

# 検討会の論点と 前回の委員意見について

平成29年10月27日  
国土交通省国土政策局

【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。

- ①経済・産業や、人々の暮らしのスタイルや、価値観は、リニアの整備が進む中長期間に、どう変化する可能性があるのか。その変化において、人の移動に要する時間が短縮することの意味は何か。
- ②リニアの開業及びその他の高速交通ネットワークの整備によって、例えば、次の点にどのような可能性があるのか。
  - ・新たな価値創造、研究開発、生産方法、働き方、取引関係の拡大、人材の獲得や育成方法などにどのような変化を生じさせる可能性があるのか。
  - ・大都市部の高齢者の生きがいや、若者・中高年齢者の自己実現や観光・娯楽・癒しなどに対するニーズの増大等、暮らしの質の充実や、そのための新たなビジネスなどに、どのような可能性があるのか。
  - ・海外から人や投資を引きつける国際的な魅力の向上について、どのような可能性があるのか。
- ③新たな交通サービスや交通基盤、都市環境などにどのようなことが望まれるか。

※上記について、ゲストスピーカーの意見を伺う。

※尚、リニア開業の見通しは、東京-名古屋間が、2027年頃、東京-大阪間の開業が、2045年頃から最大8年間前倒しと想定されている。

上記に加えて、

リニアによって生じる時空間的な人口の増大や、産業の集積、知の対流の活発化等による経済効果について、可能な限り定量的な分析を行う。

## 検討会の論点

**【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。

- ①企業、大学や研究機関等の交流・対流を促進し、イノベーションの創出につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。
- ②大都市部の高齢者の生きがいづくりなど、暮らしの質の向上に対するニーズに対応し、これを新たな価値創造やビジネスの拡大につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。（セカンドライフにおける新しい幸福を創出するにはどのようにすべきか。）
- ③地域の文化・伝統を引き出し、新たな価値創造につなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。
- ④海外の人と投資を引き付ける魅力ある地域づくりにつなげるためには、何が必要で、何に取り組むべきか。また、海外への情報発信、ニーズの把握はどうするべきか。

**【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。

- ①三大都市圏の地域づくりで目指すべき基本的な方向はどう設定すべきか。
- ②中間駅を中心とする地域の地域づくりで目指すべき基本的な方向はどう設定すべきか。特に、プロモーションや地域ブランディングなどを進めていくためには、どのような要素に着目すべきか。
- ③リニアの効果を全国に拡大するための方策は何か。特に、インフラの質の向上、進化の基本的方向はどうあるべきか。

- (1) 日本の産業は1960年代に中央から九州、東北地域へと広がってきた経緯があり、リニアを介して大阪以西、東京以東が結びつけられることの可能性を考えていきたい。
- (2) リニアができる時代を数字で予測することが必要ではないか。人口はピーク(2008年)に比べて1千7百万人減少し、65歳以上が4千万人に迫る。\*<sup>1</sup>一方、人工知能(AI)が人間を超えるという議論もあり、AIは、製造業を中心としてきた生産年齢人口の考え方など労働の意味を問い直すだろう。新しい構想力が試される。

→(※1)斜字体の質問事項①について、4～6頁目に整理

- (3) 21世紀は、素材革命、エネルギー革命の時代であり、これは製造業を構成するほとんどすべてに影響。産業や労働の意味が大きく変わっていく中で、人が24時間365日をどのように過ごすのか、今の延長線上での変化だけでなく、非連続的な変化も起こってくると考えられる。
- (4) 地方の若者の多くは就学、就職ほか交流を求めて都市部に引き寄せられる一方、都市部は非婚化、晩産化が進行。人口減少に対する取組ではU・Iターンや都市と地方の分担が重要な論点となるのではないか。
- (5) 世界のメガシティも都市機能のコンパクト化が起こっている。各駅から1時間でどの範囲まで到着できるかという図を描くと、リニアで繋がった場合にその圏域における課題が見えてくるのではないか。<sup>※2</sup>

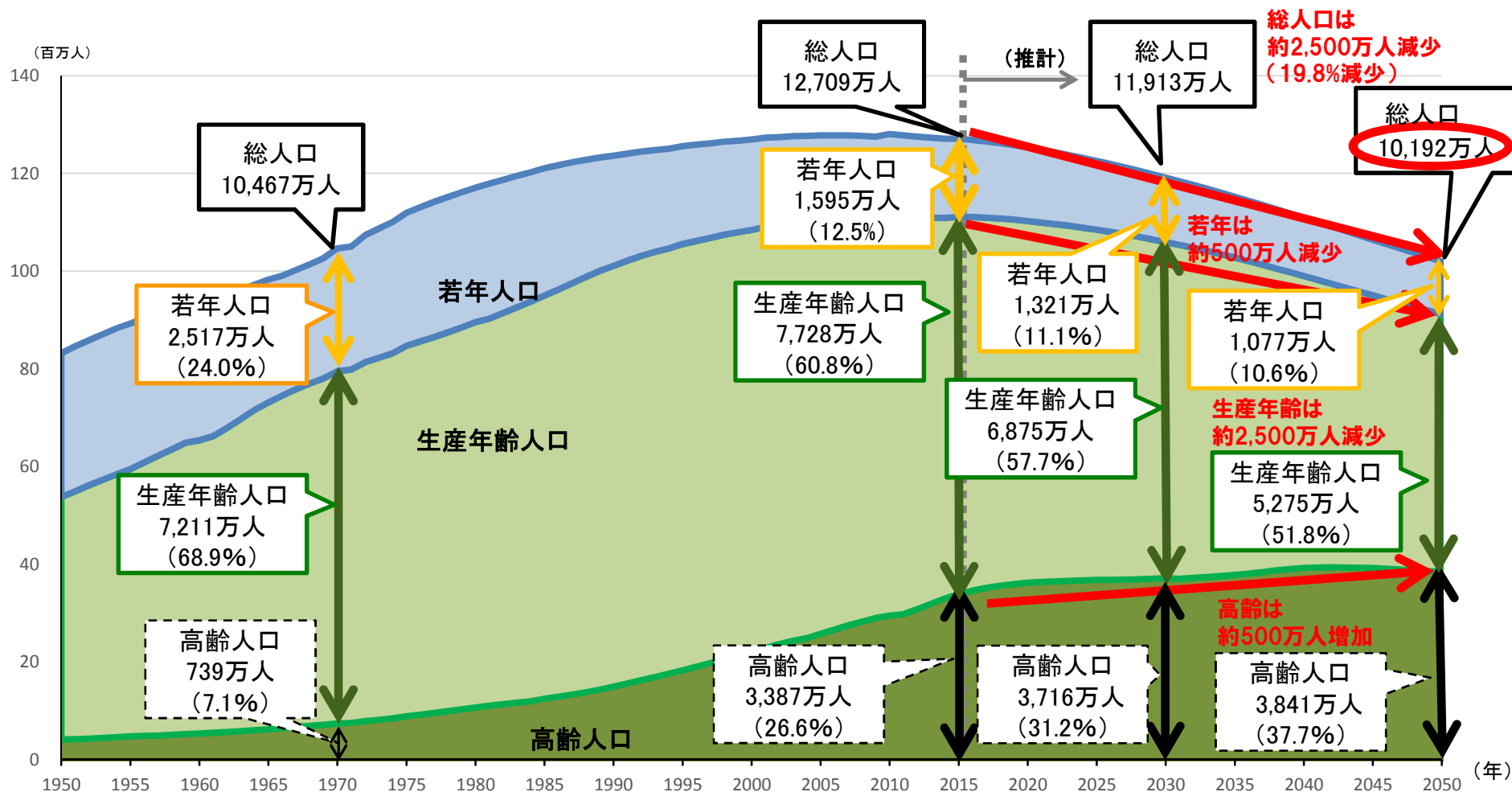
→(※2)斜字体の質問事項②について、7～14頁目に整理

- (6) インバウンドについて、LCCの就航を背景に、中部圏、関西圏が伸びており、今後増加する海外観光客にとっては大阪・名古屋がゲートウェイになる可能性。
- (7) どういう風に住みたいか、暮らしたいかという居住の観点も重要。これは企業立地にも関わる問題。
- (8) スーパー・メガリージョンの効果を引き出すには、ハード・ソフト両方の充実が重要。今回の検討会は、若い世代、イノベーションに造詣が深い人材、地域で活動する有識者など幅広い関係者の意見を聞く場とすべき。 3

質問事項①に対する説明

年齢階層別人口の推移について

- 日本の総人口は、2030年には11,913万人、2050年には、10,192万人と、2015年から19.8%減。
- 高齢人口(65歳以上)は約500万人増加するのに対し、生産年齢人口(15-64歳)は約2,500万人、若年人口(0-14歳)は約500万人減少。その結果、高齢化率でみれば26.6%から37.7%へと高まる。



(出典) 総務省「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29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

(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

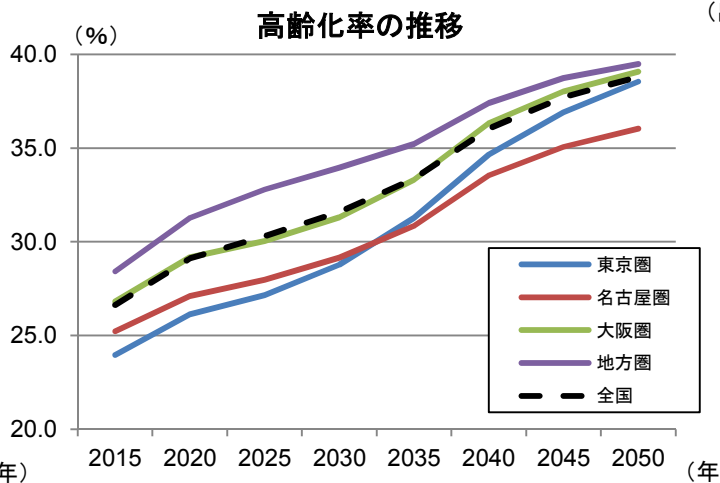
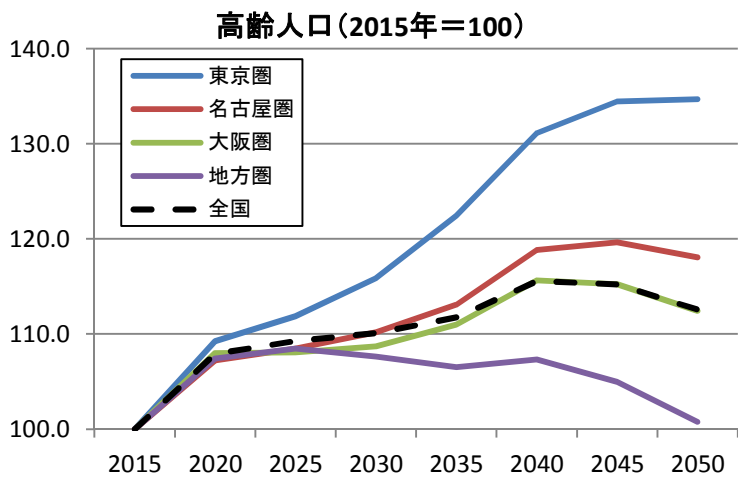
(注4) 1950~1969、1971年は沖縄を含まない



# 高齢人口は2040年まで増加し、特に東京圏で突出

- 高齢人口(65歳以上)を見ると、2020年頃までに急激に増加し、その後2040年をピークに減少に転じる。
- 広域ブロック\*<sup>1</sup>別では、三大都市圏の方が、地方圏を上回るスピードで増加し、特に東京圏\*<sup>2</sup>では増加率、増加数ともに突出。一方、高齢化率の推移は、地方圏が東京圏をやや上回っている。

		(万人)										(万人)		
		北海道	東北圏	首都圏	中部圏	北陸圏	近畿圏	中国圏	四国圏	九州圏	全国	東京圏	名古屋圏	大阪圏
実績	1970年	30	86	175	99	23	115	65	39	110	739	126	58	97
	2010年	136	300	903	390	76	474	193	106	346	2,925	725	244	418
	2015年	156	328	1,059	448	86	549	215	117	388	3,347	854	283	485
推計値	2020年	170	352	1,156	477	91	592	228	124	423	3,612	933	303	524
	2030年	171	350	1,217	485	90	597	222	120	432	3,685	989	312	527
	2040年	171	339	1,353	513	91	633	221	116	433	3,868	1,119	336	561
	2050年	158	311	1,371	500	86	615	208	106	413	3,767	1,150	334	546
	2015年との差	2	-17	312	52	0	66	-7	-11	25	420	296	51	61
	対2015年増減率	1.5%	-5.3%	29.5%	11.6%	0	12.0%	-3.4%	-9.4%	6.4%	12.6%	34.7%	18.0%	12.4%



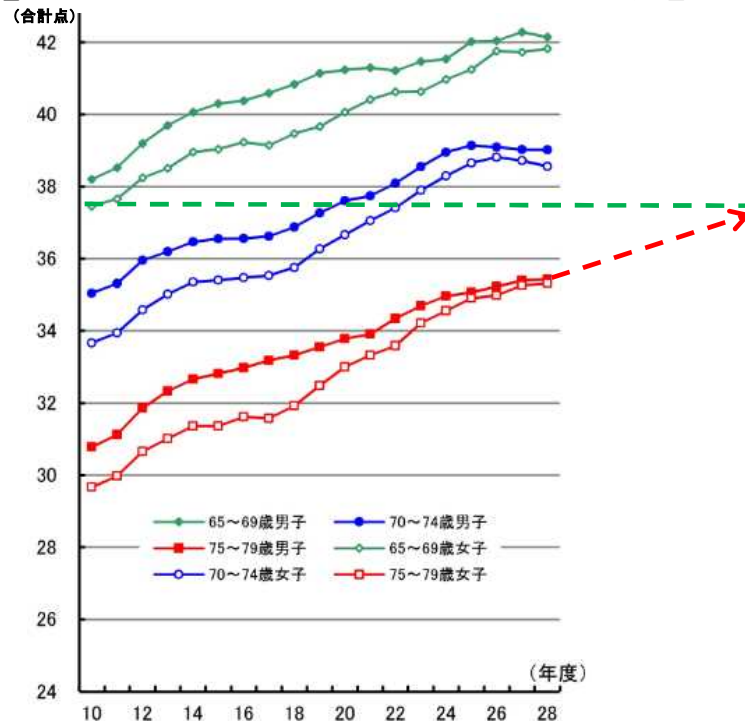
(出典) 総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来推計(平成25年3月)」国土交通省国土政策局推計値をもとに、同局作成

\*1: 国土形成計画法に基づく広域地方計画区域に、北海道および九州圏に沖縄を加えている。

\*2: 東京圏、名古屋圏、大阪圏はそれぞれ以下の都道府県を含む。  
 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)

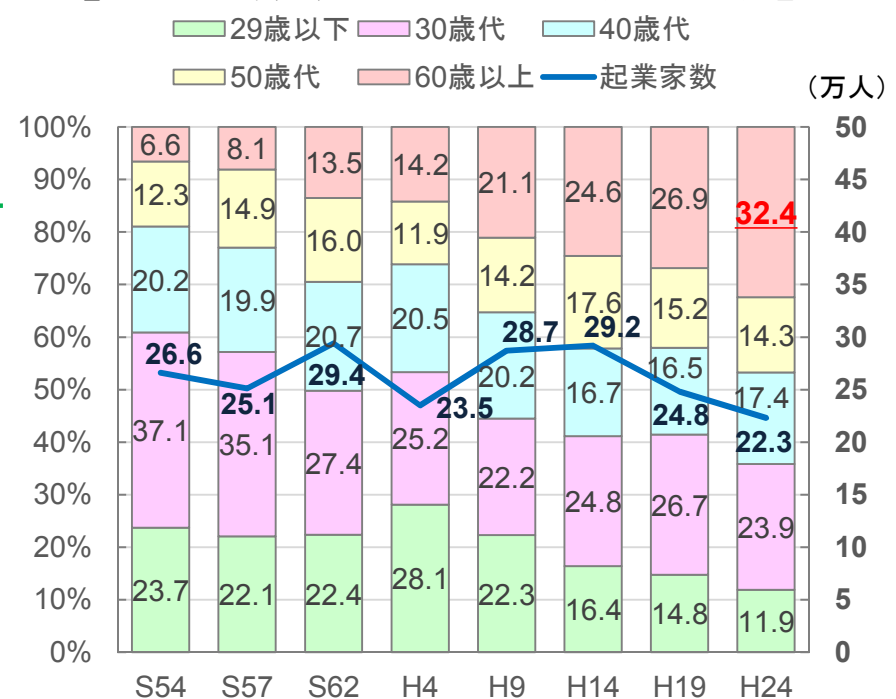
- 全国的に高齢化が進む一方、高齢者の体力は、年々向上しており、平成30年代（2018年～）には75～79歳の体力が平成10年の65～69歳の体力に追いつく可能性。
- また、起業家の年齢別構成を見ると、3人に1人が60歳以上を占めており、豊富な社会経験の蓄積に基づき、退職後も何らかの形で働きたいという意欲のあるシニア層が増加。

### 【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】



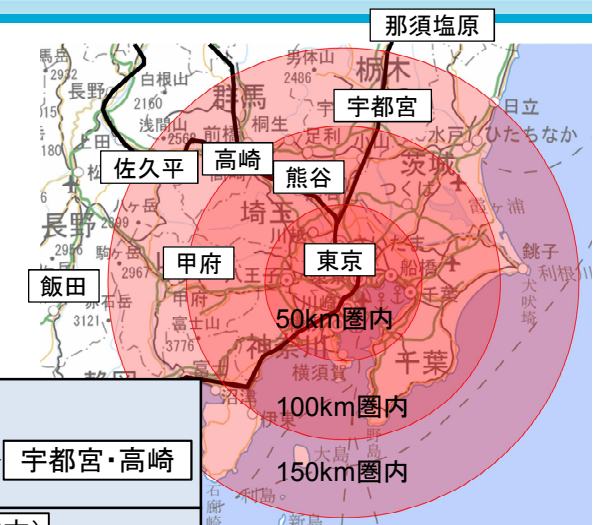
(出典)中小企業白書2014 資料:総務省「就業構造基本調査」再編加工

⇒ シニア層の活躍が、我が国の生産年齢人口の減少を補う可能性

質問事項②に対する説明

リニアが繋ぐ都市と地方の可能性について

- 新幹線駅別の定期利用率は、東京から50～150km圏内が最も高く、これは、リニア中央新幹線の品川駅から甲府市、飯田市までの距離に相当。  
⇒リニア沿線においては、これに加え、大幅な時間短縮により、農村に住みながら都市で働くなど、新たなライフスタイルが生まれる可能性。

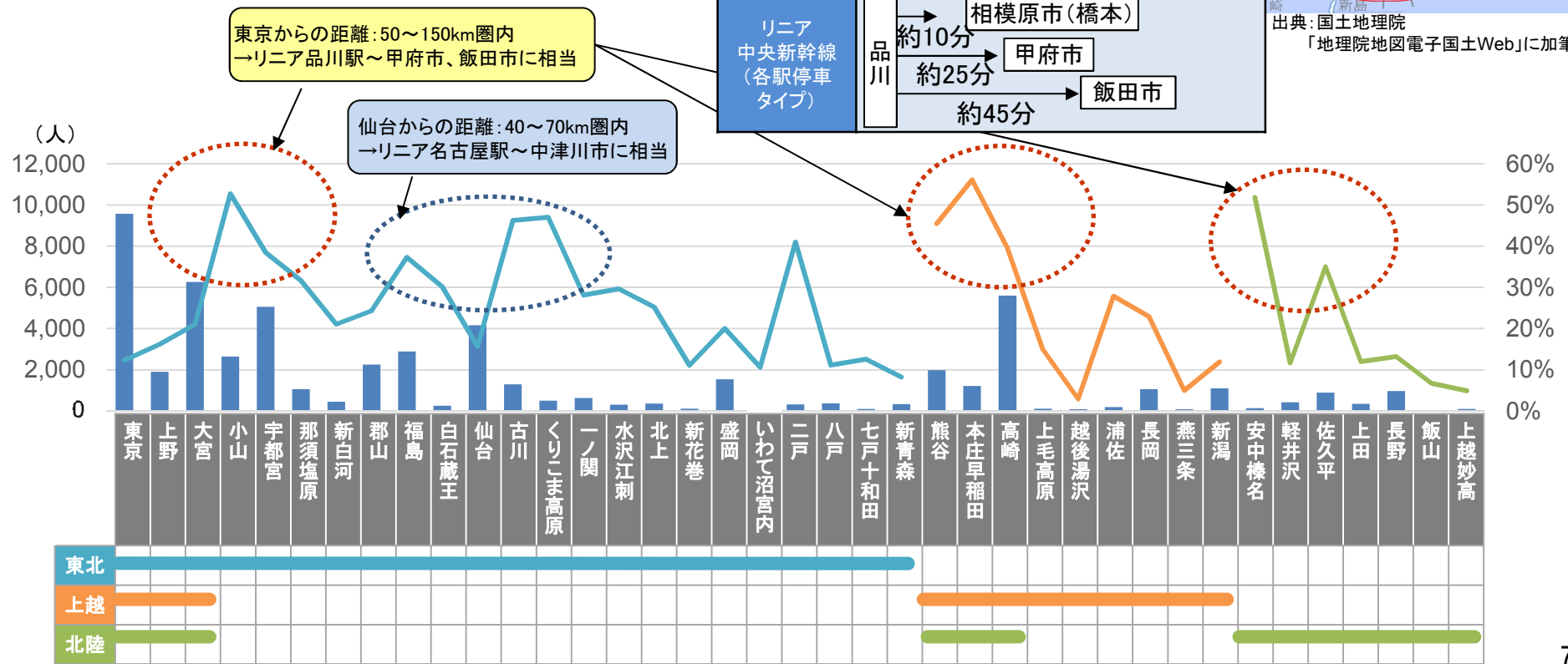


出典：国土地理院「地理院地図電子国土Web」に加筆

【所要時間の比較】

東北・上越・北陸新幹線	東京	→ 大宮	約25分
		→ 宇都宮・高崎	約50分
リニア中央新幹線 (各駅停車タイプ)	品川	→ 相模原市(橋本)	約10分
		→ 甲府市	約25分
		→ 飯田市	約45分

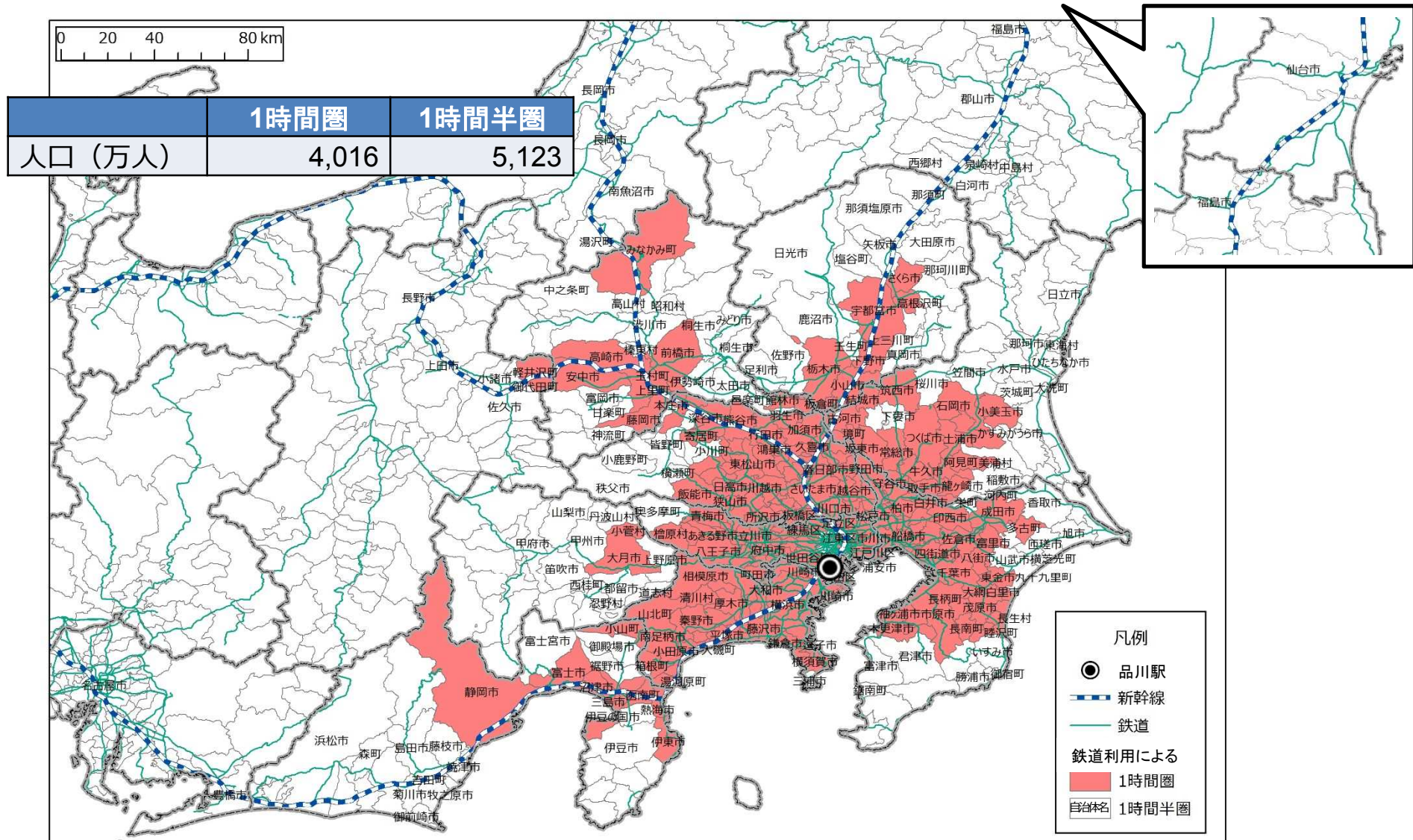
【新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期利用率】



出典)JR東日本「新幹線駅別乗車人員(定期利用有無別)2016年」をもとに国土政策局作成



# 各駅からの1時間・1時間半圏について(東京)\*鉄道利用

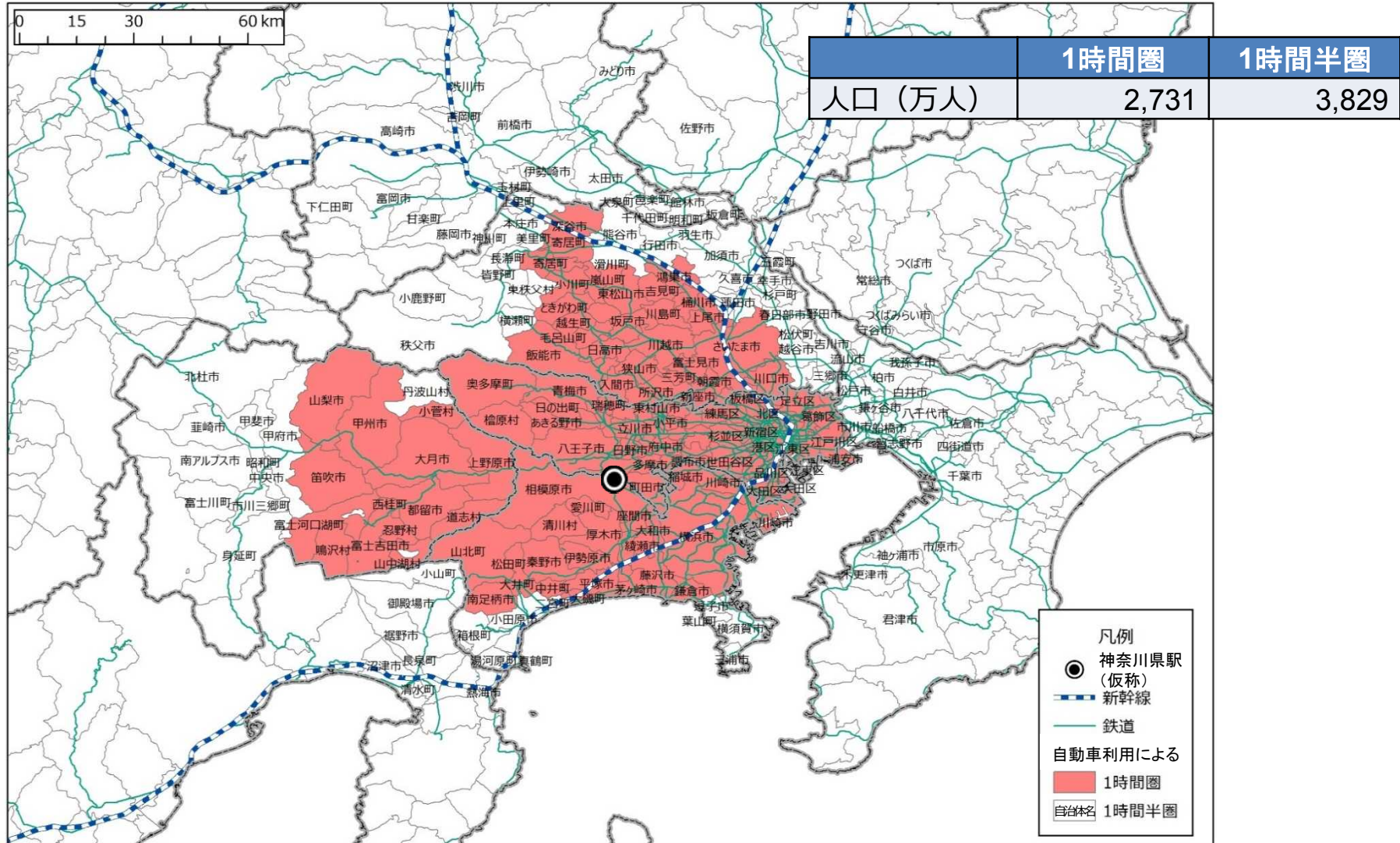


(参考)1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- NITAS (Version 2.4) (平成27年3月時点)を用いて国土政策局作成。
- 主要駅(品川駅、東京駅、新宿駅、渋谷駅、池袋駅、上野駅)を起点とし、所要時間が1時間(及び1時間半)以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。



# 各駅からの1時間・1時間半圏について(相模原市)\*自動車利用



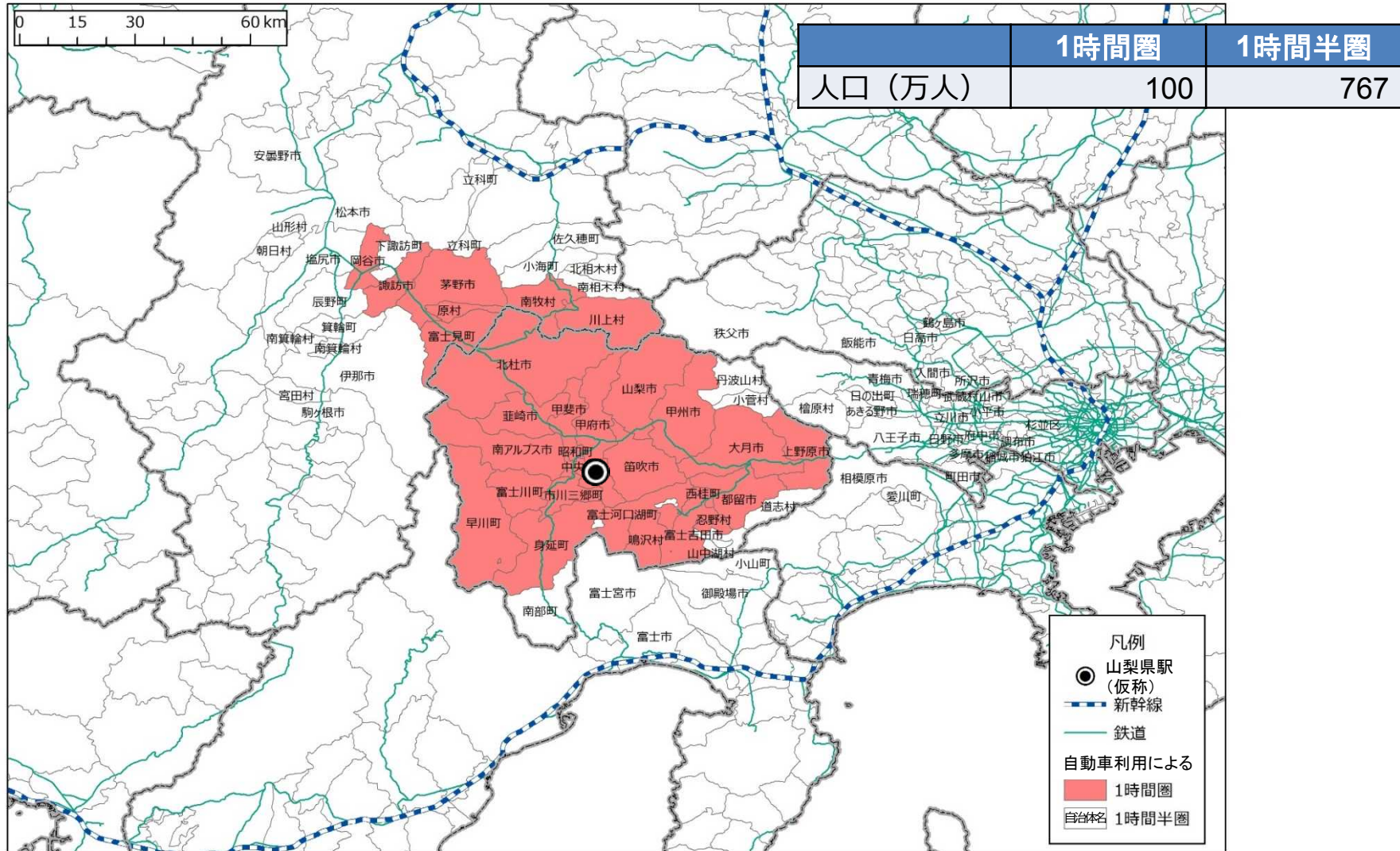
(参考1) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- NITAS (Version2.4) (平成27年3月時点)を用いて国土政策局作成。
- 中間駅最寄の高速道路のIC(高尾山IC)を起点とし、1時間(及び1時間半)以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。
- 最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間(1時間半)以内であれば対象とする。

(参考2) 鉄道利用による時間距離について

JR 橋本駅 ~ 大月駅(山梨県大月市)・・・約50分  
 " ~ 甲府駅(山梨県甲府市)・・・約80分

# 各駅からの1時間・1時間半圏について(甲府市)\*自動車利用



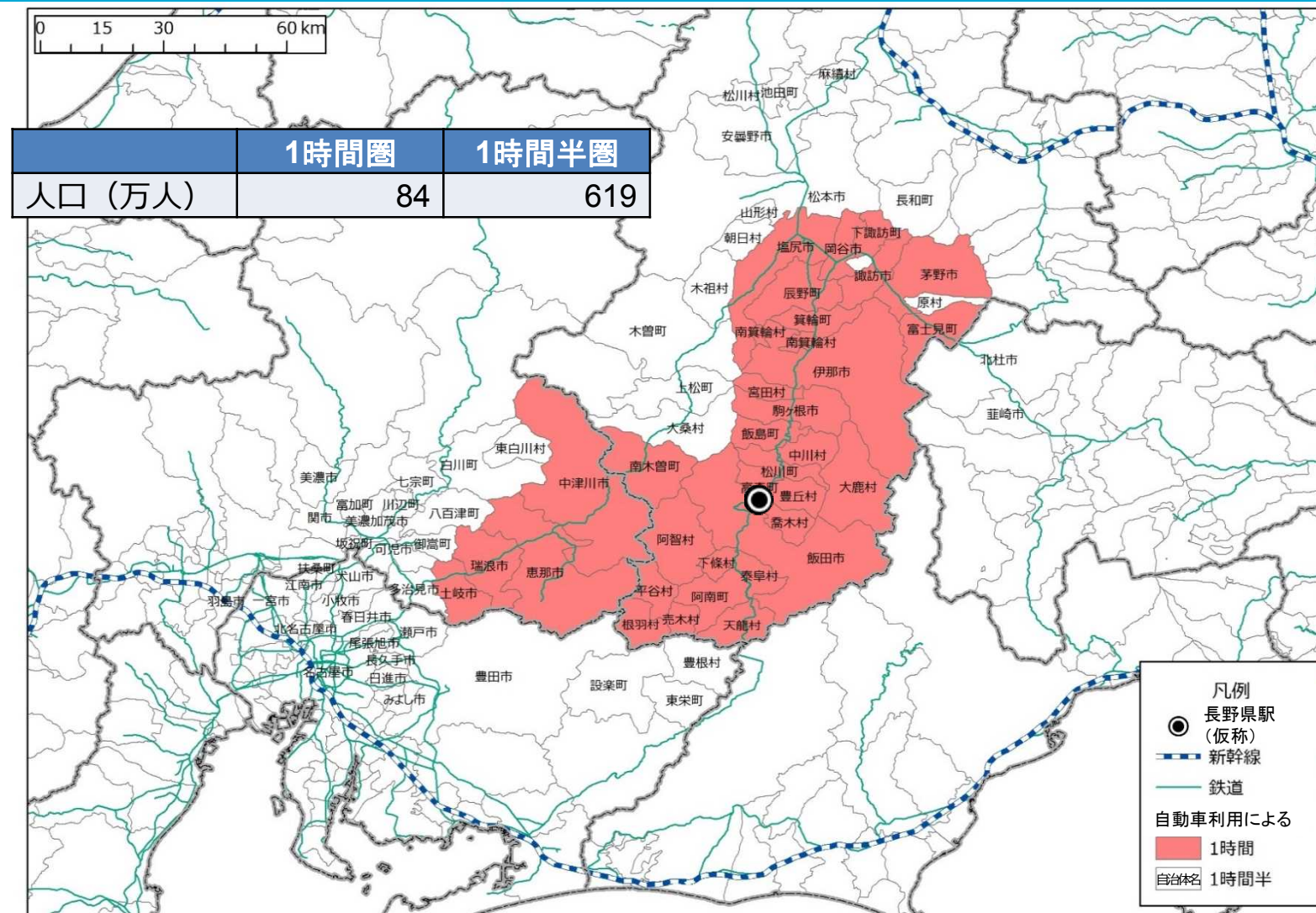
(参考) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- NITAS (Version 2.4) (平成27年3月時点)を用いて国土政策局作成。
- 中間駅最寄の高速道路のIC(双葉IC、甲府昭和IC)を起点とし、1時間(及び1時間半)以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。
- 最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間(1時間半)以内であれば対象とする。

(参考2) 鉄道利用による時間距離について JR 甲府駅 ~ 松本駅(長野県松本市)・・・約60分  
 " ~ 新宿駅(東京都新宿区)・・・約90分



# 各駅からの1時間・1時間半圏について(飯田市)\*自動車利用

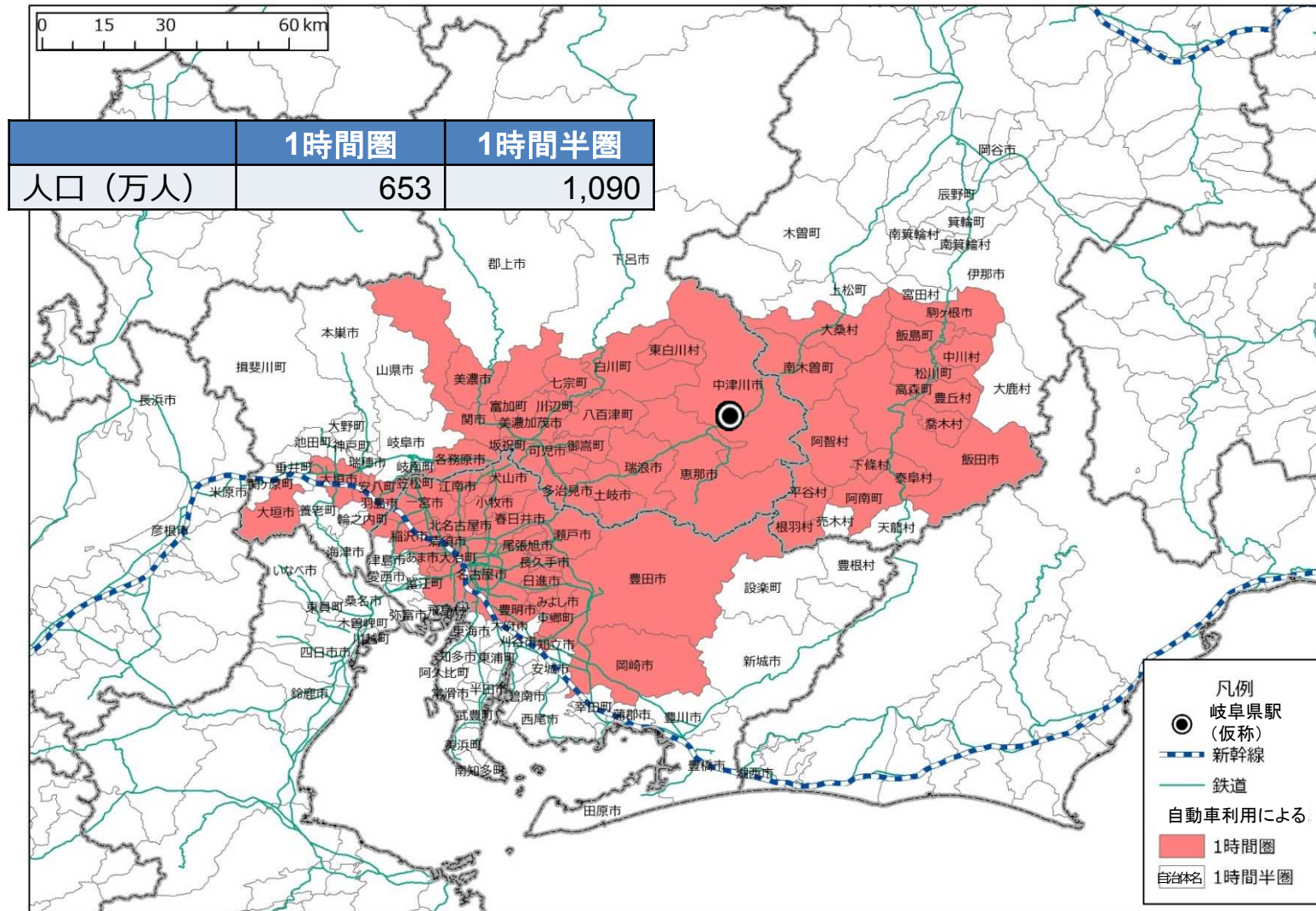


(参考1) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- NITAS(Version2.4) (平成27年3月時点)を用いて国土政策局作成。
- 中間駅最寄の高速道路のIC(松川IC、飯田IC)を起点とし、1時間(及び1時間半)以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。
- 最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間(1時間半)以内であれば対象とする。

(参考2) 鉄道利用による時間距離について JR 飯田駅 ~ 水窪駅(静岡県浜松市)・・・約65分  
 // 豊橋駅(愛知県豊橋市)・・・約150分

# 各駅からの1時間・1時間半圏について(中津川市)\*自動車利用



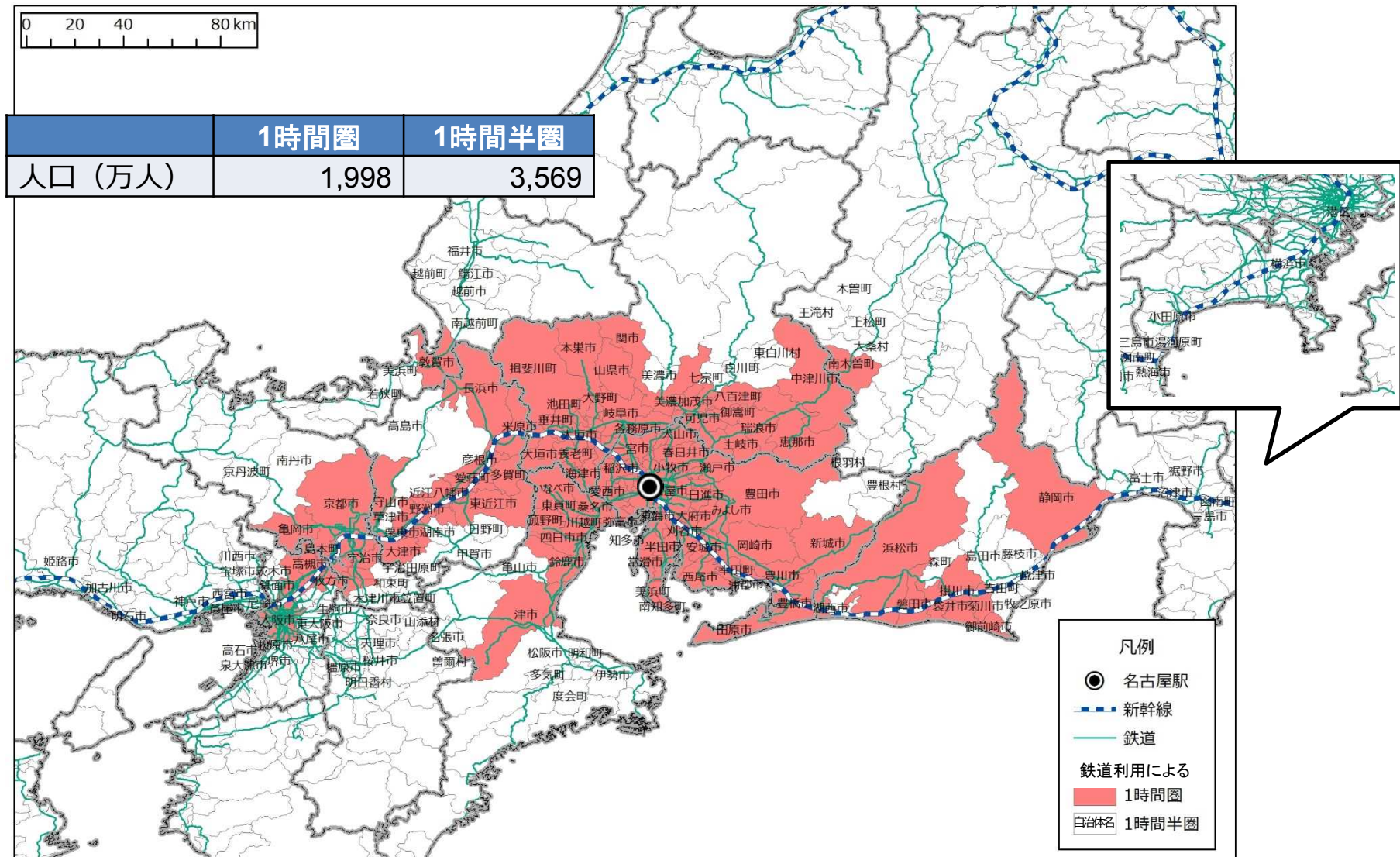
(参考1) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- NITAS (Version 2.4) (平成27年3月時点)を用いて国土政策局作成。
- 中間駅最寄りの高速道路のIC(恵那IC、中津川IC)を起点とし、1時間(及び1時間半)以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。
- 最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間(1時間半)以内であれば対象とする。

(参考2) 鉄道利用による時間距離について JR 中津川駅(岐阜県中津川市) ~ 名古屋駅(愛知県名古屋市)・・・約60分  
 // ~ 松本駅(長野県松本市)・・・約75分



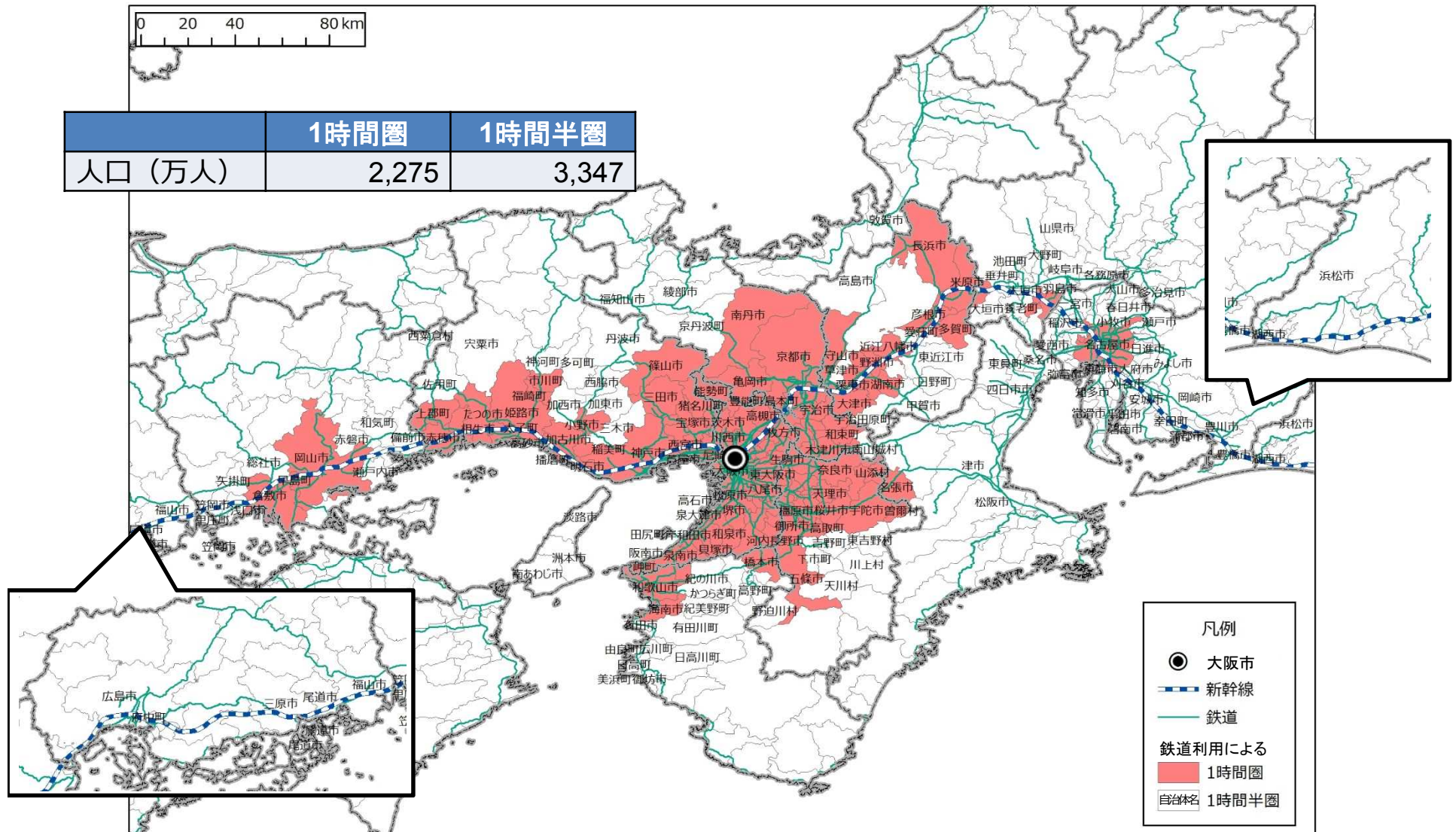
# 各駅からの1時間・1時間半圏について(名古屋)\*鉄道利用



(参考)1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- NITAS (Version 2.4) (平成27年3月時点)を用いて国土政策局作成。
- 名古屋駅を起点とし、所要時間が1時間(及び1時間半)以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。

# 各駅からの1時間・1時間半圏について(大阪)\*鉄道利用



(参考)1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- NITAS (Version 2.4) (平成27年3月時点)を用いて国土政策局作成。
- 主要駅(新大阪駅、大阪駅、西九条駅、天王寺駅、京橋駅)を起点とし、所要時間が1時間(及び1時間半)以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。