

# 第49回日本創生委員会 <議事骨子>

文責 日本創生委員会 事務局  
(JAPIC)

## 議事次第

2018年11月12日(月) 11:30~13:30 於：ホテルグランドアーク半蔵門 4F「富士」

### ● 初参加委員・オブザーバー委員紹介

竹部 幸夫 氏 (三井物産(株) 専務執行役員)  
山下 義順 氏 (北陸経済連合会 専務理事)  
山本 徳治 氏 ((一社)日本建設業連合会 事務総長)  
田村 計 氏 (内閣府 地方創生推進事務局長)  
牧元 幸司 氏 (林野庁長官)  
重田 雅史 氏 (内閣府 総合海洋政策推進事務局長)

### ● 講演： 芹川 洋一 氏 (日本経済新聞社 論説フェロー) 『日本政治の展望～どうなる安倍政権～』

### ● 地方創生に向けたプロジェクトの紹介

①東北経済連合会 東京事務所長 佐藤 五郎 氏  
②北陸経済連合会 専務理事 山下 義順 氏  
③四国経済連合会 常務理事 山野井 勝弘 氏

### ● 寺島実郎委員長 総括

以上

## <芹川洋一 日本経済新聞社 論説フェロー 講演>

□ 芹川氏より『日本政治の展望～どうなる安倍政権～』と題して、安倍政権の特徴や今後の展望について私見が披露された。

## <地方創生に向けたプロジェクトの紹介 ①佐藤五郎 東北経済連合会 東京事務所長>

- 東北経済連合会として、地方創生に関して3つの目玉となるプロジェクトがある。
- 1つ目が「東京オリンピック・パラリンピック等を契機とした地域の魅力発信事業」。東京オリンピックの際に、上野あたりにブースを設けて東北の復興状況や観光情報などを紹介したいと考えているが、時間や費用の制約もあり苦戦している状況である。
- 2つ目が「次世代放射光施設の整備とリサーチコンプレックスの形成」。放射光施設とは電子顕微鏡の一種であるが、日本は海外と比べて開発で若干出遅れ気味である。東北では軟X線領域を対象に設計を行っているが、文部科学省の公募の条件として、地元で半分程度の費用を負担する必要がある。そのため、東経連で別途財団を設立して参加企業を募っているところである。
- 3つ目が「国際リニアエコライダー(ILC)の日本誘致実現に向けた取り組み」。この場にもILC100人委員会に参加し、大変ご支援頂いている方がいる。本件は最近でできた話ではなく、学会など20年近い歴史がある。ILCは、素粒子物理学の実験施設で、陽子と陽電子をぶつけて素粒子の究極の姿を見つけることで宇宙の根源に迫るものである。今年7月に有識者会議で結論を出して頂き、現在日本学会でご検討頂いている。欧米各国は日本立地に前向きであるが、欧州における素粒子5カ年計画の策定スケジュールから、日本は今年12月末までに意思表示を求められている。一方、中国でも別の計画が進んでいる。そのなか、自民党で地方創生・復興・国土強靱化・科学技術イノベーション等の責任者が協議会を設置して頂き、ご支援を賜っている。年間経費は300億円規模ではあるが、世界から数千人の最高レベルの研究者が日本に集まり、定住することが期待される。配布したBloomberg記事に記載の通り、科学者や産業界は日本の決断を待っており、是非皆様のご支援をお願いしたい。

## <地方創生に向けたプロジェクトの紹介 ②山下義順 北陸経済連合会 専務理事>

- 北陸経済連合会からは、「北陸新幹線の大阪までの早期全線整備」についてご紹介させて頂く。
- 北陸新幹線の金沢開業により、東京から北陸に2時間台で入れる状況になった。
- 開業3年半で累計乗客数は3,000万人を突破し、宿泊者数は200万人増加している。外国人宿泊客が金沢のある石川県を中心に増えて、ホテルが不足しているため、あと1,500室増やす方向でホテル建設が進んでいる。
- 金沢・敦賀間の工事を2023年3月までに開業する方向で進めて頂いている。
- その後、北海道新幹線の函館北斗から札幌までつなぎ、更にその後、敦賀・新大阪間の工事に着工して完成まで15年かかる計画のため、金沢・新大阪間の全線開業は2046年となる。
- 工事がラップするが、太平洋側災害時に代替路線となる北陸新幹線を、北海道新幹線と同じく2030年頃までに新大阪まで延伸して頂けるようお願いしているところである。
- 延伸により、北陸から大阪に加え、途中経過地の長野から新大阪までも非常に時間短縮される。
- 東海道新幹線は海外からの観光客にゴールデンルートとして使われているが、北陸新幹線も早く新大阪までつないで頂いて、ルートではなくループにして観光にも注力していきたい。
- 是非皆様の北陸新幹線の早期全線整備へのお力添えをお願いしたい。

## <地方創生に向けたプロジェクトの紹介 ③山野井勝弘 四国経済連合会 常務理事>

- 四国経済連合会からは、最重要課題として位置付けて取り組んでいる四国新幹線について紹介させて頂く。
- 四経連では、四国各県とともに四国新幹線整備促進期成会を設立して要望活動および地元での気運醸成に取り組んでいる。今年7月にこの会場で550名の方にお集まり頂いて第2回東京大会を開催した。
- JAPICからは四国新幹線を単線にすることで早期実現を目指すべきとの提言を頂いているが、我々としても、単線にすることにより工事費を3分2に抑えられることから、現在、技術面も含めてその検討を進めているところである。

- 今年6月に四国の4地銀のシンクタンクと共同で新幹線を活かした四国の地域づくりビジョンを取りまとめており、本日そのパンフレットを配布させて頂いている。その内容は、四国における新幹線整備の効果と新幹線を活かした地域づくりの基本戦略の2点である。
- 現在、全国で新幹線の整備が着々と進んでいるが、新幹線の具体的な計画がないのは四国のみである。更に、2037年にはリニア新幹線が新大阪まで開業の予定で、四国だけ取り残されるのではないかとの危機感を持っている。
- 新幹線整備により、現状大幅に時間がかかっている四国4県の県庁所在地間の移動時間が、概ね1時間以内に短縮される見込みである。更に、リニアとつながれば、四国から東京まで3時間以内で行けることになる。
- 新幹線整備により期待できる波及効果は、交流人口の拡大を通じて観光産業が育成され、ビジネス環境改善により四国のビジネス拠点としての魅力を高め、それが四国創生の原動力となることである。新幹線駅を中心に開発が進み都市の魅力が向上し、地域の防災力向上にも寄与する。若者を中心に地元定着が進み、大都市からの移住につながることも期待できる。
- 新幹線を見据えた基本戦略は3つある。1つ目が、都市間の連携により人口200万人規模の四国ネットワーク中枢都市圏を形成すること。2つ目が、新幹線を軸に観光・産業振興を通じて四国全域の成長力を底上げすること。3つ目が、西日本経済文化交流圏を構築するとともに、3大都市圏との連携を進化させること。リニア開業により、3大都市圏が一体となるスーパー・メガリージョンが形成されるので、その活力の一部を享受するような施策を進めるべきである。
- 今後も四経連が四国新幹線の誘致に向けて旗振り役を務める所存であり、是非皆様のご支援をお願いしたい。

## <寺島実郎委員長 総括>

- 日本創生委員会は、未来につながるプロジェクト・エンジニアリングを志向する会である。
- 本日、国土交通省のスーパー・メガリージョン構想検討会による中間とりまとめを配布して頂いているが、私自身も当検討会のメンバーである。
- 8年後に名古屋まで中央リニアが開通し、品川と名古屋が40分で結ばれるが、当検討会のポイントは、通過する各県に1つずつ設置する中間駅のインパクトである。例えば、神奈川県相模原から品川まで10分、甲府まで15分で行くことが可能となる。名古屋から品川に行くのに1時間短縮になることに加え、現在5時間かかる甲府に25分で行けるようになる。そうした中間駅のインパクトをシミュレーションするのが当検討会の一つの狙いである。
- 先月、土木学会にて「22世紀の日本」というテーマで講演を行う機会があった。本日は、22世紀を考えるうえで重要となる点をいくつか示させて頂く。
- まず、人口構造について。日本の人口は、1900年には4,384万人だったが、2008年にピークアウトするまでに約3倍に人口を増やしたのが20世紀だったと言える。21世紀には、2065年に8,800万人に減少し、さらに2100年には6,000万人くらいに収斂していくことが予想されている。すなわち、21世紀は日本の人口が半分になる世紀だと言える。
- 一方、世界人口は1900年には16億人だったものが、20世紀終わりには61億人に増え、現在75億人である。これが2100年には120億人になることが予想されている。
- 単純化すると、21世紀は日本の人口は半分になり、世界人口は倍になる世紀だと言える。
- 次に、アジア・ダイナミズムについて。日本にとって一番重いテーマは中国である。21世紀に入る前、中国のGDPは日本の4分の1だったが、2010年には日本を抜き、今年中に日本の3倍に迫る見込みである。20世紀の中国は、清から辛亥革命、49年の共産革命を経て長く混迷を続けていたが、21世紀は強大化・強権化する中国と向き合わざるを得ないことを認識しておく必要がある。昨年、日本と大中華圏との貿易シェアは対米貿易の2倍を超えている。
- 日本を除くアジアは、現在の成長率を前提にすると、10数年後にはGDPが現在の倍になる。そうすると、日本のアジアとの貿易シェアは昨年は52%だったが、10数年後には6割を超すことが予想される。

## <寺島実郎委員長 総括>

- 次に、Digital Dictatorshipについて。デジタル・エコノミーの時代において、グーグル、アップル、フェイスブック、アマゾン、マイクロソフトの5社(GAFA+M)の時価総額が476兆円であるのに対し、モノづくり日本を代表する時価総額ナンバーワンのトヨタの時価総額が僅か23兆円というのが現実である。アップル、アマゾンの時価総額は1社で1兆ドルを超え、トヨタはその4分の1以下である。時価総額の格差の意味を改めて考える必要がある。
- 東急により再開発中の渋谷の超高層ビルにグーグルが入る予定であり、間もなく渋谷はNHKとグーグルの街になる。
- データリズムの時代に生きる我々は、AIやシンギュラリティへの転換を視野に入れてプロジェクト・エンジニアリングを進めていかなければならない。
- 最後に、ジェロントロジー(gerontology)について。辞書では老年学と訳されているが、私は高齢化社会工学と訳すべきと考えている。
- これまで高齢化は社会的コストの増大と捉えられてきたが、人生100歳時代には、高齢者を第二の人生や余生といった枠組みではなく、積極的にプロジェクト・エンジニアリングしていかなければならない。
- かつて高度成長期に整備された国道16線沿いのベッドタウンの高齢化が著しいが、団地のコンクリートブロック空間に独居老人を閉じ込めているような状況を作り出しているのが日本社会の現実である。
- それらの高齢者たちが参画するプラットフォームをつくること、例えば、海外経験のある高齢者を観光人材として育成し、参画させて、6,000万人を目指しているインバウンドを取り込むための力になってもらうような構想力がエンジニアリングという意味において今後重要となってくる。

以 上