

ものづくりの現状とリニア中央新幹線の効果

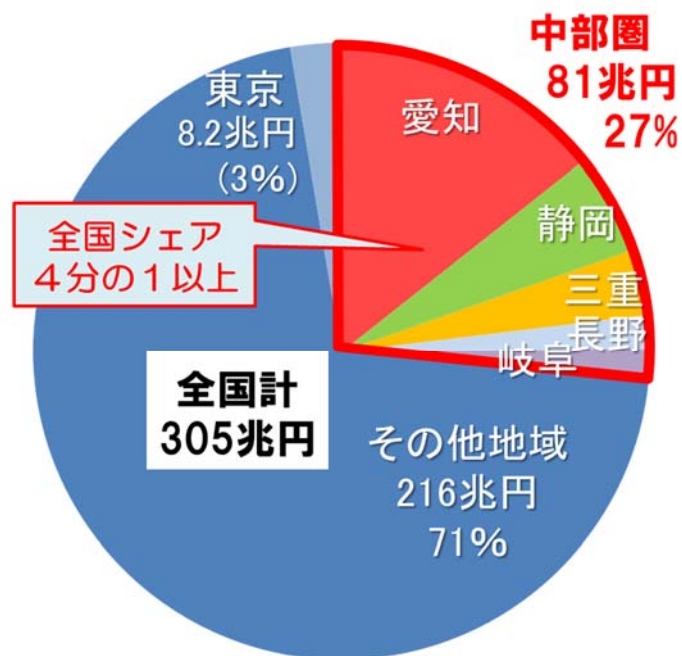
参考資料

(1) 中部圏の産業の特徴

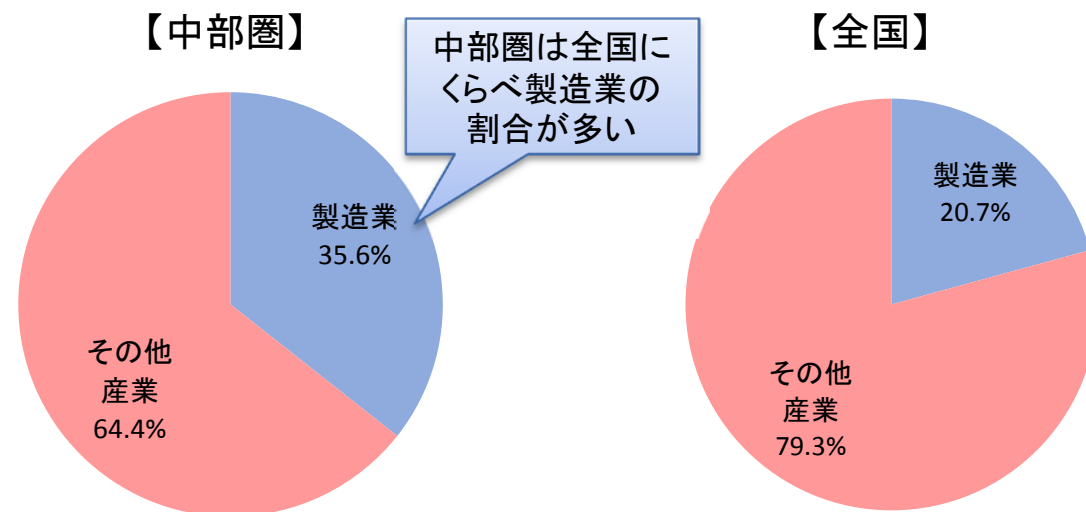
①全産業に占める製造業の割合が高く、ものづくり中枢圏域を形成

- ・中部圏は製造品出荷額等の**全国シェア27%占める**ものづくり中枢圏域である。
- ・中部圏の**全産業に占める製造業生産額の割合は35.6%**であり、**全国の20.7%と比べ高い比率**となっている。

《中部圏の製造品出荷額等(H26)》



《全産業に占める製造業生産額の割合》



単位: 百万円

製造品出荷額	(億円)	シェア
全国	3,051,400	
愛知県	438,313	14.4%
静岡県	160,507	5.3%
三重県	105,427	3.5%
長野県	54,548	1.8%
岐阜県	51,012	1.7%

中部圏の全国
シェアは27%
(1/4以上)

	全産業	製造業	その他産業
中部5県	66,757,615	23,786,109	42,971,506
全国	451,261,412	93,602,012	357,659,400

出典: 内閣府(内閣府経済社会総合研究所)
H28.6.1公表「平成25年県民経済計算」

出典: 経済産業省(平成26年工業統計)

(1) 中部圏の産業の特徴

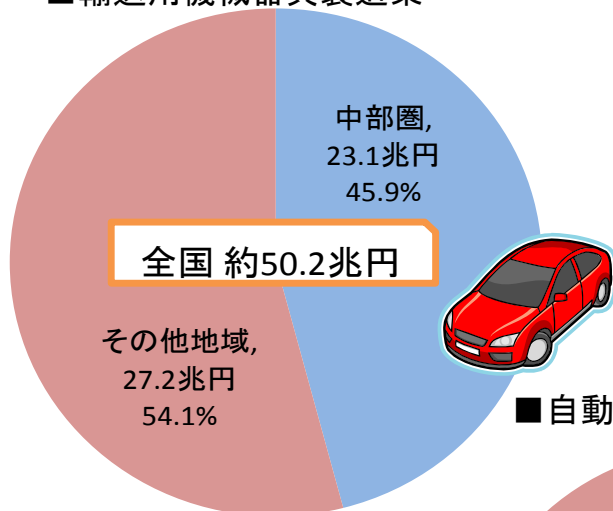
② 中部圏では自動車関連産業、航空宇宙産業、ヘルスケア産業の集積が特に高い。

○自動車関連産業

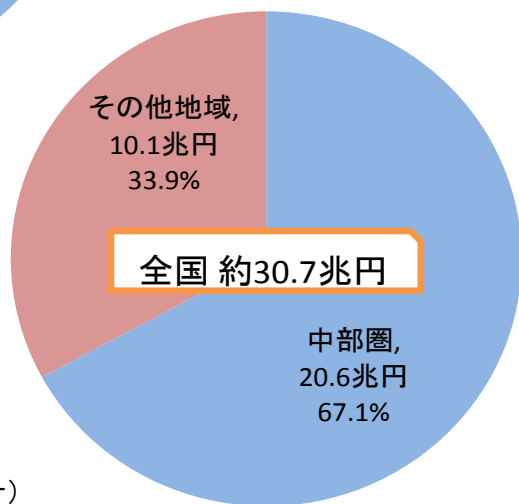
- ・中部圏の**輸送用機械器具**の製造品出荷額は**全国の45.9%**、**自動車部分品**の製造品出荷額は**全国の67.1%**と高い割合を占める。

《自動車関連の製造品出荷額等の全国シェア(H26)》

■輸送用機械器具製造業



■自動車部分品・附属品製造業



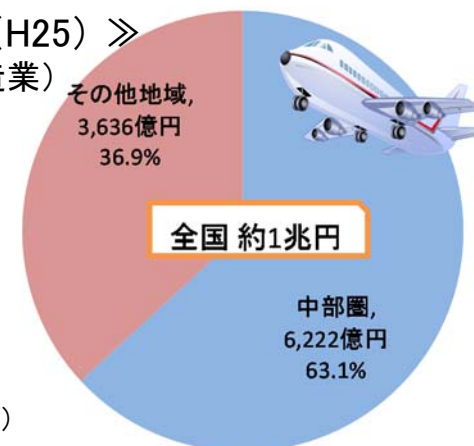
出典：経済産業省(工業統計)

○航空機関連産業

- ・中部圏の**航空機部品**の製造品出荷額は**全国の63.1%**と高い割合を占める。

《航空機部品の製造品出荷額等シェア(H25)》

■その他の航空機部分品・補助装置製造業



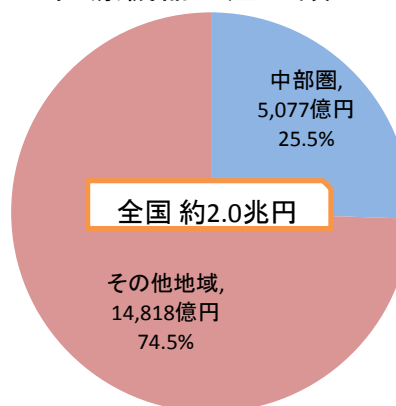
出典：経済産業省(工業統計)

○ヘルスケア関連産業

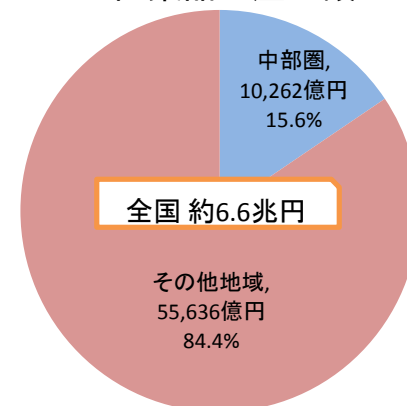
- ・中部圏の**医療機器**の生産金額は**全国の25.5%**を占め、**医薬品の生産金額**や**全国の15.6%**を占める。

《ヘルスケア関連の生産額の全国シェア(H26)》

■医療機器生産金額



■医薬品生産金額



出典：厚生労働省(薬事工業生産動態統計調査(平成26年))

(1)中部圏の産業の特徴

中部圏の県別製造品出荷額の内訳 (H25 製造品出荷額等)

出典: RESAS (地域経済分析システム)

○製造品出荷額の約5割が輸送用機械製造業

愛知県42兆0571億23百万円

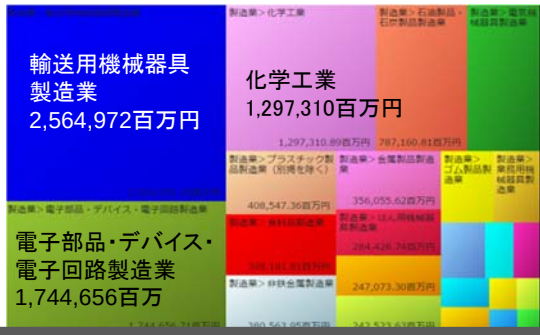


- 輸送用機械器具製造業
- 電子部品・デバイス・電子回路製造業
- 鉄鋼業
- 食料品製造業
- 化学工業
- 電気機械器具製造業
- 情報通信機械器具製造業
- プラスチック製品製造業
- 生産用機械器具製造業

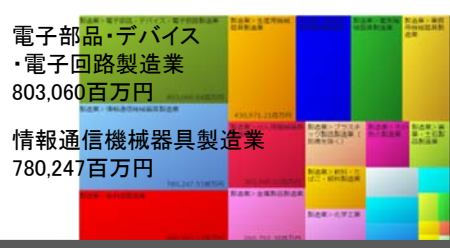
静岡県15兆7126億73百万円



三重県10兆4145億69百万円



長野県5兆1188億92百万円



岐阜県4兆8081億04百万円

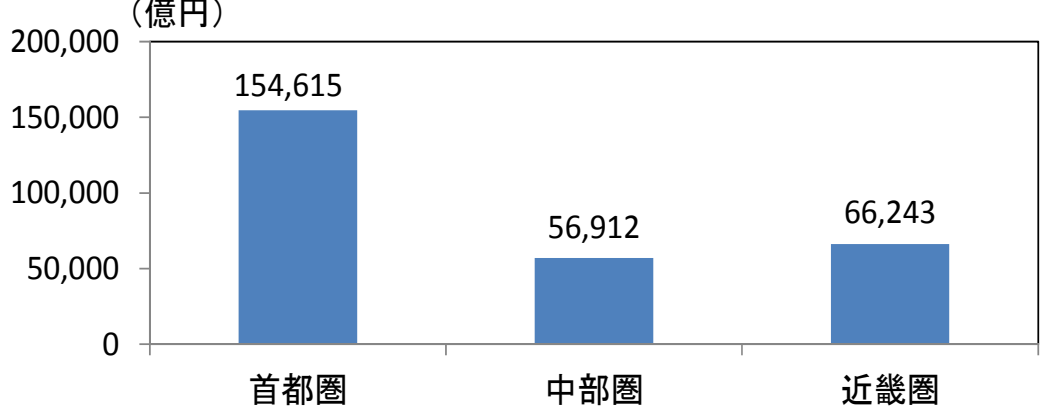


(1) 中部圏の産業の特徴

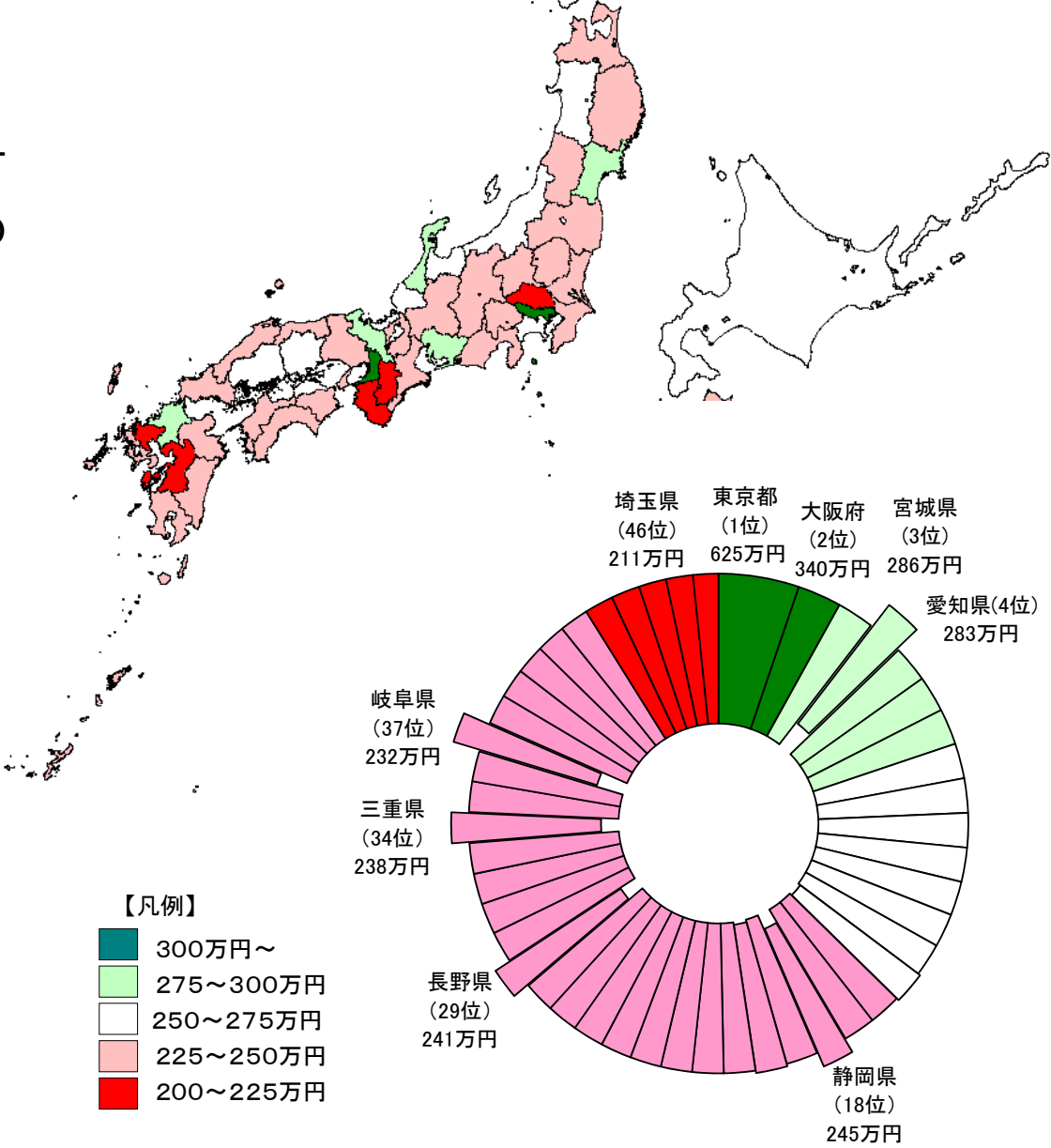
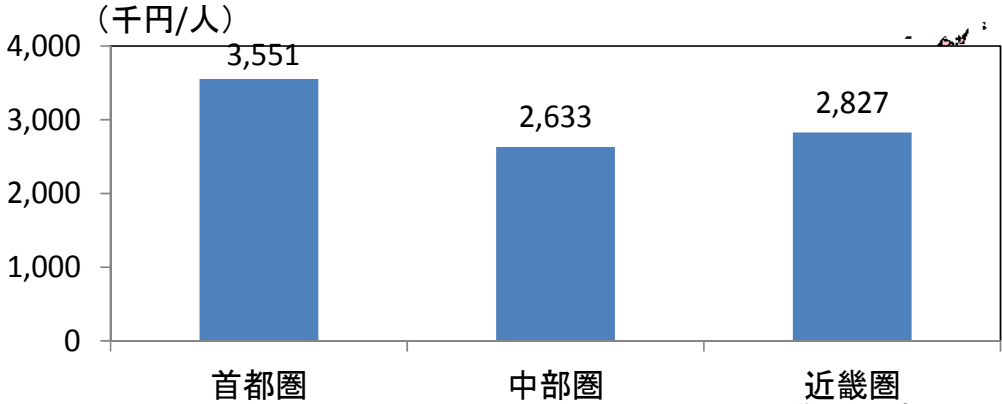
③第3次産業の生産額は首都圏、近畿圏と比較し低い 《定住人口当たりの 第3次産業県内総生産》

- 第3次産業の総生産額は**首都圏が15.5兆円と突出**している。
- 第3次産業県内総生産を定住人口あたりにすると、首都圏は355万円、近畿圏は283万円 であり、中部圏の263万円を上回る。

《第3次産業GRP:総生産額(2013年)》



《第3次産業GRP:定住人口あたり(2013年)》



(1)中部圏の産業の特徴

④「2040年ものづくりの未来の姿」で2040年までを見据えた戦略産業の方向性を検討

- ・東海地方では、「TOKAI VISION のアクションプラン」を策定し、自動車関連産業、航空機産業、ヘルスケア産業、環境産業の4分野を戦略産業とし、未来に向けた強化の方向性を描いている。
- ・中部経済産業局では、ものづくりを取り巻く環境変化を見据えて、2040年までのものづくりの未来像を明らかにし、想定される変化へ対応するための競争力強化の方向性を戦略産業分野ごとに整理している。

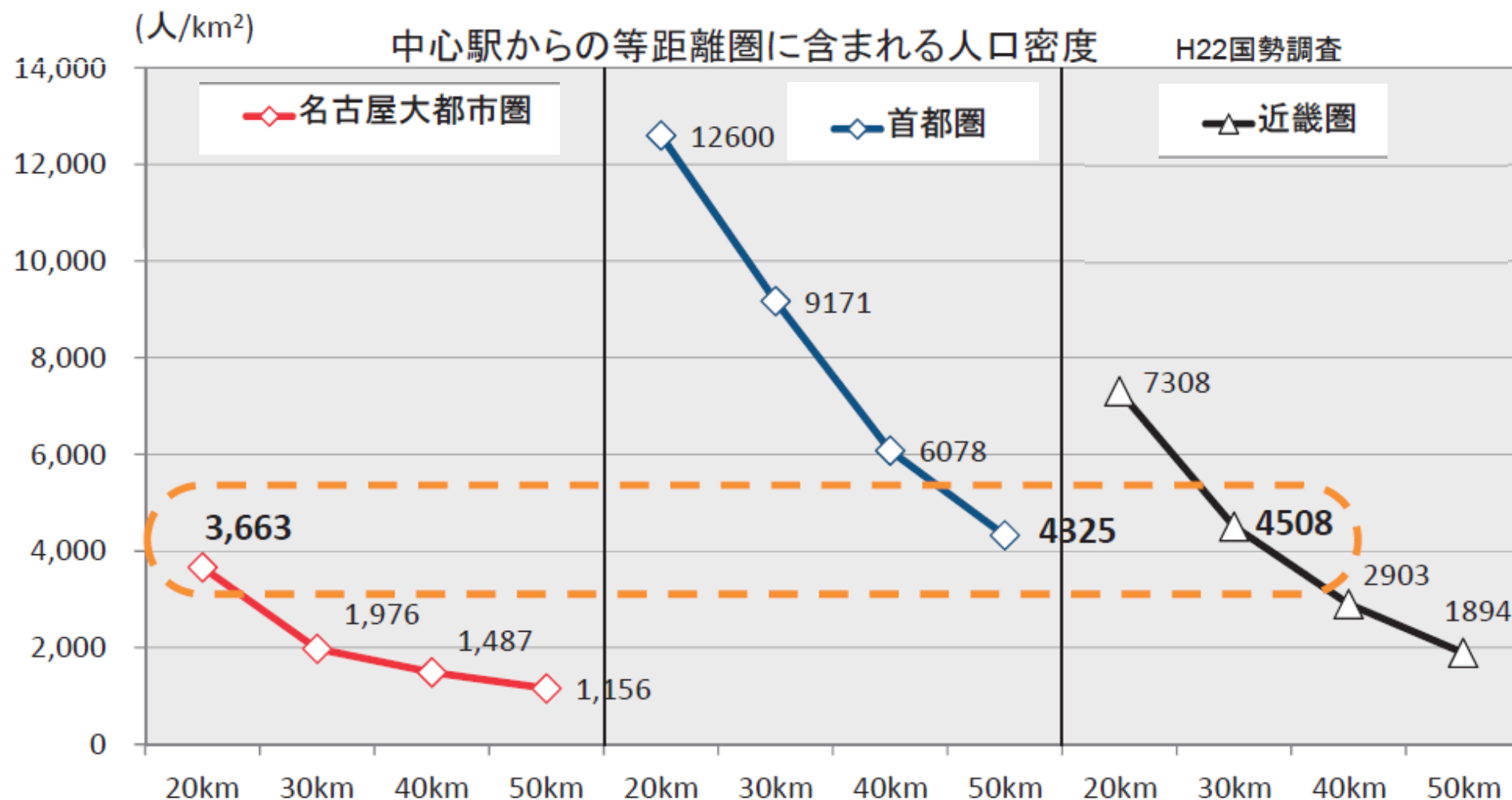
＜東海地域の成長戦略(TOKAI VISION)における戦略課題とものづくりの未来の姿＞

戦略産業分野	自動車関連産業	航空機産業	ヘルスケア産業	環境産業
東海地域の現状	・輸送用機械の出荷額は全国の4割強、自動車部品は6割強。 ・世界をリードする生産技術力。	・三大重工メーカーが立地。 ・生産額は全国の約5割、日本随一の集積。 ・MRJの製造本格化。	・医療機器の生産額は全国の約25%、医薬品は約19%。 ・医療現場の多様なニーズにこたえる技術力の集積。	・多様なモノづくり産業を支える環境対策技術が集積。 ・優れた技術の海外移転に取り組む公的機関の存在。
TOKAI VISIONの目指す方向性	・次世代の自動車関連技術の開発や生産技術の高度化推進。 ・世界屈指の製造拠点であり続けるため、中堅・中小企業の集積を最大限生かす。	・「アジアNo.1クラスター」を形成し、世界三大拠点の一つに。 ・設計・開発、製造・販売、保守管理までの一貫体制を構築。	・新製品が次々と生まれるような改良型医療・介護・福祉機器の開発製造拠点。 ・健康管理・疾病予防サービスや地域の包括的支援・サービス提供。	・産業公害防止、廃棄物処理・資源有効利用技術等を結集した設備・システムの技術開発等による高付加価値化や国内外販路開拓の支援を通じた環境ビジネスの創出・拡大。
取り巻く外部環境変化を踏まえた戦略課題	・国内市場のみならず先進国、新興国それぞれの市場での多種多様な課題へ、自動車メーカーは対応することが求められる。 ・これを踏まえ、中堅・中小の部品サプライヤーにおいても対応することが求められる。	・新興国において、航空機製造の産業基盤が立ち上がる。 ・これに伴い、グローバル競争が激化し、世界最適調達が進展することへの対応が必要になる。	・ロボット医療の本格普及への対応が必要になる。（自動化できない治療についても医師のカン・コツ、手技に頼る部分が減少する。） ・手術や投薬等で治療を行っている疾病につき、再生医療製品に置き換わる可能性も。	・欧米のリサイクルメジャーや水メジャーなどのグローバル展開への対応が必要になる。 ・東南アジアに次ぎ、南アジアやアフリカ等での法規制整備による新たな市場の可能性も。
戦略課題に対応したものづくりの姿	・さらなる環境規制、自動運転及びIoTなどの新たな技術やサービスを開発する。 ・中堅・中小の部品サプライヤーにおいても、自社の強みなどを踏まえ、製品の開発や生産拠点などを選択する。	・生産自動化などの生産プロセスを高度化する。 ・新技術・新材料へ対応する。 ・一貫生産・一貫受注体制の構築などサプライチェーンを強化する。	・医療のロボット・自動化にいち早く対応する。 ・医療機器メーカーにおいては、機器の供給に加えて、再生医療関連のバイオ製品も供給する。 ・和製コングロマリット（世界規模の医療機器総合巨大企業）を育成する。	・過度に高品質を追求するのではなく、顧客（とりわけ新興国）の立場（予算や管理能力）に相応な提案を実施する。 ・技術と意欲を持つ企業のアライアンスを促進する。 ・官民連携プロジェクトをさらに充実させる（質・量）。

(2) 中部圏の地域構造

①名古屋都心の人口密度は首都圏、近畿圏と比べ低い

・名古屋都心の人口密度は首都圏の50km圏、近畿圏の30km圏に相当し、**ゆとりのある都市環境**を形成している。



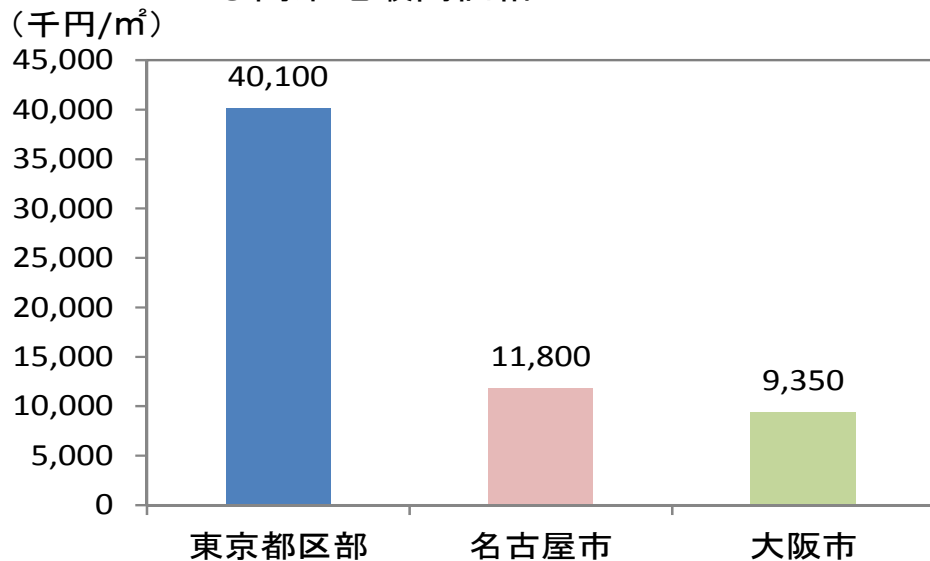
出典:リニア中央新幹線開業に向けた都市機能検討調査業務委託 報告書(H24年3月 名古屋市)

(2) 中部圏の地域構造

②名古屋市の地価は東京・大阪と比べ安価(商業地)

- ・名古屋市の商業地最高価格は相対的に低く、東京が突出して高い。
- ・名古屋大都市圏では、100万円/㎡以上の商業地最高価格は中・中村・東区に限定されている。

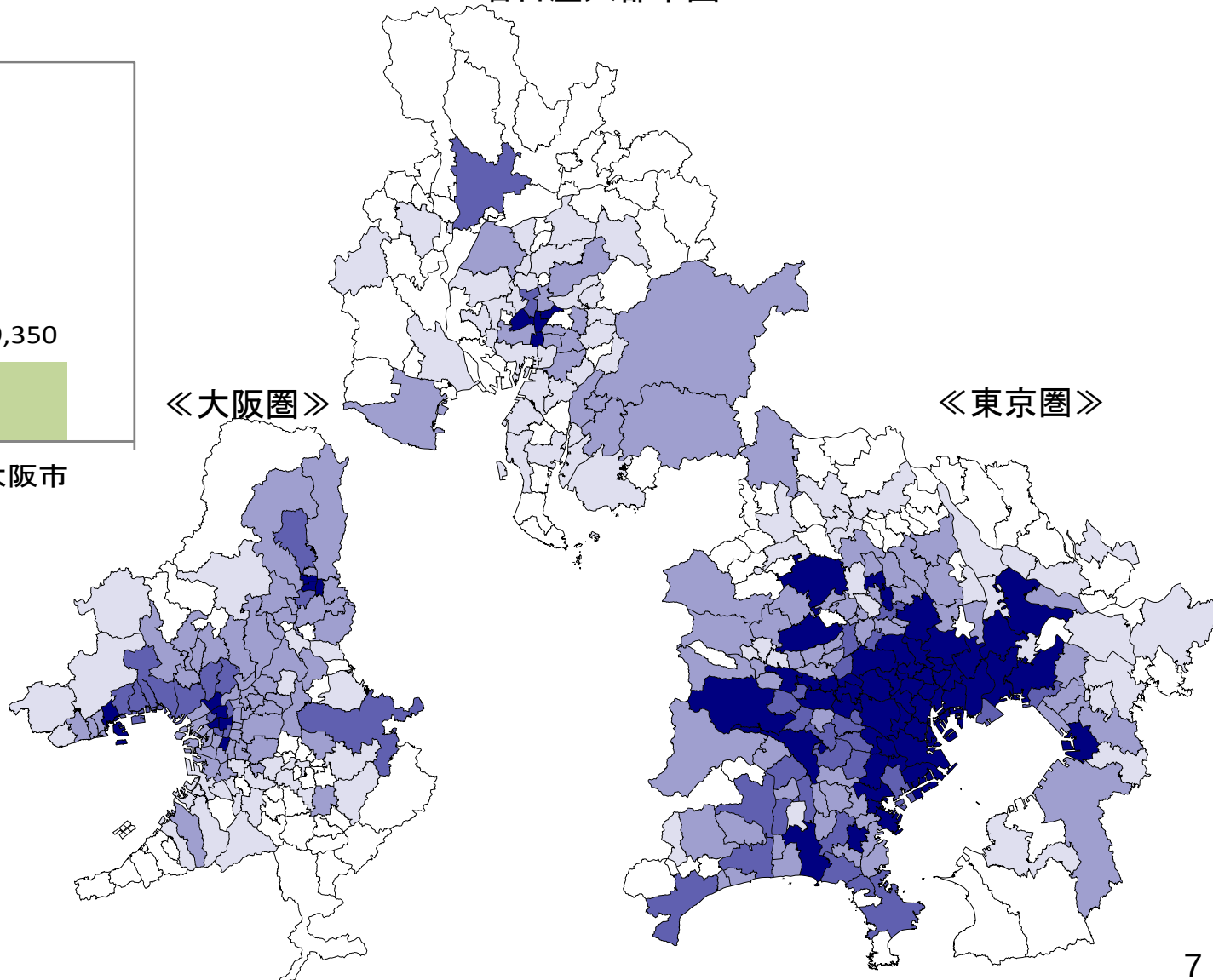
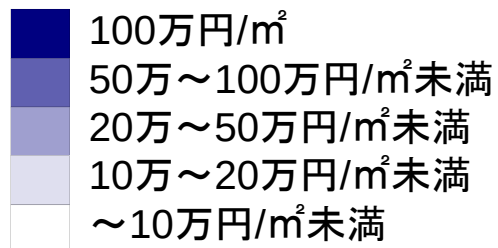
○商業地最高価格



《名古屋大都市圏》

《大阪圏》

《東京圏》

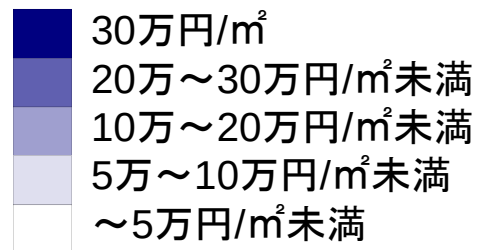
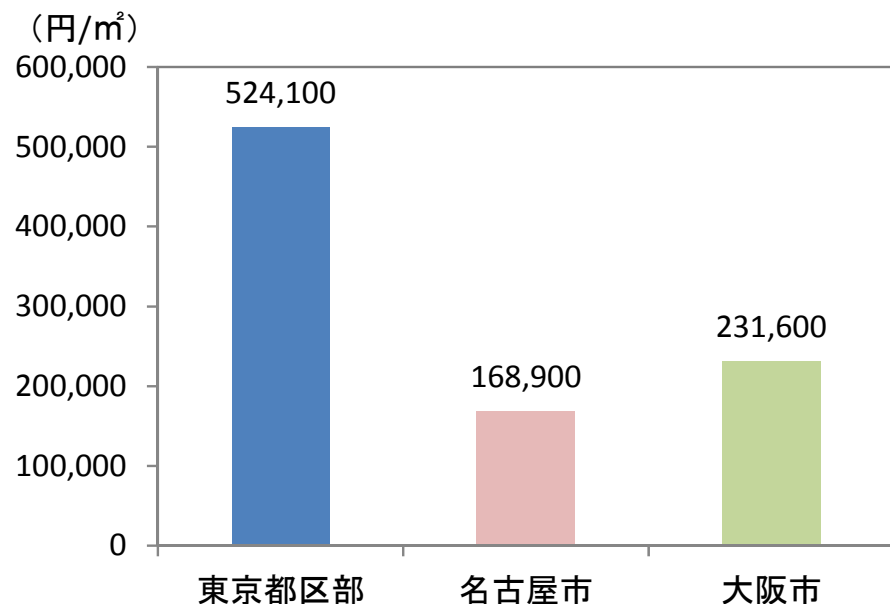


(2) 中部圏の地域構造

②名古屋市の地価は東京・大阪と比べ安価(住宅地)

- ・名古屋市の住宅地平均価格は相対的に低く、東京が突出して高い。
- ・名古屋大都市圏には30万円/㎡の地域がなく、20万円/㎡以上も中・東・千種・昭和に分布するのみである。

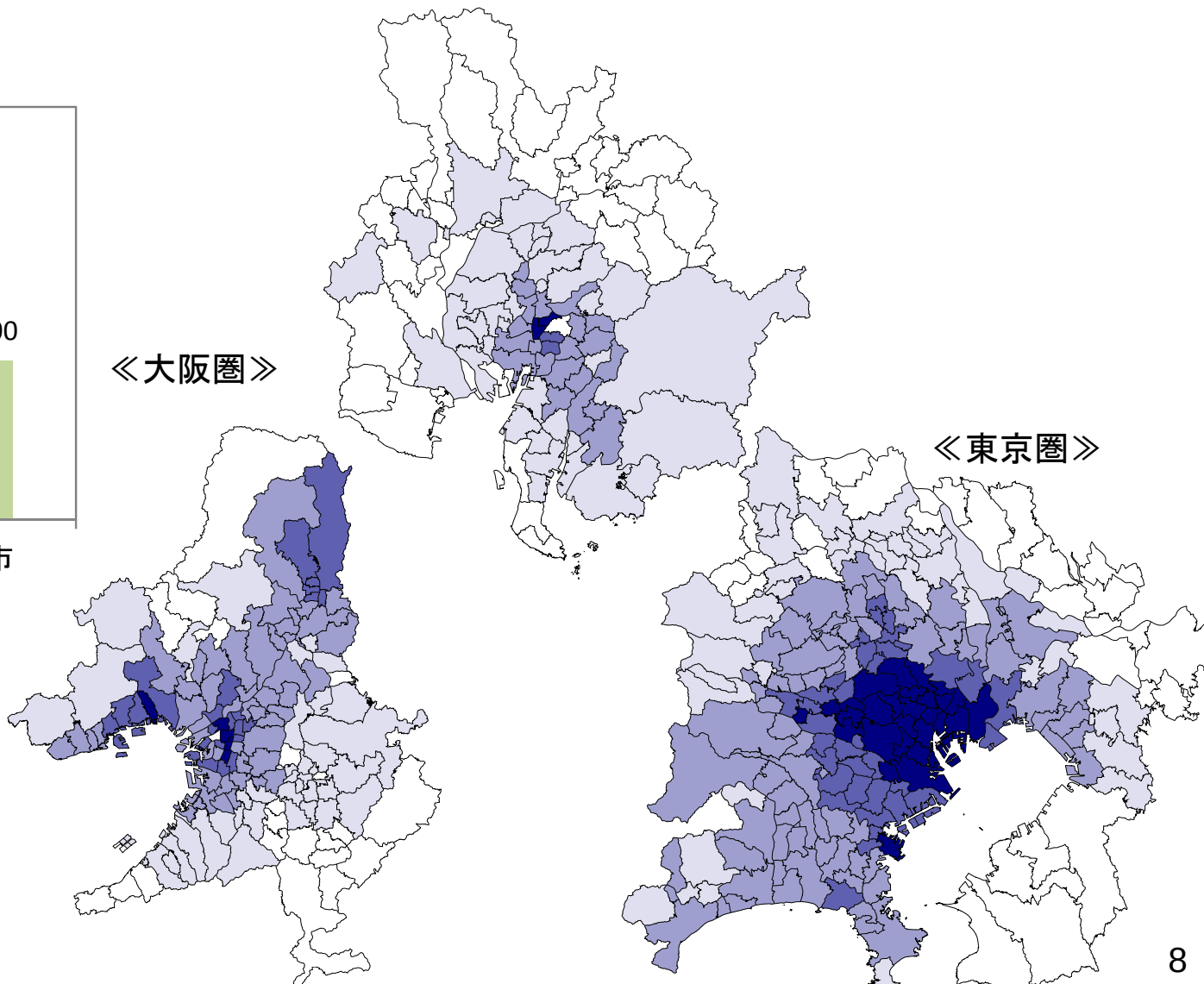
○住宅地平均価格



《名古屋大都市圏》

《大阪圏》

《東京圏》

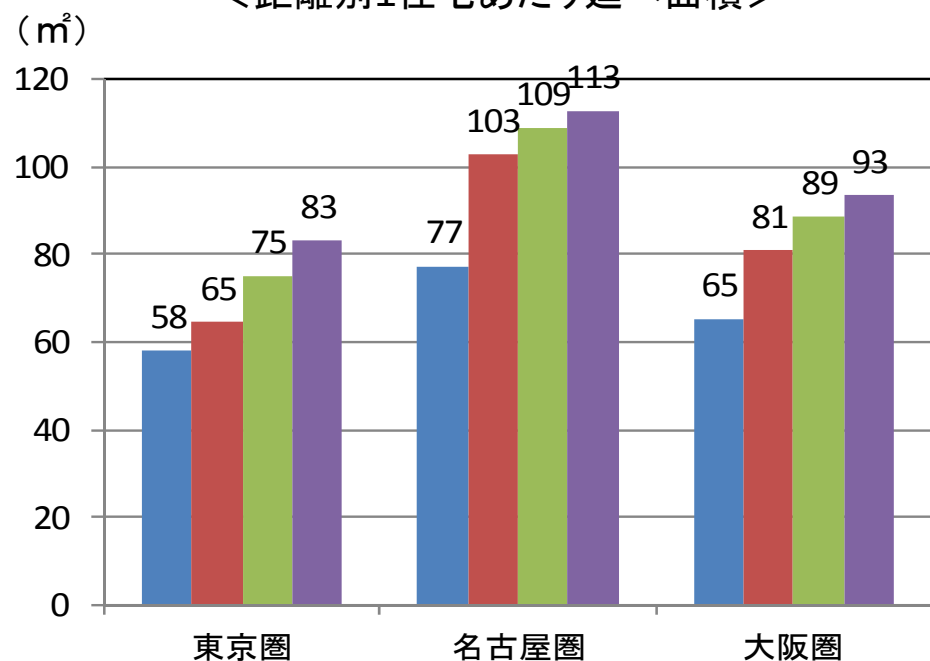


(2) 中部圏の地域構造

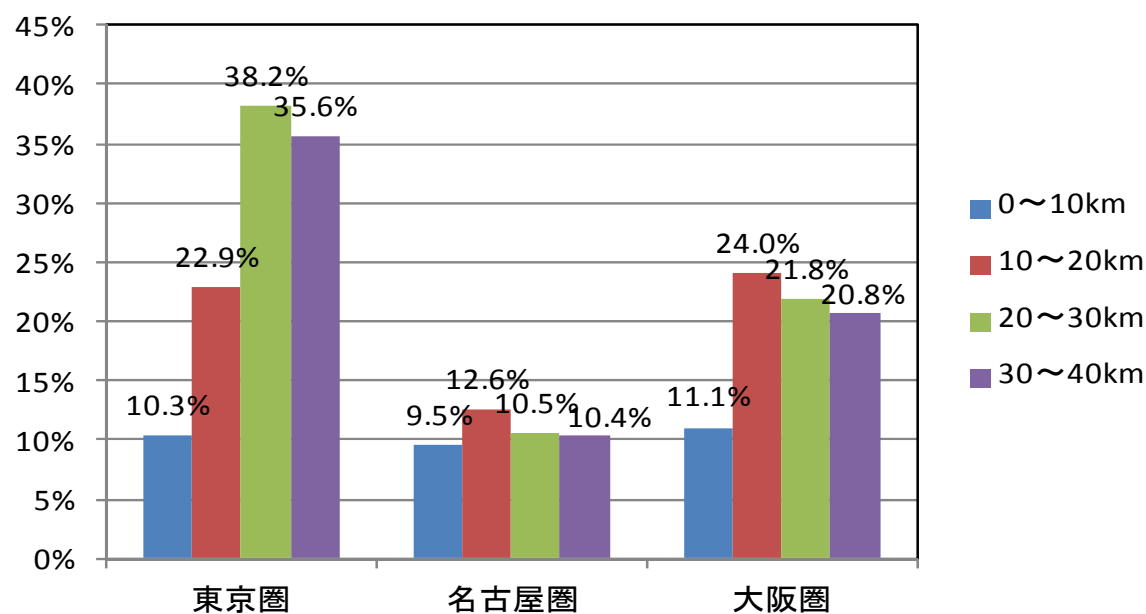
③名古屋圏の住環境は、東京圏、大阪圏と比べ、延べ面積が広く通勤時間も短い

- ・名古屋圏の1住宅あたり延べ面積は全ての距離帯で東京圏、大阪圏に比べて**広い**。東京圏、大阪圏とも、40kmまで1住宅あたり100㎡未満に対し、名古屋圏は10～20km以遠で100㎡超となっている。
- ・名古屋圏は、郊外にもものづくり工場が分散立地していることもあり、全ての距離帯で**通勤時間が1時間以上の割合が1割程度**となっている。一方、東京圏、大阪圏とも、10～20km以遠で通勤時間1時間以上の割合が大きくなっている。

＜距離別1住宅あたり延べ面積＞



＜距離帯別通勤時間1時間以上の割合＞

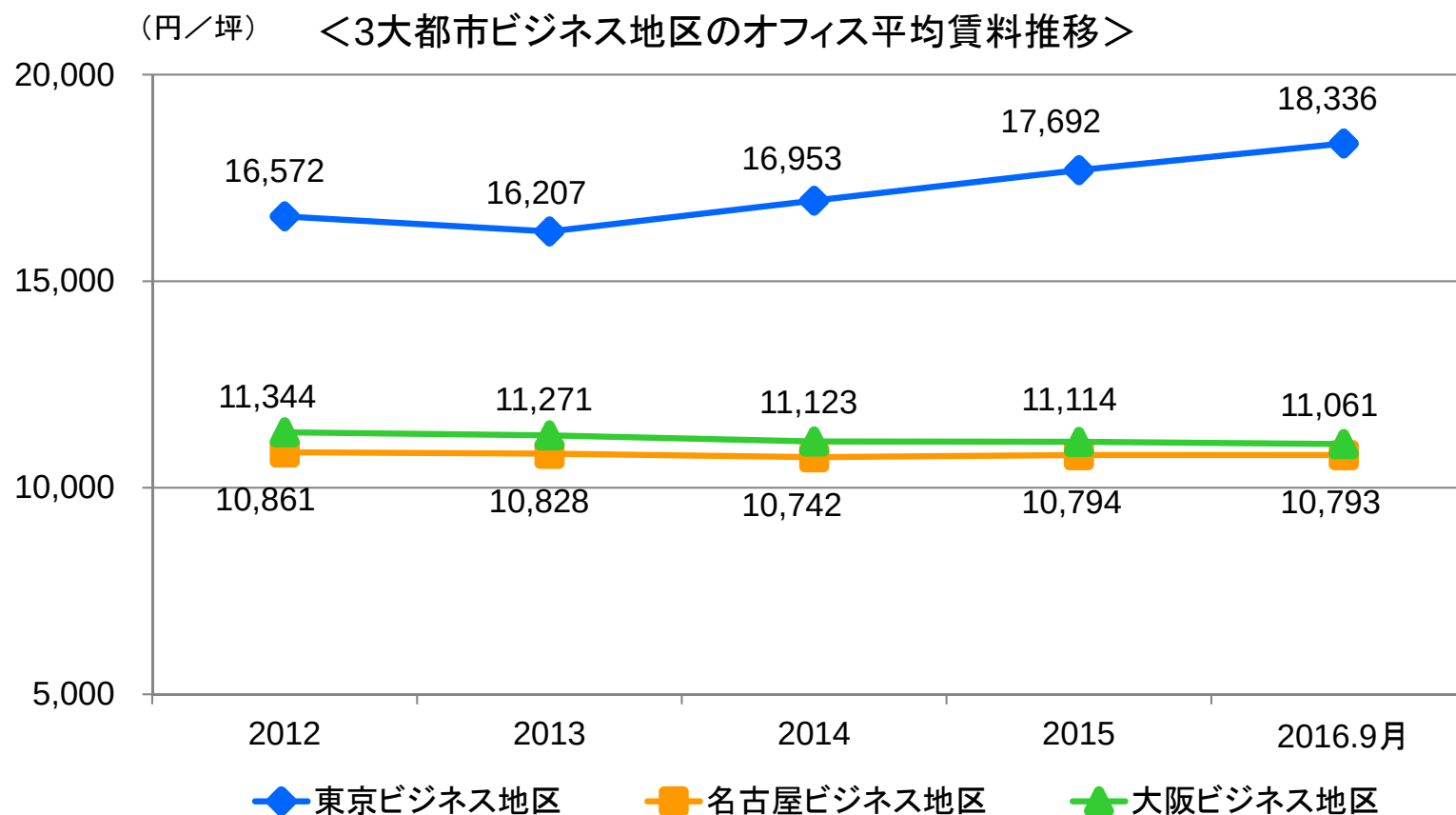


出典：総務省「住宅土地統計調査」(H25)

(2) 中部圏の地域構造

④東京、大阪に比べて名古屋のオフィス平均賃料は安価

- ・東京、名古屋、大阪のビジネス地区のオフィス平均賃料は、東京ビジネス地区が最も高く増加傾向にあり、2016年9月時点で**18,336円／坪**となっている。
- ・東京ビジネス地区に次いで大阪ビジネス地区の11,061円／坪、名古屋ビジネス地区10,793円／坪と続き、両地区とも横ばい傾向が続く。



東京ビジネス地区：千代田区、中央区、港区、新宿区、渋谷区の基準階面積が100坪以上の主要貸事務所ビル

名古屋ビジネス地区：名駅地区、伏見地区、栄地区、丸の内地区の延床面積が500坪以上の主要貸事務所ビル

大阪ビジネス地区：梅田地区、南森町地区、淀屋橋・本町地区、船場地区、心斎橋・難波地区、新大阪地区の延床面積が1,000坪以上の主要貸事務所ビル。

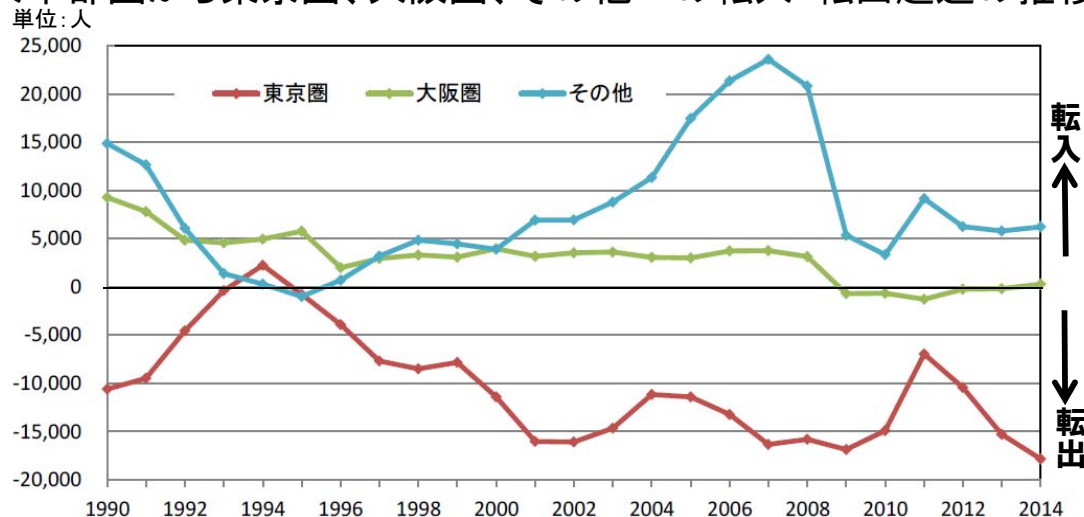
※2012年～2015年は12月期のデータ

出典：三鬼商事株式会社 オフィスデータをもとに作成

(2) 中部圏の地域構造

⑤ 中部圏から東京圏への転出超過の状況

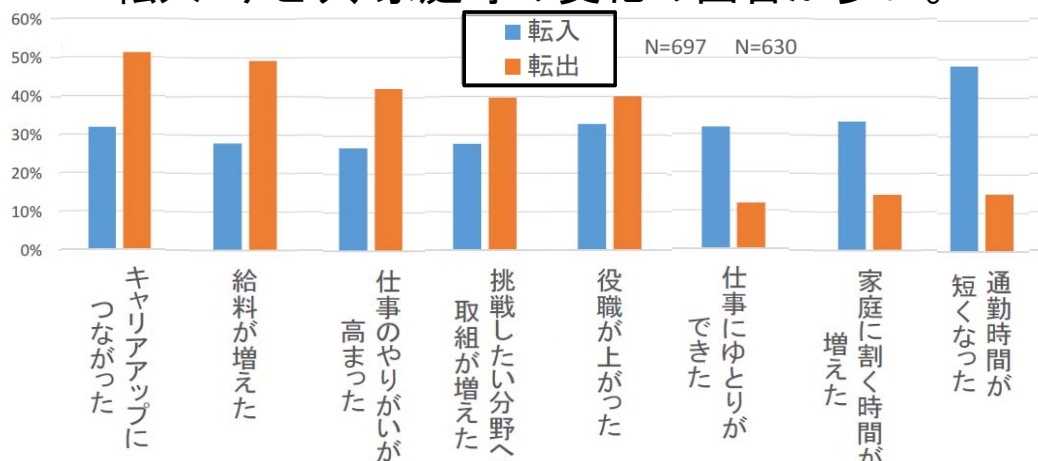
＜中部圏から東京圏、大阪圏、その他への転入・転出超過の推移＞



出典:「新中部圏の創出2016年2月(一般社団法人 中部経済連合会)」より
(総務省「住民基本台帳人口移動報告統計表」集計)

○ 移転後の仕事環境の変化

- ・転出: 仕事内容の変化の回答が多い。
- ・転入: ゆとり、家庭等の変化の回答が多い。

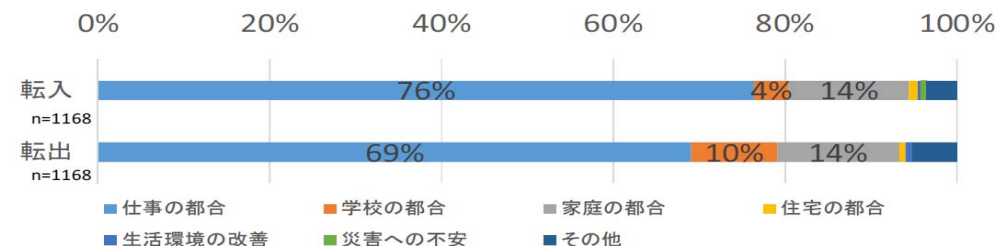


転入: 東京圏から名古屋圏へ転入 ※東京圏: (東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)
転出: 名古屋圏から東京圏へ転出 ※名古屋圏: (愛知県、岐阜県、三重県)

○ 社会移動に関するインターネットアンケート調査

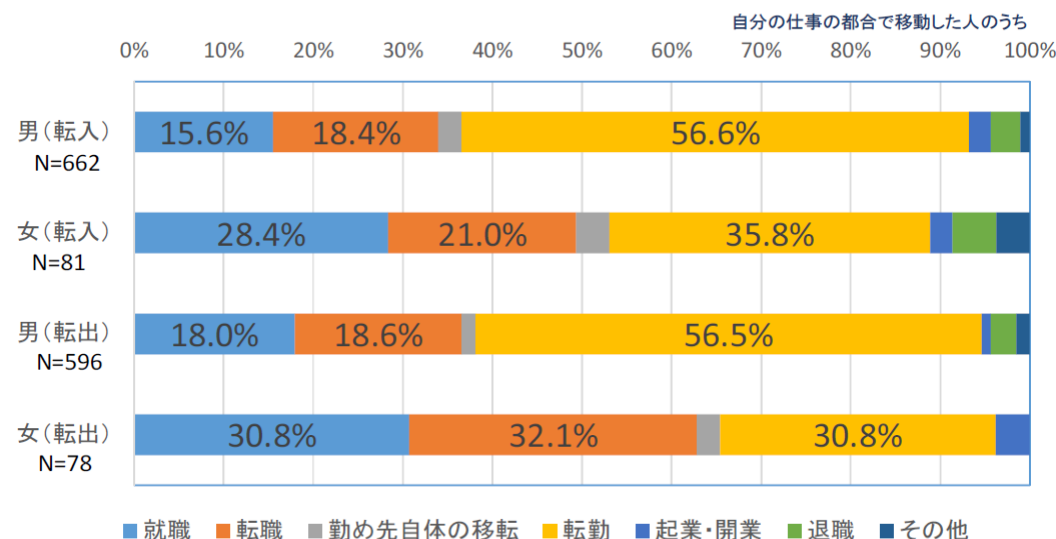
調査対象	人数
東京圏※から転入した18歳以上の名古屋圏※在住者で、本人または配偶者が名古屋市内通勤・通学者	1,168人
名古屋圏から転出した18歳以上の東京圏在住者で、本人または配偶者が東京圏内通勤・通学者	1,166人

○ 移動した理由は「仕事の都合」がもっとも多い。



○ 移動した仕事の都合(男女別)

- ・男性は転入・転出ともに、**転勤で移動**した人が多い。
- ・女性は転入・転出ともに、転勤で移動する人が少なく、**就職・転職の移動**の割合が相対的に多い。



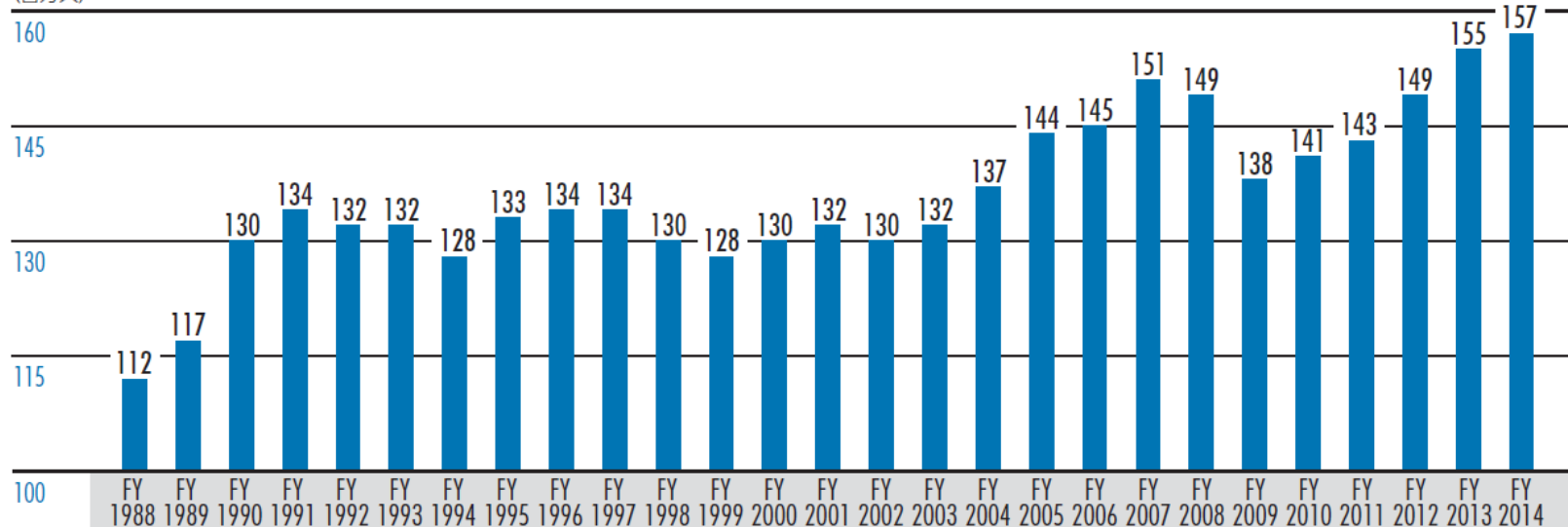
(3)リニア中央新幹線の効果

①東海道新幹線の利用状況

- ・東海道新幹線の1日あたり利用者は約43万人、年間157百万人となっている。

●新幹線輸送人員

(百万人)



出典:JR東海ファクトシート2015

■輸送人員

東海道・山陽新幹線 東京～博多

617,700人/日

東海道新幹線 東京～新大阪

431,100人/日



1日の列車本数350本/日 ※臨時列車を含む

山陽新幹線 新大阪～博多

186,600人/日



1日の定期列車本数268本/日 ※東海道・九州直通列車を含む

※1日の列車本数・定期列車本数は、2015年度初設定本数(各JR資料および時刻表より)

※輸送人員は、国土交通省「鉄道輸送統計(2014年度分)」の値を365で割ったもの

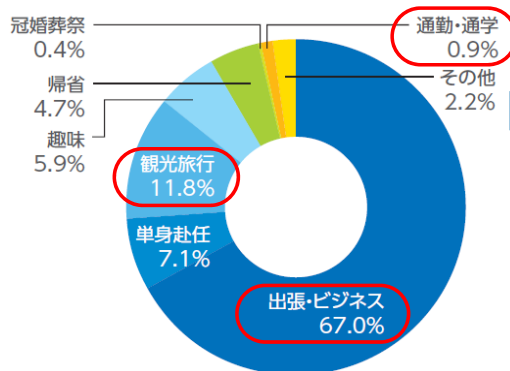
※主要駅の乗降人員は、JR各社公表(2014年度)の乗車人員の2倍として、ジェイアール東海エージェンシーにて算出

(3)リニア中央新幹線の効果

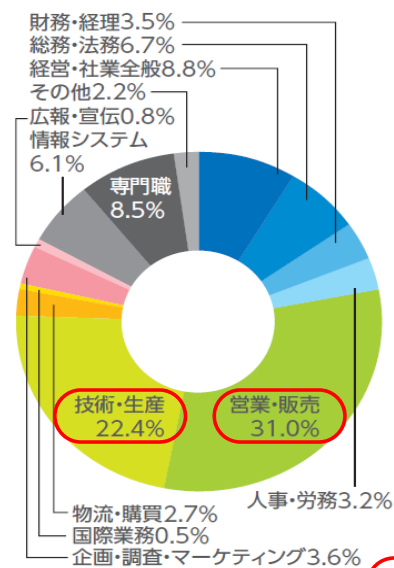
①東海道新幹線の利用状況

- ・東海道・山陽新幹線の**利用目的**は**ビジネス**が**67.0%**と最も多く、次いで**観光****11.8%**、**通勤・通学**は**0.9%**に留まる。
- ・**利用者の66.8%が会社員**、企業規模は5千人以上の企業が22.4%、エネルギー・素材・機械関係企業が12.4%、情報通信関連が11.2%となっている。
- ・利用者の業種は**営業・販売**が**31.0%**、**技術・生産**が**22.4%**で両業種で全体の約半分を占める。

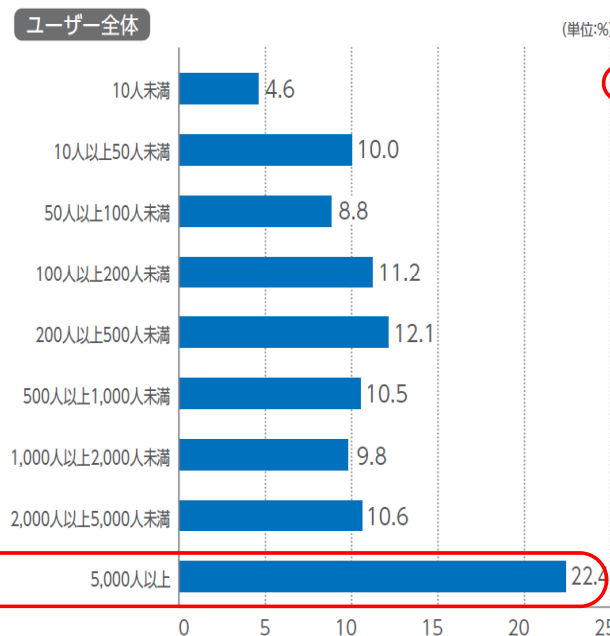
■新幹線利用目的



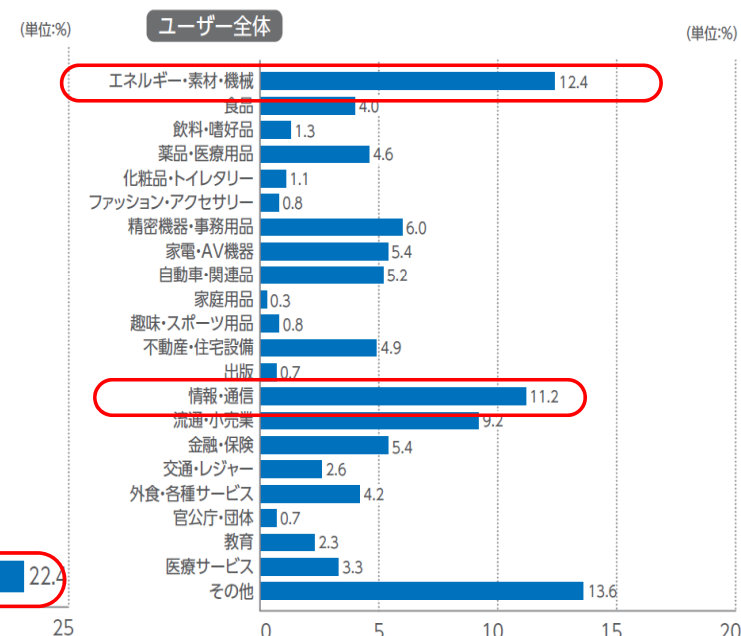
■職種



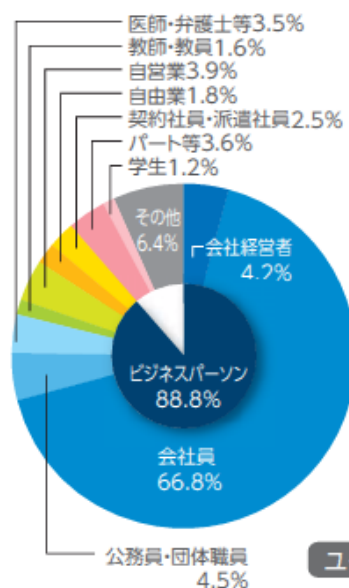
■会社の規模(従業員数)



■業種



■職業



新幹線ユーザープロフィール調査2015

●調査時期:2015年10月 ●調査方法:インターネット調査

●調査対象:(ユーザー)東海道新幹線または山陽新幹線を1ヶ月に1回以上利用
(ノンユーザー)東海道新幹線および山陽新幹線を年に1回未満の利用

●サンプル数:(ユーザー)3,000サンプル (ノンユーザー)800サンプル

●調査主体:株式会社ジェイアール東海エージェンシー/株式会社JR西日本コミュニケーションズ

●調査機関:楽天リサーチ株式会社

(3)リニア中央新幹線の効果

②リニア中央新幹線の利用見込み

- ・リニア中央新幹線の品川～大阪間の供用により、航空機から転移約11百万人／年、東海道新幹線「のぞみ」利用者から転移約72百万人／年、新規誘発（東海道新幹線利便向含）として約5百万人／年を見込む

<航空機からの年間転移1,108万人>

			航空機からの 年間転移数 a
東京圏	⇔	大阪圏 山陽筋4県	835万人
名古屋圏	⇔	福岡県	271万人
合 計			1,108万人

<東海道新幹線（のぞみ）からの年間転移7,161万人>

			東海道新幹線からの年間転移数 b
東京圏	⇔	名古屋圏 大阪圏 山陽筋 4 県	2,229 万人 3,179 万人 608 万人
名古屋圏	⇔	大阪圏 山陽筋 4 県	923 万人 222 万人
合 計			7,161 万人

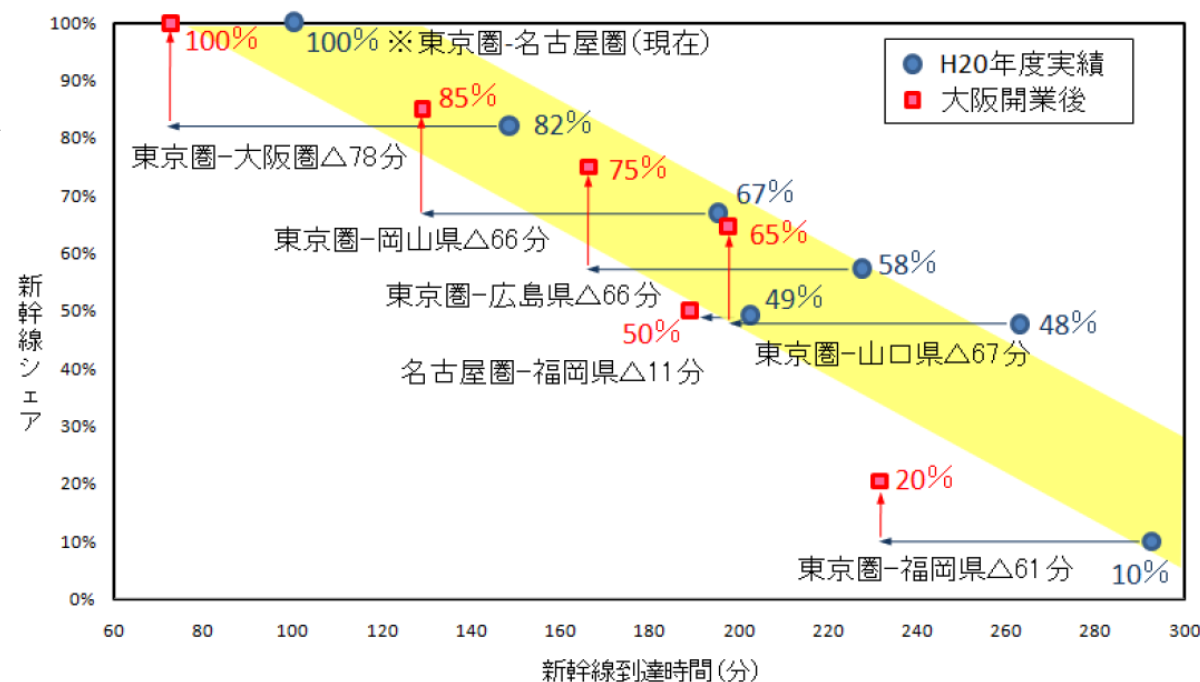
都府県間の発着データを基に、中央新幹線のルートから外れる地域の利用者を除き、中央新幹線に転移すると想定。

<年間新規誘発496万人>

			年間の新規 誘発者数 (a + b) × 6 %
東京圏	⇔	名古屋圏	134 万人
		大阪圏	241 万人
		山陽筋 4 県	53 万人
名古屋圏	⇔	大阪圏	55 万人
		山陽筋 4 県	13 万人
合 計			496 万人

- ・都市圏間の流動活性化による新規誘発
- ・高速道路からの転移、山梨県、長野県など中央新幹線各駅の新規利用
- ・東海道新幹線「ひかり」「こだま」停車駅の利便性向上に伴う利用増も期待

リニアによる到達時間短縮に伴う新幹線シェアの変化（推定）



※新幹線シェア：新幹線＋航空機に占める新幹線の割合

出典：第3回中央新幹線小委員会配布資料に加筆
「超電導リニアによる中央新幹線の実現について（東海旅客鉄道株式会社）」

(3)リニア中央新幹線の効果

③リニア中央新幹線の経済効果(試算値)

- ・品川～名古屋間のリニア開業に伴う経済効果(50年間)は約10.7兆円と推計、東海3県へは約2兆円、単年度では約800億円を見込む。
- ・品川～新大阪間のリニア開業に伴う経済効果(50年間)は約16.8兆円の経済効果(50年間)、うち東海3県へは約3兆円、単年度では約1,200億円が見込まれ、早期の全線開業は我が国のみならず、中部圏にも大きな効果をもたらす。

品川～名古屋間開業時の経済効果(便益)

総便益

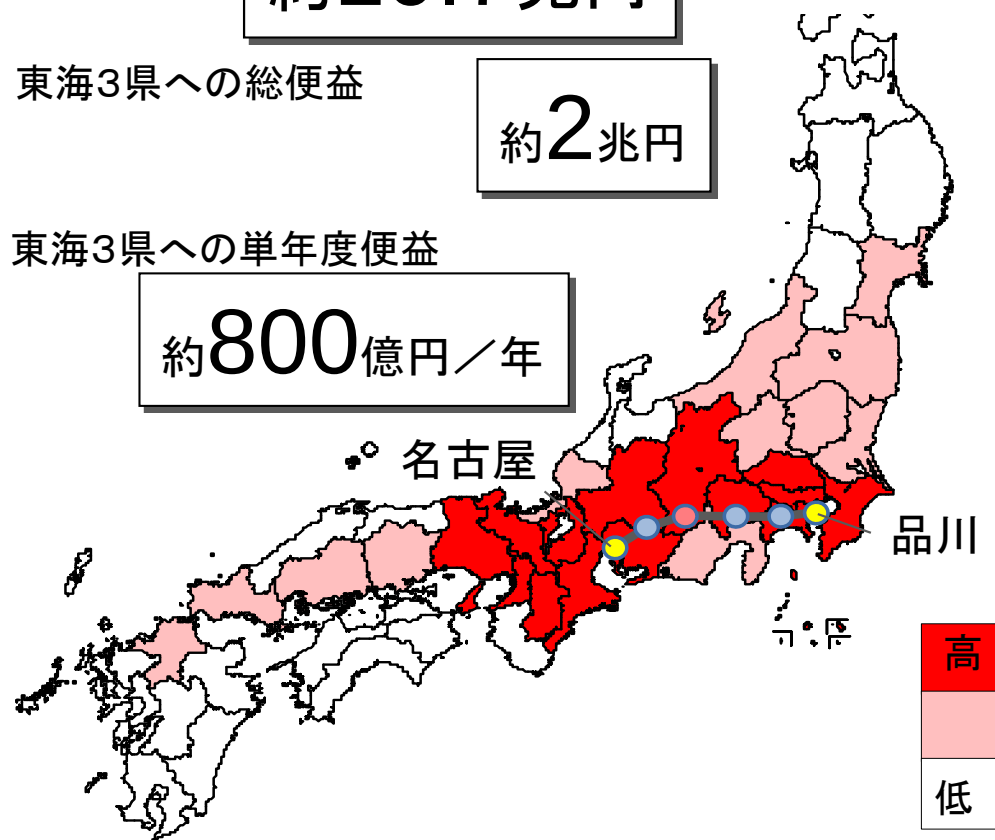
約10.7兆円

東海3県への総便益

約2兆円

東海3県への単年度便益

約800億円／年



品川～大阪間開業時の経済効果(便益)

総便益

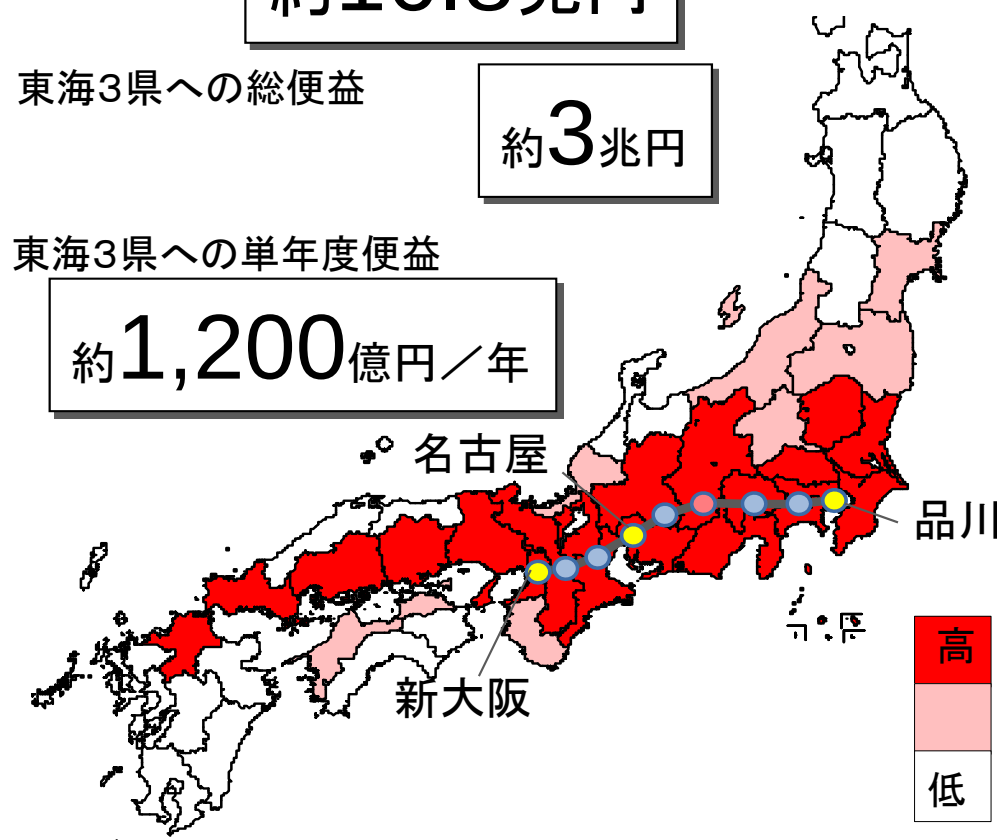
約16.8兆円

東海3県への総便益

約3兆円

東海3県への単年度便益

約1,200億円／年



(3)リニア中央新幹線の効果

③リニア中央新幹線の経済効果(試算値)

産業連関表を用いたリニア中央新幹線経済効果波及プロセス(イメージ)

1. リニアの整備による所要時間の短縮及び交通コスト低下

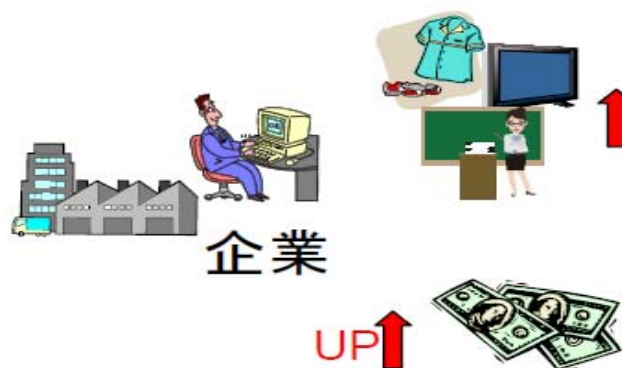


○営業時間の短縮
○効率的な営業活動



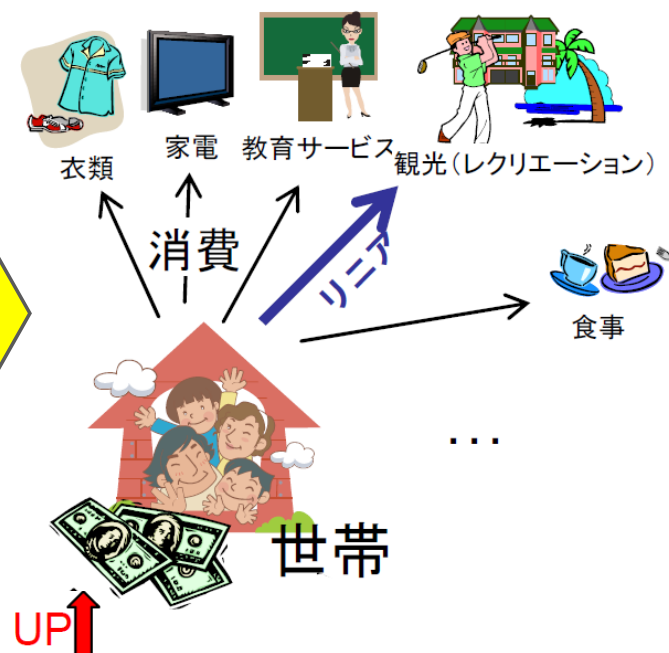
○交通コストの低減
○生産性の向上

2. 企業利潤の増加、労働・資本配当の増加。



○生産性の向上
○企業利益の増加
○給与の増加

3. 給与の増加による消費の増加・生産の増加



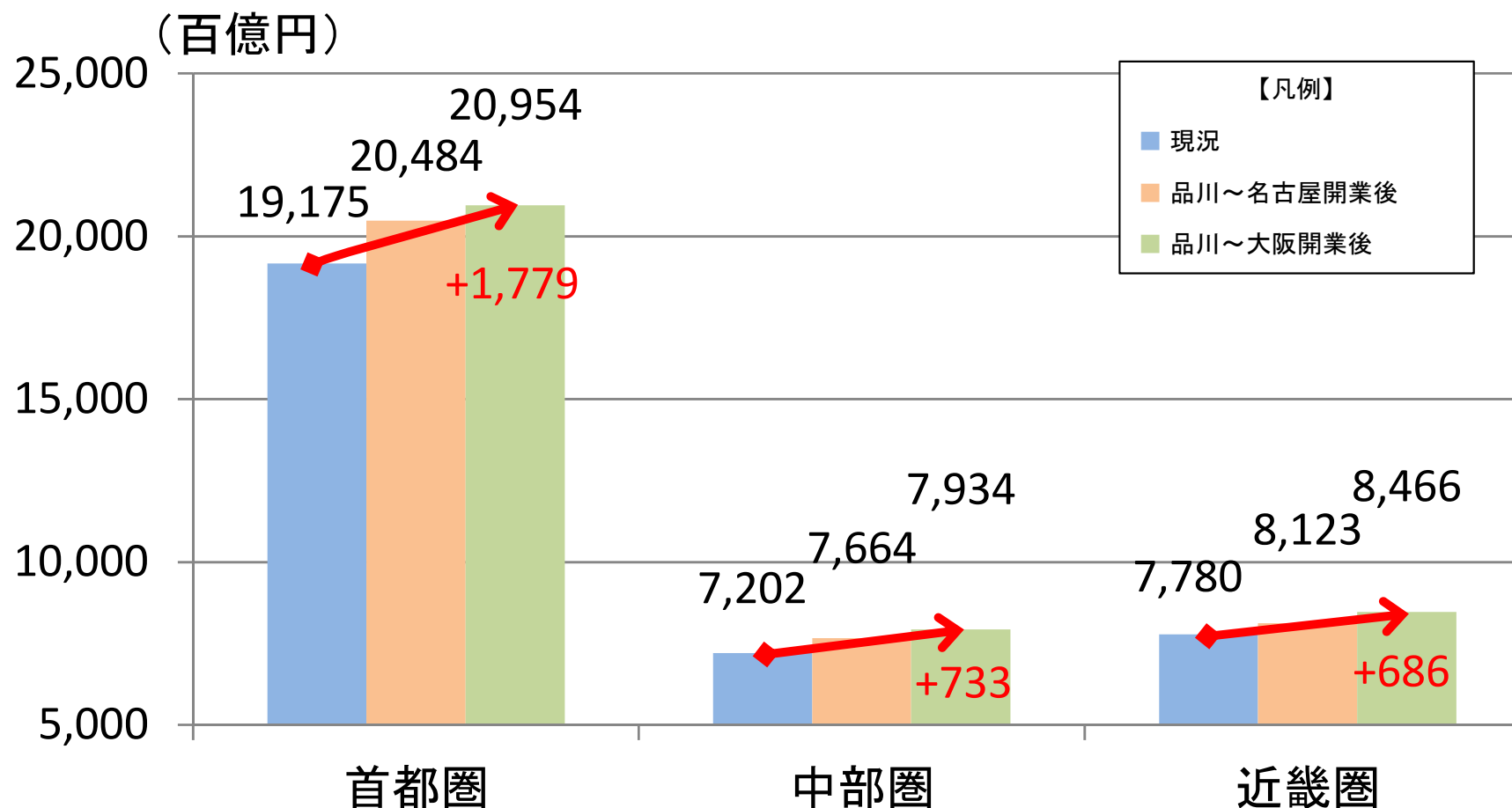
○消費の増加

○生産の増加

(3)リニア中央新幹線の効果

③リニア中央新幹線の経済効果(試算値)

- ・リニア中央新幹線の開業により、首都圏、中部圏、近畿圏の生産額の増加が予測されるが、特に**首都圏の生産額の増加が大きい**。



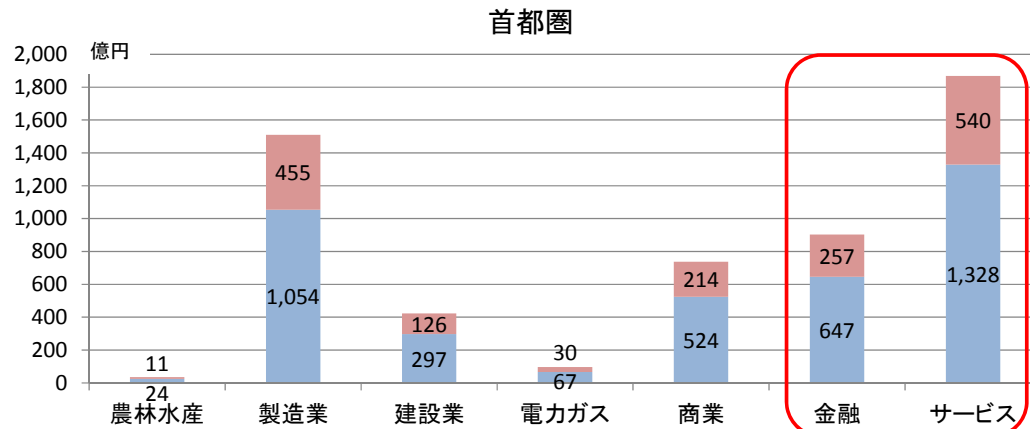
生産額変化量(百億円)	首都圏	中部圏	近畿圏
現況 (H27)	19,175	7,202	7,780
品川～大阪開業 (a)	1,779	733	686
品川～名古屋開業 (b)	1,309	463	342
差分 (a-b)	470	270	344

出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング試算

(3)リニア中央新幹線の効果

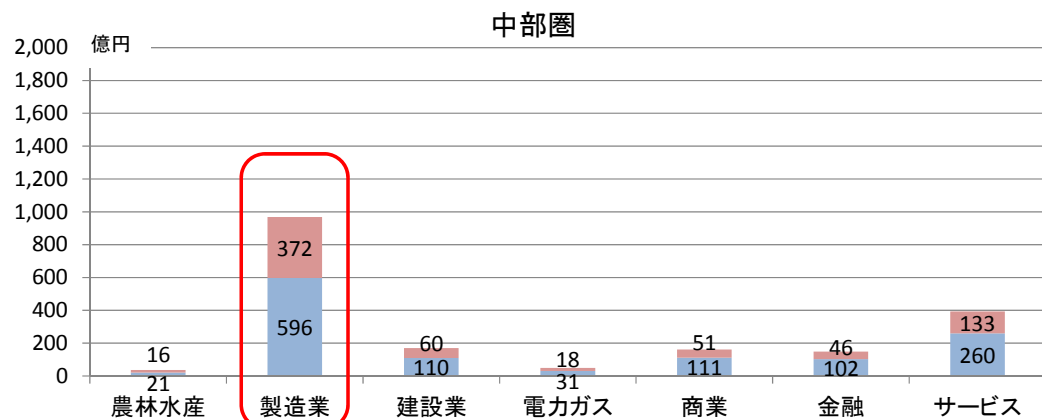
③リニア中央新幹線の経済効果(試算値)

- ・首都圏では、サービス業を中心に産業活動が活性化する見通し。
- ・中部圏では製造業を中心に活性化する見通しであり、首都圏との格差解消には新たなものづくり領域を創出し、一層の経済効果を発現させることが重要。

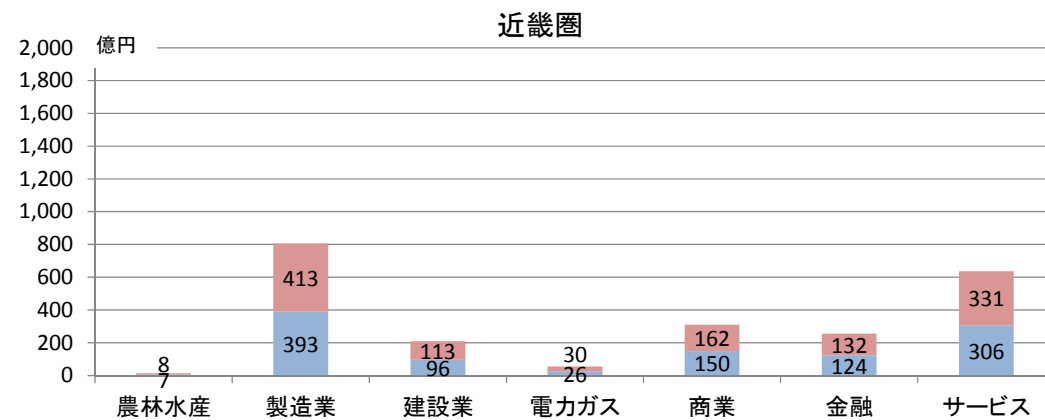


生産額変化量(億円)	農林水産	製造業	建設業	電力ガス	商業	金融	サービス
開業前	34,425	1,183,449	253,936	68,267	381,232	491,788	1,099,692
品川～大阪開業 (a)	35	1,509	423	97	738	904	1,868
品川～名古屋開業 (b)	24	1,054	297	67	524	647	1,328
差分 (a-b)	11	455	126	30	214	257	540

【凡例】	
■	品川～大阪開業プラス分
■	品川～名古屋開業



生産額変化量(億円)	農林水産	製造業	建設業	電力ガス	商業	金融	サービス
開業前	26,520	824,969	123,335	36,939	123,910	102,775	321,209
品川～大阪開業 (a)	37	968	171	49	162	148	393
品川～名古屋開業 (b)	21	596	110	31	111	102	260
差分 (a-b)	16	372	60	18	51	46	133

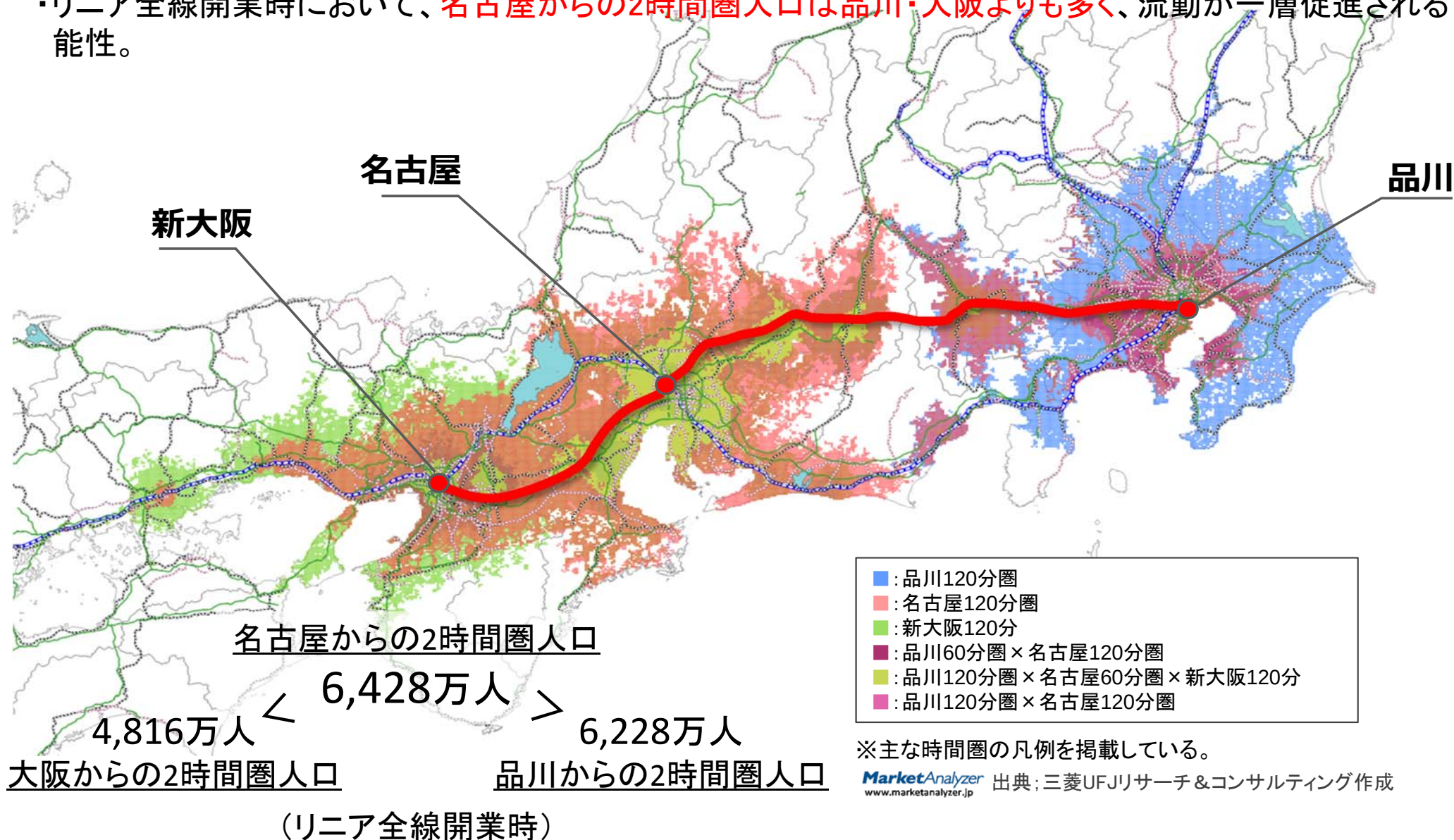


生産額変化量(億円)	農林水産	製造業	建設業	電力ガス	商業	金融	サービス
開業前	12,736	561,632	139,362	32,844	176,436	148,812	410,890
品川～大阪開業 (a)	16	806	210	56	311	256	637
品川～名古屋開業 (b)	7	393	96	26	150	124	306
差分 (a-b)	8	413	113	30	162	132	331

(3)リニア中央新幹線の効果

④リニア整備による空間的効果

- ・三大都市圏からの2時間圏を重ねたエリアを、スーパー・メガリージョンのエリアと考えることができる。
- ・その範囲は、首都圏、山梨県、中部5県、近畿圏、岡山県までの範囲とその周辺の一部のエリアとなる。
- ・リニア全線開業時において、**名古屋からの2時間圏人口は品川・大阪よりも多く、流動が一層促進される可能性。**



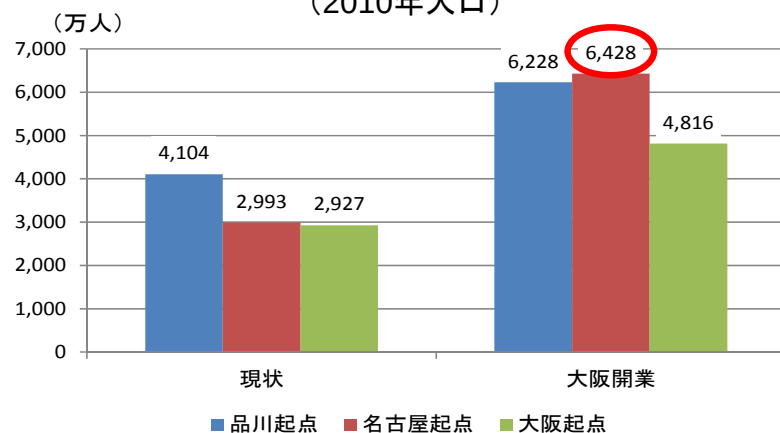
(3)リニア中央新幹線の効果

④リニア整備による空間的效果

- ・リニア全線開業時において、名古屋からの2時間圏人口は品川・大阪よりも多い。
- ・2050年の推計人口においても、この大小関係は変わらない。
- ・**リニア開業により2時間圏の事業所数、本社数は名古屋起点が最も多くなる。**

2時間圏人口

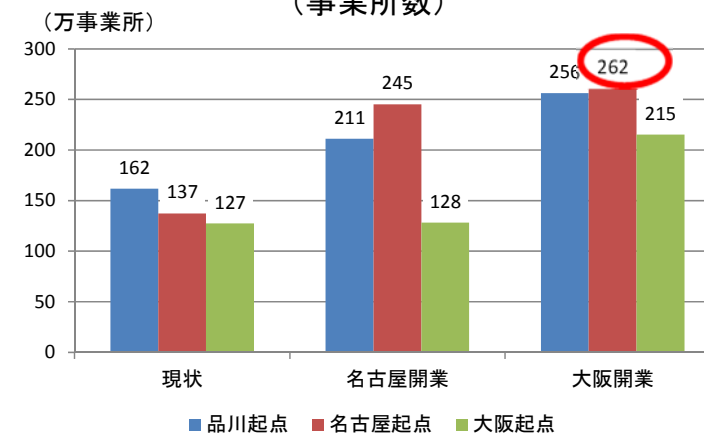
(2010年人口)



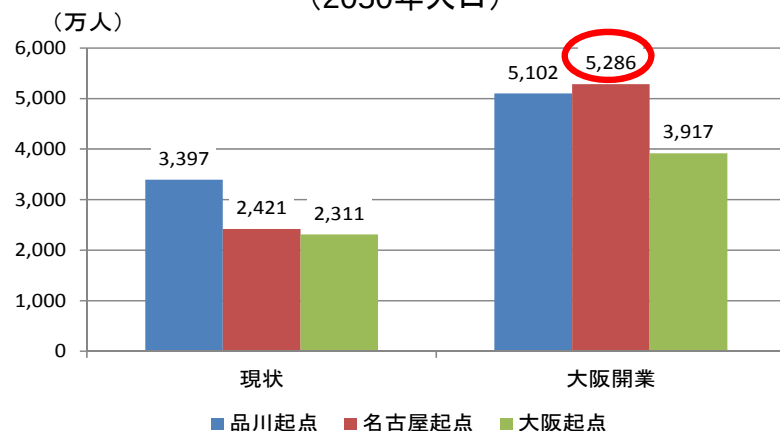
(万人)	現状	大阪開業
品川起点	4,104	6,228
名古屋起点	2,993	6,428
大阪起点	2,927	4,816

2時間圏事業所

(事業所数)

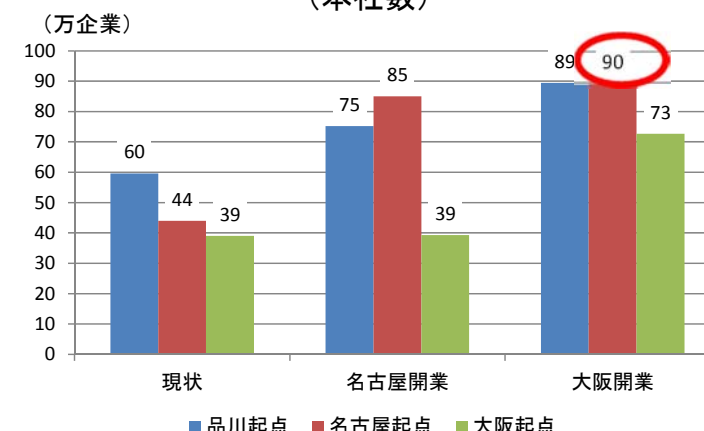


(2050年人口)



(万人)	現状	大阪開業
品川起点	3,397	5,102
名古屋起点	2,421	5,286
大阪起点	2,311	3,927

(本社数)



(3)リニア中央新幹線の効果

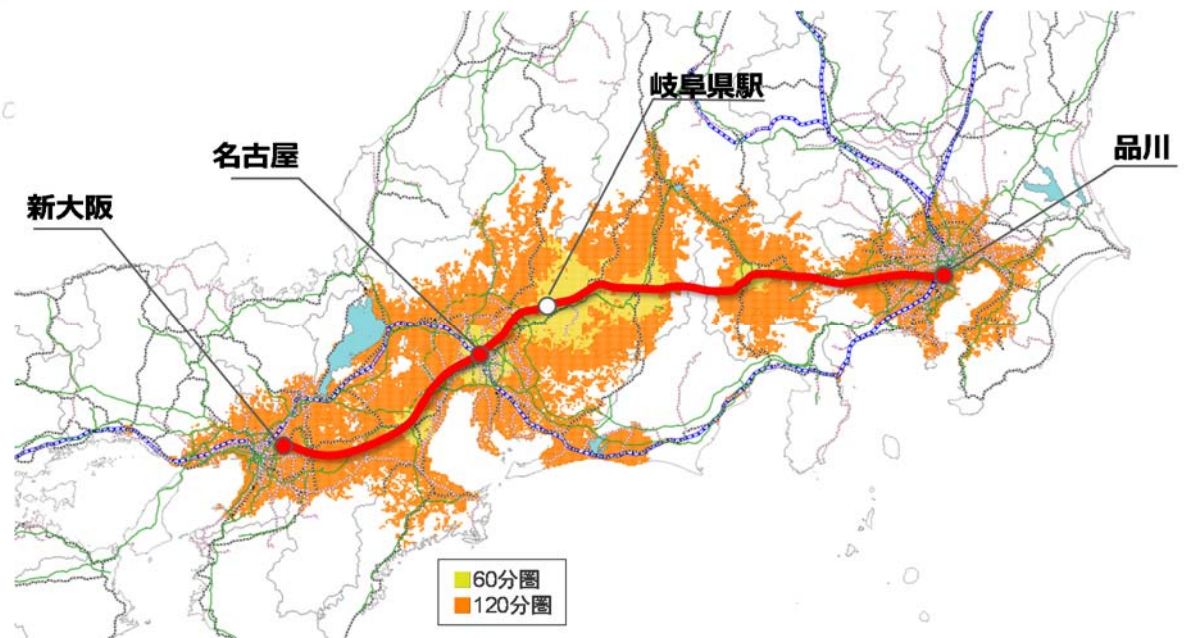
④リニア整備による空間的効果

- 品川～名古屋の中間駅である長野県駅、岐阜県駅の2時間圏人口は、全線開業時において、それぞれ5,480万人、5,944万人となり、交流圏の飛躍的な拡大が期待される。



長野県駅からの2時間圏人口
287万人⇒5,480万人

岐阜県駅からの2時間圏人口
903万人⇒5,944万人



※人口はそれぞれ平成22年国勢調査メッシュデータに基づく。

(3)リニア中央新幹線の効果

④リニア整備による空間的効果

- ・リニア全線開業により、**名古屋からの一日交通圏となる4時間圏が県庁所在地の81%(38都市)をカバーし、**北は盛岡、南は熊本まで拡大。

名古屋からの片道4時間交通圏(鉄道利用)

※ 県庁所在都市を対象



(3)リニア中央新幹線の効果

○名古屋から4時間圏に位置する自動車・航空機
関連企業の例

○リニア中央新幹線整備により、日帰り圏が拡大
し新たなビジネス交流に期待。

三菱重工業(株)(広島市)
航空機胴体
写真提供:ボーイング社

(株)IHI(呉市)
航空機エンジン
写真提供:GE

タカタ九州(株)(多岐市、有
田町)
エアバッグ
シートベルト
写真提供:タカタ

森鉄工(株)(鹿島市)
油圧プレス
写真提供:森野精密

ダイハツ工業(株)(久留米市)
自動車エンジン
開発拠点

トヨタ自動車九州(株)(宮若
市、苅田町、北九州市)
完成車生産拠点
(車体組立、エンジン・
ハイブリッド部品)

【ちゅうごく地域航空機
関連産業クラスター】

松江

徳島

高知

熊本

佐賀

ホーコス(株)(福山市)
自動車部品加工用
切削工作機械
写真提供:ホーコス

(株)クラレ(岡山市、倉敷市)
合成繊維
化学繊維
写真提供:
クラレホームページ

(株)ミロク製作所(南国市)
自動車用ハンドル
写真提供:
ミロク製作所
ホームページ

東レ(株)愛媛工場(松前市)
炭素繊維

スパイバー(株)(鶴岡市)
新素材繊維
写真提供:Spiber

(株)新庄エレメックス(新庄市)
油圧パワーステアリング
用シャフト

曙ブレーキ山形製造(株)(寒河江市)
ディスクブレーキパッド
写真提供:曙ブレーキ工業

(株)新潟ジャムコ(村上市)
航空機内装品
写真提供:(株)新潟ジャムコホームページ

東レ(株)石川工場(能美市)
炭素繊維樹脂
含浸シート

(株)千田精密工業(奥州市)
精密加工部品

盛岡

山形

トヨタ自動車東日本(株)
(金ケ崎町、大和町、大衡村)
コンパクトカー
生産拠点

(株)デンソー福島(田村市)
カーエアコン、
エンジンクーリング
モジュール、
ウォッシュタンク、
リザーブタンク

(株)リケン柏崎工場(柏崎市)
ピストンリング
写真提供:リケン

セーレン(株)(福井市)
シート、インストルメントパ
ネル、エアバック、天
井材、ドア材
写真提供:セーレン

● リニア中央新幹線整備により片道4時間圏(鉄道利用)に加
わる都市

(3)リニア中央新幹線の効果

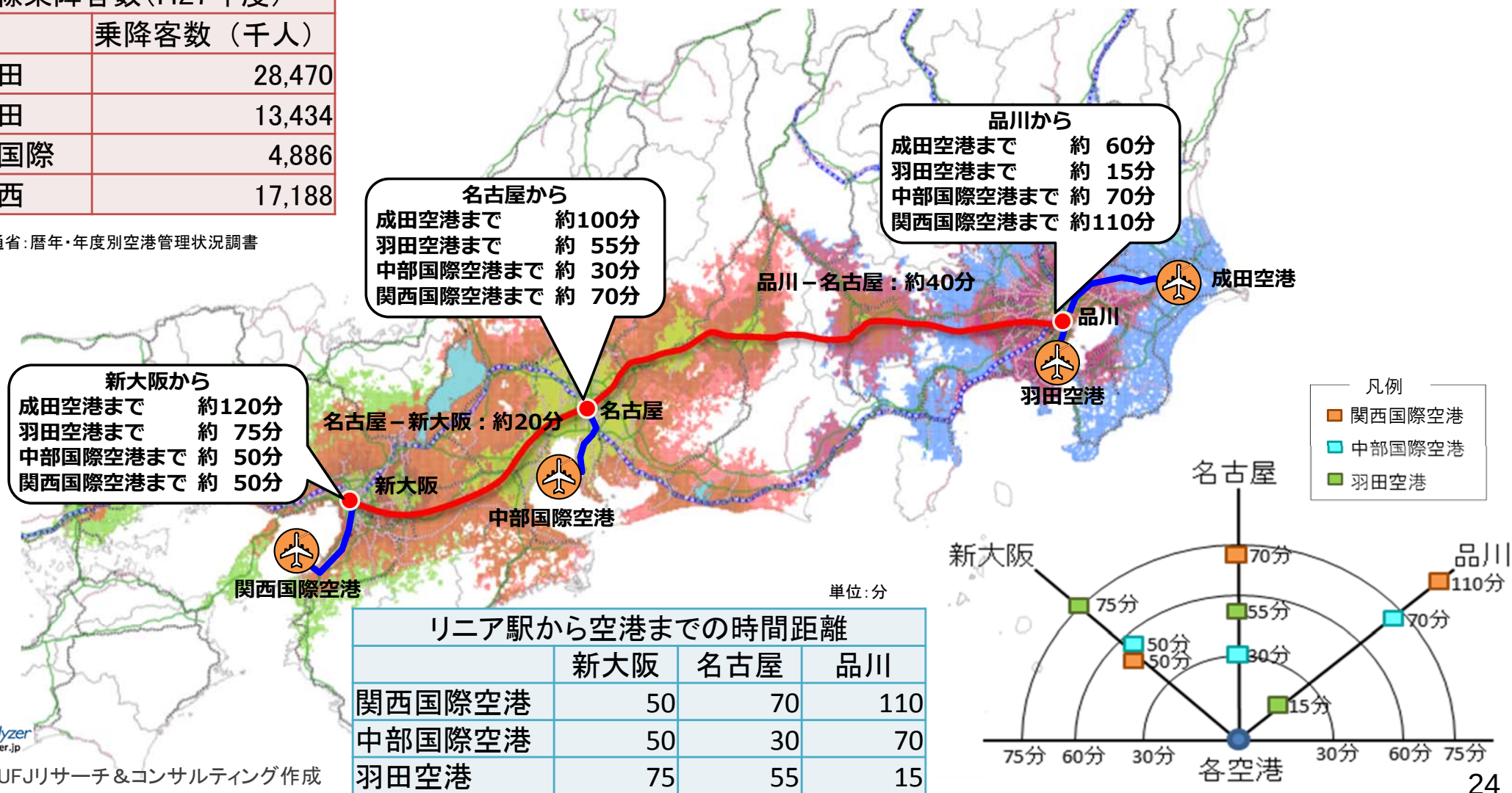
⑤4大国際空港と背後圏が一体化し、空港選択による利便性向上

- ・4大空港がリニア中央新幹線で結ばれて、背後圏域が一体化
- ・中部空港の背後圏が拡大し**東京、大阪からの利便性が向上**するとともに、空港相互の利便性が向上
- ・中部国際空港は、大阪方面からのアクセス向上による利用客の増大に期待。

国際線乗降客数(H27年度)

	乗降客数(千人)
成田	28,470
羽田	13,434
中部国際	4,886
関西	17,188

国土交通省: 暦年・年度別空港管理状況調査



(4)リニア整備による期待する効果やイノベーション

○スーパー・メガリージョンがもたらす企業行動等への影響と効果に関する調査

(企業アンケート調査)

○企業において期待される効果

- ・「人事における配置転換を検討する際の選択肢拡大」をはじめ、**企業組織や働き方に関する回答や意見が多くみられた。**

東京・大阪間が1時間で結ばれることについて「期待される効果」や「イノベーションの可能性」などについて、最も当てはまると思う項目（一部抜粋）



東京・大阪が約1時間で移動可能となることに伴う時間的制約の軽減は、**人事異動や配置転換の選択肢拡大をもたらすことで、組織のあり方を大きく変え、働き方を多様化させる可能性がある。**

調査時期：2015年11月2日～12月4日

調査対象：関西経済連合会会員企業1,026社、大阪商工会議所会員企業1,079社

回答企業数：125社

属性：製造業 45.6%(57社)、非製造業 54.4%(68社)

資本金3億円以上 59.2%(74社)、3億円未満 40.8%(51社)

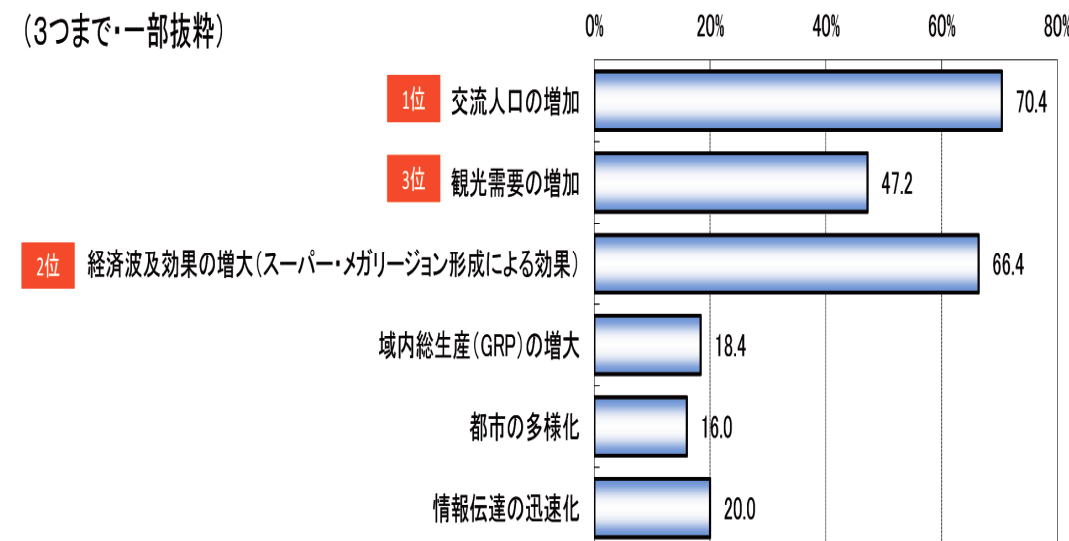
本社立地場所 関西圏 82.4%(103社)、首都圏 29.6%(37社) ※二本社制の企業を含む

○圏域において予想される影響

- ・「**交流人口の増加**」、「**経済波及効果の増大**(スーパー・メガリージョン形成による効果)」、「**観光需要の増加**」を予想する意見が多くみられた。

本社所在圏域において予想される好影響

(3つまで・一部抜粋)



スーパー・メガリージョン形成は、人的交流を活性化させ、イノベーションや**新しい成長産業創出の推進要因になり得る可能性がある。**
その結果、生産性と働き方に関する変革をもたらすことが期待される。

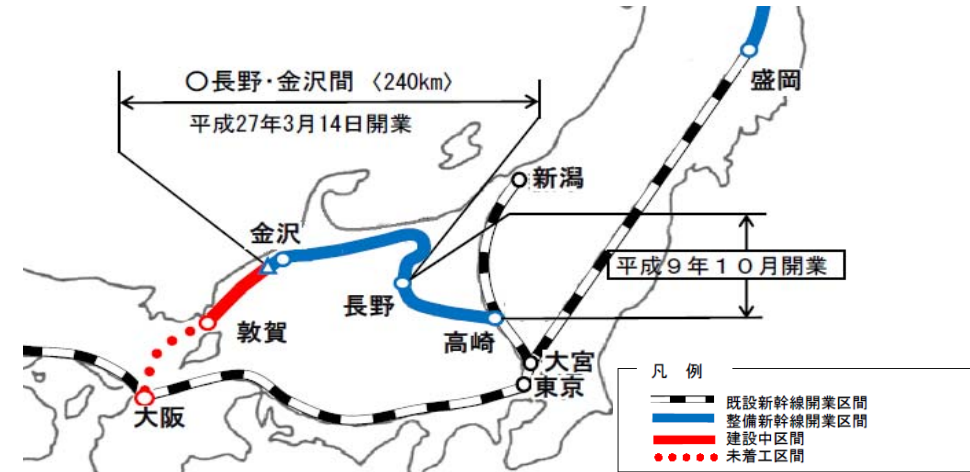
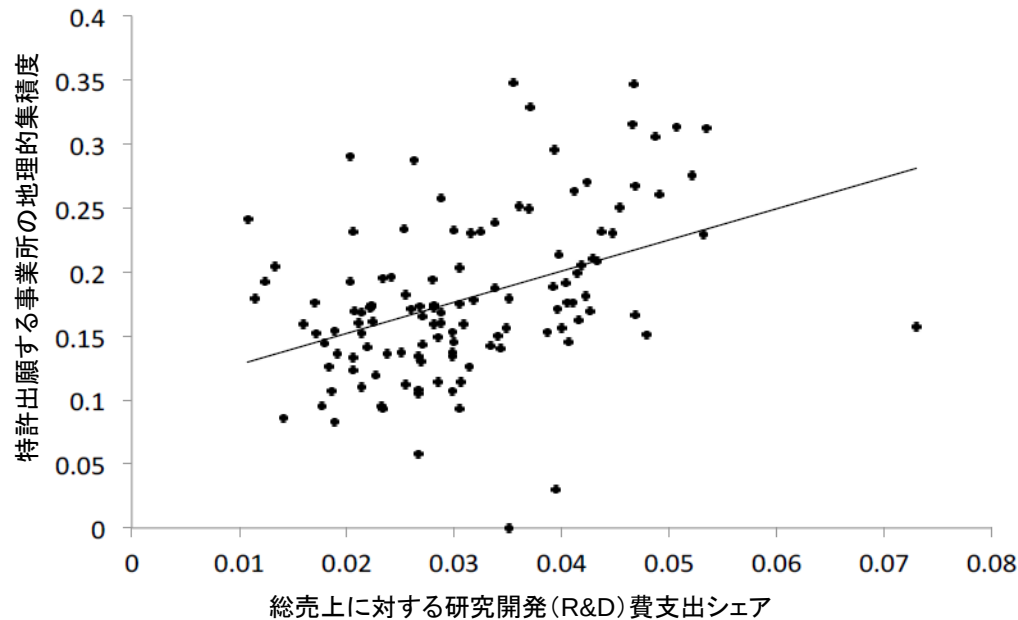
出典：スーパー・メガリージョンがもたらす企業行動等への影響と効果に関する調査結果
(リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会)

(4) リニア整備による期待する効果やイノベーション

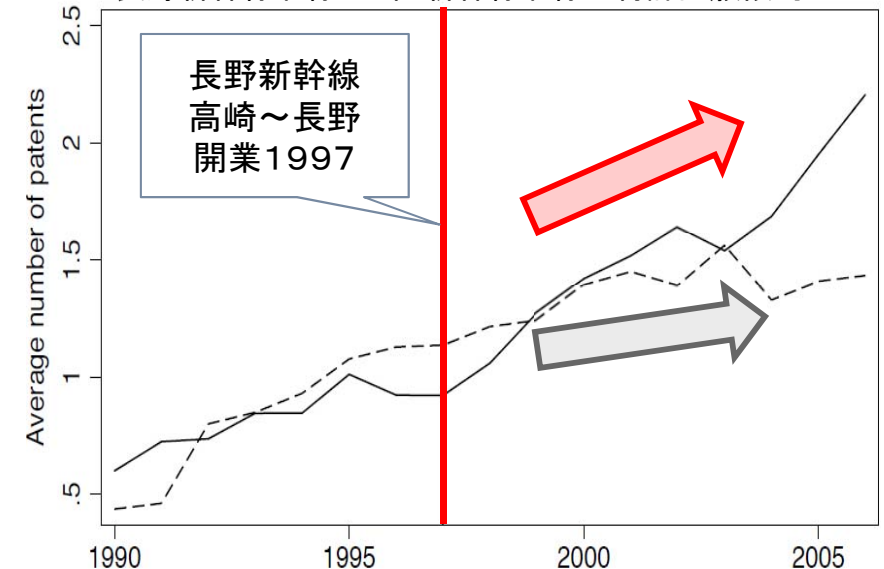
○長野新幹線開業後、沿線でのイノベーションが促進

- ・特許出願といったイノベーション活動は、共同研究などをおこなう事業所の地理的集積度(密度)と関係する。
- ・長野新幹線開業に伴う沿線地域の時間距離短縮により、事業所の実質的な集積度を向上させ、特許出願件数が増加するなど、イノベーション活動を活発化させている。

＜イノベーション活動の地理的集積度と技術力の関係＞



＜長野新幹線沿線と北陸新幹線沿線の特許出願傾向＞



実線: 長野新幹線沿線事業所の平均年間特許出願件数
破線: 北陸新幹線沿線の平均年間特許出願件数

出典: 国土政策研究支援事業(平成27年度研究成果) 高速鉄道による時間距離短縮が

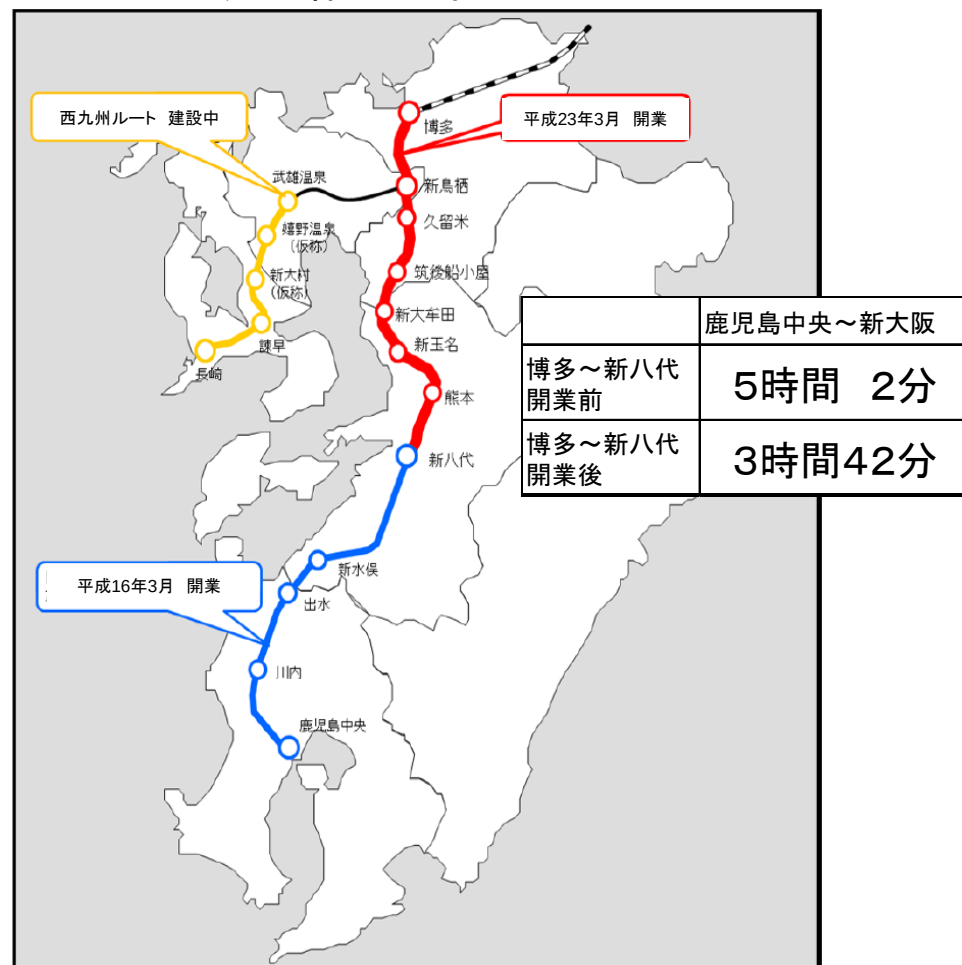
イノベーション促進に果たす役割について

井上寛康(兵庫県立大学)、中島賢太郎(東北大学・研究代表者)、齊藤(梅野)有希子(経済産業研究所)

(4)リニア整備による期待する効果やイノベーション

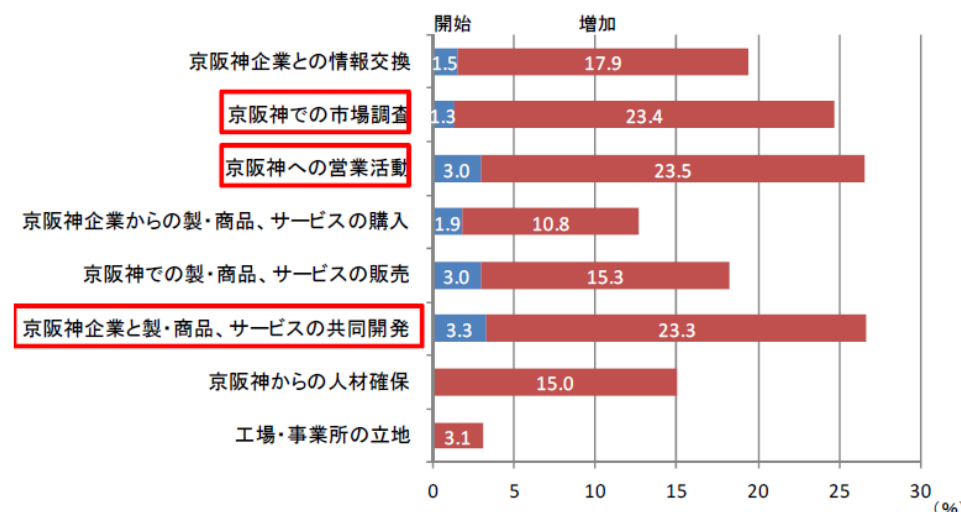
○九州新幹線鹿児島ルート開業に伴い九州企業と京阪神企業のビジネス交流が増加

- ・九州新幹線鹿児島ルート(博多・新八代間)開業により、博多・鹿児島中央間の所要時間は2時間12分から1時間17分となり、55分短縮され、**新大阪から4時間圏域に含まれた。**
- ・これに伴い、**九州企業と京阪神企業のビジネス交流が開始・増加**し、販路開拓などの営業活動や商品・サービスの共同開発などのビジネス交流が増加した。

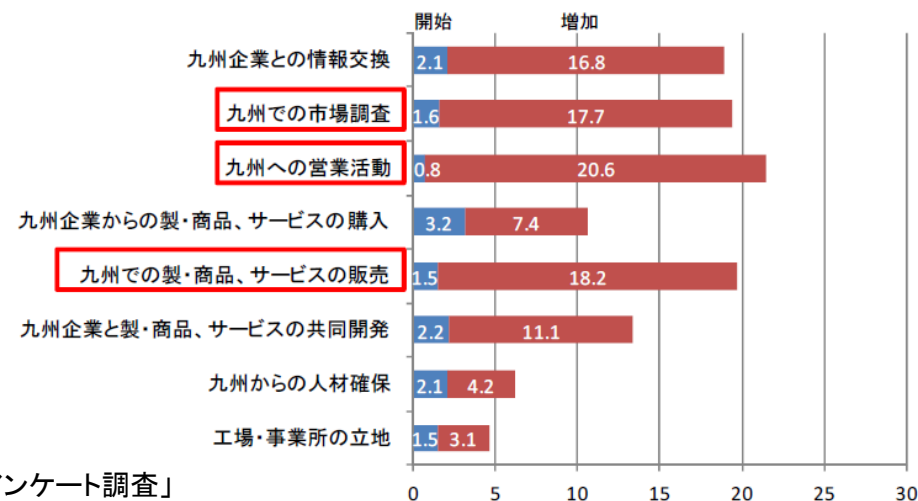


平成16年 3月(新八代・鹿児島中央間)開業
平成23年 3月(博多・新八代間)開業

＜京阪神企業とビジネス交流を開始・増加させた九州企業＞



＜九州企業とビジネス交流を開始・増加させた京阪神企業＞

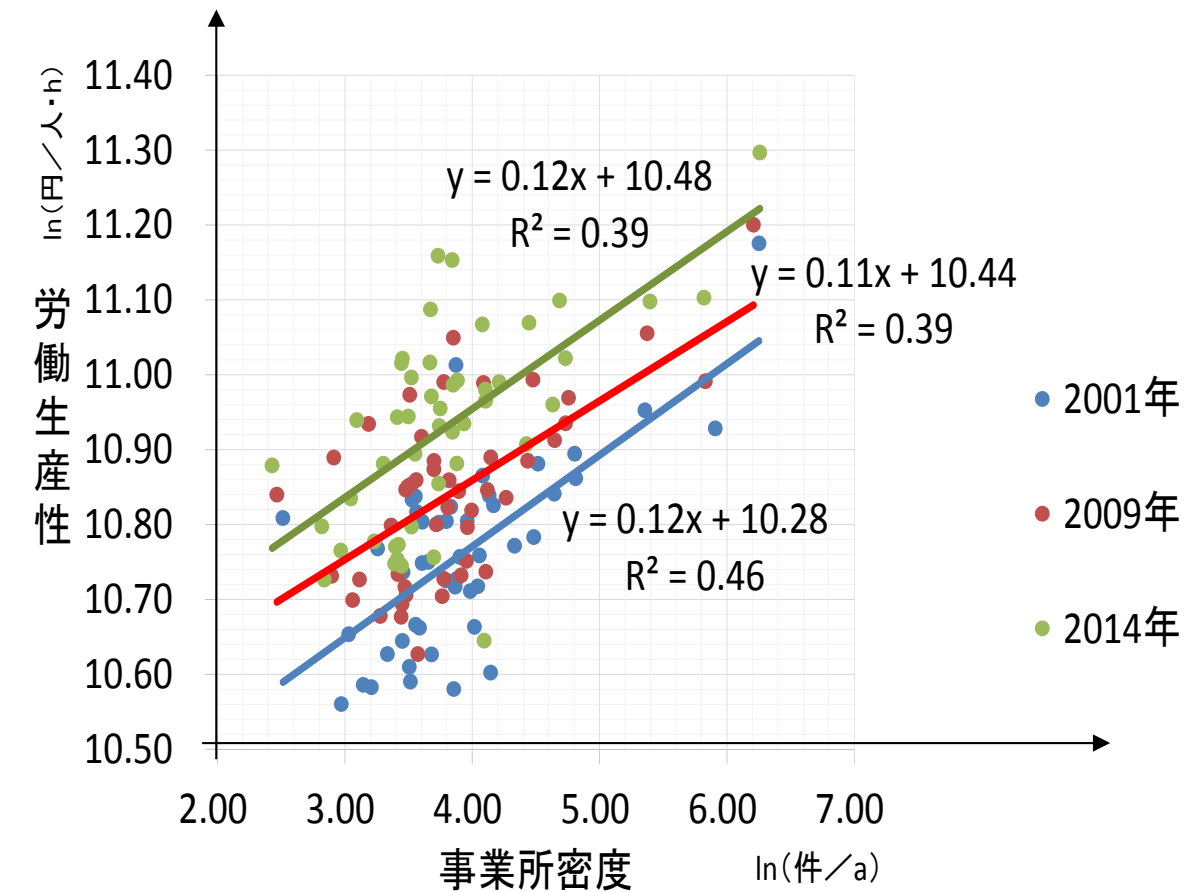


(4) リニア整備による期待する効果やイノベーション

○実質的な事業所密度向上と情報化の進展により製造業の労働生産性がさらに向上

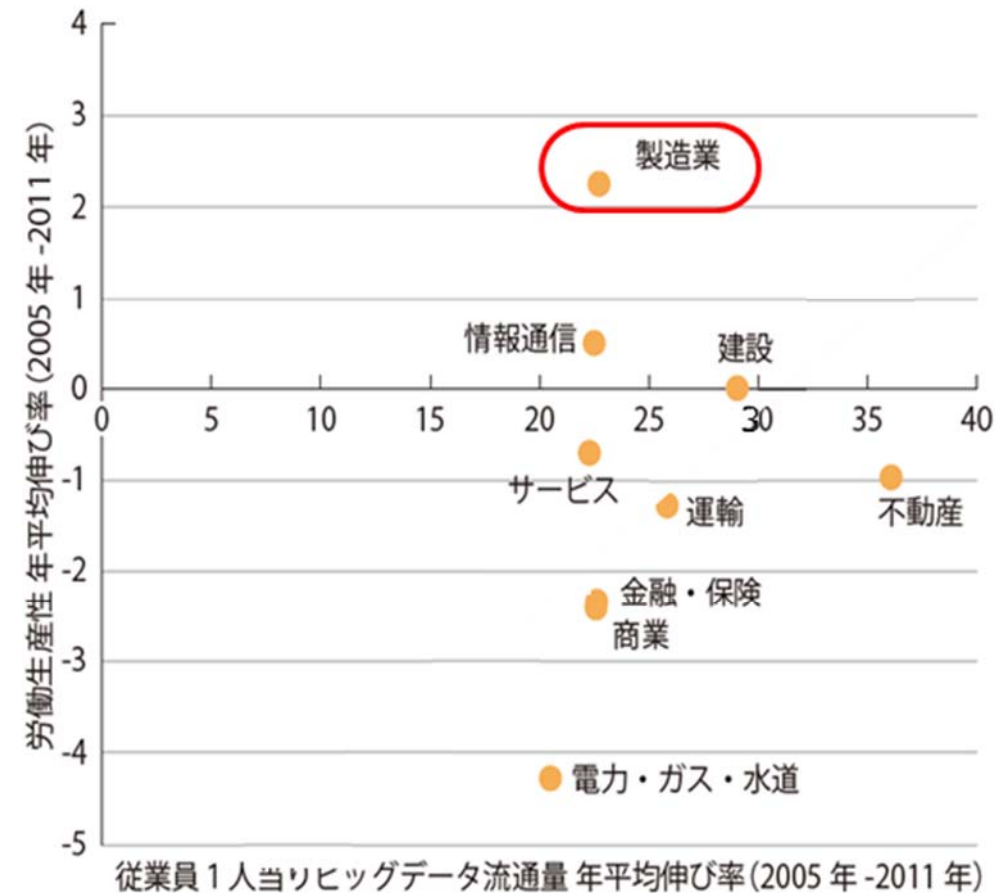
- ・事業所の集積度と労働生産性には正の相関があり、時間距離の縮小により、労働生産性の向上に期待。
- ・製造業の従業員1人あたりのデータ通信量の伸び率と労働生産性の伸び率には正の相関があり、今後の情報化の進展により、労働生産性の向上に期待。

事業所密度 × 労働生産性



※労働生産性(実質総生産÷(就業者数×労働時間))

従業員1人あたりデータ流通量伸び率 × 労働生産性伸び率



※総務省「情報流通・蓄積量の計測手法の検討に係る調査研究」(平成25年)
出典: 平成25年版情報通信白書

(4)リニア整備による期待する効果やイノベーション

○新しいライフスタイル・ワークスタイルの実現

・リニア中間駅の活用により、品川駅から45分程度、名古屋駅から30分程度で南アルプスの大自然を望むことができるなど、**高度な都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイルの実現が期待**される。



※ リニア各駅停車の場合。停車時間を除く。

本社周辺に自然公園がある企業

■ネスレ(世界最大の食品・飲料企業)
本社位置: ヴォー州
(スイス南西部)



・グリュイエール自然公園
まで直線距離で約6km



・ジュラ・ヴォドワ自然公園
まで約20km



■ウォルマート(世界最大の小売企業)
本社位置: アーカンソー州
(米国中央部)

・オザーク国立公園
まで約20km



(4)リニア整備による期待する効果やイノベーション

○新しいライフスタイル・ワークスタイルの実現

- ・リニア中央新幹線により、中間駅からの2時間圏人口が大きく増加する。
- ・中間駅に生活の拠点を置きつつ、都市型産業に従事するなど、**高度な都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイルが実現し、働き方の選択肢が多様化**することが期待される。
- ・また、東京ー名古屋間のリニアによる時間短縮効果は、**専門的技能・知識を有する高度人材が名古屋に在住しつつ、東京で勤務する新たなワークスタイル**を提示することも期待される。



- 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**。
- 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**11%増**、契約金額**63%増**)。