

スーパー・メガリージョン構想 最終とりまとめ(骨子案)

平成31年3月7日

国土交通省 国土政策局

最終とりまとめの構成(案)について

第1章 はじめに

- ・スーパー・メガリージョン構想の議論の背景
- ・スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨
- ・我が国が直面する状況の変化

第2章 リニアをはじめとする高速交通ネットワークの形成がもたらすインパクト

- ・「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
- ・「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
- ・海外からの人や投資の積極的な呼び込み
- ・災害リスクへの対応

…【論点1】

中間とりまとめ
(H30.7公表)
にて整理

第3章 世界を先導するスーパー・メガリージョンになるために

第1節 望まれる将来の姿

…【論点2】

…次節以降にも共通する考え方、施策の方向性

第2節 個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創生

…【論点3】

→主に三大都市圏を念頭においた考え方、施策の方向性

第3節 リニア中間駅から始まる新たな地方創生

→主に中間駅周辺地域を念頭においた考え方、施策の方向性

第4節 スーパー・メガリージョンの形成がもたらす広域的な成長

→リニア沿線地域以外も含めた広域的な効果の拡大を念頭においた考え方、
施策の方向性

前回の議論からの
整理について
ご説明
【2,3頁】

骨子案について
ご説明
【4~8頁】

第4章 終わりに

前回の議論からの整理①

＜経済効率性重視の価値観から転換した新たな成長＞

- 我が国の成長をけん引する三大都市圏の集積力を高め連携し、巨大経済圏としての一体化を図るとともに、国内、海外との対流の活発化により、全国各地で持続可能性を重視する価値観に基づき、これからの時代に相応しい地域としての成長を目指す必要がある。

＜三大都市圏における集積力の強化＞

- 三大都市圏の集積力を高めるためには、各都市圏が培ってきた技術等の個性を更に際立たせ、次世代につながる技術や価値と融合した新たな産業による成長により、世界中からイノベーターの関心や資金を集める核とすることが重要となる。
- そのためには、都市再生や開発によるビジネス拠点としての集積力の強化とともに、リスクを受け入れる文化を醸成し、起業家、スタートアップ企業、大学、投資家等がオープンな環境で協働してイノベーションを次々と生み出すイノベーション・エコシステムを形成することが求められる。

＜全国各地に広がる対流が生み出す新たな価値創造＞

- スーパー・メガリージョンの形成を、我が国全体の成長につなげていくためには、圏域を越えた人的ネットワークの拡大により、各地域の個性を結び付けていくことが重要であり、全国に広がる高速交通ネットワーク等を通じて各地が連携し、イノベーションを起こして付加価値の高い産業を生み出していくナレッジ・リンクの形成が期待される。
- 加えて、地域内外の多様なヒトの対流の活発化が、各地域の個性や多様性を重視する価値観の下で新たな価値を創造し、地域における持続可能な社会の構築に寄与していくことが期待される。

前回の議論からの整理②

＜ライフスタイルの大転換がもたらす我が国の成長の加速＞

- 高速交通ネットワークによる移動時間の劇的な短縮や、AI、IoT等による技術革新は、通勤・通学・労働・家事・育児・介護等に要する時間の短縮や、働き方、暮らし方そのものの転換に大きく寄与し、ヒトが「学ぶための時間」や「楽しむための時間」を新たに生み出す可能性があり、ジョブ型雇用の普及と相まって、ライフスタイルの大転換が起こることが考えられる。
- 産業界にとっても、こうした動きを踏まえつつ仕事や雇用のあり方をいち早く転換させていくことで、企業の枠を越えた知的対流を生み出し、イノベーションによる成長を加速していくことが期待される。

＜「時間」と「場所」からの解放がもたらす豊かなライフスタイル＞

- 居住地の選択肢も大きく広がることが期待され、男女問わず労働に参画し子育てしやすい環境が生まれるなど、都市部においても地方部においても、誰もが自らの望む多様なライフスタイルを享受することが可能となると期待される。

＜世界を先導するスーパー・メガリージョンの核として＞

- アジアを中心とするグローバルなダイナミズムを我が国の成長に取り込みながら、世界の主要都市圏と有機的に繋がり、自らも発展していくことで、スーパー・メガリージョンの国際競争力を一層高めていくことが期待される。
- そのためには、一つの地域、企業、組織の枠にとらわれる文化から脱却し、多様な主体による連携や、世界で活躍できるグローバル人材の育成等、我が国が国際的に飛躍するために必要な体制を構築していくことが求められる。
- スーパー・メガリージョンの更なる発展の可能性として、経済発展と社会的課題の解決を一体的に実現する我が国の新しい社会システムとして、積極的に世界に展開していくことが期待される。

第3章第3節「リニア中間駅から始まる新たな地方創生」について

中間駅周辺の個性と目指すべき方向性

- 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おり、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。
- また、大都市で働きながら自然豊かな地域で暮らすなど、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や、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。
- 各地域が、リニアによる東西方向の連携軸を通じて、他の地域と相乗し補完し合うことで、魅力的且つ持続的な圏域の形成が期待される。加えて、各中間駅から南北方向に延びる高速交通ネットワークによって広域圏を形成することで、リニア中間駅から始まる新たな地方創生への期待が高まる。

展開される地域戦略①

【神奈川県駅(仮称)】

- 相模原市を中心に、圏央道を南北軸とした人口約280万人規模の広域交流圏域(首都圏南西部圏域)を形成。
- 多くの大学や研究機関が集積し、さがみロボット産業特区の取組等、首都圏の成長を牽引する産業交流拠点としての発展が期待されるほか、圏央道と高速バスを活用した広域交通ネットワークの拠点としても期待される。

【山梨県駅(仮称)】

- 富士北麓をはじめとする自然豊かな観光資源や、果樹栽培やワイン醸造等、生産力のある地場産業を持ち、こうした魅力を生かした多様なツーリズムの推進等が期待される。
- 長い健康寿命を誇り、都市近郊農業等による高齢者の社会参画や、大都市圏にはない住環境の提供等により、新たなライフスタイルを展開していくことが期待される。

【長野県駅(仮称)】

- 飯田市を拠点に、全国の大学や研究者等との人的ネットワーク(学輪IIDA)が構築されており、また、市内の中高生を含む地域の多様な主体との連携による、豊かな地域づくりとそれに貢献する人材の育成が進められている。
- 地域産業である航空宇宙産業について、研究開発・イノベーションの拠点(S-BIRD)づくりが進んでおり、広域連携によって中部圏を核とする「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」の一翼を担う。

第3章第3節「リニア中間駅から始まる新たな地方創生」について

展開される地域戦略②

【岐阜県駅(仮称)】

- 東濃地域の自然、歴史文化等の地域資源を生かした広域観光振興(東美濃歴史街道)とともに、下呂温泉や飛騨高山への誘導等、観光交流の広域化、各拠点間の交流の活性化に向けた取組が進められている。
- 名古屋圏に近接する優位性から、工場立地が進む「東濃クロスエリア」を中心に、本社機能移転等の誘致が進められている。

【名古屋・大阪間の地域について】

- 中間駅の駅位置は決定していないものの、けいはんな学研都市を拠点とした最先端の研究開発の推進(京都府、大阪府、奈良県)や、地域産業と新技術の融合による新たな産業・価値創出に向けた取組(KUMINAOSHI(三重県))等、各地で積極的な取組が既に進められており、中部圏及び関西圏の成長を担い、スーパー・メガリージョン形成による「望まれる姿の実現」に貢献することが期待される。

「望まれる将来の姿」に結び付けていくために求められる取組(中間駅周辺地域)

- 中間駅を起点とした多様な対流による価値創造を生み出し、持続可能な社会への形成へとつなげていくためには、以下の取組が求められる。

【多様な対流による価値創造に向けて】

- 地域の強みを活かした産業を育成するとともに、圏域を越えた人的ネットワークの構築、産業クラスター同士の連携によって、これからの時代に相応しい新産業へと発展させる取組を推進。

【地域独自の豊かなライフスタイルの形成に向けて】

- 都市とは異なる地域本来の魅力を大切にする価値観の下、地域内外の人材による知見を融合し、自然豊かな居住環境・多様なツーリズム・社会参画のプラットフォーム等の形成に向けた取組を推進。
- 時間と場所から解放された多様なビジネススタイル・ライフスタイルの実現に向けて、テレワークの普及等をはじめ、働く場の多様化を進めるなど、仕事や雇用のあり方を転換していくことが求められる。

【更なる発展の可能性】

- 上記の取組が相まって、全国から研究者や学生等の若者を含むクリエイティブな人材を引き付ける地域へと発展することで、例えば、最先端の技術や研究、積極的な社会実装等を通じて、地域の課題の解決や持続可能な社会の形成に貢献するなど、独自性と先進性に優れた質の高い地域として、世界へ発信していくことなどが期待される。

- スーパー・メガリージョンの効果をさらに拡大させていくため、リニア中央新幹線沿線地域に止まらず、全国に広がる高速交通ネットワークを通じて、首都圏以北・関西圏以西への波及や、三大都市圏を結ぶ東西軸の大動脈と直行する南北軸(太平洋側・日本海側)への波及を目指していくことが求められる。

スーパー・メガリージョンの形成による効果の広域的波及に向けて求められる取組

【リニア駅を核とした高速交通ネットワークの形成】

- 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、空港アクセス強化等、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。(新大阪駅における地方創生回廊中央駅構想等)
- 国際ゲートウェイとなる三大都市圏の国際空港については、首都圏(成田空港、羽田空港)、中部圏(中部国際空港)、関西圏(関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港)が相互補完的に機能していくことで、三大都市圏がそれぞれの持ち味を活かし合って相乗的に経済効果を発揮していくとともに、訪日外国人旅行者やビジネス利用者の対流の拡大や、リダンダンシーの確保等に寄与することが期待される。
- 中間駅と南北方向に延びる高速道路ネットワークとの連結性を強化し、それを前提とした総合的な中長距離交通の再構築によって、クルマや高速バスサービス等の利用を通じた広域圏を形成することで、スーパー・メガリージョン形成による効果を拡大していくことが期待される。

【中枢・中核都市の拠点性の強化】

- 九州や日本海側をはじめ、リニア沿線以外の中枢・中核都市においても、個性と拠点性を高め、自ら世界に直結することが、ヒト・モノ・カネの対流を引き起こし、スーパー・メガリージョンの効果を引き込む原動力となり、持続可能な成長の拠点となっていくことが期待される。

本日、特に議論いただきたいポイント①

第3章 第3節「リニア中間駅から始まる新たな地方創生」について

- 多様な対流による価値創造に向けて、特に留意すべき視点や、追記すべき取組は何か。

例えば、

※ 三大都市圏においても、中間駅周辺地域においても、知的対流拠点や産業クラスターの形成の必要性が指摘されているが、それぞれの特徴の違いを踏まえ、どのような方向性で発展していくことが期待されるか。

- 地域独自の豊かなライフスタイルの形成に向けて、特に留意すべき視点や、追記すべき取組は何か。

例えば、

※ 外国人やクリエイティブ人材にとって、大都市圏にはない魅力的なライフスタイルとは、どのようなものと考えられるか。

※ 「時間」と「場所」からの解放によって、例えば、男女ともに労働に参画しやすくなるなどの変化が期待されるが、その後押しに向けて、求められる取組は何か。

※ 大都市圏のシニア世代の社会参画として、「食と農」の重要性が指摘されているが、具体的にどのような関わり方が考えられるか。

- 中間駅を起点とした広域圏の形成に向けて、特に留意すべき視点や、追記すべき取組は何か。

例えば、

※ 高速道路ネットワークとの連結性の強化により、例えば、クルマや高速バスサービス等を中心とした総合的な中長距離交通の再構築が期待されるが、交通結節点として中間駅に求められる機能や、そこを起点とするモビリティサービスの構築のために必要な視点や取組は何か。

本日、特に議論いただきたいポイント②

第3章 第4節「スーパー・メガリージョンの形成がもたらす広域的な成長」について

- 第3章第1節「望まれる将来の姿」の実現に向け、高速交通ネットワークの整備以外に特に留意すべき視点や、追記すべき取組は何か。

例えば、

※ 沿線以外の中核・中核都市において、スーパー・メガリージョンとも対流しながら、相乗効果を発揮し、成長していくために必要な視点や取組は何か。

※ 新幹線、高速道路、地方空港等、全国に広がる既存の高速交通ネットワークを活用して、訪日外国人旅行者やビジネス利用者をはじめとする対流を全国に拡大させていくために必要な視点や取組は何か。

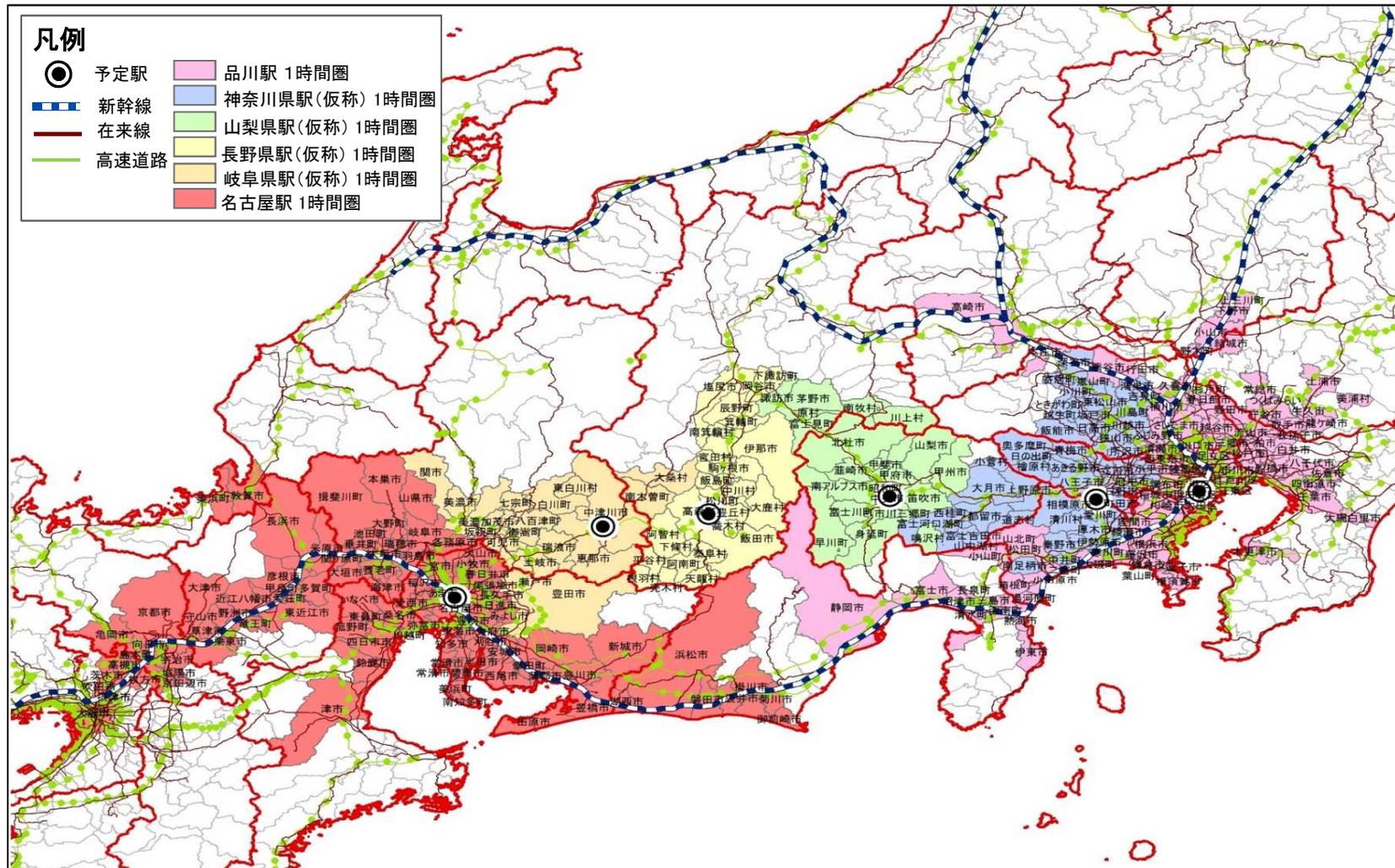
- リニア開業までの時間軸(東京・名古屋間開業/名古屋・大阪間開業)を踏まえつつ、特に強調すべき視点や、優先すべき取組は何か。

全体を通して

- 関係する各々の主体が、どのような役割を果たしていくべきか、また、役割を果たしていくための課題や、国による後押しが必要なこととして、特に強調すべき視点や取組は何か。

各駅からの1時間圏域(東京都・名古屋市間)

- 各駅からの1時間圏域は、高速交通ネットワークを通じて、県境を越えて広がっており、特に長野県は3駅にまたがっている。



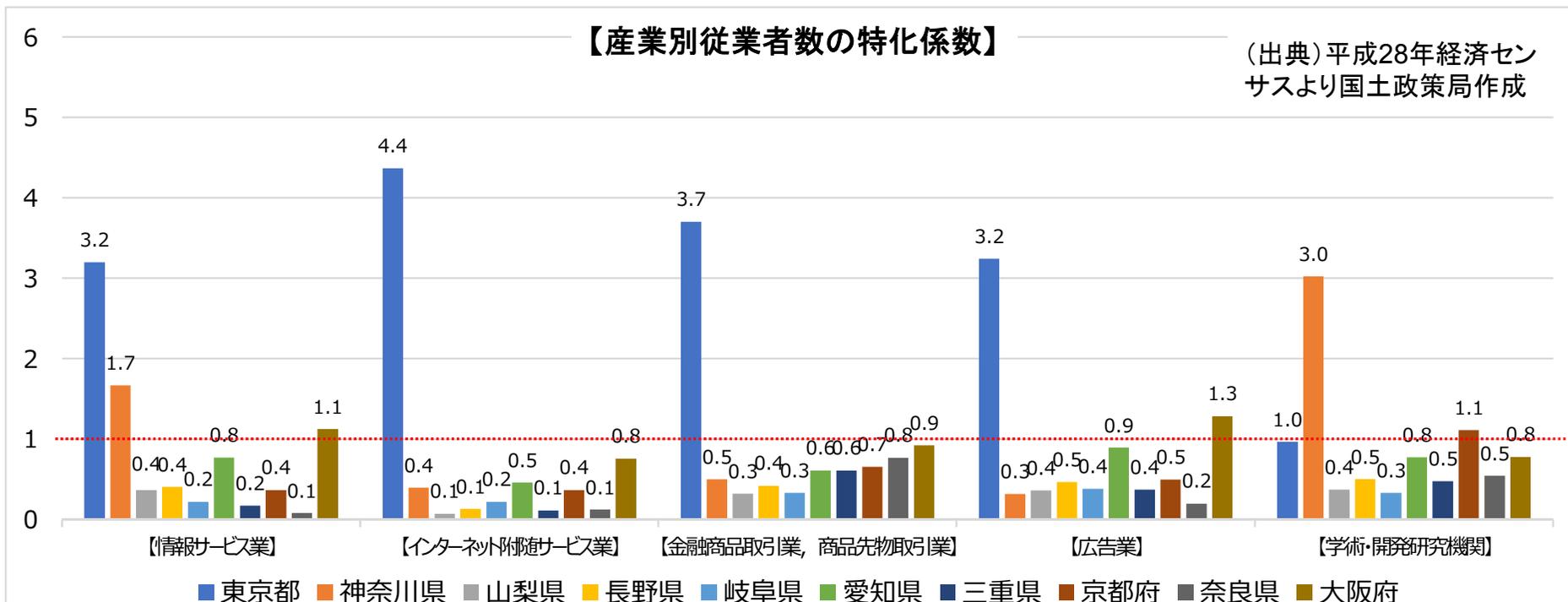
(参考) 1時間圏域算出の計算条件

- ・ 中間駅は最寄りの高速道路のICを起点とし、1時間以内の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時間以内であれば対象とする。
- ・ 品川駅・名古屋駅からの鉄道利用及び中間駅最寄りの高速道路のICから1時間以内の圏域は、いずれかの駅から近い区域の1時間圏域とする。

(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

特化係数(従業者数)による比較①

- 従業者数の特化係数を見ると、首都圏では、情報関連、金融業、メディア等が集積。
- 特に神奈川では、学術・開発研究の集積が卓越。



※「特化係数(従業者数) = (域内における当該産業の従業者数 ÷ 域内における全産業の従業者数) ÷ (全国の当該産業の従業者数 ÷ 全国の全産業の従業者数)」として算出。

【産業別従業者数(人)】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	545,183
2	神奈川県	109,512
3	大阪府	93,475
4	愛知県	54,559
14	京都府	7,923
16	長野県	7,134

【情報サービス業】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	74,618
2	大阪府	6,307
3	福岡県	4,602
4	愛知県	3,272
5	神奈川県	2,600
11	京都府	787

【インターネット付随サービス業】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	52,878
2	大阪府	6,436
3	愛知県	3,617
4	神奈川県	2,745
10	京都府	1,186
14	三重県	773

【金融商品取引業, 商品先物取引業】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	65,507
2	大阪府	12,665
3	愛知県	7,520
6	神奈川県	2,465
14	京都府	1,264
17	長野県	968

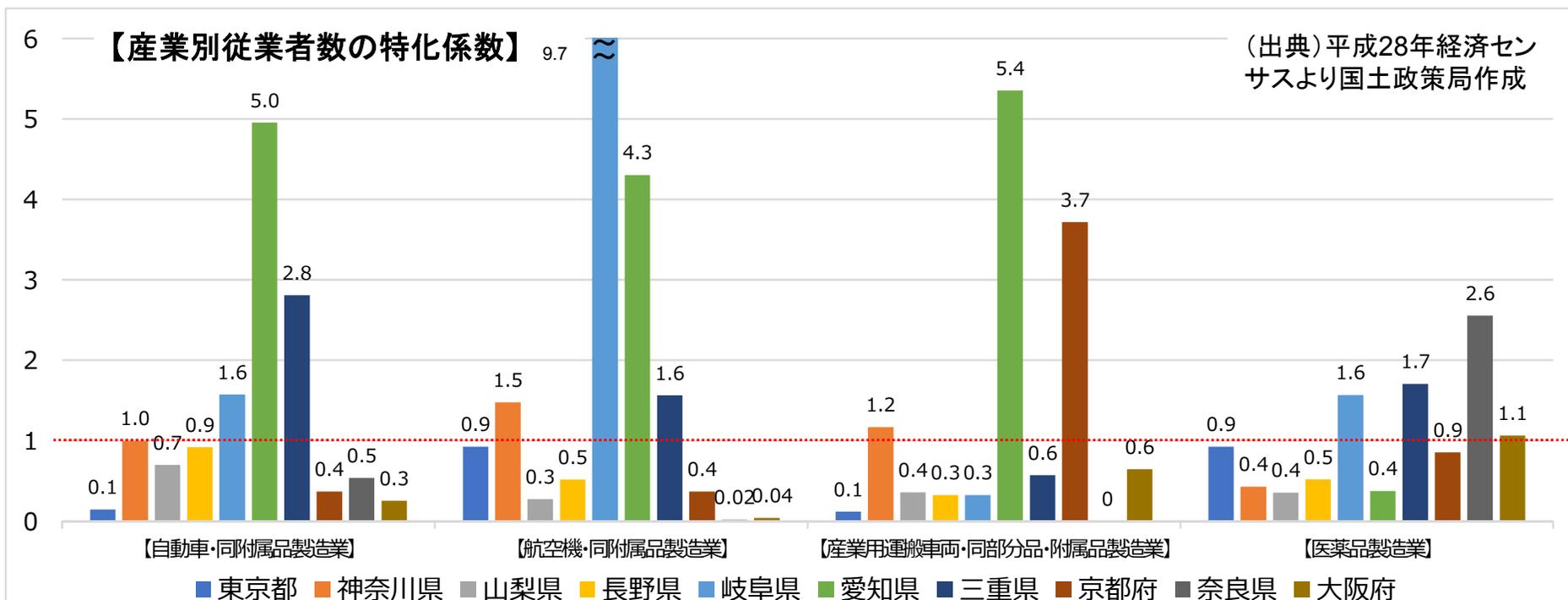
【広告業】

順位	都道府県	従業者数
1	神奈川県	48,113
2	東京都	39,949
3	茨城県	27,200
5	大阪府	15,704
7	愛知県	13,339
11	京都府	5,810

【学術・開発研究機関】

特化係数(従業者数)による比較②

- 中部圏では、自動車や航空機、産業用車両関連製造業、関西圏では、医薬品製造業が集積。



※「特化係数(従業者数) = (域内における当該産業の従業者数 ÷ 域内における全産業の従業者数) ÷ (全国の当該産業の従業者数 ÷ 全国の全産業の従業者数)」として算出。

【産業別従業者数(人)】

順位	都道府県	従業者数
1	愛知県	288,822
2	静岡県	89,519
3	神奈川県	53,713
7	三重県	34,938
11	東京都	20,445
12	大阪府	17,225

【自動車・同附属品製造業】

順位	都道府県	従業者数
1	愛知県	13,932
2	岐阜県	7,362
3	東京都	7,192
4	神奈川県	4,411
9	三重県	1,082
11	長野県	412

【航空機・同附属品製造業】

順位	都道府県	従業者数
1	愛知県	5,513
2	栃木県	1,229
3	京都府	1,162
4	神奈川県	1,112
7	大阪府	777
13	東京都	288

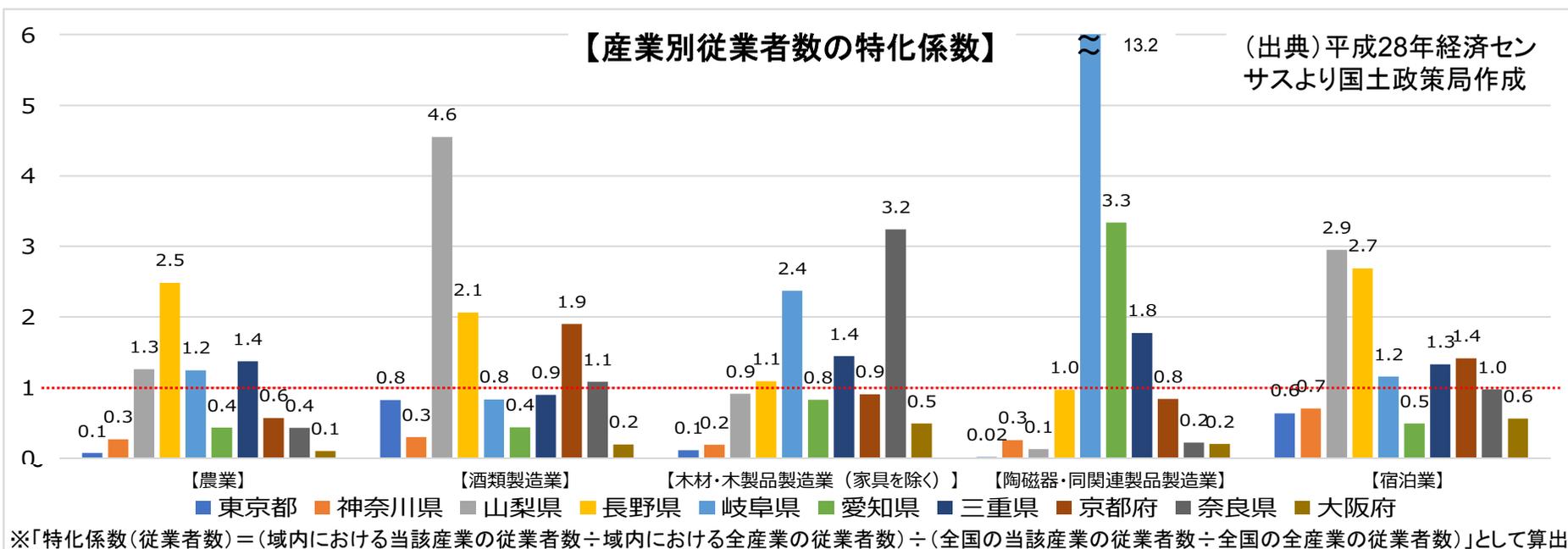
【産業用運搬車両・同部分品・附属品製造業】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	16,668
2	富山県	10,000
3	大阪府	9,390
11	神奈川県	2,979
13	愛知県	2,827
14	岐阜県	2,768

【医薬品製造業】

特化係数(従業員数)による比較③

- 一方、中間駅周辺地域等では、特に、山梨・長野の酒類製造業・宿泊業、奈良・岐阜の木材関連製造業、岐阜・愛知の陶磁器関連製造業が特徴的な産業。
- また、産業別従業員数を見ると、農業において、愛知は三大都市圏の中で最も高く、関係自治体の中でも長野に次いで多い。



【産業別従業員数(人)】

順位	都道府県	従業員数
1	北海道	30,711
2	新潟県	14,309
3	長野県	11,405
9	愛知県	8,018
24	岐阜県	5,427
25	三重県	5,424

【農業】

順位	都道府県	従業員数
1	東京都	5,905
2	兵庫県	3,046
3	鹿児島県	2,431
5	京都府	1,720
6	長野県	1,523
8	山梨県	1,325

【酒類製造業】

順位	都道府県	従業員数
1	北海道	8,251
2	愛知県	6,735
3	静岡県	5,959
5	大阪府	4,666
6	岐阜県	4,526
14	奈良県	3,048

【木材・木製品製造業(家具を除く)】

順位	都道府県	従業員数
1	愛知県	10,068
2	岐阜県	9,327
3	鹿児島県	4,569
9	三重県	1,144
10	京都府	770
11	長野県	728

【陶磁器・同関連製品製造業】

順位	都道府県	従業員数
1	東京都	68,642
2	北海道	39,878
3	静岡県	32,533
4	長野県	29,806
5	大阪府	29,447
6	神奈川県	29,024

【宿泊業】

高齢者の人口将来予測

- 2045年には、三大都市圏を中心に高齢人口(65歳以上)が増加。
- 三大都市圏の中でも特に首都圏が顕著。

【圏域別高齢人口の将来予測】

(万人)

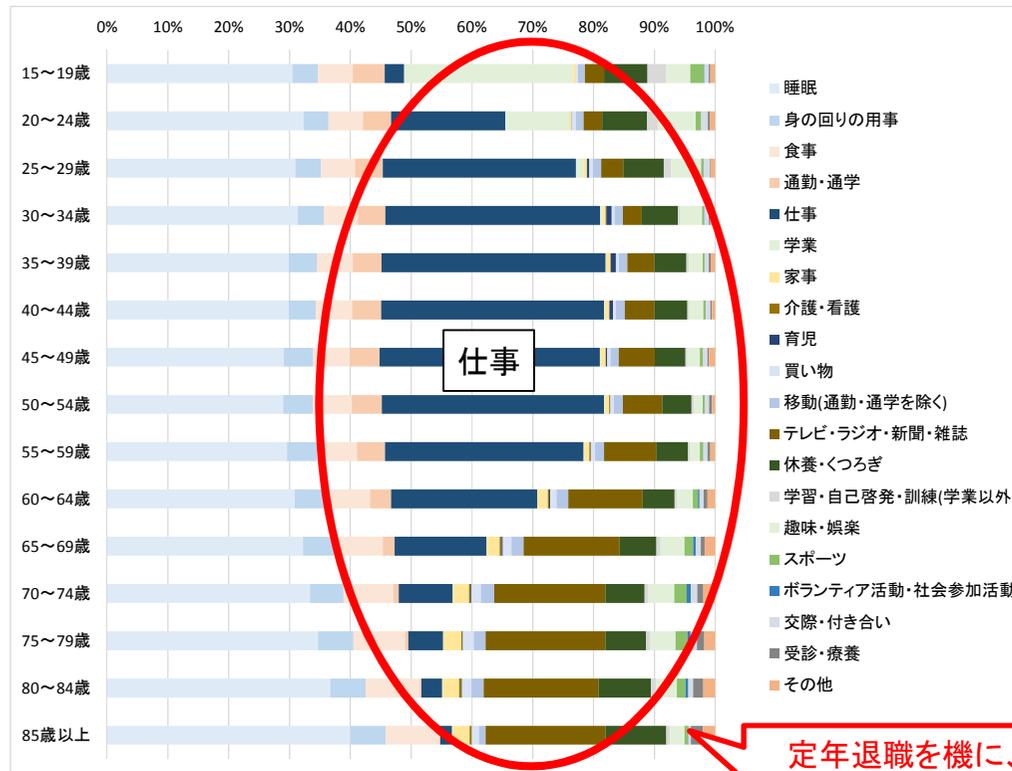


(出典) 総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来推計(平成30年推計)」、国土政策局推計値をもとに、同局作成

高齢者の活動状況

- 年齢階級別行動別平均生活時間を見ると、退職後にはテレビ等に費やす時間が年々増加し、70代には4時間を超え、40代前半の4倍程度に達する。
- 65歳以上の高齢者のうち、7割以上は地域における活動に従事していない。

【年齢階級別行動別平均生活時間(平日・男性)】

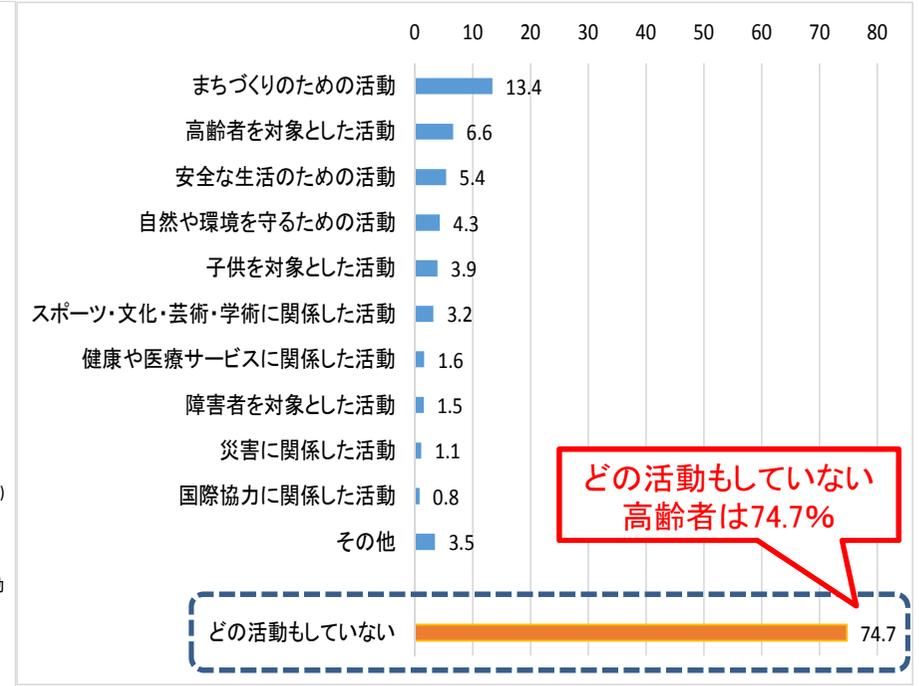


仕事

テレビ・休養等

定年退職を機に、仕事の時間が減少し、テレビ等の時間が増加

【65歳以上の自由時間における種類別活動】 (%)



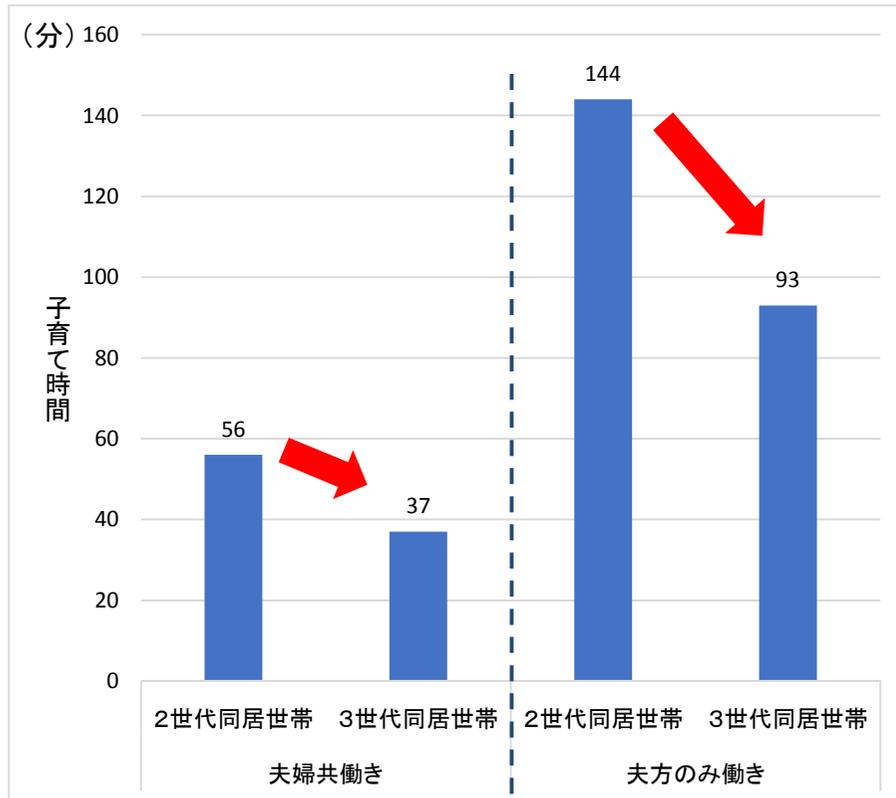
どの活動もしていない高齢者は74.7%

(出典) 「平成28年社会生活基本調査結果」(総務省統計局)、「ボランティア活動の種類別行動」をもとに、国土政策局作成

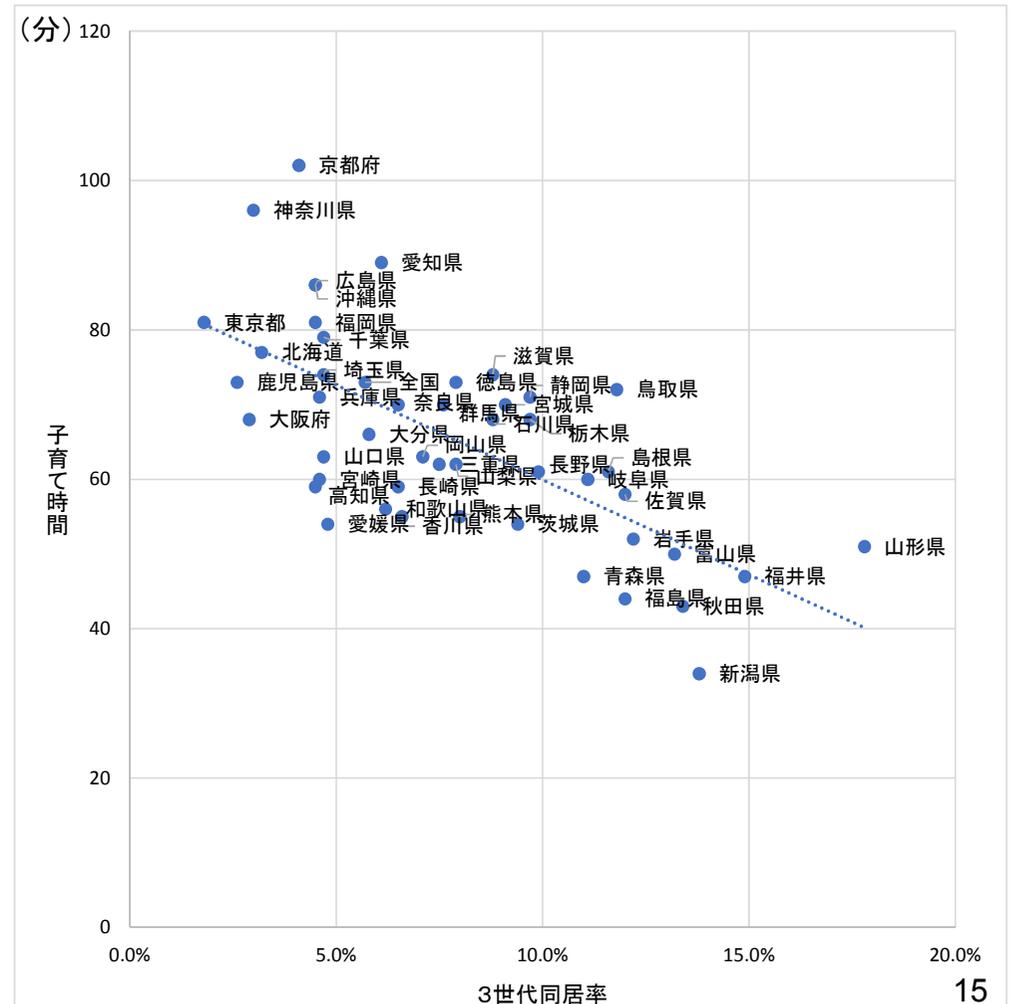
子育て世帯の活動状況

- 3世代同居の世帯の妻が子育てに要する時間は、夫婦共働き、夫のみ働く場合とも2世代同居よりも短い。
- 3世代同居率の高い都道府県では妻の子育て時間が相対的に短い傾向が見られる。

【家族構成別 妻の子育て時間(週全体総平均時間)】



【3世代同居率と妻の子育て時間】

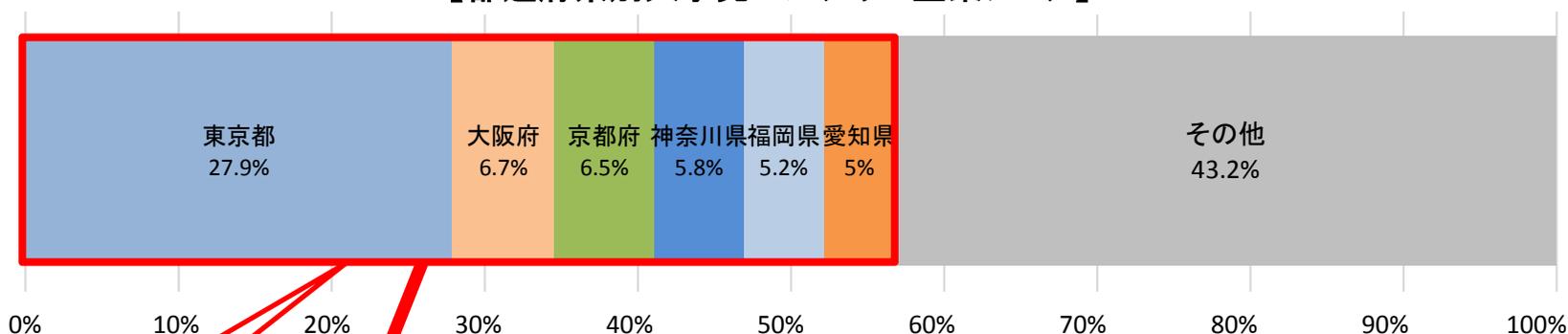


(出典) 社会生活基本調査H28 より国土政策局作成

大学発ベンチャー企業数

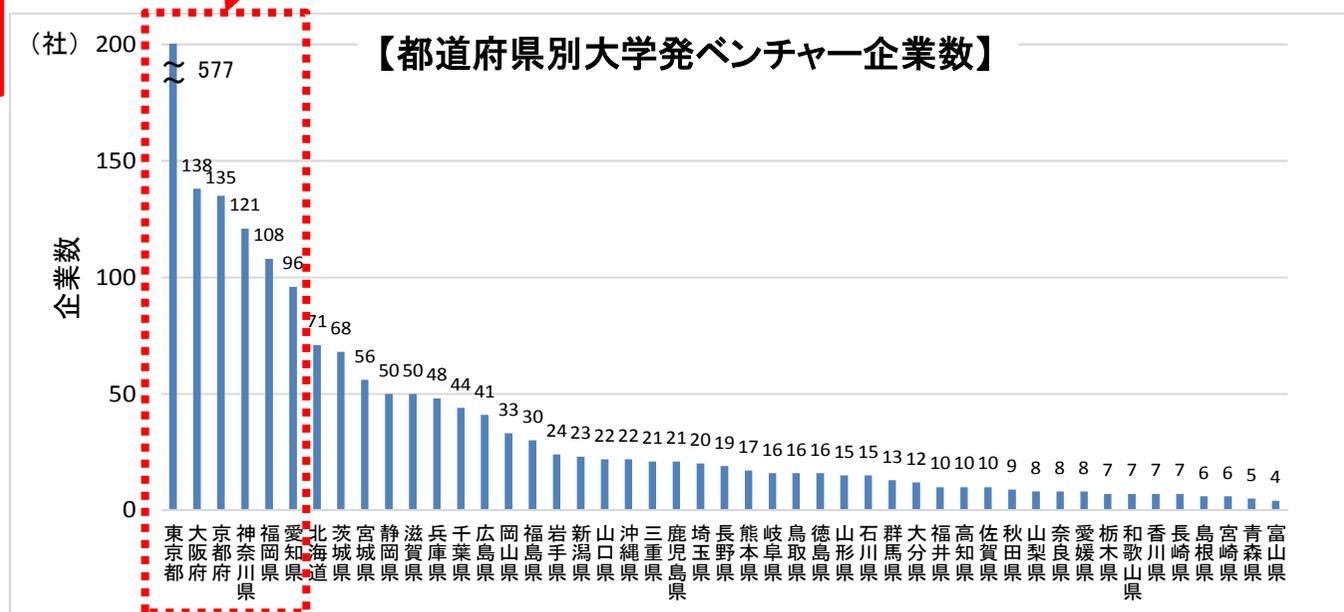
- 大学発ベンチャー企業は、東京への集積が突出しており、立地数上位地域（東京都、大阪府、京都府、神奈川県、福岡県、愛知県）で全国の過半を占める。
- 大学発ベンチャー企業は東京都への集積が突出。

【都道府県別大学発ベンチャー企業シェア】



上位地域で
全国の過半を
占める

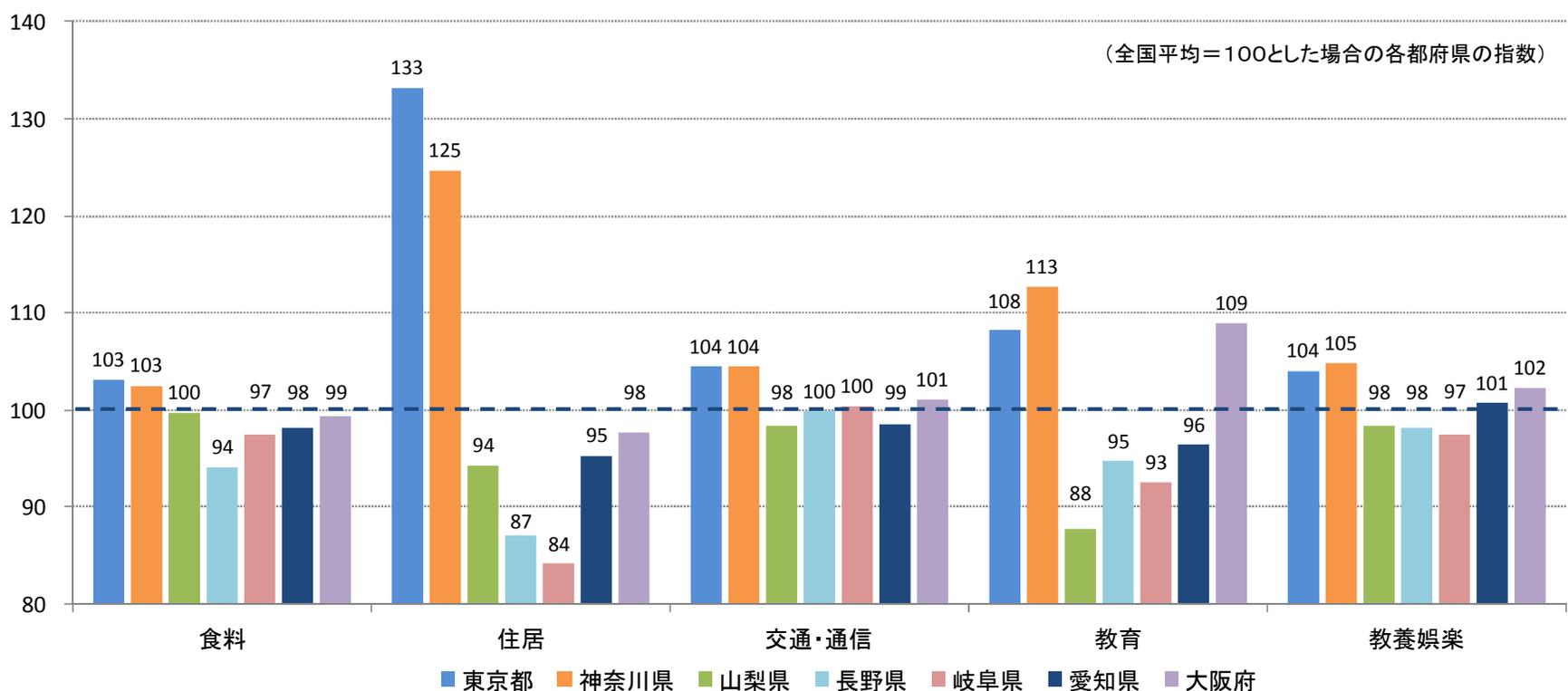
【都道府県別大学発ベンチャー企業数】



(出典)経済産業省「平成29年度大学発ベンチャー・研究シーズ実態等調査」より国土政策局作成

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

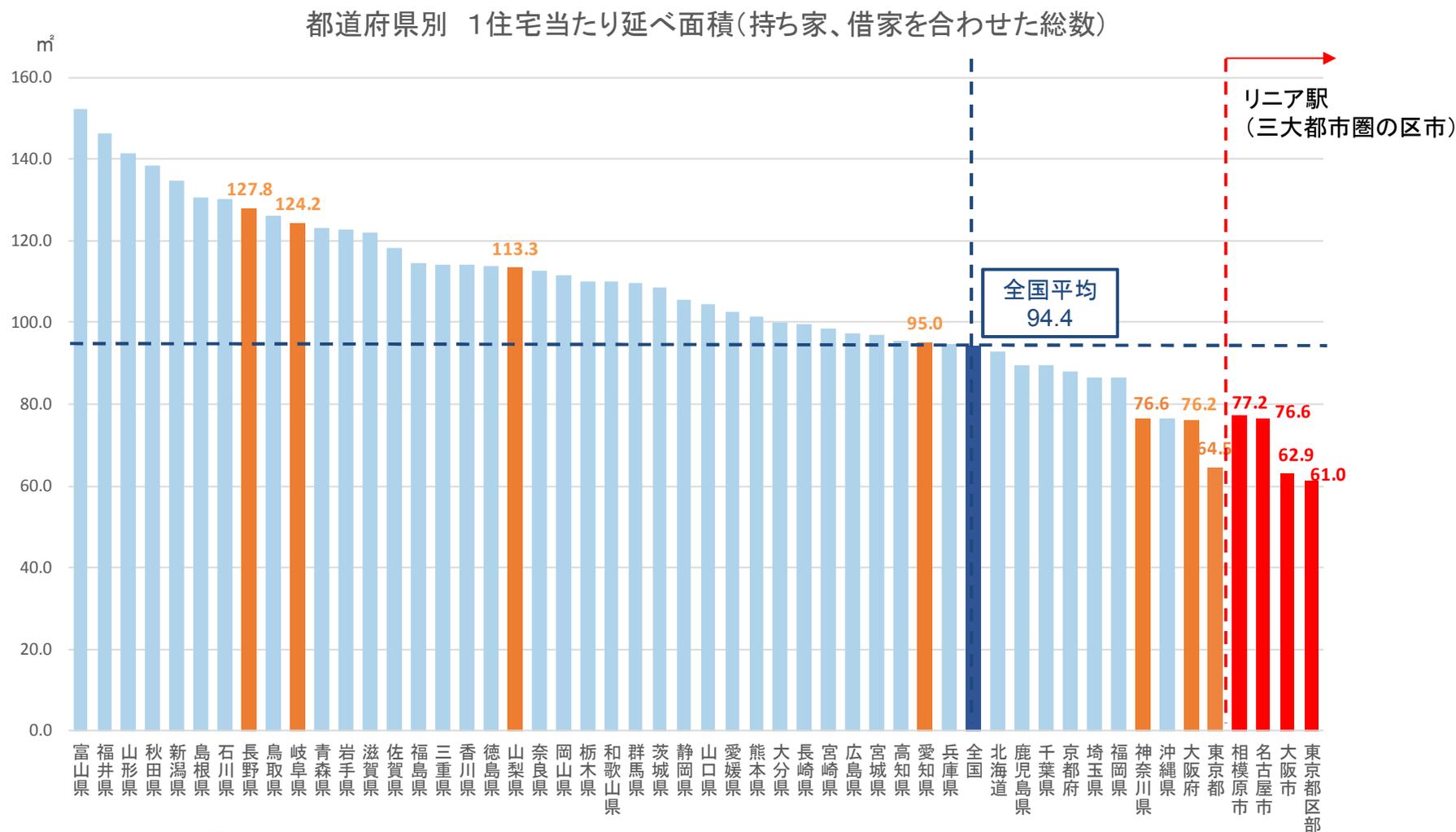
交通・通信 : 交通費、自動車等関係費、通信費

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、110m²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。

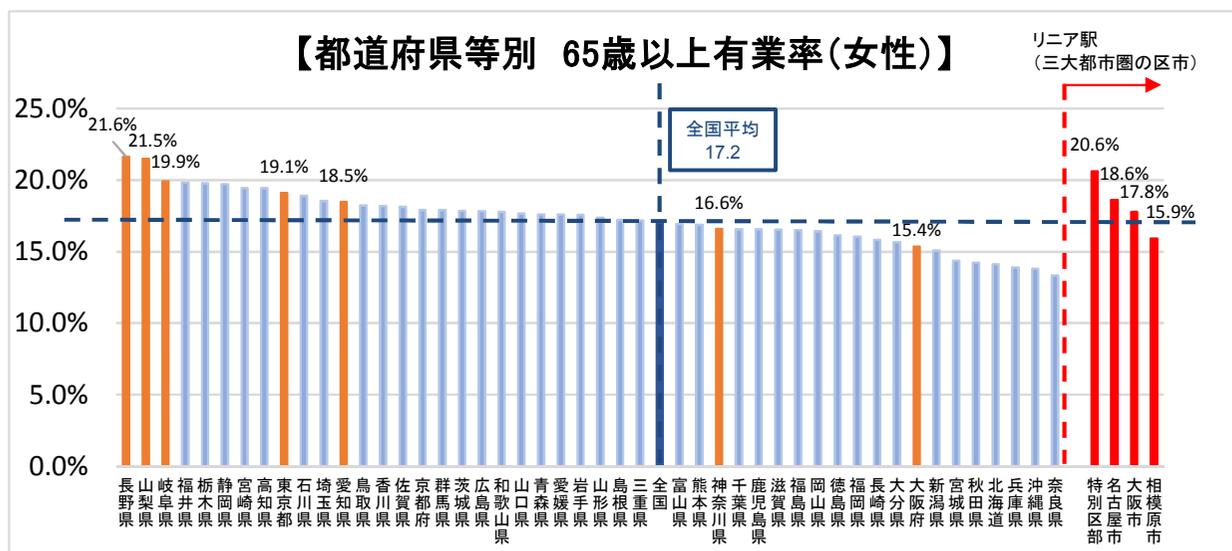
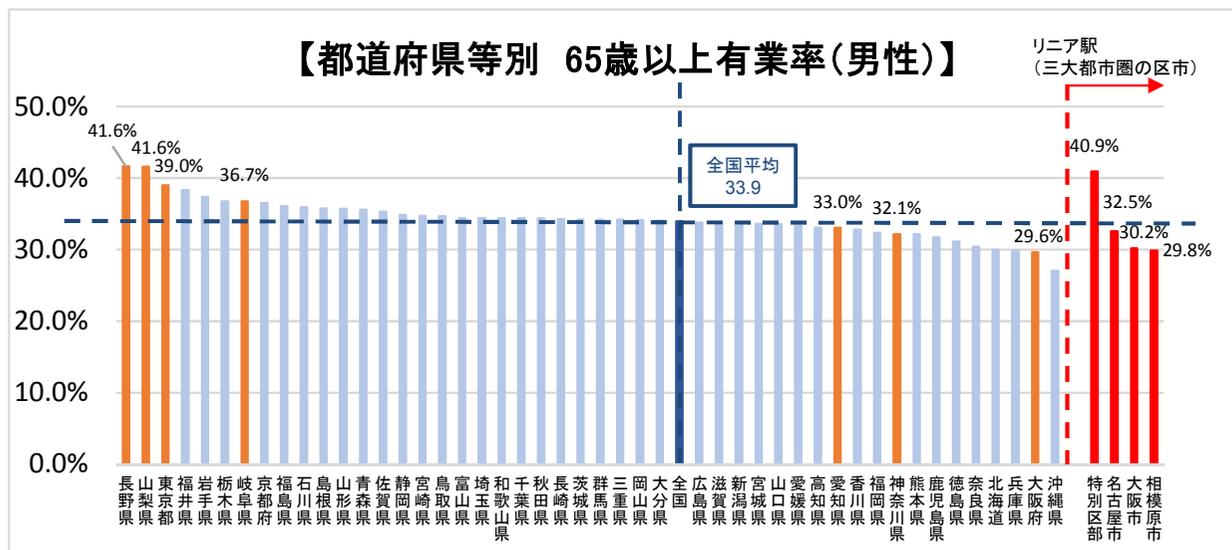


住宅には、一戸建て、長屋建、共同住宅、その他を含む。

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

地域別の有業率

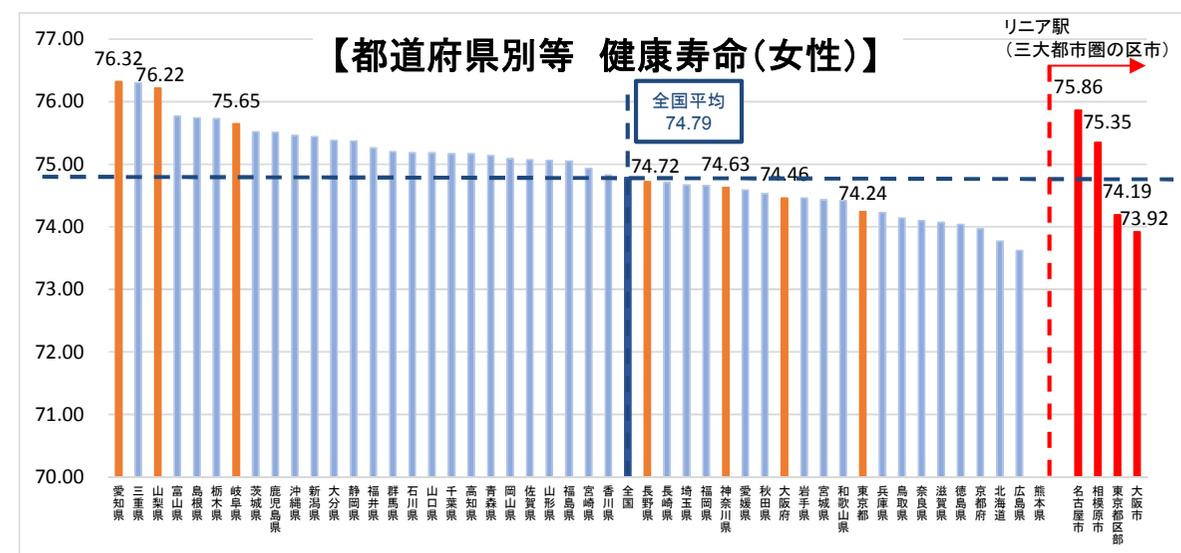
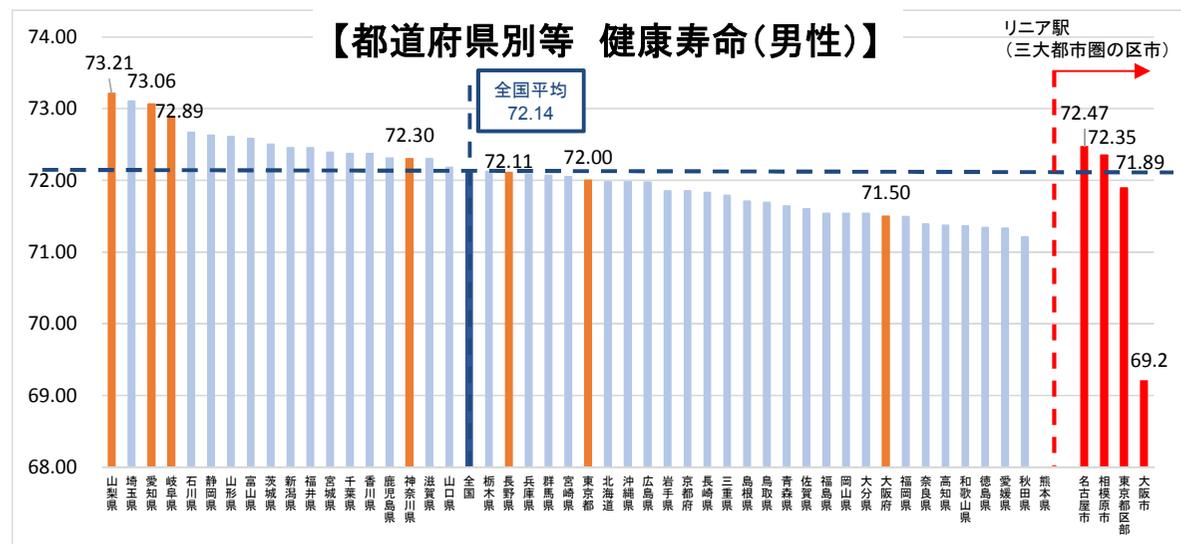
- 都道府県等別の65歳以上の有業率を見ると、リニア沿線自治体では、男女ともに、長野県、山梨県、岐阜県が高く、神奈川県及び相模原市は平均を下回る傾向にある。
- また、男女ともに、東京都は全国平均より高く、大阪府は全国平均を下回る。



(出典) 総務省
統計局「平成29
年就業構造基本
調査」より国土
政策局作成

地域別の健康寿命

- 都道府県別の健康寿命を見ると、男女ともに、愛知県、山梨県、岐阜県が高く、長野県、東京都、大阪府は全国平均を下回る傾向にある。
- 政令市では、男女ともに、名古屋市、相模原市が高く、大阪市は低い。



(出典)厚生労働科学研究「健康寿命及び地域格差の要因分析と健康増進対策の効果検証に関する研究(平成28～30年度)」浜松医科大学HPより国土政策局作成

※熊本地震により調査していないため熊本県はデータなし

参考資料

【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）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。

- ① 経済・産業や、人々の暮らしのスタイルや、価値観は、リニアの整備が進む中長期間に、どう変化する可能性があるのか。その変化において、人の移動に要する時間が短縮することの意味は何か。
- ② リニアの開業及びその他の高速交通ネットワークの整備によって、例えば、次の点にどのような可能性があるのか。
 - ・ 新たな価値創造、研究開発、生産方法、働き方、取引関係の拡大、人材の獲得や育成方法などにどのような変化を生じさせる可能性があるのか。
 - ・ 大都市部の高齢者の生きがいや、若者・中高年齢者の自己実現や観光・娯楽・癒しなどに対するニーズの増大等、暮らしの質の充実や、そのための新たなビジネスなどに、どのような可能性があるのか。
 - ・ 海外から人や投資を引きつける国際的な魅力の向上について、どのような可能性があるのか。
- ③ 新たな交通サービスや交通基盤、都市環境などにどのようなことが望まれるか。

※上記について、ゲストスピーカーの意見を伺う。

※尚、リニア開業の見通しは、東京-名古屋間が、2027年頃、東京-大阪間の開業が、2045年頃から最大8年間前倒しと想定されている。

上記に加えて、

リニアによって生じる時空間的な人口の増大や、産業の集積、知の対流の活発化等による経済効果について、可能な限り定量的な分析を行う。

検討会の論点

【論点2】 論点1において明らかにされるリニア等の整備効果を「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。

- ①企業、大学や研究機関等の交流・対流を促進し、イノベーションの創出につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。
- ②大都市部の高齢者の生きがいづくりなど、暮らしの質の向上に対するニーズに対応し、これを新たな価値創造やビジネスの拡大につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。（セカンドライフにおける新しい幸福を創出するにはどのようにすべきか。）
- ③地域の文化・伝統を引き出し、新たな価値創造につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。
- ④海外の人と投資を引き付ける魅力ある地域づくりにつなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。また、海外への情報発信、ニーズの把握はどうするべきか。

【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。

- ①三大都市圏の地域づくりで目指すべき基本的な方向はどう設定すべきか。
- ②中間駅を中心とする地域の地域づくりで目指すべき基本的な方向はどう設定すべきか。特に、プロモーションや地域ブランディングなどを進めていくためには、どのような要素に着目すべきか。
- ③リニアの効果を全国に拡大するための方策は何か。特に、インフラの質の向上、進化の基本的方向はどうあるべきか。