

検討会の論点と 前回の委員意見について

平成30年2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。

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。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。
- ・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。

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。

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。)

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。

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。

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。

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。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。

【株式会社三菱ケミカルホールディングス 小林 喜光 取締役会長 発表

「KAITEKIなスーパー・メガリージョンをめざして」についての意見交換】

- (1) 2040～2050年といった長期的な時間軸で考えると、Digital Dictatorshipというようにバーチャルな経済が中心となっていくほか、東京一極集中が更に進行することが想定され、経済格差や社会格差といった将来の深刻な問題に対し、日本は解決策を準備しておく必要がある。
これらの複雑化した課題に対し、国家の価値を高めるためには、「経済的な豊かさ」、「イノベーションによる未来の開拓」、「社会の持続可能性の確保」という3つの軸からアプローチして考えることができるのではないか。
- (2) スーパー・メガリージョンを構想するにあたっては、三都をリニアで繋ぐことの本当の価値について議論する必要があり、経済・社会格差を生まず、21世紀的なAmenityを供給でき、持続可能(Sustainable)で、日本全体を牽引する成長エンジンとなることが使命である。スーパー・メガリージョン構想を沖縄から北海道まで全体に線を張る設計としておかなければ、より都市化や集約化が加速してしまう気もする。
- (3) スーパー・メガリージョン構想を日本国内で自足したものととどめることなく、人類共通の問題に挑んで「世界に範を示す」水準に磨き上げ、世界に打って出るべきではないか。
- (4) スーパー・メガリージョンが追求する経済成長のためには、すべての「ヒト・モノ・コト・カネ」がConnectされることが前提であり、モビリティ・物流・電源の「ラストワンマイル」の充実が鍵となるのではないか。

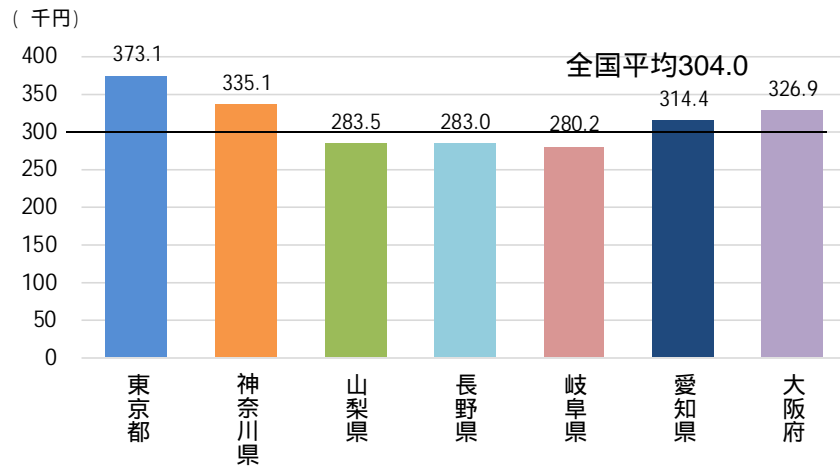
【岡谷鋼機株式会社 岡谷 篤一 取締役社長 発表 「リニア中央新幹線の開通に伴うスーパー・メガリージョン形成と愛知/名古屋地区への影響について」についての意見交換】

- (1) 愛知県・名古屋市にとって、リニアはストロー現象のようにピンチと言われるが、これをチャンスに変えて圏域を発展させていかなければならない。
- (2) 三大都市圏の平均年収、通勤時間、住宅地価格等を比較すると、居住の面で言えば、中部圏の競争力は高いと考えている。
委員より「中間駅も含めた生活コストのギャップについて、体系的に整理する必要がある」との意見あり

() 斜字体の質問事項について、次頁以降に整理
- (3) 空港別外国人入国者数を比較すると、中部国際空港は全国6位に位置しており、首都圏、関西圏とともに中部圏が発展していくためには、中部国際空港の活用に向けた努力が必要。
- (4) 産業面では、愛知県はものづくり集積地としての地位を保有しており、今後期待される自動運転システム、航空機産業分野等の企業も集積している。
スーパー・メガリージョン構想に照らすと、国内外のアクセス良化と往来増加による協業体制の可能性が広がる一方で、競争の激化等も想定される。民間企業としては、それをプラス思考にとって切磋琢磨していく必要がある。

- 東京都、神奈川県、大阪府においては、他県に比べて収入が高い一方、消費支出額も高い傾向がある。

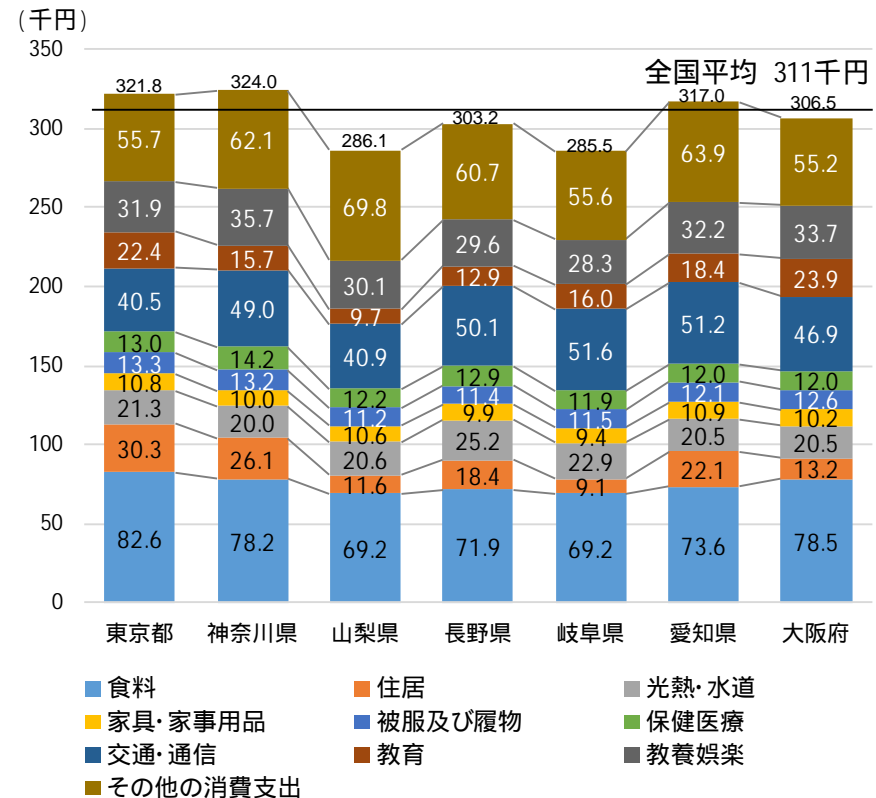
【一人当たりの給与額 (月額)】



(出典)厚生労働省「平成28年賃金構造基本統計調査」

給与額(所定内給与額):きまって支給する現金給与額のうち、超過労働給与額(時間外勤務手当、深夜勤務手当、休日出勤手当、宿日直手当、交替手当等労働時間の位置により支給される給与のこと。)を差し引いた額。

【一世帯(二人以上)当たりの消費支出額 (月額)】

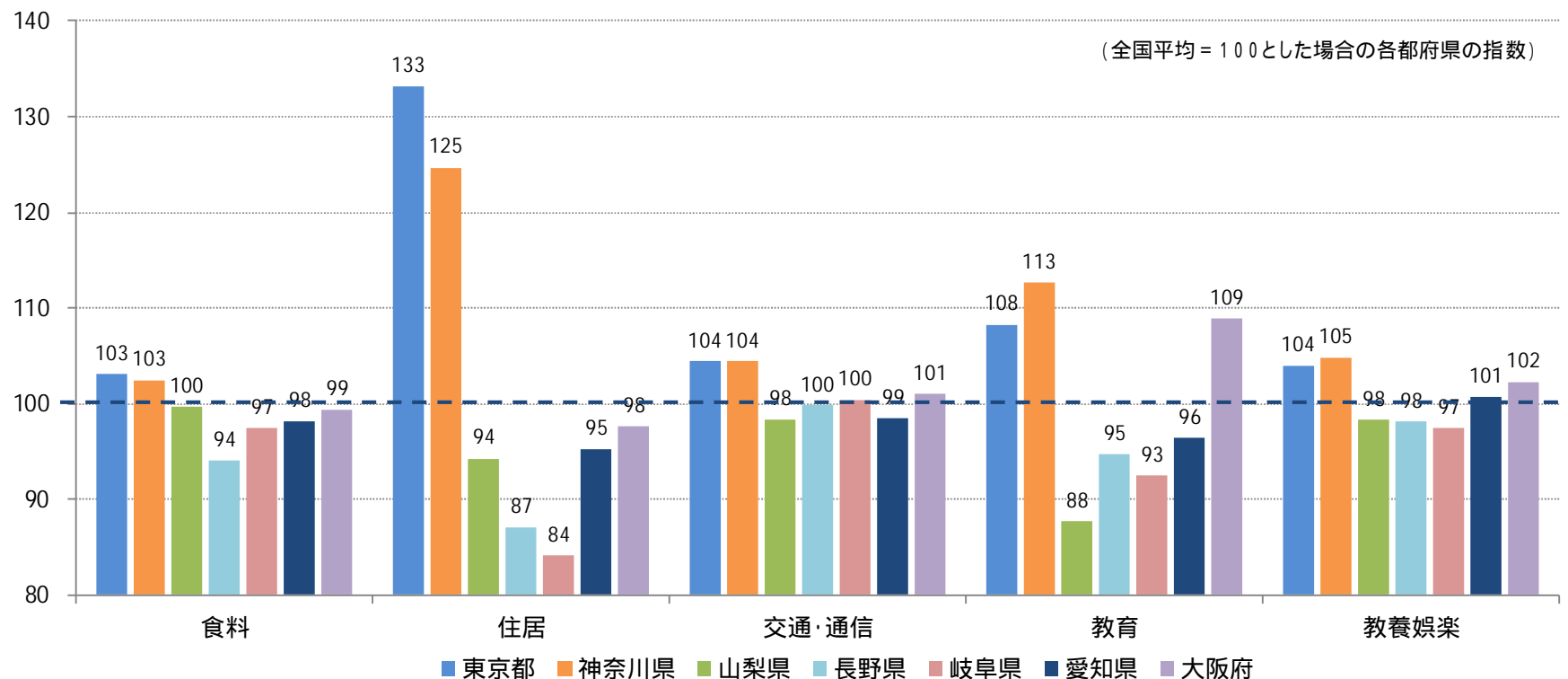


(出典)総務省統計局「平成26年度全国消費実態調査」

一世帯(二人以上)の平均年収に基づき、600万円~800万円の区分を消費支出額の対象とする。

2. 小売物価の地域差指数

- 東京都、神奈川県に比べて、愛知県、大阪府を含む他府県は住居費が低い。
- 食料費等その他の費目については、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府が概ね高い傾向にある。



(出典) 総務省「平成28年小売物価統計調査(構造編)結果」より主たる項目を抽出

食料 : 食品、外食費

住居 : 家賃(持ち家の帰属家賃を除く)、設備修繕・維持費

交通・通信 : 交通費、自動車等関係費、通信費

教育 : 授業料(中高大授業料、幼稚園保育料等)、補習教育費(塾、予備校)等

教養娯楽 : 教養娯楽用耐久財(テレビ・パソコン等)、教養娯楽サービス(スポーツ等観覧料、旅行費等)、講習料(英会話、書道等)等

3. マンション等賃料

- 名古屋駅・大阪市北区周辺のマンション等賃料(2LDK)は、品川駅周辺に比べて、半額未満。

リニア予定駅 (予定地)	調査対象	賃料(2LDKの場合) (1)
品川駅	品川駅	34.94万円/月
神奈川県駅	橋本駅	9.31万円/月
山梨県駅	甲府駅	9.30万円/月
長野県駅	飯田駅	5.96万円/月
岐阜県駅	瑞浪駅(2)	6.24万円/月
名古屋駅	名古屋駅	13.64万円/月
大阪市	大阪市北区 (3)	16.62万円/月

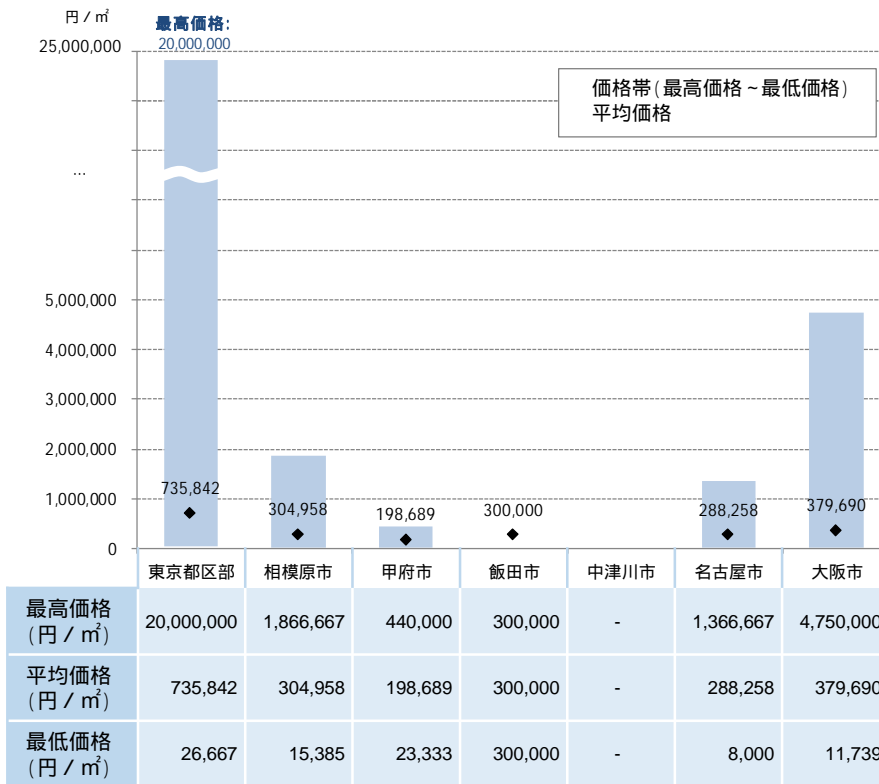
(出典) LIFULL HOME'S HP(平成30年2月14日時点)

- 1: 駅徒歩10分以内の賃貸物件の平均賃料(管理費・駐車場代などを除く)を軸としてLIFULL HOME'Sの過去データを基に算出
- 2: 中津川市内に調査対象駅の相場が存在しないため、中央本線沿い近接の瑞浪駅を対象
- 3: 駅位置が特定されていないため、大阪市北区(大阪駅所在)を仮定
- 4: 甲府駅、飯田駅、瑞浪駅については2LDKのデータにはマンションの情報がないため、物件種別指定無し

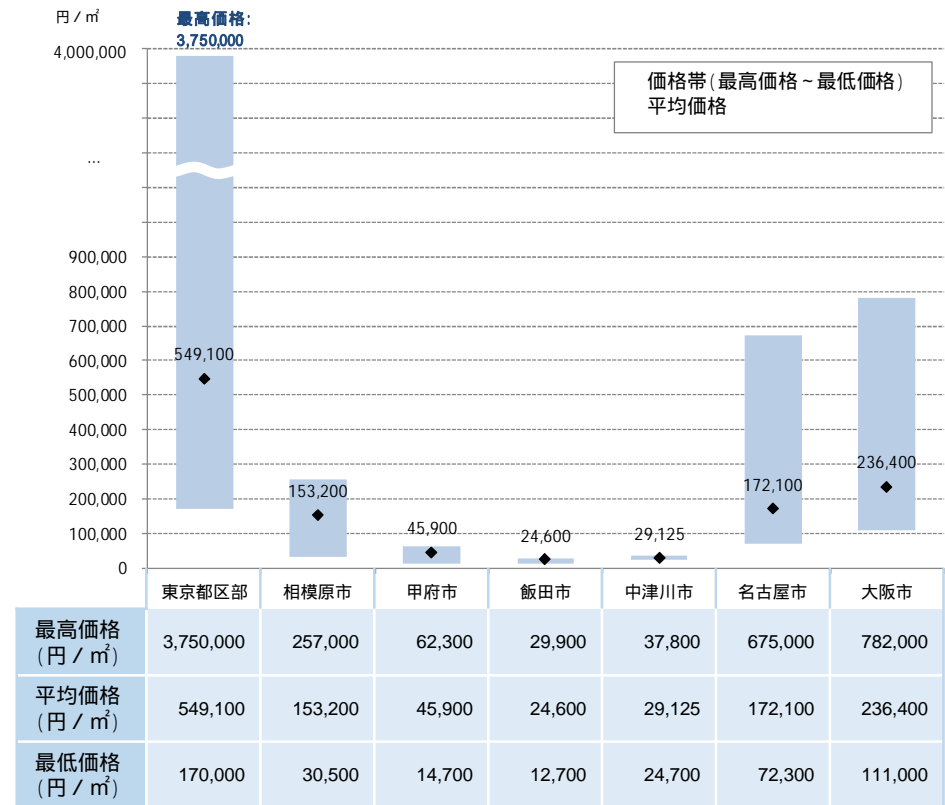
4. 中古マンション等の平均取引価格、住宅地価格 国土交通省

- 中古マンション等について、東京都区部の平均価格が最も高く、次いで高い大阪市は東京都区部の約52%、最も低い甲府市は東京都区部の約27%の価格となっている。
- 住宅地について、東京都区部の平均価格が最も高く、次いで高い大阪市は東京都区部の約43%、最も低い飯田市は東京都区部の約4%となっている。

【中古マンション等の平均取引価格(㎡単価)】



【住宅地の平均価格(㎡単価)】



(出典) 国土交通省「不動産取引情報」(平成26年～平成28年)

中古マンション等の定義: 区分所有物件(戸単位)

10㎡未満、2,000㎡以上の物件については、公表統計から面積の正確な値が把握できないため、集計の対象外としている。

飯田市は過去3年間の中古マンション等の取引件数が1件のため、最高価格・平均価格・最低価格が一致している。

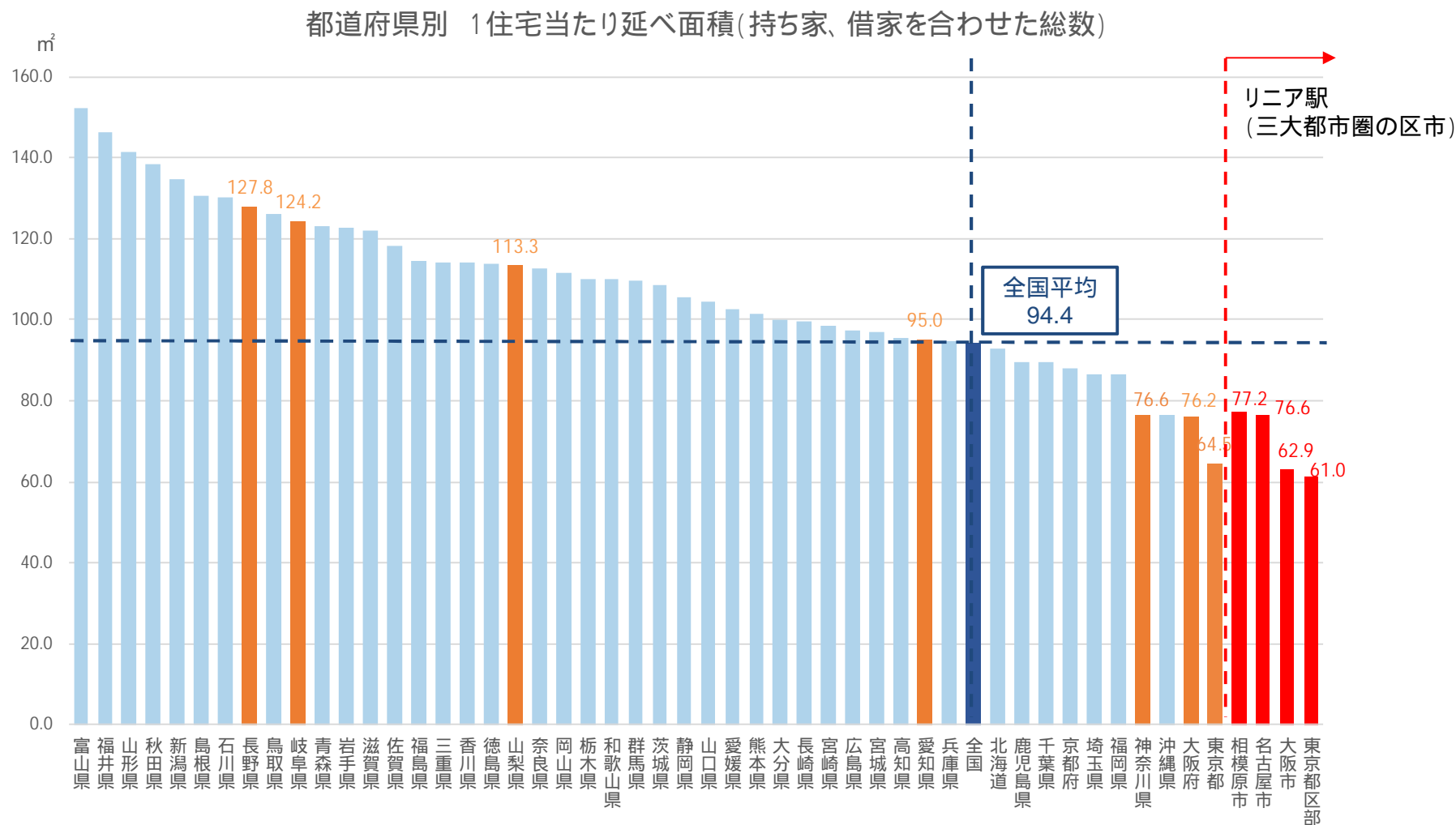
中津川市については、過去3年間に中古マンション等の取引がなかった。

(出典) 国土交通省「地価公示」(平成29年1月1日時点)

住宅地: 住宅地域内において居住用の建物の敷地の用に供されることが社会的にみて合理的と認められる土地のこと

5. 都道府県別等 住宅延べ面積(総数)

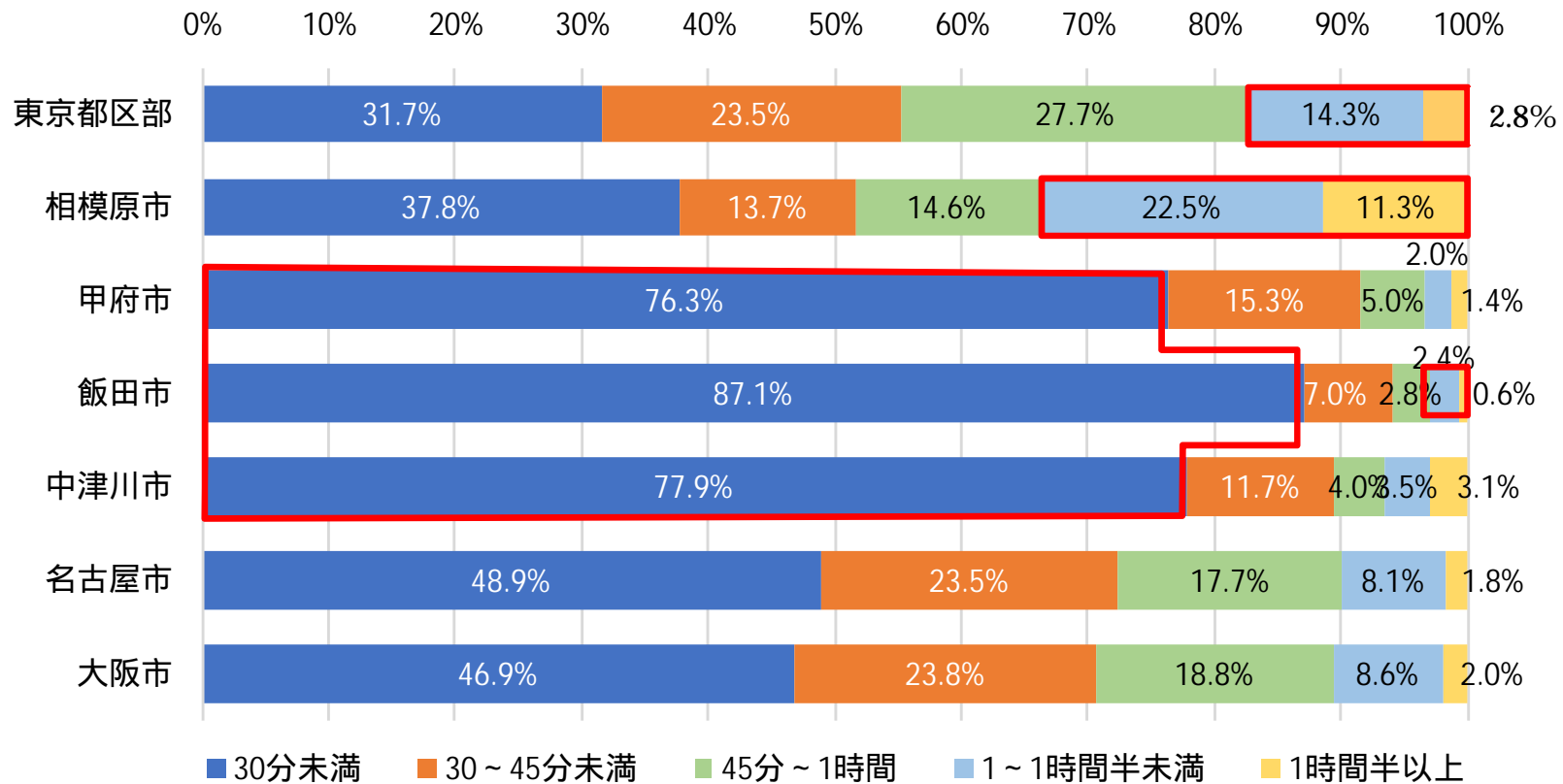
- 長野県、岐阜県、山梨県においては、110m²以上と三大都市圏より面積が広い。
- リニア駅(三大都市圏の区市)においては、全国平均より約20%以上低い。



(出典)総務省統計局「平成25年住宅・土地統計調査」(確報集計)により国土政策局が作成
住宅には、一戸建て、長屋建、共同住宅、その他を含む。

6. 通勤時間

- 通勤時間が1時間を超える割合は、東京都区部で飯田市の約5倍、相模原市では飯田市の約11倍
- 甲府市、飯田市、中津川市の約8割が通勤時間30分未満
- 相模原市の約3割強が通勤時間1時間以上



(出典)総務省統計局「平成25年住宅・土地統計調査 確報集計」により国土政策局が作成
家計を主に支える者が雇用者である普通世帯の地域別通勤時間を対象に集計