

スーパー・メガリージョン構想検討会（第10回）議事概要

- 1 日 時 平成30年4月25日（水）15：00～17：15
- 2 場 所 三田共用会議所 講堂
- 3 出席委員 奥野顧問、家田座長、井口委員、大野委員、加藤委員、坂田委員、真田委員、藤原委員、森川委員、八木委員、山名委員代理 小川氏

4 議事

(1) 開会

(2) 議事

ア 事務局より資料2について説明。（質疑なし）

イ アクセンチュア株式会社 程 近智 取締役相談役より、資料3「世界における経済・社会の変化を踏まえた考察 ～グローバル企業からみたスーパーメガリージョン構想の魅力～」について発表が行われた。以下、主な質疑（次項以下、同じ）。

- ・発表資料 11 頁目に関して、多層的なワンマーケットの重要性については全く同意。現在でも三大都市圏間は2～3時間で結ばれているが、1時間になることで成り立つと考えればよいのか。
- ・（程相談役）マルチモーダルで新しいモビリティの形もある中で、リニアをネットワーク内に象徴的に組み込むことにより、消費マーケットの中で一気にサービスを展開できると思ってもらうことが大事。マーケットの大きさだけでなく、流通の速さという観点でスーパー・メガリージョンは魅力的である。
- ・国内の自動車産業は名古屋を中心に成長してきたが、海外からの直接投資の少なさは、以前から名古屋を含め日本全体の懸案になっている。日本に馴染みがない理由についてどう考えているか。
- ・グローバル企業からみたときに、日本における英語環境がビジネスにおけるバリアになっていないか。
- ・今回は、スーパー・メガリージョンがグローバル企業に選ばれるためにという視点での話だったが、日本企業が成長していくという話とグローバル企業に選ばれるという話はトレードオフなのかそれとも両立できるのか。
- ・リニアが開業する頃には、日本は世界でも極めて高齢化が進展していると思うが、未来型の需要を持つ消費者というのは、そこを見据えた購買力のある超シニア世代のようなイメージか。
- ・（程相談役）産業構造、言語の問題もあるが、言語はテクノロジーで解決できる部分もある。日本は閉鎖的かつ不透明で、輸出基地として日本の企業系列で輸出するモデルが強かったため、参入するのが難しかったということ。一方で、確実にリターンが見えるマーケットという感想もある。自動車産業も、日本で標準化していくことで、ノウハウを輸出することができる。日本にはそれなりの規模があり、高齢化も進み社会福祉的な国なので、補完的にいろいろなことができるのではないか。物理的なつながりにおいて、3時間から1時間になるというのはあまり変わらないが、諸々を組み合わせると魅力的なマーケット、ものづくりの拠点になる可能性がある。
- ・高付加価値化のためには、人間同士が計画的でない柔軟なインタラクション（相互作用）を起こす必要があると思う。日本はまだ十分でないが、交通網としてどういう結合が足りていないと考えるか。また、日本にも旧来型の産業があるが、新興ビジネスやベンチャーとの結合が十分でない。新しいものとの結合について、何か意見があれば伺いたい。
- ・（程相談役）日本には下請的な中小企業がたくさんあるが、スーパー・メガリージョンの形成を契機に、世界に通用するものづくりとして海外との結びつきがどんどん進んでいくのではないか。
- ・発表資料 12 頁目の、柔軟にファシリテートする組織について、関西経済圏でも知事が集

まった広域連合の中で共通課題を解決する取組を進めているが、具体的なイメージや海外の参考になるものを教えていただきたい。

- ・ワンマーケットというキーワードについて、マーケットの各地が協調して実現するというのは言葉では分かるが、現実のアクションを考えるとリアリティが湧かない。また、法制度の一元化について言及があったが、自治体ごとに制度が異なる中で共通化することは違うように感じるが、具体的に一元化とはどういうことなのか。
- ・(程相談役) 組織については広域連携も大事だが、シンガポールの EDB のように国と民間が連携してファンドみたいなもので誘致していくような一体化したプロモーションを行う組織があれば、スーパー・メガリージョンの魅力を発信できるのではないか。いろいろな課題が山積していることは承知した上で、スーパー・メガリージョンやリニアを活用すべきだと思う。スーパー・メガリージョンと日本の産業構造、日本が世界でどう戦っていくか、この2点を同時に考えていく必要があり、高付加価値化するものを分野ごとに区分けした上で、稼ぐ地域の整理をしなくてはならない。

ウ (株)京都銀行 柏原 康夫 取締役相談役より、資料4「三極共生のスーパーメガリージョン構築 ～京都の可能性と役割～」について発表があった。

- ・産業の育成や活性化、異分野・異業種の集まりに対して、銀行業界としては、どんな形で参画されているのか。
- ・(柏原相談役) 銀行の役割は、第一にはお金を貸すなど資金供給すること。(地元の成長期待企業の支援育成のための) ファンドを持っているので資金投入や、各企業のノウハウをつなぐ役割がある。最初は無償でのビジネスマッチングを行い、ある程度の段階で投資や融資をしてサポートしていく。
- ・リニア開通を見据えて、けいはんな学研都市・京都市内に向けた交通をどうするか、何かお考えはあるのか。
- ・(柏原相談役) 京都市では、今年10月から宿泊税を徴収し、それを財源として、特に交通網の整備を行う予定。バスのルート拡充など、市内の混雑解消に向けた取組は既に着手している。

エ 加藤委員から資料5「スーパーメガリージョン構想検討会 第10回発表資料」について発表があった。

- ・(加藤委員) 地方部の人口減少は、自然減よりも、転出超過による社会減の方が深刻であり、全年齢層の転出超過の約90%が18～24歳となっている。
- ・(加藤委員) リニア開通後においては、地方の豊かさの中で暮らしながら、都市の豊かさを手に入れることが、豊かなライフスタイルとなるのではないか。地方は生活コストが安く、地縁・血縁の助け合いができる。東京に人が集まると少子化が進むが、地方部では少子化の歯止めにもなる。都市の豊かさは、多様な職業の選択肢、学びや成長の機会、文化・レジャー・消費の多様さ。リモートワークと高速効率的移動による出勤を組み合わせる柔軟に働くことで実現できる。
- ・(加藤委員) 18～24歳は価値観を形成する世代。この世代をターゲットにした取組事例として、数年前に実施し、今も継続中の「雪マジ! 19」というプロジェクトがある。この世代に、豊かなライフスタイルが当たり前かつ可能だということを定着できれば、世の中を変えられるのではないか。
- ・(加藤委員) 例えば、リニアの年齢限定割引などができると、上述したようなライフスタイルが実現するのではないか。これにより、リニア新幹線運営事業者はライフタイムバリューの最大化、つまり、通勤・通学で稼ぐための生涯通勤者の創出、企業においては多様な働き方推進による人材採用力の強化、自治体では税収アップがメリットとして考えられ、何より豊かなライフスタイルが創出でき、地方の活性化、若者の幸福度向上が実現できるのではないか。

- ・(加藤委員) インバウンドについて、訪日外国人旅行者は国別に移動ニーズが明確に違う。日本への移動距離の違いや、国民の経済レベルが豊かかどうかも重要。欧米からの旅行者は交通にお金をかけるが、アジアからの旅行者は狭い地域で高い価値を求めており、リニアによる移動ニーズは起こりにくい。安易な価格施策を実施しないことが大事で、在来新幹線を柔軟に活用していくことが重要かと考えられる。
- ・課題の設定にあたり、なぜ地方の社会減を前提に置いたのか教えてほしい。
- ・(加藤委員) 自身のライフワークとして、交流人口の活性化による地域活性化を目指している。コンパクト化して効率化を図るという考え方と、地域を発展させていかななくてはという考え方があると思う。後者に立脚している立場としては、地方にとどまりながらも多様な選択肢を提示できた方がいいのではないかと考えている。
- ・遊び方や憩い方については、18～24歳かもしれないが、ライフスタイル形成の根本はもっと前の小学校ぐらいではないか。親とともに行動することで価値観が形成されるのではと考えると、むしろターゲットは親の世代。小学生の子どもを持つような40代ぐらいをターゲットにしてはどうか。
- ・(加藤委員) 特定の世代で価値観が形成されるというものではないが、18～24歳において特に大きいのは、消費のスタイルや情報の取得方法で、それに伴う選択・行動はこの世代に大きな影響を受けるため、一つ注目すべき世代なのではないかと考える。
- ・定住人口でいうと、地方から出ない人ばかりでは、クリエイティブなことやイノベティブなことは起こらない。若い頃に地方から出て、将来戻ってくる方が大事ではないか。
- ・(加藤委員) 生活基盤は地方に置いたまま、好奇心を持つものや仕事などは東京等で得ることもできる。リニア開業により、一度地方から外に出た人が持つ視点を、地方に住まいながら持つことができるようになるのではないかと考えている。
- ・Iターン・Jターンをもっと引き込むためには、消費するものを共有する仲間やネットワーク、働きに関して評価・アイデアを共有できるようなもう一つ下のレイヤーを上手につくったコミュニティがあるような気がするがどう思うか。
- ・(加藤委員) 多様な選択肢の一つとして地元に残ることで、地方部でいろいろな文化が育ち、Iターン・Jターンが起こればいいと思う。新しい故郷という意味で、地方在住を選択できる。それが職縁などだけでなく新たなコミュニティやネットワークをつくっていければ、とても魅力的な国の姿になるのではないか。
- ・発表資料 10 頁目にあるリニア開業後のライフスタイルについて、学生はリニアを利用して通学するというイメージか。
- ・(加藤委員) 通学することをイメージしている。
- ・若いうちに外に出るのは仕方ない。各自自治体がどういう体制でU・I・Jターンを受け入れる用意をつくるのか、二拠点居住のようなものを充実させていくことも考えられる。
- ・小鳥への餌付けのような、若者に対する刷り込みについては共感できる。大きなリージョンの中で流動しつつ、地方や都市の良さを享受しようということによって地元を強調するのであれば、流動性を考えた方が良いのではないか。
- ・(加藤委員) 人材流動性は大切なポイント。若者が残っている地域には文化が育っていく。全員が地元縛られる必要はないが、地元に残るという選択肢を持てることで、文化が育ち、それに憧れる都市生活者も出現し、Iターン・Jターンにつながっていくのではないか。

オ 事務局より、次回について、5月14日の開催が周知された後、閉会となった。

以上