

スーパー・メガリージョン構想検討会（第19回）議事概要

- 1 日 時 平成31年3月7日（木）15:00～17:00
- 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、大野委員、加藤委員、小林委員、寺島委員、中村委員代理小川専務理事、藤原委員、森川委員、八木委員

4 議事

- (1) 開会
- (2) 議事

ア 事務局より資料2「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。以下、主な質疑（次項以下、同じ）。

- ・2頁目の「経済効率性重視の価値観から転換した新たな成長」という見出しは不適切と考える。その下に書いてある文章を受ける見出しなら、例えば「経済一体化と対流活発化による新たな成長」とか、7頁目にある「多様な対流と価値創造による新たな成長」などにすべきだろう。
- ・経済効率性は資本主義が社会のベースルールになっている中では、ある程度重視せざるを得ないが、持続可能性重視と対極の概念ではなく、経済効率性の中から生まれた利潤によって持続可能性が生まれるということもある。3頁目の1番下にある「経済発展と社会的課題の解決を一体的に実現する」というニュアンスになるといい。また、「三大都市圏における集積力の強化」のところで、世界中からイノベーターの関心や資金を集めるのは大事だが、人の価値も重要。実際に実行する人がいないと何も起こらないということがあるので、人材や才能といった人の力が必要である点も追記した方がいいと思う。
- ・（岸計画官）経済効率性重視というのは当たり前であって、それしか重視していなかったことから転換との考えであるが、ご指摘のとおりなので、そのような意図で考えたい。人材が大事ということに関してもそのとおりだと思う。
- ・経済効率性を重視すべきところはもっと重視すべきだが、その一方で、持続可能性やライフスタイル、住み心地を重視するとも言っており、どっちつかずという印象を受けた。
- ・本構想の議論で大事なのは、今後30年間の問題意識や時代背景が見えているかということで、構想の背後にある思想の骨格が重要。まずは、どのような外部環境を想定しているのかということ。もっと明確にアジアダイナミズムの突き上げについてはっきりさせる必要がある。日本を除くアジアの経済力は、控えめに見ても10年後には現在のGDPの2倍になる。そうであれば、例えば、物流・人流面でこれらのアジアダイナミズムに正面から向き合う必要があり、この問題意識をよりクリアに鮮明に出し、外部環境変化に対する喫緊のストーリーとして記述すべき。それから内部環境については、ニュアンスとしては触れられているが、異次元の高齢化をどこまで視野に入れているか。2050年までに日本の人口は2008年のピーク時から3,000万人減り、21世紀の終わりには5,000万台まで落ちるとの推計データもある。そうした長期的問題意識を前提として、その次にスーパー・メガリージョン（以下「SMR」という）がなぜ必要かという話が出てくる。2030年のインバウンドは6,000万人を目標としている。しかもアジアダイナミズムとの関連で、中国のGDPは去年約1万ドルだったが、これが1万5千ドルを超えると団体旅行から個人旅行となり、観光客の質が劇的に変わる。単にインバウンドが増加するという話ではなく、ハイエンドのリピーターを引き付けるような高付加価値観光に取り組んでいかなければいけない。そのために、SMRやリニア中央新幹線（以下「リニア」という）が活かされないといけないという文脈にする必要がある。ただ観光客が増えるという話だけでなく、ステージが変わるという意識をクリアに出していかなければいけない。また、日本は工業生産力モデルをこれからの30年間で切り替えなくてはならなくなる。戦後の日本は、産業力で外貨を稼ぐ国をつくったわけだが、工業生産力で生きてきた時代が終わるという思想的メッセージを埋め込むといいのではないか。そういう文脈の中でも「食と農」というのは、新

たに注目される必要がある。

- 全体的に緩い表現となっているので、シャープに論点をえぐる必要がある。
- 3頁目の「世界を先導するスーパー・メガリージョンの核として」について、外へ出て行く意味でのグローバル化は分かったが、やはり内なるグローバル化ということで、内も外も両方やっているということだと思う。高度人材に日本へ来てもらわなければならないし、入国管理の話もある。インバウンドや外国人材などを受け止めることのできる、住みたいと思われるまちを三大都市圏につくらないと、単に世界を先導するようにはならないだろう。内なる部分、国際化を進めようということを明確にした方がいい。
- イノベーションが1つの大きなキーワード。伝統的なイノベーションは新しいハイテク技術によってそれを商品化につなげる。特に中間駅においては、ほとんど地域の中でイノベーションを完結できず、大都市から来た企業と一緒に取り組まないといけないというイノベーションの形がたくさん出てくると思う。いろいろな人との交渉などは SMR の中で達成すべきことだろうと思うが、1つの地域で完結しない包括的なイノベーションという部分の表現がまだ弱いと思う。
- (岸計画官) 大変重要な視点をご提言いただいた。1頁目の最初の「はじめに」の部分や、あるいは、中間とりまとめ時に整理した第2章の部分において、中間とりまとめ以降の議論を踏まえて明確にしていくことで対応したい。また、イノベーションが1つの地域では収まらず、広域化してきており、その点が SMR としての大きな役割であるというところを記載したいと思う。
- 2050年、あるいは21世紀後半を展望したときに日本がどのような価値観を世界に示すのか、また、その価値観の下で、経済成長あるいは豊かな生活を実現しようとしているのかという記述は、「持続可能な成長を目指す」ということや、「人々がそれぞれの役割を果たしながら自己実現ができたり、経済成長あるいは経済活動にも参画できる」というところだと思う。しかし、日本が成長しながら世界に何を示したり、呼びかけたり、どういう問題を提起するのかという部分の記述がもう少し欲しい。今までは、目先の課題に追われていたために、経済成長をして何をを目指すのかということを考えてこなかったのではないかと思う。日本はイノベーションを通じて、世界の何を解決するような経済を目指すのか、というようなことも少し見ておく必要がある、そういう意味では、日本を取り巻く外部環境の変化の中に、グローバルな問題意識というのが必要なのではないかと思った。それが見えてくると、各地域で核となるテーマに結びつけることができるのではないか。簡単に言うと、SDGsのようなものを核にするのだということがコミットメントとして欲しいと思う。
- 最初に全国各地で持続可能性を重視し、それから地域としての成長を目指すというような表現があるが、やはり50年後や100年後を考えると、出生率の問題に触れないわけにはいかないと思う。各地域で人材を取り合っているような状況は決して望ましいことではなく、三大都市圏に人を集めるだけでは日本はもたない。そういった視点を、今後文章化するときに触れてもらいたい。
- 第3章第2節は、リニアがつながることで三大都市圏が近くなるという話なので、出生率については、第3章第1節の「望まれる将来の姿」で書いた方がいいと思う。
- 書いてあること自体に異論があるというわけではなく、文章として触れてもらいたいということなので、それで問題ない。
- 実際、三大都市圏だけで独立して生きているわけではなく中間駅と連動するので、そこではおそらく住み心地が良くなりもっと生活重視になる、そのようなところを三大都市圏にリフレクトするということ。
- 3頁目の「世界を先導するスーパー・メガリージョンの核として」という部分が楽観的過ぎて、しかも内容が緩いという印象。国際競争力を一層高めていくぐらいの表現では駄目で、国際競争力を抜本的に増強していくぐらいの覚悟が必要。体制というの、制度体制か政府体制か分からない。経済界や社会において、我々の根本的な考え方を転換することで、内なる国際化を実現し、国際的に有能な人材を引きつける。そこは「不可欠である」

という書き方にして、その努力を怠るならば、国際競争力の増進は期しがたく、これぐらいの危機感を持って取り組まないと、少なくとも経済活力と国際競争力と巨大化するアジアの時代の中で、日本がそれなりのプレゼンスと所得向上を図るのは難しいと思う。また、最後にある「経済発展と社会的課題の解決を一体的に実現する我が国の新しい社会システムとして」というよりは、新しい社会システムをつくって、そしてそれを世界に発信し、展開していくという、つくる・発信する・展開するという3段階で進めたいと思う。

- ・(岸計画官) 最終とりまとめを書き上げる際には、そのようにもう少し明確になるように言葉を選んで書きたいと思う。次回検討会までに本文案をまとめるので、それまでに検討したい。
- ・3頁目の「世界を先導するスーパー・メガリージョンの核として」について、世界を先導することを目標にしているのは日本。日本の国際競争力を高めるためには SMR の形成が不可欠で、その SMR の核となるのがリニアというような段階があると思う。世界を先導する日本の核として、SMR があり、その中心にリニアがある。
- ・平成時代が終わるが、戦後昭和の 1989 年までの時代は、日本は工業生産力モデルの成功体験で突っ走った時代で、この時代のシンボリックな交通体系プロジェクトは新幹線。そしてこれからの 30 年は SMR をつくるという捉え方をしたときに、その思想は何かということが問われてくるし、この時代の人間の能力がどの程度のものだったのかが試されるポイントになると思う。今、発信する価値というのは、多様な対流をつくるための SMR というところで、やはり非常に重要なキーワードとなるのが、移動と交流を促して関係人口を増やすということ。人口減に向き合い、定住人口は増やせなくても、関係人口を増やすことによって、活力を保っていきこうとしていることを感じさせることが重要。また、工業生産力で繁栄が得られると思っていたが、金融資本主義の時代からの新たな要素の中で、今では工業生産力モデルだけでは成り立たなくなることが分かった。問題は次にどういうプログラムが入っているかということで、その象徴がこの SMR。我々は、思想の軸をしっかり持って、幸福という概念1つとっても、持続可能な成長という言葉でごまかしてはならない。成長の質を根本的に考えていかないと、おそらくこの SMR の議論というものは立ち行かなくなると思う。
- ・4頁目の一番下、リニア長野県(仮称) 駅について。北方面に触れるのもそうだが、南方面には東海道新幹線が通る浜松もあり、南に向けてのゲートウェイにもなっている。拠点・ゲートウェイ・玄関口、どの名前がいいのか分からないが、そういう役割もあると思うので、その辺を追記していただきたい。
- ・4頁上段の一番下、「各中間駅から南北方向に伸びる高速交通ネットワーク」に関して、通常は、中間駅がこれからステータスを上げるだろうということになる、ならなければいけないということだが、リニアは人しか運ばないので、物を運ぶという意味では、高速道路が重要。今は中央自動車道があるが、それにプラスして南北軸というのも必要だと思う。JR 東海がリニアに着手し始めたとき、東海道新幹線のリダンダンシーということも考えられたわけだが、首都直下地震あるいは東南海地震があった際、この南北軸によって、太平洋側を助ける力を持っており、中間の都市はそのような都市になってくると思うので、この南北軸がリダンダンシーの役割を果たすということも明確に記載してもらい、そのためにも早急に整備していく必要があるというふうにしてもらえるとありがたい。
- ・中間駅全体の話のところなので、今のリダンダンシーという言葉が適切かどうかは別として、少なくとも太平洋側の交通軸をバックアップするリニアと同じように、太平洋側の都市をバックアップする中間駅のまちという観点は、確かにあまり書かれておらず、ごもっともな指摘。
- ・5頁の「名古屋・大阪間の地域について」というところ。「中間駅の駅位置は決定していないものの」とあるが、20 年はすぐに来てしまうので、もう少し緊張感をあおるような言い方にしてもらいたい。名古屋・大阪間はあつという間の距離感になるので、「名古屋・大阪間の地域」というのはいいと思う。広域的に個々の県がどうこうということを超えて、

一体となっているものだという、このダイナミズムを織り込んでいただきたい。そういう部分が出るような論調にしてもらえたら非常にありがたい。

- 5頁目の下段にある「求められる取組」について、内容には特に異論ないが、その方法として、広域連携という言葉を入れてもらいたい。リニア新駅ができる自治体や県は一生懸命取り組んでいるが、その近隣の自治体では、「隣で何かやっているが負けないように頑張る」という程度のもの。リニアの駅というのは1つの自治体で賄えるようなものではなく、広域的に連携しながら、競争するところもあるし、相互に補完するところもある。そうする中でいかに取り組んでいくべきかということを考えないといけないと思うので、その辺りの文言も足すことができるとよいと思う。
- 4頁の最初に入れる表現ではないかと思うのは、中間駅が予定されている地域は、相模原を除けば、全然大都市圏ではなくて、むしろ交通不便な地域で、しかも都市の規模も極めて小さいところであるということ。したがって、そこにリニアという高速交通機関がやってくるということによって、名古屋や大阪、あるいは東京へのアクセスが飛躍的に向上し、そのため、格段に大きな時間短縮のインパクトがもたらされる。元々が小さいからそのインパクトはプラスもマイナスも含めて極めて甚大である。よって、この大きなインパクトをその地域にとって望ましい方向に適切に誘導していくことが不可欠であるということ。また、この名古屋までについて言えば、東海道新幹線のバックアップとしてリニアが計画され、その派生物として中間駅があるようなことになって、計画を始めて、検討するのも大変というのが実情。交通機関をつくるというのはもちろん時間がかかるが、地域をつくるというのは更に時間と手間がかかる。まちをつくるスピードと鉄道をつくって採算が合うのかというスピードはかなり差がある。東京・名古屋間については、開業に向け非常に慌ただしいことを現場に強いているわけだが、名古屋・大阪間についても一刻も早くルートと駅位置を決め、それに基づいて早急に地元がまちづくりの検討を始めることが極めて重要であると思う。しかもそれは単に東海道新幹線のバックアップとしてのルート検討ではなく、既にSMRということを出しているのだから、国家として日本の国土をより具合のいいところに持っていけるようなルート・駅位置を検討する、また、それが不可欠であるということを書いてもらいたい。それが必要であるからこそ、財政投融资により開業を早めようとしているのであって、そこを考えると、今言ったようなことが当然の結論であるというように記載してもらいたい。
- これまで東京・名古屋・大阪はずっと大都市圏であり、東海道新幹線ができたことで、江戸時代からの東海道が順番に早くなっていったというわけだが、今回のリニアによる中間駅では、地形も全く無視するということが、爆発的で破壊的なイノベーションが起きる。そこをもう少し強調してもいいのではないかと。例えば、具体的に言うと、飯田で航空宇宙システム産業に取り組んで、信州大学の講座を行ったという話があったが、リニアができることで、名古屋大学の分校が飯田にあっても全然おかしくないという、そういう県境を越えた、今までは考えられなかったような結びつきが中間駅ではできるので、その辺りをもう少し考えてもらいたいということが書いてあってもいいのではないかと。
- (岸計画官) ご指摘のとおり、中間駅におけるインパクトの大きさは考えている以上に巨大だということについての言及を先においた方がいいと思った。地域づくりには大変時間がかかるというのもそのとおりで、書き方について修正していきたい。南北軸の話だが、中間駅については高速道路との結びつきをどのように強めていくかというのがポイントのように感じる。事務局から議論いただきたいポイントを書いたが、中間駅に求められている機能というのが、今までの新幹線とは違うような気がするので、その点を、そういう使い方があるのだという、その結節点が非常に重要であるということが言えるように書いていきたい。
- 1つ想像できる大きな変化としては、やはり都市部に通いやすくなるので、中間駅がベッドタウン化するということが。そうすると、中長期的に考えると、その瞬間は若い人が移住してきて、子育て世帯が多くなって、局所的に保育園が足りなくなるなど、ある意味賑わ

いは出るかもしれないが、時間が経つにつれて、やはりまちとしての機能が停止に陥っていくことになるので、過去繰り返したことを中間駅で繰り返さないように、中間駅のところで、年代の多様性などの記述も必要ではないか。

- ・ 6 頁目の冒頭 2 行目に、「首都圏以北・関西圏以西への波及」とあるが、北陸が非常に大事だと思っており、北陸の方がこれを見たときに、なかなか自分たちの地域のことを言っているというようには読めないのではないかと思う。首都圏以北の次に、東海圏以北でも中部圏以北でもいいが、それを 1 つ入れてから、関西圏以西とした方が、立ち位置ではっきりさせるという意味が伝わるのではないか。
- ・ 6 頁に関して 3 点コメントさせてもらう。1 点目は、関西圏以西への波及について、上段に言葉が出ているが、下の方を読んでいるとあまり書かれておらず、具体的なイメージが湧かない。そういう意味では、西日本への波及という観点では、例えば、日本海側の道路とか空港・港湾を活用した、日本海側の国土軸の整理とか、あるいは、紀淡海峡から四国や九州につながるような新しい軸、こういった整理をしていく必要があるのではないか思っており、そういったことについて何か記載してもらえたらありがたい。2 点目は、北陸新幹線の早期整備について。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と書いてあり、その中で、新大阪駅が結節の核となるということは記載があるが、北陸経済界と関西との地域連携につながるという意味では、やはり北陸新幹線の大阪までの早期整備といったことをぜひ記載してもらいたい。3 点目は、ソフト面の取組を少し記載してもらえたらどうかと思っており、やはり効果を広域的に波及させるためにはターミナル駅から都市内へいかに円滑に移動できるかがとても重要だと思う。資料には、既存交通のストック効果向上や駅の整備など、ハード面のことは記載されているが、例えば、MaaS と呼ばれる次世代モビリティや IT 技術を活用したシームレスな交通システムなどをうまく実現していけば、そういったことの効果がますます上がるのではないかということで、ソフト面の取組というのでも記載していく必要があるのではないか。
- ・ 空港について述べられている 6 頁の真ん中辺りに、「国際ゲートウェイとなる三大都市圏の国際空港」とあるが、首都圏の 2 つの国際空港はキャパシティが限界で、もちろん滑走路延伸や、新規滑走路をつくってはいるが、なかなか時間がかかってしまう。そんなに中心に集めなくても茨城空港にはまだ余裕があったり、関西においても今アジアからの流入が多いのは岡山空港や高松空港だったりする。せっきゃく、まだ活用の余地がある地方空港がたくさんあるので、もう少し空港というところを大きく捉えた方がいいと思った。
- ・ 中部に関しては、セントレアの 2 本目滑走路は是非とも実現したいところ。いろいろな中間駅のまちづくりや、品川とか名古屋の話も聞かせてもらって、各地域でこのリニアを活かすために様々なプロジェクトを考えており、また、駅自体をより広域に活用するためのプロジェクトも進められているが、例えば、名古屋では名古屋駅を何とかしようということを考えているが、名古屋だけの力で考えると、改善で終わってしまうというのが正直なところ。日本を改革していくのだという、そういう勢いのあるプロジェクトに持ち上げることが必要だと思うので、各地域のプロジェクトを何らかの形で統合するなど、やはり国家プロジェクトなのだという位置づけにしてもらうことで、ぜひとも国から資金を含めていろいろな形で支援いただきながら一緒に取り組んでいこうという感じにしてもらえる、本構想がいい形で実現に向かっていくのではないか。
- ・ 新大阪の駅はやはり抜本的に変えていかないと駄目。このリニアと、北陸新幹線がどう入ってくるかということで、新大阪駅が革命的に変わる。これを別々にやっていたのではものすごく手戻りがあるので、同時に考えていくことの必要性を強調したい。それと、イノベーションを地域で起こしていくのはそんなに簡単な話ではなく、それをコーディネートするイノベーターがいない限りは、前へ進まない。そもそもこの国には人材が少なく、ましてや中間駅に行くと、だんだんいなくなるので、そういうところに焦点・光を当てるような制度というものをつくっていかないと、とてもではないが社会イノベーションは起こらないという、そういう部分はぜひ考えてもらいたい。

- ・自由で多様な交流により、新たな価値を創造するということが期待されるが、それを待っているだけではなく、積極的にイノベーションを起こして新たな価値を創造することができるような人材育成が大事ということを入れてもらいたい。例えば、ヨーロッパでは、OECD が主導してそのための高等教育機関をつくっている。成功例を集めて知見を共有し、そこから学んで次の新たな価値創造に向けた提案をしてもらうために、成功例から学ぶことのできるプラットフォームのようなものをつくって、人材を積極的に育成するということが盛り込まれているとよいと思う。
- ・リニアで結びつける三大都市圏の賃料が規制によって高止まりするようでは、リニアの効果は十分に発揮されない。資料の 17、18 頁にあるが、東京・神奈川の住居費は高く、住宅延べ面積は東京・大阪市・名古屋市が小さい。いずれも供給が制限されているためだ。海外から才能ある人材や意欲的な企業がやってきたり、国内各地から都市部に移り事業を展開したりするとき、イニシャルコストが高すぎてはやっていけない。移動時間や移動の大変さに関する議論は熱心だが、そこに定着して生活し、生産し、文化活動を行っていくという部分については言及が不十分である。やはり東京都区部や大阪市・名古屋市中心部の容積率制限は撤廃すべきであろう。上空を解放することで、需要に応じて高い建物を建て、床面積も容易に調整できるようにする。そこで市場原理が働き賃料は低下する。賃料低下でいろいろな才能や企業が入ってこれる状況を作ることが 1 番大切だ。これは財政資金を一切使わずにできるので簡単なことだ。逆に固定資産税など不動産諸税の税収が格段に増え、財政赤字も一気に減るであろう。ただ東京都など自治体財政ばかりを潤しても勿体ない。容積率撤廃によって上回る税収分は国税として扱い、社会保障や災害対策、インフラのリニューアルなどに使えるようにしたい。苦勞してまでリニアをつくるのであれば、その効果を最大化できるように、三大都市圏のコアになる部分は容積率を撤廃するぐらいの提言をしてほしい。
- ・広域的波及というのは要するに一言で言えば、交流や対流を促進する、それによって広域的な効果をもたらすということに尽きると思う。その交流や対流促進ということの 1 つの原動力が、交通を便利にすることによって時間的に近づけるといえるのはそのとおりだが、それ以外にもあるだろうということでは、知のネットワークみたいなものを促進することで、イノベーションを通じてつながることもある。そのときに普通に考えられるのは大学だが、日本の大学と産業の関係というのは世界の中ではかなり異質で、日本の企業は大学に人材育成について期待しておらず、そこも転換する必要がある。こうした交通以外のところでの交流・対流促進に関して、ネットワークのようなものがあるといい。産業で変わっていく、産業が関連し合っているような社会にするにはどうしたらいいか少し解説をお願いしたい。また、6 頁の下方の「リニア駅を核とした高速交通ネットワークの形成」の中の 3 つ目のところは、書いてあることは間違っていないが、もう少しイノベティブなことを書く必要がある。従来は、例えば新幹線をつくるとなると、新幹線のアクセスというのは基本的には在来線であったが、もはやそういう時代ではなく、在来線よりも高速道路の方が遥かに速い。従来の新幹線駅のように在来線からのアクセスを最大重視するようなアクセス交通ではなく、そこから脱却して、リニア駅は 1 番スピーディーで効率的な交通機関であると、特に地方部では、高速道路ネットワークと画期的につなげていくことが不可欠であるというようなことはもっと強調してもらいたい。例えば、10 年～20 年のオーダーで考えたときに、高速道路上での自動運転や隊列走行などが実現できるようになると、その安全を担保することでスピードが出せる。リニアの効果をネットワークで広域化しようとするのであれば、高速道路のグレードをスピード面でも車線数でも上げていく。それが不可欠であると思うので、その辺も書いてもいいのではないかな。
- ・キーワードはやはり広域連携。多様な主体が参加する地域をつくるということ。ハード整備だけでなく、すべてが大事ということを受けて、多様な主体の育成にずいぶん力を注いできた。数年前までは、NPO というものはあまりイメージが良くなかったが、今では、課題はあるものの、一定の役割を果たしているということについては、評価を受けるように

なった。それと、8頁下段にある課題というのも広域連携だと思う。経済界も中部経済連合会や関西経済連合会、あるいは東京都の経済単体は絶えず情報交換をしている。大学なども個人でネットワークをつくっている。1番難しいのは行政で、区域を越えての連携はお互いに非常に抵抗あるようなので、国の地方整備局や運輸局などの働きかけが非常に大事だと思う。

- ・ 8頁にある課題のところで、広域的な波及の部分には交通だけでなく、広域連携やイノベーションネットワークなども豊富に盛り込んで、リッチな内容にしてもらえたらと思う。
- ・ 既存の東海道新幹線の活用というところで、特に静岡県はリニアで取り残された感じがあり、東京からも名古屋からも新幹線でのアクセスが不便。もちろん簡単に述べられるのは、ひかり型の便数を増やすということだが、何か既存の東海道新幹線を活かした方法というのを書いてもいいのではないかと。また、以前にも言ったが、東海道新幹線のキャパシティが空くことに伴い、ちょっとしたミッシングリンクをつなぐことによって莫大な効果があると思われるのが中京新幹線。つまり、米原と敦賀を単線でもいいからつなぐことによって、一挙に北陸圏が簡単に中京圏や大阪と結びついて、リニアにも接続しやすくなるので、その辺りを工夫して書いてもいいのではないかと。
- ・ (岸計画官) 1番重要な部分は広域連携というご意見をいただいたので、その中身を最終案としてうまくとりまとめていきたい。また、リニアだけ速くても仕方がないというのはそのとおりで、10年後・20年後を見通していくといろいろな考え方があって、具体的に北陸の話もあったので、もっと分かりやすく最終とりまとめでは書いていかないとメッセージが伝わらないと思った。そのほか交通以外では、知識のネットワーク、あるいはイノベーター・イノベーター人材が必要ということも含めて、本当に広域連携を果たしていく、というようにまとめたい。加えて、コストを下げることでいろいろな人たちが活動しやすくなるという観点も非常に大事だと感じた。
- ・ 5頁目の下段、「地域独自の豊かなライフスタイルの形成に向けて」とあるところに、テレワークという言葉があるが、まだテレフォンラインが比較的ネットワークの主体だったときの言葉なので、これは20年ぐらい使われていないと思う。要するに、今はICTのネットワーク、あるいはその先にある情報ネットワークを駆使してということだと思うので、テレワークという言葉はほとんど使わないのではないかと。
- ・ 現状、あるいは将来に対するある種の危機感のような、将来と今をどのように見比べるかという認識論については、1章最後の「我が国が直面する状況の変化」に記載いただきたい。
- ・ 危機感というテーマは大事。日本は比較的大きな国で、1億人以上の人口を有する先進国であり、周囲を海に囲まれていることから、現時点でそこまでの危機感を覚えることがない。どこまでリアルに将来の危機感を想定できるかというのが鍵であり、そこを想定できたときに、今回のとりまとめが鮮明なものになる気がする。電子国家として有名なエストニアは、国家が消滅するかもしれないという危機感から、電子的につながる世界をつくろうということで、電子国家がスタートしている。強烈な危機感からイノベーションが生まれる可能性があるから、30年後・50年後の危機感をどうリアルに想像するか、そこが1番大事だと思った。
- ・ 災害リスクへの対応という部分に力を入れて書いてもらいたい。古来、産業は災害に強いところに集まるといって聞いたことがあるが、日本は災害に弱いところに産業が集積している。特に三大都市圏や、このリニアについては、何かあったら逃げろという話ではなくて、災害に強くすることが必要なのではないかと。海外から人や投資を呼び込むためにも必要なことで、日本は危険だと言っている優秀な人は来ない。今後、海外に向けて積極的な広報活動をやるのであれば、そういった安全・安心のところの姿勢について少し記載があった方がいい。SMRの重要性も安全・安心に対するものだと思う。
- ・ 非連続的な将来に向けてどういうパラダイムシフトが起こりつつあるかということを中心に仕事をしているが、日本人がなかなか危機感を持ちづらいのは日本人同士でしかやり取

りをせず、かつ、現状で満足しているからだと思う。一步外へ出ると、日本は大変な戦いの中において、そして次の世代の方が今より貧しくなるという社会が訪れており、それを考えると、企業が存続できる期間も永遠ではない。将来はもっと学び続けなければ稼ぐことのできない時代が来るわけで、プラットフォーム型の仕事で自由に能力を発揮して働く。いろいろなプロジェクトの様々なテーマに対して必要な人が集められ、それでもってそのサービスを提供していく。20世紀型の教育機関や家族の概念も変わってくると思うので、20世紀まで続いてきたものが、大きく変わるという覚悟が必要。

- 北陸圏の話があったが、人が住んでいるエリアという意味では書いた方がいい。一方で、交流人口や関係人口の話になると、人が住んでいなくてもいいということになり、SMRに近接して極めて大きなボリュームの自然地域が2つある。1つは中部山岳地帯で、その北側には日本海があり、ものすごいレクリエーションエリアとなっている。もう1つは紀伊半島で、こちらには太平洋の黒潮がある。こういう日本の中でのとてつもないボリュームを持った山岳型レクリエーションエリアというのが、今回の軸線で便利になるという印象を強く持っているので、そういう点も入れておいたらいいと思う。
- 山岳資源はすごく可能性があると感じる。今までの日本の大都市圏はやはり海に面した平野部に波及してきたし、物流も海側に発展してきたが、今、日本の山岳資源は世界の注目を集めていると思う。中国の森林率は3割だが、日本は7割を占める。今までは、すばらしいポテンシャルを秘めながらアクセスがとにかく不便だった。ここにアクセスが便利な大動脈ができるというのは結構大きなインパクトになるのではないかな。

イ 事務局より、次回について、4月15日の開催が周知された後、閉会となった。

以 上