

目次

第1章 スーパー・メガリージョン構想について	… 1
第1節 スーパー・メガリージョン構想の議論の背景	… 1
第2節 リニア中央新幹線の概要	… 1
第3節 スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨	… 4
第2章 我が国が直面する状況の変化とリニア中央新幹線がもたらすインパクト	… 7
第1節 我が国が直面する状況の変化	… 7
第2節 リニア中央新幹線による劇的な時間短縮がもたらすインパクト	… 11
(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	… 11
(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	… 12
(3) 海外からの人や投資の積極的な呼び込み	… 13
(4) 災害リスクへの対応	… 15
第3章 正のスパイラルの創出により世界を先導するスーパー・メガリージョン	… 16
第1節 スーパー・メガリージョンの形成により実現が望まれる将来の姿	… 16
第2節 三大都市圏の一体化による巨大経済圏の誕生と我が国の経済の飛躍	… 17
第3節 クリエイティビティと地域の魅力の融合による新たな拠点の誕生	… 18
第4節 広域的に波及するスーパー・メガリージョンの効果	… 19
第4章 終わりに	… 21

人口減少社会にうちかつ
スーパー・メガリージョンの形成に向けて
～時間と場所からの解放による新たな価値創造～

平成 30 年 7 月

スーパー・メガリージョン構想検討会
中間とりまとめ

第1章 スーパー・メガリージョン構想について

第1節 スーパー・メガリージョン構想の議論の背景

リニア中央新幹線については、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年8月14日閣議決定）において、「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徴を発揮しつつ一体化¹⁾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。」とされており、併せて、「リニア中央新幹線の開業は、国土形成計画の計画期間後となるが、スーパー・メガリージョンの形成等我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。これにより新たに生み出される価値、及びそれが我が国の社会や経済に与える影響を正確に見定めることは容易ではないが、それらの効果を全国に拡大し最大化するため、広範に教習を集め、広域的かつ分野横断的にスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を行う。」とされているところである。

一方、第二次国土形成計画（全国計画）の策定以降、「未来投資戦略2018」（2018年6月15日閣議決定）や「新産業構造ビジョン」（2017年5月30日産業構造審議会新産業構造部会公表）において、Society 5.0²⁾の実現に向けた方針が示され、「ニッポン一億総活躍プラン」（2016年6月2日閣議決定）や「人生100年時代構想会議中間報告」（2017年12月）がとりまとめられるなど、我が国の将来について様々な視点や分野で議論がなされているところであり、これらの議論の方向性を意識し検討していく必要がある。

本検討会では、こうした背景を踏まえながら、将来のスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を進めていくこととする。

第2節 リニア中央新幹線の概要

リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、東京都・大阪市間を結ぶ新幹線鉄道である。東海旅客鉄道株式会社が、東海道新幹線の経年劣化により必要となる大規模改修工事と、大規模地震等の災害リスクに対応する観点から、自己負担を前提に手続を進める旨を表明したことを踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科

会鉄道部会中央新幹線小委員会において、走行方式や走行ルート、建設主体、営業主体等に関する審議が行われ、2011年5月、整備計画が決定された。

走行方式については、超電導磁気浮上方式（最高設計速度505キロメートル/時）が採択され、これにより、東京都・名古屋市間を約40分、東京都・大阪市間を約1時間で結ぶとされている。また、走行ルートについては、主要な経過地として、甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近が整備計画において定められており、東京都・名古屋市間については、「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）」（2014年10月17日認可）において、ターミナル駅として品川駅（東京都）、名古屋駅（名古屋）、中間駅として神奈川県相模原市内、山梨県甲府市内、長野県飯田市内、岐阜県中津川市内への建設が認可されている。リニア中央新幹線の開業により、例えば、東京都・飯田市間の所要時間が、現在の約5時間から約45分に短縮されるなど、中間駅周辺地域においても、劇的な時間短縮による大きなインパクトがもたらされることが期待されている。

建設主体及び営業主体については、収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営することが合理的であることや、技術的及び財務的な観点による事業遂行能力を総合的に勘案した上で、東海旅客鉄道株式会社を指名することが適当とされ、2011年5月、同社が指名された。また、開業時期については、当初、同社の財務的見通しに基づき、東京都・名古屋市間は2027年、名古屋市・大阪市間は2045年と設定された。

2015年には第二次国土形成計画（全国計画）が閣議決定され、国土政策の観点からリニア中央新幹線の重要性について、第1章第1節のとおり示された。その後、2016年には財政投融資を活用することにより、名古屋市・大阪市間の開業時期を、2045年から最大8年間前倒しすることとされた³⁾。

¹⁾ 参考資料1頁「三大都市圏と主産国とのGDPの比較」
²⁾ 参考資料2頁「Society 5.0」「データ駆動型社会」への変革」

³⁾ 参考資料3頁「リニア中央新幹線の概要」

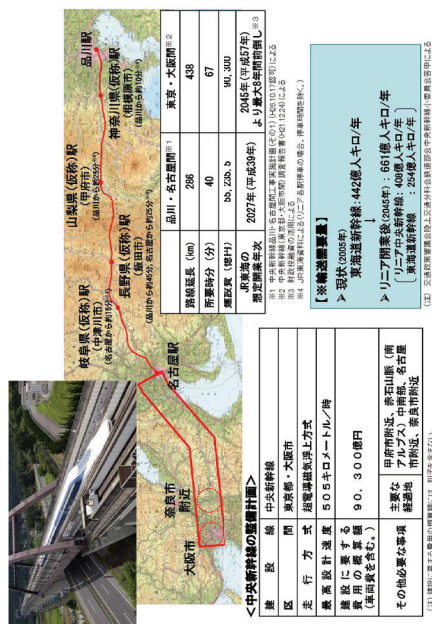


図1：リニア中央新幹線の概要

さらに、リニア中央新幹線と全国に広がる既存の鉄道網を活用することで、例えば、名古屋を起点にすれば、盛岡市や山形市、徳島市や高知市、佐賀市や熊本市等が片道4時間圏内となるなど、各都市からの鉄道一日交通圏域が飛躍的に拡大する⁴。特に新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2018」(2018年6月15日閣議決定)において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線(詳細ルート調査中)等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」ことが盛り込まれており、リニア中央新幹線を含む新幹線ネットワークの充実・強化を図る観点から、この取組の具体化を進めることは重要である。また、リニア中央新幹線は、その速達性に加え、航空機と比較して輸送頻度が高く、輸送量が多いという優位性があり、我が国の高速交通ネットワーク全体に変化をもたらす可能性がある。

⁴ 参考資料4頁「リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大」

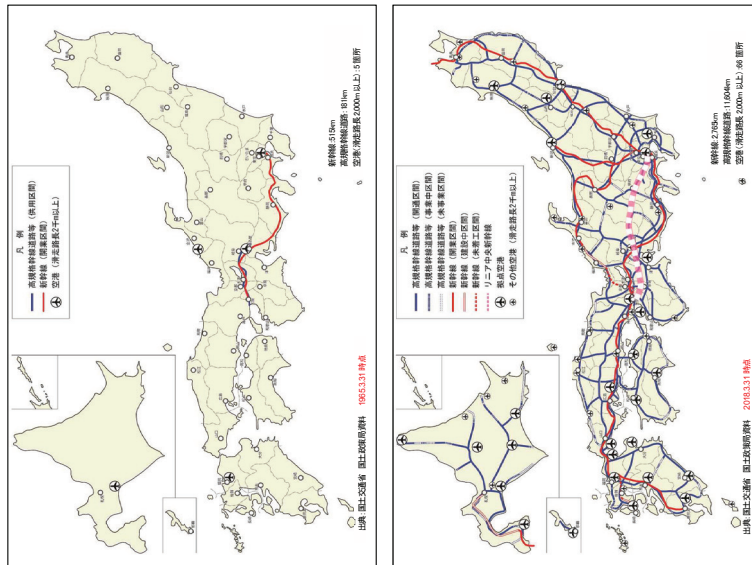


図2：リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大

第3節 スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨

高速交通インフラの進化による国土構造の変革について、我が国は約50年前に一度、東海道新幹線の開通時(1964年)に経験している。しかし、当時は右肩上がりの高度経済成長期であったのに対し、現在は、格格的な人口減少社会の到来、産業構造や人々の暮らしの大きな変化等、第2章第1節において後述する様々な状況の変化に直面しており、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くなっている。一方で、全国の新幹線、高速道路、航空等の高速交通ネットワークが発達してきている状況⁵を踏まえ、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限「引き出す」ための取組をより能動的、積極的に進めていくことが不可欠となっている。

⁵ 参考資料5～7頁「我が国の高速交通ネットワークの整備の進展」



図：我が国の高速交通ネットワークの整備の進展（1965年・2018年）

そこで、本構想の検討にあたっては、以下の3つの論点を設定し、まず第1段階として、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の整備により、国民のビジネススタイルやライフスタイルにどのような影響がもたらされるのか（論点1）、そして、第2段階として、整備効果を「引き出す」ために、国、地方公共団体、民間企業等、様々な主体においてどのような取組を行っていくべきか（論点2、論点3）について検討を行うこととする。

【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、リニア中央新幹線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）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中央幹線等の整備効果を「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。

なお、本中間とりまとめは、上記の論点のうち、主に論点1に関し、検討会の委員及び計17名のゲストスピーカーによる意見交換を行い、とりまとめたものである。

第2章 我が国が直面する状況の変化とリニア中央新幹線がもたらすインパクト

第1節 我が国が直面する状況の変化

(今後進展するアジアダイナミズム)

アジア、特に中国の経済成長は今後も堅調に進展していくと想定され、2003年時点
で日本の1.4倍だった中国のGDPは、既に約4倍を超え、2023年頃には5.8倍に達す
と見込まれている⁶。ASEAN諸国やインドにおいても経済発展が続いており、我が国
の地域別貿易のシェアの推移を見ると、対北米貿易に約3割が依存していた時代か
ら、2017年には、対アジア貿易が5割を超え⁷、将来においては更に増加することが予
想される。こうしたアジアダイナミズムにどう向き合っていくかが我が国の成長の鍵
となる。

政府は、観光を我が国の成長戦略と地方創生の柱に位置付け、訪日外国人旅行者数
を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とする目標を掲げている。アジア経済
の成長による1人当たりGDPの増加やビザの戦略的緩和等により、2017年の訪日外国
人旅行者数は2,869万人となり、この5年間で約3.5倍に増加している⁸。2012年には
約3割だった中国の個人旅行の割合が、2017年には約6割まで増加するなど、旅行手
配方法が団体旅行から個人手配型旅行に急速に移行している⁹。また、外国人リピータ
ー数が増加し、旅行のニーズが多様化する中、このような変化に対応した質の高いサ
ービスを提供し、2020年訪日外国人旅行者数4,000万人等の目標を実現していくこと
が求められる。

(世界で激化する都市間競争)

世界中でヒト、モノ、カネ、情報の流れがますます活発化していく中、珠江デルタ
(広州、香港、深圳市、東莞市、マカオ)、デリー・ムンバイ産業回廊(インド)、
BosWash(アメリカ東海岸(ボストン、ニューヨーク、ワシントン))等をはじめとす
るメガリージョンや、先端技術の集まるシリコンバレー及びその周辺地域、メディコ
ンバレー(デンマーク、スウェーデン)等をはじめとする地域との間で、国際的な都
市間競争が激化している¹⁰。

今後、我が国が持続的に成長していくためには、こうした海外のメガリージョン等
との競争を念頭に置きながら、三大都市圏間が約1時間で結ばれ一体化するメリット

⁶ 参考資料8、9頁「主要国におけるGDPの将来予測」
⁷ 参考資料10頁「我が国の地域別貿易のシェアの推移」
⁸ 参考資料11頁「訪日外国人旅行者数の推移」
⁹ 参考資料12頁「旅行機能の変化の状況」
¹⁰ 参考資料13頁「世界のメガリージョン」

を最大限に活かし、戦略的、重点的な施策展開により、優秀なヒトやモノを集積し、
海外からヒトやカネを呼び込む必要がある。

(産業構造の劇的な変化とデジタル化社会)

AI、IoT化等の進展による第四次産業革命¹¹は、産業構造に劇的な変化を生じさせ、
これまでの資本主義的な工業化社会から、あらゆるものがデジタル化する知識集約型
のデジタル化社会に変化していくことが予想されている。我が国としても、こうした
変化に対応し、高度経済成長期から続くこれまでの延長線上ではない、非連続的な構
造転換を図りつつ、新たに価値を生み出すことのできる産業の創出により、将来に向
けて大きく成長していくことが求められる。

世界では、こうした動きとともに、各産業の分野間の融合が進んでおり、巨額の時
価総額を有するGAF(A Google, Apple, Facebook, Amazon. com)と呼ばれるメガ・プ
ラットフォーマーが出現してきている。他方、我が国の対内直接投資は、堅調に伸び
ているものの、世界各国と比べて低水準にとどまっており¹²、リニア中央新幹線の開
通を契機として、スーパー・メガリージョンのグローバルな期待値を高め、投資を呼
び込んでいくことが求められる。

また、一方で、AI、IoT化等の進展により、将来的に雇用のミスマッチが発生すべ
ば、失業者の大量発生や賃金格差の拡大等が懸念されるとの声もある。これを回避す
るためには、成長市場の労働需要に対応した就労構造とする必要があり、AI、IoT等
に代替される業種・職種の労働力等を新たな雇用ニーズに転換し、円滑な労働移動
を図ることによって、成長力を保持することが求められる。

(世界に広がる価値観の転換)

2015年9月、国連サミットにおいてSDGs(持続可能な開発目標)¹³が採択され、持
続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた、次の時代に繋がる世界共通の新
しい価値観として、ジェンダー平等の達成や生涯学習機会の促進、再生可能エネルギー
を活用した循環型社会や生物多様性等の重要性が認識されるなど、世界的潮流とし
て経済効率性のみを重視してきた従来の価値観からの転換が始まっている。

また、1980年代から2000年代前後に生まれた、いわゆるデジタルネイティブで、
新たな価値観をもつ、ミレニアル世代と称される新たな世代が出現している。これか

¹¹ 参考資料14、15頁「第四次産業革命による新たな産業構造の変化」
¹² 参考資料16頁「対内直接投資の推移」
¹³ 参考資料17頁「SDGs(持続可能な開発目標)」

らのデジタル化社会の時代において、社会のあり方を変容させる世代として注目されている。

(我が国が抱える課題と強み)

我が国の総人口は、2008年の約1億2,800万人を頂点として減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えている¹⁴。また、地方から都市への若年層を中心とする流出超過の継続により、人口の地域的な偏在が加速しており、特に東京圏への流入超過による人口の東京一極集中が依然として進展しているほか、地方においては、急激な人口減少と高齢化により、地域のコミュニティそのものや、自然環境、景観、風土等を維持していくことが困難となることが懸念されている。リニア中央新幹線沿線に目を向けると、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、山梨県、長野県、岐阜県の人口が、2040年には対2015年比約20%減となると推計され¹⁵、中間駅周辺地域を中心に、人口減少下においてどのような発展を目指していくべきか検討していく必要がある。

加えて、総人口に占める高齢者の割合は、2040年には35%を超えると推計されており、それに伴う生産年齢人口の減少が懸念されている¹⁶。高齢人口については、特に東京圏では、2015年の854万人から、2040年には1,114万人まで増加することが推計されており、大都市郊外部では、1950～70年代に建設されたニュータウンが多く立地するなど、急速な高齢化の進展による、まちとしての活力の低下等が懸念される。こうした大都市郊外部の高齢者は、これまでの高度経済成長期を支えた人材であり、豊富な知識や経験を有しているが、働く意欲があっても職種のミスマッチによって知識や経験を活かせる仕事に就けないなどの問題が発生している。

また、我が国は、首都直下地震や南海トラフ地震をはじめ、巨大災害のリスクを抱えており、国土の強靱化の推進が必要とされている。

一方で、世界から我が国を見ると、交通・情報通信・エネルギー（グリッド）等、ネットワークの密度が相対的に高いことが特徴として挙げられ、多様な産業の集積や、地域間格差が小さいこと等が我が国の強みと考えられる。世界共通の価値観としてSDGsが広く認識される中、我が国は、独自の成長戦略としてSociety5.0の実現を目指しているが、日本の技術が誇る信頼性や安全性に対する意識の高さ等に加え、高密度のネットワークがもたらす強みによって、三大都市圏を中心にスーパー・メガリージョンの魅力を高めていくことが重要と考えられる。

¹⁴ 参考資料18頁「年齢階層別人口の将来予測」

¹⁵ 参考資料19頁「リニア中央新幹線沿線都市人口の将来予測」

¹⁶ 参考資料20頁「国勢調査人口の将来予測」、21頁「将来推計人口の年齢構成（1995年と2045年の比較）」

また、我が国が現在直面している高齢化は、今後、世界各国でも進展し、社会問題化することが懸念されていることから、課題先進国として先行モデルを構築するなど、我が国の現在の課題を将来の強みに転換させていくことも期待される。

(我が国における国土政策の変遷)

我が国は、これまで全国総合開発計画（1962年閣議決定）から、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年閣議決定）に至るまで、国土を取り巻くその時々の情勢を踏まえた長期構想¹⁷を掲げ、国土政策を進めてきた。

国民所得倍增計画（1960年閣議決定）を契機として策定された全国総合開発計画以降、国土計画は「国土の均衡ある発展」を常に基本的な目標として掲げ、工業開発を中心とした産業立地の地方分散を強力に進めるとともに、その基盤となる交通通信系の整備、さらには過疎問題への対応等の施策が進められてきた。また、予想を上回る経済の高度成長の過程においては、大都市における過密対策や機能再編も含め、全国土の開発可能性を拡大する観点から、全国的な高速交通ネットワーク等の基盤整備も順次実施されてきた。こうした施策により、我が国の地域間格差は縮小するとともに、この過程で進展した、国土の主軸となるネットワークの形成、地方の中核・中核都市への諸機能の集積、産業立地の地方展開は、その後の我が国の経済成長に大きく寄与することとなった。

一方で、1980年代に入ると、経済の国際化、情報化、サービス化等の進展を背景に、東京圏への人口・諸機能の過度の集中が顕在化することとなり、第四次全国総合開発計画（1987年閣議決定）以降は、東京一極集中が常に国土政策上の大きな課題となっていた。

2015年に策定した第二次国土形成計画（全国計画）においては、前述の我が国が抱える課題等を踏まえ、国土の基本構想として、各地域がそれぞれの個性と価値を認識し、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な対流を湧き起こす「対流促進型国土」の形成を掲げている。そして、そのための国土構造、地域構造として、コンパクトネットワーク（「まとまり」と「つながり」）を掲げ、大都市圏、ブロック中核都市、地方都市、中山間地域等における「小さな拠点」、さらには海外とのネットワークも含めた、重層的な構造の形成を目指している。また、地方創生による「ローカルに輝く国土」の形成を目指す一方で、大都市圏については、我が国の経済成長のエン

¹⁷ これまでに、全国総合開発法に基づき、全国総合開発計画（一全総）（1962年）、新全国総合開発計画（新全総）（1969年）、第三次全国総合開発計画（三全総）（1977年）、第四次全国総合開発計画（四全総）（1987年）、21世紀の国土のグランドデザイン（五全総）（1998年）、国土形成計画法に基づき、国土形成計画（全国計画）（2008年）、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年）を策定。

対流」ができる場（「知的対流拠点」）の存在がさらに重要になってくるものと考えられる。

また、この新たなアイデアやビジネスの種（シーズ）を、21世紀の成長産業としていくことが求められるが、この過程においても、ビジネスパートナー同士の信頼や期待感の醸成による投資判断の意志決定、製品の開発段階における精緻な擦り合わせ作業等の局面において、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが不可欠になっている。

リニア中央新幹線の開通によりもたらされる移動時間の劇的な短縮は、こうしたフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの機会を増加させるとともに、人と人の信頼形成や「価値をつくる」ための試行錯誤等に必要な交流時間の拡大につながる可能性がある¹⁹。

(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

リニア中央新幹線の開通は、将来の人々の働き方や暮らし方にも大きな影響をもたらす可能性を有している。

人の働き方については、サテライトオフィス、シェアオフィス、テレワーク²⁰等、働く場や空間の多様化が既に進みつつあるほか、兼業、副業による人材の活用に関心を示す企業も増えてきており²¹、産業構造の変化とともに、将来的には、ジョブ型雇用のように特定の組織にとらわれない働き方が増えていくことも想定される。

政府が、人生100年時代構想を掲げ、一億総活躍社会の実現を目指す中、定年後も働く意欲のある高齢者や、出産後も働き続ける女性が徐々に増えつつあるが、女性の有業率、出生率は、ともに大都市部より地方部の方が高い傾向にある²²。また、人生100年時代においては、教育（10～20歳代）、仕事（20～50歳代）、引退（60歳代～）といった、これまでの人生のステージのモデルが大きく変わり、何歳でも学び直し、チャレンジすることが求められる社会となることが想定されている²³。

リニア中央新幹線の開通がもたらす移動時間の劇的な短縮は、AI、IoT化等の進展とあいまって、これまでの働き方や暮らし方を制約する要因であった「時間」と「場所」から人々を解放し、多様な選択肢をもたらすことで、各世代のビジネススタイルやライフスタイルに変化をもたらすことが期待される。例えば、単身赴任のように家

¹⁹ 参考資料22, 23頁「フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる新たな価値創造の拡大」

²⁰ 参考資料24頁「テレワークの現状」

²¹ 参考資料25頁「中小企業における人材活用の現状」

²² 参考資料26頁「高齢者の社会参加の可能性」, 27頁「都道府県別の出生率と女性の有業率」

²³ 参考資料28頁「人生100年時代における人生ステージモデル」

ジンとして、「グローバルに羽ばたく国土」を形成する重要な役割を担うものと位置付けている。

(中間とりまとめにあたって)

リニア中央新幹線の開通は、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、各地域が主体的かつ戦略的な活性化方策を実施することとあいまって、人口減少下における新しいビジネススタイル・ライフスタイルを生み出すことが期待されており、これまでの価値観に拘泥することなく、未来志向により構想を検討していくことが求められる。

本構想の中間とりまとめにあたっては、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・メガリゾンを我が国の成長力を高める核としつつ、その効果を全国に広く波及させることを念頭において将来の姿を描いていくこととする。

第2節 リニア中央新幹線による劇的な時間短縮がもたらすインパクト

(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
近年のデジタル技術の普及によって、人と人とのコミュニケーションは、より気軽に、より簡単にこなせるようになったが、大量の情報があふれる環境にあるからこそ、相手との信頼形成が必要とされる場面等においては、これまで以上に、両者が相互に作用し合うヒューマン・インタラクションが最大限発揮できるようなフェイス・トゥ・フェイスによるコミュニケーションがより重要視されてきている。

第四次産業革命がもたらす産業構造の変化によって、各産業の分野間の融合と「モノをつくる」から「価値をつくる」社会への転換が進む中、人口減少下にある我が国が持続可能な経済成長を実現していくためには、新たなイノベーションを創出し、付加価値を高めることによって、生産性を向上させていくことが求められている。しかしながら、現時点においては、そのための明確なコンセプトやロードマップが必ずしもはつきりしておらず、既成概念にとらわれない新たなアイデアやビジネスの種（シーズ）を生み出すためには、所属している組織内外の様々な分野の人との積極的なフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションを通じて「予定調和なき対流」によってイノベーションを起こすことが重要との指摘がなされている¹⁸。こうした様々な分野の人や情報が集積し、「予定できない接触」が生み出され、結果として「予定調和なき

¹⁸ 国土審議会計画推進部会編「国土・専門委員会（2018年とりまとめ）」（2018年4月20日）

族が異なる地域で働き、暮らすようなケースにおいても、リニア中央新幹線による通勤によって家族が一緒に暮らせるようになることが新たな選択肢の一つになるなど、男女問わず労働に参画し、子育てでも両立しやすい環境が生まれる可能性がある。また、高齢者が積極的に社会参画していくことで、豊富な知恵や経験が様々な地域や場面で、価値創造に寄与する可能性もある。そして、これまで大都市部と地方部に離れて暮らしていた親世代・子世代・孫世代が、リニア中央新幹線を通じて往来が容易になることで、お互いに助け合いながら暮らす近居的な関係を築く可能性も期待される。

また、働く場や空間の多様化とあいまって、人は時間と空間をマルチに活用できるようになり、仕事のほかに、余暇として学び・憩い・地域活動等を楽しむ時間を持ち、そこで得られた経験が仕事に還元されるなど、仕事と余暇のボーダレス化が進む可能性がある。

各地域の暮らしに目を向けると、地方はそれぞれ豊かな自然環境と歴史、文化がいまいった独特の景観や風土を形成してきたほか、ゆとりある生活空間や子育て環境等、大都市部とは異なる魅力を有しており、こうした個性や多様性を重視する価値観の下で、地域の魅力を磨き、維持していくことが求められる。近年、都市住民や若者世代から移住の関心が寄せられる²⁴など、田園回帰の兆しも一部見られるところであり、リニア中央新幹線の開通を契機として、テレワーク等も積極的に活用すること、大都市に住みながら地方のサービスを受けたり、地方から大都市への通勤や通学、大都市から地方への移住、二地域居住等、「都市と都市」や「都市と地方」等にまたがった新しいビジネススタイル、ライフスタイルが生まれる可能性がある²⁵。

また、地域内外の多様な人材の交流・対流が、新たな価値を創造し、持続可能な社会の構築に寄与していくことも期待される。その際、地域においては、外部から訪れる人材を受け入れるコミュニティの寛容性が求められるとともに、地域間においては、互いの異質性を個性として認め、刺激し合うことが求められる。

(3) 海外からの人や投資の積極的な呼び込み

激しいグローバル競争の中で、我が国が経済的に確固たる地位を確立していくためには、優秀なヒトやモノを集積し、海外から企業や人材、投資を積極的に呼び込んでいく必要がある。

²⁴ 参考資料 29 頁「移住相乗機関の利用者推移」、30 頁「地方への移住の意向と二地域居住に対する関心」

²⁵ 参考資料 31 頁「新しいビジネススタイル・ライフスタイルの実現」、32 頁「都市と農村が融合した新しいリージョンの形成」、33 頁「新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期利用率」

とりわけ、我が国の経済を牽引する三大都市圏においては、首都圏の国際・金融機能、中部圏のもののづくり産業とそれを支える研究開発機能、関西圏の文化・歴史、ヘルスケア産業等、それぞれ個性を有しており、これにより海外から見た投資環境としての魅力を向上させることが求められる。また、このような経済的な視点に加えて、世界共通の価値観である SDGs も重なり、都市としての暮らしやすさ等も追求していく必要がある。例えば、中部圏、関西圏においては首都圏に比べ居住等にかかるコストが低く²⁶通勤時間が短いこと、中間駅周辺地域においては豊かな自然と共生したライフスタイル等を、首都圏には無い特徴として捉え、新たなビジネススタイル、ライフスタイルの実現を図っていくことを通じて、海外にアピールしていくことが期待される。

海外企業は、日本に対して研究・開発拠点としての魅力を感じており、国内の各研究拠点が、先進的な研究開発を進めることにより、個性を磨き、拠点性を高め、さらにリニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークが広がることで、国内、海外から新たなビジネスを求める人々が集まり連携するナレッジ・リンクが形成される可能性はある。スーパー・メガリージョン全体が新たな価値と成長産業を生み出し、それを世界に展開していく成長のプラットフォームとなることが期待される。

近年は、観光が日本経済を牽引する主要産業に成長しつつあり、訪日外国人旅行者の地方への来訪・滞在の拡大は、訪日外国人旅行消費額の増大につながることから、地域経済の活性化に資するものと考えられる。また、2017 年の地方部での外国人延べ宿泊者数は 3,188 万人泊となり、この 5 年間で約 3.7 倍に増加するなど、訪日外国人旅行者の地方への誘客が進んでいる²⁷。リニア中央新幹線が開業し、全国に広がる高速交通ネットワークとつながることで地方へのアクセスが改善され、訪日外国人旅行者のゴールデンルートから地方への誘客がさらに促進し、その経済効果の全国への波及が加速度的に進むことが期待される。また、外国人リピーター数が増加し、旅行のニーズが多様化する中、語学カやホスピタリティに関するマネジメント能力に優れた人材の活用等によって、質の高いサービスを提供していくことが求められるが、例えば、大都市郊外部の高齢者が、自らの知識や経験を活かし、観光を支える人材として参画することなども期待される。

²⁶ 参考資料 34 頁「小規模面の地域振興指数」、35 頁「都道府県別時 住宅延べ面積」

²⁷ 参考資料 36 頁「地方への波及（人の流れ）」、37 頁「地方への波及（リピーター）」、38 頁「空欄別入国外国人数の推移」

(4) 災害リスクへの対応

30年以内の発生確率が70%程度とされる首都直下地震、70～80%とされる南海トラフ地震の切迫や、雨の降り方の局地化、激甚化、集中化に伴う風水害、土砂災害の頻発等が懸念される中、国民の命と暮らしを守ることに喫緊の課題となっている。

三大都市圏は世界でも有数の人口集積地域であり、我が国の国民生活及び経済社会を支える大動脈として、これまで東海道新幹線が三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を担ってきた。リニア中央新幹線の開通は、その優れた速達性と地震災害時の安全性から、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし²⁸、東名・新東名高速道路をはじめとする高速道路等の道路ネットワークと有機的につながることで、国土の骨格に関わる高速交通ネットワークの多重性・代替性を強化し、持続的なヒト、モノの流れを確保することが期待される。

また、今後、首都直下地震や南海トラフ地震等による被害を最小化し、迅速な復旧・復興を可能にする観点から、東京圏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核管理機能のバックアップ体制の整備等に寄与することが考えられる。

²⁸ 参考資料39頁「大動脈の二重系化による災害リスクへの対応」

第3章 正のスパバイラルの創出により世界を先導するスーパー・メガリージョン

第1節 スーパー・メガリージョンの形成により実現が望まれる将来の姿

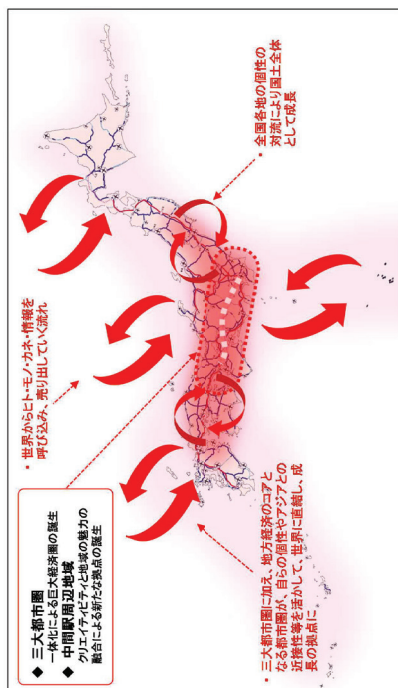
第2章第1節の我が国が直面する状況の変化に対応し、第2章第2節のリニア中央新幹線による劇的な時間短縮がもたらすインパクトを踏まえつつ、スーパー・メガリージョンの形成により実現が望まれる将来の姿について、以下のとおり整理する。

- 「グローバルなダイナミズムを取り込み、これまで培ってきた技術や文化を活かした経済成長を実現しながら、各地域が個性を活かして自立する持続可能な国」
- 「都市部においても地方部においても、各個人が望むライフスタイルの実現に向け多様な選択肢を持つことのできる、多様な価値観を支える国」

リニア中央新幹線の開通を契機として、三大都市圏が一つの巨大経済圏として一体化し、国内、海外のヒトの流れを活発化させるとともに、高速交通ネットワークを通じて全国の個性を結びつけ、各地でイノベーションを起こし、価値創造を図っていく。そして、そこで生まれる付加価値のある産業が、新たな対流を生み出し、国内、海外から更に多くのヒト・モノ・カネ・情報を集める。こうした多様な対流と価値創造による“正のスパバイラル”を生み出していくことで、望まれる将来の姿の実現を目指すものとする。

また、暮らしの面では、リニア中央新幹線の開通がもたらす移動時間の劇的な短縮が、「時間」と「場所」から人々を解放し、多様な選択肢をもたらすようになることが期待される。これにより、都市部においても地方部においても、誰もが自らの望むライフスタイルを享受することが可能となる。各地域の個性や多様性を重視する価値観の下で、このようなヒトの対流が活発化することで、各地域の魅力が磨かれ、持続可能な地域として次世代へとつなげていく“正のスパバイラル”を起こしていくことを目指すものとする²⁹。

²⁹ 参考資料40頁「スーパー・メガリージョンの形成により実現が望まれる将来の姿」



図：スーパー・メガリージョン形成のイメージ

第2節 三大都市圏の一体化による巨大経済圏の誕生と我が国の経済の飛躍

リニア中央新幹線の開通によって、三大都市圏は一体化され、人口7千万人を超える市場規模を有する巨大経済圏となる。そして、4つの主要国際空港、2つの国際コシデンタ戦略港湾等のゲートウェイを通じて、世界から先進的な企業・技術・人材等を呼び込みながら、我が国の経済発展のコアとして持続的に成長していくことが期待される。

そのためには、首都圏がもつ国際・金融機能、中部圏がもつ世界最先端のものづく機能とそれを支える研究機能、関西圏がもつ文化、歴史やヘルスケア分野の産業技術といった、各都市圏の個性をさらに伸ばすことで、それぞれの分野の優れた企業や人材、投資の集積を目指す必要がある。

また、各都市圏が、劇的な移動時間の短縮のメリットを活かして相互に連携し、一つの巨大経済圏となると同時に、その魅力を海外に発信していくことで、スーパー・メガリージョンの期待値を高め、グローバル企業における認知度の向上、マイノシエアの拡大を図ることが重要となる。我が国が経験した「失われた20年」と呼ばれる経済低迷期の背景の一つに、国内市場の中で独自に優れた製品を開発しても、技術基準や契約制度の違いから、グローバル競争の中で孤立してしまい、海外の汎用性の高い製品との生存競争に破れてしまうというガラパゴス化があった。我が国は、Society5.0 という日本の技術の強みを活かした成長戦略を描いているが、こうした技

術面でのイノベーションに加え、日本のビジネスが国際的に台頭するために、国内制度や商慣行等のソフト面についても「内なる国際化」を進めていくことが求められる。

これらを実現させていくためには、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成を見越し、例えば、新東名・新名神など高速道路ネットワークの整備・機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させるとともに、三大都市圏環状道路やスーパー・メガリージョンと地方の各都市を連絡する高速道路等の整備を着実に進めることが求められる。こうした交通ネットワークや都市再生をはじめとするハード整備に加え、ICTの活用や人材育成等のソフト施策、また、これらを実行するための法制度等、様々な観点からの取組が必要となるが、そこで培われたノウハウは、その後の海外のメガリージョン等との競争における我が国の強みとなる可能性がある。

また、我が国全体としては、全国に広がる高速交通ネットワークを通じて、東日本、西日本を含め日本全体で対流することで、スーパー・メガリージョンの形成がもたらす効果を最大化し持続的に経済成長していく、分散ネットワーク型集積を目指すことが求められる。特に、中核・中核都市等においては、三大都市圏との繋がりをより強固にすることで、スーパー・メガリージョンの成長を引き込み、自らも成長していくことが期待され、例えば、九州とアジアのように、海外との近接性を活かして世界に直結し、更に成長する拠点となることが期待される。

第3節 クリエイティブシティと地域の魅力の融合による新たな拠点の誕生

リニア中央新幹線によって三大都市圏が結ばれることにより、その間に位置する中間駅は、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。

これに加え、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、テレワークやジョブ型雇用等の普及とあいまって、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可能性を持っている。また、これ以外にも、例えば、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。例えば、地域の食文化や農業

をテーマとした参画型のプラットフォームをつくり、大都市や郊外で増加する高齢者を呼び込み社会参画させるような取組は、高齢者が生きがいを感じられることにつながることも、地域間の交流・対流を促進するという観点からも期待される。

そして、地域づくりを構想していくにあたっては、地域の自然とそこに住む人々の暮らしによって形作られる景観、歴史、風土等の個性を分析し、地域の強みとして磨いていくことが求められる。

このように、中間駅周辺地域は、活発な知的対流と地域の魅力に即した豊かなライフスタイルが結びついた、新たな拠点に発展していく可能性を秘めているが、さらに積極的な取組として、例えば、Society5.0 が目指す革新的技術を集積させるとともに、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海外に発信するなど、世界を先導する独自性と先進性に優れた質の高い地域を目指すことも期待される。

第4節 広域的に波及するスーパー・メガリージョンの効果

スーパー・メガリージョンの効果をリニア中央新幹線沿線のみならず、広域的に波及させるためには、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、中間駅等の新たな拠点を中心とした高速道路ネットワークの強化、空港や港湾とのアクセス強化等、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。

4つの主要国際空港については、一層の機能強化を図るとともに、リニア中央新幹線が三大都市圏を結ぶことで、インバウンドにより首都圏、関西圏でひっ迫する国際航空の需給に対応し、相互補完的に機能していくことが期待されるほか、東京・大阪間の航空旅客がリニア中央新幹線に転換することで新たな航空需要に対応することも期待される。加えて、現在、東海道新幹線の「のぞみ」型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くがリニア中央新幹線にシフトすることにより、東海道新幹線のサービスも相対的に「ひかり」・「こだま」型を重視した輸送形態へと変革することが可能となり、静岡県等をはじめ、現在「のぞみ」型が停車しない駅の利便性向上と、周辺地域の新たな発展の可能性についてもスーパー・メガリージョンの形成による効果と期待される。

さらに、現在、自動運転をはじめとした交通分野の技術革新が急速に進展しており、将来的にはこうした新たなモビリティ技術の活用も期待されるところである。

また、人材の対流による新たなイノベーションを創出するため、各都市圏、各地域が自らの個性を伸ばしていくことで、人が移動することの価値を高めるとともに、フェイス・トゥ・フェイスによる濃密なコミュニケーションを生み出しやすい環境整備をハード・ソフト両面から行う必要があるほか、新たなビジネススタイル・ライフスタイルの普及に向けた社会政策や税制等、様々な側面から取組を進めていく必要がある。

そして、東日本、西日本を含め、中枢・中核都市等が、自ら世界に直結し、スーパー・メガリージョンとも対流しながら、相乗効果を発揮できるような施策を講じていくことも期待される。

第4章 終わりに

将来の社会経済の有り様を正確に見定めることは容易ではないが、スーパー・メガリージョンの形成により、期待される様々な可能性を実現していくためには、国、地方公共団体、民間企業等、様々な主体が、中長期的な視点に立ち、広域的な連携を構想しながら、今から積極的な行動を起こす必要がある。

今後については、中間とりまとめの内容を踏まえつつ、主に論点2、論点3について、関係自治体、経済団体等と意見交換しながら、2019年夏頃の最終とりまとめを目指して、検討を進めていくものとする。

【参考】スーパー・メガリージョン構想検討会の概要

(スーパー・メガリージョン構想検討会について)

リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす「国土構造の大きな変革」の効果を最大限「引き出す」ための取組を推進すべく、「スーパー・メガリージョン構想検討会」を設置。

(スーパー・メガリージョン構想検討会委員)

(顧問)	奥野 信宏	国土審議会会長 公益財団法人名古屋まちづくり公社上席顧問・ 名古屋都市センター長、元名古屋大学副総長
(座長)	家田 仁	政策研究大学院大学 教授
	井口 典夫	青山学院大学総合文化政策学部 教授
	大野 栄治	名城大学都市情報学部 教授
	加藤 史子	Wamazing 株式会社代表取締役社長/CEO
		じゃらんリサーチセンター 客員研究員
	小林 潔司	京都大学経営管理大学院 教授
	坂田 一郎	東京大学大学院工学系研究科 教授・ イノベーション政策研究センター長
	真田 純子	東京工業大学環境・社会理工学院 准教授
	寺島 実郎	一般財団法人日本総合研究所会長、多摩大学学長
	中村 昭彦	一般社団法人中部経済連合会 副会長
	(山名 毅彦	一般社団法人中部経済連合会 副会長 (～第12回))
	野本 弘文	東京商工会議所 副会頭
	(清野 智	東京商工会議所 副会頭 (～第10回))
	藤原まり子	株式会社リ・パブリック フェロー
	森川 高行	名古屋大学未来社会創造機構 教授
	八木 誠	公益社団法人関西経済連合会 副会長

(検討経過)

検討会	開催日時・場所	検討内容
第1回	平成 29 年 9 月 22 日 中央合同庁舎 3 号館 10 階共用会議室	○スーパ・メガリージョン構想検討会設置の趣旨について
第2回	平成 29 年 10 月 27 日 中央合同庁舎 3 号館 10 階共用会議室	○ガストスビーカーとの意見交換 ・経済産業省 中石 青孝 経済産業政策局審議官 ・農林水産省 大野 淳 大臣官房審議官
第3回	平成 29 年 11 月 20 日 中央合同庁舎 3 号館 10 階共用会議室	○ガストスビーカーとの意見交換 ・株式会社日立製作所 中西 宏明 取締役会長兼代表執行役 ・多摩川精機株式会社 萩本 範文 取締役副会長
第4回	平成 29 年 12 月 22 日 中央合同庁舎 2 号館 地下 2 階講堂	○ガストスビーカーとの意見交換 ・奈良県 荒井 正吾 知事 ・株式会社電通 奈木 れい 電通若者研究部研究員
第5回	平成 30 年 1 月 19 日 中央合同庁舎 2 号館 地下 2 階講堂	○ガストスビーカーとの意見交換 ・日本ガイシ株式会社 大島 卓 代表取締役社長 ○これまでの議論の整理について ○経済分析検討ワーキングについて
第6回	平成 30 年 2 月 1 日 中央合同庁舎 2 号館 地下 2 階講堂	○ガストスビーカーとの意見交換 ・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 ・岡谷鋼機株式会社 岡谷 篤一 取締役社長
第7回	平成 30 年 2 月 27 日 中央合同庁舎 2 号館 地下 2 階講堂	○ガストスビーカーとの意見交換 ・株式会社みずほ銀行 牛窪 恭彦 産業調査部長 ・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
第8回	平成 30 年 3 月 15 日 中央合同庁舎 2 号館 地下 2 階講堂	○ガストスビーカーとの意見交換 ・Spiber 株式会社 関山 和秀 取締役兼代表執行役 ・株式会社安川電機 津田 純嗣 代表取締役会長

第9回	平成 30 年 3 月 22 日 中央合同庁舎 2 号館 地下 2 階講堂	○ガストスビーカーとの意見交換 ・大和ハウス工業株式会社 芳井 敬一 代表取締役社長 ・株式会社フリープラス 須田 健太郎 代表取締役社長
第10回	平成 30 年 4 月 25 日 三田共用会議所講堂	○ガストスビーカーとの意見交換 ・アクセンチュア株式会社 程 近智 相談役 ・株式会社京都銀行 相原 康夫 取締役相談役
第11回	平成 30 年 5 月 14 日 中央合同庁舎 2 号館 地下 2 階講堂	○中間とりまとめ (骨子案) について
第12回	平成 30 年 6 月 1 日 中央合同庁舎 2 号館 地下 2 階講堂	○中間とりまとめ (骨子案) について ○経済分析検討ワーキングについて
第13回	平成 30 年 6 月 22 日 中央合同庁舎 2 号館 地下 2 階講堂	○中間とりまとめ (案) について

リージョンとの連携により、相互に相乗効果が期待できる。

(スーパー・メガリージョンの形成に向けた構想)

リニア中央新幹線の開業は、国土形成計画の計画期間後となるが、スーパー・メガリージョンの形成等我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。これにより新たに生み出される価値、及びそれが我が国の社会や経済に与える影響を正確に見定めることは容易ではないが、それらの効果を全国に拡大し最大化するため、広範に散智を集め、広域的かつ分野横断的にスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を行う。

第2部 分野別施策の基本的方向

第1章 地域の整備に関する基本的な施策

第1節 対流の促進とコンパクトネットワークの構築

(5) スーパー・メガリージョンの形成

東京、名古屋及び大阪を結ぶリニア中央新幹線の開業により、世界最大の人口を有するスーパー・メガリージョンが形成されることを見据えて、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導する巨大経済圏の形成を推進することが重要である。

具体的には、三大都市圏の経済、産業、文化等が一体となり新たなイノベーションを持続的に創出するため、それぞれの地域の産業、都市機能等を活かし、独自の魅力を發揮する地域づくりを実施し、連携する。また、大学、研究機関等及び民間企業による国際研究ネットワーク強化等の知流的対流環境の整備を推進する。さらに、国際的なヒト、モノ、カネ、情報の移動の円滑化を図るため、空港、港湾等の機能強化、利便性向上を図るとともに、情報通信ネットワークの更なる整備を進める。

また、リニア中央新幹線の高速特性による効果を沿線地域以外にも波及させるため、リニア中央新幹線と鉄道及び道路との結節機能の強化を図る。

さらに、リニア中央新幹線の整備は、大都市圏と地方圏のアクセスの利便性を飛躍的に向上させることから、「二地域居住」、「二地域生活・就労」等の新たなライフスタイルを促進する。

スーパー・メガリージョンの形成に向けては、効果を最大化し、それを全国に波及させることを目的に、スーパー・メガリージョン構想の検討を行い、それに基づく施策を推進する。

【参考】第二次国土形成計画(全国計画) (平成27年8月14日閣議決定) (抜粋)

第1部 計画の基本的考え方

第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

(3) グローバルな活躍の拡大

④リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成

(スーパー・メガリージョンの新たな可能性の發揮)

リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化、及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力を行う。

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、時間的にはほぼ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發揮しつつ一体化し、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。具体的には、東京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに関西圏で長きにわたって培われてきた文化、歴史、商業機能及び健康・医療産業等が、新しい時代にふさわしい形に対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されていくことが期待される。

また、国及び独立行政法人並びに企業の様々な研究機関、大学等が集積する筑波研究学園都市、大学、研究機関、オンリーワンの技術を有する中小企業等が集積する関西文化学術研究都市や、沿線の大学、研究機関等の連携が強化されるなど、知的対流(ナレッジ・リンク)の形成・拡大により、スーパー・メガリージョン内外のヒト、モノ、情報の高密度な連携から、高度な価値創造が行われる可能性がある。

さらに、リニア中央新幹線中間駅の活用により、これまで大都市から短時間でアクセスが困難だった地域と大都市との間の対流が活発になり、都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイル(二地域居住を含む)や、大自然の中での企業立地が実現する可能性がある。

スーパー・メガリージョンの効果を全国に拡大するためには、リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節の強化により、交通ネットワークを充実させることが必要である。例えば、九州におけるアジアゲートウェイ機能とスーパー・メガ