

# 発表要旨



経済産業省

中石 齊孝 経済産業政策局審議官

### 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。

# 発表要旨

【2017年10月27日 第2回スーパー・メガリージョン構想検討会】



農林水産省  
大野 淳 大臣官房審議官

## 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。



### 株式会社日立製作所

中西 宏明 取締役会長兼代表執行役

### 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、競合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ない。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、最近で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。



多摩川精機株式会社

萩本 範文 代表取締役副会長

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きている。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ねばならない。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きている。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のが重要。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。沿線都市だからこそ、大都市の補完機能・移転機能を探るのではなく、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。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。



荒井 正吾 奈良県 知事

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・同質的発展ではなく、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発展が期待される。
- 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・調和的発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。



株式会社電通 電通若者研究部  
奈木 れい 研究員

### 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あると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。



日本ガイシ株式会社  
大島 卓 代表取締役社長

### 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。



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

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。



岡谷鋼機株式会社

岡谷 篤一 取締役社長

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、既にある程度のグ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。



### 株式会社みずほ銀行 牛窪 恭彦 産業調査部長

### 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)、豊かさと持続性(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。



### 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

#### 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と。
- 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ん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と。
- 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っており、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。



### Spiber株式会社

関山 和秀 取締役兼代表執行役

### 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と。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。



株式会社安川電機

津田 純嗣 代表取締役会長

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と比較して「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。



大和ハウス工業株式会社  
芳井 敬一 代表取締役社長

### 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り組むこと、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り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と。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グ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と。

# 発表要旨

【2018年3月22日 第9回スーパー・メガリージョン構想検討会】



株式会社フリープラス  
須田 健太郎 代表取締役社長

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。だが、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。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と。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をすることも有効であると考えられる。

# 発表要旨

【2018年4月25日 第10回スーパー・メガリージョン構想検討会】



アクセンチュア株式会社  
程 近智 相談役

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」に資するかどうかに依存している。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。



株式会社 京都銀行  
柏原 康夫 取締役相談役

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つつ、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。



東京商工会議所 野本 弘文 副会頭

### スーパー・メガリージョン形成に向けた期待

- 我が国の首都・東京でも2030年頃には人口減少となることが想定され、日本全体の発展のためにも、ポテンシャルを活かし、国際都市として「持続的な発展」をしていくことが求められる。東京圏を取り巻く課題として、総生産の低成長、高齢人口の急増、人口密度の突出、インフラや建物の老朽化等がある。また、首都直下型地震・大規模風水害に対する防災力向上は、「安心安全で持続可能な都市」にとって不可欠である。これらの課題に対応していくことが重要である。
- 経済界としては、スーパー・メガリージョンが我が国の経済成長力を高める大きな原動力となることを期待しており、各地域の「対流の活性化」が図られ、効果を日本全体に拡大していくことが必要と考える。そして、そのためには、文化、歴史、産業等あらゆる資源を活用し、人々が訪れたいと思う動機づくりが重要であり、国内外の人々に繰り返し訪れてもらう仕掛けを講じるとともに、各地域の魅力を世界に「情報発信」することが求められる。
- スーパー・メガリージョンの効果を最大限発揮するには、日本と世界、国内地域間の「多種多様の交流を生み出す拠点」の充実が不可欠であり、東京圏の強みである情報通信業、金融業、サービス業の産業集積を強化するとともに、多様な人材を引き寄せる「拠点」の整備が重要となる。そして、集積した企業や人がマーケティング、デザイン、販路開拓、資金調達を通じ、各地域の商品、サービスを生産者と共に磨き上げ、世界へ発信していくことが期待される。まさしく、地方創生と国際競争力向上を同時に実現する日本の新たな成長エンジンを創出することが重要である。
- 日本は、ロシア、中国、ASEAN諸国につながる扇の中心に位置しており、世界から人材や投資を呼び込むために、首都圏空港のハブ機能の強化が重要となる。加えて、リニア駅及び都心と空港とを結ぶ鉄道網の更なる強化や、国内空港とのハード・ソフト両面の連携、首都圏三環状道路や、京浜港の早期整備により、リニア開業を契機とした対流の活性化及び新たな働き方やライフスタイルを支える物流機能の強化が望まれる。また、将来的には、MaaSなど、シームレスなモビリティサービスにより、二次交通やラストワンマイルの確保が重要になると考えられる。
- スーパー・メガリージョンの形成は、当所の活動の2本柱である、「中小企業の再生による日本経済の再生」、「東京と地方がともに栄える真の地方創生」に大きく貢献するものと期待する。



### 相模原市 加山 俊夫 市長

## 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

- 相模原市は、東京都・神奈川県にまたがる首都圏南西部地域の中心に位置している。首都圏南西部地域の人口は約280万人と、大阪市や名古屋市を超える規模となる。また、当該地域内には、多数の大学や研究施設が立地し、高い技術を持つ中小企業も数多く集積しており、リニア中央新幹線と圏央道との結節点という地理的優位性を活かして、地域全体として発展していく可能性がある。
- 相模原市では、産業交流拠点、イノベーション拠点としての機能集積を推進しており、新たなビジネスを育てるインキュベーション施設「さがみはら産業創造センター」を有しているほか、航空、宇宙、医療をはじめとするリーディング産業を支援している。特にロボット分野では、「さがみはらロボット導入支援センター」による導入支援や人材育成を先進的に進めている。
- 他地域との連携には交通ネットワークが不可欠であり、リニアによる速達性と圏央道との結節性を活かし、高速バスを活用した広域観光周遊ルートの形成が期待される。地域の観光資源を磨きながら、周辺自治体と連携していくことで、人の交流や対流を促進していきたいと考えている。
- 相模原市には、ものづくり産業や都市機能が集積する市街地と、豊かな自然環境を有する中山間地という2つの特徴があり、それぞれの地域特性と交通ネットワークを活かした、新しいまちづくりを構想している。例えば、市街地と中山間地の間に位置する圏央道周辺に、加工・流通・製造機能を集積させることで、六次産業化と地域間交通の拠点とする取組を進めている。また、自然と共生するライフスタイル・ビジネススタイルを創出する都市にしていきたいと考えている。
- 首都圏南西部に集積する産業の支援機能として、情報発信や技術展示、商談等を行うことのできる場が必要であり、相模原市駅に隣接する相模総合補給廠の一部返還地のポテンシャルを活かしつつ、リニア駅周辺と一体的にまちづくりを進め、国際交流機能や産業交流機能、コンベンション機能、高速交通のハブ機能等を集約した新たな拠点を生み出していきたい。また、こうした拠点整備を一気呵成に行うため、既存の枠組みにとらわれない制度や規制緩和が求められる。



### 中津川市 青山 節児 市長

### リニアのまちづくり

- 中津川市では、2013年8月に、「リニアのまちづくりビジョン」を策定した。当ビジョンでは「リニアのホームタウン 水と緑の“なかつがわ”～日本の真ん中、訪ねてよし・住んでよしのまちづくり～」という理念を掲げている。
- 現在の中心市街地（JR中津川駅周辺）のエリアについては、「都市拠点」として多様な都市機能の集積を図るとともに交流の活性化、賑わいの創出を図る。リニア駅周辺のエリアについては、鉄道在来線との近接性を活かし、「清流の国ぎふ」を実感できる、コンパクトかつ交通結節点機能を重視したものとし、「広域交通拠点」として、広域につながる機能を充実する。具体的な基盤整備として、中央自動車道から下呂・郡山方面に伸びる濃飛横断自動車道や、都市間連絡道路の新設、スマートICの設置等、道路ネットワークの整備を推進している。
- 中津川市にとって、リニア開業は、三大都市圏との直結と劇的な時間短縮をもたらすものであり、広域連携による交流人口の拡大や、それに伴う観光や産業の振興、移住・定住の促進など、地域活性化に向けた千載一遇のチャンスととらえている。
- 「訪ねてよしのまちづくり」の推進では、地域資源として、中津川市北部にある四季の変化を彩る森林や渓谷、また、東西に流れる木曾川等の豊かな自然や、地歌舞伎・馬籠宿等、歴史文化を感じられる体験・滞在型観光を推進すると共に広域連携も促進する。さらに、中部総合車両基地は全国で唯一、工場機能を持つ基地として整備されるため、雇用機会の増大、従業員の移住・定住、関連企業の進出のほか、観光資源としての活用など、大きな効果を期待している。また、各拠点からの二次交通手段として、自動運転技術を視野に入れた検討も進める。
- 「住んでよしのまちづくり」の推進には、新しい産業分野の立地や人材の育成・確保を図るほか、大都市からの移住・定住環境の整備を進める。さらに、豊かな自然を後世に残す、環境にやさしい都市の検討を進める。
- 今後、「結ぶ、つなぐ」という役割を担う中津川市においては、リニア開業により形成されるスーパー・メガリージョンの一翼を担い、広域的な波及効果を生み出す岐阜県の新たな東の玄関口となるため、今後の取組を一つ一つ具現化し、目指すまちづくりを実現していきたいと考えている。



岐阜県 鈴木 修二 都市公園整備局長

### リニア開業を見据えた岐阜県の取組み

- リニア開業により、リニア駅のできる中津川市周辺地域及び新幹線駅(岐阜羽島駅)の周辺地域は東京から1時間の交通圏となる。また、岐阜県中央部に位置する下呂温泉に関しては、従来、東京から5時間以上かかっていたものが、約2時間でアクセスできるようになるなど、大幅な時間短縮が期待される。2時間圏内とは、現在の首都圏から伊豆や日光等の観光地へのアクセスと同程度である。
- 岐阜県では、2014年3月に、「リニア中央新幹線活用戦略」を策定した。本戦略では、重点施策として、観光振興・まちづくり、産業振興、基盤整備の3点を掲げている。
- 観光振興に関しては、「東美濃歴史街道」を核とし、東美濃エリア内の周遊滞在や下呂温泉や飛騨高山などの宿泊地への誘導に向けた取組を推進している。また、地歌舞伎による国際交流や、中山道・宿場を活用した体験プログラム等の取組に加え、地場産業の美濃焼ではオープンファクトリー等を実施している。
- 産業振興に関しては、東海環状自動車道と中央自動車道の沿線の「東濃クロスエリア」において企業誘致が進んでおり、リニア開業後を見据え、本社機能移転誘致の支援施策を推進している。こうした取組の効果をより高めるため、国土政策の観点からも、東京一極集中の是正を位置づけるとともに、本社機能の移転、あるいは移住・定住促進等に係る支援の充実など、施策による後押しを期待する。
- 基盤整備に関しては、リニア駅周辺整備やそれに合わせた区画整理、リニアの見える丘公園の整備等を推進している。また、リニア駅を中心とした東西軸、南北軸のアクセス向上に向けて、濃飛横断自動車道等の整備を進めている。
- リニア駅については、交流活動の拠点となるように機能性、デザイン、景観、地域らしさに配慮した整備が必要となるため、駅周辺施設整備との整合性なども踏まえ、地域の拠点にふさわしい駅となるよう事業者であるJR東海に働きかけていきたい。
- また、リニア駅からの2次交通や広域観光には、今後、本格的に着手していくことになるが、近隣の県や中間駅周辺地域とともに取組を進めていきたい。



名古屋市 松雄 俊憲 総務局企画調整監

### 世界に冠たる「NAGOYA」の実現に向けて

- 名古屋の強みとして、日本の中央(広域的な交流ネットワークの中心)であること、世界レベルのものづくり産業が集積していること、ゆとりがあり住みやすいまちであること、豊かな文化を有することなどがある。名古屋市におけるスーパー・メガリージョンの意義としては、リニアの大阪開業までの10年間は、東京・名古屋間の移動時間が名古屋・大阪間よりも短くなるということ、そして、名古屋駅を起点とした2時間交流圏人口が約6,000万人となり、品川・大阪起点の場合を抜き、全国最大となるということが挙げられる。
- 名古屋大都市圏としては、圏域内の多様な個性・ポテンシャルを最大限に活用し、世界における日本の相対的な立場を押し上げる役割を担う。その中で、名古屋市としては、「国内外の人を円滑につなぐハブ・呼び込むコア」、「ものづくりの中核として世界の成長の先導」、「東京圏の機能の補完、分散の受け皿」の役割を担う。これまでの、東京・大阪に次ぐ3番手から脱却し、スーパー・メガリージョンのセンターとしての役割を果たしたい。
- リニア時代の基本目標は、「国内外のヒト・モノ・カネ・情報の行き交う交流拠点都市の実現」と、「我が国の人流・物流を支える強くしなやかな都市の実現」であり、そのために必要な取組として、交通基盤、まちづくり、イノベーションの3点を掲げている。
- 交通基盤については、スーパーハブとしての名古屋駅の機能強化を進め、鉄道との乗換利便性や高速道路とのアクセス性の向上を図るとともに、ターミナルスクエア、象徴的な駅周辺空間の整備、防災機能の強化も進める。
- まちづくりについては、リニアの効果を名古屋駅から栄地区など、まち全体に拡大することが重要であり、賑わいのシンボルとして久屋大通公園の再生に着手するとともに、都心の各拠点をつなぐ新交通システムの導入を検討している。その他、ウォーターフロントの魅力向上や、アジア競技大会の開催を意識したまちづくりを進める。
- イノベーションについては、ものづくりのまちとして、新たなイノベーションの創出が非常に重要と考えており、産業界とも調整しながら、中心部へのイノベーション拠点の形成を目指している。また、現在、世界に向けたイノベーターを名古屋から1万人創出することを目標とする「NAGOYA BOOST 10000」の開催や、名古屋工業大学と連携したロボット・IoTセンターの開設等の取組も進めている。



愛知県 横井 篤史 政策企画局長

### 愛知県の取組について

- 愛知県は、リニア中央新幹線、東海道新幹線という2つの新幹線、東名・名神高速道路、中央自動車道、新東名・新名神高速道路という複数の高速道路が集まり、首都圏との間で重層的な交通ネットワークを有する我が国唯一の地域となる。中部国際空港や名古屋港などの充実した空港・港湾機能とあわせ、愛知県の立地優位性が一層高まると考えている。
- 2014年3月、「あいちビジョン2020」を策定し、2020年までに取り組むべき重点戦略を示した。めざすべき愛知の姿として①リニアを生かし世界の中で存在感を発揮する中京大都市圏、②日本の成長をリードする産業の革新・創造拠点、③安心安全で誰もが夢と希望を抱き活躍する社会の実現を掲げている。
- 名古屋から半径80～100km圏域については、名古屋を中心に社会的・経済的な結びつきが強く、一体性が強い産業集積を有するエリアであり、中京大都市圏と位置づけている。東京・名古屋間のリニア開業により、人口約5千万人規模の大交流圏の誕生が想定されるが、この大交流圏の西の拠点として、国内外から人・モノ・カネ・情報を呼び込み、リニアのインパクトを最大限に生かしていく必要がある。
- リニア開業に向けては、鉄道ネットワークの整備（名古屋駅のスーパーターミナル化、中部国際空港アクセスの向上、東海道新幹線駅の利活用の促進、名古屋駅からの40分交通圏の拡大）、広域道路ネットワークの整備（ミッシングリンク解消等）、航空ネットワークの充実、港湾の物流機能強化を進める。
- 産業革新・創造に向けては、次世代自動車・技術の普及促進、航空宇宙産業・ロボット産業の振興、企業立地・研究開発の支援等を推進する。また、歴史・伝統文化の発信、スポーツ大会の育成・招致や、中部国際空港における交流拠点性の向上、ジブリパークの整備等を進め、世界から人を惹きつける魅力を発信していく。
- 愛知県から見た国土政策上の重要課題としては、世界から人・モノ・カネ・情報を呼び込むための取組強化や、スーパー・メガリージョンが形成される中での東京一極集中の是正等がある。加えて、日本の中心に位置する愛知県における空港・港湾・道路ネットワーク等、リニアの効果を広域的に波及させる広域・国際交流基盤の整備や、愛知県の強みであるモノづくり産業と研究開発機能の更なる強化、イノベーションセンター化を推進することが日本の発展のためにも重要と考える。



### 神奈川県 浅羽 義里 副知事

## スーパー・メガリージョンの形成を 最大限活かすための都市づくりのあり方

- リニア駅が立地する県央・湘南地域は、都市と緑に囲まれたポテンシャルの高い地域である。当該地域の都市づくりにおいては、コンパクト＋ネットワークの観点から、交流と連携を支えるネットワーク型都市圏の形成を目指すとともに、地域の特色を活かした魅力ある地域づくりの観点から、持続可能な社会を支える環境と共生する都市圏の形成を目指す。
- ネットワーク型都市圏の形成に向けては、北のゲートとしてのリニア駅の活用を進めるとともに、南のゲートとして東海道新幹線新駅の誘致に取り組み、各地域拠点が有機的に連携するネットワーク型都市圏の形成を進める。
- この地域の特徴的な取組として、ロボット関連産業や研究機関・大学等の集積を活かし、「さがみロボット産業特区」として、生活支援ロボットの実用化を通じた地域の安全・安心の実現に取り組んでいる。この特区では、商品を世の中に送り出す「出口戦略」を重視するとともに、実証実験を全国公募するなど開かれた「場」の提供に取り組んでいる。第1期の取組みでは、全国に先駆けた公道での自動運転の実証実験や、火山活動対応ロボットの開発など、数多くの実証実験と商品化を実現した。平成30年度からの第2期では、人口減少や超高齢社会の到来による人手不足の深刻化等への対応などの分野にも取り組むとともに、ロボットとの共生を体験できるモデル空間「かながわロボタウン」の展開や、技術を持つ企業の掘り起こしや企業間交流など、県民や産業界にとってのメリットの「見える化」に取り組んでいる。
- 単にリニアが開通することだけをもって各地域が発展すると考えるのではなく、東京一極集中を是正する上でもそれぞれの地域が将来を見据え、しっかりとした方向性を持って地域づくりを進めていく必要がある。スーパー・メガリージョンの形成を最大限活かすための都市づくりのあり方として、「地域の特徴を活かし、その魅力を磨き、維持すること」と、「他の特徴ある中間駅などの地域との連携による相乗効果」が重要になる。
- 三大都市圏と中間駅周辺に加え、各地域の拠点が有機的に連携するコンパクト＋ネットワークの都市づくりが重要である。地域の特色を活かした魅力ある地域づくりが進み、各地域が有機的につながって対流するようになれば、各地域が、東京都心に集中しているヒト・モノの受け皿になることができる。持続可能で魅力的な地域に発展することが可能になると考えている。また、こうした地域の実現がSociety5.0の実現にも寄与するとも考えている。



### 山梨県 吉原 美幸 副知事

## リニアの時間短縮効果と山梨のポテンシャルを活かした新しい価値の創造に向けて

- リニア開業により、山梨県は東京都心から約25分圏内となり、リニア山梨県駅(仮称)を起点とした2時間圏域人口は4,646万人に増大する。また、リニア開業による世帯当たりの便益は、これまで空港も新幹線もなかった山梨県がトップとなる。山梨県から主要空港へのアクセスについては、現状では3時間以上を要するが、リニア開業により、成田空港まで約105分、中部国際空港まで85分と、大幅な時間短縮が期待される。
- 山梨県は、リニア開業の効果が最初に発現する場所である。自然環境と調和した自然景観の良さや、効率のよいエネルギーの利活用など、山梨らしさを最大限活かしながら、先導的な取組を実践することによって、環境との共生や新たなライフスタイルが展開される都市を目指す。また、国内外から人々が集まり、人的・経済的・文化的交流が行われるエリアとして情報発信することで、新たな交流が更なる交流を生むという好循環を繰り返しながら、リニア開業後も含め、将来にわたり持続的に成長していく都市を目指す。
- 全国初の高速道路と新幹線が直結する立地環境となることから、中央自動車道も活用して県内全域からのアクセスを向上し、豊かな自然環境の下、国内外から多くの人々が集う「世界に開かれた交流拠点」の形成を目指す。
- 定住促進と新たなライフスタイルの展開として、優れた交通アクセスや四季の豊かな自然環境などのポテンシャルと、時間短縮によって生じる時間価値や最新技術を活用したスマートシティなど、リニア開通に向けた新たな視点を掛け合わせて、大都市圏にない良好な住環境を提供することを目指したい。
- 新たな産業や機能の集積として、果樹栽培等の地場産業やクリーンエネルギーなどのポテンシャルを活かし、AI、IoTの進展等、データ駆動社会への対応を視野に入れながら、多様な企業・創業の活性化、燃料電池、医療機器等の事業を促進し、未来のものづくりをリードする戦略拠点の形成を目指す。
- 地域資源を活かした多様な観光の展開について、南アルプスや八ヶ岳といった地域の魅力に加え、富士北麓地域への新たな玄関口等としてリニアを活かすことなどにより、多様なツーリズムを推進したい。



甲府市 樋口 雄一 市長

### リニア中央新幹線の開業を迎える 甲府市の取り組み

- 2017年3月策定の「甲府市リニア活用基本構想」では、豊かな自然環境の保全、良好な住環境の創出、雇用拡大、人口減少及び少子高齢化への対応などの課題を抽出し、これに対する目標として、移住・定住の促進、産業振興の推進などを掲げ、各種まちづくりプロジェクトを進めている。
- リニア駅周辺は、南側に新山梨環状道路、北側にスマートICの設置が予定される中央自動車道、西側に中部横断自動車道が立地しており、リニア駅が交通結節点となる。これらの高規格道路等から圏央道や関越道及び新東名にスムーズにつながることから、この優位性を十分に活用したまちづくりを進めていきたいと考えている。
- 甲府市には5つの大学があり、その他にも未来のまちづくりのために必要な基盤が揃っている。また、リニア駅の周辺及び近郊は、優良な農地が広がっているが、都市づくりの面では開発の障壁になる恐れがあるため、特区のような位置づけが必要ではないかと考えている。
- 本市では、ヘルステック・アグリテック・次世代モビリティの3つを新産業・成長産業として位置付けている。ヘルステックについては、健康寿命がとて長く、高齢者の有業率が高い山梨県及び甲府市の特徴をいかしたい。アグリテックについては、駅周辺に広がる優良な農地があり、本市はとりわけナスの産地として長い歴史と栽培技術のノウハウを有しており、農業を身近に楽しめるまちづくりを目指したい。次世代モビリティについては、実証実験の場に適した中山間地や観光地があるほか、山梨県と山梨大学との共同により進めている水素・燃料電池分野における最先端技術の研究をいかし自然環境の保全と便利で安全安心なまちの創出を目指したい。
- 山梨に観光で訪れる方々の大半は、世界遺産の富士山をはじめ、富士五湖を訪れる。観光振興への取組としては、観光客のニーズを的確に掴み、ワイン醸造発祥の地としての特徴をいかしていきたい。
- こうした取組の推進によって、将来的には、甲府市がスーパー・メガリージョンの中で存在感を放ち、新産業及び成長産業を創出する中で、最先端技術と緑豊かな自然が共生する活力と魅力溢れるまちとなることを目指す。



### 長野県 阿部 守一 知事

#### 新たな知的対流拠点の形成に向けて －長野県の構想・取組－

- 日本の国土は、東西軸には強い一方で南北軸には弱く、その意味で、リニアには強い期待を寄せている。長野県では、2014年3月に「長野県リニア活用基本構想」を策定し、リニアの整備効果を広く県内に波及させ、長野県の発展につなげることを目指している。
- 上伊那・飯伊地域を伊那谷交流圏と位置付け、地域振興の指針となる「リニアバレー構想」を掲げており、リニア開業を契機に、大都市あるいは世界につながる地域にしたいと考えている。グローバルな知の集積と交流の拠点、そして豊かさを実感できる新たな暮らし方の実践の場、さらには美しい原風景や文化・国際交流を体験できる場にしていきたい。
- また、リニア3駅活用交流圏として、長野県駅(仮称)だけでなく、山梨県、岐阜県の中間駅と連携していくことが長野県にとって極めて重要となる。この3駅の活用を視野に入れて長野県の交通政策を考えていかなければいけない。長野県では、中央自動車道へのアクセス向上に向けたスマートIC等の関連道路の整備を進めている。
- スーパー・メガリージョン形成の骨格部分を国土政策に位置付け、大都市と地方の双方が発展する投資スキームを検討していくことが求められる。地域が発展するためには民間投資が必要だが、それを集めるのは簡単ではない。大都市と地方の両方に投資する企業に対してインセンティブを講じるなどの支援が必要ではないか。
- 中間駅周辺地域を、首都直下地震等の大災害時のバックアップとして、政府機関や企業の本社機能、研究機関のリスク分散先として考えてほしい。国に対しては、公共財、高速通信網をはじめとする高度なインフラ整備を期待する。
- 大都市の課題は、地方以上に高齢者が増えること。そうした課題に対し、地方も一緒に考えていきたい。例えば、リニアのヘビーユーザーへの運賃割引や高齢者の就農支援等を進めることで、中間駅周辺地域において、都市圏の高齢者層の社会参加を促すことができるのではないか。
- また、リニア駅を起点とした交通アクセスについて、「スーパーシティ構想」における自動運転の実施エリアとするなど、最先端技術活用の促進が求められる。



飯田市 牧野 光朗 市長

### リニア・三遠南信道時代を見据えて イノベーションが起こる地域社会創造を目指す

- 飯田市を含む飯田・下伊那地域の14市町村において、2010年、「リニア将来ビジョン」を策定した。リニア駅には、長野県にとっての南の玄関口としての機能に加え、三遠南信地域にとっての北の玄関口としての機能が期待される。飯田・下伊那地域としては、対外的には小さな世界都市、多機能高付加価値都市＝田園型の学術研究都市を目指したい。対内的には今まで培ってきたものをいかに守ってリニア時代に備えていくかが重要であり、産業界や市民といった多様な主体と一緒に取り組んでいく。
- リニアの東西軸に合わせて、南北軸の自動車道をしっかりと整備することが重要。東西軸と南北軸が揃うことで、地域のポテンシャルを最大限に活かすことができる。
- リニアに関連した社会資本整備として、産業振興と人材育成の拠点「エス・バード」がある。地元の産業界と力を合わせて、この拠点を中心とした産業振興を進めており、大学院の共同研究講座も拠点内で実施している。
- リニアが開通する頃の生活について地元の中高生に聞いているが、リニア開業後も飯田市に住み続け、リニアを利用して全国・世界に打って出るライフスタイルを希望する回答が増えてきた。これまではどうしても地域を離れざるを得なかった人が、地元で豊かな暮らしをおくりながらリニアで通勤・通学することができるようになると考えている。
- 産業がある程度集積している地域であっても、多くの若者が高校卒業後に一度地元を離れる。飯田市の場合は約7割で、その後、回帰して地元に着するのは4割程度である。このギャップがまさに人口減少、高齢化に拍車をかけている。これに歯止めをかけるため、7年前から地域人教育の取組を開始した。
- 地域人教育とは、地域を愛し理解して地域に貢献する人材を地域の方々と一緒に育んでいこうという考え方である。こうした取組により、地域に帰ってくる、あるいは地域を出ていかない人材をさらに増やしていきたい。こうした人材サイクルが構築できれば、地方創生が目指している多世代が地域に暮らす状況になると考えている。高校3年間で系統的な地域人教育のカリキュラムを展開し、地域の将来を担う人材をより多く創出することで人口流出の低下を図りたい。



(一社) 中部経済連合会 中村 昭彦 副会長

### SMR形成に向けた中部圏の課題と将来像

- 中部圏の生産年齢人口は、2050年には現在から3割減少するとされており、このまま経済活動が縮小すると中部5県のGDPは81兆円から56兆円まで減少する恐れがある。経済規模を維持するには飛躍的な生産性の向上が不可欠であるが、自動車産業に大きく依存している中部圏にとって、EV化、自動運転、シェアリングなどのモビリティの変化に対応しなければ競争力が低下することが懸念される。
- グローバルな都市間競争は激化の一途であり、思い切った改革と中長期的な構造変化を踏まえた地域競争力の強化が不可欠と考えている。その際、スーパー・メガリージョンによる対流・交流の創出を大きなチャンスと捉え、最大限活かしていく必要がある。中経連としては、「生産性の向上」と「ものづくりとデジタル技術の活用による産業の融合・進化」をキーワードに将来ビジョンを策定している。
- 中部圏にとっては、「域内広域での連携・つながり」と「グローバルを含めた圏域外とのつながり」の強化による持続的な発展の実現が必要であり、リニア開業にはそれに向けた触媒的な効果を期待する。中間駅が設置される飯田市、中津川市については、豊かな自然に憧れる人々の移住やテレワーク、二地域居住が進むことを期待している。
- 中部圏は、「ものづくり産業の集積」や「暮らしやすい環境」を強みとする一方、「産業構造の変化」や「グローバル化の進展」への対応には課題を残す。スーパー・メガリージョンの中心に位置する立地を活かし、海外を含めた域外とのつながりを強化し、人や投資を呼び込む魅力のある地域になる必要がある。
- こうした将来像の実現に向けて、中部圏の強みでもあるものづくり基盤を活かしながらデジタル技術分野の集積を図り、新世代の成長産業の創出を目指す。そのためには、ビジネスの素材の融合という観点から、イノベーション拠点の整備や、研究機関・教育機関の高度化、広域での産学連携を進める必要がある。
- また、製品化やビジネスモデルの構築に向け、都市や生活空間での実証実験を可能とする環境、特区の創設が求められる。そして、圧倒的なスピード化により新産業を創出し続けるイノベーションエコシステムを構築するため、交通ネットワークの整備、物流の機能強化、高速通信網の整備が不可欠であると考える。



関西経済連合会 八木 誠 副会長

### スーパーメガリージョン形成に向けて

- 我が国が持続的な経済成長を遂げるためには、三大都市圏がそれぞれの個性を発揮し、日本経済を牽引する複眼型国土構造を構築することが重要である。スーパー・メガリージョンで果たす関西圏の役割は、アジアを中心とした国内外の活力を取り込み、西日本各地とともに繁栄することだと認識しており、その実現に向けて「関西の魅力・個性の向上」、「交流を促進するインフラ整備」が必要と考える。
- 「関西の魅力・個性の向上」に向けては、1点目に、アジアの活力を取り込み、ビジネス目的の交流の活性化が求められる。関西圏では、アジア・ビジネス創出プラットフォームを立ち上げており、ビジネス環境、交流施設としての国際会議場の整備も必要と考えている。夢洲地区では交通網を整備し、MICE施設の誘致等を進めたい。
- 2点目に、イノベーションの創出が求められる。特に医療・ライフサイエンス分野の産学官の取組が開花しつつあり、新たなイノベーション拠点の開発が進められている。世界の課題を解決する先進地域となるため、これらの拠点を活性化していくことが必要であり、リニアを活用して、国内外の拠点との連携を構築していくことが重要と考えている。
- 3点目に、関西の魅力から新しい価値を創造し、発信していくことが求められる。蓄積された歴史・文化・豊かな自然等の魅力を最大限に活用し、新たな価値やライフスタイルを創出するとともに、関西ブランドとして発信することが必要である。今後、G20大阪サミットや、大阪・関西万博等の機会を活用していきたい。
- 「交流を促進するインフラ整備」に向けては、陸海空一体で整備していく必要がある。関西圏の3空港の機能向上に加え、中部圏、首都圏の空港と連携し、世界の空港に対抗する空港ネットワークを実現させたい。
- また、交通結節機能の強化として、新大阪駅の整備が重要となる。北陸新幹線等の早期整備により、地方創生回廊中央駅構想が実現されれば国内各都市、さらにはアジアとも結ばれる日本有数のネットワークハブとなる。また、西日本との交流を促進するため、現在の国土軸に加え、西日本国土軸、日本海国土軸、太平洋新国土軸を通じた広域的な連携強化が求められる。
- 以上の取組について、国・自治体・経済界が一体となって推進していくことが重要である。



国土交通省近畿地方整備局 伊丹 潔 副局長

### スーパー・メガリージョン効果の 広域的な波及について (西日本スーパー・メガリージョン勉強会)

- 勉強会のとりまとめには至っていないが、スーパー・メガリージョン形成効果を西日本全体へ波及させる取り組みに関して、これまで頂いた意見を5つの視点(①拠点整備、インフラ整備関連、②経済、産業関連、③観光関連、④ビジネス、ライフスタイル関連、⑤アジアとの交流)で整理してみた。

#### 【①拠点整備、インフラ整備関連】

- 地方創生回廊中央駅構想に基づき、新大阪駅が西日本の核になるよう、交通結節点やまちづくりの視点から検討が必要である。域内の交通インフラ整備や関西3空港の一体運用により、集客装置としての競争が向上する。また、バスターミナルや駐車場機能の充実は関西が西日本の玄関口となるために必要である。

#### 【②経済、産業関連】

- リニアを活かした、西日本地域への世界規模の企業の誘致が必要である。西日本には産業分野の交流があり、中国圏域の知的創造型産業の人材と近畿圏のライフサイエンス・生活支援ロボット産業の連携や、中国圏のモノづくり地域と近畿圏の大学集積地域との連携が考えられる。また、九州圏の電気電子、ロボット、環境、自動車産業の全国シェアの高さにも着目したい。

#### 【③観光関連】

- スーパー・メガリージョンにより、西日本と首都圏が一体化することで、関西国際空港に就航しない都市とのつながりが生まれる。首都圏を含めた出入国港間の周遊ルートや西日本の豊かな地域資源を活かした回遊・周遊観光の整備が必要である。

#### 【④ビジネス、ライフスタイル関連】

- 「田舎で暮らす」ことに価値を置く時代が来ている。自然豊かな地域にゆとりをもって居住し、スピーディーかつ世界基準のビジネスフィールドに挑戦できるライフスタイルを作る必要がある。

#### 【⑤アジアとの交流】

- アジアと西日本との間にある、地理的、歴史的そして経済的なつながりを活かして、アジアの成長を西日本に取り込む必要がある。



### 大阪府 新井 純 副知事

#### リニア中央新幹線開業を見据えた「新たな大阪」

－日本の成長をけん引する東西二極の一極（副首都）として世界で存在感を発揮する大阪を目指して－

- リニア中央新幹線及び北陸新幹線の開業は、東京・大阪間を三重化し、国土の強靱化に大きく寄与するとともに、大阪・関西のみならず我が国の経済成長を牽引していく役割を担うことが期待される。両新幹線の開業によるスーパー・メガリージョンの形成に期待している。
- 大阪の目指すべき姿として、「副首都」としての役割を担い、「首都機能をバックアップする大阪」を掲げている。スーパー・メガリージョンの西の核として大阪を醸成させていくとともに、「日本の成長エンジン」として、持続的に大きな発展を実現する。
- また、大阪府・大阪市で策定した「大阪の成長戦略」では、「価値創造（ハイエンド）都市」としての機能と「中継都市」としての機能の相乗効果により、世界で存在感を発揮する都市を目指している。
- スーパー・メガリージョン形成の効果を最大化するためには、核となる拠点として、新大阪・うめきた等の都市再生を進めるとともに、波及効果を拡散するため、都市魅力の向上、防災力の向上、交通網の充実（新大阪駅を中心とした新幹線ネットワークの形成、大阪・関西の道路・鉄道ネットワークの充実）が必要と考えている。
- 大阪のもつ、アジアとの近接性、ものづくり中小企業の集積、ライフサイエンス分野の大学・研究機関の集積等のポテンシャルを活かしつつ、2025年万博、IRの誘致などを起爆剤に、都市魅力を高めていきたい。
- 2025年の万博に向けては、万博のテーマを先取りした「いのち輝く未来社会」を目指すビジョンを策定しており、10歳若返りを目標とした取組みを推進する。また、万博を一過性のイベントとはせず、健康・医療の分野を中心に万博開催を通じてイノベーションを巻き起こしていきたい。
- また、IRの誘致については、世界に通じる一流のエンターテインメント施設、あるいはMICE機能を充実していきたい。さらに百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録に向けた取組も進めていきたい。



大阪市 田中 清剛 副市長

### 大阪市の取組み ～スーパー・メガリージョンを 見据えた大阪の都市再生～

- 大阪市の現状として、企業の転出超過等の課題がある一方、強みとしては、医薬品産業の集積があり、関西は全国シェアの4分の1を占めている。また、ここ5年間のインバウンド増加率を見ると、全国は約3.4倍増なのに対し、関西は約5.5倍増となっており、関西の経済を牽引していると言える。
- こうした強みを活かしつつ、リニア等の高速交通ネットワークの整備による効果を最大限引き出すことが重要である。大阪市としては、国内外の人・企業を引きつける都市を目指し、都市再生等の取組を推進することによって、新大阪駅周辺やうめきたを面で捉え、交通結節機能の強化と広域拠点化を図っていきたい。
- 都市再生緊急整備地域の候補地域に設定された新大阪駅周辺地域においては、産官学で構成された検討協議会を立ち上げ、20～30年先の将来を見据えた、まちづくり方針の骨格などの検討を進めている。リニア中央新幹線のもたらすインパクトや社会の変革、うめきた、中之島、臨海部等の大阪の都市再生との連携、グローバル化の進展や西日本との連携を基本に考えており、2019年度末にはとりまとめたい。
- 大阪の将来像について、2019年3月のおおさか東線の開業や、2023年のうめきたの新駅の開業により新大阪駅の広域拠点性が大いに向上すると考えている。
- 都心部では2020年代前半で中之島の未来医療国際拠点の開業、うめきた2期のまちびらきを予定している。臨海部での夢洲では2025年に大阪・関西万博が開催され、そのアクセスとして地下鉄中央線の延伸を検討している。
- 大阪のメインストリートである御堂筋では、将来のモール化に向けた第1ステップとして万博開催する2025年を目標に側道の歩行者空間化を進めていきたい。
- 大阪の目指すべき都市空間イメージは公民連携によるまちづくりを進め、企業、大学、研究機関等の交流・対流を促進し、イノベーション創出につなげ、海外の人と投資を引きつける魅力ある場所づくりを目指していきたい。



三重県 渡邊 信一郎 副知事

### SMR効果最大化へのチャレンジ ～希望がかない、選ばれる日本・三重～

- 三重県としては、三大都市圏と中間駅周辺地域の両方のポテンシャルを活かし、広域的、先進的、特徴的な取組を進めることで、国内外のヒト・モノ・カネ・情報の活発な対流を湧き起こし、スーパー・メガリージョン形成による効果を高めていきたい。
- 三大都市圏の一員としての視点では、三重県は、中部圏・関西圏のいずれにも属する地理的優位性から、世界最先端のものづくり機能・研究開発機能を伸ばし、優れた企業・人材・投資の集積に貢献していくことを目指す。グローバル企業の進出獲得に向け、中部・関西両圏域の港湾・空港からのアクセスを向上する高速道路の整備や、県によるワンストップ支援、働く人にとって質の高い生活環境づくり等の取組を推進している。
- 中間駅周辺地域としての視点では、三重県は、固有の地域資源(文化・伝統、歴史、自然等)を磨き上げ、国の掲げる訪日外国人旅行者6千万人の目標に貢献していくことを目指す。伊勢志摩サミットによって高まった知名度を活かし、「MIE, Once in Your Lifetime (一生に一度は訪れたい三重県)」のコンセプトを掲げ、欧米豪・富裕層をターゲットとしたゴルフツーリズムや、海女・忍者等の伝統文化の磨き上げを推進している。また、知的対流と地域の魅力を結び付け、既存産業から新たな産業・価値の創出に貢献していくことも目指す。「KUMINAOSHI」をキーワードに、知恵や知識、技術を組み合わせ・繋ぎ直し、既存価値を越え若者が躍動する新しい三重の産業の創出に取り組むとともに、東京大学との連携協定の締結や、同大学の全国初のサテライト拠点の設置(三重県四日市市)を活かし、今後地域課題に対処する学術研究や、その成果の社会実装等を通じ、世界をリードするまちとして、イノベーション創出のため知的交流を推進する。
- 三重県が三大都市圏の一員としても、中間駅周辺地域としてもスーパー・メガリージョンの効果を高めていくためには、国等との連携強化が必要であり、一日も早い全線開業に向けたJR東海の実務者担当者との検討や、三大都市圏をつなぐ新名神高速道路をはじめとした高速交通ネットワーク等の整備を推進する。
- このように、三重県としては、時代の潮流を読み魅力ある地域であり続けるよう努力を重ね、共通性を有する地域との連携等で「交流・対流」の一層の推進に寄与していく。国に対しては、固有の資源を活用した意欲ある地方の創意工夫を、強力に後押ししていくことを期待する。



### 奈良県 荒井 正吾 知事

## リニア中央新幹線「奈良市附近駅」を核とした地域振興

- 全国新幹線鉄道整備法では、新幹線網形成の国家的見地からの目的を「国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性に鑑み、国民経済の発展とともに国民生活領域の拡大、地域の振興に資すること」としている。新幹線の建設が進む今日において、リニア中央新幹線については、国土軸の二重系化、第一軸使用困難の場合のリダンダンシーの確保等の観点から、重要性が高まっている。リニア中央新幹線の建設にあたっては、民間資本の自主性・自律性を尊重するとともに、国及び地方公共団体による協力・支援を行うことが必要となる。
- リニア中央新幹線の高速便益の国土への均てんを図るためには、リダンダンシーの視点、鉄道に加え他モードの高速交通インフラ（高速道路、空港）との結節性の確保、国際空港との結節性の確保、地域発展を支えるリニア駅周辺地区と域内交通体系の整備、都市と地方の共生を図る視点、都市間、都市—地方間、地方間交流によるグローバル人材の育成が重要となる。
- 奈良県としては、奈良市附近駅の整備、大規模広域防災拠点の整備、奈良市附近駅と関西国際空港とのアクセス向上、高速道路との結節性向上による紀伊半島の移動性向上、在来鉄道との結節性向上による県内・近隣地域との移動円滑化、リニア沿線の森林機能の多様化、新大阪駅におけるリニア中央新幹線と山陰・四国方面との接続等に向けた構想が必要と考える。
- リニア中央新幹線を活用した、奈良県における今後の国土形成の方向性としては、「田園都市国家構想」のように、田園と都市の活発で安定した交流が望ましい。グローバル化やデジタル化とリニア中央新幹線が共生する道として、高速交通体系の整備により、グローバル化時代の高度な人材が地方を訪れることで、グローバル化時代で地域が生き抜く力を与えてくれることを期待する。また、デジタル化の急速な進展に伴い、雇用と職業の分離等についても思いをめぐらせ、リニア中央新幹線との共生関係を探求する必要がある。
- 地域にはそれぞれの独自の地勢、歴史があり、そうした地域の独自資源を大切に、地域振興の元手にすべきである。高速交通機能向上を活用した地域振興には地域の自立的自助努力が不可欠である。そして、国主導で地域が従う発展形態から、地域独自の発展の努力を国が束ね、育む発展形態へと変化していくことを期待する。

# 発表要旨

【2019年1月18日 第17回スーパー・メガリージョン構想検討会】



京都府 西脇 隆俊 知事

リニア開業により「世界のハブ・京都」へ

- スーパー・メガリージョン形成により京都が目指す姿として、「①国土の双眼構造の構築」及び「②けいはんな学研都市・京都から世界へ広がるイノベーション」の2点を掲げる。
- 国土の双眼構造の構築によって、東京一極集中の是正による国際競争力の向上や、自然災害等、有事の際の首都圏機能の継続に寄与することが期待される。京都では、2016年に文化庁の移転が決定し、移転準備と機能強化が着実に進捗している。
- 京都の強み、ブランド力の源泉は文化であり、文化庁の京都移転を契機に、京都のブランド力にさらに磨きをかけていく。「政治・経済首都」と「文化首都」の双眼構造を構築し、双方の交流によって、経済・文化両面から日本創生を目指す。また、京都に対しては、国際会議の開催要望が多数寄せられており、文化首都としてMICE機能の強化を進めていきたい。
- けいはんな学研都市は、京都・大阪・奈良の3府県にまたがるサイエンスシティであり、立地施設数、就業者数ともに年々増加している。世界最先端のスマートシティづくりに向けて、AI、IoT等次世代技術の活用や、住民参加型の次世代エネルギー実証実験を推進することにより、超快適スマート社会のモデル都市の構築を目指す。
- また、京都には、iPS細胞研究所や理化学研究所等、世界を視野に入れた多様な研究施設が集積しており、イノベーション創発のポテンシャルが高いと考えている。産学連携・共同開発プロジェクトの推進等により、日本トップレベルのオープンイノベーション拠点の形成を目指す。
- 今後に向けては、新名神高速道路の全線開通等の高速交通ネットワークの整備により、けいはんな学研都市や京都の存在感が一層向上していくことを期待している。スーパー・メガリージョンの形成を契機に、けいはんな学研都市を中心とした交流圏域をさらに拡大し、けいはんな学研都市・京都から、関西、全国、全世界へとイノベーションを発信していきたい。



### 東京都 中島 高志 都市整備局理事

#### 東京都の取り組みについて ～品川駅・田町駅周辺地域のまちづくり～

- 東京都では、2017年9月に「都市づくりのグランドデザイン」を策定。重点戦略のひとつとして、「持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点の形成」を掲げており、世界をリードする国際ビジネス交流都市の持続を目指す。具体的には、①都市再生や開発等により、複数の国際ビジネス拠点を整備し、持続的な経済成長を牽引すること、②道路・駅・まちが一体となった都市基盤など質の高いインフラで高密な都市活動を支えること、③起業家や外国人が魅力を感じるビジネス・滞在環境を生み出すことに取り組む。
- 品川については、国際ビジネス・交流拠点の一つとして位置付けており、東海道新幹線、リニア中央新幹線等による広域交通の利便性の高さや、国際化が進む羽田空港との近接性の高さ、東京都心部の中でも中枢広域拠点域の中心に位置するといった特徴がある。
- 2014年9月には、「品川駅・田町駅周辺 まちづくりガイドライン」を策定し、目指すべき将来像として「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」を掲げた。空港直結のリニア駅整備効果を、国内各地方、首都圏各都市、都内各地区へ波及させるため、交通結節機能を強化するとともに、鉄道車両基地跡地開発など、官民連携で計画的なまちづくりを進める。
- 具体的な駅周辺開発としては、自由通路の整備により東西分断の解消を図るとともに、東西をつなぐ幹線道路として環状第4号線を整備する。加えて、連続立体交差化事業等と合わせ、西口地区の駅前広場を拡充するとともに、北口にも駅前広場を新設し、高速バス等の広域交通結節機能を強化する。また、次世代モビリティによる近距離のアクセス改善、地下鉄南北線との接続なども計画している。
- また、まちづくりとしては、西口地区を国際業務・MICE機能の拠点とし、外国人も含めた国際交流、ビジネス交流を促進する。また、芝浦水再生センター地区では、下水道施設の更新に合わせ、施設の上部利用によるまちづくりを実施し、次代を担う環境の形成を目指す。
- これらの推進にあたっては「品川駅周辺まちづくり協議会」を組織し、関係者間のスケジュール調整を行っている。まずは、2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでの新駅開業を目標とし、2027年のリニア中央新幹線開業に照準を合わせながらまちづくりの完成を目指す。