

## スーパー・メガリージョン構想検討会（第18回）議事概要

- 1 日 時 平成31年2月12日（火）13:00～15:00
- 2 場 所 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂
- 3 出席委員 奥野顧問、家田座長、井口委員、加藤委員、小林委員、坂田委員、真田委員、中村委員代理小川専務理事、野本委員、藤原委員、森川委員、八木委員
- 4 議事
  - (1) 開会
  - (2) 議事
    - ア 東京都 中島 高志 都市整備局理事より、資料2「東京都の取組について」について発表が行われた。以下、主な質疑（次項以下、同じ）。
      - ・東京駅と品川駅の利便性はかなり違う。24頁にある、白金高輪と品川をつなぐ「品川地下鉄構想」はいつぐらいに実現するのか。また、実現までの間、霞ヶ関等へ行くまでの乗換え利便性は改善されないのか。さらに、新線開通の際には、東京メトロ南北線をかなりの人が利用すると思うが、キャパシティ的にはどうか、都内のアクセスについて不安に感じる。品川駅から東京都心への鉄道アクセスについて教えてもらいたい。
      - ・（中島都市整備局理事）新線については、平成28年4月の交通政策審議会での「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」に基づき、鉄道ネットワークの整備を進めている。答申の中には、東京国際空港（羽田空港）から都内へのアクセス線新設など、「品川地下鉄構想」よりも優先度の高い路線があるが、いろいろなまちづくりが進んでいるので、都心とネットワークがつながることは重要だと考えている。駅空間が担保されるようにできるだけ早く調整して進めていきたいと思っている。地下鉄ネットワークについては、京浜急行線が、都営地下鉄の泉岳寺駅へ乗り入れており、そのアクセスを使うことで、現在でも都心にリンクできる。また、東京メトロ南北線は、利用率を上げたい路線。
      - ・品川駅は外国人にとっても、国際都市東京の顔だと感じる場所だが、駅前の状況について、このままでいいのかと思う。2027年のリニア中央新幹線（以下「リニア」という）開業を待たずとも、インバウンドが3千万人を超え、外国人労働者の受入れ拡大も決定し、2020年には東京オリンピックもあるので、その辺りの考えをお聞きしたい。
      - ・（中島都市整備局理事）品川駅周辺には低層の建物が残っているが、これらは国道15号の拡幅計画地に入っているため高度利用されていない。国道の二層化、拡幅と合わせて西口に駅前広場をつくり、駅と西口地区をデッキレベルでつなげる計画であるが、2027年の完成を目標にしており、東京オリンピックまでには難しいと思う。
      - ・東海道新幹線の品川駅ができたことで、周辺のまちづくりはどれくらい進んだのか伺いたい。
      - ・（中島都市整備局理事）新幹線の品川駅ができたことで、周辺には、東西自由通路や東側に駅前広場があり、南東では開発が行われた。しかし全体的には北側と西側が不十分なので、リニア開業に合わせて、品川駅全体のまちづくりを進めたい。
      - ・品川駅のハブ機能をもう少し高めてもらえるとありがたい。23頁のようなネットワークシステムを導入する話もあると思うが、メインになるのは地下鉄だと思う。せっかくリニアで移動時間を短縮できるので、品川から都心までアクセスしやすい方法をつくってもらえると、リニアの効果が日本全体に波及できるのではないか。
      - ・（中島都市整備局理事）確かに次世代モビリティネットワークは品川駅周辺の短距離の動きになる。品川駅からの広域的な移動がもっと必要というのはご指摘のとおり。今の計画では、JR在来線・京浜急行線・都営地下鉄線のネットワークを利用することとしており、また、道路は東京都市計画道路幹線街路環状第4号線によって首都高速道路までのアクセスが良くなるので、首都圏3環状道路（首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という）・東京外かく環状道路（外環道）・首都高速中央環状線）につながることで、広域的な効果を出せるといいと思う。また、神奈川県にもリニア新駅ができるが、そこから圏央道を通

じて埼玉県や神奈川県との連携がより深まると思う。

- ・品川駅には2つの機能があると思う。1つ目は、リニアと東京、さらに東京から東側への結節点としての機能。2つ目は、品川駅自体が知的対流拠点として機能すること。結節点としての機能についてはここまで議論のあったとおりで、知的対流拠点としてはモビリティの構想が非常にいいと思う。世界的に見ると、新しいものがあるというのは魅力になる。もう1点、コミュニケーションに関して何か考えてもらえないか。人が来てもオフィスを超えてのコミュニケーションスペースがないので、現代的なコミュニケーション機能があればいいと思う。大阪のナレッジキャピタルのような知的対流の拠点ができるといいのではないか。
- ・(中島都市整備局理事) 品川駅は、東京国際空港(羽田空港)が機能強化されて利用者が増えるとともに、リニア開業により人が集まってくるので、いろいろな交流機能が必要だと思う。西口にはホテルが多いのでMICE機能にするなど考えられる。また、外国人向けのサービスアパートメントやビジネス支援機能を設ける計画をしており、人が集まる利点を活かして、まずは品川地区を活性化することが大事。
- ・エネルギー関係が気になった。32頁に下水道施設の上部利用の例があるが、新たなまちづくり、特に国際交流拠点としてのまちづくりの中で、将来に向けたシンボリックなエネルギー供給システムについて考えがあれば教えてもらいたい。
- ・(中島都市整備局理事) 芝浦水再生センターの下水熱を品川駅周辺で活用するという計画をしている。いろいろな形で新しいエネルギーの利用を誘導したい。
- ・品川駅周辺の開発を考えると、名古屋や大阪の開発とどのように連携するのか、また、今後どのように連携していくのか伺いたい。
- ・品川地区の開発状況は分かったが、それが東京にどのような影響を及ぼすのか。首都圏全体への影響を考えたときに、名古屋と東京との関係をどのように捉えるか伺いたい。
- ・(中島都市整備局理事) 名古屋は名古屋、大阪は大阪で個別に開発を進めており、直接的な連携については、残念ながら都ではあまり考えていない。反省点でもあり、もう少し連携を考えていくべきだと思う。
- ・トラフィックをうまくマネジメントすることは、品川駅で人がスムーズに行き来するには重要だと思うが、品川自体をどのような拠点として考えているのか。また、品川地区で民間開発を誘致しながら対流を起こすためには、もう少しテーマやターゲットを絞った開発プランが必要だと思うが、どのように考えているかお聞きしたい。
- ・1点目の質問として、品川地区の開発というスケールを超えたエリアで考えたときに、品川地区を業務核都市の一部として考えるのか、副都心の一部として考えるのかということをお聞きしたい。また、スーパー・メガリージョン(以下「SMR」という)が形成されると世界最大の人口を有する巨大経済圏となる。もちろん三大都市圏はそれぞれ個性を発揮するが、その中での東京は、日本の代表、また、アジアの代表として考えなければならない。地区ごとの個別の基盤整備は必要だが、それだけでいいのかということ、東京都の問題意識はどこにあるのかお聞きしたい。2点目は、リニア開業時に現状と比べて乗換え面で圧倒的なハンディキャップを負うのは、東北・上越・北陸新幹線と東海道新幹線。仮にかなりの人が東海道新幹線よりもリニアで品川駅に来るとすると、東北や上越、北陸との結節点としての機能が圧倒的に重要になる。品川駅から東京駅まで、東海道新幹線への乗換えではなくて、JR山手線に乗ってもらいたいのかということをお聞きしたい。また、品川駅・田町駅周辺エリアは、日本で最初に鉄道ができたエリアだが、元は海岸線につくったようなもの。品川駅に東海道新幹線の駅が開業するに伴って開発が進んできたところではあるが、運河とリンクしながら品川地区を海に開けたまちにするということは、これまでそれほど着目されていなかったと思うが、その辺りはどうなっているのかお聞きしたい。
- ・(中島都市整備局理事) 品川地区の内側だけでまちづくりを進めているわけではなく、大手町・丸の内・有楽町エリアや六本木・虎ノ門など、いろいろなところでまちづくりを進め

ている。鉄道や道路など交通ネットワークが発達しているので、品川地区とその他の個性溢れる拠点とを連携させていく。東京圏全体で活性化させていきたい。品川自体が普通の拠点ではなく、ポテンシャルのある場所であり、レベルの高い、中枢的な拠点にしていきたいので、いろいろな機能立地を進めていきたいと思う。また、リニアと東海道新幹線は近くにあり、乗り換えてもらえればすぐに東北や上越、北陸方面に行くことができるので、両者の連携が大事となる。難しい面もあるが、都として誘導は考えていきたい。さらに、旧東海道の起点でもある北品川でも連立事業を行うので、鉄道アクセスや利便性は変わると思う。小型モビリティなどを活用することも考えられる。舟運に関しては、北品川には品川浦という舟だまりがあり、品川区の方で今後活性化したいという話がある。北品川の連立事業に合わせて駅前広場も整備されるため、海にはアクセスしやすくなる。鉄道をまたいだ東西方向の動線にしていくので、アクセスが改善されると思う。

イ 事務局より資料3「スーパー・メガリージョン構想 最終とりまとめ（骨子案）」について説明が行われた。

- ・全体として、Society5.0などの新しい時代が到来していることを強く意識する必要がある。例えば、対流という言葉も従来の意味とは違ってきており、今後は地域にあるSDGs（持続可能な開発目標）に沿ったストーリーや物語、そのようなものに対する共感や人に立脚した価値が魅力になるので、同じ言葉でも意味が変わることを強く意識しないとイケない。また、産業界も対象ということなので、例えば産業界の中で、仕事のやり方や雇用のあり方といった、テーマも解決方策も決まっていないことを社会に出して自由に議論させるなど、産業の進め方も変わる必要がある。早く変化したところが、リニアのメリットを多く享受できるなど、企業や産業界側のメリットをもう少し強調するべきだと思う。
- ・リニア開業により確固たるSMRを形成する。具体的には東京・名古屋・大阪の三大都市がリニアを活用してどう緊密に繋がれるかが1番大事な点だ。強い都市同士が実質上一体化することで初めて世界と戦える。少子高齢化、人口減少時代にあって税収は社会保障費に多く回さざるを得ず、メンテナンス、リニューアルや災害対策以外の交通インフラに財政資金を使うことは難しくなる。計画を立てても概成まで長い期間がかかってしまう。三大都市とも、その背後にある圏域との結びつきのための議論は後回しでいい。本検討会に求められる姿勢は、例えば東京の整備に名古屋や大阪が意見を言う、一方で名古屋や大阪に対して東京が意見を言って一緒に取り組みを進められるような雰囲気を作ることなどだ。サッカーで言えばどんなに守備を固めても勝てない。しかしエースストライカー3人で得点は取れるし、勝機は見いだせる。勝てばチーム全体が良くなり、民間のスポンサーから資金も集まる。シンガポールや深圳のようなエースストライカー級の拠点をつくるのが大事だ。そのためには需要の集中する都心部の容積率制限を撤廃するだけでいい。地価は上昇しても賃料は下がる。それによって国内外から多くの企業や才能が集まり、経済や文化の発展に繋がる。集中が進めば職住近接で交通インフラの負担は軽くなり、医療・教育・防災関係の費用も効率化によって節減できる。容積率制限撤廃は財政資金を一切使わないでできる。むしろ固定資産税を莫大に増やし、その用途に関するルールを新たに作れば社会保障費や地方のインフラ開発に回せる。場合によっては減税も可能だ。減税は消費や生産にさらに拍車をかけるであろう。本検討会のとりまとめにあたっては、そのような方向付けを盛り込み、リニア効果を最大限に活かしたSMR形成の延長上に、少子高齢化、人口減少時代のわが国将来への希望を与えるべきと考える。
- ・5頁目以降、第3章でいきなり三大都市圏の各圏域の個性と目指すべき方向性について書いてある。メインタイトルにあるように、一体化することで、国際競争力を十分に備えた活力を持つ巨大経済圏となるためには、三大都市圏が別々で競争しているような、横並びの意識やすみ分け意識が強いままの時代背景では良くないという趣旨でのご発言だと思う。それを反映するとしたら、圏域ごとの記載に入る前に、共通項として付け加えてもらえるといいと思う。さらに一言付け足すと、単に三大都市圏と言っても、経済だけでなく、

観光地や教育の場としての三大都市圏もある。居住の視点から言えば、各圏域で書くのがいいかもしれないし、1番ビビッドな経済の部分は一体で書いてもいいかもしれない。この辺りについていかがでしょうか。

- ・ワンマーケットになったということ。労働や経済など、そのようなことを書いてもらえるといいと思う。
- ・三大都市圏の連携の話をもう少し具体的に強調して書いてもいいと思う。東京都からも連携はなかなか難しいという話があったが、連携の前にもう1ステップある。首都圏には2つの国際空港があるが、他方が機能しなくなったときに、すぐにもう片方で受け入れるのは難しい。ベンチャーや海外投資なども個々では取り組んでいるが、それを突き合わせる事がなかなかできず、そういった場もない。東京都からは品川についての発表があったが、名古屋ではそういったものをつくろうという議論が始まったところなので、まずはそれを進める議論が必要という記述があってもいいのではないか。
- ・第3章の1番最初を書くべきは、長期的な展望に基づいた理念のようなことであって、現段階で記載してもらっているように、一体化を目指していくということを書いてもらえばいい。各都市圏についても書いてあり、その次に、一步一步取り組んでいかなければならない面があるので、いろいろな意味での連携について書く。その第1ステージにあるのが、今議論したような話。長期的な目標と身近な目標は両方必要であり、その2つが繋がってればいい。今後事務局に作業を進めてもらいたい。
- ・キーワードとして個性や対流は非常に大事。過去に新幹線網や国道を国土に張り巡らせたとき、どの国道沿いも似たような景色やまちづくりとなり、新幹線の駅前も似ていると感じる。リニア開業時に、中間駅を含めた日本全国が似たような顔つきになるのが心配。多様性が生まれるためには、個性や対流が重要なコンセプトになる。三大都市圏については、首都圏は既に際立っており、中部圏と関西圏はこれから際立たせるフェーズだと思う。中部圏はものづくり産業とあるが、中国における深圳のようなという言葉が印象に残っている。単なるものづくりではなく、第二次産業と第三次産業を行き来するようなもの。ネットビジネスは今ではGAF Aと呼ばれる巨大IT企業などが強く、リアルとものづくり産業の中にネットの世界が進出してきているので、その聖地に中部圏がなるというイメージがいいと思う。関西圏の、アジアの活力を取り込むゲートウェイに関しては、労働力や消費の担い手としても外国人という視点がとても大事。政府による2030年のインバウンド消費額目標は15兆円で、自動車輸出産業を超える日本第1位の産業になりうる。その1番の恩恵を受けるのが関西圏で、そのようなキャラクタライズが大事。中部圏と関西圏が、首都圏にない強みや個性を発揮することで、対流が生まれ、かつ三大都市圏が一体化する強みが発揮されると思う。
- ・関西圏の個性が歴史や文化の魅力の最大化というのはステレオタイプであり、そういうのも必要だが、インバウンドが求めているのはアジアのダイナミズム。そこを書き加えてもらいたい。また、ライフスタイルについては、学ぶための時間は非常に大事なのでいいと思うが、それと併せてレジャーも加えてもらいたい。これはアウトソーシングできないので、時間を代償にする効果が非常に高い。そこを付け加えてもらいたい。
- ・(岸計画官) 東京・名古屋・大阪のエースストライカーを連結するといった話や、個々の特徴を活かす必要性についての話があった。最終とりまとめでは、メッセージ性が重要だと考えているので、個性を書きつつ、将来の連携のあり方について付け加えられると思う。関西圏の個性がステレオタイプとのご指摘はそのとおりかもしれない。新しい魅力を見つけることも大事だと思うので、本文中に書き加えていけたらと思う。
- ・4点コメントさせてもらう。まず1点目は3頁目で、第3章が「世界を先導するスーパー・メガリージョンになるために」というタイトルになっている中で、ここだけ世界からヒト・モノ・カネを引き付けるといった、どちらかというと日本に呼び込むという1方向の議論になっている。SMRの効果を世界に貢献・発信するといった対流の観点があってもいい。むしろ、SMRが世界を先導するというのであれば、こちらから何を発信するかとい

う観点で記載されてもいいと思う。2点目は4頁目で列挙されている価値観について。リニア開業で生じる高速交通ネットワークによる社会の変化は、時間と場所からの解放なので、これに伴い起こりうる、働き方改革や暮らし方、人生100年時代、シニアの社会参画にどのような影響が及ぼされるのか。あるいは、リニアによってどのような社会になるか記載するとういと思う。3点目は6頁の下段について。災害リスクへの対応ということで、大動脈の結節点となるターミナル駅の防災機能の強化があると思うが、例えば北陸新幹線の早期開業のような高速交通ネットワーク全体の多重化や代替性の強化、また、首都機能含めた中央管理体制のバックアップ整備、あるいは、三大都市圏の各空港間のバックアップなどもあると思う。最後は、関西からの要望。本骨子案はSMRの形成をある程度見込んだ記載内容となっているが、そうした効果がいち早く発現するためには、リニアの新大阪駅までの早期整備を強く求めたい。

- 全体的な構成として何となく居心地が悪い。その理由として、将来の姿として人の価値観の転換や多様なライフスタイルなどが次世代に向けて重要になるのは間違いないが、SMR構想の目指している経済的な競争の場の価値観が画一的で、それに合わない人がはじき出されてしまう感じがした。そこへ取って付けたように、ライフスタイルの記述が出てくるのが気持ちの悪いところかなと思った。SMRが何をもって競争に勝つのか、SDGsやこれからの時代に何が共感されて人を引き付けるのかという点は、必ずしも経済だけではない。そうでないと経済的な競争に勝ち残っていけないということが全面に出過ぎている印象を受けた。
- 最終的には日本の新しい文化を発信していくのだろうと思う。高齢化社会にどう対応していくかということやSociety5.0の流れについて行けない人はどうするのかということを含めながら、そういう社会システムを世界に提案していくことを目指すのだろうと思う。また、6頁目下段の災害リスクについては、リニアだけではなく、SMR全体、日本全体で守らなければならない。産業の話もあったが、ものづくりと言うと、ハードのものをつくっているというイメージがあり、第二次産業だけでなく、第一次産業を含めてAIやシステムを持ち込みながら、より良いものやより求められるもの、個々のニーズに合ったものをつくっていけるかというイノベーションを図っていけるといい。中部圏はそのようなものづくりで世界から注目されるようになっていく。それを中部圏の人だけで取り組むということではなく、対流しながら議論をする場が中部圏にあるということ。また、起業という言葉があるが、大学や研究機関、海外高度人材のような方々が集まって対流することが大切なのであって、ものづくりが集積しているだけでは駄目。世界から一目も二目も置かれるようなものづくりの高度な集積、そのような地域が東京や大阪にもあって、融合しながら新しいものをつくるのが一体化の意味だと思った。三大都市圏に限らず、地方の部分もあるのでまたリンクさせながら考えていきたい。
- (岸計画官) 本日お示ししているのは骨子案であり、足りない部分があるのは確かなので、皆さんからのご意見を入れていきたいと思う。また、経済的な面だけ強調しているわけではなく、経済面と生活面を並列して書いている。全体のバランスとして、どのように重みを付けるかは検討したい。
- 経済や観光を仕事にしても、消費者の立場に立てば同じ人。消費者や勤労者、技術者でもあり、また、休暇を取って遊びにも行くし、外国にも行く。フェーズが違っても過ぎず、それが回り回って、直接お金には反映されないかもしれないが、暮らしの充実度に効いてくるかもしれない。全部一体にあるイメージで、どれも大事。国際競争力を付けて、それが量として効いてくるとなると、三大都市圏で果たしてもらえない。個々の中間駅としては、もちろんローカルの部分はがんばってもらい、地域全体からすれば大きなインパクトだが、日本全体のマスで考えると局所的な話でしかない。その点で見ると、三大都市圏の中で経済のウエイトが大きくなるということ。事務局には、うまく落とし込んで整理してもらいたい。
- リニアそのものを交通手段として考えるのか、観光資源として考えるのかで視点が違って

くと思う。リニアに一度は乗ってみたいというはっきりした行動の目的があり、さらにそこでイベント的なことがあるなど、目的が複数あると人は行動しやすくなる。その1つがリニアだとすると、わざわざリニアに乗車するということが観光資源としての意味があると思う。乗ること自体が楽しいと思えるような仕掛けが必要。リニアに乗ることで、次なる目的地としていろいろなところへの発展があるとすると、その経済がどうあるべきかということにもつながってくる。単なる研究機関や施設を置くだけでは、なぜわざわざリニアに乗るのかということになりかねない。移動手段としてだけでなく、1つの行動のきっかけという視点で見ると、違った見え方がするのではないか。リニアのあり方もそのような部分を加筆できればいいのではないか。

- 今後の日本が経験する変化を考えたとき、時間や場所から解放されるということは、既存の施設や都市をつないでいた様々な交通機関を含めて、また、それをつなぐために存在する居住地も含めて大きく変わっていくという認識の有無で、ビジョンの描き方が違ってくのではないか。学びの時間が人生の中で大きくなるということで、大学の役割は非常に大きく変わると思う。大学に行かなくても、何らかの承認を得られれば働き続けることができ、大学を卒業するだけでは社会で働くのに不十分だという時代は来ている。それを考えると、大学のあり方や通学、毎日の通勤も変わる。逆にそれを考えないと、特に三大都市圏では、既存コンセプトで考える外国人のビジネスマンが来そうなエリアには、ただでさえ老朽化して使い道のない建物が既にあるので、ほとんど期限切れのようなハコモノやスペースが増えていき、建てた途端に陳腐化する建物が建つのではないかと思う。三大都市圏にも中間駅にも言えるが、長期型雇用からジョブ型雇用への転換が進み、年金やその他の保障がポータブルにプラットフォーム化されれば、今日にでも会社を辞めたい人はたくさんいる。自分にあった仕事を他の地域でしたい、また、それに見合った報酬を得たいということが、今の日本では成り立ちつつあり、それが人材や労働力不足につながっている。そのようなときの三大都市圏のあり方について、あまりにも今までの延長線上で書かれている。大きく変化するということを踏まえないと、トラフィックをつなげるという話だけでは、見識がなさ過ぎる。1人の人間が働き手、学び手、親であり、365日の生活を考えた際に、将来の大きな変化を踏まえた書き方をしてもらわないと、各リニア駅前にとてつもない無駄なスペースが生まれることが懸念される。これを払拭するような考えがあればお聞きしたい。
- 日本の長期的な競争力を考えると、三大都市圏だけでなく、北海道から沖縄までの地方の個性が大事だと思う。SMRをどう日本のエンジンにするかという観点が、第3章最初の「望まれる将来の姿」に書かれているべき。例えば、東京・名古屋・大阪を深圳のような高層ビル街にするのは、短期的にはカンフル剤のような効果はあるかもしれないが、どこに行っても一緒というのは長期的に見ると飽きられる。最終的には地方の個性がある方が競争力はあるのではないか。そういう意味では三大都市圏も、中部圏・首都圏・関西圏であるべきであって、例えば中部圏のものづくりは、名古屋の中心でなく、10km・20km離れたところでやっているのだから、圏域で言うべきだと思う。日本全国から人材や経済リソースを吸い上げてしまっていて、巨大マーケットになるのは避けるべきで、そのためには、地方でも生きていけるように毛細血管を張り巡らせることが重要。三大都市圏の連携や一体化と同時に地域の個性化を達成すべきだと思う。「望まれる将来の姿」の部分にもう少しそのことを記載するといいいのではないか。
- 三大都市圏の連携の問題は、さらに内容を詰めていく必要がある。また、価値観やライフスタイルの部分は、充実した人生を送ることがお金を含む生活を満足させていくということで、経済だけでない視点は大切。1つ大事なことは少子化の問題だと思う。人口が集中しているところは出生率が低いので、持続的に発展可能なライフスタイルのためには、三大都市圏に子どもがいることが重要。子育て支援という表現ではなく、要するに三大都市圏で子どもが生まれないと成長は難しく、人の集まる三大都市圏で子どもが生まれるまちづくりをすることが大事だと思う。

- ・子どもの数の問題だけではないが、日本という1億人規模の国で、クオリティの高い暮らしをしていくためには、国際競争力を維持・増強しないといけないという危機感がある。一方で、この何十年という年月の中で、東京への集中が進み、地方が苦しいという状況になっているが、昔から東京で一旗揚げようという風潮があった。東京への集中が悪いというよりそういう時代だったのだが、ずいぶん前からいろいろな暮らし方や楽しみ方があるという話で、少しずつ変わってきた。同じようなまちができたという話があったが、できたのではなく、みんな同じものが好きだったということ。そうではなく、個性こそが原動力だと言ったのが国土形成計画。個性が大事だと思えばそうなるし、同じものが好きであれば駅前も同じものをつくるようになる。すべてが国民の価値観に依存している。より良いと思えるところに価値を照らし、共感できるのであればみんなでそういう方向に進もうというのが国土形成計画的な考え方。したがって、SMRも国土形成計画の中で位置づけられたものであるので、明確には書かれていないが、それが前提となっていることをご理解いただきたい。マスだけでなくクオリティも大事という時代だが、マスとして効いてくるということが全体的な経済には大事。また、日本における女性の社会参画は、先進国の中で1番下という話があったが、リニアができることに伴い移動時間が短縮されることで、プラスになるのか、また、プラスにするには何を追加すればいいのか。女性の働き方がより良い方向に行くと思うか伺いたい。
- ・今は東京都の出生率が1番低く、地方は高い。民間の研究所が実施する幸福度ランキングでは、福井県や長野県が上位に入っている。他の指標として、三世同居率が高かったり、共働き比率が高かったりする。家庭・育児か仕事かを選択するのは究極の選択だが、両立できるのであれば、自分の能力を活かして働くということと、人間としての幸せ、つまりプライベートの幸せの両立は、誰もが望むことだと思う。SMRが形成されたときに、より柔軟な働き方や多様なライフスタイル、また、リモートワークのように、主要な会議の際には都市部に出るが、普段は生産性の高い地元や中間駅周辺で働くといった、そのような世界になっていくのは必ず正比例していくと思う。地方での採用を考えた際に、能力で線引きすると女性ばかりになる。優秀な男性は都会に取られている。地域にはいろいろな事情で残っている人がいるが、能力でラインを引くと、女性の方が能力は高いという実態があると思う。
- ・自社の例だが、電話サービスの会社を郊外に移転する際に、求人募集をしても応募があるのか不安だった。実際には逆で、母親が家の近くで働く場所がある、また、賃金の格差も大きくはないので、かえって求人が増えた。それを考えると、地方にサテライトオフィスがあることで、地方での男性の働き場所があると、夫婦の働き方が変わり、少子化対策にもつながるのではないか。
- ・どのような変化が生じるのかという認識について。リニアが開業すると、三大都市圏を中心にすごいことが起きて人や施設が集まるので、地方をケアしないといけないという視点もあるが、個人としての視点は違って、便利にはなるが、黙っていたら何も起こらないかもと考えている。今までの企業は東京が便利だから本社機能を置いていたが、地価も高く、撤退してしまうということがあるかもしれない。中間駅はインパクトが大きいので、いろいろなことが起こりうるが、下手するとすっからかんになる。中間駅は何か起きるが、それがいい方向に向かうように誘導しないといけない。したがって、三大都市圏では長い目で見て生活がより良くなるように、経済・文化面や暮らし方もいい方向に行く引き金にならなければならない。その認識によって書きぶりが変わると思う。
- ・東京都もそれほど安泰というわけではないと思うが、ご感想やご意見をいただきたい。
- ・(中島都市整備局理事)平成29年9月に公表した「都市づくりのグランドデザイン」にて、東京・東京圏としてどうしていくかについて示したが、そこに本検討会のテーマであるSMRやリニア開業により人の交流が増えるため、ケアしなければならないということを知り、狭い範囲で考えていたと実感したところ。SMRやリニアをうまく使い切り、企業や個人にどのように活かされるか。行政として何ができるのか、今後検討していきたいと

思う。

ウ 事務局より、次回について、3月7日の開催が周知された後、閉会となった。

以 上