

これまでの議論の整理について

平成30年1月19日
国土交通省国土政策局

これまでに議論されてきた論点

これまでの検討会で委員及びゲストスピーカーからいただいたご意見を論点別に整理を試みると以下のとおり。

1. グローバル競争への対応

- ・グローバル競争下における日本の強みと課題
- ・グローバル化による交流の拡大への対応

2. 少子高齢化・技術革新等に伴うビジネススタイル・ライフスタイルの変化

- ・少子高齢化に伴う暮らし・仕事の変化
- ・技術革新による産業・就業の変化

3. 人々の価値観の変化

- ・人々の希望を叶える国土・地域のあり方

4. 中間駅地域におけるリニア中央新幹線の活用

1. グローバル競争への対応

～(1) グローバル競争下における日本の強みと課題～

- (1) 製造、物流、発電等、産業分野の垣根が低くなることで、産業構造が大きく変化している。各国の競争も、大量生産の時代から、どのようなサービスを提供できるかという勝負になっており、日本企業として個々の企業の強みを発揮できる側面が多面的にある。(第3回 日立製作所 中西会長)
- (2) 我が国が思い描くSociety 5.0は、ヒューマニティとデジタルの要素を併せ持ち、データ共有によって見えなかったものが見えるようになり、データに基づく仕組みを作ることで、スマートな社会を実現するという考え方。スーパー・メガリージョン構想でもその動向を想定してほしい。(第3回 日立製作所 中西会長)
- (3) 高齢化は近隣アジアの国々でも進む。日本のシルバー産業は有力な輸出産業となるのではないか。(第2回 小林委員)
- (4) 外国人留学生は、発言、興味の持ち方、前向きな姿勢など日本人学生とはパフォーマンスが全く違う。留学する日本人も減少しており、10～20年先の将来を見据えれば、世界との関係性が弱まることでは、その揺り戻しが懸念される。(第4回 家田座長)
- (5) 10～20年先の世界の価値観を想定する必要がある。今後の国際競争は、需要と供給のみによって成り立つものではなく、環境や文化を重視しないと競争の土俵にも登れないような時代になる。(第1回 真田委員)

1. グローバル競争への対応

～(2) グローバル化による交流の拡大への対応～(1/2)

- (1) スーパー・メガリージョンの中心となるリニア沿線地域を見たとき、首都圏は東の玄関口であり、東京から東北方面や日本海側、海外にも移動できることに意義がある。道路、港湾、空港といった交通網の活用により国際競争力が高まっていくことが重要。(第1回 東京商工会議所 西尾代理)
- (2) 中部圏はものづくりの集積拠点として発展してきたが、グローバル競争の中で生き残るために、首都圏、関西圏とともにイノベーションを起こせるような圏域になっていかなければならない。また、東南海地震等の災害リスクの高まりも、大きな検討テーマになる。(第1回 中部経済連合会 山名委員)
- (3) 我が国が持続的に経済成長していくために、中部圏や関西圏が成長のエンジンとして牽引する複眼型の経済構造、国土構造とならなければならない。多様な強みを持つ地域が独自性を持ちながら多重に連携することが、新たな価値創造や競争力向上に繋がる。(第1回 関西経済連合会 八木委員)
- (4) 日本の産業は1960年代に中央から九州、東北地域へと広がってきた経緯があり、リニアを介して大阪以西、東京以東が結びつけられることの可能性を考えていきたい。(第1回 坂田委員)

1. グローバル競争への対応

～(2) グローバル化による交流の拡大への対応～(2/2)

(5) ビジネスの場ではテレビ会議等も普及してきているが、他者と共同で、高度な付加価値を持つサービスを生み出そうとするときに重要なのは、相手が信用できるかどうかということ。そのためにはフェイス・トゥ・フェイスの経済活動が重要であり、リニア等の高速交通網が役に立つ。(第1回 大野委員)

(6) 自然や風土は、ポジティブな意味で、日本の独自性であり、Society 5.0にプラスして、日本の強みになる。また、体験で価値を発揮することではリニアのような交通機関がその強みの一つとなる。
(第2回 森川委員)

(7) インバウンドについて、LCCの就航を背景に、中部圏、関西圏が伸びており、今後増加する海外観光客にとっては大阪・名古屋がゲートウェイになる可能性がある。(第1回 加藤委員)

～(1) 少子高齢化に伴う暮らし・仕事の変化～

- (1) 年齢別人口で見える課題は、スーパー・メガリージョン構想の中心を担う三大都市圏の高齢者人口増率が高いこと。IoTやAI等新しい技術の活用が主体となるだろうが、百歳までの労働やその雇用のあり方について、これからのビジネスを真剣に考える必要がある。(第2回 小林委員)
- (2) ネットワークの拡大で様々な産業が結びつく可能性は、スーパー・メガリージョンの大きな役割。高齢者であっても短時間で大きな貢献をすれば、大きな付加価値を生みだせる。副業や兼業、ジョブ型雇用のように就業の柔軟性が増せば、個人のライフスタイルも多様化する。(第2回 坂田委員)
- (3) シニアの挑戦が日本を変える。取り組みたいことがあっても、大きな組織に居るがために出来なかったことも多い。組織を離れて起業することで、チャレンジできることも出てくるので、シニアとしては十分チャンスがあることをアピールすべき。(第3回 多摩川精機 萩本副会長)
- (4) 民間企業も、市場の対象として、若者だけでなく50～60代といった世代に目を向け始めている。我々、委員の世代が、本検討会でも「自分だったらこんな暮らしがしたいな」ということを、シーンとしてアウトプットできると良いのではないか。(第1回 井口委員)

2. 少子高齢化・技術革新等に伴うビジネススタイル・ライフスタイルの変化 国土交通省 ～(2) 技術革新による産業・就業の変化～

(1) 21世紀は、素材革命、エネルギー革命の時代であり、これは製造業を構成するほとんどすべてに影響。産業や労働の意味が大きく変わっていく中で、人が24時間365日をどのように過ごすのか、今の延長線上での変化だけでなく、非連続的な変化も起こってくると考えられる。（第1回 藤原委員）

(2) IoTやAI等によって多くの仕事がリプレイスされると、非常にクリエイティブな仕事か、機械ではできない動作や心の動きなど機微な労働の質が要求されるようなものになり、多くの雇用の受け皿となっていた一般的な職種が失われていく恐れもあるのではないか。（第2回 家田座長）

(3) IoTやAIは生産現場において人間の役割を変える一方、代替が難しいクリエイティブな人材にとってはフェイス・トゥ・フェイスの交流が大事であり、リニアは重要なインフラとなるのではないか。（第2回 関西経済連合会 神田代理）

(4) 教えられたことを正確にやるような仕事など、人に代わってAIが担う存在となるのであれば、人はその人らしく「好き」なことができるようになるのではないか。シリコンバレー等は、まさに「これが好き、これをやりたい」という起業家のエネルギーに支えられている。人が人らしく「好き」に集中できる、制約の少ない社会に向かってビジョンを描いていければ良いと考える。（第2回 加藤委員）

3. 人々の価値観の変化～人々の希望を叶える国土・地域のあり方～

(1) どういう風に住みたいか、暮らしたいかという居住の観点も重要。これは企業立地にも関わる問題である。(第1回 家田座長)

(2) 地方の若者の多くは就学、就職ほか交流を求めて都市部に引き寄せられる一方、都市部は非婚化、晩産化が進行。人口減少に対する取組ではU・Iターンや都市と地方の分担が重要な論点になる。(第1回 加藤委員)

(3) 地方の方が居住空間に余裕があり、同居家族のサポートにより女性も働きやすく、出生率も高い等、生活環境は良い。働く場所があれば地方に住みたい若者も多いと考えており、その中でリニアがもたらすものとしてフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションにより何が実現できるかを考えるべき。(第3回 日立製作所 中西会長)

(4) 若者の地元志向の背景には、家族や友人との協調を重視する価値観との関係が間違いなくあるが、シェアハウスなど家族の定義が、必ずしも血縁関係のある地元に残らない緩やかさをもってきていることも注目される。(第4回 電通 奈木研究員)

4. 中間駅地域におけるリニア中央新幹線の活用(1/2)

- (1) 中間駅について、緑豊かな環境を生かした定住型住宅が広がるイメージのほか都市居住者の一時滞在場所として農や食を提供する拠点となっていくような、二つの方向性があると思う。(第2回 家田座長)
- (2) Society 5.0時代こそ一次産業の意味は高まるのではないか。相模原市は、都市労働者中心のベッドタウンで、食料自給率ほぼ0だが、多くの大学研究機関が隣接するイノベーション先進地であり、農村地域とリニアでつながる場所として重要になるのではないか。(第2回 寺島委員)
- (3) リニアによって中間駅は大都市圏に隣接し、その影響を受けるようになる。飯田市には航空宇宙分野の部品メーカーが集積しつつあるが、リニア駅開業でより大きな変化が生じるのではないか。このような新しいエリアが日本の人口増加の一極になっていくとよい。(第2回 奥野顧問)
- (4) 飯田市では、「メガリージョン・オアシス」と題し、伝統文化と先端科学が織りなす混じり合いや、若者が夢の実現を求めて集まってくるまちづくりが望ましいと考えている。航空、バイオ産業のような夢を与える産業を興こさなければ、人が通り過ぎるだけの街になってしまう。将来、東京・名古屋への移動の利便性が高まることで、変化が起きることを期待する。(第3回 多摩川精機 萩本副会長)

4. 中間駅地域におけるリニア中央新幹線の活用(2/2)

(5) 東海道新幹線の開業をきっかけに経済開発が進んだ地域に比べて、交通が不便だった奈良には、結果として奈良本来の良さが今でも温存されており、これは紀伊半島全体に共通している。(第4回 家田座長)

(6) 奈良とリニアが結節することに関して、歴史的に見れば、古来、奈良は、仏教や漢字、律令制度等、海外から多くを受け入れてきた一方で、生活規範等、残すべきものは残してきた。国際社会に向かう際の日本の知恵として、温存すべき価値が何か自覚しないとイケない。(第4回 奈良県 荒井知事)

(7) リニアを若者へアピールするために重要なのは、リニアが何のために使えるのかを共有すること。例えば好きな人たちと暮らしながら都市でも仕事ができるとか、地元でも仕事ができるというような自己実現ができる地域を目指し、インフラや環境整備を自治体等地域の取組が必要。(第4回 電通 奈木研究員)