

まだまだ先の話と考えていたリニア新幹線の東京（品川）と名古屋間の開業時期が今から8年後の2027年に近づき、大阪までの延伸も早ければその10年後の2037年には実現する見通しであり、これにより、東京―名古屋が約40分、大阪までが約67分に縮まる。これに伴い誕生するのは、首都圏、中部圏、近畿圏を合わせた人口、約7千万人、域内の経済規模、約350兆円の超巨大経済圏であり、世界からヒト、モノ、カネ、情報を呼び込む新たな成長のプラットフォームとなる大きなポテンシャルを持つことから、国土交通省が設置した「スーパー・メガリージョン構想検討会」においては、その経済効果を今後の人口減により大きな衰退が予想されている三大都市圏以外の地方圏にどのように波及させていくかを視野に、国土政策上の位置づけを巡る検討が続いている。

現在、国が目指している国土政策の目標としては、2015年に閣議決定された国土形成計画の「対流促進型国土」と「コンパクト&ネットワーク」のスローガンがあり、2018年の上記検討会の中間報告書では「時間と場所からの解放による新たな価値創造」が謳われている。今回の検討会でもこれらの文脈を軸に政策ビジョンの提示が望まれている。検討の視野に入れてほしいものとして以下のようなものがある。

第一に、対流促進型国土については、既に中間とりまとめにも明示されているところであるが、国内の対流促進にとどまらず、今後も年間7%台の成長により、10年間で実質経済規模が倍増すると見込まれる、とりわけ東アジアのダイナミズムをトータルに取り込んだ具体性を持った対流促進の構想が欠かさないことである（図表）。

第二に、コンパクト&ネットワークについては、地域での小さな拠点の形成というミクロ的な視点とともに、8年後にはスーパー・メガリージョン内に、相模原（神奈川）、甲府（山梨）、飯田（長野）、中津川（岐阜）の4カ所に中間駅が設置されるという国土構造の一大変革期が訪れることを踏まえ、ますます緊急性・切迫性を高めている防災対策という国土政策の重要目標を取り込んで、マクロのコンパクト&ネットワーク構想を再構築する機会にすることである。

第三は、「時間と場所からの解放による新たな価値創造」にどのような中身を持たせるかである。メガリージョンの中心部にある既成市街地周辺のエリアは、高度成長期に、地方圏から労働力を呼び込み、都市開発・工業開発の拠点形成を目指して人口・産業を集中させた地域であることが知られている。今このエリアにおいて、その時代の企業戦士に代表される人口の高齢化・単身化と住宅団地の老朽化・空洞化が急速かつ大規模に進んでいる。そこで考えられる一つの視点は、デジタルエコノミーの深化の中で、A.I.を活用したスーパーシティ構想の実現を土台に、人生百年時代に対処し得るレカレント教育の充実に合わせて、当分の間増加の一途を辿る元気な高齢者の参加により、①輸出の国際競争力が弱体化し、農産物の輸入余力が低下する日本の一大ウイークポイントである食と農の再生による国土の生産的・創造的な維持・管理、②全国に3,000近くある5ヘクタール以上の住宅団地のリノベーションによるシェアオフィス化・サテライトオフィス化を進め、働き方改革を踏まえたギグ（GIG）エコノミー化に対応するフリーランスの増加の受け皿の整備による生活スタイルの改革等である。

なお、蛇足になるが、「新たな価値創造」という観点では、2030年に訪日外国人客数6,000万人を目指す観光立国を標ぼうする日本として、この機会に地域の光を観るといふ観光という言葉の本来の意味での具体化を図るため、各種のハード・ソフトの利便施設・機能の充実に加えて、日本のアイデンティティや日本人の精神性をわかりやすく内外に紹介する文化的な拠点の整備を実現し、現代の日本人が喪失しつつある生き方や心のよりどころを探求し、高齢化に伴い多くの人々が日常的に向き合うことになる死生観を省察・思索する精神文化の醸成に目を向けるという視点も重要ではないかと考える。

(図表) スーパー・メガリージョンの概念



(注) 国土交通省「スーパー・メガリージョン構想中間とりまとめ骨子」(2018.7)による。

(荒井 俊行)