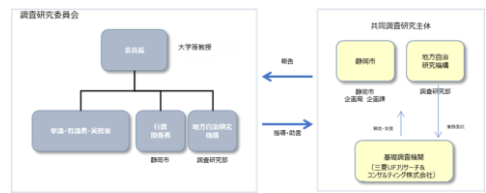


【目的】(序章)

以下「研究会」の議論に寄与するため、リニア中央新幹線開業に伴い静岡市が受ける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。

<調査研究体制>

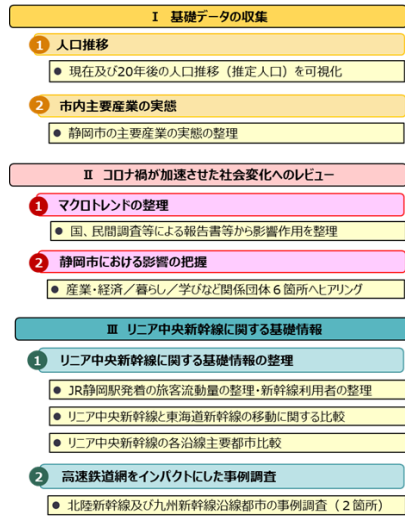


■静岡市リニア中央新幹線開業後のまちづくり研究会
静岡市が今後どのように長期的なまちづくりを考えていくべきか、官民連携で研究を行う場として、令和2年度に設置。「リニア開業後の時代に起こり得る、考えられる社会変化は何か」、「それにより、静岡市が受ける影響は何か」、「静岡市が受ける影響の裏付けとして、どのようなデータや調査が必要か」等を中心に議論されてきた。

【全体像・実施内容】(序章)

・今回の調査研究の全体像及び調査研究内容を以下に示す。

調査研究の全体像



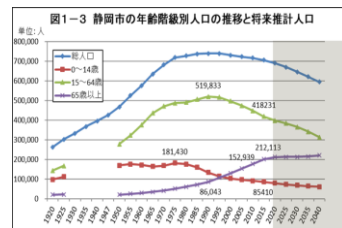
調査研究内容

調査研究内容の表。項目と内容の対応関係を示している。例: (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、市人口推移や主要産業、地域特性など公開情報などを収集し、人口の可視化、産業・経済・地域特性を可視化。

【主な調査結果1】

◎静岡市の地域特性の分析(第2章)

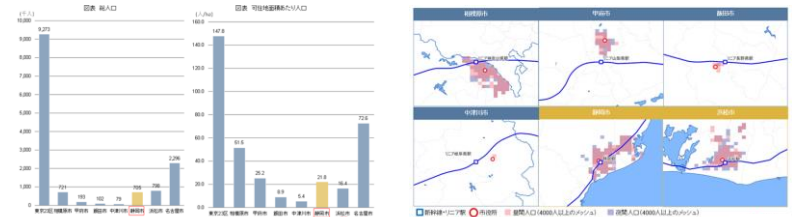
・静岡市では国や県よりも20年早い1990年の739,300人をピークに人口減少に転じ、本格的な人口減少社会を迎えている



・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。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い

産業別の生産額と消費額の表。市内と市内からの消費額を比較している。

・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
・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が離れたところに人口が密集。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



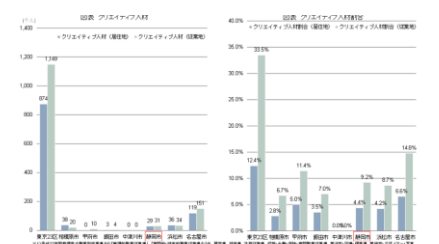
・静岡市における産業生産額と将来的な変化を予測すると、人口減少に伴い、市内の消費が減少し、商業やサービス業など第3次産業の生産も減少することが想定される

静岡市の産業生産額と消費額の表。2010年と2025年の推移を示している。

・市内の就業者数でも市内・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

静岡市の就業者数の表。市内と市内からの消費額を比較している。

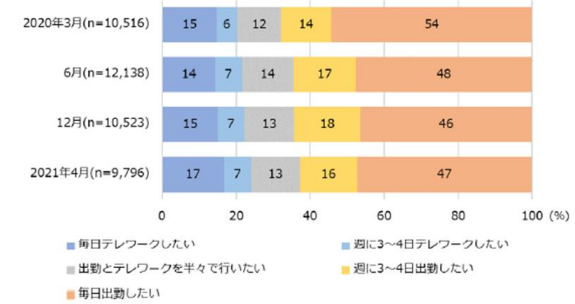
・クリエイティブ人材の総数を比較してみると、静岡市においては、甲府市や飯田市・中津川市よりも高い。浜松市にわずかに劣るが、クリエイティブ人材割合は居住地・従業地ベースの両方で浜松市を上回る。



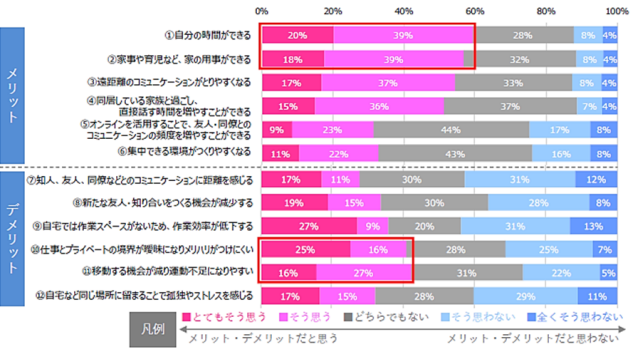
◎新型コロナウイルス感染拡大による人々の生活への影響(第3章1)

国内の人々の働き方・暮らし方に与えた影響を整理

・「テレワーク」は今後一定の継続が考えられる。
・3密回避の生活様式と、オンライン購入利用の加速で、個人の時間への使い方意識が変化。



→自由な時間(可処分時間)が増加することで、生活・地域への意識が高まることが考えられる。



※自分の生活にあてはまらないとの回答者は集計対象外としています。

【主な調査結果2】

◎リニア中央新幹線開業による新幹線静岡駅停車本数(第3章2)

東海道新幹線「静岡駅」での乗降客動向(出発地、訪問目的等)を整理、リニア中央新幹線開業後に想定される東海道新幹線停車本数増を仮定し、その輸送能力を試算。

- ・現状、新幹線を使った来訪者は「仕事(ビジネス)」目的がメイン
・トータルの移動所要時間は、東京方面・愛知方面ともに相対的にアクセスしやすい駅
・想定される輸送能力は1.3倍から2.7倍程度になる可能性がある
・高速鉄道網の変化による交流人口増のメリットを活かせる可能性もある

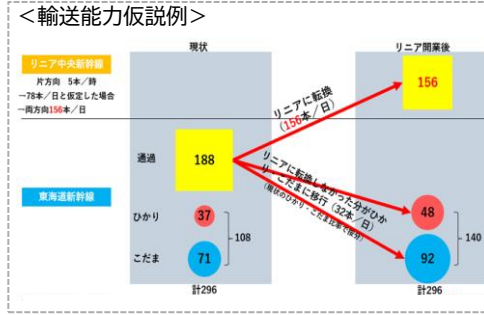
→静岡市は、東海道新幹線やリニア中央新幹線の駅のある主要都市と比較して、仕事(ビジネス)面において大都市からの「リアルな交流」が実現しやすい都市と考えられる

◎各主体への影響ヒアリング調査(第4章)

市内に事業拠点を設けている企業、市内大学及び定住人口増に係る移住支援団体・部門へ調査を実施。

Table with 4 columns: 調査実施数, 産業・経済, 大学, 移住関連. Content: 第2次産業:6社, 第3次産業:6社, 2大学, 都内移住支援団体, 市移住窓口部門

Table with 3 columns: 調査実施数, 第2次産業, 第3次産業. Rows include: 新型コロナウィルス, 働き方, 雇用/就職, 市の強み/弱み, まちづくり.



Section titled '<高速鉄道網の影響>' with a sub-header '【仮想定】リニア沿線都市に生じる可能性のある影響'. It lists impacts like population growth and job opportunities, and notes that the impact is limited to the immediate vicinity.

Table with 2 columns: 学び, 暮らし(移住). Rows include: 新型コロナウィルス, 雇用/就職, 市の強み/弱み, まちづくり, 暮らし(移住), 移住への関心, 市の強み/弱み.

◎今後に向けて(第5章)

調査結果から導き出されたキーワードを起点に、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し図式化した。(俯瞰図、各方針のポジショニング)

- 調査結果のまとめ
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)
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と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)
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)
④ 新型コロナの影響・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)

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、8つの方針(コンセプト)を示した。

- 8つの方針(コンセプト)
多様な滞在の取組メニュー展開
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
クリエイティブ人材を増やすためのしかけづくり
若者を惹きつける地元企業の魅力づくり
静岡市での「暮らしの拠点化」(定住促進)
モビリティの充実
外国人が地域に根付いてくれる環境づくり
周辺自治体との連携(静岡市を拠点とした連携)

