

検討会の論点と 前回の委員意見について

平成30年3月15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。

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。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。
- ・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。

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。

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。)

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。

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。

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。

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。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。

【株式会社みずほ銀行 牛窪 恭彦 執行役員 産業調査部長 発表
「2050年のニッポン～課題を乗り越え、輝き続けるために～」についての意見交換】

- (1) 我が国は人口減少・高齢化やテクノロジーの進歩への対処等、直面する構造的課題と変化にどう向き合っていくかという分水嶺に立っており、道標となる超長期ビジョン(「ありたき姿」)を描き、そこからのバックキャストに基づいて取組を進めていく必要があるのではないか。
- (2) 2050年の「ありたき姿」とは、誰もが安心して安全に暮らせる社会。キーワードは「公平・公正さ(フェア)」、「生きがい・繋がり(エンゲージド)」、「豊かさと持続性(サステナブル)」の実現であり、雇用・教育、社会インフラ、産業構造などの様々な領域を軸に考える必要がある。
- (3) もちろん国土全体が均等に発展することが望ましいが、日本にはそれだけの体力は無く、まずは三大都市を中心にSMRが世界の主要都市と競争し、ヒト・モノ・カネを集められる状況をつくる必要がある。その上で、2050年のありたき姿を描きながら、そこに向かって、各地域が知恵を絞って切磋琢磨していく必要がある。誰かがやってくれるわけではなく、自助あつての共助だと考える。
- (4) スーパー・メガリージョンが、世界を引きつける源泉の一つとして、例えば、7000万人規模のSMRのヒト・モノの動きを巨大なデータ・プラットフォームとして海外に解放することで、世界のトップクラスに「日本に来れば新しいビジネスができる」と思ってもらえる体制を構築することなどが考えられるのではないか。

【株式会社セブン&アイ・ホールディングス 井阪隆一 代表取締役 社長 発表
「スーパー・メガリージョン構想への提言」についての意見交換】

- (1) リニアによる効果を、東名阪と中間駅だけでなく、それ以外のエリアに如何に拡げていくかが重要であり、地方においても便利で快適なライフスタイルがおくれる環境づくりが必要。また、観光立国としてより魅力的な国づくりを目指し、訪日外国人が安心して滞在できる「便利で、快適なニッポンでの生活」を実現することが重要。
- (2) 全国に広がるコンビニの店舗と工場を含めたネットワークの強みを活かし、例えばインバウンドについて、ハラル対応をサプライチェーン全体でできないか考えている。また、地産地消として、地元でつくった商品を地元で加工して販売したり、地元で取れた農産物を地元で販売するというのもできるのではないかと考えている。
- (3) 過疎地域の問題に対しては、どこに人口や消費を集積させるか、段階を踏んで計画していかなければならない。人の移動は消費に繋がる。外国人観光客の取り込みに成功した地域の事例もあり、過疎地域を守るためというより地域をどういう形にしていくかを議論して、農業、宿泊業、レストランなど新しい産業を呼び込むことができるとよいのではないか。

【井口委員からの意見と提案】

- (1) いまや知識で稼ぐ時代となっており、才能・技術・発信力のある人材を引きつける文化や魅力がその都市にあるかどうか問われている。人の目を見た時、その都市に住みたいかどうかという点が重要で、都市単位で世界的な人材獲得競争が行われている。その際、不可欠なのは寛容なコミュニティである。
- (2) 若者ではなく、所得が高く時間のある中高年が社会や経済をリードしている。ライフスタイルは「学ぶ、働く、遊ぶ、住む」によって構成されるが、特に住むという点に変化が起きている。そこを中高年がどう考え、実際に行動しているかがポイントだ。複数の本業を持ち、学ぶ、働く、遊ぶを常時同時進行できる暮らし方が広がりつつある。

【寺島委員からの意見と提案】

- (1) スーパー・メガリージョンを議論する基盤認識として、強調したいのがアジアダイナミズム。経済成長は10年後に倍の経済力となり、日本の物流も10数年後にはアジアへの依存が6割を超えるだろう。港湾物流では、日本海側が伸びており、対流という概念において、日本海側と太平洋側をつなぐことが非常に重要となる。インバウンドも、大中華圏(中国、香港、台湾、シンガポール)と韓国が大半を占めており、各国の経済成長によって旅行のトレンドも個人旅行に変わってくるだろう。
- (2) 国道16号沿いのニュータウンでは一気に高齢化が進んでおり、圏央道とリニアの交点ということが中間駅にもたらすインパクトも含め、ライフスタイルにどのようなインパクトが起きるのか、相模原モデルとして分析すべき。