

人口減少社会にうちかつ
スーパー・メガリージョンの形成に向けて
～時間と場所からの解放による新たな価値創造～

平成 30 年 7 月

スーパー・メガリージョン構想検討会
中間とりまとめ

目次

第1章 スーパー・メガリージョン構想について	… 1
第1節 スーパー・メガリージョン構想の議論の背景	… 1
第2節 リニア中央新幹線の概要	… 1
第3節 スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨	… 4
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	… 7
第1節 我が国が直面する状況の変化	… 7
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	… 11
(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	… 11
(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	… 12
(3) 海外からの人や投資の積極的な呼び込み	… 13
(4) 災害リスクへの対応	… 15
第3章 正のスパイラルの創出により世界を先導するスーパー・メガリージョン	… 16
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	… 16
第2節 三大都市圏の一体化による巨大経済圏の誕生と我が国の経済の飛躍	… 17
第3節 クリエイティビティと地域の魅力の融合による新たな拠点の誕生	… 18
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	… 19
第4章 終わりに	… 21

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

リニア中央新幹線については、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年8月14日閣議決定）において、「リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特徴を發揮しつつ一体化¹し、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。」とされており、併せて、「リニア中央新幹線の開業は、国土形成計画の計画期間後となるが、スーパー・メガリージョンの形成等我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。これにより新たに生み出される価値、及びそれが我が国の社会や経済に与える影響を正確に見定めることは容易ではないが、それらの効果を全国に拡大し最大化するため、広範に叡智を集め、広域的かつ分野横断的にスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を行う。」とされているところである。

一方、第二次国土形成計画（全国計画）の策定以降、「未来投資戦略2018」（2018年6月15日閣議決定）や「新産業構造ビジョン」（2017年5月30日産業構造審議会新産業構造部会公表）において、Society5.0²の実現に向けた方針が示され、「ニッポン一億総活躍プラン」（2016年6月2日閣議決定）や「人生100年時代構想会議中間報告」（2017年12月）がとりまとめられるなど、我が国の将来について様々な視点や分野で議論がなされているところであり、これらの議論の方向性を意識し検討していく必要がある。

本検討会では、こうした背景を踏まえながら、将来のスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を進めていくこととする。

第2節 リニア中央新幹線の概要

リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づく、東京都・大阪市間を結ぶ新幹線鉄道である。東海旅客鉄道株式会社が、東海道新幹線の経年劣化により必要となる大規模改修工事と、大規模地震等の災害リスクに対応する観点から、自己負担を前提に手続きを進める旨を表明したことを踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科

¹ 参考資料1頁「三大都市圏と主要国とのGDPの比較」

² 参考資料2頁「「Society 5.0」「データ駆動型社会」への変革」

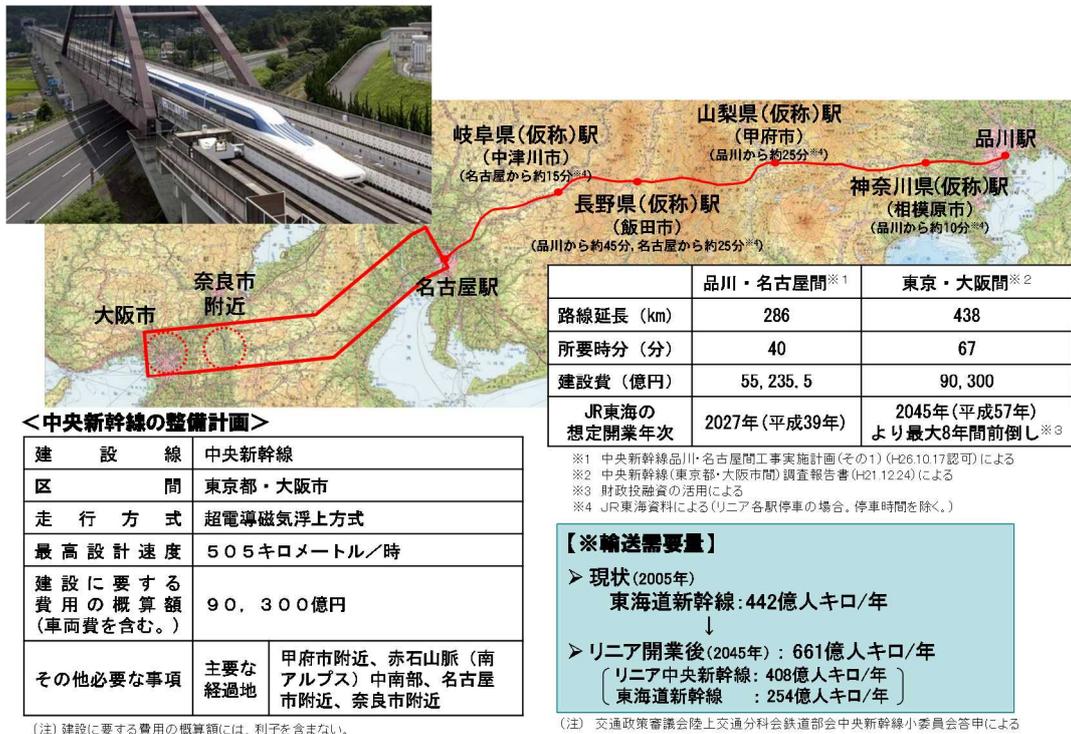
会鉄道部会中央新幹線小委員会において、走行方式や走行ルート、建設主体、営業主体等に関する審議が行われ、2011年5月、整備計画が決定された。

走行方式については、超電導磁気浮上方式（最高設計速度 505 キロメートル／時）が採択され、これにより、東京都・名古屋市間を約 40 分、東京都・大阪市間を約 1 時間で結ぶとされている。また、走行ルートについては、主要な経過地として、甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近が整備計画において定められており、東京都・名古屋市間については、「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）」（2014年10月17日認可）において、ターミナル駅として品川駅（東京都）、名古屋駅（名古屋市）、中間駅として神奈川県相模原市内、山梨県甲府市内、長野県飯田市内、岐阜県中津川市内への建設が認可されている。リニア中央新幹線の開業により、例えば、東京都・飯田市間の所要時間が、現在の約 5 時間から約 45 分に短縮されるなど、中間駅周辺地域においても、劇的な時間短縮による大きなインパクトがもたらされることが期待されている。

建設主体及び営業主体については、収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営することが合理的であることや、技術的及び財務的な観点による事業遂行能力を総合的に勘案した上で、東海旅客鉄道株式会社を指名することが適当とされ、2011年5月、同社が指名された。また、開業時期については、当初、同社の財務的見通しに基づき、東京都・名古屋市間は 2027 年、名古屋市・大阪市間は 2045 年と設定された。

2015 年には第二次国土形成計画（全国計画）が閣議決定され、国土政策の観点からのリニア中央新幹線の重要性について、第 1 章第 1 節のとおり示された。その後、2016 年には財政投融资を活用することにより、名古屋市・大阪市間の開業時期を、2045 年から最大 8 年間前倒しすることとされた³。

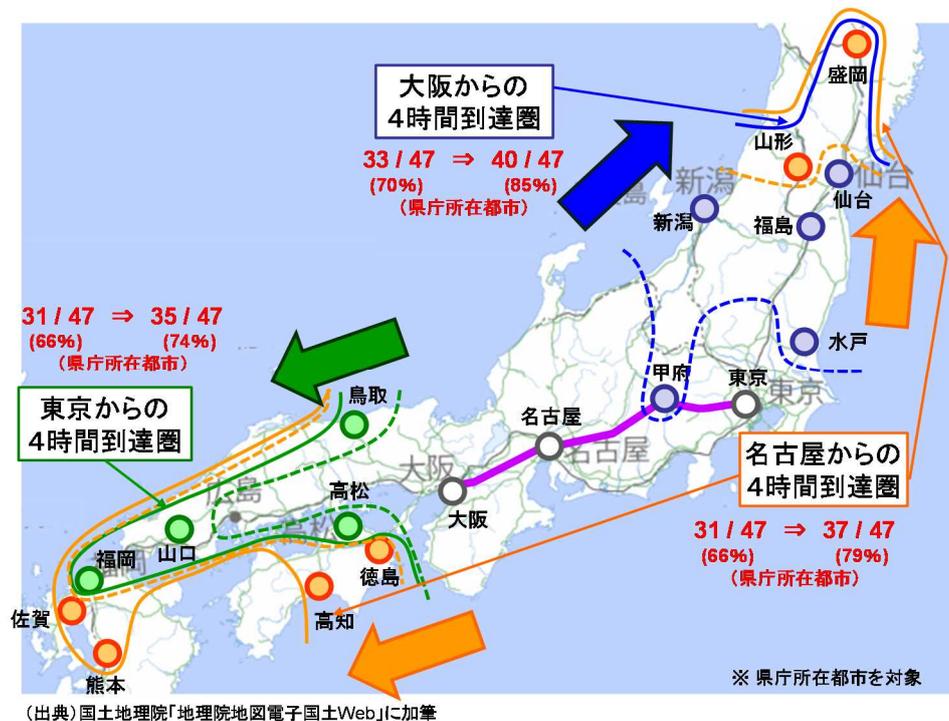
³ 参考資料 3 頁「リニア中央新幹線の概要」



図：リニア中央新幹線の概要

さらに、リニア中央新幹線と全国に広がる既存の鉄道網を活用することで、例えば、名古屋市を起点にすれば、盛岡市や山形市、徳島市や高知市、佐賀市や熊本市等が片道4時間圏内となるなど、各都市からの鉄道一日交通圏域が飛躍的に拡大する⁴。特に新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2018」（2018年6月15日閣議決定）において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」ことが盛り込まれており、リニア中央新幹線を含む新幹線ネットワークの充実・強化を図る観点から、この取組の具体化を進めることは重要である。また、リニア中央新幹線は、その速達性に加え、航空機と比較して輸送頻度が高く、輸送量が多いという優位性があり、我が国の高速交通ネットワーク全体に変化をもたらす可能性がある。

⁴ 参考資料4頁「リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大」

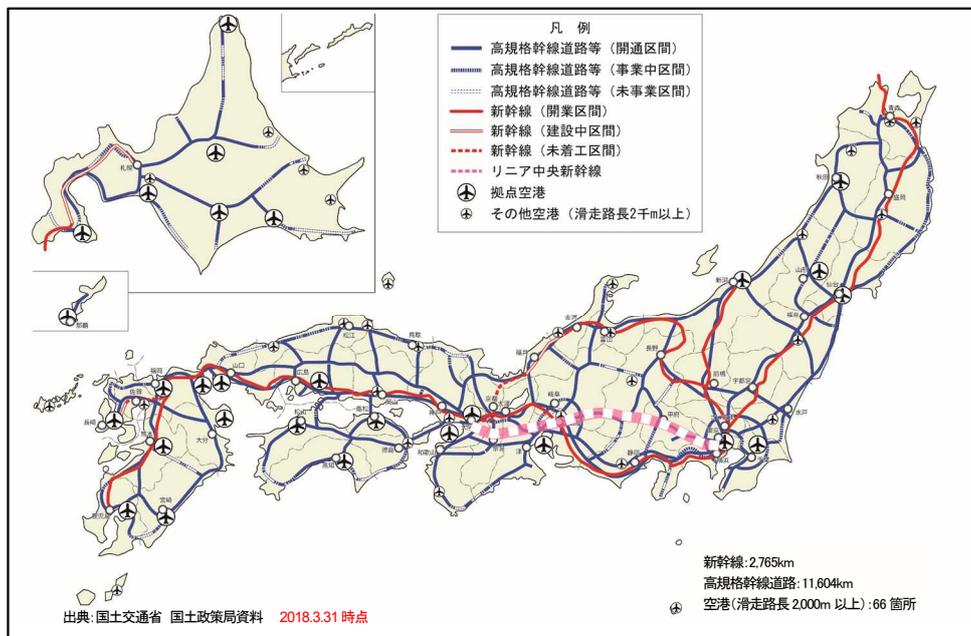


図：リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大

第3節 スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨

高速交通インフラの進化による国土構造の変革について、我が国は約50年前に一度、東海道新幹線の開通時（1964年）に経験している。しかし、当時は右肩上がりの高度経済成長期であったのに対し、現在は、本格的な人口減少社会の到来、産業構造や人々の暮らしの大きな変化等、第2章第1節において後述する様々な状況の変化に直面しており、単にリニア中央新幹線が開通するだけでは、大きな効果を期待することは難しくなっている。一方で、全国の新幹線、高速道路、航空等の高速交通ネットワークが発達してきている状況⁵を踏まえ、リニア中央新幹線をはじめとした高速交通ネットワークにより生み出される効果を最大限「引き出す」ための取組をより能動的、積極的に進めていくことが不可欠となっている。

⁵ 参考資料5～7頁「我が国の高速交通ネットワークの整備の進展」



図：我が国の高速度交通ネットワークの整備の進展（1965年・2018年）

そこで、本構想の検討にあたっては、以下の3つの論点を設定し、まず第1段階として、リニア中央新幹線をはじめとした高速交通ネットワークの整備により、国民のビジネススタイルやライフスタイルにどのような影響がもたらされるのか（論点1）、そして、第2段階として、整備効果を「引き出す」ために、国、地方公共団体、民間企業等、様々な主体においてどのような取組を行っていくべきか（論点2、論点3）について検討を行うこととする。

【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、リニア中央新幹線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）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。

【論点2】 論点1において明らかにされるリニア中央新幹線等の整備効果を「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。

【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。

なお、本中間とりまとめは、上記の論点のうち、主に論点1に関し、検討会の委員及び計17名のゲストスピーカーによる意見交換を行い、とりまとめたものである。

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、特に中国の経済成長は今後も堅調に進展していくと想定され、2003年時点で日本の1.4倍だった中国のGDPは、既に約4倍を超え、2023年頃には5.8倍に達すると見込まれている⁶。ASEAN諸国やインドにおいても経済発展が続いており、我が国の地域別貿易のシェアの推移を見ると、対北米貿易に約3割が依存していた時代から、2017年には、対アジア貿易が5割を超え⁷、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が我が国の成長の鍵となる。

政府は、観光を我が国の成長戦略と地方創生の柱に位置付け、訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とする目標を掲げている。アジア経済の成長による1人当たりGDPの増加やビザの戦略的緩和等により、2017年の訪日外国人旅行者数は2,869万人となり、この5年間で約3.5倍に増加している⁸。2012年には約3割だった中国の個人旅行の割合が、2017年には約6割まで増加するなど、旅行手配方法が団体旅行から個人手配型旅行に急速に移行している⁹。また、外国人リピーター数が増加し、旅行のニーズが多様化する中、このような変化に対応した質の高いサービスを提供し、2020年訪日外国人旅行者数4,000万人等の目標を実現していくことが求められる。

(世界で激化する都市間競争)

世界中でヒト、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間で、国際的な都市間競争が激化している¹⁰。

今後、我が国が持続的に成長していくためには、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、三大都市圏間が約1時間で結ばれ一体化するメリット

⁶ 参考資料8、9頁「主要国におけるGDPの将来予測」

⁷ 参考資料10頁「我が国の地域別貿易のシェアの推移」

⁸ 参考資料11頁「訪日外国人旅行者数の推移」

⁹ 参考資料12頁「旅行動態の変化の状況」

¹⁰ 参考資料13頁「世界のメガリージョン」

を最大限に活かし、戦略的、重点的な施策展開により、優秀なヒトやモノを集積し、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化社会）

AI、IoT化等の進展による第四次産業革命¹¹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化社会に変化していくことが予想されている。我が国としても、こうした変化に対応し、高度経済成長期から続くこれまでの延長線上ではない、非連続的な構造転換を図りつつ、新たに価値を生み出すことのできる産業の創出により、将来に向けて大きく成長していくことが求められる。

世界では、こ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、巨額の時価総額を有するGAF A（Google、Apple、Facebook、Amazon.com）と呼ばれるメガ・プラットフォームが出現してきている。他方、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どまっており¹²、リニア中央新幹線の開通を契機として、スーパー・メガリージョンのグローバルな期待値を高め、投資を呼び込んでいくことが求められる。

また、一方で、AI、IoT化等の進展により、将来的に雇用のミスマッチが発生すれば、失業者の大量発生や賃金格差の拡大等が懸念されるとの声もある。これを回避するためには、成長市場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・職種の労働力等を新たな雇用ニーズに転換し、円滑な労働移動を図ることによって、成長力を保持することが求められる。

（世界に広がる価値観の転換）

2015年9月、国連サミットにおいてSDGs（持続可能な開発目標）¹³が採択され、持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など、世界的潮流として経済効率性のみ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。

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、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。これか

¹¹ 参考資料 14、15 頁「第四次産業革命による新たな産業構造の変化」

¹² 参考資料 16 頁「対日直接投資の推移」

¹³ 参考資料 17 頁「SDGs（持続可能な開発目標）」

らのデジタル化社会の時代において、社会のあり方を変容させる世代として注目されている。

（我が国が抱える課題と強み）

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、本格的な人口減少社会を迎えている¹⁴。また、地方から都市へ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、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ほか、地方においては、急激な人口減少と高齢化により、地域のコミュニティそのものや、自然環境、景観、風土等を維持していくことが困難となることが懸念されている。リニア中央新幹線沿線に目を向けると、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、山梨県、長野県、岐阜県の人口が、2040年には対2015年比約20%減となると推計され¹⁵、中間駅周辺地域を中心に、人口減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。

加えて、総人口に占める高齢者の割合は、2040年には35%を超えると推計されており、それに伴う生産年齢人口の減少が懸念されている¹⁶。高齢人口については、特に東京圏では、2015年の854万人から、2040年には1,114万人まで増加することが推計されており、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。こうした大都市郊外部の高齢者は、これまでの高度経済成長期を支えた人材であり、豊富な知識や経験を有しているが、働く意欲があっても職種のミスマッチによって知識や経験を活かせる仕事に就けないなどの問題が発生している。

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えており、国土の強靱化の推進が必要とされている。

一方で、世界から我が国を見ると、交通・情報通信・エネルギー（グリッド）等、ネットワークの密度が相対的に高いことが特徴として挙げられ、多様な産業の集積や、地域間格差が小さいこと等が我が国の強みと考えられる。世界共通の価値観としてSDGsが広く認識される中、我が国は、独自の成長戦略としてSociety5.0の実現を目指しているが、日本の技術が誇る信頼性や安全性に対する意識の高さ等に加え、高密度のネットワークがもたらす強みによって、三大都市圏を中心にスーパー・メガリージョンの魅力を高めていくことが重要と考えられる。

¹⁴ 参考資料18頁「年齢階層別人口の将来予測」

¹⁵ 参考資料19頁「リニア中央新幹線沿線都府県人口の将来予測」

¹⁶ 参考資料20頁「圏域別高齢人口の将来予測」、21頁「将来推計人口の年齢構成（1965年と2045年の比較）」

また、我が国が現在直面している高齢化は、今後、世界各国でも進展し、社会問題化することが懸念されていることから、課題先進国として先行モデルを構築するなど、我が国の現在の課題を将来の強みに転換させていくことも期待される。

(我が国における国土政策の変遷)

我が国は、これまで全国総合開発計画（1962年閣議決定）から、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年閣議決定）に至るまで、国土を取り巻くその時々的情勢を踏まえた長期構想¹⁷を掲げ、国土政策を進めてきた。

国民所得倍増計画（1960年閣議決定）を契機として策定された全国総合開発計画以降、国土計画は「国土の均衡ある発展」を常に基本的な目標として掲げ、工業開発を中心とした産業立地の地方分散を強力に進めるとともに、その基盤となる交通通信体系の整備、さらには過疎問題への対処等の施策が進められてきた。また、予想を上回る経済の高度成長の過程においては、大都市における過密対策や機能再編も含め、全国土の開発可能性を拡大する観点から、全国的な高速交通ネットワーク等の基盤整備も順次実施されてきた。こうした施策により、我が国の地域間格差は縮小するとともに、この過程で進展した、国土の軸となるネットワークの形成、地方の中核・中核都市への諸機能の集積、産業立地の地方展開は、その後の我が国の経済成長に大きく寄与することとなった。

一方で、1980年代に入ると、経済の国際化、情報化、サービス化等の進展を背景に、東京圏への人口・諸機能の過度の集中が顕在化することとなり、第四次全国総合開発計画（1987年閣議決定）以降は、東京一極集中が常に国土政策上の大きな課題となっている。

2015年に策定した第二次国土形成計画（全国計画）においては、前述の我が国が抱える課題等を踏まえ、国土の基本構想として、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、情報の活発な対流を湧き起こす「対流促進型国土」の形成を掲げている。そして、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、重層的な構造の形成を目指している。また、地方創生による「ローカルに輝く国土」の形成を目指す一方で、大都市圏については、我が国の経済成長のエン

¹⁷ これまでに、全国総合開発法に基づき、全国総合開発計画（一全総）（1962年）、新全国総合開発計画（新全総）（1969年）、第三次全国総合開発計画（三全総）（1977年）、第四次全国総合開発計画（四全総）（1987年）、21世紀の国土のグランドデザイン（五全総）（1998年）、国土形成計画法に基づき、国土形成計画（全国計画）（2008年）、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年）を策定。

ジンとして、「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る。

(中間とりまとめにあたって)

リニア中央新幹線の開通は、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、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、リニア中央新幹線をはじめとした高速交通ネットワークにより生み出される効果を最大化し、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て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

近年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が、大量の情報があふれる環境にあるからこそ、相手との信頼形成が必要とされる場面等においては、これまで以上に、両者が相互に作用し合うヒューマン・インタラクションが最大限発揮できるようなフェイス・トゥ・フェイスによるコミュニケーションがより重要視されてきている。

第四次産業革命がもたらす産業構造の変化によって、各産業の分野間の融合と「モノをつくる」から「価値をつくる」社会への転換が進む中、人口減少下にある我が国が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創出し、付加価値を高めることによって、生産性を向上させていくことが求められている。しかしながら、現時点においては、そのための明確なコンセプトやロードマップが必ずしもはっきりしておらず、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）を生み出すためには、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」によってイノベーションを起こすことが重要との指摘がなされている¹⁸。こうした様々な分野の人や情報が集積し、「予定できない接触」が生み出され、結果として「予定調和なき

¹⁸ 国土審議会計画推進部会稼げる国土専門委員会「2018年とりまとめ」（2018年4月20日）

対流」ができる場（「知的対流拠点」）の存在がさらに重要になってくるものと考えられる。

また、この新たなアイデアやビジネスの種（シーズ）を、21世紀の成長産業としていくことが求められるが、この過程においても、ビジネスパートナー同士の信頼や期待感の醸成による投資判断の意志決定、製品の開発段階における精緻な擦り合わせ作業等の局面において、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが不可欠になっている。

リニア中央新幹線の開通によりもたらされる移動時間の劇的な短縮は、こうしたフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの機会を増加させるとともに、人と人との信頼形成や「価値をつくる」ための試行錯誤等に必要な交流時間の拡大につながる事が期待される¹⁹。

（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

リニア中央新幹線の開通は、将来の人々の働き方や暮らし方にも大きな影響をもたらす可能性を有している。

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²⁰等、働く場や空間の多様化が既に進みつつあるほか、兼業、副業による人材の活用に関心を示す企業も増えてきており²¹、産業構造の変化とともに、将来的には、ジョブ型雇用のように特定の組織にとらわれない働き方が増えていくことも想定される。

政府が、人生100年時代構想を掲げ、一億総活躍社会の実現を目指す中、定年後も働く意欲のある高齢者や、出産後も働き続ける女性が徐々に増えてつつあるが、女性の有業率、出生率は、ともに大都市部より地方部の方が高い傾向にある²²。また、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～）といった、これまでの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、チャレンジすることが求められる社会となる事が想定されている²³。

リニア中央新幹線の開通がもたらす移動時間の劇的な短縮は、AI、IoT化等の進展とあいまって、これまでの働き方や暮らし方を制約する要因であった「時間」と「場所」から人々を解放し、多様な選択肢をもたらすことで、各世代のビジネススタイルやライフスタイルに変化をもたらすことが期待される。例えば、単身赴任のように家

¹⁹ 参考資料 22、23 頁「フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる新たな価値創造の拡大」

²⁰ 参考資料 24 頁「テレワークの現状」

²¹ 参考資料 25 頁「中小企業における人材活用の現状」

²² 参考資料 26 頁「高齢者の社会参画の可能性」、27 頁「都道府県別の出生率と女性の有業率」

²³ 参考資料 28 頁「人生100年時代における人生ステージモデル」

族が異なる地域で働き、暮らすようなケースにおいても、リニア中央新幹線による通勤によって家族と一緒に暮らせるようになることが新たな選択肢の一つになるなど、男女問わず労働に参画し、子育てとも両立しやすい環境が生まれる可能性がある。また、高齢者が積極的に社会参画していくことで、豊富な知恵や経験が様々な地域や場面において価値創出に寄与する可能性もある。そして、これまで大都市部と地方部に離れて暮らしていた親世代・子世代・孫世代が、リニア中央新幹線を通じて往来が容易になることで、お互いに助け合いながら暮らす近居的な関係を築く可能性も期待される。

また、働く場や空間の多様化とあいまって、人は時間と空間をマルチに活用できるようになり、仕事のほかに、余暇として学び・憩い・地域活動等を楽しむ時間を持ち、そこで得られた経験が仕事に還元されるなど、仕事と余暇のボーダレス化が進む可能性がある。

各地域の暮らしに目を向けると、地方はそれぞれ豊かな自然環境と歴史、文化があいまった独特の景観や風土を形成してきたほか、ゆとりある生活空間や子育て環境等、大都市部とは異なる魅力を有しており、こうした個性や多様性を重視する価値観の下で、地域の魅力を磨き、維持していくことが求められる。近年、都市住民や若者世代から移住の関心が寄せられる²⁴など、田園回帰の兆しも一部見られるところであり、リニア中央新幹線の開通を契機として、テレワーク等も積極的に活用することで、大都市に住みながら地方のサービスを享受したり、地方から大都市への通勤や通学、大都市から地方への移住、二地域居住等、「都市と都市」や「都市と地方」等にまたがった新しいビジネススタイル、ライフスタイルが生まれる可能性がある²⁵。

また、地域内外の多様な人材の交流・対流が、新たな価値を創造し、持続可能な社会の構築に寄与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。

(3) 海外からの人や投資の積極的な呼び込み

激しいグローバル競争の中で、我が国が経済的に確固たる地位を確立していくためには、優秀なヒトやモノを集積し、海外から企業や人材、投資を積極的に呼び込んでいく必要がある。

²⁴ 参考資料 29 頁「移住相談機関の利用者推移」、30 頁「地方への移住の意向と二地域居住に対する関心」

²⁵ 参考資料 31 頁「新しいビジネススタイル・ライフスタイルの実現」、32 頁「都市と農村が融合した新しいリージョンの形成」、33 頁「新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期利用率」

とりわけ、我が国の経済を牽引する三大都市圏においては、首都圏の国際・金融機能、中部圏のものづくり産業とそれを支える研究開発機能、関西圏の文化・歴史、ヘルスケア産業等、それぞれ個性を有しており、これにより海外から見た投資環境としての魅力を向上させることが求められる。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SDGsも重ねつつ、都市としての暮らしやすさ等も追求していく必要がある。例えば、中部圏、関西圏においては首都圏に比べ居住等にかかるコストが低く²⁶通勤時間が短いこと、中間駅周辺地域においては豊かな自然と共生したライフスタイル等を、首都圏には無い特徴として捉え、新たなビジネススタイル、ライフスタイルの実現を図っていくことを通じて、海外にアピールしていくことが期待される。

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、国内の各研究拠点が、先進的な研究開発を進めることにより、個性を磨き、拠点性を高め、さらにリニア中央新幹線をはじめとする高速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。スーパー・メガリージョン全体が新たな価値と成長産業を生み出し、それを世界に展開していく成長のプラットフォームとなることが期待される。

近年は、観光が日本経済を牽引する主要産業に成長しつつあり、訪日外国人旅行者の地方への来訪・滞在の拡大は、訪日外国人旅行消費額の増大につながることから、地域経済の活性化に資するものと考えられる。また、2017年の地方部での外国人延べ宿泊者数は3,188万人泊となり、この5年間で約3.7倍に増加するなど、訪日外国人旅行者の地方への誘客が進んでいる²⁷。リニア中央新幹線が開業し、全国に広がる高速交通ネットワークとつながることで地方へのアクセスが改善され、訪日外国人旅行者のゴールデンルートから地方への誘客がさらに促進し、その経済効果の全国への波及が加速度的に進むことが期待される。また、外国人リピーター数が増加し、旅行のニーズが多様化する中、語学力やホスピタリティに関するマネジメント能力に優れた人材の活用等によって、質の高いサービスを提供していくことが求められるが、例えば、大都市郊外部の高齢者が、自らの知識や経験を活かし、観光を支える人材として参画することなども期待される。

²⁶ 参考資料 34 頁「小売物価の地域差指数」、35 頁「都道府県別等 住宅延べ面積」

²⁷ 参考資料 36 頁「地方への波及（人の流れ）」、37 頁「地方への波及（リピーター）」、38 頁「空港別入国外国人数の推移」

(4) 災害リスクへの対応

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、土砂災害の頻発等が懸念される中、国民の命と暮らしを守ることが喫緊の課題となっている。

三大都市圏は世界でも有数の人口集積地域であり、我が国の国民生活及び経済社会を支える大動脈として、これまで東海道新幹線が三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を担ってきた。リニア中央新幹線の開通は、その優れた速達性と地震災害時の安全性から、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし²⁸、東名・新東名高速道路をはじめとする高速道路等の道路ネットワークと有機的につながることで、国土の骨格に関わる高速交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とが期待される。

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企業の中核機能等の分散や、首都機能をはじめとする中核管理機能のバックアップ体制の整備等に寄与することが考えられる。

²⁸ 参考資料 39 頁「大動脈の二重系化による災害リスクへの対応」

第3章 正のスパイラルの創出により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

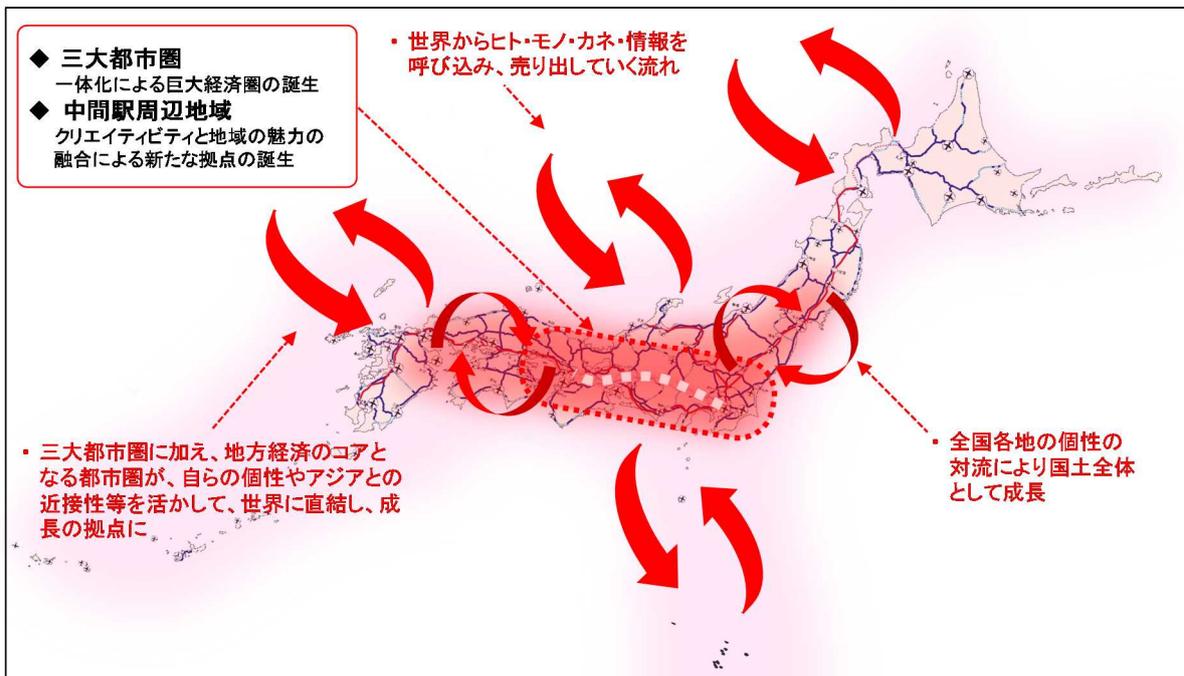
第2章第1節の我が国が直面する状況の変化に対応し、第2章第2節のリニア中央新幹線による劇的な時間短縮がもたらすインパクトを踏まえつつ、スーパー・メガリージョンの形成により実現が望まれる将来の姿について、以下のとおり整理する。

- 「グローバルなダイナミズムを取り込み、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、三大都市圏が一つの巨大経済圏として一体化し、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、価値創造を図っていく。そして、そこで生まれる付加価値のある産業が、新たな対流を生み出し、国内、海外から更に多くのヒト・モノ・カネ・情報を集める。こうした多様な対流と価値創造による“正のスパイラル”を生み出していくことで、望まれる将来の姿の実現を目指すものとする。

また、暮らしの面では、リニア中央新幹線の開通がもたらす移動時間の劇的な短縮が、「時間」と「場所」から人々を解放し、多様な選択肢をもたらしようになることが期待される。これにより、都市部においても地方部においても、誰もが自らの望むライフスタイルを享受することが可能となる。各地域の個性や多様性を重視する価値観の下で、このようなヒトの対流が活発化することで、各地域の魅力が磨かれ、持続可能な地域として次世代へとつなげていく“正のスパイラル”を起こしていくことを目指すものとする²⁹。

²⁹ 参考資料40頁「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」



図：スーパー・メガリージョン形成のイメージ

第2節 三大都市圏の一体化による巨大経済圏の誕生と我が国の経済の飛躍

リニア中央新幹線の開通によって、三大都市圏は一体化され、人口7千万人を超える市場規模を有する巨大経済圏となる。そして、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾等のゲートウェイを通じて、世界から先進的な企業・技術・人材等を呼び込みながら、我が国の経済発展のコアとして持続的に成長していくことが期待される。

そのためには、首都圏がもつ国際・金融機能、中部圏がもつ世界最先端のものづくり機能とそれを支える研究機能、関西圏がもつ文化、歴史やヘルスケア分野の産業技術といった、各都市圏の個性をさらに伸ばすことで、それぞれの分野の優れた企業や人材、投資の集積を目指す必要がある。

また、各都市圏が、劇的な移動時間の短縮のメリットを活かして相互に連携し、一つの巨大経済圏となると同時に、その魅力を海外に発信していくことで、スーパー・メガリージョンの期待値を高め、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ことが重要となる。我が国が経験した「失われた20年」と呼ばれる経済低迷期の背景の一つに、国内市場の中で独自に優れた製品を開発しても、技術基準や契約制度の違いから、グローバル競争の中で孤立してしまい、海外の汎用性の高い製品との生存競争に破れてしまうというガラパゴス化があった。我が国は、Society5.0という日本の技術の強みを活かした成長戦略を描いているが、こうした技

術面でのイノベーションに加え、日本のビジネスが国際的に台頭するために、国内制度や商慣行等のソフト面についても「内なる国際化」を進めていくことが求められる。

これらを実現させていくためには、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成を見越し、例えば、新東名・新名神など高速道路ネットワークの整備・機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させるとともに、三大都市圏環状道路やスーパー・メガリージョンと地方の各都市を連絡する高速道路等の整備を着実に進めることが求められる。こうした交通ネットワークや都市再生をはじめとするハード整備に加え、ICTの活用や人材育成等のソフト施策、また、これらを実行するための法制度等、様々な観点からの取組が必要となるが、そこで培われたノウハウは、その後の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、我が国全体としては、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、中枢・中核都市等においては、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、更に成長する拠点となることが期待される。

第3節 クリエイティビティと地域の魅力の融合による新たな拠点の誕生

リニア中央新幹線によって三大都市圏が結ばれることにより、その間に位置する中間駅は、多様な人材が活発に行き交いクリエイティブな交流が生まれる、新しい知的対流拠点となる可能性を秘めている。そして、そこで創出される高度な付加価値が、周辺地域の魅力と融合することで、地域の強みを活かした新しい産業の創出や、既存産業の高付加価値化に寄与することが期待される。

これに加え、中間駅周辺地域は、リニア中央新幹線による劇的な時間短縮により、テレワークやジョブ型雇用等の普及とあいまって、大都市で働きながら自然豊かな地域で暮らしたり、ライフステージに応じた住み替え先となるなど、新たな居住の選択肢を提供する地域に発展していく可能性を持っている。また、これ以外にも、例えば、地域と大都市住民の交流の促進を通じて、余暇や生きがいを充実させるような新たなライフスタイルを提供していくことも考えられる。例えば、地域の食文化や農業

をテーマとした参画型のプラットフォームをつくり、大都市や郊外で増加する高齢者を呼び込み社会参画させるような取組は、高齢者が生きがいを感じられることにつながるるとともに、地域間の交流・対流を促進するという観点からも期待される。

そして、地域づくりを構想していくにあたっては、地域の自然とそこに住む人々の暮らしによって形作られる景観、歴史、風土等の個性を分析し、地域の強みとして磨いていくことが求められる。

このように、中間駅周辺地域は、活発な知的対流と地域の魅力に即した豊かなライフスタイルが結びついた、新たな拠点に発展していく可能性を秘めているが、さらに積極的な取組として、例えば、Society5.0が目指す革新的技術を集積させるとともに、周辺の豊かな自然環境と融合した全く新しいコンセプトのライフスタイルを海外に発信するなど、世界を先導する独自性と先進性に優れた質の高い地域を目指すこと等も期待される。

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

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、広域的に波及させるためには、ターミナル駅と結節する新幹線・在来線をはじめとした交通ネットワークの強化、中間駅等の新たな拠点を中心とした高速道路ネットワークの強化、空港や港湾とのアクセス強化等、既存交通のストック効果を高め、リニア駅を交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。

4つの主要国際空港については、一層の機能強化を図るとともに、リニア中央新幹線が三大都市圏を結ぶことで、インバウンドにより首都圏、関西圏でひっ迫する国際航空の需給に対応し、相互補完的に機能していくことが期待されるほか、東京・大阪間の航空旅客がリニア中央新幹線に転換することで新たな航空需要に対応することも期待される。加えて、現在、東海道新幹線の「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。

さらに、現在、自動運転をはじめとした交通分野の技術革新が急速に進展しており、将来的にはこうした新たなモビリティ技術の活用も期待されるところである。

また、人材の対流による新たなイノベーションを創出するため、各都市圏、各地域が自らの個性を伸ばしていくことで、人が移動することの価値を高めるとともに、フェイス・トゥ・フェイスによる濃密なコミュニケーショ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ほか、新たなビジネススタイル・ライフスタイルの普及に向けた社会政策や税制等、様々な側面から取組を進めていく必要がある。

そして、東日本、西日本を含め、中枢・中核都市等が、自ら世界に直結し、スーパー・メガリージョンとも対流しながら、相乗効果を発揮できるような施策を講じていくことも期待される。

第4章 終わりに

将来の社会経済の有り様を正確に見定めることは容易ではないが、スーパー・メガリージョンの形成により、期待される様々な可能性を実現していくためには、国、地方公共団体、民間企業等、様々な主体が、中長期的な視点に立ち、広域的な連携を構想しながら、今から積極的な行動を起こす必要がある。

今後については、中間とりまとめの内容を踏まえつつ、主に論点2、論点3について、関係自治体、経済団体等と意見交換しながら、2019年夏頃の最終とりまとめを目指して、検討を進めていくものとする。

【参考】スーパー・メガリージョン構想検討会の概要

(スーパー・メガリージョン構想検討会について)

リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす「国土構造の大きな変革」の効果を最大限「引き出す」ための取組を推進すべく、「スーパー・メガリージョン構想検討会」を設置。

(スーパー・メガリージョン構想検討会委員)

- (顧問) 奥野 信宏 国土審議会会長
公益財団法人名古屋まちづくり公社上席顧問・
名古屋都市センター長、元名古屋大学副総長
- (座長) 家田 仁 政策研究大学院大学 教授
井口 典夫 青山学院大学総合文化政策学部 教授
大野 栄治 名城大学都市情報学部 教授
加藤 史子 WAmazing 株式会社代表取締役社長/CEO
じゃらんリサーチセンター客員研究員
小林 潔司 京都大学経営管理大学院 教授
坂田 一郎 東京大学大学院工学系研究科 教授・
イノベーション政策研究センター長
真田 純子 東京工業大学環境・社会理工学院 准教授
寺島 実郎 一般財団法人日本総合研究所会長、多摩大学学長
中村 昭彦 一般社団法人中部経済連合会 副会長
(山名 毅彦 一般社団法人中部経済連合会 副会長 (～第12回))
野本 弘文 東京商工会議所 副会頭
(清野 智 東京商工会議所 副会頭 (～第10回))
藤原まり子 株式会社リ・パブリック フェロー
森川 高行 名古屋大学未来社会創造機構 教授
八木 誠 公益社団法人関西経済連合会 副会長

(検討経過)

検討会	開催日時・場所	検討内容
第1回	平成29年9月22日 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室	○スーパー・メガリージョン構想検討会設置の趣旨について
第2回	平成29年10月27日 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室	○ゲストスピーカーとの意見交換 ・経済産業省 中石 斉孝 経済産業政策局審議官 ・農林水産省 大野 淳 大臣官房審議官
第3回	平成29年11月20日 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室	○ゲストスピーカーとの意見交換 ・株式会社日立製作所 中西 宏明 取締役会長兼代表執行役 ・多摩川精機株式会社 萩本 範文 取締役副会長
第4回	平成29年12月22日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーとの意見交換 ・奈良県 荒井 正吾 知事 ・株式会社電通 奈木 れい 電通若者研究部研究員
第5回	平成30年1月19日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーとの意見交換 ・日本ガイシ株式会社 大島 卓 代表取締役社長 ○これまでの議論の整理について ○経済分析検討ワーキングについて
第6回	平成30年2月1日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーとの意見交換 ・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 ・岡谷鋼機株式会社 岡谷 篤一 取締役社長
第7回	平成30年2月27日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーとの意見交換 ・株式会社みずほ銀行 牛窪 恭彦 産業調査部長 ・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
第8回	平成30年3月15日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーとの意見交換 ・Spiber株式会社 関山 和秀 取締役兼代表執行役 ・株式会社安川電機 津田 純嗣 代表取締役会長

第9回	平成30年3月22日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーとの意見交換 ・大和ハウス工業株式会社 芳井 敬一 代表取締役社長 ・株式会社フリープラス 須田 健太郎 代表取締役社長
第10回	平成30年4月25日 三田共用会議所講堂	○ゲストスピーカーとの意見交換 ・アクセンチュア株式会社 程 近智 相談役 ・株式会社京都銀行 柏原 康夫 取締役相談役
第11回	平成30年5月14日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○中間とりまとめ（骨子案）について
第12回	平成30年6月1日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○中間とりまとめ（骨子案）について ○経済分析検討ワーキングについて
第13回	平成30年6月22日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○中間とりまとめ（案）について

【参考】第二次国土形成計画(全国計画) (平成27年8月14日閣議決定) (抜粋)

第1部 計画の基本的考え方

第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

(3) グローバルな活躍の拡大

④リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成

(スーパー・メガリージョンの新たな可能性の発揮)

リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化、及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力をを行う。

リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。具体的には、東京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに関西圏で長きにわたり培われてきた文化、歴史、商業機能及び健康・医療産業等が、新しい時代にふさわしい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されていくことが期待される。

また、国及び独立行政法人並びに企業の様々な研究機関、大学等が集積する筑波研究学園都市、大学、研究機関、オンリーワンの技術を有する中小企業等が集積する関西文化学術研究都市や、沿線の大学、研究機関等の連携が強化されるなど、知的対流（ナレッジ・リンク）の形成・拡大により、スーパー・メガリージョン内外のヒト、モノ、情報の高密度な連携から、高度な価値創造が行われる可能性がある。

さらに、リニア中央新幹線中間駅の活用により、これまで大都市から短時間でのアクセスが困難だった地域と大都市との間の対流が活発になり、都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイル（二地域居住を含む）や、大自然の中での企業立地が実現する可能性がある。

スーパー・メガリージョンの効果を全国に拡大するためには、リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節の強化により、交通ネットワークを充実させることが必要である。例えば、九州におけるアジアゲートウェイ機能とスーパー・メガ

リージョンとの連携により、相互に相乗効果が期待できる。

(スーパー・メガリージョンの形成に向けた構想)

リニア中央新幹線の開業は、国土形成計画の計画期間後となるが、スーパー・メガリージョンの形成等我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。これにより新たに生み出される価値、及びそれが我が国の社会や経済に与える影響を正確に見定めることは容易ではないが、それらの効果を全国に拡大し最大化するため、広範に叡智を集め、広域的かつ分野横断的にスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を行う。

第2部 分野別施策の基本的方向

第1章 地域の整備に関する基本的な施策

第1節 対流の促進とコンパクト+ネットワークの構築

(5) スーパー・メガリージョンの形成

東京、名古屋及び大阪を結ぶリニア中央新幹線の開業により、世界最大の人口を有するスーパー・メガリージョンが形成されることを見据えて、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導する巨大経済圏の形成を推進することが重要である。

具体的には、三大都市圏の経済、産業、文化等が一体となり新たなイノベーションを持続的に創出するため、それぞれの地域の産業、都市機能等を活かし、独自の魅力を発揮する地域づくりを実施し、連携する。また、大学、研究機関等及び民間企業による国際研究ネットワーク強化等の知的対流環境の整備を推進する。さらに、国際的なヒト、モノ、カネ、情報の移動の円滑化を図るため、空港、港湾等の機能強化、利便性向上を図るとともに、情報通信ネットワークの更なる整備を進める。

また、リニア中央新幹線の高速特性による効果を沿線地域以外にも波及させるため、リニア中央新幹線と鉄道及び道路との結節機能の強化を図る。

さらに、リニア中央新幹線の整備は、大都市圏と地方圏のアクセスの利便性を飛躍的に向上させることから、「二地域居住」、「二地域生活・就労」等の新たなライフスタイルを促進する。

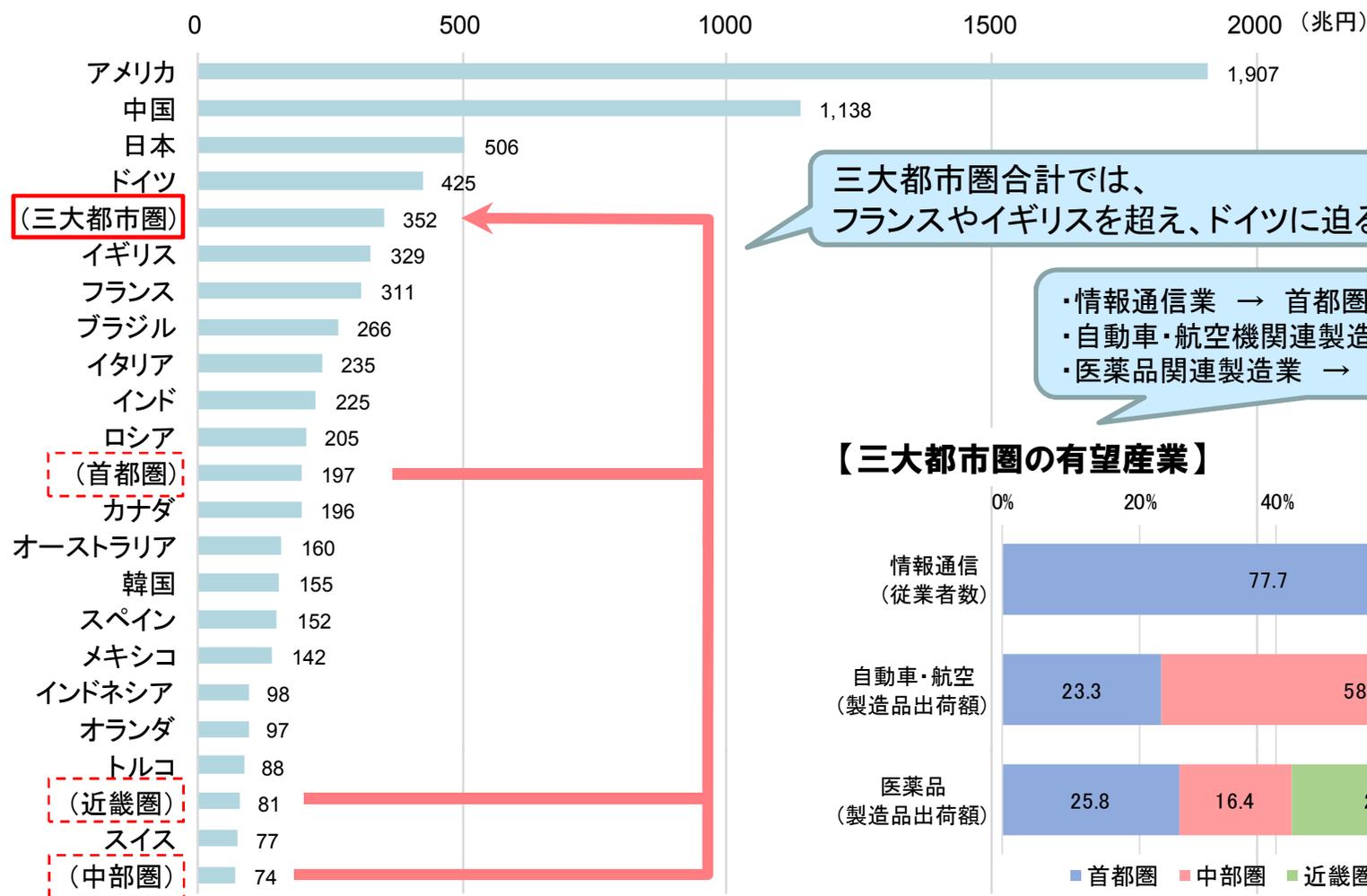
スーパー・メガリージョンの形成に向けては、効果を最大化し、それを全国に波及させることを目的に、スーパー・メガリージョン構想の検討を行い、それに基づく施策を推進する。

参考資料

目次

[本文1頁]		[本文12頁]	
・三大都市圏と主要国とのGDPの比較	… 1	・フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる	… 22
・「Society5.0」「データ駆動型社会」への変革	… 2	新たな価値創造の拡大	
[本文2頁]		・テレワークの現状	… 24
・リニア中央新幹線の概要	… 3	・中小企業における人材活用の現状	… 25
[本文3頁]		・高齢者の社会参画の可能性	… 26
・リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大	… 4	・都道府県別の出生率と女性の有業率	… 27
[本文4頁]		・人生100年時代における人生ステージモデル	… 28
・我が国的高速交通ネットワークの整備の進展	… 5	[本文13頁]	
[本文7頁]		・移住相談機関の利用者推移	… 29
・主要国におけるGDPの将来予測	… 8	・地方への移住の意向と二地域居住に対する関心	… 30
・我が国の地域別貿易のシェアの推移	… 10	・新しいビジネススタイル・ライフスタイルの実現	… 31
・訪日外国人旅行者数の推移	… 11	・都市と農村が融合した新しいリージョンの形成	… 32
・旅行動態の変化の状況	… 12	・新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期	… 33
・世界のメガリージョン	… 13	利用率	
[本文8頁]		[本文14頁]	
・第四次産業革命による新たな産業構造の変化	… 14	・小売物価の地域差指数	… 34
・対日直接投資の推移	… 16	・都道府県別等 住宅延べ面積	… 35
・SDGs（持続可能な開発目標）	… 17	・地方への波及（人の流れ）	… 36
[本文9頁]		・地方への波及（リピーター）	… 37
・年齢階層別人口の将来予測	… 18	・空港別入国外国人数の推移	… 38
・リニア中央新幹線沿線都府県人口の将来予測	… 19	[本文15頁]	
・圏域別高齢人口の将来予測	… 20	・大動脈の二重系化による災害リスクへの対応	… 39
・将来推計人口の年齢構成（1965年と2045年の比較）	… 21	[本文16頁]	
		・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	… 40
		[その他]	
		人口推計、移動に係る地域別データ等	… 41

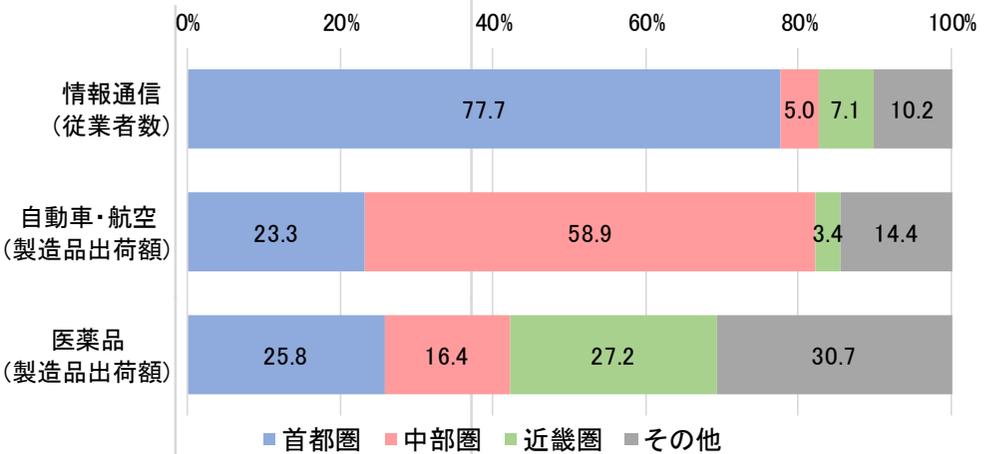
三大都市圏と主要国とのGDPの比較



三大都市圏合計では、フランスやイギリスを超え、ドイツに迫る。

- ・情報通信業 → 首都圏が優位
- ・自動車・航空機関連製造業 → 中部圏が優位
- ・医薬品関連製造業 → 近畿圏が優位

【三大都市圏の有望産業】

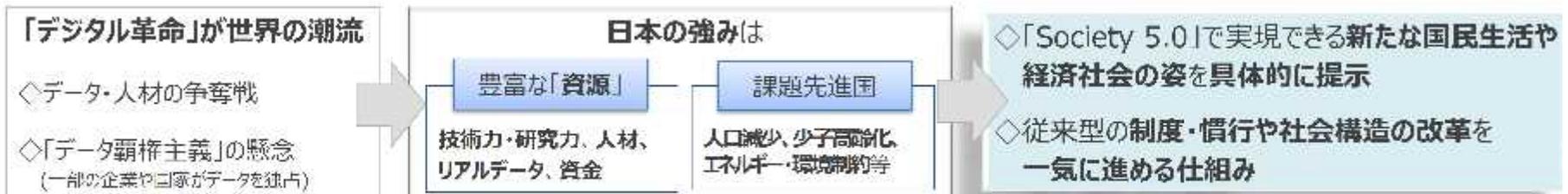


(出典)内閣府経済社会総合研究所「平成26年度県民経済計算について」
(平成29年5月26日)より国土交通省国土政策局作成

(出典)情報通信業の従業員数の全国シェア：経済産業省「平成29年情報通信業基本調査」
自動車・航空機関連製造業および医薬品関連製造業の出荷額の全国シェア：経済産業省「平成26年工業統計」
※自動車・航空機関連製造業(自動車製造業(二輪自動車を含む)/自動車車体・附随車製造業/自動車部分品・附属品製造業/自動車タイヤ・チューブ製造業/航空機製造業/航空機用原動機製造業/その他の航空機部分品・補助装置製造業)
医薬品関連産業(医薬品原薬製造業/医薬品製剤製造業)

- Society5.0は、狩猟社会、農耕社会、工業社会、情報社会に続く第5段階の社会「超スマート社会」に向けた取り組みである。
- 個別最適化にとどまらず、社会全体の最適化の実現、様々な制約からの解放により、社会課題が解決され、社会・国民の豊かさも実現される。

基本的な考え方



第4次産業革命技術がもたらす変化／新たな展開：Society 5.0



(出典)内閣府「未来投資戦略2018概要」より抜粋

リニア中央新幹線の概要



	品川・名古屋間 ^{※1}	東京・大阪間 ^{※2}
路線延長 (km)	286	438
所要時分 (分)	40	67
建設費 (億円)	55,235.5	90,300
JR東海の 想定開業年次	2027年(平成39年)	2045年(平成57年) より最大8年間前倒し ^{※3}

※1 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)(H26.10.17認可)による
 ※2 中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書(H21.12.24)による
 ※3 財政投融资の活用による
 ※4 JR東海資料による(リニア各駅停車の場合。停車時間を除く。)

<中央新幹線の整備計画>

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額(車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近

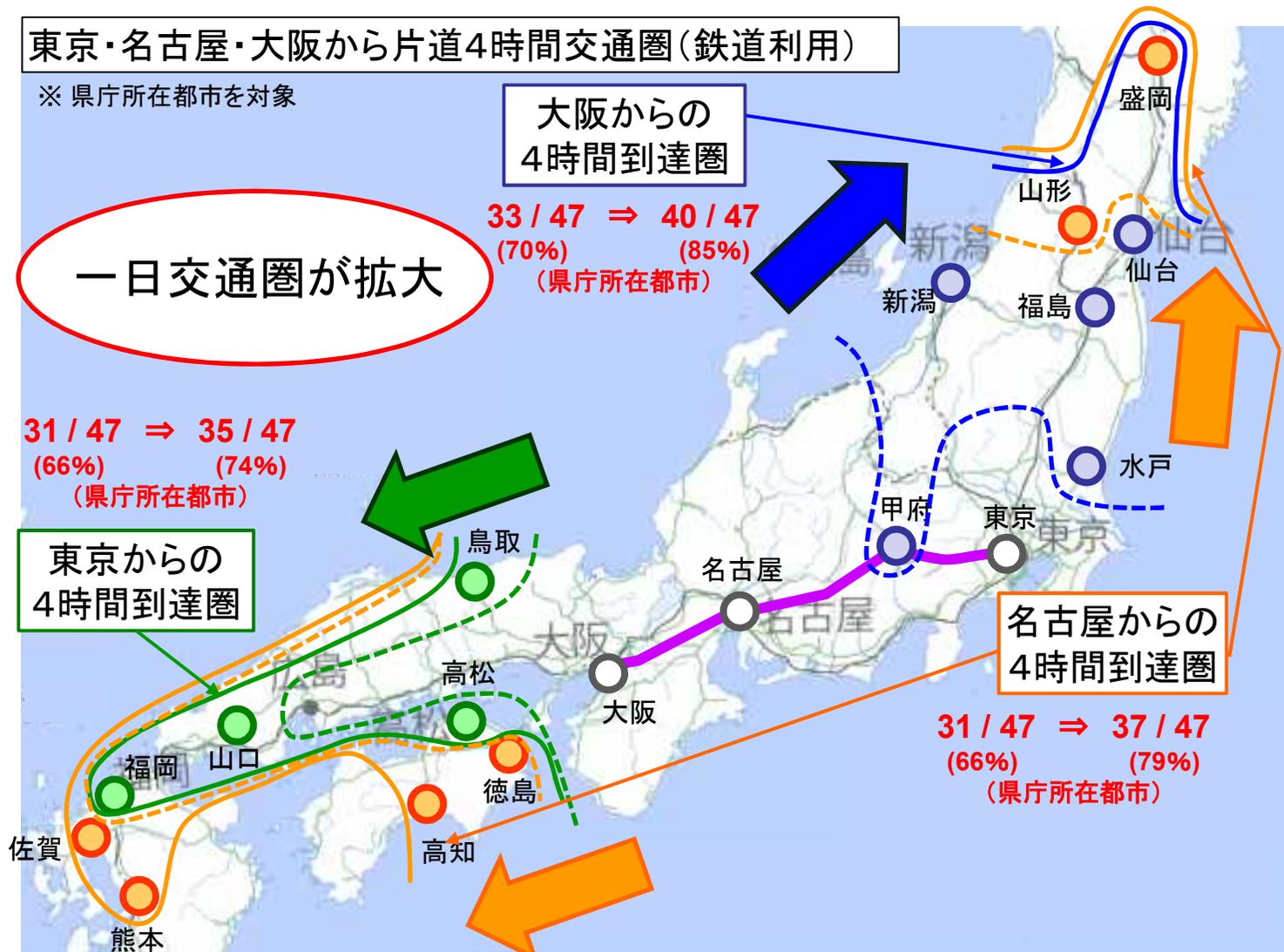
(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

【※輸送需要量】

- 現状(2005年)
東海道新幹線: 442億人キロ/年
- ↓
- リニア中央新幹線開業後(2045年): 661億人キロ/年
 [リニア中央新幹線: 408億人キロ/年
 東海道新幹線: 254億人キロ/年]

(注) 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会答申による

- リニア中央新幹線の開通によって、東京 - 大阪間の時間距離が大幅に短縮され、国内各地間の移動時間が短くなり、三大都市圏の成長力が全国に波及。



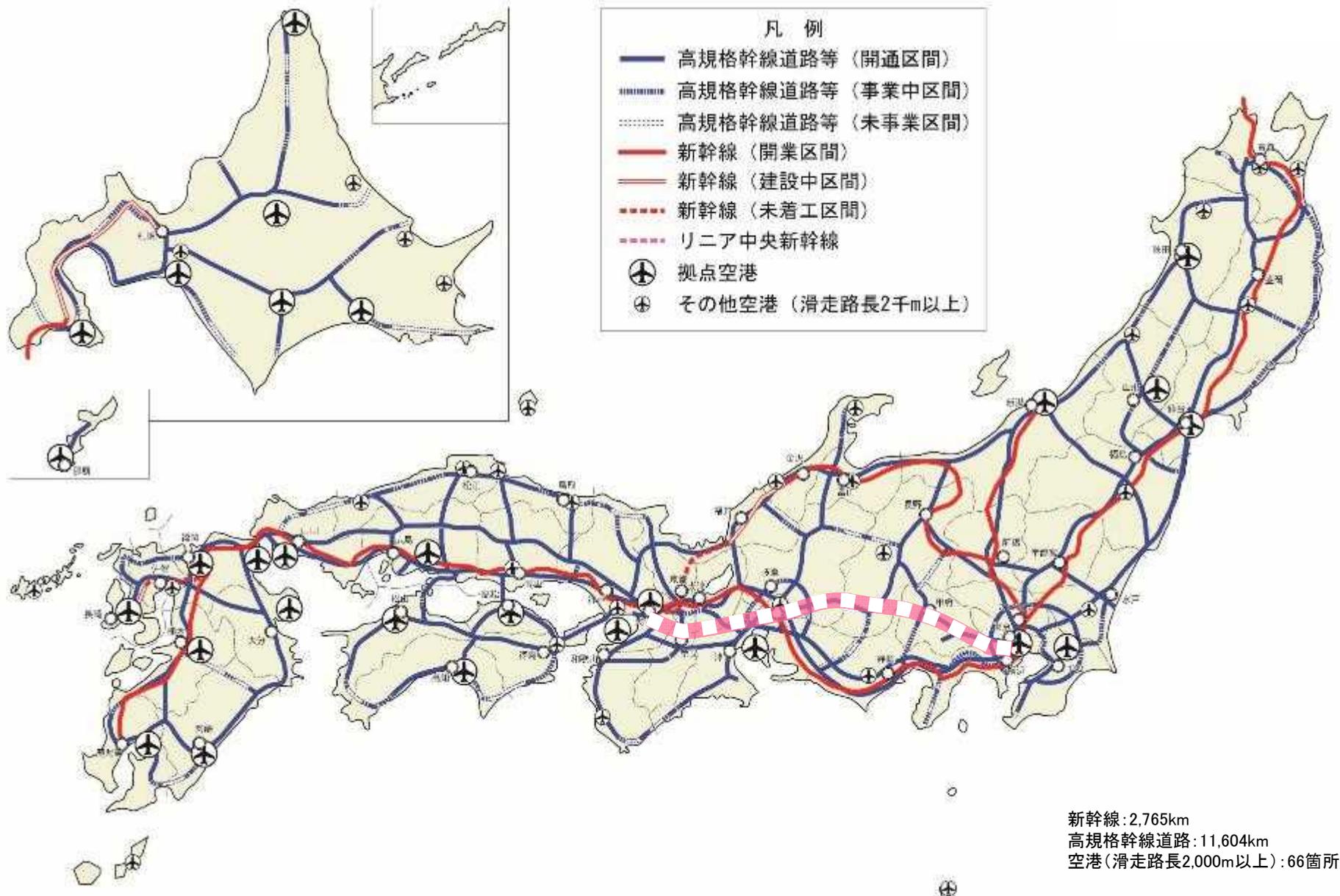
(出典) 国土地理院「地理院地図電子国土Web」に加筆

我が国の高速度交通ネットワークの整備の進展 1965年(昭和40年)



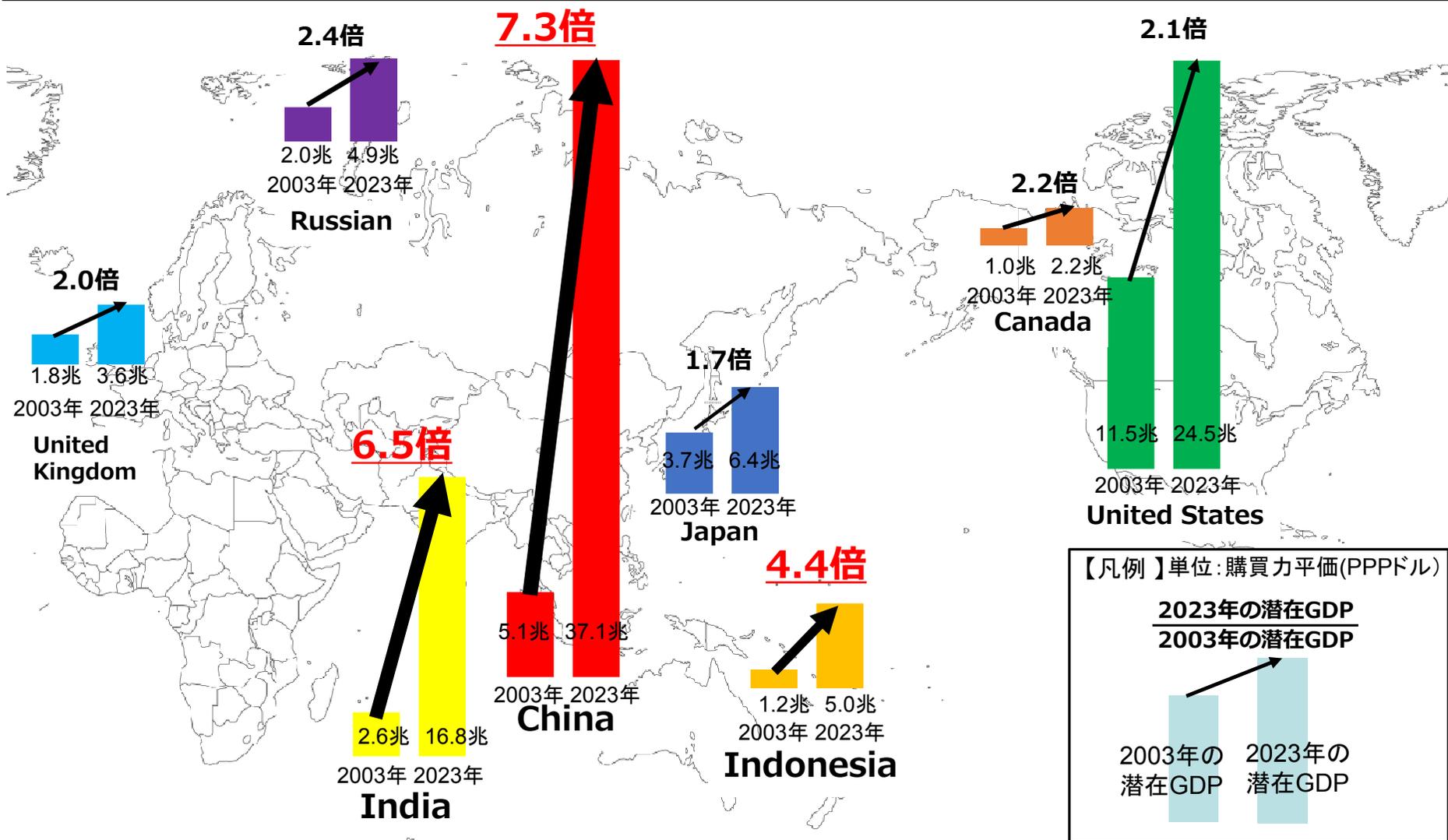
我が国の高速交通ネットワークの整備の進展 1988年(昭和63年)





主要国におけるGDPの将来予測 (1/2)

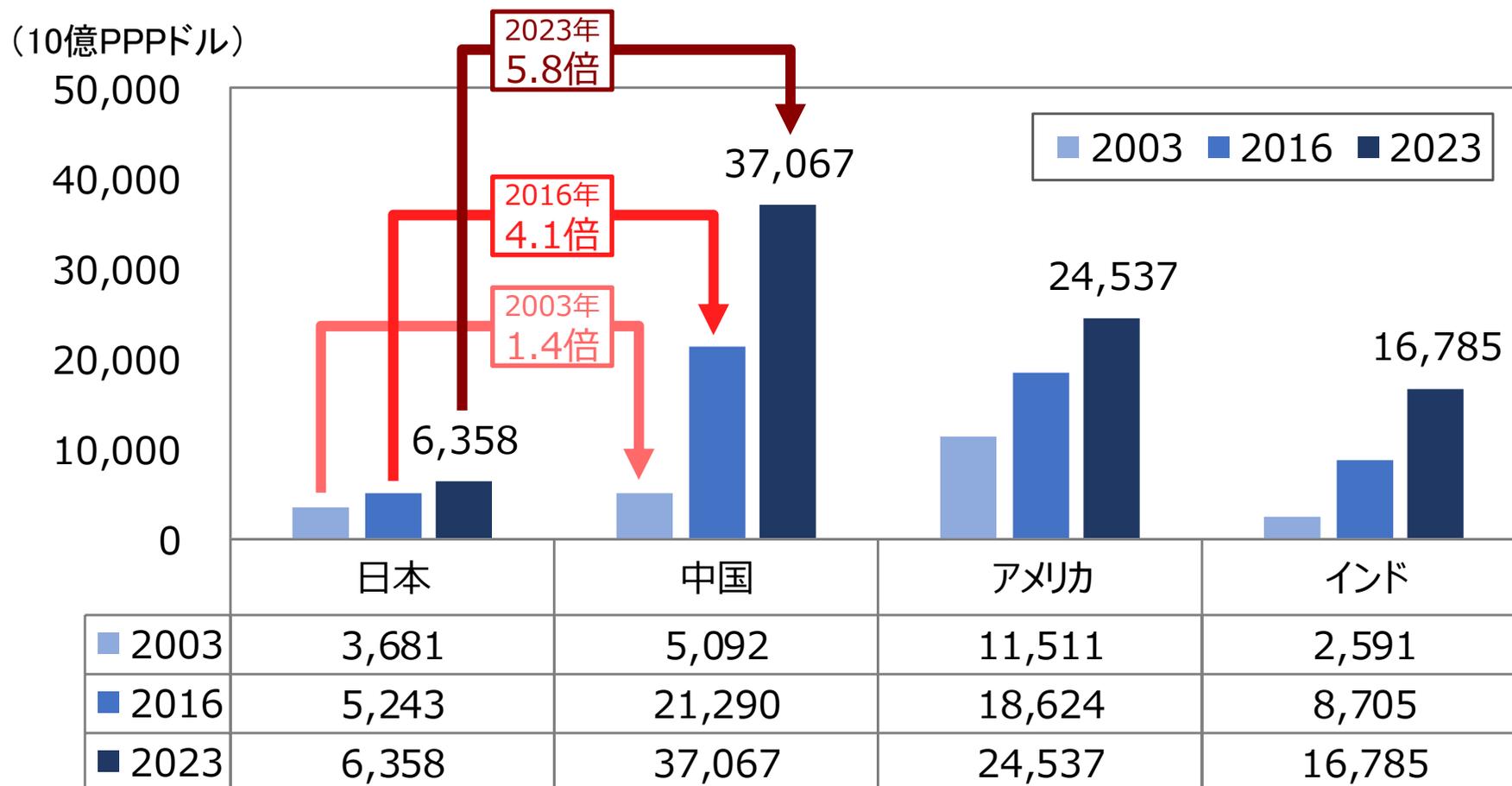
- 2003年からの20年で中国、インドのGDPは7倍前後の成長が見込まれ、アジアの著しい成長に対し、日本の相対的地位の低下が懸念される。



購買力平価(PPPドル)：ある国である価格で買える商品が他国ならいくらで買えるかを示す交換レート換算。2003は実績値、2023は推計値
 (出典)IMF"World Economic Outlook Database April 2018 Edition"より作成

主要国におけるGDPの将来予測 (2/2)

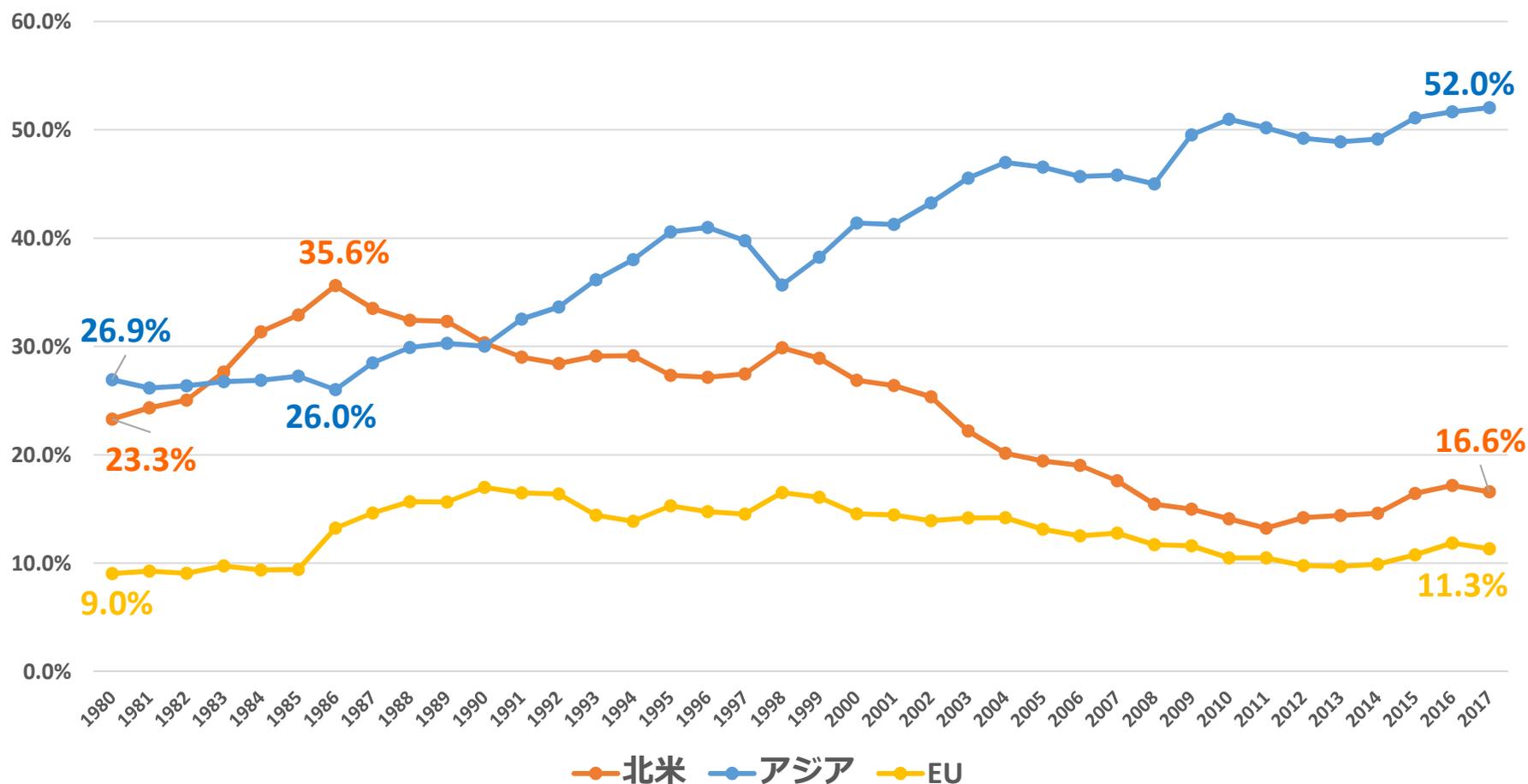
- 2003年時点で日本の1.4倍だった中国のGDPは既に日本の4倍を超え、アメリカをも上回り、2023年には日本の5.8倍に達する見込み。
- インドも既に日本を上回っており、今後も急速な伸びが見込まれる。



購買力平価(PPPドル) :ある国である価格で買える商品が他国ならいくらで買えるかを示す交換レート換算。2003、2016は実績値、2023は推計値
 (出典)IMF"World Economic Outlook Database April 2018 Edition"より作成

我が国の地域別貿易のシェアの推移

- 我が国の地域別貿易のシェアの推移を見ると、1980年代中頃には、対北米貿易に約3割を依存していたが、2017年には、対アジア貿易が5割を超えている。



(注)シェアは、当該圏域の貿易総額(輸出額+輸入額)／世界の貿易総額(輸出額+輸入額)により算出
 (出典)財務省 貿易統計「輸出入額の推移(地域(国)別)より国土交通省国土政策局作成

訪日外国人旅行者数の推移

- 訪日外国人旅行者数は近年増加傾向にあり、2017年には約2,869万人に達する。
- 地域別構成比ではアジアが86%を占めている。

「明日の日本を支える観光ビジョン」における新たな目標

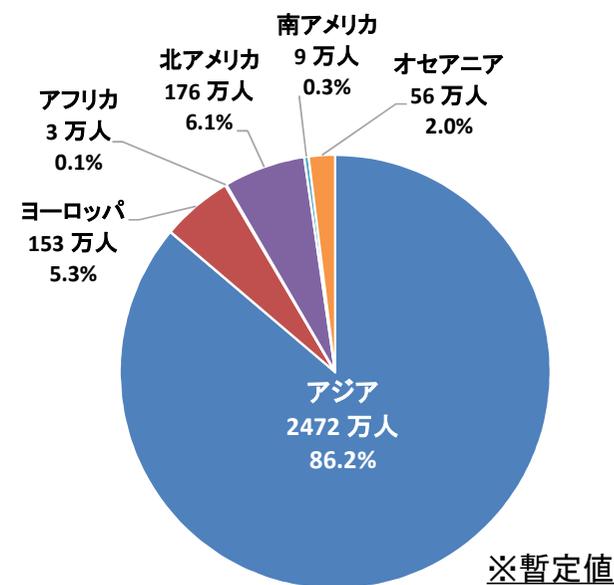
新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数	2020年： 4,000万人 (2015年の約2倍)	2030年： 6,000万人 (2015年の約4倍)
訪日外国人旅行消費額	2020年： 8兆円 (2015年の2倍超)	2030年： 15兆円 (2015年の4倍超)
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： 7,000万人泊 (2015年の3倍超)	2030年： 1億3,000万人泊 (2015年の5倍超)
外国人リピーター数	2020年： 2,400万人 (2015年の約2倍)	2030年： 3,600万人 (2015年の約3倍)
日本人国内旅行消費額	2020年： 21兆円 (最近5年間の平均から約16%増)	2030年： 22兆円 (最近5年間の平均から約10%増)

(出典) H28.3「明日の日本を支える観光ビジョン」概要



訪日外国人旅行者数の推移(※2017年は暫定値)



訪日外国人旅行者数の地域別構成比(2017年)

旅行動態の変化の状況

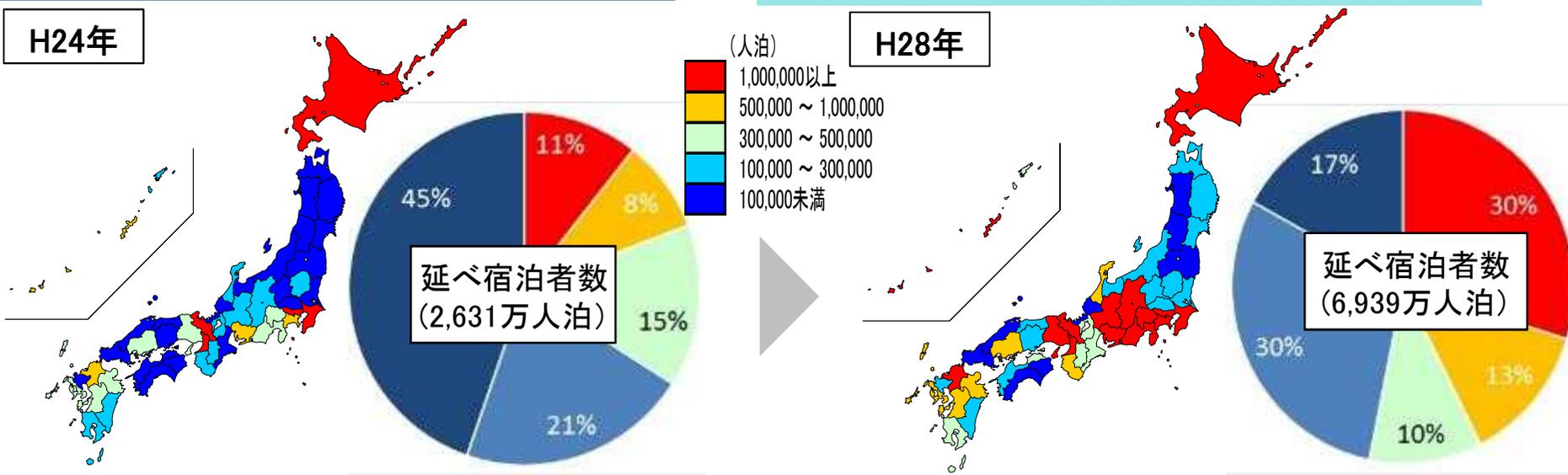
中国の団体旅行(パッケージツアー)から
個人旅行(FIT)への移行

中国の個人旅行手配の割合

2012年: **28.5%** 2017年: **65.3%** ⇒ **36.8ポイント増**
(1月~12月)

ゴールデンルートから地方への誘客拡大

都道府県別年間外国人宿泊者数の推移



モノ消費からコト消費への移行

娯楽サービス費購入率

2012年: **21.5%** 2017年: **35.7%** ⇒ **14.2ポイント増**

※娯楽サービス費に対して支出を行った人の割合

【出典】娯楽サービス費購入率・訪日外国人1人1回当たり旅行支出: 訪日外国人消費動向調査(観光庁)

世界のメガリージョン

- 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、BosWash(アメリカ東海岸(ボストン、ニューヨーク、ワシントン))、シリコンバレーをはじめ、国際的な都市間競争が激化している。

三大都市圏 (首都圏・中部圏・近畿圏)



圏域内・主要都市までの距離

- 東京⇔名古屋 (リニア) 40分
- 東京⇔大阪 (リニア) 67分

珠江デルタ



圏域内・主要都市までの距離

- 深セン⇔広州 (鉄道) 約1時間
- 珠海⇔広州 (鉄道) 約1時間

シリコンバレー



圏域内・主要都市までの距離

- サンフランシスコ⇔サンノゼ (自動車) 約1~2時間
- サンフランシスコ⇔ロサンゼルス (飛行機) 約1時間30分

ボスウオッシュ



圏域内・主要都市までの距離

- ニューヨーク⇔ロサンゼルス (飛行機) 約1時間
- ニューヨーク⇔ボストン (飛行機) 約1時間

(注) 対象圏域は以下の通り

- 三大都市圏：首都圏(茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県)、中部圏(長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県)、近畿圏(滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)
- ボスウオッシュ (Northeast Megaregion)：ニューヨーク、ワシントン、ボストン・マンチェスター、フィラデルフィア周辺の大都市統計地域
- シリコンバレー (Northern California Megaregion)：サンノゼ・サンフランシスコ、サクラメント、フレズノ周辺の大都市統計地域
- 珠江デルタ：廣州、深圳、珠海、佛山、惠州、東莞、中山、江門、肇慶

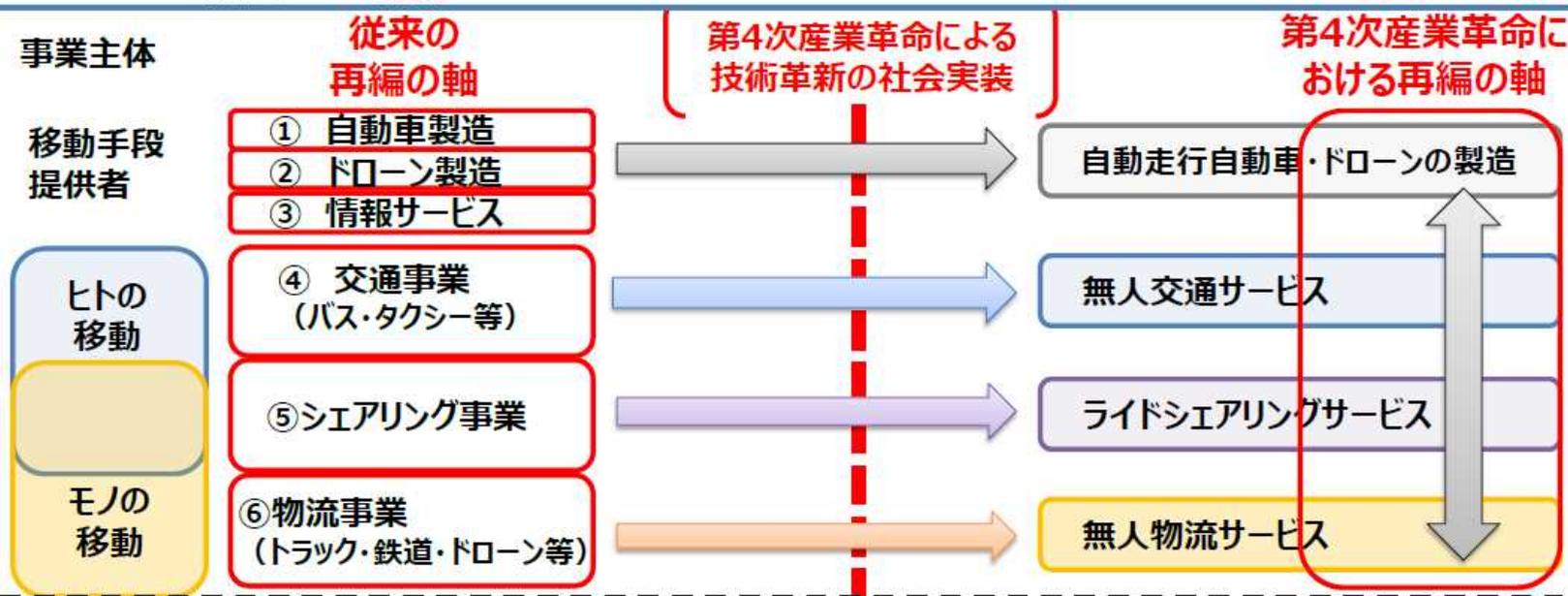
用いているデータは、それぞれ次の時点のもの：アメリカ(2016年)、中国(2016年)、日本(2014年)

(出典) United States Census Bureau "Population Estimates(2016)"、U.S. Bureau of Economic Analysis "U.S. Economic Accounts" (2016)

廣東統計年鑑(2017)、内閣府「平成26年度県民経済計算について」、Open Street Mapより国土交通省国土政策局作成

第4次産業革命による新たな産業構造転換

- 第4次産業革命技術の社会実装が進むにつれ、業種の壁が限りなく低くなる。
- この結果、同業同士の再編に加え、全く別の産業も飲み込み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。



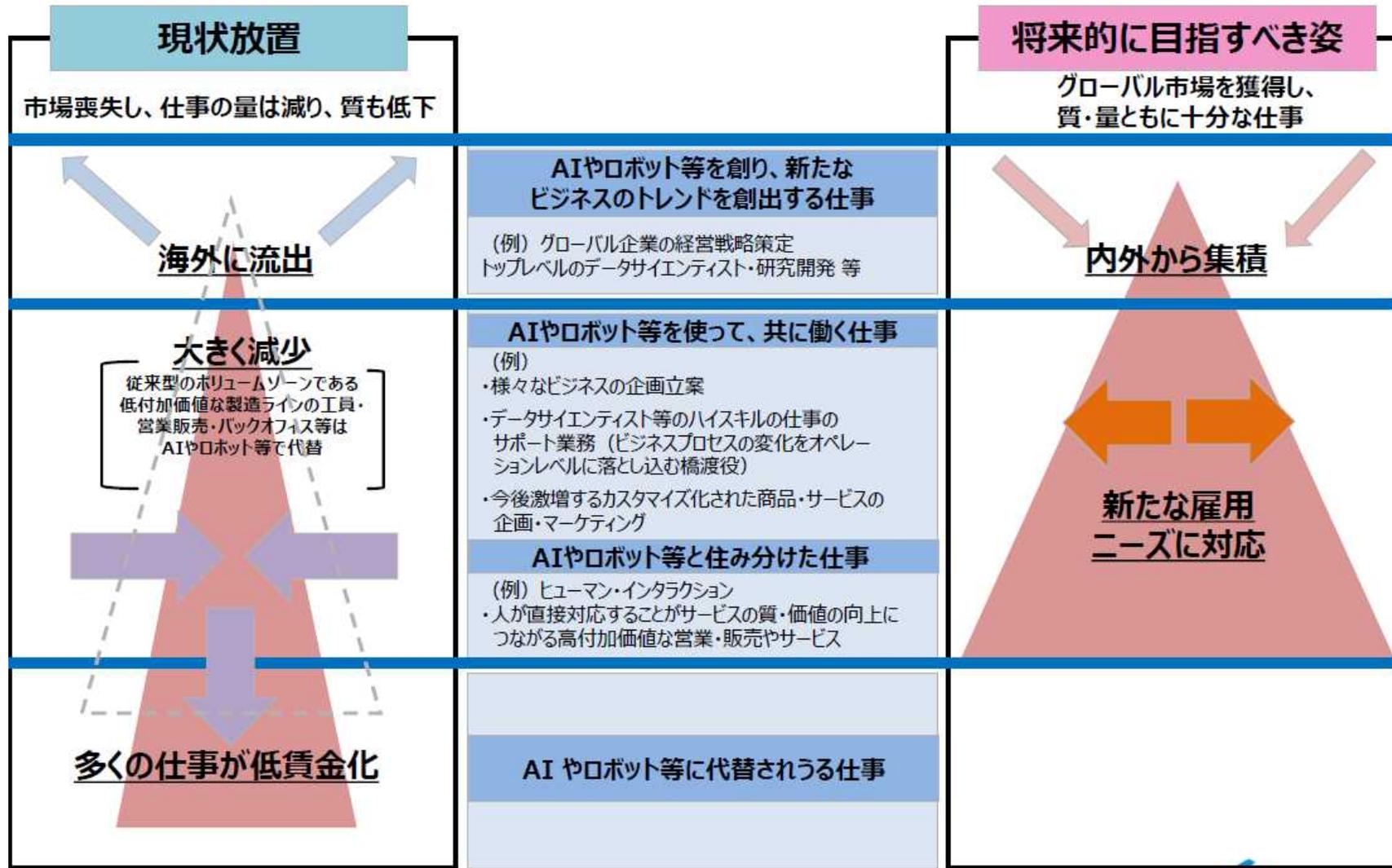
再編の萌芽：異なる産業との連携が行われている最近の主な例

- ①×⑤ GM× Lyft (ライドシェアリング)
→ GMがカーシェアリングサービスの提供を開始。また、両者が共同で自動運転車の開発を行うとともに、GMがLyftに5億ドルを出資。
- ①×⑤ Ford Smart Mobility× Chariot (ライドシェアリング) :
→ Fordがモビリティサービスを提供することを目的としたFord Smart Mobility (子会社) を設立。さらにFord Smart Mobilityが通勤用バスのライドシェアリングサービスを手がけるChariotを買収。
- ③×⑥ DeNA×ヤマト運輸 : → 無人物流サービスに向け、宅配便に自動運転技術を活用

出所：「新産業構造ビジョン」中間整理 産業構造・就業構造変革の方向性に関する資料を編集



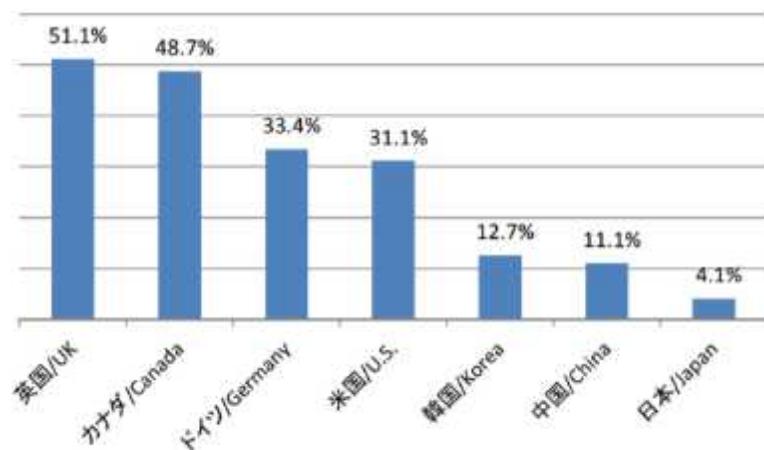
第4次産業革命による就業構造転換の姿 (イメージ)



対日直接投資の推移

- GDPに対する対内直接投資額(外国からの直接投資)の割合の比較を見ると、日本は4.1%と、主要各国と比べて低い水準にある。
- 一方、対日直接投資残高は2010年以降、増加している傾向がある。

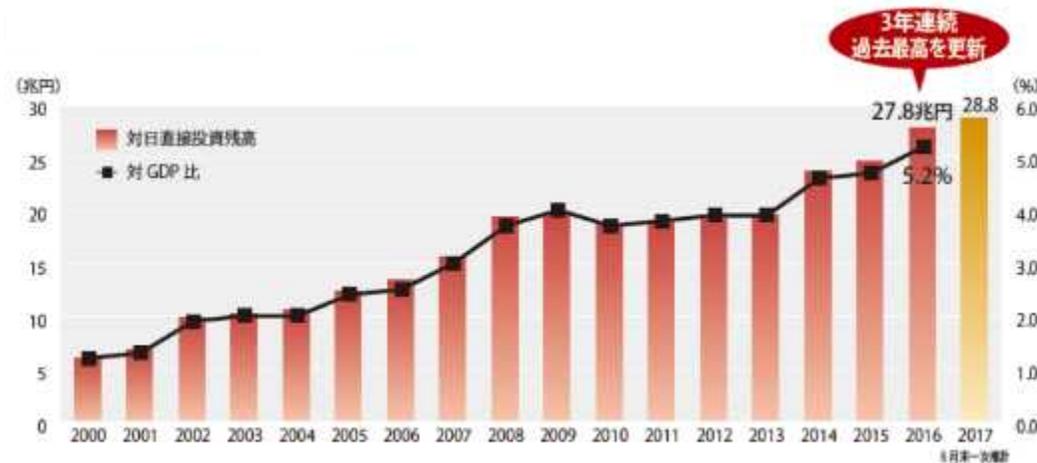
【主要国のGDPに対する対内直接投資額の割合】
(2015年末)



(出典/Source: UNCTAD世界投資報告書/World Investment Report 2016)

(出典)外務省資料(<http://www.mofa.go.jp/files/000042151.pdf>)

【対日直接投資残高の推移とGDP比(BPM6基準)の推移】
(2000~2017年、単位:兆円)



[出所]「本邦対外資産負債概算」(財務省)、「国民経済計算」(内閣府)より作成

(出典)JETRO「対日投資報告書」2017

SDGs (持続可能な開発目標)

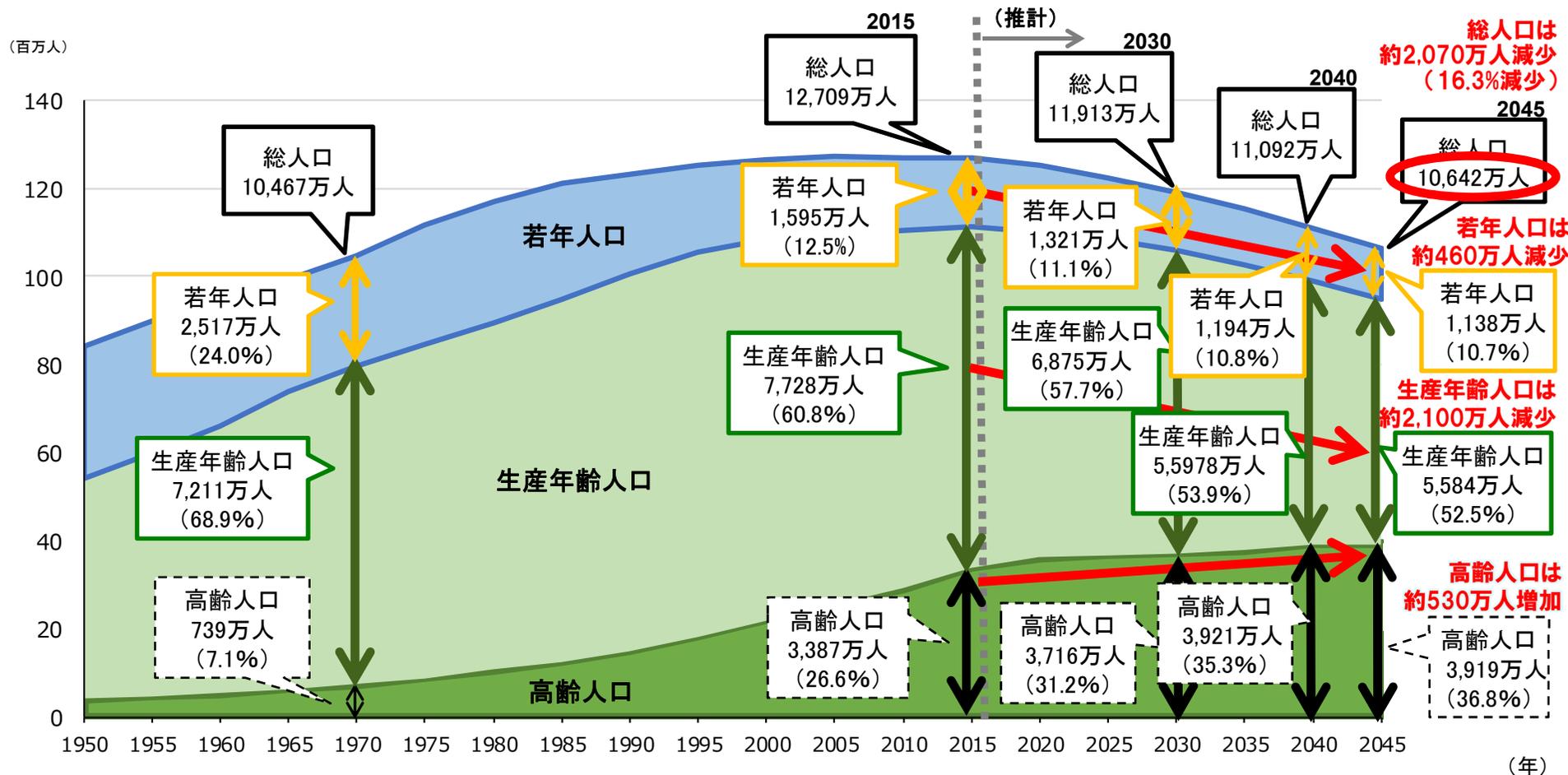
- 2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。
- 「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた、2030年までを期限とする17の目標。



SDGs (持続可能な開発目標)

年齢階層別人口の将来予測

- 日本の総人口は、2045年には10,642万人と、2015年から16.3%減。
- 高齢人口(65歳以上)は約530万人増加するのに対し、生産年齢人口(15-64歳)は約2,100万人、若年人口(0-14歳)は約460万人減少。高齢化率は26.6%から36.8%に上昇。



(注1) 「生産年齢人口」は15~64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口 (注3) 2015年は、年齢不詳の人口を各歳別に按分して含めている

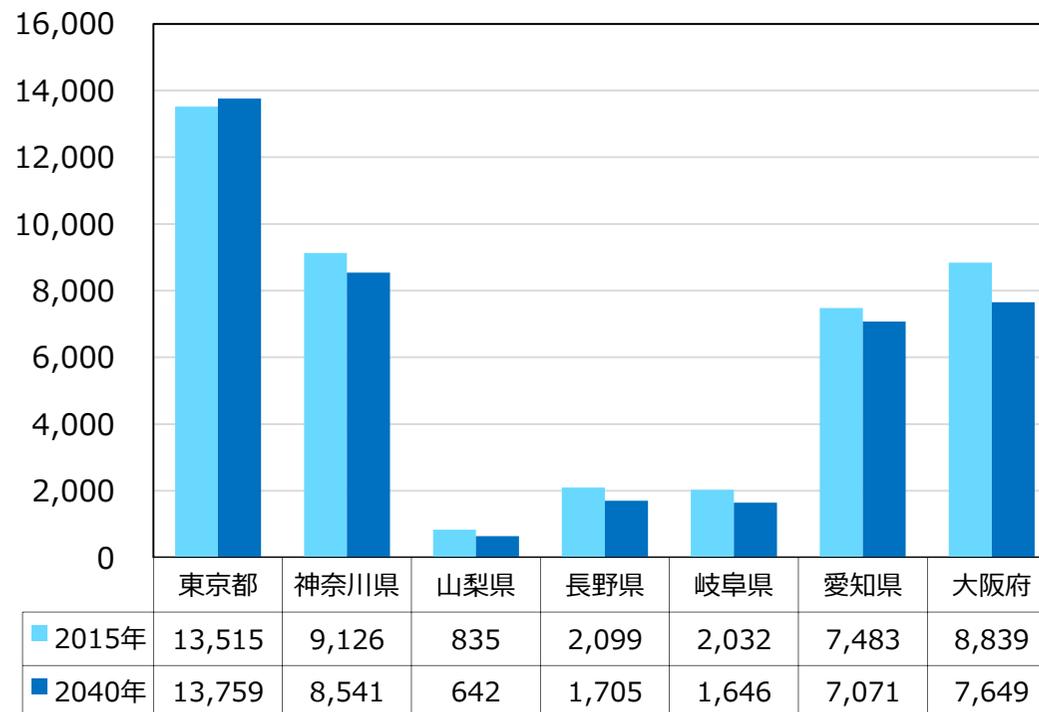
(注2) ()内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合 (注4) 1950~1969、1971年は沖縄を含まない

(出典) 総務省統計局「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成30年推計)」における出生中位(死亡中位)推計をもとに、国土交通省国土政策局作成

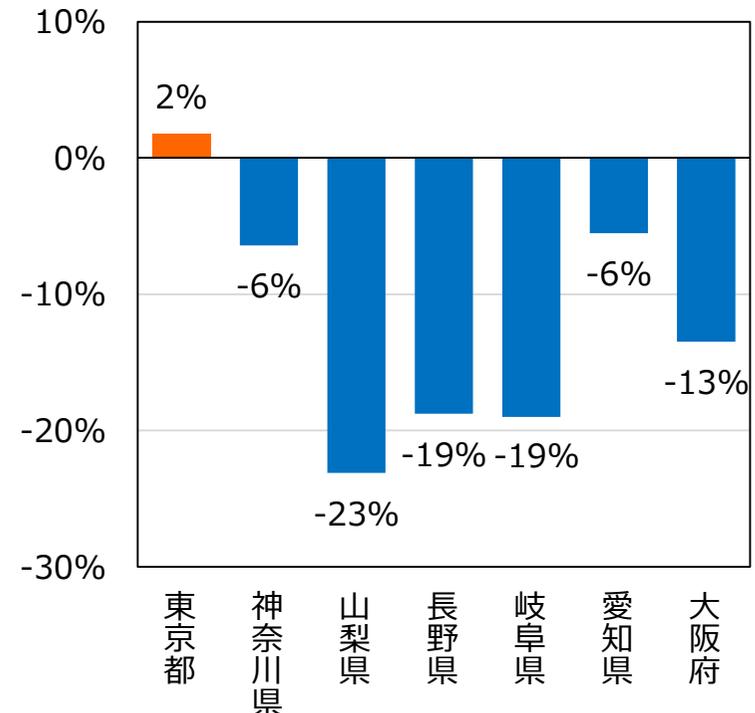
リニア中央新幹線沿線都府県人口の将来予測

- 2015年から2040年にかけての人口推移を見ると、東京都ではわずかに増加となるが、他のリニア沿線府県では大幅な人口減少が見込まれる。
- 特に、中間駅のある山梨県、長野県、岐阜県では約20%の人口減少が見込まれる。

(単位：千人) リニア沿線都府県における人口の推移 (2015→2040)



人口の増減率 (2015→2040)



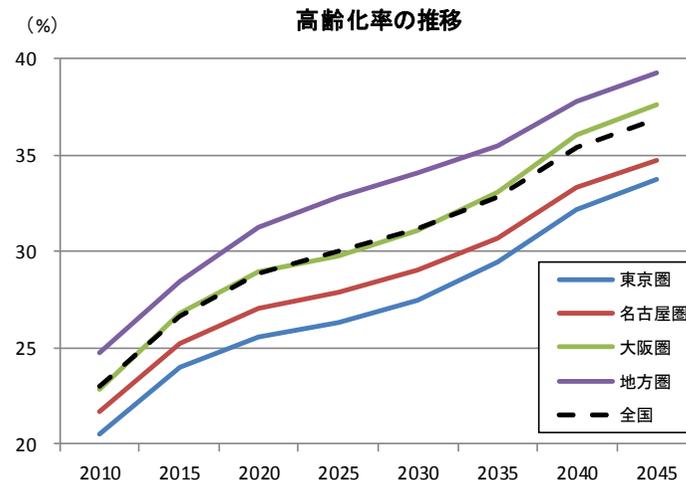
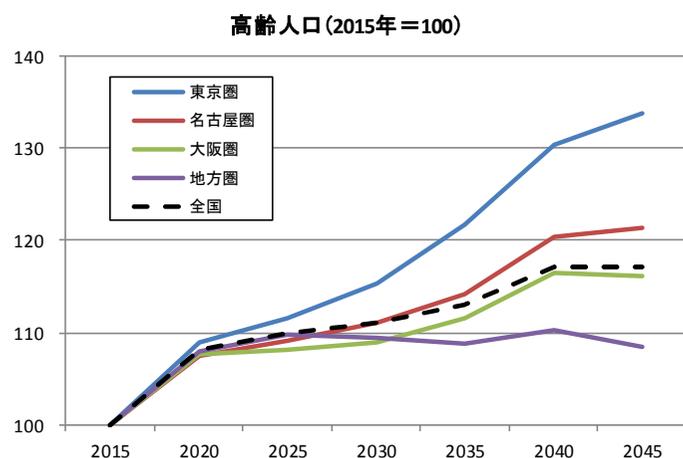
(出典) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」より国土交通省国土政策局作成

圏域別高齢人口の将来予測

- 高齢人口(65歳以上)は、2020年頃までに急激に増加し、2040年頃にピークを迎える。
- 広域ブロック*¹別では、三大都市圏が地方圏を上回るスピードで増加し、特に東京圏*²では増加率、増加数ともに突出。一方、高齢化率の推移は、地方圏が東京圏をやや上回る。

		(万人)									
		北海道	東北圏	首都圏	中部圏	北陸圏	近畿圏	中国圏	四国圏	九州圏	全国
実績	1970年	30	86	175	99	23	115	65	39	110	739
	2010年	136	300	903	390	76	474	193	106	346	2,925
	2015年	156	328	1,059	448	86	549	215	117	388	3,347
推計値	2020年	170	354	1,155	480	92	590	229	124	425	3,619
	2030年	173	359	1,216	493	91	598	225	121	440	3,716
	2040年	175	351	1,351	525	93	637	226	118	444	3,921
	2045年	171	341	1,377	525	92	635	223	115	440	3,919
	2015年との差	16	12	318	77	6	86	8	-2	52	573
	対2015年 増減率	10.0%	3.8%	30.0%	17.3%	6.5%	15.7%	3.6%	-1.6%	13.4%	17.1%

			(万人)		
東京圏	名古屋圏	大阪圏	東京圏	名古屋圏	大阪圏
126	58	97	126	58	97
725	244	418	725	244	418
854	283	485	854	283	485
931	304	522	931	304	522
985	314	529	985	314	529
1,114	341	565	1,114	341	565
1,142	343	564	1,142	343	564
61	79	145	61	79	145
21.4%	16.2%	8.4%	21.4%	16.2%	8.4%



*1: 国土形成計画法に基づく広域地方計画区域に北海道、および九州圏に沖縄を加えている。

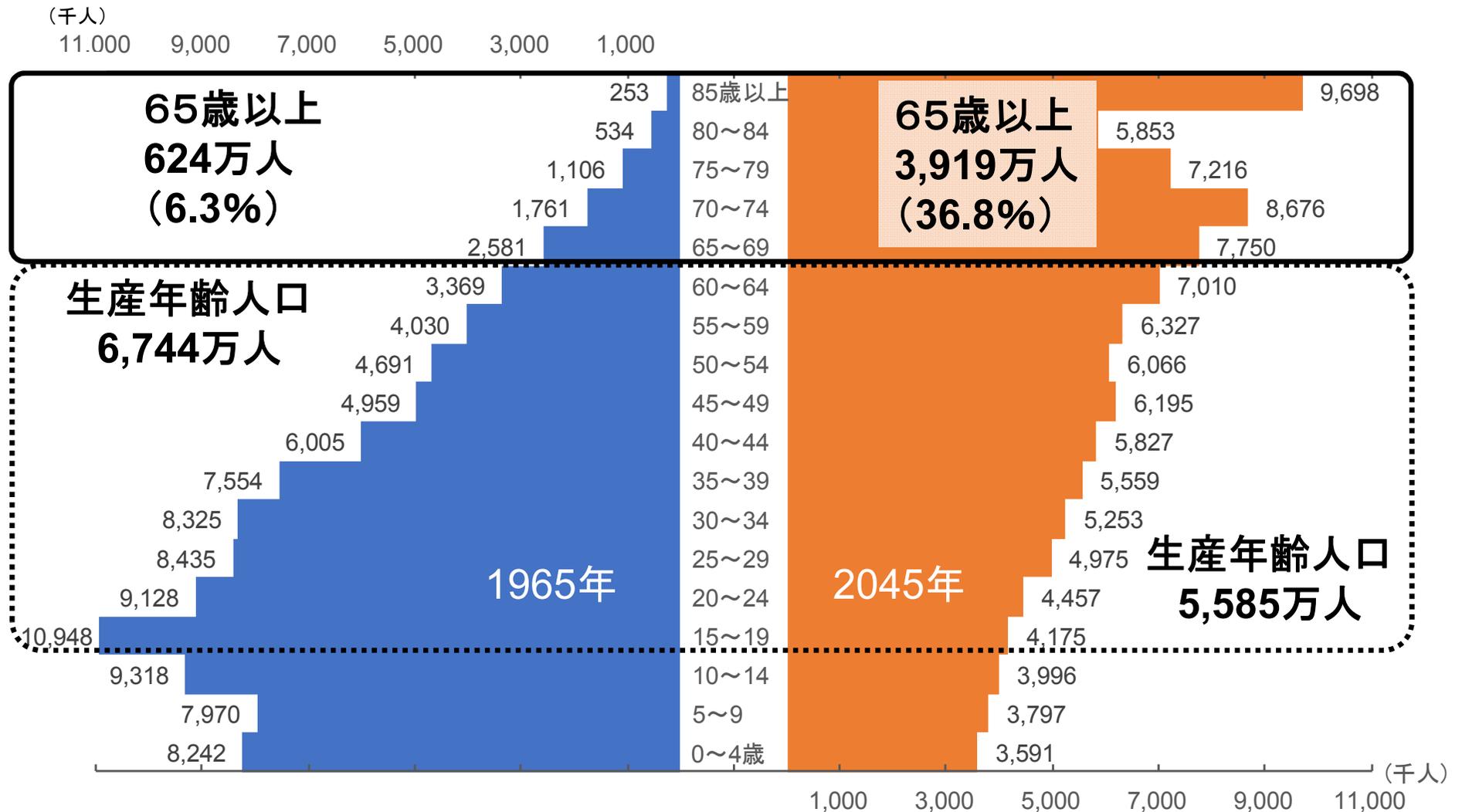
*2: 東京圏、名古屋圏、大阪圏はそれぞれ以下の都道府県を含む。
 東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)、名古屋圏(岐阜県、愛知県、三重県)、大阪圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)

(出典) 総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来推計(平成30年推計)」、国土交通省国土政策局推計値をもとに、同局作成

将来推計人口の年齢構成(1965年と2045年の比較) 国土交通省

1965年(人口増加:総人口9,921万人)

2045年(人口減少:総人口10,642万人)



(出典) 1965年は総務省統計局「国勢調査報告」

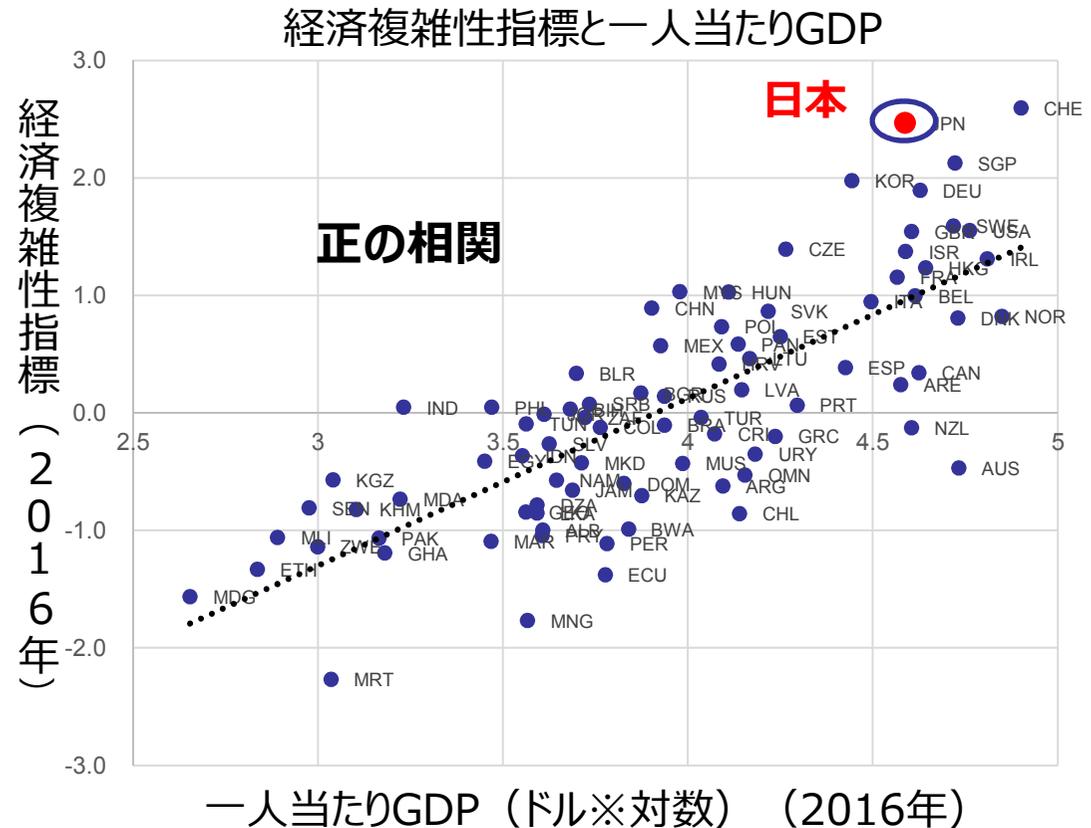
2045年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

- 我が国のECI(経済複雑性指標)*は、スイスに次ぐ2位 (2001~2015年まで1位)となっており、「多様なものづくり」が我が国の強みと言える。

※ 国家の多様性と製品の遍在性の指標を組み合わせ、ある国家の輸出品の相対的な複雑性を表したものの指標が「高い」ということは、その国家の輸出品目が多岐にわたり、且つそれらが遍在性の低い品目(高度な技術を要するため生産国が限られている製品など)であり、それらが多様性の高い国家で生産されていることを示している

経済複雑性指標ランキング (2016年)

順位	国	ECI
1	スイス	2.6
2	日本	2.47
3	シンガポール	2.13
4	韓国	1.98
5	ドイツ	1.9
6	スウェーデン	1.59
7	アメリカ	1.55
8	イギリス	1.55
13	フランス	1.16
18	中国	0.89
34	ロシア	0.14



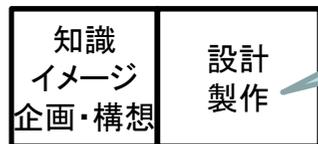
(出典) AJG Simoes, CA Hidalgo. *The Economic Complexity Observatory: An Analytical Tool for Understanding the Dynamics of Economic Development. Workshops at the Twenty-Fifth AAAI Conference on Artificial Intelligence. (2011)*, <http://atlas.media.mit.edu/ja/rankings/country/2015/> および 国際連合 (UN) National Accounts Main Aggregates Database, <http://unstats.un.org/unsd/databases.htm>より作成

- 産業構造の変化とともに各産業の分野間の融合が進み、我が国が強みとする「ものづくり」も、多様な知恵との融合によって、付加価値を高めていくことが求められる。
- 高速交通ネットワークによるフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの拡大は、全国に埋もれている暗黙知を顕在化し、多様な知恵の融合による新たな価値創造を促進させる可能性。

【従来型のものづくり】



このままいくと・・・



IT化、AI化の推進や海外生産などによるコスト削減

【これからの「ものづくり」:知識産業としてのものづくり】



(小) 付加価値 (大)

多様な知恵と信頼の融合

【暗黙知と暗黙知の融合による新たな価値創造】

【事例1】
ダンボール製防音室
『だんぼっち』

(株)VIBE、神田産業(株)
(福島県)

【北海道】1件

【東北】22件

【北陸】
8件

【事例2】水中地形の3Dモデリング技術
『RC-S2,RC-S3』

水中の地形の3Dデータ

(株)小松製作所、コデン(株)
(東京都豊島区)

【九州】
3件

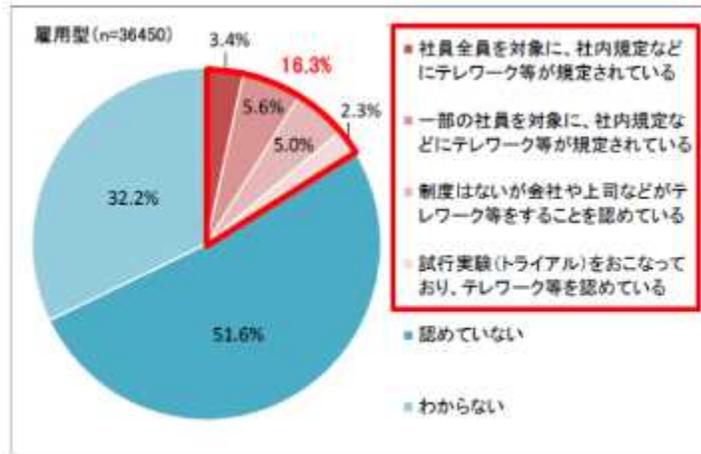
【四国】
2件

● 平成28年にマッチングが成立した企業(195社)

テレワークの現状

- テレワーク制度を導入している企業は約16%にとどまるものの、情報通信業を中心にテレワークが普及してきており、回答者の6割以上がテレワークという働き方を認知している。

【勤務先にテレワーク制度等があると回答した割合】



【業種別テレワーカーの割合】

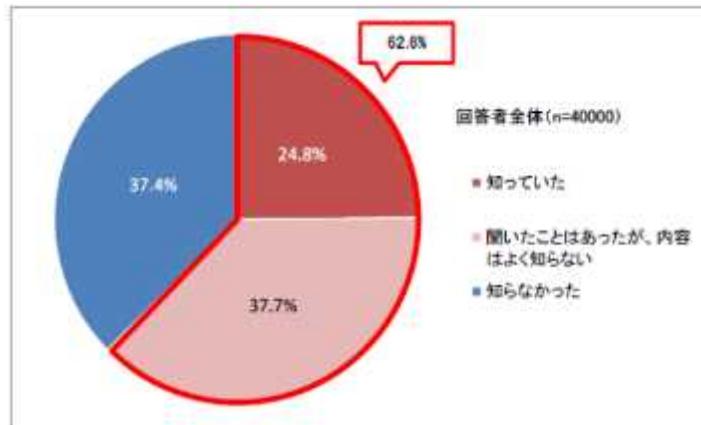
雇用型テレワーカー※1



自営型テレワーカー※2



【テレワークという働き方の認知度】



※1: 民間会社、官公庁、その他の法人・団体の正社員・職員、及び派遣社員・職員、契約社員・職員、嘱託、パート、アルバイトを本業としていると回答した人

※2: 自営業・自由業、及び家庭での内職を本業としていると回答した人

調査対象者: WEB調査の登録者のうち、15歳以上の就業者からランダムに約29万人を抽出
有効サンプル数: 40,000人(雇用型 36,450人、自営業型 3,550人)
うちテレワーカー 6,180人(雇用型 5,393人、自営業型 787人)

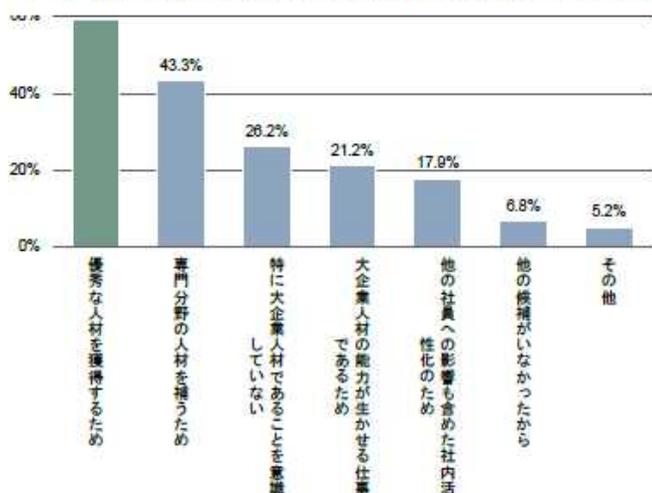
中小企業における人材活用の現状

- 大企業人材を活用したことがある企業、活用を検討している企業は各々1割強。
- 兼業・副業する中核人材を雇用しているのが7%、関心あり検討中は25%。

中小企業の大企業人材の雇用状況

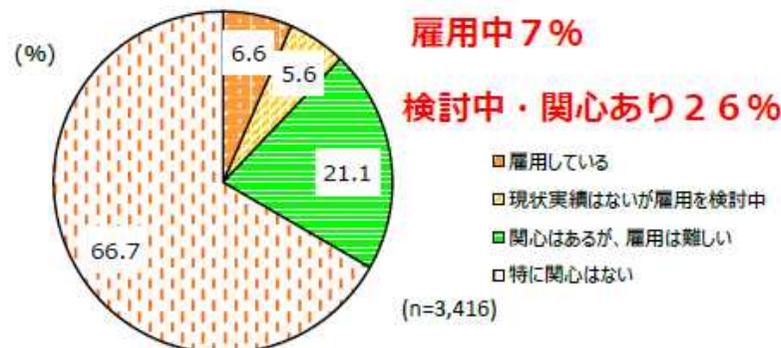


中小企業が大企業人材の雇用した理由



(出所) 中小企業庁(2014)「中小企業・小規模事業者の人材確保と育成に関する調査」

他社で兼業・副業する中核人材の活用



兼業・副業する中核人材を活用する理由



(出典) 中小企業庁(2015)「中小企業白書」

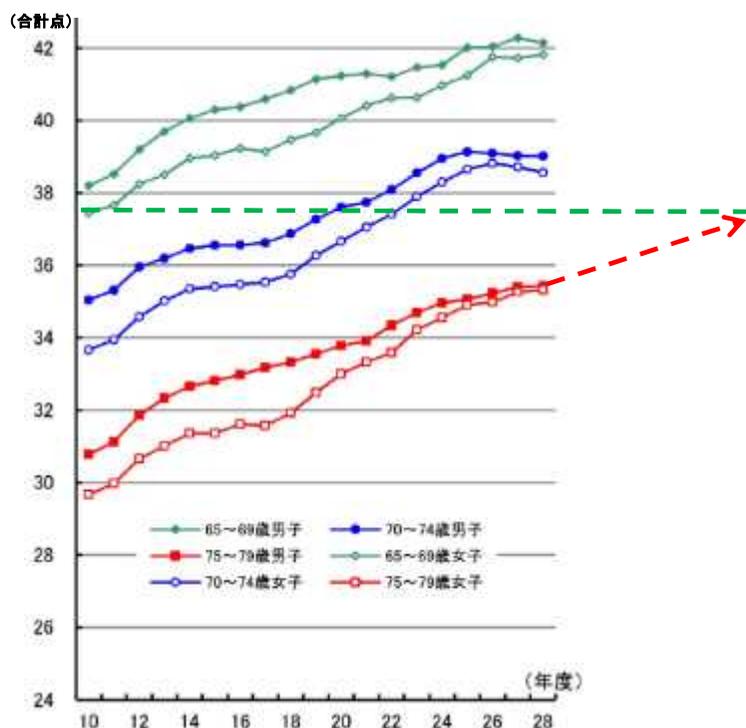
(注) 1. 他社で兼業・副業する中核人材の活用について、「雇用中」、「検討中」と回答した企業を集計している。
2. 複数回答のため、合計は100%にはならない。

図5-6: 中小企業庁委託「中小企業・小規模事業者の人材確保・定着等に関する調査」(2016年11月、みずほ情報総研(株))

高齢者の社会参画の可能性

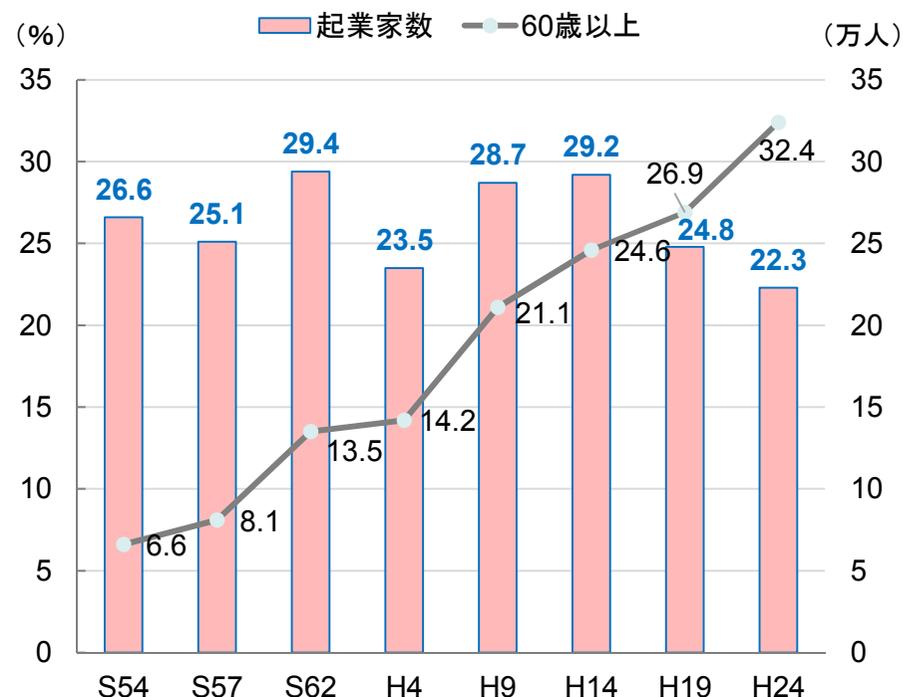
- 全国的に高齢化が進む一方、高齢者の体力は、年々向上しており、平成30年代（2018年～）には75～79歳の体力が平成10年の65～69歳の体力に追いつく可能性。
- また、起業家の年齢別構成を見ると、3人に1人が60歳以上となっており、豊富な社会経験の蓄積に基づき、退職後も何らかの形で働きたいという意欲のあるシニア層が増加。
- 高齢者の活躍が、我が国の生産年齢人口の減少を補う可能性。

【新体力テスト合計点の年次推移】



(出典)スポーツ庁「平成28年度体力・運動能力調査結果の概要」

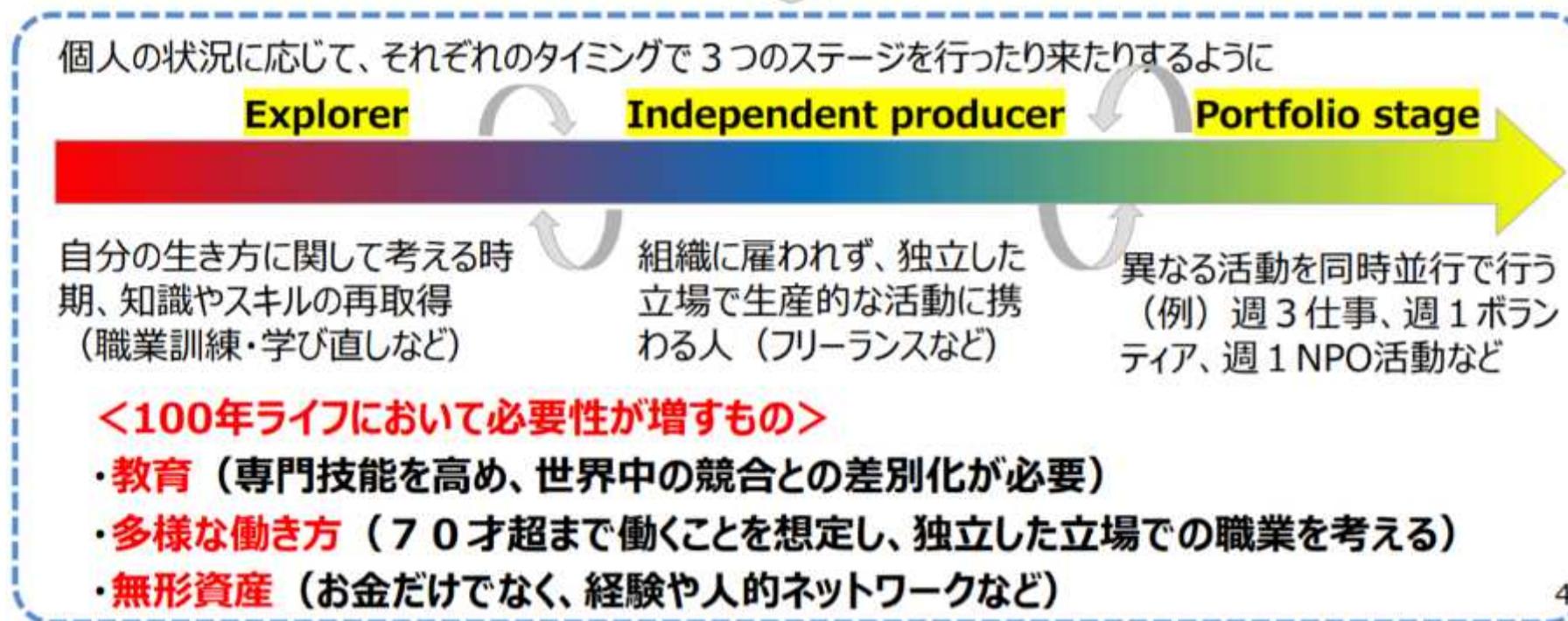
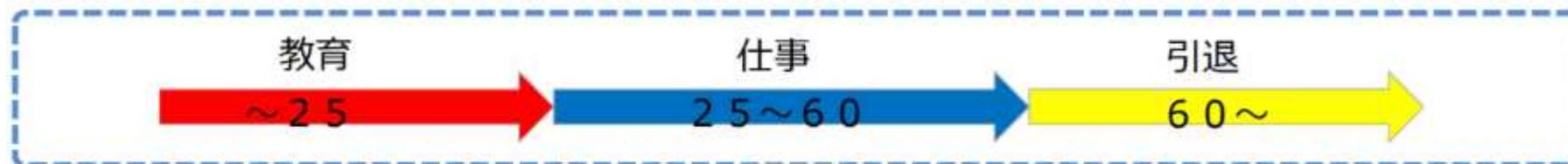
【起業家数及び年齢別構成の推移】



(出典)中小企業白書2014 資料:総務省「就業構造基本調査」再編加工

人生100年時代における人生ステージモデル

- 人が100年も“健康に”生きる社会が到来する時、従来の3つの人生ステージ（教育を受ける／仕事をする／引退して余生を過ごす）のモデルは大きく変質。

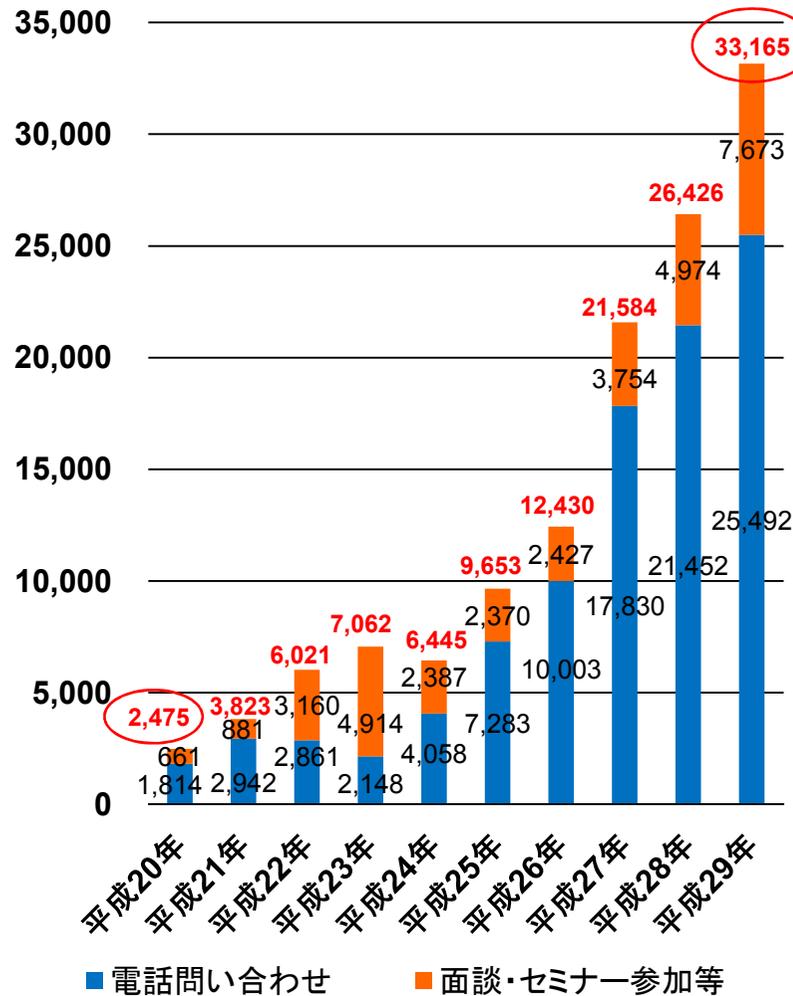


（出典）経済産業省産業人材政策室「人生100年時代」を踏まえた「社会人基礎力」の見直しについて」（我が国産業における人材力強化に向けた研究会配布資料）

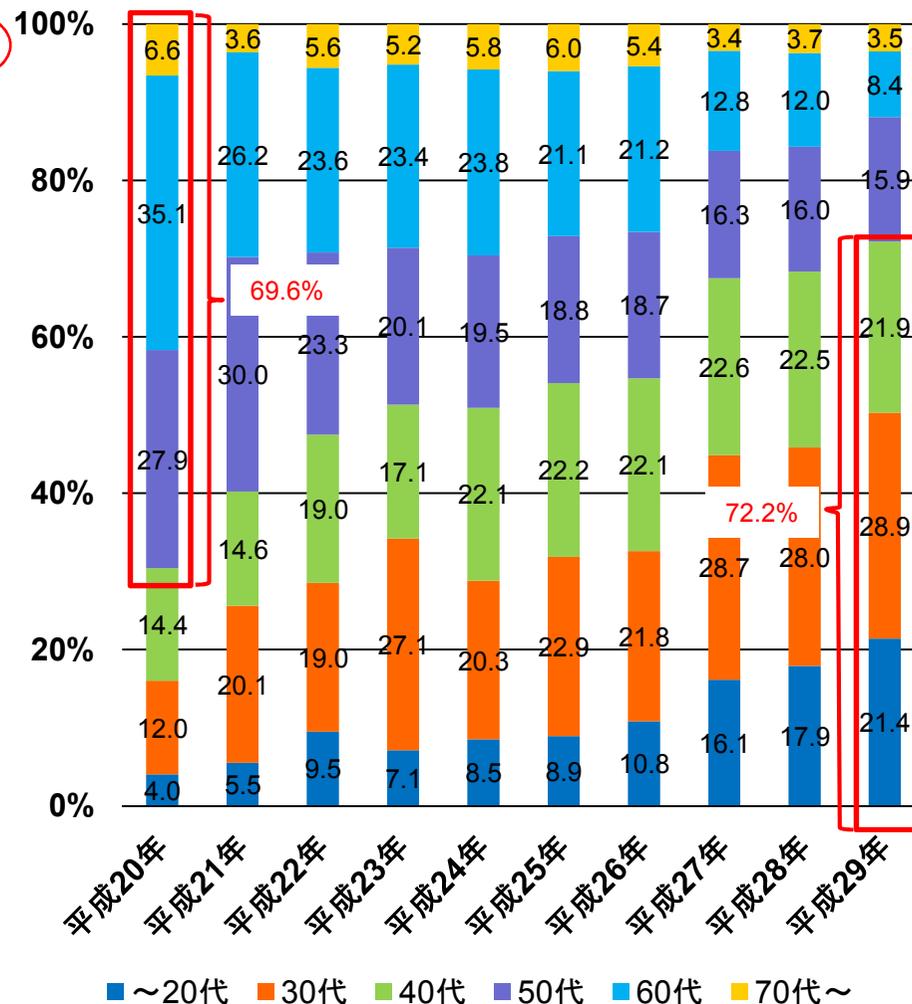
移住相談機関の利用者推移

- 新たなライフスタイルの追求、自分が必要とされる活躍の場を求めて、地方への移住を考える若者等が近年増加。

来訪者・問い合わせ数の推移
(NPO法人ふるさと回帰支援センター、東京)



センター利用者の年代の推移
(NPO法人ふるさと回帰支援センター、東京)

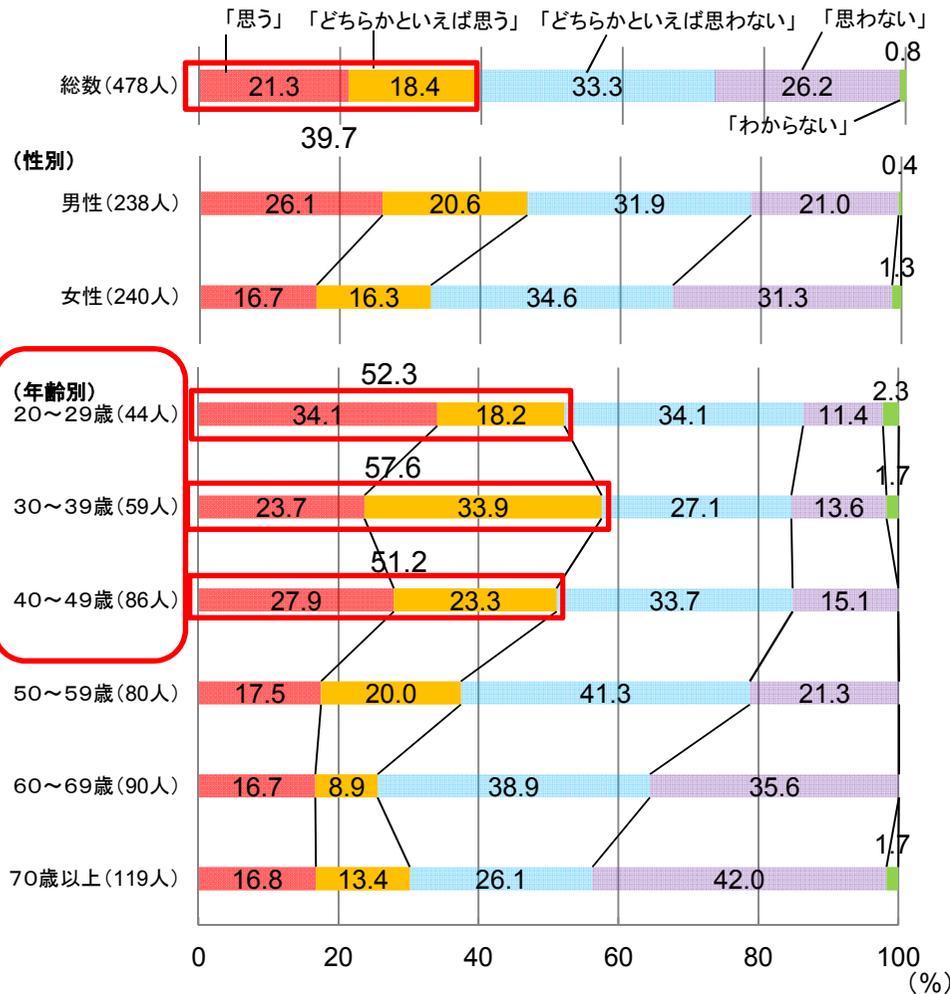


(出典)NPO法人ふるさと回帰支援センター提供資料

地方への移住の意向と二地域居住に対する関心

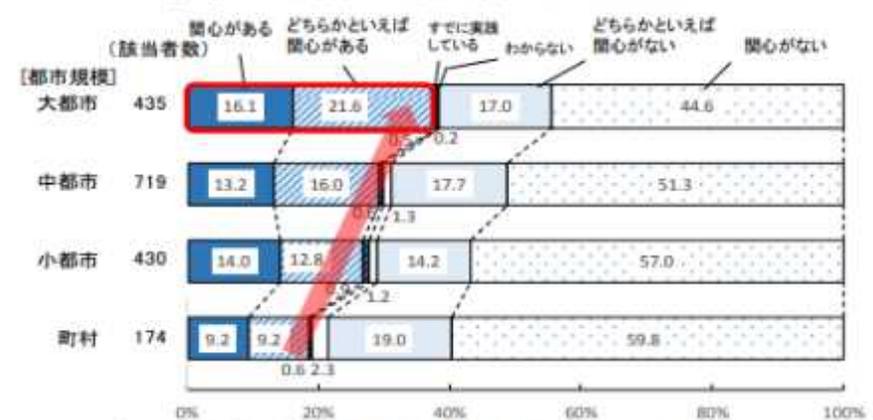
- 都市に住む人の4割が「地方に移住してもよいと思う」又は「どちらかといえば思う」と考えており、年齢別にみると、20～40歳代でそれぞれ半数を超えている。
- 二地域居住に対する関心は大都市になるほど高く、関心事項としては、「静かに暮らすことができる」、「豊かな自然にふれあえる」ことが大多数である。

地方への移住の意向

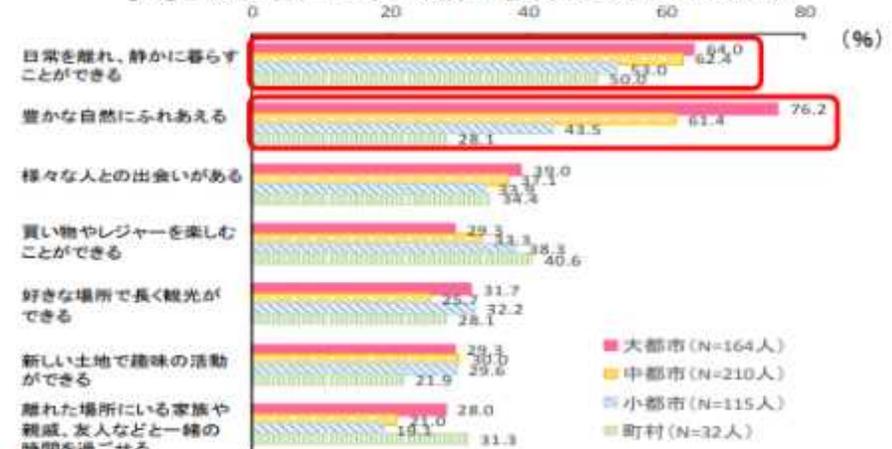


(出典) 平成29年12月過疎問題懇談会資料

[13]二地域居住に対する関心(問14 都市規模別)



[14]二地域居住に対する関心事項(問14更問1 都市規模別)



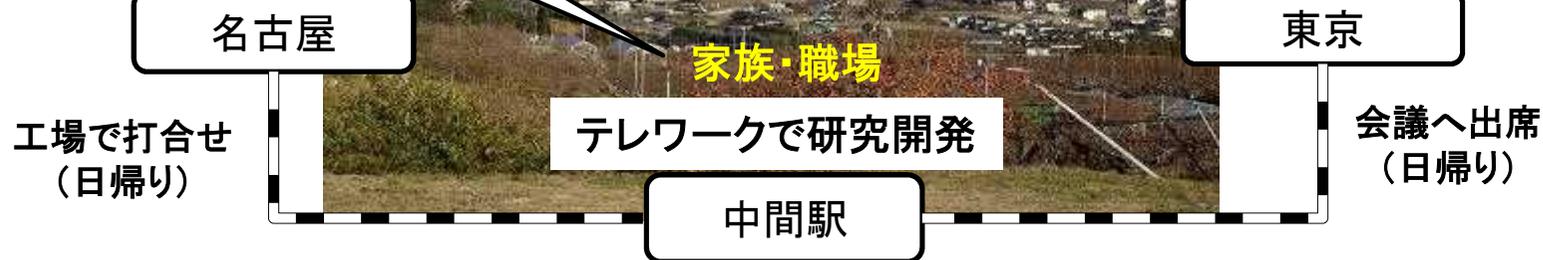
(注) 1. [13]で「関心がある」「どちらかといえば関心がある」と答えた者に、複数回答。
2. 複数回答。回答割合が高かった上位7位までの関心事項を記載。それ以下の関心事項は記載を省略。

(出典) 国土形成計画の推進に関する世論調査
(<http://www.mlit.go.jp/common/001106577.pdf>)

新しいビジネススタイル・ライフスタイルの実現

- 高速交通網とIT化(テレワーク等)により、自然豊かな場所でワークライフバランスと、創造的な仕事の生産性向上が実現する可能性が広がる。
- また、シニア層のビジネススタイル・ライフスタイルが多様化することにより、ビジネスにおけるシニア層の活躍の場が広がり、我が国の生産年齢人口の減少を補う可能性。
(豊富な経験に基づく「暗黙知」の融合による生産力向上等)
- 都市住民が直接農業に参画する等、都市と農村の新たな融合が生まれる。

- ・ 自然豊かな所で職住近接
- ・ ワークライフバランスの実現
- ・ 仕事の生産性の向上



テレワークの事例: 総務省の実証事業(和歌山県白浜町)

- 実証事業に参画したセールス・フォース・ドットコム社では、職住近接により、家族と過ごす時間や地域交流等の時間が、**1人月平均64時間増加**。
.....**ライフが充実**。
- さらに、職住近接や、落ち着いて仕事に没頭できる環境によって、**生産性が向上**(商談件数**20%増**、契約金額**31%増**)。

都市と農村が融合した新しいリージョンの形成

- リニア開業により、三大都市圏同士だけでなく、その他の地域との移動時間を大幅に短縮することで、「都市」でも「農村」でもない、それぞれが融合した全く新しいリージョンが形成される。

【都市と農村の融合した全く新しいリージョンの形成】

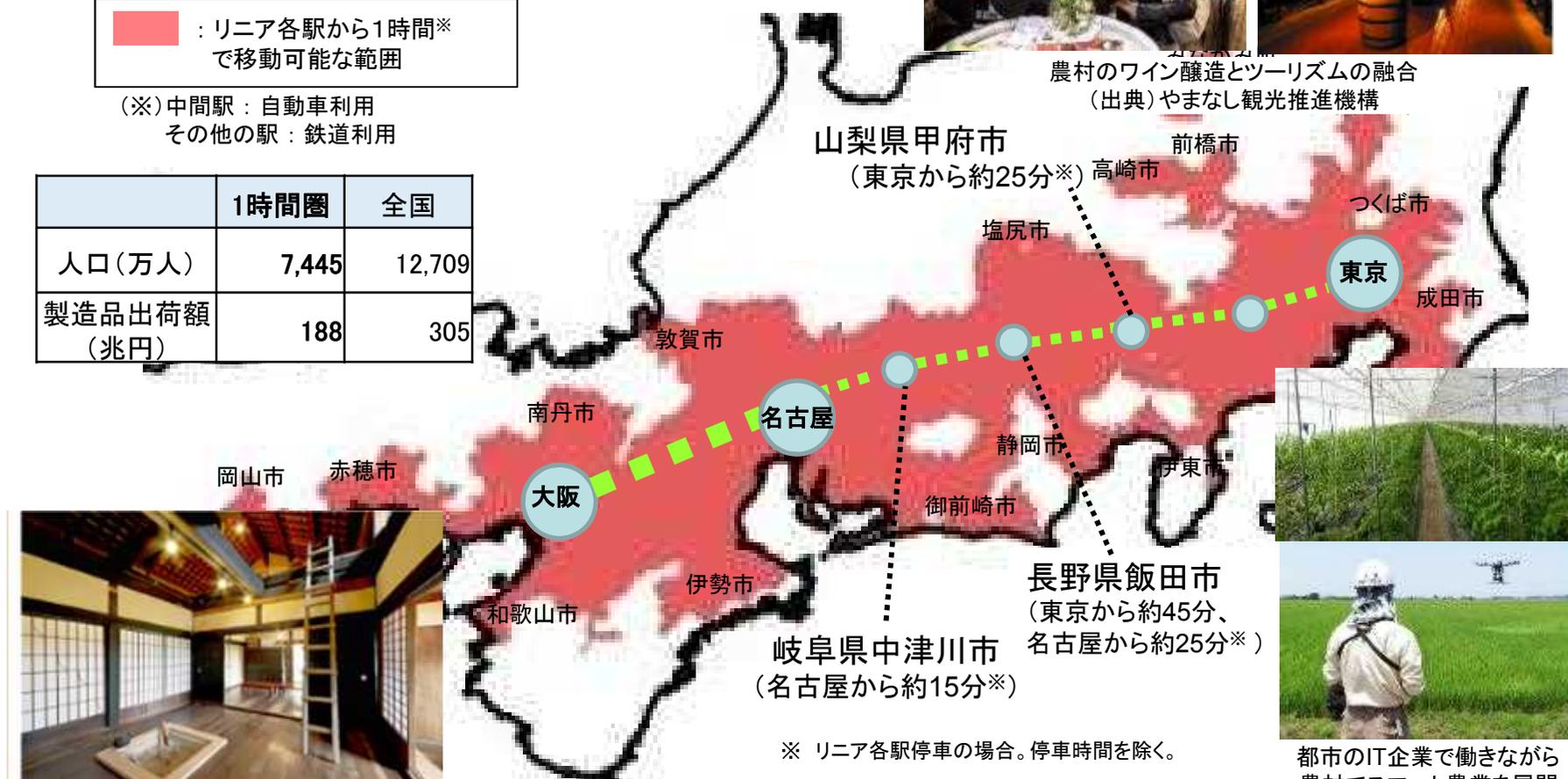
■ : リニア各駅から1時間※
で移動可能な範囲

(※) 中間駅：自動車利用
その他の駅：鉄道利用

	1時間圏	全国
人口(万人)	7,445	12,709
製造品出荷額(兆円)	188	305



農村のワイン醸造とツーリズムの融合
(出典)やまなし観光推進機構



都市のIT企業で働きながら
農村でスマート農業を展開
(出典)北海道農政事務所HP、滋賀県HP



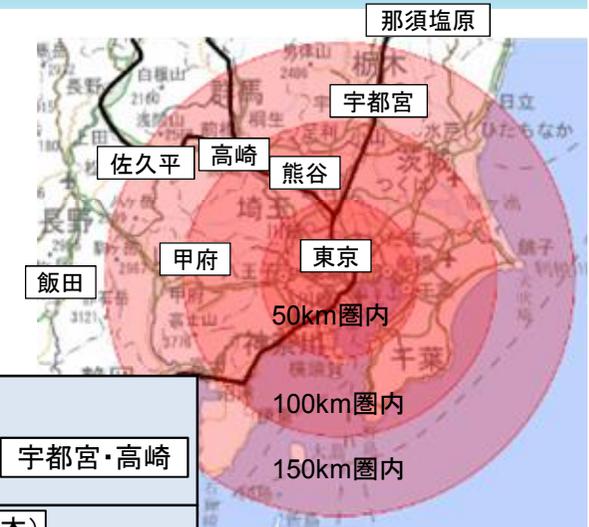
古民家のリノベーションによるホテル機能など新たな価値の創出
(出典)那賀町HP

※ リニア各駅停車の場合。停車時間を除く。

新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期利用率

- 新幹線駅別の定期利用率は、東京から50～150km圏内が最も高く、これは、リニア中央新幹線の品川駅から甲府市、飯田市までの距離に相当。

⇒リニア沿線においては、これに加え、大幅な時間短縮により、農村に住みながら都市で働くなど、新たなライフスタイルが生まれる可能性。

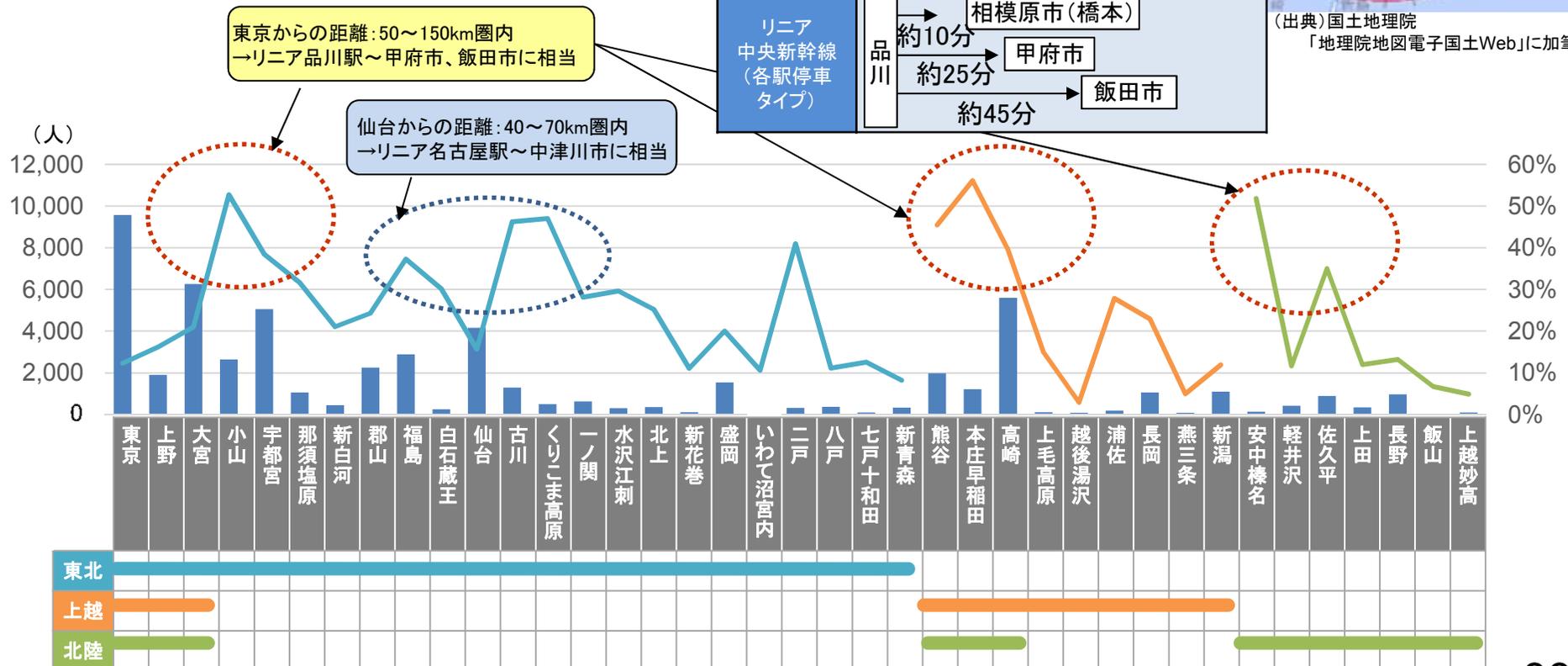


(出典)国土地理院「地理院地図電子国土Web」に加筆

【所要時間の比較】

東北・上越・北陸新幹線	東京	約25分	大宮
		約50分	宇都宮・高崎
リニア中央新幹線 (各駅停車タイプ)	品川	約10分	相模原市(橋本)
		約25分	甲府市
		約45分	飯田市

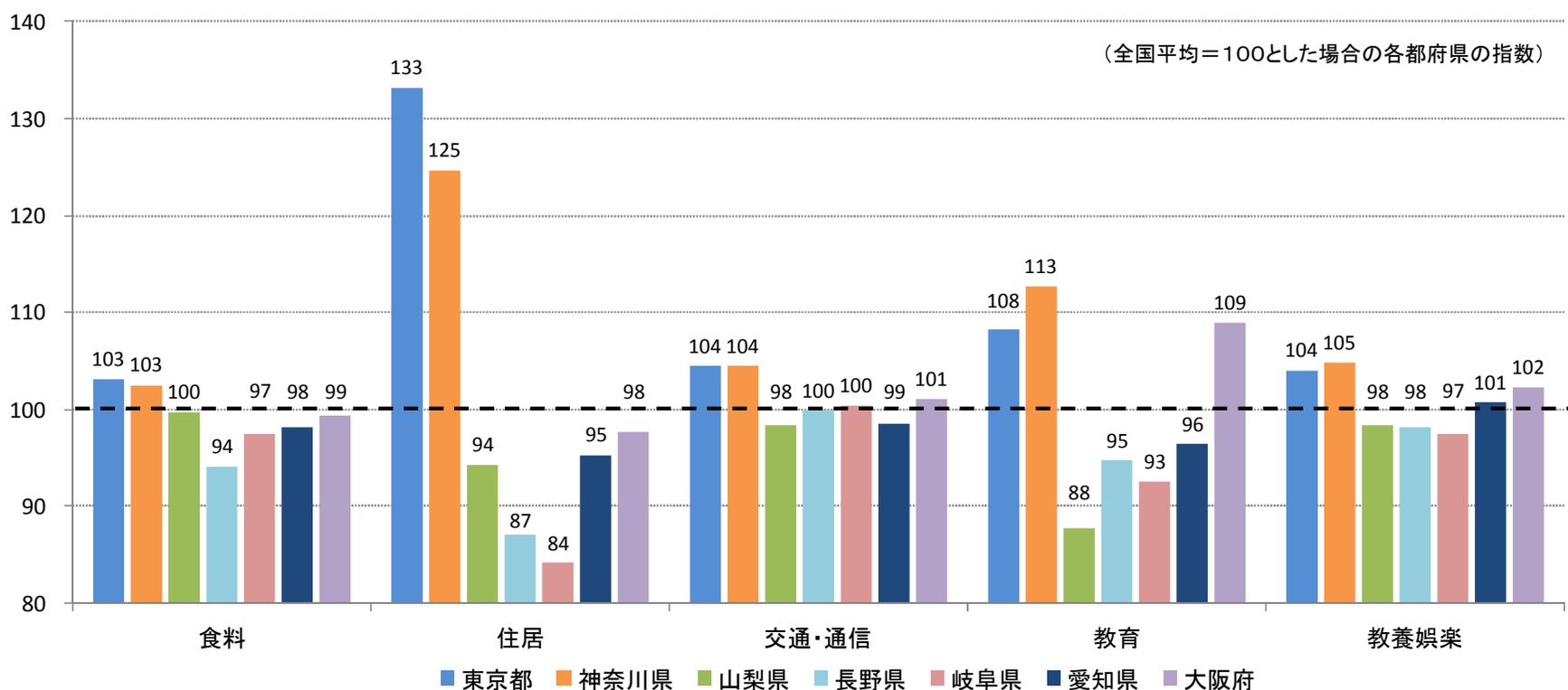
【新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期利用率】



(出典)JR東日本「新幹線駅別乗車人員(定期利用有無別)2016年」をもとに、国土交通省国土政策局作成

小売物価の地域差指数

- 東京都、神奈川県に比べて、愛知県、大阪府を含む他府県は住居費が低い。
- 食料費等その他の費目については、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府が概ね高い傾向にある。



食料 : 食品、外食費

住居 : 家賃（持ち家の帰属家賃を除く）、設備修繕・維持費

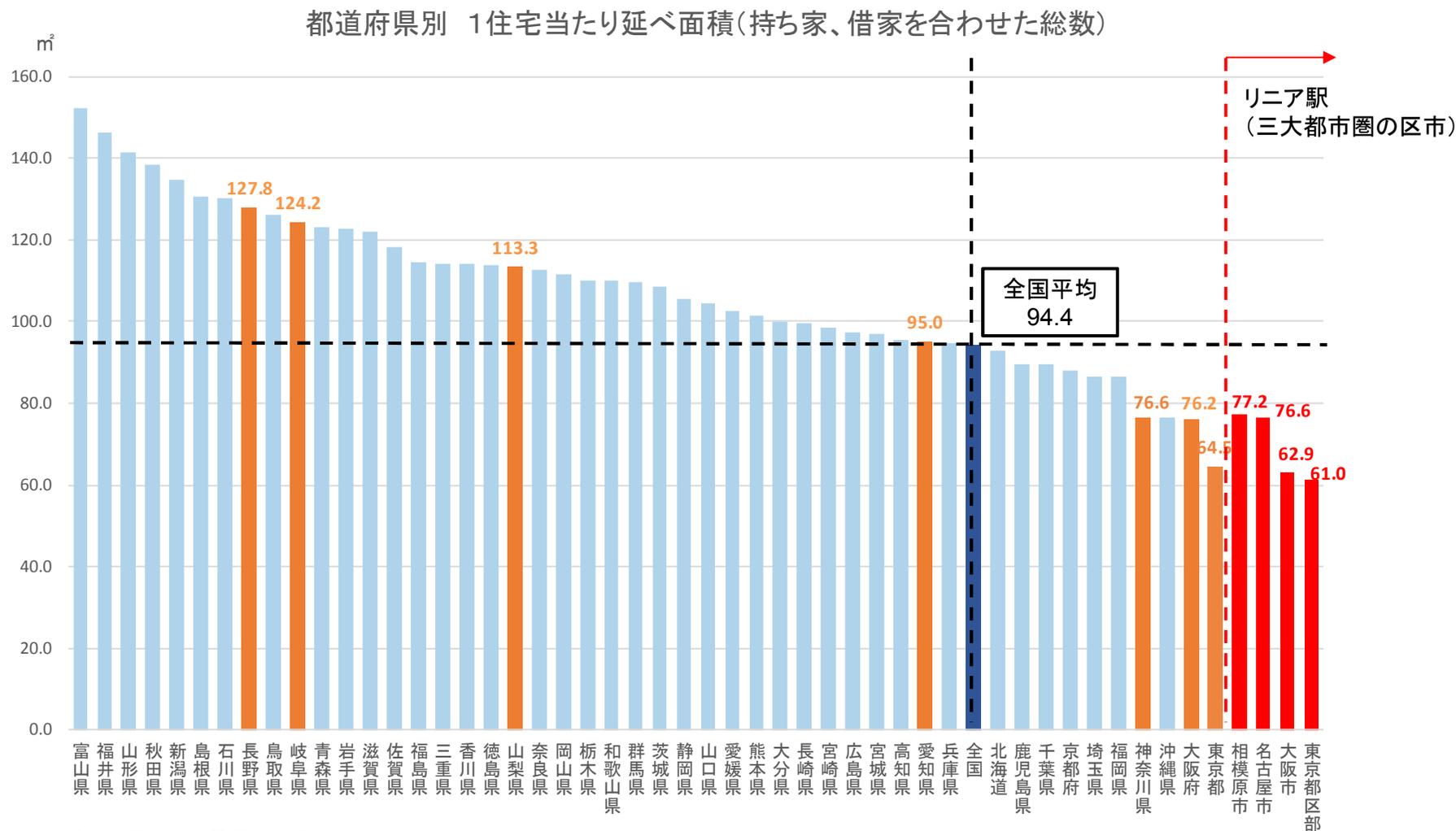
交通・通信 : 交通費、自動車等関係費、通信費

教育 : 授業料（中高大授業料、幼稚園保育料等）、補習教育費（塾、予備校）等

教養娯楽 : 教養娯楽用耐久財（テレビ・パソコン等）、教養娯楽サービス（スポーツ等観覧料、旅行費等）、講習料（英会話、書道等）等

都道府県別等 住宅延べ面積

- 長野県、岐阜県、山梨県においては、110㎡以上と三大都市圏より面積が広い。
- リニア駅(三大都市圏の区市)においては、全国平均より約20%以上低い。



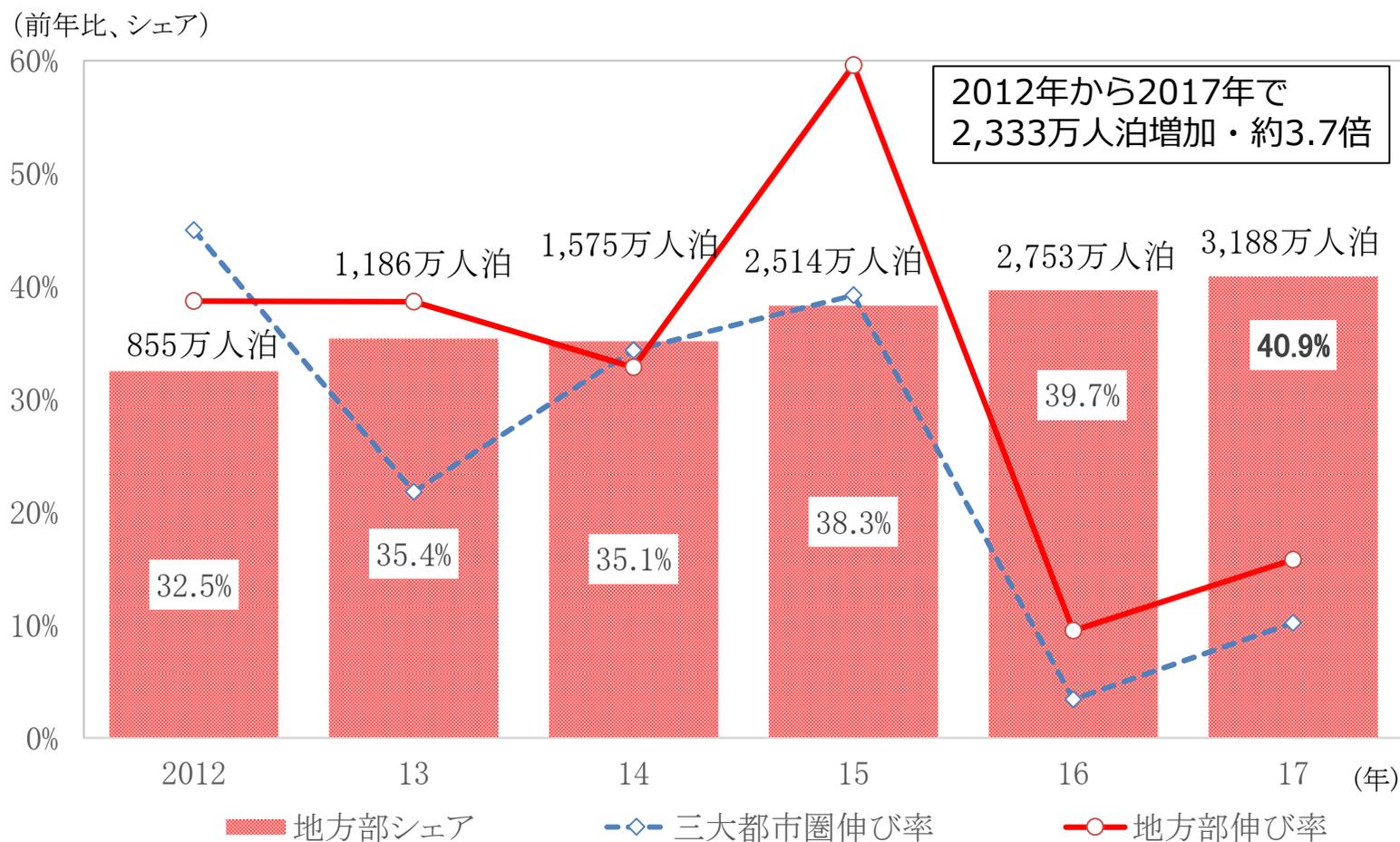
住宅には、一戸建て、長屋建、共同住宅、その他を含む。

(出典)総務省統計局「平成25年住宅・土地統計調査」(確報集計)により国土交通省国土政策局が作成

地方への波及(人の流れ)

- 地方部の外国人延べ宿泊者数が三大都市圏を上回るペースで増加しており、2017年にはシェアが初めて**4割**を突破した。

＜地方部の外国人延べ宿泊者数の推移＞



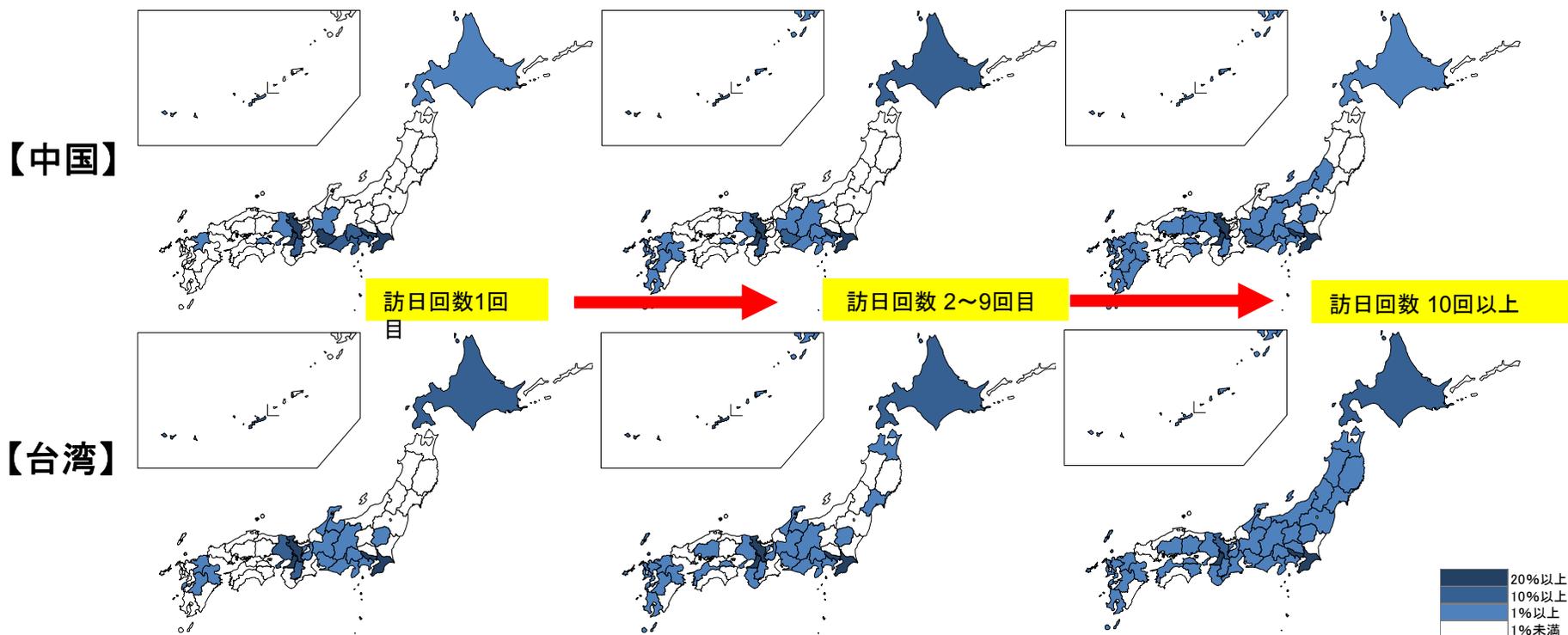
(資料)観光庁「宿泊旅行統計調査」

地方への波及(リピーター)

(1) 訪日リピーター数の推移 ~リピーター数は近年大きく増加し、**1,700万人**を突破~



(2) 訪日回数別都道府県訪問率 ~リピーターほど地方に訪れる割合が高くなる傾向~

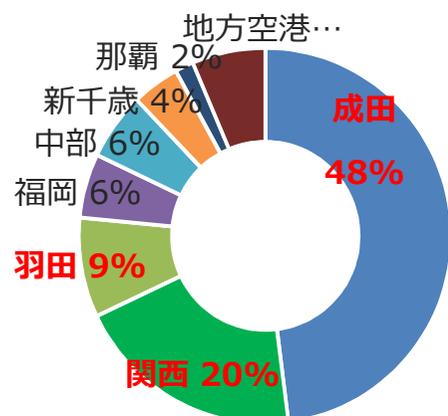


(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より観光庁作成

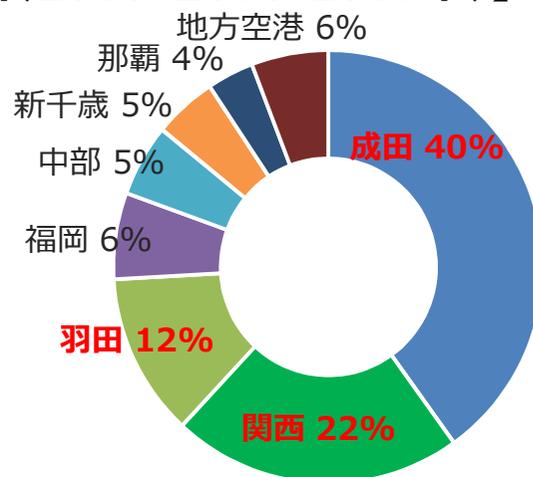
空港別入国外国人数の推移

- 入国外国人数が増加する中、関西空港及び羽田空港のシェアが拡大している。
- 成田空港の入国外国人数の伸び率に対し、羽田空港、関西空港の伸び率が高い。

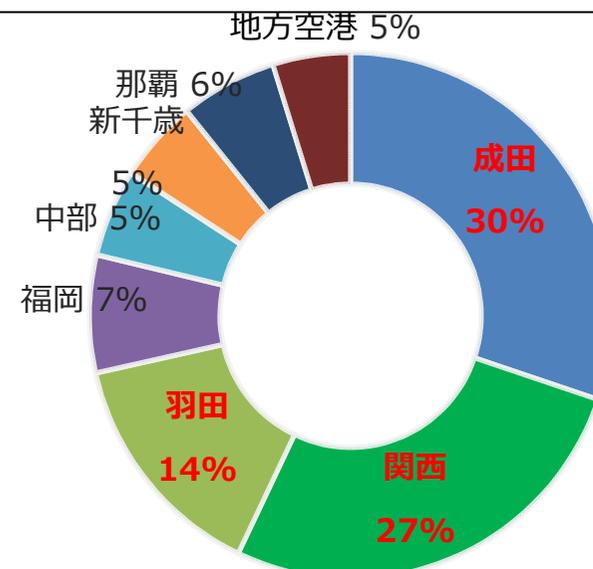
【入国外国人数 空港別割合(2010・2013・2016年)】



約 874万人
(2010年)



約 1,064万人
(2013年)



約 2,262万人
(2016年)

空港	2010年	2013年	2016年	2016年/2010年
成田	420万人	426万人	682万人	約1.6倍
羽田	75万人	129万人	326万人	約4.3倍
関西	175万人	232万人	609万人	約3.5倍

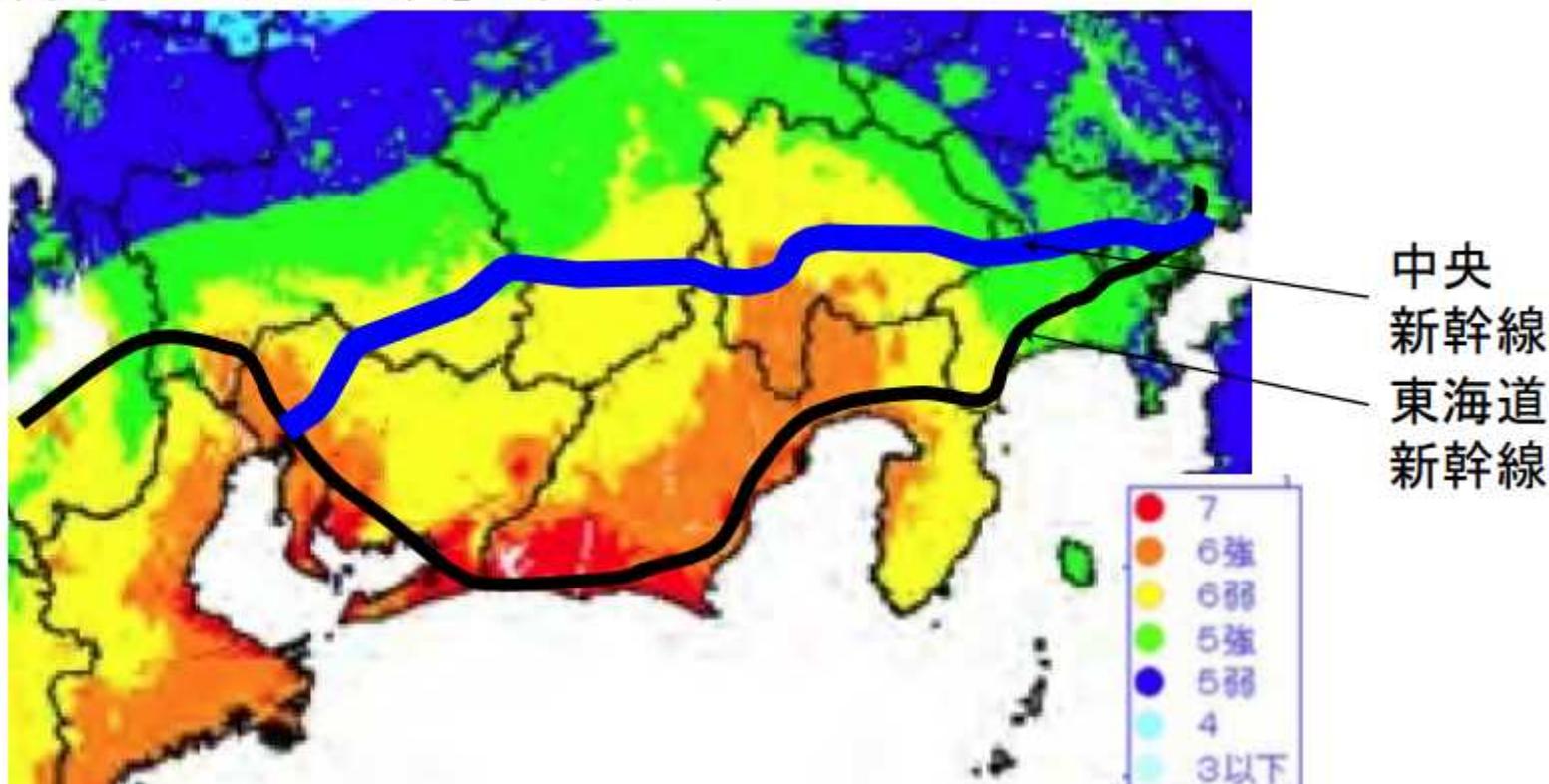
※ 地方空港→主要7空港(羽田、成田、関西、中部、新千歳、福岡、那覇)を除く空港。

(出典)法務省「出入国管理統計」より作成。なお、出入国管理統計の数値はJNTO公表の「訪日外客統計」とは集計方法が異なるため、一致しない。

大動脈の二重系化による災害リスクへの対応

- リニア中央新幹線の開通は、首都直下地震や南海トラフ地震等の災害リスクに対し、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし、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とが期待される。

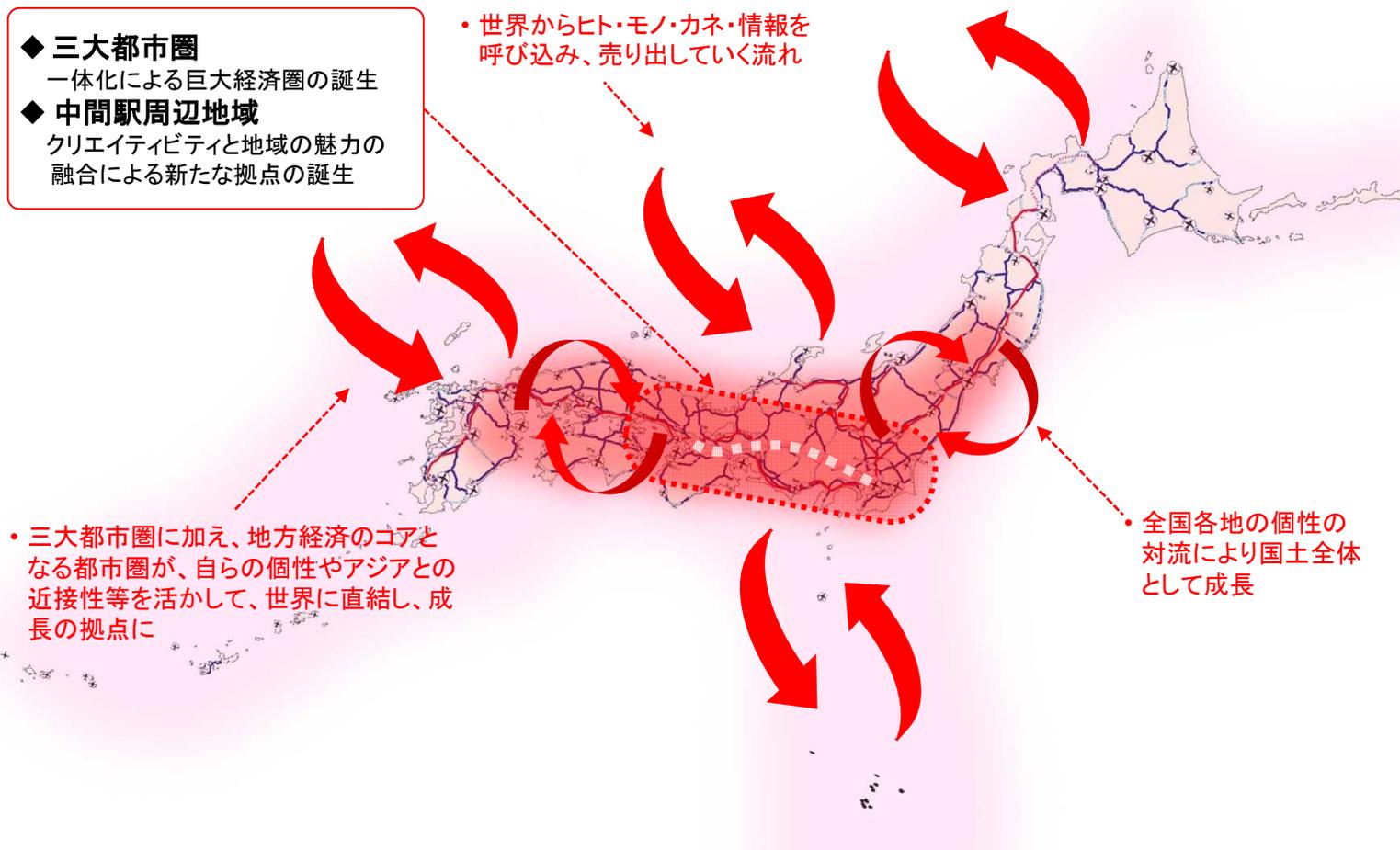
(参考) 「南海トラフ巨大地震」の震度分布



(出典) 東海旅客鉄道株式会社「平成25年1月中央新幹線計画の概要について」

【実現が望まれる将来の姿】

- 「グローバルなダイナミズムを取り込み、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」



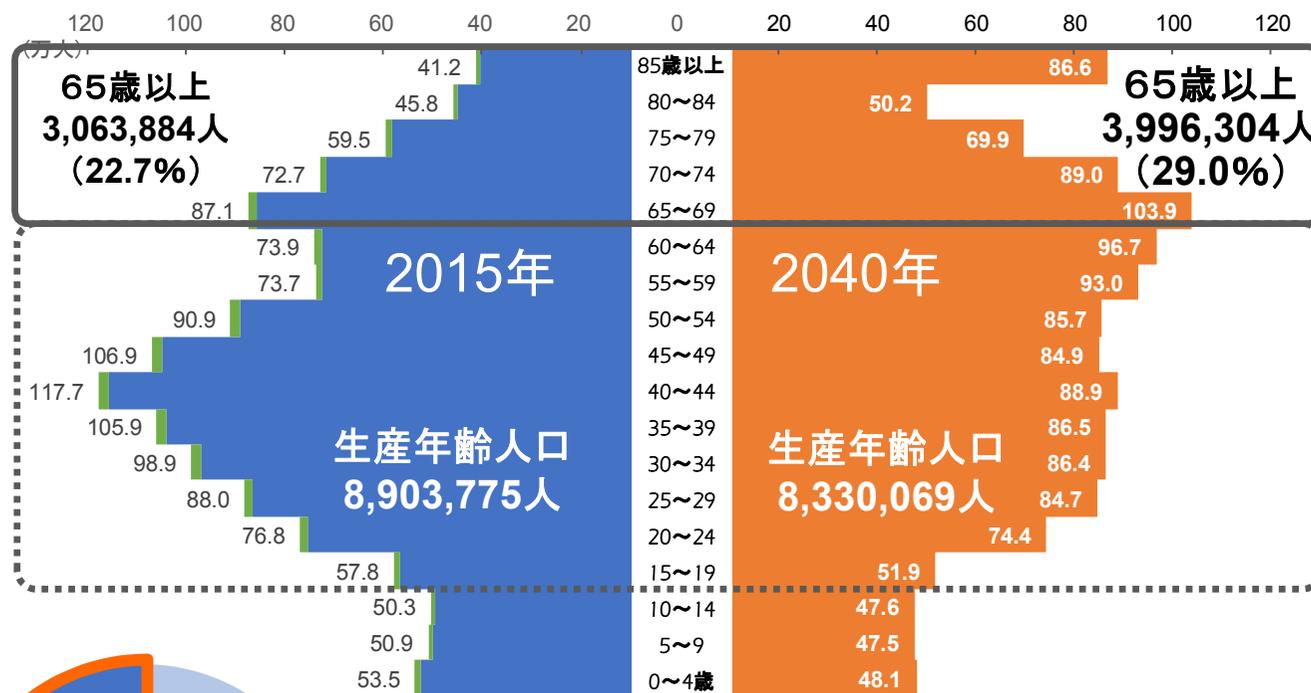
東京都における人口構造の推移

2015年(総人口※13,515,271人)

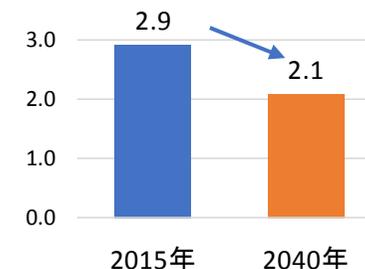
※年齢不詳(257,470名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口13,758,624人)

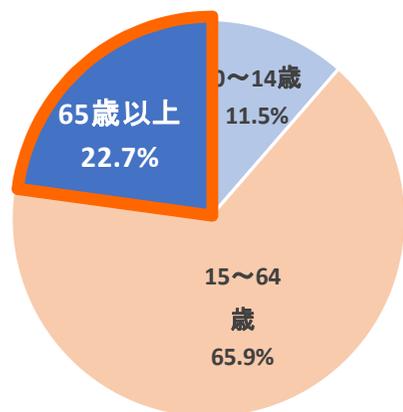
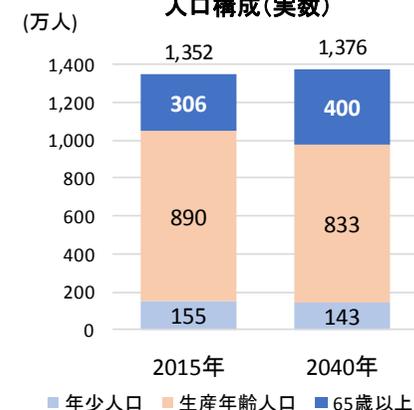
※年齢不詳は含まない



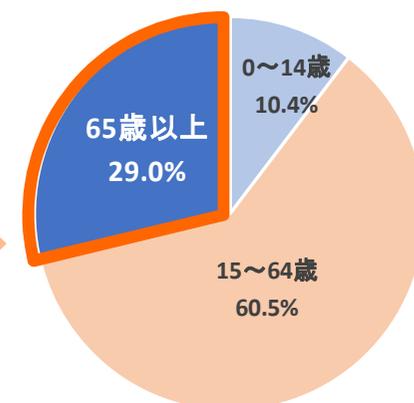
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が6.3%増
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は2.1人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

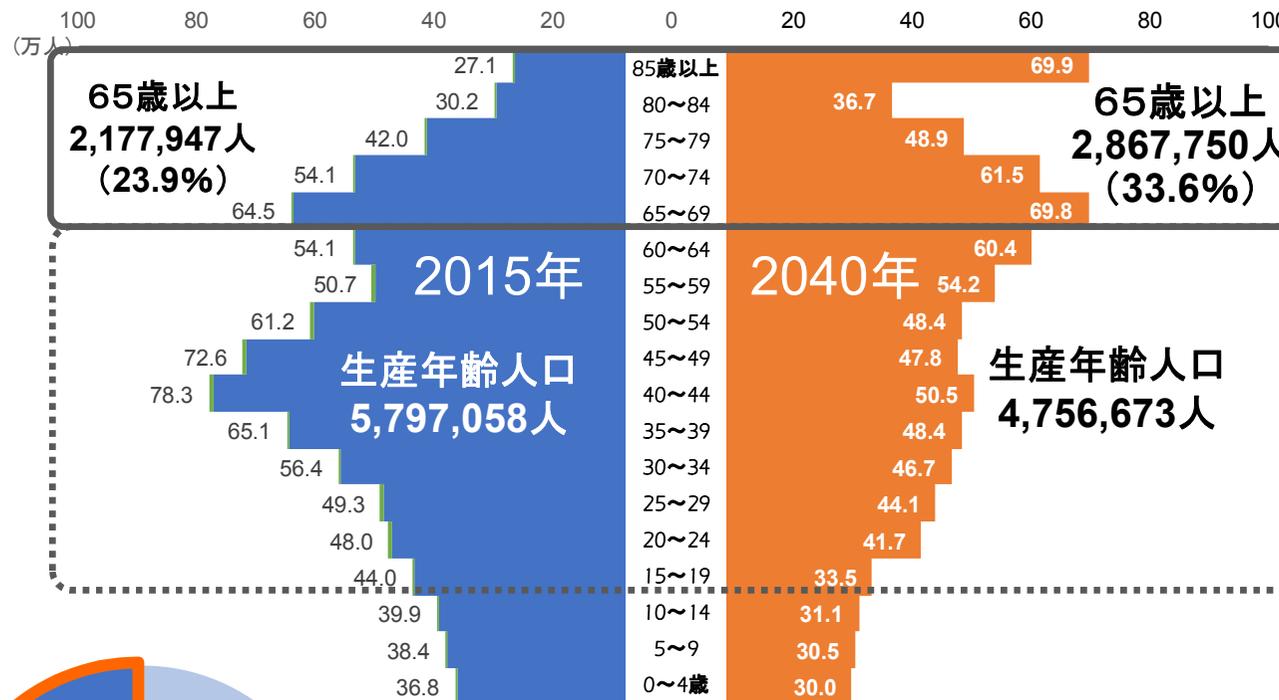
神奈川県における人口構造の推移

2015年(総人口※9,126,214人)

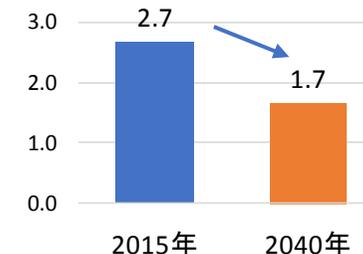
※年齢不詳(82,926名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口8,541,016人)

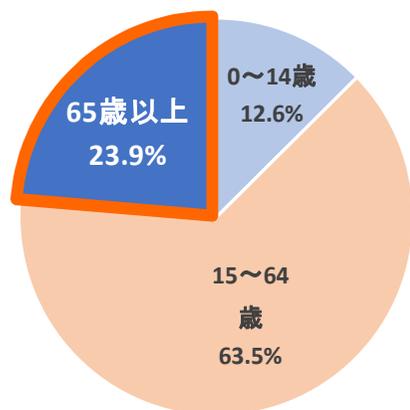
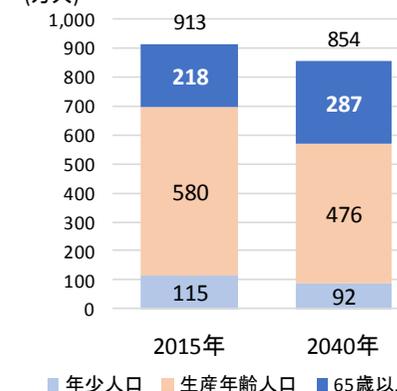
※年齢不詳は含まない



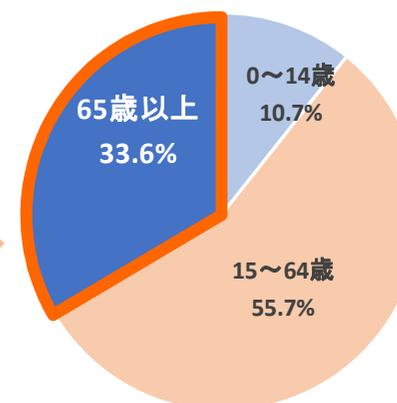
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が**9.7%増**
 高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.7人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

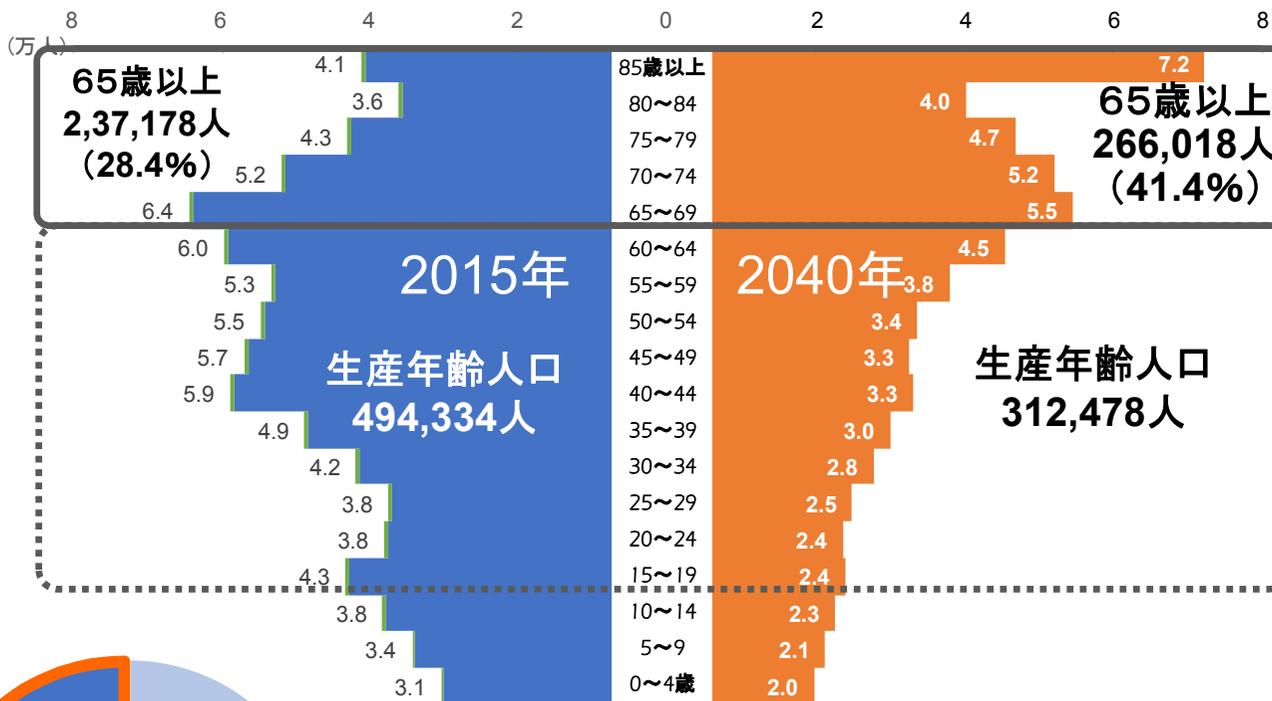
山梨県における人口構造の推移

2015年(総人口※834,930人)

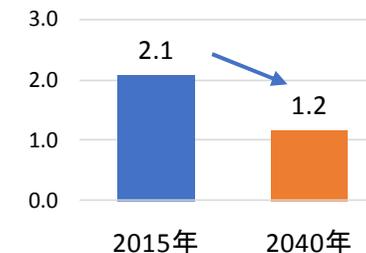
※年齢不詳(9,271名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口641,932人)

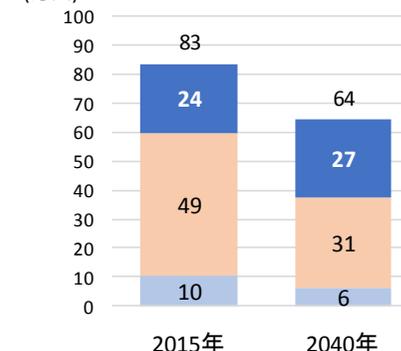
※年齢不詳は含まない



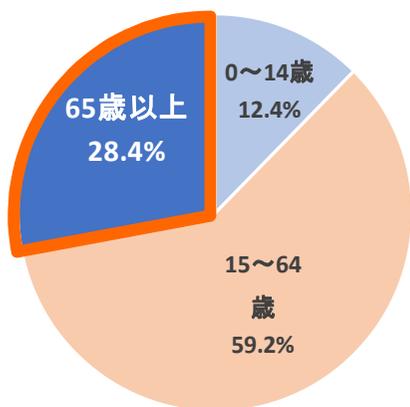
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



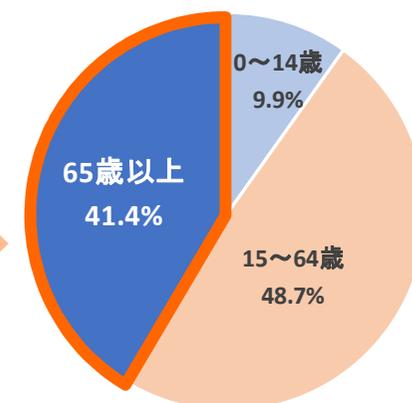
人口構成(実数)



■年少人口 ■生産年齢人口 ■65歳以上



2040年には65歳以上人口の割合が**13.0%増**
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.2人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

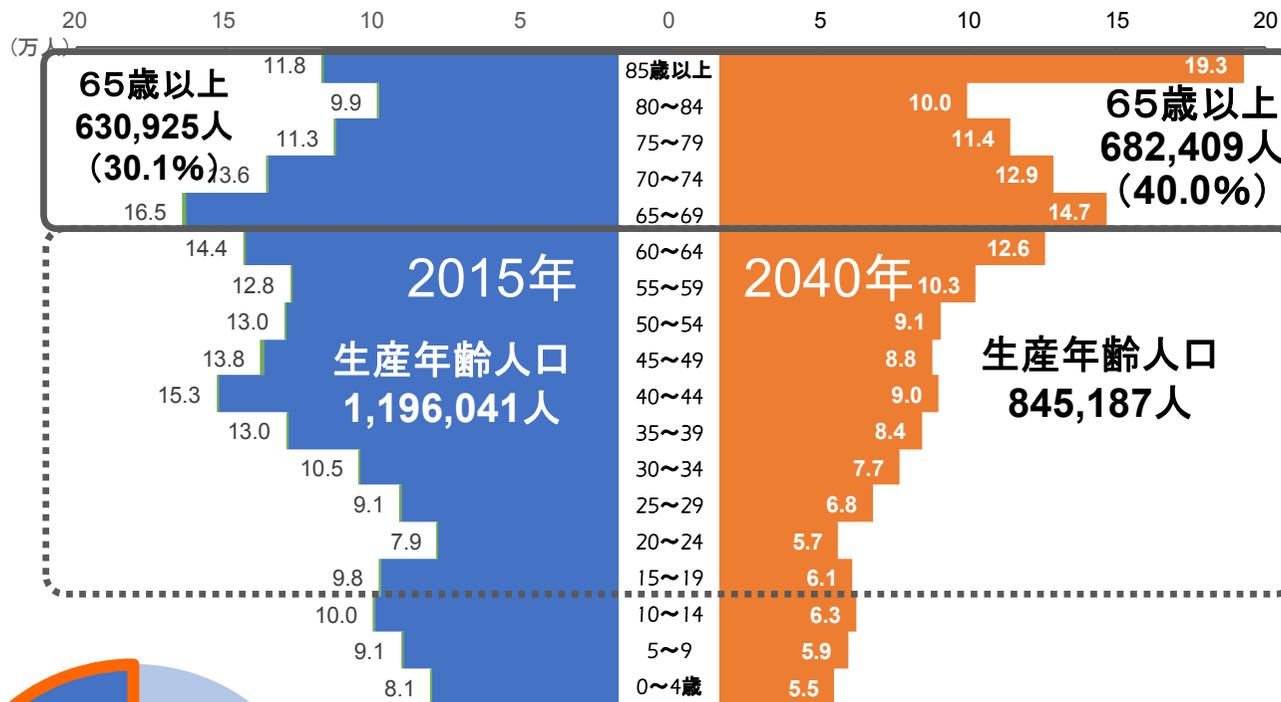
長野県における人口構造の推移

2015年(総人口※2,098,804人)

※年齢不詳(16,102名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口1,704,857人)

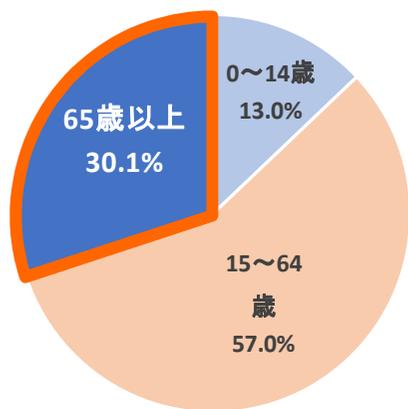
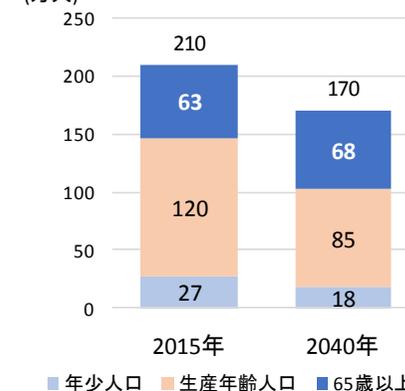
※年齢不詳は含まない



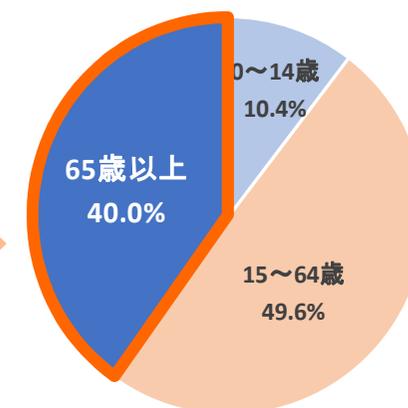
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が**9.9%増**
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.2人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

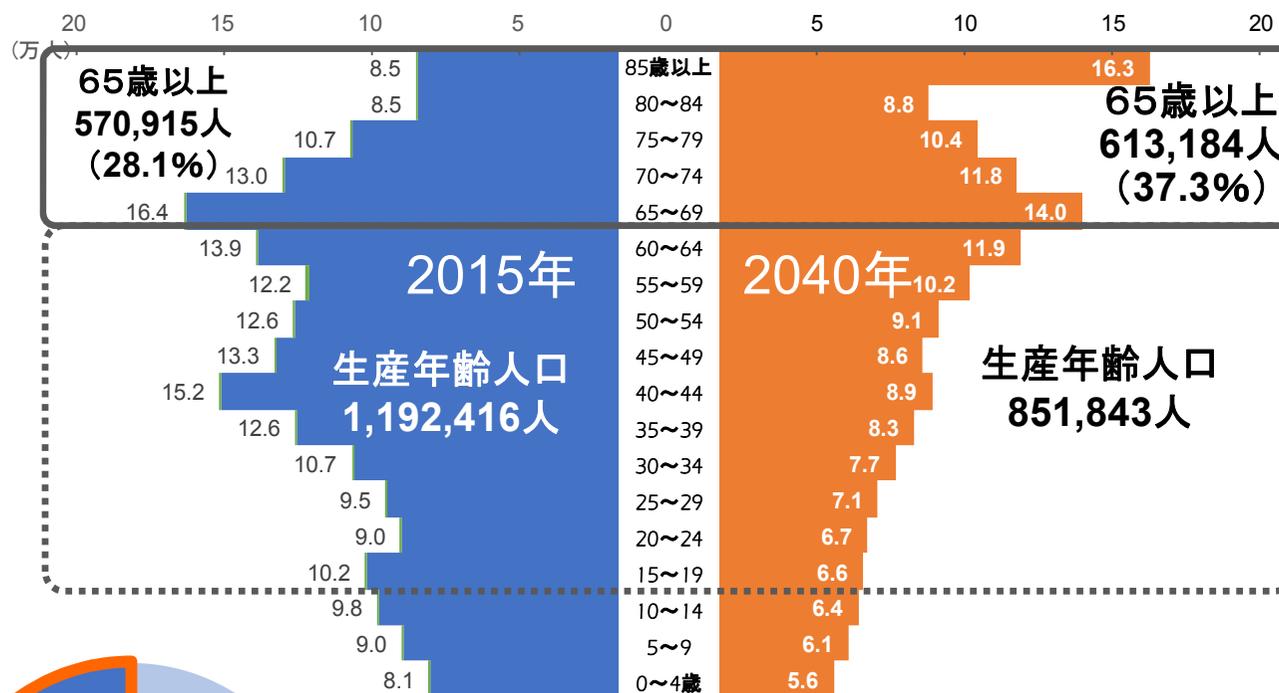
岐阜県における人口構造の推移

2015年(総人口※2,031,903人)

※年齢不詳(11,903名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口1,645,898人)

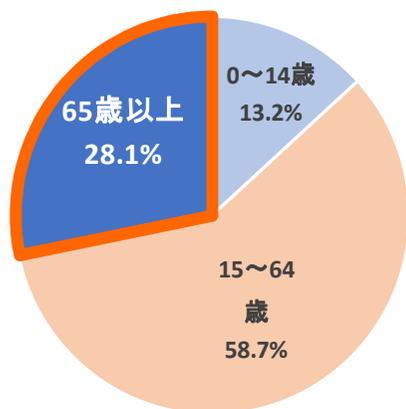
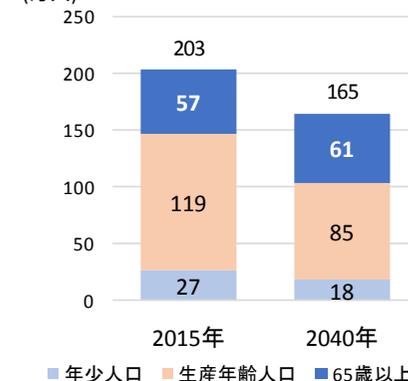
※年齢不詳は含まない



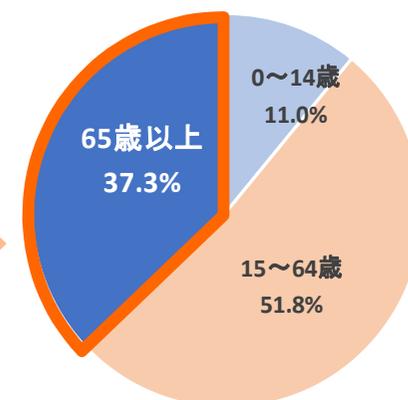
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が9.2%増
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.4人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

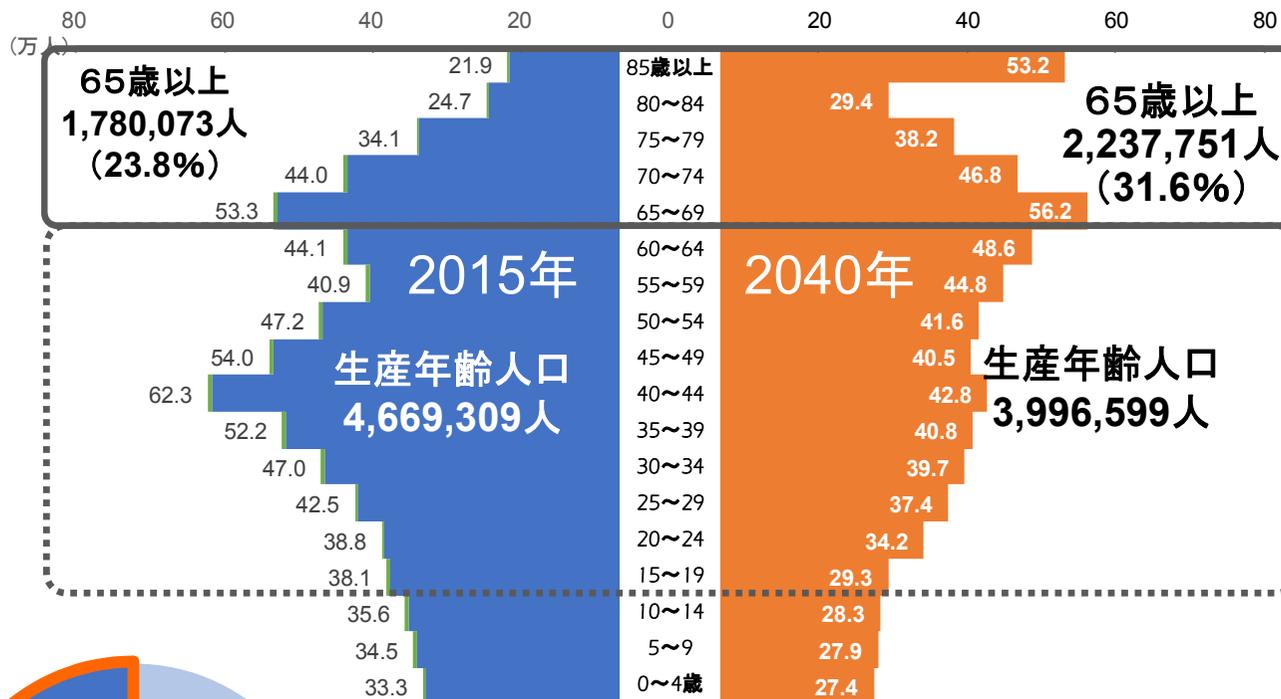
愛知県における人口構造の推移

2015年(総人口※7,483,128人)

※年齢不詳(81,176名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口7,070,766人)

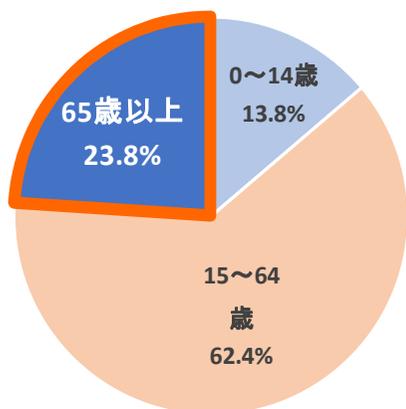
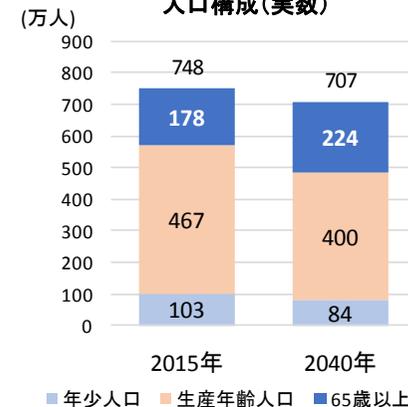
※年齢不詳は含まない



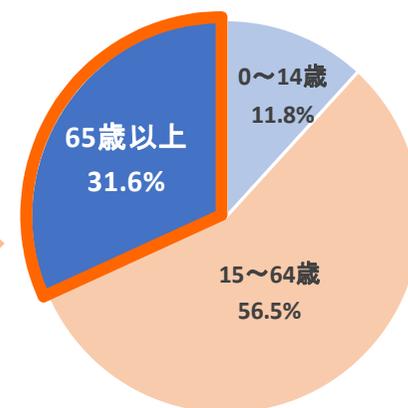
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が**7.8%増**
 高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.8人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

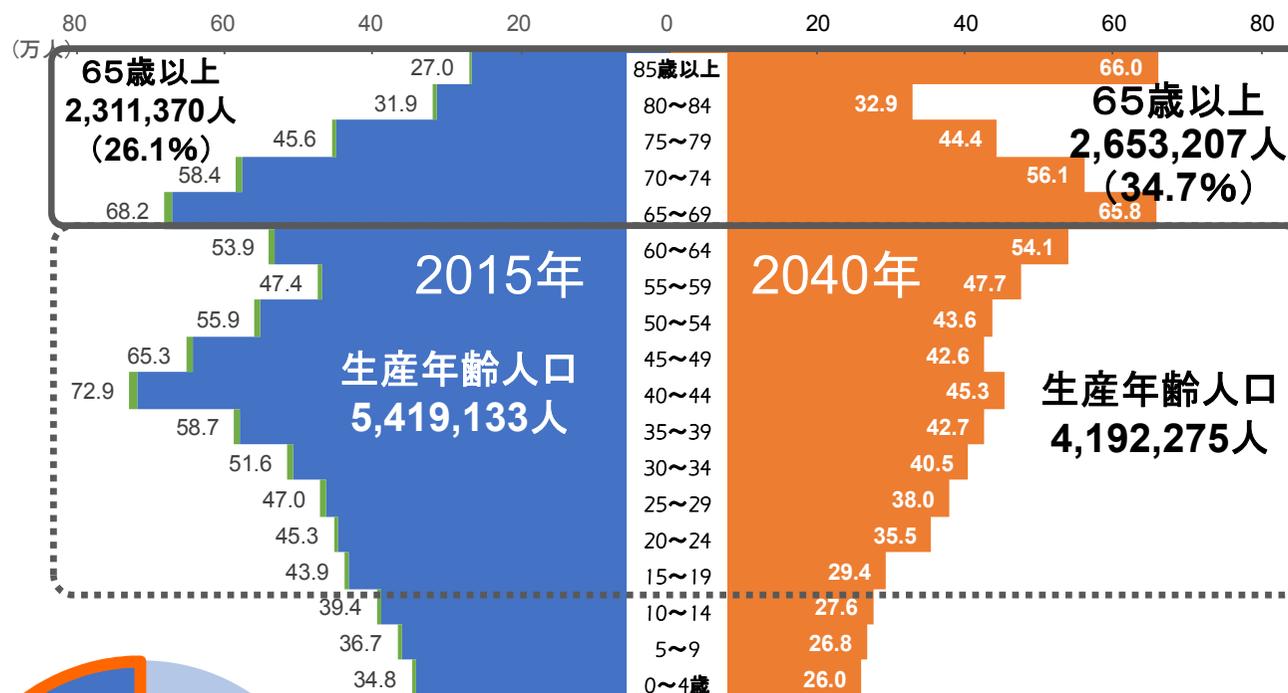
大阪府における人口構造の推移

2015年(総人口※8,839,469人)

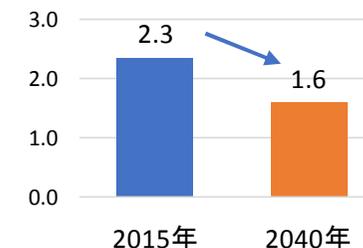
※年齢不詳(126,380名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口7,649,229人)

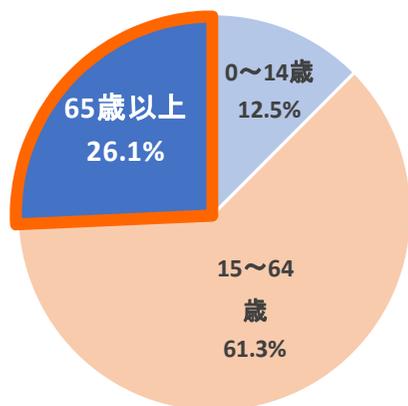
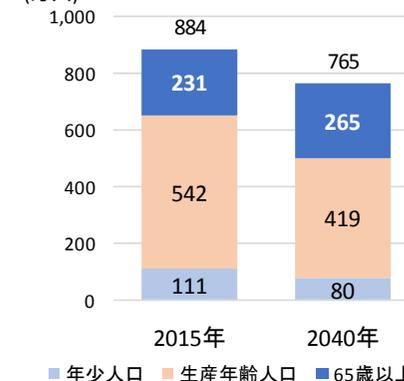
※年齢不詳は含まない



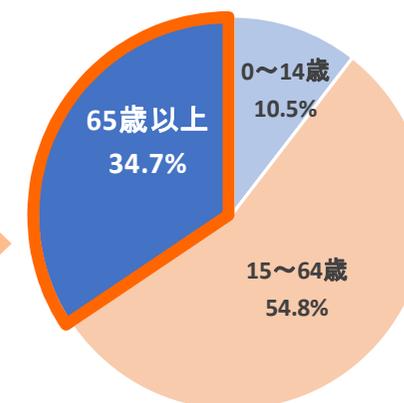
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が8.6%増
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.6人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

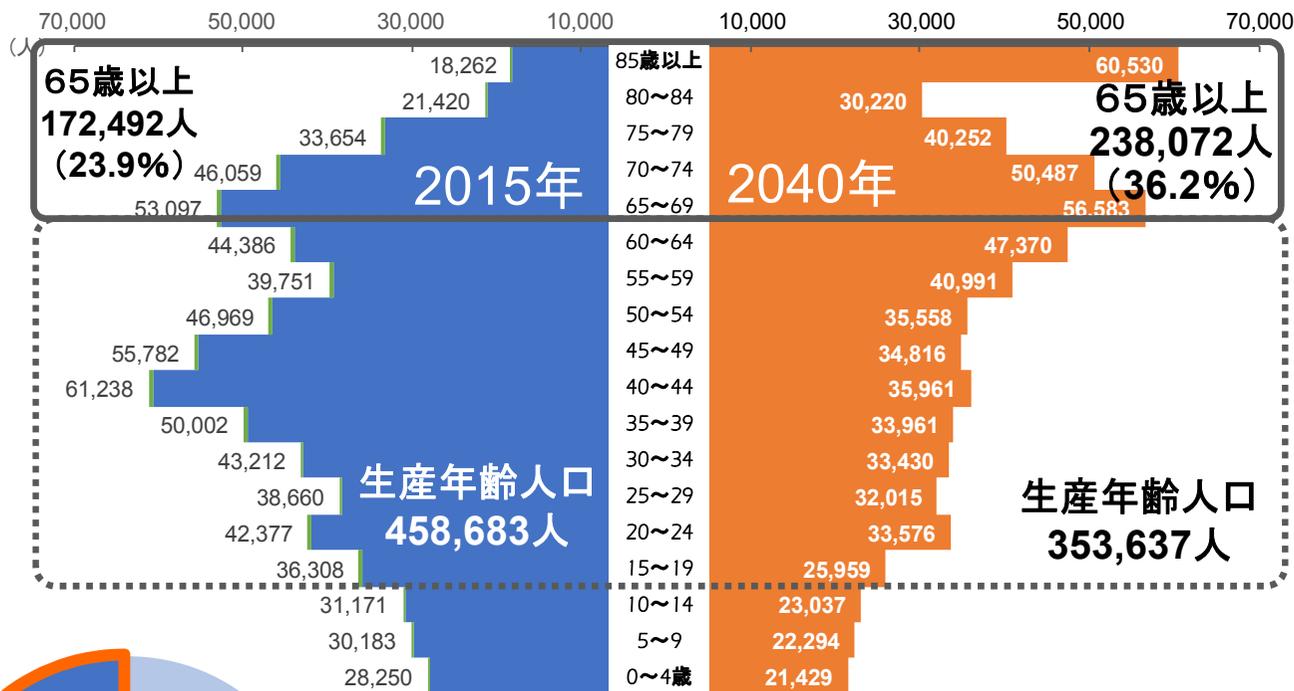
相模原市における人口構造の推移

2015年(総人口※720,780人)

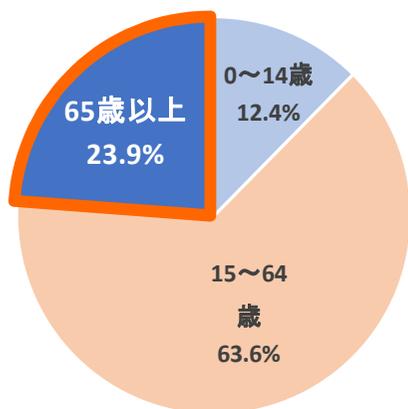
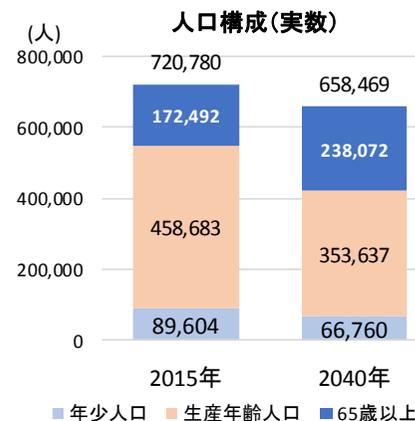
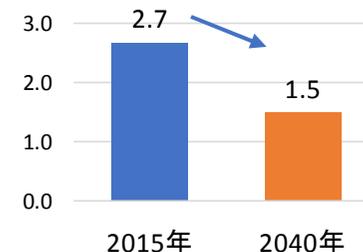
※年齢不詳(6,069名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口658,469人)

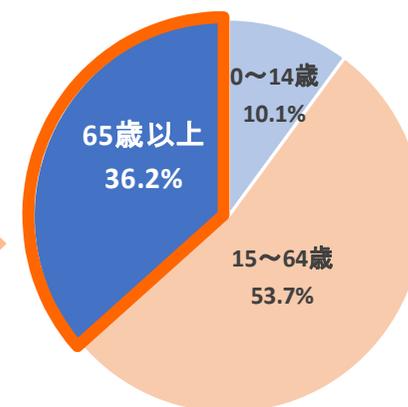
※年齢不詳は含まない



高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



2040年には65歳以上人口の割合が12.3%増
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.5人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

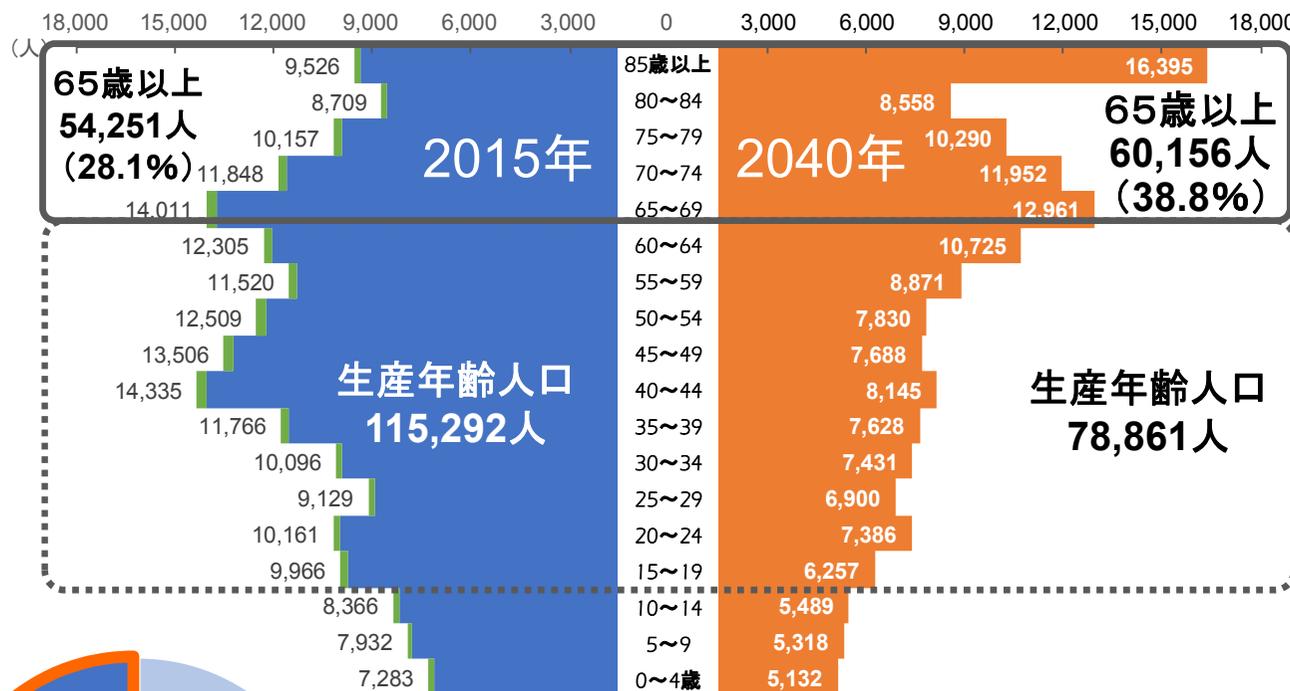
甲府市における人口構造の推移

2015年(総人口※193,125人)

※年齢不詳(3,905名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口154,956人)

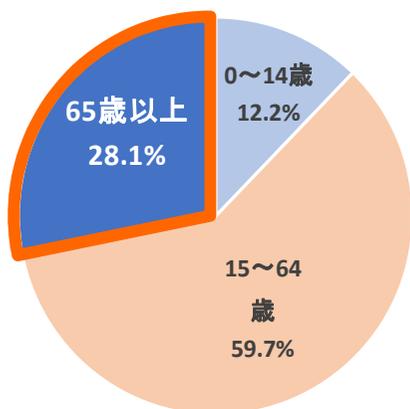
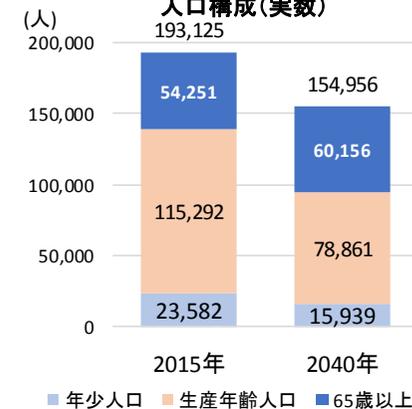
※年齢不詳は含まない



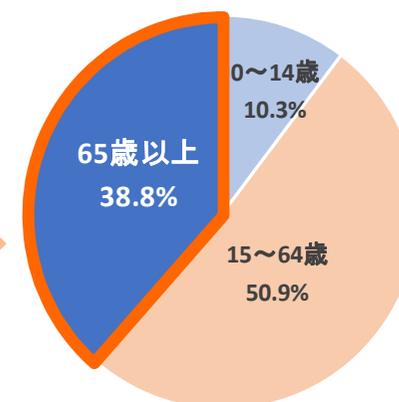
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が10.7%増
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.3人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

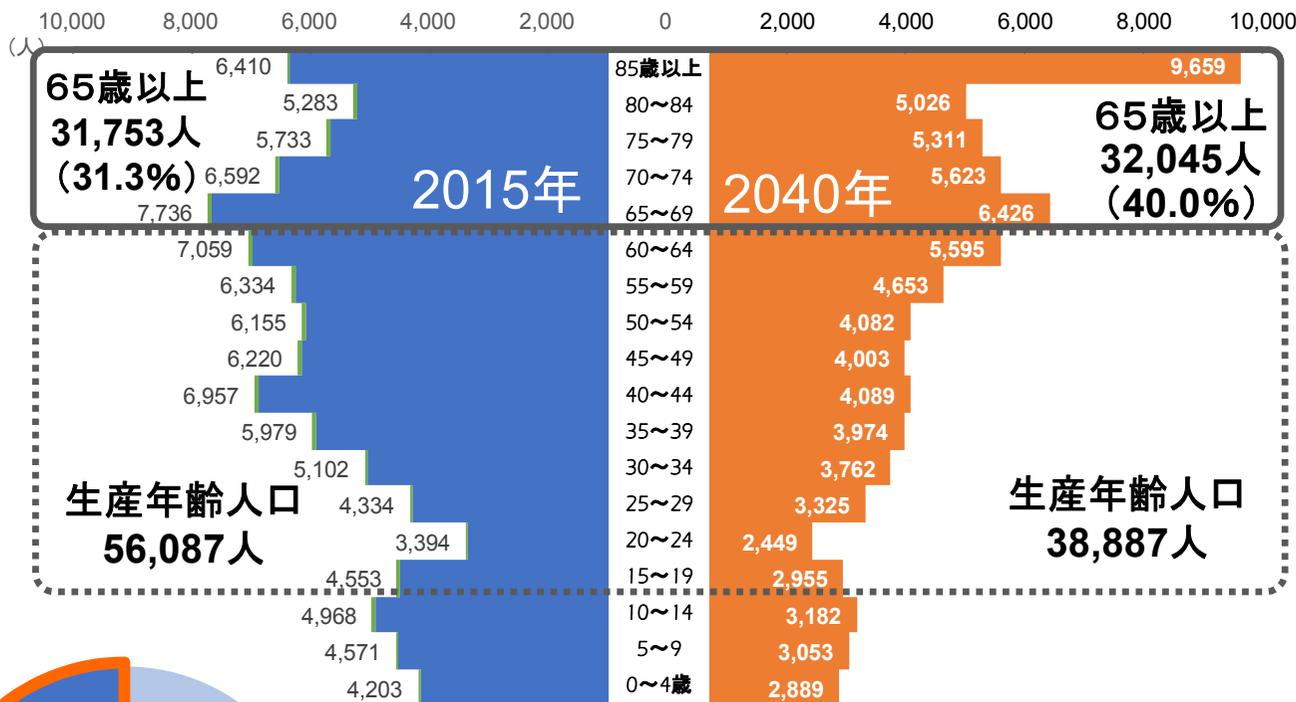
飯田市における人口構造の推移

2015年(総人口※101,581人)

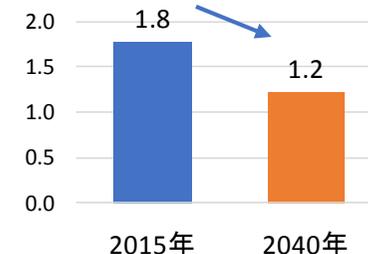
※年齢不詳(979名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口80,056人)

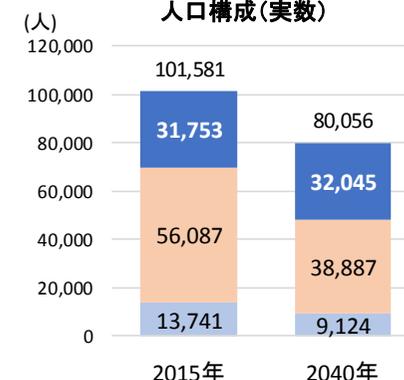
※年齢不詳は含まない



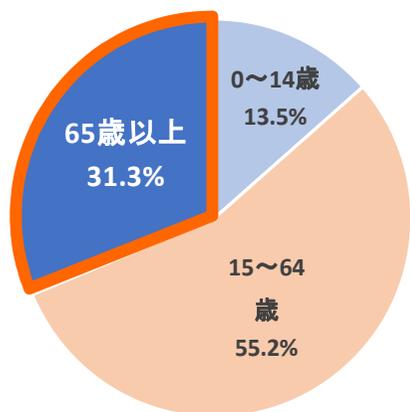
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



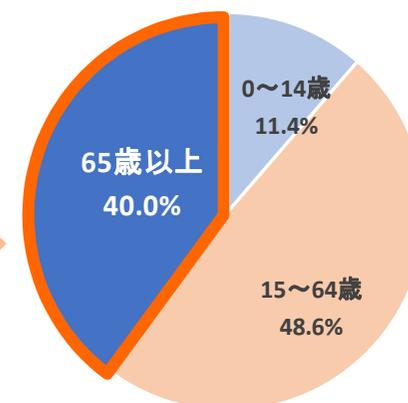
人口構成(実数)



■年少人口 ■生産年齢人口 ■65歳以上



2040年には65歳以上人口の割合が**8.7%増**
 高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.2人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

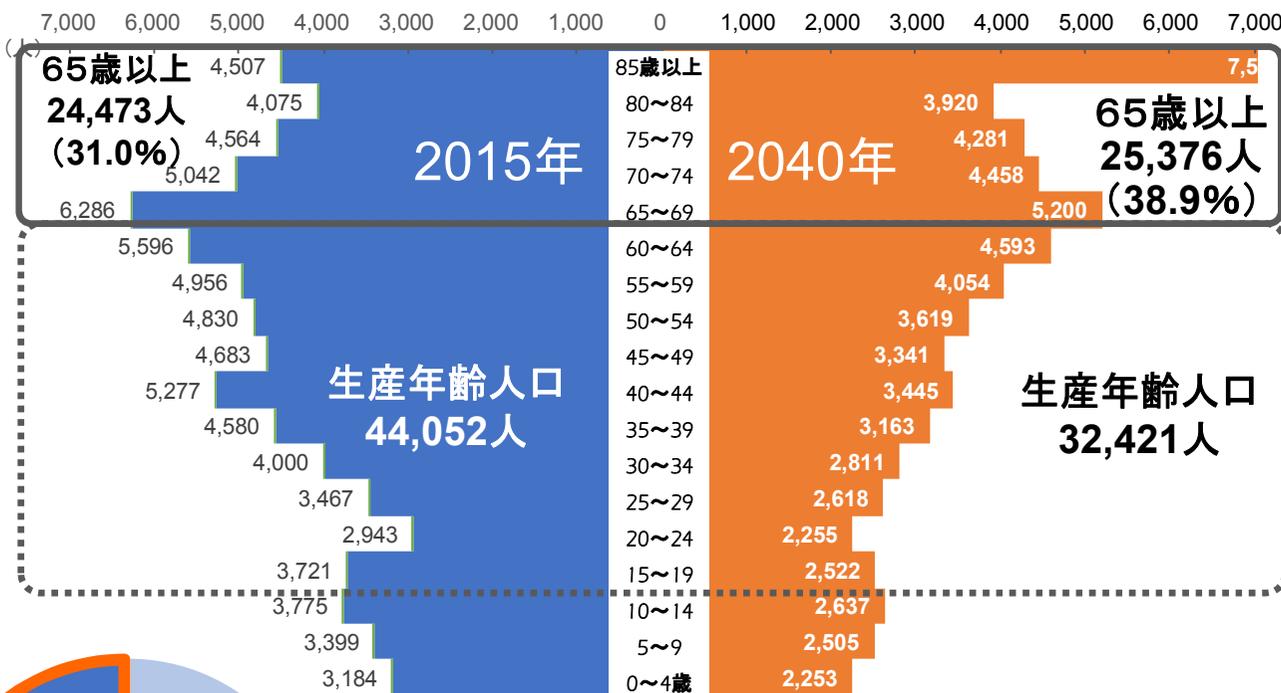
中津川市における人口構造の推移

2015年(総人口※78,883人)

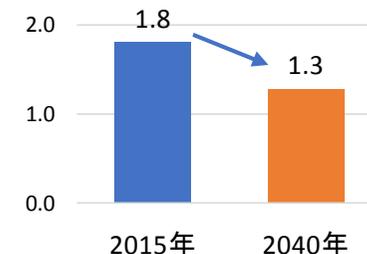
2040年(総人口65,192人)

※年齢不詳(290名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

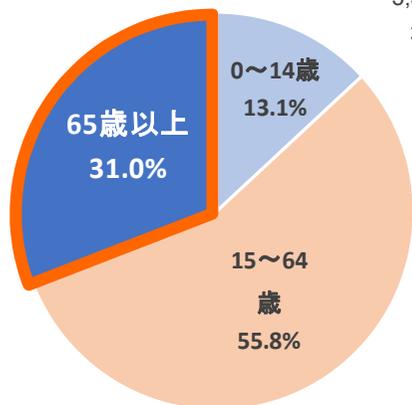
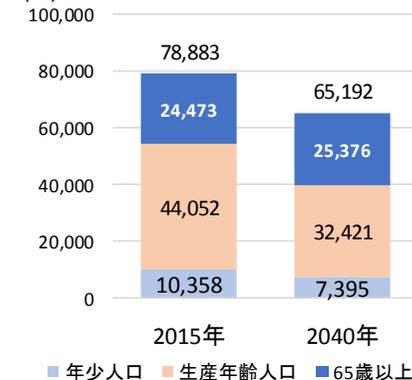
※年齢不詳は含まない



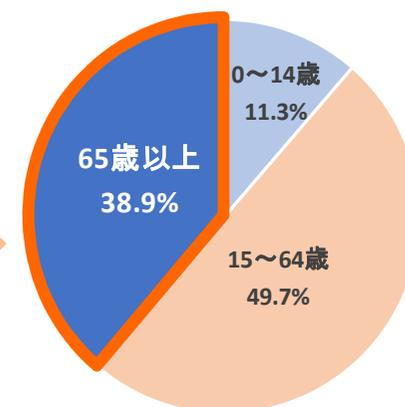
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が**7.9%増**
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.3人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

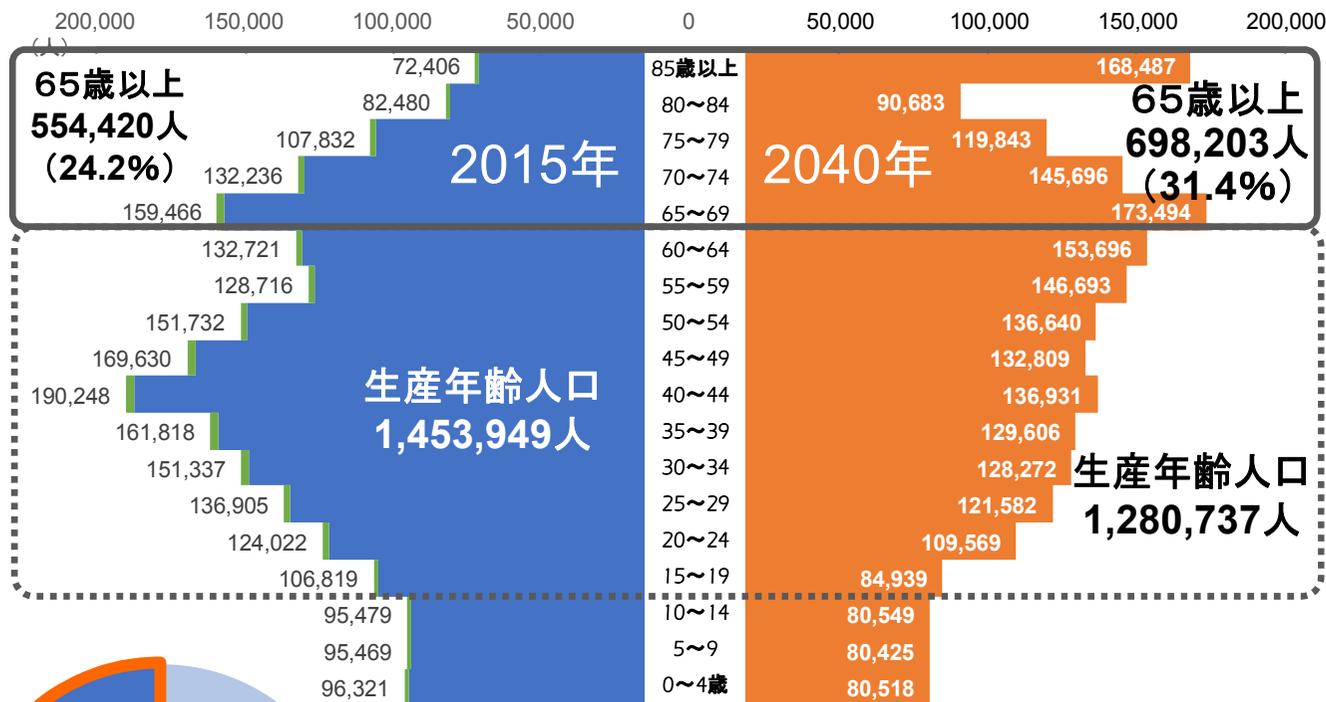
名古屋市における人口構造の推移

2015年(総人口※2,295,638人)

※年齢不詳(38,136名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口2,220,432人)

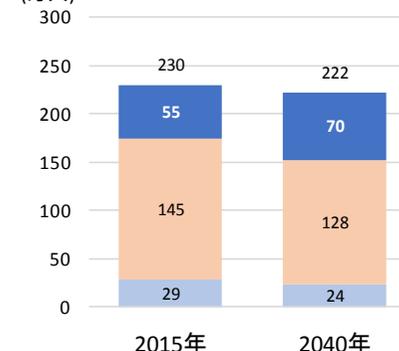
※年齢不詳は含まない



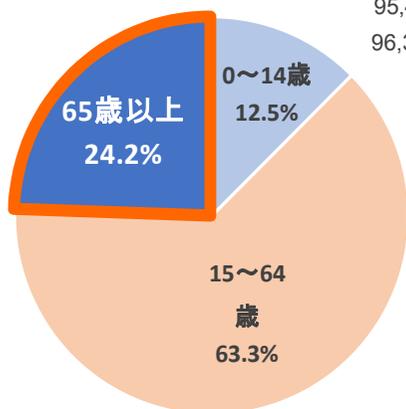
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



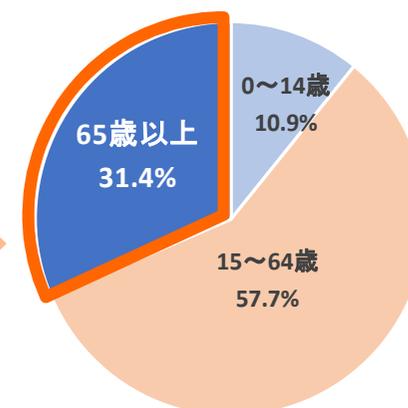
人口構成(実数)



■年少人口 ■生産年齢人口 ■65歳以上



2040年には65歳以上人口の割合が7.2%増
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.8人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

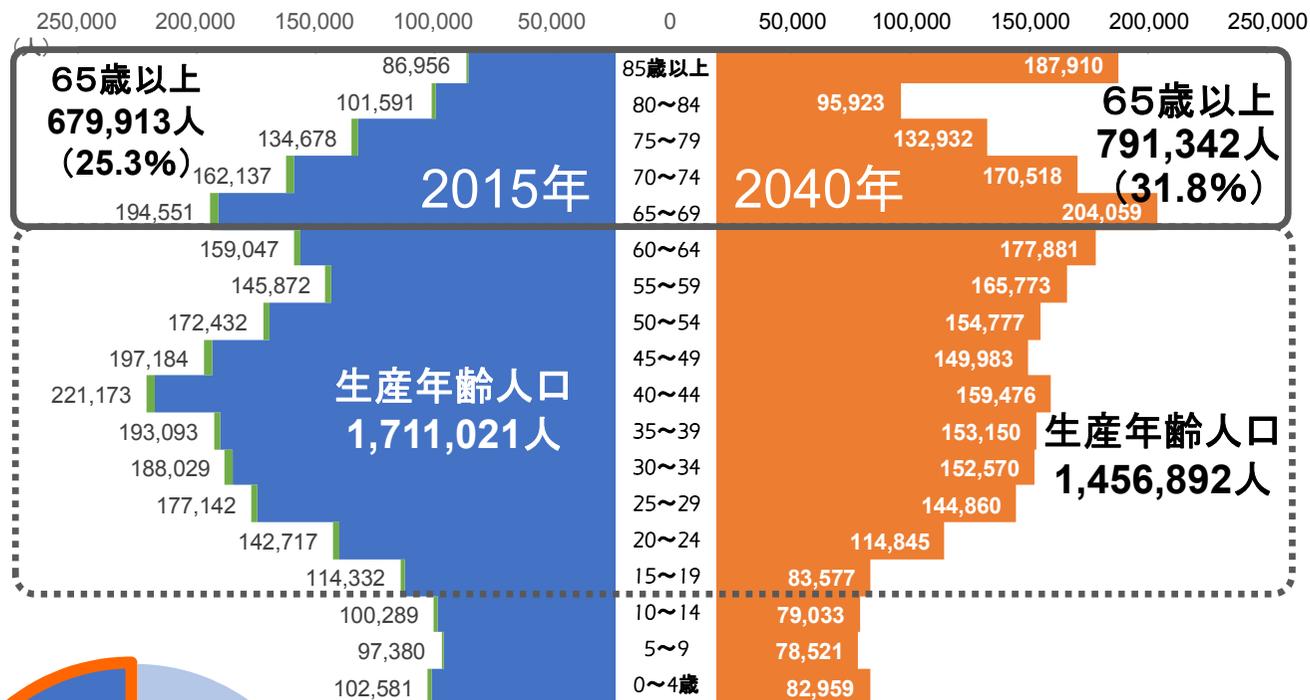
大阪市における人口構造の推移

2015年(総人口※2,691,185人)

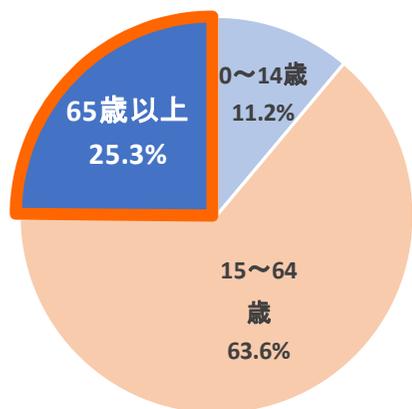
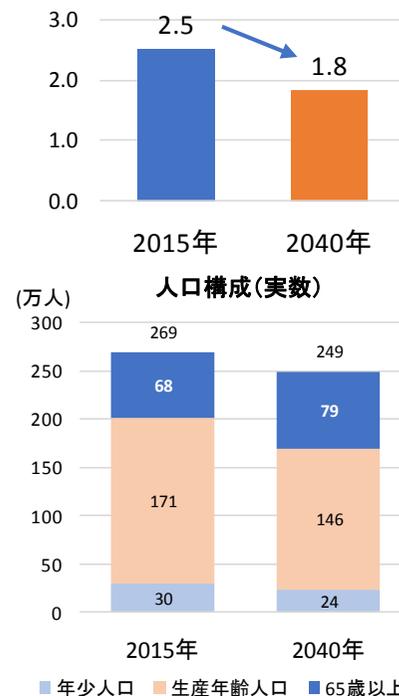
※年齢不詳(44,391名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口2,488,747人)

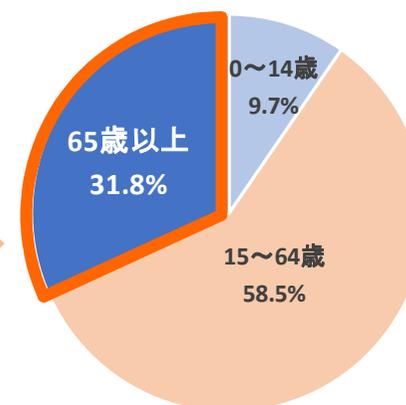
※年齢不詳は含まない



高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



2040年には65歳以上人口の割合が**6.5%増**
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.8人に減**

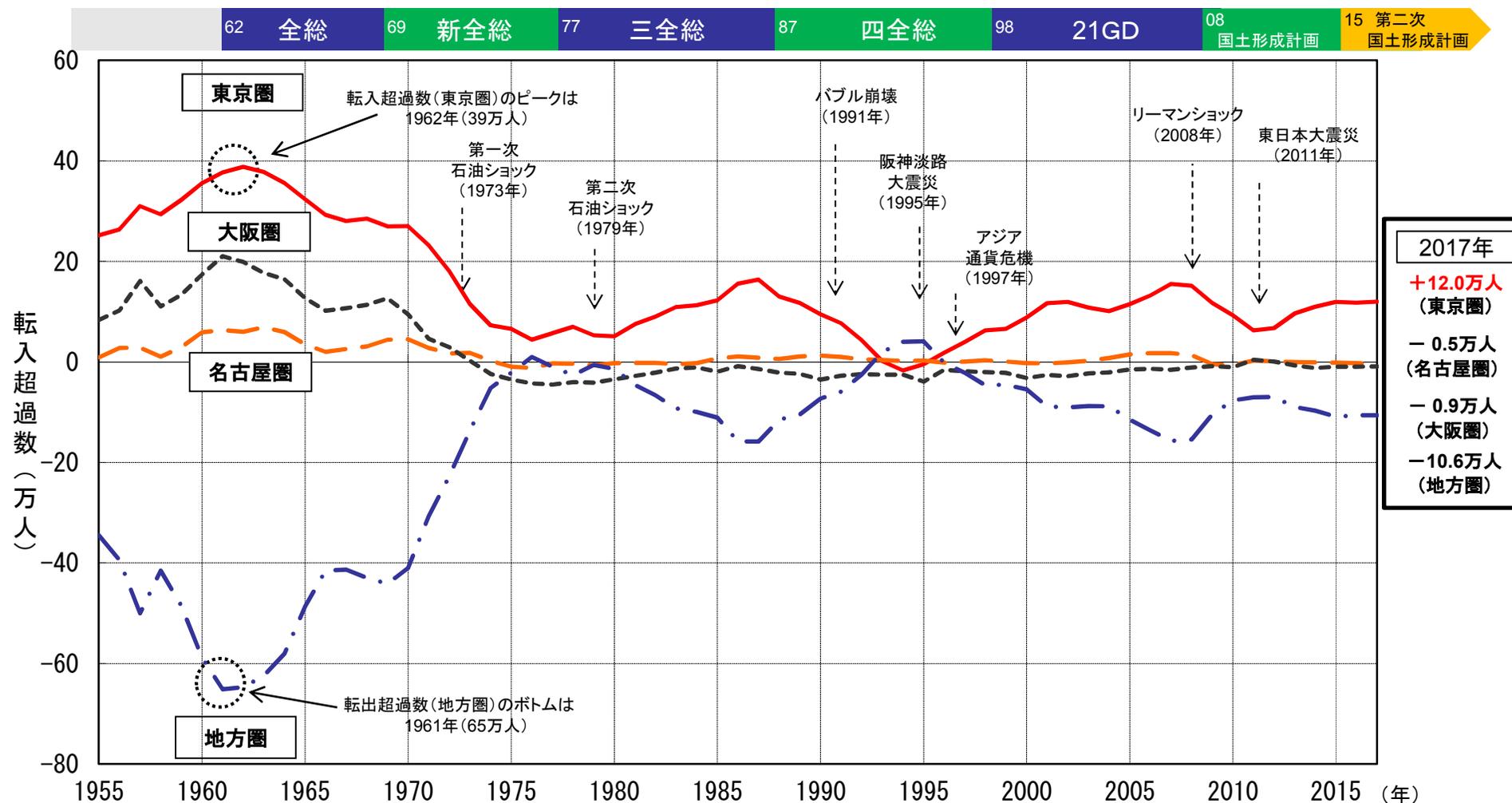


(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

三大都市圏・地方圏の人口移動の推移

- 高度経済成長期には三大都市圏に人口が流入した。
- 1980年頃にかけて人口流入は沈静化した。その後、バブル期にかけて東京圏に人口が流入。
- バブル崩壊後は東京圏が一時的に転出超過となったが、2000年代には再び流入が増加した。



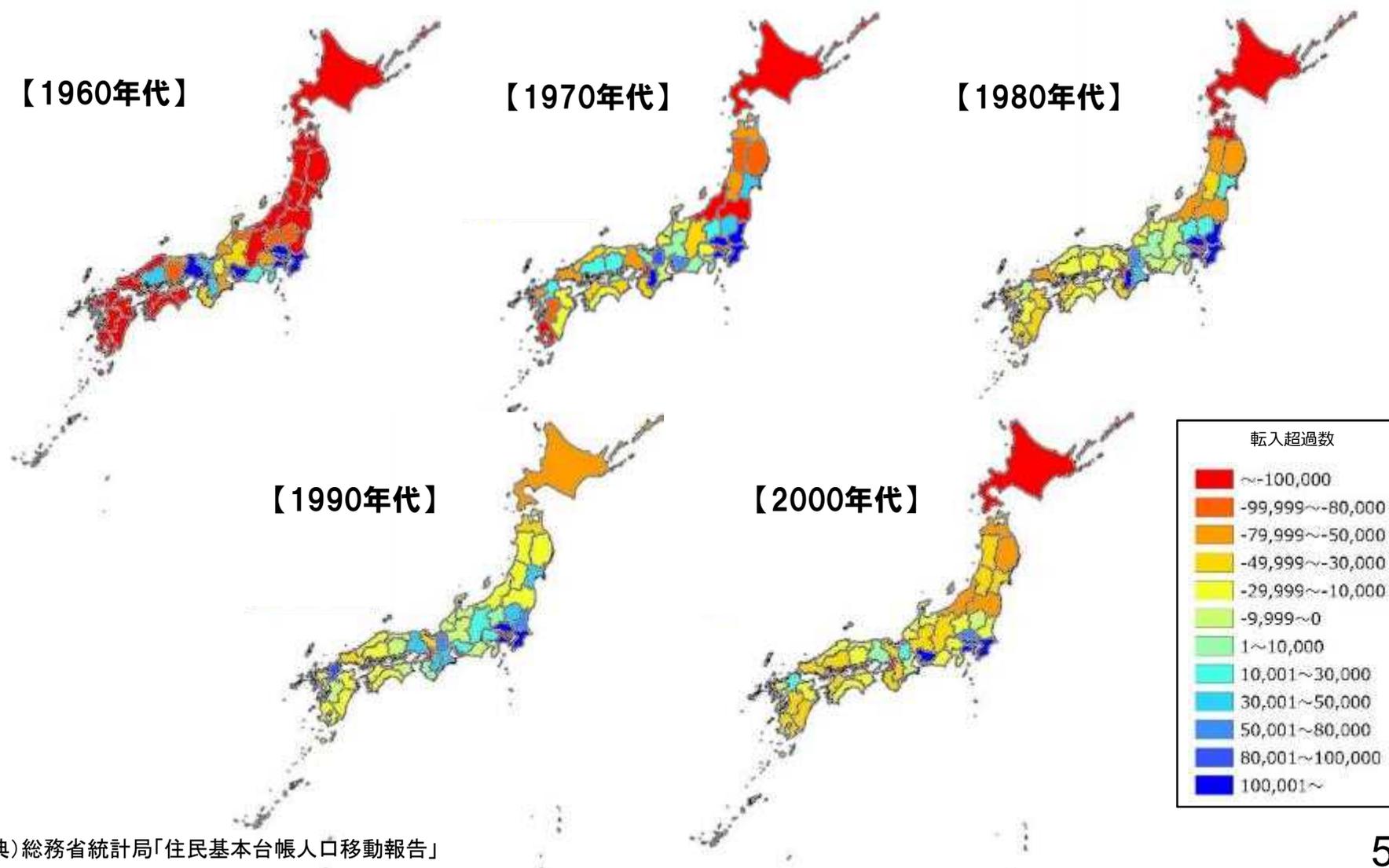
(出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土政策局作成。

(注) 上記の地域区分は以下のとおり。

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県
大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏
地方圏：三大都市圏以外の地域

年代別人口移動の実態

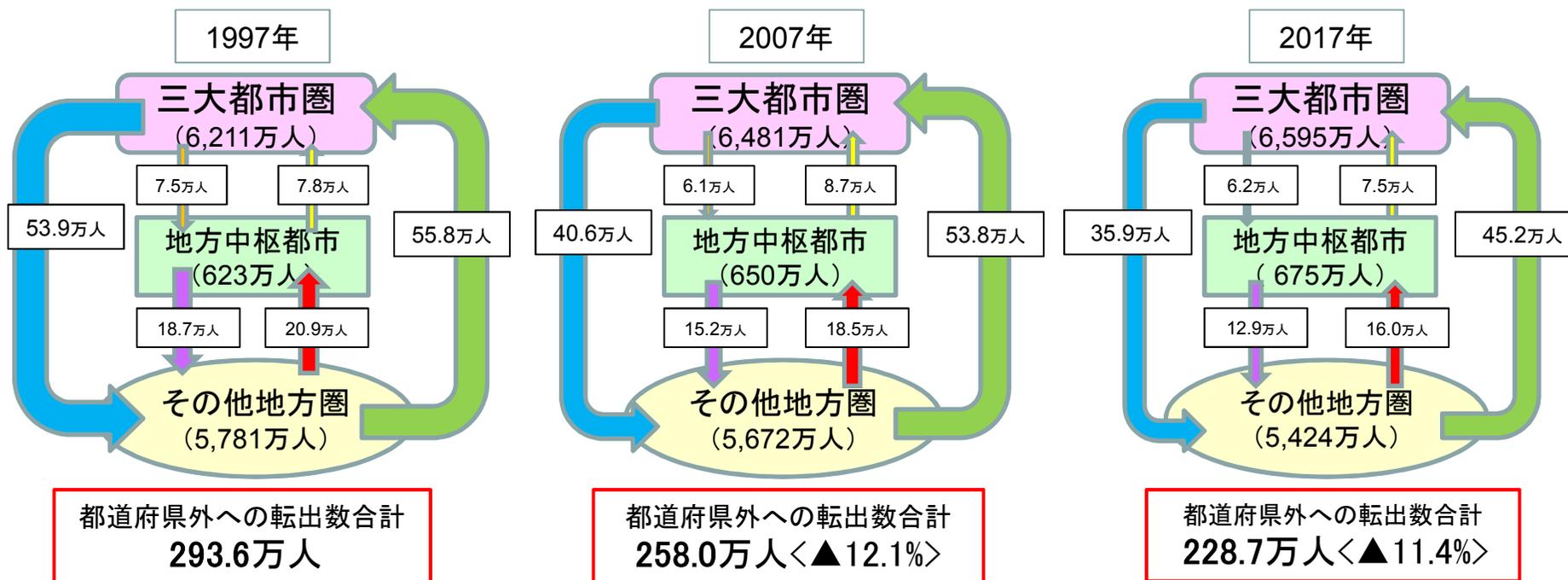
- 1960年代以降、全国的に転出入数の規模が縮小する中で、首都圏や、西日本の一部地域(福岡県等)において転入超過の傾向が続いている。



(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

地方における人口移動の推移・「対流」の状況

- 最近では、人口移動の規模が全体的に縮小傾向。
- 地方圏の転出超過が続く一方、地方中枢都市については転入超過傾向。



2007年	三大都市圏			地方 中枢都市	その他 地方圏
	東京圏	名古屋圏	大阪圏		
転入	54.0万人	14.8万人	21.9万人	24.6万人	55.8万人
転出	38.5万人	13.1万人	23.5万人	23.8万人	72.2万人
純移動	15.5万人	1.8万人	▲1.6万人	0.7万人	▲16.4万人



2017年	三大都市圏			地方 中枢都市	その他 地方圏
	東京圏	名古屋圏	大阪圏		
転入	48.1万人	11.8万人	19.8万人	22.2万人	48.9万人
転出	36.2万人	12.2万人	20.7万人	20.5万人	61.2万人
純移動	12.0万人	▲0.5万人	▲0.9万人	1.8万人	▲12.3万人

(出所) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」「国勢調査」人口推計をもとに、国土交通省国土政策局作成。

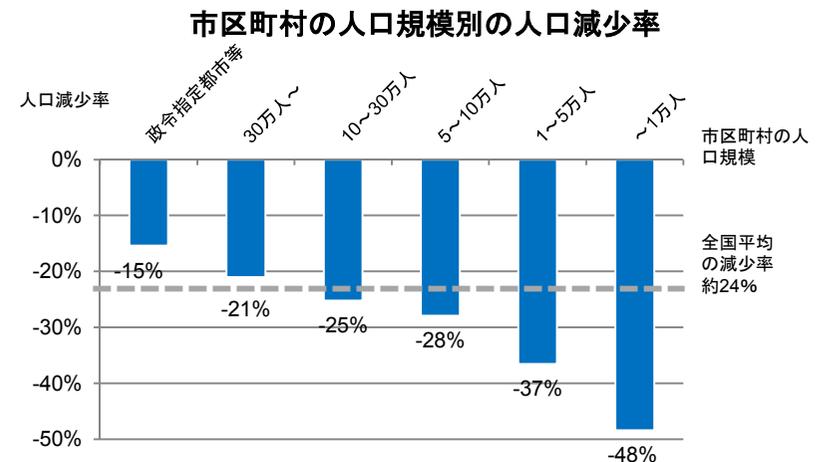
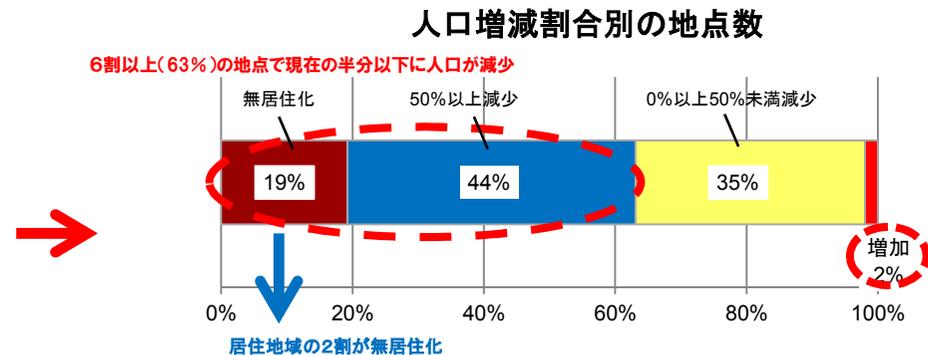
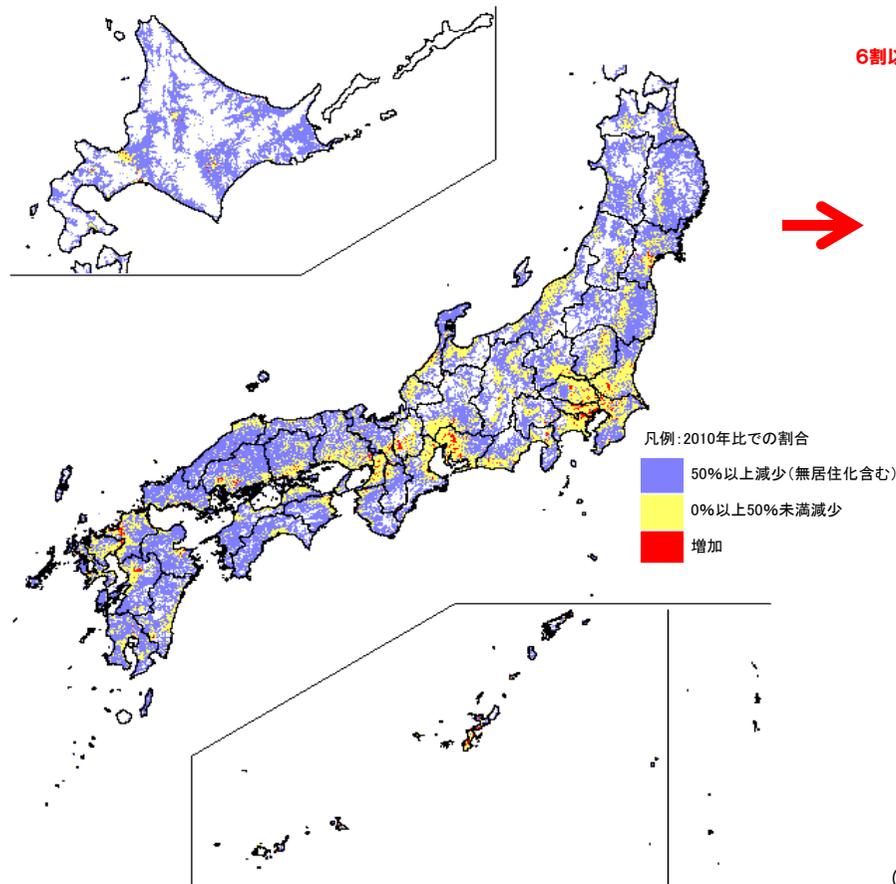
(注) 1. 地方中枢都市は、札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市。その他地方圏は、三大都市圏及び地方中枢都市を除く合計。

2. ()内の数字は、各圏域の総人口であるが、2017年については、確定値が公表されていないため、2016年の数字である。

3. <>内の数字は、都道府県外への転出数合計について、10年前と比較した場合の増減率。

- 全国を《1km²毎の地点》で見ると、人口が半分以下になる地点が現在の居住地の6割以上を占める(※現在の居住地は国土の約5割)。
- 人口が増加する地点の割合は約2%であり、主に大都市圏に分布している。
- 《市区町村の人口規模別》にみると、人口規模が小さくなるにつれて人口減少率が高くなる傾向が見られる。特に、現在人口1万人未満の市区町村ではおよそ半分に減少する。

【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】

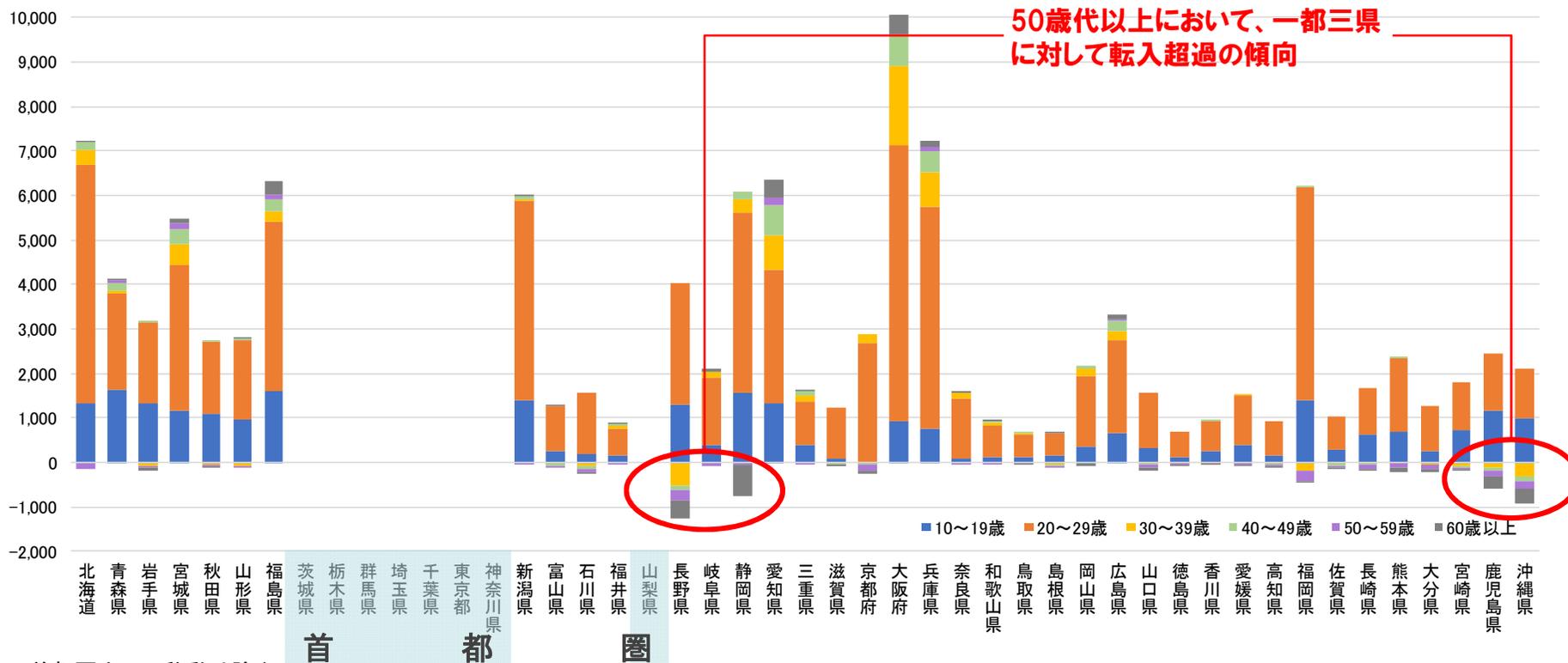


(出典) 総務省「国勢調査報告」、国土交通省国土政策局推計値により作成。

年齢区分別人口移動の実態 ～首都圏における人口移動～

- 首都圏(茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県)における人口移動の状況を見ると、20歳代では首都圏に対していずれの道府県でも大幅な転出超過となっている。
- 一方、50歳代以上の年齢では長野県、静岡県、鹿児島県、沖縄県などで転入超過の傾向が見られる。

【首都圏における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



※首都圏内での移動は除く

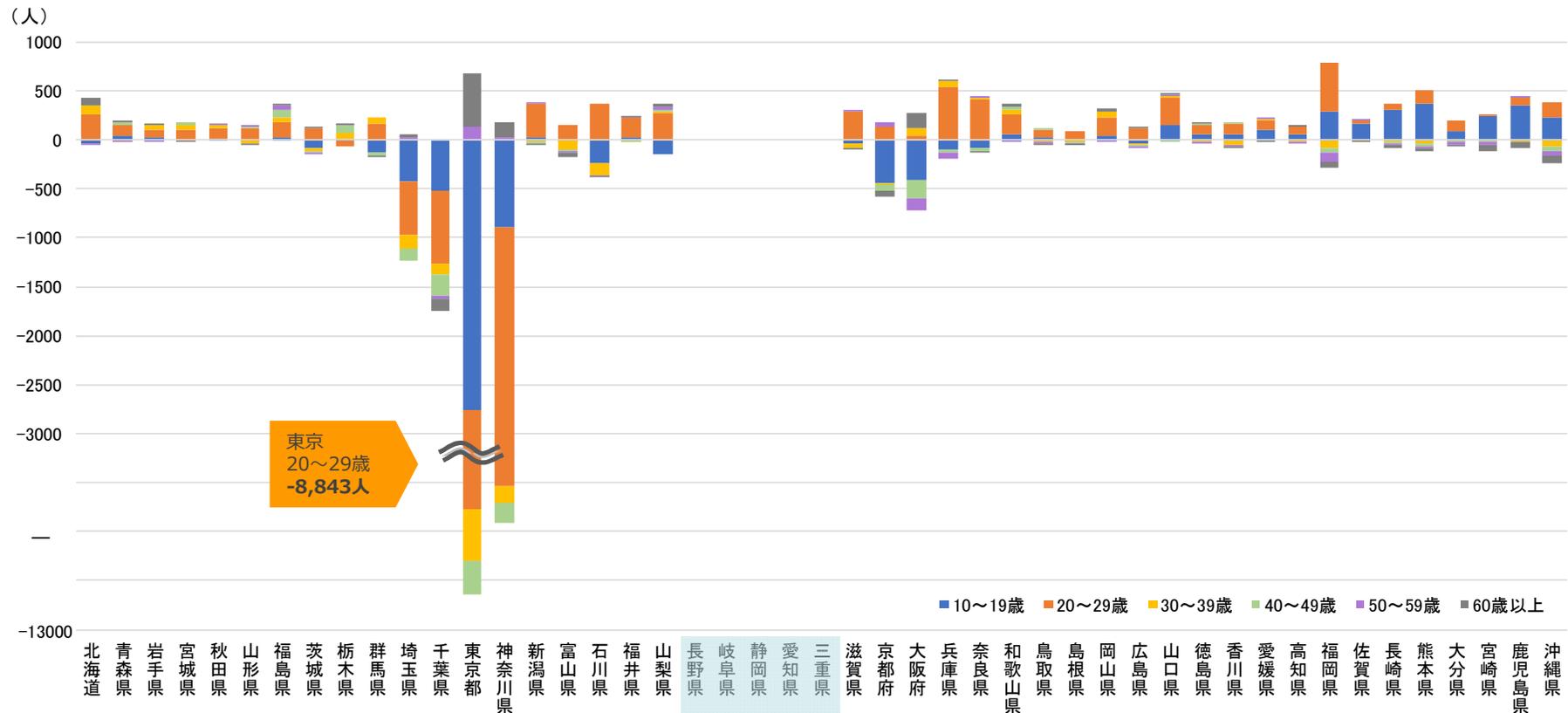
※山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

年齢区分別人口移動の実態 ～中部圏における人口移動～

- 中部圏(長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県)における人口移動の状況を見ると、一都三県に対しては転出超過の傾向が、北陸・東海地方、九州地方を中心に転入超過の傾向が見られる。

【中部圏における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



中部圏

※中部圏内での移動は除く

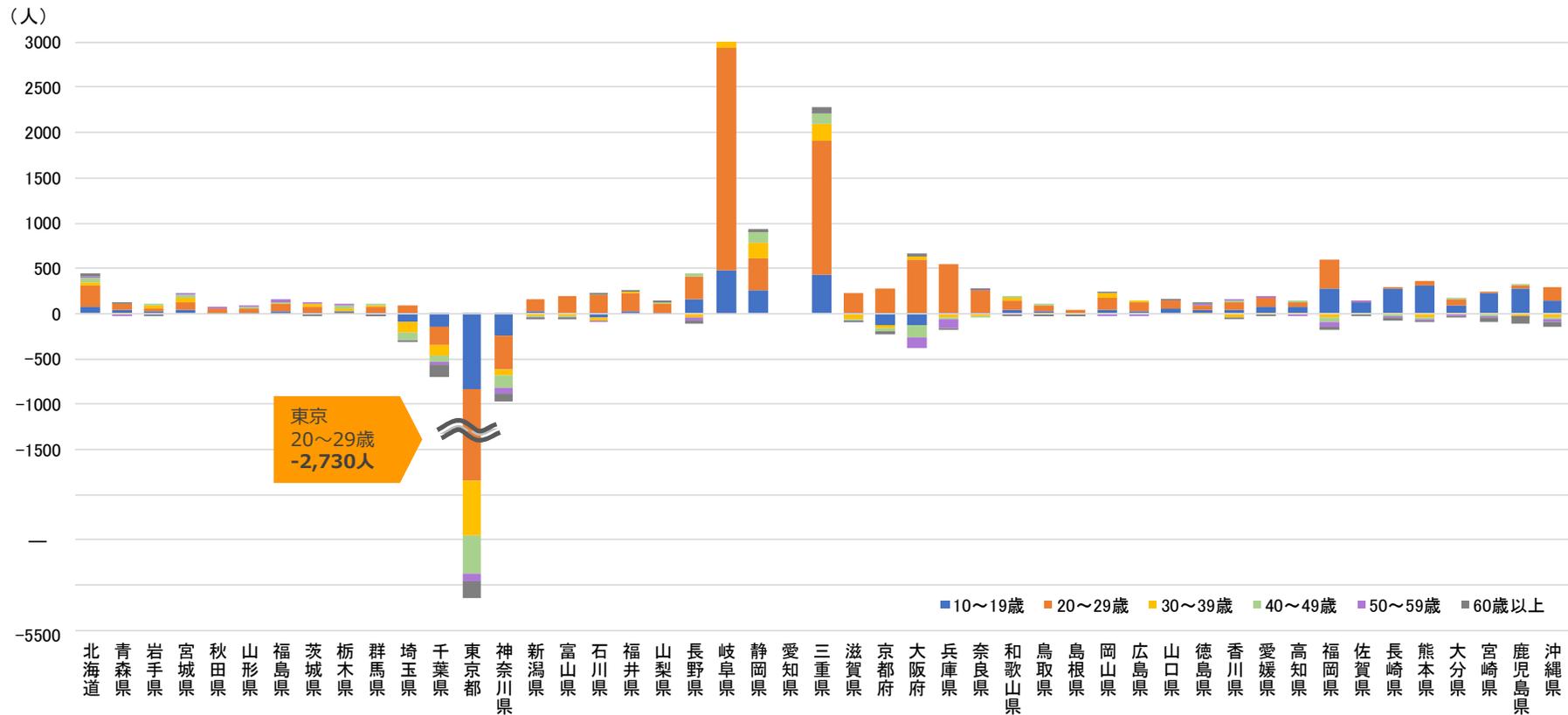
※山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

年齢区分別人口移動の実態 ～愛知県における人口移動～

- 愛知県における人口移動の状況を見ると、千葉県、東京都、神奈川県に対しては転出超過の傾向が、東海地方を中心に転入超過の傾向が見られる。

【愛知県における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



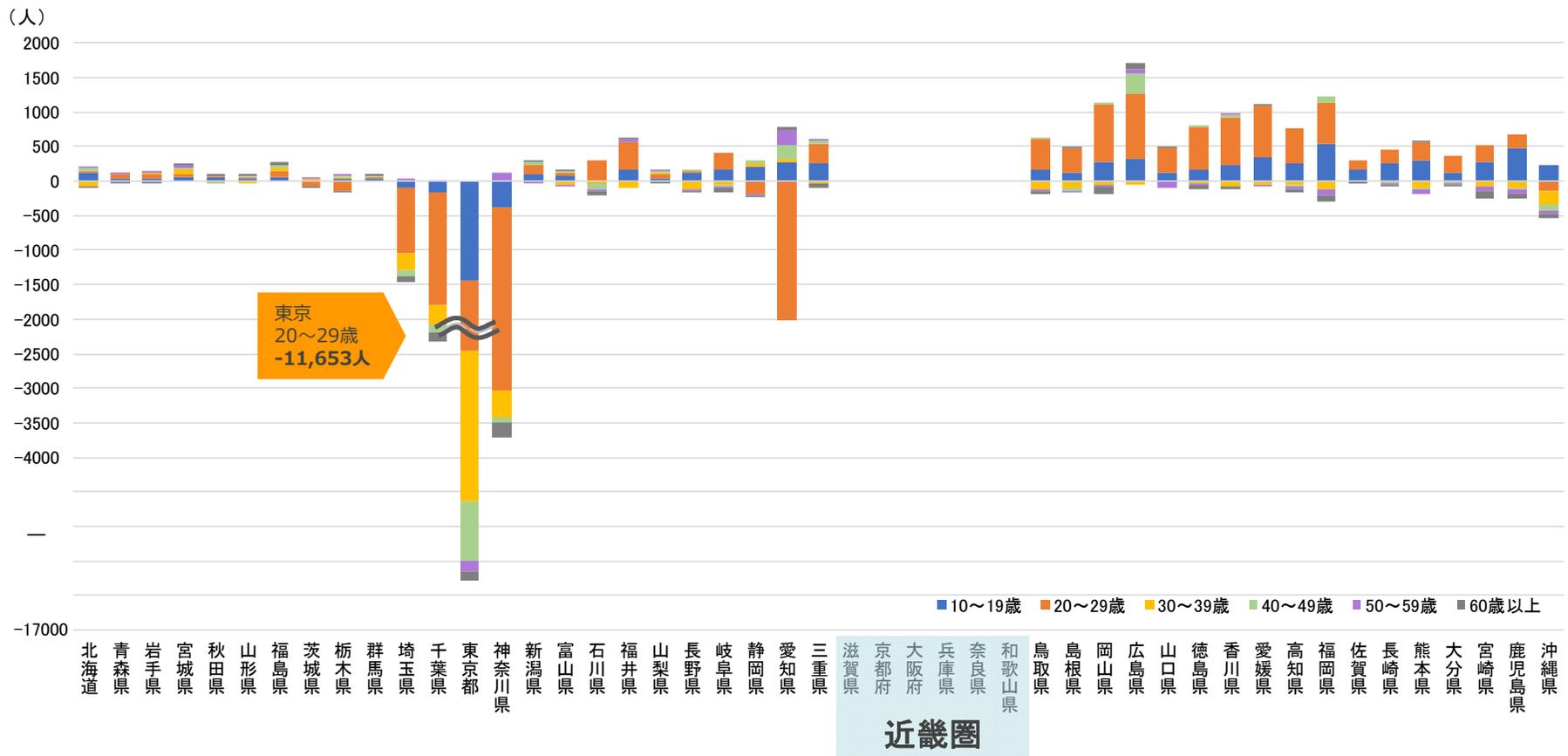
※愛知県内での移動は除く

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

年齢区分別人口移動の実態 ～近畿圏における人口移動～

- 近畿圏(滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)における人口移動の状況を見ると、一都三県及び愛知県に対しては転出超過の傾向が、四国地方、中国地方、福岡県からの転入超過の傾向が見られる。

【近畿圏における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



※近畿圏内での移動は除く

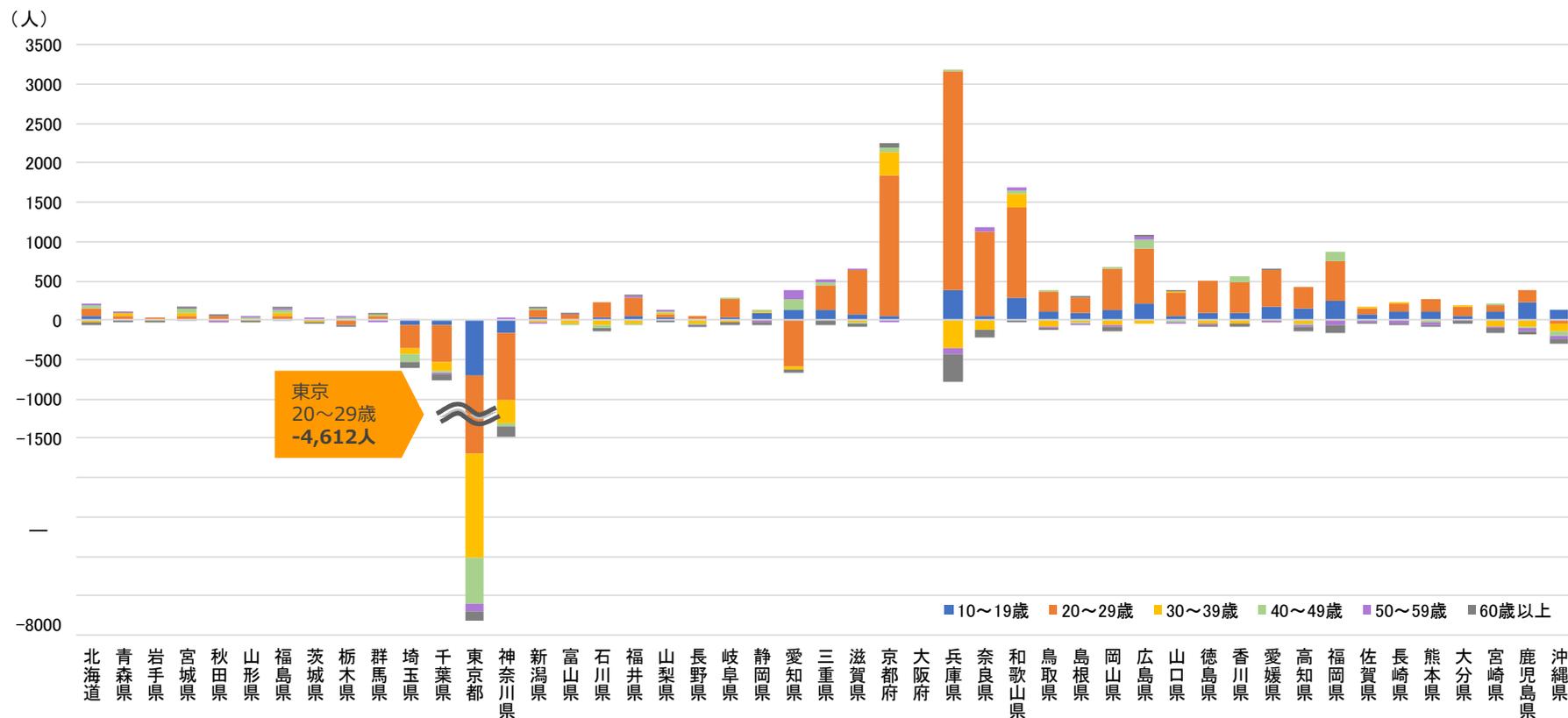
※山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

年齢区分別人口移動の実態 ～大阪府における人口移動～

- 大阪府における人口移動の状況を見ると、一都三県に対しては転出超過の傾向が、西日本の多くの地域に対しては転入超過の傾向が見られる。

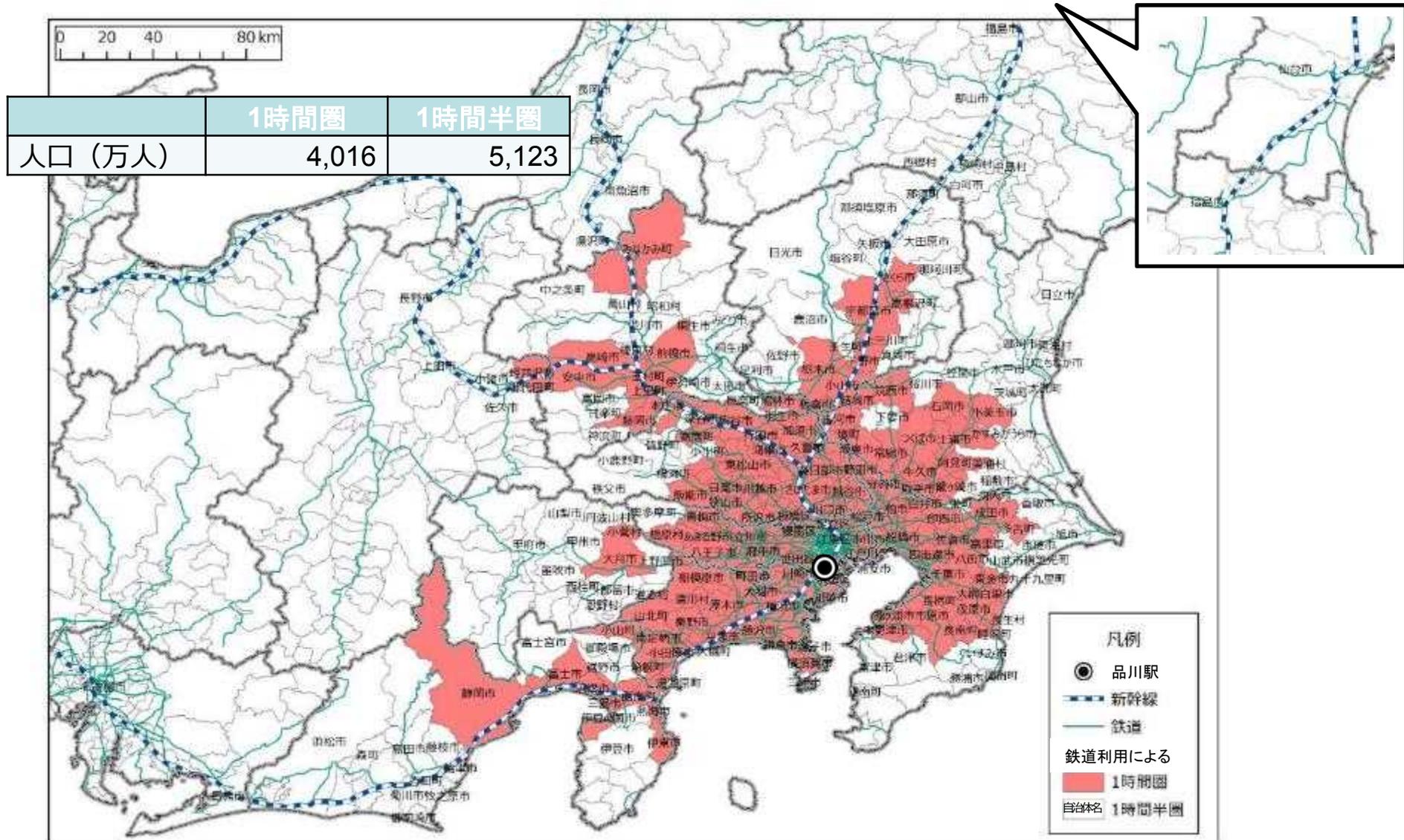
【大阪府における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



※大阪府内での移動は除く

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

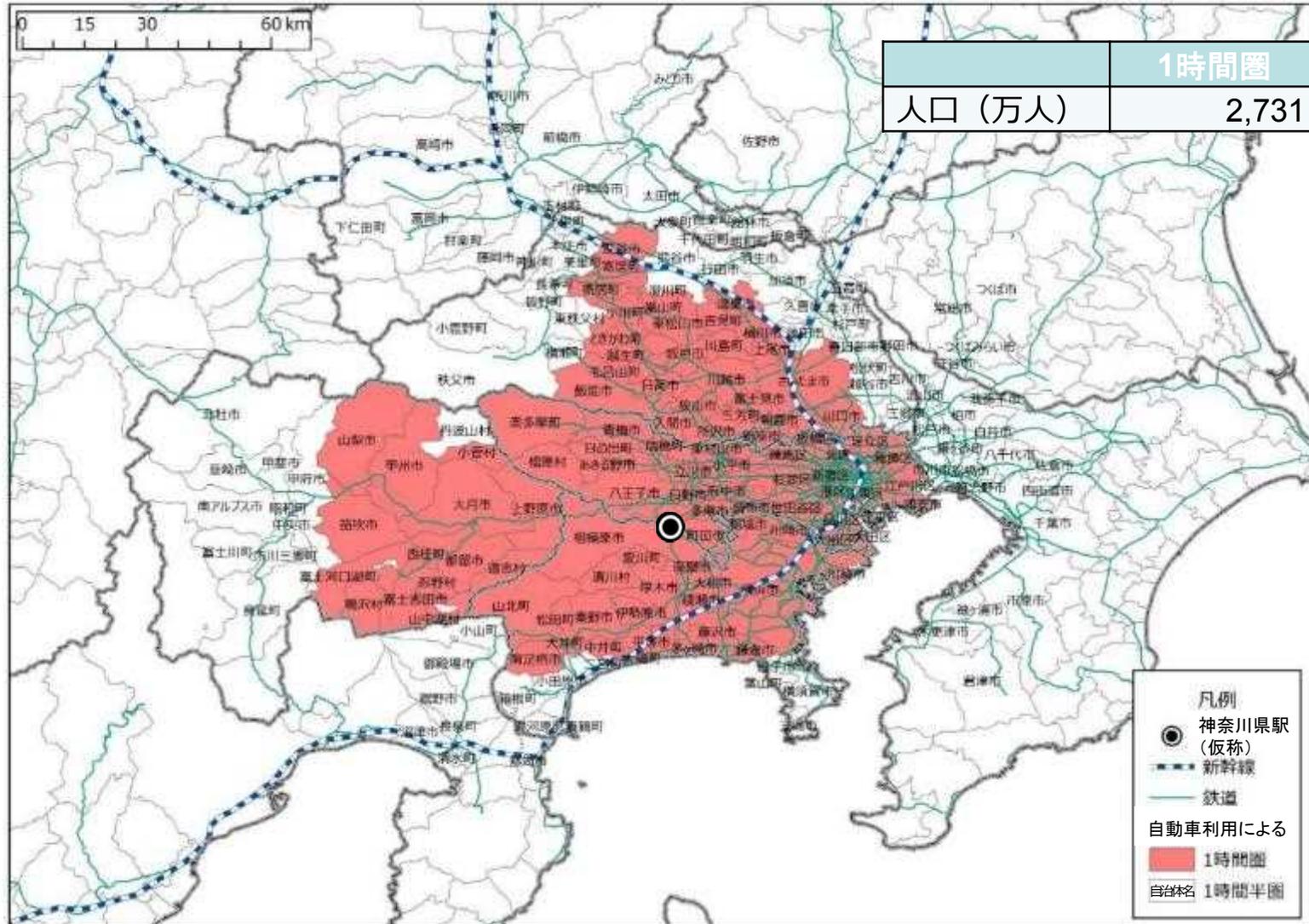
各駅からの1時間・1時間半圏について(東京)*鉄道利用



(参考)1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- ・ 主要駅(品川駅、東京駅、新宿駅、渋谷駅、池袋駅、上野駅)を起点とし、所要時間が1時間(及び1時間半)以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。

各駅からの1時間・1時間半圏について(相模原市)*自動車利用



	1時間圏	1時間半圏
人口(万人)	2,731	3,829

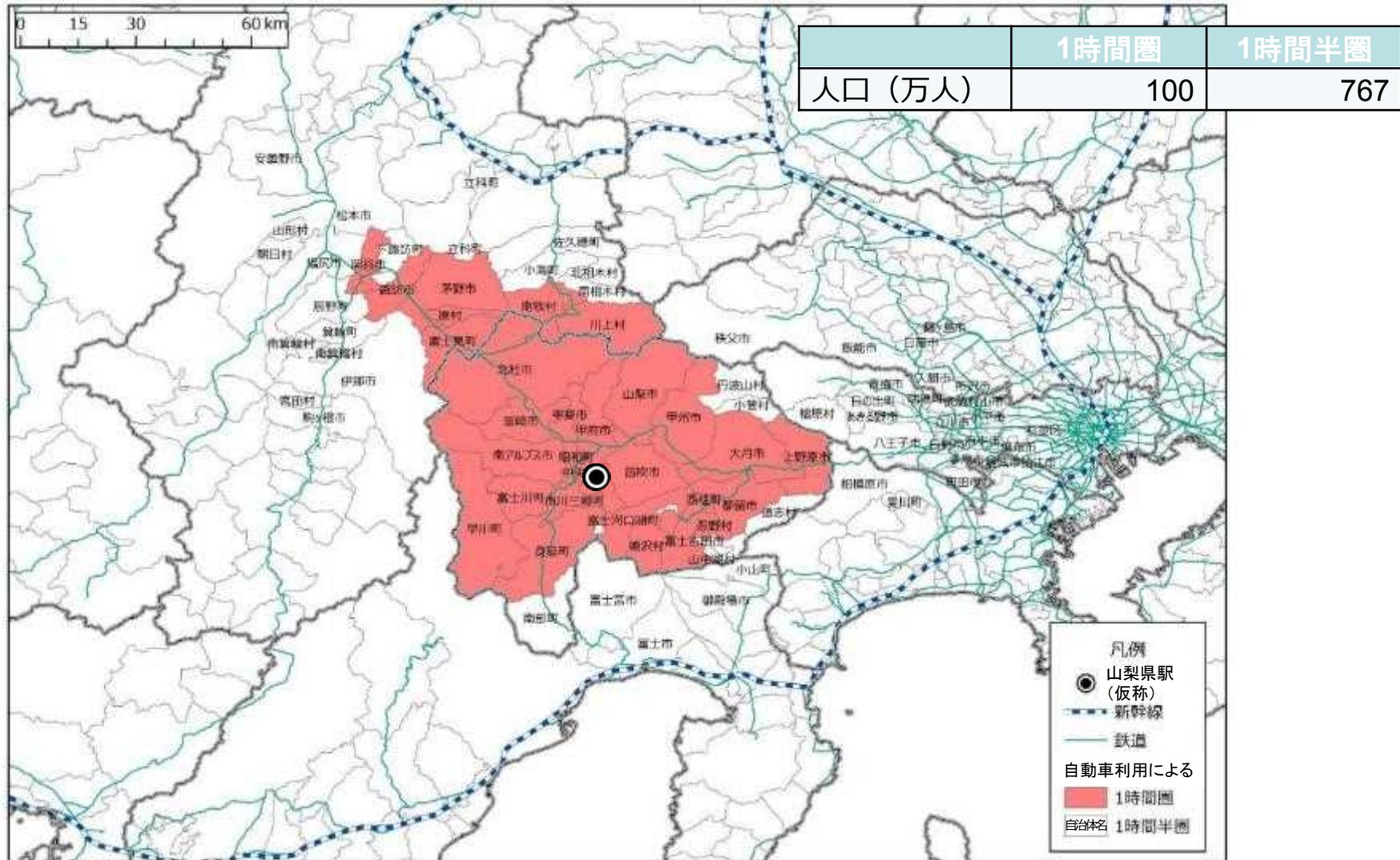
(参考1) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- 中間駅最寄の高速道路のIC(高尾山IC)を起点とし、1時間(及び1時間半)以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。
- 最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間(1時間半)以内であれば対象とする。

(参考2) 鉄道利用による時間距離について
 JR 橋本駅 ~ 大月駅(山梨県大月市)・・・約50分
 " ~ 甲府駅(山梨県甲府市)・・・約80分

(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作

各駅からの1時間・1時間半圏について(甲府市)*自動車利用

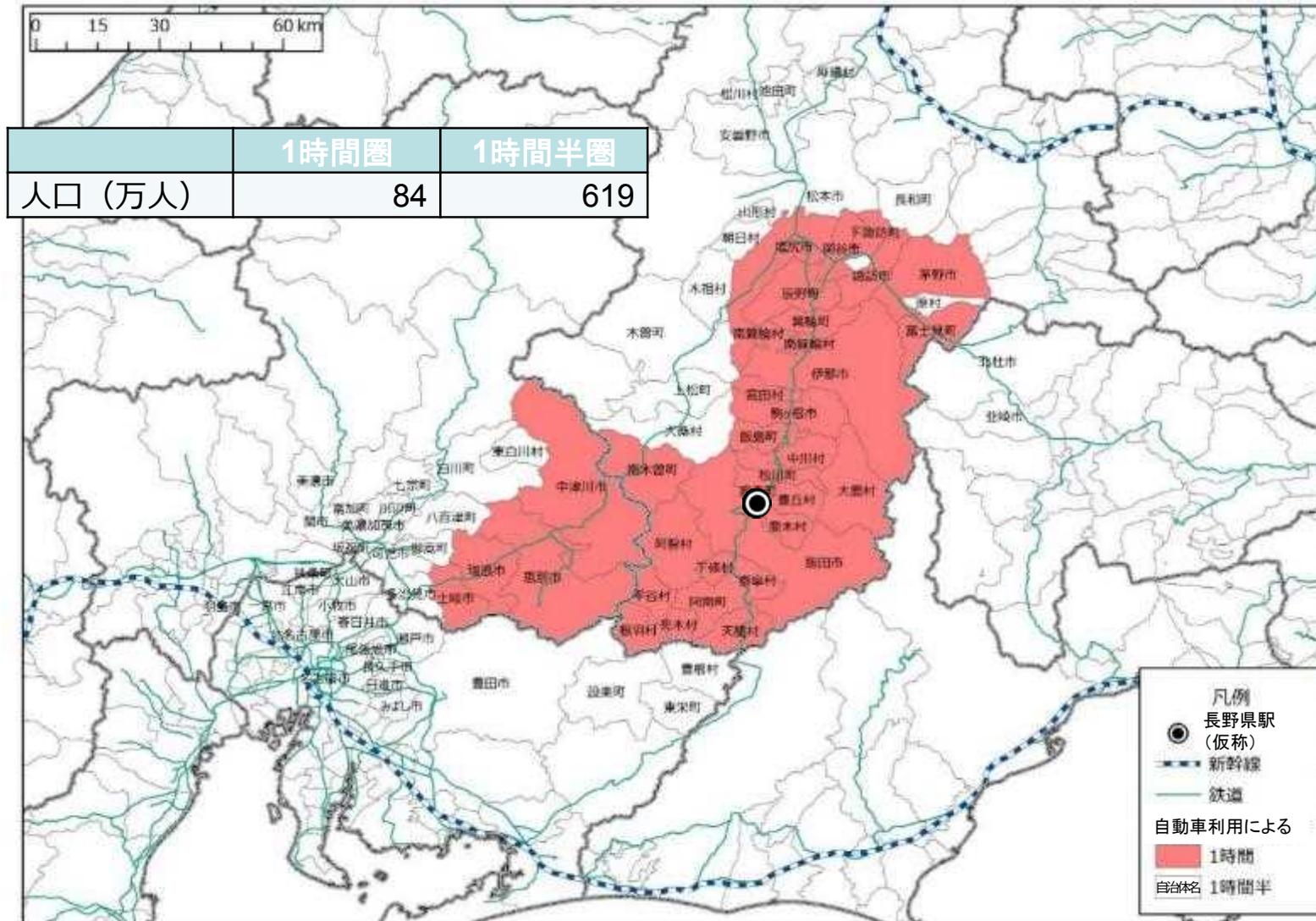


(参考) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- ・ 中間駅最寄の高速道路のIC(双葉IC、甲府昭和IC)を起点とし、1時間(及び1時間半)以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。
- ・ 最寄りのICが当該自治体がない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間(1時間半)以内であれば対象とする。

(参考2) 鉄道利用による時間距離について
 JR 甲府駅 ~ 松本駅(長野県松本市)・・・約60分
 " ~ 新宿駅(東京都新宿区)・・・約90分

(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作



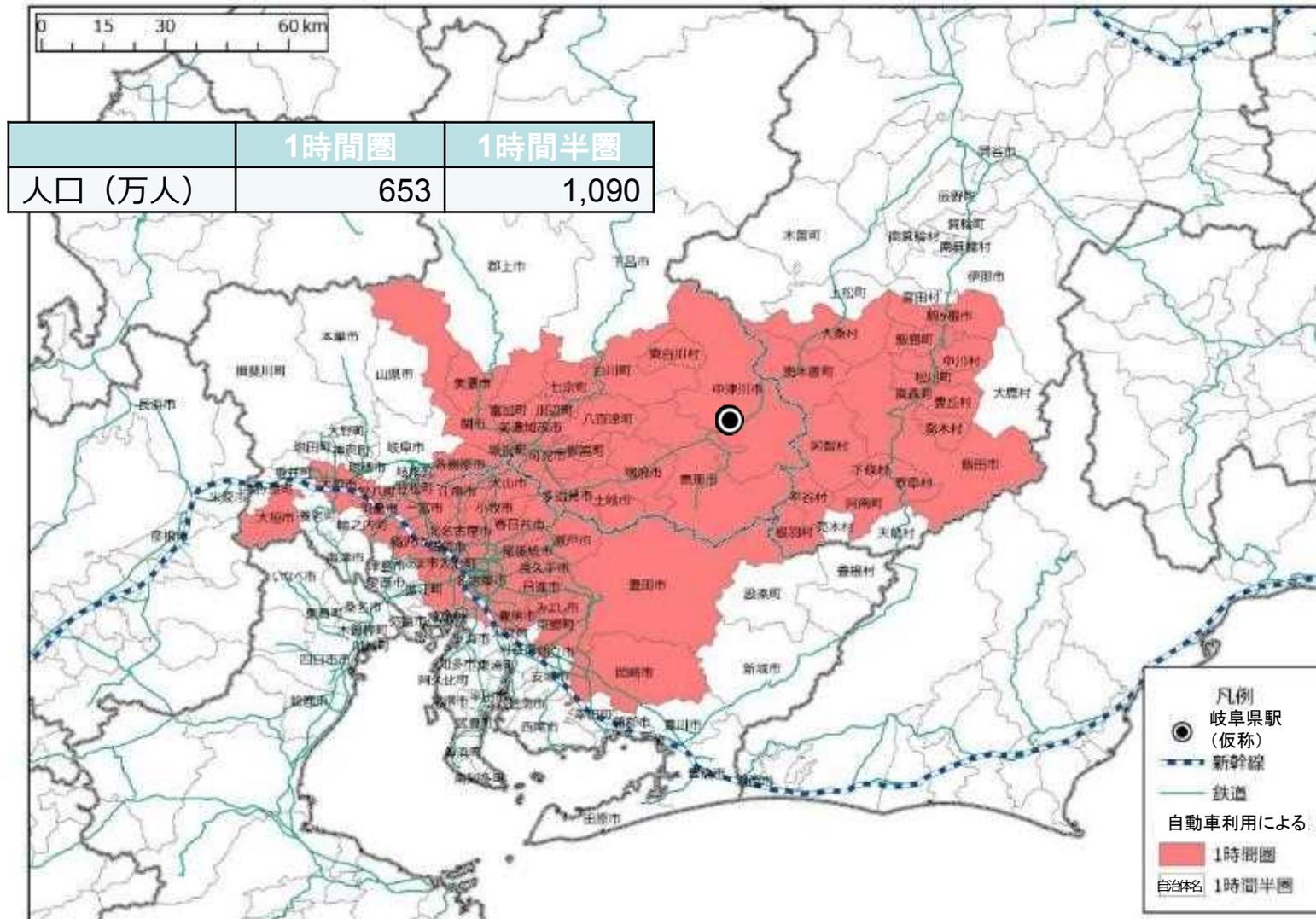
(参考1) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- 中間駅最寄の高速道路のIC(松川IC、飯田IC)を起点とし、1時間(及び1時間半)以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。
- 最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間(1時間半)以内であれば対象とする。

(参考2) 鉄道利用による時間距離について
 JR 飯田駅 ~ 水窪駅(静岡県浜松市)・・・約65分
 // 豊橋駅(愛知県豊橋市)・・・約150分

(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作

各駅からの1時間・1時間半圏について(中津川市)*自動車利用



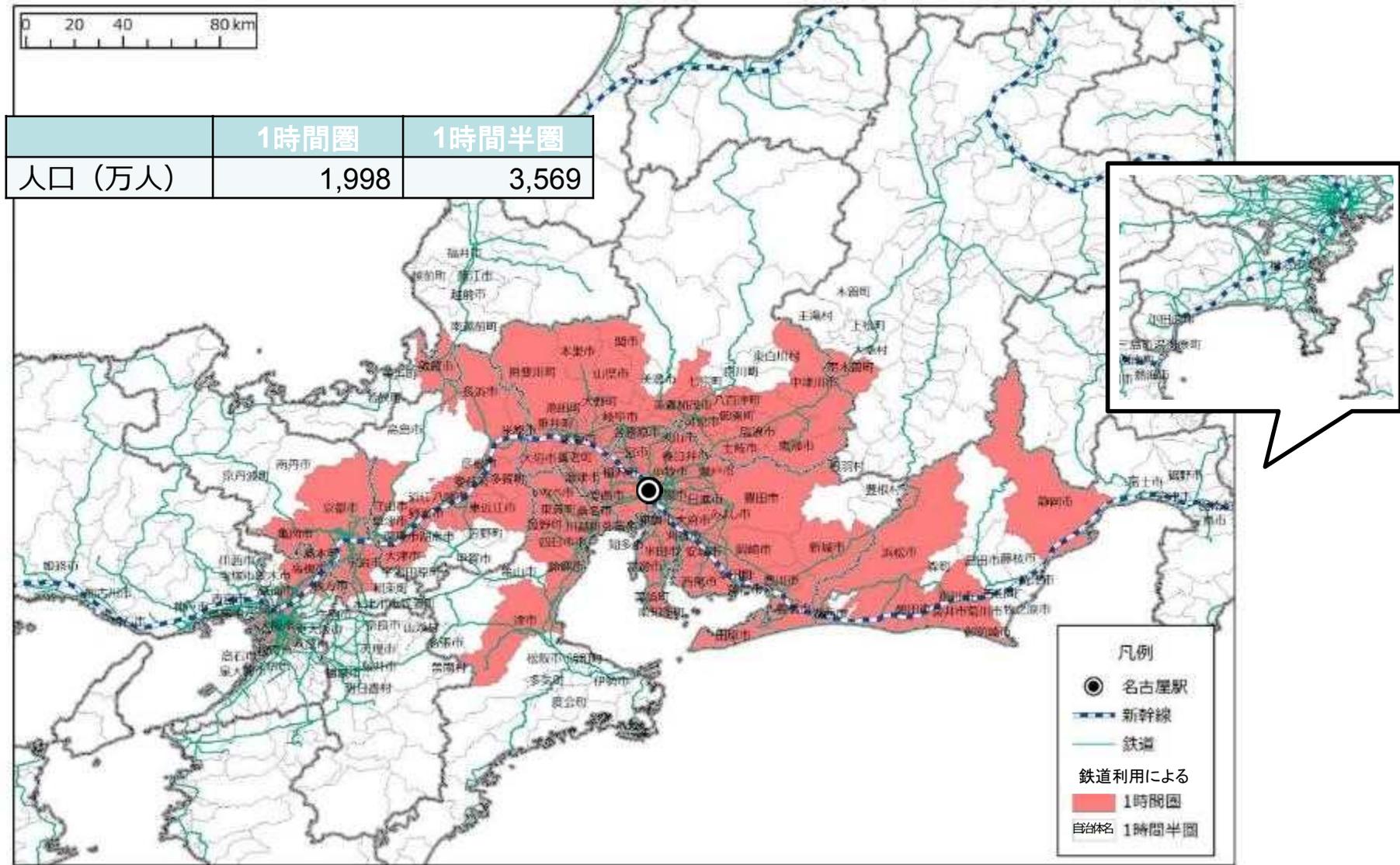
(参考1) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- ・ 中間駅最寄の高速道路のIC(恵那IC、中津川IC)を起点とし、1時間(及び1時間半)以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。
- ・ 最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間(1時間半)以内であれば対象とする。

(参考2) 鉄道利用による時間距離について JR 中津川駅(岐阜県中津川市) ~ 名古屋駅(愛知県名古屋市)・・・約60分
 " ~ 松本駅(長野県松本市)・・・約75分

(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作成。

各駅からの1時間・1時間半圏について(名古屋)*鉄道利用 国土交通省

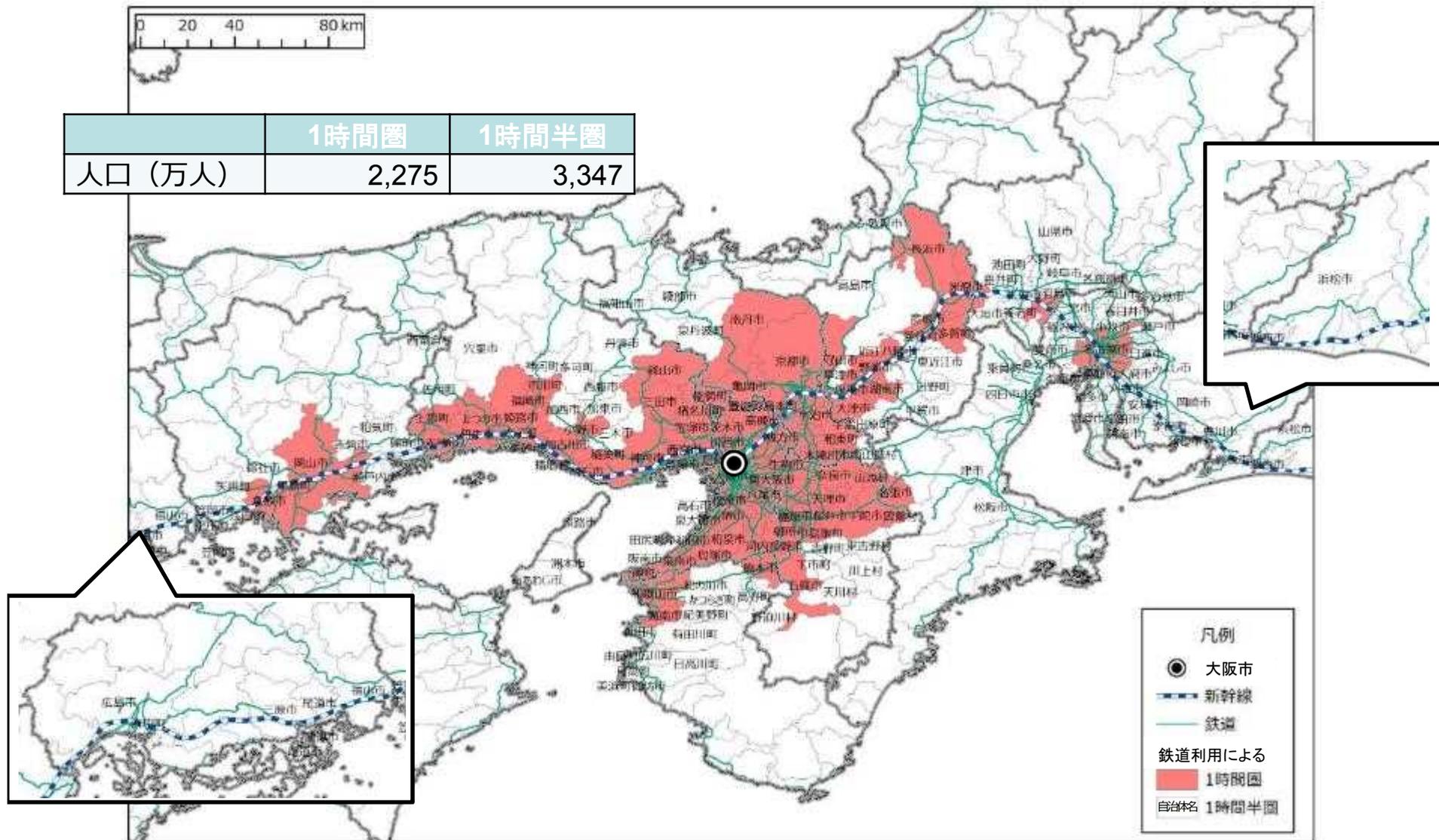


(参考)1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- ・ 名古屋駅を起点とし、所要時間が1時間(及び1時間半)以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。

(出典)NITAS (Version2.4) (平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作

各駅からの1時間・1時間半圏について(大阪)*鉄道利用



(参考)1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- ・ 主要駅(新大阪駅、大阪駅、西九条駅、天王寺駅、京橋駅)を起点とし、所要時間が1時間(及び1時間半)以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。

(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作成。

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・同質的發展ではなく、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發展が期待される。
- 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・調和的發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な。
- 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な。
- 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、住まい方に関しての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。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の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。