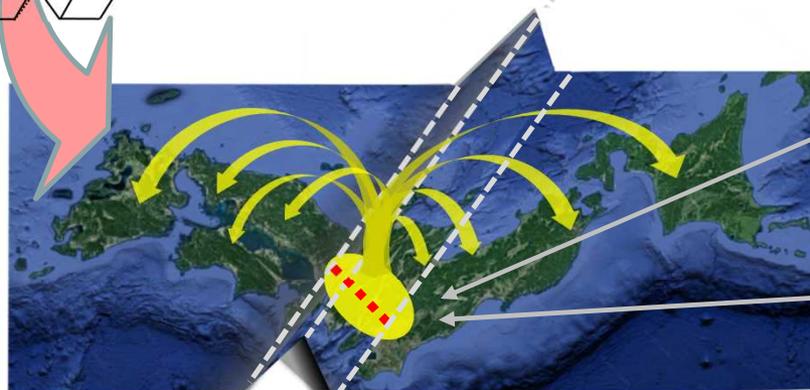
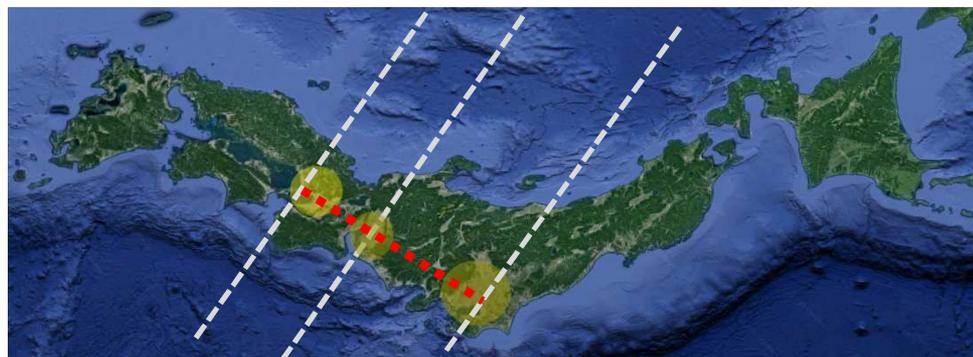
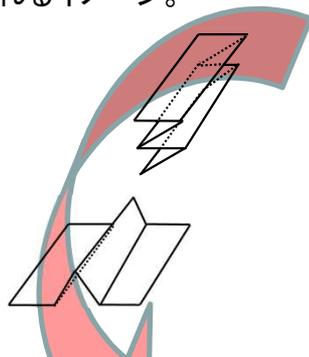


スーパー・メガリージョンの形成

1. スーパー・メガリージョンについて

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、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徴を發揮しつつ一体化し、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。

時間短縮により、
東京-大阪間が折り
畳まれるイメージ。



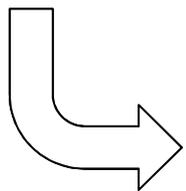
リニアによって東京～大阪間
が約3時間から1時間に短縮
(山手線1周に相当)

4つの国際空港、2つの国際コン
テナ戦略港湾と、ありとあらゆる
産業が集積

2. 現行計画の目標と現状

(現行計画の目標)

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。(P36)



- 有識者や経済団体等が参加するスーパー・メガリージョン構想検討会（家田仁座長）を設置し、令和元年5月に最終とりまとめを公表。
- 構想を踏まえ、スーパー・メガリージョンの形成と効果の拡大に向けた取組について、各広域ブロックで具体化を検討中。
- リニア駅が設置される自治体を中心に、駅周辺に求められる機能の確保や、他の交通ネットワークとのアクセス向上など、スーパー・メガリージョンの形成による効果を高める取組を推進中。

3. リニア中央新幹線開業により期待される効果

- 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
 - ・デジタル技術が普及し、大量の情報があふれる環境において、相手との信頼形成が必要とされる場面等では、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが重要
 - ・リニア開通により、リアルな交流機会の増加や交流時間の拡大につながり、新たなイノベーションを創出していくことが期待
- 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
 - ・リニア開通を契機として、ICT等を活用しながら、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、二地域居住や関係人口の普及が進む可能性
 - ・移動時間の劇的な短縮によって働き方や暮らし方の選択肢が広がり、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る可能性
- ③ 海外からの人や投資の積極的な呼び込み
 - ・三大都市圏の一体化による投資環境としての魅力の向上や、中間駅周辺地域の豊かなライフスタイル等を海外にアピールしていくことが期待
 - ・リニアと高速交通ネットワークとつながることで地方へ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を更に促進
- ④ 南海トラフ地震や首都直下地震など災害リスクへの対応
 - ・三大都市圏を結び、国土の骨格に関わる高速交通ネットワークの多重性、代替性を強化。（令和4年3月の福島県沖を震源とする地震による東北新幹線への影響に鑑みれば、南海トラフ地震等による東海道新幹線等への影響は著しく大きいと予測され、多重性・代替性の必要性は更に高まっている。）
 - ・東京に集中する人口及び企業の中核機能等の分散や、首都機能をはじめとする中核管理機能のバックアップ体制の整備に寄与する可能性

スーパー・メガリージョンの形成により、国内外との対流を活発化することで、新たな価値を創造していくとともに、首都圏に人口・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、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ことが重要。

4. 対応の方向性

(1) 個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造

- 三大都市圏においては、海外からの投資や人材が集積する魅力ある拠点となるよう、都市再生等の取組を進めるとともに、起業家、大学、投資家等がオープンな環境で協働してイノベーションを生み出す知的対流促進機能を強化していく。【内閣府、国交省、都道府県、市町村、産業界、大学】
- リニア駅の乗換利便性、高速道路との直結性、空港アクセスの向上、圏域内との主要都市との移動の速達性の強化等、リニア駅を核とした高速交通ネットワークの形成を進める。【国交省、都道府県、市町村、交通事業者】
- 三大都市圏間の新幹線・高速道路ネットワーク整備による大動脈の多重化とともに、結節点となるリニア駅周辺を含む各都市の防災機能の強化と相まって、中枢管理機能のバックアップ体制に寄与するなど、圏域を越えた連携体制を構築していく。【内閣府、国交省、都道府県、市町村】

<三大都市圏の個性と方向性>

〔首都圏〕

- ・複数の国際ビジネス拠点を中心に、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
- ・情報通信・広告・金融分野等の強みを活かし、全国の企業が生み出す商品の価値をともに磨き上げ、世界に向けて広く発信 等

〔中部圏〕

- ・多様なものづくり産業と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
- ・2026年アジア競技大会の開催を通じた国際交流の推進 等

〔関西圏〕

- ・2025年大阪・関西万博を契機とした新たな国際交流拠点への発展、グローバルな成長の加速
- ・圏域内に集積する医療・ライフサイエンス分野の拠点間の連携強化 等

4. 対応の方向性

(2) 中間駅周辺から始まる新たな地方創生

- 三大都市圏の間に位置する中間駅は、多様な人材が行き交いクリエイティブな交流が生まれる新たな拠点となる可能性があり、地域の強みを活かした産業を育成するとともに、圏域を越えた産業クラスター同士の連携強化等を進めていく。【都道府県、市町村、産業界、大学】
- コロナ禍によりニーズの高まったテレワークや二地域居住等を更に普及・促進する取組や、自然豊かな居住環境や多様なツーリズム等の形成により、地方に住みながらたまに都市へ出勤するといった都市と地方にまたがる新たなライフスタイルを提供するとともに、各地域の魅力を大切にす価値観を持つ関係人口を拡大させていく。【都道府県、市町村、民間企業、住民】
- 各中間駅から南北方向に伸びる高速道路との連結性を強化し、対流を活発化させるとともに、太平洋側の都市をバックアップすることも可能となるため、自治体の境界を越えた広域的な連携を推進する。【都道府県、市町村】



4. 対応の方向性

(3) スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大

- 圏域を越えた人的ネットワークを拡大し、全国各地の個性を結び付けるため、リニア駅を核とした広域的な新幹線・高速道路ネットワークを形成する。【国交省、都道府県、市町村、交通事業者】
- 東京・大阪間の航空からリニアへの輸送ニーズの転換による新たな航空需要への対応や、東海道新幹線沿線地域の利便性向上と周辺地域の新たな発展の可能性についても考える。【国交省、交通事業者、都道府県、市町村】
- リニア中央新幹線沿線以外においても、デジタル技術を活用した持続可能な地域生活圏の形成を進めるとともに、広域ブロックでの連携や海外との交流を行いながら、スーパー・メガリージョンとの相乗効果を発揮していく。【国交省、都道府県、市町村、産業界】

<留意点>

- スーパー・メガリージョンの形成の過程においては、技術革新の進展や、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たらす可能性があり、これらの動向について注視しながら、効果の最大化に向けた取組を中長期的に進めていくべきではないか。
- 三大都市圏や中間駅周辺、リニア中央線沿線以外など、地域によってスーパー・メガリージョンの形成に対する温度差もある中で、我が国の国土・地域構造に及ぼすインパクトの重大さを共有し、産学官による連携の機運を高めながら、取組を具体化していく必要があるのではないか。

スーパー・メガリージョンの形成 参考資料

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	令和9年(2027年)	令和27年(2045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

(注) なおJR東海においては、品川-名古屋間の事業費が増加(約1.5兆円)する見込みであると発表(R3.4.27)

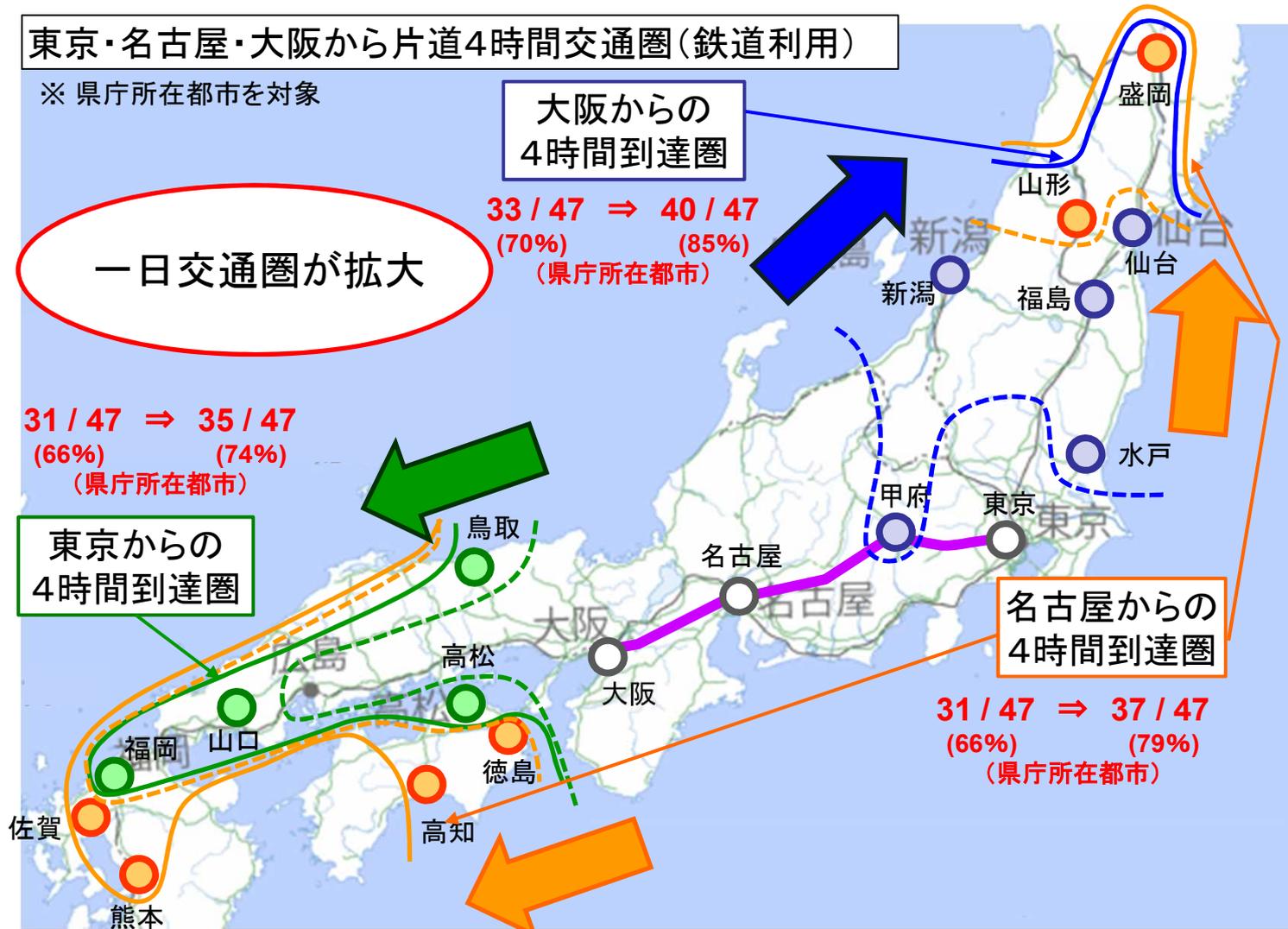
<中央新幹線の整備計画>

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。

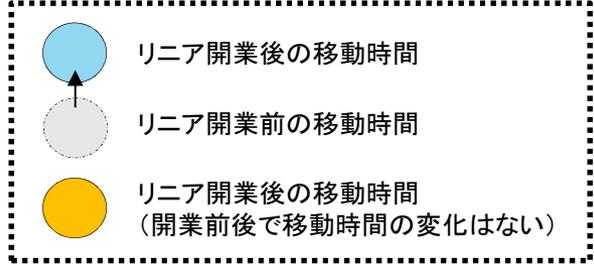
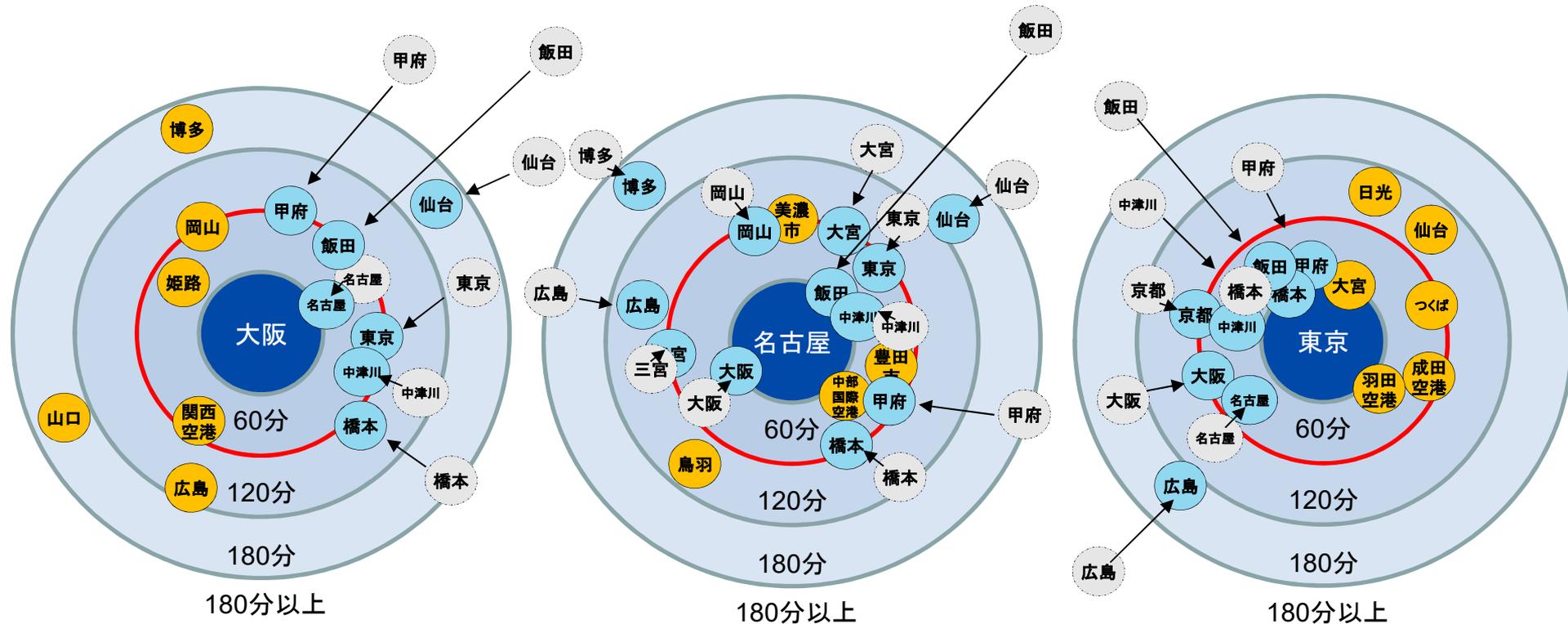
リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大

- 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

リニア中央新幹線開業後の移動時間の変化



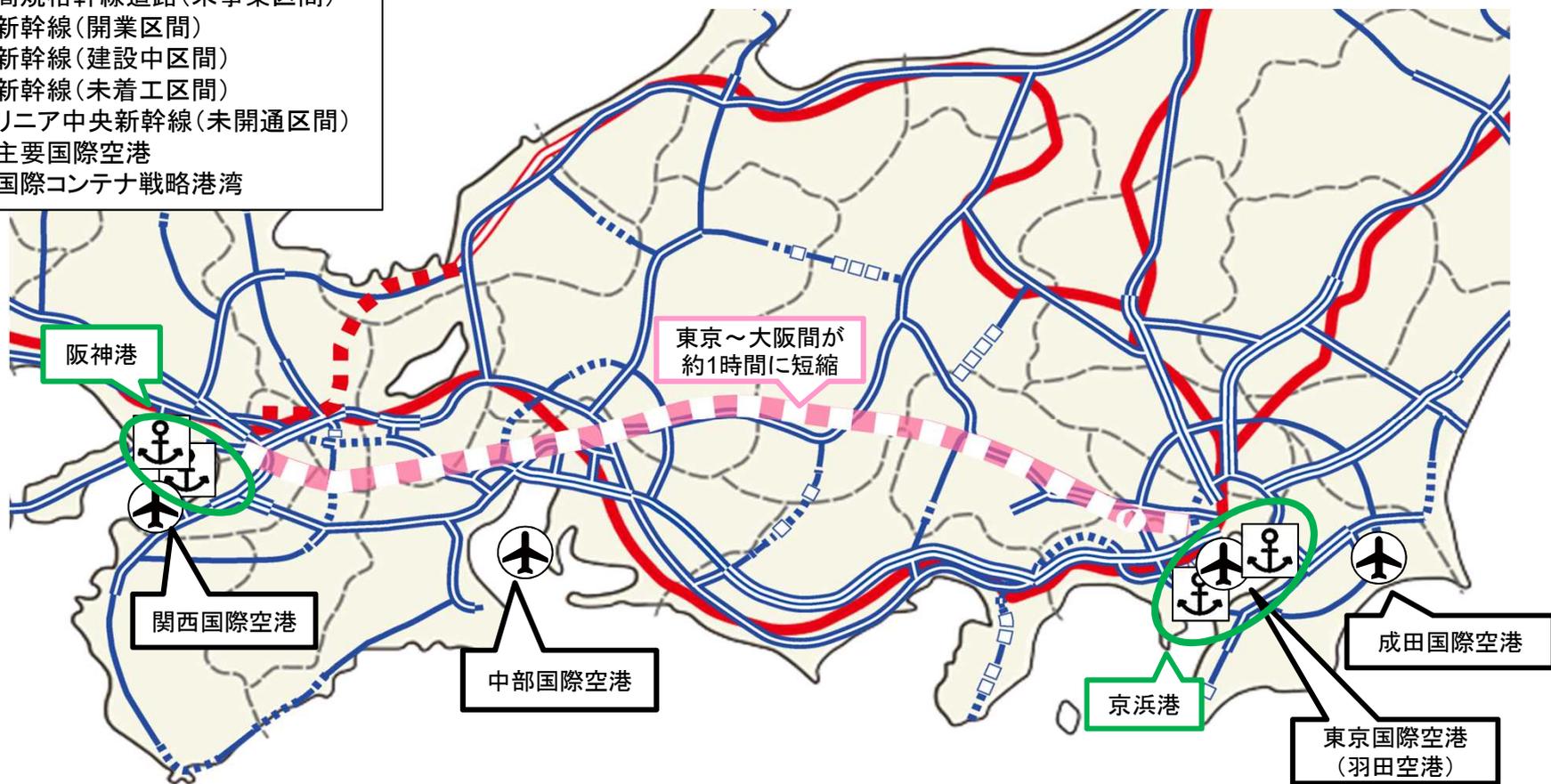
出典：JR東海ホームページ (<https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/future/>) より国土政策局作成

三大都市圏をつなぐ高速交通ネットワーク

- 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、三大都市圏がそれぞれの特徴を發揮しつつ一体化し、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。

凡例

-  高規格幹線道路(開通区間)
-  高規格幹線道路(事業中区間)
-  高規格幹線道路(未事業区間)
-  新幹線(開業区間)
-  新幹線(建設中区間)
-  新幹線(未着工区間)
-  リニア中央新幹線(未開通区間)
-  主要国際空港
-  国際コンテナ戦略港湾

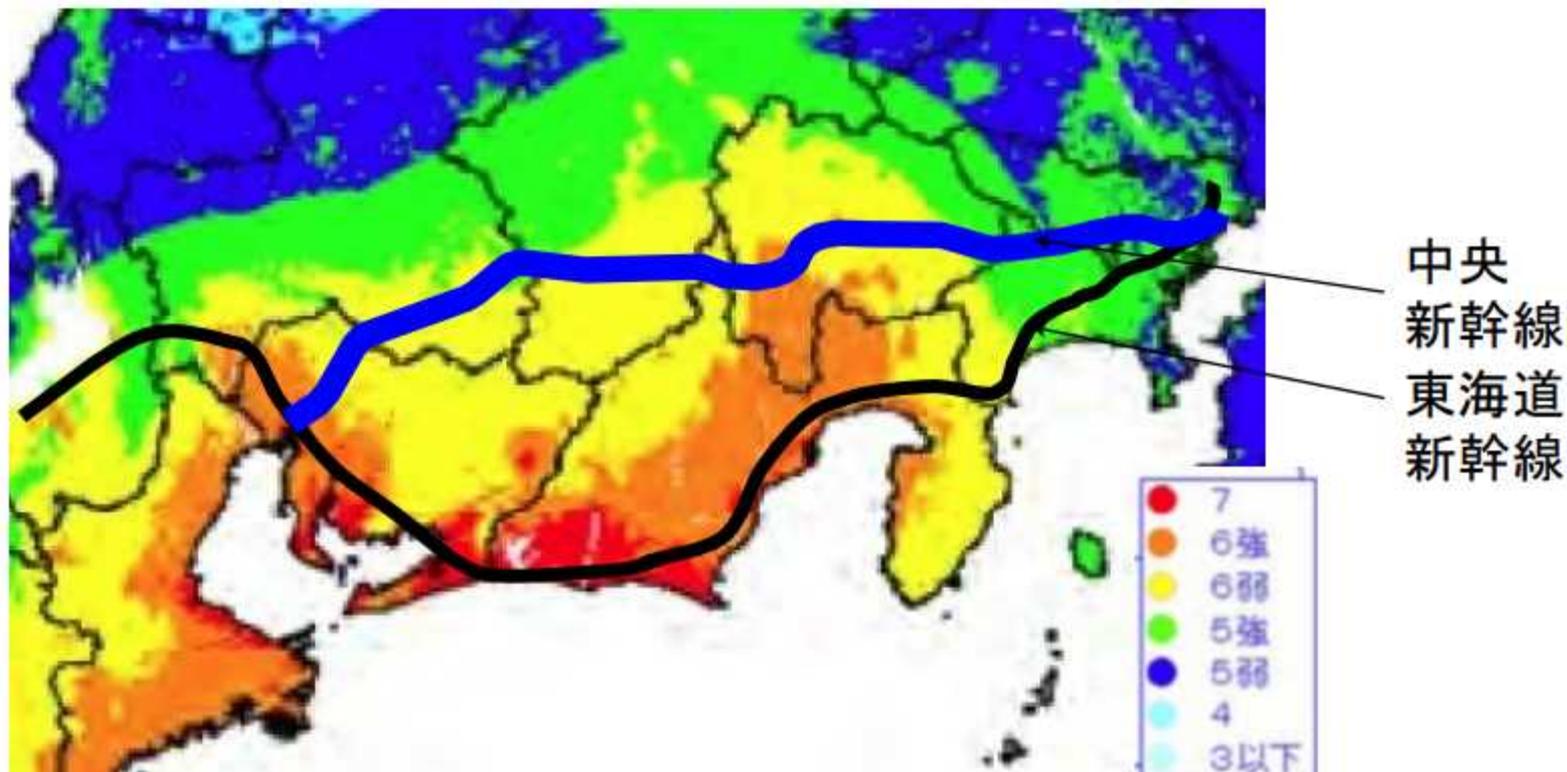


(出典)国土交通省 国土政策局資料(2021.7.1時点)
 ※高規格幹線道路のネットワーク図については、2021.5.1時点の情報。

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。

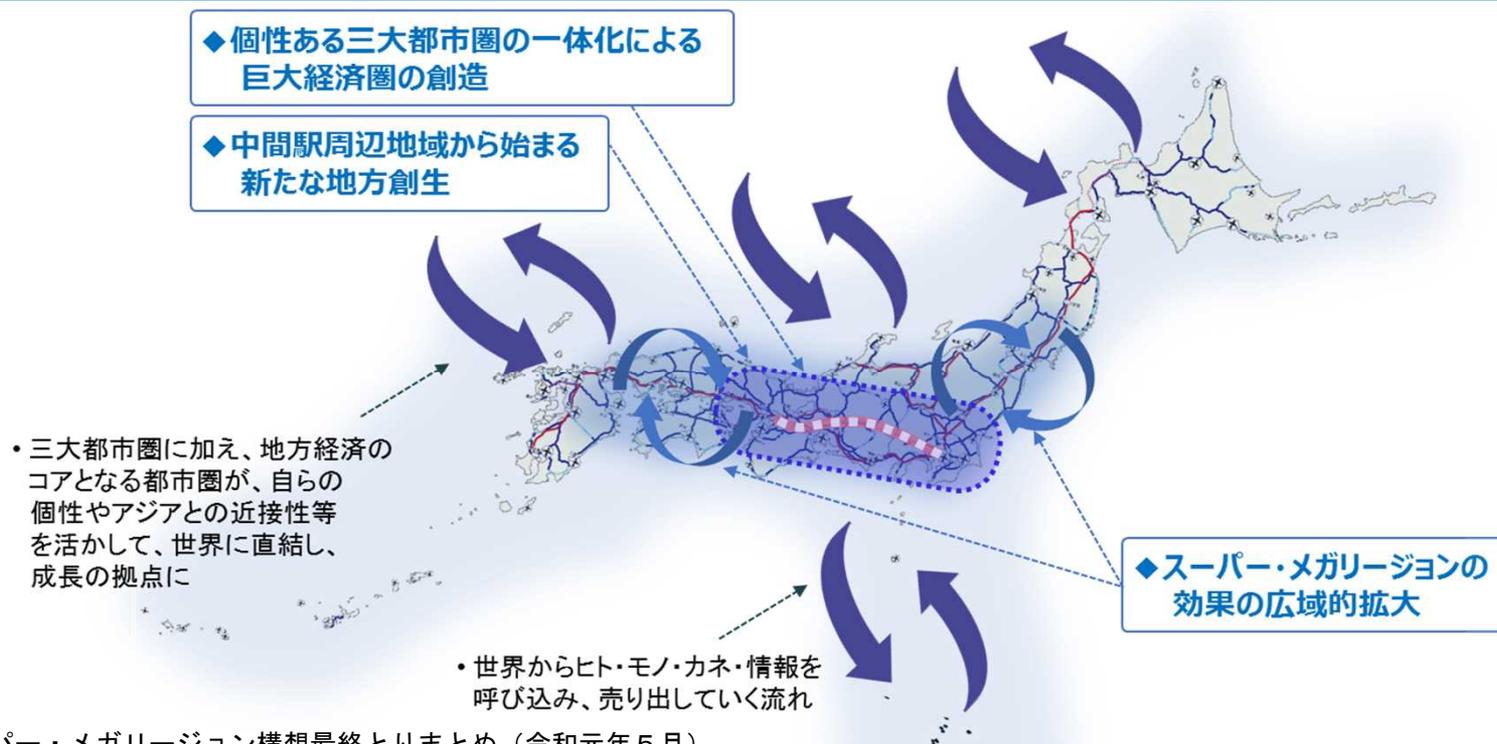
(参考) 「南海トラフ巨大地震」の震度分布



スーパー・メガリージョン構想(概要)①

リニア中央新幹線がもたらすインパクト

- (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
⇒ リニア開通により、交流機会が増加、交流時間が拡大し、新たなイノベーションを生み出す
- (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
⇒ リニア開通による時間と場所からの解放が、暮らしに多様な選択肢をもたらす
- (3) 海外からの人や投資の積極的な呼び込み
⇒ リニア開通による三大都市圏の一体化によって、海外からの魅力を向上
- (4) 災害リスクへの対応
⇒ リニアと新幹線・高速道路ネットワークが有機的につながり、多重性、代替性を強化



スーパー・メガリージョン構想(概要)②

個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造

◆首都圏

- 複数の国際ビジネス拠点を中心に、グローバルな経済都市として強化
- 情報通信・広告・金融分野等の強みを活かし、全国の商品の価値を磨き世界に発信することで、地方創生と国際競争力向上の相乗効果を発揮

◆中部圏

- 三大都市圏の中心に位置し、全国最大の交流圏を形成
- 多様なものづくり産業と、AI、IoT等、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する産業の革新・創造拠点に発展

◆関西圏

- 医療・ライフサイエンス分野の強化等により、アジアと共に進化する国際ハブ都市圏として発展
- 圏域間のアクセス向上や広域連携の強化により、西日本全体の対流を促進

- ✓ 新たな国際ビジネスを生み出すため、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、近接性と集積を重視した**イノベーションディストリクトを形成**し、高密度な知的対流を創出
- ✓ リニア駅の**乗換利便性、高速道路との直結性、空港アクセスの向上、都市再生**等により集積効果を最大限に引き出す
- ✓ 三大都市圏間の**新幹線・高速道路ネットワーク整備による大動脈の多重化**とともに、**まちづくりが進められる段階から圏域を越えた連携体制**を強化

中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生

- ◆ 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、新しい知的対流拠点に発展
- ◆ 都市と地方にまたがる新たなビジネススタイル・ライフスタイルを可能とする、新たな居住の選択肢を提供
- ◆ Society5.0の革新的技術と豊かな自然環境が融合した、独自性と先進性の高い地域に発展する可能性

- ✓ **地域の強みを活かした産業を育成し、圏域を越えた産業クラスター同士の連携強化**等により、新世代の新たな産業へと発展
- ✓ **自然豊かな居住環境、多様なツーリズム、社会参画のプラットフォーム**等の形成により、地域独自のライフスタイルを提供
- ✓ **地域内の主体的取組と地域外の人材の知見を融合**すべく、各地域の魅力を大切にする価値観をもつ**関係人口を拡大**
- ✓ リニアによる**東西方向の連携軸**に加え、各駅から**南北方向に伸びる高速道路との連結性を強化**し、対流を活発化

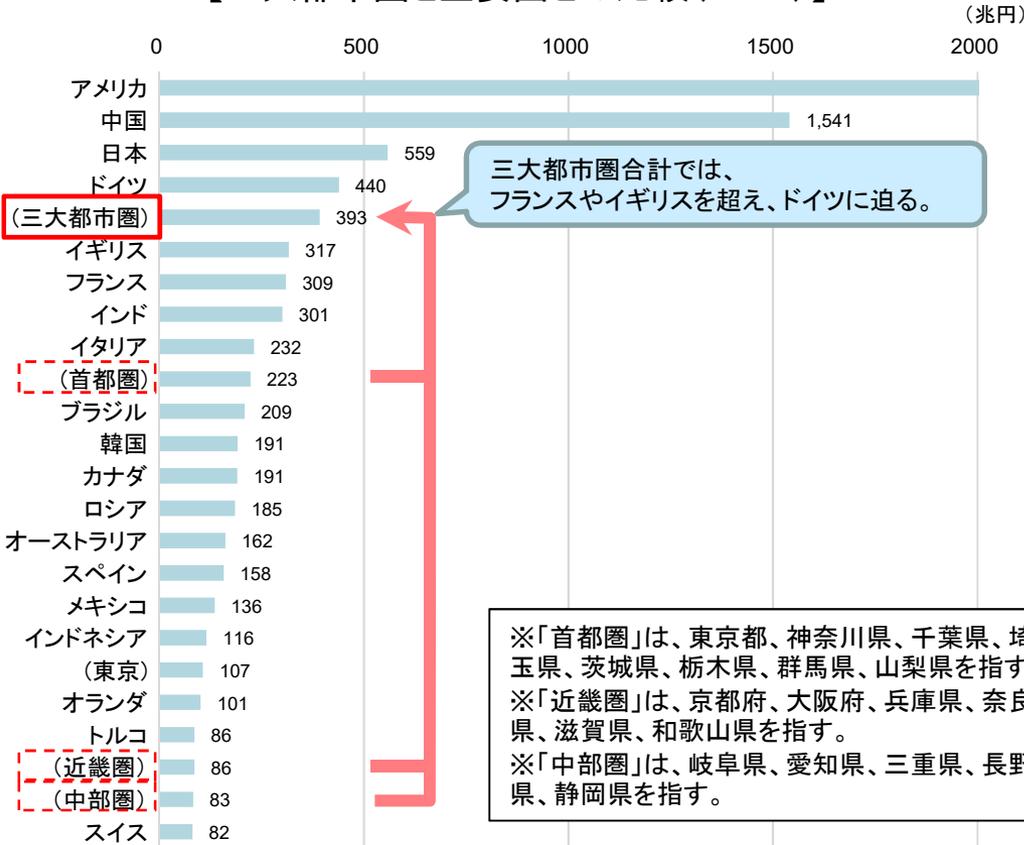
スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大

- ✓ 全国各地の個性を結び付けるため、**広域連携により圏域を越えた人的ネットワークを拡大**し、リニア駅を核とした**広域的な新幹線・高速道路ネットワークの形成**により対流を活発化
- ✓ **三大都市圏の空港が相互補完的に機能**することや、**東京・大阪間の輸送ニーズの転換による新たな航空需要**への対応、**東海道新幹線沿線地域の利便性向上**等の効果も期待
- ✓ リニア沿線以外の**中枢・中核都市**も、自ら世界に直結し**スーパー・メガリージョンとの相乗効果を発揮する持続可能な成長の拠点**に

三大都市圏のGDPと産業構造

- リニア中央新幹線の開業により、三大都市圏が一体化したスーパー・メガリージョンの形成が期待される。三大都市圏(首都圏、近畿圏、中部圏)を合わせたGDPは、フランスやイギリスを超え、ドイツに迫る。
- 東京圏、名古屋圏、大阪圏は異なる産業構造を有しており、それぞれの分野で新しい技術やアイデアを持った多様な人材が集積している。リニア開業で圏域間における多様な主体の交流や偶発的な出会いが増加し、新たなイノベーション創出につながる可能性。

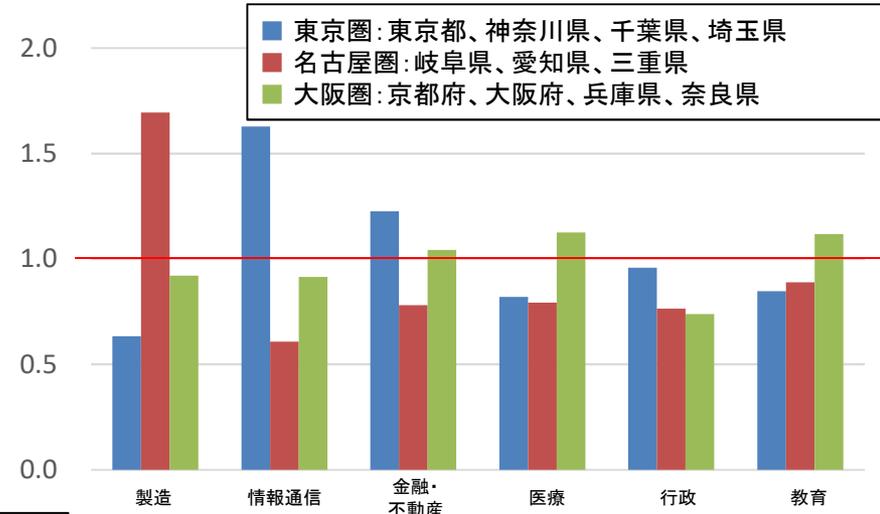
【三大都市圏と主要国との比較(GDP)】



※「首都圏」は、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県を指す。
 ※「近畿圏」は、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、滋賀県、和歌山県を指す。
 ※「中部圏」は、岐阜県、愛知県、三重県、長野県、静岡県を指す。

【域内GDPの特化係数】

特化係数(域内GDP) = (域内における当該産業GDP/域内GDP) ÷ (全国の当該産業GDP/GDP)



(出典)内閣府県民経済計算(2018年度)より国土政策局が作成



圏域間での他業種による連携や多様な専門知を持った人材の交流が増加

(出典)内閣府経済社会総合研究所「平成30(2018)年度県民経済計算について」(令和3年8月)より国土交通省国土政策局作成

三大都市圏の産業構造(市町村別の従業者ベース特化係数)

- 大阪圏における医薬品製造業については、主に製薬企業の拠点がある郊外部に集積しており、名古屋圏の自動車・同附属品製造業についても、主に自動車メーカー等の工場が立地する郊外部に集積。これらの産業については、リニア中央新幹線の駅からの乗り継ぎアクセスの向上も重要となることが考えられる。
- 情報通信業については、主に首都圏の都市部に集積しており、リニア中央新幹線による移動時間の短縮効果を得られやすいと考えられる。

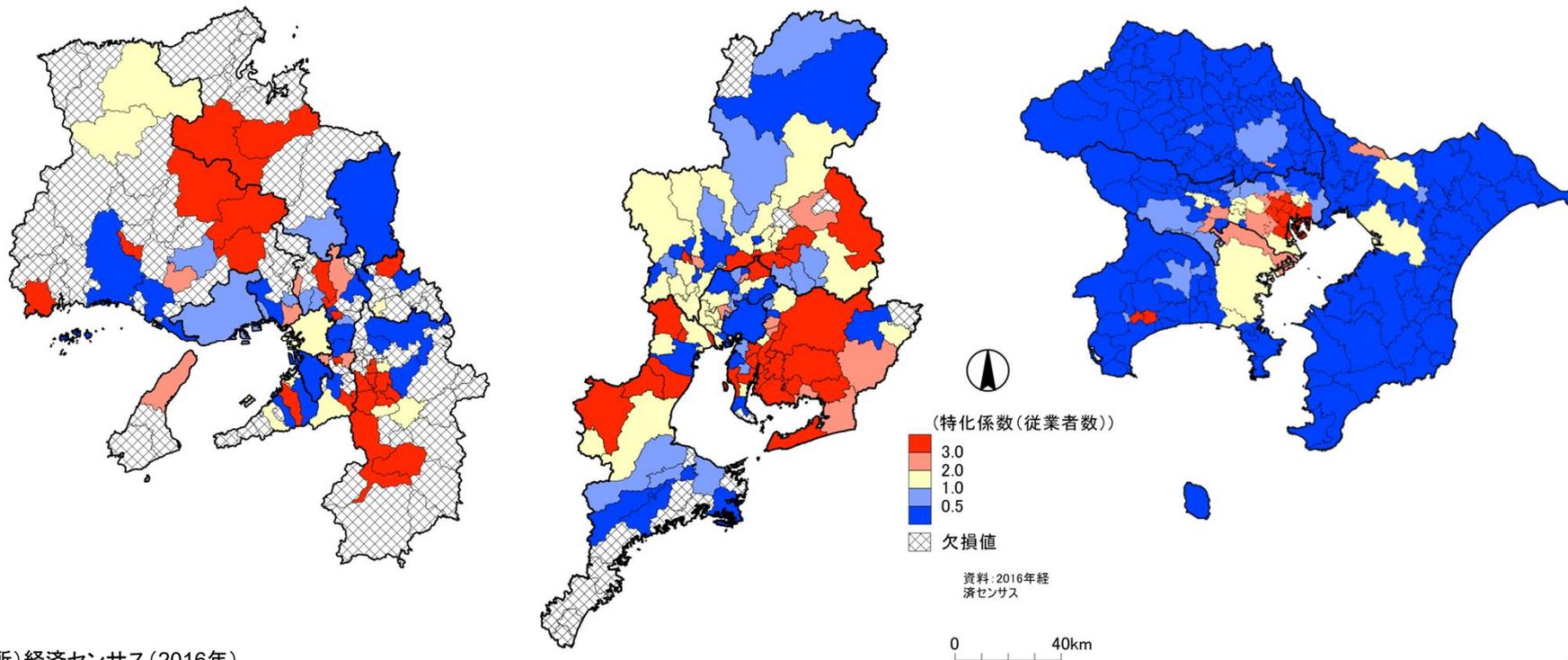
三大都市圏の特化係数(従業者数ベース)

$$\text{特化係数(域内従業者数)} = \frac{\text{域内における当該産業従業者数} / \text{域内従業者数}}{\text{全国の当該産業従業者数} / \text{従業者数}}$$

大阪圏(医薬品製造業)

名古屋圏(自動車・同附属品製造業)

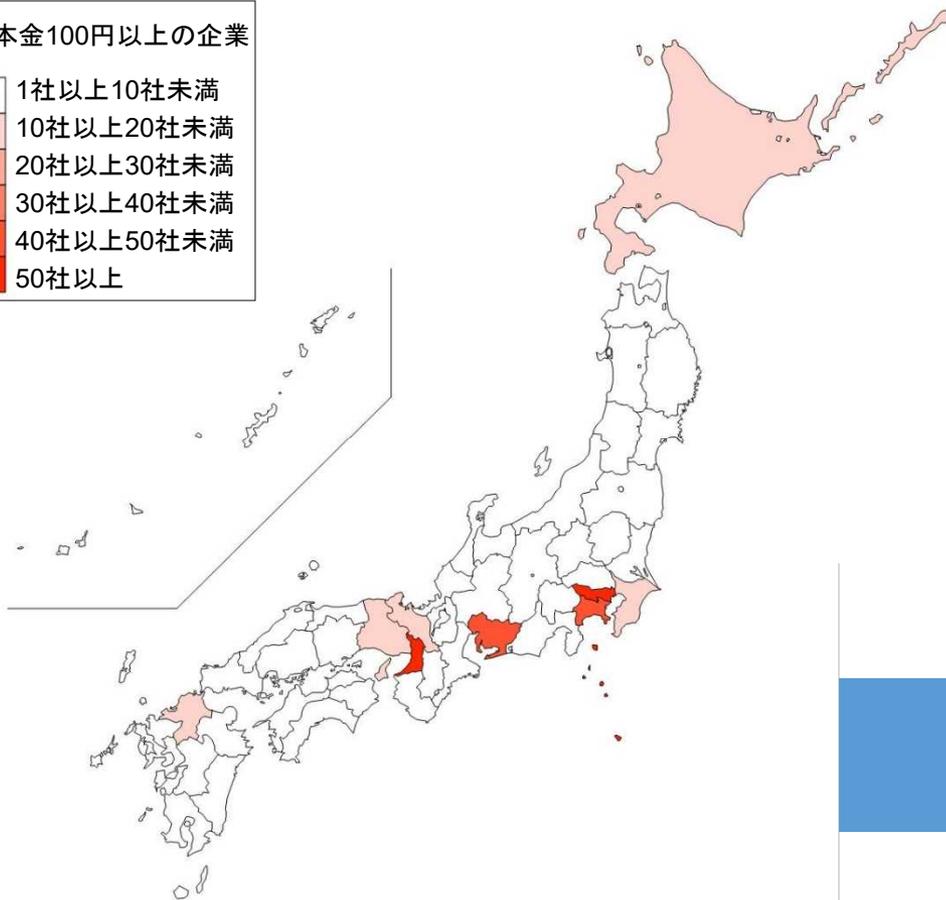
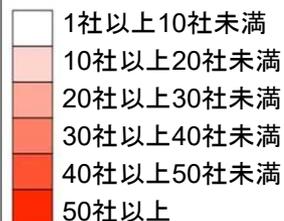
東京圏(情報通信業)



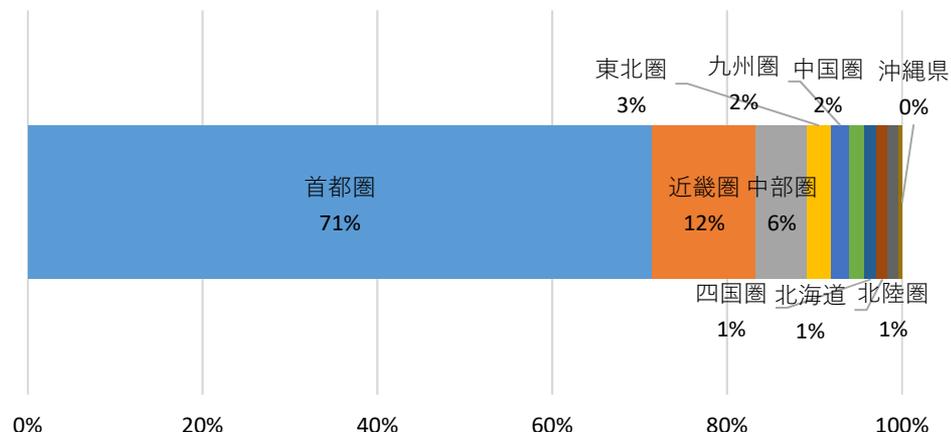
資本金100億円以上の企業の立地状況

- 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

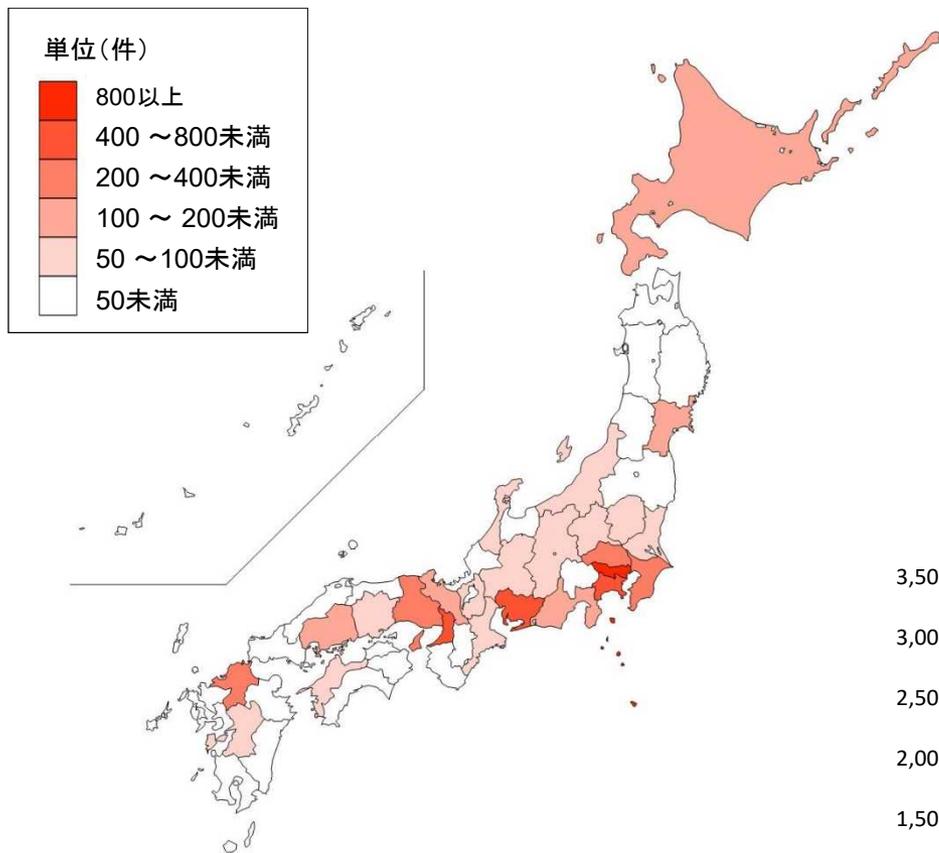


上位10位の都道府県	企業数[社]
東京都	636
大阪府	80
愛知県	41
神奈川県	40
千葉県	18
兵庫県	18
北海道	13
福岡県	13
京都府	11
広島県	9

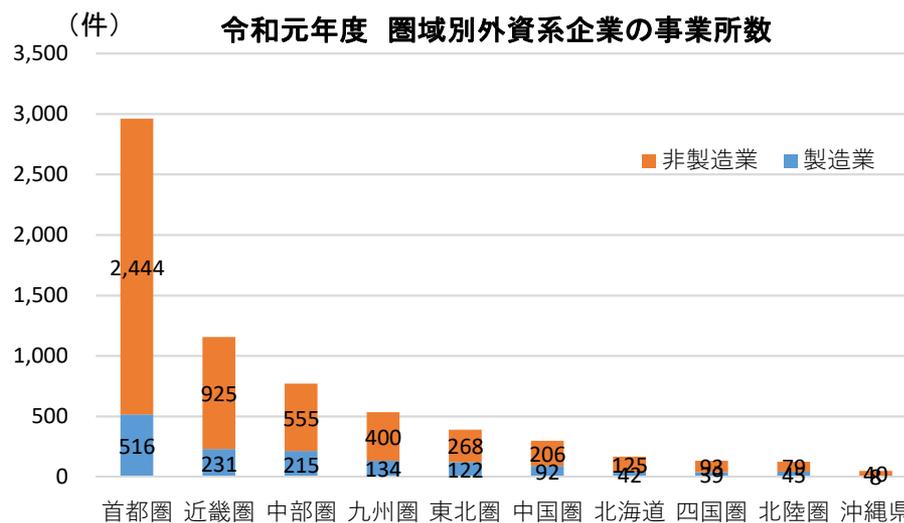


外資系企業の立地状況(事業所数)

- 外資系事業所数は圧倒的に東京都(1,775件)に集中し、次いで、大阪府(689件)、神奈川県(480件)、愛知県(440件)の順に多い。



上位10位の都道府県	事業所数 [件]	シェア [%]
東京都	1,775	27%
大阪府	689	10%
神奈川県	480	7%
愛知県	440	7%
福岡県	324	5%
兵庫県	238	4%
千葉県	221	3%
埼玉県	209	3%
北海道	167	3%
広島県	154	2%

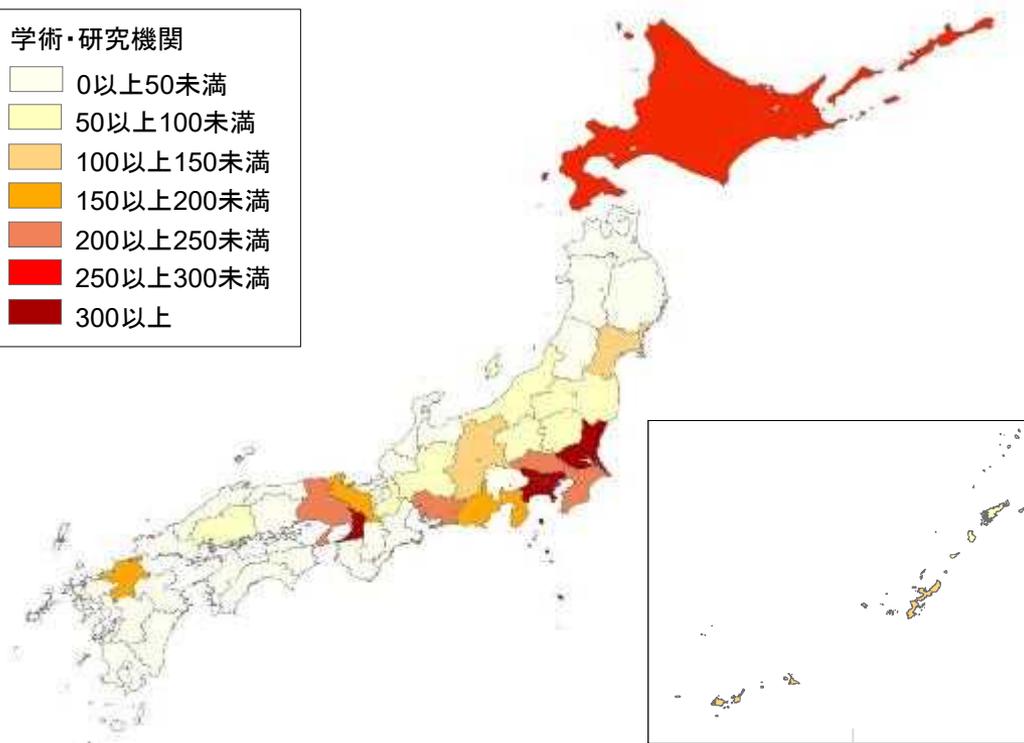


(出典) 経済産業省「外資系企業動向調査(令和2年調査)」より
国土政策局作成

学術・研究機関の立地状況

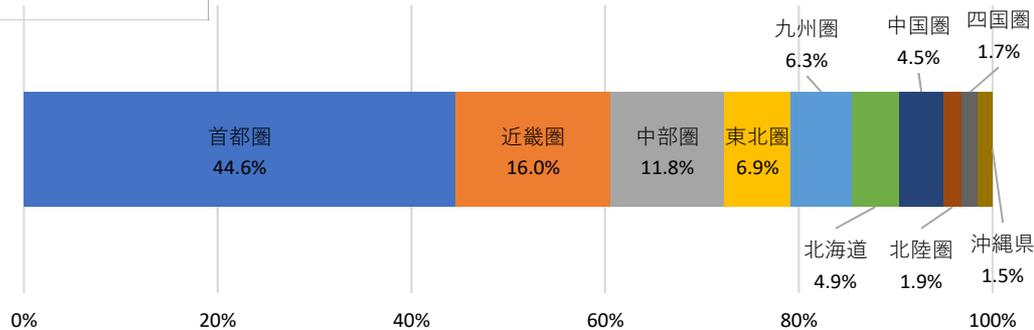
- 特に三大都市圏及び三大都市圏に近接する地域に学術・研究機関が集積している。

学術・研究機関



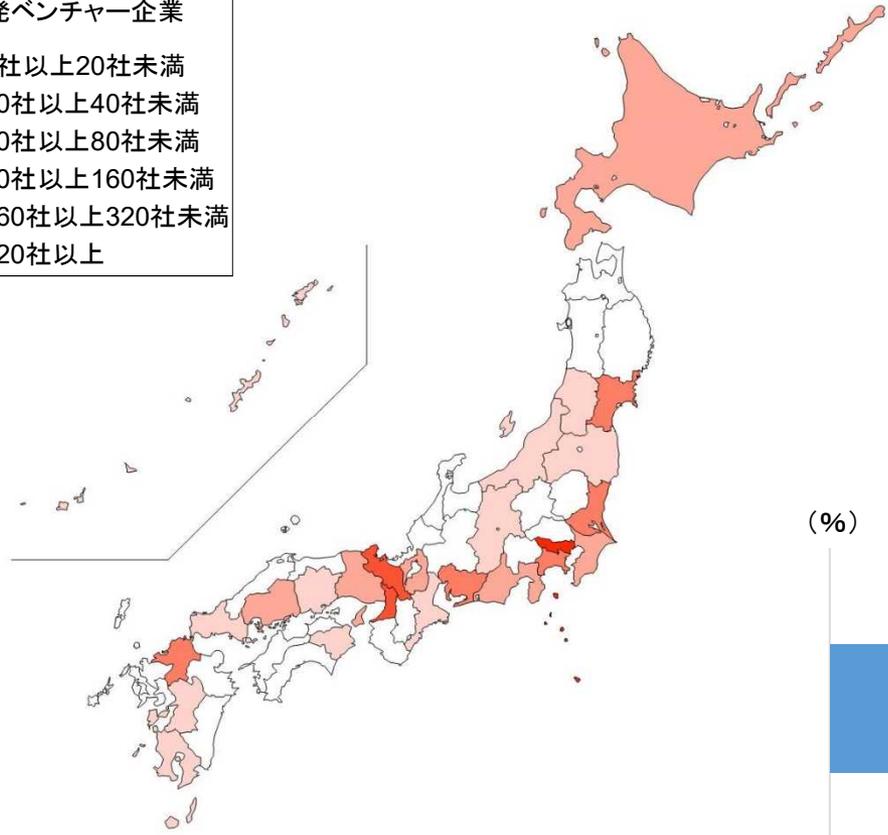
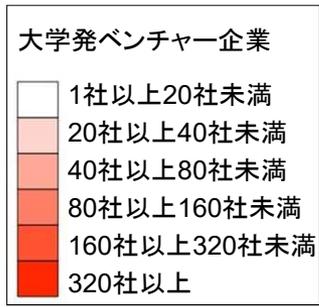
上位10位の都道府県	事業所数 [社]	シェア [%]
東京都	994	19.0%
神奈川県	423	8.1%
大阪府	333	6.4%
茨城県	306	5.9%
北海道	258	4.9%
愛知県	249	4.8%
千葉県	230	4.4%
埼玉県	213	4.1%
兵庫県	211	4.0%
京都府	161	3.1%

学術・研究開発事業所数の全国割合

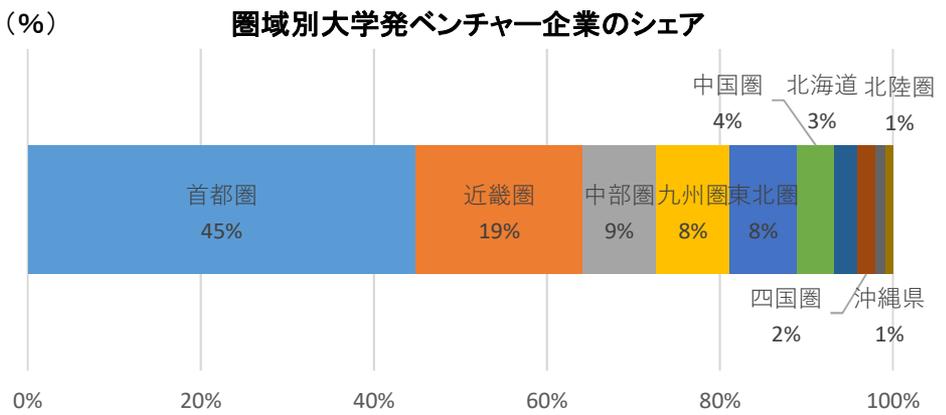


大学発ベンチャー企業の立地状況

● 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。



上位10位の都道府県	企業数[社]
東京都	931
大阪府	218
京都府	196
神奈川県	150
福岡県	150
愛知県	117
宮城県	109
茨城県	101
北海道	77
静岡県	67



(出典) 経済産業省「令和2年度産業技術調査(大学発ベンチャー実態等調査)報告書」より作成

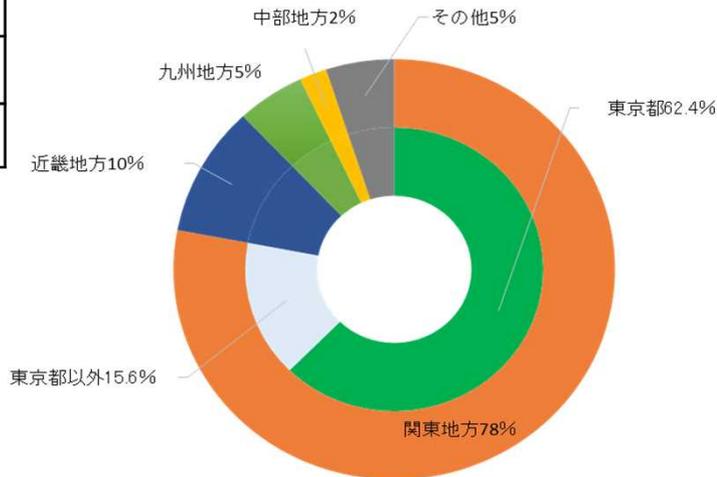
リニア開業に伴う知的対流促進への期待

- 日本ではベンチャーキャピタル(VC)の所在地やその出資先は東京に圧倒的に集中
- リニア駅周辺では、多様性や偶発性を伴う交流が可能な場としての「知的対流拠点」の形成が進んでいる。
⇒このような開かれた場がオープンイノベーションを生み出す装置となる可能性

国内VCの所在地

東京圏	78社
名古屋圏	2社
大阪圏	11社

国内VCの出資先

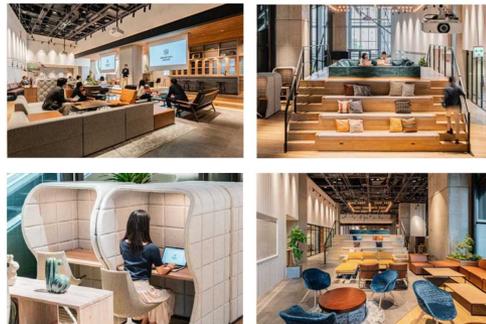


(出典)一般社団法人ベンチャーエンタープライズセンター「ベンチャー白書2016」

ナゴヤ イノベーターズ ガレージ

中部圏で異業種異分野の交流・対流からイノベーションを誘発し、加速させることを目的として名古屋市と中部経済連合会が共同設置(2019~)

出典:ナゴヤ イノベーターズ ガレージ HPより作成



エスバード(南信州広域連合)

産官学連携により、航空機をはじめとする産業の高度化、高付加価値化を実現するための拠点(2019~)



出典:飯田市HPより作成

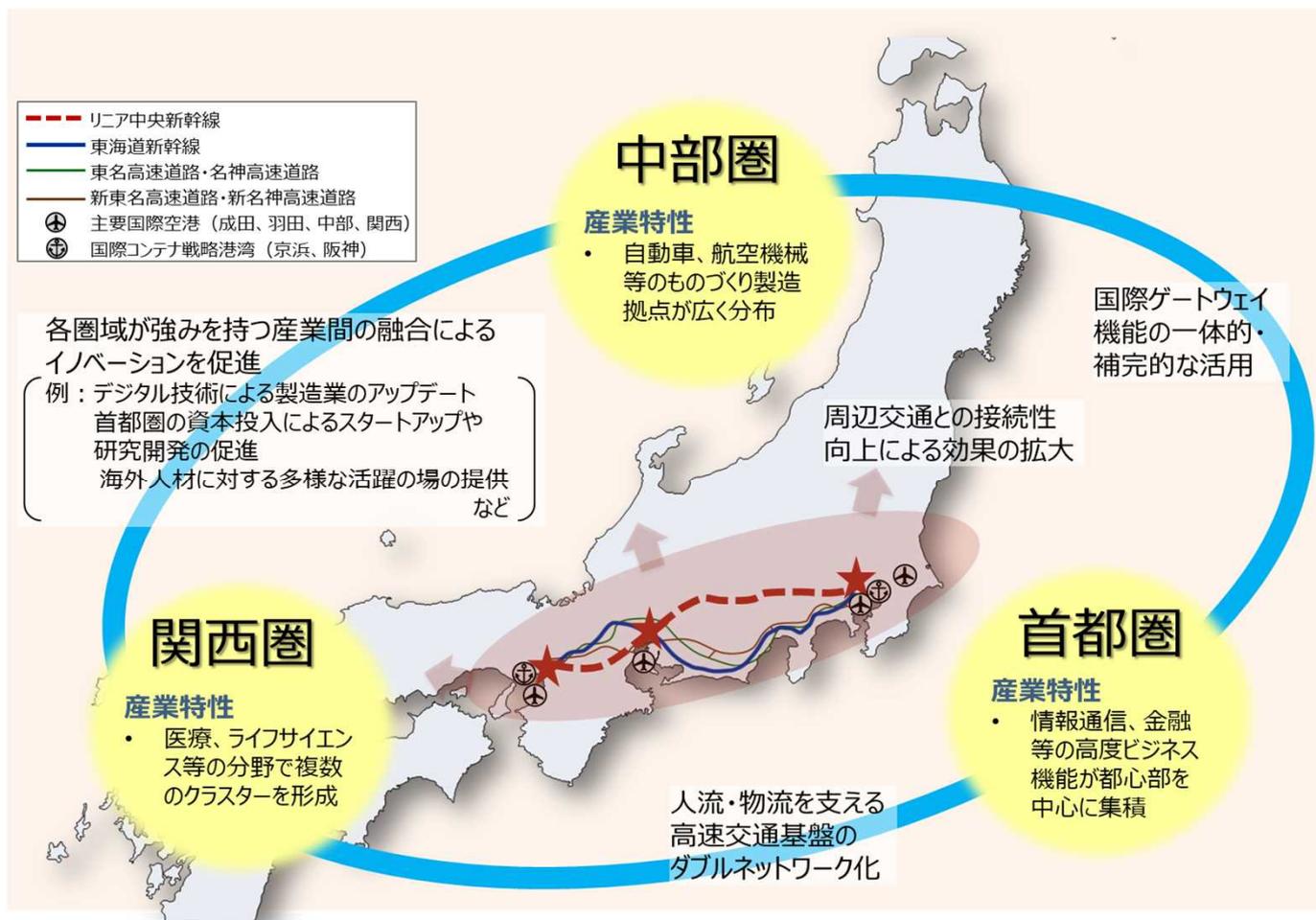
ものづくり産業交流ゾーン(相模原市広域交流拠点整備計画)



出典:相模原市HP

個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造(イメージ)

- 各都市、地域における特徴的な産業同士が分野の垣根を越えて融合することにより、各所において新たなイノベーション創出が期待。
- リニア中央新幹線に加え、新東名・新名神高速道路の全線開通により、三大都市圏間の人流・物流を支える高速交通基盤のダブルネットワーク化が完成することで、4つの主要国際空港や2つの国際コンテナ戦略港湾の一体的・補完的な活用が可能に。



スーパー・メガリージョンで目指すべき効果

- 集積効果による生産性向上と、産業間の融合によるイノベーションの加速。

事業所の集積度と労働生産性とは正の相関(※1)

リニア中央新幹線により、時間距離が大幅に短縮

実質的な事業所密度が上昇

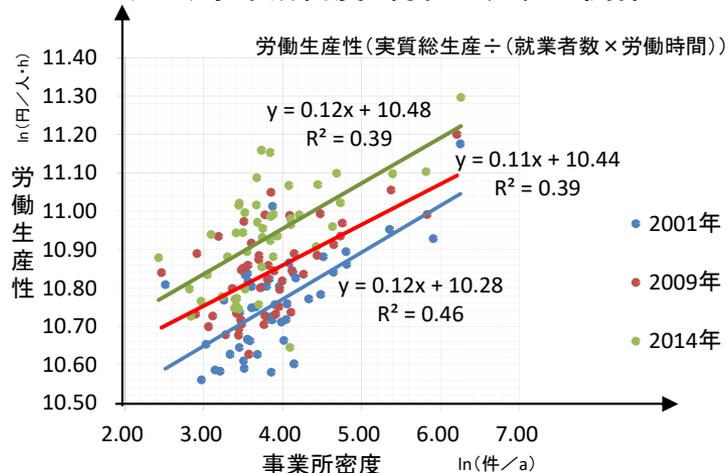
+

さらに、

- ・関西の文化・ライフサイエンス、中部のものづくり、東京のIoT・FinTech、つくばの基礎研究など、三大都市圏の異なる個性の交流・連携・融合により、**イノベーション**が創出。(※2)
- ・海外からヒト、モノ、カネを呼び込み、さらなる多様性の拡大がさらなる**イノベーション**を加速。

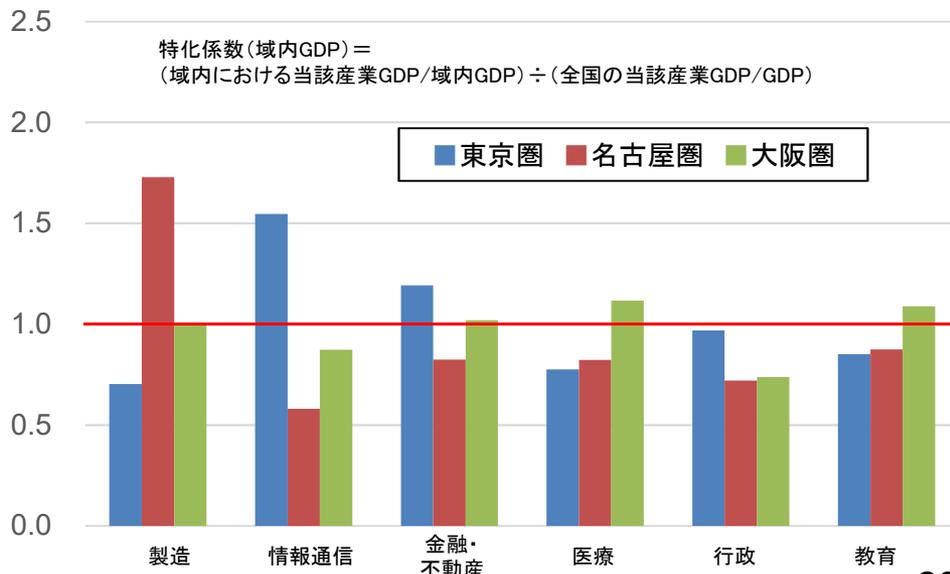
結果として生産性が上昇し、成長がもたらされる可能性

(※1)事業所密度と労働生産性の関係



出典:内閣府「県民経済計算」ほか統計資料を基に国土交通省作成

(※2)域内GDPの特化係数



(出典)内閣府県民経済計算(2016年度)より国土交通省作成

スーパー・メガリージョン形成による経済効果の試算①

- 移動時間の短縮により二次的に生じる知識交流に伴うイノベーション創出効果を代替指標により定量化し、イノベーションによる新規需要を経済モデルにより算出する。

リニア中央新幹線の開業

移動時間の短縮

コミュニケーションの増加

知識、暗黙知の交換・融合

- 知識・人材のマッチング拡大
- 新規事業やR&Dの促進
- 生産性の向上…

**新たな需要や
産業の創出**



知識交流によるイノベーション創出が新たな需要や産業の創出をもたらす

知識交流によるイノベーション創出の
効果を定量化する必要あり

イノベーションを直接定量化するのは
困難(既存モデルや計算方法がない)

既存の経済モデルを改良して定量化
を検討、代替指標を導入する

「知識交流によるイノベーション創出」の代替指標

- 旅客流動量
交流の度合いを表現

空間的応用一般均衡モデル

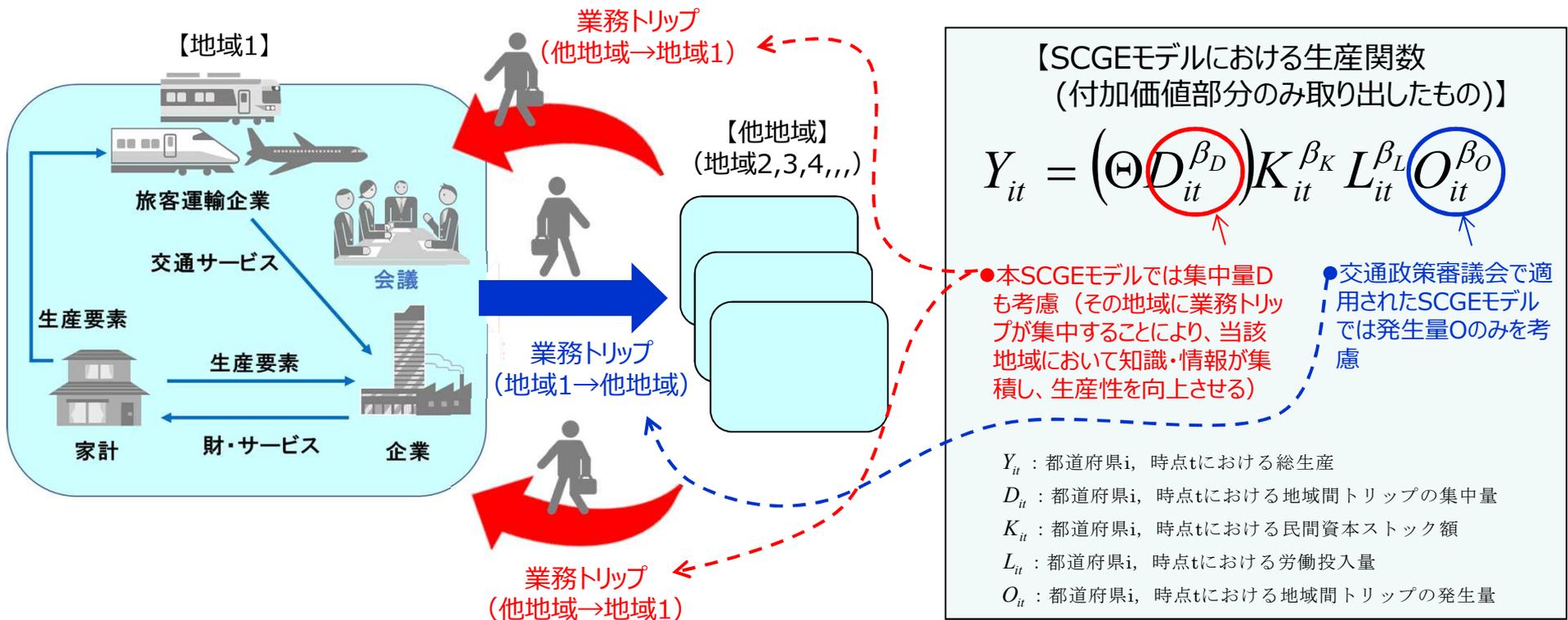
スーパー・メガリージョン形成による経済効果の試算②

空間的応用一般均衡モデル【Spatial Computable General Equilibrium Model (SCGEモデル)】

(※) 「一般均衡」…「労働、資本、財・サービス等の全ての市場において『需要』=『供給』が成立し、市場価格が決定される」という均衡状態を表現する経済学上の概念

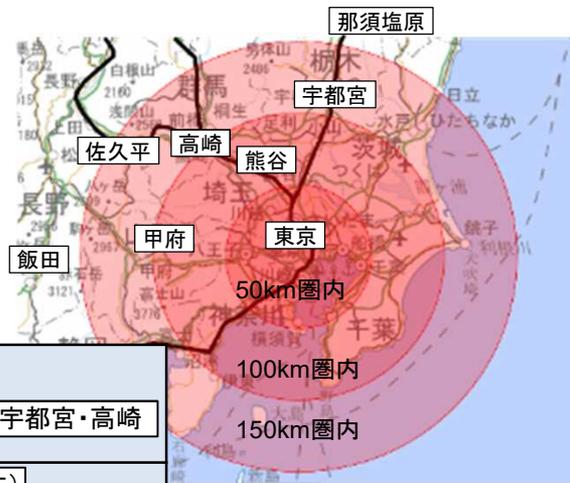
- ▶ 交通政策審議会（平成23年5月）では、SCGEモデルを用い、リニア中央新幹線の利用者が享受した時間短縮便益に着目し、上りップの発地側における企業の生産性向上や、家計の所得・消費の拡大等、市場メカニズムの中で連鎖的に波及する経済効果を試算。
- ▶ 今回は、人の移動の集中（トリップの着地側）に着目し、「フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる情報の集積による便益」が発現すると考え、これを「地域間の知識交流によるイノベーション創出の効果」として、交政審で適用されたSCGEモデルに組み込んで経済効果を算出。

【フェイス・トゥ・フェイス・コミュニケーションによる情報の集積による便益
（＝地域間の知識交流によるイノベーション創出の効果）を考慮したSCGEモデルの概要】



リニア中間駅周辺のポテンシャル向上

- 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。

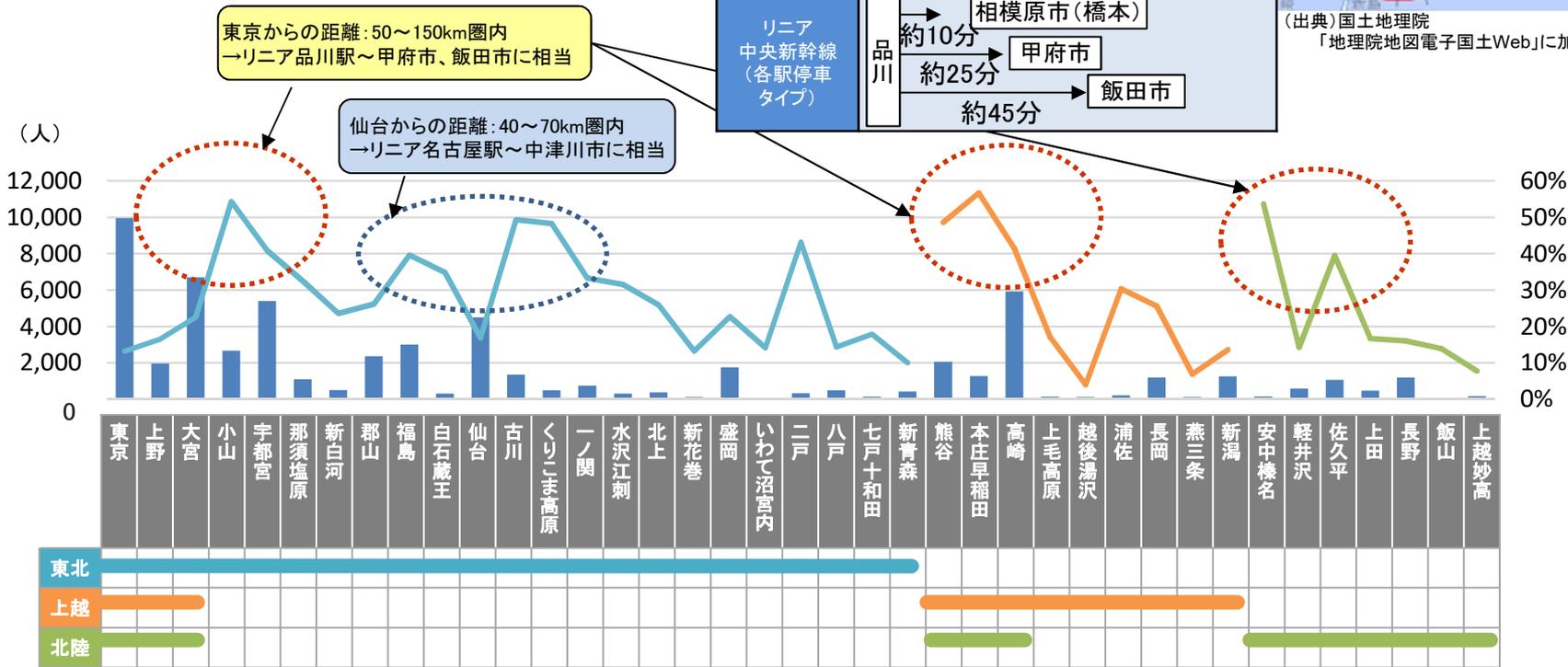


(出典)国土地理院
「地理院地図電子国土Web」に加筆

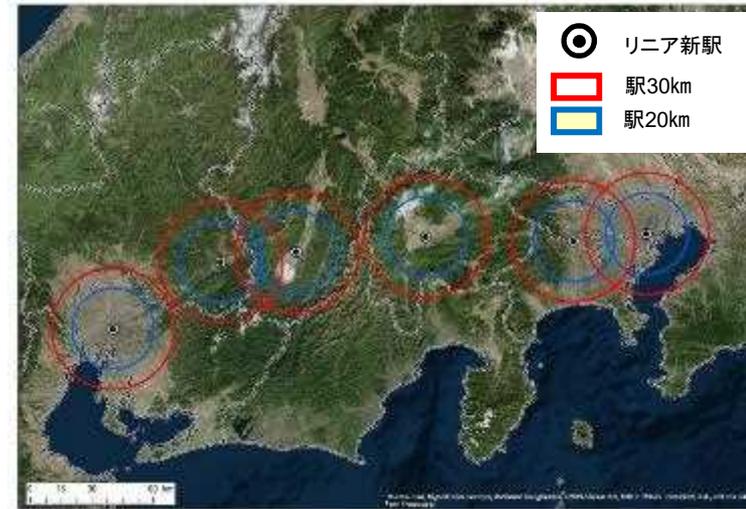
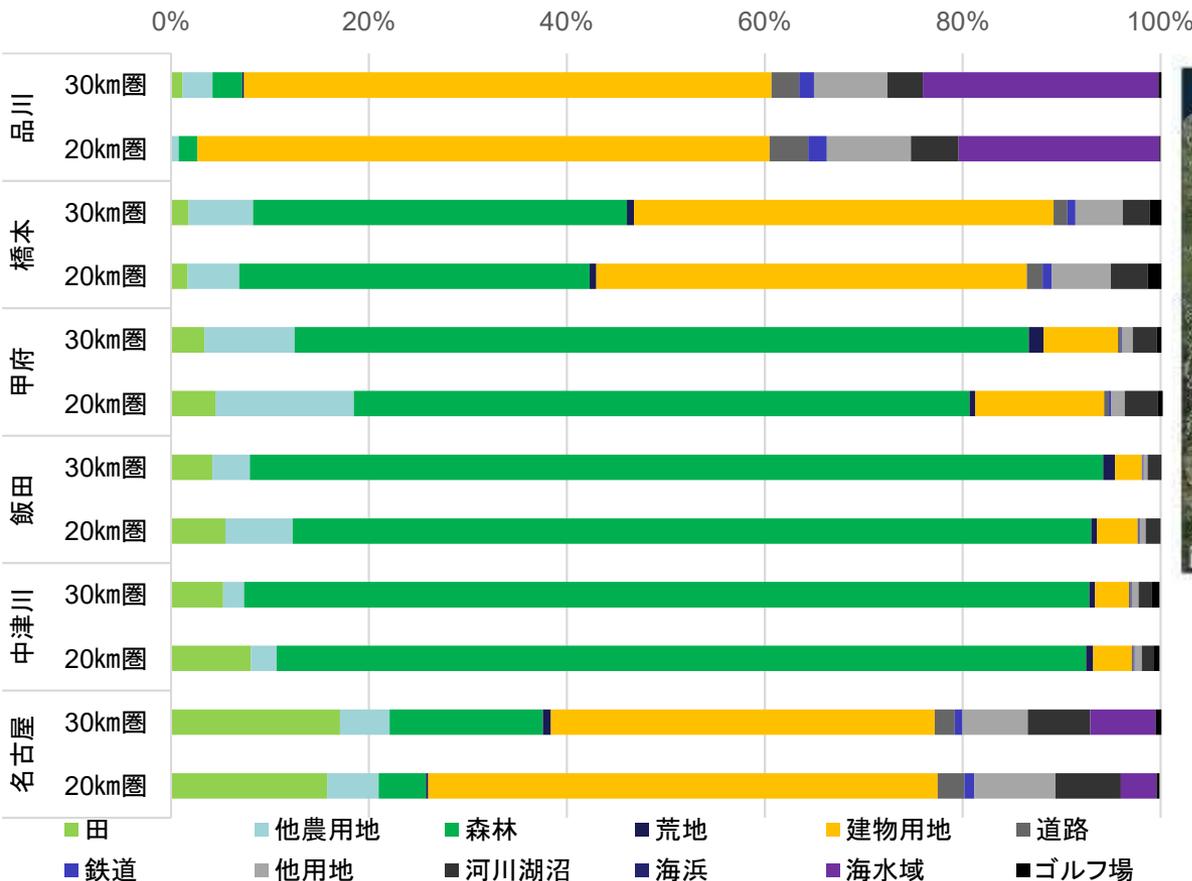
【新幹線駅別一日平均 定期利用乗車人員及び定期利用率】

【所要時間の比較】

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



- 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。
- 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。

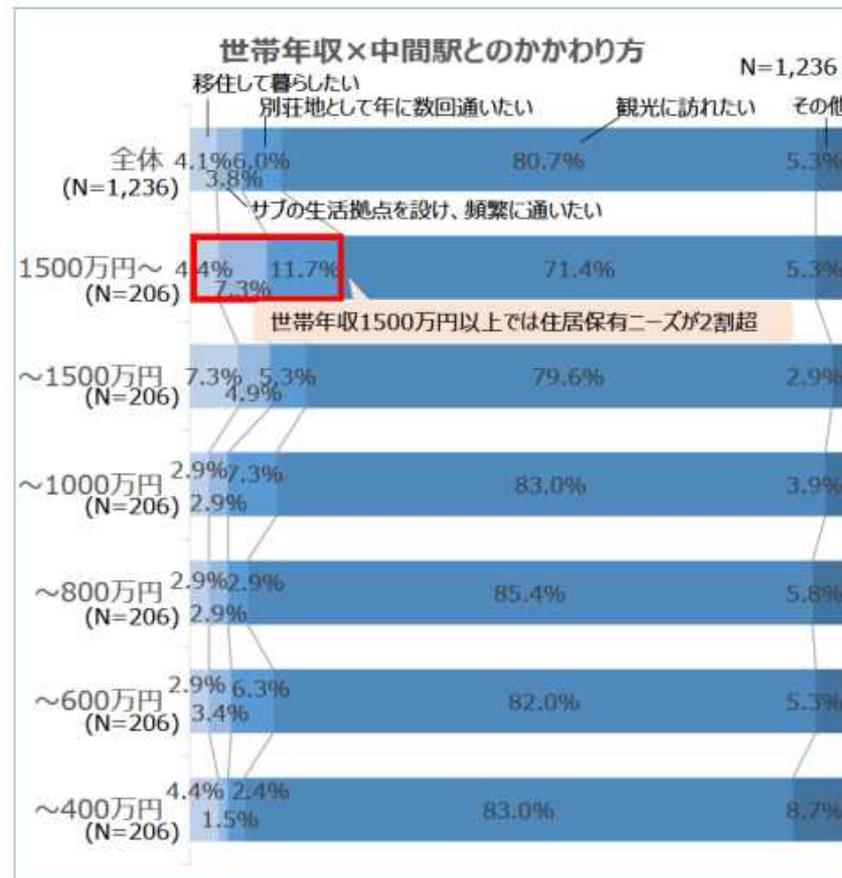
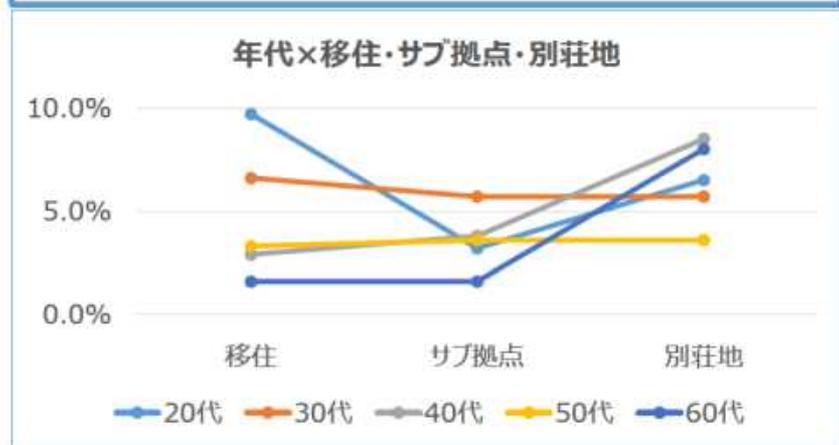
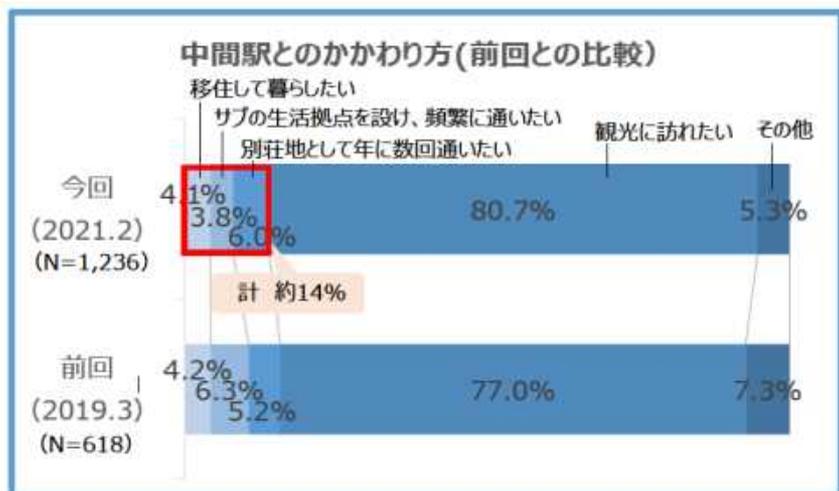


(出典)国土交通省「国土数値情報H28」より作成

※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。

中間駅の地域とのかかわり方に関する意向

- 「移住やサブ拠点・別荘の保有」については約14%である一方、「観光に訪れたい」が81%で最も高い。前回調査よりも「移住」はほぼ変化なく、「サブ拠点」が2.5%減り、「別荘地」「観光」が増えている。
- 年代では移住20代、サブ拠点は30代、別荘地は40代と60代で比較的ニーズがあり、世帯年収では1,500万円以上で高い。

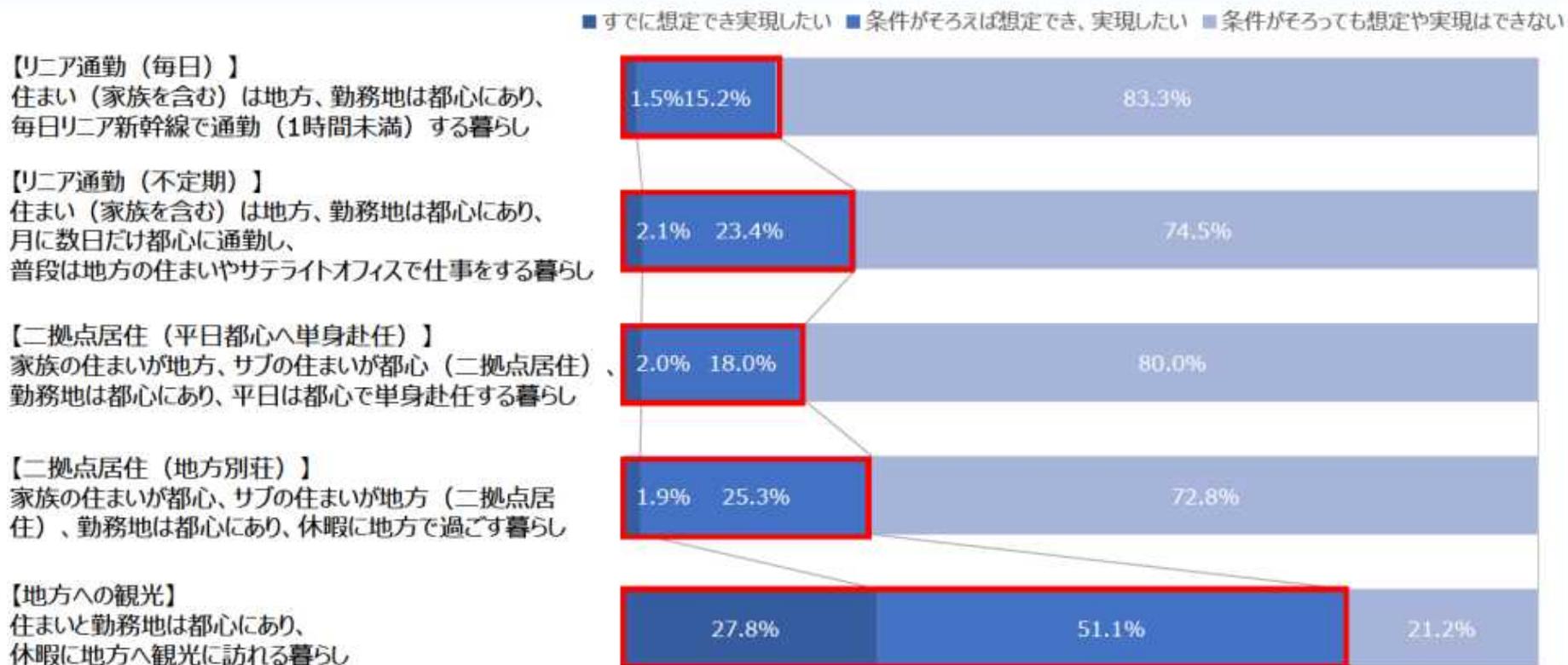


<実施日・方法> 令和3年2月22日(月)～25日(木) WEB調査
 <回答者> 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、愛知県在住の調査モニター 1,236名

出典：令和2年度 スーパー・メガリージョン形成による新たなライフスタイル・ビジネススタイルの可能性調査の結果について
 (内閣府地方創生推進事務局)より国土政策局作成

新たなライフスタイル・ビジネススタイルの実現可能性

- リニア通勤や二拠点居住などの新たなライフスタイル・ビジネススタイルについて、「すでに想定でき実現したい」、「条件がそろえば実現したい」の合計が約2割。



<実施日・方法> 令和3年2月22日(月)~25日(木) WEB調査
 <回答者> 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、愛知県在住の調査モニター 1,236名

コロナ禍を経たSMRによるライフスタイル・ワークスタイルへの意向の変化

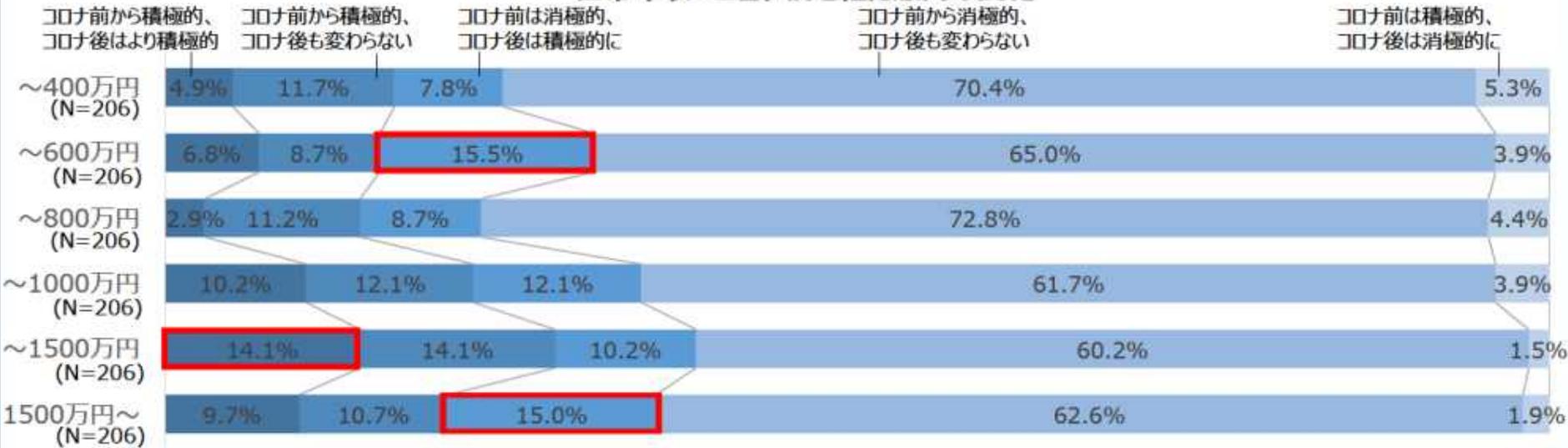
- 「コロナ禍前は消極的だったが、コロナ禍を経て積極的に変わった」は、1割強。また、「コロナ禍前は積極的だったが、コロナ禍を経てより想いが強くなった」は1割弱。
- 世帯年収別では、400～600万円、1,500万円以上で、「積極的な意向に変わった」が2割弱。

N=1,236

コロナ禍を経た意向の変化



世帯年収×コロナ禍を経た意向の変化



<実施日・方法> 令和3年2月22日(月)～25日(木) WEB調査

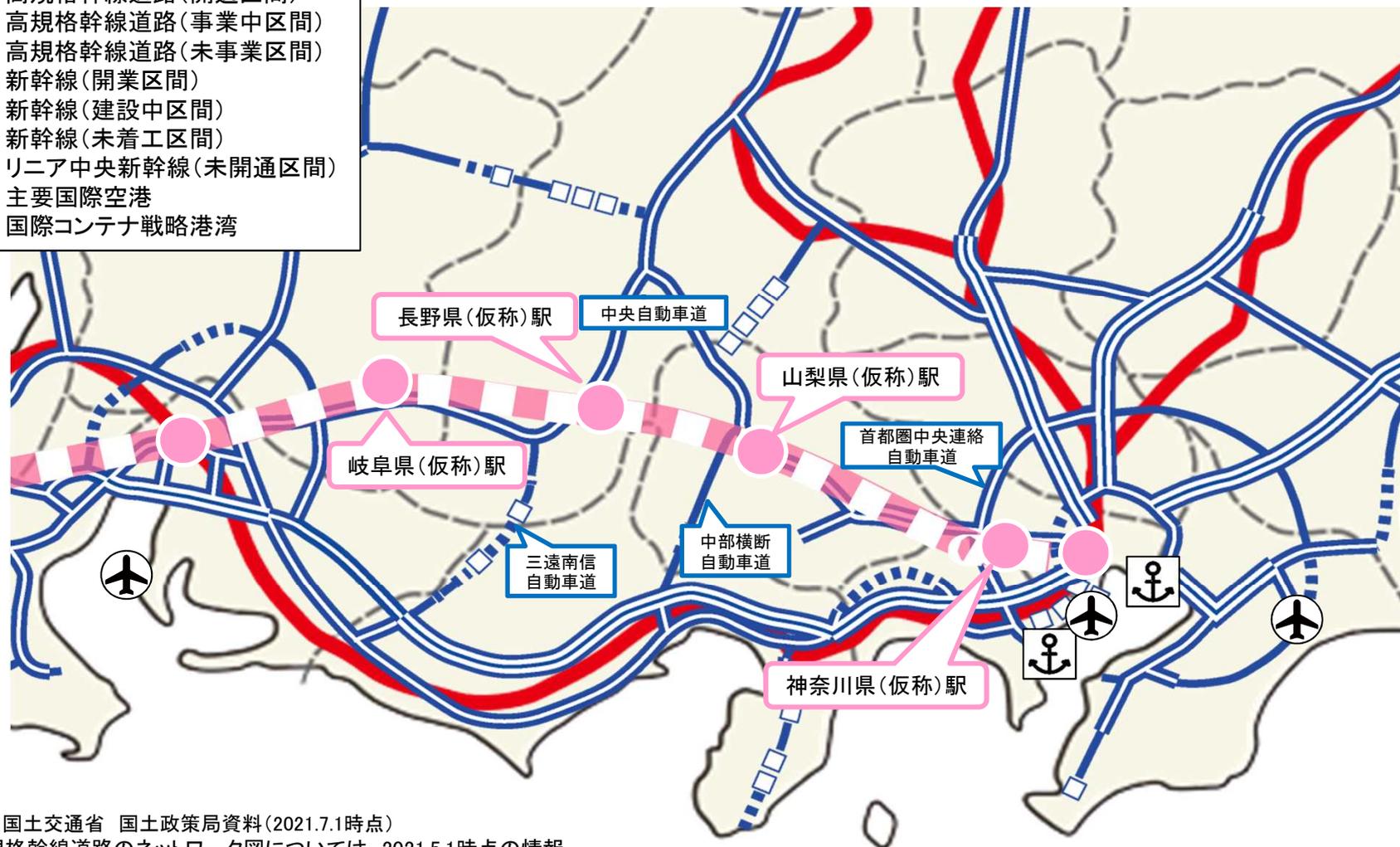
<回答者> 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、愛知県在住の調査モニター 1,236名

リニア中間駅周辺の高速道路ネットワーク

- リニア中間駅から南北方向に伸びる高速道路ネットワークとの連結によって広域圏を形成。

凡例

- 高規格幹線道路(開通区間)
- 高規格幹線道路(事業中区間)
- 高規格幹線道路(未事業区間)
- 新幹線(開業区間)
- 新幹線(建設中区間)
- 新幹線(未着工区間)
- リニア中央新幹線(未開通区間)
- 主要国際空港
- 国際コンテナ戦略港湾



(出典)国土交通省 国土政策局資料(2021.7.1時点)
 ※高規格幹線道路のネットワーク図については、2021.5.1時点の情報。

スーパー・メガリージョン(SMR)の形成及び効果の広域的拡大の促進①

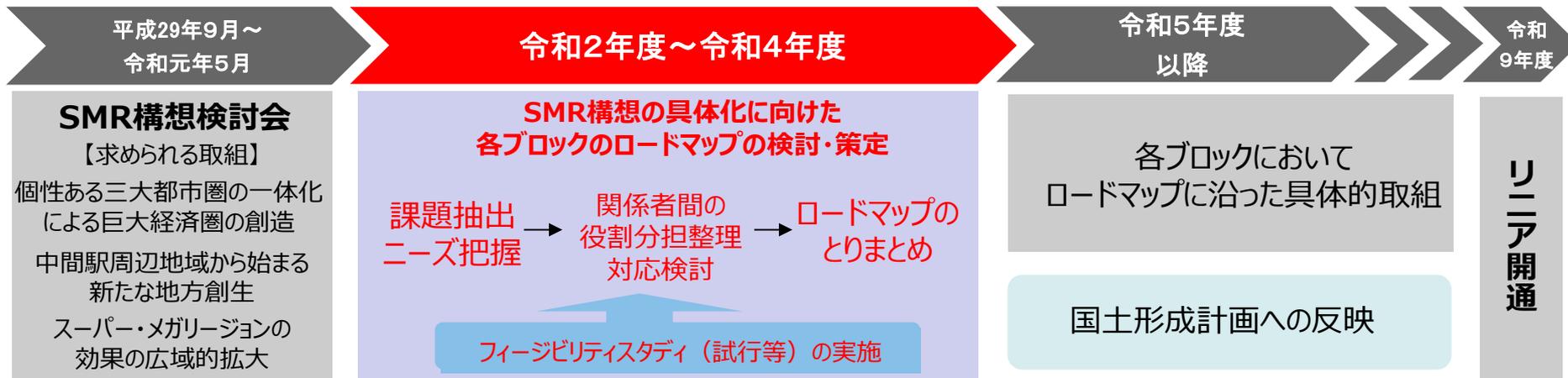
趣旨

- 第二次国土形成計画（平成27年8月14日閣議決定）において、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こととされたことを受け、平成29年にスーパー・メガリージョン構想検討会（SMR構想検討会）を設置して検討を開始し、令和元年5月に、同検討会の最終とりまとめが公表された。
- 同とりまとめにおいては、スーパー・メガリージョン形成のためには、対流の活発化により三大都市圏（首都圏、中部圏、近畿圏）の一体化による巨大経済圏の創造等が必要とされている。また、スーパー・メガリージョンの形成を契機に、全国各地の個性同士を結びつけていくことによるスーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大が必要とされている。
- これらを受けて、リニア中央新幹線による時間距離の劇的な短縮を契機に全国の人の対流を活発化させて、各地域の個性を結びつけイノベーションを生み出していくために、スーパー・メガリージョンの形成とその効果の広域的拡大に向けた取組の具体化を進めるものである。

事業概要

SMR構想検討会最終とりまとめで示された、SMRの形成と効果の広域的拡大に向けて求められる取組について、広域地方計画協議会を活用して、各ブロックにおける具体化に向けた検討、その検討に必要なフェジビリティスタディ等を実施し、関係者の役割分担を含めた取組のロードマップを策定する。

【事業の想定スケジュール】



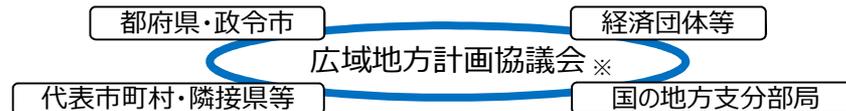
【事業内容】

SMR構想検討会最終とりまとめで示された「求められる取組」



「求められる取組」の具体化を進めるため、行政、経済界等、様々な主体がアイデアを出し合いながら連携

広域地方計画協議会の活用



※広域地方計画協議会
東北圏・首都圏・北陸圏・中部圏・
近畿圏・中国圏・四国圏・九州圏の
8ブロックに国土形成計画法に基づ
いて設置され、国土交通省が庶務を
担当

各ブロックの実態に即した「求められる取組」の具体化に向けた検討

(例：新しいワークスタイル等の創出、交通結節点を核とした人流のあり方・SMR形成によるブロックへの波及シナリオ検討)

検討に必要な経済団体、地方公共団体等と連携したフィージビリティスタディ（試行等）の実施

(例：新たな働き方に対応したコワーキングスペースの試行、先端産業拠点におけるモニターツアーの実施、移動円滑化サービスの実証)

ブロックごとに具体的な取組のロードマップを策定

東北圏

二地域居住の推進と先端産業の拠点形成

東北圏とSMR圏域との連携

SMR圏域の先端産業拠点の研究者・技術者が東北圏の先端産業集積地に短期滞在・二地域居住するための環境を整備



北陸圏

高速交通網等を活用したSMR時代の新たな働き方・住まい方を提案する施策の検討

国土2面活用の将来状況の試算



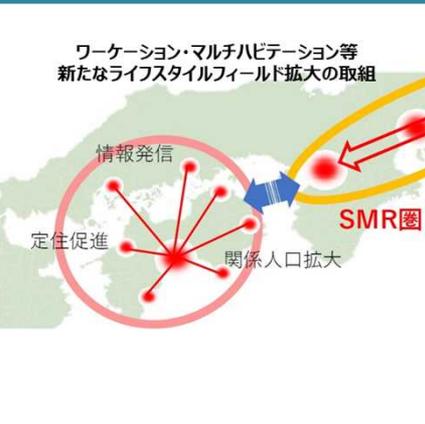
近畿圏

SMRとの相乗効果による関西圏における都市機能の高度化に向けた取組の検討



四国圏

関係人口の創出・拡大・深化に係る取組の検討



首都圏

リニア中間駅周辺の豊かな地域環境と融合した新たなワークスタイルの創出

中間駅（神奈川県駅（仮称））と都心との関係図



中部圏

対流拠点となる交通結節点の機能強化

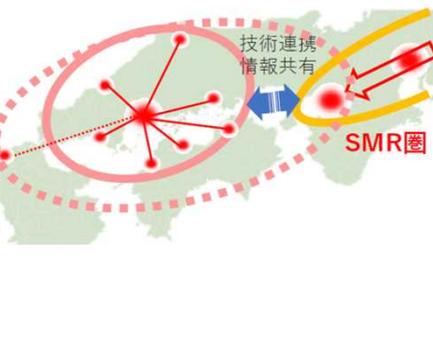
交通結節点の機能強化による対流促進



中国圏

SMR形成を見据えた大都市圏からの人材の呼び込みの機会創出及び促進に向けた施策

中国圏への企業・人材の呼び込み



九州圏

SMRとの相乗効果を発揮したゲートウェイ九州の新たな展開

アジアのゲートウェイ機能の活用



リニア開業を見据えた沿線の取組

● 沿線自治体等を中心に、リニア駅周辺地区のまちづくりやリニア駅を核とした高速交通ネットワークの整備など、スーパー・メガリージョン形成の効果を拡大する取組が進行中。

中津川市

県土および周辺地域一体の発展に向けたまちづくり～利便性と回遊性を高め、圏域への広がりを実現～

- 豊かな自然、文化や景観など「清流の国ぶ」が感じられる駅周辺整備
- 広域アクセス道路と幹線・環状道路による交通ネットワークの形成

リニア駅周辺施設配置のイメージ

交通ネットワークのイメージ

甲府市

新産業・成長産業の創出によるまちづくりの推進

本市の特徴を最大限に活用した新産業・成長産業を創出し、最先端技術と緑豊かな自然が共生する活力と魅力溢れるまちを形成

アグリテック 広域連携による行政基盤の強化

ヘルステック 大学との連携による事業拡大

次世代モビリティ クリーンエネルギーをモビリティへ展開

選ばれるまちへ

品川

世界をリードする国際ビジネス交流都市の形成

- リニア駅整備効果を各地へ波及させるため、交通結節機能を強化
- 道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」を目指す

交通結節点機能の強化

乗り換え利便性の向上

景品急行線の地平化、自由通路の整備

西口駅前広場整備計画

- 次世代型交通ターミナル
- 開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル
- シンボリックなセンターコア
- 人々が集う賑わい広場



名古屋市

鉄道10路線の交差する地域の一大交通拠点 名古屋駅スーパーターミナル化の推進

- 乗換利便性や高速道路からのアクセス向上によるハブ機能の一層強化
- 多様な人々の交流拠点としての「ウォークアブルな広場」の創出

リニア駅周辺の面的整備

名古屋駅スーパーターミナル化

- 乗換利便性・交通結節機能の強化
- アクセスの強化
- 中核圏の顔として魅力発信・回遊性の強化

飯田市

信州・伊那谷の個性で世界を惹きつけ、世界へ発信する玄関口

- 地域の魅力を発信し、様々な人の交流、広域交通拠点となる駅周辺整備
- 駅勢圏拡大に向けた道路交通ネットワークの整備

リニア駅周辺整備

リニア関連事業

- (仮称) 座光寺SIC SIC連結道路新設
- リニア関連道路整備 新設道路・道路拡幅
- 代替地整備 宅地造成・道路整備等

相模原市

首都圏南西部全体の持続的な成長の源泉となる広域交流拠点の形成

- 産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点（橋本駅周辺）
- 安心とゆとりのある文化・行政が集積する中核業務拠点（相模原駅周辺）

橋本駅周辺地区

- 県立相原高校跡地の土地区画整理事業
- 圏央道相模原ICへのアクセス道路（広域連携軸）

相模原駅周辺地区

- 相模総合補給廠一部返還地の土地利用検討
- 宮下横山台線の延伸

(出典) 関係自治体資料をもとに国土政策局作成