

要約編

要約編目次

序章 調査の概要	1
第1章 経済的な結びつきと支え合いに関する調査（産業経済・国土基盤（国内））	4
1 - 1 圏域内外（国内）における経済社会の状況	4
1 - 2 圏域内外における首都圏の国際競争力の強化に向けた連携方策	8
1 - 3 圏域内外との連携の方向	14
第2章 圏域を超える地域資源に着目した連携に関する調査（生活・交流連携）	16
2 - 1 他圏域と比較した首都圏の特徴	16
2 - 2 圏域を超える地域資源に着目した強み・弱み	23
2 - 3 他圏域との連携の方向	25
第3章 地震や火山等の大規模災害時に圏域間で支え合える方策に関する調査（防災）	28
3 - 1 防災面の圏域間の支え合いの状況	28
3 - 2 防災面の圏域間の支え合いの方策	31
3 - 3 他圏域との連携の方向	33
第4章 圏域を超える環境問題とその対応策に関する調査（環境）	36
4 - 1 圏域を超える環境問題の状況	36
4 - 2 圏域を超える環境問題の対応策	38
4 - 3 他圏域との連携の方向	39
第5章 首都圏と諸外国の結びつきと支え合いに関する調査（産業経済・国土基盤（国外））	41
5 - 1 圏域内外（国外）の経済社会の現状	41
5 - 2 圏域内外における首都圏の国際競争力の強化に向けた連携方策	44
5 - 3 海外との連携の方向	49

< 本報告書中の圏域に関する留意事項 >

本報告書の図表中にある圏域については広域地方計画の各ブロックの範囲に準じており、特に断りのない場合、以下を指している。

- ・北海道：北海道
- ・東北地方：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県
- ・首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
- ・中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
- ・北陸地方：富山県、石川県、福井県
- ・近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
- ・中国地方：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
- ・四国地方：徳島県、香川県、愛媛県、高知県
- ・九州地方：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
- ・沖縄県：沖縄県

(1) 趣旨

国土形成計画全国計画では、「新しい国土像」として、「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土の構築」が示されており、そのためには、「東アジアをはじめとする諸地域との交流・連携の推進」、「各広域ブロック間の相互交流・連携による相乗効果の発揮」、「地域間の互恵関係の維持発展」が必要とされている。

また、国土形成計画広域地方計画の策定にあたって、首都圏広域地方計画協議会担当課長等会議では、「5つのキーコンセプト（日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化、人口4千万人が暮らしやすく、美しい地域づくり、安全な生活が保障される災害等に強い国土管理・危機管理、良好な環境の保全、創出、交流・連携・互恵）」を切り口とした新しい首都圏の実現に向けた地域整備のあり方を議論・検討している。首都圏は人口約4,200万人、英仏に匹敵する経済規模等を有し、様々な機能が集積し、日本経済を牽引する成長エンジンとして今後も持続的な発展・成長を図り、我が国経済の活性化に貢献する役割を担っていく必要がある一方、首都圏で消費する食料、エネルギー資源等については、首都圏外の地域と補完・連携関係の上に成り立っていることを踏まえる必要がある。

首都圏の有するポテンシャルを活かしつつ持続可能な首都圏の地域づくりを進めていくためには、首都圏内のみならず、首都圏外地域との相互依存・補完に関する現状と課題についても把握し、その解決策を首都圏広域地方計画やその中に位置づけるプロジェクト等に反映させることが必要である。

そこで、本調査は、首都圏と圏外地域との間の相互依存・補完関係の視点から、首都圏が内包する諸課題について多角的な整理・分析・検討を行い、その解決策を導くもので、首都圏広域地方計画やその中に位置づけるプロジェクト等の策定に役立てることを目的とする。

(2) 目的

本調査は、首都圏広域地方計画の策定にあたり、首都圏が国内他圏域や諸外国との相互依存・補完関係の上で成り立っていることを認識した上で、産業・エネルギー・食料等の相互補完関係を通じた結び付きや、廃棄物等の圏域を越える環境問題の状況等を多角的に整理・分析・検討し、その解決策を首都圏広域地方計画やその中に位置づけるプロジェクト等に反映させる。産業とエネルギー・食料等の資源の相互補完関係を通じた、経済的な結びつきと支え合い、圏域を越える地域資源に着目した連携、地震や火山等の大規模災害等に圏域間で支え合える方策、圏域を越える環境問題とその対応策、首都圏と諸外国との結びつきと支え合いに関する調査を行う。具体的には、広域地方計画の構成案において示されている以下の項目について、圏域内及び他圏域との相互依存、互恵関係で成り立っていることに留意した検討を行う。

(3) 調査内容

産業とエネルギー・食料等の資源の相互補完関係を通じた、経済的な結びつきと支え合い、圏域を越える地域資源に着目した連携、地震や火山等の大規模災害等に圏域間で支え合える方策、圏域を越える環境問題とその対応策、首都圏と諸外国との結びつきと支え合いに関する調査を行う。

具体的には、広域地方計画の構成案(平成 19 年 10 月現在)において示されている以下の項目について、圏域内及び他圏域との相互依存、互惠関係で成り立っていることに留意した検討を行う。

- 1) 日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化
 - 国際競争力の源泉となる産業・業務の集積とイノベーションの創出
 - 国際ゲートウェイの強化
 - 円滑な物流・人流に資する交通ネットワーク体系の構築

- 2) 人口 4 千万人が暮らしやすく、美しい地域づくり
 - 暮らしやすく活力あふれる美しい地域の形成
 - 大都市特有の課題への対応
 - 地方都市、首都圏中山間部・島しょ部地域特有の課題への対応

- 3) 安全な生活が保障される災害等に強い国土管理・危機管理
 - 災害に対する脆弱性への対応
 - 危機管理に対する脆弱性への対応

- 4) 良好な環境の保全、創出
 - 地球温暖化対策の推進
 - 循環型社会の構築
 - 大気汚染対策等の推進
 - 海岸域管理(東京湾等)の充実
 - 自然環境の保全・再生

- 5) 交流・連携・互惠
 - 観光交流の促進
 - 地域間交流・連携の推進
 - 多文化共生社会の実現
 - 「新たな公」への取り組み

各検討項目について、基本的には、首都圏と圏外地域との相互依存・補完関係に関するデータ整理・分析、ヒアリング調査等、事例調査、クロス解析を行い、課題・論点を抽出し、解決策の検討を行う。

上記業務を通して、仕様書の下記項目の成果として取りまとめる。

- | |
|---|
| (1)産業とエネルギー・食料等の資源の相互補完関係を通じた、経済的な結びつきと支え合いに関する調査
(2)圏域を越える地域資源に着目した連携に関する調査
(3)地震や火山等の大規模災害等に圏域間で支え合える方策に関する調査
(4)圏域を越える環境問題とその対応策に関する調査
(5)首都圏と諸外国との結びつきと支え合いに関する調査 |
|---|

(4) 必要性・効果

< 必要性 >

平成 20 年度中に首都圏広域地方計画を策定する必要があるため、平成 19 年度中に首都圏の内包する諸課題の解決に向けた調査を実施する必要がある。

< 効果 >

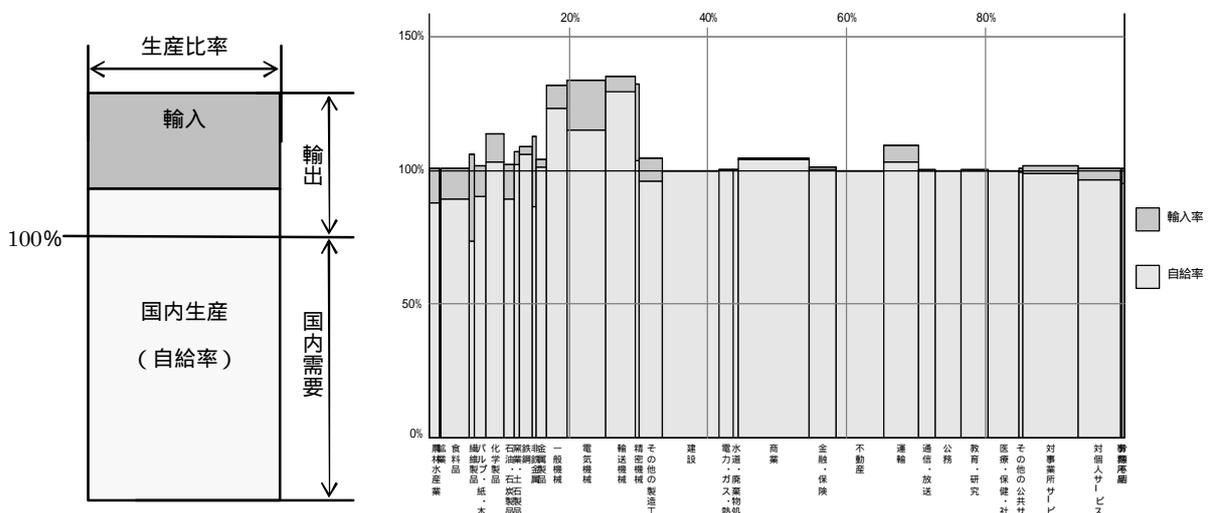
本調査により、首都圏と国内他圏域及び東アジア等の諸外国との相互依存・補完関係の整理とその課題解決方法を探ることができ、持続可能な実効性のある首都圏広域地方計画の策定につなげることができる。

1 - 1 圏域内外（国内）における経済社会の状況

（1）産業及び需給構造

首都圏とその構成都県について、産業連関表を用いたスカイライン分析によって、産業別の需給構造とその地域経済への影響を評価する。スカイライン分析とは、国内最終需要、輸出、輸入が各産業に対して与える、直接・間接の生産誘発効果を測定してグラフ化する手法である。下図は、スカイライングラフの見方と、その一例（2000年日本表）を示したものである。

図表 スカイライングラフの構造（見方）と例



資料：平成12年全国産業連関表 総務省

上記の左図は、スカイライングラフの読み方を示したもので、グラフの高さは国内需要額を100%と置いて相対化した総需給額を表しており、国内需要と輸出の合計である総需要は、国内生産（自給）と輸入の合計である総供給と一致する。またグラフの幅は、総生産に占める産業部門の生産比率を表している。

上記の右図は、平成12年（2000年）産業連関表から作成した、日本のスカイライングラフである。農林水産業や食料品、パルプ、石油・石炭製品等の自給率が低く、鉄鋼や製造業、商業特に輸送用機械において大きく自給レベルを上回る生産構造となっている。スカイライングラフの高さは、産業部門の他国（地域）への依存度や自給率を表す。さらに、グラフの幅は産業部門の生産比率を表すため、自給率のグラフ面積が100%を超え大きい程、他国（地域）に対して輸出超過であり、競争力ある産業分野と言える。輸送用機械と電気機械の例で言えば、総生産に占める構成比では、電気機械が輸送用機械を上回っているため、輸出額としてはほぼ同等の面積となっており、同等の収支であっても、その生産構造ひいては雇用や地域経済に与え

る影響は異なることが予想される。(公表される最新の産業連関表が平成12年(2000年)のものであるため、その後の産業構造変化をスカイライン分析で検証することはできないが、輸送用機械においても最先端技術の体化した部品や金型を載せた航空貨物が、アジアを中心とする他国間を行き交うようになってきており、国際的な水平分業の動きが見られつつある。)また、平成12年(2000年)の首都圏の産業構造を、全国と比較すると以下のような特徴が確認できる。

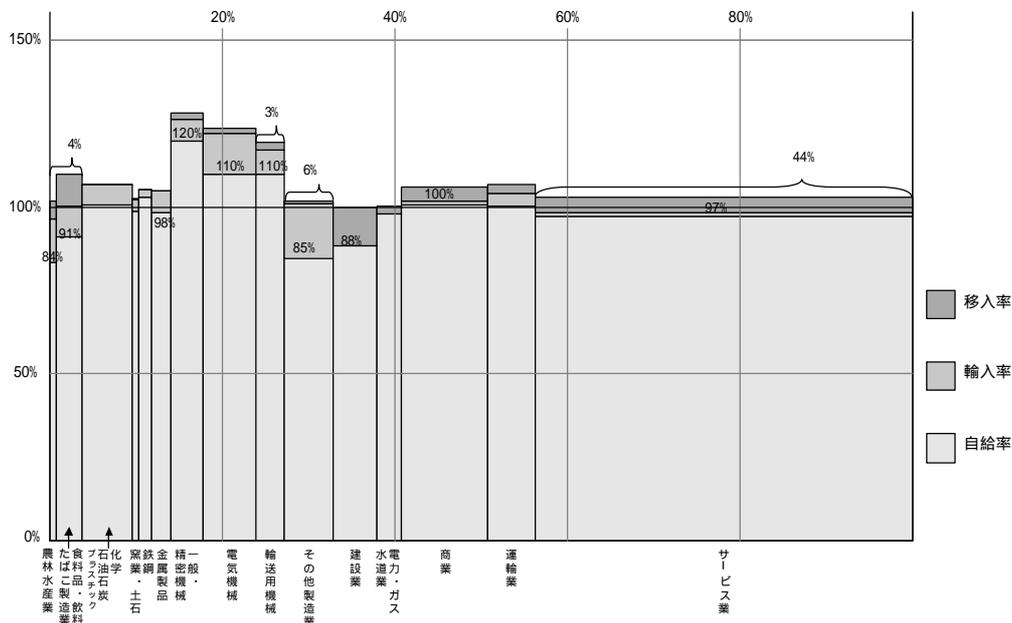
食品・飲料製造業は、移・輸出分があり総供給が域内需要を上回るものの、移・輸入は、移・輸出分を上回っており自給率は91%と全国平均並みである。農林水産業も含め、食に関する産業部門が、総生産に占める構成比は4%と低い。

製造業における自給率は、全国平均に比べ相対的に低い(電気機械110%、輸送用機械110%)。移輸出需要に依存するのではなく、地域内で自給する構造が見て取れる。輸送用機械については、総生産に占める構成比も3%と、全国に比して小さい。その他の製造業は、全国に比して総生産に占める構成比が6%と大きいものの、輸入も多く自給率は85%に留まっている。

建設業やサービス業といった、内需型産業部門において、他地域からの移入が多く自給率が低い(建設業88%、サービス業97%)。

サービス業が総生産に占める構成比が、44%と格段に大きい。

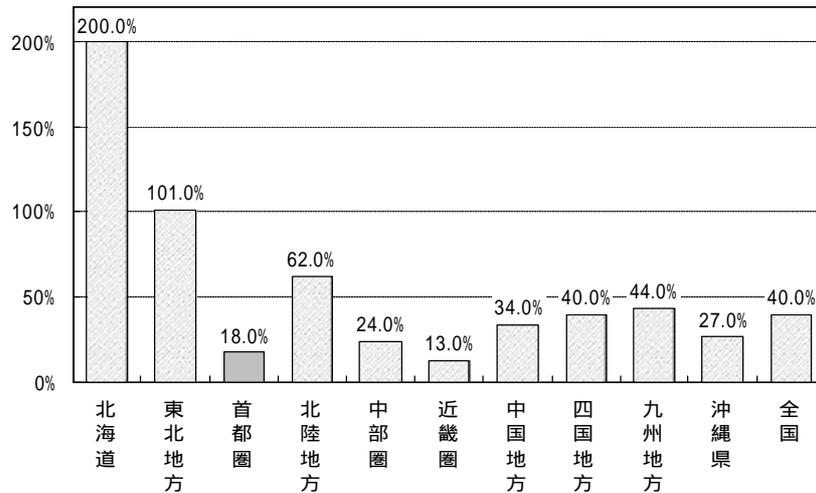
図表 首都圏の産業構造の特徴(平成12年(2000年))



(2) 食料自給率と他圏域との関係

国内の食料自給率を圏域別にみると、北海道と東北地方以外は、100%を下回っている。これに対して首都圏は、中部圏や近畿圏といった他の大都市圏と同様、全国自給率の40%という水準よりも低い自給率となっている。

図表 圏域別食料自給率（平成 16 年（2004 年））

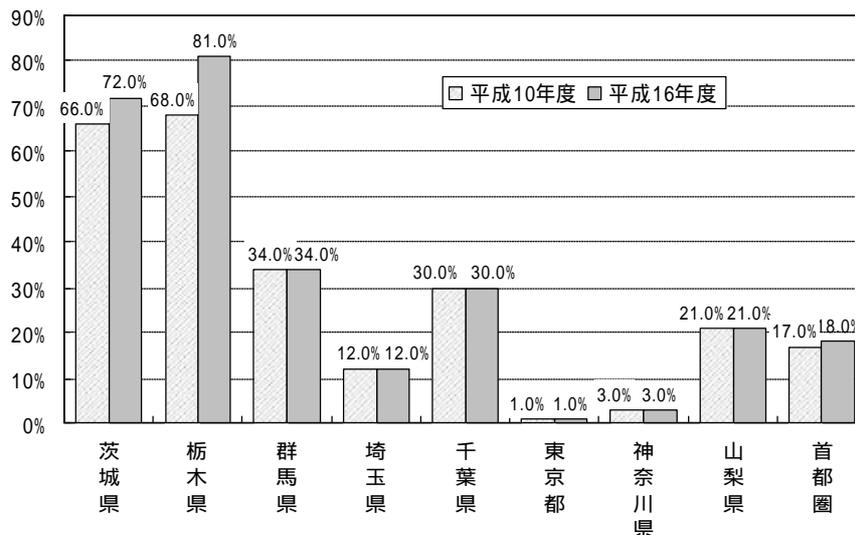


注：都道府県別自給率は「食料需給表」「作物統計」「生産農業所得統計」等を基に農林水産省で試算。総人口は総務省「平成 17 年国勢調査」（17 年 10 月 1 日現在）、農業就業人口は「2005 年農林業センサス」（17 年 2 月 1 日現在）、農地面積は「耕地及び作付面積統計」（17 年 7 月 15 日現在）。圏域別の食料自給率は都道府県別食料自給率に対して人口比率の加重をかけて算出。

注：グラフ上の圏域の定義は広域地方計画の各ブロックの範囲に準じる。
資料：農林水産省 都道府県別食料自給率（平成 16 年度確定値）より作成

同様に、首都圏内の都県別の食料自給率では、農業の盛んな茨城県や栃木県は平成 10 年（1998 年）度からの 6 年間で食料自給率が向上しており、ともに 70%以上と高い値である。この 2 県に対し、他の 6 都県は全国値 40%を下回り、特に東京都、神奈川県、埼玉県は極めて低い水準となっている。

図表 首都圏内食料自給率

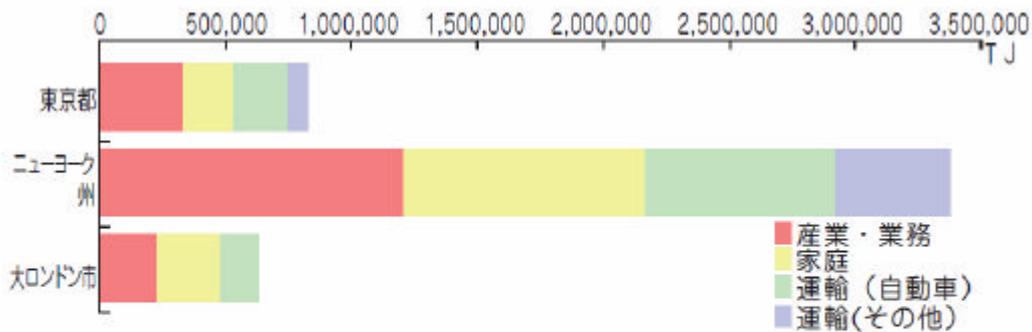


注：都道府県別自給率は「食料需給表」「作物統計」「生産農業所得統計」等を基に農林水産省で試算。総人口は総務省「平成 17 年国勢調査」（17 年 10 月 1 日現在）、農業就業人口は「2005 年農林業センサス」（17 年 2 月 1 日現在）、農地面積は「耕地及び作付面積統計」（17 年 7 月 15 日現在）。資料：農林水産省 都道府県別食料自給率（平成 10 年度、平成 16 年度確定値）より作成

(3) エネルギー需要と他圏域への依存状況

東京都のエネルギー消費量は、大ロンドン市より約2割多い。分野別には、家庭の消費量が相対的に少ない一方、産業・業務や運輸に係る消費量が多い。

図表 分野別エネルギー消費量の比較（平成15年（2003年））



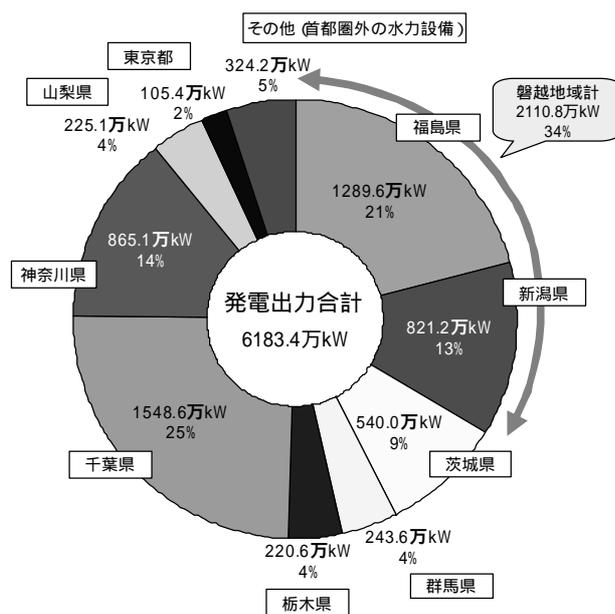
（資料）東京都：都における温室効果ガス排出量総合調査（2003年度）
 ニューヨーク州：PATTERNS AND TRENDS, NEWYORK STATE ENERGY PROFILES, 1989-2003, 大ロンドン市：Regional Energy Consumption statistics,2005,12

資料：東京都環境白書 2006 より引用

URL：http://www2.kankyo.metro.tokyo.jp/kikaku/hakusho/2006/outline.html

東京電力の火力発電所は、東京湾と太平洋沿岸の臨海部にあり、水力発電所は山梨県、群馬県、栃木県以外に、新潟県、長野県、福島県といった首都圏外に多く分布している。また、原子力発電所についても同様に、新潟県と福島県にあり、首都圏の電力の三分の一以上は、磐越地域に依存している現状である。

図表 東京電力の都県別発電設備出力（平成18年度末（2006年度末））



資料：東京電力 HP より引用

1 - 2 圏域内外における首都圏の国際競争力の強化に向けた連携方策

(1) 期待される役割

有識者デルファイアンケートについて

デルファイアンケートとは、多数の専門家にアンケートを行い、その結果をお互いに参照した上で、またアンケートを行う、という作業を繰り返すことで意見をまとめていく方法である。(ちなみにデルファイとは、古代ギリシャ時代に神託で有名な神殿があった場所の地名)

本業務におけるデルファイアンケートの目的は、首都圏のアジア及び国内他圏域に対する、先導的・牽引的役割について、他圏域の有識者から賛同を得るとともに、その期待に貢献するための条件を導出することにある。デルファイアンケート調査は、国内有識者を対象として、二段階で実施した。各回の設問は以下の通りである。

図表 デルファイアンケート設問項目

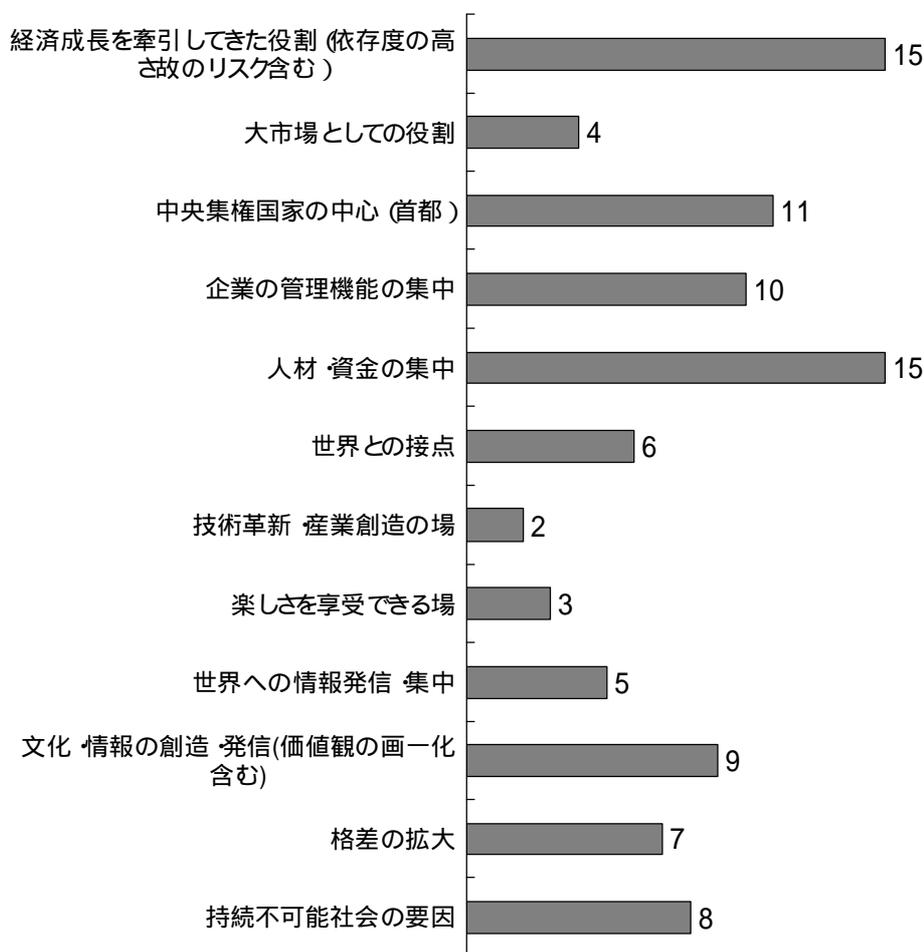
一回目	<p>【質問1】 首都圏が、我が国の経済・社会にとって、これまで果たしてきた役割への認識</p> <p>【質問2】 首都圏が、我が国の経済・社会にとって、今後果たし得る役割及び期待</p>
二回目	<p>【質問1】 今後とも首都圏が「世界に開かれた国際ビジネス拠点」であり続けるとともに、「エネルギー・環境関連の技術・ノウハウの先進地域」として積極的にアジア等世界への貢献を果たす『世界・東アジアのリーディング圏域としての役割』についての期待</p> <p>【質問2】 今後とも首都圏が「多様な情報発信・情報交流を推進する世界に対する日本の顔」「全国の産業の発展に寄与する巨大市場」として、「日本経済を牽引する成長のエンジン」であり続けるとともに、「首都中枢機能の安全で持続的な維持」に努める『日本の首都中枢機能を有する圏域としての役割』についての期待</p> <p>【質問3】 首都圏が「安全・安心な暮らしを実現するモデル圏域」「新たな公」による地域づくりを推進するモデル圏域」となり、今後とも「豊かで多様なライフスタイルが実現できるモデル圏域」であり続けるとともに、「良好な環境と暮らしが共生する美しい圏域」を実現する『約4,200万人の多様な人々が暮らし、働く場としての役割』についての期待</p>

【一回目の回答結果について】

設問1：首都圏が果たしてきた役割

首都圏が果たした役割については、人・物（食料等）・情報・金の一極集中による高効率・高生産性が、欧米諸国にキャッチアップする目的を果たしてきたこと、その代わりに、これらの資源を奪取してきた地方との格差拡大、過度の集中が引き起こす環境負荷の増大や生活環境悪化や少子化という外部不経済、多様な価値観の排除や過度の依存による被災時のリスク増大といった課題を抱えたことについて、多くの有識者から指摘を受けた。

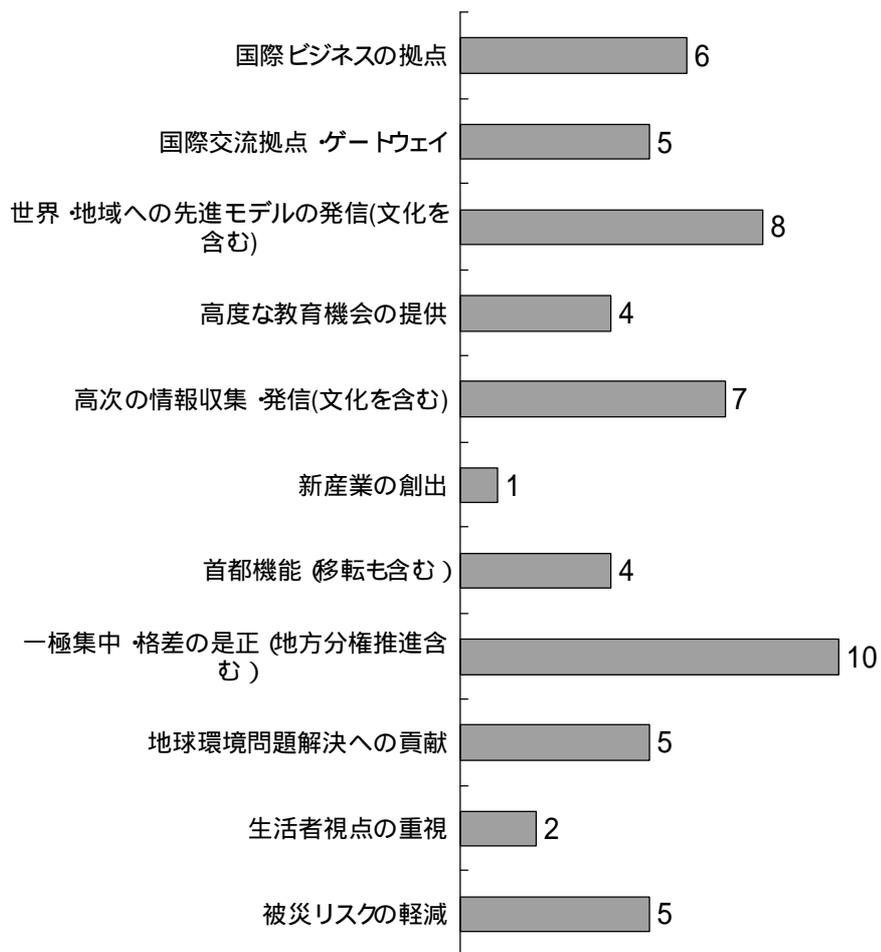
図表 首都圏が果たしてきた役割



設問2：首都圏への期待

今後首都圏が果たすべき役割についての期待としては、新たな経済成長の牽引役となる産業（金融や高付加価値サービス業）競争力を強化するとともに、医療をはじめとする高次教育機能や国際交流機能における他圏域に対する貢献、地球環境問題における国際貢献を挙げる意見が多かった。また、災害時に首都機能が停止しないための、リスク分散を求める意見も複数の有識者から指摘された。

図表 首都圏への期待



【二回目の回答結果について】

質問1に対する回答において、今後とも首都圏が「世界に開かれた国際ビジネス拠点」であり続けることの必要性については、概ねの回答者から賛同できるとのご回答を得たが、その実現性について、海外の諸都市との競合において競争力が発揮できるのかを危ぶむ声も多かった。そのために国際交流機能の拡充を求める意見もあった。また、特に対東アジアについては、九州圏等地理的に近接する圏域の優位性も考慮し、役割を分担することも必要であるとの指摘がなされた。

一方、「エネルギー・環境関連の技術・ノウハウの先進地域」として積極的にアジア等世界への貢献を果たす役割については、技術集積において国内他圏域に比した優位性を疑問視する声が多かった。しかし、費用便益面から地方圏では導入できない新技術の導入によって、アジア等世界に貢献するために必要な実証と普及可能な技術開発に期待する声もあり、その上で各圏域の取り組みを支援していく必要が強調されている。

質問2に対する回答において、「多様な情報発信・情報交流を推進する世界に対する日本の顔」については、一定の理解が得られたが、「全国の産業の発展に寄与する巨大市場」については、企業の論理として引き続き集積のメリットから同様のことが言えるものの、政策としてはむしろ地方の資源を活用する企業立地を促進すべきとの意見が見られた。

また、一極集中による外部不経済と、これを解消するための公的投資や合意形成における効率性に関する懸念や、災害リスクに対するマネジメントのためにリダンダンシーの確保等の必要性が提起された。

質問3に対する回答において、「豊かで多様なライフスタイルが実現できるモデル圏域」としての可能性については、一定の評価が得られたものの、これを実現するための「安全・安心な暮らしの実現」及び「新たな公による地域づくり」について、首都圏が抱える問題の大きさについて指摘された。

個別の質問に限定せず、質問全体を通じた意見として留意すべきこととして、首都圏広域地方計画においては、その規模と東京という首都を擁することから、自圏域の自立的発展や豊かさの追求ではなく、国土全体に対する影響を踏まえた配慮が欠かせないとする趣旨の意見が複数の回答者から指摘された。東京という首都が持つ中枢機能とその特徴と、首都圏の東京以外の地域が抱える特徴を分けて捉える必要があること、及び計画策定の枠組みにおいても、東京を含む首都圏が他の圏域と同様の視点で計画を策定することは望ましくないとする意見も提起された。

(2) 高次都市機能としての役割

ビジネスサポート機能

平成13年(2001年)度～18(2006年)年度における民営事業所の開業数は全国で1,442,304件にのぼり、そのうち東京23区が40%超を占める。平成19年(2007年)の新規上場会社数は全国121社中、約70%に及ぶ企業が東京で新規株式公開を行っており、圧倒的な東京への集中が存在する。また、平成19年(2007年)の外資系企業の本社立地数は、東京23区が2,432社と多く、突出している。

情報発信機能

首都圏が持つ情報発信機能の集積は、端的にはテレビやラジオといったマスメディアのキー局が立地していることから、大手広告代理店等が集積しているように、これまでの中央集権的なネットワーク構造を前提として、形成された集積と評価される。広告業については、東京23区に集積する傾向が見られるが、売上高においては、さらに東京23区が突出している。これは、規模の大きい事業所が集中していることを表すものと考えられる。

大消費地としてのマーケティング機能

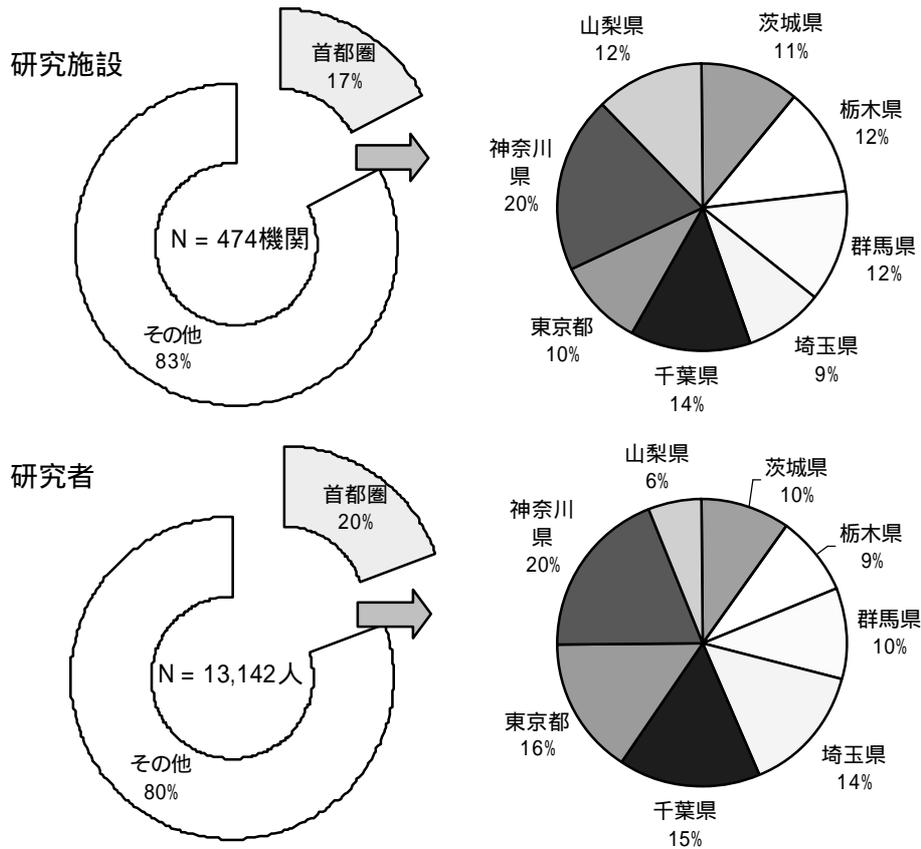
首都圏における高次都市機能は、これまで国内におけるヒト・モノ・カネの集中する要因と考えられてきたが、その集積の要因は多様である。生活関連の高次都市機能と考えられる、高付加価値で多様な店舗展開や人材派遣業の集積の経緯は、まず先進的なサービスが全国に先駆けて立地し、首都圏という大市場で淘汰され、成功したものが中枢都市、その他の都市へと段階的に全国に展開していくという流れが存在する。

(3) イノベーションの創出

首都圏には、イノベーションを支える仕組み、つまり製品やサービスが切磋琢磨される大市場と、この挑戦を支える金融等のサービス業や、様々な技術の集積を誇る地域企業、産学連携の基盤となる大学や大企業の研究開発部門の集積が存在する。

首都圏における非営利団体・公的機関(企業等については都道府県別データが公表されていない)の研究施設及び研究者数は、全国の約2割であり、神奈川県がそのうちの2割を占めるほか、他の都県は同様に約1割の構成比である。

図表 首都圏が全国に占める研究施設及び研究者数構成比



資料：総務省「平成 19 年度科学技術研究調査」

特許出願件数及び同登録件数について見ると、首都圏が全国比で 6 割以上の構成比を占めている。また、そのうちの 8 割以上が東京都であり、民間企業の研究所等による特許出願が旺盛であると考えられる。

平成 18 年（2006 年）度内に全国で設立された大学発ベンチャー企業数の 2 割弱が東京都に集中している。これまでに設立された累計数では 23.8%と 2 割を超えている。首都圏の他県では神奈川県・茨城県が平成 18 年(2006 年)度内設立分でそれぞれ全国比 8.0%と 2.7%、累計では 6.7%と 3.7%と東京都に次いで多い。大学発ベンチャーの事業領域としてはバイオ分野が最も多く、次いで IT（ソフトウェア）分野となっている。茨城県、神奈川県は、北海道、兵庫県、大阪府と同様、バイオ分野の比率が高いという特徴を持つ。

首都圏に集中する情報発信機能や、アニメやアートといったコンテンツ産業の集積が、よりイノベーションの創出に結びつくよう、多様な情報の尊重と発信や多様な産業間の連携を促進していくことも重要である。

1 - 3 圏域内外との連携の方向

方向性 : イノベーションの創出

南関東と北関東等を合わせた首都圏の産業構造は、成熟型(自律型)とされる構造に近く、南関東だけでは多様な製造業や食料・エネルギーといった資源が賄えず、北関東等だけではイノベーションを支える大市場とサービス業のビジネスサポート機能が不足する。また、首都圏における製造業やサービス業の自給率は低下しており、産業間・産学官連携の向上が必要となっている。多様な産業クラスターを群生させ、それぞれに必要な都市機能を中心に個性ある地域を創造していくとともに、これらの都市や製造・研究拠点の連携を強化する必要がある。

首都圏には、イノベーションを支える仕組み、つまり製品やサービスが切磋琢磨される大市場と、この挑戦を支える金融等のサービス業や、様々な技術の集積を誇る地域企業、産学連携の基盤となる大学や大企業の研究開発部門の集積が存在する。今後は、分散する新たな価値を創造する人的資源や、その結合を支援する機能の連携・交流を高める必要が高まっている。特に、ベンチャーなどの新たなビジネスチャンスの発掘においては、人と人のネットワークを活用することでチャンスを拡大することができる。ベンチャービジネスの立ち上げ時の資金提供には、事業の成立性について審査する必要があるが、金融だけでなく、そのベンチャー企業が事業化する技術に対する評価も必要となり、専門性のある人材ネットワークが不可欠である。これにより、事業化後も、専門性のある人材とのネットワークを活用した支援が可能となる。

また、外国語で診療可能な医療機関、公共施設等での外国語表示、あるいは一定水準以上の教育ができるインターナショナルスクール等の学校・クラス、外資系企業等で働く外国人やその家族にとって、暮らしやすい生活・居住・教育環境の創出に取り組むことで、国際的な人材に対する求心力を維持・向上することが必要である。

方向性 : 情報発信機能の強化

これまで、首都圏は、日本全体の情報の収集、発信、交流などの総合拠点として機能してきた。今後は、首都圏に集中する情報発信機能や、アニメやアートといったコンテンツ産業の集積が、よりイノベーションの創出に結びつくよう、多様な情報の尊重と発信や多様な産業間の連携を促進していく。また、環境やエネルギー関連の技術について、特に地球環境への負荷が懸念されるアジアの大都市に対して貢献できる情報を積極的に情報収集・発信することで、新たな地域クラスターの形成を促進する。

また、首都圏に集積している高次都市機能は、必ずしも首都圏発祥の企業によるものではなく、全国各地を拠点とする企業による進出が少なくない。そして、これらの企業は大消費地としてのマーケティング機能を活用し、首都圏市場に揉まれ競争力を磨き、世界に羽ばいている。首都圏の情報発信機能を背景に、首都圏での事業成功がもたらすブランド効果を世界的な事業展開に繋げることで、首都圏の情報発信力は他圏域の活性化を牽引することとな

る。今後は、このような世界展開を目指す企業が、今まで以上のブランド効果と情報発信効果を得ることができるよう、市場および情報発信の国際化を推進する。

方向性 ： 首都機能のリダンダンシー確保

首都圏の産業構造は、広域圏で見れば全国の他圏域に比し、自立的な構造であり、また首都圏内各県においても、時系列で見ると徐々に成熟型（自立型）の構造に近づきつつある。

しかし、依然として食料やエネルギーといった、生活や産業活動に不可欠な資源については、圏外に多くを依存する構造は変わらず、安全・安心を確保する視点から、迂回ルート等の余裕性（リダンダンシー）を含む重層的な交流と連携を圏内外で確立する必要が高まっており、災害リスクに対するマネジメントのためにリダンダンシーを確保する。

また、一極集中によって発生する渋滞や混雑等の外部不経済を解消するために必要な公的投資について、その必要性に関する理解を深めるための広報等合意形成が引き続き必要である。

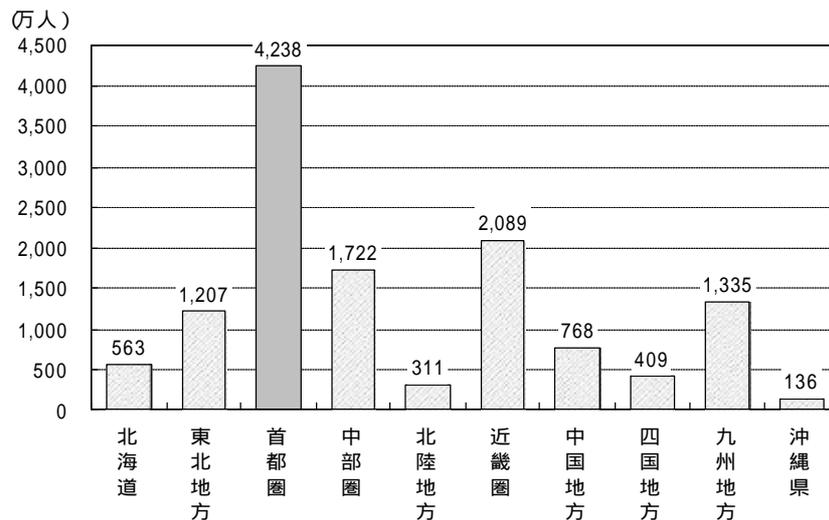
2 - 1 他圏域と比較した首都圏の特徴

（1）人口動態

他圏域と比べた人口動態

平成17年(2005年)時点で首都圏の人口は4,238万人で全国人口の33.2%を占めている。この水準は首都圏以外で三大都市圏に分類される中京圏(13.5%)や近畿圏(16.4%)の倍以上の水準であり、人口規模という観点から首都圏のポテンシャルの高さをうかがうことができる。

図表 圏域別の人口規模(2005年)



資料：総務省「国勢調査報告」より作成。

他圏域と比べた自然動態の状況

圏域別に出生数をみると、首都圏が最も多く36.1万人で全国の約3割を占める。ただし、合計特殊出生率から一人の女性の出産行動をみると、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県など首都圏に含まれる都県においては全国平均(1.32)を下回っている。特に東京都は1.05と全国で最も低い水準となっている。

他圏域との社会動態の状況

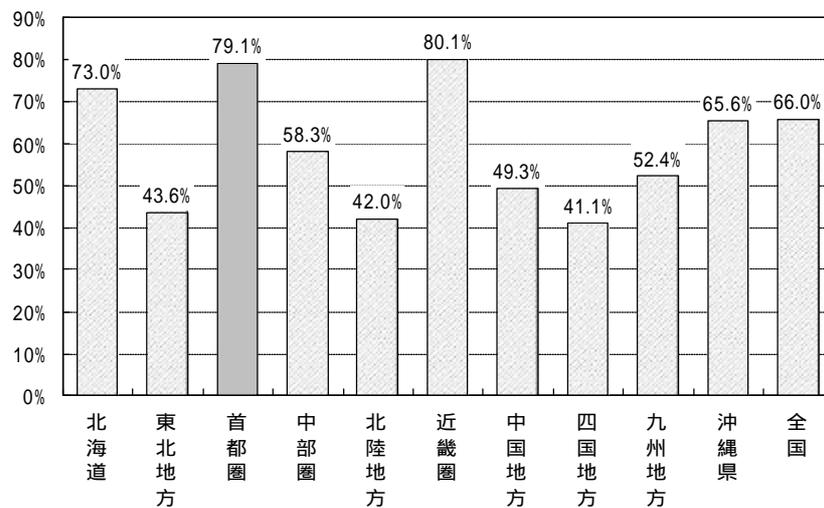
圏域別に社会動態についてみると、首都圏は年間147千人の転入超過となっている。転入超過となっているのは首都圏と中部圏のみだが、特に首都圏の転入超過数は中部圏の10倍以上となっており、社会増の傾向が著しいことがわかる。

(2) 圏域としての集積度

他圏域と比べた都市化地域の集積度合

圏域別に DID 人口比率をみると、首都圏は 79.1%と全国平均(66.0%)を上回っており、近畿圏(80.1%)に次ぐ水準となっている。DID 面積比率については、全国平均(3.4%)及び近畿圏(7.5%)を上回り 10.8%となっている。このように首都圏の人口・都市集積は、圏域の約 1 割を占める DID 地区に総人口の約 8 割が居住するという極めて高密度な形態を有している。

図表 圏域別の DID 人口比率(2005 年)



注：DID 人口比率=DID 地区人口/総人口、DID 面積比率=DID 地区面積/総面積
資料：総務省「国勢調査報告」より作成。

他圏域と比べた移動に係るエネルギー消費

首都圏における人口当たりガソリン販売量は 0.49kl で、全国平均とほぼ同程度の水準となっている。

他圏域と比べた都市機能の近接性

圏域別に最寄り鉄道駅までの距離が 1km 以内である住宅割合についてみると、首都圏では 49.9%となっており、全国平均(40.7%)を上回っている。

他圏域と比べた活動可能地域の拡がり

圏域別に圏域面積に占める可住地面積の比率を比較すると、首都圏では 52.1%と全国平均(32.7%)を上回っており、圏域別にみても最も高い水準となっている。首都圏の総面積のおおよそ半分は可住地(総面積のうち林野面積及び湖沼面積を除いた部分)が占めており、利用可能な土地が比較的多いことがわかる。

他圏域と比べた公共交通機関の状況

圏域別にバス利用人員を比較すると、首都圏が最も多く全国の総利用人員数の4割以上を占めている。ただし、首都圏においても全国及び他圏域と同様、バス利用人員は減少傾向にある。

他圏域と比べた余暇時間の状況の状況

一日当たり平均余暇・娯楽時間について圏域別にみると、東京都(48分)、埼玉県(46分)、千葉県(46分)、神奈川県(49分)では全国平均(45分)を上回る一方で、茨城県(42分)、栃木県(40分)、群馬県(40分)、山梨県(39分)においては全国平均を下回っている。

他圏域と比べた生活弱者の状況

生活保護被保護実世帯率について圏域別にみると、首都圏は1.4%で全国平均(2.1%)を下回っているものの、中部圏(0.5%)や近畿圏(1.1%)を上回っており三大都市圏の中では最も高い水準となっている。また、被保護実世帯数でも、約23万世帯で全国の22.1%を占めている。

他圏域と比べた医療体制の状況

人口千人当たり病床数について圏域別にみると、首都圏は9.9床で、全国平均(12.8床)を下回っている。首都圏においては、病床の総数については一定以上の規模が確保されているものの、同時に総人口も多いため、人口当たりという尺度で医療体制や水準を評価した場合、十分に確保されているとは言い難い状況にある。

他圏域と比べた購買先の特徴

人口一人当たり大型小売店数について圏域別にみると、首都圏は1.3店と全国平均(1.5店)を若干下回っている。ただし、小売業販売額に占める大型小売店の割合については36.2%と他の圏域と比較し、最も高い水準にある。

(3) 住環境

他圏域と比べた住宅環境

1 住宅当たり延べ面積について都道府県別にみると、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県においては全国平均(95 m²)を下回る水準となっている。特に東京都は64 m²と、全国で最も狭小となっている。

他圏域と比べた住宅ストックの状況

昭和55年(1980年)以前に建築された住宅比率を指標として、住宅ストックの状況を圏域別にみると、首都圏においては28.1%と全国平均(32.7%)を下回り、全国で最も低い水準となっている。

他圏域と比べた世帯構成の状況

圏域別に高齢単独世帯比率をみると、平成17年(2005年)時点においては首都圏は6.9%と全国平均(7.9%)を下回っている。しかしおおよそ10年後にあたる平成27年(2015年)には10.4%まで上昇することが見込まれる。

他圏域と比べた通勤・通学の負担・過密状況

圏域別に通勤・通学時間が1時間以上である人の割合をみると、首都圏では36.8%と全国平均(22.1%)を大幅に上回っている。三大都市圏である中部圏(13.8%)や近畿圏(29.0%)と比較しても、高い水準となっている。

他圏域と比べた緑地・自然地域の状況

圏域別に都市公園の整備状況をみると、首都圏の人口千人当たり都市公園面積は0.37haで全国平均(0.55 ha)を下回り、全国で最も低い水準となっている。また、森林面積比率についても首都圏は47.0%で全国平均(64.8%)を下回り、沖縄県に次いで低い水準となっている。

他圏域と比べた条件不利地域の分布状況

離島地域面積比率は首都圏において1.1%と全国平均(1.6%)を下回っている。同様に、半島地域面積比率も3.2%と全国平均(9.0%)を下回り、振興山村地域面積比率も11.1%と全国平均(21.1%)を下回っている。特に、過疎地域面積比率については14.8%と全国平均(48.0%)を大きく下回っている。

他圏域と比べた農地・耕作地の管理状況

圏域別に耕作放棄地比率(総面積に占める耕作放棄地の割合)をみると、首都圏では2.2%と他圏域と比べて最も高い水準にあり、効率的な土地活用が図られていない可能性がある。また、首都圏の耕作放棄地は、他の圏域と比較して「土地持ち非農家」が所有する面積規模が大きいことが特徴として挙げられる。

他圏域と比べた道路・渋滞の状況

都道府県別に1km当たり渋滞損失額をみると、栃木県を除く首都圏全都県で全国平均(6千2百万円)を上回っている。特に東京都は4億3千5百万円と全国で最も高い。

(4) 観光入込

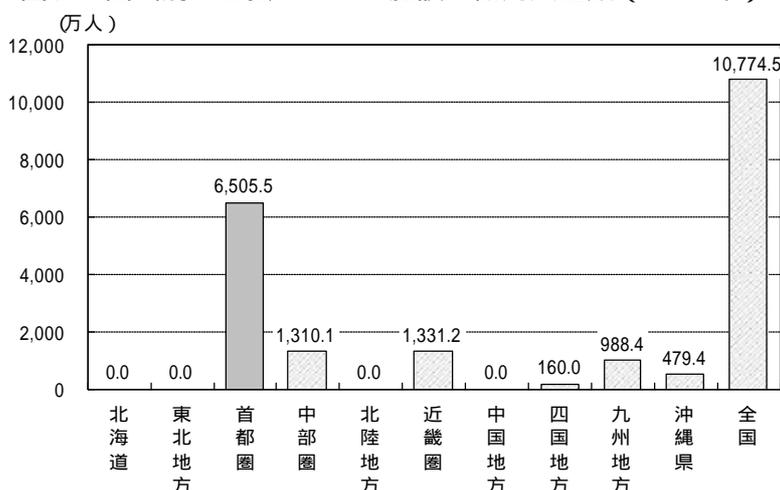
訪問地別入国空港・港湾

訪日外国人の入国空港・港湾をみると、全体の 55.7%が「成田空港」を利用しており、当該空港の位置付けが高いことがわかる。

他圏域と比べた観光集客施設の状況

圏域別に主要レジャー施設における観光入込数をみると、首都圏においては 6,500 万人を超え、圏域別にみて最も多いことがわかる。これは全国総数（約 1 億 775 万人）のおよそ 6 割を占める。

図表 圏域別 主要レジャー施設の観光入込数（2004 年）



注：ここでは、主要レジャー施設として、全国の観光入込数上位 30 施設を取り上げた。

資料：総合ユニコム「レジャーランド&レジャーパーク総覧」より作成。

他圏域と比べた伝統的地区の拡がり

圏域別に重要伝統的建造物群保存地区面積を比較すると、首都圏は 104ha と低い水準であることがわかる。三大都市圏である中部圏や近畿圏については、首都圏と異なり重要伝統的建造物群保存地区面積が大きく、特に中部圏は圏域別にみて最も多く、全国総面積（2,996ha）の約半数を占める。

他圏域と比べた文化資産の状況

圏域別に登録有形文化資産の数を比較すると、首都圏は 1,087 件と近畿圏（1,277 件）に次いで多くなっている。

(5) 地域間の交流・連携

他圏域との観光流動の状況

首都圏と他圏域との観光目的の旅客流動についてみると、首都圏への来訪、首都圏からの来訪、共に中部圏とのつながりが強いことがわかる。

他圏域との通信交流状況

首都圏と他圏域との通信交流（通信トラフィック）についてみると、近畿圏・中部圏・東北地方とのつながりが強いことがわかる。

二地域居住・UJI ターンの動向

NPO 法人 100 万人のふるさと回帰・循環運動推進・支援センターが都市住民を対象として行った意識調査から、UJI ターン先の希望地域をみると、中部圏が最も多く、次いで近畿圏の順となっている。首都圏は近畿圏に次ぐ水準となっており、UJI ターン先としてのポテンシャルは一定以上有しているものと考えられる。

他圏域と比べた留学交流の状況

圏域別の留学生受け入れ状況をみると、首都圏は 60,550 人と圏域別で最も多い値となっている。これは全国総数（117,927 人）の半数以上に該当し、留学交流については他圏域と比較し盛んな状況にあることがわかる。

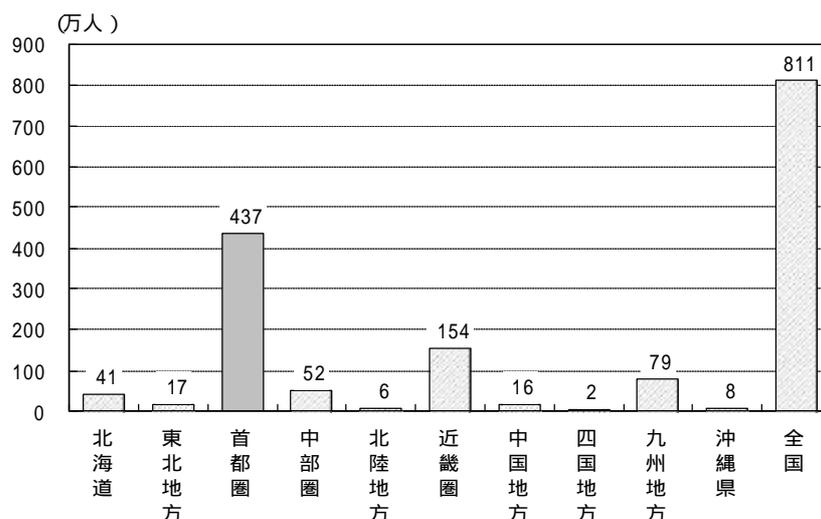
他圏域と比べた広域・国際イベントの開催状況

首都圏の国際コンベンション開催件数は 1,118 件で圏域別にみて最も多く、全国総数（3,013 件）の 3 割以上を占めている。

他圏域と比べた国際ゲートウェイの状況

首都圏に位置する空港・港湾からの入国外国人数は 437 万人と全国総数（811 万人）の半数以上を占めている。また国際定期便の利用者数は 3,140 万人を超え、全国総数（約 5,284 万人）の約 6 割を占めている。

図表 圏域別の空港・港湾入国外国人数（2006 年）



資料：法務省「第 46 出入国管理統計年報（平成 19 年版）」より作成。

他圏域と比べた広域幹線交通網・拠点の状況

圏域別に国内定期便の利用者数をみると、首都圏は 6,365 万人を超えており、他圏域と比較して最も多いことがわかる。

(6) 多文化共生・新たな公

他圏域と比べた在日外国人の状況

圏域別に総人口に占める外国人の比率をみると、首都圏は 1.48%と全国平均(1.22%)を上回っている。また、在日外国人数の推移をみると、平成 2 年(1990 年)から平成 7 年(2005 年)にかけての 15 年間に全国でみて約 67 万人増加している。

他圏域と比べた地域活動の担い手の状況

都道府県別にボランティア活動率をみると、首都圏内の都県で全国平均(26.2%)を上回っているのは茨城県(26.7%)と群馬県(30.3%)である。東京都における活動率(22.6%)は全国で 3 番目に低い水準となっている。首都圏の N P O 法人認証数は 11,938 団体で圏域別にみて最も多く、全国総数(33,963 団体)の 3 割以上を占めている。

2 - 2 圏域を越える地域資源に着目した強み・弱み

前項において示した、他圏域との比較分析を踏まえると、圏域を越える地域資源に着目した首都圏の強み・弱みは、以下の通り整理できる。

図表 圏域を越える地域資源に着目した強み・弱み

視点	他圏域と比較した強み	他圏域と比較した弱み
人口の動き	他圏域からの転入による人口増と活力維持	偏った人口ピラミッドによる高齢者の急増、出生率の低さによる少子・高齢化の急進展
圏域としての集積度	高度で効率的な土地利用と利便性の高い都市機能	圏域としては自動車依存度は全国並み（近郊地域以外での高い依存度に起因） 余暇時間や通勤・通学時間にみられる圏域内格差
住環境	質の高い住宅ストック	空間的・時間的にゆとりのない住環境 集積に起因する外部不経済（渋滞等）
地域間の交流・連携	<p><観光> 魅力的な観光資源・地域資源の集積</p> <p><二地域居住・UJI ターン> 他圏域からみても二地域居住・UJI ターンの間として一定の評価</p> <p><参考：5 - 1（2）> 東京・神奈川・千葉・山梨などで高い外国人訪問率 ビジネス・観光など多様な目的での交流を実現 都市的な魅力が高い評価 訪日外国人の他圏域への来訪の窓口となる成田空港</p>	<p><観光> 情報交流ほどには目立たない近畿圏・東北地方との観光交流</p>
多文化共生 新たな公共	コンベンション開催件数の多さ 外国人比率の高さ（日常的な国際交流）	低いボランティア活動率

(1) 人口の動きからみた強み・弱み

首都圏における自然動態(出生・死亡)の特性としては、人口規模が大規模であるため出生数は全国で最も多いが、人口当たり(女性一人当たり)に換算した場合、出産行動は他圏域と比較して低水準にあり、更なる少子化が進展する可能性が高い点が弱みとして捉えられる。

(2) 圏域としての集積度からみた強み・弱み

圏域としての集積度を他圏域と比較した場合、都市化地域の集積度合を示す DID 地区人口の比率、都市機能(最寄り鉄道駅及び最寄医療機関)までの近接性、首都圏の可住地面積比率などからみると、首都圏では、効率的な土地利用のもとで、利便性の高い都市機能が集積しており、生活面における強みとして捉えられる。また、高度に集積した都市機能を結ぶかたちで整備された公共交通機関の利用者も目立って高くなっており、公共交通機関の整備水準も高い点が強みとして捉えられる。

(3) 住環境からみた強み・弱み

住環境としての首都圏の特性を他圏域と比較した場合、1住宅当たり延べ面積、人口当たり都市公園面積が狭く、空間的なゆとりからみてゆとりがある住環境とは言えない。また、通勤・通学時間が1時間以上である人の割合が全国平均を大幅に上回るなど、日常生活での時間的なゆとりについても十分とはいえない。また、1km 当たり渋滞損失額も高く、集積に起因する外部不経済が顕在化している。こうした点は、人口密度が高く、都市機能が集積するなかで更なる成長を遂げてきた圏域であるが故の特性と言えるが、住環境からみた場合、弱みとして捉えられる。

(4) 地域間の交流・連携からみた強み・弱み

観光入込からみた首都圏の特性を他圏域と比較した場合、大規模な市場(=人口集積)を後背圏に有することもあり、集客力を有する観光施設が集積している。また、登録有形文化資産、重要伝統的建造物群など歴史的な地域資源の集積も目立っており、他圏域を含めて広域的な誘客を可能とする魅力的な観光資源・地域資源が集積していることが強みとして捉えられる。

(5) 多文化共生・新たな公

多文化共生・新たな公といった側面から首都圏の特徴をみると、他圏域と比べて、広域・国際イベントの開催状況が活発であり、また在日外国人数や留学生数も目立って多くなっている。日常的な国際交流については、他圏域と比較した首都圏の特性(強み)として評価できる。

2 - 3 他圏域との連携の方向

(1) 生活面における連携の方向

生活面における首都圏の強み・弱みを踏まえると、以下のような連携強化を図ることにより、圏外地域との相互依存・相互補完関係を強化していくことが求められる。

方向性 : 生活の場としての「首都圏」の魅力向上・圏外へのアピール

首都圏で営まれる経済活動を支える「首都圏人口」の増加は、圏域内での「自然増(死亡を上回る出生)」だけでなく、むしろ「圏域外からの社会増(転出を上回る転入)」によって支えられている。

このような「首都圏の強み」を今後も維持・向上させていくためには、生活の場としての首都圏の魅力をもっと高めるとともに、これを正しく理解してもらい、「首都圏に住んで生活を営みたい」と考えてもらえるよう圏外地域へのアピールが必要である。

そこで、学ぶ場、働く場、住まう場、遊ぶ場としての首都圏の魅力を圏外にアピールするための環境(コンテンツ、発信媒体)を整備し、積極的な情報発信を推進する。

具体的には、首都圏らしさを説明できるデータ、風景、トピックを体系化し、ホームページを含めた各種媒体を通じて発信する。あわせて、首都圏広域地方計画におけるプロジェクトと連携することで、生活圏域としての魅力向上を図り、首都圏の魅力・特徴を積極的に発信する取り組みを推進する。

方向性 : 圏域境を越えた特徴ある地域づくりの推進

首都圏は、歴史的に街道の要衝に位置していることもあり、特に隣り合う圏外地域との歴史上の結びつきが強く、今日においても、五街道(東海道、中山道、甲州街道、奥州街道、日光街道)を中心に他圏域との日常的な交流が活発に営まれている。

この結果、圏域を跨ぐような地域では、歴史的・文化的に共通点を有する地域資源が多く点在しており、これをテーマとした地域づくりは、結果として、圏域間での相互補完・相乗効果の発揮につながる可能性が高い。

そこで、歴史、文化、地域資源を活用したまちづくりのテーマとなり得る、圏域を越えた共通資源の発掘を、他圏域(特に隣接圏域)と共同で行うとともに、これを核とした地域づくりの共同推進を図る。

方向性 : 少子高齢化に適合した地域づくりのノウハウの他圏域との共有

今後、首都圏においても少子高齢化は急速に進展することが見込まれる。これに伴い、これまで経験したことがない地域問題・都市問題が圏域内の各地域で顕在化することが懸念される。

このような少子高齢化に起因する地域問題・都市問題は、程度の差こそあれ、首都圏に限らず、他の圏域でも共通して直面する問題となる可能性が高い。

そこで、このような地域問題・都市問題に対応した地域づくりのノウハウについて、圏域内だけでなく他圏域とも共有することで、地域づくりノウハウの普及・高度化を図り、我が国全

体での持続可能な地域づくりの推進につなげる。

具体的には、首都圏における先進的な取り組みについて情報発信ができ、且つ他圏域での取り組みについても共有できるような仕組み・場を構築するとともに、圏域として地域づくり人材・タウンマネージャーを積極的に育成・認定し、必要に応じて、このような人材を他圏域と派遣し合うことができる仕組みの構築を図る。

これら、圏外地域との連携促進に向けた取り組みに加え、ベースとなる圏域内での取り組みを推進することにより、人口約 4,200 万人が暮らしやすく、美しい地域の実現につながるものと期待される。

(2) 交流面での連携の方向

交流面における首都圏の強み・弱みを踏まえると、以下のような連携強化を図ることにより、圏外地域との相互依存・補完関係を強化していくことが求められる。

方向性 : 他圏域にとってのゲートウェイでもある首都圏の空港機能の充実・強化

首都圏の主たる国際ゲートウェイである成田空港は、首都圏居住者あるいは首都圏来訪者(訪日外国人)だけでなく、他圏域の居住者や他圏域へ来訪する訪日外国人にも利用されており、他圏域においても国際ゲートウェイとして位置付けられている。

したがって、他圏域における国際交流を促進する上でも、成田空港における空港機能の強化・充実(滑走路の延伸等)及び東京都心部とのアクセス網の充実は重要な取り組みである。

加えて、首都圏内の各空港の位置・規模や後背圏の広がりを勘案し、可能な範囲で首都圏内空港間での役割分担を促進することが、国際ゲートウェイとしての成田空港・羽田空港の利便性を高め、結果として、他圏域における国際交流の促進につながるものと見込まれる。

方向性 : 他圏域との交流を支えるインターブロックネットワークの整備推進

他圏域と比較した首都圏の特性及び他圏域との交流の現状を踏まえると、引き続き、他圏域との交流を支えるネットワーク(ここでは、「インターブロックネットワーク」とする)の整備推進が必要である。

<ハード面でのインターブロックネットワーク>

圏域を跨ぐ広域ネットワークの整備推進が求められる。具体的には、中部横断自動車道・第二東海自動車道などの幹線道路ネットワークやリニア中央新幹線などの幹線鉄道ネットワークの整備推進により、圏域間をより円滑に移動できる環境を整備する。

<ソフト面でのインターブロックネットワーク>

首都圏に多様な目的(観光、コンベンション等)で訪問する訪日外国人をターゲットに、広域的な周遊が可能となるルートや観光商品を開発・PRする。特に、国際コンベンションへ出席する目的で首都圏へ来訪した訪日外国人に対して、「アフターコンベンション(コンベンション出席後の余暇・観光)」のメニューとなり得る広域観光ルート商品をPRすることも有効と考えられる。

これにより、我が国が有する地域資源を最大限に活用した「もてなし」が可能となり、訪日外国人にとっての「日本の魅力の（再）発見」につなげ、更なる訪日を誘発する。

方向性：圏域を超えた二地域居住・UJI ターンのための広域的な仕組みづくり

ライフスタイルの多様化やセカンドライフに対する意識の高まりなどを背景に、二地域居住や UJI ターンは、今後更に活発化することが見込まれる。これにより、都市と農村等の新たな交流促進による地域活性化が期待されることから、二地域居住や UJI ターンを促進するような仕組みづくりが必要とされている。

現状における二地域居住・UJI ターンのニーズや実践状況をみると、これらは必ずしも圏域内で閉じた移動・転居だけでなく、一部は圏域を跨ぐかたちで顕在化することが見込まれる。

このような圏域を跨ぐような二地域居住・UJI ターンニーズを顕在化させるためには、単独圏域だけでの取り組みでは限界があり、圏域間で相互に連携し、歩調を合わせた分かりやすい支援を推進していく必要がある。

具体的には、他圏域からの来訪・転居、他圏域への来訪・転居の双方を円滑に実現するような情報共有・発信のための仕組み・場を構築する。これらは、隣接圏域との連携を優先させることが現実的であり、例えば、支援メニュー・地域情報・相談窓口情報について、他圏域と共同で一元的に情報発信していくことが求められる。

一元的な情報発信とあわせて、対象者に対する支援メニューの整合を図ることも重要である。例えば、二地域居住の移動費（高速道路 通行料等）軽減や定住・二地域居住を短期間体験できるプログラムを構築するといった取り組みを進め、これらの取り組みを他圏域（特に隣接圏域）と共有する、あるいは他圏域で推進される支援スキームとの調整を図る等の仕組みが求められる。

これら、圏外地域との連携促進に向けた取り組みに加え、ベースとなる圏域内での取り組みを推進することにより、多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現につながるものと期待される。

3 - 1 防災面の圏域間の支え合いの状況

（1）被害予防に係る対応状況

施設の分散・多重化 ～ 省庁システム・データバックアップの状況

災害時関連のシステムについて、東京湾北部地震（M7.3）の際に震度6強となる地域にメインシステムを設置しているが、バックアップシステムを震度5強以下の関東地方（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県）及び震度5強以下の関東地方以外の地域に設置しているケースは、わずか2件（12.5%）に留まった。同様のケースは、国民生活・経済関連のシステムについても2件（8.0%）であった。

（2）応急対策に係る対応状況

広域連携

災害時等における広域連携

自然災害を念頭においた広域応援に関する協定においては、基本的に人的被害への対応が念頭に置かれており、「救助等の人的支援」、「食料・飲料・医療物資等の物的支援」、「負傷者収容場所等の施設の提供」の3種類に大別される。すなわち、応急対策における連携が主眼となっている。また相互の連携は基本的に近隣自治体間（地域ブロック内）で行なわれ、これによって対処できないときに他ブロックとの連携（全国都道府県における災害時の広域応援）が実施される。

国民保護における広域連携

テロ等の武力攻撃を想定した国民保護計画においても、基本的には災害時等における広域連携と同じく、近隣自治体間（地域ブロック内）における連携が念頭に置かれている。自然災害を主に想定した広域連携との差異は、県境を越える避難、NBC テロ等人為的かつ予測がつかない状態で被害が拡散する攻撃に対する、医療・保健セクターの連携等である。

富士山火山広域防災対策基本方針における広域連携

富士山の火山対策方針においても、近隣自治体間（地域ブロック内）における連携が念頭に置かれている。広域連携の内容は、事前の協定締結の促進、事中の対策本部の設置、情報共有等で、基本的には他の自然災害と大きな差異はないが、異なる点としては、リアルタイムハザードマップ等を活用した、噴火による影響範囲の予測や危険ゾーンの設定等について、近隣自治体で連携して検討する、という点が挙げられる。

消防における広域連携：緊急消防援助隊

緊急消防援助隊は、大規模災害時における人命救助活動をより効果的に行うために整備された全国の消防機関による相互応援の体制である。大規模災害や特殊災害が発生した際には、消防庁長官の指示または求めにより、これらの部隊が出動する。

自衛隊による災害派遣

平成7年（1995年）に策定された「新防衛計画の大綱」において、「大規模災害等などの各種事態への対応」と「より安定した安全保障環境の構築への貢献」が新たな防衛力の役割として付与された。これを根拠に国内外における大規模災害等への対処が、自衛隊の任務の重要なものの一つとなった。

広域的なボランティアの受け入れ

被災地県外からのボランティア受け入れ

新潟県中越大震災時における都道府県別のボランティア受け入れ合計 94,989 人の内訳は、県内 29,371 人、県外 63,489 人、未確認 2,129 人となっており、全体の約 7 割が県外からのボランティアとなっている。

(社)日本青年会議所におけるボランティア連携

日本青年会議所においては、各 LOM（Local Organization Member：各地会員会議所）による地域に根差した防災活動とは別に、ブロック協議会による連携も行っている。ブロック協議会とは、都道府県単位に設けた 27 の連絡機関である。

日本赤十字社における医療救護

日本赤十字社においては、災害時の医療救護において被災地近隣支部との連携が実施されている。

救援物資

新潟県中越地震における救援物資の流れ

県内・県外の地方公共団体より、物資の支援があり、救援物資の物流確保に向け、新潟市内に救援物資の配送・保管センター等が整備されたが、積みおろしの人手不足や避難所のニーズ把握等に課題を残した。

新潟県中越地震における救援物資の搬送時間

新潟県中越地震における県外地域とのアクセス時間に関しては、平常時より所要時間は増加しているものの、それほど大きな増加率ではない。これは、道路ネットワークが比較的整備され、複数の経路が選択可能であった点が要因とされている。

(3) 早期復興に向けた対策

自治体における復興準備の検討状況

内閣府による『地方公共団体の災害復旧・復興対策の現状に関する全国調査報告書』に示された、東京都と神奈川県における災害復旧・復興対策の現状に関するヒアリングによると、自治体単体で対応が困難な問題としては特に「復興に係る財源」が挙げられている。また、復興まちづくりに関しては、自助・共助をベースとした公的支援が想定されている点や、産業復興に対する行政の効果的な関与の困難さが挙げられている。

早期復興に向けた資金調達方策

大地震発生時に民間企業が復旧投資等を速やかに実施するための資金調達の確実性を高めるための新たな金融手法である「地震災害時発動型ファイナンス」開発の動きが見られる。

資金調達を必要とする企業が、工場等の耐震化などといった予防対策を実施する一方、予め地震災害発生時に発動されるローンを予約するもので、被災後の速やかな資金調達が可能となる。(国土交通政策研究所『交通分野におけるテロ被害に対する金銭的リスクマネジメントについての調査』より)

3 - 2 防災面の圏域間の支え合いの方策

(1) 今後推進が必要となる対策に関する中央防災会議のまとめ

中央防災会議では、広域連携や多重化が必要となる対策に関して、予防対策として「首都中枢機能の継続性確保」、「首都圏広域連携体制の確立」、「ライフライン・インフラ確保」、応急対策として「救助・救命」、「首都圏広域連携体制の確立」を挙げている。

首都圏における災害等に対する安全対策においては、上記の基本的な方針を踏襲すべきである。

(2) 予防に係る対応方策

首都圏で災害等が発生した場合、その被害は甚大なものとなるため、災害等による被害を抑え込むことは不可能に近い。したがって、減災（発生する被害を可能な限り小さい水準で抑える）の観点から、災害による外力への事前対策と事後対策を講じることが必要である。

首都圏のように、人口が集積している都市圏などにおいては、施設の分散・多重化、迂回ルート等の余裕性（リダンダンシー）に優れた交通・情報通信網や広域防災拠点の整備を進めていくことが重要である。

(3) 応急対策に係る対応方策

救援物資のロジスティクス対策

新潟県中越地震では、県内・県外の地方公共団体より物資の支援があり、救援物資の物流確保に向け、新潟市内に救援物資の配送・保管センター等が整備されたが、積みおろしの手不足や避難所のニーズ把握等に課題を残した。したがって、救援物資のロジスティクスに関しては、その物的充足のみならず、それらを集配するための情報や人手の確保・集約方策が重要である。

自治体間の広域連携

災害時の広域連携協定、もしくはテロ等の武力攻撃を念頭においた国民保護計画に位置付けられている広域応援については、基本的に「救助等の人的支援」、「食料・飲料・医療物資等の物的支援」、「負傷者収容場所等の施設の提供」の 3 種類に大別され、応急対策における連携が主眼となっている。ただし、相互の連携は基本的に近隣自治体間（地域ブロック内）で行なわれ、これによって対処できないときに他ブロックとの連携（全国都道府県における災害時の広域応援）が実施されるというスタンスである。

広域的に活動するボランティアの体制

総務省消防庁「災害ボランティアデータベース」に登録されている市民ボランティア団体のうち、関東 1 都 8 県（東京都、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、山梨県、長野県）に所在し、かつ活動範囲が「全国」、すなわち全国どこで災害が発生してもボラ

ンティア活動にあたることができる団体は、赤十字及びその傘下の団体を除いたとしても 31 団体あり、全 58 団体中の 53%をも占める。

(4) 早期復興に係る対応方策

自治体レベルで復興準備について検討を行っている地域として、東京都（『東京都震災復興グランドデザイン』）と神奈川県（『神奈川県震災復興対策マニュアル』）が挙げられる。両都県とも、自治体単体で対応が困難な問題として特に「復興に係る財源」、「産業復興に対する行政の効果的な関与」といった点が挙げられており、これらが地域の早期復興のポイントである。

また、民間企業における災害時の資金調達を支援したり、全国の自治体で災害復興基金を創設するなど、災害時においても早期に地域の復興資金が調達可能となる金融手法を、地域ブロックを超えて開発、共有しておく必要がある。

3 - 3 他圏域との連携の方向

(1) 予防面における連携の方向

予防面における首都圏の特徴を踏まえると、以下のような連携強化を図ることにより、圏外地域との相互依存・補完関係を強化していくことが求められる。

方向性 : 首都圏広域連携体制の確立

首都圏には人口や資産が集積しているため、ひとたび災害等が発生した場合、その被害は甚大なものとなるため、災害等による被害をゼロに抑えることは不可能に近い。そのため、減災（発生する被害を可能な限り小さい水準で抑える）の観点から、災害に対する対策を講じる必要がある。

具体的には、首都圏に災害が発生した際にも、重要な施設や情報の全てが被害を受けないように、特に重要な施設については首都圏外に分散、多重化する、もしくはそれを支援するような施策が重要である。

また、首都圏を通過する物流についても看過できない。首都圏の交通インフラの被災は、首都圏内に関わる物流のみならず、生産・消費の上で首都圏とは直接関わりの無い物流、ひいては我が国全体の経済・産業に間接的な被害を及ぼすことになる。またこれは、情報通信についても同様のことが言える。これらの点を勘案すれば、迂回ルート等の余裕性(リダンダンシー)に優れた交通・情報通信網の整備が重要である。

方向性 : 首都中枢機能の継続性確保

災害時には、救命救急、復旧や復興を統括する災害対応部局が効果的かつ円滑に機能することが望まれる。そのためには、災害対応部局の庁舎、非常参集職員の宿舎等の耐震化等、災害対応部局の機能維持方策を推進する必要がある。

また、予想を超える規模の災害が発生した際には、一部の災害対応部局が被災を免れても、一部の災害対応部局が被災してしまえば、関係部局間の連携が阻害され、事後対応の効率性が大きく損なわれる。そのようなケースも勘案し、首都圏外に移設できる機能や、首都圏外の組織や自治体でもバックアップ可能な機能に関しては、積極的にバックアップ体制を築いておくことが重要である。

これら、圏外地域との連携促進に向けた取り組みに加え、ベースとなる圏域内での取り組みを推進することにより、安全で安心な生活が保障される災害等に強い国土管理・危機管理体制の確立につながるものと期待される。

(2) 応急対策面における連携の方向

応急対策面における首都圏の特徴を踏まえると、以下のような連携強化を図ることにより、圏外地域との相互依存・補完関係を強化していくことが求められる。

方向性 : 救援物資のロジスティクス対策

新潟県中越地震では、県内・県外の地方公共団体より多くの救援物資の支援があったが、積みおろしの手不足や避難所のニーズ把握が不十分であるなど、救援物資を効率的に配送するための仕組みに課題を残した。したがって、救援物資のロジスティクスに関しては、その物的充足のみならず、救援物資の発地、着地双方における集配情報や人手の確保・集約方策が重要である。また、当然のことながら、災害時の道路交通状況と、その効果的なマネジメント方策について検討を重ねておくことも重要である。

方向性 : 自治体間の広域連携

応急対策における自治体の連携については、基本的に「救助等の人的支援」、「食料・飲料・医療物資等の物的支援」、「負傷者収容場所等の施設の提供」の3種類に大別される。現状においてこれらは基本的に近隣自治体間(地域ブロック内)で行われており、これによって対処できないときに他ブロックとの連携(全国都道府県における災害時の広域応援)が実施されるというスタンスとなっている。応急対策に関して、必要以上に広域な連携はむしろ対策実施の効率性の低下要因になるとも考えられ、直接的な対応、支援は想定し難い。

一方、応急復旧における広域連携をより広義に捉え、我が国全体の経済機能の迅速な復旧を念頭に置くならば、物流や製造等の面で首都圏に関わる企業が作成するBCP等に基づいた業務中枢機能の相互ネットワーク化や維持・復旧の支援を、首都圏として実施していくことが考えられる。具体的には、他ブロック圏域の交通、情報通信、ライフライン等基盤機能との広域的な多重化・多元化や基幹的広域防災拠点の整備と運用体制の強化、中枢機能の代替等を通じたバックアップ体制の強化のみならず、個々の企業がBCPを策定する際の前提条件として必要となる被災予測データ等を提供するなどの支援内容も考えられる。

方向性 : 広域的に活動するボランティアの体制

首都圏に多く存在するボランティア団体のポテンシャルを活かし、他の地域ブロックとの共助を積極的に推進していくことが必要である。一方、ボランティアを受け入れるためには、被災地域の受け入れ体制も重要なことから、協力先地域のボランティア受け入れ方策も合わせて検討する必要がある。

これら、圏外地域との連携促進に向けた取り組みに加え、ベースとなる圏域内での取り組みを推進することにより、安全で安心な生活が保障される災害等に強い国土管理・危機管理体制の確立につながるものと期待される。

(3) 早期復興における連携の方向

早期復興面における首都圏の特徴を踏まえると、以下のような連携強化を図ることにより、圏外地域との相互依存・補完関係を強化していくことが求められる。

方向性：復興にかかる財源

産業が集積する首都圏においては、災害が各種産業に及ぼす被害は甚大となるため、自治体単体では復興財源、特に産業復旧の支援にかかる財源の確保が困難であると予想されている。

民間企業レベルでは、大地震発生時に復旧投資等を速やかに実施するための金融手法である「地震災害時発動型ファイナンス」開発や、保険リスクの証券化（Cat Bond）等の動きが見られる。このような、民間企業における災害時の資金調達を支援したり、全国の自治体で災害復興基金を創設するなど、災害時においても早期に地域の復興資金が調達可能となる金融手法を、地域ブロックを超えて開発、共有しておく必要がある。

第4章 圏域を越える環境問題とその対応策に関する調査（環境）

4 - 1 圏域を越える環境問題の状況

（1）産業廃棄物の状況

圏域を越えた産業廃棄物の処理・リサイクル

大量消費・大量生産・大量廃棄といった社会システムに伴う廃棄物の発生に対応するため、廃棄物処理・リサイクル施設の整備をはじめ、循環型社会への転換に向けた取り組みにより、リサイクル率は向上しているものの、依然として廃棄物発生量は高い水準が続いている。東京湾の埋立て処理にも限界があり、また、内陸の最終処分場の確保も困難を極めていることから、圏域外に廃棄物の中間処理、最終処分の一部を依存している状況にある。

産業廃棄物の不法投棄の状況

平成17年（2005年）度末における産業廃棄物の不法投棄等（不法投棄及び不適正処理）事案の残存件数は全国で2,670件、残存量は1,567万トンであった。このうち首都圏の不法投棄事案については1,540件（全国の58%）、611万トン（同じく39%）が残存しており、1件当たりの不法投棄量は全国平均よりも少なく、小規模の不法投棄事案が多数といえる。

（2）CO₂等の排出の状況

圏域間物流の状況

我が国のエネルギー起源二酸化炭素の排出量約11.8億t-CO₂（平成18年（2006年）度（速報値））のうち、運輸部門の排出量は、全体の21.5%を占めており、工場等産業部門に次ぐ排出量となっている。圏域内外の物流については、首都圏発及び首都圏着の物流量（首都圏内物流は除く）は全国の物流量25,534千t（3日間調査値）の10%程度を占める。輸送機関別にはトラック輸送の比率が最も高いが、全国と比較して海運、鉄道による輸送比率が高いという特徴があり、京浜港をはじめとする重要港湾や鉄道ネットワークの存在を反映している。

粒子状大気汚染物質（PM）の排出状況

首都圏では、自動車NO_x・PM法により1都3県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）の指定地域内に所在する自動車はPMの排出基準を満たす必要があり、基準を達成しない自動車は車検を通らない仕組みとなっているほか、1都3県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）の条例において、条例のPM排出基準を満たさないディーゼル車が他県からの流入車を含めて走行できない仕組みとなっている。

窒素酸化物（NO_x）対策の推進

NO_x についても、自動車 NO_x・PM 法により 1 都 3 県の指定地域内に所在する自動車は NO_x の排出基準を満たす必要があり、基準を達成しない自動車は車検を通らない仕組みとなっている。NO₂ 濃度については PM 同様に改善傾向にあるものの、PM と異なり東京都、千葉県、神奈川県では依然として環境基準を未達成の観測局が数多くあり、流入車対策、交通流の円滑化、物流の高度化の取り組み等、複合的な施策の実施が求められる。

4 - 2 圏域を越える環境問題の対応策

(1) 産業廃棄物の対応方策

廃棄物に関する普及啓発と環境配慮製品・サービスの利用推進

環境教育やセミナー等によりすべての主体を対象に環境意識の醸成を図り、3 Rのうち特にリデュース（発生抑制）、リユース（再使用）を指向した環境配慮製品・サービスの普及を図り資源の節約等による廃棄物の発生を抑制する。

産業廃棄物のマネジメントの強化と静脈ネットワークの構築

中間処理において強みを持つ圏域外のエコタウンと連携し、静脈ネットワークを構築することが考えられる。また、建設発生土・建設汚泥のように、多量に発生する廃棄物については、発生量の削減に努めつつ、その円滑かつ適正な利用を図るため、再利用や発生者と利用者間の情報交換、工事間利用等による有効利用を促進する。

(2) CO₂ 等の排出抑制に向けた方策

物流の効率化、グリーン物流の推進

現在、CO₂ 排出削減を目的として、日本ロジスティクスシステム協会、日本物流団体連合会、国土交通省、経済産業省、日本経済団体連合会共同の取り組みとして、グリーン物流パートナーシップが発足しており、荷主企業（発荷主・着荷主）と物流事業者が広く連携していくことを促進すべく、モーダルシフト、共同輸配送等に係る普及事業を展開している。

改正自動車 NO_x・PM 法及び PM に関する 1 都 3 県条例の徹底

NO_x・PM 法については、登録地ベースでの車両規制となっているため継続検査（車検）を通じて今後も確実な車両の代替が進むものと考えられるが、1 都 3 県の条例については、通行区域に基づく規制であるため、実際の違反車両の取締が重要となる。また、道路整備による交通流の円滑化は、NO_x・PM の低減にも大きな効果があると言われている。

4 - 3 他圏域との連携の方向

(1) 産業廃棄物の対応方策に係る連携の方向

首都圏内外の産業廃棄物の移動等の特徴を踏まえると、以下のような連携強化を図ることにより、圏外地域との相互依存・補完関係を強化していくことが求められる。

方向性 : 廃棄物に関する普及啓発と環境配慮製品・サービスの利用推進

産業活動が活発な首都圏で大きな課題となっている廃棄物等の問題に対しては、国、地方公共団体、事業者、住民等すべての主体が協働・連携し、一体となって、3R及び適正処理の推進に取り組み、循環型社会への転換を図る必要がある。

具体的には、環境教育やセミナー等によりすべての主体を対象に環境意識の醸成を図り、3Rのうち特にリデュース（発生抑制）、リユース（再使用）を指向した環境配慮製品・サービスの普及により、資源の節約等による廃棄物の発生を抑制する。

方向性 : 産業廃棄物のマネジメントの強化と静脈ネットワークの構築

産業廃棄物の処理・リサイクルについては、首都圏外にも特定の循環資源のリサイクルに強みを持つ拠点が存在している。このため、圏域内の排出事業者と中間処理において強みを持つ圏域外のエコタウンとが連携し、静脈ネットワークを構築することが考えられる。例えば、レアメタルを含有する使用済み電気電子機器が大量に発生する首都圏と非鉄製錬技術に秀でた東北地域のエコタウン等の連携が想定される。その際、電子マニフェストの推進等を含めた廃棄物リサイクルガバナンスの徹底により、廃棄物の管理体制強化を通じた不適正処理及び不法投棄の防止につなげる。

また、建設発生土・建設汚泥のように、多量に発生する廃棄物については、発生量の削減に努めつつ、その円滑かつ適正な利用を図るため、再利用や発生者と利用者間の情報交換、工事間利用等による有効利用を促進する。

(2) CO₂等の排出抑制に向けた方策に係る連携の方向

圏域を越えた物流によって負荷が発生するCO₂、PM、NO_x低減については、以下のような連携強化を図ることにより、現在取り組みが進められている事業者の自主的な取り組みや法規制・条例の実効性を高められるものと考えられる。

方向性 : 物流の効率化、グリーン物流の推進

首都圏の鉄道ネットワークや港湾を活用した輸送手段の活用も他圏域よりも多く行われている。現在、CO₂排出削減を目的として日本ロジスティクスシステム協会、日本物流団体連合会、国土交通省、経済産業省、日本経済団体連合会共同の取り組みとして、グリーン物流パートナーシップが発足しており、荷主企業（発荷主・着荷主）と物流事業者が広く連携していくことを促進すべく、モーダルシフト、共同輸配送等に係る普及事業を展開している。具体的には、現在取り組みが進められている積載率の向上、車両の大型化、共同輸送の促進、物流拠点

の集約化等の方策を推進していくことが考えられる。

方向性 : 改正自動車 NO_x・PM 法及び PM に関する 1 都 3 県条例の徹底

改正自動車 NO_x・PM 法により新たに設けられた流入車対策は、NO_x による大気汚染が特に著しい指定地区へ運行する周辺地域の輸送事業者等に計画作成・提出や定期報告を義務づけるものである。指定地区や周辺地域のとらえ方（範囲・広がり）については、指定地区や周辺地域が順次定められていく中で明らかとなるものと考えられるため、輸送事業者は今後とも法規制の具体内容を十分に把握していくことが必要であり、物流の効率化、グリーン物流の推進とあわせて NO_x・PM 排出抑制対策を進めていくことが考えられる。

これら、圏外地域との連携促進に向けた取り組みに加え、環境問題への対応では中心的な取り組みとなる圏域内でのベースとなる取り組みを推進することにより、良好な環境の保全につながるものと期待される。

5 - 1 圏域内外（国外）の経済社会の現状

（1）需給構造

全国と首都圏の輸出入額平成19年（2007年）暦年合計値を、相手国地域別に見ると、アジア諸国との輸出入が地域別に最も多いことは、全国と同様の傾向であるが、北米や欧州・ロシアからの輸入額が相対的に大きい。

第1章のスカイライン分析でみたように、首都圏の産業集積の特徴は、南関東においてサービス業の集積、北関東等において製造業の集積という相違があり、相互補完によって新たなイノベーションの芽を活かす可能性がある。

産業別国際競争力において、総じて首都圏は全国平均より相対的に国際競争力が低い。特に輸送用機械や電気機械といった、国際競争力のある産業において首都圏の同産業分野は、全国平均の国際競争力よりも低い競争力であることがわかる。我が国の国際競争力ある産業分野である輸送用機械や電気機械について、首都圏は必ずしも他圏域に比して高い国際競争力を持たない。

一方、サービス業における首都圏の国際競争力は、相対的に高い。しかし、負の値が小さいだけであり、国際的には輸入依存の範疇にあることがわかる。事業所サービス業など、首都圏に特徴的な集積のあるサービス業は、国内他圏域と比較すれば相対的に高い国際競争力を持つものの、他圏域同様に輸入超過であり、真の意味で国際競争力のある産業分野とは言えない側面がある。

（2）外国からの訪問

都道府県別訪問率

訪日外国人の訪問率が最も高いのは東京都で57.4%、2位の大阪府（23.7%）の倍以上の高い訪問率となっている。また、東京都の他にも、神奈川県（18.8%）、千葉県（16.7%）、山梨県（6.6%）などが訪問率上位10都府県に含まれている。目的別にみると、観光目的（56.4%）でもビジネス目的（57.1%）でも東京都への訪問率は高くなっているが、特にビジネス目的では東京都への訪問率の高さが目立っており、東京都のビジネスポテンシャルの高さを確認することができる。

国籍・居住国別訪問地

国籍・居住国別に訪問地をみると、全ての国籍において、銀座、新宿、TDR（東京ディズニーリゾート）お台場、浅草といった首都圏に含まれる都市・地域が上位を占めている。

空港・港湾別入国外国人数

空港・港湾別に入国外国人数をみると、「成田空港」が最も多く401.6万人、次いで「関西空港」が147.1万人となっている。入国外国人数について、首都圏に位置する空港・港湾（成田空港、羽田空港）の値を総和すると対全国シェアは53.8%となる。我が国に入国する外国人のほぼ半数は首都圏を経由して入国している実態が確認される。

首都圏への来訪理由

首都圏に来訪する外国人の来訪理由は、「ビジネス」が最も多く38.8%、次いで「観光」が36.5%となっている。都県別に見ると、「ビジネス」目的の来訪が多いのは茨城県（51.1%）、群馬県（39.7%）、東京都（38.1%）、埼玉県（33.3%）であり、「観光」目的の来訪が多いのは山梨県（65.2%）、千葉県（56.9%）、栃木県（50.7%）、神奈川県（46.8%）となっている。東京都への来訪目的は「観光（39.1%）」と「ビジネス（38.1%）」が同程度の水準となっている。

首都圏の魅力

首都圏の魅力として、「ショッピングがエンjoyできた（16.2%）」、「都市がエキサイティングで活気があった（13.9%）」、「都市が魅力的だった（13.1%）」など、都市的な機能・側面をあげる意見が目立つ。

（3）貨物の流動

日本の海上貨物取扱量の推移【外国貿易】

我が国の海上貨物取扱量（外国貿易）は一貫して増加傾向にある。ブロック別に海上貨物取扱量（外国貿易）を比較すると、首都圏が最も多く、全国の30.1%を占めている。

港湾別 海上貨物取扱量の比較【外国貿易】

海上貨物取扱量を港湾別にみると、全国では名古屋港が最も多い。首都圏港湾のうち、重量ベースでの海上貨物取扱量が多いのは千葉港、横浜港、川崎港、東京港となっている。また、コンテナ取扱量が多いのは東京港、横浜港となっており、これらの港湾では取扱量が近年増加傾向にある。国際コンテナの航路便数をみると、大都市圏に近接する主要港湾においては、北米、欧州よりも近海・東南アジア、とりわけ中国への航路便数が多いことがわかる。

空港別 国際貨物取扱量の比較

国際貨物取扱量を空港別にみると、成田空港が最も多く、平成 18 年（2006 年）度時点で全国の 67.0%を占めている。

東アジアにおけるコンテナ取扱の変化

平成 4 年（1992 年）と平成 16 年（2004 年）の二国間の海上コンテナ輸送量の変化をみると、中国から日本への輸送量が大幅に増加していると共に、中国から日本や韓国、東南アジア諸国への輸送量が増加していることがわかる。

東アジアにおける定期航路の寄港国

北米航路と欧州航路については平成 2 年（1990 年）では日本を経由する航路が中心であったが、平成 17 年（2005 年）年では中国～韓国～北米や中国～東南アジア～欧州等、日本に寄港しない経路が増加している。東アジア域内では、日本～中国や日本～香港、台湾、東南アジアの航路数が大幅に増加している。

世界の主要港湾におけるコンテナ

港湾別コンテナ取扱個数のランキングをみると、コンテナ取扱個数が 15 位以内となる港湾が、東南アジア～東アジアに集中していることがわかる。その中で、我が国の港湾は東京港の 22 位、横浜港の 27 位と首都圏港湾での取扱が目立つものの、シンガポール、香港、上海、深セン等の取扱個数を大きく下回っている。

国内港湾における方面別コンテナ航路の就航状況

我が国の主要港湾におけるコンテナ航路の就航状況を、北米、欧州、近海・東アジア別にみると、全体として、首都圏～中部圏の太平洋側に位置する港湾及び関西圏に位置する港湾において、航路数が多いことがわかる。一方で、九州の港湾は近海・東アジア航路が多く就航しているのが特徴である。なお、日本海側に位置する港湾（新潟、伏木富山、金沢）は、現状では近海・東アジア航路が就航しているものの、便数は相対的に少ない。

（４）食料依存状況

我が国の食料自給率は 40%（カロリーベース）に低迷しており、諸外国と比較して極めて低い値となっている。平成 18 年（2006 年）実施された内閣府「食料の供給に関する特別世論調査」によると、我が国の食料自給率が「低い」という認識の回答者は 7 割を占めており、前回の 6 年前の調査と比較して大幅に増加している。こうした状況を受け、国民の食料供給に対する不安感も高まっており、同調査では全体の 3/4 以上（76.7%）の回答者が、我が国の将来の食料供給に対して不安を抱いている状況である。

5 - 2 圏域内外における首都圏の国際競争力の強化に向けた連携方策

(1) 国際ビジネス拠点としての環境整備

事業所サービス業など、首都圏に特徴的な集積のあるサービス業は、国内他圏域と比較すれば相対的に高い国際競争力を持つが、輸入超過であり、真の意味での国際競争力のある産業分野とはいえない。

一方、東アジア主要都市における主要金融機関の立地状況について、Forbes2000 による金融機関上位 10 社の支店数 (Forbes (<http://www.forbes.com/>)) をみると、東京は全体の 3 位で、高い集積を示しているものの、トップの香港には大きく差をつけられている。また、国際的なビジネスや人の交流を示すコンベンション開催件数については、東京、横浜が東アジアの主要都市の後塵を拝する状況である。観光やビジネスにおける集客を反映していると考えられる主要ホテルチェーンの立地について Forbes2000 によるホテル上位 10 社のチェーン (Forbes (<http://www.forbes.com/>)) をみると、東京は上位グループに含まれるものの、東アジアの都市の中では必ずしも高くない状況である。

首都圏には、企業の本社機能及び情報通信機能が集中するとともに、国際会議場、コンベンション施設等が整備されており、金融・証券をはじめ各種産業に係る国際ビジネス拠点が形成されてきた。しかし、上述したように、東京の相対的な位置づけは低下しているのが現状である。首都圏における既存の機能集積を有効に活用し、事業所サービス業における高い国際競争力を発揮するためには、国際ビジネス拠点としての環境整備が必要である。企業が世界的な戦略の下で、立地する国や地域を選択する今日にあって、首都圏の国際競争力を高めるためには、規制緩和の推進等による自由なビジネス環境の整備や高コスト構造の是正等が図られた利便性・効率性が高い、国際ビジネス拠点にふさわしい都市の形成が不可欠である。

(2) 国際ゲートウェイの強化

太平洋側ゲートウェイ機能の強化（港湾）

スーパー中枢港湾の機能強化

日本の枢要な地域ブロックと、それぞれのブロックとほぼ同等の GDP をもつ国におけるコンテナ取扱需要を比較すると、全てのブロックにおいてコンテナ取扱需要は日本の方が少なく、持っている経済力に相応な物流基盤が不足している。日本の主なリードタイムの長期化の要因としては、港湾関係行政手続きのIT化の遅れやCIQ等行政官署を含めたフルオープン化の遅れが挙げられる。日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積み替えられ諸外国へ輸送される貨物量が急増している。これは、日本の港湾のフィーダー化が進み、海外の主要港への依存度が高まっていることを表わしている。海外トランシップがおきることで貨物の輸送コストが上がるため、日本の主要港湾であるスーパー中枢港を強化することによって、日本の港湾の重要度を上げ、トランシップ率を下げる必要があることになる。

常陸那珂港の機能強化

常陸那珂港の利用者を増やすためには、利便性の高い港湾を整備する必要があり、そのためには、常陸那珂港の整備を進めるとともに、戦略を持って、航路の誘致を進めることが必要である。そこで、スーパー中枢港湾の機能強化と同時に、国際海上コンテナターミナルであり、スーパー中枢港湾の補完的機能を果たす中核国際港湾の機能強化も必要となる。特に、常陸那珂港は京浜港に近隣しているため、この機能を強化することで国際競争力を高めることにつながると考えられる。

太平洋側ゲートウェイ機能の強化（空港）

成田空港、羽田空港の機能強化及び連携強化

世界における航空需要は年間平均成長率 5.1%、アジア太平洋地域においては 5.9%で伸びると予測されており、日本における航空需要も同様に高まると推測できる。特に、アジア諸国は経済発展により近年急速に需要が拡大しており、ネットワーク拡大要請の声がすでに高まっている。しかし、航空容量などの制約から、その要請に応えることが困難になってきている。騒音問題から成田空港の24時間営業が未だ困難なことや、羽田空港の大幅な拡張を踏まえると、羽田空港が、深夜発着便やペリメーター規制内の近距離国際線の発着に対応するなど、成田空港・羽田空港のより一体的な運用を図る必要がある。

茨城空港整備の必要性

現在、日本には多くの空港が設置されているが、茨城県を含む北関東地域は、最寄の空港までのアクセスに2~3時間近くを要する空港空白地帯となっている。百里飛行場（茨城

空港)が開港すれば、例えば水戸市内からの場合、空港までの所要時間が約2～2.5時間短縮できるほか、費用の面でも約3,000円の節約が可能になり(いずれも片道)便利になる。また、水戸市役所から大阪市や地方中核都市までの所要時間は2時間程度短縮する。こうした一次的な効果のほか、観光や物流面においても、地域経済の発展に大きく貢献するものと考えられる。

日本海側ゲートウェイ機能の強化

新潟港の機能強化

新潟県は、三大都市圏や仙台等と高規格幹線道路網でつながっており、短時間での輸送が可能である。また、鉄道貨物ネットワークにおいても首都圏とつながっていることから、環境負荷の少ない鉄道貨物の輸送が可能である。新潟は、本州の日本海側のほぼ中央に位置し、北東アジア諸国とも日本海を挟んで対面しているという地理的特徴がある。対環日本海地域との貿易が盛んになっていく中で、新潟港は太平洋側の港湾よりも地理的に優位であり、新潟港の利用を増加するためには、新潟港の機能を強化することが必須となる。

アクセス交通の整備

地域内々の交通ネットワーク

a 京浜港間の交通ネットワーク強化

東京港・横浜港・川崎港間で行われる国内フィーダー輸送、空コンテナのポジショニングによる空コンテナの輸送による京浜港間の横持ち輸送は年間約33万TEUとなっており、京浜港直背後の消費・生産地から京浜港への移動量、年間約58万TEUと比較しても、無視できる大きさではない。各港湾間の連携を図るためには、京浜港間の交通ネットワークの強化が必要である。

b 京浜港と首都圏の交通ネットワーク強化

京浜港取扱コンテナ貨物の後背圏は関東以外の地域で、貨物量の約16%を占めている。また、関東地域で生産・消費されるコンテナは関東内陸部でも、全体の55%を占める等、京浜港と関東地域の交通ネットワークは多くのコンテナを輸送しており、これらのコンテナ貨物の輸送効率を高めるためには、京浜港との交通ネットワークの強化が必要である。

c 北関東地域と常陸那珂港、成田空港間の交通ネットワークの強化

北関東3県の道路基盤の充実度は相対的に低い。平成14年(2002年)9月に茨城県がまとめた報告書を見ると、トラックターミナルバース数、高速インターチェンジ数、道路改良率において概ね全国平均値を割り込んでおり、増える産業立地に対応した交通基盤の充実が必要である。

d 成田空港と羽田空港間の交通ネットワーク強化

首都圏に乗り入れる路線は、国内線・国際線ともにニーズは高く、成田空港の北伸や羽田空港の再拡張が終了した際には、需要を満たすようにそれぞれ発着回数が増え、同時に旅客数も増えると想定される。それと比例して国際線から国内線、若しくはその逆の乗り継ぎも増え、それによって成田空港・羽田空港間の移動が増加すると考えられる。現在両空港間の移動は鉄道で110分程度、リムジンバスでは少し短縮され75分程度であるが(成田空港HPによる)リムジンバスは成田空港付近における道路の混雑が予想される時間帯などで所要時間が大幅に変わることも考えられ、より高速で安定した移動手段を確保する必要がある。

e 北関東地域と茨城空港間の交通ネットワーク強化

東関東自動車道水戸線が整備されると、百里飛行場(茨城空港)から成田空港までのネットワークも構築される。これにより、国内線・国際線の乗り継ぎがこれまでの成田空港～羽田空港間だけでなく、成田空港～百里飛行場(茨城空港)間という新しい物流・人流ルートが生まれる。北関東自動車道及び東関東自動車道の整備が進むと、百里飛行場(茨城空港)へのアクセス時間が1時間以内の市町村の人口は、310万人になる。また、それ以外で他空港よりもアクセス時間が有利な圏域の人口は約1,200万人にのぼることから、百里飛行場(茨城空港)周辺の交通ネットワークの整備は百里飛行場(茨城空港)の利用者数増加につながると考えられる。

地域内外の交通ネットワーク

a 首都圏と日本海港湾の交通ネットワーク強化

北東アジア諸国は近年急速に経済が発展しており、環日本海地域における貿易が盛んになることで輸送の需要は高まることが想定されている。しかし、日本の経済の中心は首都圏であり、近年新潟港の貨物取扱が急速に伸びているものの、依然として京浜港などの太平洋側に位置する主要港からの輸送が多く、北陸地域の港湾の後背圏はそれぞれの県にとどまっている。新潟港は首都圏と北東アジアを結ぶ軸線上にあり、新潟港を利用することにより輸送の所要時間やコストが削減できると考えられる。

b 京浜港と東北、北陸地域間の交通ネットワーク強化

東北地方における外貨貨物の取り扱いは、依然として京浜港が多くなっている。特に、福島県の86.1%、山形県の65.6%、宮城県の50.2%など、南部の県において京浜港の利用が高いことがわかる。しかし、最も京浜港に近い福島県においても京浜港までの所要時間は3時間半以上かかり、宮城県(仙台)の場合5時間半、山形になると7時間以上かかっている。今後の首都圏企業における北陸地域の港湾利用の増加や成田空港・羽田空港から北陸地域への貨物量増加が予測されている。

c 成田空港、羽田空港と東北、北陸地域間の交通ネットワーク強化

東北地方発着の国際線貨物について、成田空港と地元空港における貨物量を比較すると、圧倒的に成田空港を利用する貨物が多い。現在、北陸地域を発着する航空貨物のうち、75%は成田空港を経由しており、新潟空港及び小松空港を利用する頻度は極めて低い。

d リニア中央新幹線整備の必要性

現在、日本経済の最重要地域である東京 - 名古屋 - 大阪を結ぶ東海道新幹線の利用客は1日平均 39 万人となっており、年間で1億 4,000 万人を超えている。しかも、現在の列車の本数は1日 280 本を超えており、東海道新幹線のスピードアップや輸送力の増強もいずれ限界に達するものと予想されている。

5 - 3 海外との連携の方向

方向性 : 国際ビジネス拠点としての環境整備

首都圏の国際競争力を高めるためには、利便性・効率性が高い、国際ビジネス拠点にふさわしい都市の形成が不可欠である。

今後とも首都圏が国際ビジネス拠点として機能し続けるためには、高度な情報通信インフラ、国際交通インフラへのアクセス、オフィス環境等のほか、各種迎賓機能の充実や魅力的なアミューズメント施設、仕事の合間の休息の空間（緑、水辺）の整備が重要となる。

また、外国語で診療可能な医療機関、公共施設等での外国語表示、あるいは一定水準以上の教育ができるインターナショナルスクール等の学校・クラス、外資系企業等で働く外国人やその家族にとって、暮らしやすい生活・居住・教育環境の創出に取り組むことも重要である。

方向性 : 太平洋・日本海ゲートウェイの強化

世界の経済成長と経済のグローバル化の進展によって、世界貿易・国際物流が急速に拡大するとともに、国際分業体制の急速な進展が見られ、アジア諸国との経済の相互依存関係の深まりにより、国内輸送と変わらないスピード・時間帯・頻度等の物流体系の構築（対アジア輸送の準国内輸送化）が求められるようになってきている。

このような状況の中で、首都圏における国際競争力を高めるためには、首都圏の国際海上輸送分野・国際空港輸送分野における物流の高コスト構造の是正、情報通信技術を使った省力化、人流の活発化、円滑化を図る必要がある。そのためには、まずはゲートウェイとなっている施設を整備することが重要であり、あわせて、ゲートウェイと内陸部を結ぶ交通手段の整備を進め、アクセス機能を強化することが必要である。

