

スーパー・メガリージョン構想検討会（第20回）議事概要

- 1 日 時 平成31年4月15日（月）13:00～15:00
- 2 場 所 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂
- 3 出席委員 奥野顧問、家田座長、井口委員、加藤委員、小林委員、坂田委員、真田委員、寺島委員、中村委員、野本委員、藤原委員、森川委員、八木委員代理関西経済連合会神田理事

4 議事

(1) 開会

(2) 議事

ア 事務局より資料2「スーパー・メガリージョン構想 最終とりまとめ（案）」について説明が行われた。以下、主な質疑・意見。

- ・多様な意見をよくとりまとめていただき、非常に読みやすく書かれている。スーパー・メガリージョン（以下「SMR という」）構想は、50年、100年の国土政策のベースになるものだと思っている。タイトルに「人口減少にうちかつ」とあるが、人の出会いの増加と出生率の増加をもたらすような計画であってほしい。
- ・最初に現在直面しているパラダイムシフトのことに触れており、新しい時代の中でチャンスが到来しているということを述べているのは非常に重要なことである。中間駅周辺地域の記述について、今実施しようとしていることだけでなく、将来の経済社会のロードマップを見通すことは非常に困難な中で、新しく見えたチャンス・可能性について積極的に計画に取り入れていくべきだということ付記してはどうか。また、各論で自動運転について記載があるが、それが普及すれば、特に人口密度の低い地域で比較的低コストの現在とは違う交通手段ができるのではないかと思う。自動運転の普及については、国が既に進めていることでもあるため、もう少し書いてもいいのではないかと思う。
- ・3.3の中間駅の箇所、豊かな自然環境や観光ということがよく出てくるが、それらは農業によって生み出されているということが大きいのではないか。観光・食・風景等も一次産業がない限り成立しないものであるが、p26の「求められる取組」には、ほとんど産業のことしか書いておらず、環境をどう守っていくかということが書かれていないため、一次産業にも気を配っていくというようなことが一言でもあってはいいのではないか。また、タイトルに「人口減少にうちかつ」とあるが、人口減少そのものを解消するというわけではなく、ここでは人口減少の中で付加価値を出していくということだと理解している。一方、所々で人口規模についての記述があり、少しぶれているように思えるため、「人口減少にうちかつ」について意味づけをはっきりさせたほうが良いと思う。
- ・（岸計画官）SMR構想は時間的にも長い目で実現していかなければならないという意識の下で書いている。その中で、見えた新しいチャンスを積極的に取り入れていくということは「終わりに」に書いているが、最初にあった方がもっと読みやすいものになると思うので工夫したいと思う。また、「人口減少にうちかつ」については、人口減少の社会の中でも付加価値を生み出すということと人口が増えていくような局面もどこかに作っていきたいという気持ちもある。そういう点も理解してもらえようタイトルに合わせた記述になるよう工夫したい。
- ・p1の「SMR構想の議論と背景」というところの表現が残念である。タイトルに「人口減少にうちかつ」という強いメッセージや「時間と場所からの解放による新たな価値創造」というような魅力的なものがあるが、過去の計画の引用等が書かれているため、この構想を検討していく意思等をもっと盛り込んだ方が良いと思う。具体的には、「日本を取り巻く世界の環境変化（アジアの継続的成長、激化する都市間競争、産業構造の変化）に対し積極的に取り組み、日本の抱える社会問題を解決しつつ、引き続き経済発展と持続可能な社会づくりに資する国土政策が求められるため、検討していく必要がある」など意思を持って検討していくということ入れ込むべきではないか。人口規模では、中国、アメリカ、イ

ンド等には敵わないが、日本らしさとして、人口は減っているが実は強いというところを全編にわたって出していければ良いと思う。

- p 22 の最後の段落の「ゲートウェイ」という言葉について、違う言葉で表現したらどうか。また、「アジアの活力を取り込む」というのは、今の関西をそのまま表しているが、世界に出て行くことも考えなければならない。そのため、ここの表現を「アジアのダイナミズムと共進化する国際的ハブ都市機能のポテンシャルを活かしー。」としたらどうか。
- 2. 2 に「ビジネススタイル・ライフスタイルが時間と場所からの解放によって変わる」という考え方を打ち出しているため、中間駅と東京との間での生活コストのギャップが新しいライフスタイル及びビジネススタイルに大きなインパクトを与えていくというロジックがしっかり組み込まれている必要がある。その流れの中で、「個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の誕生」と「中間駅周辺から始まる新たな地方創生」ということだが、巨大経済圏の「誕生」ではなく、多様な意見を出して「創造」していかなければならない。また、「求められる取組」として、中間駅に対してもシンボリックで魅力あるプロジェクトを作ってもらいたいという思いを込めるべきではないか。もう一つは、IoT 時代をどこまでの確に捉えているかが鍵だと思う。我々は IT 革命というものを工業生産力モデルの優等生という枠組みでしか理解できなかったのではないか。ところが IT の動きはデータイズムに動き、ビックデータや AI という世界となった。近年のアメリカでは、バーチャル大学のようなものが出てきて、そのクオリティはものすごく高いものである。近い将来、卒業資格さえ要らないということになれば、なぜ大学に金を払っていくのだという話になりかねない。そういう意味で IT 革命は大事だという発想だけではなく、IoT 時代の緊張感を持っておくべきではないか。
- (岸計画官) 最初の導入箇所については、経緯だけではなく、考えを持ってこの検討会をスタートしているということを書きたい。「ゲートウェイ」の表現について事務局でも検討していたが海外にも出していくというような発想をもっと盛り込んで表現したいと思う。また、中間駅も含めて世界から選ばれる都市になるべきだという意見をたくさんいただいている。そのため、シンボリックなプロジェクトが大切であるというようなことを書いていきたい。IoT 時代については、将来はなかなか見通せないなどということしか書いていないため、もう少し書き込むようにしたい。
- 目次の前か後にエグゼクティブサマリーを入れるべきだと思う。また、IoT を使ってビジネスモデルそのものを生み出すというようなイノベーションがこの 20 年間世界では次々と生まれてきたが、日本は常に後発であった。そういうところから脱却しなければいけないということを p 18~19 に入れてはどうか。それを一番発揮するところは、三大都市圏だと思うので、p 19 の 3. 2. 1 の「三大都市圏の目指す方向性」の中で、「結ばれることだけで、一体的な巨大経済圏に変貌し、国際競争力を増強できる訳ではない。重要なのはー。」とあるが、新たな発想に基づく新しいイノベーションを生むような経済活動をやる中で、内なる国際化を三大都市圏は特に進めなければいけないということを述べるべきだと思う。内なる国際化についても一般名詞で使わず、「 」を付けて、「内なる国際化」と表現した方が、インパクトがあると思う。
- 要約版のようなものを作ってもらいたい。何のために検討するのか、もし、この構想ができたらどんなふうになるのかという物語が見えるようなものがあるといいのではないか。
- 新大阪や北陸新幹線の早期整備といったところについて、本文に着実な整備とあるが、政策面で後押しをお願いしたい。また、p 30 に「今後も継続して国土将来の姿を展望していくことが求められる」と述べられているが、これを今後どのように進めていっていただけるのか確認したい。
- SMR とは一体何か。私は、国土イノベーションなのではないかと思う。タイトルを、フィジカルな移動ストレスを解放して新たな価値創造の国土イノベーションを行うようなニュアンスにして、冒頭または p 9・10 に SMR とは何かという説明があると良いのではないかと思う。

- ・確かに SMR とは、というような表現が文章中出てこない。こういうものを SMR と認識し、以下のような検討を行ったという表現は要るかもしれない。また、新しいコンセプトについては今から出すのは議論不十分になってしまうので慎重になった方がいい。
- ・(岸計画官) SMR が主語になるような文をサマリーか第 1 章、あるいは両方に書いていきたいと思う。
- ・東京、名古屋、大阪がリニア中央新幹線（以下「リニアという」）によって時間・場所から解放され、三大都市相互で生産様式やライフスタイルを共有し、かつ巨大な文化発信力を擁することで、世界から才能や企業を集められるというのが本検討会のコアな流れだ。ところが、この最終とりまとめでは、こうしたことが十分に書かれていない。各大都市が背後に抱える圏域の面倒を見るといった旧来の考えを踏襲するのでは、本検討会の意味はない。例えば圏域的な発想で進められる道路計画ではその効果や意義は限定的であり、また財政の制約から概成するまでに長い時間がかかり、できた頃にはつなごうとした先の町は限界集落になっているということもあり得る。また民間は、リニア中間駅であろうと採算が合わなければ絶対に出てこない。長野県知事は、中間駅周辺の開発方式を東京都心の容積率と絡めることで民間のインセンティブに繋がれるという提案をされたが、そういう発想が大事だ。本検討会で描く国土計画的な物的配置計画も、それを実現させる戦略がなければ無責任である。それを「終わりに」に書いてほしい。その際、東京、名古屋、大阪の中心部の賃料が高くては、リニア効果は十分に発揮されないことにも言及すべきであろう。ここで 3 大都市の容積率制限を大幅に緩和すれば（あるいは撤廃すれば）確実に賃料は下がる。ただ現行制度では、容積率制限を大幅に緩和しても不動産関係諸税の多くは東京都など当該自治体に入ってしまうので、経済学的に正しいことでも政治的に地方の理解を得ることは難しくなる。そこで容積率大幅緩和によって増える分の不動産関係諸税は、これを国が吸い上げ、例えばリニア中間駅周辺開発など地方に配分する仕組みを作ってはどうか。それならば合意形成も可能となろう。こうしたリニア効果を十分に発現させるための様々な戦略について、最後の「終わりに」のところで是非書いてもらいたい。
- ・人口減少についてはある種の危機感が漂っているが、平成の 30 年間のある意味での安定化と安心化のようなものと同時に、体たらくのようなことに関する危機感をもう少し心底に置きながら書く必要があるのだと思う。その緊迫感の一つのあらわれとして、これは、議事録に残っていればいいが、「スピード感を持って着実に実施」とあるが、やはり、このリニアは、JR 東海がやりたいと言って始めたことではあるけれども、日本の危機感と関西へもつなぐということの重要性にも鑑みて、8 年前倒しのための財投までやることになった。国家としてなるべく早く実現するということが国是である。そのため、名古屋以西のルート、駅の位置を、事業者である JR 東海が、環境アセスの実施主体であるからというような、他人事のようなことを言っていてはだめで、それを一刻も早く決めて、しかも、そこには政策的な SMR をそのために考えているということを頭に入れながら決めて、そして、着々と準備をしていかなければいけない。そのスピード感が、少なくともこの文面だけでは、ほとんど漂ってこない。実際、名古屋までの各自治体は一生懸命やっているが、鉄道整備には、大体 10 年かかり、まちをプランニングして育成してというもっと長い。鉄道の建設に着手するのが、名古屋市・大阪市間は、もう少し後だとしても、それでも、まちづくりの施策、産業についての施策は、今から進めても全然早くはない。それも、先ほど申し上げたような危機感の中で考えれば、もっと、スピードアップしなければいけない

いと思う。

- ・ p 27 の 9 行目と 10 行目の間に「地方の魅力となる自然環境や食は一次産業が作り出していることを踏まえ、それらの産業を持続させることも重要である」という一文を入れてみてはどうかと思った。
- ・ 「終わりに」の下から 2 個目の段落「国としても積極的な取組を行っていくことが必要である」という記述について、具体性を持たせるために「取組に当たっては、地域行政の枠組みを越えて、広域に連携していく活動 P T などをつくって、積極的に対応していきたい」としたらどうか。このとおりではなくても、言いつ放しではなく、次につなげることをやっていく必要があるのではないかと思う。
- ・ (岸計画官) 取組について検討中であり、組織を越えて、広域的に連携することは非常に大事なことではあるが、どこまで具体的に書けるかどうかは検討させていただきたい。
- ・ p 24 の「中間駅周辺から始まる新たな地方創生」の中で地方圏の魅力が特に自然と相まった農や食といった伝統文化などとも相まって、特にインバウンド旅客の増加に伴って、そういう地方圏の魅力が極めて深く再認識されてきていることを付け加えても良いのではないか。
- ・ 国土イノベーションという言葉を使うか否かは別にして、それくらいのパラダイムの転換を目指しているということを語るべきではないか。新幹線時代とリニア時代の違いを明確にすべきである。新幹線は、工業生産力モデルを支えるシステムだった。三大都市圏の三大工業地帯をつなぐことを意識の底に置いて、日本は新幹線をつくった。今度、新たにパラダイムを変えるために、リニアがなぜ必要なのか。リニアが開業すればもっと便利になりますよという程度のものではなく、パラダイムを変えなければいけない。現実には、巻末資料の p 16 に、世界の企業の時価総額ランキングがあるが、平成元年に世界の企業のトップ 50 社のうち日本企業が 32 社だった。ところが、去年は 1 社だけになってしまっている。工業生産力モデルということで、自己陶醉している時代ではなくなったからである。だから、脱工業生産力モデルの時代を支える街道として、リニアというものに我々は強い問題意識を持っている。移動と交流を、そういう意味合いにおいて、新しい時代のパラダイムを変えなければいけないというニュアンスを出すべきである。
- ・ p 5 の「我が国が直面する状況の変化」の記述について、労働力のミスマッチについて書いてあるが、将来においてということではなくて、もう既にミスマッチは起こっており、それも大変シリアスであるというような、もう少し厳しい目で日本を批評するような書きぶりであっても良いのではないか。
- ・ p 8 について、課題がある中で、日本が持っている強みをどう認識をして、その強みをいかに活かせるかということを考える必要があるというような構成でいいと思う。記述にあたっては、1 つ目は、リニア自体をどう位置づけるかということで、「知識集約型の時代に不可欠なインフラ」だと言い切ってはどうか。新幹線とリニアの違いについては非常に時間価値が高い人が移動するようになり、付加価値の高い出会いが創出されるということではないかと思う。2 つ目は、飛行機との違いについて輸送量が多いということ。時間と場所から解放されて非常に濃密な、かつスピーディーな知識の結合などができるような機会ができると思う。A p p l e 本社は、製造部門は分散しているが、ソフトウェアの開発部門は、シリコンバレーの集中している。なぜなら、製造には時間をかけてもいいが、ソフトウェアの開発に時間をかけては競争に勝てないからであって、まさに新しいリニアの連結によって、先ほどの 2 つの違いによって、それが実現できるということではないか

と考えている。

- リニアそのものが観光資源であり、また、自動車の次に来る輸出産業のようなものと考えていると思うが、そういうことも強調してもいいのではないか。
- SMR は対流を引き起こす巨大な熱源としたいということが国土形成計画の基本的な考えであるが、私が思ったことは3つある。1つ目は、所得に関することで、所得の水準、格差の是正は経済学のなかでも人が移動すればそういうものも直ってくるということである。2つ目は、各地域、各都市の魅力であり、「人口減少にうちかつ」というタイトルそのものだと思う。3つ目は、人口増加、出生率の問題であり、人の出会いと出生率の増加といったようなことに、対流がどう結びついていくのか。特に SMR のような巨大な熱源をベースにした対流がどう結びついていくのか。それらをこの本文に書き込まなくても、実行に当たっては頭に入れておいていただきたい。
- (岸計画官) 危機感についての記述は、まだ足りないのかもしれない。世界から見て、日本の存在感がなくなってきているというようなことも書いているが、「課題と強み」というタイトルがある中で書いていないのは物足りないので、少し書き込みたいと思う。また、導入部やサマリーに SMR とはという根本的なことを書く必要があると思うので検討させていただきたい。

イ 最終とりまとめについては、本日の委員意見を踏まえ、事務局において修正を行い、座長の一任で決定する旨、委員より承諾を受けた後、閉会となった。

以 上