

スーパー・メガリージョン構想検討会（第12回）議事概要

- 1 日 時 平成30年6月1日（金）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、大野委員、加藤委員、小林委員、坂田委員、真田委員、寺島委員、野本委員、藤原委員、八木委員代理 出野氏

4 議事

(1) 開会

(2) 議事

ア 大野委員より資料2について説明。以下、主な意見交換（次項以降、同じ）。

- ・フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる情報の集積に伴う便益は、資料2の4頁にある生産関数内の β_D に依存するわけだが、これはどういったデータに基づいて推定されているのか。
- ・（大野委員）過去の都道府県毎の生産額やトリップ集中量・発生量などのデータに基づいて推定している。
- ・資料2の5頁に経済効果のイメージが図示されているが、これは資料2の4頁の生産関数に基づく、リニア中央新幹線（以下「リニア」という）の整備による効果との理解でいいか。
- ・（大野委員）そのとおりである。時間短縮によって人の移動量が増加し、そして業務トリップの発生量と集中量の増加が生産額の向上に寄与するとしている。
- ・資料2の6頁のデータは、大阪圏よりも名古屋圏が大きくなっているように見える。産業構造や東京との距離の違いなどがあると思うが、考えられる要因はあるか。
- ・（大野委員）就業者数が多いところに近いほど当該都市圏への業務トリップ集中量が多くなるので、当該都市圏の生産額も上がる。つまり、東京により近いということも要因として考えられる。
- ・このようなアプローチでシミュレーションを行い、根拠のある分析をしておくことは大事。第7回の検討会資料で地域間のギャップが話題になったが、構想を検討する上で重要なテーマだと思う。また、人口減少を視界に入れると、2045年の人口予測では、リニア沿線において東京都だけがプラスになるという想定になっている。東京への集中と地方の過疎が同時に進行すると、東京から50km圏外は急激に減っていく。地方を視界に入れたときにこのシミュレーションモデルでどういう影響が出るのか。また、移動と交流によりどう埋め合わせをするのかということも構想しなければならない。
- ・（大野委員）地域間ギャップが拡大するのかどうかということについて、このモデルは一般均衡理論に基づいて構築されているので、人口が増加し、生産額が増加するところでは価格は上がり、逆に人口が減少するところでは価格が下がると予想される。しかし、このモデルではリニアの有無による人口移動を明示的に扱っていない部分があり、それが加味されると住居コストの変化を把握することができる。これは今後の検討課題である。
- ・産業分野毎に生産性がどう上がるのかも考えていかなければならない。第一次産業から離れる人が多くなると、中間駅周辺地域の魅力が減るということもある。
- ・（大野委員）それは在り得ることである。しかし、このモデルではリニアの有無による産業分野毎の生産性の向上を外生的に設定しているため、そのような現象を表現できない。これも今後の検討課題である。
- ・リニア開業効果の最大化という観点で見ると、資料2の7頁の表は、ベースラインケースと成長実現ケースで2.4（百万円/年・人）も差がある。この差を付けている要素はどのようなパラメータなのか。
- ・（大野委員）ベースラインケースと成長実現ケースを区別する要素は経済成長率であり、これが差を付けている。

- ・補足すると、リニアを整備計画決定する際に、費用対効果分析とともに SCGE モデルによる経済効果の算出をしたことがある。そのときは、事業評価という目的から、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションがもたらす効果は一切考慮していなかった。今回の趣旨は、将来どんなことが起こりうるのかを検討するものだが、過去のデータを用いてしか分析はできないので、規模の経済的に波及するという本モデルでは、集中するところが伸びるということになってしまう。実際のところおそらくは、社会の構造や価値観が変わっていく中で、従来の延長線上にはなかった、量的ではない質的な大転換の糸口になる可能性がある。
- ・時間短縮は最初の一步で、その後に生活や仕事の拠点が移動する。人口移動の影響が大きいのであって、それを今後分析できないか。GDP 変化率が 0.2%程度では世界的にも認められない。政策パラメータをうまく取り込めばインパクトあることができるのではないか。そこから容積率の大緩和やリニアによる効果を最大限発揮することに繋がる。

イ 事務局より資料 3 について説明。以下、主な意見交換。

- ・リニア前提ではなく、結果としてリニアがあることで、日本の国土が発展していくという形にまとめるといいのではないか。交通アクセスにはリニアのほかにも航空や港湾など、すべてが絡むと思う。東京一極集中が悪いということではなく、人が来るということが何よりも大事。東京に来た人間は、地域にも染み出している。そういうときに、リニアがあることによってどのような利便性があるのかということを経済分析の話があつたが、駅の整備や再開発をするときに、投資した以上に付加価値が増大しなければならない。
- ・資料 3 の 3 頁目の、「我が国における国土政策の変遷」について、国民所得倍増計画では、生産の隘路、ボトルネックを解消することが大事と記述されており、それが高度経済成長を実現した。昭和 30 年代における投資の対象地域は大都市圏の比率が圧倒的で、分野で言えば産業基盤投資が圧倒的。そういった時代があつて、その後、効果の全国波及に取り組んできた。その辺のニュアンスが出ると、信憑性が増すと思う。
- ・3 点述べたい。1 点目は、スーパー・メガリージョン（以下「SMR」という）が与えるインパクトは、心理的なインパクトを含め、想定している以上だということ。2 点目として、人流と繋ぐ空港の結節点を、具体的なプロジェクトに結びつけていく必要がある。政府が 2030 年には 6,000 万人にという目標を掲げるインバウンドについて、今後は中国を中心に一人あたり GDP が増大するとともに個人旅行が増える。これに応えるため、インダストリアルツーリズムや文化を視界に入れた観光の高度化が必要になる。3 点目として、工業生産モデルで日本が行き着いた都市郊外型の高齢化社会。都市郊外に集積した元サラリーマンの高齢者が、リニアによる移動と交流の中で、どうやって社会参画していくか。大都市郊外型の高齢者をリニアによってどう対流させるのかという構想力が必要で、特に相模原モデルについてそういった視点で社会学的に踏み込んで考える必要がある。
- ・「時間と場所からの解放」の表現はいいが、気になるところがある。資料 3 の 5 頁の 27 行目以降だが、他の産業が時間と場所から解放されても、農業は自然環境を相手にしている限り効率化は不可能。時間短縮により地方の魅力を享受しやすくなる一方、時間と場所に縛られざるを得ない人たちを社会全体でどう受け止めるかを考える必要があるということを書いておいた方がいい。
- ・本検討会の主な対象は三大都市圏なのに、その説明の前に地方の話が出てくるので、骨太の部分が見えにくい。三大都市圏が 1 時間で結ばれるという時間短縮以上に、一体化によるメリットをしっかりと強調していく必要がある。それを後押しするのがリニアで、そのためには容積率の大緩和が必要。三大都市圏が世界で戦えるような力を付けて、そこで得たものを分配するというロジックが強く出ていない。第 3 章の最後について。モビリティによる解決となっているが、我が国の状況からしてこれ以上のインフラではなく、社会政策や税制で解決すべきである。

- ・(岸計画官) 文章のまとめ方については、リニアがあるとうなる可能性があるというまとめ方をしている。将来的に望まれる姿を実現するために、ということで事務局としては幅のある記載をしているが、その辺が繋がりがよく読める文章になればと思う。リニア開業によってできること、時間と場所に縛られる人もいるなど、いろいろな配慮が必要な点もある。モビリティ以外の解決策に関しても、書き方を工夫したい。
- ・1時間で結ばれることが一体化に等しいということは、強いインパクトのある表現なので、書く余地が大いにあるのではないかと。全体的に近くなるということと1時間圏内に入るということでは違いがある。容積率に関しては、今後議論していく話になると思う。第3章については、高速道路や空港との結節の重要性を示しているのであって、モビリティのみにより解決するという趣旨ではない。
- ・災害リスクへの対応に関して、資料3の6頁から7頁にかけて記載のある首都機能のバックアップは重要な観点であり、記載が無くなることのないようにお願いしたい。次に、三大都市圏の成長について、一体化することのメリット、ひとかたまりとしての質の向上と成長が主題だと思うが、三大都市圏それぞれが魅力を高め、エッジの効いた特徴を磨き上げることで一体化したときの効果が出るということであり、この点の記述をもう少し検討してほしい。最後に、これまでゲストスピーカーの方からの話もあったと思うが、そこから参考となるようなところがあれば資料として添付することも検討していただきたい。
- ・三大都市圏の一体化という表現については大賛成だが、リニアが繋がって本当に良かったと実感できるのは、やはり中間駅での施策に関わると思う。中間駅が日本の将来において何を担うのかという記述は必要不可欠で、三大都市圏が担いきれないもの、もっと先進的なもの、従来の都市型ではない産業のコアになって育つことで、次世代の成長を担うというシナリオも必要。現在、集積しているものが効率化するというにとどまらず、中間駅に関わる書き込みができるかは、この中間とりまとめの大事なところで、最終的には各自治体や企業が計画するわけだが、それに関わる絵をもう少し書き込む必要があるのではないかと。イノベーションを活用する仕組みが日本には欠落しており、それが近年の経済停滞における一番の原因。対流して何をやるのか、対流するときはどういう仕掛けが必要かは書かれていない。21世紀型のイノベーションから産業を生み出すことができる仕組み、さらにエッジの効いた議論を進めるべき。
- ・リニアによるインパクトがどのぐらいあるのかという記述が第2章にあるが、それを基軸にしながら SMR としてどう展開していくかという内容が第3章に入って縮小した気がする。各地域で取り組んでほしいことについて、絵を描くなど、書き込みが必要ではないかと。政策論の展開ももちろん重要。「時間と場所からの解放」というタイトルの意味について、第3章で書かれておらず、肉付けが必要だと思う。第3章は、2節・3節の内容が不足しているとの話もあったが、4節についても書き込んでほしい。
- ・第2章の2節について、各地域に関する記述は主に場所の話に触れている。一緒に住む人という家族の形による観点も大きく感じた。暮らしには家族の形の概念もある。女性の労働力率、出生率は地方部の方が高い傾向があるが、原因を深掘りすると、三世帯居住比率が高いこともある。SMRの形成で、田園部分に住んで通勤の方が快適で健康な人生になるという考え方もある。戦後すぐの田園都市の概念が幅広くなるのではないかと。最後に、資料3の5頁の20行目からの部分。女性に限定した書きぶりではなく、男女共同参画の時代を意識した表現が必要なのではないかと。
- ・(岸計画官) 第3章については、今までの議論を踏まえてヒントになるようなものを書いており、今後の議論に繋がっていくように工夫をしていきたい。ゲストスピーカーの発表に関しては、発表要旨ということで、中間とりまとめと一緒に見ていただけるように公表の準備をしたい。中間駅の話と、対流して何をやるのかということは重要で、今後の議論に繋がっていくと理解しており、最終とりまとめに向けて記述をしていきたい。田園回帰の動きも出ているし、女性のところは、SMRの形成により全体として子育てしやすい地域にするという意味で書いている。

- ・第4章において、今後の可能性を実現するには、各地域が今から行動を起こす必要があるということを書いてもらえるといい。内容に異論はないが、経済に関しては、知の濃度と融合について効率・頻度をどうするかが大事。その観点におけるSDGsとSociety5.0の差は何かと言うと、Society5.0では日本ならではの独自の優位性、良さを足そうとしているということ。我が国のネットワークの信頼性や多様な価値観、ライフスタイルを許容するところ等を、他の国ではできないレベルまで押し上げることが重要となる。リニアの開業は知の濃度と融合、その両方に貢献すると思っている。「時間と場所からの解放」について、リニアに即した説明として、単に速達性だけではなく、輸送の頻度や容量・自由度の部分で航空との違いを説明してもいいのではないかな。
- ・資料3の4頁目の中間とりまとめにあたっての最後の文章が意味するところを確認したい。これまでの国土政策では、国土の均衡ある発展を目標として、東京一極集中は良くないということで地方分散を図ってきた。今回のスーパー・メガリージョン構想については、三大都市圏を結ぶことで巨大な都市圏が形成され、そこに集中することを一義的には否定せずに、その効果を全国に波及させるという理解でいいのかな。
- ・農業従事者は時間と場所に縛り付けられる面もあると思うが、もはやそういう農業の時代ではないため、明確に分けて書く必要はないのではないかなと思う。田園都市という表現について、東京郊外では、ハウードの田園都市論を名前だけ引用して、巨大開発を進めてきた。そのスタイルをリニア沿線に広げるというふうに捉えられないように記載に注意が必要な気もした。資料3の9頁目、「異なる個性」とあるが、異なるから個性であるし、「クリエイティブと地域の魅力の融合」とあるが、クリエイティブは形容詞なので違和感がある。資料3の3頁目には日本の強みとあるが、地域間の公平性はかなりいい方で、子どもの相対貧困率は最悪だが、個人所得のジニ係数は世界平均と1%しか変わらないこともあり、公平性という言葉も上手に使わないと文句を言われてしまう。三大都市圏の話では、資料3の9頁あたりで、一体化することの意味を書いた方がいい。三大都市圏については、相対的に名古屋と大阪を強くするという感覚を持っている。災害のバックアップ機能についても、強調していい。1時間で移動できるのはバックアップ機能としてすごく大きなことで、東海道新幹線とリニアの移動は、耐震性・信頼性も高くなる。中間駅については、居住・住宅のスタイルに関して、日本は新しいコンセプトを世界に発信してこなかったが、世界をリードできるような住宅地、多自然でなく自然に溶け込むような働き方・ライフスタイルを提案して実現していくようなことを力強く言いたい。モデル都市という言葉もあるが、何となくではなくて国家戦略特区のように指定していろいろなものを集中投下するような在り方が模索されてもいいのではないかな。空港に関しては、たくさんの空港が連携しながらキャパシティを生み、それを支えるのがリニアというような記述についても書く余地がある。
- ・(岸計画官) 第3章の記述がまだしっかりとできていない。本日の議論を踏まえて、一般論にとどまることなく書けるところは工夫していきたい。東京一極集中を一義的には否定していないという意見についてはご指摘のとおり。今の国土形成計画での答えとしては、コンパクト+ネットワークで東京一極集中の是正を図りつつ、グローバルに羽ばたくような都市圏を形成するということになる。ご指摘を受けた言葉の使い方に関しては、次回に向けて修正したい。

ウ 事務局より、次回について、6月22日の開催が周知された後、閉会となった。

以 上