

第9回経済財政に関する山梨コンファレンス

# リニア時代の国土における 山梨県のポテンシャル

ーリニア開業効果を活かす地域づくりに向けてー

2019年5月21日

加藤 義人

# 目次

---

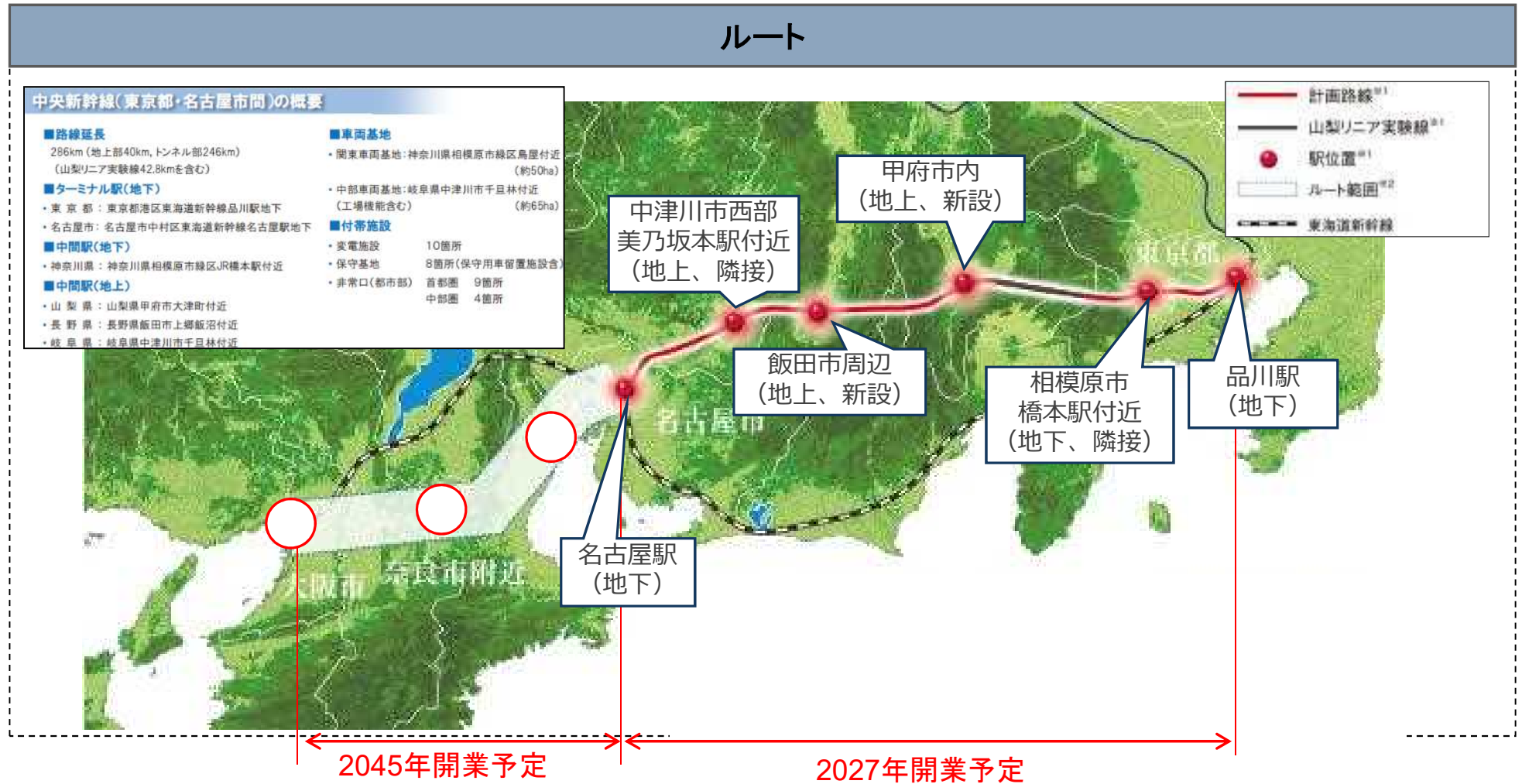
- I. リニア中央新幹線の特徴
- II. 大交流リニア都市圏の出現
- III. リニア中央新幹線の整備効果
- IV. 山梨県土に求められる地域づくりの視点

---

# 1. リニア中央新幹線の特徴

# (1)ルート

■ 主な経由地は甲府市附近、南アルプス中南部、名古屋市附近、奈良市附近としている。

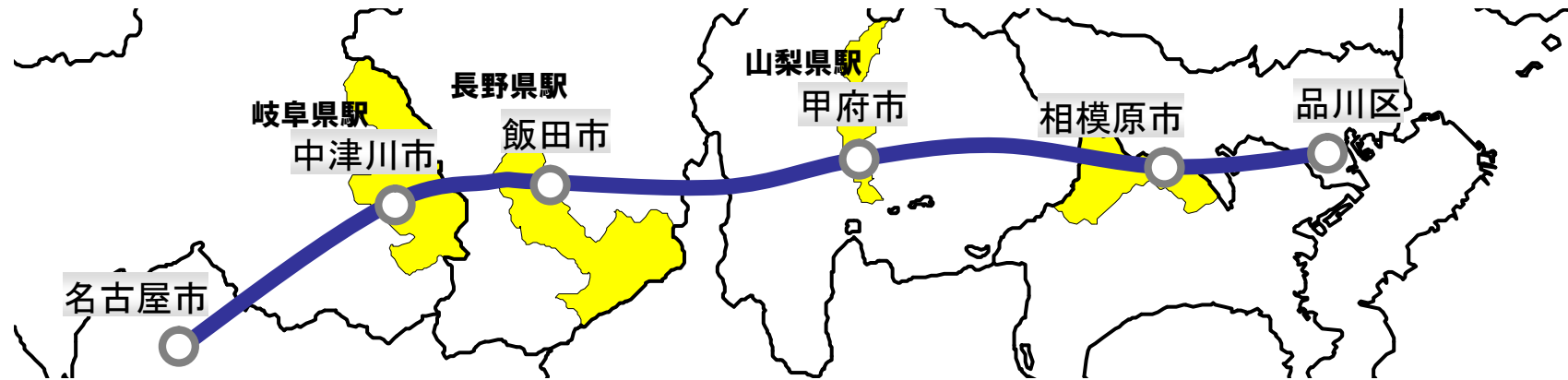


出典:リニア中央新幹線建設促進期成同盟会、駅についてはJR東海「中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画段階環境配慮書」を元に作成

## (2)時間圏

■リニア中間駅からは品川駅及び名古屋駅までの所要時間は1時間以内。

各リニア駅から品川駅及び名古屋駅までの所要時間

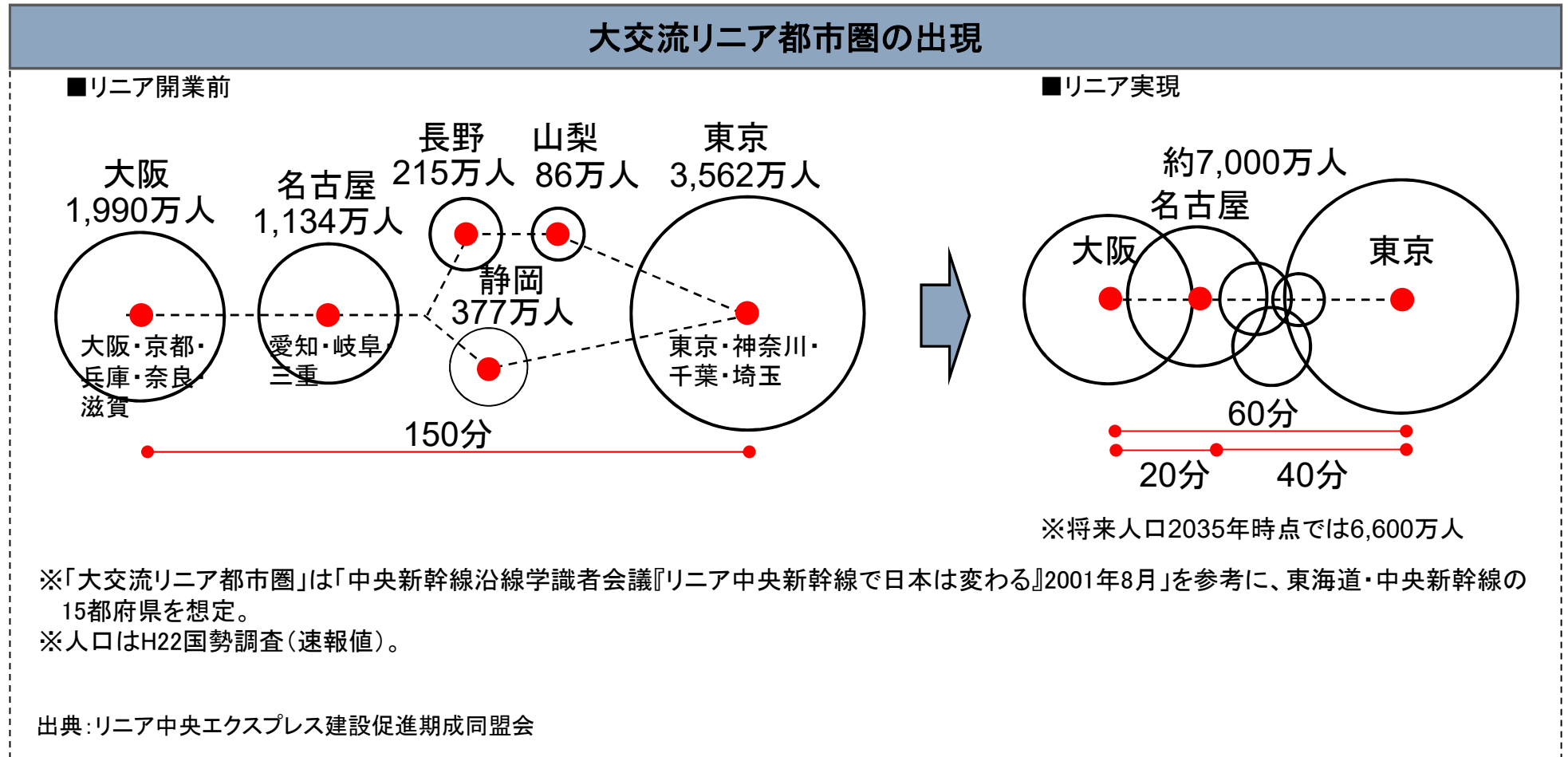


---

## II. 大交流リニア都市圏の出現

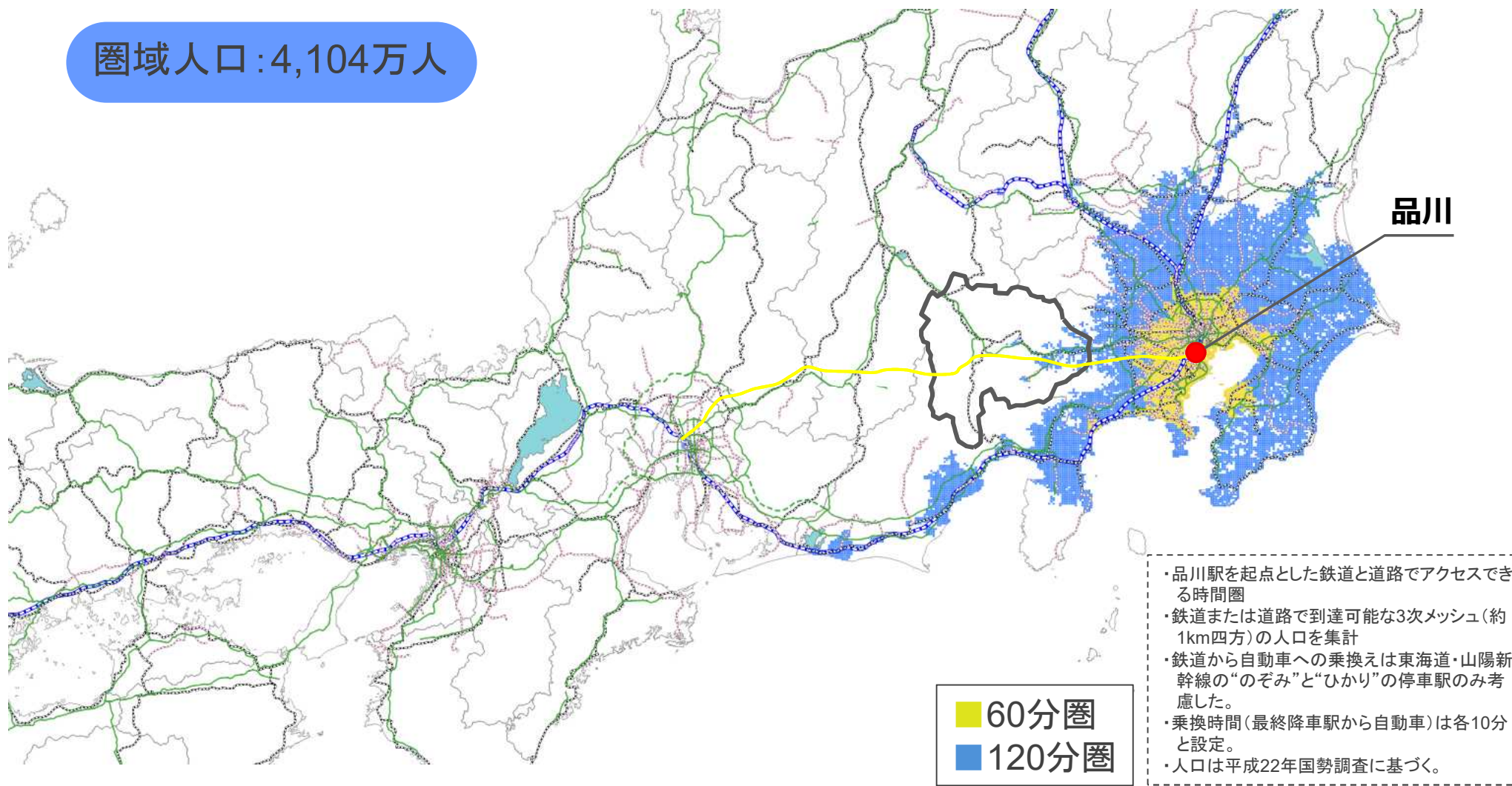
# (1)三大都市圏の一体化

■リニア中央新幹線実現により、東京—名古屋—大阪間が1時間圏内となる。



# 現状の時間圏(品川起点、鉄道+道路)

圏域人口:4,104万人

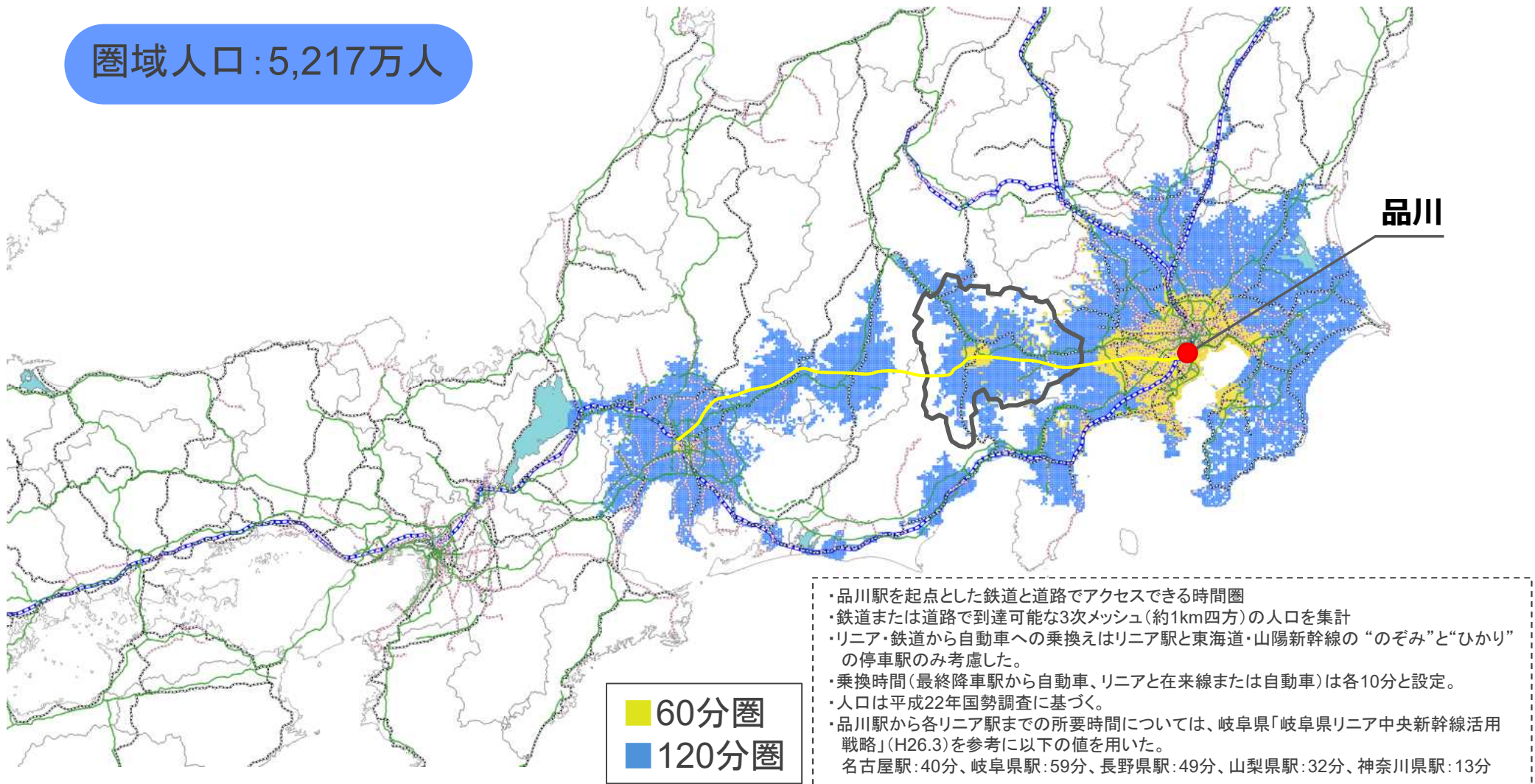


MarketAnalyzer  
www.marketanalyzer.jp 出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成



# リニア名古屋開業時の時間圏(品川起点、鉄道+道路)

圏域人口:5,217万人

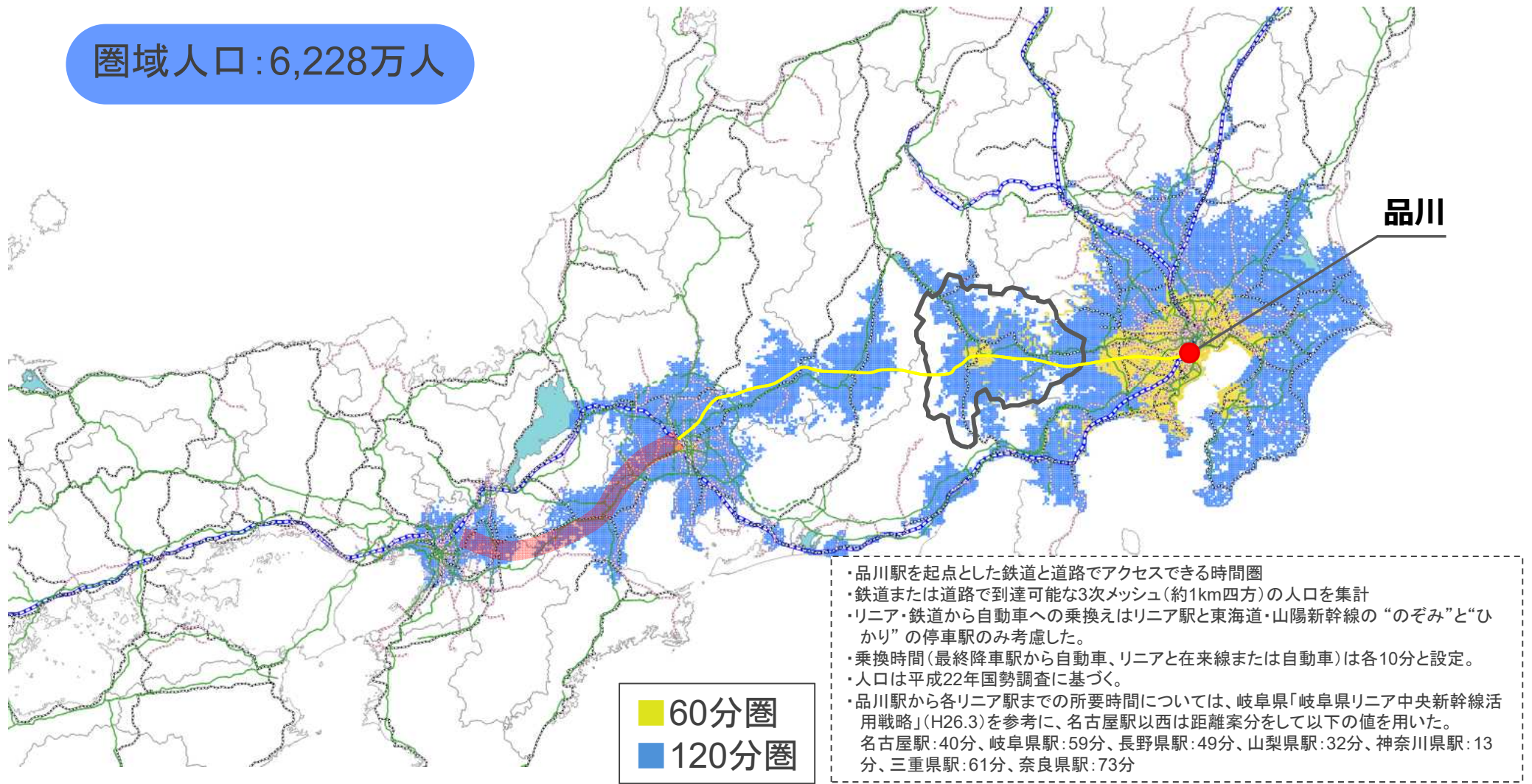


MarketAnalyzer  
www.marketanalyzer.jp 出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成



# リニア大阪開業時の時間圏(品川起点、鉄道+道路)

圏域人口:6,228万人



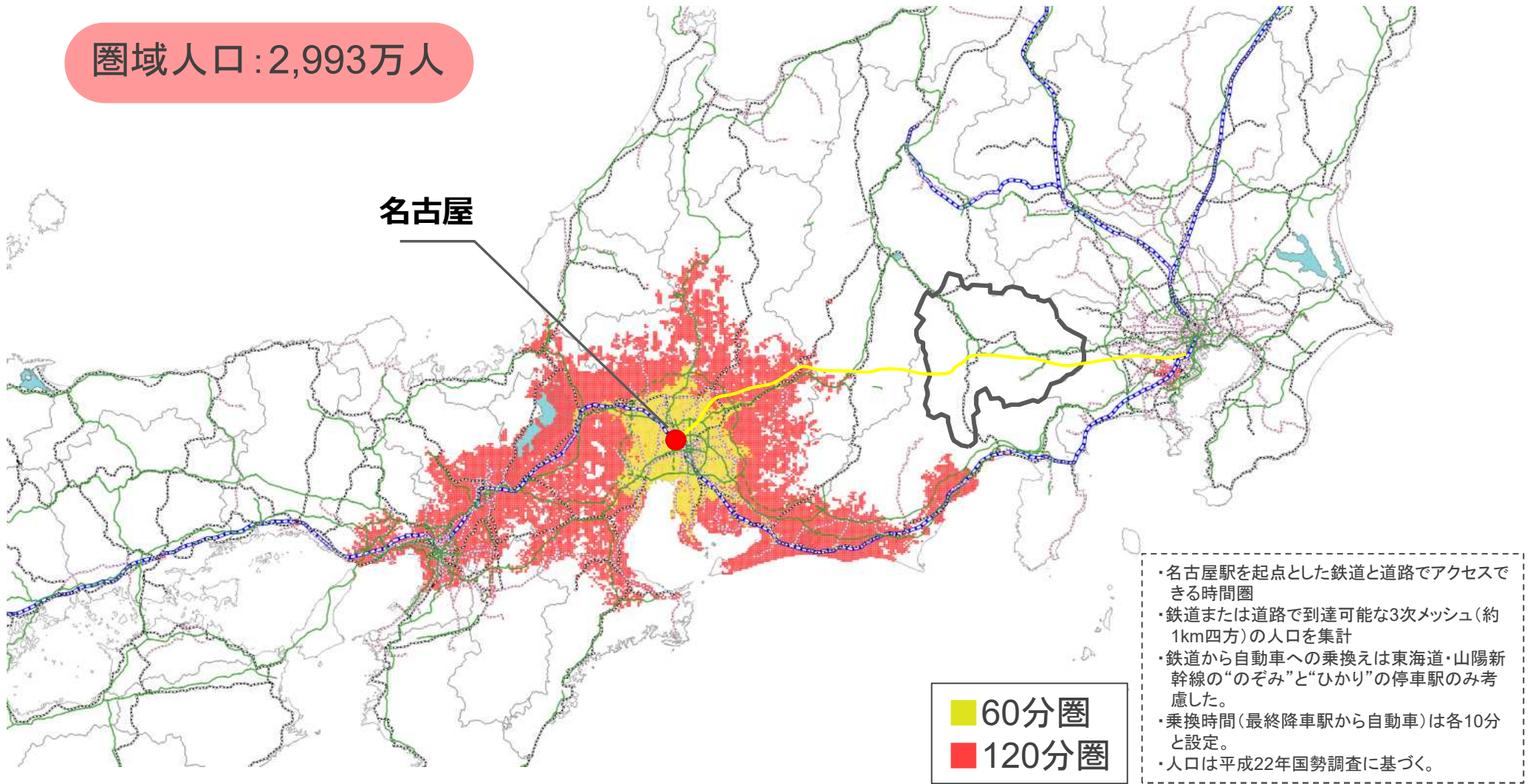
MarketAnalyzer  
www.marketanalyzer.jp 出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成



# 現状の時間圏(名古屋起点、鉄道+道路)

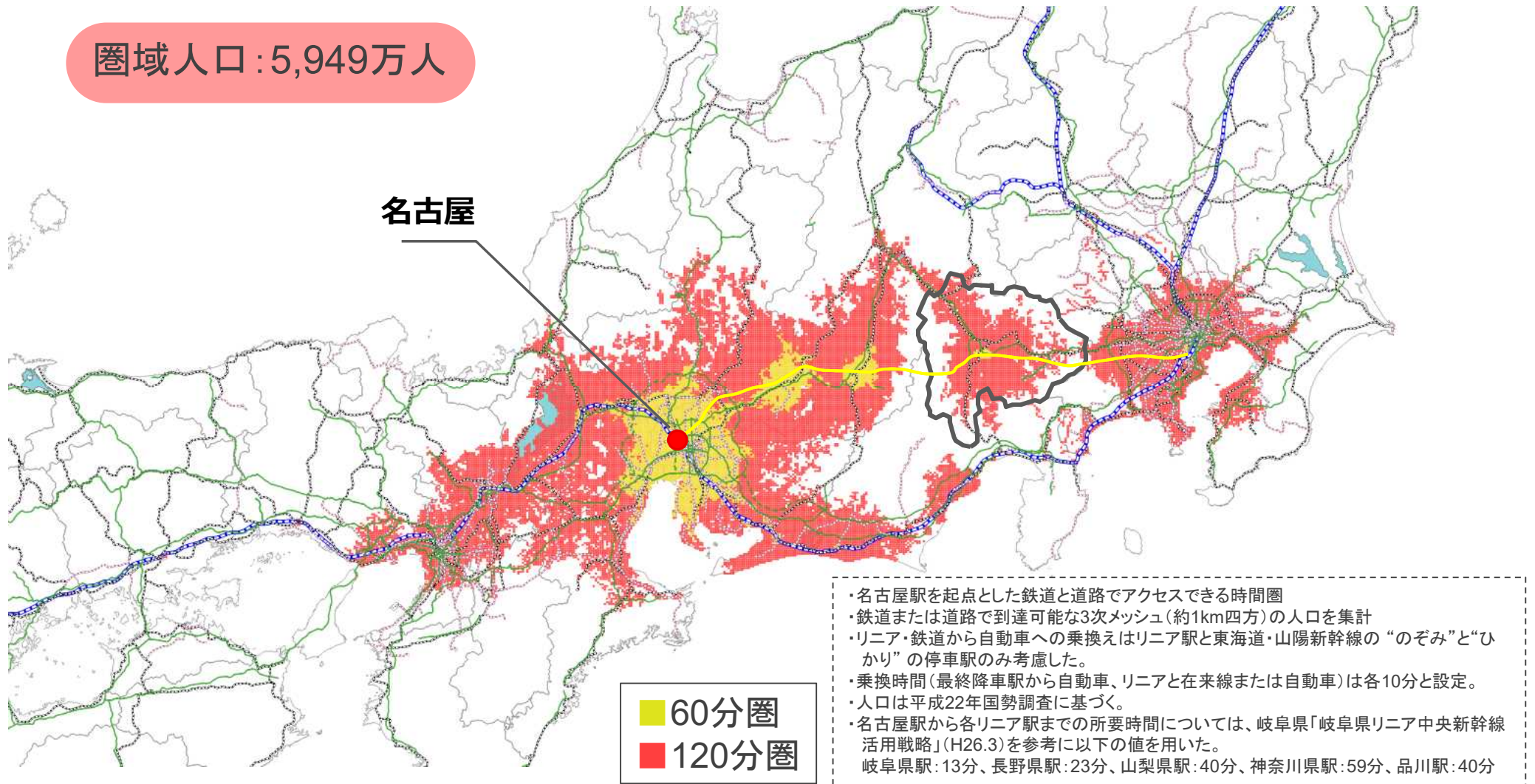
圏域人口: 2,993万人

名古屋



# リニア名古屋開業時の時間圏(名古屋起点、鉄道+道路)

圏域人口: 5,949万人

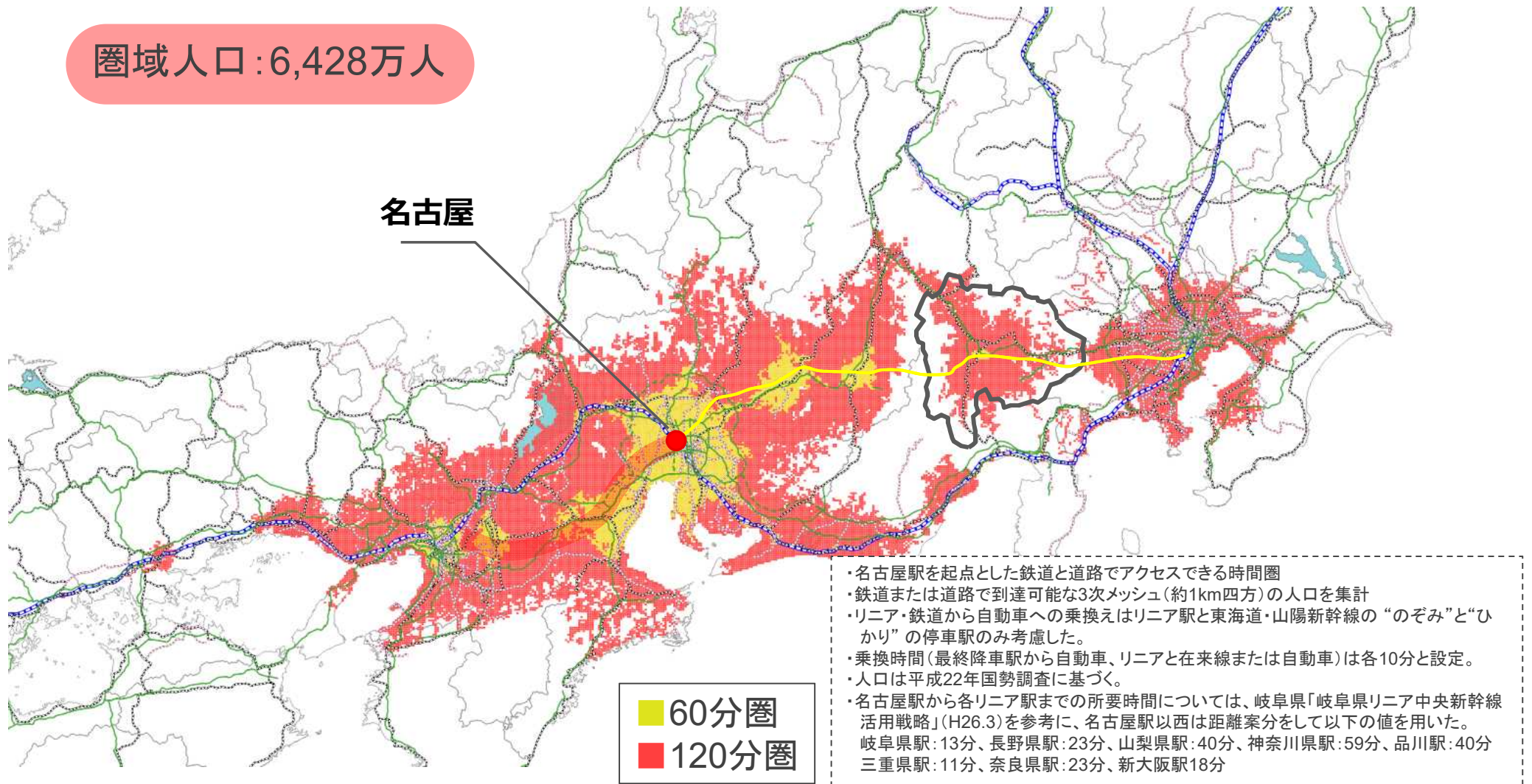


MarketAnalyzer  
www.marketanalyzer.jp 出典: 三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成



# リニア大阪開業時の時間圏(名古屋起点、鉄道+道路)

圏域人口:6,428万人



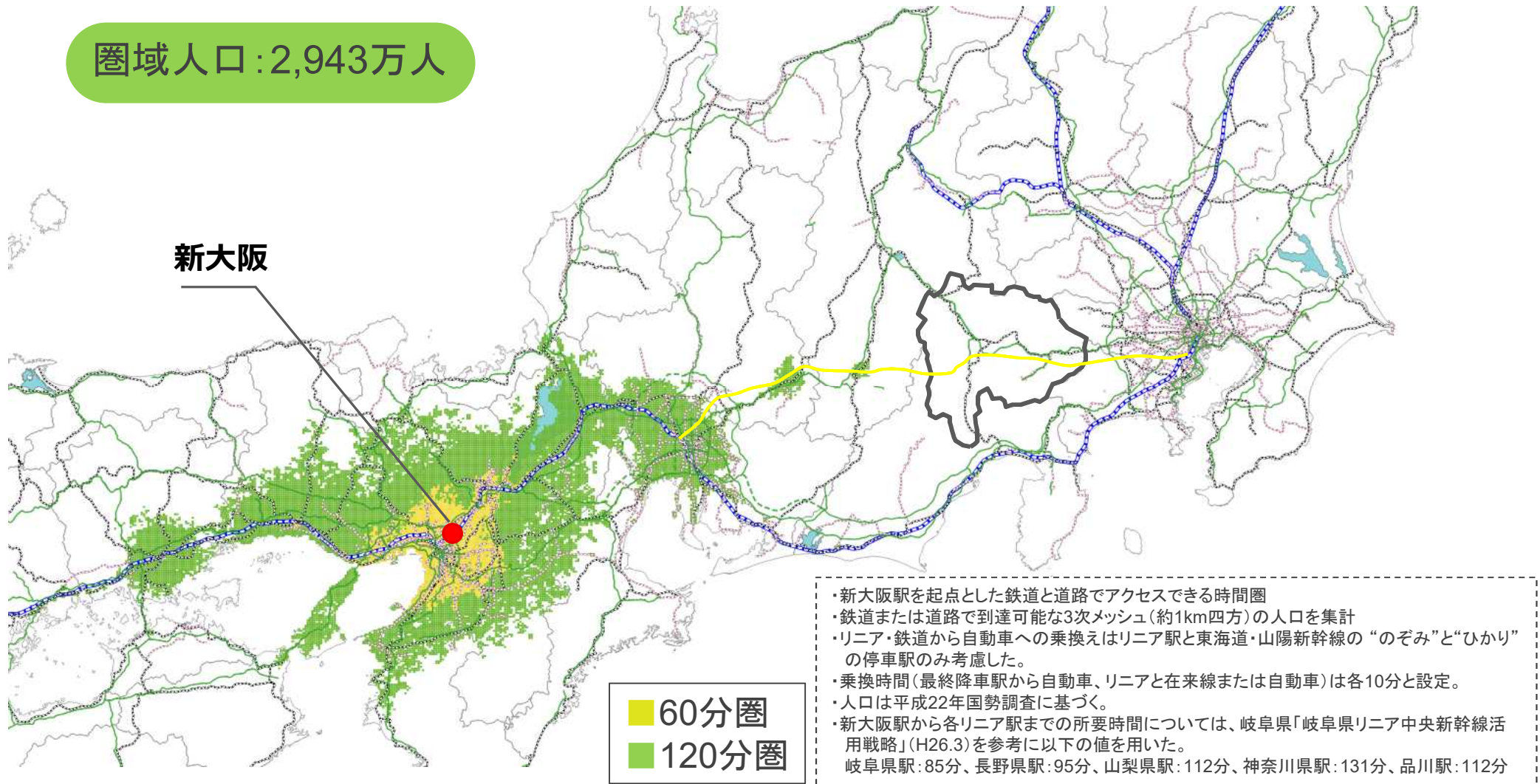
# 現状の時間圏(新大阪起点、鉄道+道路)

圏域人口: 2,927万人



# リニア名古屋開業時の時間圏(新大阪起点、鉄道+道路)

圏域人口: 2,943万人

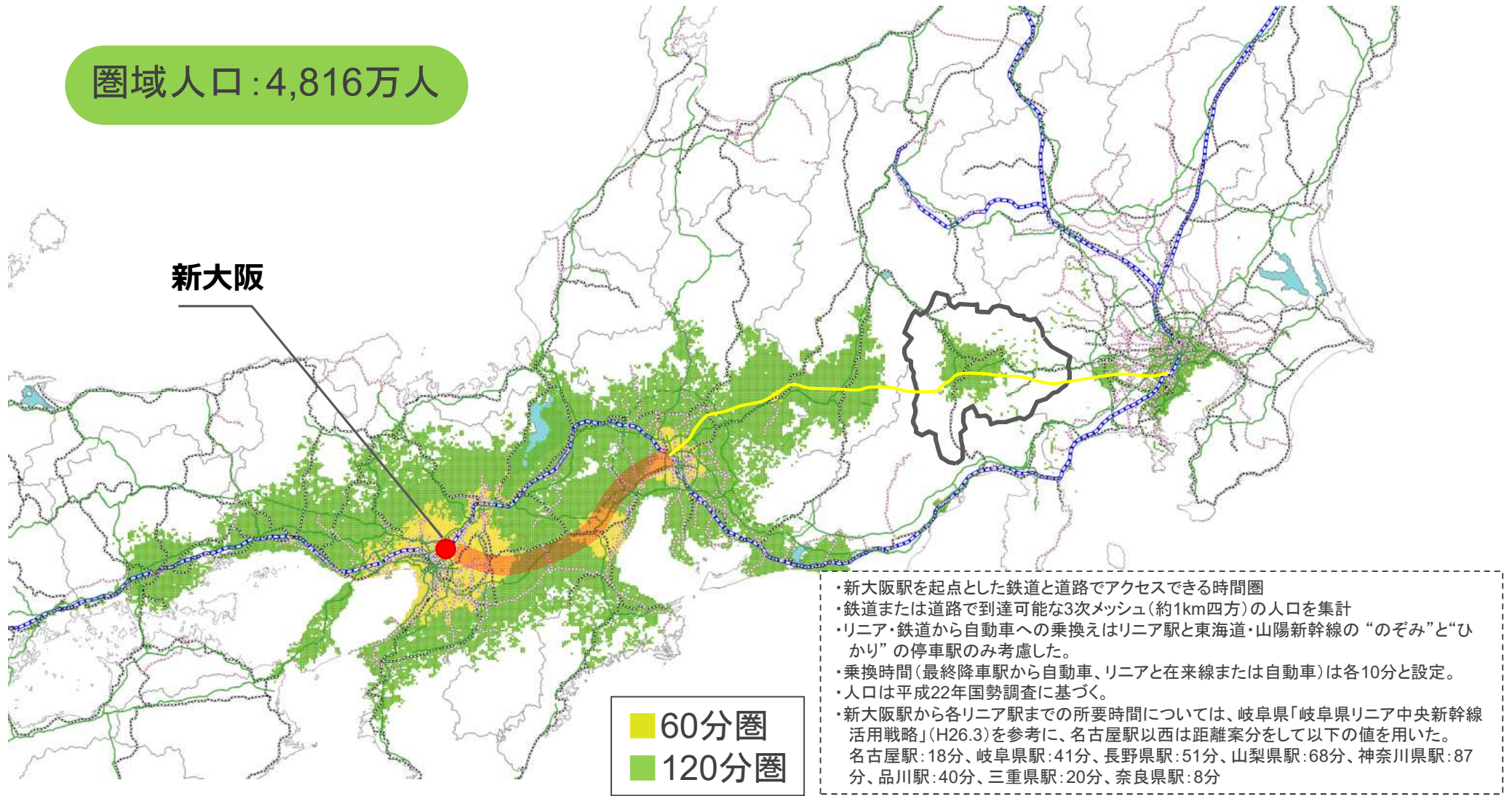


MarketAnalyzer  
www.marketanalyzer.jp 出典: 三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成



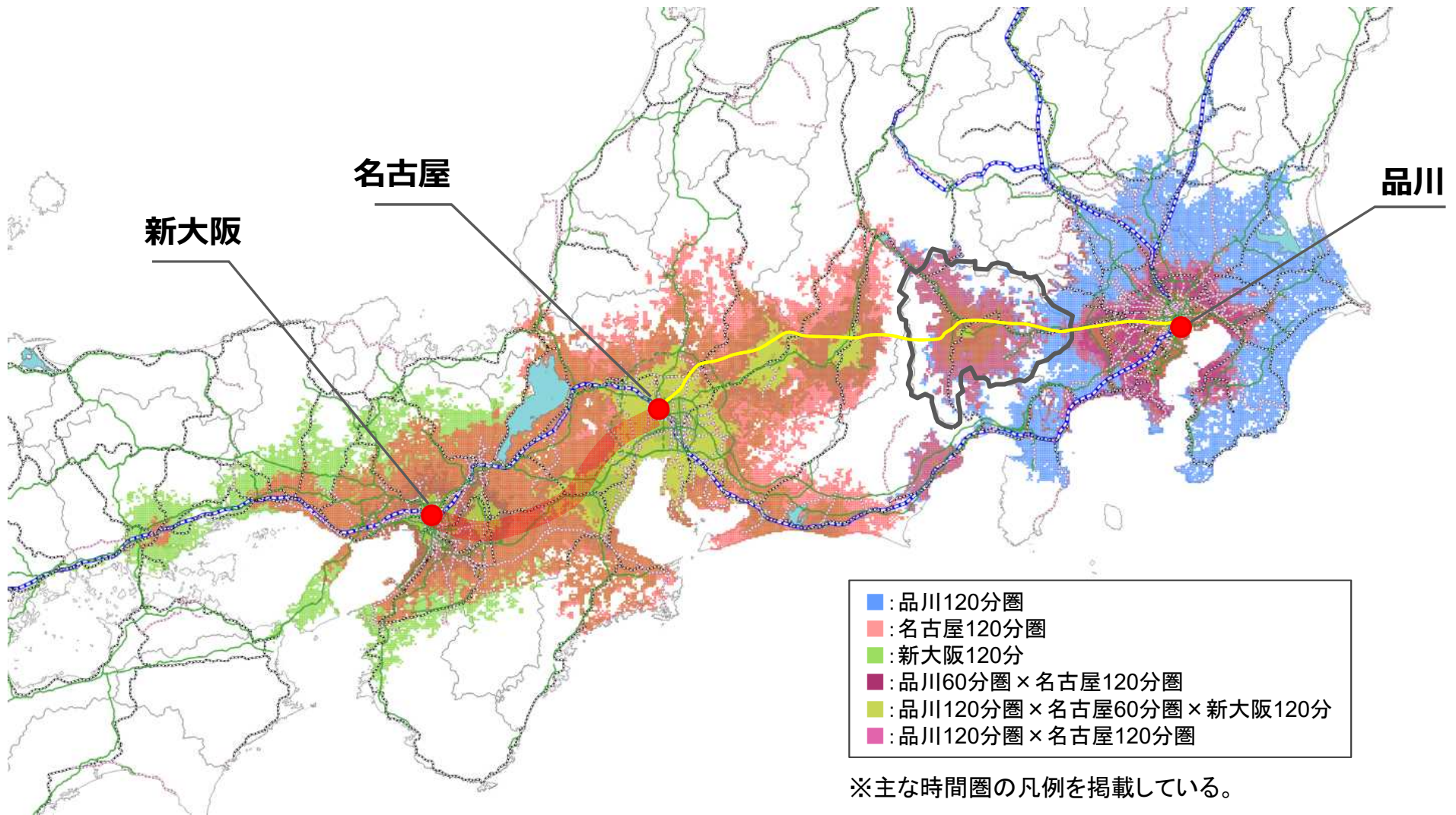
# リニア大阪開業時の時間圏(新大阪起点、鉄道+道路)

圏域人口:4,816万人





# リニア大阪開業時の時間圏(品川・名古屋・新大阪起点、鉄道+道路)

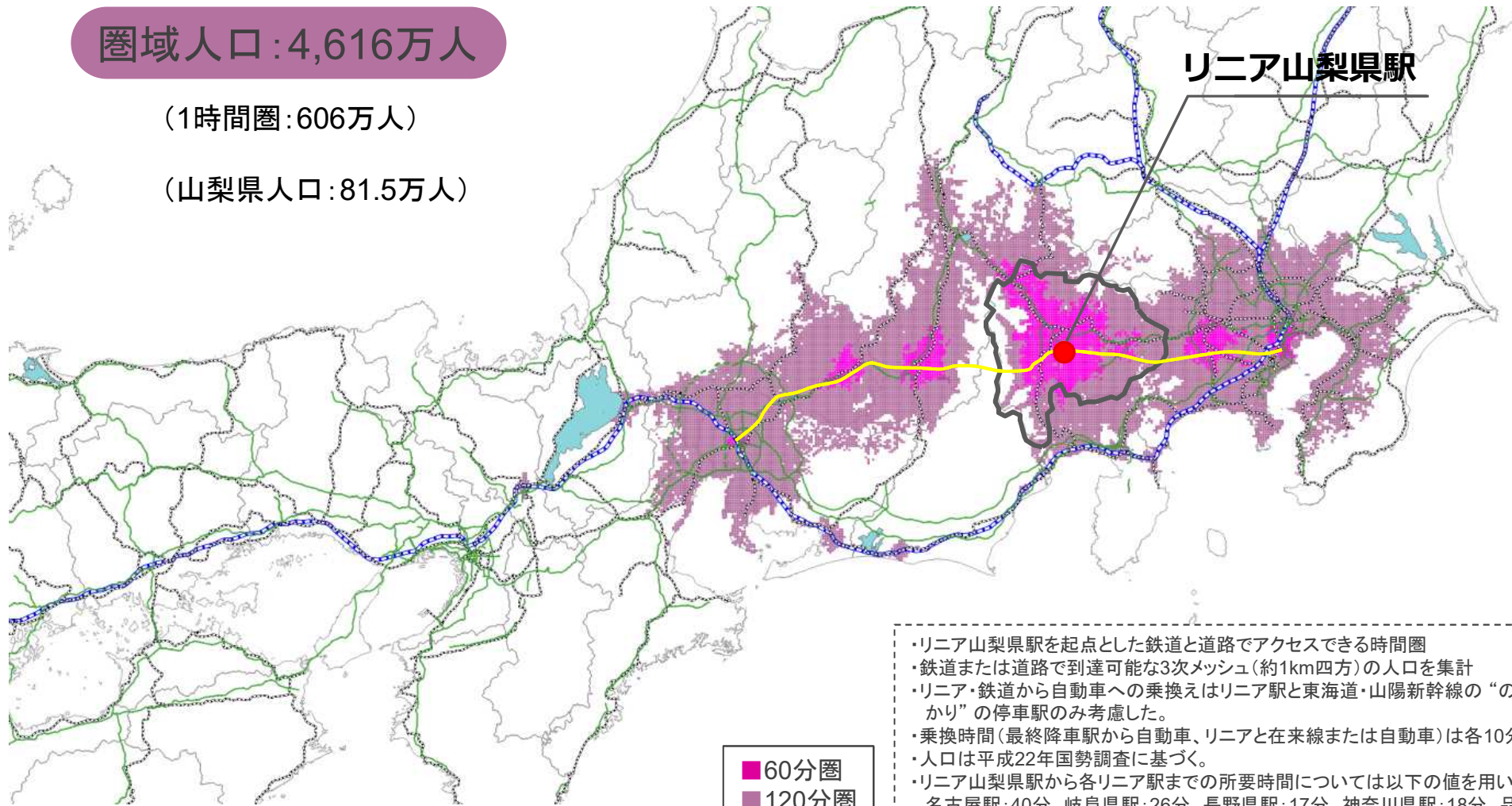


# リニア名古屋開業時の時間圏(リニア山梨県駅起点、鉄道+道路)

圏域人口:4,616万人

(1時間圏:606万人)

(山梨県人口:81.5万人)



- ・リニア山梨県駅を起点とした鉄道と道路でアクセスできる時間圏
- ・鉄道または道路で到達可能な3次メッシュ(約1km四方)の人口を集計
- ・リニア・鉄道から自動車への乗換えはリニア駅と東海道・山陽新幹線の“のぞみ”と“ひかり”の停車駅のみ考慮した。
- ・乗換時間(最終降車駅から自動車、リニアと在来線または自動車)は各10分と設定。
- ・人口は平成22年国勢調査に基づく。
- ・リニア山梨県駅から各リニア駅までの所要時間については以下の値を用いた。  
名古屋駅:40分、岐阜県駅:26分、長野県駅:17分、神奈川県駅:18分、品川駅:25分

---

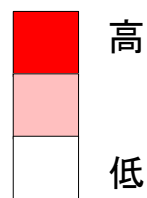
### III. リニア中央新幹線の整備効果

### (3)経済効果(施設効果)の計測結果

■ 経済効果は名古屋開業で約10.7兆円、大阪開業で約16.8兆円。

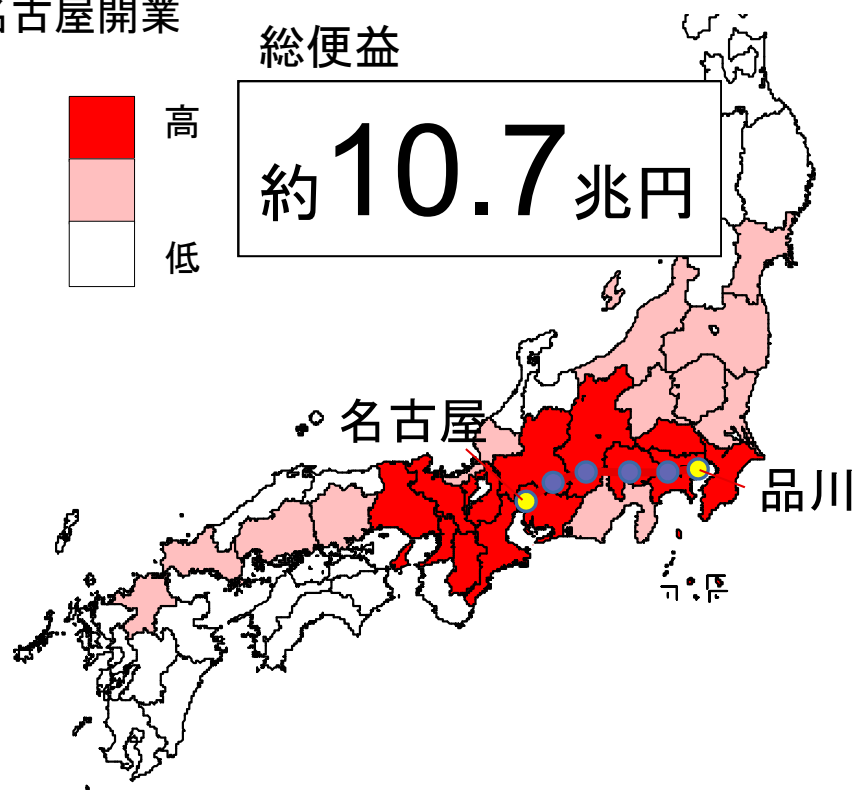
#### 経済効果(便益)の拡がり

名古屋開業

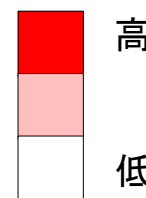


総便益

約10.7兆円



大阪開業



総便益

約16.8兆円



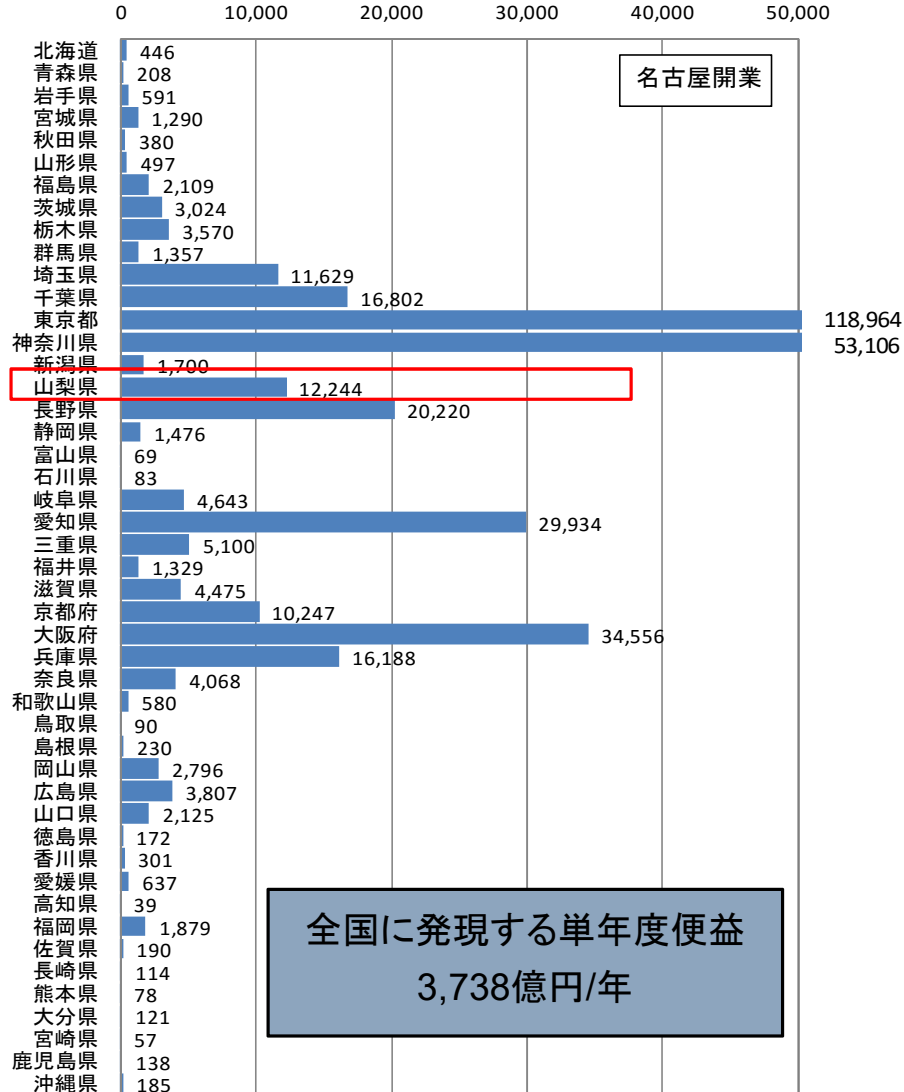
#### 【効果を大きく享受する地域の条件】

- ① 時間短縮が大きく発現すること
- ② 産業・経済集積が大きいこと

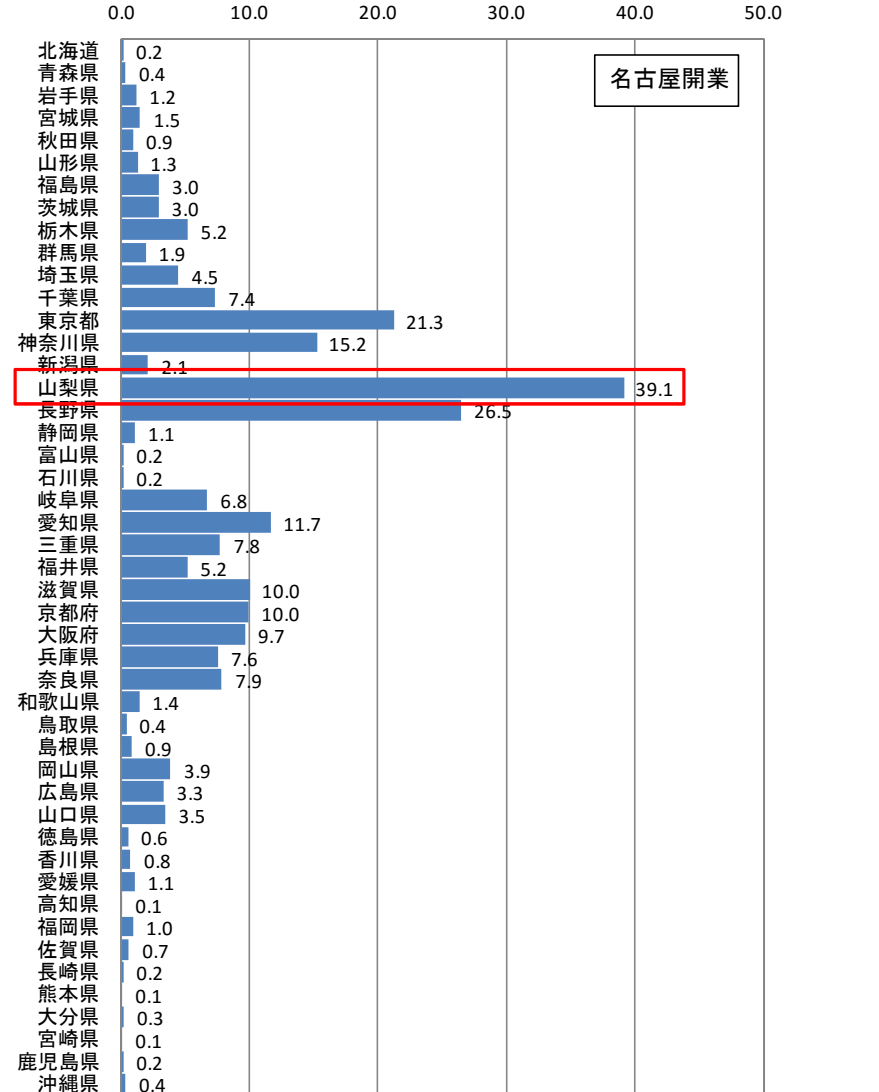
※開業年を2025年とし、同年を基準年として50年間の効果を算定。  
※「人口減少」や「技術進歩」を考慮した試算結果。

# (4)都道府県別帰着効果の見通し

【都道府県別 単年度便益】 (百万円)



【都道府県別 世帯当たり便益】 (千円/世帯)

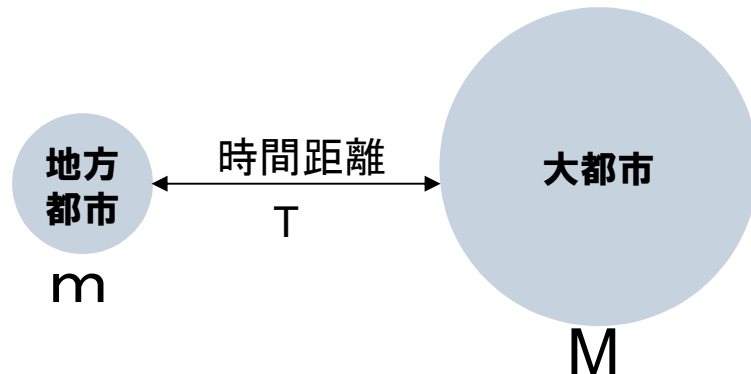


---

## IV. 山梨県土に求められる地域づくりの視点

## いわゆる『ストロー現象』について

万有引力の法則で考えたい。



両者が引きつけ合う力は、『互いの質量大きさに比例し、距離に反比例する』。

質量：人口や経済の集積規模 ( $m$ 、 $M$ )  
距離：移動時間距離 ( $T$ : 分)

引きつけ合う力が大きくなる時、質量の大きな方へ引き寄せられる。

### 【例】

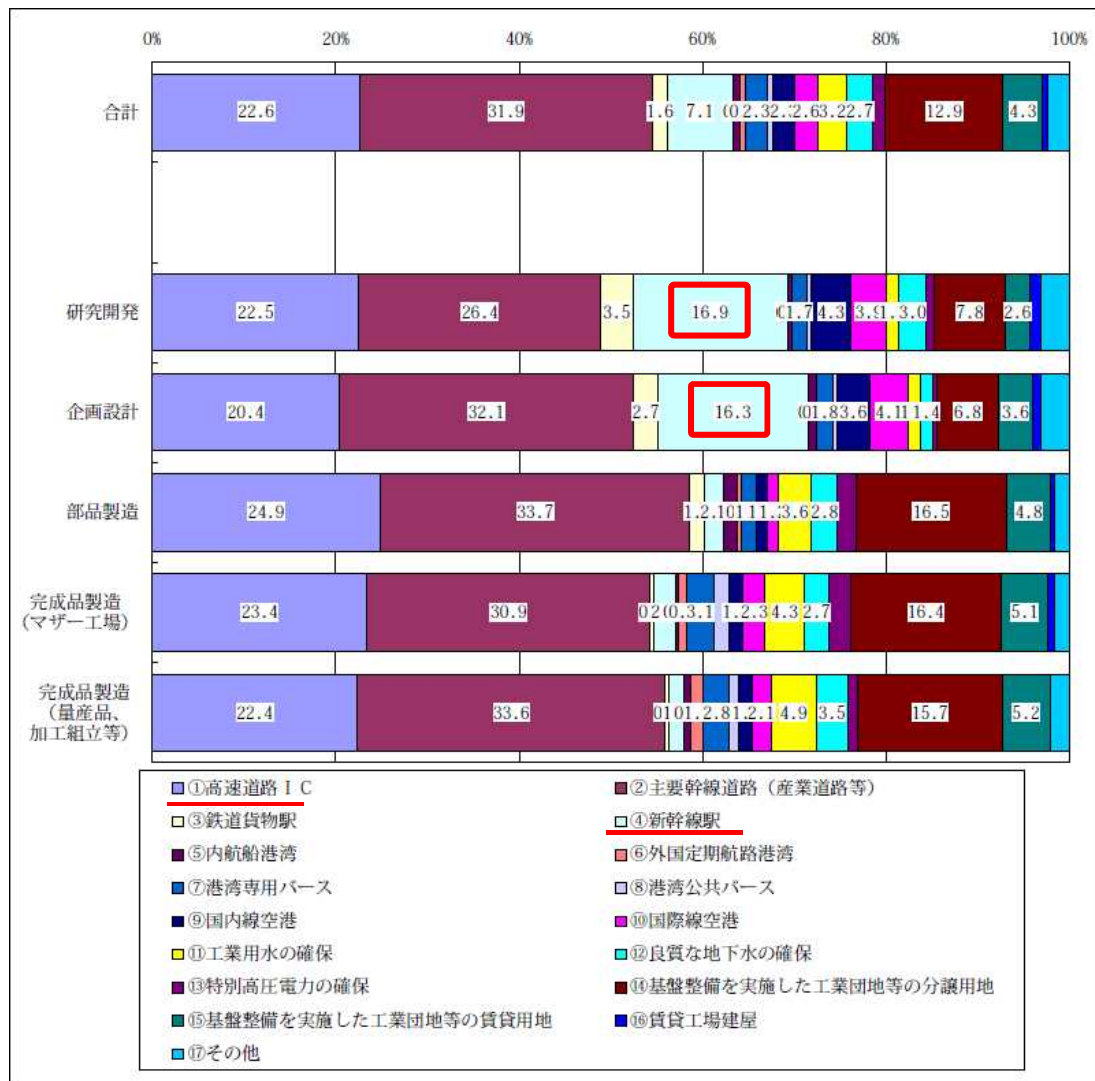
- 北陸新幹線：東京～金沢  
質量差は大きいが時間距離 $T$ が約3時間  
→ストロー現象は考えにくい。
- リニア中央新幹線：品川～名古屋  
時間距離 $T$ は40分となるが、名古屋の質量は大きい。  
→ストロー現象は限定的。

### 【甲府市の場合】

- 営業所機能、拠点的商业機能等についてストロー現象が起きる可能性がある。  
→甲府市に立地競争力のある機能を対象に戦略的な誘導を図っていく必要がある。

# 既往調査にみる産業立地

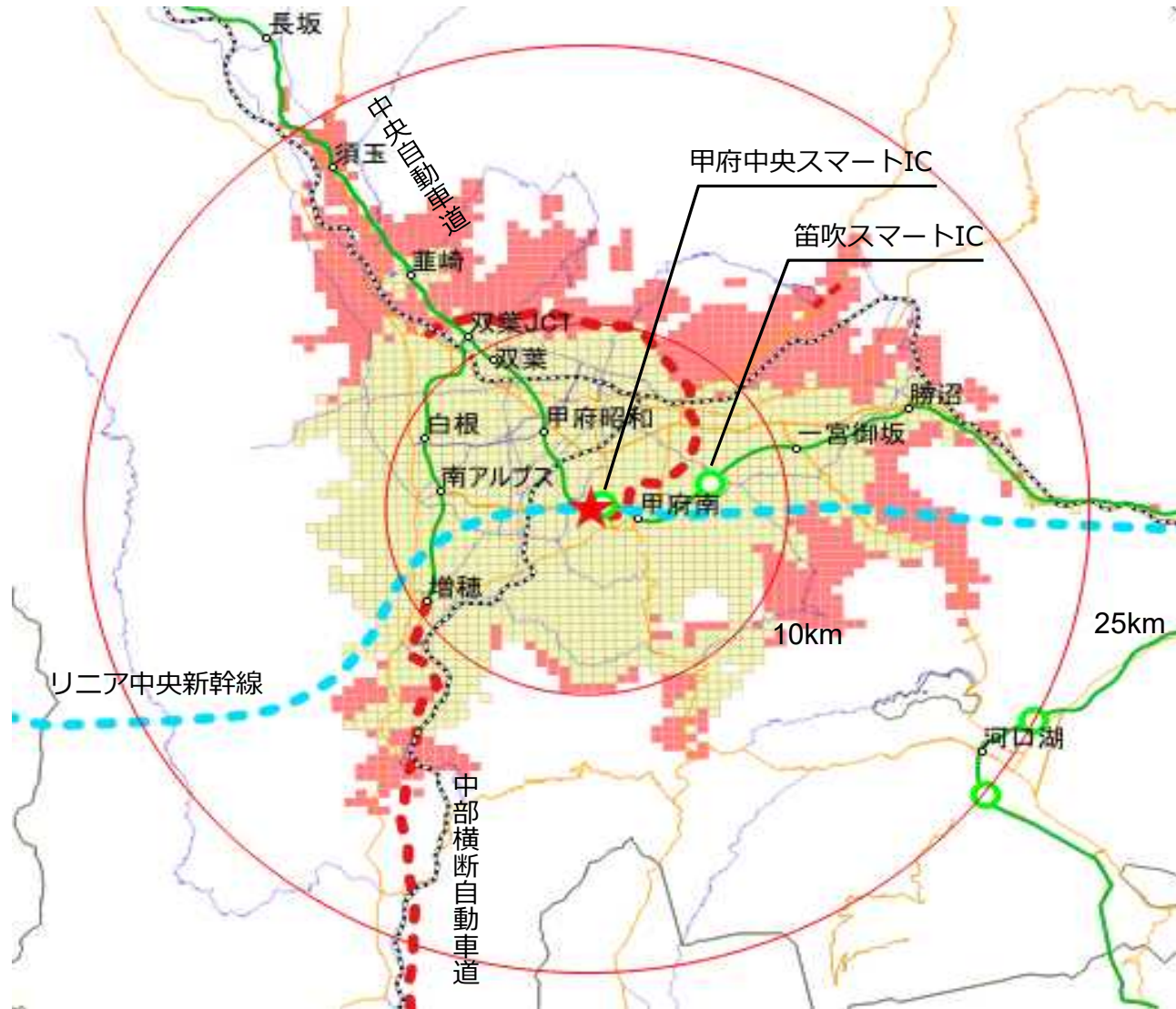
製造企業の「研究開発」や「企画設計」部門は、高速道路ICと新幹線駅の双方を立地選択条件として重視。



出典：（社）日本機械工業連合会（財）日本立地センター「平成18年度我が国製造企業の国内立地選択の要因変化と波及効果に関する調査研究報告書」



# リニア駅自動車30分圏

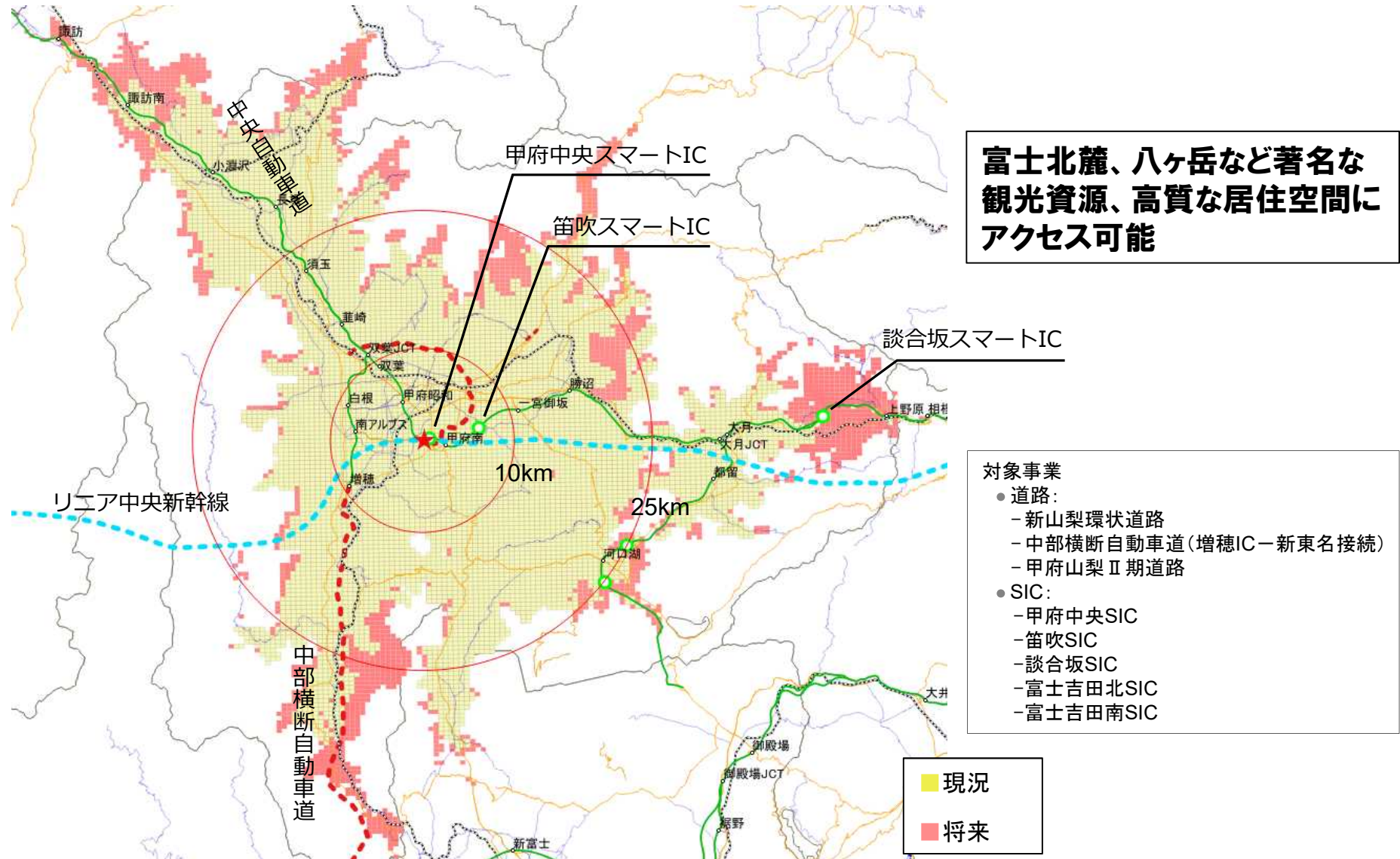


**産業立地、居住地の可能性が広がる**

- 対象事業
- 道路:
    - 新山梨環状道路
    - 中部横断自動車道(増穂IC-新東名接続)
    - 甲府山梨Ⅱ期道路
  - SIC:
    - 甲府中央SIC
    - 笛吹SIC
    - 談合坂SIC
    - 富士吉田北SIC
    - 富士吉田南SIC

■ 現況  
■ 将来

# リニア駅自動車60分圏

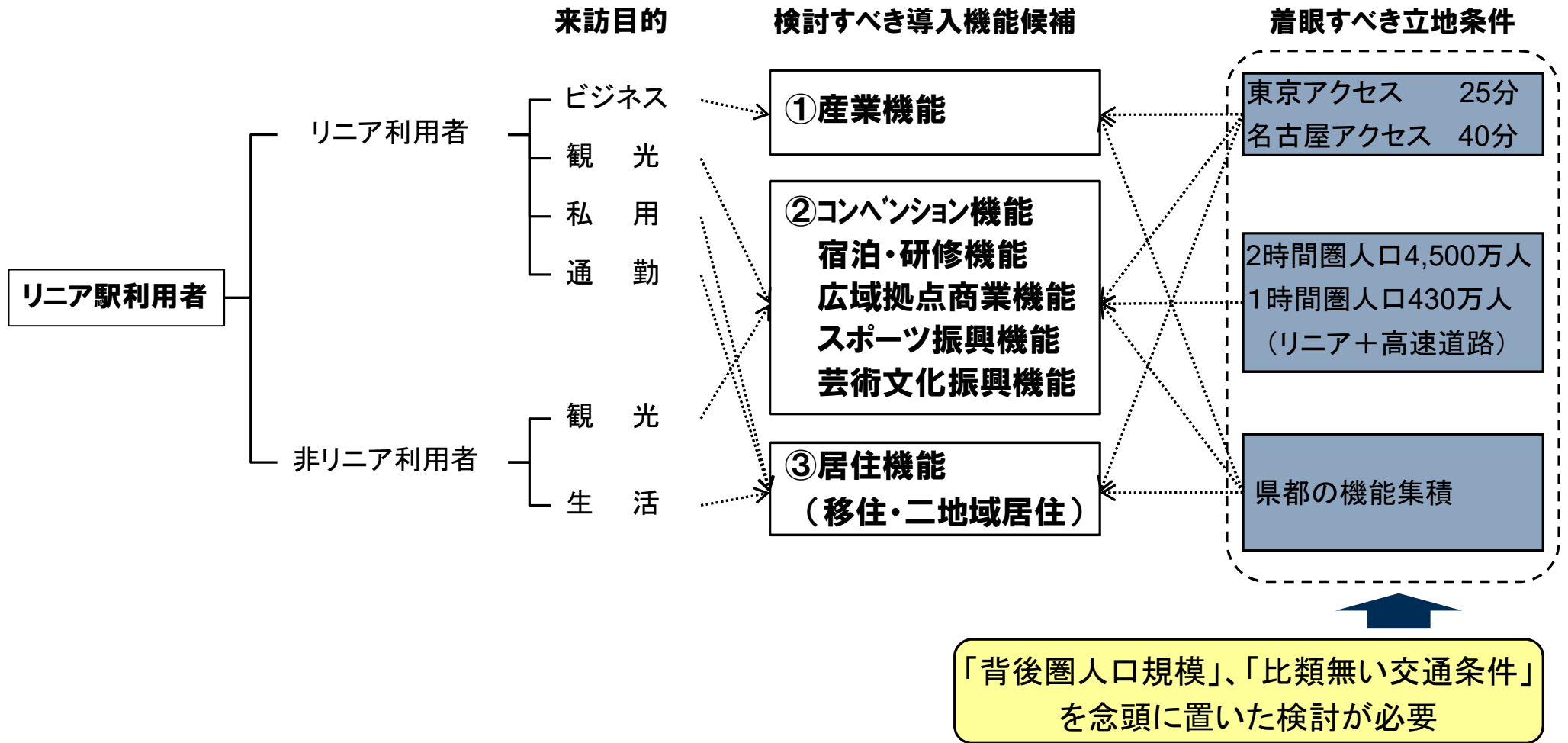


富士北麓、八ヶ岳など著名な観光資源、高質な居住空間にアクセス可能

- 対象事業
- 道路:
    - 新山梨環状道路
    - 中部横断自動車道 (増穂IC-新東名接続)
    - 甲府山梨Ⅱ期道路
  - SIC:
    - 甲府中央SIC
    - 笛吹SIC
    - 談合坂SIC
    - 富士吉田北SIC
    - 富士吉田南SIC

■ 現況  
■ 将来

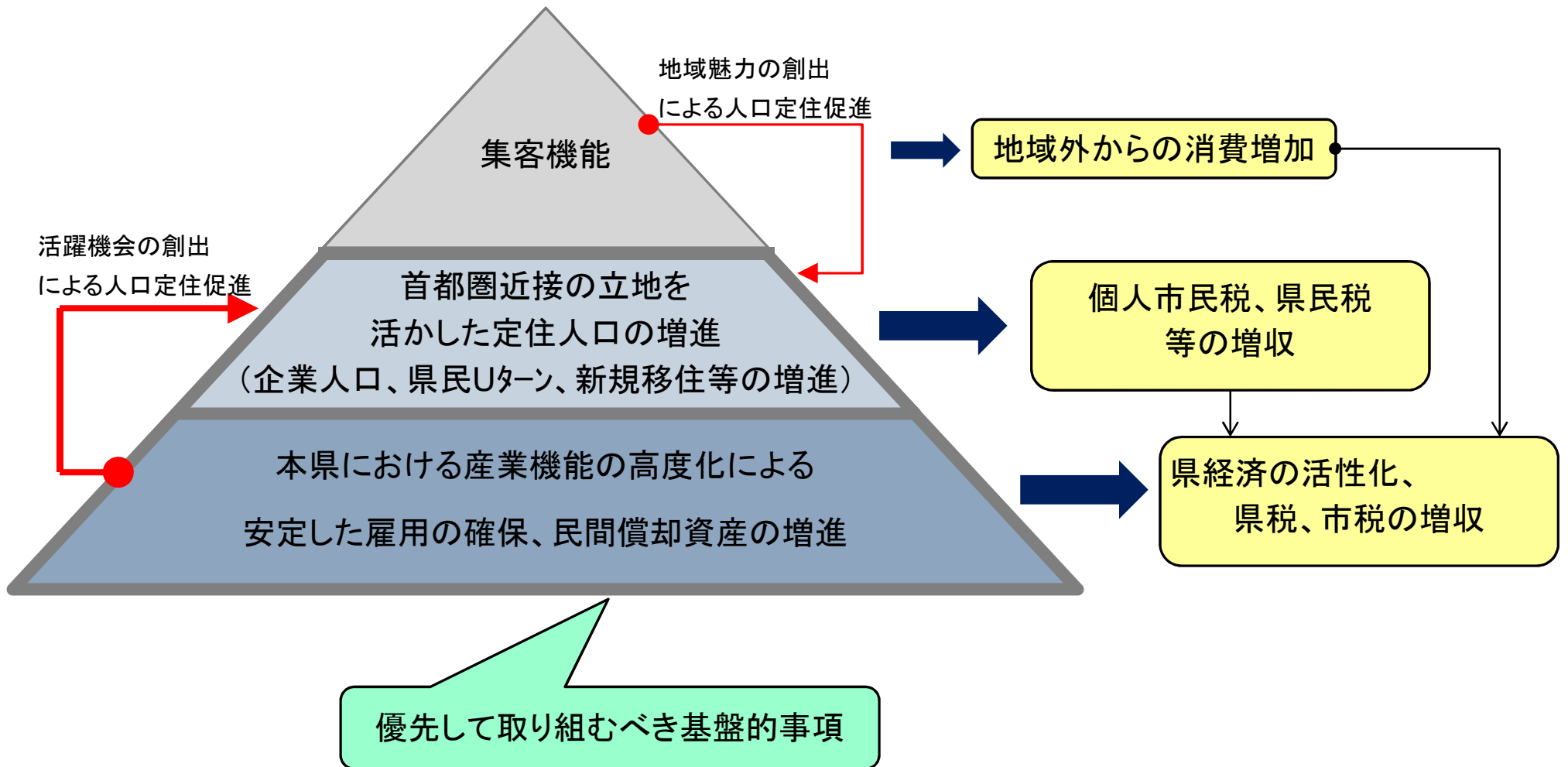
# リニア駅利用者を増やすために(=駅周辺のポテンシャルを活かすために)



## リニア駅を活用して誘導すべき機能について

候補となる機能・施設	一般的な事業主体	課題等	優先性
産業機能	民間事業者 (産業基盤は自治体が整備)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IC+リニア中央新幹線の立地を活かした機能の誘導(R&amp;D等)</li> <li>・適地の抽出と計画づくり(戦略的な呼びかけ)</li> <li>・企業の立地再編の動きに呼応した誘致の展開</li> </ul>	◎
コンベンション機能	自治体設置による公の施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際交流拠点として必要性高いが、イベント誘致力を高める条件整備必要 → ①ターミナル駅近接、②5星クラスホテル隣接、③展示+会議施設</li> <li>・相応の稼働率が維持できなければ、原則赤字。</li> </ul>	○
ホテル	民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅・ICアクセス良好な用地の提供</li> <li>・コンベンション機能等との連携(単独施設としては困難)</li> </ul>	△
研修所(合宿所)	民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・VIP対応を想定し、公設民営を含めた検討(産業機能との整合性は高い)</li> <li>・スポーツ機能、宿泊機能と連携した合宿所機能の検討</li> </ul>	○
広域拠点的商业	民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・立地条件と地価負担の関係(立地は好条件)</li> <li>・広域的な商圈を活かす機能の選定</li> </ul>	○
スポーツ競技施設	自治体設置による公の施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本選抜・日本代表チーム等が利用する合宿拠点となる競技の選定</li> <li>・医療機能、研修機能との連携</li> <li>・相応の稼働率が維持できなければ、原則赤字。</li> </ul>	○
芸術文化機能	自治体設置による公の施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模で高質な施設はリニア駅のある県都としては検討価値あり。</li> <li>・相応の稼働率が維持できなければ、原則赤字。</li> </ul>	△
テーマパーク	民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後圏規模に見合うコンテンツの抽出と山梨らしさとの整合性</li> <li>・コンテンツホルダーの確保</li> </ul>	△
居住機能	民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「リニア徒歩圏戸建て住宅」は付加価値が高い。</li> </ul>	◎

# リニア開業による新たな機能誘致の効果の構図



## リニア時代の山梨県における地域づくりの視点(私案)


---

- ①リニアとICの直結 → 広域的交流の要に。多モード結節を活かした県土づくりを。
- ②産業立地の好機到来 → 事業所立地は沿岸部から内陸部へシフト。比較優位性が向上の可能性。  
モノづくり愛知との連携も視野に。  
<例> 御殿場市は大企業のR&D機能が複数立地。  
→人口、従業者数、GRP等において成長性が顕在化。  
富士山麓、東名高速IC近接立地、東海道新幹線三島駅利用。
- ③都心直結の富士山麓 → ブランドに！ 例えば「クリエイティブ層の選ぶハイライフゾーン」  
→二地域居住、リタイア後の定住、職住近接居住
- ④広域観光の組み立て → リニア＋中央道＋北陸新幹線＋東名・新東名 → Maasを視野に。  
<例> 品川－(リニア)－甲府－(中央道)－諏訪－飯田－(リニア)－品川  
品川－(リニア)－甲府－富士五湖周遊－御殿場－(東名)－東京
- ⑤研修・合宿機能の立地 → 三大都市圏への直結、国際空港からのアクセスを視野に。
- ⑥リニア駅と甲府都心部の結節性確保 → 本格的なBRT(ダイヤ調整、専用レーン、ルート・信号調整等)

## ご利用に際して

---

- 本資料は、信頼できると思われる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません
- また、本資料は、講演者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一的な見解を示すものではありません
- 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず、出所:三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡下さい



三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

[www.murc.jp/](http://www.murc.jp/)