

リニア中央新幹線開業に伴う  
静岡市の社会経済への影響予測  
に関する調査研究

令和4年3月

静岡市  
一般財団法人 地方自治研究機構

リニア中央新幹線開業に伴う  
静岡市の社会経済への影響予測  
に関する調査研究

令和4年3月

静岡市  
一般財団法人 地方自治研究機構



## はじめに

昨今のわが国の地方行政を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症への継続的な対応、社会全体のデジタル化の急速な進行、少子高齢化に伴う本格的な人口減少社会の到来、住民のライフスタイルと価値観の多様化、公共私連携による地域社会の新たな動き、脱炭素化やSDGs等の地球規模の潮流など、これまでとは大きく異なる変化が見られます。

こうした中で、地方公共団体は、自治体DXの推進、人材の育成、財源の確保、経営マネジメントの強化等を図りつつ、住民ニーズを的確に捉え、地域の特性を活かしながら、住民福祉の向上、地域産業の振興、社会的インフラの整備、まちづくりの推進、共生社会の実現等に関する諸課題に、自らの判断と責任において取り組んでいくことが求められています。

このため、当機構では、地方公共団体が直面している諸課題を多角的・総合的に解決するため、個々の団体が抱える課題を取り上げ、当該団体と共同して、全国的な視点と地域の実情に即した視点の双方から問題を分析し、その解決方策の研究を実施しています。

本年度は6つのテーマを具体的に設定しており、本報告書は、そのうちの一つの成果を取りまとめたものです。

本研究の対象である静岡市においては、令和2年度に「静岡市リニア中央新幹線開業後のまちづくり研究会」として、リニア中央新幹線開業後の時代に起こり得る社会変化や静岡市が受ける影響を議論する場を設置しました。本研究では、その研究会を引き継ぎ、静岡市が受ける影響の裏付けとして、データ収集とその整理及び実態調査等の基礎的な調査を行うことで、静岡市の特徴や強み、補強すべき部分を抽出し、より一層アイデンティティをもった、特色のあるまちづくりの議論へと深化させることを目的に取り組んだものです。

今年度の本研究の企画及び実施に当たりましては、コロナ禍の大変困難な中、研究委員会の委員長及び委員を始め、関係者の皆様から多くの御指導と御協力をいただきました。

また、本研究は、公益財団法人 地域社会振興財団の交付金を受けて、静岡市と当機構とが共同で行ったものであり、ここに謝意を表する次第です。

本報告書が広く地方公共団体の施策展開の一助となれば大変幸いです。

令和4年3月

一般財団法人 地方自治研究機構  
理事長 井上源三



## 目次

序章 調査研究の概要.....	1
1 調査研究の背景・目的.....	3
2 「静岡市リニア中央新幹線開業後のまちづくり研究会」.....	4
3 調査研究の流れと全体像.....	6
4 調査研究の体制.....	8
第1章 静岡市の現状.....	9
1 市の概況／市の現状.....	11
第2章 静岡市の地域特性の分析.....	19
1 静岡市基礎情報.....	21
2 静岡市地域特性調査.....	34
第3章 外部変化による影響.....	43
1 新型コロナウイルス感染拡大による人々の生活への影響.....	45
2 リニア中央新幹線開業による東海道新幹線静岡駅の停車本数変化の影響.....	63
第4章 各主体への影響ヒアリング調査.....	85
1 ヒアリング調査実施.....	87
2 まとめ.....	95
第5章 今後に向けて.....	101
1 ここまでのまとめ.....	103
2 まちづくりの方向性と今後の展開.....	104
委員長コメント.....	113
調査研究委員会名簿.....	117
資料編.....	121



## 序章 調査研究の概要





## 序章 調査研究の概要

### 1 調査研究の背景・目的

#### (1) 背景と目的

国においては、リニア中央新幹線（以下「リニア」という。）の開業を契機とした「スーパー・メガリージョン」構想を掲げており、「三大都市圏がそれぞれの特色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」していくことが期待されている（第二次国土形成計画（全体計画）参照）。

リニアは、既に国から工事実施計画の認可を受けている品川・名古屋間の開業を目指して、現在、工事が進められており、最終的には大阪までの区間を含めた全線開業が予定されている。なお、工事進捗の状況から、当初予定していた令和9（2027）年の開業は難しい状況となっている（JR 東海公表）。

静岡市には、リニア停車駅は設置されないが、地勢上、「スーパー・メガリージョン」の経済圏に位置していることから、将来的にリニアが開業し、国内のヒト・モノ・カネ・情報の流れが変化すれば、様々な影響を受けるものと予測される。（例えば、静岡市は現在、東京以西では、東京から1時間以内で到達できる最も遠い自治体であるが、開業後は、リニア停車駅の設置が予定されている山梨県、長野県、岐阜県、愛知県へも1時間以内での移動が可能となり、「首都圏からのアクセスの良さ」といった静岡市の優位性が、相対的に低くなること等が想定される。）

また、リニア全線開業後には、東海道新幹線が「のぞみ」中心のダイヤから「ひかり」・「こだま」中心のダイヤになり、静岡市を始めとした、「ひかり」・「こだま」の停車駅にも、より多くの新幹線が停車するようになり、利便性が向上する、とされている（JR 東海公表）。

こうした変化に対して、静岡市が今後どのように長期的なまちづくりを考えていくべきか、官民連携で研究を行う場として、令和2（2020）年度に、「静岡市リニア中央新幹線開業後のまちづくり研究会」が設置された。令和2（2020）年度の研究会においては、主に、「リニア開業後の時代に起こり得る考えられる社会変化は何か」、「それにより、静岡市が受ける影響は何か」、「静岡市が受ける影響の裏付けとして、どのようなデータや調査が必要か」等を中心に議論してきた。

静岡市企画課と一般財団法人 地方自治研究機構が共同で実施する本調査研究は、これらの議論の結果を踏まえ、リニア開業に伴い静岡市が受けると想定される影響の裏付けとして、データ収集・整理及び実態調査等の基礎的調査を行い、静岡市の特徴や強みを見出し、より一層アイデンティティをもった、特色のあるまちづくりの議論へと深化させるため、調査研究に取り組むことを目的とする。

## 2 「静岡市リニア中央新幹線開業後のまちづくり研究会」

### (1) リニア中央新幹線に係る状況

リニアは、東京都を起点に、神奈川、山梨、長野、岐阜、愛知などの各県を經由し、大阪府までを走行する超電動リニアモーターカーをいう。営業主体、整備主体はJR東海であり、平成26（2014）年10月に国土交通大臣の認可を受け、工事に着手した。なお、当初、令和9（2027）年の品川・名古屋間の開業を目指していたものの、現在、南アルプストンネル静岡工区の工事着手ができない状況にあり、令和9（2027）年の開業は難しくなっている。

一方で、国は、リニアが三大都市圏を約1時間で結ぶことで、世界中からヒト・モノ・カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンを形成するとして議論を進め、令和元（2019）年5月に、「スーパー・メガリージョン構想検討会」の最終取りまとめを公表した。

### (2) 静岡市における検討の経過

静岡市は、リニアの中間駅は設置されないものの、地勢上、首都圏、中京圏の中間に位置しており、リニア開業に伴うスーパー・メガリージョンの効果によって、日本全体のヒト・モノ・カネ・情報の流れが大きく変化することで、社会経済において様々な影響を受ける可能性がある。

JR東海によれば、リニアの全線開業後には、東海道新幹線のひかり・こだまの本数が増加し、JR静岡駅を始めとした、のぞみが停車しない駅にもメリットが生まれる、としている。

一方、国内経済の中心がリニアルートに以降し、首都圏、中京圏、関西圏の大都市の影響力が今以上に増していくことで、いわゆるストロー効果（交通インフラの整備が経済活動の都市部への集中傾向を高め、地方の経済活動の流出、弱体化を促進する。）などの影響が懸念される。

こうした将来への期待、懸念から、令和元（2019）年8月には、静岡商工会議所から静岡市に対して、「リニア中央新幹線開業後のまちづくりを検討する会の設置」について要望がなされた。

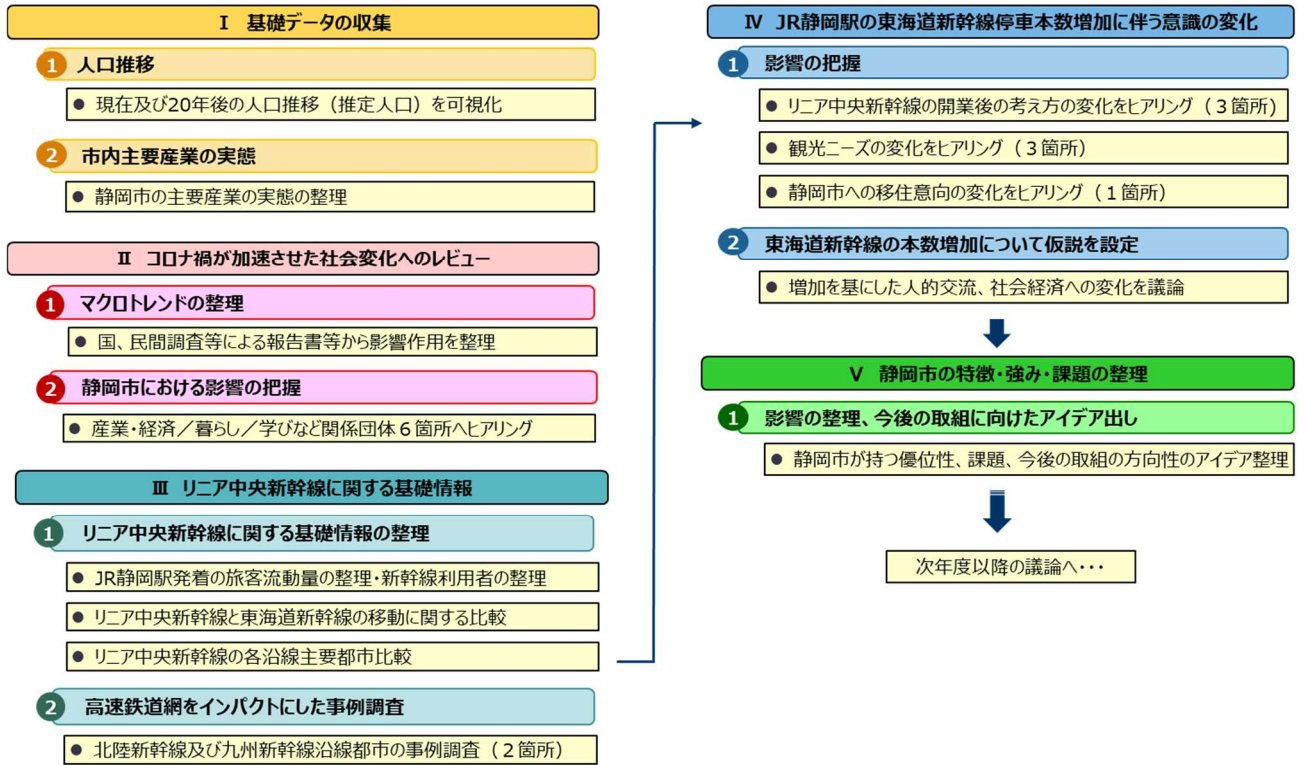
静岡市としても、リニア開業による影響を長期的な視点で捉え、将来的な社会経済状況の変化に伴う影響を把握し、その上で、静岡市の長期的なまちづくりをどのように考えていくべきか、官民連携で取り組むことが必要であると考え、令和2（2020）年8月に、「静岡市リニア中央新幹線開業後のまちづくり研究会」を設置し、以降、検討を進めている。



### 3 調査研究の流れと全体像

本調査研究の全体像とスケジュール案を以下に示す（図表 序-2、図表 序-3）。

図表 序-2 調査研究の全体像



図表 序-3 調査研究スケジュール案

主要タスク	2021/04	2021/05	2021/06	2021/07	2021/08	2021/09	2021/10	2021/11	2021/12	2022/01	2022/02	2022/03
委員会開催				▼ 第1回				▼ 第2回		▼ 第3回		
事務局会議		※必要に応じて随時実施										
現状整理・情報収集		調査研究内容調整		I 人口推移 I 主要産業実態整理						G		
インパクトに対する影響把握・整理				III リニア中央新幹線基礎情報整理 II コロナ禍マクロトレンド整理 II コロナ関係団体ヒアリング	IV リニア・新幹線関係団体ヒアリング							
静岡市の強み・弱みを踏まえた、今後のまちづくりの方向性のアイデア抽出						IV 仮説設定 V 特徴・強み・課題の整理 アイデア出し						
												報告書の印刷製本

以下、それぞれ実施した調査内容について示す。

#### (1) 基礎データの収集

静岡市のまちづくり検討に資するため、市の人口推移や主要産業、地域特性などの公開情報を収集し、可視化・整理した。

#### (2) コロナ禍が加速させた社会変化へのレビュー

今般の新型コロナウイルスの拡大は国内の社会経済・人々の生活に大きな影響を与えた。新型コロナウイルス拡大の影響や社会変化を俯瞰することは、今後のまちづくりを検討するうえで、その影響や社会変化の把握のみならず、将来発生する可能性があるリスクの社会変化の参考事例として有益と捉え、調査・整理した。

文献調査として公開されている各種団体・組織での分析結果の整理と、静岡市に関わりの深い企業・組織に対するヒアリング調査を実施し、意識変化・行動変容を整理した。

#### (3) リニア中央新幹線に関する基礎情報

リニア開業によって変化が予測される、JR 静岡駅利用の東海道新幹線の輸送能力に関する変化の仮説の検討分析を行った。

また、高速鉄道網の輸送能力変化がまちにもたらした影響の参考事例として、北陸新幹線・九州新幹線が開通した際に生じた変化について文献調査を実施し整理した。

#### (4) JR 静岡駅の東海道新幹線停車本数増加に伴う意識の変化

地域における重要な高速鉄道網の輸送能力の変化が、静岡市の企業や移住しようとする人々に与える意識への影響を把握するため、静岡市に拠点を置く企業や関連団体のヒアリングを実施し整理を行った。

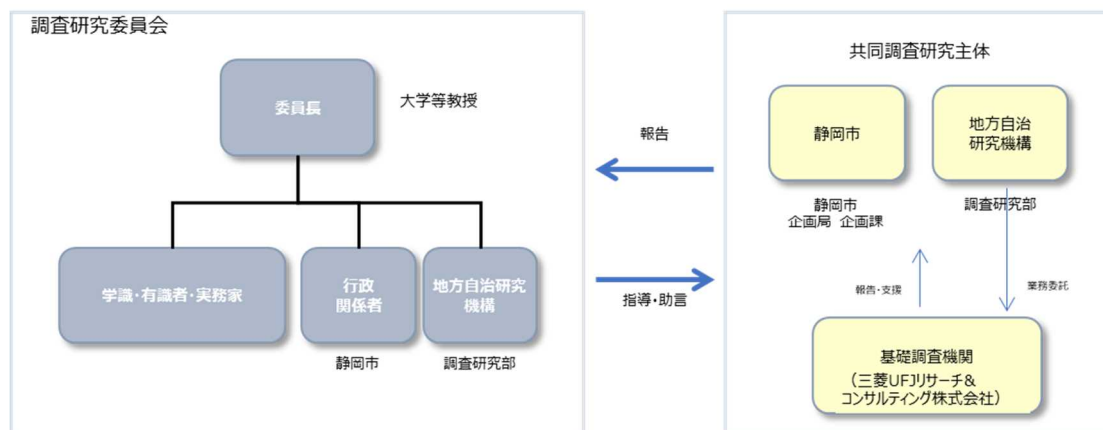
#### (5) 静岡市の特徴・強み・課題の整理

文献調査やヒアリング調査などの調査内容を整理した上で、リニア開業の影響に対応するため、静岡市が持つ優位性（強み）、課題、今後の取組の方向性について仮説を交え整理した。

## 4 調査研究の体制

本調査研究は、静岡市企画課及び一般財団法人 地方自治研究機構を実施主体として、調査研究委員会（調査研究委員会の構成メンバーは巻末「調査研究委員会名簿」に記載）の指導及び助言の下、基礎調査機関として三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社政策研究事業本部の協力を得て実施した（図表 序-4 参照）。

図表 序-4 調査研究の体制図



なお、新型コロナウイルスの影響もあり、感染の拡大状況を考慮し、静岡市産学交流センター（B-nest）を主会場とし各拠点をインターネット接続した Web 会議の形式で委員会を開催した。

### 【第1回委員会】

日時：令和3（2021）年7月2日 14:30 - 16:30

場所：Web 会議（接続拠点：静岡市産学交流センター、各委員執務拠点、地方自治研究機構）

内容：共同調査研究の背景説明及び調査研究企画書案の審議

### 【第2回委員会】

日時：令和3（2021）年11月22日 13:00 - 15:00

場所：Web 会議（接続拠点：静岡市産学交流センター、各委員執務拠点、地方自治研究機構）

内容：報告（外部変化による影響調査、ヒアリング結果、これまでの調査と仮説を踏まえた方向性）及び各報告に対する議論

### 【第3回委員会】

日時：令和4（2022）年1月31日 10:00 - 12:00

場所：Web 会議（接続拠点：静岡市産学交流センター、各委員執務拠点、地方自治研究機構）

内容：調査研究報告書案の審議

## 第1章 静岡市の現状





# 第1章 静岡市の現状

## 1 市の概況／市の現状

### (1) 位置と地勢

静岡市は、静岡県の中心部に位置しており、葵区、駿河区、清水区の3つの行政区画から成る政令指定都市である。温暖な気候に恵まれ、北は南アルプスから南は駿河湾に至るまで、豊かな自然環境を有している。広域的には首都圏と中京圏の中間に位置し、新東名高速道路や東海道新幹線など、交通の利便性を活かした人やモノの流れが盛んな市である。令和3（2021）年8月には「中部横断自動車道」の静岡－山梨間が全線開通したことにより、移動時間が大幅に短縮され、清水港を利用した新たな物流ルートの形成や観光交流の活発化などが期待されている。

また、江戸と京を結ぶ主要道として、江戸時代に本格的に整備された東海道が通り、難所といわれた薩埵・宇津ノ谷の二つの峠と、蒲原・由比・興津・江尻・府中・丸子の六つの宿場町が存在する。富士山を望む美しい絶景とともに、多くの旅人に愛された東海道の情緒や面影を今も残しながら、今川氏や大御所時代の徳川家康公の城下町として、独自の文化や産業を育み、日本の中枢都市として発展を続けてきた。

特に「お茶」や「桜えび」、「プラモデル」などの多様な産業や、国際貿易の拠点である清水港での交易は、静岡市の経済において重要な役割を担っている。

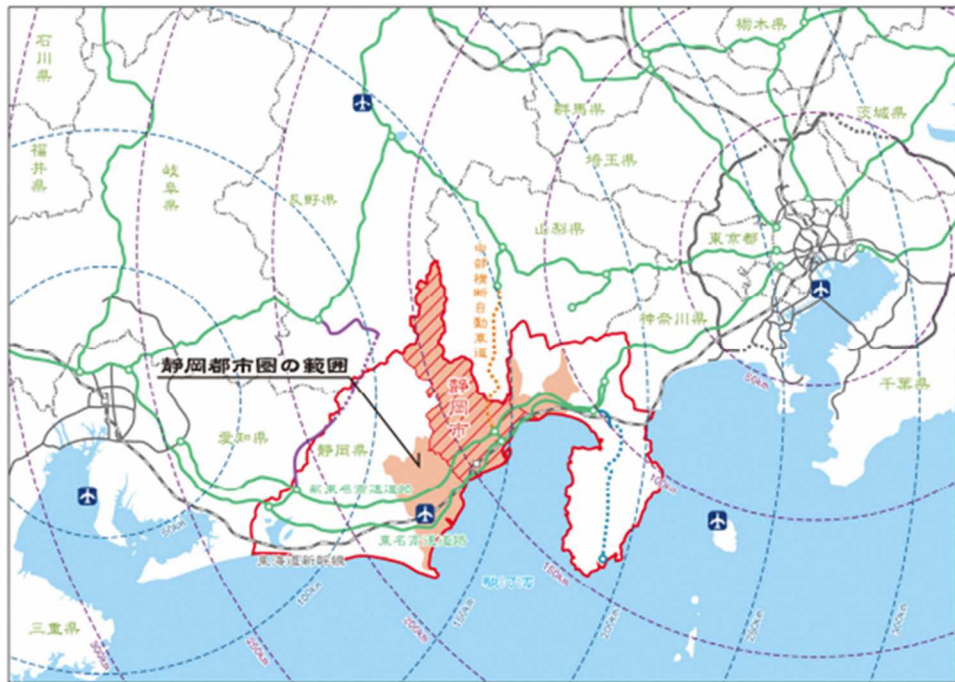
また、登呂遺跡や賤機山古墳などの遺跡や静岡浅間神社、久能山東照宮などは、当時の歴史を物語る貴重な遺産となっており、静岡市のみならず日本の大切な財産となっている。

図表 1-1 静岡市の位置図



(出所：静岡市景観計画)

図表 1-2 静岡市の広域図



(出所：静岡市都市計画マスタープラン（平成 28 年 3 月改訂）)

## (2) 面積

静岡市の市域は、東西 50.62 キロメートル、南北 83.10 キロメートル、面積は 1,411.83 平方キロメートルである。静岡県内の 35 自治体のうち、浜松市に次いで 2 番目の大きさであり、県全体の面積の約 18 パーセントを占めている。

## (3) 沿革

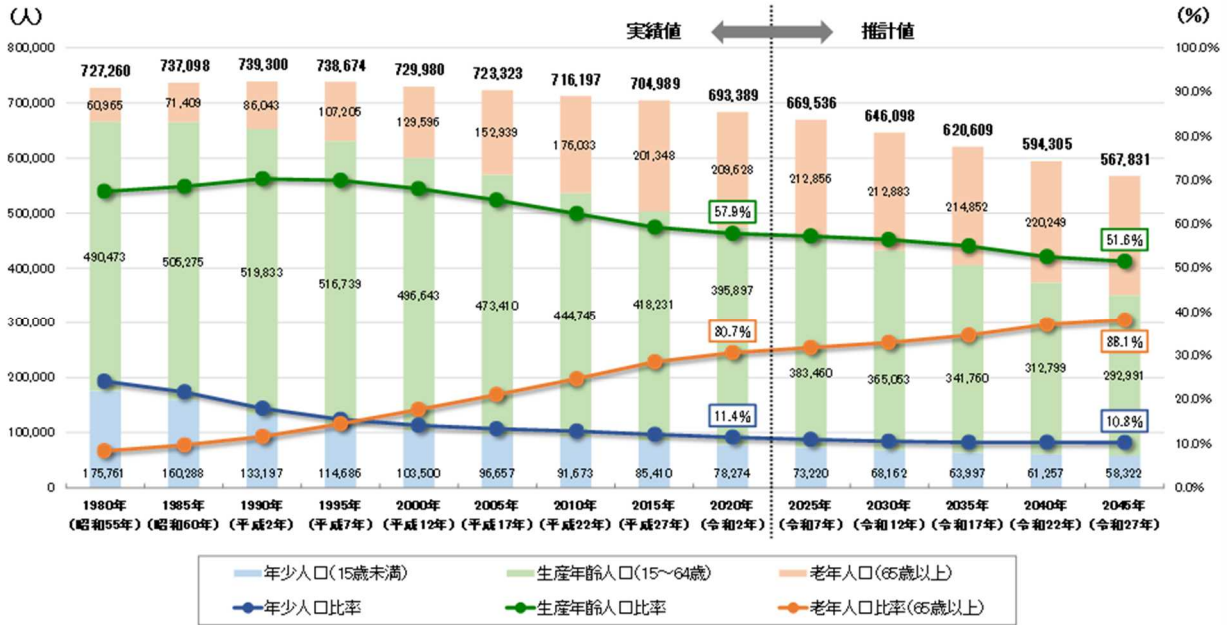
静岡市は、明治 22（1889）年 4 月 1 日の市制施行以来、市街地の拡大に伴い周辺農村部を順次合併し、市域を拡大していった。昭和 44（1969）年には、安倍郡の 6 か村（大河内村、梅ヶ島村、玉川村、井川村、清沢村、大川村）を編入するなど、都合 10 回にわたる合併を繰り返した。

平成 15（2003）年には静岡市と清水市が合併。平成 18（2006）年には蒲原町が、平成 20（2008）年には由比町が編入し、現在の静岡市の姿となっている。

#### (4) 人口動態

静岡市の人口は、平成2（1990）年の739,300人をピークに人口減少に転じており、平成29年（2017）に住民基本台帳登録人口が初めて70万人を下回った。令和2（2020）年の国勢調査においても、同様に70万人を下回った（693,389人）。

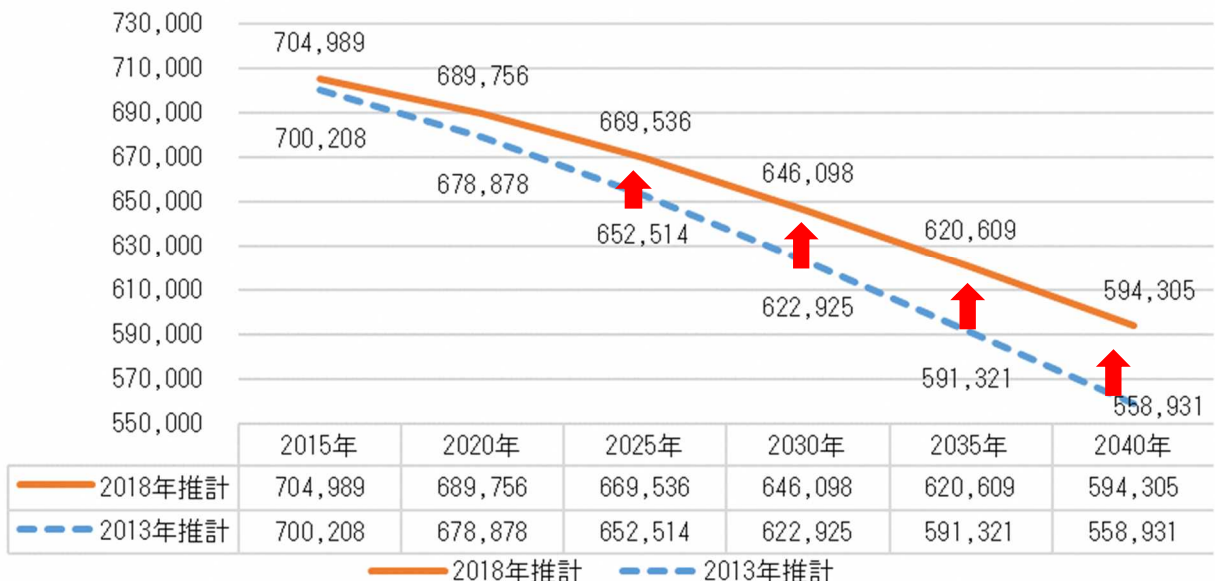
図表 1-3 静岡市の将来人口の予測



(出所：各年国勢調査（総務省）、日本の地域別将来人口推計（国立社会保障・人口問題研究所）)

一方で、移住促進などの取組を進めてきた結果、平成29（2017）年と令和2（2020）年には、社会増減がプラスに転じるなど、人口減少速度は鈍化しており、将来人口についても、平成25（2013）年時点と比較して平成30（2018）年の推計は上方修正されている。

図表 1-4 静岡市の将来人口推計の比較



(出所：国立社会保障・人口問題研究所)

## (5) 地域の資源

国内の製造品出荷額の8割以上のシェアを誇るプラモデル、世界文化遺産に登録されている三保松原、ユネスコエコパークに登録されている南アルプスなど、多様な地域資源を有しており、多くの観光客が訪れるスポットが存在する。また、家康公に代表される歴史資源や、食、自然、スポーツなどの魅力がある。

### ○主な地域資源

#### 【久能山東照宮】

徳川家康公を祀る全国の東照宮の中で最初に創建された神社。金箔や漆をふんだんに使った豪華絢爛な権現造の社殿は、江戸時代を代表する大工頭・中井大和守正清の作。平成22(2010)年、本殿・石の間・拝殿が国宝に指定される。



久能山東照宮  
(出所：静岡市景観計画)

#### 【日本平】

標高307メートルの丘陵地で、日本観光地百選一位に選出。有数の茶産地でもあり、大茶園越しに仰ぎ見る富士山は、日本一の絶景。山頂に新たにオープンした日本平夢テラスからは、駿河湾・伊豆半島・富士山・南アルプスのパノラマビューも堪能できる。夜には、街や清水港の光と水の上に浮かぶ富士山の景色を見ることができ、夜景スポットとしても人気があり、平成28(2016)年度に日本夜景遺産に認定された。



日本平からの眺望  
(出所：静岡市景観計画)

#### 【三保松原】

平成25(2013)年6月、世界文化遺産に登録された富士山の構成資産。約5キロメートルの海岸に3万本余の松が茂る。古の絵師、歌人が心打たれた風景「松林の緑、打ち寄せる白波、海の青さと富士山が織りなす風景」を見ることができる。



三保松原から望む富士山  
(出所：静岡市景観計画)

## 【スポーツ】

静岡市は日本少年サッカー発祥の地であり、Jリーグ清水エスパルスの試合や全国少年少女草サッカー大会が開催されるなど、身近な生活の中でサッカーに親しむ環境が整っている。

また、マラソン大会やマリンスポーツなど、周囲の自然とスポーツに勤しむ人々が織りなす景観は、静岡市の魅力の一つである。



清水エスパルスの試合  
(出所：静岡市景観計画)

## (6) 市内の産業

静岡市は商業・観光業・サービス業などの第3次産業や、物流業などの港湾関連産業が盛んであり、商都と港町の顔を併せ持っている。伝統工芸品や地場産業、清水港を中心とした造船業、食品関連産業などのものづくりが盛んである。農業では、お茶・柑橘類・いちご・花卉などが特産品として生産されている。水産業では駿河湾特産のしらす・桜えびやマグロなどが全国有数の漁獲量を誇っている。

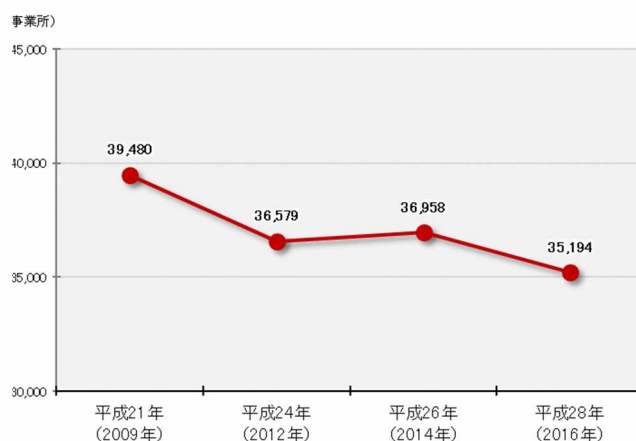
市内総生産額は増加傾向にあり、平成30(2018)年には約3.3兆円に上っている。産業別では、製造業の占める割合が最も多い。一方、市内事業所数は減少傾向にあり、経済活力の停滞が懸念されている。

図表 1-5 市内総生産額



(出所：平成30年度しずおかけんの地域経済計算)

図表 1-6 市内事業所数



(出所：経済センサス)

## (7) 5大構想

静岡市は平成27（2015）年度から令和4（2022）年度までの8年間にわたる第3次静岡市総合計画（以下「3次総」という。）を策定し、「世界に輝く静岡」の実現に向け、「5大構想」を中心に各種施策に取り組んでいる。

5大構想は、3次総に掲げる施策のうち、静岡市が有するオンリーワンの資源を最大限活用し、磨き上げ、まちの価値創造力を高めていくため、最優先に取り組む施策群である。

### 1 歴史文化の拠点づくり

徳川家康公が晩年暮らした駿府城公園周辺の魅力を高める取組を通じて、来街者の増加による地域経済の活性化を図るとともに、大御所が愛した「平和都市・静岡」を世界に向けてアピールする。

### 2 海洋文化の拠点づくり

清水港周辺に集積する行政、民間企業、教育機関などと連携し、海洋関連産業の振興を推進することで、交流人口の増加と地域経済の活性化を図り、地球全体の海を取り巻く環境の保全や、海洋人材の育成にも取り組むことで、国内外から人々が訪れる「国際海洋文化都市」の実現を目指す。

### 3 教育文化の拠点づくり

JR 東静岡・草薙駅周辺地区に、全ての人が質の高い教育を受けることのできる機会を創出し、地域経済の活性化を図るとともに、多くの若者が集まり、交流が生まれるまちを目指す。

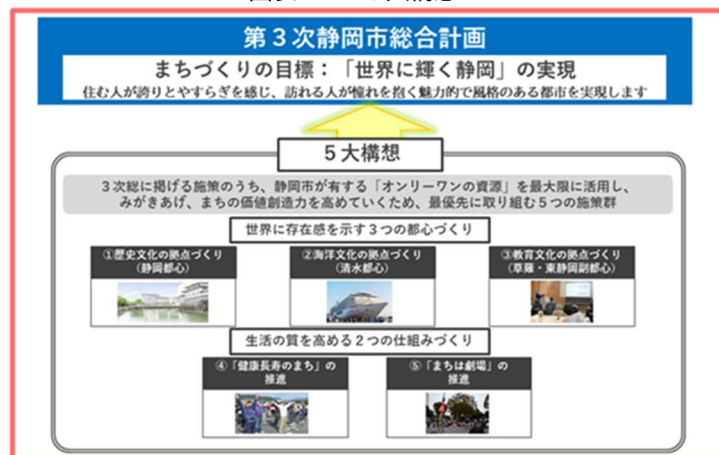
### 4 「健康長寿のまち」の推進

人生100年時代を見据え、あらゆる年齢の人が住み慣れた地域で、いつまでも健康で人生を楽しむことができ、住み慣れた地域で、自分らしく暮らすことができるまちを実現する。

### 5 「まちは劇場」の推進

静岡市に根付いた大道芸や演劇、音楽などの芸術文化の持つ創造性を活かし、誰もが気軽に楽しむことができる仕掛けづくりを通じて、市民の芸術文化等の創作活動への参加や活動を促すことで、市民が主役のまちづくりを進め、シビックプライドの醸成及び交流人口の増加による地域経済の活性化を図る。

図表1-7 5大構想について



(出所：静岡市企画課)

## (8) SDGsの推進

静岡市のSDGs推進の取組は、「市政への組込み」「普及啓発」「情報発信」の大きく3つからなる。行政自らが率先垂範する「市政への組込み」、官民が連携し、一人の百歩でなく、百人の一步で取り組む「普及啓発」、それらを国内外に積極的に伝える「情報発信」による三位一体の取組は、政府から「SDGs未来都市」に選定され、国連からアジア初の「SDGsハブ都市」に位置付けられるなど、国内外から高い評価を受けている。

また、平成30（2018）年度から令和2（2020）年度までの3年間に普及啓発の重点期間に位置付け、SDGsを「知る・理解する」から「行動」につながっていくような機会を創出し、段階を踏んでSDGsの普及啓発に取り組んできた。その結果、当初2%だったSDGsの市民認知度は、令和3（2021）年3月に実施した最新の認知度調査では66.0%となり、飛躍的に向上している。

## (9) 防災・減災の取組

静岡市では、地震や津波などの大規模な自然災害や、ゲリラ豪雨などの市民の生命・財産を脅かすリスクに備える取組に注力している。

平成28（2016）年4月から静岡地域3市2町による消防救急広域化によるスケールメリットを活かし、消防体制の整備・強化を進めているほか、津波避難タワー等については令和2（2020）年度の整備をもって全19か所の整備を完了した。

また、「強くてしなやかな静岡」の実現のため、を令和2（2020）年11月に策定した「静岡市国土強靱化地域計画」は、新型コロナウイルス対策やSDGs、取組指標の見える化など、静岡市独自の内容を定めている。

ほかにも危機管理に関する基本的事項を定めた「静岡市危機管理指針」は、想定される危機に係る予防対策及び危機発生時における対応を明記しており、市民の安全安心の確保を図っている。

## (10) 新型コロナウイルスへの対応

新型コロナウイルスの影響に伴う社会経済情勢の変化を踏まえ、2つのLife（「いのち」と「くらし」）の両立を最優先にするとともに、「新たな日常」に対応した取組を、3次総後期実施計画に登載するなど、市民の安心・安全の確保と社会経済活動の両立を図っている。

例えば、コロナ禍で大きな打撃を受けた中小企業等が事業を継続するための支援や、低迷している消費活動の活性化、観光需要の喚起を目的とした事業を行っている。また、首都圏からの移住、企業移転を促進するため、テレワークの推進や市内企業と首都圏企業の交流の場を設けるなど、分散化社会への対応を図っている。





## 第2章 静岡市の地域特性の分析



## 第2章 静岡市の地域特性の分析

### 1 静岡市基礎情報

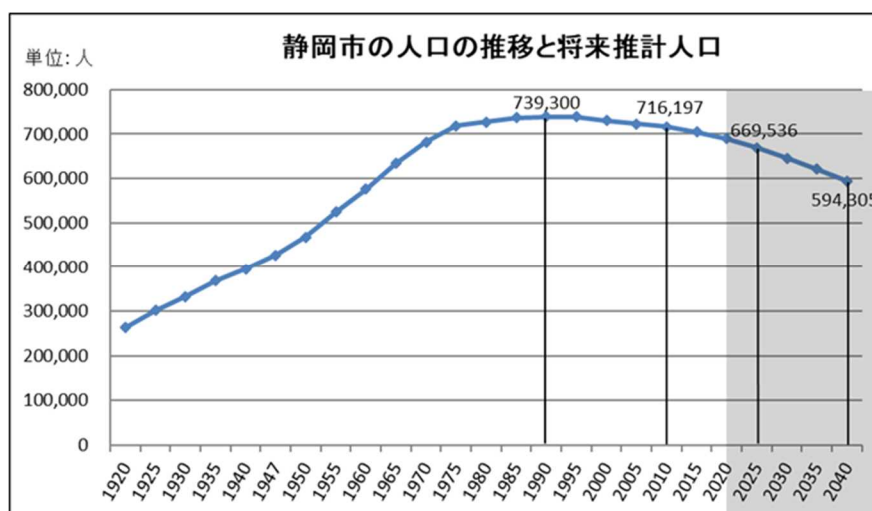
#### (1) 静岡市の人口

日本の総人口は平成 20（2008）年に 1 億 2,808 万人、静岡県では平成 19（2007）年に 379 万 7 千人でピークを迎えたが、静岡市では国や県よりも 20 年早い平成 2（1990）年の 739,300 人をピークに人口減少に転じ、本格的な人口減少社会を迎えている。

##### ① 人口推移と将来推計人口

平均寿命の伸長による高齢者人口の増加や、若年層の市外流出、出生数の減少などによる年少人口の減少が続いている。

図表 2-1 静岡市の人口の推移と将来推計人口



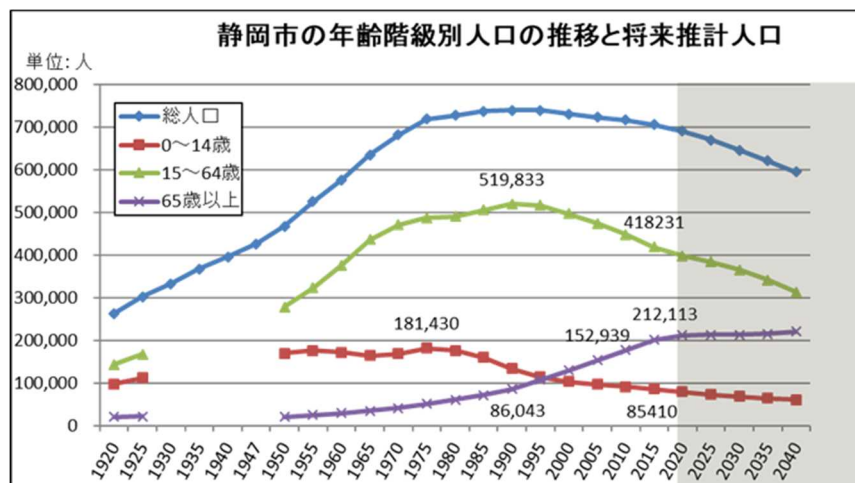
(出所：令和 2 年 3 月「静岡市第 2 期総合戦略」)

年少人口（0 歳～14 歳）は昭和 50（1975）年の 181,430 人、総人口に占める割合は 25.2% をピークに減少し、平成 27（2015）年には 85,410 人、総人口に占める割合は 12.1% まで減少している。

生産年齢人口（15 歳～64 歳）においても、平成 2（1990）年の 519,833 人、総人口に占める割合が 70.3% をピークに減少し、平成 27（2015）年には 418,231 人、総人口に占める割合は 59.3% に減少している。

一方、老年人口（65 歳以上）は、平成 2（1990）年には 86,043 人で総人口に占める割合は 11.6% だったのに対し、平成 17（2005）年には 152,939 人、総人口に占める割合は 21.1% と増加している。今後、老年人口は 22 万人弱まで増加したのち、横ばいで推移する見込みであるが、若年人口の減少が続くとすれば、老年人口の総人口に占める割合は今後も高くなる見込みである。

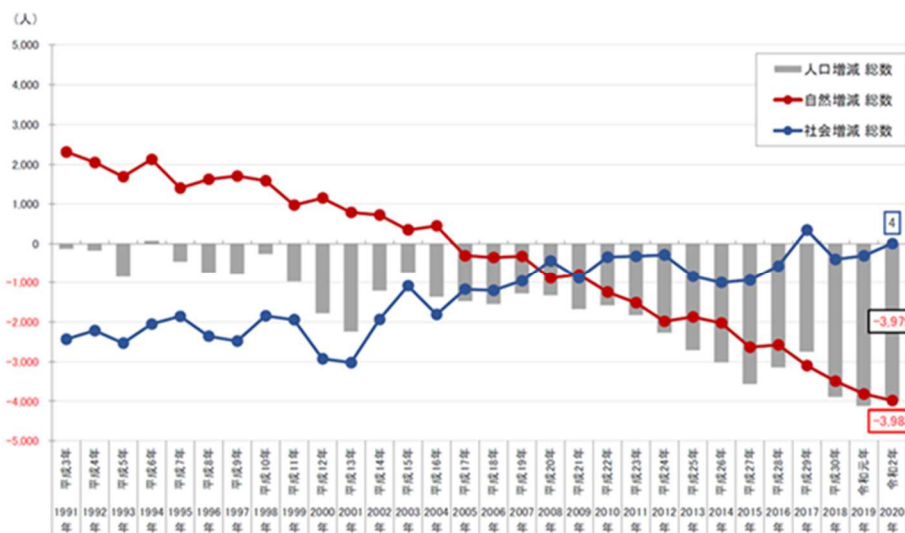
図表 2-2 静岡市の年齢階級別人口の推移と将来推計人口



(出所：令和 2 年 3 月「静岡市第 2 期総合戦略」)

また、出生数と死亡数の差である自然増減の総数は年々減少し、平成 17 (2005) 年からマイナスに転じている。転入数と転出数の差である社会増減の総数においてもマイナスが続くものの、年々マイナス幅が減少しており、平成 29 (2017) 年及び令和 2 (2020) 年においては、転入超過に転じている。

図表 2-3 静岡市の人口動態推移

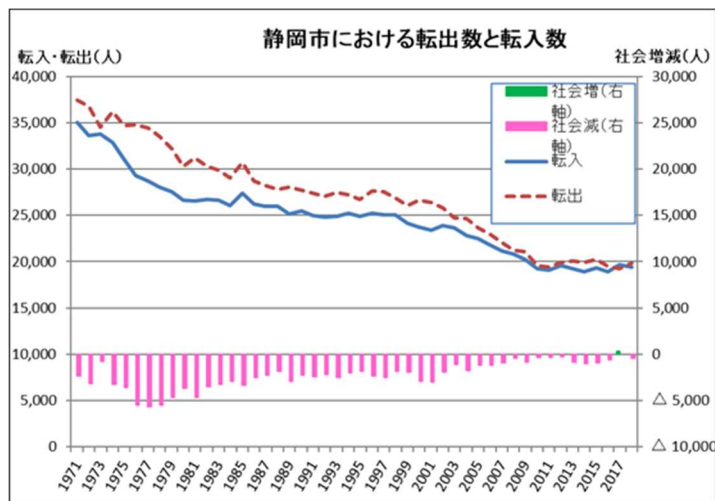


(出所：令和 3 年 6 月 静岡市「人口動態に関する基礎データ」)

転入数・転出数ともに減少傾向であるが、転出超過が最大だった昭和 52 (1977) 年には転出が約 34,000 人、転入が約 29,000 人だったが、近年は転出が約 20,000 人、転入が約 19,000 人と規模全体が減少している。

令和3（2021）年6月静岡市作成「人口動態に関する基礎データ」によれば、静岡市から転出超過となっている主な都道府県は首都圏又は愛知県が多く、転入超過となっている主な都道府県は、岐阜県・長野県・三重県などで多くなっているようである。

図表 2-4 転出数と転入数



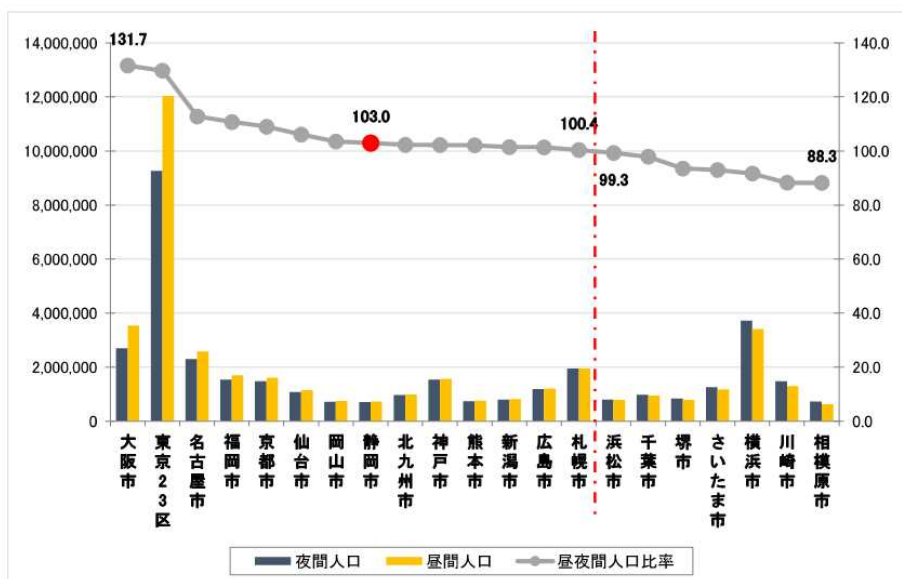
(出所：令和2年3月「静岡市第2期総合戦略」)

## ② 昼夜間人口比率

昼夜間人口比率は103.0であり、政令指定都市の中で8番目に高くなっている。

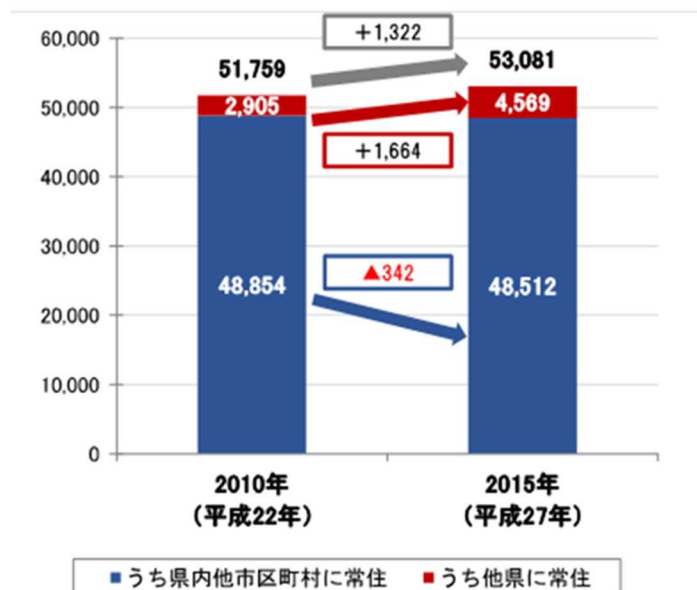
また、静岡市外からの通勤・通学人口は5万人以上おり、平成22(2010)年から平成27(2015)年にかけて約1,000人増加している。他県から通勤・通学している人が増加の傾向にある。

図表 2-5 大都市の昼夜間人口比率



(出所：令和3年6月 静岡市「人口動態に関する基礎データ」)

図表 2-6 市外からの通勤・通学人口



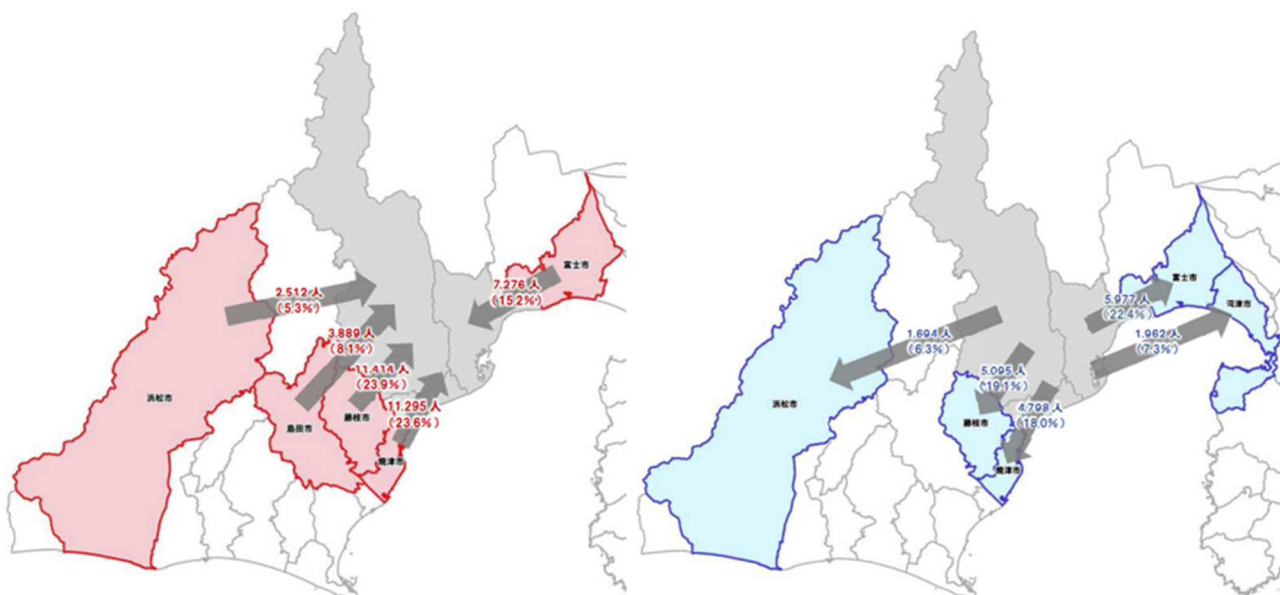
(出所：令和 3 年 6 月 静岡市「人口動態に関する基礎データ」)

県内 15 歳以上の通勤・通学人口をみると、静岡市への流入は隣接する藤枝市 (23.9%)・焼津市 (23.6%)・富士市 (15.2%)・島田市 (8.1%)・浜松市 (5.3%) の順に多く、その他を含む全体の総数としては 48,702 人である。

静岡市からの流出は、富士市 (22.4%)・藤枝市 (19.1%)・焼津市 (18.0%)・沼津市 (7.3%)・浜松市 (6.3%) の順に多く、総数は 26,699 人である。

連携中枢都市圏を構成する自治体間での人の動きが活発であり、強いつながりがみられる。

図表 2-7 静岡市と県内自治体の流入・流出口



(出所：令和 3 年 6 月 静岡市「人口動態に関する基礎データ」)

### ③ 外国人人口

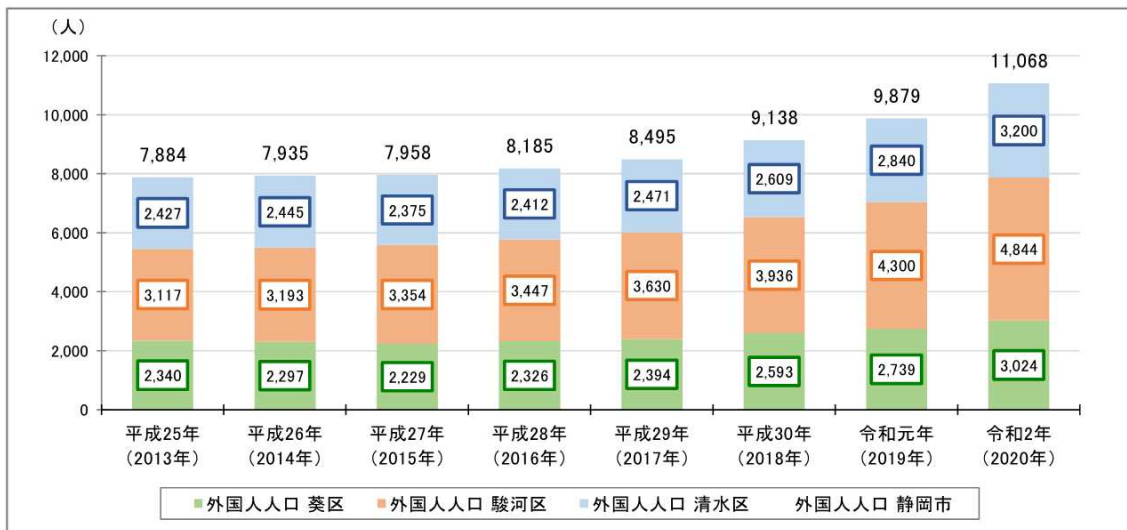
外国人住民は留学生等の増加により、近年、増加傾向にあり、中でも駿河区の増加が大きい。

【葵 区】 R1:2,739 人→R2:3,024 人・増加率 10.4%

【清水区】 R1:2,840 人→R2:3,200 人・増加率 12.7%

【駿河区】 R1:4,300 人→R2:4,844 人・増加率 12.7%

図表 2-8 外国人人口数

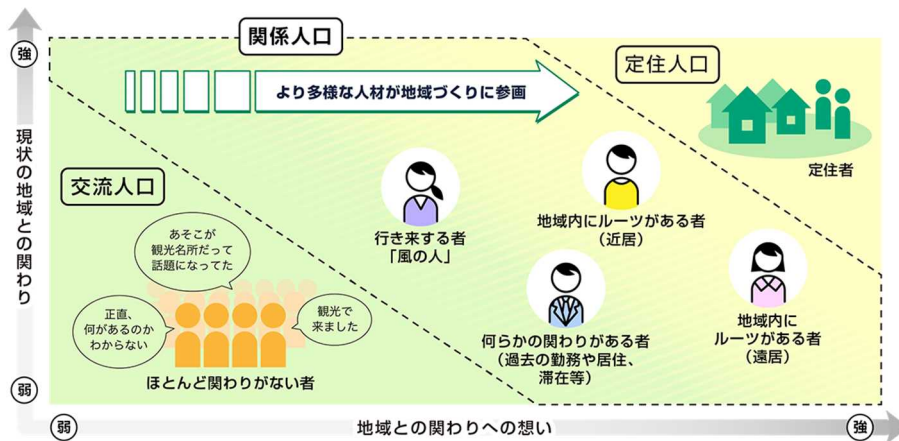


(出所：令和3年6月 静岡市「人口動態に関する基礎データ」)

### ④ 静岡市を取り巻く交流人口と関係人口

交流人口を観光等による一時滞在者とする、関係人口は定住人口でもなく、地域と多様に関わる人々と指すことができる。

図表 2-9 交流人口と関係人口



(出所：総務省「関係人口ポータルサイト (<https://www.soumu.go.jp/kankeijinkou/about/index.html>)」)

・有効求人倍率が全国平均を大きく上回った



静岡市における観光客数は、令和元（2019）年度度においては新型コロナウイルスによる影響も受けたところであるが、それ以前においては年々増加傾向にあった。また、県内と比較しても、観光客数は多い方である。

図表 2-10 観光交流客数（宿泊数及び観光レクリエーション客数）の推移

(単位：千人)

年 度	S63	H3	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
全 県	141,482	131,162	129,661	138,081	144,968	147,935	149,342	152,941	156,482	153,416	147,163
伊 豆	73,441	63,771	36,667	38,814	40,013	42,307	44,494	45,251	47,366	47,032	44,382
富 士	13,092	14,677	31,704	31,214	32,428	32,741	33,104	32,834	33,259	33,680	31,838
駿 河	12,690	12,015	23,663	24,985	27,685	26,266	24,464	24,893	24,568	24,705	23,632
西駿河・奥大井	9,392	9,721	9,614	10,539	11,294	11,617	12,124	12,882	11,817	11,728	11,096
中東遠	15,164	13,713	13,850	14,870	14,886	15,350	15,774	16,347	17,011	16,360	15,818
西北遠	17,703	17,265	13,589	17,212	18,132	19,171	18,951	20,295	22,027	19,471	20,119
一括調査			574	448	531	484	431	439	434	439	278
指 数	100.0	92.7	91.6	97.6	102.5	104.6	105.6	108.1	110.6	108.4	104.0

(出所：令和3年2月 静岡県「令和元年度静岡県観光交流の動向」)

※駿河（静岡市）/伊豆（沼津市、熱海市、三島市、伊東市、下田市、伊豆市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、函南町、清水町）/富士（富士宮市、富士市、御殿場市、裾野市、長泉町、小山町）/西駿河・奥大井（島田市、焼津市、藤枝市、牧之原市、吉田町、川根本町）/中東遠（磐田市、掛川市、袋井市、御前崎市、菊川市、森町）/西北遠（浜松市、湖西市）

関係人口の指標として、ふるさと納税者数を参照すると、静岡市で実施している「しぞ〜かふるさと応援寄附金」では、平成27（2015）年度から他自治体と同様に市外在住の寄附者にお礼金を贈呈している。「もらうだけではつまらない！」をコンセプトに、「お茶ツーリズム」や「駿府匠宿 伝統工芸体験」のような静岡市に来て思い出を作ってもらうための「体験型お礼品」も用意している。

お礼品の贈呈開始とともに、納税者数は大幅に増加し、納税額も右肩上がりである。

図表 2-11 ふるさと納税者数・納税額の推移

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
件数	7件	6件	11件	25件	30件
金額	2,045,870円	2,211,100円	5,364,393円	3,396,000円	18,978,000円
	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
件数	9,007件	15,259件	9,971件	9,810件	10,776件
金額	130,245,498円	217,262,101円	163,946,001円	185,273,988円	232,116,000円

(出所：静岡市ホームページを参照し作成)

また、静岡県では、関係人口マッチングサイト「SHIZUOKA YELL STATION」が開設されており、地域の課題や活性化に取り組む各種団体が紹介されており、参加申込なども可能である。

図表 2-12 関係人口マッチングサイト「SHIZUOKA YELL STATION」トップページ



(出所：関係人口マッチングサイト「SHIZUOKA YELL STATION」ホームページ)

## (2) 静岡市の経済

### ① 静岡市の産業構造

静岡県においては、経済活動別では「製造業」が約6兆9,631億円と最も高額となっており、「不動産業」約1兆6,923億円、「卸・小売業」約1兆2,185億円と続く。また、「鉱業」が約56億円と最も低くなっている。

静岡市においても同様に、「製造業」が約8,942億円と最も高く、次いで「不動産業」約3,281億円、「卸・小売業」約3,056億円と続く結果となっている。また、「鉱業」が約4億円と最も低い結果も同じである。

図表 2-13 平成 30 年度 経済活動別総生産

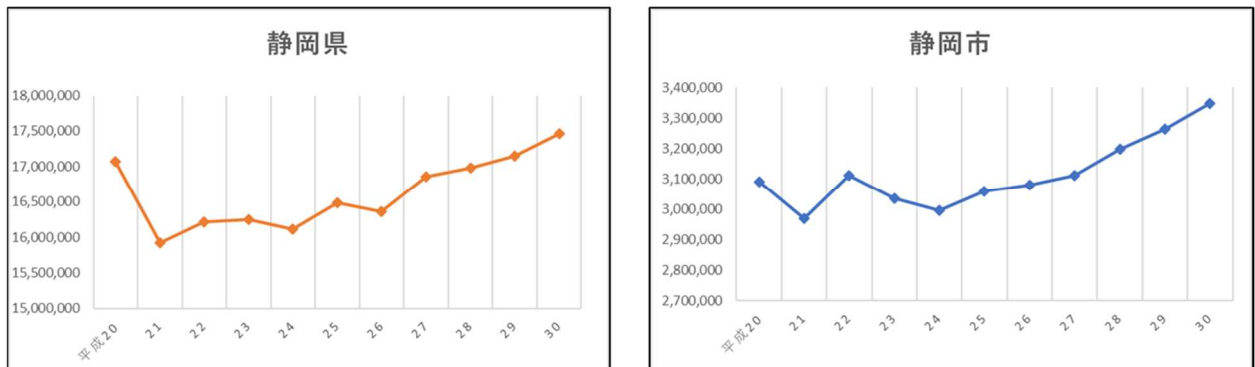
項目	第 1 次産業			第 2 次産業			第 3 次産業											
	農業	林業	水産業	鉱業	製造業	建設業	電気・ガス・水道・廃棄物処理業	卸売・小売業	運輸・郵便業	宿泊・飲食サービス業	情報通信業	金融・保険業	不動産業	専門・科学技術・業務支援サービス業	公務	教育	保健衛生・社会事業	その他のサービス
静岡県	106,664	9,129	33,051	5,586	6,963,068	821,649	269,421	1,218,478	968,623	416,989	407,399	614,012	1,692,306	957,690	563,678	549,826	1,114,177	634,303
静岡市	8,354	1,490	731	391	894,246	145,354	51,844	305,568	272,779	66,656	117,579	211,815	328,107	259,921	168,397	136,237	228,976	126,583

(百万円)

(出所：平成 30 年度しずおかけんの地域経済計算を参照し作成)

総生産額の推移の傾向もほぼ県内と市内では変化がないが、静岡市内における推移では、比較的、下落規模は少なく、安定的に増加傾向にあったことが分かる。ただし、公表データは平成 30（2018）年度までであったため、新型コロナウイルスによる影響は不明である。

図表 2-14 経済活動別総生産（市場価格表示）の推移



(出所：平成 30 年度しずおかけんの地域経済計算を参照し作成)

静岡市における産業生産額と、その将来的な変化を予測すると、人口減少に伴い市内の消費が減少し、商業やサービス業など第 3 次産業の生産も減少することが想定される。平成 22（2010）年の生産額 5 兆 1,810 億円が、令和 7（2025）年には 4 兆 9,164 億円（2010 年比 94.9%）、令和 22（2040）年には 4 兆 4,135 億円（同 85.2%）に縮小すると見込まれる。

また、市内の生産額の縮小は、市内の消費減少だけでなく、全国の消費減少（人口減少）による影響も大きいと考えられる。輸出が多い業種は人口減少の影響は少なく、国内への出荷が多い市内の製造業は全国の人口減少の影響を強く受け、第 3 次産業は市内の売上が多いため、市内の人口減少からの影響を受けやすくなっている。

図表 2-15 全産業の生産額とその変化

静岡市	2010年	2025年	内訳		2040年	内訳	
			本市の人口減少の影響	全国の人口減少の影響		本市の人口減少の影響	全国の人口減少の影響
合計(100万円)	5,180,998	4,916,350			4,413,451		
減少額(100万円)		-264,648	-156,694	-107,954	-767,547	-252,425	-515,122
2010年合計=1とした比率	1.000	0.949	-0.030	-0.021	0.852	-0.049	-0.099

(出所：令和2年3月「静岡市第2期総合戦略」)

同様に、市内の就業者数も市内・全国の消費減少（人口減少）の影響を受け、いずれも減少傾向になると考えられる。

図表 2-16 就業者数とその変化

静岡市	2010年	2025年	内訳		2040年	内訳	
			市内消費減少分	全国消費減少分		市内消費減少分	全国消費減少分
合計(人)	353,532	333,969			292,952		
減少額(人)		-19,564	-10,841	-8,723	-60,580	-17,507	-43,073
2010年合計=1とした比率	1.000	0.945	-0.031	-0.025	0.829	-0.050	-0.122

(出所：令和2年3月「静岡市第2期総合戦略」)

図表 2-17 産業の売上先地域区分

産業	市内生産額	販路構成(実額)				販路構成(構成比)			
		市内	市外		市内	市外			
			国内(移出)	国外(輸出)		国内(移出)	国外(輸出)		
第一次産業	34,253	14,374	19,613	266	42.0%	57.3%	0.8%		
第二次産業	1,987,194	569,853	1,324,162	93,179	28.7%	66.6%	4.7%		
鉱業	3,730	587	3,143	0	15.7%	84.3%	0.0%		
製造業	1,539,449	125,251	1,321,019	93,179	8.1%	85.8%	6.1%		
建設業	444,015	444,015	0	0	100.0%	0.0%	0.0%		
第三次産業	3,602,956	2,220,853	1,351,541	30,562	61.6%	37.5%	0.8%		
電気・ガス・熱供給・水道業	196,545	80,227	116,318	0	40.8%	59.2%	0.0%		
情報通信業	227,714	151,451	76,212	51	66.5%	33.5%	0.0%		
運輸業、郵便業	381,308	155,380	207,769	18,159	40.7%	54.5%	4.8%		
卸売業、小売業	676,771	196,951	469,519	10,301	29.1%	69.4%	1.5%		
金融業、保険業	305,220	252,991	52,229	0	82.9%	17.1%	0.0%		
生活関連サービス業、娯楽業	129,406	102,423	26,934	49	79.1%	20.8%	0.0%		
教育、学習支援業	131,838	117,765	14,073	0	89.3%	10.7%	0.0%		
医療、福祉	250,359	220,715	29,644	0	88.2%	11.8%	0.0%		
公務	170,648	170,648	0	0	100.0%	0.0%	0.0%		
その他の第三次産業	1,133,147	772,302	358,843	2,002	68.2%	31.7%	0.2%		
合計	5,624,403	2,805,080	2,695,316	124,007	49.9%	47.9%	2.2%		

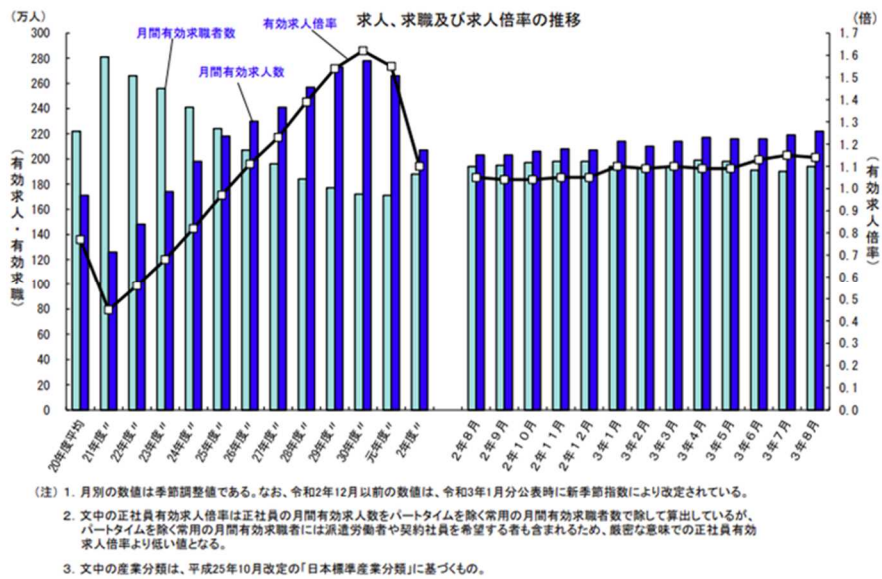
(出所：令和2年3月「静岡市第2期総合戦略」)

## ② 有効求人倍率

静岡市における有効求人倍率は、全国傾向と同様に年々高まっていたが、新型コロナウイルスによる影響により令和元（2019）年度から落ち込んだ。

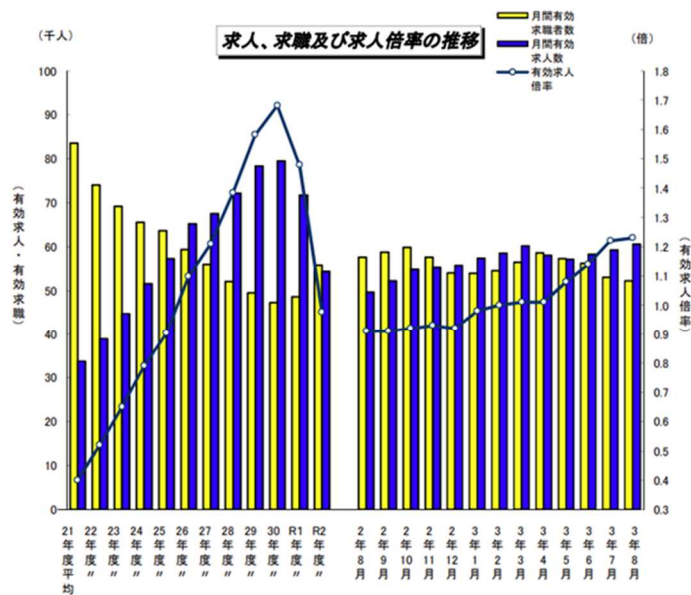
最近の傾向として、全国規模においては依然として倍率が戻りにくい状況が続いているが、静岡市においては徐々に上がっていることが分かる。また、倍率自体も全国値より高い数値のまま推移している。

図表 2-18 全国における求人、求職及び求人倍率の推移



(出所：令和3年8月分 厚生労働省「一般職業紹介状況」)

図表 2-19 静岡市における求人、求職及び求人倍率の推移



(出所：令和3年8月分 静岡労働局「職業安定業務統計資料」)

### ③ 平均土地価格

静岡県内の平均価格は、住宅地・商業地・工業地ともに前年から下がっており、静岡市や浜松市、沼津市においても同様の傾向である。

静岡市においては、県内では平均価格が最も高く、全ての用途において高騰している。

図表 2-20 用途別平均価格

(単位：円/㎡)

用途		県計	静岡市	浜松市	沼津市
住宅地	地点数	467 (468)	84 (84)	88 (88)	30 (30)
	平均価格	72,000 (72,900)	113,000 (114,200)	72,600 (73,300)	86,400 (87,700)
商業地	地点数	163 (162)	37 (37)	39 (39)	12 (12)
	平均価格	146,800 (150,700)	280,300 (287,700)	130,100 (133,900)	159,200 (162,700)
工業地	地点数	42 (42)	11 (11)	9 (9)	2 (2)
	平均価格	49,400 (49,800)	77,100 (77,800)	44,600 (44,700)	47,000 (47,300)
全用途	地点数	672 (672)	132 (132)	136 (136)	44 (44)
	平均価格	88,700 (90,200)	156,900 (159,800)	87,200 (88,800)	104,500 (106,300)

注1) 平均価格は、標準地ごとの1㎡当りの価格の合計を当該標準地数で除したものの。  
2) ( )内は前年の数値。

(出所：静岡県ホームページ「令和3年地価公示結果」)

### (3) 静岡市のまち

#### ① 気候

静岡市の気候は、温暖といわれることが多い。駿河湾から入る風の影響で夏は幾分か過ごしやすく感じ、また、冬は太平洋側の乾燥した晴天が続き、雪は降らず気温がマイナスになることも滅多にない。

図表 2-21 静岡市と東京の平均気温・年間日照時間の比較

	平均気温			年間日照時間
	最低月	最高月	差	
静岡市	6.1℃	27.7℃	21.6℃	2,268時間
東京	4.8℃	29.1℃	24.3℃	2,023時間

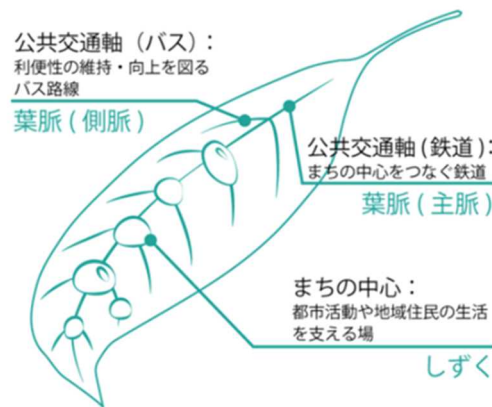
(出所：静岡市発刊「静岡市移住ノート」)

## ② コンパクトシティ

急速な人口減少と高齢化により、広がった状態のまちでは、地域経済や安心・安全な生活への懸念があることから、今後はコンパクトで暮らしやすく、魅力あるまちづくりが必要となる。

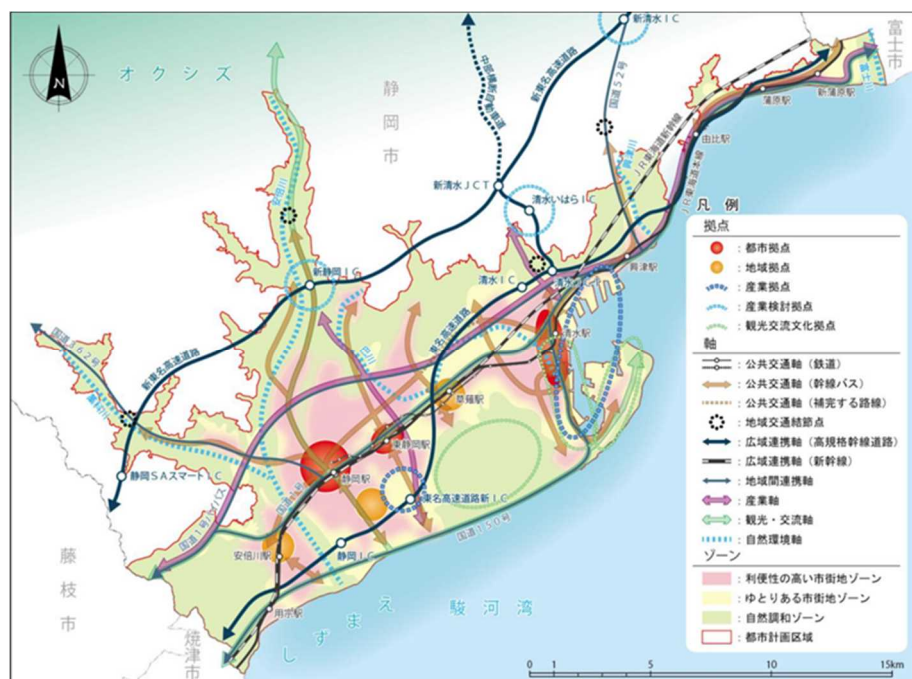
静岡市では、「集約連携型都市構造」の実現を目指すため、①JR 静岡・清水・東静岡駅周辺を「都市拠点」、JR 草薙駅周辺などを「地域拠点」としたにぎわいのある拠点づくり、②公共交通軸沿線を「利便性の高い市街地ゾーン」とし、住む人が便利に暮らせる地域づくり、③郊外部を「ゆとりある市街地ゾーン」とし、ゆとりある生活を楽しめる地域づくり、④市街地の外側を「自然調和ゾーン」とし、農地・山林等の自然環境保全を進めるなど、地域ごとにその特色を活かしたまちづくりに取り組んでいる。

図表 2-22 静岡市が目指す「コンパクトなまちづくり」≪「お茶っ葉型」の都市構造≫



(出所：平成 31 年 3 月 29 日改訂版「静岡市立地適正化計画」)

図表 2-23 「コンパクトシティ」イメージ図



(出所：平成 31 年 3 月 29 日改訂版「静岡市立地適正化計画」)

### ③ 静岡市の教育

市内には、大学8校の他、短期大学4校、国立清水海上技術短期大学校、高校27校（公立14校・私立13校）、通信制高等学校（併置）、中学校57校（国立1校・公立44校・私立12校）、小学校91校（国立1校・市立87校・私立3校）が設置されている。

大学卒業後の進路については、「就職」が最も多く77.5%を占めている。産業分類別就職先については、「製造業」23.9%が最も多く、「教育、学習支援業」11.7%、「卸売業、小売業」10.1%と続く。

図表 2-24 大学及び短期大学卒業後の進路状況

(単位：人)

区 分	大 学			短 期 大 学		
	総 数	男	女	総 数	男	女
卒業 者 総 数	5,087	3,109	1,978	817	139	678
進 学	785	622	163	44	12	32
就 職	3,944	2,280	1,664	718	117	601
臨 床 研 究 修 業 医 生 ( 予 定 考 査 を 含 む ) の 専 門 学 校 等 入 学 者	-	-	-	16	3	13
学 校 一 時 的 な 事 業 外 に 就 職 した 者	10	3	7	4	-	4
上 記 以 外 の 者	71	40	31	15	2	13
不 詳	265	155	110	17	5	12
	12	9	3	3	-	3
産業分類別就職先内訳						
総 数	3,982	2,301	1,681	399	113	286
A 農 業 , 林 業	13	11	2	-	-	-
B 漁 業	6	5	1	3	3	-
C 鉱 業 , 採 石 業 砂 利 採 取 業	2	2	-	-	-	-
D 建 設 業	140	96	44	8	2	6
E 製 造 業	952	704	248	91	11	83
F 電 気 ・ ガ ス ・ 熱 供 給 ・ 水 道 業	43	30	13	-	-	-
G 情 報 通 信 業	377	247	130	5	-	5
H 運 輸 業 , 郵 便 業	142	75	67	99	80	19
I 卸 売 業 , 小 売 業	401	240	161	55	1	54
J 金 融 , 保 険 業	201	85	116	6	-	6
K 不 動 産 業 , 物 品 賃 貸 業	61	37	24	3	-	3
L 学 術 研 究 , 専 門 ・ 技 術 サ ー ビ ス 業	149	89	60	5	1	4
M 宿 泊 業 , 飲 食 サ ー ビ ス 業	71	41	30	21	3	18
N 生 活 関 連 サ ー ビ ス 業 , 娯 楽 業	57	21	36	8	-	8
O 教 育 , 学 習 支 援 業	464	218	246	103	7	143
P 医 療 , 福 祉	388	105	283	182	6	227
Q 複 合 サ ー ビ ス 業	44	29	15	9	-	9
R サ ー ビ ス 業 ( 他 に 分 類 さ れ な い も の )	120	76	44	15	2	13
S 公 務 ( 他 に 分 類 さ れ る も の を 除 く )	339	181	158	10	4	6
T 上 記 以 外 の 者	11	8	3	-	-	-

令和2年3月31日現在

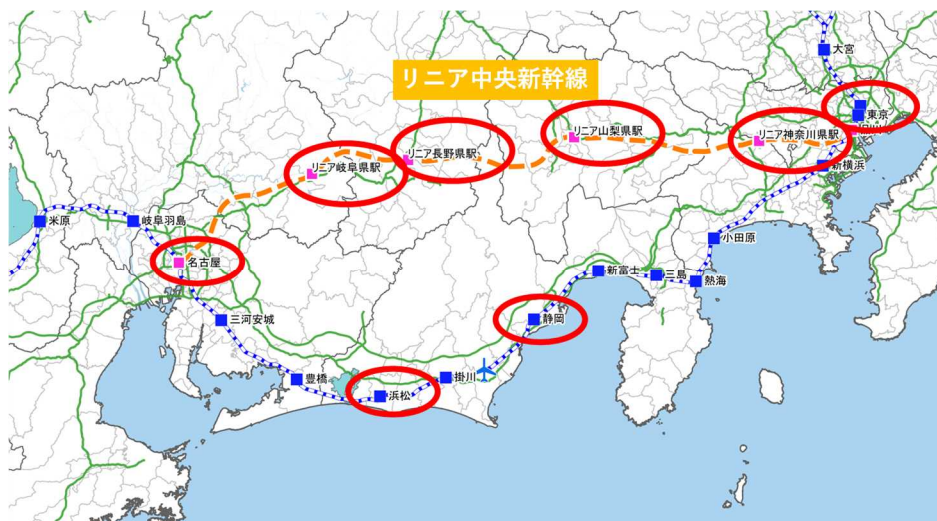
(出所：第18回静岡市統計書(令和二年版))



## 2 静岡市地域特性調査

静岡市の特徴を更に深めるため、リニア停車駅の設置が想定されている自治体（東京 23 区、相模原市、甲府市、飯田市、中津川市、名古屋市）及び東海道新幹線停車駅のある自治体（静岡市、浜松市）とで様々な視点から比較する。

図表 2-25 リニア中央新幹線と東海道新幹線

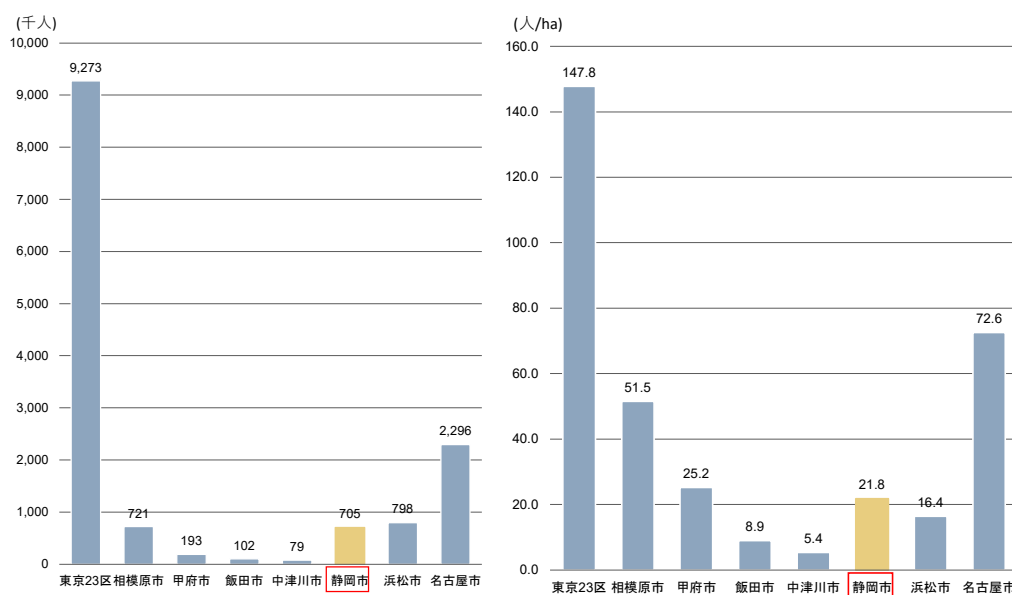


(出所：国土数値情報より三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

### (1) 総人口・可住地面積当たり人口

静岡県の浜松市では総人口 798 千人に対して 16.4 人/ha であるが、静岡市では 705 千人に対して 21.8 人/ha であるため、より集約して居住している。

図表 2-26 総人口・可住地面積当たり人口

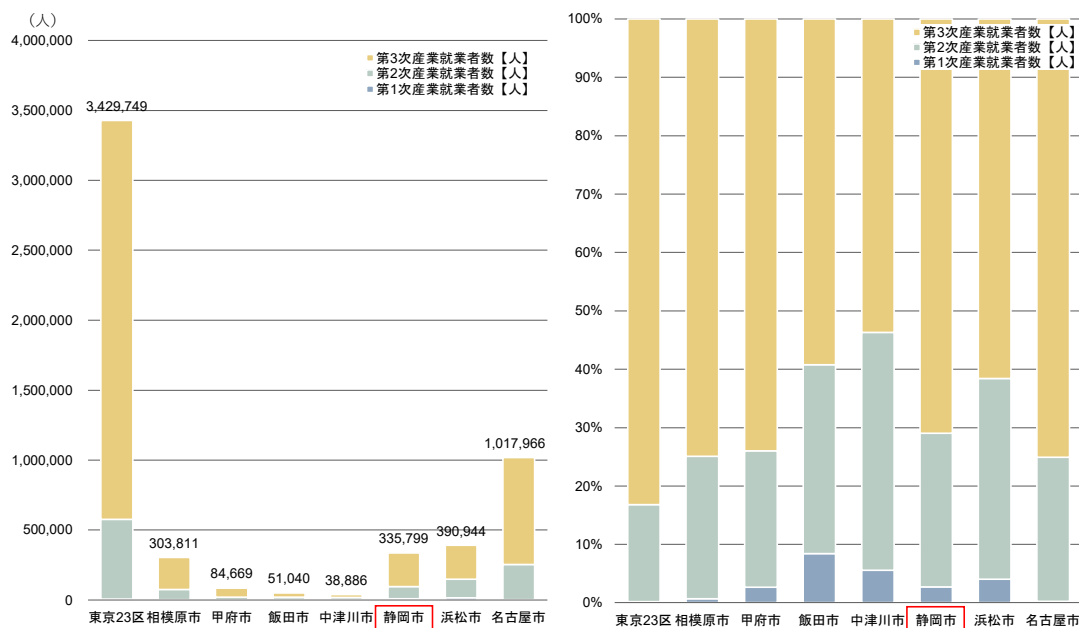


(出所：国勢調査 (2015 年) より三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

## (2) 産業就業者割合

静岡市の就業者は 33.5 万人程度であり、浜松市と同等の規模である。一方で、就業者数の割合をみると、浜松市や飯田市、中津川市よりも第 3 次産業従業者割合が高く、県庁所在地である甲府市と似た傾向がみられる。

図表 2-27 産業就業者割合



(出所：国勢調査（2015年）より三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成）

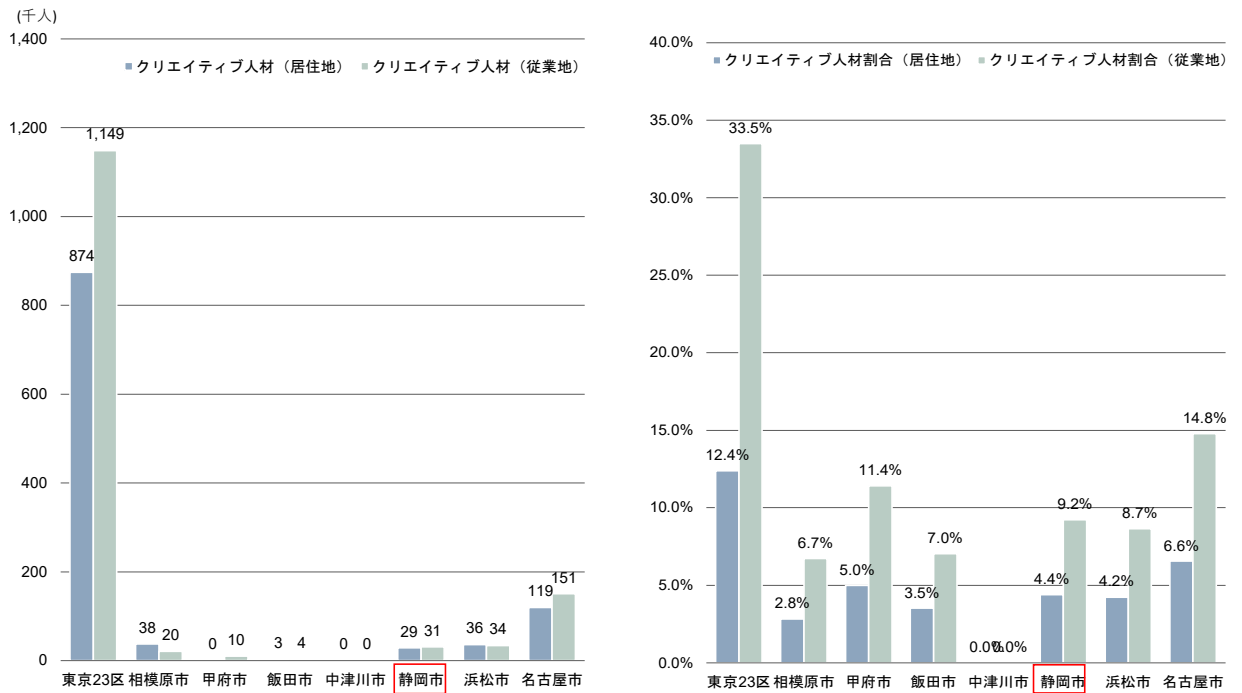
## (3) クリエイティブ人材

当該調査研究において、「クリエイティブ人材」とは、平成 27（2015）年国勢調査の職業別就業者から「管理的職業従事者」、「専門的・技術的職業従事者のうち、研究者、技術者、法務従事者、経営・金融・保険・専門職業従事者、著述家・記者・編集者、美術家・デザイナー・写真家・映像撮影者、音楽家・舞台芸術家、その他の専門的職業従事者」と定義した。

その上で、その総数を比較してみると、静岡市においては、甲府市や飯田市・中津川市よりも高いことが分かる。

また、クリエイティブ人材の総数は浜松市にわずかに劣るが、クリエイティブ人材割合は居住地・従業地ベースの両方で浜松市を上回る。

図表 2-28 クリエイティブ人材



(出所：国勢調査 (2015 年) より三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

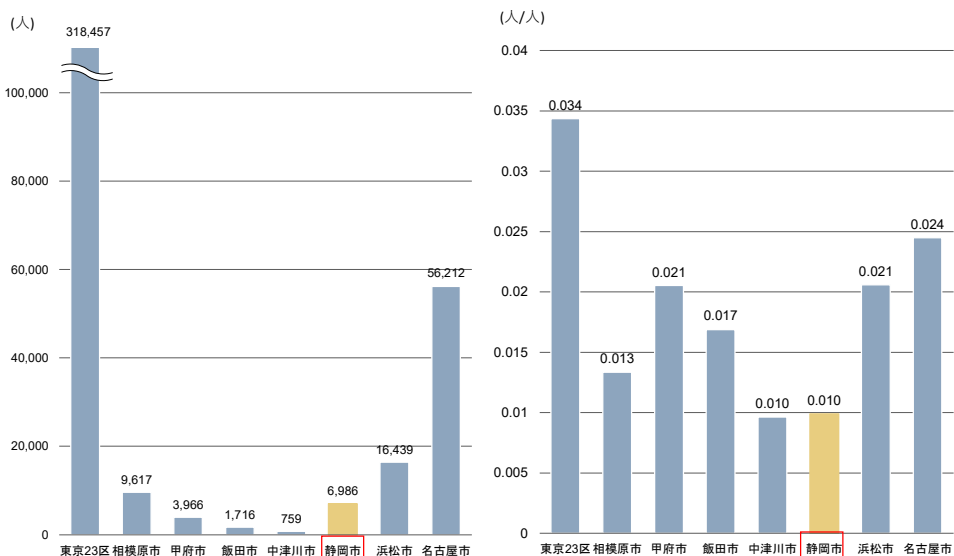
- 1) 居住地は総人口、従業地は就業者人口から割合を算出。
- 2) 中津川市は人口 10 万人未満のためデータなし。

#### (4) 外国人数

静岡市の外国人数は 6,986 人であり、甲府市や飯田市、中津川市よりも多い一方で、相模原市や浜松市よりも少ない。

また総人口当たりの外国人数をみると、静岡市は人口 1 人当たり 0.01 人であり、対象都市と比べて少ない。

図表 2-29 外国人数

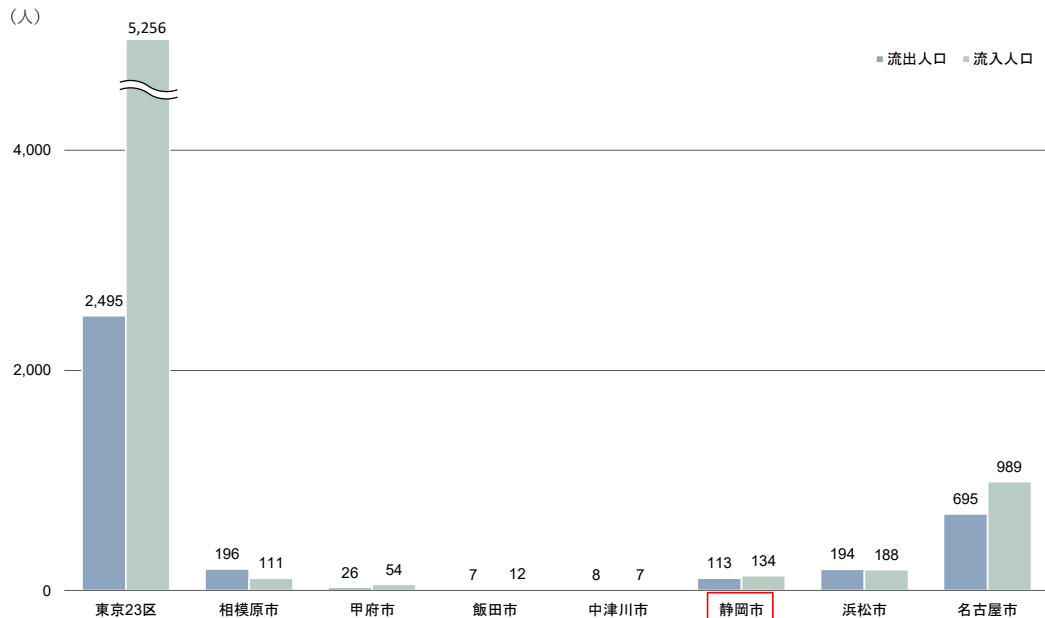


(出所：国勢調査 (2015 年) より三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

(5) 流出人口（通勤・通学）

静岡市では、流出人口が113千人、流入人口が134千人であり、東京23区や名古屋市のように流出人口よりも流入人口が上回ることから、就業者が県内他市や県外から集まっている。

図表 2-30 流出人口

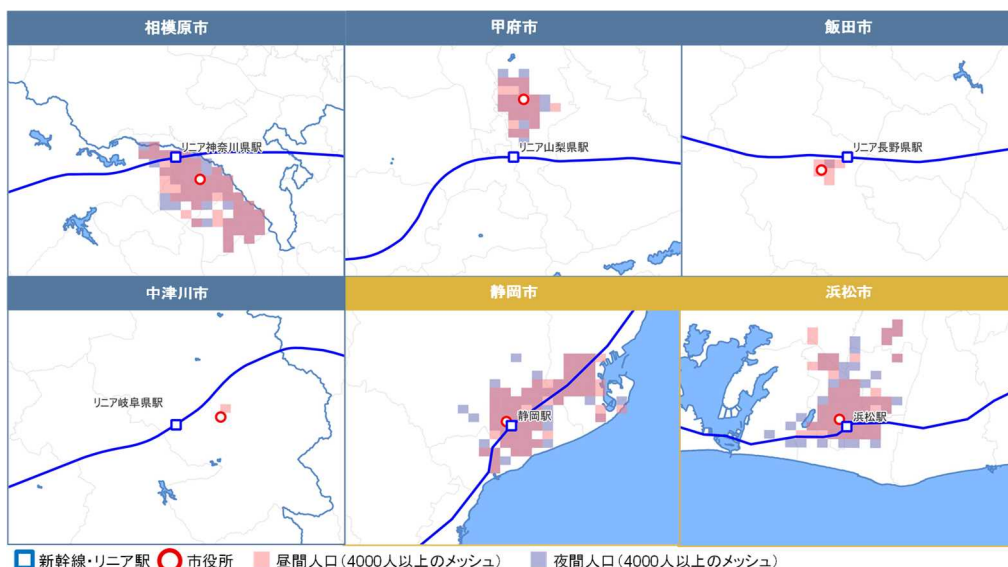


(出所：国勢調査（2015年）より三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成)

(6) リニア駅・新幹線駅周辺における昼夜間人口の地理的分布

昼間人口をみると、相模原市では周辺に人口が分布しているが、甲府市、飯田市、中津川市ではリニア駅から離れたところに人口が密集している。また、浜松市は駅からみて北側にかけて昼間人口と夜間人口が広く分布しているが、静岡市では駅周辺にコンパクトに昼間人口と夜間人口が分布している。

図表 2-31 リニア駅・新幹線駅周辺における昼夜間人口の地理的分布



(出所：国土数値情報・国勢調査（2015年）より三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成)

## (7) リニア駅沿線主要都市における機能整備等の比較

リニアの各中間駅においては、地域特性や駅予定地周辺の土地利用状況に応じて、駅と一体の広域的なまちづくりの方向性が示されている。

JR 静岡駅と同様に駅周辺に産業集積や人口集積がみられる中間駅は神奈川県駅のみであり、それ以外の中間駅の駅周辺は現時点では特筆すべき都市機能は備わっていない状況である。

### ■神奈川県駅

既存の産業集積を活かした交流・インキュベーション拠点

### ■山梨県駅

高速道路のスマート IC を活かした多様な機能整備と次世代モビリティ等、最新技術のテストベッドの実現

### ■長野県駅

信州の魅力発信及び交流・定住・学術研究エリア創出による田園型の学術研究都市推進

### ■岐阜県駅

岐阜県の東の新たな玄関口、リニア車両基地を活かしたまちづくりと企業・首都機能誘致・移転の実現

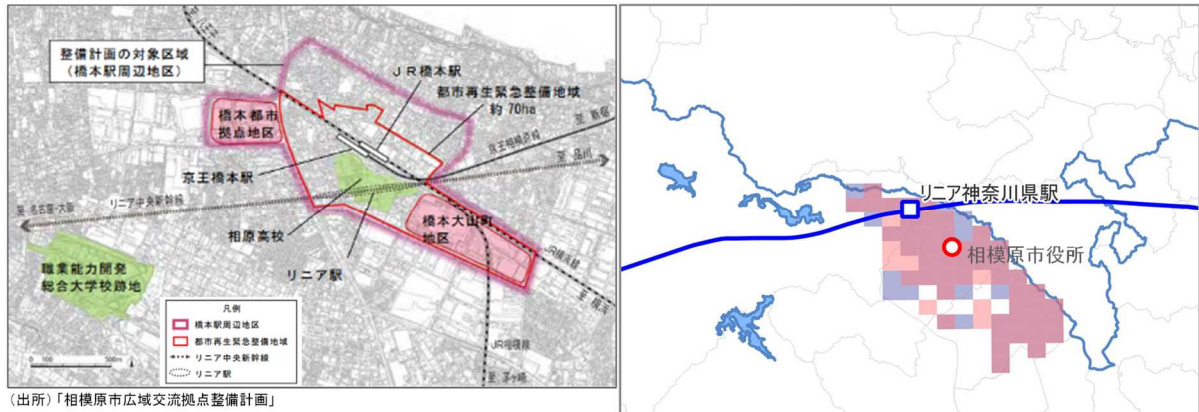
リニア神奈川県駅は首都圏のベッドタウンとしての性格が強いため、静岡市とは都市の性格が異なる。

他方、山梨県駅、長野県駅、岐阜県駅では、いずれもリニア駅と既成（中心）市街地が離れており、リニア開業による速達性の効果を十分に活かすことができないため、周辺に新しいまちづくりをおこなう等の検討をしている状況にある。

これらに対して、東海道新幹線の JR 静岡駅と既成市街地は同一地点に形成されていることから、リニアの各中間駅周辺よりも、経済活動や暮らしの場などの立地優位性は高いといえる。

一方で、いずれのリニア駅周辺においても新しい都市機能等を計画しており、JR 静岡駅周辺の既成市街地においても時代に即した都市機能の検討を行う必要があると考えられる。

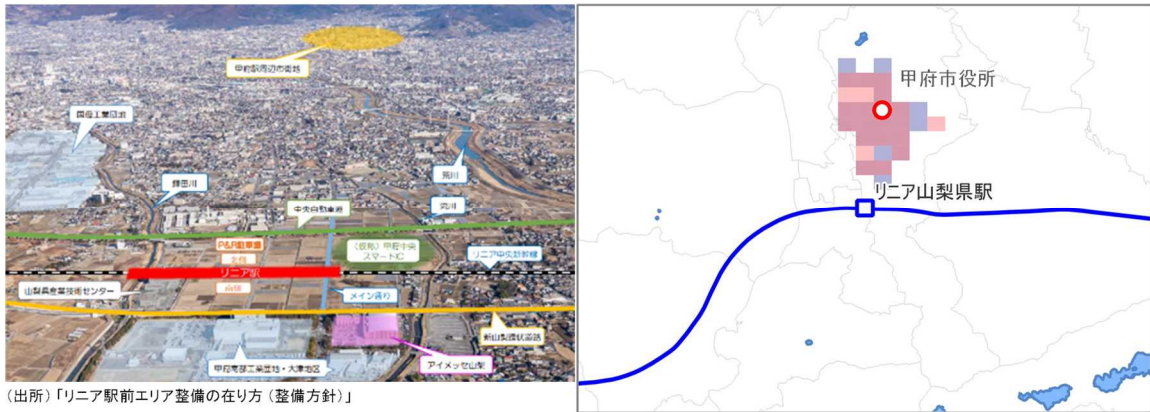
図表 2-32 神奈川県駅



位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋本駅・相模原駅周辺を一体的エリアとした「首都圏南西部における広域交流拠点」</li> </ul>
橋本駅周辺の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>工業系用途で、産業集積やインキュベーション（起業支援）施設の立地あり</li> </ul>
橋本駅周辺の機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋本駅周辺地区の方向性：産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点</li> <li>橋本駅周辺地区の機能：産業交流施設、研究・教育施設</li> </ul>
相模原駅周辺の機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>相模原駅周辺地区の方向性：安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点</li> <li>相模原駅周辺地区の機能：広域防災拠点、市・国等の行政施設、スポーツ・アート等交流施設、国際コンベンション施設</li> </ul>
両駅周辺の機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>両駅共通の機能：オフィスビル、起業支援施設、宿泊施設、商業・飲食施設</li> <li>周辺部への立地を検討する機能：医療福祉施設、多世代型居住施設</li> </ul>
都市機能整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>短・中期（リニア開業目途）：駅前広場、広域連携軸（国道16号～広場への道路）、新都心連携軸（旭中学～広場への道路）、地区間交流軸（相原高校～広場への道路）等</li> <li>長期（リニア開業以降）：進捗状況・社会情勢等に応じて、民間主導によるまちづくりを促進し、拠点的市街地を拡大予定</li> </ul>

(出所：平成28年「相模原市広域交流拠点整備計画」より三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成)

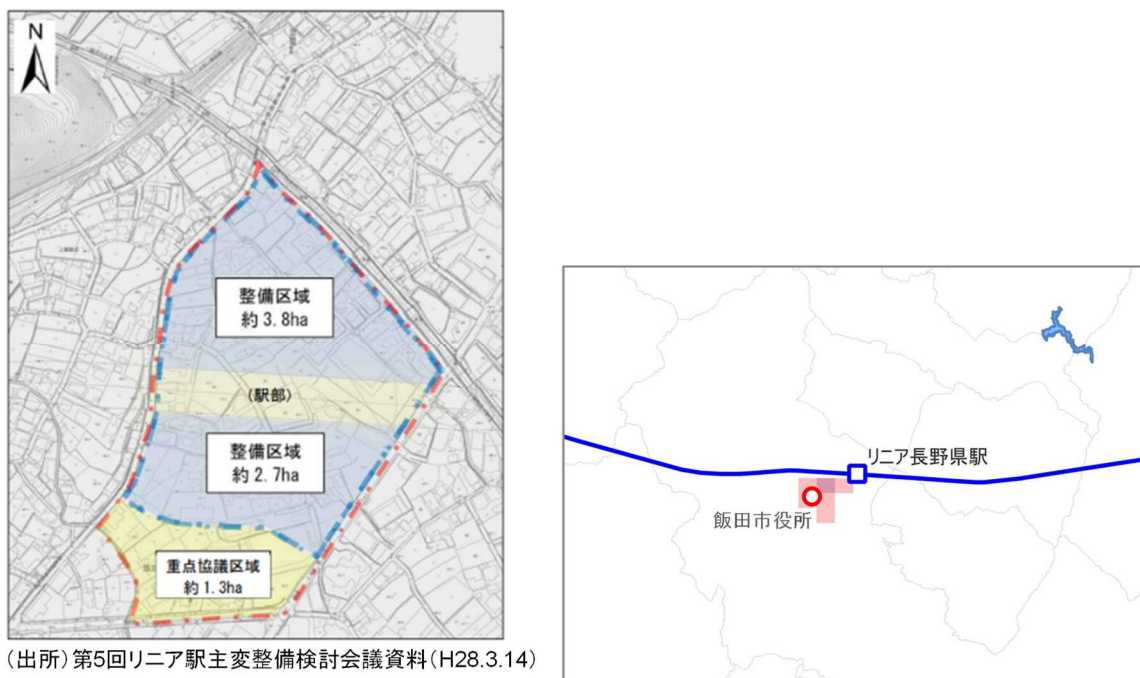
図表 2-33 山梨県駅



位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 広域交流拠点</li> <li>■ テストベッドを突破口に最先端技術で未来を創るオープンプラットフォーム</li> </ul>
周辺状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 主に田畑、工業団地・大学附属病院・アイメッセ山梨が近郊に位置</li> <li>■ 甲府駅周辺から約 7km、小井川駅から約 3km</li> <li>■ 鉄道路線が少ない一方、中央自動車道・中部横断自動車道・新山梨環状道路等の道路ネットワークが充実（スマート IC の設置等により道路交通に恵まれた立地）</li> </ul>
機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 商業、業務、交流、流通、生産、研究等の機能の立地が期待される。</li> </ul>
都市機能整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 駅前エリアは、交通結節点として必要な機能を整備（P&amp;R、バス交通の北側エリア集約等）</li> <li>■ 駅前エリアが浸水想定区域に指定されていることも踏まえ、近年の集中豪雨・大規模地震等の巨大災害に対応可能な整備を計画</li> <li>■ 次世代モビリティ、MaaS、クリーンエネルギー等の最新技術へ柔軟に対応可能な整備実施</li> </ul>
都市機能整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通需要量の推計予定</li> <li>■ 防災上の視点を加えての車両及び歩行者動線の整理検討</li> <li>■ 施設配置の検討</li> </ul>

(出所:令和3年「リニア駅前エリア整備の在り方(整備方針)」より三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

図表 2-34 長野県駅



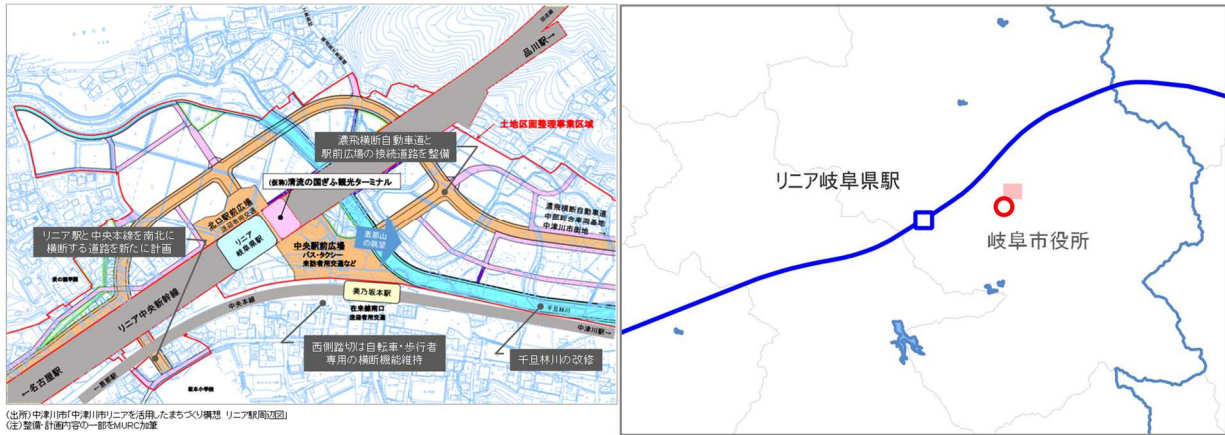
(出所) 第5回リニア駅主変整備検討会議資料(H28.3.14)

位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 広域交通拠点</li> <li>■ 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</li> </ul>
周辺状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 国道 153 号沿道に商工業・業務の集積あり</li> <li>■ 上記の背後に、農地と住宅地が混在</li> </ul>
機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 魅力発信施設</li> <li>■ 交流・コミュニティ広場</li> </ul>
都市機能整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 居住・農業・商工業の良好な環境を保全しながら、周辺環境と調和した適切な土地利用に留意</li> <li>■ 既存ストックを最大限に活かしながら、都市機能が蓄積されてきた中心拠点と連携強化</li> <li>■ 交流・定住・学術研究エリア創出</li> <li>■ リニア整備効果を広く波及させるため、「田園型の学術研究都市づくり」、「知の創発拠点をつなぐナレッジリンクの一翼を担うまちづくり」を推進</li> </ul>
都市機能整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ リニアと JR 飯田線の円滑な乗り換えを想定した新駅（眺望の丘を併設した乗換新駅）の設置を計画していたが、JR元善光寺駅と新しい交通システムで結ぶ方法へ変更</li> <li>■ リニア駅周辺整備の事業実施の進め方や役割分担について、将来的な施設の運営・管理も含め、民間活力の導入を視野に入れて検討</li> <li>■ 事業手法として、施設ごとに公募型プロポーザル方式や PPP 方式等の導入検討</li> </ul>

(出所：平成 29 年「リニア駅周辺整備基本計画」より三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)



図表 2-35 岐阜県駅



(出所) 中津川市「中津川市リニア活用、まちづくり構想 リニア駅周辺」  
 (注) 整備計画内容の一部はMURCが追加

位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 岐阜県の東の新しい玄関口</li> </ul>
周辺状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ JR 中央本線美乃坂本駅から約 100~200m</li> <li>■ リニア沿線 7 市町において、約 40ha を工場用地として分譲</li> </ul>
機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 業務機能誘致、本社機能誘致、工場誘致</li> <li>■ 行政中枢機能のバックアップ施設誘致</li> <li>■ 首都機能の一部移転</li> <li>■ リニア車両基地（工場）の整備</li> </ul>
都市機能整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域（中津川らしさ）を感じられる駅・まちづくり</li> <li>■ コンパクトかつ交通結節機能を重視</li> <li>■ 広域を商圈とする大規模商業施設の誘致を行わない方針</li> <li>■ 需要に基づくオンデマンド型の開発・斡旋</li> </ul>
都市機能整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 民間活力の活用も視野に入れた企業用地・住宅用地の段階的整備を検討</li> <li>■ 車両基地の設置に向けた整備（駅の東約 1km）</li> <li>■ 建築・開発に関するルールの見直し</li> <li>■ リニア関連事業による建物移転対象者の代替用地の確保</li> <li>■ アクセス道路の整備（濃飛横断自動車道を新設、一般国道 19 号瑞浪恵那道路の整備促進等）</li> </ul>

(出所：平成 26 年「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」、平成 25 年「中津川市リニアのまちづくりビジョン」より、三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

### 第3章 外部変化による影響



### 第3章 外部変化による影響

将来の姿を考える上で重要な視点の一つは、予測が可能か不可能かは別として、起こりうる変化をどこまで考慮できるかである。今般の新型コロナウイルス拡大など決して予測することができなかった変化にも関わらず、まちで暮らす人々の意識や行動に多大な変化をもたらすことになったことは多くの人々が理解することであり、どのような変化があったかなど今回のコロナ禍がもたらした人々の変化を把握しておくことは、今後、将来のまちづくりを検討する上で重要な示唆を与えると考える。

静岡市の将来に向けたまちづくりを検討するに当たり、今回の新型コロナウイルス拡大が人々の生活に与えた影響と同様に、東海旅客鉄道株式会社（JR 東海）のリニア開通を機に発生すると考えられる現在の東海道新幹線の静岡駅停車本数の変化による人流への影響は、静岡市の社会経済に大きな変化をもたらすと考えられる。

本章では、新型コロナウイルスの拡大による人々の生活への影響とリニア開業による東海道新幹線静岡駅における停車本数の変化による影響を俯瞰する。

#### 1 新型コロナウイルス感染拡大による人々の生活への影響

##### (1) 国内全般における影響

新型コロナウイルスが令和2（2020）年1月に初めて国内で確認され、その後、全国各地へ感染者の拡大と減少を繰り返し感染が広がったが、いまだに更なる新しい波の到来危機を払しょくすることができていない。政府から感染拡大を防ぐため、これまでも何度となく緊急事態宣言が発出され、外出自粛、営業活動の制限、学校等の休校など、我が国の生活・経済は大きな変化を強いられることになった。国外に過度に依存していた生産・サプライチェーン、多方面でのデジタル化の遅れ、健康・医療体制の危機など、全国的な感染拡大により、医療体制の強化、産業構造の変化(国内回帰)、DX 推進、オンライン授業の実施、その他行動や意識の変化が生み出され、いわゆる「3密（密閉、密集、密接）」を避けるためなど、様々な主体で新しい日常に適した社会の在り方が模索されている。

新型コロナウイルス拡大の影響で、ニューノーマルと呼ばれる新しい生活様式や働き方が定着しつつあるなか、その代表格として、企業活動・就業者の働き方に大きな影響を与えた事象の一つが「テレワーク実施の拡がり」である。

感染拡大の収束がまだ見えず、未確定な要素があり予断を許されない状況ではあるが、これからの社会経済や働き方を考える上で想定しなければならないと考えられる「テレワーク」を始めとした働き方や仕事に対する認識の変化、企業にとってのリスクや事業経営に対する意識の変化や兆しを把握しておくことは重要だと考える。

新型コロナウイルスが社会に与えた影響の調査については、内閣府、厚生労働省、国土交通省などの国の機関を始め、民間企業や団体でも、就業者や企業経営者に対してアンケート調査など

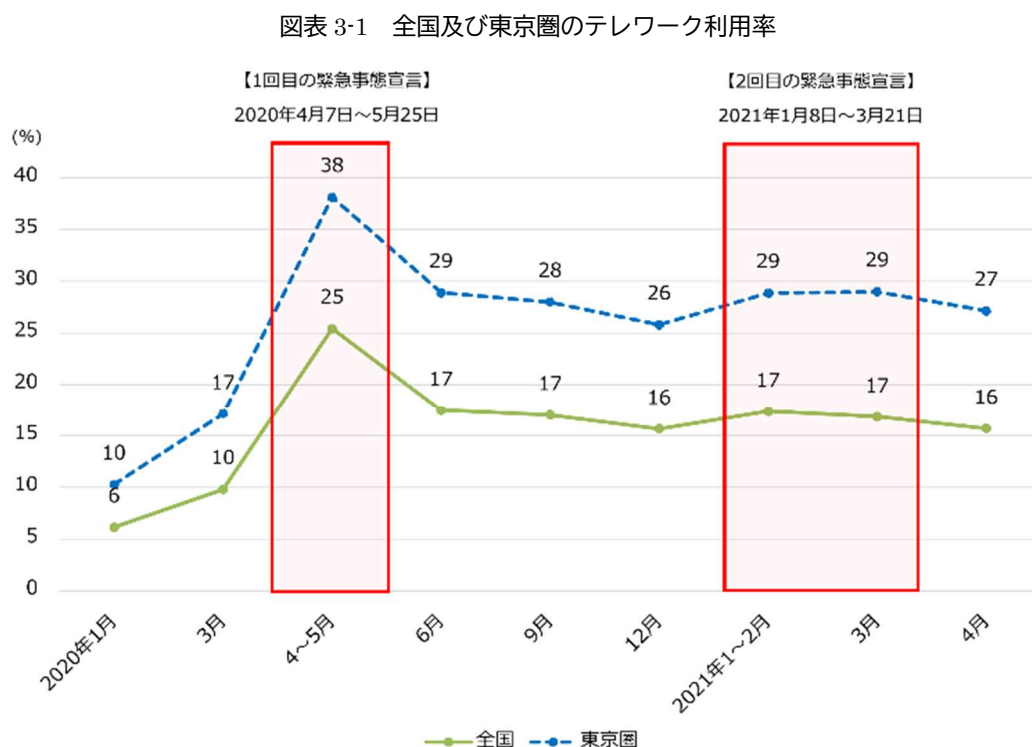
を都度実施し報告書やプレスリリースなどで広報されている。本項は、より現状の声を表す各種アンケート調査分析結果を基に、全国的な視点で現時点における就業者・企業経営で起こっている意識・認識の一端をまとめることとする。

参考にした文献の多くの貴重な情報については、本調査研究に関わる調査結果を抽出したものを参考資料「マクロトレンド：新型コロナ感染症拡大による意識変化」に掲載することとし、本項では第5章「今後に向けて」に関わる項目を中心に触れることとする。

なお、今回参照した分析情報に関して、アンケート実施時期と感染拡大状況の関係や、冒頭でも触れたように、新型コロナウイルスの拡大状況によっては今後大きく変化する可能性が有ることは十分留意が必要である。

## ① テレワーク

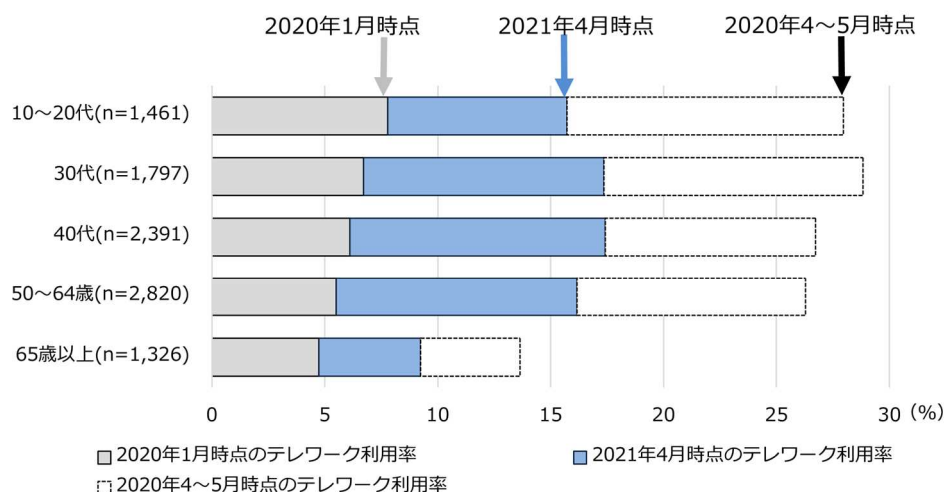
定期的に就業者へのアンケート調査を実施した NIRA 総合研究所の調査研究によると、全国のテレワーク利用率は、新型コロナウイルス拡大前と比べると、ある程度テレワークが定着していることが見て取れ、東京圏(東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県)のテレワーク利用率(居住地ベース)は全国平均と比較して高い傾向を示している(図表 3-1)。



(出所：大久保敏弘、NIRA 総研 (2021)『第 4 回テレワークに関する就業者実態調査報告書』,2021 年 6 月)

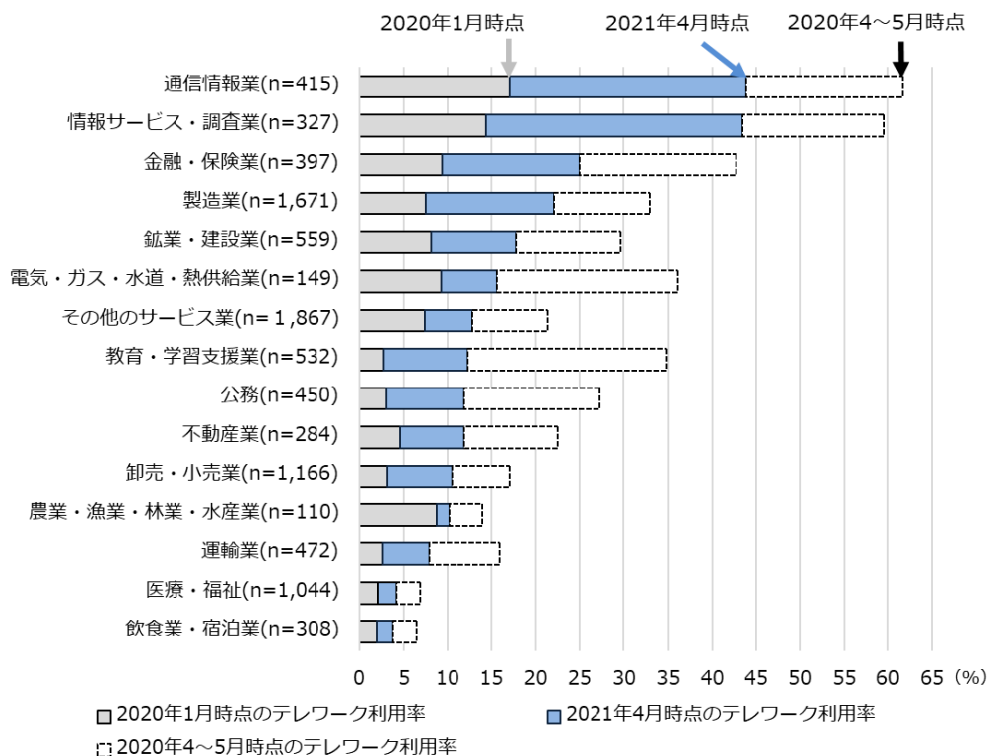
年代別及び所得別でテレワークの利用率をみると、64歳以下で15%以上利用しており、所得階層が高くなるほど高くなる傾向を示している（図表 3-2、3-3、3-4。なお各図表の棒グラフが示す各時点の数値は図中矢印が指し示している横軸の数値である。）。

図表 3-2 年齢階層別でみたテレワーク利用率



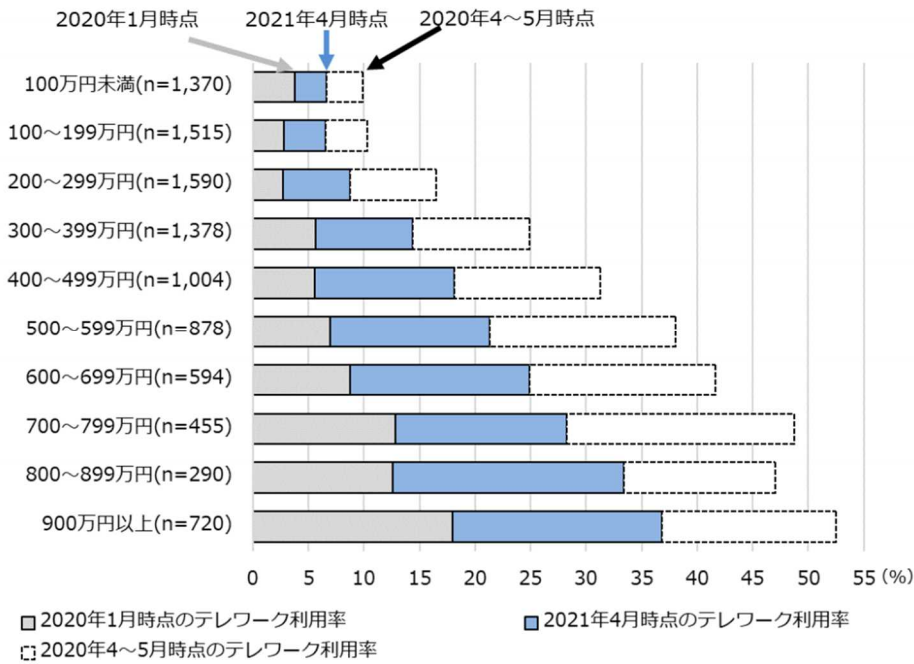
（出所：大久保敏弘、NIRA 総研（2021）『第4回テレワークに関する就業者実態調査報告書』,2021年6月）

図表 3-3 産業別でみたテレワーク利用率



（出所：大久保敏弘、NIRA 総研（2021）『第4回テレワークに関する就業者実態調査報告書』,2021年6月）

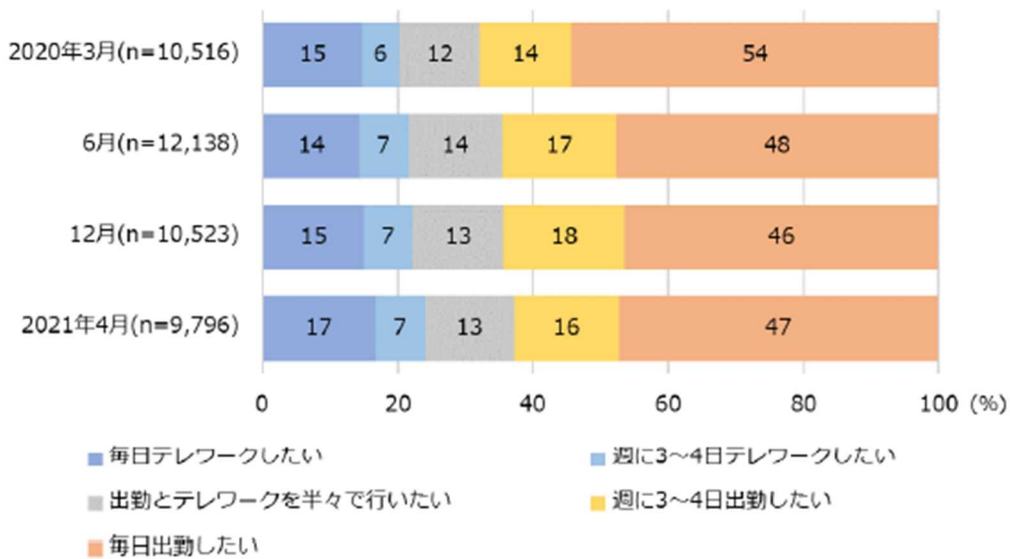
図表 3-4 所得階層別でみたテレワーク利用率



(出所：大久保敏弘、NIRA 総研 (2021)『第 4 回テレワークに関する就業者実態調査報告書』,2021 年 6 月)

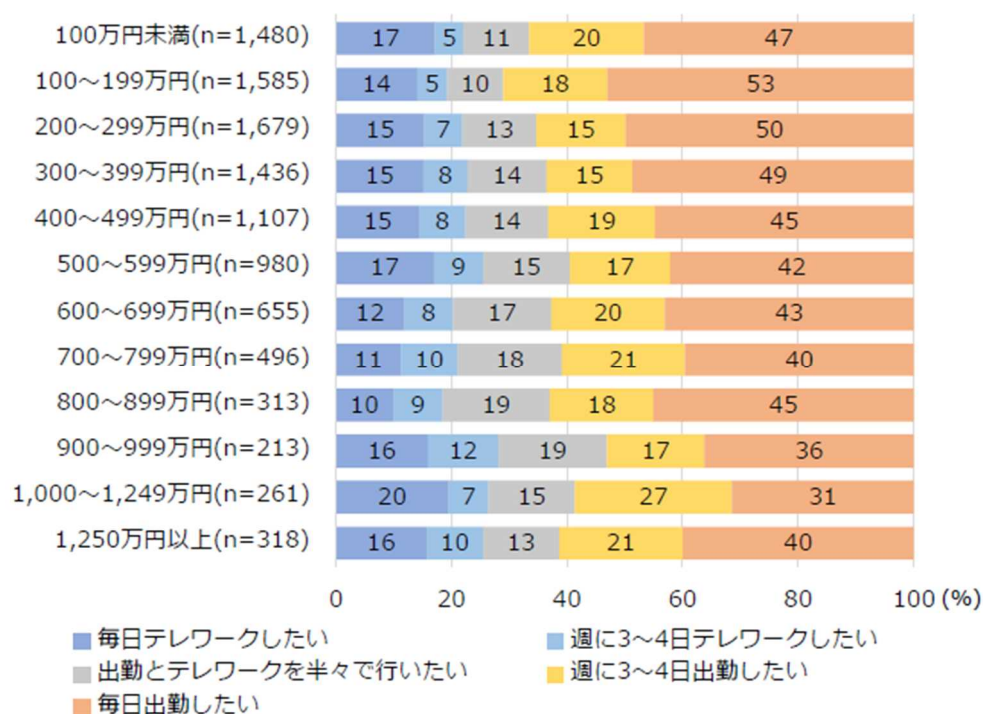
同調査によると、新型コロナウイルス終息後における就業者のテレワーク継続の意識は、週 1 日以上テレワークの実施を希望する比率は令和 2 (2020) 年 6 月以降 50%強で推移し、出社とテレワークを混在させることも含め継続したい意向が見える (図表 3-5)。また所得別でみると「週 1 回以上テレワークをしたい」は年収が高くなるほど上昇する傾向が見て取れる (図表 3-6)。

図表 3-5 新型コロナ感染拡大終息後における希望する働き方 (テレワークの継続意識、推移)



(出所：大久保敏弘、NIRA 総研 (2021)『第 4 回テレワークに関する就業者実態調査報告書』,2021 年 6 月)

図表 3-6 新型コロナ感染拡大終息後における希望する働き方（テレワークの継続意識、所得別）

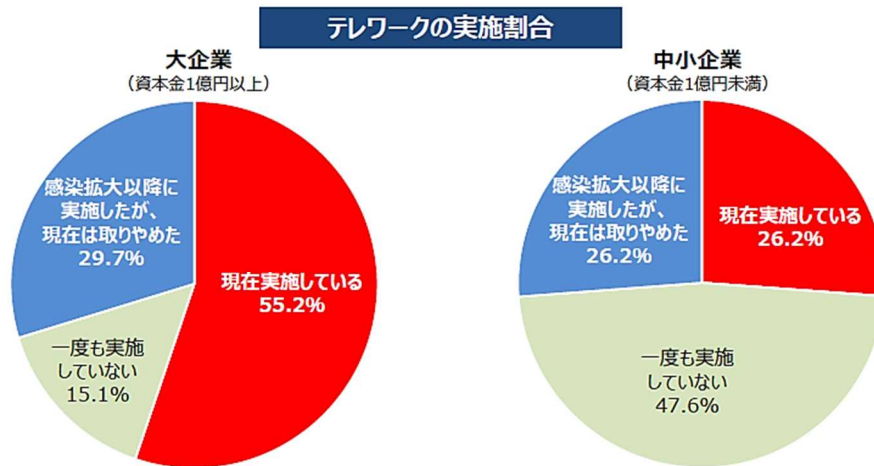


(出所：大久保敏弘・NIRA 総合研究開発機構(2021)「第3回テレワークに関する就業者実態調査報告書」，2021年2月)

また、内閣官房の未来投資会議資料や厚生労働省のテレワークの労務管理等に関する実態調査では、テレワーク実施に関して企業側での対応や意識は、令和2（2020）年6-7月に実施した企業に対するアンケートによると、「テレワークを現在実施している」と回答した企業の割合は、大企業では55.2%、中小企業では26.2%である。その一方、「感染拡大以降に実施したが、現在は取りやめた」と回答した企業は、大企業では29.7%、中小企業では26.2%となっており（図表3-7）、1,000人以上の企業で「拡大または維持したい」が50%を超えているが、1,000人未満の企業では、40%~45%程度という結果であった（図表3-8）。



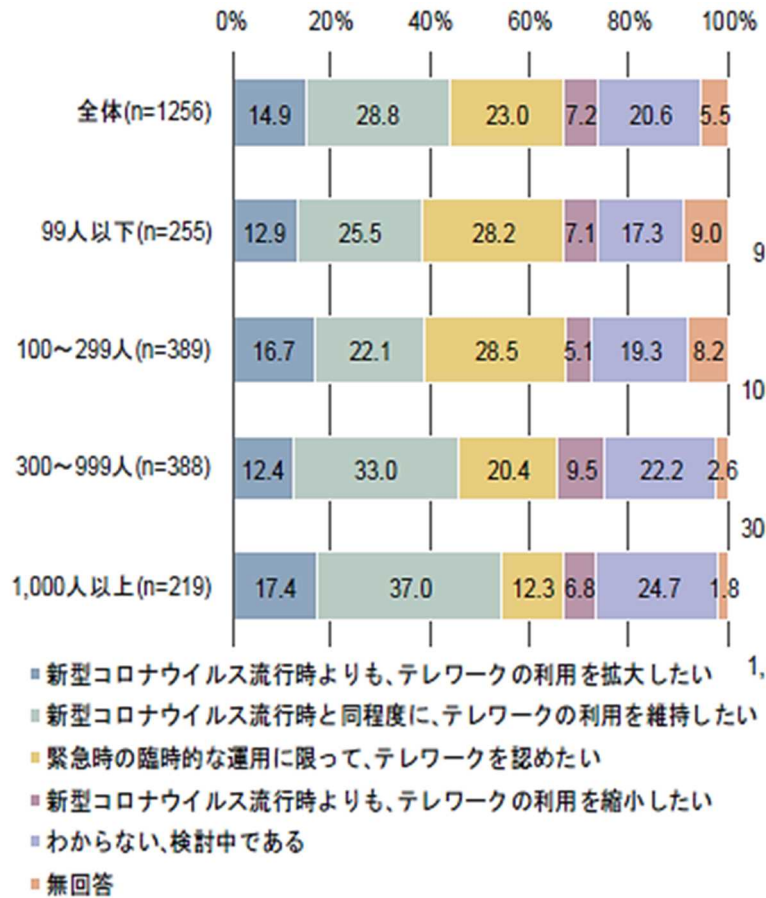
図表 3-7 テレワーク実施率（大企業・中小企業）



(注) 2020年6月29日-7月8日にかけて実施したアンケート調査（大企業の回答数：2,400社、中小企業の回答数：11,956社）  
 「貴社では、「新型コロナウイルス」の感染拡大を防ぐため、在宅勤務・リモートワークを実施していますか？」に対する回答結果。  
 (出所) 東京商工リサーチ「第6回新型コロナウイルスに関するアンケート調査」(2020年7月14日公表)を基に作成。

(出所：内閣官房日本経済再生総合事務局,未来投資会議（第42回）：基礎資料,令和2年7月)

図表 3-8 テレワーク実施率・継続意向（従業員数別継続意向率）



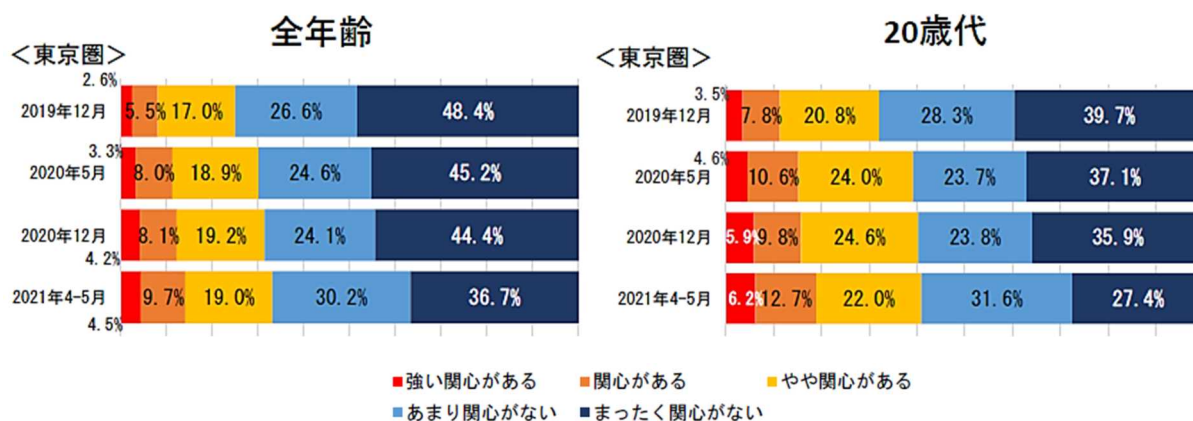
(出所：厚生労働省「これからのテレワークでの働き方に関する検討会」第4回, テレワークの労務管理等に関する実態調査(速報版),2020年11月)

## ② 移住等に関する意識

新型コロナウイルスの拡大に伴い利用が拡大したテレワークにより、通勤に要する時間から解放された新しい働き方・就業場所としての会社に捉われない自由な働き方への意識が広がった。感染者数が増加し通勤等の感染リスクへの不安が大きい東京圏在住者にとっては地方への移住は検討する選択肢の一つになったのではないかと推測される。

働き方の大きな変化をもたらす地方への移住意識の変化について、内閣府による調査分析によると、「強い関心がある」及び「関心がある」を合算した数字は令和元（2019）年12月時点で8.1%、令和3（2021）年4-5月時点で14.2%に上昇し、逆に「あまり関心がない」及び「全く関心がない」を合算した数字は同時期で、75%から66.9%に減少している（図表3-9）。

図表3-9 移住に対する意識



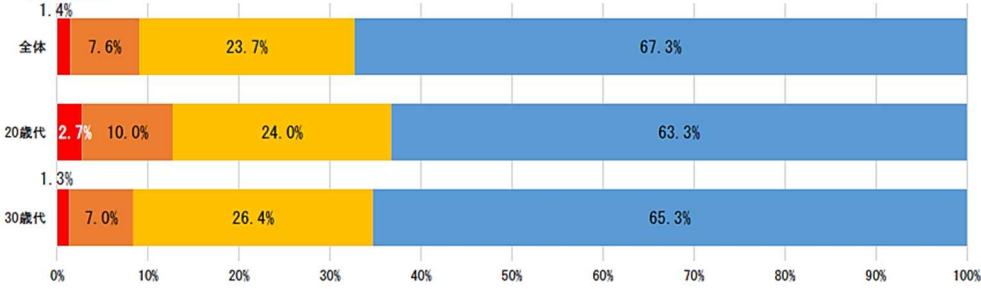
（出所：内閣府,第3回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査,令和3年6月）

また、二地域居住や国も昨今注目している「転職なき移住」についても内閣府の調査分析で触れられている。地方の別荘やシェアハウスで定期的に暮らす二地域居住や多拠点居住に関する関心度は、「やや関心がある」まで含めると、東京圏全体で30%以上が関心を持っており、20歳代では「すぐにでも「二地域居住」や「多拠点居住」をしたい」割合が多く、また、東京都23区の場合だと20歳代より30歳代の層のほうが、関心が高いという結果になっている（図表3-10）。

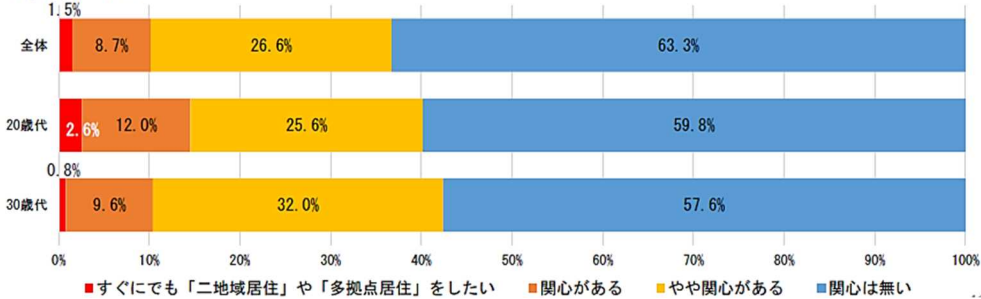
図表 3-10 二地域居住や多拠点居住への関心

二地域居住や多拠点居住： 地方の別荘やシェアハウスで定期的に暮らす（1年間の1ヵ月以上を地方で暮らす）こととして質問

<東京圏>



<東京都23区>



(出所：内閣府,第3回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査,令和3年6月)

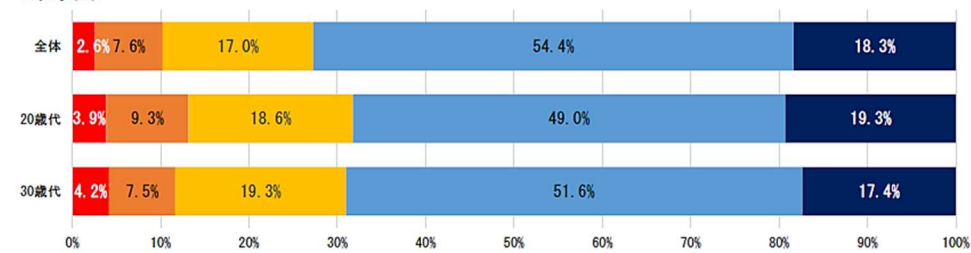
また、地方に移住し地方に住みながらテレワークで現在と同じ仕事を継続する「転職なき移住」への関心度は、「やや関心がある」まで含めると、東京圏全体で27%以上が関心を持っており、東京都23区の場合だと20歳代、30歳代ともに4割程度の人に関心を持っている。

一方、「転職なき移住」に関しては、東京都全体及び東京都23区ともに、5割程度の人「現在の仕事でテレワークでの仕事は困難で、興味はない」、また、2割程度が「テレワークで仕事は可能だが興味はない」と回答している（図表 3-11）。

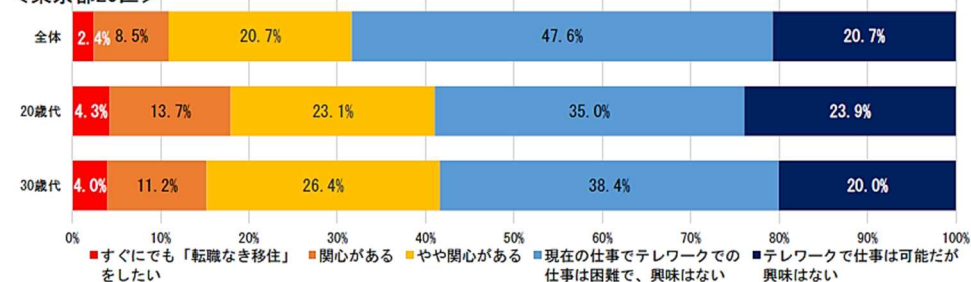
図表 3-11 「転職なき移住」への関心

転職なき移住： 地方に移住し、地方に住みながら、テレワークで現在と同じ仕事を継続することとして質問

<東京圏>



<東京都23区>

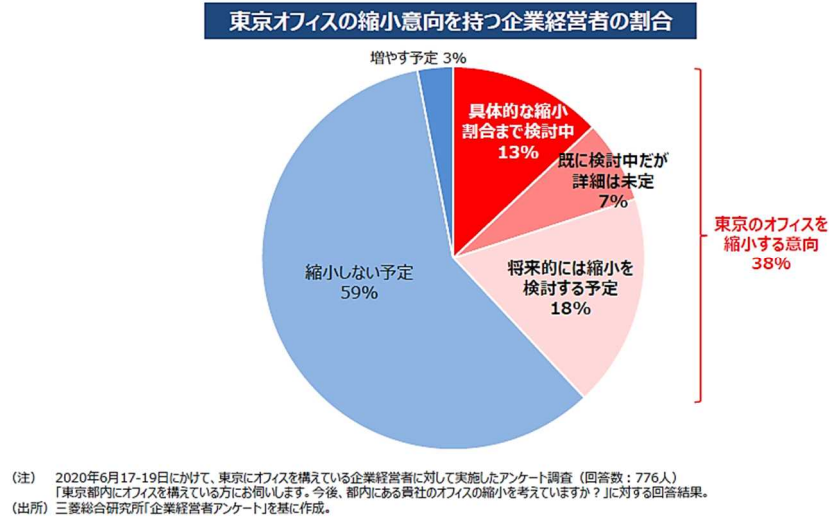


(出所：内閣府,第3回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査,令和3年6月)

### ③ 企業における拠点見直し

企業にとって新型コロナウイルスの拡大でもたらされた気づき・意識変化は、テレワークの普及によりこれまでのオフィスの在り方に対する再確認である。オフィスの賃料が高い東京圏に拠点を持つ企業では、全体の38%が東京オフィス縮小への意識を高めている（図表 3-12）。

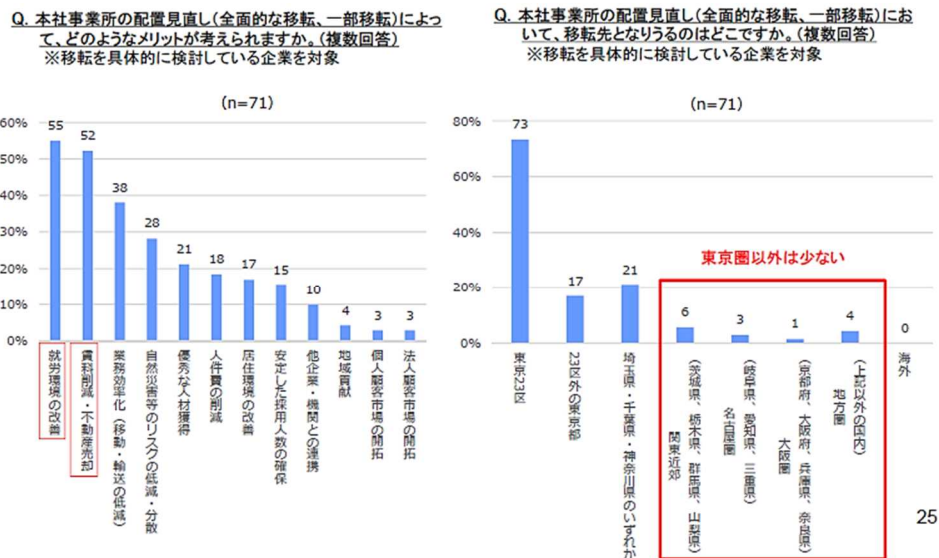
図表 3-12 拠点統廃合・移転に関する企業意識



(出所：内閣官房日本経済再生総合事務局,未来投資会議（第42回）：基礎資料,令和2年7月)

また、東京事業所の部門・部署の配置見直し（移転）のメリットとして、「就労環境の改善」や「賃料削減・不動産売却」の割合が高く、移転先となりうる場所は東京圏が中心であり、地方圏などは少ない結果となっている（図表 3-13）。

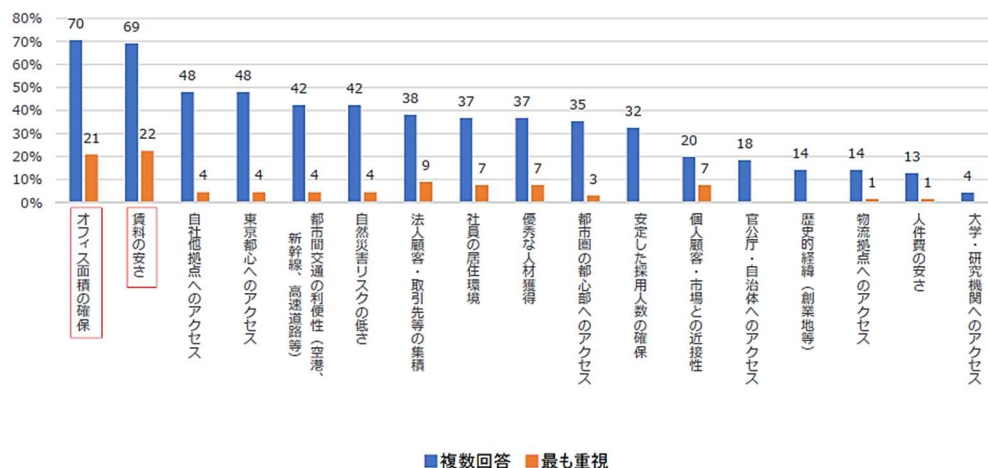
図表 3-13 移転等によるメリットと移転先地域の意向



(出所：国土交通省,企業向けアンケート調査結果,2020年8-9月調査)

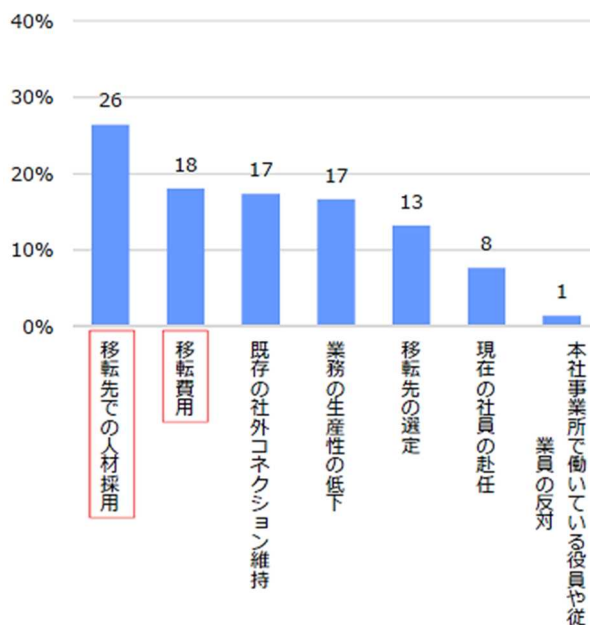
移転先に求める条件としては、「オフィス面積の確保」や「賃料の安さ」等が高い（図表 3-14）。部門・部署の配置見直し（全面的な移転、一部移転）が困難と回答した企業に、その課題を聞いたところ、「移転先での人材採用」が26%で最も高い結果となった（図表 3-15）。

図表 3-14 移転先に求める条件の意識



（出所：国土交通省,企業向けアンケート調査結果,2020年8-9月調査）

図表 3-15 部門・部署の配置見直しの課題



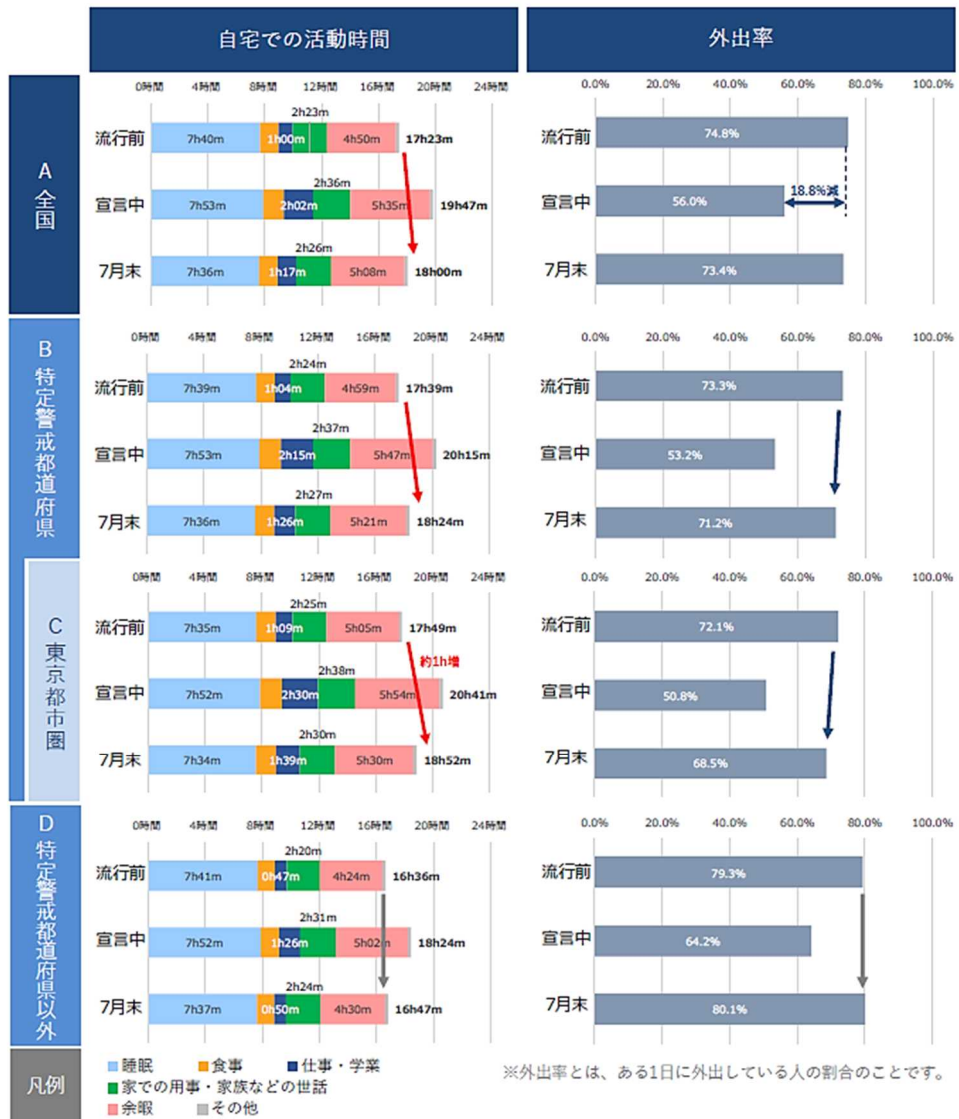
（出所：国土交通省,企業向けアンケート調査結果,2020年8-9月調査）

#### ④ 暮らし方への意識や行動の変化

日常生活においても、3密回避や外出自粛など新型コロナウイルスの拡大は大きな影響を与えることとなった。

国土交通省の調査結果では、令和2（2020）年8月時点の調査ではあるが、自宅での活動時間や外出率に関して、新型コロナウイルス流行前に比べて、緊急事態宣言中、7月末時点の自宅での活動時間が増加し、特定警戒都道府県、東京都市圏の外出率は、7月末時点も新型コロナウイルス流行前を下回るという結果になった（図表 3-16）。また、外出頻度についても、多くの活動について、新型コロナウイルス流行前と比べ少なくなっていることが示されており、人々の日常活動がより「自宅」にシフトしているという傾向がみられる結果となった（図表 3-17）。

図表 3-16 テレワークと自宅での活動時間（平均活動時間）



\* 「宣言中」：4/16-5/13の期間、「7月末」：2020/7/30、「調査時点」：2020/8月時点を指す  
 (出所：国土交通省、新型コロナ生活行動調査概要、令和2年8月調査)

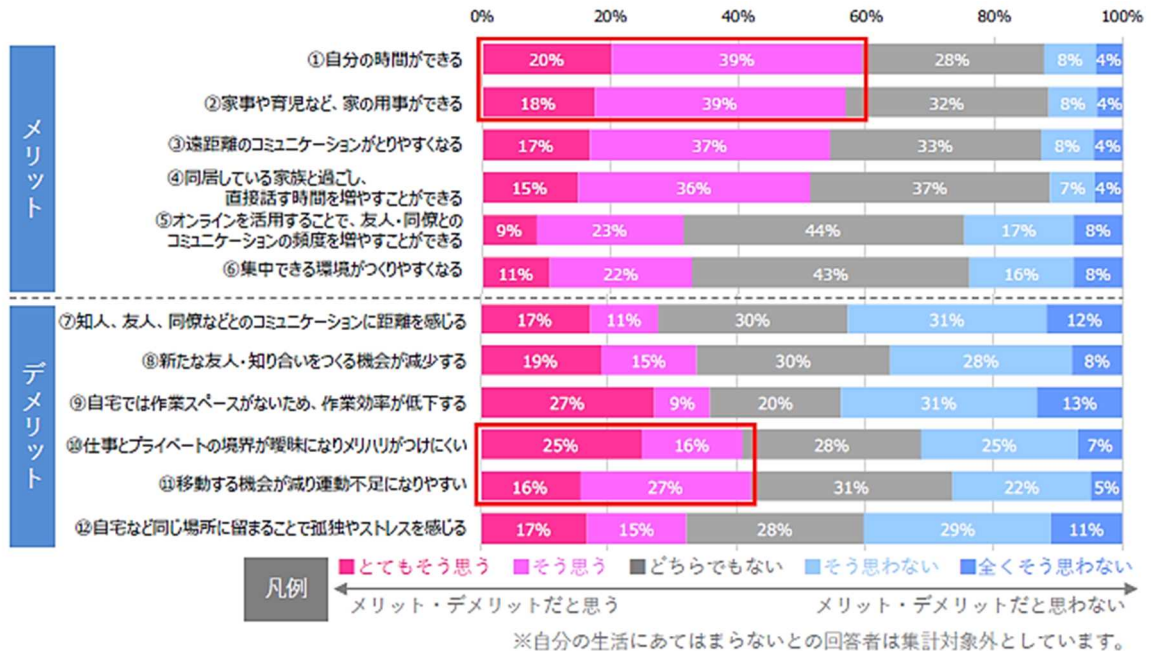
図表 3-17 活動別の外出頻度時間（週当たり外出日数）

目的	時期	A 全国		B 特定圏外都道府県		C 東京都市圏		D 特定圏外都道府県以外	
		外出頻度(日)	流行前との差	外出頻度(日)	流行前との差	外出頻度(日)	流行前との差	外出頻度(日)	流行前との差
①(勤務先への)仕事	流行前	4.2		4.1		4.0		4.3	
	宣言中	2.6	-1.5	2.4	-1.7	2.0	-2.0	3.3	-1.0
	調査時点	3.4	-0.7	3.2	-0.9	2.9	-1.1	3.9	-0.4
② 食料品・日用品の買い物	流行前	2.4		2.4		2.4		2.3	
	宣言中	1.8	-0.6	1.8	-0.6	1.8	-0.6	1.8	-0.5
	調査時点	2.1	-0.3	2.1	-0.3	2.0	-0.4	2.1	-0.2
③ 食料品・日用品以外の買い物	流行前	1.1		1.1		1.1		1.2	
	宣言中	0.9	-0.2	0.9	-0.2	0.8	-0.2	1.0	-0.2
	調査時点	1.0	-0.1	1.0	-0.1	1.0	-0.1	1.1	-0.1
④ 外食	流行前	1.4		1.4		1.5		1.4	
	宣言中	0.8	-0.6	0.8	-0.7	0.7	-0.7	0.9	-0.5
	調査時点	1.0	-0.4	1.0	-0.5	0.9	-0.5	1.1	-0.3
⑤ 散歩・休憩・子どもとの遊び等の軽い運動・休養・育児	流行前	1.3		1.3		1.4		1.1	
	宣言中	1.1	-0.2	1.1	-0.2	1.2	-0.2	1.0	-0.2
	調査時点	1.1	-0.2	1.1	-0.2	1.2	-0.2	1.0	-0.1
⑥ 映画鑑賞・コンサート・スポーツ観戦等の趣味・娯楽	流行前	0.5		0.5		0.5		0.5	
	宣言中	0.2	-0.3	0.2	-0.3	0.2	-0.3	0.3	-0.2
	調査時点	0.3	-0.2	0.3	-0.2	0.3	-0.2	0.4	-0.1

(出所：国土交通省，新型コロナ生活行動調査概要，令和2年8月調査)

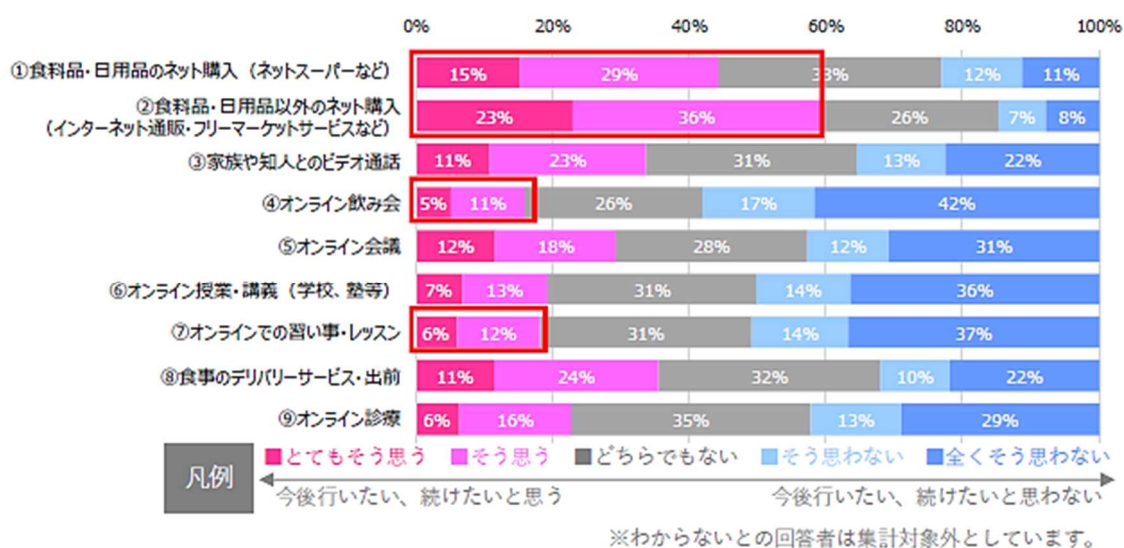
外出自粛を強いられる結果、日用品の購入などをネットスーパーやインターネット通販などを利用する機会が増え、一般の人々の中でもそれらのサービスを今後も実施していく意向が多くあることが示されている（図表 3-18、3-19）。

図表 3-18 リモート活動のメリット・デメリット



(出所：国土交通省，新型コロナ生活行動調査概要，令和2年8月調査)

図表 3-19 リモート活動の今後の実施意向



(出所：国土交通省，新型コロナ生活行動調査概要，令和2年8月調査)

## ⑤ その他の視点

これまで挙げたもの以外に、新型コロナウイルスの拡大による懸念としては以下のようなものが考えられ、具体的な対応が望まれると考えられる。

### 1 雇用機会の減少

雇用状況や非正規雇用への影響 等

### 2 メンタルヘルスの悪化

社会不安、人との接触機会減少 (コミュニケーション不足) による心身に与える影響 等

### 3 デジタルデバイドによる格差

PC 及びスマホなど ICT 機器及びネットワーク環境格差、ICT リテラシーの格差、ネットセキュリティ、ICT インフラ環境の格差 等

また、長期的な視点でみると、人との「密なコミュニケーション」をなるべく避けるニューノーマルの生活習慣により、人との接触機会が重要である高齢者等における認知症の進行やフレール (未病) への悪影響など、今後具体的な影響が現れてくるのではないかと危惧される。

以上、全国的な視点で各種調査結果から読み取れる新型コロナウイルスの拡大による人々の暮らし方・働き方への影響に関する注目すべき傾向を抽出し記載した。テレワークなど新しい働き方に関しては、感染拡大が収束するまでの期間で、テレワーク実施の適用可否を含め業務評価・労務管理、運用・環境整備の充実が検討され、一定の職種や業態を中心に継続されることが考えられる。



テレワークの普及により通勤時間などの拘束時間が軽減されたこと、また、オンライン購入を利用することにより買い物に要する外出時間や負担が軽減されたことなどにより、人々の暮らしや働き方の中でこれまで当たり前と捉えられていた時間や負担から解放され、自由に使える時間（可処分時間）の増加の可能性など、生活に関して新しい姿が示されることになったのではないだろうか。そして、今後、活動場所の主体が自宅にシフトすることで自ずと日常生活の質への意識、家族への意識、居住する地域・空間への意識などに対する視野が広がり、増加する可処分時間の活かし方や地域社会との関わり方、移住を含め職住近接に捉われない暮らし方・働き方を考えるきっかけになるのではないかと考える。

予期することができなかった新型コロナウイルス拡大というリスクは、実生活での雇用不安や企業の事業継続など多くの国民にネガティブな影響を与えたことは明らかである。ただ、それら課題を乗り越えた先のまちづくりの将来を検討するという視点で捉えるならば、コロナ禍が、まちを往来し、まちで暮らす人々に対して示した自由な働き方・暮らし方の可能性はポジティブな影響の一つとして考えられるのではないだろうか。予期しえなかった変化が人々の暮らしやまちに大きな影響を与える事例として、今般の新型コロナウイルスの拡大は有益な示唆を示していると考えられる。

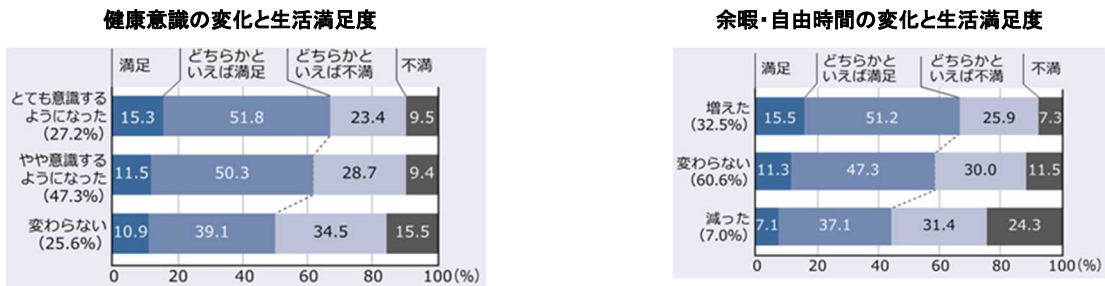
## (2) 静岡県における影響

一般財団法人 静岡経済研究所では、地域経済の分析と共に今般の新型コロナウイルス拡大の影響についても調査分析・情報発信を行っており、当該研究所より入手した新型コロナウイルス拡大に関する静岡県内の人々の暮らし方等の意識調査結果から、今後、静岡市における地域の人々等への影響を検討する上での参考として掲載する。

### ① 健康意識・余暇自由時間

新型コロナウイルス流行前と比較して健康を「とても意識するようになった」27.2%の人々は、「変わらない」と答えた 25.6%の人々に比べて、生活満足度が 17 ポイント以上高い（図表 3-20 上段）。在宅勤務が一気に普及するとともに、移動に時間のかかる遠隔地への出張はリモートに置き換わり、結果として通勤や業務上の移動にかかる時間が短縮、プライベートの時間を捻出できた人も多い。今回の調査でも回答者の 32.5%が余暇・自由時間が増えたと回答している（図表 3-20 下段）。

図表 3-20 生活満足度と健康意識や余暇・自由時間の変化

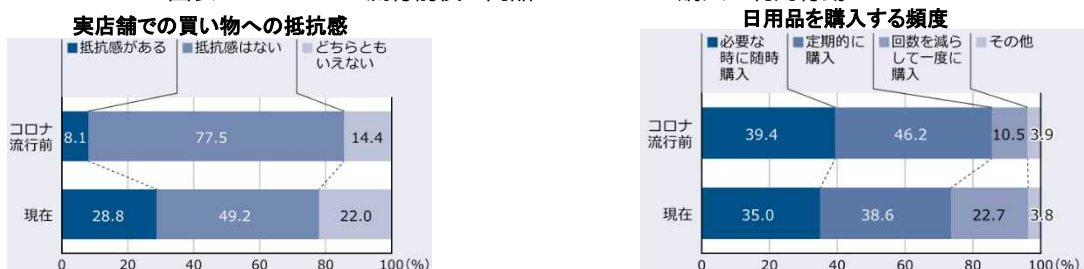


(出所：静岡経済研究所,変容する静岡県民の消費スタイル,2021年4月)

### ② 買い物等日常生活における行動

実店舗での買い物への抵抗感を聞いたところ、「抵抗がある」の割合は、新型コロナウイルス流行前は 8.1%だったのに対し、現在は 28.8%と +20.7 ポイント増加しており、また、日々の生活に必要な日用品を購入する頻度については、「回数を減らして一度に購入」の割合が、新型コロナウイルス流行前 10.5%から、現在は 22.7%と + 12.2 ポイント増加しているなど、外出自粛の中、できるだけ 3密を回避し、ウイルス感染を防止したいという意向が消費行動にも反映されている（図表 3-21）。

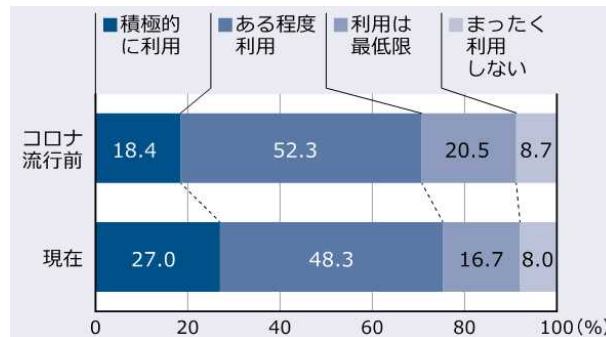
図表 3-21 コロナ流行前後の商品やサービスの購入・利用行動



(出所：静岡経済研究所,変容する静岡県民の消費スタイル,2021年4月)

ネットショッピングの利用頻度をみると、「積極的に利用」の割合は、新型コロナウイルス流行前が18.4%、現在が27.0%と+8.6ポイント増加している（図表 3-22）。

図表 3-22 コロナ流行前後の商品やサービスの購入・利用行動（実店舗、頻度）



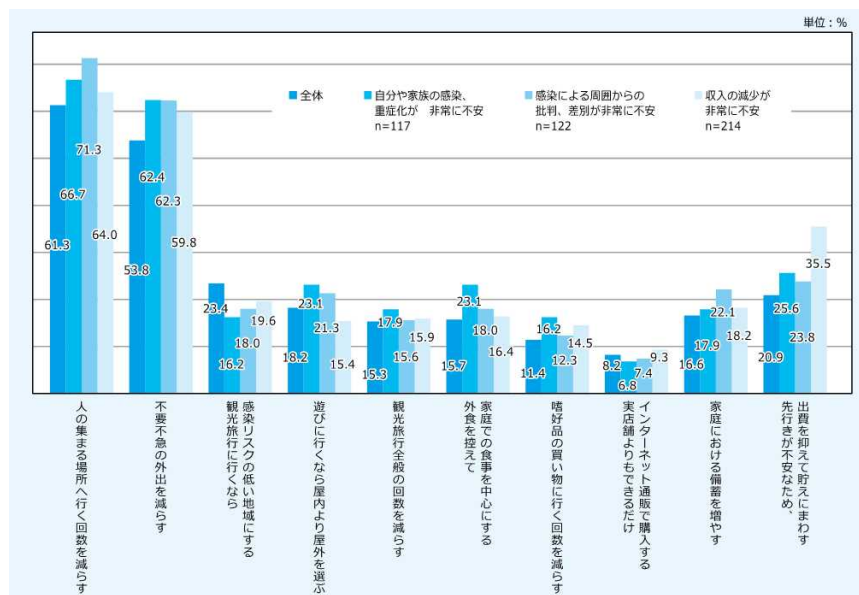
（出所：静岡経済研究所,変容する静岡県民の消費スタイル,2021年4月）

### ③ 新型コロナウイルス収束後の生活・消費行動

6割超が「人が集まる場所へ行く回数を減らす」（61.3%）と回答、「不要不急の外出を減らす」（53.8%）が続いた（図表 3-23）。当面、外出には心理的なブレーキがかかりそうで、旅行についても、おおむね4人に1人が「観光旅行に行くなら、感染リスクの低い地域にする」（23.4%）を選択。再度の休業要請や会社の業績悪化などを不安視し、「先行きが不安なため、出費を抑えて貯えに回す」を選んだ人も2割程度いる。

上位に挙げられた外出に関する制約は、不安感の強い人がより選択する傾向がみられる。感染や重症化、感染に伴う周囲からの批判を「非常に不安」とする人は+5～+10ポイントと明らかに高い。なお、収入の減少を「非常に不安」とする人では節約を優先する意識が顕著になっている。

図表 3-23 感染がいったん収束した後も優先的に続ける生活意識・消費行動（3つまでの複数回答）

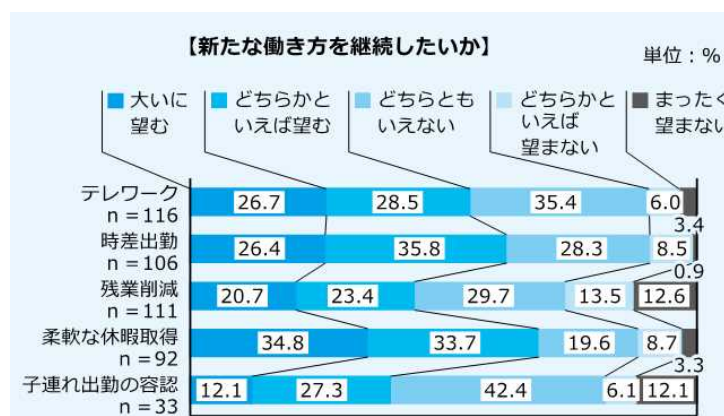


（出所：静岡経済研究所,コロナとの共生を余儀なくされ変わる県民の消費行動,2020年7月）

#### ④ テレワーク等新たな働き方に対する継続

テレワークなど制度の継続については、柔軟な休暇取得で待望する声が大きく（大いに望む＋どちらかといえば望む：68.5%）、時差出勤（同 62.2%）、テレワーク（同 55.2%）でも半数を超えた（図表 3-24）。

図表 3-24 新たな働き方の継続意識



（出所：静岡経済研究所,コロナとの共生を余儀なくされ変わる県民の消費行動,2020年7月）

#### ⑤ 企業における今後の事業の方向性

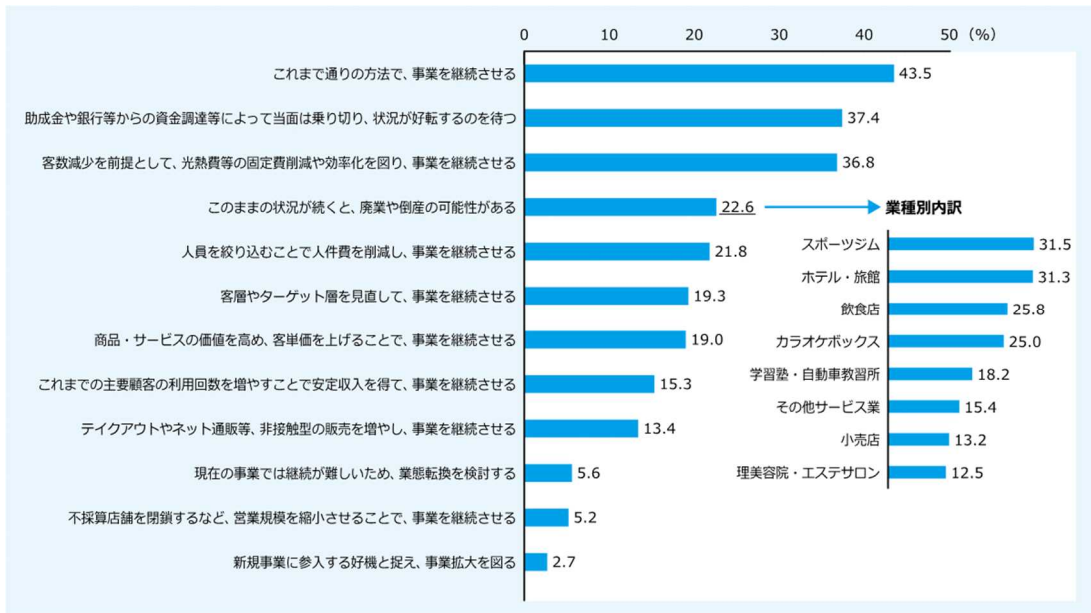
このまま「新しい生活様式」が続いた場合、事業の方向性についてどのように考えているのか。最も多かったのは「これまで通りの方法で、事業を継続させる」（43.5%）で、次いで「助成金や銀行等からの資金調達等によって当面は乗り切り、状況が好転するのを待つ」（37.4%）と、事業展開において大きな方向転換をしないとの考え方が上位に挙げられた（図表 3-25）。

従業員規模別にみると、小規模な店・施設では、従来の方法を変えることなく事業を継続していくとしており、規模が大きくなるほど「客層やターゲット層の見直し」や「固定費削減や効率化を図る」が多くなる傾向がある。

一方で、「このままの状況が続くと、廃業や倒産の可能性はある」（22.6%）と悲観的な見方をする店・施設も2割超ある。スポーツジム（31.5%）やホテル・旅館（31.3%）で相対的に高かった。

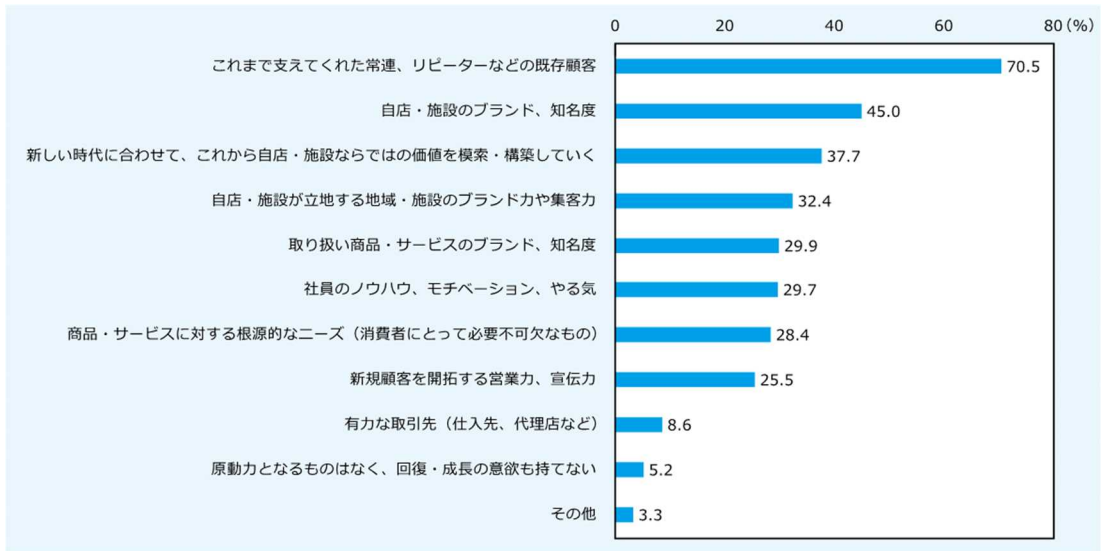
新型コロナウイルス収束後、事業を維持・成長させていくための原動力は何かという問いに対して、圧倒的に多かったのが「これまで支えてくれた常連、リピーターなどの既存顧客」（70.5%）で、コアなファンや固定客に支持されていることが大きな強みと感じているようである（図表 3-26）（出所元文書 10 頁事例 3、4 参照）。また、「新しい時代に合わせて、これから自店・施設ならではの価値を模索・構築していく」（37.7%）と、コロナ禍による消費者の価値観や行動様式の変化を想定し、自店・施設の存在価値を一から見直す事業者も4割近くを占める。

図表 3-25 今後の事業の方向性（複数回答）



（出所：静岡経済研究所,ニューノーマル下 活路を模索する県内小売・サービス業,2020年9月）

図表 3-26 収束後、経営を回復させ持続的に成長させるための原動力に関する意識



（出所：静岡経済研究所,ニューノーマル下 活路を模索する県内小売・サービス業,2020年9月）

## 2 リニア中央新幹線開業による東海道新幹線静岡駅の停車本数変化の影響

### (1) 輸送能力の変化による影響

開業してから半世紀以上日本経済や社会の発展に大きく貢献してきた東海道新幹線と並んで東京・名古屋・大阪の我が国3大都市を結ぶ、新たな基幹高速鉄道網としてリニアが計画されている。リニア開業に伴い、これまでの「のぞみ」の利用者がリニアに転換することにより、現在の東海道新幹線の輸送力に余裕が生まれる。これにより、「ひかり」「こだま」の運転本数と停車回数を増やす余地が出てくれば、東海道新幹線沿線都市と3大都市圏相互間の移動時間やフリークエンシーが大幅に改善し、人々の流動が増加する可能性も考えられ（JR 東海アニュアルレポート 2021 より）、東海道新幹線停車駅を有する静岡市の社会経済やまちづくりに与える影響は大きいと考えられる。

図表 3-27 東海道新幹線停車駅と想定されるリニア中央新幹線中間駅



(出所：国土数値情報より三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

本項では、各種公開されている情報を基に、リニア開業後における東海道新幹線静岡駅の利用を想定するため、以下の項目について整理した。

図表 3-28 利用した情報一覧

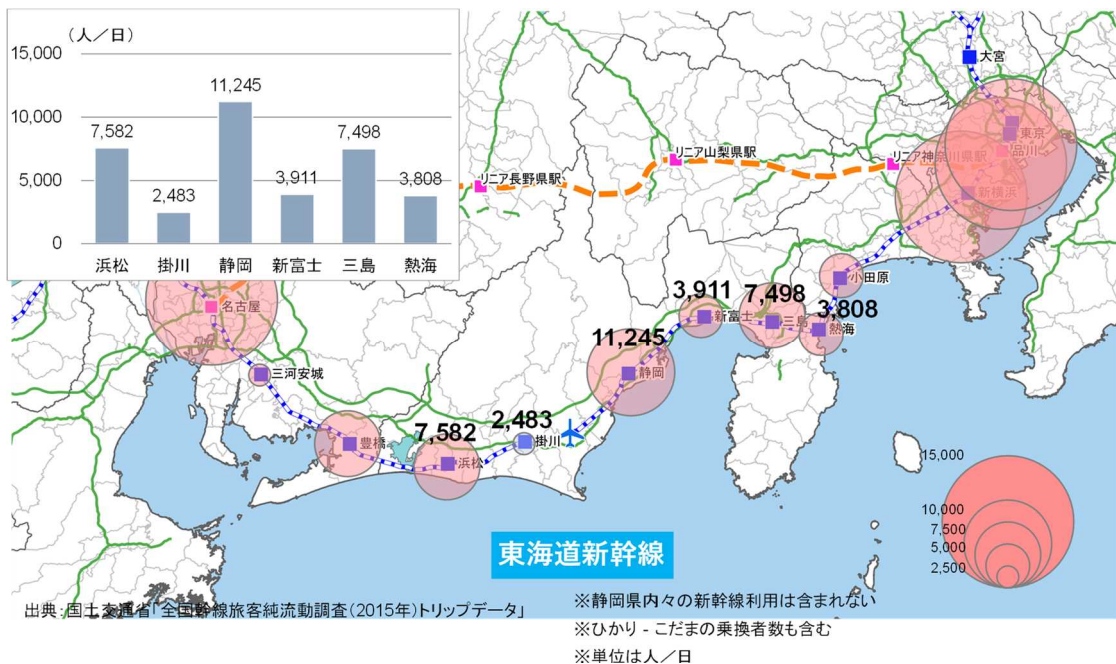
【整理項目】	
1. 全国幹線旅客純流動調査	◆東海道新幹線「静岡駅」降車人数(2015)
	◆東海道新幹線「静岡駅」降車者の出発地(2015)
	◆東海道新幹線「静岡駅」降車者の移動目的(2015)
	◆東海道新幹線「静岡駅」降車者の目的地(2015)
	◆東海道新幹線「静岡駅」静岡市民の目的地(2015)
	◆東海道新幹線「静岡駅」静岡市民の移動目的(2015)
	◆東海道新幹線「静岡駅」降車者の変化(2005⇒2015)
2. 東海道新幹線「静岡駅」の停車本数の見直し	◆東海道新幹線「静岡駅」の運行本数の現状
	◆リニア中央新幹線の駅間所要時間と東海道新幹線の運行本数イメージ
	◆東海道新幹線「静岡駅」の停車本数の仮定①
	◆東海道新幹線「静岡駅」の停車本数の仮定②
3. 東海道新幹線「静岡駅」とリニア中央新幹線中間駅との比較	◆東海道新幹線「静岡駅」vs リニア中央新幹線各駅の時間優位性の確認

① 東海道新幹線「静岡駅」降車人数（平成 27（2015）年）

国土交通省「全国移動旅客充流動調査（2015 年）」のトリップデータから算出した、東海道新幹線の降車人数を以下に示す。

東海道新幹線「静岡駅」の 1 日の降車人数は 11,245 人であり、浜松駅や三島駅など他の県内の停車駅と比べ圧倒的に多く、東京 - 名古屋間における東海道新幹線の主要降車駅であることが分かる。この人数には静岡県内々の新幹線利用は含まれないので、実際の利用者数はこれよりも多い状況といえる。

図表 3-29 東海道新幹線「静岡駅」の一日当たりの降車人数



（出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査（2015 年）トリップデータ」より

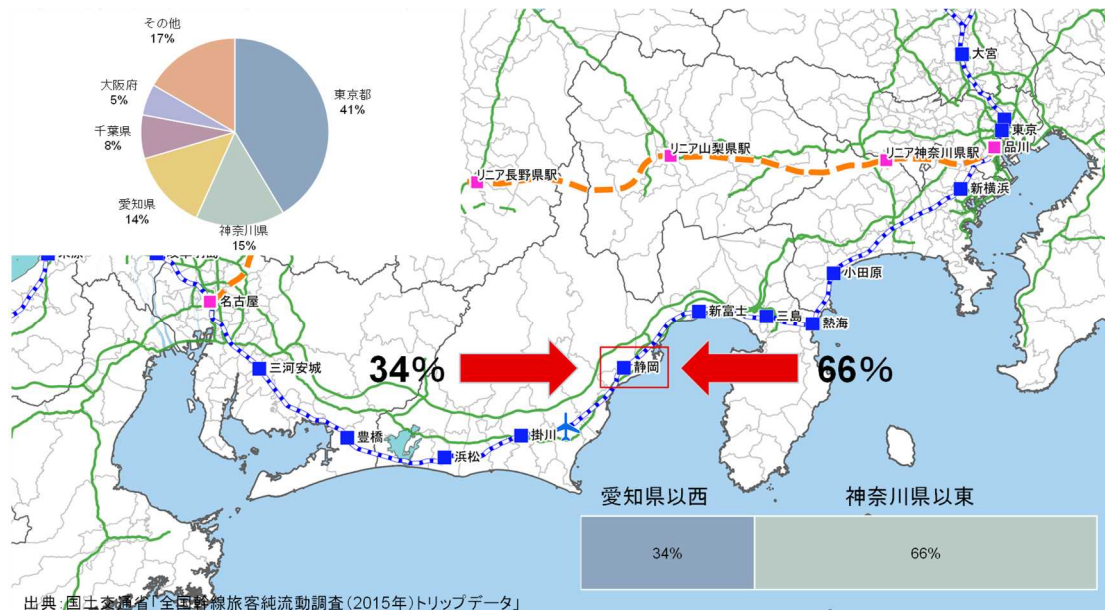
三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成）

## ② 東海道新幹線「静岡駅」降車者の出発地（平成 27（2015）年）

東海道新幹線「静岡駅」で降車する人の出発地による分析結果を以下に示す。

このデータからは、神奈川県以东からの降車者の割合は 66% となっており、愛知県以西からの割合の 34% に比べ多い。都道府県別にみると、円グラフに示すように「東京都」からが 41% と最も多く、次いで「神奈川県」が 15%、「愛知県」が 14% と続く。

図表 3-30 東海道新幹線「静岡駅」降車者の出発地



（出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査（2015年）トリップデータ」より  
三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成）

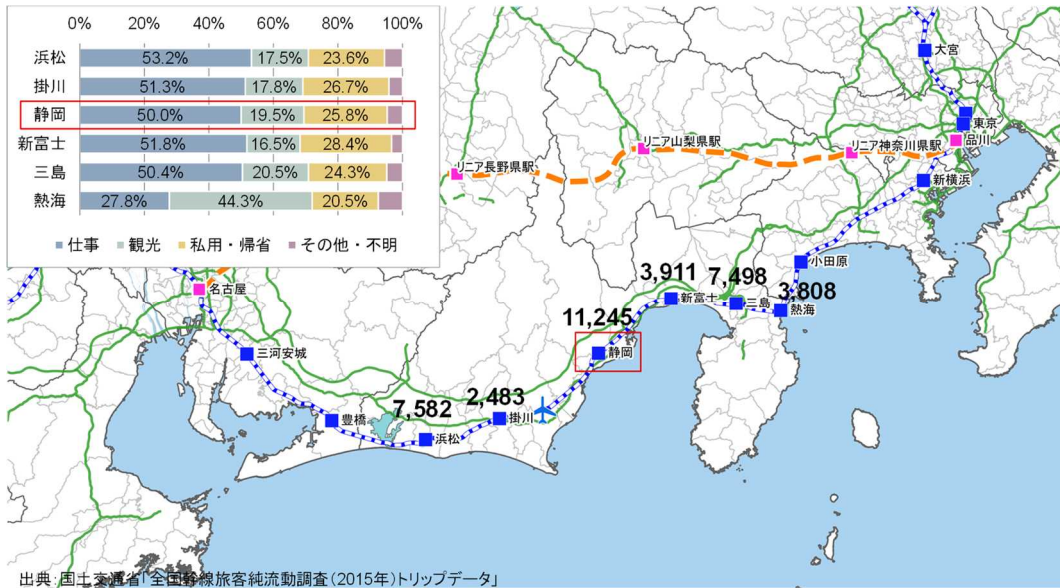
## ③ 東海道新幹線「静岡駅」降車者の移動目的（平成 27（2015）年）

東海道新幹線「静岡駅」の降車者の移動目的別の分析結果を以下に示す。

静岡駅周辺の新幹線停車駅を含めた移動目的については、熱海駅を除きほぼ同様の傾向であることを示しており、ほぼ半数が「仕事（ビジネス）」のために来訪・降車していることが分かる。このことから静岡駅及び周辺の駅の地域では、「仕事（ビジネス）」のつながりが強いことを示している。



図表 3-31 東海道新幹線「静岡駅」降車者の目的

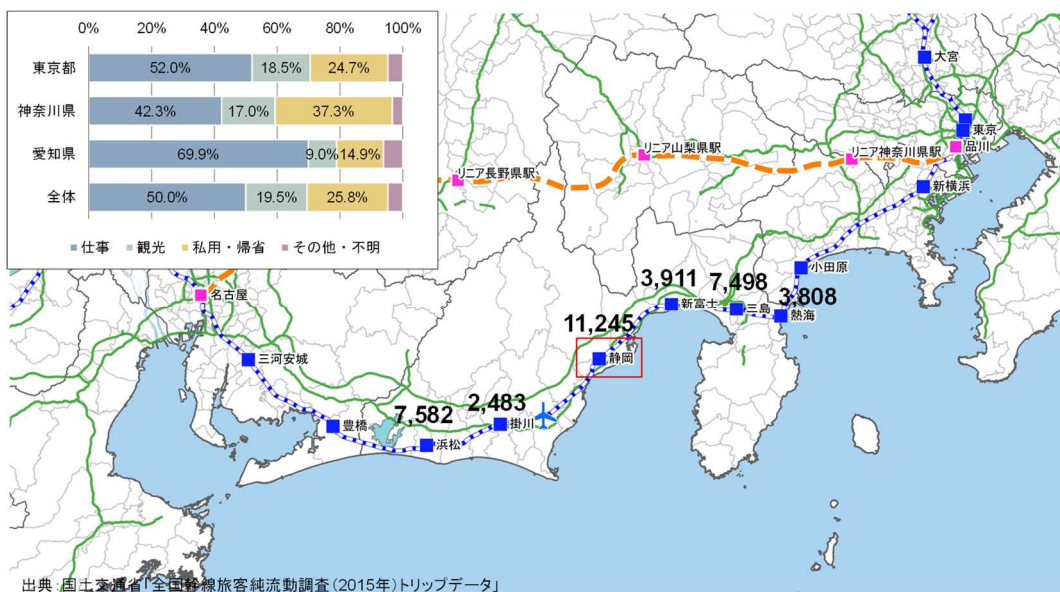


(出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査（2015年）トリップデータ」より  
三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成)

④ 東海道新幹線「静岡駅」降車者の主要出発地別の移動目的（平成 27（2015）年）

東海道新幹線「静岡駅」での降車者の主要出発地別の移動目的を分析した結果を以下に示す。移動目的についてより詳しくみると、東京都・神奈川県・愛知県からの降車者の移動目的は、「東京都」からは前述の図表 3-31 で示した「全体」での傾向とほぼ同様で「仕事（ビジネス）」目的が約半数を占めているが、隣接する「神奈川県」からは「私用・帰省」目的が多く、「愛知県」からは「仕事（ビジネス）」目的で来訪している人が7割近くを占めていることが分かる。

図表 3-32 東海道新幹線「静岡駅」降車者の主要出発地別の移動目的



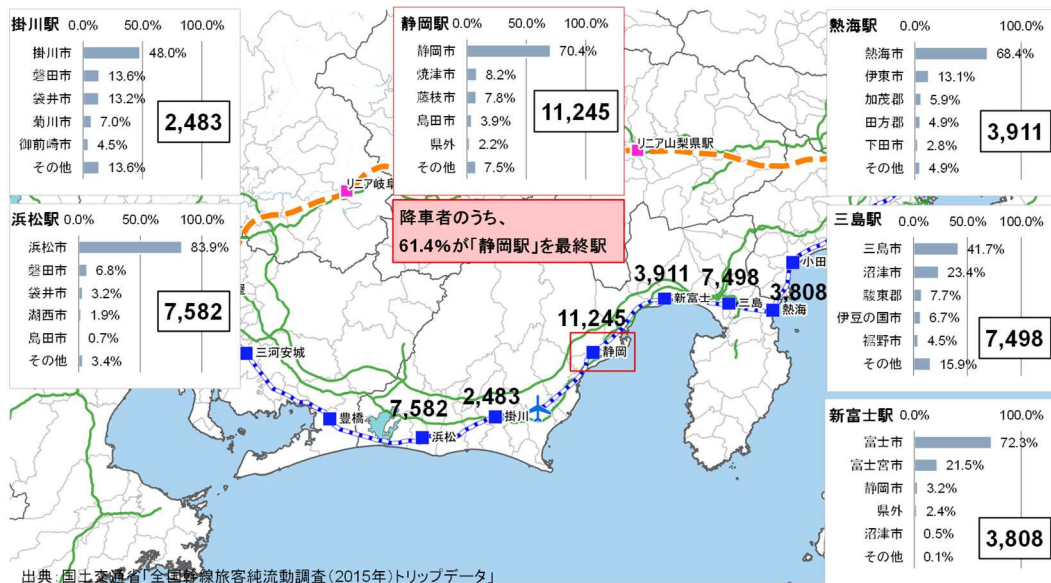
(出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査（2015年）トリップデータ」より  
三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成)

⑤ 東海道新幹線「静岡駅」降車者の目的地（平成 27（2015）年）

東海道新幹線「静岡駅」及び周辺の停車駅での降車者の目的地の分析結果を以下に示す。

「浜松駅」と同様、「静岡駅」で降車する人は、「市内」を目的地とする割合が70.4%と非常に高いが、周辺の焼津市や藤枝市を目的地とする降車者も一定数みられることから、「静岡駅」は静岡市を中心に静岡県中部のハブ機能を有しているといえる。

図表 3-33 東海道新幹線停車駅降車後の移動目的地



（出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査（2015年）トリップデータ」より  
三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成）

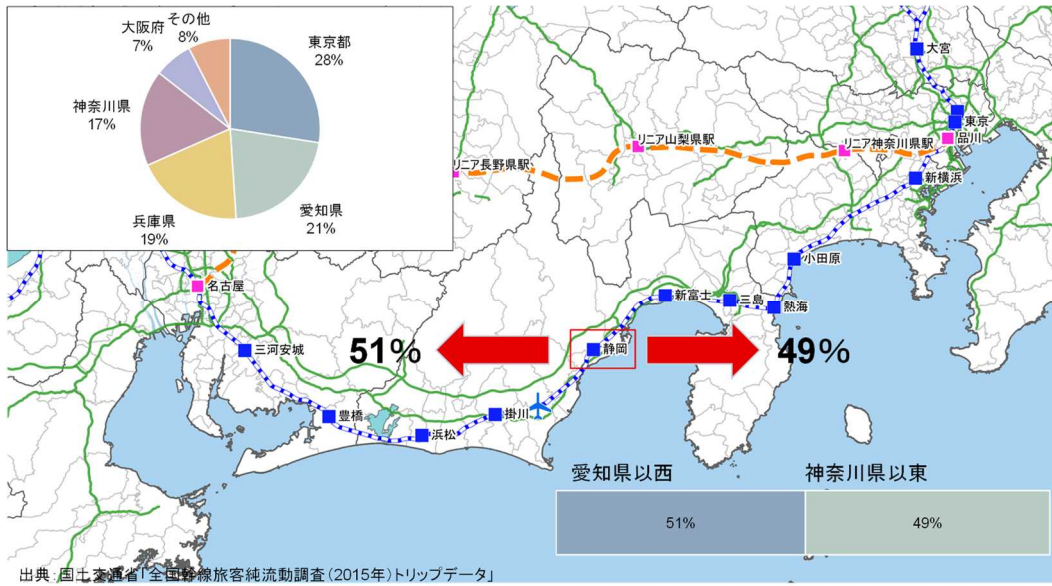
⑥ 東海道新幹線「静岡駅」利用静岡市民の目的地（平成 27（2015）年）

東海道新幹線「静岡駅」を利用して移動する静岡市民の動態（目的地、移動目的）を分析する。

「静岡駅」を利用する静岡市民の目的別分析を以下に示す。

目的地としては「東京都」が28%と一番多くなっているが、愛知県や兵庫県など「愛知県以西」を目的とする人の割合も高く、静岡駅降車者の傾向とは違い、「神奈川県以东」と「愛知県以西」とほぼ同程度という傾向を示している。

図表 3-34 東海道新幹線「静岡駅」を利用する静岡市民の目的地



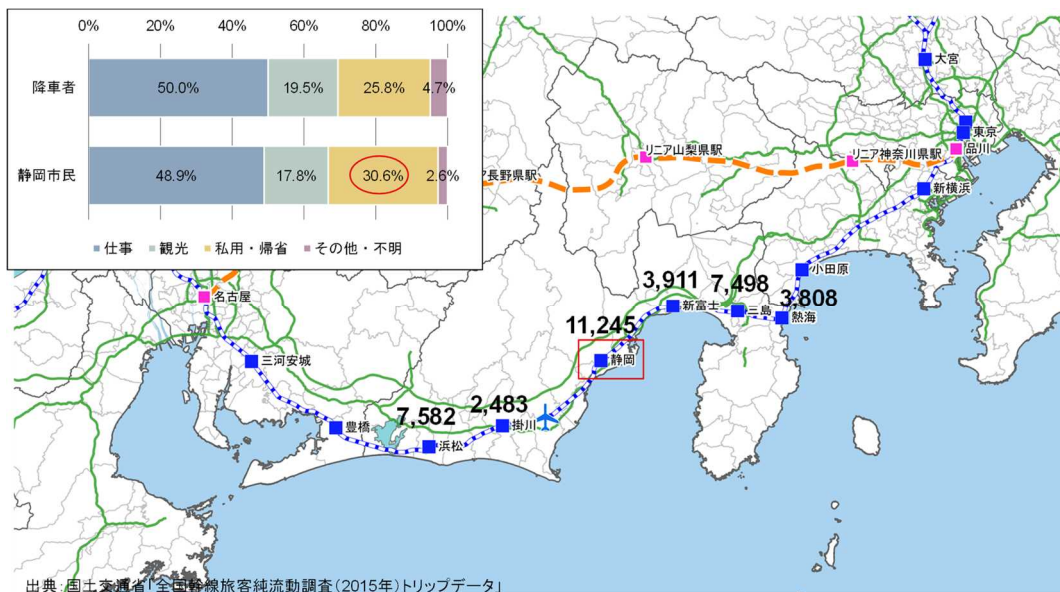
(出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査（2015年）トリップデータ」より  
三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

⑦ 東海道新幹線「静岡駅」利用静岡市民の移動目的（平成 27（2015）年）

東海道新幹線「静岡駅」を利用する静岡市民の移動目的を分析した結果を以下に示す。

前述した「静岡駅」降車者の傾向と同様、「静岡駅」を利用して東海道新幹線を利用して静岡県外へ移動する静岡市民の移動目的も、約半数が「仕事（ビジネス）」目的の割合が最も高い。また「降車者」の傾向と比べると「私用・帰省」目的の割合が若干高いという分析結果となった。

図表 3-35 東海道新幹線「静岡駅」を利用する静岡市民の移動目的



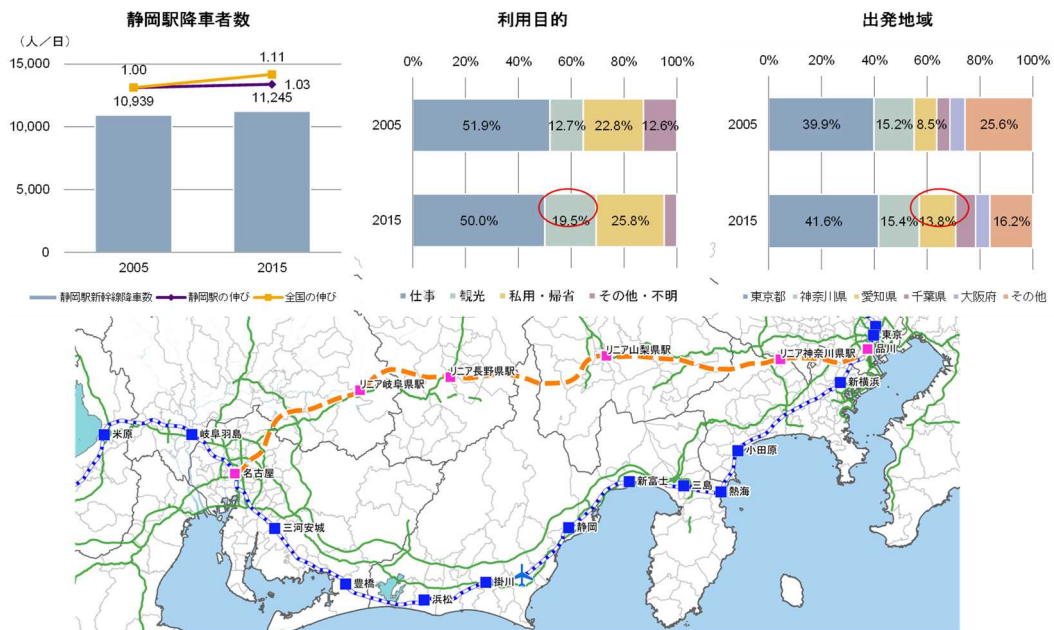
(出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査（2015年）トリップデータ」より  
三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

### ⑧ 東海道新幹線「静岡駅」降車者の変化（平成 17（2005）年⇒平成 27（2015）年）

東海道新幹線「静岡駅」降車者の推移を以下に示す。

平成 17（2005）年と平成 27（2015）年の 10 年間の変化をみると、静岡駅の降車者数は 3% 増加しており、移動目的は「仕事（ビジネス）」目的の割合は変わらないものの「観光」目的の割合が 12.7%から 19.5%と増加している。また、降車者の出発地の傾向は、「東京都」、「神奈川県」の割合は大きく変化していないが「愛知県」からの降車者の割合が増えているという傾向を示している。

図表 3-36 東海道新幹線「静岡駅」降車数等の推移



（出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査（2015年）トリップデータ」より  
三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成）

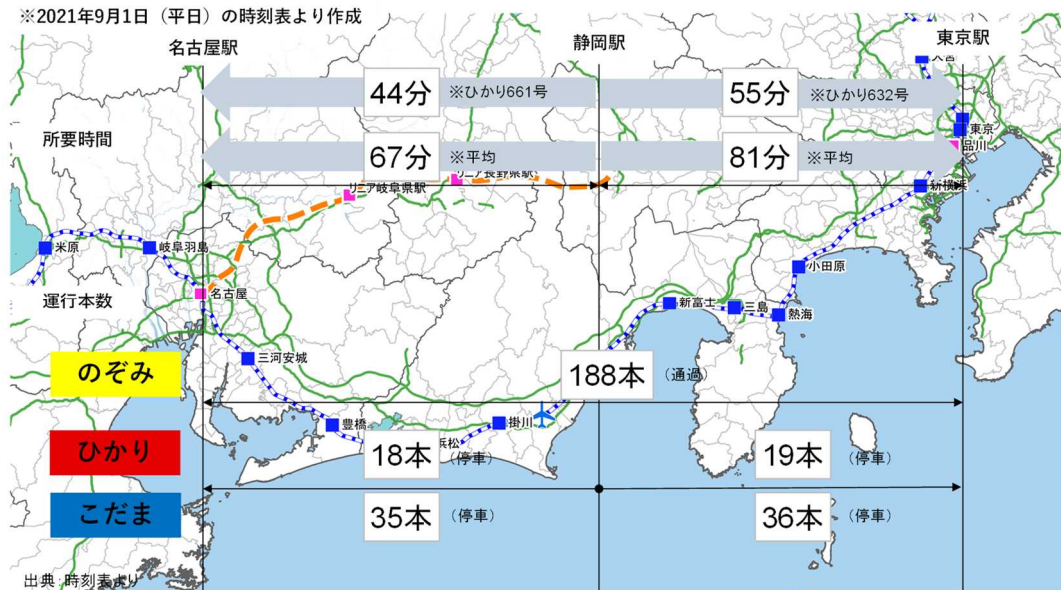
### ⑨ 東海道新幹線「静岡駅」の運行本数の現状

令和 3（2021）年 9 月時点での東海道新幹線の運行本数の状況を以下に示す。

東海道新幹線「静岡駅」から東京駅・名古屋駅への所要時間については、乗車時間が最短の「ひかり」を利用した場合は、東京駅まで 55 分（ひかり 632 号 7 時台発）、名古屋駅まで 44 分（ひかり 661 号 20 時台発）、「こだま」を含めた全体平均では、東京駅までが 81 分、名古屋駅までが 67 分となっている。

運行本数をみると、静岡駅を通過する「のぞみ」は一日当たり 188 本、静岡駅に停車する「ひかり・こだま」の本数は、それぞれ、東京駅へはひかり 19 本・こだま 36 本、名古屋駅へはひかり 18 本・こだま 35 本、上下線で一日当たり計 108 本が静岡駅に停車しているという状況である。

図表 3-37 現在の東海道新幹線の運行本数

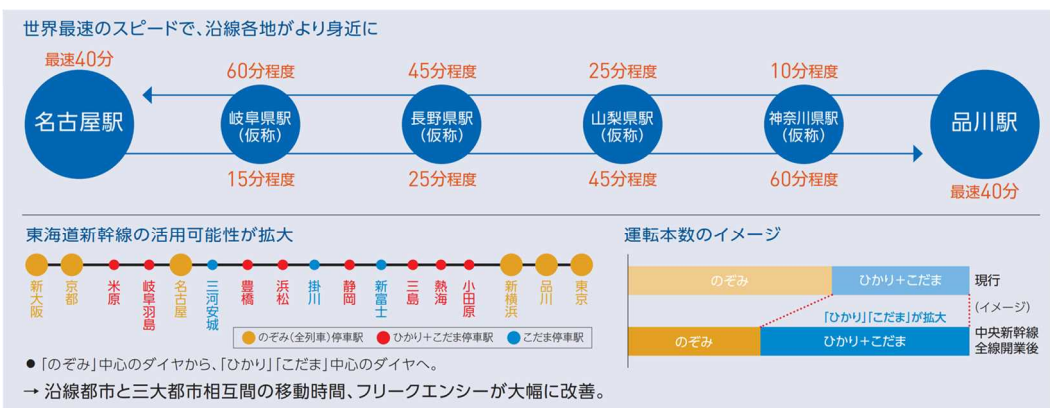


(出所：2021年9月1日（平日）時刻表より三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成)

⑩ リニア中央新幹線の駅間所要時間と東海道新幹線の運行本数イメージ

リニア開通によって、東京一名古屋間の移動所要時間は格段に短縮され、最速で40分で東京一名古屋を移動することが可能となる高速鉄道網が実現することになる。JR東海の令和2（2020）年のアニュアルレポートによれば、リニア開業に伴い東海道新幹線の「ひかり+こだま」の運行本数を拡大し「のぞみ」中心のダイヤから「ひかり」「こだま」中心のダイヤへ変貌、沿線都市と東京・名古屋・大阪の三大都市圏相互の移動時間やフリークエンシーが大幅に改善し東海道新幹線の活用可能性拡大が記載されている。

図表 3-38 想定されているリニア中央新幹線の乗車時間と  
リニア中央新幹線開通後の東海道新幹線の運行本数の変化イメージ



(出所：東海旅客鉄道株式会社「アニュアルレポート 2020」)

## ⑪ 東海道新幹線「静岡駅」の停車本数の仮定

前項で記載したように、リニア開通後に東海道新幹線「静岡駅」停車の本数が増加し、静岡駅における東海道新幹線の輸送能力が向上すると仮定し、以下2つのパターンを想定した。

### 【パターン1】

「のぞみ」も含めた現在の「東京一名古屋間の本数」は変わらないものとし、現在、東海道新幹線「静岡駅」に停車しない「のぞみ」の一定数がリニアに転換されるとした場合。

### 【パターン2】

東海道新幹線の現行の本数は変わらず、現在、東海道新幹線「静岡駅」を通過している「のぞみ」の本数もすべて「静岡駅」に停車するとした場合。

リニアの最終的な運行計画等は現時点では公開されておらず不明ではあるが、国の交通政策審議会の中央新幹線小委員会で示された需要予測の前提条件を参考に、その運行本数を、片方向1時間当たり5本、一日当たり78本と仮定すると、リニアで東京一名古屋間を移動できる本数は、一日当たり両方向で156本と設定した。

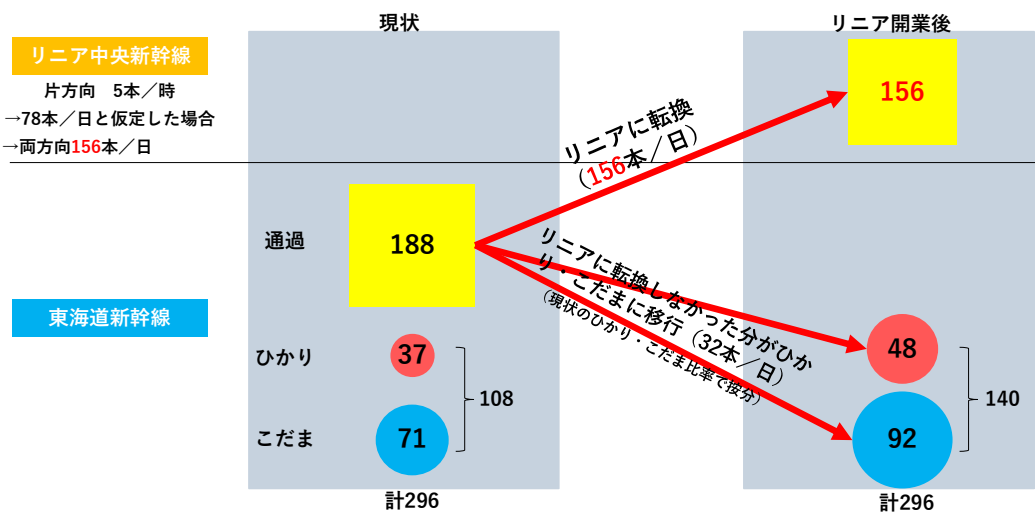
**【パターン1】現在の東海道新幹線「のぞみ」本数のうち一定数リニア中央新幹線に転換され  
とした場合**

東京一名古屋間の移動需要への対応を担っている現在の東海道新幹線「のぞみ」本数 188 本のうち、前述したリニアの設定本数 156 本に転換され大都市間の移動需要を担うことになったとする。東海道新幹線の現行本数は変わらないとした場合、リニアに転換されなかった 32 本分のダイヤが、「ひかり」「こだま」運行に移行されるとすると、「ひかり」は現行の 37 本から 48 本に、「こだま」は 71 本から 92 本に本数が増加すると考えられる（「ひかり」「こだま」への配分は現行の「ひかり」「こだま」の本数で按分）。

したがって、東海道新幹線「静岡駅」停車の「ひかり」「こだま」は、一日当たり計 108 本での輸送能力があったものが、計 140 本と約 3 割程度拡大する可能性があると考えられる。

また、「のぞみ」がリニアに転換されることによって、これまで「のぞみ」の通過を待つために発生していた、東京方面への「こだま」の待ち時間なども軽減され、最大で 11 分の移動所要時間の短縮の可能性もある。

図表 3-39 東海道新幹線「静岡駅」の停車本数の仮定（パターン1）



(出所：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

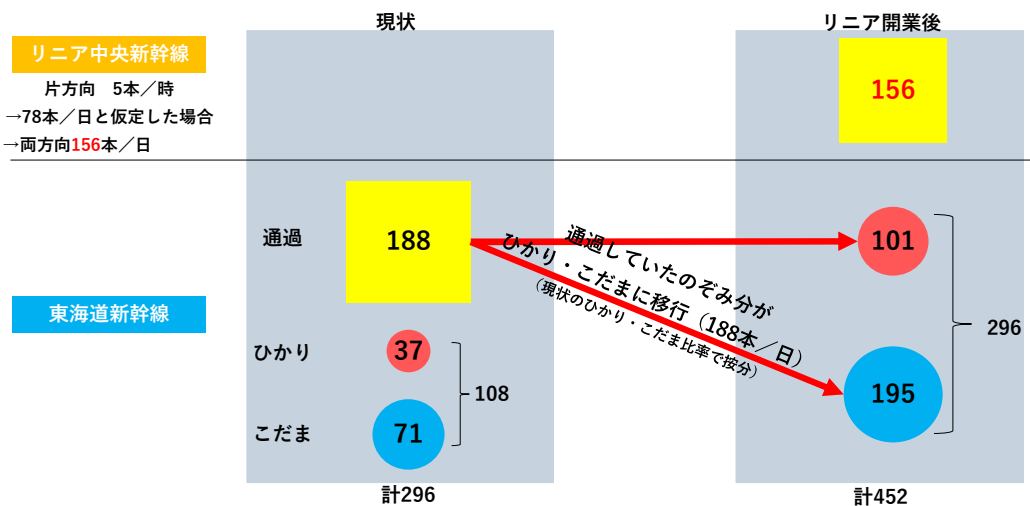
**【パターン2】現在、東海道新幹線「静岡駅」を通過している「のぞみ」の本数もすべて「静岡駅」に停車するとした場合**

一方、現在、東海道新幹線「静岡駅」を通過している「のぞみ」本数 188 本すべてが、「ひかり」「こだま」に移行されたとするならば、「ひかり」は現行の 37 本から 101 本に、「こだま」は 71 本から 195 本にそれぞれ増加することが考えられる（「ひかり」「こだま」への増加配分は、前述と同様に「現行の本数割合」で按分）。

現在の「のぞみ」がすべて「静岡駅」停車すると仮定した最大数値ではあるが、現在の「ひかり」「こだま」の本数計 108 本が、296 本となり、「静岡駅」に停車する東海道新幹線の輸送能力は最大で 2.7 倍程度の増加が考えられる。

また、東京（東京・品川・新横浜）－静岡－名古屋の直通運行も可能であり、例えば、三島駅や浜松駅停車の「ひかり」において「のぞみ」で通過されていた分の時間短縮（4分程度）の可能性も考えられる。

図表 3-40 東海道新幹線「静岡駅」の停車本数の仮定（パターン2）



（出所：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成）

**⑫ 東海道新幹線「静岡駅」 vs リニア中央新幹線各駅の時間優位性の確認**

交通網を利用した移動利便性を考えた場合、乗車時間の多寡で比較されることが多く、リニア開通後の東海道新幹線停車駅とリニア停車駅を比較すると、東海道新幹線「静岡駅」と東京駅及び名古屋駅の乗車時間はともに 1 時間程度であり、リニアでみれば、東京駅から 1 時間程度の中間駅は中津川駅、名古屋駅から 1 時間程度の中間駅は相模原駅の時間距離になると考えられる。



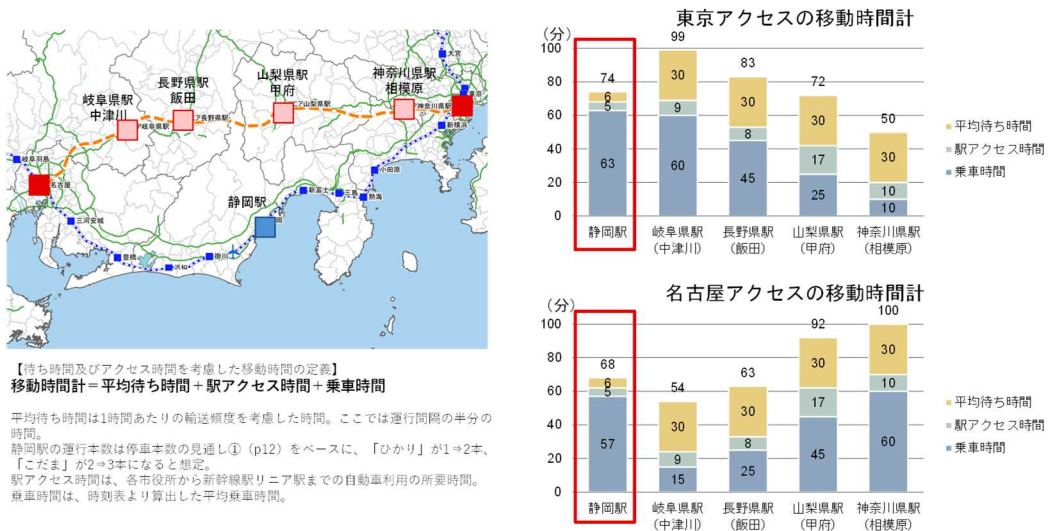
しかし、実際の目的、例えば「仕事（ビジネス）」目的での移動を想定すると、停車駅から目的地となる産業集積地＝街中心部へのアクセス時間・利便性などを考慮すべきだと考える。また、利用する高速鉄道網の本数間隔によって発生する待ち時間なども発生することになり、それらアクセス時間や待ち時間も乗車時間に加えたトータルの移動時間を考えることがより現実的であると考える。

待ち時間、アクセス時間を以下のように定義し、リニア停車駅エリアと比較したものを図表 3-41 に示す。

- 待ち時間：平均の待ち時間 1 時間当たりの輸送頻度を考慮し運行間隔の半分の時間を平均の待ち時間とした。
- アクセス時間：街の中心部を各停車駅エリアの市役所と仮定し、各市役所から当該停車駅までの自動車利用の所要時間をアクセス時間とした。

コンパクトシティでもある静岡市では、停車駅までのアクセス時間、そして想定される東海道新幹線の運行頻度を勘案すると、トータルの移動時間を見た場合、東京駅からのアクセスではリニア停車駅の「甲府駅」エリア、名古屋駅からのアクセスでは「飯田駅」エリアと同程度の利便性があると考えられ、乗車時間だけの比較からではわからない、「静岡市」の大都市アクセスの時間優位性が確認できる。

図表 3-41 東海道新幹線「静岡駅」とリニア中央新幹線中間駅との時間優位性の比較



(出所：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

### ⑬ まとめ

以上、現在の東海道新幹線「静岡駅」の利用実態及びリニア開通で変化するであろう「静岡駅」での輸送能力・時間優位性について仮説をもとに分析した。

それらを整理した図を以下に示す。

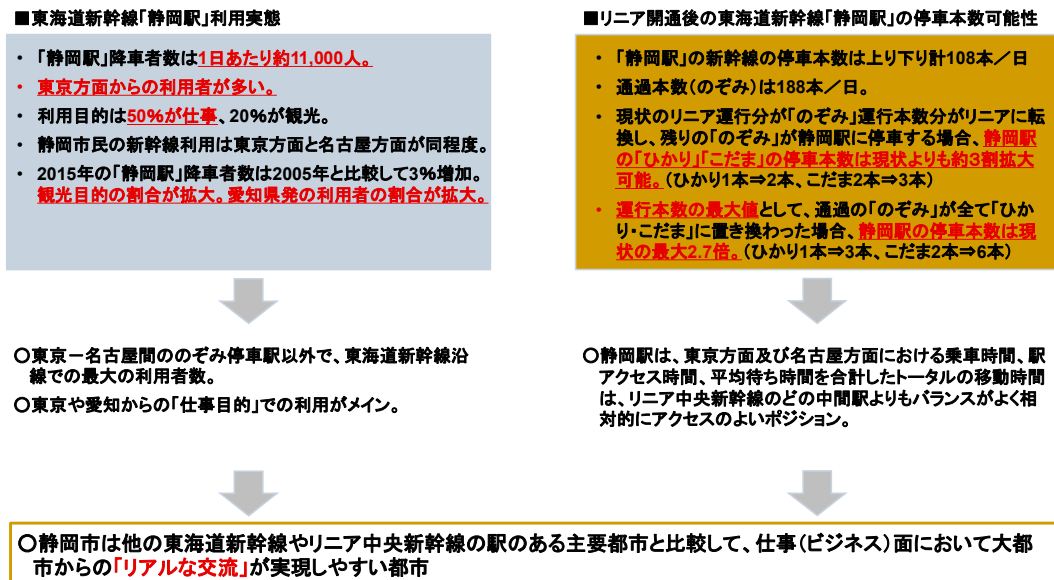
図に示しているように、

- 静岡駅は、「のぞみ」停車駅以外では東海道新幹線沿線では最大の利用者数
- 東京方面及び愛知方面からは「仕事（ビジネス）」目的の利用がメイン
- 乗車時間だけではなく待ち時間・アクセス時間も含めたトータルの移動所要時間は東京方面、名古屋方面ともに、リニア停車駅のどの中間駅よりもバランスよく相対的にアクセスのよいポジション

といえる。

静岡市は、リニア開通後では、他の東海道新幹線やリニア駅のある主要都市と比較して、仕事（ビジネス）面において大都市からの「リアルな交流」が実現しやすい都市となるのではないかと考えられる。

図表 3-42 まとめ



## (2) 高速鉄道網開業による影響事例

当該事例は、東海道新幹線「静岡駅」への新幹線停車本数増加により、交通流量増加などの変化が起ると仮想した際に考えられるべきポイントの整理として、また、リニア停車駅沿線地域で考えられるインパクトの整理の一つとしてまとめたものである。

事例は金沢市（北陸新幹線）と鹿児島市（九州新幹線）を参考とした。金沢市では自治体が展開する施策及び開業後のインパクトを、鹿児島市では地域経済へのインパクトを中心にまとめている。

### ① 北陸新幹線の事例（石川県金沢市）

#### 【概要】

北陸新幹線は、東京・大阪間を結ぶ路線として、昭和 48（1973）年に国の整備計画が決定されている。平成 9（1997）年に高崎・長野間が開業し、平成 27（2015）年 3 月には長野・金沢間が開業した（東京・高崎間は上越新幹線と共用）。

金沢・敦賀間は令和 4（2022）年度末までの開業に向け準備が進められているが、工期が 1 年程度遅延する見通しである。

○総延長：約 700 km ・設計最高速度：時速 260 km

○運行本数：月～木曜日は 17 往復、金曜日は 18 往復、土日祝日は 17.5 往復

図表 3-43 北陸新幹線の概要



(出所：石川県ホームページ内「北陸新幹線県内全線開業に向けたアクションプラン」)

図表 3-44 所要時間の変化

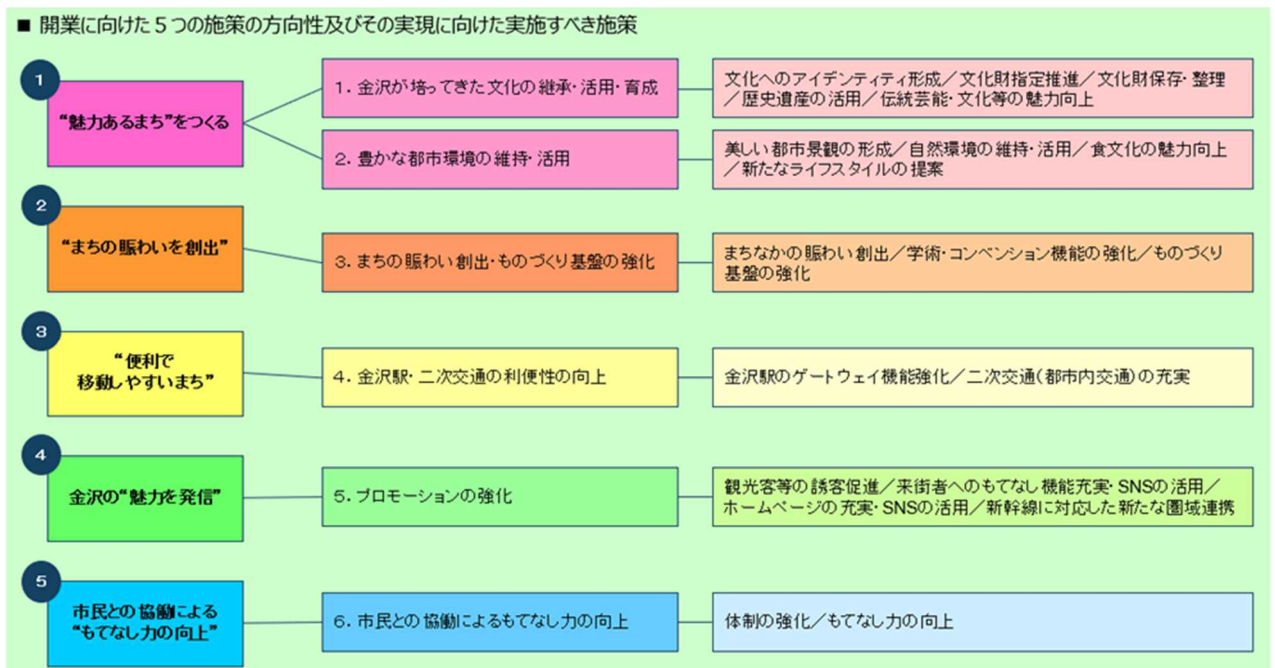
金沢 ~東京間	開業前	約3時間50分	約1時間20分短縮
	開業後	最速2時間27分	
金沢 ~新大阪間	開業後	約1時間20分	約1時間10分短縮

(出所：石川県ホームページ内「北陸新幹線県内全線開業に向けたアクションプラン」を参照し作成)

### 【北陸新幹線開業に向けた金沢市の取組】

金沢市では、北陸新幹線の開業に向けた施策を5つの方向性に集約した。

図表 3-45 5つの施策の方向性及び実施すべき施策



(出所：平成24年2月 金沢市「北陸新幹線開業に向けて～金沢魅力発信行動計画～(改訂版)」を参照し作成)

施策の代表例として、市民や来街者等にわかりやすく便利な『新幹線対応型新バスシステム「まちなかシャトル」』の導入、広場機能の充実と利用者の快適性や利便性の向上を図ることを目的とした「金沢駅西広場」の再整備、新幹線開業効果を最大限に引き出すために『首都圏からの交流人口の拡大のための「プロモーションの強化」及びおもてなしの気運醸成などの「受入環境の整備」に取り組んだ「新幹線開業プロモーション・イベント」』の実施、金沢ならではの暮らしの魅力を体感する「金澤ふうライフ」体験ツアーの実施などに取り組んできた。

図表 3-46 新幹線対応型新バスシステム「まちなかシャトル」の導入

新幹線開業に向け、市民や来街者等にわかりやすく便利なバスシステムを導入。

【特徴】

金沢駅東口と中心部を結ぶ路線設定  
既存の路線バスとは異なるわかりやすい車両デザイン  
バス停についてもデザインを統一し案内表示を充実  
バス専用レーンの充実等による走行環境の確保  
わかりやすい料金設定・運行頻度の確保

(出所：金沢市ホームページ)



図表 3-47 「金澤ふうライフ」の提案（体験ツアー活動）

首都圏にお住いで、金沢への移住や二地域居住に関心のある方を対象に、金沢ならではの暮らしの魅力を体感していただく、「金澤ふうライフ」体験ツアーの実施。

【体験ツアースケジュール】

1日目：近江町市場  
工芸体験  
先輩移住者との懇談会  
2日目：金澤町家見学  
ボランティアガイドとの市街地散策ツアー

(出所：金沢市ホームページ)



## 【金沢市における北陸新幹線開業後のインパクト】

### ア 交流人口の拡大

- ・ 鉄道利用者数や金沢地域への入込客数が増加し、交流人口が大幅に拡大した
- ・ 開業当時にテレビや雑誌等で頻繁に取り上げられたことで首都圏以外からの観光客も増加した
- ・ 大規模コンベンションの開催数が増加し、宿泊施設の稼働率が高水準となった
- ・ 懸念されていた日帰り客の増加は見られず、依然として滞在客が多かった
- ・ 繁忙期や週末には宿泊施設が予約しにくくなり、また、宿泊価格が高騰した

### イ 経済効果の拡大と雇用の確保

- ・ 新幹線開業に伴い、経済が活性化した
- ・ 円安などによる海外需要の拡大により、企業の生産活動が活発化され、北陸経済の好調を後押しした
- ・ 宿泊施設の整備が進み、まちなかに賑わいを取り戻す好機となった

- ・有効求人倍率が全国平均を大きく上回った
- ・企業や店舗の支社・支店が新規開設された
- ・急なニーズに対応できず、労働者不足が生じた
- ・雇用増加を契機とした、定住人口増加につなげるための取組が必要である

#### ウ 「金沢らしさ」の保全と継承

- ・金沢市を訪れた観光客の半数以上が金沢城公園・兼六園、茶屋街、近江町市場を訪れており、まちの個性である歴史・伝統・文化が国内外に評価された
- ・伝統工芸の認知度は高くないことが判明した
- ・人のにぎわいにより、趣や静けさなどの「金沢らしさ」が失われつつある

#### エ 外国人旅行者の増加

- ・令和2（2020）年の外国人宿泊数 40 万人が目標のところ、平成 28（2016）年で 39 万 6 千人に達した
- ・外国人旅行者は増加するも石川県の訪問割合は 2 %に留まった
- ・プロモーションや受入環境の充実、広域観光や中長期滞在の推進等が必要である

#### オ 市民生活と調和した持続可能な観光振興

- ・以前より、食べ歩きやポイ捨て、交通混雑などの問題が生じている（ただし、まちづくり協定締結等の取組により改善が図られている）
- ・市民生活への影響は今後も注視する必要がある
- ・近江町市場では、混雑により、地元客が新幹線開業前より減少してしまった

## ② 九州新幹線の事例（鹿児島県鹿児島市）

### 【概要】

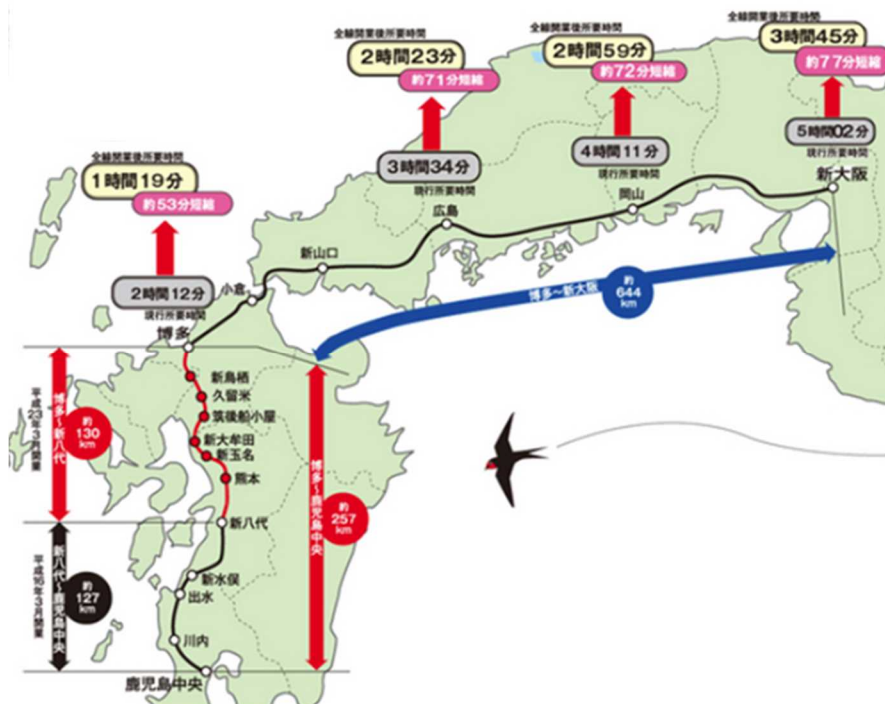
九州新幹線鹿児島ルートは、博多～鹿児島中央（西鹿児島）までのルートで、昭和 61（1986）年に工事実施計画が認可申請された。平成 23（2011）年 3 月 12 日に全線開業し、これにより高速鉄道で鹿児島から青森まで結ばれたこととなる。

山陽新幹線と九州新幹線（新大阪～鹿児島中央間）を直通運転する「みずほ」・「さくら」、九州新幹線のみ「つばめ」がある。

○全長：約 257 km・最高速度：時速 260 km。

○コロナ禍の影響により、令和 3（2021）年 3 月より、運行本数を減少し、平日 1 日当たりの運行本数は 107 本となっている。

図表 3-48 九州新幹線の概要



(出所：鹿児島県ホームページ)

図表 3-49 所要時間の変化

	旧所要時間	開業後所要時間
鹿児島中央～新大阪間	5 時間02分	3 時間42分
鹿児島中央～岡山間	4 時間11分	2 時間57分
鹿児島中央～広島間	3 時間34分	2 時間21分
鹿児島中央～博多間	2 時間12分	1 時間17分

(出所：鹿児島県ホームページ)

## 【「新幹線全線開業影響等調査」（商業影響調査）】

平成 23（2011）年 3 月に全線開業した九州新幹線の影響等の把握及び今後のまちづくりや経済活性化策への活用のため鹿児島市が実施したもの。

○調査時期：平成 24（2012）年 7 月～10 月

○調査対象・回答率

調査区分	対象者	回答数	回答率
商業者アンケート	商店街代表者	99件	84.6%
	市内商業者	699件	34.9%
事業者アンケート	市内の事業者	152件	60.8%
	県外に本社を有する市内の事業者	101件	40.4%
新幹線利用者アンケート	県外の居住者	1,016件	—

○調査項目

商業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■商店街や商業店による新幹線全線開業に向けた対策とその効果</li> <li>■市内商業に与える影響               <ul style="list-style-type: none"> <li>・来街者数の変化</li> <li>・売上げへの変化</li> <li>・業種全体への影響</li> <li>・まちづくりに生かすための施策要望</li> </ul> </li> </ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市内事業者と県外に本社を有する市内事業者との比較               <ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線全線開業に対する期待感とその効果</li> <li>・出張頻度の変化</li> <li>・宿泊日程の変化</li> <li>・新幹線全線開業によるプラスの効果とマイナスの効果</li> <li>・まちづくりに生かすための施策要望</li> </ul> </li> </ul>
新幹線利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■訪問回数が増えるための条件</li> <li>■まちづくりに生かすための施策要望</li> </ul>

## 【鹿児島市における九州新幹線開業後のインパクト】

### ア 新幹線全線開業への対策

- ・全線開業に対して何らかの対策を講じる商業者等は限定的だったが、対策の効果を約 7 割程度の商業者等が実感していることから、人やモノが動く機会を捉えながら対策を講じる必要性がある（具体的な対策：イベントの充実、マップやフラッグ作成などの PR・広告宣伝、活動の強化、サービス内容の充実など）

### イ 来街者数及び売上げの変化

- ・商店街や通りなどへの来街者数及び商業全体の売上については「増える」、もしくは「変わらない」結果となった
- ・いずれも「増える」のは、新幹線停車駅近辺の地域に限定されていたことから、停車駅近辺の充実とそこからの人の流れを促す仕組みが必要である



## ウ 業種別の効果

- ・プラス効果の大きい業種は「ホテル・宿泊業」、「飲食業」、「各種商品小売業」
- ・マイナス効果の大きい業種は「化粧品小売業」、「玩具・娯楽用品小売業」、「身の回り小売業」

## エ 新幹線全線開業に対する期待と効果

- ・市内本社事業者の約 70%が新幹線全線開業に対する期待を抱いたが、効果があったのは約 60%となっている。ただし、「効果がない」としたのは約 10%と少数である
- ・県外本社事業者の約 85%が期待を抱き、効果があったのは約 80%と回答している。「効果がない」としたのは約 5%である
- ・市内事業者よりも県外本社事業者の方が期待度もその効果も高い値となっている

## オ 出張頻度及び宿泊日程の変化

- ・出張頻度は、市内本社事業者・県外本社事業者ともに「変わらない」が約 80%を占める。また、約 15%が「増えた」としている
- ・宿泊日程は、市内本社事業者・県外本社事業者ともに「変わらない」が約 50%、「減った」が約 45%と、ほぼ二極化している

## カ 新幹線全線開業による効果

- ・市内本社事業者・県外本社事業者に対するプラス効果は、ともに「出張が容易になり、業務が効率化した」ことであり、回答割合は市内本社事業者が約 35%、県外本社事業者が約 50%となっている
- ・マイナス効果は、得意先を招待する際に新幹線の要望が多くなることで飛行機の特割より経費が高くなるなど「人件費や経費等コストが上がった」ことで、市内本社事業者が約 4%、県外本社事業者が約 15%回答している

## キ 新幹線全線開業をまちづくりに活かすために

- ・「まちづくりに活かすための施策」に対する要望で最も多いものは、市内商業者においては「空き店舗をなくしてほしい」、市内本社事業者及び県外本社事業者においては「中心商店街がもっと魅力的になってほしい」、新幹線利用者（県外居住者）においては「観光客にわかりやすい公共交通の案内をしてほしい」となっている
- ・「中心商店街がもっと魅力的になってほしい」という要望は、市内商業者では2番目、新幹線利用者では3番目の順に高く、全体に共通した希望の強い要望であることから、中心商店街の賑わい・魅力の強さがまちづくりの重要課題であることが分かる

### ③ インパクトの整理と考えられる静岡市の強みや特徴

#### 【新幹線開業に伴うインパクトのまとめ】

金沢市及び鹿児島市の事例から、新幹線開業後の主なインパクトについては、「交流人口の増加」「経済効果」「まちづくり」の3つの視点で整理することができる。

#### ・ 交流人口の増加

- ・ 出張頻度、大規模コンベンションの開催などによるビジネスマンの増加が見込める
- ・ 新幹線の開業に伴い、出張による宿泊日程は、従前と同様又は減る傾向にある
- ・ プロモーション強化などによる旅行者の増加（コロナ以前は外国人旅行者も増加）
- ・ 旅行者は依然として滞在型である  
⇒ビジネス・観光による鉄道利用者数や商店街などへの来街者の増加
- ・ 増加の影響は新幹線停車駅周辺地域である
- ・ 繁忙期や週末の宿泊施設の予約しにくさ、価格の高騰が起こる

#### ・ 経済効果

- ・ 交流人口増加による「ホテル・宿泊業」、「飲食業」、「各種商品小売業」へのプラス効果が期待できる
- ・ 宿泊施設の整備や支店・支社が新規開設される
- ・ 施設等の新規開設や消費需要の拡大などにより、関連業界の業績向上に繋がり、雇用の増加が期待できる
- ・ 市内本社事業者・県外本社事業者とも「開業による効果がない」とする割合は少ないが、効果を実感している割合は県外本社事業者の方が高くなる傾向にある
- ・ 事業者にとってのプラス効果は、「出張が容易になり、業務が効率化した」ことである
- ・ マイナス効果は、少数ながらも「人件費や経費等コストが上がった」ことである
- ・ 人出不足や継続的な交流又は定住人口の増加につなげていく取組を要する

#### ・ まちづくり

- ・ 開業に対して何らかの対策を講じることで、開業後、その対策の効果を約7割程度が実感している（具体的な対策：イベントの充実、マップやフラッグ作成などのPR・広告宣伝活動の強化、サービス内容の充実など）
- ・ 開業効果により、「中心商店街がもっと魅力的になること」は、事業者、商業者、新幹線利用者に共通した強い要望であり、空き店舗への対策も含め、中心商店街の賑わい・魅力の強さがまちづくりにおける重要課題となる
- ・ まちの個性である歴史・伝統・文化の存在が人を引き付ける価値になる一方で、地域に愛される伝統工芸への認知度は対外的には高くない可能性もあるなど、外部から人を集めるニーズを的確に捉える必要もある
- ・ 交流人口の増加により、食べ歩きやポイ捨て、交通混雑など市民生活に影響を及ぼす問題が生じることが懸念される
- ・ 地元客が利用していたお店に観光客が押し寄せることで、地元客の減少に繋がる可能性がある
- ・ 交流人口の増加により、これまであったその地域らしさが薄れる可能性がある

また、2つの事例から、リニア開業後にリニア停車駅の沿線都市において仮想される影響は次のとおりと仮定する。

#### 【仮想定】リニア沿線都市に生じる可能性のある影響

- 入り込み客数など交流人口の増加
- 交流人口の増加に伴う、商業施設等の売上げ増加
- 宿泊施設や店舗の新規開設などによる、まちの活性化  
ただし、これらの影響範囲は停車駅周辺の地域に限定される可能性あり  
→沿線都市のまちの魅力度に寄るところが大きい
- 雇用の増加
- （移動時間短縮のために乗車することが多いため）宿泊を伴う滞在は大きく増えない
- 開業当初はメディアへの取上げなど、注目度が高くなる
- 大規模コンベンションやイベントなどの開催地に選出される
- 観光客やビジネスマンなどの増加により、地元住民の生活に支障をきたす

これらの影響を基に、静岡市が「リニア停車駅の沿線都市との差別化を図る」ためにはどのようなことが考えられるのか、また、「東海道新幹線の停車本数増加の効果を活かす」ためにはどのようなことが考えられるのかをまとめる。

### リニア停車駅沿線都市に競合するとしたら・・・

- “静岡市ならではの” “静岡市しかできないこと”  
 = まちの個性・歴史・伝統・文化  
 = 静岡市といえばコレという顔・名物・名所
- 新幹線移動中から、観光先、宿泊施設までの過ごし方の差別化
- 近隣自治体（近隣観光地）との連携による、観光地に向かう経由場所としての「静岡駅・静岡市」の強化（最終目的地が静岡市でなくても静岡市を経由することで人を集める）
- 中心商店街の賑わい創出（まちに人を呼ぶための重要ポイント）

「静岡」オリジナルの付加価値

「目的特化型」の滞在

単なる「移動手段」からの脱却

差別化を図る点では、「静岡市ならではの」のモノや「静岡市でしかできないこと」という、まちの個性・歴史・伝統・文化を活用したコンテンツを提供すること、また、「静岡市といえば」という顔・名物・名所を確立し、アピールすることが考えられる。

さらに、新幹線による移動から観光先・宿泊先までの過ごし方自体に創意工夫を施し、新幹線移動を単なる移動時間・移動手段のツールから脱却させることや、近隣観光地に向かう経由場所として、静岡市及びJR静岡駅の機能強化を行うことで、多方面から人を集めるきっかけにもつながる可能性もある。また、人を集めるためには、中心商店街を軸としたまちの賑わいも不可欠である。

### 東海道新幹線の停車本数増加により起こりうる人・モノの増加を活かすとしたら・・・

- コンパクトシティの特性  
 = 駅周辺に主要の商業施設・企業がまとまっていることで、新幹線停車本数増加に伴う人・モノが増える恩恵を受けられる範囲が大きい
- 観光客・ビジネスマンと地元住民の住み分け  
 = （駅前の地価の高騰や、可住地面積の狭さが）一時滞在者の行動範囲と、地元住民の生活圏内とを区分している  
 = むやみに交差しない（双方にとっての過ごしやすさが担保される）
- 増えた交流人口をどうするか？（交流機会の定着、定住・・・）

コンパクトシティのメリット

駅周辺の魅力度向上・強化

静岡市と関わる人々とのつながり・継続性

次に、東海道新幹線の停車本数の増加を活かすためには、JR静岡駅周辺に主要な商業施設・企業がまとまっているため、新幹線停車本数の増加により期待される、人・モノの増加から受ける恩恵が受けやすいという、コンパクトシティの良さが強みになると考えられる。

また、駅前の地価の高騰や可住地面積の狭さといった部分が、地域住民の生活圏内と旅行・出張などによる一時滞在者の行動範囲とを自然に区分させ、融合エリアと不介入エリアとに住み分けられることで、双方にとっての過ごしやすさ・必要に応じた交流機会が担保されやすいといえる。

## 第4章 各主体への影響ヒアリング調査



## 第4章 各主体への影響ヒアリング調査

### 1 ヒアリング調査実施

これまで、本調査研究では、新型コロナウイルスの感染拡大が社会経済や人々の生活に与えた影響及びリニア開業に伴い静岡市が受けると想定される影響について、全国的なトレンドを調査してきたところである。

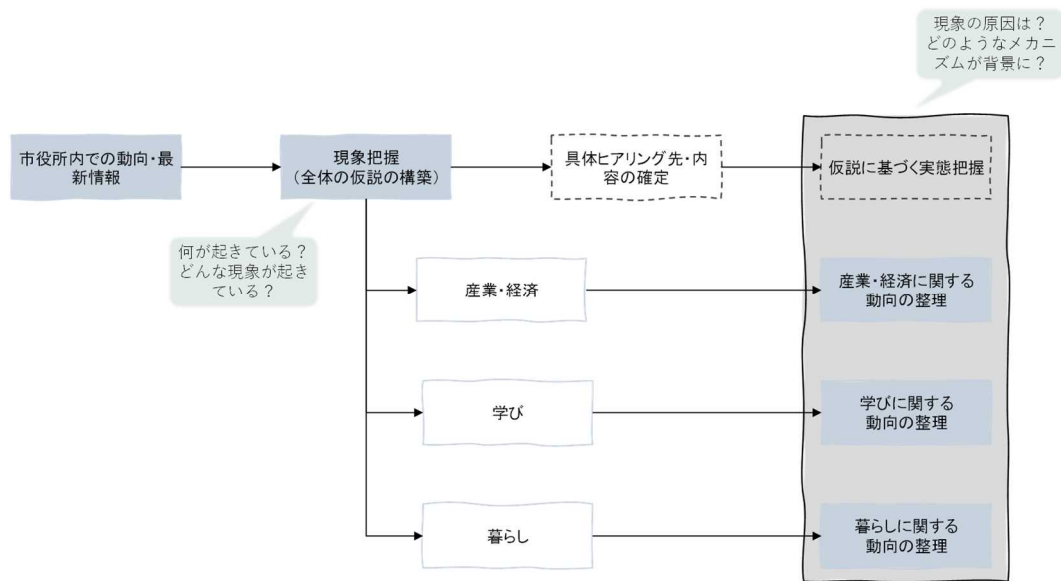
その上で、静岡市が持つ優位性や課題、今後の取組の方向性を整理するため、「産業・経済」、「学び」、「暮らし」の3つの視点から、企業や大学等にヒアリングを実施した。

#### (1) 実施概要

##### ① 静岡市における影響調査

新型コロナウイルスの感染拡大及びリニア開業に伴う東海道新幹線の利便性向上により、どのような分野に影響があったのかを見極めるため、まずは、仮説を整理するとともに、静岡市経済局へのヒアリングを実施した。

図表 4-1 ヒアリング進行イメージ



(出所：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

図表 4-2 ヒアリング概要

担当課名	実施日／回答日	調査方法
静岡市経済局産業政策課	令和3年9月2日	ヒアリング（オンライン）

## ② 静岡市経済局へのヒアリング結果

ヒアリング実施に際して、それぞれの影響に関する一定の仮説を想定した。

図表 4-3 仮説

<p>&lt;新型コロナウイルスの影響&gt;</p> <p>① 第1・2次産業は生産量の減少、消費低迷等の影響が存在し、国内外消費の開拓や産業間コラボレーションなどが求められる。またリアルに頼らない販売網の構築が急がれる。モノは良いが広く売れていない状況も存在するのでは。</p> <p>② 第3次産業の特に、他の都市に本拠地がある事務所は閉鎖の恐れがないか、不安。オフィスビルが空きだらけになってしまわないか。一方で、全てネットで解決できる産業はこれが良いきっかけで集約・効率化を図るか。</p> <p>③ 静岡市中心部の変化、特に飲食店や商店は相当に売り上げが落ち込んでおり、今後の維持が困難な状況にならないか。</p> <p>④ コロナをきっかけとして、新しい産業や働き方に応じた空間や交流が生まれる場やきっかけが必要では。</p>	
<p>&lt;新幹線本数増加等の影響について&gt;</p> <p>① リモートワークを主体にして、必要に応じて、東京や名古屋に通う勤務スタイルが生まれないか？静岡はちょうど良い場所ではないか。</p> <p>② 上記状況から、静岡に本社を置く企業において、静岡に機能集約を促進することはできないか。</p> <p>③ リモートワークでも良いような職種は静岡市に不足しているのではないか。</p>	
<p>&lt;複合要因的な可能性&gt;</p> <p>① コロナ禍を経た働き方と新幹線による移動の利便性、また駅周辺に集約されたコンパクトな街は、普段の職住近接を叶えながらいざという時の行動範囲の広さを武器に、より良い環境と見なすことはできないか。</p>	

上記仮説に基づき、ヒアリングした主な結果をまとめると図表 4-4 のとおりであった。

図表 4-4 主なヒアリング内容

<p>新型コロナウイルスの影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・製造業は回復傾向、サービス業等の対面を伴う業種は回復遅れ</li> <li>・電気・機械製造業や食品製造業も内需型産業需要により比較的安定</li> <li>・業態転換傾向は3割程度</li> <li>・第3次産業に近い企業はDX化に着目</li> </ul>
<p>東海道新幹線停車本数増加等の影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・静岡市にある企業は首都圏をターゲットに見据えていることが多く、コワーキングや首都圏との関係の変化は少ないものと考えられる</li> <li>・大阪から見ると、東京も静岡もほぼ同じ場所にあると思われがちである</li> <li>・移動のしやすさは向上する</li> </ul>
<p>働き方・人材・産官学連携</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・テレワークは今後も進み、週休3日制導入の議論もあり、働き方も変化すると想定</li> <li>・クリエイティブな人材やニーズの把握が必要</li> <li>・人材不足は課題として残る</li> <li>・外国人活躍に期待（受入体制整備の必要有）</li> <li>・産官学連携は海洋産業中心</li> </ul>
<p>拠点性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・製造業のR&amp;Dから生産までの一気通貫完結型は強み</li> <li>・マザー工場として技術拠点がある</li> <li>・静岡市内の土地は不足し、価格も高騰</li> <li>・全国的に地震が発生していることから、相対的に静岡市内に対する立地のリスク感は減少模様</li> </ul>

### ③ 企業・大学等への展開

静岡市経済局におけるヒアリング内容を基に、「産業・経済」、「学び」、「暮らし」の視点からヒアリングの実施先を選定した。

#### 【産業・経済】

12事業者に対して、ヒアリング及び書面による意見収集を行った。詳細は図表 4-5 のとおりである。

図表 4-5 ヒアリング対象（産業・経済）

		業種	実施日／回答日	調査方法
1	A社	対事業所サービス業	令和3年11月1日	ヒアリング（対面）
2	B社	観光業	令和3年11月10日	ヒアリング（オンライン）
3	C社	製造業	令和3年11月11日	ヒアリング（オンライン）
4	D社	不動産業	令和3年11月18日	ヒアリング（オンライン）
5	E社	運輸業	令和3年11月30日	ヒアリング（オンライン）
6	F社	製造業	令和3年12月7日	ヒアリング（オンライン）
7	G社	製造業	令和3年11月8日	アンケート（メール）
8	H社	流通業	令和3年12月14日	アンケート（メール）
9	I社	製造業	令和3年11月5日	アンケート（web）
10	J社	製造業	令和3年11月8日	アンケート（web）
11	K社	製造業	令和3年11月19日	アンケート（web）
12	L社	物流業	令和3年12月20日	アンケート（web）

#### 【学び】

静岡市内に立地している2大学に対してヒアリングを実施した。

図表 4-6 ヒアリング対象（学び）

		業種	実施日／回答日	調査方法
1	A大学	学生室	令和3年8月19日	ヒアリング（オンライン）
2	B大学	就職支援室	令和3年8月19日	ヒアリング（オンライン）



## 【暮らし】

「暮らし」に関して、静岡市は移住に関する相談が他の自治体に比べ非常に高く、居住地候補として注目されており、実際に移住先を静岡市に決定した理由を探ることで、静岡市の暮らしの魅力が浮き彫りになると予想し、移住支援に関する内容を中心としている。

静岡市への移住という観点から、移住促進活動を実施している NPO 法人団体に、また、移住の受入れ先という観点から、静岡市企画課の移住施策担当者（移住コンシェルジュ）にヒアリングを実施した。

図表 4-7 ヒアリング対象（暮らし）

		実施日／回答日	調査方法
1	認定NPO法人ふるさと回帰支援センター	令和3年8月31日	ヒアリング（対面）
2	静岡市企画局企画課	令和3年10月27日	アンケート（書面）

## (2) 企業・大学へのヒアリング結果

### ① 企業へのヒアリング結果

まずは企業 12 団体へのヒアリングである。主な設問内容は次のとおりである。

- ・新型コロナウイルスが及ぼした事業への影響
- ・静岡市の立地性（東海道新幹線停車本数影響やオンライン機能の活用を含む）
- ・雇用の状況（人材確保、大学生、外国人人材）
- ・静岡市の将来

ヒアリングした主な内容を「新型コロナウイルスの影響」、「働き方」、「雇用確保」、「静岡市のポテンシャル」に分類すると、図表 4-8 及び図表 4-9 にまとめることができる。

図表 4-8 企業ヒアリング結果①

	A社	B社	C社	D社	E社	F社
	対事業所サービス業	観光業	製造業	不動産業	運輸業	製造業
新型コロナウイルスの影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オフィスの在り方の変化（創造性やコミュニケーションの場）</li> <li>・働き方は場所の捉え方が変化</li> <li>・フェーズフリーの考え方が重要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市への観光客は団体から個人へとシフト</li> <li>・付加価値のあるワーケーション需要増</li> <li>・アフターコロナでは対面のおもてなしの重要性増す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・先送りされた業務用設備投資等の更新需要の復活</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナによる影響小</li> <li>・コロナ後のテレワークやオフィス床の在り方を注視</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業の全体的な落ち込み</li> <li>・人の移動に関わる事業への打撃大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・巣ごもり需要による売上増加</li> <li>・通信販売の業績好調</li> </ul>
働き方	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・在宅勤務中心</li> <li>・職場フロア減少</li> <li>・地縁者は静岡市に住む場所を移動</li> <li>・工場のサテライトオフィス利用者増</li> <li>・サテライトオフィスのニーズ増と予想</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・静岡市ではテレワークはそれほど定着しないと見込む</li> <li>・住む・働くための魅力を感じるソフト面が大事</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社内ではリモートによる活動実施中</li> <li>・コアキングやシェアオフィススペースの利用率が活発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Web会議活用により取引手段が緩和</li> <li>・移動制限緩和により移動増加と想定</li> <li>・商談は対面</li> <li>・静岡市ではテレワーク不要と認識</li> </ul>
雇用確保	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内大学出身者のITターン増加</li> <li>・外国人採用の積極的な展開を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有能な人材不足</li> <li>・積極的な外国人採用の検討</li> </ul>
静岡市ポテンシャル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ほどよい都会」</li> <li>・首都圏からの移住者による在宅勤務が広がる可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝と夜のコンテンツの薄さ</li> <li>・食の多様性</li> <li>・周辺自治体と連携した宿泊・滞在のための仕組み作りが必要</li> <li>・リピーター増による消費型観光からの脱却が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流面の利便性を活かしたまちづくりに期待</li> <li>・静岡市に住み東京に出張する労働者の多さから新幹線停車本数増加に期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の集積具合、歴史の蓄積による格の高い都市</li> <li>・静岡市に住む具体的なイメージ、尖ったメリット、訴求性の薄さ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・温暖な気候と水の豊富さ</li> <li>・まちづくりはエリアごとに検討すべき</li> <li>・コンパクトなオフィス需要増</li> <li>・環境負荷への配慮と安全で災害に強いまちづくりが求められる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道新幹線（ひかり）の運行頻度の少なさ</li> <li>・空港がある一方、就航便数やアクセスが不利便</li> <li>・新幹線停車本数増加はビジネス利用は利便性向上の一方、滞在時間減少による活気低下が懸念</li> <li>・働きやすい場所</li> </ul>

図表 4-9 企業ヒアリング結果②

	G社 製造業	H社 流通業	I社 製造業	J社 製造業	K社 製造業	L社 物流業
新型コロナウイルスの影響	・巣ごもり需要による多少の売上増 ・日常的なオンライン・Web会議の活用	・withコロナ、afterコロナで支持されるマーケットに対して柔軟な対応を検討	・自動車の売れ行きに影響されるため海外含めた動向に注視	・今後の販売方法に係る検討が必要	・素材高騰、資材調達、物流などに影響があり事業環境は悪化 ・改善に時間を要す	・対面とリモートを組み合わせた営業活動の実施 ・ダウンサイドリスクに備えた安定収益源の確保が課題
働き方	・テレワーク業務推進に向けた環境整備 ・ものづくり現場におけるデジタル化推進検討	-	-	-	-	-
雇用確保	・優秀な人材の採用が困難	・臨時的な人材確保の不足 ・人材確保に全国PR展開が必要 ・外国人採用は積極的に取り組む	・やや人材不足 ・市内・周辺地域の大学へPRを検討 ・外国人人材の雇用の必要性有	・やや人材不足 ・外国人人材の雇用の必要性有	・人材不足 ・外国人人材の雇用の必要性有 ・中途採用ニーズに対し応募者が不足	・やや不足 ・市内・周辺地域の大学へPRを検討 ・IT人材の確保が必要
静岡市ポテンシャル	・製品生産の土壌が整備 ・大都市圏へのアクセスが便利	・交通の便やコンパクト性が優れている ・観光面におけるアクセス性が劣る ・新幹線停車本数増加はプラス ・モノを購入する場所以外の来街動機が希薄 ・市内移動のハードルを下げる必要有 ・金沢市のような取組が必要	・東京から1時間 ・気候、食べ物、観光名所の良さ（宣伝必要） ・リニア通過による危機感有 ・慢性的な交通渋滞解消が必要	・東京・名古屋等の大都市圏への往来しやすさ ・東海道新幹線の停車本数増加に係る有益・危機は判断しかなる ・人口の多さから、浜松市・富士市がライバル	・東京・名古屋へのアクセスの良さ ・降雪による交通影響の少なさ ・ものづくり企業の集積 ・災害リスクが大きさ ・高速道路の利便性に対し、道路整備・公共交通機関等の整備が不十分	・東京と名古屋の中間地点 ・新東名・中部横断道の開通効果 ・若者が就業しやすい環境整備が必要 ・マーケットは小さめ ・ソフトの充実と人材育成を含むIT促進がまちづくりに必要

## ② 大学へのヒアリング結果

次に、大学へのヒアリングである。主な設問内容は次のとおりである。

- ・新型コロナウイルスによる学生や留学生の就職への影響
- ・学生の就職に関する東海道新幹線停車本数の影響
- ・静岡県内/静岡市内の就職状況、市内企業との連携の必要性、等

ヒアリングした主な内容を「新型コロナウイルスの影響」、「留学生」、「通学」、「就職」に分類すると、図表 4-10 のとおりにまとめることができる。

図表 4-10 大学ヒアリング結果

	A大学	B大学
新型コロナウイルスの影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状、就職率に大きな影響はない</li> <li>・リモートの普及によりインターンシップ等の取組・機会は減少</li> </ul>	【対 留学生】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済的相談は多い</li> <li>・授業料減免措置の実施や奨学金制度を設けている</li> </ul>
留学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内に残り就職する留学生は6割程度</li> <li>・留学生獲得プログラム展開中</li> <li>・採用は特定の企業に留まり、連携はまだ不十分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2021年入学者は2020年と変化ない</li> <li>・日本語学校への留学が減少した影響で今後、入学者も減少する見込み</li> <li>・留学生の国籍は、中国系45%</li> <li>・最近ではベトナム人、インドネシア人が多い</li> <li>・中国は帰国傾向が強く、インドネシア人などは日本での就職意向が強い</li> </ul>
通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線通学者は少なく、一人暮らしが多い</li> </ul>	-
就職	<ul style="list-style-type: none"> <li>・卒業生の4割が県内に就職</li> <li>・県外出身者のうち、県内就職者は23.3%（2021年3月実績）</li> <li>・県内企業との接点はあまり感じていない</li> <li>・起業する学生はまだ少ない</li> <li>・静岡市で働きたい学生は住まいも市内を希望している（現状は公務員志望者が多い）</li> </ul>	【対 留学生】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状、静岡市内で何らかの業種へ就職可能</li> <li>・地元企業の留学生採用は増加の雰囲気</li> <li>・積極性の高い企業は貿易関係と技能実習生の受入実績有の企業</li> <li>・留学生が就職できる企業の情報不足</li> </ul>

### (3) 移住支援ヒアリング結果

#### ① 移住支援ヒアリング結果

まず、認定 NPO 法人ふるさと回帰支援センターへのヒアリングである。当該センターは、移住希望者への相談業務や会員自治体の移住情報発信業務を始め、各種移住セミナーや相談会の開催、情報誌の発行等を主な業務としている NPO 法人団体である。42 道府県 2 政令指定都市が当該センター内に相談員を配置するなど、全国的な範囲で移住相談業務を展開している。「移住希望地ランキング」を作成しており、令和 2（2020）年に静岡県が相談件数 1 位となった実績があることから、当該センターへヒアリングを実施することとした。

当該センターへの主な設問内容は次のとおりである。

図表 4-11 ヒアリング設問内容

移住・コロナ禍の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年の移住希望者の属性</li> <li>・移住件数の傾向、今後の見通し</li> <li>・2 地域居住や転職なき移住の相談や問合せ状況</li> <li>・コロナ禍による、相談者数の増減／相談者属性の変化</li> <li>・移住希望地の変化／希望するライフスタイルの変化</li> <li>・コロナ禍の変化の見通し</li> </ul>	静岡市への移住	<ul style="list-style-type: none"> <li>・静岡市への移住希望理由</li> <li>・県内で人気のある自治体及びその理由</li> <li>・移住の側面から見た静岡市の特徴</li> <li>・静岡市と比較先の自治体及びその理由</li> <li>・静岡市役所との連携について</li> <li>・移住希望地ランキングが 1 位となった理由</li> <li>・コロナ禍による変化</li> </ul>
------------	---	---------	--

次に、静岡市企画課に移住支援の担当者として在籍している、移住コンシェルジュへのヒアリングである。

移住コンシェルジュとは、静岡市役所内で移住に係る相談業務への対応を主な業務としており、移住を検討されている方々の相談のほか、移住後のフォローも実施している。

主な設問内容は次のとおりである。

図表 4-12 ヒアリング設問内容

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年の移住者の実態（属性・時期・居住地・就業雇用形態）</li> <li>・近年の移住者数や移住世帯数等の実績数値</li> <li>・移住後も首都圏との繋がり（頻繁に移動等）のある移住者有無、有の場合の職種</li> <li>・移住者に対するヒアリング調査等の実施の有無</li> <li>・移住者に対するフォローアップや支援事業の実施状況</li> <li>・移住前と移住後で生じたギャップの把握</li> <li>・「ふるさと回帰支援センター」による移住希望地ランキングで静岡県が2020年1位となった要因</li> <li>・静岡市ならではの強み・売りを何だと捉えているか</li> </ul>	<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; color: white; font-weight: bold;">コロナ禍による変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍における移住者数・属性・ライフスタイル・居住地・理想とする暮らし方などへの変化の有無及びその理由</li> <li>・変化に対する対応策</li> </ul>
	<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; color: white; font-weight: bold;">静岡市の移住促進策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・静岡市における移住促進に対する施策と取組成果（取組実績）</li> <li>・現状に対する課題認識及び今後の計画や方向性</li> </ul>	

ヒアリングした主な内容を「移住全般」、「新型コロナウイルスの影響」、「静岡市のポテンシャル」、「通学」に分類すると、図表 4-13 のとおりにまとめることができる。

図表 4-13 移住支援ヒアリング結果

	認定NPO法人ふるさと回帰支援センター	静岡市企画課（移住コンシェルジュ）
移住全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移住相談者は2008年は50代以上が7割だったが、今は40代以下で7割</li> <li>・移住先選択条件も「自然環境の良さ」から「就労の場がある」ことに変化</li> <li>・未就学児連れの家族が増えている</li> <li>・2地域居住や転職なき移住のケースは少数程度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・①ファミリー（未就学児連れ）②単身（転職）③夫婦（定年後）が多く、20～40代が約7割を占める</li> <li>・子どもの幼稚園卒園式から小学校入学式の間に合わせて、3月末に移住する方が多い</li> </ul>
新型コロナウイルスの影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移住決断までが1年未満と短期間</li> <li>・テレワークの浸透が移住を後押し</li> <li>・出社が必要な時に首都圏に行ける距離</li> <li>・生活の質の維持</li> <li>・より広いスペースなどの暮らしやすさ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・起業相談や、新幹線の停車する静岡駅までの距離を意識したテレワーカーの相談が増加</li> <li>・テレワークや二地域居住を実施している方は存在</li> <li>・オンライン相談会等の実施により、遠方住まいや子育て世帯からの相談が増加</li> </ul>
静岡市ポテンシャル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏からの近さ</li> <li>・関東圏との生活文化の類似</li> <li>・関東と関西の中間地点</li> <li>・新幹線の停車駅がある</li> <li>・人の出入りに対する受け入れやすさ（東海道の宿場町で昔から「来る者拒まず、去る者追わず」の気風があり人に優しいため）</li> <li>・温厚な市民性</li> <li>・温暖な気候・自然環境（富士山）・食の豊富さ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏からのアクセスの良さ</li> <li>・温暖な気候による暮らしやすさ</li> <li>・通勤手段・時間の質の高さ</li> <li>・都市機能の充実</li> <li>・教育水準の高さ</li> <li>・静岡グルメ</li> <li>・移住施策の充実</li> </ul>

## 2 まとめ

### (1) 企業・大学ヒアリングからのまとめ

企業及び大学からのヒアリングによる考察を分類ごとに整理していく。

#### ① 新型コロナウイルスの影響

静岡市内に立地する企業において、第3次産業は新型コロナウイルスの影響を直接的に受けたが、第2次産業では業種・業態により、巣籠もり需要を獲得できた企業の業績はプラスに働いているほか、第3次産業と比較すると新型コロナウイルスの影響は軽微であるといえる。

また、第3次産業を中心にマーケットが変化しており、状況に応じた取組を検討している企業がある。今後は、リモート環境を活用しつつ、対面（移動）を伴う需要を獲得していく必要があると考えられる。

図表 4-14 新型コロナウイルスの影響に係る考察

第2次産業	第3次産業	大学
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナによって先送りされていた設備投資等の業務用の更新需要が戻り、現在は復調傾向にある。(C社)</li> <li>・ コロナによる巣籠もり需要等により、売上げがあがった。通信販売の業績も上昇。(F社)</li> <li>・ 巣籠もり需要により多少の売上増の影響があったが大きな変化はない。(G社)</li> <li>・ コロナの影響はある。自動車の売れ行きに影響されており、海外の動向を含めた対応が必要。(I社)</li> <li>・ コロナの影響があり、今後の販売方法について検討。(J社)</li> <li>・ コロナの影響があった。改善には時間がかかる。(K社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 静岡市への観光は団体客から個人客にシフト。東京に近くて仕事もある静岡市における付加価値のついたワーケーション需要は高い。アフターコロナでは対面でのおもてなしの重要性が増す。(B社)</li> <li>・ コロナによる影響は小さい。コロナ後のテレワークやオフィス床のあり方を注視していく必要がある(D社)</li> <li>・ 事業全体として落ち込んだ。特に人の移動に関わる事業は大打撃をうけている。(E社)</li> <li>・ コロナによる影響があった。マーケットの状況に応じた取組を検討している。(H社)</li> <li>・ コロナの影響はあった。対面とリモートを組み合わせた営業活動を行う。(L社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状、大きな影響はなく、静岡特有の問題もない。(A大学)</li> <li>・ 経済面では留学生に負担大。(B大学)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 巣籠もり需要を獲得できた企業は新型コロナウイルスはプラスに影響。</li> <li>・ 対事業所等の業務用は国内外の取引先の状況に左右されている。</li> <li>・ 資材調達等、海外との取引がある企業は事業環境が悪化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナを通じて観光需要の形態が変化(団体から個人に)</li> <li>・ 今後のテレワーク等の動きでオフィス床にも影響あり。</li> <li>・ 対面とリモートを組み合わせるなど、マーケットの変化に応じた対応が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 留学生においてコロナの影響を大きく受ける。</li> </ul>

(出所：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

#### ② 働き方

東京との関係を見てみると、工場などの既存リソースを活用した、サテライトオフィス利用の動きがみられており、その素地を確認することができた。同様に、コワーキングやシェアオフィスの需要があることも認識した。

一方、アフターコロナの環境下においては、出張による移動が増加し、対面での活動機会も増えると見込む企業も存在している。

静岡市内における、住む環境、働く環境の双方の魅力づくりの必要も求められているところである。

図表 4-15 働き方に係る考察

第2次産業	第3次産業	大学
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナにより在宅勤務が中心になることで、静岡市に地縁のある人は東京から静岡に住む場所を移して、工場をサテライトオフィスとして利用して業務を行っている。今後は市内中心部においてもサテライトオフィスのニーズも高まるのではないかと。(C社)</li> <li>・ コロナによる移動制限がなくなれば移動は増えるだろう。対面の方が商談しやすい。静岡市ではテレワークは不要。(F社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社内ではリモートで活動を行っていた。当社の取組としてコワーキングやシェアオフィスに関してコロナ前より準備していたが、使われるようになってきている。(E社)</li> <li>・ 静岡市はテレワークは定着しないだろう。静岡市に住んだり働いたりするためにはそこに魅力を感じるかといったソフト面が大事。(D社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ -</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東京と地方に拠点がある企業において、市内の工場をサテライトオフィスの利用がすでに進んでいる。</li> <li>・ オンライン環境が整ったとはいえ、出張による対面需要の増加を見通す企業もあり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 静岡市内においてコワーキングやシェアオフィスの需要を確認。</li> <li>・ 静岡市の住む環境、働く環境についての魅力づくりが重要との意見。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (なし)</li> </ul>

(出所：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

### ③ 雇用／就職

雇用においては、新卒者・大卒者（特に地元地域から）の確保の難しさや、年配技術者の偏り、若者の他地域流出などの事象も重なり、必要とされる人材の不足が顕在化していることが分かった。また、市内企業では、外国人人材の必要性が高まっていることもうかがえる。

いずれも、大学生及び留学生とともに、企業側から静岡市内及び周辺地域へ PR を検討していきたいとする企業も多く、企業との連携が重要になってくると考えられる。

図表 4-16 雇用／就職に係る考察

第2次産業	第3次産業	大学
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 静岡市は有能な人材が集まりにくい。外国人採用を積極的に展開したい。(F社)</li> <li>・ 人材はやや不足している。市内及び周辺地域への大学に PR していきたい。外国人人材の必要性も感じている。(I社)</li> <li>・ 人材はやや不足している。外国人人材の雇用の必要性を感じている。(J社)</li> <li>・ 不足している。外国人人材の必要性を感じているとともに、中途採用のニーズに対する不足感が課題。(K社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社市内の大学出身のITターンが非常に多くなっている。外国人についても積極的に採用を展開していきたい。(E社)</li> <li>・ 臨時的人材の確保で不足している。人材確保については全国への PR が必要。外国人の雇用にも力を入れている。(H社)</li> <li>・ やや不足している。今後は積極的に市内及び周辺地域の大学に PR をしたい。IT人材の確保が必要である。(L社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 卒業生の4割が県内で就職。ただし、公務員が多い様子も見られ、企業はまだまだ機会があると考えられる。企業の PR が不足。(A大学)</li> <li>・ 企業の知名度アップが必要。潜在需要はあると思うが、企業との連携がまだ不十分。(A大学)</li> <li>・ 増加傾向。企業によって積極性は温度差あり。留学生受入体制はまだ不十分。(B大学)</li> <li>・ 2022年度以降は新型コロナウイルスの影響が顕著で入学者数が減少。中国から他のアジアへ留学生がシフトか。就職を目的に留学する学生も増える可能性がある。(B大学)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 静岡市内で必要とされる人材は不足している模様。</li> <li>・ 外国人人材の採用の必要性を感じている企業が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 静岡市内で必要とされる人材は不足している。</li> <li>・ 外国人人材の確保に対するニーズも確認。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 学生に対する企業の PR が不足。</li> <li>・ 留学生の増加に対して受入体制への対応も求められる。</li> </ul>

(出所：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングが作成)

#### ④ 静岡市の強み・弱み

静岡市は、新幹線や高速道路などの広域交通ネットワークが発達し「東京・名古屋へのアクセスが良いこと」が強みであるといえる。（近隣市に空港があることも強みと評価されている）

しかしながら、その一方で、静岡市内の道路事情や公共交通網に対する評価は工夫を求められていることが分かる。

ものづくり企業を代表とする産業集積は優れており、また、都市のコンパクト性が生むモビリティの良さも静岡市の強みであるといえる。

図表 4-17 静岡市の強み・弱みに係る考察

第2次産業	第3次産業	大学
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東海道新幹線のひかりの運行頻度が少ないことが弱みである。静岡空港が利用できるメリットは大きい。就航便数やアクセスが良くない。(F社)</li> <li>・ 優れているところは取引先を含めて土壌が整っていること、大都市圏へのアクセスが便利であること。劣れているところは優秀な人材の採用が難しい点。(G社)</li> <li>・ 優れているところは東京から1時間程度で短いことと気候、食べ物、観光名所によいところがある。リニアができることにより、通過されることに危機感がある。(I社)</li> <li>・ 優れているところは東京や名古屋などの消費が大きい大都市圏と往来しやすいことだ。(J社)</li> <li>・ 東京・名古屋とのアクセスが非常によい上に降雪による交通影響が少ない。ものづくり企業の集積も優れている点。一方で災害リスクが大きいこと、高速道路の利便性に対して、道路整備や公共交通の整備が不十分。(K社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 静岡市は首都圏からみて「ほどよい場所」で、「ほどよい都会」と見られている。静岡市は新幹線が停まることから首都圏からの移住者を中心に在宅勤務が広がる可能性。(A社)</li> <li>・ 静岡市の観光の課題は朝と夜のコンテンツが少ないこと。(B社)</li> <li>・ 静岡市は高崎や宇都宮とは異なる。県内においても集積具合、歴史の蓄積からみて、格の高い都市だ。但し、静岡市に住むという具体的なイメージや尖ったメリットが感じられないため、訴求性が低いところが弱み。(D社)</li> <li>・ 静岡市は温暖な気候で水が豊富が強み。(E社)</li> <li>・ 交通の便やコンパクト性が優れているところ。観光面におけるアクセス性は良くない。特に観光名所へのアクセスが不便。(H社)</li> <li>・ 優れているところは東京と名古屋の中間地点 ・ 新東名・中部横断道の開通効果があること。一方で、首都圏や中京に比べた場合は、マーケットとしては小さい。(L社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学で新幹線通学は少なく、立地上、一人暮らしが多い。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東京や名古屋との広域的なアクセスの良さを評価する企業が多い。</li> <li>・ 産業集積、気候の良さが評価されている。</li> <li>・ 市内の道路や公共交通の評価は低い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 静岡市は「ほどよい」都市であり、首都圏からの移住者が増える可能性があるとの期待があるとの評価がある一方で訴求性が低い課題がある。</li> <li>・ 静岡市の観光に関して、アクセスも含めた魅力が十分でない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新幹線の影響は小さい。</li> </ul>

(出所：三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成)

#### ⑤ 静岡市のまちづくり

今後、静岡市のまちづくりにおいては、引き続き、物流面の利便性を活かしつつ、製造業の生産性向上を図るためのまちづくりが重要となってくる。

また、静岡市が中心となり、周辺自治体との連携を含めた宿泊・滞在してもらおう「リピーターを増やす」仕掛け作りが必要である。

東海道新幹線の移動のしやすさを活かしながら、暮らしそのものの魅力を高めるなど、若者が就業しやすい環境を整えることも重要といえる。

将来的に、東海道新幹線の停車本数増加により更に利便性が向上する可能性を秘めており、その効果を最大限に発揮するためには、市内移動の充実も併せて検討していく必要もある。



図表 4-18 静岡市のまちづくりに係る考察

第2次産業	第3次産業	大学
<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流面の利便性を活かしたまちづくりに期待。静岡市に住みながら東京で出張する働き方が多いので、新幹線の静岡駅停車本数の増加にも期待。(C社)</li> <li>・東海道新幹線の停車本数の増加によりビジネス利用者は便利になるが、滞在時間の減少による活気低下が懸念される。(F社)</li> <li>・東京から1時間程度で短いことと気候、食べ物、観光名所によいところの宣伝が必要。リニアができることにより、通過されることに危機感がある。市内には慢性的な交通渋滞があり、国道1号線の渋滞を解消するための整備が必要だ。(I社)</li> <li>・東海道新幹線の停車本数増加は、有益か危機かは判断しがたい。(J社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経済消費を促すには、宿泊・滞在してもらう仕掛け作りが必要で、静岡市がハブになり周辺自治体との連携が必要。リピーターを増やして消費型観光からの脱却を目指す。(B社)</li> <li>・まちづくりはエリア毎に考えていくべきだ。既存のインフラを活かしながら、環境負荷への配慮、安全・災害に強いまちづくりが求められる。(E社)</li> <li>・新幹線停車駅増加はプラスに影響する。市内の移動ハードルを下げる取組が必要。金沢市のようにぎわいを高める官民一体の取組が必要。(H社)</li> <li>・東京と名古屋の中間地点・新東名・中部横断道の開通効果があることを活かして、若者が就業しやすい環境整備(Uターン)が必要。一方で、首都圏や中京に比べた場合は、マーケットとしては小さいため、ソフト(ライブやスポーツイベント等)の充実が必要。人材育成を含むIT促進がまちづくりに必要。(L社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業の知名度アップが必要。潜在需要はあると思うが、企業との連携がまだ不十分。(A大学、再掲)</li> <li>・増加傾向。企業によって積極性は温度差あり。留学生受入体制はまだ不十分。(B大学再掲)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道新幹線の停車本数の増加に期待するも、静岡市に有益になるかは判断が分かれている。</li> <li>・通過されることの懸念、市内の慢性的な交通渋滞の解消が必要。</li> <li>・物流面の利便性を活かしたまちづくり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経済消費を促す、宿泊・滞在してもらう仕掛け作りやリピーターの獲得が必要。</li> <li>・静岡市がハブになり周辺自治体との連携やエリア毎の検討など地理的に考えていくことが必要。</li> <li>・市内の移動ハードルを下げることが重要。</li> <li>・若者が就業しやすい環境整備が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業との連携が必要。</li> </ul>

(出所：三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成)

## (2) 移住支援ヒアリングからのまとめ

### ① 移住への関心

認定NPO法人ふるさと回帰支援センターでのヒアリングによれば、当該センターへの来訪者及び問合せ数は年々増加しており、特に、地方創生推進施策の始動である平成27(2015)年から、従来多かった60代の相談利用者よりも、20~40代の利用者が大幅に増えたとのことである。利用者の年代の変化に伴い、移住先選択条件も「自然環境の良さ」から「就労の場がある」ことに変化している。

そこに新型コロナウイルス対策として「3密」の回避が求められ、急速に進んだテレワークなどの働き方の変化も加わることで、生活の質をそのままに、より暮らしやすさを求めながら、必要に応じて首都圏へ移動できる範囲で暮らしの在り方を考え直す人々が増えていることが分かる。

図表 4-19 移住に係る動向

- 移住希望者は、未就学児連れの家族が増えている。また、コロナ禍においては、移住を決断するまでが短期間である。
- テレワークが移住の後押しになっていることも一つの要因としては考えられる。
- 必要な時に首都圏に行ける範囲で、生活の質をそのままに、より広いスペースなどの暮らしやすさを求めている可能性がある。

## ② 静岡市の強み・弱み

まず、東海道新幹線の停車駅が存在することは、首都圏や名古屋・大阪などの大都市圏からのアクセスが良いという点で静岡市の大きな強みである。それにより、仕事上、必要に応じて大都市圏と往来しなくてはならない方々にとっても、静岡市では移住が可能となる。また、通勤事情で厄介なものと言えば、満員電車が想像しやすいが、静岡市ではそのような状況はなく、通勤手段の豊富さやその時間の短さなども働く世代にとってはメリットである。

暮らしやすさの観点では、温暖な気候や食の豊富さ、都市機能の整備といった暮らしに欠かすことのできないものが充実している。

また、東海道の宿場町であった歴史的背景や、支店の立地が多いなどの特徴から、人の出入りが多く、縁のない人々への受入れに抵抗感を持ちにくいと、移住する側にとって住みやすい都市であるといえる。

このような特徴を活かすため、静岡市では移住支援施策を用意し、受入体制を整えている。移住相談窓口の設置や関連イベントの開催のほか、移住体験としてお試し住宅、お試しテレワーク、体験ツアー、まち歩き案内などの移住後の静岡市の姿をイメージしやすくするための取組にも力を入れている。

一方、認定 NPO 法人ふるさと回帰支援センターとのヒアリングの中では、「静岡市と言えば」とイメージできる何かが見えにくいとの意見もあった。静岡市の強みや静岡市らしさをいかにアピールしていくかの工夫は引き続き求められることとなる。

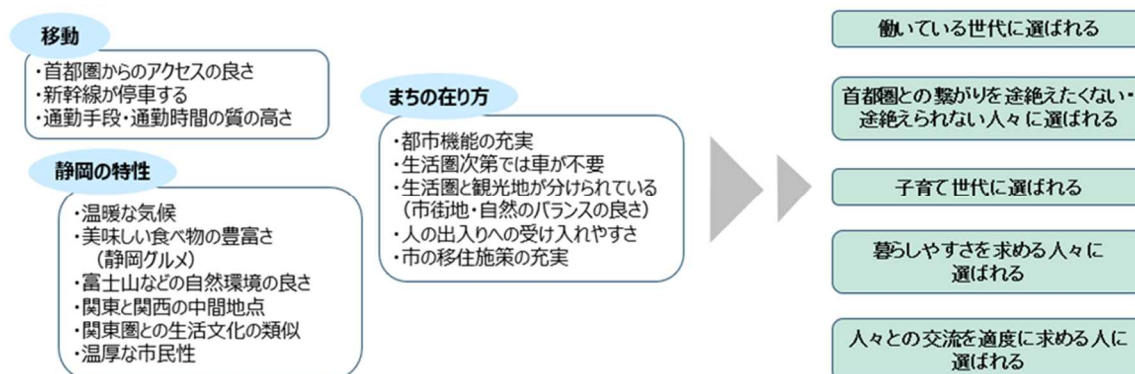
図表 4-20 移住先としての静岡市の特性

- 首都圏からの近さ、新幹線が停車する、などの移動に直接的に関係する要素は静岡市が選ばれる大きな理由となっている。
- 首都圏からのアクセスの良さ・通勤手段の豊富さや時間の短さなどから、「働くこと」を重視する世代にも選ばれる場所である。
- 東海道の城下町、現在では支店が多く、異動等による人の出入りが多くという特性が、縁のない人々の受け入れに抵抗感を持ちにくく、移住者にとっては住みやすい。
- 都市機能の充実・温暖な気候・グルメなどの暮らしに欠かせないポイントで、魅力を感じ移住される方が多い。
- 暮らしにとっての「ちょうど良さ」がコロナ禍で移住を考え始めた層にマッチしていると考えられる。
- テレワークなどの働き方の変化により、今後も静岡市のもつ特性が移住者を集めることが出来る可能性が高い。

「暮らし」における静岡市の特性を、「移動」、「静岡の特性」、「まちの在り方」の視点から整理したものが図表 4-21 である。

これらの特性により、静岡市は、働いている世代、首都圏等とのつながりを途絶えたくない・途絶えられない人々、子育て世代、暮らしやすさを求める人々、交流を適度に求める人にとって、価値が高く、訴求力のある都市であるといえる。

図表 4-21 静岡市の特性のまとめ



## 第5章 今後に向けて



## 第5章 今後に向けて

### 1 ここまでのまとめ

#### ① 静岡市はバランスのとれた都市構造・産業構造を備える（第1章、第2章）

静岡市は平成2（1990）年をピークに人口減少に転じているものの、移住促進などの取組を進めた結果、人口減少速度は鈍化している。市の産業についてみると、商業・観光業・サービス業などの第3次産業や清水港を中心とした港湾関連産業が盛んである。また、お茶や柑橘類を始めとする農業やしらすや桜えびなどの水産業も盛んであるなど、バランスのとれた産業構造となっている。さらに、静岡市では、第3次静岡市総合計画（平成27（2015）年度～令和4（2022）年度まで）において、「世界に輝く静岡」の実現に向け、「歴史文化の拠点づくり（駿府城公園周辺）」、「海洋文化の拠点づくり（清水港周辺）」、「教育文化の拠点づくり（東静岡・草薙駅周辺）」、「健康長寿のまち」の推進、「まちは劇場」の推進」の5大構想を中心に各種施策に取り組んでいるところである。

静岡市の今後のまちづくりに関する主な特徴をあげると、新幹線駅周辺の産業集積とコンパクトな都市構造、都市規模からみた相対的に高いクリエイティブ人材の数、職住近接、温暖なまちなどの強みを持っている一方で、高い地価、若年層の人口流出、今後の人口減少に直結する第3次産業の生産減少などの懸念も確認される。

#### ② コロナ禍でのリモートワークの浸透等がもたらす都心部を中心にした賑わい低下などまちづくりへの影響が懸念される（第3章）

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、感染抑制の対策を目的としてリモートワークの浸透スピードが高まった。また、海外からの訪日客の需要も消滅した。この影響により、市内外の流動の減少や都心部を始めとした商業や観光の低迷が鮮明となり、市経済へのマイナス影響が顕在化した。一方で、人々の生活がリモートに置き換わる中で、健康意識の高まりや自由時間が増えたことや、東京圏在住者の地方への移住への関心が高まっている状況にある。

このように、市民の生活行動の変容、全世界的な観光の低迷、事業者のサービス内容の変化が見られている。とりわけ、人々の移動に関わる産業やリモートワークの浸透に伴う都心部のオフィスの使い方、それに直結する賑わいへの影響が大きい。

#### ③ 東海道新幹線「静岡駅」停車本数増加はリアルな交流を実現し静岡市の価値創造の選択を高める（第3章）

リニア開業による東海道新幹線「静岡駅」停車本数増加による利便性向上の影響について現状を踏まえて整理した。その結果、現状として、東海道新幹線「静岡駅」は「のぞみ」停車駅以外では東海道新幹線沿線で最大の利用者数を誇り、東京方面や愛知方面からのビジネス目的の利用がされ

ている状況にある。停車本数増加により、乗車時間や待ち時間や都心アクセス時間を含めたトータルの移動時間は東京方面、名古屋方面ともに、東海道新幹線やリニアの中間駅よりもバランスよく相対的にアクセスの良いポジションであることが明らかとなった。このことは、リアルな交流の実現が可能であることを示し、静岡市が「価値創造」の場となる可能性を高めることにつながると考えられる。

#### ④ 新型コロナウイルスの影響・働き方・雇用／就職等の実態からみた静岡市の現状の課題と強みを確認（第4章）

静岡市が持つ優位性や課題、今後の取組の方向性を整理するために、「産業・経済」、「学び」、「暮らし」の3つの視点から、企業や大学等にヒアリングを実施し、新型コロナウイルスの影響、働き方、雇用／就職、市の強み／弱み、まちづくり、移住への関心などの実態や意向を確認した。

## 2 まちづくりの方向性と今後の展開

### (1) まちづくりの方向性

ここでは、まちづくりの方向性を導出すべく、文献調査・データやヒアリング結果から得られた内容について、「産業・経済」、「学び」、「暮らし」の3つの視点に基づき改めて抽出・整理し、そのキーワードを配置した。キーワードを起点として、取組み案についてもこれまでのヒアリングや委員会などの意見等を参考として関連付けを行った。関連付けにおいては複数の視点やキーワードの全体の関係性が把握できる俯瞰図を作成した。

#### ① キーワードの抽出

「産業・経済」、「学び」、「暮らし」からみたキーワード（静岡市の強みと現状・課題）は以下のように整理できる。（青文字は文献調査・データ、赤文字はヒアリング結果から抽出。）

#### 【産業・経済】

##### （静岡市の強み）

- ・ クリエイティブ人材が多い
- ・ JR 静岡駅は東京、名古屋とのアクセス性がともに高い
- ・ 全国的知名度のある地域特産品（特にお茶や桜えびなどの農水産物）
- ・ 大手製造業拠点とサプライチェーンの集積
- ・ 県内 1 位の製造品出荷額
- ・ R&D 部門と製造拠点を兼ねた地元企業が多い
- ・ 研究職・技術職は日本全体規模での募集ニーズ
- ・ 清水港、海洋関連研究施設等、「海」に関する産業・学術。観光関連の特色あり
- ・ インバウンドの復活（団体から個人への移行）
- ・ 交通インフラが充実

**(静岡市の現状・課題)**

- ・コロナによるリモートワークの浸透
- ・外国人雇用が不十分（需要も不明）
- ・若い労働力が不足
- ・市内には産業用地が少なく製造業点等大規模な第2次産業の誘致が困難
- ・第3次産業（特にサービス業）はコロナ禍の影響から経営が苦しい
- ・DX 需要大
- ・コロナ禍の影響からビジネス目的での市内宿泊減少
- ・ウィズコロナにおいても市内支店・営業所の即時撤退の動きは少ない

**[学び]**

**(静岡市の強み)**

- ・オンライン授業の普及
- ・留学生は日本で働くことに関心大

**(静岡市の現状・課題)**

- ・大学生のアルバイト先は減少、経済環境悪化
- ・留学生に対するフォローが不足
- ・就職先として静岡市内企業の認知や交流が不足

**[暮らし]**

**(静岡市の強み)**

- ・4,000人/k㎡以上人口メッシュの分布と新幹線駅との近接性大
- ・コンパクトシティ（JR 静岡駅～駿府城の徒歩圏内に行政機能・商業施設立地）
- ・交通インフラが充実（再掲）
- ・歴史・伝統・独自のものづくり文化の集積がある
- ・20～40代の子育て・働き世代に選ばれる環境がある
- ・暮らしやすい条件（気候・グルメ・自然環境）が揃っている
- ・市民性（温厚な気質・人の流入に対する寛容さ）が移住者に心地よい
- ・可処分時間の多い生活が可能
- ・職住近接が実現している

**(静岡市の現状・課題)**

- ・工業・商業・住宅地等の土地の区分けが不十分
- ・住宅価格が高め
- ・南海トラフ巨大地震等の災害リスクが大きい



- ・市の移住施策の充実度強化・PR を実践している
- ・移住に関する興味・問い合わせ増

## ② 俯瞰図の作成

これらキーワードを起点に、項目間の関係や影響から、今後起こりうる現象・問題及び取組み案を導出し、今後、どの視点から静岡市の関わり方を検討すればよいかの基礎となる整理を行った。その結果が、図表 5-2 となる。

これをみると、「産業・経済」「学び」「暮らし」の3つの視点からキーワードに対して線で結ばれている。例えば、「産業・経済」において、「JR 静岡駅は静岡－東京、静岡－名古屋のアクセス性優位」といった強みに対して、今後起こりうる現象・問題として、「リニア開業に伴う新幹線本数増は東京・静岡双方の利便性を強化」、「東京への通勤自由度増加」、「人々が来やすいが帰りやすい（市内滞在時間が少なくなる）」ことが挙げられ、灰色の線で結ばれている。これに対する取組み案として「交流人口増加への取組（ビジネス面・観光面）」となる。この取組み案に対しては、「第3次産業・サービス業活性化が必要」や「ワーケーション受け入れ対応可能なまちづくり」、「市内の空き物件等の利活用」のほか、図中の右側記載の「駅周辺の魅力度向上・強化が必要」、「静岡市独自の付加価値・目的特化型観光による差別化」といった取組み案に関係性があること（相乗効果が期待できる）を橙色の矢印で示している。

こうした形で、3つの視点の関係性を俯瞰できる図としてみることができる。また、この事象それぞれ個別でみると、他の都市・地域でも散見されるものもある<sup>1</sup>が、これらの集合体としての俯瞰図、及びその事象ごとの相互関係は「静岡市らしさ」を表現していると言ってよい。言い換えれば、ひとつの言葉やコンセプトで洗練されたキーワードで表現できない、課題や需要、取組み案が関係し合う街こそ、静岡市が目指すべき都市像であるといえる。

本整理では、静岡市の現状・地域特性を前提に、あくまで特定の期間内に行ったヒアリングの内容とそれをベースとした委員会での発言を主としており、現時点において詳細な個別の取組に絞り込むことは適切ではない。しかし一方で本調査において得られた課題や取組などの情報は広く「静岡市らしさ」を構成する要素である。そのため、本調査においては今後、個別の取組を深度化させ、次のステップにつなげるため、以下の8つの方針（コンセプト）を示した。

<sup>1</sup> 特に、新型コロナウイルスによる働き方の変化などは産業別に見ればほぼ全国一律の現象と言ってよい。

図表 5-1 8つの方針（コンセプト）

1. 多様な滞在の取組メニュー展開

「海に関する産学官連携の可能性」や「観光 HUB 的都市としてのプレゼンス向上」など観光関連の取組み案より導出した。

2. 施設用途の多様化によるリアルな交流の場構築とシェア促進

「市内支店・営業所・製造拠点のサテライトオフィス化」、「クリエイティブクラス人材が多い」や「交流人口増加への取組」などビジネス関連の取組み案より導出した。

3. クリエイティブ人材を増やすためのしかけづくり

「第3次産業・サービス業活性化が必要」、「交流人口増加への取組」、「会社を知ってもらう取組が必要」など人材確保に関連した取組み案より導出した。

4. 若者を惹きつける地元企業の魅力づくり

「人材の県外流出を食い止める取組が必要」や「場所に束縛されない学習環境の提供」など若者の就職に関連した取組み案より導出した。

5. 静岡市での「暮らしの拠点化」（定住促進）

「暮らし」全般の静岡市の強みを活かす方向性として位置づけた。

6. モビリティの充実

「産業・経済」及び「暮らし」に対する取組み案を促す方向性として位置づけた。

7. 外国人が地域に根づいてくれる環境づくり

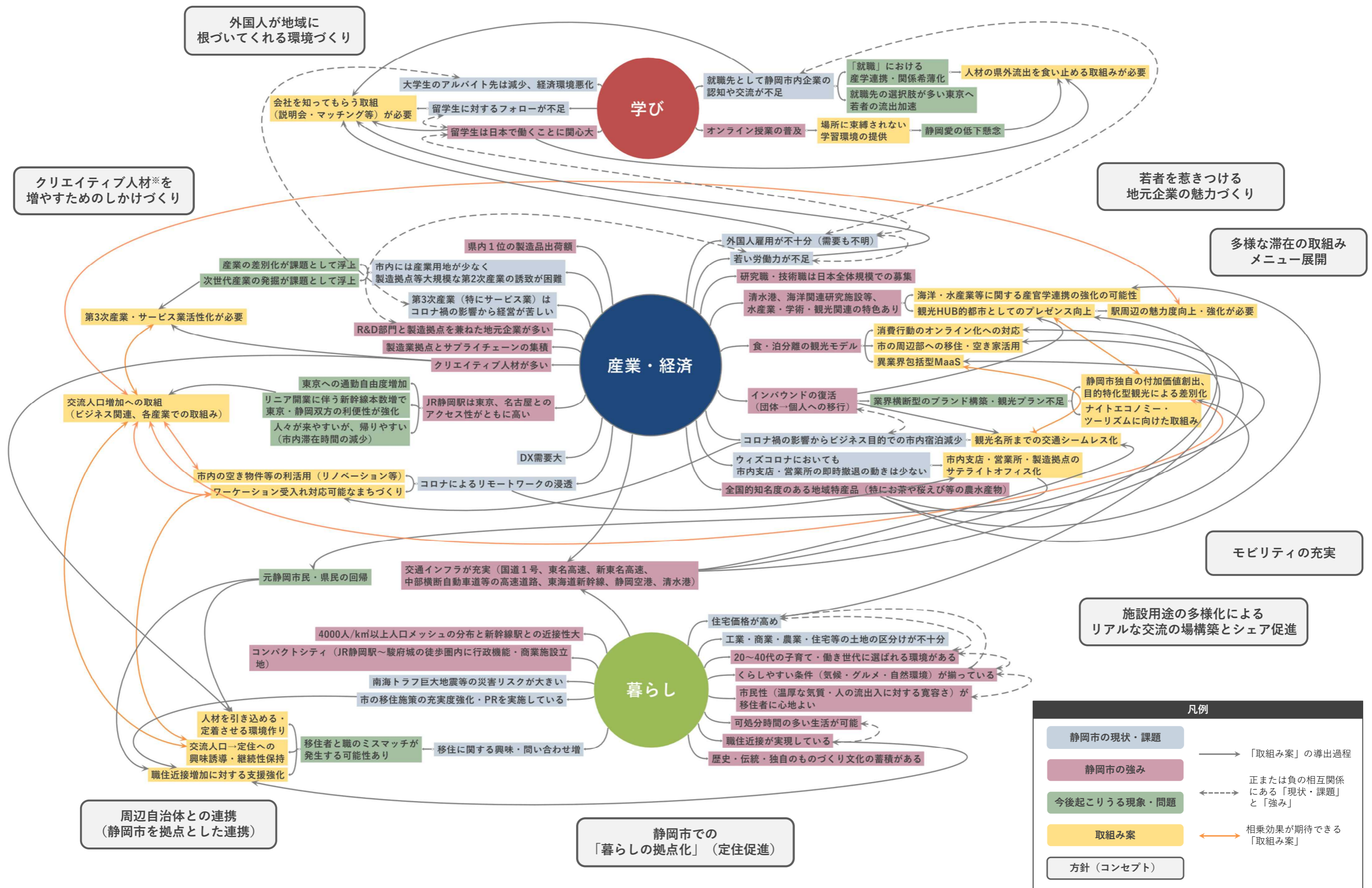
留学生を始めとした外国人が住みやすい多様性を意識した「学び」や「暮らし」の環境を高めるために位置づけた。

8. 周辺自治体との連携（静岡市を拠点とした連携）

「産業・経済」、「学び」、「暮らし」のすべての視点に対して、その取組の相乗効果・補完する方向性として位置づけた。



図表 5-2 俯瞰図

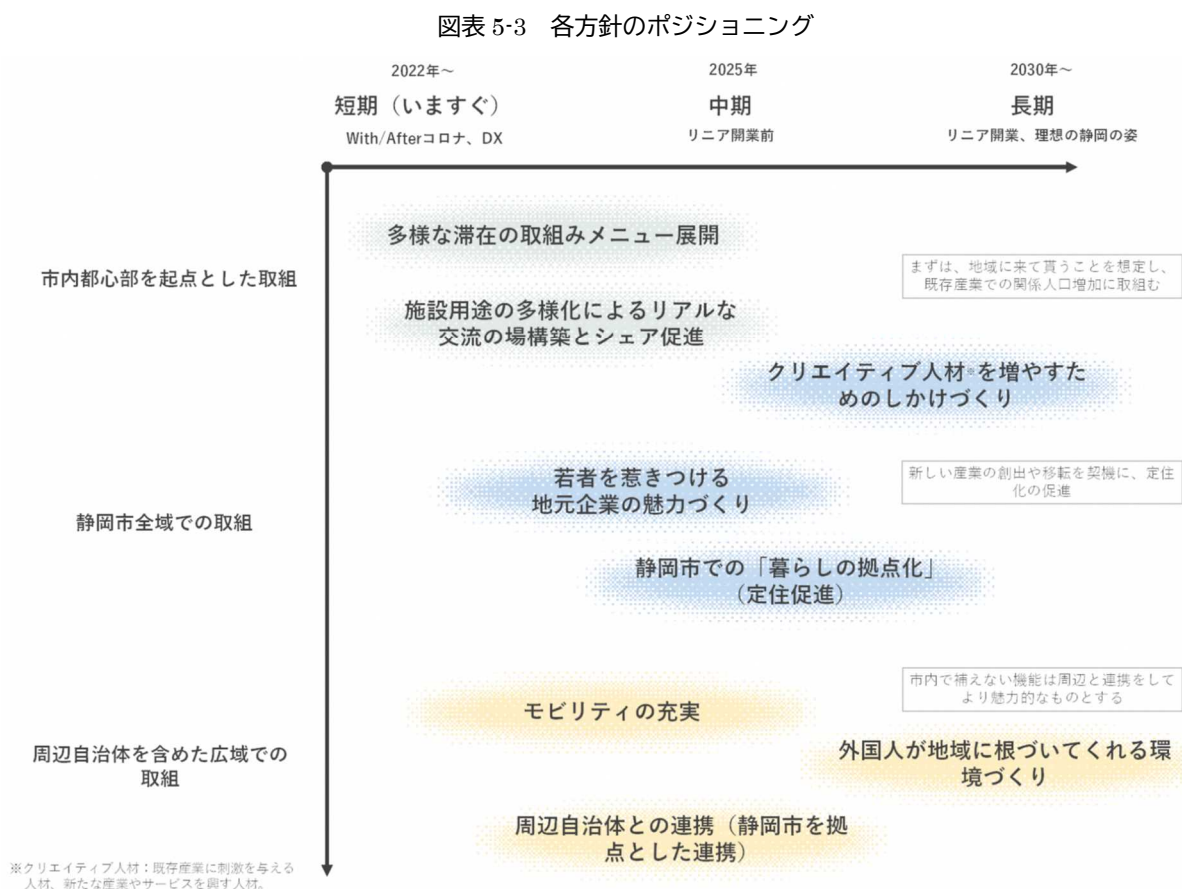




## (2) 今後の展開の整理

前節では、ヒアリングやデータなどから、互いに事象が関係し合う様子が分かる俯瞰図を作成し、静岡市らしさの特徴として表現した。また、その上で8つの方針を導出するに至った。現段階では、これら方針に基づく具体的取組内容については言及できないが、今後、この方針をベースとして、官民連携した取組を主体として、政策から実装までを行っていく必要がある。

図表 5-3 は、8つの方針を、大きく、短期（いますぐ）、中期（令和7（2025）年頃）、長期（令和12（2030）年～）の時間軸と、静岡市の都心部～地域・県レベルの空間軸の2軸のフレームにて各方針のポジショニングを示したものである。



基本的には左上部分、短期かつ静岡市都心部での取組から始まり、時間軸方向・空間軸方向それぞれに拡大していくイメージを想定している。また、8つの方針自体は取組の開始自体はいずれも「すぐに」行うべきものであるが、それぞれの取組の発現時期を想定するほか、ほかの方針との相互関係を示す意味で、ポジションを検討している。

総じて、静岡市で取り組むべきことは、大きくは以下に示す3段階を想定する。

第1段階は、地域に来て貰うことを想定し、そこでの体験や交流などを通し、既存産業との関係人口構築である。この時点では、静岡市の人口の増減についてはあまり意識をせず、まずは静岡市を知ってもらう、静岡市とつながることに意味があると考えられる。

第2段階は、新たな産業の創出、または他地域からの移転（この対象は企業にとどまらず、人材も含める）などをきっかけとして、静岡市をベースで働くことを基本とした、定住人口の増加に繋げることにある。第1段階で静岡市を知ること的成功すれば、地域の産業や住環境などを好意的に受け取ってもらうことができると想定する。ここまでは静岡市内で取り組むべきことと想定する。

他方、静岡県には多くの自然・観光資源、地域の交流があり、第3段階はまさに、その交流拠点、つまりは、ハブとして静岡市の機能をリニア開業時代（具体にはJR静岡駅への停車本数が従来よりも増加しアクセスの容易性が増す時代）に発揮する頃と想定する。この拠点性を活かして、例えば広域的な移動を確保するには、単一の自治体ではなく民間も巻き込んだ官民連携によるダイナミックなサービスの在り方が求められ、そのための仕掛け作りや協議は現段階から議論を行うべきである。静岡県、静岡市（以下「静岡」と表記する。この場合には県と市を含めた意味づけとする）は複数の大学を擁しており、大学・大学院卒の人材を継続して静岡で受け止めること、あるいは受け止められる環境をつくることも重要であるほか、人材の中には留学生も想定されるため、留学生を始めとした外国人が地域で住み働く環境づくりを地域が一体となって創出することも求められる。また、地域で働くことに魅力を持たせるためにも、前述の通り、クリエイティブ人材としての活躍を期待したいところであり、これには既存産業との連携や、地域外からの産業も積極的な静岡への進出を促すべきであり、そういった可能性を見据えて静岡の良さを労働環境、住環境の視点から評価し、情報発信することも重要である。さらに、長期的に見て、静岡が国内の交流にとどまらず、様々な産業を活かした海外との交流をより広めることは、国外からの静岡の評価を高める可能性もあり、継続した取組が求められると考えられる。

前節で示した俯瞰図はまさにそのような前後関係がどの時点から発現するかは分からないがそれぞれに相互関係などもあるため、いずれの取組が行われた際にも、他の方針はそれを見守りながら、どのように新たな関係性が生まれるかを丁寧に検討する必要があるといえる。

本章で導き出された方針は、あくまで調査内における情報を整理分析した考察に過ぎない。今後、具体的に政策としての方向性を定め、取組を行うにあたっては、以下の点に留意し、進める必要があると考えられる。

1. 地域課題を解決することに囚われすぎないように、地域の事業者など需要も同時に検証し、未来志向での取組を検討すること。
2. 新型コロナウイルスに学んだように、社会情勢や環境が一変する可能性もあるため、中期、長期の計画やビジョンについては適切な時期に見直しを行い、官民両方の側面から取組については在り方を議論すること。
3. 事例はあくまで事例であり、地域には必ずしもフィットしない場合があることを念頭に、事例を収集してそれを手本にするのではなく、静岡らしさを根本に適切なビジネスモデルを設定すること。

4. 官民連携によるスピード感を大切に、適切なプラットフォーム設置や対話の機会を置き、よそ者を拒まないフラットな体制で最新技術やサービス等を率先して試せるような実証の場や空間、機会を設けること。





## 委員長コメント



## 委員長コメント

本調査研究は、2020年度に設置された「静岡市リニア中央新幹線開業後のまちづくり研究会」で議論してきた「リニア中央新幹線開業後の時代に起こり得る社会変化とそれが静岡市に及ぼす影響」の裏付けを行うものであった。研究会の最終的なアウトプットは静岡市のまちづくり戦略の提案となるため、本調査研究はその基礎となる静岡市の特徴・強み・課題を整理することを目標としていた。しかしながら、委員会での活発な議論とそれを受けた事務局の積極的かつ丁寧な作業により、特徴・強み・課題が詳細かつ俯瞰的に整理されることに留まらず、そこから8つの方針とそのポジショニングが導出されるまでに至った。委員及び事務局の皆様に御礼申し上げたい。

今回の調査研究について評価したい点が3つある。

1点目は、研究会設立当初から体験してきた新型コロナウイルス感染拡大による働き方・暮らし方の変化という、リニア中央新幹線開業よりも前に突発的に発生したショックについて、全国的な状況を確認しながら、静岡市の状況を詳細に理解できたことである。新型コロナの世界的流行は生活に関わる様々なトレンドを加速させた側面があるため、これをリニア中央新幹線開業の「予行演習」と捉え、ここ2年の変化の現実を見ながら2030年以降のことを考えることができた。その過程で静岡市の産業面、生活面での優位性が確認された。

2点目は、調査研究の初期段階に、どのような調査を行うべきかについて幅広い議論ができたことである。結果的に、収集した各種のデータから得られる客観的情報と各主体へのヒアリング調査から得られる主観的情報を組み合わせ、状況を詳細に把握・理解し、多岐に渡る内容を俯瞰することができた。特に、各主体から得られた情報には、過去から現在までの状況だけでなく、将来に対する展望も含まれ、まちづくり戦略の提案につなげることができる。

3点目は、多様な滞在、施設用途の多様化、クリエイティブ人材、地元企業の魅力づくり、暮らしの拠点化、モビリティの充実、外国人の受け入れ環境、周辺自治体との連携の8つの方針まで共有できたことである。今後、それぞれについて実現可能な施策を検討し、それを時間・空間軸の中で適切に組み合わせることによって、リニア中央新幹線の開業を含む、様々な社会変化に対応できる静岡市のまちづくりの戦略を練ることができる。

改めて本調査研究の関係者に御礼申し上げるとともに、今後の展開に期待したい。

東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻  
准教授 村山 顕 人



## 調査研究委員会名簿



## 調査研究委員会名簿

委員 長	村山 顕人	東京大学 大学院工学系研究科 都市工学専攻 准教授
委 員	石川 眞巳	静岡商工会議所 専務理事
	若林 紀伸	株式会社静岡銀行 執行役員 地方創生部長
	大谷 和紀	静岡鉄道株式会社 常務取締役
	小豆川 裕子	常葉大学 経営学部 教授
	竹内 佑騎	株式会社竹屋旅館 代表取締役
	雛元 昌一郎	三菱地所株式会社 コマーシャル不動産戦略企画部 開発戦略ユニット ユニットリーダー
	堀 智	日立ジョンソンコントロールズ空調株式会社 日本業務用空調ビジネスユニット 業務用空調本部長
	松浦 高之	静岡市 企画局長
	浦船 利幸	一般財団法人 地方自治研究機構 調査研究部 上席研究員
事務 局	鈴木 豪	静岡市 企画局 企画課長
	久野井 篤	静岡市 企画局 企画課課長補佐兼政策企画・調整係長
	伊藤 大志	静岡市 企画局 企画課 政策企画・調整係 副主幹
	牧 竜平	静岡市 企画局 企画課 政策企画・調整係 主任主事
	江見 哲郎	一般財団法人 地方自治研究機構 主任研究員
	細谷 希恵	一般財団法人 地方自治研究機構 研究員
基礎調査 機 関	宮下 光宏	三菱UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社 主任研究員
	宮田 将門	三菱UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社 主任研究員
	伊藤 瑞萌	三菱UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社 研究員
	松本 義正	三菱UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社 研究員

(順不同 敬称略)





## 資料編



## 資料編

参考資料 1	静岡市基礎情報	125
参考資料 2	リニア中央新幹線の各沿線主要都市比較（都市機能整備の状況と方針）	137
参考資料 3	マクロトレンド：新型コロナウイルス感染症拡大による意識変化	141
参考資料 4	北陸新幹線・九州新幹線開業後のインパクト	155
参考資料 5	企業、大学関連ヒアリング報告	169
参考資料 6	移住関係ヒアリング報告	175



# リニア中央新幹線開業に伴う 静岡市の社会経済への影響予測に関する調査研究

## ～ 基礎情報 ～

2021年 11月 22日 (月)

静岡市 企画局 企画課  
(一財) 地方自治研究機構 調査研究部

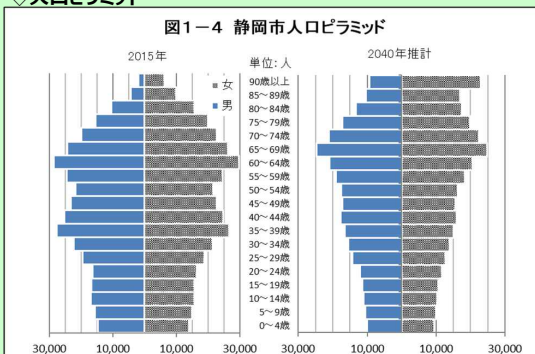


## 1. 静岡市の人口①

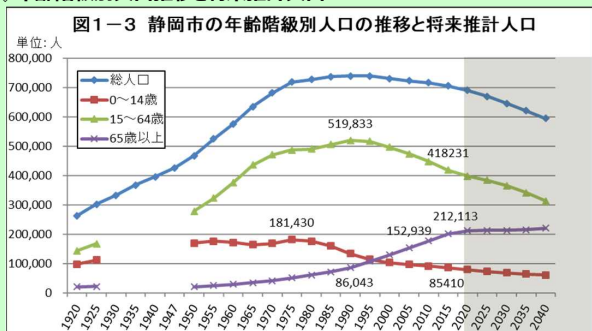
◇人口推移と将来推計人口



◇人口ピラミッド



◇年齢階級別人口推移と将来推計人口

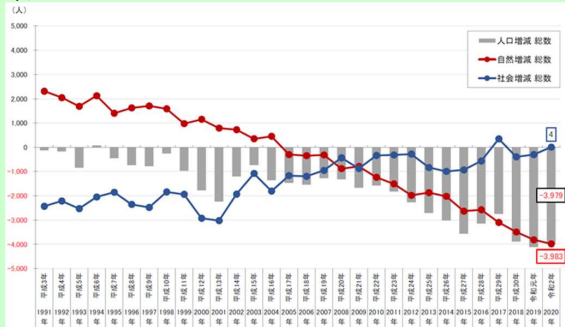


- 静岡市では、国・県よりも20年早い1990年の739,300人をピークに人口減少に転じ、本格的な人口減少社会を迎えている。
- 平均寿命の伸長により高齢者人口が増加や、若年女性の市外流出による出生数の減少などによる年少人口の減少が続いている。
  - ・年少人口（0歳～14歳）が総人口に占める割合は1975年の25.2%から、2015年の12.1%に減少。
  - ・生産年齢人口（15歳～64歳）が総人口に占める割合は1990年の70.3%から、2015年の59.3%に減少。
  - ・老年人口（65歳以上）は、1990年には総人口に占める割合は11.6%、2005年には21.1%で今後も割合は増加する見込み。

(出所: 令和2年3月 「静岡市第2期総合戦略」)

# 1. 静岡市の人口②

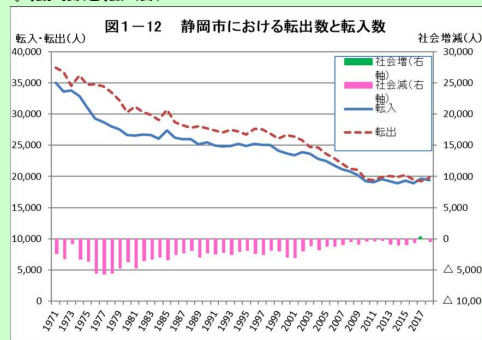
## ◇人口動態



(出所: 令和3年6月「人口動態に関する基礎データ」)

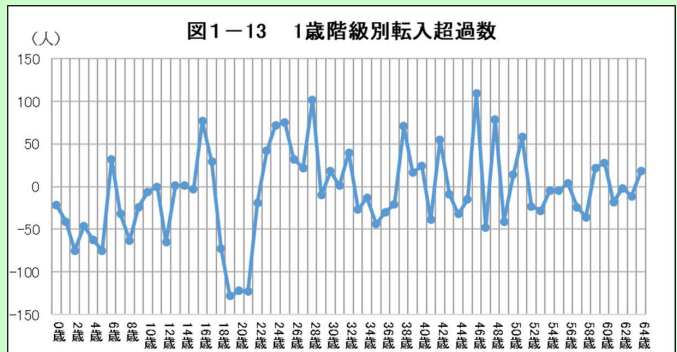
- 自然増減は年々減少し、2005年からマイナスに転じている。
- 社会増減はマイナスが続くものの、近年は縮小傾向となっている。
  - ・1971年以降、転出超過が続くが、1977年のマイナス約5,700人をピークにマイナス幅が減少している。
  - ・2017年には転入超過に転じたものの、2018年はマイナス397人、2019年はマイナス304人と転出超過に戻っている。
- 転入数・転出数ともに減少傾向で、転出超過が最大だった1977年には転出が約34,000人、転入が約29,000人だったが、近年は転出が約20,000人、転入が約19,000人と規模全体が減少している。

## ◇転出数と転入数



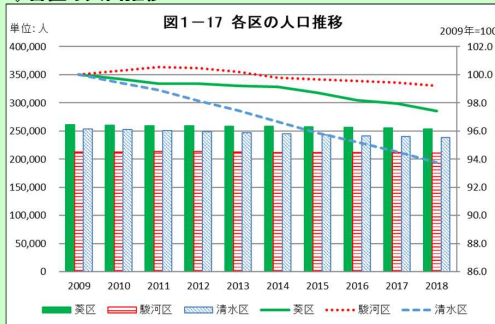
(出所: 令和2年3月「静岡市第2期総合戦略」)

## ◇1歳階級別転入超過数

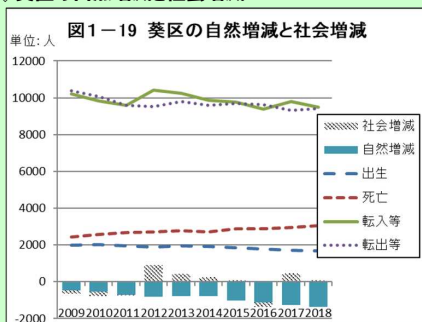


# 1. 静岡市の人口③

## ◇各区の人口推移

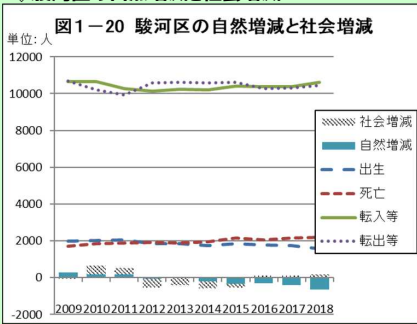


## ◇葵区の自然増減と社会増減



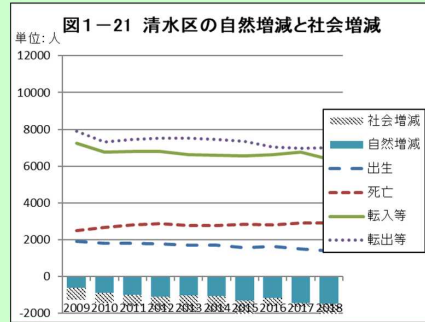
- 2009年比△2.6%
- おおむね社会増
- 自然増減は年平均900人程度の自然減

## ◇駿河区の自然増減と社会増減



- 2009年比△0.8%
- 社会増減は30人程度の微減
- 自然増減は年平均100人程度の微減

## ◇清水区の自然増減と社会増減



- 2009年比△6.2%
- 社会増減は700人程度の減
- 自然増減は年平均1,000人程度の減

(出所: 令和2年3月「静岡市第2期総合戦略」)

# 1. 静岡市の人口④

## ◇静岡市から転出超過となっている主な都道府県

順位	都道府県	転入者数	転出者数	増減数
1	東京都	2,041	2,564	▲523
2	神奈川県	1,346	1,594	▲248
3	愛知県	1,674	1,809	▲135
4	埼玉県	496	609	▲113
5	千葉県	581	664	▲83
6	大阪府	458	536	▲78
7	茨城県	145	205	▲60
8	長野県	157	196	▲39
9	福岡県	228	260	▲32
10	宮城県	121	141	▲20

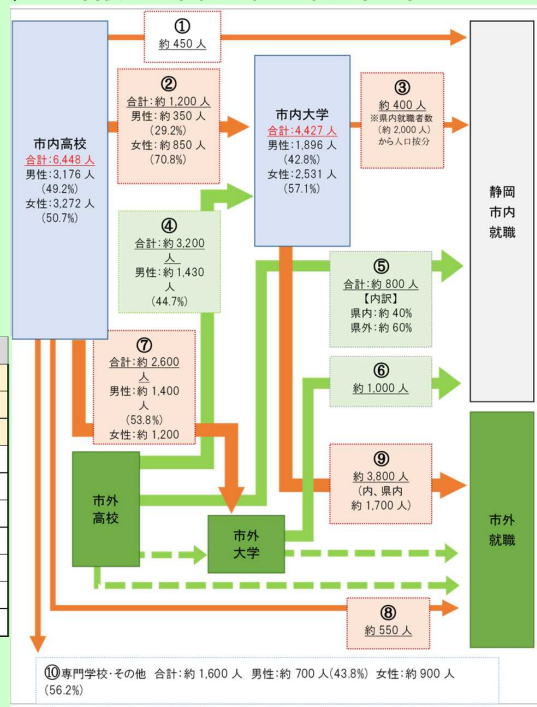
## ◇静岡市へ転入超過となっている主な都道府県

順位	都道府県	転入者数	転出者数	増減数
1	岐阜県	227	169	58
2	新潟県	117	82	35
3	京都府	229	197	32
4	広島県	160	128	32
5	三重県	194	164	30
6	沖縄県	100	72	28
7	山梨県	216	189	27
8	山口県	53	27	26
9	大分県	42	16	26
10	島根県	38	13	25

(出所:住民基本台帳人口移動報告年報(2021年)(総務省))

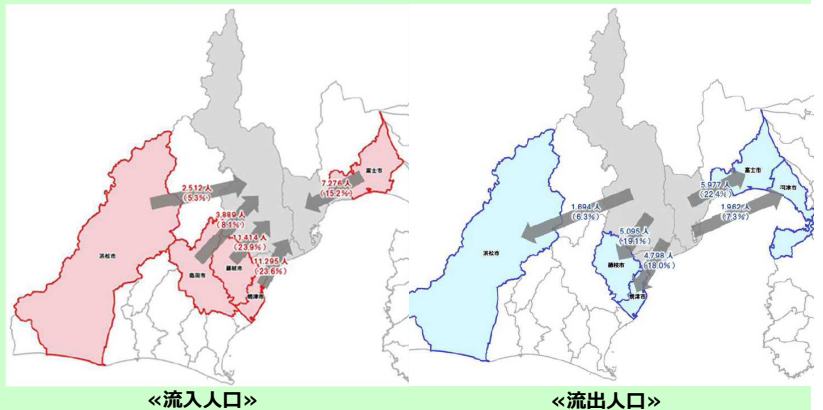
- 神奈川県や東京都などの首都圏や愛知県への転出が多い。
- 岐阜県などの近隣の県をはじめ、様々な府県からの転入が多くみられている。

## ◇市内の高校・大学卒業生の転出入状況(推計)



# 1. 静岡市の人口⑤

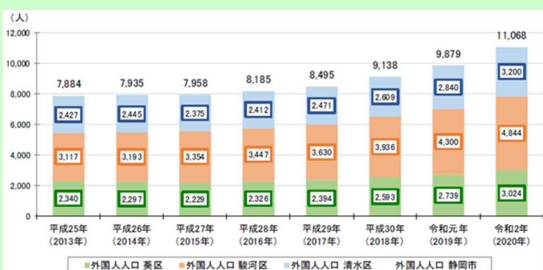
## ◇静岡市⇔県内自治体の流入・流出口



## ◇外国人人口の推移

○外国人住民は留学生等の増加により、近年増加傾向があり、なかでも駿河区の増加が大きい。

- 【葵 区】 R1:2,739人→R2:3,024人・増加率10.4%
- 【清水区】 R1:2,840人→R2:3,200人・増加率12.7%
- 【駿河区】 R1:4,300人→R2:4,844人・増加率12.7%



- 県内15歳以上の通勤・通学人口をみると、静岡市への流入は隣接する藤枝市(23.9%)・焼津市(23.6%)・富士市(15.2%)・島田市(8.1%)・浜松市(5.3%)の順に多く、その他を含む全体の総数としては48,702人である。
- 静岡市からの流出は、富士市(22.4%)・藤枝市(19.1%)・焼津市(18.0%)・沼津市(7.3%)・浜松市(6.3%)の順に多く、総数は26,699人である。
- 連携中枢都市圏を構成する自治体間での人の動きが活発であり、強い繋がりがみられる。

(出所:令和3年6月「人口動態に関する基礎データ」)



# 1. 静岡市の人口⑥

## ◇従業地・通学地別人口及び就業者

従業地・通学地	実数(人)				実数(人)				割合(%)				割合(%)			
	平成27年				平成22年				平成27年				平成22年			
	静岡市	葵区	駿河区	清水区	静岡市	葵区	駿河区	清水区	静岡市	葵区	駿河区	清水区	静岡市	葵区	駿河区	清水区
常住人口(夜間人口)	704,989	253,593	212,419	238,977	716,197	255,375	213,059	247,763	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
従業も通学もしていない	254,900	93,785	72,160	88,955	254,619	92,389	72,383	89,847	36.2%	37.0%	34.0%	37.2%	35.6%	36.2%	34.0%	36.3%
自市区町村	304,129	110,999	84,752	108,378	326,500	117,013	90,908	118,579	43.1%	43.8%	39.9%	45.4%	45.6%	45.8%	42.7%	47.9%
自宅	37,396	14,352	9,772	13,272	40,288	15,463	10,214	14,611	5.3%	5.7%	4.6%	5.6%	5.6%	6.1%	4.8%	5.9%
自宅外	266,733	96,647	74,980	95,106	286,212	101,550	80,694	103,968	37.8%	38.1%	35.3%	39.8%	40.0%	39.8%	37.9%	42.0%
他市区町村	113,435	37,680	42,623	33,132	111,161	37,556	40,989	32,616	16.1%	14.9%	20.1%	13.9%	15.5%	14.7%	19.2%	13.2%
自市内他区	80,772	27,232	31,193	22,347	77,119	26,544	29,459	21,116	11.5%	10.7%	14.7%	9.4%	10.8%	10.4%	13.8%	8.5%
県内他市区	26,743	8,280	9,478	8,985	24,822	7,648	8,592	8,582	3.8%	3.3%	4.5%	3.8%	3.5%	3.0%	4.0%	3.5%
他県	5,191	1,914	1,735	1,542	3,550	1,297	1,180	1,073	0.7%	0.8%	0.8%	0.6%	0.5%	0.5%	0.6%	0.4%
従業・通学市区町村「不詳・外国」	729	254	217	258	5,670	2,067	1,758	1,845	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.8%	0.8%	0.8%	0.7%
従業地・通学地「不詳」	32,525	11,129	12,884	8,512	23,917	8,417	8,779	6,721	4.6%	4.4%	6.1%	3.6%	3.3%	3.3%	4.1%	2.7%
うち就業者	350,852	125,663	107,551	117,638	357,916	126,925	107,818	123,173	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
自市区町村	239,511	86,656	66,212	86,643	254,187	90,545	69,640	94,002	68.3%	69.0%	61.6%	73.7%	71.0%	71.3%	64.6%	76.3%
自宅	37,396	14,352	9,772	13,272	40,288	15,463	10,214	14,611	10.7%	11.4%	9.1%	11.3%	11.3%	12.2%	9.5%	11.9%
自宅外	202,115	72,304	56,440	73,371	213,899	75,082	59,426	79,391	57.6%	57.5%	52.5%	62.4%	59.8%	59.2%	55.1%	64.5%
他市区町村	99,355	34,713	36,679	27,963	97,809	34,361	35,697	27,751	28.3%	27.6%	34.1%	23.8%	27.3%	27.1%	33.1%	22.5%
自市内他区	70,652	25,594	26,500	18,558	67,656	24,680	25,379	17,597	20.1%	20.4%	24.6%	15.8%	18.9%	19.4%	23.5%	14.3%
県内他市区	24,311	7,527	8,700	8,084	22,647	6,901	7,970	7,776	6.9%	6.0%	8.1%	6.9%	6.3%	5.4%	7.4%	6.3%
他県	3,728	1,361	1,282	1,085	2,668	957	915	796	1.1%	1.1%	1.2%	0.9%	0.7%	0.8%	0.8%	0.6%
従業市区町村「不詳・外国」	664	231	197	236	4,838	1,823	1,433	1,582	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	1.4%	1.4%	1.3%	1.3%
従業地「不詳」	11,986	4,294	4,660	3,032	5,920	2,019	2,481	1,420	3.4%	3.4%	4.3%	2.6%	1.7%	1.6%	2.3%	1.2%

- 総人口に占める従業地・通学地別人口の割合は、静岡市全体として「自市区町村」が1番多く、27年では36.2%、22年では35.6%である。
- 22年から27年においては、「自市区町村」の比率が下がり、「他市区町村」の割合が上がっている。
- 就業者数においても同様の結果、また区別にみても同様の結果である。

(出所：平成22年・平成27年国勢調査)



# 1. 静岡市の人口⑦

## ◇年齢(5歳階級)別の従業地の割合

年齢・男女	総数	割合(%)							年齢・男女	総数	割合(%)						
		自市区町村	自宅	自宅外	他市区町村	県内	他県	自市区町村			自宅	自宅外	他市区町村	県内	他県		
全国 総数	100.0	56.0	10.4	45.6	44.0	35.0	9.0	静岡市 総数	100.0	70.6	11.0	59.6	29.4	28.1	1.3		
15~19歳	100.0	55.3	1.4	53.9	44.7	36.1	8.6	15~19歳	100.0	70.1	1.5	68.6	29.9	28.6	1.3		
20~24歳	100.0	50.8	1.8	49.0	49.2	38.9	10.3	20~24歳	100.0	67.2	1.9	65.3	32.8	31.7	1.1		
25~29歳	100.0	48.4	2.7	45.7	51.6	41.5	10.0	25~29歳	100.0	64.7	2.6	62.1	35.3	34.4	0.9		
30~34歳	100.0	48.4	4.1	44.3	51.6	41.5	10.1	30~34歳	100.0	65.3	4.3	61.0	34.7	33.8	0.9		
35~39歳	100.0	49.9	5.1	44.7	50.1	40.1	10.0	35~39歳	100.0	66.0	5.5	60.5	34.0	32.8	1.2		
40~44歳	100.0	51.3	5.8	45.5	48.7	38.8	10.0	40~44歳	100.0	66.4	6.1	60.3	33.6	32.1	1.5		
45~49歳	100.0	52.1	6.7	45.5	47.9	37.6	10.3	45~49歳	100.0	67.2	7.0	60.2	32.8	31.0	1.8		
50~54歳	100.0	54.1	7.9	46.1	45.9	36.1	9.8	50~54歳	100.0	67.9	8.0	59.9	32.1	30.2	1.9		
55~59歳	100.0	57.8	10.3	47.5	42.2	33.5	8.7	55~59歳	100.0	70.9	11.1	59.8	29.1	27.4	1.7		
60~64歳	100.0	63.2	15.7	47.5	36.8	29.5	7.4	60~64歳	100.0	76.6	16.0	60.6	23.4	22.3	1.1		
65歳以上	100.0	76.8	35.0	41.8	23.2	18.6	4.6	65歳以上	100.0	86.6	34.7	51.9	13.4	12.7	0.7		
男性	100.0	50.5	10.4	40.1	49.5	38.1	11.4	男性	100.0	65.3	10.9	54.4	34.7	32.8	1.9		
女性	100.0	63.0	10.3	52.6	37.0	31.1	5.9	女性	100.0	77.3	11.1	66.2	22.7	22.2	0.5		

- 全国と静岡市との従業地のそれぞれの割合について、静岡市においては全国値よりも静岡市内で勤務する割合が多い。「自宅外の市内で勤務する割合」が多いことが理由となる。
- また、他市区町村の場合においても、静岡県内での勤務が多く、他県へ勤務のために移動している割合は極めて少ないことが分かる。
- 全国と静岡市の共通傾向としては、いずれも20~44歳までの世代においては自市区町村での勤務割合が若干減るが、それ以外の世代、また、特に年齢を重ねるほど自市区町村での勤務の割合が増加する。
- 男女別の傾向としては、全国と静岡市に差はなく、同じ傾向にあることが分かる。

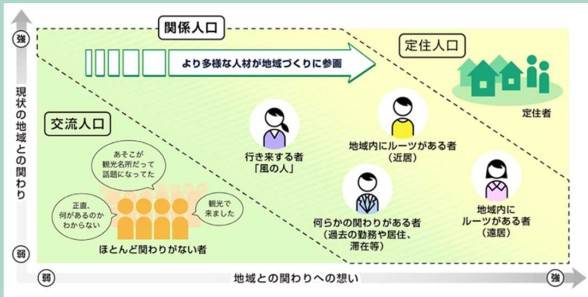
(出所：平成27年国勢調査を基に作成)



# 1. 静岡市の人口⑧

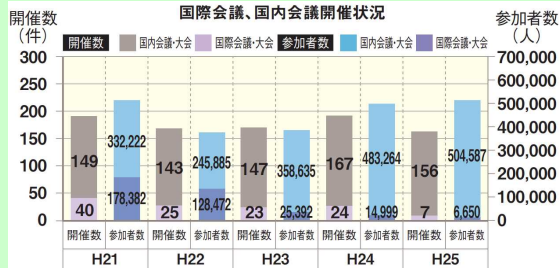
## 【交流人口】

### ◇交流人口と関係人口



(出所: 総務省「関係人口ポータルサイト」(<https://www.soumu.go.jp/kankeijinkou/about/index.html>))

### ◇コンベンション数の推移



(出所: 平成27年3月「静岡市第3次総合計画」。)

- 観光客数について、静岡市においては令和元年度には新型コロナウイルスによる影響も若干受けたところであるが、それ以前では年々増加傾向にあった。
- 県内をみても、静岡市の観光客数は多い方である。

### ◇観光交流客数(宿泊数+観光レクリエーション客数)の推移

年度	S63	H3	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
全県	141,482	131,162	129,661	138,081	144,968	147,935	149,342	152,941	156,482	153,416	147,163
伊豆	73,441	63,771	36,667	38,814	40,013	42,307	44,494	45,251	47,366	47,032	44,382
富士	13,092	14,677	31,704	31,214	32,428	32,741	33,104	32,834	33,259	33,680	31,838
駿河	12,690	12,015	23,663	24,985	27,685	26,266	24,464	24,893	24,568	24,705	23,632
西駿河・奥大井	9,392	9,721	9,614	10,539	11,294	11,617	12,124	12,882	11,817	11,728	11,096
中東遠	15,164	13,713	13,850	14,870	14,886	15,350	15,774	16,347	17,011	16,360	15,818
西北遠	17,703	17,265	13,589	17,212	18,132	19,171	18,951	20,295	22,027	19,471	20,119
一括調査			574	448	531	484	431	439	434	439	278
指数	100.0	92.7	91.6	97.6	102.5	104.6	105.6	108.1	110.6	108.4	104.0

※観光レクリエーション: 観光施設(地点)、スポーツレクリエーション施設、行楽事及びイベント等への入場者・参加者数等(年間の入込客数が1千人以上のものが対象)

(出所: 令和3年2月 静岡県「令和元年度静岡県観光交流の動向」。)

### ◇宿泊数の推移

年度	S63	H3	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
全県	26,725	27,653	16,842	17,903	18,220	18,810	19,876	19,433	19,805	19,968	19,605
伊豆	18,857	19,935	9,833	10,398	10,516	10,917	11,348	11,253	11,441	11,347	10,773
富士	1,381	1,358	1,668	1,754	1,912	1,942	1,997	1,855	1,928	2,155	2,237
駿河	1,896	1,534	1,418	1,526	1,613	1,632	1,760	1,713	1,816	1,784	2,005
西駿河・奥大井	932	999	804	816	850	869	922	931	937	988	927
中東遠	1,018	1,151	887	974	986	1,014	1,094	1,156	1,178	1,180	1,150
西北遠	2,641	2,676	2,232	2,434	2,343	2,435	2,755	2,525	2,505	2,512	2,513
指数	96.6	100.0	60.9	64.7	65.9	68.0	71.9	70.3	71.6	72.2	73.4

※駿河(静岡市)/伊豆(沼津市、熱海市、三島市、伊東市、下田市、伊豆市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、函南町、清水町)/富士(富士宮市、富士市、御殿場市、裾野市、長泉町、小山町)/西駿河・奥大井(島田市、焼津市、藤枝市、牧之原市、吉田町、川根本町)/中東遠(磐田市、掛川市、袋井市、御前崎市、菊川市、森町)/西北遠(浜松市、湖西市)

(出所: 令和3年2月 静岡県「令和元年度静岡県観光交流の動向」。)

# 1. 静岡市の人口⑨

## 【関係人口】

### ◇静岡市での地域づくり活動団体の事例

〈環境/農山漁村/交流・体験〉  
「特定非営利活動法人複合力」  
清水森林公園「やすらぎの森」を中心に両河内の魅力を広く発信、全ての人が日常に「農」を少しでも取り入れて生活をしてくれたら、と活動。  
・農作業  
・ショップの経営(ジェラート中心)  
・商品開発(地酒・地ビール・食品数々)  
・草木染め  
・ビオトープ保持

〈健康・福祉/まちづくり〉  
「しずおか民家活用推進協議会」  
静岡県内を対象に、民家・空き家の保全活用、景観保全に係る活動。地域の価値向上や活性化を図る。  
・民家の保存活用にかかる情報共有・発信  
・活用方策の検討、活用の活動・事業の実施、研修・親睦に係る事業  
・静岡市清水区折戸の旧醤油醸造民家の保存活用、葵区吉津の民家の修復活動など

〈交流・体験〉  
「宇津ノ谷倶楽部」  
宇津ノ谷地区のまちなみ景観、歴史・文化遺産を活かした賑わいを創出。地域遺産を次の世代に継承することに寄与。  
・地域サポート事業(地域のまつり)  
・地域の魅力づくり事業(参加型・経験型イベントを企画・運営)  
※会員は、居住者ではなく、宇津ノ谷のまちなみ景観や歴史、文化に興味があるメンバーで構成

- 静岡県では、関係人口マッチングサイト「SHIZUOKA YELL STATION」が開設されており、地域の課題や活性化に取り組む地域団体が紹介されており、参加申込なども可能。

(出所: 静岡県関係人口情報サイト「SHIZUOKA YELL STATION」を参照し作成。)

### ◇ふるさと納税者数・納税額の推移

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
件数	7件	6件	11件	25件	30件	9,007件	15,259件	9,971件	9,810件	10,776件
金額	2,045,870円	2,211,100円	5,364,393円	3,396,000円	18,978,000円	130,245,498円	217,262,101円	163,946,001円	185,273,988円	232,116,000円

- ふるさと納税「しぞ〜かふるさと応援寄附金」では、他自治体と同様に市外在住の寄附者にお礼品を贈呈(H27年度から)。「もらうだけではつまらない!」をコンセプトに、静岡市に来て、思い出を作ってもらえるような「体験型お礼品」も用意している。



・お茶ツーリズム  
・駿河匠宿 伝統工芸体験

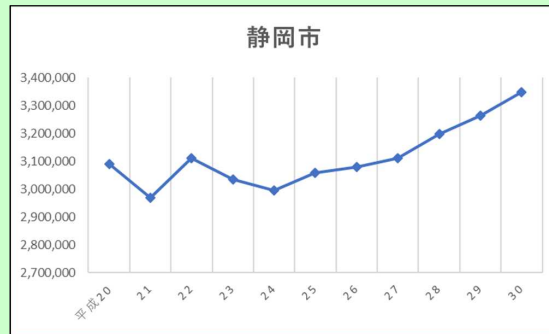
(出所: 静岡市ホームページを参照し作成。)

## 2 静岡市の産業構造①

◇平成30年度 経済活動別総生産

項目	第1次産業			第2次産業			第3次産業													(百万円)			
	農業	林業	水産業	鉱業	製造業	建設業	電気・ガス・水道・廃棄物処理業	卸売・小売業	運輸・郵便業	宿泊・飲食サービス業	情報通信業	金融・保険業	不動産業	専門・科学技術・美術・芸術サービス業	公務	教育	保健衛生・社会事業	その他のサービス	小計(1+2+…+18)	輸入品に課税される税・関税	(控除)投資形成に係る消費税	経済活動別総生産(市場価格表示)(19+20+21)	
静岡県	106,664	9,129	33,051	5,586	6,963,068	821,649	269,421	1,218,478	968,623	416,989	407,399	614,012	1,692,306	957,690	563,678	549,826	1,114,177	634,303	17,346,048	294,403	178,395	17,462,055	
静岡市	8,354	1,490	731	391	894,246	145,354	51,844	305,568	272,779	66,656	117,579	211,815	328,107	259,921	168,397	136,237	228,976	126,583	3,325,029	56,433	34,196	3,347,266	

◇経済活動別総生産(市場価格表示)の推移



- 静岡県においては、経済活動別では「製造業」が約6兆9,631億円と最も高額となっており、「不動産業」「卸・小売業」が続く。また、「鉱業」が約56億円と最も低くなっている。
- 静岡市においても、同様に「製造業」が約8,942億円と最も高く、次いで「不動産業」「卸・小売業」が続く結果となっている。また、「鉱業」が約4億円と最も低い結果も同じである。
- 総生産額の推移の傾向もほぼ県内と市内では変化がないが、静岡市内における推移では、比較的、下落規模は少なく、安定的に増加傾向にあったことが分かる(公表分はH30年度までのため、コロナ禍の影響は不明である)。

(出所:静岡県ホームページ内「しずおかんの地域経済計算」を参照し図を作成。)

## 2 静岡市の産業構造②

◇産業分類別事業所数及び従業者数

産業分類	事業所数	総従業者数							
		総数	個人業主	無給の家族従業者	有給役員	常用雇用者			臨時雇用者
						総数	正社員・正職員	正社員・正職員以外	
A~R 全産業(S公務を除く)	35,194	340,623	13,879	3,529	21,004	292,125	177,256	114,869	10,086
A~B 農業、林業、漁業	70	662	-	-	97	512	263	249	53
A 農業	49	481	-	-	66	383	188	195	32
B 漁業	19	139	-	-	31	87	53	34	21
C~R 非農林漁業(S公務を除く)	35,124	339,961	13,879	3,529	20,907	291,613	176,993	114,620	10,033
C 鉱業、採石業、砂利採取業	5	32	1	2	7	22	17	5	-
D 建設業	3,340	23,413	1,003	229	3,528	18,101	15,536	2,565	552
E 製造業	3,366	52,697	1,169	354	3,789	46,551	34,203	12,348	834
F 電気・ガス・熱供給・水道業	21	1,594	-	4	25	1,567	1,369	198	2
G 情報通信業	344	8,337	16	4	408	7,849	6,593	1,256	60
H 運輸業、郵便業	812	19,773	54	9	777	18,652	13,926	4,726	281
I 卸売業、小売業	9,768	76,618	3,287	1,136	4,782	65,051	35,135	29,916	2,362
J 金融業、保険業	703	11,942	57	7	462	11,371	9,078	2,293	45
K 不動産業、物品賃貸業	2,123	8,198	876	250	1,609	5,222	3,431	1,791	241
L 学術研究、専門・技術サービス業	1,563	9,499	752	110	956	7,482	5,991	1,491	199
M 宿泊業、飲食サービス業	4,097	28,946	2,730	752	677	23,574	4,747	18,827	1,213
N 生活関連サービス業、娯楽業	3,014	13,354	2,097	369	570	9,467	4,606	4,861	851
O 教育、学習支援業	1,064	10,216	569	79	191	9,015	4,725	4,290	362
P 医療、福祉	2,386	38,497	942	144	1,355	35,167	22,304	12,863	889
Q 複合サービス事業	163	2,253	3	1	27	2,183	1,457	726	39
R サービス業(他に分類されないもの)	2,355	34,592	323	83	1,744	30,339	13,875	16,464	2,103

- 静岡市においては、「卸売業・小売業」の事業所数9,768と最も多く、他産業と比較して圧倒的である。次いで、「宿泊業・飲食サービス業」が4,097と多く、「建設業」「製造業」「生活関連サービス業、娯楽業」が約3,000程度と続いている。
- 最も少ないものは、「鉱業、採石業、砂利採取業」の5である。

- 従業者数は、概ね事業所数と比例している。「卸売業・小売業」の従業者数は76,618人と最多であり、次いで「製造業」の52,697人、「医療・福祉」の38,497人となる。
- 最も少ない従業者数は、事業所数と同じく「鉱業、採石業、砂利採取業」の32人である。

(出所:資料 総務省統計局「平成28年経済センサス-活動調査」)

## 2 静岡市の産業構造③

### ◇全産業の生産額とその変化

静岡市	2010年	2025年	内訳		2040年	内訳	
			本市の人口減少の影響	全国の人口減少の影響		本市の人口減少の影響	全国の人口減少の影響
合計(100万円)	5,180,998	4,916,350			4,413,451		
減少額(100万円)		-264,648	-156,694	-107,954	-767,547	-252,425	-515,122
2010年合計=1とした比率	1.000	0.949	-0.030	-0.021	0.852	-0.049	-0.099

### ◇就業者数とその変化

静岡市	2010年	2025年	内訳		2040年	内訳	
			市内消費減少分	全国消費減少分		市内消費減少分	全国消費減少分
合計(人)	353,532	333,969			292,952		
減少額(人)		-19,564	-10,841	-8,723	-60,580	-17,507	-43,073
2010年合計=1とした比率	1.000	0.945	-0.031	-0.025	0.829	-0.050	-0.122

### ◇静岡市産業の売上先地域区分(販売経路)

産業	市内生産額	販路構成(実額)				販路構成(構成比)			
		市内		市外		市内		市外	
		市内	国内(移出)	国外(輸出)	市内	国内(移出)	国外(輸出)		
第一次産業	34,253	14,374	19,613	266	42.0%	57.3%	0.8%		
第二次産業	1,987,194	569,853	1,324,162	93,179	28.7%	66.6%	4.7%		
鉱業	3,730	587	3,143	0	15.7%	84.3%	0.0%		
製造業	1,539,449	125,251	1,321,019	93,179	8.1%	85.8%	6.1%		
建設業	444,015	444,015	0	0	100.0%	0.0%	0.0%		
第三次産業	3,602,956	2,220,853	1,351,541	30,562	61.6%	37.5%	0.8%		
電気・ガス・熱供給・水道業	196,545	80,227	116,318	0	40.8%	59.2%	0.0%		
情報通信業	227,714	151,451	76,212	51	66.5%	33.5%	0.0%		
運輸業、郵便業	381,308	155,380	207,769	18,159	40.7%	54.5%	4.8%		
卸売業、小売業	676,771	196,951	469,519	10,301	29.1%	69.4%	1.5%		
金融業、保険業	305,220	252,991	52,229	0	82.9%	17.1%	0.0%		
生活関連サービス業、娯楽業	129,406	102,423	26,934	49	79.1%	20.8%	0.0%		
教育、学習支援業	131,838	117,765	14,073	0	89.3%	10.7%	0.0%		
医療、福祉	250,359	220,715	29,644	0	88.2%	11.8%	0.0%		
公務	170,648	170,648	0	0	100.0%	0.0%	0.0%		
その他の第三次産業	1,133,147	772,302	358,843	2,002	68.2%	31.7%	0.2%		
合計	5,624,403	2,805,080	2,695,316	124,007	49.9%	47.9%	2.2%		

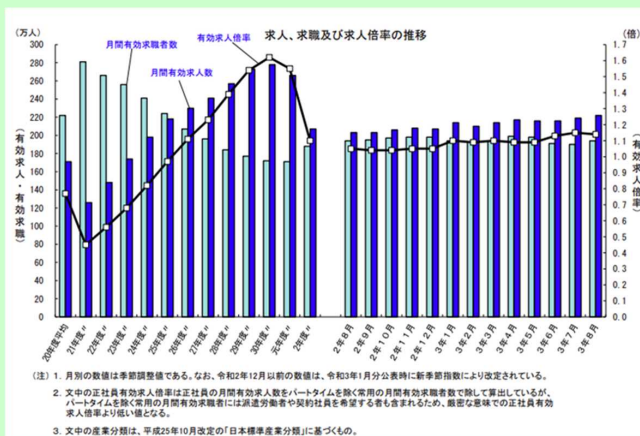
(出所:令和2年3月「静岡市第2期総合戦略」)

- 人口減少に伴い、市内の消費が減少し、商業やサービス業など第三次産業の生産も減少する。
- 2010年の生産額5兆1,810億円が、2025年には4兆9,164億円(2010年比94.9%)、2040年には4兆4,135億円(同85.2%)に縮小されると見込まれる。
- また、市内の生産額の縮小は、市内の消費減少だけでなく、全国の消費減少(人口減少)による影響も大きいと考えられます。輸出が多い業種は人口減少の影響は少なく、国内への出荷が多い市内の製造業は全国の人口減少の影響を強く受け、第三次産業は市内の売上が多いため、市内の人口減少からの影響を受けやすくなっている。
- 市内の就業者数も、同様に市内・全国の消費減少(人口減少)の影響を受け、いずれも減少傾向と考えられる。

## 2 静岡市の産業構造④

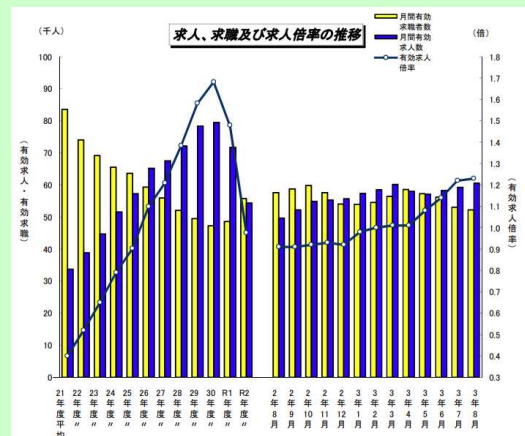
### ◇求人、求職及び求人倍率の推移

#### ＜全国＞



(出所:令和3年8月分 厚生労働省「一般職業紹介状況」。)

#### ＜静岡市＞



(出所:令和3年8月分 静岡労働局「職業安定業務統計資料」。)

- 静岡市における有効求人倍率は、全国傾向と同様に、年々高まっていたが新型コロナウイルスによる影響により令和元年度から落ち込んだ。
- 最近の傾向としては、全国においては、なかなか戻りにくい状況が続いているが、静岡市においては徐々に倍率が上がっていることが分かる。また、倍率自体も全国値より高い数値のままキープしている。

## 2 静岡市の産業構造⑤

### ◇用途別平均価格

用途	(単位：円/㎡)			
	県計	静岡市	浜松市	沼津市
住宅地	地点数 (468)	84 (84)	88 (88)	30 (30)
	平均価格 (72,900)	113,000 (114,200)	72,600 (73,300)	86,400 (87,700)
商業地	地点数 (162)	37 (37)	39 (39)	12 (12)
	平均価格 (150,700)	280,300 (287,700)	130,100 (133,900)	159,200 (162,700)
工業地	地点数 (42)	11 (11)	9 (9)	2 (2)
	平均価格 (49,800)	77,100 (77,800)	44,600 (44,700)	47,000 (47,300)
全用途	地点数 (672)	132 (132)	136 (136)	44 (44)
	平均価格 (90,200)	156,900 (159,800)	87,200 (88,800)	104,500 (106,300)

注1) 平均価格は、標準地ごとの1㎡当りの価格の合計を当該標準地数で除したものの、  
2) ( )内は前年の数値。

- 静岡市内の平均価格は、住宅地・商業地・工業地ともに前年から下がっており、静岡市や浜松市、沼津市においても同様の傾向である。
- 変動率においても、全体的に下落傾向にあるが、住宅地・商業地では「長泉町」が唯一上昇し、また商業地では「裾野市」「三島市」が変動なしとなっている。「長泉町」では、子育て支援策による人口増加が続いていることやタカスタンダード(株)、帝人(株)、東レ(株)などの企業が立地していることも要因と考えられる。
- 静岡市においては、県内では平均価格が最も高く、すべての用途において高騰している。
- 変動率をみると、住宅地では、葵区・駿河区で「0%超2%以下の下落」となっており、清水区では「2%超4%以下の下落」であり、商業地でも同様となっている。

### ◇静岡県市区町別変動率マップ



◀住宅地▶



◀商業地▶

(出所：静岡県ホームページ「令和3年地価公示結果」。)

## 3 静岡市のまち①

### ◇静岡市と東京の平均気温・年間日照時間の比較

	平均気温		
	最低月	最高月	差
静岡市	6.1℃	27.7℃	21.6℃
東京	4.8℃	29.1℃	24.3℃

	年間日照時間
静岡市	2,268時間
東京	2,023時間

- 静岡市は、温暖といわれるがそれなりに夏は暑く、冬は寒い。しかし、駿河湾から入る風の影響で夏は幾分か過ごしやすく感じる。  
冬は太平洋側の乾燥した晴天が続き、雪は降らず気温がマイナスになることも減多にない。



(出所：平成29年度静岡市区政概要)

### ◇3区の特徴

#### 葵区

静岡市より北側(山側)に位置し、県庁や官公署などが集中する。市内メインの商店街やデパートが有り、賑やかな商業圏はJR静岡駅から徒歩15分圏内。そこを過ぎると静かな住宅地域が広がる。駅から車で1時間程度を走ると、山々に囲まれた奥静岡(オクシズ)という山間地になる。区の大半は山間地が占めており、居住区域は静岡駅から車で1時間程度の範囲になる。

#### 駿河区

静岡駅より南側(海側)に位置し、郊外型ショッピングセンターが有り、住みやすい地域として幅広い世代に認識が広がっている。JR静岡駅から車で10分少々で、駿河湾に到着できる。駿河湾で獲れる鮮魚は「しずまえ」と呼ばれ、代表的なものに桜エビとシラスがある。

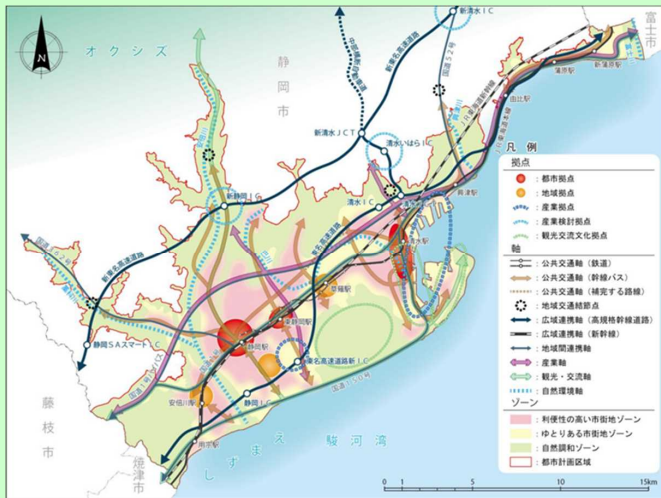
#### 清水区

旧清水市が合併して清水区となった。「ちびまる子ちゃん」と「清水の次郎長」でお馴染みの港町。海のイメージが強いが、実は山も多く、お茶やみかんの栽培も盛んである。世界遺産・三保松原や久能山東照宮、石垣いちご狩りなど観光スポットを有し、サッカー・清水エスパルスのホームタウンである。

(出所：個別記載以外は静岡市発行「静岡市移住ノート」)

### 3 静岡市のまち②

#### ◇コンパクトシティ



静岡市が目指す「コンパクトなまちづくり」<<「お茶っ葉型」の都市構造>>  
※お茶の名産地でもある静岡市の都市構造として、まちの中心をしずく、公共交通軸を葉脈で表現

- 充実した公共交通機関
- ユニバーサルデザインのまちづくり
- 安心の医療体制
- しずおかサイクルシティ

視点	評価指標	現状値	目標値 2035年度	
集約化拠点形成(都市機能誘導)	静岡駅周辺地区	85%	85%	
	清水駅周辺地区	55%	64%	
	東静岡駅周辺地区	40%	60%	
	草薙駅周辺地区	25%	50%	
	駿河区役所周辺地区	83%	83%	
安倍川駅周辺地区	100%	100%		
利便性の高い市街地形成・ゆとりある市街地形成(居住誘導)	人口密度	利便性の高い市街地形成区域	73人/ha	70人/ha

※ 誘導施設の充足率 = (集約化拠点形成区域に立地している誘導施設の種類の数 / 集約化拠点形成区域に設定した誘導施設の種類の数) x 100

○急速な人口減少と高齢化により、20年後には人口は約10万人減少、約3人に1人がお年寄りになるとされている中、まちが広がった状態のままでは、地域経済や安心・安全な生活への懸念があることから、コンパクトで暮らしやすく、魅力あるまちづくりが必要である。  
○「集約連携型都市構造」の実現を目指すため、①静岡・清水・東静岡駅周辺を「都市拠点」、草薙駅周辺などを「地域拠点」としたにぎわいのある拠点づくり、②公共交通軸沿線を「利便性の高い市街地ゾーン」とし、住む人が便利に暮らせる地域づくり、③郊外部を「ゆとりある市街地ゾーン」とし、ゆとりある生活を楽しめる地域づくり、④市街地の外側は「自然調和ゾーン」とし、農地・山林等の自然環境保全を進めることとしている。

(出所:平成31年3月29日改訂版「静岡市立地適正化計画」。)



### 3 静岡市のまち③

#### ◇静岡市の交通事情

##### 「電車 (JR)」

- 市内にJR東海道線の駅は10駅。
- 朝夕のラッシュ時は5～6分間隔、昼間は10～15分間隔で運行される。
- 1番のラッシュ時でも隣の人と密着することはない。

##### 「電車 (私鉄)」

- 私鉄は静岡鉄道があり、新静岡から新清水までを20分かけて走る。
- 1駅の間隔は2分で本数も多く、市民の足として大変重宝されており、朝夕のラッシュ時は快速電車もあるため、沿線の物件に人気がある。
- 新静岡も新清水もJR駅と徒歩10～15分離れている。
- 地下鉄はない。

乗車人数(人/日)	(JR東海道本線)	(静岡清水線)	乗車人数(人/日)
1,551	新清水駅	新清水駅	3,142
759	蒲原駅	入江岡駅	336
1,657	由比駅	櫻橋駅	2,157
2,270	興津駅	狐ヶ崎駅	2,505
10,934	清水駅	御門台駅	1,374
8,639	草薙駅	草薙駅	3,579
8,024	東静岡駅	東立奥前原駅	900
58,869	静岡駅	東静岡駅	1,531
4,599	安倍川駅	古庄駅	1,619
1,545	用宗駅	長沼駅	1,094
		榑木駅	1,492
		香白町駅	737
		音羽町駅	763
		日吉町駅	6,986
		新静岡駅	9,056

出典:静岡市統計より作成  
▲JR東海道本線及び静岡鉄道 静岡清水線の駅別乗車人数(5ヶ年平均:H24~H28平均)  
(出所:平成31年3月 静岡市「静岡市地域公共交通網形成計画」)

	市内駅数	所要時間(静岡-清水間)	運行本数(本/日)		備考
			平日	休日	
JR東海道本線	10駅	約10分	104	100	静岡駅発上り方面
静岡鉄道静岡清水線	15駅	約20分	328	284	新静岡駅発

出典:各社HPに掲載されている運行概要や時刻表等をもとに作成。平成30年3月時点。  
(出所:平成31年3月 静岡市「静岡市地域公共交通網形成計画」)

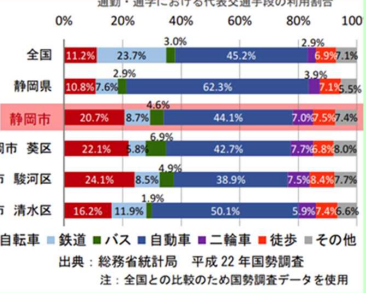
##### 「バス」

- バスは静岡鉄道のみ。
- 市内を網羅しており、病院や買い物などに大概困ることはない。
- 距離に応じて料金が上がるシステムと市内を金一料金で走る循環線もある。
- 200円で中心街だけを回る「駿府浪漫バス」や、静岡市の観光名所を回る定期観光バスもある。

##### 「車」

- 少し郊外に住むのであれば、車は必要であるが、一家に一台で足りる。
- 郊外の物件では、家賃に駐車場込みというものも多数ある。

##### 「自転車」



○静岡市は坂が少なく平坦な街であり、冬でも雪が降らないため自転車が便利である。  
○実際、通勤・通学における代表交通手段の利用割合は全国平均11.2%、静岡県平均10.8%と比較すると2倍近く高い割合を示している。  
○「しずおかサイクルシティ」として、市民の積極的な自転車利用に取り組んでいる。



### 3 静岡市のまち④

#### ◇静岡市の教育

##### 「大学数」

(単位:人)

大学名	学生数			入学者数		
	総数	男	女	総数	男	女
総数	22,182	13,308	8,874	5,646	3,444	2,202
静岡大学	8,559	5,914	2,645	2,005	1,376	629
静岡大学(大学院)	1,603	1,281	322	641	531	110
静岡県立大学	2,795	1,024	1,771	646	235	411
静岡県立大学(大学院)	330	184	146	121	63	58
東海大学	2,169	1,688	481	557	438	119
常葉大学	5,854	2,803	3,051	1,394	659	735
常葉大学(大学院)	27	20	7	16	12	4
静岡英和学院大学	845	394	451	266	130	136

令和2年5月1日現在

資料 静岡大学、静岡県立大学、東海大学海洋学部、常葉大学、静岡英和学院大学

○市内には上記大学の他、短期大学4校、国立清水海上技術短期大学校、高校27校(公立14校・私立13校)、通信制高等学校(併置)、中学校57校(国立1校・公立44校・私立12校)、小学校91校(国立1校・市立

87校・私立3校)が設置されている。

#### ◇静岡市の医療(令和元年度医療施設数)

施設数	病院		一般診療所		歯科診療所		助産所		歯科		施術所
	施設数	病床数	施設数	病床数	施設数	病床数	施設数	入所定員数	施設数	所	
総数	27	7,397	549	190	349	-	25	22	161	804	
葵区	16	4,363	233	72	153	-	7	10	59	320	
駿河区	4	1,348	158	62	96	-	10	12	53	245	
清水区	7	1,686	158	56	100	-	8	-	49	239	

○市内には総合病院が9箇所あり、市内の診療所と連携。

○心臓に特化した「静岡市立病院」や、全国から治療に訪れる「県立こども病院」、「静岡てんかん・神経医療センター」などの専門病院も存在する。



(出所: 第18回静岡市統計書(令和二年版))

18

#### 「大学及び短期大学卒業後の進路状況」

(単位:人)

区分	大 学			短 期 大 学		
	総数	男	女	総数	男	女
卒業者総数	5,087	3,109	1,978	817	139	678
進 学	785	622	163	44	12	32
就 職	3,944	2,280	1,664	718	117	601
不 就 職	-	-	-	16	3	13
予 修 学 校 一 時 的 記 録 不 詳	10	3	7	4	-	4
予 修 学 校 一 時 的 記 録 不 詳	71	40	31	15	2	13
予 修 学 校 一 時 的 記 録 不 詳	265	155	110	17	5	12
予 修 学 校 一 時 的 記 録 不 詳	12	9	3	3	-	3
産 業 分 類 別 就 職 先 内 訳						
総 計	3,982	2,301	1,681	399	113	286
A 農 業 , 林 業	13	11	2	-	-	-
B 漁 業	6	5	1	3	3	-
C 鉱 業 , 採 石 業 砂 利 採 取 業	2	2	-	-	-	-
D 建 設	140	96	44	8	2	6
E 製 造	952	704	248	91	11	83
F 電 気 ・ ガ ス ・ 熱 供 給 ・ 水 道 業	43	30	13	-	-	-
G 情 報 通 信 業	377	247	130	5	-	5
H 運 輸 業 , 郵 便 業	142	75	67	99	80	19
I 卸 売 業 , 小 売 業	401	240	161	55	1	54
J 金 融 , 保 険 業	201	85	116	6	-	6
K 不 動 産 業 , 物 品 賃 貸 業	61	37	24	3	-	3
L 学 術 研 究 , 専 門 技 術 サ ー ビ ス 業	149	89	60	5	1	4
M 宿 泊 業 , 飲 食 サ ー ビ ス 業	71	41	30	21	3	18
N 生 活 関 連 サ ー ビ ス 業 , 娯 楽 業	57	21	36	8	-	8
O 教 育 , 学 習 支 援 業 社	464	218	246	103	7	143
P 医 療 , 福 祉 社	388	105	283	182	6	227
Q 複 合 サ ー ビ ス 業	44	29	15	9	-	9
R サ ー ビ ス 業 (他 に 分 類 さ れ な い の 者)	120	76	44	15	2	13
S 公 路 (他 に 分 類 さ れ る の 者 を 除 く)	339	181	158	10	4	6
T 上 記 以 外 の 者	11	8	3	-	-	-

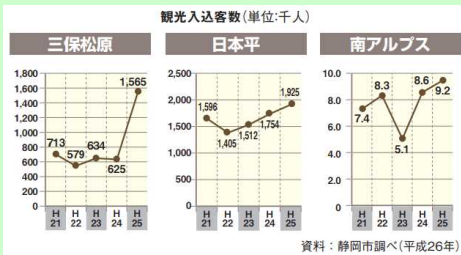
令和2年3月31日現在

○卒業後の進路について、「就職」が最も多く77.5%を占めている。

○産業分類別就職先については、「製造業」23.9%が最も多く、「教育、学習支援業」11.7%、「卸売業、小売業」10.1%と続く。

### 3 静岡市のまち⑤

#### ◇観光資源の整理



○静岡市においては、ホビー産業、世界文化遺産三保松原(2013年に世界文化遺産「富士山」の構成資産として登録された)、南アルプスなど世界レベルの地域資源を有しており、多くの観光客が訪れるスポットが存在する。

○家康公に代表される歴史資源や、食、自然、スポーツなど他の地域に勝る魅力がある。



学 ぶ ( ) 見 る ( ) 体 験 す ( )

遊 ぶ ( ) 楽 し む ( ) リ ン ( ) ェ ン ( ) ユ ー ( )

触 れ 合 っ ( ) 交 流 す ( )

南アルプス、井川湖渡船、駿府城東御門、紅葉山庭園、井川ビジターセンター、静岡市文化財資料館、中助文学記念館、静岡市民ギャラリー、旧エンバーソン住宅、県民の森、日影沢親水園(魚魚の里)、静岡市美術館、坤徳、井川ダム・井川展示館、発掘情報館きやっしる、高山・市民の森、久能山東照宮、登呂博物館、久能山東照宮博物館、静岡県立美術館、日本平動物園、旧マッケンジー住宅、駿府匠宿、静岡科学館る・くる、静岡ホビースクエア、清見寺、オーシャンプレインス/パイロムナード、日本平、海洋科学博物館、自然史博物館、次郎長生家、清水港船宿記念館「末廣」、まる増いちご狩り組合、興津坐漁荘、静岡市埋蔵文化センター、旧五十嵐邸、志田邸、東海道広重美術館、東海道名主の館 小池邸、浜石野外センター、お休み処(旅館)

リバウエル井川スキー場、梅ヶ島コンヤの里テニスコート、井川オートキャンプ場、玉川キャンプセンター、梅ヶ島キャンプ場、ふれあい健康増進館「ゆらら」、西ヶ谷総合運動場、口坂本温泉浴場、赤石温泉白樺荘、湯ノ島温泉浴場、梅ヶ島新田温泉黄金の湯、松富スポーツ広場、真富士の里、安倍ごころ、きよさわりの駅、うつろぎ、玄国茶屋、わらびこ、杉尾はなのき、水見色きらく市、薬科しんま路、どんぶりハウス、魚魚の家、喫茶一茶、駿府城天アンドリフレッシュステーション、用宗海岸海水浴、丸子宿とろろ汁(丁子屋)、広野海岸公園、中島人工芝多目的スポーツグラウンド、食事処「たけのこ」、笑味の家、日本平運動公園庭球場、黒川キャンプ場、三保真崎海水浴場、三保内浜海水浴場、清水ナショナルトレーニングセンター、日本平運動公園球技場、やませみの湯、河津の市、由比本陣公園(東海道広重美術館除く)、こどもクリエイティブタウンま・ある、蛇塚スポーツグラウンド、清水駅東ロクライミング場、富士川緑地公園スポーツ広場、蒲原西部コミュニティセンター、蒲原東部コミュニティセンター、由比プール、由比入山プール

静岡まつり、静岡音楽館AOI 講堂(コンベンション)、静岡市民文化会館(コンベンション)、静岡音楽館AOI ホール(音楽・演劇鑑賞)、静岡市民文化会館(音楽・演劇鑑賞)、大道芸ワールドカップ、シズオカ・サンバカーニバル、グランシップ(コンベンション)、グランシップ(スポーツ観戦)、静岡県卓球総合運動場、グランシップ(音楽・演劇鑑賞)、静岡県舞台芸術公園、グランシップ(イベント)、ツインツッセ(イベント)、産業フェアしずおか、用宗漁港まつり、静岡ホビーショー、巴川とろろ流し、清水セタまつり、秋葉山大祭、日本平運動公園球技場(プロサッカー観戦)、清水マリナーパーク(フリーマーケット)、清水カッパ 全国少年草サッカー大会、清水マリナーパーク(その他のイベント)、清水みなと祭り、アグリフェスタしずく、日本平まつり、御殿山さくらまつり、かんばらまつり、蒲原宿場まつり & 産業フェア、由比街道まつり、清水マリナーフェスティバル、清水文化会館マリナート、シズオカ×カンヌウィーク、清水アートクラフトフェア、清水港大型客船寄港

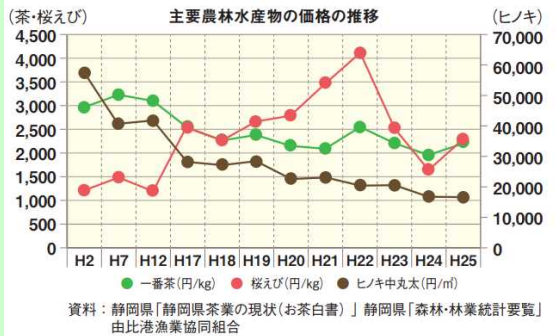
(出所: 平成27年3月「静岡市第3次総合計画」)

(出所: (写真画像3枚) 静岡市公式観光情報サイトホームページ)



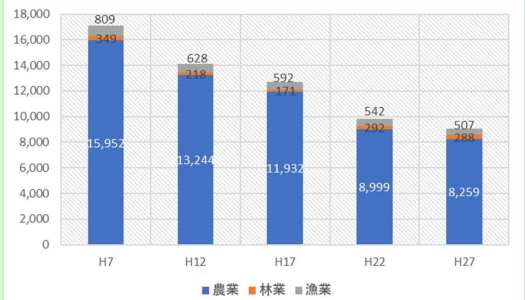
### 3 静岡市のまち⑥

#### ◇農産物の整理



- 農林水産業は、生産物価格の低迷による所得の減少、従業者の高齢化、耕作放棄地の増加など、多くの課題に直面している。
- 南アルプスから駿河湾までの多彩な資源を有する静岡市においては、その地域資源を活かすことにより、次代を担う若者が夢を持って農林水産業を営める環境づくりが求められている。
- お茶をはじめ、みかん、わさびなど静岡市の強みである既存の「静岡ブランド」の強化や「オクズ」「しずまえ」といった新たな地域ブランドの普及・定着化、従業者の組織化や効率的な生産基盤の整備などを進め、農林水産者の所得向上を図る。
- 地域資源の活用を通して、地域活力の向上を図るとともに、農林水産業の持つ公益的機能の維持に取り組む。

#### ≪農林水産業就業者数の推移≫



(出所：H7～H22までは「静岡市第3次総合計画」を基に、H27は国勢調査を基を参照し図を作成。)

#### ≪経営規模別農林家数≫

農家数	0.5ha未満	0.5～1.5ha	1.5～3.0ha	3.0ha～5.0ha	5.0ha以上	計
全国	305,114	652,132	233,469	81,538	105,013	1,377,266
静岡県	11,036	15,429	4,178	1,511	989	33,143
静岡市	1,618	1,798	409	63	27	3,915
全国	22.2%	47.3%	17.0%	5.9%	7.6%	100.0%
静岡県	33.3%	46.6%	12.6%	4.6%	3.0%	100.0%
静岡市	41.3%	45.9%	10.4%	1.6%	0.7%	100.0%

林業数	1～5ha	5～10ha	10～50ha	50ha以上	計
全国	26,014	24,391	29,687	7,192	87,284
静岡県	483	447	742	292	1,964
静岡市	71	61	173	75	380
全国	29.8%	27.9%	34.0%	8.2%	100.0%
静岡県	24.6%	22.8%	37.8%	14.9%	100.0%
静岡市	18.7%	16.1%	45.5%	19.7%	100.0%

(出所：農林業センサス2015を参照し、図を作成。)

### 4 静岡市の基礎データまとめ

#### 人口

- 国・県より早い1990年をピークに人口減少に転じる
- 年少人口(0～14歳)・生産年齢人口(15～64歳)の減少が続き、老年人口(65歳以上)が増加する傾向は静岡市も同様
- 自然増減は年々減少・社会増減は減少が続くが、縮小傾向
- 区別では、清水区の減少幅が大きい

- 交流人口(観光客数・宿泊数)はコロナ禍以前は年々増加傾向にあった
- 県内においても静岡市の観光客数は多い
- コンベンション数も毎年、一定数の開催が行われており、国内会議・大会がほとんどである

- 静岡県・静岡市ともに、総生産額は製造業が最も多く、次いで不動産業・卸・小売業と続く
- 総生産額の推移の傾向も県・市と傾向はほぼ同じであるが、静岡市の方が下落規模は少なく、安定的に増加傾向にあった
- 推計として、今後も人口減少や消費減少に伴い、生産額や就業者数は減少するとみられる
- 販路構成は国内がほぼ占めており、第3次産業では市内向けが多い傾向がある

- 産業別の事業所数・従業者数の最多は卸・小売業が最も多く、最も少ないのは鉱業である

- 外国人住民は年々増加傾向にあり、駿河区に1番多く住んでいる
- 近年の増加傾向においては特に清水区・駿河区の増加率が高い

- 転出先では、首都圏・愛知県へ、転入元は岐阜・長野・三重県が多い
- 市内高校卒業生後の進路は、市外大学45.6%・市内大学21.1%・専門学校・その他15.8%・市外就職9.6%・市内就職7.9%である

- 関係人口増加の取組として地域づくりに関わる団体が存在している(県によるマッチングサイト有)
- ふるさと納税者数は年々増加しており、返礼品導入後の平成27年度から急増している(H26:30件→H27:9,007件→R1:10,776件)。

- 静岡市内住民の従業地・通学地別の割合は、市内が1番多く、36.2%程度いる
- ただし、22年から27年においては若干、他市区町村の割合が上がっている
- 区別でも同様の傾向である
- 他市区町村の場合でも、静岡県内が多い
- 20～44歳までの世代は市内での勤務割合が減るが、それ以外の世代、また、特に年齢を重ねるほど市内での勤務割合は増加
- 男女別の傾向としては全国同様に女性の方が市内での勤務割合が高い

#### 産業

- 有効求人倍率は年々高まっていたものの、コロナ禍によりR1から落ち込んだ
- 最近の傾向では全国値を超え、徐々に倍率が戻っている

- 住宅地・商業地・工業地の平均価格は、県・市ともに下がっている
- 静岡市ではすべての用途において、平均価格が県内で1番高い
- 区別では、清水区の下落率が高くなっている

#### 特性

- コンパクトで暮らしやすいまちづくりを推進

- 温暖な気候
- 充実した都市機能

- 三保松原・日本平・南アルプスを中心とした観光資源、家康公に代表される歴史資源、ホビー産業などによる観光資源

- お茶・みかん・わさびなどの静岡ブランドの強化、オクズ、しずまえなどの地域ブランドの普及・定着などによる地域活力の向上を図る
- 農林水産業就業者数の減少への対応





# リニア中央新幹線開業に伴う静岡市の社会経済への影響予測に関する調査研究 (支援コンサルティング業務)

## リニア中央新幹線の 各沿線主要都市比較 (都市機能整備の状況と方針)

2022年1月31日

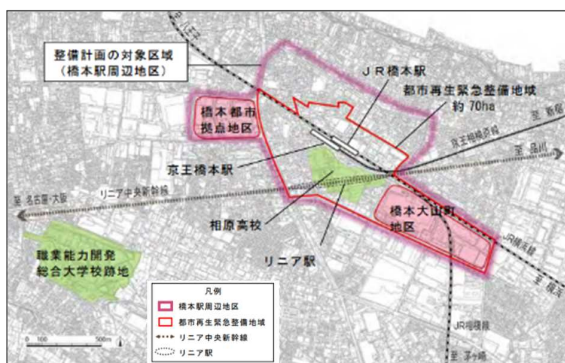
三菱UFJリサーチ&コンサルティング



### 相模原市 神奈川県駅(橋本駅)

平成28年「相模原市広域交流拠点整備計画」より

#### 整備計画の対象区域



#### リニア駅と市役所の位置関係



#### 都市機能整備状況と方針

位置づけ	橋本駅・相模原駅周辺を一体的エリアとした「首都圏南西部における広域交流拠点」
橋本駅周辺の状況	工業系用途で、産業集積やインキュベーション(起業支援)施設の立地あり
橋本駅周辺の機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋本駅周辺地区の方向性: 産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点</li> <li>橋本駅周辺地区の機能: 産業交流施設、研究・教育施設</li> </ul>
相模原駅周辺の機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>相模原駅周辺地区の方向性: 安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点</li> <li>相模原駅周辺地区の機能: 広域防災拠点、市・国等の行政施設、スポーツ・アート等交流施設、国際コンベンション施設</li> </ul>
両駅周辺の機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>両駅共通の機能: オフィスビル、起業支援施設、宿泊施設、商業・飲食施設</li> <li>周辺部への立地を検討する機能: 医療福祉施設、多世代型居住施設</li> </ul>
都市機能整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>短・中期(リニア開業目途): 駅前広場、広域連携軸(国道16号~広場への道路)、新都心連携軸(旭中学~広場への道路)、地区間交流軸(相原高校~広場への道路)等</li> <li>長期(リニア開業以降): 進捗状況・社会情勢等に応じて、民間主導によるまちづくりを促進し、拠点的市街地を拡大予定</li> </ul>



## 甲府市 山梨県駅

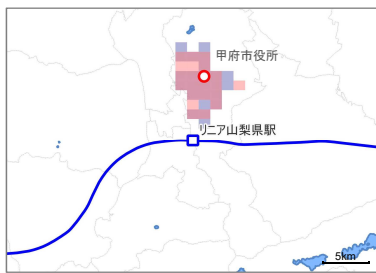
令和3年「リニア駅前エリア整備の在り方（整備方針）」より

### 整備計画の対象区域



(出所)「リニア駅前エリア整備の在り方（整備方針）」

### リニア駅と市役所の位置関係



### 都市機能整備状況と方針

位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 広域交流拠点</li> <li>■ テストベッドを突破口に最先端技術で未来を創るオープンプラットフォーム</li> </ul>
周辺状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 主に田畑、工業団地・大学附属病院・アイメッセ山梨が近郊に位置</li> <li>■ 甲府駅周辺から約7km、小井川駅から約3km</li> <li>■ 鉄道路線が少ない一方、中央自動車道・中部横断自動車道・新山梨環状道路等の道路ネットワークが充実（スマートICの設置等により道路交通に恵まれた立地）</li> </ul>
機能集積と方向性	商業、業務、交流、流通、生産、研究等の機能の立地が期待される。
都市機能整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 駅前エリアは、交通結節点として必要な機能を整備（P&amp;R、バス交通の北側エリア集約等）</li> <li>■ 駅前エリアが浸水想定区域に指定されていることも踏まえ、近年の集中豪雨・大規模地震等の巨大災害に対応可能な整備を計画</li> <li>■ 次世代モビリティ、MaaS、グリーンエネルギー等の最新技術へ柔軟に対応可能な整備実施</li> </ul>
都市機能整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通需要量の推計予定</li> <li>■ 防災上の視点を加えての車両および歩行者動線の整理検討</li> <li>■ 施設配置の検討</li> </ul>

## 飯田市 長野県駅

平成29年「リニア駅周辺整備基本計画」より

### 整備計画の対象区域（駅部除く約6.5ha）



(出所) 第5回リニア駅主要整備検討会議資料（H28.3.14）

### リニア駅と市役所の位置関係



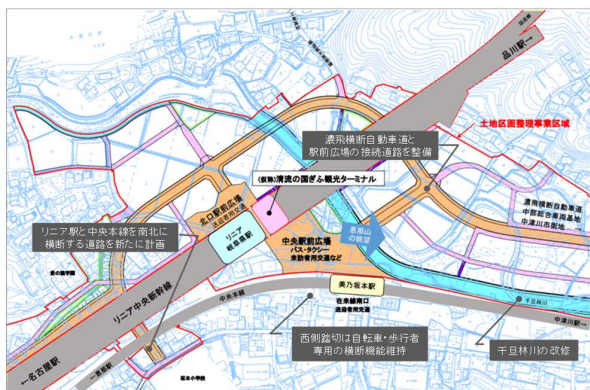
### 都市機能整備状況と方針

位置づけ・基本理念	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 広域交通拠点</li> <li>■ 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</li> </ul>
周辺状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 国道153号沿道に商工業・業務の集積あり</li> <li>■ 上記の背後に、農地と住宅地が混在</li> </ul>
機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 魅力発信施設</li> <li>■ 交流・コミュニティ広場</li> </ul>
都市機能整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 居住・農業・商工業の良好な環境を保全しながら、周辺環境と調和した適切な土地利用に留意</li> <li>■ 既存ストックを最大限に活かしながら、都市機能が蓄積されてきた中心拠点と連携強化</li> <li>■ 交流・定住・学術研究エリア創出</li> <li>■ リニア整備効果を広く波及させるため、「田園型の学術研究都市づくり」、「知の創発拠点をつなぐナレッジリンクの一翼を担うまちづくり」を推進</li> </ul>
都市機能整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ リニアとJR飯田線の円滑な乗り換えを想定した新駅（眺望の丘を併設した乗換新駅）の設置を計画していたが、JR元善光寺駅と新しい交通システムで結ぶ方法へ変更</li> <li>■ リニア駅周辺整備の事業実施の進め方や役割分担について、将来的な施設の運営・管理も含め、民間活力の導入を視野に入れて検討</li> <li>■ 事業手法として、施設ごとに公募型プロポーザル方式やPPP方式等の導入検討</li> </ul>

# 中津川市 岐阜県駅

平成26年「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」、平成25年「中津川市リニアのまちづくりビジョン」より

## 整備計画の対象区域



(出所)中津川市「中津川市リニアを活用したまちづくり構想 リニア駅周辺図」  
(注)整備計画の範囲の一部をMURCの調査

## リニア駅と市役所の位置関係



## 都市機能整備状況と方針

位置づけ	岐阜県の東の新しい玄関口
周辺状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ JR中央本線美乃坂本駅から約100～200m</li> <li>■ リニア沿線7市町において、約40haを工場用地として分譲</li> </ul>
機能集積と方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 業務機能誘致、本社機能誘致、工場誘致</li> <li>■ 行政中枢機能のバックアップ施設誘致</li> <li>■ 首都機能の一部移転</li> <li>■ リニア車両基地(工場)の整備</li> </ul>
都市機能整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域(中津川らしさ)を感じられる駅・まちづくり</li> <li>■ コンパクトかつ交通結節機能を重視</li> <li>■ 広域を商圏とする大規模商業施設の誘致を行わない方針</li> <li>■ 需要に基づくオンデマンド型の開発・斡旋</li> </ul>
都市機能整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 民間活力の活用も視野に入れた企業用地・住宅用地の段階的整備を検討</li> <li>■ 車両基地の設置に向けた整備(駅の東約1km)</li> <li>■ 建築・開発に関するルールの見直し</li> <li>■ リニア関連事業による建物移転対象者の代替用地の確保</li> <li>■ アクセス道路の整備(濃飛横断自動車道を新設、一般国道19号瑞浪恵那道路の整備促進等)</li> </ul>



## リニア沿線主要都市における機能整備等(まちづくり)の比較

リニア中央新幹線の各中間駅においては、地域特性や駅予定地周辺の土地利用状況に応じて、駅と一体のまちづくりの方向性が示されており、以下のようにまとめられる。

- **神奈川県駅(相模原市):**  
既存の産業集積を活かした交流・インキュベーション拠点の形成
- **山梨県駅(甲府市):**  
高速道路のスマートICを活かした多様な機能整備と次世代モビリティ等最新技術のテストベッドの実現
- **長野県駅(飯田市):**  
信州の魅力発信および交流・定住・学術研究エリア創出による田園型の学術研究都市推進
- **岐阜県駅(中津川市):**  
岐阜県の東の新たな玄関口、リニア車両基地を活かしたまちづくりと企業・首都機能誘致・移転の実現

リニア中央新幹線の神奈川県駅は首都圏のベッドタウンとしての性格が強いため、静岡市とは都市の性格が異なる。

他方、山梨県駅、長野県駅、岐阜県駅では、いずれもリニア駅と既成(中心)市街地が離れており、リニア開業による速達性の効果を十分に活かすことができないため、周辺に新しいまちづくりをおこなう等の検討をしている状況にある。

これらに対して、東海道新幹線の静岡駅と既成市街地は同一地点に形成されていることから、リニア中央新幹線の各中間駅周辺よりも、経済活動や暮らしの場などの立地優位性は高いといえる。

一方で、いずれのリニア駅周辺においても新しい都市機能等を計画しており、静岡駅周辺の既成市街地においても時代に即した都市機能の検討を行う必要があると考えられる。



## 参考資料

---

### ■ 神奈川県

リニア駅周辺整備基本計画

[https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/material/citydev/p22\\_seibi.pdf](https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/material/citydev/p22_seibi.pdf) (最終閲覧日:2021年12月24日)

### ■ 山梨県

第5回 リニア駅前エリア整備の在り方検討会議 資料1-1

<https://www.pref.yamanashi.jp/linear-kt/arikata/documents/5-2-1siryou.pdf> (最終閲覧日:2021年12月24日)

### ■ 長野県

リニア駅周辺整備基本計画

[https://www.city.uida.lg.jp/uploaded/life/66462\\_153183\\_misc.pdf](https://www.city.uida.lg.jp/uploaded/life/66462_153183_misc.pdf) (最終閲覧日:2021年12月24日)

### ■ 岐阜県

岐阜県リニア中央新幹線活用戦略

<https://www.pref.gifu.lg.jp/uploaded/attachment/75304.pdf> (最終閲覧日:2021年12月24日)

中津川市リニアのまちづくりビジョン

<https://www.city.nakatsugawa.lg.jp/shisei/urbandev/1/plan/3632.html> (最終閲覧日:2021年12月24日)

中津川市リニアを活用したまちづくり構想

<https://www.city.nakatsugawa.lg.jp/material/files/group/4/33107482.pdf> (最終閲覧日:2021年12月24日)

リニア中央新幹線開業に伴う  
静岡市の社会経済への影響予測に関する調査研究

～ マクロトレンド:新型コロナウイルス感染症拡大による意識変化～

2021年 11月 22日 (月)

静岡市 企画局 企画課  
(一財) 地方自治研究機構 調査研究部

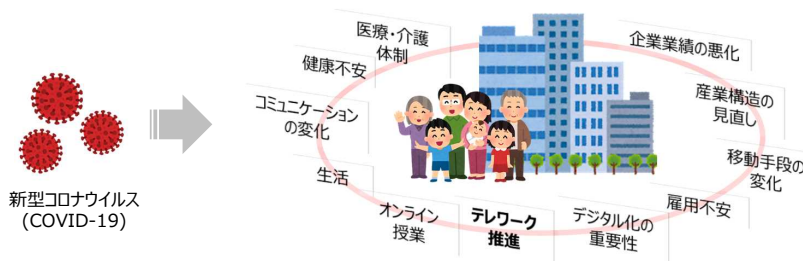


目次

1 背景と目的	1
2 参考した調査報告	2
3 整理の視点	3
4 働く人々の意識に与えた影響	4
5 企業活動の意識に与えた影響	13
6 影響及び変化のまとめ	17
7 その他の視点	20
8 参考	21

# 1 背景と目的

- 新型コロナウイルス(COVID-19)感染が2020年1月に初めて国内で確認され、その後、全国各地に急速に感染が広がり、これまで感染者の拡大と収束を繰り返し、更なる新しい波の到来危機を払しょくすることができていない。政府からも感染拡大を防ぐため、これまでも何度も緊急事態宣言が発出され、外出自粛、営業活動の制限、学校等の休校など、我が国の生活・経済は大きな変化を強いられることになった。
- 国外に過度に依存していた生産・サプライチェーン、多方面でのデジタル化の遅れ、健康・医療危機など、全国的な感染拡大により、医療体制の強化、ネットワークインフラの強化、産業構造の変化(国内回帰)、DX推進、GIGAスクールの加速、その他行動や意識の変化が生み出され、いわゆる「3密」を避けるためなど、様々な主体で新しい日常に適した社会の在り方が模索されている。
- 新型コロナウイルス(COVID-19)の感染拡大の影響で、ニューノーマルと呼ばれる新しい生活様式や働き方が定着しつつあるなか、そのニューノーマルの代表格として、企業活動・就業者の働き方に大きな影響を与えたものの一つが「テレワーク」である。
- 感染拡大の収束がまだ見えず、未確定な要素があり予断を許されない状況ではあるが、これからの社会経済や働き方を考える上で想定しなければならぬと考えられる「テレワーク」をはじめとした働き方や仕事に対する認識の変化、企業にとってのリスクや事業経営に対する意識の変化や兆しを把握しておくことは重要だと考える。
- 新型コロナウイルス(COVID-19)の与えた影響の調査については、内閣府、厚生労働省、国土交通省などの国の機関をはじめ、民間企業や団体でも、就業者や企業経営者に対してアンケート調査などを都度実施し報告書やプレスリリースなどで広報されている。本文書は、それらを読み解き、現時点における「国内のマクロトレンド」として、就業者・企業経営で起こっている意識・認識の一端をまとめることとする。
- なお、新型コロナウイルス(COVID-19)の感染は時々刻々と変化しているため、参照した調査報告書はできるだけ直近のものを優先した。



# 2 参照した調査報告書、文書

■ 政府機関など公的な団体を中心に、以下の文献を参照した。なお、下表は、感染拡大状況を加味し、調査が実施された時期順に記載している。

No	カテゴリ	調査報告書、文書名	団体	調査実施時期 (下段:文書発行年月)	調査実施対象	調査対象数(回収数)	調査方法
	働く人々 【人】	「満足度・生活の質に関する調査」に関する第4次報告書	内閣府	2020年2月調査 (令和2年9月)	日本国内に住む15歳～89歳のインターネットパネル登録モニター	(5,281件回答)	WEB調査
	働く人々 【人】	新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査	内閣府	2020年5～6月調査 (令和2年6月)	国内居住のインターネットパネル登録モニター(就業者、子育て世帯、学生、シニア)	(10,128回答)	インターネット調査
	-	未来投資会議(第42回):基礎資料	内閣官房日本経済再生総合事務局	(令和2年7月)	-	-	-
	事業経営 【企業】	日本企業の経営課題2020	一般社団法人日本能率協会	2020年7～8月 (2020年11月)	JMAの法人会員ならびに評議員会社、およびサンプル抽出した全国主要企業の経営者	5,000社 (532社回答)	郵送調査法(質問票を郵送し、郵送もしくはインターネットにより回答)
	働く人々 【人】	新型コロナ生活行動調査概要	国土交通省 協力者:日立東大ラボ、筑波大学	令和2年8月調査	WEBアンケート調査会社に登録しているモニター(18歳以上、全国)	(12,872サンプル)	WEBアンケート調査
	事業経営 【企業】	企業等の東京一極集中に関する懇談会 とりまとめ:企業向けアンケート調査結果	国土交通省	2020年8～9月調査 (令和3年1月)	東京都内に本社をおく上場企業(2,024社)の経営企画部または人事部門の管理職	2,024社 (389社)	調査票を郵送し、郵送またはWEBで回収
	-	「これからのテレワークでの働き方に関する検討会」第4回、テレワークの労務管理等に関する実態調査(速報版)	厚生労働省	令和2年8～10月調査 (2020年11月)	国内企業。従業員10人以上。農林水産業、公務(他に分類されないもの)を除く全業種	20,000社 (3,788件)	郵送配布・郵送回収。(希望する場合はメールでの配布・回収も可)
	-	第3回 成長戦略会議 基礎資料	内閣官房成長戦略会議	(令和2年11月)	-	-	-
	-	第2回新型コロナウイルス感染症が企業経営に及ぼす影響に関する調査(一次集計)速報	独立行政法人 労働政策研究・研修機構	2020年10月調査 (令和2年12月)	全国	4283社 (1591社)	Web調査(Web画面上での記入回答方式)
	働く人々 【人】	第3回テレワークに関する就業者実態調査報告書	慶応義塾大学大久保弘及び公財NIRA 総合研究開発機構	2021年2月調査 (2020年12月)	調査会社(株式会社日経リサーチ)に登録しているインターネット調査登録モニター(全国の15歳以上の就業者、継続回答者+新規)	14,247サンプル (10,523件)	インターネット調査(スクリーニング調査・本調査)
	-	第7回 成長戦略会議 コロナ禍の経済への影響に関する基礎データ	内閣官房成長戦略会議 経済産業省	(令和3年2月)	-	-	-
	事業経営 【企業】	「新型コロナウイルス感染症の影響下における中小企業の経営意識調査」～調査・分析結果のポイント～	株式会社東京商工リサーチ調査 (2021年度内閣府請負調査)	2021年2～3月調査 (2021年5月)	全国の中小企業(中小企業基本法による)	16,000社 (有効回答数4151社)	Webアンケート
	働く人々 【人】	第4回テレワークに関する就業者実態調査報告書	慶応義塾大学大久保弘及び公財NIRA 総合研究開発機構	2021年4月調査 (2021年6月)	調査会社(株式会社日経リサーチ)に登録しているインターネット調査登録モニター(全国の15歳以上の就業者、継続回答者+)	15,569サンプル (9796件)	インターネット調査(スクリーニング調査・本調査)
	働く人々 【人】	第3回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査	内閣府	2021年4～5月調査 (令和3年6月)	国内居住のインターネットパネル登録モニター(就業者、子育て世帯、学生)	(10,128回答) ※うち第2回調査回答者数7,371含む	インターネット調査
	事業経営 【企業】	第16回「新型コロナウイルスに関するアンケート」調査	株式会社東京商工リサーチ	2021年6月調査 (2021年6月広報)	全国の大企業(資本金1億円以上)、中小企業(資本金1億円以下、個人企業等)	(10,828社回答)	インターネット調査

### 3 整理の視点

■ 国内で発現している、働く人々（【人】）・事業経営（【企業】）における意識や行動の変化を、以下の視点でそれぞれ整理する。

○働く人々【人】

- ・テレワーク実施状況
- ・テレワーク実施における課題認識、継続意向
- ・働き方（移住等）に対する意識や行動の変化
- ・ワークライフバランスなど日常生活における意識や行動の変化

○事業経営【企業】

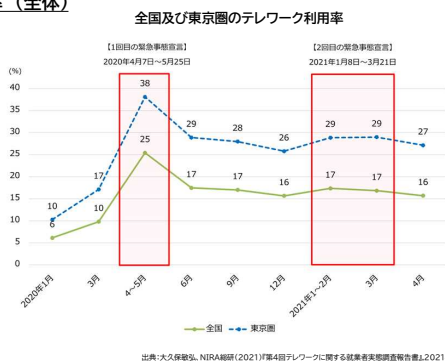
- ・テレワーク実施状況
- ・テレワーク推進等における課題認識、推進継続意向
- ・拠点統廃合・移転などに関する意識
- ・新型コロナウイルス(COVID-19)感染拡大による事業見通しや経営課題、リスクに関する意識の変化

### 4 働く人々の意識に与えた影響(1)

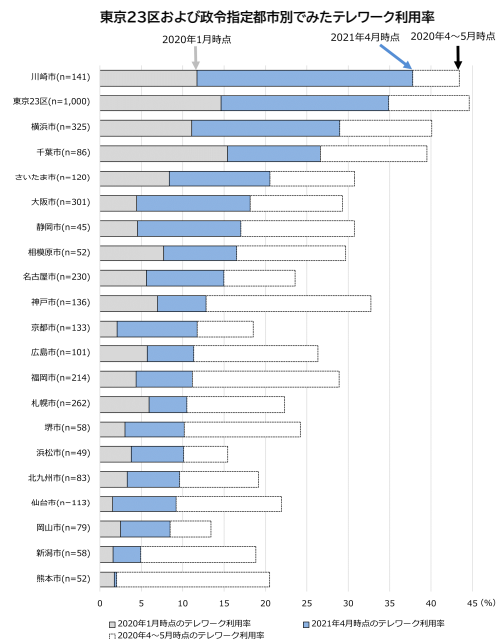
<テレワーク>

【実施率】 ・新型コロナウイルス感染拡大前と比べると、ある程度テレワークが定着。  
 ・東京圏(東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県)のテレワーク利用率(居住地ベース)は、2021年4月1週目時点で27%。全国平均と比較して11ポイント高い。  
 【実施年齢層】・2021年4月1週目時点で、「65歳以上」以外の年齢階層は16~17%

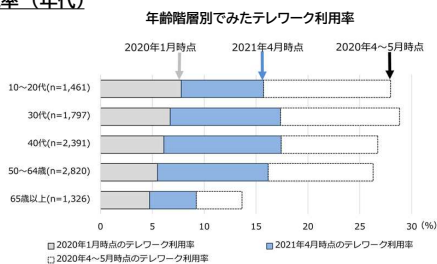
テレワーク 実施率 (全体)



テレワーク 実施率 (政令指定都市)



テレワーク 実施率 (年代)



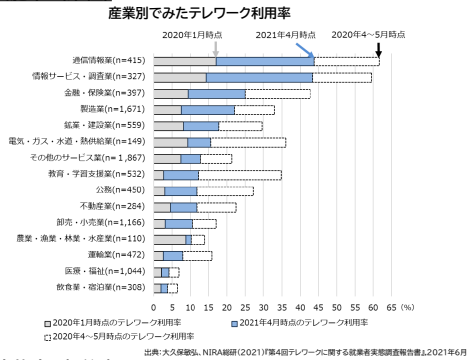


# 4 働く人々の意識に与えた影響(2)

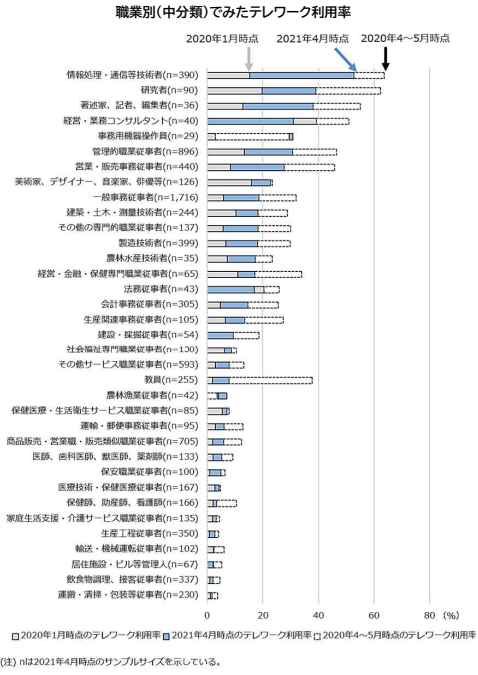
<テレワーク>

【実施職種】 ・2021年4月1週目時点では、高い順から、「情報処理・通信等技術者」「研究者」「著述家、記者、編集者」。  
 【実施者所得】 ・所得階層が高くなるほど高くなり、2021年4月1週目時点では年収300万円未満の所得階層は10%を下回る一方で、年収800万円以上では30%を上回り、大きな差が生じている。

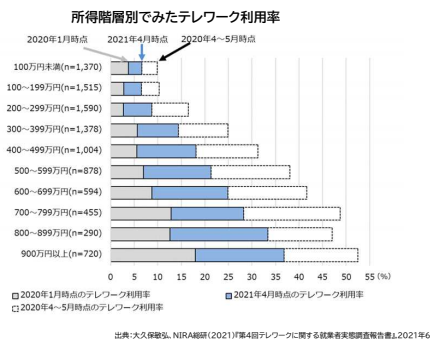
テレワーク 実施率 (業種)



テレワーク 実施率 (職種)



テレワーク 実施率 (所得)

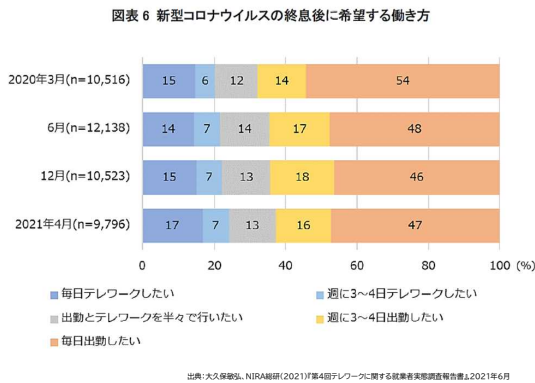


# 4 働く人々の意識に与えた影響(3)

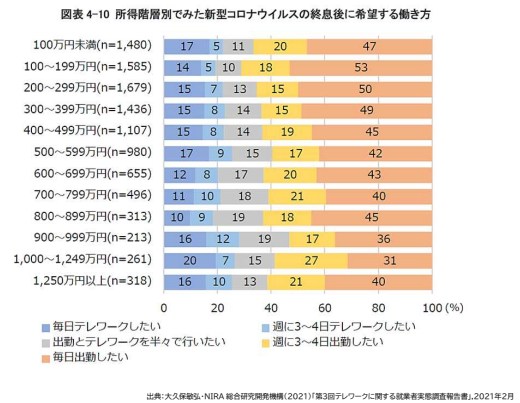
<テレワーク>

【感染終息後のテレワーク継続意向の割合】 テレワークを利用していない人を含めた全体でみると「週1回以上テレワークをしたい」の割合は2021年4月時点で53%。時系列でみると、2020年3月から6月かけて増加し、その後は50%強で推移。  
 【希望する実施頻度】 「毎日テレワークをしたい」が徐々に増え、2021年4月時点で17%。「週に3~4回出勤したい」は16%  
 【継続を希望する人の所得】 「週1回以上テレワークをしたい」は年収が高くなるほど上昇する傾向。

コロナ感染拡大終息後におけるテレワークの継続意識(推移)



コロナ感染拡大終息後におけるテレワークの継続意識(所得別)



# 4 働く人々の意識に与えた影響(4)

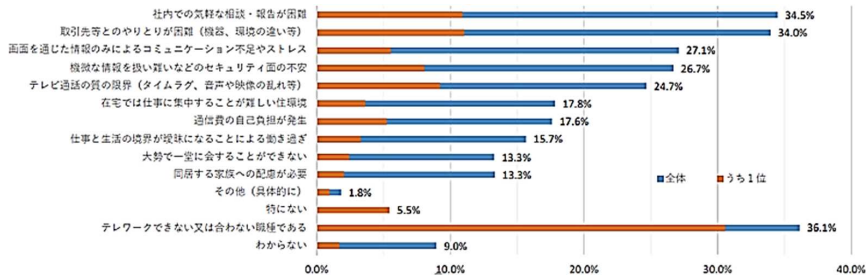
<テレワーク>

## 【実施する場合の課題意識】

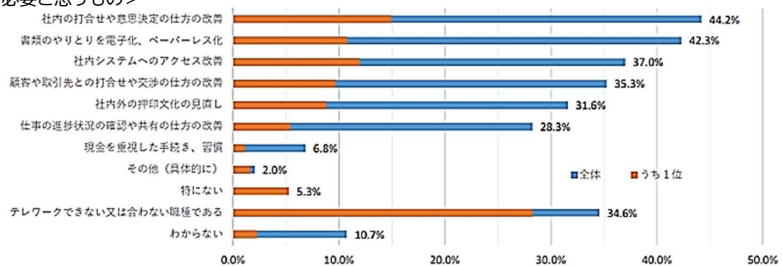
- <不便な点>「社内での気軽な相談・報告が困難」、「取引先等とのやり取りが困難(聞き、環境の違い等)」、「画面を通じた情報のみによるコミュニケーション不足やストレス」、「機微な情報を扱い難いなどのセキュリティ面の不安」、「テレビ通話の質の限界(タイムラグ、音声や映像の乱れ等)」など
- <利用拡大が進むために必要な点>「テレワークできない又は合わない職種である」こと以外に、「社内の打ち合わせや意思決定の仕方の改善」、「書類のやり取りを電子化、ペーパーレス化」、「社内システムへのアクセス改善」、「顧客や取引先との打ち合わせや交渉の仕方の改善」、「社内外の押印文化の見直し」、「仕事の進捗状況の確認や共有の仕方の改善」など

## テレワーク 実施課題の認識

### <テレワークで不便な点>



### <テレワークの利用拡大が進むために必要と思うもの>



出典:内閣府,新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査,令和3年6月

# 4 働く人々の意識に与えた影響(5)

<ワークスタイル(移住)>

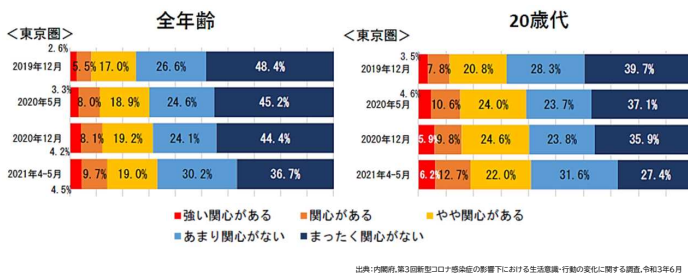
## 【東京圏在住者の地方移住への関心】

- ・「強い関心がある」及び「関心がある」を合算した数字は2019年12月時点で8.1%、2021年4-5月時点で14.2%に上昇。逆に「あまり関心がない」及び「全く関心がない」を合算した数字は同時期で、75%から66.9%に減少

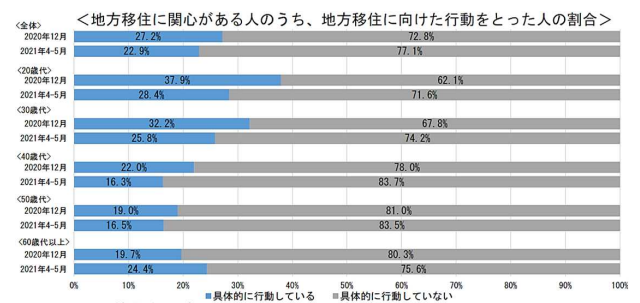
## 【地方移住に関心がある人が地方移住に向けた行動】

- ・全体では、2020年12月時点が27.2%であったが、2021年4-5月時点では22.9%に減少。具体的にとった行動は、「移住先での住宅情報を調べた」、「移住先での就職情報を調べた」が多かった。

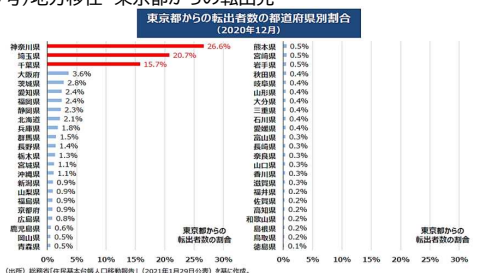
## 働き方に対する意識 移住意識



## 働き方に対する意識 移住意識(移住に向けた行動)



## 参考)地方移住 東京都からの転出先



出典:内閣府,第3回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査,令和3年6月

# 4 働く人々の意識に与えた影響(6)

<ワークスタイル(移住)>

## 【二地域居住や多拠点居住への関心】

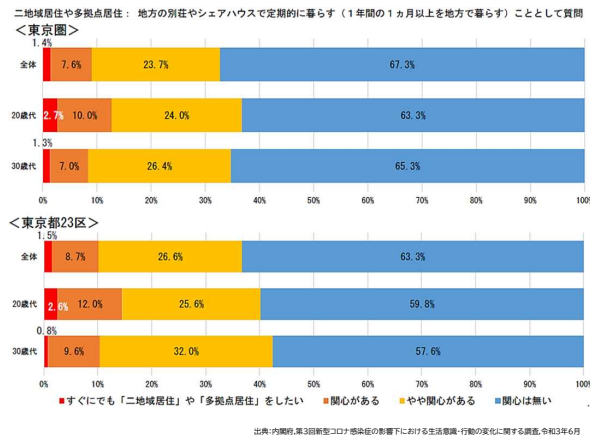
・地方の別荘やシェアハウスで定期的に暮らす二地域居住や多拠点居住に関する関心度は、「やや関心がある」まで含めると、東京圏全体で30%以上が関心を持っており、20歳代では「すぐにも二地域居住」や「多拠点居住」をしたい割合が多い。また、東京都23区の場合だと20歳代より30歳代の層のほうが関心が高い。

## 【テレワークを利用した「転職なき移住」への関心】

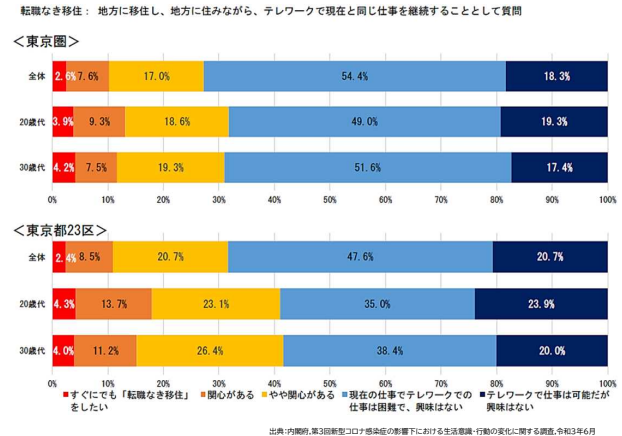
・地方に移住し、地方に住みながら、テレワークで現在と同じ仕事を継続する「転職なき移住」への関心度は、「やや関心がある」まで含めると、東京圏全体で27%以上が関心を持っており、20歳代では「すぐにも「転職なき移住」をしたい」割合は4%程度。また、東京都23区の場合だと20歳代、30歳代ともに4割程度の人に関心を持っている。

・ただし、「転職なき移住」に関しては、東京都全体及び東京都23区ともに、5割程度のひとが「現在の仕事でテレワークでの仕事は困難で、興味はない」、また、2割程度が「テレワークで仕事は可能だが興味はない」と回答している。

### 働き方に対する意識 二地域居住や多拠点居住への関心



### 「転職なき移住」への関心

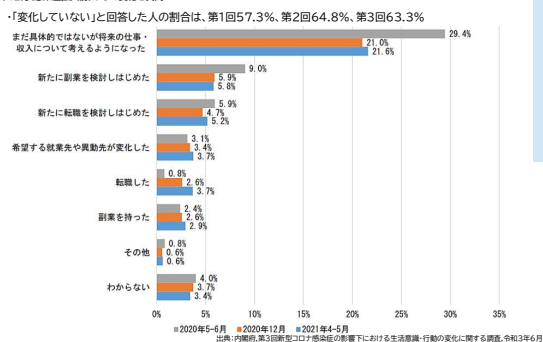


# 4 働く人々の意識に与えた影響(7)

<ワークスタイル(移住)>

## 働き方に対する意識 職業選択・転職副業意識

※2019年12月(感染症拡大前)からの変化を質問



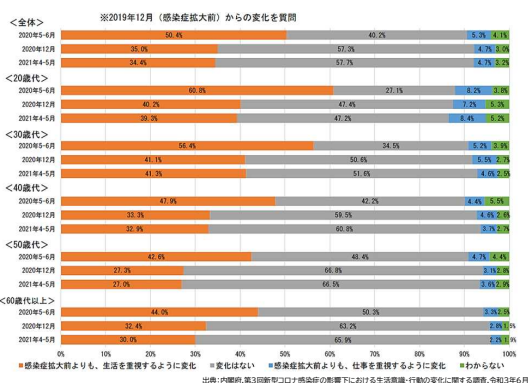
## 【職業に対する意識】

・感染拡大前からの意識の変化について、64.8%の人が「変化していない」と回答。  
 ・「まだ具体的ではないが将来の仕事や収入について考えるようになった」「新たに副業を検討しはじめた」「新たに転職を検討しはじめた」は減少。

## 【ワークライフバランスへの意識】

・2021年4-5月時点で、「生活を重視するようになった」が34.4%、「変化はない」が57.7%。感染拡大前(2019年12月)に比べ、「仕事を重視するように変化した」が4.7%。

## 働き方に対する意識 ワークライフバランス



# 4 働く人々の意識に与えた影響(8)

<ライフスタイル(日常の行動)>

## 【自宅での活動時間・外出率】

- ・新型コロナ流行前に比べて、緊急事態宣言中、7月末時点の自宅での活動時間が増加。
- ・特定警戒都道府県、東京都市圏の外出率は、7月末時点も新型コロナ流行前を下回る。

## 【外出頻度(週あたりの外出日数)】

- ・特定警戒都道府県や東京都市圏では、仕事での勤務先への外出が、新型コロナ流行前よりも調査時点(2020年8月)において1日程度減少

行動変容:テレワークと自宅での活動時間(平均活動時間)



行動変容:活動別の外出頻度時間(週あたり外出日数)

項目	時期	A 全国		B 特定警戒都道府県		C 東京都市圏		D 特定警戒都道府県以外	
		外出頻度(日)	外出頻度の差	外出頻度(日)	外出頻度の差	外出頻度(日)	外出頻度の差	外出頻度(日)	外出頻度の差
①(勤務先への)仕事	流行前	4.2	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1
	調査中	2.6	-1.5	2.4	-1.7	2.0	-2.0	3.3	-0.8
	調査時点	3.4	-0.7	3.2	-0.9	2.7	-1.4	3.9	-0.4
②高頻度・日帰りの買い物	流行前	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.3	2.3
	調査中	1.8	-0.6	1.8	-0.6	1.8	-0.6	1.8	-0.5
	調査時点	2.1	-0.3	2.1	-0.3	2.0	-0.4	2.1	-0.2
③高頻度・日帰品以外の買い物	流行前	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
	調査中	0.9	-0.2	0.9	-0.2	0.8	-0.2	1.0	-0.1
	調査時点	1.0	-0.1	1.0	-0.1	1.0	-0.1	1.1	-0.1
④外食	流行前	1.4	1.4	1.4	1.4	1.5	1.4	1.4	1.4
	調査中	1.1	-0.3	1.1	-0.3	1.2	-0.2	1.0	-0.2
	調査時点	1.0	-0.4	1.0	-0.4	0.9	-0.5	1.1	-0.3
⑤散歩・休園・子供の遊び・公園などでの軽い運動	流行前	1.3	1.3	1.3	1.3	1.4	1.1	1.1	1.1
	調査中	1.1	-0.2	1.1	-0.2	1.2	-0.2	1.0	-0.2
	調査時点	1.1	-0.2	1.1	-0.2	1.2	-0.2	1.0	-0.1
⑥映画鑑賞・コンサート・スポーツ大会等の娯楽	流行前	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	調査中	0.2	-0.3	0.2	-0.3	0.3	-0.2	0.3	-0.2
	調査時点	0.3	-0.2	0.3	-0.2	0.3	-0.2	0.4	-0.1

## 【住まい転居時に重視すること】

- ・新型コロナ流行前後とも、「災害を受ける恐れが少ない地域」、「徒歩や自転車の移動範囲で日常生活の用事が済む地域」、「徒歩や自転車で移動しやすい地域」が多く、「サテライトオフィスやコワーキングスペース、通勤環境などが充実している地域」や「子供の世話をするサービスや店舗が充実している地域」は低かった。
- ・「デリバリーサービスが充実している地域」は、新型コロナが流行している調査時点で、どの年齢層も増加している。

住まい転居時に重視すること



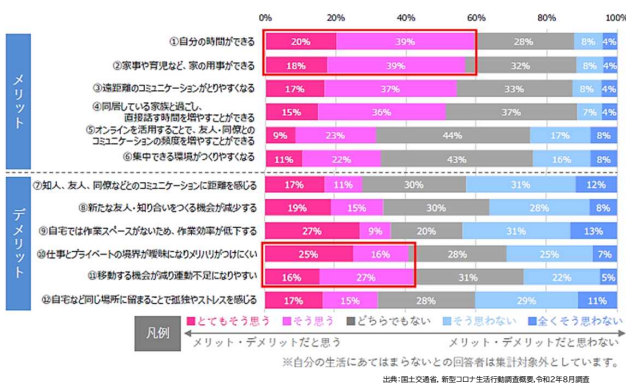
「宣言中」:4/16-5/13の期間、「7月末」:2020/7/30、「調査時点」:2020/8月時点を指す

出典:国土交通省、新型コロナ生活行動調査、令和2年8月調査

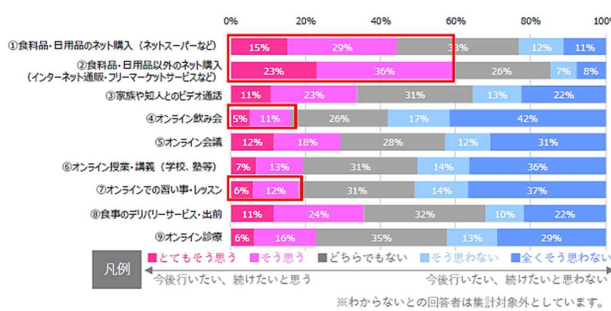
# 4 働く人々の意識に与えた影響(9)

<ライフスタイル(日常の行動)>

## リモート活動のメリット・デメリット



## 行動変容:リモート活動の今後の実施意向



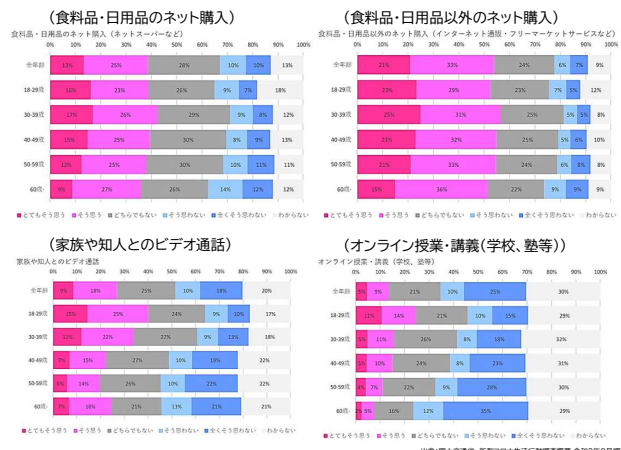
## 【リモート活動のメリット・デメリット】

- ・メリットは「自分の時間ができる」、「家事や育児ができる」。デメリットは、「運動不足になりやすい」、「仕事とプライベートのメリハリがつけにくい」が多い。

## 【リモート活動に対する今後の意向】

- ・「ネット購入(食品・日用品を含む商品)」の実施意向は高く、「オンライン飲み会」、「オンライン授業・講義」、「オンラインでの習い事・レッスン」の実施意向は低い

## 行動変容:リモート活動今後の実施意向(年齢別)



出典:国土交通省、新型コロナ生活行動調査、令和2年8月調査

出典:国土交通省、新型コロナ生活行動調査、令和2年8月調査

# 5 企業活動の意識に与えた影響(1)

<業績>

【コロナ禍前(2019年)との比較】・2021年5月上高は2019年同月比で、71.3%が減収(大企業は63.3%、中小企業は72.5%)。  
 ・業種別では、「宿泊業」の80.0%、「飲食業」の44.7%が、売上高で半減。  
 【事業経営への影響】・感染症拡大前(2019年)から感染症拡大後(2020年)にかけて、“売上減”を回答した企業の割合は23%から70%に増加。“採算赤字”を回答した企業の割合は22%から50%に増加。半数を超える企業がコロナ感染拡大により経営に悪影響が生じている。

## 企業経営に与えた影響(感染拡大前後の売上高比較)

コロナ禍前の一昨年(2019年)5月の売上高を「100」とした場合の比較  
 5月の売上高(2019年同月比) ( )内は構成比

	中小企業	大企業	全企業
100以上	1,554社 (27.46%)	296社 (36.63%)	1,850社 (28.60%)
90~99	1,070社 (18.90%)	205社 (25.37%)	1,275社 (19.71%)
80~89	976社 (17.24%)	140社 (17.33%)	1,116社 (17.25%)
70~79	699社 (12.35%)	66社 (8.17%)	765社 (11.83%)
60~69	405社 (7.16%)	37社 (4.58%)	442社 (6.83%)
50~59	383社 (6.77%)	25社 (3.09%)	408社 (6.31%)
40~49	177社 (3.13%)	14社 (1.73%)	191社 (2.95%)
30~39	143社 (2.53%)	11社 (1.36%)	154社 (2.38%)
20~29	104社 (1.84%)	8社 (0.99%)	112社 (1.73%)
10~19	81社 (1.43%)	3社 (0.37%)	84社 (1.30%)
0~9	68社 (1.20%)	3社 (0.37%)	71社 (1.10%)
合計	5,660社 (100%)	808社 (100%)	6,468社 (100%)

出典:株式会社東京商工リサーチ、第16回新型コロナウイルスに関するアンケート調査、2021年6月

## 企業経営に与えた影響(業種)

2021年5月の売上高が19年比「半減」以下の業種(降順・上位15)

順位	名称	構成比	回答	母数
1	宿泊業	80.0%	36	45
2	飲食業	44.7%	30	67
3	生活関連サービス業、娯楽業	40.7%	55	135
4	織物・衣服・身の回り品小売業	30.7%	8	26
5	学術研究・専門・技術サービス業	28.0%	86	307
6	繊維・衣服等卸売業	24.0%	18	75
7	飲食料品小売業	23.2%	10	43
8	各種商品卸売業	22.0%	11	50
9	教育・学習支援業	21.4%	6	28
10	不動産業	20.1%	28	139
11	建設業	18.8%	104	552
12	飲食料品卸売業	16.8%	36	214
13	情報サービス・制作業	15.1%	51	337
14	繊維工業	15.0%	14	93
15	汎・生産・業務用機械器具製造業	14.4%	55	381

出典:株式会社東京商工リサーチ、第16回新型コロナウイルスに関するアンケート調査、2021年6月

## コロナ感染拡大による経営への影響(中小企業)

図1 問「貴社の売上について、前年と比較して、」

(1)感染症拡大前<2019年>  
 (2)感染症拡大前後<2020年> “売上減”回答は23%⇒70%に増加

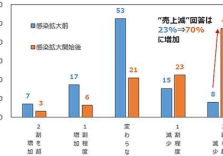


図2 問「貴社の採算について、」

(1)感染症拡大前<2019年>  
 (2)感染症拡大前後<2020年> “採算赤字”回答は22%⇒50%に増加

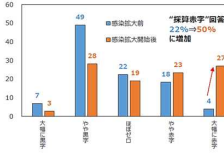


表3 問「貴社が現在抱えている経営課題について、最も重要な課題に3つをお答えください。(上位3つ)」の結果、1-3位に選ばれたもの割合。

上位:件数	全体	コロナ感染拡大前	コロナ感染拡大後	コロナ以外の要因	材料費/外注費等の増加	労務費の増加	人手不足	人賃金の上昇	取引先からの支払遅延	その他
418	276	1521	1336	1280	1200	982	955	529	353	591
1000	65.6	36.8	32.3	35.9	25.5	23.7	22.1	12.8	8.5	14.3

出典:東京商工リサーチ調査(令和2年度内閣府調査)、新型コロナウイルス感染症の影響に関する中小企業の経営意識調査(調査・分析結果のポイント) 2021年2-3月調査

## 経営回復の見通し(国内企業)

図表25 企業の業績に関する見通し

業種	業種別	前年同月比		3ヵ月以内		半年以内		1年以上		見通し	
		売上高	利益	売上高	利益	売上高	利益	売上高	利益	回復	悪化
計	1563	7.7	3.5	5.9	23.6	18.6	5.9	6.6	16.2	14.1	
製造業	656	12.1	2.0	4.1	16.2	10.4	10.2	8.3	18.3	18.3	
卸売・小売業	215	6.7	3.4	7.5	18.6	18.8	2.7	5.4	17.4	17.4	
建設業	451	9.1	4.1	6.5	25.3	15.7	4.8	7.2	17.9	10.6	
情報・通信業	281	4.8	6.3	4.7	23.0	22.1	4.3	9.4	14.2	12.7	
医療・福祉	265	6.4	2.8	6.8	28.8	22.1	9.3	8.2	18.1	8.9	
教育・学習支援業	259	7.7	1.9	4.5	22.4	18.0	7.1	5.1	12.9	20.4	
運輸業	239	11.4	3.5	7.9	19.5	12.3	7.0	4.3	17.2	17.6	
飲食料品業	464	6.7	0.5	7.9	24.1	19.5	3.0	6.4	19.0	13.1	
不動産業	90	2.6	2.9	0.2	30.1	18.4	7.8	6.0	23.1	9.0	
金融業・保険業	76	11.0	2.0	4.2	20.5	12.0	1.9	3.2	17.2	27.4	
サービス業	376	2.9	2.7	6.2	29.7	18.6	8.9	6.4	16.6	13.1	
小売業	57	12.5	0.1	0.2	16.5	34.3	7.8	9.1	10.6	9.0	
サービス業	147	6.9	3.1	6.1	25.1	22.4	3.8	8.4	14.6	9.5	
製造業	27	6.3	0.9	0.0	33.5	36.2	0.2	11.4	14.2	0.2	
卸売・小売業	34	8.6	15.8	5.7	13.4	19.8	0.3	0.0	17.2	19.3	
建設業	68	7.0	1.5	7.1	24.6	23.2	6.0	4.7	19.7	23.5	
情報・通信業	104	7.7	3.5	5.9	21.7	18.0	5.8	6.6	16.2	14.1	
医療・福祉	100~299人	387	6.1	3.0	17.4	21.0	8.5	6.2	16.3	13.7	
教育・学習支援業	162	6.5	2.9	8.4	18.5	18.4	9.0	9.0	16.9	14.4	

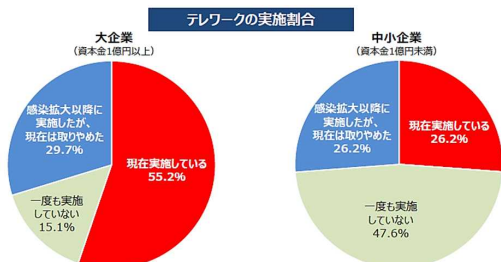
出典:独立行政法人 労働政策研究・研修機構、第2回新型コロナウイルス感染症が企業経営に及ぼす影響に関する調査(一次集計)速報、令和2年12月



# 5 企業活動の意識に与えた影響(2)

<テレワーク>

## テレワーク 実施率(大企業・中小企業)



(注) 2020年6月29日-7月9日にかけて実施したアンケート調査(大企業の回答数:2,402社、中小企業の回答数:11,956社)

「貴社では、「新型コロナウイルス」の感染拡大をきっかけに、在宅勤務・リモートワークを実施していますか?」に対する回答結果。

(出所) 東京商工リサーチ第16回新型コロナウイルスに関するアンケート調査(2020年7月14日発表) 表3に作成。

出典:内閣府日本経済再生総合事務局、未来投資会議(第42回)基礎資料、令和2年7月

## 【テレワーク実施率】

・企業規模(従業員数)が大きくなるほど、テレワークの導入率が高くなる傾向。業種別に見ると、情報通信業が圧倒的に高く、医療・福祉等は低い。

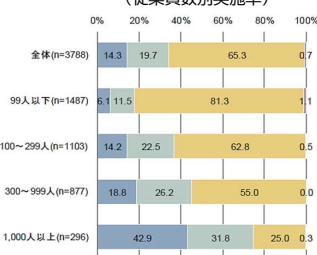
・2020年6-7月に実施した企業に対するアンケートによると、「テレワークを現在実施している」と回答した企業の割合は、大企業では55.2%、中小企業では26.2%。一方、「感染拡大以降に実施したが、現在は取りやめた」と回答した企業は、大企業では29.7%、中小企業では26.2%

## 【テレワーク実施継続意向】

・企業規模(従業員数)別では、1000人以上の企業で「拡大または維持したい」が50%を超えているが、1000人未満の企業では、40%~45%程度

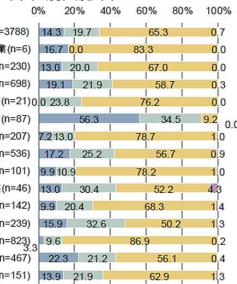
## テレワーク 実施率・継続意向

(従業員数別実施率)



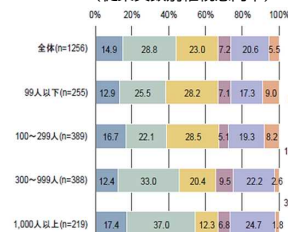
■会社の制度として認めている  
 ■会社の制度はないが、実施する従業員がいる  
 ■導入・実施していない  
 ■無回答

(業種別実施率)



■会社の制度として認めている  
 ■会社の制度はないが、実施する従業員がいる  
 ■導入・実施していない  
 ■無回答

(従業員数別継続意向)



■新型コロナウイルス流行よりも、テレワークの利用を拡大したい  
 ■新型コロナウイルス流行と同程度に、テレワークの利用を維持したい  
 ■緊急時の臨時的な運用に限って、テレワークを認める  
 ■新型コロナウイルス流行よりも、テレワークの利用を縮小したい  
 ■わからない、検討中である  
 ■無回答

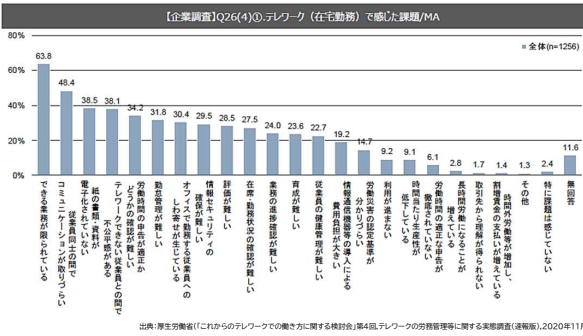


出典:厚生労働省(これからのテレワークでの働き方に関する検討会)第4回、テレワークの労務管理に関する実態調査(速報版)、2020年11月

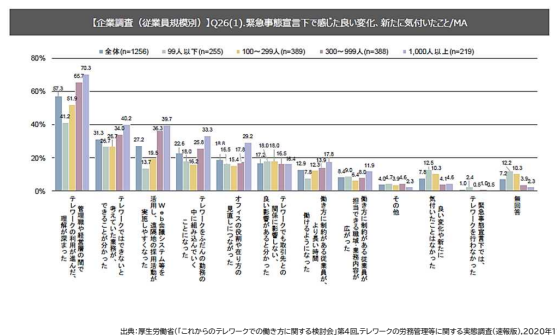
# 5 企業活動の意識に与えた影響(3)

<テレワーク、課題、リスク>

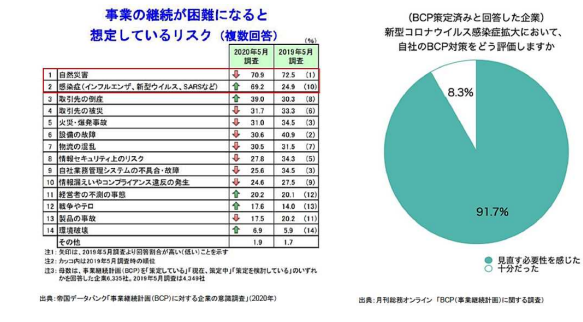
## テレワーク 課題認識



## 緊急事態宣言下での気づき



## コロナ禍におけるリスク意識の変化



## 【テレワーク実施で感じた課題】

・「できる業務に限られている」、「従業員同士の間でコミュニケーションが取りづらい」が多い。その他、「紙の書類・資料が電子化されていない」、「テレワークできない従業員との間で不公平感がある」、「労働時間の申告が適正かどうかの確認が難しい」、「勤怠管理が難しい」などの回答も一定存在。

## 【緊急事態宣言下でテレワーク実施で感じた良い変化、新たな気づき】

・「管理職や経営層の間でテレワークの利用が進んだ、理解が深まった」が多く、企業規模が大きくなるほど、そう回答した割合が高い。

## 【コロナ禍におけるリスク意識の変化】

・事業の継続が困難になると想定しているリスクは自然災害が約7割と最も多いが、今年5月には感染症が大幅に増加。  
・新型コロナウイルス感染症拡大を踏まえ、自社のBCP対策を見直す必要性を感じている企業が多数。



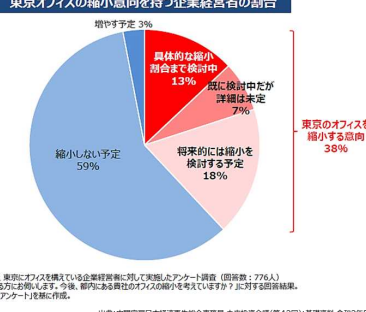
# 5 企業活動の意識に与えた影響(4)

<拠点見直し>

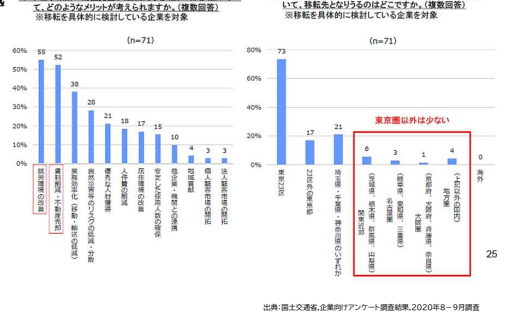
## 【東京オフィスに対する意識】

・全体の38%が東京のオフィスを縮小する意向を持つと回答。  
【本社事業所の配置見直し(移転)のメリットと対象移転先】  
・本社事業所における部門・部署の配置見直し(移転)のメリットは、「就労環境の改善」や「賃料削減・不動産売却」の割合が高く、移転先となりうる場所は東京圏が中心であり、地方圏などは少ない。  
【移転先に求める条件と見直しの課題】  
・移転を具体的に検討する企業が移転先場所を求める条件は、「オフィス面積の確保」や「賃料の安さ」等が高い。部門・部署の配置見直し(全面的な移転、一部移転)が困難と回答した企業に、その課題を聞いたところ、「移転先での人材採用」が26%で最も高い。

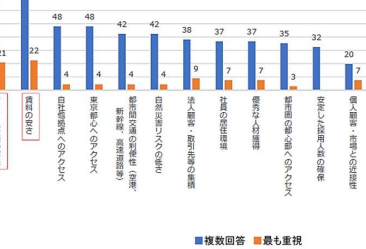
## 拠点統廃合・移転意識



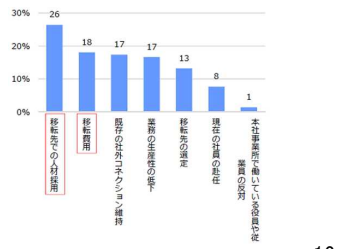
## 拠点統廃合・移転意識



## 移転先に求める条件



## 部門・部署の配置見直しの課題



## 6 影響及び変化のまとめ(1)

視点	【人】	【企業】
“テレワーク”	<p><b>【実施率、属性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染拡大前と比べると、ある程度テレワークが定着。</li> <li>・東京圏(東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県)のテレワーク利用率(居住地ベース)は、2021年4月1週目時点で27%。全国平均と比較して11ポイント高い</li> <li>・2021年4月1週目時点で、「65歳以上」以外の年齢階層は16~17%</li> <li>・2021年4月1週目時点では、高い順から、「情報処理・通信等技術者」「研究者」「著述家、記者、編集者」。</li> <li>・所得階層が高くなるほど高くなり、2021年4月1週目時点では年収300万円未満の所得階層は10%を下回る一方で、年収800万円以上では30%を上回り、大きな差が生じている。</li> </ul> <p><small>大久保昭弘、NIRA総研(2021)「第4回テレワークに関する就業実態調査報告書」</small></p>	<p><b>【実施率、属性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業規模(従業員数)が大きくなるほど、テレワークの導入率が高くなる傾向。業種別にみると、情報通信業が圧倒的に高く、医療・福祉等は低い。</li> </ul> <p><small>厚生労働省「これからのテレワークでの働き方に関する検討会(第4回) テレワークの労務管理等に関する実態調査(速報版)」</small></p> <p>・2020年6-7月に実施した企業に対するアンケートによると、「テレワークを現在実施している」と回答した企業の割合は、大企業では55.2%、中小企業では26.2%。一方、「感染拡大以降に実施したが、現在は取りやめた」と回答した企業は、大企業では29.7%、中小企業では26.2%。</p> <p><small>内閣府日本経済再生総合事務局未来投資会議(第42回) 基礎資料</small></p>
	<p><b>【継続意識】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・テレワークを利用していない人を含めた全体でみると「週1回以上テレワークをしたい」の割合は2021年4月時点で53%。時系列でみると、2020年3月から6月かけて増加し、その後は50%強で推移。</li> <li>・「毎日テレワークをしたい」が徐々に増え、2021年4月時点で17%。「週に3~4回出勤したい」は16%</li> </ul> <p><small>大久保昭弘、NIRA総研(2021)「第4回テレワークに関する就業実態調査報告書」</small></p> <p>・「週1回以上テレワークをしたい」は年収が高くなるほど上昇する傾向。</p> <p><small>大久保昭弘、NIRA 総合研究開発機構(2021)「第3回テレワークに関する就業実態調査報告書」</small></p>	<p><b>【継続意識】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業規模(従業員数)別では、1000人以上の企業で「拡大または維持したい」が50%を超えているが、1000人未満の企業では、40%~45%程度。</li> </ul> <p><small>厚生労働省「これからのテレワークでの働き方に関する検討会(第4回) テレワークの労務管理等に関する実態調査(速報版)」</small></p>
【課題・気が付いた点】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社内での気軽な相談・報告が困難、「取引先等とのやり取りが困難(聞き、環境の違い等)」「画面を通じた情報のみによるコミュニケーション不足やストレス」、「機微な情報を扱いにくいなどセキュリティ面の不安」、「テレビ通話の質の限界(タイムラグ、音声や映像の乱れ等)」が挙げられている。</li> <li>・「テレワークできない又は合わない職種である」こと以外に、「社内の打ち合わせや意思決定の仕方の改善」、「書類のやり取りを電子化、ペーパーレス化」、「社内システムへのアクセス改善」、「顧客や取引先との打ち合わせや交渉の仕方の改善」、「社内外の押印文化の見直し」、「仕事の進捗状況の確認や共有の仕方の改善」が指摘されている。</li> </ul> <p><small>内閣府新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査</small></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「できる業務が限られている」、「従業員同士の間でコミュニケーションが取りづらい」が多い。その他、「紙の書類・資料が電子化されていない」、「テレワークできない従業員との間で不公平感がある」、「労働時間の申告が適正かどうかの確認が難しい」、「勤怠管理が難しい」などの回答も一定存在。</li> <li>・「管理職や経営層の間でテレワークの利用が進んだ、理解が深まった」が多く、企業規模が大きくなるほど、そう回答した割合が高い。</li> </ul> <p><small>厚生労働省「これからのテレワークでの働き方に関する検討会(第4回) テレワークの労務管理等に関する実態調査(速報版)」</small></p>

## 6 影響及び変化のまとめ(2)

視点	【人】	【企業】
ワークスタイル(移住・移転・拠点見直し)	<p><b>【東京圏在住者の地方移住への関心】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「強い関心がある」及び「関心がある」を合算した数字は2019年12月時点で8.1%、2021年4-5月時点で14.2%に上昇。逆に「あまり関心がない」及び「全く関心がない」を合算した数字は同時期で、75%から66.9%に減少</li> <li>【地方移住に関心がある人が地方移住に向けた行動】</li> <li>・全体では、2020年12月時点が27.2%であったが、2021年4-5月時点では22.9%に減少。具体的にとった行動は、「移住先での住宅情報を調べた」、「移住先での就職情報を調べた」が多かった。</li> </ul> <p><small>内閣府第3回 新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査</small></p>	<p><b>【東京オフィスに対する意識】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体の38%が東京のオフィスを縮小する意向を持つと回答。</li> </ul> <p><small>内閣府日本経済再生総合事務局未来投資会議(第42回) 基礎資料</small></p>
	<p><b>【職業の選択、副業等の希望の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・感染拡大前からの意識の変化について、64.8%の人が「変化していない」と回答。「まだ具体的ではないが将来の仕事や収入について考えるようになった」、「新たに副業を検討しはじめた」、「新たに転職を検討しはじめた」は減少。</li> </ul> <p><small>内閣府第2回 新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査</small></p>	<p><b>【本社事業所の配置見直し(移転)のメリットと対象移転先】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本社事業所における部門・部署の配置見直し(移転)のメリットは、「就労環境の改善」や「賃料削減・不動産売却」の割合が高く、移転先となりうる場所は東京圏が中心であり、地方圏などは少ない。</li> </ul> <p><small>国土交通省企業等の東京一極集中に関する懇談会 とりまとめ(令和3年1月29日) 企業向けアンケート結果</small></p>
【二地域居住・多拠点居住等への関心】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方の別荘やシェアハウスで定期的に暮らす二地域居住や多拠点居住に関する関心度は、「やや関心がある」まで含めると、東京圏全体で30%以上が関心を持っており、20歳代では「すぐにも二地域居住」や「多拠点居住」をしたい割合が多い。また、東京都23区の場合だと20歳代より30歳代の層のほうが関心が高い。</li> <li>・地方に移住し、地方に住みながら、テレワークで現在と同じ仕事を継続する「転職なき移住」への関心度は、「やや関心がある」まで含めると、東京圏全体で27%以上が関心を持っており、20歳代では「すぐにも「転職なき移住」をしたい」割合は4%程度。また、東京都23区の場合だと20歳代、30歳代ともに4割程度の人が関心を持っている。</li> <li>・ただし、「転職なき移住」に関しては、東京都全体及び東京都23区ともに、5割程度のひとが「現在の仕事でテレワークでの仕事は困難で、興味はない」、また、2割程度が「テレワークで仕事は可能だが興味はない」と回答している。</li> </ul> <p><small>内閣府第3回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査、令和3年6月</small></p>	<p><b>【移転先に求める条件と見直しの課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移転を具体的に検討する企業が移転先場所に求める条件は、「オフィス面積の確保」や「賃料の安さ」等が高い。部門・部署の配置見直し(全面的な移転、一部移転)が困難と回答した企業に、その課題を聞いたところ、「移転先での人材採用」が26%で最も高い。</li> </ul> <p><small>国土交通省企業向けアンケート調査結果、2020年8-9月調査</small></p>

## 6 影響及び変化のまとめ(3)

視点	【人】	【企業】
ライフスタイル(日々の行動、事業業績)	<p>【自宅での活動時間・外出率】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナ流行前に比べて、緊急事態宣言中、7月末時点の自宅での活動時間が増加。特定警戒都道府県、東京都市圏の外出率は、7月末時点も新型コロナ流行前を下回る。</li> <li>【外出頻度(週あたりの外出日数)】</li> <li>・特定警戒都道府県や東京都市圏では、仕事での勤務先への外出が、新型コロナ流行前よりも調査時点(2020年8月)において1日程度減少</li> <li>【活動別訪問場所】</li> <li>・最も頻りに訪れた場所に関して、いずれの地域も、外食や趣味・娯楽の活動場所について、「自宅から離れた都心・中心市街地」から「自宅周辺」にシフト</li> <li>【リモート活動のメリット・デメリット】</li> <li>・メリットは「自分の時間ができる」、「家事や育児ができる」。デメリットは、「運動不足になりやすい」、「仕事とプライベートのメリハリがつけにくい」が多い。</li> <li>【リモート活動の今後の実施意向】</li> <li>・「ネット購入(食料品・日用品を含む商品)」の実施意向は高く、「オンライン飲み会」、「オンライン授業・講義」、「オンラインでの習い事・レッスン」の実施意向は低い</li> <li>【ワークライフバランスへの意識】</li> <li>・2021年4-5月時点で、「生活を重視するようになった」が34.4%、「変化はない」が57.7%。感染拡大前(2019年12月)に比べ、「仕事を重視するように変化した」が4.7%。</li> </ul>	<p>【コロナ禍前(2019年)との比較】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2021年5月上高は2019年同月比で、71.3%が減収(大企業は63.3%、中小企業は72.5%)。業種別では、「宿泊業」の80.0%、「飲食業」の44.7%が、売上高比で半減。</li> </ul> <p>東京商工リサーチ第16回「新型コロナウィルスに関するアンケート調査」</p> <p>【事業経営への影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・感染症拡大前(2019年)から感染症拡大後(2020年)にかけて、「売上減」を回答した企業の割合は23%から70%に増加。「採算赤字」を回答した企業の割合は22%から50%に増加。現在の経営課題として、「コロナ感染拡大による売上減」と回答した企業の割合は65.5%。半数を超える企業がコロナ感染拡大により経営に悪影響が生じている。</li> </ul> <p>東京商工リサーチ調査(令和2年度内閣府調査)「新型コロナウィルス感染症の影響下における中小企業の経営意識調査」-調査・分析結果のポイント-</p> <p>【コロナ感染拡大からの業績回復】</p> <p>国内の企業(企業規模300人以上、100-299人、100人未満)に対して、企業業績に関する今後の見通しは、「回復して元の水準に戻るには半年から1年かかる」が21.6%と最も高く、次いで「1年超から2年くらいかかる」が18.6%。一方、「回復しない」は6.6%、「2年超かかる」は5.8%となっているが、16.2%が「分からない」としており、先行きに対する不透明感もあり、「既に回復して元の水準に戻った」は7.7%にとどまっている。</p> <p>独立行政法人 労働政策研究・研修機構2回新型コロナウィルス感染症が企業経営に及ぼす影響に関する調査(一次集計)速報</p>
その他(意識・課題)	<p>【住まい転居時に重視すること】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナ流行前後とも、「災害を受ける恐れが少ない地域」、「徒歩や自転車の移動範囲で日常生活の用事が済む地域」、「徒歩や自転車で移動しやすい地域」が多く、「サテライトオフィスやコワーキングスペース、通勤環境などが充実している地域」や「子供の世話をするサービスや店舗が充実している地域」は低かった。「デリバリーサービスが充実している地域」は、新型コロナが流行している調査時点で、どの年齢層も増加している。</li> <li>【都市空間に対する意識】</li> <li>・充実してほしい空間に関して、ゆとりある屋外空間の充実、自転車や徒歩で回遊できる空間の充実に対するニーズが高い</li> </ul> <p>国土交通省全国の都市における生活・行動の変化-新型コロナ生活行動調査(速報版)- (別冊)</p>	<p>【コロナ禍におけるリスク意識の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の継続が困難になると想定しているリスクは自然災害が約7割と最も多いが、今年の5月には感染症が大幅に増加。</li> <li>・新型コロナウィルス感染症拡大を踏まえ、自社のBCP対策を見直す必要性を感じている企業が多数。</li> </ul> <p>一般社団法人日本標準協会日本企業の経営課題2020</p>

## 7 その他の視点

これまで上げたもの以外に、新型コロナウイルス感染症拡大により現れた直近の懸念としては以下のようなものが考えられ、具体的な対応が望まれると考えられる。

- 雇用機会の減少**
  - ・雇用状況や非正規雇用への影響 等
- メンタルヘルスの悪化**
  - ・社会不安、人との接触機会の減少(コミュニケーション不足)による精神的なダメージ 等
- デジタルデバイドによる格差**
  - ・PC及びスマホなどICT機器及びネットワーク環境格差、ICTリテラシーの格差、ネットセキュリティ、ICTインフラ環境の格差 等

これらについて、より実態を把握するためには、市で定期的な市民意識調査等を活用し意識の変化や課題を把握分析し、対策等具体的な施策に結びつける必要があると考える。

また、長期的な視点で見ると、人との「密なコミュニケーション」をなるべく避けるニューノーマルの生活習慣が与える、人との接触機会が重要である高齢者等における認知症の進行やフレール(未病)への悪影響など、今後具体的な影響が現れてくるのではないかと危惧される。<sup>1)</sup>

新型コロナウイルス(COVID-19)の全国的な感染拡大により、健康や医療の危機やリスク管理、行政・ビジネスのデジタル化の遅れなど多くのことを気づくことになった。

職住近接、経済・余暇活動エリアの変化など「オフィス機能や生活圏への意識」、公共交通機関利用者の減少・自転車利用者の増加、これまで自動車を中心に考えられていた街路計画とウォークアブル空間など「都市交通・都市空間の在り方」、そして、自然災害とコロナ感染拡大など突発的な災害などが複合的に見舞われるような複合災害時を想定した「都市防災、人的支援確保」など、具体的な影響度・重要度の計測分析はこれからではあるが検討する場面が出てくるのではないかとと思われる。<sup>2)</sup>

ニューノーマルでの生活空間、リスク管理、QOLなど、「レジリエントな生活の確保」が、これからのまちづくり施策で重要になる一つではないだろうか。



# 参考)企業活動の意識に与えた影響-意識・見通し-

## 【感染拡大の影響を踏まえた今後の事業活動意識】

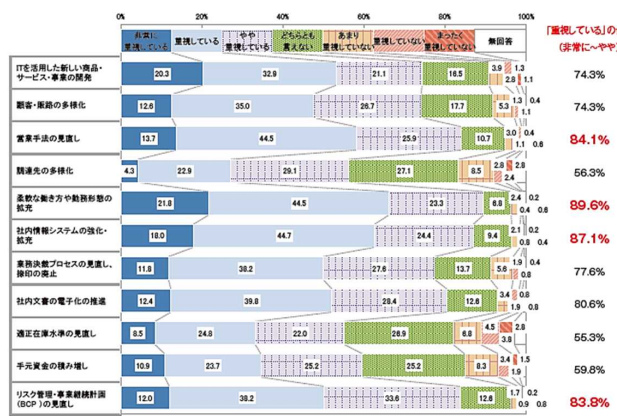
・国内7割超の企業がビジネスモデルや事業形態を「変更する必要がある」としており、今後の事業活動で重視していることとして「柔軟な働き方や勤務形態の拡充」、「社内情報システムの強化・拡充」、「営業手法の見直し」、「リスク管理・事業継続計画(BCP)の見直し」を挙げている。

## 【中長期的な経営課題意識】

・「5年後」の課題で、「事業基盤の強化・再編、事業ポートフォリオの再構築」、「デジタル技術の活用・戦略的投資」、「財務体質強化」、「現場力の強化」、「高コスト体質の改善」の比率が高まっていることは新型コロナウイルス感染拡大の影響であり、財務面を強化するとともに事業の見直しが必要な課題となっていることと表れであり、また、様々な事業活動において接触機会を抑制する必要性に迫られていることが、デジタル技術活用の流れを加速させることにも結びついている。感染拡大防止に向けて、これまでとは異なるオペレーションが求められるようになってきていることから、「現場力の強化」が高まっていると解釈

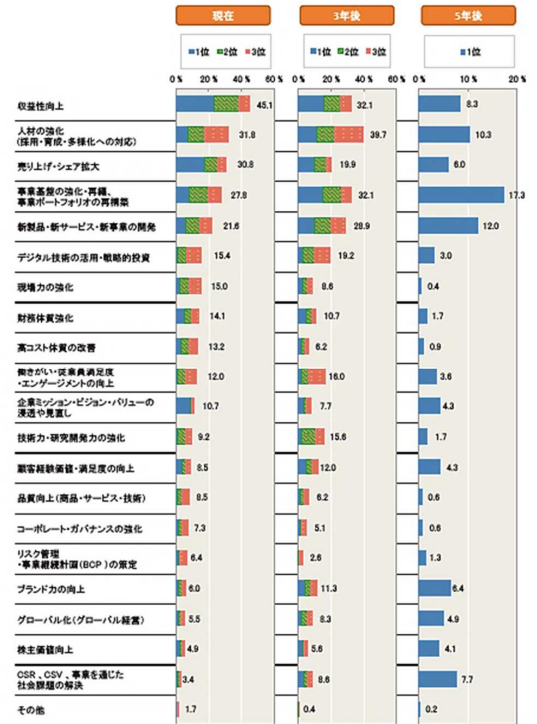
## 経営課題意識 感染拡大の影響を踏まえた今後の事業活動対応

【図2-5】新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえた今後の事業活動の対応



## 経営課題意識 「現在」「3年後」「5年後」の経営課題

・課題として想定される20の項目を列挙し、「現在」「3年後」については重要度の高い順に3つを、「5年後」については最も重要度の高いもの1つを選択し回答



# 参考)新型コロナ感染拡大による企業の動き

## コロナ禍後、最近の企業の動き

富士通、8万人テレワーク 通勤定期廃止、単身赴任削減 富士通がテレワークを「常態化」、オフィス面積を半減し、在宅勤務補助月額 5,000円 (2020/7/6 時事通信/COMニュース/ 日経クロステック)
トヨタ、在宅勤務制度を拡充へ 9月から制度化、工場従業員も検討 (2020/7/2 朝日新聞Digital/テレ朝ニュース)
部屋なくても車で仕事、浜松の企業遠隔しオフィスカー制作 (2020/8/6 静岡新聞)
日立「もう元には戻さない」、在宅定着へシェア型雇用 (2020/7/14日本経済新聞 電子版)
カルビー、原則テレワークに 支援なければ単身赴任解除 (2020/7/3 朝日新聞デジタル)
中堅・中小企業のテレワーク、社員のITリテラシー格差が課題に、「Web会議が円滑に進まない」などの声 (2020/8/5 Itmedia ニュース)
大和ハウス、テレワーク型住宅のプラン提案 (2020/6/01 日本経済新聞デジタル)

出典：内閣府「テレワーク推進に向けた検討会議 資料4、Withコロナ時代のテレワークと地方創生2020年12月」  
https://www.chisou.go.jp/sosei/meeting/telework\_sushin\_kentokugai/pdf/202109shiryu2-1.pdf

## (感染症拡大以降の例)

企業名	取組内容
パナソニック	働く人々の「真に豊かな生き方・働き方」の実現、グループ全体のBCP対策の一環として、主に東京の本拠地業務を兵庫環状路駅の拠点に分散し、2020年9月から段階的に転移を開始。
リコー	全国どこでも住むことが可能な制度を実施。実家へ帰る例や、静岡や群馬へ移住する例はすでに見られているところ。
アフラック	首都圏以外転勤のない社員が居住地を変えず、本社業務にリモートで勤務する「リモートチャリア制度」の2021年からの本格運用を予定。
タイガーマスク	代表が自ら北海道へ移住しワークライフバランスを向上。フルリモート勤務へ移行し2020年7月に本社オフィスを撤去。
沼津信用金庫	2020年7月に旧店舗を活用し、「ぬまじんCOMPASS」を設置。起業家等の集積・コラボレーションを促し地域活性化や産業振興を企図。
京都信用金庫	2020年11月にサテライトオフィス「QUESTION」を設置。起業家や学生等様々なジャンルの人材が集う交流の場などを備える。

出典：内閣府「テレワーク推進に向けた検討会議 資料11、資料2-1、令和2年12月9日」  
https://www.chisou.go.jp/sosei/meeting/telework\_sushin\_kentokugai/pdf/202109shiryu2-1.pdf

企業名	内容	詳細
株式会社オエイチ (東京都渋谷区) https://www.ooh.co.jp/	都心から地方へオフィス機能を一部移転。観光地へ新しい価値創造のため奮闘	宿泊・観光業向けに外国人観光客誘致のマーケティングを提供し、渋谷にオフィスを構える同社。コロナ禍において、「東京であることの必要性」に疑問を抱き、従来のオフィスを大幅に縮小。岐阜県の奥飛騨温泉郷の空き家をリノベーションし、サテライトオフィスを開業。今後、地域の観光業者や宿泊業界と連携し、ワーケーション需要の開拓を図る予定。地元優秀な人材を採用し、新たな営業拠点とする等、地方創生とコロナ禍に苦しむ観光業界への支援を目指している。
株式会社マツシマメテック (福岡県北九州市) https://www.matsushima-m-tech.com	計器のメンテナンス作業をリモート化。出張費等のコストダウンで顧客にメリット	同社が製造販売する主力製品は、タンク内の原材料等の計量に使用される「レーダー式マイクロ波レベル計」。コロナ禍により、技術者派遣による調整作業が困難となり、販売活動に支障が生じていた。計器に不具合が発生すれば、モノづくりや安全確保にも影響が及ぶ。顧客サポート継続のため、海外顧客向けに試験的に導入していたリモートメンテナンスを国内で行うことを決断。感染予防だけでなく、出張費用(顧客負担)がからなくなることからメリットある提案ができるようになった。また、同社にとっても移動時間や作業負荷の削減につながっている。
株式会社茂呂製作所 (山梨県韮崎市) https://moross.co.jp/	コロナ禍でのニーズを捉えた機械のオンライン修理で、営業範囲が全国に拡大	機械部品製作・メンテナンスサービス等を行う同社は、同社以外の機械メンテナンスできる技術力が強み。コロナ禍での移動制限や感染防止等に対応するため、A S E A N地域向けに行っていた「機械のオンライン相談(修理)」を国内でも開始した。オンライン会議のアプリ等を活用し、技術者と画面を通して直接コミュニケーションをとり対応。動画を通じて気軽に相談できることと、急ぎの相談も移動時間を短縮して対応できることから、評判もよく、これまで営業範囲外であった地域からも問い合わせが増えている。
株式会社サン・クレア (広島県福山市) https://sun-crea.biz/	「移住促進」機能を併せ持つホテルの展開で、地域活性化に貢献	コロナ禍で外国人旅行者、出張の激減、オンラインツールを利用した商談の定着等、ホテルの存在意義や事業戦略を見つめ直す必要に迫られた同社は、地方回帰の流れを受け、「移住促進」機能を併せ持つホテルを展開することを決断。田舎体験プログラムを通して移住へつなげる企画を展開し、その受け皿としてのショートステイ用の宿泊施設や、地方移住コンシェルジュを置く等、従来の宿泊業を超えた取組みを行うことで地域のまちづくり、活性化に貢献している。

出典：日本政策金融公庫ホームページ、「コロナに打ち向かう事業者の取り組み」より抜粋。https://www.jfc.go.jp/n/corona-jirei/

【その他】三菱電機(遠隔地勤務制度、2021年5月、従業員3万人を対象)、大東建託(単身赴任解除、2020年10月、本社社員対象)、等

# 参考)新型コロナ感染拡大による企業の動き

総論

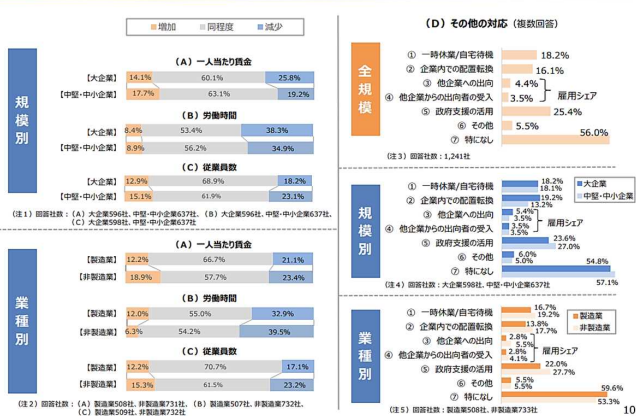
関東財務局

感染拡大により、雇用のミスマッチが拡大しているが、多くの企業では、少子高齢化に伴う労働力減少による人手不足の状況について、感染症収束後においても変わらないうえ、女性・シニア・外国人など多様な人材の活用は、感染拡大前から企業において取られてきたが、感染拡大により、非正規を中心に雇用の調整が行われている。一方で、企業による働き方の多様化や雇用制度の見直しは、今後も加速が見込まれるもの、定着に向けて解決すべき課題も多い。



企業名・内容	詳細
(本社機能の地方移転) 株式会社ルビシア [本社が東京にある必要はない]～地方での新しい働き方、東京都渋谷区から北海道ニセコ町へ本社移転～	<ul style="list-style-type: none"> <li>●2020年7月、東京都渋谷区から北海道ニセコ町へ本社移転。ニセコ社は、「意思決定」と「企画・開発」を担う。</li> <li>●ニセコの「おしゃれ」で豊かな自然環境の中、特に時間にとらわれないこと、クレーティブな仕事を行う。</li> <li>●総務や経理などの管理部門は、「必ずしも本社にある必要はない」との考えから、東京にてテレワーク中心に業務を行う。</li> <li>●本社移転に伴うニセコ町への移住は、育児や介護などの家庭生活の状況を踏まえて、社員個人が選択。社員二十数名が東京からニセコ町へ移住しているほか、役員も年間6ヶ月以上、ニセコ町に滞在。本社敷地内には、社宅を整備。</li> </ul>
(ジョブ型雇用等の人事制度改革) KDDI (株) 企業の持続的成長とともに、働く人の成長を実現する取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>●職務・スキルを明確化し、全社員が専門性を深耕することにより、イノベーションの機会を拡大し、持続的な成長と中長期的な企業価値向上を実現</li> <li>●KDDI版ジョブ型人事制度改革、KDDI版職務記述書、「社内労働市場」</li> </ul>
(人材確保) (株) 加賀屋 過去最多入社 収束を見据えた土台作り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「旅館・宿泊業は人材確保が難しいので、こういった時期だからこそ、積極的に採用を増やしてサービスの質を向上させ、収束後に備えたい。」</li> <li>●コロナ禍でも従業員解雇はしない方針。 ●感染拡大で部屋数ニーズ向上。接客業務拡充。</li> <li>●今年度の入社数は創業以来最多の85名。</li> </ul>
(人材確保) (株) 永和システムマネジメント I・Uターン促進 移住の中途採用者へ20万円支給	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「地方にいながらも、都市部の企業と同等の高度な業務に携われることが当社の売り。I・Uターン、地域活性化にも貢献したい。」</li> <li>●「コロナ禍、顧客のDX推進にこたえなく新たなIT人材の確保を目指すも、福井県内だけでは困難。」</li> <li>●感染拡大によって首都圏から地方への移住が目立ってきた。 ●県外から移住して中途採用者へ当社独自で20万円を支給する制度を昨年12月に創設。</li> </ul>
(在籍型出稿等) 川崎重工業 (株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●コロナの影響により、主要部門の航空機部門が大きく低迷→余剰人員を一時出向(在籍型)させることで雇用を維持</li> <li>●雇用維持を図り、国際競争力強化と、新たな成長分野へのチャレンジを加速→重工業国内初の年功制全廃。事業部門を超えた異動を促進(ジョブ型雇用へ)</li> </ul>

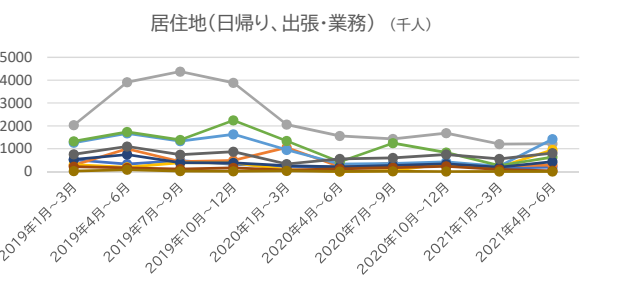
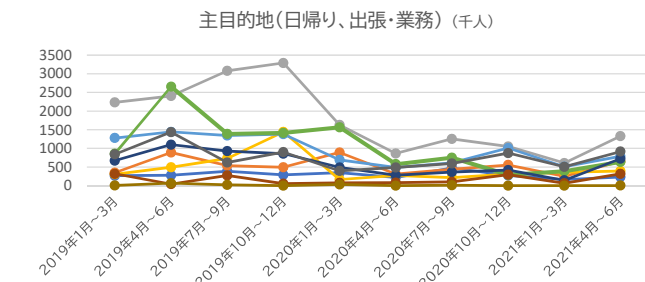
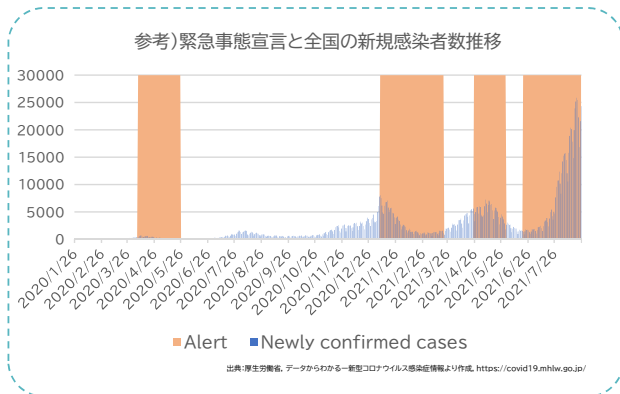
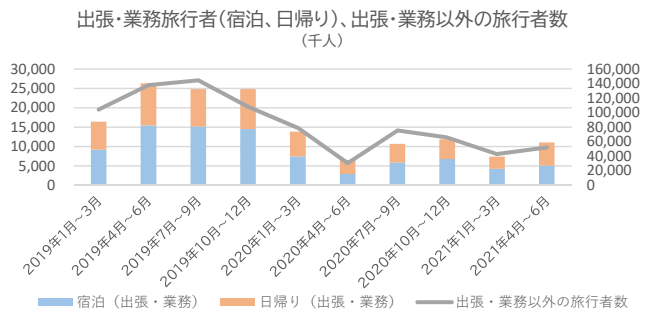
<参考> 企業の対応 (感染拡大前との比較) (詳細)



出典: 財務省「各地域における企業業績と雇用等の動向(特別調査)」より抜粋  
令和3年5月14日、https://www.mof.go.jp/about/mof/zaimu/kansai/202101/kisyoyoseiseki/tokoyosoudoushou101.pdf

# 参考)移動行動への影響(出張・通勤など)

■ 国土交通省 旅行・観光消費動向調査(https://www.mlit.go.jp/kankochou/siryou/toukei/shouhidoukou.html)より作成



# 考察)新型コロナウイルス感染拡大で想定される将来

「人」		仮説( )内は根拠となる又は推測される当該スライドNo)	阻害要因	不確定要因	備考
働き方	テレワーク就業	首都圏就労者のうち、適応業種及び高所得者層で一定数テレワークが実施される(2021年4月時点と同程度)。 【5,6,7,15,16】	雇用先企業のテレワーク制度の浸透 業績評価のプロセスの確立 通勤補助及び環境整備補助等の確立	コロナ感染の収束 テレワークガイドラインの運用・浸透 行政サイドの加速浸透に向けての金銭的支援	厚生労働省:テレワークの適切な導入及び実施の推進のためのガイドライン改定(令和3年3月), https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakun itsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki jun/shigoto/guideline.html
	移住者数	移住者市場は大都市圏(首都圏)が中心(遠方への1ターン者が大きく増加することは無い) (コロナ感染拡大による急激な増加は期待できず、相談者数は昨年未以降と同程度で推移する。) 【9,10,11+ふるさと回遊支援センターヒアリング】	移住先の雇用情勢 移住先自治体等の支援サービス充実の負担	コロナ感染拡大による首都圏での危険度の増減 移住を強く希望する就業者の減少(リモートワークの浸透) 就業者の就労意識の変化	
	「転職なき移住」	一部の就業者で実施されるが、規模的には非常に少ない。 【10+ふるさと回遊支援センターヒアリング】	雇用先企業の理解及び制度充実	政府による「転職なき移住」促進施策	JIIJ.COM「転職なき移住」支援を強化 地方創生1268億円要求-内閣府、内閣官房 https://www.jii.com/jc/article?k=2021082600875&a=eeco
	暮らし方	日常の活動エリア テレワーク浸透により、日常の活動エリアが居住地近傍へシフトする。 【12】	居住地近傍の物理的移、経済的、空間的充足感不足	意識の反動(揺れ戻し) 可住居地域の状況変化	
	利用サービス	通常の購買でオンライン購入の利用が増える。 よりきめ細やかなサービスが生まれる。 【12】	域内移動モード及び道路等整備計画の財源・方針	Amazon等グローバルサービスの動向 消費者の価値観の多様化・変化	
生活の価値観	リアル店舗での価値提供の先鋭化が進む。 【12】	高齢者等へのキャッシュレス浸透(信頼性を低下する事象の発生)			
生活の価値観	テレワークにより家族との時間を確保する余裕ができ、生活の価値観で「プライベート時間の充実」「家族との共有」の比重が増加する。 【13】	プライベートと仕事での区別(時間的・空間的) 新しい生活意識の醸成	プライベート時間の充実が実行できる人の割合		
「企業」		仮説	阻害要因	不確定要因	備考
就業形態	テレワーク推進	推進可能な業種・業態に限られるが、現状の実施比率程度で実施される。 【15,16】	労働条件、評価プロセス、費用補助等社内制度確立 セキュリティ含め運用環境整備、運用ノウハウの蓄積 運用コストの費用対効果の見極め 経営側の考え方	コロナ感染拡大による首都圏での危険度の増減	厚生労働省:テレワークの適切な導入及び実施の推進のためのガイドライン改定(令和3年3月), https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakun itsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki jun/shigoto/guideline.html
	業務形態	DX推進等による業務効率化を促進し、拠点間のネットワーク、Web会議ツール活用などデジタル化を推進する企業が出現する。(大企業、一部の中小企業やベンチャー企業等) 【21】	ビジネスドメインの適合性 企業経済力 経営側の考え方	ネットワークインフラ整備運用維持費の価格	
事業形態	「出張機会」は、コロナ前の状況には戻らない(コロナ禍での「Web会議実施実績」「出張内容の精査」による経験)。現場でのコミュニケーションが必須の出張が中心。 【---】	「必須」要件の見極め及び適応性	業務DX化の進展(遠隔メンテナンスサービス、リモートコミュニケーション技術向上やノウハウ蓄積)		
	オフィス移転・縮小	テレワーク実施に伴い、固定費削減のための賃貸オフィス面積の削減(又は契約解除等)の可能性の検討は実施されるが、企業経営中長期計画及びテレワーク実施によるコストとのバランスを考慮しコストメリットが認められる企業に限られる。 【17】	テレワーク推進における経費的メリット 現状の賃貸費用(固定資産税)の多寡	各企業の経営状況、人材計画 景気回復状況	
経営価値観	本社機能の地方移転は、企業経営中長期計画及び全体のコストバランス及び経営トップのビジョン・経営判断による。時期は不明。首都圏における移転先候補は「首都圏近郊」が中心だが、各企業の業種・業態による。 【17】	地方移転におけるメリットの判断 政府の支援制度等の充実度(地方拠点強化税制等) 移転先各地域での支援事業や整備状況	景気回復状況 土地価格・賃料の変動		
経営価値観	事業活動意識としては「柔軟な働き方や勤務形態の拡充」と並んで「リスク管理・事業継続計画(BCP)の見直し」の意識・再認識が高くなる。政府の支援制度等の充実度(事業継続力強化計画認定制度等) 【21】	ビジネスドメインの適合性 企業経済力 経営側の考え方	経営価値観・経営層の判断		

## リニア中央新幹線開業に伴う 静岡市の社会経済への影響予測に関する調査研究

### ～ 北陸新幹線・九州新幹線 開業後のインパクト ～ (新幹線停車駅自治体の事例から)

当該事例は、静岡駅への新幹線停車本数増加により、交通流量の増加などの変化が起きると仮想した際の考えられるべきポイントの整理として、また、リニア中央新幹線沿線地域で考えられるインパクトの整理の一つとしてまとめるための参考資料となります。

事例は金沢市（北陸新幹線）と鹿児島市（九州新幹線）を参照。  
金沢市では自治体が展開する施策及び開業後のインパクトを、鹿児島市では地域経済へのインパクトを中心にまとめています。

2021年11月22日（月）

静岡市 企画局 企画課  
(一財) 地方自治研究機構 調査研究部



## 目次

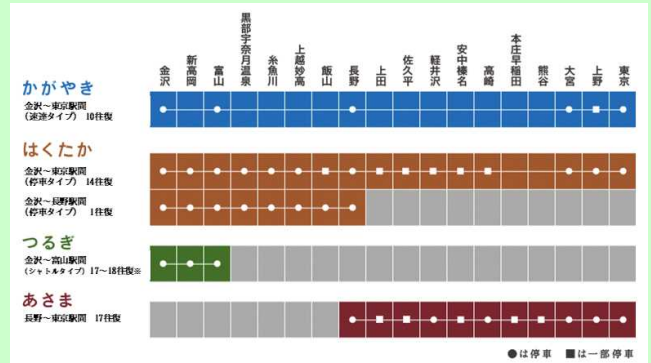
0-1	新幹線の概要	1
1-1	新幹線停車駅のある自治体の施策取組事例（金沢市）	3
1-2	金沢市における北陸新幹線開業後のインパクト	5
1-3	北陸新幹線開業後のインパクト（参考データ）	6
2-1	新幹線停車駅のある自治体の経済への影響事例（鹿児島市）	10
2-2	鹿児島市における九州新幹線開業後のインパクト	11
2-3	九州新幹線開業後のインパクト（参考データ）	12
3-1	まとめ、視点（案）	23

## 0-1 北陸新幹線の概要

- 北陸新幹線は、東京・大阪間を結ぶ路線として、昭和48年に国の整備計画が決定されている。
- 平成9年に高崎・長野間が開業し、平成27年3月には長野・金沢間が開業した（東京・高崎間は上越新幹線と共用）。
- 金沢・敦賀間は令和4年度末までの開業に向け、準備が進められているが、工期が1年程度遅延する見通しである。
- 総延長：約700km ・ 設計最高速度：時速260km
- 運行本数：月～木曜日は17往復、金曜日は18往復、土日祝日は17.5往復



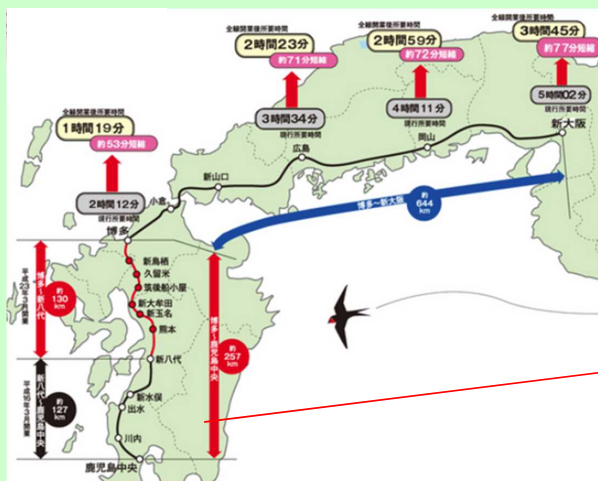
金沢 ～東京間	開業前	約3時間50分	約1時間20分短縮
	開業後	最速2時間27分	
金沢 ～新大阪間	開業前	約1時間20分	約1時間10分短縮
	開業後	約1時間20分	



(出所：石川県ホームページ内「北陸新幹線県内全線開業に向けたアクションプラン」。一部、参照し図を作成。)

## 0-2 九州新幹線 鹿児島ルート概要

- 九州新幹線 鹿児島ルートは、博多～鹿児島中央（西鹿児島）までのルートで、昭和61年に工事実施計画が認可申請された。
- 平成23年3月12日に全線開業。これにより、鹿児島から青森まで結ばれることとなる。
- 山陽新幹線と九州新幹線（新大阪～鹿児島中央間）を直通運転する「みずほ」・「さくら」、九州新幹線のみの「つばめ」がある。
- 全長：約257km・最高速度：時速260km。
- コロナ禍の影響により、2021年3月より、運行本数を減少し、平日1日当たりの運行本数は107本となっている。



(出所：鹿児島県ホームページ)

	旧所要時間	開業後所要時間
鹿児島中央～新大阪間	5時間02分	3時間42分
鹿児島中央～岡山間	4時間11分	2時間57分
鹿児島中央～広島間	3時間34分	2時間21分
鹿児島中央～博多間	2時間12分	1時間17分

(出所：鹿児島県ホームページを参照し、作成)



(出所：鹿児島県ホームページ)

# 1-1 新幹線停車駅のある自治体の施策取組事例①

## 金沢市【北陸新幹線開業に向けた取組】

### ■ 開業に向けた5つの施策の方向性及びその実現に向けた実施すべき施策



(出所:平成24年2月 金沢市「北陸新幹線開業に向けて～金沢魅力発信行動計画～(改訂版)」を基に作成。)

# 1-1 新幹線停車駅のある自治体の施策取組事例②

## 金沢市【北陸新幹線開業に向けた取組】

### ■ 詳細施策の代表例

#### ◇「新幹線対応型新バスシステム「まちなかシャトル」の導入

新幹線開業に向け、市民や来街者等にわかりやすく便利なバスシステムを導入。

##### 【特徴】

金沢駅東口と中心部を結ぶ路線設定  
既存の路線バスとは異なるわかりやすい車両デザイン  
バス停についてもデザインを統一し案内表示を充実  
バス専用レーンの充実等による走行環境の確保  
わかりやすい料金設定・運行頻度の確保

(出所:金沢市ホームページ)



#### ◇「金沢駅西広場」の再整備

社会情勢やニーズの変化に伴い、都市景観や駅周辺の賑わいに乏しいことに加え、広場内のバス・タクシー・一般車両の輻輳による混雑が生じていること、バリアフリーへの対応が不十分であった「金沢駅西広場」について、北陸新幹線の開業が決まり、金沢の都心軸上の重要な交流拠点として位置付けられ、利用者増加への対応や交通結節点としての機能強化が求められる中、広場機能の充実と利用者の快適性や利便性の向上を図ることを目的として、新しい金沢(駅西新都心)の玄関口にふさわしい機能と都市景観を備えた広場の再整備を行うこととなった。

##### 【基本方針】

駅西地域の玄関口としてふさわしい広場の顔づくり  
適正な施設規模の確保、安全で快適な交通機能の充実に人や環境にやさしい広場の整備

(出所:平成26年3月 金沢市「金沢駅西広場事業概要書」)

#### ◇「新幹線開業プロモーション・イベント」の実施

新幹線開業効果を最大限に引き出すため、首都圏側と金沢側の二つの観点により、首都圏からの交流人口の拡大のための「プロモーションの強化」とおもてなしの気運醸成など「受入環境の整備」に取り組んだもの。

##### 【プロモーションの強化】

JRとの共同プロモーションの展開／首都圏エージェンツ旅行商品造成への支援／金沢プレミアム旅行の造成・発信／ナイトカルチャーの創出・発信／金沢版「クラフト・ツーリズム」の発信／観光素材発掘によるモデルコースの整備

##### 【受入環境の整備】

北陸新幹線沿線都市との連携推進／北陸飛騨3つ星街道広域観光推進／市民への開業機運の醸成／開業カウントダウン・イベントの開催／石川県金沢観光情報センターの機能強化／金沢市観光協会の充実強化／スマホ対象観光情報の多言語化／観光客向けバス検索システムの開発

(出所:平成25年3月 金沢市「新幹線開業プロモーション・イベント実施計画」)

#### ◇「金澤ふうライフ」の提案 (「金澤ふうライフ」体験ツアー活動)

首都圏にお住いで、金沢への移住や二地域居住に関心のある方を対象に、金沢ならではの暮らしの魅力を体感していただく、「金澤ふうライフ」体験ツアーの実施。

##### 【体験ツアースケジュール】

- 1日目: 近江町市場  
工芸体験  
先輩移住者との懇談会
- 2日目: 金澤町家見学  
ボランティアガイドとの市街地散策ツアー



(出所:金沢市ホームページ)

# 1-2 金沢市における北陸新幹線開業後のインパクト

## 1. 交流人口の拡大

### 【メリット】

- ・鉄道利用者数や金沢地域への入り込み客数の増加→交流人口の大幅拡大
- ・開業当時テレビや雑誌等で頻繁に取り上げ→首都圏以外からの観光客も増加
- ・大規模コンベンションの開催数の増加→宿泊施設の稼働率が水準
- ・日帰り客の増加は見られない→依然として滞在

### 【デメリット】

- ・繁忙期や週末の宿泊施設の予約しにくさ、価格の高騰

## 2. 経済効果の拡大と雇用の確保

### 【メリット】

- ・新幹線開業に伴う経済の活性化
- ・円安などによる海外需要の拡大  
→企業の生産活動の活性化、北陸経済の好調
- ・宿泊施設の整備→まちなかに賑わいを取り戻す好機
- ・有効求人倍率は全国平均を大きく上回る
- ・支社・支店の新規開設

### 【デメリット】

- ・人出不足
- ・雇用増加を定住人口の増加につなげていく取組の必要性

## 3. 「金沢らしさ」の保全と継承

### 【メリット】

- ・金沢市を訪れた観光客の半数以上が金沢城公園・兼六園、茶屋街、近江町市場を訪れている  
→まちの個性である歴史・伝統・文化が国内外に評価

### 【デメリット】

- ・伝統工芸の認知度は高くない。
- ・趣や静けさなどの「金沢らしさ」が失われつつある。

## 4. 外国人旅行者の増加

### 【メリット】

- ・2020年の外国人宿泊数40万人が目標のところ、2016年で39万6千人に達した

### 【デメリット】

- ・外国人旅行者は増加するも石川県の訪問割合は2%
- ・プロモーションや受入れ環境の充実、広域観光や中長期滞在の推進等が必要。

## 5. 市民生活と調和した持続可能な観光振興

- ・以前より、食べ歩きやポイ捨て、交通混雑などの問題が生じている  
→まちづくり協定締結等の取組により改善が図られている  
→市民生活への影響は今後も注視
- ・近江町市場では、混雑により、地元客が新幹線開業前より減少

# 1-3 北陸新幹線開業後のインパクト(参考データ)①

## ①交流人口の拡大

### ◇北陸新幹線の利用状況

区分	利用者数	前年比	期間
1年目	925.8万人	295%	H27.3.14~28.3.13 (在来線特急比)
2年目	858.4万人	93%	H28.3.14~29.3.13
3年目	856.9万人	100%	H29.3.14~29.3.13
4年目	869.4万人	101%	H30.3.14~31.3.13
5年目	803.4万人	92%	H31.3.14~R2.3.13
6年目	281.3万人	35%	R2.3.14~3.3.13

### ◇石川県内におけるコンベンション開催状況

年度	H26	H27	H28
件数(件)	326	396	382
うち大規模	10	32	24
参加人数(人)	62,900	149,606	133,279

### ◇発地別観光入り込み客数(推計)

(千人)

年	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
県内	3,562	3,503	3,508	3,478	3,287	3,213	3,268
富山県	329	322	381	425	428	426	390
福井県	288	284	299	316	299	295	289
首都圏	1,311	1,390	2,515	2,405	2,352	2,416	2,365
中京圏	675	721	742	776	744	785	801
関西	906	956	1,052	1,095	1,059	1,059	1,083
その他	1,169	1,267	1,566	1,840	2,052	2,251	2,479
計	8,239	8,442	10,064	10,335	10,221	10,445	10,676

# 1-3 北陸新幹線開業後のインパクト(参考データ)②

## ②経済効果の拡大と雇用の確保

### ◇有効求人倍率

・北陸の有効求人倍率は全国トップの水準にあり、人手不足が顕在化している。



### ◇支社・支店開設状況(H26.5月～28.7月)

開業前年から、金沢市内に68企業が支店・営業所を開業  
開業後に拠点を廃止したのは1企業にとどまっている。

### ◇オフィスの空室状況

・オフィスの空室率が大きく減少し、駅周辺では満室に近い状況となっている。  
・香林坊エリアについても、平成28年6月期から空室率が減少に転じている。

年	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
金沢市		21.6%	20.0%	17.4%	13.9%	14.8%	13.4%
香林坊		9.7%	12.4%	14.0%	14.8%	17.4%	16.7%
駅周辺		16.1%	12.7%	9.4%	8.3%	9.2%	7.3%
東京		7.6%	7.2%	7.1%	5.4%	4.2%	2.9%
名古屋市		13.4%	12.3%	9.9%	9.7%	7.1%	6.1%
大阪市		11.0%	10.2%	10.3%	9.0%	7.7%	6.8%
富山市		18.2%	17.3%	15.6%	13.4%	12.9%	11.0%
福井市		10.0%	10.9%	10.3%	9.9%	10.0%	9.7%

資料：C B R E 各年3月時点・中基準(延床面積500坪以上)での比較

### ◇平成29年から2020年までの客室数増加見込み

都市	東京	大阪市	京都市	主要8都市	金沢市
客室増加数(室)	25,000	18,000	8,000	65,000	2,380
増加率	25.6%	34.9%	36.1%	26%	26.5%

資料：C B R E、ただし金沢市については次項の単純推計を採用

### ◇客室数の増加見通し

H28 8,978室 → H32 11,358室 (26.5%増加)  
(15,907人)

※計画通りに建設された場合の増分を単純計算したもの

### ◇公示地価の比較

(単位：円/㎡)

年	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3
市平均	95,484	95,541	98,464	101,691	108,179	112,200	121,600	129,900	127,300
住宅地平均	70,420	70,123	70,416	71,871	72,973	74,100	77,200	80,900	81,700
商業地平均	172,000	173,828	183,121	201,172	212,767	224,600	251,000	268,600	257,500
駅東	590,000	625,000	680,000	770,000	880,000	955,000	1,030,000	1,090,000	1,020,000
片町	462,000	457,000	468,000	530,000	580,000	610,000	660,000	700,000	660,000
広岡	263,000	293,000	343,000	450,000	540,000	600,000	670,000	720,000	680,000
堅町	229,000	220,000	220,000	245,000	265,000	273,000	295,000	315,000	300,000

(出所：平成29年11月 金沢市「北陸新幹線開業による影響検証会議報告書」  
及び国土交通省ホームページデータ(公示地価)を基に作成。)

# 1-3 北陸新幹線開業後のインパクト(参考データ)③

## ③「金沢らしさ」の保全と継承

### ◇主な芸術・文化施設入場者数

年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
兼六園	1,638	1,549	1,733	1,727	2,037	3,089	2,912
金沢城公園	1,047	926	927	1,034	1,360	2,383	2,267
金沢21世紀美術館	1,550	1,487	1,471	1,474	1,761	2,373	2,554

資料：各地政

### ◇ひがし茶屋、長町武家屋敷休憩館及び西茶屋資料館利用者数

年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
ひがし茶屋休憩館	105	109	114	125	140	254	238
長町武家屋敷休憩館	96	90	90	88	97	178	169
西茶屋資料館	34	32	35	36	43	70	66

資料：金沢市

### ◇加賀友禅会館等の着物レンタル回数

年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
加賀友禅会館	1,220	1,054	1,262	1,155	1,288	2,485	1,853
その他	149	51	78	902	2,371	8,099	13,404
計	1,369	1,105	1,340	2,057	3,659	10,584	15,257

北国総合研究所調べ その他：7店舗に照会し、2店舗から回答を得たもの

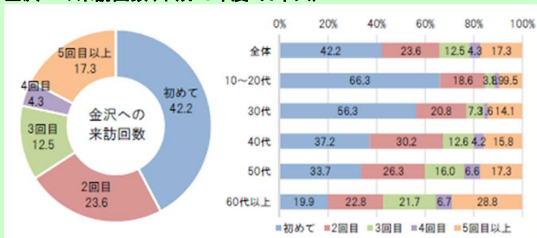
### ◇土産店の売上推移

年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
県観光物産館	100.0	107.0	101.7	94.5	111.6	135.0	121.5
金沢駅土産物店				100.0	123.7	235.5	213.7

北国総合研究所調べ

H27年3月開業後からは、各施設の入場者数、レンタル回数や売上額は大きく伸びている。

### ◇金沢への来訪回数(平成28年度・日本人)



### ◇金沢への交通手段(平成28年度・日本人)



関東からの交通手段は北陸新幹線が68.7%を占めている。

### ◇金沢での宿泊数(平成28年度・日本人)



宿泊しない人の割合は28年度には前年から10ポイント以上減少している。



# 1-3 北陸新幹線開業後のインパクト(参考データ)④

## ④外国人旅行者の増加

### ◇外国人の訪問先都道府県

・平成28年の訪日外国人2,400万人のうち、石川県への訪問は2.0%にとどまっている。  
(単位：千人)



### ◇北陸新幹線開業による経済波及効果に占める訪日外国人の影響

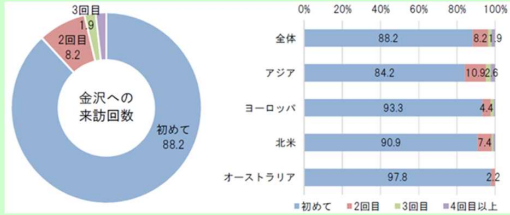
・開業後の増加数のうち、訪日外国人数は99,000人と全体の4%に過ぎないが、消費増加額では全体の2割を占めるなど、消費額においては、訪日外国人客約13人が、定住人口1人に相当する影響を与えている。

区分	開業後増加数(千人)		開業後(H27)消費単価(千円)		消費増加額(億円)					
	宿泊	日帰り	宿泊	日帰り	宿泊	日帰り				
日本人	観光客	520	1,617	2,137	32	10	17	156	164	320
	ビジネス客	121	220	340	27	4	19	21	3	24
インバウンド	観光客	99	-	99	81	9	81	101	-	10
	ビジネス客	0	-	0	97	-	97	10	-	10
全体	740	1,837	2,577	34	9	19	288	166	454	

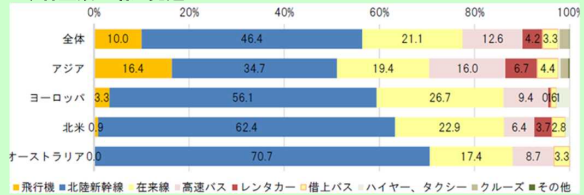
直接効果	間接一次効果	間接二次効果	合計
454億円	144億円	81億円	678億円

資料：日本政策投資銀行

### ◇金沢への来訪回数(平成28年度・外国人)



### ◇客室数の増加見通し



## ⑤市民生活と調和した持続可能な観光振興

### ◇ぼい捨て等防止重点区域件数

年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
喫煙			60	1,417	2,131	3,341	4,002
ぼい捨て			0	13	32	55	77
ペットのふん			0	0	0	0	0
計			60	1,430	2,163	3,396	4,079

資料：金沢市 ※ぼい捨て等防止重点区域→H24.11.30～駅東、H26.9～駅周辺、H25.11～香林坊、武蔵H27.3～ひがし茶屋街、兼六園・金沢21世紀美術館周辺、H27.3～長町の各地区

(出所：平成29年11月 金沢市「北陸新幹線開業による影響検証会議報告書」)

# 2-1 新幹線停車駅のある自治体の経済への影響事例

## 鹿児島市「九州新幹線全線開業に伴う影響」

### 調査概要

- 調査名称：「新幹線全線開業影響等調査」(商業影響調査)
- 調査目的：平成23年3月に全線開業した九州新幹線の影響等の把握。  
また、今後のまちづくりや経済活性化策への活用。
- 調査時期：平成24年7月～10月
- 調査対象・回答率

調査区分	対象者	回答数	回答率
事業者アンケート	商店街代表者	99件	84.6%
	市内事業者	699件	34.9%
事業者アンケート	市内の事業者	152件	60.8%
	県外に本社を有する市内の事業者	101件	40.4%
新幹線利用者アンケート	県外の居住者	1,016件	-

### 調査項目

#### 【事業者アンケート】

- 商店街や商業店による新幹線全線開業に向けた対策とその効果
- 市内商業に与える影響
  - ・来街者数の変化
  - ・売上げへの変化
  - ・業種全体への影響
  - ・まちづくりに生かすための施策要望

#### 【事業者アンケート】

- 市内事業者と県外に本社を有する市内事業者との比較
  - ・新幹線全線開業に対する期待感とその効果
  - ・出張頻度の変化
  - ・宿泊日程の変化
  - ・新幹線全線開業によるプラスの効果とマイナスの効果
  - ・まちづくりに生かすための施策要望

#### 【新幹線利用者アンケート】

- 訪問回数が増えるための条件
- まちづくりに生かすための施策要望

(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」)

## 2-2 鹿児島市における九州新幹線開業後のインパクト

### 1. 新幹線全線開業への対策

- ・全線開業に対して何らかの対策を講じる事業者等は限定的だが、対策の効果を約7割程度が実感  
→人やモノが動く機会を捉えながら対策を講じる必要性がある  
(具体的な対策：イベントの充実、マップやフラッグ作成などのPR・広告宣伝活動の強化、サービス内容の充実など)

### 2. 来街者数及び売上げの変化

- ・商店街や通りなどへの来街者数は「増える」、もしくは「変わらない」。
- ・商業全体の売上げについては「増える」、もしくは「変わらない」。  
→「増える」のは、新幹線停車駅近辺の地域に限定される  
⇒停車駅近辺の充実とそこからの人の流れを促す仕組みが必要

### 3. 業種別の効果

- ・プラス効果の大きい業種は「ホテル・宿泊業」、「飲食業」、「各種商品小売業」。
- ・マイナス効果の大きい業種は「化粧品小売業」、「玩具・娯楽用品小売業」、「身の回り小売業」。

### 4. 新幹線全線開業に対する期待と効果

- ・市内本事業者の約70%が新幹線全線開業に対する期待を抱いたが、効果があったのは約60%となっている。ただし、「効果がない」としたのは約10%と少数である。
- ・県外本事業者の約85%が期待を抱き、効果があったのは約80%と回答している。「効果がない」としたのは約5%である。  
→市内事業者よりも期待度もその効果も高い値となっている。

### 5. 出張頻度及び宿泊日程の変化

- ・出張頻度は、市内本事業者・県外本事業者ともに「変わらない」が約80%を占める。約15%が「増えた」としている。
- ・宿泊日程は、市内本事業者・県外本事業者ともに「変わらない」が約50%、「減った」が約45%と、ほぼいずれかの傾向となっている。

### 6. 新幹線全線開業による効果

- ・市内本事業者・県外本事業者に対するプラス効果は、ともに「出張が容易になり、業務が効率化した」とことであり、市内本事業者約35%、県外本事業者約50%となっている。
- ・マイナス効果は、「人件費や経費等コストが上がった」とことで、市内本事業者約4%、県外本事業者約15%となっている。

### 7. 新幹線全線開業をまちづくりに生かすために

- ・「まちづくりに生かすための施策」に対する要望で最も多いもの  
→市内商業者「空き店舗をなくしてほしい」  
→市内本事業者・県外本事業者  
「中心商店街がもっと魅力的になってほしい」  
→新幹線利用者（県外居住者）  
「観光客にわかりやすい公共交通の案内をしてほしい」
- ・「中心商店街がもっと魅力的になってほしい」という要望は、市内商業者では2番目、新幹線利用者では3番目の順に高く、全体に共通した希望の強い要望である。  
⇒中心商店街の賑わい・魅力の強さがまちづくりの重要課題

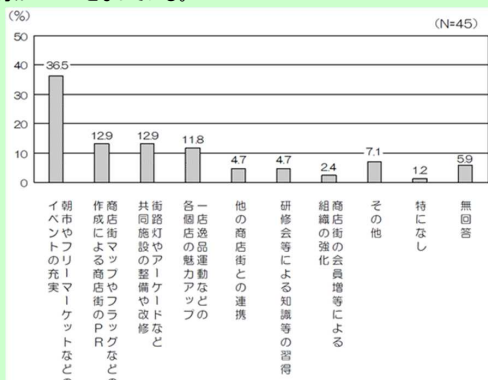
(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」より作成)

## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)①

### 鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：商店街や商業店による対策とその効果

#### ◇商店街の対策の影響

商店街において、講じた対策状況は「対策をとった」27.3%、「検討したがとれなかった」6.1%、「必要だと思ったがとらなかった」11.1%、「対策をとらなかった」54.5%、「無回答」1.0%であり、結果的に対策をとらなかった(とれなかった)方が71.7%となっている。

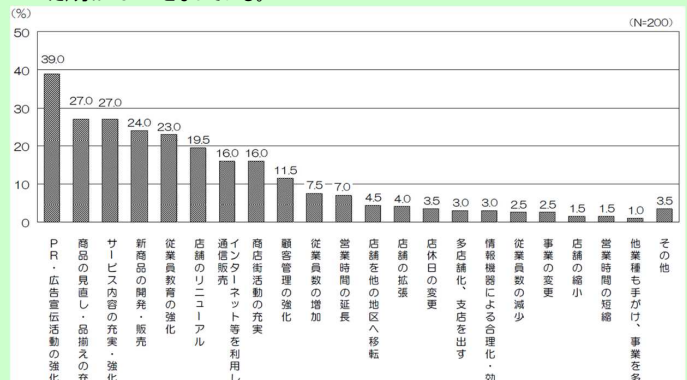


※その他  
記念グッズの販売、スタンプラリー景品付の実施、通り会で通りの環境整備、商店街の入り口の店舗を再開発

「対策をとった」と回答した方の具体的な対策は上記のとおり。  
対策をとった結果、「大変効果があった」7.4%、「やや効果があった」55.6%、「あまり効果はなかった」14.8%、「全く効果がなかった」3.7%、「無回答」18.5%との回答があり、63.0%が何らかの効果を実感している。

#### ◇市内商業店の対策の影響

市内商業店において、講じた対策状況は「対策をとった」12.0%、「検討したがとれなかった」2.6%、「必要だと思ったがとらなかった」14.0%、「対策をとらなかった」61.8%、「無回答」9.6%となり、結果的に対策をとらなかった(とれなかった)方が78.4%となっている。



※その他  
地域及び商店街イベントへの協力、ポイントカードの充実、作品展の開催、ここでしか買えない物の強化

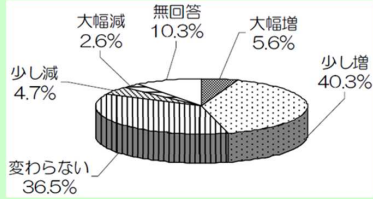
「対策をとった」と回答した方の具体的な対策は上記のとおり。  
対策をとった結果、「大変効果があった」11.9%、「やや効果があった」42.9%、「あまり効果はなかった」115.5%、「全く効果がなかった」2.4%、「無回答」27.3%であり、70.3%が何らかの効果を実感している。

(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」)

## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)②

### 鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：鹿児島市内の商業全体へ与える影響①

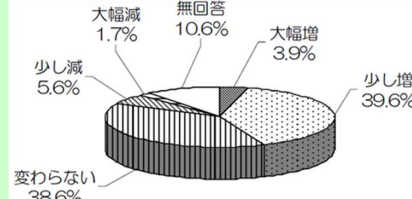
#### ◇市内の商店街や通りなどへの来街者数の影響



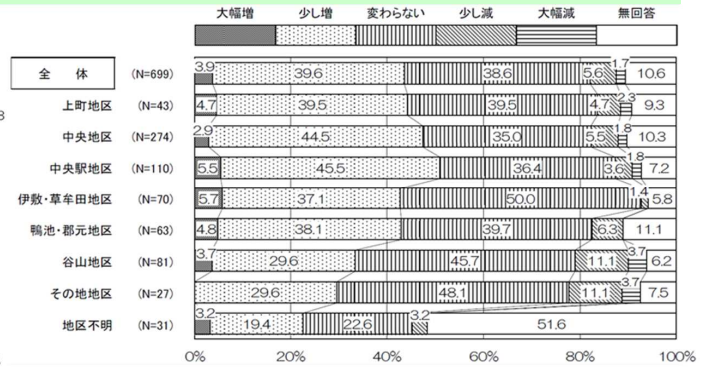
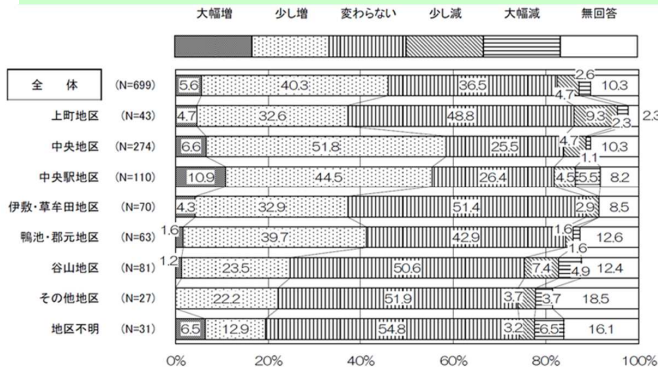
市全体の結果としては、「増計」が45.9%となり、「減計」7.3%、「変わらない」36.5%をいずれも上回っている。

ただし、鹿児島市の都心部・中心市街地である「中央地区」、中央地区のうち、九州新幹線の停車駅「鹿児島中央駅」のある中央駅地区以外の地点においては、「変わらない」という回答が圧倒的に多い結果となっている。

#### ◇市内の商業全体の売上げへの影響



「増計」が43.5%、「減計」が7.3%で増加が上回っている。地域別では、中央駅地区が51.0%と最も高いが、他地域でも増加が上回る地域もある。

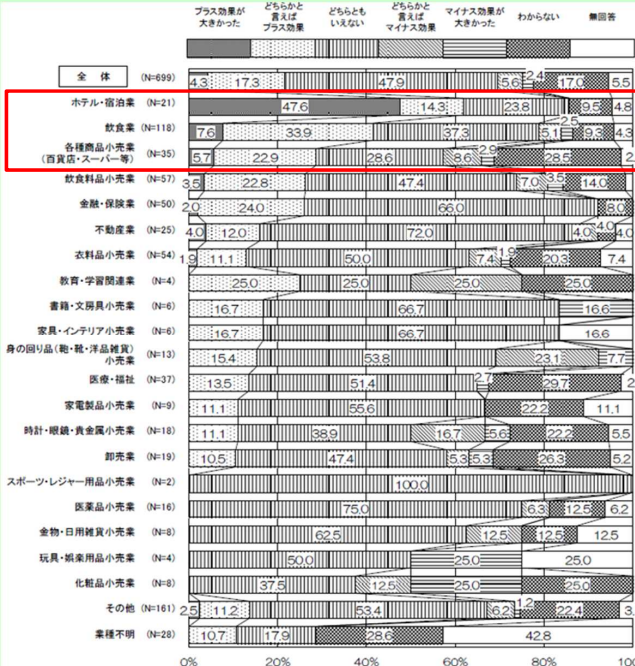


(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」)

## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)③

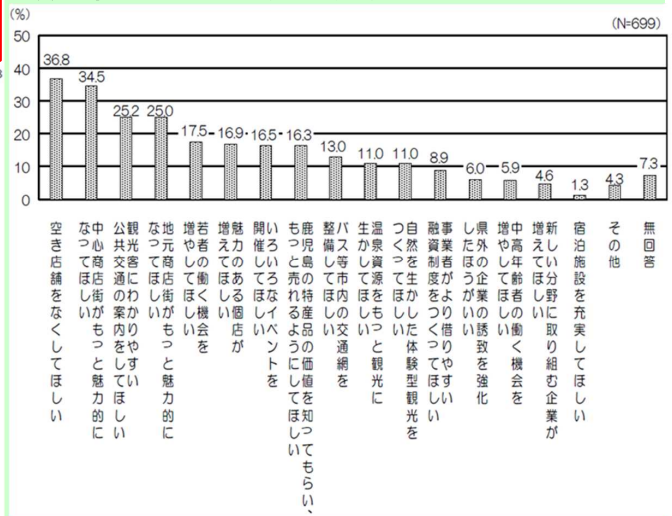
### 鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：鹿児島市内の商業全体へ与える影響②

#### ◇業種全体への影響



全線開業による影響では、「ホテル・宿泊業」で「プラス効果」の割合が61.9%と目立って高い値となっており、続いて「飲食業」41.5%、「各種商品小売業」28.6%となっている。

#### ◇鹿児島市のまちづくりに生かすための施策要望



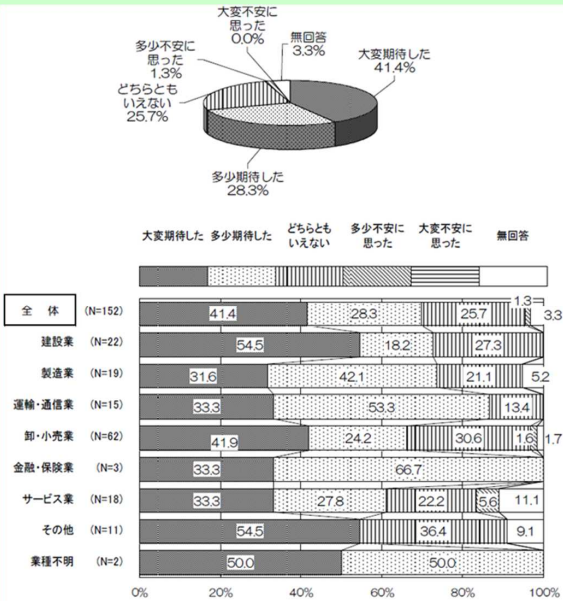
※その他  
鹿児島独自の食を重点的にPR、道路の整備・駅周辺の渋滞、有料自転車の貸出し、女性が働きやすい環境づくり、駐車場の無料化

(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」)

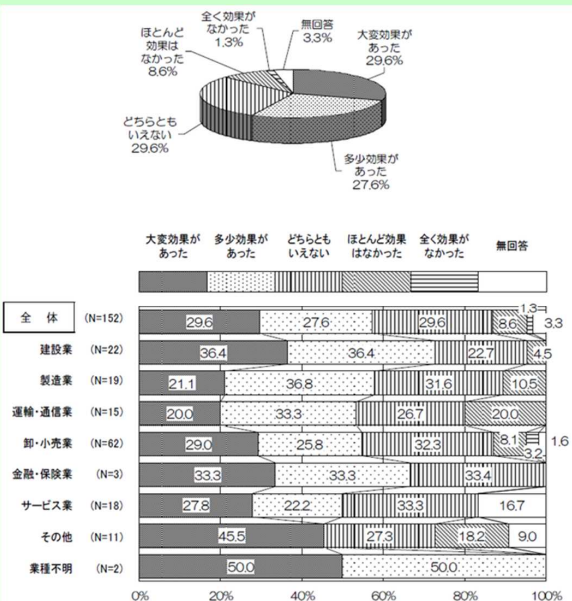
## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)④

### 鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：市内に本社のある事業者から見る影響①

#### ◇全線開業に対する期待度



#### ◇全線開業の効果



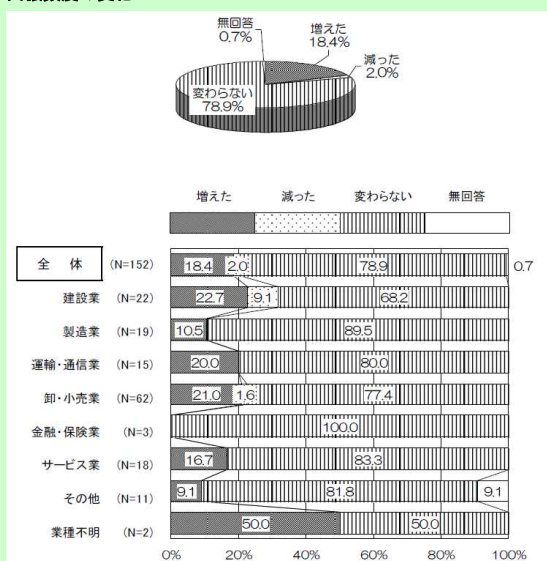
期待度では、「期待した」69.7%が「不安に思った」1.3%を大きく上回っていた。実際の効果では、「効果があった」57.2%、「効果がなかった」9.9%となり、効果を実感している結果となった。

(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」)

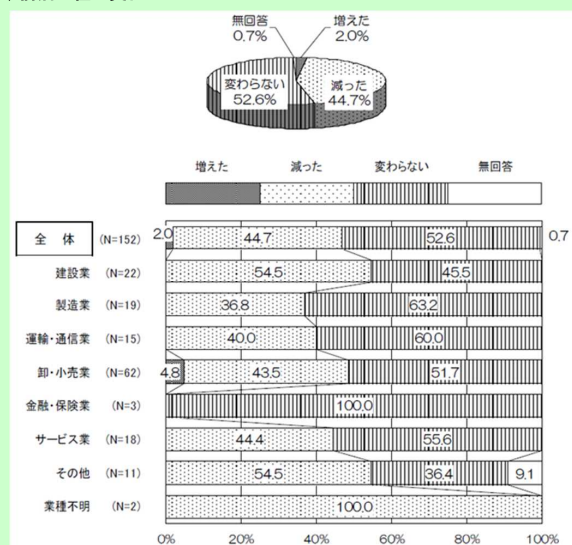
## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)⑤

### 鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：市内に本社のある事業者から見る影響②

#### ◇出張頻度の変化



#### ◇宿泊日程の変化



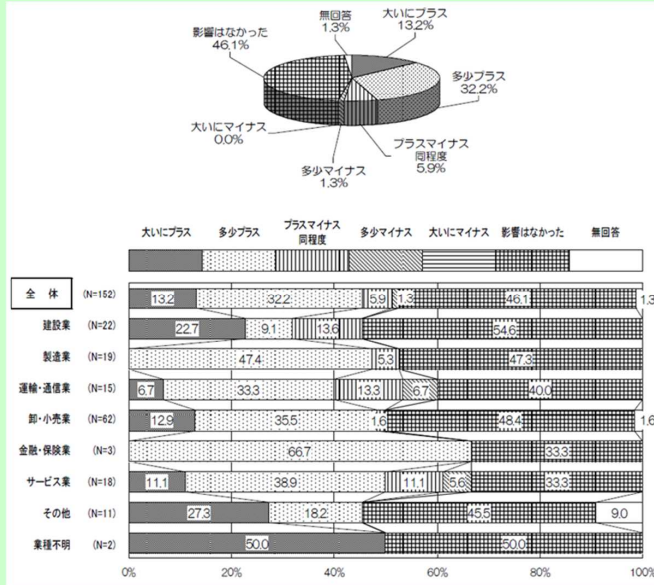
出張頻度は「変わらない」との回答が最も多く約8割を占めている。「減った」とする回答が、「建設業」9.1%、「卸・小売業」1.6%にみられた。また、宿泊日程については「変わらない」52.6%、「減った」44.7%が多く、ほぼいずれかの傾向になっている。

(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」)

## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)⑥

鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：市内に本社のある事業者から見る影響③

### ◇全線開業による影響



### ◆プラス効果

- 出張が容易になり、業務が効率化した…………… 33.6%
- 人の流動が活発になり顧客が増えた…………… 17.1%
- 市場や営業活動の範囲が広がった…………… 17.1%
- 人件費や経費等コストが下がった…………… 13.2%
- 商圏が変わり、ビジネスチャンスが拡大した…………… 6.6%
- 各種の情報が入手しやすくなった…………… 5.9%
- 顧客ニーズが変わり、ビジネスチャンスが拡大した…………… 4.6%
- その他…………… 5.3%

※その他  
関連する設備投資があった、人の活動が活発になり当社のお客様の営業が好転し当社にとってもプラス、観光業の好調による需要の増加、緊急の場合に荷物を福岡から運ぶと早くなった

### ◆マイナス効果

- 人件費や経費等コストが上がった…………… 3.9%
- 市外へ人口が流出し労働力の確保が困難になった…………… 2.6%
- 人の流動が活発になり顧客が流出した…………… 1.3%
- 商圏が変わり、これまでのビジネスが困難になった…………… 1.3%
- 新たな市外資本の進出により経営が圧迫された…………… 1.3%
- 顧客ニーズが変わり、これまでのビジネスが困難になった…………… 0.0%
- その他…………… 4.6%

※その他  
転勤する人が少なくなったので業務が少なくなった

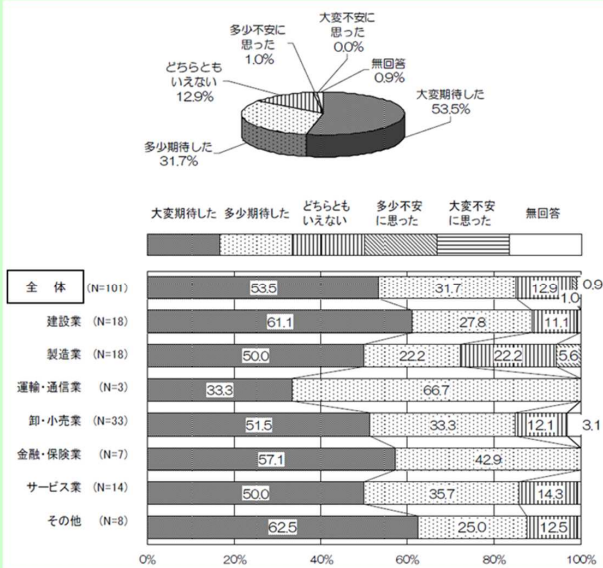
【補足】100%に満たない残りは無回答

(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」)

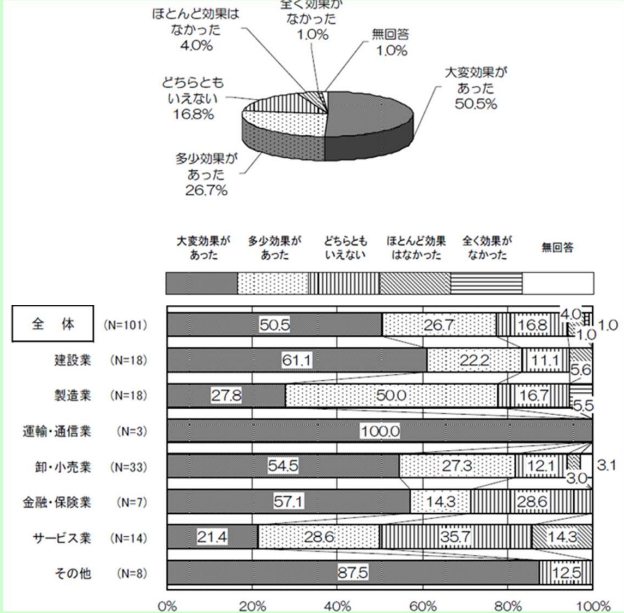
## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)⑦

鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：県外本社事業者から見る影響①

### ◇全線開業に対する期待度



### ◇全線開業の効果

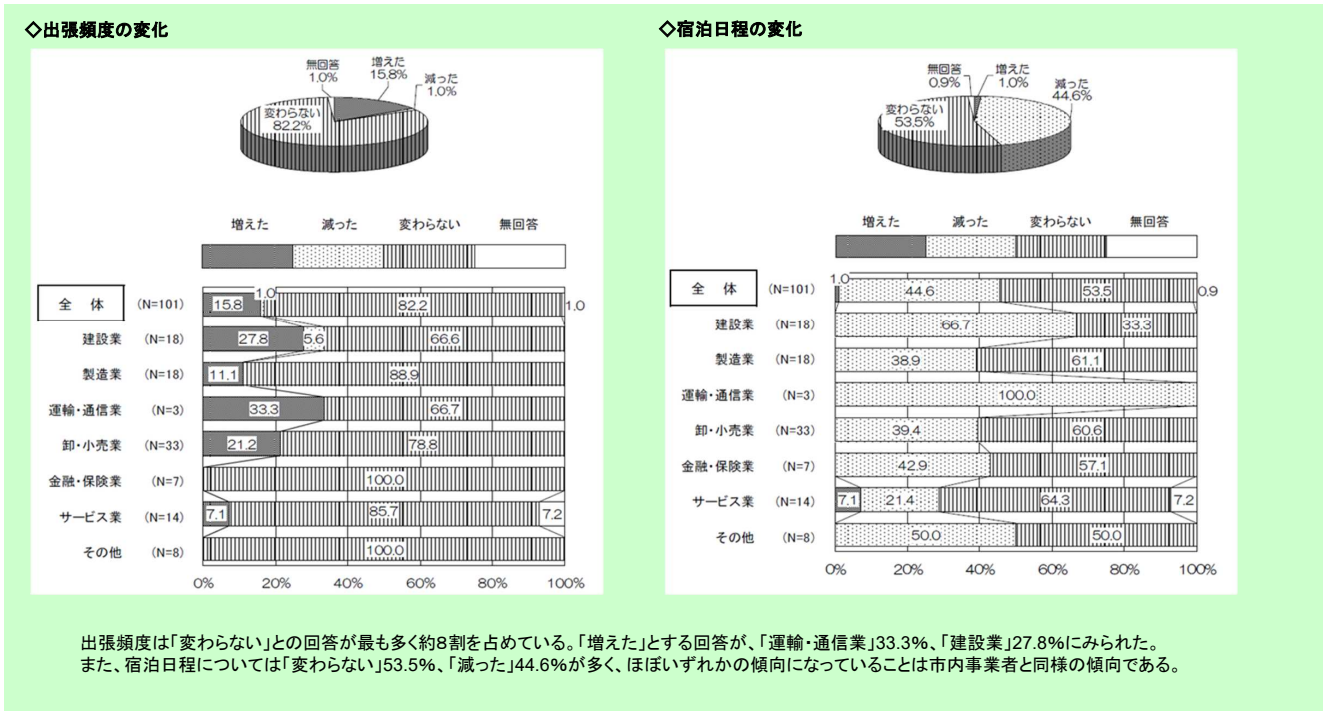


期待度では、「期待した」85.2%が「不安に思った」1.0%を大きく上回っていた。実際の効果では、「効果があった」77.2%、「効果がなかった」5.0%となり、効果を実感している結果となった。また、市内事業者よりも期待度もその効果も高い値となっている。

(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」)

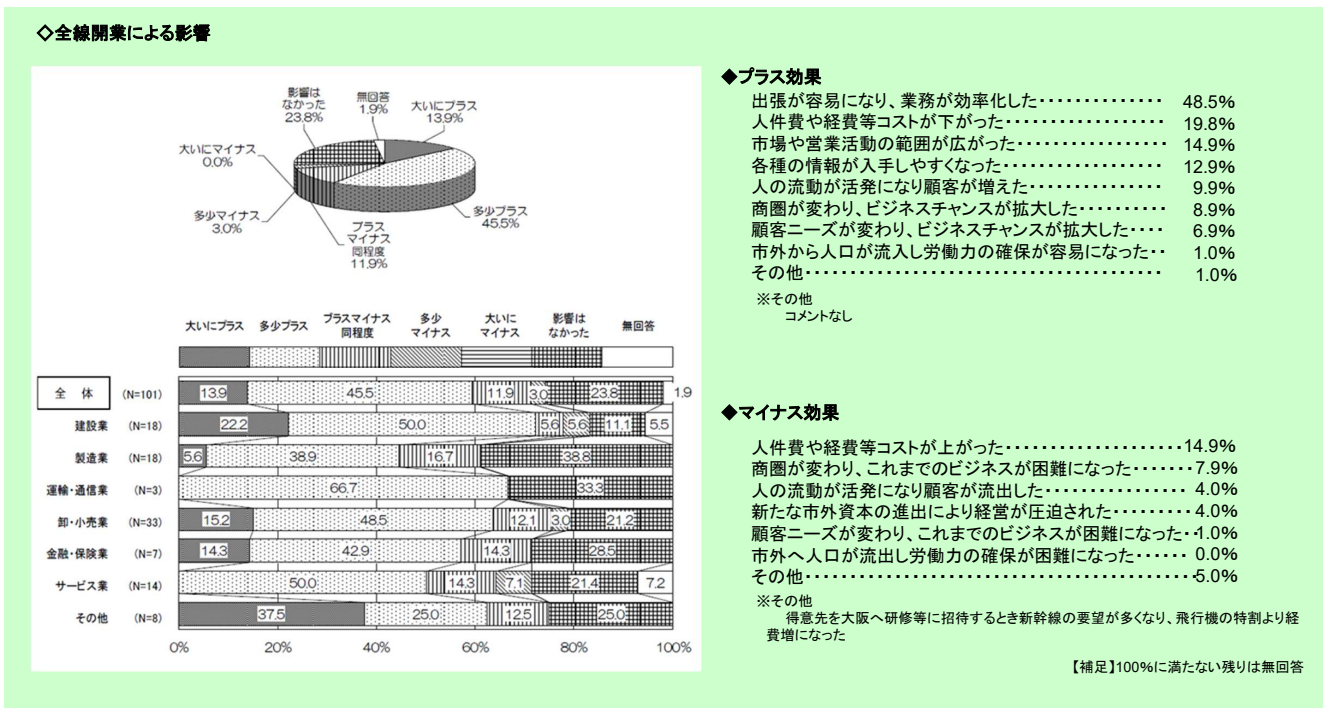
## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)⑧

鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：県外本社事業者から見る影響②



## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)⑨

鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：県外本社事業者から見る影響③

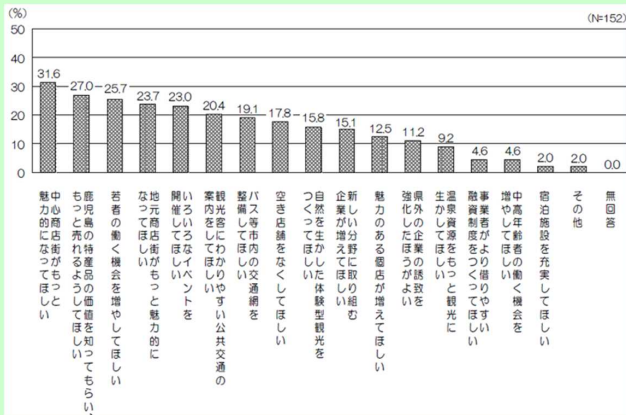


## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)⑩

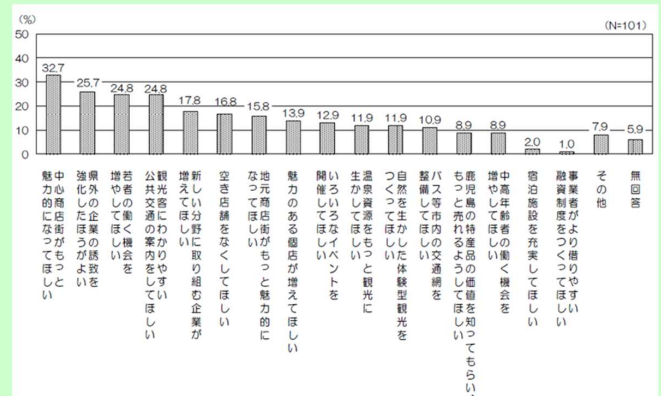
鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：市内に本社のある事業者から見る影響・県外本社事業者から見る影響

◇鹿児島市のまちづくりに生かすための施策要望(3つ以内)

◆市内に本社のある事業者



◆県外本社事業者



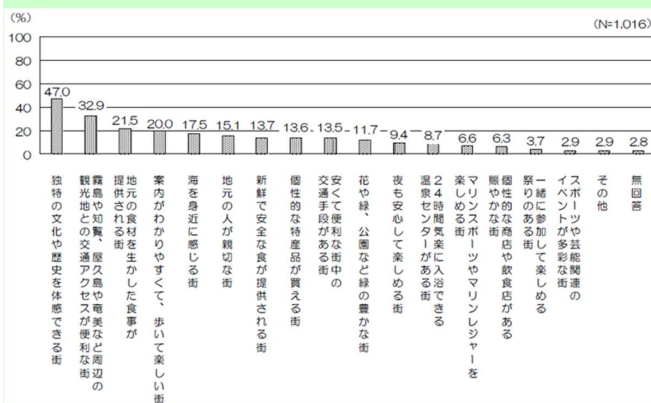
市内事業者・県外本社事業者ともに、「中心商店街がもっと魅力的になってほしい」が約3割を占め、最も多い結果となった。また3番目には「若者の働く機会を増やしてほしい」となった。  
一方で、それ以外の要望は、本社位置の差異によって、内側に向けた施策・外側に向けた施策の要望が上位を占める結果となっている。

(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」)

## 2-3 九州新幹線開業後のインパクト(参考データ)⑪

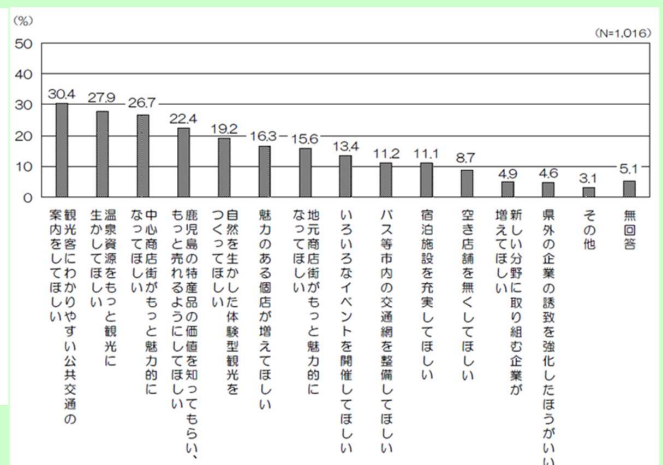
鹿児島市【九州新幹線全線開業に伴う影響】：新幹線利用者（県外居住者）からのアンケート

◇訪問回数が増えるための条件(3つ以内)



「独特の文化や歴史を体感できる街」47.0%、「霧島や知覧、屋久島や奄美など周辺の観光地との交通アクセスが便利な街」32.9%、「地元の人や観光客が、歩いて楽しい街」21.5%など、その地ならではの体験が容易に出来ることが求められている。

◇鹿児島市のまちづくりに生かすための施策要望(3つ以内)



「観光客にわかりやすい公共交通の案内をしてほしい」30.4%、「温泉資源をもっと観光に生かしてほしい」27.9%、「中心商店街がもっと魅力的になってほしい」26.7%との要望がある。

(出所：平成25年3月 鹿児島市「新幹線全線開業影響等調査」)

### 3-1 新幹線開業に伴うインパクトのまとめ

#### 金沢市と鹿児島市の事例からみる新幹線開業後のインパクト

交流人口の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>出張頻度、大規模コンベンションの開催などによるビジネスマンの増加が見込める</li> <li>新幹線の開業に伴い、出張による宿泊日程は、従前と同様又は減る傾向にある</li> <li>プロモーション強化などによる旅行者の増加（コロナ以前は外国人旅行者も増加）</li> <li>旅行者は依然として滞在型である ⇒ビジネス・観光による鉄道利用者数や商店街などへの来街者の増加</li> <li>増加の影響は新幹線停車駅周辺地域である</li> <li>繁忙期や週末の宿泊施設の予約しにくさ、価格の高騰が起こる</li> </ul>
経済効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>交流人口増加による「ホテル・宿泊業」、「飲食業」、「各種商品小売業」へのプラス効果が期待できる</li> <li>宿泊施設の整備や支店・支社が新規開設される</li> <li>施設等の新規開設や消費需要の拡大などにより、関連業界の業績向上に繋がり、雇用の増加が期待できる</li> <li>市内本事業者・県外本事業者とも「開業による効果がない」とする割合は少ないが、効果を実感している割合は県外本事業者の方が高くなる傾向にある</li> <li>事業者にとつてのプラス効果は、「出張が容易になり、業務が効率化した」とことである</li> <li>マイナス効果は、少数ながらも「人件費や経費等コストが上がった」とことである</li> <li>人出不足や継続的な交流又は定住人口の増加につなげていく取組を要する</li> </ul>
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>開業に対して何らかの対策を講じることで、開業後、その対策の効果を約7割程度が実感している (具体的な対策：イベントの充実、マップやフラッグ作成などのPR・広告宣伝活動の強化、サービス内容の充実など)</li> <li>開業効果により、「中心商店街がもっと魅力的になること」は、事業者、商業者、新幹線利用者に通じた強い要望であり、空き店舗への対策も含め、中心商店街の賑わい・魅力の強さがまちづくりにおける重要課題となる</li> <li>まちの個性である歴史・伝統・文化の存在が人を引き付ける価値になる一方で、地域に愛される伝統工芸への認知度は対外的には高くない可能性もあるなど、外部から人を集めるニーズを的確に捉える必要もある</li> <li>交流人口の増加により、食べ歩きやポイ捨て、交通混雑など市民生活に影響を及ぼす問題が生じることが懸念される</li> <li>地元客が利用していたお店に観光客が押し寄せることで、地元客の減少に繋がることがある</li> <li>交流人口の増加により、これまでであったその地域らしさが薄れる可能性がある</li> </ul>

### 3-2 事例からみる、静岡市の強みや特徴を考える視点(案)

#### 【仮想定】リニア沿線都市に生じる可能性のある影響

- 入り込み客数など交流人口の増加
- 交流人口の増加に伴う、商業施設等の売上げ増加
- 宿泊施設や店舗の新規開設などによる、まちの活性化  
ただし、これらの影響範囲は停車駅周辺の地域に限定される可能性あり。  
→沿線都市のまちの魅力度に寄るところが大きい
- 雇用の増加
- (移動時間短縮のために乗車することが多いため) 宿泊を伴う滞在は大きく増えない
- 開業当初はメディアへの取上げなど、注目度が高くなる
- 大規模コンベンションやイベントなどの開催地に選出される
- 観光客やビジネスマンなどの増加により、地元住民の生活に支障をきたす

#### リニア停車駅沿線都市に競合するとしたら・・・

- “静岡市ならではの”静岡市しかできないこと  
= まちの個性・歴史・伝統・文化  
= 静岡市といえばコレという顔・名物・名所
- 新幹線移動中から、観光先、宿泊施設までの過ごし方の差別化
- 近隣自治体（近隣観光地）との連携による、観光地に向かう経路場所としての「静岡駅・静岡市」の強化（最終目的地が静岡市でなくても静岡市を経由することで人を集める）
- 中心商店街の賑わい創出（まちに人を呼ぶための重要ポイント）

「静岡」オリジナルの付加価値

「目的特化型」の滞在

単なる「移動手段」からの脱却

#### 東海道新幹線の停車本数増加により起こりうる人・モノの増加を活かすとしたら・・・

- コンパクトシティの特性  
= 駅周辺に主要の商業施設・企業がまとまっていることで、新幹線停車本数増加に伴う人・モノが増える恩恵を受けられる範囲が大きい
- 観光客・ビジネスマンと地元住民の住み分け  
= (駅前の地価の高騰や、可住地面積の狭さが) 一時滞在者の行動範囲と、地元住民の生活圏内とを区分し、むやみに交差しない  
= 融合エリアと不介入エリアとに住み分けられることで、双方にとつての過ごしやすさ・必要に応じた交流機会が担保される
- 増えた交流人口をどうするか？（交流機会の定着、定住・・・）

コンパクトシティのメリット

駅周辺の魅力度向上・強化

静岡市と関わる人々とのつながり・継続性





## 企業、大学関連ヒアリング報告

2021年11月22日

三菱UFJリサーチ&コンサルティング



### ヒアリング結果

静岡市における影響把握（関係団体等へのヒアリング等6回程度）

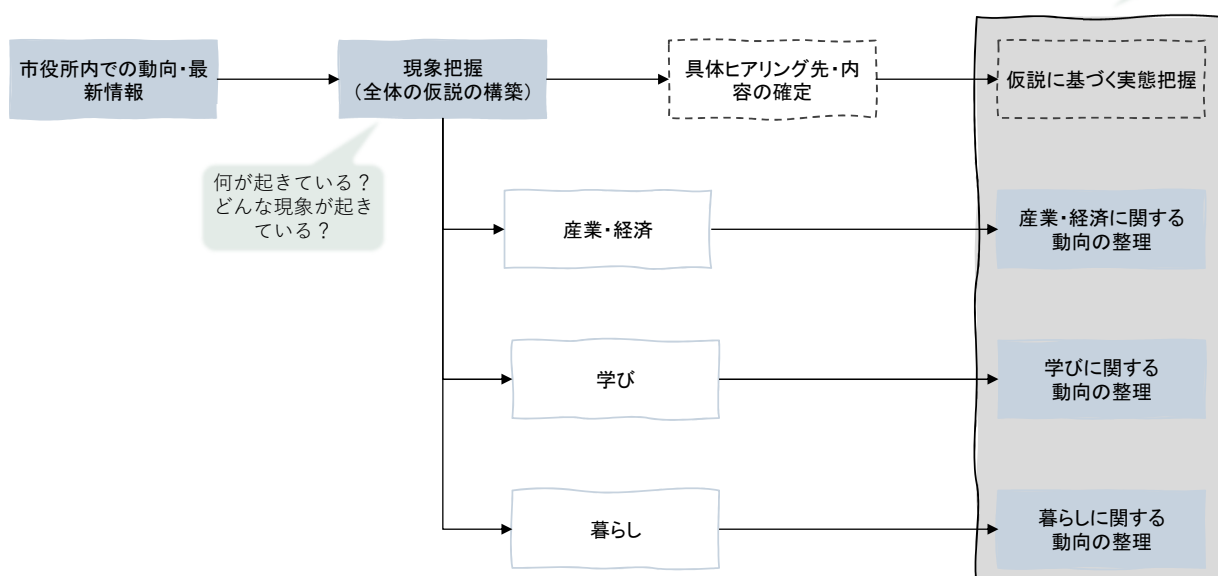
■方針：

コロナで「どの分野」にインパクトがあったかは地域によって異なると想定。（第一に、分野の見定めが必要）

変化があったであろう分野の仮説を持ち、担当課に見解を頂きたい。

その上で、「産業・経済」、「学び」、「暮らし」に対して具体的意見を頂けそうな組織・個人へヒアリングを行う。

現象の原因は？  
どのようなメカニ  
ズムが背景に？



## ヒアリング結果

### ■産業・経済：静岡市経済局

コロナ禍における企業の動き：製造業は回復傾向、サービス業は低迷。DXの必要性はどの業種でも言われている。ただし、製造業も内需向けが強かったため、アフターコロナに向けての取組みが必要。

- ・ 景況調査としてアンケートを実施。7割がマイナスの影響を受けているとの回答である。トレンド的には全国と同様に推移しており、静岡特有なものは特にみあたらない。
- ・ 製造業は回復傾向である。サービス業等の対面を伴う業種は回復が遅れている。
- ・ 静岡市の産業特徴として、県内での静岡市の製造品出荷額は4年連続1位で、三菱・日立などのエアコン、冷蔵庫等の内需向けの電気機械産業が経済を牽引。
- ・ 電気・機械製造業や食品製造業も、コロナの関係で、内需型産業の需要があり、比較的安定。
- ・ コロナ禍での変化として、業態転換の傾向は3割程度。
- ・ トrendであるデジタルや数年前からの課題であった生産性向上に着目が高まっている。3次産業に近い企業がDX化に着目しており、必要性を感じている状況である。

働き方・人材・産学官連携：テレワークは当面継続。外国人活躍にも期待がかかる。産官学連携はまた一部機関のみ。

- ・ 今後もテレワークは進み、週休3日制導入の議論もあり、働き方も変わってくると思う。
- ・ クリエイティブな外国人活躍に着目している企業があるということは聞いたことはある。これを進めていくことは大事。今後、静岡市で暮らしていくための受入体制を整えていくことは必要と考えている。
- ・ 産官学連携については、海洋産業中心である。研究所が清水にあり、東海大や東京海洋大、JAMSTEC（海洋開発機構）と連携した活動をしている。

## ヒアリング結果

### ■産業・経済：静岡市経済局

人材：人材が不足気味。R&D等を担える人材育成が急務。工場はマザー工場も多く移転の見込みはない。また、R&Dと生産を同じ場所でやることに強みがある。

- ・ バンダイでは企画から設計など全て行っているが、作るのは機械で行っている。今後、必要なのはクリエイティブな人材やニーズの把握。
- ・ クリエイティブな人材というと、市としてクリエイター育成は10年以上やっているが、そこまで拡大していない印象。
- ・ 近年、人手不足への対応ニーズは一瞬下がったものの、やはり業種に関係なく課題として残り、機械化が進んでもリアルな人手（単なる人手ではなく、人材という意味で）が求められている。

拠点性（特に製造業の）：R&Dから生産までの一貫通貫完結型は強み。マザー工場も移転の可能性は見当たらない。新規参入を考えると、静岡市内は土地が不足している。

- ・ バンダイやタミヤの製造拠点は静岡にあり完結している。（設計から金型までは市内）
- ・ 三菱電機や小糸製作所などは静岡工場をマザー工場として技術拠点として、全世界に送っているの、強い。
- ・ 静岡市内は土地が不足している。価格も高い。東京近郊の地価が上がっているの、静岡県小山町や御殿場市まで進出が広がっている。
- ・ 東海地震の影響で、市内立地の企業は津波のリスクを踏まえて、全国に比べて静岡市は影響があった。ただし、最近、活断層型の熊本地震があってから、どこでも地震リスクはあるからという企業の感覚があり、静岡市への立地のリスク感は低くなっている様子。

東海道新幹線停車本数増加等の影響：大きな影響は無いように考えられるが、移動のしやすさは向上。

- ・ 静岡市にある企業はもともと首都圏を見ているので、コワーキングや、首都圏との関係にかかる変化は少ないという気もする。
- ・ 大阪の方がインパクトが大きいように思うが大阪から見ると、東京も静岡もほぼ同じ場所にあると思われる。

## ヒアリング結果

■静岡市経済局での産業・経済分野のヒアリングを受けて、今後は以下の事業者に対してヒアリング及び書面での意見を収集する。

### 【ヒアリング・書面意向の対象先】

静岡市関連事業所

- ・ 第2次産業 7事業所
- ・ 第3次産業 4事業所

### 【設問内容】

- ・ コロナの事業への影響
- ・ 静岡市の立地性（東海道新幹線停車本数影響やオンライン機能の活用を含む）
- ・ 雇用の状況（人材確保、大学生、外国人人材）
- ・ 静岡市の将来

## ヒアリング結果

### ■産業・経済：事業者向けサービス（オフィス環境）

COVID-19の影響：在宅勤務が進み、オフィスのあり方が変化。オフィスでは創造性やコミュニケーションの場を作ることが重要。短期的な感染対策だけでなく、中長期的に不確実性（大規模災害等）が高まる社会において、普段利用している商品やサービスが非常時に適切に使える「フェーズフリー」の考え方が重要。

- ・ コロナにより在宅勤務が進みフリーアドレスの導入など見直しの動きが活発化してきており、オフィスのあり方が変化してきている。
- ・ これまでの働き方は「自宅と会社間」であったのが、「サードプレイス」「フォースプレイス」といった「場所」の捉え方が変化してきている。
- ・ オンラインで多くの業務をこなすことはできるが、オフィスでは、創造性やコミュニケーションには「雑談」が必要となっており、その場所を作ることが重要だ。
- ・ オフィス環境について、短期的視点からみれば感染対策が必要であるが、中長期視点ではデジタル化への対応、感染症だけでなく大規模災害等の不確実な世の中への対応も同時に求められる。

静岡市のポテンシャル：静岡市は首都圏からみて「ほどよい場所」で、「ほどよい都会」と見られている。静岡市は新幹線が停まることから首都圏からの移住者を中心に在宅勤務が広がる可能性。

- ・ 帝国データバンクの調査結果であるが、コロナ禍において、首都圏からの本社移転数が静岡県は上位にきている。
- ・ 静岡市は「ほどよい都会」だ。また、エンターテインメントは新幹線でつながらる東京の機能を使うことができる。
- ・ 新幹線沿線の都市のマンションでは、共用スペースにコワーキングスペースをつくるニーズが高まっており、空間の使い方が変わってきている。
- ・ 静岡市は製造業が中心であり、首都圏ほど在宅勤務は進まないと思われるが、新幹線が停まることから、首都圏からの移住者を中心に在宅勤務が広がる可能性がある。
- ・ いろいろな人が集まることのできる場が必要である。

## ヒアリング結果

### ■産業・経済：観光業

**COVID-19の影響：静岡市への観光は団体客から個人客にシフト。東京に近くて仕事もある静岡市における付加価値のついたワーケーション需要は高い。アフターコロナでは対面でのおもてなしの重要性が増す。**

- 客層が団体客から個人客に変わった。宿泊需要はコロナ前の6割程度である。旧静岡市はビジネス出張が中心、旧清水市は修学旅行やサッカー観戦、マリリゾートなど団体客が中心であり、コロナ禍において、清水市の方が影響は深刻であった。
- 静岡市内の観光業ではコロナ禍においてパートで働いていた人など人材が離れてしまい戻ってこない状況になっている。
- 静岡市におけるワーケーション需要はある。付加価値として、静岡市内の仕事を紹介し、地域の人との交流の接点を作ること、長期ワーケーションと組み合わせ、健康食を使ったヘルスツーリズムを行い、健康面でのデータの可視化を図ることが考えられる。そうすると、東京に近くて仕事が作れる静岡市に人々があつまるチャンスがあると考えられる。
- 観光業界としては、オンラインと対面での2つのおもてなしが進むと考えられるが、対面での人が作り出す価値が大きくなるとみている。

**静岡市のまちづくり：静岡市の観光の課題は朝と夜のコンテンツが少ないこと。経済消費を促すには、宿泊・滞在してもらう仕掛け作りが必要で、静岡市がハブになり周辺自治体との連携が必要。リピーターを増やして消費型観光からの脱却を目指す。**

- 静岡市の観光の課題は朝と夜のコンテンツが少ない。静岡市は食の多様性をアピールすることが考えられる。食べ歩きのエリアは静岡市が連携している周辺の5市2町の範囲内で提供し、静岡市がハブになるとよい。
- 静岡市は面積は広いが電車で移動できるのは東西方向のみである。南北方向の移動はバスであるが、キックボードや電気スクーターなど楽しく移動できる手段が充実してもよい。
- 静岡市のコンテンツは多くある。30年後、50年後に生き残っていくためには人材育成しなく、これを引っ張っていくプロデューサーの育成が必要だ。
- アフターコロナで重要なのはリピートしていただくことだ。観光は、訪れた人にファンになってもらい、何度か訪れてもらい、観光が資産として積み上がっていかなければならない。
- 重要なのは人とのつながりや交流である。大企業ではできない働き方やパラレルキャリアであり、東京の人材の取り合いではなく、東京と静岡の人材のシェアを重視すべきだ。
- 静岡市はのびしろがあり、自分が活躍できる街と考える人が多く、この点をしっかりPRしていくことが重要だ。

6 Mitsubishi UFJ Research and Consulting



## ヒアリング結果

### ■産業・経済：製造業

**COVID-19の影響：コロナによって先送りされていた設備投資等の業務用の更新需要が戻り、現在は復調傾向にある。**

- コロナの拡大により、製造業の業績が落ち込んでいる。特に業務用の設備投資の凍結・先送りが増えた。一方で家庭用の生産は急激に伸びた。コロナ2年目に入り復調傾向である。更新需要を先延ばししていただけなので、動き始めた。
- 日本は人口が増加しないため、中国やインド、北米、アフリカなどの海外を視野にいれ、海外で作って、海外で得る。そのため開発部門の多様化が必要になる。また、ロボット化や自動化は日本でモノづくりを続けていく以上必要となる。

**働き方：コロナにより在宅勤務が中心になることで、静岡市に地縁のある人は東京から静岡に住む場所を移して、工場をサテライトオフィスとして利用して業務を行っている。今後は市内中心部においてもサテライトオフィスのニーズも高まるのではないかと。**

- 東京本社は2フロアを借りていたが、1フロアを返し、今後はさらに半分を返そうとしている
- 打合せはリモートが推奨されているが、交渉を含めると対面でないといけない。また市場をみるのが重要で、顧客に向かい、市場ニーズを体で感じてくるのが重要である。
- 在宅勤務が中心になり、地方に所縁がある人は在宅や工場内のサテライトオフィスで使うことが多い。リモート環境が進み、採用された静岡出身者は静岡に戻ってきている。
- 静岡市内の中心部でオフィス床を借りてサテライトオフィスにするニーズは今後出てくると思われる。

**静岡市のポジション：物流面の利便性を活かしたまちづくりに期待。静岡市に住みながら東京で出張する働き方が多いので、新幹線の静岡駅停車本数の増加にも期待。**

- 静岡市は物流面の利便性が高い。新東名高速や中部横断自動車道の効果は大きく、内陸とのアクセス向上が大きなメリットとなっている。
- 静岡市には物流面の利便性を活かすことを求める。ハブ的な倉庫をつくるには交通利便性のよいところがよい。中部横断自動車道が開通したことから、沿線に大きな倉庫ができてよい。
- 営業マンは静岡にいても仕事にならないので、静岡市には住むだけで、新幹線を利用して東京に出張に行くことが多くなる。新幹線停車本数の増加の効果は大きい。

7 Mitsubishi UFJ Research and Consulting



## ヒアリング結果

---

### ■産業・経済：製造業

COVID-19の影響：巣ごもり需要により多少の売上増の影響があったが大きな変化はない。テレワーク業務推進に向けた環境整備、デジタル化の推進・検討を行う。

- 巣ごもり需要などによる多少の売上増の影響はあったが、特には大きな変化はない。テレワーク業務推進に向けた環境整備や⇒ものづくり現場におけるデジタル化の推進・検討を進めている。
- 今後はSDGs活動におけるリサイクル等への取り組みの推進や新素材の研究、企業として掲げるサステナブル目標の達成に向けた取り組みを進めていく。
- 本社機能が東京にある為、静岡⇄東京間にて、日常的にオンライン・Web会議を活用している。今後も、危機管理対応の為、テレワークの運用もおこなっている。

静岡市のポジション：優れているところは取引先を含めて土壌が整っていること、大都市圏へのアクセスが便利であること。劣っているところは優秀な人材の採用が難しい点。

- 静岡市の優れているところは、製品生産においては、取引先を含めて土壌が整っている。大都市圏への交通網（東名、陳東名）へのアクセスが便利である一方、雇用人材が不足する点は、劣っている。
- 生産現場における、「ものづくり」人材（特に20、30代）について優秀な人材の採用が難しい現状。
- ものづくりに関する優秀な人材の募集については、静岡市のみならず、周辺地域にPRしたい。
- ものづくり人材育成の為の教育機関との連携に取り組んでみたい。

## ヒアリング結果

---

■市内に立地している大学に対してヒアリングでの意見を収集する。

### 【ヒアリング・書面意向の対象先】

静岡市内立地大学 2大学

### 【設問内容】

- コロナによる学生や留学生の就職への影響
- 学生の就職に関する東海道新幹線停車本数の影響
- 静岡県内/静岡市内の就職状況、市内企業との連携の必要性、等

## ヒアリング結果

### ■学び：大学

**就職＝卒業生の4割が県内で就職。ただし、公務員が多い様子も見られ、企業はまだまだ機会があると考えられる。企業のPRが不足。**

- ・ 地方創生事業を5年行っており、県内就職率を上げる目標で取り組んでいた。
- ・ 学生の就職状況としては、県内就職は4割程度で推移（全体に占める県内出身者も4割程度）
- ・ 県外出身者718名のうち、県内就職者は167名で23.3%（2021年3月実績。学部全体の就職者は1,187名なので県内出身学生の方が県内で就職する率が高い。）
- ・ 県内企業との接点あまり感じられていない（県内企業への就職をした人は聞かなかった。）
- ・ 起業する学生はまだ少ない。
- ・ 静岡で働きたい人は住まいもセットで、地元企業で働きたいという学生が多い。現状はどうしても公務員志望になりがち。

**留学生の状況＝企業の知名度アップが必要。潜在需要はあると思うが、企業との連携がまだ不十分。**

- ・ 国内に残り、就職する留学生の割合は6割程度いるように思う。
- ・ 留学生獲得プログラムを展開中。特定の企業は採用活動がうまくいっている。

**COVID-19の影響＝現状、大きな影響はなく、静岡特有の問題もない。**

- ・ 現在のところ就職率に大きな影響はない。（学部の特性上、就職希望の高い産業への影響が現在のところ小さい。）
- ・ リモートの関係で、インターンシップなどの取組みは減っており、機会は減っていると思う。

**通学＝新幹線通学は少なく、立地上、一人暮らしが多い。**

- ・ 新幹線通学者はあまり聞かない。浜松、愛知県からの通学者が数名いた。

## ヒアリング結果

### ■学び：大学

**留学生の状況＝2022年度以降はCOVID-19の影響が顕著で入学者数が減少。中国から他のアジアへ留学生がシフトか。就職を目当てに留学する学生も増える可能性がある。**

- ・ 2021年の入学者数は100人弱で、2020年との変化はない。次年度以降は日本語学校への留学が減っているため、入試担当者曰く、今後は減る見込みと聞いている。
- ・ 留学生の国籍は、中国系45%。20年前は圧倒的に中国人が多かったが、最近はベトナム人が多くなっている。次にインドネシア人となっている。
- ・ 留学していた中国人は一人っ子政策の対象世代であり、中国へ帰る傾向が強かったが、インドネシア人などは当初から日本へ就職する意向が強いなどある。

**（留学生の）就職＝増加傾向？企業によって積極性は温度差あり。留学生受入体制はまだ不十分。**

- ・ 国際関係学部（文系）なので、業種に縛られていないため、静岡でも何らかの職が見つけれられる。
- ・ 地元企業の留学生採用については、就職率からいうと増えているかもしれない。
- ・ 貿易関係と技能実習生を受け入れている企業で積極性が高い
- ・ 静岡市内にどういう仕事があるのか、留学生が受け入れられるのか、異文化に対する理解があるか、の情報が不足していると感じる。
- ・ 県内の都市の違いによる住むことに対するハードルの違いはわからない。

**COVID-19の影響＝経済面では留学生に負担大**

- ・ 経済的な相談は受けることが多い。
- ・ コロナ禍における対応として、授業料減免措置を実施したり、私費の方には奨学金制度を設けたりしている。

# リニア中央新幹線開業に伴う 静岡市の社会経済への影響予測に関する調査研究

## ～ 認定NPO法人ふるさと回帰支援センター・ 静岡市移住コンシェルジュへの書面ヒアリング報告 ～

2021年11月22日（月）

静岡市 企画局 企画課  
（一財）地方自治研究機構 調査研究部



### 1-0 ヒアリング概要

#### ■ ヒアリングの目的

- 「ワークスタイル・暮らし」の側面から、移住を取り巻く現状を把握すること。
- コロナ禍を踏まえ、ライフスタイルや住まいへの意識の変化の有無、またその変化の内容を把握すること。
- テレワーク・ワーケーションなど新しい働き方に関する認識を把握すること。
- 移住先としてみた静岡市の特徴を見出すこと。

#### ■ NPO認定法人 ふるさと回帰支援センターの概要

- 移住希望者への相談業務や会員自治体の移住情報発信業務を始め、各種移住セミナーや相談会の開催、情報誌の発行などを実施。
- 42道府県 2 政令指定都市がセンター内に相談員を配置するなど、全国的な範囲で移住相談業務を展開している。
- 移住希望地ランキングを作成（2020年に静岡県が相談件数 1 位となった実績があることから、当該センターへヒアリングを実施）。

#### ■ ヒアリング実施概要

- 日程：令和 3 年 8 月 31 日（火） 14 時～17 時
- 会場：ふるさと回帰支援センター内 4 階 事務局 及び 8 階 静岡市ブース
- 応対者：理事長 高橋 公氏、広報担当 平田 美姫氏、静岡市移住支援センター相談員 田邊 あき氏

#### ■ ヒアリングした主なポイント

移住・  
コロナ禍の  
変化

- ・近年の移住希望者の属性
- ・移住件数の傾向、今後の見通し
- ・2 地域居住や転職なき移住の相談や問合せ状況
- ・コロナ禍による、相談者数の増減／相談者属性の変化  
移住希望地の変化／希望するライフスタイルの変化
- ・コロナ禍の変化の見通し

静岡市への  
移住

- ・静岡市への移住希望理由
- ・県内で人気のある自治体及びその理由
- ・移住の側面から見た静岡市の特徴
- ・静岡市と比較先の自治体及びその理由
- ・静岡市役所との連携について
- ・移住希望地ランキングが 1 位となった理由
- ・コロナ禍による変化



# 1-1 移住に関すること及びコロナ禍による意識やニーズの変化について

- 移住希望者は、未就学児連れの家族が増えている。また、コロナ禍においては、移住を決断するまでが短期間である。
- テレワークが移住の後押しになっていることも一つの要因としては考えられる。
- 必要な時に首都圏に行ける範囲で、生活の質をそのままに、より広いスペースなどの暮らしやすさを求めている可能性がある。

## ◇移住全般的事項について

- 移住相談者は、2008年は50代以上が7割だったが、今は40代以下で7割となっている。2015年（地方創生推進施策の始動）から、これまで多かった60代の利用者が減り、20～40代の利用者が大幅に増えた。
- 利用者の年代の変化に伴い、移住先選択条件も「自然環境の良さ」から「就労の場がある」ことに変化した。
- 現在、移住希望者は、単身者・夫婦のみの世帯が多いほか、最近は無就学児連れの家族が多い。
- 移住相談者の男女比率にあまり差はない。
- 今後も移住希望者は一定数、続くと推測する。ただし、移住先自治体の支援体制整備や国の動向にもよる。  
※受け入れる自治体側において、移住促進のために整うべき体制とは「空き家情報・仕事・移住者に対する支援組織の構築」。
- 「2地域居住」や「転職なき移住」のニーズは少数程度に留まっている。2地域居住は、ある程度の収入がないと難しく、転職なき移住は、企業側の理解や有資格者・キャリアがないと難しいと考えられる。

## ◇コロナ禍による意識やニーズの変化について

- 通常は、2～3年かけて移住を決断するが、コロナ禍においては短期間（1年かけず）で決断する方が多い。
- 移住相談実績が年々増加している一因として、ワークライフバランスに対する意識など、価値観の多様性があると思うが、コロナ禍での新たな変化はなく、リーマンショック以降、徐々に変化してきたという印象である。
- コロナ禍でテレワークが注目され、都心の環境下で手狭にあり、少し地方へ移住を考えるという風潮はあるが、マスコミによる報道ほど直接的な要因とは思っていない。
- 移住希望地ランキングのトップ20以内は、首都圏から150km圏内に位置する自治体である。首都圏から近く、今の生活様式をそこまで変化させずに移住を検討されている結果だと思われる。

# 1-2 静岡市への移住について

- 首都圏からの近さ、新幹線が停車する、などの移動に直接的に関係する要素は静岡市が選ばれる大きな理由となっている。
- 暮らしにとっての「ちょうど良さ」がコロナ禍で移住を考え始めた層にマッチしていると考えられる。
- 東海道の宿場町、現在では支店が多く、異動等による人の出入りが多いという特性が、縁のない人々の受け入れに抵抗感を持ちにくく、移住者にとっては住みやすい。

## ◇移住先としての静岡市に対する意見

- 移住先選択において、静岡市と他の自治体との比較は、県内自治体（特に、三島市・沼津市）が圧倒的に多い。
- 埼玉県や千葉県内と比較されることはなく、神奈川県では小田原市と比較されるが、湘南地域とは比較されない。
- 単身者よりファミリー層が少し多い。年齢層は、30～50代が80%以上である。
- 地震のリスクは相談者から概ね尋ねられるが、市による対策情報を説明し、納得される。また、海沿いを避けるなどの選択をされる。一方で、災害は日本全国どこでも起こりうると考えられる方が多く、地震を理由に辞めた方はいない。
- 静岡市内への移住希望が増加した理由の一因として、テレワークへの移行は考えられる。
- 静岡市に求めているものは、良い感じに人が少なく、ある程度の自然もあり、田舎すぎないことだと思う。
- 静岡市に暮らしていた方との関わりから、「静岡市での暮らしが良いと思った」「人柄が良かった」という理由で興味を持つ方もいる。
- 政令指定都市＝都市基盤がしっかりしているイメージを持ち、インフラ整備や仕事、医療体制などが整っていると考える方もいる。

## ◇静岡市の特徴・強み・弱みの整理にヒントとなりそうなキーワード

首都圏からの距離 (1時間半で行ける)	新幹線が停車する	人の出入りに対する 受け入れやすさ	温暖な気候 (雪が降らない)	美味しい食べ物が 豊富	自然環境(富士山)
関東と関西の 中間地点	関東圏との 生活文化の類似	自分のペースで生活 できる。いざとなれば すぐ近くに観光地へ	生活圏次第では 車が不要	市の移住受入体制 の整備の良さ	
	温厚な市民性 (競争意識が少ない)	静岡市と言えば・・・ という顔が見えにくい	実際に静岡市を 訪れた方は少ない		

## 2-0 書面ヒアリング概要

**■ 静岡市移住コンシェルジュの概要**

- ▶ 静岡市役所で移住の相談業務を行う。
- ▶ 移住を検討されている方々の相談のほか、移住後のフォローも実施。
- ▶ 静岡市役所企画課（移住・事業推進係）に在籍。

**■ ヒアリング実施概要**

- ▶ 書面ヒアリング日程：令和3年10月13日（水）-28日（水）
- ▶ 対応者：静岡市移住コンシェルジュ

**■ ヒアリングした主なポイント**

<b>現状</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年の移住者の実態（属性・時期・居住地・就業雇用形態）</li> <li>・近年の移住者数や移住世帯数等の実績数値</li> <li>・移住後も首都圏との繋がり（頻繁に移動等）のある移住者有無、有の場合の職種</li> <li>・移住者に対するヒアリング調査等の実施の有無</li> <li>・移住者に対するフォローアップや支援事業の実施状況</li> <li>・移住前と移住後で生じたギャップの把握</li> <li>・「ふるさと回帰支援センター」による移住希望地ランキングで静岡県が2020年1位となった要因</li> <li>・静岡市ならではの強み・売りを何だと捉えているか</li> </ul>	<b>コロナ禍による変化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍における移住者数・属性・ライフスタイル・居住地・理想とする暮らし方などへの変化の有無及びその理由</li> <li>・変化に対する対応策</li> </ul>
		<b>静岡市の移住促進策</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・静岡市における移住促進に対する施策と取組成果（取組実績）</li> <li>・現状に対する課題認識及び今後の計画や方向性</li> </ul>

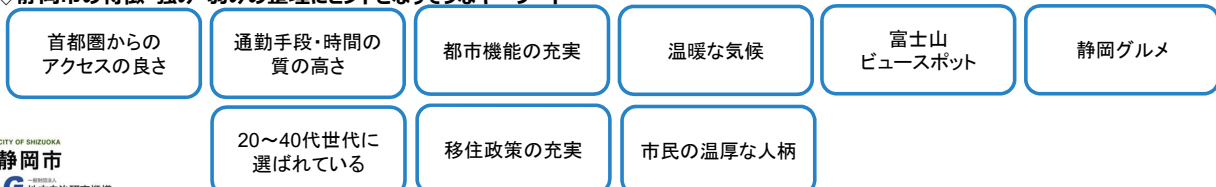
## 2-1 静岡市の移住実態について

- 都市機能の充実・温暖な気候・グルメなどの暮らしに欠かせないポイントで、魅力を感じ移住される方が多い。
- 首都圏からのアクセスの良さ・通勤手段の豊富さや時間の短さなどから、「働くこと」を重視する世代にも選ばれる場所である。
- テレワークなどの働き方の変化により、今後も静岡市のもつ特性が移住者を集めることが出来る可能性が高い。
- 市で実施している移住施策の充実度が高い。

### ◇移住に関する現状・コロナ禍による変化・移住促進策等

- 移住者は①ファミリー（未就学児連れ）②単身（転職）③夫婦（定年後）が多く、20～40代が約7割を占めている。子どもの幼稚園卒園式から小学校入学式の間に合わせ、3月末に移住する方が多い。
- 静岡市は①温暖な気候で暮らしやすい、②都市機能の充実、③教育水準の高さの理由から選ばれている。
- 人気のある居住地は、葵区安東・大岩地区（落ち着いた住宅地、教育水準の高さ）、駿河区中田・八幡地区（静岡駅までの距離、買い物の便利さ）、駿河区曲金・東静岡地区（家賃を抑えつつ、駅に近い）である。
- 移住者のほとんどから「移住して良かった」「静岡市での生活に満足している」という声を聞く（家族で過ごす時間が増えたことや人が優しいため）。
- 移住により、子育ての変化（保育園の入園しやすさ）、通勤手段・時間（混雑緩和、時間短縮）の良い変化を感じている方がいる。
- 静岡市の強みは、首都圏からのアクセス・県庁所在地ならではの都市機能、温暖な気候、静岡グルメ、富士山ビュースポット、市民の温厚な人柄だと考えている。
- 近年の傾向として、カフェなどの起業相談や、新幹線による首都圏への移動しやすさから静岡駅までの距離を意識したテレワーカーの相談が増えている。実際に、IT関連や研究職などでテレワークや二地域居住を実施している方も存在する。
- 令和2年度の移住相談件数は過去最高954件（コロナ禍において、県内自治体でも先駆けてオンラインを導入し、相談窓口を継続して確保）。オンラインを活用したセミナーや相談会を実施することで、遠方に住んでいる方や子育て世帯からの相談も増えてきている。
- 今後は、首都圏における静岡市の認知度及び移住相談窓口の認知度の向上を図るため、効果的な情報発信や施策を検討。また、首都圏と現地（静岡）とがより連携を図り、移住者をスムーズに受け入れられる体制を確立していく。

### ◇静岡市の特徴・強み・弱みの整理にヒントとなりそうなキーワード



### 3 まとめ

#### ◇移住支援センター経由の移住世帯数・移住者数

	移住者		相談件数	
	世帯	人数	件数	人数
H27	9	16	462	595
H28	29	52	544	707
H29	38	88	658	776
H30	23	47	608	720
R1	25	49	808	934
R2	26	63	954	991
合計	150	315	4,034	4,723

#### ◇静岡市による移住者に対するフォローアップ等

- 相談窓口の設置：静岡市移住支援センター（東京）、静岡市企画課
- 移住関連イベント：セミナー、フェア、個別相談会  
※転職、子育て、住まいなどのテーマを定めて実施
- 移住体験：お試し住宅、お試しテレワーク、ツアー、まち歩き案内
- 居住探し：エリア紹介、静岡県宅地建物取引業協会の活用、空き家バンク紹介、セーフティネット紹介（UR賃貸）、
- 就職マッチング：ハローワーク紹介、静岡県U・Iターン就職サポートセンターの紹介、NEXTワークしずおかの紹介、転職エージェントの紹介
- 生活面での支援：保育園入園サポート、サークル紹介、相談窓口の紹介（障害、介護、女性、不登校など）

#### ◇キーワードまとめ

##### 移動

- ・首都圏からのアクセスの良さ
- ・新幹線が停車する
- ・通勤手段・通勤時間の質の高さ

##### 静岡の特性

- ・温暖な気候
- ・美味しい食べ物の豊富さ（静岡グルメ）
- ・富士山などの自然環境の良さ
- ・関東と関西の中間地点
- ・関東圏との生活文化の類似
- ・温厚な市民性

##### まちの在り方

- ・都市機能の充実
- ・生活圏次第では車が不要
- ・生活圏と観光地が分けられている（市街地・自然のバランスの良さ）
- ・人の出入りへの受け入れやすさ
- ・市の移住施策の充実

働いている世代に選ばれる

首都圏との繋がりを途絶えたくない・途絶えられない人々に選ばれる

子育て世代に選ばれる

暮らしやすさを求める人々に選ばれる

人々との交流を適度に求める人に選ばれる

リニア中央新幹線開業に伴う静岡市の社会経済への  
影響予測に関する調査研究

—令和4年3月発行—

静岡市 企画局 企画課  
〒420-8602  
静岡市葵区追手町5番1号  
電話 054-221-1002（直通）

一般財団法人 地方自治研究機構  
〒104-0061  
東京都中央区銀座7-14-16 太陽銀座ビル2階  
電話 03-5148-0661（代表）

**リサイクル適性 (A)**

この印刷物は、印刷用の紙へ  
リサイクルできます。