

スーパー・メガリージョン構想検討会（第14回）議事概要

- 1 日 時 平成30年11月2日（金）15:00～16:30
- 2 場 所 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂
- 3 出席委員 奥野顧問、家田座長、井口委員、大野委員、真田委員、寺島委員、野本委員、藤原委員

4 議事

(1) 開会

(2) 議事

ア 事務局より資料2について説明。（質疑なし）

イ 東京商工会議所 野本 弘文 副会頭より、資料3「スーパー・メガリージョン形成に向けた期待」について発表が行われた。以下、主な質疑（次項以下、同じ）。

- ・国土形成計画は、第一次では広域圏としての各地域におけるメガリージョン、第二次では国の成長を引っ張る核となるようにスーパー・メガリージョン（以下「SMR」という）を形成し、三大都市圏をリニア中央新幹線（以下「リニア」という）で結ぶというスピードによる集積を狙っている。とりわけ首都圏の魅力向上は、SMRの内外において重要であるが、高齢化問題も深刻。高齢化が進展する中で、中小企業が直面する課題や、今後行おうとしている取組について聞かせていただきたい。
- ・（野本副会頭）中小企業の後継者問題は今後何年も続く課題。跡取りがいる場合は解決できるが、跡取りがおらず技術の継承ができない場合には、M&A（Merger and Acquisition）的なやり方もある。全てを大企業に任せるのではなく、技術を継承しながら、組み合わせることで新たな付加価値を増大させる仕組みをつくるという形がある。培ってきた技術を次世代に継承する仕組みづくりは国と一緒に取り組まないと、いつの間にか技術が失われてしまうというのが現状。当会議所でも大きな課題として取り組んでいる。
- ・東京都市圏の多数の企業や労働者にとって、リニアの中間駅はどのような意味を持つと考えているか。
- ・（野本副会頭）これまでシェアオフィスなどを通じて「働き方改革」が進められ、IT化が進んで情報が拡散するようになったが、フェイス・トゥ・フェイスで会える場所の必要性は高い。「45分の移動圏域でまちは広がる」と言われるが、リニア開通により名古屋が東京から45分圏内になる。アジア戦略の中での東京という視点では、拠点が必要。全てが東京に集積するのではなく、いろいろな都市に集まるだろうが、東京がしっかりとした拠点となれば、ITを活用することで仕事のやり方が変化したり、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションができる都市づくりや広域首都圏が実現するのではないか。また、リニアの速達性により、中間駅前の開発の仕方が変わり、観光や1次産業・6次産業に結びついていくという期待もできる。
- ・東京の副都心と言われるエリアでは、容積率のボーナスを与えることで民間の力を引き出し開発を進めた。また、外国人を含む人の集積力が物凄いことになっており、こうした供給と需要の2つの力の延長上でさらなる発展が見込まれている。今回は三大都市をリニアで結んでSMRを作り上げるというテーマであるが、各都市の元気がなくては意味がない。SMRとなるための必要条件は、まずそれぞれの都市を目一杯元気にする事だ。しかし、東京の都心では容積率制限がネックとなって、十分な床面積を安価な賃料で供給できていない。三大都市はみな似たような状況にあると思うので、リニア開業と同時に容積率規制を撤廃し（地価は上昇しても）賃料を安く抑え、産業面でも生活面でもリニア効果を十分に享受できるようにすべきである。また世界の激しい都市間競争の中では、地方創生も三大都市（SMR）を元気にして初めて取り組めるものと考えているが、野本副会頭のご意見をお伺いしたい。
- ・（野本副会頭）容積率アップは、付加価値を増大する手段。銀座をはじめとした土地代が高

い一等地の場合には、非常に効果がある。一方で、将来に向けて地下鉄や駅の混雑緩和の課題もある。鉄道だけを考えるのではなく、駅前開発と併せて考えることで公共施設へも貢献することが可能となる。

- ・2030年を迎えたとき、東京の中小企業は何で戦っていくのか。かつては、工業生産力モデルの中核の1つであったが、リニアが開業することで、今後の東京の産業についてどのようなイメージを描いているか。また、衣食住における都市間ギャップと相まって、リニアによる移動時間の劇的な短縮でどのような変化が起こると想定しているか。
- ・(野本副会頭) 2030年の東京は、大きな変化というよりは、今のスタイルで世界を相手に戦う形、シンガポールや上海などとの都市間競争となるのではないかと。世界の中の東京になるためにも、港湾や空港、都市の在り方が重要。また、居住に関して言えば、これからは二地域居住や多地域居住が当たり前になってくるかもしれない。そのためにも快適な移動手段があるということは必要。
- ・渋谷の再開発など、既にかかなりの人が集まっているところをさらに魅力的にすると、混雑の問題が発生するのではないかと懸念がある。その際、人の集積に見合ったお金が落ちず、混雑により低下したサービスが改善されないというオーバーツーリズム問題に対し、サービスを充実するための整備費用をどのように賄えばよいと考えているか伺いたい。
- ・(野本副会頭) 渋谷のハロウィンでは、企業間で連携してゴミ袋に企業名を入れてゴミ拾いを行う仕組みが作られようとしている。何にでも言えることだが、後始末ができることと安全であることは必須で、節度あるように、迷惑をかけないようにすべきで、運営方法は大きな課題として考える必要がある。エリアマネジメントも重要な要素であり、重ねて検討する必要がある。
- ・中間駅のできる地方都市は、マスが小さいためインパクトが大きい。新たな産業の研究所や良好な住宅地が少数でもできれば、地元への影響は非常に大きい。一方、三大都市圏は元々大きく、SMRとして三大都市圏が繋がることによる経済インパクトは絶大だが、他国と比較すると500kmを1時間でつなぐ程度のもの。リニアが繋がることで、黙っていても三大都市圏は成長できるというのは甘い。シンガポールや上海と互角の勝負をするためには、東京・名古屋・大阪のそれぞれが体質を変えるべきであり、そのためには、外環状道路や港湾などのハード整備以外にも、日本人の働き方やクリエイティブなことをやる姿勢などを変えるべき。日本のビジネスや仕事のやり方が相当変化しないとSMRで三大都市圏が繋がっただけに過ぎない。この辺りについてどう考えているか。
- ・(野本副会頭) 商工会議所の立場というよりは、私見になるが、リニア中間駅にインターナショナル大学のようなものができれば、外国から多くの学生や若いクリエイターが集まり、日本で研究できて、快適で安全な生活を送ることができる。東南アジアの日本に対する憧れは相当強いので、そうした人材が日本に集まり成功する仕組みづくりが重要。また、観光面でも何度も来てもらえるような仕組みづくりが重要である。日本には歴史や文化などの観光資源がある。ユネスコで観光資源や文化を数値化する取組を検討しているが、日本の文化や歴史を表す指標が評価されれば、日本をもっと世界に売り出してアピールするチャンスとなる。様々な取り組みを通じて、「尊敬される日本・日本人」となることで、多くの人に来てもらえたらよいのではないかと。

ウ 相模原市 加山 俊夫 市長より、資料4「スーパー・メガリージョンの形成を見据えた相模原市のビジョン」について発表が行われた。

- ・相模原モデルは日本にとって重要と認識している。相模原市は、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という）とリニアが交差しており、ベッドタウンとして急速に拡大してきたが、そこが異次元の高齢化社会となっている等、日本のあらゆる課題を抱えており、相模原市がどうなるかが日本の将来にとっても重要だと考えている。5頁目で自然との共生について触れているが、首都圏や相模原市を含む日本全体が必ず直面する問題に「食」と「農」がある。日本は工業生産力モデルを推進してきたがゆえに、食料自給率を落とし

てしまったが、今後、「食」と「農」の安定は首都圏にとって非常に重要。「食」と「農」にできるだけ移動と交流を促すのが SMR の意味であるので、「食」と「農」のプラットフォームに都市の住民や高齢者が参画していくようなことが、実際には自然との共生というものの先にあるべきポイントではないかと思う。そうしたことへの考えを伺いたい。

- ・潤いのあるライフスタイル、自然との共生というところで質問がある。少し都市計画的な部分だが、神奈川県（仮称）駅は品川駅まで 10 分という立地条件であるため、開発が進む中で、放っておくとベッドタウン化が進む。現在の東京郊外が広がっていき、気が付くと今ある自然がなくなることにもなりかねない。首都圏における役割の中で、潤いのあるライフスタイルの実現に向けては、強力な都市計画が必要になると思われるが、具体的な計画としてどのようなことを考えているか。
- ・リニアの中間駅はだいたいクロスするように高速道路がある。特にこの相模原市の場合は、2 頁目のように、南部に海老名市・厚木市・茅ヶ崎市、北部には八王子市・青梅市があり、リニアと交差する方向にも人口が密集・蓄積しており、圏央道の持つ意味は大きい。圏央道のキャパシティを拡大しないと、せっかくのロケーションがあってもそのメリットを活かしきることのできない可能性があるため、そうしたことに対する市としての積極的な取組なり位置づけが必要ではないか。また、車でアクセスを考慮すると、駐車場も相当充実させる必要がある。こうしたことへの市としての考えを伺いたい。
- ・(加山市長) 本市が最初に工業都市化を進めたときは、水が一滴もなかった。それを行政の工業用水路特別事業で水を引いてきて、水槽を造り企業に配った。当時は非常に苦労したが、今は水源地があるため心配ない。本市に合併した 4 つの町では、既に人口減少が始まっている。働く場所が少ないため、若者は旧の相模原市内や隣接都市に働き場所や定住場所を求めて転出してきているが、圏央道のインターチェンジが、ちょうど旧の町と旧相模原市の間にできた。そこを 6 次産業化しようということで、モノの生産や農業生産を行いながら、加工・流通・製造を組み合わせしていくことの合意を得た。日本の新しい農業モデル地域にしていきたい。過疎地域においても交通ターミナルをつくって、いわゆる交通過疎地域の地域交通の拠点にもしようと考えている。そのように、自然を残しつつ、うまく利用しながら、農業としての作業能率も高め、定住者を増やして住宅もつくる。周辺都市から通うことのできるような市内間交通も整備する。自然を残し、自給率を高め、農業を産業化していく、といったような構想の新しいまちづくりの取組を積み上げていきたい。
- ・3 頁目の部分で、相模原市はものづくりが盛んであるものの、補完機能が弱いため、その強化を図りたいとのことだが、名古屋もサポート機能が不十分。サポート機能集積の可能性を伺いたい。
- ・(加山市長) 機能集積について実現できるかということだが、これは実現する。一番大事になるのは、例えば、これからの情報発信機能。日本の場合、国際会議などで、国内で発表する場が少ない。医療関係の発表や国内の展示会場、様々な案件を決定する会議などが開催できる場所が首都圏には必要だが、そのためには土地がないと駄目。本市の場合、米軍基地となっていた国有地が返還されることにより、一挙に開発ができる。手法的には例えば、現在、国が進めているスタジアム・アリーナ改革推進事業など、単にスポーツ施設だけを造るのではなく、いろいろな福祉施設や情報発信機能も含めて、セットでまちづくりを行う。これは本市の強みでもあるので、どうしても仕上げていかなくてははいけない。また、そういう条件で国有地の返還交渉を行っている。

エ 事務局より、次回について、11 月 16 日の開催が周知された後、閉会となった。

以 上