

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 ～スーパー・メガリージョン構想検討会が最終とりまとめを公表～

リニア中央新幹線全線開業を見据え、2017年8月に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(以下、検討会)では、約2年間にわたる検討の内容を最終とりまとめ「人口減少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～」として2019年5月20日に公表した。今号では、検討会において関経連が表明した意見のポイントおよび「最終とりまとめ」の概要について紹介する。

検討会での議論と関経連の意見表明 III

■ 検討会の設置背景と論点

現在、リニア中央新幹線は2027年の東京～名古屋開業をめざして工事が進められており、2037年ごろに大阪までの全線開業が予定されている。2015年8月に策定された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」と記載されている。こうした背景をふまえ、リニア中央新幹線の全線開業がわが国に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として、検討の場が設置されることとなった。

検討会では大きく3つの論点が設定され(表1)、検討が行われた。このうち論点2・3については、沿線の自治体・経済界からの意見をヒアリングした上で検討が進められることとなった。

表1 検討会の大きな論点

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)の整備による、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新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。

■ 関経連の意見内容

関西については、検討会の委員でもある、当会の八木誠副会長が、関西のめざす姿とその実現に向けた取り組みについて意見表明を行った。

図1 関西のめざす姿



わが国の持続的な経済成長のためには、首都圏とともに関西圏や中部圏が成長エンジンとなり、日本経済をけん引する「複眼型国土構造」の構築が重要である。リニア中央新幹線の開通によって、3つの都市圏がそれぞれの個性を發揮するとともに、相乗効果を生み続けることが、スーパー・メガリージョンの形成・発展、ひいては複眼型国土構造の構築につながるという。

そこで意見表明では、関西の強みや課題、特徴等をふまえ、関西がスーパー・メガリージョンの中でどのような成長エンジンとして力を發揮し、効果を全国へ波及させていくべきかという観点から、「関西のめざす姿」を「スーパー・メガリージョンのアジアのゲートウェイ、西日本の結節点として『アジアの活力を取り込み、西日本各地と共に繁栄する関西』とした(図1)。

そして「めざす姿」の実現に向けては、さまざまな分野で関西の魅力や個性をさらに高めていくことと、アジアや西日本との交流を促進するためのインフラ整備を進めていくことが必要であると主張した(表2)。

表2「めざす姿」の実現に向けた取り組み例

<p>1 関西の魅力・個性の向上</p> <p>(1) 観光・ビジネス交流を活性化させ、アジアの活力を取り込む関西</p> <p>a. ビジネスの交流を活性化させるプラットフォームの形成</p> <p>b. 大規模な交流施設(国際会議場)の整備</p> <p>(2) イノベーションを起こし世界の課題を解決する関西</p> <p>a. 関西圏内の研究・イノベーション拠点の連携強化</p> <p>b. リニア中央新幹線にて国内外の拠点の連携強化</p> <p>(3) 地域の魅力(歴史・文化・自然等)から新たな価値創造・世界に発信する関西</p> <p>a. 地域資源の発掘・地域の取り組みの支援、関西ブランドの発信</p>
<p>2 交流を促進するインフラ整備</p> <p>(1) ゲートウェイとしての空港機能の強化</p> <p>・関西3空港の機能向上</p> <p>・リニア中央新幹線を活用した「関西圏+中部圏+首都圏空港の一体運用」</p> <p>(2) 結節機能の強化</p> <p>・新大阪駅を交通のハブとして結節機能を強化(北陸新幹線早期開業)</p> <p>・新大阪駅への都市内アクセスの強化</p> <p>・玄関口としての新大阪エリアの魅力を向上させる再開発(官民一体で検討)</p> <p>(3) 西日本との交流促進</p> <p>・日本海側・太平洋側における高速鉄道・高速道路等の整備、瀬戸内海航路の活用</p>

検討会「最終とりまとめ」の概要

■ スーパー・メガリージョン構想のめざす方向性

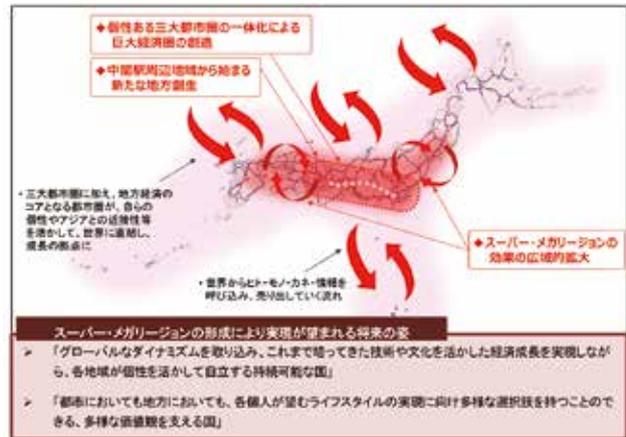
本年5月に公表された検討会の「最終とりまとめ」では、わが国が直面する状況の変化や、リニア中央新幹線の全線開業がもたらすインパクトを整理するとともに、このインパクトを大きな国土構造の変革につなげるべく、スーパー・メガリージョン構想がめざす方向性や、それぞれの都市圏の地域戦略などが盛り込まれた。

リニア中央新幹線による劇的な移動時間の短縮がもたらすインパクトとしては、①交流機会の増加、交流時間の拡大による新たなイノベーションの創出、②時間と場所からの解放による暮らしや働き方の多様な選択肢の創出、③三大都市圏の一体化による、海外からの人や投資の積極的な呼び込み、④交通ネットワークの多重性・代替性の強化、東京の中核機能等の分散やバックアップ体制整備への寄与といった災害リスクへの対応、があげられた。

またスーパー・メガリージョン構想がめざす方向性として、次の3点があげられた(図2)。

1. 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”
2. 三大都市圏の間に位置する中間駅周辺地域については、“中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生”
3. 全国各地に関しては、圏域を越えた人的ネットワークの形成や対流の原動力となる個性を結び付けるリニア駅を核とした高速交通ネットワーク形成による、“スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大”

図2 スーパー・メガリージョン形成のイメージ



出所：検討会「最終とりまとめ」

■ 関西圏に関する取りまとめ内容

関西圏の個性と展開されるべき地域戦略については、おおむね当会からの意見発表の趣旨が盛り込まれた。

関西圏がめざす姿については、当会の意見と検討会の議論に基づき、「アジアと共に進化する国際ハブ都市圏」という、ゲートウェイ機能のみにとどまらない表現が示された。さらに、西日本各地との交流促進については、「中国圏・四国圏・九州圏との連携促進」「日本海側や、紀伊半島、四国、九州との連携強化により経済を活性化」するといった、当会の意見を基にした具体的な表現が記載された。

関西のめざすべき姿の実現に向けたインフラ整備に関しては当会が主張した項目はおおむね盛り込まれた一方、リニア中央新幹線・北陸新幹線については「着実な整備」という表現にとどめられた。今後もさまざまな機会をとらえ、引き続き早期開業を求めていく必要がある。

また、スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大に向け求められる取り組みとして、リニア中央新幹線の終着駅と想定される新大阪駅をハブとする地方創生回廊中央駅構想の推進のほか、三大都市圏の空港間の相互補完機能の発揮なども盛り込まれた。

関西のめざす姿の実現に向けて

「最終とりまとめ」は、6月に開催された国土審議会に報告されており、この内容をふまえて次の国土形成計画策定に向けた議論が本格化するものと思われる。当会としては、関西のめざす姿の実現に向け、国土形成計画などに対する意見発信を継続するとともに、既存の計画のさらに先を見据えた陸・海・空のインフラ整備や、他圏域との連携を促進すべく、具体的な取り組みを進めていく。

(地域連携部 芝真理子)