

スーパー・メガリージョン構想

— リニアによる三大都市圏の一体化と効果の拡大 —

国土交通省国土政策局計画官 岸 弘 之

1. はじめに

(1) スーパー・メガリージョン構想について

リニア中央新幹線については、現在、2027年の開業を目指して東京都・名古屋市間の工事が精力的に進められており、その後、大阪市までの区間を含めた全線開業が予定されている。第二次国土形成計画（全国計画）（2015年8月14日閣議決定）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。」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。

なお、最終とりまとめ全文および参考資料については国土交通省ホームページにて公開している。

(2) 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、わが国は約半世紀前に一度、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、本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、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



出典：国土地理院「地理院地図（電子国土Web）」に加筆

図-1 リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大

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。

そこで、本構想の検討にあたっては、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、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について検討を行った。

国土交通省国土政策局において、スーパー・メガリージョン構想検討会（座長：家田仁政策研究大学院大学教授）を設置し、20回にわたり経済界、関係自治体、計37名のゲストスピーカーとの意見交換をして、とりまとめた。

2. わが国が直面する状況の変化

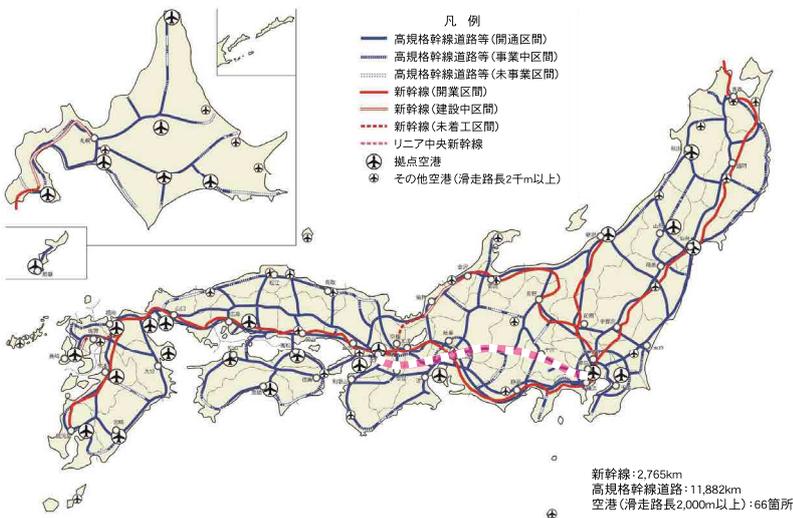
(1) 今後も進展するアジアダイナミズム

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倍に達すると見込まれている。ASEAN諸国やインドにおいても経済発展が続いており、わ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、将来においてはさらに増加することが予想される。世界的に産業構造や価値観の転換期を迎える中、こうしたアジアダイナミズムに向き合いながら、これからの時代に相応しいわが国の新しい成長を実現していくことが求められる。



出典: 国土交通省 国土政策局資料 1965. 3. 31時点

図-2 わが国の高速交通ネットワークの整備の進展(1965年)



出典: 国土交通省 国土政策局資料 2019. 3. 31時点

図-3 わが国の高速交通ネットワークの整備の進展(2019年)

(2)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およびその周辺地域、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。

今後、わ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。

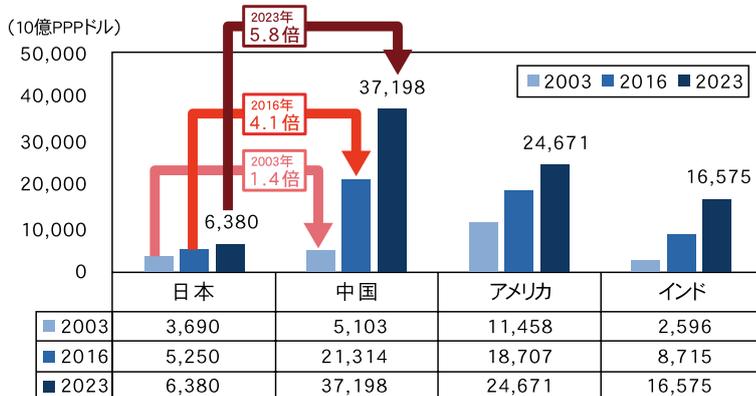
(3)産業構造の劇的な変化とデジタル化社会

AI、IoT化等の進展による第四次産業革命によって、経済社会のパラダイムシフト、すなわち産業構造や付加価値の創出のメカニズムの大幅な変化が起きようとしており、これまでの労働集約型、資本集約型社会から、あらゆるものがデジタル化する知識集約型社会に転換していくことが予想されている。わが国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。

(4)世界に広がる価値観の転換

次の時代につながる世界共通の新しい価値観として、2015年9月、国連サミットにおいて、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指すSDGs(持続可能な開発目標)が採択された。これにより、世界的潮流として、ジェンダー平等の達成、生涯学習機会の促進、再生可能エネルギーの活用や新素材の開発等による循環型社会や生物多様性等の重要性に対する認識が高まっている。グローバル競争においてもこうした価値観が重視され、経済効率性のみを重視してきた従来の競争からの方向転換が既に始まっている。

- 2003年時点で日本の1.4倍だった中国のGDPは既に日本の4倍を超え、アメリカをも上回り、2023年には日本の5.8倍に達する見込み。
- インドも既に日本を上回っており、今後も急速な伸びが見込まれる。



購買力平価(PPPドル): ある国である価格で買える商品が他国ならいくらで買えるかを示す交換レート換算。
 2003、2016は実績値、2023は推計値

出典: IMF "World Economic Outlook Database October 2018 Edition"より作成

図-4 主要国におけるGDPの将来予測

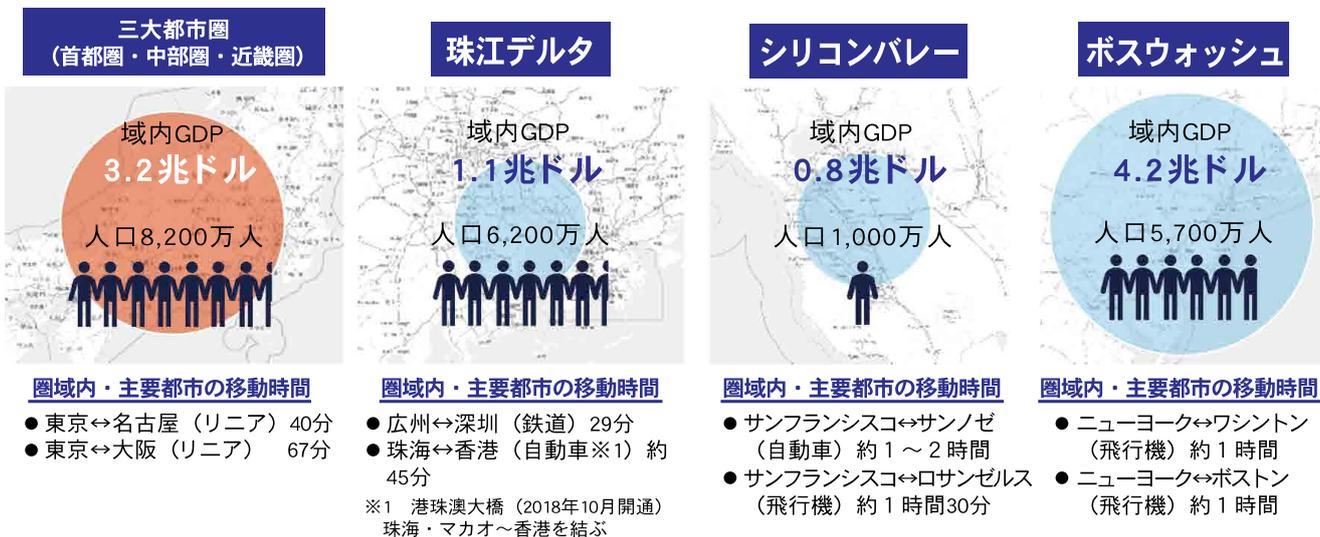
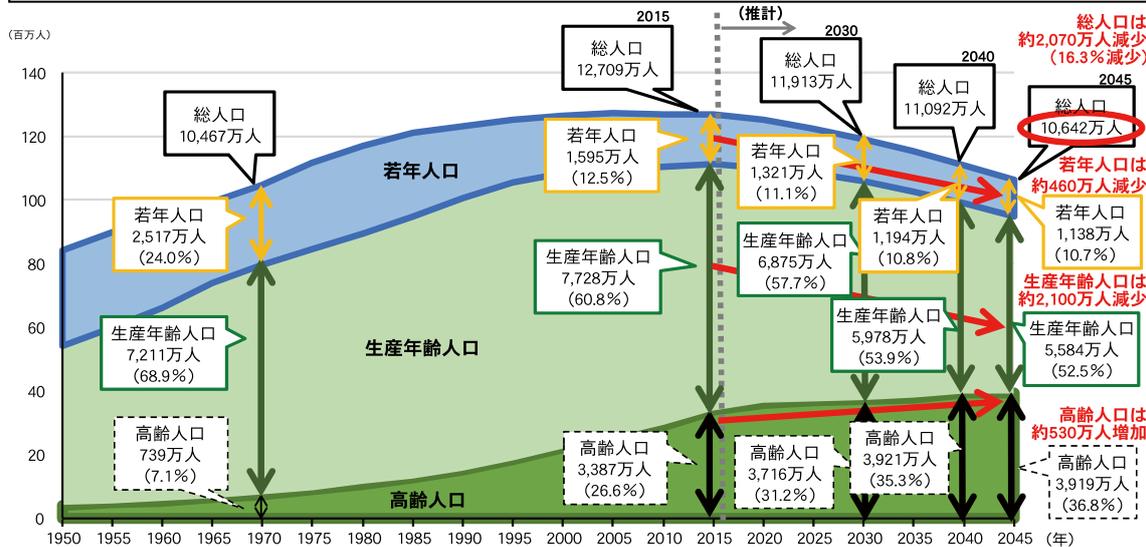


図-5 世界のメガリージョン

注：対象圏域は以下の通り
 ・三大都市圏：首都圏（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県）、中部圏（長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）、近畿圏（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）
 ・ポスウォッシュ (Northeast Megaregion)：ニューヨーク、ワシントン、ボストン・マンチェスター、フィラデルフィア周辺の大都市統計地域
 ・シリコンバレー (Northern California Megaregion)：サンノゼ・サンフランシスコ、サクラメント、フレズノ周辺の大都市統計地域
 ・珠江デルタ：広州、深圳、珠海、佛山、惠州、東莞、中山、江門、肇慶
 用いているデータは、それぞれ次の時点のもの：アメリカ（2017年）、中国（2017年）、日本（2015年）
 出典：United States Census Bureau "Population Estimates (2017)", U.S. Bureau of Economic Analysis "U.S. Economic Accounts" (2017)
 廣東統計年鑑（2018）、内閣府「平成27年度県民経済計算について」、総務省「平成27年国勢調査」、Open Street Mapより国土交通省国土政策局作成

- 日本の総人口は、2045年には10,642万人と、2015年から16.3%減。
- 高齢人口（65歳以上）は約530万人増加するのに対し、生産年齢人口（15-64歳）は約2,100万人、若年人口（0-14歳）は約460万人減少。高齢化率は26.6%から36.8%に上昇。



注1：「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口
 注2：（ ）内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合
 注3：2015年は、年齢不詳の人口を各歳別に按分して含めている
 注4：1950～1969、1971年は沖縄を含まない
 出典：総務省統計局「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成30年推計）」における出生中位（死亡中位）推計をもとに、国土交通省国土政策局作成

図-6 年齢階層別人口の将来予測

(5) わが国が抱える課題と強み

わが国の総人口は、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。

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

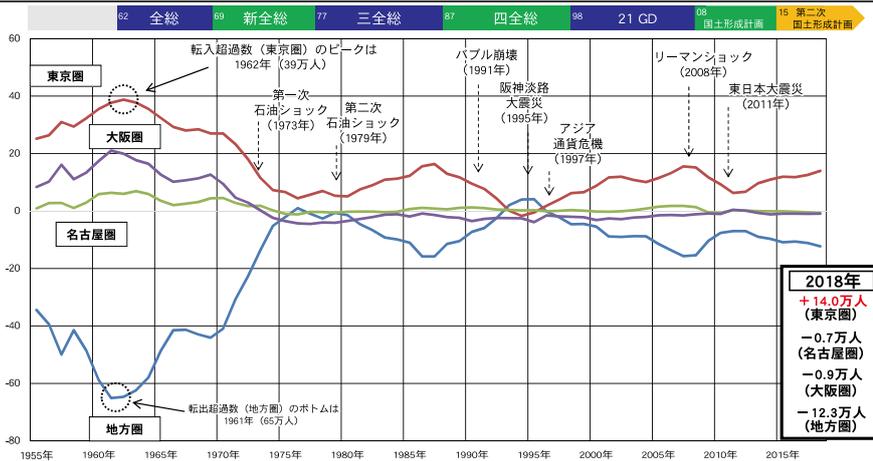
への流入超過による人口の東京一極集中が依然として進展している。

一方で、世界からわが国を見ると、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長として挙げられ、多様な産業の集積や、地域間格差が小さいこと等がわが

国の強みと考えられる。リニア中央新幹線の開通を契機とした移動時間の劇的な短縮は、これから迎える本格的な知識集約型社会の時代において、多様な人の対流を活発化させる高速交通インフラとして不可欠な存在となると考えられる。

また、リニア中央新幹線は、その速達

- 高度経済成長期には三大都市圏に人口が流入した。
- 1980年頃にかけて人口流入は沈静化した。その後、バブル期にかけて東京圏に人口が流入。
- バブル崩壊後は東京圏が一時的に転出超過となったが、2000年代には再び流入が増加した。



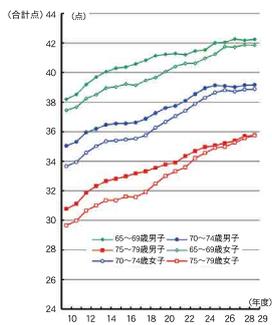
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土政策局作成。
注：上記の地域区分は以下のとおり。

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県　名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県　大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏　地方圏：三大都市圏以外の地域

図－7 三大都市圏・地方圏の人口移動の推移

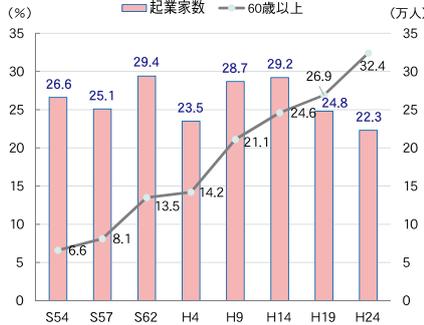
- 全国的に高齢化が進む一方、高齢者の体力は、年々向上しており、平成30年度（2018年～）には75～79歳の体力が平成10年の65～69歳の体力に追いつく可能性。
- 起業家の年齢別構成を見ると、3人に1人が60歳以上を占めており、豊富な社会経験の蓄積に基づき、退職後も何らかの形で働き続けたいという意欲のあるシニア層が増加。

【新体力テストの合計点の年次推移】



(出典) スポーツ庁「平成29年度体力・運動能力調査結果の概要」

【起業家数及び年齢別構成の推移】



(出典) 中小企業白書2014 資料：総務省「就業構造基本調査」再編加工

⇒ シニア層の活躍が、わが国の生産年齢人口の減少を補う可能性

図－8 高齢者の社会参画の可能性

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、わ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り、わが国の国土に大きなインパクトをもたらすと考えられる。

3. リニア中央新幹線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

第四次産業革命がもたらすパラダイム

シフトにより、各産業の分野間の融合と、モノをつくる社会から価値をつくる社会への転換が進む中、人口減少下にあるわ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、現時点では明確なコンセプトやロードマップが無い状況であり、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多様な分野のひと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た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指摘されている。

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、人と人と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事が期待される。

(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がもたらす移動時間の劇的な短縮は、AI、IoT化等の進展と相まって、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・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と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、子育てと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において価値創出に寄与する可能性もある。

(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、わ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。

とりわけ、わ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、中部圏のものづくり産業とそれを支える研究開発機能、関西圏の歴史・文化、医療・ライフサイエンス分野の研究開発機能等、それぞれが個性を有しており、これらの個性を活かして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も重ねつつ、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。

(4) 災害リスクへの対応

三大都市圏は世界でも有数の人口集積地域であり、わが国の国民生活およ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、東海道新幹線および北陸新幹線とともに、三大都市圏を結ぶ大動脈の多重化をもたらし、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。

4. 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

(1) スーパー・メガリージョン構想の目指す方向性

グローバル競争の方向性そのものが、経済効率性のみを重視する価値観から、SDGsの考えを共有する多様な社会的課題の解決を重視する価値観へと大きく転換しており、わが国もこうした価値観に基づき、これまで培ってきた技術を新世代の新たな産業へと発展させ、世界の社会的課題を解決していくことにより、グローバル社会に貢献していくことや、人口減少下にあるわが国においては、新たなイノベーションにより価値を創造していくことが不可欠であり、スーパーメガリージョンの形成により、わが国の成長を牽引する三大都市圏のポテンシャルをより一層高め、相互の連携を強化することで、巨大経済圏としての一体化を図るとともに、国内、海外のヒトの対流を活性化することで、全国各地で多様な関係人口を増やし、新たな価値を創造していくことを目指す。

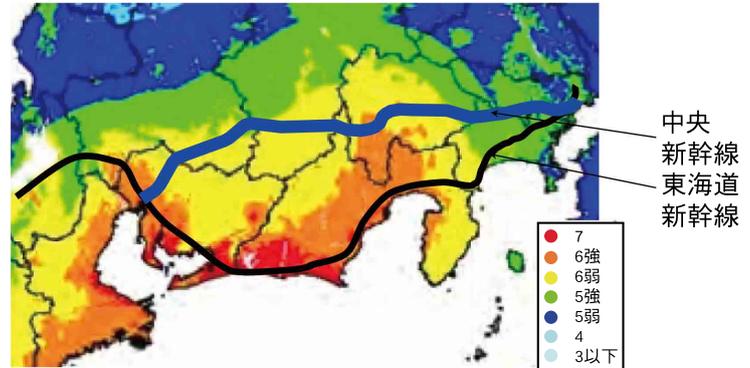
(2) 個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造

三大都市圏については、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り、各都市圏の主要国際空港、国際コンテナ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・人材等呼び込みながら、わ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。

一方で、三大都市圏が単にリニア中央

- リニア中央新幹線の開通は、首都直下地震や南海トラフ地震等の災害リスクに対し、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、高速道路等と有機的に繋がることで、国土の骨格にかか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。

(参考) 「南海トラフ巨大地震」の震度分布



出典：東海旅客鉄道㈱「平成25年1月中央新幹線計画の概要について」

図-9 大動脈の二重系化による災害リスクへの対応

新幹線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、これまでの延長線上ではない全く新しい発想に基づくイノベーションを生み出すことであり、わが国が世界に対して新世代のビジネスモデルを示す存在となるため、「内なる国際化」等に向けた取組の推進に加え、各都市圏が将来を見据えながら自らの個性を際立たせ、さらに伸ばすことによって、それぞれの分野の優れた海外企業や人材に選ばれる魅力ある都市圏を形成し、三大都市圏間の対流を活性化させることで、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。

そのため、例えば、新たな国際ビジネスを生み出すため、起業家、スタートアップ企業、大学、投資家等がオープンな環境で協働できる、近接性と集積を重視したイノベーションディストリクトを形成し、高密度な知的対流を創出することや、リニア中央新幹線駅の乗換利便性、高速道路との直結性、空港アクセスの向上、都市再生等により集積効果を最大限に引き出すこと、三大都市圏間の新幹線・高速道路ネットワーク整備による大動脈の多重化とともに、まちづくりが進められる段階から圏域を超えた連携体制を強化する取組が求められる。

(3) 中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生

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、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。

そのためには、中間駅に共通する課題や目的を共有しながら、各地域単独での取組に加え、リニア中央新幹線による東西方向の連携軸を通じた、三大都市圏や他の中間駅周辺地域との対流を活性化することによって、地域間で相乗し補完し合う魅力的かつ持続的な圏域を形成していくことが求められる。また、各中間駅から南北方向に伸びる高速道路ネットワークによって広域圏を形成し、太平洋側の各都市とつながることで、人流、物流のリダンダンシーを強化し、太平洋側の都市をバックアップする機能を持つことが可能となる。こうした、自治体の境界を越えた広域的な連携を推進することで、“中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生”を目指す。

そのため、例えば、地域の強みを活か

【実現が望まれる将来の姿】

- ▶ 「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」
- ▶ 「都市においても地方においても、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」

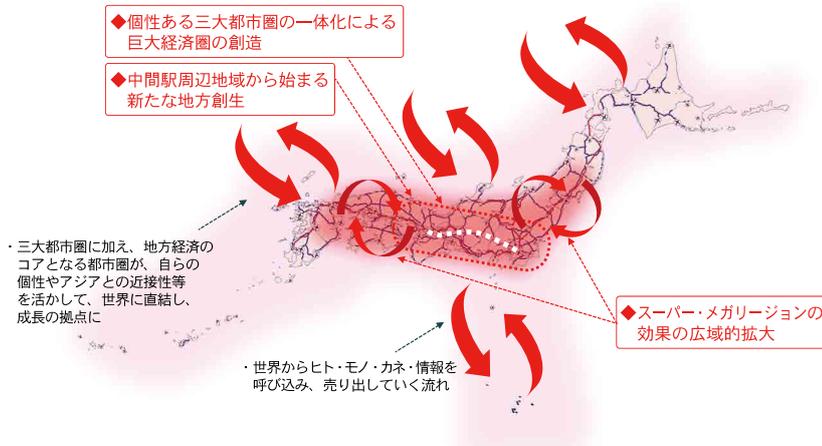


図-10 スーパー・メガリージョンの形成により実現が望まれる将来の姿

の経済活力を向上させるため、都市の魅力を高める関連する都市再生プロジェクトを組成、推進していくことが求められる。こうした取組を含め、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およびその効果の広域的拡大が、わが国の国土・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必要がある。

そして、スーパー・メガリージョンの形成の過程においては、技術革新の進展や、世界情勢の変化など、様々な要素が人々の暮らしや国土構造に大きな影響をもたらす可能性があり、これらの動向について注視し、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。

した産業を育成し、圏域を超えた産業クラスター同士の連携強化等により、新世代の新たな産業へと発展させることや、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より、地域独自のライフスタイルを提供すること、地域内の主体的取組と地域外の人材の知見を融合すべく、各地域の魅力を大切にす価値観をもつ関係人口を拡大すること、リニア中央新幹線による東西方向の連携軸に加え、各駅から南北方向に伸びる高速道路との連結性を強化し、対流を活発化させる取組が求められる。

(4) スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大

わが国がこれまで進めてきた全国の高速度交通ネットワークの整備により、三大都市圏および地方圏間の経済の連関性は高まってきているが、スーパー・メガリージョンの形成を契機に、首都圏、中部圏、関西圏を起点とした対流をさらに活発化し、拡大していくことが必要である。そのため、対流の原動力となる全国各地の個性同士を結び付けていくことによって“スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大”を目指す。

そのため、例えば、全国各地の個性を結びつけるために、広域連携により圏域を超えた人的ネットワークを拡大し、リ

ニア中央新幹線を核とした広域的な新幹線・高速道路ネットワークの形成により対流を活発化することや、三大都市圏の空港が相互補完的に機能すること、東京・大阪間の輸送ニーズの転換による新たな航空需要への対応、東海道新幹線沿線地域の利便性向上等、リニア中央新幹線沿線以外の中枢・中核都市も、自ら世界に直結し、スーパー・メガリージョンとの相乗効果を発揮する持続可能な成長の拠点となるような取組が求められる。

5. おわりに

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、本構想では、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検討し、目指す方向性と求められる取組についてとりまとめた。今後は、これらの取組を推進していくとともに、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。

リニア中央新幹線の開業に向けては、高速交通ネットワークの整備をはじめ、現在、各都市、地域で進められる取組について、スピード感を持って着実に実施していくとともに、リニア中央新幹線により出現する7千万人を超える規模の集積効果を最大限に引き出し、わが国全体