

スーパー・メガリージョン構想検討会（第11回）議事概要

- 1 日 時 平成30年5月14日（月）10:00～12:00
- 2 場 所 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂
- 3 出席委員 奥野顧問、家田座長、井口委員、小林委員、坂田委員、真田委員、寺島委員、藤原委員、森川委員、山名委員代理 小川氏

4 議事

(1) 開会

(2) 議事

ア 事務局より資料2について説明。（質疑なし）

イ 事務局より資料3について説明。以下、主な意見交換内容。

- ・第1章について、東京一極集中の是正とあるが、これまで国土がどう発展してきたのかという歴史認識を書いた方がいい。東京一極集中には、高速交通ネットワークがもたらした弊害としての側面もあり、東京一極集中がどういう風に起こってきたのかという認識なしで、是正を考えるのは難しい。
- ・(事務局) 本検討会は国土形成計画を踏まえたものとなっているが、ご指摘については記述を検討したい。
- ・九州は東アジアと直接取引をするなど、既にスーパー・メガリージョン（以下「SMR」）的な活動をしているとの話がゲストスピーカーからあった。今回議論している「三大都市圏から九州や北海道に経済効果を波及させる」というのは、経済の実態に合っていないように感じる。中間とりまとめでは、三大都市圏から広く日本全国に波及するという構図ではなく、北海道・三大都市圏・九州の各SMRが中心となって、それぞれが国内・海外の各SMRと直接取引するような図として描くべきではないか。
- ・(事務局) 発表資料2頁の図については、本検討会で示した図であるが、対流促進という観点でリニア中央新幹線を中心とした図となっている。6頁の図の方は、全国で対流し、世界からも呼び込むという構図。図としての見せ方については工夫したい。
- ・第1章は本検討会のスタート時点での記述であり、どういう図を出すかは事務局で検討していただきたい。高速交通ネットワークが東京一極集中を招いたという意見もあるが、高速交通ネットワークがなければどうだったかということは誰も検証できない。チャンスを活かすことができたかどうかということで、誤解を招くことのない表現が必要であり、一切触れないわけにもいかないと思われるため、事務局で議論していただきたい。
- ・世界から日本を相対的に見る必要がある。日本の強みを考えると、交通・情報通信・エネルギー（グリッド）など、国土の密度が非常に高い。多様な産業の集積も日本の強みである。また、SDGs（持続可能な開発目標）に関連して、日本の信頼性・公平性・安全性に対する意識や課題解決力など、こういった強みをSMRによって活用することが重要である。一方で、事業展開におけるスピード感の不足や、ロードマップが明確でないような不透明な未来に対する海外からのリスク投資の少なさは課題である。
- ・(事務局) 第3章に繋がるところで、強みや不足している点をご議論いただけたら追加したい。
- ・全体として、産業に踏み込んだ記述が少ない。日本はイノベーション後進国と言われるが、本当はそうではない。イノベーションはたくさん起きているものの、産業に繋がる部分が劣っているという認識も必要ではないか。アイデアとか交流というレベルではなく、そこを起爆剤にして産業を興すというステップまで繋がっていないことが問題で、企業にもイノベーションを評価・投資する仕組みがない。そこについて踏み込んで考える必要がある。
- ・国土形成計画の趣旨をよく踏まえた構成になっていると思う。これまでの国土形成計画の中で注目しているのは、第3章の「我が国の経済を牽引する三大都市圏」と、「広域的に

波及する SMR の効果」について。歴史認識の話もあったが、これまでの国土政策における議論を整理すれば説得力が増すのではないか。高度成長期と違うのは人口減少が起きているということで、子育て環境の改善・出生率の向上に繋がっていくような言葉があってもいいのではないか。働き方改革、それに伴うライフスタイルの変化、中間駅の役割、コミュニティの役割が子育て環境の改善に繋がるといい。

- ・(事務局) まとめ方が散逸的になっているが、子どもが生まれ育つことが持続可能な社会に繋がる、という視点での記述も検討したい。
- ・第2章、第3章の「異次元の高齢化」という言葉について、国立社会保障・人口問題研究所発表の地域別人口の予測なども踏まえて本構想に繋げるべき。SMR 地域の高齢化が問題であるという意識を明確に持つべきで、工業化社会モデルではどうしようもなくなっている。これからはデジタル・エコノミーの時代。GAFA などの巨大 IT 企業と日本が誇るものづくり企業との間に、株式時価総額の大きなギャップが生じている中で、高速交通ネットワークによる工業を前提とした活性化が果たしているのか、という視点が必要。異業種との競争がこれからのテーマで、脱工業化社会モデルを視界に入れて議論し、構想の中に今後の問題意識を取り入れる必要がある。20 年後には、日本を除くアジアの GDP は 4 倍になる。中国の GDP は今年日本の 3 倍だが、10 年後には 6 倍になる。なぜアジアと SMR の連携が必要なのか、強い問題意識を持ってアジアダイナミズムを考える必要がある。インバウンドに関して、観光を本気で産業化していくときに、付加価値をどう上げるかということが大事。
- ・(事務局) 問題意識が分かるように、第2章の 2-1 の部分をもう少し書き込みたい。インバウンド含め、記述を検討する。
- ・問題意識として議論されている内容は、背景となる社会の価値観が変化しなければ、これまでと同じことが起こるのではないか、ということだと思われるので、第2章の記述が大事になると思う。発表資料からは、20 年後の国土の姿について、高速交通ネットワークの発達や技術革新が起きたときに、「こうなる」なのか、「こうしなければならない」なのかが分からない。イノベーションと産業が結びつかない、スピード感が足りていないなど、人そのものが変わる必要がある、という話ではないか。多様な人生の選択肢を高速交通ネットワークにより選ぶことができると言っても、実際に選ぶことができるのは一部で、今の画一的な教育システムではそうならないのではないか。投資についても、イノベティブなものに投資する人は少ないのではないかと思う。第2章で、目指すべき社会とそれに関係することを広く書いた上で、第3章で、国や地方が何をすべきか書いた方がいいのではないか。
- ・(事務局) 当然、高速交通ネットワークのみでできるわけではなく、しなくてはならないことがたくさんある。第2章の中でも述べていきたい。
- ・高速交通ネットワークという言葉が多く出てくるが、何を指しているのか。
- ・(事務局) リニア中央新幹線の開通を前提とした書き方となっている。
- ・異次元の高齢化が進む中で、参画型のプラットフォームを中間駅につくり、移動と交流をしながら食や農などへの参画を図るようなライフスタイルを産み出すという視点は、国土交通省としても重要なのではないか。単に自然豊かな田舎があるということではなく、郊外の高齢化を取り込んでいく。移動と交流、コンパクト&ネットワークを掲げる中で、そういった取組ができればいいのではないか。プラットフォームをつくるという考え方は建設的である。
- ・第1章では、グローバルとローカルが大きなキーワードで、それを育てるのが国土形成計画の目的だと思う。いろいろな課題がある中で、リニア中央新幹線の開通や SMR 形成により、どのようにカバーできるかをまとめるのが第2章なのではないか。冒頭からイノベーションの話が出てくると、国土形成計画とのつながりが見えない。第3章は、グローバル・三大都市圏・ローカルというまとめ方だが、三大都市圏と中間駅の関係は時間的にかなり縮まる。中間駅同士について言えば、新たな結びつきが生じるようになり、対流によって

イノベーションが創出されるということも言えるといいのではないか。東海道新幹線の活用も書かれているが、沿線の間駅が取り残されてしまえば、国土の均衡ある発展とは逆行してしまう。第3章は国内目線だが、グローバルにしていくために、国土交通省として取り組む事項を充実させると次に繋がるのではないか。

- ・(事務局) グローバルとローカルという国土形成計画の話は、第3章でまとめている。第2章は、SMRの形成がどのような効果を及ぼすかについて整理している。東海道新幹線の記述については、これを頭出しとして、最終とりまとめに向けた議論に繋げていけたらと思う。
- ・3点コメントがある。1点目として、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションという言葉の頻度が高いが、大事なの中身ということ。どのようなときに必要となるのか、リニア中央新幹線により生じうることは何か、という一步踏み込んだ議論が必要なのではないか。2点目は、国土の姿について。支えているのはイノベーション・家庭・働き方であり、それぞれの姿とリンクしていかなければならない。国民が理解できるような、そういった理念での議論を深める必要があるのではないか。3点目は、消費の側面をもっと強調してもいいのではないかということ。三大都市圏が繋がることで分散が可能だとすれば、ワンマーケットとなる公算が高く、その辺があまり強調されていない。テレコミュニケーションやeコマースの発展に伴い、エンターテインメントを求めて人が移動することも増えてくるかもしれない。
- ・(事務局) 確かにフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションをキーワードとして多用しているところがあり、ご指摘については検討したい。いろいろな地域・分野の人の交流が重要になる。それが分かるような記述をしたい。
- ・第2章のタイトルの「国土の姿」の中身は「人の姿」で、国土と人は重ならないのではないか。
- ・(事務局) 国土は人の営みによって形成されてきた土地などという意味で、人は入らない。我々にとっての悩みは、これまでの国土形成計画が人流・物流などを総合的に考えるものだったことに対し、本構想は人流中心に考える必要があるということ。論点1に忠実になると、「国土」という言葉は違和感があるかもしれないので、少し考えたい。
- ・これまでの歴史的経緯や世界の潮流についての記述に厚みを持たせた方がいいのではないか。東海道新幹線のストロー効果は、工業化社会の中で起きた現象であり、丁寧な書き方をした方がいい。以前、国土における「玄関」と「座敷」の話をしたが、工業化社会モデルの中の文脈でもう少し触れた方がいいのではないか。デジタル・エコノミーの時代になったときに、高速交通ネットワークと人口の変遷がどうなっていくのかは難しいところだが、どのような場所で、どういうきっかけでイノベーションを起こしているのかということところは丁寧に書いた方がいいのではないか。ポスト・デジタル・エコノミーの時代が始まる一方で、農業や自然に価値を見いだす部分も出てくるだろう。
- ・「国土の姿」というよりは、「国の姿」の方が適切かなと思う。交流による新しい出会いや交流そのものが生まれるということがなければならぬのに、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションがすり合わせのために必要、という記述になっていることが残念。価値観について、高齢者の割合が増えるということ言えば、介護やコストの点で経験豊かな人が増え、その経験が何らかの形で社会を形成する、価値創出に寄与できる、ということでもあるため、その部分に着目すべきではないか。量でなく品質にこだわるようになった1つの理由は、消費者が成熟したからだと思う。企業が、ある年齢を機に人材を排出したとき、企業活力よりも外に出てしまった活力、後者の方に知恵が残っていることがある。そういうものが日本の将来を安定させるためには不可欠だと思うし、培ってきた知恵が今後の日本の活力になるのではないか。そういった人材の交流のためにも中間駅は有効。これまで国や公、企業に任せていたことを、普通の人間が担わなくてはならない社会になる。自らが提供側に回るという社会を形成することになり、それが本当の日本の強みになるのではないか。教育レベルの高さ・公正さ・安全に対する価値を高めるという思いがあるこ

とや、日本人が培ってきた力を交流するときにも活用するような拠点になるのではないか。

- ・(事務局) フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションは最後まで残るという意味で書いていた。女性・シニア世代を含む総活躍との簡単な記述となっているが、知恵を活用するための交流の場ということでも意味があることを書いていく必要があると感じた。
- ・社会の問題とフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションに関して。私たちは、工業化社会モデルを資本主義的モデルと呼び、あらゆるものがデジタル化するデジタル・エコノミーを知識集約型と呼ぶ。その変化に伴って生じる価値の本質は何か、現代の価値の本質は非常に重要になってくる。知識集約型のモデルでは、将来の可能性や期待値を見る。期待値の実現にリニア中央新幹線がどれぐらい貢献できるかということ。知恵の有無が大事で、経験は非常に重要となる。また、価値には振れ幅があるものとして考える必要がある。フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの効果について、「稼げる国土専門委員会」の議論では、暗黙知の融合ということだった。投資を決める場面でも必ずフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる信頼感が必要となる。先が見えない中ですべてが分からなくても価値を見出して投資をする。そういうことを細分化するとリアリティが出てくる。
- ・(事務局) リアリティを増すという観点は重要であり、期待値を高めることが SMR の価値である、ということだと思うので、活用させていただきたい。
- ・発表資料3頁目。「人口の低密度化と人口減少により地方が衰退」とあるが、集中による利益をしっかりと書かなくては、リニア中央新幹線で繋げることの価値を検証しようとしている本検討会のそもそもの目的・理由が伝わらない。世界的なクリエイティブ経済の進展の中、各都市への集中がいかに関値を持つのかを書き切る必要がある。地方の問題は本質ではないため、必ずしも取り上げる必要はない。また資料の中でクリエイティブな人材の話があるが、これはイコール若手という意味ではない。実際、クリエイティブ産業をリードしている人材は30代から50代である。さらにインバウンドや留学生が増えたことだけを取り上げて「わが国が国際的に飛躍しつつある」というのは書き過ぎである。中国深圳などは10年でGDPが10倍にもなっているが、そのレベルになって初めて使える言葉である。本検討会では4頁の「高速交通ネットワークによって人生の多様な選択肢を持てる」ということが最も重要なキーワードだろう。高速交通ネットワークにより(単なる旅行や出張ではなく)「生活の拠点」を自由に動かせる時代になるという意味だ。もっと強調すべきだろう。一方、5頁では災害リスクへの対応について言及している。しかし今後の国土計画を考える上で、自然災害以上に原発事故や安全保障の問題等がより深刻度を増している。ここは「リスクへの対応」として原発事故や安全保障を取り上げるべきであろう。6頁目はワンマーケット化の価値を強調する意味からも、北海道・三大都市圏・九州の3つのSMRが都市国家のように存在し、それぞれがライバルとして、海外のSMRと直接取り引きする姿を描いた方が実態に近くなる(原案にある国内で三大都市圏と地方が繋がりを持ち、そこから初めて海外へというのはあり得ない)。7頁では「可能性」についてばかり語っている。根拠が曖昧なものを、これだけ大きく取り上げていいものなのか気になった。最後、第4章などにおいて、ぜひ財政負担についても言及すべき。絵にかいた餅を並べても仕方がない。例えば三大都市圏の容積率を包括的かつ大幅に緩和することは賃料の低下をもたらす、各都市圏のボトルネックを解消してリニア中央新幹線で繋げることの効果を最大限に発揮することに繋がる。これは財政負担ゼロ、否、固定資産税の増大により財政への貢献が非常に大きなものになる。こうした政策で後押しすることで、わが国の3つのSMRが世界の都市間競争の中で初めて確固たる地位を築けるものと考えている。
- ・(事務局) 内容を適切に見直し、拠点を動かせるということについても書いていきたい。災害リスク以外のリスクに対するご指摘に関しては、リニア中央新幹線を介してということでもあり、直接関係のあるところだけ述べたい。6頁目の図についても、SMRはまず国内からという順番をイメージしているわけではないので、工夫したい。可能性の話に関して

は、今のところは可能性ということで今後の議論に繋げたい。論点2、論点3に係る自治体や経済団体から話を伺いながらリアリティをもって語っていききたい。

- ・まず、高速交通ネットワークがもたらす話なのか、リニア中央新幹線がもたらす話なのか、渾然一体となっているので、明確にしてほしい。第3章のタイトルも、世界に範を示すという上から目線ではなく、世界をリードするとか、冷静な書きぶりがほしい。状況認識や歴史認識も踏まえて書くべきで、東海道新幹線は、その高速性で国土の姿に影響を与えた技術だったが、世界を動かすようなコンセプトを示せたのかということそうでもない。そういったことも前段で書いた方がいい。国土形成計画のキーワードはコンパクト+ネットワーク。リニア中央新幹線によるネットワークの下に、コンパクトなまちづくりや産業づくりが必要だという重層的な取組が重要なことも前段で書くべきだと思う。また、デジタル化で便利になっているが故に、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの重要性が増しており、あらゆる機会が重要になるということが原点なのではないか。中間駅について言えば、最も大きな変化を被る可能性があり、質の高さやライフスタイル、自然との付き合い方など、世界をリードする1つのコアになるポテンシャルがある。三大都市圏は、日本のエンジンになって世界経済をリードできたらいいと思う。1時間で繋がるだけでは世界をリードするコアにはならない。これを契機として内なる国際化を進めることが大事であるし、経済界も制度面も変えていく必要があることを書くべきではないか。
- ・発表資料7頁目の中間駅の話では、景観・歴史・風土が、初めからそこにあるものと捉えるのではなく、そこでの暮らしがそういうものをつくりあげていくのだという捉え方をした方がいいと思う。
- ・今回の中間とりまとめ報告書の作成にあたっては、いろいろな解釈が入ってくるという観点で議論をすればいいと思う。幅広い意見は非常に大事で、それを背景にもって、SMRに関する内容に絞り込んでいくことが必要。
- ・2つ付け加えたい。1つは、東海道新幹線の活用という表現について。東海道は日本を代表する街道であり、そこが本来持っている文化力をもって立ち上がっていくのではないか。もう1つは、発表資料6頁の図のことで、九州は中国や朝鮮半島と密接な関係を持っているし、北海道・東北・日本海側方面は北東アジアとの関係性が強い。その点を匂わせてみてもいいのではないか。

ウ 事務局より、次回について、6月1日の開催が周知された後、閉会となった。

以上