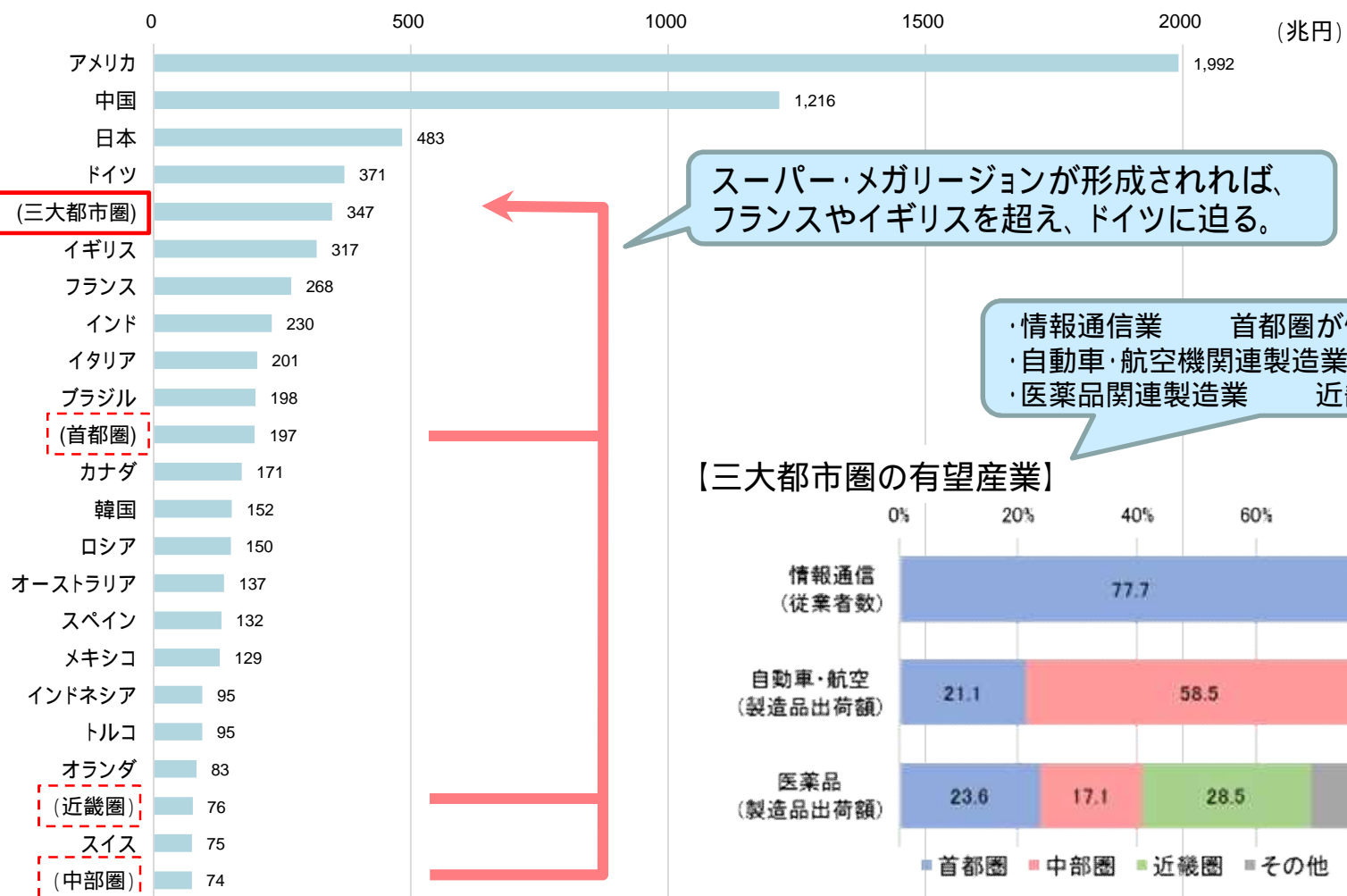


# 参考資料

# 目次

【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 52	
・都道府県別 重要文化財の立地状況	...	53	
・都道府県別 出生率と女性の労働力率	...	54	
・都道府県別 子育て世帯の活動状況	...	55	
・都道府県別等 高齢者の有業率	...	56	
・都道府県別等 健康寿命	...	57	
・都道府県別等 住宅延べ面積	...	58	
・リニア沿線都府県別 人口の将来予測	...	59	
・リニア沿線都府県別 小売物価の地域差指数	...	60	
・リニア沿線都府県別 産業の特化係数	...	61	
・リニア駅周辺地域の用途別土地利用（東京都・名古屋 市間）	...	64	
【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



(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

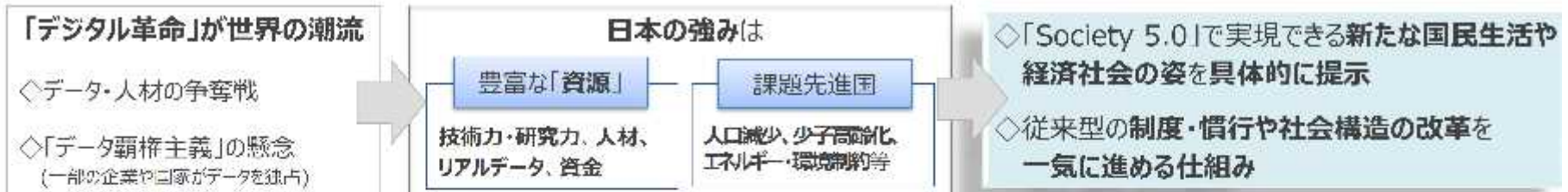
(出典) 情報通信業の従業員数の全国シェア：経済産業省「平成29年情報通信業基本調査」

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・附随車製造業/自動車部分品・附属品製造業/自動車タイヤ・チューブ製造業/航空機製造業/航空機用原動機製造業/その他の航空機部分品・補助装置製造業)  
 医薬品関連産業(医薬品原薬製造業/医薬品製剤製造業)

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

## 基本的な考え方



## 第4次産業革命技術がもたらす変化／新たな展開：Society 5.0



# リニア中央新幹線の概要



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

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

## < 中央新幹線の整備計画 >

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額(車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近

(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

## 【輸送需要量】

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

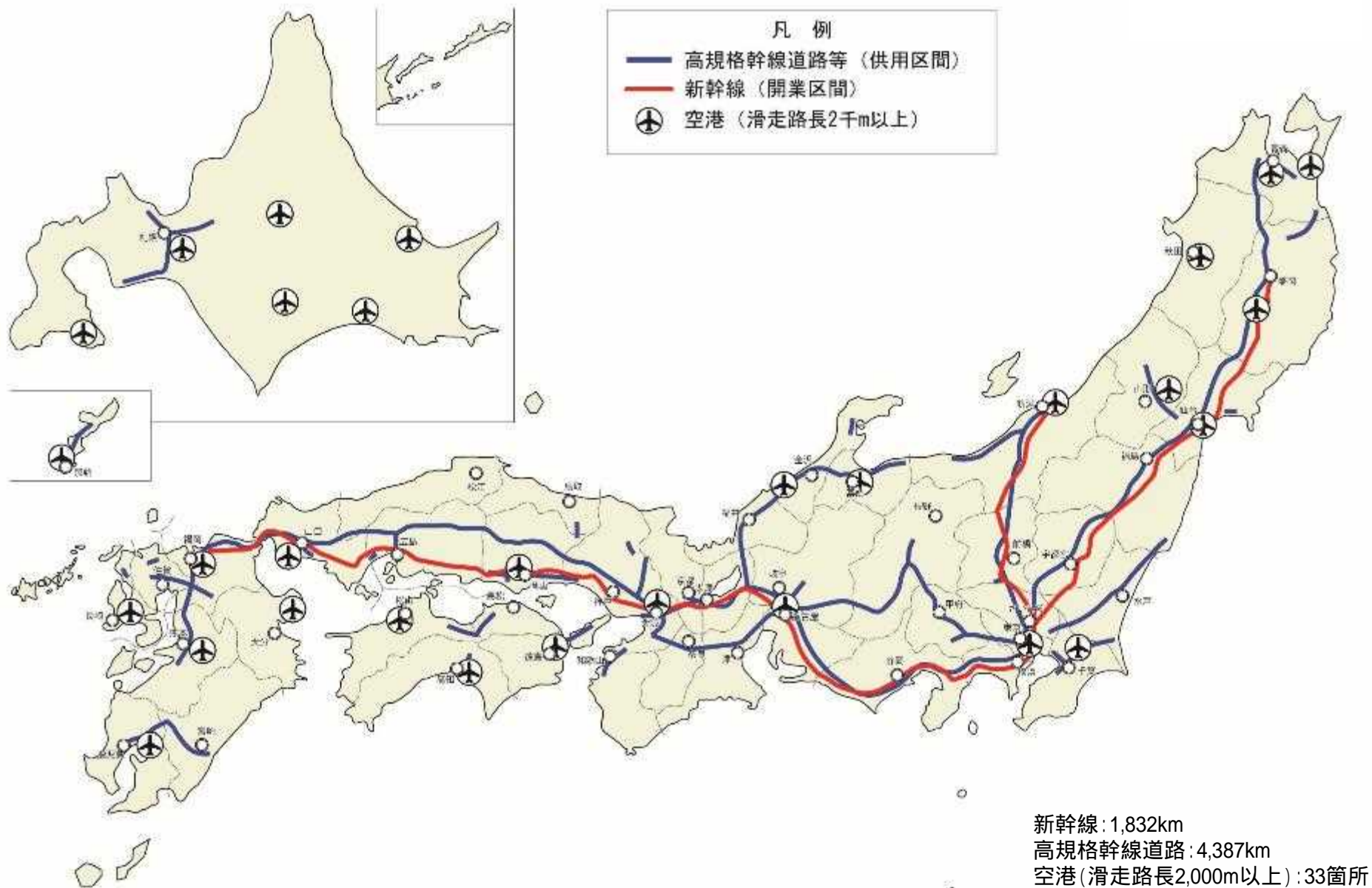
(注) 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会答申による

- リニア中央新幹線の開通によって、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。

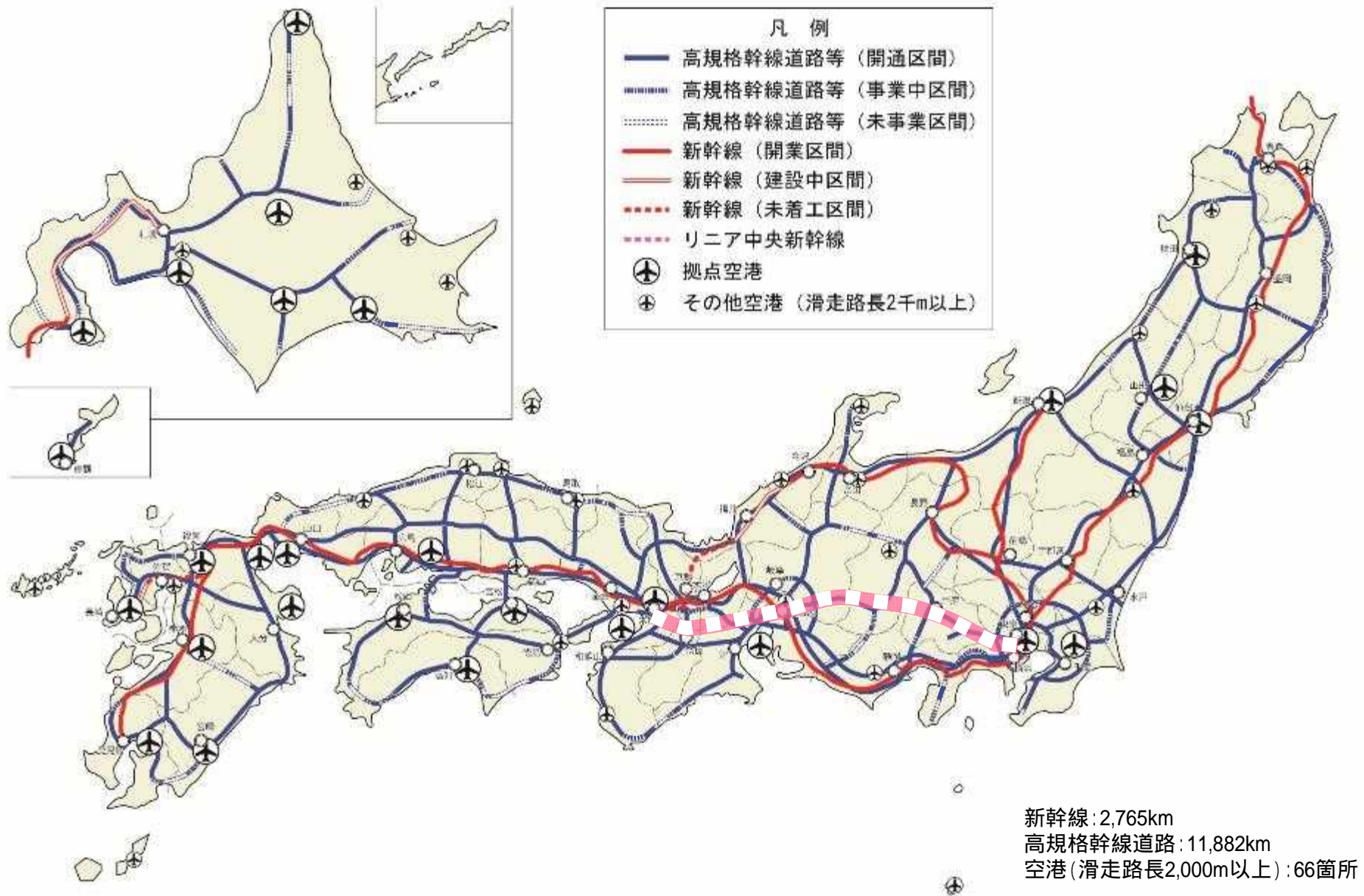


(出典) 国土地理院「地理院地図(電子国土Web)」に加筆



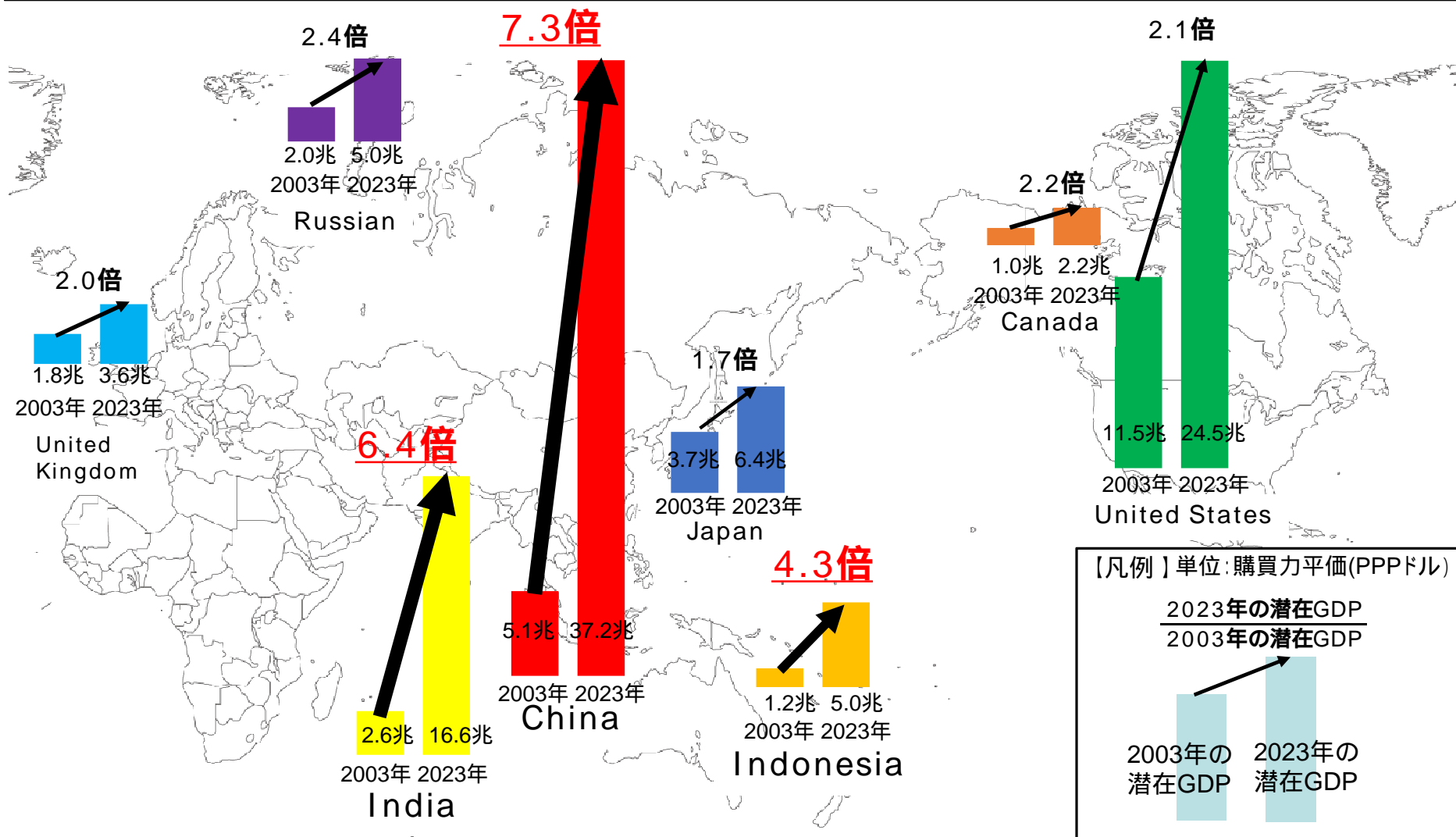






# 主要国におけるGDPの将来予測(1/2)

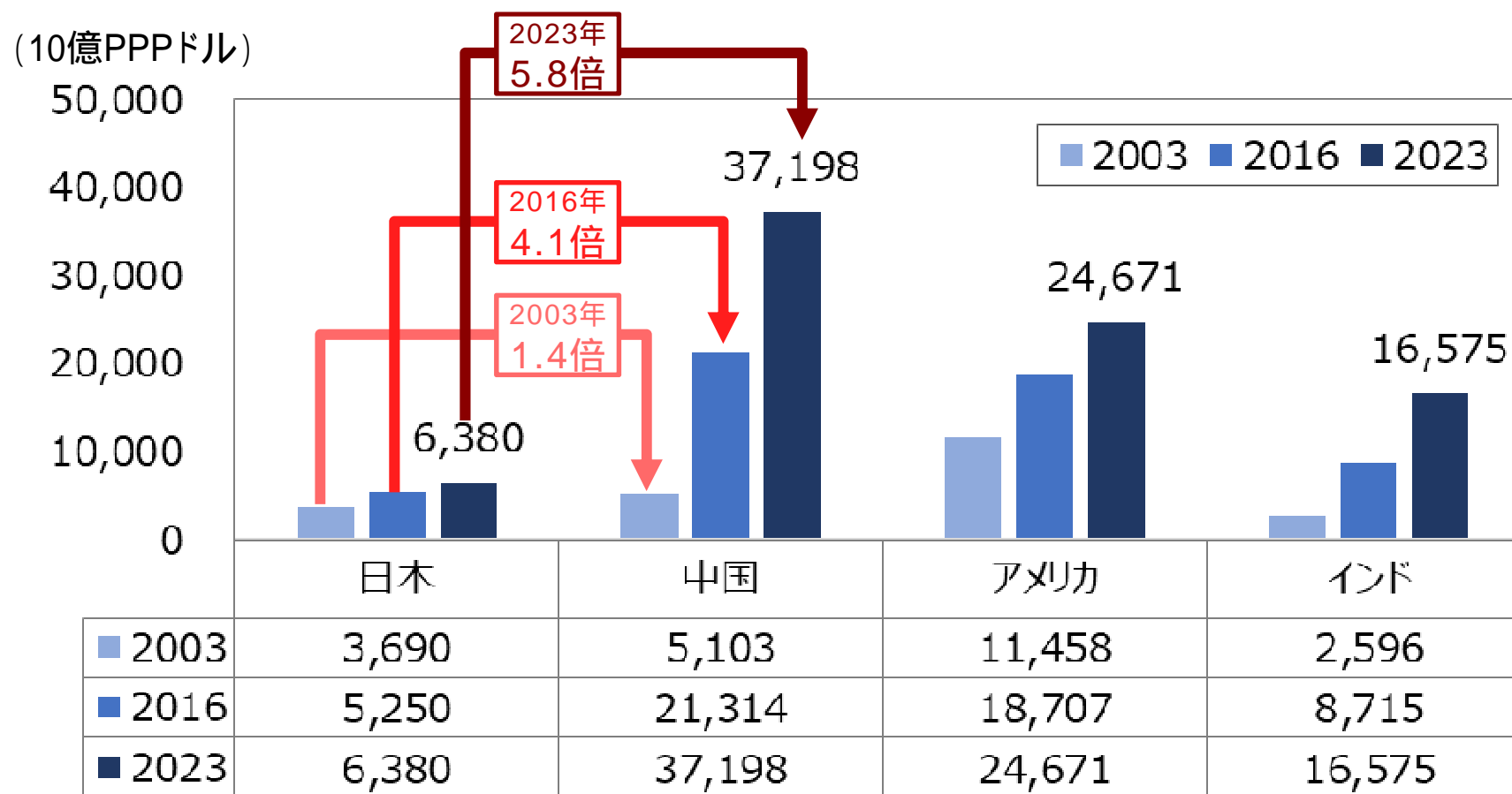
- 2003年からの20年で中国、インドのGDPは7倍前後の成長が見込まれ、アジアの著しい成長に対し、日本の相対的地位の低下が懸念される。



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)

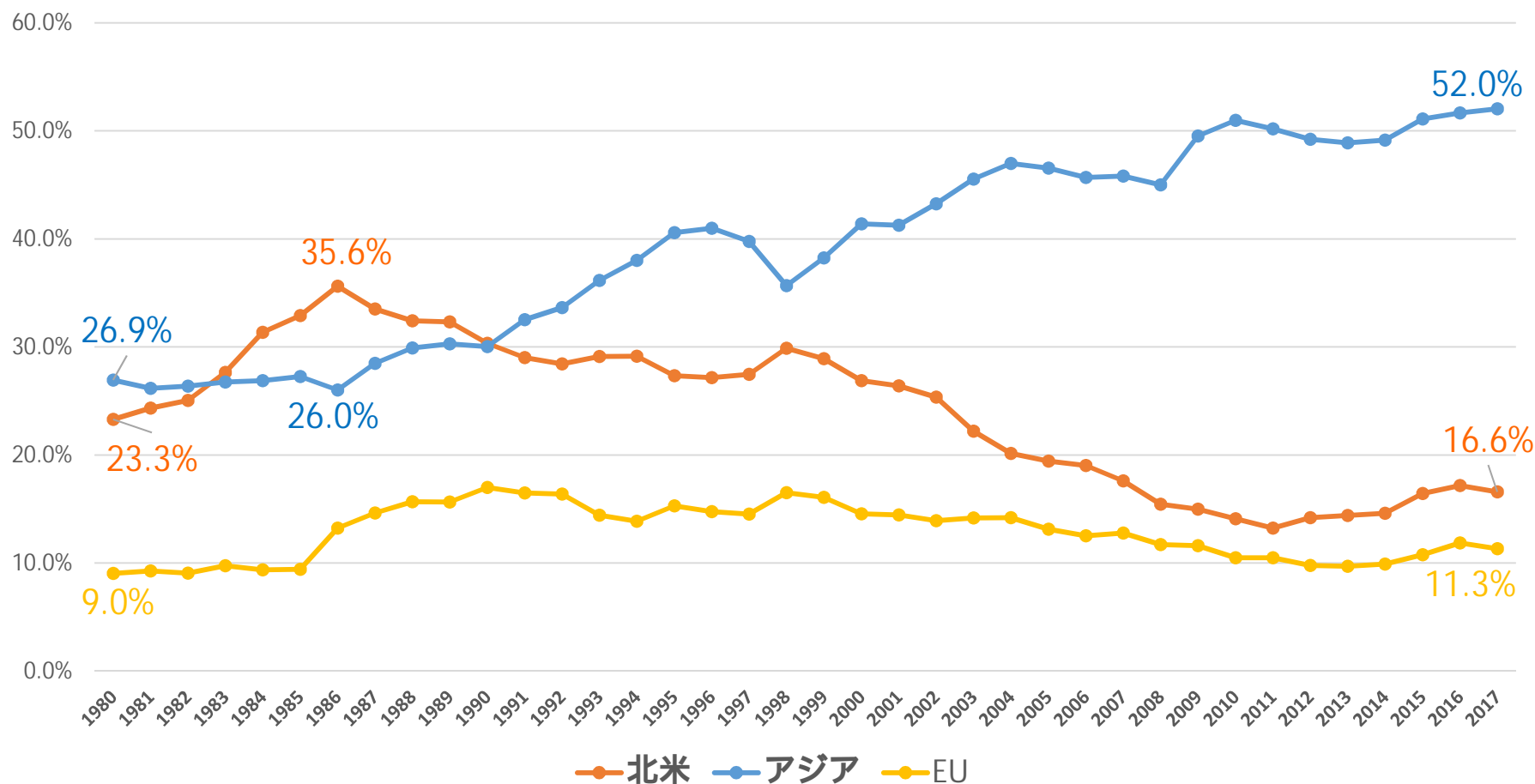
- 2003年時点で日本の1.4倍だった中国のGDPは既に日本の4倍を超え、アメリカをも上回り、2023年には日本の5.8倍に達する見込み。
- インドも既に日本を上回っており、今後も急速な伸びが見込まれる。



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

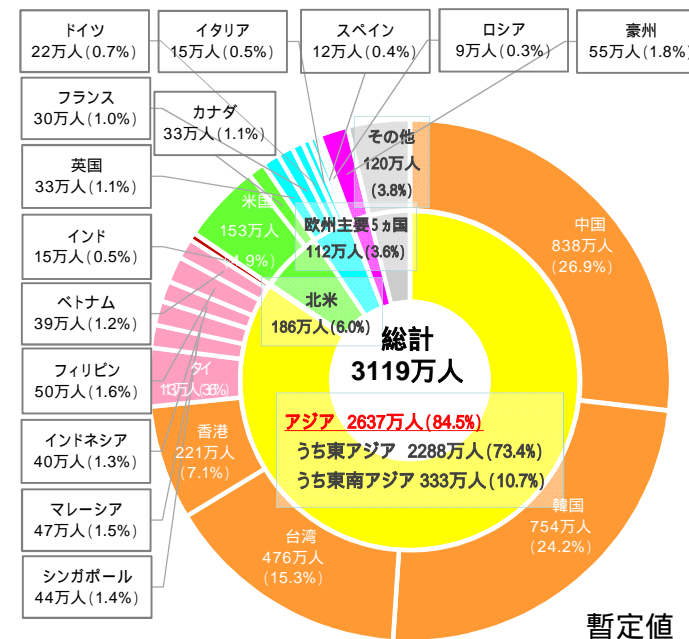
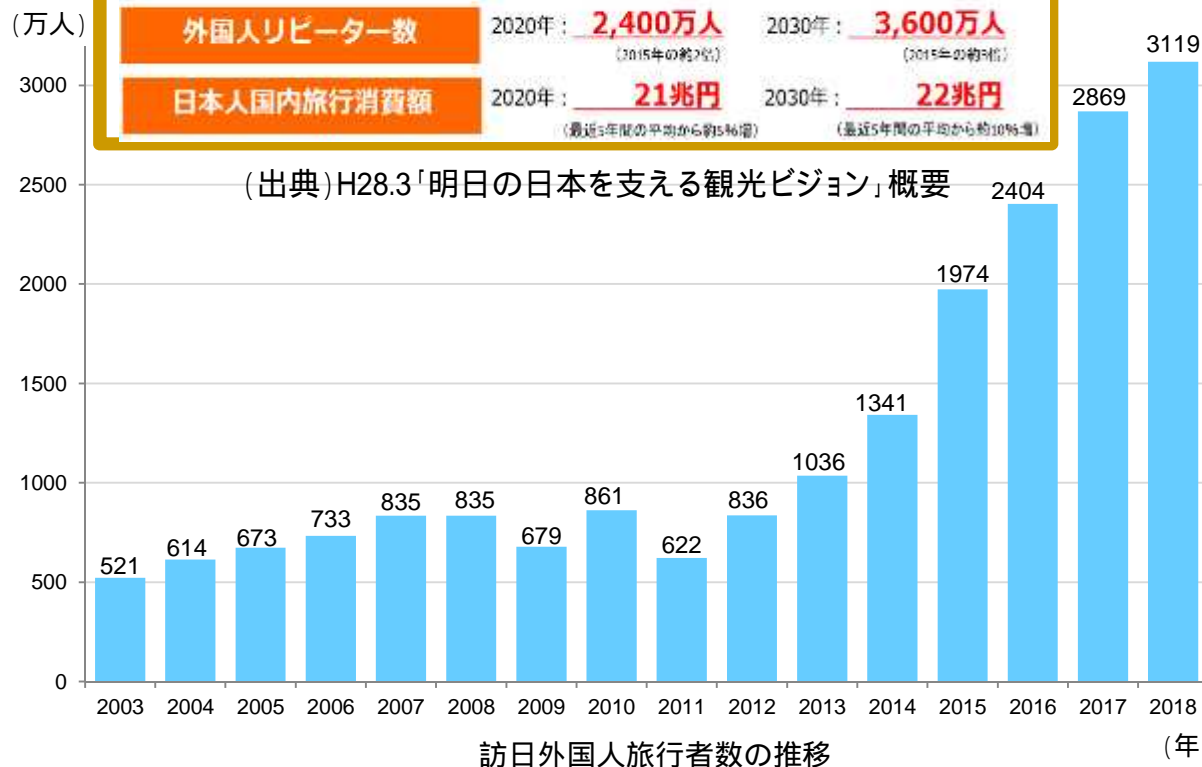
# 訪日外国人旅行者数の推移

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



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

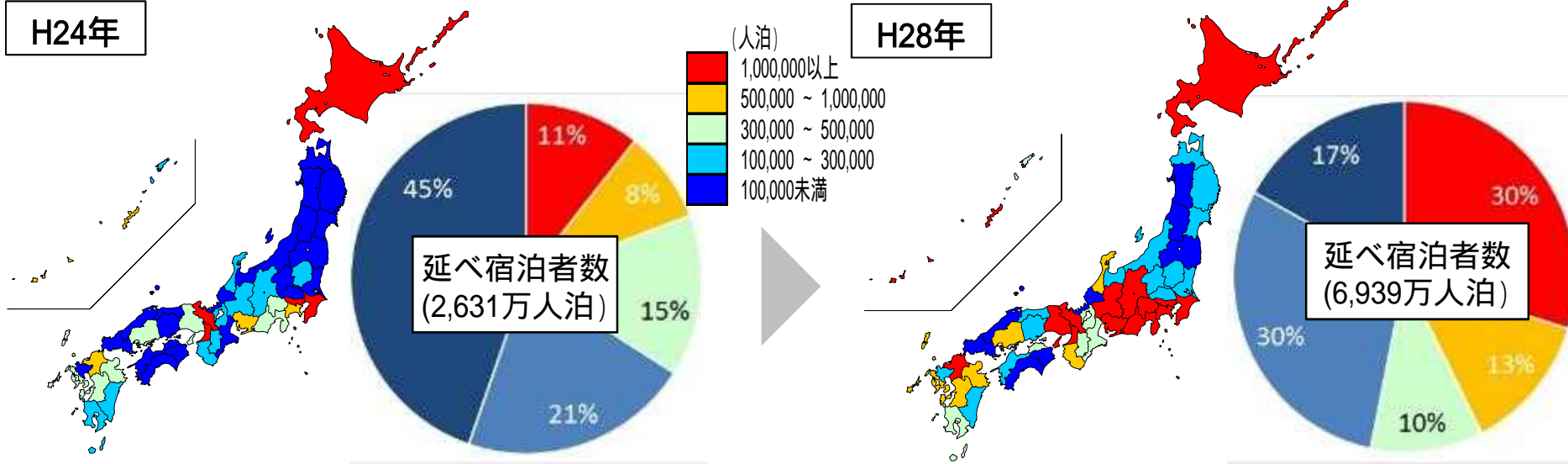
2012年：28.5%    2018年：68.6%    **40.1ポイント増**

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

H24年

H28年



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

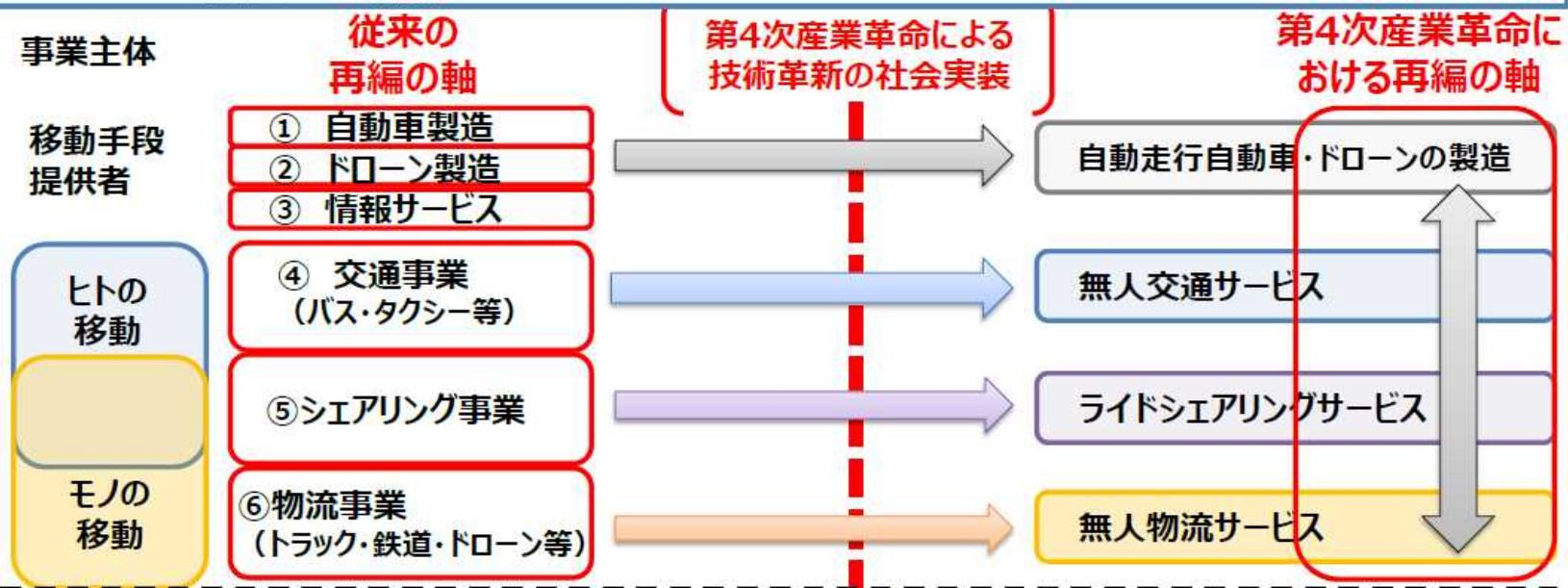
用いているデータは、それぞれ次の時点のもの：アメリカ(2017年)、中国(2017年)、日本(2015年)

(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

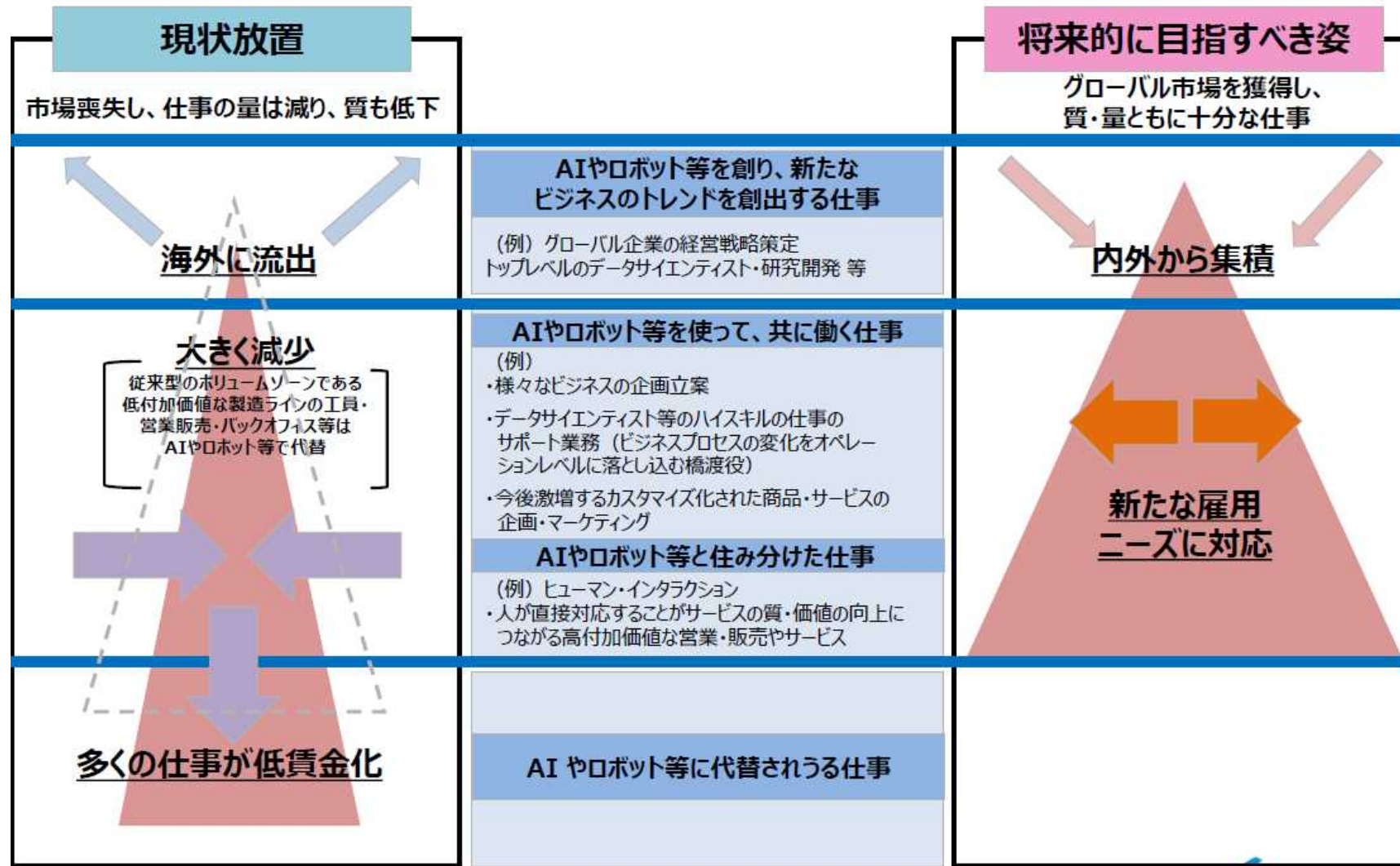
- ①×⑤ GM× Lyft (ライドシェアリング)  
→GMがカーシェアリングサービスの提供を開始。また、両者が共同で自動運転車の開発を行うとともに、GMがLyftに5億ドルを出資。
- ①×⑤ Ford Smart Mobility× Chariot (ライドシェアリング) :  
→Fordがモビリティサービスを提供することを目的としたFord Smart Mobility (子会社) を設立。さらにFord Smart Mobilityが通勤用バスのライドシェアリングサービスを手がけるChariotを買収。
- ③×⑥ DeNA×ヤマト運輸 : → 無人物流サービスに向け、宅配便に自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

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	ユニテッドヘルス・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

順位	社名(平成元年当時)	時価総額(億円)
1	NTT	254,280
2	日本興行銀行	125,332
3	住友銀行	108,012
4	第一勧業銀行	99,759
5	富士銀行	99,753
6	三菱銀行	88,224
7	トヨタ自動車	81,599
8	東京電力	79,173
9	三和銀行	78,173
10	野村証券	64,789
11	新日本製鉄	54,885
12	松下電器産業	51,329
13	日立製作所	51,001
14	日本長期信用銀行	48,591
15	東海銀行	45,894
16	三井銀行	45,578
17	関西電力	45,280
18	東芝	42,559
19	三菱信託銀行	40,390
20	三菱重工業	39,948
21	日産自動車	39,886
22	住友信託銀行	35,244
23	東京銀行	34,785
⋮	⋮	⋮

平成20年

順位	社名	時価総額(億円)
1	トヨタ自動車	100,164
2	NTTドコモ	79,151
3	NTT	73,669
4	三菱UFJフィナンシャル・グループ	64,978
5	任天堂	47,813
6	東京電力	40,586
7	武田薬品工業	37,823
8	キヤノン	36,945
9	ホンダ	34,972
10	みずほフィナンシャルグループ	31,260
11	三井住友フィナンシャルグループ	30,058
12	JT	29,500
13	KDDI	28,479
14	セブン&アイ	27,646
15	JR東日本	27,560
16	りそなHD	27,309
17	パナソニック	27,302
18	関西電力	24,822
19	ヤフー	21,641
20	中部電力	21,306
⋮	⋮	100,164

平成30年

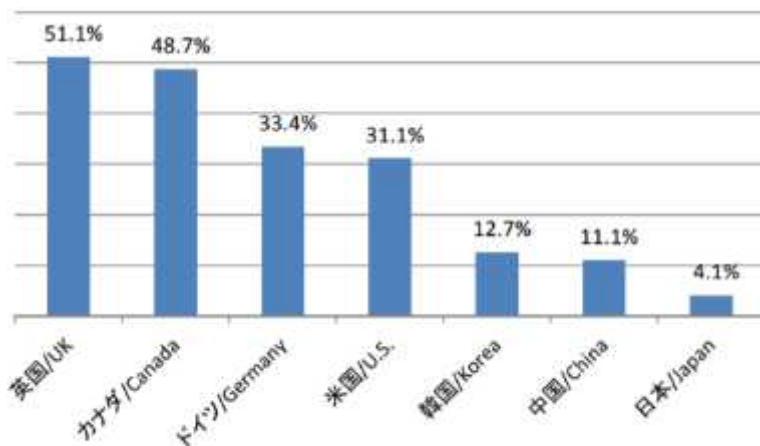
順位	社名	時価総額(億円)
1	トヨタ自動車	219,758
2	NTTドコモ	94,368
3	ソフトバンクグループ	94,183
4	三菱UFJフィナンシャル・グループ	93,129
5	NTT	87,690
6	ソニー	77,537
7	キーエンス	75,516
8	ファーストリテイリング	64,122
9	三井住友フィナンシャルグループ	62,105
10	KDDI	61,857
11	日本郵政	60,255
12	ゆうちょ銀行	59,220
13	ホンダ	58,491
14	JT	56,020
15	リクルートホールディングス	51,150
16	任天堂	50,987
17	三菱商事	49,467
18	みずほフィナンシャルグループ	49,134
19	東海旅客鉄道	44,156
⋮	⋮	⋮
21	日産自動車	43,093
⋮	⋮	⋮

(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。

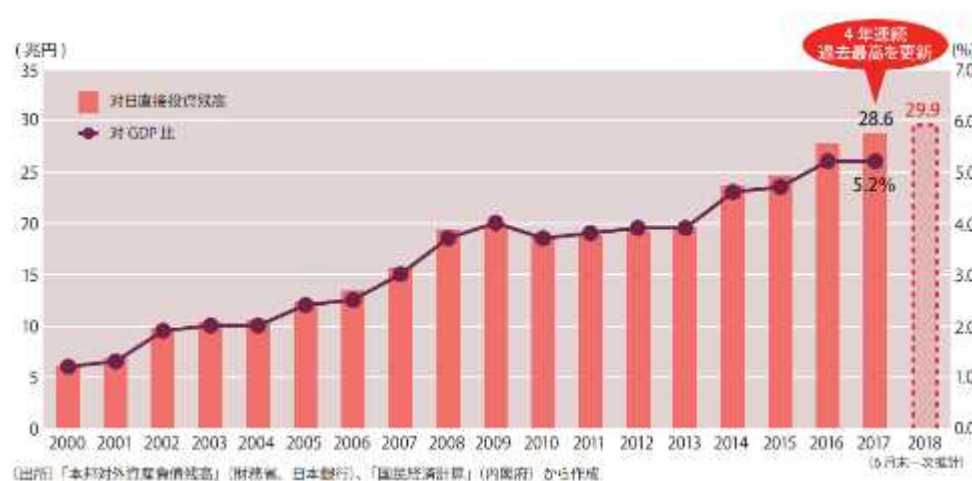
【主要国のGDPに対する対内直接投資額の割合】  
(2015年末)



(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/](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](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)

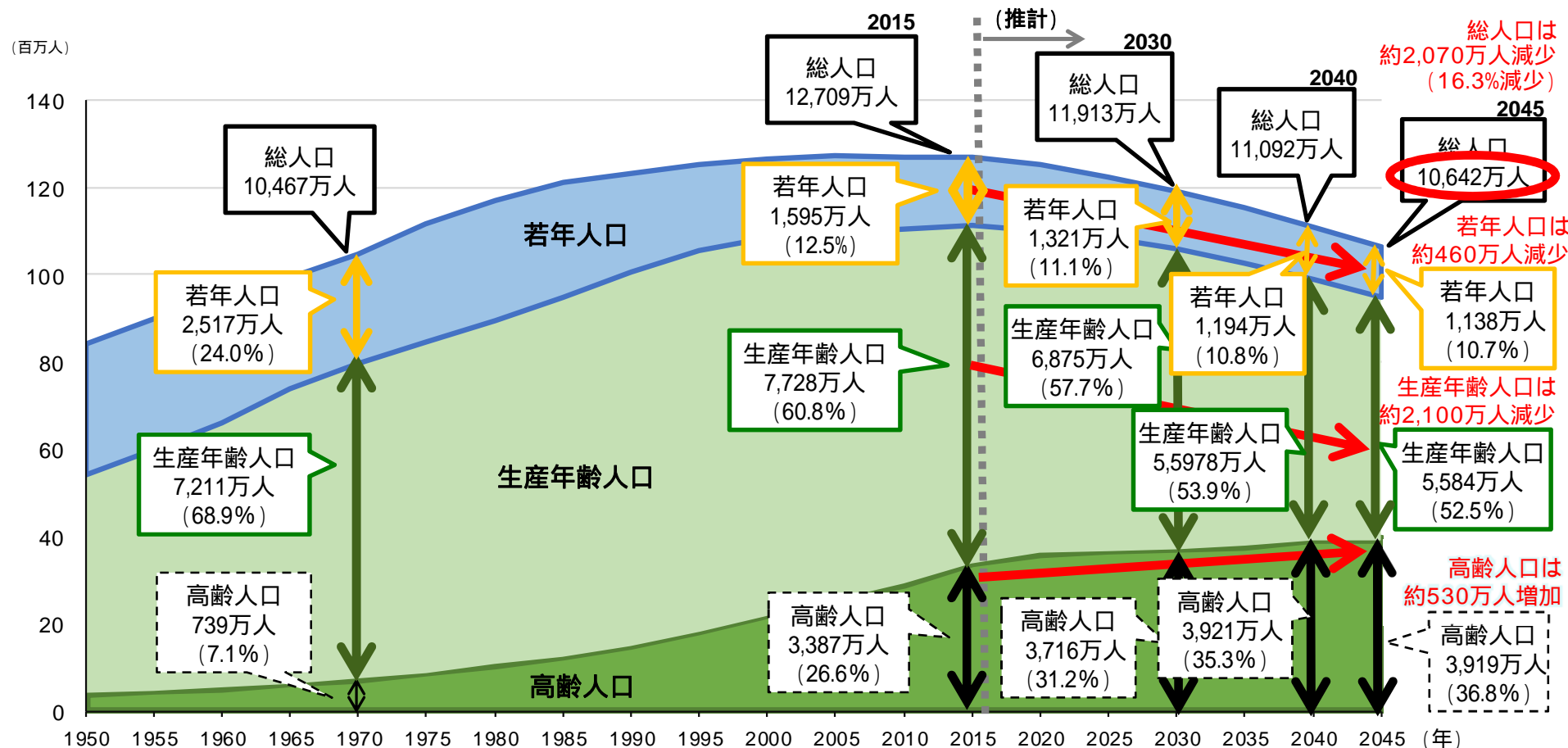
- 2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。
- 「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた、2030年までを期限とする17の目標。



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

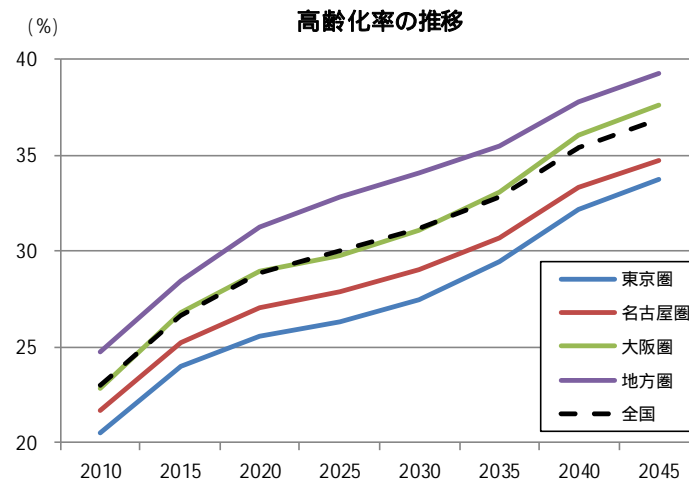
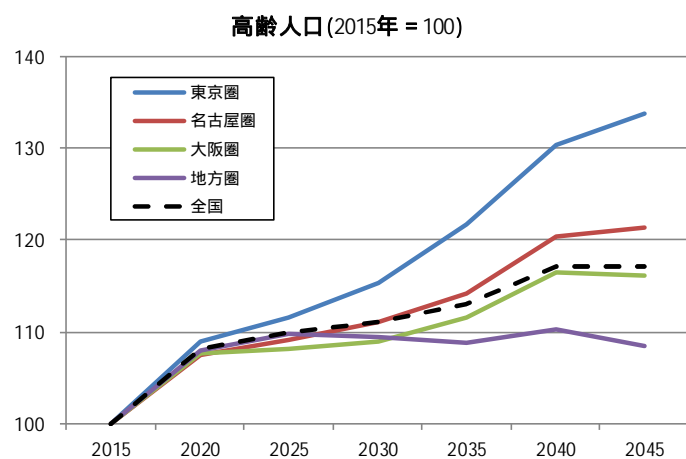
(出典) 総務省統計局「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口 (平成30年推計)」における出生中位(死亡中位)推計をもとに、国土交通省国土政策局作成

# 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\*<sup>1</sup>別では、三大都市圏が地方圏を上回るスピードで増加し、特に東京圏\*<sup>2</sup>では増加率、増加数ともに突出。一方、高齢化率の推移は、地方圏が東京圏をやや上回る。

		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%

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

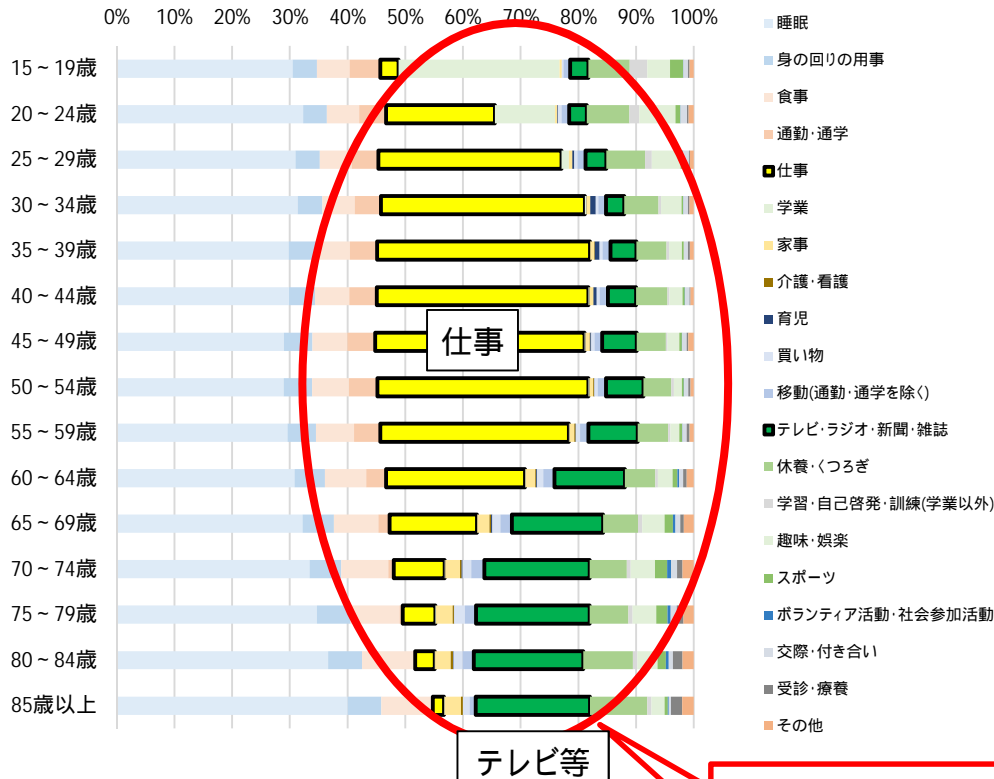
\*2: 東京圏、名古屋圏、大阪圏はそれぞれ以下の都道府県を含む。  
 東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)、名古屋圏(岐阜県、愛知県、三重県)、大阪圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)

(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

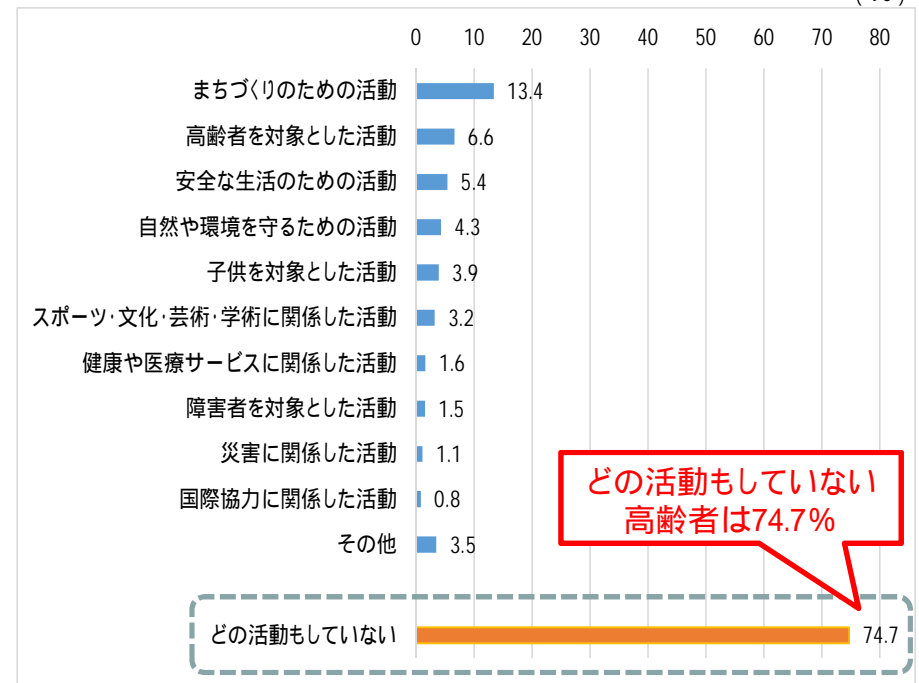
# 高齢者の活動状況

- 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】



(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

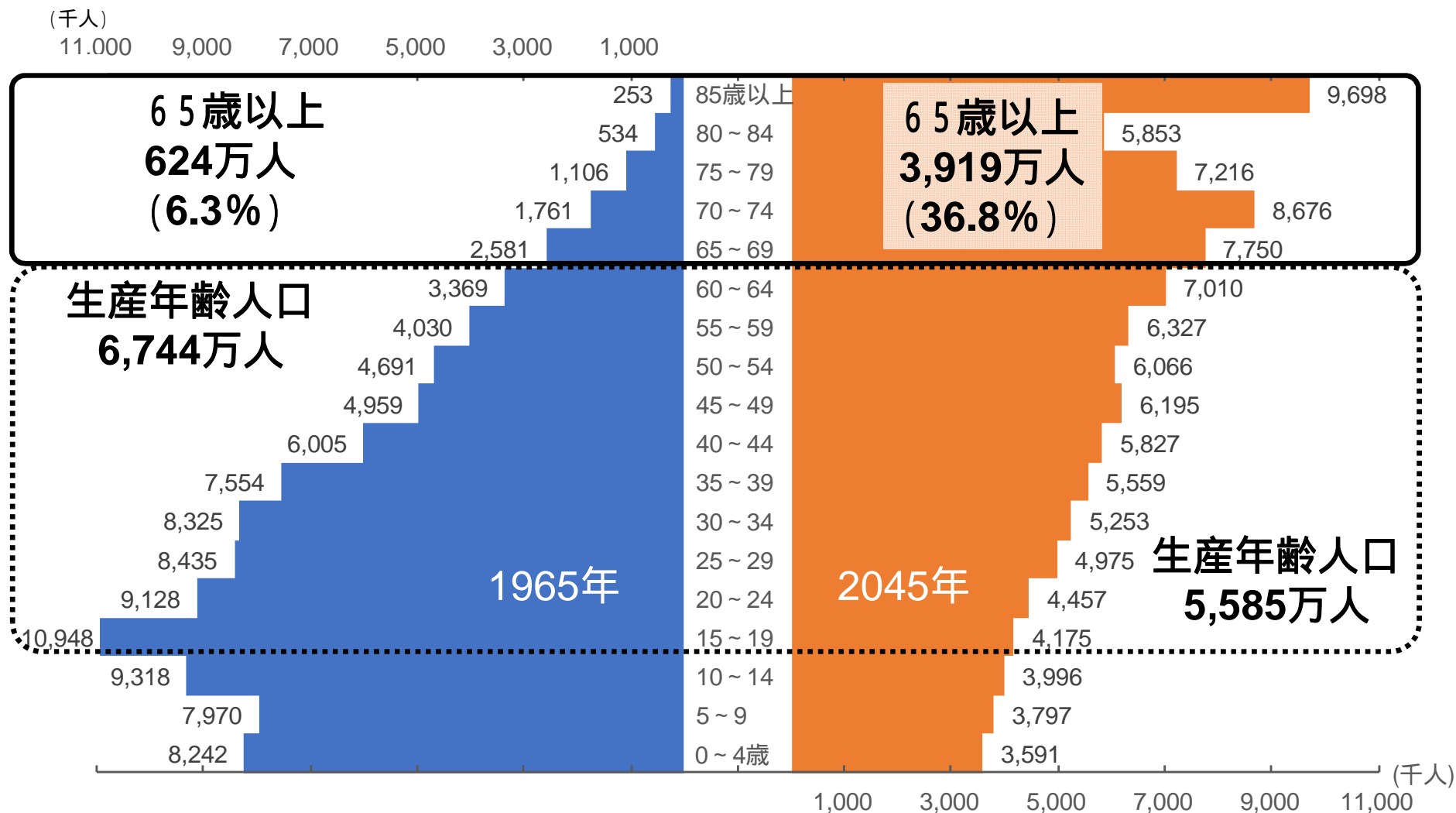
(出典) 「平成28年社会生活基本調査結果」(総務省統計局)より「ボランティア活動の種類別行動」  
をもとに国土政策局作成



# 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」

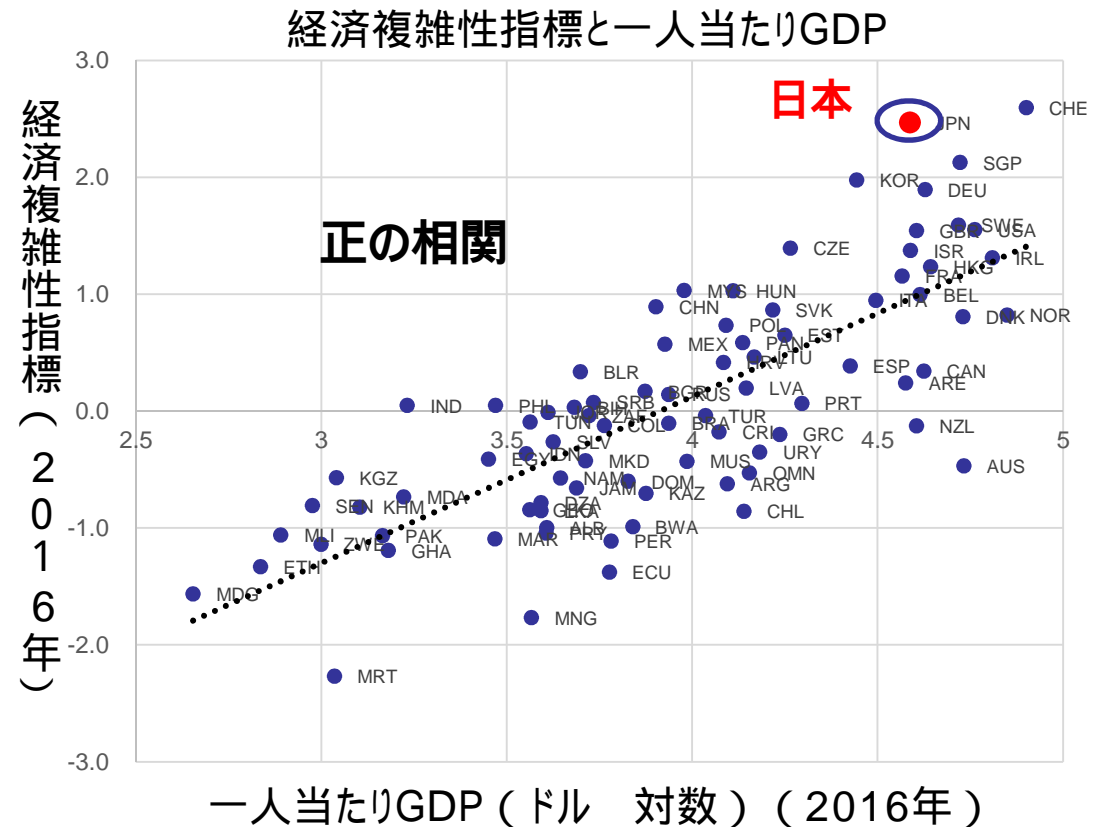
2045年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

- 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



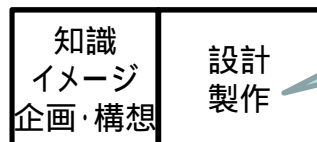
(出典) AJG Simoes, CA Hidalgo. *The Economic Complexity Observatory: An Analytical Tool for Understanding the Dynamics of Economic Development. Workshops at the Twenty-Fifth AAAI Conference on Artificial Intelligence.* (2011), <http://atlas.media.mit.edu/ja/rankings/country/2015/> および 国際連合 (UN) National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

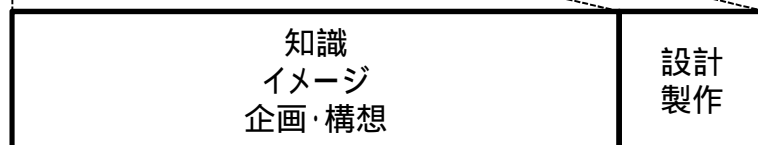


このままいくと...



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

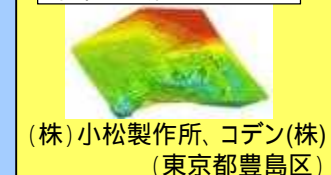
【東北】22件

【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

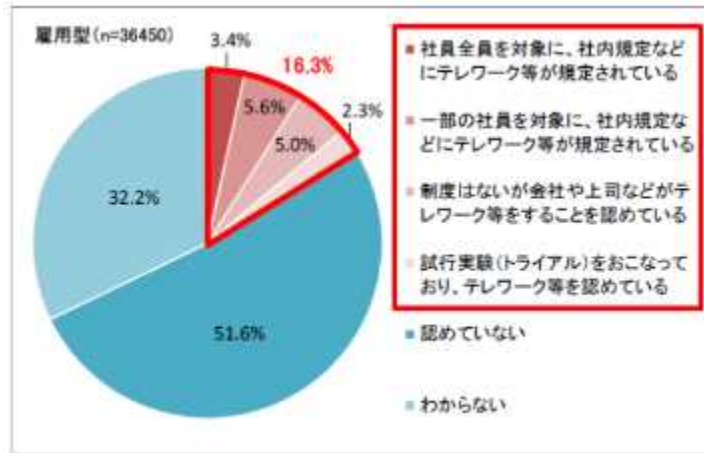
【四国】  
2件

- 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】

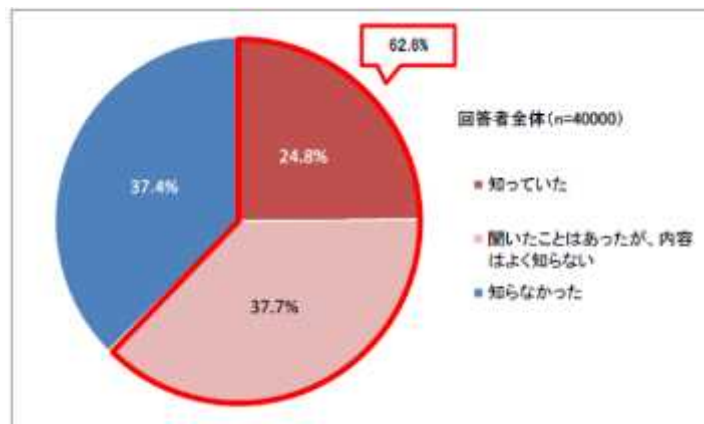
雇用型テレワーカー<sup>1</sup>



自営型テレワーカー<sup>2</sup>



【テレワークという働き方の認知度】



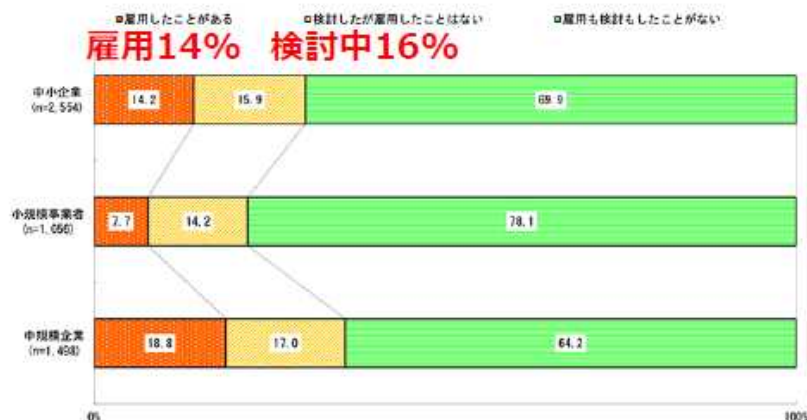
- 1: 民間会社、官公庁、その他の法人・団体の正社員・職員、及び派遣社員・職員、契約社員・職員、嘱託、パート、アルバイトを本業としていると回答した人
- 2: 自営業・自由業、及び家庭での内職を本業としていると回答した人

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)

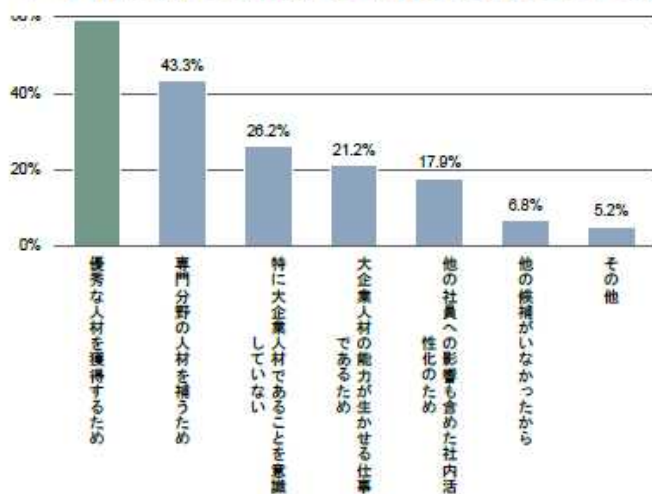
# 中小企業における人材活用の現状

- 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

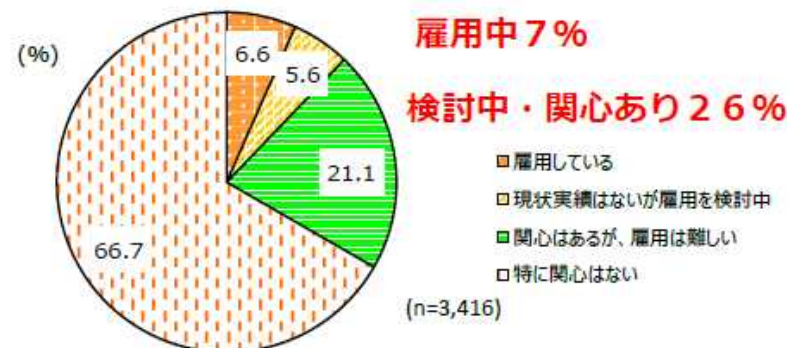


## 中小企業が大企業人材の雇用した理由



(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」

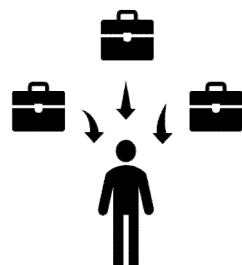
(注) 1.他社で兼業・副業する中核人材の活用について、「雇用中」、「検討中」と回答した企業を集計している。  
2.複数回答のため、合計は100%にはならない。

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))

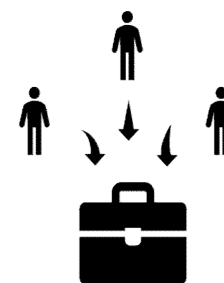
# ジョブ型雇用の可能性

- 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

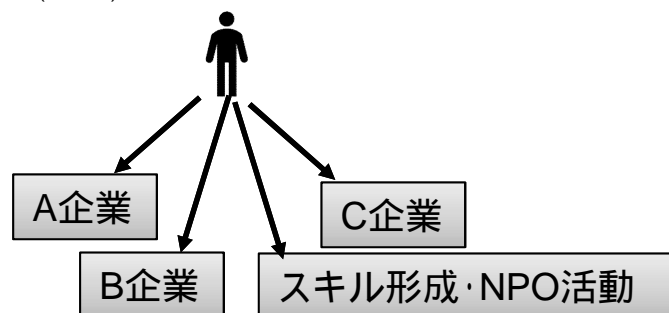


## ジョブ型雇用



● 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

### 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。

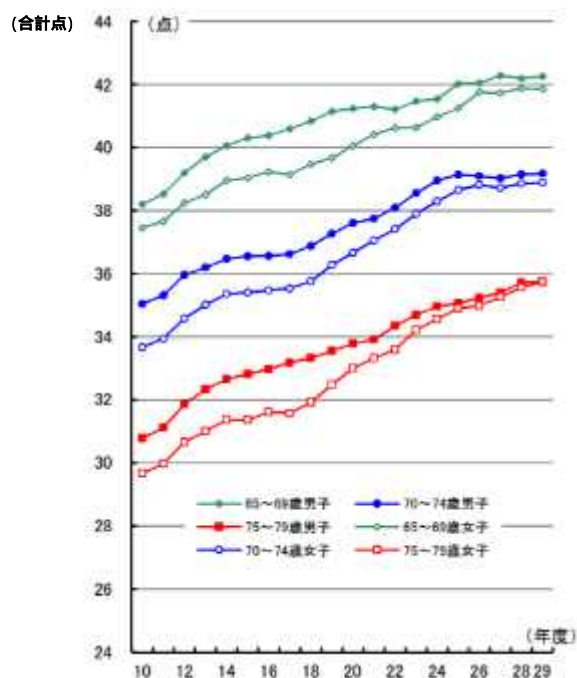
### 人的リソースの有効活用

- 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

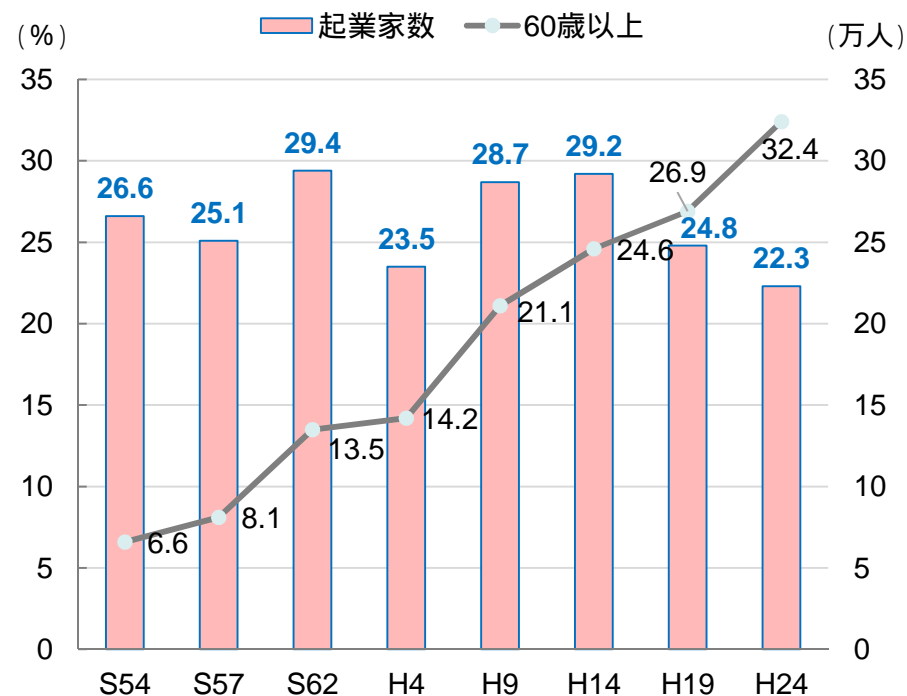
- 全国的に高齢化が進む一方、高齢者の体力は、年々向上しており、平成30年代(2018年～)には75～79歳の体力が平成10年の65～69歳の体力に追いつく可能性。
- 起業家の年齢別構成を見ると、3人に1人が60歳以上を占めており、豊富な社会経験の蓄積に基づき、退職後も何らかの形で働きたいという意欲のあるシニア層が増加。

【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】

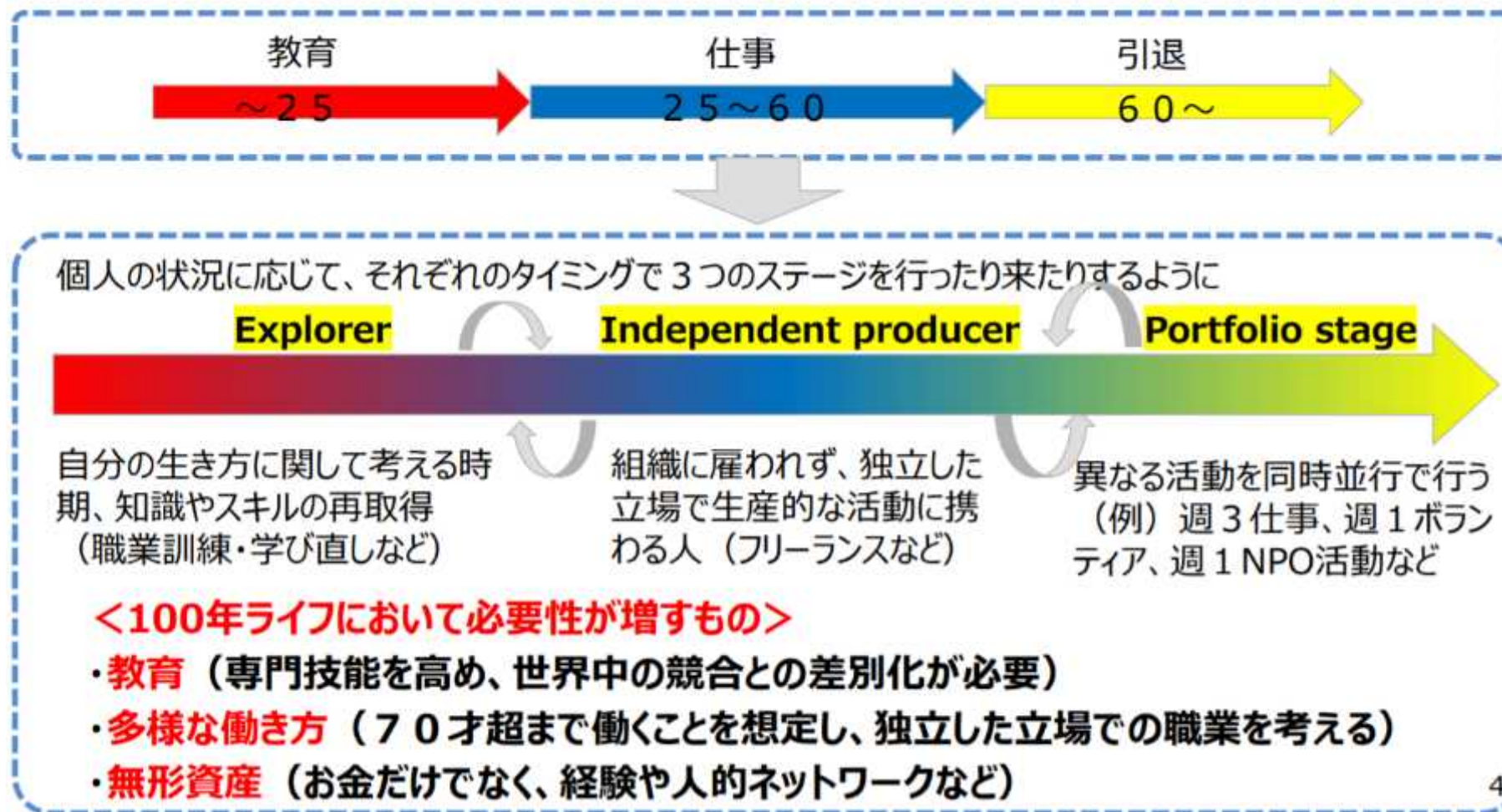


(出典) 中小企業白書2014 資料: 総務省「就業構造基本調査」再編加工

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。

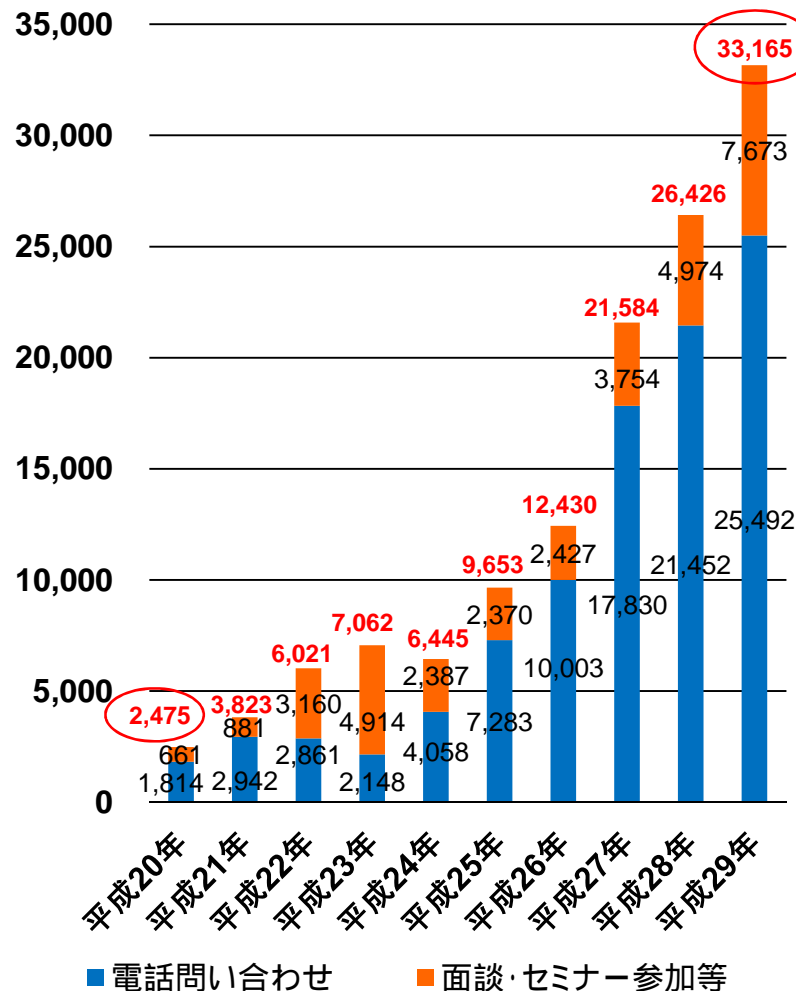


（出典）経済産業省産業人材政策室「人生100年時代」を踏まえた「社会人基礎力」の見直しについて」（我が国産業における人材力強化に向けた研究会配布資料）

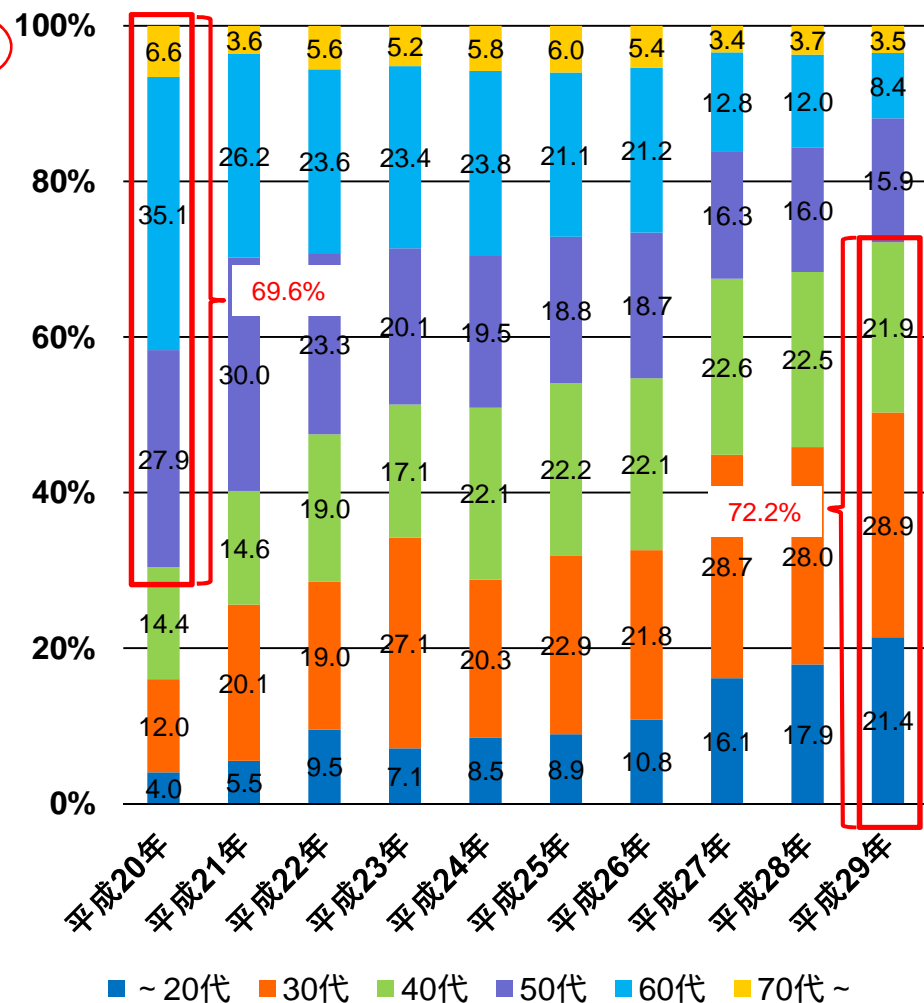


- 新たなライフスタイルの追求、自分が必要とされる活躍の場を求めて、地方への移住を考える若者等が近年増加。

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)

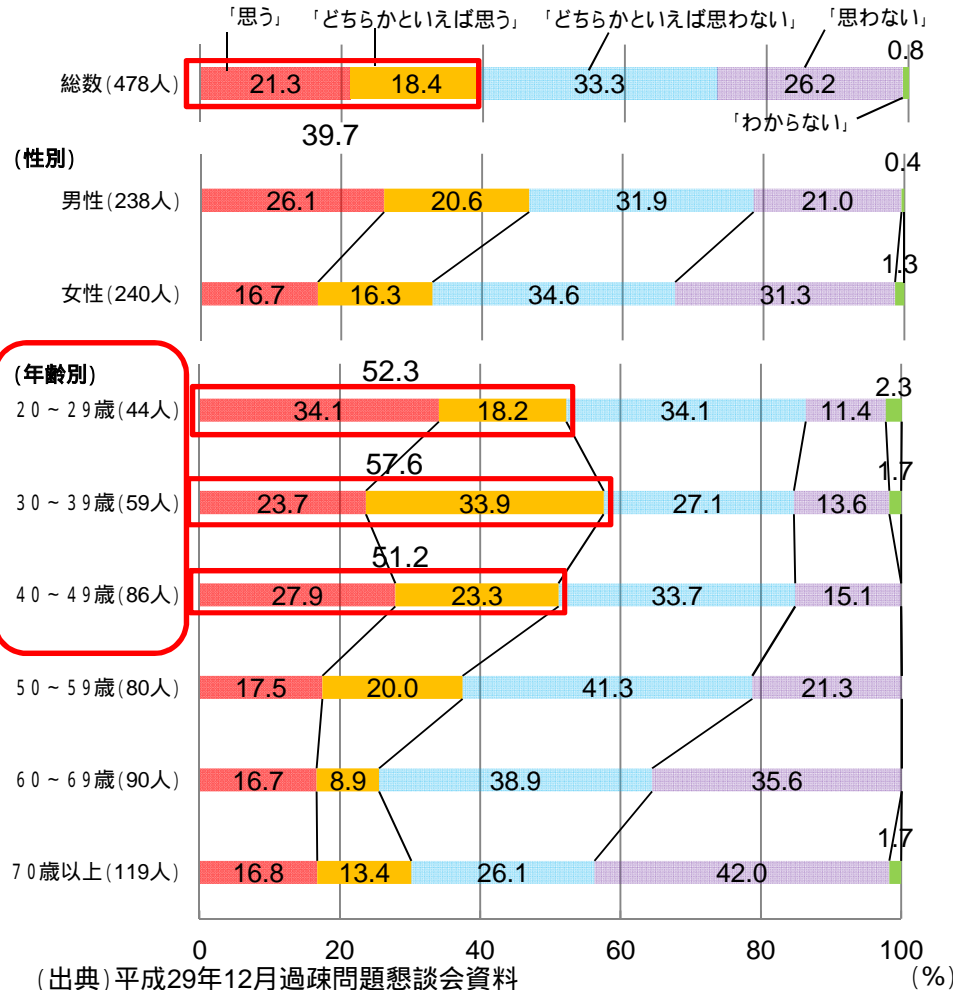


(出典)NPO法人ふるさと回帰支援センター提供資料

# 地方への移住の意向と二地域居住に対する関心

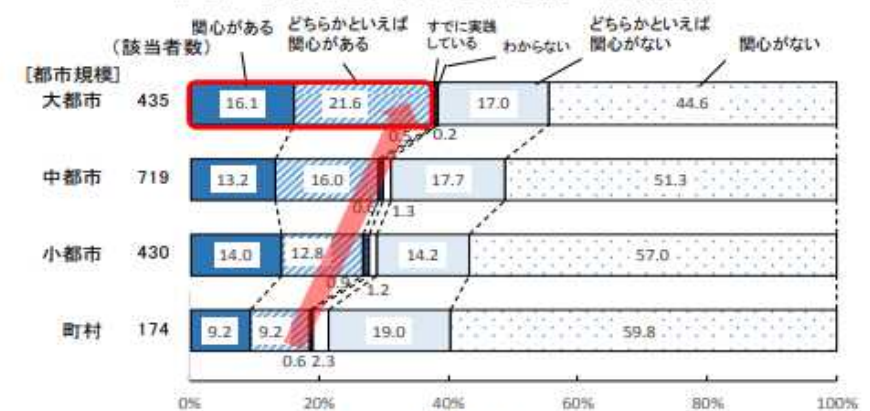
- 都市に住む人の4割が「地方に移住してもよいと思う」又は「どちらかといえば思う」と考えており、年齢別にみると、20～40歳代でそれぞれ半数を超えている。
- 二地域居住に対する関心は大都市になるほど高く、関心事項としては、「静かに暮らすことができる」、「豊かな自然にふれあえる」ことが大多数である。

地方への移住の意向

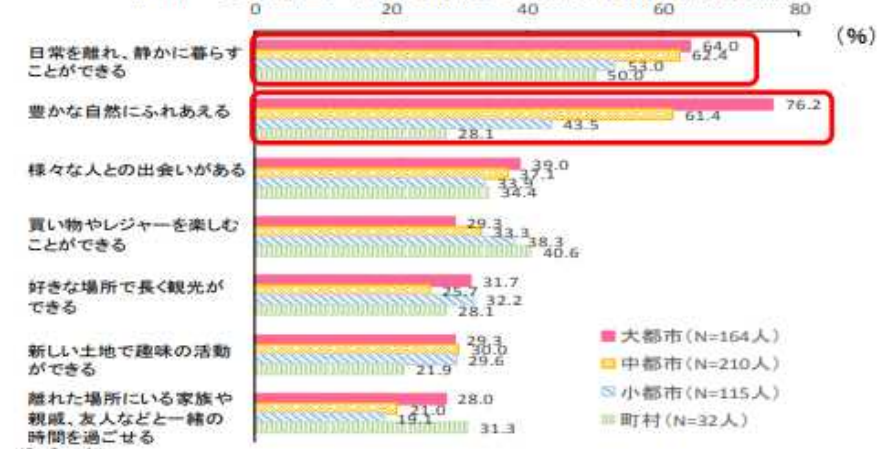


(出典) 平成29年12月過疎問題懇談会資料  
[http://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/jichi\\_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/02gyosei10\\_04000053.html](http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/02gyosei10_04000053.html)

[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)



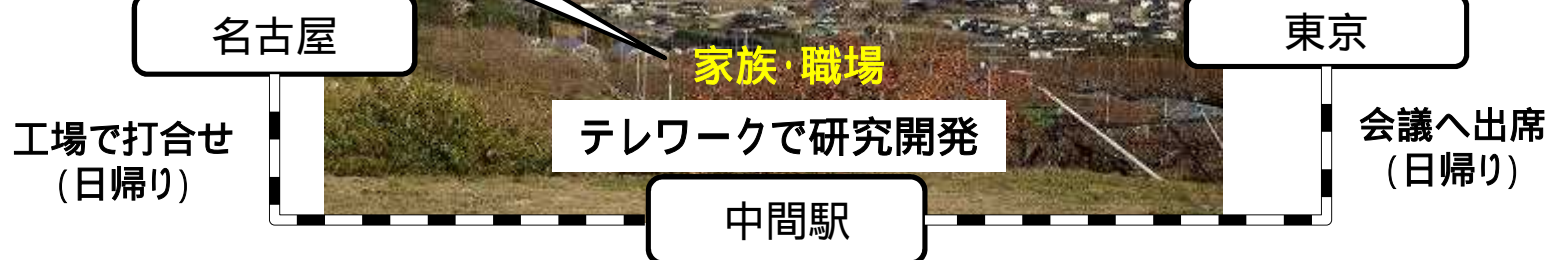
[[14]の注]  
 1. [13]で「関心がある」「どちらかといえば関心がある」と答えた者に、複数回答。  
 2. 複数回答。回答割合が高かった上位7位までの関心事項を記載。それ以下の関心事項は記載を省略

(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】

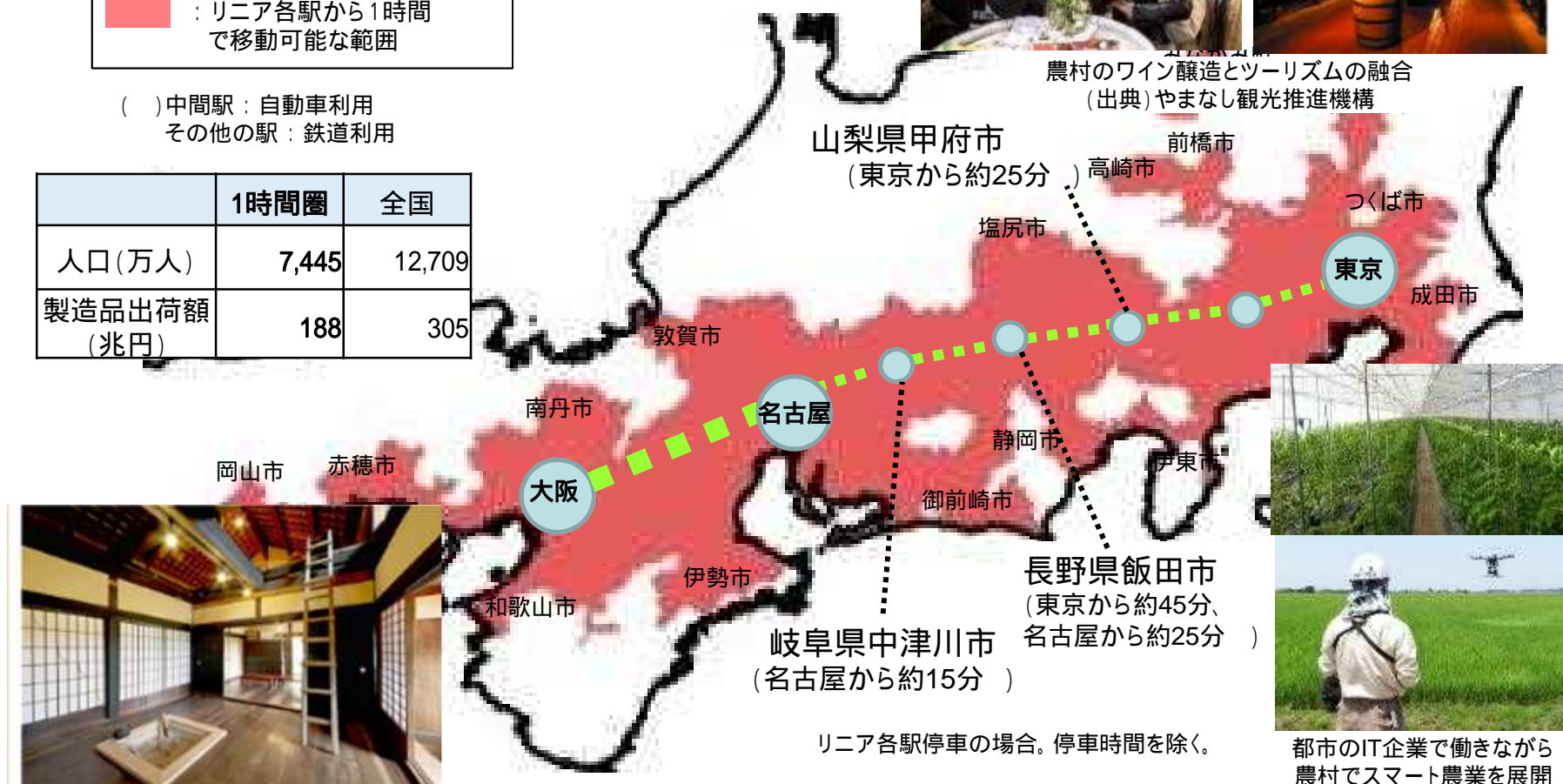
■ : リニア各駅から1時間で移動可能な範囲

( ) 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



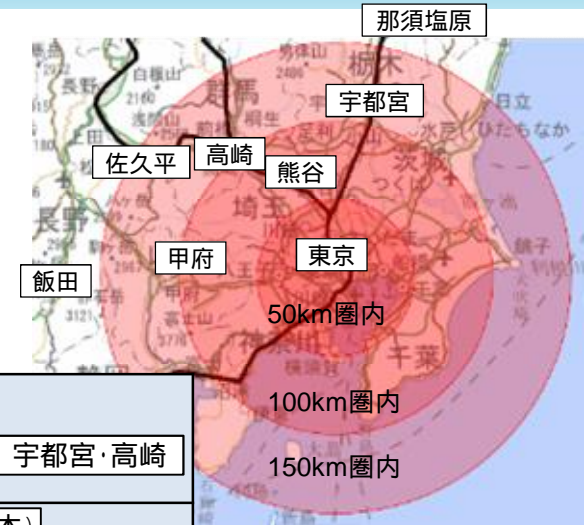
古民家のリノベーションによるホテル機能など新たな価値の創出  
(出典)那賀町HP

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。

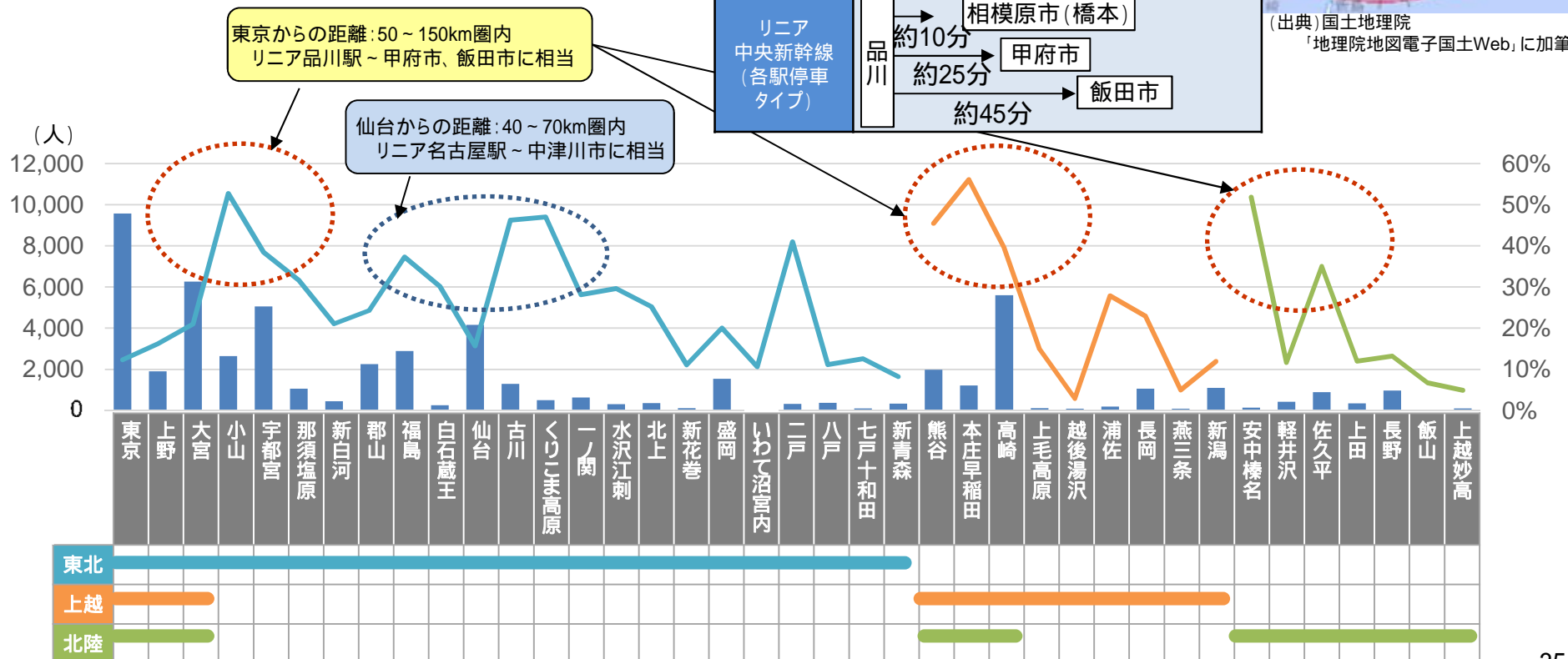


(出典)国土地理院「地理院地図電子国土Web」に加筆

【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】

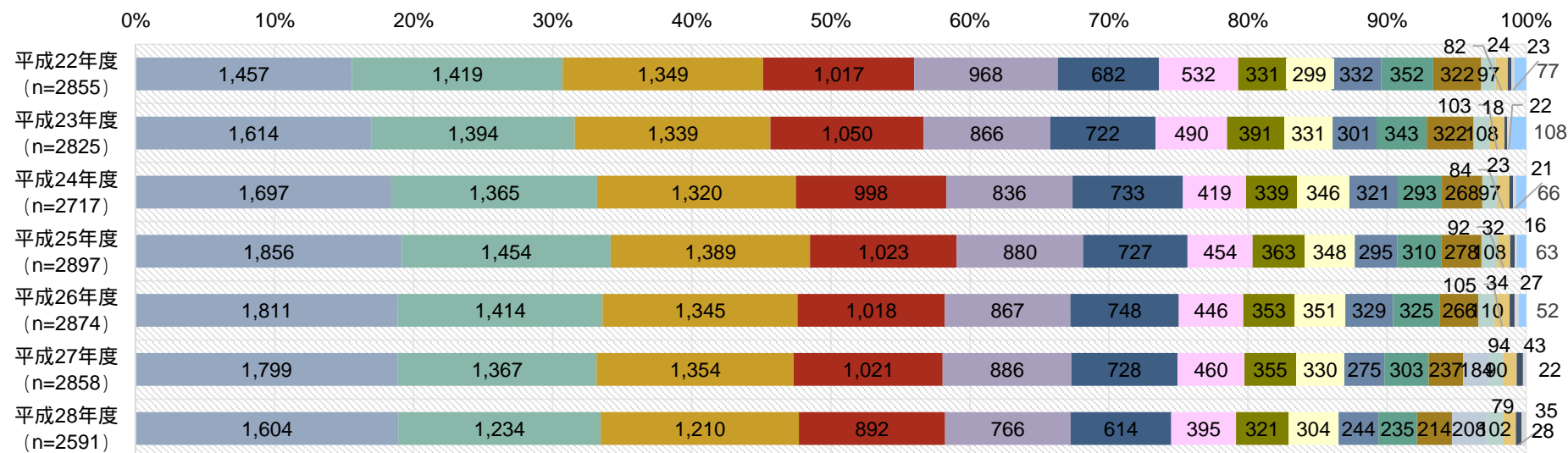


(出典)JR東日本「新幹線駅別乗車人員(定期利用有無別)2016年」をもとに国土政策局作成

- 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)



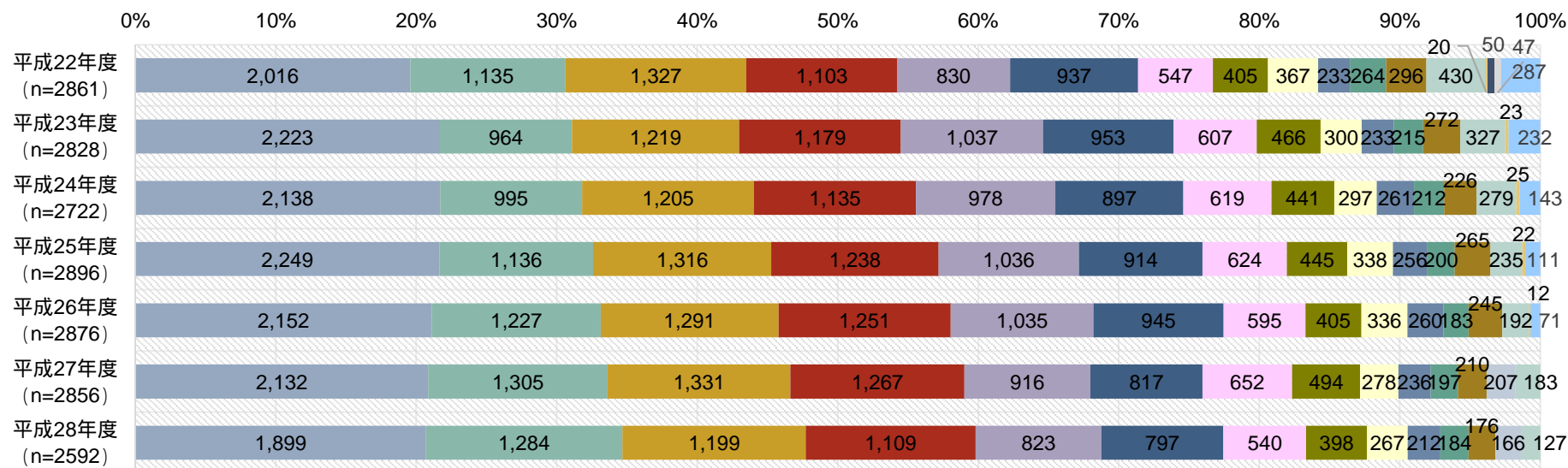
- 所得水準が高く、製品・サービスの顧客ボリュームが大きい
- グローバル企業や関連企業が集積している
- アジア市場のゲートウェイ、地域統括拠点として最適である
- 知的財産等の法整備が充実している
- 2020年オリンピック・パラリンピックに向け、需要増・販売増が見込まれる(H27~)
- 優遇措置、インセンティブ等が充実している
- インフラ(交通、エネルギー、情報通信等)が充実している
- 生活環境が整備されている
- 本社や管理対象国へのアクセス等、地理的要因に恵まれている
- 研究開発環境の質が高い
- 事業規制の開放度が高い
- ビジネスコスト(人件費、不動産等)が低い
- 製品・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)

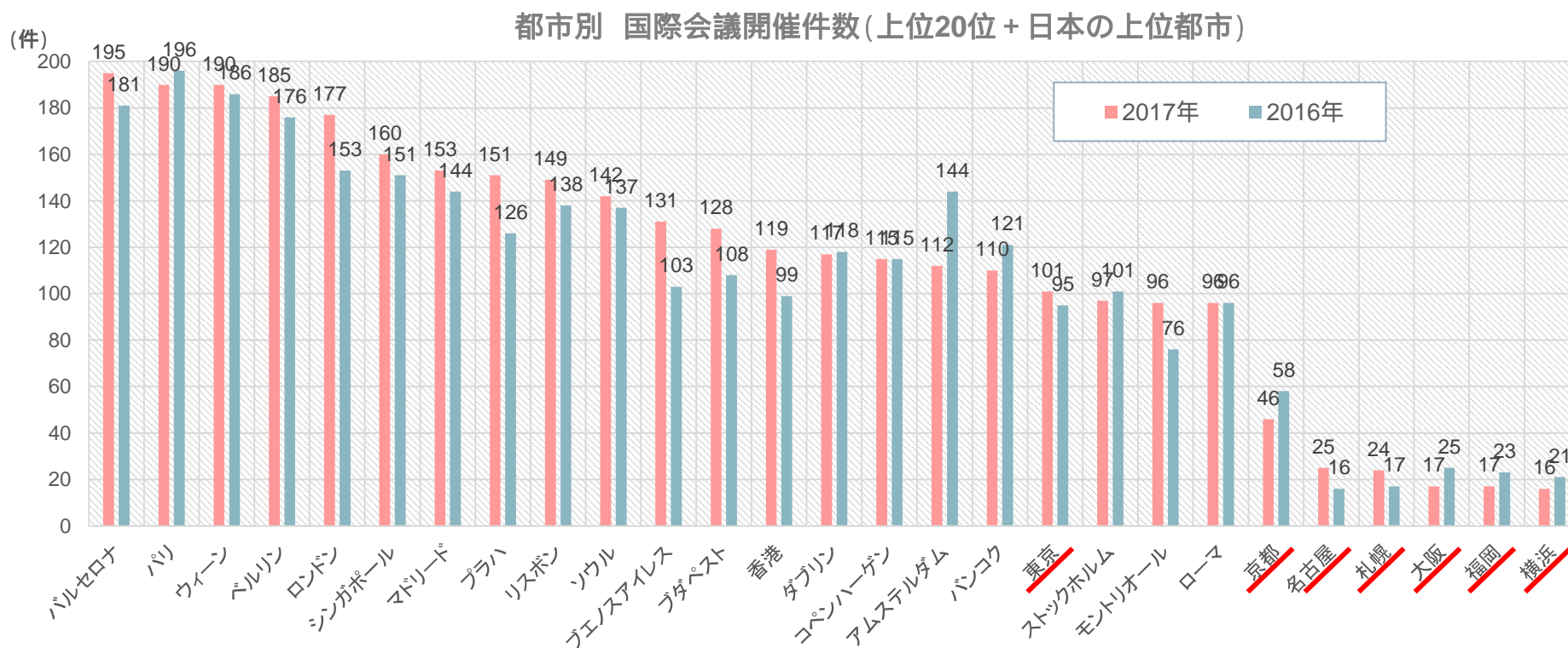


- ビジネスコストの高さ(人件費、税負担、不動産等)
- 日本市場の閉鎖性、特殊性(系列取引の存在、人的コネクション、商慣習等)
- 規制・許認可制度の厳しさ(法的規制、商品の企画・検査等)
- 優遇措置・インセンティブが不十分(税制上の特典、利用できる補助制度の不足等)
- 外国人の生活環境(学校、病院等外国人の受け入れ体制、生活習慣の違い等)
- 資金調達の難しさ(融資条件の厳しさ、資金調達にあたっての制約等)
- M & Aの難しさ(法制度、外資アレルギー等)
- インフラの未整備(交通、エネルギー、情報通信等)
- 人材確保の難しさ(管理職、技術者、語学堪能者、一般労働者等)
- 製品・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。



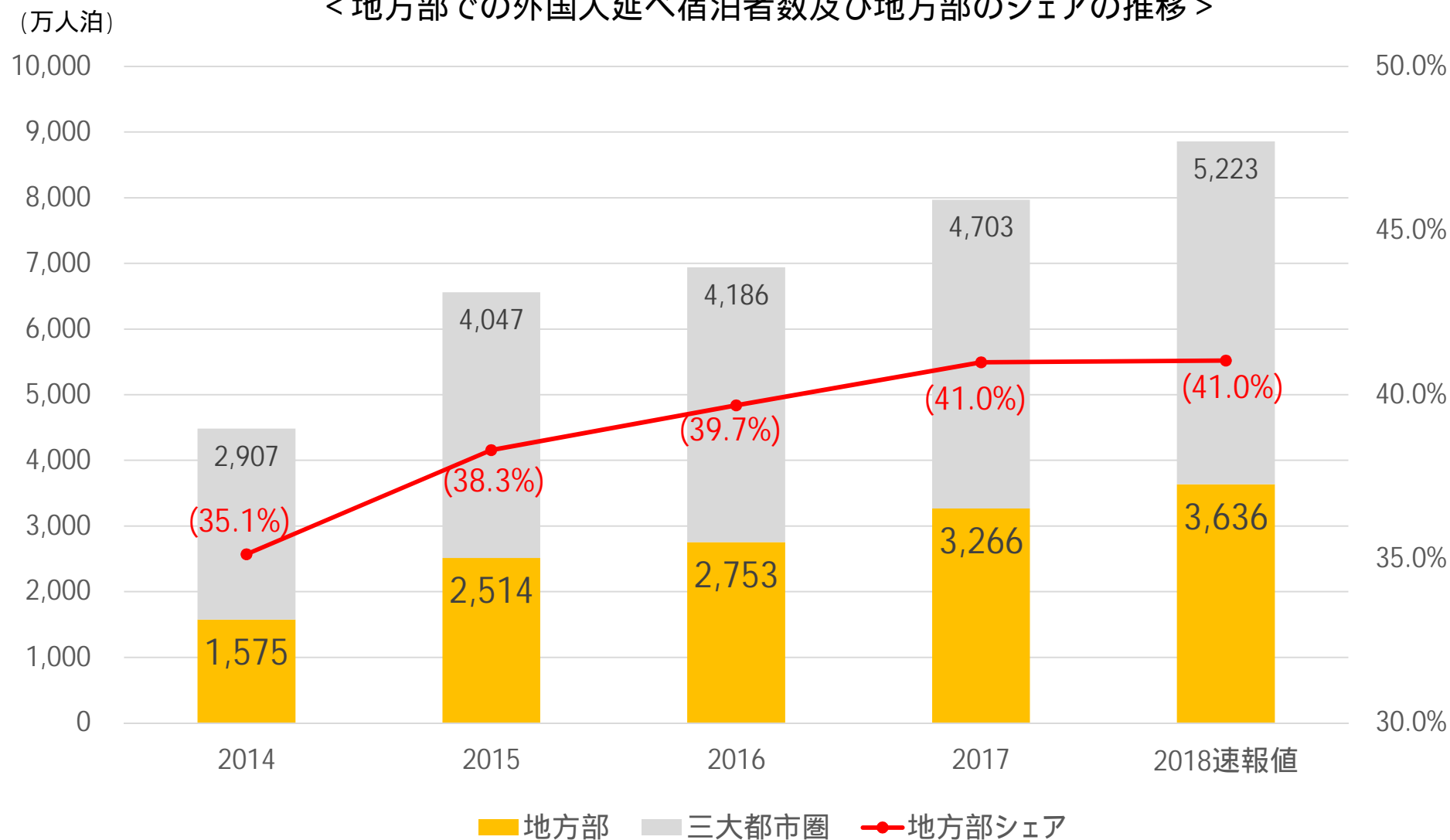
## 【国際会議の条件(ICCA)】

- 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 >



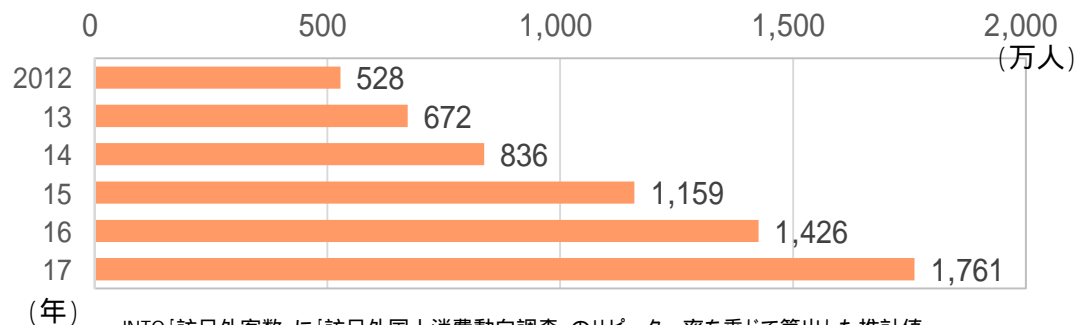
) 三大都市圏とは、「東京、神奈川、千葉、埼玉、愛知、大阪、京都、兵庫」の8都府県をいう。地方部とは、三大都市圏以外の道県をいう。

) ( )内は構成比を表している。

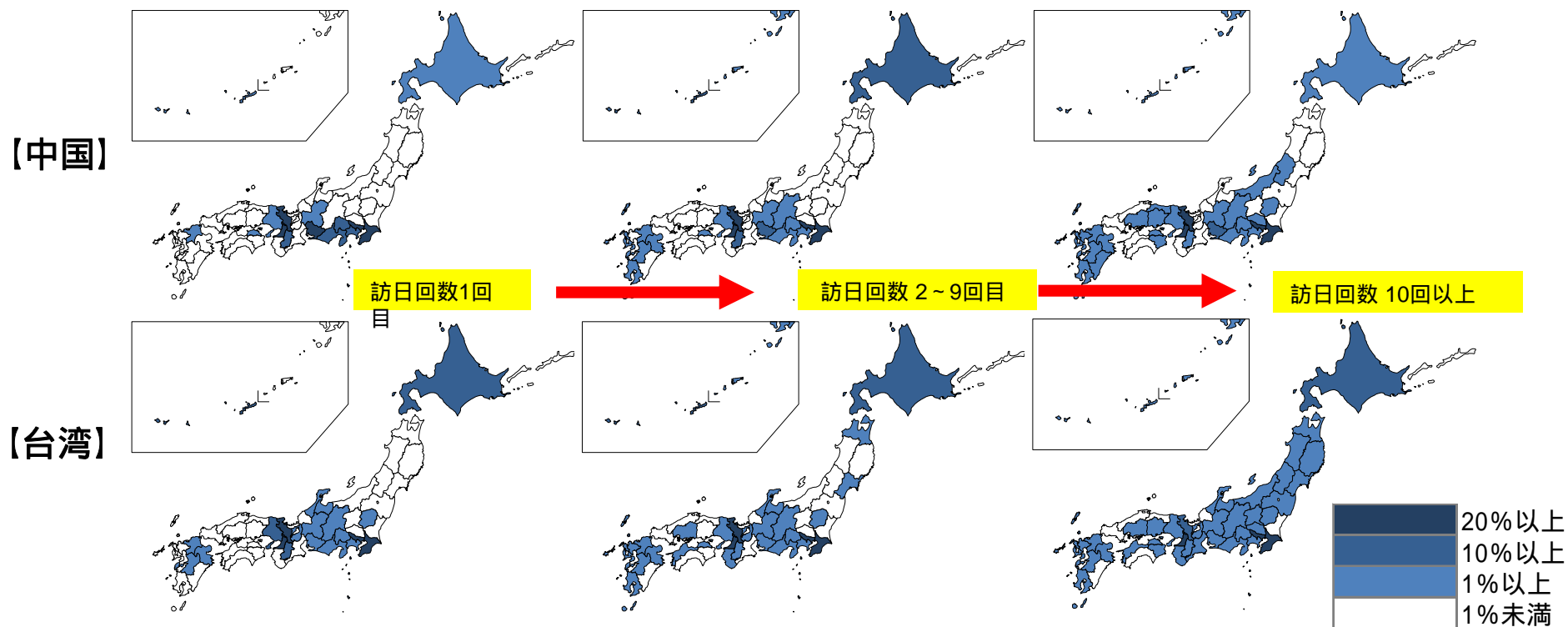
(出典) 観光庁「宿泊旅行統計調査」

# 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~



(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~

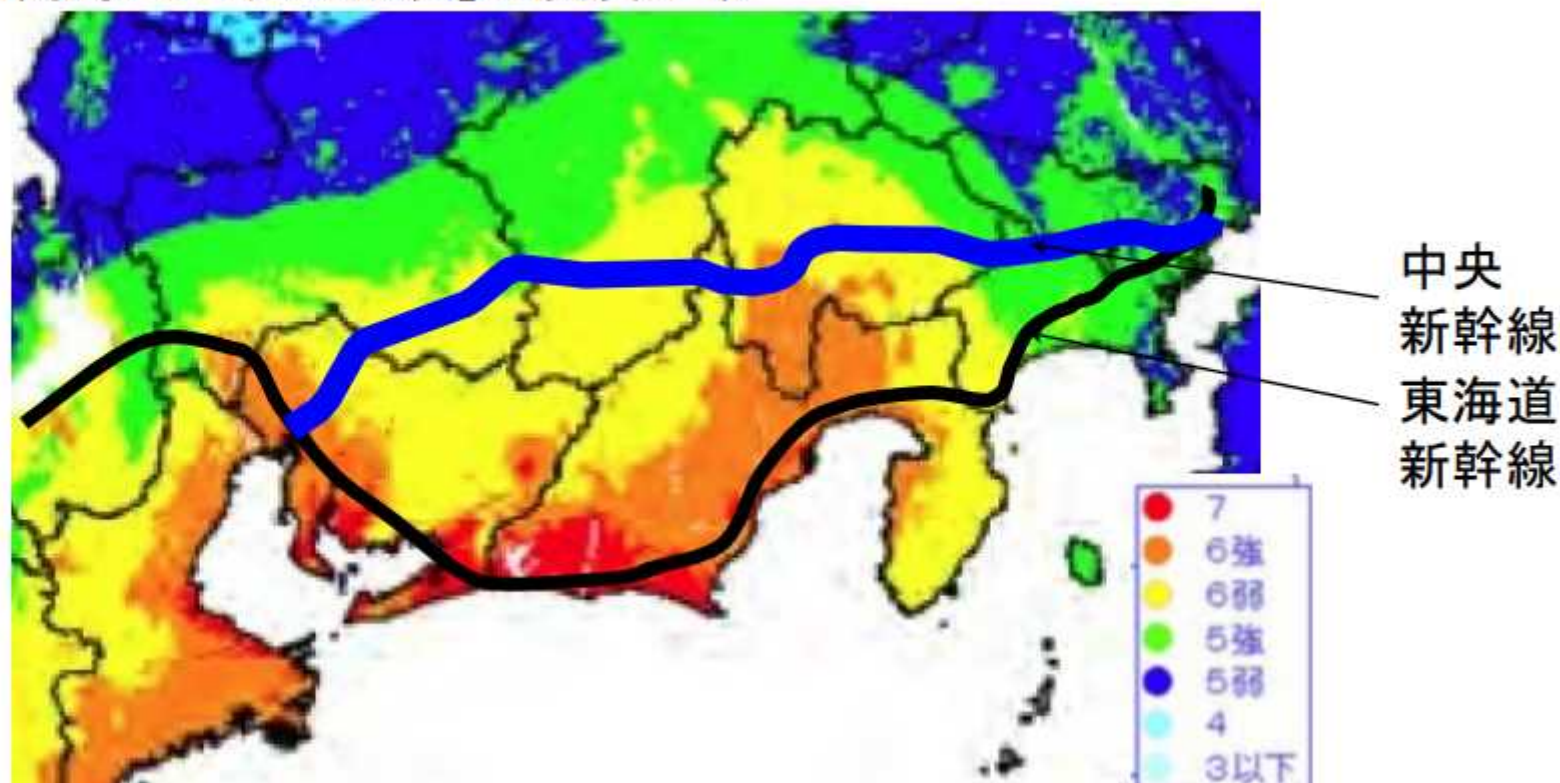


(出典) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より観光庁作成

## 大動脈の二重系化による災害リスクへの対応

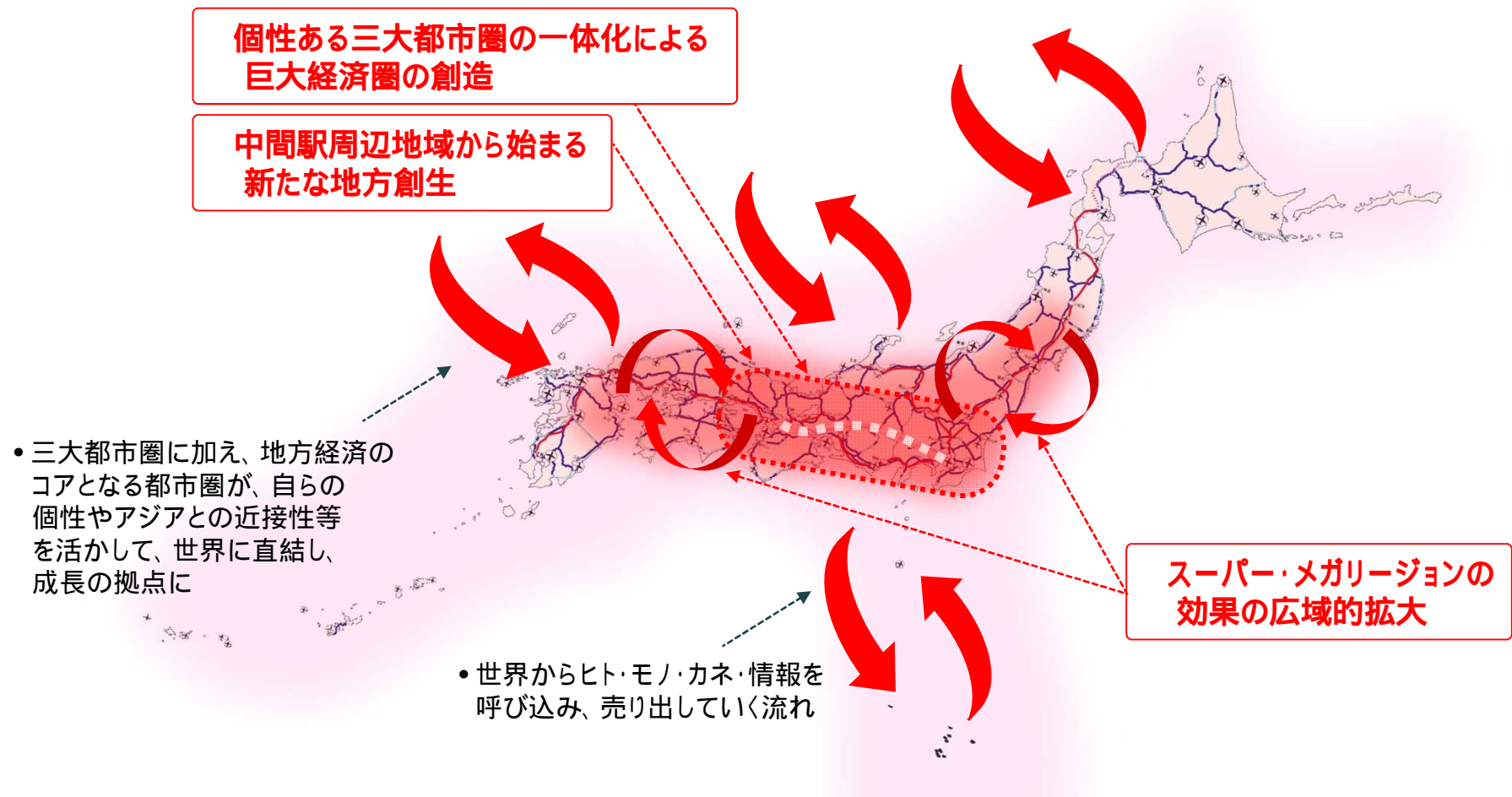
- リニア中央新幹線の開通は、首都直下地震や南海トラフ地震等の災害リスクに対し、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし、高速道路等と有機的に繋がることで、国土の骨格にかかわる高速交通ネットワークの多重性・代替性を強化し、持続的なヒト、モノの流れを確保することが期待される。

(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】

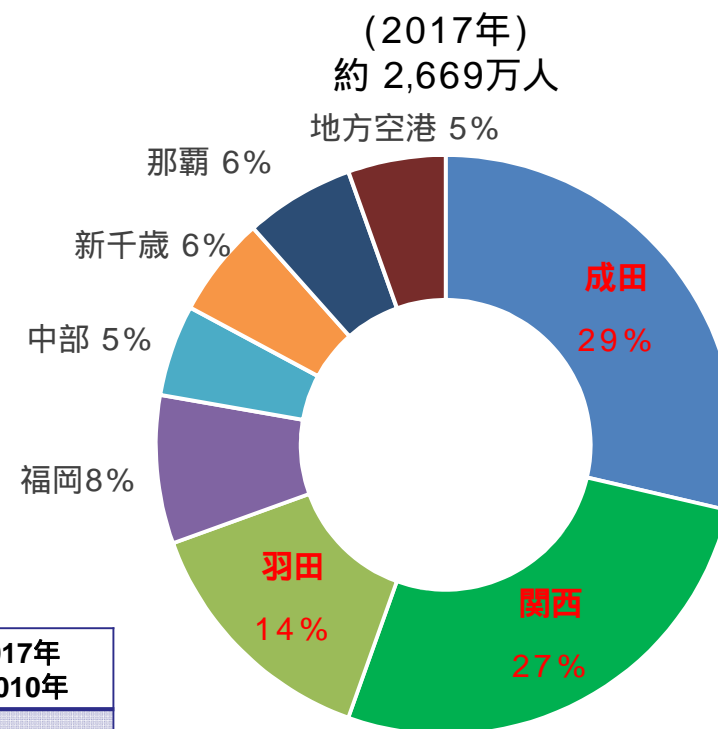
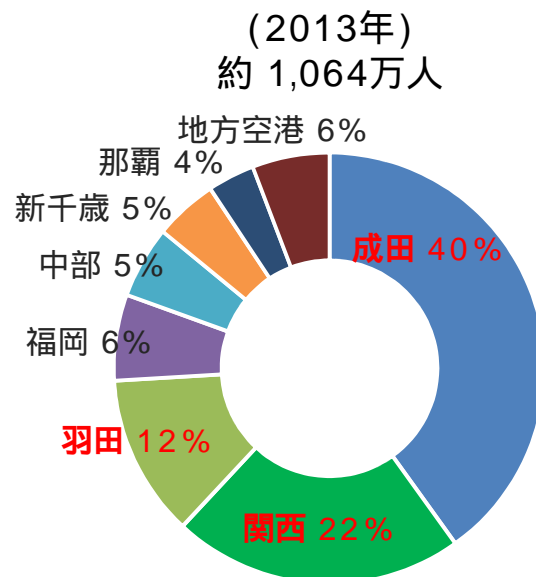
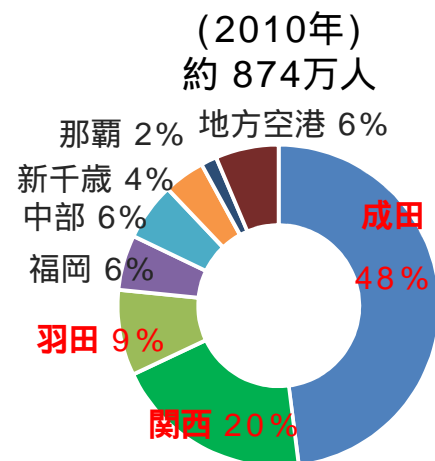
- 「グローバルなダイナミズムを取り込み、これまで培ってきた技術や文化を活かした経済成長を実現しながら、各地域が個性を活かして自立する持続可能な国」
- 「都市においても地方においても、各個人が望むライフスタイルの実現に向け多様な選択肢を持つことのできる、多様な価値観を支える国」



# 空港別 入国外国人数の推移

- 入国外国人数が増加する中、関西空港及び羽田空港のシェアが拡大。
- 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

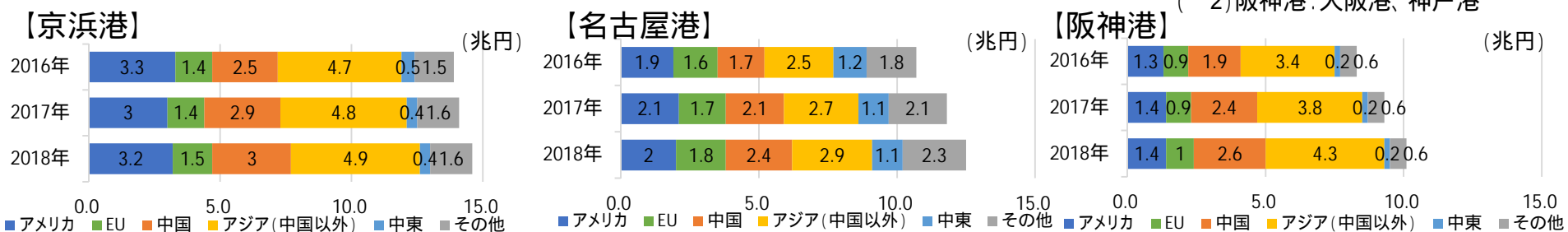
地方空港 主要7空港(羽田、成田、関西、中部、新千歳、福岡、那覇)を除く空港。  
 (出典)法務省「出入国管理統計」より国土政策局作成。なお、出入国管理統計の数値はJNTO公表の「訪日外客統計」とは集計方法が異なるため、一致しない。<sup>43</sup>

# 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>

(1)京浜港:東京港、川崎港、横浜港  
(2)阪神港:大阪港、神戸港



(出典) 普通貿易統計

## 都道府県別港湾利用率<輸出>

### 【京浜港】

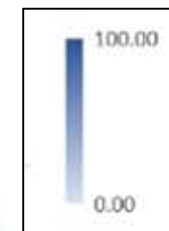
都道府県	シェア (%)	貨物量 (t)
群馬	97.76	126,508
神奈川	97.08	667,659
茨城	96.61	215,840
埼玉	96.05	266,828
栃木	93.40	95,026
千葉	91.53	286,784
福島	88.52	69,872
山梨	86.05	30,277
東京	78.12	222,102
長野	60.18	27,633

### 【名古屋港】

都道府県	シェア (%)	貨物量 (t)
愛知	93.79	1,101,143
岐阜	87.32	76,176
三重	59.73	185,882
福井	34.53	11,035
富山	29.26	16,518
滋賀	28.75	39,642
長野	21.39	9,821
石川	21.02	10,244
奈良	19.53	3,972
静岡	15.87	71,333

### 【阪神港】

都道府県	シェア (%)	貨物量 (t)
兵庫	97.09	391,196
和歌山	93.97	27,727
京都	91.09	52,302
大阪	88.24	337,941
奈良	78.29	15,921
徳島	67.87	10,409
岡山	65.77	63,736
鳥取	58.56	6,182
愛媛	55.00	66,375
島根	48.43	7,326



(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。

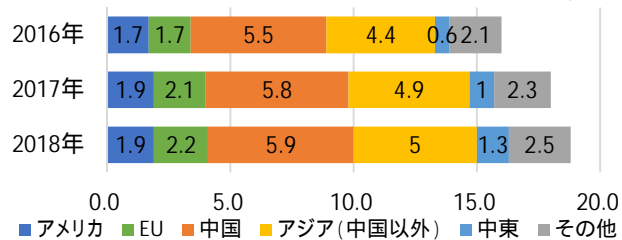
# 三大都市圏別 港湾の利用状況(輸入)

- 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。

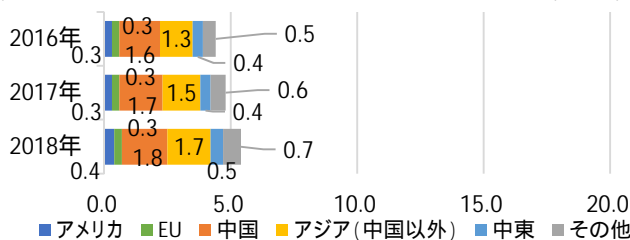
## 国・地域別輸出入額の推移<輸入>

- (1)京浜港:東京港、川崎港、横浜港
- (2)阪神港:大阪港、神戸港

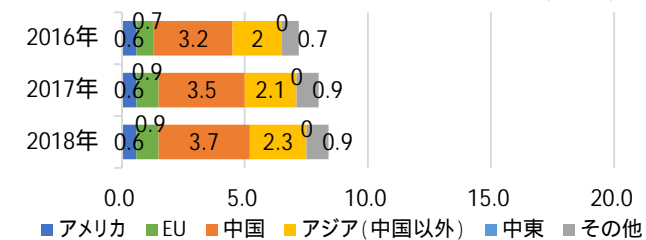
### 【京浜港】



### 【名古屋港】



### 【阪神港】



(出典) 普通貿易統計

## 都道府県別港湾利用率<輸入>

### 【京浜港】

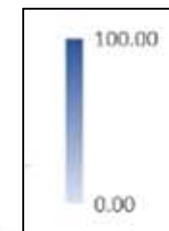
都道府県	シェア (%)	貨物量 (t)
群馬	99.04	253,251
神奈川	98.77	935,899
埼玉	98.75	761,925
茨城	95.83	390,415
栃木	95.58	213,450
千葉	95.45	710,329
東京	95.22	881,045
福島	77.59	92,052
山梨	75.69	21,417
山形	61.90	20,444

### 【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



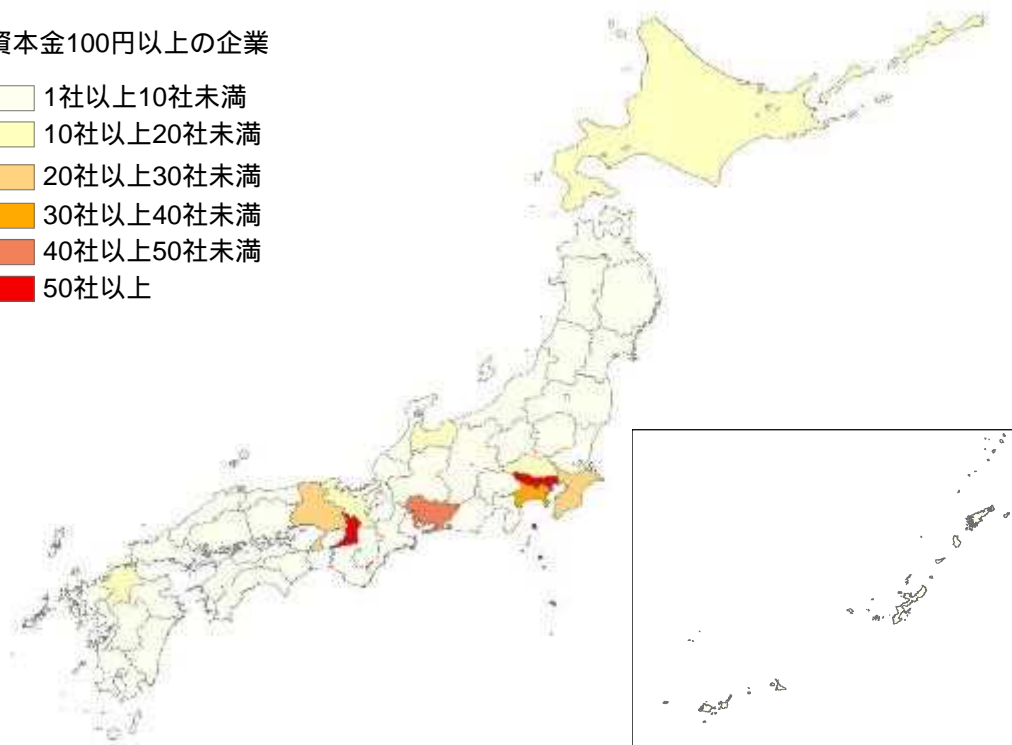
(出典) 平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査 表24 生産地別船積港別貨物量

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100億円以上の企業の立地状況

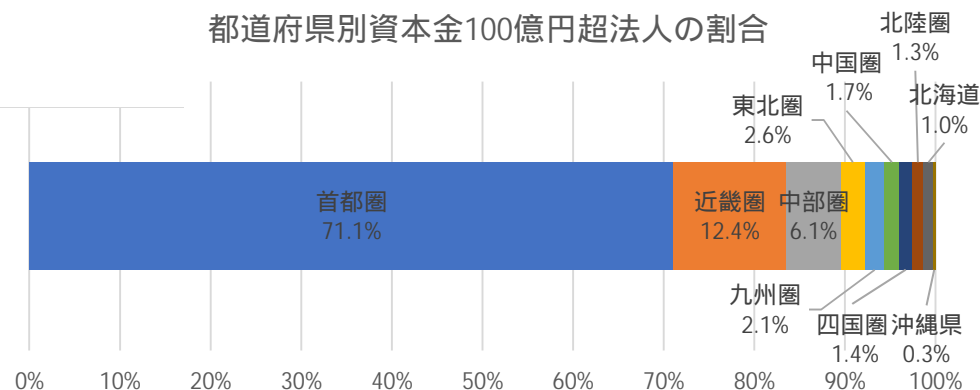
- 三大都市圏への集積が顕著であり、特に、東京都、大阪府、次いで愛知県、神奈川県  
の立地企業数が多い。

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

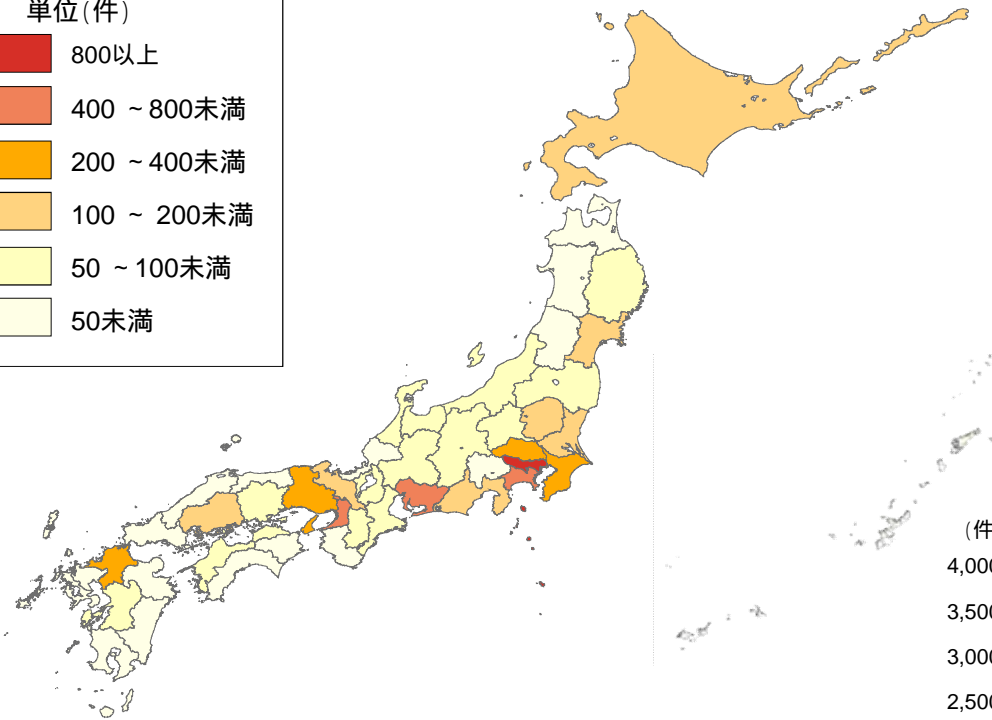
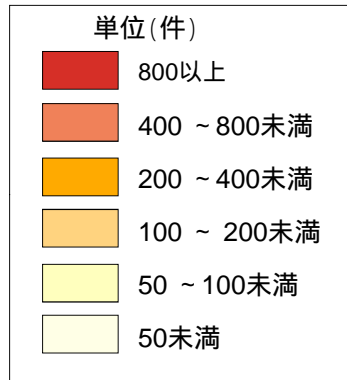
都道府県別資本金100億円超法人の割合



(出典) 国税庁 平成28年「国税庁統計年報」より作成

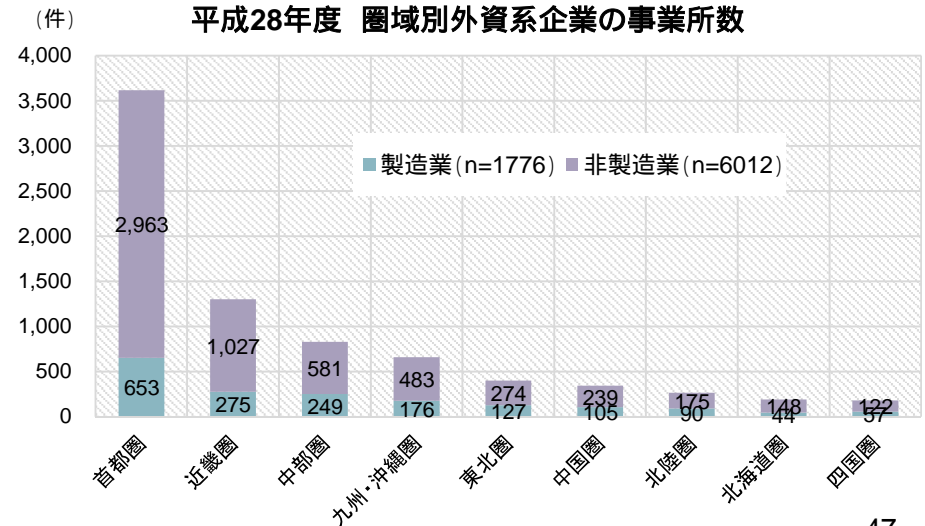


- 外資系事業所数は圧倒的に東京(1,940件)に集中している
- 中間駅で見ると神奈川県(640件)に多く存在し、次いで、長野県(82件)、岐阜県(66件)、山梨県(43件)の順に存在する



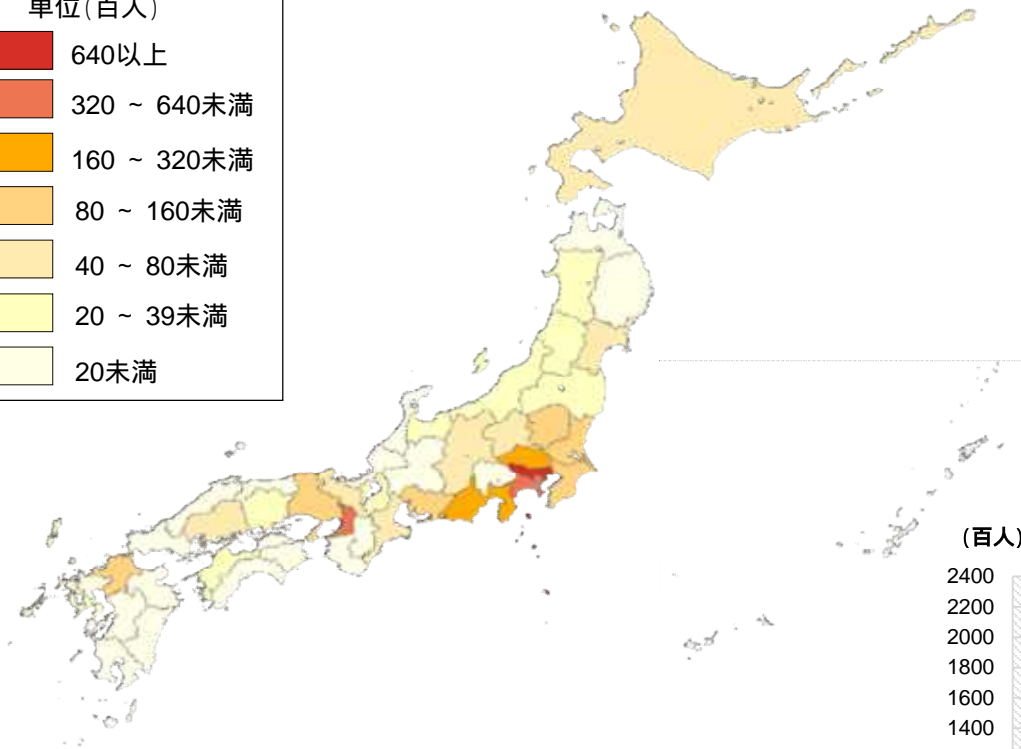
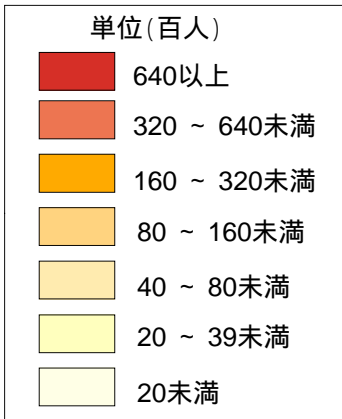
上位10位の都道府県	事業所数 [件]	シェア [%]
東京都	1,940	24.9
大阪府	708	9.1
神奈川県	640	8.2
愛知県	452	5.8
千葉県	369	4.7
福岡県	348	4.5
埼玉県	347	4.5
兵庫県	288	3.7
北海道	192	2.5
宮城県	180	2.3

平成28年度 圏域別外資系企業の事業所数

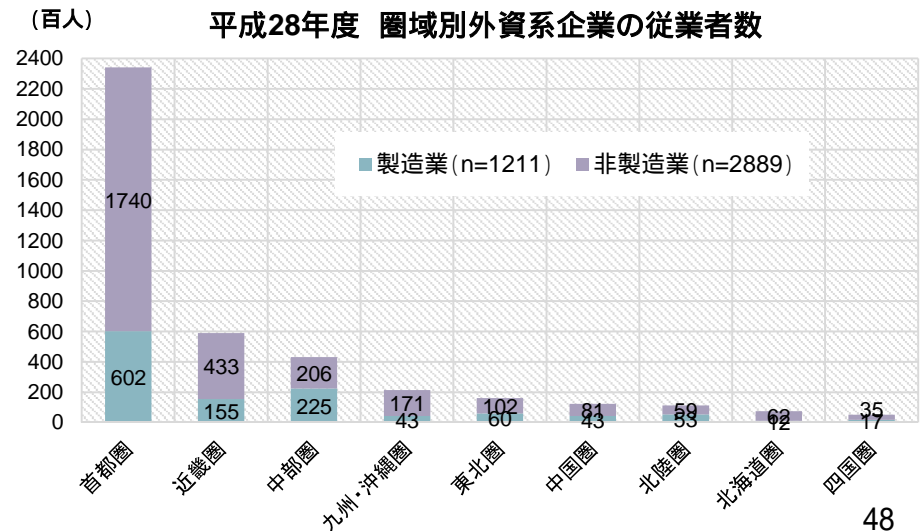


(出典) 経済産業省「外資系企業動向調査(平成29年調査)」より  
国土政策局作成

- 外資系企業の従業員は圧倒的に東京(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	従業員数 [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

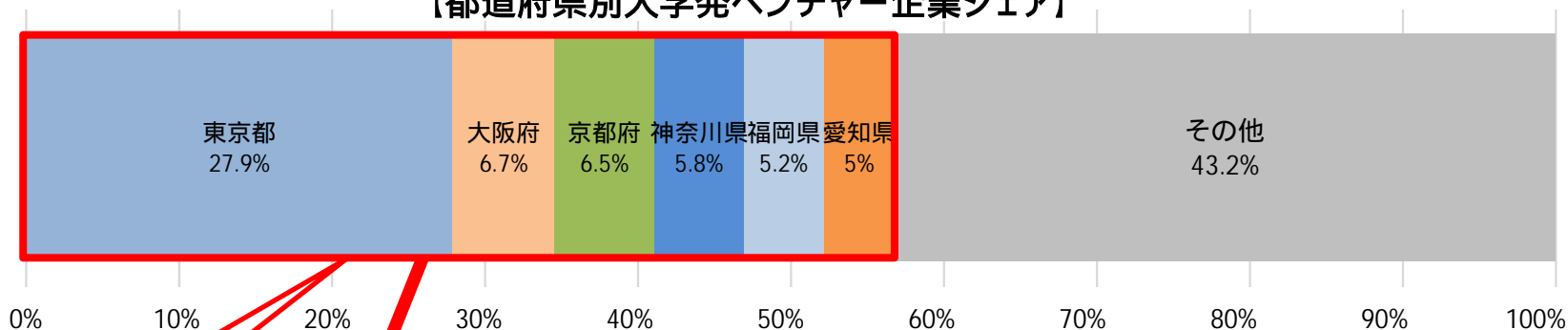


(出典) 経済産業省「外資系企業動向調査(平成29年調査)」より  
国土政策局作成

# 都道府県別 大学発ベンチャー企業の立地状況

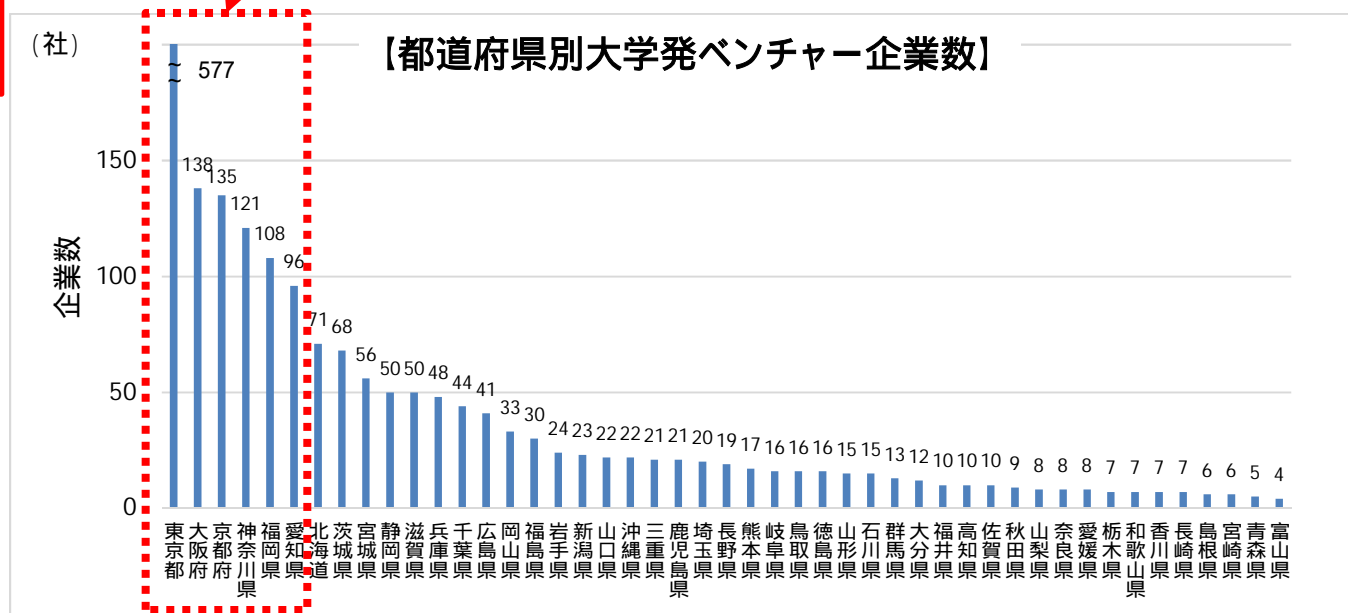
- 大学発ベンチャー企業は、東京への集積が突出しており、立地数上位地域(東京都、大阪府、京都府、神奈川県、福岡県、愛知県)で全国の過半を占める。
- 大学発ベンチャー企業は東京都への集積が突出。

【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

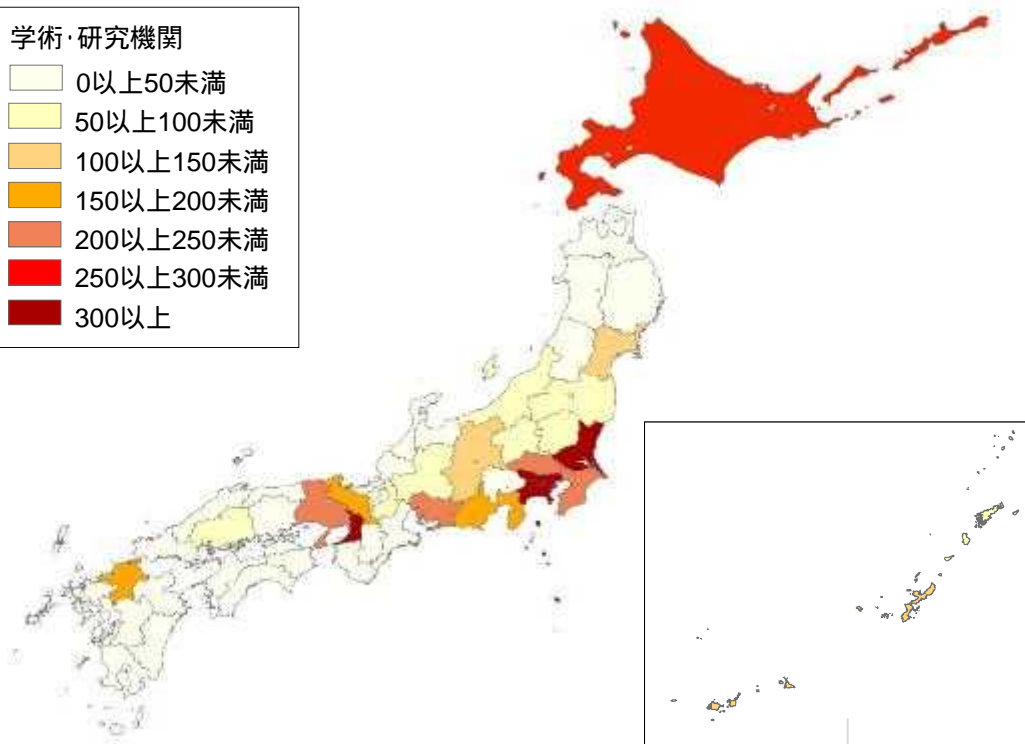
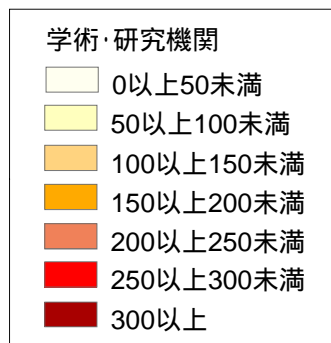
【都道府県別大学発ベンチャー企業数】



(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

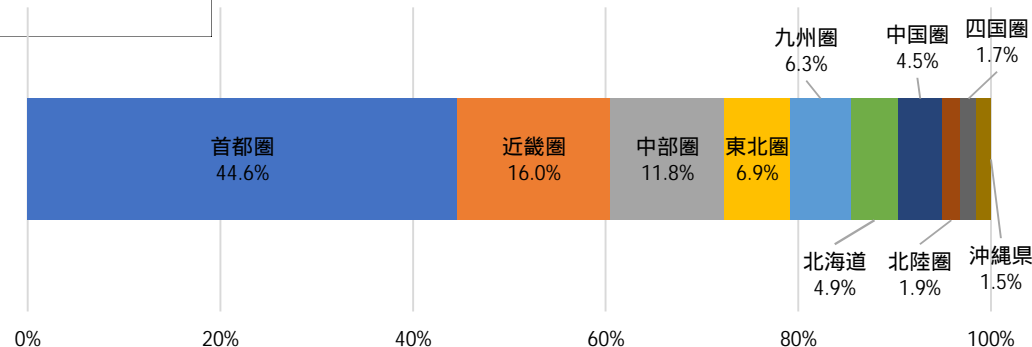
# 都道府県別 学術・研究機関の立地状況

- 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。



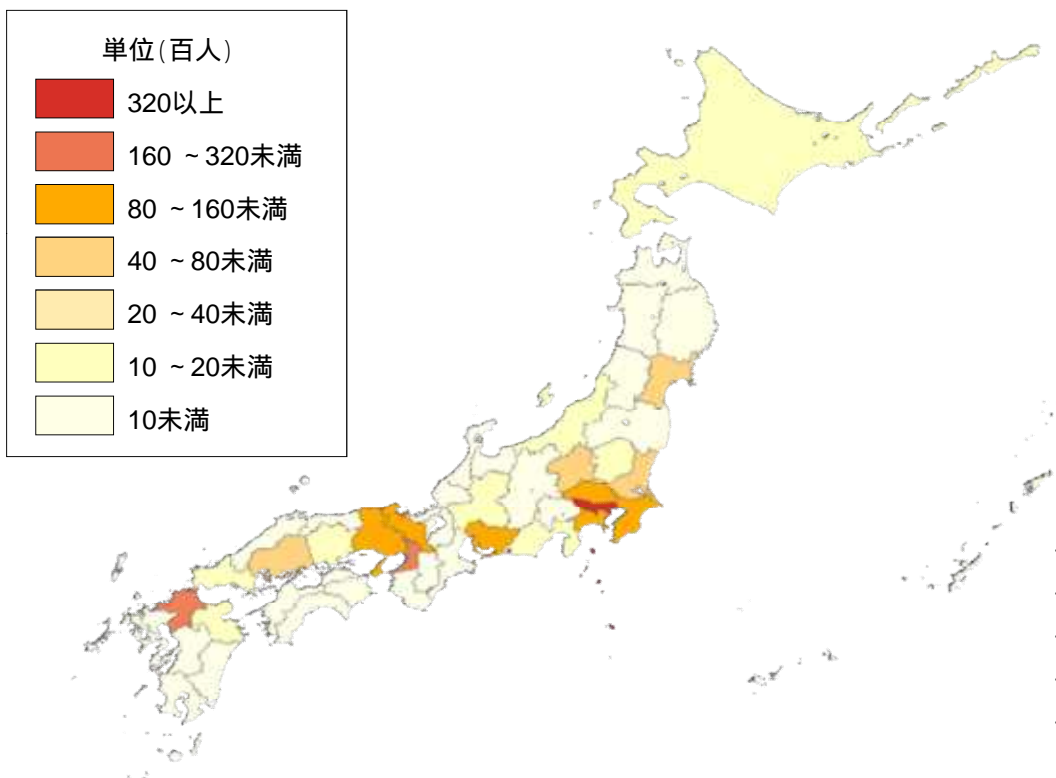
上位10位の都道府県	事業所数 [社]	シェア [%]
東京都	994	19.0%
神奈川県	423	8.1%
大阪府	333	6.4%
茨城県	306	5.9%
北海道	258	4.9%
愛知県	249	4.8%
千葉県	230	4.4%
埼玉県	213	4.1%
兵庫県	211	4.0%
京都府	161	3.1%

学術・研究開発事業所数の全国割合

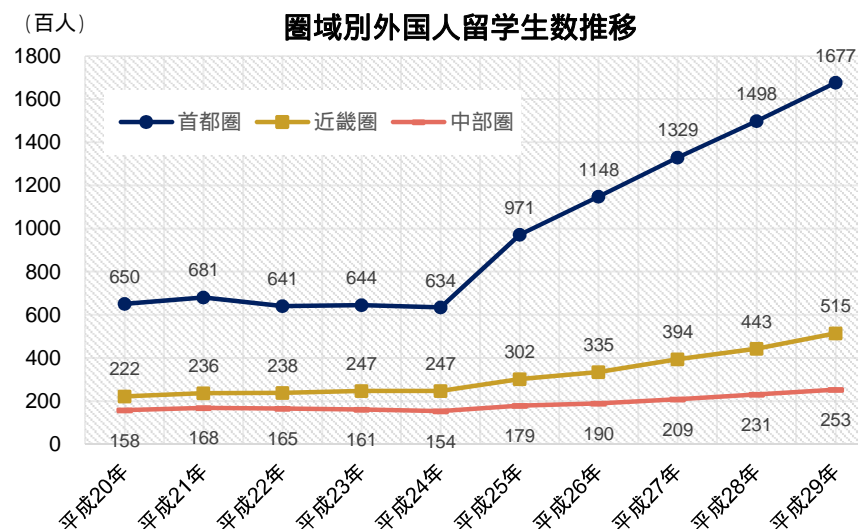


# 都道府県別 外国人留学生数

- 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



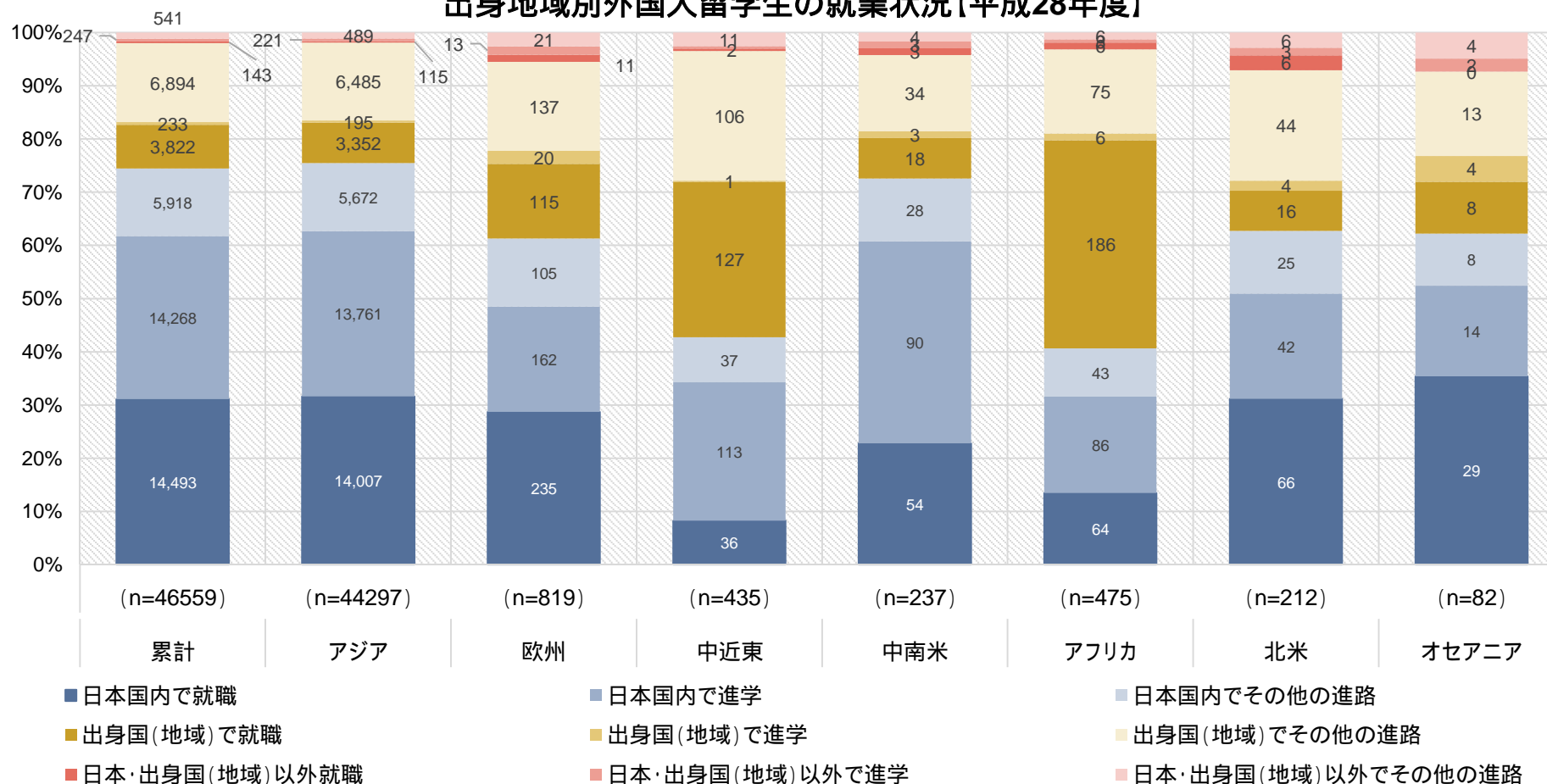
上位10位の都道府県	留学生数 [百人]	シェア [%]
東京都	1,035	38.8
大阪府	217	8.1
福岡県	175	6.6
千葉県	116	4.3
京都府	112	4.2
埼玉県	103	3.9
神奈川県	98	3.7
兵庫県	94	3.5
愛知県	93	3.5
群馬県	61	2.3



# 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

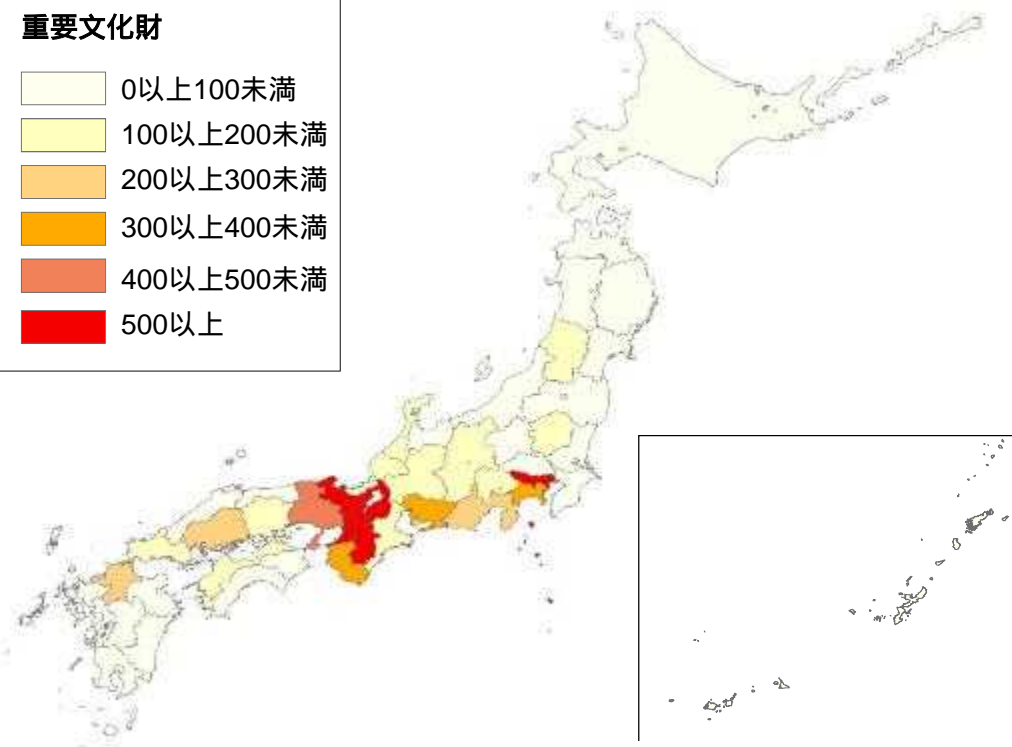
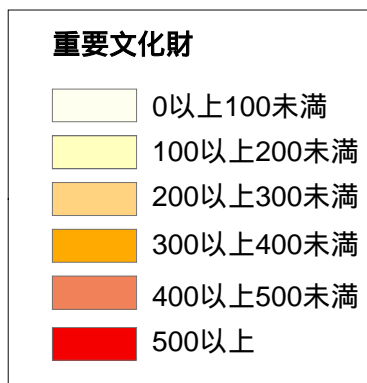
出身地域別外国人留学生の就業状況【平成28年度】



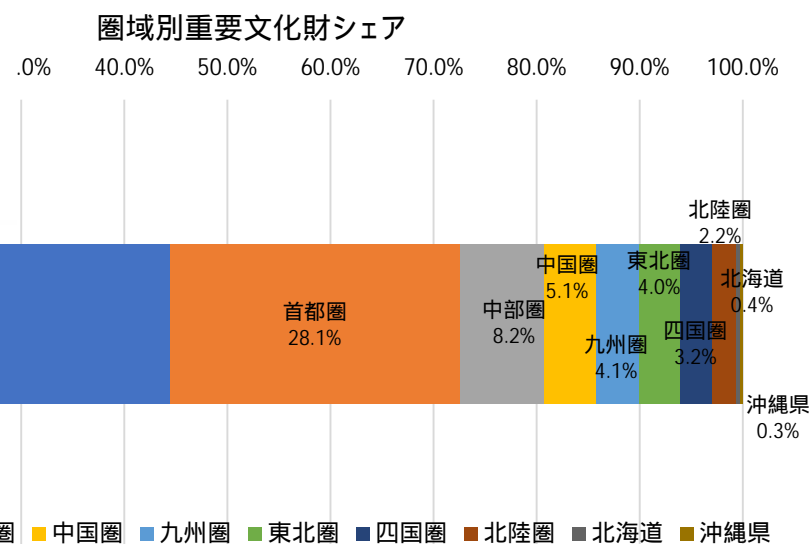
(出典) 日本学生支援機構「平成28年度外国人留学生進路状況・学位授与状況調査結果」より国土政策局作成

# 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

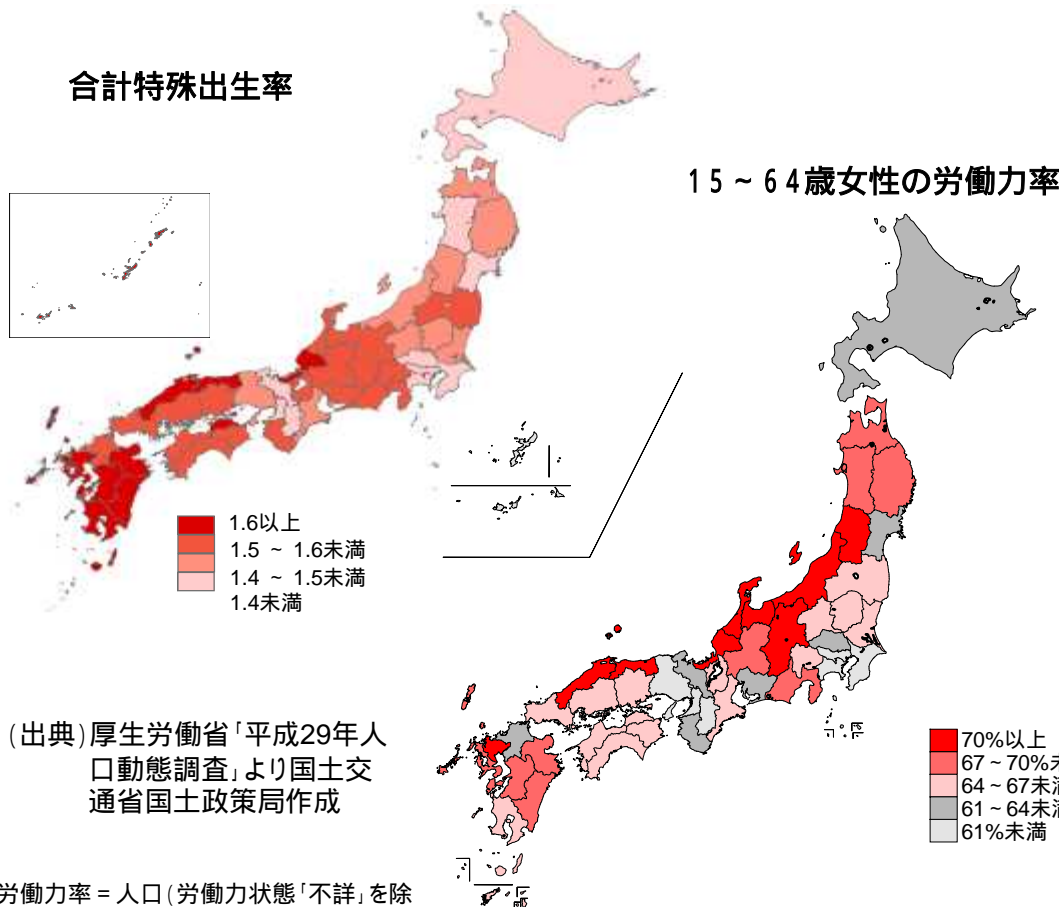


(出典)文化庁「国宝・重要文化財都道府県別指定件数一覧」より国土政策局作成

# 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。

合計特殊出生率



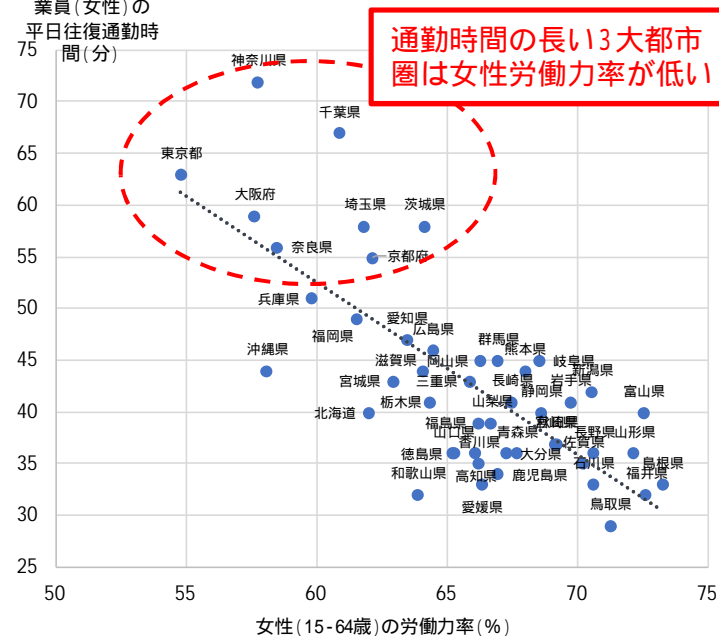
(出典)厚生労働省「平成29年人口動態調査」より国土交通省国土政策局作成

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

女性の労働力率と往復通勤時間



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%

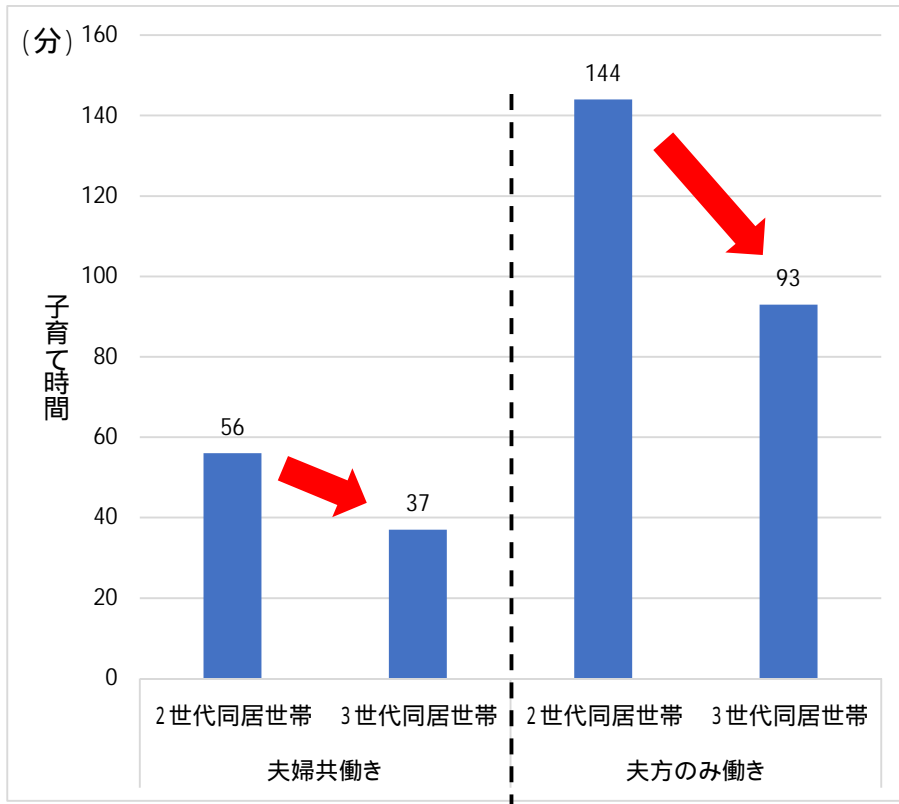
(出典)総務省統計局「平成27年国勢調査」より国土交通省国土政策局作成



# 都道府県別 子育て世帯の活動状況

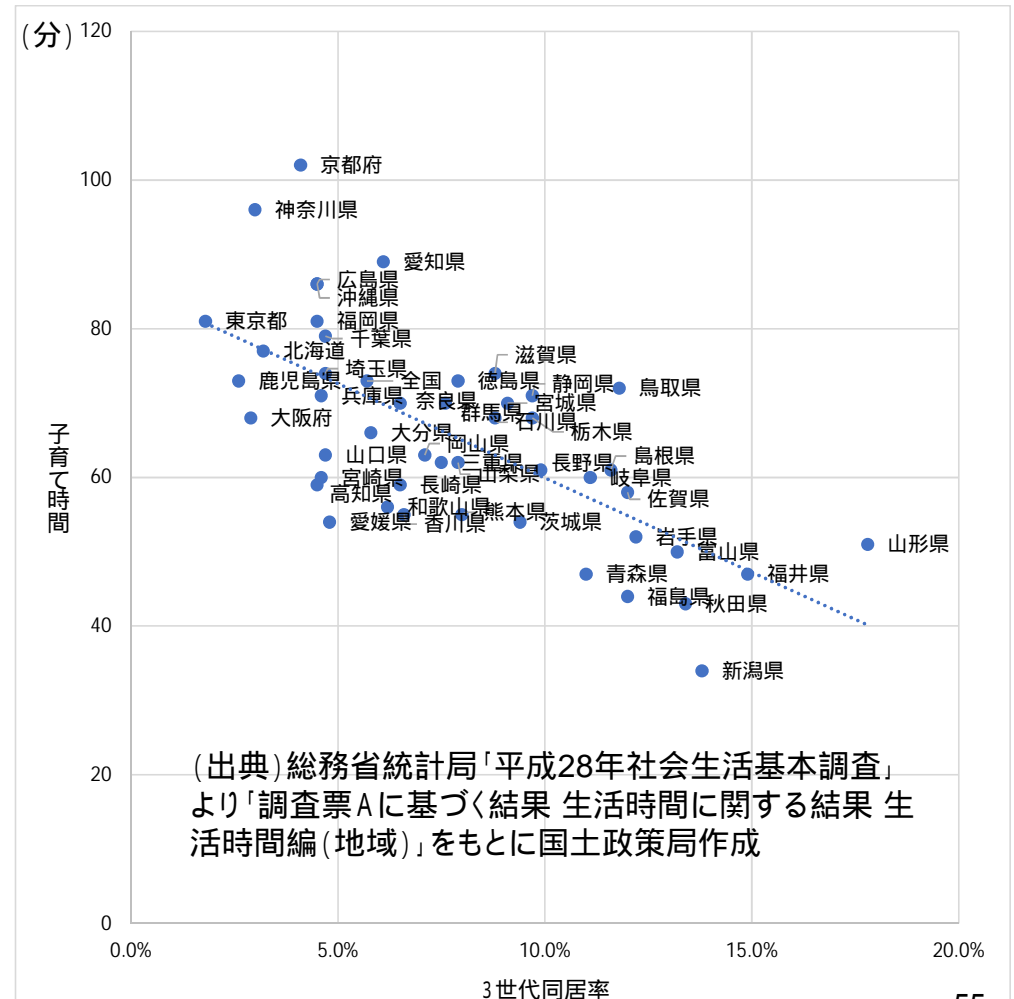
- 3世代同居の世帯の妻が子育てに要する時間は、夫婦共働き、夫のみ働く場合とも2世代同居よりも短い。
- 3世代同居率の高い都道府県では妻の子育て時間が相対的に短い傾向が見られる。

【家族構成別 妻の子育て時間(週全体総平均時間)】



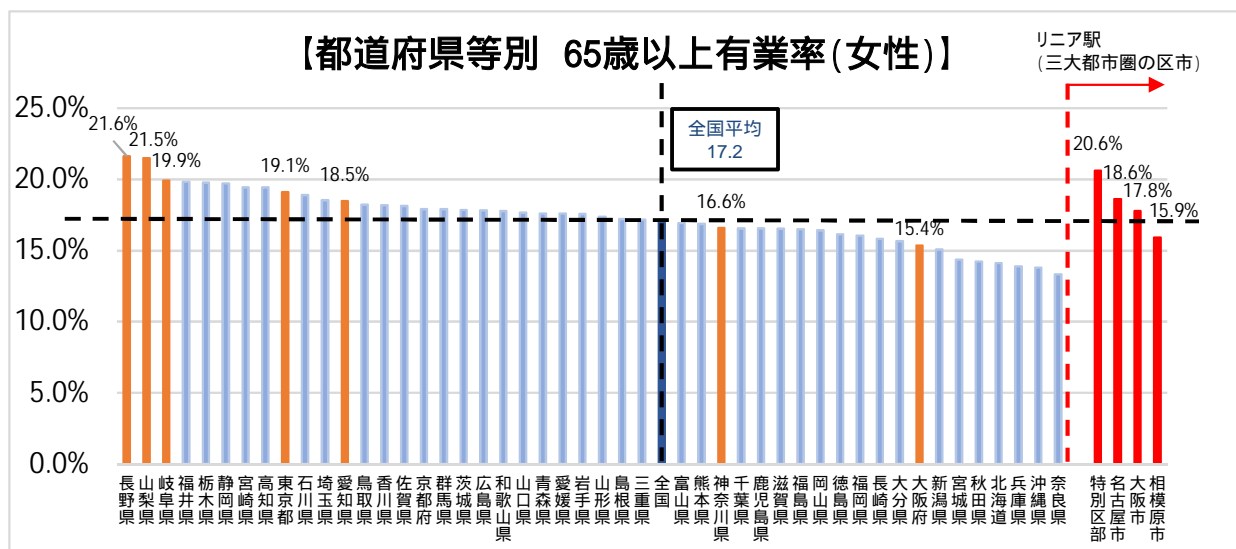
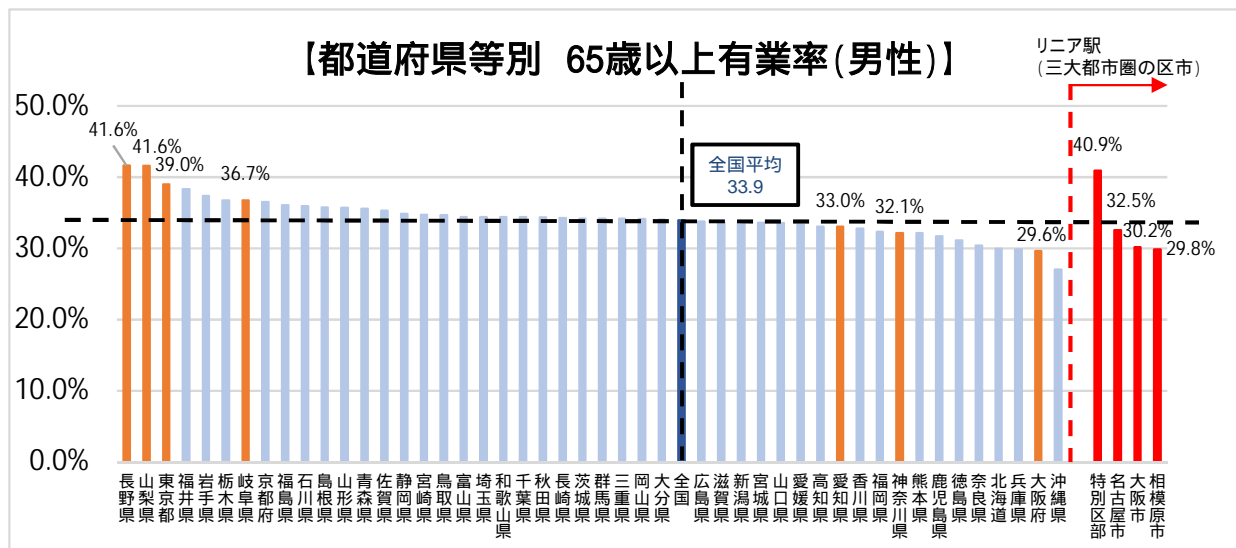
(出典) 総務省統計局「平成28年社会生活基本調査」より国土政策局作成

【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

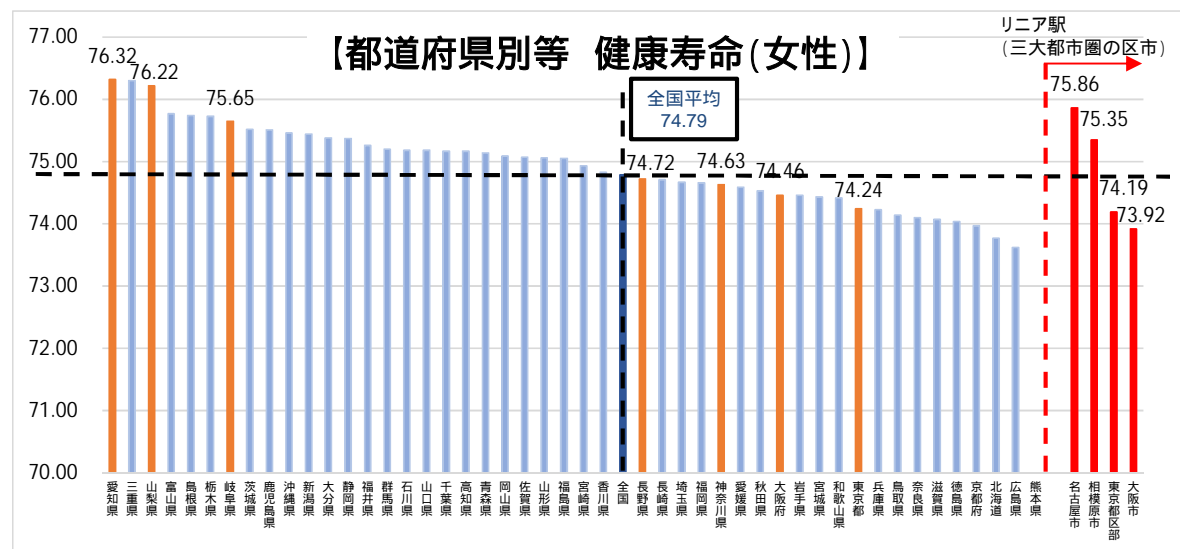
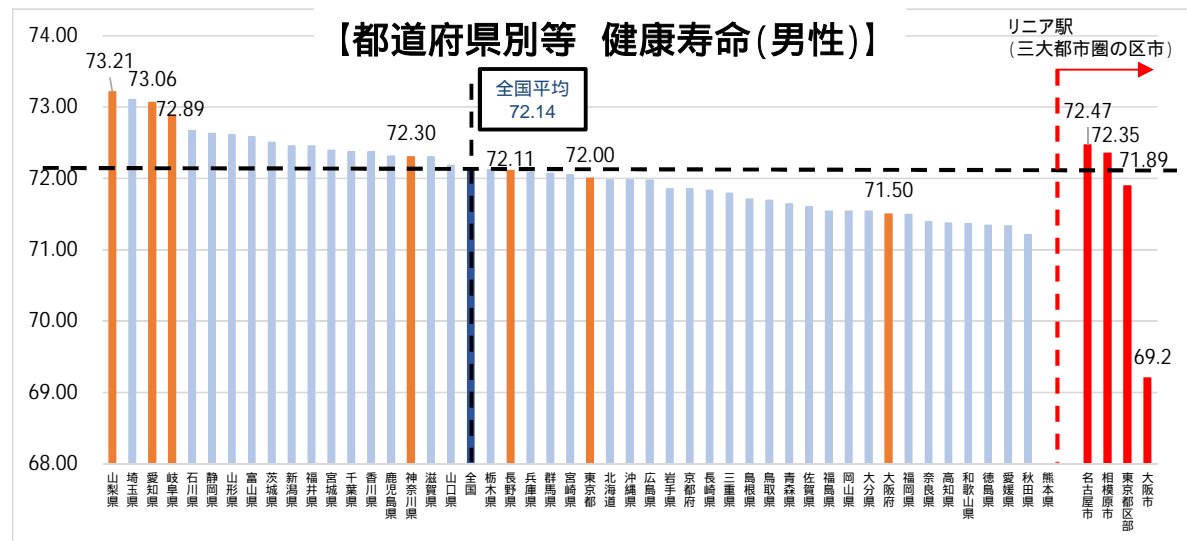
- 都道府県等別の65歳以上の有業率を見ると、リニア沿線自治体では、男女ともに、長野県、山梨県、岐阜県が高く、神奈川県及び相模原市は平均を下回る傾向にある。
- また、男女ともに、東京都は全国平均より高く、大阪府は全国平均を下回る。



(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。

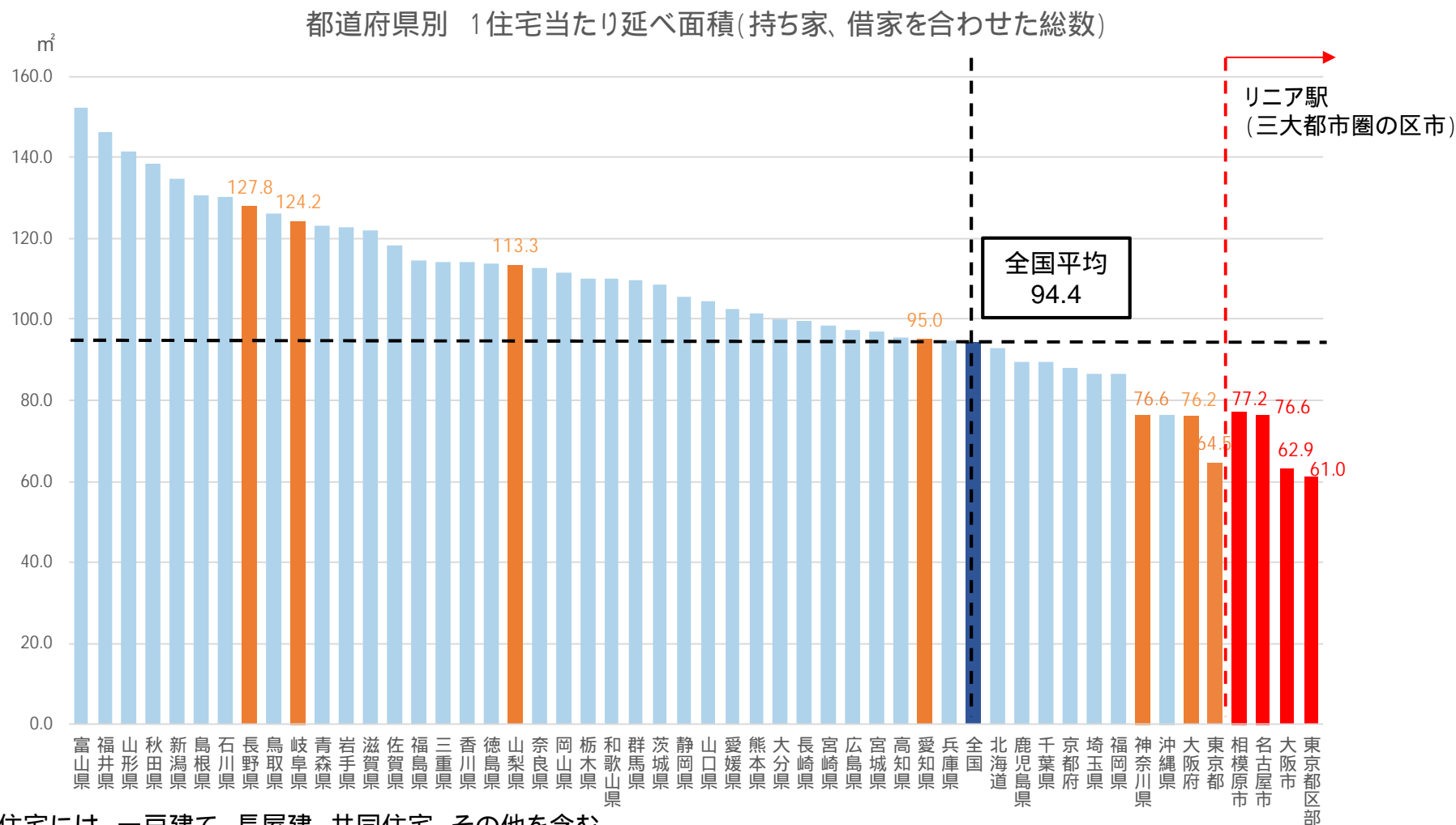


(出典) 厚生労働科学研究「健康寿命及び地域格差の要因分析と健康増進対策の効果検証に関する研究(平成28～30年度)」浜松医科大学HPより国土政策局作成

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、110m<sup>2</sup>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。

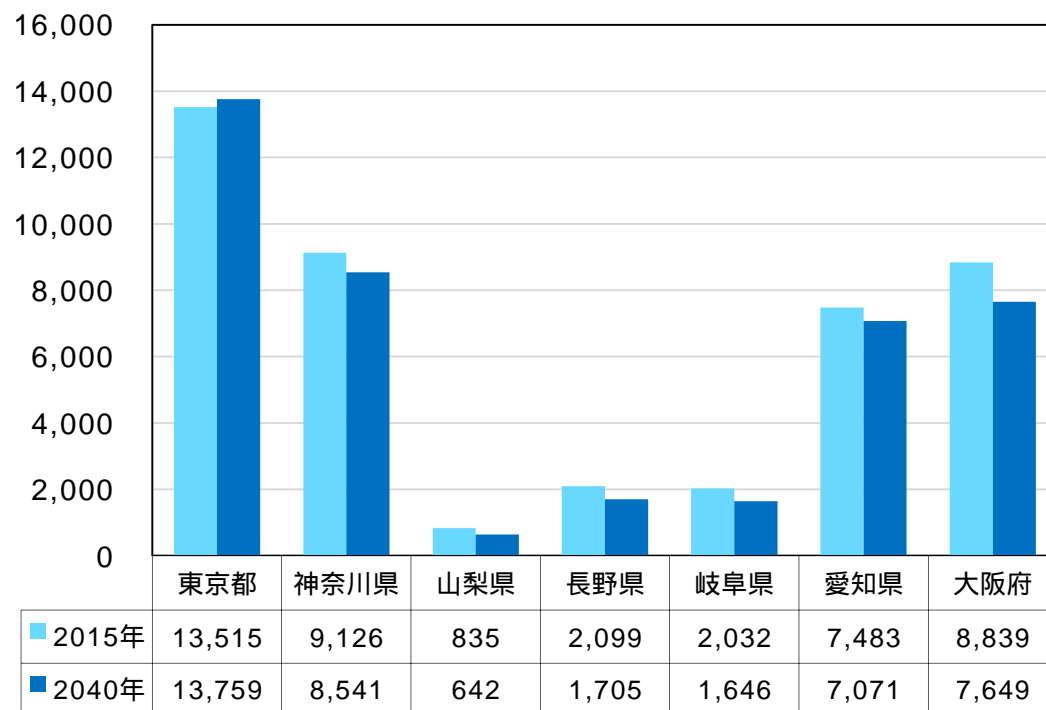


(出典) 総務省統計局「平成25年住宅・土地統計調査」(確報集計)により国土交通省国土政策局作成

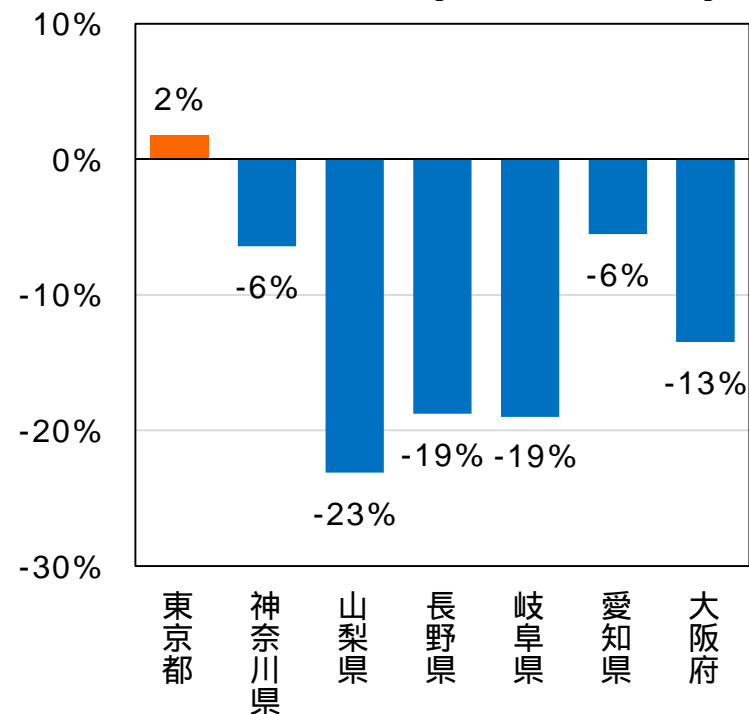
# リニア沿線都府県別 人口の将来予測

- 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)

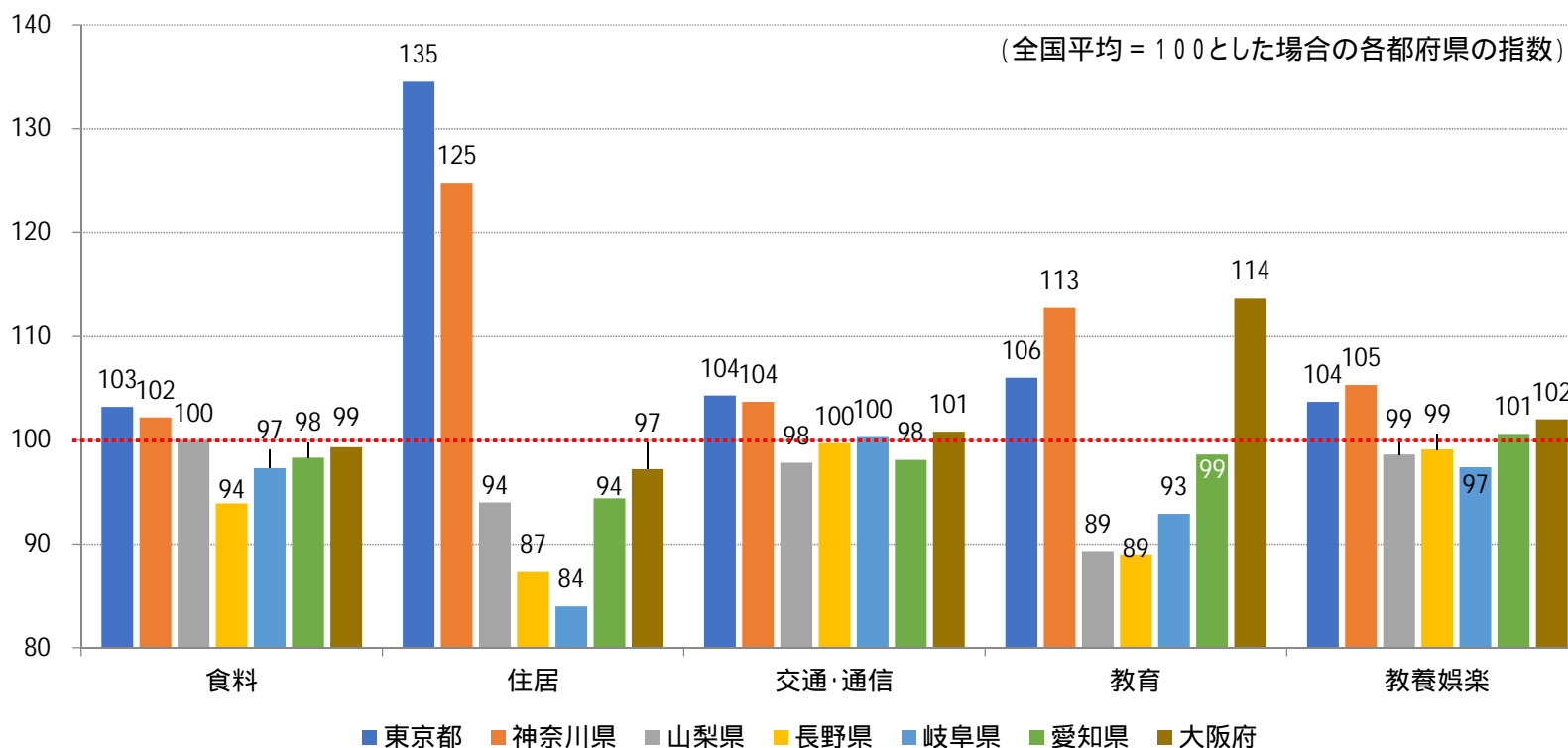


人口の増減率 (2015 2040)



# 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

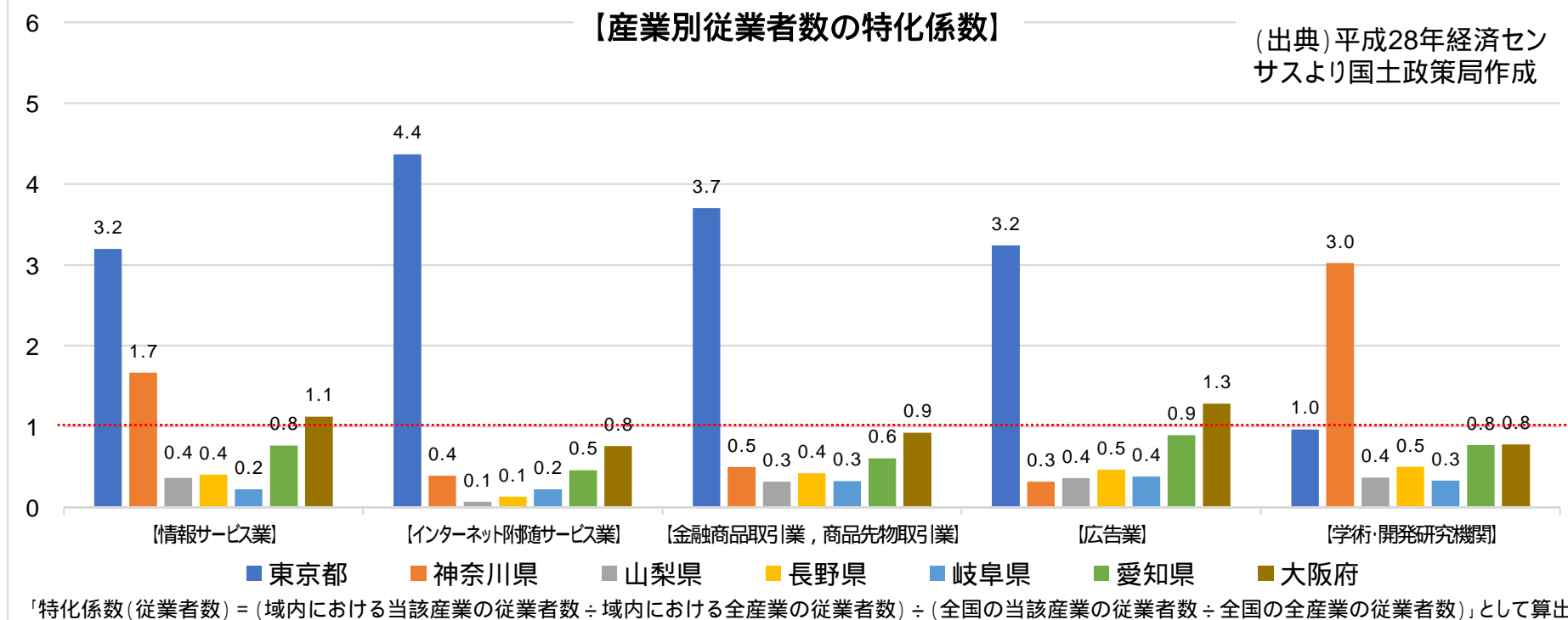
交通・通信 : 交通費、自動車等関係費、通信費

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。



## 【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

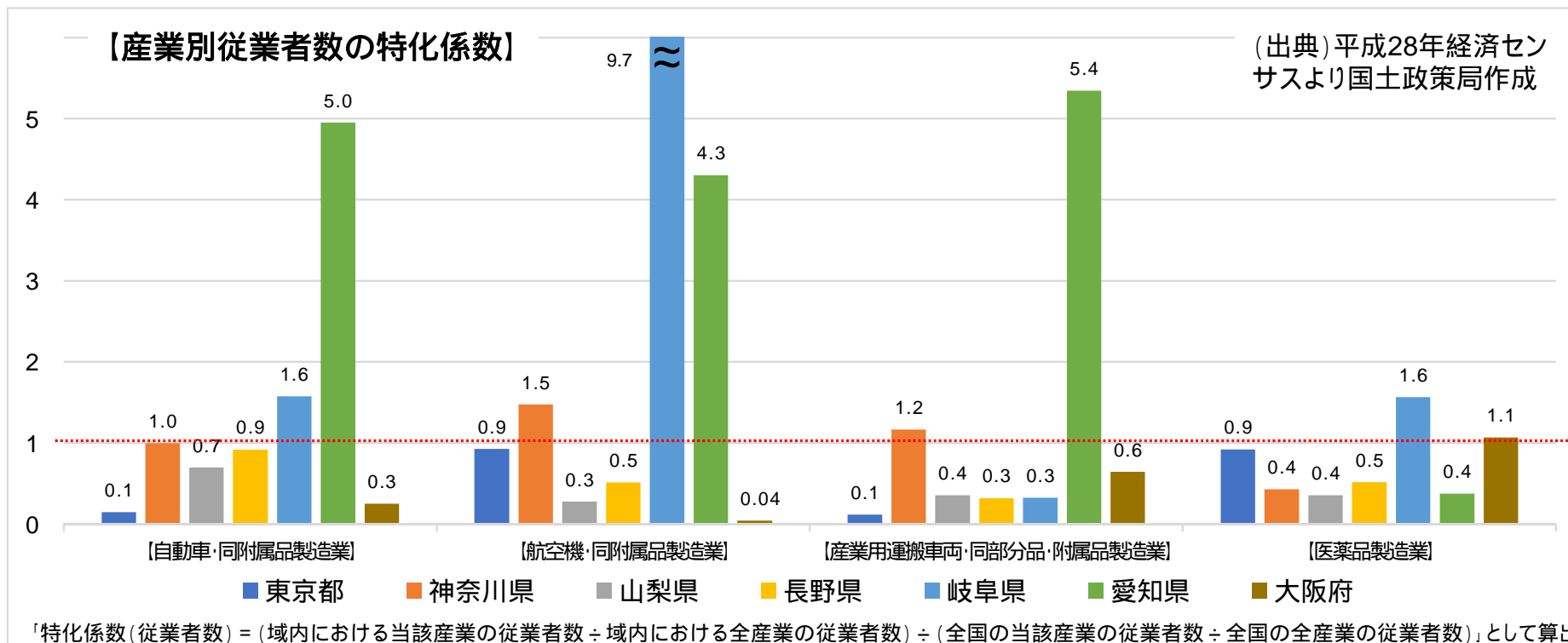
【広告業】

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。



## 【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】

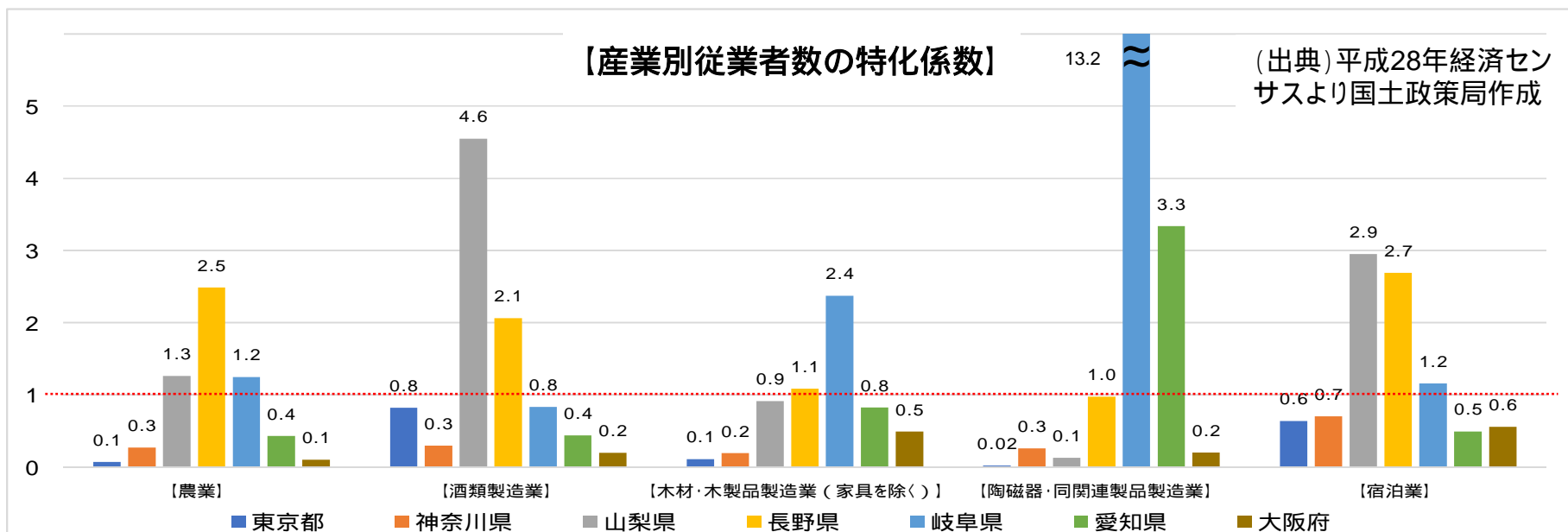
順位	都道府県	従業者数
1	東京都	16,668
2	富山県	10,000
3	大阪府	9,390
11	神奈川県	2,979
13	愛知県	2,827
14	岐阜県	2,768

【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)】

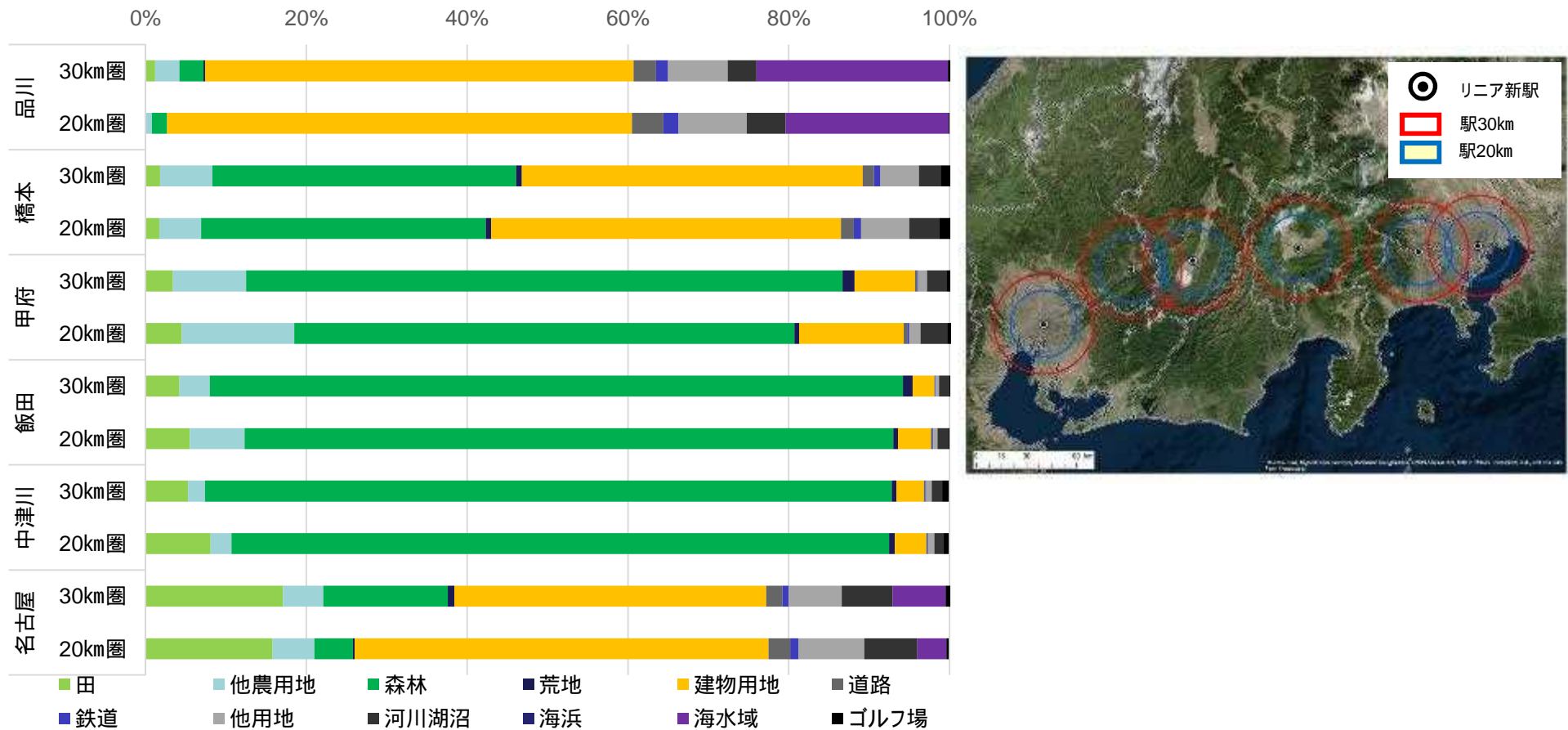
順位	都道府県	従業者数
1	愛知県	10,068
2	岐阜県	9,327
3	鹿児島県	4,569
11	長野県	728
13	神奈川県	718
14	大阪府	712

【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。

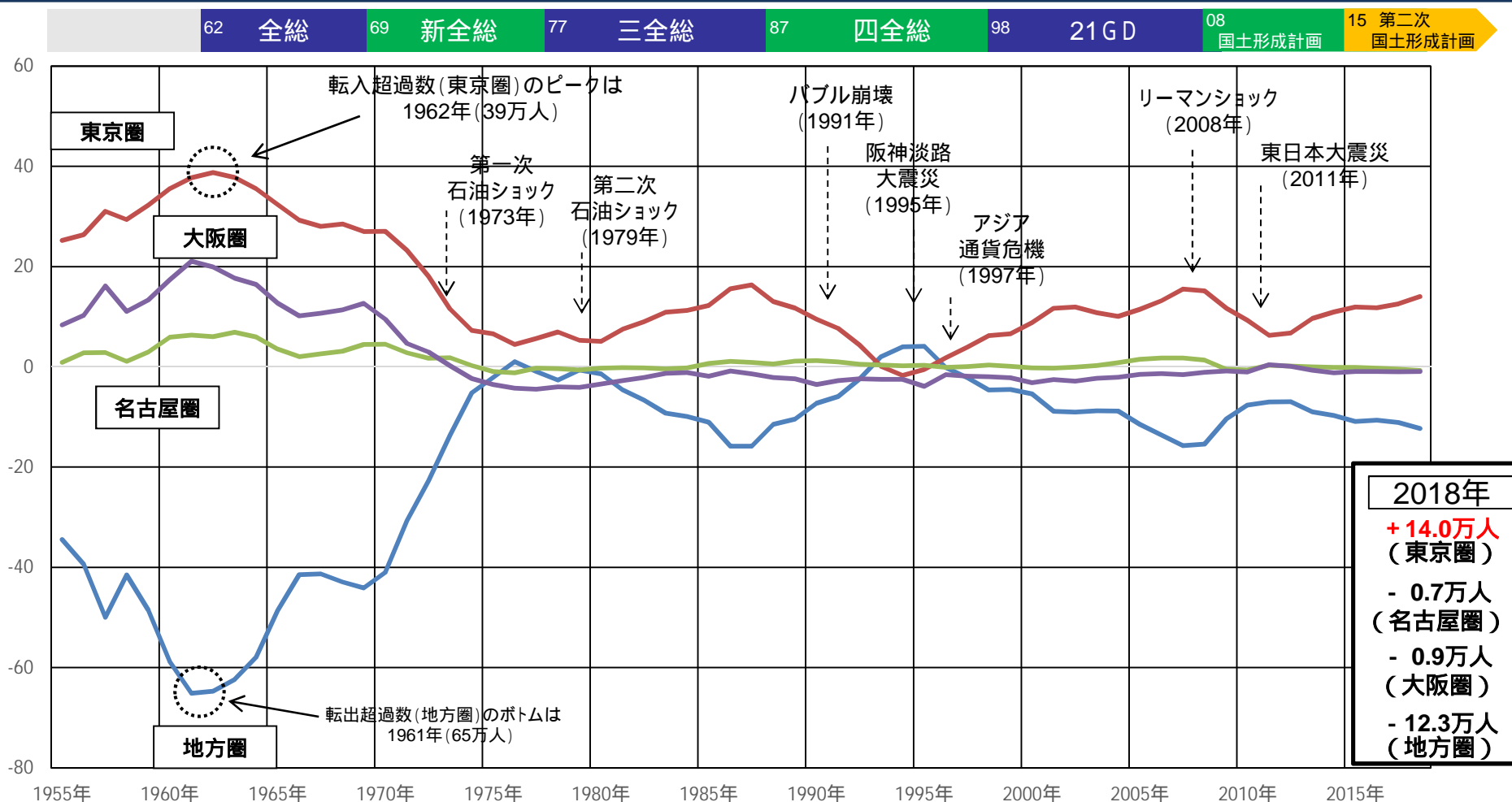


(出典)国土交通省「国土数値情報H28」より作成

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。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。



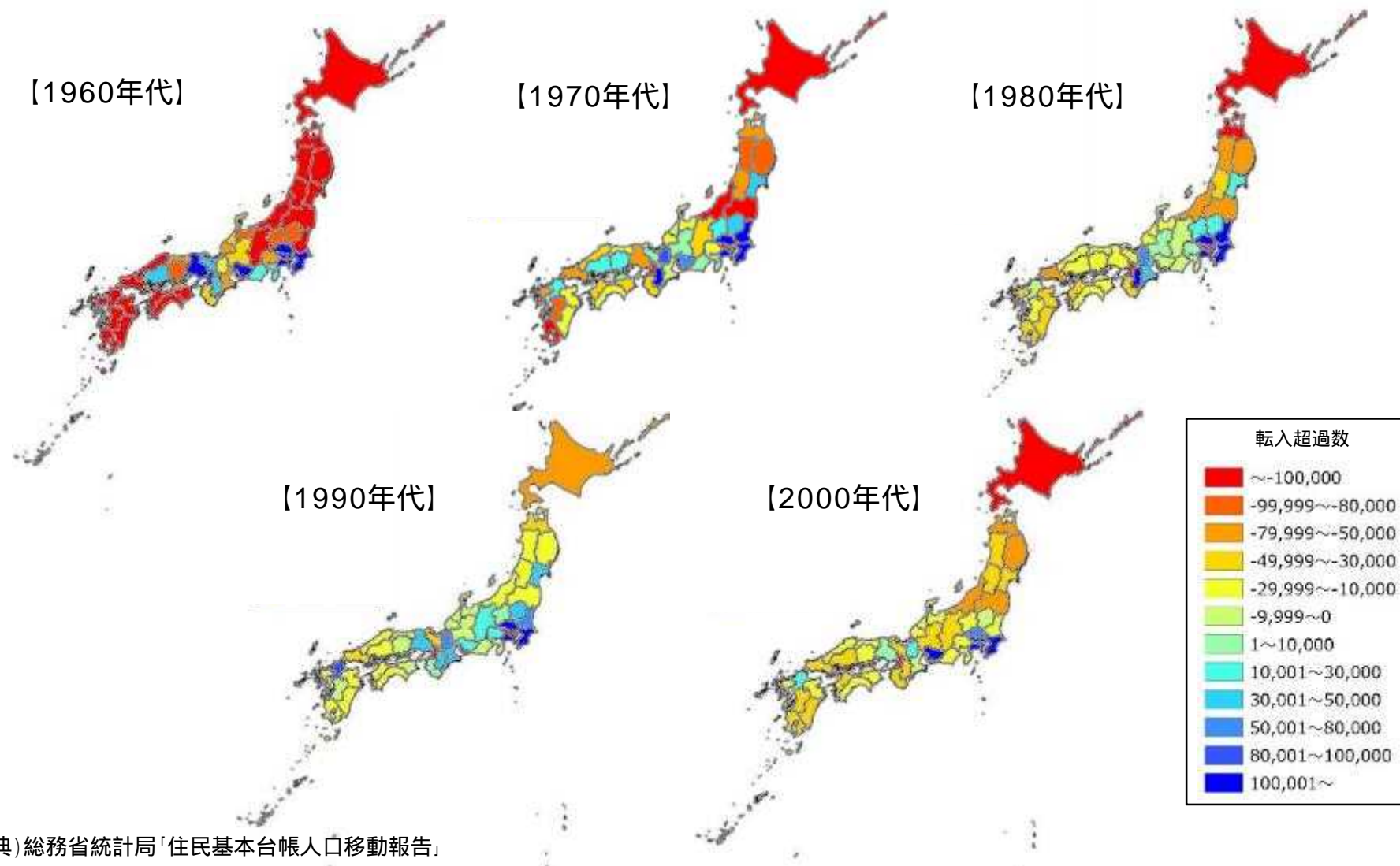
(出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土政策局作成。

(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

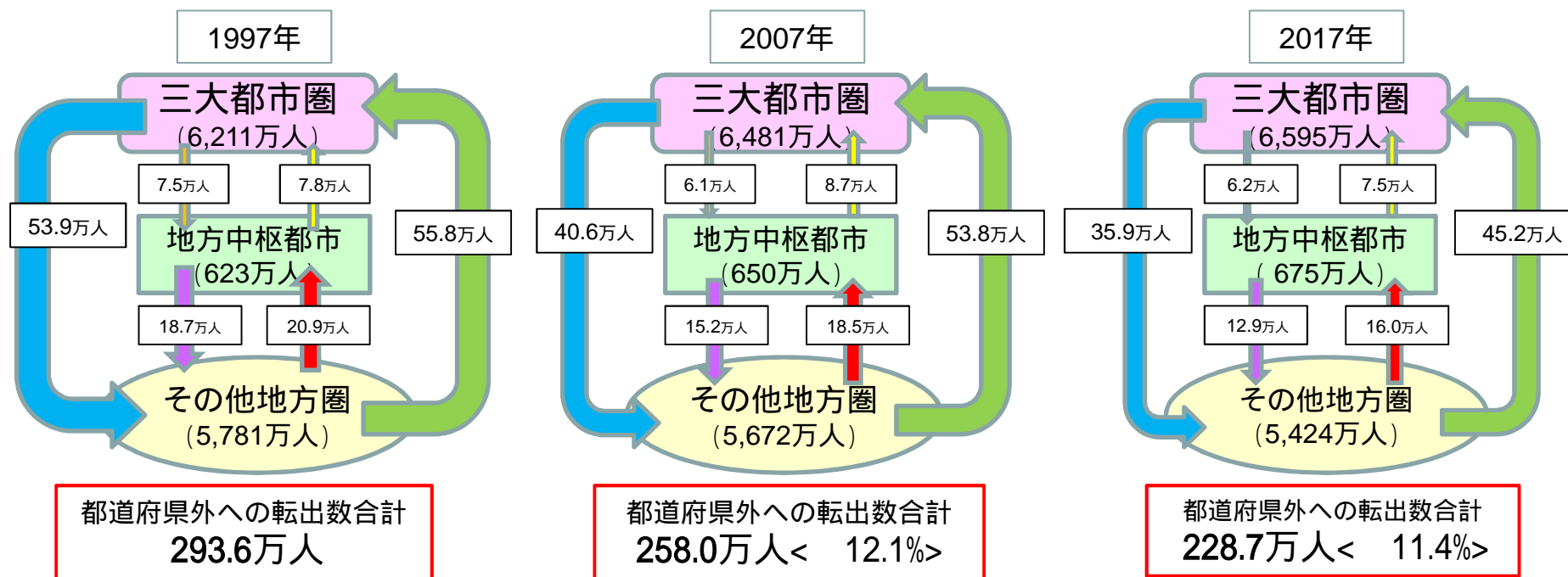
- 1960年代以降、全国的に転出入数の規模が縮小する中で、首都圏や、西日本の一部地域(福岡県等)において転入超過の傾向が続いている。



(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



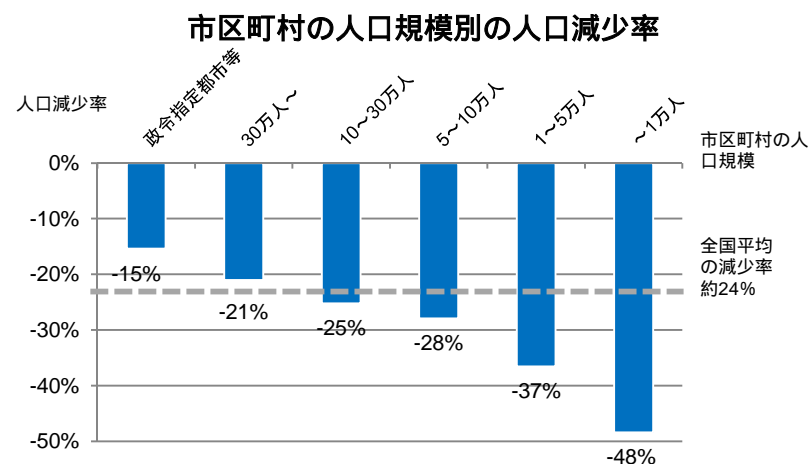
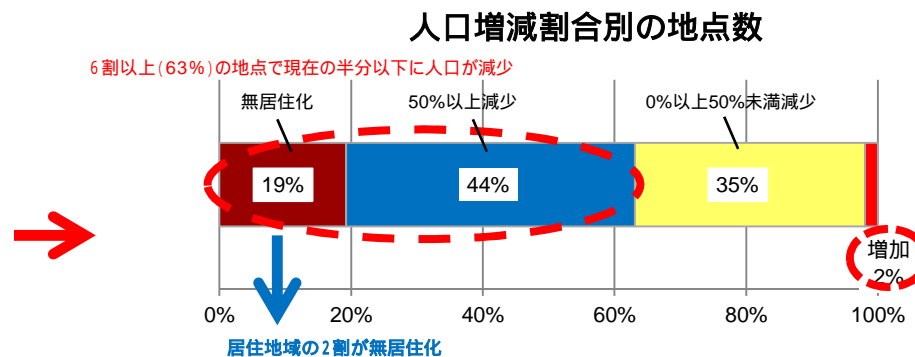
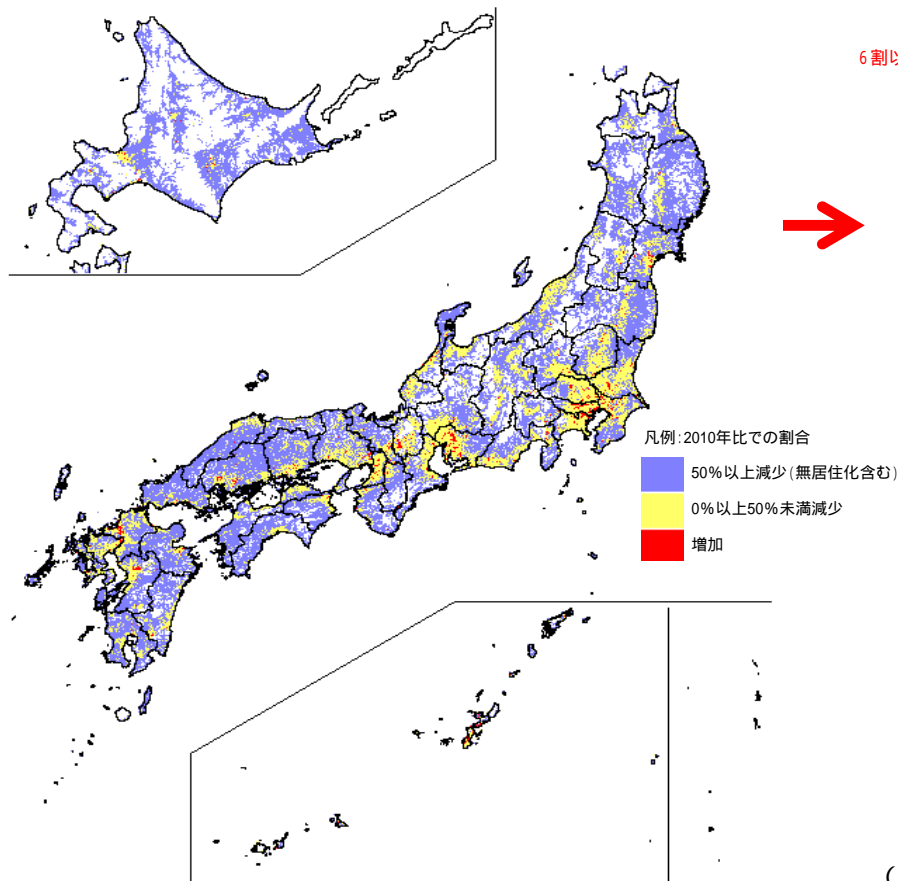
2017年	三大都市圏			地方 中枢都市	その他 地方圏
	東京圏	名古屋圏	大阪圏		
転入	48.1万人	11.8万人	19.8万人	22.2万人	48.9万人
転出	36.2万人	12.2万人	20.7万人	20.5万人	61.2万人
純移動	12.0万人	0.5万人	0.9万人	1.8万人	12.3万人

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

【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】

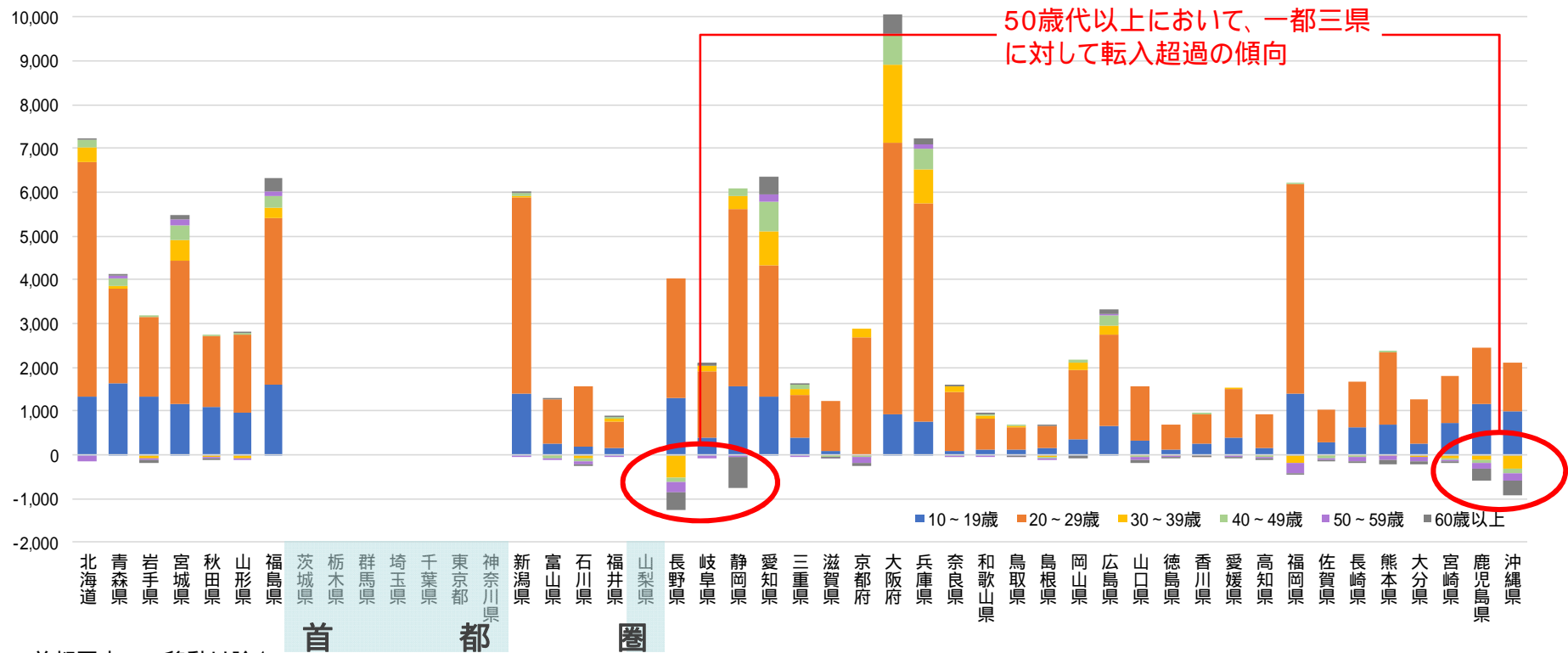


(出典) 総務省「国勢調査報告」、国土交通省国土政策局推計値により作成。

# 年齢区分別人口移動の実態 ~ 首都圏における人口移動 ~

- 首都圏(茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県)における人口移動の状況を見ると、20歳代では首都圏に対していずれの道府県でも大幅な転出超過となっている。
- 一方、50歳代以上の年齢では長野県、静岡県、鹿児島県、沖縄県などで転入超過の傾向が見られる。

【首都圏における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



首都圏内での移動は除く

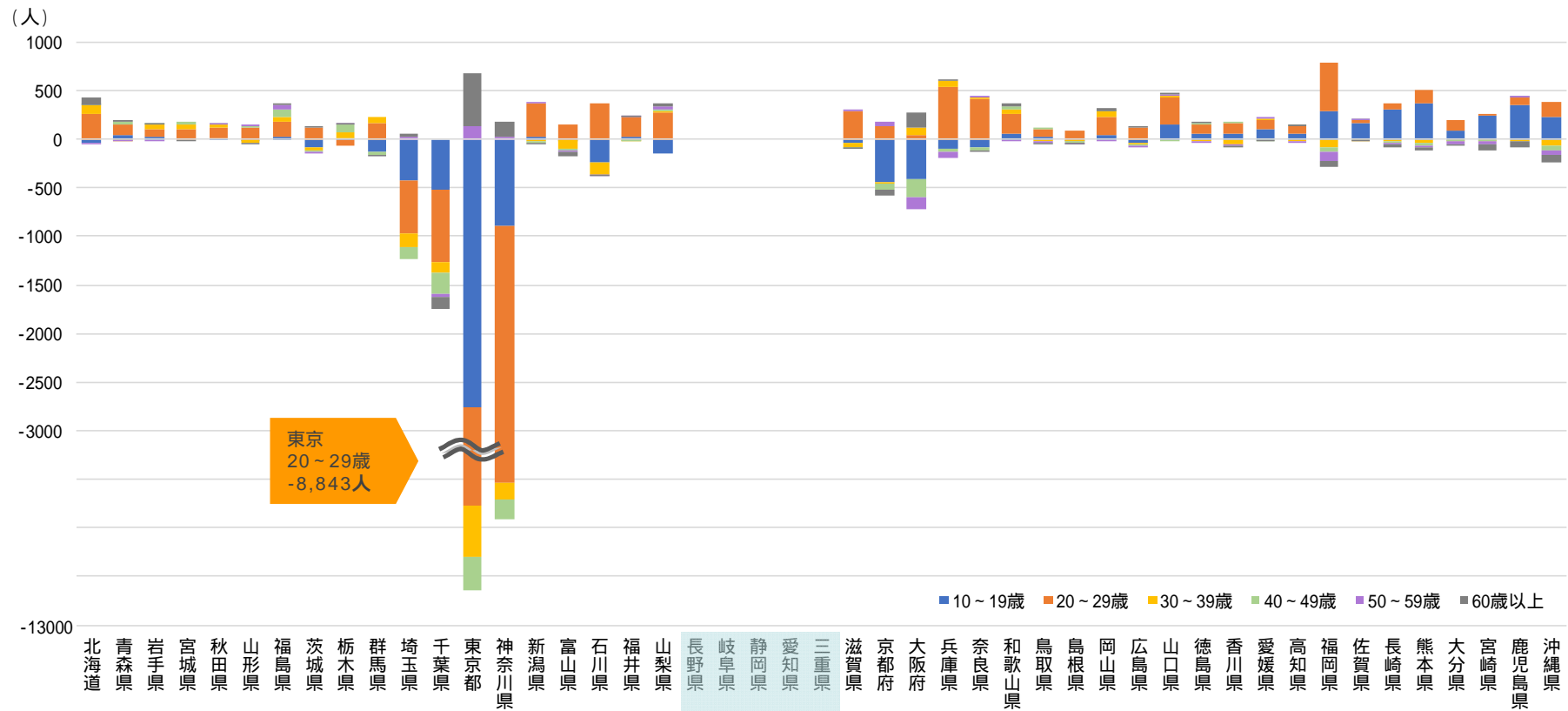
山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

# 年齢区分別人口移動の実態 ～ 中部圏における人口移動 ～

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

【中部圏における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



中部圏

中部圏内での移動は除く

山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

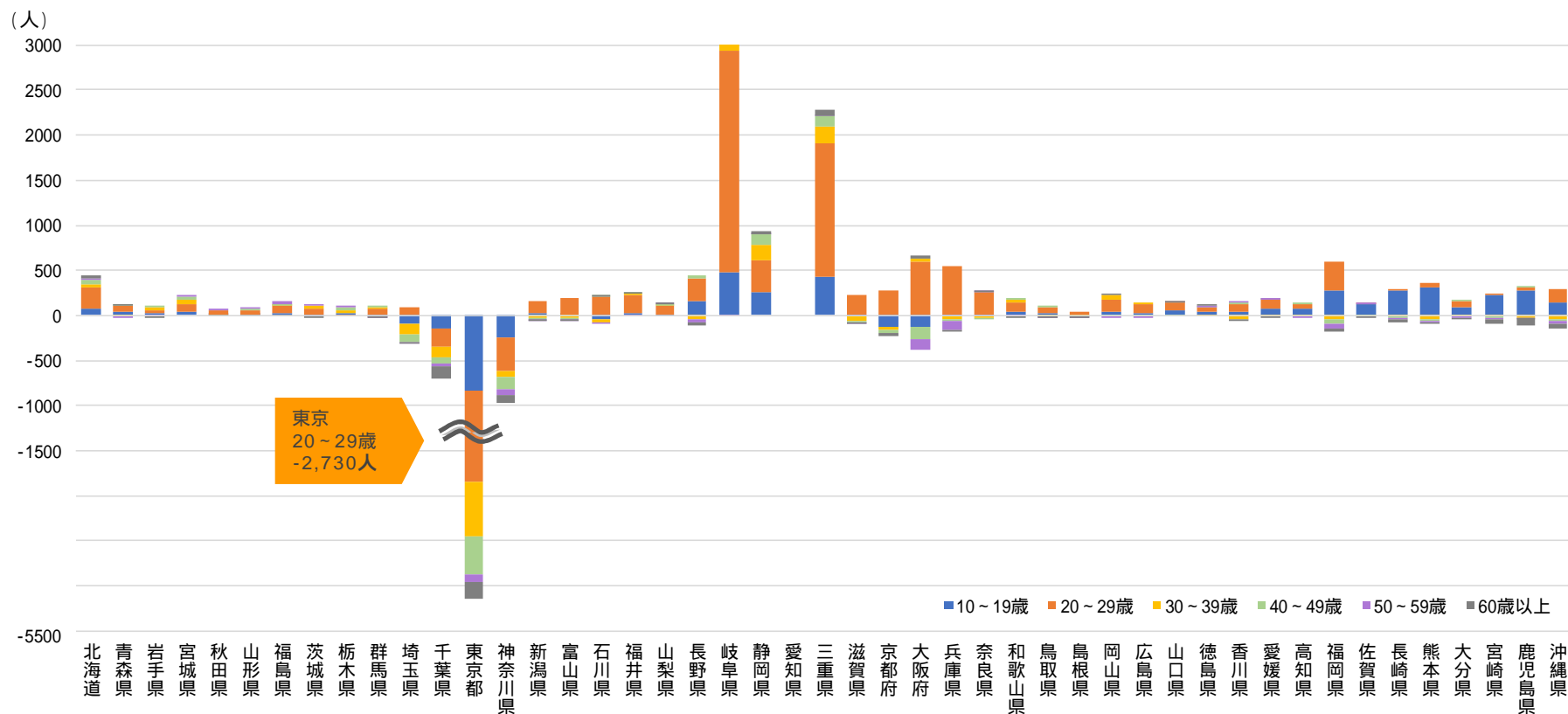
(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)



# 年齢区分別人口移動の実態 ~ 愛知県における人口移動 ~

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

【愛知県における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



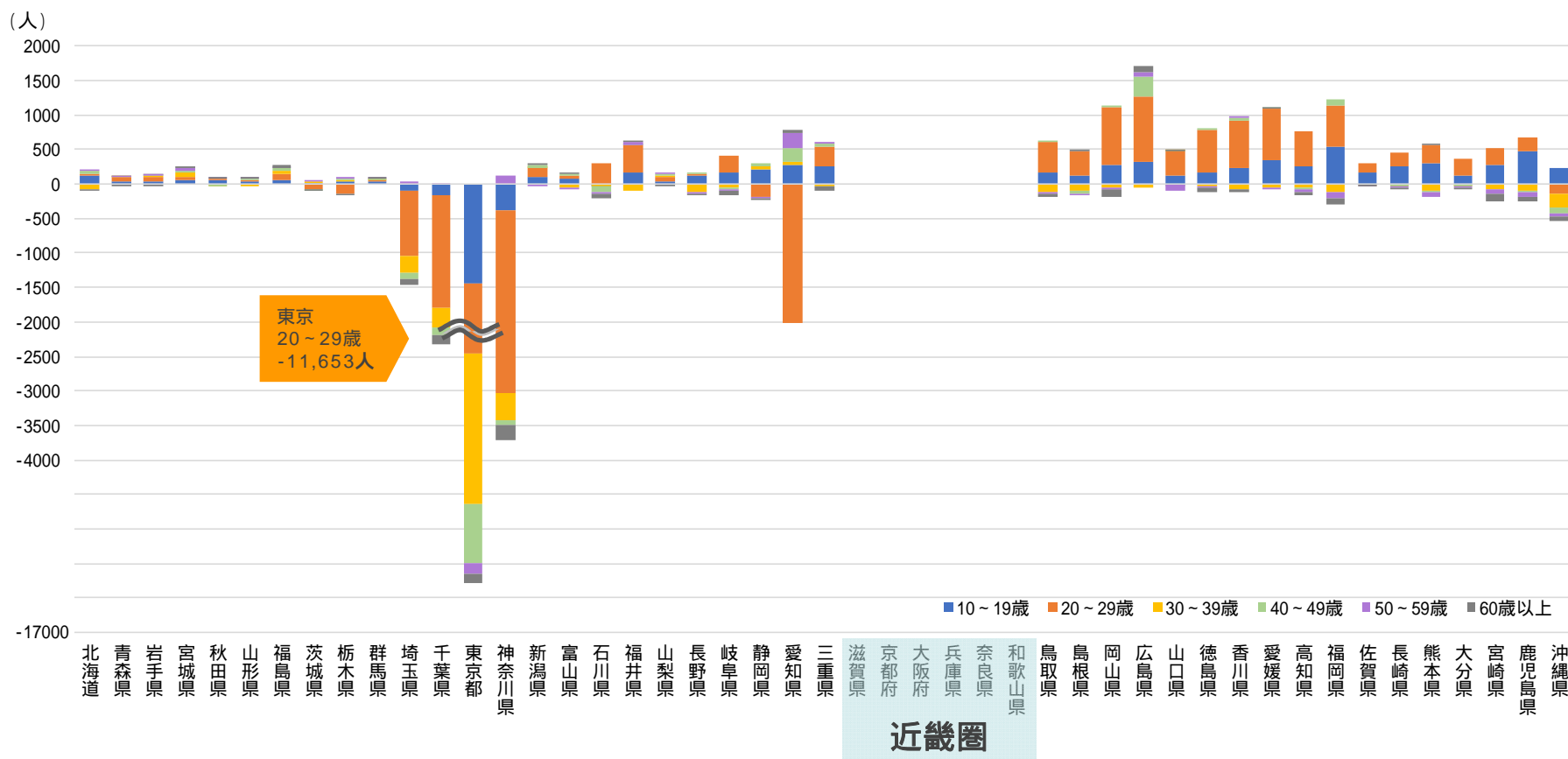
愛知県内での移動は除く

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

# 年齢区分別人口移動の実態 ~ 近畿圏における人口移動 ~

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

【近畿圏における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



近畿圏内での移動は除く

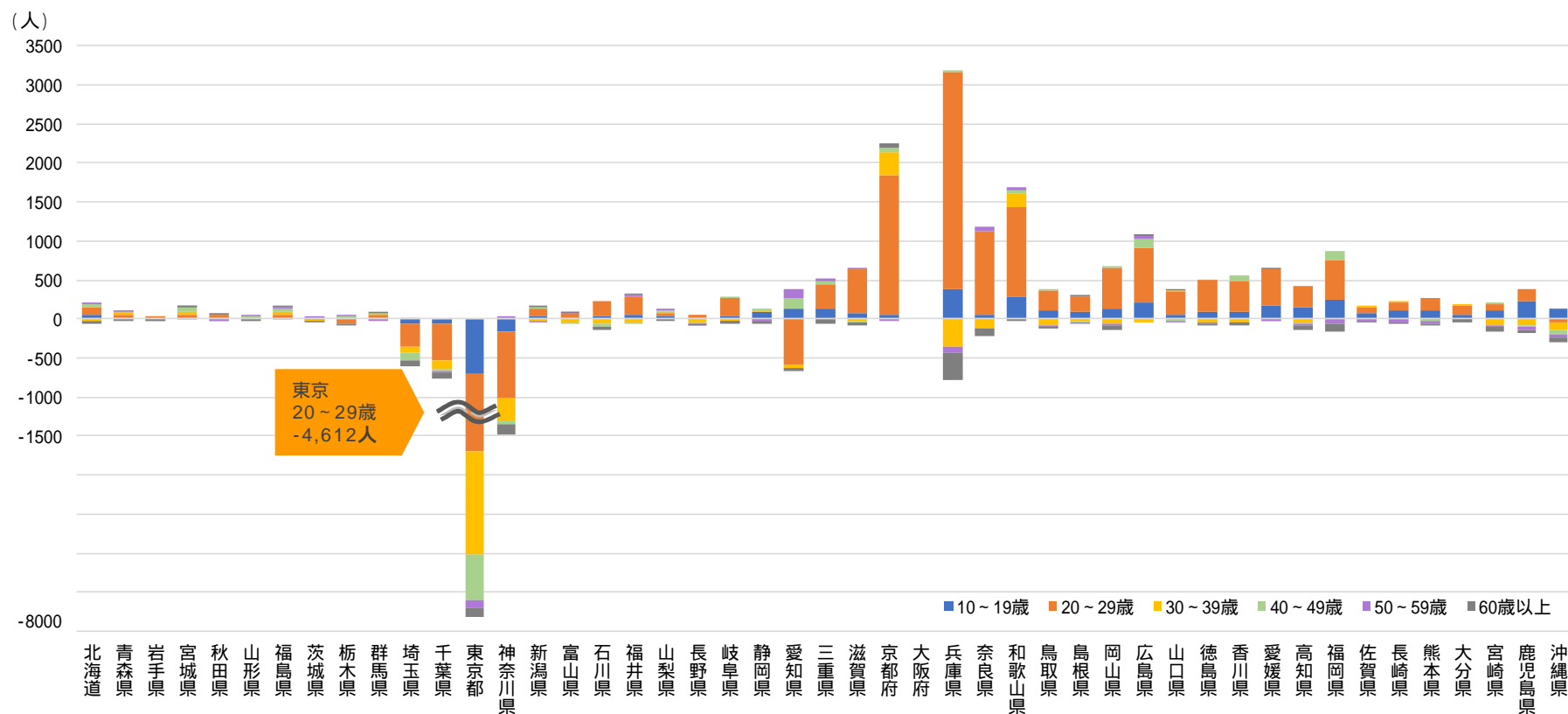
山梨県の島根県、高知県への移動、和歌山県の秋田県、山形県への移動は未集計

(出典) 総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

# 年齢区分別人口移動の実態 ~ 大阪府における人口移動 ~

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

【大阪府における前住所地別年齢階層別の転入超過数】



大阪府内での移動は除く

(出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2017年)

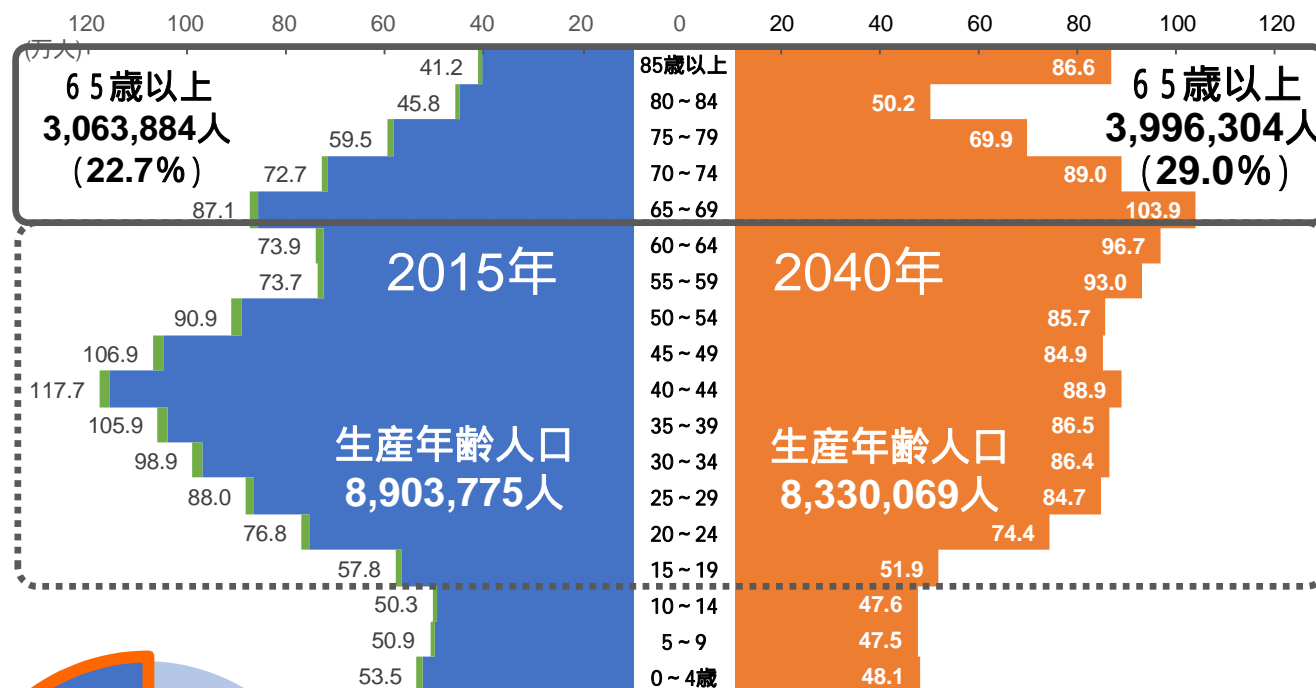
# 東京都における人口構造の推移

2015年(総人口 13,515,271人)

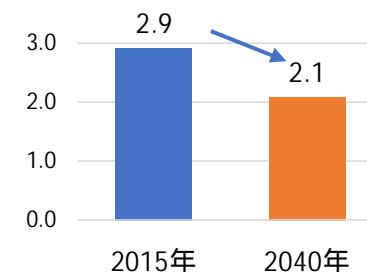
年齢不詳(257,470名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口13,758,624人)

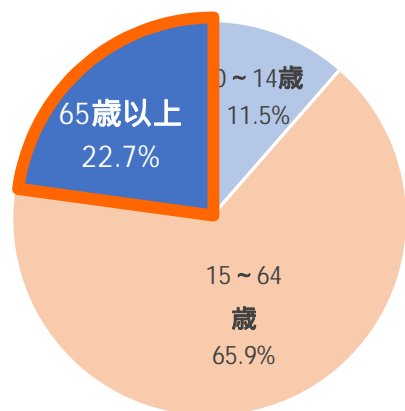
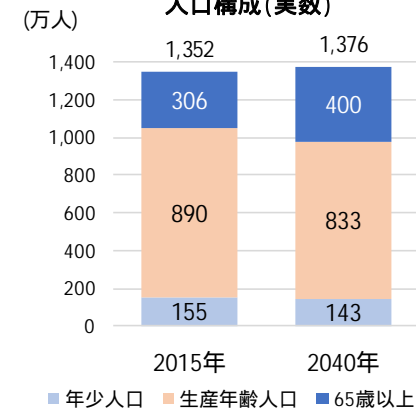
年齢不詳は含まない



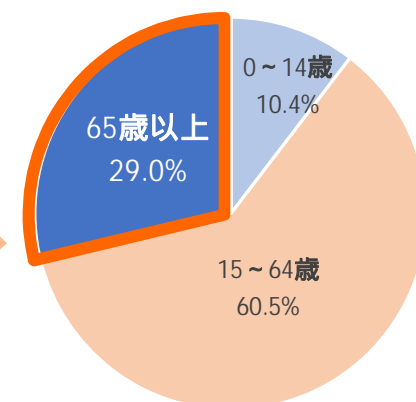
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



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



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

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

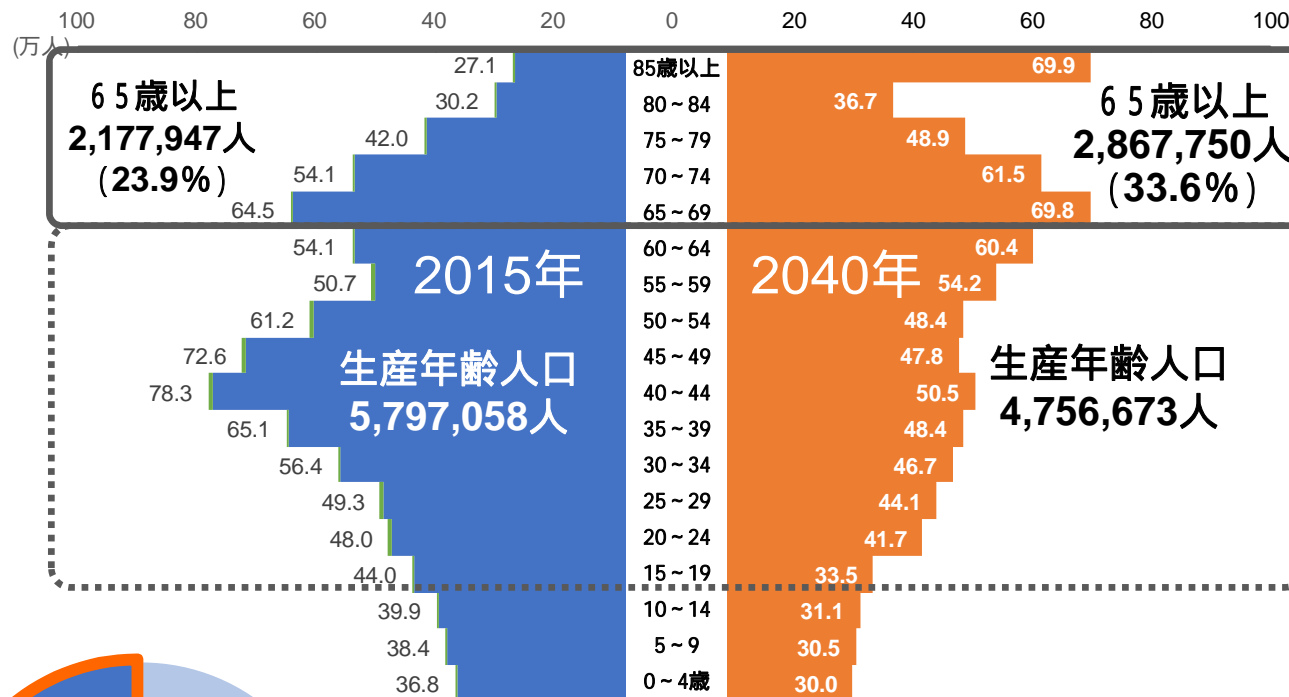
# 神奈川県における人口構造の推移

2015年(総人口 9,126,214人)

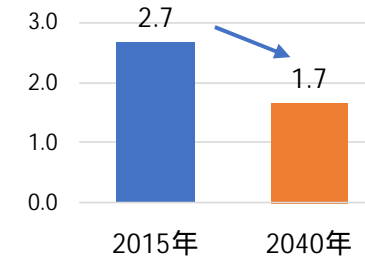
年齢不詳(82,926名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口8,541,016人)

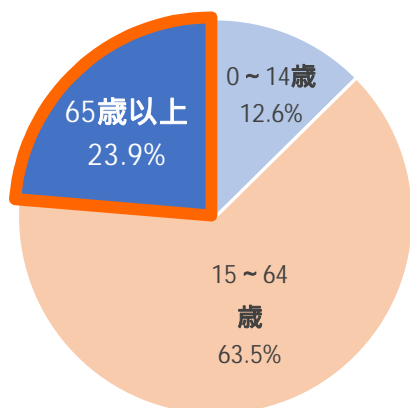
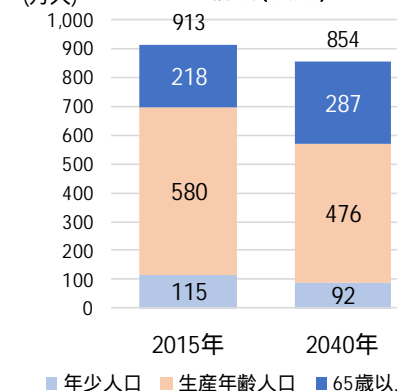
年齢不詳は含まない



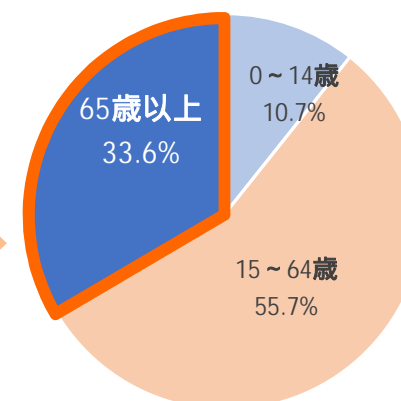
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



人口構成(実数)



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



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

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

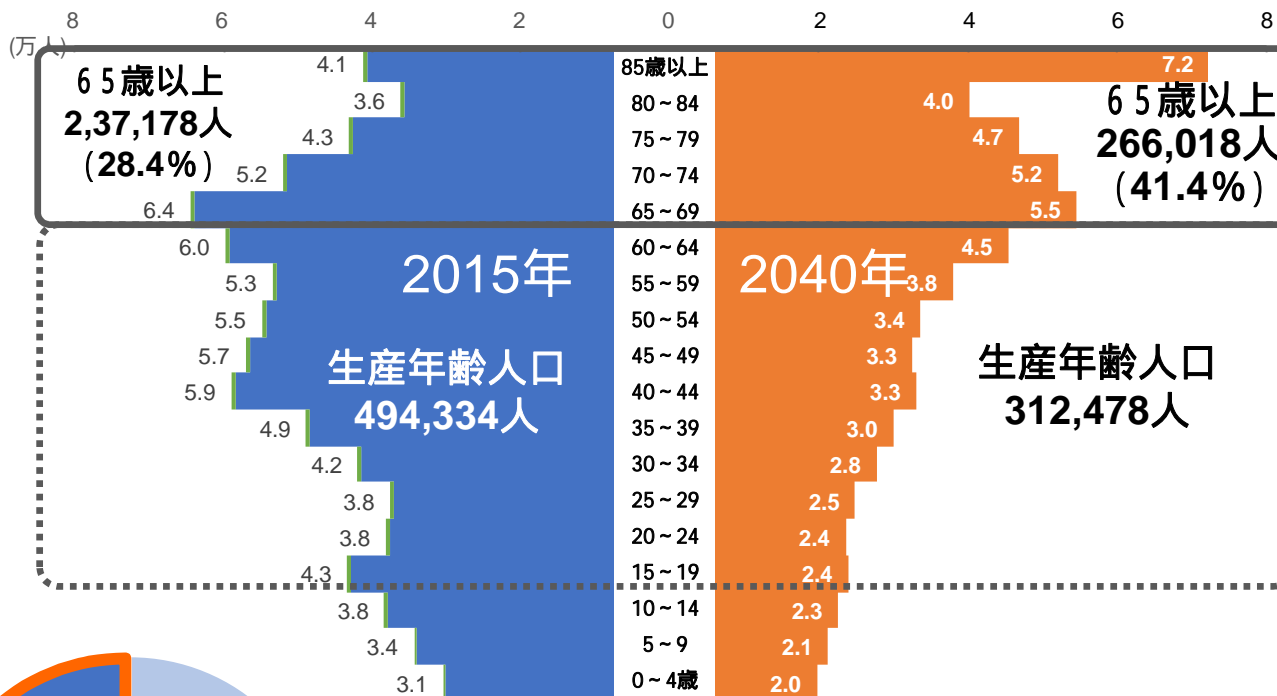
# 山梨県における人口構造の推移

2015年(総人口 834,930人)

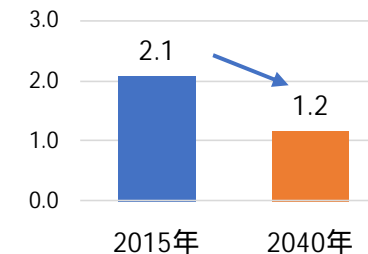
年齢不詳(9,271名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口641,932人)

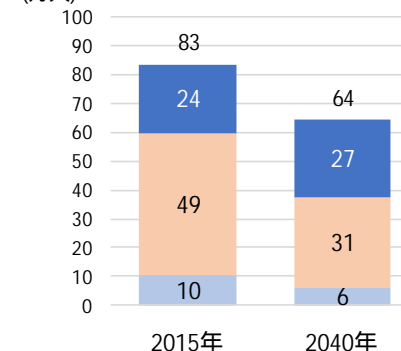
年齢不詳は含まない



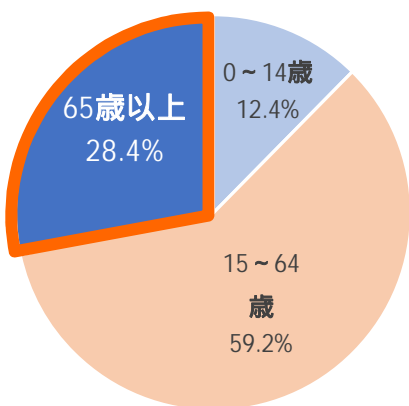
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



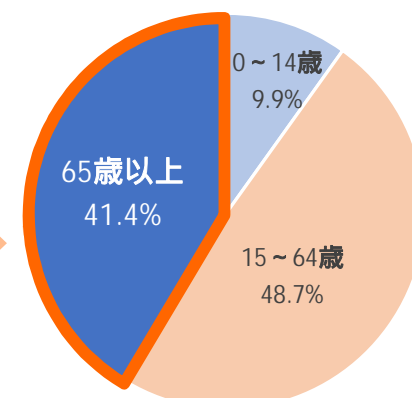
人口構成(実数)



■年少人口 ■生産年齢人口 ■65歳以上



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



(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」

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

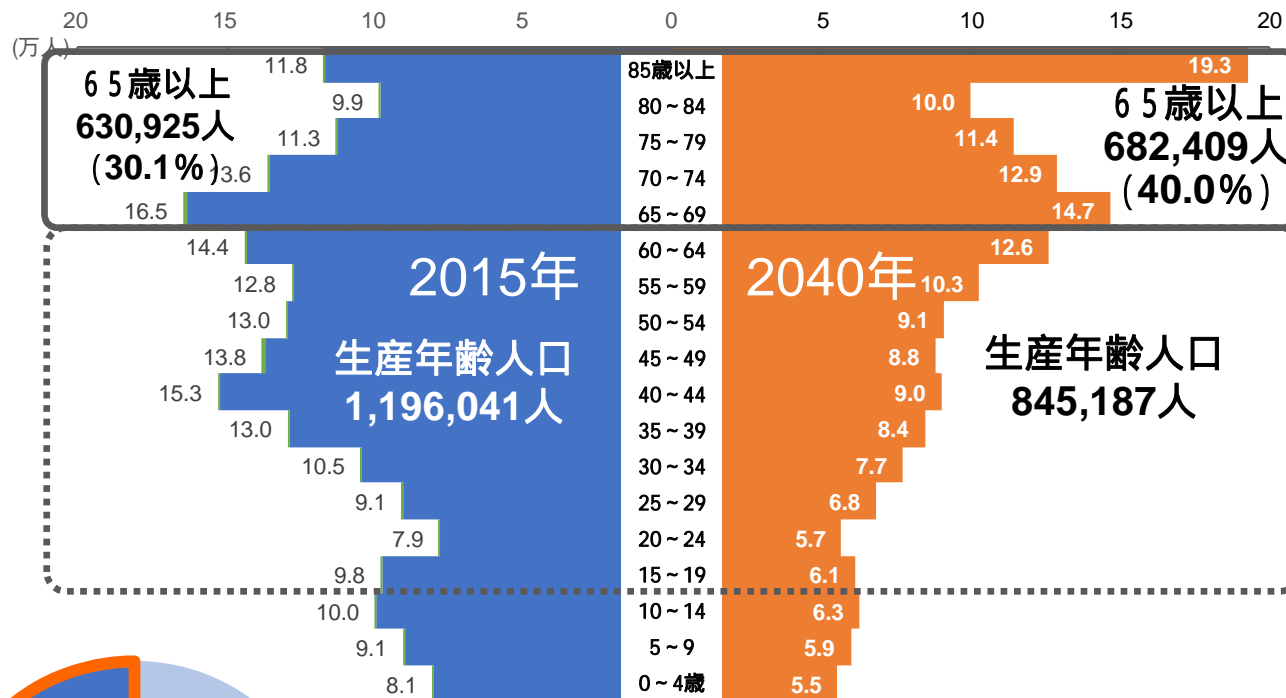
# 長野県における人口構造の推移

2015年(総人口 2,098,804人)

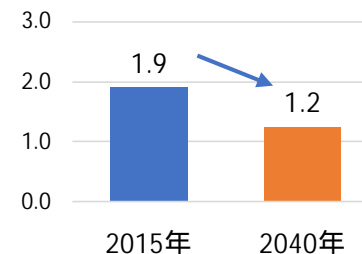
年齢不詳(16,102名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口1,704,857人)

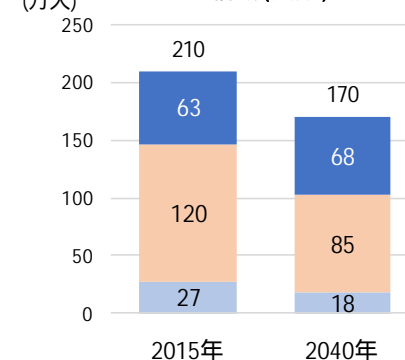
年齢不詳は含まない



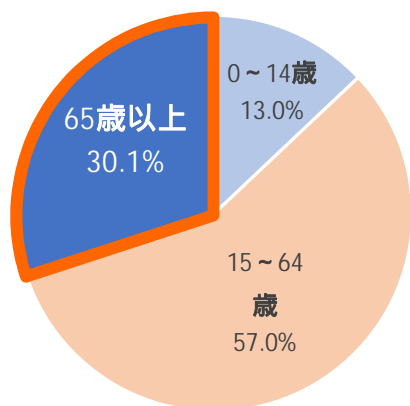
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



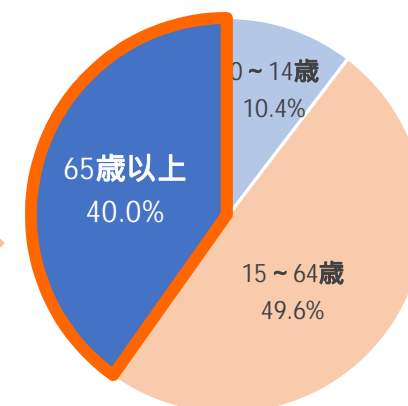
人口構成(実数)



■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

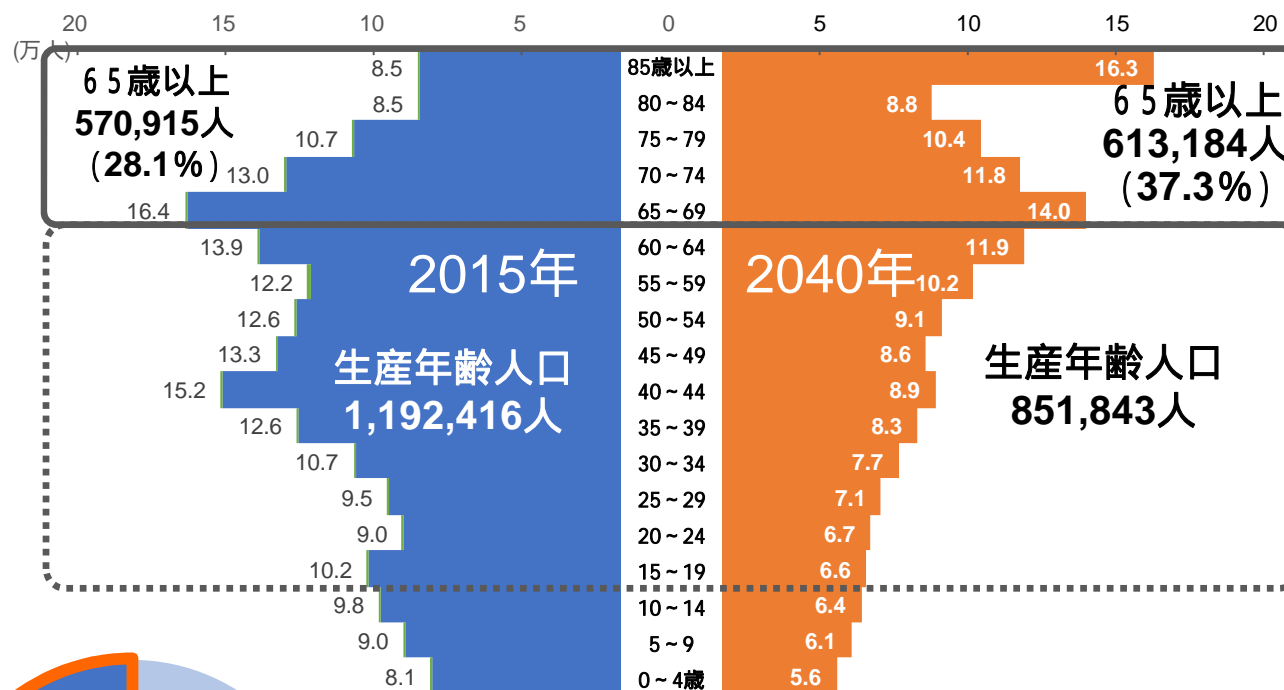
# 岐阜県における人口構造の推移

2015年(総人口 2,031,903人)

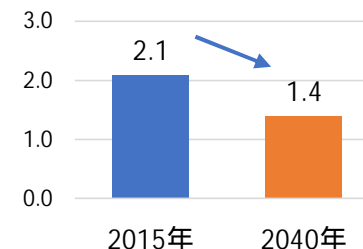
年齢不詳(11,903名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口1,645,898人)

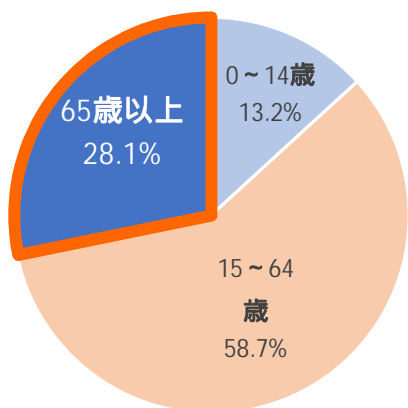
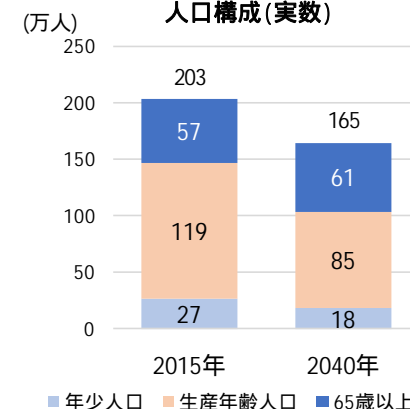
年齢不詳は含まない



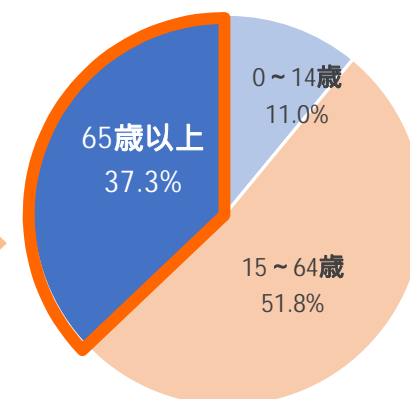
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



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



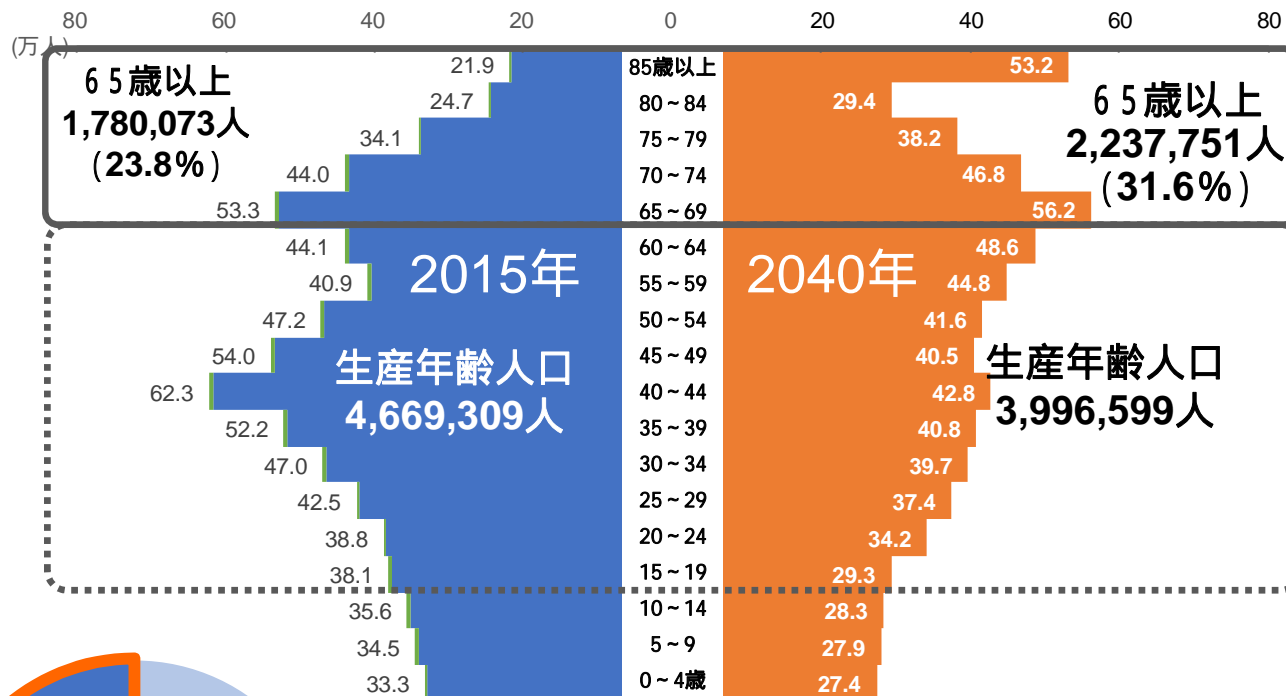
# 愛知県における人口構造の推移

2015年(総人口 7,483,128人)

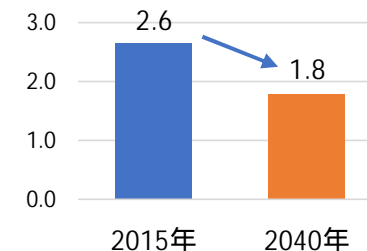
年齢不詳(81,176名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口7,070,766人)

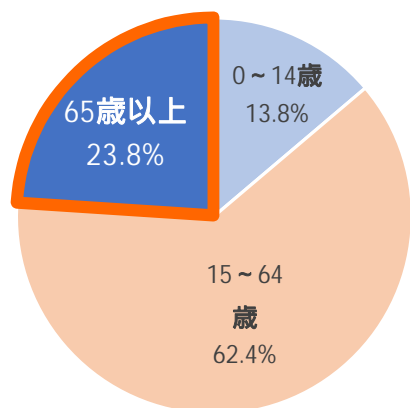
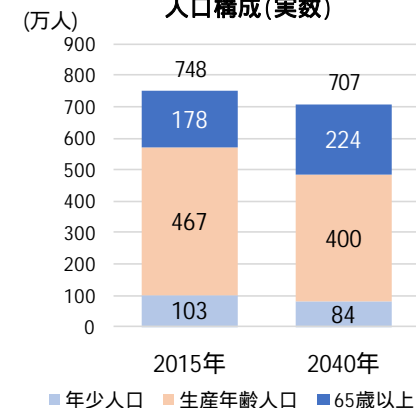
年齢不詳は含まない



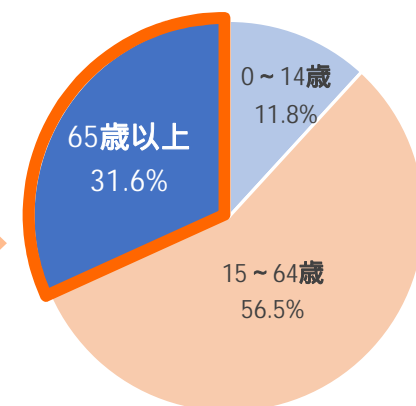
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



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

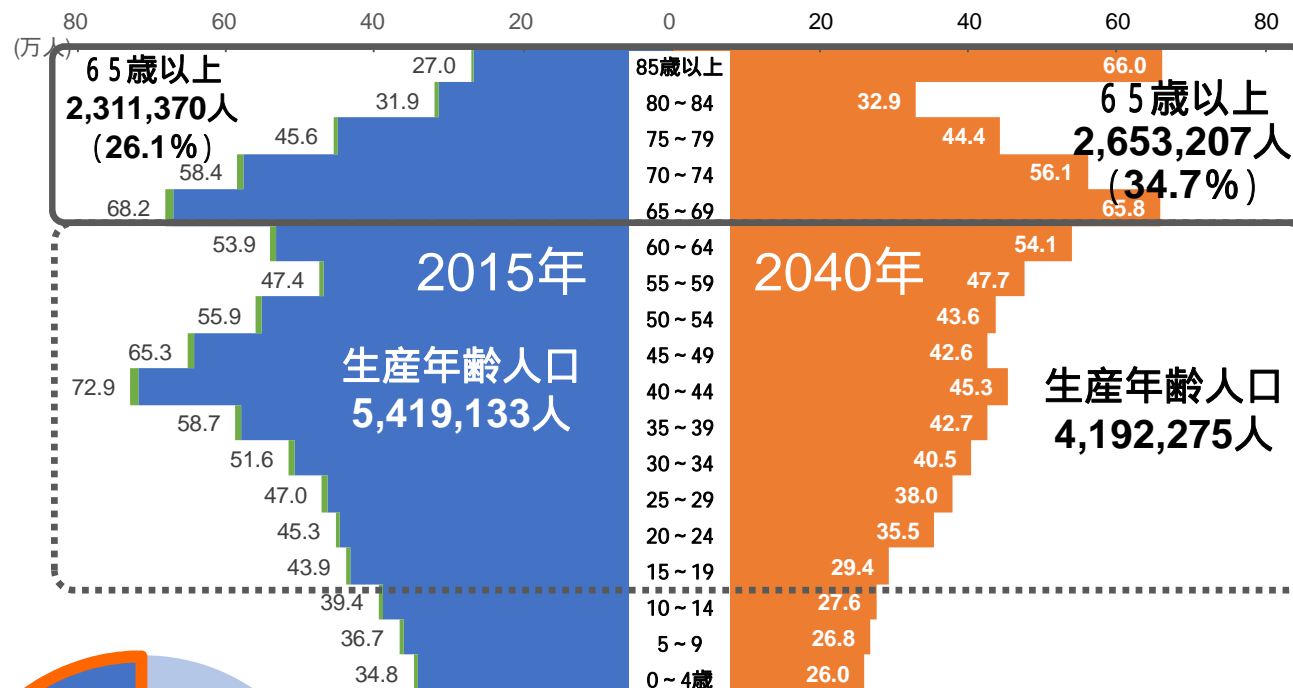
# 大阪府における人口構造の推移

2015年(総人口 8,839,469人)

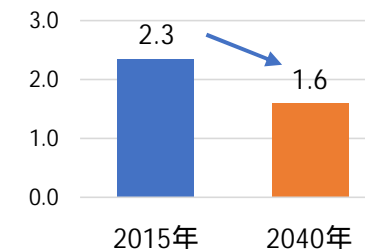
年齢不詳(126,380名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口7,649,229人)

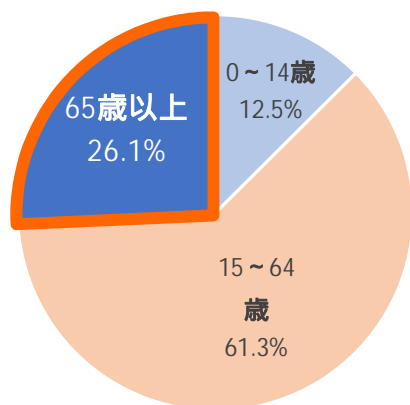
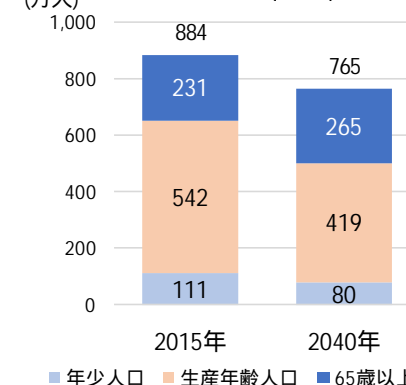
年齢不詳は含まない



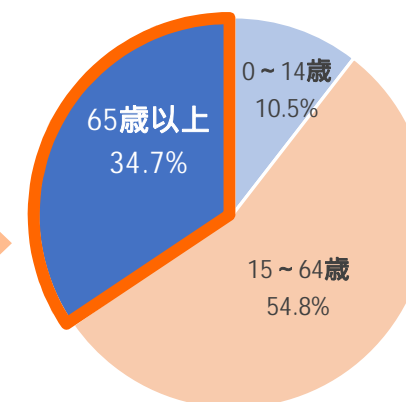
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数



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

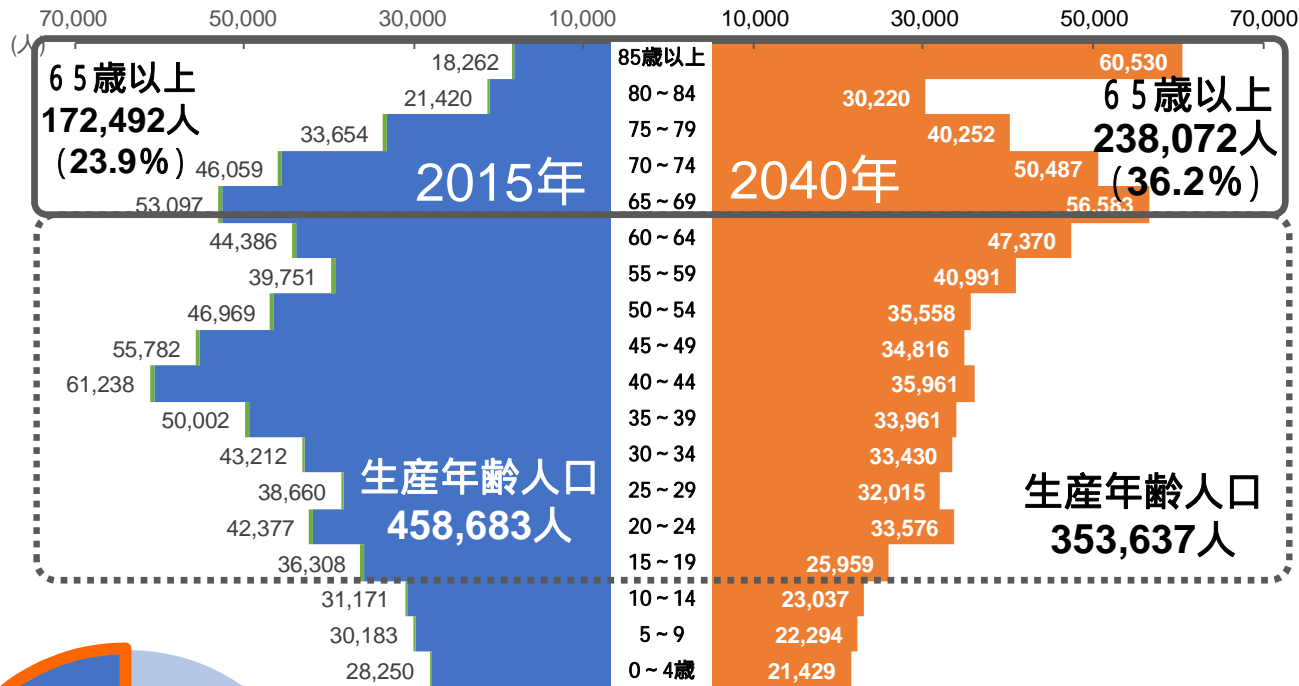
# 相模原市における人口構造の推移

2015年(総人口 720,780人)

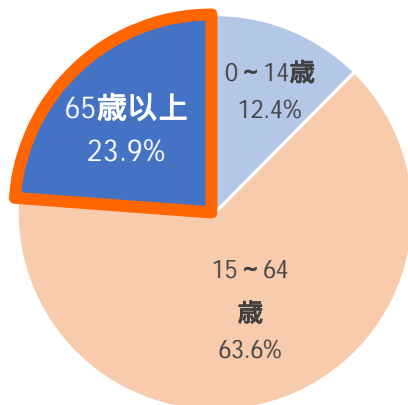
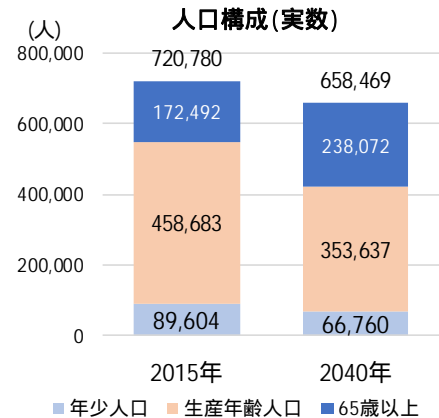
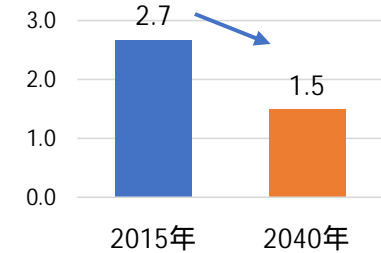
年齢不詳(6,069名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口658,469人)

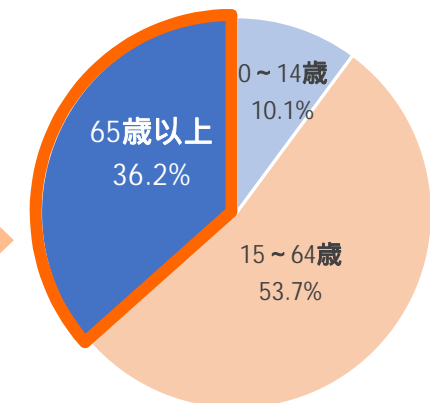
年齢不詳は含まない



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

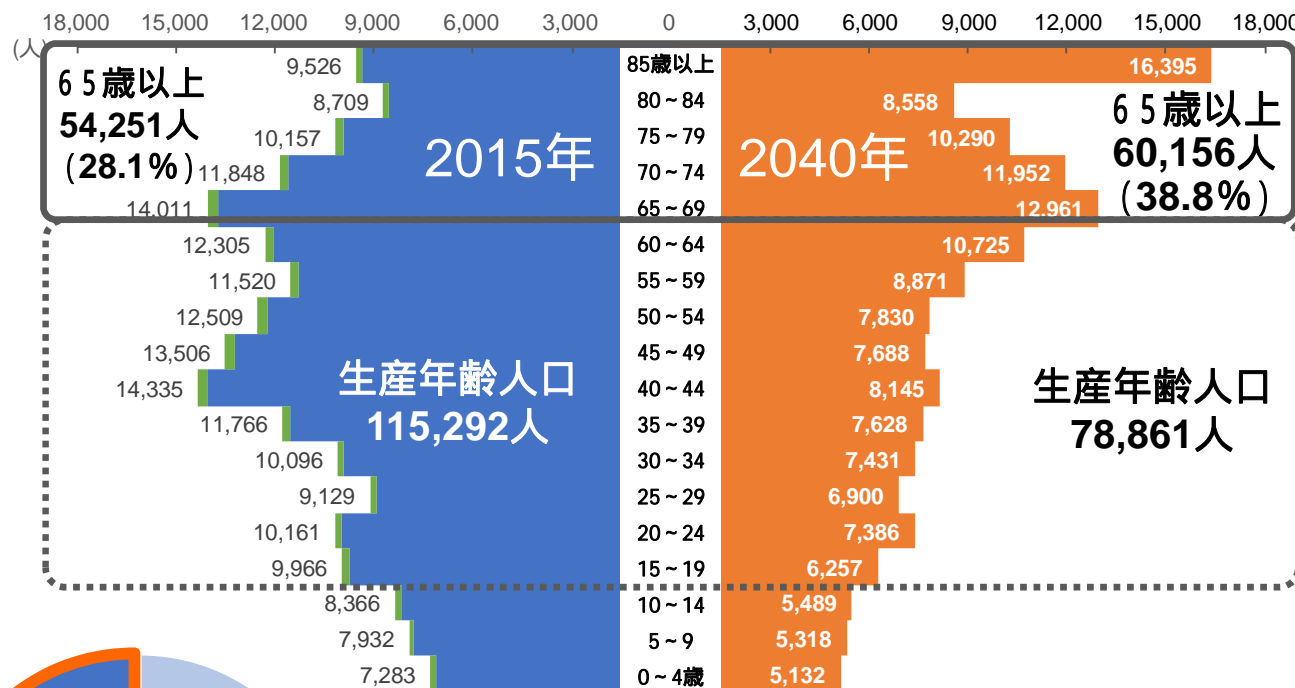
# 甲府市における人口構造の推移

2015年(総人口 193,125人)

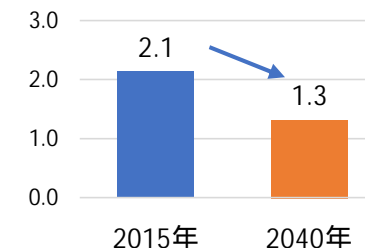
年齢不詳(3,905名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口154,956人)

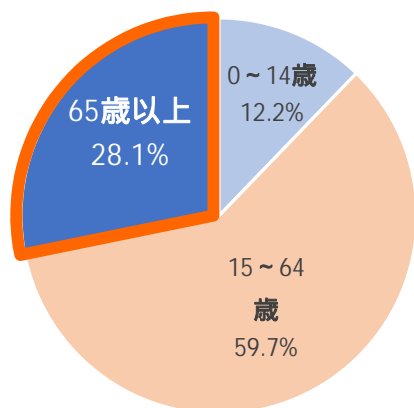
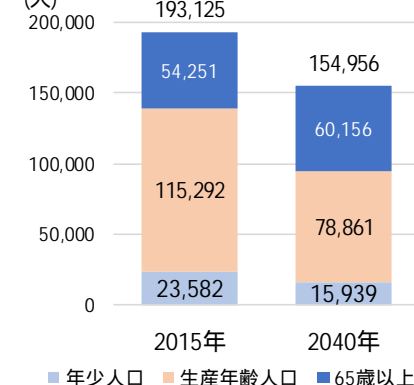
年齢不詳は含まない



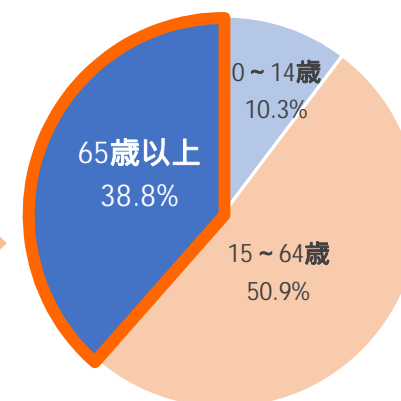
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



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

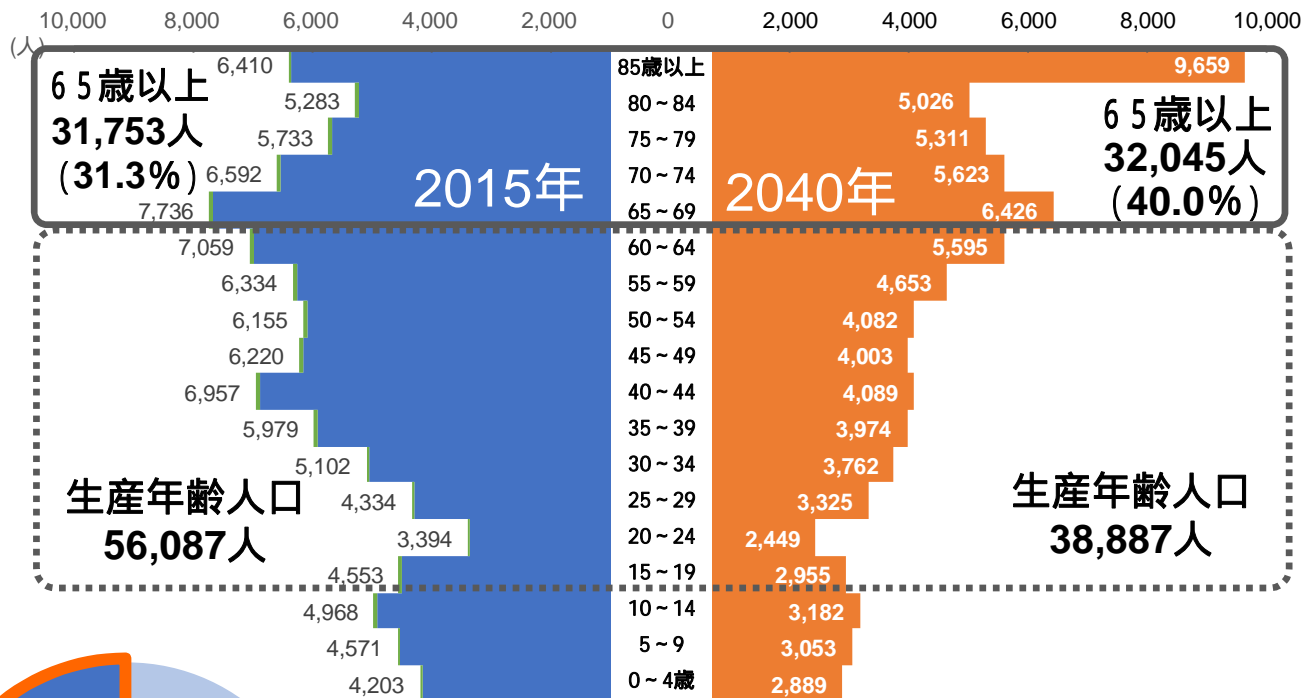
# 飯田市における人口構造の推移

2015年(総人口 101,581人)

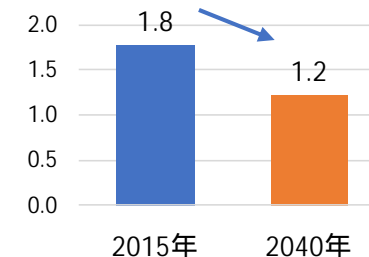
年齢不詳(979名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口80,056人)

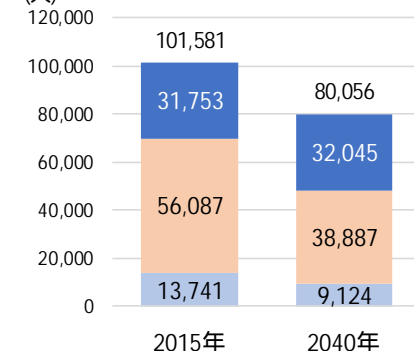
年齢不詳は含まない



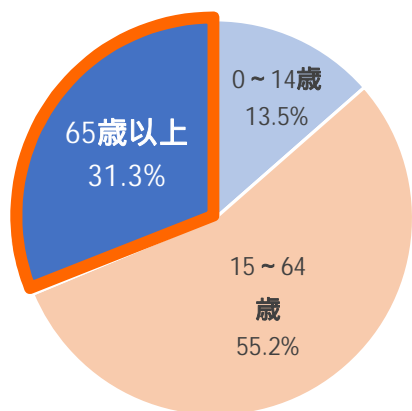
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



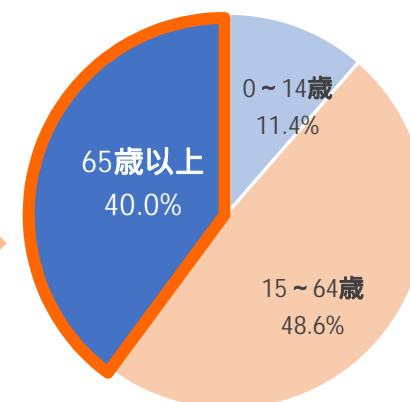
人口構成(実数)



■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**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

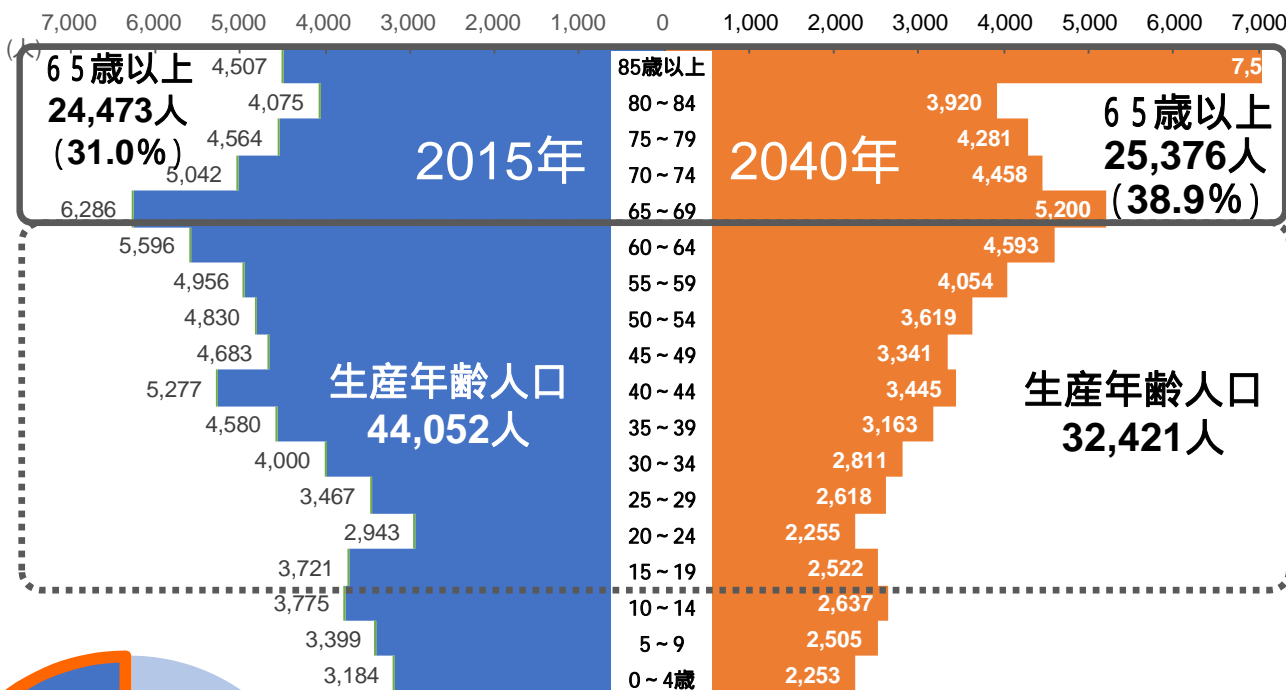
# 中津川市における人口構造の推移

2015年(総人口 78,883人)

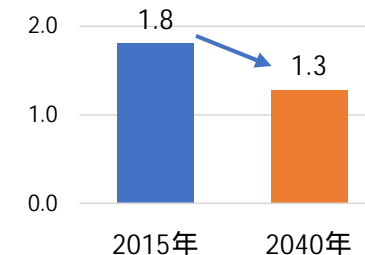
年齢不詳(290名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口65,192人)

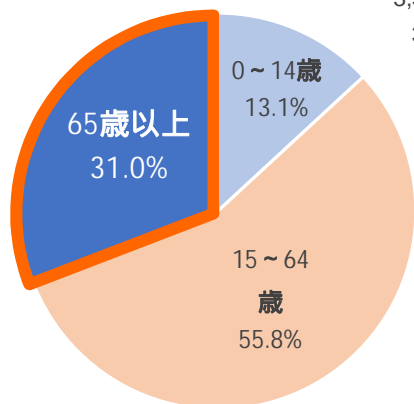
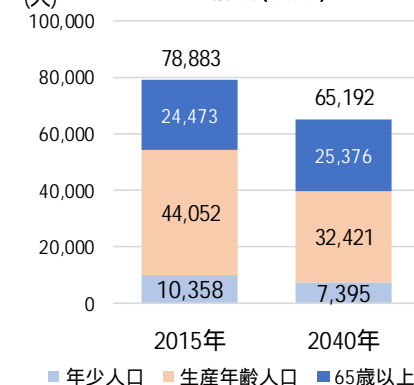
年齢不詳は含まない



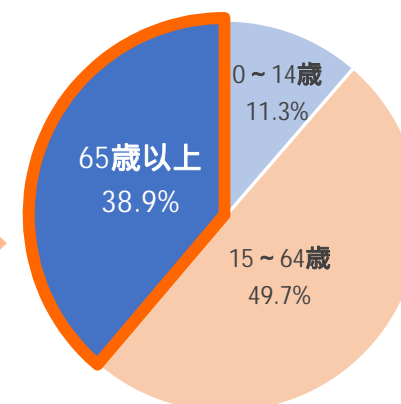
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



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

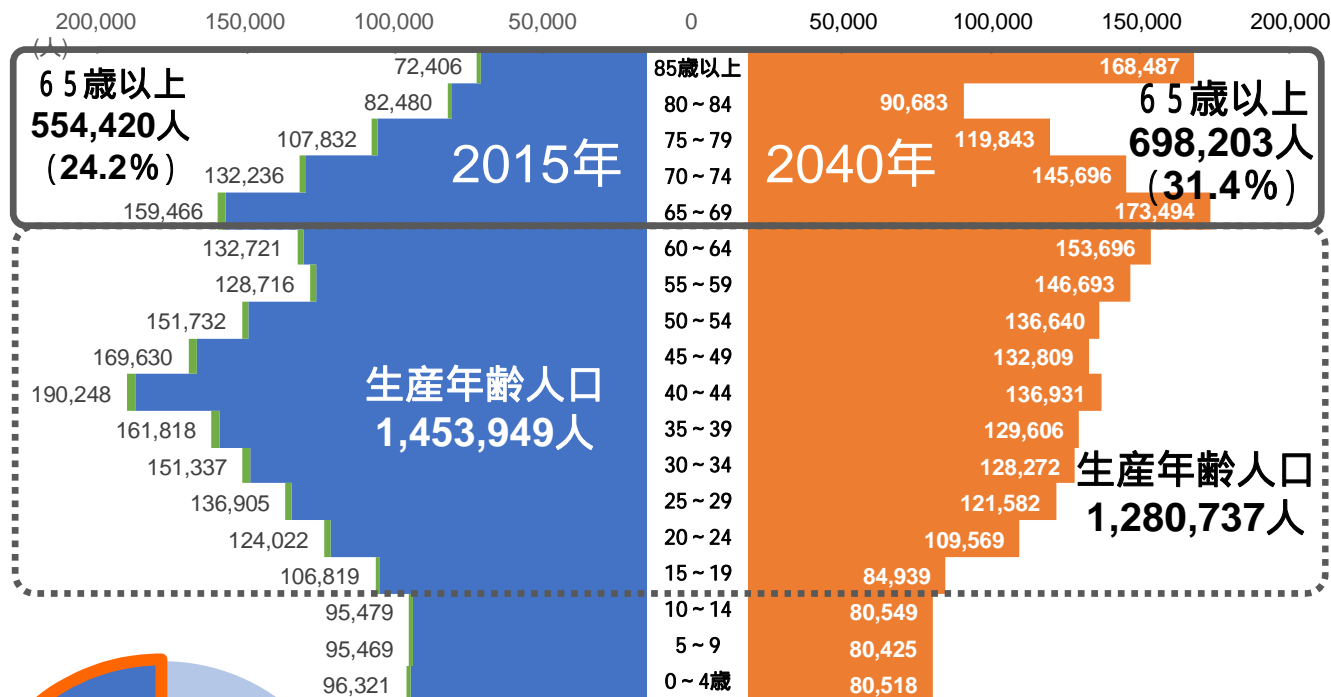
# 名古屋市における人口構造の推移

2015年(総人口 2,295,638人)

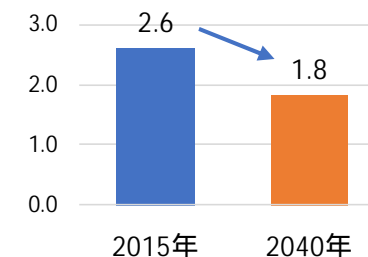
年齢不詳(38,136名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口2,220,432人)

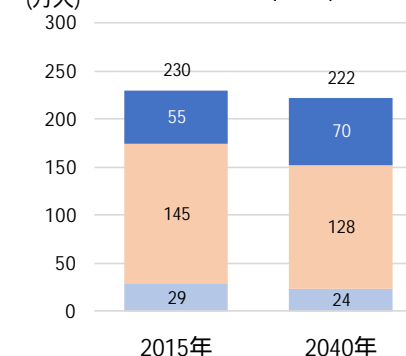
年齢不詳は含まない



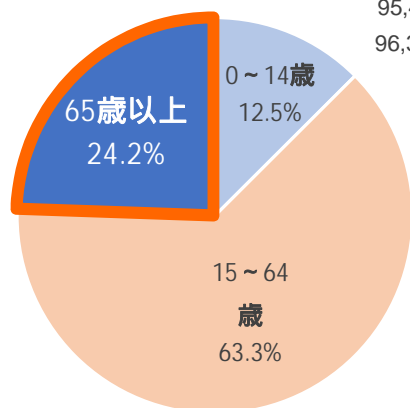
高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



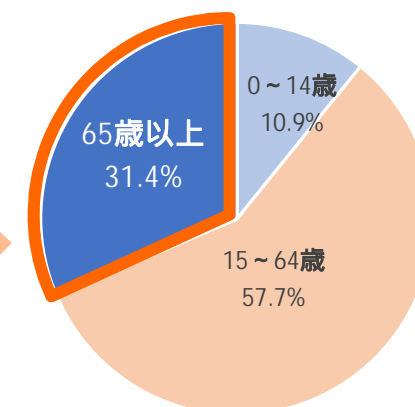
人口構成(実数)



■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

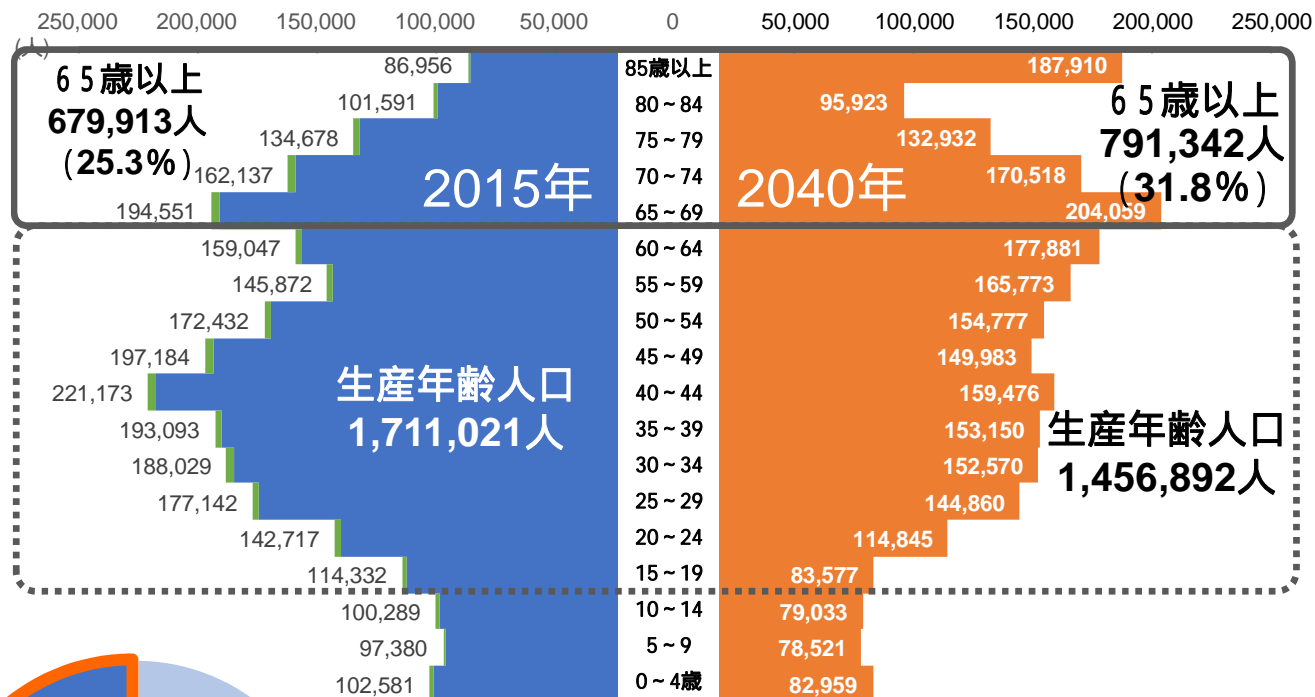
# 大阪市における人口構造の推移

2015年(総人口 2,691,185人)

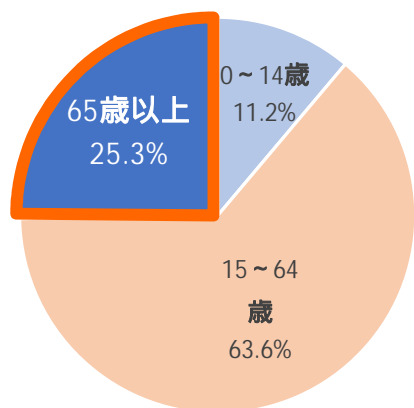
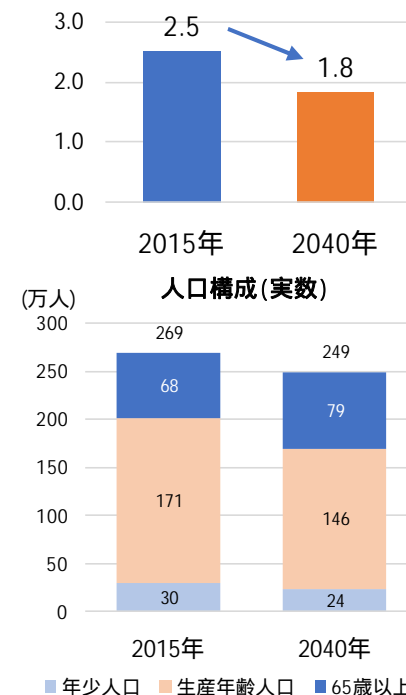
年齢不詳(44,391名)を年齢不詳を除いた人口比で配分(グラフの緑の部分)

2040年(総人口2,488,747人)

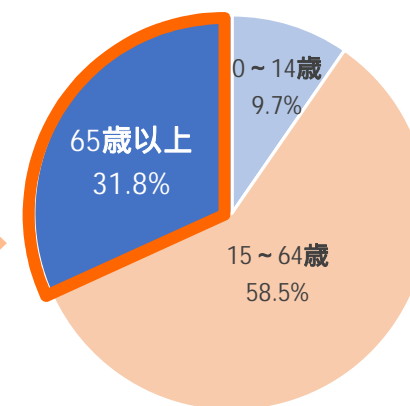
年齢不詳は含まない



高齢者一人を支える  
生産年齢人口の人数



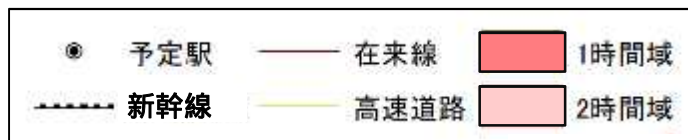
2040年には65歳以上人口の割合が**6.5%増**  
高齢者一人を支える生産年齢人口の人数は**1.8人に減**



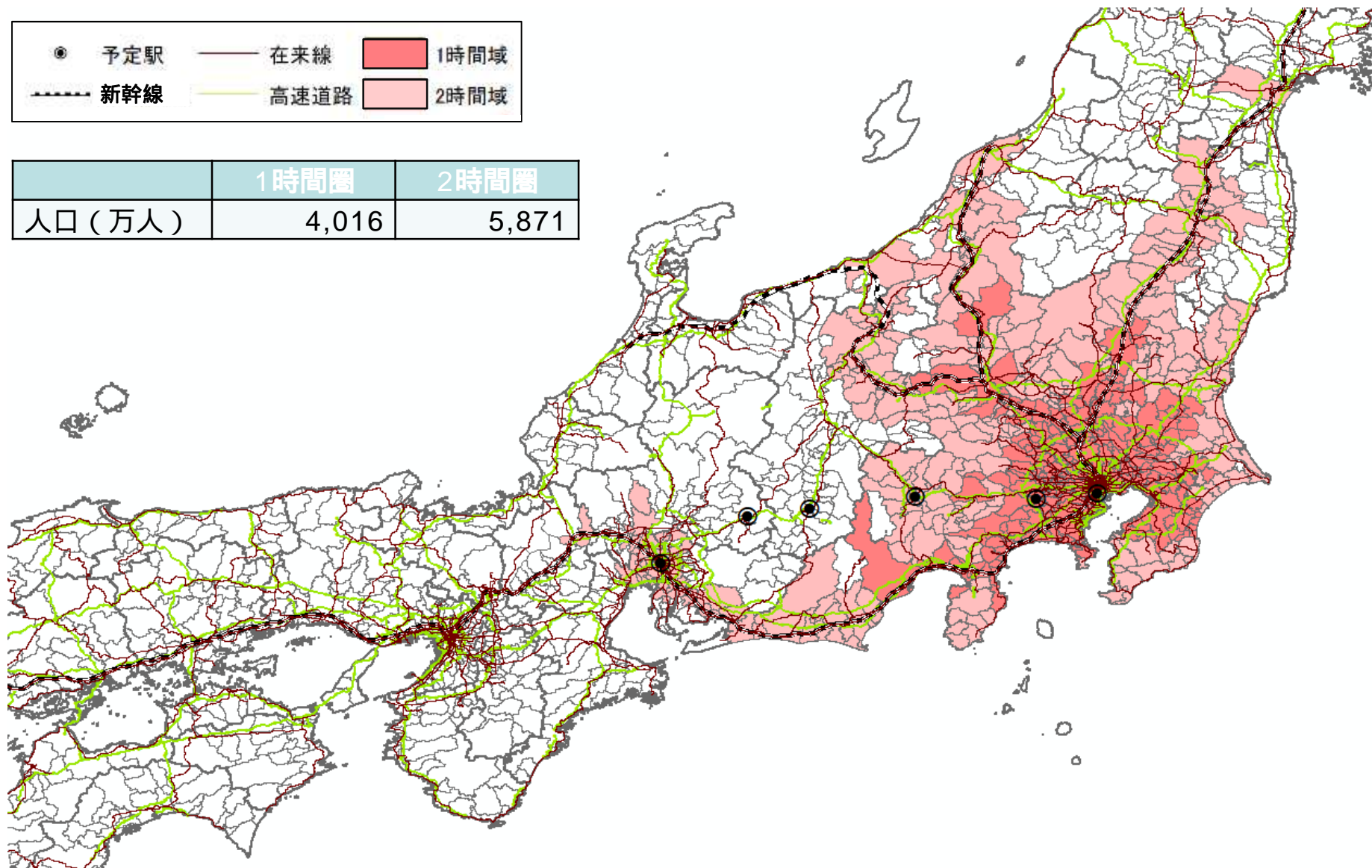
(出典)2015年は総務省統計局「国勢調査報告」  
2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果



# 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

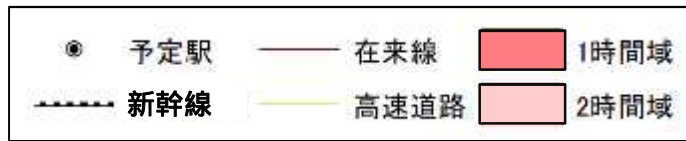


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

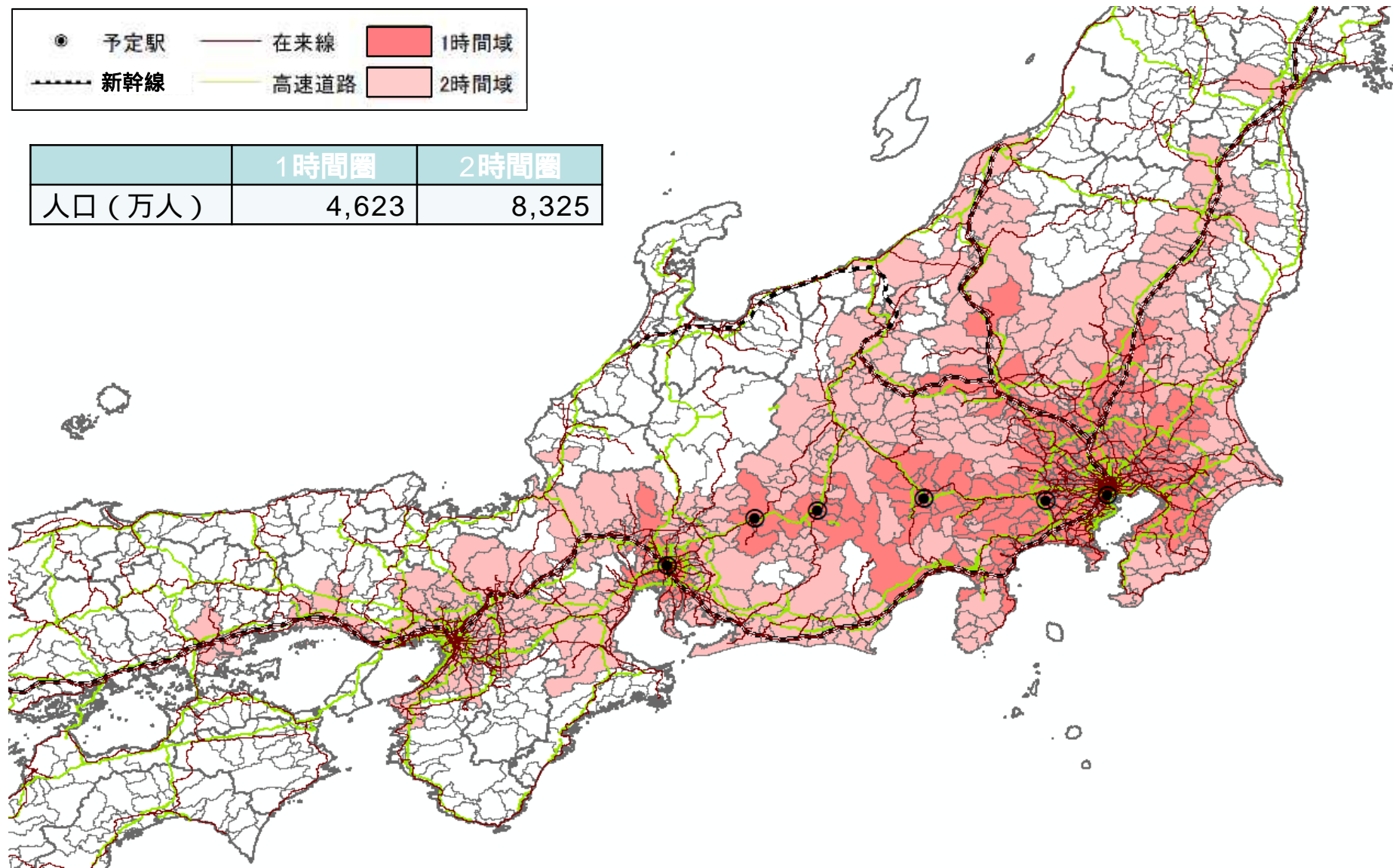
- 主要駅(品川駅、東京駅、新宿駅、渋谷駅、池袋駅、上野駅)を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(出典) NITAS (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(東京) \*リニア開業後



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	4,623	8,325

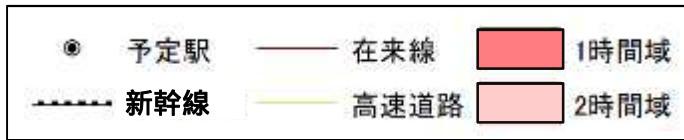


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

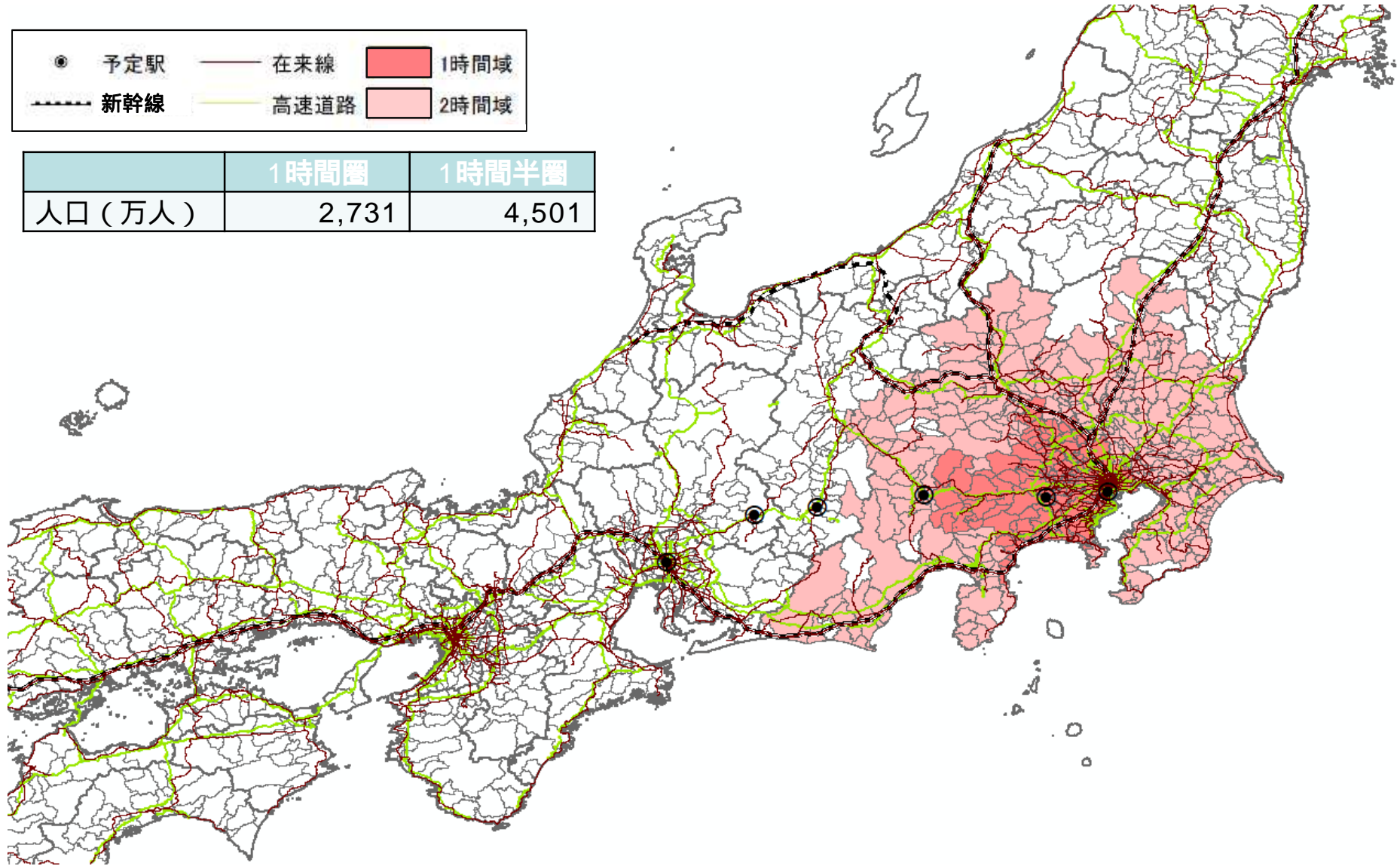
- 主要駅(品川駅、東京駅、新宿駅、渋谷駅、池袋駅、上野駅)を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(出典) NITAS (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(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

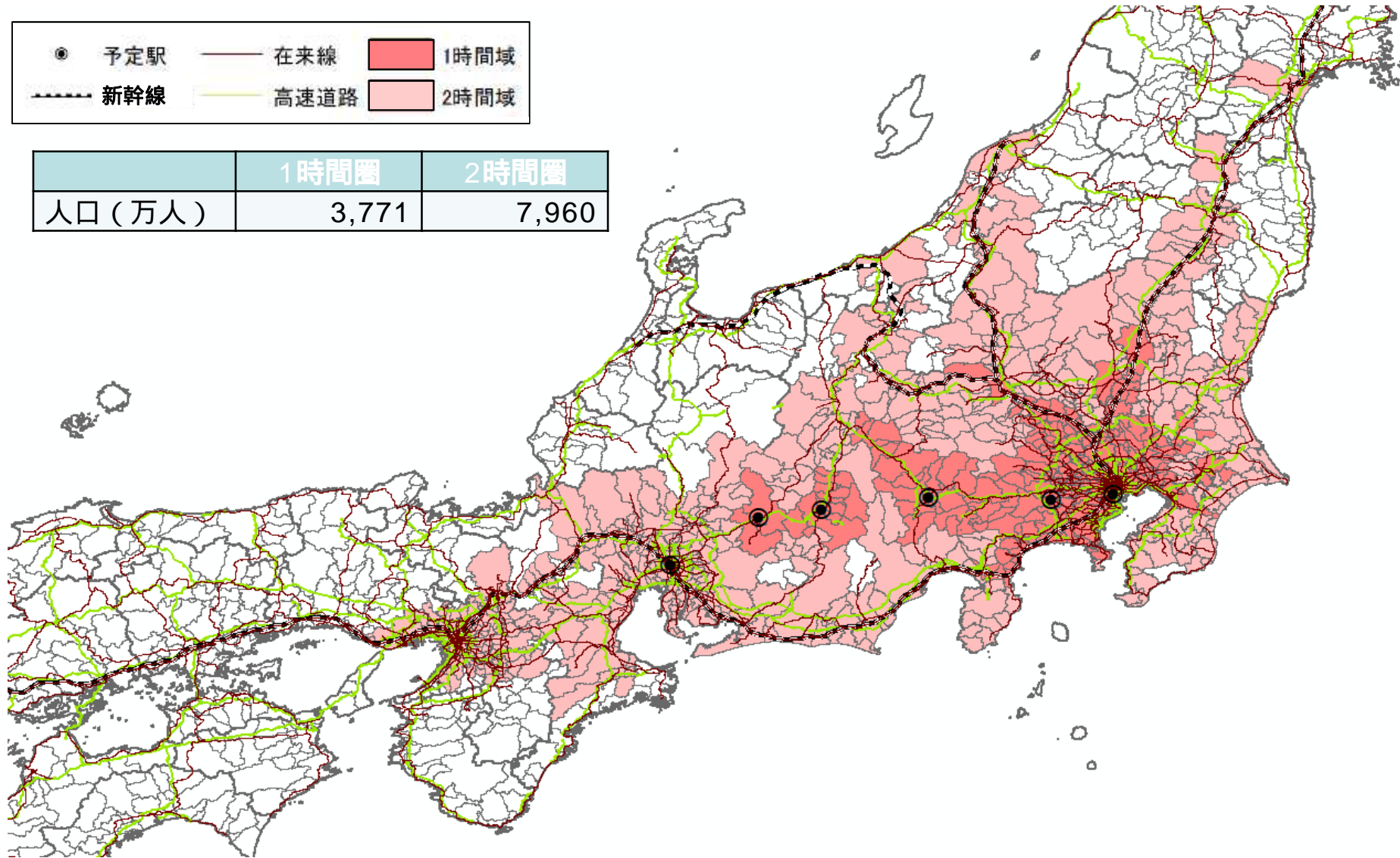
- 自動車利用については、高速道路のIC(高尾山IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体不在の場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、橋本駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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

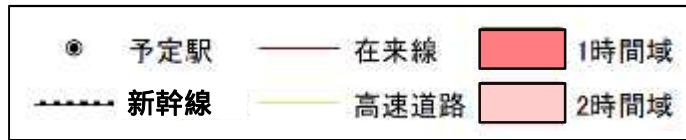


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

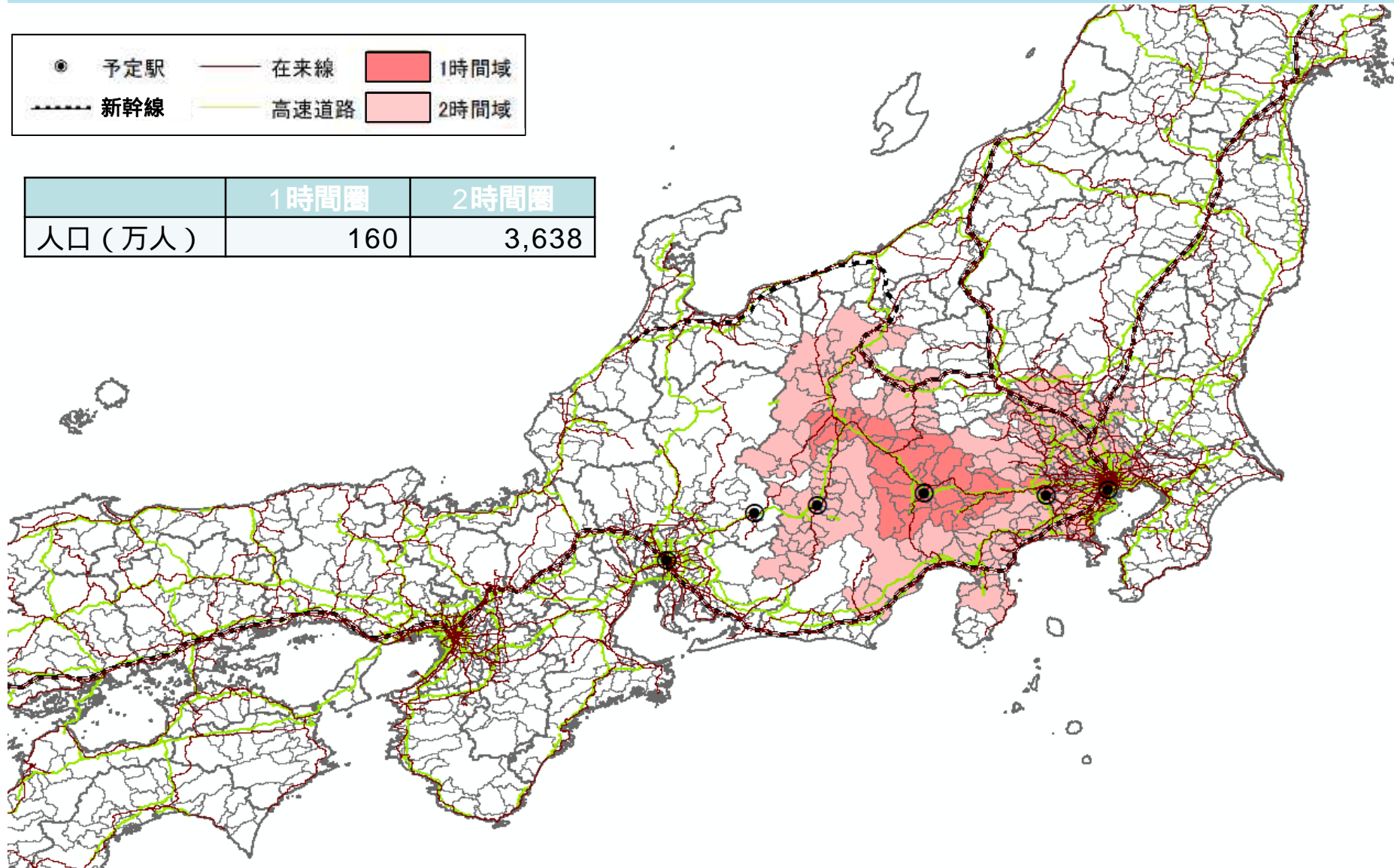
- 自動車利用については、高速道路のIC(高尾山IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、橋本駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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

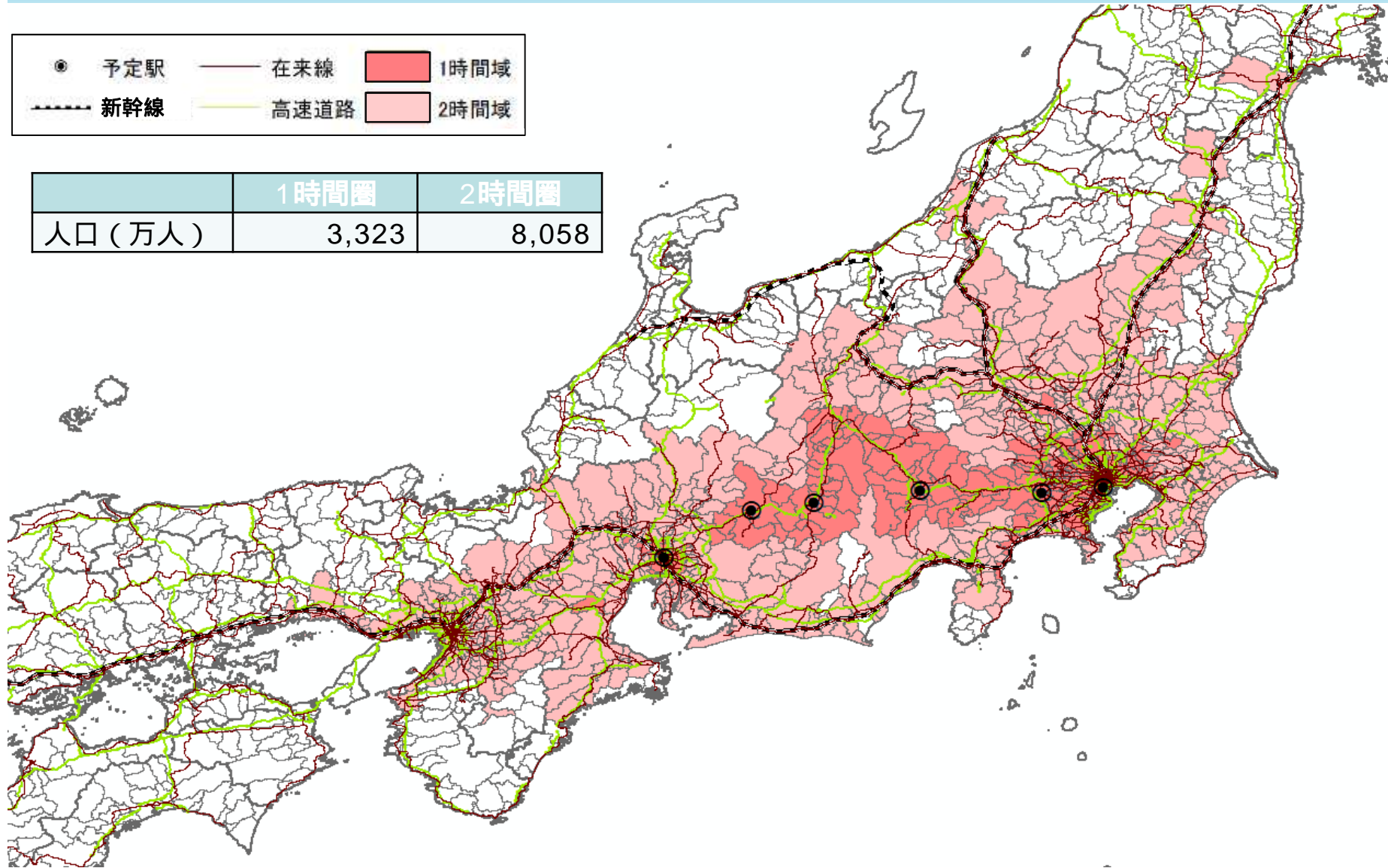
- 自動車利用については、高速道路のIC(双葉IC、甲府昭和IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、甲府駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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

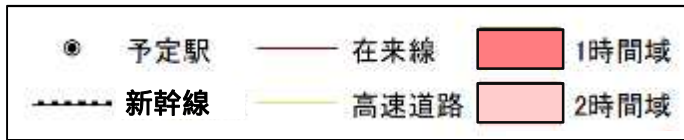


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

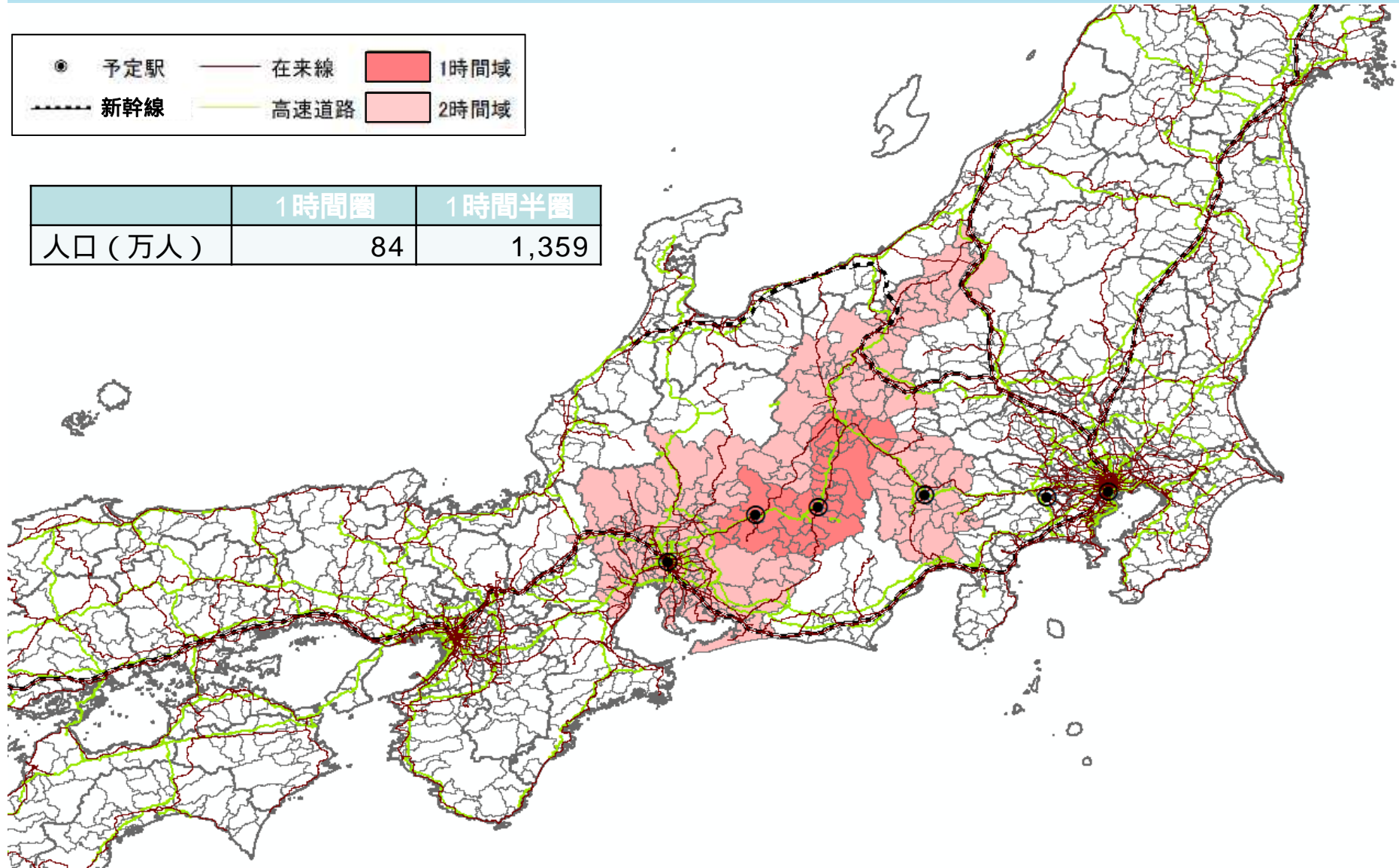
- 自動車利用については、高速道路のIC(双葉IC、甲府昭和IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、甲府駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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

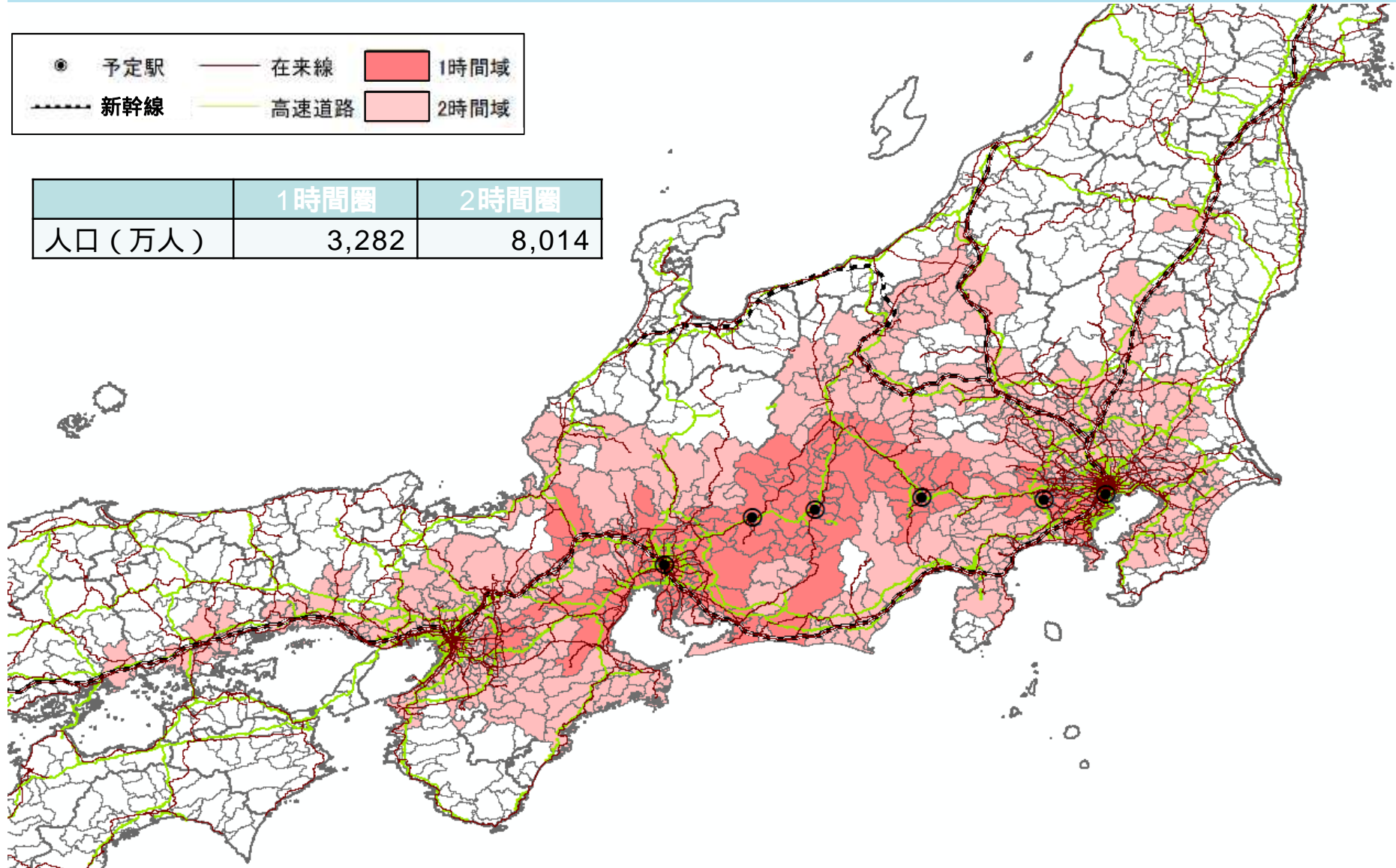
- 自動車利用については、高速道路のIC(松川IC、飯田IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体がない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、元善光寺駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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が当該自治体がない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・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。

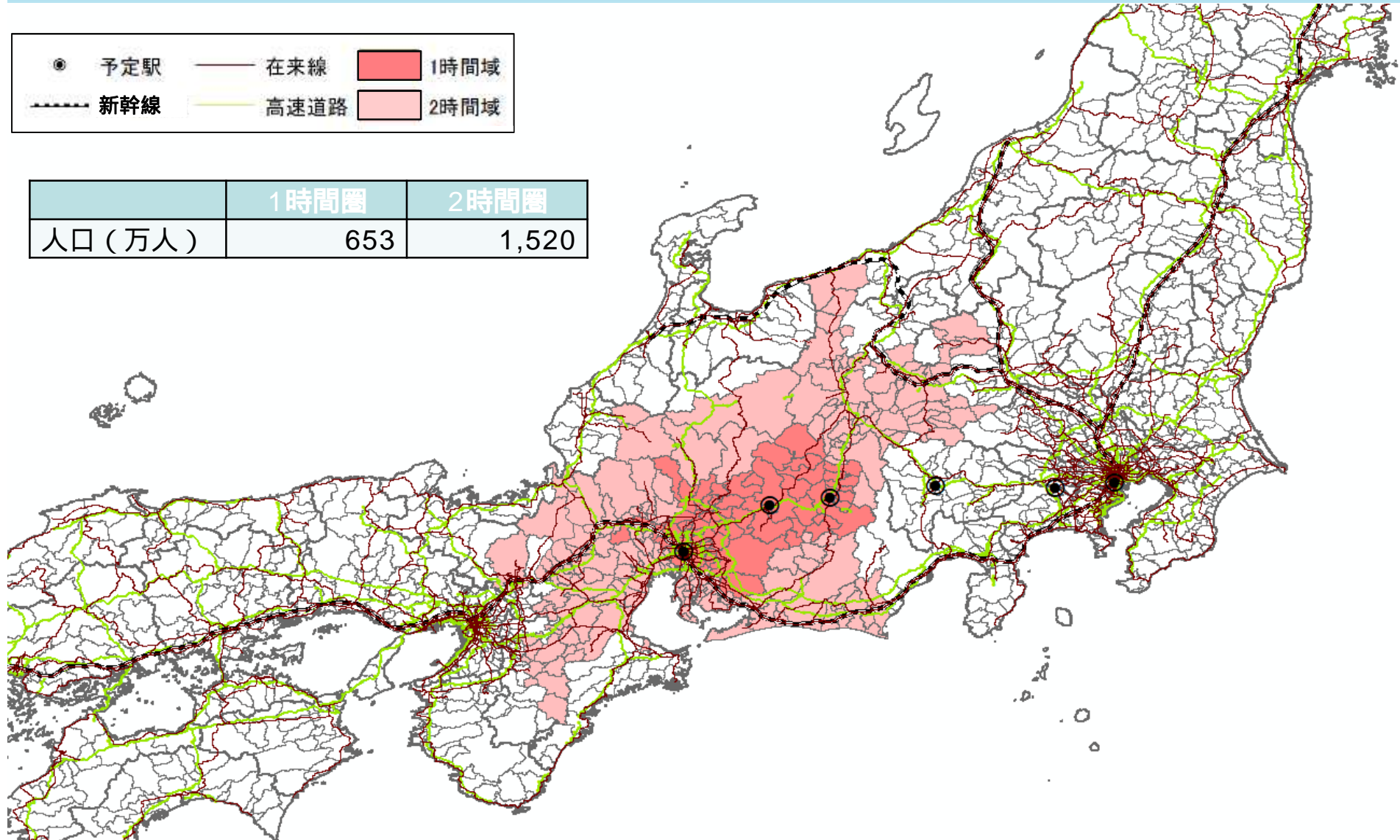
(出典)NITAS(Version2.4)(平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作成。



# 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

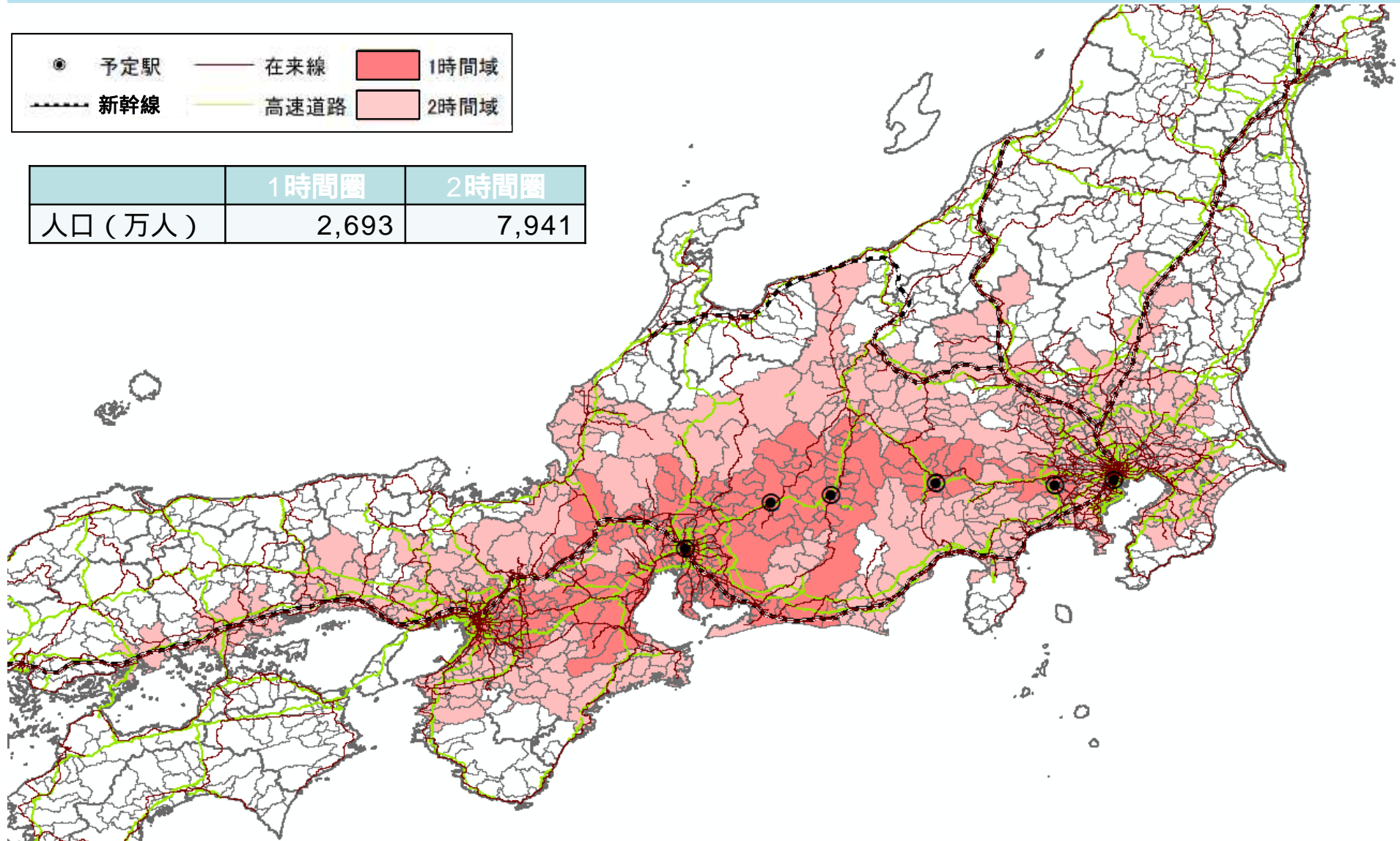
- 自動車利用については、高速道路のIC(恵那IC、中津川IC)を起点とし、1時間・2時間以内のICが当該自治体内にあれば対象とする。最寄りのICが当該自治体でない場合、最寄りのICから当該自治体の行政界までにかかる時間を地図上で測定し、その時間を含めた上で1時間・2時間以内であれば対象とする。
- 鉄道利用については、美乃坂本駅を起点とし、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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



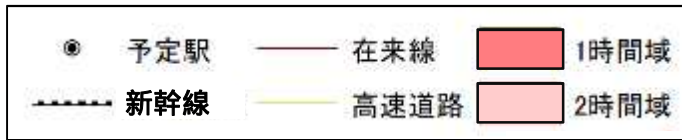
(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

- 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。

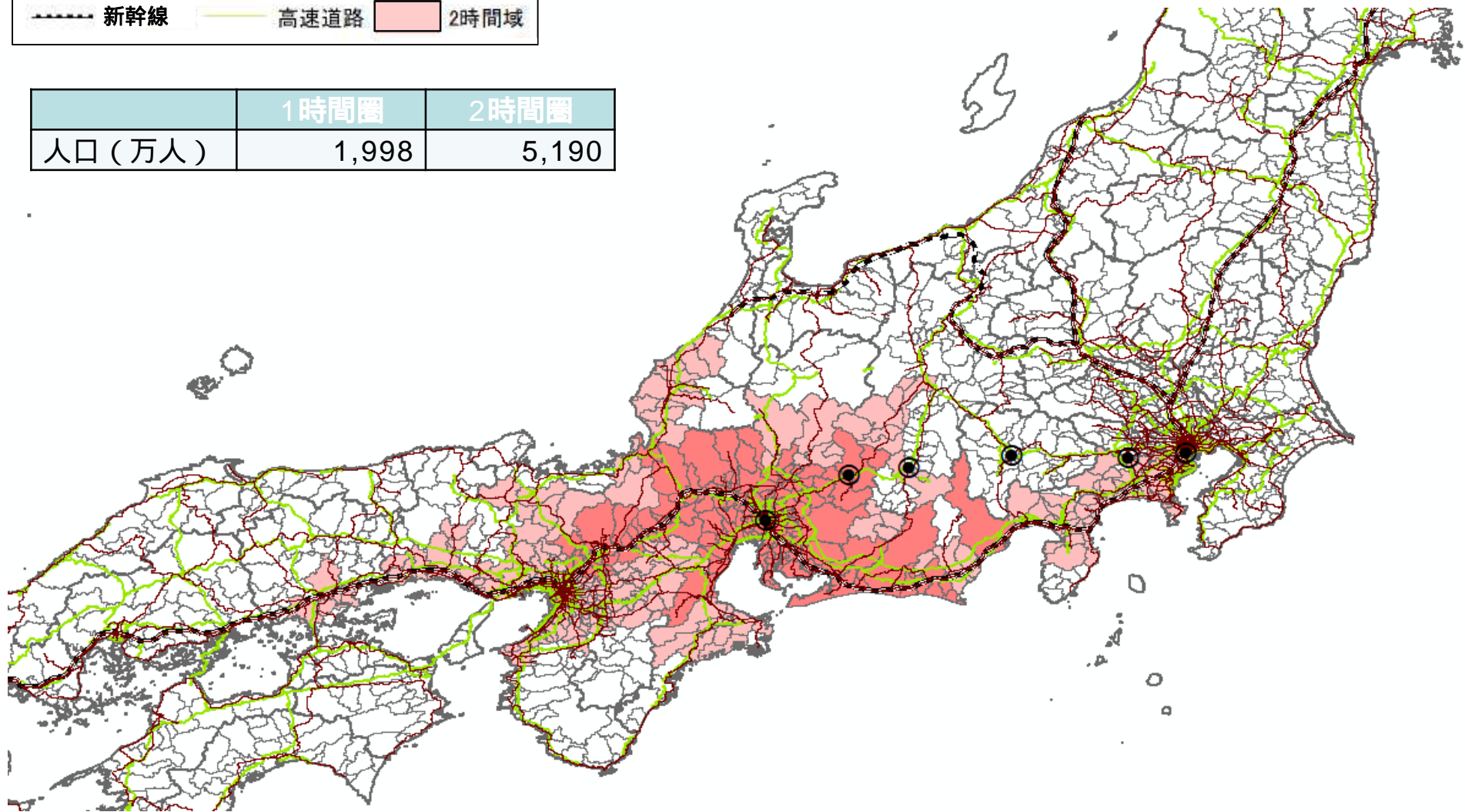
(出典)NITAS (Version2.4) (平成27年3月時点)を用いて国土交通省国土政策局作成。

# 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

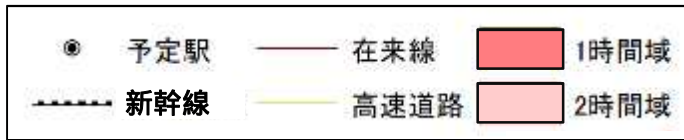


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

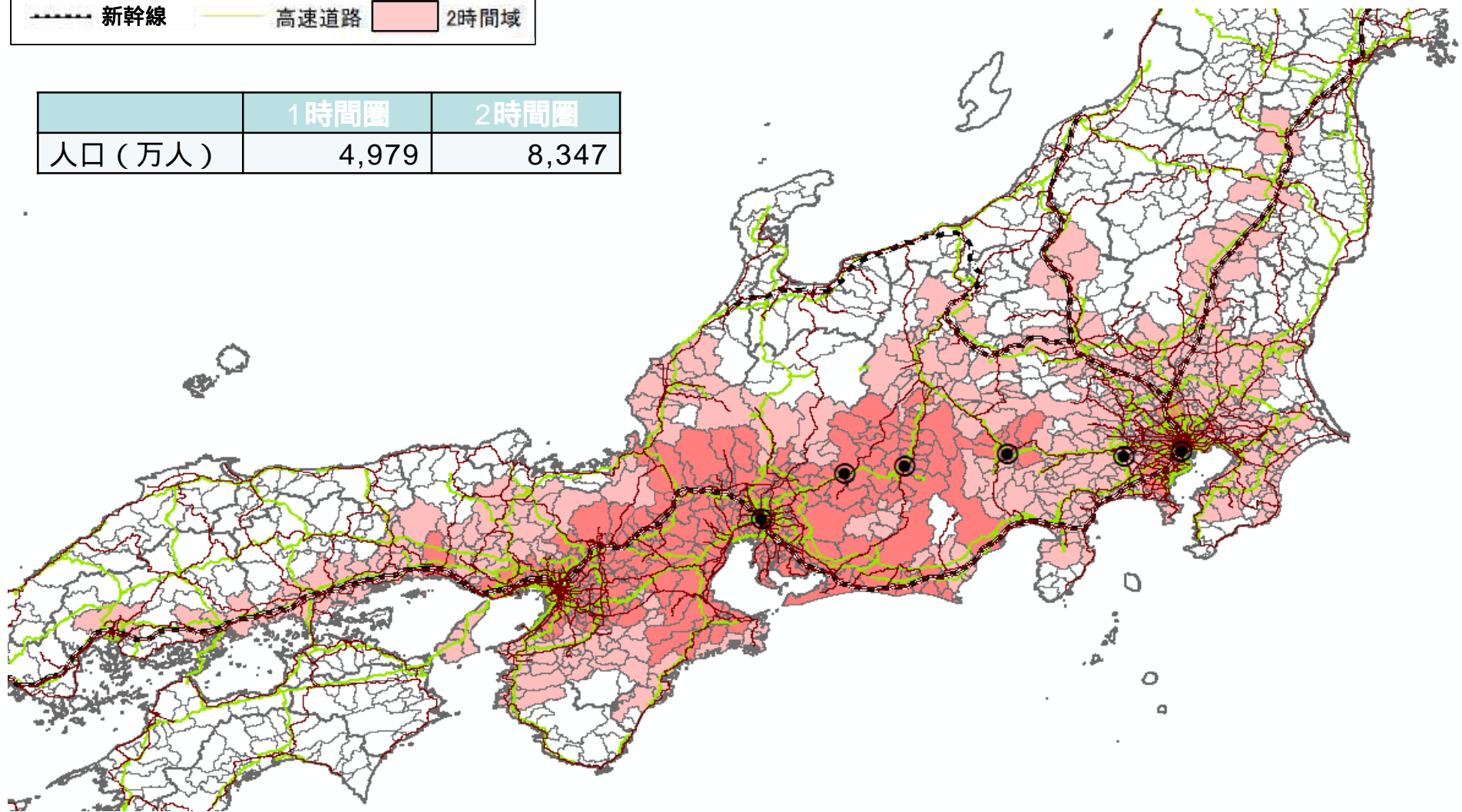
- 名古屋駅を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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)



	1時間圏	2時間圏
人口(万人)	4,979	8,347

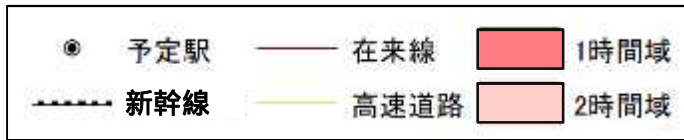


(参考) 1時間・2時間圏域算出の計算条件

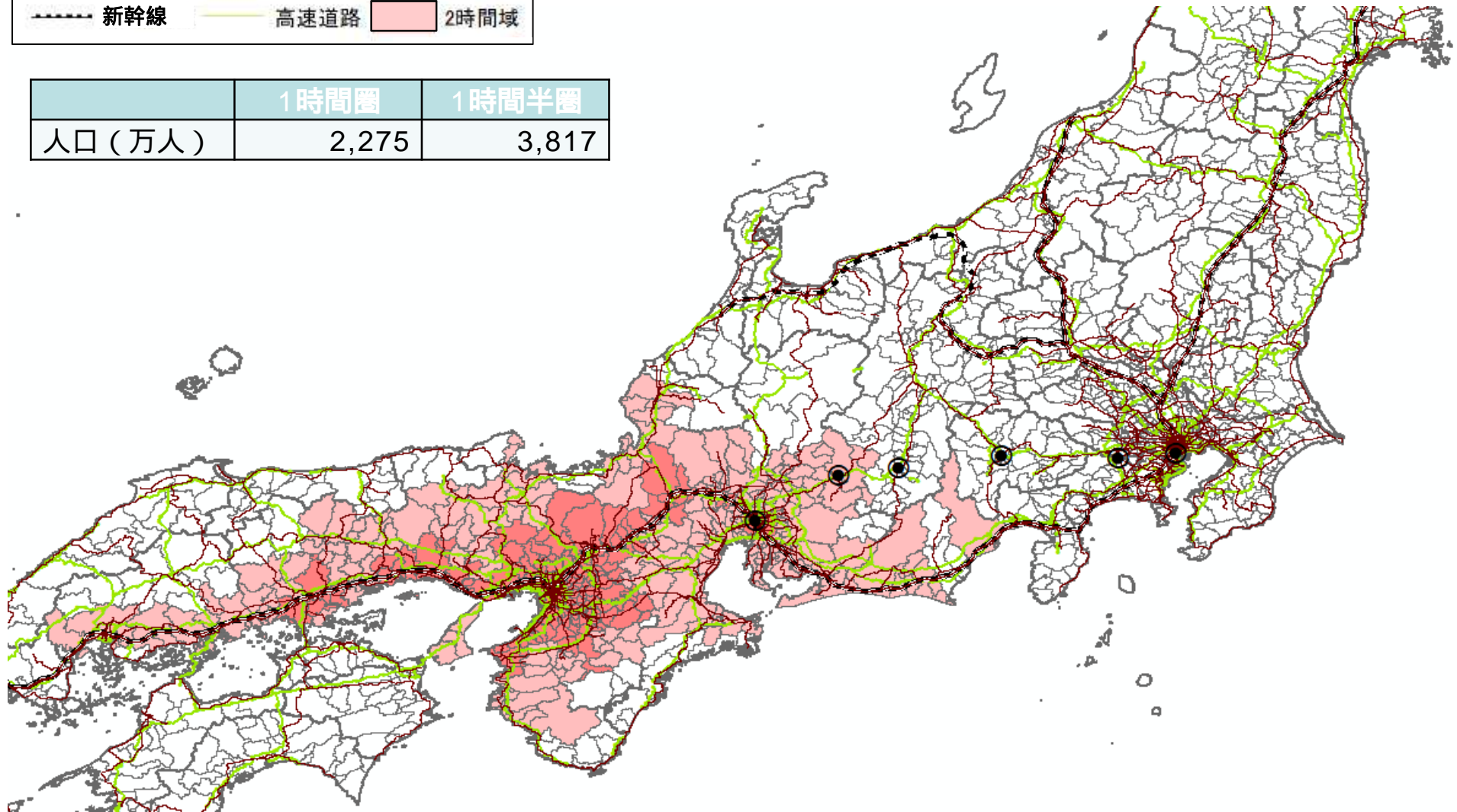
- 名古屋駅を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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

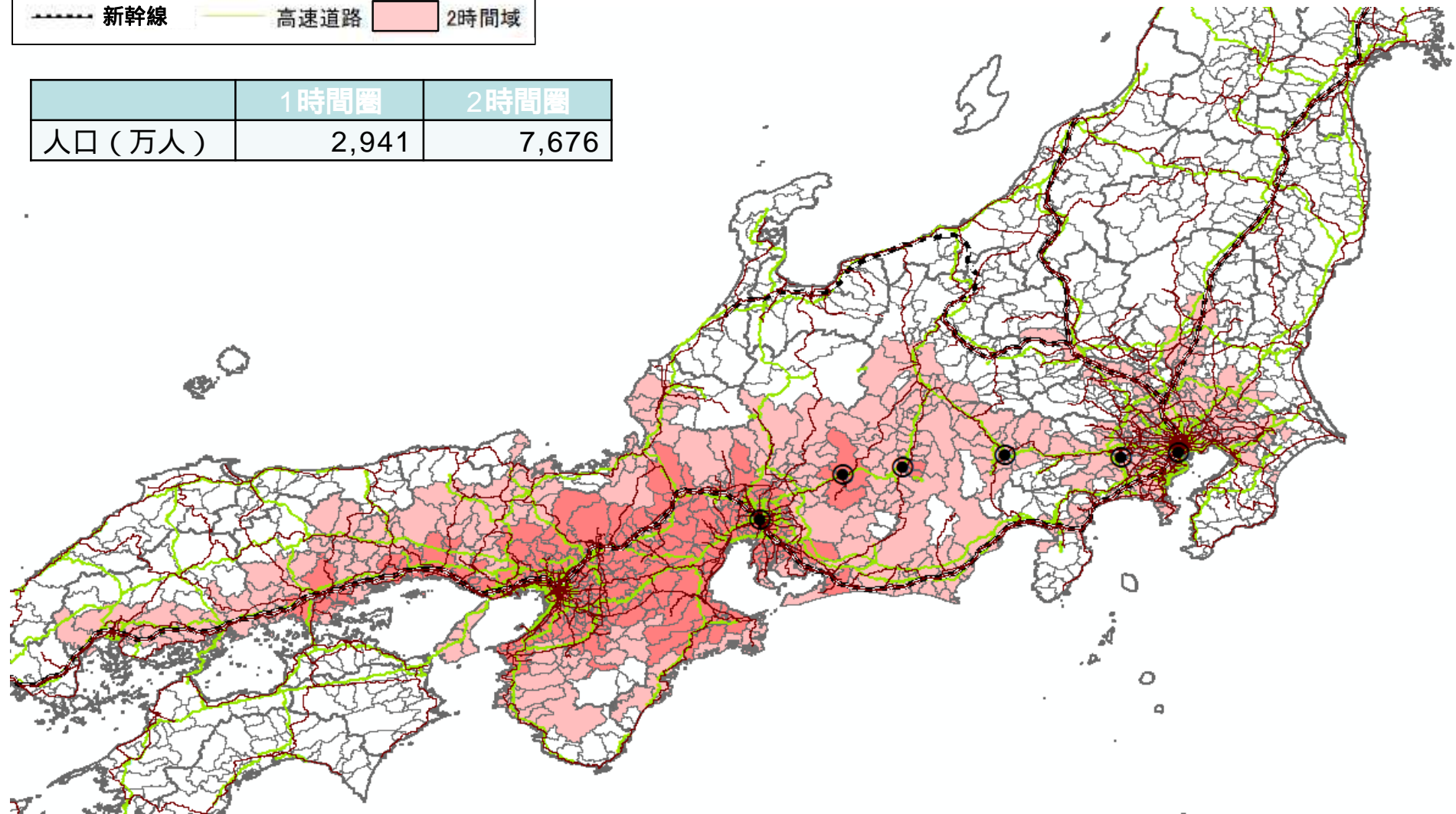
- 主要駅(新大阪駅、大阪駅、西九条駅、天王寺駅、京橋駅)を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(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



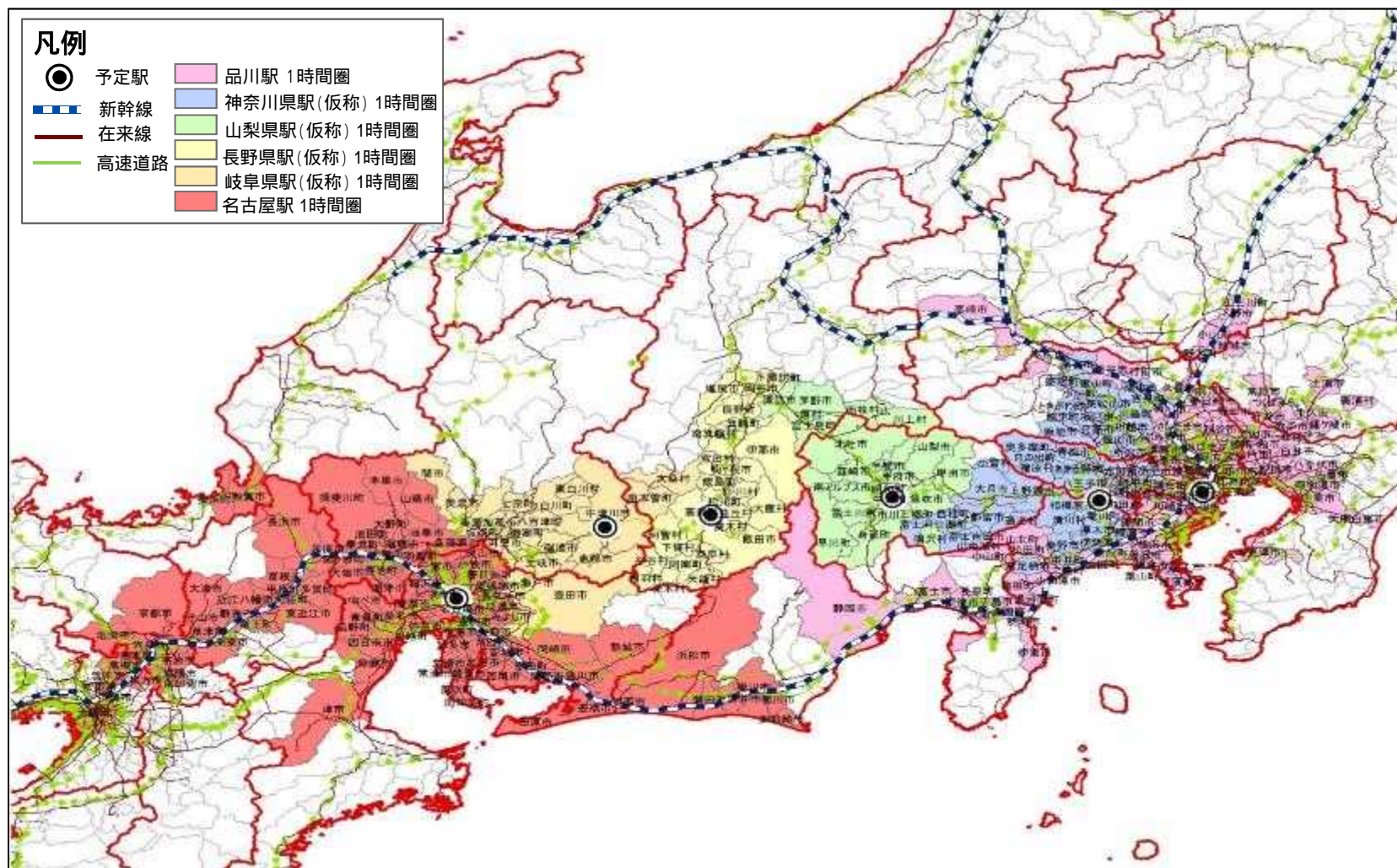
(参考)1時間・2時間圏域算出の計算条件

- 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