市環境などにどのようなことが望まれるか。

※上記について、ビジネスパーソンの意見を伺う。

※尚、リニア開業の見通しは、東京-名古屋間が、2027年頃、東京-大阪間の開業が、2045年頃から最大8年間前倒しと想定されている。

上記に加えて、

- ① リニアによって生じる時空間的な人口、産業の集積の増大や、知の対流の活発化の経済効果について、可能な限り定量的な分析を行う。

**【論点2】** 論点1において明らかにされるリニア等の整備効果を「引き出す」ために、各地で共通して取り組むべきことは何か。

- ①企業、大学や研究機関等の交流・対流を促進し、イノベーションの創出につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。
- ②大都市部の高齢者の生きがいづくりなど、暮らしの質の向上に対するニーズに対応し、これを新たな価値創造やビジネスの拡大につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。（セカンドライフにおける新しい幸福を創出するにはどのようにすべきか。）
- ③地域の文化・伝統を引き出し、新たな価値創造につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。
- ④海外の人と投資を引き付ける魅力ある地域づくりにつなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。また、海外への情報発信、ニーズの把握はどうするべきか。

**【論点3】** 論点2を踏まえ、論点1において明らかにされる効果を「引き出す」ための国土デザイン、地域デザインの基本的方向をどう設定すべきか。

- ①三大都市圏の地域づくりで目指すべき基本的な方向はどう設定すべきか。
- ②中間駅を中心とする地域の地域づくりで目指すべき基本的な方向はどう設定すべきか。特に、中間駅を中心とする地域のプロモーションや地域ブランディングなどを進めていくためには、どのような要素に着目すべきか。
- ③リニアの効果を全国に拡大するための方策は何か。特に、インフラの質の向上、進化の基本的方向はどうあるべきか。

平成29年9月22日：第1回検討会開催

- … 論点1に関する議論（概ね10回程度）  
（ビジネスパーソンとの意見交換、経済効果の定量的分析に関する報告等）

↓

《平成30年夏頃 中間とりまとめ》

- … 論点2、3に関する議論

↓

《平成31年夏頃 最終とりまとめ》