

スーパー・メガリージョン構想  
中間とりまとめ（骨子案）

～「時間と場所からの解放」による  
多様な対流と価値の創造～

平成 30 年 6 月

スーパー・メガリージョン構想検討会

## 目次（案）

### 第1章 スーパー・メガリージョン構想について

#### 第1節 スーパー・メガリージョン構想の議論の背景

#### 第2節 リニア中央新幹線の概要

#### 第3節 スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨

### 第2章 我が国が直面する状況の変化とリニア中央新幹線がもたらすインパクト

#### 第1節 我が国が直面する状況の変化

#### 第2節 リニア中央新幹線による劇的な時間短縮がもたらすインパクト

- (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
- (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
- (3) 海外から人や投資を積極的に呼び込む
- (4) 災害リスクへの対応

### 第3章 正のスパイラルを生み出し、世界を先導するスーパー・メガリージョン

#### 第1節 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

#### 第2節 我が国の経済を牽引する三大都市圏

～異なる個性を有し、世界を呼び込む日本のコア～

#### 第3節 多様な人材が交流する中間駅周辺地域

～クリエイティブと地域の魅力が融合した新たな拠点の誕生～

#### 第4節 広域的に波及するスーパー・メガリージョンの効果

～高速交通ネットワークの効果を最大限引き出すために～

### 第4章 終わりに

## 第2章 我が国が直面する状況の変化とリニア中央新幹線がもたらすインパクト

### 第1節 我が国が直面する状況の変化

#### (今後も進展するアジアダイナミズム)

アジア、特に中国の高度経済は今後も進展していくと想定され、2018年には中国のGDPが我が国の約3倍を超え、2030年頃には約6倍を超えると見込まれている。ASEAN諸国やインドにおいても経済発展が続いており、日本の貿易相手国のシェアの推移を見ても、対米貿易に約3割が依存していたかつての時代から、2017年には、対アジア貿易が5割を超え、将来においては更に増加することが予想される。こうしたアジアダイナミズムにどう向き合っていくかということが我が国の成長の鍵となる。

訪日外国人旅行者は、2017年に2,800万人を超え、政府は2020年に4,000万人、2030年に6,000万人の目標を掲げている。現在の訪日外国人旅行者のうち、中国、韓国等、アジアからの旅行者が約8割を占めているが、中国をはじめアジア経済の成長による1人当たりGDPの増加により、今後、旅行形態が変化することが予想され、付加価値の高い観光を提供していくことが求められる。

#### (世界で激化する都市間競争)

国際間でのヒト、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、国際的な都市間競争が激化している。

我が国の今後の成長のためには、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、三大都市圏間の移動が約1時間で結ばれ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、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。

#### (産業構造の劇的な変化とデジタル・エコノミー)

AI、IoT化等の進展による第四次産業革命は、産業構造に劇的な変化を生じさせ、これまでの資本主義的な工業化社会モデルから、あらゆるものがデジタル化する知識集約型のデジタル・エコノミーに変化していくことが予想される。また、そ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、世界ではGAF(A Google、Apple、

1 Facebook、Amazon.com) と呼ばれるメガ・プラットフォーマーが出現してきている。  
2 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  
3 どまっており、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  
4 グローバルな期待値を高めていくことが求められる。

5 一方で、AI、IoT 化の進展により、将来的に雇用のミスマッチが発生すれば、失業  
6 者の大量発生や賃金格差の拡大等が懸念される。これを回避するためには、成長市場  
7 の労働需要に対応した就労構造とする必要があり、AI、IoT 等に代替されうる業種・  
8 職種の労働力等を新たな雇用ニーズにシフトさせ、円滑な労働移動を図り、成長力を  
9 保持することが求められる。

### 11 (世界に広がる価値観の転換)

12 2015 年 9 月、国連サミットにおいて SDGs (持続可能な開発目標) が採択され、持  
13 続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた、次の時代に繋がる世界共通の新  
14 しい価値観として、ジェンダー平等の達成や生涯学習機会の促進、再生可能エネルギ  
15 ーを活用した循環型社会や生物多様性等の重要性が、認識される等、経済効率性のみ  
16 を重視してきた従来の価値観からの転換が始まっている。

17 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あ  
18 り、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。デ  
19 ジタル・エコノミーの時代において、社会のあり方を変容させる世代として注目され  
20 ている。

### 22 (我が国が抱える課題と強み)

23 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  
24 人口減少社会を迎えている。また、人口問題研究所の推計によれば、地方から都市へ  
25 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、  
26 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。リニ  
27 ア中央新幹線沿線に目を向けると、山梨県、長野県、岐阜県等の人口が、2040 年には  
28 約 20%減 (対 2015 年比) となると見込まれるなど、中間駅周辺地域を中心に、人口減  
29 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。

30 加えて、総人口に占める高齢者の割合は、2040 年には 35%を超えると見込まれてお  
31 り、それに伴う生産年齢人口の減少が懸念されている。高齢人口で見ると、特に東京  
32 圏では、2015 年の 854 万人から、2040 年には 1,119 万人まで増加することが見込まれ

1 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  
2 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。

3 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  
4 えており、国土の強靱化の推進が必要とされている。

5 一方で、世界から我が国を見ると、国土における交通・情報通信・エネルギー（グ  
6 リッド）等のネットワークの密度が非常に高く、多様な産業の集積が、日本の強みで  
7 あると考えられる。また、SDGs（持続可能な開発目標）に関連して、日本の信頼性・  
8 公平性・安全性に対する意識や課題解決力等、こうした強みによりスーパー・メガリ  
9 ジョンの魅力を高めていくことが重要と考えられる。

### 11 **（我が国における国土政策の変遷）**

12 我が国はこれまで、全国総合開発計画（1962年）から、第二次国土形成計画（2015  
13 年）に至るまで、その時々時代の時代背景を踏まえた長期構想を掲げ、国土政策を進めて  
14 きた。

15 1960年代から始まる高度経済成長や人口増加の時代には、大都市と地方の所得格差  
16 の拡大や地方から大都市への大規模な人口移動等の課題を背景として、「国土の均衡  
17 ある発展」を目指し、工業を中心とする産業の地方への分散を図るとともに、高速交  
18 通ネットワークをはじめとする国土基盤整備を推進した。これにより、地域間格差の  
19 縮小とともに、地方の中核・中核都市への人口や諸機能の集積が進み、1964年の東海  
20 道新幹線開業、1965年の名神自動車道全線開通に始まる高速交通ネットワークの整備  
21 は、その後の我が国の経済成長に大きく寄与した。一方で、1980年代になると、全国  
22 的にサービス経済化、国際化、情報化が進展し、特にその成長が顕著であった東京圏  
23 への人口の転入超過が増加するとともに、東京一極集中の傾向が強まった。

24 2015年に策定した第二次国土形成計画においては、前述の我が国が抱える課題等を  
25 踏まえ、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  
26 の活発な対流を湧き起こす「対流促進型国土」の形成を図ることを国土の基本構想と  
27 している。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  
28 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  
29 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  
30 構造の形成を目指している。また、東京一極集中の是正を図り、地方創生による「ロ  
31 ーカルに輝く国土」の形成を目指す一方で、東京圏については世界有数の国際都市と  
32 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  
33 る。

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32

(中間とりまとめにあたって)

リニア中央新幹線の開通は、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あいまって、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期待されており、これまでの高度経済成長や人口増加の時代背景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。本構想の中間とりまとめにあたっては、スーパー・メガリージョンを我が国の成長力を高める核としつつ、その効果を全国に広く波及させることを念頭においた将来の姿を描いていくこととする。

第2節 リニア中央新幹線による劇的な時間短縮がもたらすインパクト

(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

昨今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。しかしながら、人の周りには数多くの情報が溢れるようになり、そういった時代になったからこそ、相手との信頼形成が必要とされる場面においては、これまで以上にフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの重要性が高まっている。

また、人口減少下にある我が国において、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起こし、生産性を向上させていく必要がある。産業構造の変化によって、各産業の分野間の融合が進む中、「モノをつくる」から「価値をつくる」社会への転換が始まっており、高度な付加価値を生み出すことが求められるが、その現場においては、例えば、異分野間の知恵や知識の融合によるアイデアの創出や、製作過程における擦り合わせのほか、お互いの信頼や期待感の醸成による投資判断の意志決定等の局面において、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが不可欠となっている。

現在、第四次産業革命に向け様々な取組がなされているが、現時点においてその明確なコンセプトやロードマップがはっきりしない時代にあり、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）を生み出すには、所属している組織内外の様々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」によるイノベーション創出が求められている。様々な分野の人や情報が集積する場で「予定できない接触」が生み出され、結果として「予定調和

1 なき対流」によるイノベーション創出に繋がる場（「知的対流拠点」）が重要であ  
2 り、リニア中央新幹線の開通を契機として、移動時間の劇的な短縮が、こうした場  
3 におけるフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの機会及び交流時間を拡大させ  
4 ることが期待される。

## 6 (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

7 リニア中央新幹線は、劇的な移動時間の短縮により、将来の人々の働き方や暮らし  
8 方に大きな影響をもたらす可能性がある。

9 人の働き方については、サテライトオフィス、シェアオフィス、テレワーク等、働  
10 く場の多様化が始まっているほか、兼業、副業を行う中核となる人材の活用に関心  
11 ある企業も増えてきており、産業構造の変化とともに、将来的には、ジョブ型雇  
12 用のように特定の組織にとらわれない働き方が増えることが想定される。

13 政府は、人生100年時代構想を掲げ、一億総活躍社会の実現を目指しており、定年  
14 後も働く意欲のあるシニア世代や、出産後も働き続ける女性も増えているが、女性  
15 の労働力率、出生率は、ともに大都市部より地方部の方が高い傾向がある。また、  
16 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  
17 ～）といった、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  
18 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。

19 リニア中央新幹線の開通を契機として、人が「時間」と「場所」から解放され、多  
20 様な働き方の選択肢を持てるようになることが期待される。これにより、女性がより  
21 労働に参加しやすく、子育てしやすい環境が生まれる可能性が高まるほか、シニア  
22 世代がもつ豊富な知恵や経験が、社会において価値創出に寄与することも期待される。  
23 また、「時間」と「場所」から解放された多様な人生の選択肢を新たに持てるよう  
24 なることで、人は時間と空間をマルチに活用できるようになり、「余暇」（学び・憩  
25 い・地域活動等）で得られた経験が「仕事」につながる等、「仕事」と「余暇」のボ  
26 ーダレス化が進む可能性がある。

27 各地域の暮らしに目を向けると、地方には、豊かな自然環境をはじめとした大都市  
28 部とは異なる魅力があり、都市住民や若者世代からも関心が寄せられている。リニア  
29 中央新幹線の開通を契機として、テレワーク等も併せて活用することで、大都市に住  
30 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  
31 地方への移住、二地域居住等、「都市と都市」、「都市と地方」等に跨った新しい  
32 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。

1       また、地域内外の多様な人材の対流・交流が新たな価値創造に寄与し、持続可能な  
2 社会を構築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  
3 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  
4 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。

### 6 (3) 海外から人や投資を積極的に呼び込む

7       国際競争力の強化を図るためには、国際間、とりわけアジアの中での厳しい競争の  
8 中で、優秀なヒトやモノを集積し、海外から企業や人材を呼び込む必要がある。その  
9 ためには、我が国の経済を牽引する三大都市圏の各都市圏が個性を伸ばすことが必要  
10 であり、これにより海外から見た魅力を増すことが求められる。

11       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「持続可能な開  
12 発目標 (SDGs)」を重ね、健康・福祉やエネルギー、暮らしやすさ等についても追求し  
13 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住宅価格等が低  
14 く、暮らしやすさをメリットとして呼び込んでいくこと等が期待される。

15       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  
16 究拠点が、さらに個性と拠点性を高め、そこにリニア中央新幹線をはじめとする高速  
17 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  
18 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。新たに生み出された価値  
19 が成長産業となり、それを世界に展開していくといった成長のモデルとなることが期  
20 待される。

21       また、インバウンドの面では、訪日外国人旅行者数が飛躍的に増加しており、その  
22 ほとんどの割合を占めるアジアに目を向けると、クルーズ船の寄港回数、空港発着便  
23 数の推移から、関西をはじめとした西日本の優位性がある。一方で、広域観光周遊ル  
24 ートをはじめとした、外国人にとって訪れやすく、また、将来の旅行形態の変化を見  
25 据えた、付加価値の高い環境づくりが進められる必要があり、リニア中央新幹線をは  
26 じめとする高速交通ネットワークがつながることで、新たな広域的な旅行者移動が生  
27 まれ、全国の観光地の潜在的なポテンシャルが発揮されることが期待される。

### 29 (4) 災害リスクへの対応

30       三大都市圏は、世界でも有数の人口集積地域であり、これまで主として東海道新幹  
31 線が担ってきた三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送は、我が国の国民生活及び  
32 経済社会を支える大動脈の中でも最たるものである。



1 一方で、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  
2 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  
3 災害の頻発等が懸念される中、国民の命と暮らしを守る喫緊の取組が不可欠となっ  
4 ている。

5 リニア中央新幹線の開通は、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重  
6 系化をもたらし、高速道路等と有機的に繋がることで、国土の骨格にかかわる高速交  
7 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  
8 とが期待される。

9 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  
10 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諸機能の分散や、首都機  
11 能を始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も考えられ  
12 る。

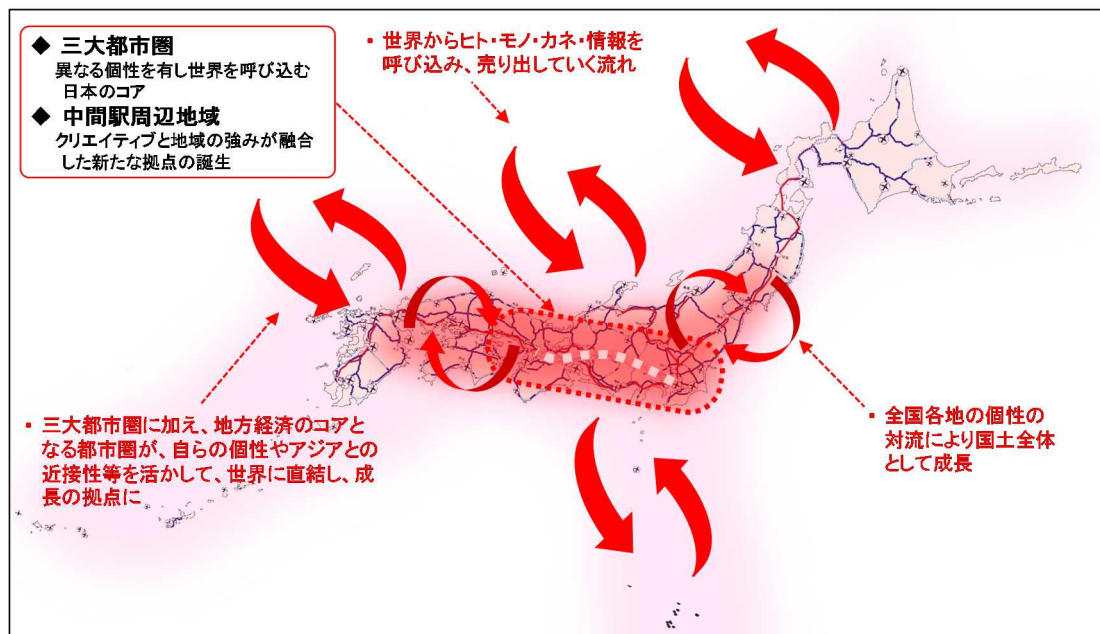
### 第3章 正のスパイラルを生み出し、世界を先導するスーパー・メガリージョン

#### 第1節 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

2030～40年代といった長期的な将来の構想に当たっては、目指すべき将来像を描き、そこに向かって抜本的な取組を検討していくことが求められる。第2章の内容を踏まえ、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について、下記のとおり整理する。

- 「グローバルなダイナミズムを取り込み、日本がこれまで培ってきた技術や文化を活かした経済成長を実現しながら、各地域が個性を活かして自立する持続可能な国」
- 「都市部においても地方部においても、各個人が望むライフスタイルの実現に向け多様な選択肢を持つことのできる、多様な価値観を支える国」

リニア中央新幹線の開通を契機として、三大都市圏を中心に国内、海外のヒトの流れを活発化させるとともに、高速交通ネットワークを通じて全国の個性を結びつけ、各地でイノベーションを起こしていく。そして、そこから新たな成長産業が芽生え、それらの産業がモノ・情報の流れを含めて更に発展することで、国内、海外から更に多くのヒトやモノを集めるといった、“正のスパイラル”を生み出すことで、望まれる将来の姿の実現を目指すものとする。



図：スーパー・メガリージョン形成のイメージ

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31

## 第2節 我が国の経済を牽引する三大都市圏

### ～異なる個性を有し、世界を呼び込む日本のコア～

日本経済の持続的な発展のためには、海外の先進的な企業・技術・人材等を呼び込めるかどうか重要となる。我が国の対内直接投資は海外のメガリージョン等をもつ国と比較して低水準にとどまっており、グローバル企業の誘致におけるプレゼンス向上が必要不可欠となっている。

そこで、リニア中央新幹線の開通とスーパー・メガリージョンの形成を、海外から日本に目を向けてもらう象徴として捉え、企業・技術・人材を惹きつけるとともに、三大都市圏が約1時間で結ばれることによって、人口約7千万人の消費者を持つ市場規模を有する巨大経済圏となり、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾のゲートウェイを通じて、世界を呼び込む日本のコアとなることが期待される。

これらの実現のためには、各都市圏による異なる個性の発揮と協調によって、1つの経済圏としてのスーパー・メガリージョンのグローバルな期待値を高め、グローバル企業における認知度の向上、マインドシェアの拡大を図るとともに、これを契機として、我が国の内なる国際化を進めていくことが求められる。また、そこで蓄積されたノウハウが、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る可能性がある。

また、全国に広がる高速交通ネットワークを通じて、東日本、西日本を含め、日本全体で対流することで、スーパー・メガリージョンの形成がもたらす効果を最大化し、持続的に経済成長していく、分散ネットワーク型集積を目指すことが求められる。特に、各地方広域ブロックの中核となる都市においては、三大都市圏との繋がりをより強固にすることで、スーパー・メガリージョンの成長を引き込み、自らも成長していくことが期待され、例えば、九州とアジアのように、海外との近接性を活かして世界に直結し、さらに成長する拠点となることが期待される。

## 第3節 多様な人材が交流する中間駅周辺地域

### ～クリエイティブと地域の魅力が融合した新たな拠点の誕生～

中間駅は、三大都市圏との劇的な移動時間の短縮によって、クリエイティブな人材が行き交い、知的なヒューマン・インタラクション（フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる相互作用）の拠点となる可能性を秘めるとともに、それが周辺

1 地域の個性と融合することで、地域の強みを反映した産業の育成に繋がることが期待  
2 される。

3 また、リニア中央新幹線の開通によって、人々の暮らしを制限していた「時間」や  
4 「距離」の壁が低くなることで、中間駅周辺地域は、大都市で働きながら自然豊かな  
5 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等、新たなライフスタ  
6 イルの選択肢を提供する地域に発展していく可能性がある。その他、例えば、地域の  
7 食や農をテーマに参画するプラットフォームをつくり、三大都市圏並びに大都市近郊  
8 の社会参画への意識の高い高齢者を呼び込むなど、地域間の交流、対流を促進する取  
9 組も期待される。

10 各地域においては、景観・歴史・風土等、そこに住む人々の暮らしによって形作ら  
11 れるそれぞれの地域の個性を活かしつつ、リニア中央新幹線の開通を念頭に置いた地  
12 域づくりを構想していくことが求められる。中間駅周辺地域は、活発な「知的対流」  
13 と豊かな「住」が結びついた新たな地域に発展していく可能性があり、その構想に当  
14 たっては規模の大きさよりも質の高さの追求が求められる。

15 また、こうした可能性に加え、例えば、最新技術を活かした先進的なライフスタイル  
16 を提供するモデル都市として国際的にアピールし、世界を先導する独自性と先進性  
17 の高い地域を目指していくことも検討に値する。

#### 19 第4節 広域的に波及するスーパー・メガリージョンの効果

##### 20 ～高速交通ネットワークの効果を最大限引き出すために～

21 スーパー・メガリージョンの効果をリニア中央新幹線沿線のみならず、広域的に波  
22 及させるためには、ターミナル駅を核とした都市内交通の強化、中間駅から南北に伸  
23 びる高速道路ネットワークの強化等、既存交通のストック効果を高め、リニア駅を交  
24 通結節の核とした高速交通ネットワークの形成が求められる。また、これに加え、各  
25 都市圏、各地域が自らの個性をより絞り込み、伸ばしていくことで、人が移動するこ  
26 との価値を高めるとともに、密度の高いフェイス・トゥ・フェイス コミュニケーショ  
27 ンを生み出しやすい環境整備をハード・ソフト両面から行う必要がある。

28 また、リニア中央新幹線が、4つの主要国際空港をもつ三大都市圏を有機的に結ぶ  
29 ことで、航空需要の増加に対応していくことが期待されるほか、現在、東海道新幹線  
30 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  
31 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  
32 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

- 1 「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
- 2 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。
- 3 さらに、将来的には、リニア中央新幹線以外にも、自動運転をはじめとした技術革
- 4 新が期待されており、こうした新たなモビリティの活用の検討も期待される。