

検討会の論点と 前回の委員意見について

平成30年2月1日
国土交通省国土政策局

【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、ゲストスピーカーの意見を伺う。

※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、

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

検討会の論点

【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、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。

【日本ガイシ株式会社 大島 卓 代表取締役社長 発表 「二極化時代における技術革新」についての意見交換】

- (1) テレビ会議等の通信インフラが発達しても、仕事相手との信頼関係を結ぶ上で重要なのは、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションであり、リニアがこれを後押しすると考えている。物流の面ではBCPの観点が必要であり、災害時への備えとして、中間駅のある都市に第二の拠点を設けることも期待できる。
- (2) 日本ガイシでは、新商品の開発研究のため、大学や異業種との間で交流会や技術の紹介を進めている。自分たちの中だけでは井の中の蛙になるため、日本でもそうした動きが進んで、今までの研究では無かったものが見えてくるのではないか。
- (3) ものづくりを進める上では、仕事相手に実際に製作現場や試作品を見てもらって、擦り合わせていくことが必要。この動きがリニアでスピーディーになることの効果は大きく、様々な技術が集積する名古屋に、他地域から直ちに来られるようになることに期待している。
- (4) 企業のグローバル戦略を描く中で、基盤技術等、会社のポテンシャルをつくる技術は分散しない方が、開発が早く進む。まず、設備や人の教育は日本で行い、それを海外工場に展開する。ただし、外国メーカーと共同開発する技術については、相手方に近い海外に開発拠点を持っている。
- (5) 海外から人材を引き付けるという点において、中部圏にはものづくりに関して最先端の技術を持つ企業が多くあるということが、人を集める大きな原動力になる。

【事務局説明「これまでの議論の整理」についての意見交換】

(1) 一極集中に対応するためには、都市間に加え都市内の時間距離短縮への対応が必要であり、いろいろな生き方の実現には、そのための多様なシステムの構築が必要。また、関西ではインバウンドが好調であるが、今のうちからビジネスモデルを検討し、リニア開業時にロケット的に進められるように準備することが大事。**【キーワード：都市内交通、インバウンド】**

(2) 東北や北海道等、リニア沿線以外の地域におけるSMRのメリットを考えなければならない。航空や既存の新幹線を含め、SMRの効果が日本全体に及ぶ方向性を打ち出す必要がある。

【キーワード：人流・物流を意識した高速交通ネットワーク（道路、鉄道、航空）】

(3) 地震等の災害リスクの観点では、減災・防災・危機管理をしっかり行う仕組みづくりが必要。地域との交流、効果の波及の観点では、人流に加え物流も意識した陸海空の交通ネットワークの議論が必要。環境問題の観点では、地域づくりの中に自然環境やCO2排出量等の要素をどう盛り込んでいくか議論が必要。

【キーワード：災害リスクへの対応、人流・物流を意識した高速交通ネットワーク（道路、鉄道、航空）、環境問題】

(4) これまでの議論に付け加えるものとして、居住のスタイルの議論がまだ十分ではない。

【キーワード：居住】

【事務局説明「これまでの議論の整理」についての意見交換】

(5) 将来、今ほど働き手は潤沢ではなくなり、一人の人間が専門で働き手でいられる時間は減っていく。20代までに身につけた技術や知識では生きられない時代になり、再教育の重要性が増す。再教育、育児、介護に加えて働くというのが新しいライフスタイルになる。日本が世界に先駆けて知識・技術・経験・ノウハウを蓄積した分野である、医療・介護・介助サービスについては、それらを一つの産業として将来を見る必要がある。

【キーワード:リカレント教育、働き手の不足(個人の時間の使い方の変化)、医療・介護の産業化】

(6) グローバルな視点の議論が不十分。10～20年先のアジアダイナミズムを視界に入れながら、クリエイティブな柔軟い発想で、物流や人流を考え、総合交通体系におけるリニアを見ていく必要がある。成田・羽田・中部・関空の既存の計画を認識した上で、北陸新幹線等との結節とともにリニアが位置付けられれば、中間駅へのインパクト等のリアリティが上がる。

【キーワード:アジアダイナミズム、人流・物流を意識した高速交通ネットワーク(道路、鉄道、航空)】

(7) デジタル革命の衝撃もグローバルに認識すべき。従来の日本のような分業形態はある程度捨てて、早い段階からヒューマン・インタラクション(相互作用)を起こしていかないと次はない。また、これを働く側から見ると、組織に縛られなくなる一方で、人間の感性を創発するための、空間は非常に重要になる。働き方も複数の会社で働くようなジョブ型に移行するのではないか。移動制約が減り空間の自由度が上がるという意味で、リニアの価値は高まる。

【キーワード:ヒューマン・インタラクション】