

検討会の論点と 前々回、前回の委員意見について

平成30年4月25日
国土交通省国土政策局

【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)等の整備によって、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。

- ①経済・産業や、人々の暮らしのスタイルや、価値観は、リニアの整備が進む中長期間に、どう変化
する可能性があるのか。その変化において、人の移動に要する時間が短縮することの意味は何か。
- ②リニアの開業及びその他の高速交通ネットワークの整備によって、例えば、次の点にどのような
可能性があるのか。
 - ・新たな価値創造、研究開発、生産方法、働き方、取引関係の拡大、人材の獲得や育成方法など
にどのような変化を生じさせる可能性があるのか。
 - ・大都市部の高齢者の生きがいや、若者・中高年齢者の自己実現や観光・娯楽・癒しなどに対する
ニーズの増大等、暮らしの質の充実や、そのための新たなビジネスなどに、どのような可能性があ
るのか。
 - ・海外から人や投資を引きつける国際的な魅力の向上について、どのような可能性があるのか。
- ③新たな交通サービスや交通基盤、都市環境などにどのようなことが望まれるか。

※上記について、ゲストスピーカーの意見を伺う。

※尚、リニア開業の見通しは、東京-名古屋間が、2027年頃、東京-大阪間の開業が、2045年頃から
最大8年間前倒しと想定されている。

上記に加えて、

リニアによって生じる時空間的な人口の増大や、産業の集積、知の対流の活発化等による経済効果
について、可能な限り定量的な分析を行う。

検討会の論点

【論点2】 論点1において明らかにされるリニア等の整備効果を「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。

- ①企業、大学や研究機関等の交流・対流を促進し、イノベーションの創出につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。
- ②大都市部の高齢者の生きがいづくりなど、暮らしの質の向上に対するニーズに対応し、これを新たな価値創造やビジネスの拡大につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。（セカンドライフにおける新しい幸福を創出するにはどのようにすべきか。）
- ③地域の文化・伝統を引き出し、新たな価値創造につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。
- ④海外の人と投資を引き付ける魅力ある地域づくりにつなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。また、海外への情報発信、ニーズの把握はどうするべきか。

【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。

- ①三大都市圏の地域づくりで目指すべき基本的な方向はどう設定すべきか。
- ②中間駅を中心とする地域の地域づくりで目指すべき基本的な方向はどう設定すべきか。特に、プロモーションや地域ブランディングなどを進めていくためには、どのような要素に着目すべきか。
- ③リニアの効果を全国に拡大するための方策は何か。特に、インフラの質の向上、進化の基本的方向はどうあるべきか。

【Spiber株式会社 関山 和秀 取締役兼代表執行役 発表

「地方都市の活かし方、生き残り方」についての意見交換】

- (1) 自社の研究開発の拠点を鶴岡市に置くことで、地理的に不便であることが、良い意味でスクリーニングになっており、我々の目指すビジョンや自己開拓に対する熱意をもった人材が国内外から集まって、自社の競争力向上につながっている。社員のコア世代は20代後半～30代の子育て世代であり、長期的に暮らしていくには最低限のインフラが揃っていることが必要。また、外国人社員にも対応するためには、色々な宗教に対応した環境を地域内に整えていくことが不可欠。
- (2) 大都市とは異なる鶴岡市の風土として、一度地元の人たちと仲良くなれば、東京生まれの人間でも家族のような関係になれる。地元の美味しい米や野菜をいただけるコミュニティはなかなか東京ではつくることができず、鶴岡に熱意をもって集まってくる人に合うライフスタイルである。

【株式会社安川電機 津田 純嗣 代表取締役会長 発表

「スーパー・メガリージョン構想と九州経済」についての意見交換】

- (1) 福岡や北九州もスーパー・メガリージョンであり、九州から日本を変えようという意識を持っている。九州はアジアと近接していることから、九州の特性を生かした施策があるのではないかと思う。東京に期待することとして、世界的な知が集まっているアメリカ西海岸やフランクフルトのような国際的な知が集まる場所になってもらえればと思う。
- (2) (株)安川電機では、中途採用によるUターン人材の確保がうまくいっており、その理由としては、暮らしの面で、東京より九州の方が暮らしやすいということが考えられる。新規採用では、昔は九州が圧倒的に多かったものの、今は関東からが多い。

【真田委員からの意見と提案】

- (1) スーパー・メガリージョンを豊かな国土に資するように活用するならば、都市や地方それぞれに豊かさがあるという多様性を認め、地方の個性やのQOLを重視する価値観が必要であり、政策によって醸成していくことが求められる。こうした価値観を重視できなければ、都市へのストロー効果が顕著に生じる恐れがある。
- (2) 「持続可能性」や「生物多様性」は、次の時代の競争力につながるものであり、この価値観で世界と戦える土俵を日本に用意することが重要。持続可能な暮らしはその地域に合った暮らしを続けることから生まれるものであり、土地に根ざした持続可能な農業を営むことで、それが結果として特色のある農業景観や食文化のような地方のアイデンティティとなり、観光等農業以外の収入、生活の質の向上や地方に人が住む魅力につながることが、目指すべき姿である。

【藤原委員からの意見と提案】

- (1) 企業の寿命が短くなる一方、人間の寿命は伸びており、一生の間に何回も職を失う時代に入ってきている。自分がどれだけ価値のある働き手になり続けるかという生産能力の再開発が重要な時代となり、スーパー・メガリージョンはそうした能力を育成する場所として有効。
- (2) イノベーションを起こし新たな産業を創出するための必要条件の一つとして、産業をクラスターとして評価する仕組みの構築の必要がある。日本がグローバルに評価されるためには、今のシリコンバレーのように世界中からリスクマネーをどう集めて投資させるプラットフォーム(場)を持つ必要があり、その場は、スーパー・メガリージョン上のどこかに一つあるいは複数、分野を区分して持つことで有効に働くことになるのではないか。

**【大和ハウス工業株式会社 芳井 敬一 代表取締役社長 発表
「スーパー・メガリージョンに関する提言」についての意見交換】**

- (1) AI、IoTの進展により、今後は住まいのありかたが変わる。平均寿命が100歳を超える中で、100歳まで過ごす家のあり方、高齢者中心のコミュニティのあり方も重要になってくる。自動運転により車の形も変わってくる。通勤の概念も変わり、あるいは通勤・本社という概念自体がなくなる可能性もある。その際に1時間のアドバンテージがどこにあるのか、考える必要がある。
- (2) 将来を展望すると、いずれは住まいそのものが移動するという考え方になるのではないか。中間駅については、駅付近・郊外居住の志向の差や、子どもがいるかどうかといった事情の違いもあるが、郊外を味わうという意味では、セカンドハウスも含め、住まいの移動先の選択肢の一つになる。

**【株式会社フリープラス 須田 健太郎 代表取締役社長 発表
「第9回スーパー・メガリージョン構想検討会発表用資料」についての意見交換】**

- (1) 日本のインバウンドの現状について、外国人観光客数の7割以上を中国・韓国・台湾が占めており、訪日観光客数も観光消費額も、この3地域に依存している。一方、中国の人口14億人のうち、日本への旅行者数は0.5%程度に過ぎない。人口との対比で見ても、外国人旅行者数の伸びしろは大きい。
- (2) 外国人観光客の地方滞在を促進する観点では、新幹線の活用がポイントになる。現在の外国人観光客の新幹線利用率は低いが、他国と比べて乗車料金が低いことや、時間帯による価格変動等、柔軟な価格設定がなされていないことが要因と考える。
リニア開業により中間駅エリアで観光客が増えるかと言え、単純に増えるものではない。移動手段に関係なく、その地域が観光に対してどの程度本気で取り組んでいるか、ブランドや実績があるかが重要。

【小林委員からの意見と提案】

- (1) 世界の先進都市圏で共通して起こっている象徴的な変化として、コンパクト化や、都市同士が高速鉄道でつながる都市コリドー化などの動きが見られる。我が国の国土構造は、都市間の移動時間が長いため、1つの都市から別都市の商品・サービスを買に行けず、結果として、都市一極集中が進んでいる。リニアの整備によって、1つの都市に住む人が別都市の商品・サービスを利用できることとなり、それが都市のコンパクト化につながり、三大都市圏はそのコンパクト化する中（ポストアーバン社会）で勝負になってくる。
- (2) 首都圏には首都機能という巨大な文化がある。それに対して、地方は独自に文化を作り上げないといけないという宿命を負っている。それを地方がどう鍛えていくか、そのためには、今の状況を壊す力も入れる必要があり、そこにインバウンドを1つのトリガーとしてどう考えるかが大きな戦略になってくる。

【森川委員からの意見と提案】

- (1) 三大都市圏のシナジー効果を発揮できるよう、それぞれの都市圏の特徴を生かした役割を担いながらも、ビジネスのルール等は共通とし、海外から投資や観光を連携して呼び込むことが必要。
東京大都市圏は日本の中心、大阪大都市圏は歴史・文化の中心としたとき、名古屋大都市圏は、日本海から熊野までの地域を含めた中部圏を「日本のハートランド」と位置づけて、その中心都市・玄関口とする。中部圏のハートランド性は、ものづくりによる経済エンジンや自然と溶け合う文化など、日本の縮図であり、心のふるさとでもあることから言える。
- (2) 日本の都市を「玄関」と「座敷」という構造で整理すると、名古屋大都市圏は中部圏の「玄関口」と捉えることができるが、リニア開通によって東京・大阪を「大玄関」、高速交通体系を「大廊下」として、中部圏を「座敷化」と捉えることもできる。「玄関」「座敷」「廊下」の入れ子構造があり、それぞれの見方で各地区の課題が浮かび上がる。