

# スーパー・メガリージョン構想 中間とりまとめ(骨子案)

平成30年5月14日  
国土交通省国土政策局

# 中間とりまとめの構成案について

## 第1章 スーパー・メガリージョン構想について

- (1) スーパー・メガリージョン構想の議論の背景
- (2) リニア中央新幹線の概要
- (3) スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨

## 第2章 我が国を取り巻く状況の変化と高速交通ネットワークがもたらす20年後の国土の姿

### 2-1. これから我が国が直面する現実

### 2-2. 高速交通ネットワークによる劇的な時間短縮がもたらす20年後の国土の姿 ～新たなビジネススタイル、ライフスタイル～

- (1) フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが生み出す新たなイノベーション
- (2) 産業構造の劇的な変化と多様な人材の活躍
- (3) 地域の間で新たに生まれる人材の対流と多様なビジネススタイル・ライフスタイル
- (4) 海外から人や投資を積極的に呼び込む
- (5) 災害リスクへの対応

**論点1の  
とりまとめ**

## 第3章 正のスパイラルを生み出し、世界に範を示すスーパー・メガリージョン

- (1) スーパー・メガリージョンの形成により実現が望まれる将来の姿
- (2) 我が国の経済を牽引する三大都市圏  
～異なる個性を有し、世界を呼び込む日本のゲートウェイ～
- (3) 多様な人材が交流する中間駅周辺地域  
～クリエイティブと地域の魅力が融合した新たな拠点の誕生～
- (4) 広域的に波及するスーパー・メガリージョンの効果  
～高速交通ネットワークの効果を最大限引き出すために～

**論点2、論点3  
に繋がる意見  
の整理**

## 第4章 終わりに

# 第1章 スーパー・メガリージョン構想について

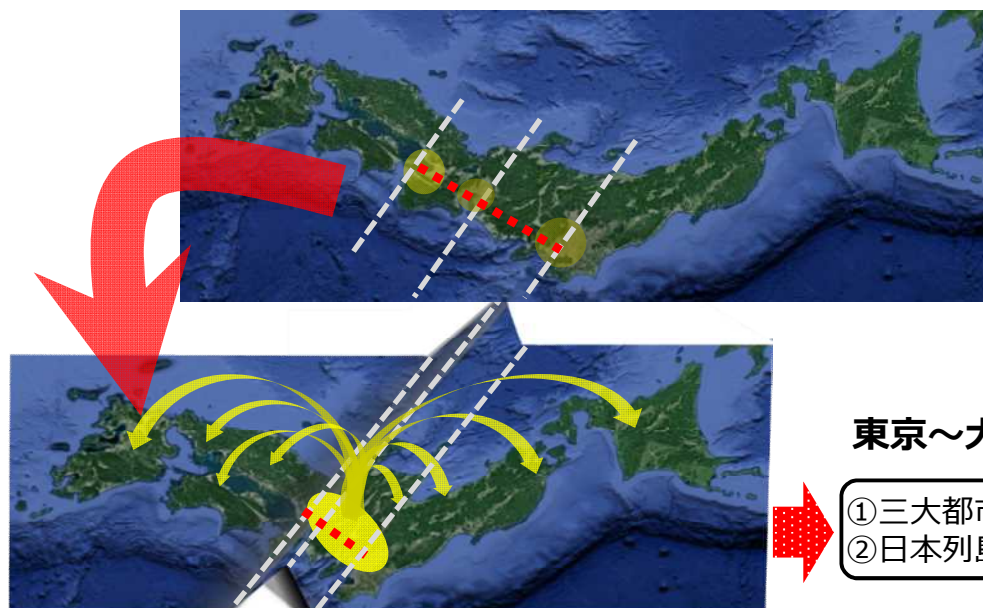
→ **第二次国土形成計画（平成27年8月）** においては、

- 各地域がそれぞれの個性と価値を認識し、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な対流を湧き起こす「対流促進型国土」の形成を図ることを国土の基本構想としている。
- また、東京一極集中の是正を図り、地方創生による「ローカルに輝く国土」の形成を目指す一方で、東京圏については世界有数の国際都市として「グローバルに羽ばたく国土」を形成する重要な役割を担うものと位置付けている。

## 本構想の中間とりまとめにあたっては

スーパー・メガリージョンを我が国の成長力を高める核としつつ、その効果を全国に広く波及させることを念頭においた将来の姿を描いていく必要がある。

### 【参考】リニア中央新幹線による国土構造の変革のイメージ



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

## 【2-1. これから我が国が直面する現実】

### ＜国内に目を向けると＞

- 我が国は、急激な人口減少、異次元の高齢化、生産年齢人口の減少といった課題に直面しており、国土全体での人口の低密度化とともに東京一極集中が進むことで、地方では地域の衰退・消滅、国土の荒廃の危機に晒される恐れがある。
- 一方で、産業構造の変化とともに、若い世代のクリエイティブ人材の活躍も目立っており、ミレニアル世代と称される新しい価値観を持った世代も出現してきている。
- また、インバウンド(訪日外国人旅行者)は飛躍的な伸びを記録しており、外国人留学生も増加の兆しが見られるなど、我が国の国際的飛躍の息吹も感じられる。

### ＜海外に目を向けると＞

- 経済面では、特にアジアの著しい成長に対し、我が国の経済力(GDP)が相対的に低下しているとともに、対内直接投資の割合が主要各国と比べて日本は低い水準にあるなど、今後も厳しいグローバル競争が続いていくことが想定される。
- 平成27年9月には、SDGs(持続可能な開発目標)が国連サミットで採択され、持続可能性や生物多様性、再生可能エネルギーを活用した循環型社会の重要性等が、次の時代に繋がる世界共通の価値観として認識されるなど、従来の価値観からの転換が始まっている。

## 【2-2. 高速交通ネットワークによる劇的な時間短縮がもたらす20年後の国土の姿 ～新たなビジネススタイル・ライフスタイル～】

### (1) フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが生み出す新たなイノベーション

- 新たなイノベーションが生まれる過程は、ロードマップの無い不連続な構造に変化しており、それ故、数多くの出会いから生まれる知的対流の重要性が高まっている。
- また、産業のスマート化(産業分野の融合・結合)が進む中、「モノを売る」から「価値を売る」社会への転換が始まっており、高度な付加価値を生み出すことが求められるが、その現場においては、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる擦り合わせが不可欠となっている。Society5.0の実現に向けてもこうした価値創造が必要とされる。

#### →高速交通ネットワークにより

- 移動時間の短縮により、フェイス・トゥ・フェイス コミュニケーションの機会及び交流時間が拡大。

### (2) 産業構造の劇的な変化と多様な人材の活躍

- 第4次産業革命(AI、IoTの進展)に向けては、成長市場の労働需要に対応することが不可欠であり、このために必要な人材の育成が求められる。
- 産業構造の変化とともに、サテライトオフィス、シェアオフィス、テレワーク等、働き方の多様化も始まっている。
- 人生100年時代に向けては、女性やシニア世代を含めた一億総活躍社会の実現が期待されるほか、何歳でも学び直し、チャレンジすることが求められる社会となる。

#### →高速交通ネットワークにより

- 「時間」と「場所」から解放された多様な人生の選択肢を新たに持つことで、「ジョブ型雇用」のような新しい働き方が生まれる可能性。
- 女性の労働力率、出生率は、都市より地方が優位であり、「時間」と「場所」から解放が、より労働に参加しやすい環境を生み出すほか、学び直しの機会を提供する可能性。
- 人は時間と空間をマルチに活用できるようになり、「余暇」(学び・憩い・地域活動等)で得られた経験が「仕事」に繋がる等、「仕事」と「余暇」のボーダレス化が進む可能性。

### (3) 地域の間で生まれる新たな人材の対流と多様なビジネススタイル・ライフスタイル

- 各地域においても、地域内外の多様な人材の対流・交流による新たな価値創造がカギであり、その前提として、当該地域においては、外部から訪れる人材を受け入れるだけのコミュニティの寛容性が求められる。また、地域間においては、互いの異質性を個性として認め、刺激し合うことが求められる。
- 地方での暮らしに対しては、豊かな自然環境をはじめとした大都市部とは異なる魅力を有しており、都市住民や若者世代からの関心も寄せられる。

#### →高速交通ネットワークにより

- 「時間」と「距離」から解放された、人材の対流が、持続可能な社会の形成に資する可能性。
- テレワーク等も活用することで、二地域居住を始めとした、「都市と都市」、「都市と地方」等に跨がった新しいビジネススタイル、ライフスタイルが生まれる可能性。

### (4) 海外から人や投資を積極的に呼び込む

- 三大都市圏が各都市としての特徴を伸ばすことで、それぞれの個性に特化した人材や投資を呼び込み、我が国の経済を牽引していくとともに、世界共通の価値観として「持続可能な開発目標(SDGs)」も重ね、暮らしやすさ等の視点を追及していく必要がある。
- イノベーションにより新産業を生み出す場として、国内の研究開発・産業クラスターの重要性が更に高まる。
- インバウンドの面では、地方も含めた観光地の潜在的なポテンシャルの発揮が期待される。

#### →高速交通ネットワークにより

- 三大都市圏をゲートウェイ(世界からの玄関口)として、経済効果を日本全体に波及。
- 個性あるクラスターが結ばれることで、国内外から新たなビジネスを求める人材が集まるナレッジリンクを形成。
- 新たな観光ルートの創出の可能性。

### (5) 災害リスクへの対応

- 南海トラフ地震をはじめとする国土の災害リスクが懸念されている。

#### →高速交通ネットワークにより

- リニア中央新幹線と東海道新幹線による三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化により、持続的な人流を確保。

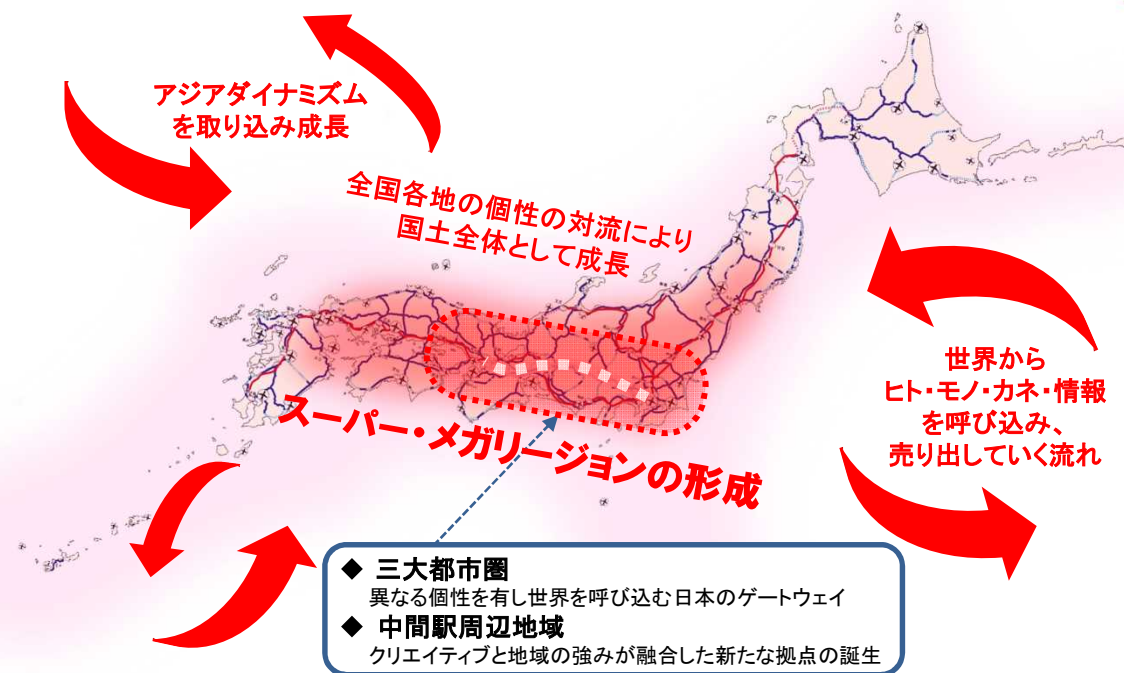
## (1) スーパー・メガリージョン形成により実現が望まれる将来の姿

### 【望まれる将来の姿とは】

- 「グローバルなダイナミズムを内生化し、日本がこれまで培ってきた技術や文化を活かした経済成長を実現しながら、各地域が個性を活かして自立する持続可能な国土」
- 「都市部においても地方部においても、各個人が望むライフスタイルの実現に向け多様な選択肢を持つことのできる、多様な価値観を支える国土」

### 【スーパー・メガリージョンの形成により】

◆リニア中央新幹線により、三大都市圏を中心に国内外の人の流れを活発化し、高速交通ネットワークを通じて全国の個性が結びつくことにより各地にイノベーションを起こし、新たな成長産業が芽生え、それらの産業がモノ・情報の流れを含めて更に発展することで、海外から更に多くのヒトやモノを集められる正のスパイラルを生み出す。



## (2) 我が国の経済を牽引する三大都市圏

### ～異なる個性を有し、世界を呼び込む日本のゲートウェイ～

- ◆ 三大都市圏が各都市としての個性を活かしながら、ゲートウェイ機能を発揮し、スーパー・メガリージョンのグローバルな期待値を高めるとともに、東日本、西日本を含め、日本全体で対流することで、持続的に経済成長していくための分散ネットワーク型集積を目指す。

### (3) 多様な人材が交流する中間駅周辺地域 ～クリエイティブと地域の強みが融合した新たな拠点の誕生～

- ◆ 中間駅は、クリエイティブな人材が行き交い、知的なヒューマン・インタラクション(フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる相互作用)の拠点となる可能性を秘めるとともに、それが周辺地域の個性と融合することで、地域の強みを反映した産業の育成に繋がることが期待される。
- ◆ また、リニア中央新幹線の開通によって、人々の暮らしを制限していた「距離」や「時間」の壁が低くなることで、中間駅周辺地域は、大都市で働きながら自然豊かな地域で暮らしたり、ライフステージに応じた住み替え先となる等、新たなライフスタイルの選択肢を提供する地域に発展していく可能性がある。
- ◆ 各地域においては、景観・歴史・風土等、それぞれの個性を活かしつつ、リニア中央新幹線の開通を念頭に置いた地域づくりを構想していくことが求められる。中間駅周辺地域は、活発な「知的対流」と豊かな「住」が結びついた新たな地域に発展していく可能性があり、その構想に当たっては規模の大きさよりも質の高さの追求が求められる。

### (4) 広域的に波及するスーパー・メガリージョンの効果 ～高速交通ネットワークの効果を最大限引き出すために～

- ◆ スーパー・メガリージョンのスピルオーバー効果を高めるためには、知的なヒューマン・インタラクションが必要であり、そのためには、各都市圏、地域が自らの個性をより絞り込んで深掘りすることで、地域間の結合の価値を高めるとともに、密度の高いフェイス・トゥ・フェイス コミュニケーションを生み出しやすい環境整備をハード・ソフト両面から行う必要がある。
- ◆ スーパー・メガリージョンの効果を高め、広く国土に拡大していくためには、ターミナル駅を核とした都市内交通の強化、中間駅から南北に伸びる高速道路ネットワークの活用等、既存交通のストック効果を高め、リニア駅を交通結節の核とした高速交通ネットワークの形成が必要である。その他、航空を活用したネットワークの形成、東海道新幹線の新たな活用 等も考えられる。