

人口減少にうちかつ

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～

平成31年4月

スーパー・メガリージョン構想検討会

最終とりまとめ（案）

目次

1		
2	第1章 はじめに	1
3	1. 1. スーパー・メガリージョン構想の議論の背景	1
4	1. 2. リニア中央新幹線の概要	1
5	1. 3. スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨	3
6	1. 4. 我が国が直面する状況の変化	5
7	1. 4. 1. 今後も進展するアジアダイナミズム	5
8	1. 4. 2. 世界で激化する都市間競争	6
9	1. 4. 3. 産業構造の劇的な変化とデジタル化社会	6
10	1. 4. 4. 世界に広がる価値観の転換	7
11	1. 4. 5. 我が国が抱える課題と強み	8
12	1. 5. スーパー・メガリージョン構想のとりまとめにあたって	9
13		
14	第2章 リニア中央新幹線がもたらすインパクト	11
15	2. 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	11
16	2. 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	12
17	2. 3. 海外からの人や投資の積極的な呼び込み	13
18	2. 4. 災害リスクへの対応	15
19		
20	第3章 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために	16
21	3. 1. スーパー・メガリージョン構想の目指す方向性	16
22	3. 1. 1. 新たな価値を生み出すスーパー・メガリージョンとなるために	17
23	3. 1. 2. 持続可能な社会を形成するスーパー・メガリージョンとなるために	18
24	3. 1. 3. グローバルマーケットで羽ばたくスーパー・メガリージョンとなるために	18

1	3. 2. 個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の誕生.....	19
2	3. 2. 1. 目指す方向性	19
3	3. 2. 2. 首都圏の個性と展開されるべき地域戦略.....	19
4	3. 2. 3. 中部圏の個性と展開されるべき地域戦略.....	20
5	3. 2. 4. 関西圏の個性と展開されるべき地域戦略.....	21
6	3. 2. 5. 求められる取組	23
7	3. 3. 中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生.....	24
8	3. 3. 1. 目指す方向性	24
9	3. 3. 2. 各中間駅周辺地域の個性と展開されるべき地域戦略.....	25
10	3. 3. 3. 求められる取組	26
11	3. 4. スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大.....	27
12	3. 4. 1. 目指す方向性	27
13	3. 4. 2. 求められる取組	28
14		
15	第4章 終わりに	30
16		
17		

1 第1章 はじめに

2 1.1. スーパー・メガリージョン構想の議論の背景

3 リニア中央新幹線については、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年8月14日閣議決
4 定）において、「リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的に
5 はいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化
6 し¹、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カ
7 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。」とさ
8 れており、併せて、「リニア中央新幹線の開業は、国土形成計画の計画期間後となるが、スー
9 パー・メガリージョンの形成等我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。これ
10 により新たに生み出される価値、及びそれが我が国の社会や経済に与える影響を正確に見定め
11 ることは容易ではないが、それらの効果を全国に拡大し最大化するため、広範に叡智を集め、
12 広域的かつ分野横断的にスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を行う。」とさ
13 れているところである。

14 一方、第二次国土形成計画（全国計画）の策定以降、「未来投資戦略2018」（2018年6月
15 15日閣議決定）や「新産業構造ビジョン」（2017年5月30日産業構造審議会新産業構造部会
16 公表）において、Society5.0²の実現に向けた方針が示され、「ニッポン一億総活躍プラン」
17 （2016年6月2日閣議決定）や「人生100年時代構想会議 中間報告」（2017年12月）がと
18 りまとめられるなど、我が国の将来について様々な視点や分野で議論がなされているところ
19 あり、これらの議論の方向性を意識し検討していく必要がある。

20

21 1.2. リニア中央新幹線の概要

22 リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づく、東京都・大阪市間を結ぶ新幹
23 線鉄道である。東海旅客鉄道株式会社が、東海道新幹線の経年劣化により必要となる大規模改
24 修工事と、大規模地震等の災害リスクに対応する観点から、自己負担を前提に手続きを進める
25 旨を表明したことを踏まえ、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にお
26 いて、走行方式、走行ルート、建設主体、営業主体等に関する審議が行われ、2011年5月、整
27 備計画が決定された³。

¹ 参考資料1頁「三大都市圏と主要国とのGDPの比較」

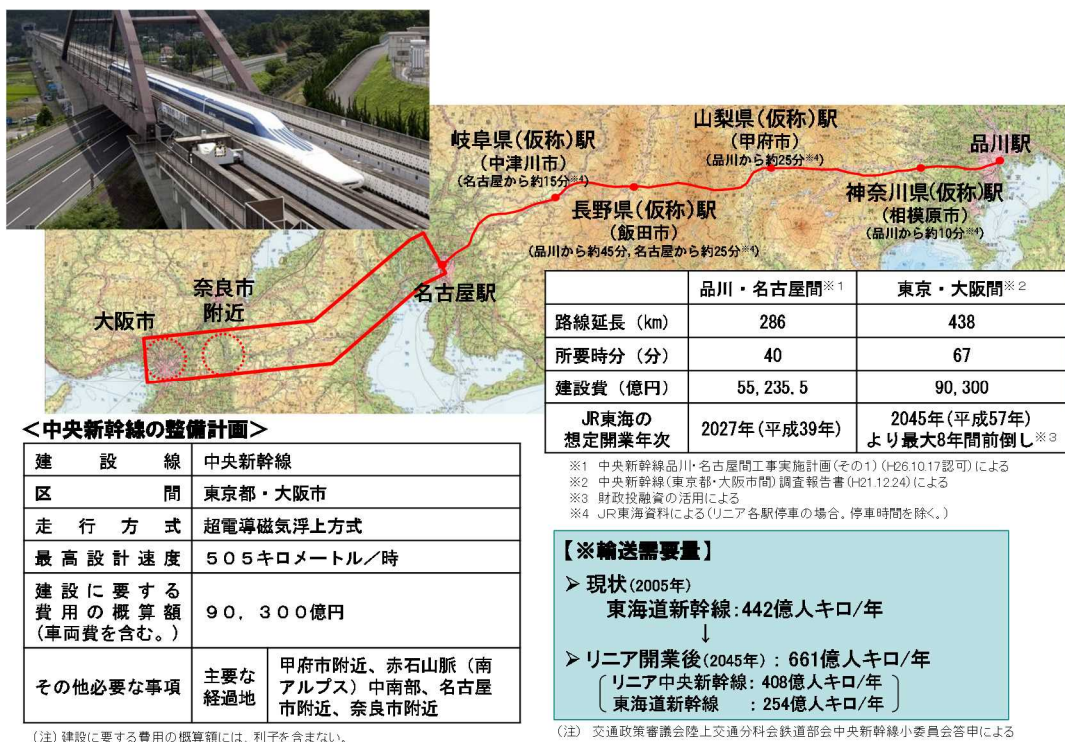
² 参考資料2頁「「Society 5.0」 「データ駆動型社会」 への変革」

³ 参考資料3頁「リニア中央新幹線の概要」

1 走行方式については、超電導磁気浮上方式（最高設計速度 505 キロメートル／時）が採択さ
 2 れ、これにより、東京都・名古屋市間を約 40 分、東京都・大阪市間を約 1 時間で結ぶとされ
 3 ている。走行ルートについては、主要な経過地として、甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）
 4 中南部、名古屋市附近、奈良市附近が整備計画において定められており、東京都・名古屋市間
 5 については、「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）」（2014年10月17日認
 6 可）において、ターミナル駅として品川駅（東京都）、名古屋駅（名古屋市）、中間駅として
 7 神奈川県相模原市内、山梨県甲府市内、長野県飯田市内、岐阜県中津川市内への建設が認可さ
 8 れている。リニア中央新幹線の開業により、例えば、東京都・飯田市間の所要時間が、現在の
 9 約 5 時間から約 45 分に短縮されるなど、中間駅周辺地域においても、劇的な時間短縮による
 10 大きなインパクトがもたらされることが期待されている。

11 建設主体及び営業主体については、収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営することが合
 12 理的であることや、技術的及び財務的な観点による事業遂行能力を総合的に勘案した上で、東
 13 海旅客鉄道株式会社を指名することが適当とされ、2011年5月、同社が指名された。また、開
 14 業時期については、当初、同社の財務的見通しに基づき、東京都・名古屋市間は2027年、名
 15 古屋市・大阪市間は2045年と設定された。

16 2015年には第二次国土形成計画（全国計画）が閣議決定され、国土政策の観点からのリニ
 17 ア中央新幹線の重要性について、1. 1. のとおり示された。その後、2016年には財政投融资
 18 を活用することにより、名古屋市・大阪市間の開業時期を、2045年から最大8年間前倒しする
 19 こととされた。



図：リニア中央新幹線の概要

1 リニア中央新幹線と全国に広がる既存の鉄道網を活用することで、例えば、名古屋市を起点
 2 にすれば、盛岡市や山形市、徳島市や高知市、佐賀市や熊本市等が片道4時間圏内となるな
 3 ど、各都市からの鉄道一日交通圏が飛躍的に拡大する⁴。特に新大阪駅については、「経済財政
 4 運営と改革の基本方針 2018」（2018年6月15日閣議決定）において、「リニア中央新幹線、
 5 北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解
 6 消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充
 7 実を図る。」ことが盛り込まれており、リニア中央新幹線を含む新幹線ネットワークの充実・
 8 強化を図る観点から、この取組の具体化を進めることは重要である。また、リニア中央新幹線
 9 は、その速達性に加え、航空機と比較して輸送頻度が高く、輸送量が多いという優位性があ
 10 り、我が国の高速交通ネットワーク全体に変化をもたらす可能性がある。

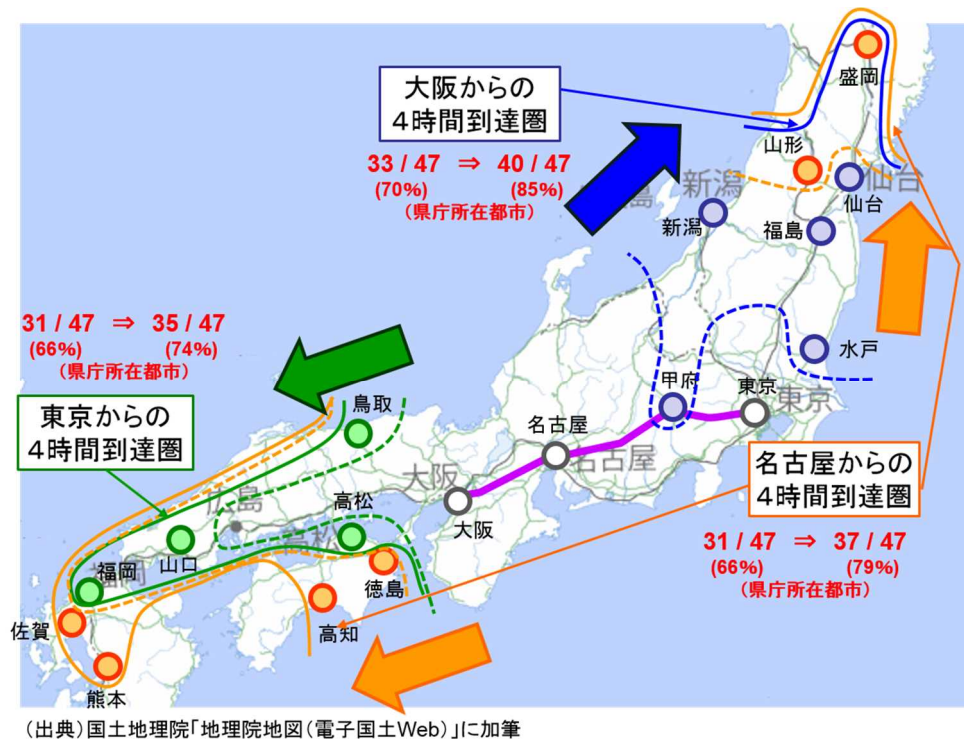


図:リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大

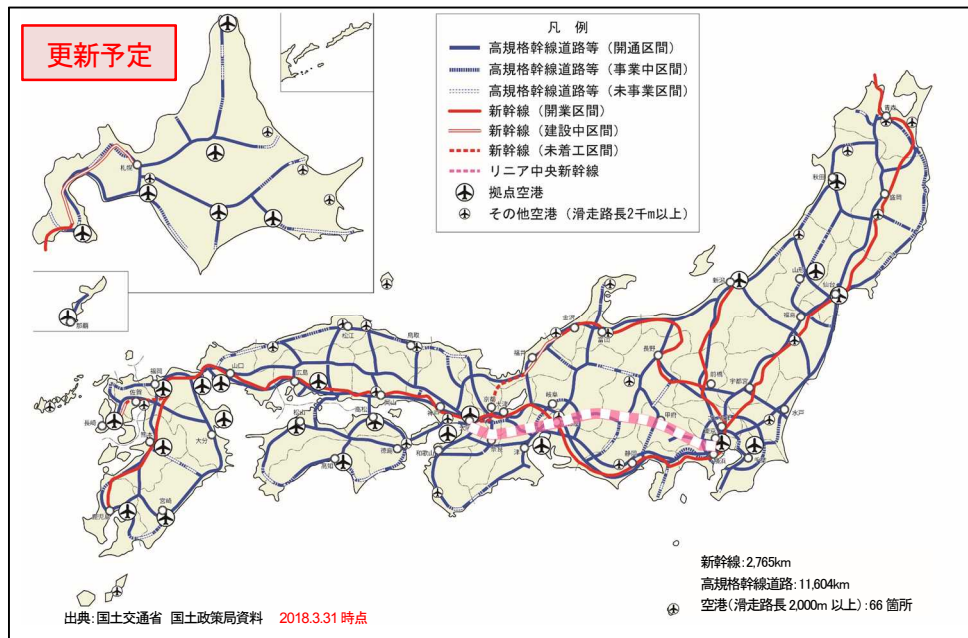
11

12 1. 3. スーパー・メガリージョン構想検討会の趣旨

13 高速交通インフラの進化による国土構造の変革について、我が国は約半世紀前に一度、東海
 14 道新幹線の開通時（1964年）に経験している。しかし、当時は右肩上がりの高度経済成長期で
 15 あったのに対し、現在は、本格的な人口減少社会の到来、産業構造や人々の暮らしの大きな変
 16 化等、1. 4. において後述する様々な状況の変化に直面しており、単にリニア中央新幹線が

⁴ 参考資料4頁「リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大」

- 1 開通するだけでは、大きな効果を期待することは難しくなっている。一方で、全国の新幹線、
- 2 高速道路、航空等の高速交通ネットワークが発達してきている状況⁵を踏まえ、リニア中央新幹
- 3 線をはじめとした高速交通ネットワークにより生み出される効果を最大限引き出すための取組
- 4 をより能動的、積極的に進めていくことが不可欠となっている。



図：我が国の高速交通ネットワークの整備の進展(1965年・2019年)

⁵ 参考資料5～7頁「我が国の高速交通ネットワークの整備の進展」

1 そこで、本構想の検討にあたっては、以下の3つの論点を設定し、まず第1段階として、リ
2 ニア中央新幹線をはじめとした高速交通ネットワークの整備により、国民のビジネススタイル
3 やライフスタイルにどのような影響がもたらされるのか（論点1）、そして、第2段階とし
4 て、整備効果を引き出すために、国、地方公共団体、民間企業等、様々な主体においてどのよ
5 うな取組を行っていくべきか（論点2、論点3）について検討を行った。

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、リニア中央新幹線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）の整備による、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中央新幹線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。

6 なお、上記の論点のうち、主に論点1に関しては、委員及び計17名のゲストスピーカーに
7 よる意見交換を行い、主に論点2、論点3については、関係自治体、経済団体との意見交換を
8 行い、とりまとめた。

9

10 **1.4. 我が国が直面する状況の変化**

11 **1.4.1. 今後も進展するアジアダイナミズム**

12 アジア、特に中国の経済成長は今後も堅調に進展していくと想定され、2003年時点で日本
13 の1.4倍だった中国のGDPは、既に約4倍を超え、2023年頃には5.8倍に達すると見込まれて
14 いる⁶。ASEAN諸国やインドにおいても経済発展が続いており、我が国の地域別貿易のシェアの
15 推移を見ると、対北米貿易に約3割が依存していた時代から、2017年には、対アジア貿易が5
16 割を超え、将来においては更に増加することが予想される⁷。世界的に産業構造や価値観の転換
17 期を迎える中、こうしたアジアダイナミズムに向き合いながら、これからの時代に相応しい我
18 が国の新しい成長を実現していくことが求められる。

⁶ 参考資料8、9頁「主要国におけるGDPの将来予測」

⁷ 参考資料10頁「我が国の地域別貿易のシェアの推移」

1 政府は、観光を我が国の成長戦略と地方創生の柱に位置付け、訪日外国人旅行者数を 2020
2 年に 4,000 万人、2030 年に 6,000 万人とする目標を掲げている。アジア経済の成長による 1 人
3 当たり GDP の増加やビザの戦略的緩和等により、2018 年の訪日外国人旅行者数は 3,119 万人と
4 なり、この 6 年間で約 3.7 倍に増加している⁸。2012 年には約 3 割だった中国の個人旅行の割
5 合が、2018 年には約 7 割まで増加するなど、旅行手配方法が団体旅行から個人手配型旅行に急
6 速に移行している⁹。また、外国人リピーター数が増加し、旅行のニーズが多様化する中、この
7 ような変化に対応した質の高いサービスを提供していくことが求められる。

8 9 **1. 4. 2. 世界で激化する都市間競争**

10 世界中でヒト、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（広州、
11 香港、深圳市、東莞市、マカオ）、デリー・ムンバイ産業回廊（インド）、BosWash（アメリ
12 カ東海岸（ボストン、ニューヨーク、ワシントン））等をはじめとするメガリージョンや、先
13 端技術の集まるシリコンバレー及びその周辺地域、メディコンバレー（デンマーク、スウェー
14 デン）等をはじめとする地域との間で、国際的な都市間競争が激化している¹⁰。

15 今後、我が国が持続的に成長していくためには、こうした海外のメガリージョン等との競争
16 を念頭に置きながら、三大都市圏間が約 1 時間で結ばれ一体化するメリットを最大限に活か
17 し、戦略的、重点的な施策展開により、優秀なヒトやモノを集積し、海外からヒトやカネを呼
18 び込む必要がある。

19 20 **1. 4. 3. 産業構造の劇的な変化とデジタル化社会**

21 AI、IoT 化等の進展による第四次産業革命¹¹によって、経済社会のパラダイムシフト、すな
22 わち産業構造や付加価値の創出のメカニズムの大幅な変化が起きようとしており、これまでの
23 労働集約型、資本集約型社会から、あらゆるものがデジタル化する知識集約型社会に転換して
24 いくことが予想されている。我が国もこうした変化に対応し、高度経済成長期から続くこれま
25 での延長線上ではない、非連続的な構造転換を図りつつ、新たに価値を生み出すことのできる
26 産業の創出により、将来に向けて大きく成長していくことが求められる。

27 世界では、こうした動きとともに、各産業の分野間の融合が進んでおり、米国では巨額の時
28 価総額を有する GAFA（Google、Apple、Facebook、Amazon.com）と呼ばれるメガ・プラットフ
29 ォーマーが出現し、中国では BAT（百度、阿里巴巴集団、騰訊）といった新興企業が成長を遂

⁸ 参考資料 11 頁「訪日外国人旅行者数の推移」

⁹ 参考資料 12 頁「旅行動態の変化の状況」

¹⁰ 参考資料 13 頁「世界のメガリージョン」

¹¹ 参考資料 14、15 頁「第四次産業革命による新たな産業構造の変化」

1 げている¹²。一方で、これまで各分野で存在感を示していた国内企業の時価総額ランキングの
2 順位を見ると、相対的に大きく低下している¹³。加えて、我が国の対内直接投資は、堅調に伸
3 びてはいるものの、世界各国と比べて低水準にとどまっており¹⁴、リニア中央新幹線の開通を
4 契機として、スーパー・メガリージョンのグローバルな期待値を高め、投資を呼び込んでいく
5 ことが求められる。

6 また、一方で、AI、IoT化等の進展により、将来的に雇用のミスマッチが発生すれば、失業
7 者の大量発生や賃金格差の拡大等が懸念されるとの声もある。これを回避するためには、成長
8 市場の労働需要に対応した就労構造とする必要があり、AI、IoT化等に代替されうる業種・職
9 種の労働力等を新たな雇用ニーズに転換し、円滑な労働移動を図ることによって、成長力を保
10 持することが求められる。

11 12 **1. 4. 4. 世界に広がる価値観の転換**

13 次の時代につながる世界共通の新しい価値観として、2015年9月、国連サミットにおい
14 て、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指すSDGs（持続可能な開発目標）¹⁵が採
15 択された。これにより、世界的潮流として、ジェンダー平等の達成、生涯学習機会の促進、再
16 生可能エネルギーの活用や新素材の開発等による循環型社会や生物多様性等の重要性に対する
17 認識が高まっている。グローバル競争においてもこうした価値観が重視され、経済効率性のみ
18 を重視してきた従来の競争からの方向転換が既に始まっている。

19 こうした価値観の転換により、例えば、資本集約型社会における商品の評価軸であったコス
20 ト、機能性、品質、耐久性、速達性等とは別に、ひとつひとつの製品を手作りする職人が製品
21 に込める思いや地域にある物語等、共感を呼ぶ価値への評価が高まっている。こうした共感を
22 呼ぶ価値はどの地域にもその潜在力があると期待される。加えて、各地域のまちづくりにおい
23 ても、画一的な開発ではなく地域の個性を重視しながら、独自の暮らし方や楽しみ方を追求し
24 ていくことが期待される。

25 また、1980年代から2000年代前後に生まれた、いわゆるデジタルネイティブで、新たな価
26 値観をもつ、ミレニアル世代と称される新たな世代が出現している。これからのデジタル化社
27 会の時代において、社会のあり方を変容させる世代として注目されている。

12 参考資料 16 頁「世界の企業の時価総額ランキング」

13 参考資料 17 頁「国内企業の時価総額ランキング」

14 参考資料 18 頁「対日直接投資の推移」

15 参考資料 19 頁「SDGs（持続可能な開発目標）」

1 1.4.5. 我が国が抱える課題と強み

2 我が国の総人口は、2008年の約1億2,800万人を頂点として減少を始め、本格的な人口減
3 少社会を迎えている¹⁶。また、地方から都市への若年層を中心とする流出超過の継続により、
4 人口の地域的な偏在が加速しており、特に東京圏への流入超過による人口の東京一極集中が依
5 然として進展しているほか、地方においては、急激な人口減少と高齢化により、地域のコミュ
6 ニティそのものや、自然環境、景観、風土等を維持していくことが困難となることが懸念され
7 ている。リニア中央新幹線沿線に目を向けると、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれ
8 ば、山梨県、長野県、岐阜県の人口が、2040年には対2015年比約20%減となると推計され¹⁷、
9 中間駅周辺地域を中心に、人口減少下においてどのような発展を目指していくべきか検討して
10 いく必要がある。

11 加えて、総人口に占める高齢者の割合は、2040年には35%を超えると推計されており、それ
12 に伴う生産年齢人口の減少が懸念されている¹⁸。高齢人口については、特に東京圏では、2015
13 年の854万人から、2040年には1,114万人まで増加することが推計されており、大都市郊外部
14 では、1950～70年代に建設されたニュータウンが多く立地するなど、急速な高齢化の進展によ
15 る、まちとしての活力の低下等が懸念される。こうした大都市郊外部の高齢者は、これまでの
16 高度経済成長期を支えた人材であり、豊富な知識や経験を有しているが、働く意欲があっても
17 職種のミスマッチによって知識や経験を活かせる仕事に就けないなどの問題が発生している。

18 また、我が国は、首都直下地震や南海トラフ地震をはじめ、巨大災害のリスクを抱えてお
19 り、国土の強靱化の推進が必要とされている。

20 一方で、世界から我が国を見ると、交通・情報通信・エネルギー（グリッド）等、ネットワ
21 ークの密度が相対的に高いことが特徴として挙げられ、多様な産業の集積や、地域間格差が小
22 さいこと等が我が国の強みと考えられる。世界共通の価値観としてSDGsが広く認識される
23 中、我が国は独自の成長戦略としてSociety5.0の実現を目指しているが、日本の技術が誇る
24 信頼性や安全性に対する意識の高さ等に加え、高密度のネットワークがもたらす強みによっ
25 て、三大都市圏を中心にスーパー・メガリージョンの魅力を高めていくことが重要と考えられ
26 る。

27

¹⁶ 参考資料20頁「年齢階層別人口の将来予測」

¹⁷ 参考資料59頁「リニア沿線都府県別 人口の将来予測」

¹⁸ 参考資料21頁「圏域別高齢人口の将来予測」、22頁「高齢者の活動状況」、23頁「将来推計人口の年齢構成（1965年と2045年の比較）」、56頁「都道府県別等 高齢者の有業率」、57頁「都道府県別等 健康寿命」

1. 5. スーパー・メガリージョン構想のとりまとめにあたって

我が国は、これまで全国総合開発計画（1962年閣議決定）から、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年閣議決定）に至るまで、国土を取り巻くその時々的情勢を踏まえた長期構想を掲げ、国土政策を進めてきた¹⁹。

国民所得倍増計画（1960年閣議決定）を契機として策定された全国総合開発計画以降、国土計画は「国土の均衡ある発展」を常に基本的な目標として掲げ、工業開発を中心とした産業立地の地方分散を強力に進めるとともに、その基盤となる交通通信体系の整備、さらには過疎問題への対処等の施策が進められてきた。また、予想を上回る経済の高度成長の過程においては、大都市における過密対策や機能再編も含め、全国土の開発可能性を拡大する観点から、全国的な高速交通ネットワーク等の基盤整備も順次実施されてきた。こうした施策により、我が国の地域間格差は縮小するとともに、この過程で進展した、国土の主軸となるネットワークの形成、地方の中核・中核都市への諸機能の集積、産業立地の地方展開は、その後の我が国の経済成長に大きく寄与することとなった。

一方で、1980年代に入ると、経済の国際化、情報化、サービス化等の進展を背景に、東京圏への人口・諸機能の過度の集中が顕在化することとなり、第四次全国総合開発計画（1987年閣議決定）以降は、東京一極集中が常に国土政策上の大きな課題となっている。

2015年に策定した第二次国土形成計画（全国計画）においては、前述の我が国が抱える課題等を踏まえ、国土の基本構想として、各地域がそれぞれの個性と価値を認識し、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な対流を湧き起こす「対流促進型国土」の形成を掲げている。そして、そのための国土構造、地域構造として、コンパクト+ネットワーク（「まとまり」と「つながり」）を掲げ、大都市圏、ブロック中核都市、地方都市、中山間地域等における「小さな拠点」、さらには海外とのネットワークも含めた、重層的な構造の形成を目指している。また、地方創生による「ローカルに輝く国土」の形成を目指す一方で、大都市圏については、我が国の経済成長のエンジンとして、「グローバルに羽ばたく国土」を形成する重要な役割を担うものと位置付けている。

リニア中央新幹線の開通は、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、各地域が主体的かつ戦略的な活性化方策を実施することと相まって、人口減少下における新しいビジネススタイル・ライフスタイルを生み出すことが求められており、これまでの価値観に拘泥することなく、未来志向により構想を検討していくことが求められる。

¹⁹ これまでに、全国総合開発法に基づき、全国総合開発計画（一全総）（1962年）、新全国総合開発計画（新全総）（1969年）、第三次全国総合開発計画（三全総）（1977年）、第四次全国総合開発計画（四全総）（1987年）、21世紀の国土のグランドデザイン（五全総）（1998年）、国土形成計画法に基づき、国土形成計画（全国計画）（2008年）、第二次国土形成計画（全国計画）（2015年）を策定。

1 本構想のとりまとめにあたっては、リニア中央新幹線をはじめとした高速交通ネットワーク
2 により生み出される効果を最大化し、スーパー・メガリージョンを我が国の成長力を高めるコ
3 アとしつつ、その効果を全国に広く拡大させることを念頭において将来の姿を描き、その実現
4 に向けて目指す方向性と求められる取組について整理した。

5

1 第2章 リニア中央新幹線がもたらすインパクト

2 2. 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

3 近年のデジタル技術の普及によって、人と人とのコミュニケーションは、より気軽に、より
4 簡単に行えるようになったが、大量の情報があふれる環境にあるからこそ、相手との信頼形成
5 が必要とされる場面等においては、これまで以上に、両者が相互に作用し合うヒューマン・イ
6 ンタクションが最大限発揮できるようなフェイス・トゥ・フェイスによるコミュニケーション
7 が重要視されてきている。

8 第四次産業革命がもたらすパラダイムシフトにより、各産業の分野間の融合と、モノをつく
9 る社会から価値をつくる社会への転換が進む中、人口減少下にある我が国が持続可能な経済成
10 長を実現していくためには、新たなイノベーションを創出し付加価値を高めることによって、
11 生産性を向上させていくことが求められている。しかし、現時点では明確なコンセプトやロー
12 ドマップが無い状況であり、既成概念にとらわれない新たなアイデアやビジネスの種（シー
13 ズ）を生み出すためには、所属している組織内外の多様な分野の人との積極的なフェイス・ト
14 ウ・フェイスコミュニケーションを通じた予定調和なき対流によって、イノベーションを起こ
15 すことが重要と指摘されている²⁰。こうした多様な分野の人や情報が集積し、予定調和なき接
16 触が生み出され、結果として予定調和なき対流ができる場である知的対流拠点の存在がさらに
17 重要となってくる。

18 また、この新たなアイデアやビジネスの種（シーズ）を、新世代の成長産業として発展させ
19 ていくことが求められるが、この過程においても、ビジネスパートナー同士の信頼や期待感の
20 醸成による投資判断の意志決定、製品の開発段階における精緻な擦り合わせ作業等の局面にお
21 いて、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが不可欠になっている。

22 リニア中央新幹線の開通によりもたらされる移動時間の劇的な短縮は、こうしたフェイス・
23 トゥ・フェイスコミュニケーションの機会を増加させるとともに、人と人との信頼形成や価値
24 をつくるための試行錯誤等に必要交流時間の拡大につながることを期待される²¹。また、高
25 密度の情報インフラネットワークを有する我が国においては、都市だけでなく地方にも大きな
26 チャンスが訪れていると考えられる。これまでの固定観念を捨て、地域の独自の個性を活かし
27 て新たな価値を創造し、地方創生につなげていくことが期待される。

28

²⁰ 国土審議会計画推進部会稼げる国土専門委員会「2019年とりまとめ」（2019年 月 日）【調整中】

²¹ 参考資料 24、25 頁「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」

1 2. 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

2 リニア中央新幹線の開通は、将来の人々の働き方や暮らし方にも大きな影響をもたらす可能
3 性を有している。

4 ICT の活用等により、在宅勤務やモバイルワーク、サテライトオフィスやシェアオフィスで
5 の勤務等、働く場や空間の多様化が既に進みつつあるほか²²、兼業、副業による人材の活用に
6 関心を示す企業も増えてきており²³、将来的には、ジョブ型雇用のように特定の組織にとらわ
7 れない働き方が増えていくことが想定される²⁴。

8 政府が人生 100 年時代構想を掲げ、一億総活躍社会の実現を目指す中、定年後も働く意欲の
9 ある高齢者や、出産後も働き続ける女性が徐々に増えつつあるが、出生率、女性の労働力率
10 は、ともに大都市より地方の方が高い傾向にある²⁵。また、人生 100 年時代においては、教育
11 (10～20 歳代)、仕事 (20～50 歳代)、引退 (60 歳代～) といった、これまでの人生のステ
12 ージのモデルが大きく変わり、何歳でも学び直し、チャレンジすることが求められる社会とな
13 ることが想定される²⁶。社会に貢献していくために必要な、より実践的な能力を学ぶ場として
14 大学の役割の重要性が高まるほか、地方で働きながら都市の大学で学ぶなど、新しい教育の形
15 が生まれる可能性がある。

16 リニア中央新幹線の開通がもたらす移動時間の劇的な短縮は、AI、IoT 化等の進展と相まっ
17 て、これまでの働き方や暮らし方を制約する要因であった時間と場所から人々を解放し、多様
18 な選択肢をもたらすことで、各世代のビジネススタイル・ライフスタイルに変化をもたらすこ
19 とが期待される。例えば、単身赴任のように家族が異なる地域で働き、暮らすようなケースに
20 おいても、リニア中央新幹線による通勤によって家族と一緒に暮らせるようになることが新た
21 な選択肢の一つになるなど、男女問わず労働に参画し、子育てとも両立しやすい環境が生まれ
22 る可能性がある。また、高齢者が積極的に社会参画していくことで、豊富な知恵や経験が様々
23 な地域や場面において価値創出に寄与する可能性もある。そして、これまで大都市と地方に離

²² 参考資料 26 頁「テレワークの現状」

²³ 参考資料 27 頁「中小企業における人材活用の現状」

²⁴ 参考資料 28 頁「ジョブ型雇用の可能性」

²⁵ 参考資料 29 頁「高齢者の社会参画の可能性」、54 頁「都道府県別の出生率と女性の労働力率」

²⁶ 参考資料 30 頁「人生 100 年時代における人生ステージモデル」

1 れて暮らしていた親世代・子世代・孫世代が、リニア中央新幹線を通じて往来が容易になるこ
2 とで、お互いに助け合いながら暮らす近居的な関係を築く可能性も期待される²⁷。

3 また、働く場や空間の多様化と相まって、人は時間と空間をマルチに活用できるようにな
4 り、仕事のほかに、余暇として学び・憩い・地域活動等を楽しむ時間を持ち、そこで得られた
5 経験が仕事に還元されるなど、仕事と余暇のボーダレス化が進む可能性がある。

6 各地域の暮らしに目を向けると、地方はそれぞれ豊かな自然環境と歴史、文化が相まった独
7 特の景観や風土を形成しているほか、ゆとりある生活空間や子育て環境等、大都市とは異なる
8 魅力を有しており、こうした個性や多様性を重視する価値観の下で、地域の魅力を磨き、維持
9 していくことが求められる。近年、若者世代を中心に都市から移住の関心が寄せられる²⁸など
10 田園回帰の兆しも一部見られているほか、居住地以外の地域へ関心や関与を深める関係人口と
11 呼ばれる人々が増えてきており、リニア中央新幹線の開通を契機として、ICT等を活用した多
12 様な働き方の普及を積極的に推進することで、大都市に住みながら地方のサービスを享受した
13 り、地方から大都市への通勤や通学、大都市から地方への移住、二地域居住など、都市と都市
14 や都市と地方等にまたがる新しいビジネススタイル・ライフスタイルが生まれる可能性がある
15 ²⁹。

16 また、地域内外の多様な人材の交流・対流が、新たな価値を創造し、持続可能な社会の構築
17 に寄与していくことも期待される。その際、地域においては、外部から訪れる人材を受け入れ
18 るコミュニティの寛容性が求められるとともに、地域間においては、互いの異質性を個性とし
19 て認め、刺激し合うことが求められる。

20

21 **2. 3. 海外からの人や投資の積極的な呼び込み**

22 激しいグローバル競争の中で、我が国が経済的に確固たる地位を確立していくためには、優
23 秀なヒトやモノを集積し、海外から企業や人材、投資を積極的に呼び込んでいく必要がある。

²⁷ 参考資料 55 頁「都道府県別 子育て世帯の活動状況」

²⁸ 参考資料 31 頁「移住相談機関の利用者推移」、32 頁「地方への移住の意向と二地域居住に対する関心」

²⁹ 参考資料 33 頁「新しいビジネススタイル・ライフスタイルの実現」、34 頁「都市と農村が融合した新しいリージョンの形成」、35 頁「新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期利用率」

1 とりわけ、我が国の経済を牽引する三大都市圏においては、3. 2. において後述するよう
2 に、首都圏の国際・金融機能、中部圏のものづくり産業とそれを支える研究開発機能、関西圏
3 の歴史・文化、医療・ライフサイエンス分野の研究開発機能等、それぞれが個性を有してお
4 り、これらの個性を活かして海外から見た投資環境としての魅力を向上させることが求められ
5 る³⁰。また、このような経済的な視点に加えて、世界共通の価値観であるSDGsも重ねつつ、都
6 市としての暮らしやすさ等も追求していく必要がある。例えば、中部圏、関西圏においては首
7 都圏に比べ居住等にかかるコストが低く通勤時間が短いこと、中間駅周辺地域においては豊か
8 なる自然と共生したライフスタイル等を、首都圏には無い特徴として捉え、新たなビジネススタ
9 イル・ライフスタイルを実現し、海外にアピールしていくことが期待される³¹。

10 海外企業は、日本に対して研究・開発拠点としての魅力を感じており、国内の各研究拠点
11 が、先進的な研究開発を進めることにより、個性を磨き、拠点性を高め、さらにリニア中央新
12 幹線をはじめとする高速交通ネットワークがつながることで、国内、海外から新たなビジネス
13 を求める人々が集まり連携するナレッジ・リンクが形成される可能性がある。スーパー・メガ
14 リージョン全体が新たな価値と成長産業を生み出し、それを世界に展開していく成長のプラッ
15 トフォームとなることが期待される。

16 近年は、観光が日本経済を牽引する主要産業に成長しつつあり、訪日外国人旅行者の地方へ
17 の来訪・滞在の拡大は、訪日外国人旅行消費額の増大につながることから、地域経済の活性化
18 に資するものと考えられる。また、2018年の地方での外国人延べ宿泊者数は3,636万人泊とな
19 り、この4年間で約2.3倍に増加するなど、訪日外国人旅行者の地方への誘客が進んでいる
20 ³²。リニア中央新幹線が開業し、全国に広がる高速交通ネットワークとつながることで地方へ
21 のアクセスが改善され、訪日外国人旅行者のゴールデンルートから地方への誘客がさらに促進
22 し、その経済効果の全国への波及が加速度的に進むことが期待される。また、外国人リピータ
23 ー数が増加し、旅行のニーズが多様化する中、語学力やホスピタリティに関するマネジメント
24 能力に優れた人材の活用等によって、質の高いサービスを提供していくことが求められるが、
25 例えば、大都市郊外部の高齢者が、自らの知識や経験を活かし、観光を支える人材として参画
26 することなども期待される。

27

³⁰ 参考資料 36、37 頁「日本で事業展開する外資系企業へのアンケート調査」、38 頁「国際会議開催件数ランキング」、61～63 頁「リニア沿線都府県別 産業の特化係数」

³¹ 参考資料 58 頁「都道府県別等 住宅延べ面積」、60 頁「リニア沿線都府県別 小売物価の地域差指数」、64 頁「リニア駅周辺地域の用途別土地利用（東京都・名古屋市間）」

³² 参考資料 39、40 頁「訪日外国人旅行者の地方への波及」

1 2. 4. 災害リスクへの対応

2 30年以内の発生確率が70%程度とされる首都直下地震、70～80%とされる南海トラフ地震の
3 切迫や、雨の降り方の局地化、激甚化、集中化に伴う風水害、土砂災害の頻発等が懸念される
4 中、国民の命と暮らしを守ることが喫緊の課題となっている。

5 三大都市圏は世界でも有数の人口集積地域であり、我が国の国民生活及び経済社会を支える
6 大動脈として、これまで東海道新幹線が三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を担ってき
7 た。リニア中央新幹線の開通は、その優れた速達性と地震災害時の安全性から、東海道新幹線
8 及び北陸新幹線とともに、三大都市圏を結ぶ大動脈の多重化をもたらし³³、東名・新東名高速
9 道路をはじめとする高速道路等の道路ネットワークと有機的につながることで、国土の骨格に
10 関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
11 ることが期待される。

12 また、今後、首都直下地震や南海トラフ地震等による被害を最小化し、迅速な復旧・復興を
13 可能にする観点から、東京圏に集中する人口及び企業の中核機能等の分散や、首都機能をはじ
14 めとする中核管理機能のバックアップ体制の整備等に寄与することが考えられる。

³³ 参考資料 41 頁「大動脈の二重系化による災害リスクへの対応」

1 第3章 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

2 3. 1. スーパー・メガリージョン構想の目指す方向性

3 グローバル競争の方向性そのものが、経済効率性のみを重視する価値観から、SDGsの考え
4 を共有する多様な社会的課題の解決を重視する価値観へと大きく転換しており、我が国もこう
5 した価値観に基づき、これまで培ってきた技術を新世代の新たな産業へと発展させ、世界の社
6 会的課題を解決していくことにより、グローバル社会に貢献していく。例えば、我が国が直面
7 している異次元の高齢化の課題は、今後、世界各国でも社会問題化することが懸念されてお
8 り、課題先進国として対応方策の先行モデルを構築するなど、我が国の現在の課題を将来の世
9 界をリードする強みに転換させていくことが求められる。

10 人口減少下にある我が国においては、新たなイノベーションにより価値を創造していくこと
11 が不可欠であり、スーパー・メガリージョンの形成により、我が国の成長を牽引する三大都市
12 圏のポテンシャルをより一層高め、相互の連携を強化することで、巨大経済圏としての一体化
13 を図るとともに、国内、海外のヒトの対流を活発化することで、全国各地で多様な関係人口を
14 増やし、新たな価値を創造していくことを目指す。

15 このようにして、我が国の経済発展と社会的課題の解決を一体的に実現することで、スーパ
16 ー・メガリージョンが“人口減少にうちかつこれからの時代に相応しい我が国の新しい成長を
17 牽引していくコア”となっていく。そして、スーパー・メガリージョンの形成により、首都圏
18 に人口・諸機能が集中する国土構造から、複数の圏域が多重なネットワークによって結ばれ、
19 多様性と代替性で相互につながる巨大なコアを有する国土構造へと変革する³⁴。

20

³⁴ 参考資料 42 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」

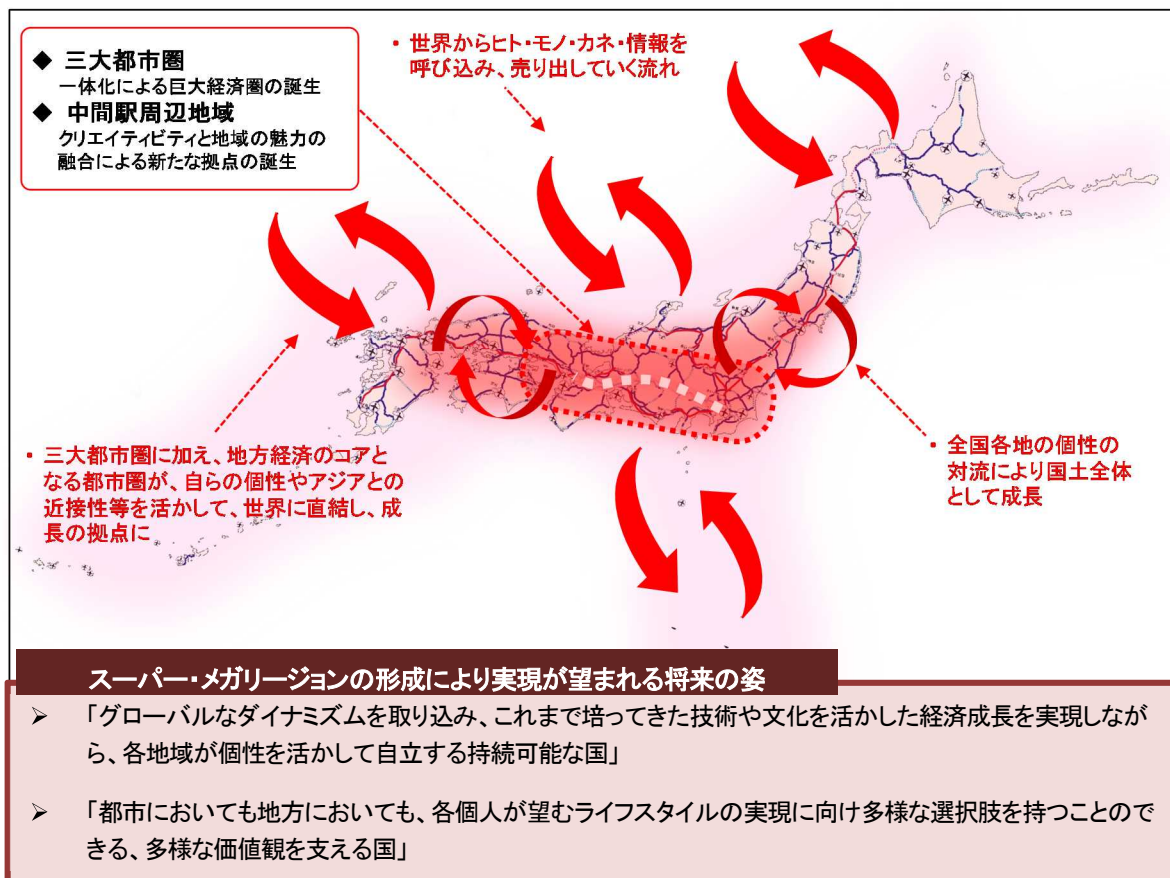


図:スーパー・メガリージョン形成のイメージ

1

2 3. 1. 1. 新たな価値を生み出すスーパー・メガリージョンとなるために

3 スーパー・メガリージョンの形成により、国際競争力を強化するためには、新たな価値を創
4 造し、我が国がこれまで培ってきた技術を新世代の新たな産業へと発展させていく必要があ
5 る。

6 リニア中央新幹線の開通を契機として、多くのヒトが予定調和なき対流を起こす知的対流機
7 能を創出し、人材育成等により強化することで、国内、海外のヒトの流れを活発化させる。こ
8 れにより、圏域を越えた人的ネットワークを拡大し、全国の個性を結びつけることによって、
9 各地で価値創造を図っていく。そして、三大都市圏、中間駅周辺地域をはじめ全国の個性ある
10 産業クラスター（企業・大学・研究機関等の集積拠点）同士が、産業分野と圏域の垣根を越え
11 て相互に連携するナレッジ・リンクを形成し、我が国全体の成長へとつなげていく。

12 こうして多様な対流を生み出し、新たな価値を創造することによって、国内、海外から更に
13 多くのヒト、モノ、カネ、情報を集め、経済発展と社会的課題の解決を一体的に実現し、これ
14 からの時代に相応しい新たな成長を実現していく、正のスパイラルを生み出していくことを目
15 指すものとする。

16

3. 1. 2. 持続可能な社会を形成するスーパー・メガリージョンとなるために

リニア中央新幹線の開通がもたらす移動時間の劇的な短縮は、AI、IoT 化等の進展による技術革新と相まって、時間と場所から人々を解放し、人生に多様な選択肢をもたらすことが期待される。スーパー・メガリージョンの形成は、通勤・通学・労働・家事・育児・介護等に費やす時間を短縮し、学ぶための時間や楽しむための時間を新たに生み出すことで、ビジネススタイル・ライフスタイルの転換に寄与するほか、居住地の選択をはじめとして多くの人々が柔軟に行動するようになることで、都市や地域の形や求められる役割を大きく転換させていく。

こうした新たなビジネススタイル・ライフスタイルへの転換を後押しするためには、例えば、長期型雇用を前提とした社会保障システム等、現在の我が国を支える様々なシステムを将来を見据えて転換させていくことが必要となる。また、産業界においても、仕事や雇用のあり方をいち早く転換させていくことが企業の枠を越えた知的対流を生み出し、イノベーションによる生産性向上を加速していくものと考えられる。

これらの実現により、誰もが自らの望むビジネススタイル・ライフスタイルを享受できるようになることが期待されるが、男女問わず労働に参画でき、子育てとも両立しやすい都市、地域を形成することによって、それを出生率の向上等につなげていくなど、人口減少時代における明るい兆しとなっていくことが求められる。各地域の個性や多様性を重視する価値観の下で、このようなヒトの対流を活発化させていくことで、各地域の魅力を磨き持続可能な地域として次世代へとつなげていく、正のスパイラルを生み出していくことを目指すものとする。

3. 1. 3. グローバルマーケットで羽ばたくスーパー・メガリージョンとなるために

スーパー・メガリージョンが世界の中で存在感を発揮していくためには、世界の主要都市圏と有機的につながり自らも発展していくことが求められるが、そのためには、特に三大都市圏を中心に、世界を先導する我が国のコアとして、我が国の国際競争力を抜本的に増強していくことが必要である。

その際、国内マーケットのみに目を向けるのではなく、海外を含めたマーケットで評価されるサービスやシステムを提供することが最も重要であり、新世代の新たな産業を生み出して、グローバルマーケットの中で我が国が強みを発揮していくことが求められる。

我が国が経験した失われた 20 年と呼ばれる経済低迷期の背景の一つに、国内マーケットの中で独自に優れた製品を開発しても、技術基準や契約制度の違いからグローバル競争の中で孤立してしまい、海外の汎用性の高い製品との生存競争に敗れてしまうというガラパゴス化があった。我が国は、Society5.0 という日本の技術の強みを活かした成長戦略を描いているが、日本のビジネスが国際的に台頭するためには、こうした技術面でのイノベーションに加え、国内制度や商慣行等のソフト面も含めて内なる国際化を進めていくことが求められる。さらに、我が国の経済界や社会の根底にある、一つの地域、企業、組織の枠にとらわれる文化から脱却

1 し、多様な主体による連携や、世界で活躍できるグローバル人材の育成等、我が国が国際的に
2 飛躍するための内なる国際化を進めていくことが不可欠である。加えて、まちづくりにおいて
3 は、優れたビジネス環境に加え、医療、教育等、外国人にも優しい居住環境を提供するなど、
4 リニア駅と中心市街地が連携しながら、都市として豊かなライフスタイルを追求することが重
5 要となる。

6 こうした、グローバルマーケットでの我が国の強みの発揮と、内なる国際化を進めることに
7 よって、経済発展と人口減少社会における社会的課題の解決を一体的に実現する我が国の新し
8 い社会システムを構築し、それを積極的に世界に発信し展開していく、正のスパイラルを生み
9 出していくことを目指すものとする。

11 3. 2. 個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の誕生

12 3. 2. 1. 目指す方向性

13 三大都市圏については、人口7千万人を超える市場規模を有する巨大経済圏となり、各都市
14 圏の主要国際空港、国際コンテナ戦略港湾等のゲートウェイを通じて、世界から先進的な企業
15 ・技術・人材等を呼び込みながら、我が国の経済発展のコアとして持続的に成長していくこと
16 が期待される³⁵。

17 一方で、三大都市圏が単にリニア中央新幹線で結ばれることだけで、一体的な巨大経済圏に
18 変貌し、国際競争力を増強できる訳ではない。重要なのは、各都市圏が将来を見据えながら自
19 らの個性を際立たせ、さらに伸ばすことによって、それぞれの分野の優れた海外企業や人材に
20 選ばれる魅力ある都市圏を形成し、三大都市圏間の対流を活発化させることであり、スーパー
21 ・メガリージョンの核となる“個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の誕生”を目指
22 す。

24 3. 2. 2. 首都圏の個性と展開されるべき地域戦略

25 首都圏は、我が国の人口及び企業の中核機能の多くが集積し、これまでの我が国の成長を牽
26 引してきた³⁶。東京都では、アジアヘッドクォーター特区等の取組により、欧米の多国籍企業
27 やアジアの成長企業の事業統括部門や研究開発部門の誘致が進められ、外資系企業の約2割が
28 立地している。外国人留学生についても約4割が東京に集中している³⁷。このように、東京は

³⁵ 参考資料 43 頁「空港別 入国外国人数の推移」、44、45 頁「三大都市圏別 港湾の利用状況」

³⁶ 参考資料 46 頁「都道府県別 資本金 100 億円以上の企業の立地状況」

³⁷ 参考資料 47、48 頁「都道府県別 外資系企業の立地状況」、51 頁「都道府県別 外国人留学生数」

1 国際経済都市としての地位を築いている。また、産業面では特に情報通信サービス業、金融
2 業、広告業が集積しているほか、大学発ベンチャー企業の約3割が東京に集積している³⁸。

3 品川駅・田町駅周辺地域では、国際交流拠点の形成に向けた都市再生が進められており、国
4 内外のグローバル企業や成長する海外企業の集積に向けた企業誘致、グローバルな活動拠点に
5 相応しい居住・滞在環境の整備に加え、広域アクセス性を高めるための鉄道在来線ホームの移
6 設によるリニア中央新幹線との乗換利便性の向上、輸送容量の増大、羽田空港とのアクセス性
7 の向上等、駅機能の強化に向けた取組が推進されている。

8 また、東日本方面に目を向ければ、北海道、東北圏、北陸圏の各地域を結ぶ新幹線6路線が
9 首都圏に乗り入れており、これらの路線の結節点となる大宮駅周辺地域を中心に、スーパー・
10 メガリージョンの東の玄関口としての対流機能の創出に向けた取組が進められている。

11 我が国の国際競争力を高めていくためには、東京を中心とした圏域内の複数の国際ビジネス
12 拠点を中心に、グローバル企業や外国人人材に対し優れたビジネス環境を提供し、国際・金融
13 機能をはじめとしたグローバルな経済都市としての機能強化を目指すことが求められる。

14 加えて、首都圏に集積する情報通信・広告サービス・金融等の企業が、マーケティング・デ
15 ザイン・販路・資金調達といった能力を活かして、全国の企業が生み出す商品の価値をともに
16 磨き上げ、世界に向けて広く発信していくことで、大きな相乗効果を生み出す、いわば、地方
17 創生と国際競争力向上を組み合わせ、新たな成長プラットフォームとしての機能をもつこと
18 が期待される。

19

20 3. 2. 3. 中部圏の個性と展開されるべき地域戦略

21 中部圏は、三大都市圏の中心、本州のほぼ中央に位置し、名古屋駅を起点とした2時間交流
22 圏人口は、リニア中央新幹線の全線開業時で約8,300万人と全国最大規模となり、その中心と
23 なる名古屋駅は、都市間高速鉄道、都市間在来線、私鉄、地下鉄等9路線が集結する一大ター
24 ミナルである³⁹。

25 こうしたポテンシャルを最大化するため、名古屋駅では、リニア中央新幹線の開業に向けて
26 ハブ機能を一層強化していくために、東海道新幹線及び鉄道在来線への乗換や中部国際空港へ
27 のアクセス等の利便性向上を図るとともに、駅に近接した高速道路ランプの整備によるリニア
28 駅を拠点とした道路ネットワークの拠点としての機能強化が計画されており、スーパー・ター
29 ミナル化に向けた着実な整備が求められている。また、名古屋駅周辺・伏見・栄地域にまたが

³⁸ 参考資料49頁「都道府県別 大学発ベンチャー企業の立地状況」

³⁹ 参考資料98頁「各駅からの1時間・2時間圏域について(名古屋)*リニア開業後」

1 　　る都市再生等により、リニア駅と中心市街地が一体となった魅力ある都市の形成に向けた取組
2 　　が進められている。

3 　　中部圏には、これまで世界のものづくりの中心地として発展してきた歴史があり、現在も自
4 　　動車産業、航空機産業をはじめとする多様なものづくり産業が集積している。一方で、主力の
5 　　自動車産業では、電動化、自動運転、コネクティッド、シェアリング等、大きな変革期を迎
6 　　え、産業の転換無しでは生き残れない危機に直面しており、こうした危機意識の下、AI、IoT
7 　　等をはじめとするデジタル技術分野との融合により、生産性向上と高付加価値化を実現し、新
8 　　世代の成長産業を創出していくことが強く求められる。

9 　　こうした背景を踏まえ、中部圏では、圏域内外からのイノベーション人材の集積を図るとと
10 　　もに、都市空間・生活空間での実証実験等を通じて、社会に求められる新たなサービス・シス
11 　　テムを提供していく産業の革新・創造拠点へと発展し、世界をリードする地域として、スーパ
12 　　ー・メガリージョンの成長を押し上げていくことが求められる。そのためには、中心都市であ
13 　　る名古屋市とそれを取り巻く多様な機能を持つ地域が相互に連携した重層的なものづくり基盤
14 　　を活かすことが重要であり、圏域内の主要都市間の移動の速達化や、アジア No. 1 航空宇宙産
15 　　業クラスター形成特区の取組に代表される、産業の広域連携が不可欠である。

16 　　2026 年には、国際メガスポーツイベントである第 20 回アジア競技大会が愛知・名古屋で開
17 　　催される。大会開催は都市イメージの向上やスポーツ振興、インバウンドの促進、国際交流の
18 　　推進など様々な分野に効果をもたらし、中部圏の成長の起爆剤となるとともに、リニア中央新
19 　　幹線の開業後には、これらの効果はさらに高まることが期待される。

20 　　また、中部圏に加え、北陸圏など隣接する圏域とのアクセス向上を図ることで、更なる広域
21 　　的な発展が期待される。例えば、日本海側から熊野灘までを含む広域圏域が形成されること
22 　　で、山・森林・川・海等、多様な地形と自然を有する地域が広がり、各地域の資源や魅力を活
23 　　かしながら、首都圏とも関西圏とも異なる個性を有した圏域に発展していくことが期待され
24 　　る。

25

26 3. 2. 4. 関西圏の個性と展開されるべき地域戦略

27 　　関西圏には、古くからアジア諸国との文化・経済交流の歴史がある。関西国際空港における
28 　　外国人入国者数は、2010 年の 175 万人から 2017 年には 716 万人まで、約 4.1 倍に急増してお
29 　　り、その 9 割以上をアジア圏が占めている⁴⁰。また、我が国の重要文化財のうち約 4 割が関西
30 　　圏に集積し、5 つの世界文化遺産を有するなど、歴史・文化や豊かな自然等の魅力に溢れてお

⁴⁰ 参考資料 43 頁「空港別 入国外国人数の推移」

1 り、文化庁の京都への移転も決定しているほか、こうした伝統的な文化に加え、関西の人々の
2 フレンドリーさや、アジア諸国の賑わいにも似たまちの活気等が、関西圏独自の魅力として多
3 くの訪日外国人旅行者を引き寄せる原動力となっている⁴¹。

4 産業面では、京阪神地域が関西イノベーション国際戦略総合特区に位置付けられており、け
5 いはんな学研都市、神戸医療産業都市、中之島地区等、医療・ライフサイエンス関連の優れた
6 大学や研究機関、医薬品・医療機器等に関連する企業が数多く集積・計画している。また、技
7 術・技能に強みをもつ中小企業が集積し、ニッチな分野において高い世界シェアを有するな
8 ど、我が国のものづくりの競争力を支えるグローバルニッチトップ企業として活躍している。

9 新大阪駅については、東海道新幹線、山陽・九州新幹線に加え、今後、整備される北陸新幹
10 線、リニア中央新幹線等との乗換利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図ること
11 ことで、新幹線ネットワークのハブ機能を強化していくこと（地方創生回廊中央駅構想）が求め
12 られる。加えて、新大阪駅、中心市街地を經由して関西国際空港に至る、なにわ筋線の整備が
13 進められており、空港へのアクセス向上を実現させる南北の対流軸となることが期待されるほ
14 か、淀川左岸線2期・延伸部等、高速道路ネットワークのミッシングリンクの解消により、空
15 港、港湾や内陸部との対流を活発化させることが求められる。

16 まちづくりについては、新大阪駅周辺の地域一体の都市再生に向けた取組に加え、うめきた
17 地区等における新たな拠点整備が進められており、イノベーションハブとしての発展とともに
18 に、新大阪駅周辺地域との広域拠点化が求められる。また、臨海部では、夢洲地区において
19 2025年大阪・関西万博（日本国際博覧会）の開催が決定しており、それを契機として新たな国
20 際交流拠点へと発展させていくことで、新しいビジネスにつながる技術等を世界に発信するな
21 ど、関西圏のグローバルな成長を加速させていくことが求められる。

22 以上のように、関西圏では、アジアの活力を取り込むゲートウェイ機能と国際業務機能のポ
23 テンシャルを活かし、観光交流に加えビジネス交流の活性化を目指すとともに、圏域内に集積
24 する医療・ライフサイエンス分野の拠点間の連携強化によって、スーパー・メガリージョンの
25 成長を押し上げていくことが期待される。また、上記の新幹線ネットワークや高速道路ネット
26 ワーク等による西日本及び日本海側とのアクセス向上に加え、例えば、西日本の共通資産であ
27 る瀬戸内海をテーマとした歴史・文化、産業、交通、クルーズ観光などの連携により、中国
28 圏、四国圏、九州圏との対流を促進していくことが求められるほか、将来的には日本海側や、
29 紀伊半島、四国、九州との連携強化により経済を活性化していくなど、スーパー・メガリージ
30 ョンの西のコアとして、その効果を西日本全体に拡大させることが求められる。

31

⁴¹ 参考資料 53 頁「都道府県別 重要文化財の立地状況」

3. 2. 5. 求められる取組

1 主要国際空港とリニア中央新幹線等を通じて国内外のヒト、モノ、カネ、情報を集め、スー
2 パー・メガリージョンの核となることが期待される三大都市圏においては、新たな国際ビジネ
3 スを生み出す環境づくりが求められるが、そのためには、リスクを受け入れる文化を醸成し、
4 イノベーションを次々と生み出すイノベーション・エコシステムの形成を目指し、知的対流促
5 進機能を創出し、強化していくことが重要となる。イノベーションを先導するコーディネータ
6 ーを要に、起業家、スタートアップ企業、大学、投資家等がオープンな環境で協働できる近接
7 性と集積を重視した、イノベーションディストリクトの形成により、都市における高密度な知
8 的対流が生まれることが求められる。こうした取組によって、例えば、三大都市圏に数多く集
9 積するベンチャー企業に対する投資を集めることにより、海外で台頭するメガ・プラットフォ
10 ーマーに対抗できる未来の大企業に育てていくことも期待される。また、リニア中央新幹線の
11 開通による圏域間の時間距離の短縮により、更なる知的対流効果が期待され、各都市圏の周辺
12 都市、ひいては日本全体の知的対流効果拡大に発展させていくことが求められる。

14 各都市圏では、リニア中央新幹線の開通を見据えた鉄道在来線との乗換利便性の向上、高速
15 道路との直結性の確保、主要国際空港へのアクセス向上、圏域内の主要都市との移動の速達性
16 の強化等、リニア駅を交通結節の核とした高速交通ネットワークの形成に向けた取組を進め
17 る。また、それに加えて、世界と直結し、世界の成長や新たな需要を取り込み、海外からの投
18 資先や中核企業の海外進出の拠点等として機能し、人や大学の集積する魅力ある拠点となるよ
19 う、都市再生等、コンパクトかつ都市の集積効果を最大限に引き出す取組を一層推進していく
20 ことが不可欠である。さらに、現在、自動運転をはじめとした交通分野の技術革新が急速に進
21 展しており、将来的には、ICT活用によるクラウド化により、すべての交通手段を1つのサー
22 ビスとしてシームレスにつなぐMaaS (Mobility as a Service) の進展など、新たなモビリテ
23 ィ技術の活用が期待されるほか、ビッグデータの分野横断的な活用等により、世界最先端の実
24 装ができる都市として発展することでスーパー・メガリージョンの魅力を世界にアピールする
25 ことも期待される。

26 三大都市圏をつなぐ鉄道ネットワークについては、リニア中央新幹線、北陸新幹線の整備を
27 着実に進めていくことで、東海道新幹線とともに大動脈の多重化を実現する。また、高速道路
28 ネットワークについては、ダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させるため、高速
29 道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据えた新東名・新名神など高速道
30 路ネットワークの整備・機能強化を行うほか、三大都市圏環状道路やスーパー・メガリージョ
31 ンと地方の各都市を連絡する高速道路等の整備を着実に進める。

32 三大都市圏の一体化に向けては、東京・名古屋・大阪がリニア中央新幹線を活用していかに
33 緊密につながることができるかという視点から、都市再生等のまちづくりが進められる段階に
34 おいても、互いの整備方針について視野に入れつつ、圏域を越えた連携体制が構築されること
35 が求められる。これにより、例えば災害リスクへの対応として、大動脈の結節点となるリニア

1 駅周辺を含む各都市の防災機能の強化の取組と相まって、首都直下地震や南海トラフ地震等の
2 被害を最小化し、首都機能をはじめとする中枢管理機能のバックアップ体制の整備等に寄与す
3 ることが期待される。

4 また、三大都市圏と中間駅周辺地域との連携を深めることによって、例えば三大都市圏にお
5 けるビジネス拠点としての魅力に、中間駅周辺地域における観光等の魅力が合わさることで、
6 海外の都市にはない、世界でオンリーワンの魅力を有する広域圏域を形成していくことが期待
7 される。

8 こうした取組により、それぞれの都市圏が世界で存在感を発揮しながら相互に連携し合う一
9 体の巨大経済圏となり、それが国際的に認知されていくことによって、世界からヒト、モノ、
10 カネ、情報を集める原動力となっていくものと考えられる。そして、こうした取組の推進によ
11 って培われたノウハウは、将来、海外のメガリージョン等との競争における我が国の強みとな
12 っていく可能性がある。

13

14 **3. 3. 中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生**

15 **3. 3. 1. 目指す方向性**

16 リニア中央新幹線によって三大都市圏が結ばれることにより、その間に位置する中間駅は、
17 多様な人材が活発に行き交いクリエイティブな交流が生まれる、三大都市圏とは異なる新しい
18 知的対流拠点となる可能性を秘めている。そして、そこで創出される高度な付加価値が、周辺
19 地域の魅力と融合することで、地域の強みを活かした新しい産業の創出や、既存産業の高付加
20 価値化に寄与することが期待される。

21 これに加え、中間駅周辺地域は、リニア中央新幹線による劇的な時間短縮により、ICT を活
22 用した多様な働き方やジョブ型雇用等の普及と相まって、大都市で働きながら自然豊かな地域
23 で暮らしたり、ライフステージに応じた住み替え先となるなど、新たな居住の選択肢を提供す
24 る地域に発展していく可能性を持っている。

25 多くの中間駅周辺地域は、都市の規模も小さく、交通利便性も高くないのが現状であり、リ
26 ニア中央新幹線の開通によるインパクトは爆発的なものになると考えられることから、各地域
27 にもたらされるインパクトを地域として望ましい方向に適切に誘導していくことが求められ
28 る。

29 そのためには、中間駅に共通する課題や目的を共有しながら、各地域単独での取組に加え、
30 リニア中央新幹線による東西方向の連携軸を通じた、三大都市圏や他の中間駅周辺地域との対
31 流を活発化することによって、地域間で相乗し補完し合う魅力的かつ持続的な圏域を形成して
32 いくことが求められる。また、各中間駅から南北方向に伸びる高速道路ネットワークによって

1 広域圏を形成し、太平洋側の各都市とつながることで、人流、物流のリダンダンシーを強化
2 し、太平洋側の都市をバックアップする機能を持つことが可能となる。こうした、自治体の境
3 界を越えた広域的な連携を推進することで、“中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生”を
4 目指す。

6 3. 3. 2. 各中間駅周辺地域の個性と展開されるべき地域戦略

7 神奈川県駅（仮称）は、相模原市の中心拠点の一つであり複数の鉄道在来線が結節する橋本
8 駅周辺地区への整備が計画されている。同地区は、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）相模原
9 IC から約5km という立地にあり、圏央道を南北軸として、神奈川県の県央・湘南地域及び東
10 京都の一部にまたがる人口約280万人の規模を有する首都圏南西部圏域を形成している。当該
11 圏域には多数の大学や研究機関等が集積しており、生活支援ロボットの実用化に向けた研究開
12 発や多様な実証実験を促進する、さがみロボット産業特区の取組が進められるなど、首都圏の
13 成長を牽引する産業交流拠点としての発展が期待されているほか、圏央道と高速バス等を活用
14 した広域交通ネットワークの拠点となり、広域的な物流ネットワークや観光ルートを形成して
15 いくことなどが期待される。こうしたポテンシャルを活かすため、リニア駅が設置される橋本
16 駅周辺地区と在日米陸軍相模総合補給廠の一部返還地の利用が計画される相模原駅周辺地区を
17 一体の広域交流拠点とするまちづくりが進められている。

18 山梨県駅（仮称）は、甲府市の南部に位置し、甲府駅から約7km南への整備が計画されて
19 いる。周辺は河川、田園など豊かな水と緑に囲まれたエリアで、東西に走る中央自動車道とス
20 マートICで直結することが計画されているほか、県西部を縦断する中部横断自動車道及び関
21 越自動車道と連絡する西関東連絡道路を有機的に連結する新山梨環状道路の整備によるアクセ
22 スの向上が期待されている。世界文化遺産の霊峰富士をはじめとする豊かな自然や、果樹農
23 業、ワイン醸造など独自の歴史や文化に育まれた地場産業を持ち、こうした魅力を活かした多
24 様なツーリズムの推進等が期待される。また、恵まれた自然環境と大都市の利便性を享受する
25 豊かで潤いのある生活や多様な働き方の実現等、新たなライフスタイルを展開していくことが
26 期待される。

27 長野県駅（仮称）は、飯田市の北部に位置し、飯田市街地から北東に約3kmの地点への整
28 備が計画されている。中央自動車道へのスマートICの整備により、長野県の南の玄関口とし
29 ての機能をもつほか、静岡県浜松市まで伸びる三遠南信自動車道の整備により、三遠南信地域
30 にとっての北の玄関口として機能し、伊那谷さらには長野県全体への波及効果が期待される。
31 飯田市では、全国の大学や研究者との連携会議（学輪IIDA）等を通じ、多様な人材が地域と連
32 携してまちづくりに参画する知のネットワークづくりや、若者の地元定着のため、高校生に地
33 域を愛し理解して地域に貢献する人材になってもらう取組（地域人教育）が進められており、
34 こうした共創の場づくりが、地域における新たな価値創造に寄与している。また、航空宇宙産
35 業分野をはじめ、地域産業の高度化・高付加価値化に向けた研究開発・イノベーションの拠点

1 づくりが進んでおり、産業振興と人材育成の拠点（エス・バード）を整備し、他地域との広域
2 連携によって中部圏を核とするアジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区やナレッジ・リ
3 ンクの一翼を担う、田園型学術研究都市（高付加価値都市圏）づくりに向けた取組が進められ
4 ている。

5 岐阜県駅（仮称）は、中津川市の中心市街地から西に約5 km 離れた JR 中央線美乃坂本駅に
6 隣接する地点への整備が計画されており、長野県木曾・松本地域、及び愛知県北東部も利用圏
7 域となる。周辺では、中央自動車道から分岐し下呂市を経て郡上市の東海北陸自動車道までを
8 結ぶ濃飛横断自動車道や、リニア駅と中心市街地を結ぶ東濃東部都市間連絡道路が計画されて
9 いる。観光面では、東美濃地域や木曾地域の自然、歴史文化、産業等の地域資源を活かした広
10 域観光振興の取組や、下呂温泉や飛騨高山への誘導等の取組が進められており、地域内の観光
11 交流の活性化が期待される。産業面では、名古屋圏に近接する優位性から、これらの高速道路
12 に近接するエリアを中心に、製造業の工場立地や本社機能移転に向けた取組が進められてい
13 る。

14 名古屋市・大阪市間の地域については、国家的視点から財政投融资を活用することにより、
15 リニア中央新幹線の開業時期を最大8年間前倒しすることが決定している。既に各地で地域産
16 業と新技術の融合による新たな産業・価値の創出に向けた取組等が進められているほか、伊勢
17 志摩等の雄大な自然景観や京都・奈良等の歴史・文化遺産など、国際的にも認知度の高い地域
18 資源を活かした観光交流の促進等、積極的な地域戦略が展開されている。また、南北方向に伸
19 びる道路の整備が進められるなど、リニア中央新幹線の開通による効果が広く波及することが
20 期待される。リニア中央新幹線の開業に向けて、こうしたポテンシャルを最大限発揮するた
21 め、早期に各地の地域づくりや高速交通ネットワークの形成のために必要な取組を、より確度
22 を高めスピード感を持って進めていくことが求められ、中部圏及び関西圏の成長の一翼を担
23 い、スーパー・メガリージョンに新たな多様性をもたらす地域となっていくことが期待され
24 る。

26 3.3.3. 求められる取組

27 多様な対流による価値創造に向けては、地域の強みを活かした産業を育成するとともに、圏
28 域を越えた人的ネットワークの構築、産業クラスター同士の連携によって、新世代の新たな産
29 業へと発展させていく。三大都市圏との連携により、例えば、航空宇宙産業クラスターの研究
30 拠点同士の共同開発による連携や、大学のサテライト機能など学術的な機関との連携を強化す
31 ることで、産業の集積力を一層高めていくことが期待されるほか、情報通信・広告サービス・
32 金融等の企業との連携により、地域の企業が生み出す商品の価値をともに磨き上げ、世界に向

1 けて広く発信していくことも期待される。また、フルーガル・イノベーション⁴²の発想で、本
2 質的な機能そのものに着目し、新興国等のニーズに対応していくなど、地域の企業が持つ技術
3 を活かして、グローバルマーケットを舞台に飛躍していくことなども期待される。

4 地域独自の豊かなライフスタイルの形成に向けては、自然豊かな居住環境・多様なツーリズム
5 ・社会参画のプラットフォーム等の形成に向けた取組を推進していく。例えば、地域と大都市
6 住民の交流の促進を通じて、余暇や生きがいを充実させるような新たなライフスタイルとし
7 て、地域の食文化や農業をテーマとした参画型のプラットフォームをつくり、大都市や郊外で
8 増加する高齢者を呼び込み社会参画させるような取組によって、地域間の交流・対流を促進す
9 ることなどが考えられる。

10 こうした取組を加速させるためには、地域内の人々の主体的取組と、地域外の人材の知見を
11 融合するような、多面的かつ密接な連携・協働が求められる。多様な主体の参画の拡大に向け
12 ては、都市とは異なる地域本来の魅力を大切にする価値観をもち、その地域に関心や関与を深
13 める人材とのネットワークを広げるアプローチ等により、関係人口を拡大させていくことが求
14 められる。また、このような取組において、地域内の若者にも積極的な参画を促すことで、地
15 域を愛し地域に貢献する地域人材を育成していくことが求められる。

16 このように、中間駅周辺地域は、活発な知的対流と地域の魅力に即した豊かなライフスタイル
17 が結びついた、新たな拠点に発展していく可能性を秘めているが、更なる発展の可能性とし
18 て、上記の取組が相まって、全国から研究者や学生等の若者を含むクリエイティブな人材を引
19 き付ける地域へと発展することで、例えば、最先端の技術や研究、積極的な社会実装等を通じ
20 て、Society5.0が目指す地域の課題の解決や持続可能な社会の形成に貢献するなど、独自性と
21 先進性に優れた質の高い地域として、革新的技術の集積と周辺の豊かな自然環境と融合した全
22 く新しいコンセプトのライフスタイルを世界に発信していくことが期待される。

23

24 **3. 4. スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大**

25 **3. 4. 1. 目指す方向性**

26 我が国がこれまで進めてきた全国の高速度交通ネットワークの整備により、三大都市圏および
27 地方圏間の経済の連関性は高まってきているが、スーパー・メガリージョンの形成を契機に、
28 首都圏、中部圏、関西圏を起点とした対流を更に活発化し、拡大していくことが必要である。
29 そのため、対流の原動力となる全国各地の個性同士を結び付けていくことによって“スーパー
30 ・メガリージョンの効果の広域的拡大”を目指す。

⁴² フルーガル・イノベーション (Frugal Innovation) : 余計な飾りを取り除き、本質的な機能そのものに立ち返ること
で、特に新興国等の人々のニーズを満たそうという発想。

1

2 3. 4. 2. 求められる取組

3 全国各地の個性を結び付けていくためには、広域連携により圏域を越えた人的ネットワーク
4 の拡大を進めていくことが重要であり、そこで結ばれた個性同士の対流を活発化させるため、
5 リニア駅を交通結節の核とした広域的な新幹線ネットワークや高速道路ネットワークを形成す
6 る。特に、リニア中央新幹線の終点となることが想定される新大阪駅においては、地方創生回
7 廊中央駅構想の推進により、スーパー・メガリージョンの効果を西日本や日本海側に大きく拡
8 大させていく役割を担う。新大阪駅を拠点に新幹線等の高速交通ネットワークを作り上げるこ
9 とにより、日本全国、北から南まで、地方と地方をつなぐ地方創生回廊を創り上げ、地方に成
10 長のチャンスを生み出していくことが求められる。

11 三大都市圏の空港については、首都圏の成田国際空港、羽田空港、中部圏の中部国際空港、
12 関西圏の関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港が相互補完的に機能することが求められ、こ
13 れにより、三大都市圏がそれぞれの持ち味を活かし合って相乗的に経済効果を発揮し、リダン
14 ダンシーの確保等にも寄与することが期待される。また、東京・大阪間の航空旅客がリニア中
15 央新幹線に転換することで、新たな航空需要に対応することも期待される。加えて、現在、東
16 海道新幹線の、のぞみ型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くがリニア中央新幹線にシフ
17 トすることにより、東海道新幹線のサービスも相対的に、ひかり・こだま型を重視した輸送形
18 態へと変革することが可能となり、静岡県等をはじめ、現在、のぞみ型が停車しない駅の利便
19 性向上と周辺地域の新たな発展の可能性についても、スーパー・メガリージョンの形成による
20 効果として期待される。

21 観光面では、増加する訪日外国人旅行者の受け皿として、三大都市圏の主要国際空港に加
22 え、地方空港、港湾も含めて活用していくことが求められるが、リニア中央新幹線の開業によ
23 る新たな観光需要の掘り起こしとして、中間駅周辺地域を含む山岳エリアを中心にインバウン
24 ド需要が拡大していくことが期待される。加えて、リニア中央新幹線が採用する超電導磁気浮
25 上方式は、世界最高速度での走行を可能とする我が国の独創的な新技術であり、リニア中央新
26 幹線に乗ってその技術を体験することそのものが観光の目的となるほか、リニア中央新幹線に
27 よる速達性を重視する移動手段に既存の鉄道、クルーズ等を組み合わせ、移動すること自体を
28 楽しみたいという新たな需要が生まれることが期待される。

29 また、中間駅と南北方向に伸びる高速道路ネットワークとの連結性を強化していくことが重
30 要であり、それを前提とした総合的な中長距離交通の再構築によって、自動車や高速バスサー
31 ビス等の利用を通じた広域圏を形成することで、スーパー・メガリージョンの形成による効果
32 を拡大していくことが期待される。さらに、将来的には自動運転等の技術革新の急速な進展
33 が、高速道路の交通を画期的に変えていく可能性がある。

1 そして、我が国全体で見れば、リニア中央新幹線沿線以外の中枢・中核都市においても、自
2 らの個性を伸ばしていくことが重要であり、コンパクトかつ集積力の高い都市を形成するとと
3 もに、自ら世界に直結することで、ヒト、モノ、カネ、情報の対流を引き起こし、スーパー・
4 メガリージョンとも対流しながら、相乗効果を発揮する持続可能な成長の拠点が全国各地に展
5 開されていくことが求められる。

1 第4章 終わりに

2 将来の社会経済の有り様を正確に見定めることは容易ではないが、本構想では、スーパー・
3 メガリージョンの形成により期待される様々な可能性を検討し、目指す方向性と求められる取
4 組についてとりまとめた。今後は、これらの取組を推進していくとともに、引き続き様々なア
5 イデアを出し合いながら、都市づくり・地域づくりへと反映していくことが求められる。

6 リニア中央新幹線の開業に向けては、高速交通ネットワークの整備をはじめ、現在、各都
7 市、地域で進められる取組について、スピード感を持って着実に実施していくとともに、リニ
8 ア中央新幹線により出現する7千万人を超える規模の集積効果を最大限に引き出し、我が国全
9 体の経済活力を向上させるため、都市の魅力を高める関連する都市再生プロジェクトを組成、
10 推進していくことが求められる。こうした取組を含め、本構想で述べられているスーパー・メ
11 ガリージョンの形成及びその効果の広域的拡大が、我が国の国土・地域構造に及ぼすインパク
12 トの重大さを認識した上で、国としても積極的な取組を行っていくことが必要である。

13 そして、更なる将来を見据えれば、スーパー・メガリージョンの形成の過程において、技術
14 革新の進展や、世界情勢の変化など、様々な要素が人々の暮らしや国土構造に大きな影響をも
15 たらす可能性があり、これらの動向について注視するとともに、今後も継続して国土の将来の
16 姿を展望し、新しい時代の国土デザイン・地域デザインを描いていくことが求められる。

17

1 【参考】スーパー・メガリージョン構想検討会の概要

2 (スーパー・メガリージョン構想検討会について)

3 リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす国土構造の大きな変
4 革の効果を最大限引き出すための取組を推進すべく、「スーパー・メガリージョン構想検討会」
5 を設置。

6

7 (スーパー・メガリージョン構想検討会委員)

(顧問)	奥野 信宏	国土審議会会長 公益財団法人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	名城大学副学長・都市情報学部 教授
	加藤 史子	WAmazing 株式会社代表取締役社長/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 特任教授
	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・ 総長特任補佐
	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	一般財団法人日本総合研究所会長、多摩大学学長
	中村 昭彦	一般社団法人中部経済連合会 副会長
	(山名 毅彦	一般社団法人中部経済連合会 副会長 (～第12回))
	野本 弘文	東京商工会議所 副会頭
	(清野 智	東京商工会議所 副会頭 (～第10回))
	藤原まり子	Business Futures Network / Futurealities パートナー・ 株式会社リ・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	公益社団法人関西経済連合会 副会長

1 (検討経過)

開催回数	日時・場所	検討内容
第1回	2017年9月22日 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室	○スーパー・メガリージョン構想検討会設置の趣旨について
第2回	2017年10月27日 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室	○ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・経済産業省 中石 斉孝 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	2017年11月20日 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室	○ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・株式会社日立製作所 中西 宏明 取締役会長兼代表執行役 ・多摩川精機株式会社 萩本 範文 取締役副会長
第4回	2017年12月22日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・奈良県 荒井 正吾 知事 ・株式会社電通 奈木 れい 電通若者研究部研究員
第5回	2018年1月19日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・日本ガイシ株式会社 大島 卓 代表取締役社長 ○これまでの議論の整理について ○経済分析検討ワーキングについて
第6回	2018年2月1日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・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 ・岡谷鋼機株式会社 岡谷 篤一 取締役社長
第7回	2018年2月27日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・株式会社みずほ銀行 牛窪 恭彦 産業調査部長 ・株式会社セブン&アイ・ホールディングス 井阪 隆一 代表取締役社長 ○委員による発表、意見交換 ・井口 典夫 委員 ・寺島 実郎 委員

開催回数	日時・場所	検討内容
第8回	2018年3月15日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・Spiber 株式会社 関山 和秀 取締役兼代表執行役 ・株式会社安川電機 津田 純嗣 代表取締役会長 ○委員による発表、意見交換 ・真田 純子 委員 ・藤原 まり子 委員
第9回	2018年3月22日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・大和ハウス工業株式会社 芳井 敬一 代表取締役社長 ・株式会社フリープラス 須田 健太郎 代表取締役社長 ○委員による発表、意見交換 ・小林 潔司 委員 ・森川 高行 委員
第10回	2018年4月25日 三田共用会議所講堂	○ゲストスピーカーによる発表、意見交換 ・アクセンチュア株式会社 程 近智 相談役 ・株式会社京都銀行 柏原 康夫 取締役相談役 ○委員による発表、意見交換 ・加藤 史子 委員
第11回	2018年5月14日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○中間とりまとめ（骨子案）について
第12回	2018年6月1日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○中間とりまとめ（骨子案）について ○経済分析検討ワーキングについて
第13回	2018年6月22日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○中間とりまとめ（案）について
第14回	2018年11月2日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○委員による発表、意見交換 ・野本 弘文 委員 ○関係自治体による発表、意見交換 ・相模原市 加山 俊夫 市長

開催回数	日時・場所	検討内容
第15回	2018年11月16日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○関係自治体による発表、意見交換 ・岐阜県 鈴木 修二 都市公園整備局長 ・愛知県 横井 篤史 政策企画局長 ・名古屋市 松雄 俊憲 総務局企画調整監 ・中津川市 青山 節児 市長
第16回	2018年12月17日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○委員による発表、意見交換 ・中村 昭彦 委員 ○関係自治体による発表、意見交換 ・神奈川県 浅羽 義里 副知事 ・山梨県 吉原 美幸 副知事 ・長野県 阿部 守一 知事 ・甲府市 樋口 雄一 市長 ・飯田市 牧野 光朗 市長
第17回	2019年1月18日 大阪合同庁舎1号館第 1別館2階大会議室	○委員による発表、意見交換 ・八木 誠 委員 ○関係自治体による発表、意見交換 ・三重県 渡邊 信一郎 副知事 ・福井県 豊北 欽一 総合政策部長 ・滋賀県 福永 忠克 総合政策部長 ・京都府 西脇 隆俊 知事 ・大阪府 新井 純 副知事 ・兵庫県 坂本 哲也 企画県民部ビジョン局長 ・奈良県 荒井 正吾 知事 ・和歌山県 横山 達伸 企画部企画政策局長 ・京都市 岡 亮宏 総合企画局市長公室担当部長 ・大阪市 田中 清剛 副市長 ・堺市 佐小 元士 市長公室企画部長 ・神戸市 田中 孝昌 企画調整局地域ビジョン部長
第18回	2019年2月12日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○関係自治体による発表、意見交換 ・東京都 中島 高志 都市整備局理事 (航空政策・交通基盤整備・交通政策担当) ○最終とりまとめ(骨子案)について
第19回	2019年3月7日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○最終とりまとめ(骨子案)について
第20回	2019年4月15日 中央合同庁舎2号館 地下2階講堂	○最終とりまとめ(案)について

1 **【参考】第二次国土形成計画(全国計画) (2015年8月14日閣議決定) (抜粋)**

2 3 第1部 計画の基本的考え方

4 第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

5 第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

6 (3) グローバルな活躍の拡大

7 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

8 (スーパー・メガリージョンの新たな可能性の発揮)

9 リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化、及び地域の活
10 性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立っ
11 たプロジェクトであり、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められ
12 るよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力を行う。

13 リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市
14 内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの
15 主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を
16 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。具体的には、東
17 京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開
18 発機能、さらに関西圏で長きにわたり培われてきた文化、歴史、商業機能及び健康・医療産
19 業等が、新しい時代にふさわしい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値
20 が創出されていくことが期待される。

21 また、国及び独立行政法人並びに企業の様々な研究機関、大学等が集積する筑波研究学園
22 都市、大学、研究機関、オンリーワンの技術を有する中小企業等が集積する関西文化学術研
23 究都市や、沿線の大学、研究機関等の連携が強化されるなど、知的対流（ナレッジ・リン
24 ク）の形成・拡大により、スーパー・メガリージョン内外のヒト、モノ、情報の高密度な連
25 携から、高度な価値創造が行われる可能性がある。

26 さらに、リニア中央新幹線中間駅の活用により、これまで大都市から短時間でアクセス
27 が困難だった地域と大都市との間の対流が活発になり、都市生活と大自然に囲まれた環境が
28 近接した新しいライフスタイル（二地域居住を含む）や、大自然の中での企業立地が実現す
29 る可能性がある。

30 スーパー・メガリージョンの効果を全国に拡大するためには、リニア中央新幹線と他の交
31 通ネットワークとの結節の強化により、交通ネットワークを充実させることが必要である。
32 例えば、九州におけるアジアゲートウェイ機能とスーパー・メガリージョンとの連携によ
33 り、相互に相乗効果が期待できる。

34 (スーパー・メガリージョンの形成に向けた構想)

35 リニア中央新幹線の開業は、国土形成計画の計画期間後となるが、スーパー・メガリージ
36 ョンの形成等我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。これにより新たに生
37 み出される価値、及びそれが我が国の社会や経済に与える影響を正確に見定めることは容易

1 ではないが、それらの効果を全国に拡大し最大化するため、広範に叡智を集め、広域的かつ
2 分野横断的にスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を行う。

3 4 第2部 分野別施策の基本的方向

5 第1章 地域の整備に関する基本的な施策

6 第1節 対流の促進とコンパクト+ネットワークの構築

7 (5) スーパー・メガリージョンの形成

8 東京、名古屋及び大阪を結ぶリニア中央新幹線の開業により、世界最大の人口を有するス
9 ーパー・メガリージョンが形成されることを見据えて、世界からヒト、モノ、カネ、情報を
10 引き付け、世界を先導する巨大経済圏の形成を推進することが重要である。

11 具体的には、三大都市圏の経済、産業、文化等が一体となり新たなイノベーションを持続
12 的に創出するため、それぞれの地域の産業、都市機能等を活かし、独自の魅力を発揮する地
13 域づくりを実施し、連携する。また、大学、研究機関等及び民間企業による国際研究ネット
14 ワーク強化等の知的対流環境の整備を推進する。さらに、国際的なヒト、モノ、カネ、情報
15 の移動の円滑化を図るため、空港、港湾等の機能強化、利便性向上を図るとともに、情報通
16 信ネットワークの更なる整備を進める。

17 また、リニア中央新幹線の高速特性による効果を沿線地域以外にも波及させるため、リニ
18 ア中央新幹線と鉄道及び道路との結節機能の強化を図る。

19 さらに、リニア中央新幹線の整備は、大都市圏と地方圏のアクセスの利便性を飛躍的に向
20 上させることから、「二地域居住」、「二地域生活・就労」等の新たなライフスタイルを促
21 進する。

22 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
23 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
24 る。

参考資料

【はじめに】

- ・三大都市圏と主要国とのGDPの比較 … 1
- ・「Society5.0」「データ駆動型社会」への変革 … 2
- ・リニア中央新幹線の概要 … 3
- ・リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大 … 4
- ・我が国の高速交通ネットワークの整備の進展 … 5

【我が国が直面する状況の変化】

- ・主要国におけるGDPの将来予測 … 8
- ・我が国の地域別貿易のシェアの推移 … 10
- ・訪日外国人旅行者数の推移 … 11
- ・旅行動態の変化の状況 … 12
- ・世界のメガリージョン … 13
- ・第四次産業革命による新たな産業構造の変化 … 14
- ・世界の企業の時価総額ランキング … 16
- ・国内企業の時価総額ランキング … 17
- ・対日直接投資の推移 … 18
- ・SDGs（持続可能な開発目標） … 19
- ・年齢階層別人口の将来予測 … 20
- ・圏域別高齢人口の将来予測 … 21
- ・高齢者の活動状況 … 22
- ・将来推計人口の年齢構成（1965年と2045年の比較） … 23

【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】

- ・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 … 24

【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】

- ・テレワークの現状 … 26
- ・中小企業における人材活用の現状 … 27
- ・ジョブ型雇用の可能性 … 28
- ・高齢者の社会参画の可能性 … 29
- ・人生100年時代における人生ステージモデル … 30
- ・移住相談機関の利用者推移 … 31
- ・地方への移住の意向と二地域居住に対する関心 … 32
- ・新しいビジネススタイル・ライフスタイルの実現 … 33
- ・都市と農村が融合した新しいリージョンの形成 … 34
- ・新幹線駅別一日平均定期利用乗車人員及び定期利用率 … 35

【海外からの人や投資の積極的な呼び込み】

- ・日本で事業展開する外資系企業へのアンケート調査 … 36
- ・国際会議開催件数ランキング … 38
- ・訪日外国人旅行者の地方への波及 … 39

【災害リスクへの対応】

- ・大動脈の二重系化による災害リスクへの対応 … 41

【世界を先導するスーパー・メガリージョンになるために】

- ・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 … 42
- ・空港別 入国外国人数の推移 … 43
- ・三大都市圏別 港湾の利用状況 … 44

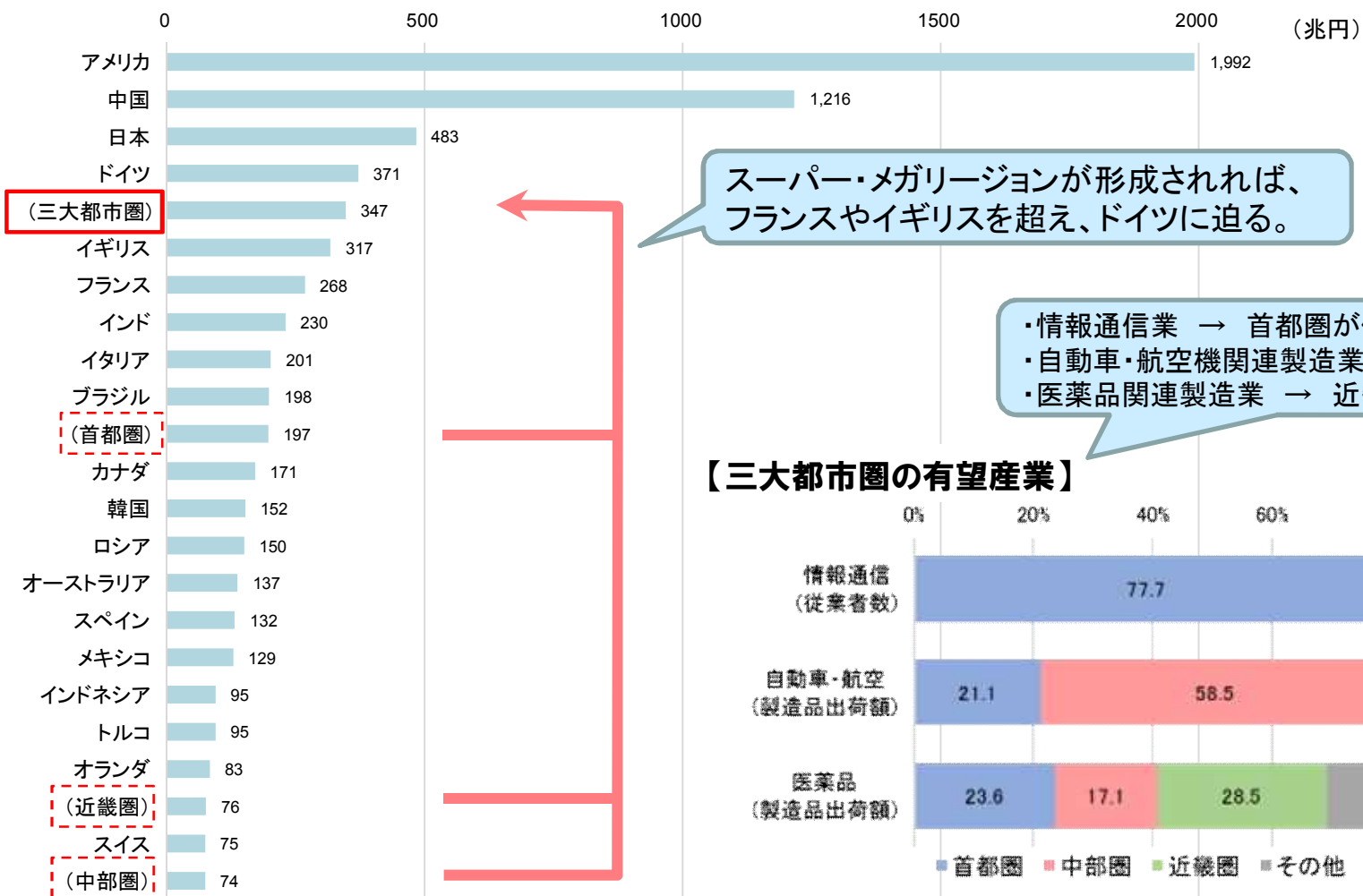
【地域特性に関するデータ】

- ・都道府県別 資本金100億円以上の企業の立地状況 … 46
- ・都道府県別 外資系企業の立地状況 … 47
- ・都道府県別 大学発ベンチャー企業の立地状況 … 49
- ・都道府県別 学術・研究機関の立地状況 … 50
- ・都道府県別 外国人留学生数
（外国人留学生の就業状況） … 51
- ・都道府県別 重要文化財の立地状況 … 52
- ・都道府県別 出生率と女性の労働力率 … 53
- ・都道府県別 子育て世帯の活動状況 … 54
- ・都道府県別等 高齢者の有業率 … 55
- ・都道府県別等 健康寿命 … 56
- ・都道府県別等 住宅延べ面積 … 57
- ・リニア沿線都道府県別 人口の将来予測 … 58
- ・リニア沿線都道府県別 小売物価の地域差指数 … 59
- ・リニア沿線都道府県別 産業の特化係数 … 60
- ・リニア駅周辺地域の用途別土地利用（東京都・名古屋市間） … 61

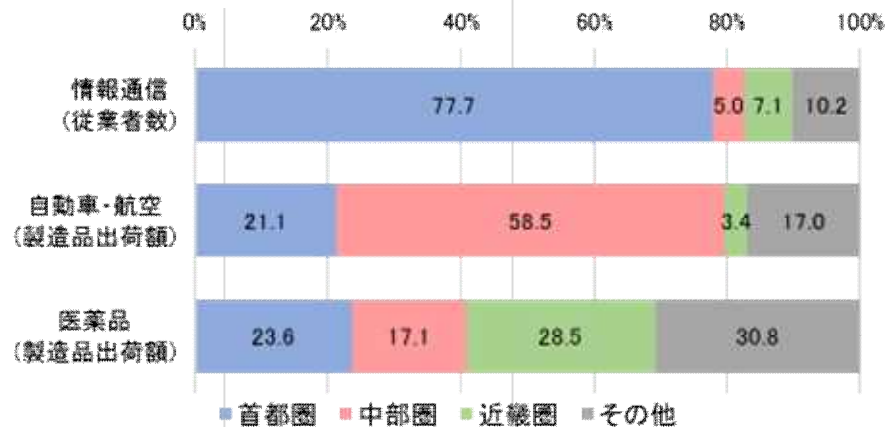
【その他】

- ・人口推計、移動に係る地域別データ等 … 65

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27年度県民経済計算について」(平成30年8月31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29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・附属車製造業/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」「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

「デジタル革命」が世界の潮流

- ◇データ・人材の争奪戦
- ◇「データ覇権主義」の懸念
(一部の企業や国家がデータを独占)

日本の強みは

- 豊富な「資源」**
技術力・研究力、人材、リアルデータ、資金
- 課題先進国**
人口減少、少子高齢化、エネルギー・環境制約等

- ◇「Society 5.0」で実現できる新たな国民生活や経済社会の姿を具体的に提示
- ◇従来型の制度・慣行や社会構造の改革を一気に進める仕組み

第4次産業革命技術がもたらす変化／新たな展開：Society 5.0

「生活」「産業」が変わる

- ①自動化**
 - ◇移動・物流革命による人手不足・移動弱者の解消
(自動運転、自動翻訳など)
- ②遠隔・リアルタイム化**
 - ◇地理的・時間的制約の克服による新サービス創出
(交通が不便でも最良な医療・教育を享受可能)

経済活動の「糧」が変わる

- ◇20世紀までの基盤「エネルギー」「ファイナンス」
→ブロックチェーンなどの技術革新で弱み克服
- ◇デジタル新時代の基盤良質な「リアルデータ」
→日本の最大の強みを活かすチャンス

「行政」「インフラ」が変わる

- ◇アナログ行政から決別
-行政サービスをデジタルで完結
-行政保有データのオープン化
- ◇インフラ管理コスト(総コスト)の劇的改善
質の抜本的向上

「地域」「コミュニティ」「中小企業」が変わる

- ◇地域の利便性向上
活力向上
(自動走行、オンライン医療、IoT見守り)
- ◇町工場も世界とつながる
- ◇稼げる農林水産業
若者就農
- ◇中小企業ならではの多様な顧客ニーズへの対応

「人材」が変わる

- ◇単純作業や3K現場でAI・ロボットが肩代わり
- ◇キャリアアップした仕事のチャンス
- ◇ライフスタイル/ライフステージに合わせた働き方の選択

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。

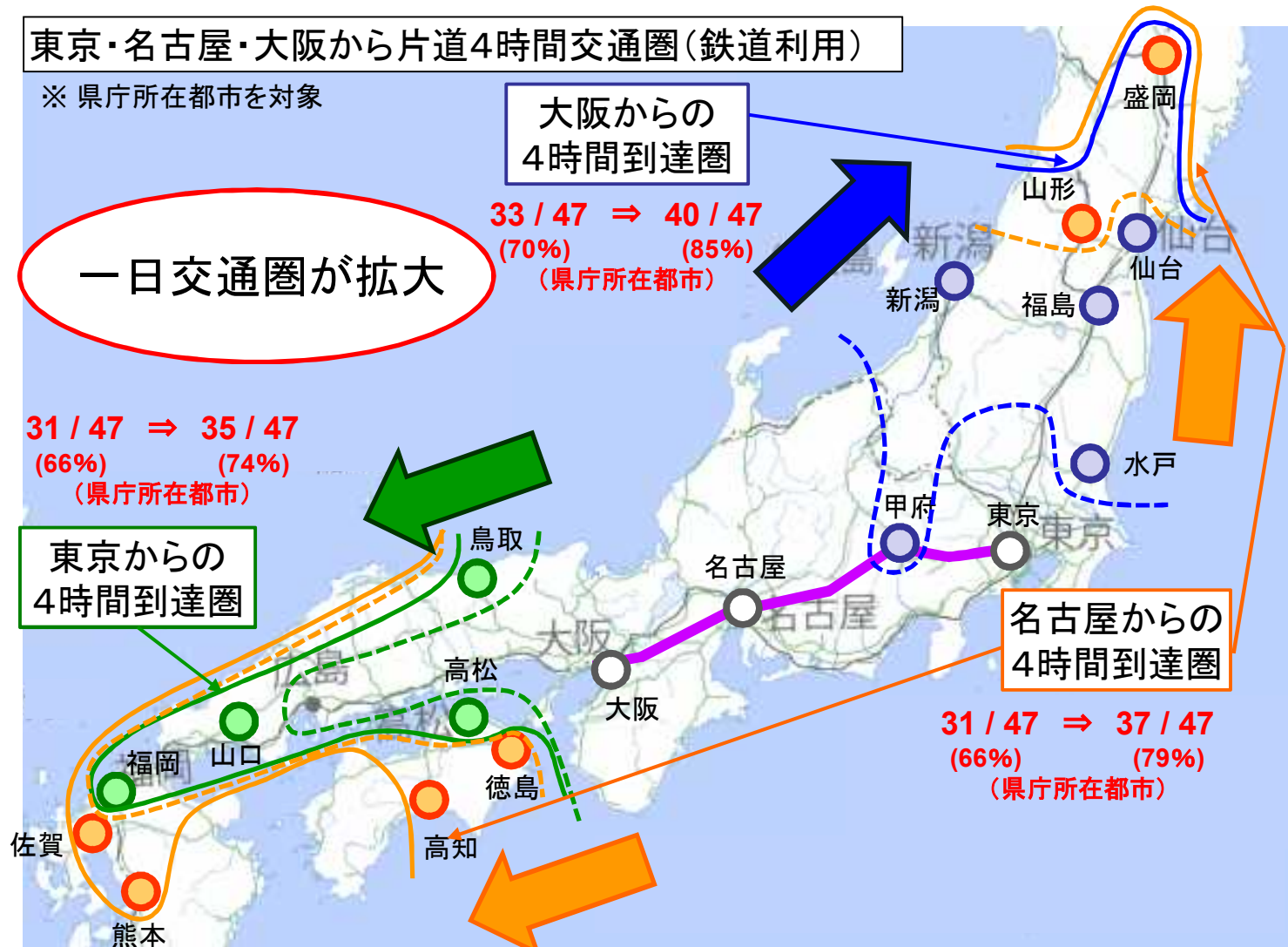
【※輸送需要量】

- 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

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

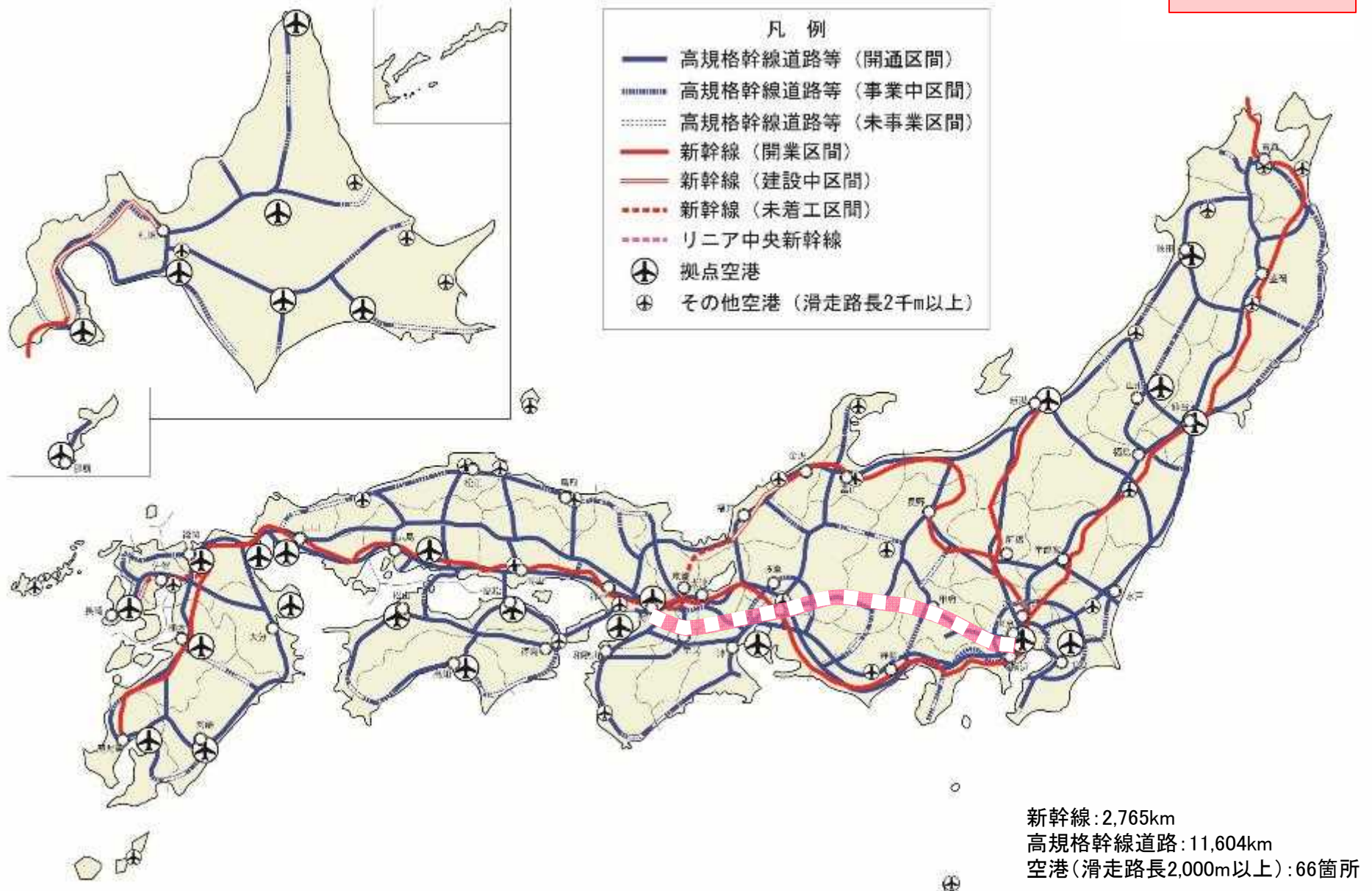
我が国の高速交通ネットワークの整備の進展 1965年(昭和40年)



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)

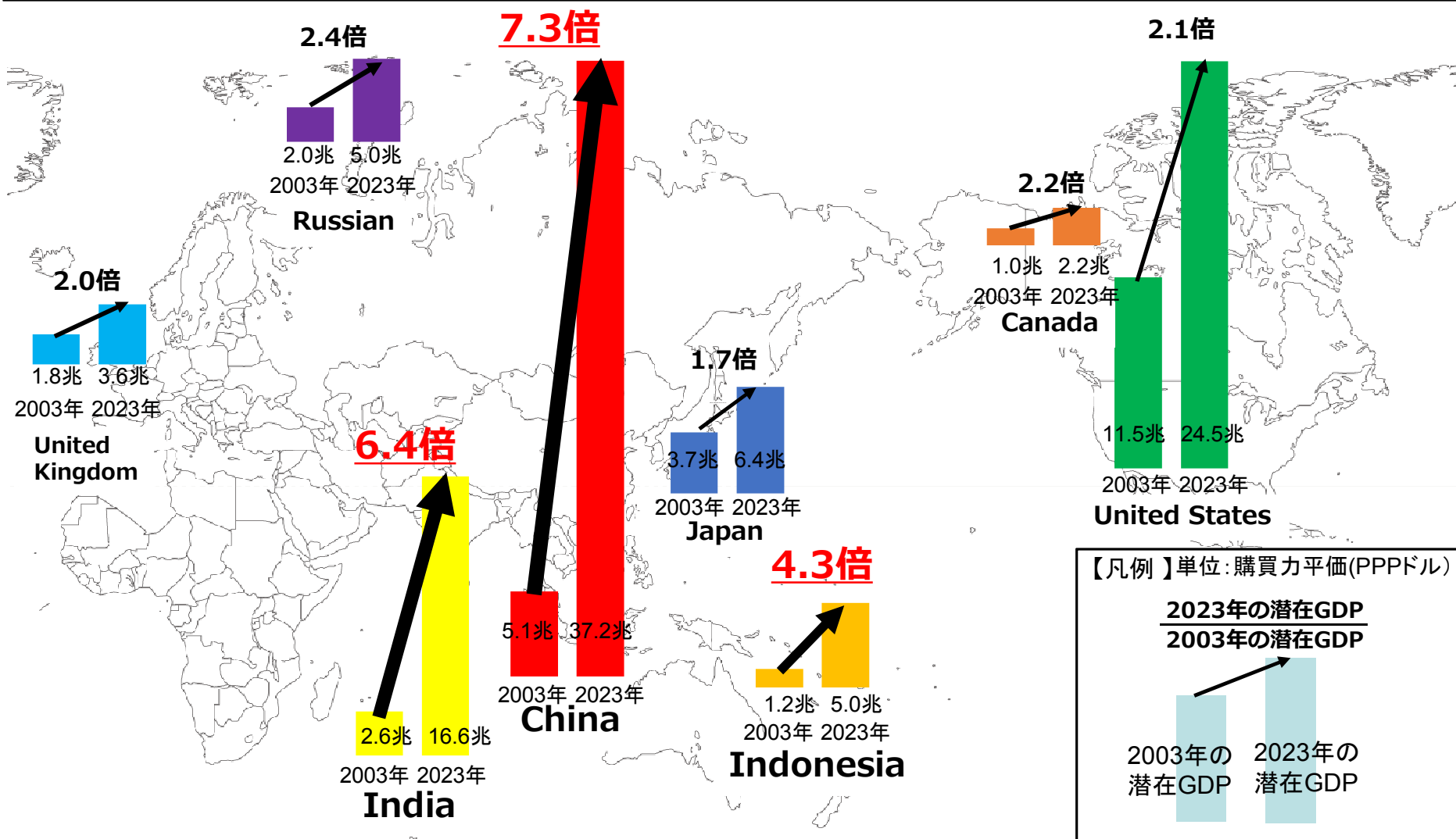


更新予定



主要国におけるGDPの将来予測 (1/2)

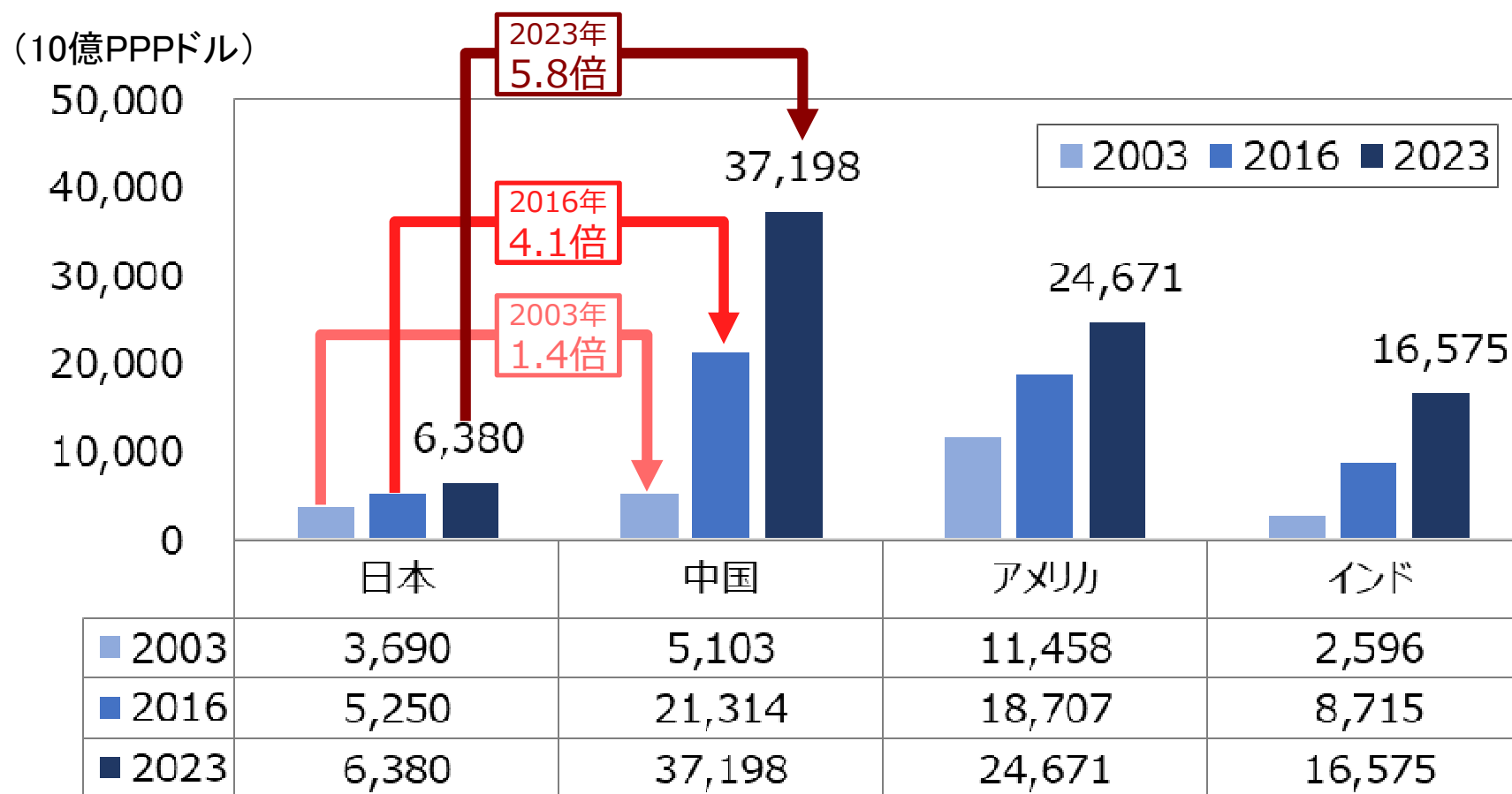
- 2003年からの20年で中国、インドのGDPは7倍前後の成長が見込まれ、アジアの著しい成長に対し、日本の相対的地位の低下が懸念される。



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 October 2018 Edition" より作成

主要国におけるGDPの将来予測 (2/2)

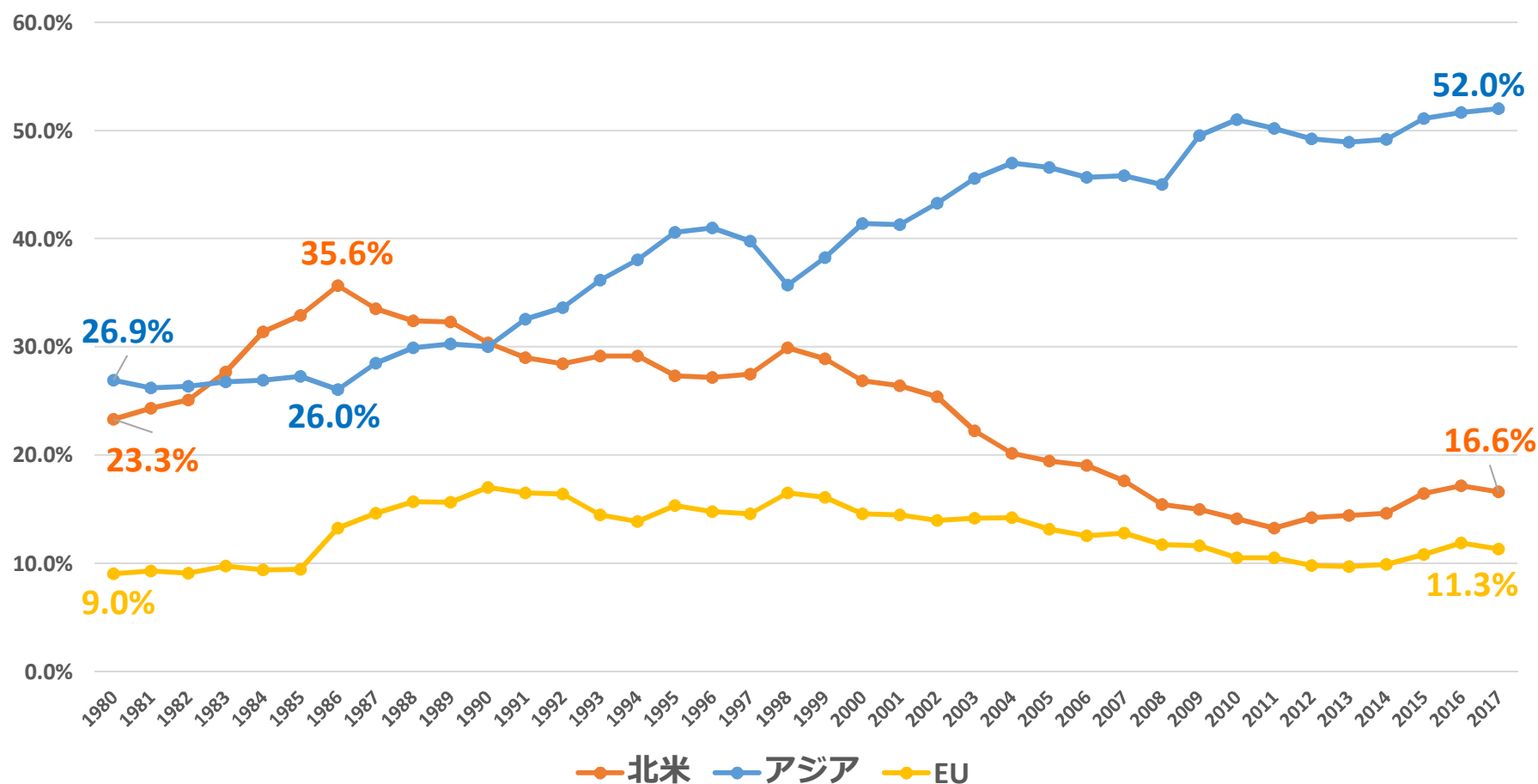
- 2003年時点で日本の1.4倍だった中国のGDPは既に日本の4倍を超え、アメリカをも上回り、2023年には日本の5.8倍に達する見込み。
- インドも既に日本を上回っており、今後も急速な伸びが見込まれる。



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 October 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

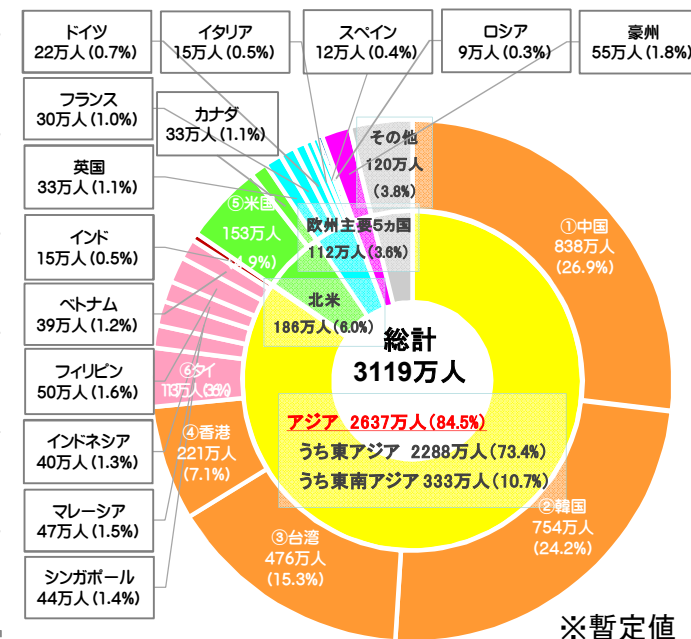
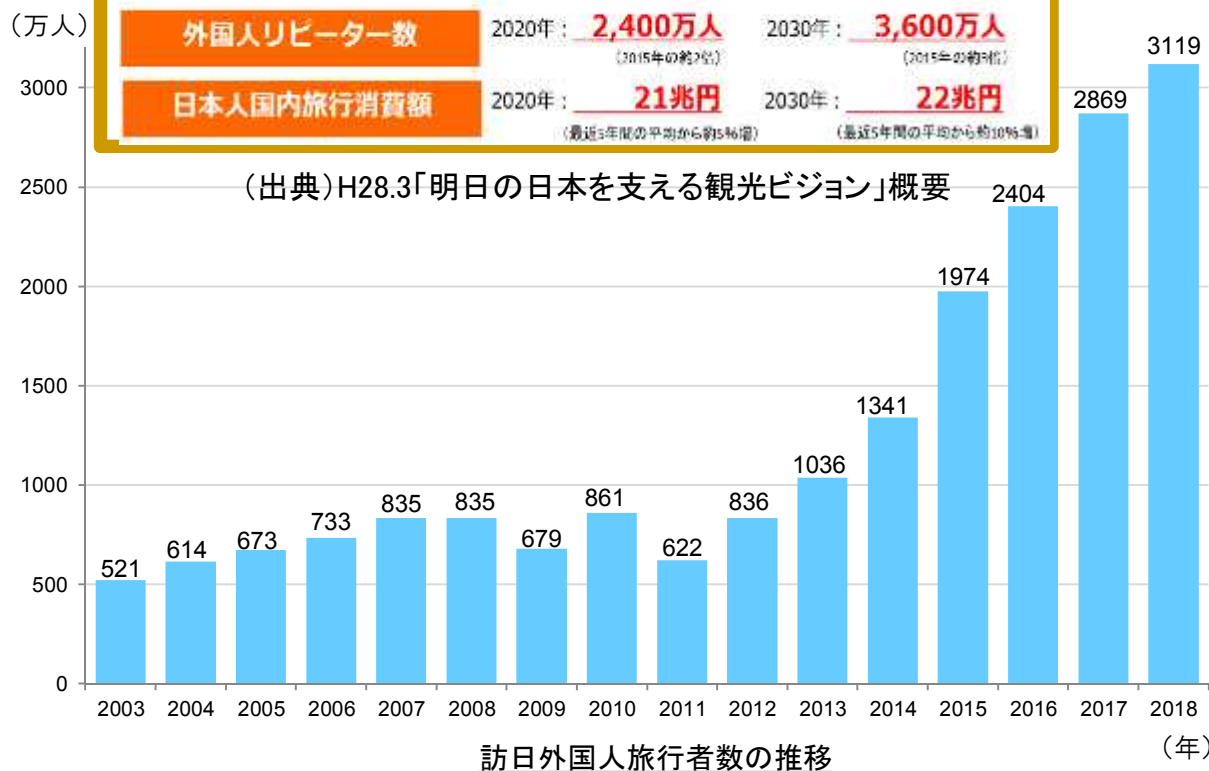
訪日外国人旅行者数の推移

- 訪日外国人旅行者数は近年増加傾向にあり、2018年には約3,119万人に達する。
- 地域別構成比ではアジアが84.5%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 <small>(2015年の約2倍)</small>	2030年： 6,000万人 <small>(2015年の約4倍)</small>
訪日外国人旅行消費額	2020年： 8兆円 <small>(2015年の2倍超)</small>	2030年： 15兆円 <small>(2015年の4倍超)</small>
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： 7,000万人泊 <small>(2015年の3倍超)</small>	2030年： 1億3,000万人泊 <small>(2015年の5倍超)</small>
外国人リピーター数	2020年： 2,400万人 <small>(2015年の約2倍)</small>	2030年： 3,600万人 <small>(2015年の約3倍)</small>
日本人国内旅行消費額	2020年： 21兆円 <small>(最近5年間の平均から約5%増)</small>	2030年： 22兆円 <small>(最近5年間の平均から約10%増)</small>



注) 2017年以前の値は確定値、2018年の値は暫定値

(出典) 日本政府観光局(JNTO)資料より国土交通省国土政策局作成

旅行動態の変化の状況

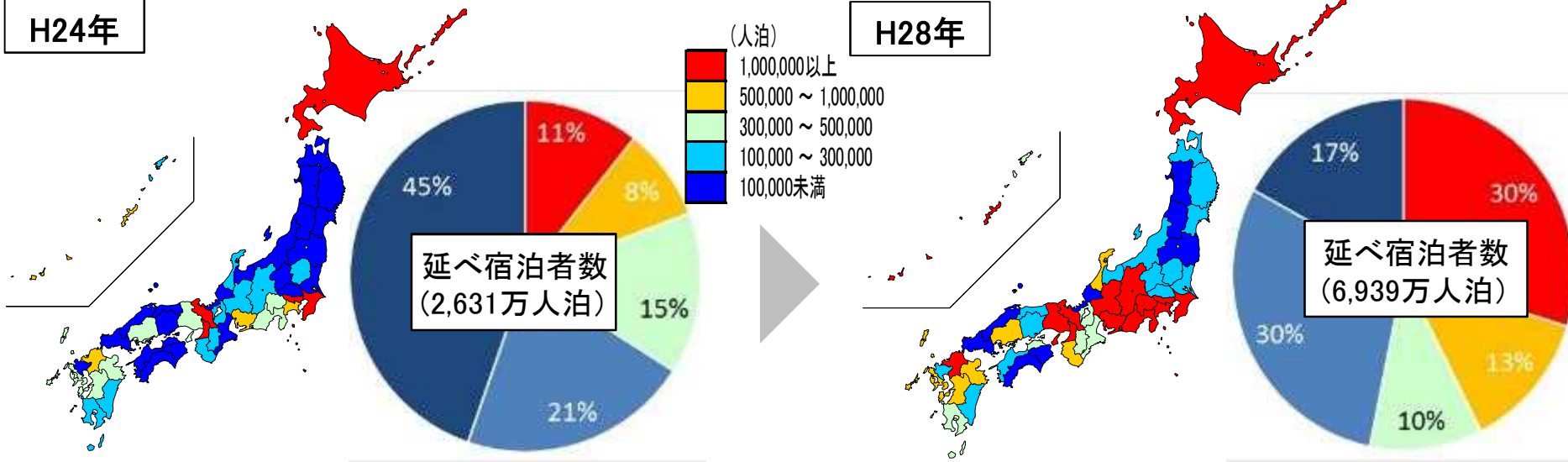
中国の団体旅行(パッケージツアー)から
個人旅行(FIT)への移行

中国の個人旅行手配の割合

2012年: **28.5%** 2018年: **68.6%** ⇒ **40.1ポイント増**

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%** 2018年: **40.9%** ⇒ **19.4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

- 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

ボスウォッシュ



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）
- ボスウォッシュ（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

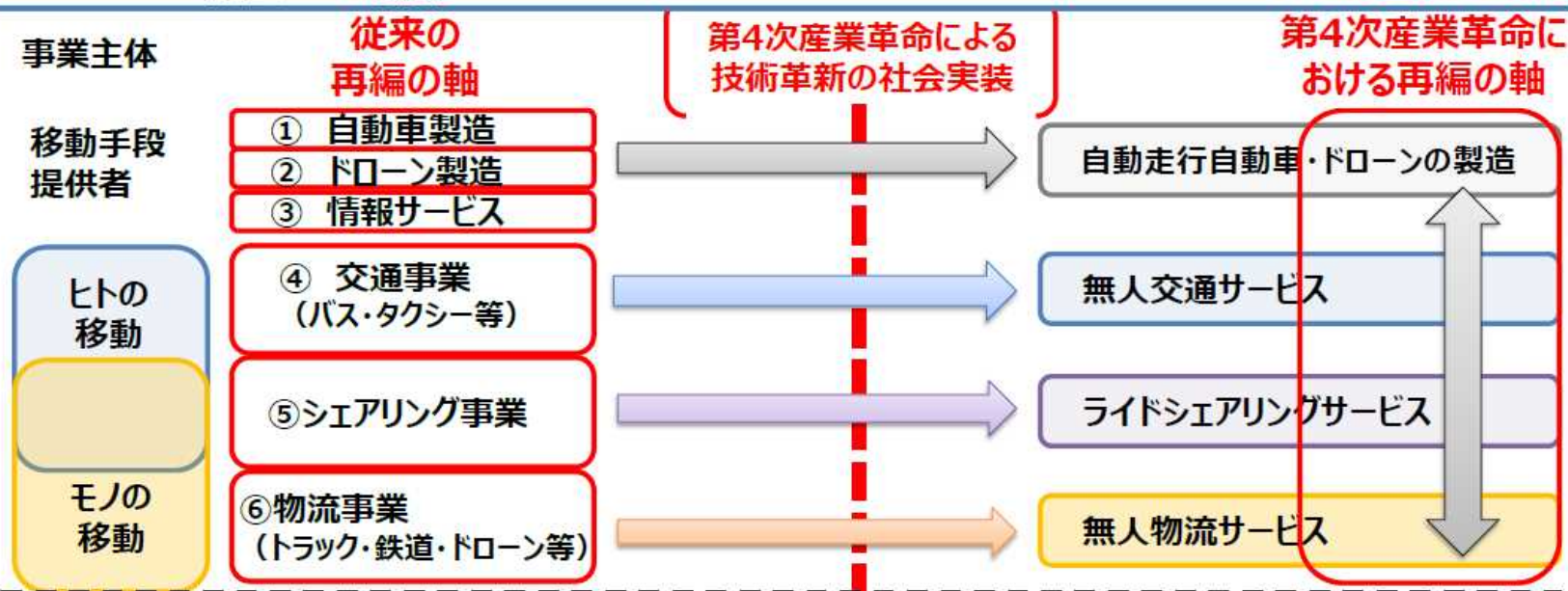
用いているデータは、それぞれ次の時点のもの：アメリカ（2017年）、中国（2017年）、日本（2015年）

(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

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。



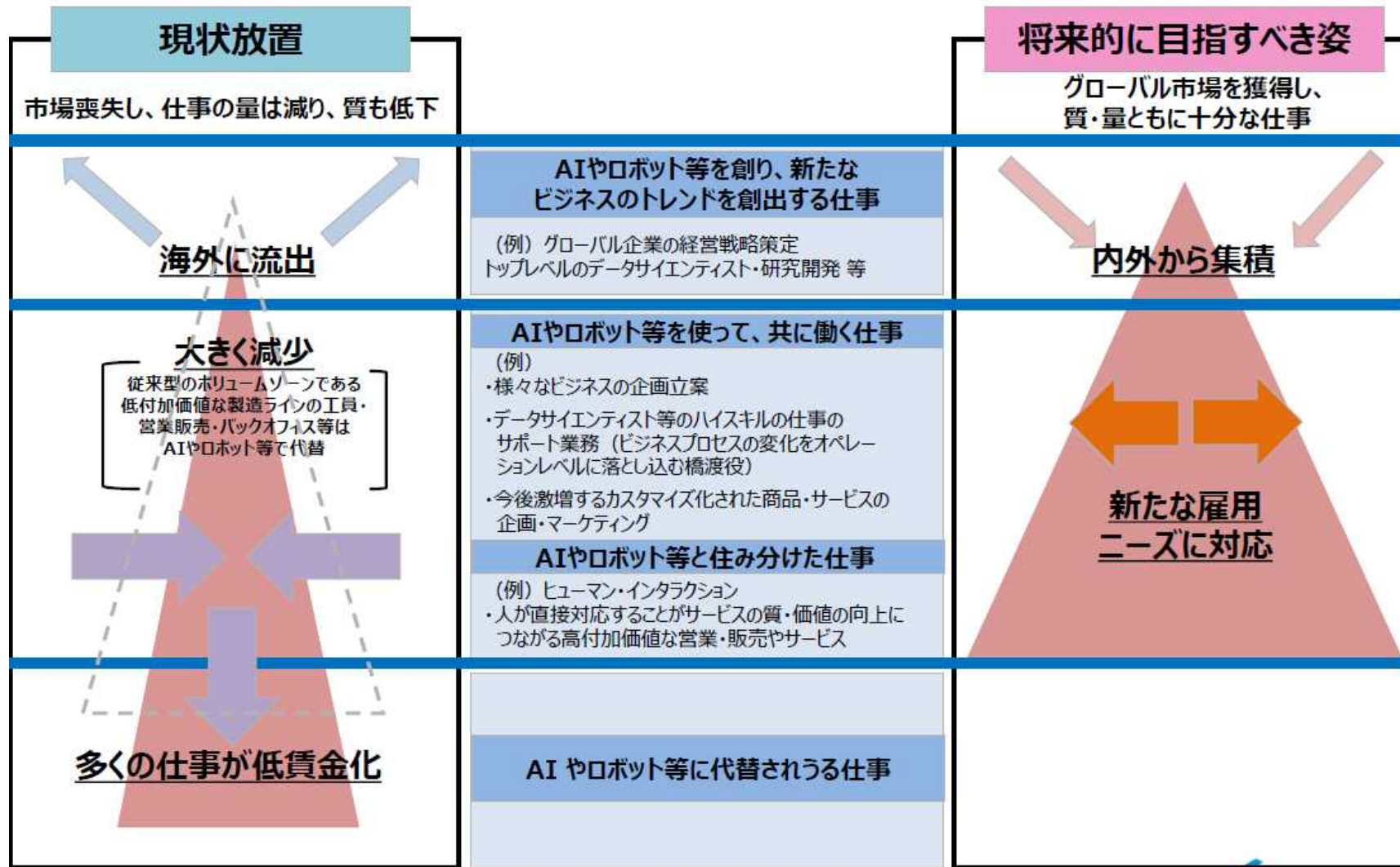
再編の萌芽：異なる産業との連携が行われている最近の主な例

- 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)



世界の企業の時価総額ランキング

- 平成元年では上位25位の多数を占めた**日本企業**が平成20年にはトヨタ自動車1社のみとなり、平成30年には35位が最高位となっている。
- 平成30年では上位企業の顔ぶれが変化し、**新興IT企業**が上位10社の過半数を占める。

平成元年				平成20年				平成30年			
順位	社名	時価総額 (億ドル)	国名	順位	社名	時価総額 (億ドル)	国名	順位	社名	時価総額 (億ドル)	国名
1	NTT	1,638.6	日本	1	エクソン・モービル	4,027.2	米国	1	アップル	9,409.5	米国
2	日本興行銀行	715.9	日本	2	ペトロチャイナ	2,393.6	中国	2	アマゾン・ドット・コム	8,800.6	米国
3	住友銀行	695.9	日本	3	ウォルマート	2,180.9	米国	3	アルファベット	8,336.6	米国
4	富士銀行	670.8	日本	4	チャイナ・モバイル	1,995.9	中国	4	マイクロソフト	8,158.4	米国
5	第一勧業銀行	660.9	日本	5	P&G	1,830.6	米国	5	フェイスブック	6,092.5	米国
6	IBM	646.5	米国	6	マイクロソフト	1,715.0	米国	6	パークシャー・ハサウェイ	4,925.0	米国
7	三菱銀行	592.7	日本	7	GE	1,687.5	米国	7	アリババ・グループ	4,795.8	中国
8	エクソン	549.2	米国	8	AT&T	1,665.7	米国	8	テンセント・ホールディングス	4,557.3	中国
9	東京電力	544.6	日本	9	ジョンソン・エンド・ジョンソン	1,646.3	米国	9	JPモルガン・チェース	3,740.0	米国
10	ロイヤル・ダッチ・シェル	543.6	英国	10	シェブロン	1,490.5	米国	10	エクソン・モービル	3,446.5	米国
11	トヨタ自動車	541.7	日本	11	ネスレ	1,484.6	スイス	11	ジョンソン・エンド・ジョンソン	3,375.5	米国
12	GE	493.6	米国	12	BP	1,404.6	英国	12	ビザ	3,143.8	米国
13	三和銀行	492.9	日本	13	ノバルティス	1,298.2	スイス	13	バンク・オブ・アメリカ	3,016.8	米国
14	野村証券	444.4	日本	14	中国工商銀行	1,291.3	中国	14	ロイヤル・ダッチ・シェル	2,899.7	米国
15	新日本製鐵	414.8	日本	15	トタル	1,271.5	フランス	15	中国工商銀行	2,870.7	中国
16	AT&T	381.2	米国	16	中国建設銀行	1,222.0	中国	16	サムスン電子	2,842.8	韓国
17	日立製作所	358.2	日本	17	ファイザー	1,184.3	米国	17	ウェルズ・ファーゴ	2,735.4	米国
18	松下電器	357.0	日本	18	JPモルガン・チェース	1,167.1	米国	18	ウォルマート	2,598.5	米国
19	フィリップ・モリス	321.4	米国	19	HSBC・ホールディングス	1,142.6	英国	19	中国建設銀行	2,502.8	中国
20	東芝	309.1	日本	20	IBM	1,121.3	米国	20	ネスレ	2,455.2	スイス
21	関西電力	308.9	日本	21	ウェルズ・ファーゴ	1,108.0	米国	21	ユナイテッドヘルス・グループ	2,431.0	米国
22	日本長期信用銀行	308.5	日本	22	トヨタ自動車	1,095.8	日本	22	インテル	2,419.0	米国
23	東海銀行	305.4	日本	23	エンジー	1,067.4	フランス	23	アンハイザー・ブッシュ・インベブ	2,372.0	ベルギー
24	三井銀行	296.9	日本	24	ロシュ・ホールディング	1,063.8	スイス	24	シェブロン	2,336.5	米国
25	メルク	275.2	米国	25	フランス電力	1,042.5	フランス	25	ホーム・デポ	2,335.4	米国
								...			
								35	トヨタ自動車	1,939.8	日本

(出典) 平成元年・30年は、ダイヤモンド社「週刊ダイヤモンド2018/8/25号」より作成

平成20年は、東洋経済オンラインより作成、1ドル=91.03円で換算<<https://toyokeizai.net/articles/-/2713>>

- 上位25社の顔ぶれの変化は少なく、平成元年、20年、30年で**変わらず上位の企業が6社**存在。
- 平成30年で上位25社に新たに登場した**企業は2社のみ**。

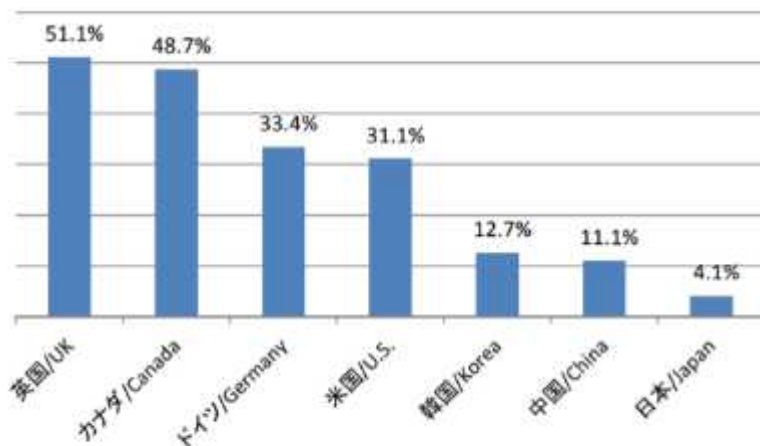
平成元年			平成20年			平成30年		
順位	社名(平成元年当時)	時価総額(億円)	順位	社名	時価総額(億円)	順位	社名	時価総額(億円)
1	NTT	254,280	1	トヨタ自動車	100,164	1	トヨタ自動車	219,758
2	日本興行銀行	125,332	2	NTTドコモ	79,151	2	NTTドコモ	94,368
3	住友銀行	108,012	3	NTT	73,669	3	ソフトバンクグループ	94,183
4	第一勧業銀行	99,759	4	三菱UFJフィナンシャル・グループ	64,978	4	三菱UFJフィナンシャル・グループ	93,129
5	富士銀行	99,753	5	任天堂	47,813	5	NTT	87,690
6	三菱銀行	88,224	6	東京電力	40,586	6	ソニー	77,537
7	トヨタ自動車	81,599	7	武田薬品工業	37,823	7	キーエンス	75,516
8	東京電力	79,173	8	キヤノン	36,945	8	ファーストリテイリング	64,122
9	三和銀行	78,173	9	ホンダ	34,972	9	三井住友フィナンシャルグループ	62,105
10	野村証券	64,789	10	みずほフィナンシャルグループ	31,260	10	KDDI	61,857
11	新日本製鉄	54,885	11	三井住友フィナンシャルグループ	30,058	11	日本郵政	60,255
12	松下電器産業	51,329	12	JT	29,500	12	ゆうちょ銀行	59,220
13	日立製作所	51,001	13	KDDI	28,479	13	ホンダ	58,491
14	日本長期信用銀行	48,591	14	セブン&アイ	27,646	14	JT	56,020
15	東海銀行	45,894	15	JR東日本	27,560	15	リクルートホールディングス	51,150
16	三井銀行	45,578	16	りそなHD	27,309	16	任天堂	50,987
17	関西電力	45,280	17	パナソニック	27,302	17	三菱商事	49,467
18	東芝	42,559	18	関西電力	24,822	18	みずほフィナンシャルグループ	49,134
19	三菱信託銀行	40,390	19	ヤフー	21,641	19	東海旅客鉄道	44,156
20	三菱重工業	39,948	20	中部電力	21,306	20	日産自動車	43,093
21	日産自動車	39,886	...	...	100,164	21	日産自動車	43,093
22	住友信託銀行	35,244				...	...	...
23	東京銀行	34,785				...	...	...
...

(出典)平成元年・30年は、東洋経済社「東洋経済 2018/12/29-2019/1/5合併号」より作成
 平成20年は、楽天証券HPより作成<<https://media.rakuten-sec.net/articles/-/18427?page=3>>

対日直接投資の推移

- GDPに対する対内直接投資(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。

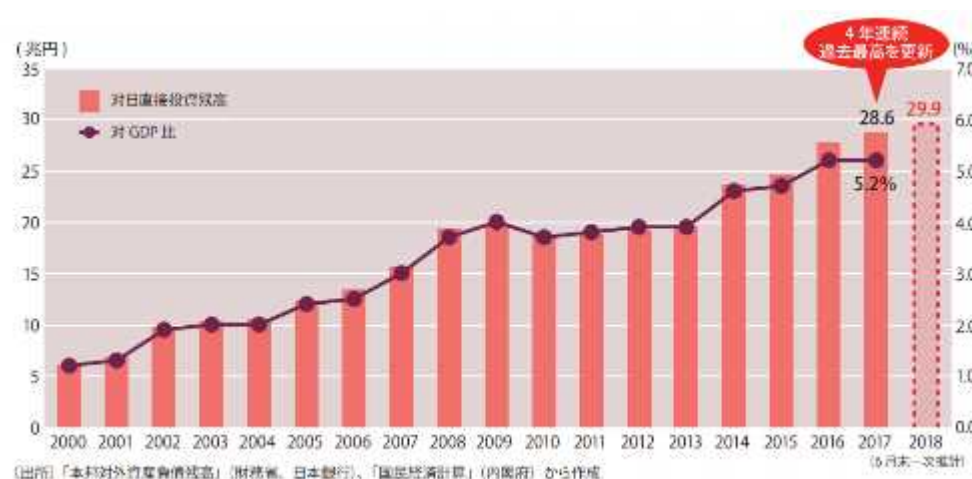
【主要国のGDPに対する対内直接投資額の割合】
(2015年末)



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

(出典) 外務省資料 (https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/tn_toshi/)

【対日直接投資残高の推移とGDP比(BPM6基準)の推移】
(2000~2018年、単位:兆円)



(出典) JETRO「対日投資報告書」2018

https://www.jetro.go.jp/ext_images/invest/ijre/report2018/pdf/jetro_invest_japan_report_2018jp.pdf

SDGs (持続可能な開発目標)

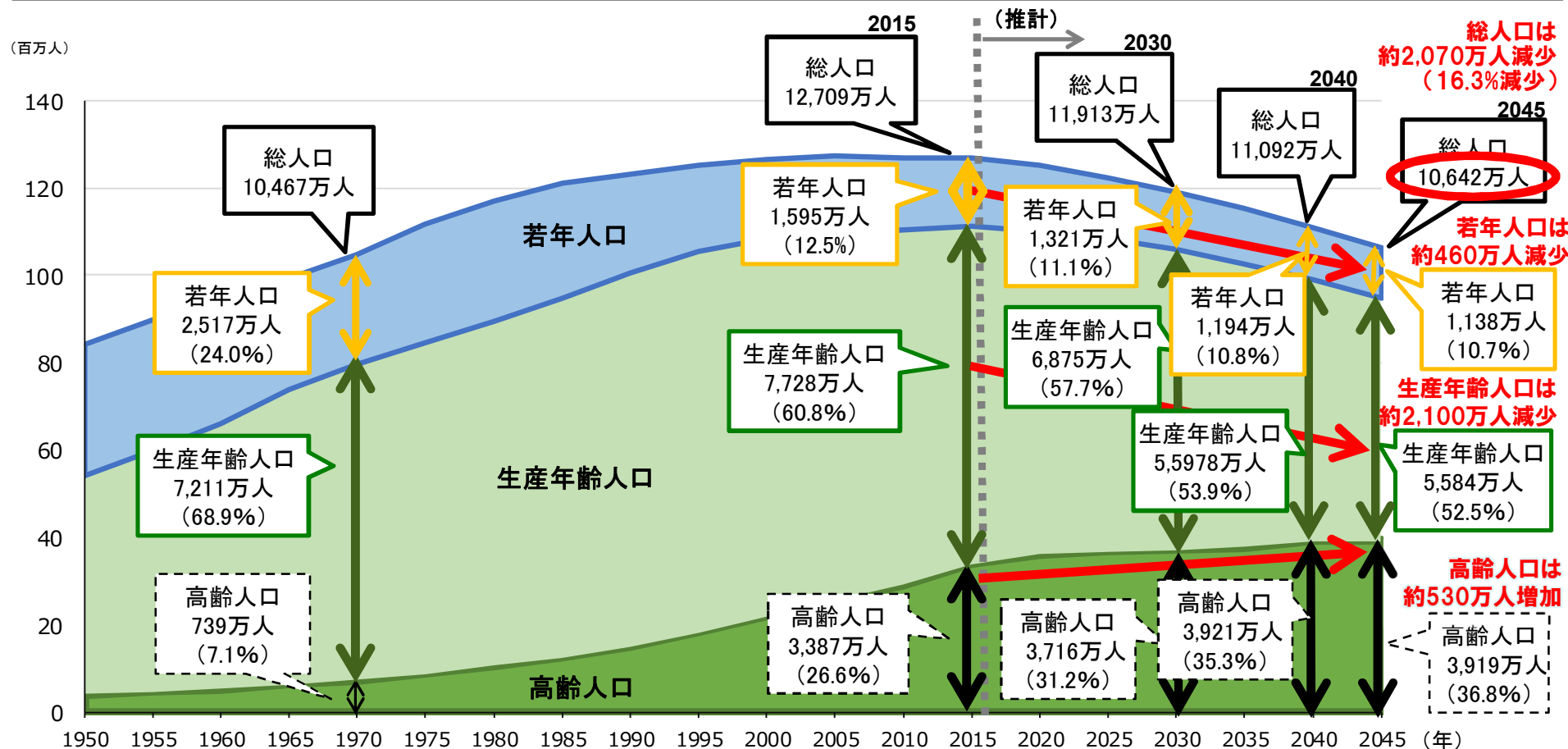
- 2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。
- 「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた、2030年までを期限とする17の目標。



SDGs (持続可能な開発目標)

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

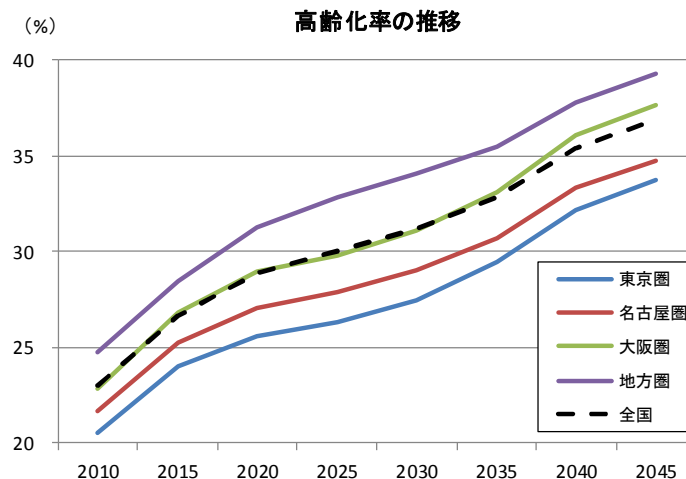
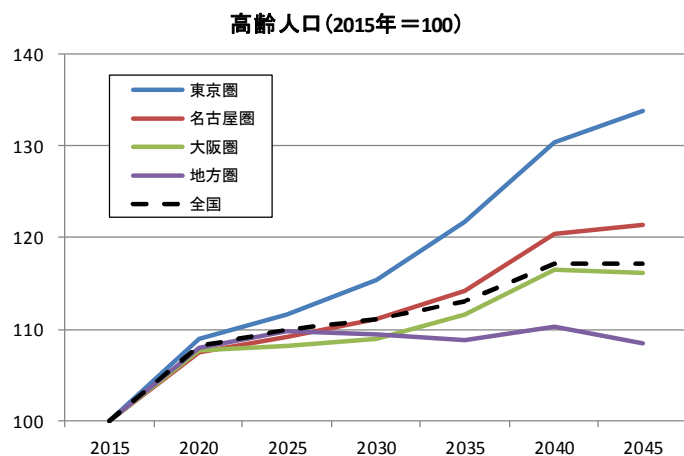
(出典) 総務省統計局「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成30年推計)」における出生中位(死亡中位)推計をもとに、国土交通省国土政策局作成

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*¹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*²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。

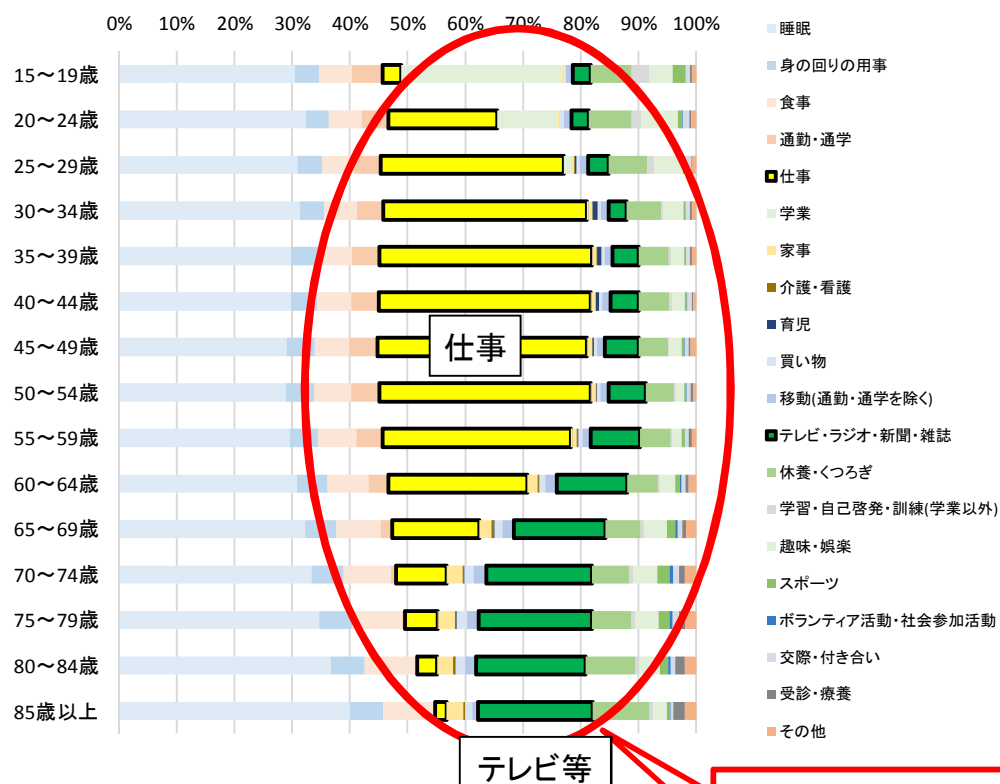
*2: 東京圏、名古屋圏、大阪圏はそれぞれ以下の都道府県を含む。
 東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)、名古屋圏(岐阜県、愛知県、三重県)、大阪圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)

(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

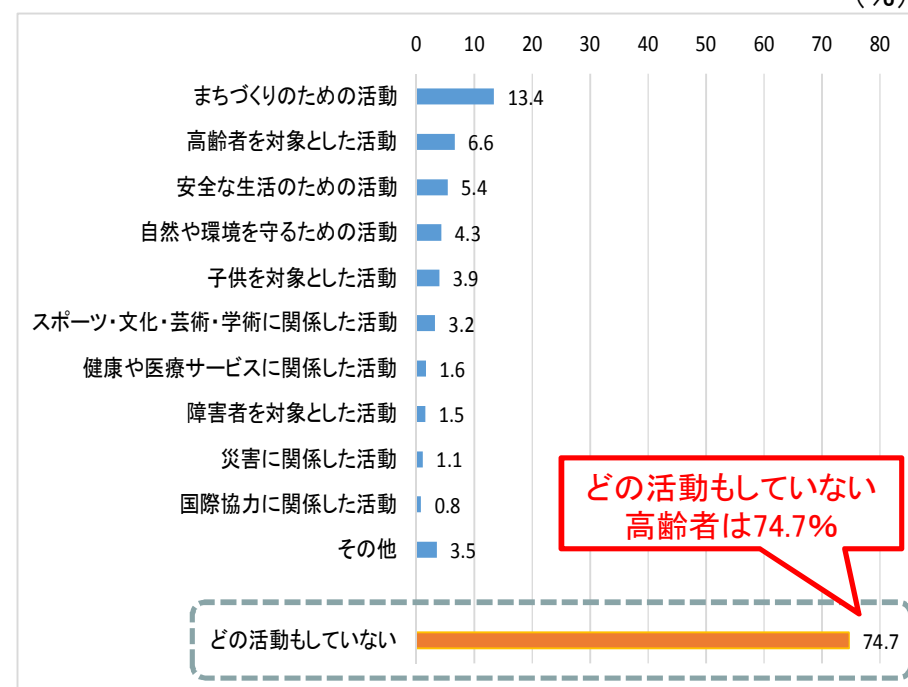
高齢者の活動状況

- 年齢階級別行動別平均生活時間を見ると、退職後にはテレビ等に費やす時間が年々増加し、70代後半には4時間を超え、40代前半の4倍程度に達する。
- 65歳以上の高齢者のうち、7割以上はボランティア活動に従事していない。

【年齢階級別行動別平均生活時間(平日・男性)】



【65歳以上の自由時間におけるボランティア活動の種類別活動】



どの活動もしていない
高齢者は74.7%

(出典) 「平成28年社会生活基本調査結果」(総務省統計局)より「ボランティア活動の種類別行動」をもとに国土政策局作成

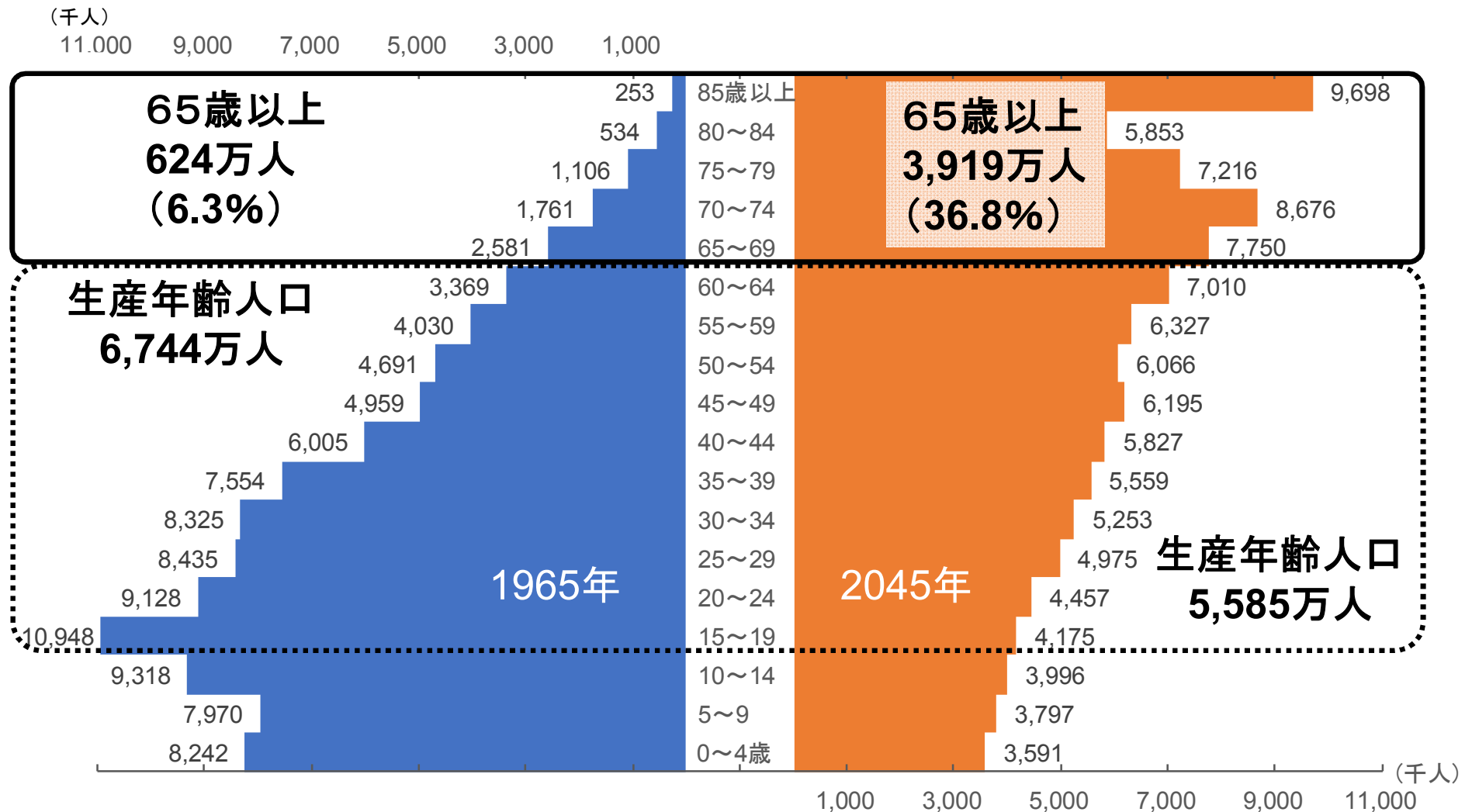
(出典) 「平成28年社会生活基本調査結果」(総務省統計局)より国土政策局作成

定年退職を機に、
仕事の時間が減少し、
テレビ等の時間が増加

将来推計人口の年齢構成(1965年と2045年の比較)

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」

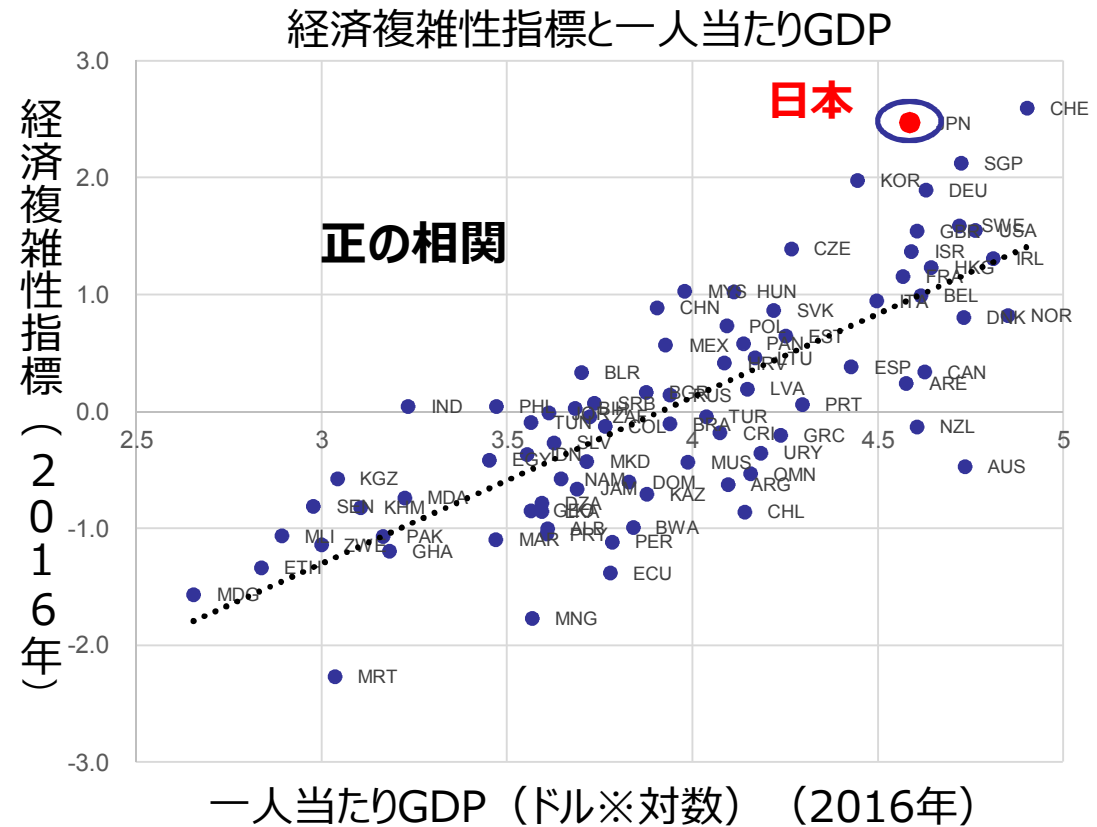
2045年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

- 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が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



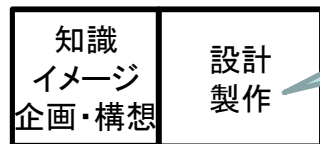
(出典) AJG Simoes, CA Hidalgo. *The Economic Complexity Observatory: An Analytical Tool for Understanding the Dynamics of Economic Development. Workshops at the Twenty-Fifth AAAI Conference on Artificial Intelligence. (2011)*, <http://atlas.media.mit.edu/ja/rankings/country/2015/> および 国際連合 (UN) National 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】

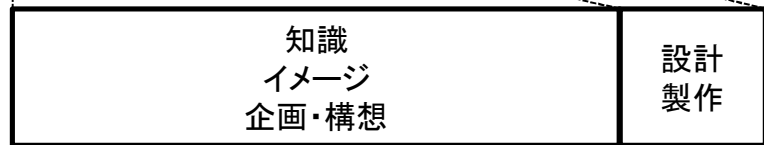


このままいくと...



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)

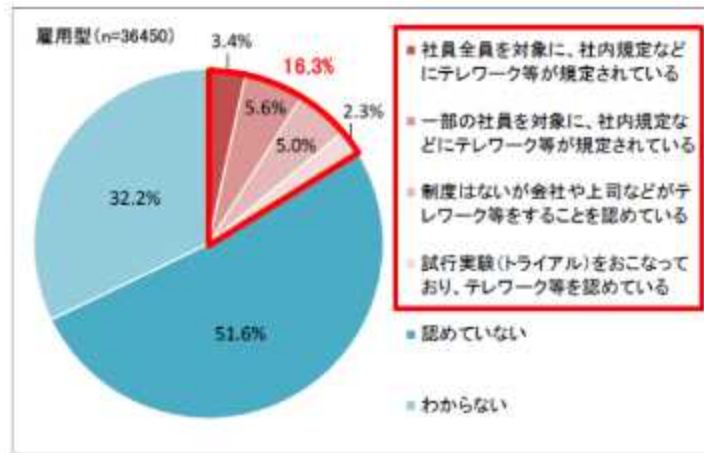
【九州】3件 【四国】2件

● 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】

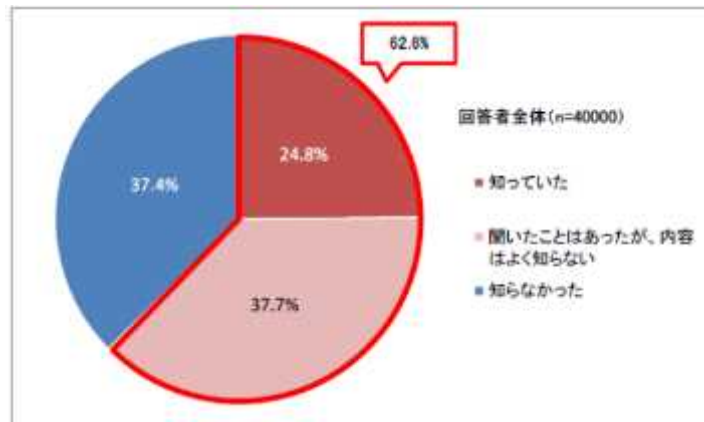
雇用型テレワーカー※1



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

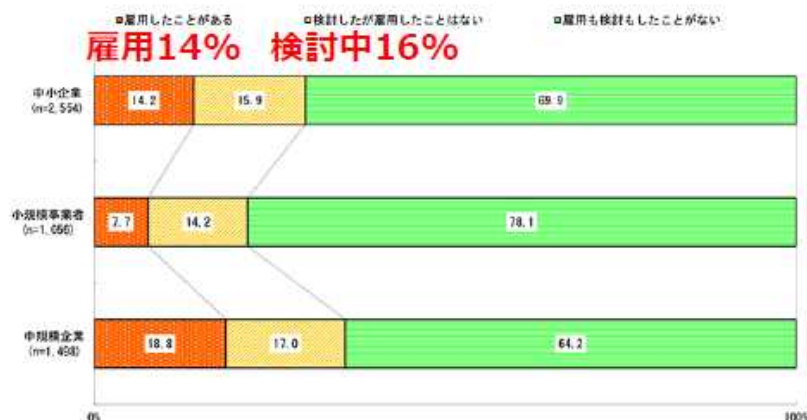
※2: 自営業・自由業、及び家庭での内職を本業としていると回答した人

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)

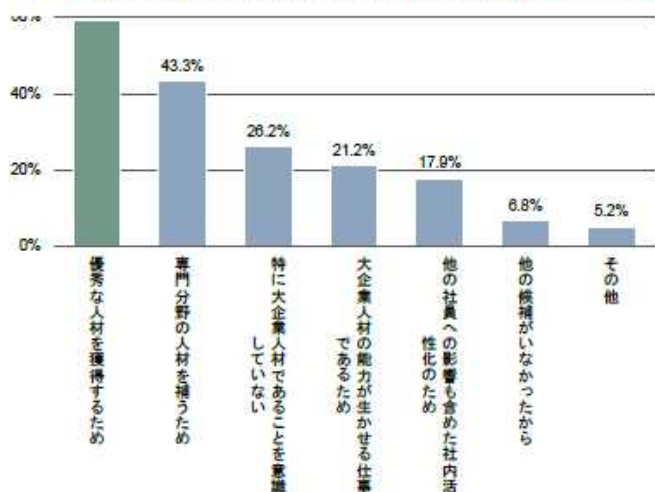
中小企業における人材活用の現状

- 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

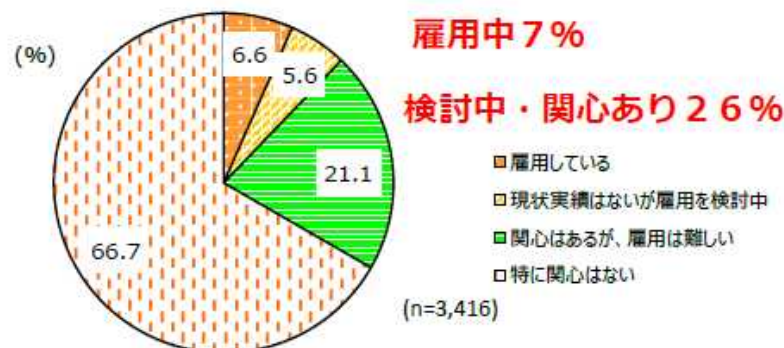


中小企業が大企業人材の雇用した理由



(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



(出典) 中小企業庁(2015)「中小企業白書」

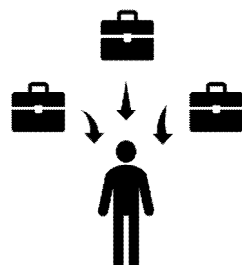
(注)1.他社で兼業・副業する中核人材の活用について、「雇用中」、「検討中」と回答した企業を集計している。
2.複数回答のため、合計は100%にはならない。

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))

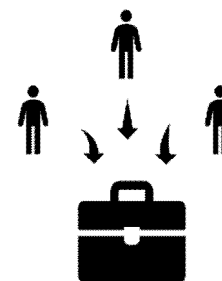
ジョブ型雇用の可能性

- ジョブ型雇用は、働き手個人それぞれの特性に応じた働き方を可能とし、多様な選択肢をもたらすことが期待される。

旧来の日本型雇用

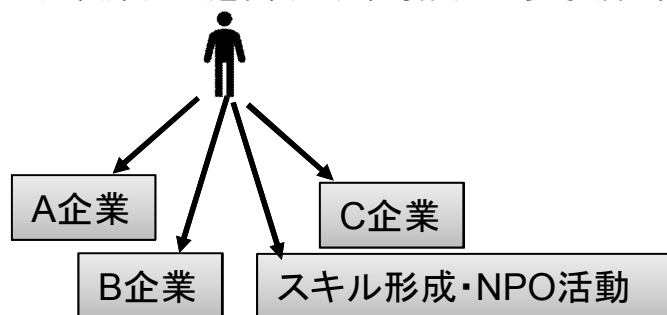


ジョブ型雇用



● 人に仕事を割り当てる	雇用の考え方	● 仕事に人を割り当てる
● 会社のメンバーであることが仕事を与えられる条件	雇用の条件	● 能力をもっていることが仕事を与えられる条件
● 社内教育で能力を伸ばし、安定したキャリアを歩む	働き方	● 自ら能力を伸ばし、自由にキャリアを選択する

(出典) 国土交通省国土政策局作成 ※参考: 濱口桂一郎「若者と労働「入社」の仕組みから解きほぐす」(中公新書ラクレ)



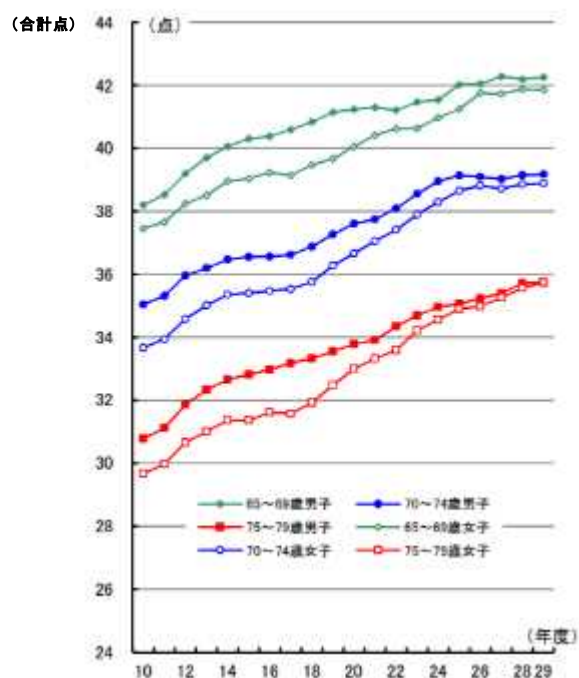
(出典) 経済産業省「雇用関係によらない働き方」に関する研究会(第1回平成28年11月)」を一部加工

- ①時間・場所から解放された働き方の提示
 - 時間・場所に縛られない新たな働き方の促進により、高齢者・女性を含む多様な潜在的働き手の掘り起こしや、働き手個人がそれぞれ望む介護・出産・育児等ライフイベントを優先しながら働くことが可能となる。
 - 一社に縛られない働き方により、働き手自身が主体性をもったスキル形成・キャリアアップ・働き方が普及する。
- ②人的リソースの有効活用
 - 各々のスキルを活かした業務分担により、質の高いサービスを提供することが可能となり、企業にとっては人手不足解消に貢献しうる。

高齢者の社会参画の可能性

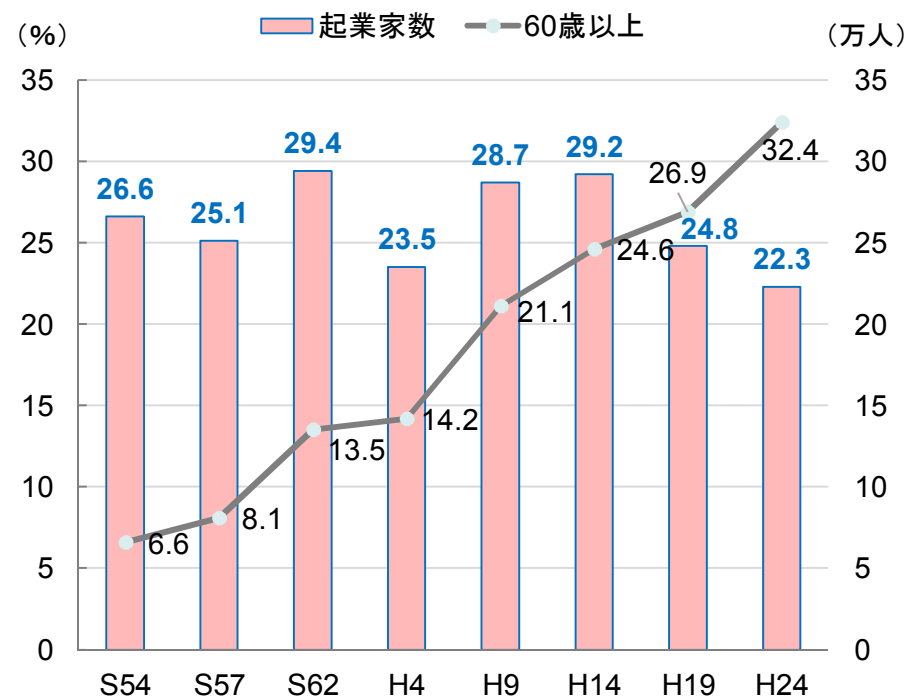
- 全国的に高齢化が進む一方、高齢者の体力は、年々向上しており、平成30年代(2018年～)には75～79歳の体力が平成10年の65～69歳の体力に追いつく可能性。
- 起業家の年齢別構成を見ると、3人に1人が60歳以上を占めており、豊富な社会経験の蓄積に基づき、退職後も何らかの形で働きたいという意欲のあるシニア層が増加。

【新体力テスト合計点の年次推移】



(出典) スポーツ庁「平成29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】

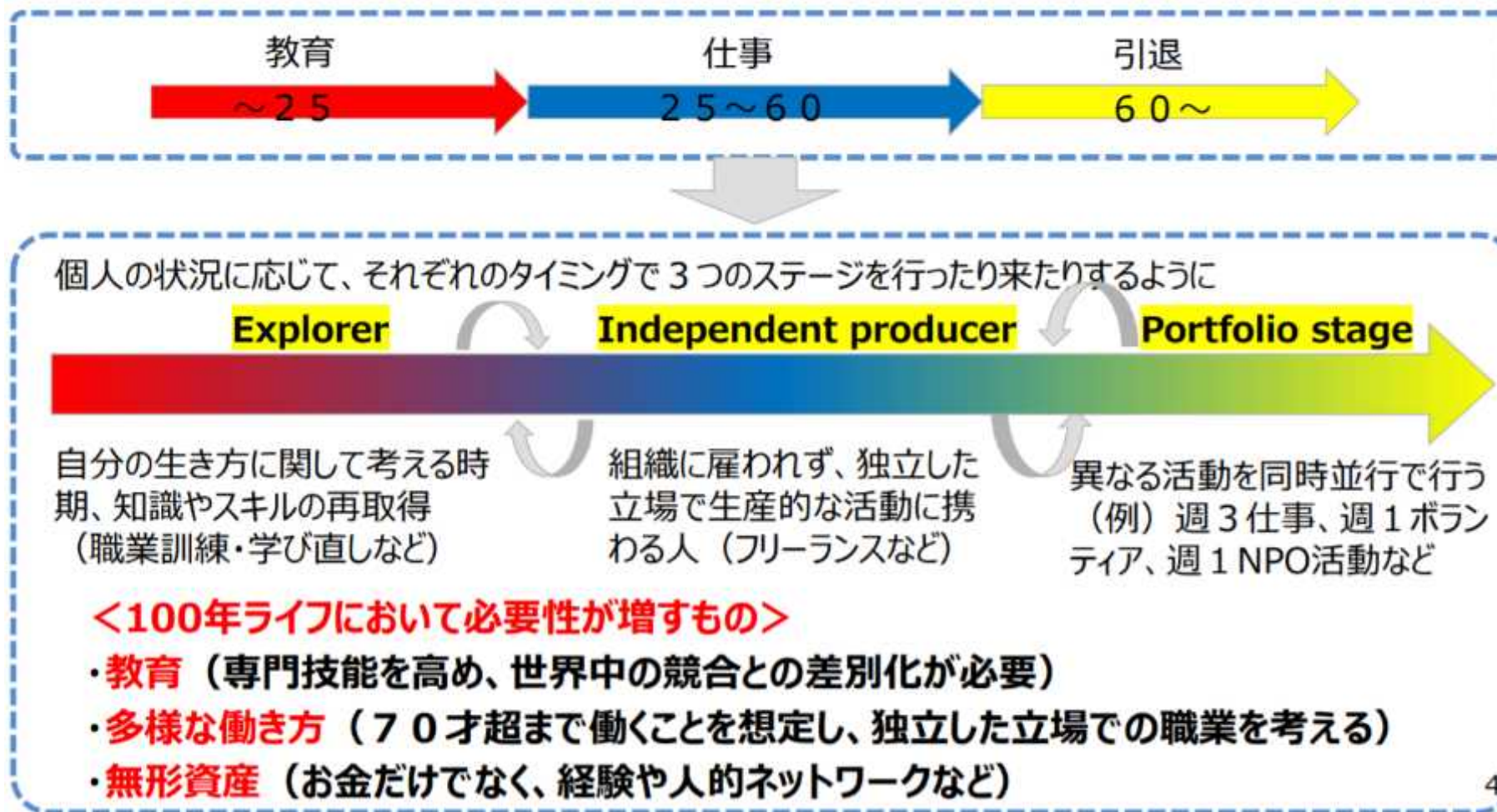


(出典) 中小企業白書2014 資料: 総務省「就業構造基本調査」再編加工

⇒ 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

人生100年時代における人生ステージモデル

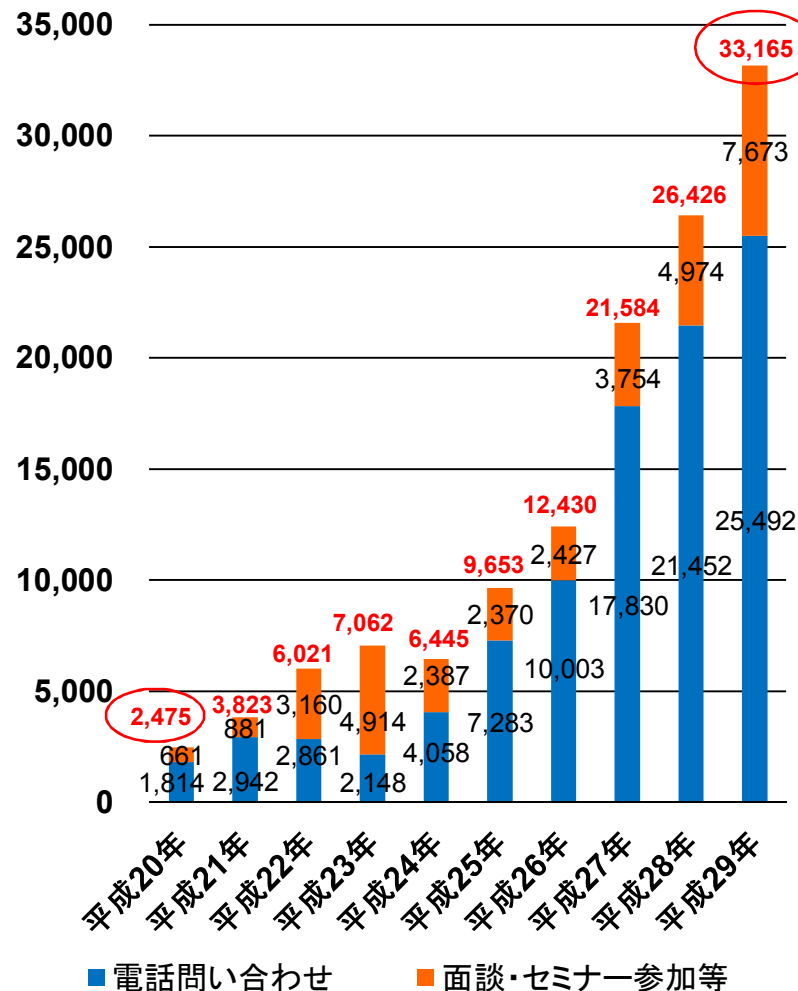
- 人が100年も“健康に”生きる社会が到来する時、従来の3つの人生ステージ（教育を受ける／仕事をする／引退して余生を過ごす）のモデルは大きく変質。



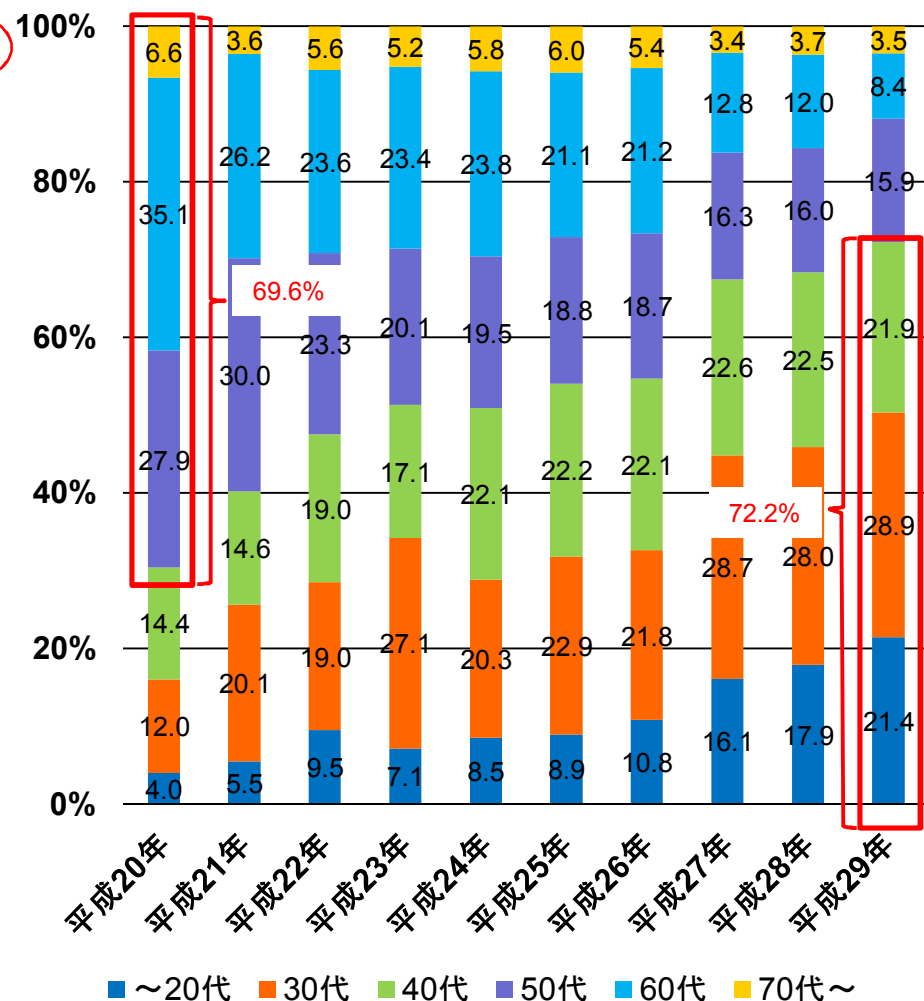
（出典）経済産業省産業人材政策室「「人生100年時代」を踏まえた「社会人基礎力」の見直しについて」
（我が国産業における人材力強化に向けた研究会配布資料）

- 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)

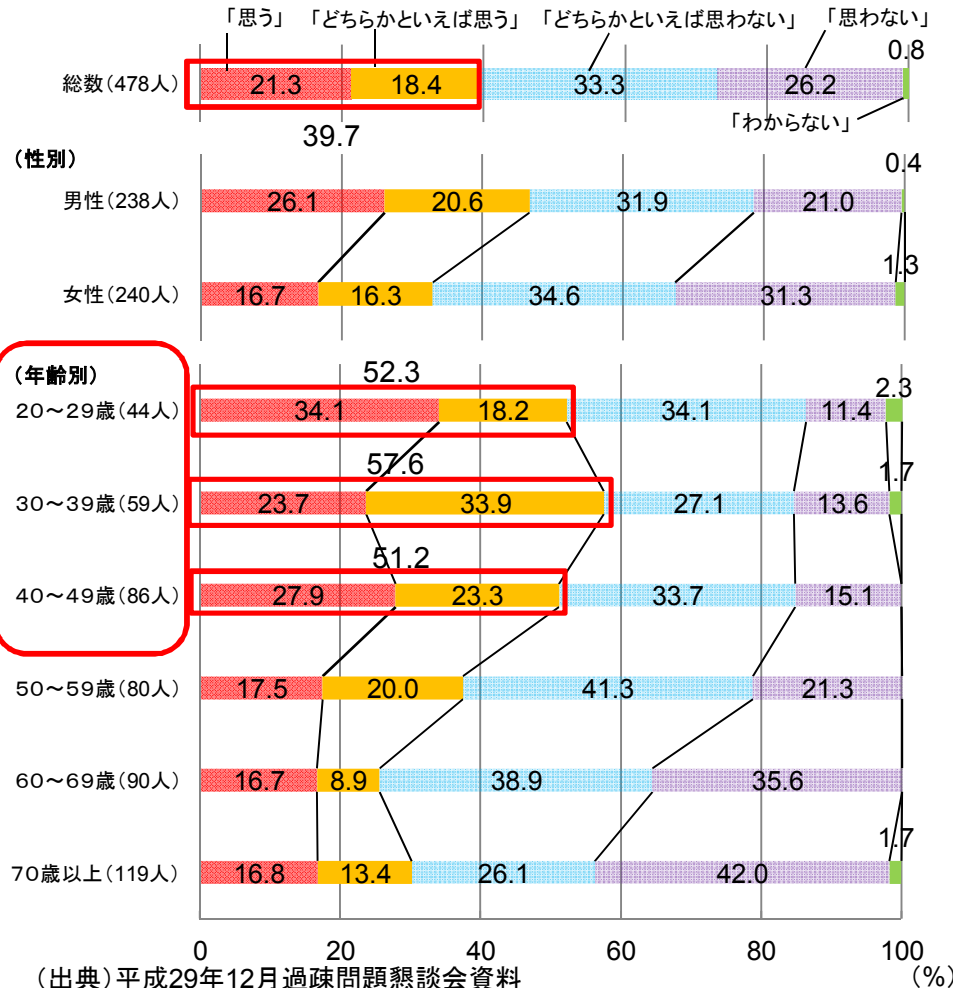


(出典)NPO法人ふるさと回帰支援センター提供資料

地方への移住の意向と二地域居住に対する関心

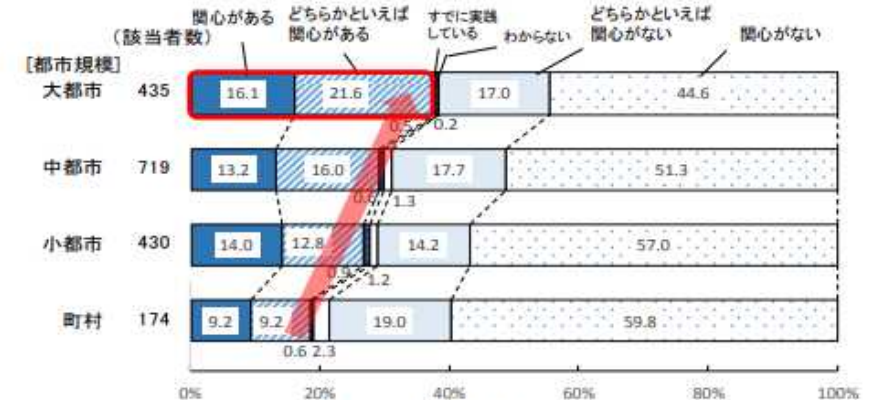
- 都市に住む人の4割が「地方に移住してもよいと思う」又は「どちらかといえば思う」と考えており、年齢別にみると、20～40歳代でそれぞれ半数を超えている。
- 二地域居住に対する関心は大都市になるほど高く、関心事項としては、「静かに暮らすことができる」、「豊かな自然にふれあえる」ことが大多数である。

地方への移住の意向

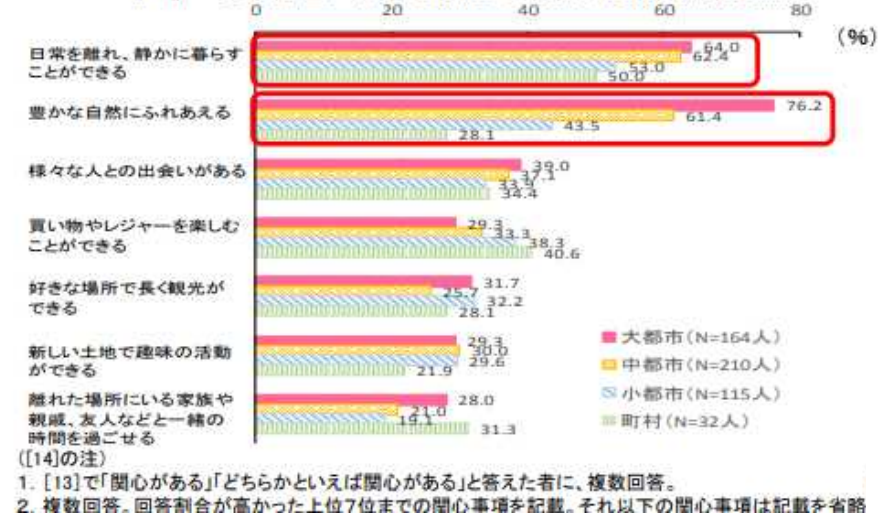


(出典) 平成29年12月過疎問題懇談会資料
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/02gyousei10_04000053.html

[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)



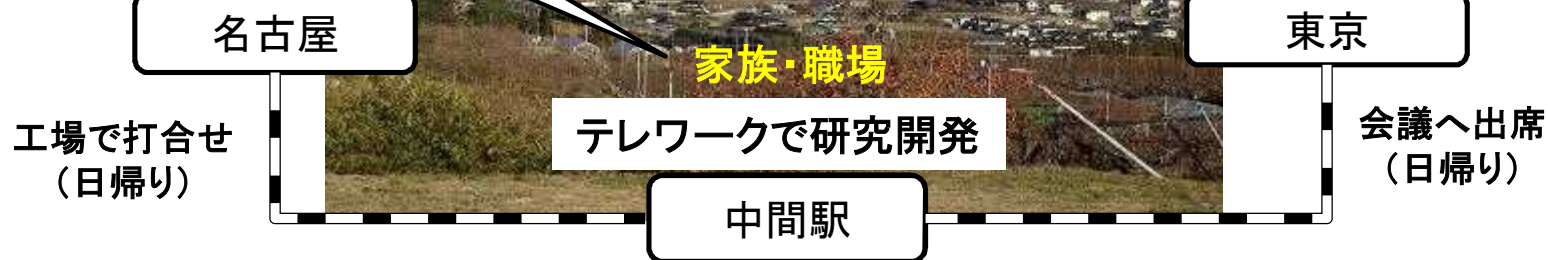
([14]の注)
 1. [13]で「関心がある」「どちらかといえば関心がある」と答えた者に、複数回答。
 2. 複数回答。回答割合が高かった上位7位までの関心事項を記載。それ以下の関心事項は記載を省略

(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】

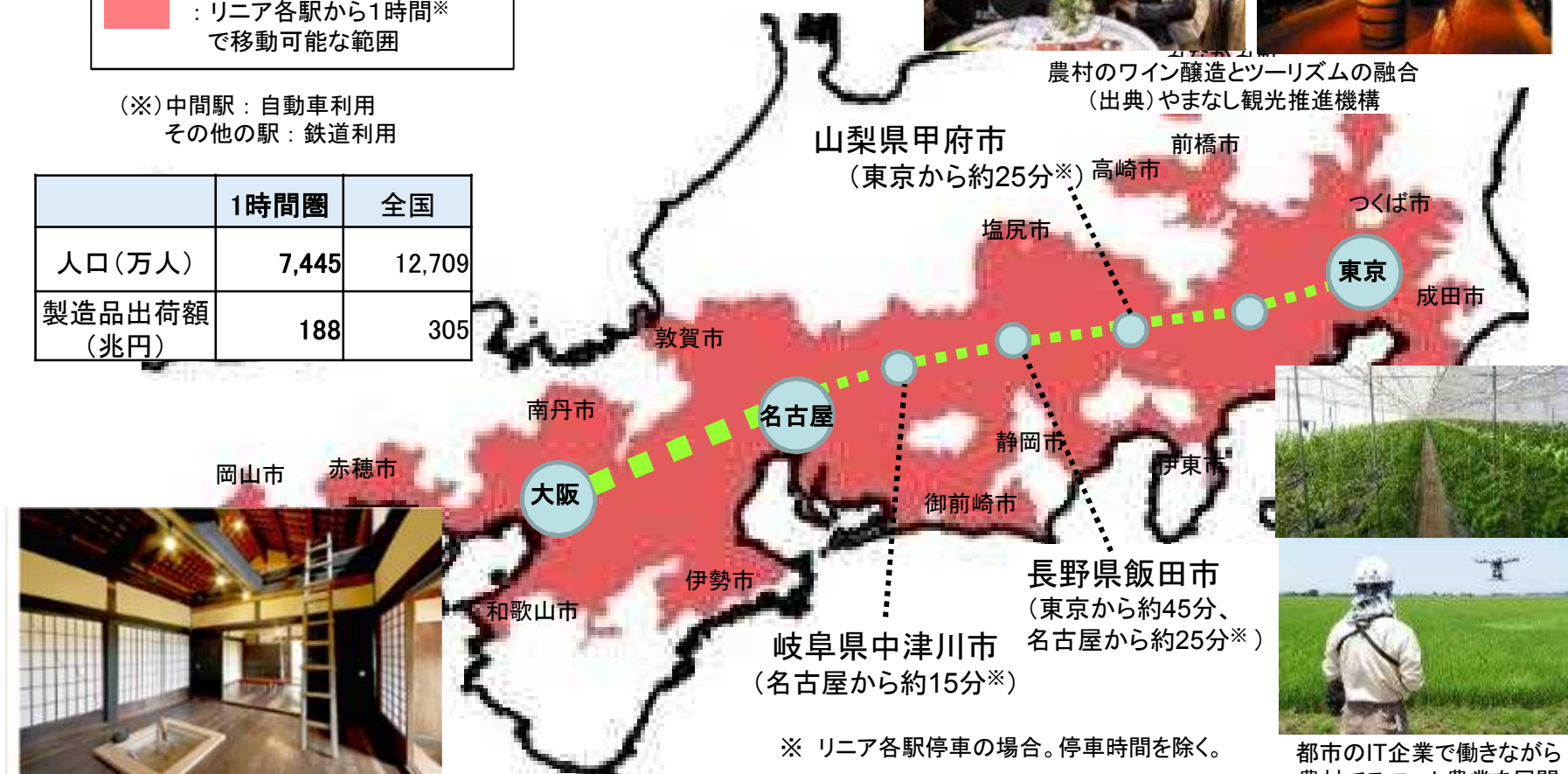
 : リニア各駅から1時間※
で移動可能な範囲

(※) 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



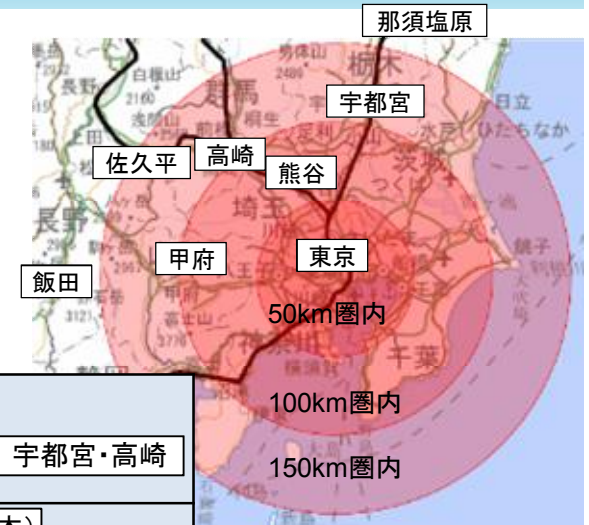
古民家のリノベーションによるホテル機能など新たな価値の創出
(出典)那賀町HP

※ 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。

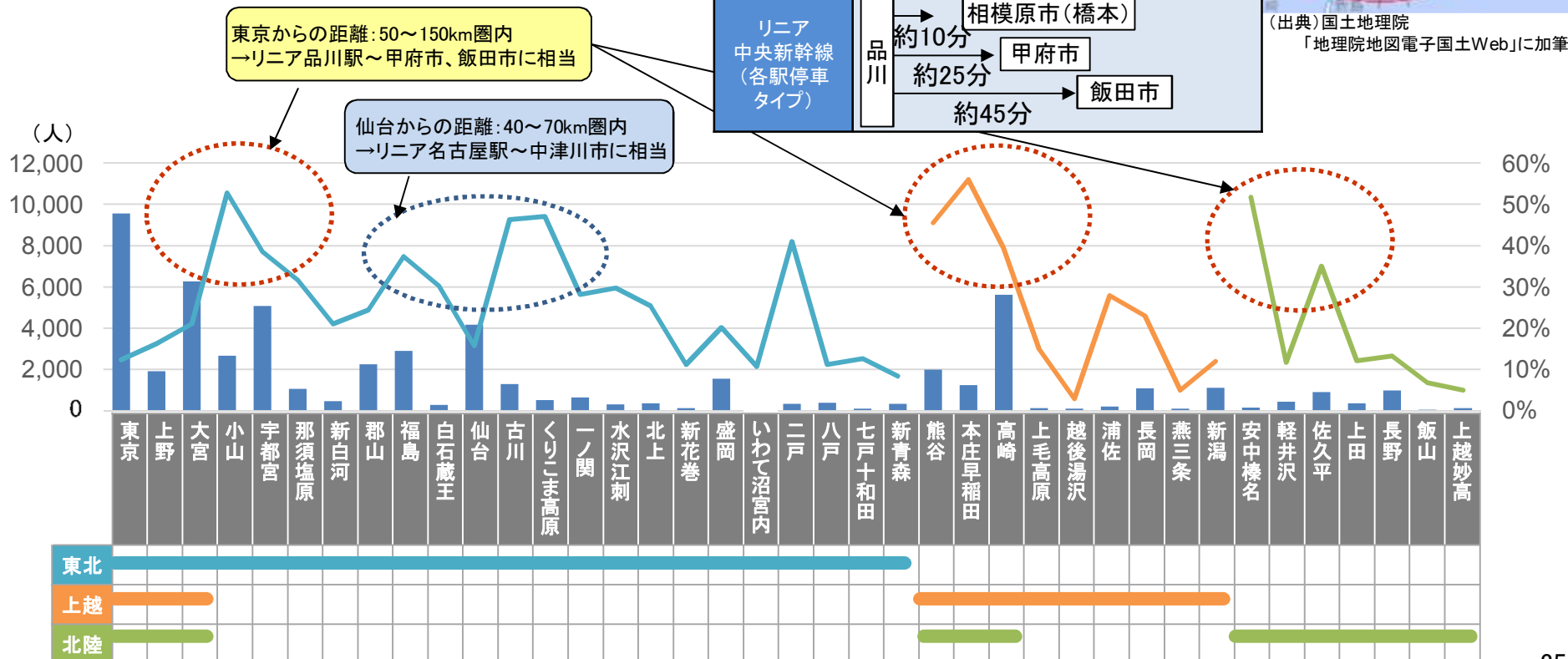


(出典)国土地理院「地理院地図電子国土Web」に加筆

【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】

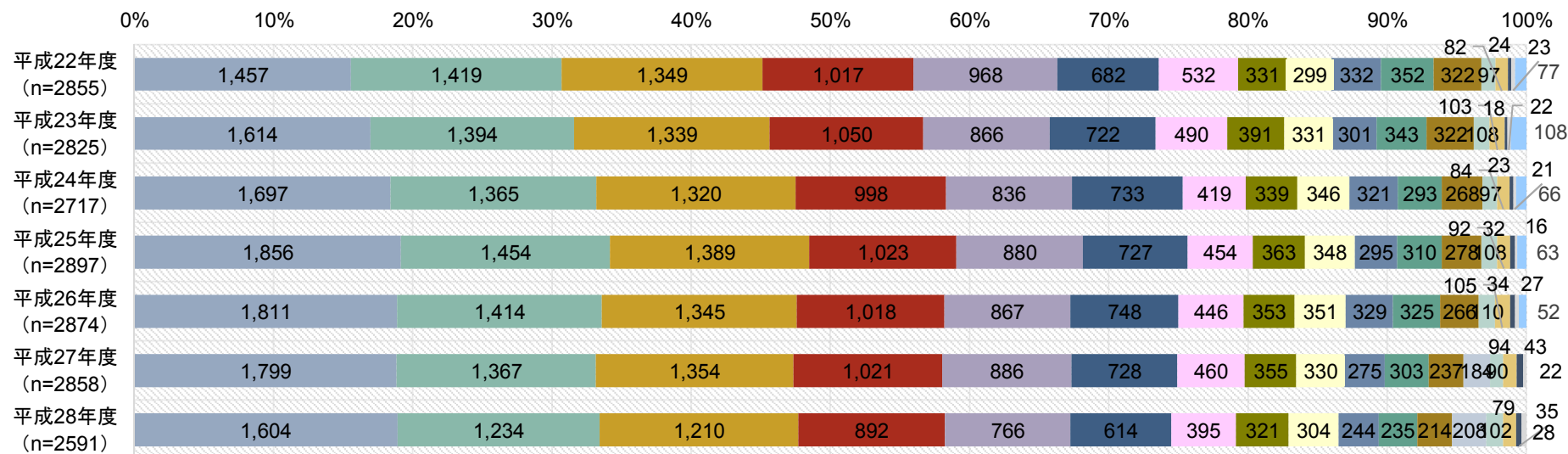


(出典)JR東日本「新幹線駅別乗車人員(定期利用有無別)2016年」をもとに国土政策局作成

- 日本で事業展開する上での魅力として、所得水準の高さ、製品・サービスの顧客ボリュームの大きさ、製品・サービスへの付加価値や流行への敏感さなど、マーケットとしての魅力のほか、インフラ(交通、エネルギー、情報通信等)の充実、グローバル企業の集積、生活環境等、ビジネス環境としての魅力が挙げられる。

日本で事業展開する上での魅力(全産業)※上位5項目まで選択

(社)



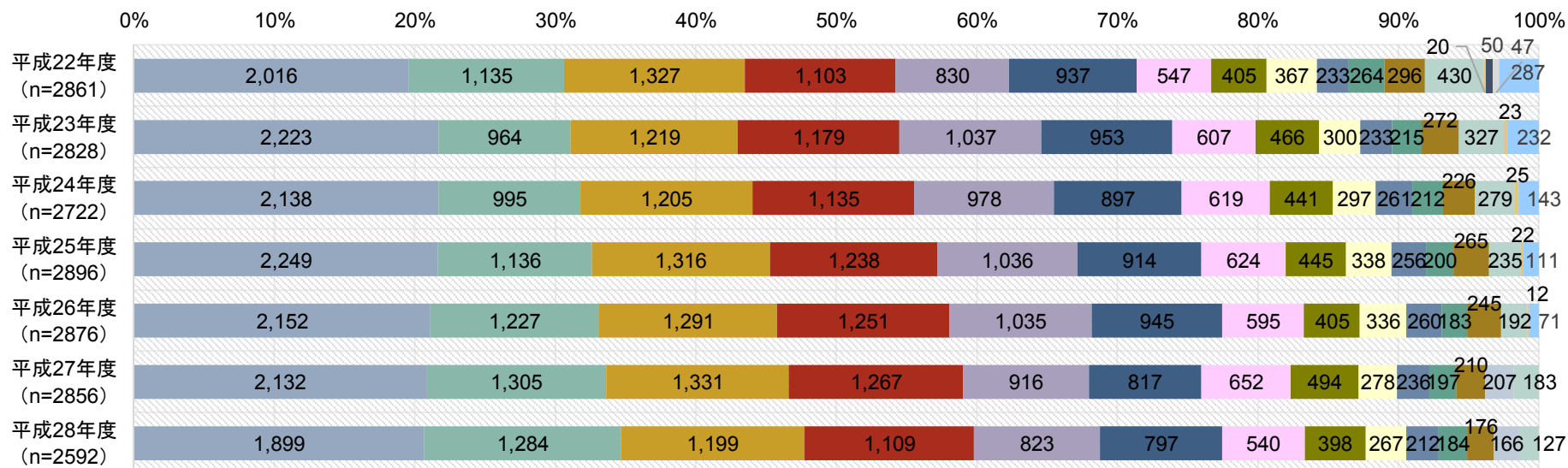
- 所得水準が高く、製品・サービスの顧客ボリュームが大きい
- グローバル企業や関連企業が集積している
- アジア市場のゲートウェイ、地域統括拠点として最適である
- 知的財産等の法整備が充実している
- 2020年オリンピック・パラリンピックに向け、需要増・販売増が見込まれる(H27~)
- 優遇措置、インセンティブ等が充実している
- インフラ(交通、エネルギー、情報通信等)が充実している
- 生活環境が整備されている
- 本社や管理対象国へのアクセス等、地理的要因に恵まれている
- 研究開発環境の質が高い
- 事業規制の開放度が高い
- ビジネスコスト(人件費、不動産等)が低い
- 製品・サービスの付加価値や流行に敏感であり、新製品・新サービスに対する競争力が検証できる
- 有能な人材の確保ができる
- 資金調達など金融環境が充実している
- その他
- ビジネス支援機関が充実している
- 震災を受け、需要増・販売増が見込まれる(H22~H26)

(出典) 経済産業省「外資系企業動向調査(平成23年調査)～(平成29年調査)」より国土政策局作成

- 日本で事業展開する上での阻害要因として、ビジネスコストの高さが最多回答となっているが、割合としては年々減少傾向。
- 人材確保の難しさの割合が、平成23年度から増加傾向にあり、人材不足が顕在化。

日本で事業展開する上での阻害要因(全産業)※上位5項目まで選択

(社)

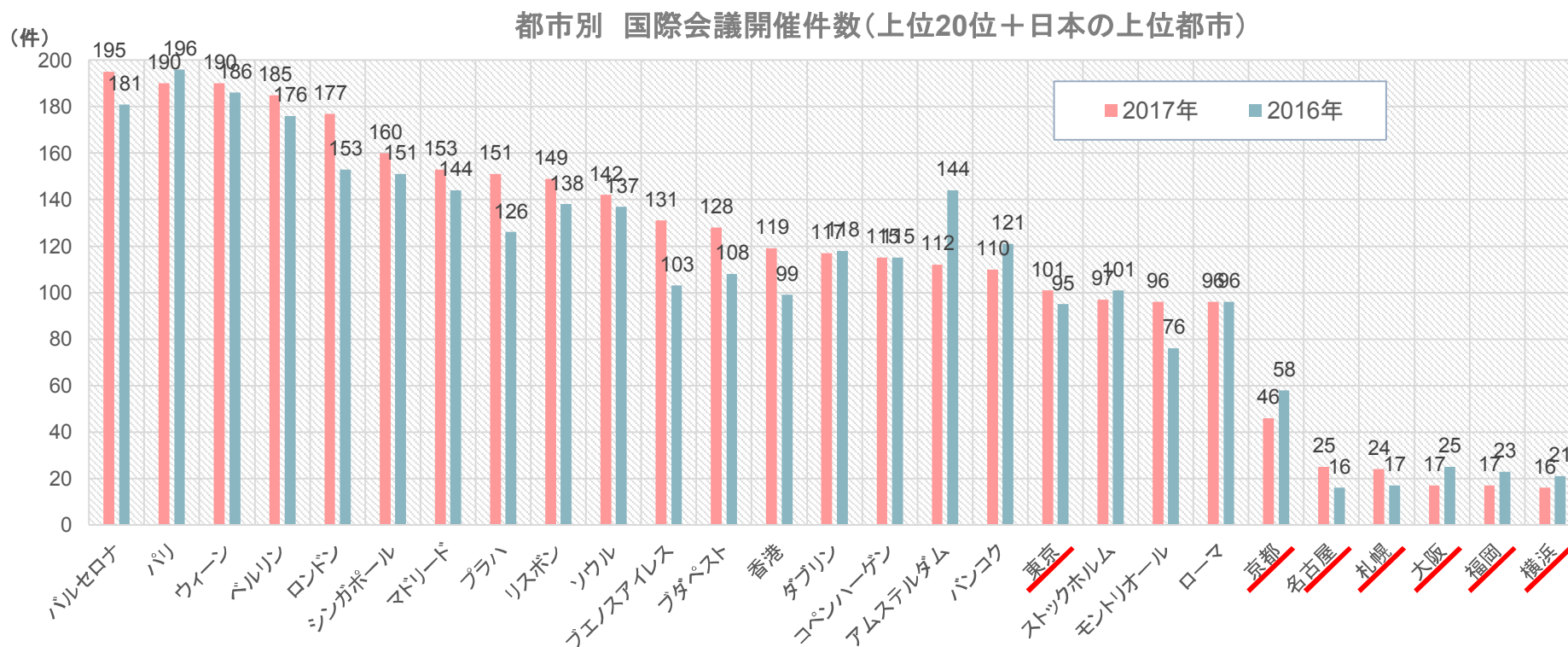


- ビジネスコストの高さ(人件費、税負担、不動産等)
- 日本市場の閉鎖性、特殊性(系列取引の存在、人的コネクション、商慣習等)
- 規制・許認可制度の厳しさ(法的規制、商品の企画・検査等)
- 優遇措置・インセンティブが不十分(税制上の特典、利用できる補助制度の不足等)
- 外国人の生活環境(学校、病院等外国人の受け入れ体制、生活習慣の違い等)
- 資金調達の難しさ(融資条件の厳しさ、資金調達にあたっての制約等)
- M&Aの難しさ(法制度、外資アレルギー等)
- インフラの未整備(交通、エネルギー、情報通信等)
- 人材確保の難しさ(管理職、技術者、語学堪能者、一般労働者等)
- 製品・サービスに対するユーザーの要求水準の高さ(品質、納期、価格等)
- 行政手続きの複雑さ(申請から認可までの期間の長さ、手続きの煩雑さ等)
- 地震や津波など自然災害に対する不安
- 情報・支援サービス不足(市場に関する英語情報の不足、支援機関の未整備等)
- その他
- 放射能汚染に対する不安
- 物流機能の障害

(出典) 経済産業省「外資系企業動向調査(平成29年調査)」より国土政策局作成

国際会議開催件数ランキング

- 2016年、2017年と2年連続で上位5位はいずれもヨーロッパの都市となっている。
- シンガポールが2年連続で6位に位置している。
- 日本の都市としては、2017年の上位20位の中に東京(18位)のみがランクインしている。

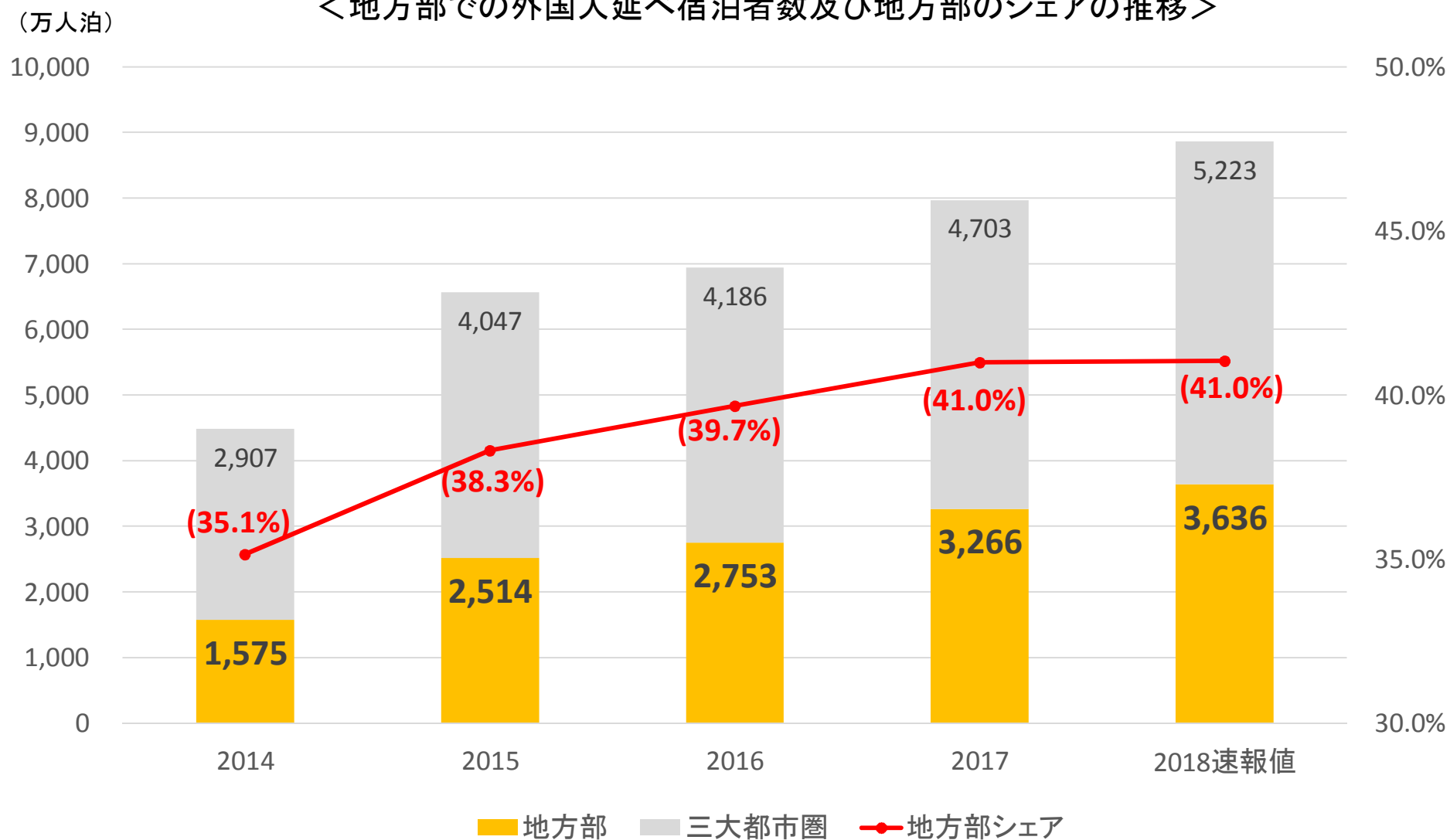


【国際会議の条件 (ICCA)】

- ・ 主催者: 3か国以上をローテーションする国際機関
- ・ 総参加者数: 50人以上
- ・ 参加国: 特に条件なし
- ・ 開催期間: 定期的で開催

訪日外国人旅行者の地方への波及(人の流れ)

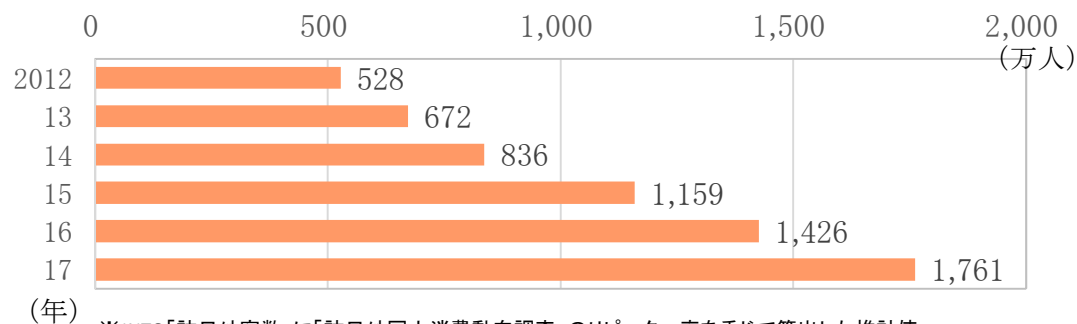
＜地方部での外国人延べ宿泊者数及び地方部のシェアの推移＞



※) 三大都市圏とは、「東京、神奈川、千葉、埼玉、愛知、大阪、京都、兵庫」の8都府県をいう。地方部とは、三大都市圏以外の道県をいう。
 ※) ()内は構成比を表している。
 (出典)観光庁「宿泊旅行統計調査」

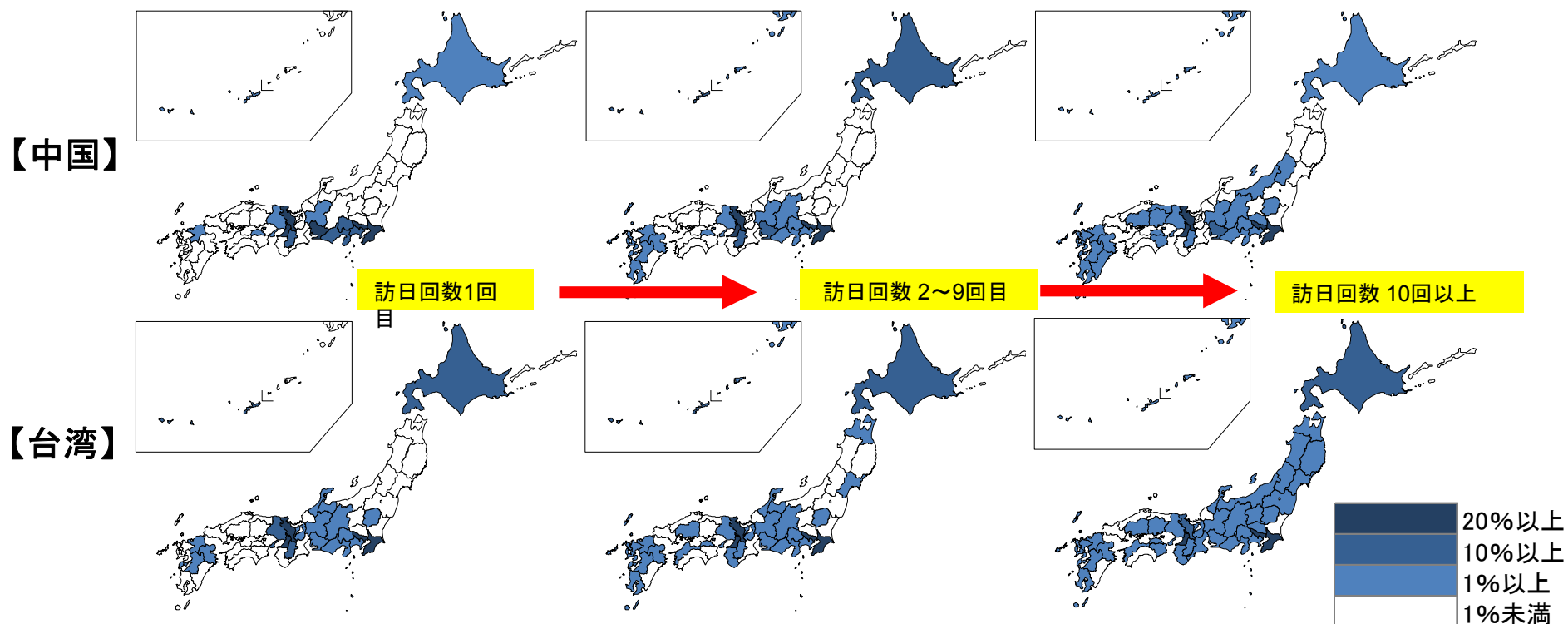
訪日外国人旅行者の地方への波及(リピーター)

(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~



※JNTO「訪日外客数」に「訪日外国人消費動向調査」のリピーター率を乗じて算出した推計値

(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~

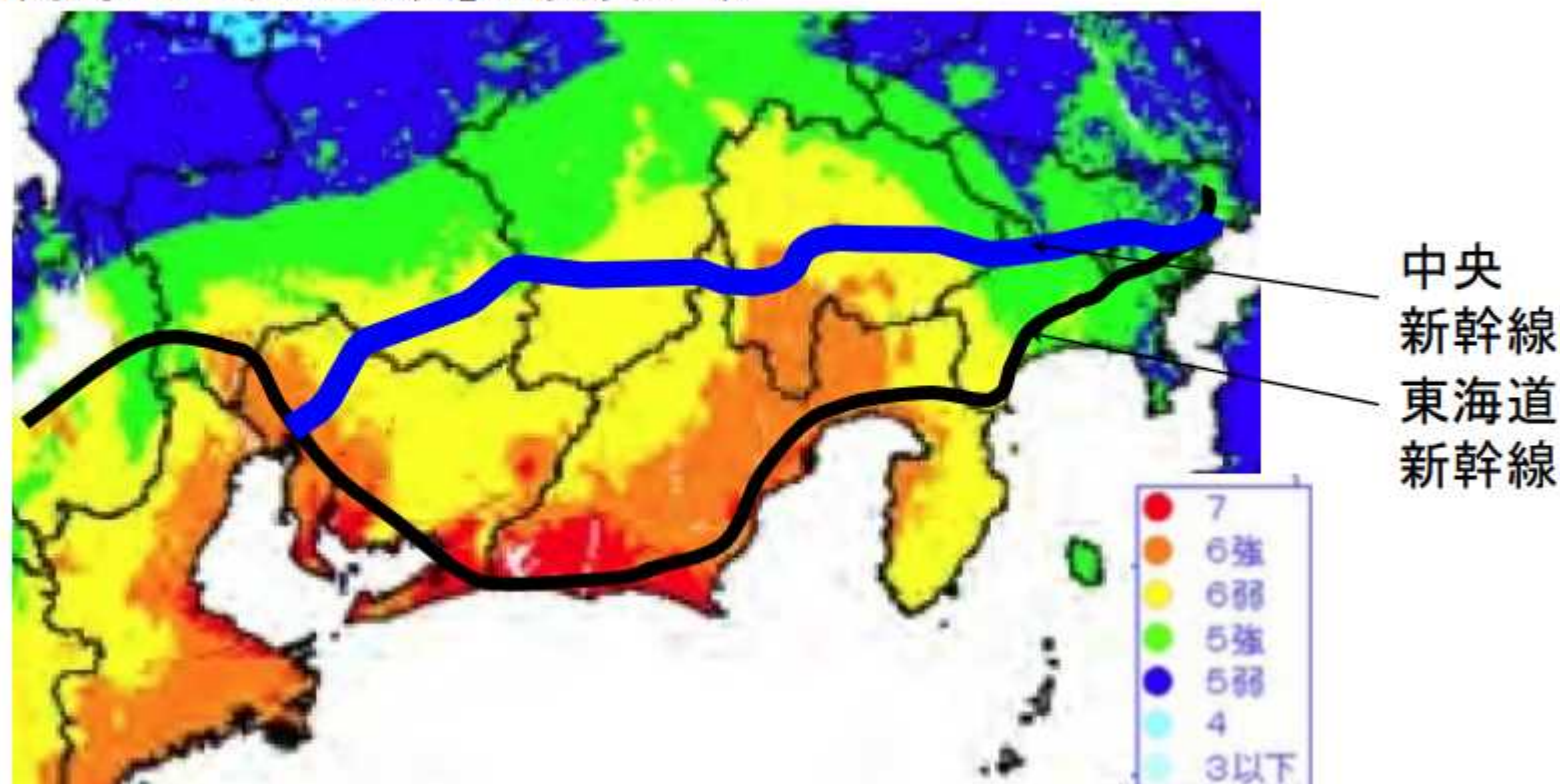


(出典) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より観光庁作成

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



【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」
- 「都市においても地方においても、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」

◆三大都市圏

一体化による巨大経済圏の誕生

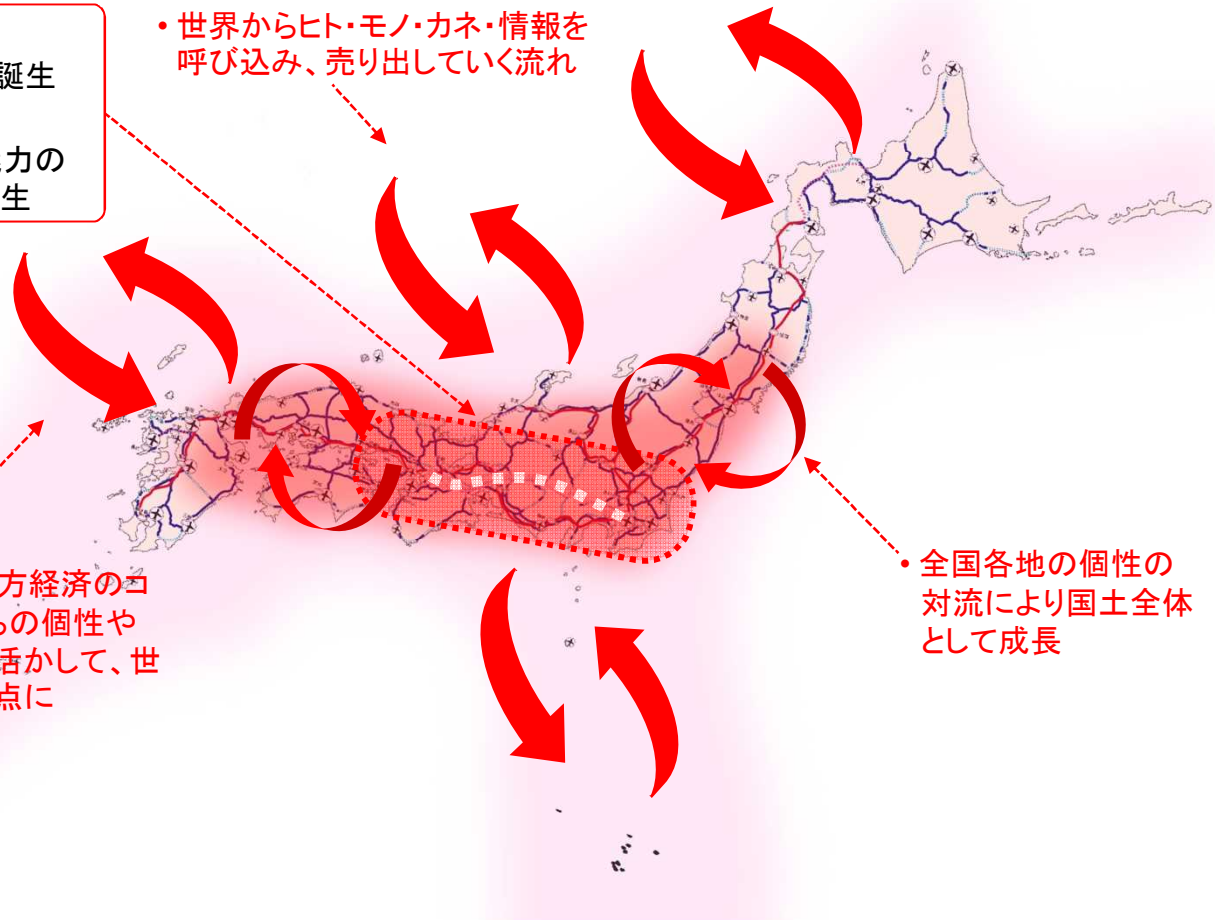
◆中間駅周辺地域

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

• 世界からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込み、売り出していく流れ

• 三大都市圏に加え、地方経済のコアとなる都市圏が、自らの個性やアジアとの近接性等を活かして、世界に直結し、成長の拠点に

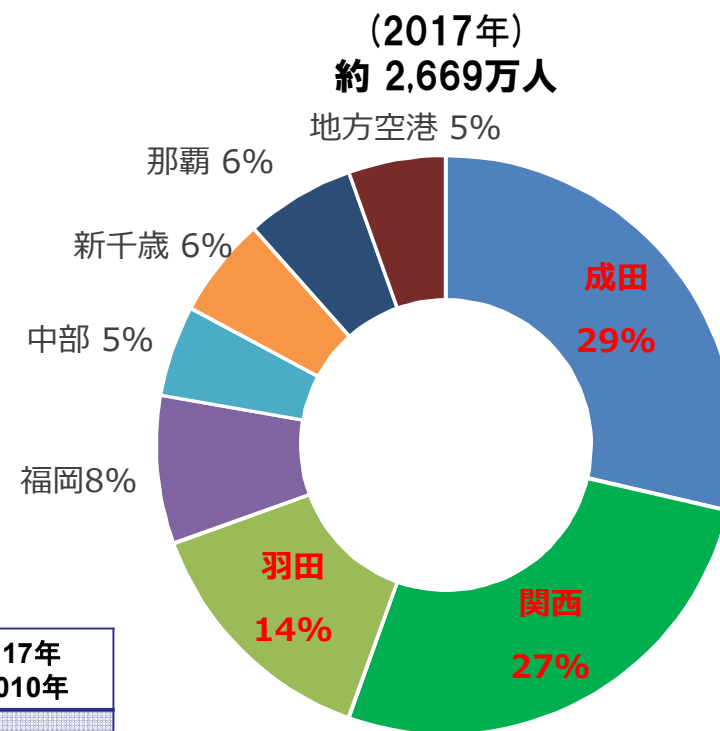
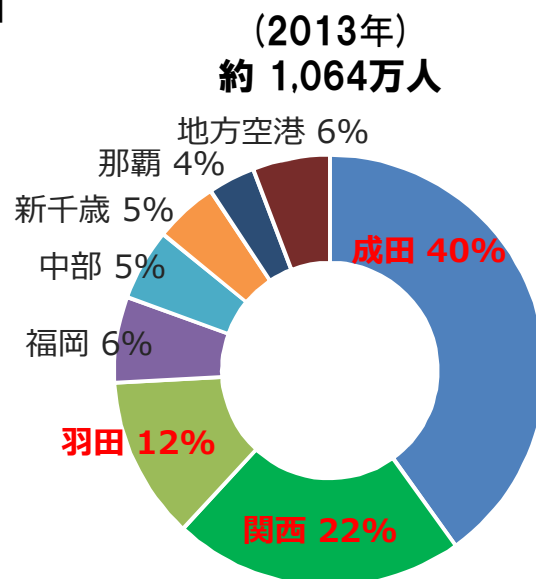
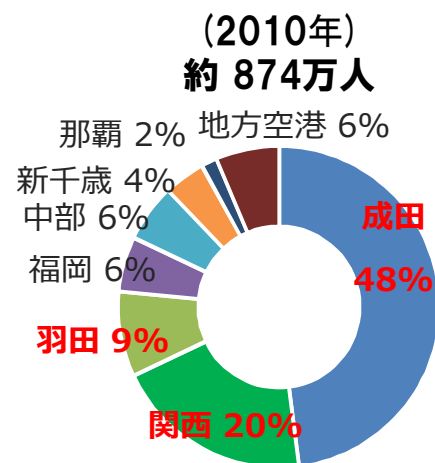
• 全国各地の個性の対流により国土全体として成長



空港別 入国外国人人数の推移

- 入国外国人人数が増加する中、関西空港及び羽田空港のシェアが拡大。
- アジアからの旅行者数は関西国際空港が661万人と最も多い。

【入国外国人人数 空港別割合】



空港	2010年	2013年	2017年				2017年 / 2010年	
			アジア	欧州	北米	その他		
成田	420万人	426万人	764万人	556万人 (72.8%)	74万人 (9.7%)	95万人 (12.4%)	39万人 (5.1%)	約1.8倍
羽田	75万人	129万人	375万人	265万人 (70.6%)	47万人 (12.6%)	45万人 (12.1%)	17万人 (4.6%)	約5.0倍
関西	175万人	232万人	716万人	661万人 (92.3%)	25万人 (3.5%)	20万人 (2.8%)	10万人 (1.4%)	約4.1倍

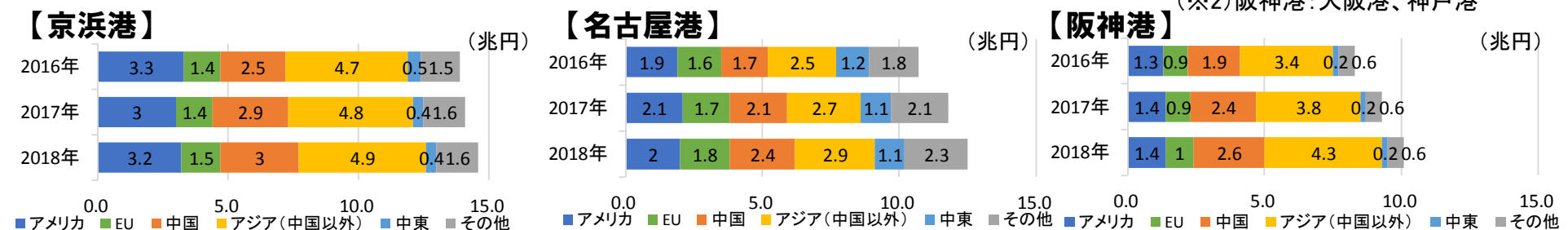
※ 地方空港→主要7空港(羽田、成田、関西、中部、新千歳、福岡、那覇)を除く空港。

(出典)法務省「出入国管理統計」より国土政策局作成。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。⁴³

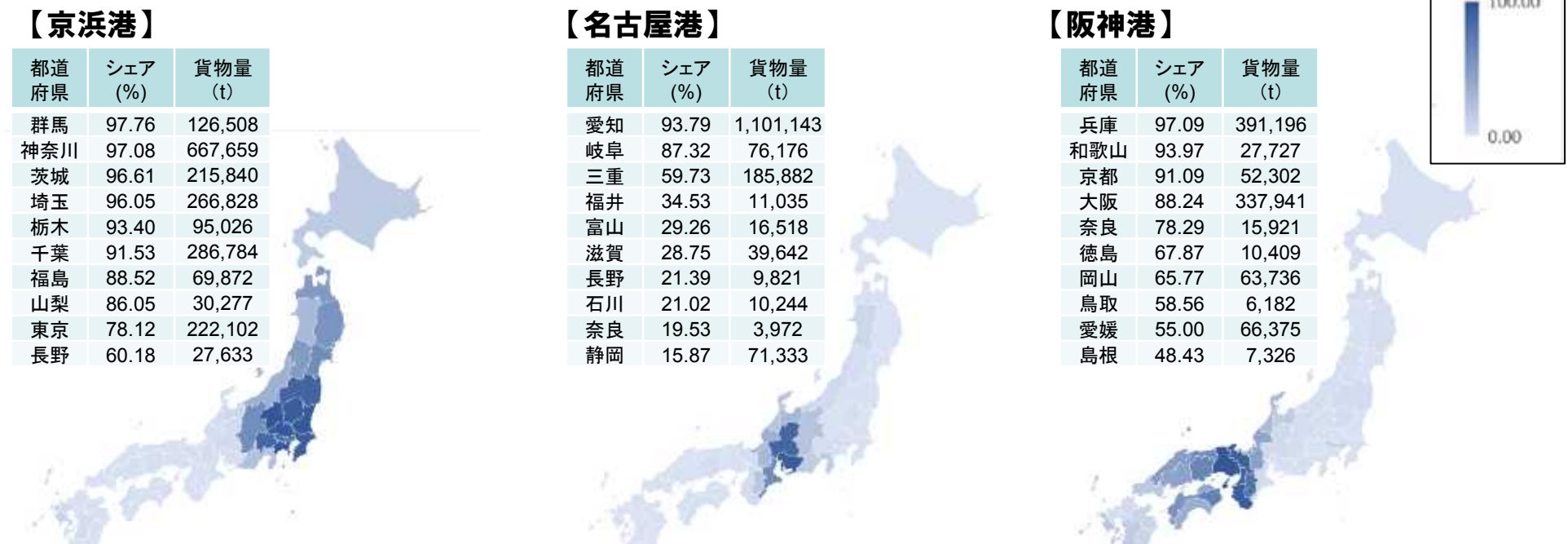
三大都市圏別 港湾の利用状況(輸出)

- 京浜港では関東甲信越及び東北地方の利用が、名古屋港では東海・北陸地方の利用が、阪神港では近畿・中国・四国地方の利用が高い傾向がある。

国・地域別輸出入額の推移<輸出>



都道府県別港湾利用率<輸出>

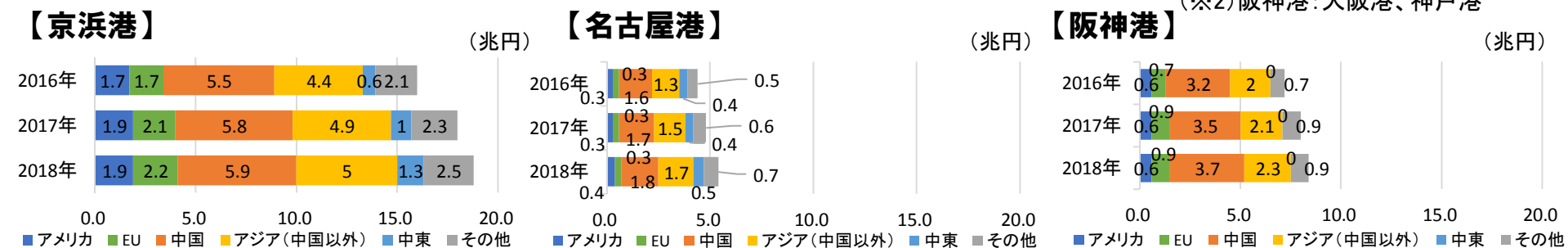


地図の凡例の単位は%。各都道府県で生産された貨物量の合計のうち、「東京・横浜・川崎」、「名古屋」、「大阪・神戸」の貨物量の割合。

三大都市圏別港湾の利用状況(輸入)

- 京浜港は、関東1都6県で利用率95%を超えている。名古屋港は東海3県の利用が主となり、阪神港は近畿に加えて瀬戸内地域の利用も高い。

国・地域別輸出入額の推移<輸入>



(出典)普通貿易統計

都道府県別港湾利用率<輸入>

【京浜港】

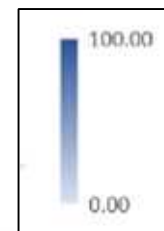
都道府県	シェア (%)	貨物量 (t)
群馬	99.04	253,251
神奈川	98.77	935,899
埼玉	98.75	761,925
茨城	95.83	390,415
栃木	95.58	213,450
千葉	95.45	710,329
東京	95.22	881,045
福島	77.59	92,052
山梨	75.69	21,417
山形	61.90	20,444

【名古屋港】

都道府県	シェア (%)	貨物量 (t)
愛知	94.04	1,031,449
岐阜	91.58	186,030
三重	62.78	182,309
滋賀	32.87	62,554
長野	28.73	22,831
福井	23.51	11,698
静岡	18.56	72,586
富山	14.55	7,738
石川	8.24	4,352
東京	1.17	10,804

【阪神港】

都道府県	シェア (%)	貨物量 (t)
奈良	98.75	90,690
兵庫	98.30	723,720
和歌山	96.68	75,763
大阪	96.54	1,127,300
京都	87.19	70,269
岡山	62.70	99,213
滋賀	55.43	105,498
鳥取	53.31	7,947
福井	46.94	23,356
香川	46.29	27,906



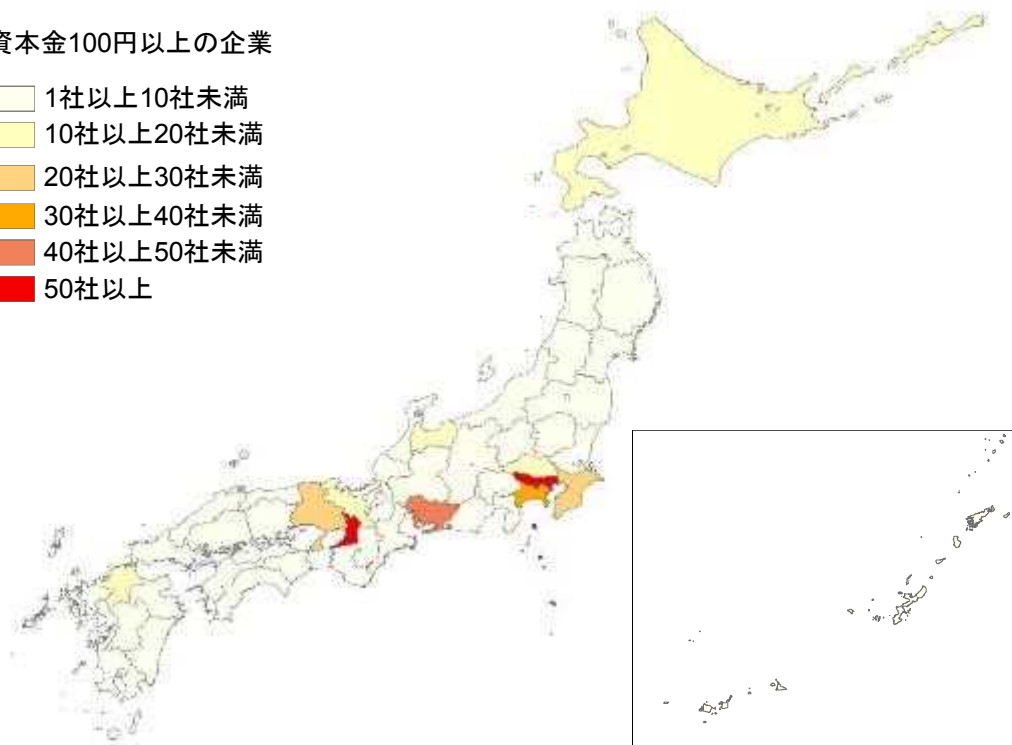
(出典)平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査 表24 生産地別船積港別貨物量

地図の凡例の単位は%。各都道府県で生産された貨物量の合計のうち、「東京・横浜・川崎」、「名古屋」、「大阪・神戸」の貨物量の割合。

都道府県別 資本金100億円以上の立地状況

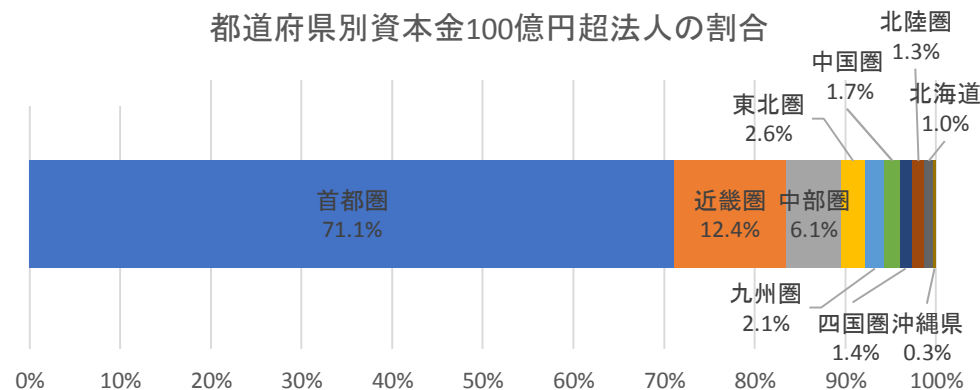
- 三大都市圏への集積が顕著であり、特に、東京都、大阪府、次いで愛知県、神奈川県
の立地企業数が多い。

資本金100円以上の企業



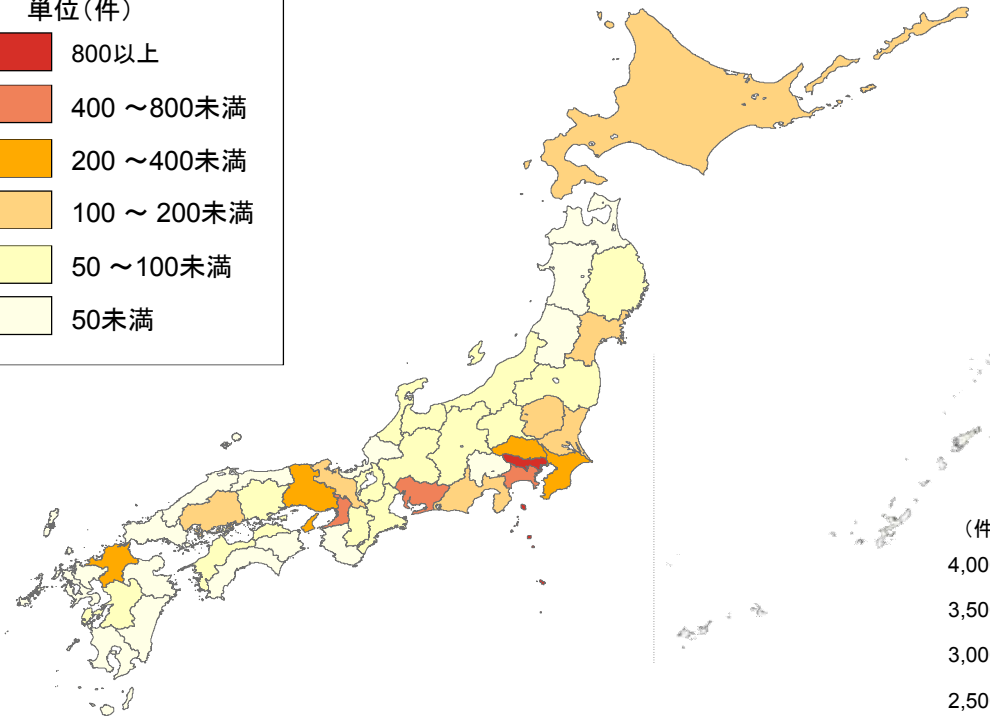
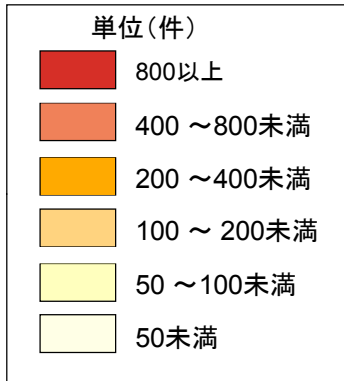
上位10位の都道府県	企業数[社]
東京都	673
大阪府	87
愛知県	45
神奈川県	39
千葉県	23
兵庫県	20
京都府	14
福岡県	13
北海道	11
埼玉県	11

都道府県別資本金100億円超法人の割合



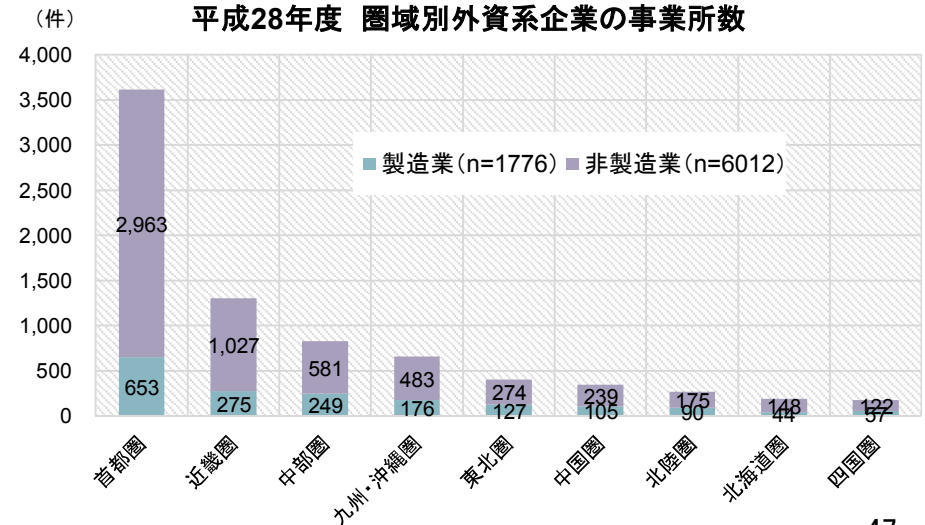
(出典) 国税庁 平成28年「国税庁統計年報」より作成

- 外資系事業所数は圧倒的に東京(1,940件)に集中している
- 中間駅で見ると神奈川県(640件)に多く存在し、次いで、長野県(82件)、岐阜県(66件)、山梨県(43件)の順に存在する



上位10位の都道府県	事業所数 [件]	シェア [%]
東京都	1,940	24.9
大阪府	708	9.1
神奈川県	640	8.2
愛知県	452	5.8
千葉県	369	4.7
福岡県	348	4.5
埼玉県	347	4.5
兵庫県	288	3.7
北海道	192	2.5
宮城県	180	2.3

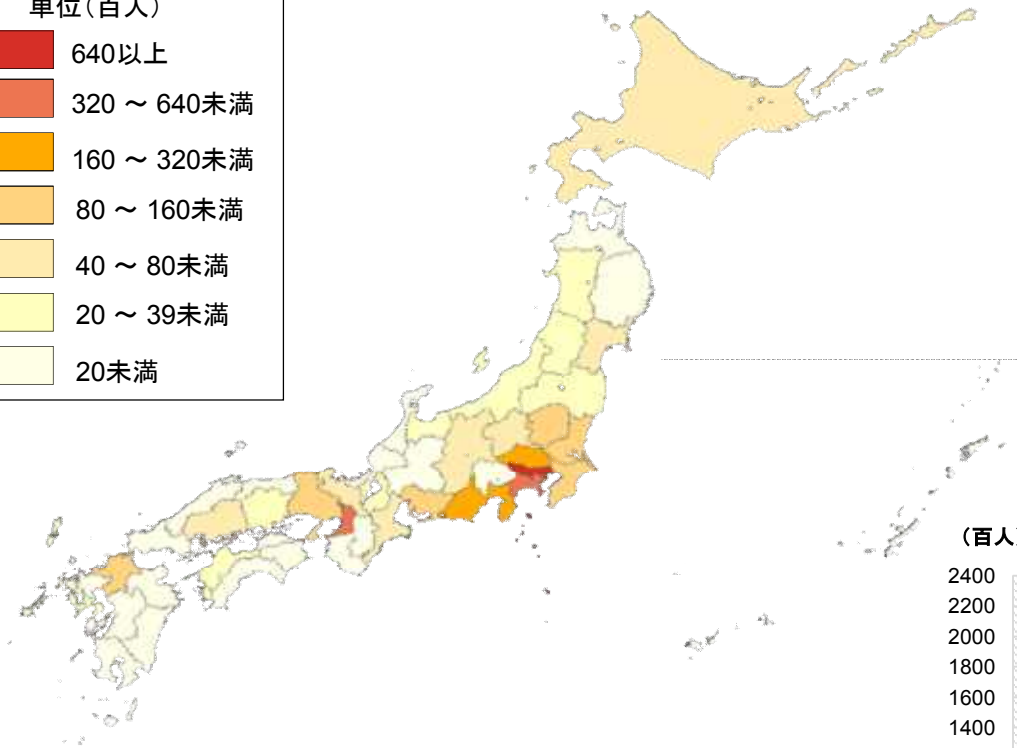
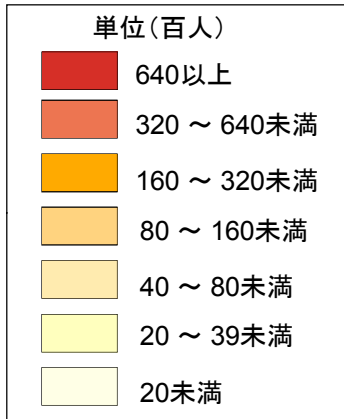
平成28年度 圏域別外資系企業の事業所数



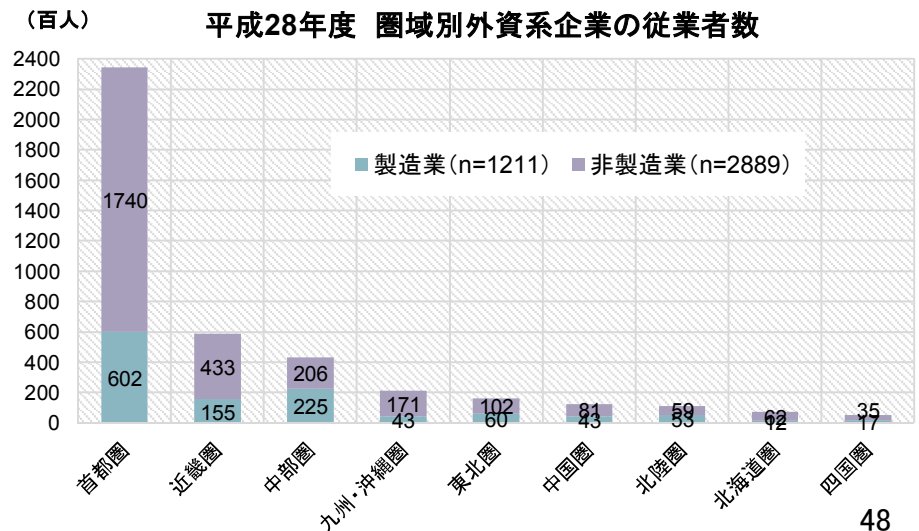
(出典) 経済産業省「外資系企業動向調査(平成29年調査)」より
国土政策局作成

都道府県別 外資系企業の立地状況(従業者数)※事業所ベース

- 外資系企業の従業者は圧倒的に東京(1,326百人)に集中している
- 中間駅で見ると神奈川県(464百人)が多く、次いで、長野県(44百人)、岐阜県(19百人)、山梨県(15百人)の順となる



上位10位の都道府県	従業者数 [件]	シェア [%]
東京都	1,326	32.3
神奈川県	464	11.3
大阪府	361	8.8
埼玉県	177	4.3
静岡県	170	4.1
愛知県	152	3.7
千葉県	135	3.3
兵庫県	121	3.0
福岡県	108	2.6
茨城県	92	2.2

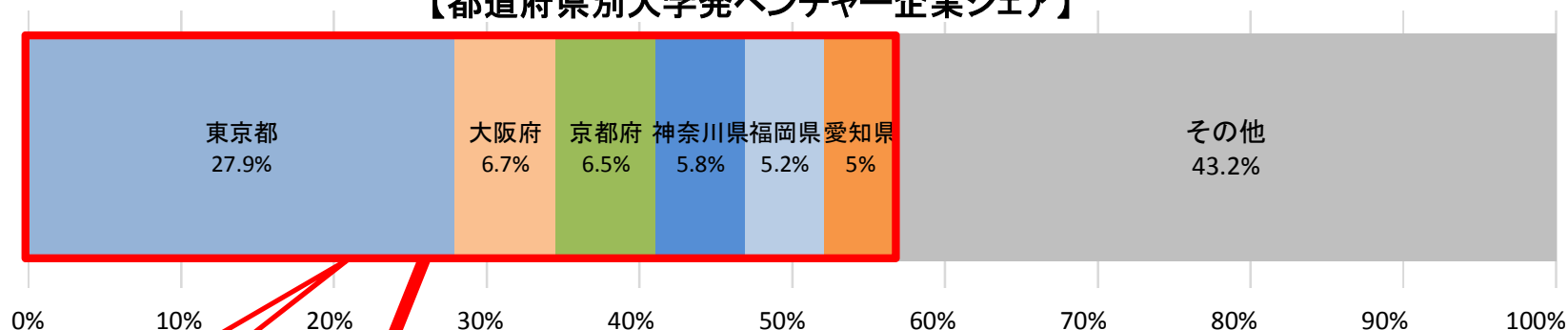


(出典)経済産業省「外資系企業動向調査(平成29年調査)」より
国土政策局作成

都道府県別 大学発ベンチャー企業の立地状況

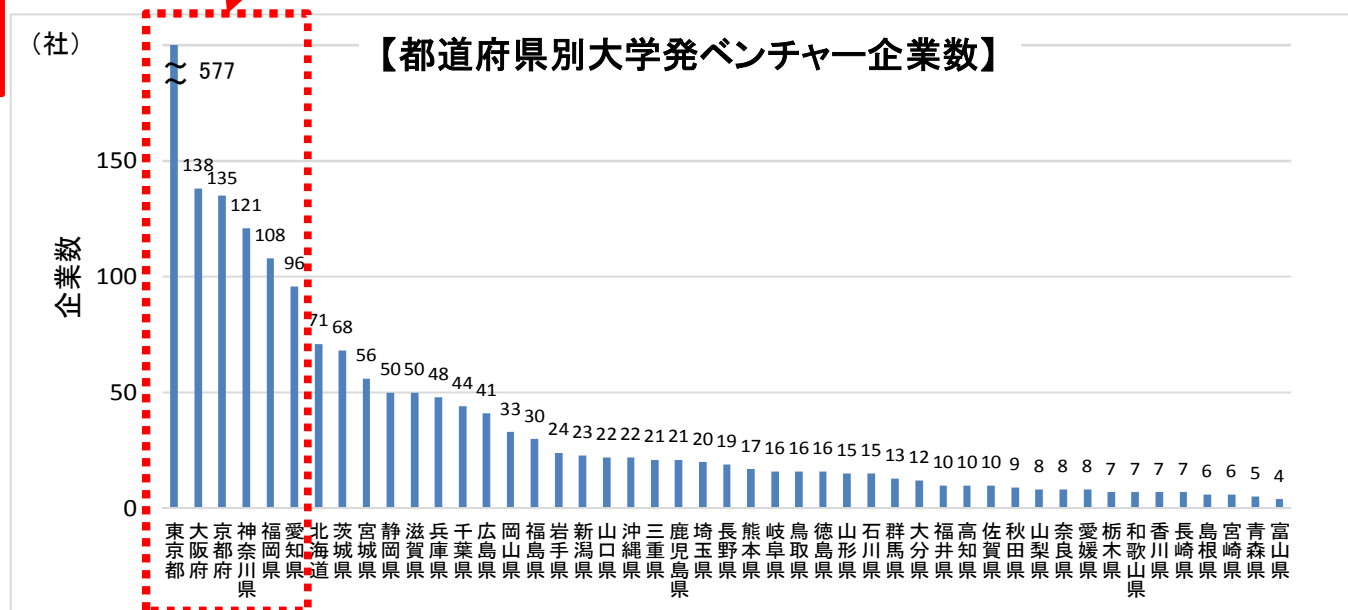
- 大学発ベンチャー企業は、東京への集積が突出しており、立地数上位地域（東京都、大阪府、京都府、神奈川県、福岡県、愛知県）で全国の過半を占める。
- 大学発ベンチャー企業は東京都への集積が突出。

【都道府県別大学発ベンチャー企業シェア】



上位地域で
全国の過半を
占める

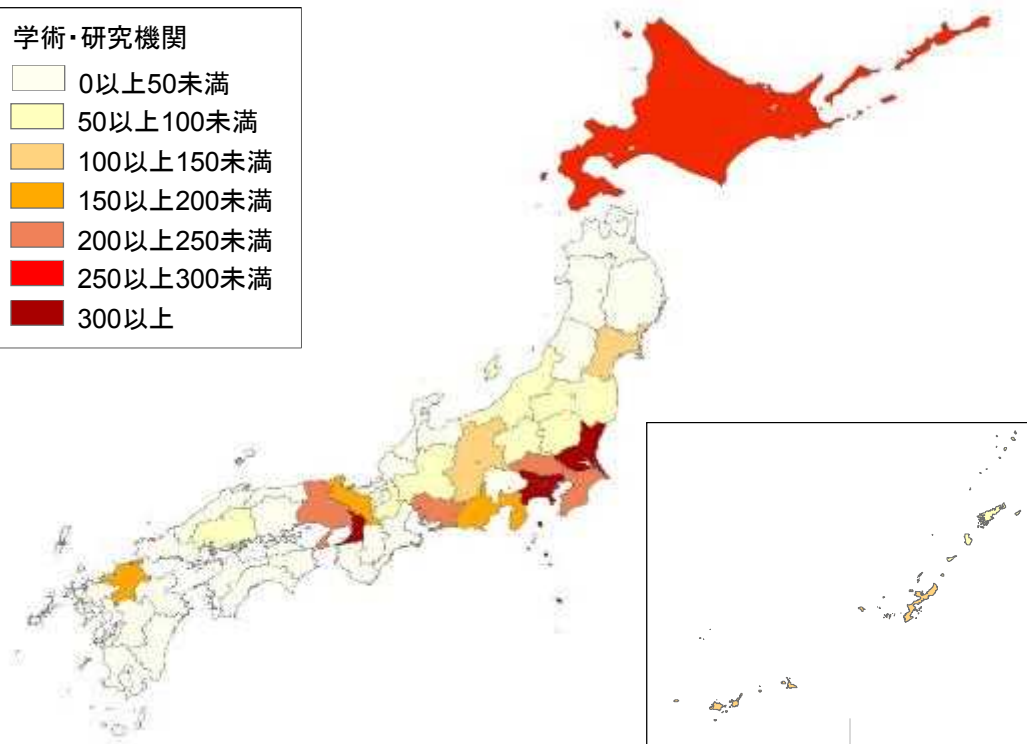
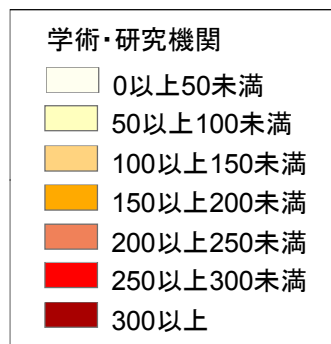
【都道府県別大学発ベンチャー企業数】



(出典)経済産業省「平成29年度大学発ベンチャー・研究シーズ実態等調査」より国土政策局作成

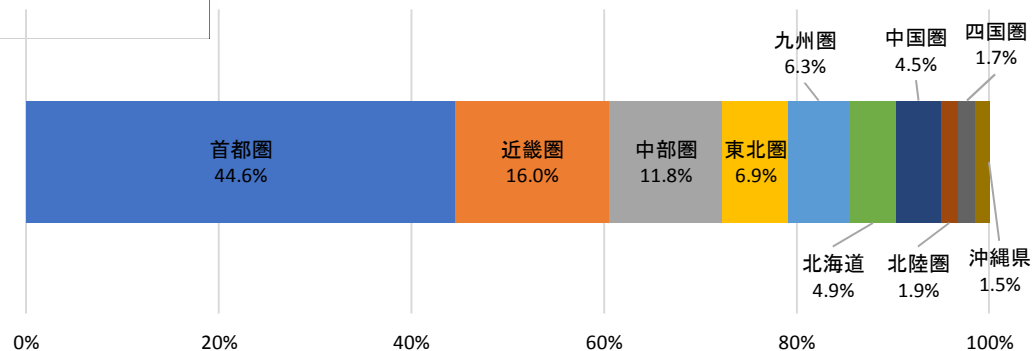
都道府県別 学術・研究機関の立地状況

- 首都圏、中部、近畿に学術・研究機関が集積している。
- 特に三大都市圏及び三大都市圏に近接する地域に集積している。



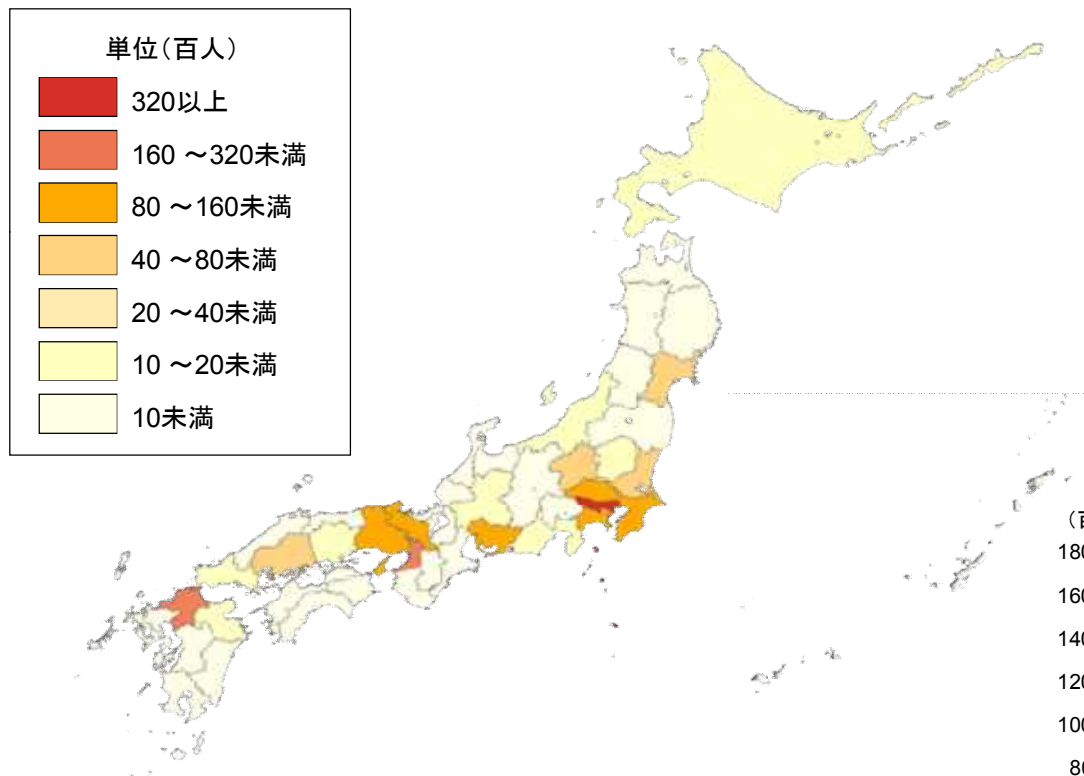
上位10位の都道府県	事業所数 [社]	シェア [%]
東京都	994	19.0%
神奈川県	423	8.1%
大阪府	333	6.4%
茨城県	306	5.9%
北海道	258	4.9%
愛知県	249	4.8%
千葉県	230	4.4%
埼玉県	213	4.1%
兵庫県	211	4.0%
京都府	161	3.1%

学術・研究開発事業所数の全国割合

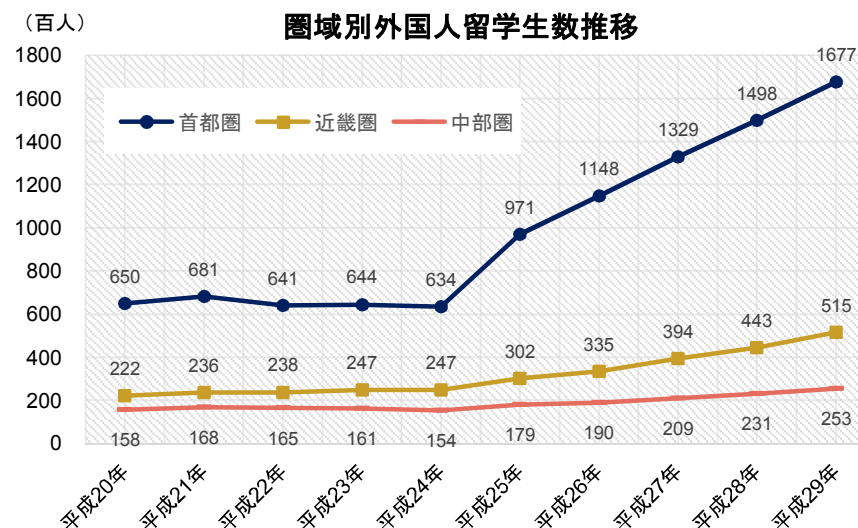


都道府県別 外国人留学生数

- 外国人留学生数は圧倒的に東京(1,035百人)に集中している
- 中間駅で見ると神奈川県(98百人)に多く存在し、次いで、岐阜県(20百人)、長野県(15百人)、山梨県(10百人)の順に存在する



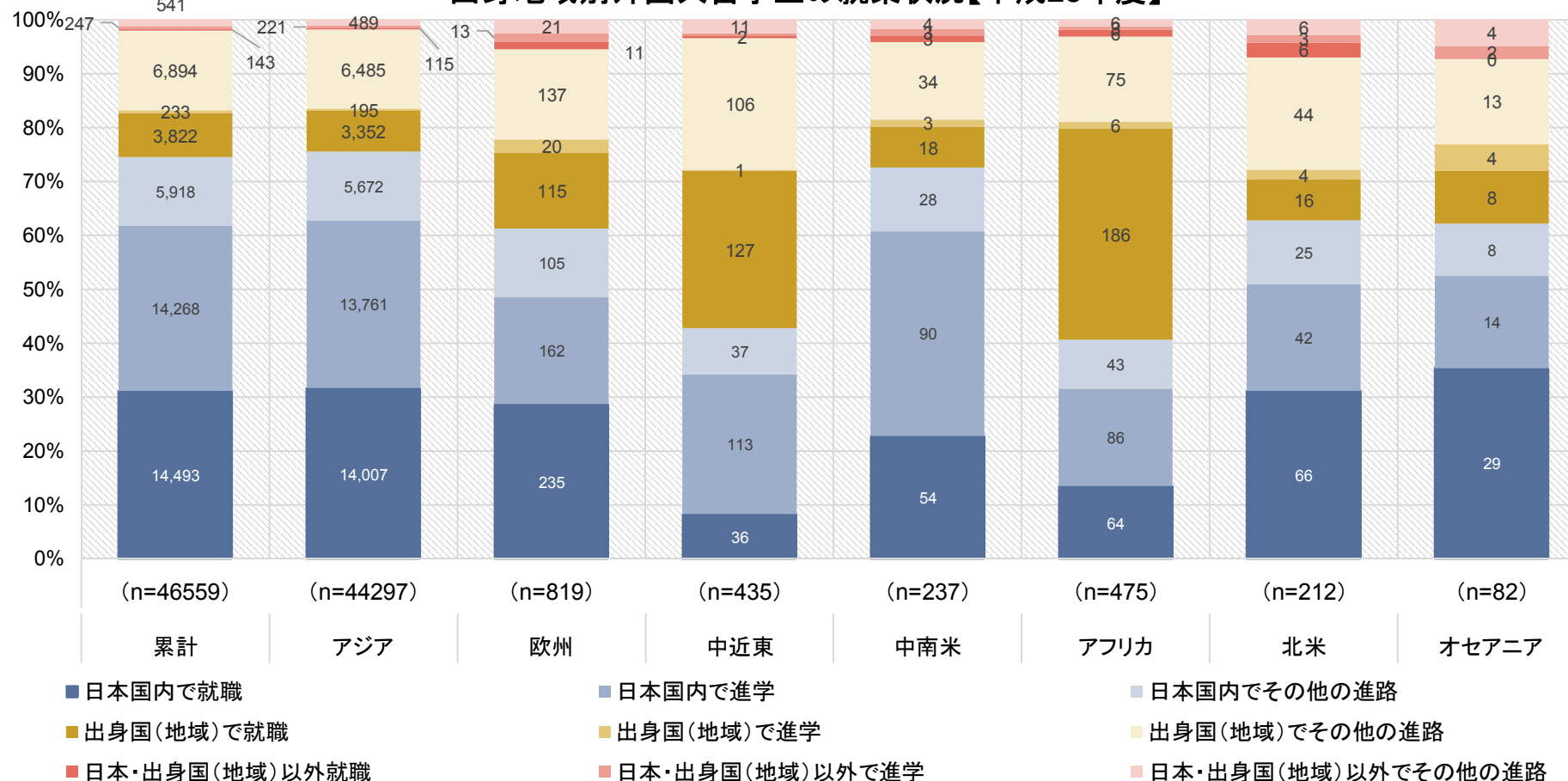
上位10位の都道府県	留学生数 [百人]	シェア [%]
東京都	1,035	38.8
大阪府	217	8.1
福岡県	175	6.6
千葉県	116	4.3
京都府	112	4.2
埼玉県	103	3.9
神奈川県	98	3.7
兵庫県	94	3.5
愛知県	93	3.5
群馬県	61	2.3



外国人留学生数の就業状況

- 卒業してからも日本国内で就業する留学生が増加傾向
 - ・ 多くの地域の出身者(アジア・アフリカ・オセアニア)で増加傾向にある
 - ・ アジア出身の留学生が圧倒的に多い
- 平成28年度で日本に就業した留学生は約31%を占め、進学・その他も含めると、卒業後も日本に留まる留学生は約75%を占める

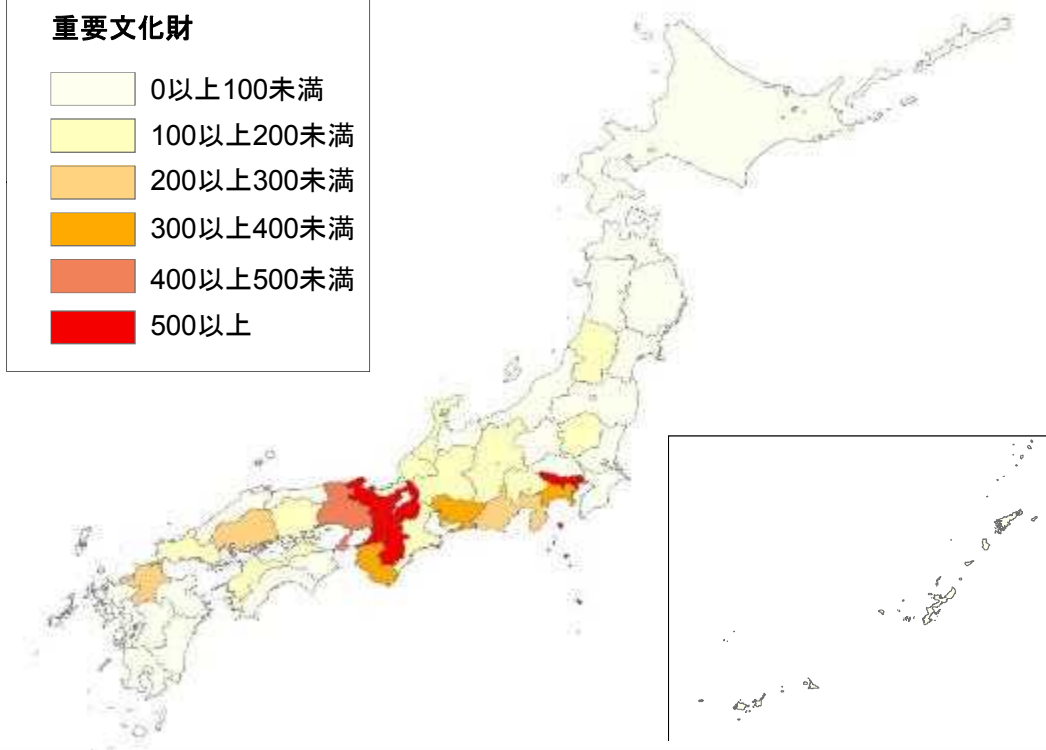
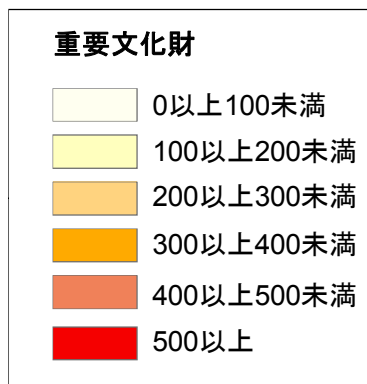
出身地域別外国人留学生の就業状況【平成28年度】



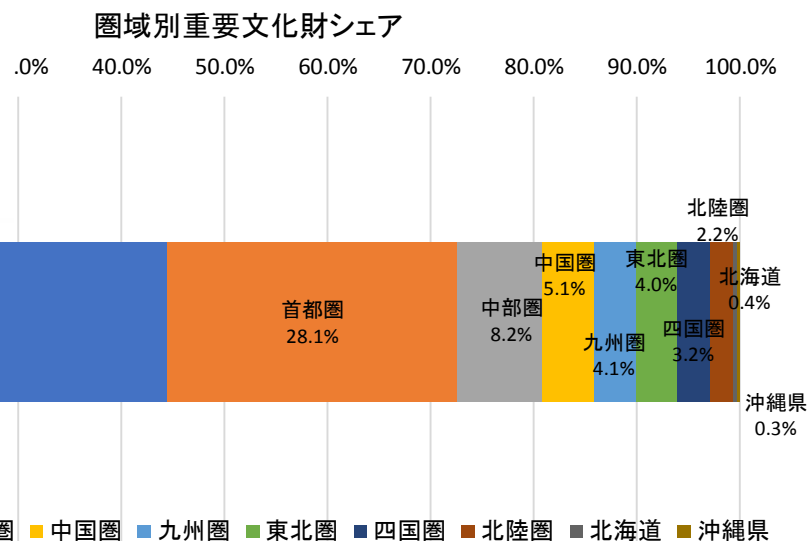
(出典) 日本学生支援機構「平成28年度外国人留学生進路状況・学位授与状況調査結果」より国土政策局作成

都道府県別 重要文化財の立地状況

- 近畿圏に重要文化財が集積している。
- いずれの三大都市圏にも多数の重要文化財が立地している。



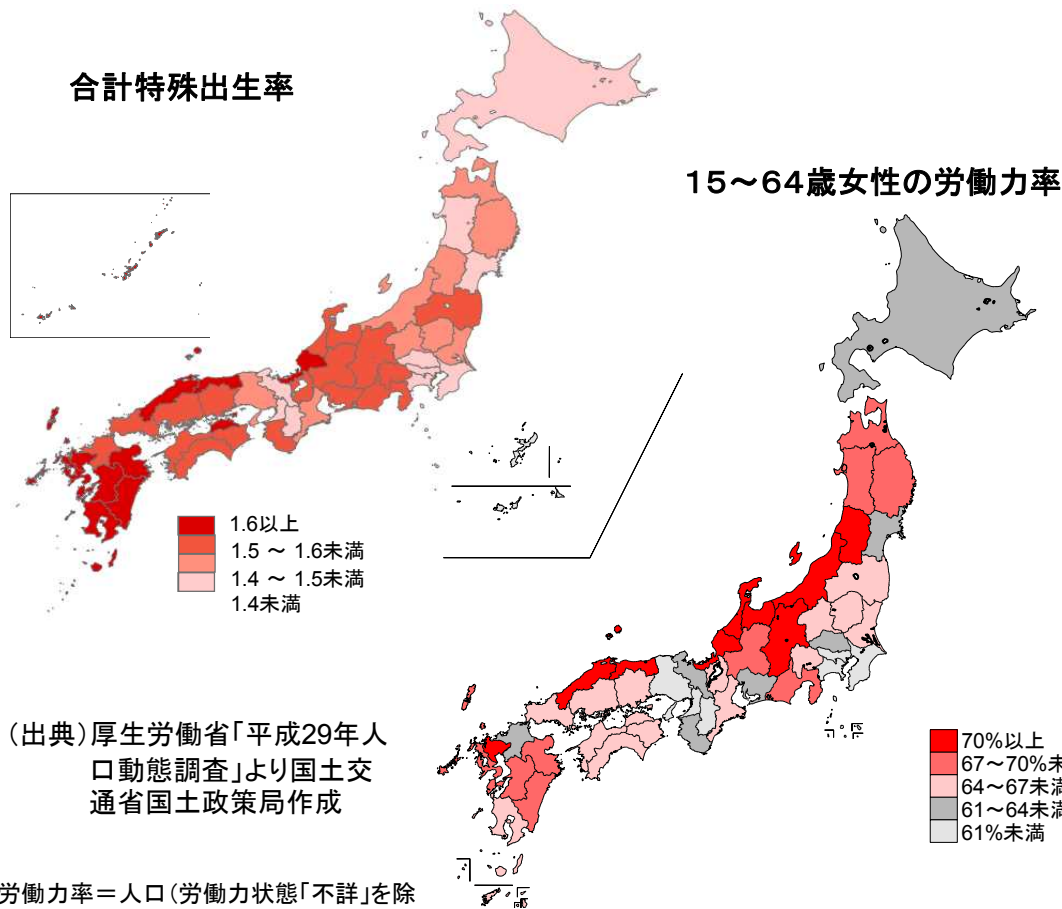
上位10位の都道府県	シェア[%]
東京都	21.2
京都府	16.5
奈良県	10.0
滋賀県	6.2
大阪府	5.1
兵庫県	3.5
和歌山県	3.0
神奈川県	2.6
愛知県	2.5
静岡県	1.7



(出典)文化庁「国宝・重要文化財都道府県別指定件数一覧」より国土政策局作成

都道府県別 出生率と女性の労働力率

- 女性の出生率は大都市圏が低く、地方が高い。15～64歳女性の労働力率も同様の傾向。
- 地方の方が働きやすく子育てしやすい環境にある。

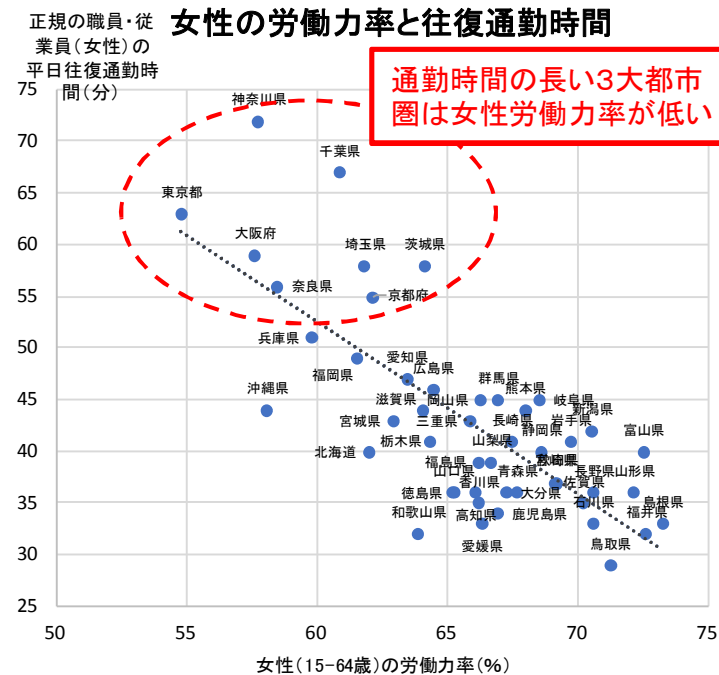


(出典)厚生労働省「平成29年人口動態調査」より国土交通省国土政策局作成

労働力率=人口(労働力状態「不詳」を除く。)に占める労働力人口の割合。

労働力人口=就業者(収入のある人)と完全失業者(求職中の人)を合わせた人口

(出典)総務省統計局「平成27年国勢調査」より国土交通省国土政策局作成



正規の職員・従業員女性=会社・団体・官公庁・個人商店などに正規の職員又は正規の従業員として雇われている人。会社などの役員は除く。(出典)総務省統計局「平成27年国勢調査」及び「平成28年社会生活基本調査」より国土交通省国土政策局作成

世帯数に占める三世帯世帯の割合

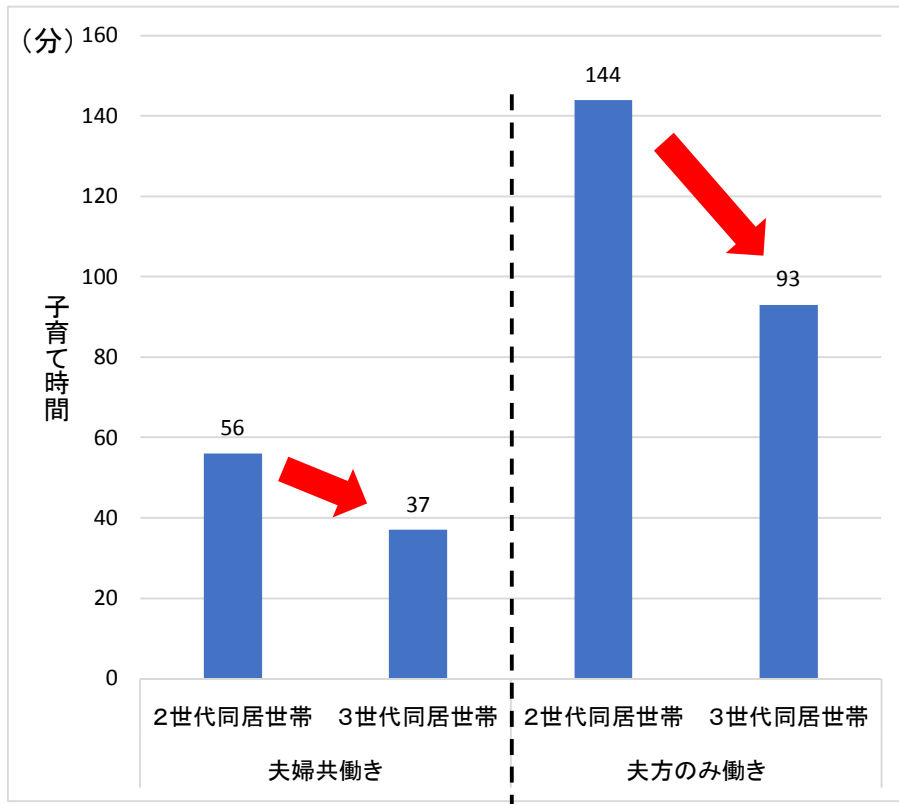
東京都	1.8%	長野県	9.9%	三重県	7.5%
神奈川県	3.0%	岐阜県	11.1%	奈良県	6.5%
山梨県	7.9%	愛知県	6.1%	大阪府	2.9%

(出典)総務省統計局「平成27年国勢調査」より国土交通省国土政策局作成

都道府県別 子育て世帯の活動状況

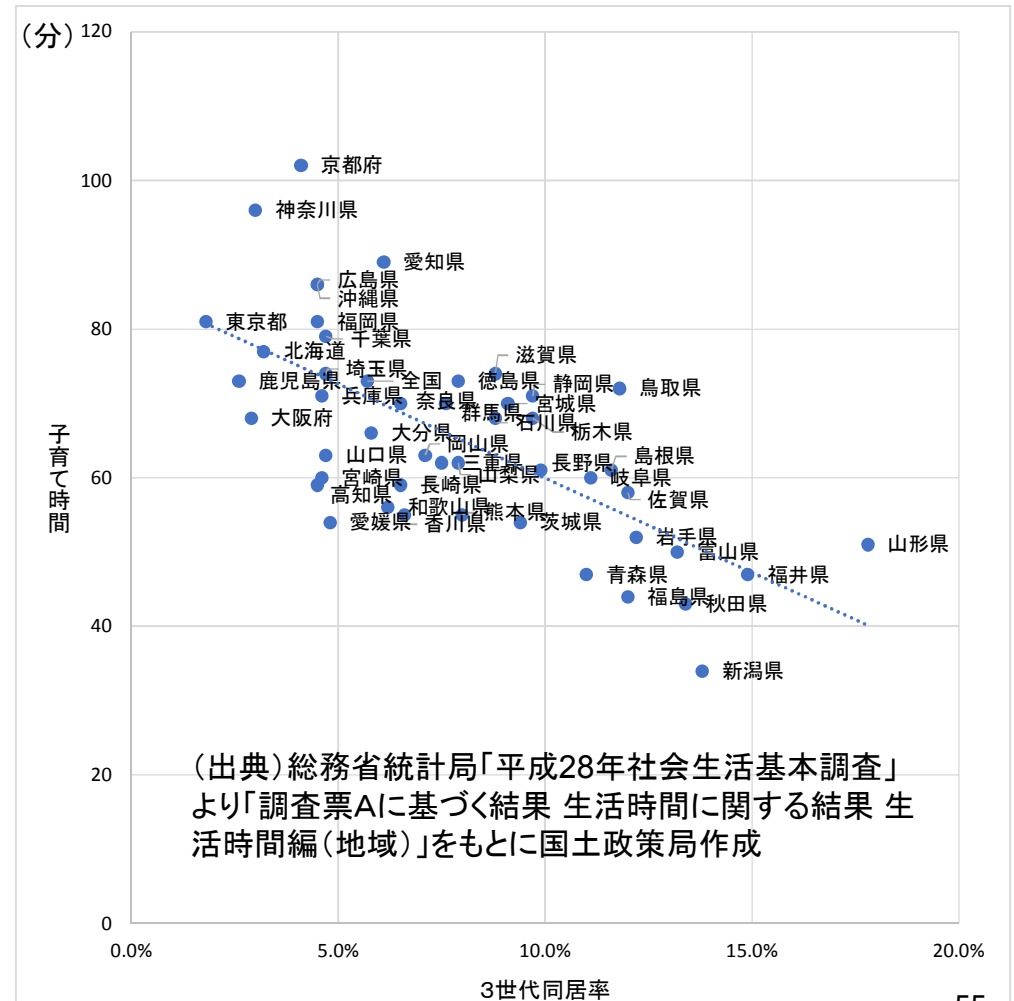
- 3世代同居の世帯の妻が子育てに要する時間は、夫婦共働き、夫のみ働く場合とも2世代同居よりも短い。
- 3世代同居率の高い都道府県では妻の子育て時間が相対的に短い傾向が見られる。

【家族構成別 妻の子育て時間(週全体総平均時間)】



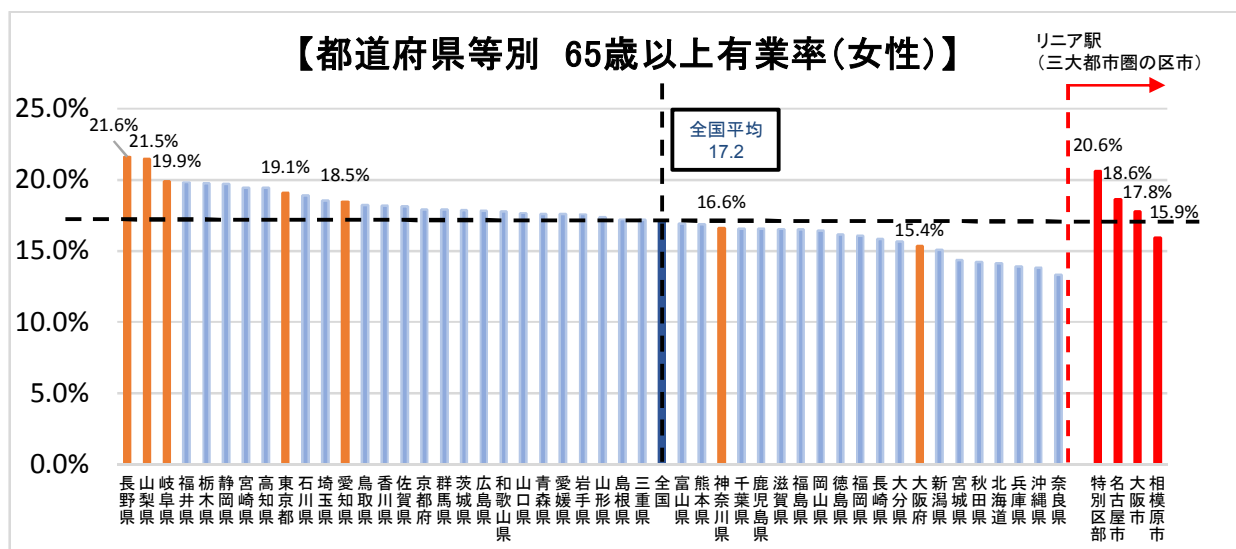
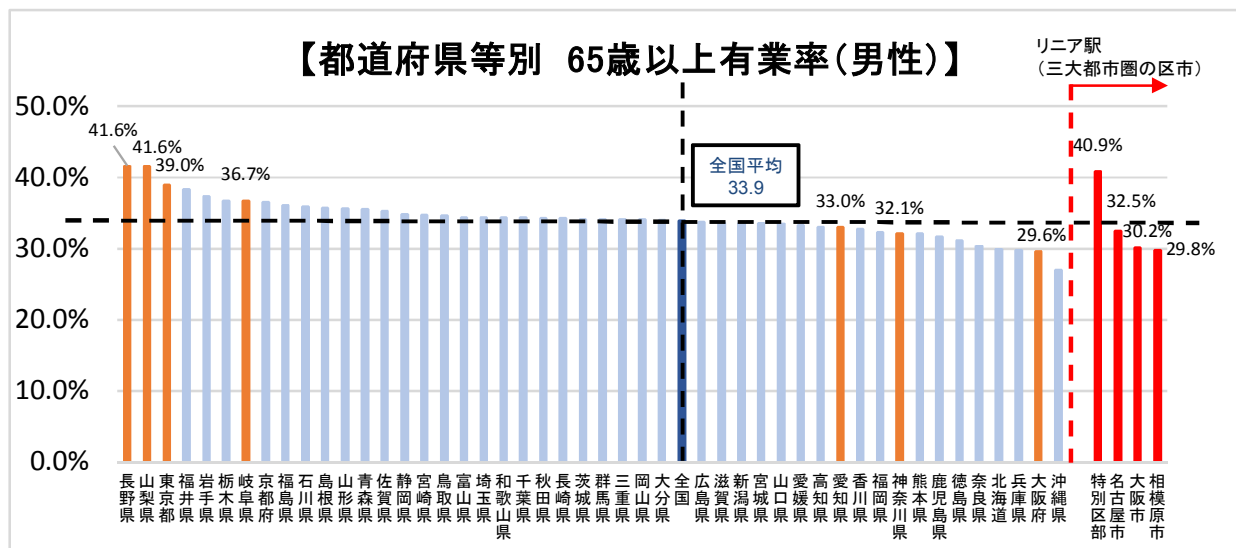
(出典)総務省統計局「平成28年社会生活基本調査」より国土政策局作成

【3世代同居率と妻の子育て時間(週全体総平均時間)】



都道府県等別 高齢者の有業率

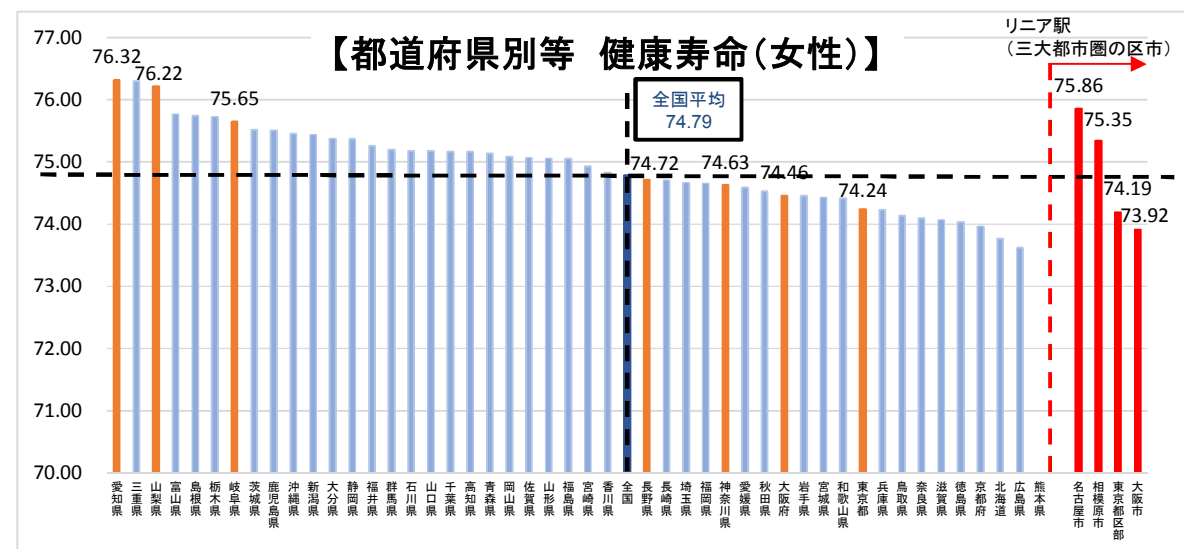
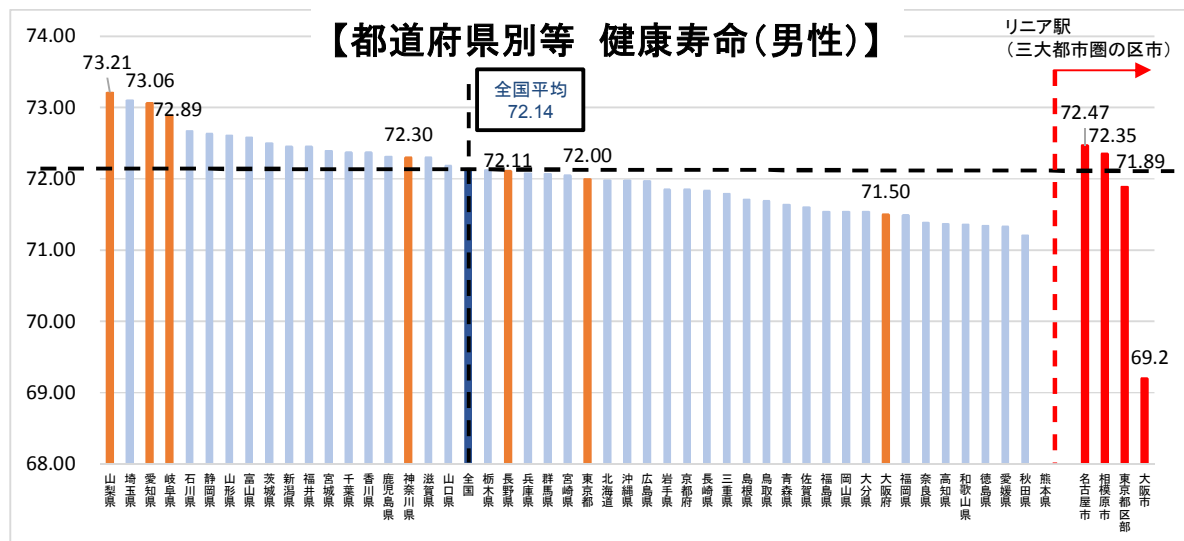
- 都道府県等別の65歳以上の有業率を見ると、リニア沿線自治体では、男女ともに、長野県、山梨県、岐阜県が高く、神奈川県及び相模原市は平均を下回る傾向にある。
- また、男女ともに、東京都は全国平均より高く、大阪府は全国平均を下回る。



(出典) 総務省
統計局「平成29
年就業構造基本
調査」より国土
政策局作成

都道府県等別 健康寿命

- 都道府県別の健康寿命を見ると、男女ともに、愛知県、山梨県、岐阜県が高く、長野県、東京都、大阪府は全国平均を下回る傾向にある。
- 政令市では、男女ともに、名古屋市、相模原市が高く、大阪市は低い。

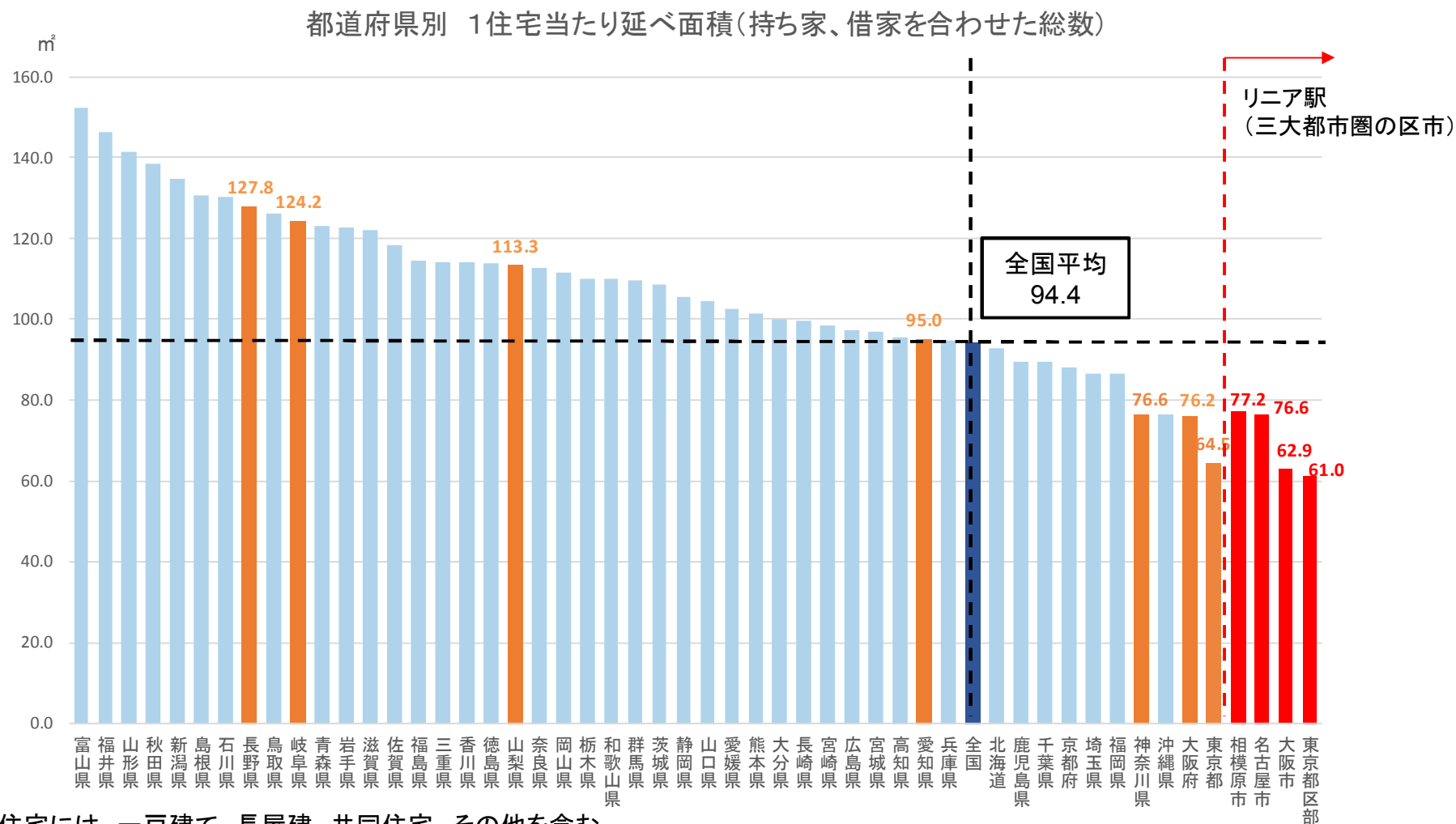


(出典)厚生労働科学研究「健康寿命及び地域格差の要因分析と健康増進対策の効果検証に関する研究(平成28～30年度)」浜松医科大学HPより国土政策局作成

※熊本地震により調査していないため熊本県はデータなし

都道府県等別 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。

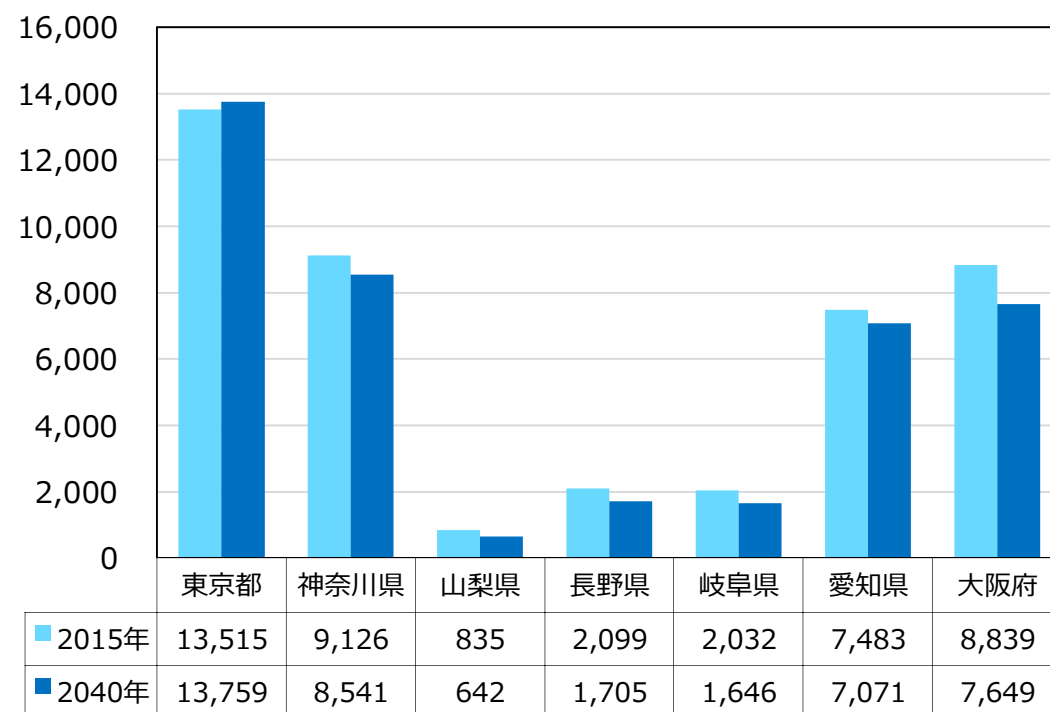


(出典)総務省統計局「平成25年住宅・土地統計調査」(確報集計)により国土交通省国土政策局作成

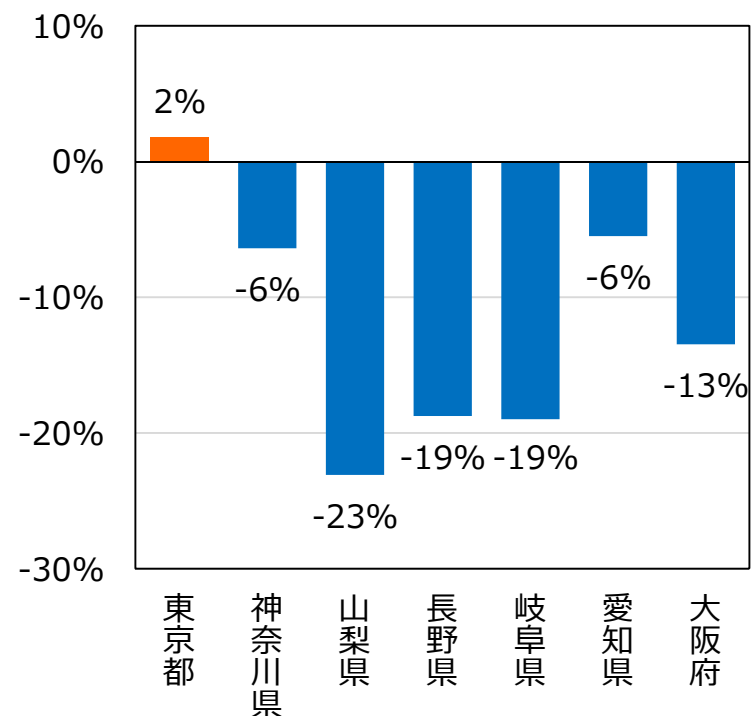
リニア沿線都府県別 人口の将来予測

- 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)

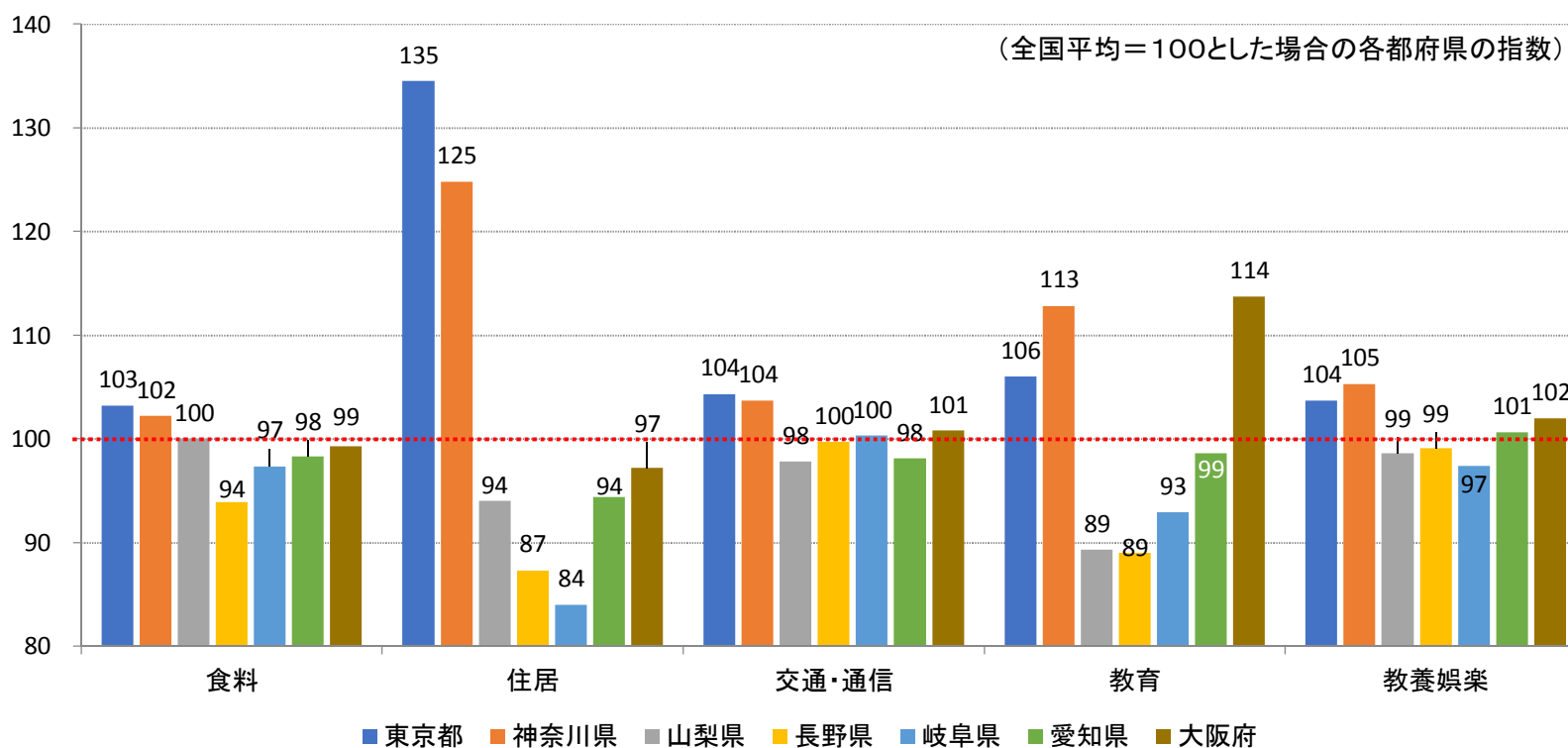


人口の増減率 (2015→2040)



リニア沿線都府県別 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

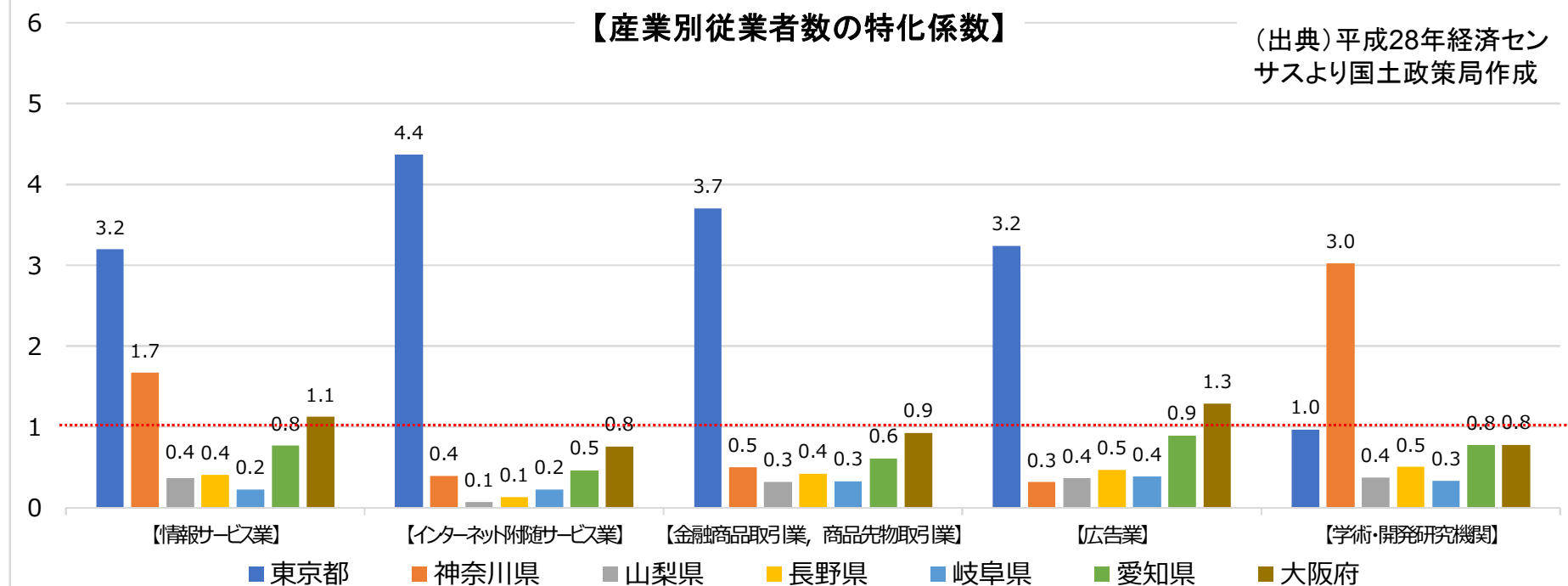
交通・通信 : 交通費、自動車等関係費、通信費

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

リニア沿線都府県別 産業の特化係数(従業者数)(1/3)

- 従業者数の特化係数を見ると、首都圏では、情報関連、金融業、メディア等が集積。
- 特に神奈川では、学術・開発研究の集積が卓越。



※「特化係数(従業者数) = (域内における当該産業の従業者数 ÷ 域内における全産業の従業者数) ÷ (全国の当該産業の従業者数 ÷ 全国の全産業の従業者数)」として算出。

【産業別従業者数(人)】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	545,183
2	神奈川県	109,512
3	大阪府	93,475
4	愛知県	54,559
16	長野県	7,134
25	岐阜県	3,705

【情報サービス業】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	74,618
2	大阪府	6,307
3	福岡県	4,602
4	愛知県	3,272
5	神奈川県	2,600
19	岐阜県	371

【インターネット付随サービス業】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	52,878
2	大阪府	6,436
3	愛知県	3,617
4	神奈川県	2,745
17	長野県	618
23	岐阜県	458

【金融商品取引業, 商品先物取引業】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	65,507
2	大阪府	12,665
3	愛知県	7,520
6	神奈川県	2,465
17	長野県	968
20	岐阜県	753

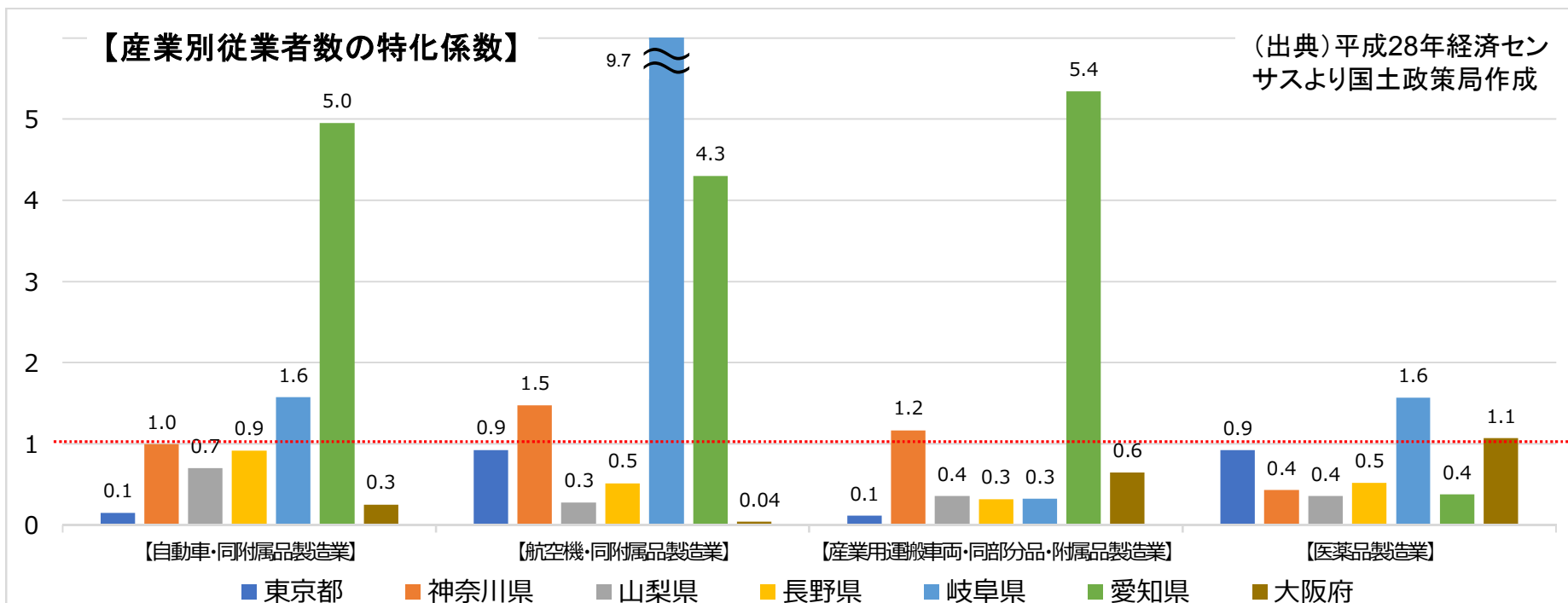
【広告業】

順位	都道府県	従業者数
1	神奈川県	48,113
2	東京都	39,949
3	茨城県	27,200
5	大阪府	15,704
7	愛知県	13,339
18	長野県	2,147

【学術・開発研究機関】

リニア沿線都府県別 産業の特化係数(従業者数)(2/3)

- 中部圏では、自動車や航空機、産業用車両関連製造業、関西圏では、医薬品製造業が集積。



※「特化係数(従業者数) = (域内における当該産業の従業者数 ÷ 域内における全産業の従業者数) ÷ (全国の当該産業の従業者数 ÷ 全国の全産業の従業者数)」として算出。

【産業別従業者数(人)】

順位	都道府県	従業者数
1	愛知県	288,822
2	静岡県	89,519
3	神奈川県	53,713
11	東京都	20,445
12	大阪府	17,225
16	長野県	13,262

【自動車・同附属品製造業】

順位	都道府県	従業者数
1	愛知県	13,932
2	岐阜県	7,362
3	東京都	7,192
4	神奈川県	4,411
11	長野県	412
20	大阪府	158

【航空機・同附属品製造業】

順位	都道府県	従業者数
1	愛知県	5,513
2	栃木県	1,229
3	京都府	1,162
4	神奈川県	1,112
7	大阪府	777
13	東京都	288

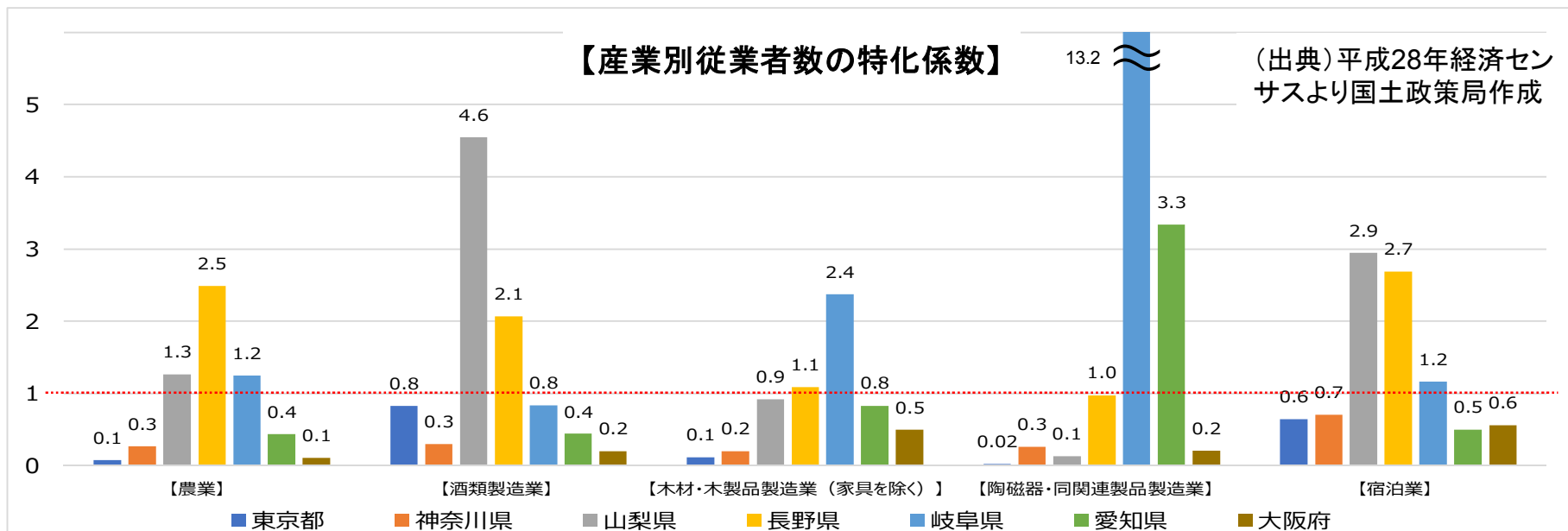
【産業用運搬車両・同部分品・附属品製造業】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	16,668
2	富山県	10,000
3	大阪府	9,390
11	神奈川県	2,979
13	愛知県	2,827
14	岐阜県	2,768

【医薬品製造業】

リニア沿線都府県別 産業の特化係数(従業者数)(3/3)

- 一方、中間駅周辺地域等では、特に、山梨・長野の酒類製造業・宿泊業、奈良・岐阜の木材関連製造業、岐阜・愛知の陶磁器関連製造業が特徴的な産業。
- また、産業別従業者数を見ると、農業において、愛知は三大都市圏の中で最も高く、関係自治体の中でも長野に次いで多い。



※「特化係数(従業者数) = (域内における当該産業の従業者数 ÷ 域内における全産業の従業者数) ÷ (全国の当該産業の従業者数 ÷ 全国の全産業の従業者数)」として算出。

【産業別従業者数(人)】

順位	都道府県	従業者数
1	北海道	30,711
2	新潟県	14,309
3	長野県	11,405
9	愛知県	8,018
24	岐阜県	5,427
27	神奈川県	4,614

【農業】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	5,905
2	兵庫県	3,046
3	鹿児島県	2,431
6	長野県	1,523
8	山梨県	1,325
10	愛知県	1,306

【酒類製造業】

順位	都道府県	従業者数
1	北海道	8,251
2	愛知県	6,735
3	静岡県	5,959
5	大阪府	4,666
6	岐阜県	4,526
25	長野県	2,189

【木材・木製品製造業(家具を除く)】

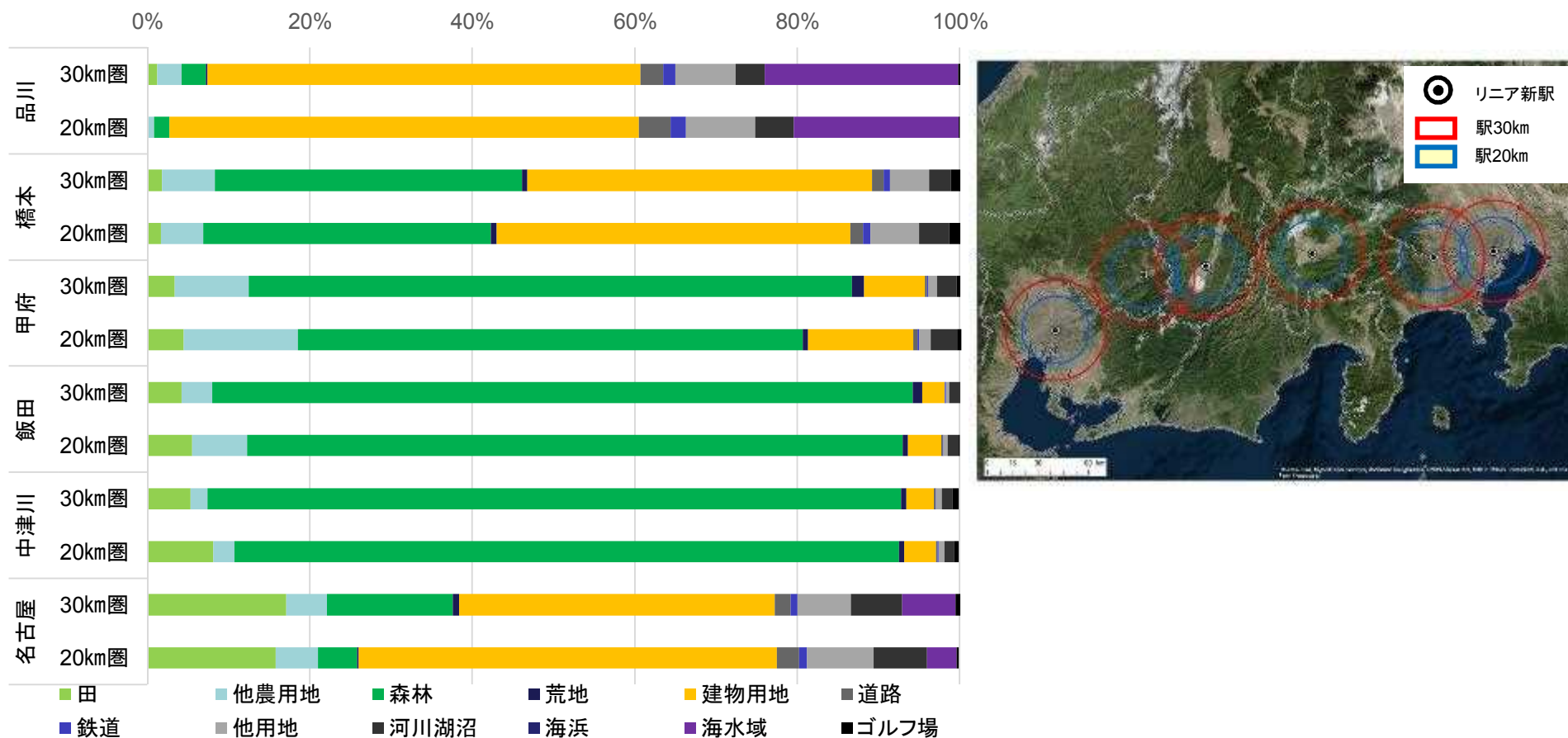
順位	都道府県	従業者数
1	愛知県	10,068
2	岐阜県	9,327
3	鹿児島県	4,569
11	長野県	728
13	神奈川県	718
14	大阪府	712

【陶磁器・同関連製品製造業】

順位	都道府県	従業者数
1	東京都	68,642
2	北海道	39,878
3	静岡県	32,533
4	長野県	29,806
5	大阪府	29,447
6	神奈川県	29,024

【宿泊業】

- 品川、橋本、名古屋の各駅においては、30km圏域に至るまで建物用地が約4～5割を占める。
- 名古屋においては、30km圏域に至るまで田・他農用地が2割を超える。
- 一方、甲府・飯田・中津川の各中間駅においては、農用地・森林で8～9割超を占める。

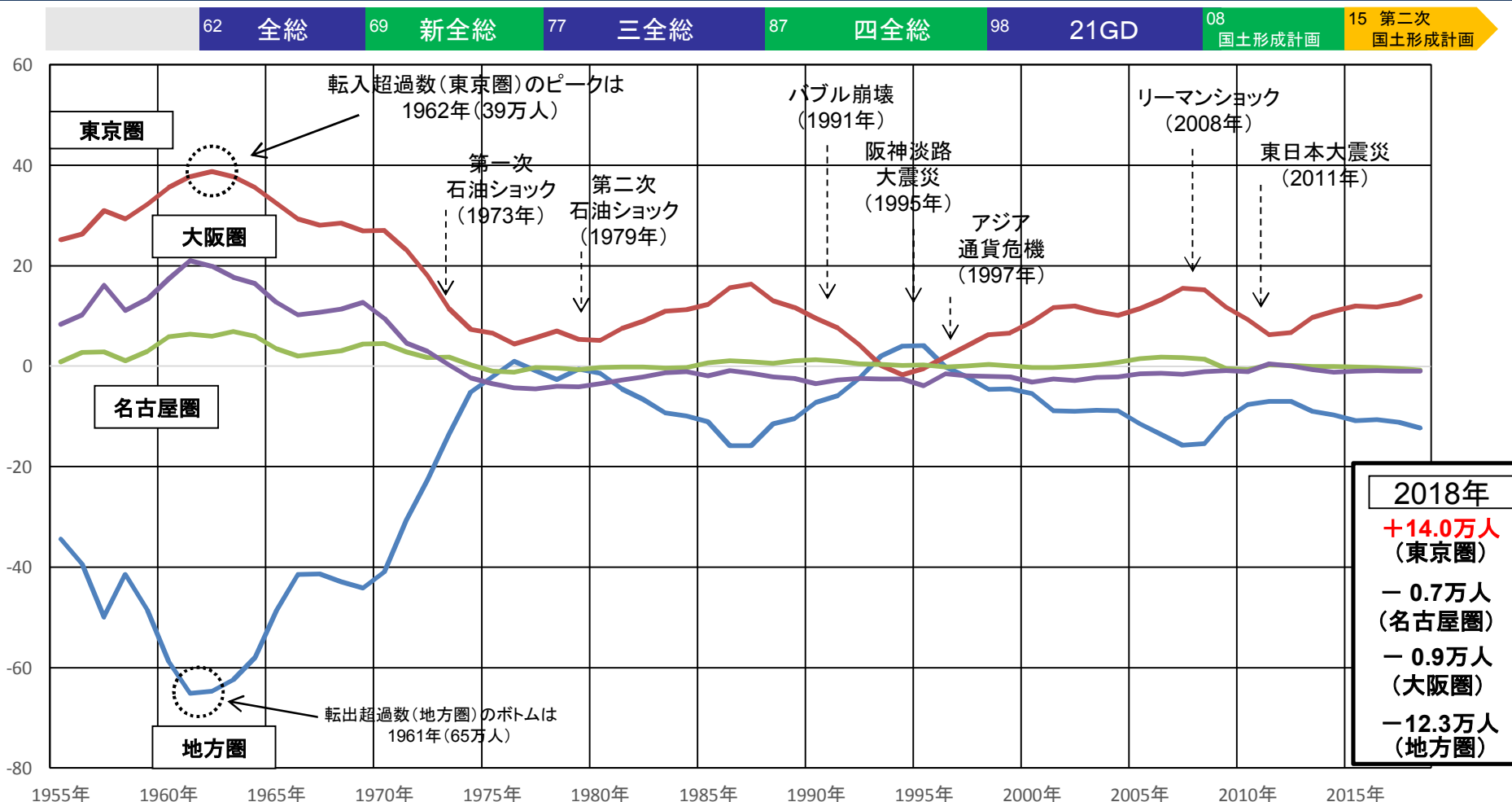


(出典)国土交通省「国土数値情報H28」より作成

※国土数値情報の土地利用区分別に各駅20km圏域、30km圏域の土地利用の比率を集計。

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。



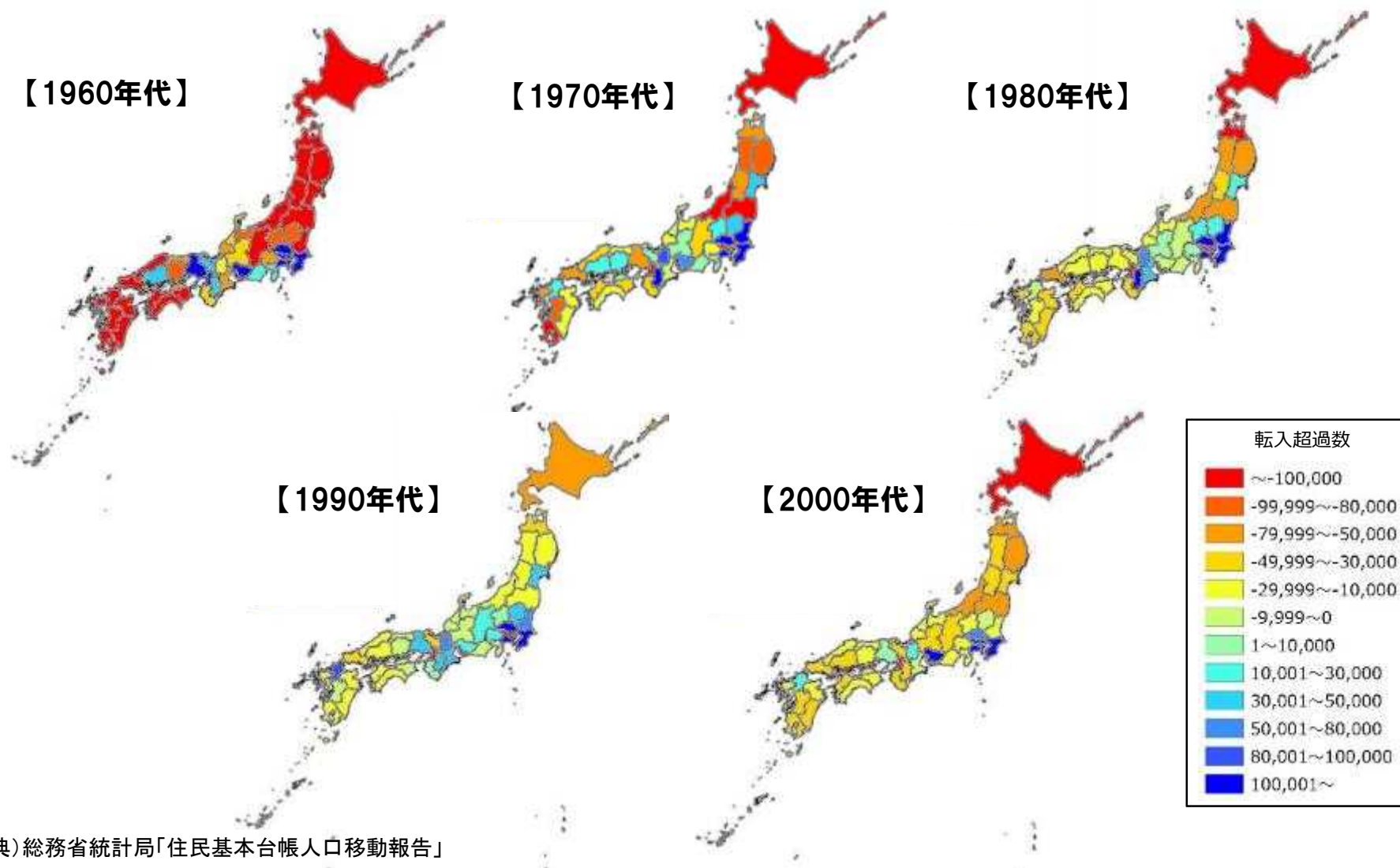
(出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土政策局作成。

(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

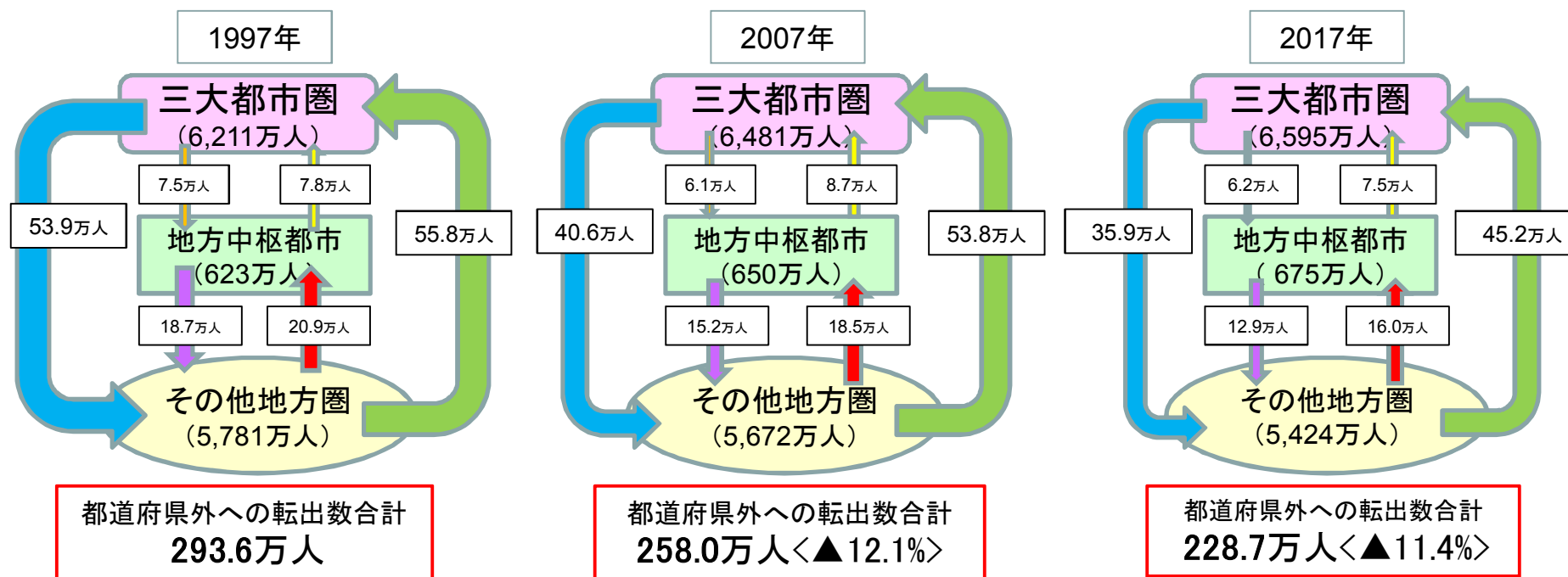
- 1960年代以降、全国的に転出入数の規模が縮小する中で、首都圏や、西日本の一部地域(福岡県等)において転入超過の傾向が続いている。



(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



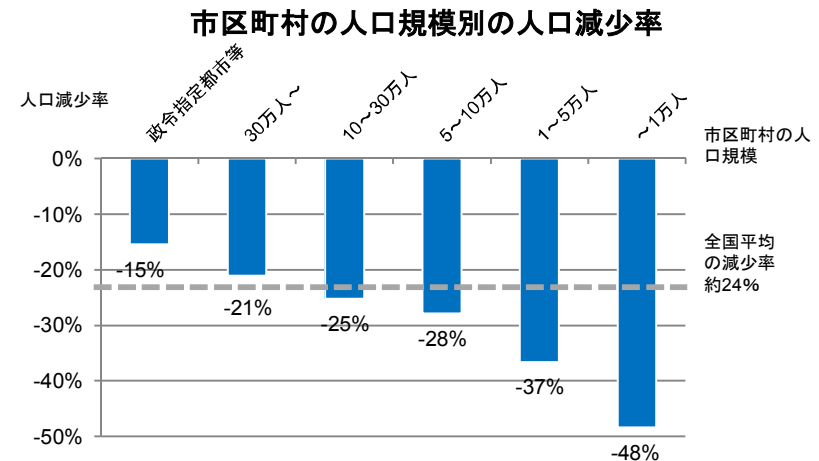
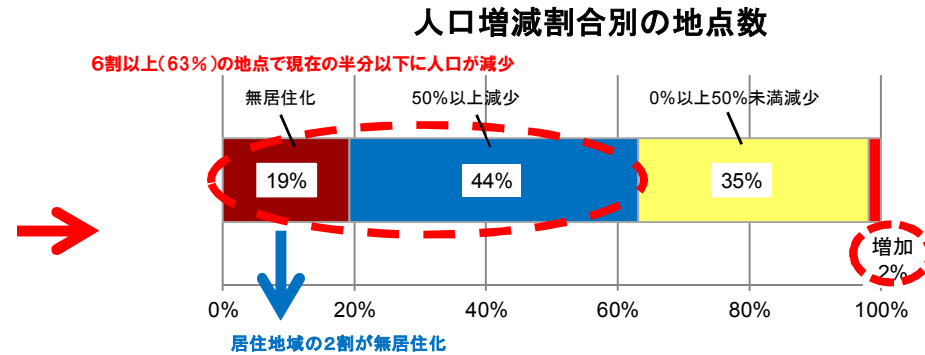
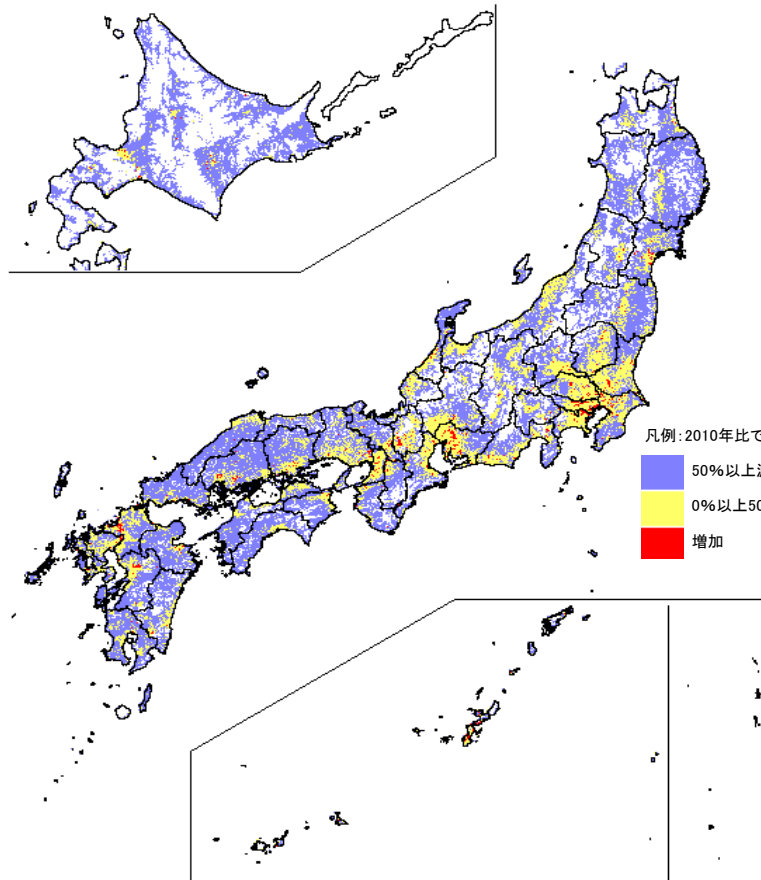
2017年	三大都市圏			地方 中枢都市	その他 地方圏
	東京圏	名古屋圏	大阪圏		
転入	48.1万人	11.8万人	19.8万人	22.2万人	48.9万人
転出	36.2万人	12.2万人	20.7万人	20.5万人	61.2万人
純移動	12.0万人	▲0.5万人	▲0.9万人	1.8万人	▲12.3万人

(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。

人口の低密度化と地域的偏在の進行(2010年→2050年)

- 全国を《1km²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】

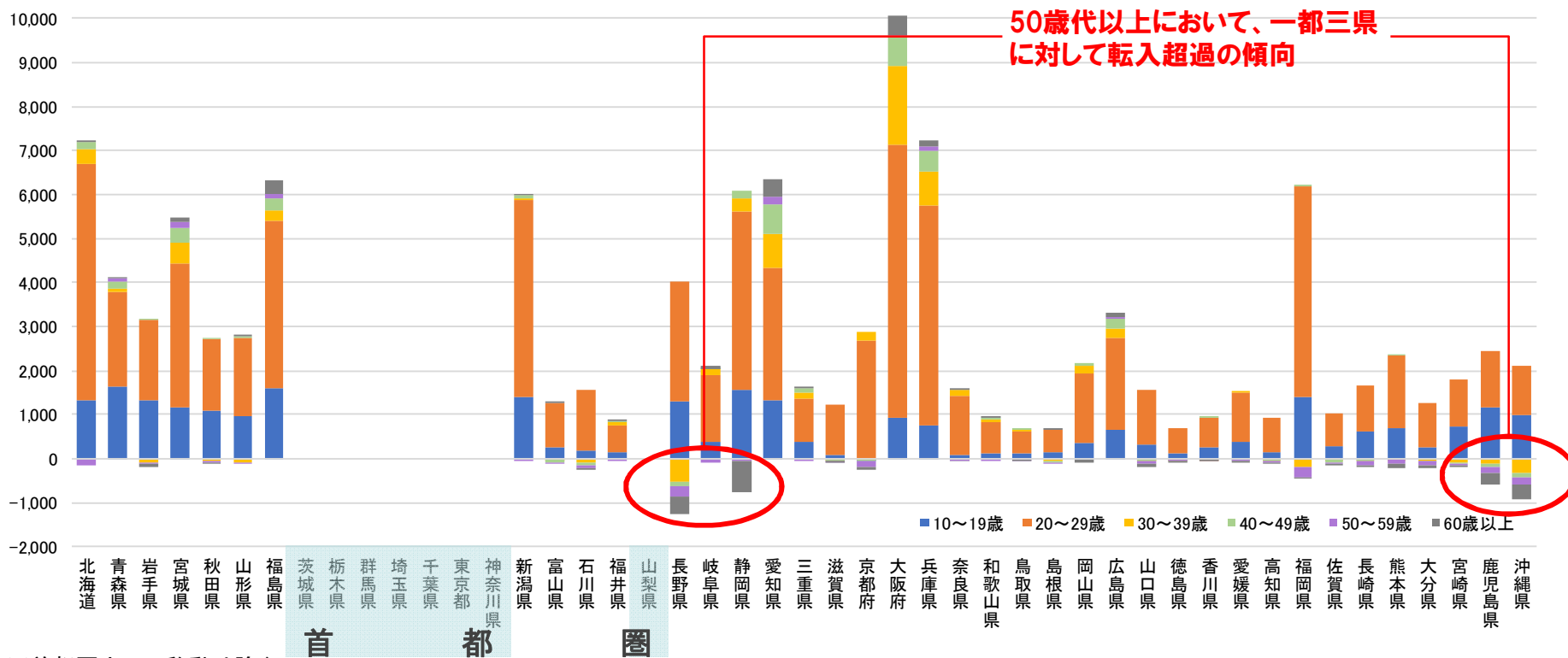


(出典) 総務省「国勢調査報告」、国土交通省国土政策局推計値により作成。

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

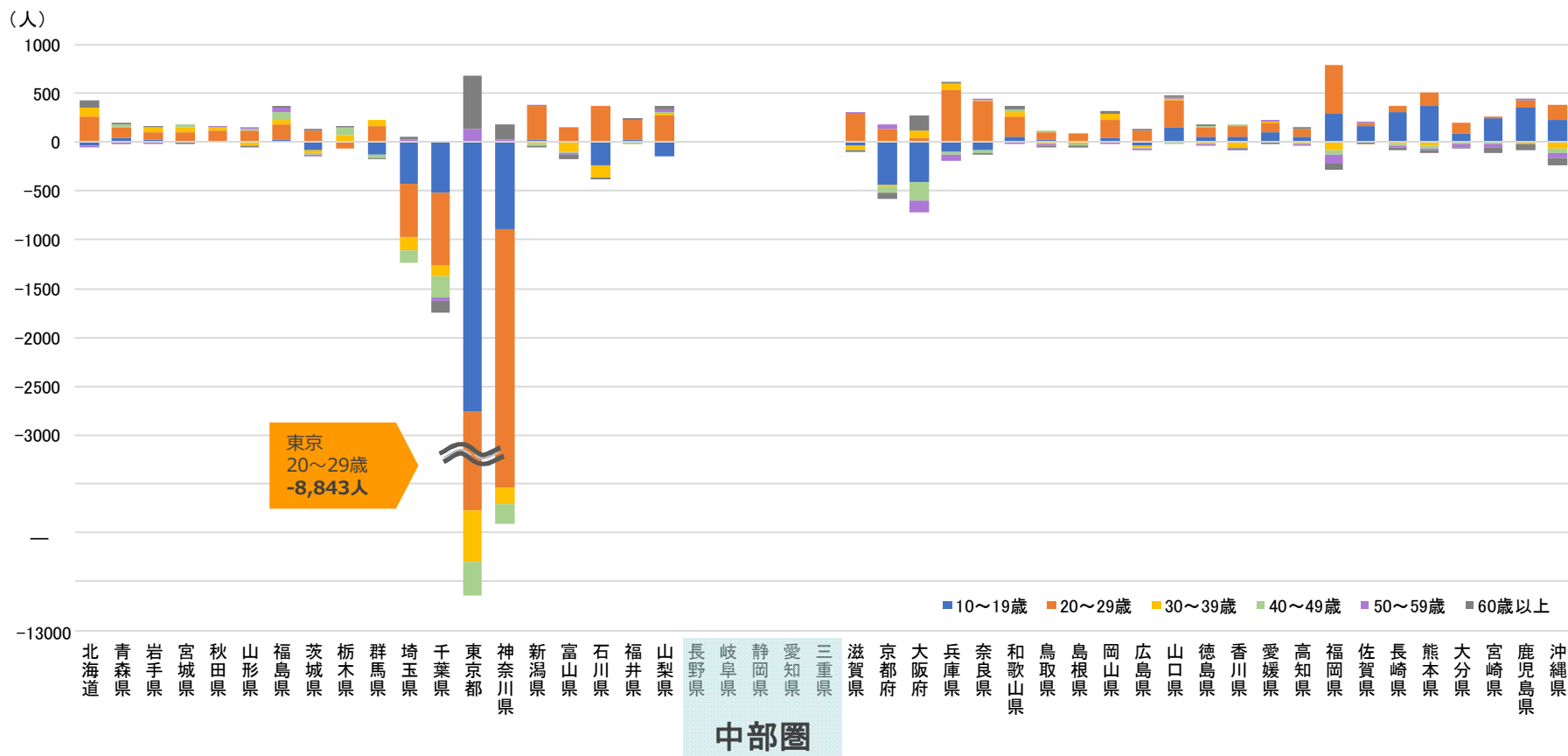
※山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

(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

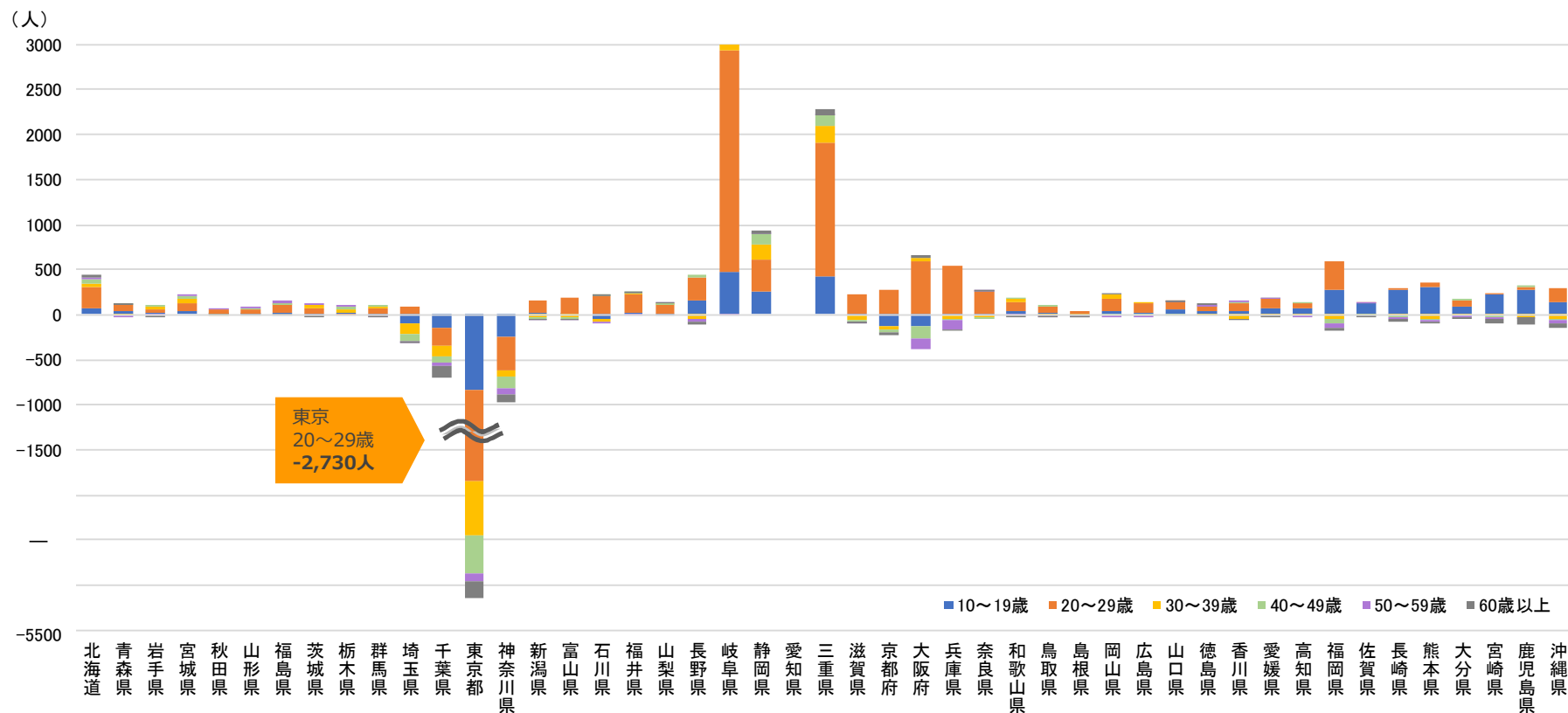
※山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

(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】



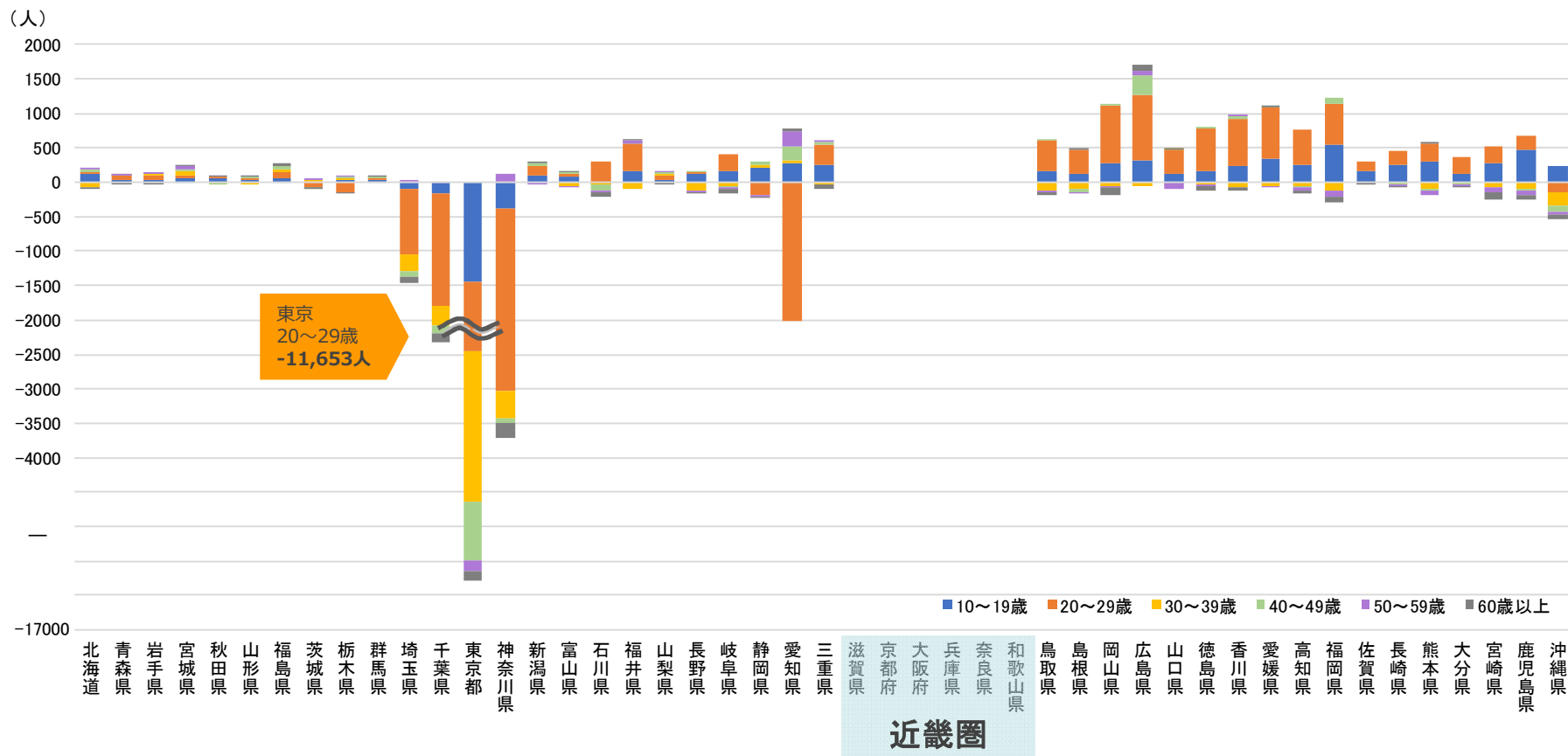
※愛知県内での移動は除く

(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

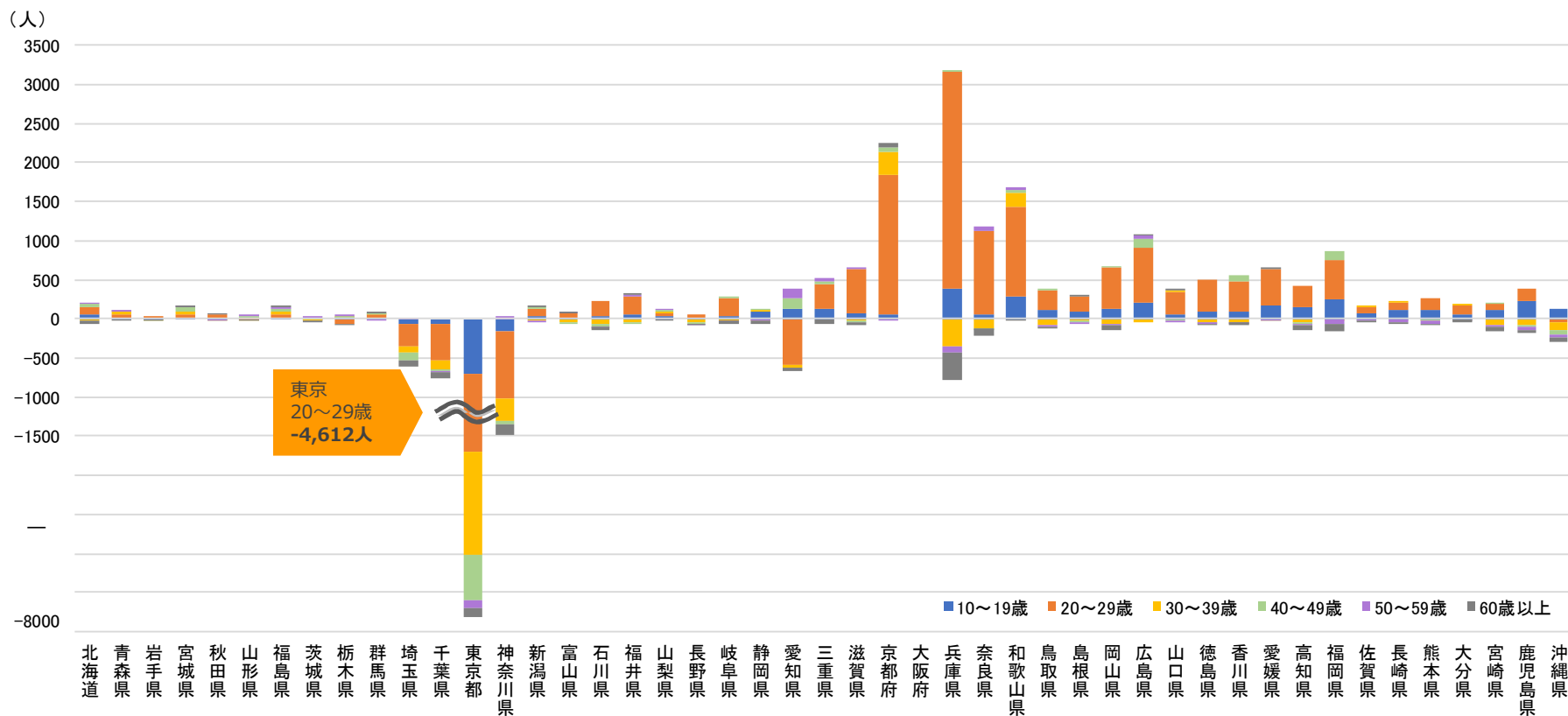
※山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

(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)

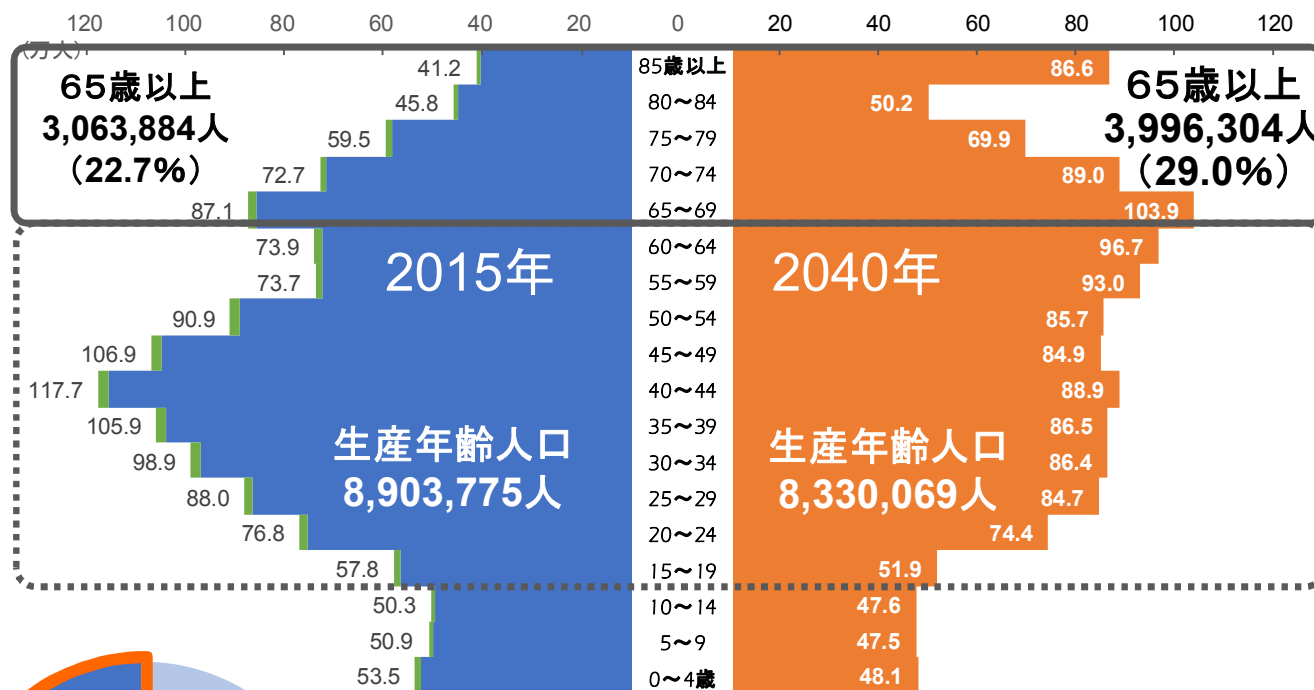
東京都における人口構造の推移

2015年(総人口※13,515,271人)

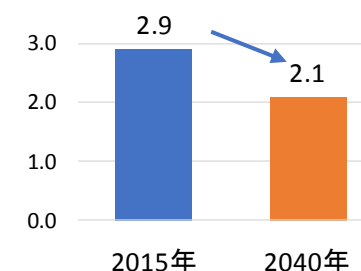
※年齢不詳(257,470名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口13,758,624人)

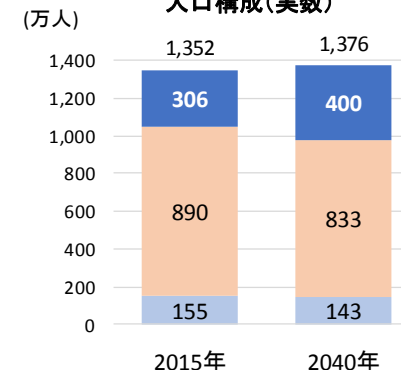
※年齢不詳は含まない



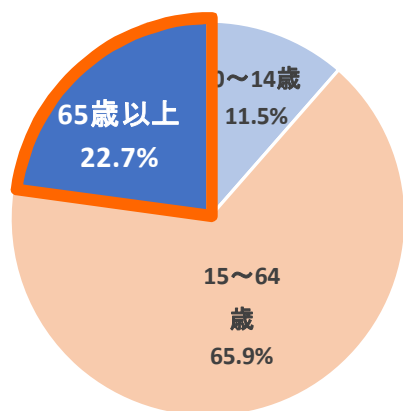
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



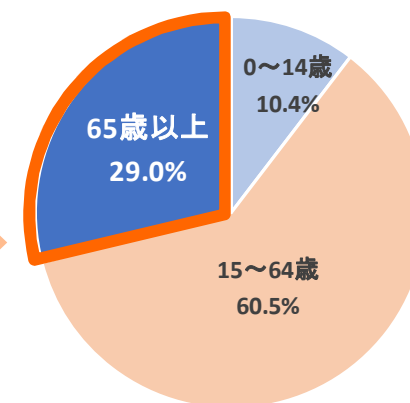
人口構成(実数)



■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

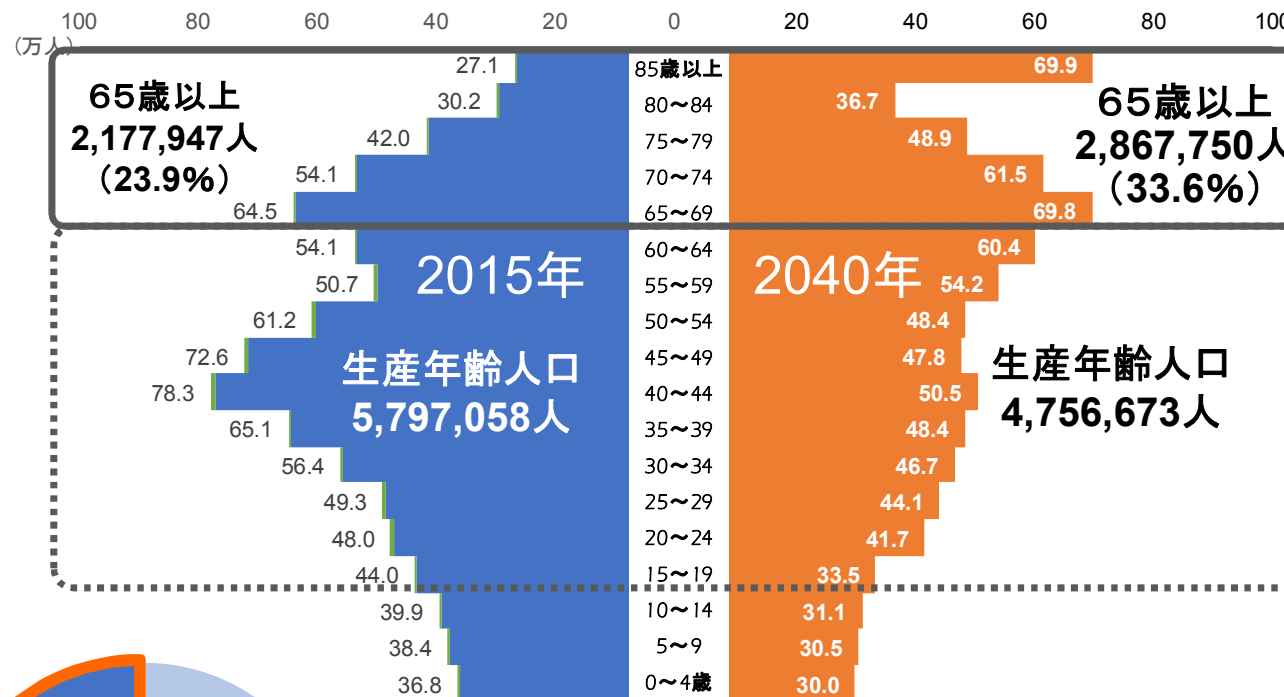
神奈川県における人口構造の推移

2015年(総人口※9,126,214人)

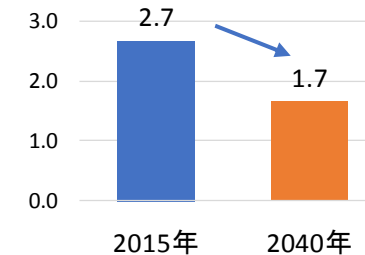
※年齢不詳(82,926名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口8,541,016人)

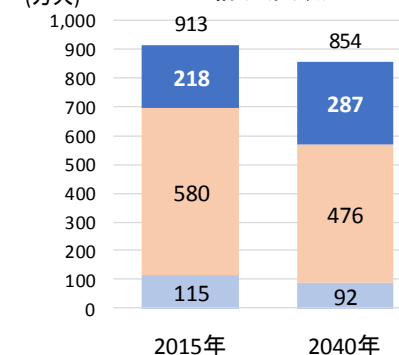
※年齢不詳は含まない



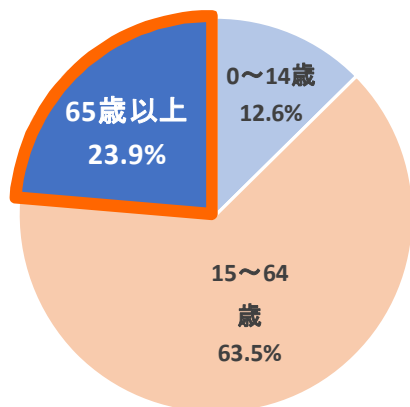
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



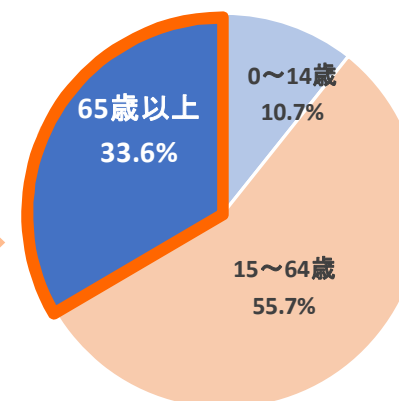
人口構成(実数)



■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**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

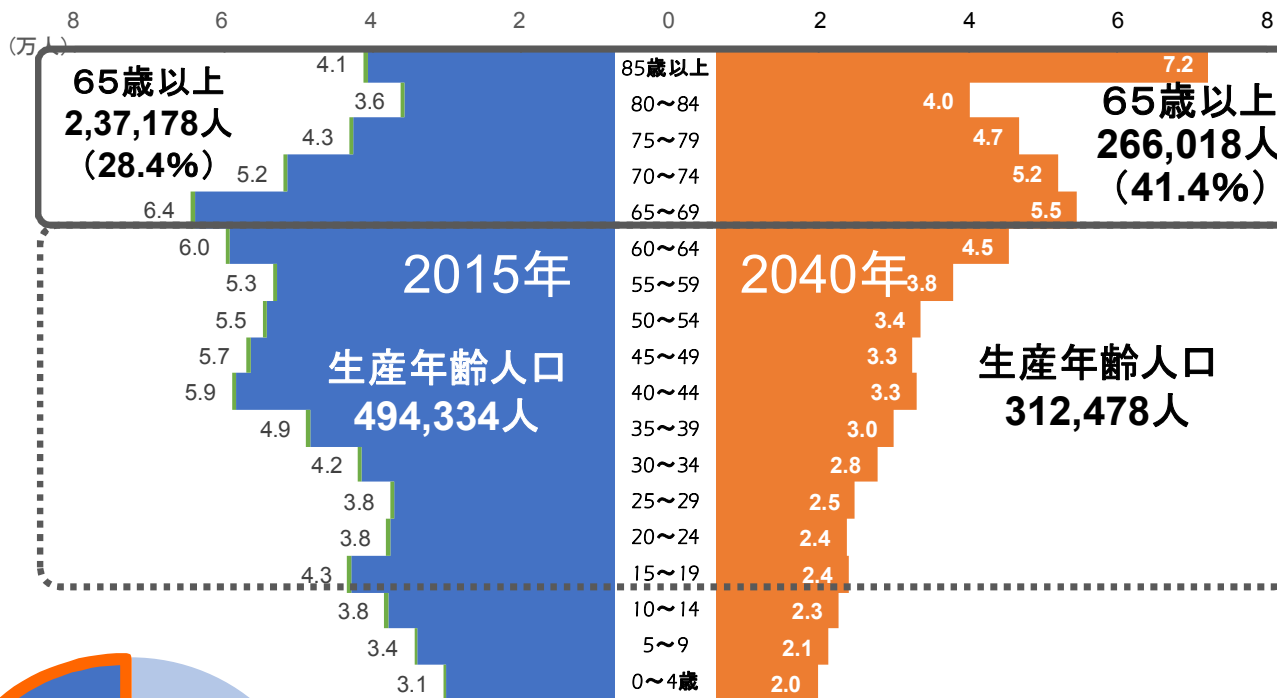
山梨県における人口構造の推移

2015年(総人口※834,930人)

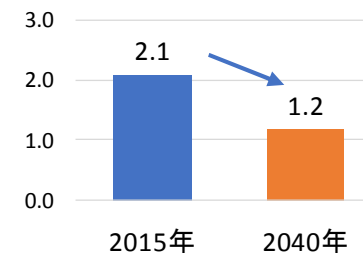
※年齢不詳(9,271名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口641,932人)

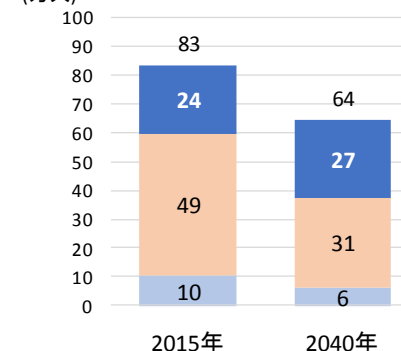
※年齢不詳は含まない



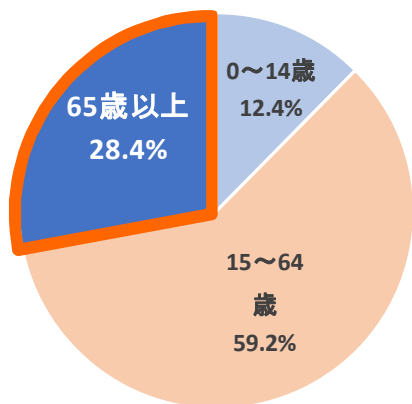
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



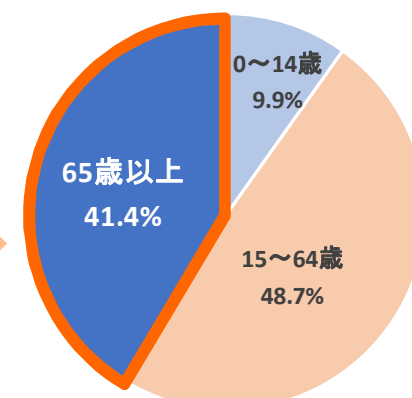
人口構成(実数)



■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

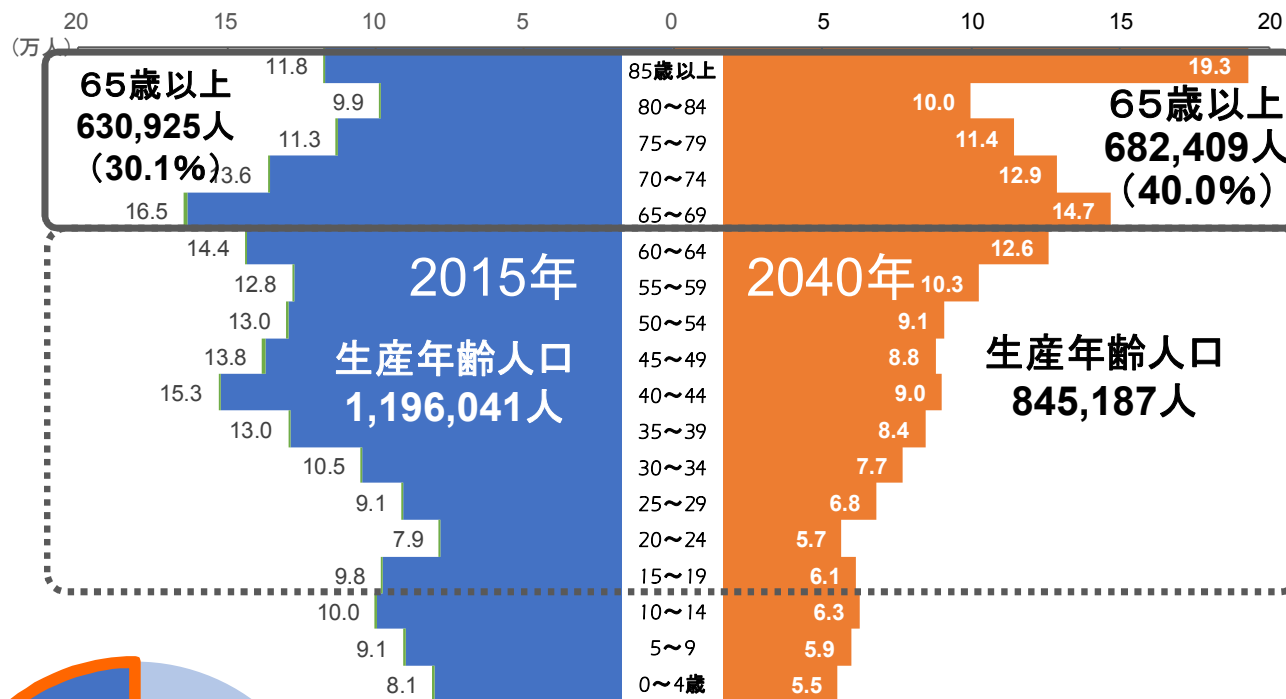
長野県における人口構造の推移

2015年(総人口※2,098,804人)

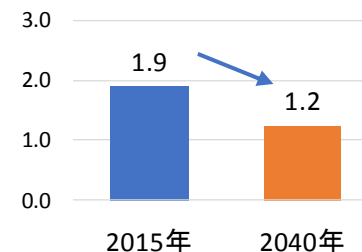
※年齢不詳(16,102名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口1,704,857人)

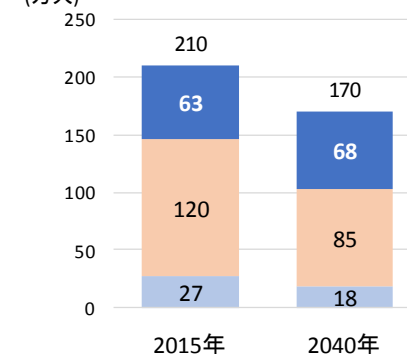
※年齢不詳は含まない



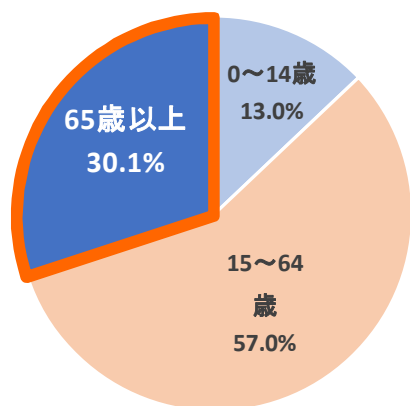
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



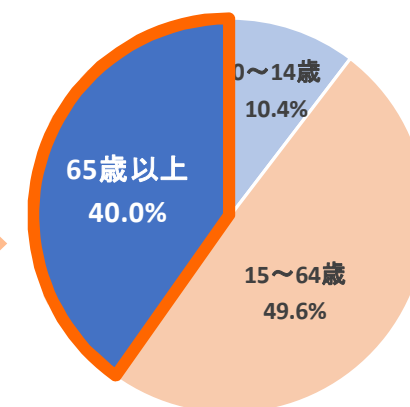
人口構成(実数)



■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**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

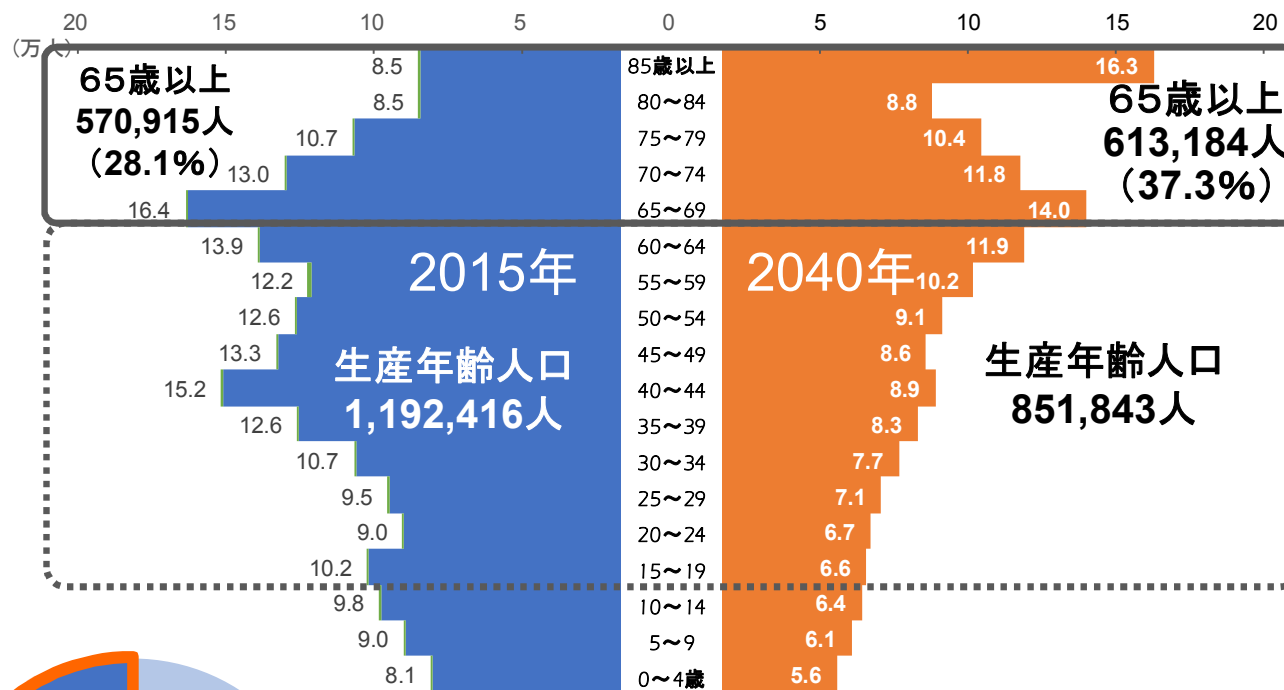
岐阜県における人口構造の推移

2015年(総人口※2,031,903人)

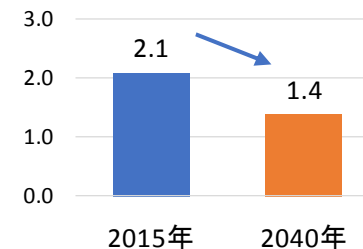
※年齢不詳(11,903名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口1,645,898人)

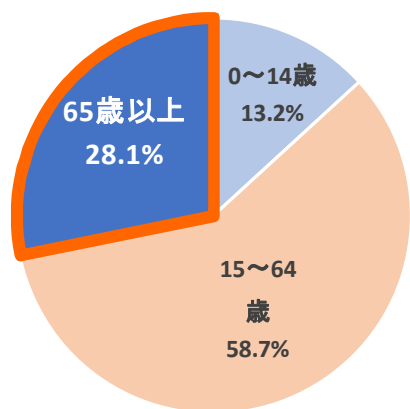
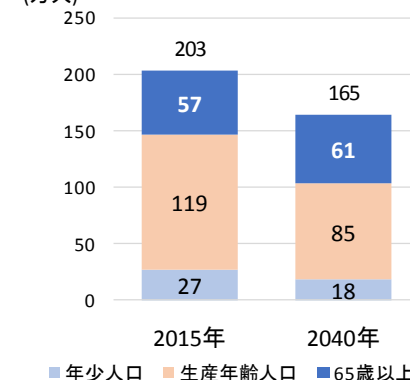
※年齢不詳は含まない



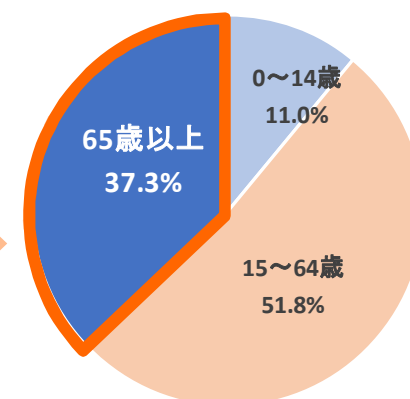
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



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

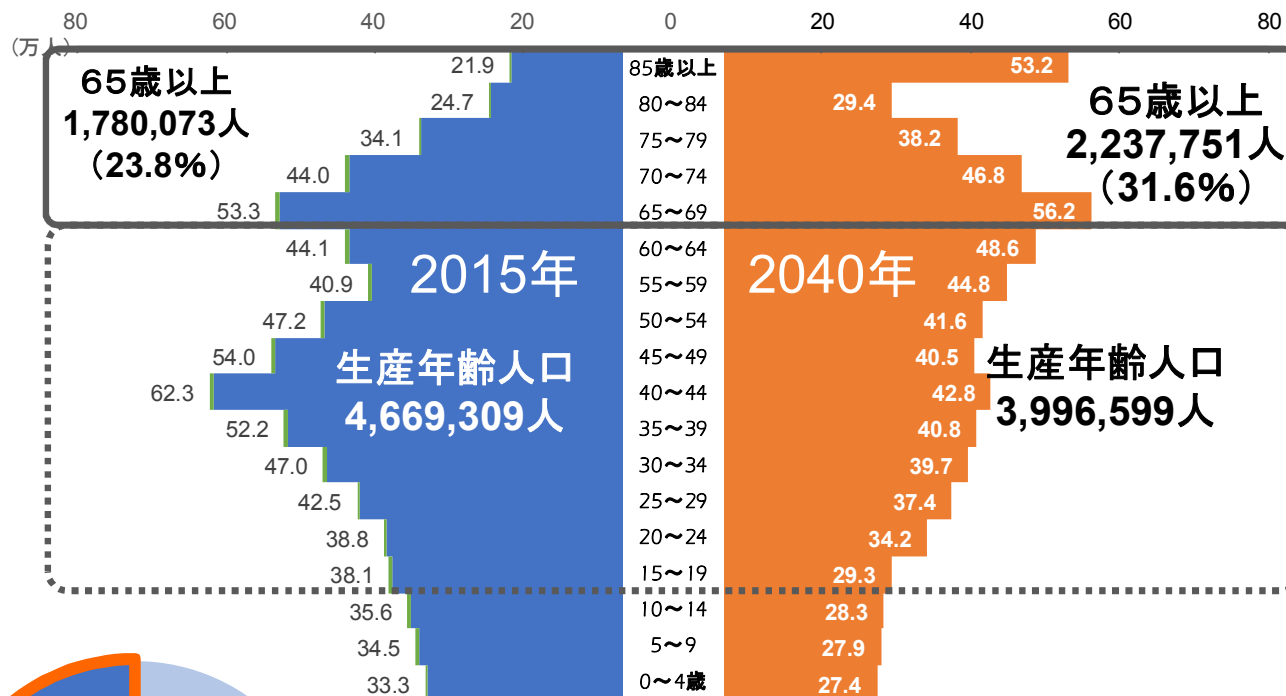
愛知県における人口構造の推移

2015年(総人口※7,483,128人)

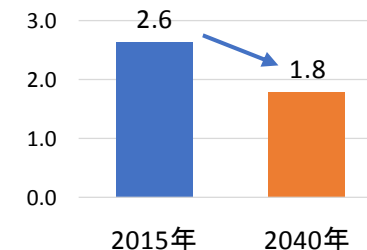
※年齢不詳(81,176名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口7,070,766人)

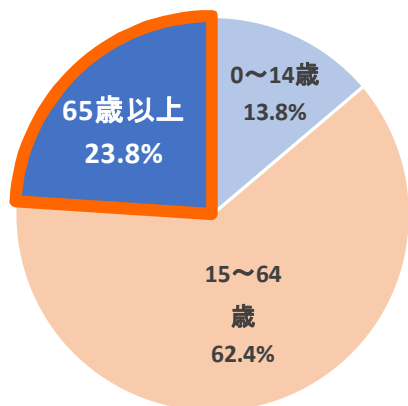
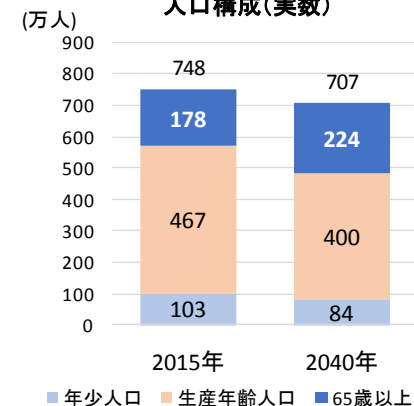
※年齢不詳は含まない



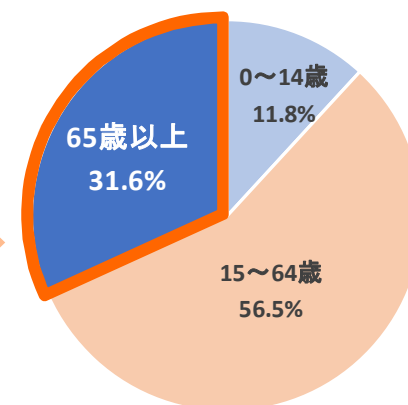
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



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

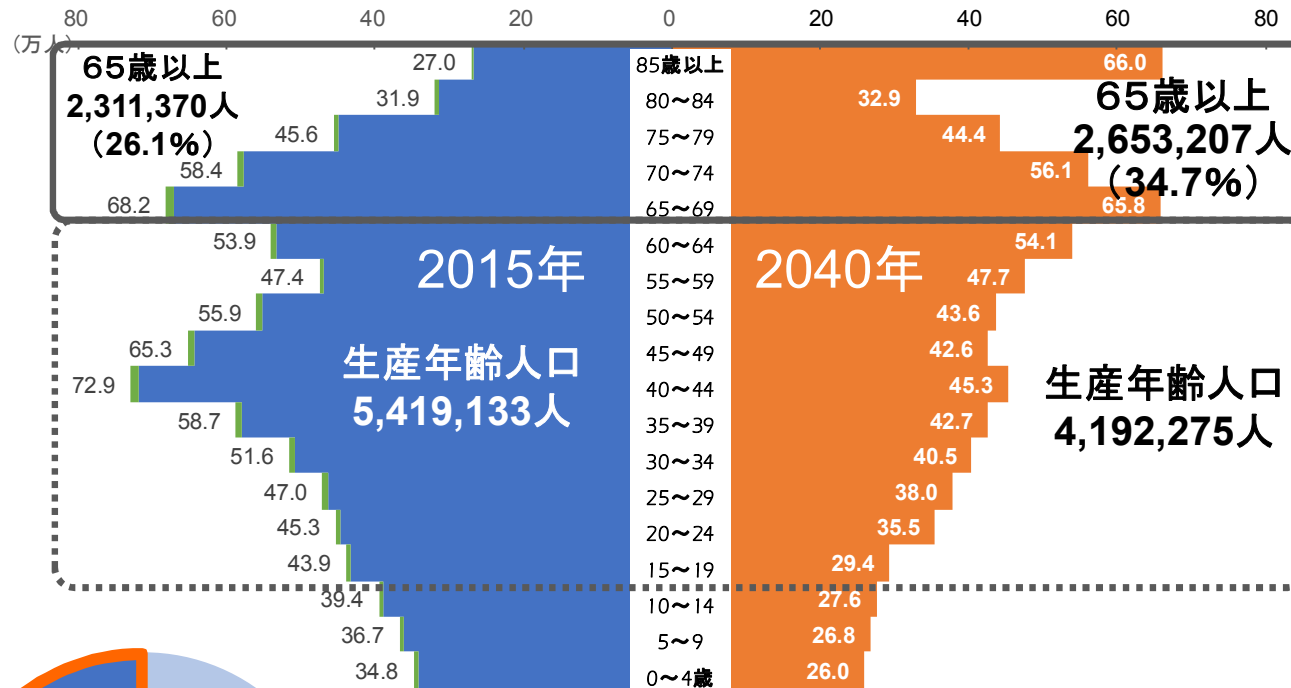
大阪府における人口構造の推移

2015年(総人口※8,839,469人)

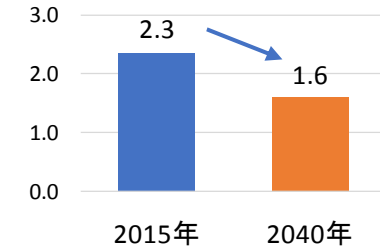
※年齢不詳(126,380名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口7,649,229人)

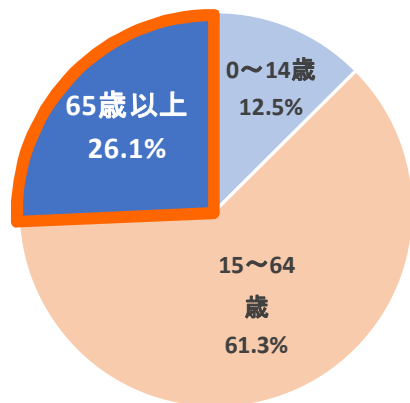
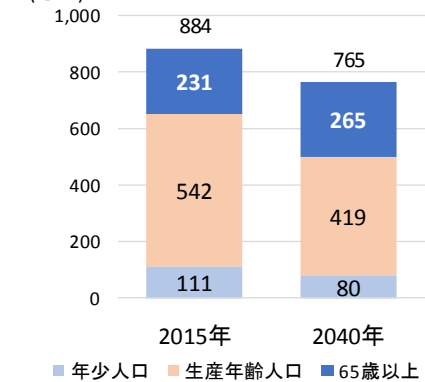
※年齢不詳は含まない



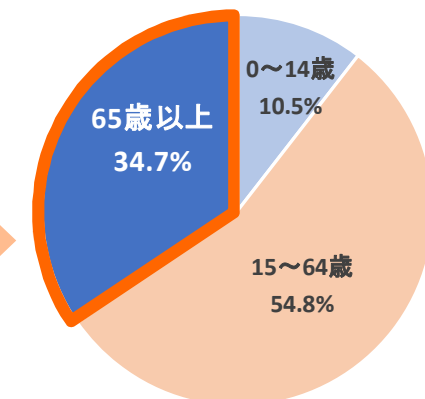
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



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

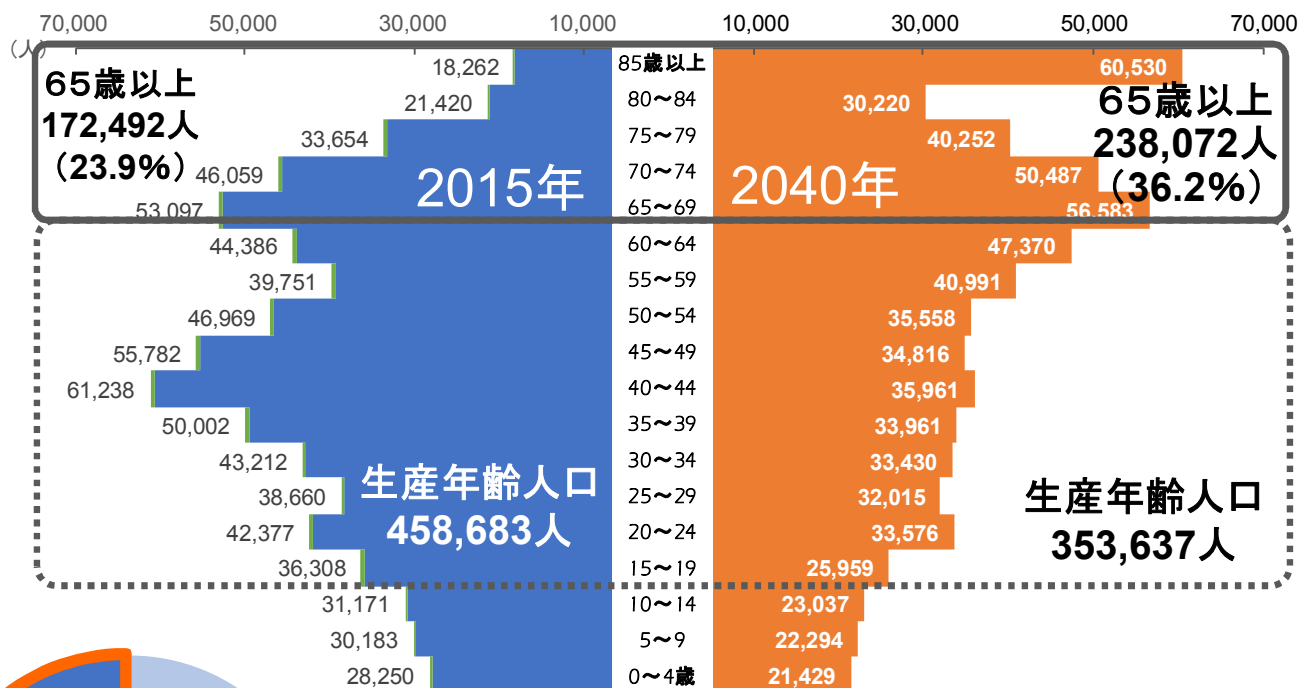
相模原市における人口構造の推移

2015年(総人口※720,780人)

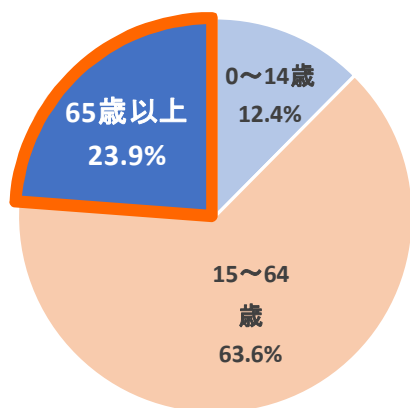
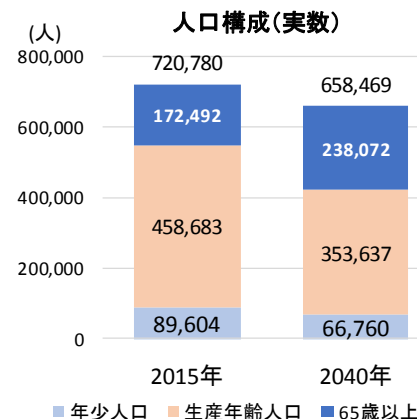
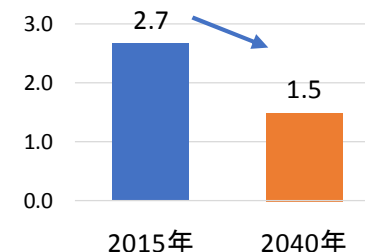
※年齢不詳(6,069名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口658,469人)

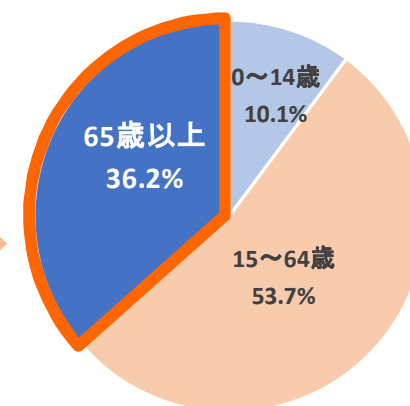
※年齢不詳は含まない



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

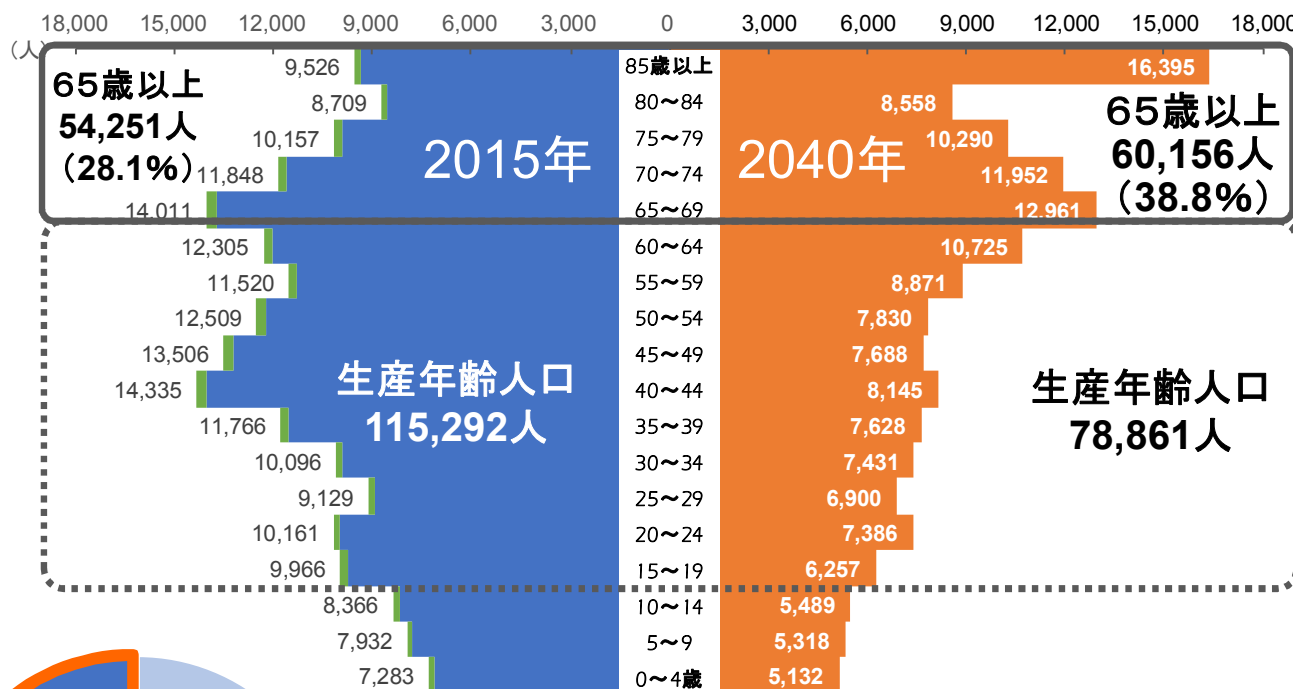
甲府市における人口構造の推移

2015年(総人口※193,125人)

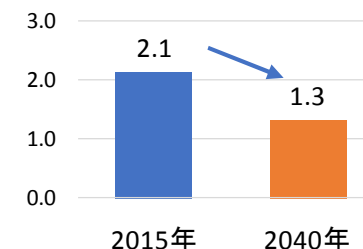
※年齢不詳(3,905名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口154,956人)

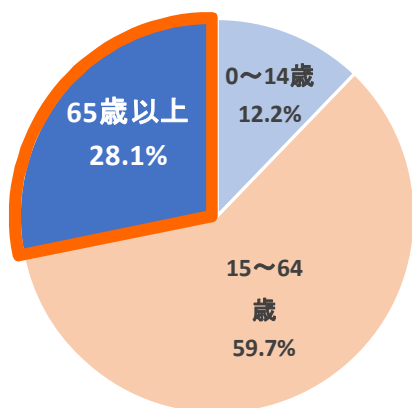
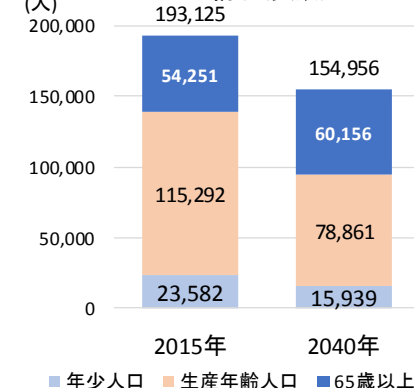
※年齢不詳は含まない



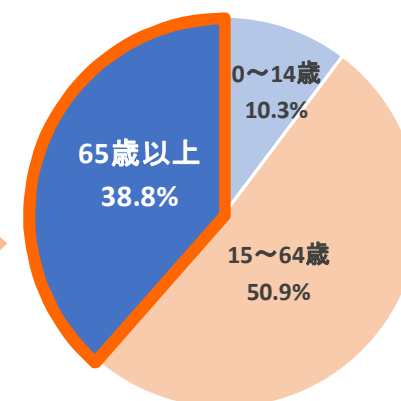
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



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

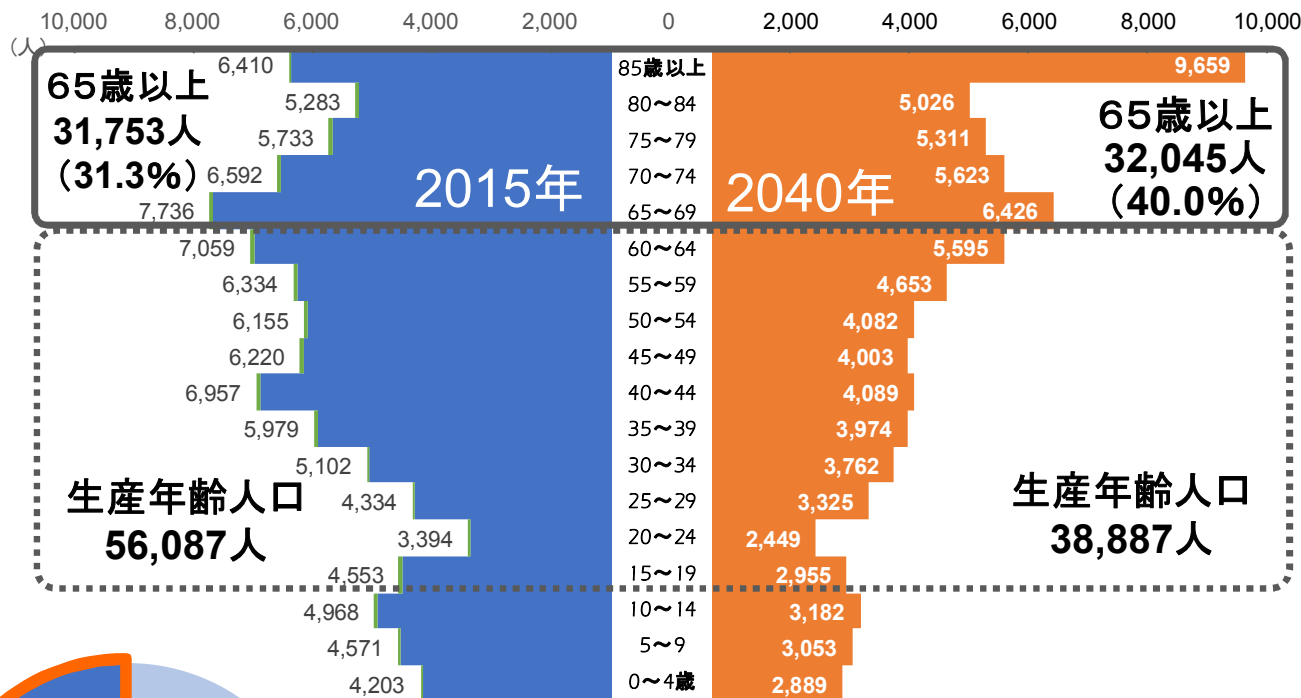
飯田市における人口構造の推移

2015年(総人口※101,581人)

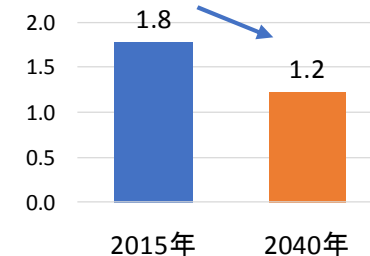
※年齢不詳(979名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口80,056人)

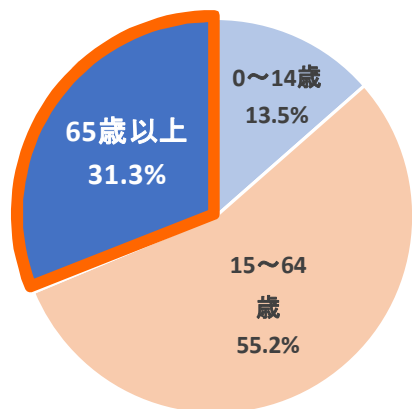
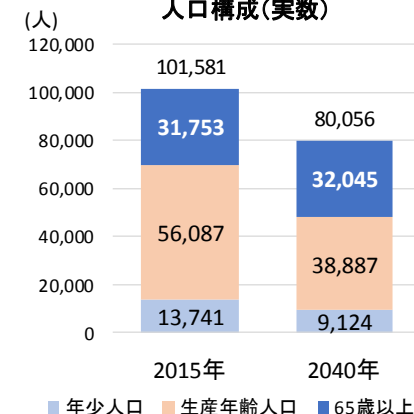
※年齢不詳は含まない



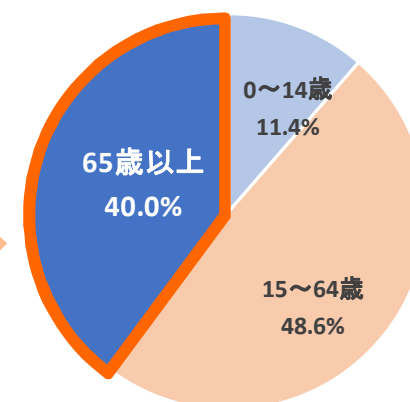
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



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

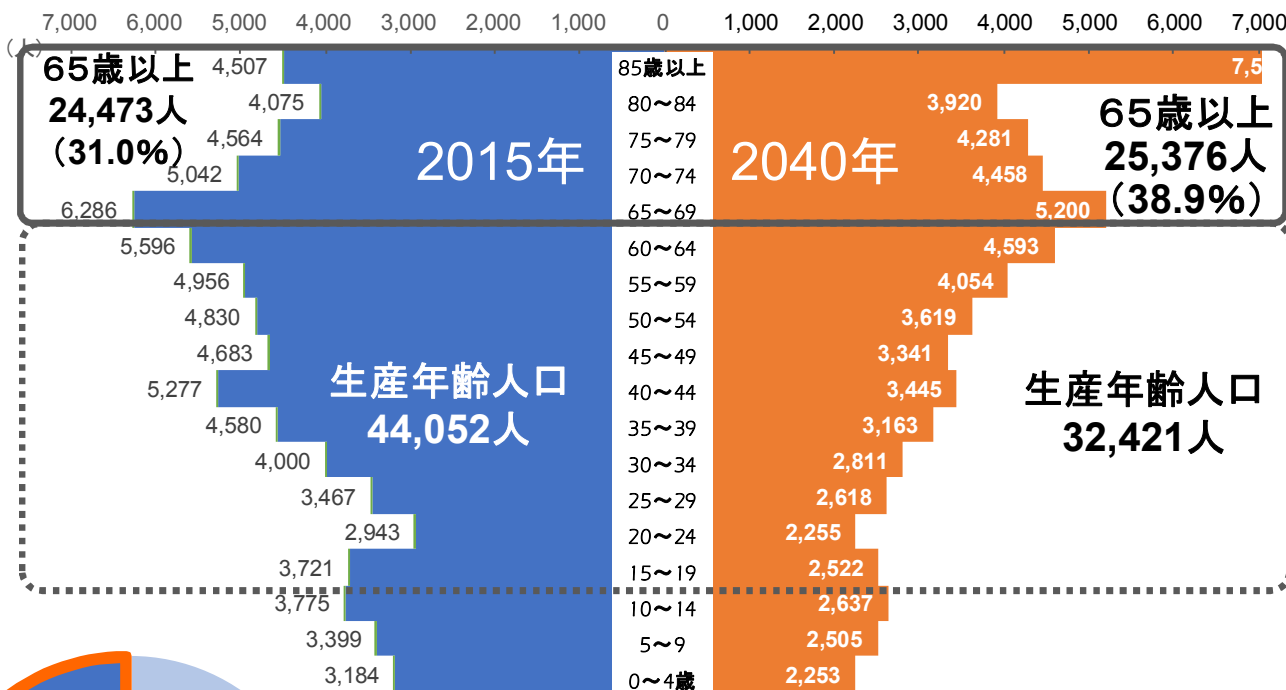
中津川市における人口構造の推移

2015年(総人口※78,883人)

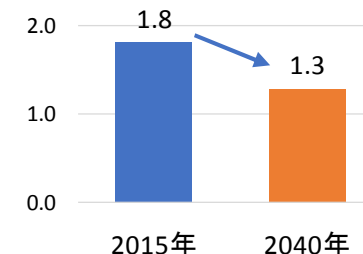
※年齢不詳(290名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口65,192人)

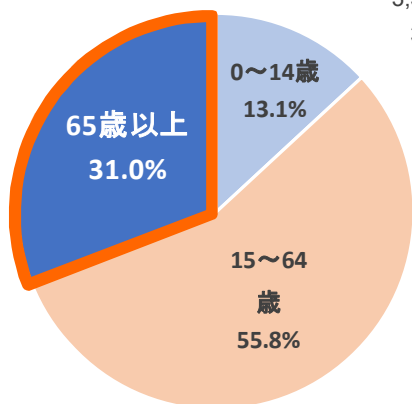
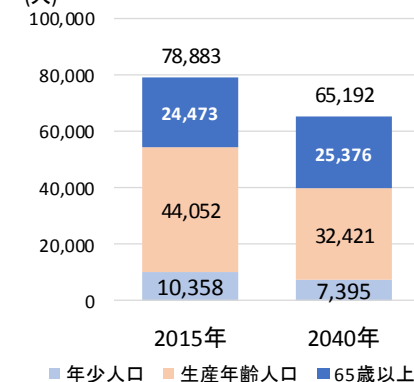
※年齢不詳は含まない



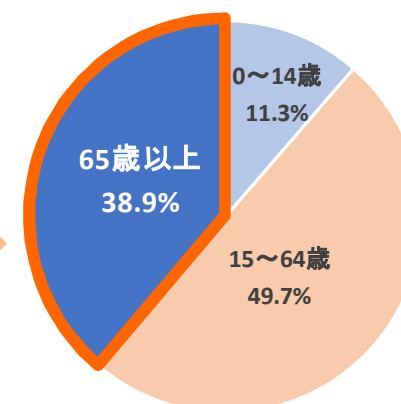
高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



2040年には65歳以上人口の割合が**7.9%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

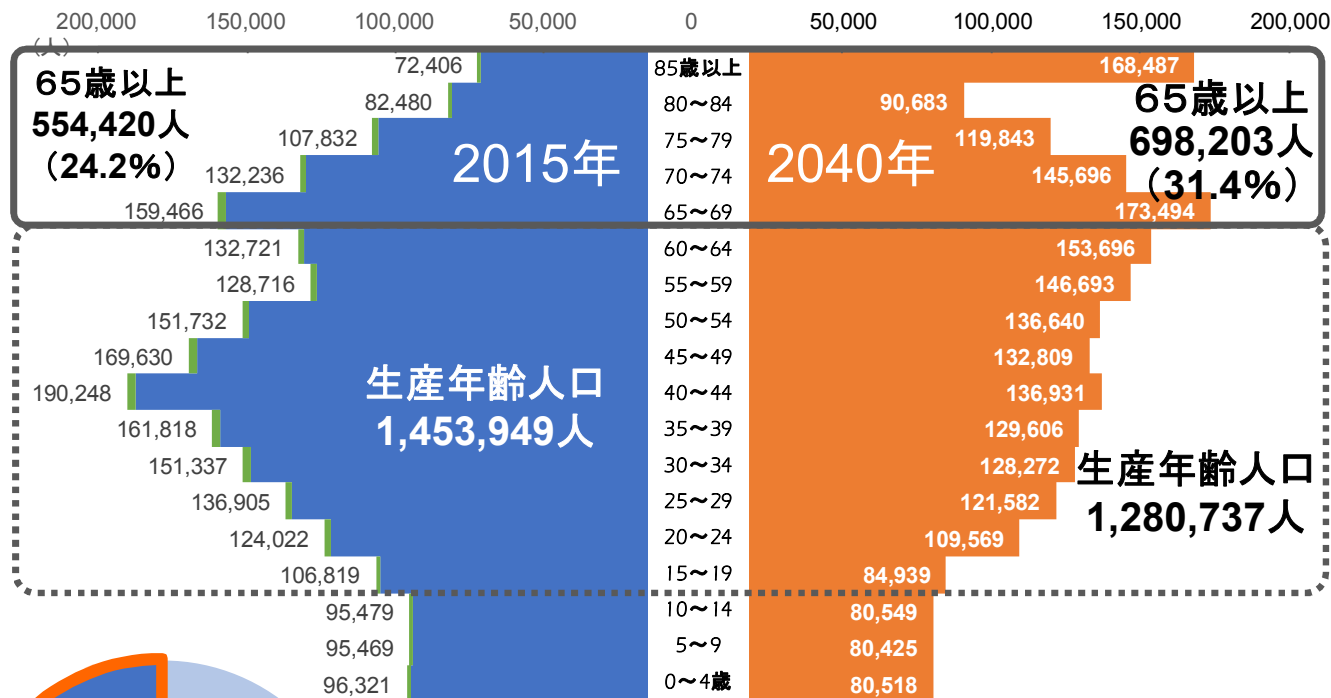
名古屋市における人口構造の推移

2015年(総人口※2,295,638人)

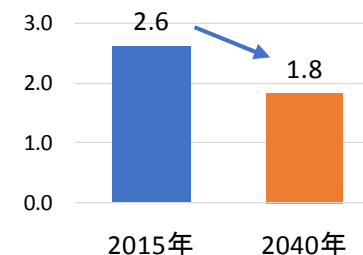
※年齢不詳(38,136名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口2,220,432人)

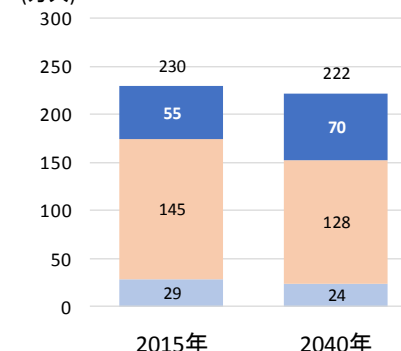
※年齢不詳は含まない



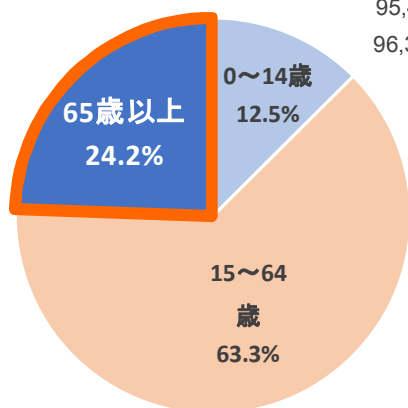
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



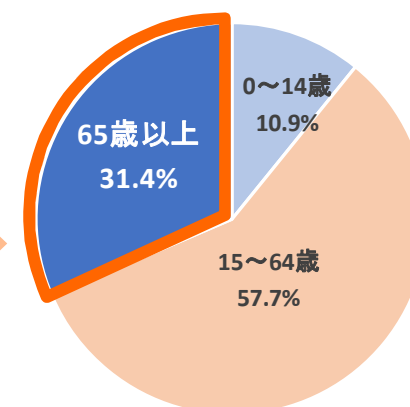
人口構成(実数)



■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

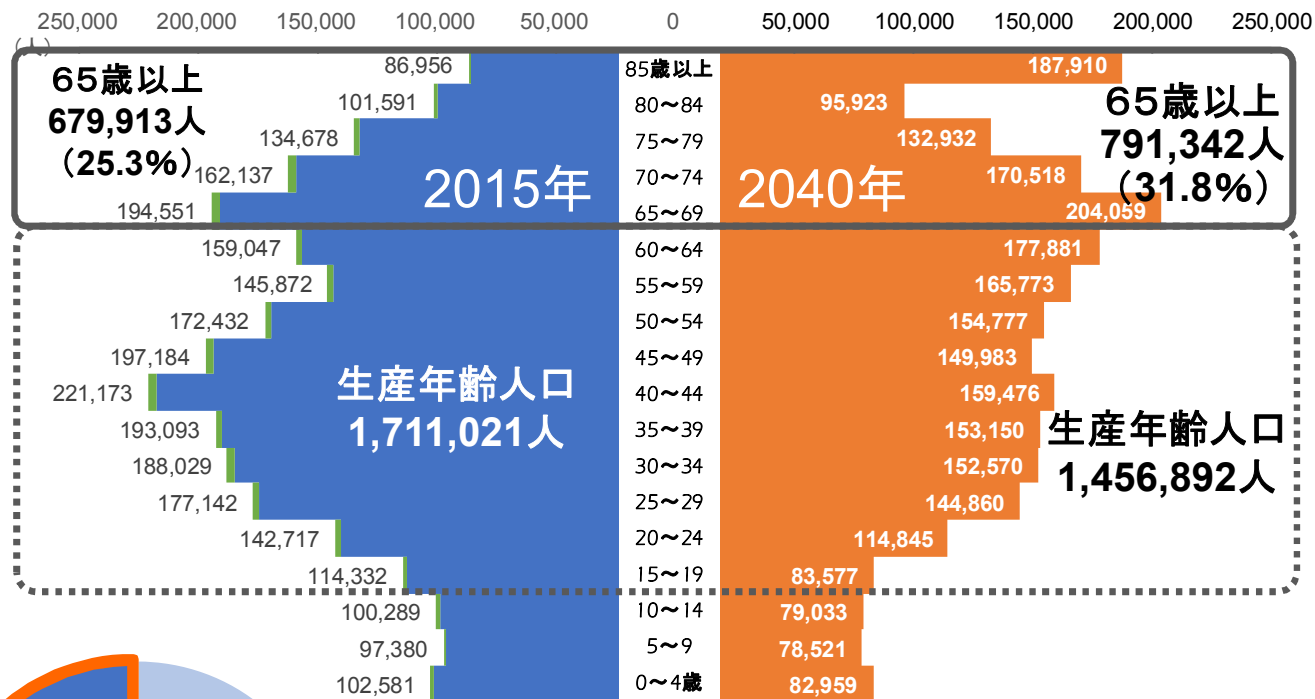
大阪市における人口構造の推移

2015年(総人口※2,691,185人)

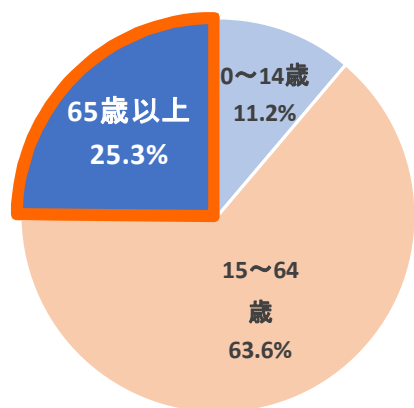
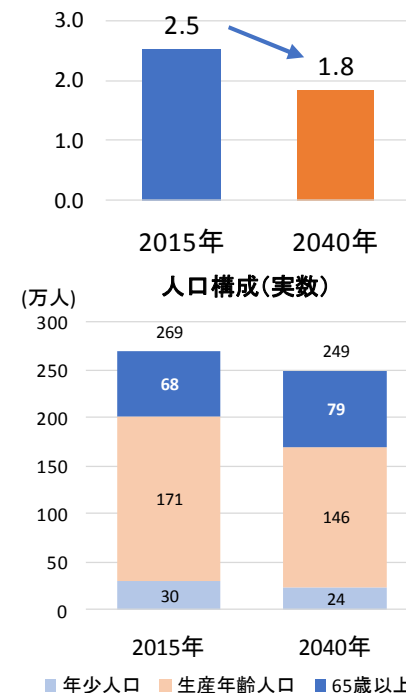
※年齢不詳(44,391名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口2,488,747人)

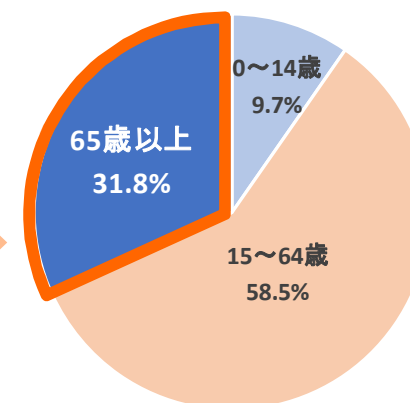
※年齢不詳は含まない



高齢者一人を支える
生産年齢人口の人数



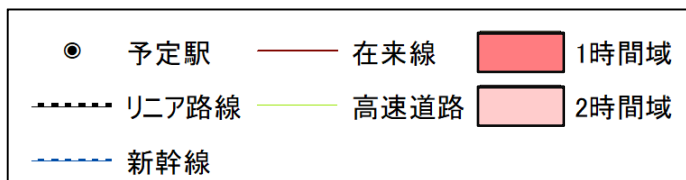
2040年には65歳以上人口の割合が6.5%増
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は1.8人に減



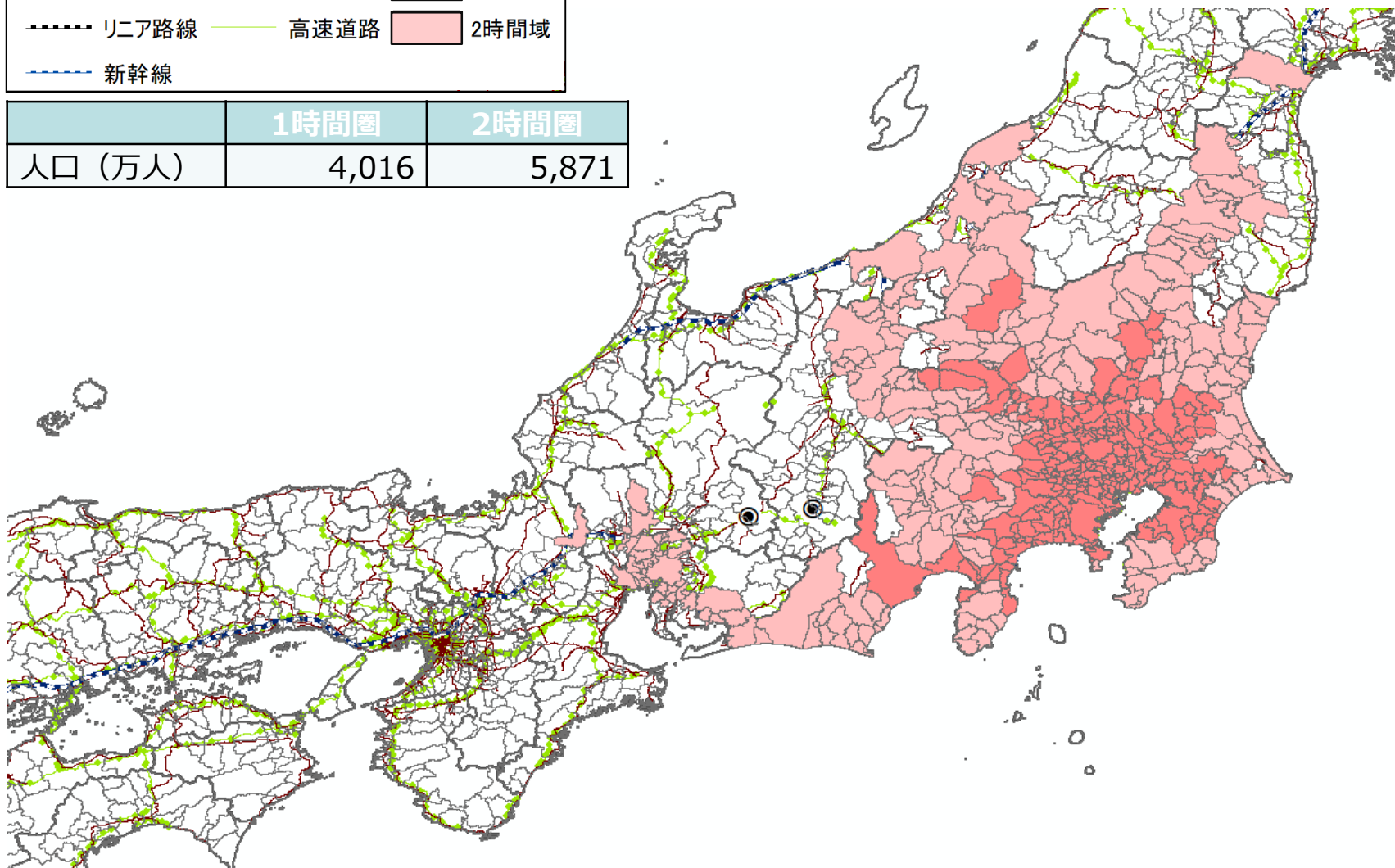
(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

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

各駅からの1時間・2時間圏について(東京) *リニア開業前



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	4,016	5,871

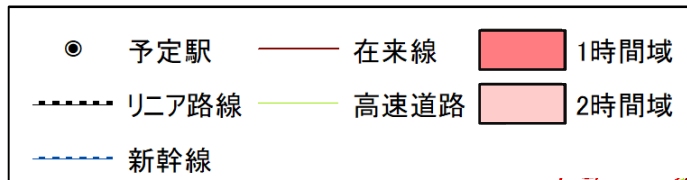


(参考)1時間・2時間圏域算出の計算条件

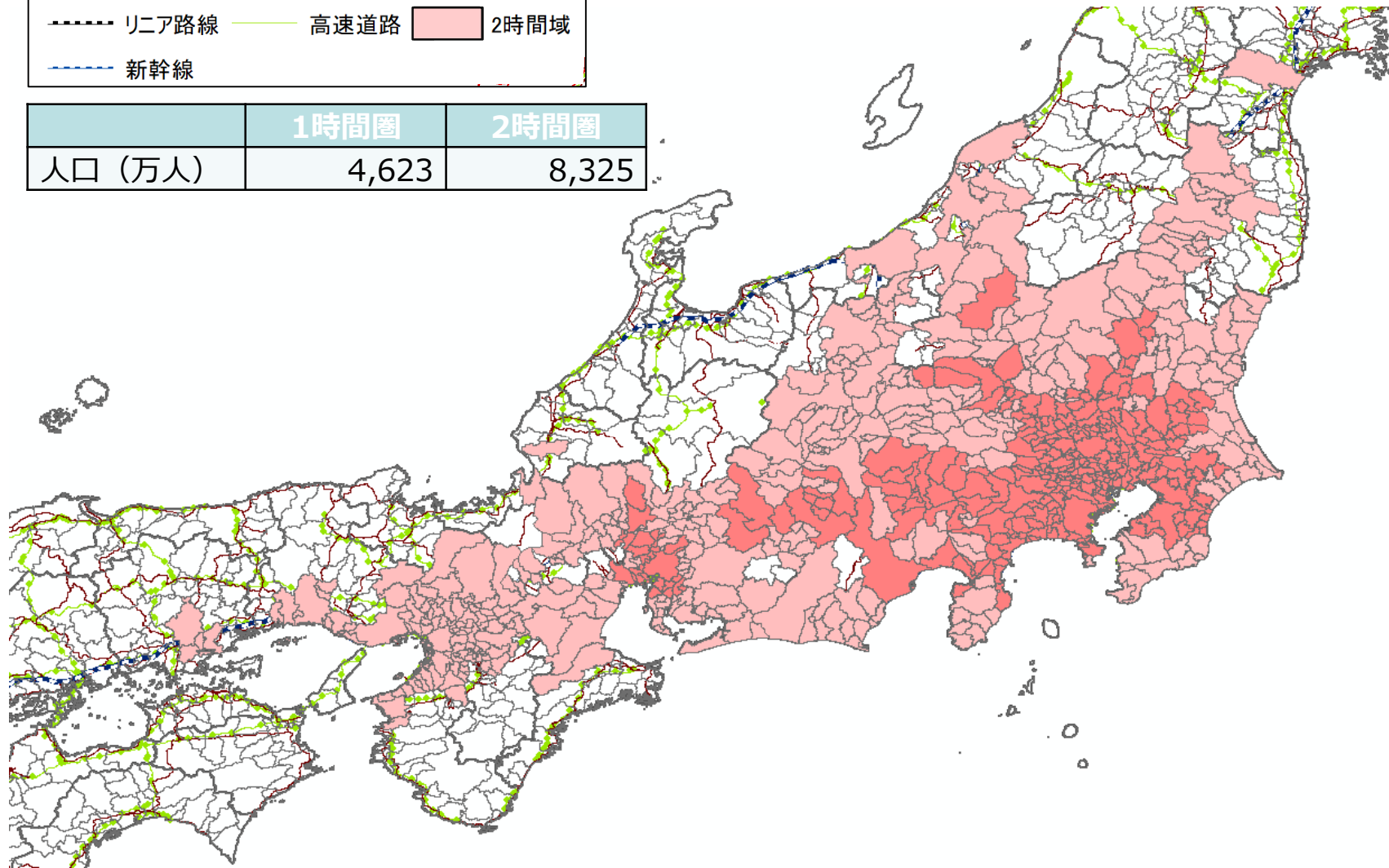
- 主要駅(品川駅、東京駅、新宿駅、渋谷駅、池袋駅、上野駅)を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(東京)*リニア開業後



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	4,623	8,325

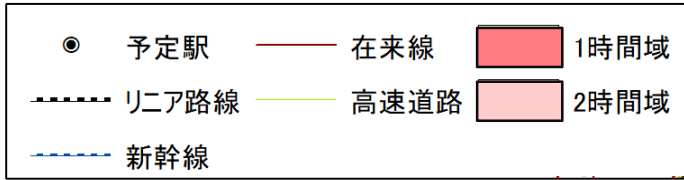


(参考)1時間・2時間圏域算出の計算条件

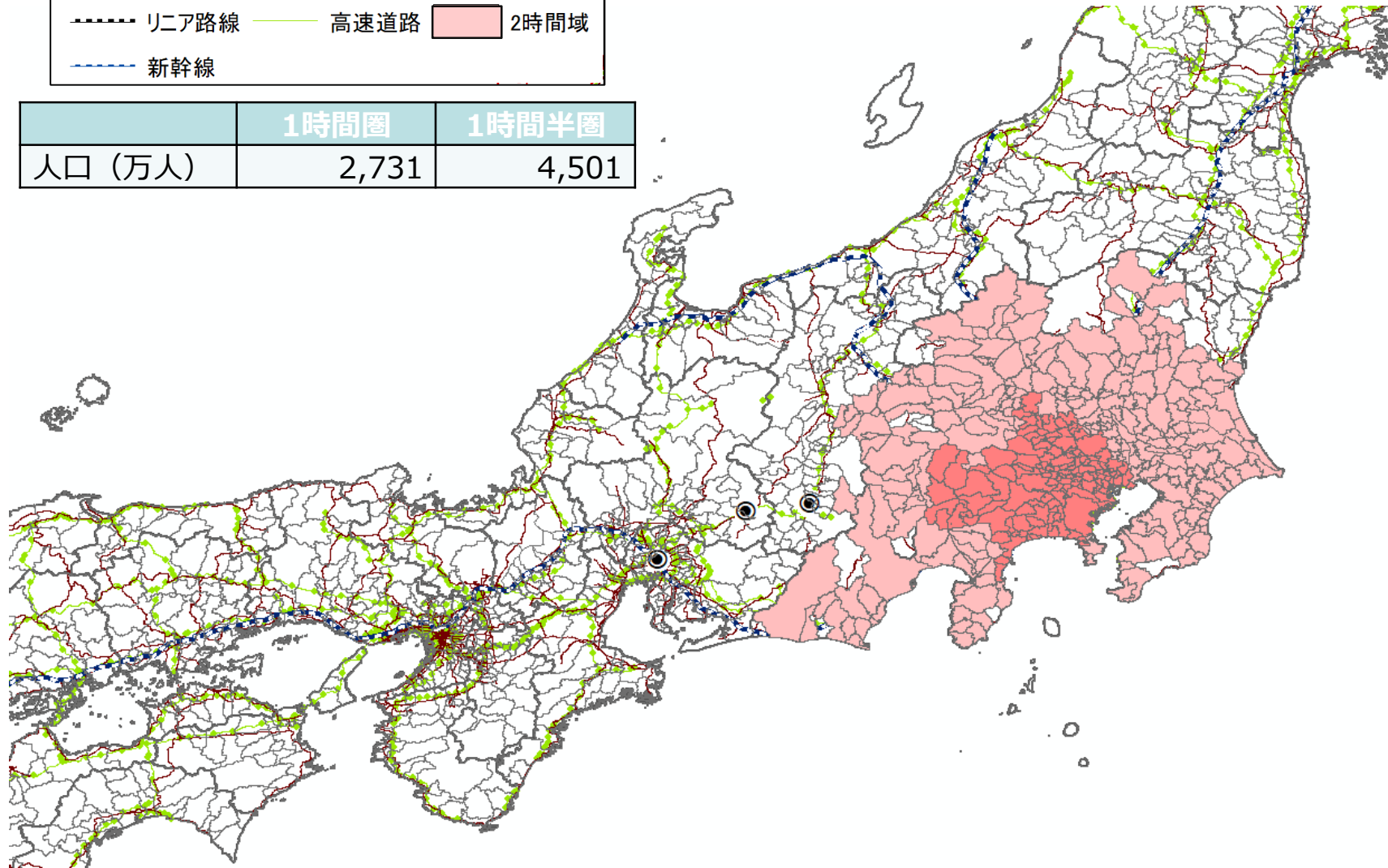
- 主要駅(品川駅、東京駅、新宿駅、渋谷駅、池袋駅、上野駅)を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(相模原市)



	1時間圏	1時間半圏
人口(万人)	2,731	4,501

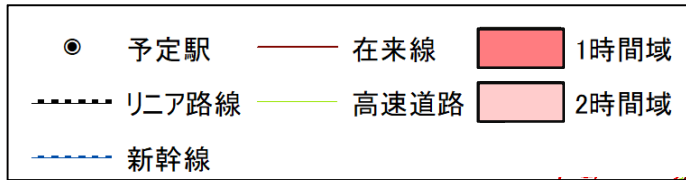


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

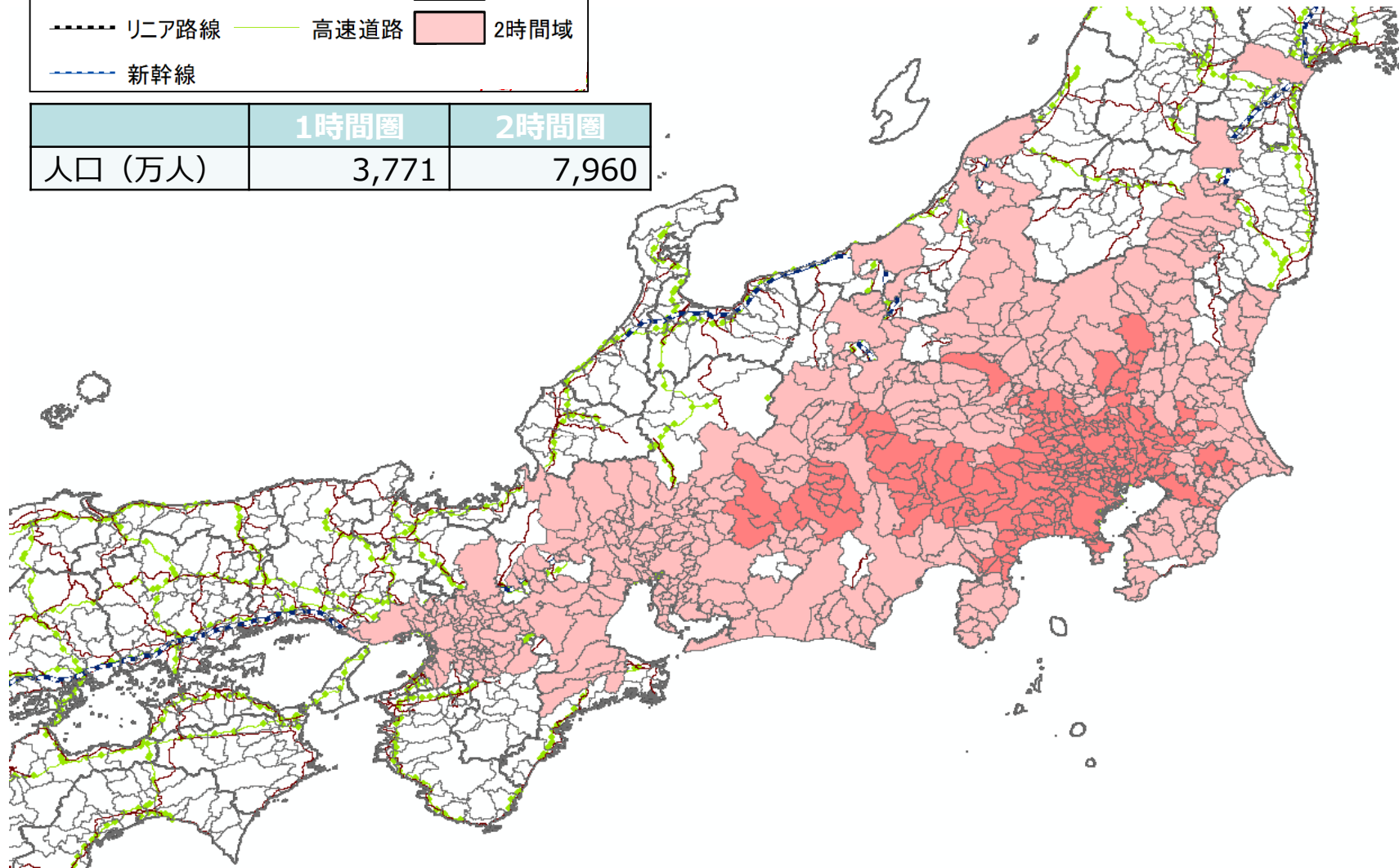
- 自動車利用については、高速道路のIC(高尾山IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、橋本駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(相模原市)



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	3,771	7,960

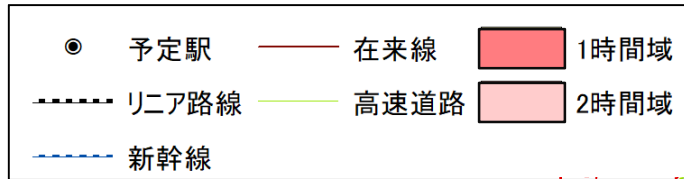


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

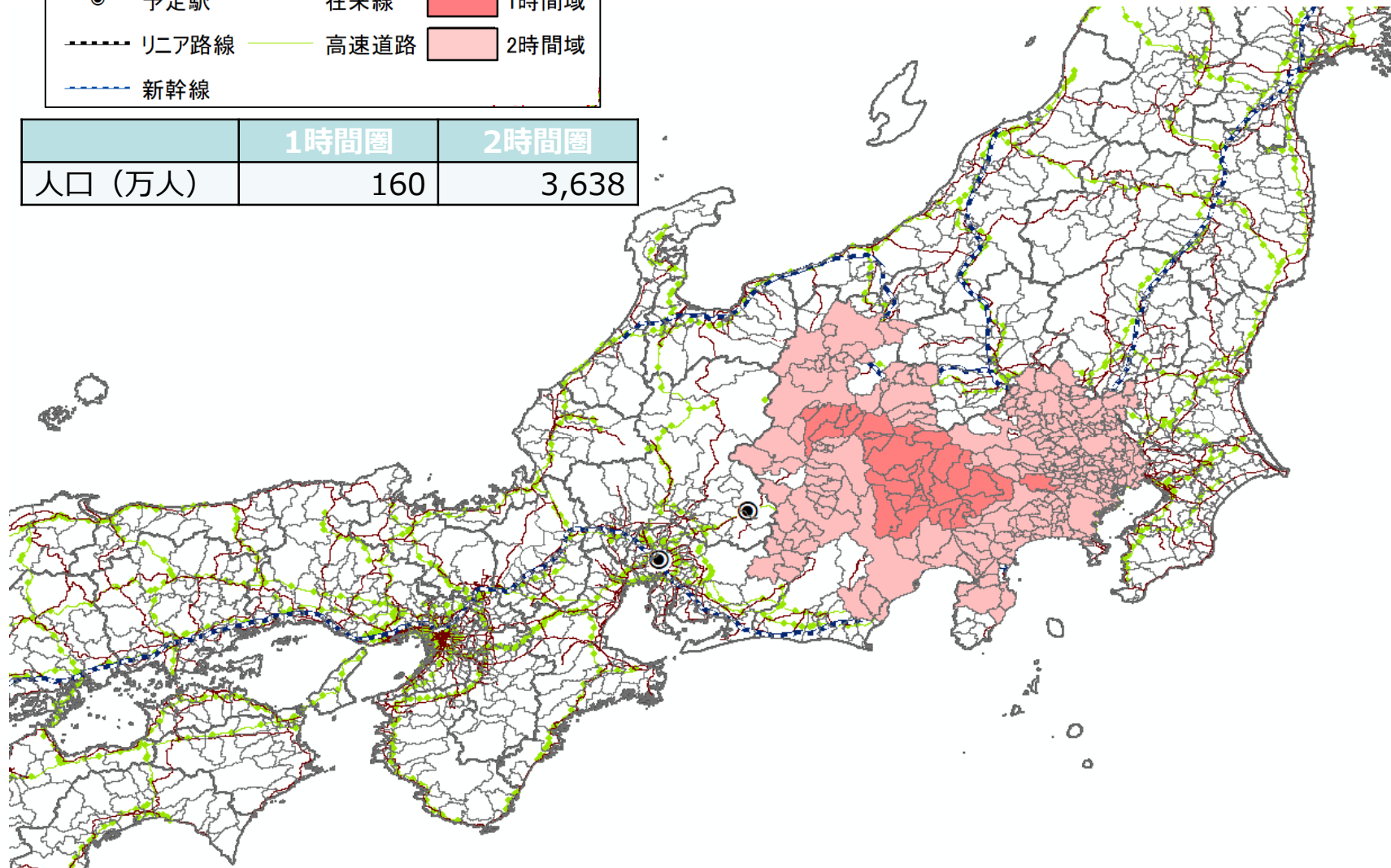
- 自動車利用については、高速道路のIC(高尾山IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、橋本駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(甲府市) *リニア開業前



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	160	3,638

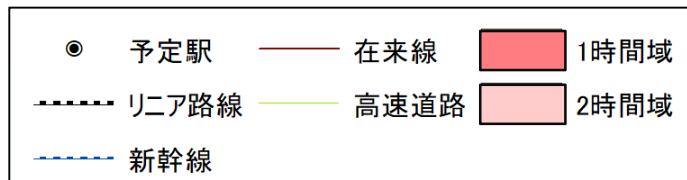


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

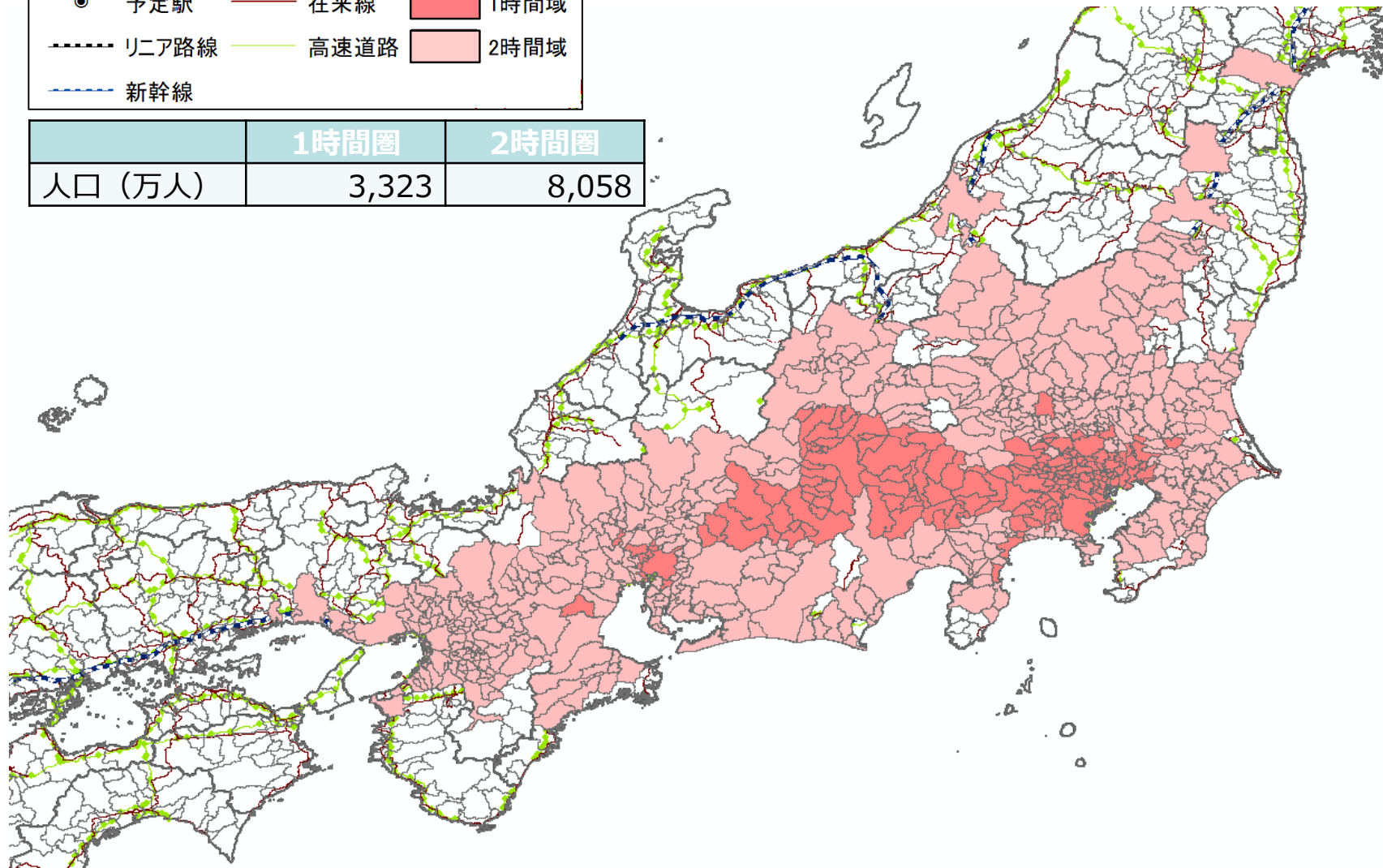
- 自動車利用については、高速道路のIC(双葉IC、甲府昭和IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、甲府駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(甲府市) *リニア開業後



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	3,323	8,058

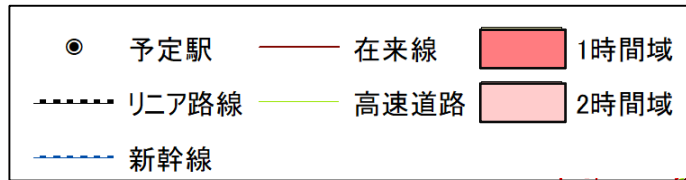


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

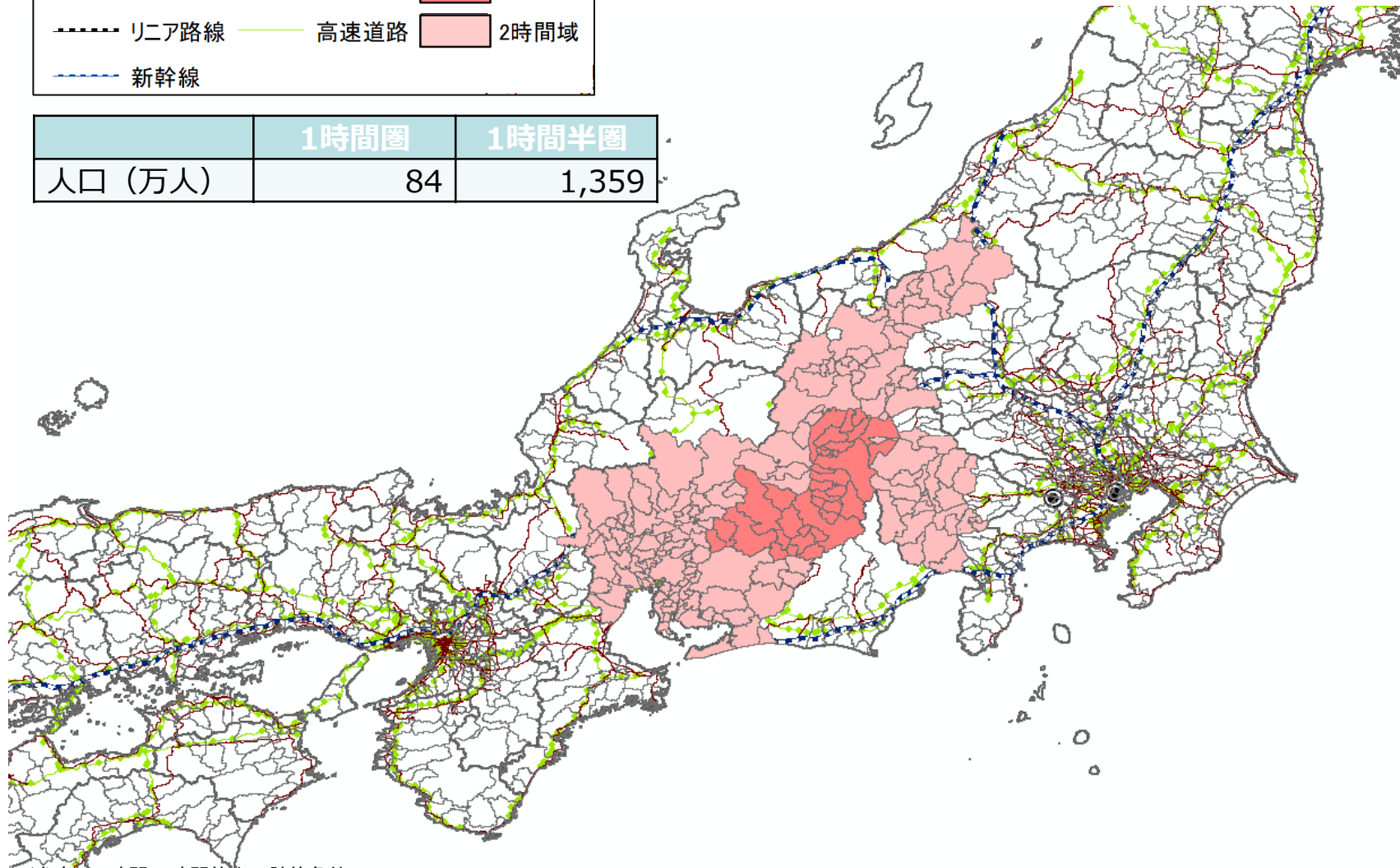
- 自動車利用については、高速道路のIC(双葉IC、甲府昭和IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、甲府駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(飯田市) *リニア開業前



	1時間圏	1時間半圏
人口(万人)	84	1,359

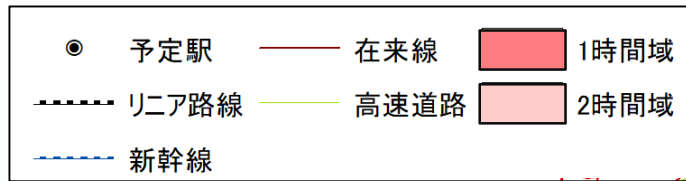


(参考) 1時間・2時間算出の計算条件

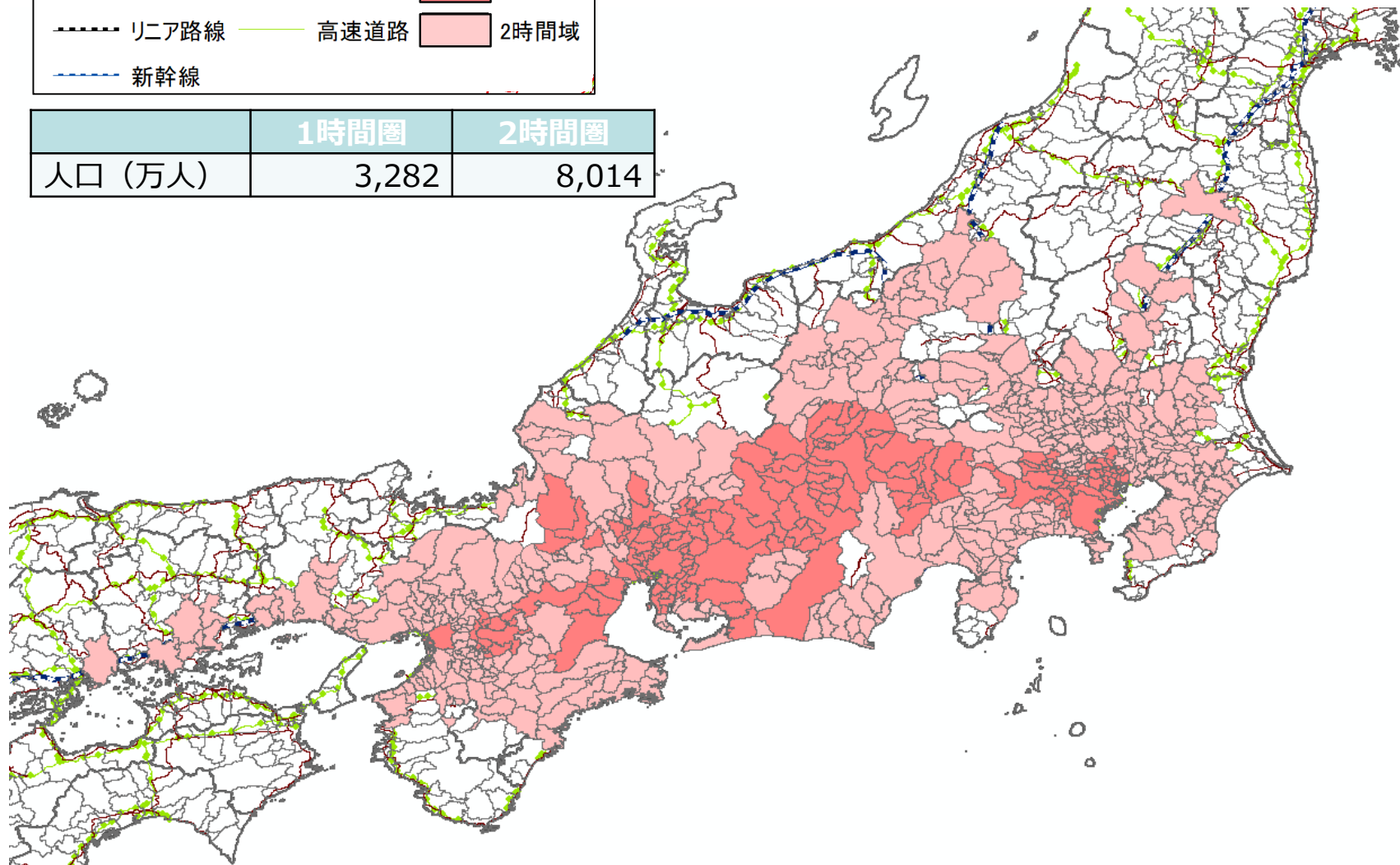
- 自動車利用については、高速道路のIC(松川IC、飯田IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、元善光寺駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(飯田市) *リニア開業後



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	3,282	8,014

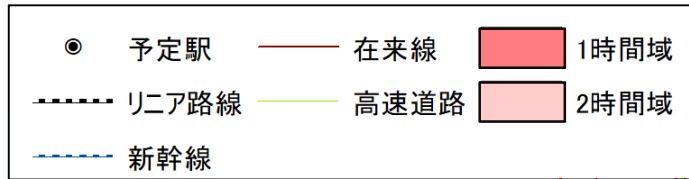


(参考) 1時間・2時間算出の計算条件

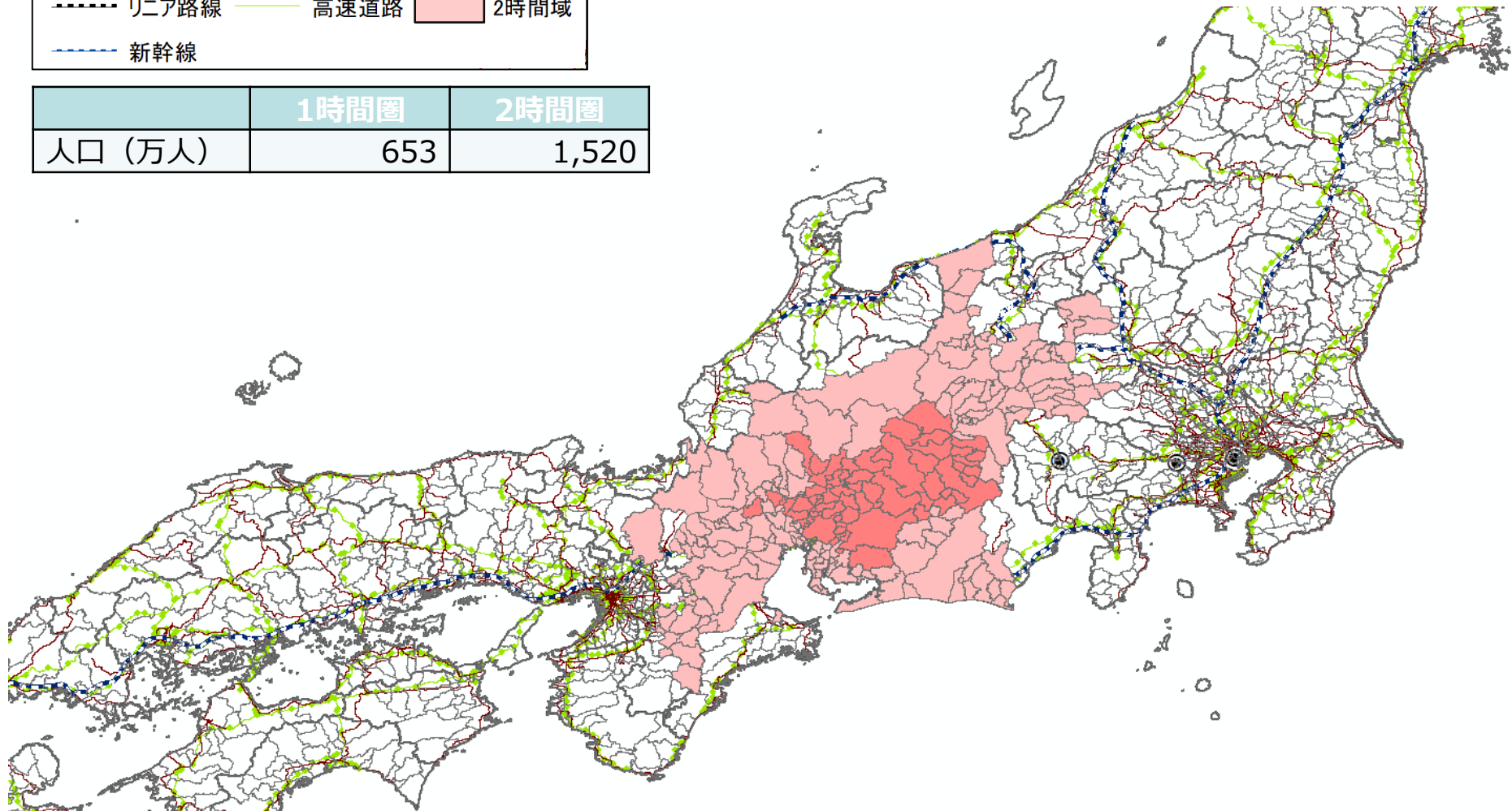
- 自動車利用については、高速道路のIC(松川IC、飯田IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、元善光寺駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(中津川市)



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	653	1,520

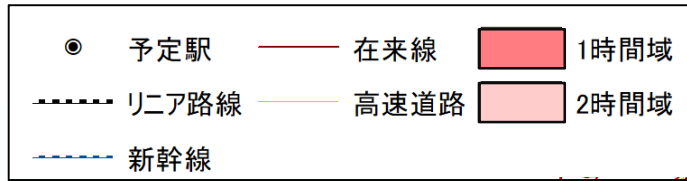


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

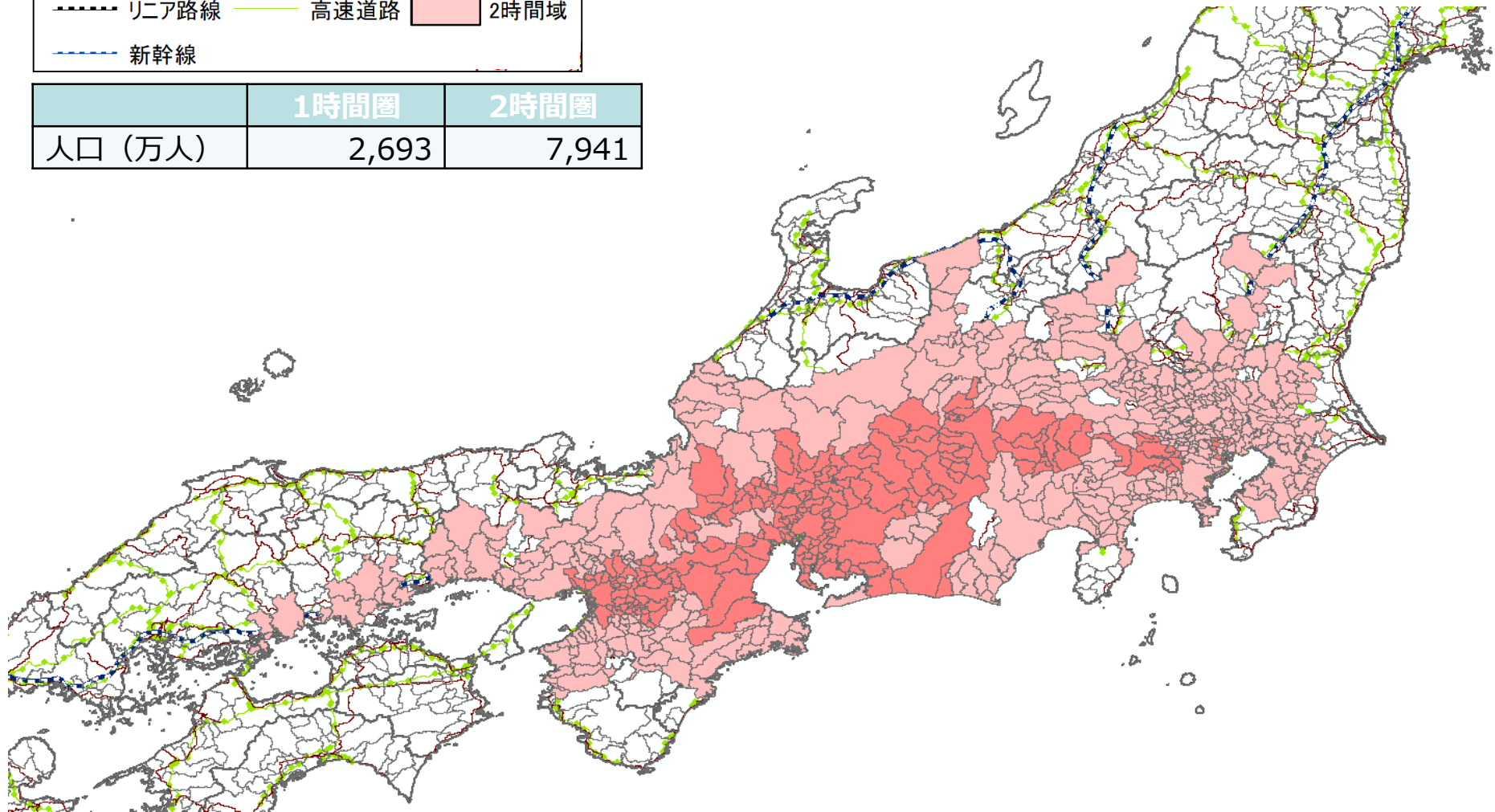
- 自動車利用については、高速道路のIC(恵那IC、中津川IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、美乃坂本駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(中津川市)



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	2,693	7,941

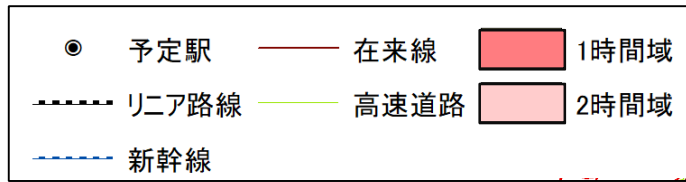


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

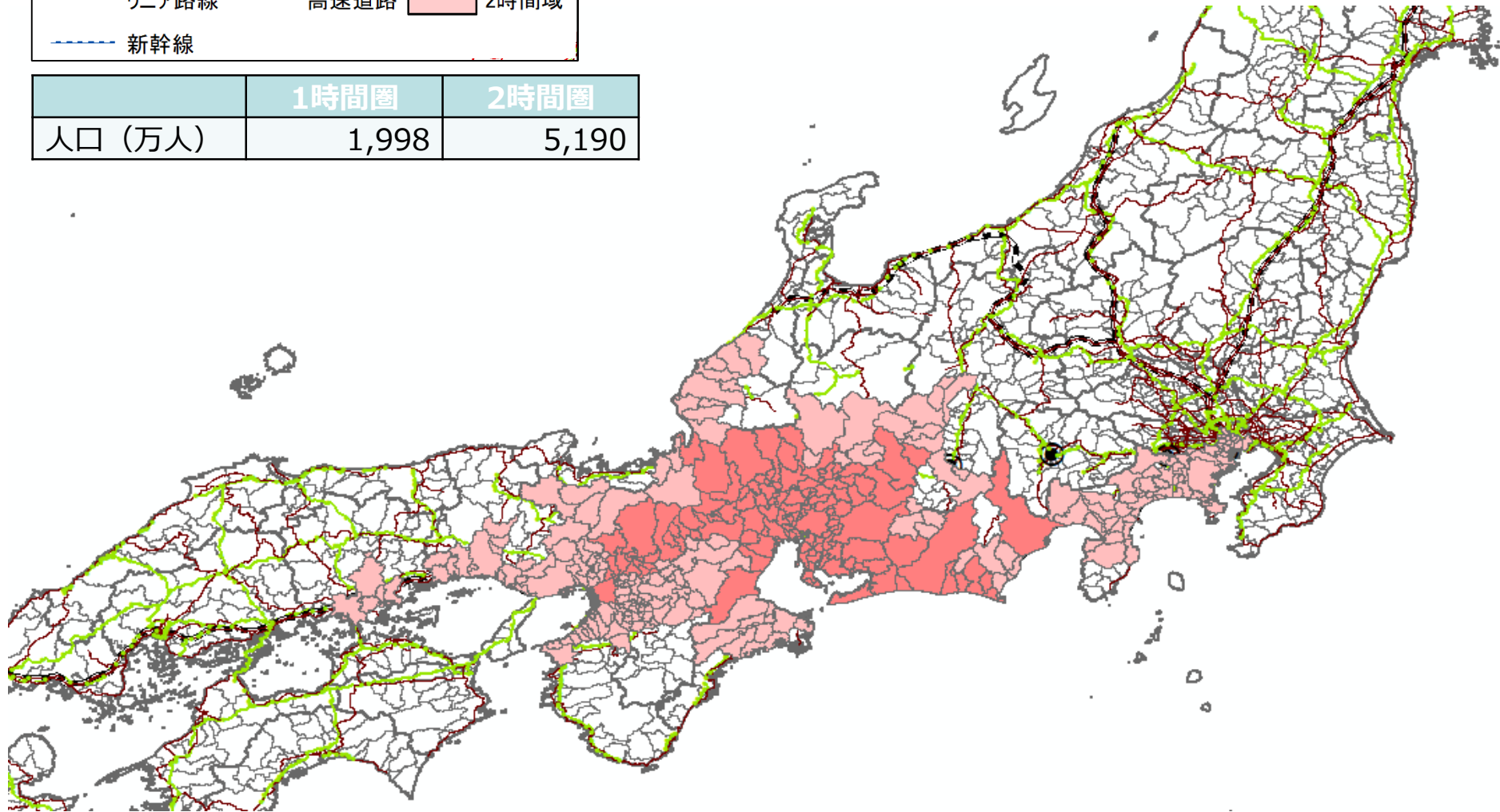
- 自動車利用については、高速道路のIC(恵那IC、中津川IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、美乃坂本駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(名古屋) *リニア開業前



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	1,998	5,190

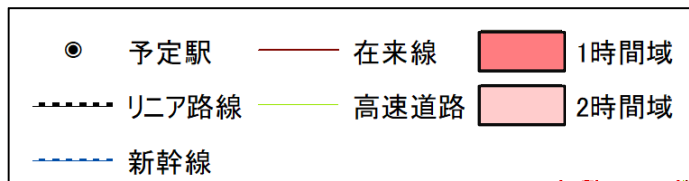


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

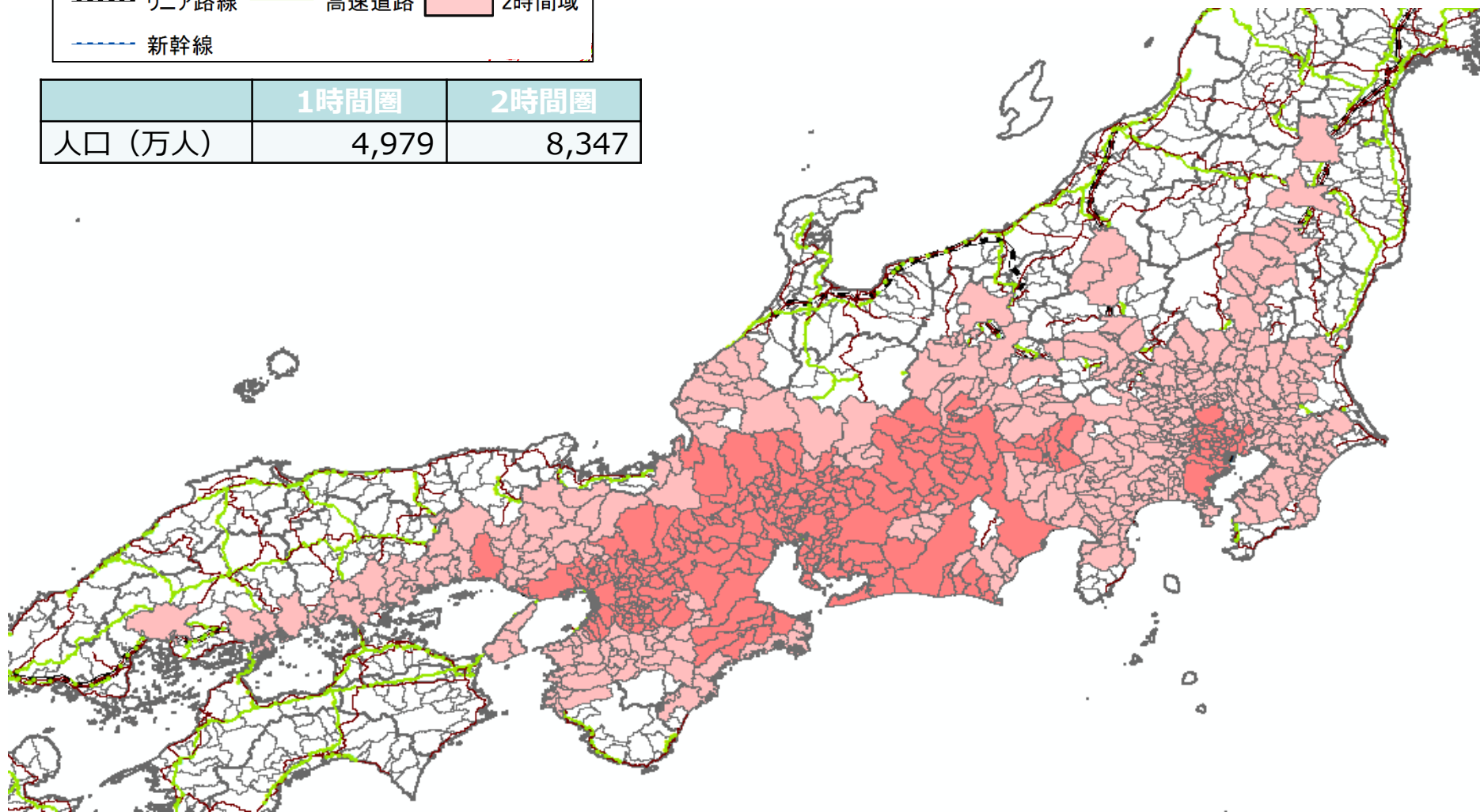
- 名古屋駅を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(出典) NITAS (Version 2.4) (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・2時間圏について(名古屋) *リニア開業後



	1時間圏	2時間圏
人口 (万人)	4,979	8,347

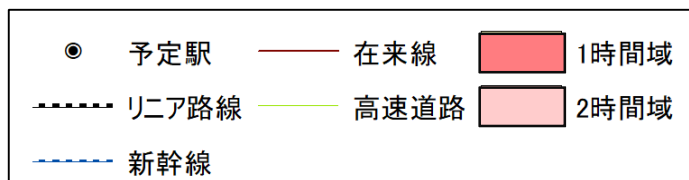


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

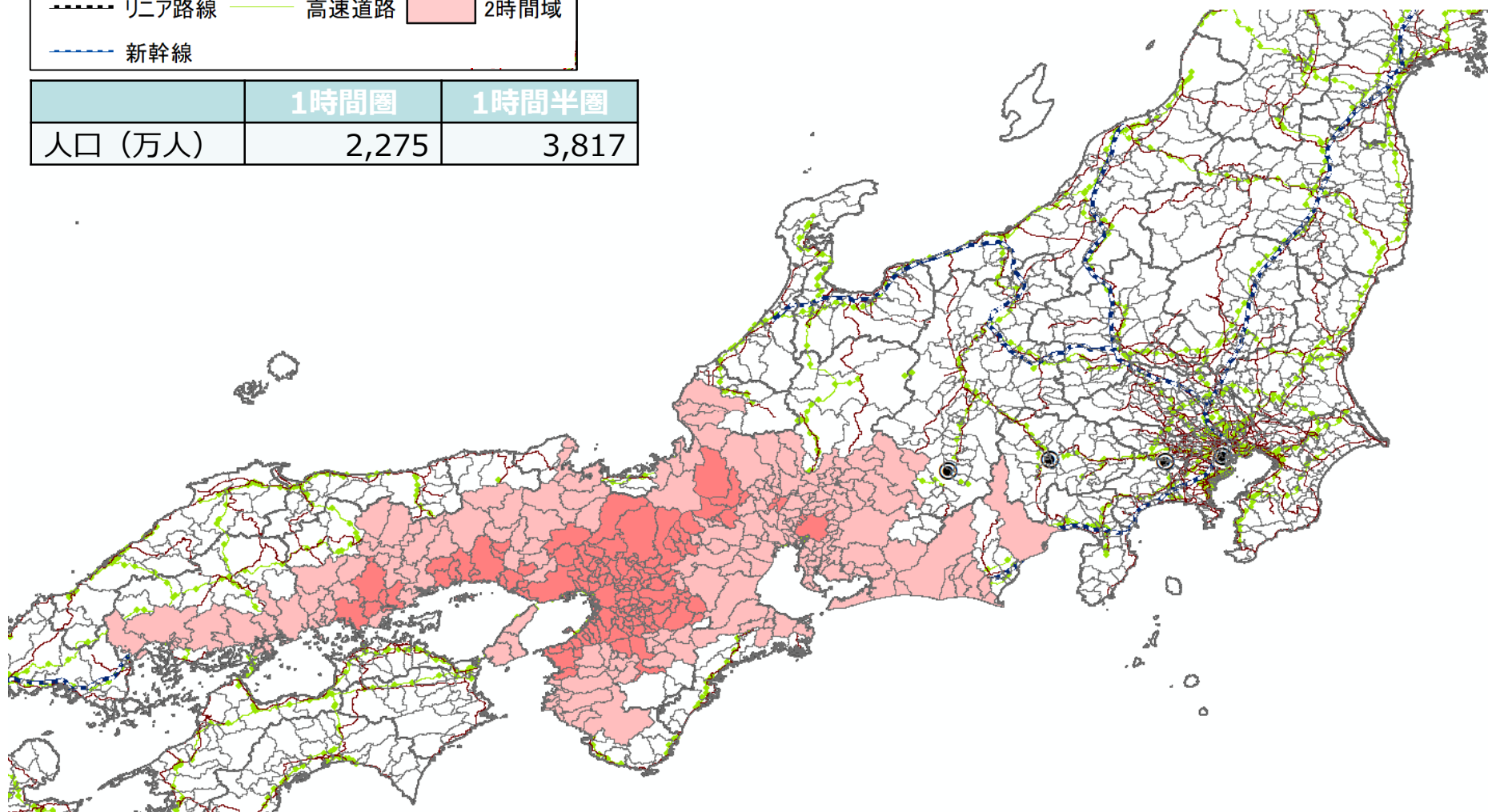
- 名古屋駅を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(出典) NITAS (Version 2.4) (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・2時間圏について(大阪) *リニア開業前



	1時間圏	1時間半圏
人口(万人)	2,275	3,817

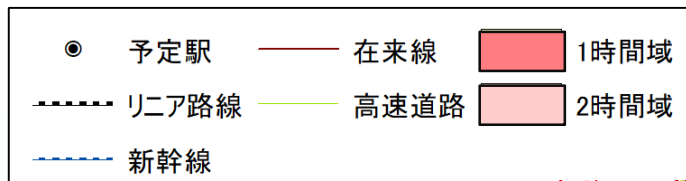


(参考)1時間・2時間圏域算出の計算条件

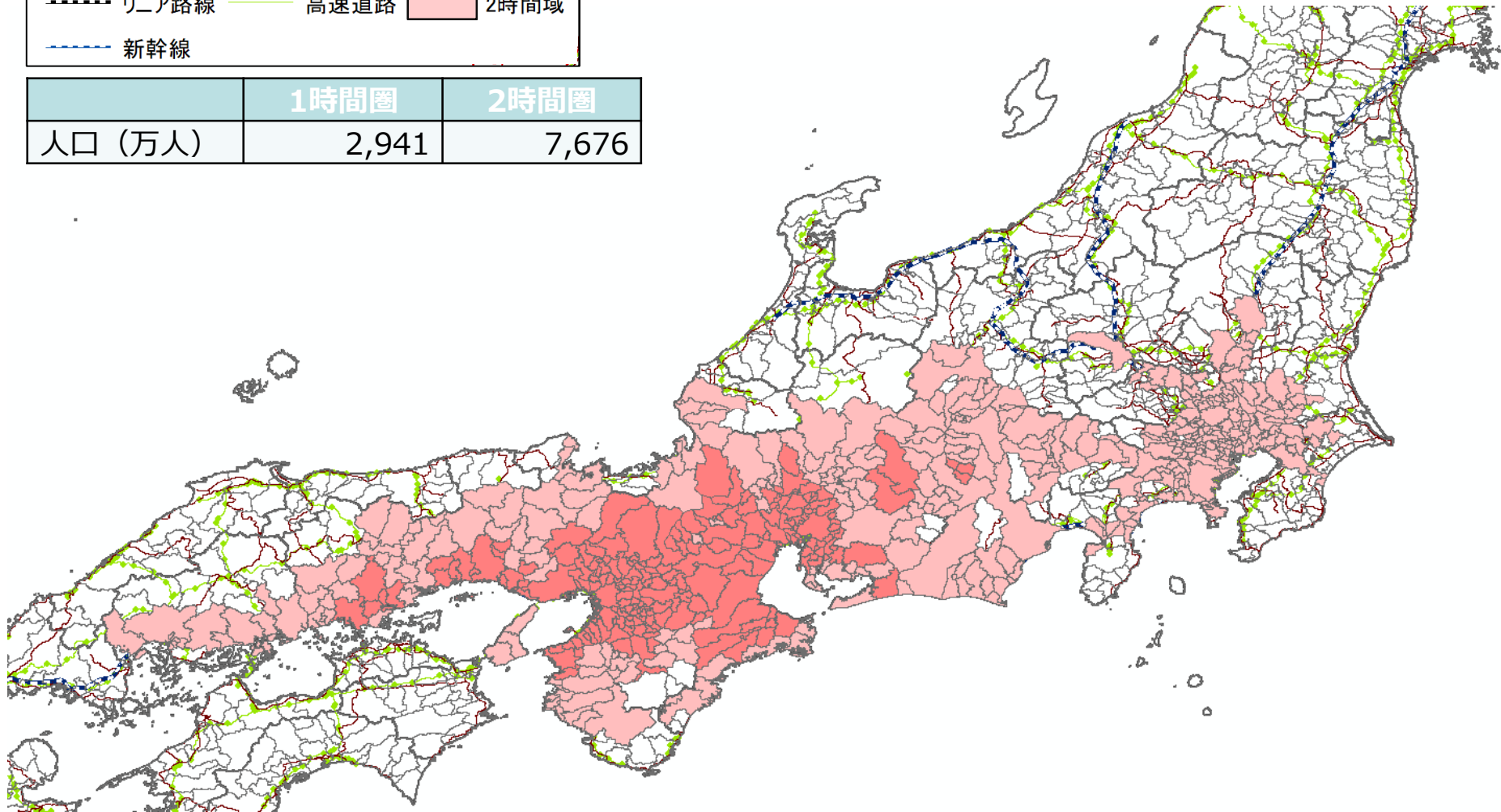
- 主要駅(新大阪駅、大阪駅、西九条駅、天王寺駅、京橋駅)を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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・2時間圏について(大阪) *リニア開業後



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	2,941	7,676



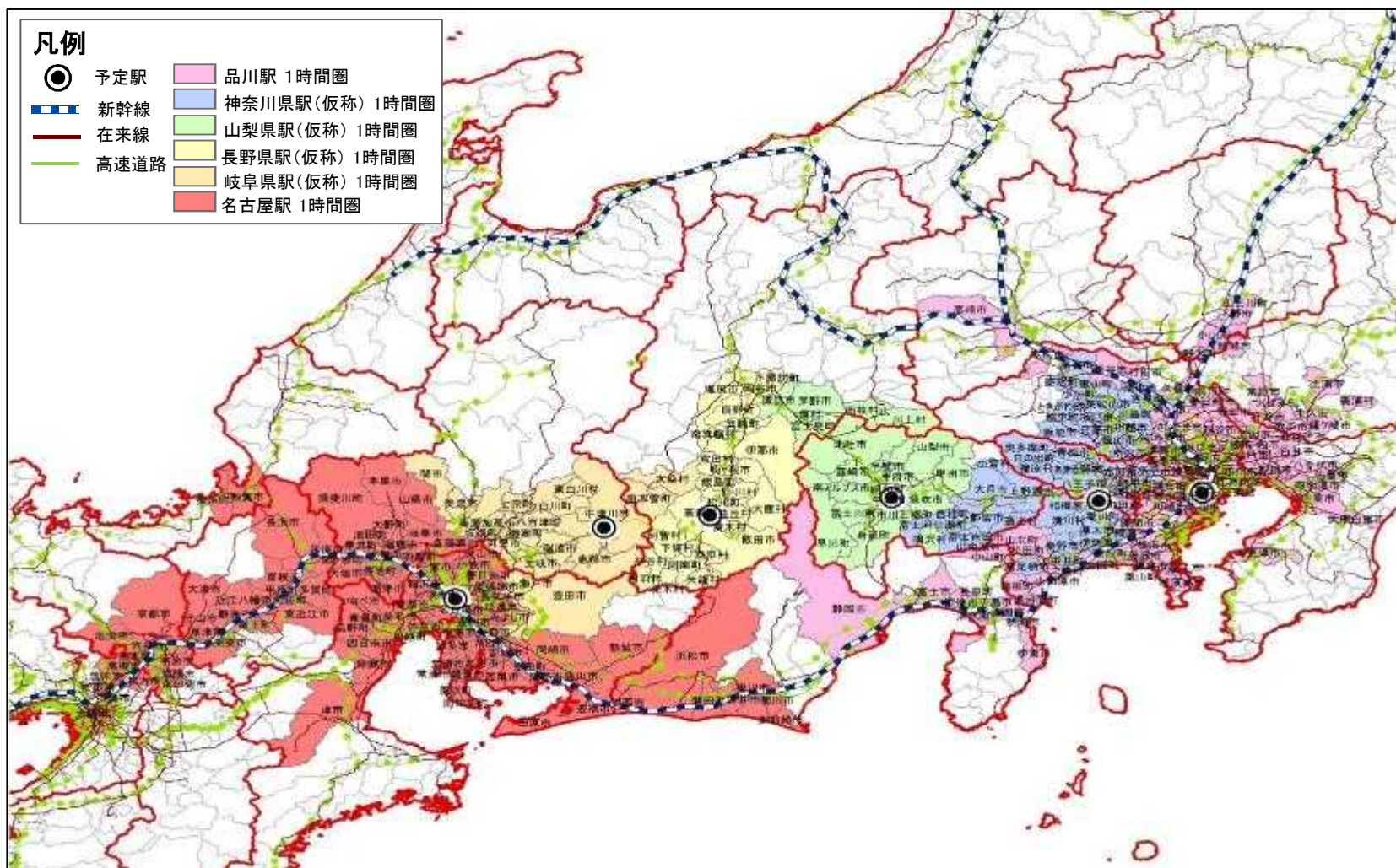
(参考)1時間・2時間圏域算出の計算条件

- 主要駅(新大阪駅、大阪駅、西九条駅、天王寺駅、京橋駅)を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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時間圏域(東京都・名古屋市間)

- 各駅からの1時間圏域は、高速交通ネットワークを通じて、県境を越えて広がっており、特に長野県は3駅にまたがっている。



(参考) 1時間圏域算出の計算条件

- 中間駅は高速道路のICを起点とした道路利用について、1時間以内の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時間以内であれば対象とする。
- 品川駅・名古屋駅からの鉄道利用及び中間駅最寄りの高速道路のICから1時間以内の圏域は、いずれかの駅から近い区域の1時間圏域とする。

(出典) NITAS (Version 2.4) (平成27年3月時点) を用いて国土交通省国土政策局作成