

第1章

首都圏をめぐる最近の動向

はじめに

現在、我が国は本格的な人口減少社会を迎え、少子化と団塊の世代が高齢者となったことにより、生産年齢人口の減少と高齢人口の増加が進み、近年、高齢化が急速に進展している。

国際的な都市間競争の激化の中で、今後も我が国が存在感を発揮していくには、首都圏、とりわけ東京圏が日本経済を牽引し、経済成長の原動力であるイノベーションが各地で幅広く創出することが不可欠であり、イノベーションの創出を促す「対流促進型国土」及び「コンパクト+ネットワーク」の形成を進め、交通ネットワークを最大限「賢く使い」、ヒト、モノ、情報等の新たな対流を創出することが重要である。

一方、東京圏への一極集中により、日本経済全体のリスクが高まっており、東京圏の防災力の向上を図り、確固たる安全・安心を確立していく必要がある。

また、首都圏はエネルギーの大消費地であり、エネルギーのクリーン化、分散化、再生可能エネルギーの利活用等にも積極的に取り組みつつ、地球温暖化対策を率先して進めていく必要がある。

このような状況を踏まえ、第1章においては、「多様な個性を持つ地域間の対流促進を通じた国際競争力ある安全・安心な首都圏の実現に向けて」と題し、首都圏の現状についての分析を行うものである。

第1節 少子・高齢化の進展

1. 生産年齢人口の減少と少子化

我が国の総人口は2008年を頂点として減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えた。なお、首都圏はまだ人口減少期には入っていないものの、いわゆる団塊世代が高齢者に移行したことも合わせ、高齢者数は増加しており、生産年齢人口は今後、減少することが見込まれている（図表1-1-1、1-1-2）。

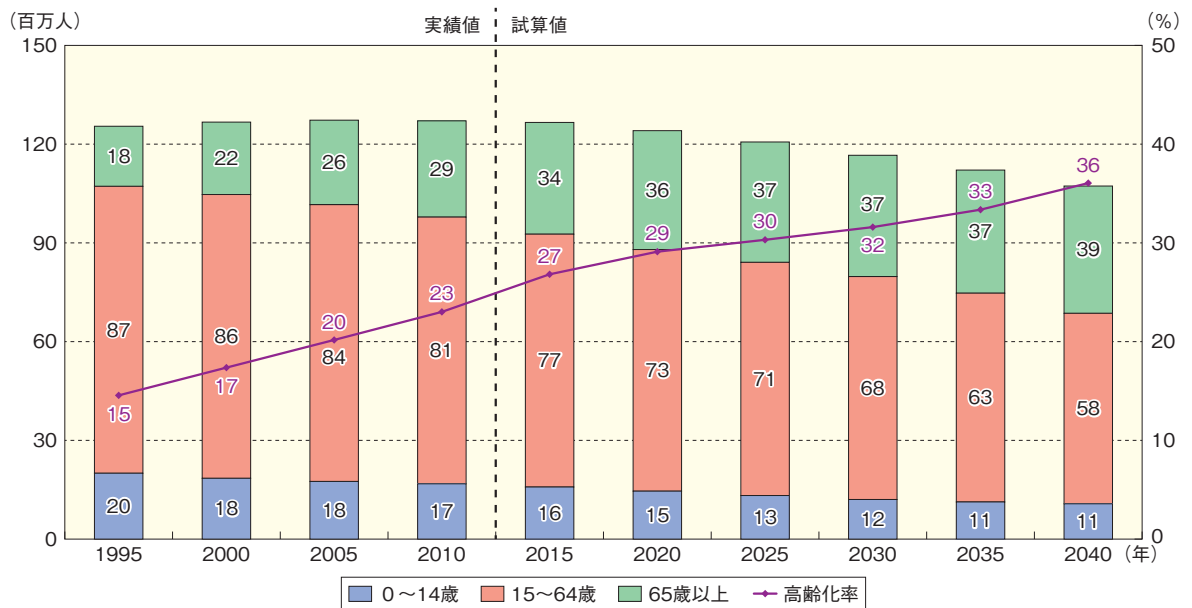
高齢者1人当たりの生産年齢人口は、2010年と比較して、2040年では1人未満の市町村が都心部から概ね50km以上離れた縁辺部に多数出現すると推計されている。また、都心部においても2010年には生産年齢人口2人以上で高齢者1人を支える状況にあるが、2040年には一部を除くほとんどの地域において2人未満になる（図表1-1-3）。

首都圏における生産年齢人口の減少をもたらしている背景には出生率の低さがあり、首都圏、とりわけ東京圏の合計特殊出生率は、全国値より低く1.2程度を推移している（図表1-1-4）。国立社会保障・人口問題研究所の「人口統計資料集2015」によると、仮に、今後全国の合計特殊出生率が人口置換水準といわれる2.07まで回復したとしても、回復後の数十年間は総人口の減少が避けられないと見込まれている。

また、有効求人倍率はここ10年、全職種で1を上回ることがほとんどなかったが、運輸、建設、社会福祉等の職種では、1を上回る状況が続いており、生産年齢人口の減少もあいまって、今後、職種によっては労働力の不足が懸念される（図表1-1-5）。

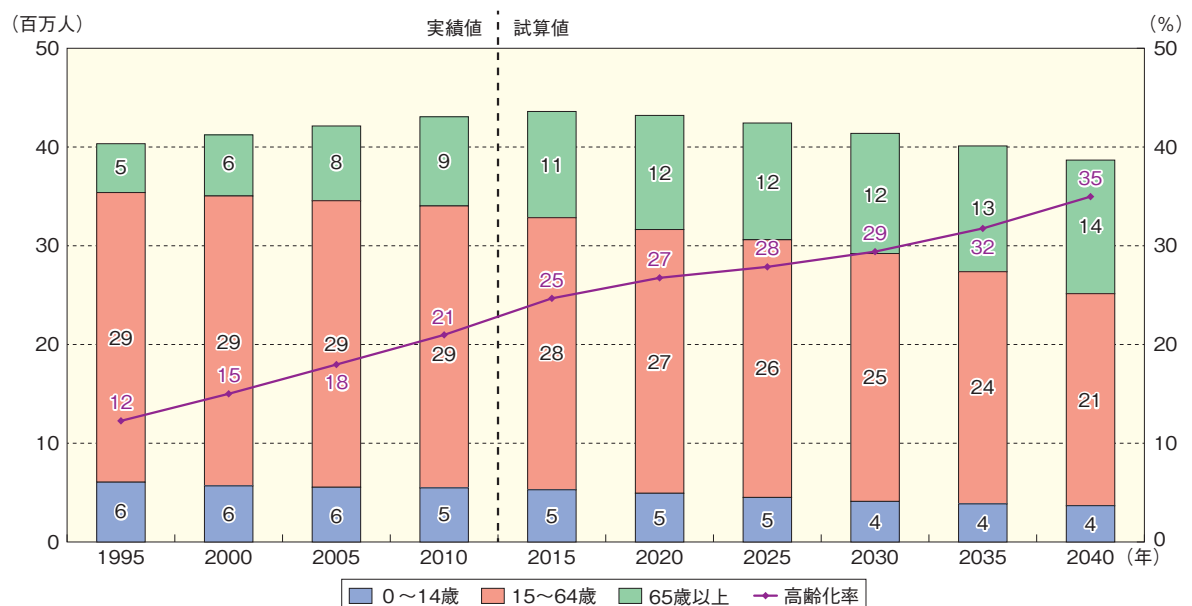
一方、社会の成熟化、国民の価値観の多様化の中で、結婚や出産後も仕事を継続しキャリアを積んでいくことを希望する女性や、退職後も健康であれば働き続ける意向を持つ高齢者が増加しているため、足下では労働力人口は増加しており、今後も、女性活躍の促進、高齢者参画社会の構築、ユニバーサル社会の実現など、誰もが働きやすい環境づくりを社会全体で進めることが重要であり、これらに取り組むことは結果として、生産年齢人口減少にともなう労働力不足問題に寄与することも期待される。

図表1-1-1 将来推計人口の動向（全国）



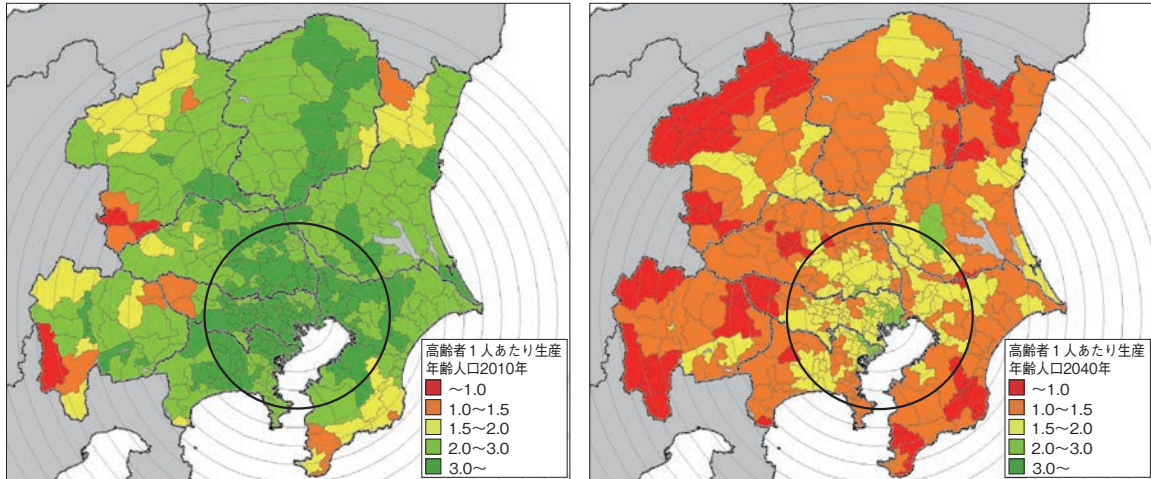
資料：2010年までは「国勢調査」（総務省統計局）、2015年以降は「日本の世帯数の将来推計（全国）（都道府県別推計）（2013年1月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-2 将来推計人口の動向（首都圏）



資料：2010年までは「国勢調査」（総務省統計局）、2015年以降は「日本の世帯数の将来推計（全国）（都道府県別推計）（2013年1月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

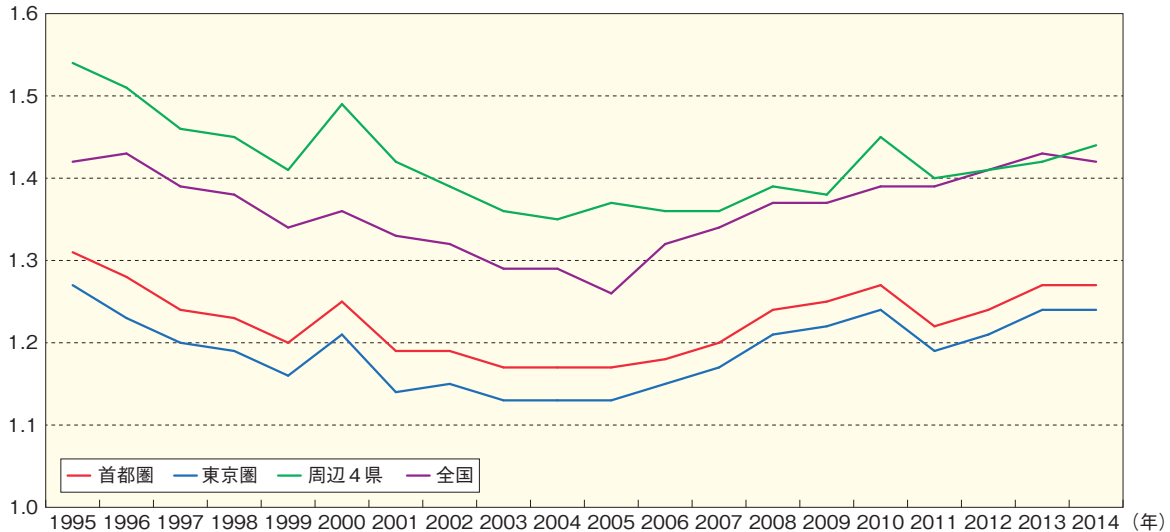
図表1-1-3 高齢者1人あたりの生産年齢人口の変化 (2010→2040)



注：図中の同心円の1目盛は10kmを表す。

資料：「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）の中位推計をもとに国土交通省都市局作成。

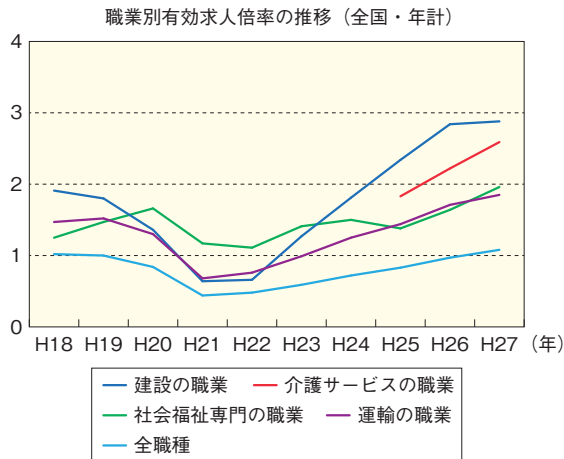
図表1-1-4 合計特殊出生率の推移



注：国勢調査年については、国籍不詳及び年齢不詳を按分している。

資料：「人口動態調査」（厚生労働省）、国勢調査年の人口は「国勢調査」（総務省）、国勢調査年以外の人口は「人口推計」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-5 全国の職業別有効求人倍率の推移・関東市場圏の職業別有効求人倍率



職業別有効求人倍率の比較 (平成27年12月)

職 種	全 国	関 東 市場圏*
建設の職業	3.34	4.13
運輸の職業	2.06	1.97
介護サービスの職業	3.08	3.18
社会福祉専門の職業	2.42	3.47
全職種	1.21	1.13

※関東市場圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県、山梨県

注：「運輸の職業」は、厚生労働省編職業分類における「鉄道運転」、「自動車運転」、「船舶・航空機運転」、「その他の輸送」（H23年以前は「その他の輸送」）を対象に算出した。

資料：「一般職業紹介状況」（厚生労働省）、「関東市場圏職種別有効求人・求職状況（一般常用）」（厚生労働省東京労働局）をもとに国土交通省都市局作成。

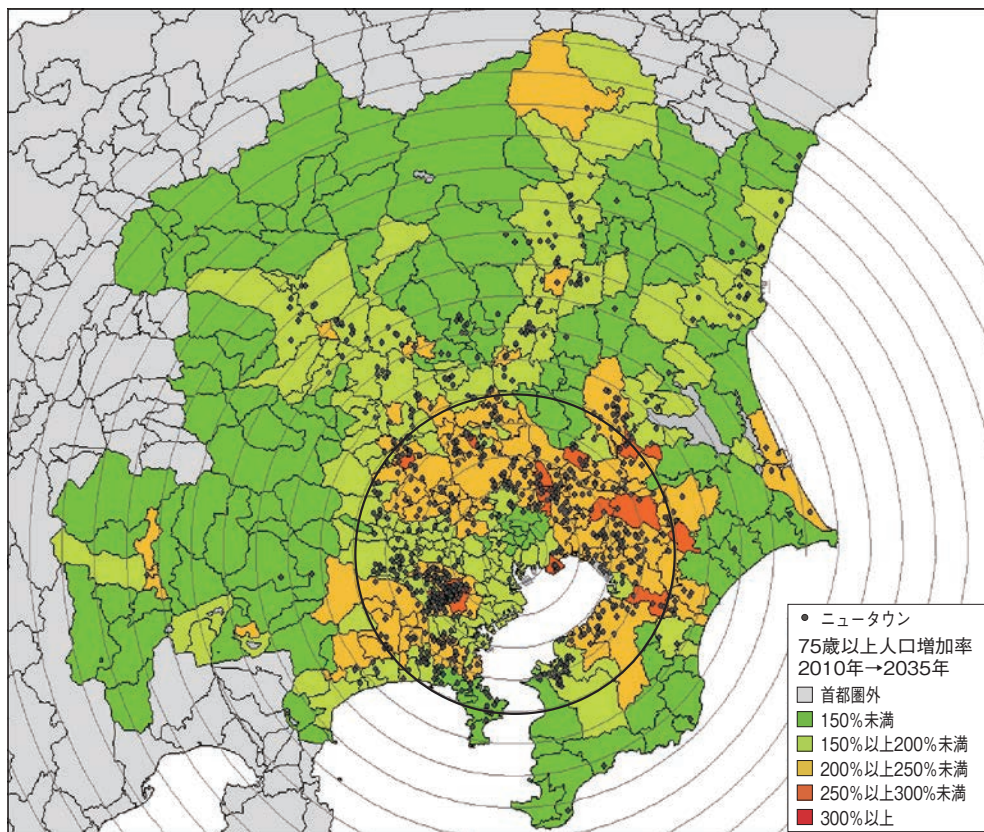
2. 急激な高齢化の進展による介護施設等の需要の増加

我が国の総人口に占める高齢者の割合は、既に26%を超え、世界に例のない超高齢社会に到達している。

なお、高齢人口は首都圏、とりわけ東京圏で今後大幅な増加が見込まれており、特にニュータウンが多く立地する都心部から概ね50km以内の郊外部では後期高齢者の急速な増加が見込まれ（図表1-1-6）、高齢者単独または夫婦のみの世帯数の増加、まちとしての活力の低下等の課題が生じる恐れがある（図表1-1-7）。

また、首都圏では介護保険施設の整備は徐々に進んでいるものの（図表1-1-8）、今後、高齢人口の増加に伴う介護需要の急激な増加により、介護施設等の需要の増加が見込まれ、特に、都心部から概ね50km以内においてはその傾向が高いと見込まれる（図表1-1-9）。そのため、高齢者が生きがい・役割を持って地域で生活していくための介護予防や介護施設等の着実な整備の実施への取組等、首都圏が連携して超高齢社会への対応を進めることが重要である。

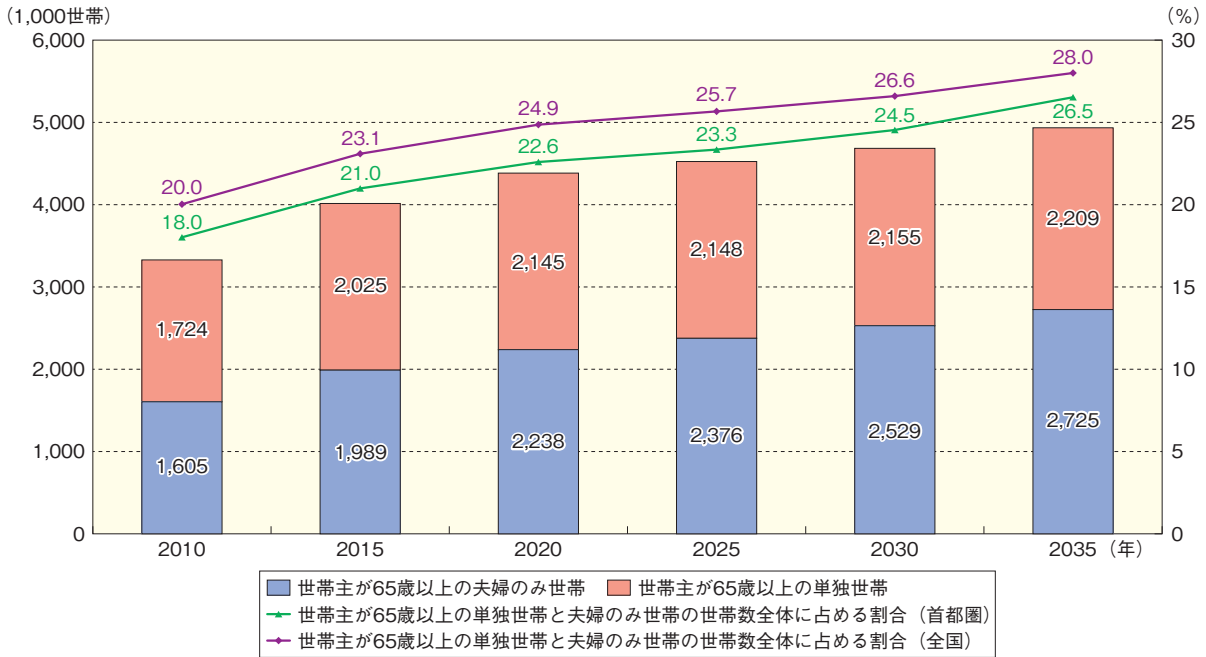
図表1-1-6 首都圏での高齢化の伸び率とニュータウンの分布（2010→2035）



注：図中の同心円の1目盛は10kmを表す。

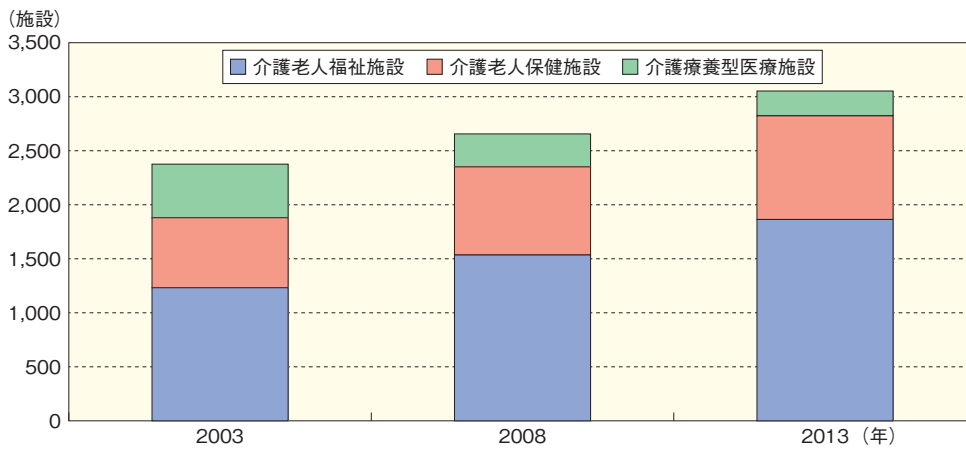
資料：「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）、「ニュータウン」（国土数値情報）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-7 世帯主が高齢者単独及び夫婦のみ世帯数の推移



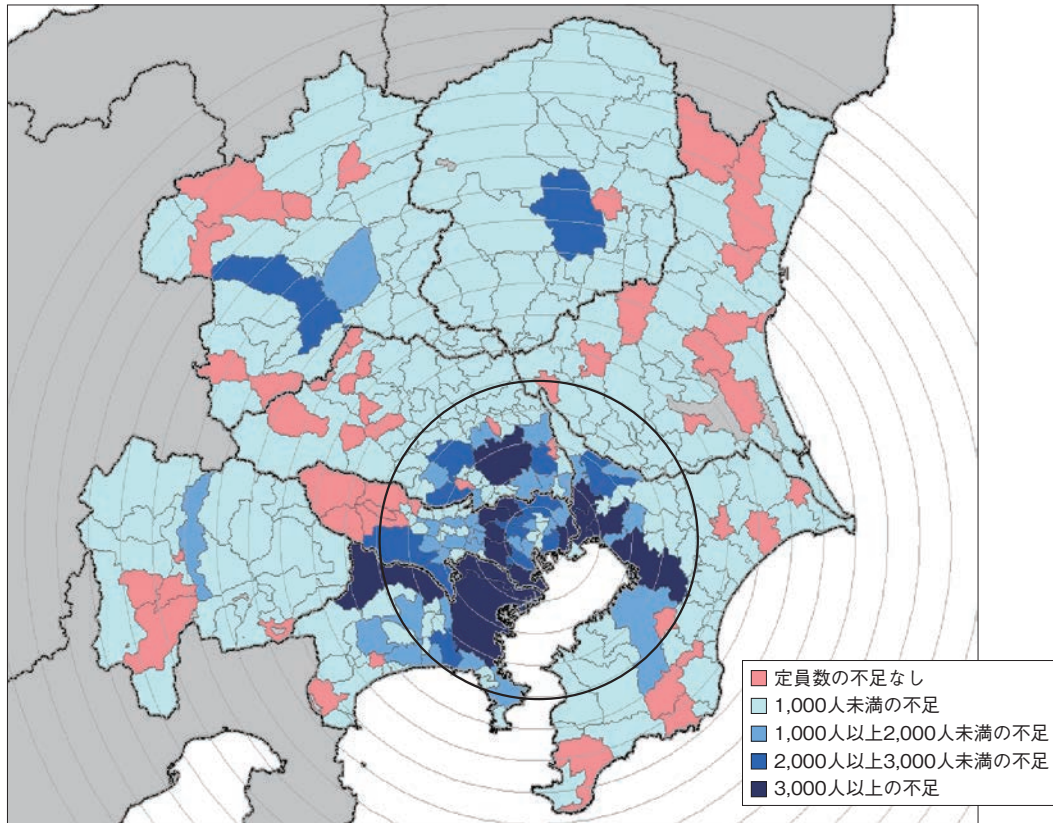
資料：「日本の世帯数将来推計（都道府県）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-8 介護保険施設の推移（首都圏）



資料：「介護サービス施設・事業所調査」（厚生労働省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-9 将来推計人口に対する介護保険施設の状況（2035年）



注1：図中の同心円の1目盛は10kmを表す。

注2：推計の前提条件は下記の通りとする。

- ・将来の要介護認定率は、現行水準のまま一定
- ・将来の要介護認定者のうちの施設サービス利用率は、現行水準のまま一定
- ・ただし、推計の精緻化にあたって、以下を考慮している。
 - 要介護者率は、性・年代・地域差を考慮して、都道府県別・性・年代別に要介護度別の要介護者率を用いる。
 - 要介護者のうちの施設サービス利用率は、年代・要介護度による差を考慮して、年代・要介護度別の施設利用者割合を用いている（男女・全国一律）。
- ・施設サービスとは、介護保険施設3施設（介護福祉施設、介護保健施設、介護療養施設）のサービスである。

資料：「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）、
「平成26年介護サービス施設・事業所調査」（厚生労働省）をもとに国土交通省都市局作成。

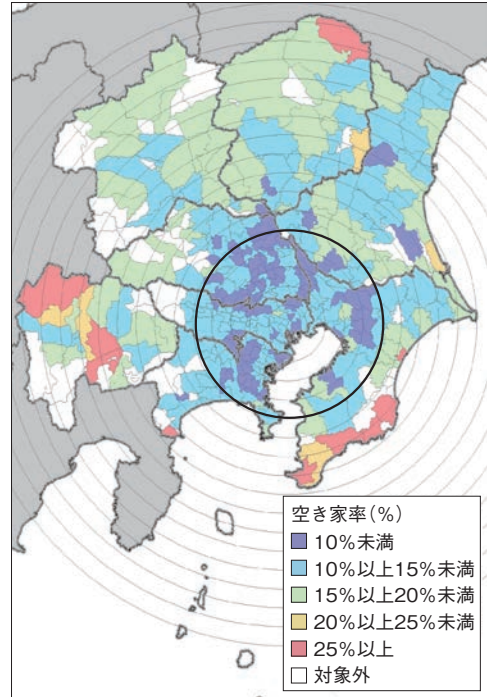
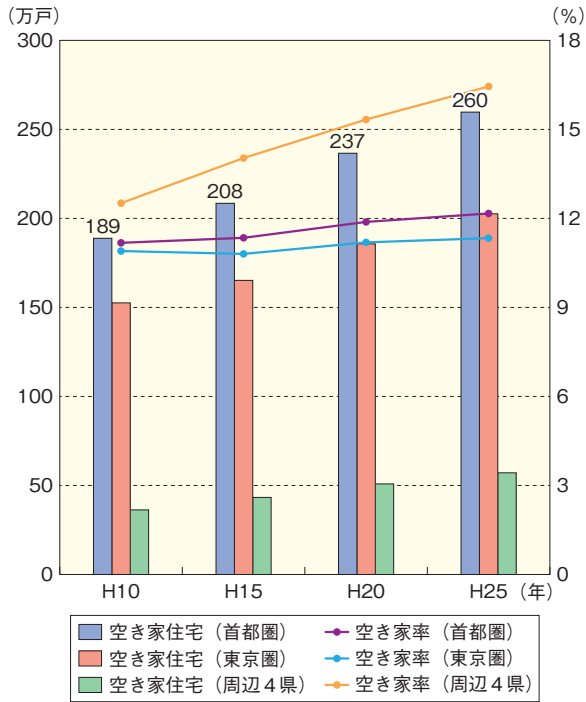
3. 空き家等の増加

人口減少、既存の住宅・建築物の老朽化、社会的ニーズや産業構造の変化等に伴い、年々空き家が増加し、首都圏全体では平成20年から平成25年までに約23万戸増加した。そのうち、東京圏が約8割を占め、絶対数は東京圏で多いものの、周辺4県では空き家率が上昇しており、特に縁辺部では25%を超えている市町村もある（図表1-1-10）。

一方、新設住宅着工戸数のうち、既存住宅を除却し同一敷地内で住宅着工する割合を示す再建築割合は、首都圏全体、東京圏では全国平均より毎年高い水準で推移している（図表1-1-11）。また、中古住宅について、東京圏での中古マンション・戸建ての成約件数は平成17年から平成27年までに約2割増加し（図表1-1-12）、建物の売買に伴う所有権移転件数が平成20年代に入ってから増加傾向を示しているなど、中古住宅市場が徐々に拡大している（図表1-1-13）。

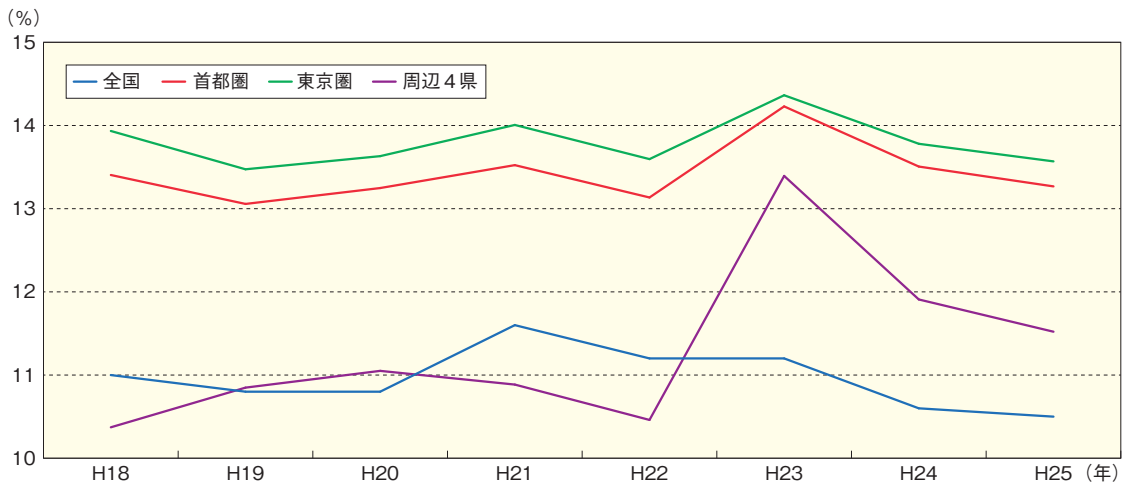
今後、高齢化が進行すると、空き家が更に増加する可能性もある。安全で安心して暮らせる居住環境の実現や住宅の空き家を子育てしやすい環境づくりに役立てるためにも、円滑な住み替えや有効活用に加えて、空き家や中古物件の流通を促進することが重要である。

図表1-1-10 首都圏の空き家状況（平成25年）



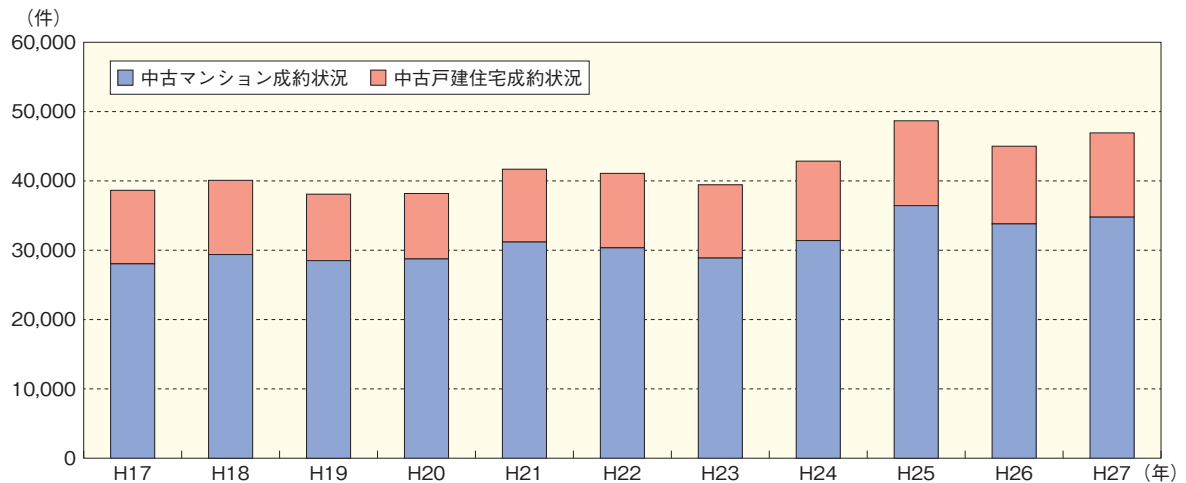
注：図中の同心円の1目盛は10kmを表す。
資料：「住宅・土地統計調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-11 再建築率の推移



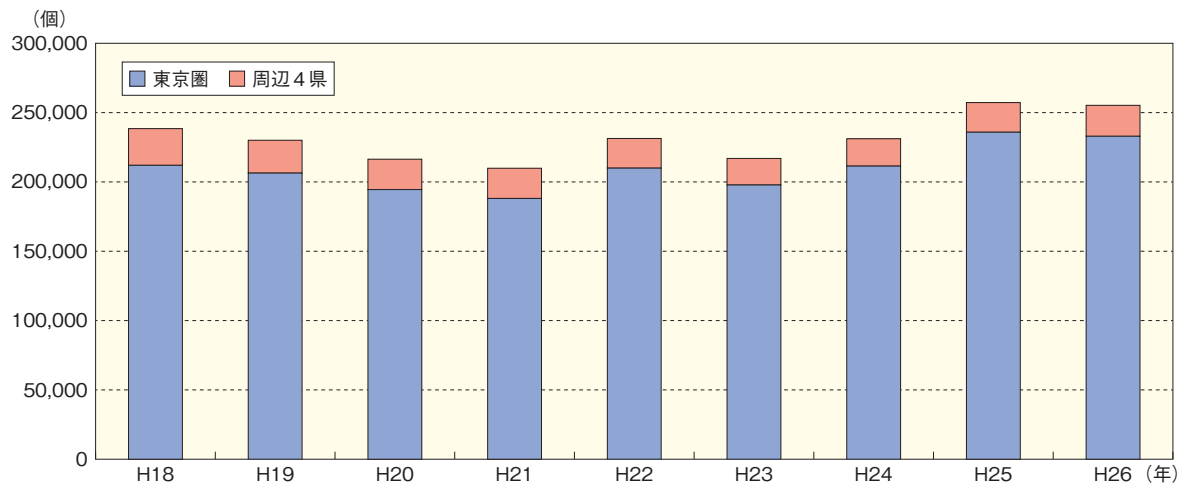
資料：「住宅着工統計による再建築状況の概要」（国土交通省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-12 中古マンション・中古戸建住宅の成約件数（東京圏）



資料：「首都圏不動産流通市場の動向（2015年）」（東日本不動産流通機構）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-13 建物の売買による所有権移転の推移



資料：「登記統計」（法務省）をもとに国土交通省都市局作成。

第2節

安全・安心への対応

1. 首都直下地震等巨大災害の切迫、風水害の激甚化

首都直下地震の発生確率は今後30年以内に70%程度と予測されており、被害は揺れ等による全壊や地震火災による焼失等の建物被害及び地震火災や建物倒壊等による死者等の人的被害の発生が想定されている。特に、全壊及び焼失棟数は最大約61万棟になるものと想定されている（図表1-2-1）。

また、近年、1時間降水量が50ミリ以上の発生回数や日降水量100ミリ以上の発生回数が増加しており、風水害等の頻発・激甚化が懸念されている（図表1-2-2、1-2-3）。

首都圏には人口・資産が集中し、特に東京圏には、我が国の中枢機能が集積しているため、巨大地震の発生や風水害、土砂災害の激甚化により、我が国全体の国民生活や経済活動に支障が生じるほか、世界にも影響が波及することが想定される。このため、ハード対策とソフト対策の両面の効果的な組み合わせによる重点化や水害等のリスクマネジメントを行い、防災・減災対策に取り組むことが必要である。

図表1-2-1 首都直下地震の被害想定

・建物被害

都心南部直下地震における建物等の被害

項目	冬・深夜	夏・昼	冬・夕	
揺れによる全壊	約 175,000 棟			
液状化による全壊	約 22,000 棟			
急傾斜地崩壊による全壊	約 1,100 棟			
地震火災による焼失	風速3m/s	約 49,000 棟	約 38,000 棟	約 268,000 棟
	風速8m/s	約 90,000 棟	約 75,000 棟	約 412,000 棟
全壊及び焼失棟数合計	風速3m/s	約 247,000 棟	約 236,000 棟	約 465,000 棟
	風速8m/s	約 287,000 棟	約 272,000 棟	約 610,000 棟
ブロック塀等転倒数	約 80,000 件			
自動販売機転倒数	約 15,000 件			
屋外落下物が発生する建物数	約 22,000 棟			

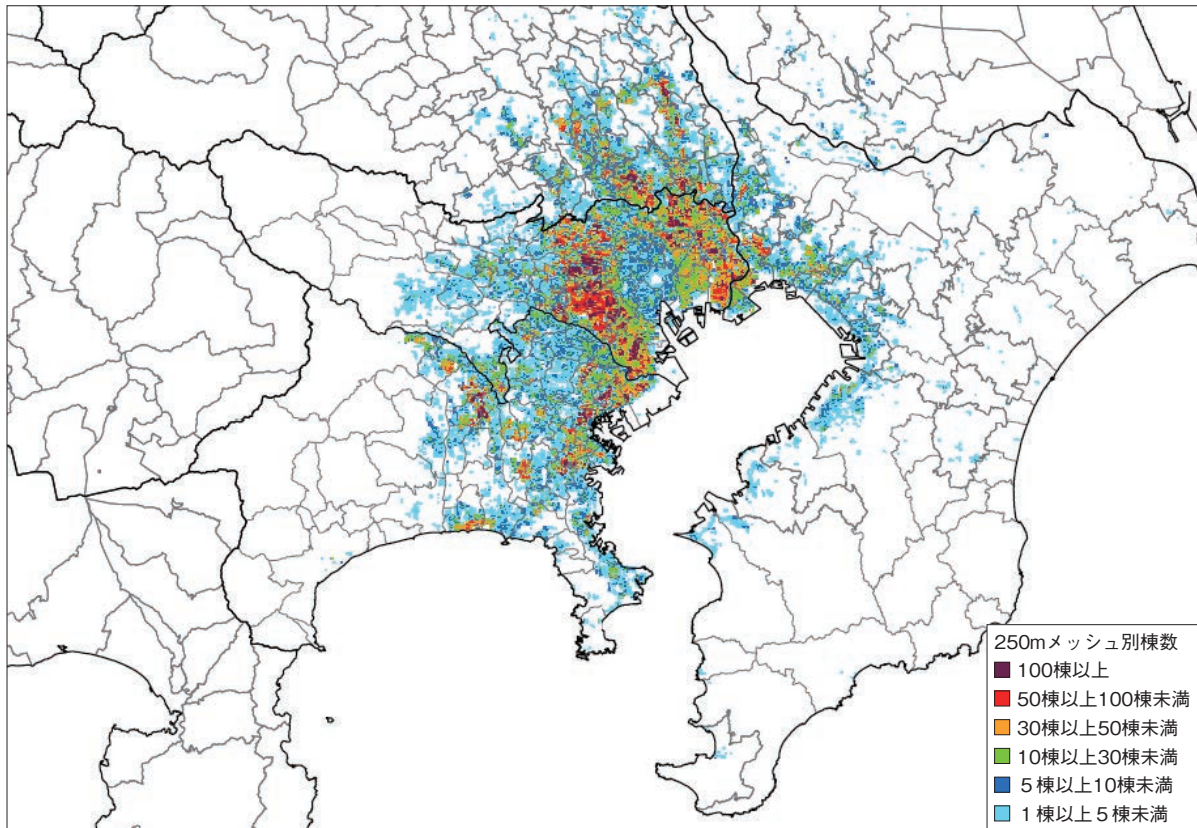
全壊の定義：(以降、同じ)
 住家がその居住のための基本的機能を喪失したもの、すなわち、住家全部が倒壊、流失、埋没、焼失したもの、または住家の損壊が甚だしく、補修により元通りに再使用することが困難なもの。なお、建物の構造的な倒壊・崩壊はこの全壊に含まれる。
 なお、液状化の場合、外観目視判定により一見して住家全部あるいは一部の階が倒壊している等の場合、あるいは傾斜が1/20以上の場合、あるいは住家の床上1mまで地盤面に潜り込んでいる場合が全壊に相当する。液状化による建物全壊等によって人的被害は発生した事例は少ない。

・人的被害

都心南部直下地震における人的被害

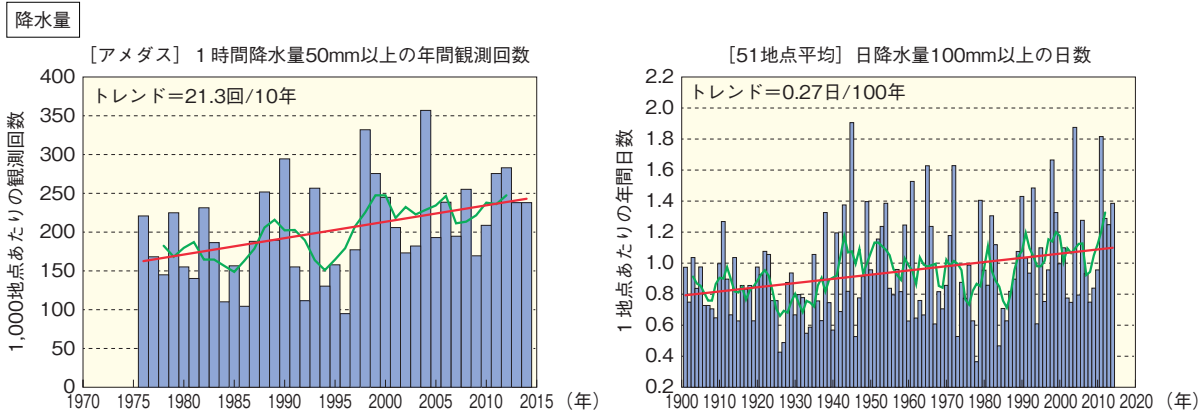
項目	冬・深夜	夏・昼	冬・夕	
建物倒壊等による死者 (うち屋内収容物移動・転倒、屋内落下物)	約 11,000 人 (約 1,100 人)	約 4,400 人 (約 500 人)	約 6,400 人 (約 600 人)	
急傾斜地崩壊による死者	約 100 人	約 30 人	約 60 人	
地震火災による死者	風速3m/s	約 2,100 人 ～約 3,800 人	約 500 人 ～約 900 人	約 5,700 人 ～約 10,000 人
	風速8m/s	約 3,800 人 ～約 7,000 人	約 900 人 ～約 1,700 人	約 8,900 人 ～約 16,000 人
ブロック塀・自動販売機の転倒、屋外落下物による死者	約 10 人	約 200 人	約 500 人	
死者数合計	風速3m/s	約 13,000 人 ～約 15,000 人	約 5,000 人 ～約 5,400 人	約 13,000 人 ～約 17,000 人
	風速8m/s	約 15,000 人 ～約 18,000 人	約 5,500 人 ～約 6,200 人	約 16,000 人 ～約 23,000 人
負傷者数	約 109,000 人 ～約 113,000 人	約 87,000 人 ～約 90,000 人	約 112,000 人 ～約 123,000 人	
揺れによる建物被害に伴う要救助者 (自力脱出困難者)	約 72,000 人	約 54,000 人	約 58,000 人	

・全壊及び焼失棟数（冬夕、風速8m/s）



資料：「首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）（平成25年12月19日公表）」（内閣府）

図表1-2-2 降水量の変化



注：折れ線は5年移動平均、直線は期間にわたる変化傾向（トレンド）を示す。
資料：「気候変動監視レポート2014」（気象庁）

図表1-2-3 平成27年9月の浸水被害
(埼玉県越谷市)



資料：「平成28年度水管理・国土保全局関係予算概要」（国土交通省水管理・国土保全局）

2. 高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化

高度成長期以降に集中的に整備された橋梁・トンネルなどのインフラについて、建設後50年を経過する道路橋の割合は、全国では2013年度時点で約18%（約7.1万橋）に対し、20年後の2033年度には約67%（約26.7万橋）まで増加すると見込まれており（図表1-2-4）、国土交通省関東地方整備局管内（首都圏1都7県及び長野県）においては、2013年度時点で約21%（581箇所）に対し、2033年度には約62%（1,726箇所）となるなど老朽化が急速に進む。それに伴い、インフラの維持管理・更新費用も増加するものと見込まれることから（図表1-2-5）、予防保全の考え方に基づく措置による施設の長寿命化等の戦略的な維持管理・更新を進め、トータルコストの縮減・平準化を図っていくことが重要である。

このため戦略的な維持管理・更新等の方向性を示す基本計画として、「インフラ長寿命化基本計画」がとりまとめられ、国、地方公共団体等において、維持管理、更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、「インフラ長寿命化計画（行動計画）」の策定を推進している。

なお、首都圏において橋梁の長寿命化修繕計画を策定している地方公共団体の割合は、都県・

図表1-2-4 建設後50年以上経過する社会資本の割合（全国）

	2013年3月	2023年3月	2033年3月
道路橋 [約40万橋 ^{注1)} (橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約18%	約43%	約67%
トンネル [約1万本 ^{注2)}	約20%	約34%	約50%
河川管理施設（水門等） [約1万施設 ^{注3)}	約25%	約43%	約64%
下水道管きよ [総延長：約45万km ^{注4)}	約2%	約9%	約24%
港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5)} (水深-4.5m以深)]	約8%	約32%	約58%

注1) 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。

注2) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。

注3) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)

注4) 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)

注5) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

資料：国土交通省

図表1-2-5 社会資本の維持管理・更新費の推計結果

年 度	推計結果
2013年度	約3.6兆円※
2023年度（10年後）	約4.3～5.1兆円
2033年度（20年後）	約4.6～5.5兆円

※2013年度の値（約3.6兆円）は、実績値ではなく、その他の年度と同様の条件のもとに算出した推計値

注1) 国土交通省所管の社会資本10分野（道路、治水、下水道、港湾、公営住宅、公園、海岸、空港、航路標識、官庁施設）の、国、地方公共団体、地方道路公社、（独）水資源機構が管理者のものを対象に、建設年度毎の施設数を調査し、過去の維持管理、更新実績等を踏まえて推計。

注2) 今後の新設、除却量は推定が困難であるため考慮していない。

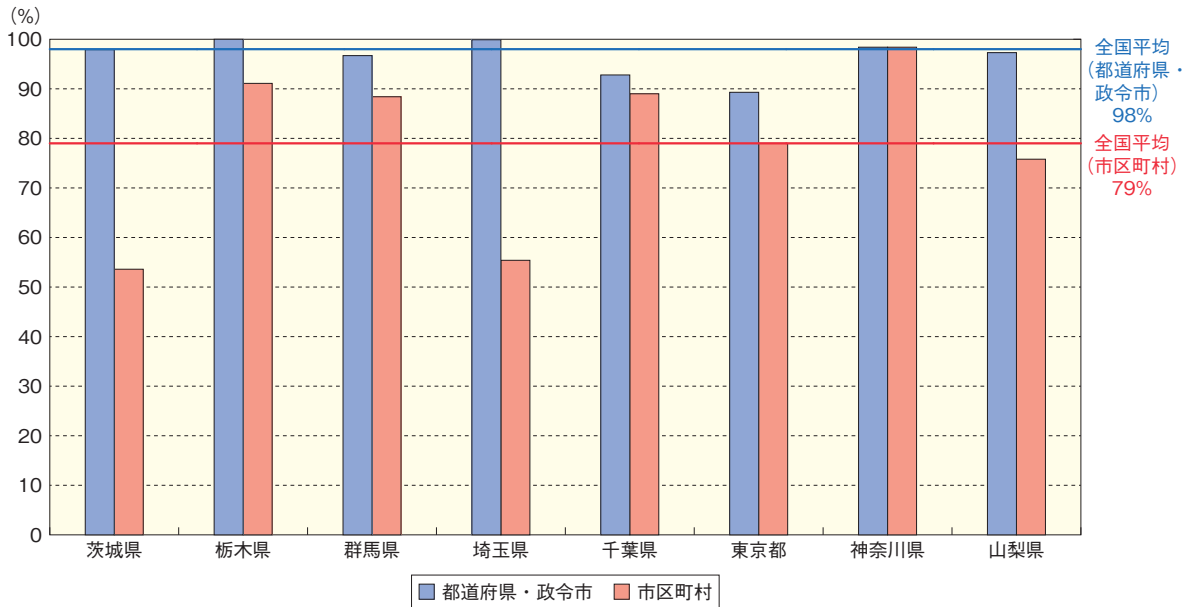
注3) 施設更新時の機能向上については、同等の機能で更新（但し、現行の耐震基準等への対応は含む。）するものとしている。

注4) 用地費、補償費、災害復旧費は含まない。

注5) 個々の社会資本で、施設の立地条件の違いによる損傷程度の差異や維持管理・更新工事での制約条件が異なる等の理由により、維持管理・更新単価や更新時期に幅があるため、推計額は幅を持った値としている。

資料：国土交通省

図表1-2-6 地方公共団体における橋梁の長寿命化修繕計画策定状況



資料：「長寿命化修繕計画策定状況（H25.4）」（国土交通省）をもとに国土交通省都市局作成。

政令市では概ね全国平均である98%前後となっているが、市区町村では全国平均79%を下回っている県もある（図表1-2-6）。

インフラの老朽化については、高度成長期以降に整備したインフラが今後、一斉に老朽化することから、戦略的な維持管理・更新等を推進することが求められる。そのため、計画的な点検・修繕の実施や、インフラの大部分を管理する地方公共団体への技術的・財政的支援を推進するとともに、インフラの維持の担い手も含めた人材育成にも取り組んでいる。

具体的な支援として、維持管理に係る基準やマニュアルの整備、点検・修繕に関する国等による代行制度の構築、実務的な研修の強化・充実、点検・診断等に係る技術者の民間資格の登録制度の創設等の対応を行っており、国土交通省関東地方整備局では地方公共団体への支援として、技術力の向上を図るための研修、橋梁長寿命化修繕計画に関する説明会の実施や道路橋の保全に関する地区講習会の開催による教育の支援を実施している（図表1-2-7）。

図表1-2-7 地方公共団体への技術支援

・道路橋保全に関する地区講習会



・技術力の向上を図るための研修



資料：国土交通省関東地方整備局

第3節

首都圏の活力の維持

1. アジアの主要都市の急速な台頭による国際的な都市間競争の激化

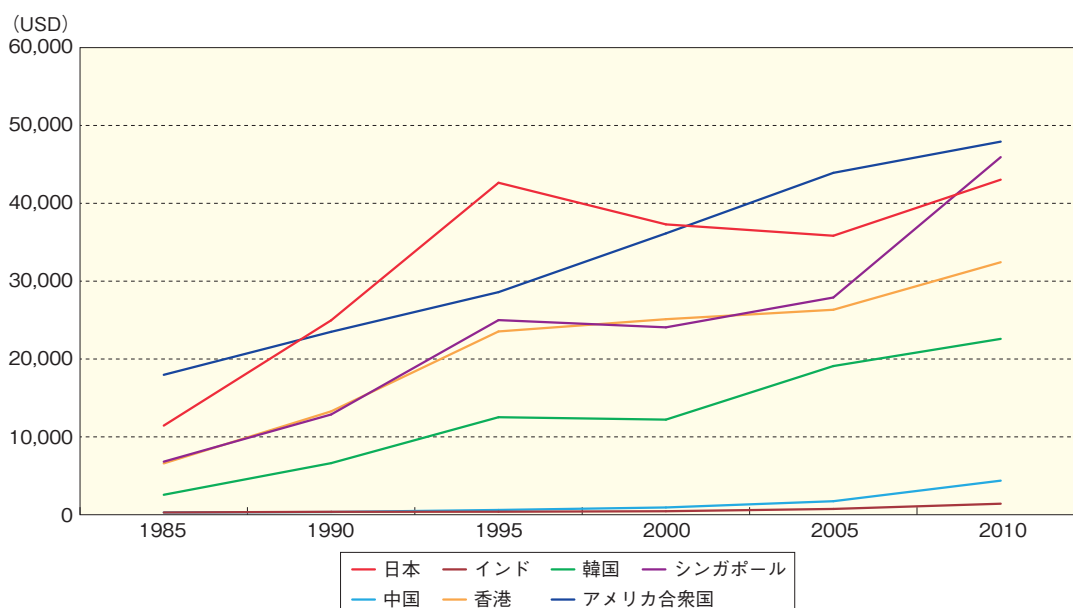
近年、経済発展と戦略的、重点的な施策展開によりアジアの主要都市が急速に台頭しており、国際的な都市間競争は激化している（図表1-3-1）。

日本の労働生産性はOECD加盟国の中で20位前後と低迷しており（図表1-3-2）、また、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）の国際的なランキングでは、近年では西欧諸国やシンガポールが上位を占める中、日本は10～20位付近を推移している（図表1-3-3）。

本格的な人口減少社会を迎える中、国際社会の中で存在感を発揮するためには、産業の競争力の強化とともに東アジアやロシア等のダイナミズムを的確に取り入れ、世界中の優れた人材と投資を引きつける魅力を持った大都市圏を形成していかなければならない。

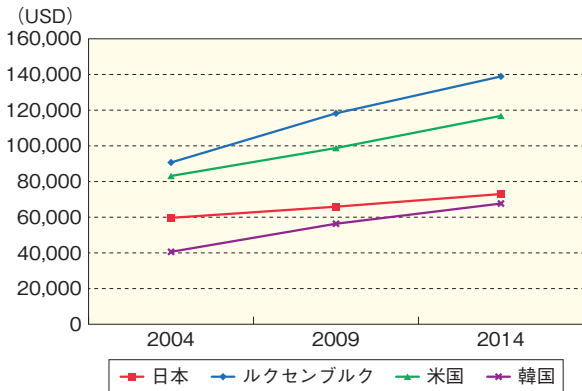
今後、日本が国際競争を勝ち抜いていくためには、クリエイティブな産業の振興が必須であり、そのためには、多様な個性が出会い融合できる「対流拠点」ともいべき場の創出が重要になってくる。既に高度利用されている都市空間では都市の再生に取り組むとともに、それらが相互にネットワークで結ばれることが重要なことから、「コンパクト+ネットワーク」によって、日本だけでなく世界にとっての新たな価値を創造する場に首都圏全域を発展させることが重要である。

図表1-3-1 主要国の一人当たり国内総生産の推移



資料：「世界の統計2015」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

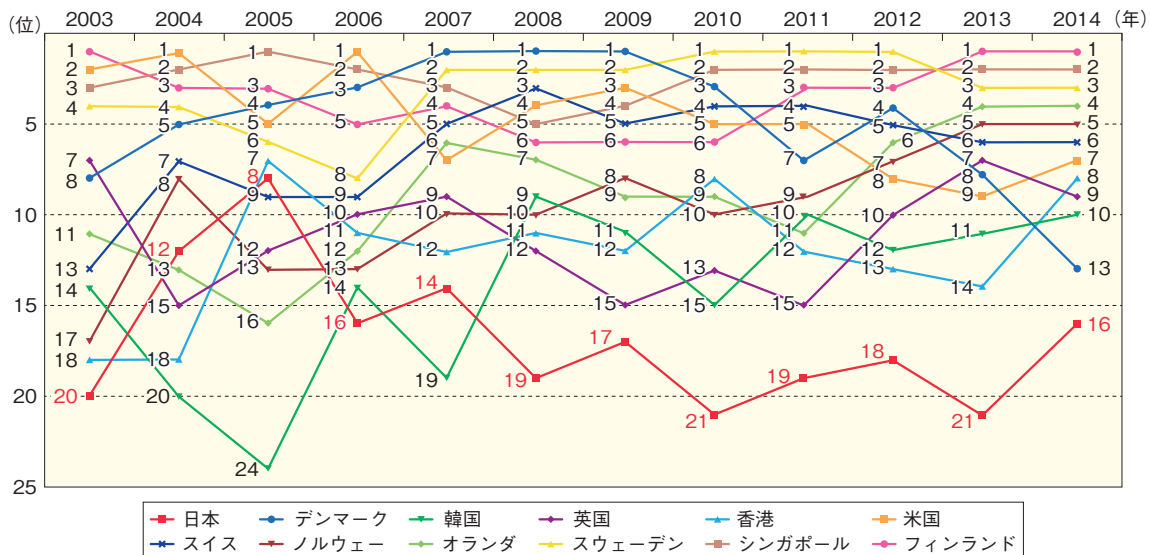
図表1-3-2 労働生産性の国際比較



	1970年	1980年	1990年	2000年	2014年
1	ルクセンブルク	ルクセンブルク	ルクセンブルク	ルクセンブルク	ルクセンブルク
2	米国	オランダ	ベルギー	米国	ノルウェー
3	カナダ	米国	米国	ノルウェー	アイルランド
4	オーストラリア	ベルギー	イタリア	イタリア	米国
5	ベルギー	イタリア	オランダ	ベルギー	ベルギー
6	オランダ	カナダ	フランス	アイルランド	スイス
7	スウェーデン	オーストラリア	カナダ	スイス	フランス
8	ニュージーランド	フランス	オーストリア	オランダ	オランダ
9	イタリア	ドイツ	イスラエル	フランス	オーストリア
10	ドイツ	オーストリア	アイルランド	オーストリア	イタリア
...					
16			日本		
17					
18	日本				
19		日本			
20					
21					日本
22					日本

資料：「日本の生産性の動向（2006、2010、2014年版）」（公益財団法人日本生産性本部）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-3-3 ICT競争力ランキング



資料：「平成26年版 情報通信白書」（総務省）

2. アジア等の新興国の旺盛な国際観光需要の取り込み

日本の旅行・観光の競争力順位は、2009年の29位から2015年には9位と急激に上昇している（図表1-3-4）。それとともに、訪日外国人旅行者数も近年急増しているものの、いまだ世界の旅行者数上位国との差は大きい（図表1-3-5）。また、訪日外国人旅行者のうち約4割が首都圏を訪問している（図表1-3-6）が、訪問先は東京やゴールデンルートに集中し（図表1-3-7）、必ずしも地方が恩恵を享受できているとは言えない。

近年、出発地域別国際観光客数では、特にアジア太平洋地域を発地とした観光客の増加が顕著であるため（図表1-3-8）、そのアジア等の新興国の旺盛な観光需要を取り込むためにも、ターゲットに応じた訪日プロモーションの強化や受入環境の整備、地域の魅力の創出等に取り組み、地方への誘客を図ることが重要となっている。

首都圏は、東京周辺のリング状のエリアに、国際観光の資源となり得る多様で多彩な自然や歴史、文化を擁しており、これらを活かして、国際的な広域観光周遊ルートを構築できれば、首都圏全域へのインバウンド観光の拡大に大きく寄与することとなる。

今後は、交流人口の拡大と旅行消費の増大、雇用の創出を図り、外国人旅行者がストレスなく移動または滞在しやすい環境を整備するなどの体制準備を進めるとともに、高速交通ネットワーク整備の進展や、東京オリンピック・パラリンピックの開催といった好機を最大限生かして首都圏全域へのインバウンド観光の拡大を図る必要がある。

図表1-3-4 旅行・観光の競争力順位

	2007 (H19)	2009 (H21)	2011 (H23)	2013 (H25)	2015 (H27)
1	スイス	スイス	スイス	スイス	スペイン
2	オーストリア	オーストリア	ドイツ	ドイツ	フランス
3	ドイツ	ドイツ	フランス	オーストリア	ドイツ
4	アイスランド	フランス	オーストリア	スペイン	アメリカ合衆国
5	アメリカ合衆国	カナダ	スウェーデン	イギリス	イギリス
6	香港	スペイン	アメリカ合衆国	アメリカ合衆国	スイス
7	カナダ	スウェーデン	イギリス	フランス	オーストリア
8	シンガポール	アメリカ合衆国	スペイン	カナダ	イタリア
9	ルクセンブルク	オーストラリア	カナダ	スウェーデン	日本
10	イギリス	シンガポール	シンガポール	シンガポール	カナダ
...					
14				日本	
25			日本		
28	日本				
29		日本			

注：「旅行・観光の競争力」とは、環境整備、観光政策・条件、インフラ、自然・文化資源といった4項目を指標としている。
資料：「Travel and Tourism Competitiveness Report 2015」（World Economic Forum）をもとに国土交通省都市局作成。

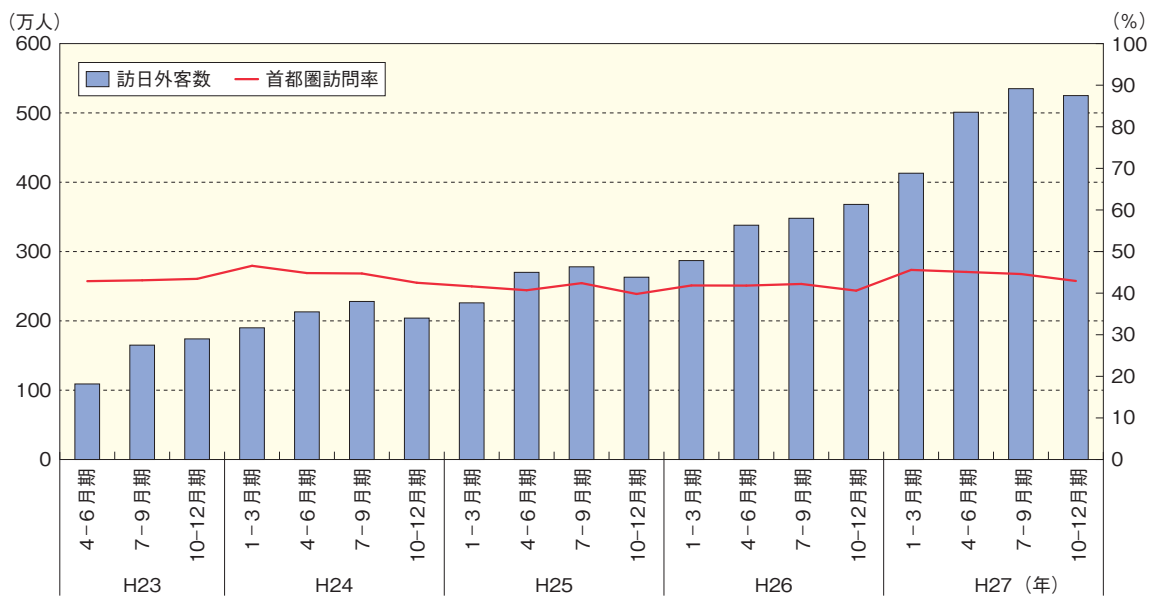
図表1-3-5 外国人旅行者受入数上位国(2014年(平成26年))

順位	国名	受入人数(万人)
1	フランス	8,370
2	米 国	7,476
3	スペイン	6,500
4	中 国	5,562
5	イタリア	4,858
6	トルコ	3,981
7	ドイツ	3,301
8	英 国	3,261
9	ロシア	2,985
10	メキシコ	2,909
:	:	:
15	ギリシャ	2,203
16	カナダ	1,653
:	:	:
22	日 本	1,341

2015年は16位に相当
1,974万人(47.1%増)

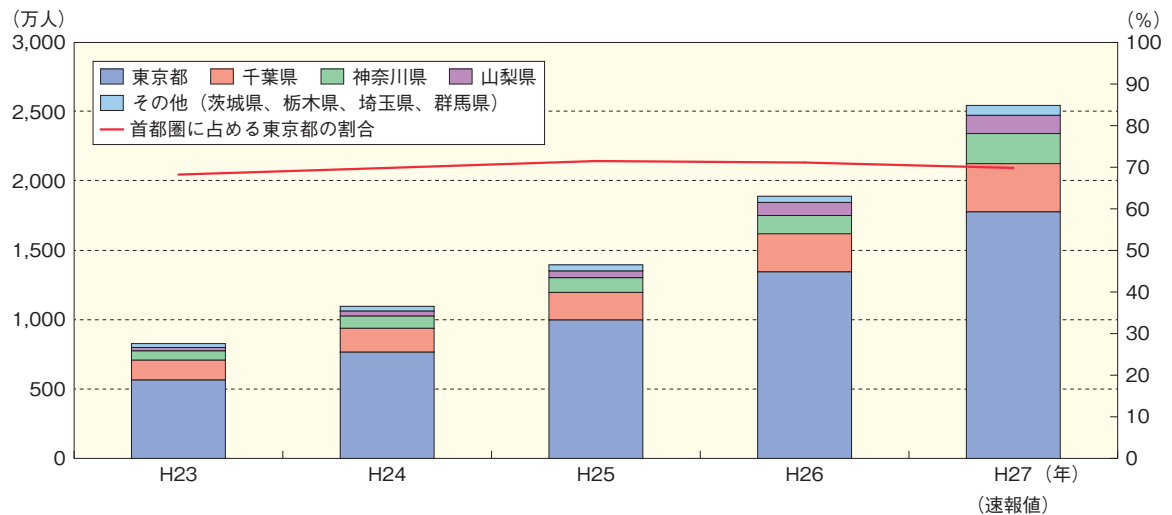
資料：「UNWTO Tourism Highlights, 2015 Edition」(国連世界観光機関)、「2015 訪日外客数(総数)」(日本政府観光局)をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-3-6 訪日外客数・首都圏訪問率の推移



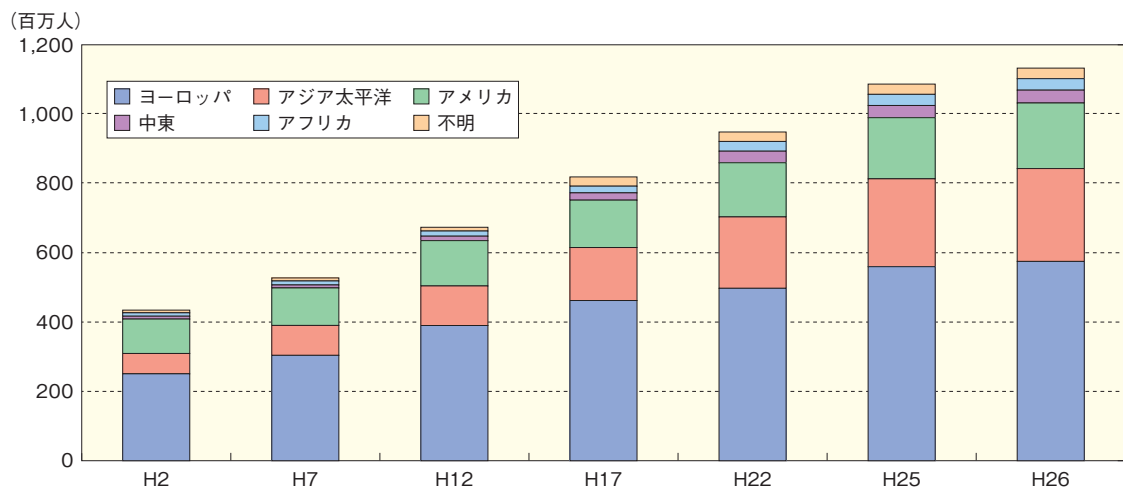
資料：「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-3-7 首都圏の都県別外国人延べ宿泊者数の推移



資料：「宿泊旅行統計調査」（観光庁）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-3-8 出発地域別国際観光客数の推移



資料：「UNWTO Tourism Highlights 2015 Edition」（国連世界観光機関）をもとに国土交通省都市局作成。

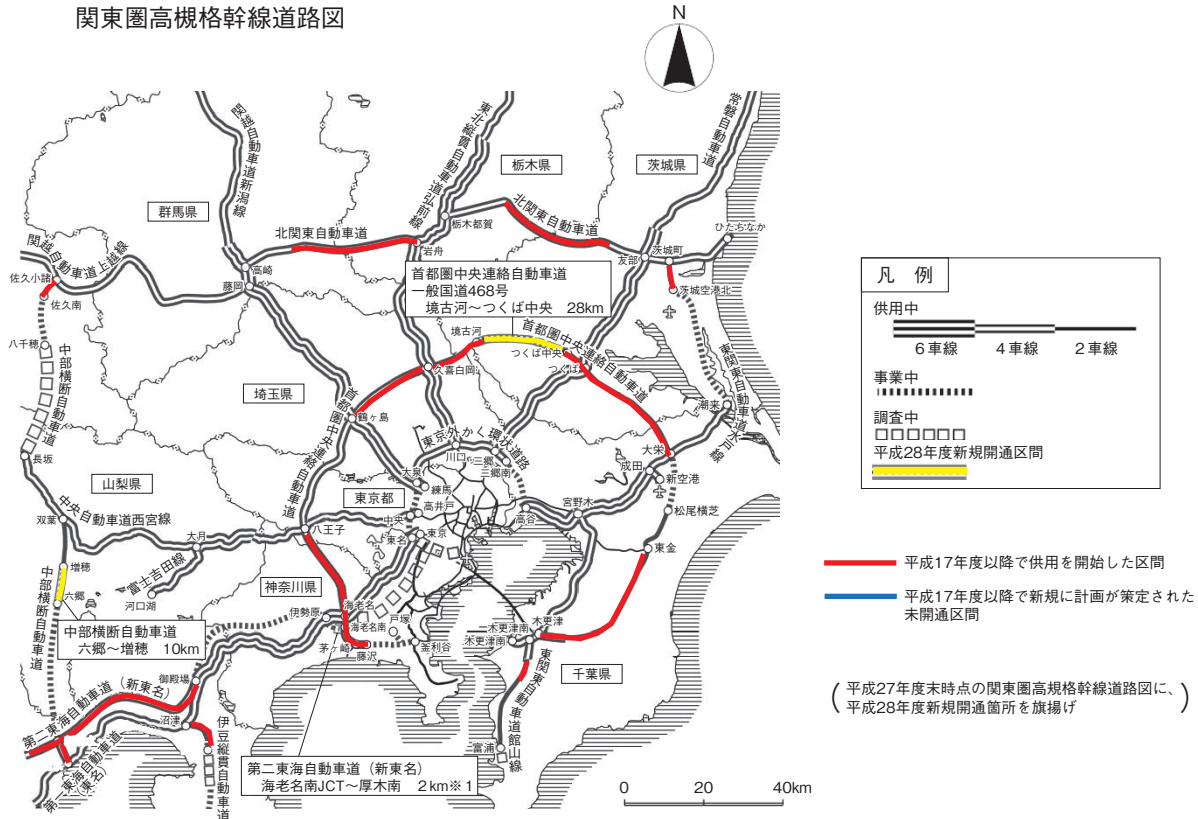
3. 対流促進に資する交通ネットワークの整備

多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れである「対流」を発生、維持、拡大させるには、多様な価値観を認め、尊重する社会環境が最も基本的な必要条件であるとともに、ヒト、モノ、カネ、情報のスムーズな動きと連携を支える交通・情報通信等の良好なネットワークが必要である。

首都圏においては、3環状道路の整備率が平成27年10月末時点で約74%となるなど、3環状9放射等の道路ネットワークの整備が着実に進捗してきており、これらを賢く使うことでインフラのストック効果を高め、都市機能、産業競争力等の維持、強化を図る必要がある（図表1-3-9）。

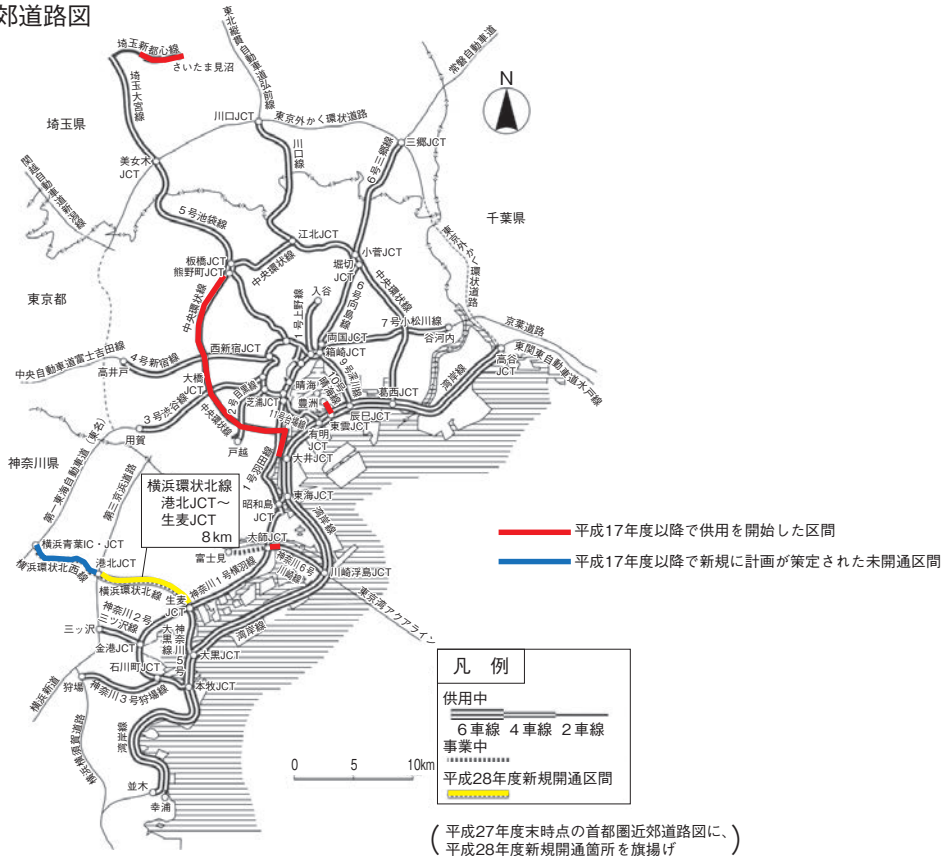
例えば、群馬県に工場がある大手自動車メーカーでは、海外での需要の高まりを背景に販売台数が増加し、工場の生産能力を向上させたが、これまでは京浜港まで片道3時間半かかるた

図表1-3-9 首都圏高規格幹線道路・都市高速道路の整備状況



注1：※1区間の開通時期については、用地取得等が速やかに完了する場合
 注2：事業中期間のIC、JCT名称については仮称を含む

首都圏近郊道路図

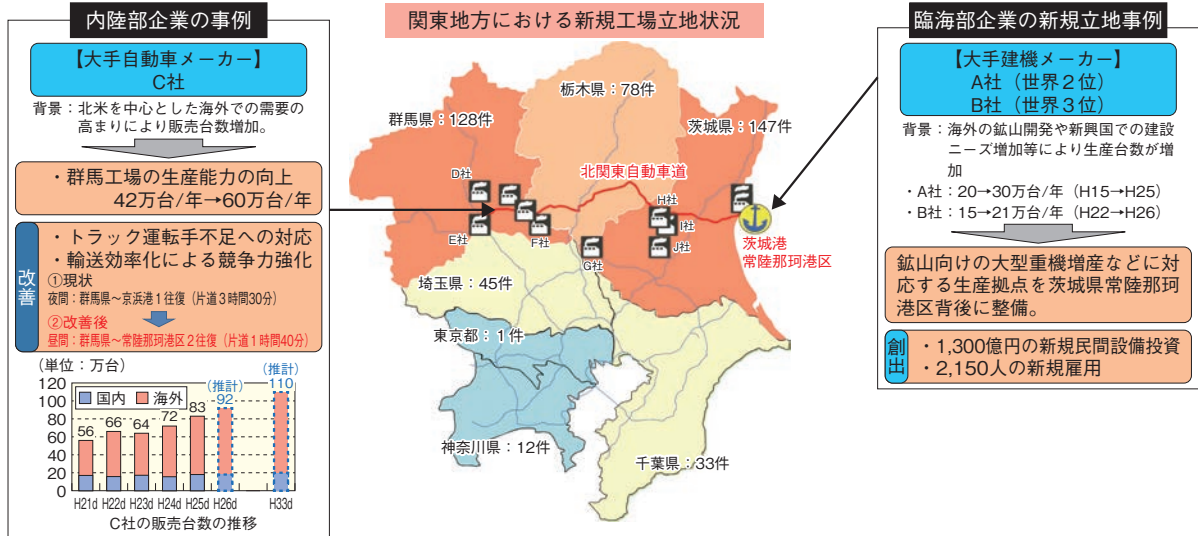


資料：「道路関係予算概要（平成17年度、平成28年度）」（国土交通省）をもとに国土交通省都市局作成。

め1往復しかできないという課題があった。しかし、北関東自動車道と茨城港（常陸那珂港区）の整備により、片道1時間40分で2往復できるようになり、トラック運転手不足への対応と輸送効率化による競争力の強化が図られている（図表1-3-10）。

このような交通ネットワーク等を積極的に活用し、様々な地域の個性に磨きをかけ、その異なる個性が互いに連携し、これまでのヒト、モノ等が東京圏へ一方向に向かう一極集中から、様々な方向に行き交う面的な対流に転換し、広域に分散する新しい対流を創出することが重要である。

図表1-3-10 インフラを活用したストック効果（北関東自動車道・茨城港（常陸那珂港区））



資料：国土交通省関東地方整備局

第4節 環境問題等への対応

1. 地球温暖化対策の取組

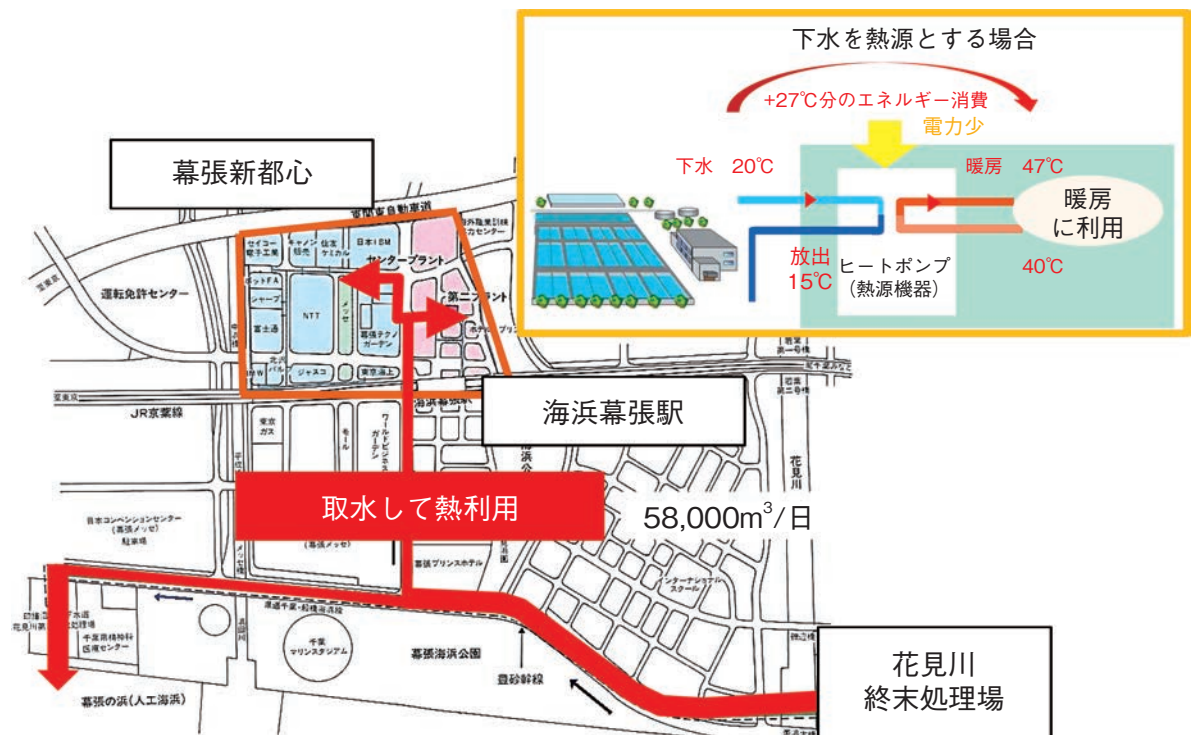
「気候変動に関する政府間パネル (IPCC)」によると、世界の気温は2100年までの100年間で、特段の温暖化対策を講じない場合には最大で48℃上昇するといわれており、都市においては、経済・社会活動の増大と過密化による熱環境の悪化（ヒートアイランド現象）により、気温は更に上昇すると見込まれている。

このため、特に大都市圏においては、エネルギー消費量の抑制等の観点から環境負荷の少ない都市構造を形成することが必要であり、未利用熱の有効利用にも資する都市機能を集約したコンパクトな都市構造の形成が低炭素社会の実現に貢献することが期待される。

例えば、千葉県幕張新都心では、下水処理水を冷暖房・給湯熱源として利用することで、CO₂排出量を削減するとともに、年間約1億円の経費節減効果が発現しているなど、下水道熱の利用状況は、近年、利用量・利用箇所数ともに増加している（図表1-4-1、1-4-2）。

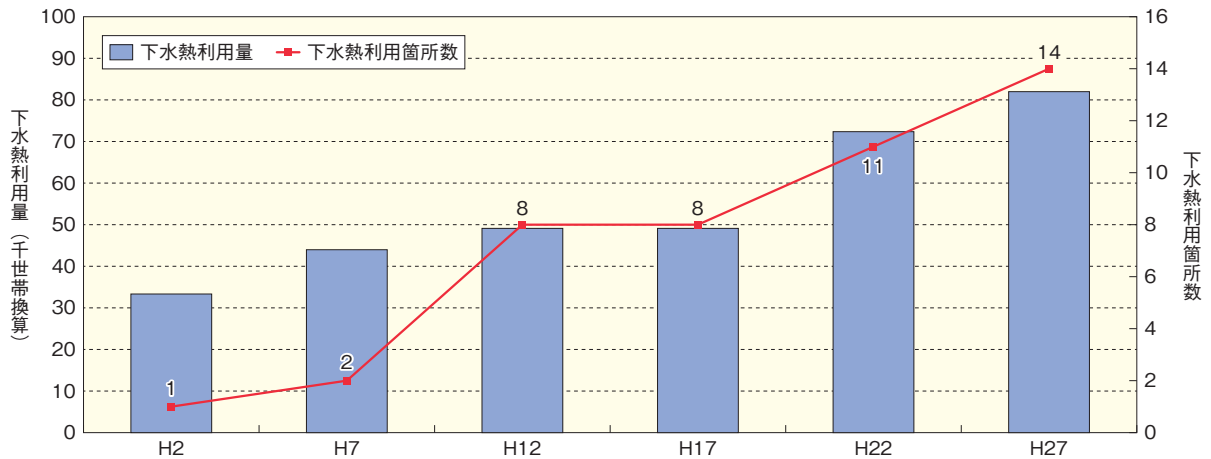
また、我が国はエネルギーの大部分を海外に依存し、エネルギー自給率も低迷しているため、国際情勢の変化等による供給の不安定性、新興国の高い経済成長等を背景とした需給の逼迫等によるリスクに対して脆弱性を抱えている（図表1-4-3）。

図表1-4-1 下水熱の利用事例（千葉県千葉市）



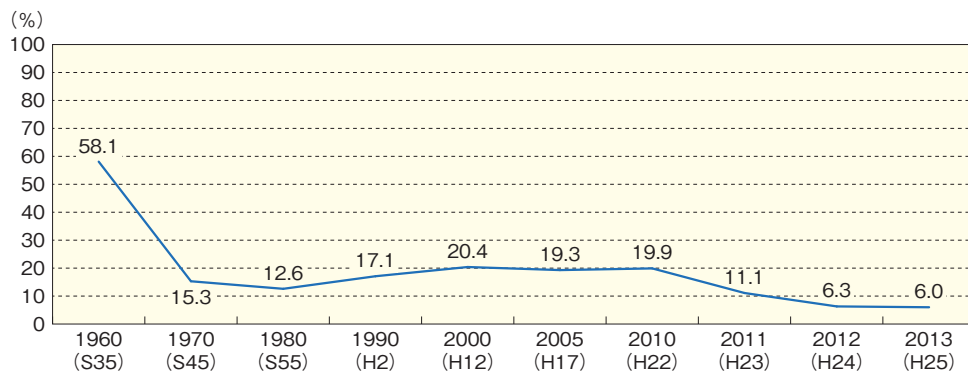
資料：国土交通省水管理・国土保全局

図表1-4-2 下水熱の利用状況（全国）



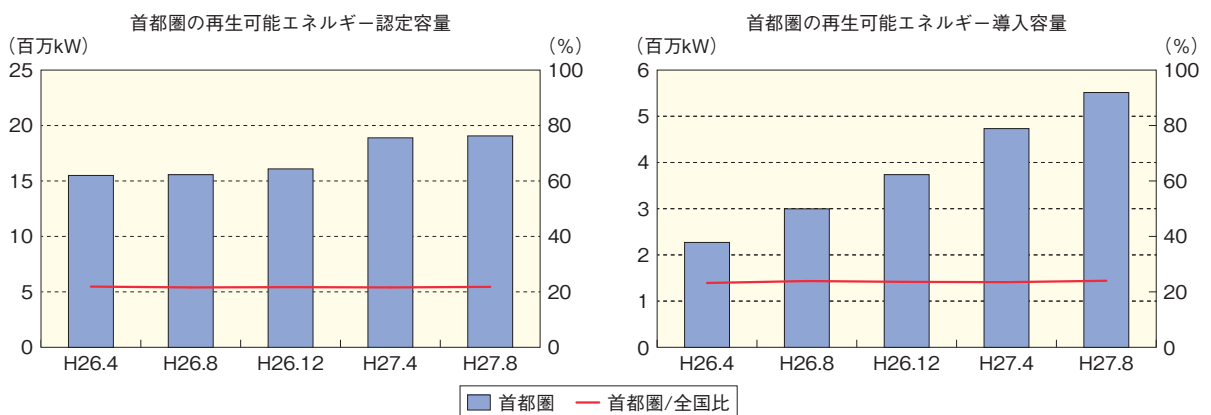
資料：国土交通省水管理・国土保全局

図表1-4-3 エネルギー自給率の推移



資料：「Energy Balances of OECD Countries 2013 Edition」(IEA) をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-4-4 再生可能エネルギー認定・導入容量の推移



注：「認定容量」とは、固定価格買取制度の下で経済産業大臣が認定した発電設備の容量、「導入容量」とは、認定取得後、運転を開始した設備の容量を表す。

資料：「固定価格買取制度 情報公表用ウェブサイト」(経済産業省) をもとに国土交通省都市局作成。

一方、太陽光、風力等の再生可能エネルギーについては、エネルギー安全保障にも寄与できる有望かつ多様で、低炭素の国産エネルギー源であることから、積極的に活用拡大を推進する必要があり、首都圏においては再生可能エネルギーの認定容量・導入容量ともに近年増加している(図表1-4-4)。

また、高いエネルギー効率、低い環境負荷等の効果が期待される水素は、将来の二次エネル

ギーの中心的役割も期待されており、燃料電池車の普及拡大等に資する水素ステーションは平成27年6月現在、全国で81箇所、そのうち首都圏で37箇所の設置が決まっている（図表1-4-5）。

2. 生物多様性の保全

我が国でも生物多様性の損失が広汎に進んでおり、首都圏においても、過去の開発・改変による影響の継続、河川環境の変化、樹林地等の緑地の消失・分断化、里地里山等の利用・管理の縮小及び耕作放棄地や必要な施業が行われない森林等の問題の顕在化等により、今後も更なる損失が懸念される。このような生物多様性の損失は、食料や木材の安定供給、水源の涵養や国土の保全等の暮らしを支える生態系サービス（自然の恵み）に大きな影響を及ぼすとともに、地域の魅力の喪失にもつながる。

生物多様性を保全するためには、河川、緑地、農地及び森林等における多面的機能を持続的に発揮させることが重要であり、都市と農山漁村の対流を通じて、将来にわたり担い手を確保するなど、農地の確保・管理、森林の整備・保全を行うとともに、緑地の保全・創出等による適正な配置、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出する「多自然川づくり」を通じた、河川を基軸とした生態系のネットワーク形成の推進等について、生物多様性の保全といった観点から首都圏が先進的に取り組むことが必要であり、以下のような取り組みを実施している。

このうち、緑地の適正な配置に関しては、首都圏の郊外部においては、人口・産業の集中に伴って無秩序な市街化が進み、緑地が荒廃することで住民の生活環境の悪化が見られていたため、無秩序な市街化の防止とともに、広域的な見地から緑地を保全する近郊緑地保全制度が創設され（図表1-4-6）、水や緑の保全、希少種を含む貴重な生態系の形成等が推進されてきている。近年、三浦半島及び多摩丘陵では、それぞれの関係自治体が連携した普及啓発等の取組がなされるなど、より広域的なネットワークの形成に向けた動きも見られる。

また、河川を基軸とした生態系ネットワーク形成に関して、「関東エコロジカル・ネットワーク推進協議会」では、コウノトリ・トキ等を指標・シンボルとして、多様な主体が協働・広域連携し、河川及び周辺地域における水域の連続性確保など水辺環境等の保全・再生に向けた取り組みが行われている（図表1-4-7）。

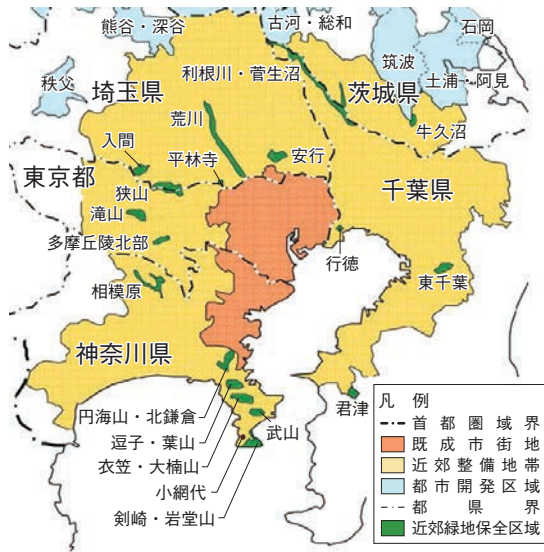
図表1-4-5 SS併設型水素ステーション



資料：「平成28年度経済産業省予算関連事業のPR資料：エネルギー対策特別会計」（経済産業省HP）

図表1-4-6 近郊緑地保全区域の指定状況と事例

近郊緑地保全区域等の指定状況



資料：国土交通省都市局

事例① 小網代近郊緑地保全区域

- ・水系を軸に森林、湿地、干潟及び海が自然状態でまとまって完結した集水域が残り、首都圏における希少種を含む貴重な生態系を形成。
- ・平成17年9月に国が近郊緑地保全区域(約70ha)に指定、平成23年10月に神奈川県が近郊緑地特別保全地区(約65ha)に指定。



事例② 多摩三浦丘陵の緑と水景に関する広域連携会議

- ・多摩・三浦丘陵を中心として形成されている緑地群のネットワーク化を図るため、多摩・三浦丘陵に立地する関係自治体が組織。
- ・多摩・三浦丘陵の緑地をつなぐ広域連携トレイルを設定し、市民向けのウォーキングラリーを開催する等、広域的な緑地に関する普及啓発等に取り組んでいる。

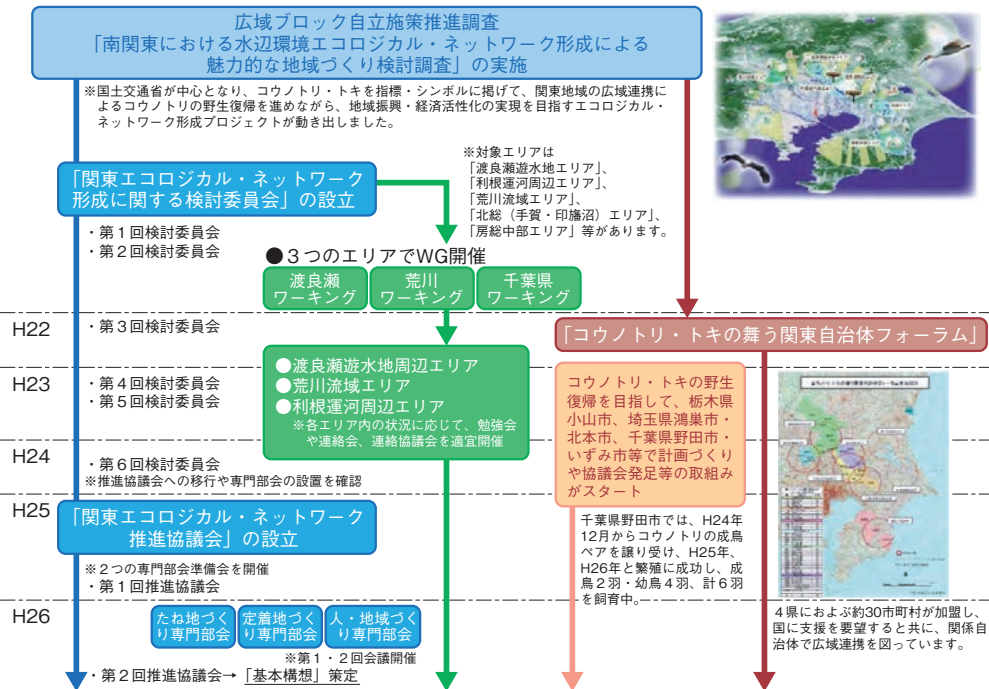


図表1-4-7 関東エコロジカル・ネットワークの経緯

関東エコロジカル・ネットワーク(コウノトリ・トキの舞う魅力的な地域づくり)経緯

H20 ●国土形成計画・全国計画の閣議決定(「エコロジカル・ネットワークの形成」が位置づけられる)

H21 ●首都圏広域地方計画の策定(「南関東水と緑のネットワーク形成プロジェクト」が挙げられる)



資料：国土交通省関東地方整備局

第5節

多様な個性を持つ地域間の対流促進を通じた国際競争力のある安全・安心な首都圏の実現に向けて

我が国は本格的な人口減少社会を迎え、少子化、高齢化が進展する中、今後首都圏においても、生産年齢人口の減少、ニュータウンなど郊外部での急速な高齢化の進展による介護施設等の需要の増加や、空き家の増加が懸念されており、誰もが働きやすい環境づくり、高齢者が生きがい・役割を持って地域で生活していくための介護予防、空き家の有効活用や、中古住宅市場の拡大等を進めていく必要がある。

安全・安心への対応に関しては、首都直下地震等の巨大災害の切迫や風水害の激甚化に加え、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化の急速な進行が懸念されている。予防保全の考え方に基づく戦略的な維持管理・更新を含めたハード・ソフト対策の適切な組み合わせによる重点化等を行い、首都圏の防災力を高めることにより、確固たる安全・安心の確立を土台にすることは、我が国だけでなく世界に対する基本的かつ重大な責務である。

首都圏の活力の維持については、アジア等新興国のダイナミズムを的確に取り入れ、世界中の優れた人材と投資を引きつける魅力を持つとともに、対流の発生、維持、拡大に資する高速交通ネットワークなどを賢く使い、インフラのストック効果を高め、新しい対流を生み出すことで、首都圏を一極集中型から対流型に転換すると同時に首都圏全体の国際競争力を向上させていくことが重要である。

環境問題等への対応については、我が国がエネルギーの大部分を海外に依存し、首都圏がエネルギーの大消費地でもあることを踏まえ、国産エネルギー源である太陽光、風力等の自然エネルギーや下水熱等の未利用エネルギー等の再生可能エネルギーの活用拡大等を推進し、環境負荷の少ないコンパクトな都市構造を形成することが必要である。2020年に東京で開催されるオリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、世界に先駆けて水素社会の実現を目指すなど、先進的な取組の推進により、国際競争力の強化につなげていくことが重要である。

また、生物多様性の保全に関しては、首都圏の郊外部における無秩序な市街化を防止し、広域的な見地から緑地を保全する近郊緑地保全制度が創設され、水や緑の保全、貴重な生態系の形成等が推進されている。河川環境や緑地の保全等により、河川を基軸とした生態系のネットワーク形成の推進に首都圏が先進的に取り組むことが必要である。

なお、平成27年8月に国土形成計画（全国計画）が閣議決定され、その中で国土の基本構想として、「対流促進型国土」及び「コンパクト+ネットワーク」の形成を図ることとしており、首都圏においても、多様な個性を持つ各地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れである「対流」をダイナミックに湧き起こし、人や地域間の連携を促すことによって、イノベーションの創出を促すことが重要である。また、首都圏では、特に東京圏やその周辺においては市街地が大規模に連たんしており、今後急速に高齢化と人口減少が進展する中で、そのまま放置すれば、人口密度が全体に低下し粗密化した都市構造となり、サービス産業が成立せず都市機能が提供されないなど、面的な対流創出に支障となる地域が出てくるおそれがある。こうした地域において、各種の都市機能や周辺の人口を一定のエリ

アに集約化し、複数の拠点が連携し相互補完的に提供しあう「コンパクト+ネットワーク」の形成を進めていくことが重要である。その際、確固たる安全・安心を土台とすることは首都圏が目指す目標の大前提であるとの認識に立った上での取組が重要である。