

スーパー・メガリージョン構想について

平成30年11月27日

国土交通省 国土政策局 計画官 岸 弘之

リニア中央新幹線の概要



	品川・名古屋間 ^{※1}	東京・大阪間 ^{※2}
路線延長 (km)	286	438
所要時分 (分)	40	67
建設費 (億円)	55,235.5	90,300
JR東海の 想定開業年次	2027年(平成39年)	2045年(平成57年) より最大8年間前倒し ^{※3}

^{※1} 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)(H26.10.17認可)による
^{※2} 中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書(H21.12.24)による
^{※3} 財政投融资の活用による
^{※4} JR東海資料による(リニア各駅停車の場合。停車時間を除く。)

<中央新幹線の整備計画>

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額(車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	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

(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

【※輸送需要量】

- 現状(2005年)
東海道新幹線: 442億人キロ/年
↓
- リニア中央新幹線開業後(2045年): 661億人キロ/年
〔 リニア中央新幹線: 408億人キロ/年
東海道新幹線 : 254億人キロ/年 〕

(注) 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答申による

国土形成計画における位置づけ

新たな国土形成計画（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発揮）

リニア中央新幹線の整備は、（…略）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、（…略…）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（…略）

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

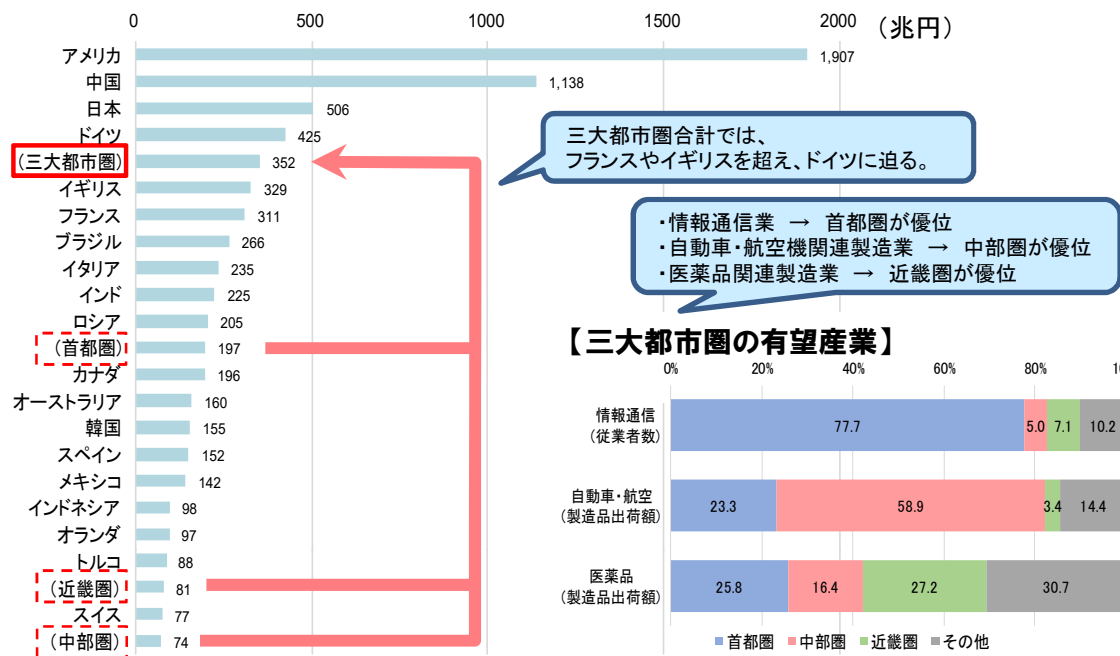
(5) スーパー・メガリージョンの形成

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。

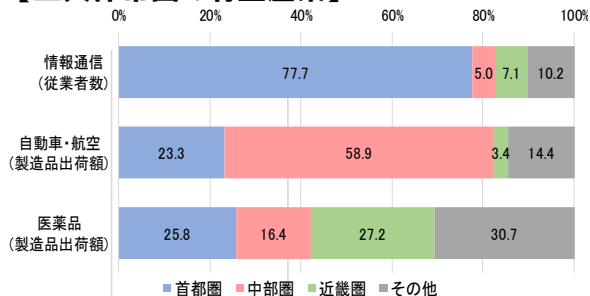
スーパー・メガリージョンとは

- 我が国では、リニア中央新幹線で三大都市圏が結ばれることにより、世界最大の経済規模を持つ「スーパー・メガリージョン」の形成が期待される。

【三大都市圏と主要国とのGDPの比較】



【三大都市圏の有望産業】



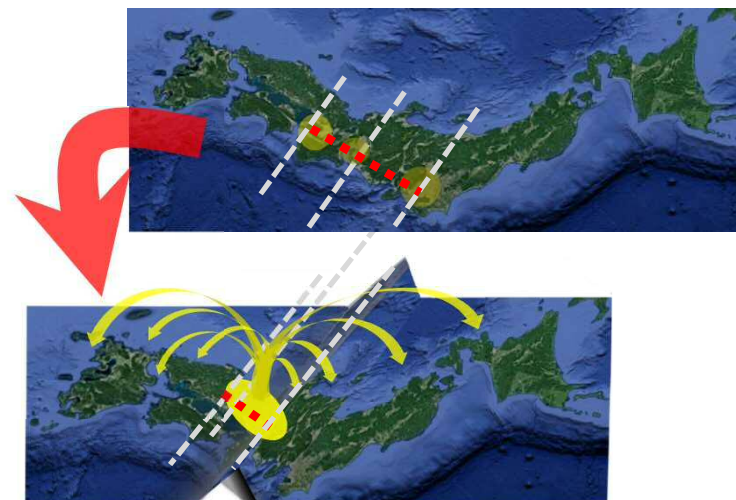
(出典) 内閣府経済社会総合研究所「平成26年度県民経済計算について」(平成29年5月26日)より国土交通省国土政策局作成

(出典) 情報通信業の従業員数の全国シェア：経済産業省「平成29年情報通信業基本調査」

自動車・航空機関連製造業および医薬品関連製造業の出荷額の全国シェア：経済産業省「平成26年工業統計」

※自動車・航空機関連製造業(自動車製造業(二輪自動車を含む)/自動車車体・附随車製造業/自動車部品・附属品製造業/自動車タイヤ・チューブ製造業/航空機製造業/航空機用原動機製造業/その他の航空機部品・補助装置製造業)
 医薬品関連産業(医薬品原薬製造業/医薬品製剤製造業)

【リニア中央新幹線による国土構造の変革】



東京～大阪間が約1時間...

山手線1周に相当

- ① 三大都市圏が一体化：三大都市圏の移動が都市内移動へ
- ② 日本列島の東西時間距離が大幅に短縮

(出典) 国土交通省国土政策局作成

世界のメガリージョン

- 国際間でのヒト、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、BosWash(アメリカ東海岸(ボストン、ニューヨーク、ワシントン))、シリコンバレーをはじめ、国際的な都市間競争が激化している。

三大都市圏 (首都圏・中部圏・近畿圏)



圏域内・主要都市の移動時間

- 東京⇄名古屋 (リニア) 40分
- 東京⇄大阪 (リニア) 67分

珠江デルタ



圏域内・主要都市の移動時間

- 広州⇄深圳 (鉄道) 29分
- 珠海⇄香港 (自動車※1) 約45分

※1 港珠澳大橋 (2018年10月開通)
珠海・マカオ～香港を結ぶ

シリコンバレー



圏域内・主要都市の移動時間

- サンフランシスコ⇄サンノゼ (自動車) 約1～2時間
- サンフランシスコ⇄ロサンゼルス (飛行機) 約1時間30分

ボスウオッシュ



圏域内・主要都市の移動時間

- ニューヨーク⇄ワシントン (飛行機) 約1時間
- ニューヨーク⇄ボストン (飛行機) 約1時間

(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)
- ボスウオッシュ (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4

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始め、全国に広がる高速交通ネットワークの整備による効果を最大限引き出すことを目的として、国、地方公共団体、経済団体が一堂に会し、広範に叡智を集め、広域的かつ分野横断的な検討を行い、日本全体の国土づくりや、将来の発展につながる共通のビジョンの構築を図るべく、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の様子

検討会の構成

- (顧問) 奥野 信宏 国土審議会会長
(公財)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)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 (一財)日本総合研究所会長、多摩大学学長
- 中村 昭彦 (一社)中部経済連合会 副会長
- 野本 弘文 東京商工会議所 副会頭
- 藤原 まり子 (株)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 (公社)関西経済連合会 副会長

検討会の論点

【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)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。

スーパー・メガリージョン構想検討会について

検討会のスケジュール

平成29年9月22日：第1回検討会開催

↓… 論点1に関する議論

《平成30年7月 中間とりまとめ》

↓… 論点2、3に関する議論

《平成31年夏頃 最終とりまとめ》

これまでの開催状況

【第1回】平成29年9月22日

事務局より検討会設置の趣旨説明

【第2回】平成29年10月27日

(ゲストスピーカー)

- ・経済産業省 中石 齊孝 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

(ゲストスピーカー)

- ・(株)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) 萩本 範文 取締役副会長

【第4回】平成29年12月22日

(ゲストスピーカー)

- ・奈良県 荒井 正吾 知事
- ・(株)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

(ゲストスピーカー)

- ・日本ガイシ(株) 大島 卓 代表取締役社長

【第6回】平成30年2月1日

(ゲストスピーカー)

- ・(株)三菱ケミカルHD 小林 喜光 取締役会長
- ・岡谷鋼機(株) 岡谷 篤一 取締役社長

【第7回】平成30年2月27日

(ゲストスピーカー)

- ・(株)みずほ銀行 牛窪 恭彦 産業調査部長
- ・(株)セブン&アイHD 井阪 隆一 代表取締役社長

【第8回】平成30年3月15日

(ゲストスピーカー)

- ・Spiber(株) 関山 和秀 取締役兼代表執行役
- ・(株)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

(ゲストスピーカー)

- ・大和ハウス工業(株) 芳井 敬一 代表取締役社長
- ・(株)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

(ゲストスピーカー)

- ・アクセンチュア(株) 程 近智 取締役相談役
- ・(株)京都銀行 柏原 康夫 取締役相談役

【第11回】平成30年5月14日

中間とりまとめ(骨子案)に関する意見交換

【第12回】平成30年6月1日

中間とりまとめ(骨子案)に関する意見交換

【第13回】平成30年6月22日

中間とりまとめ(案)に関する意見交換

【第14回】平成30年11月2日

(ゲストスピーカー)

- ・東京商工会議所 野本 弘文 副会頭
- ・相模原市 加山 俊夫 市長

【第15回】平成30年11月16日

(ゲストスピーカー)

- ・中津川市 青山 節児 市長
- ・岐阜県 鈴木 修二 都市公園整備局長
- ・名古屋市 松雄 俊憲 総務局企画調整監
- ・愛知県 横井 篤史 政策企画局長

**タイトル：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～**

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
- 第2節 リニア中央新幹線の概要
- 第3節 スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨

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
- 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
 - (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
 - (3) 海外からの人や投資の積極的な呼び込み
 - (4) 災害リスクへの対応

**論点1の
とりまとめ**

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

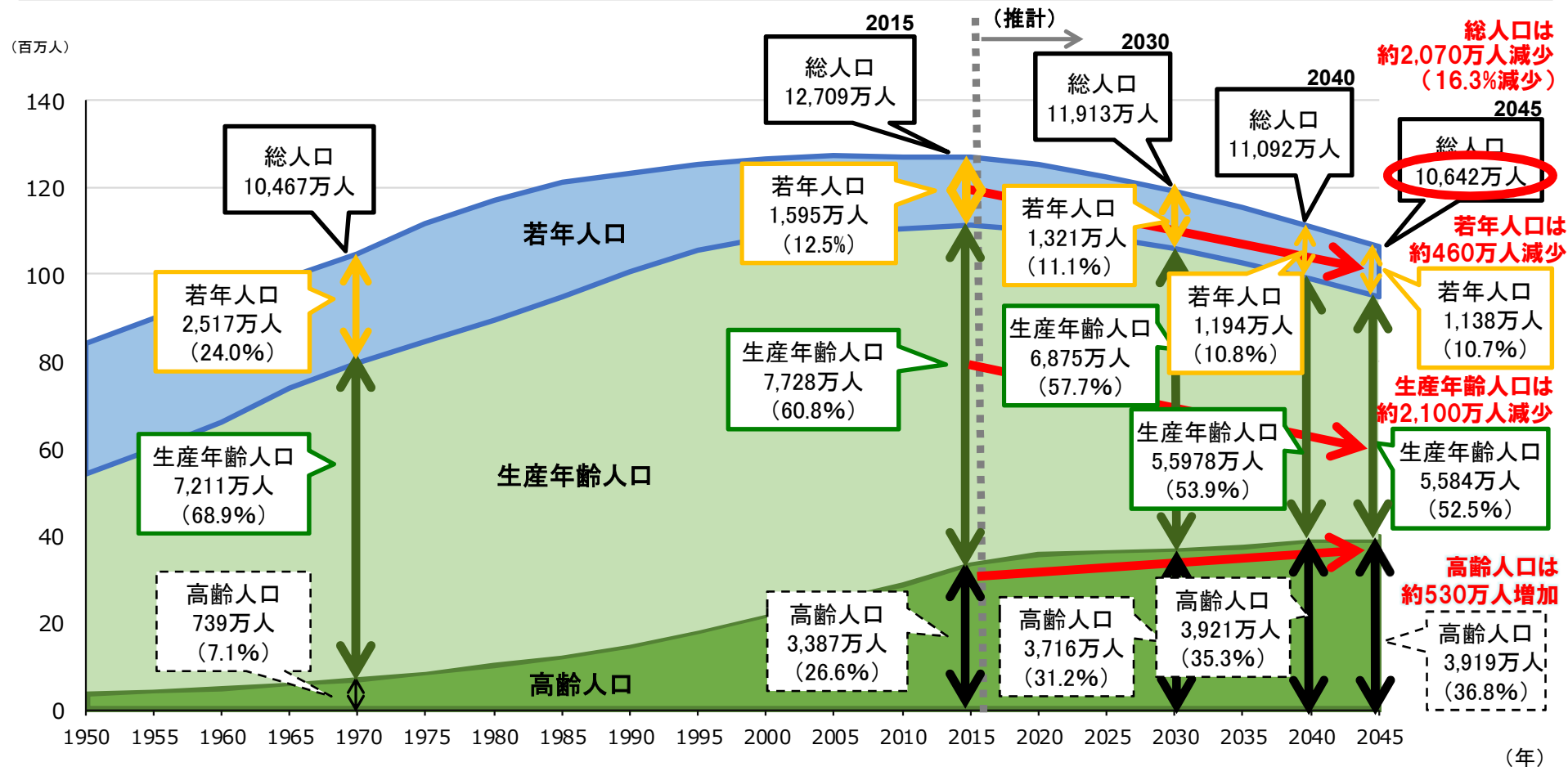
- 第1節 スーパー・メガリージョンの形成により実現が望まれる将来の姿
- 第2節 三大都市圏の一体化による巨大経済圏の誕生と我が国の経済の飛躍
- 第3節 クリエイティビティと地域の魅力の融合による新たな拠点の誕生
- 第4節 広域的に波及するスーパー・メガリージョンの効果

**論点2、論点3
に繋がる意見
の整理**

第4章 終わりに

年齢階層別人口の将来予測

- 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

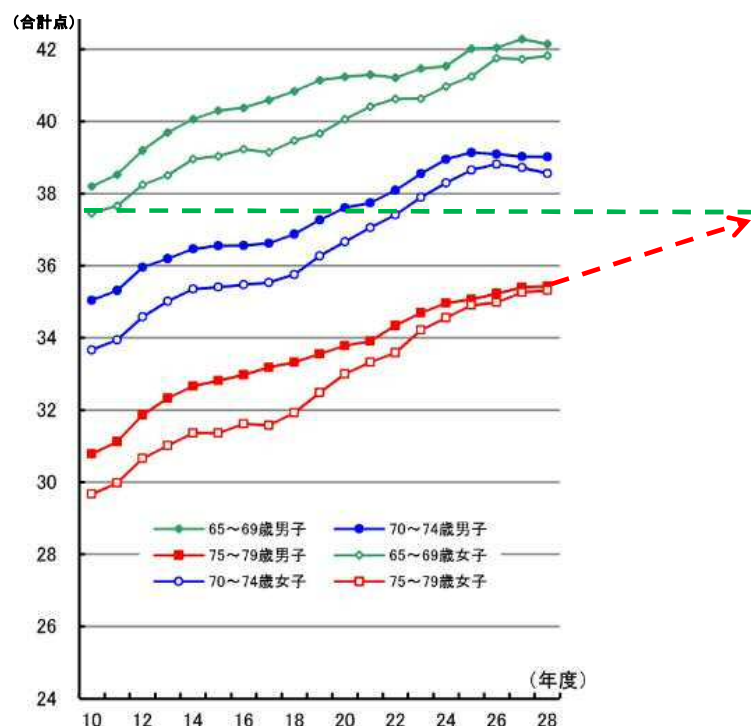
(注2) ()内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合 (注4) 1950～1969、1971年は沖縄を含まない

(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

高齢者の社会参画の可能性

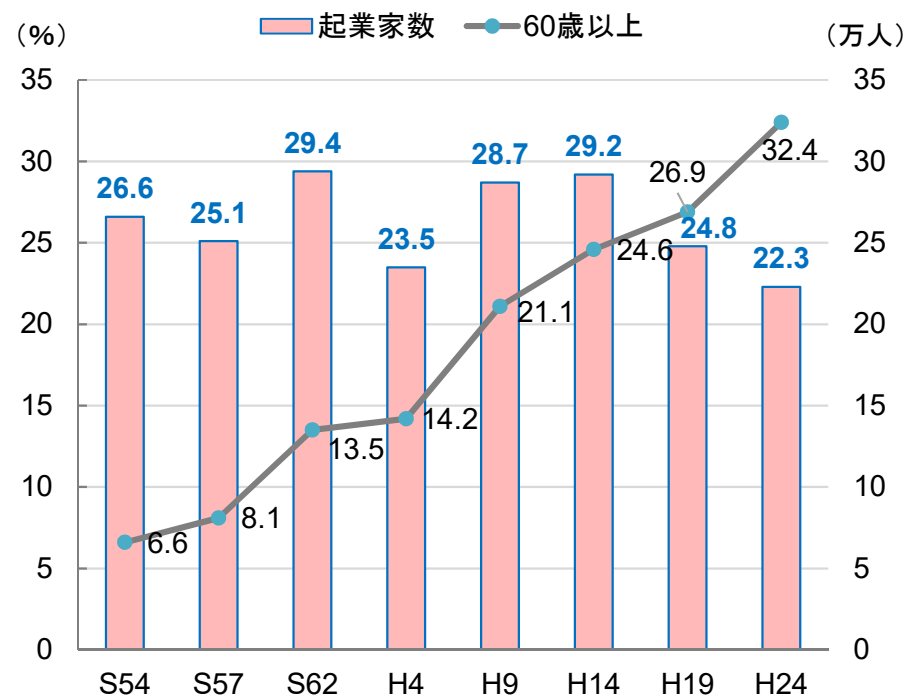
- 全国的に高齢化が進む一方、高齢者の体力は、年々向上しており、平成30年代（2018年～）には75～79歳の体力が平成10年の65～69歳の体力に追いつく可能性。
- また、起業家の年齢別構成を見ると、3人に1人が60歳以上となっており、豊富な社会経験の蓄積に基づき、退職後も何らかの形で働きたいという意欲のあるシニア層が増加。
- 高齢者の活躍が、我が国の生産年齢人口の減少を補う可能性。

【新体力テスト合計点の年次推移】



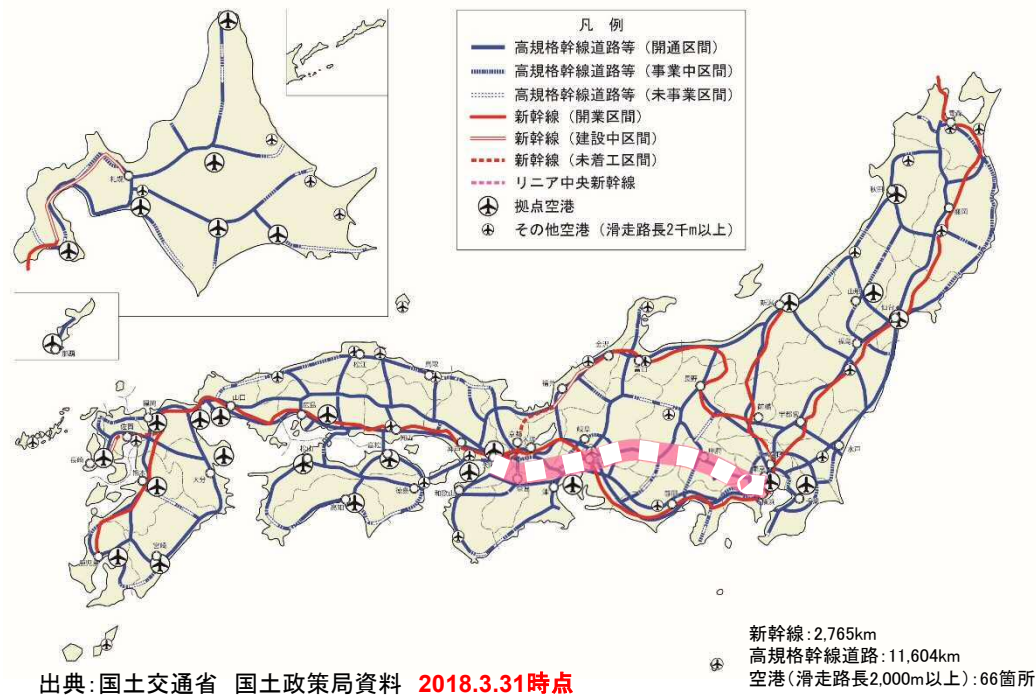
(出典)スポーツ庁「平成28年度体力・運動能力調査結果の概要」

【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

我が国の高速度交通ネットワークの整備の進展

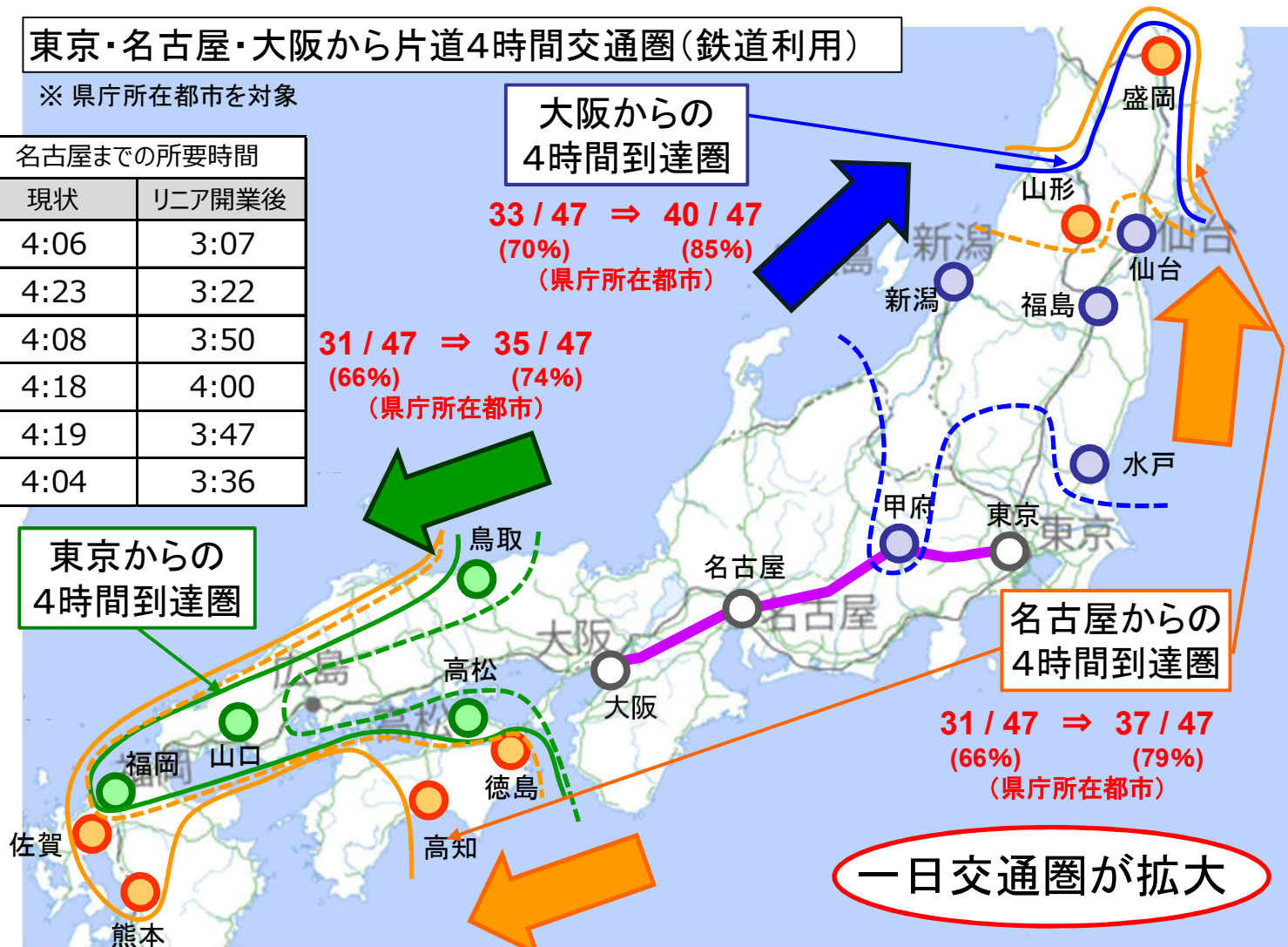


- リニア中央新幹線の開通によって、東京 - 大阪間の時間距離が大幅に短縮され、国内各地間の移動時間が短くなり、三大都市圏の成長力が全国に波及。

東京・名古屋・大阪から片道4時間交通圏(鉄道利用)

※ 県庁所在都市を対象

	名古屋までの所要時間	
	現状	リニア開業後
盛岡市	4:06	3:07
山形市	4:23	3:22
徳島市	4:08	3:50
高知市	4:18	4:00
佐賀市	4:19	3:47
熊本市	4:04	3:36



(出典) 国土地理院「地理院地図(電子国土Web)」に加筆

「Society5.0」「データ駆動型社会」への変革

- Society5.0は、狩猟社会、農耕社会、工業社会、情報社会に続く第5段階の社会「超スマート社会」に向けた取り組みである。
- 個別最適化にとどまらず、社会全体の最適化の実現、様々な制約からの解放により、社会課題が解決され、社会・国民の豊かさも実現される。

基本的な考え方



第4次産業革命技術がもたらす変化／新たな展開：Society 5.0

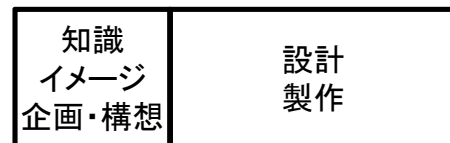


(出典)内閣府「未来投資戦略2018概要」より抜粋

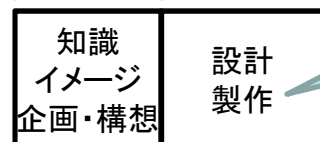
フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる新たな価値創造の拡大

- 産業構造の変化とともに各産業の分野間の融合が進み、我が国が強みとする「ものづくり」も、多様な知恵との融合によって、付加価値を高めていくことが求められる。
- 高速交通ネットワークによるフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの拡大は、全国に埋もれている暗黙知を顕在化し、多様な知恵の融合による新たな価値創造を促進させる可能性。

【従来型のものづくり】

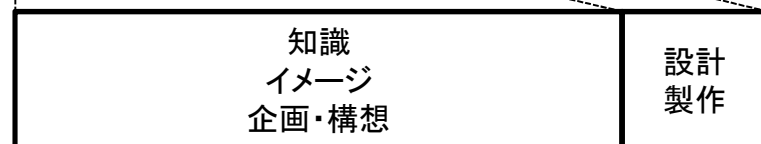


このままいくと...



IT化、AI化の推進や海外生産などによるコスト削減

【これからの「ものづくり」:知識産業としてのものづくり】



(小) 付加価値 (大)

多様な知恵と信頼の融合

【暗黙知と暗黙知の融合による新たな価値創造】

【事例1】
ダンボール製防音室
『だんぼっち』



(株)VIBE、神田産業(株)
(福島県)

【北海道】1件

【東北】22件

【北陸】
8件

【事例2】水中地形の3D
モデリング技術
『RC-S2,RC-S3』



水中の地形の3Dデータ

(株)小松製作所、コデン(株)
(東京都豊島区)

【九州】
3件

【四国】
2件

● 平成28年にマッチングが
成立した企業(195社)

都市と農村が融合した新しいリージョンの形成

- リニア開業により、三大都市圏同士だけでなく、その他の地域との移動時間を大幅に短縮することで、「都市」でも「農村」でもない、それぞれが融合した全く新しいリージョンが形成される。

【都市と農村の融合した全く新しいリージョンの形成】

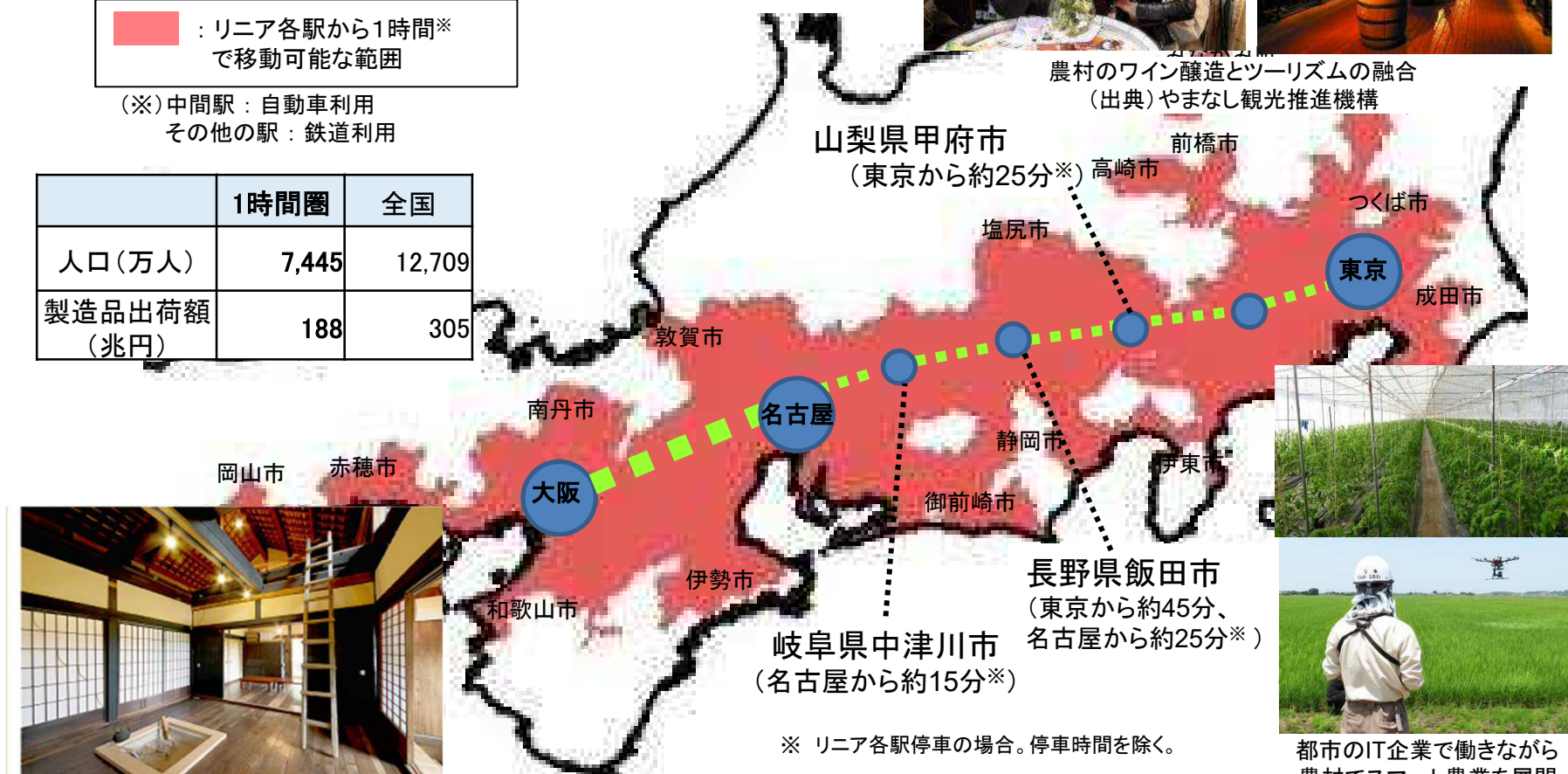
■ : リニア各駅から1時間※
で移動可能な範囲

(※) 中間駅：自動車利用
その他の駅：鉄道利用

	1時間圏	全国
人口(万人)	7,445	12,709
製造品出荷額(兆円)	188	305



農村のワイン醸造とツーリズムの融合
(出典)やまなし観光推進機構



都市のIT企業で働きながら
農村でスマート農業を展開
(出典)北海道農政事務所HP、滋賀県HP

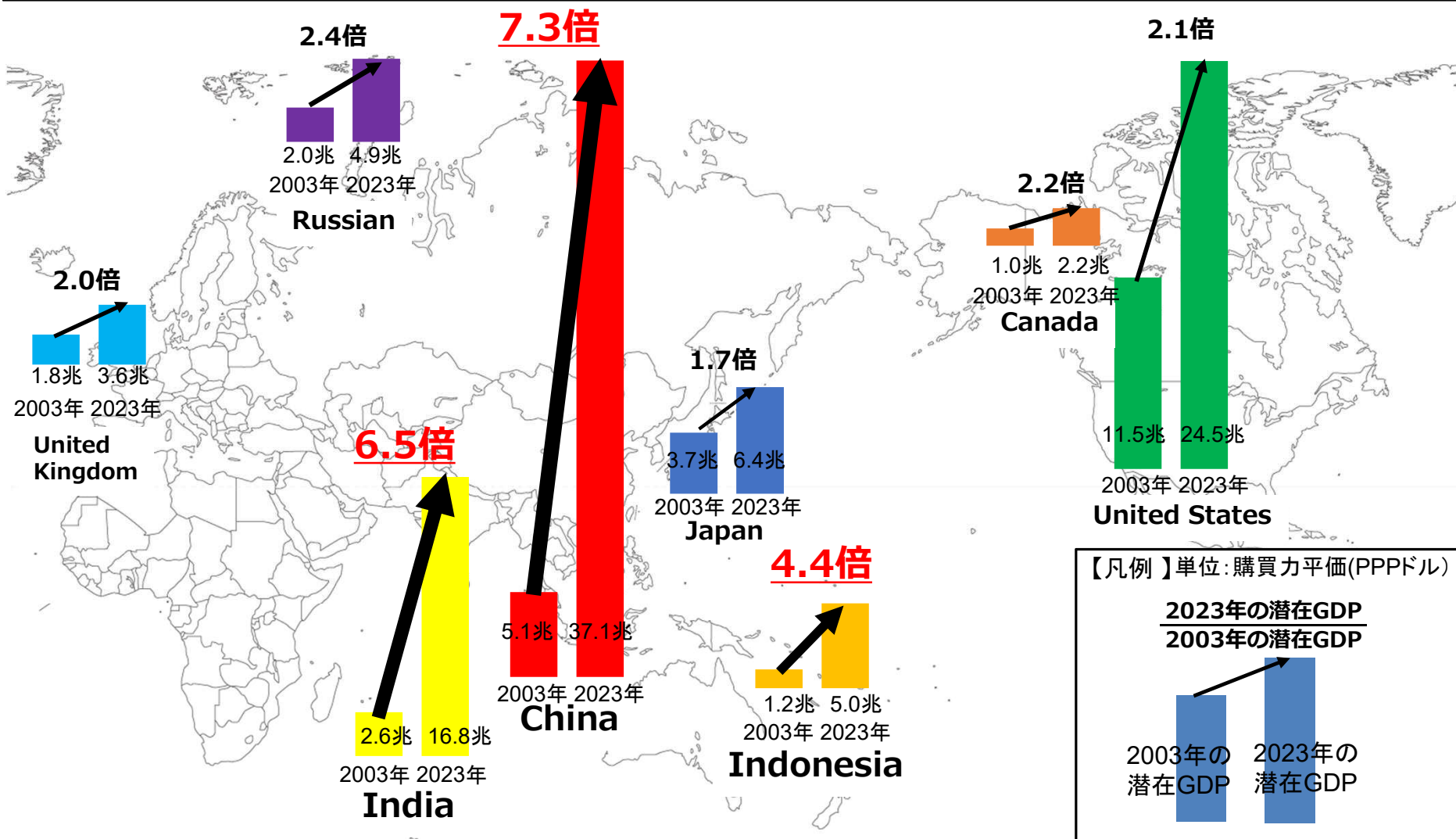


古民家のリノベーションによるホテル機能など新たな価値の創出
(出典)那賀町HP

※ リニア各駅停車の場合。停車時間を除く。

主要国におけるGDPの将来予測

- 2003年からの20年で中国、インドのGDPは7倍前後の成長が見込まれ、アジアの著しい成長に対し、日本の相対的地位の低下が懸念される。



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は実績値、2023は推計値
 (出典)IMF"World Economic Outlook Database April 2018 Edition"より作成

訪日外国人旅行者数の推移

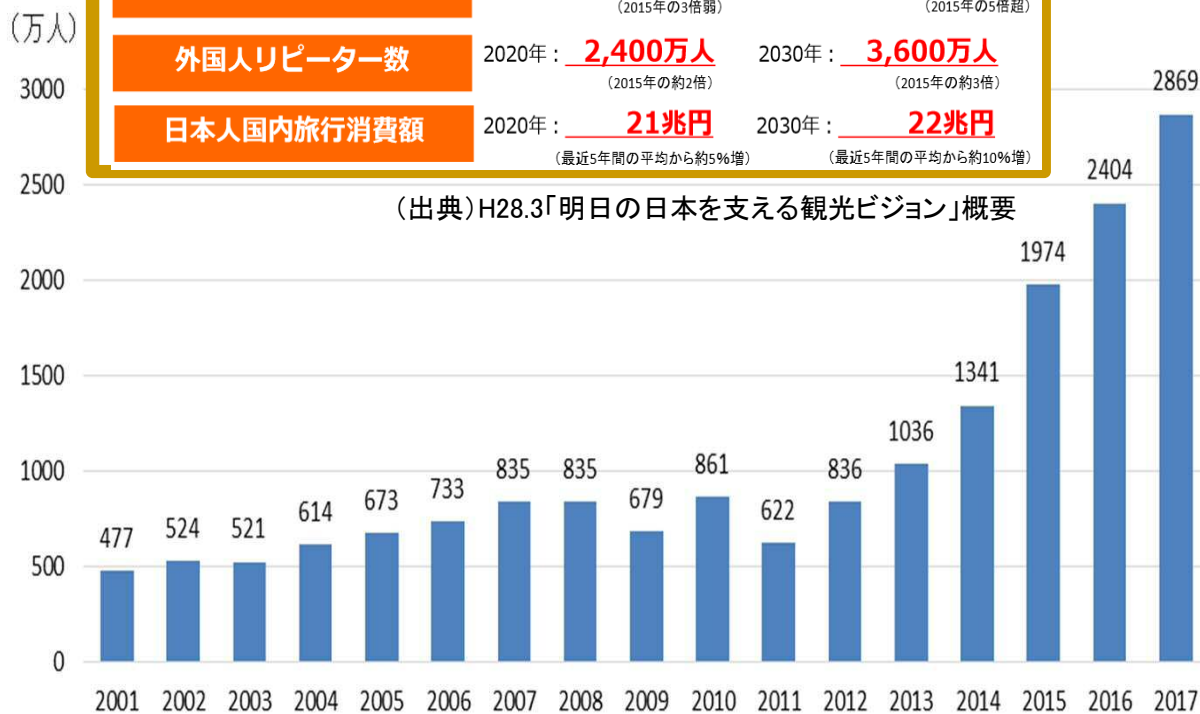
- 訪日外国人旅行者数は近年増加傾向にあり、2017年には約2,869万人に達する。
- 地域別構成比ではアジアが86%を占めている。

「明日の日本を支える観光ビジョン」における新たな目標

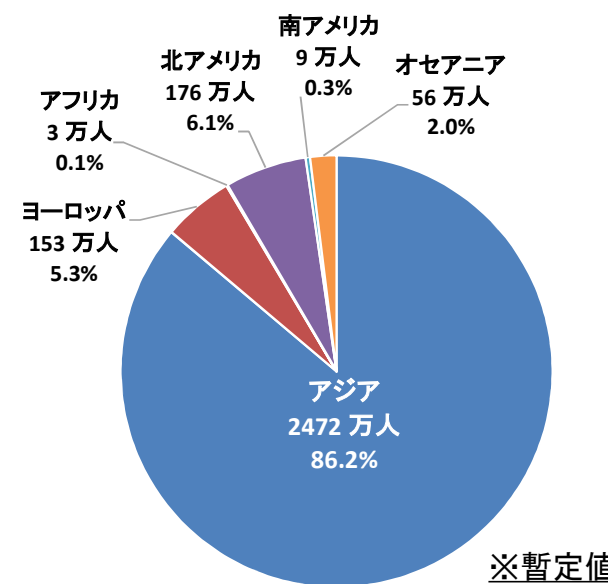
新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数	2020年： 4,000万人 (2015年の約2倍)	2030年： 6,000万人 (2015年の約3倍)
訪日外国人旅行消費額	2020年： 8兆円 (2015年の2倍超)	2030年： 15兆円 (2015年の4倍超)
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： 7,000万人泊 (2015年の3倍弱)	2030年： 1億3,000万人泊 (2015年の5倍超)
外国人リピーター数	2020年： 2,400万人 (2015年の約2倍)	2030年： 3,600万人 (2015年の約3倍)
日本人国内旅行消費額	2020年： 21兆円 (最近5年間の平均から約5%増)	2030年： 22兆円 (最近5年間の平均から約10%増)

(出典) H28.3「明日の日本を支える観光ビジョン」概要



訪日外国人旅行者数の推移 (※2017年は暫定値)

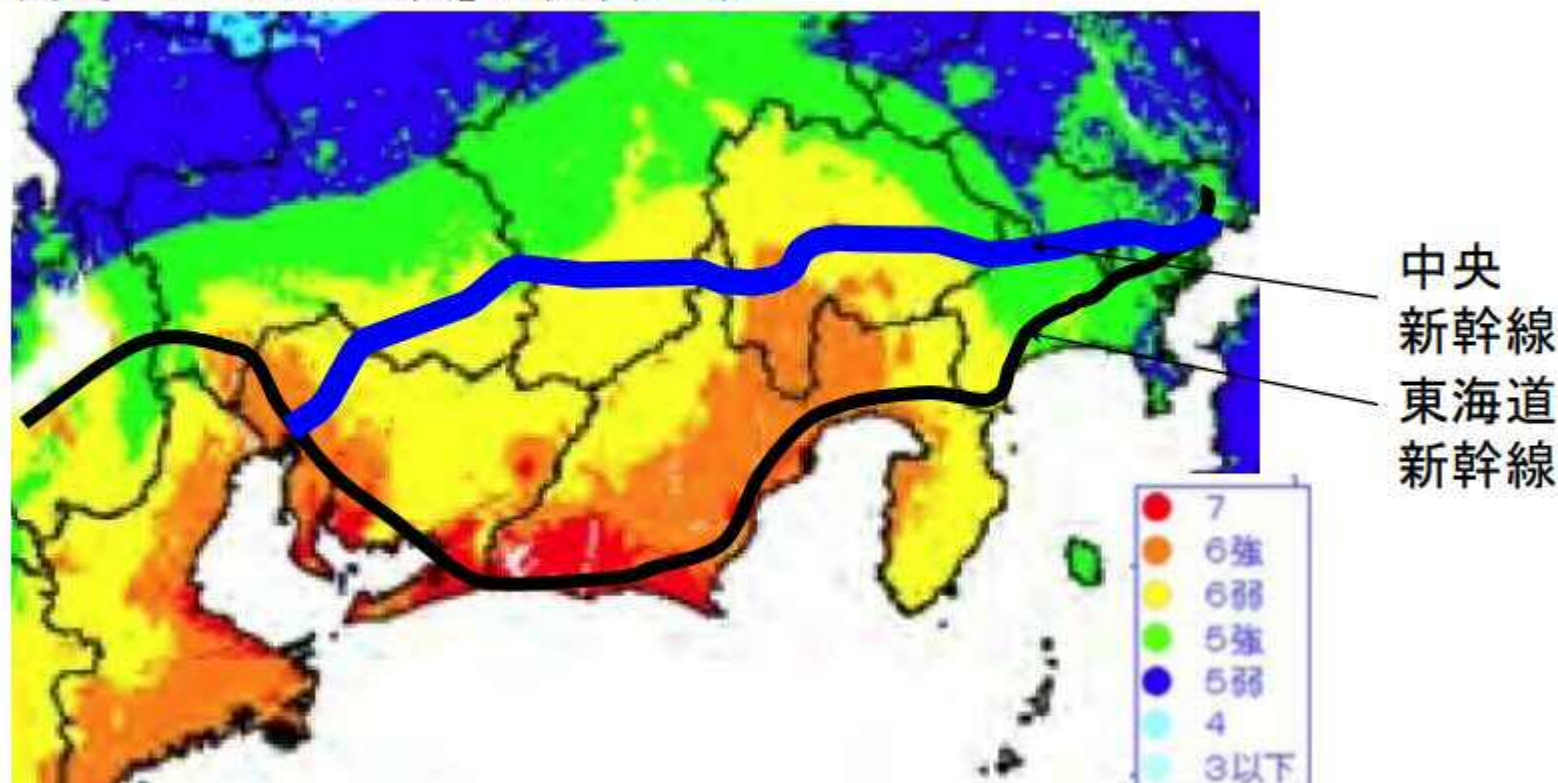


訪日外国人旅行者数の地域別構成比 (2017年)

大動脈の二重系化による災害リスクへの対応

- 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) 東海旅客鉄道株式会社「平成25年1月中央新幹線計画の概要について」

我が国が直面する状況の変化

- ▶ 今後も進展するアジアダイナミズム
（中国等の経済発展、インバウンドの増加）
- ▶ 産業構造の劇的な変化とデジタル化社会
（第四次産業革命によるAI、IoT化の進展）
- ▶ 世界で激化する都市間競争
（珠江デルタ、BosWash、シリコンバレー周辺等の台頭）
- ▶ 世界に広がる価値観の転換
（SDGsの採択（＝持続可能性、多様性、包摂性の重視））

<我が国が抱える課題と強み>

- ・課題：急激な人口減少、異次元の高齢化、東京一極集中の進展、南海トラフ地震等の災害リスク
- ・強み：高密度のネットワーク（交通・情報通信等）による多様な産業集積、地域間格差の小ささ、課題解決先進国としての可能性

<中間とりまとめにあたって>

- リニアをはじめとする高速交通ネットワークの効果を最大化し、**スーパー・メガリージョンを我が国の成長の核としつつ、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く

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

- ・ 「モノをつくる」から「価値をつくる」社会への転換により、イノベーション創出による生産性向上が不可欠に。
 - ・ 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無き対流を起こす場（＝「知的対流拠点」）の重要性が高まる。
- リニア開通により、**新たなイノベーションを生み出す過程に必要な交流機会が増加し、交流時間が拡大。**

（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

- ・ 働き方が多様化し、将来、ジョブ型雇用が普及する可能性。地方の魅力を求め、田園回帰の傾向も高まる。
 - ・ 人生100年時代の到来により人生のステージモデルが変化し、何歳でも積極的なチャレンジが求められる社会に。
- リニア開通による「時間」と「場所」の解放がもたらす、**多様な働き方、暮らし方の選択肢。**
- ・ 男女問わず労働参画し、子育てとも両立しやすい環境。
 - ・ 高齢者の社会参画により、豊富な知恵や経験が様々な地域の価値創造に寄与。
 - ・ 世代毎に離れて暮らす家族が互いに助け合う、近居的な関係の構築。
 - ・ 働き方の変化とあいまった、仕事と余暇のボーダレス化。
 - ・ 二地域居住等、都市と地方にまたがる全く新しいビジネススタイル・ライフスタイルの誕生。

（３）海外からの人や投資の積極的な呼び込み

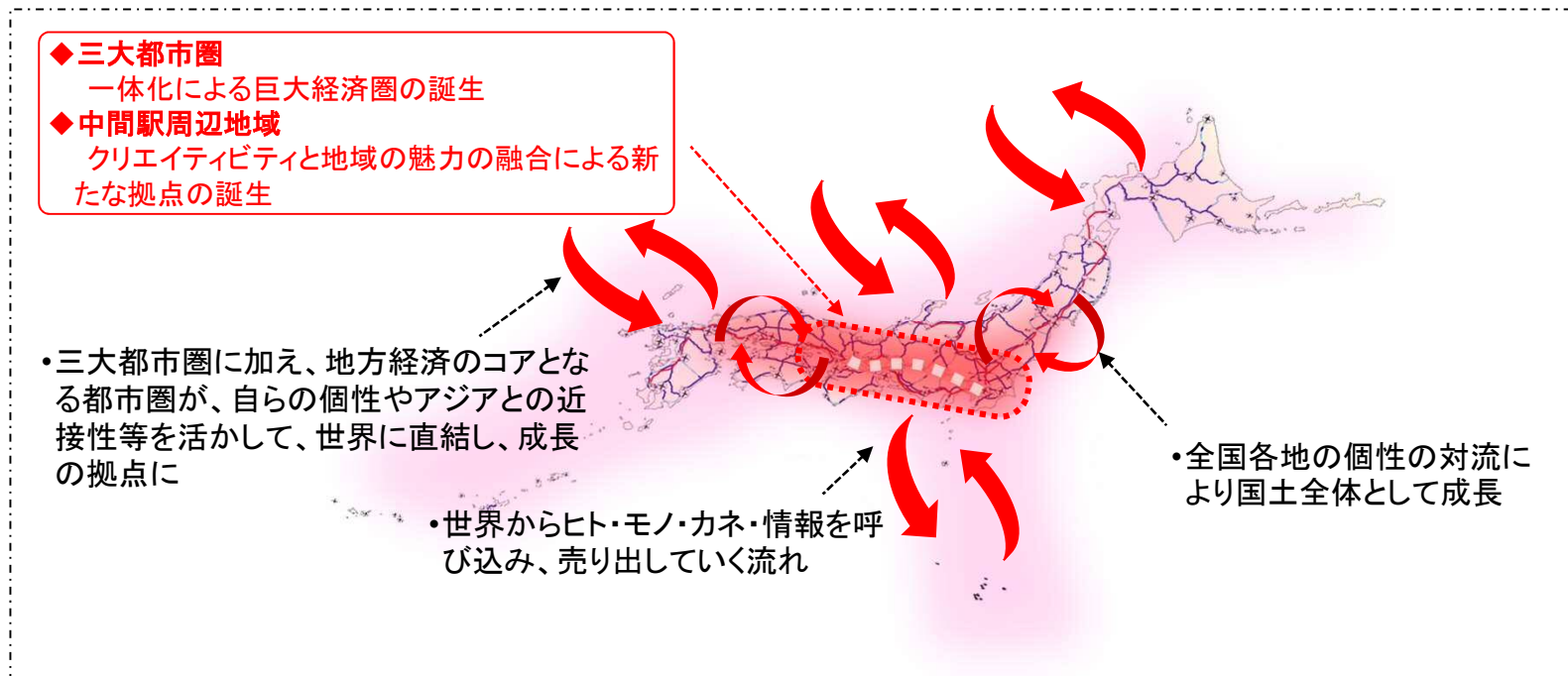
- ・ 海外から企業、人材、投資を積極的に呼び込むとともに、都市としての暮らしやすさ等も追求していくことが必要。
 - ・ 近年、訪日外国人旅行者の来訪・滞在は、地方への拡大傾向。
- リニア開通により、
- ・ **三大都市圏の一体化**によって、**海外から見た投資環境としての魅力を向上。**
 - ・ 全国の研究・開発拠点を結ぶ**ナレッジ・リンクの形成**により、**新たな価値と成長産業を生み出すプラットフォーム**に。
 - ・ 高速交通ネットワークとリンクし、**訪日外国人旅行者の地方への誘客を更に促進。**

（４）災害リスクへの対応

- ・ 首都直下地震、南海トラフ地震の切迫等、国民の暮らしを守る**ことが喫緊の課題。**
- リニア開通により、
- ・ **東海道新幹線**とともに**三大都市圏を結ぶ大動脈を二重系化。**
 - ・ **高速道路**とも有機的に繋がり、**国土の骨格となる高速交通ネットワークの多重性、代替性を強化。**
 - ・ 東京に集中する**経済機能等の分散**や、**首都機能等のバックアップ体制の整備**に寄与する可能性。

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

- ▶ 「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」



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

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～（スーパー・メガリージョン構想検討会中間とりまとめ）

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

- ・ 人口7千万人を超える巨大経済圏が誕生し、我が国の経済発展のコアとして持続的に成長。
- ・ 各都市圏の個性※を更に伸ばし、それぞれの分野に特化した企業や人材、投資を集積。
（※ 首都圏：国際・金融機能、中部圏：最先端のものづくり技術、関西圏：文化、歴史、ヘルスケア産業）
- ・ 中枢・中核都市等は、スーパー・メガリージョンを引き込み、自らも世界に直結する成長の拠点に。

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

- ・ 中間駅は、多様な人材が活発に行き交う知的対流拠点となり、地域の魅力と融合した産業の発展に寄与。
- ・ 都市と地方にまたがる新たなライフスタイルを提供。
- ・ Society5.0の技術と豊かな自然環境が融合した、独自性と先進性の高い地域として発展する可能性も。

広域的に波及するスーパー・メガリージョンの効果

- ・ 鉄道、高速道路、空港、港湾とのアクセスの強化等、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を形成。
- ・ 三大都市圏がリニアで結ばれ、4つの主要国際空港が相互補完的に機能。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や、東海道新幹線沿線地域の利便性向上への期待も。
- ・ 自動運転等、新たなモビリティの活用の検討も必要。
- ・ 各都市圏、各地域が自らの個性を伸ばし、移動の価値を高めるとともに、濃密なフェイス・トゥ・フェイス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・ソフトから行う必要。
- ・ 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、相乗効果を発揮できるような取組を進める必要。