

## スーパー・メガリージョン構想検討会（第5回）議事概要

- 1 日 時 平成30年1月19日（金）10:00～12:00
- 2 場 所 中央合同庁舎2号館 講堂
- 3 出席委員 奥野顧問、家田座長、井口委員、大野委員、小林委員、坂田委員、清野委員、寺島委員、藤原委員、森川委員、八木委員、山名委員
- 4 議事
  - (1) 開会  
国土交通省 築政務官より挨拶。
  - (2) 議事
    - ア 事務局より資料2について説明。
    - イ 日本ガイシ（株）大島卓社長より、資料3「二極化時代における技術革新」について発表があった。以下、主な質疑。
      - ・リニアによって三大都市圏が一時間で繋がるほか、日本全体で移動の時間距離が短縮することで、従業員の居住、仕事の仕方などライフスタイル、ビジネススタイルがどう変わるか伺いたい。
    - (大島社長) テレビ会議等の通信インフラや AI は発達しつつあるが、仕事において信頼関係を結ぶ上で重要なのは、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーション。また、例えば、名古屋が本社で東京に単身赴任をしている者にとっては、リニアで通勤できるのであれば生活スタイルを変えやすくなる。物流の面ではBCPの観点が重要であり、災害時への備えとして、中津川市など中間駅のある都市に第二の拠点を設けることで、人やモノの動きが早くなることも期待できる。
    - ・スーパー・メガリージョン構想（以下、「SMR」という。）では、技術を担う人材の育成・高度化、海外人材の活用が非常に重要な論点だと思うが、研究の仕方は将来変わってくるか。
    - (大島社長) 自社では、新商品の開発研究のため、大学や異業種との間で交流会や技術の紹介を進めている。自分たちの中だけでは井の中の蛙になるため、日本でもそうした動きが進んで、今までの研究では無かったものが見えてくるのではないか。
    - ・リニアの一つの機能は、人が持つ価値の高い知を運ぶことであり、多様な知を結合させることが重要。高いものづくり力を誇る名古屋に本社を置く企業として、他の地域に繋がられる立場として、どういった可能性を感じるか。
    - (大島社長) ものづくりを進める上では、仕事相手に実際に製作現場や試作品を見てもらって、擦り合わせていくことが必要。この動きがリニアでスピーディーになることの効果は大きく、様々な技術が集積する名古屋に、他地域から直ちに来られるようになることに期待している。
    - ・貴社の海外生産比率が約5割を占める中、消費者ニーズ重視の開発を進めるとなると、海外における開発力を高めるために、開発機能も海外へ移行するという判断はあるか。あるいは、基盤技術は名古屋にベースを置きながら、それを海外に展開するネットワーク型の戦略をイメージしているのか。
    - (大島社長) 基盤技術なり、会社のポテンシャルをつくる技術は分散しない方が、開発が早く進む。まず、設備や人の教育は日本で行い、それを海外の工場に展開するというやり方をしている。ただ、欧州自動車部品メーカーとタイアップして開発しているセンサーについては、ドイツに拠点を設けており、このような技術については、相手方に近いところで開発拠点を持っている。
    - ・大都市と地方の二極化の観点から、多くの過疎地が今後も残っていく中で、電力ネットワークを繋いだままではコストが掛かる。系統を切ってしまうと、地産地消で、二次電池と再生可能エネルギーだけにするようなことを見越したマーケティング等、考えているか。
    - (大島社長) システム全体についての回答は難しいが、ビジネスとして言えば、コストの観点は必要。電池については、BCPの観点でも役に立つ技術だと考える。

- ・リニアの効果として、知識交流の拡大によるイノベーションの創出が考えられるが、異業種との交流の場合、何処にどんな技術があるのかわからないことも多い。企業と企業のマッチングに対して国、地方行政に期待することはあるか。

(大島社長) 企業間同士だけで連携しようとする競争が先に立つこともあり、産総研や大学等公共性のある組織を通じてマッチングするのも一つのやり方だと考える。

- ・都市部の電力供給を考えると、多様なデバイスを、個々ではなく協調的に使いながら、都市機能全体を高めるようなシステムが必要と考えるが、見解如何。また、海外人材活用について考えたとき、海外に出て活躍するという面と、海外から人材を引きつけるという面があるが、これについてどう考えるか。

(大島社長) 都市部の電源で一番大事なものはセキュリティ。非常電源として電池の活用は一つの解決策になる。人材活用については、中部圏にはものづくりに関して最先端の技術を持つ企業が多くあるということが、国内や海外から人を集める大きな原動力になると考えている。

ウ 事務局より、資料4「これまでの議論の整理」について発表があった。以下、主な質疑。

- ・一極集中に対応するためには、都市間に加え都市内の時間距離短縮への対処が必要であり、いろいろな生き方の実現には、そのための多様なシステムの構築が必要。また、関西ではインバウンドが好調であるが、今のうちからビジネスモデルを検討し、リニア開業時にロケット的に進められるように準備することが大事。
- ・東北や北海道等、リニア沿線以外の地域における SMR のメリットを考えなければならない。航空や既存の新幹線を含め、SMR の効果が日本全体に及ぶ方向性を打ち出す必要がある。
- ・我が国の戦略として、東京・名古屋・大阪の特色や強みを繋げて、スピード感を持って SMR を日本の成長のコアにしていくということに加え、国土の均衡ある発展の観点でも議論が必要。また、SMR を人口増加に繋げる核にしなければならない。
- ・地震等の災害リスクの観点では、減災・防災・危機管理をしっかり行う仕組みづくりが必要。地域との交流、効果の波及の観点では、人流に加え物流も意識した陸海空の交通ネットワークの議論が必要。環境問題の観点では、地域づくりの中に自然環境や CO2 排出量等の要素をどう盛り込んでいくか議論が必要。
- ・将来、今ほど働き手は潤沢ではなくなり、一人の人間が専業で働き手でいられる時間は減っていく。20 代までに身につけた技術や知識では生きられない時代になり、再教育の重要性が増す。再教育、育児、介護に加えて働くというのが新しいライフスタイルになる。日本が世界に先駆けて知識・技術・経験・ノウハウを蓄積した分野である、医療・介護・介助サービスについては、それらを一つの産業として将来を見る必要がある。また、今後の論点 2、3 の議論に当たっては、リニア中間駅の地域をどうデザインしていくか、理念をもった議論が必要。
- ・これまでの議論に付け加えるものとして、居住のスタイルの議論がまだ十分ではない。
- ・グローバルな視点の議論が不十分。10~20 年先のアジアダイナミズムを視界に入れながら、クリエイティブな柔軟な発想で、物流や人流を考え、総合交通体系におけるリニアを見ていく必要がある。成田・羽田・中部・関西の既存の計画を認識した上で、北陸新幹線等との結節とともにリニアが位置付けられれば、中間駅へのインパクト等のリアリティが上がる。
- ・論点 2、3 に持ち込むためにも、今後は論点 1 の議論を深めることが重要。これは「東京・名古屋・大阪が 1 時間内で繋がった状態でどのようなビジネススタイルやライフスタイルが支配的になるのか」というシナリオを描くことであり、ゲストスピーカーには、例えばビジネスパーソンがどう変化するかといった意見を期待したい。経済分析検討 WG の役割は、上記シナリオの一部を取り出して定量評価することだと思われるが、その前提として本検討会の委員がそれぞれ専門とする分野においてしっかりとシナリオを描く必要があり、私もその一助になればと考えている。
- ・デジタル革命の衝撃もグローバルに認識すべき。ロードマップは複雑化しているが、先行してチャレンジした者が得られることは大きい。日本固有の従来のような分業形態はある

程度捨てて、早い段階からヒューマン・インタラクション（相互作用）を起こしていかな  
いと次はない。また、これを働く側から見ると、組織に縛られなくなる一方で、人間の感  
性を創発するための、空間は非常に重要になる。働き方も複数の会社で働くようなジョブ  
型に移行するのではないか。移動制約が減り空間の自由度が上がるという意味で、リニア  
の価値は高まる。

- ・リニアの効果について、通勤の面ではマネタリー・コストの抵抗があるので大きく変わる  
ことはないのではないかという冷静な目も必要。また、日本全国で見ると人口7千万の大  
都市圏は魅力的で、特に東京は三大都市圏外の都市から人が集まる可能性があり、この巨  
大化する都市圏をどうするかということは、論点2、3の中で十分議論したい。
- ・本検討会では、各委員の意見をもとに論点を整理したいと考えている。

エ 大野委員より、資料5「経済分析検討ワーキング」について説明があった。

オ 事務局より、次回について、2月1日の開催が周知された後、閉会となった。

以 上