

スーパー・メガリージョン構想検討会最終とりまとめ 1/3

1 議論の背景<本文P 1>

第二次国土形成計画（全国計画）では、「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。」とされている。こうした背景を踏まえ、本構想では、リニア中央新幹線がもたらすインパクトについて整理するとともに、その効果を全国に拡大し最大化することを目的に検討を行うこととした。
 「スーパー・メガリージョン構想検討会」2017（H29）年9月設置

2 構想検討会の趣旨と論点<本文P 3～5>

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い。以下の論点について検討。

- 【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。
- 【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。
- 【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。

構想検討会 計20回開催（ゲストスピーカー・関係自治体・委員による発表、意見交換等）
 ※第3回：多摩川精機(株)萩本範文氏 第16回：長野県阿部守一知事・飯田市牧野光朗市長
 平成30年7月 中間とりまとめ
 令和元年5月 最終とりまとめ

最終とりまとめ

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コアとしつつ、その効果を全国に広く拡大させることを念頭において将来の姿を描き、その実現に向けて目指す方向性と求められる取組について整理した。

1 リニア中央新幹線がもたらすインパクト<本文P 11～15>

- (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
 - イノベーション創出による生産性向上が不可欠となっており、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の重要性が高まる
 - リニア開通により、交流機会が増加、交流時間が拡大し、新たなイノベーションを生み出す**
- (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
 - リニア開通による時間と場所からの解放が、暮らしに多様な選択肢をもたらす**
 - 男女問わず労働参画し、子育てとも両立しやすい環境
 - 高齢者の社会参画により、豊富な知恵や経験が様々な地域の価値創造に寄与
 - 二地域居住等、都市と地方にまたがる全く新しいビジネススタイル・ライフスタイルの誕生
- (3) 海外からの人や投資の積極的な呼び込み
 - リニア開通による三大都市圏の一体化によって、海外からの魅力を向上**
 - 高速交通ネットワークとリンクし、訪日外国人旅行者の地方への誘客を更に促進
- (4) 災害リスクへの対応
 - リニアと新幹線・高速道路ネットワークが有機的につながり、多重性、代替性を強化**
 - 東京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枢管理機能のバックアップ体制の整備に寄与する可能性

2 スーパー・メガリージョン構想の目指す方向性<本文 P 16~19>

(1)新たな価値を生み出すために

- 知的対流を創出・強化し、国内外の多様な対流を活発化
- 全国各地の個性を結びつけ、価値創造を図る

(2)持続可能な社会を形成するために

- 新たなビジネススタイル・ライフスタイルを見据え、様々な社会システムを転換
- 各地域の個性や多様性を重視する価値観の下で、地域の魅力を強化

(3)グローバルマーケットで羽ばたくために

- 国内マーケットだけでなく海外マーケットで評価される新たな産業・サービスを創出
- グローバル人材の育成に加え、国内制度や商慣行等の「内なる国際化」を推進

3 個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造<本文 P 19~24>

三大都市圏については、各都市圏が将来を見据えながら自らの個性を伸ばすことによって、魅力ある都市圏を形成するとともに、三大都市圏間の対流を活発化することによって、スーパー・メガリージョンの核となる“個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造”を目指す。

4 中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生<本文 P 24~27>

(1) 目指す方向性

- ◆ 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、三大都市圏とは異なる**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。
- ◆ 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、ICTを活用した多様な働き方やジョブ型雇用等の普及と相まって、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ことも期待**される。
- ◆ **Society5.0**が目指す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、革新的技術の集積と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世界に発信していくことが期待**される。

(2) 求められる取組

- ◆ 多様な対流による価値創造に向けては、**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、新世代の新たな産業へと発展させていく。
- ◆ 地域独自の豊かなライフスタイルの形成に向けては、**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していく。
- ◆ **地域内の人々の主体的取組と、地域外の人材の知見を融合**するような、多面的かつ密接な連携・協働が求められ、様々なアイデアを出し合うことで地域のシンボリックなプロジェクトを形成し、地域づくりを推進していくことが求められる。
- ◆ 多様な主体の参画の拡大に向けては、都市とは異なる地域本来の魅力を大切に**する価値観**をもち、その地域に関心や関与を深める人材とのネットワークを広げるアプローチ等により、**関係人口を拡大**させていくことが求められる。

5 スーパー・メガリージョン効果の広域的拡大<本文 P 28~29>

全国各地において、圏域を越えた人的ネットワークを形成し、対流の原動力となる個性を結び付けるとともに、リニア駅を核とした高速交通ネットワークを形成することによって“スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大”を目指す。

6 終わりに<本文 P 30>

- 引き続き、行政、経済界等、様々な主体がアイデアを出し合いながら連携・協力し、都市づくり・地域づくりへと反映していくことが求められる。
- 本構想で述べられているスーパー・メガリージョンの形成及びその効果の広域的拡大が、我が国の国土・地域構造に及ぼすインパクトの重大さを認識した上で、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。
- 今後も継続して国土の将来の姿を展望し、新しい時代の国土デザイン・地域デザインを描いていくことが求められる。

※ 各中間駅周辺地域の個性と展開されるべき地域政略<本文P25~26>

(1) 神奈川県駅（仮称）

神奈川県駅（仮称）は、相模原市の中心拠点の一つであり複数の鉄道在来線が結節する橋本駅周辺地区への整備が計画されている。同地区は、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）相模原ICから約5kmという立地にあり、圏央道を南北軸として、神奈川県県央・湘南地域及び東京都の一部にまたがる人口約280万人の規模を有する首都圏南西部圏域を形成している。当該圏域には多数の大学や研究機関等が集積しており、生活支援ロボットの実用化に向けた研究開発や多様な実証実験を促進する、さがみロボット産業特区の取組が進められるなど、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ているほか、圏央道と高速バス等を活用した広域交通ネットワークの拠点となり、広域的な物流ネットワークや観光ルートを形成していくことなどが期待される。こうしたポテンシャルを活かすため、リニア駅が設置される橋本駅周辺地区と在日米陸軍相模総合補給廠の一部返還地の利用が計画される相模原駅周辺地区を一体の広域交流拠点とするまちづくりが進められている。

(2) 山梨県駅（仮称）

山梨県駅（仮称）は、甲府駅から約7kmの甲府市南部への整備が計画されている。周辺は東西に走る中央自動車道とスマートICで直結することが計画されているほか、県西部を縦断し静岡県や長野県とを結ぶ中部横断自動車道、関越自動車道に連絡する西関東連絡道路を有機的に連結する新山梨環状道路の整備により、県内外とのアクセスが格段に向上する地域である。山梨県では、燃料電池関連企業の一層の集積をはじめ、大規模展示場・会議場やAI、IoTなど第四次産業革命関連企業の誘致、新たなビジネスチャンスを創出するスタートアップ企業の起業支援、医療機器産業の集積等の取組を進めることとしており、これまでの世界文化遺産の富士山等の豊かな自然や果樹農業、ワイナリー等を利用した多様なツーリズムのさらなる推進に加え、高度な交通ネットワークを活かした地域戦略の推進が期待される。また、恵まれた自然環境と大都市の利便性を享受する豊かで潤いのある生活や多様な働き方の実現等、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。

(3) 長野県駅（仮称）

長野県駅（仮称）は、飯田市の北部に位置し、飯田市街地から北東に約3kmの地点への整備が計画されている。中央自動車道へのスマートICの整備により、長野県の南の玄関口としての機能をもつほか、静岡県浜松市まで伸びる三遠南信自動車道の整備により、三遠南信地域にとっての北の玄関口として機能し、伊那谷さらには長野県全体への波及効果が期待される。飯田市では、全国の大学や研究者との連携会議（学輪IIDA）等を通じ、多様な人材が地域と連携してまちづくりに参画する知のネットワークづくりや、若者の地元定着のため、高校生に地域を愛し理解して地域に貢献する人材になってもらう取組（地域人教育）が進められており、こうした共創の場づくりが、地域における新たな価値創造に寄与している。また、航空宇宙産業分野をはじめ、地域産業の高度化・高付加価値化に向けた研究開発・イノベーションの拠点づくりが進んでおり、産業振興と人材育成の拠点（エス・バード）を整備し、他地域との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やナレッジ・リンクの一翼を担う、田園型学術研究都市（高付加価値都市圏）づくりに向けた取組が進められている。

(4) 岐阜県駅（仮称）

岐阜県駅（仮称）は、中津川市の中心市街地から西に約5km離れたJR中央線美乃坂本駅に隣接する地点への整備が計画されており、長野県木曾・松本地域、及び愛知県北東部も利用圏域となる。周辺では、中央自動車道から分岐し下呂市を経て郡上市の東海北陸自動車道までを結ぶ濃飛横断自動車道や、リニア駅と中心市街地を結ぶ東濃東部都市間連絡道路が計画されている。観光面では、東美濃地域や木曾地域の自然、歴史文化、産業等の地域資源を活かした広域観光振興の取組や、下呂温泉や飛騨高山への誘導等の取組が進められており、地域内の観光交流の活性化が期待される。産業面では、名古屋圏に近接する優位性から、これらの高速道路に近接するエリアを中心に、製造業の工場立地や本社機能移転に向けた取組が進められている。