

人口減少にうちかつ
スーパー・メガリージョンの形成に向けて
～時間と場所からの解放による新たな価値創造～

令和元年5月

スーパー・メガリージョン構想検討会
最終とりまとめ

要約 Executive Summary

スーパー・メガリージョンは、人口減少下にある我が国において、リニア中央新幹線による対流の活発化及びそれによる新たな価値の創造を図り、これから迎える本格的な知識集約型社会において、我が国全体の持続的な成長につなげていくコアとなるものである。そして、スーパー・メガリージョン構想は、いわゆる国土基盤の整備のみならず、各地域を健全で活力のある関係で結び、産業力を高める抜本的なイノベーションを起こしていくことで、経済発展と社会的課題の解決を一体的に達成し、人口減少にうちかつこれからの時代に相応しい新たな成長の実現を目指すものである。

近年、我が国は、アジアの継続的な経済成長による相対的な地位の低下に加え、急激な人口減少、異次元の高齢化等の課題に直面している。また、第四次産業革命による資本集約型、労働集約型社会から知識集約型社会への転換や、SDGs（持続可能な開発目標）による価値観の転換により、独自性や多様性、クリエイティビティ等が強く求められる時代となっている。

約半世紀前の東海道新幹線の開通は、当時の資本集約型、労働集約型社会において、製造業等を中心とした我が国の高度経済成長を加速させる一因となった。一方、リニア中央新幹線は、これから迎える本格的な知識集約型社会の時代において、フィジカル空間における多様な人の対流を活発化させる高速交通インフラとして不可欠な存在となり、サイバー空間におけるデジタル技術の革新とともに、我が国の国土全体に大きなインパクトとパラダイムシフトをもたらすものと考えられる。そして、そのインパクトは、東海道新幹線がそうであったように、事前に予測し難いものであるが、スーパー・メガリージョン構想検討会では、それをより良い方向へ最大限引き出すことを目的に、広範に叢智を集め、検討を進めた。

検討の結果、目指すべき方向性について、以下のとおり整理した。

三大都市圏については、各都市圏が将来を見据えながら自らの個性を伸ばすことによって、魅力ある都市圏を形成するとともに、三大都市圏間の対流を活発化することによって、スーパー・メガリージョンの核となる“個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造”を目指す。

三大都市圏の間に位置する中間駅周辺地域については、多様な人材が活発に行き交う知的対流拠点となることで、地域の強みを活かした新しい産業を創出していくとともに、大都市で働きながら自然豊かな地域で暮らすなど、新たなライフスタイルを提供していく地域となることによって“中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生”を目指す。

そして、全国各地において、圏域を越えた人的ネットワークを形成し、対流の原動力となる個性を結び付けるとともに、リニア駅を核とした高速交通ネットワークを形成することによって“スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大”を目指す。

このように、本構想を契機として、種々の施策を実行していくことにより、時間と場所からの解放による新たな価値創造を図り、人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンを形成する。

目次

| | |
|---|----|
| 第1章 はじめに | 1 |
| 1.1. スーパー・メガリージョン構想の議論の背景 | 1 |
| 1.2. リニア中央新幹線の概要 | 1 |
| 1.3. スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨 | 3 |
| 1.4. 我が国が直面する状況の変化 | 5 |
| 1.4.1. 今後も進展するアジアダイナミズム | 5 |
| 1.4.2. 世界で激化する都市間競争 | 6 |
| 1.4.3. 産業構造の劇的な変化とデジタル化社会 | 6 |
| 1.4.4. 世界に広がる価値観の転換 | 7 |
| 1.4.5. 我が国が抱える課題と強み | 8 |
| 1.5. スーパー・メガリージョン構想のとりまとめにあたって | 9 |
| | |
| 第2章 リニア中央新幹線がもたらすインパクト | 11 |
| 2.1. 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 | 11 |
| 2.2. 時間と場所からの解放による新たなビジネススタイル・ライフスタイル | 12 |
| 2.3. 海外からの人や投資の積極的な呼び込み | 13 |
| 2.4. 災害リスクへの対応 | 15 |
| | |
| 第3章 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために | 16 |
| 3.1. スーパー・メガリージョン構想の目指す方向性 | 16 |
| 3.1.1. 新たな価値を生み出すスーパー・メガリージョンとなるために | 17 |
| 3.1.2. 持続可能な社会を形成するスーパー・メガリージョンとなるために | 18 |
| 3.1.3. グローバルマーケットで羽ばたくスーパー・メガリージョンとなるために | 18 |

| | |
|------------------------------------|----|
| 3.2.個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造..... | 19 |
| 3.2.1.目指す方向性..... | 19 |
| 3.2.2.首都圏の個性と展開されるべき地域戦略..... | 19 |
| 3.2.3.中部圏の個性と展開されるべき地域戦略..... | 20 |
| 3.2.4.関西圏の個性と展開されるべき地域戦略..... | 21 |
| 3.2.5.求められる取組..... | 23 |
| 3.3.中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生..... | 24 |
| 3.3.1.目指す方向性..... | 24 |
| 3.3.2.各中間駅周辺地域の個性と展開されるべき地域戦略..... | 25 |
| 3.3.3.求められる取組..... | 27 |
| 3.4.スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大..... | 28 |
| 3.4.1.目指す方向性..... | 28 |
| 3.4.2.求められる取組..... | 28 |

| | |
|----------------|----|
| 第4章 終わりに | 30 |
|----------------|----|

第1章 はじめに

1.1. スーパー・メガリージョン構想の議論の背景

リニア中央新幹線については、現在、2027年の開業を目指して東京都・名古屋市間の工事が精力的に進められており、その後、大阪市までの区間を含めた全線開業が予定されている。第二次国土形成計画（全国計画）（2015年8月14日閣議決定）では、「リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を發揮しつつ一体化し¹、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。」とされている。こうした背景を踏まえ、本構想では、リニア中央新幹線がもたらすインパクトについて整理するとともに、その効果を全国に拡大し最大化することを目的に検討を行うこととした。

なお、第二次国土形成計画（全国計画）の策定以降、「未来投資戦略2018」（2018年6月15日閣議決定）や「新産業構造ビジョン」（2017年5月30日産業構造審議会新産業構造部会公表）において、Society5.0²の実現に向けた方針が示され、「ニッポン一億総活躍プラン」（2016年6月2日閣議決定）や「人生100年時代構想会議 中間報告」（2017年12月）がとりまとめられるなど、我が国の将来について様々な視点や分野で議論がなされているところであり、これらの議論の方向性を意識し検討していく必要がある。

1.2. リニア中央新幹線の概要

リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づく、東京都・大阪市間を結ぶ新幹線鉄道である。東海旅客鉄道株式会社が、東海道新幹線の経年劣化により必要となる大規模改修工事と、大規模地震等の災害リスクに対応する観点から、自己負担を前提に手続きを進める旨を表明したことを踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会において、走行方式、走行ルート、建設主体、営業主体等に関する審議が行われ、2011年5月、整備計画が決定された³。

走行方式については、超電導磁気浮上方式（最高設計速度505キロメートル/時）が採択され、これにより、東京都・名古屋市間を約40分、東京都・大阪市間を約1時間で結ぶとされている。走行ルートについては、主要な経過地として、甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）

¹ 参考資料1頁「三大都市圏と主要国とのGDPの比較」

² 参考資料2頁「「Society 5.0」「データ駆動型社会」への変革」

³ 参考資料3頁「リニア中央新幹線の概要」

中南部、名古屋市附近、奈良市附近が整備計画において定められており、東京都・名古屋市間については、「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）」（2014年10月17日認可）において、ターミナル駅として品川駅（東京都）、名古屋駅（名古屋市）、中間駅として神奈川県相模原市内、山梨県甲府市内、長野県飯田市内、岐阜県中津川市内への建設が認可されている。リニア中央新幹線の開業により、例えば、東京都・飯田市間の所要時間が、現在の約5時間から約45分に短縮されるなど、中間駅周辺地域においても、劇的な時間短縮による大きなインパクトがもたらされることが期待されている。

建設主体及び営業主体については、収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営することが合理的であることや、技術的及び財務的な観点による事業遂行能力を総合的に勘案した上で、東海旅客鉄道株式会社を指名することが適当とされ、2011年5月、同社が指名された。また、開業時期については、当初、同社の財務的見通しに基づき、東京都・名古屋市間は2027年、名古屋市・大阪市間は2045年と設定された。

2015年には第二次国土形成計画（全国計画）が閣議決定され、国土政策の観点からのリニア中央新幹線の重要性について、1.1.のとおり示された。その後、2016年には財政投融資を活用することにより、名古屋市・大阪市間の開業時期を、2045年から最大8年間前倒しすることとされた。

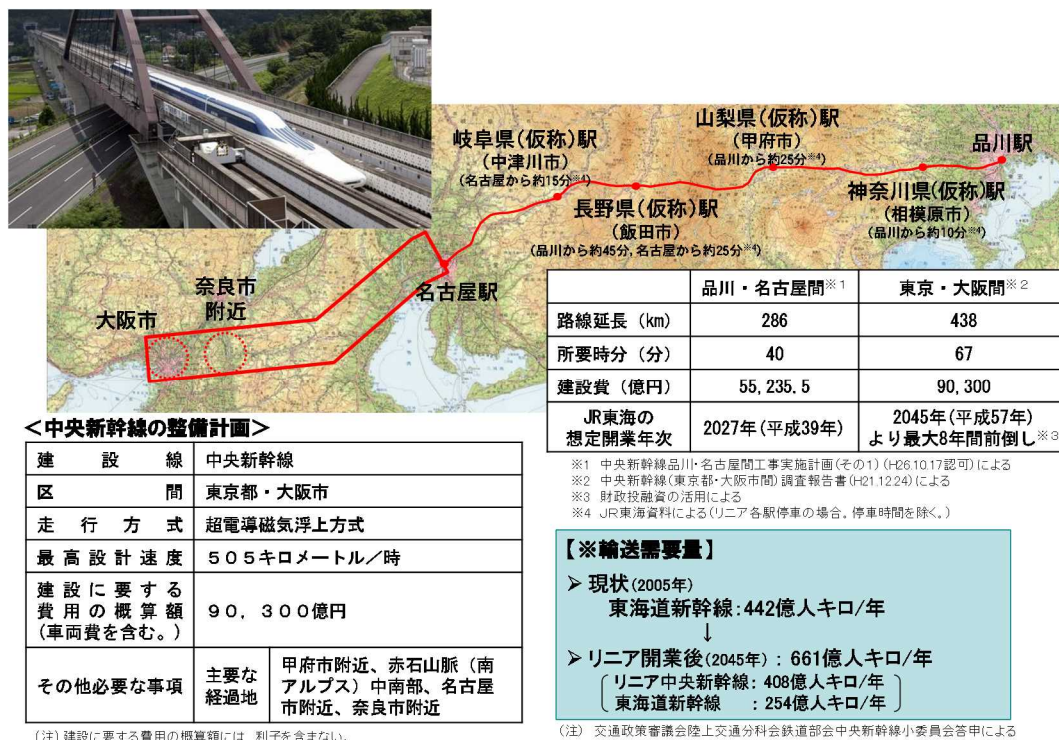
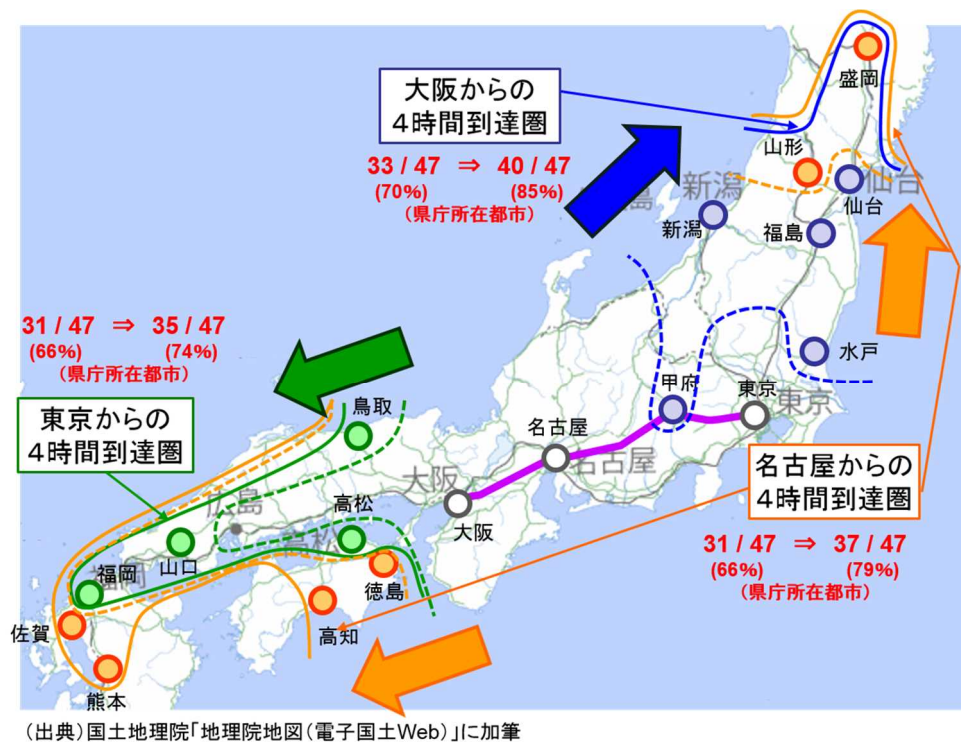


図:リニア中央新幹線の概要

リニア中央新幹線と全国に広がる既存の鉄道網を活用することで、例えば、名古屋市を起点にすれば、盛岡市や山形市、徳島市や高知市、佐賀市や熊本市等が片道4時間圏内となるなど、各都市からの鉄道一日交通圏が飛躍的に拡大する⁴。特に新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2018」（2018年6月15日閣議決定）において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」ことが盛り込まれており、リニア中央新幹線を含む新幹線ネットワークの充実・強化を図る観点から、この取組の具体化を進めることは重要である。



図：リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大

1.3.3. スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨

高速交通インフラの進化による国土構造の変革について、我が国は約半世紀前に一度、東海道新幹線の開通時（1964年）に経験している。しかし、当時は右肩上がりの高度経済成長期であったのに対し、現在は、本格的な人口減少社会の到来、産業構造や人々の暮らしの大きな変化等、1.4.において後述する様々な状況の変化に直面しており、単にリニア中央新幹線が開通するだけでは、大きな効果を期待することは難しくなっている。一方で、全国の新幹線、高速道路、航空等の高速交通ネットワークが発達してきている状況⁵を踏まえ、リニア中央新幹

⁴ 参考資料4頁「リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大」

⁵ 参考資料5～7頁「我が国の高速交通ネットワークの整備の進展」

線をはじめとした高速交通ネットワークにより生み出される効果を最大限引き出すための取組をより能動的、積極的に進めていくことが不可欠となっている。

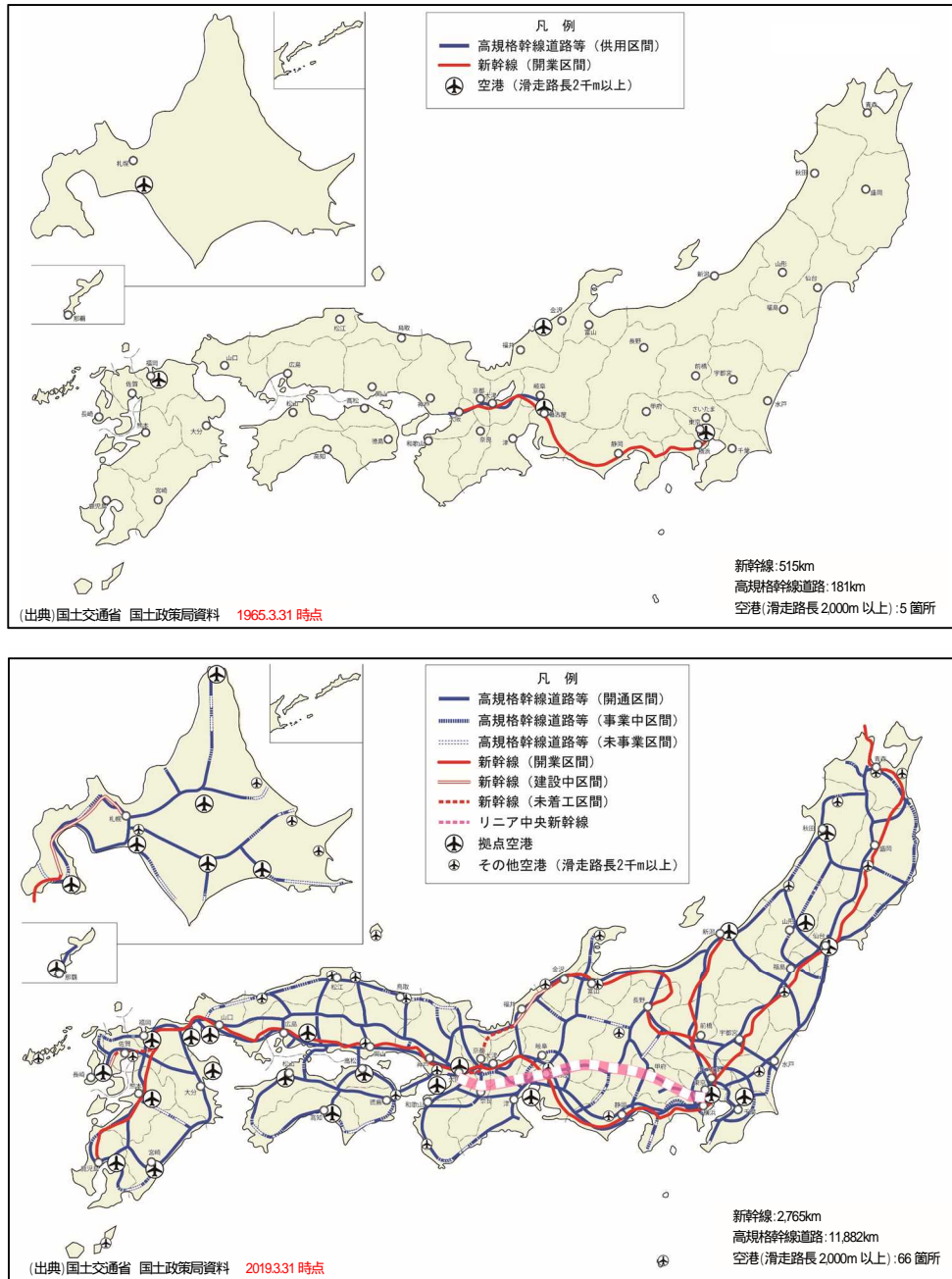


図: 我が国の高速交通ネットワークの整備の進展(1965年・2019年)

そこで、本構想の検討にあたっては、以下の3つの論点を設定し、まず第1段階として、リニア中央新幹線をはじめとした高速交通ネットワークの整備により、国民のビジネススタイルやライフスタイルにどのような影響がもたらされるのか（論点1）、そして、第2段階とし

て、整備効果を引き出すために、国、地方公共団体、民間企業等、様々な主体においてどのような取組を行っていくべきか（論点2、論点3）について検討を行った。

| | |
|-----|---|
| 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、リニア中央新幹線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）の整備による、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。 |
| 論点2 | 論点1において明らかにされるリニア中央新幹線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。 |
| 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。 |

なお、上記の論点の検討にあたっては、委員及び計17名のゲストスピーカー、関係自治体による意見交換を行い、論点1については第2章（2.1.～2.4.）に、論点2については第3章（3.1.）に、論点3については第3章（3.2.～3.4.）にとりまとめた。

1.4. 我が国が直面する状況の変化

1.4.1. 今後も進展するアジアダイナミズム

アジア、特に中国の経済成長は今後も堅調に進展していくと想定され、2003年時点で日本の1.4倍だった中国のGDPは、既に約4倍を超え、2023年頃には5.8倍に達すると見込まれている⁶。ASEAN諸国やインドにおいても経済発展が続いており、我が国の地域別貿易のシェアの推移を見ると、対北米貿易に約3割が依存していた時代から、2017年には、対アジア貿易が5割を超え、将来においてはさらに増加することが予想される⁷。世界的に産業構造や価値観の転換期を迎える中、こうしたアジアダイナミズムに向き合いながら、これからの時代に相応しい我が国の新しい成長を実現していくことが求められる。

政府は、観光を我が国の成長戦略と地方創生の柱に位置付け、訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とする目標を掲げている。アジア経済の成長による1人当たりGDPの増加やビザの戦略的緩和等により、2018年の訪日外国人旅行者数は3,119万人と

⁶ 参考資料8、9頁「主要国におけるGDPの将来予測」

⁷ 参考資料10頁「我が国の地域別貿易のシェアの推移」

なり、この6年間で約3.7倍に増加している⁸。2012年には約3割だった中国の個人旅行の割合が、2018年には約7割まで増加するなど、旅行手配方法が団体旅行から個人手配型旅行に急速に移行している⁹。また、外国人リピーター数が増加し、旅行のニーズが多様化する中、このような変化に対応した質の高いサービスを提供していくことが求められる。

1.4.2. 世界で激化する都市間競争

世界中でヒト、モノ、カネ、情報の流れがますます活発化していく中、珠江デルタ（広州、香港、深圳市、東莞市、マカオ）、デリー・ムンバイ産業回廊（インド）、BosWash（アメリカ東海岸（ボストン、ニューヨーク、ワシントン））等をはじめとするメガリージョンや、先端技術の集まるシリコンバレー及びその周辺地域、メディコンバレー（デンマーク、スウェーデン）等をはじめとする地域との間で、国際的な都市間競争が激化している¹⁰。

今後、我が国が持続的に成長していくためには、こうした海外のメガリージョン等との競争を念頭に置きながら、三大都市圏間が約1時間で結ばれ一体化するメリットを最大限に活かし、戦略的、重点的な施策展開により、優秀なヒトやモノを集積し、海外からヒトやカネを呼び込む必要がある。

1.4.3. 産業構造の劇的な変化とデジタル化社会

AI、IoT化等の進展による第四次産業革命¹¹によって、経済社会のパラダイムシフト、すなわち産業構造や付加価値の創出のメカニズムの大幅な変化が起きようとしており、これまでの労働集約型、資本集約型社会から、あらゆるものがデジタル化する知識集約型社会に転換していくことが予想されている。我が国もこうした変化に対応し、高度経済成長期から続くこれまでの延長線上ではない、非連続的な構造転換を図りつつ、新たに価値を生み出すことのできる産業の創出により、将来に向けて大きく成長していくことが求められる。

世界では、こうした動きとともに、各産業の分野間の融合が進んでおり、企業の時価総額ランキングの順位を見ると、米国ではGAFA（Google、Apple、Facebook、Amazon.com）と呼ばれるメガ・プラットフォーマーが新たに出現し、中国ではBAT（百度、阿里巴巴集団、騰訊）といった新興企業が成長を遂げるなど、ビッグデータの収集・蓄積等を背景としたIT分野の企業の台頭が著しい¹²。一方、これまで各分野で存在感を示していた国内企業に目を向けると、

⁸ 参考資料 11 頁「訪日外国人旅行者数の推移」

⁹ 参考資料 12 頁「旅行動態の変化の状況」

¹⁰ 参考資料 13 頁「世界のメガリージョン」

¹¹ 参考資料 14、15 頁「第四次産業革命による新たな産業構造の変化」

¹² 参考資料 16 頁「世界の企業の時価総額ランキング」

製造業や銀行業をはじめ上位企業の顔ぶれの変化は小さく、ランキングの順位も海外企業に対し大きく低下しており、世界的な経済の潮流の大きな変化への対応の遅れがその一因となっていると考えられる¹³。加えて、我が国の対内直接投資は、堅調に伸びてはいるものの、世界各国と比べて低水準にとどまっており¹⁴、リニア中央新幹線の開通を契機として、スーパー・メガリージョンのグローバルな期待値を高め、投資を呼び込んでいくことが求められる。

また、一方で、AI、IoT化等の進展により、将来的に雇用のミスマッチが発生すれば、失業者の大量発生や賃金格差の拡大等が懸念されるとの声もある。これを回避するためには、成長市場の労働需要に対応した就労構造とする必要があり、AI、IoT化等に代替されうる業種・職種の労働力等を新たな雇用ニーズに転換し、円滑な労働移動を図ることによって、成長力を保持することが求められる。

1.4.4. 世界に広がる価値観の転換

次の時代につながる世界共通の新しい価値観として、2015年9月、国連サミットにおいて、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指すSDGs（持続可能な開発目標）¹⁵が採択された。これにより、世界的潮流として、ジェンダー平等の達成、生涯学習機会の促進、再生可能エネルギーの活用や新素材の開発等による循環型社会や生物多様性等の重要性に対する認識が高まっている。グローバル競争においてもこうした価値観が重視され、経済効率性のみを重視してきた従来の競争からの方向転換が既に始まっている。

こうした価値観の転換により、例えば、資本集約型社会における商品の評価軸であったコスト、機能性、品質、耐久性、速達性等とは別に、ひとつひとつの製品を手作りする職人が製品に込める思いや地域にある物語等、共感を呼ぶ価値への評価が高まっている。こうした共感を呼ぶ価値はどの地域にもその潜在力があると期待される。加えて、各地域のまちづくりにおいても、画一的な開発ではなく地域の個性を重視しながら、独自の暮らし方や楽しみ方を追求していくことが期待される。

また、1980年代から2000年代前後に生まれた、いわゆるデジタルネイティブで、新たな価値観をもつ、ミレニアル世代と称される新たな世代が出現している。これからのデジタル化社会の時代において、社会のあり方を変容させる世代として注目されている。

¹³ 参考資料 17 頁「国内企業の時価総額ランキング」

¹⁴ 参考資料 18 頁「対日直接投資の推移」

¹⁵ 参考資料 19 頁「SDGs（持続可能な開発目標）」

1.4.5. 我が国が抱える課題と強み

前述の我が国が直面する状況の変化を見れば、経済・産業構造や価値観の転換とともに各国が激しいグローバル競争を展開する中で我が国は後塵を拝し、我が国の経済の国際的な地位も相対的に低下している現状にある。

我が国の総人口は、2008年の約1億2,800万人を頂点として減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えている¹⁶。また、地方から都市への若年層を中心とする流出超過の継続により、人口の地域的な偏在が加速しており、特に東京圏への流入超過による人口の東京一極集中が依然として進展しているほか、地方においては、急激な人口減少と高齢化により、地域のコミュニティそのものや、自然環境、景観、風土等を維持していくことが困難となることが懸念されている。リニア中央新幹線沿線に目を向けると、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、山梨県、長野県、岐阜県の人口が、2040年には対2015年比約20%減となると推計され¹⁷、中間駅周辺地域を中心に、人口減少下においてどのような発展を目指していくべきか検討していく必要がある。

加えて、総人口に占める高齢者の割合は、2040年には35%を超えると推計されており、それに伴う生産年齢人口の減少が懸念されている¹⁸。高齢人口については、特に東京圏では、2015年の854万人から、2040年には1,114万人まで増加することが推計されており、大都市郊外部では、1950～70年代に建設されたニュータウンが多く立地するなど、急速な高齢化の進展による、まちとしての活力の低下等が懸念される。こうした大都市郊外部の高齢者は、これまでの高度経済成長期を支えた人材であり、豊富な知識や経験を有しているが、働く意欲があっても職種のミスマッチによって知識や経験を活かせる仕事に就けないなどの問題が発生している。

また、我が国は、首都直下地震や南海トラフ地震をはじめ、巨大災害のリスクを抱えており、国土の強靱化の推進が必要とされている。

一方で、世界から我が国を見ると、交通・情報通信・エネルギー（グリッド）等、ネットワークの密度が相対的に高いことが特徴として挙げられ、多様な産業の集積や、地域間格差が小さいこと等が我が国の強みと考えられる。東海道新幹線の開業は、これまでの資本集約型、労働集約型社会において、製造業等を中心とした我が国の高度経済成長を加速させる一因となったと考えられるが、リニア中央新幹線の開通を契機とした移動時間の劇的な短縮は、これから迎える本格的な知識集約型社会の時代において、多様な人の対流を活発化させる高速交通インフラとして不可欠な存在となると考えられる。また、リニア中央新幹線は、その速達性に加え、航空機と比較して輸送頻度が高く、輸送量が多いという優位性があり、我が国の高速交通

¹⁶ 参考資料 20 頁「年齢階層別人口の将来予測」

¹⁷ 参考資料 59 頁「リニア沿線都府県別 人口の将来予測」

¹⁸ 参考資料 21 頁「圏域別高齢人口の将来予測」、22 頁「高齢者の活動状況」、23 頁「将来推計人口の年齢構成（1965 年と 2045 年の比較）」、56 頁「都道府県別等 高齢者の有業率」、57 頁「都道府県別等 健康寿命」

ネットワーク全体に変化をもたらす可能性があり、我が国の国土に大きなインパクトをもたらすと考えられる。

世界共通の価値観としてSDGsが広く認識される中、我が国は独自の成長戦略としてSociety5.0の実現を目指しているが、日本の技術が誇る信頼性や安全性に対する意識の高さ等に加え、こうした高密度のネットワークがもたらす強みによって、三大都市圏を中心にスーパー・メガリージョンの魅力を高めていくことが重要と考えられる。

1.5. スーパー・メガリージョン構想のとりまとめにあたって

我が国は、これまで全国総合開発計画（1962年閣議決定）から、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年閣議決定）に至るまで、国土を取り巻くその時々的情勢を踏まえた長期構想を掲げ、国土政策を進めてきた¹⁹。

国民所得倍増計画（1960年閣議決定）を契機として策定された全国総合開発計画以降、国土計画は「国土の均衡ある発展」を常に基本的な目標として掲げ、工業開発を中心とした産業立地の地方分散を強力に進めるとともに、その基盤となる交通通信体系の整備、さらには過疎問題への対処等の施策が進められてきた。また、予想を上回る経済の高度成長の過程においては、大都市における過密対策や機能再編も含め、全国土の開発可能性を拡大する観点から、全国的な高速交通ネットワーク等の基盤整備も順次実施されてきた。こうした施策により、我が国の地域間格差は縮小するとともに、この過程で進展した、国土の主軸となるネットワークの形成、地方の中核・中核都市への諸機能の集積、産業立地の地方展開は、その後の我が国の経済成長に大きく寄与することとなった。

一方で、1980年代に入ると、経済の国際化、情報化、サービス化等の進展を背景に、東京圏への人口・諸機能の過度の集中が顕在化することとなり、第四次全国総合開発計画（1987年閣議決定）以降は、東京一極集中が常に国土政策上の大きな課題となっている。

2015年に策定した第二次国土形成計画（全国計画）においては、前述の我が国が抱える課題等を踏まえ、国土の基本構想として、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」の形成を掲げている。そして、そのための国土構造、地域構造として、コンパクト+ネットワーク（「まとまり」と「つながり」）を掲げ、大都市圏、ブロック中核都市、地方都市、中山間地域等における「小さな拠点」、さらには海外とのネットワークも含めた、重層的な構造の形成を目指している。

¹⁹ これまでに、全国総合開発法に基づき、全国総合開発計画（一全総）（1962年）、新全国総合開発計画（新全総）（1969年）、第三次全国総合開発計画（三全総）（1977年）、第四次全国総合開発計画（四全総）（1987年）、21世紀の国土のグランドデザイン（五全総）（1998年）、国土形成計画法に基づき、国土形成計画（全国計画）（2008年）、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年）を策定。

また、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、大都市圏については、我が国の経済成長のエンジンとして、「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。

リニア中央新幹線の開通は、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、各地域が主体的かつ戦略的な活性化方策を実施することと相まって、人口減少下における新しいビジネススタイル・ライフスタイルを生み出すことが求められており、これまでの価値観に拘泥することなく、未来志向により構想を検討していくことが求められる。

本構想のとりまとめにあたっては、リニア中央新幹線をはじめとした高速交通ネットワークにより生み出される効果を最大化し、スーパー・メガリージョンを我が国の成長力を高めるコアとしつつ、その効果を全国に広く拡大させることを念頭において将来の姿を描き、その実現に向けて目指す方向性と求められる取組について整理した。

第2章 リニア中央新幹線がもたらすインパクト

2.1. 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

近年のデジタル技術の普及によって、人と人とのコミュニケーションは、より気軽に、より簡単に行えるようになったが、大量の情報があふれる環境にあるからこそ、相手との信頼形成が必要とされる場面等においては、これまで以上に、両者が相互に作用し合うヒューマン・インタラクションが最大限発揮できるようなフェイス・トゥ・フェイスによるコミュニケーションが重要視されてきている。

第四次産業革命がもたらすパラダイムシフトにより、各産業の分野間の融合と、モノをつくる社会から価値をつくる社会への転換が進む中、人口減少下にある我が国が持続可能な経済成長を実現していくためには、新たなイノベーションを創出し付加価値を高めることによって、生産性を向上させていくことが求められている。しかし、現時点では明確なコンセプトやロードマップが無い状況であり、既成概念にとらわれない新たなアイデアやビジネスの種（シーズ）を生み出すためには、所属している組織内外の多様な分野の人との積極的なフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションを通じた予定調和なき対流によって、イノベーションを起こすことが重要と指摘されている²⁰。こうした多様な分野の人や情報が集積し、予定調和なき接触が生み出され、結果として予定調和なき対流ができる場である知的対流拠点の存在がさらに重要となってくる。

また、この新たなアイデアやビジネスの種（シーズ）を、新世代の成長産業として発展させていくことが求められるが、この過程においても、ビジネスパートナー同士の信頼や期待感の醸成による投資判断の意志決定、製品の開発段階における精緻な擦り合わせ作業等の局面において、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが不可欠になっている。

リニア中央新幹線の開通によりもたらされる移動時間の劇的な短縮は、こうしたフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの機会を増加させるとともに、人と人との信頼形成や価値をつくるための試行錯誤等に必要交流時間の拡大につながることを期待される²¹。また、高密度の情報インフラネットワークを有する我が国においては、都市だけでなく地方にも大きなチャンスが訪れていると考えられる。これまでの固定観念を捨て、地域の独自の個性を活かして新たな価値を創造し、地方創生につなげていくことが期待される。

²⁰ 国土審議会計画推進部会稼げる国土専門委員会 2019年とりまとめ報告書「新たな時代における「予定調和なき対流」によるイノベーション創出～「地方に到来したチャンス」を最大限に活かした「稼げる国土」の形成～」(2019年4月26日)

²¹ 参考資料 24、25 頁「フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる新たな価値創造の拡大」

2.2. 時間と場所からの解放による新たなビジネススタイル・ライフスタイル

リニア中央新幹線の開通は、将来の人々の働き方や暮らし方にも大きな影響をもたらす可能性を有している。

ICTの活用等により、在宅勤務やモバイルワーク、サテライトオフィスやシェアオフィスでの勤務等、働く場や空間の多様化が既に進みつつあるほか²²、兼業、副業による人材の活用に関心を示す企業も増えてきており²³、将来的には、ジョブ型雇用のように特定の組織にとらわれない働き方が増えていくことが想定される²⁴。

政府が人生100年時代構想を掲げ、一億総活躍社会の実現を目指す中、定年後も働く意欲のある高齢者や、出産後も働き続ける女性が徐々に増えつつあるが、出生率、女性の労働力率は、ともに大都市より地方の方が高い傾向にある²⁵。また、人生100年時代においては、教育（10～20歳代）、仕事（20～50歳代）、引退（60歳代～）といった、これまでの人生のステージのモデルが大きく変わり、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ことが想定される²⁶。社会に貢献していくために必要な、より実践的な能力を学ぶ場として大学の役割の重要性が高まるほか、地方で働きながら都市の大学で学ぶなど、新しい教育の形が生まれる可能性がある。

リニア中央新幹線の開通がもたらす移動時間の劇的な短縮は、AI、IoT化等の進展と相まって、これまでの働き方や暮らし方を制約する要因であった時間と場所から人々を解放し、多様な選択肢をもたらすことで、各世代のビジネススタイル・ライフスタイルに変化をもたらすことが期待される。例えば、単身赴任のように家族が異なる地域で働き、暮らすようなケースにおいても、リニア中央新幹線による通勤によって家族と一緒に暮らせるようになることが新たな選択肢の一つになるなど、男女問わず労働に参画し、子育てとも両立しやすい環境が生まれる可能性がある。また、高齢者が積極的に社会参画していくことで、豊富な知恵や経験が様々な地域や場面において価値創出に寄与する可能性もある。そして、これまで大都市と地方に離

²² 参考資料 26 頁「テレワークの現状」

²³ 参考資料 27 頁「中小企業における人材活用の現状」

²⁴ 参考資料 28 頁「ジョブ型雇用の可能性」

²⁵ 参考資料 29 頁「高齢者の社会参画の可能性」、54 頁「都道府県別 出生率と女性の労働力率」

²⁶ 参考資料 30 頁「人生100年時代における人生ステージモデル」

れて暮らしていた親世代・子世代・孫世代が、リニア中央新幹線を通じて往来が容易になることで、お互いに助け合いながら暮らす近居的な関係を築く可能性も期待される²⁷。

また、働く場や空間の多様化と相まって、人は時間と空間をマルチに活用できるようになり、仕事のほかに、余暇として学び・憩い・地域活動等を楽しむ時間を持ち、そこで得られた経験が仕事に還元されるなど、仕事と余暇のボーダレス化が進む可能性がある。

各地域の暮らしに目を向けると、地方はそれぞれ豊かな自然環境と歴史、文化が相まった独特の景観や風土を形成しているほか、ゆとりある生活空間や子育て環境等、大都市とは異なる魅力を有しており、こうした個性や多様性を重視する価値観の下で、地域の魅力を磨き、維持していくことが求められる。近年、若者世代を中心に都市からの移住の関心が寄せられる²⁸など田園回帰の兆しも一部見られるほか、居住地以外の地域へ関心や関与を深める関係人口と呼ばれる人々が増えてきており、リニア中央新幹線の開通を契機として、ICT等を活用した多様な働き方の普及を積極的に推進することで、大都市に住みながら地方のサービスを楽しんだり、地方から大都市への通勤や通学、大都市から地方への移住、二地域居住など、都市と都市や都市と地方等にまたがる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がある²⁹。

また、地域内外の多様な人材の交流・対流が、新たな価値を創造し、持続可能な社会の構築に寄与していくことも期待される。その際、地域においては、外部から訪れる人材を受け入れるコミュニティの寛容性が求められるとともに、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。

2.3. 海外からの人や投資の積極的な呼び込み

激しいグローバル競争の中で、我が国が経済的に確固たる地位を確立していくためには、優秀なヒトやモノを集積し、海外から企業や人材、投資を積極的に呼び込んでいく必要がある。

²⁷ 参考資料 55 頁「都道府県別 子育て世帯の活動状況」

²⁸ 参考資料 31 頁「移住相談機関の利用者推移」、32 頁「地方への移住の意向と二地域居住に対する関心」

²⁹ 参考資料 33 頁「新しいビジネススタイル・ライフスタイルの実現」、34 頁「都市と農村が融合した新しいリージョンの形成」、35 頁「新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期利用率」

とりわけ、我が国の経済を牽引する三大都市圏においては、第3章(3.2.)において後述するように、首都圏の国際・金融機能、中部圏のものづくり産業とそれを支える研究開発機能、関西圏の歴史・文化、医療・ライフサイエンス分野の研究開発機能等、それぞれが個性を有しており、これらの個性を活かして海外から見た投資環境としての魅力を向上させることが求められる³⁰。また、このような経済的な視点に加えて、世界共通の価値観であるSDGsも重ねつつ、都市としての暮らしやすさ等も追求していく必要がある。例えば、中部圏、関西圏においては首都圏に比べ居住等にかかるコストが低く通勤時間が短いこと、中間駅周辺地域においては豊かな自然と共生したライフスタイル等を、首都圏には無い特徴として捉え、新たなビジネススタイル・ライフスタイルを実現し、海外にアピールしていくことが期待される³¹。

海外企業は、日本に対して研究・開発拠点としての魅力を感じており、国内の各研究拠点が、先進的な研究開発を進めることにより、個性を磨き、拠点性を高め、さらにリニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークがつながることで、国内、海外から新たなビジネスを求める人々が集まり連携するナレッジ・リンクが形成される可能性がある。スーパー・メガリージョン全体が新たな価値と成長産業を生み出し、それを世界に展開していく成長のプラットフォームとなることが期待される。

近年は、観光が日本経済を牽引する主要産業に成長しつつあり、訪日外国人旅行者の地方への来訪・滞在の拡大は、訪日外国人旅行消費額の増大につながることから、地域経済の活性化に資するものと考えられる。また、2018年の地方での外国人延べ宿泊者数は3,636万人泊となり、この4年間で約2.3倍に増加するなど、訪日外国人旅行者の地方への誘客が進んでいる³²。リニア中央新幹線が開業し、全国に広がる高速交通ネットワークとつながることで地方へのアクセスが改善され、訪日外国人旅行者のゴールデンルートから地方への誘客がさらに促進し、その経済効果の全国への波及が加速度的に進むことが期待される。また、外国人リピーター数が増加し、旅行のニーズが多様化する中、語学力やホスピタリティに関するマネジメント能力に優れた人材の活用等によって、質の高いサービスを提供していくことが求められるが、例えば、大都市郊外部の高齢者が、自らの知識や経験を活かし、観光を支える人材として参画することなども期待される。

³⁰ 参考資料 36、37 頁「日本で事業展開する外資系企業へのアンケート調査」、38 頁「国際会議開催件数ランキング」、61～63 頁「リニア沿線都府県別 産業の特化係数」

³¹ 参考資料 58 頁「都道府県別等 住宅延べ面積」、60 頁「リニア沿線都府県別 小売物価の地域差指数」、64 頁「リニア駅周辺地域の用途別土地利用(東京都・名古屋市間)」

³² 参考資料 39、40 頁「訪日外国人旅行者の地方への波及」

2.4. 災害リスクへの対応

30年以内の発生確率が70%程度とされる首都直下地震、70～80%とされる南海トラフ地震の切迫や、雨の降り方の局地化、激甚化、集中化に伴う風水害、土砂災害の頻発等が懸念される中、国民の命と暮らしを守ることが喫緊の課題となっている。

三大都市圏は世界でも有数の人口集積地域であり、我が国の国民生活及び経済社会を支える大動脈として、これまで東海道新幹線が三大都市圏間的高速かつ安定的な旅客輸送を担ってきた。リニア中央新幹線の開通は、その優れた速達性と地震災害時の安全性から、東海道新幹線及び北陸新幹線とともに、三大都市圏を結ぶ大動脈の多重化をもたらし³³、東名・新東名高速道路をはじめとする高速道路等の道路ネットワークと有機的につながることで、国土の骨格に関わる高速交通ネットワークの多重性・代替性を強化し、持続的なヒト、モノの流れを確保することが期待される。

また、今後、首都直下地震や南海トラフ地震等による被害を最小化し、迅速な復旧・復興を可能にする観点から、東京圏に集中する人口及び企業の中核機能等の分散や、首都機能をはじめとする中枢管理機能のバックアップ体制の整備等に寄与することが考えられる。

³³ 参考資料 41 頁「大動脈の二重系化による災害リスクへの対応」

第3章 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

3.1. スーパー・メガリージョン構想の目指す方向性

グローバル競争の方向性そのものが、経済効率性のみを重視する価値観から、SDGs の考えを共有する多様な社会的課題の解決を重視する価値観へと大きく転換しており、我が国もこうした価値観に基づき、これまで培ってきた技術を新世代の新たな産業へと発展させ、世界の社会的課題を解決していくことにより、グローバル社会に貢献していく。例えば、我が国が直面している異次元の高齢化の課題は、今後、世界各国でも社会問題化することが懸念されており、課題先進国として対応方策の先行モデルを構築するなど、我が国の現在の課題を将来の世界をリードする強みに転換させていくことが求められる。

人口減少下にある我が国においては、新たなイノベーションにより価値を創造していくことが不可欠であり、スーパー・メガリージョンの形成により、我が国の成長を牽引する三大都市圏のポテンシャルをより一層高め、相互の連携を強化することで、巨大経済圏としての一体化を図るとともに、国内、海外のヒトの対流を活発化することで、全国各地で多様な関係人口を増やし、新たな価値を創造していくことを目指す。

このようにして、我が国の経済発展と社会的課題の解決を一体的に実現することで、スーパー・メガリージョンが“人口減少にうちかつこれからの時代に相応しい我が国の新しい成長を牽引していくコア”となっていく。そして、スーパー・メガリージョンの形成により、首都圏に人口・諸機能が集中する国土構造から、複数の圏域が多重なネットワークによって結ばれ、多様性と代替性で相互につながる巨大なコアを有する国土構造へと変革する³⁴。

³⁴ 参考資料 42 頁「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」

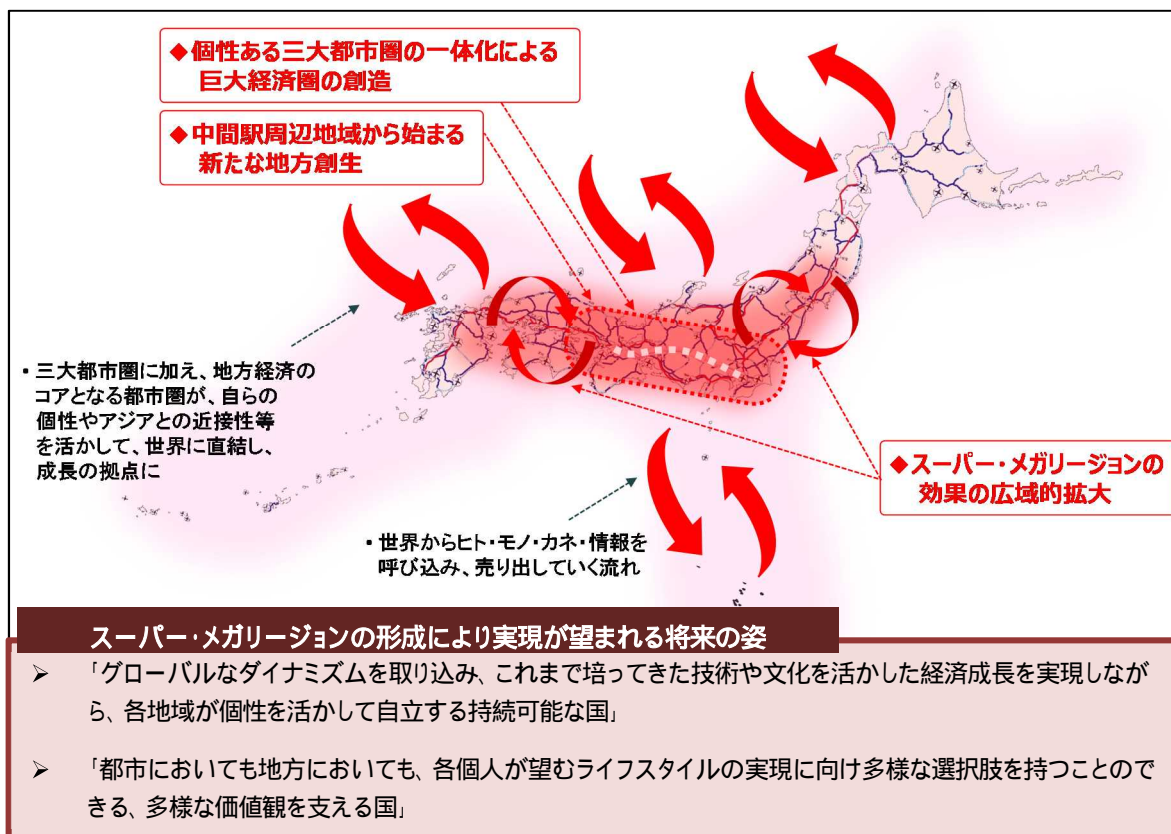


図: スーパー・メガリージョン形成のイメージ

3.1.1. 新たな価値を生み出すスーパー・メガリージョンとなるために

スーパー・メガリージョンの形成により、国際競争力を強化するためには、新たな価値を創造し、我が国がこれまで培ってきた技術を新世代の新たな産業へと発展させていく必要がある。

リニア中央新幹線の開通を契機として、多くのヒトが予定調和なき対流を起こす知的対流機能を創出し、人材育成等により強化することで、国内、海外のヒトの流れを活発化させる。これにより、圏域を越えた人的ネットワークを拡大し、全国の個性を結びつけることによって、各地で価値創造を図っていく。そして、三大都市圏、中間駅周辺地域をはじめ全国の個性ある産業クラスター（企業・大学・研究機関等の集積拠点）同士が、産業分野と圏域の垣根を越えて相互に連携するナレッジ・リンクを形成し、我が国全体の成長へとつなげていく。

こうして多様な対流を生み出し、新たな価値を創造することによって、国内、海外からさらに多くのヒト、モノ、カネ、情報を集め、経済発展と社会的課題の解決を一体的に実現し、これからの時代に相応しい新たな成長を実現していく、正のスパイラルを生み出していくことを目指すものとする。

3.1.2. 持続可能な社会を形成するスーパー・メガリージョンとなるために

リニア中央新幹線の開通がもたらす移動時間の劇的な短縮は、AI、IoT化等の進展による技術革新と相まって、時間と場所から人々を解放し、人生に多様な選択肢をもたらすことが期待される。スーパー・メガリージョンの形成は、通勤・通学・労働・家事・育児・介護等に費やす時間を短縮し、学ぶための時間や楽しむための時間を新たに生み出すことで、ビジネススタイル・ライフスタイルの転換に寄与するほか、居住地の選択をはじめとして多くの人々が柔軟に行動するようになることで、都市や地域の形や求められる役割を大きく転換させていく。

こうした新たなビジネススタイル・ライフスタイルへの転換を後押しするためには、例えば、長期型雇用を前提とした社会保障システム等、現在の我が国を支える様々なシステムを将来を見据えて転換させていくことが必要となる。また、産業界においても、仕事や雇用のあり方をいち早く転換させていくことが企業の枠を越えた知的対流を生み出し、イノベーションによる生産性向上を加速していくものと考えられる。

これらの実現により、誰もが自らの望むビジネススタイル・ライフスタイルを享受できるようになることが期待されるが、男女問わず労働に参画でき、子育てとも両立しやすい都市、地域を形成することによって、それを出生率の向上等につなげていくなど、人口減少時代における明るい兆しとなっていくことが求められる。各地域の個性や多様性を重視する価値観の下で、このようなヒトの対流を活発化させていくことで、各地域の魅力を磨き持続可能な地域として次世代へとつなげていく、正のスパイラルを生み出していくことを目指すものとする。

3.1.3. グローバルマーケットで羽ばたくスーパー・メガリージョンとなるために

スーパー・メガリージョンが世界の中で存在感を発揮していくためには、世界の主要都市圏と有機的につながり自らも発展していくことが求められるが、そのためには、特に三大都市圏を中心に、世界を先導する我が国のコアとして、我が国の国際競争力を抜本的に増強していくことが必要である。

その際、国内マーケットのみに目を向けるのではなく、海外を含めたマーケットで評価されるサービスやシステムを提供することが最も重要であり、新世代の新たな産業を生み出して、グローバルマーケットの中で我が国が強みを発揮していくことが求められる。

我が国が経験した失われた20年と呼ばれる経済低迷期の背景の一つには、国内マーケットの中で独自に優れた製品を開発しても、技術基準や契約制度の違いからグローバル競争の中で孤立してしまい、海外の汎用性の高い製品との生存競争に敗れてしまうというガラパゴス化があり、産業構造の劇的な変化とともに各国がビッグデータの収集・蓄積等を背景とした激しいグローバル競争を展開する中、我が国が後塵を拝する一因ともなった。我が国は、Society5.0という日本の技術の強みを活かした成長戦略を描いているが、日本が世界に対して新世代のビジネスモデルを示し、今後のグローバル競争の方向性そのものを決定づけるような存在へと変

貌していくためには、こうした技術面でのイノベーションに加え、国内制度や商慣行等のソフト面も含めて「内なる国際化」を進めていくことが不可欠であり、我が国の経済界や社会の根底にある、一つの地域、企業、組織の枠にとらわれがちな文化から脱却し、多様な主体による連携や、世界で活躍できるグローバル人材の育成等を進めていくことが求められる。加えて、まちづくりにおいては、優れたビジネス環境に加え、医療、教育等、外国人にも優しい居住環境を提供するなど、リニア駅と中心市街地が連携しながら、都市として豊かなライフスタイルを追求することが重要となる。

こうした取組の推進によって、経済発展と人口減少社会における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を構築し、それを積極的に世界に発信し展開していく、正のスパイラルを生み出していくことを目指すものとする。

3.2. 個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造

3.2.1. 目指す方向性

三大都市圏については、人口7千万人を超える市場規模を有する巨大経済圏となり、各都市圏の主要国際空港、国際コンテナ戦略港湾等のゲートウェイを通じて、世界から先進的な企業・技術・人材等と呼び込みながら、我が国の経済発展のコアとして持続的に成長していくことが期待される³⁵。

一方で、三大都市圏が単にリニア中央新幹線で結ばれることだけで、一体的な巨大経済圏に変貌し、国際競争力を増強できる訳ではない。重要なのは、これまでの延長線上ではない全く新しい発想に基づくイノベーションを生み出すことであり、我が国が世界に対して新世代のビジネスモデルを示す存在となるため、「内なる国際化」等に向けた取組の推進に加え、各都市圏が将来を見据えながら自らの個性を際立たせ、さらに伸ばすことによって、それぞれの分野の優れた海外企業や人材に選ばれる魅力ある都市圏を形成し、三大都市圏間の対流を活発化させることで、スーパー・メガリージョンの核となる“個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造”を目指す。

3.2.2. 首都圏の個性と展開されるべき地域戦略

首都圏は、我が国の人口及び企業の中核機能の多くが集積し、これまでの我が国の成長を牽引してきた³⁶。東京都では、アジアヘッドクォーター特区等の取組により、欧米の多国籍企業

³⁵ 参考資料 43 頁「空港別 入国外国人数の推移」、44、45 頁「三大都市圏別 港湾の利用状況」

³⁶ 参考資料 46 頁「都道府県別 資本金 100 億円以上の企業の立地状況」

やアジアの成長企業の事業統括部門や研究開発部門の誘致が進められ、外資系企業の約2割が立地している。外国人留学生についても約4割が東京に集中している³⁷。このように、東京は国際経済都市としての地位を築いている。また、産業面では特に情報通信サービス業、金融業、広告業が集積しているほか、大学発ベンチャー企業の約3割が東京に集積している³⁸。

品川駅・田町駅周辺地域では、国際交流拠点の形成に向けた都市再生が進められており、国内外のグローバル企業や成長する海外企業の集積に向けた企業誘致、グローバルな活動拠点に相応しい居住・滞在環境の整備に加え、広域アクセス性を高めるための鉄道在来線ホームの移設によるリニア中央新幹線との乗換利便性の向上、輸送容量の増大、羽田空港とのアクセス性の向上等、駅機能の強化に向けた取組が推進されている。

また、東日本方面に目を向ければ、北海道、東北圏、北陸圏の各地域を結ぶ新幹線6路線が首都圏に乗り入れており、これらの路線の結節点となる大宮駅周辺地域を中心に、スーパー・メガリージョンの東の玄関口としての対流機能の創出に向けた取組が進められている。

我が国の国際競争力を高めていくためには、東京を中心とした圏域内の複数の国際ビジネス拠点を中心に、グローバル企業や外国人人材に対し優れたビジネス環境を提供し、国際・金融機能をはじめとしたグローバルな経済都市としての機能強化を目指すことが求められる。

加えて、首都圏に集積する情報通信・広告サービス・金融等の企業が、マーケティング・デザイン・販路・資金調達といった能力を活かして、全国の企業が生み出す商品の価値をともに磨き上げ、世界に向けて広く発信していくことで、大きな相乗効果を生み出す、いわば、地方創生と国際競争力向上を組み合わせ、新たな成長プラットフォームとしての機能をもつことが期待される。

3.2.3. 中部圏の個性と展開されるべき地域戦略

中部圏は、三大都市圏の中心、本州のほぼ中央に位置し、名古屋駅を起点とした2時間交流圏人口は、リニア中央新幹線の全線開業時で約8,300万人と全国最大規模となり、その中心となる名古屋駅は、都市間高速鉄道、都市間在来線、私鉄、地下鉄等9路線が集結する一大ターミナルである³⁹。

こうしたポテンシャルを最大化するため、名古屋駅では、リニア中央新幹線の開業に向けてハブ機能を一層強化していくために、東海道新幹線及び鉄道在来線への乗換や中部国際空港へのアクセス等の利便性向上を図るとともに、駅に近接した高速道路ランプの整備によるリニア駅を拠点とした道路ネットワークの拠点としての機能強化が計画されており、スーパー・ター

³⁷ 参考資料 47、48 頁「都道府県別 外資系企業の立地状況」、51 頁「都道府県別 外国人留学生数」

³⁸ 参考資料 49 頁「都道府県別 大学発ベンチャー企業の立地状況」

³⁹ 参考資料 98 頁「各駅からの1時間・2時間圏域について(名古屋)*リニア開業後」

ミナル化に向けた着実な整備が求められている。また、名古屋駅周辺・伏見・栄地域にまたがる都市再生等により、リニア駅と中心市街地が一体となった魅力ある都市の形成に向けた取組が進められている。

中部圏には、これまで世界のものづくりの中心地として発展してきた歴史があり、現在も自動車産業、航空機産業をはじめとする多様なものづくり産業が集積している。一方で、主力の自動車産業では、電動化、自動運転、コネクティッド、シェアリング等、大きな変革期を迎え、産業の転換無しでは生き残れない危機に直面しており、こうした危機意識の下、AI、IoT等をはじめとするデジタル技術分野との融合により、生産性向上と高付加価値化を実現し、新世代の成長産業を創出していくことが強く求められる。

こうした背景を踏まえ、中部圏では、圏域内外からのイノベーション人材の集積を図るとともに、都市空間・生活空間での実証実験等を通じて、社会に求められる新たなサービス・システムを提供していく産業の革新・創造拠点へと発展し、世界をリードする地域として、スーパー・メガリージョンの成長を押し上げていくことが求められる。そのためには、中心都市である名古屋市とそれを取り巻く多様な機能を持つ地域が相互に連携した重層的なものづくり基盤を活かすことが重要であり、圏域内の主要都市間の移動の速達化や、アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区の取組に代表される、産業の広域連携が不可欠である。

2026年には、国際メガスポートイベントである第20回アジア競技大会が愛知・名古屋で開催される。大会開催は都市イメージの向上やスポーツ振興、インバウンドの促進、国際交流の推進など様々な分野に効果をもたらし、中部圏の成長の起爆剤となるとともに、リニア中央新幹線の開業後には、これらの効果はさらに高まることが期待される。

また、中部圏に加え、北陸圏など隣接する圏域とのアクセス向上を図ることで、更なる広域的な発展が期待される。例えば、日本海側から熊野灘までを含む広域圏域が形成されることで、山・森林・川・海等、多様な地形と自然を有する地域が広がり、各地域の資源や魅力を活かしながら、首都圏とも関西圏とも異なる個性を有した圏域に発展していくことが期待される。

3.2.4. 関西圏の個性と展開されるべき地域戦略

関西圏には、古くからアジア諸国との文化・経済交流の歴史がある。関西国際空港における外国人入国者数は、2010年の175万人から2017年には716万人まで、約4.1倍に急増しており、その9割以上をアジア圏が占めている⁴⁰。また、我が国の重要文化財のうち約4割が関西

⁴⁰ 参考資料 43 頁「空港別 入国外国人数の推移」

圏に集積し、5つの世界文化遺産を有するなど、歴史・文化や豊かな自然等の魅力に溢れており、文化庁の京都への移転も決定しているほか、こうした伝統的な文化に加え、関西の人々のフレンドリーさや、アジア諸国の賑わいにも似たまちの活気等が、関西圏独自の魅力として多くの訪日外国人旅行者を引き寄せる原動力となっている⁴¹。

産業面では、京阪神地域が関西イノベーション国際戦略総合特区に位置付けられており、けいはんな学研都市、神戸医療産業都市、中之島地区等、医療・ライフサイエンス関連の優れた大学や研究機関、医薬品・医療機器等に関連する企業が数多く集積・計画している。また、技術・技能に強みをもつ中小企業が集積し、ニッチな分野において高い世界シェアを有するなど、我が国のものづくりの競争力を支えるグローバルニッチトップ企業として活躍している。

新大阪駅については、東海道新幹線、山陽・九州新幹線に加え、今後、整備される北陸新幹線、リニア中央新幹線等との乗換利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図ることで、新幹線ネットワークのハブ機能を強化していくこと（地方創生回廊中央駅構想）が求められる。加えて、新大阪駅、中心市街地を經由して関西国際空港に至る、なにわ筋線の整備が進められており、空港へのアクセス向上を実現させる南北の対流軸となることが期待されるほか、淀川左岸線2期・延伸部等、高速道路ネットワークのミッシングリンクの解消により、空港、港湾や内陸部との対流を活発化させることが求められる。

まちづくりについては、新大阪駅周辺の地域一体の都市再生に向けた取組に加え、うめきた地区等における新たな拠点整備が進められており、イノベーションハブとしての発展とともに、新大阪駅周辺地域との広域拠点化が求められる。また、臨海部では、夢洲地区において2025年大阪・関西万博（日本国際博覧会）の開催が決定しており、それを契機として新たな国際交流拠点へと発展させていくことで、新しいビジネスにつながる技術等を世界に発信するなど、関西圏のグローバルな成長を加速させていくことが求められる。

以上のように、関西圏は、アジアと共に進化する国際ハブ都市圏としてのポテンシャルを活かし、観光交流に加えビジネス交流の活性化を目指すとともに、圏域内に集積する医療・ライフサイエンス分野の拠点間の連携強化によって、スーパー・メガリージョンの成長を押し上げていくことが期待される。また、上記の新幹線ネットワークや高速道路ネットワーク等による西日本及び日本海側とのアクセス向上に加え、例えば、西日本の共通資産である瀬戸内海をテーマとした歴史・文化、産業、交通、クルーズ観光などの連携により、中国圏、四国圏、九州圏との対流を促進していくことが求められるほか、将来的には日本海側や、紀伊半島、四国、九州との連携強化により経済を活性化していくなど、スーパー・メガリージョンの西のコアとして、その効果を西日本全体に拡大させることが求められる。

⁴¹ 参考資料 53 頁「都道府県別 重要文化財の立地状況」

3.2.5. 求められる取組

主要国際空港とリニア中央新幹線等を通じて国内外のヒト、モノ、カネ、情報を集め、スーパー・メガリージョンの核となることが期待される三大都市圏においては、新たな国際ビジネスを生み出す環境づくりが求められるが、そのためには、リスクを受け入れる文化を醸成し、イノベーションを次々と生み出す仕組みとして、知的対流促進機能を創出し、強化していくことが重要となる。イノベーションを先導するコーディネーターを要に、起業家、スタートアップ企業、大学、投資家等がオープンな環境で協働できる近接性と集積を重視した、イノベーションディストリクト⁴²の形成により、都市における高密度な知的対流が生まれることが求められる。こうした取組によって、例えば、三大都市圏に数多く集積するベンチャー企業に対する投資を集めることにより、海外で台頭するメガ・プラットフォーマーに対抗できる未来の大企業に育てていくことも期待される。また、リニア中央新幹線の開通による圏域間の時間距離の短縮により、更なる知的対流効果が期待され、各都市圏の周辺都市、ひいては日本全体の知的対流効果拡大に発展させていくことが求められる。

各都市圏では、リニア中央新幹線の開通を見据えた鉄道在来線との乗換利便性の向上、高速道路との直結性の確保、主要国際空港へのアクセス向上、圏域内の主要都市との移動の速達性の強化等、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に向けた取組を進める。また、それに加えて、世界と直結し、世界の成長や新たな需要を取り込み、海外からの投資先や中核企業の海外進出の拠点等として機能し、人や大学の集積する魅力ある拠点となるよう、都市再生等、コンパクトかつ都市の集積効果を最大限に引き出す取組を一層推進していくことが不可欠である。さらに、現在、自動運転をはじめとした交通分野の技術革新が急速に進展しており、将来的には、ICT活用によるクラウド化により、すべての交通手段を1つのサービスとしてシームレスにつなぐMaaS (Mobility as a Service) の進展など、新たなモビリティ技術の活用が期待されるほか、ビッグデータの分野横断的な活用等により、世界最先端の実装ができる都市として発展することでスーパー・メガリージョンの魅力を世界にアピールすることも期待される。

三大都市圏をつなぐ鉄道ネットワークについては、リニア中央新幹線、北陸新幹線の整備を着実に進めていくことで、東海道新幹線とともに大動脈の多重化を実現する。また、高速道路ネットワークについては、ダブルネットワークの安定性・効率性をさらに向上させるため、高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据えた新東名・新名神など高速道路ネットワークの整備・機能強化を行うほか、三大都市圏環状道路やスーパー・メガリージョンと地方の各都市を連絡する高速道路等の整備を着実に進める。

⁴² イノベーションディストリクト (Innovation District) : 起業家、スタートアップ、大学、カタリスト、投資家等がオープンな環境で協働できる「近接性」と「集積」を重視し、コンパクトな都市形成を目指す都市経済対策。詳細は、国土審議会計画推進部会稼げる国土専門委員会 2019年とりまとめ報告書「新たな時代における「予定調和なき対流」によるイノベーション創出～「地方に到来したチャンス」を最大限に活かした「稼げる国土」の形成～」(2019年4月26日)を参照。

三大都市圏の一体化に向けては、東京・名古屋・大阪がリニア中央新幹線を活用していかに緊密につながるができるかという視点から、都市再生等のまちづくりが進められる段階においても、互いの整備方針について視野に入れつつ、圏域を越えた連携体制が構築されることが求められる。これにより、例えば災害リスクへの対応として、大動脈の結節点となるリニア駅周辺を含む各都市の防災機能の強化の取組と相まって、首都直下地震や南海トラフ地震等の被害を最小化し、首都機能をはじめとする中枢管理機能のバックアップ体制の整備等に寄与することが期待される。

また、三大都市圏と中間駅周辺地域との連携を深めることによって、例えば三大都市圏におけるビジネス拠点としての魅力に、中間駅周辺地域における観光等の魅力が合わさるような象徴的なプロジェクトを立ち上げ、推進していくことで、海外から訪れたいくなる世界でオンリーワンの魅力を有する広域圏域を形成していくことが期待される。

こうした取組により、それぞれの都市圏が世界で存在感を発揮しながら相互に連携し合う一体の巨大経済圏となり、それが国際的に認知されていくことによって、世界からヒト、モノ、カネ、情報を集める原動力となっていくものと考えられる。そして、こうした取組の推進によって培われたノウハウは、将来、海外のメガリージョン等との競争における我が国の強みとなっていく可能性がある。

3.3. 中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生

3.3.1. 目指す方向性

リニア中央新幹線によって三大都市圏が結ばれることにより、その間に位置する中間駅は、多様な人材が活発に行き交いクリエイティブな交流が生まれる、三大都市圏とは異なる新しい知的対流拠点となる可能性を秘めている。そして、そこで創出される高度な付加価値が、周辺地域の魅力と融合することで、地域の強みを活かした新しい産業の創出や、既存産業の高付加価値化に寄与することが期待される。

また、近年、地方の豊かな自然環境や景観、食文化等が、インバウンド旅客など域外を含めた多様な視野から、当該地域の魅力として再認識されてきており、中間駅周辺地域においてもこうした機会を活かしていくことが期待される。これに加え、中間駅周辺地域は、リニア中央新幹線による劇的な時間短縮により、ICTを活用した多様な働き方やジョブ型雇用等の普及と相まって、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など、新たな居住の選択肢を提供する地域に発展していくことも期待される。

多くの中間駅周辺地域は、都市の規模も小さく、交通利便性も高くないのが現状であり、リニア中央新幹線の開通によるインパクトは爆発的なものになると考えられることから、各地域

にもたらされるインパクトを地域として望ましい方向に適切に誘導していくことが求められる。

そのためには、中間駅に共通する課題や目的を共有しながら、各地域単独での取組に加え、リニア中央新幹線による東西方向の連携軸を通じた、三大都市圏や他の中間駅周辺地域との対流を活発化することによって、地域間で相乗し補完し合う魅力的かつ持続的な圏域を形成していくことが求められる。また、各中間駅から南北方向に伸びる高速道路ネットワークによって広域圏を形成し、太平洋側の各都市とつながることで、人流、物流のリダンダンシーを強化し、太平洋側の都市をバックアップする機能を持つことが可能となる。こうした、自治体の境界を越えた広域的な連携を推進することで、“中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生”を目指す。

3.3.2. 各中間駅周辺地域の個性と展開されるべき地域戦略

神奈川県駅（仮称）は、相模原市の中心拠点の一つであり複数の鉄道在来線が結節する橋本駅周辺地区への整備が計画されている。同地区は、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）相模原ICから約5kmという立地にあり、圏央道を南北軸として、神奈川県の県央・湘南地域及び東京都の一部にまたがる人口約280万人の規模を有する首都圏南西部圏域を形成している。当該圏域には多数の大学や研究機関等が集積しており、生活支援ロボットの実用化に向けた研究開発や多様な実証実験を促進する、さがみロボット産業特区の取組が進められるなど、首都圏の成長を牽引する産業交流拠点としての発展が期待されているほか、圏央道と高速バス等を活用した広域交通ネットワークの拠点となり、広域的な物流ネットワークや観光ルートを形成していくことなどが期待される。こうしたポテンシャルを活かすため、リニア駅が設置される橋本駅周辺地区と在日米陸軍相模総合補給廠の一部返還地の利用が計画される相模原駅周辺地区を一体の広域交流拠点とするまちづくりが進められている。

山梨県駅（仮称）は、甲府駅から約7kmの甲府市南部への整備が計画されている。周辺は東西に走る中央自動車道とスマートICで直結することが計画されているほか、県西部を縦断し静岡県や長野県とを結ぶ中部横断自動車道、関越自動車道に連絡する西関東連絡道路を有機的に連結する新山梨環状道路の整備により、県内外とのアクセスが格段に向上する地域である。山梨県では、燃料電池関連企業の一層の集積をはじめ、大規模展示場・会議場やAI、IoTなど第四次産業革命関連企業の誘致、新たなビジネスチャンスを創出するスタートアップ企業の起業支援、医療機器産業の集積等の取組を進めることとしており、これまでの世界文化遺産の富士山等の豊かな自然や果樹農業、ワイナリー等を利用した多様なツーリズムのさらなる推進に加え、高度な交通ネットワークを活かした地域戦略の推進が期待される。また、恵まれた自然環境と大都市の利便性を享受する豊かで潤いのある生活や多様な働き方の実現等、新たなライフスタイルを展開していくことが期待される。

長野県駅（仮称）は、飯田市の北部に位置し、飯田市街地から北東に約3 kmの地点への整備が計画されている。中央自動車道へのスマートICの整備により、長野県の南の玄関口としての機能をもつほか、静岡県浜松市まで伸びる三遠南信自動車道の整備により、三遠南信地域にとっての北の玄関口として機能し、伊那谷さらには長野県全体への波及効果が期待される。飯田市では、全国の大学や研究者との連携会議（学輪IIDA）等を通じ、多様な人材が地域と連携してまちづくりに参画する知のネットワークづくりや、若者の地元定着のため、高校生に地域を愛し理解して地域に貢献する人材になってもらう取組（地域人教育）が進められており、こうした共創の場づくりが、地域における新たな価値創造に寄与している。また、航空宇宙産業分野をはじめ、地域産業の高度化・高付加価値化に向けた研究開発・イノベーションの拠点づくりが進んでおり、産業振興と人材育成の拠点（エス・バード）を整備し、他地域との広域連携によって中部圏を核とするアジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区やナレッジ・リンクの一翼を担う、田園型学術研究都市（高付加価値都市圏）づくりに向けた取組が進められている。

岐阜県駅（仮称）は、中津川市の中心市街地から西に約5 km離れたJR中央線美乃坂本駅に隣接する地点への整備が計画されており、長野県木曾・松本地域、及び愛知県北東部も利用圏域となる。周辺では、中央自動車道から分岐し下呂市を経て郡上市の東海北陸自動車道までを結ぶ濃飛横断自動車道や、リニア駅と中心市街地を結ぶ東濃東部都市間連絡道路が計画されている。観光面では、東美濃地域や木曾地域の自然、歴史文化、産業等の地域資源を活かした広域観光振興の取組や、下呂温泉や飛騨高山への誘導等の取組が進められており、地域内の観光交流の活性化が期待される。産業面では、名古屋圏に近接する優位性から、これらの高速道路に近接するエリアを中心に、製造業の工場立地や本社機能移転に向けた取組が進められている。

名古屋市・大阪市間の地域については、国家的視点から財政投融資を活用することにより、リニア中央新幹線の開業時期を最大8年間前倒しすることが決定している。既に各地で地域産業と新技術の融合による新たな産業・価値の創出に向けた取組等が進められているほか、伊勢志摩等の雄大な自然景観や京都・奈良等の歴史・文化遺産など、国際的にも認知度の高い地域資源を活かした観光交流の促進等、積極的な地域戦略が展開されている。また、南北方向に伸びる道路の整備が進められるなど、リニア中央新幹線の開通による効果が広く波及することが期待される。リニア中央新幹線の開業に向けて、こうしたポテンシャルを最大限発揮するため、早期に各地の地域づくりや高速交通ネットワークの形成のために必要な取組を、より確度を高めスピード感を持って進めていくことが求められ、中部圏及び関西圏の成長の一翼を担い、スーパー・メガリージョンに新たな多様性をもたらす地域となっていくことが期待される。

3.3.3. 求められる取組

多様な対流による価値創造に向けては、地域の強みを活かした産業を育成するとともに、圏域を越えた人的ネットワークの構築、産業クラスター同士の連携によって、新世代の新たな産業へと発展させていく。三大都市圏との連携により、例えば、航空宇宙産業クラスターの研究拠点同士の共同開発による連携や、大学のサテライト機能など学術的な機関との連携を強化することで、産業の集積力を一層高めていくことが期待されるほか、情報通信・広告サービス・金融等の企業との連携により、地域の企業が生み出す商品の価値をともに磨き上げ、世界に向けて広く発信していくことも期待される。また、フルーガル・イノベーション⁴³の発想で、本質的な機能そのものに着目し、新興国等のニーズに対応していくなど、地域の企業が持つ技術を活かして、グローバルマーケットを舞台に飛躍していくことなども期待される。

地域独自の豊かなライフスタイルの形成に向けては、自然豊かな居住環境・多様なツーリズム・社会参画のプラットフォーム等の形成に向けた取組を推進していく。例えば、地域と大都市住民の交流の促進を通じて、余暇や生きがいを充実させるような新たなライフスタイルとして、地域の食文化や農業をテーマとした参画型のプラットフォームをつくり、大都市や郊外で増加する高齢者を呼び込み社会参画させるような取組によって、地域間の交流・対流を促進することなどが考えられる。また、地方の魅力となる豊かな自然環境や景観、食文化等は、農業等が創り出していることを踏まえ、それらの産業を持続させることが求められる。

こうした取組を加速させるためには、地域内の人々の主体的取組と、地域外の人材の知見を融合するような、多面的かつ密接な連携・協働が求められ、様々なアイデアを出し合うことで地域のシンボリックなプロジェクトを形成し、地域づくりを推進していくことが求められる。多様な主体の参画の拡大に向けては、都市とは異なる地域本来の魅力を大切にする価値観をもち、その地域に関心や関与を深める人材とのネットワークを広げるアプローチ等により、関係人口を拡大させていくことが求められる。また、このような取組において、地域内の若者にも積極的な参画を促すことで、地域を愛し地域に貢献する地域人材を育成していくことが求められる。

このように、中間駅周辺地域は、活発な知的対流と地域の魅力に即した豊かなライフスタイルが結びついた、新たな拠点に発展していく可能性を秘めているが、更なる発展の可能性として、上記の取組が相まって、全国から研究者や学生等の若者を含むクリエイティブな人材を引き付ける地域へと発展することで、例えば、最先端の技術や研究、積極的な社会実装等を通じて、Society5.0が目指す地域の課題の解決や持続可能な社会の形成に貢献するなど、独自性と先進性に優れた質の高い地域として、革新的技術の集積と周辺の豊かな自然環境と融合した全く新しいコンセプトのライフスタイルを世界に発信していくことが期待される。

⁴³ フルーガル・イノベーション (Frugal Innovation) : 余計な飾りを取り除き、本質的な機能そのものに立ち返ることで、特に新興国等の人々のニーズを満たそうという発想。

3.4. スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大

3.4.1. 目指す方向性

我が国がこれまで進めてきた全国の高速交通ネットワークの整備により、三大都市圏および地方圏間の経済の連関性は高まってきているが、スーパー・メガリージョンの形成を契機に、首都圏、中部圏、関西圏を起点とした対流をさらに活発化し、拡大していくことが必要である。そのため、対流の原動力となる全国各地の個性同士を結び付けていくことによって“スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大”を目指す。

3.4.2. 求められる取組

全国各地の個性を結び付けていくためには、広域連携により圏域を越えた人的ネットワークの拡大を進めていくことが重要であり、そこで結ばれた個性同士の対流を活発化させるため、リニア駅を交通結節の核とした広域的な新幹線ネットワークや高速道路ネットワークを形成する。特に、リニア中央新幹線の終点となることが想定される新大阪駅においては、地方創生回廊中央駅構想の推進により、スーパー・メガリージョンの効果を西日本や日本海側に大きく拡大させていく役割を担う。新大阪駅を拠点に新幹線等の高速交通ネットワークを作り上げることで、日本全国、北から南まで、地方と地方をつなぐ地方創生回廊を創り上げ、地方に成長のチャンスを生み出していくことが求められる。

三大都市圏の空港については、首都圏の成田国際空港、羽田空港、中部圏の中部国際空港、関西圏の関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港が相互補完的に機能することが求められ、これにより、三大都市圏がそれぞれの持ち味を活かし合って相乗的に経済効果を発揮し、リダンダンシーの確保等にも寄与することが期待される。また、東京・大阪間の航空旅客がリニア中央新幹線に転換することで、新たな航空需要に対応することも期待される。加えて、現在、東海道新幹線の、のぞみ型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くがリニア中央新幹線にシフトすることにより、東海道新幹線のサービスも相対的に、ひかり・こだま型を重視した輸送形態へと変革することが可能となり、静岡県等をはじめ、現在、のぞみ型が停車しない駅の利便性向上と周辺地域の新たな発展の可能性についても、スーパー・メガリージョンの形成による効果として期待される。

観光面では、増加する訪日外国人旅行者の受け皿として、三大都市圏の主要国際空港に加え、地方空港、港湾も含めて活用していくことが求められるが、リニア中央新幹線の開業による新たな観光需要の掘り起こしとして、中間駅周辺地域を含む山岳エリアを中心にインバウンド需要が拡大していくことが期待される。リニア中央新幹線が採用する超電導磁気浮上方式は、世界最速度での走行を可能とする我が国の独創的な新技術であることから、海外展開の象徴的存在となるほか、リニア中央新幹線に乗ってその技術を体験することそのものが観光の目的となり、それに伴って、リニア中央新幹線による速達性を重視する移動手段に既存の鉄

道、クルーズ等を組み合わせ、移動すること自体を楽しみたいという新たな需要が生まれることが期待される。

また、中間駅と南北方向に伸びる高速道路ネットワークとの連結性を強化していくことが重要であり、それを前提とした総合的な中長距離交通の再構築によって、自動車や高速バスサービス等の利用を通じた広域圏を形成することで、スーパー・メガリージョンの形成による効果を拡大していくことが期待される。さらに、将来的には自動運転等の技術革新の急速な進展が、高速道路の交通を画期的に変えていく可能性がある。

そして、我が国全体で見れば、リニア中央新幹線沿線以外の中枢・中核都市においても、自らの個性を伸ばしていくことが重要であり、コンパクトかつ集積力の高い都市を形成するとともに、自ら世界に直結することで、ヒト、モノ、カネ、情報の対流を引き起こし、スーパー・メガリージョンとも対流しながら、相乗効果を発揮する持続可能な成長の拠点が全国各地に展開されていくことが求められる。

第4章 終わりに

将来の社会経済の有り様を正確に見定めることは容易ではないが、本構想では、スーパー・メガリージョンの形成により期待される様々な可能性を検討し、目指す方向性と求められる取組についてとりまとめた。今後は、これらの取組を推進していくとともに、引き続き、行政、経済界等、様々な主体がアイデアを出し合いながら連携・協力し、都市づくり・地域づくりへと反映していくことが求められる。

リニア中央新幹線の開業に向けては、高速交通ネットワークの整備をはじめ、現在、各都市、地域で進められる取組について、スピード感を持って着実に実施していくとともに、リニア中央新幹線により出現する7千万人を超える規模の集積効果を最大限に引き出し、我が国全体の経済活力を向上させるため、都市の魅力を高める関連する都市再生プロジェクトを組成、推進していくことが求められる。こうした取組を含め、本構想で述べられているスーパー・メガリージョンの形成及びその効果の広域的拡大が、我が国の国土・地域構造に及ぼすインパクトの重大さを認識した上で、国としても積極的な取組を行っていくことが必要である。

そして、スーパー・メガリージョンの形成の過程においては、技術革新の進展や、世界情勢の変化など、様々な要素が人々の暮らしや国土構造に大きな影響をもたらす可能性があり、これらの動向について注視し、今後も継続して国土の将来の姿を展望し、新しい時代の国土デザイン・地域デザインを描いていくことが求められる。

【参考】スーパー・メガリージョン構想検討会の概要

(スーパー・メガリージョン構想検討会について)

リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす国土構造の大きな変革の効果を最大限引き出すための取組を推進すべく、「スーパー・メガリージョン構想検討会」を設置。

(スーパー・メガリージョン構想検討会委員)

- | | | |
|------|---------|---|
| (顧問) | 奥野 信宏 | 国土審議会会長・ 公益財団法人名古屋まちづくり公社上席顧問・ 名古屋都市センター長・元名古屋大学副総長 |
| (座長) | 家田 仁 | 政策研究大学院大学 教授 |
| | 井口 典夫 | 青山学院大学総合文化政策学部 教授 |
| | 大野 栄治 | 名城大学副学長・都市情報学部 教授 |
| | 加藤 史子 | WAmazing 株式会社代表取締役社長/CEO・ じゃらんリサーチセンター客員研究員 |
| | 小林 潔司 | 京都大学経営管理大学院 特任教授 |
| | 坂田 一郎 | 東京大学大学院工学系研究科 教授・ イノベーション政策研究センター長・ 総長特任補佐 |
| | 真田 純子 | 東京工業大学環境・社会理工学院 准教授 |
| | 寺島 実郎 | 一般財団法人日本総合研究所会長・多摩大学学長 |
| | 中村 昭彦 | 一般社団法人中部経済連合会 副会長 |
| | (山名 毅彦) | 一般社団法人中部経済連合会 副会長(～第12回) |
| | 野本 弘文 | 東京商工会議所 副会頭 |
| | (清野 智) | 東京商工会議所 副会頭(～第10回) |
| | 藤原まり子 | Business Futures Network/Futurealities パートナー・ 株式会社リ・パブリック フェロー |
| | 森川 高行 | 名古屋大学未来社会創造機構 教授 |
| | 八木 誠 | 公益社団法人関西経済連合会 副会長 |

(検討経過)

(発表者の所属・役職は開催当時のもの)

| 開催回数 | 日時・場所 | 検討内容 |
|------|--------------------------------------|---|
| 第1回 | 2017年9月22日 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室 | スーパー・メガリージョン構想検討会設置の趣旨について |
| 第2回 | 2017年10月27日 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室 | ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・経済産業省 中石 斉孝 経済産業政策局審議官 ・農林水産省 大野 淳 大臣官房審議官 |
| 第3回 | 2017年11月20日 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室 | ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・株式会社日立製作所 中西 宏明 取締役会長兼代表執行役 ・多摩川精機株式会社 萩本 範文 取締役副会長 |
| 第4回 | 2017年12月22日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・奈良県 荒井 正吾 知事 ・株式会社電通 奈木 れい 電通若者研究部研究員 |
| 第5回 | 2018年1月19日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・日本ガイシ株式会社 大島 卓 代表取締役社長 これまでの議論の整理について 経済分析検討ワーキングについて |
| 第6回 | 2018年2月1日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・株式会社三菱ケミカルホールディングス 小林 喜光 取締役会長 ・岡谷鋼機株式会社 岡谷 篤一 取締役社長 |
| 第7回 | 2018年2月27日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・株式会社みずほ銀行 牛窪 恭彦 産業調査部長 ・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 委員による発表、意見交換 ・井口 典夫 委員 ・寺島 実郎 委員 |

| 開催回数 | 日時・場所 | 検討内容 |
|------|-----------------------------------|--|
| 第8回 | 2018年3月15日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・ Spiber 株式会社 関山 和秀 取締役兼代表執行役 ・ 株式会社安川電機 津田 純嗣 代表取締役会長 委員による発表、意見交換 ・ 真田 純子 委員 ・ 藤原 まり子 委員 |
| 第9回 | 2018年3月22日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・ 大和ハウス工業株式会社 芳井 敬一 代表取締役社長 ・ 株式会社フリープラス 須田 健太郎 代表取締役社長 委員による発表、意見交換 ・ 小林 潔司 委員 ・ 森川 高行 委員 |
| 第10回 | 2018年4月25日 三田共用会議所講堂 | ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・ アクセンチュア株式会社 程 近智 相談役 ・ 株式会社京都銀行 柏原 康夫 取締役相談役 委員による発表、意見交換 ・ 加藤 史子 委員 |
| 第11回 | 2018年5月14日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | 中間とりまとめ（骨子案）について |
| 第12回 | 2018年6月1日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | 中間とりまとめ（骨子案）について 経済分析検討ワーキングについて |
| 第13回 | 2018年6月22日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | 中間とりまとめ（案）について |
| 第14回 | 2018年11月2日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | 委員による発表、意見交換 ・ 野本 弘文 委員 関係自治体による発表、意見交換 ・ 相模原市 加山 俊夫 市長 |

| 開催回数 | 日時・場所 | 検討内容 |
|------|---------------------------------------|---|
| 第15回 | 2018年11月16日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | 関係自治体による発表、意見交換 ・岐阜県 鈴木 修二 都市公園整備局長 ・愛知県 横井 篤史 政策企画局長 ・名古屋市 松雄 俊憲 総務局企画調整監 ・中津川市 青山 節児 市長 |
| 第16回 | 2018年12月17日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | 委員による発表、意見交換 ・中村 昭彦 委員 関係自治体による発表、意見交換 ・神奈川県 浅羽 義里 副知事 ・山梨県 吉原 美幸 副知事 ・長野県 阿部 守一 知事 ・甲府市 樋口 雄一 市長 ・飯田市 牧野 光朗 市長 |
| 第17回 | 2019年1月18日 大阪合同庁舎1号館第 1別館2階大会議室 | 委員による発表、意見交換 ・八木 誠 委員 関係自治体等による発表、意見交換 ・三重県 渡邊 信一郎 副知事 ・福井県 豊北 欽一 総合政策部長 ・滋賀県 福永 忠克 総合政策部長 ・京都府 西脇 隆俊 知事 ・大阪府 新井 純 副知事 ・兵庫県 坂本 哲也 企画県民部ビジョン局長 ・奈良県 荒井 正吾 知事 ・和歌山県 横山 達伸 企画部企画政策局長 ・京都市 岡 亮宏 総合企画局市長公室担当部長 ・大阪市 田中 清剛 副市長 ・堺市 佐小 元士 市長公室企画部長 ・神戸市 田中 孝昌 企画調整局地域ビジョン部長 ・近畿地方整備局 伊丹 潔 副局長 |
| 第18回 | 2019年2月12日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | 関係自治体による発表、意見交換 ・東京都 中島 高志 都市整備局理事 (航空政策・交通基盤整備・交通政策担当) 最終とりまとめ(骨子案)について |
| 第19回 | 2019年3月7日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | 最終とりまとめ(骨子案)について |
| 第20回 | 2019年4月15日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂 | 最終とりまとめ(案)について |

【参考】第二次国土形成計画(全国計画) (2015年8月14日閣議決定) (抜粋)

第1部 計画の基本的考え方

第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

(3) グローバルな活躍の拡大

リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成

(スーパー・メガリージョンの新たな可能性の発揮)

リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化、及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力をを行う。

リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。具体的には、東京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに関西圏で長きにわたり培われてきた文化、歴史、商業機能及び健康・医療産業等が、新しい時代にふさわしい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されていくことが期待される。

また、国及び独立行政法人並びに企業の様々な研究機関、大学等が集積する筑波研究学園都市、大学、研究機関、オンリーワンの技術を有する中小企業等が集積する関西文化学術研究都市や、沿線の大学、研究機関等の連携が強化されるなど、知的対流(ナレッジ・リンク)の形成・拡大により、スーパー・メガリージョン内外のヒト、モノ、情報の高密度な連携から、高度な価値創造が行われる可能性がある。

さらに、リニア中央新幹線中間駅の活用により、これまで大都市から短時間でアクセスが困難だった地域と大都市との間の対流が活発になり、都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイル(二地域居住を含む)や、大自然の中での企業立地が実現する可能性がある。

スーパー・メガリージョンの効果を全国に拡大するためには、リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節の強化により、交通ネットワークを充実させることが必要である。例えば、九州におけるアジアゲートウェイ機能とスーパー・メガリージョンとの連携により、相互に相乗効果が期待できる。

(スーパー・メガリージョンの形成に向けた構想)

リニア中央新幹線の開業は、国土形成計画の計画期間後となるが、スーパー・メガリージョンの形成等我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。これにより新たに生み出される価値、及びそれが我が国の社会や経済に与える影響を正確に見定めることは容易

ではないが、それらの効果を全国に拡大し最大化するため、広範に叢智を集め、広域的かつ分野横断的にスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を行う。

第2部 分野別施策の基本的方向

第1章 地域の整備に関する基本的な施策

第1節 対流の促進とコンパクト+ネットワークの構築

(5) スーパー・メガリージョンの形成

東京、名古屋及び大阪を結ぶリニア中央新幹線の開業により、世界最大の人口を有するスーパー・メガリージョンが形成されることを見据えて、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導する巨大経済圏の形成を推進することが重要である。

具体的には、三大都市圏の経済、産業、文化等が一体となり新たなイノベーションを持続的に創出するため、それぞれの地域の産業、都市機能等を活かし、独自の魅力を発揮する地域づくりを実施し、連携する。また、大学、研究機関等及び民間企業による国際研究ネットワーク強化等の知的対流環境の整備を推進する。さらに、国際的なヒト、モノ、カネ、情報の移動の円滑化を図るため、空港、港湾等の機能強化、利便性向上を図るとともに、情報通信ネットワークの更なる整備を進める。

また、リニア中央新幹線の高速特性による効果を沿線地域以外にも波及させるため、リニア中央新幹線と鉄道及び道路との結節機能の強化を図る。

さらに、リニア中央新幹線の整備は、大都市圏と地方圏のアクセスの利便性を飛躍的に向上させることから、「二地域居住」、「二地域生活・就労」等の新たなライフスタイルを促進する。

スーパー・メガリージョンの形成に向けては、効果を最大化し、それを全国に波及させることを目的に、スーパー・メガリージョン構想の検討を行い、それに基づく施策を推進する。