

ゲストスピーカーの発表要旨【第2回】



経済産業省
中石 斉孝 経済産業政策局審議官

【タイトル】
第四次産業革命の進展と産業就労構造の変化

- 産業・就労構造の変化に関して、「第四次産業革命」、「Society5.0」、「Connected Industries」という3つのキーワードが挙げられる。第一次産業革命で動力を取得し、第二次産業革命で動力が革新され、第三次産業革命では自動化が進み、第四次産業革命では自律的な最適化が可能になった。IoTやビッグデータ、人工知能、ロボットがキーワードとなり、産業構造も相当変わりつつある。生産と消費が一体化するような動きが起きてきている。こうしたことにより、様々なニーズにきめ細やかに対応できる新たな社会(超スマート社会)の形成が期待されている。
- 従来の産業技術が新しい技術と組み合わせることにより、革新的な製品・サービスが創出されるようになる。これまでは対応しきれなかった社会的・構造的課題(=顧客の真のニーズ)への対応が可能になる。さらに、業種の壁が限りなく低くなり、同業同士の再編、新たなサービスプラットフォームを創出する再編が拡大する可能性もある。
- こうした変化に対し、現状を放置すると市場喪失、仕事の量・質の低下を招く恐れもある。AIやロボットをうまく活用することで、新しい価値を生むクリエイティブな仕事をつくり出すことが求められる。そのための重点4分野は①移動する(ヒト・モノの移動)、②生み出す・手に入れる(スマートサプライチェーン、製造・生産現場における高度化・効率化)、③健康を維持する・障害活躍する(健康・医療・介護)、④暮らす(「新たな街」づくり、シェアリング、Fintech)。
- 具体的な動きにつなげていくために、日本は5つの壁(①不確実性の時代に合わない硬直的な規制、②若者の活躍・世界の才能を阻む雇用・人材システム、③世界から取り残される科学技術・イノベーション力、④不足する未来に対する投資、⑤データ×AIを使いにくい土壌／ガラパゴス化)を打ち破る必要がある。すべてにおいてタブーなく、いち早い課題の課題を目指すこと、人材が育ち、才能が集まる社会に向けた取組の展開が求められる。
- 人生100年時代が到来する中で、中高年齢層の活用も重要な課題である。スーパー・メガリージョンの中で、地域間・世代間での雇用移動を起こしていくことが大きなテーマになっていくのではないかと。地域資源によって得られるベネフィットと新しい交通システムの組み合わせにより、人の流れをつくっていくことが重要である。

ゲストスピーカーの発表要旨【第2回】



農林水産省
大野 淳 大臣官房審議官

【タイトル】
田園回帰と農村の新たな価値

- 農村への新しい人の流れは、すでに定着しつつある。総務省の都市住民を対象にしたアンケートでは、直近5年間で農山漁村を訪れたひとの割合は6割を超えており、特に若い世代で訪問頻度が高い傾向にある。旅行だけでなく、農作業や地域活動への参加など、より積極的に農山漁村に関わろうとする動きがある。
- 受け入れ側の農村においても、多数の取組事例が存在する。都市農村交流の一環として、昨今は市民農園の取組に対する注目も高まっている。クラインガルテンをはじめ、滞在型の市民農園の整備も進められてきている。交通アクセスにおいてハンデのある地域であっても、都市との交流において目立つ成果を上げている事例が数多く存在し、今後もこうした取組が展開していくことが見込まれる。
- これまでの都市農村交流は農山漁村の活性化を目的とするものが多かったが、農林水産省では、都市農村交流そのものをビジネスとして成立させる「農泊」という取組を推進している。地域の古民家や耕作放棄地といった遊休資源を活用することにより、国内外からの観光客の誘致につなげられる可能性もある。
- 「農泊」については、2020年までに500地域に拡大するという目標を立てている。このためには、①農泊に取り組むことによって農家の所得向上にも寄与するといった「気付き」を喚起すること、②農泊ビジネスとして「儲かる」体制を確立すること、③地域の「宝」である地域資源を観光コンテンツとして磨き上げること、④そうした取組を全国、さらには海外に発信し、「知って」もらう機会を創出することが必要である。

ゲストスピーカーの発表要旨【第3回】



株式会社日立製作所
中西 宏明 取締役会長兼代表執行役

【タイトル】
スーパーメガリージョン構想への提言

- スーパー・メガリージョンの検討にあたっては、個別の都市のあり方を考えるよりも数歩大きなスケールで考える必要がある。その際、方向性としてキーワードになるのが①Global(=海外から見た投資・訪問先としての魅力)、②Contingency(=地政学的リスクに対する国家機能の再構築)、③Digitalization(=Society5.0の実現)。
- 世界の中核都市として東京・中部・関西圏が金融・先端研究・文化発信等の拠点として独自性・優位性のある「トリプルコア」へと進化する必要がある。例えば東京はパシフィックゲートウェイ、名古屋は極東・ユーラシアゲートウェイ、大阪はアジアゲートウェイというように、三大都市圏が連携することで新たなグローバルな視点を確立していくという見方があってもよい。3都市をつなぐ価値全体を見通すことが必要。
- 日本における東京・名古屋・大阪の3都市のポジションは非常に重要であり、スーパー・メガリージョンというコンセプトでしっかりとした国家機能をつくりあげるビジョンが重要である。周辺都市とどのような関係を築くのか、中国珠江デルタのような近隣のメガリージョンとの棲み分け、競争をどう設計するのかなど、他国のベンチマークをもとに描くビジョンに求められる要件を明確化することが必要。
- また、3都市が1つのリージョンとしてバックアップ体制を構築していくという観点では、単に拠点を移すというだけでなく、いかにビジネスが連続してうまく進んでいくのか、相当に有機的な発想と徹底的なスタディが必要になる。
- デジタル化によりもの凄いスピードで情報共有が進んでいる昨今、事務的なプロセスの対応においては移動する必要がなくなっている。その一方で、本当の賑わいフィジカルでなければ生まれにくい。フェイス・トゥ・フェイスですぐに会える環境によってデジタルの取引を加速させ、世界中で進む「移動したくなる」まちづくりの国土版顔をつくることが求められる。
- Society5.0というコンセプトは、テクノロジーを活用することで、いかに社会全体を人間性に富むものにしていけるのかという挑戦でもある。昔はいい製品をつくれれば売れていたが、最近はビジネスの設計段階から顧客とともに考えていくような「ソーシャル・イノベーション・ビジネス」への転換が求められている。本検討会においても、従来とはかなり違ったアプローチで議論を深めることが重要。

ゲストスピーカーの発表要旨【第3回】



多摩川精機株式会社
萩本 範文 代表取締役副会長

【タイトル】

リニア中央新幹線がもたらす地域産業のイノベーション戦略

- かつてはニーズの溢れる時代だったが、現在はマーケットに眠る潜在的なニーズを見つけ、それを具現化し、グローバルに提案する時代。つまり、広範な人と人の交流が仕事を生むようになっている。イノベーションを起こしていくためには、企業経営の視線の持ち方も、近距離視線から遠距離視線へと変わっていかなければならない。基盤技術と未来技術を結びつける力も重要である。そして、ニーズを技術へ、技術をものへ、ものを事業へ、事業を産業へと進化させていく仕組みも必要。
- これからのものづくり戦略を描くにあたっては、「産業は回り舞台」という認識が重要。いつまでも正面舞台は続かない。かつて新興国であった韓国、台湾、中国、東南アジアといった国々もすでに力をつけ、日本に対抗するようになっている。次の舞台を用意すること、すなわち自動車に偏りすぎる産業構造の安定化、次の時代を支える産業をつくることが重要。工業先進国と言われる日本において、唯一、花の咲いていない工業製品が航空機だが、一方で、国際市場において成長が見込まれる有望産業でもあり、今こそ挑戦が求められている。
- 長野県の産業史を振り返ると、化学繊維の出現等により、蚕糸産業からの大転換を迫られた時代がある。地域から人材が流出する中、新たな産業を起こしたのが当社創業者を含む先達だった。これからは、航空機に関する自治体、大学、金融機関等との連携による取組の成果を産業に結びつけていくことが大きなテーマになる。
- 信州・飯田地域はスーパー・メガリージョンの真ん中に位置する。リニア中央新幹線により、東京まで約5時間だった移動時間が品川から45分、名古屋から25分になる。この地域では、2つのアルプスに挟まれた高原国際都市として、先端科学を構想し生み出すまち、科学者の集う科学者村、ハイテクノロジーと伝統文化が混じり合うまちといったイメージが実現されるのではないかと。沿線都市だからこそ、大都市の補完機能・移転機能を探すのではなく、若者が夢を求めて集まってくるような新しい風を起こさねばならない。
- これからの社会ではシニア起業家が日本の閉塞を打ち破り、イノベーションを興していくのではないかと。ノウハウも人脈もお金もあるシニア起業家が、それまで企業でやれなかったこと、やりたかったこと、やらねばならないことに挑戦することで、日本を変える力になっていくことが期待される。

ゲストスピーカーの発表要旨【第4回】



荒井 正吾 奈良県 知事

【タイトル】

スーパー・メガリージョンとリニア中央新幹線が国土形成に与える影響を地方の視点で考える

- 歴史的経緯と自然環境によって形成されてきた3帯3路(東海道新幹線、北陸新幹線、リニア中央新幹線)の沿線地域における変化の過程を歴史的に遡り、沿線の自然・社会的条件を比較しつつ、沿線の交流拡大の影響を観察し続け、より良い国土形成への戦略的意思を持ち続けることで、地域を良い方向に変えることができる。
- 我が国の発展形態は、歴史の大部分において地方主導であった。現在、我が国が直面するグローバル化の中では、明治以降の中央主導の発展形態をモデルチェンジし、民間企業にせよ政府にせよ、「自らの頭で考える」独自の解決策とそれを推進するパワーが必要。
- 現在のグローバル化は、奈良時代、明治時代に次ぐ、第3の開国と捉えることができ、過去2度の開国と違い、地方を含む全国土の開国を迫られている状況にある。国内制度や精神内部の内なる国際化が求められており、中央主導の一律的・同質的发展ではなく、異質的要素を含む域内外の自由な人の移動による内発的发展が期待される。
- 都市と地方の暮らしを支え、心を育む空間を大事にする必要がある。リニア中央新幹線により、大都市の住民に森・ムラの癒しを与え、地方の住民に都市の自由・多様な刺激を与え、異質な個人や異質な地域を尊重する文化を育むことが重要。
- 効率的な交通体系形成には結節性確保が必要である。とりわけ大都市圏と地方圏の補完的・調和的发展とインバウンド観光需要の飛躍的増大に対応する結節性が重要。そのために、幹線交通と都市交通の結節性及びリニア中央新幹線と国際空港、高速道路との結節性を確保することが求められる。
- 未来は予測するものでなく創るもの。リニア中央新幹線を活用して、新しく創る未来の国土を描くことができるとよい。日本の国土形成を阻害しているのは、利用しない国土を生む強い所有権であることが多いため、所有よりも利用が大事という文化を育てる必要がある。

ゲストスピーカーの発表要旨【第4回】



株式会社電通 電通若者研究部
奈木 れい 研究員

【タイトル】
10～20代の若者の価値観の実態

- 若者を理解するうえでは成長背景の理解が重要。今の若者は、①自分の身に合ったやりたいことをやりたいという「身の丈志向」、②人口減少と教育環境の変化による、競争よりも「協調」、③失敗をしたくないという意味での「正解志向」という特徴がある。その根底には、リスクヘッジという意識があり、“I”から“WE”の時代になったと言える。
- 若者の家族、仕事、友達、恋愛、消費という価値観も変化している。
 - 【家族】自分自身がやりたいことをやってきたので子どもにも強要しない世代が親になってきたというのもあり、今は「仲間家族」という考え方で捉えられる。
 - 【仕事】様々な環境変化も影響し、安定した上で自分のやりたいことがしたいという発想が多い。自分のやりたいことをやる、YouTuberのような仕事が出てきている一方で、落合陽一氏も提唱するwork as life(仕事そのまま人生)という考え方もある。
 - 【友人】友人を場面やイベントで使い分ける行動が多くなっており、「友達キュレーション」という考え方でワカモンとしては捉えている。
 - 【恋愛】「トッププライオリティで重要なもの」ではなくなり、恋愛を重要と捉えるかどうかは個人の判断に変わってきている。
 - 【消費】欲しいもののレベル感、スケール感が下がってきており、消費の総交際費化が進んでいる。
- 今の若者にとって、本当の意味で見たことがないものはおそらくない。実際の体験の価値との相違はあるが、感覚として見たことがあるという時代。選択肢が溢れ、代替物も多様であるので、リニア中央新幹線の時間短縮効果についても、早く移動するという選択肢以外も考えているような世代である。新しいリニア中央新幹線というものに何の価値があるのか、時間短縮以外の効果を伝えることが重要。
- 若者によってはイメージできることが大事。リニア中央新幹線がある生活とは何なのか、イメージを見せたり醸成することが求められる。

ゲストスピーカーの発表要旨【第5回】



日本ガイシ株式会社
大島 卓 代表取締役社長

【タイトル】
二極化時代における技術革新

- スーパー・メガリージョン誕生による影響、社会活動の変化としては生活環境の変化(二地域生活、交通・医療・教育等の幅広い分野での技術進展)、経済活動の変化(イノベーションによる新産業の創出)、交通網の変化(公共交通網の再構築)が挙げられる。これらの変化を捉える上で、特に重要なのが、大都市部と地方山村部の機能・人口・年齢等の「二極化」であり、スーパー・メガリージョンの誕生により一層加速するだろう。
- 大都市部では、各種の新サービス(自動運転、シェア経済等)の発展・緻密化、一層の人口集中と経済活性化による発展、インフラやネットワークの高度化が見込まれる。一方、地方山村部では、農林水産業の衰退、山林の荒廃、若年人口の減少が進み、企業の工場立地の選択においてもそうした状況が考慮される事態となる。
- インフラに求められる機能・性質についても、大都市部と地方山村部との間で多様化していこう。大都市部では安定性や堅牢性、耐攻撃性、代替可能性が重視される一方で、地方山村部では人口減少の中で最低限の機能保持や地域内で完結する独立性の確保が必要になる。
- 例えば、電力について言えば、大都市部では再生可能エネルギーも小規模なものとなり、HEMSやZEHといった新たな技術導入が進むことが予測される。一方、地方山村部では、分散型電源が中心となり、再生可能エネルギーの大規模化が進む可能性がある。交通・通信においても大都市部と地方山村部で異なるサービスの展開が予測される。
- こうした多様なサービスを支える技術の一つとして、当社では大容量蓄電池(NAS電池)の開発を進めている。こうした技術のインフラへの適用により、都市部における電源セキュリティ強化や、地方山村部における分散型電源の活用等に寄与することが期待される。
- インフラに求められる機能が多様化し、スーパー・メガリージョンの誕生やAI、IoT化の進展が想定される中、それらを支えるための技術の開発・革新が必須となる。海外に対して日本が打ち勝っていくためにどのように人材を確保し、育成していくかということも重要な課題である。技術を担う人材の育成・高度化、海外人材の活用が一層求められるだろう。

ゲストスピーカーの発表要旨【第6回】



株式会社三菱ケミカルホールディングス
小林 喜光 取締役会長

【タイトル】
KAITEKIなスーパー・メガリージョンをめざして

- スーパー・メガリージョンを考えるにあたり、ブロックチェーン、ドローン等の新技術の展開、さらには人間でさえアルゴリズムとして把握されてしまうような時代(Digital Dictatorship)の到来を考慮に入れなければならないフェーズを迎えている。2045年頃と予測されるSingularity(技術的特異点)に向かって、テクノロジーがどのように動き、その中で、フィジカルなモビリティをどう変えていくのかが重要なポイントになる。
- 今後、日本の産業もTransformationを許容・促進する「新陳代謝」の仕組みを実装していかなければ、グローバル競争に対応できなくなる。重さのある経済から重さのないバーチャルな経済へシフトしていく中で、単純なGDPでは表現し得ない複雑系の経済学を考えていく必要がある。企業や国家価値の捉え方も変化する。ときに相矛盾する複数の価値を、3軸(①経済性・効率性、②技術・イノベーション、③社会性・持続可能性)+時間軸で可視化して理解する必要がある。
- 日本の人口の動きを見ると、東京圏のみ増えていく。東京一極集中が進む中で、スーパー・メガリージョンにおいては、都市化がもたらす社会・経済格差や高齢化など、深刻な問題への意志的な対応が求められる。
- 世界に「勝つ」のではなく「範を示す」ことが、スーパー・メガリージョンの使命。3都市をリニア中央新幹線でつなぐという特質を活かし、格差をどれだけ平準化し、真のアメニティを供給できるのか、持続可能であり、かつ、日本の成長エンジンとしての役割を担っていくためにはどういった設計が必要なのかといった点が重要な検討ポイントとなる。
- 経済性の軸では、ラストワンマイルのインフラ構築、あるいはビッグデータやエネルギーとの関わりを議論する必要がある。技術の軸では、バーチャルエコノミーと超高速モビリティがどのように整合するのか、リニア技術やスーパー・メガリージョンのコンセプトが輸出可能なのかという議論も必要。社会性の軸では、都市の諸課題に対する先進的なソリューションを準備しなければならない。
- リニア中央新幹線の徹底活用に向けた当面のアクションプランとしては、リニア活用に向けたビジネスプランコンテストの開催や、各駅を「ラストワンマイル」拠点のショールームとして魅力の向上を図ること等が想定される。既存新幹線との役割分担も含めて検討することが必要だろう。

ゲストスピーカーの発表要旨【第6回】



岡谷鋼機株式会社
岡谷 篤一 取締役社長

【タイトル】

リニア中央新幹線の開通に伴うスーパー・メガリージョン形成と
愛知／名古屋地区への影響

- 名古屋には住空間の面で競争力がある。東京と比べ、平均月収はあまり変わらないが、通勤時間が短く、住宅地価格も安い。路線価では東京の3分の1、マンション賃料では半分程度と、かなりの競争力がある。鉄道網の高速化や高架化、高速道路のミッシングリンクの解消により、東京からの移住を促進できる可能性がある。
- 名古屋駅では今後も駅周辺開発が予定されている一方で、乗換利便性や高速道路とのアクセスは改善の余地がある。訪日外国人旅行者数は増加傾向にあるが、中部国際空港からの入国人数は全国6位(122万人)に止まっており、リニア中央新幹線の開業により、羽田空港や関西国際空港から名古屋へのアクセスが便利になることで、中部国際空港の利用者増につながることを期待される。
- 名古屋には様々な歴史・文化的魅力が存在する。名古屋駅前にはビジネスが集積する一方、周辺地区では歴史・文化や自然とのふれあいを楽しむことができる。そうした魅力を向上させ、多様な生活スタイルを楽しめる文化・空間づくりを進めることが求められる。また、名古屋駅から県・市内各地への移動の利便性を高める交通手段の整備も必要。
- 産業面では、愛知県全体として全国の製造品出荷額の14%を誇り、自動運転システムや航空機、IoT・AI、ロボット等の分野での取組も期待される。昨今は航空技術関係者の子女が急激に増えて、当地のインターナショナルスクールに35カ国から多くの学生が集まるといった事例も見られる。スーパー・メガリージョンの形成を契機に、グローバルな視点を持つような学校をつくれると良い。
- リニア中央新幹線開業に伴う名古屋駅周辺開発や地域の活性化に関しては、既にある程度のグランドデザインが描かれている。スーパー・メガリージョンの形成により国内外からの人の往来が加速されることを踏まえ、労働力不足を考慮したインフラの充実、「住空間」、教育を含めた「知」の拠点としての魅力を高めることで、名古屋の特徴である「ものづくり」の集積地としての魅力を高めることが重要。

ゲストスピーカーの発表要旨【第7回】



株式会社みずほ銀行
牛窪 恭彦 執行役員 産業調査部長

【タイトル】
2050年のニッポン～課題を乗り越え、輝き続けるために～

- 長期かつ不可逆な変化に直面する日本の構造的課題と向き合っていく上では、次の世代に向けて30年間の時間軸で考えていくことが求められる。一方、30年後の社会を予測することは困難であり、道標となるような超長期ビジョン(ありたき姿)を描いた上で、そこからのバックキャストに基づく抜本的な改革に取り組むことが必要となる。
- 「ありたき姿」を議論する前提として考えておくべき外部環境として、世界経済の重心のアジアへのシフトがある。一方、30年後にはアジア各国で日本化(高齢化・都市化)が進むことも予想される。こうした問題に対し、課題を経験した先輩として、日本がアジアにどのようなソリューションを提示していくかが極めて重要となる。
- 2050年にはエネルギー、ヘルスケア、社会インフラ、通信・IT・ロボティクス等、現在実証段階にある技術が普通に社会に実装されていると見込まれる。モビリティ分野では、自動車産業における電動化・情報化・知能化の進展、MaaS(Mobility as a Service)の進展により産業構造だけでなく、まち・都市やライフスタイルにも変化が生じる。ものづくりにおいては、生産プロセスが高度化することで、匠の技に依拠しない高品質なものづくりが広く普及し、ニーズ即応のための地産地消が一層進展する可能性がある。我々の雇用や働き方も変わっていくだろう。
- こうした変化が見込まれる一方、我が国では人口ボーナス期に設定された制度や体制が維持されている。問題を先送りした場合、雇用ミスマッチの拡大・格差固定化、皆保険の崩壊、社会保障の大幅減、インフラの老朽化、過疎化の進展、産業基盤の弱体化や空洞化の加速と言った致命的な問題に直面する可能性がある。
- 我が国の将来の「ありたき姿」とは、公平・公正さ(フェア)、生きがい・繋がり(エンゲージド)、豊かさを持続性(サステナブル)が実現する「誰もが安心して安全に暮らせる社会」だと考えられる。こうした社会を実現することにより、日本の持続的成長と財政健全化が実現され、世界が直面する課題に対して知恵とノウハウを持ってプレゼンスを発揮することができる。アジアの課題に寄り添い、アジアの発展を支えるという姿が、2050年の日本の立ち位置になるのではないかと。

ゲストスピーカーの発表要旨【第7回】



株式会社セブン&アイ・ホールディングス
井阪 隆一 代表取締役社長

【タイトル】
スーパー・メガリージョン構想への提言

- 過去20年ほどの間に、交番や金融機関、小売店舗、市町村等、地域のインフラ拠点の数が大きく減少してきており、これに伴い、コンビニが提供するサービスも、宅配便や公共料金収納代行、銀行ATMや行政証明書の発行等、多様化が進んでいる。
- 環境・社会構造に着目すると、少子高齢化の進展、単身・2人世帯の増加、有職女性比率の上昇等の傾向があり、これにより、例えば、共働き世帯では家事に費やす時間が少なくなるなど、ライフスタイルにも変化が生じてきている。こうした変化に対応するために、高齢者に対応した食品宅配や、買い物困難地域における移動販売等、新たなサービスを展開してきた結果、若者中心だったコンビニ利用者の年齢層も、40代以上が過半数を超過するまでになった。また、増加するインバウンドツーリズムに対しては、コンビニでも、海外対応ATMの導入やWi-Fiの提供等といった取組を推進している。
- リニア中央新幹線の開業を契機として、大阪・名古屋が新たなゲートウェイとなり、特に関西以西の訪日外国人による観光需要増が期待される。近畿地方入国旅行者160.7万人のうち、東海地方に14.7万人、関東地方に27.2万人が滞在したというデータがあるが、リニア中央新幹線の開業によりこうした動きの増加、さらには中国地方や九州地方への波及も期待できるのではないか。
- リニア中央新幹線の整備による効果を、沿線地域だけでなく、それ以外のエリアにいかを広げていくかが重要。国内で生産している財だけで新たな産業を興すのは難しいかもしれないが、海外からの旅行者を一つの呼び水として、様々な構想を検討することができるのではないか。
- 地方においても便利で快適なライフスタイルを実現することが重要。自治体の立地適正化計画等とうまくシンクロすることで、そうした取組の効率を上げることも可能だろう。
- 中部圏では中部国際空港から金沢に抜ける「昇龍道プロジェクト」や、伊勢神宮を回る「ISE-Omairiルート」、富士山・富士五湖を巡るルート等の整備が進んでいる。スーパー・メガリージョン構想は、こうした近隣の交通網やハブ&スポークの整備に繋がりが、さらには観光産業をきっかけとして日本が生まれ変わることに繋がっていく可能性がある。

ゲストスピーカーの発表要旨【第8回】



Spiber株式会社
関山 和秀 取締役兼代表執行役

【タイトル】
地方の活かし方、生き残り方

- 山形県鶴岡市は、2001年の慶応義塾大学先端生命科学研究所の誘致を契機に、サイエンスパークとしての発展が進む地域である。当社は、この地で2007年に設立して以来、今世紀確実に起こる素材革命を見据えながら、クモの糸(タンパク質)に着目した新素材開発を進めているが、化学繊維と比べても競争力のあるレベルまでコストが下がりそうだといいところまで到達しつつある。
- ただ、イノベーションを起こしていくことは、一朝一夕でできるものではない。当社社員の約1割は外国人(約10カ国)であるが、研究者にできるだけ長い期間定住してもらえるような環境を整備することが非常に重要になってくる。鶴岡市のサイエンスパークも、かつては田んぼばかりだった。2001年の研究所誘致に始まり、17年かけて開発が進められ、教育環境や飲食・子育て環境、中長期の宿泊に利用可能な施設等、世界中から人材が集まってきても耐えうるインフラを整備することで、今では、日本でも有数のイノベティブな都市として認知されるまでに成長している。
- 将来、スーパー・メガリージョンが形成される中で、地方都市がどのように生き残っていくべきなのかを考えるに当たり、ベンチャー企業の戦略が参考になるのではないか。ベンチャー企業は非常に限られたリソースの中で最大のインパクトを出していく(=イノベーションを起こしていく)ことが求められている。ベンチャー企業にとっては、既存の概念の中での戦うのではなく、大企業とは異なるフィールドで、大企業ができないスピードで、大企業がとれないリスクをとること、新しい概念やフレームワークをつくることが重要になる。大都市と地方都市の間でも、基本的な考え方は共通しているのではないかと。
- そして、このようにイノベーションを起こしていくためには、それを牽引する人が大事になる。生み出す価値と消費する価値のバランスやサステナビリティが求められる中で、自治体や企業がいかに危機感を持ち、いかに限られたリソースでより大きな価値を社会に打ち出していくのかが重要。鶴岡市は、そうしたマインドで長年取り組んできたからこそ、ここまで世界中から非常に優秀な人材が集まる拠点になりつつある。

ゲストスピーカーの発表要旨【第8回】



株式会社安川電機
津田 純嗣 代表取締役会長

【タイトル】
スーパー・メガリージョン構想と九州経済

- 九州は、本州と関門海峡で隔てられた島々で構成されているため、域内の相互依存関係が強い。GRP(域内総生産)は地方ブロック別で三大都市圏に次ぐ日本の1割経済であり、地理的な近接性もあり、成長著しい東アジアと日本を結ぶゲートウェイ機能を果たしているという特徴をもつ。
- 九州の地域構造を見ていくと、福岡に情報・文化・レジャー・国際交流等の高次都市機能が集積するなど、「福岡一極集中」が強まる傾向にあるが、一方で、九州の人口増減の観点からは、福岡が三大都市圏への人口流出の抑止効果を発揮している。また、福岡市からの時間距離を見ると、東九州では3時間を超えるエリアもあり、九州内での交通網整備も課題となっている。
- 当社が九州を拠点とする強みとして、経営の視点では、①B to Cメーカーと異なり、消費が多い大都市圏への進出(生産拠点の展開)に拘らないため、経営コストを抑制できること、②人財獲得競争が激化する中、Uターン人財の囲い込みなど九州エリアでの競争優位性があること、③アジア圏へのアクセス利便性の高いこと等が挙げられる。また、従業員の視点では、①通勤時間の短さが多様なライフスタイル実現への寄与すること、②大都市圏と比較して、職／住の距離感に応じた居住エリアの選択自由度が高いこと、③通勤・物価・医療・持家・資産形成の観点から大都市圏に比較して「生活のしやすさ」があり、ワークライフバランスを実現しやすい環境であることが挙げられる。
- スーパー・メガリージョン構想では、高速交通ネットワークの整備により、ヒト、モノ、カネ、情報の交流や対流に要する時間が劇的に短縮される将来を念頭に置いているが、九州経済圏としては、大都市圏へのアクセスと九州エリア内の移動・アクセス利便性を高め、九州内の主要拠点の経済活性化と地方創生につなげること、主要拠点(職+居住地を中心とした生活エリア)内の移動利便性と主要拠点間のアクセス利便性を向上させることを期待している。
- また、三大都市圏の中でも、大阪、名古屋という場所が東京と同じようにならないように多様性を持つことで、これ以上、東京一極集中が進むような形とならないことを期待したい。

ゲストスピーカーの発表要旨【第9回】



大和ハウス工業株式会社
芳井 敬一 代表取締役社長

【タイトル】
スーパー・メガリージョンに関する提言

- スーパー・メガリージョンの効果を最大化するためには、①今後のITやAIを中心とするドラスティックな変化を十分に取り組むこと、②中核たる東京・大阪・名古屋が世界にその存在意義をアピールできること、③中間駅が通過点にならずに人を呼び込める付加価値を持てるかどうかということ、そして④少子化の歯止めや働き方改革の一助としてどのように取り組んでいけるかということが重要。
- リニア中央新幹線が開業する時代には、家やコミュニティ、通勤の概念も変わっていく。他国では3Dプリンターで家を建てる技術も生まれている。自動運転技術の進展、在宅勤務の広がり等を通じて、通勤の概念や本社の立地も変化していくことが見込まれる。平均寿命が延伸する中で、100歳まで過ごす家の形、高齢者中心のコミュニティについて考えることも必要。
- 日本の文化に関して、日本人よりもインバウンドで日本を訪れる外国人のほうが高く評価しているのではないか。海外にアピールする際の拠点となる東京・大阪・名古屋が世界の中でどのような独自性を持ち、どのような都市を目指すのかというランドデザインを描く必要がある。
- 中間駅においては人を呼び込める何かを持つことが求められる。これまでは単身向け賃貸アパートに始まり、ファミリー向け賃貸マンション、分譲マンション、持ち家一戸建てという「住宅すごろく」が一般的だった。これからの時代は、住まい方に関するルートやゴールは存在しない。「好きな場所」に「好きな形態」で住み替えるという住まい方、家自体が移動していくような未来もありうる。
- 住む場所の選び方も変わる。これまでは土地の安い(買える)場所と通勤範囲で選ぶため、都心はマンション、郊外は一戸建てというモデルが普通だった。これからは家で勤務したり、学校の教育を受けることも可能になる。家や住む場所には「そこにしかないもの」(学校・趣味・コミュニティ・自然等)が重要。
- トリップアドバイザーの外国人人気ベスト30によると、そのうち24ヶ所がスーパー・メガリージョンの圏内に存在する。こうした歴史や文化をいかに見せていくかということが、スーパー・メガリージョンの大きなテーマの一つになるのではないか。

ゲストスピーカーの発表要旨【第9回】



株式会社フリープラス
須田 健太郎 代表取締役社長

【タイトル】
第9回 スーパー・メガリージョン構想検討会発表用資料

- 訪日外国人旅行者数に関して、我が国では2030年までに6,000万人という政府目標が設定されている。ただ、その前提として大事なものは、世界的に海外旅行者数が増加しているということ。特に、経済成長による中間所得層の増加が続くアジア諸国において海外旅行者数の伸びが著しい。今後もこのマーケットは緩やかに成長していくと見込まれる。
- 訪日外国人旅行者を国・地域別に見ると、中国・韓国・台湾が7割以上を占めており、依存が大きい。ただ、日本を訪れている約14億人の中国人は、中国の全人口の0.5%に過ぎず、今後の更なる成長の伸びしろは大きいと考えている。また、台湾・中国からの旅行者は、欧米諸国からの旅行者に比べ、団体旅行の割合が大きいが、今後、個人旅行の割合が大きくなってくると考えられる。
- 韓国・台湾・香港からの訪日外国人旅行者の滞在先を見ると、東京または大阪への訪問率は6割前後となっており、その他の国・地域と比べて低い結果となっている。これらの国・地域からの観光客は、東京や大阪を介さず地方から入国し、そのまま滞在、そして帰国するという傾向がある。
- 訪日外国人旅行者の新幹線の利用状況を見ると、欧米諸国からの旅行者に比べ、アジア諸国から旅行者のそのほとんどは新幹線を利用していない。また、一部の利用者についても大阪・京都間のような近距離利用が多く、実際の移動手段としての選択肢に新幹線が含まれていないのが現状である。その理由としては、日本の新幹線は他国の高速鉄道と比べて費用が高いこと、また柔軟な価格設定がなされていないことが挙げられる。日本人にとっては、リニア中央新幹線の高速性は魅力的に映るかもしれないが、外国人旅行者にとっては移動手段が1つ増えただけにすぎない。高速で移動できることは重要だが、インバウンド促進の観点では価格設定が重要となるだろう。
- リニア中央新幹線が開業するタイミングにおいて、新幹線の価格をLCCや夜行バス等と対抗する形で設定することにより、訪日外国人旅行者が新幹線を使い、いろいろな地域を訪問するチャンスを増やすことにつながるのではないかと考えられる。また、柔軟な価格設定をした上で、新幹線を経路に組み込んだ旅行パッケージの販売をすることも有効であると考えられる。

ゲストスピーカーの発表要旨【第10回】



アクセンチュア株式会社
程 近智 相談役

【タイトル】

世界における経済・社会の変化を踏まえた考察
～グローバル企業からみたスーパーメガリージョン構想の魅力～

- 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・人材等呼び込んでくることが重要である。対日直接投資の水準は増加トレンドにあるが、経済規模に対する水準は海外のハブ都市、メガリージョンを抱える国と比較して低水準に留まっており、グローバル企業の誘致におけるプレゼンス向上の“打ち手”が必要不可欠となっている。
- グローバル企業の進出意思決定は、「消費マーケットの獲得」かつ/または「バリューチェーンの補完」に資するかどうか依存している。これらの観点を支える5つの項目(①マーケットの規模・質、②質の高いパートナー・人材の集積、③市場の変化に勝つ開発スピードと実装力、④安心して開発できる環境、⑤質の高い生活環境)がグローバル企業の経営層の持つ投資判断の主たる軸になる。
- 海外から日本に再び目を向けてもらう上での象徴的なイベントとして、リニア中央新幹線の開通とスーパー・メガリージョンの成立を“グラビティ(重力)”として捉え、この“重力”を企業・技術・人材を惹きつける“引力”とすることが必要になる。東京、名古屋、大阪の各都市圏は、上記の5つの投資判断軸で見ても、世界に決して引けを取らない魅力を有している。これらの地域が真に1つの経済圏(ワンマーケット)となることで、極めて強い“グラビティ”をもたらすことが期待される。
- “グラビティ”の変化によりもたらされるヒト・カネ・モノの交流の増加は、経済のイノベーションを増進させる。「点」と「点」を「線」で繋ぐリニアの開通を機として、“モビリティ”の高度化から“グラビティ”へ、そして未来型の“ソサイエティ”の変化へと、「面」的な変化へ繋げていく発想が求められる。
- これらの実現には、(A)各都市の個性の発揮と協調、(B)ワンマーケットの高付加価値化により“グラビティ”の最大化を実現した上で、このグラビティについて(C)グローバル経営層における認知・マインドシェアの拡大を図ることが必要となる。また、これらの実施にあたり、(D)ワンマーケット経済圏を円滑にファシリテートする柔軟な行政の組織化・機能配置も重要となる。

ゲストスピーカーの発表要旨【第10回】



株式会社 京都銀行
柏原 康夫 取締役相談役

【タイトル】
三極共生のスーパーメガリージョン構築
～京都の可能性と役割～

- 日本の経済力は低下傾向にあり、今後も人口減少、高齢化の進展とともに更に深刻化することが想定される。また、東京一極集中が進む中で、首都圏では医療・介護施設の不足が見込まれる。
- こうした課題の解決に向けては、スーパー・メガリージョン構築の進展とともに、三極(東京・名古屋・大阪)が共生し、均衡ある発展を実現していくことが求められる。また、そのためには、それぞれが魅力的な都市圏として成長戦略を描き、独自の価値観や個性を構築し、東京一極集中の緩和・是正を図るとともに三極周辺地域への成長の波及が必要となる。
- 三極共生のスーパー・メガリージョン構築には、産業力の強化と文化力の活用がポイントとなる。一つの解決策として、東京・名古屋・大阪の三極が京都の力を活用することで、他国、特に東アジアのメガリージョンを凌ぐ経済圏を構築することが考えられるのではないか。
- 京都としての力・都市のブランド力(京都企業、大学、研究機関、文化財、伝統や歴史等)とリニア中央新幹線によるコミュニケーションの濃密化により、産業力と文化力の強化・活用を実現できる可能性がある。東京・名古屋・大阪を牽引エンジンとして、周辺を巻き込んだ発展が必要だろう。
- 2040年の京都のありたい姿を掲げた「京都ビジョン2040」では、ビジョンを達成する3つの柱として、①世界の文化首都・京都、②大学のまち・京都、③価値創造都市・京都が掲げられている。
- 京都には皇室、美しい街並み、文化に関連した産業の集積、大学や留学生、日本の最高品質の商品、日本をリードした学者を輩出した教育機関、けいはんな学研都市(関西文化学術研究都市)等、様々な強みがある。大学と産業界も密接な関係の中で技術の開発に取り組んでいる。スーパー・メガリージョンにおいても、こうした京都の強みや魅力を活用していくことが考えられる。