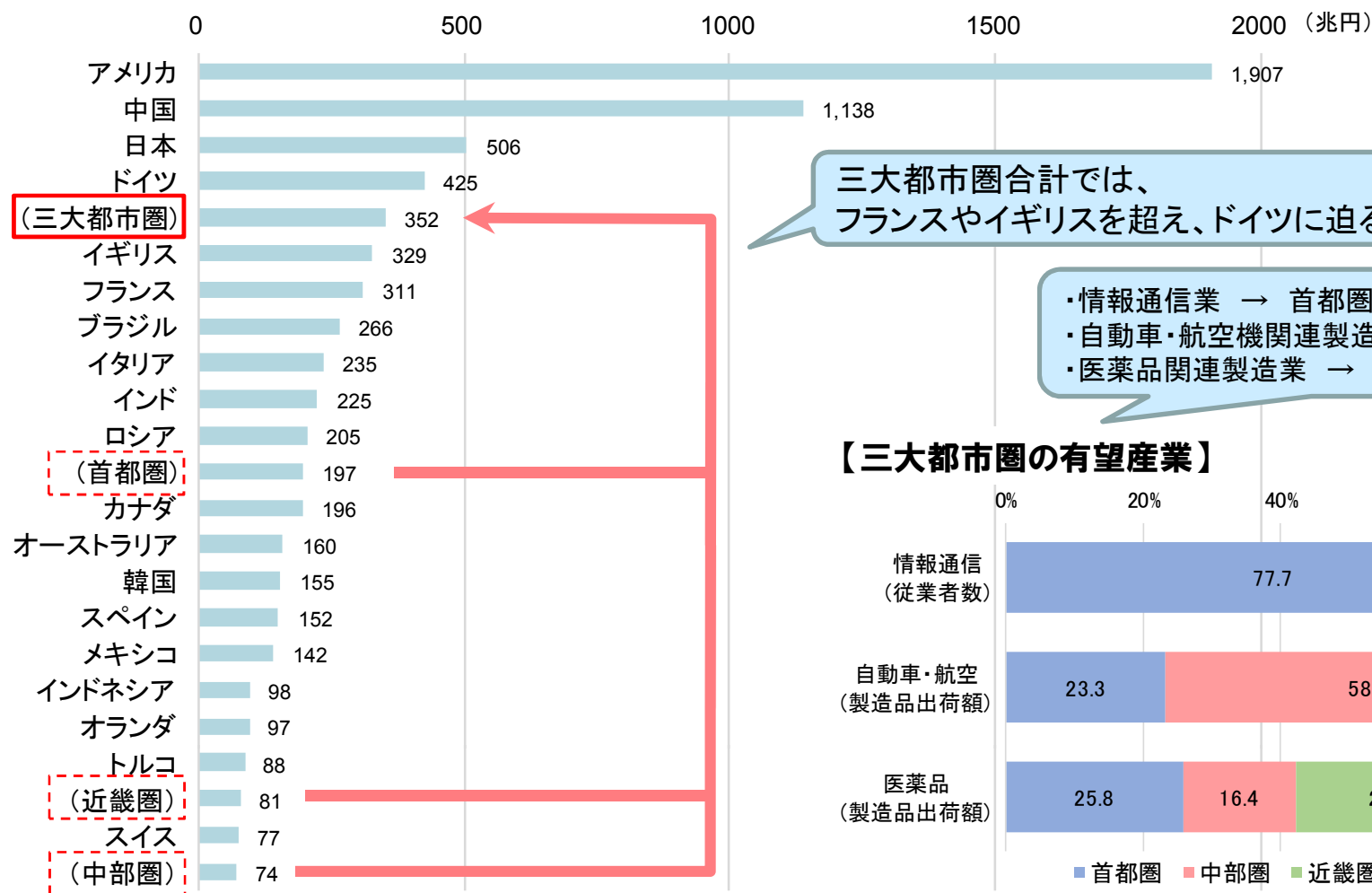


# 参考資料

# 目次

[本文1頁]		[本文12頁]	
・三大都市圏と主要国とのGDPの比較	… 1	・フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる	… 22
・「Society5.0」「データ駆動型社会」への変革	… 2	新たな価値創造の拡大	
[本文2頁]		・テレワークの現状	… 24
・リニア中央新幹線の概要	… 3	・中小企業における人材活用の現状	… 25
[本文3頁]		・高齢者の社会参画の可能性	… 26
・リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大	… 4	・都道府県別の出生率と女性の有業率	… 27
[本文4頁]		・人生100年時代における人生ステージモデル	… 28
・我が国的高速交通ネットワークの整備の進展	… 5	[本文13頁]	
[本文7頁]		・移住相談機関の利用者推移	… 29
・主要国におけるGDPの将来予測	… 8	・地方への移住の意向と二地域居住に対する関心	… 30
・我が国の地域別貿易のシェアの推移	… 10	・新しいビジネススタイル・ライフスタイルの実現	… 31
・訪日外国人旅行者数の推移	… 11	・都市と農村が融合した新しいリージョンの形成	… 32
・旅行動態の変化の状況	… 12	・新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期	… 33
・世界のメガリージョン	… 13	利用率	
[本文8頁]		[本文14頁]	
・第四次産業革命による新たな産業構造の変化	… 14	・小売物価の地域差指数	… 34
・対日直接投資の推移	… 16	・都道府県別等 住宅延べ面積	… 35
・SDGs（持続可能な開発目標）	… 17	・地方への波及（人の流れ）	… 36
[本文9頁]		・地方への波及（リピーター）	… 37
・年齢階層別人口の将来予測	… 18	・空港別入国外国人数の推移	… 38
・リニア中央新幹線沿線都府県人口の将来予測	… 19	[本文15頁]	
・圏域別高齢人口の将来予測	… 20	・大動脈の二重系化による災害リスクへの対応	… 39
・将来推計人口の年齢構成（1965年と2045年の比較）	… 21	[本文16頁]	
		・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	… 40
		[その他]	
		人口推計、移動に係る地域別データ等	… 41

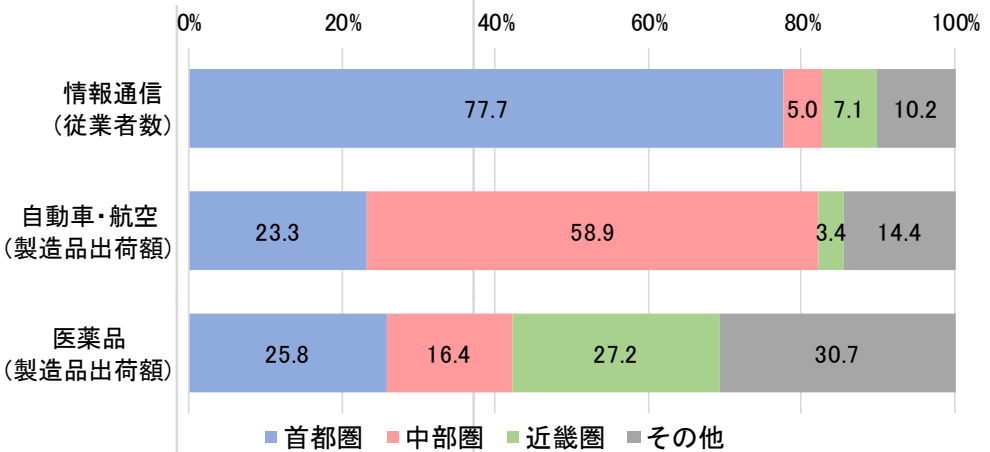
# 三大都市圏と主要国とのGDPの比較



三大都市圏合計では、フランスやイギリスを超え、ドイツに迫る。

- ・情報通信業 → 首都圏が優位
- ・自動車・航空機関連製造業 → 中部圏が優位
- ・医薬品関連製造業 → 近畿圏が優位

## 【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/自動車部分品・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/その他の航空機部分品・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)

- 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



# リニア中央新幹線の概要



	品川・名古屋間 <sup>※1</sup>	東京・大阪間 <sup>※2</sup>
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 <sup>※3</sup>

※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。

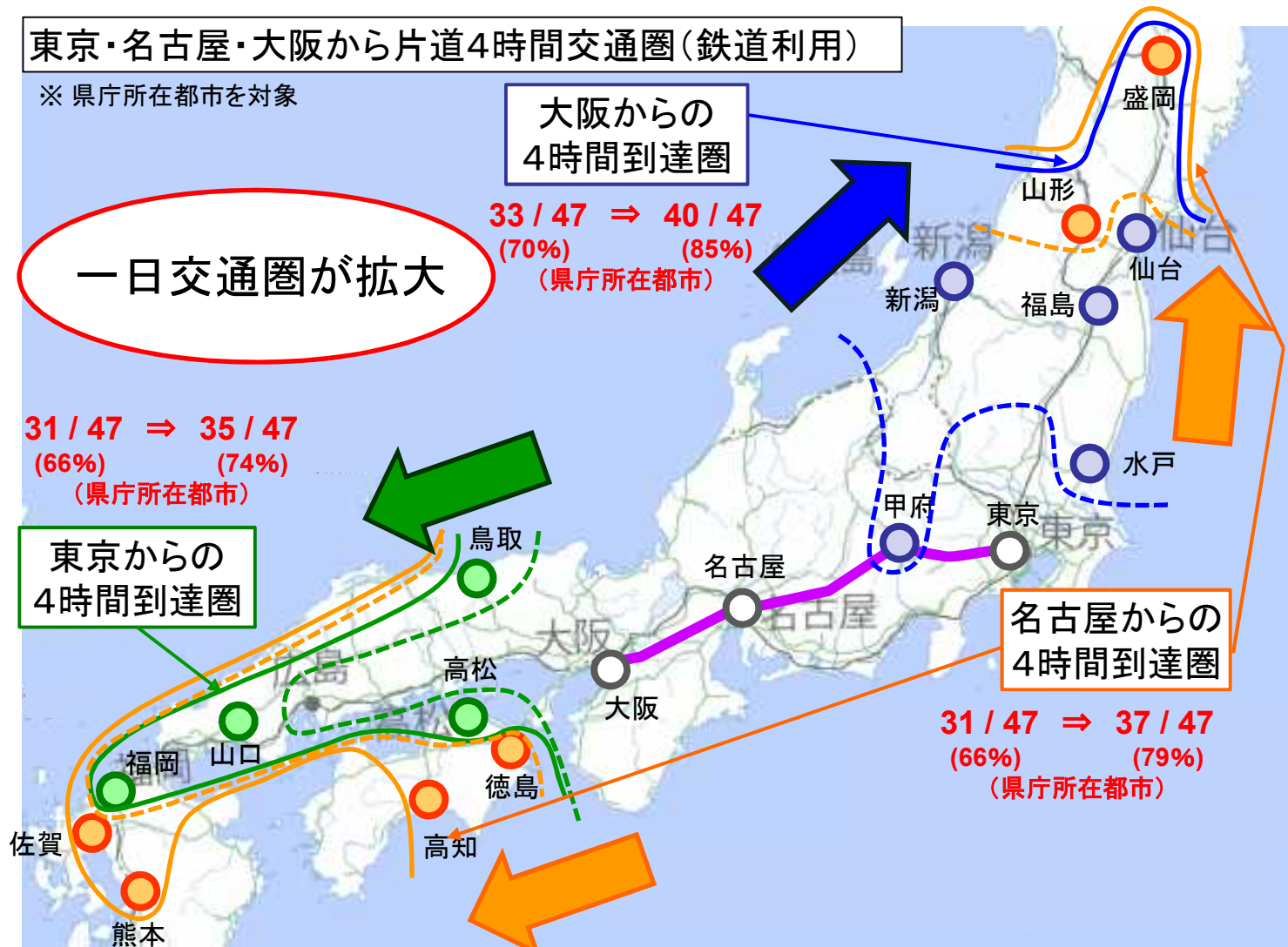
## 【※輸送需要量】

- 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

# リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大

- 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。



(出典) 国土地理院「地理院地図電子国土Web」に加筆

# 我が国の高速度交通ネットワークの整備の進展 1965年(昭和40年)

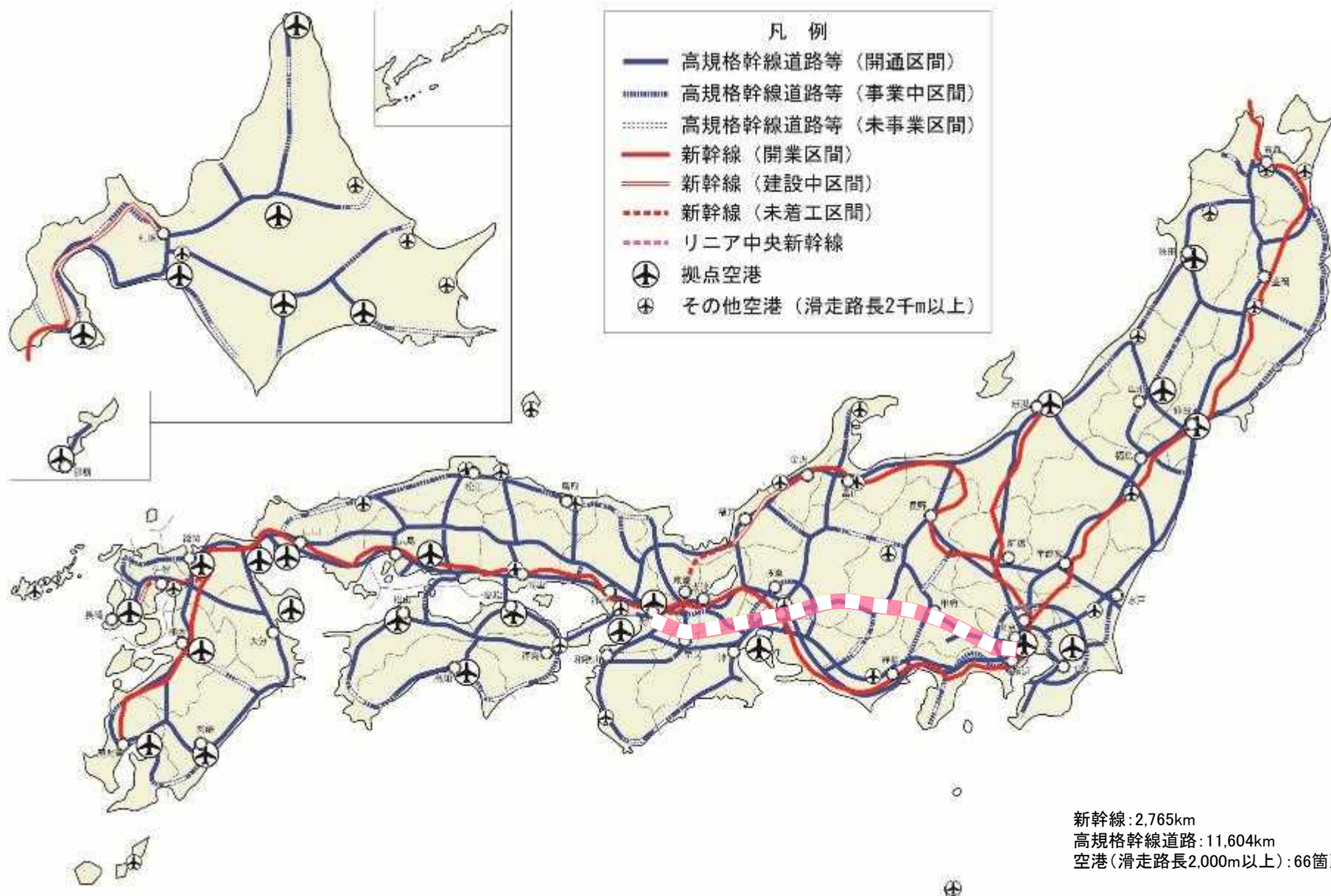




# 我が国の高速度交通ネットワークの整備の進展 1988年(昭和63年)

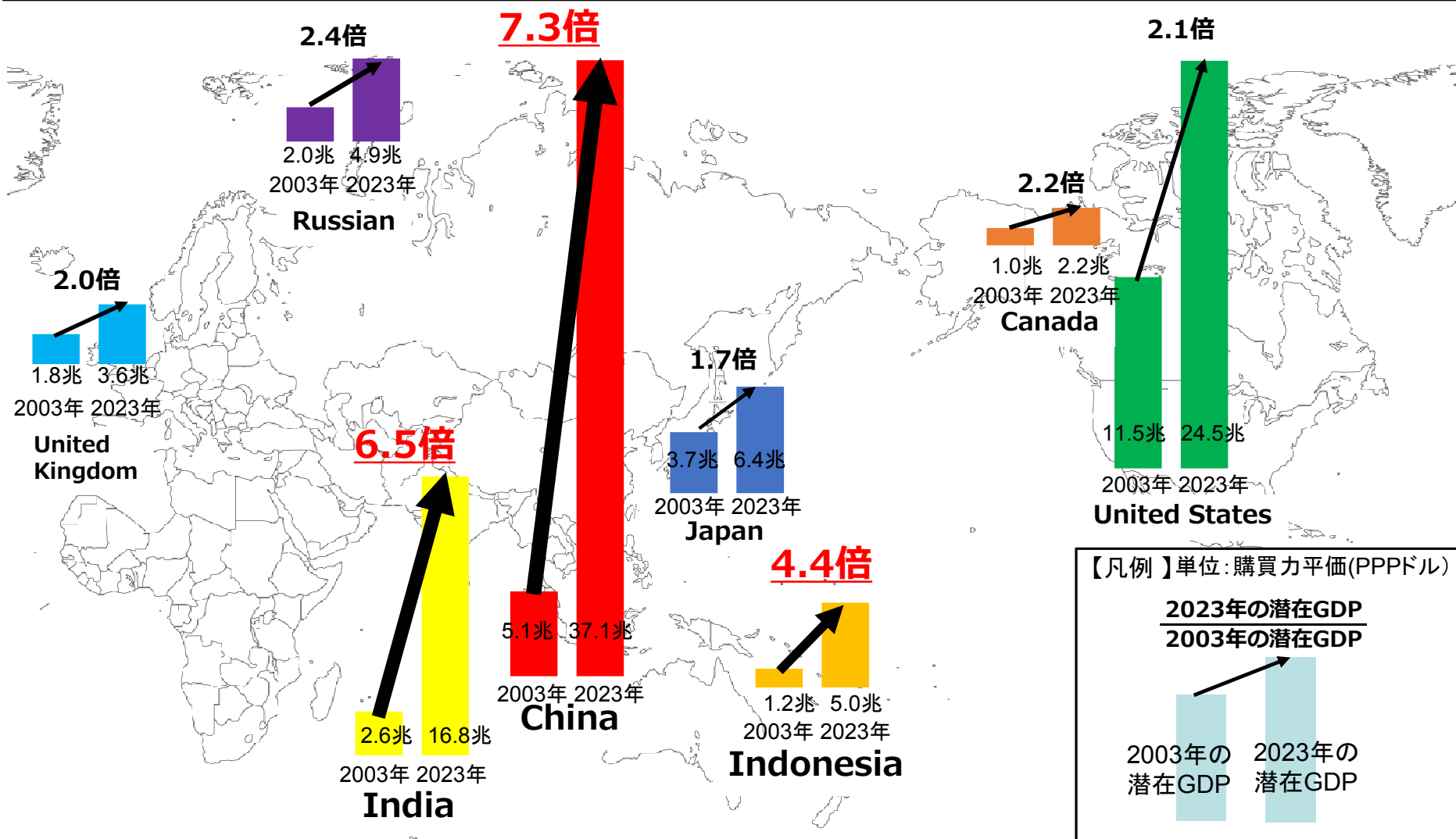






# 主要国におけるGDPの将来予測 (1/2)

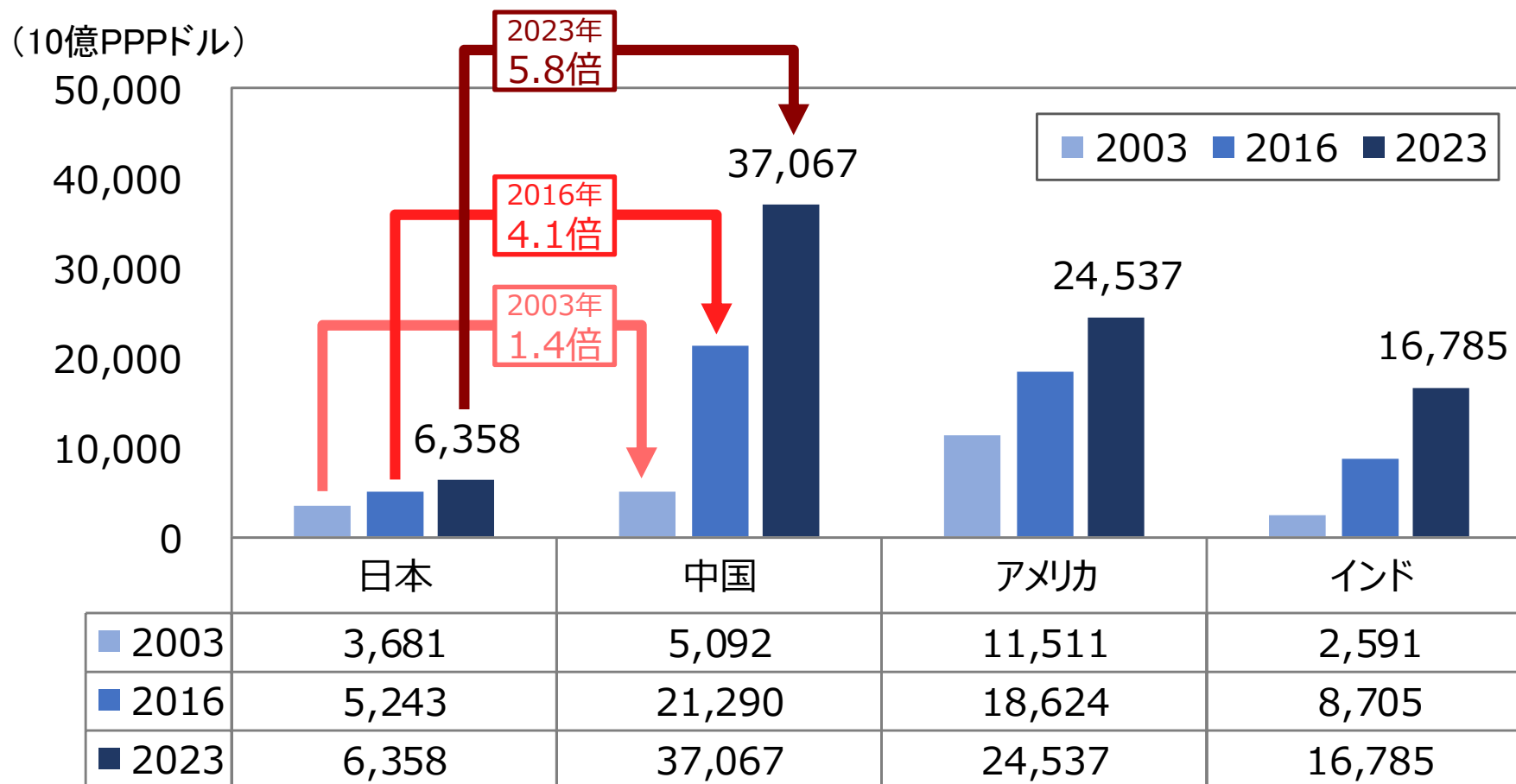
- 2003年からの20年で中国、インドのGDPは7倍前後の成長が見込まれ、アジアの著しい成長に対し、日本の相対的地位の低下が懸念される。



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

# 主要国におけるGDPの将来予測 (2/2)

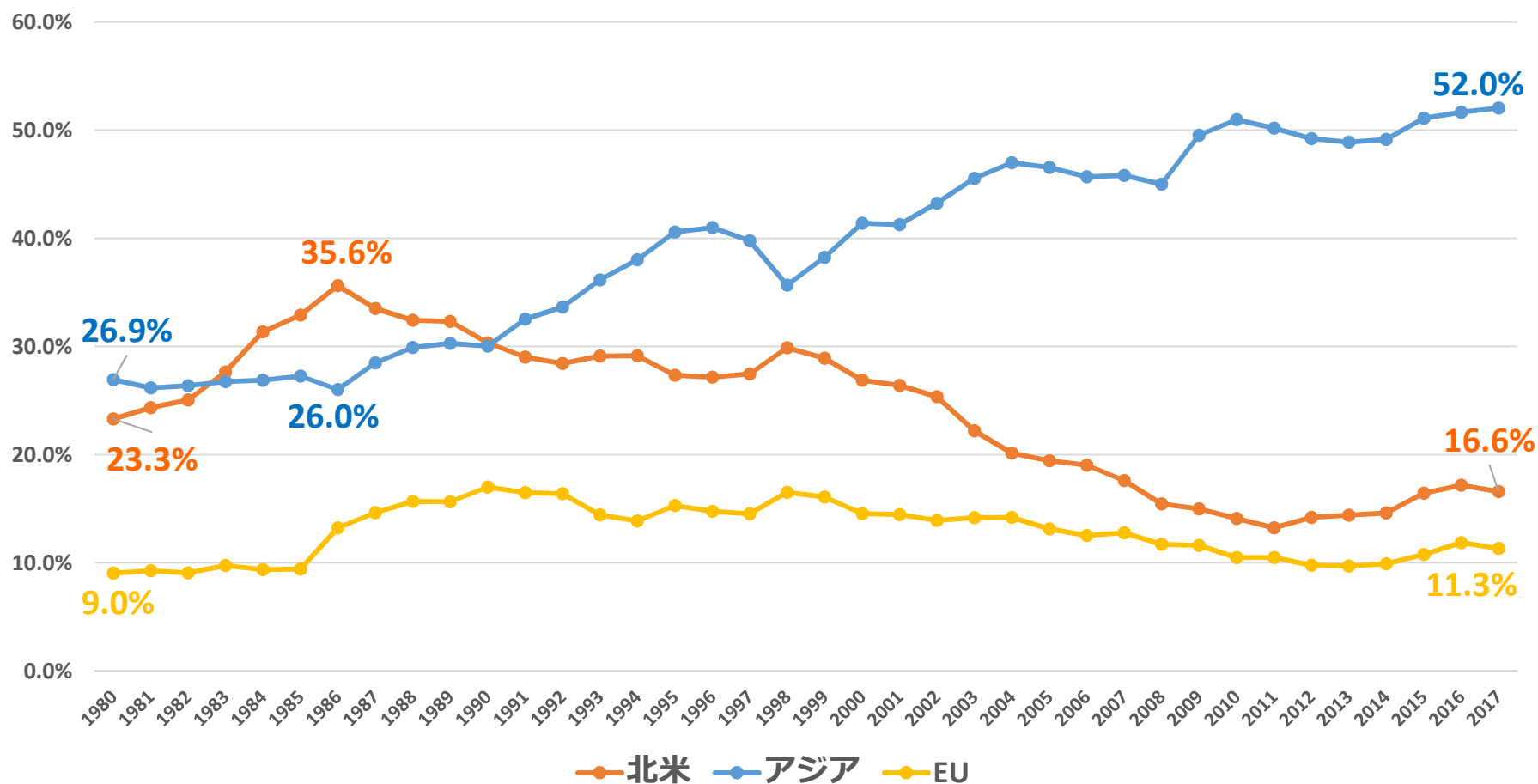
- 2003年時点で日本の1.4倍だった中国のGDPは既に日本の4倍を超え、アメリカをも上回り、2023年には日本の5.8倍に達する見込み。
- インドも既に日本を上回っており、今後も急速な伸びが見込まれる。



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、2016は実績値、2023は推計値  
 (出典)IMF"World Economic Outlook Database April 2018 Edition"より作成

# 我が国の地域別貿易のシェアの推移

- 我が国の地域別貿易のシェアの推移を見ると、1980年代中頃には、対北米貿易に約3割を依存していたが、2017年には、対アジア貿易が5割を超えている。



(注)シェアは、当該圏域の貿易総額(輸出額+輸入額)÷世界の貿易総額(輸出額+輸入額)により算出  
 (出典)財務省 貿易統計「輸出入額の推移(地域(国)別)より国土交通省国土政策局作成



# 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

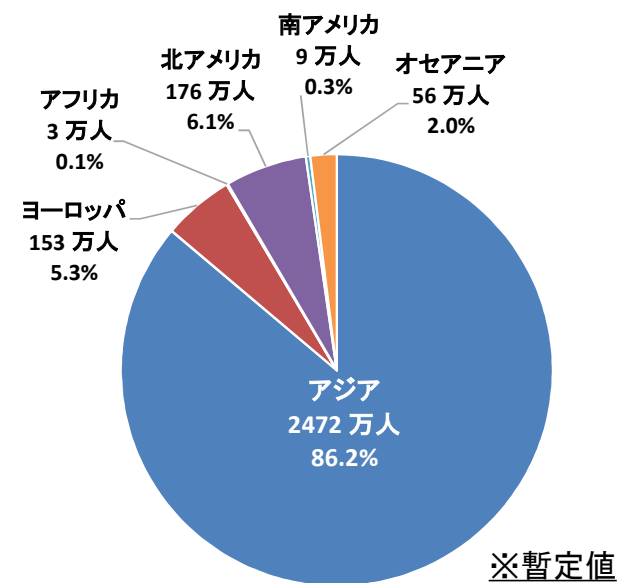
### 新たな目標への挑戦！

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

# 旅行動態の変化の状況

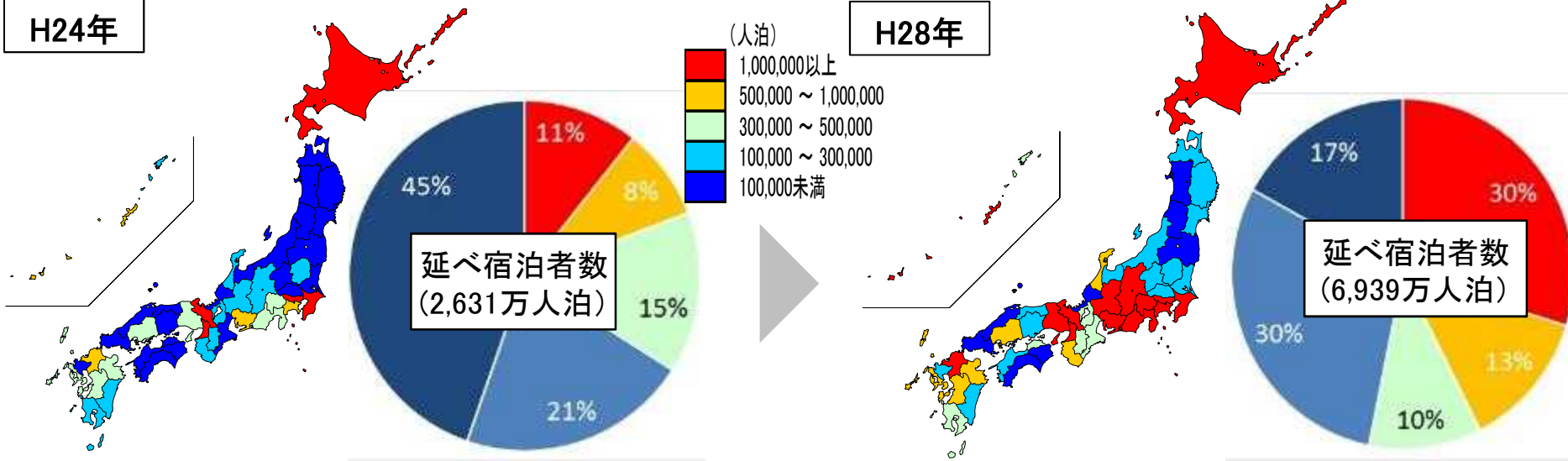
中国の団体旅行(パッケージツアー)から  
個人旅行(FIT)への移行

中国の個人旅行手配の割合

2012年: **28.5%**    2017年: **65.3%**    ⇒ **36.8ポイント増**  
(1月~12月)

ゴールデンルートから地方への誘客拡大

都道府県別年間外国人宿泊者数の推移



モノ消費からコト消費への移行

娯楽サービス費購入率

2012年: **21.5%**    2017年: **35.7%**    ⇒ **14.2ポイント増**

※娯楽サービス費に対して支出を行った人の割合

【出典】娯楽サービス費購入率・訪日外国人1人1回当たり旅行支出: 訪日外国人消費動向調査(観光庁)

# 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

- 深圳⇔広州 (鉄道) 約1時間
- 珠海⇔広州 (鉄道) 約1時間

## 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(2016年)、中国(2016年)、日本(2014年)

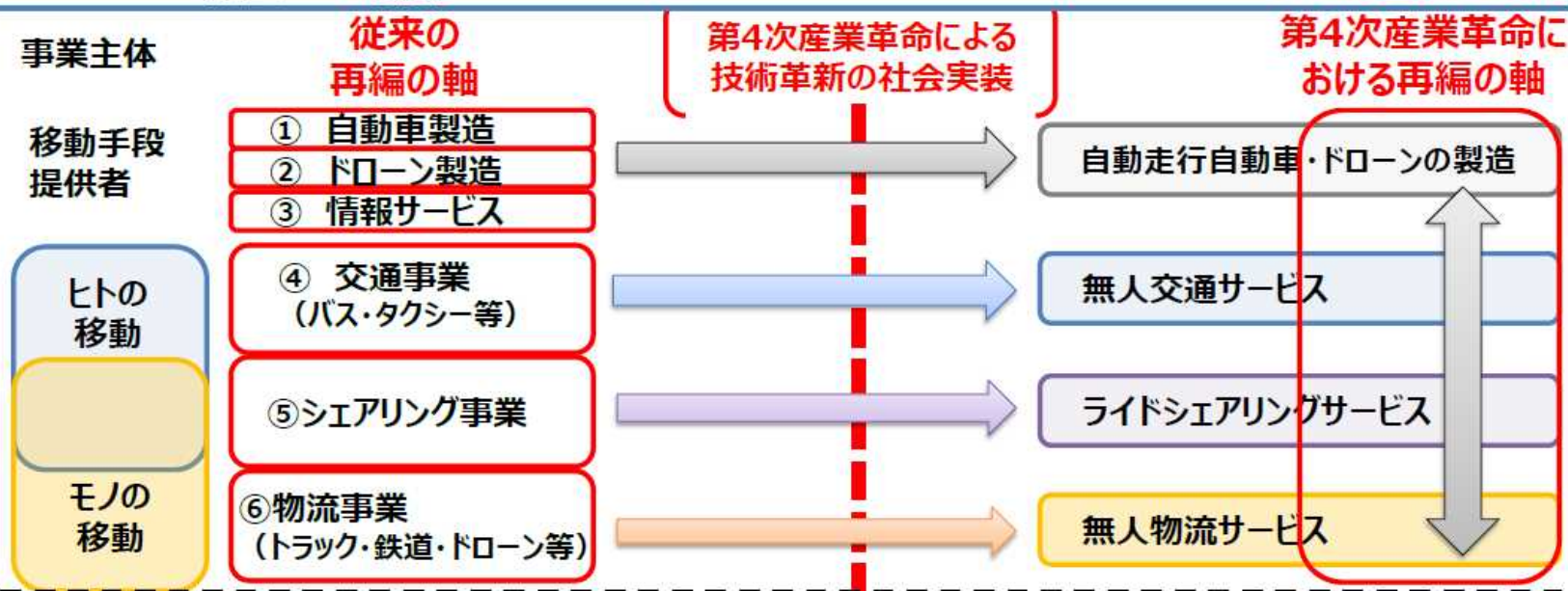
(出典) United States Census Bureau "Population Estimates(2016)"、U.S. Bureau of Economic Analysis "U.S. Economic Accounts" (2016)

廣東統計年鑑(2017)、内閣府「平成26年度県民経済計算について」、Open Street Mapより国土交通省国土政策局作成



## 第4次産業革命による新たな産業構造転換

- 第4次産業革命技術の社会実装が進むにつれ、業種の壁が限りなく低くなる。
- この結果、同業同士の再編に加え、全く別の産業も飲み込み新たなサービスプラットフォームを創出する再編が拡大する可能性。



### 再編の萌芽：異なる産業との連携が行われている最近の主な例

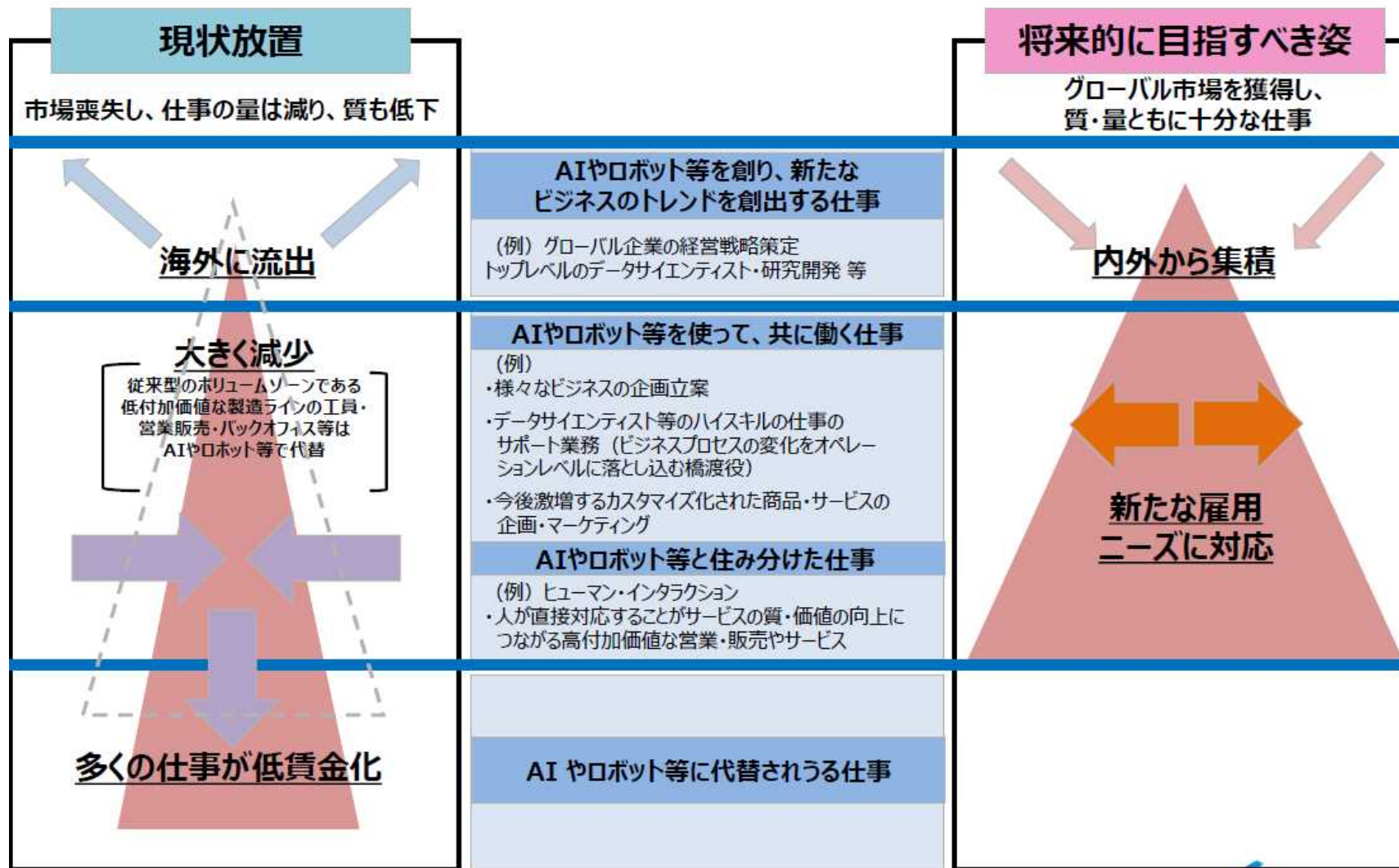
- ①×⑤ GM× Lyft (ライドシェアリング)  
→GMがカーシェアリングサービスの提供を開始。また、両者が共同で自動運転車の開発を行うとともに、GMがLyftに5億ドルを出資。
- ①×⑤ Ford Smart Mobility× Chariot (ライドシェアリング) :  
→Fordがモビリティサービスを提供することを目的としたFord Smart Mobility (子会社) を設立。さらにFord Smart Mobilityが通勤用バスのライドシェアリングサービスを手がけるChariotを買収。
- ③×⑥ DeNA×ヤマト運輸 : → 無人物流サービスに向け、宅配便に自動運転技術を活用

出所：「新産業構造ビジョン」中間整理 産業構造・就業構造変革の方向性に関する資料を編集





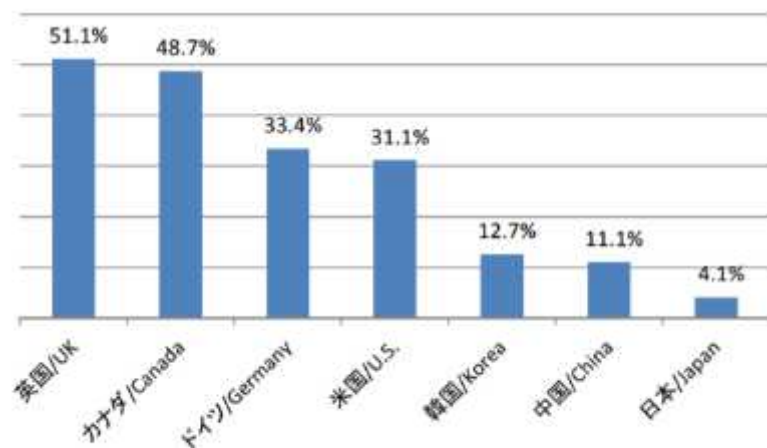
## 第4次産業革命による就業構造転換の姿 (イメージ)



# 対日直接投資の推移

- GDPに対する対内直接投資額(外国からの直接投資)の割合の比較を見ると、日本は4.1%と、主要各国と比べて低い水準にある。
- 一方、対日直接投資残高は2010年以降、増加している傾向がある。

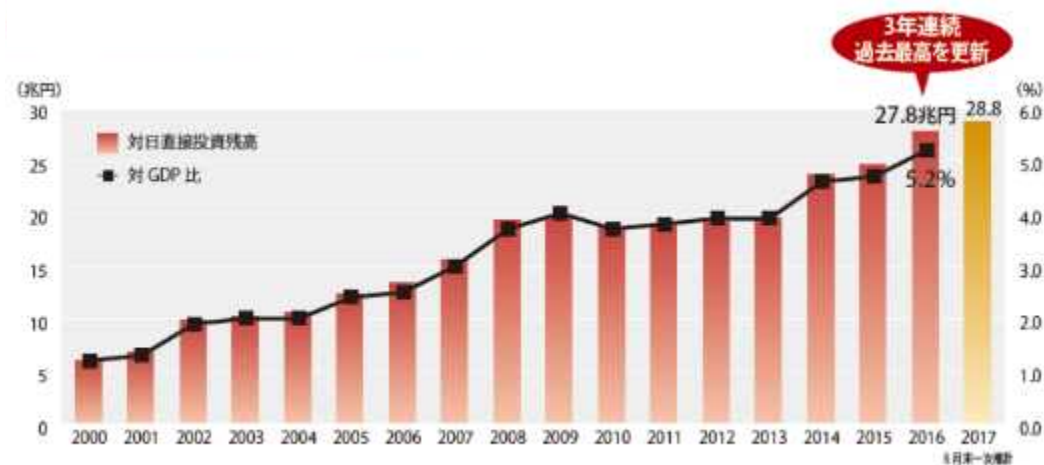
【主要国のGDPに対する対内直接投資額の割合】  
(2015年末)



(出典/Source: UNCTAD世界投資報告書/World Investment Report 2016)

(出典) 外務省資料 (<http://www.mofa.go.jp/files/000042151.pdf>)

【対日直接投資残高の推移とGDP比(BPM6基準)の推移】  
(2000~2017年、単位:兆円)



[出所] 「本邦対外資産負債概況」(財務省)、「国民経済計算」(内閣府)より作成

(出典) JETRO「対日投資報告書」2017

# SDGs (持続可能な開発目標)

- 2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。
- 「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた、2030年までを期限とする17の目標。



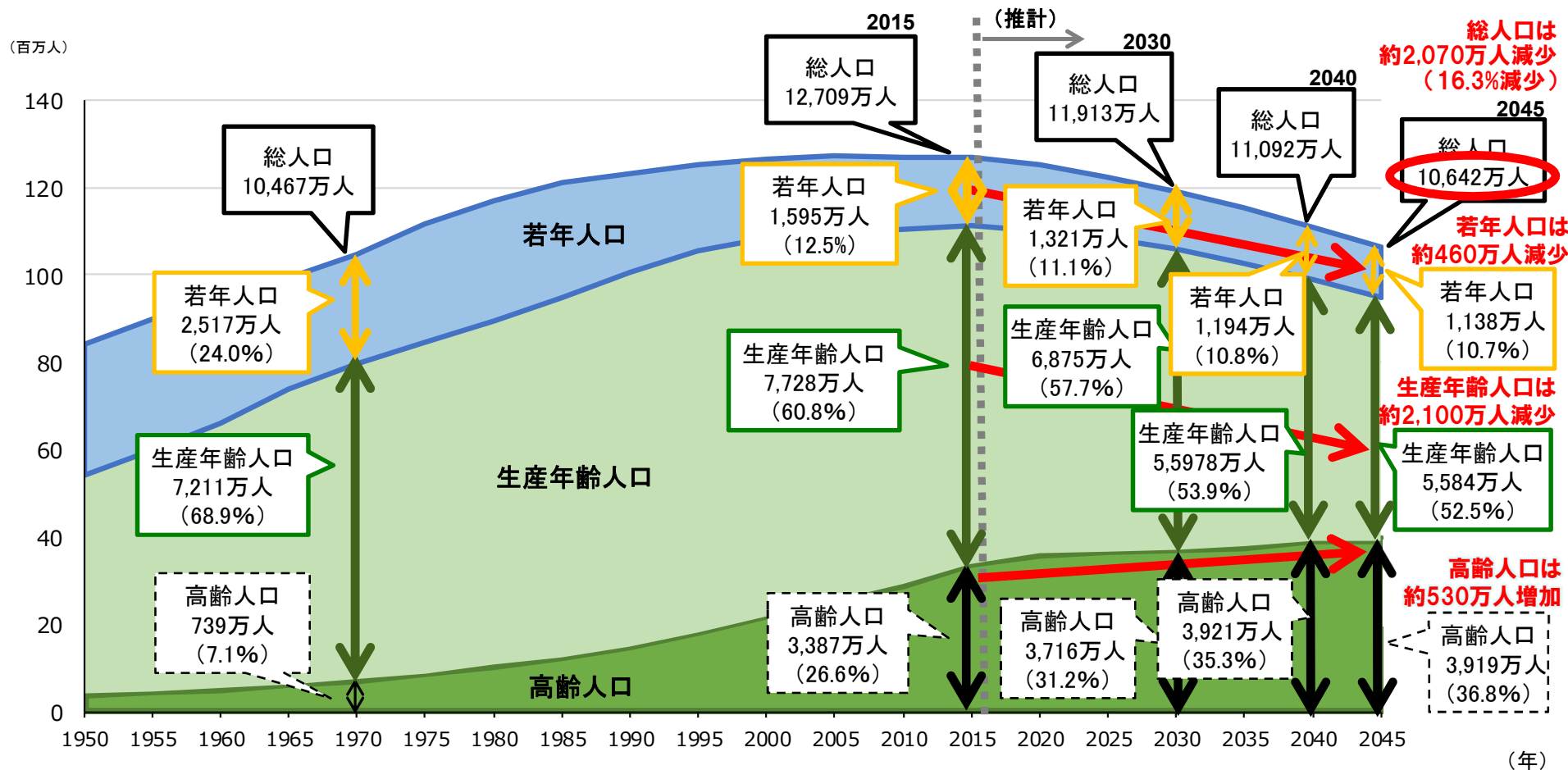
ロゴ: 国連広報センター作成

## SDGs (持続可能な開発目標)

(出典) 外務省「持続可能な開発のための2030アジェンダ」

# 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

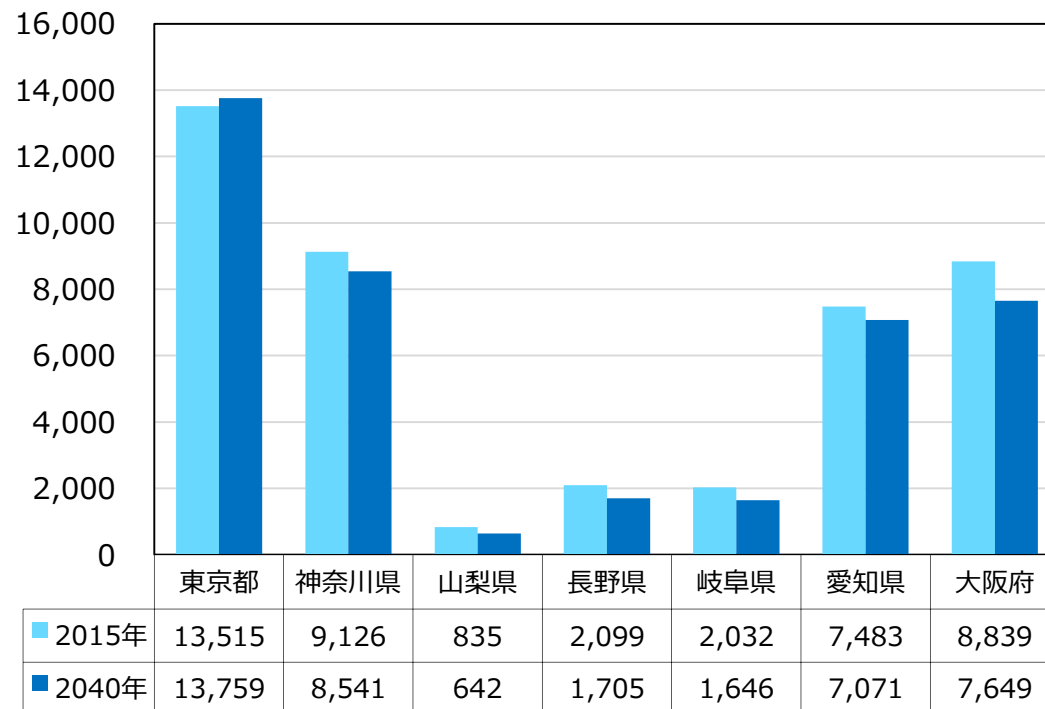
(出典) 総務省統計局「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成30年推計)」における出生中位(死亡中位)推計をもとに、国土交通省国土政策局作成



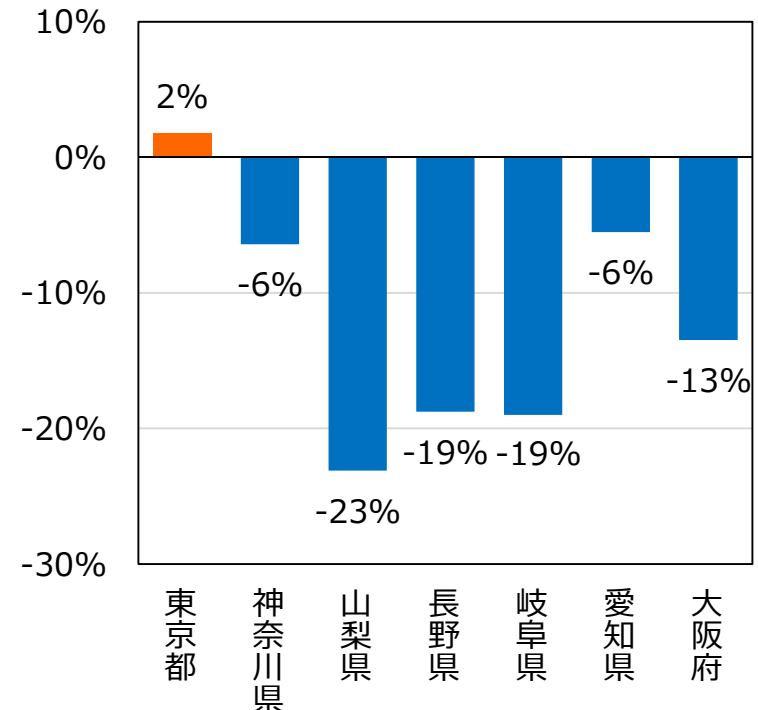
# リニア中央新幹線沿線都府県人口の将来予測

- 2015年から2040年にかけての人口推移を見ると、東京都ではわずかに増加となるが、他のリニア沿線府県では大幅な人口減少が見込まれる。
- 特に、中間駅のある山梨県、長野県、岐阜県では約20%の人口減少が見込まれる。

(単位：千人) リニア沿線都府県における人口の推移 (2015→2040)



人口の増減率 (2015→2040)



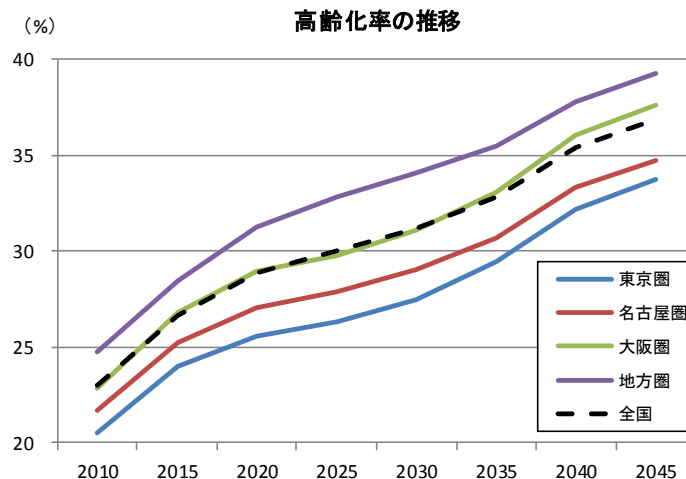
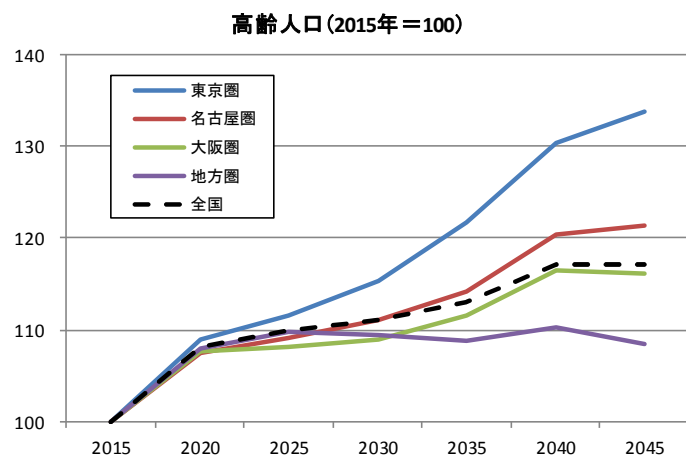
(出典) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」より国土交通省国土政策局作成

# 圏域別高齢人口の将来予測

- 高齢人口(65歳以上)は、2020年頃までに急激に増加し、2040年頃にピークを迎える。
- 広域ブロック\*<sup>1</sup>別では、三大都市圏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る。

		(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
実績	1970年	30	86	175	99	23	115	65	39	110	739
	2010年	136	300	903	390	76	474	193	106	346	2,925
	2015年	156	328	1,059	448	86	549	215	117	388	3,347
推計値	2020年	170	354	1,155	480	92	590	229	124	425	3,619
	2030年	173	359	1,216	493	91	598	225	121	440	3,716
	2040年	175	351	1,351	525	93	637	226	118	444	3,921
	2045年	171	341	1,377	525	92	635	223	115	440	3,919
	2015年との差	16	12	318	77	6	86	8	-2	52	573
	対2015年 増減率	10.0%	3.8%	30.0%	17.3%	6.5%	15.7%	3.6%	-1.6%	13.4%	17.1%

			(万人)		
東京圏	名古屋圏	大阪圏	東京圏	名古屋圏	大阪圏
126	58	97	126	58	97
725	244	418	725	244	418
854	283	485	854	283	485
931	304	522	931	304	522
985	314	529	985	314	529
1,114	341	565	1,114	341	565
1,142	343	564	1,142	343	564
61	79	145	61	79	145
21.4%	16.2%	8.4%	21.4%	16.2%	8.4%



\*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。

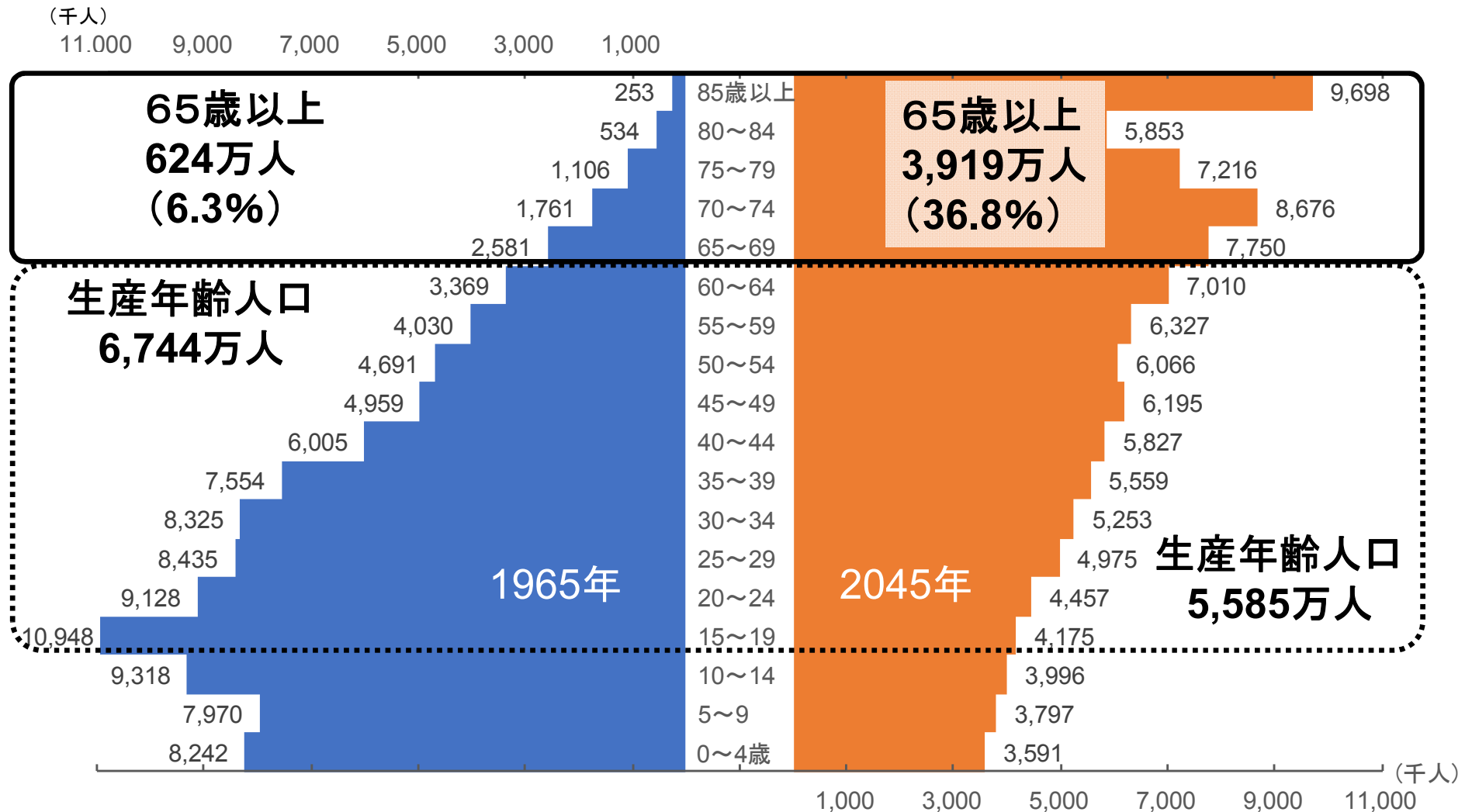
\*2: 東京圏、名古屋圏、大阪圏はそれぞれ以下の都道府県を含む。  
 東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)、名古屋圏(岐阜県、愛知県、三重県)、大阪圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)

(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30年推計)」、国土交通省国土政策局推計値をもとに、同局作成

# 将来推計人口の年齢構成(1965年と2045年の比較) 国土交通省

1965年(人口増加:総人口9,921万人)

2045年(人口減少:総人口10,642万人)



(出典) 1965年は総務省統計局「国勢調査報告」

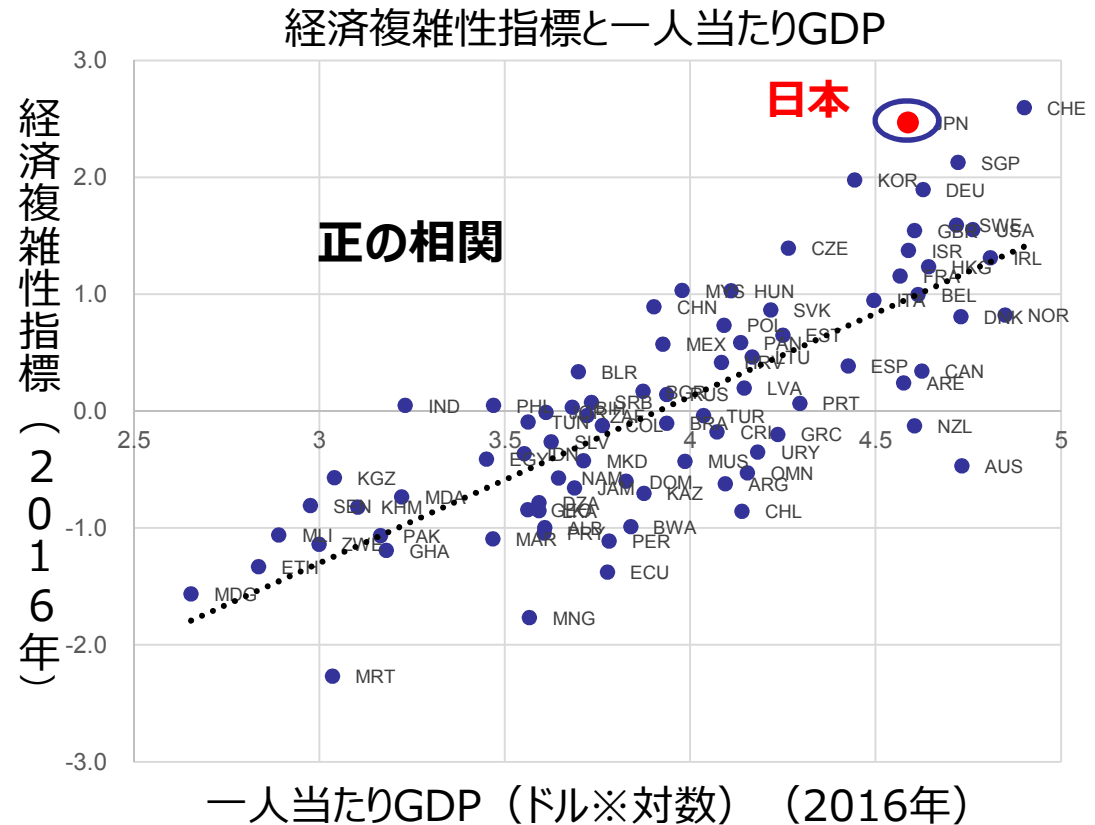
2045年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

- 我が国のECI(経済複雑性指標)\*は、スイスに次ぐ2位 (2001~2015年まで1位)となっており、「多様なものづくり」が我が国の強みと言える。

※ 国家の多様性と製品の遍在性の指標を組み合わせ、ある国家の輸出品の相対的な複雑性を表したものの指標が「高い」ということは、その国家の輸出品目が多岐にわたり、且つそれらが遍在性の低い品目(高度な技術を要するため生産国に限られている製品など)であり、それらが多様性の高い国家で生産されていることを示している

## 経済複雑性指標ランキング (2016年)

順位	国	ECI
1	スイス	2.6
2	日本	2.47
3	シンガポール	2.13
4	韓国	1.98
5	ドイツ	1.9
6	スウェーデン	1.59
7	アメリカ	1.55
8	イギリス	1.55
13	フランス	1.16
18	中国	0.89
34	ロシア	0.14

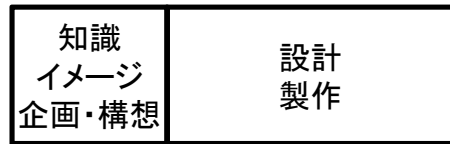


(出典) AJG Simoes, CA Hidalgo. *The Economic Complexity Observatory: An Analytical Tool for Understanding the Dynamics of Economic Development. Workshops at the Twenty-Fifth AAAI Conference on Artificial Intelligence.* (2011)、<http://atlas.media.mit.edu/ja/rankings/country/2015/> および 国際連合 (UN) National Accounts Main Aggregates Database, <http://unstats.un.org/unsd/databases.htm>より作成

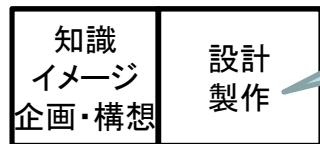


- 産業構造の変化とともに各産業の分野間の融合が進み、我が国が強みとする「ものづくり」も、多様な知恵との融合によって、付加価値を高めていくことが求められる。
- 高速交通ネットワークによるフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの拡大は、全国に埋もれている暗黙知を顕在化し、多様な知恵の融合による新たな価値創造を促進させる可能性。

## 【従来型のものづくり】

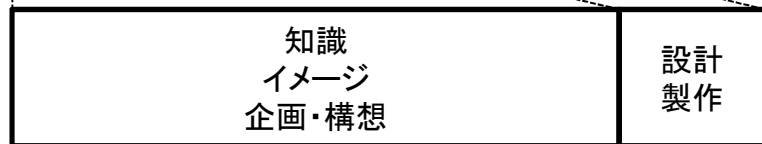


このままいくと...



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)

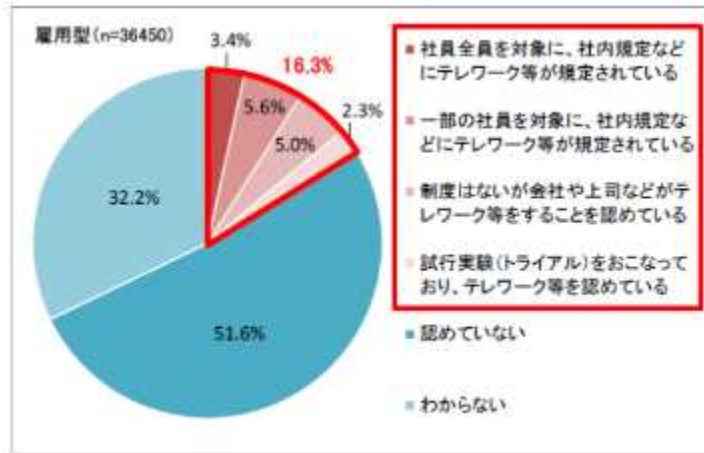
【九州】3件  
【四国】2件

● 平成28年にマッチングが成立した企業(195社)

# テレワークの現状

- テレワーク制度を導入している企業は約16%にとどまるものの、情報通信業を中心にテレワークが普及してきており、回答者の6割以上がテレワークという働き方を認知している。

【勤務先にテレワーク制度等があると回答した割合】



【業種別テレワーカーの割合】

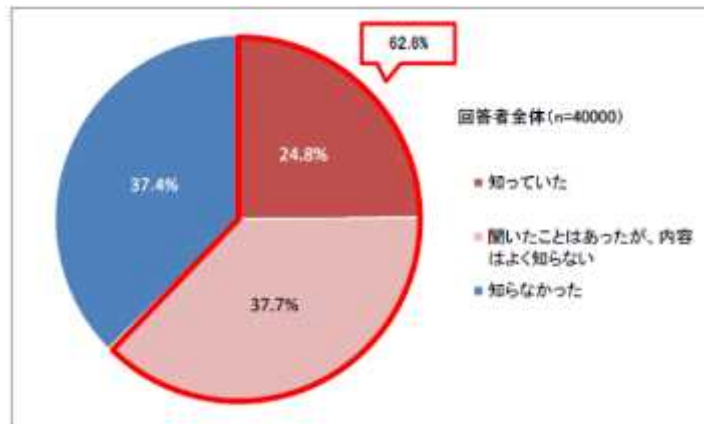
雇用型テレワーカー※1



自営型テレワーカー※2



【テレワークという働き方の認知度】



※1: 民間会社、官公庁、その他の法人・団体の正社員・職員、及び派遣社員・職員、契約社員・職員、嘱託、パート、アルバイトを本業としていると回答した人

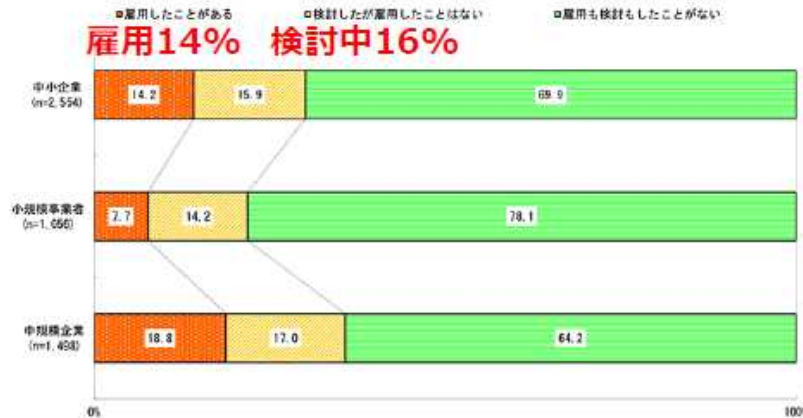
※2: 自営業・自由業、及び家庭での内職を本業としていると回答した人

調査対象者: WEB調査の登録者のうち、15歳以上の就業者からランダムに約29万人を抽出  
有効サンプル数: 40,000人(雇用型 36,450人、自営業型 3,550人)  
うちテレワーカー 6,180人(雇用型 5,393人、自営業型 787人)

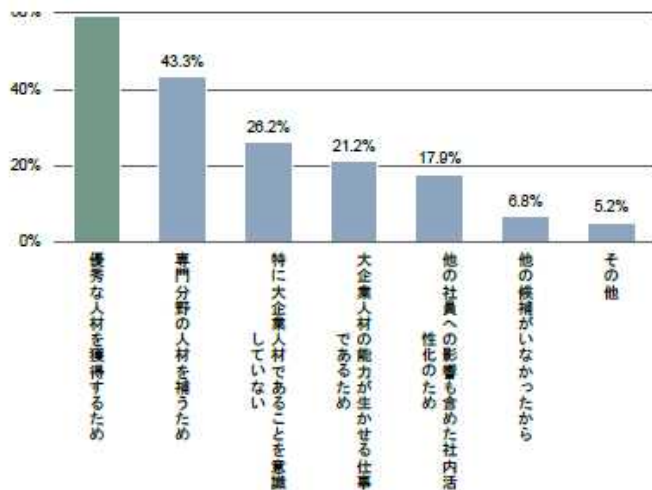
# 中小企業における人材活用の現状

- 大企業人材を活用したことがある企業、活用を検討している企業は各々1割強。
- 兼業・副業する中核人材を雇用しているのが7%、関心あり検討中は25%。

## 中小企業の大企業人材の雇用状況

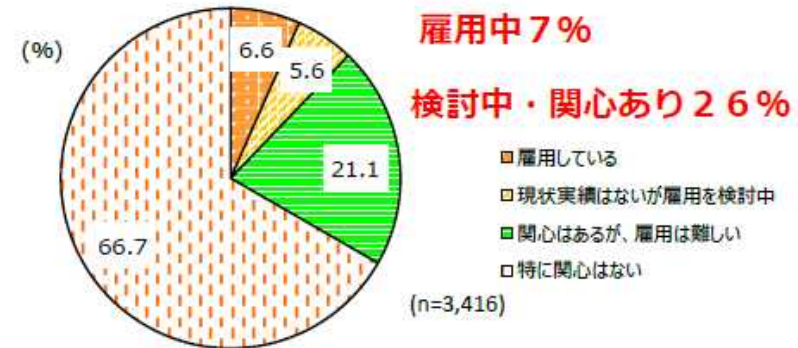


## 中小企業が大企業人材の雇用した理由

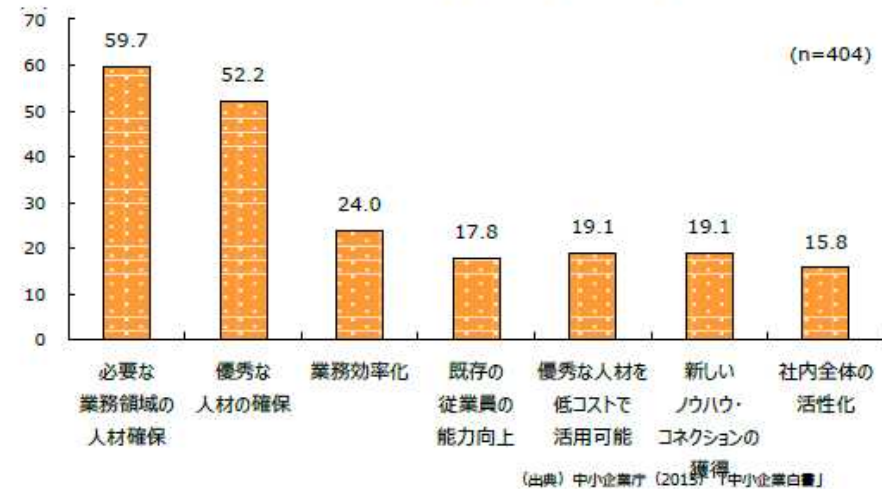


(出所) 中小企業庁(2014)「中小企業・小規模事業者の人材確保と育成に関する調査」

## 他社で兼業・副業する中核人材の活用



## 兼業・副業する中核人材を活用する理由



(注)1.他社で兼業・副業する中核人材の活用について、「雇用中」、「検討中」と回答した企業を集計している。  
2.複数回答のため、合計は100%にはならない。

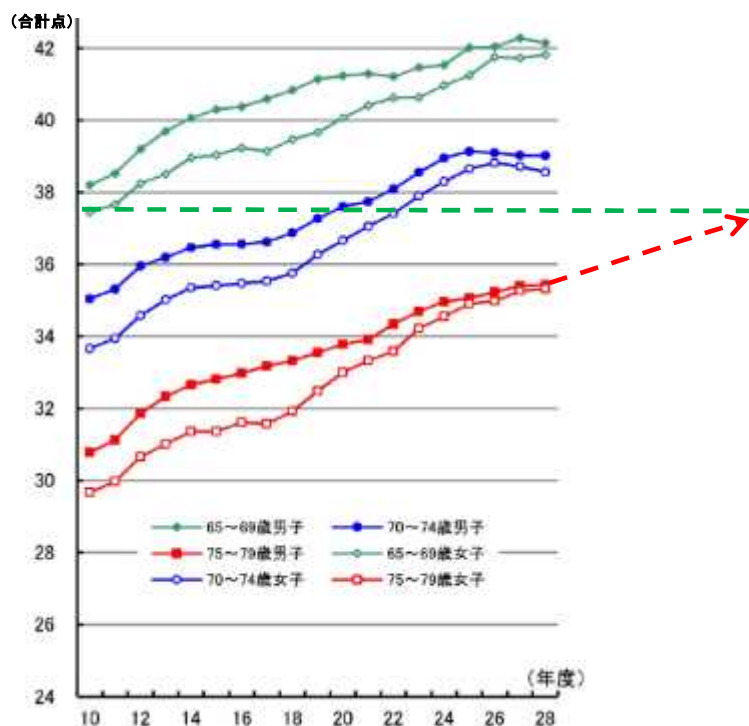
図5-6：中小企業庁委託「中小企業・小規模事業者の人材確保・定着等に関する調査」(2016年11月、みずほ情報総研(株))



# 高齢者の社会参画の可能性

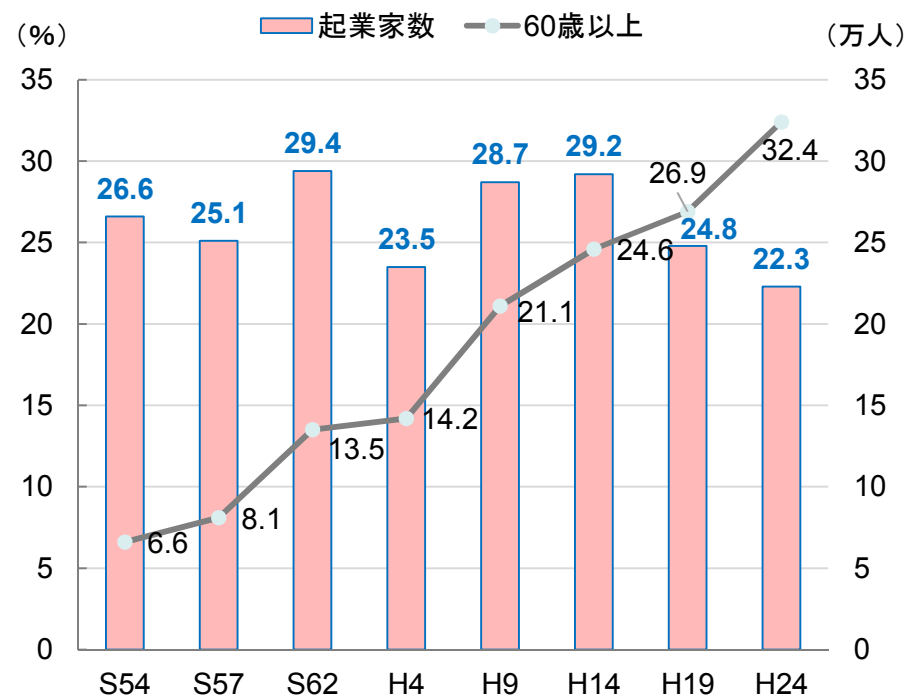
- 全国的に高齢化が進む一方、高齢者の体力は、年々向上しており、平成30年代（2018年～）には75～79歳の体力が平成10年の65～69歳の体力に追いつく可能性。
- また、起業家の年齢別構成を見ると、3人に1人が60歳以上となっており、豊富な社会経験の蓄積に基づき、退職後も何らかの形で働きたいという意欲のあるシニア層が増加。
- 高齢者の活躍が、我が国の生産年齢人口の減少を補う可能性。

【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】

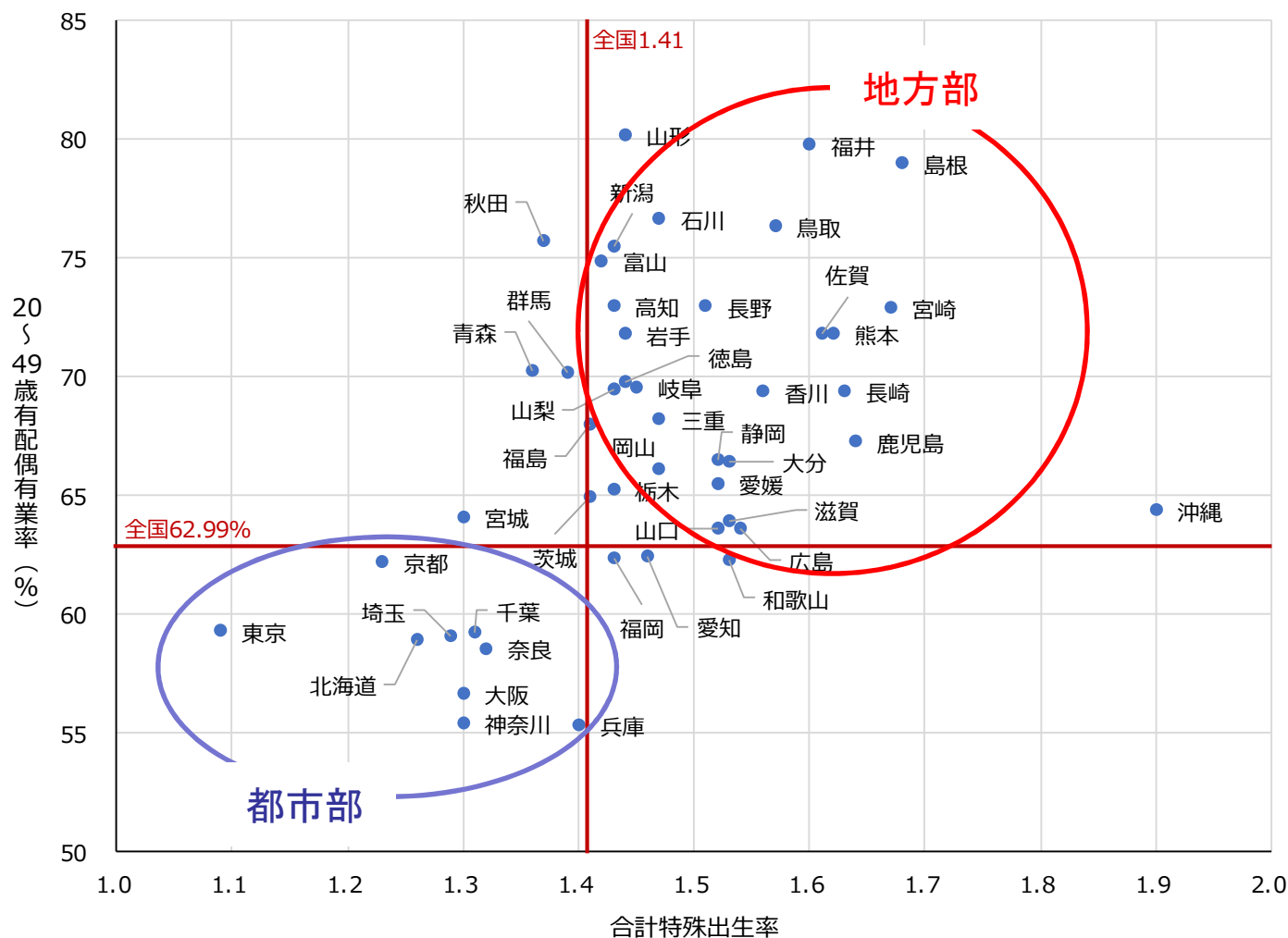


(出典)中小企業白書2014 資料:総務省「就業構造基本調査」再編加工



# 都道府県別の出生率と女性の有業率

- 都市部において出生率・女性有配偶有業率が低い一方、地方部においては共に高い傾向が認められる。

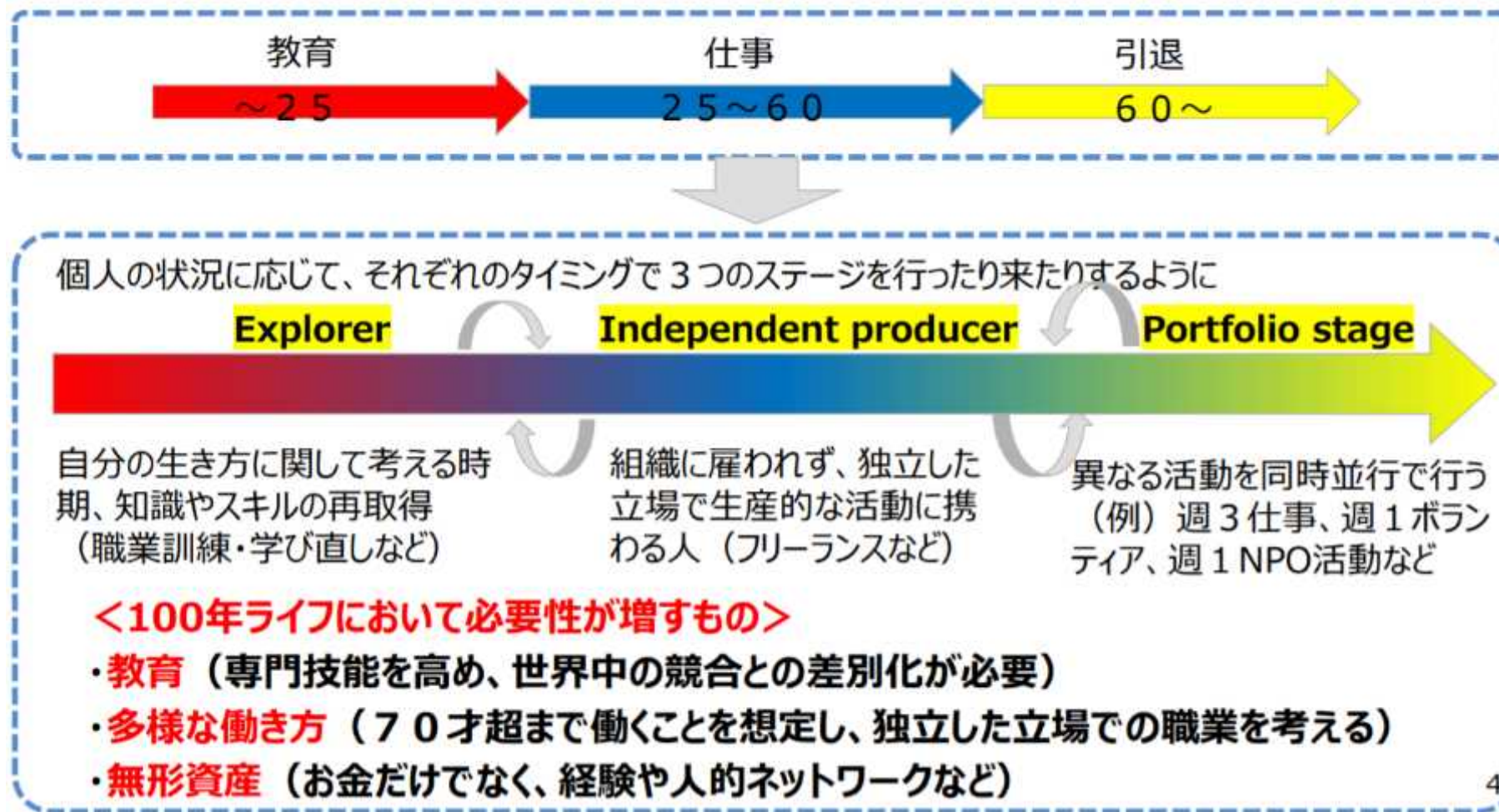


有業者＝ふだん収入を得ることを目的として仕事をしている者。家族が自家営業に無給で従事するものも含む。  
有業率＝人口に占める有業者の割合

(出典)厚生労働省「平成24年人口動態統計」、総務省「平成24年就業構造基本調査」より国土交通省国土政策局作成

# 人生100年時代における人生ステージモデル

- 人が100年も“健康に”生きる社会が到来する時、従来の3つの人生ステージ（教育を受ける／仕事をする／引退して余生を過ごす）のモデルは大きく変質。

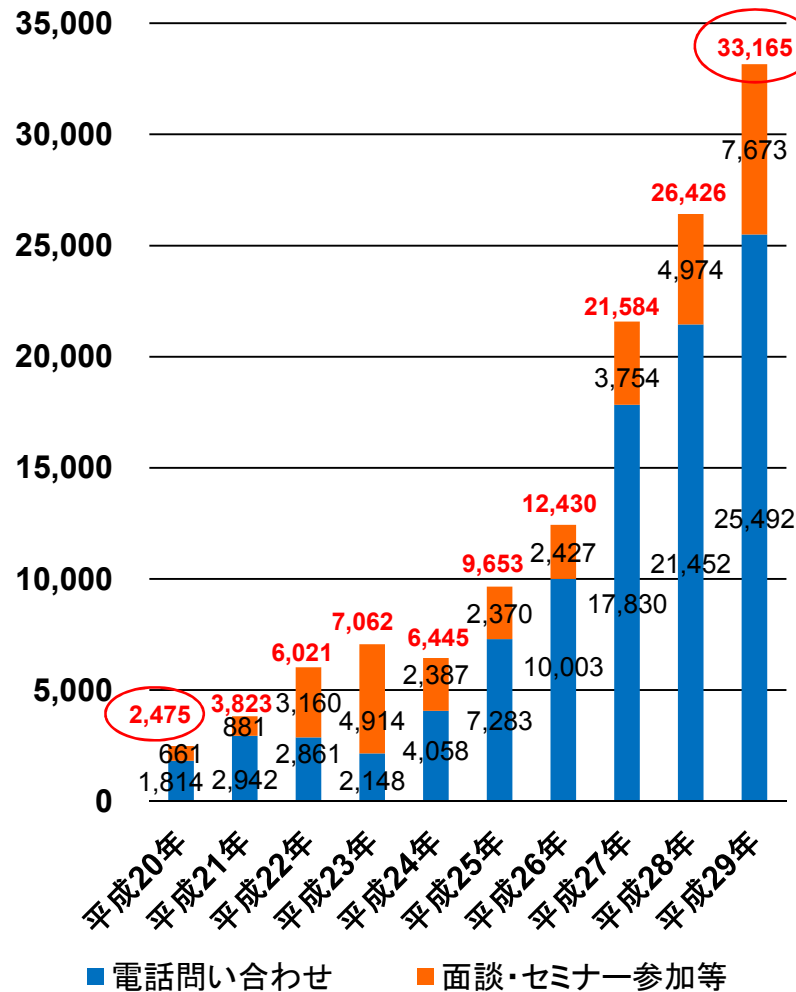


（出典）経済産業省産業人材政策室「人生100年時代」を踏まえた「社会人基礎力」の見直しについて」（我が国産業における人材力強化に向けた研究会配布資料）

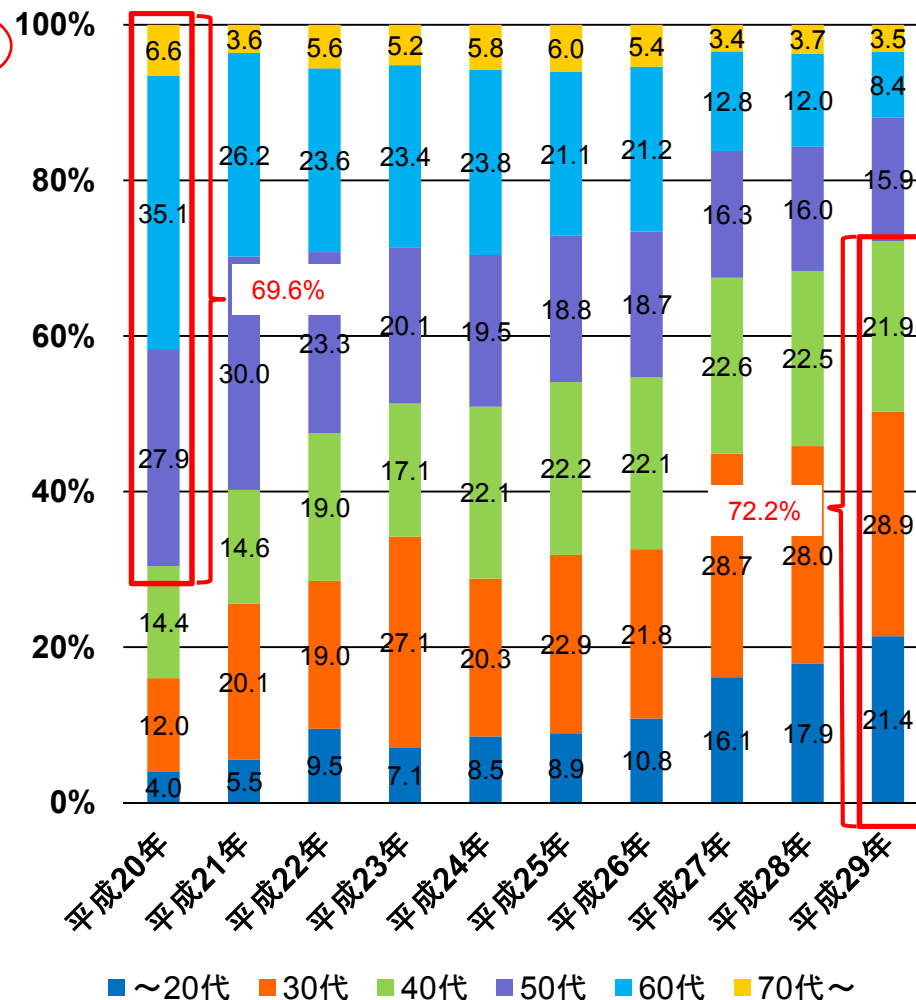
# 移住相談機関の利用者推移

- 新たなライフスタイルの追求、自分が必要とされる活躍の場を求めて、地方への移住を考える若者等が近年増加。

来訪者・問い合わせ数の推移  
(NPO法人ふるさと回帰支援センター、東京)



センター利用者の年代の推移  
(NPO法人ふるさと回帰支援センター、東京)

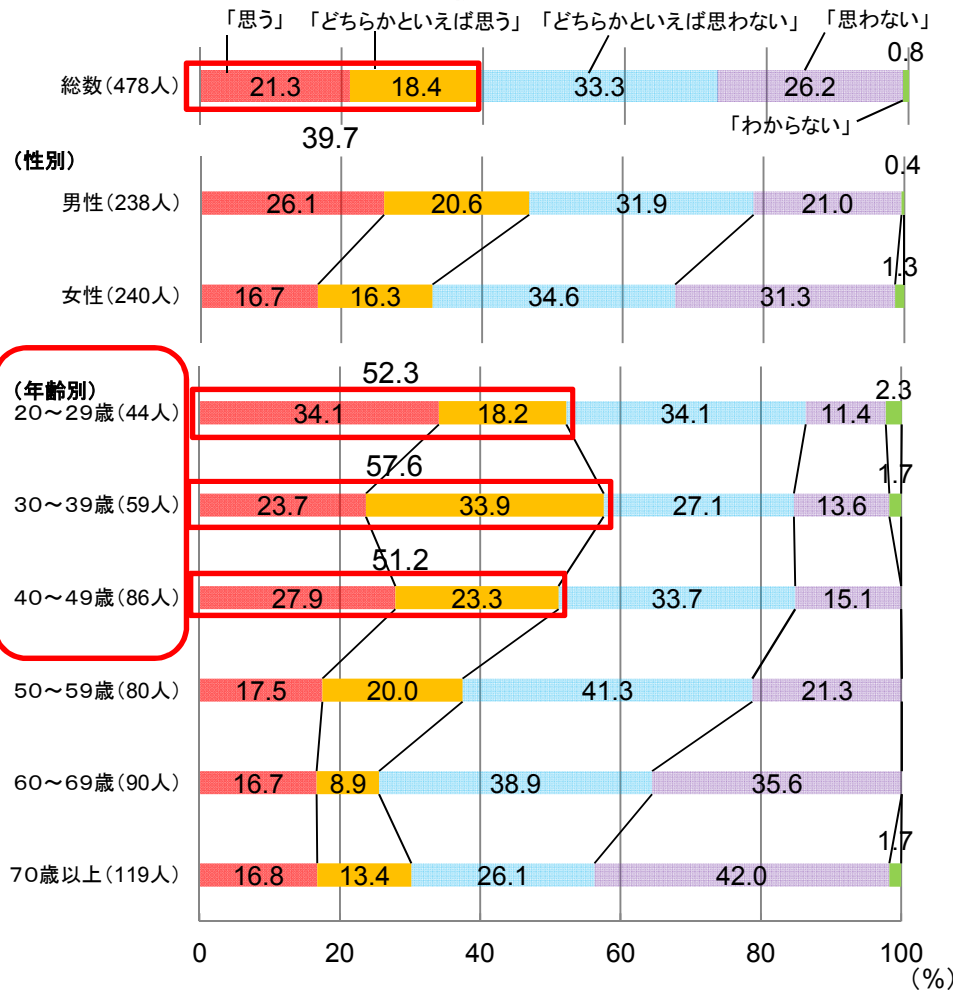


(出典)NPO法人ふるさと回帰支援センター提供資料

# 地方への移住の意向と二地域居住に対する関心

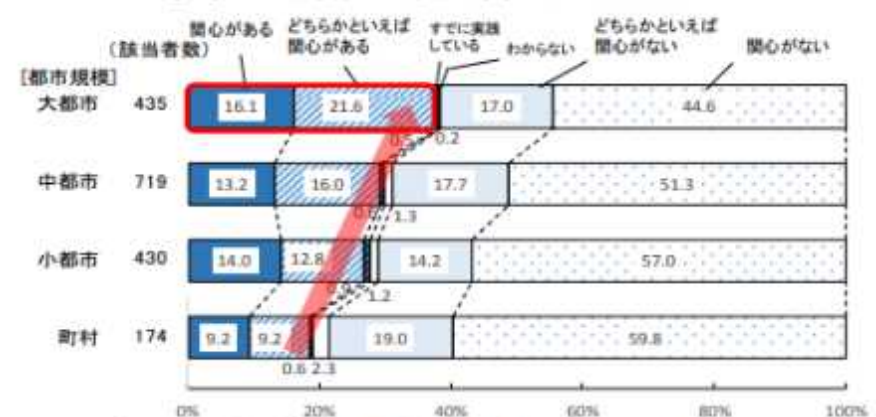
- 都市に住む人の4割が「地方に移住してもよいと思う」又は「どちらかといえば思う」と考えており、年齢別にみると、20～40歳代でそれぞれ半数を超えている。
- 二地域居住に対する関心は大都市になるほど高く、関心事項としては、「静かに暮らすことができる」、「豊かな自然にふれあえる」ことが大多数である。

地方への移住の意向

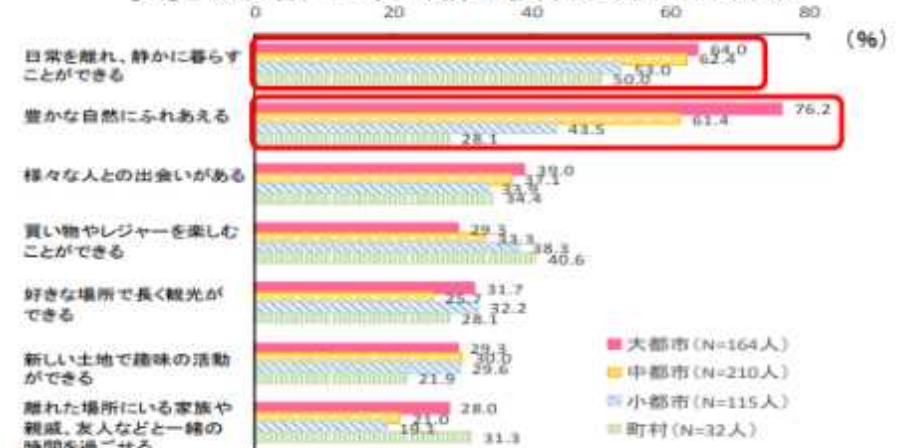


(出典) 平成29年12月過疎問題懇談会資料

[13] 二地域居住に対する関心 (問14 都市規模別)



[14] 二地域居住に対する関心事項 (問14更問1 都市規模別)



(注) 1. [13]で「関心がある」「どちらかといえば関心がある」と答えた者に、複数回答。  
2. 複数回答。回答割合が高かった上位7位までの関心事項を記載。それ以下の関心事項は記載を省略。

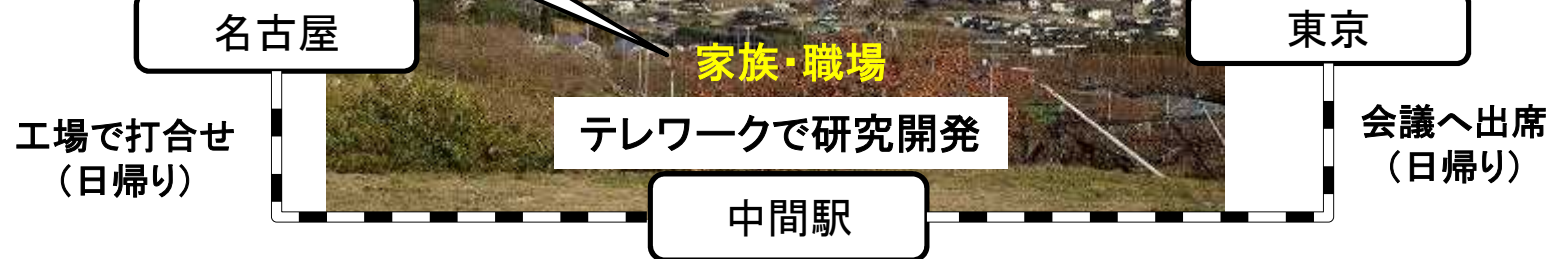
(出典) 国土形成計画の推進に関する世論調査  
(<http://www.mlit.go.jp/common/001106577.pdf>)



# 新しいビジネススタイル・ライフスタイルの実現

- 高速交通網とIT化(テレワーク等)により、自然豊かな場所でワークライフバランスと、創造的な仕事の生産性向上が実現する可能性が広がる。
- また、シニア層のビジネススタイル・ライフスタイルが多様化することにより、ビジネスにおけるシニア層の活躍の場が広がり、我が国の生産年齢人口の減少を補う可能性。  
(豊富な経験に基づく「暗黙知」の融合による生産力向上等)
- 都市住民が直接農業に参画する等、都市と農村の新たな融合が生まれる。

- ・ 自然豊かな所で職住近接
- ・ ワークライフバランスの実現
- ・ 仕事の生産性の向上



## テレワークの事例: 総務省の実証事業(和歌山県白浜町)

- 実証事業に参画したセールス・フォース・ドットコム社では、職住近接により、家族と過ごす時間や地域交流等の時間が、**1人月平均64時間増加**。  
……**ライフが充実**。
- さらに、職住近接や、落ち着いて仕事に没頭できる環境によって、**生産性が向上**(商談件数**20%増**、契約金額**31%増**)。

# 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】

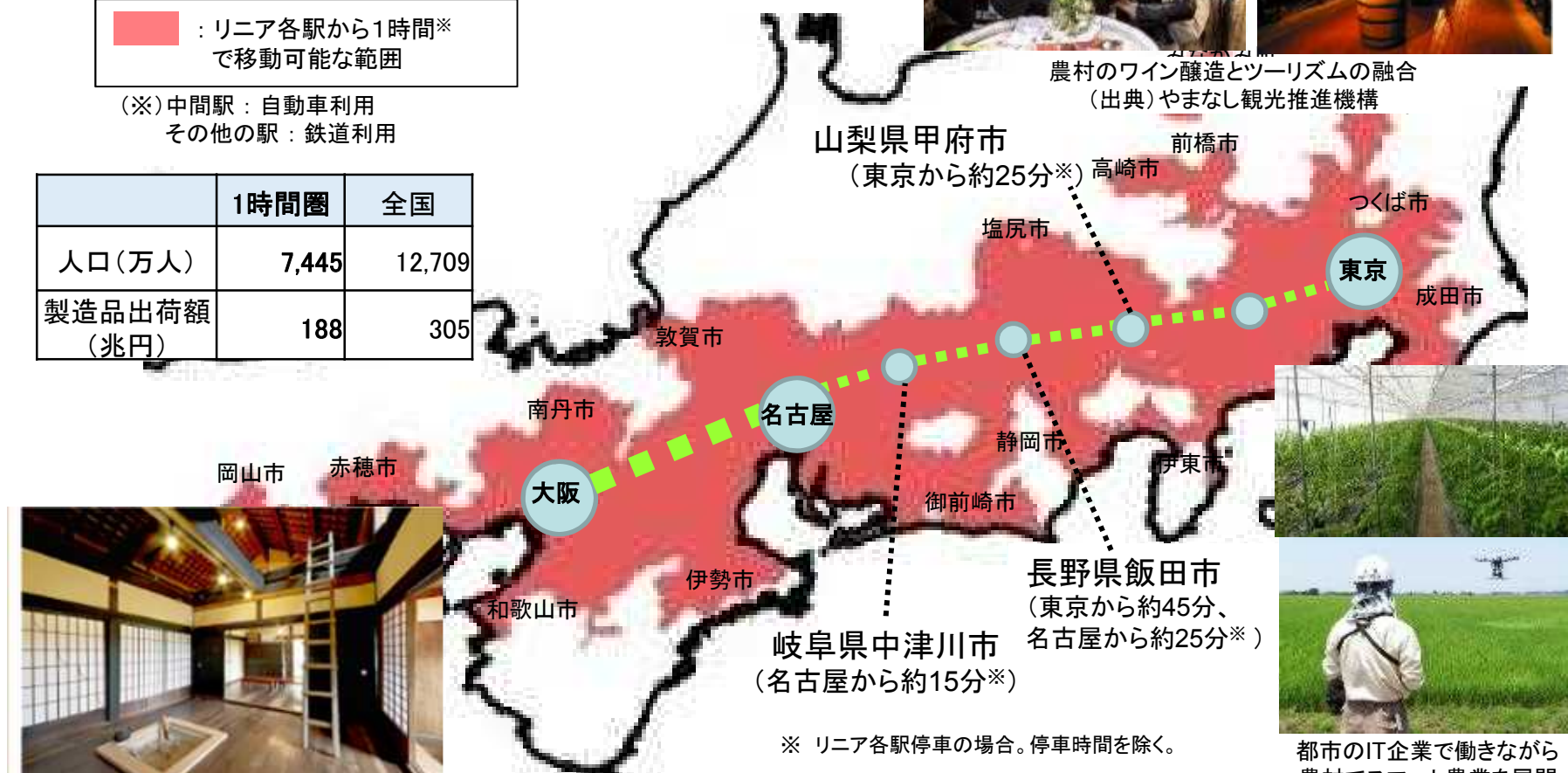
■ : リニア各駅から1時間※  
で移動可能な範囲

(※) 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



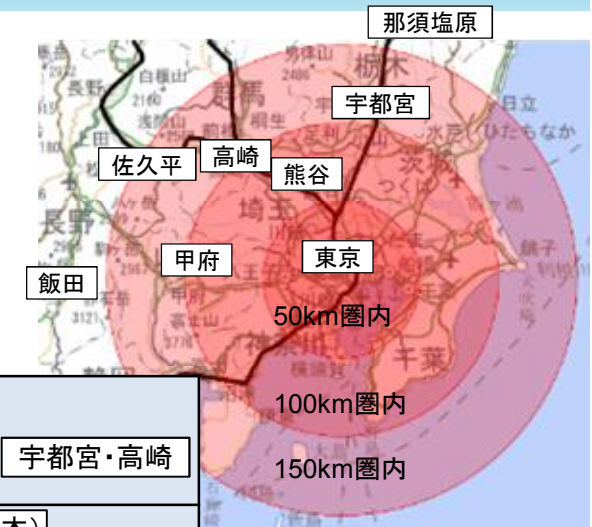
古民家のリノベーションによるホテル機能など新たな価値の創出  
(出典)那賀町HP

※ リニア各駅停車の場合。停車時間を除く。

# 新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期利用率

- 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。

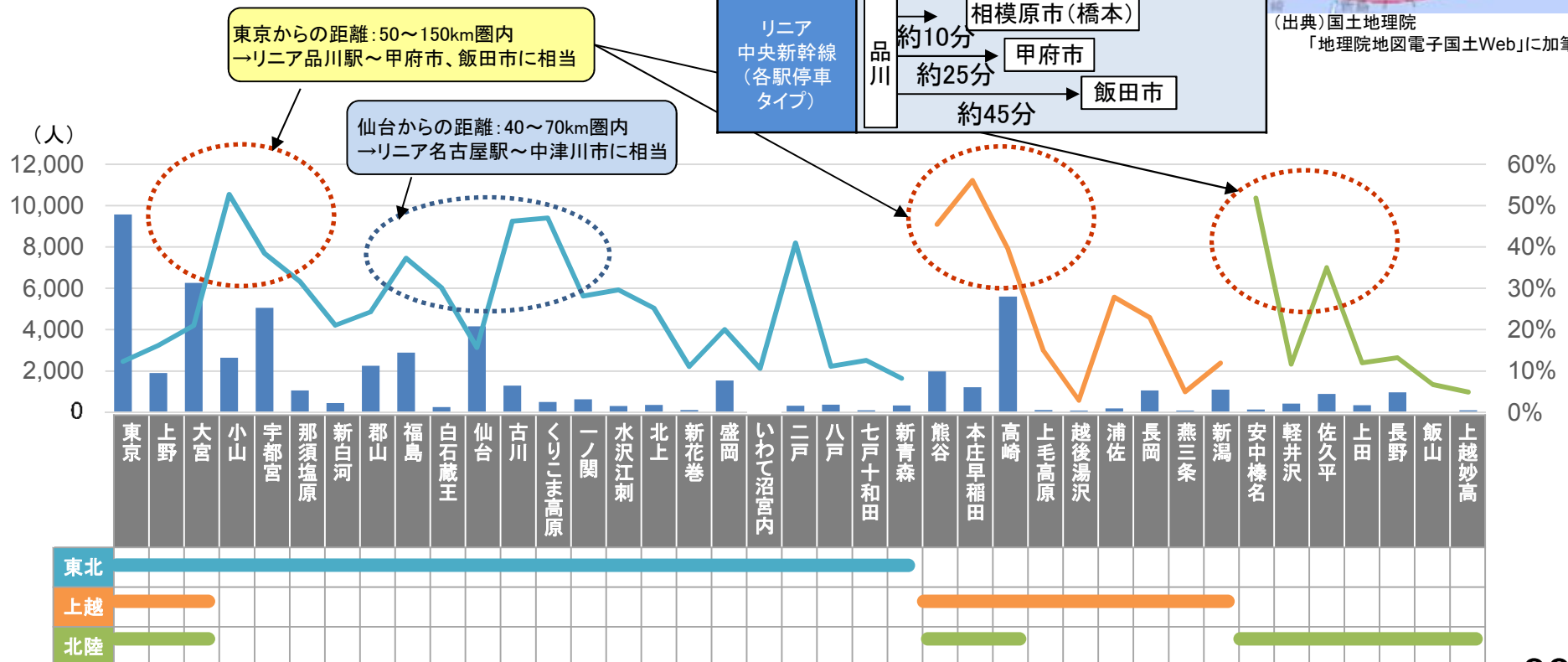


(出典)国土地理院「地理院地図電子国土Web」に加筆

## 【所要時間の比較】

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

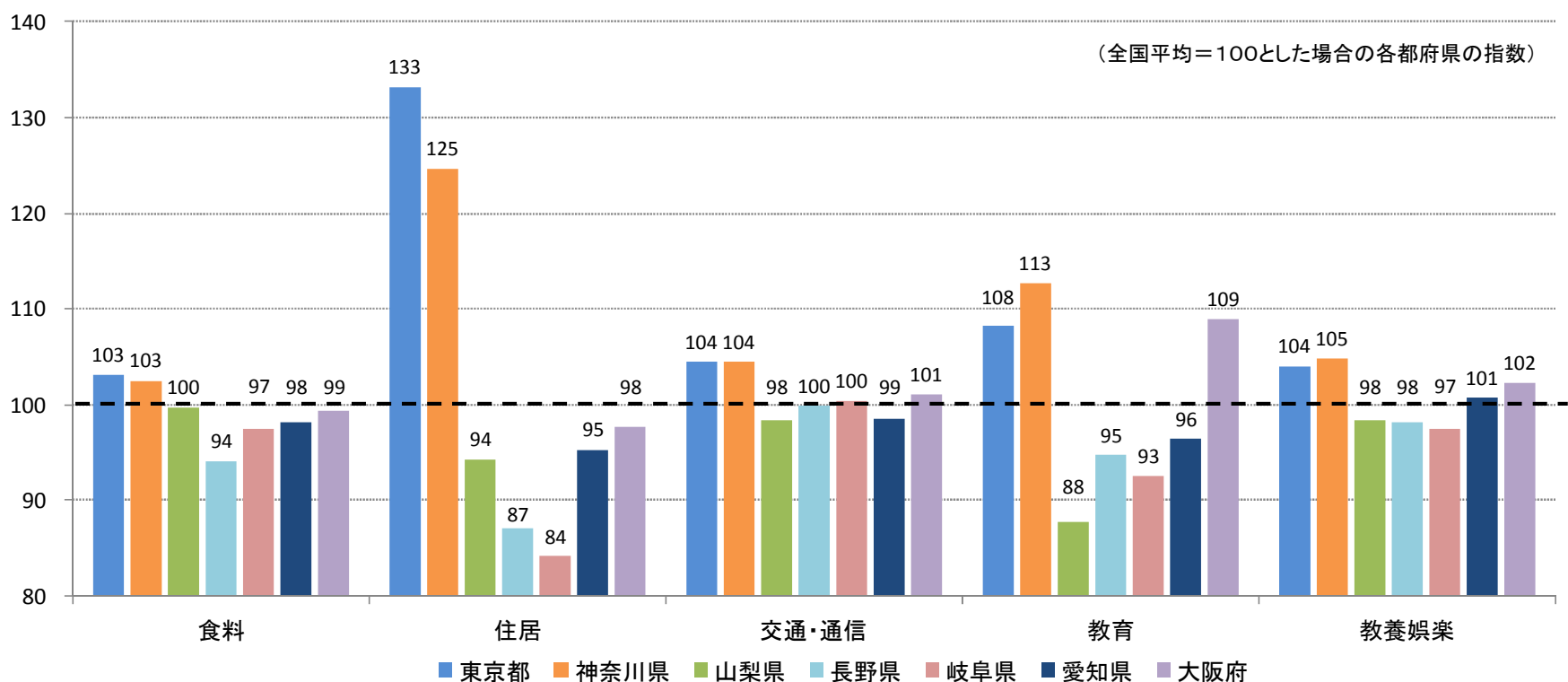
## 【新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期利用率】



(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、国土交通省国土政策局作成

# 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。



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

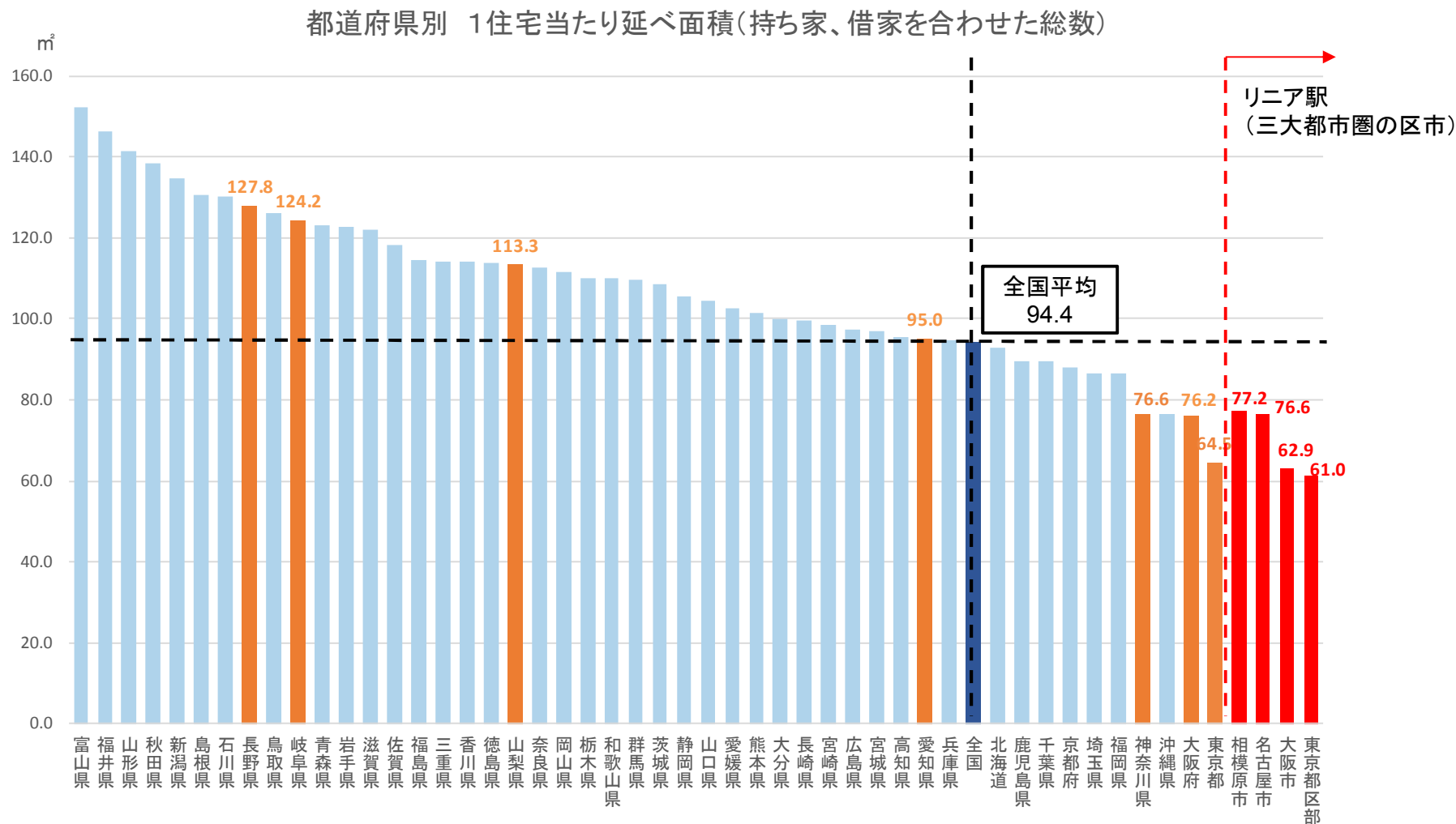
教育 : 授業料（中高大授業料、幼稚園保育料等）、補習教育費（塾、予備校）等

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



# 都道府県別等 住宅延べ面積

- 長野県、岐阜県、山梨県においては、110㎡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。



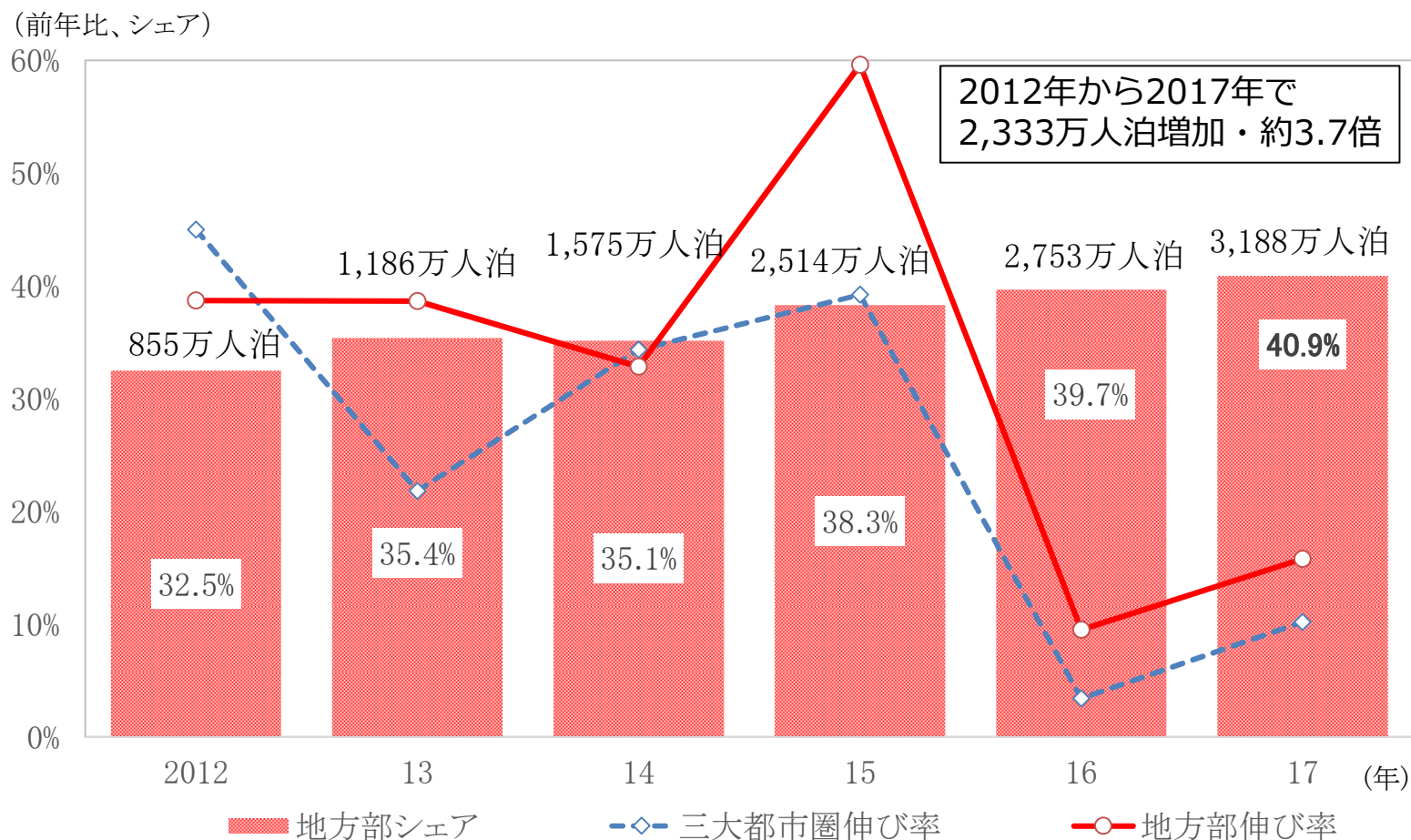
住宅には、一戸建て、長屋建、共同住宅、その他を含む。

(出典)総務省統計局「平成25年住宅・土地統計調査」(確報集計)により国土交通省国土政策局が作成

# 地方への波及(人の流れ)

- 地方部の外国人延べ宿泊者数が三大都市圏を上回るペースで増加しており、2017年にはシェアが初めて**4割**を突破した。

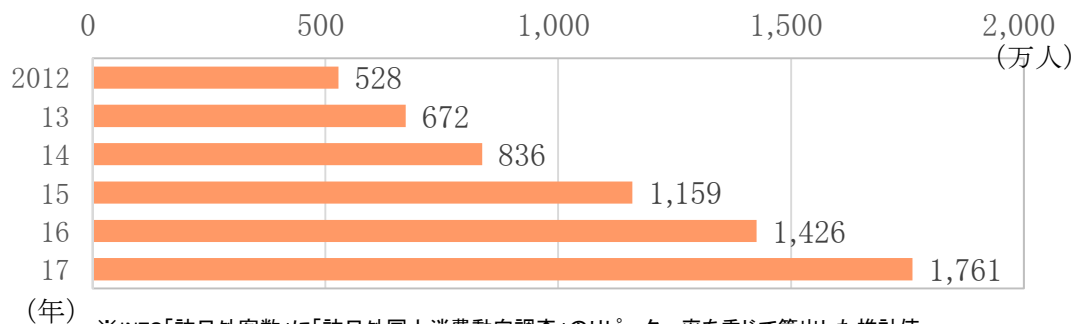
＜地方部の外国人延べ宿泊者数の推移＞



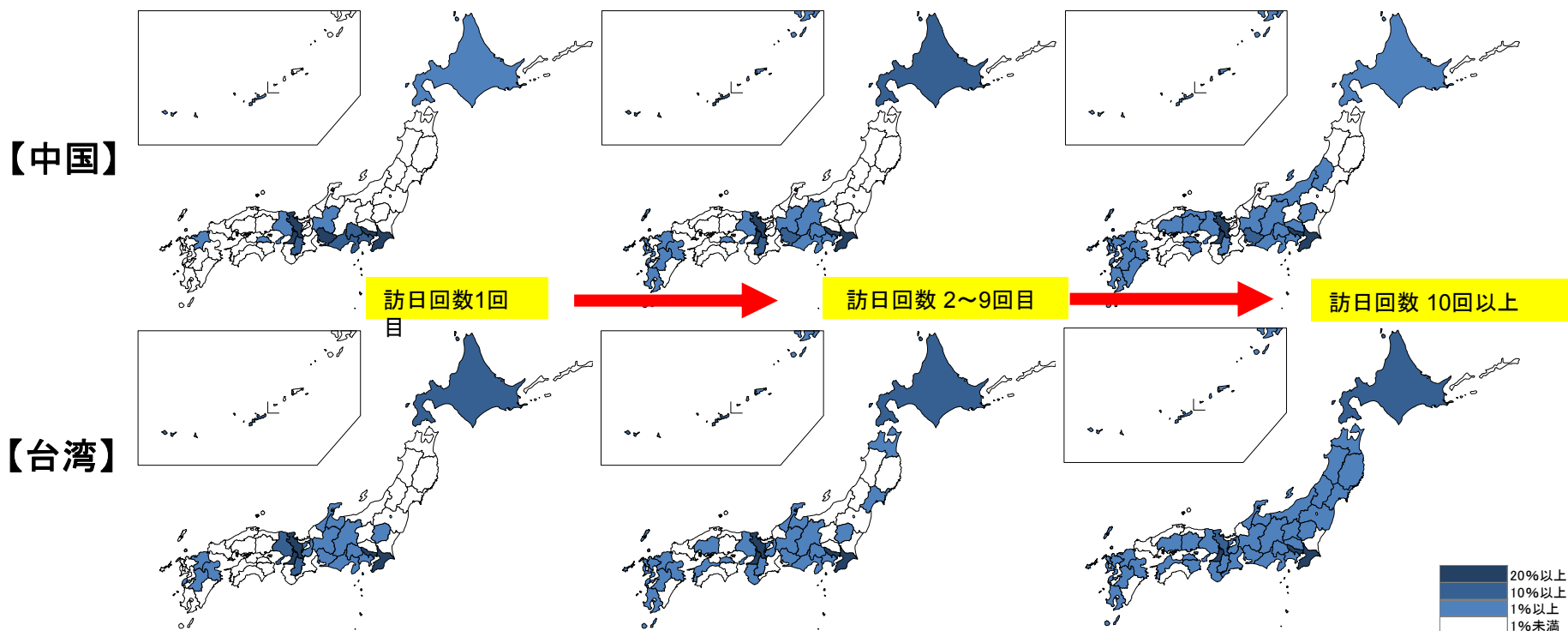
(資料)観光庁「宿泊旅行統計調査」

# 地方への波及(リピーター)

(1) 訪日リピーター数の推移 ~リピーター数は近年大きく増加し、**1,700万人**を突破~



(2) 訪日回数別都道府県訪問率 ~リピーターほど地方に訪れる割合が高くなる傾向~

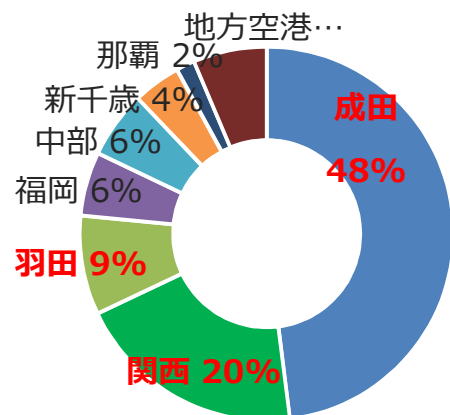


(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より観光庁作成

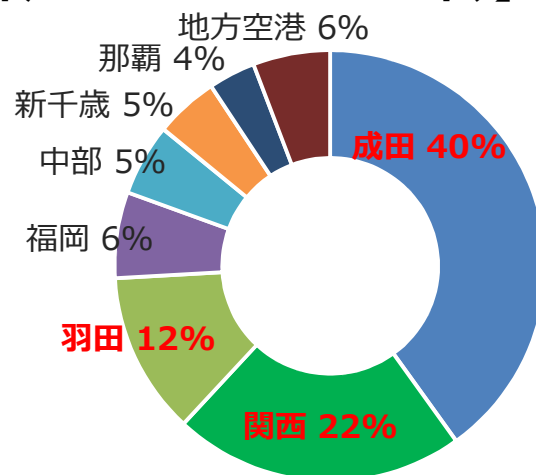
# 空港別入国外国人数の推移

- 入国外国人数が増加する中、関西空港及び羽田空港のシェアが拡大している。
- 成田空港の入国外国人数の伸び率に対し、羽田空港、関西空港の伸び率が高い。

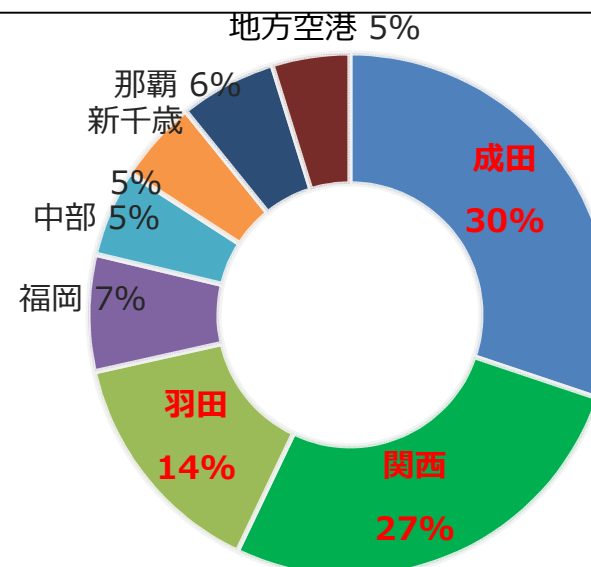
【入国外国人数 空港別割合(2010・2013・2016年)】



約 874万人  
(2010年)



約 1,064万人  
(2013年)



約 2,262万人  
(2016年)

空港	2010年	2013年	2016年	2016年/2010年
成田	420万人	426万人	682万人	約1.6倍
羽田	75万人	129万人	326万人	約4.3倍
関西	175万人	232万人	609万人	約3.5倍

※ 地方空港→主要7空港(羽田、成田、関西、中部、新千歳、福岡、那覇)を除く空港。

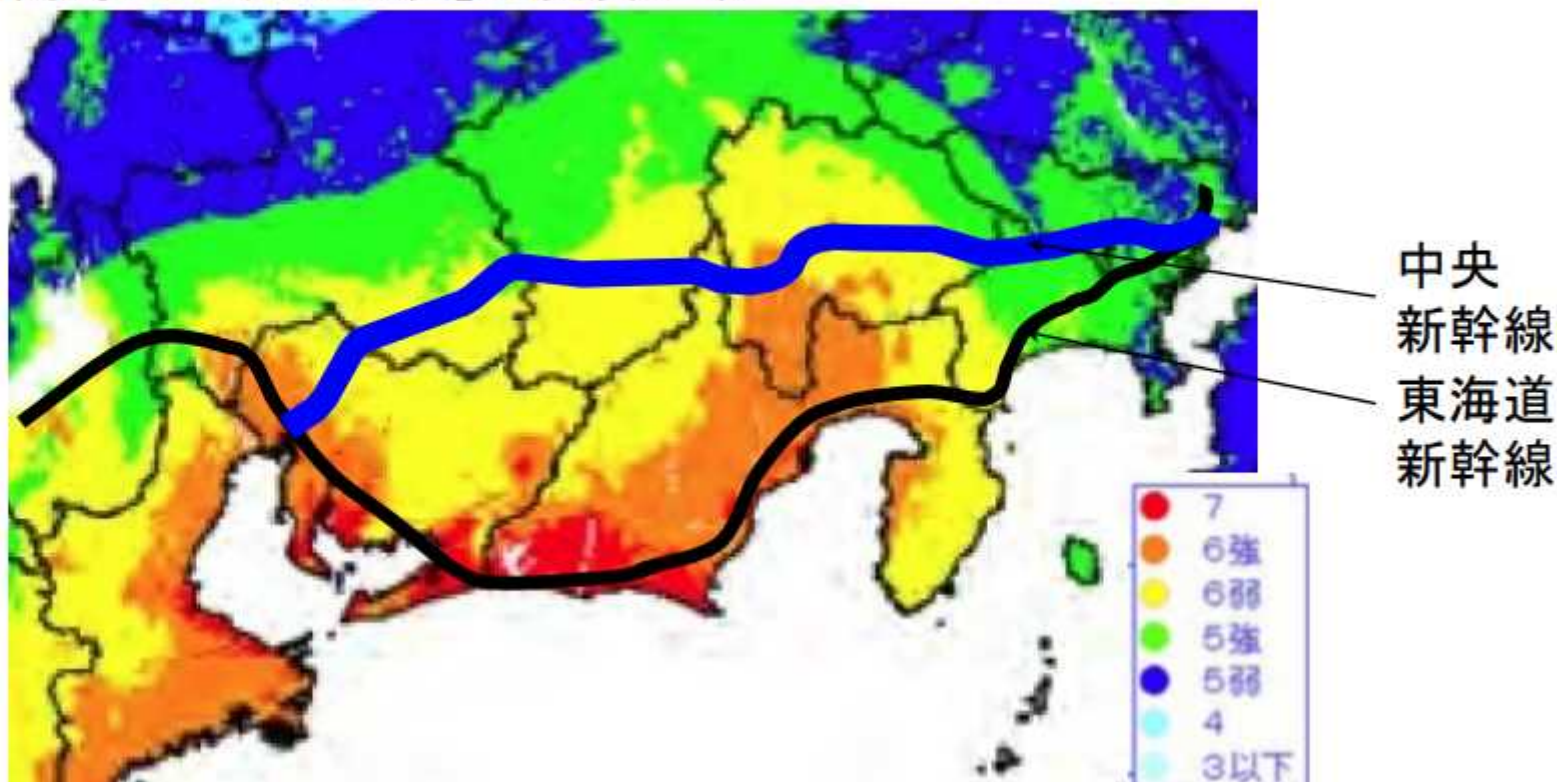
(出典)法務省「出入国管理統計」より作成。なお、出入国管理統計の数値はJNTO公表の「訪日外客統計」とは集計方法が異なるため、一致しない。



# 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。

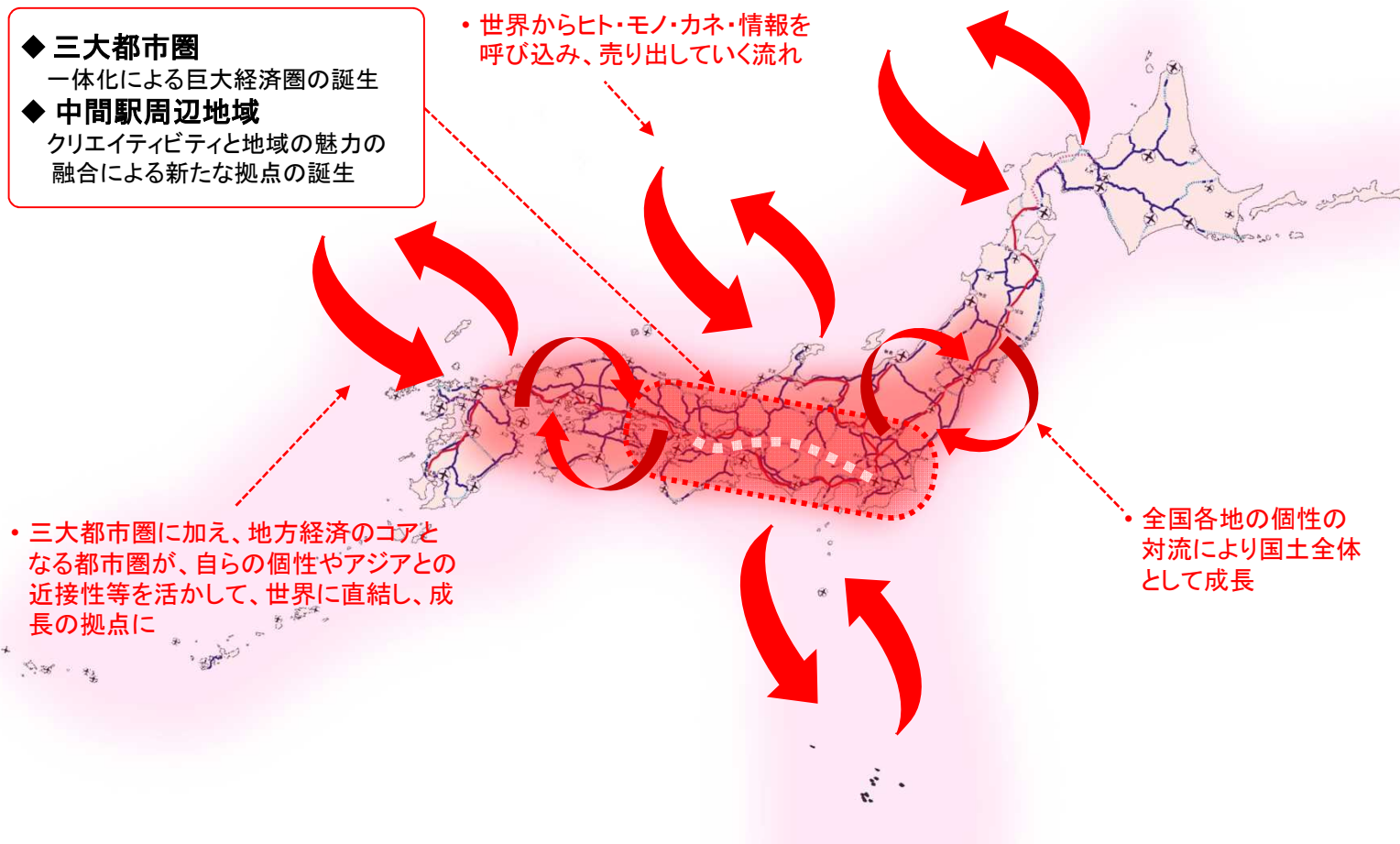
(参考) 「南海トラフ巨大地震」の震度分布



(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」

## 【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」



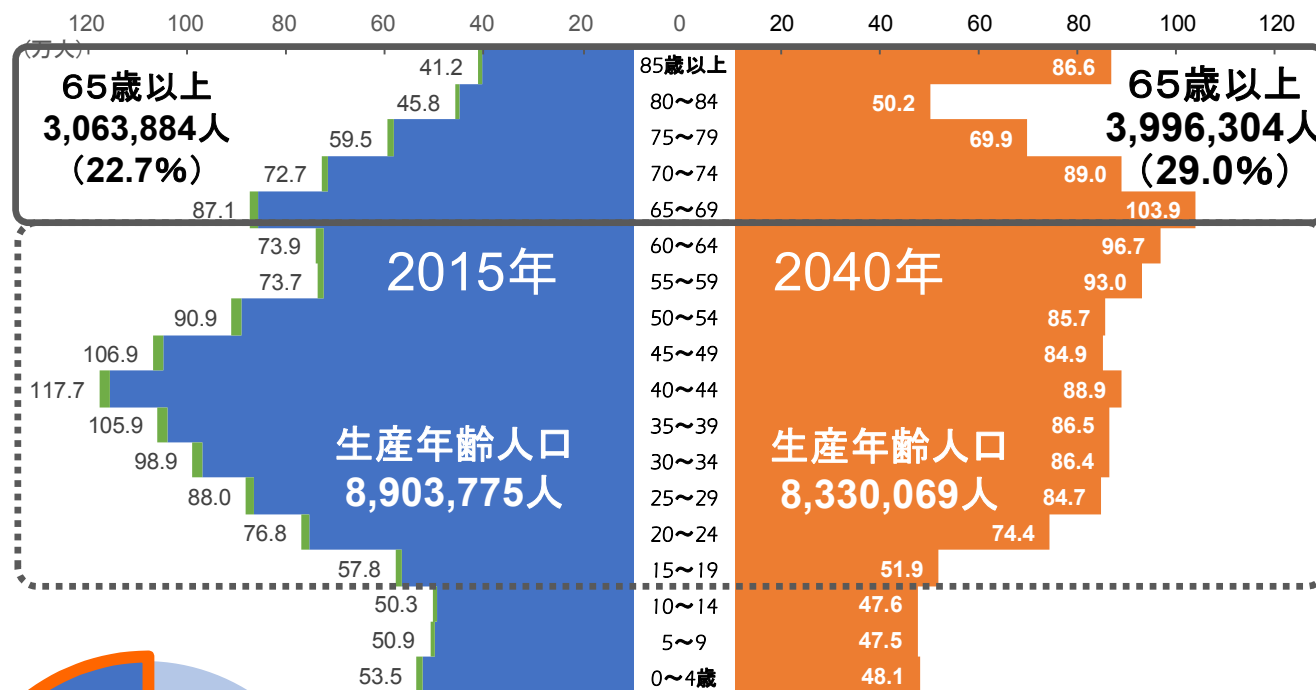
# 東京都における人口構造の推移

2015年(総人口※13,515,271人)

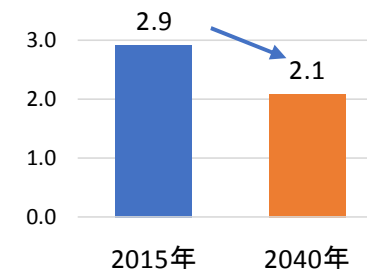
※年齢不詳(257,470名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口13,758,624人)

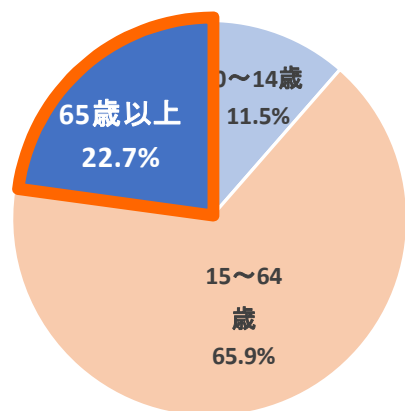
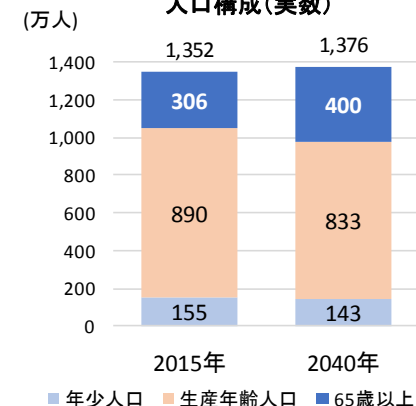
※年齢不詳は含まない



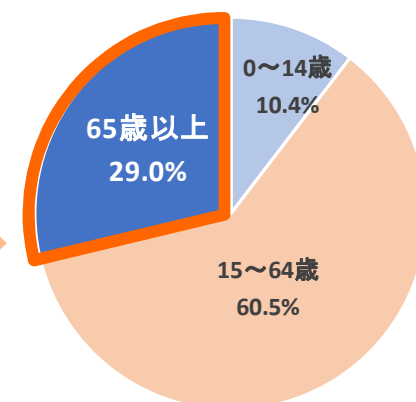
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が6.3%増  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は2.1人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

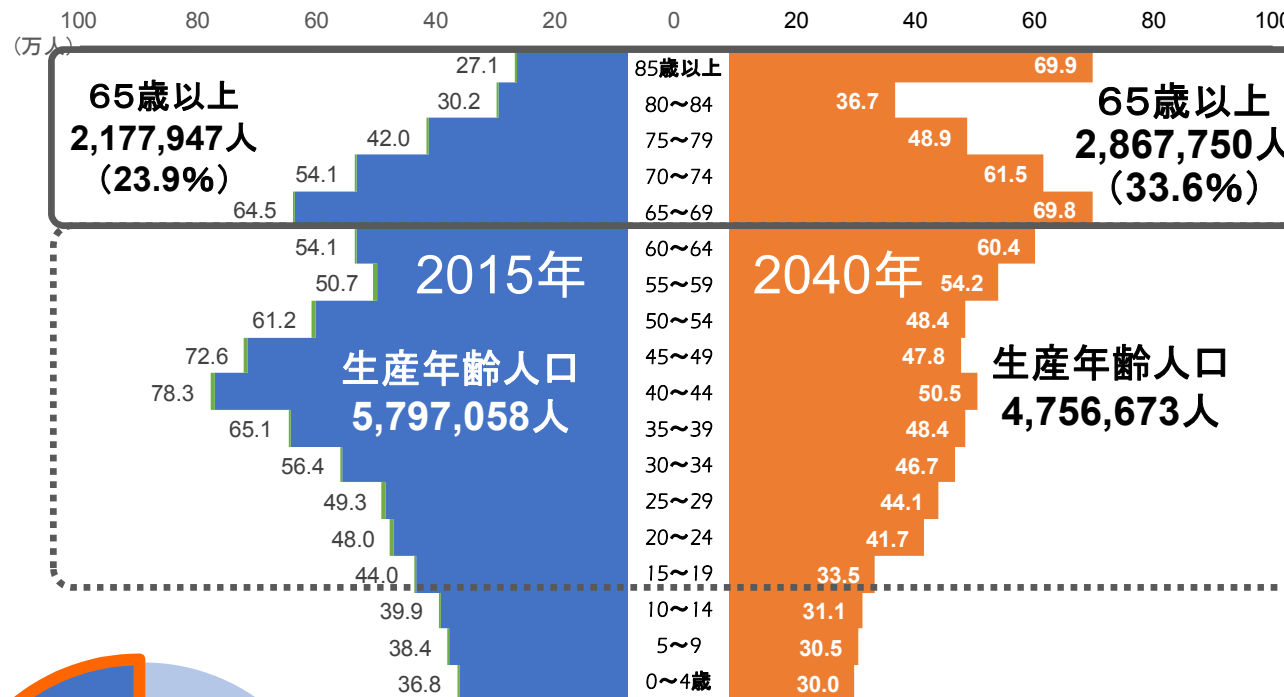
# 神奈川県における人口構造の推移

2015年(総人口※9,126,214人)

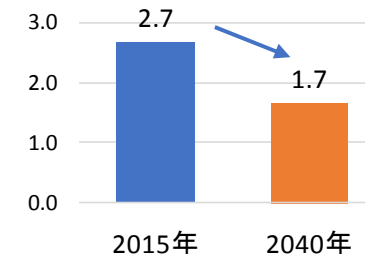
※年齢不詳(82,926名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口8,541,016人)

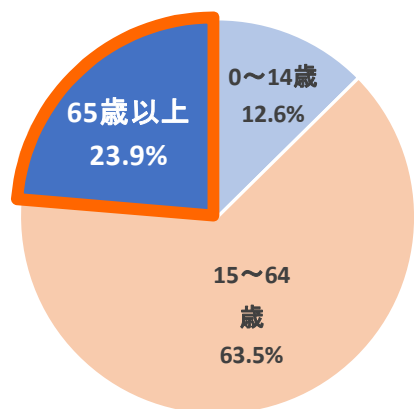
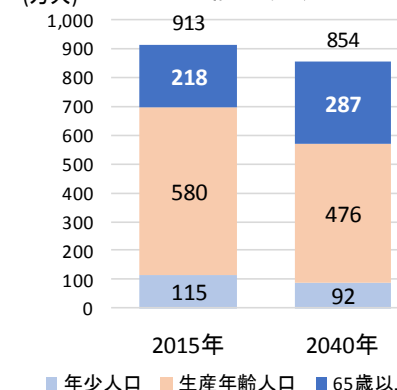
※年齢不詳は含まない



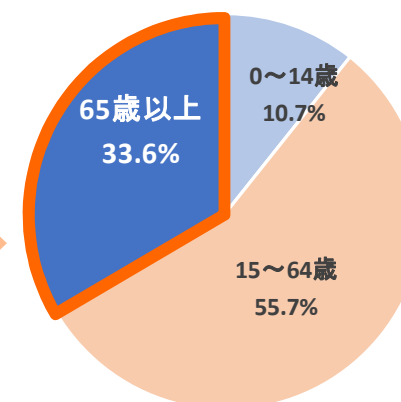
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が**9.7%増**  
 高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.7人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果



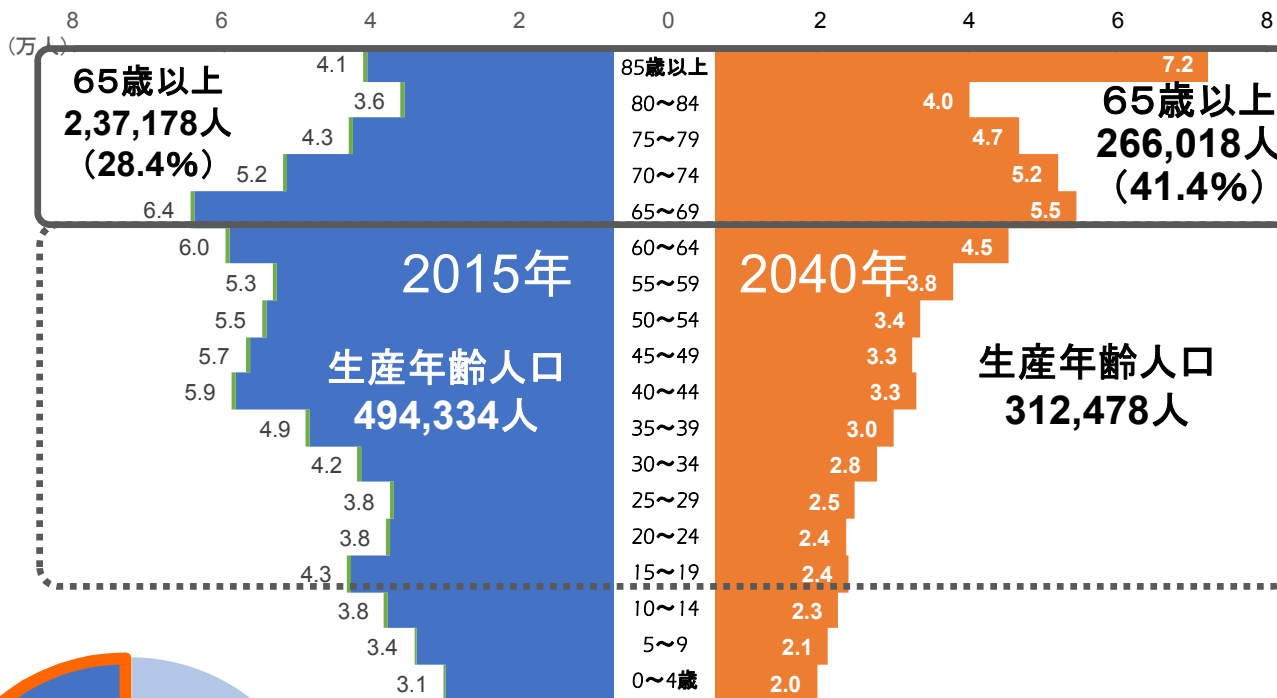
# 山梨県における人口構造の推移

2015年(総人口※834,930人)

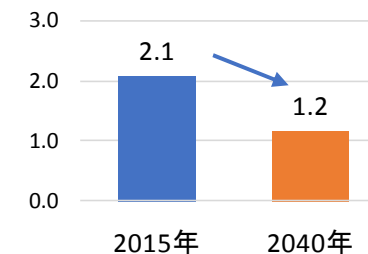
※年齢不詳(9,271名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口641,932人)

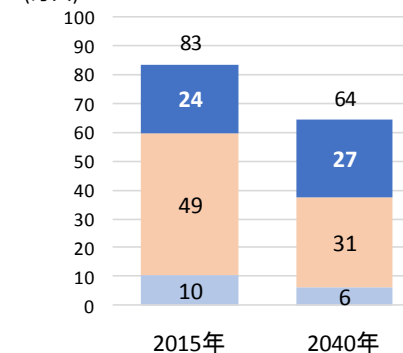
※年齢不詳は含まない



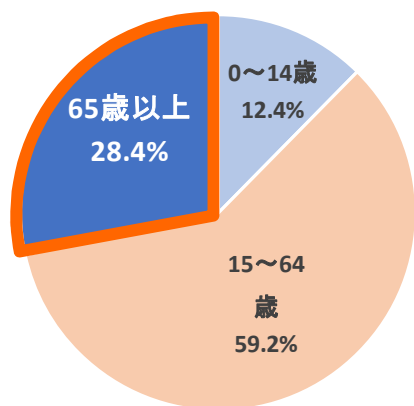
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



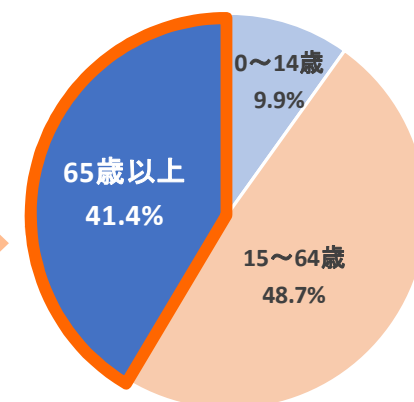
人口構成(実数)



■年少人口 ■生産年齢人口 ■65歳以上



2040年には65歳以上人口の割合が**13.0%増**  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.2人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

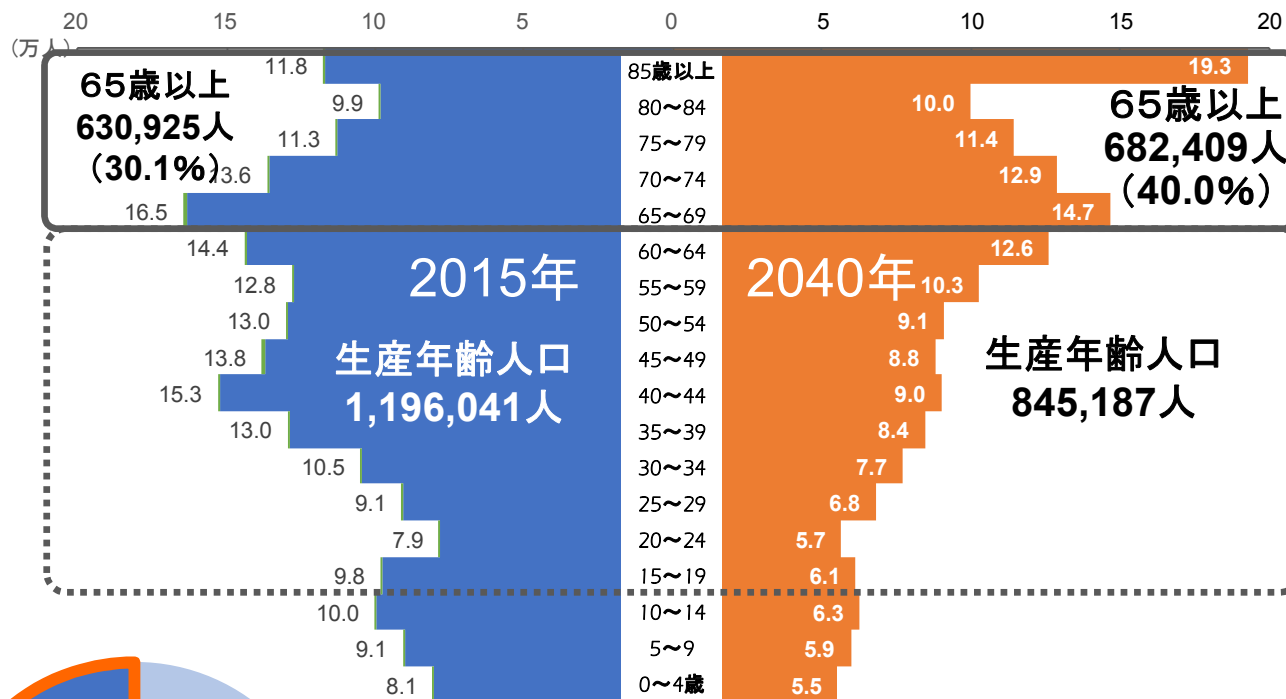
# 長野県における人口構造の推移

2015年(総人口※2,098,804人)

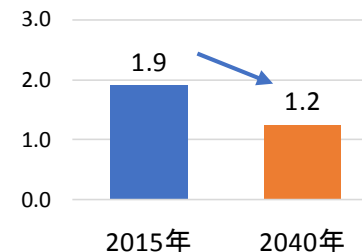
※年齢不詳(16,102名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口1,704,857人)

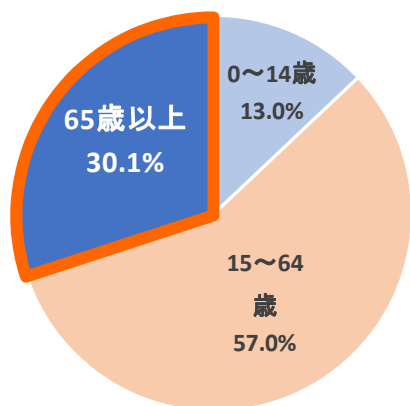
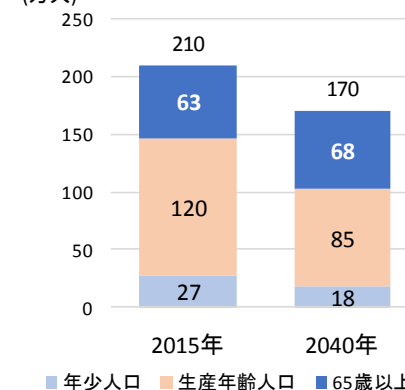
※年齢不詳は含まない



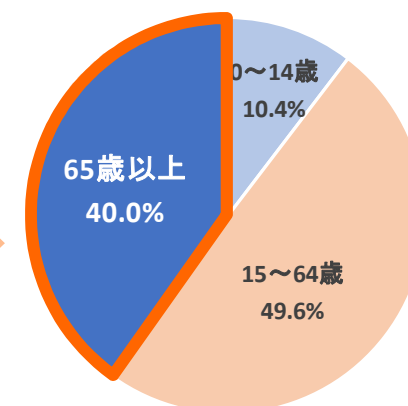
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が**9.9%増**  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.2人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

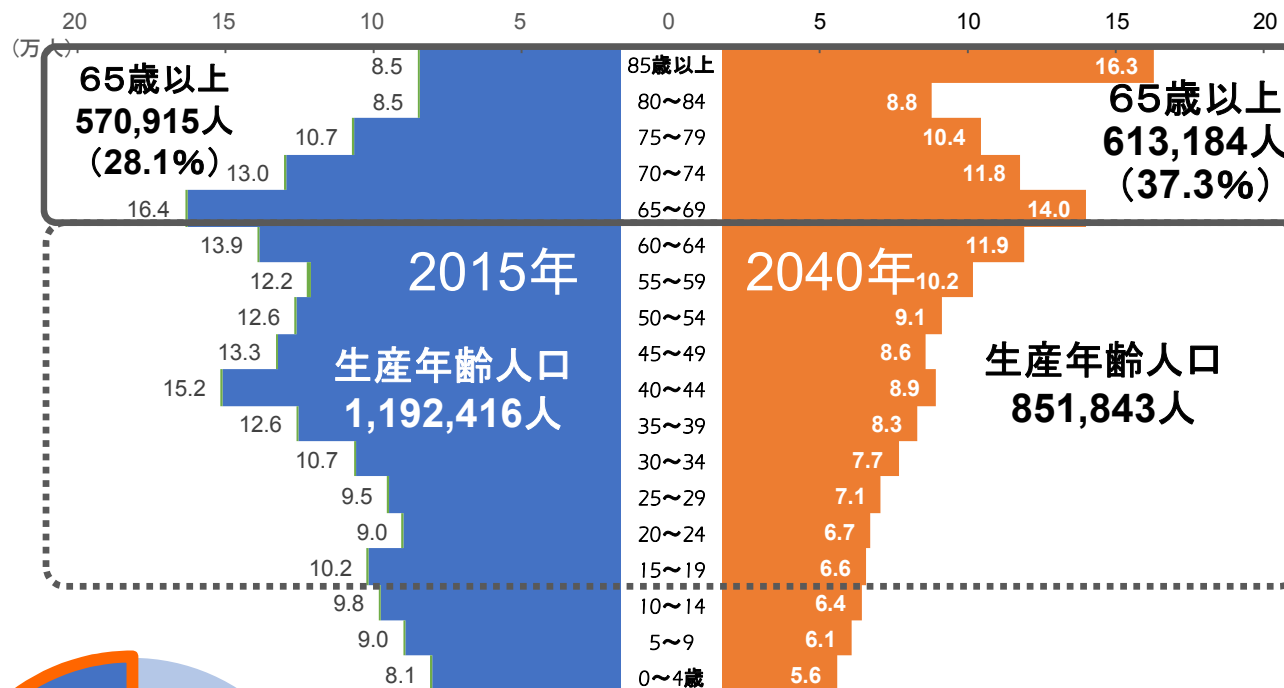
# 岐阜県における人口構造の推移

2015年(総人口※2,031,903人)

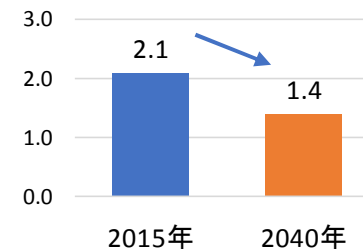
※年齢不詳(11,903名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口1,645,898人)

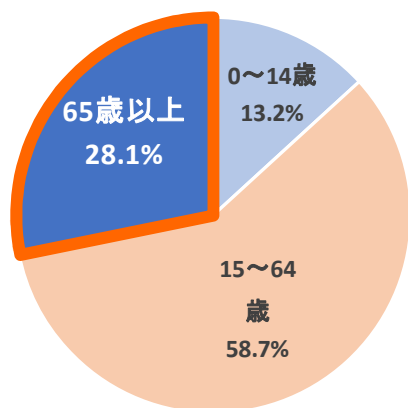
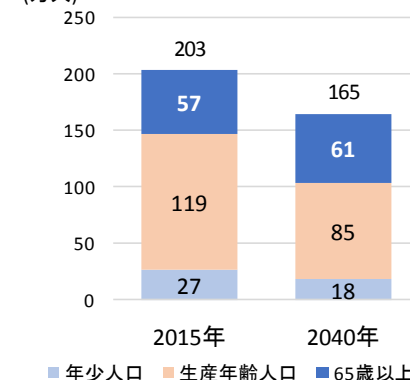
※年齢不詳は含まない



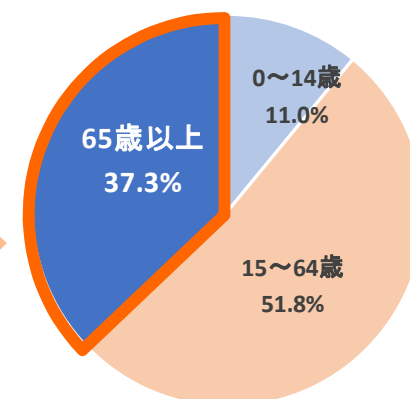
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が**9.2%増**  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.4人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

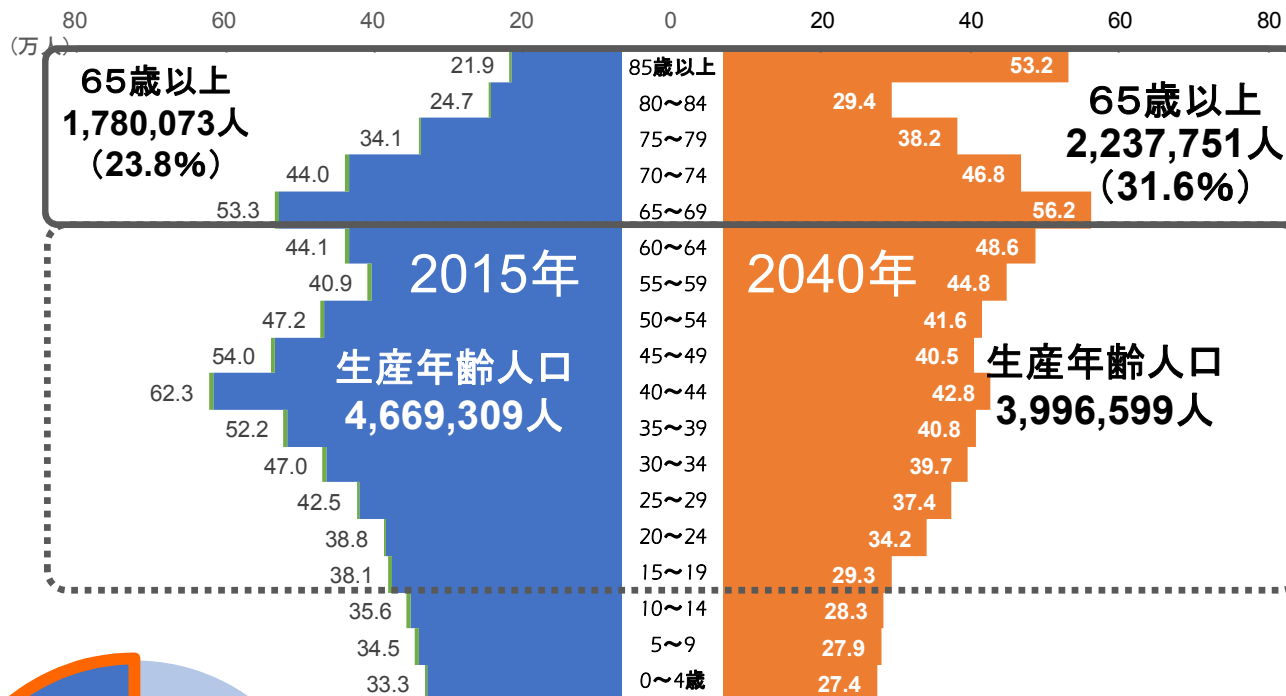
# 愛知県における人口構造の推移

2015年(総人口※7,483,128人)

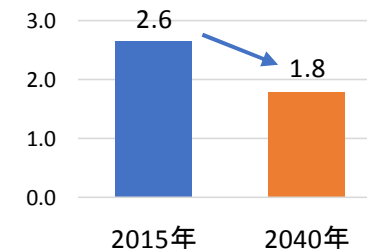
※年齢不詳(81,176名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口7,070,766人)

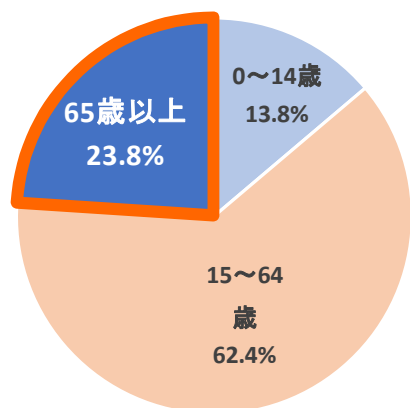
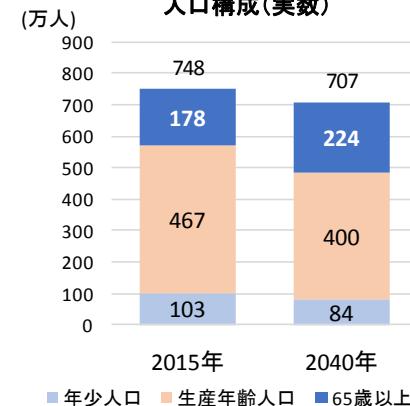
※年齢不詳は含まない



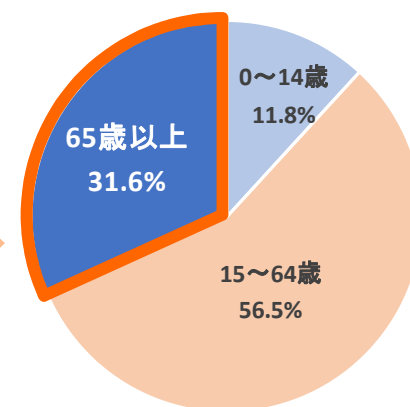
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が7.8%増  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.8人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果



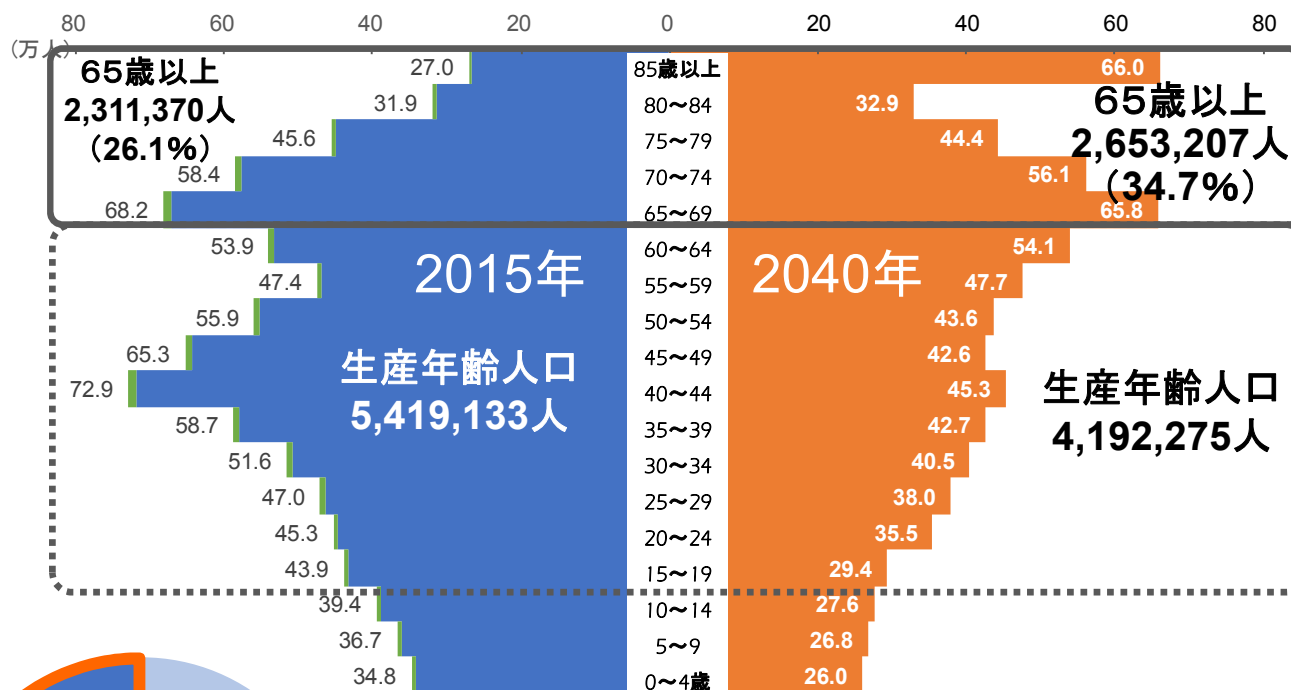
# 大阪府における人口構造の推移

2015年(総人口※8,839,469人)

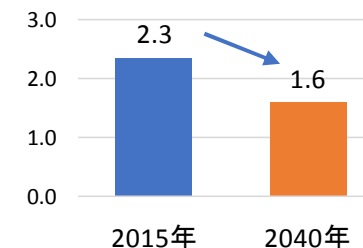
※年齢不詳(126,380名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口7,649,229人)

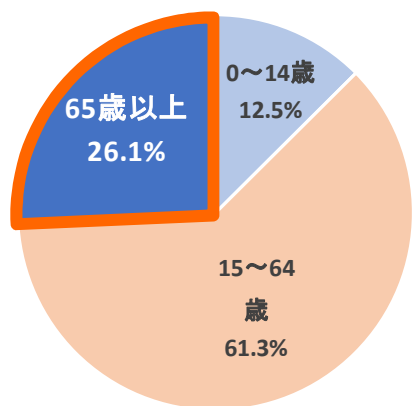
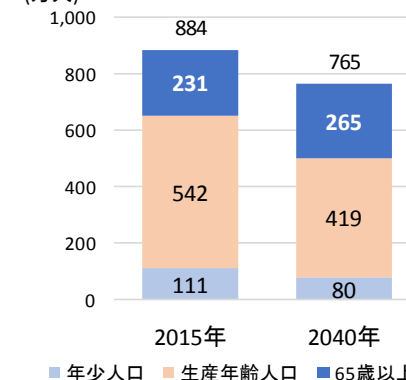
※年齢不詳は含まない



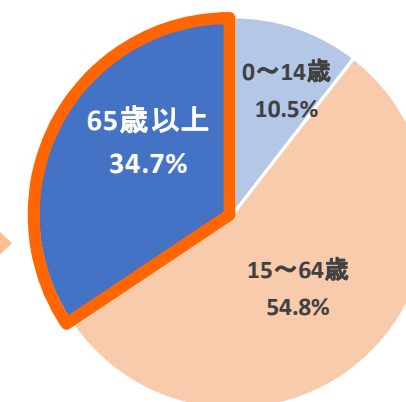
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が8.6%増  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.6人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

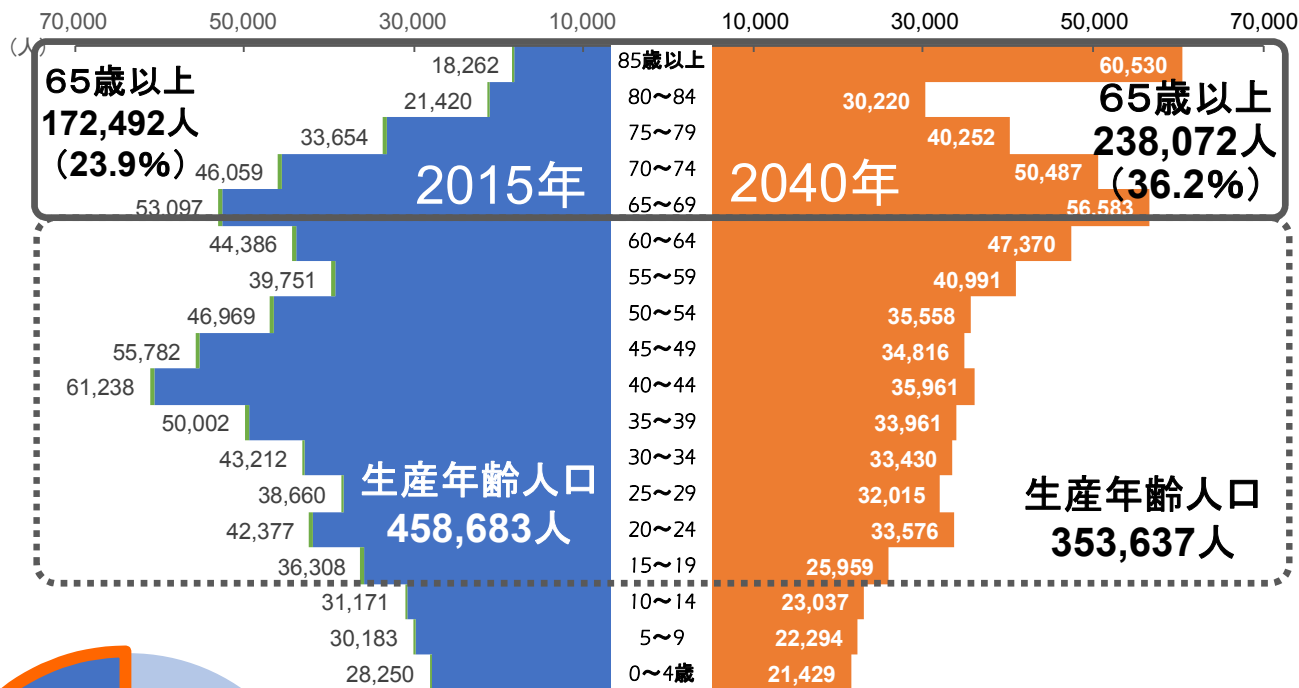
# 相模原市における人口構造の推移

2015年(総人口※720,780人)

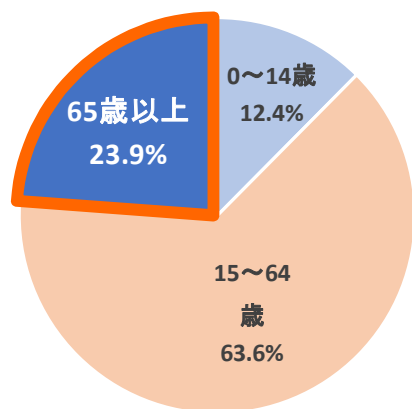
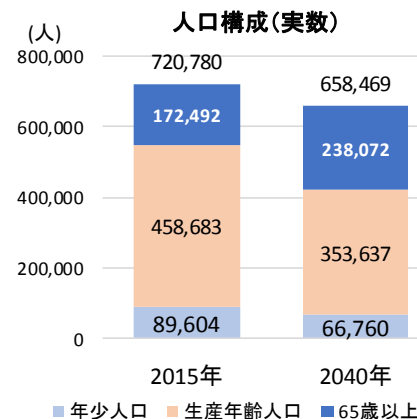
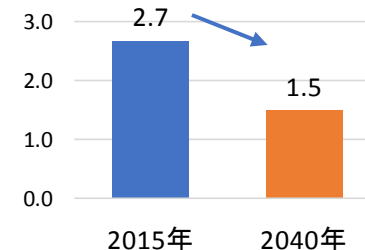
※年齢不詳(6,069名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口658,469人)

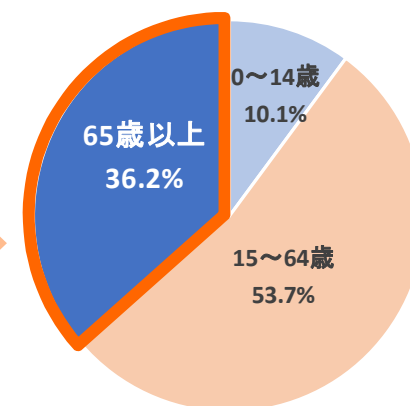
※年齢不詳は含まない



高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



2040年には65歳以上人口の割合が12.3%増  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.5人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

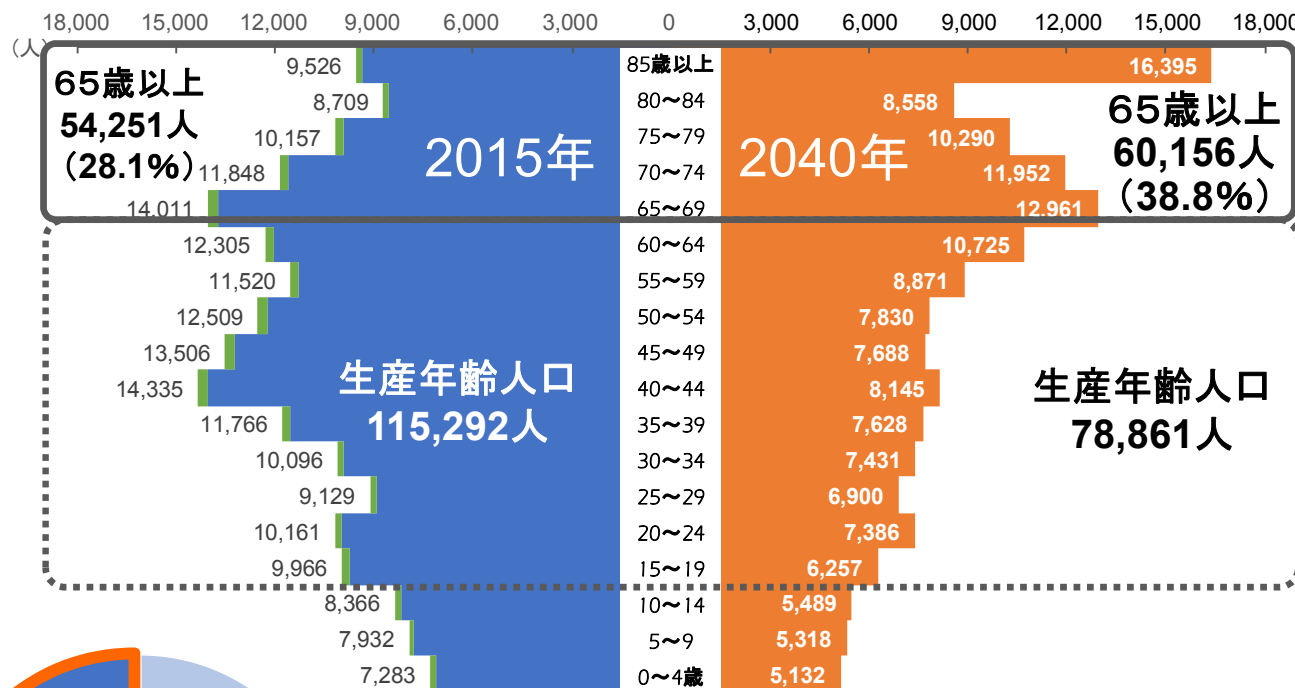
# 甲府市における人口構造の推移

2015年(総人口※193,125人)

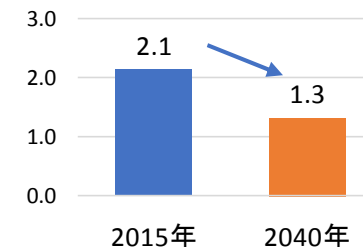
※年齢不詳(3,905名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口154,956人)

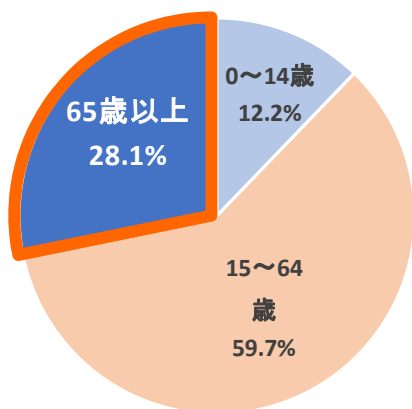
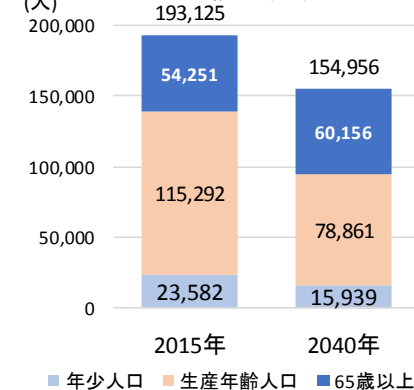
※年齢不詳は含まない



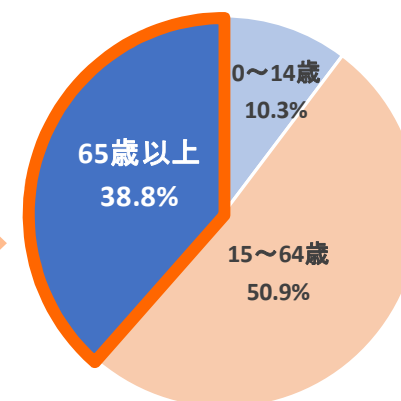
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が10.7%増  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.3人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

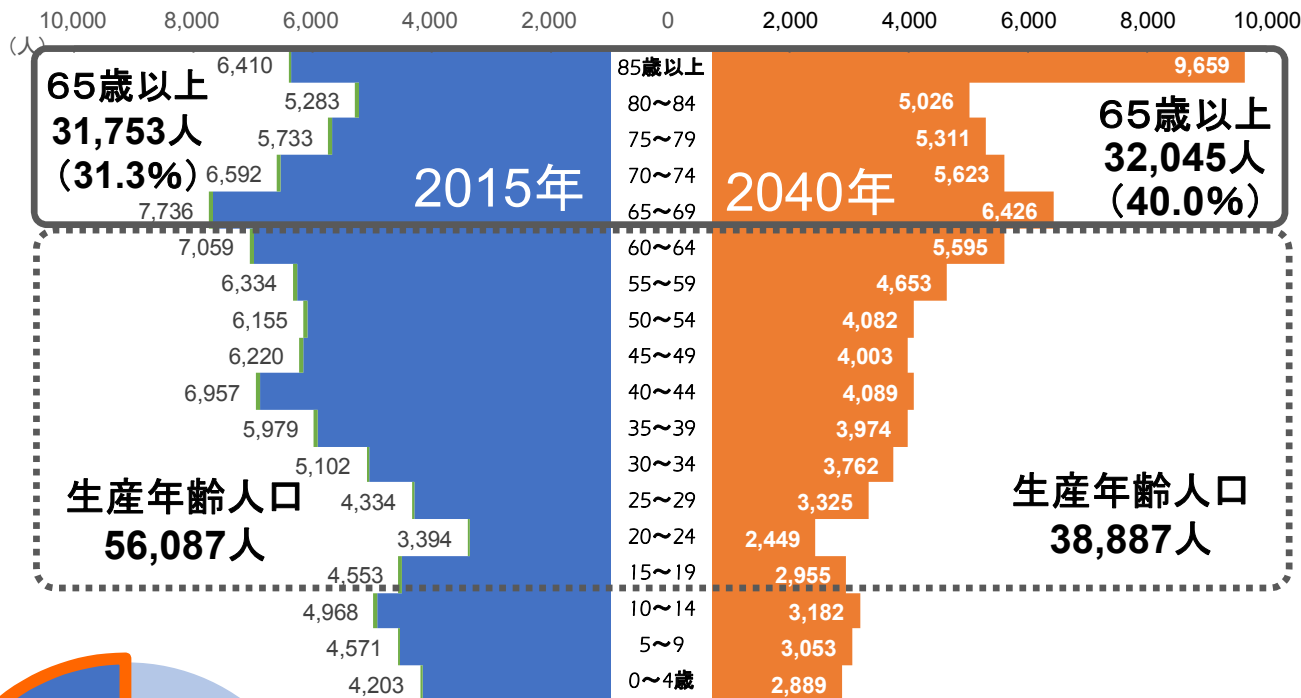
# 飯田市における人口構造の推移

2015年(総人口※101,581人)

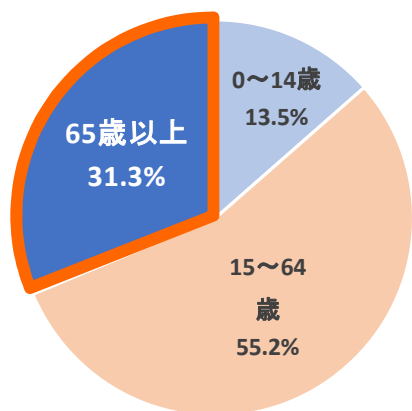
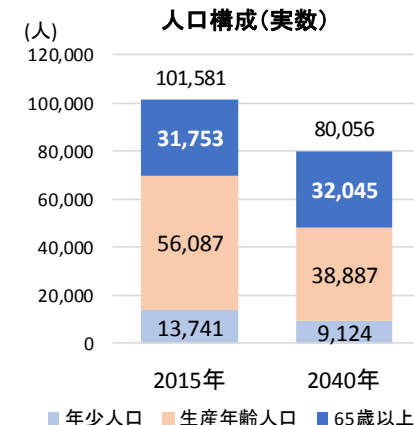
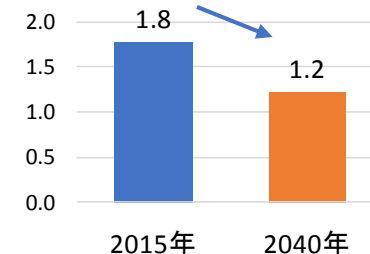
※年齢不詳(979名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口80,056人)

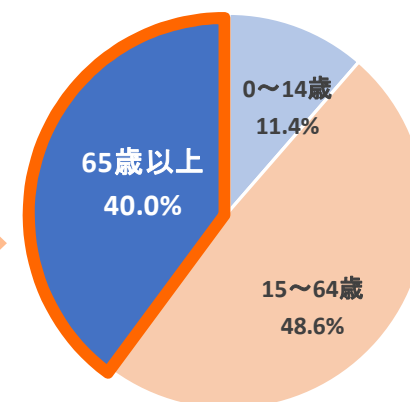
※年齢不詳は含まない



高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



2040年には65歳以上人口の割合が**8.7%増**  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.2人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果



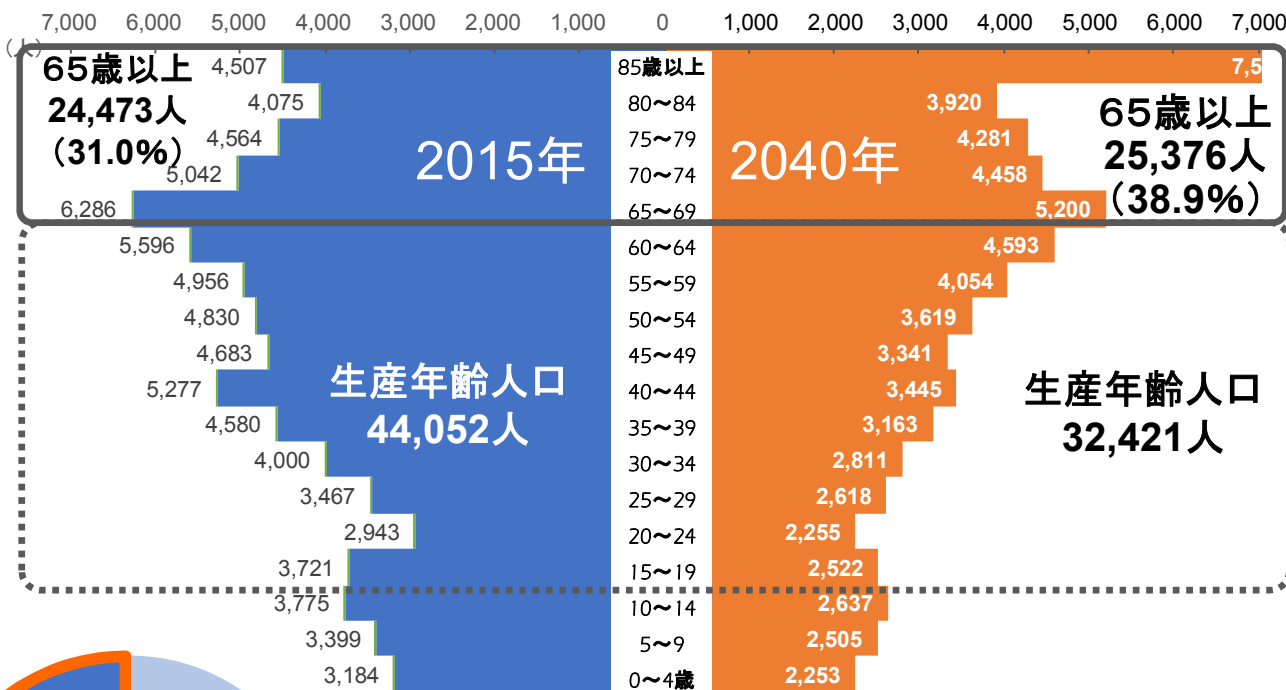
# 中津川市における人口構造の推移

2015年(総人口※78,883人)

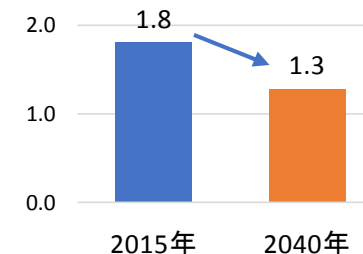
2040年(総人口65,192人)

※年齢不詳(290名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

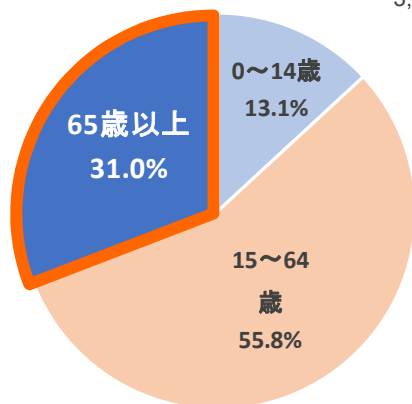
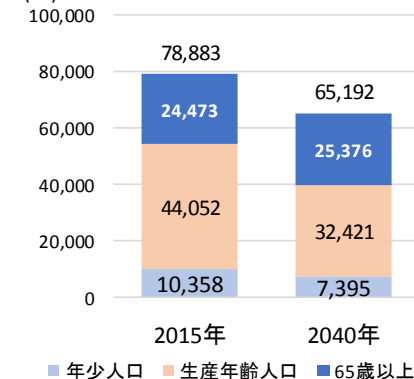
※年齢不詳は含まない



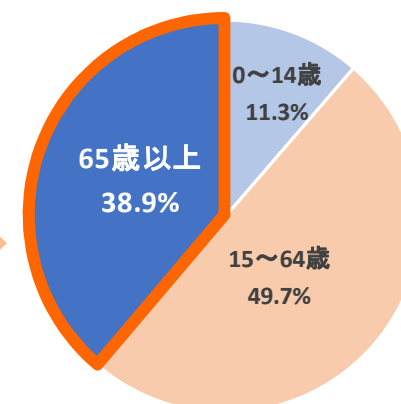
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が**7.9%増**  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.3人に減**



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

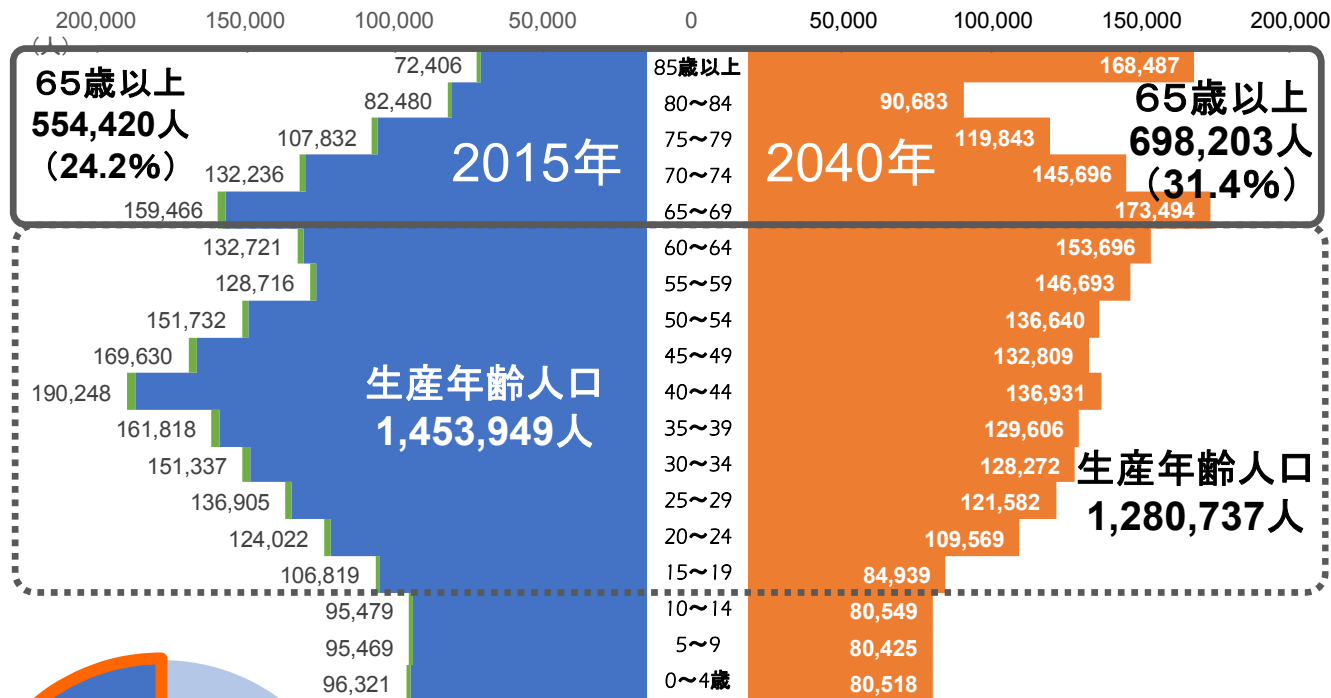
# 名古屋市における人口構造の推移

2015年(総人口※2,295,638人)

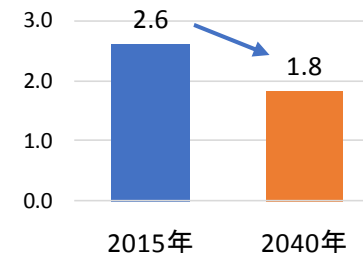
※年齢不詳(38,136名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口2,220,432人)

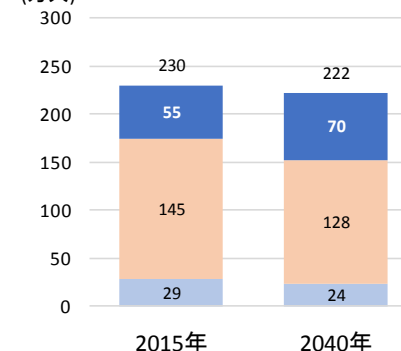
※年齢不詳は含まない



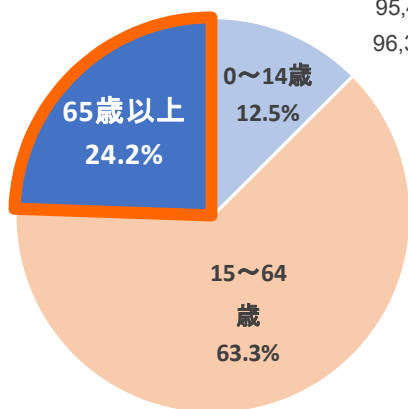
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



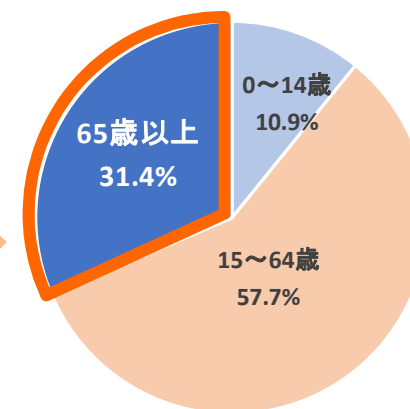
人口構成(実数)



■年少人口 ■生産年齢人口 ■65歳以上



2040年には65歳以上人口の割合が7.2%増  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.8人に減



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

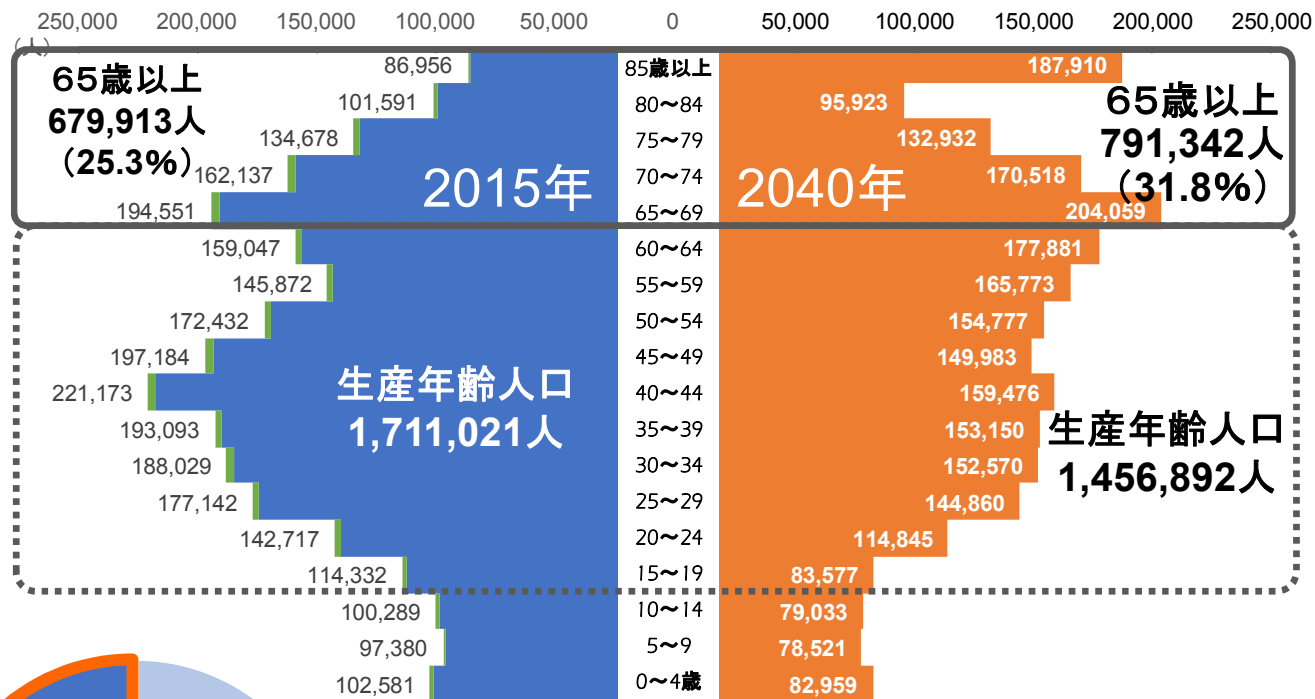
# 大阪市における人口構造の推移

2015年(総人口※2,691,185人)

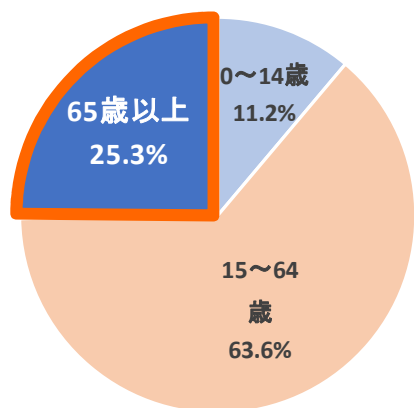
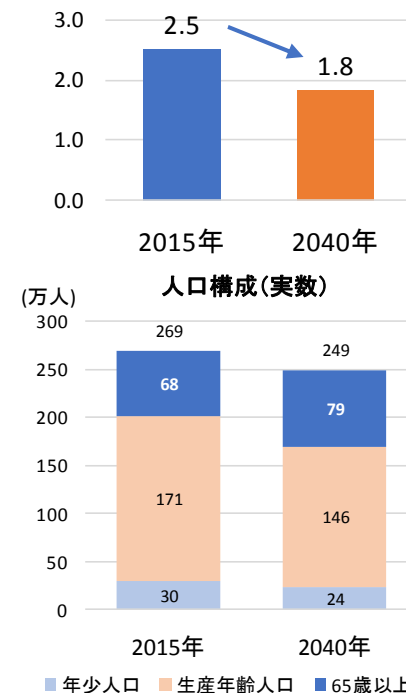
※年齢不詳(44,391名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口2,488,747人)

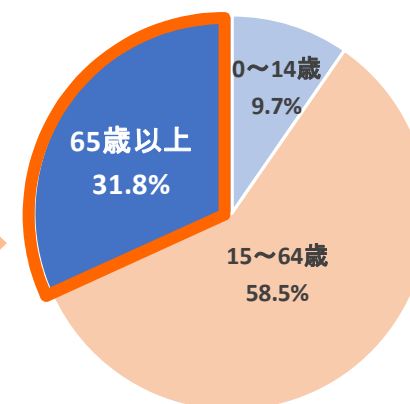
※年齢不詳は含まない



高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



2040年には65歳以上人口の割合が**6.5%増**  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.8人に減**

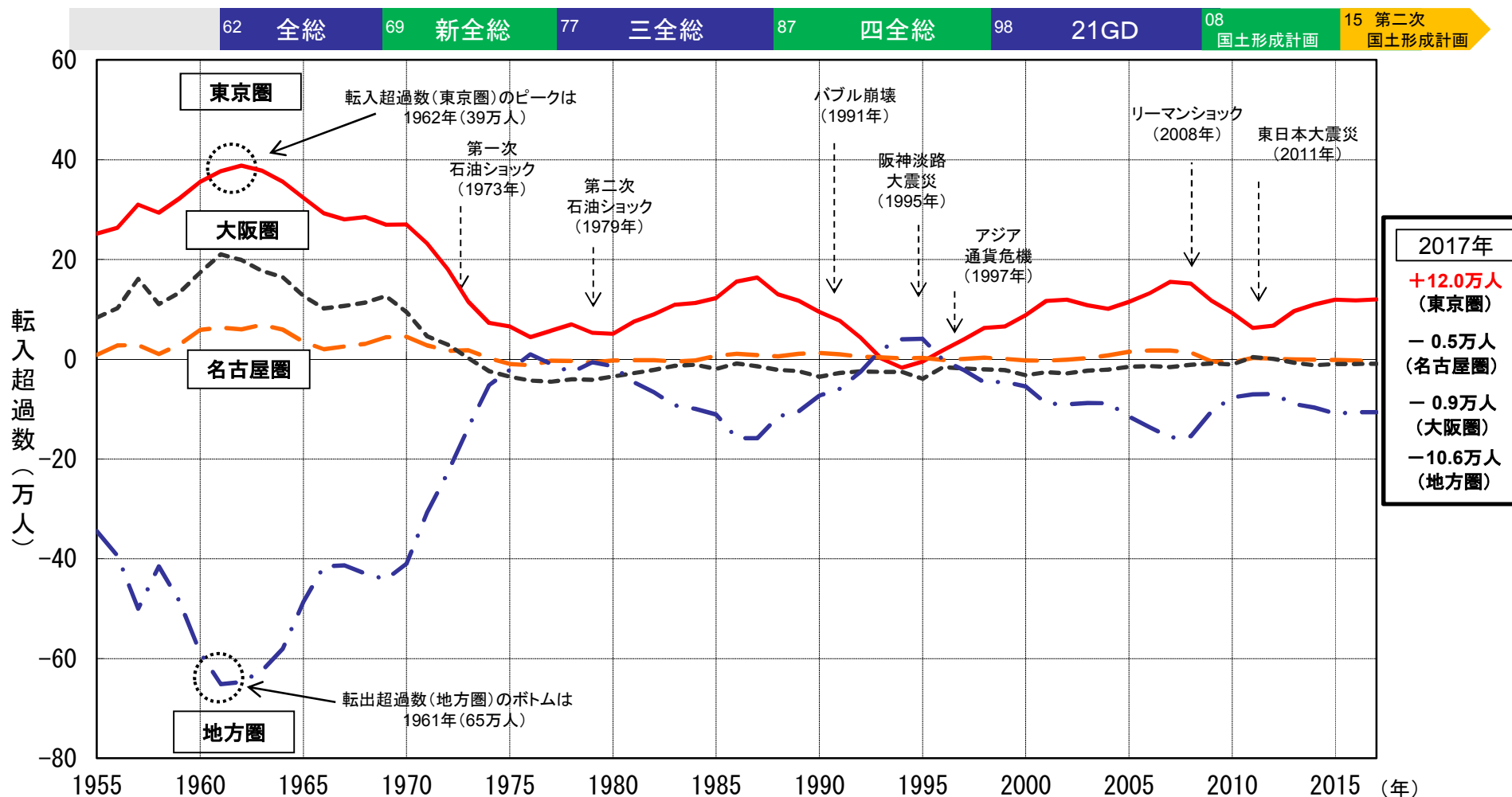


(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

# 三大都市圏・地方圏の人口移動の推移

- 高度経済成長期には三大都市圏に人口が流入した。
- 1980年頃にかけて人口流入は沈静化したが、その後、バブル期にかけて東京圏に人口が流入。
- バブル崩壊後は東京圏が一時的に転出超過となったが、2000年代には再び流入が増加した。



(出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土政策局作成。

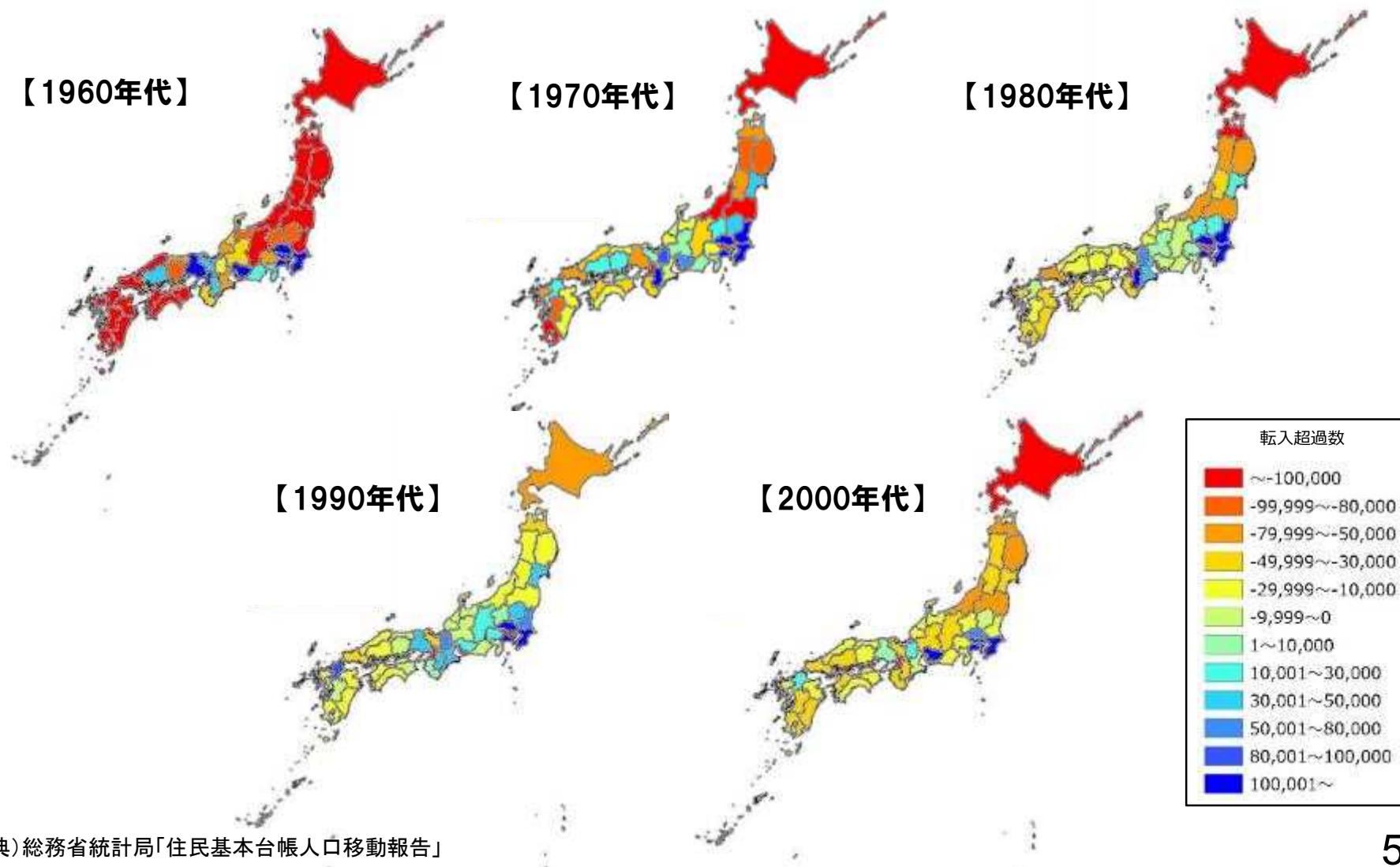
(注) 上記の地域区分は以下のとおり。

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  
三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏  
地方圏：三大都市圏以外の地域



# 年代別人口移動の実態

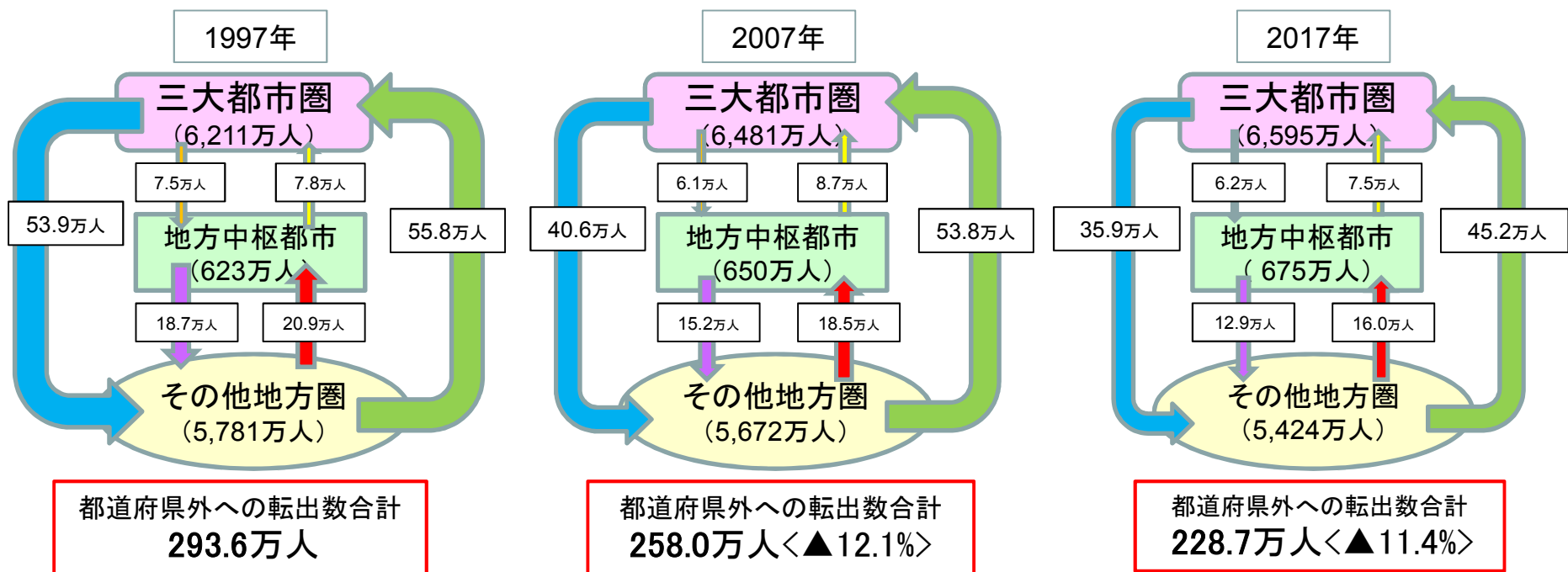
- 1960年代以降、全国的に転出入数の規模が縮小する中で、首都圏や、西日本の一部地域(福岡県等)において転入超過の傾向が続いている。



(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

# 地方における人口移動の推移・「対流」の状況

- 最近では、人口移動の規模が全体的に縮小傾向。
- 地方圏の転出超過が続く一方、地方中枢都市については転入超過傾向。



2007年	三大都市圏			地方 中枢都市	その他 地方圏
	東京圏	名古屋圏	大阪圏		
転入	54.0万人	14.8万人	21.9万人	24.6万人	55.8万人
転出	38.5万人	13.1万人	23.5万人	23.8万人	72.2万人
純移動	15.5万人	1.8万人	▲1.6万人	0.7万人	▲16.4万人

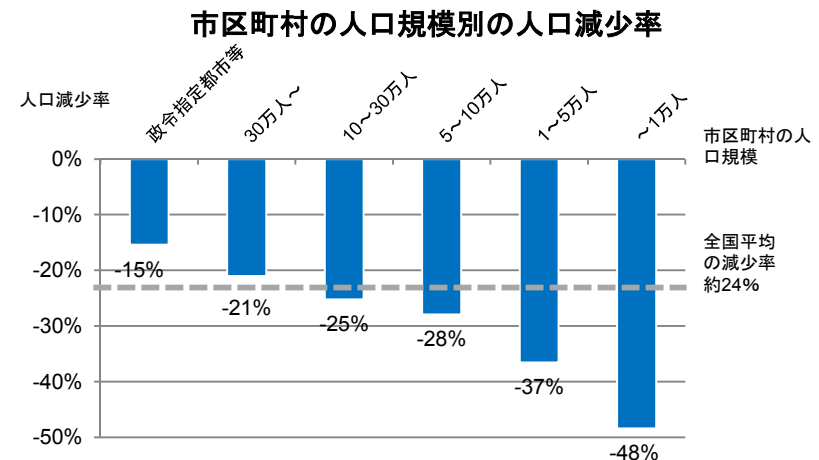
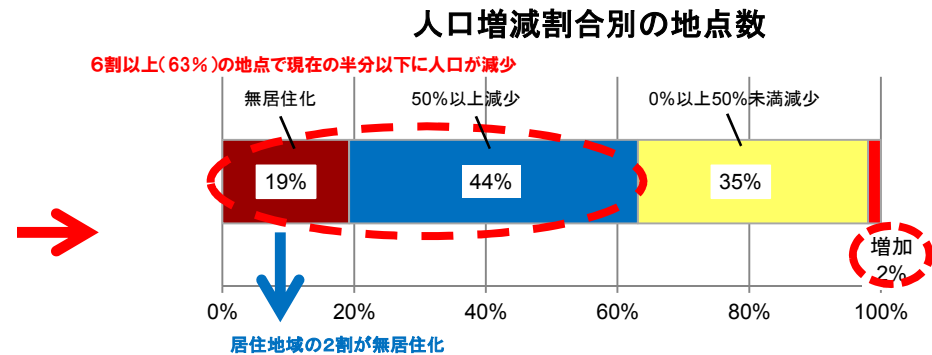
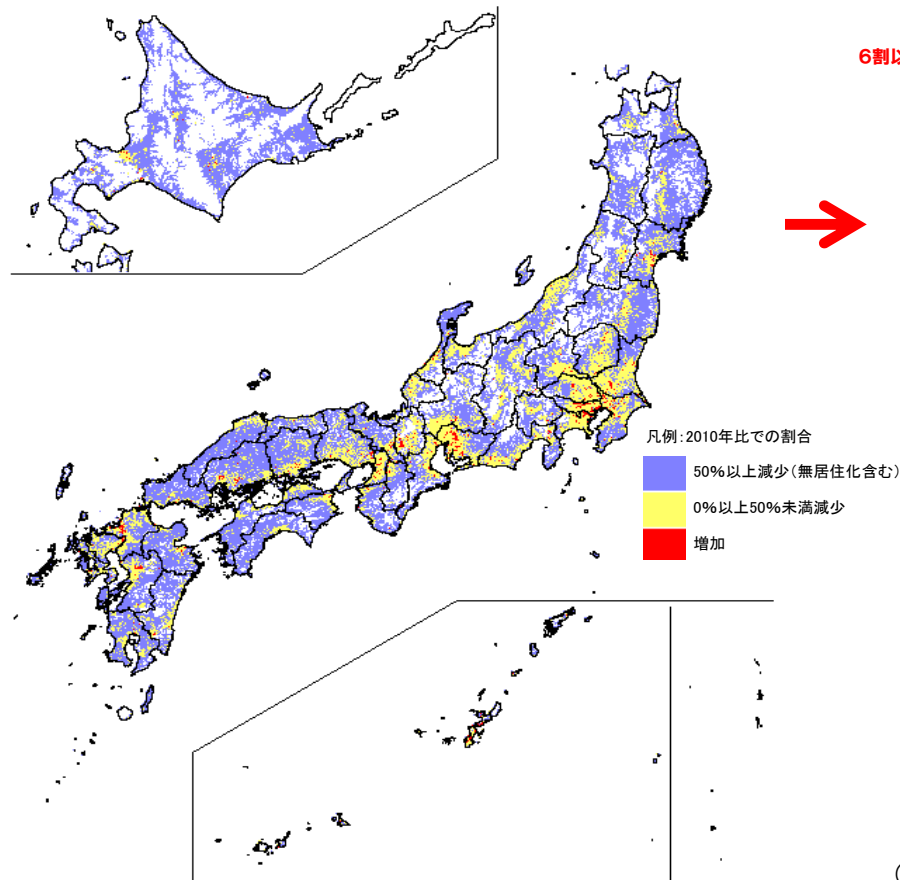


2017年	三大都市圏			地方 中枢都市	その他 地方圏
	東京圏	名古屋圏	大阪圏		
転入	48.1万人	11.8万人	19.8万人	22.2万人	48.9万人
転出	36.2万人	12.2万人	20.7万人	20.5万人	61.2万人
純移動	12.0万人	▲0.5万人	▲0.9万人	1.8万人	▲12.3万人

(出所) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」「国勢調査」人口推計をもとに、国土交通省国土政策局作成。  
 (注) 1. 地方中枢都市は、札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市。その他地方圏は、三大都市圏及び地方中枢都市を除く合計。  
 2. ()内の数字は、各圏域の総人口であるが、2017年については、確定値が公表されていないため、2016年の数字である。  
 3. <>内の数字は、都道府県外への転出数合計について、10年前と比較した場合の増減率。

- 全国を《1km<sup>2</sup>毎の地点》で見ると、人口が半分以下になる地点が現在の居住地の6割以上を占める(※現在の居住地は国土の約5割)。
- 人口が増加する地点の割合は約2%であり、主に大都市圏に分布している。
- 《市区町村の人口規模別》にみると、人口規模が小さくなるにつれて人口減少率が高くなる傾向が見られる。特に、現在人口1万人未満の市区町村ではおよそ半分に減少する。

【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】

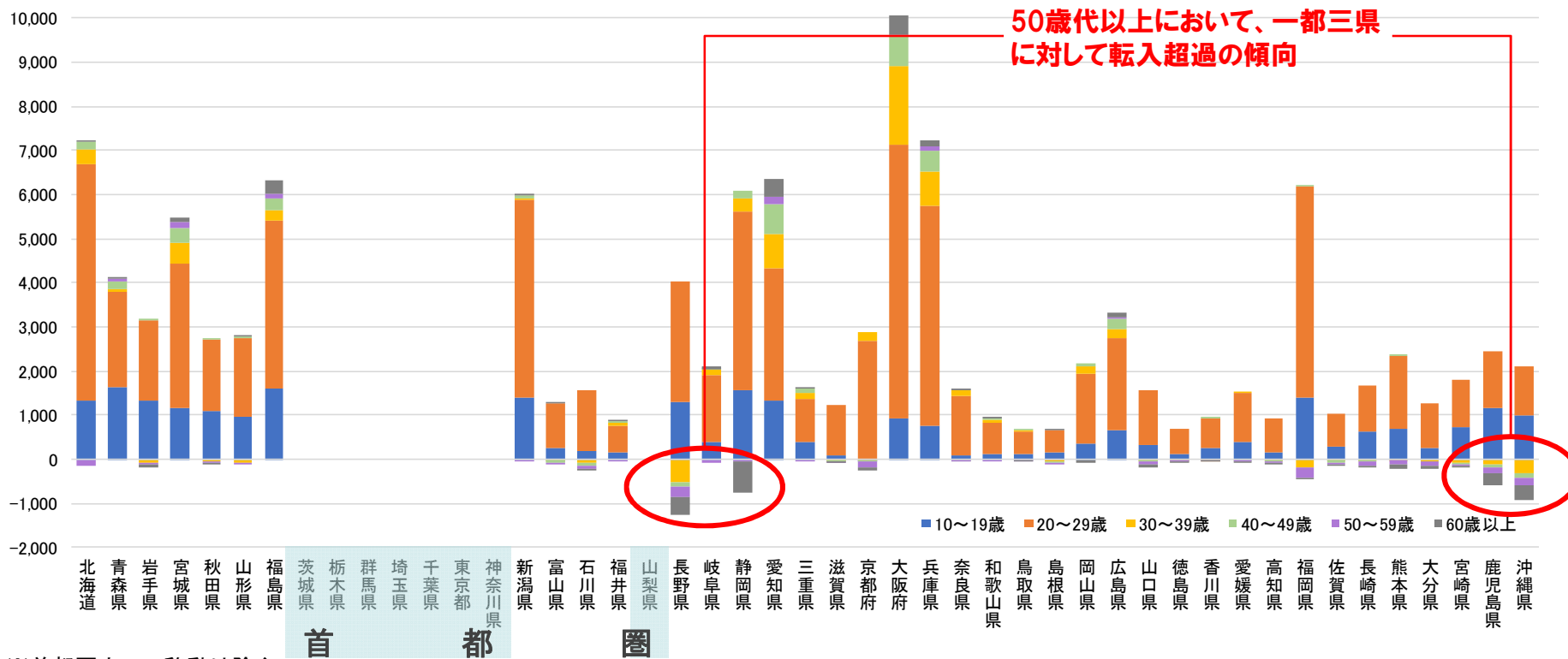


(出典) 総務省「国勢調査報告」、国土交通省国土政策局推計値により作成。

# 年齢区分別人口移動の実態 ～首都圏における人口移動～

- 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)における人口移動の状況を見ると、20歳代では首都圏に対していずれの道府県でも大幅な転出超過となっている。
- 一方、50歳代以上の年齢では長野県、静岡県、鹿児島県、沖縄県などで転入超過の傾向が見られる。

【首都圏における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



※首都圏内での移動は除く

※山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

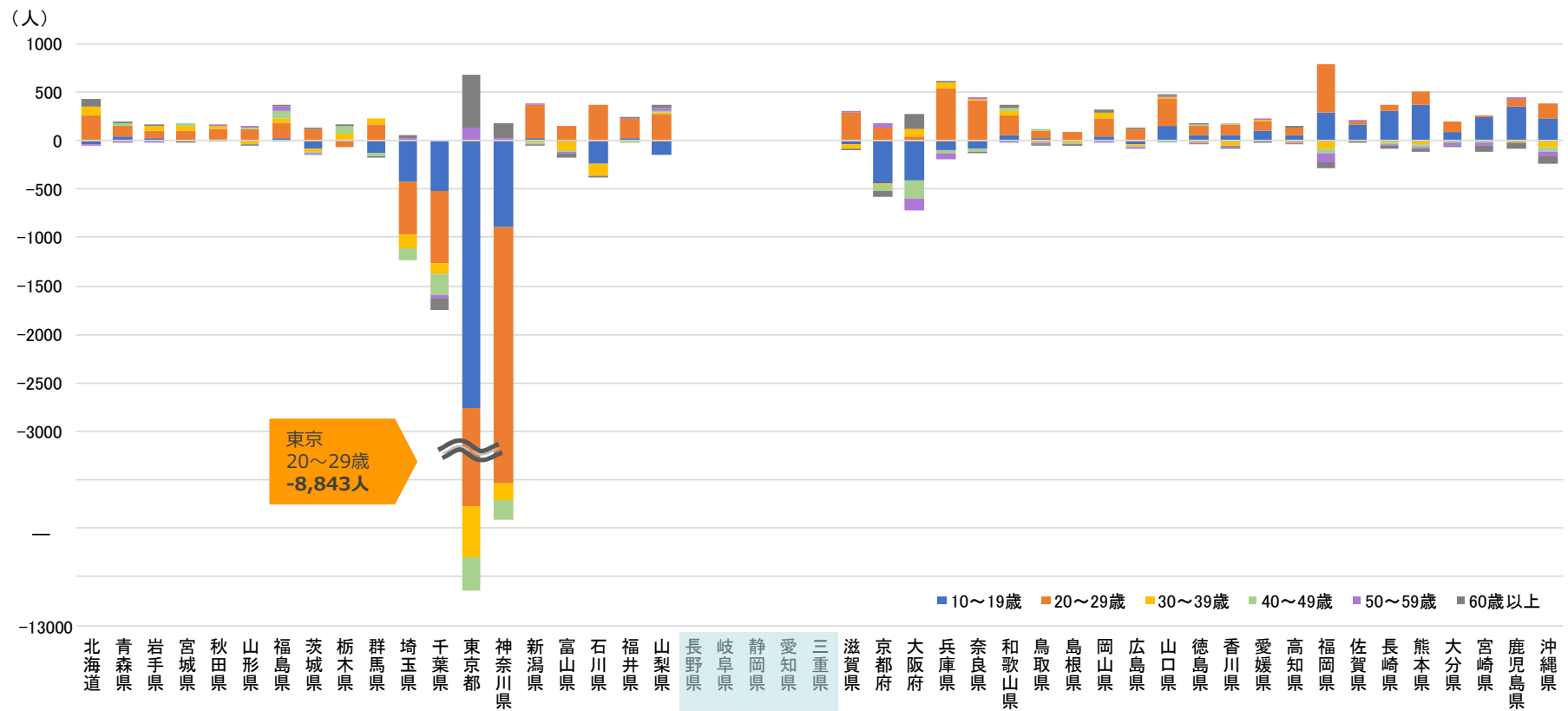
(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)



# 年齢区分別人口移動の実態 ～中部圏における人口移動～

- 中部圏(長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県)における人口移動の状況を見ると、一都三県に対しては転出超過の傾向が、北陸・東海地方、九州地方を中心に転入超過の傾向が見られる。

【中部圏における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



中部圏

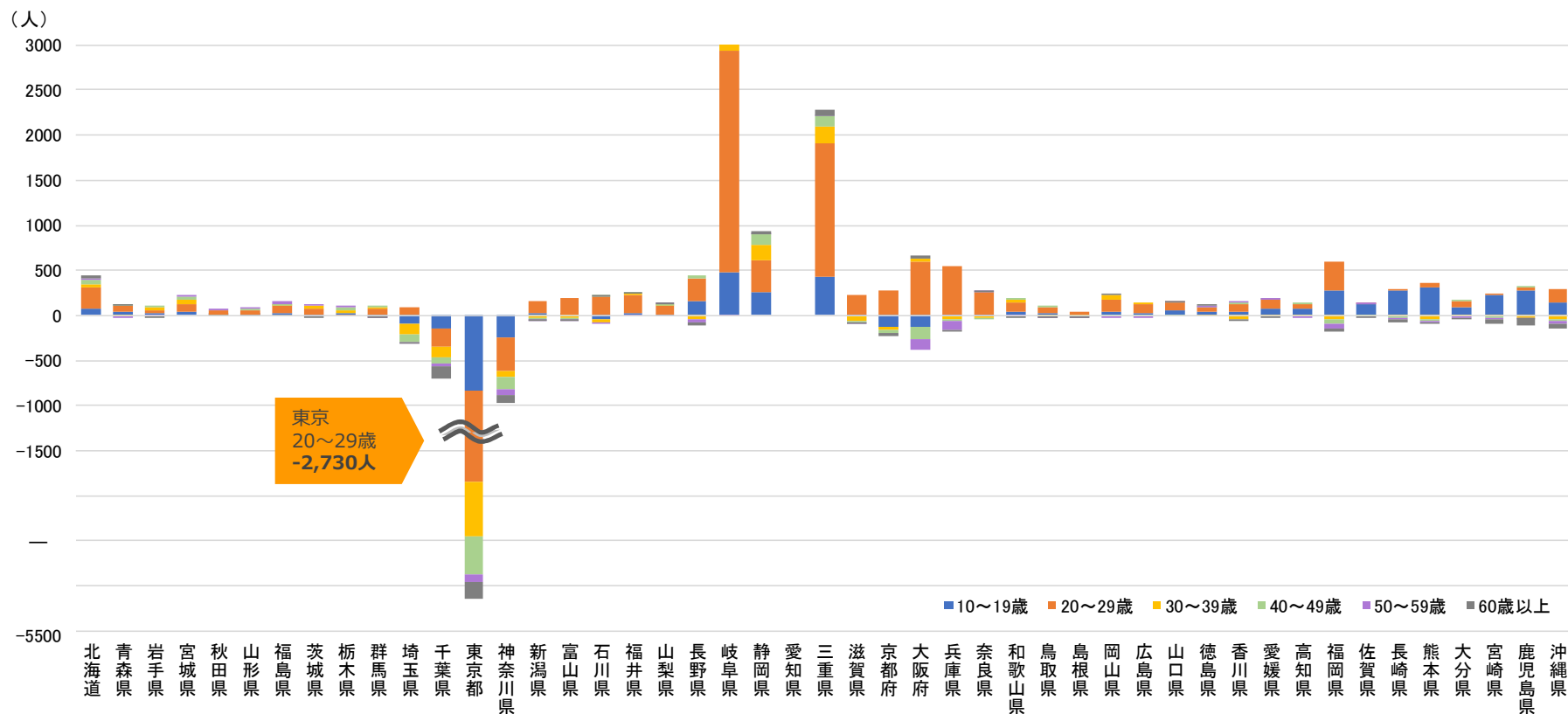
※中部圏内での移動は除く  
 ※山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

# 年齢区分別人口移動の実態 ～愛知県における人口移動～

- 愛知県における人口移動の状況を見ると、千葉県、東京都、神奈川県に対しては転出超過の傾向が、東海地方を中心に転入超過の傾向が見られる。

【愛知県における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



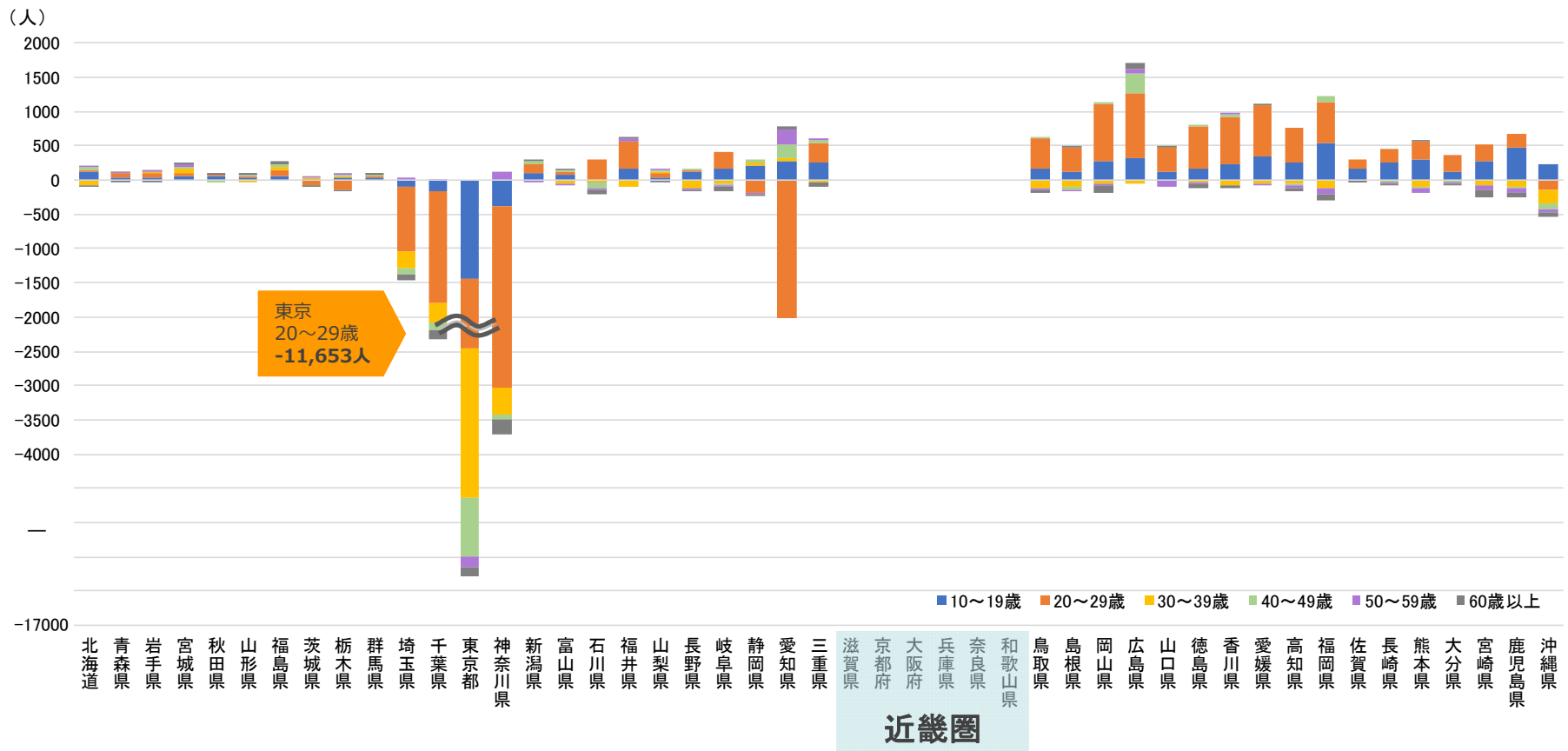
※愛知県内での移動は除く

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

# 年齢区分別人口移動の実態 ～近畿圏における人口移動～

- 近畿圏(滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)における人口移動の状況を見ると、一都三県及び愛知県に対しては転出超過の傾向が、四国地方、中国地方、福岡県からの転入超過の傾向が見られる。

【近畿圏における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



※近畿圏内での移動は除く

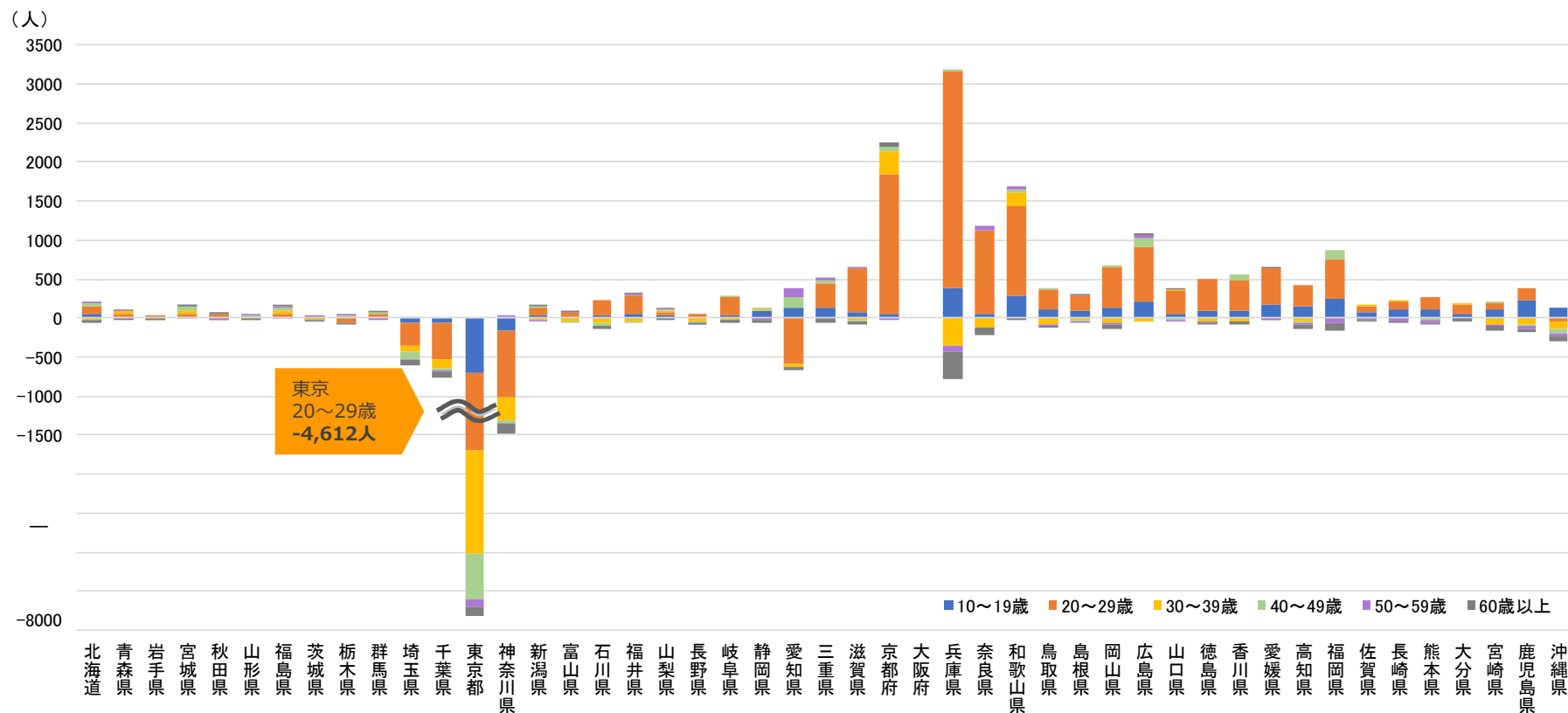
※山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

# 年齢区分別人口移動の実態 ～大阪府における人口移動～

- 大阪府における人口移動の状況を見ると、一都三県に対しては転出超過の傾向が、西日本の多くの地域に対しては転入超過の傾向が見られる。

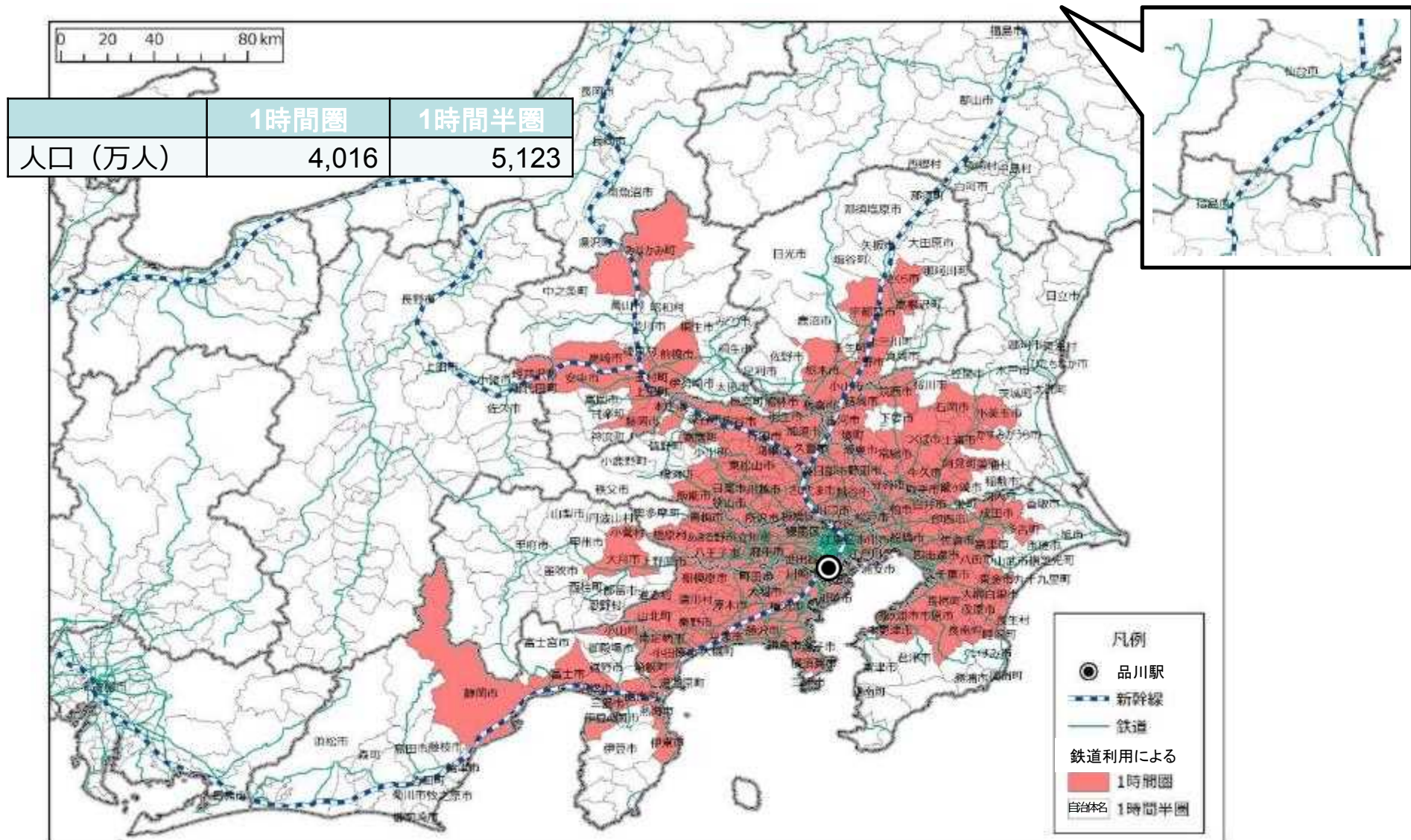
【大阪府における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



※大阪府内での移動は除く

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

# 各駅からの1時間・1時間半圏について(東京)\*鉄道利用

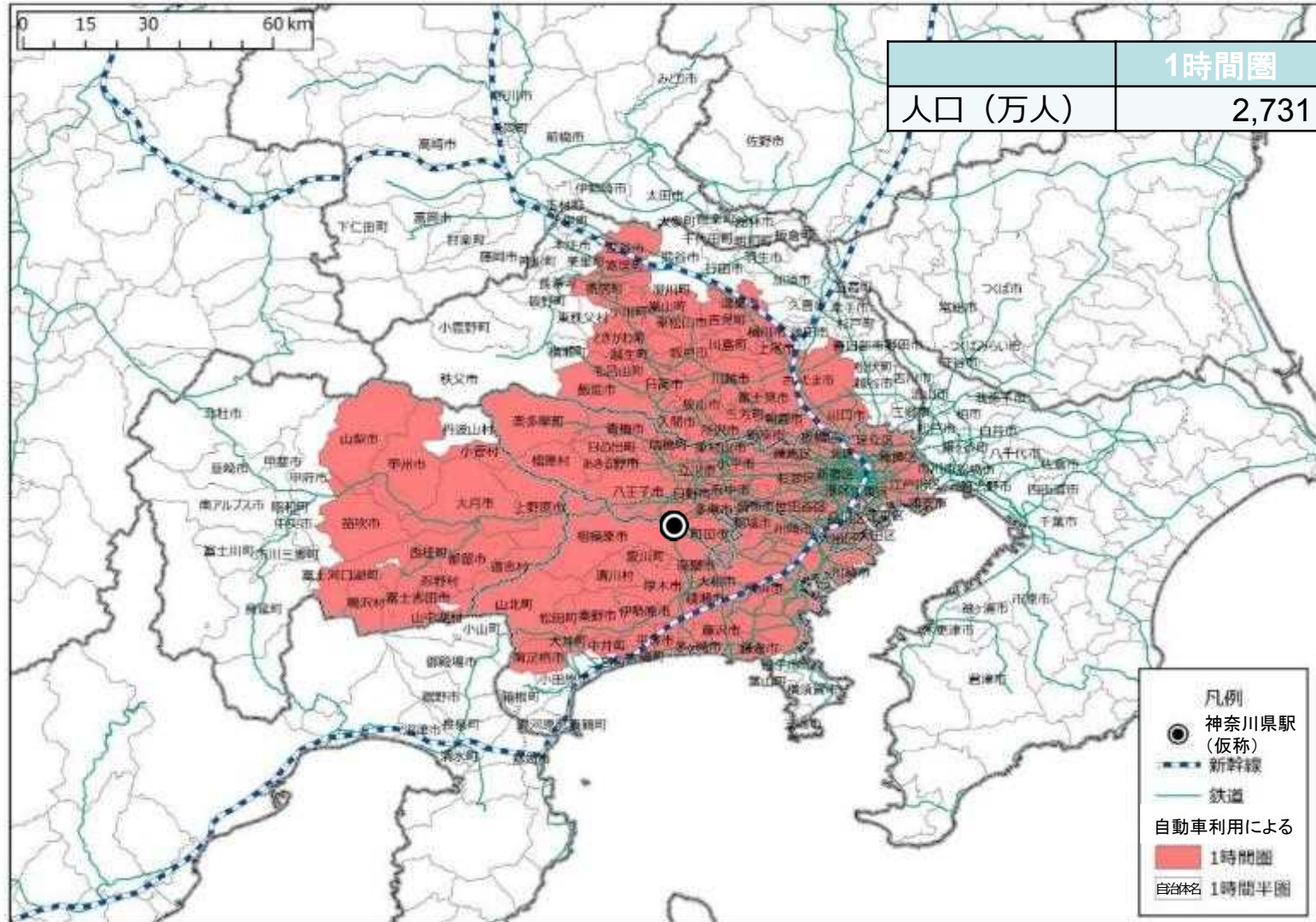


(参考)1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- ・ 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



	1時間圏	1時間半圏
人口(万人)	2,731	3,829

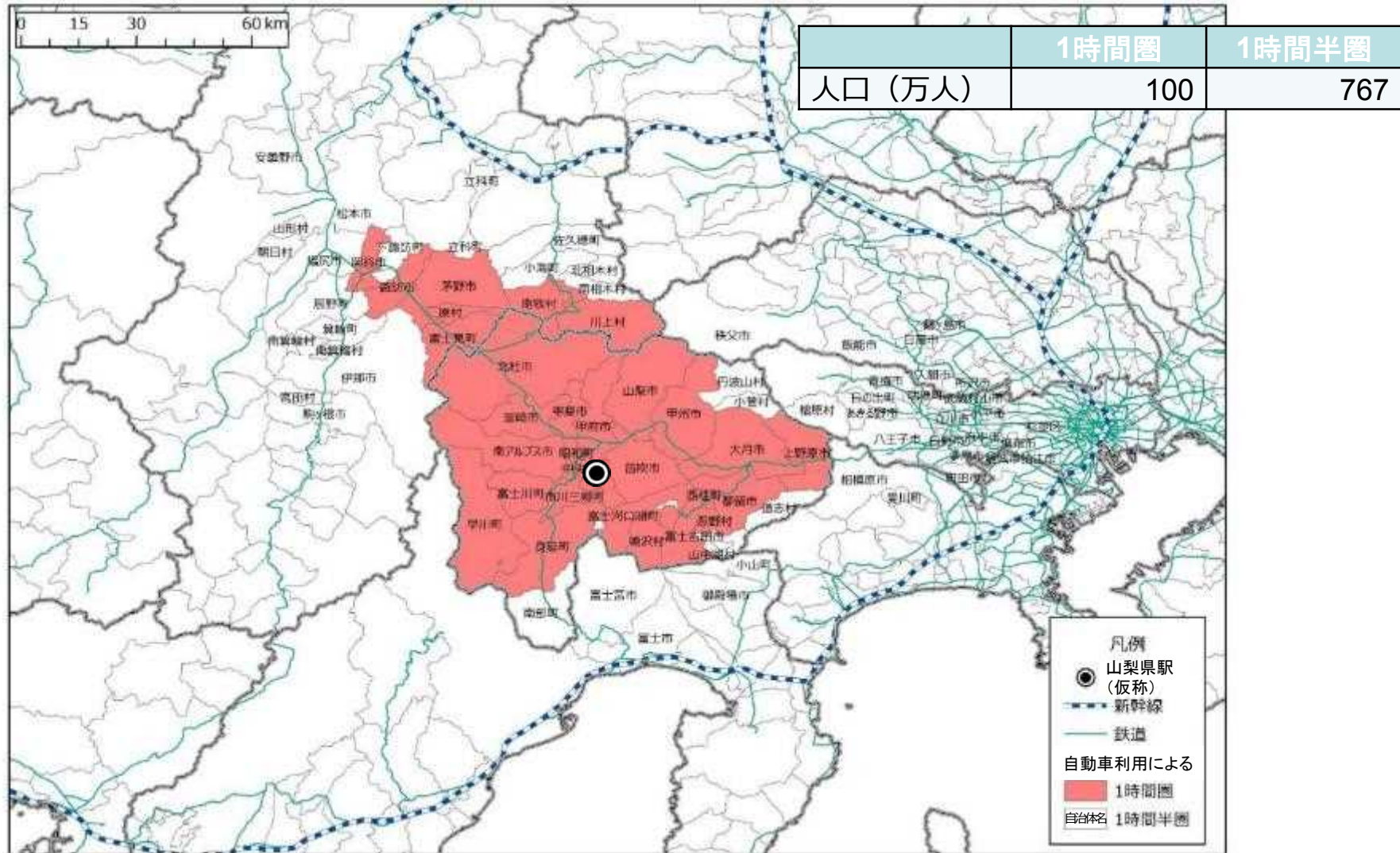
(参考1) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- 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

(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作

# 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



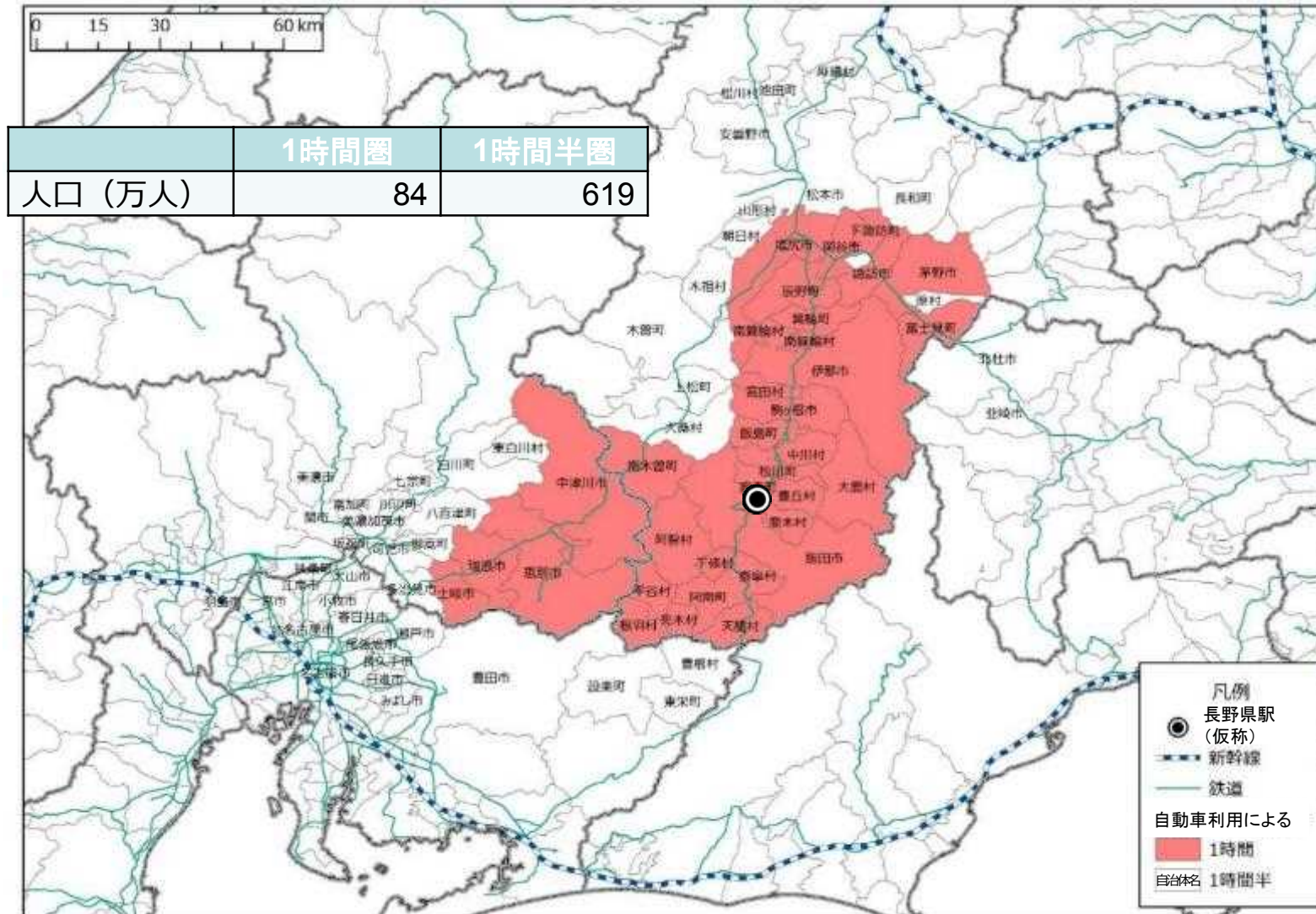
(参考) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- 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が当該自治体がない場合、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

(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作成。





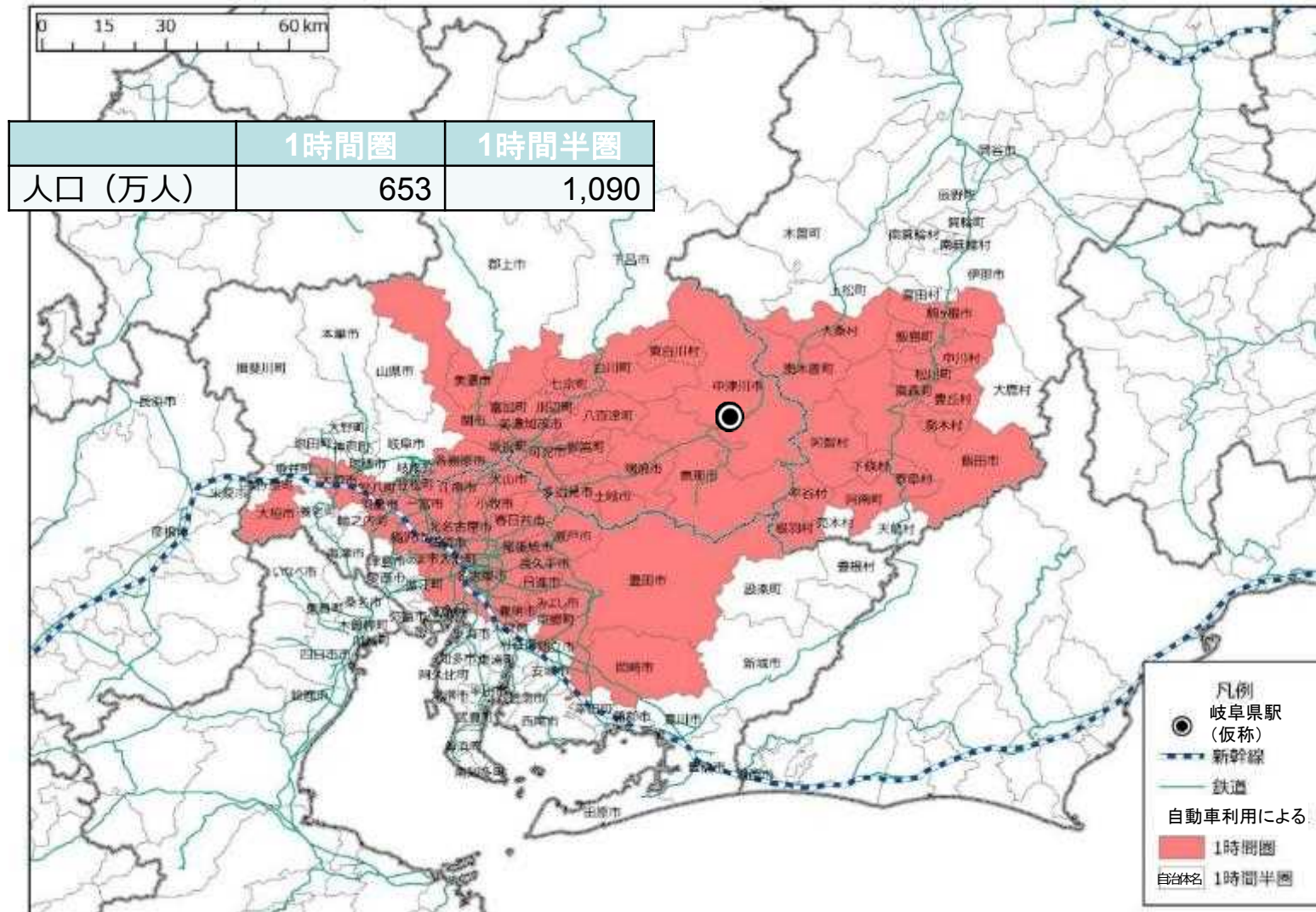
(参考1) 1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- 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

(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作

# 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

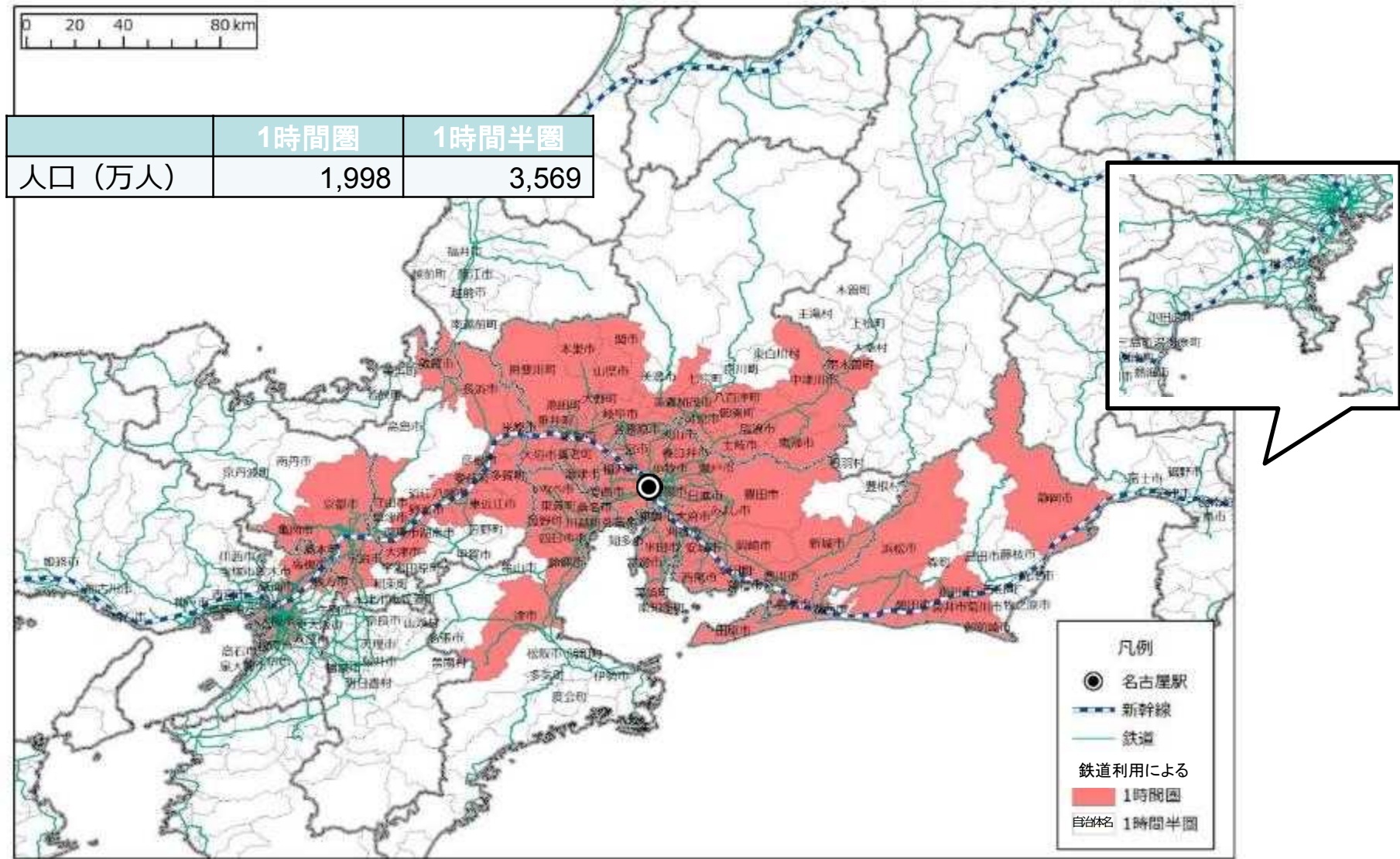
- ・ 中間駅最寄の高速道路のIC(恵那IC、中津川IC)を起点とし、1時間(及び1時間半)以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。
- ・ 最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間(1時間半)以内であれば対象とする。

(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

(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作成。



# 各駅からの1時間・1時間半圏について(名古屋)\*鉄道利用 国土交通省



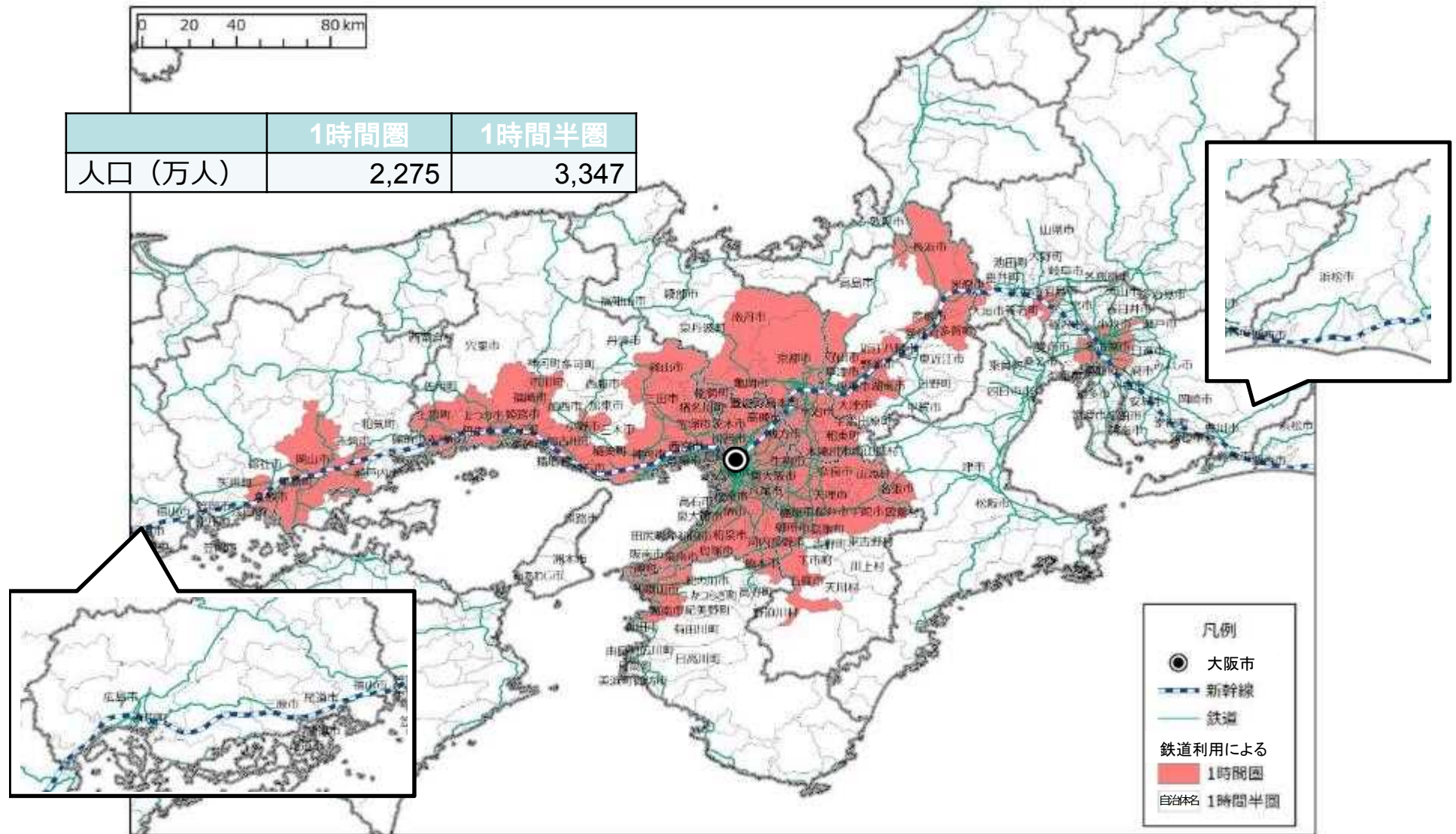
(参考)1時間圏域(及び1時間半圏域)算出の計算条件

- 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。

(出典)NITAS (Version2.4) (平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作成。



# 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

- ・ 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。

(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作