

対流型首都圏の実現に向けて

首都圏、特に東京圏が日本経済を牽引

- 世界の主要国のGDPは、H3からの20年で2倍以上、中国は17倍も増加している中、日本は1.7倍と低調である。
- その中で、国内のGDPは約19兆円増加しているが、他圏域の増加量は低く、首都圏が経済を牽引。

世界主要国のGDP(10億USD)

	H3	H23	H23/H3 伸び率
アメリカ	6,174	15,518	2.5
中国	424	7,314	17.2
日本	3,537	5,906	1.7
ドイツ	1,815	3,631	2.0
フランス	1,280	2,865	2.2
イギリス	1,070	2,465	2.3

出典：国際通貨基金(IMF)
World Economic Outlook Database

日本国内の地域別GDP(兆円)

	H3	H23	H3~H23 増加量	増加量 分担率
北海道	18.7	18.3	-0.4	-2%
東北地方	30.3	29.8	-0.6	-3%
首都圏 (東京圏)	176.2	192.0	15.9	82%
北陸地方	20.5	20.6	0.1	1%
中部圏	67.8	69.6	1.9	10%
近畿圏	81.6	77.6	-4.1	-21%
中国地方	27.9	28.1	0.2	1%
四国地方	12.5	13.9	1.3	7%
九州地方	39.5	43.8	4.3	22%
沖縄	3.0	3.8	0.8	4%
全国	478.0	497.4	19.4	

※H3(平成7年基準)、H13・H23(平成17年基準)
※東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)

出典：県民経済計算(内閣府)

日本を牽引する中で、東京に諸機能が集中

○証券売買高は、東京が約97%占め、東京が金融の中核機能を有している

証券売買高の取引所別シェア

	売買高 (2012年12月)	
	百万株	%
東京	56,255	96.7%
大阪	1,870	3.2%
名古屋	18	0.06%
福岡	2	0.0%
札幌	0	0.0%
合計	58,145	100.0%

注：東京の値は東京証券取引所とジャスダックの合計値。普通株式を対象とし、優先株式、外国株式を除く。

四捨五入しているため、合計と一致しない。

資料：「統計月報(2013年12月)」(株)東京証券取引所

リスクを抱える中、一極集中が進展し日々日本全体のリスクが高まってしまっている

- 首都直下地震(M7クラス)の発生確率は、30年以内に70%程度と推定されている。
- 首都直下地震により甚大な被害の発生が想定される。

■南関東地域で発生する可能性のある地震

- 南関東地域では、200~400年間隔で発生する関東地震(M8クラス)の地震の間に、M7クラスの地震が数回発生している。
- 首都直下地震(M7クラス)の地震が発生する確率は30年間で70%と推定されている

■首都直下地震(M7クラス)が発生した場合の被害想定

○地震の揺れによる被害

- ・揺れによる全壊家屋:約175,000棟
- ・建物倒壊による死者:最大 約11,000人
- ・揺れによる建物被害に伴う要救助者:最大 約72,000人

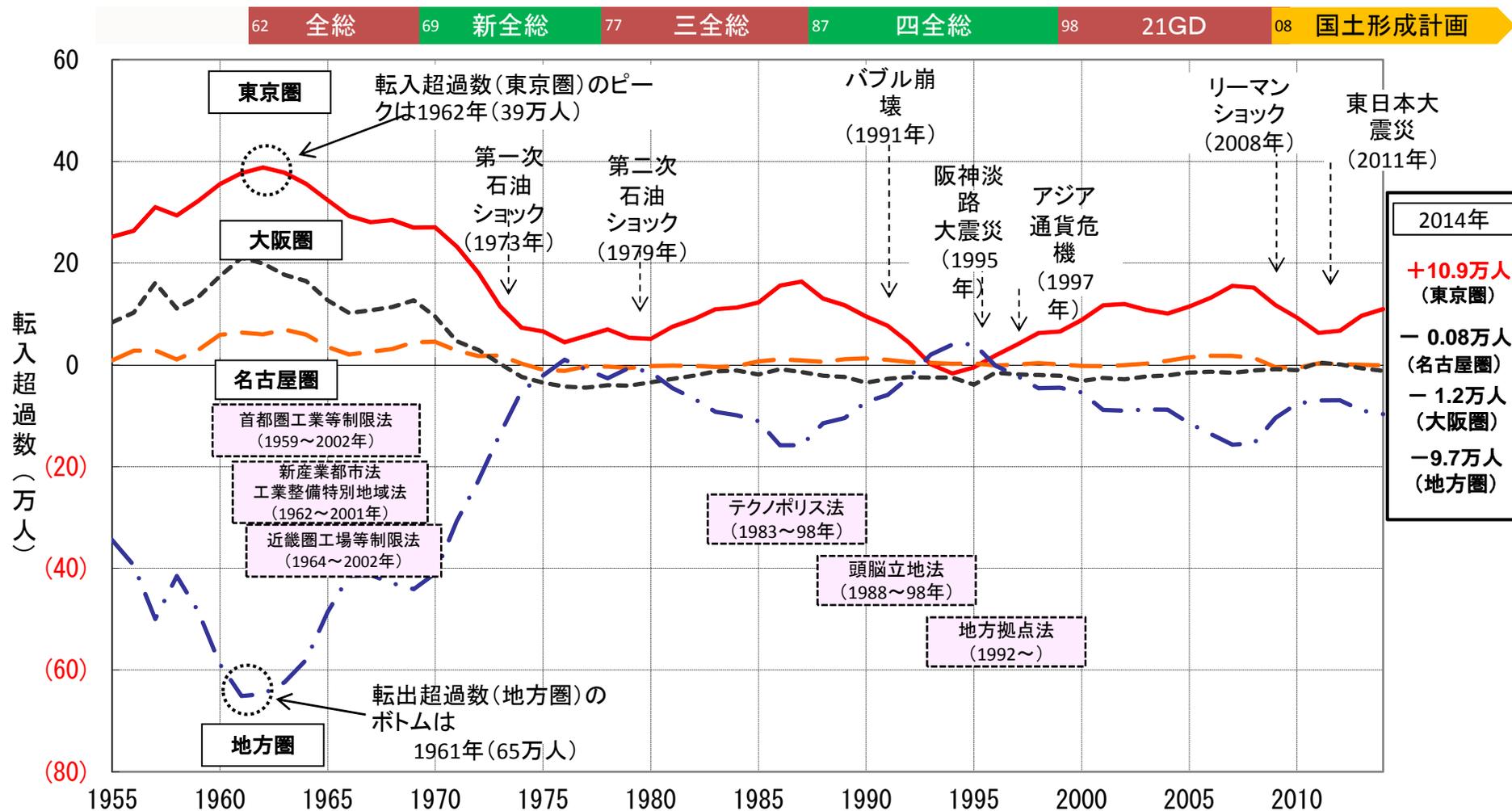
○市街地火災の多発と延焼

- ・焼失:最大 約412,000棟、建物倒壊等と合わせ最大 約610,000棟
- ・死者:最大 約 16,000人、建物倒壊等と合わせ最大 約 23,000人

○経済的被害 合計:約95兆円

- ・建物等の直接被害:約47兆円
- ・生産・サービス低下の被害:約48兆円

東京への集中が長期に亘って進展してきた



(出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土政策局作成。

(注) 上記の地域区分は以下のとおり。

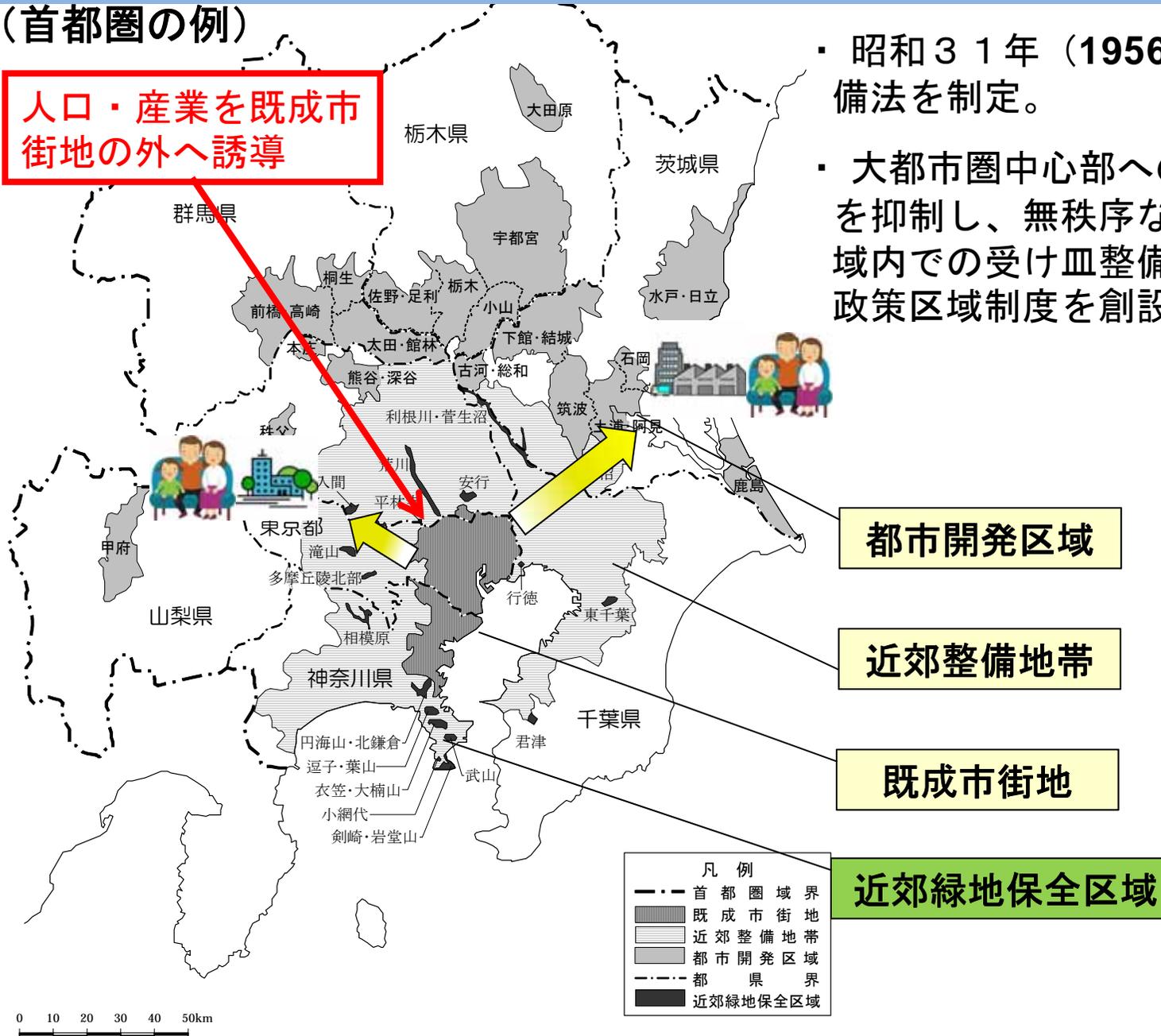
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県 大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏 地方圏：三大都市圏以外の地域

東京集中は様々な弊害をもたらすことから、首都圏内でも一貫して分散政策がとられてきた

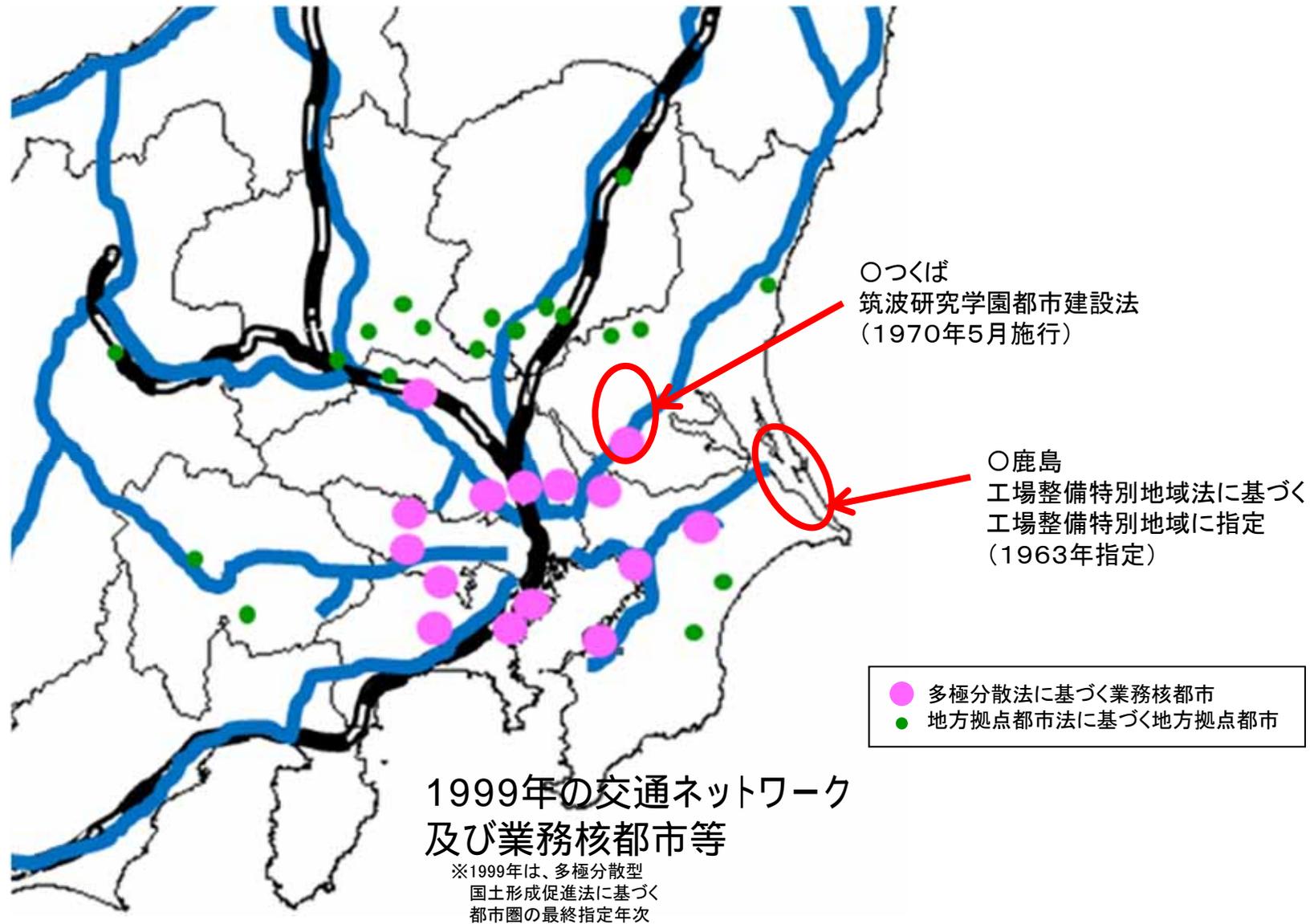
(首都圏の例)

人口・産業を既成市街地の外へ誘導

- 昭和31年（1956年）、大都市圏整備法を制定。
- 大都市圏中心部への人口・産業の集中を抑制し、無秩序な市街化の抑制や圏域内での受け皿整備を推進するため、政策区域制度を創設。

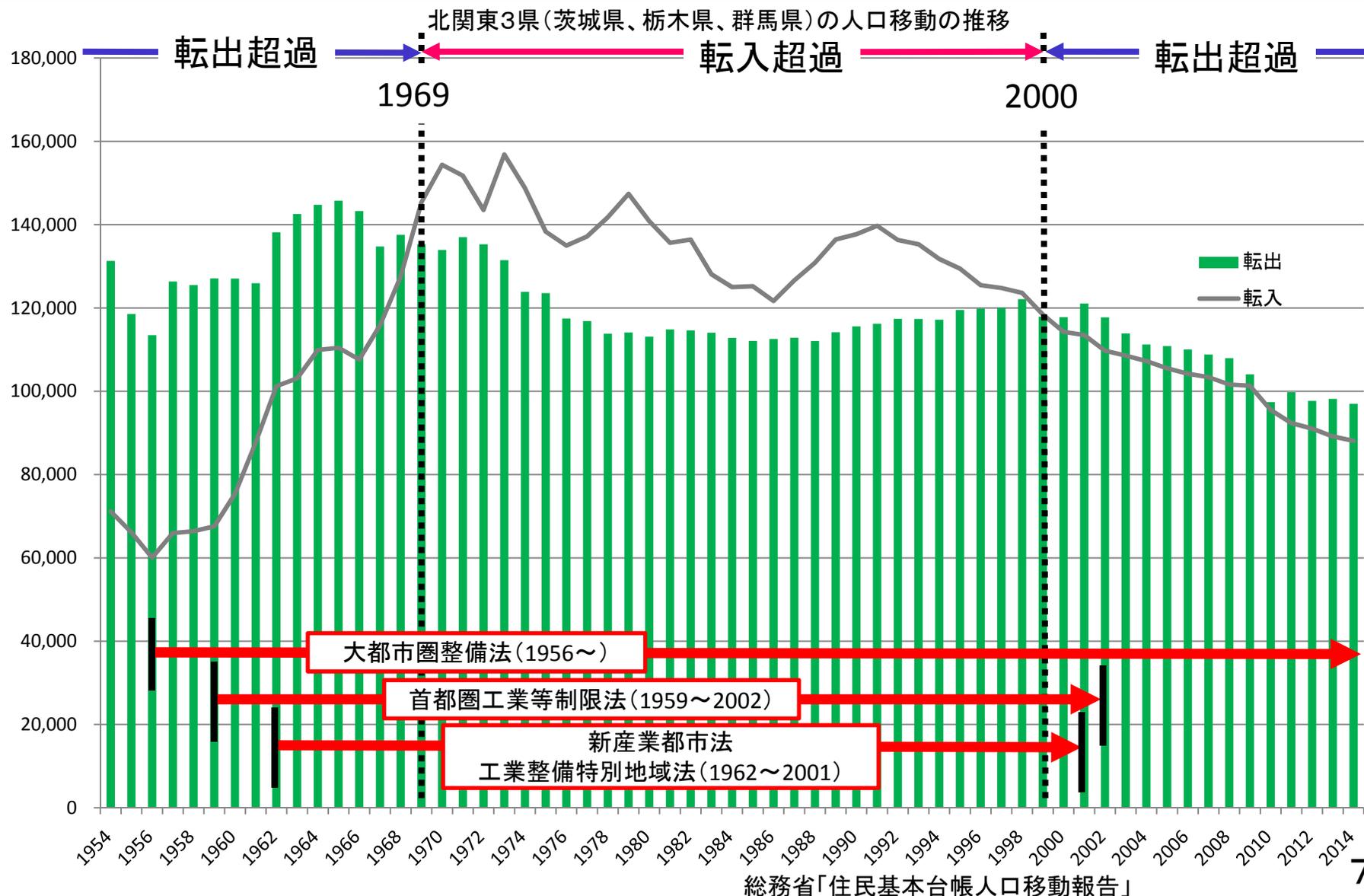


都市においても分散政策を推進



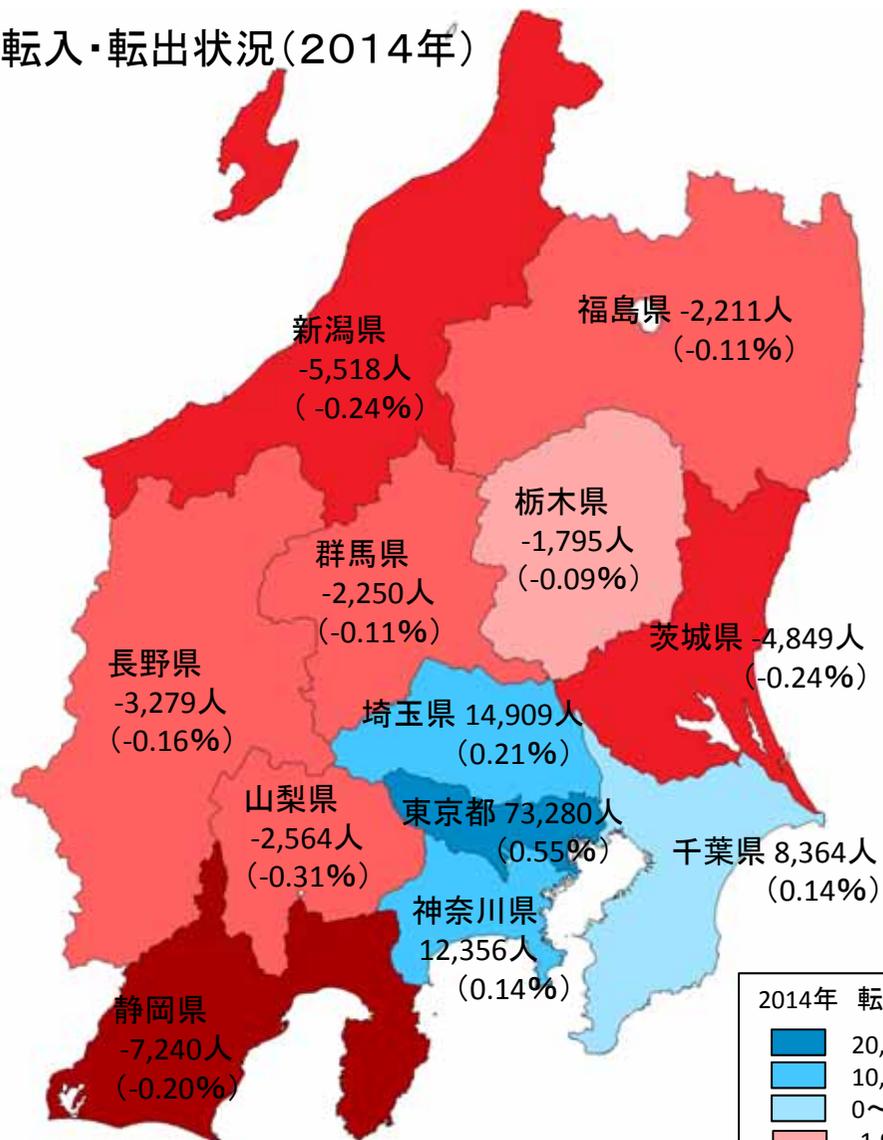
この結果、1969年以降東京圏外に一定機能が分散。しかし近年、再び集中

○北関東3県は大幅な転出超過だったが、1969年から転入超過に転換。
しかし近年、再び転出超過傾向。

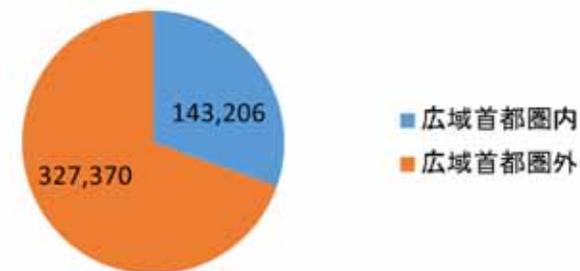


首都圏内でも一極集中が進展し、二重構造を形成

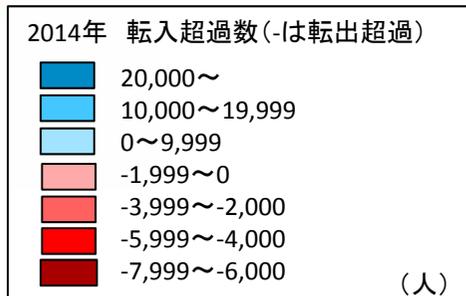
都県別転入・転出状況(2014年)



東京圏への転入者数(実人数)



・東京圏への転入者数のうち、**約3割**は広域首都圏内からの転入。

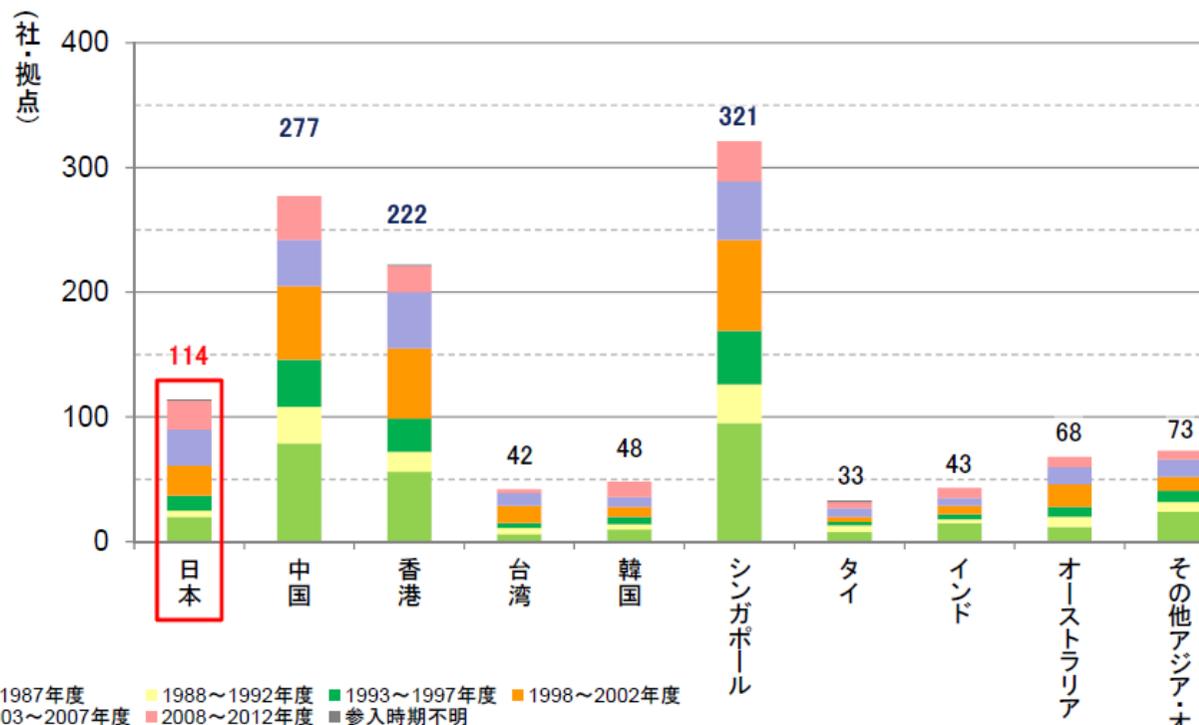


※ 上段は「転入・転出者数収支(人)」
 ※ 下段カッコは「都県内人口あたりの転入・転出者数収支の割合」

東京圏抑制では東京圏の機能が他国に流出する恐れ

○外資系企業の地域統括拠点数では、シンガポールや香港などのアジアの都市に後れをとっており、東京の国際会議開催件数はICCA統計で26位、UIA統計で5位となっている。

外資系企業のアジア・オセアニア地域統括拠点数



※ 調査対象は、日本に進出しており、かつ、外国投資家が株式又は持分の3分の1超を所有している等の条件を満たす企業。
 (出典) 経済産業省「第47回 外資系企業の動向(平成25年外資系企業動向調査)」をもとに国土交通省都市局作成

東京の国際会議開催件数

ICCA統計による国際会議開催件数

	2013年	(左列続き)	(右列続き)
パリ	204件(1位)	台北	78件(28位)
マドリード	186件(2位)	上海	72件(29位)
ウィーン	182件(3位)	メルボルン	52件(44位)
バルセロナ	179件(4位)	済州	45件(52位)
ベルリン	178件(5位)	京都	43件(55位)
シンガポール	175件(6位)	ニューデリー	35件(65位)
...		釜山	34件(68位)
ソウル	125件(9位)	ハノイ	27件(90位)
北京	105件(18位)	ジャカルタ	26件(94位)
バンコク	93件(20位)	大阪	20件(117位)
香港	89件(23位)	ムンバイ	19件(126位)
東京	79件(26位)	神戸	18件(136位)

UIA統計による国際会議開催件数

	2003年	2008年	2013年
シンガポール	142件(8位)	660件(1位)	994件(1位)
ブリュッセル	247件(2位)	363件(3位)	436件(2位)
ウィーン	204件(4位)	270件(4位)	318件(3位)
ソウル	85件(22位)	153件(8位)	242件(4位)
東京23区	63件(30位)	162件(6位)	228件(5位)
バルセロナ	143件(7位)	206件(5位)	195件(6位)
パリ	336件(1位)	484件(2位)	180件(7位)
マドリード	94件(20位)	101件(18位)	165件(7位)
釜山	11件(89位)	70件(33位)	148件(9位)
ロンドン	183件(5位)	144件(9位)	144件(10位)
...			
京都	23件	40件	52件

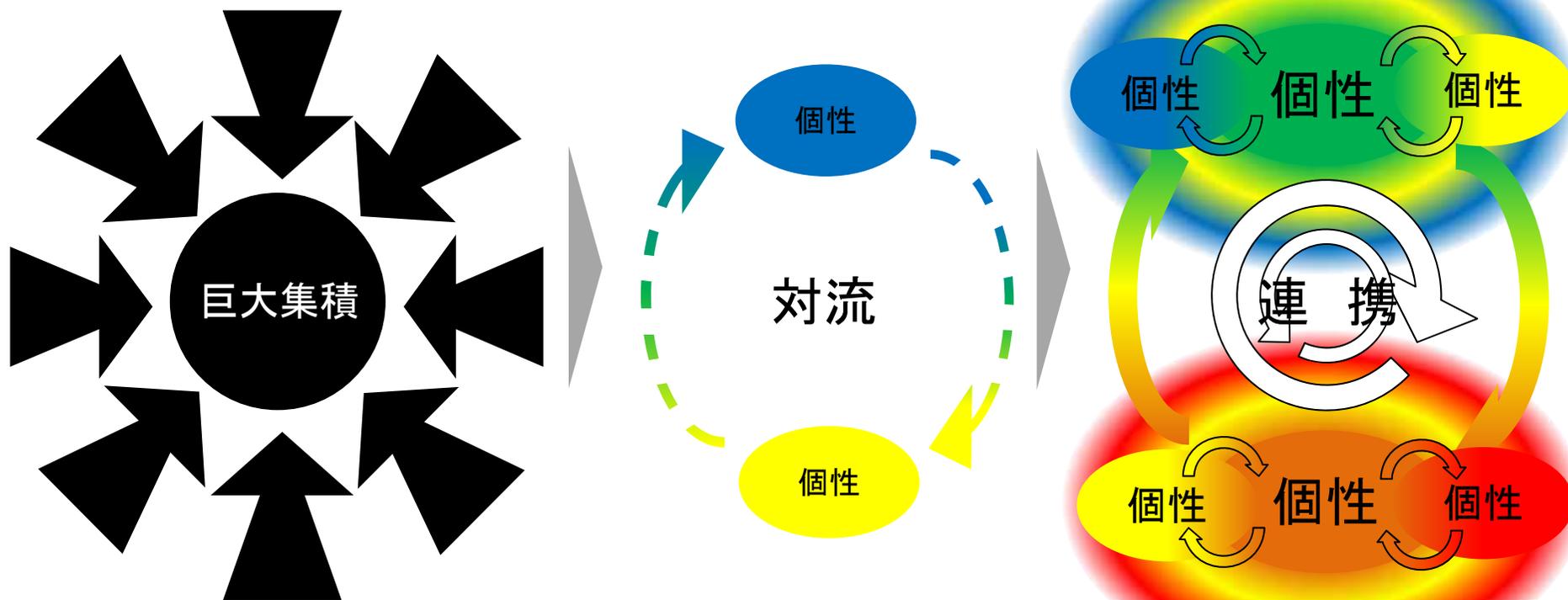
※ その他、横浜51件、名古屋24件、大阪23件、神戸22件、北九州17件(2013年)

(出典) ICCA資料、JNTO「国際会議統計」

「集中」と「対流」

- （首都圏の国際競争力を維持発展させながらリスク軽減を図る）それに対する一つの答えが面的な対流の形成
- 対流とは一極集中の対極にある言葉。異なる個性の温度差から対流が生まれ、それを連携させることで高度な対流を実現

概念イメージ



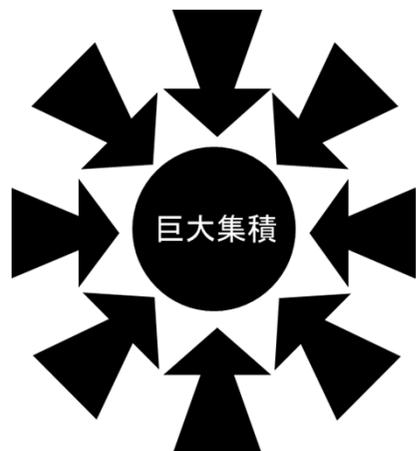
・単一であれば対流は生まれず、単純な集積は一極集中を産む。

・個性が生じることで温度差が生じ、その温度差が対流を産む。

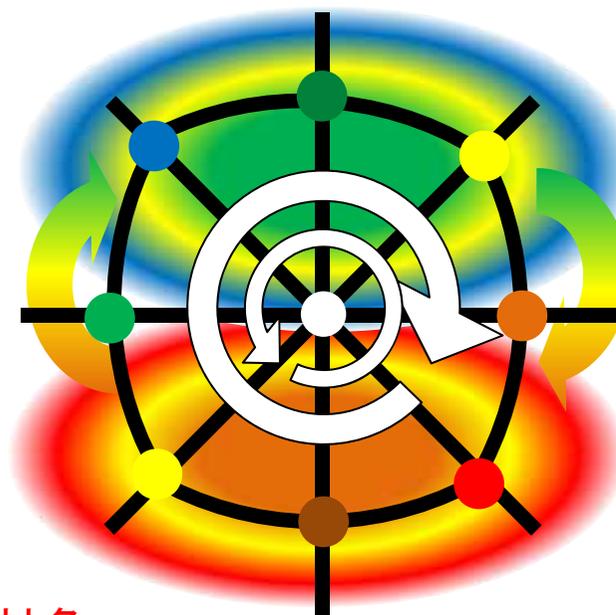
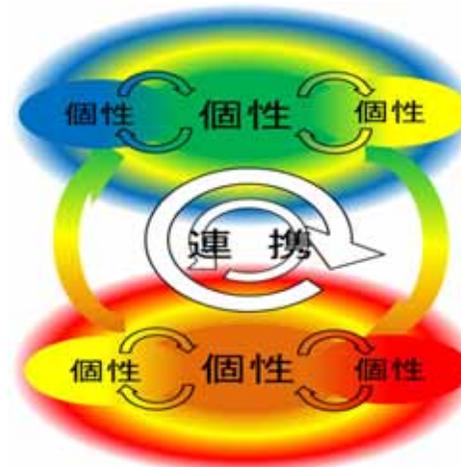
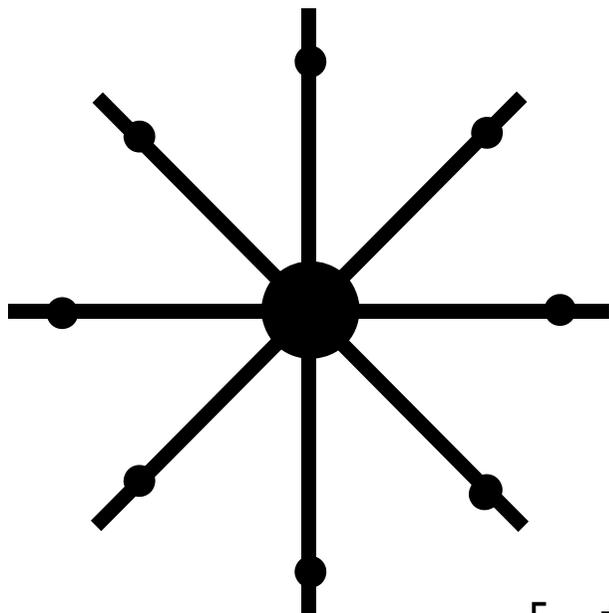
・さらに連携させることで高度な面的対流を実現。

「対流」を促す面的な交通ネットワーク

○対流を産み出すのに、交通ネットワークは必ずしも絶対条件でないが、交通ネットワークの形状が対流の形成に大きく寄与



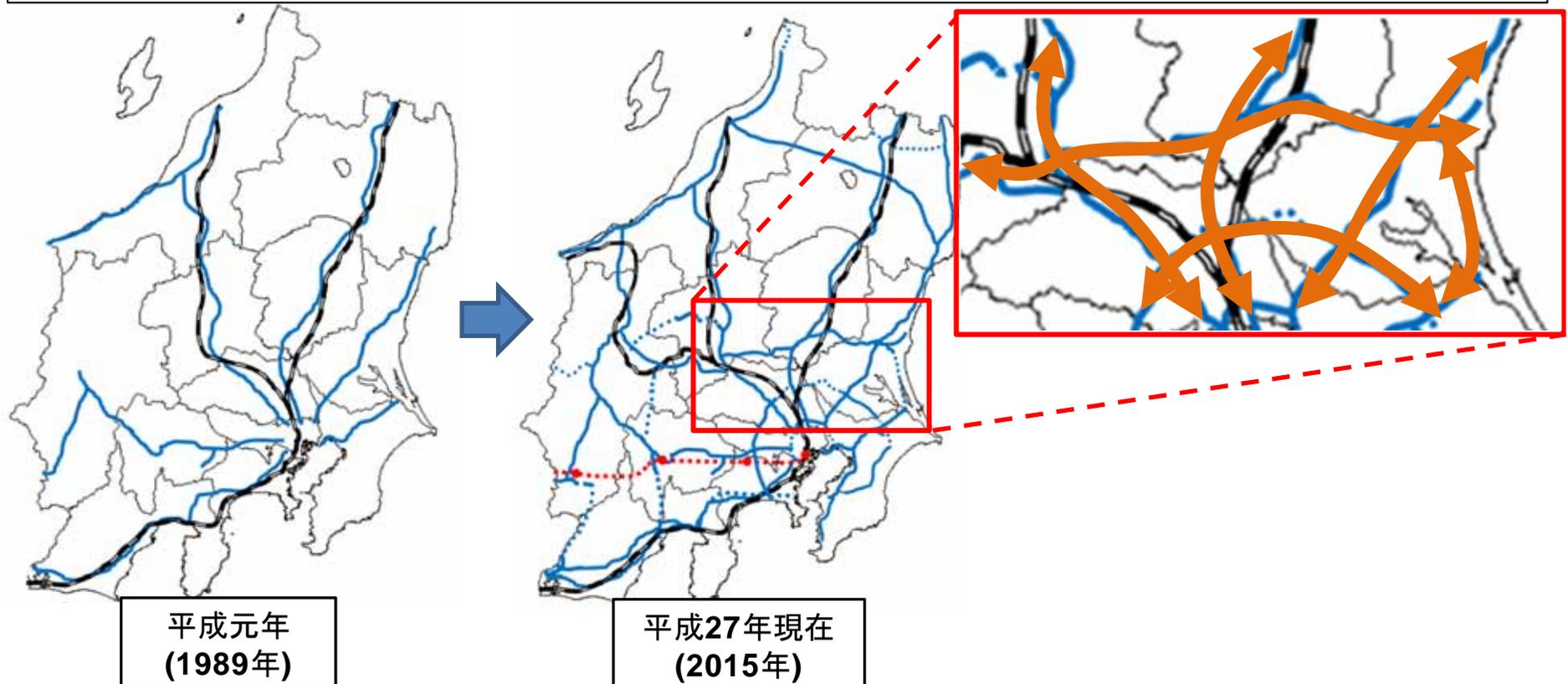
交通ネットワークイメージ



「一対多」から「多対多」へ

面的な交通ネットワークの形成

- これまでは、首都圏と全国を結ぶネットワーク整備が先行して進められてきた。このため、首都圏内では、放射ネットワーク整備を先行。
- 結果として、東京への過密・渋滞問題を発生させてきた。このため、50年に亘り、環状方向に力点を置き、「放射」ネットを「放射+環状」ネットに転換。
- この結果、単なる環状だけでない、新しい面的な交通ネットワークが生まれつつある。例えば、北関東では面的な交通ネットワークが形成。

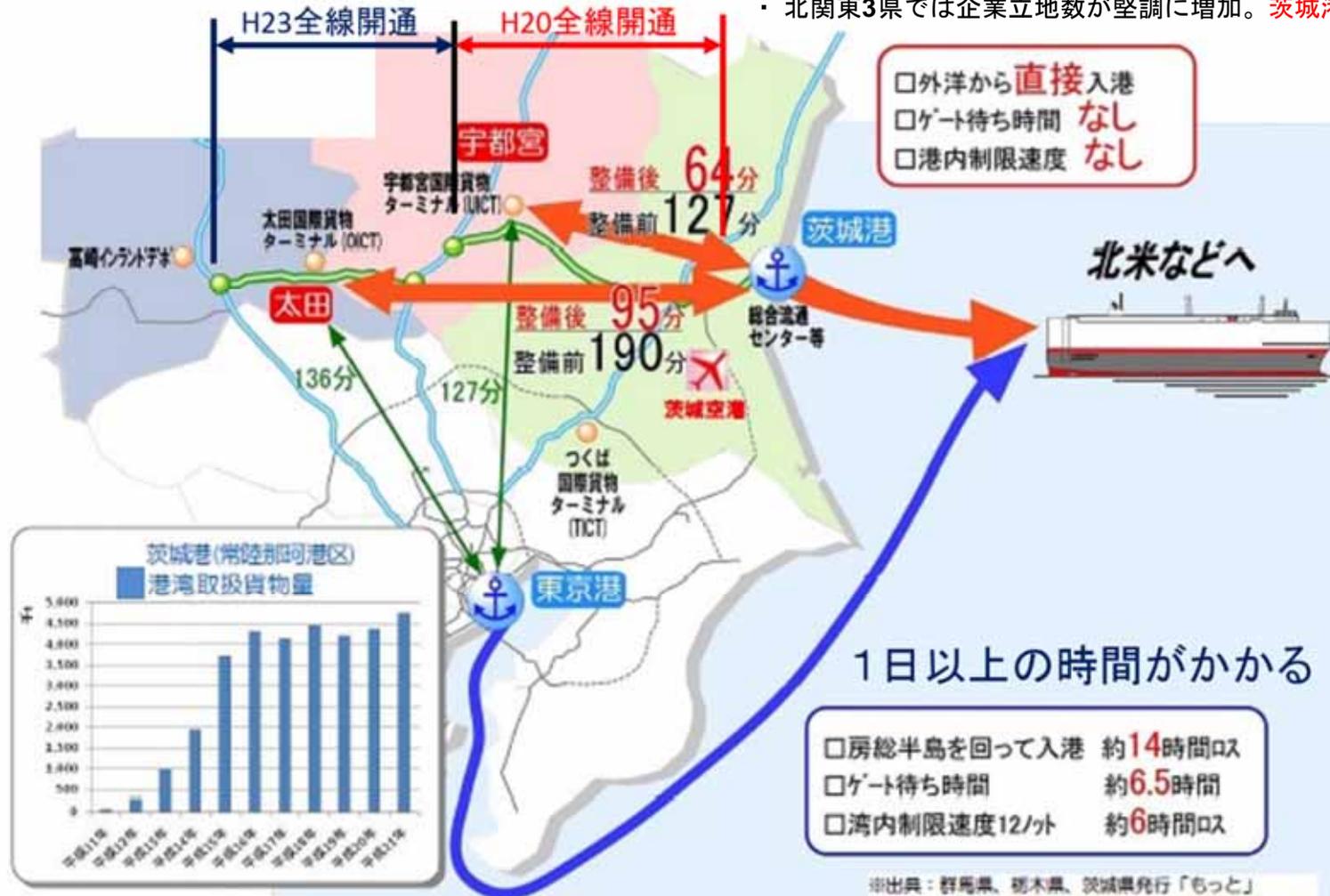


※—は開通済区間。...は現在事業中及び未事業化区間。
※...は2027年開業予定のリニア中央新幹線(品川・名古屋間)

太平洋側港湾機能の内陸拡大

○面的な交通ネットワークは、放射方向でない、新しい流れを産み出す。その例が北関東。
 ○北関東自動車道の開通により、太平洋側港湾機能が内陸化。結果、北米向け輸出品の生産拡大に寄与。

- ・北関東3県のアクセス性が向上。
 (北米ルートへのアクセス 1日以上→1~2時間に短縮)
- ・北関東3県では企業立地数が堅調に増加。茨城港の貨物量も増加。



太平洋側港湾機能の内陸拡大

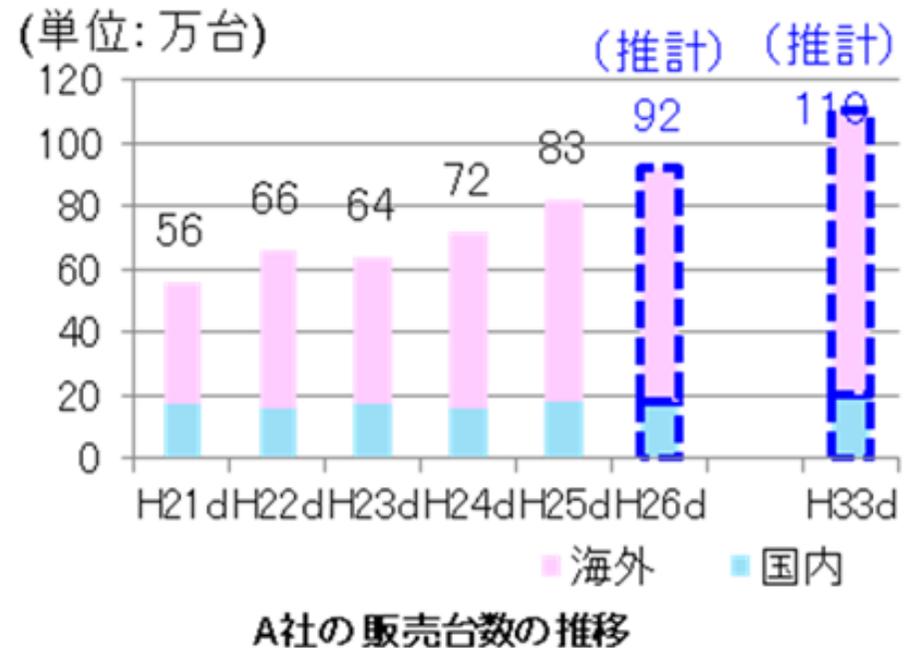
具体事例：大手自動車メーカーA社（群馬県太田市）の販売台数の増加

背景：北米を中心とした海外での需要の高まりにより販売台数増加。

・群馬工場の生産能力の向上
42万台/年→60万台/年(H24.3→H25夏)

改善
・トラック運転手不足への対応
・輸送効率化による競争力強化
①現状
夜間：群馬県～京浜港1往復(片道3時間30分)
②改善後
昼間：群馬県～常陸那珂港区2往復(片道1時間40分)

国土交通省作成



太平洋側港湾機能の内陸拡大

○北関東自動車道により常磐、東北、関越、上信越の高速ネットエリアが一挙に一体拡大。
工場立地件数が急増。

関東地方における工場立地件数(2012年～2013年)



- ・新4大工業地帯の1つとして、ビジネスの世界でも、北関東自動車道の開通効果に注目。

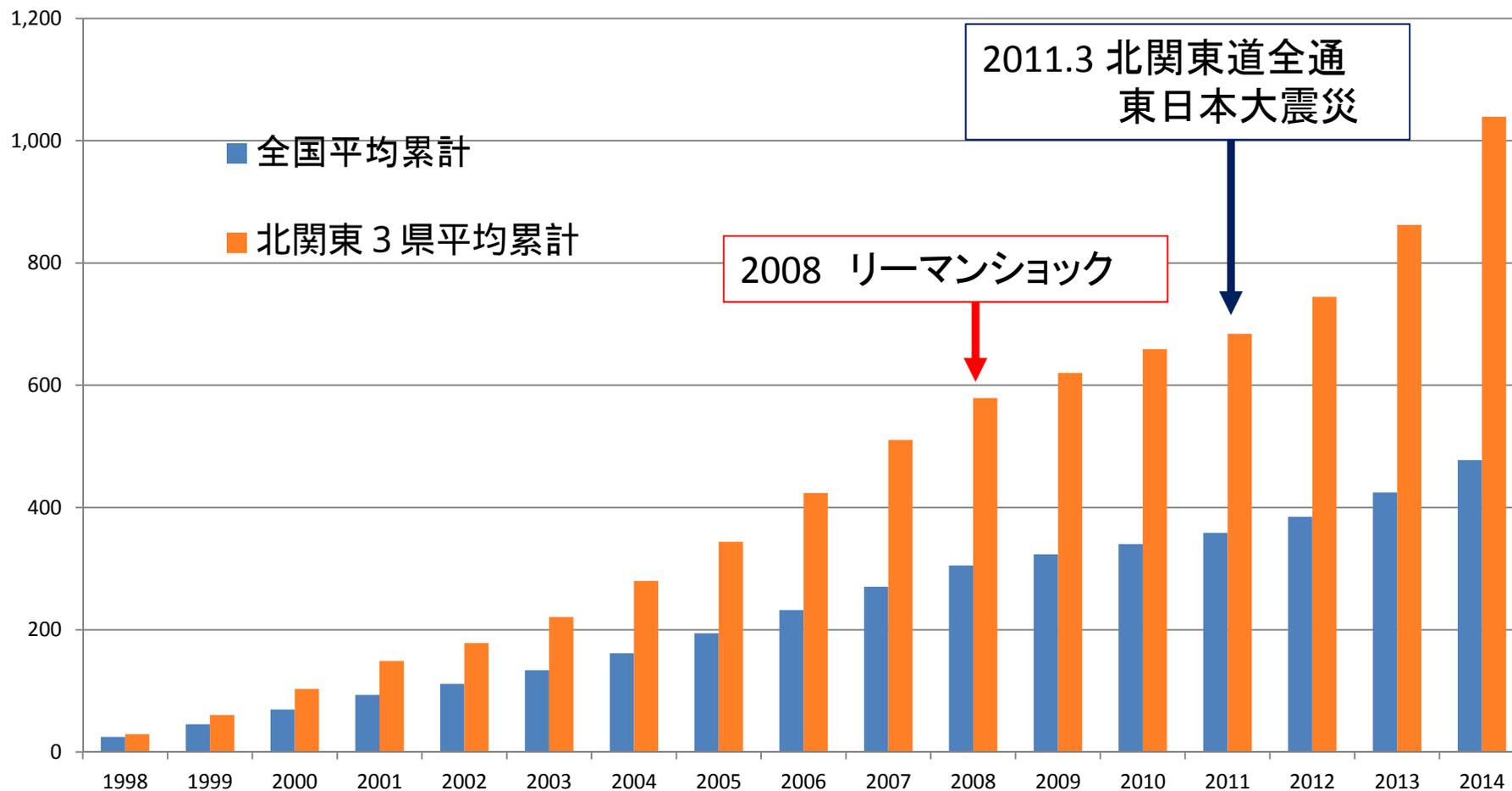


出典:『日経ビジネス』2014年4月28日号

北関東3県の工場立地

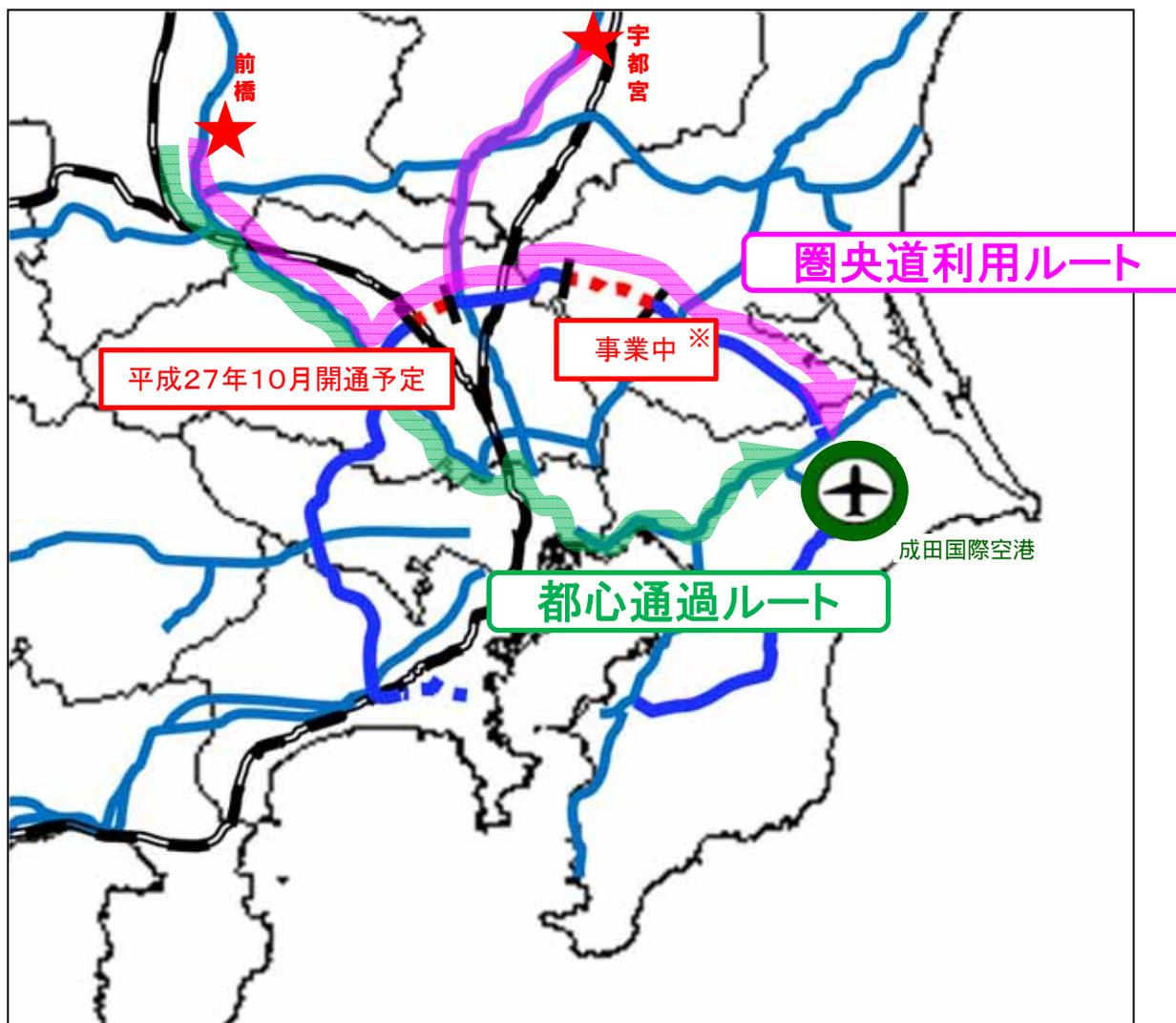
○ 2014年の工場立地件数は、1位茨城県、2位群馬県、3位栃木県
北関東3県の平均は**全国平均の2倍**

1998年以降の立地件数の推移(累計)



立地件数は、群馬・栃木・茨城の北関東3県の平均および全国平均の1998年(平成10年)以降の累計値である。
(出典)工場立地動向調査(経済産業省)をもとに関東地方整備局作成

今後は成田の国際空港機能が群馬や栃木にも拡大

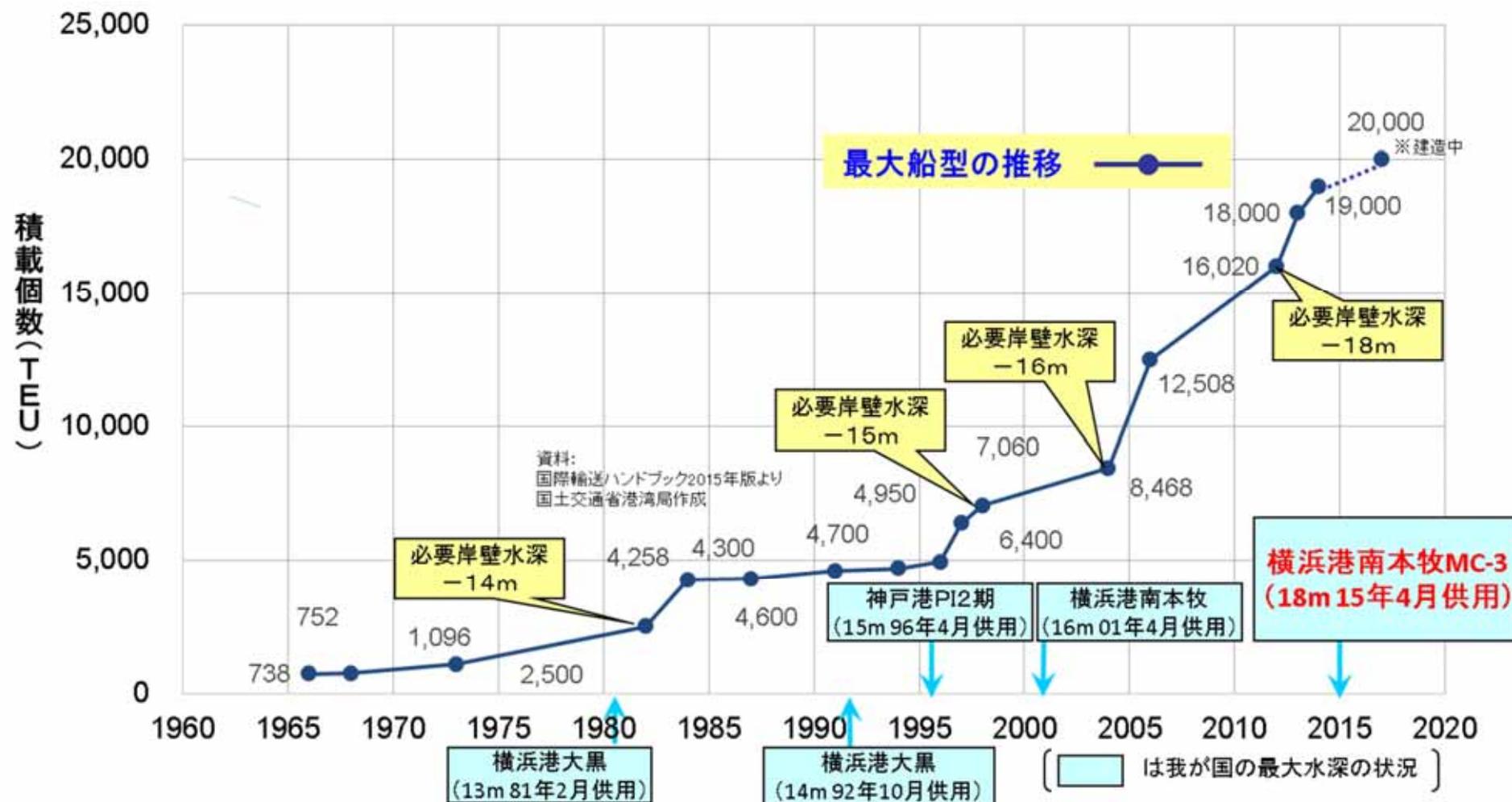


※の区間の開通時期については検討が必要

国際コンテナ機能が内陸拡大

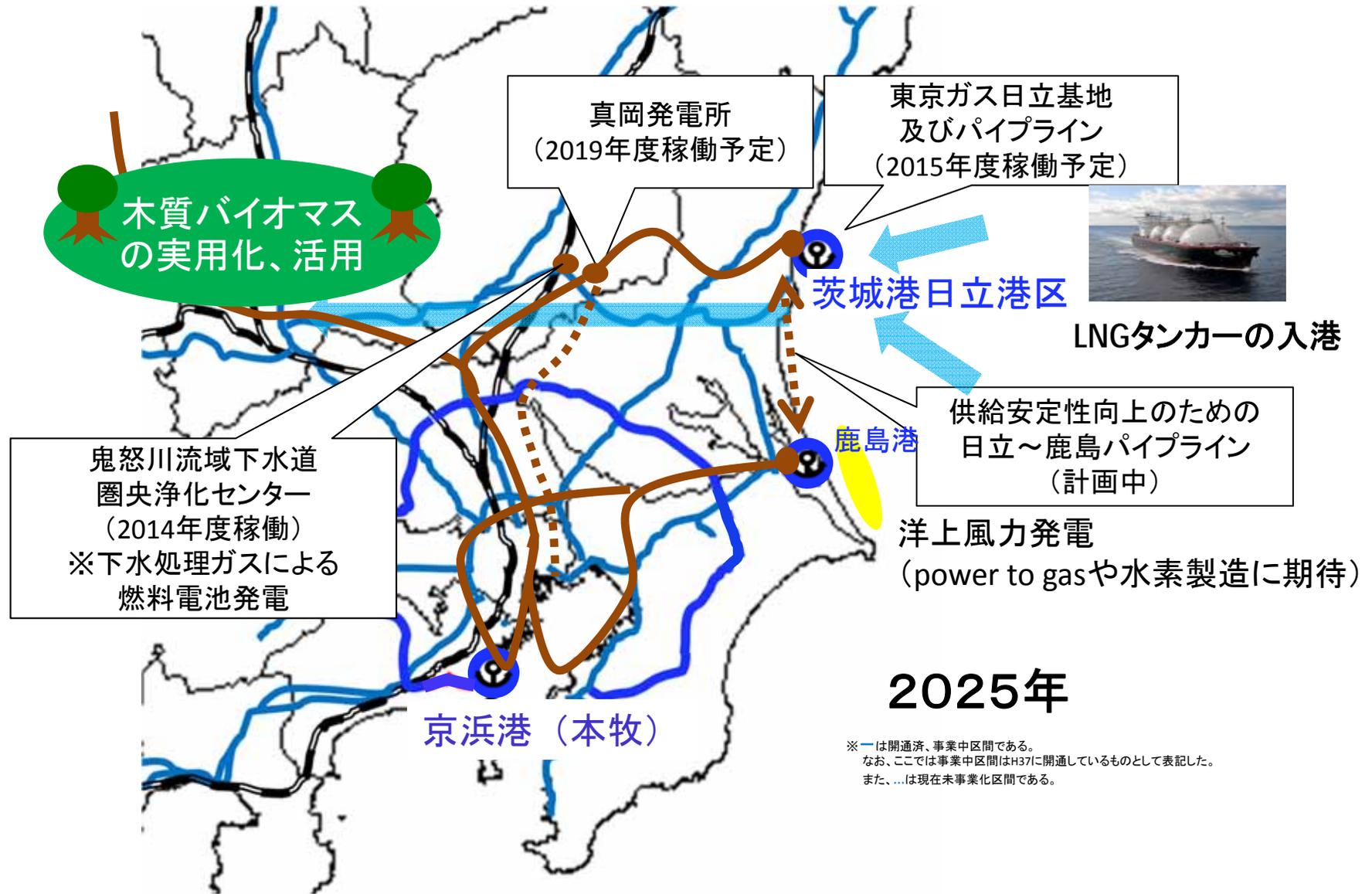


世界のコンテナの巨大化の進展と日本の港湾の対応



注: TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位
 出典: 2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報を基に国土交通省港湾局作成

港湾地域から敷設されるパイプラインにより、エネルギー輸送が内陸化



北関東新産業東西軸の創出

- 単なる工場立地や交通ネットワークで結ばれるだけでなく、エネルギー輸送の内陸拡大による広域バックアップや輸出向け製造業の受け皿となり得る北関東新産業東西軸の創出。
- 国際港湾機能や国際空港機能の内陸拡大により面的な対流が生まれる。
- また、北関東新産業東西軸の創出は、日本海・太平洋二面活用や福島復興支援にも寄与する。



面的な交通ネットワークを活用し、「連携のかたまり」を多数創出することで対流型首都圏を構築

- 2025年には、現在計画されている首都圏の広域高速ネットワークが概ね完成。これにより面的な交通ネットワークが形成。
- これを活用し「連携のかたまり」を首都圏各地に多数創出できれば、対流型首都圏が構築され首都圏のリスクを軽減しつつ、首都圏の国際競争力も維持向上できる可能性。

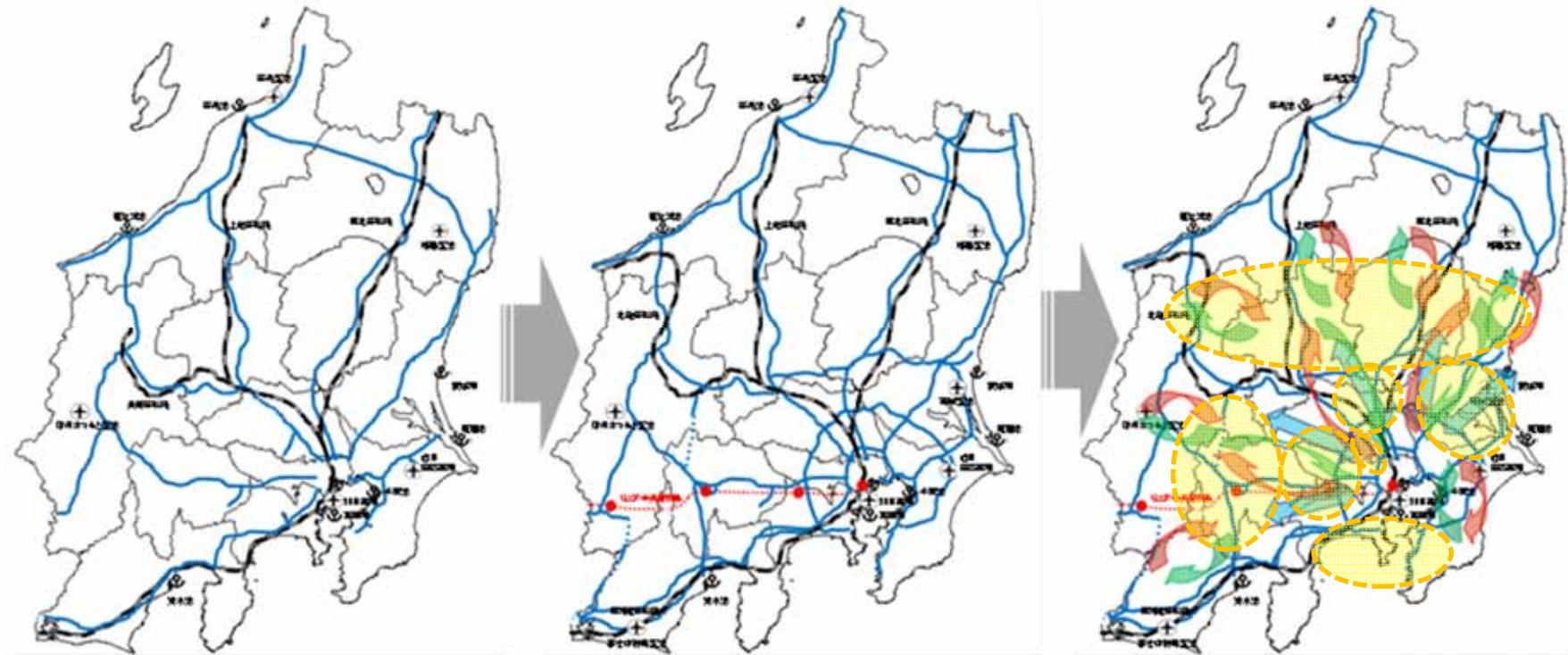


図 1999年(左)と2025年(中)時点の交通ネットワーク及び対流のイメージ(右)

※一は開通済、事業中区間である。
なお、ここでは事業中区間は2025年には開通しているものとして表記した。
また、...は現在未事業化区間である。
※...は2027年開業予定のリニア中央新幹線

連携のかたまり

新首都圏広域地方計画は対流型首都圏を構築するための「インフラを賢く使う手引き書」を目指す必要

対流型首都圏を構築するための戦略的空間概念

特に戦略的に創出する4つの「連携のかたまり」

軸コンセプト

国土を縦断・横断する広域のかたまり

圏域コンセプト

広域的エリアにおいて特定テーマの下に連携

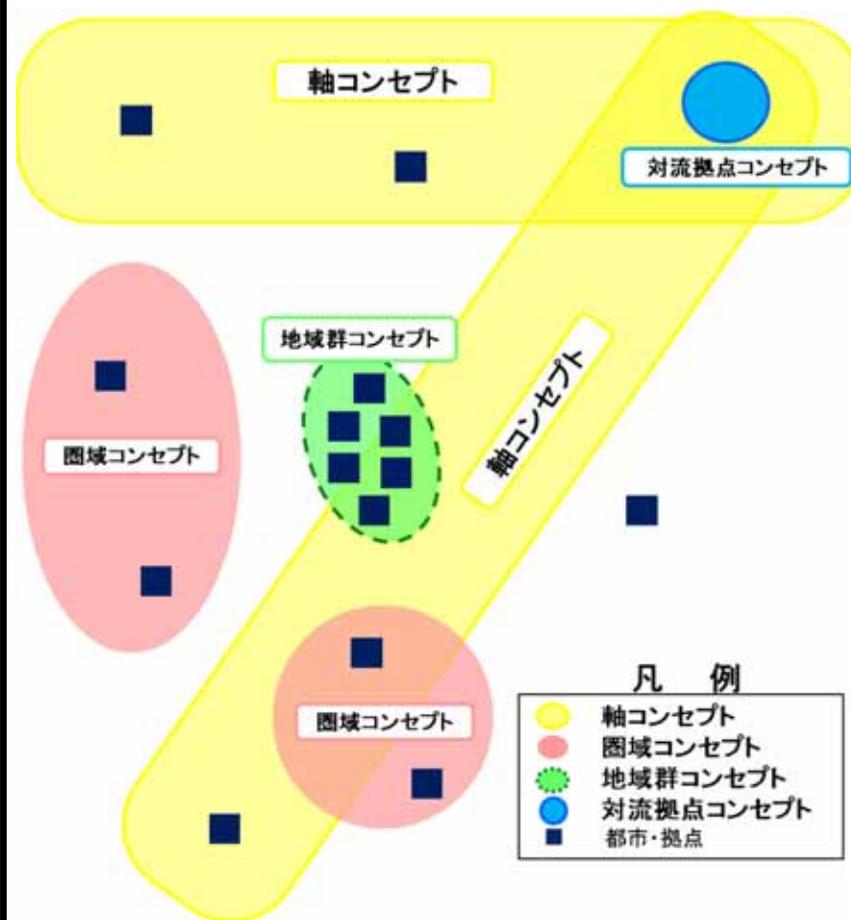
地域群コンセプト

複数の都市・拠点間の連携

対流拠点コンセプト

広域的結節機能を担う対流拠点

イメージ図



対流型首都圏を構築するための戦略的取組

軸コンセプト :
○北関東新産業東西軸
○海洋国家未来軸
○首都圏による日本海・太平洋二面活用

圏域コンセプト :
○富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏
○海洋文化都市圏
○FIT広域対流圏

地域群コンセプト :
○首都圏南西部国際都市群
○多摩川国際臨空拠点群

対流拠点コンセプト :
○東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点
○つくばを中心とした知的対流拠点
○国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化

※横断的なもの……首都圏版コンパクト＋ネットワーク推進
総合的な広域首都圏空港の利用拡大
国際的な港湾・空港機能の拡大・強化

海洋国家未来軸の創出

首都圏の海洋には日本最南端の沖ノ鳥島や最東端の南鳥島など約450島の離島を擁し、約2.7万人の生活が営まれている他、日本の国土の約12倍もの広大な排他的経済水域等の約40%を首都圏が有しており、これらは海洋国家としての重要な基盤であり確実に保全する必要がある。また、排他的経済水域等には、レアアースなど日本の将来を担う可能性のある鉱物資源や豊富な水産資源が存在する。さらに、伊豆諸島・小笠原諸島はそのほとんどが国立公園に指定され、特に小笠原諸島は世界自然遺産に登録されており、貴重で多様な生物・自然環境が存在するなど首都圏にとって貴重な財産である。

このため、広大な太平洋等を有する海洋国家としての基盤である領域及び排他的経済水域等の保全に加え、豊かな生物多様性や貴重な資源などを次世代に引き継ぎ発展させるため、日本の未来に繋げる海洋国家未来軸の創出を図る。

排他的経済水域



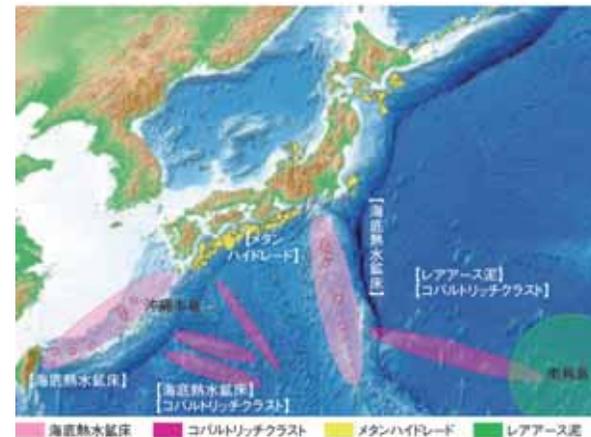
■ 国連に認められた大陸棚 (■ 結論が先送りされた申請海域) (2012年4月)
 — 伊豆諸島及び小笠原諸島のEEZ
 ■ 国際海底機構から認められた探査鉱区 (2013年7月)

圏域内の有人離島

島名	人口 (人)
大島	8,253
利島	307
新島	2,888
式根島	
神津島	1,938
三宅島	2,714
御蔵島	298
八丈島	7,921
青ヶ島	167
父島	2,095
母島	458
城ヶ島	579

(出典)住民基本台帳より/平成27年1月

日本周辺の海底鉱物分布



南鳥島



沖ノ鳥島



(出典)東京都離島振興計画



小笠原諸島 父島巽崎



オガサワラオコウモリ



クロアシホドリ

(出典)小笠原自然情報センターHP (著作権)環境省

首都圏による日本海・太平洋二面活用

首都圏は、太平洋だけでなく、日本海にも面していると捉え、各面の港湾機能を強化するとともに、日本海と太平洋を結ぶネットワークの強靱化を図り、積極的に二面活用を図る。



対流型首都圏を構築するための戦略的取組

軸コンセプト :
○北関東新産業東西軸
○海洋国家未来軸
○首都圏による日本海・太平洋二面活用

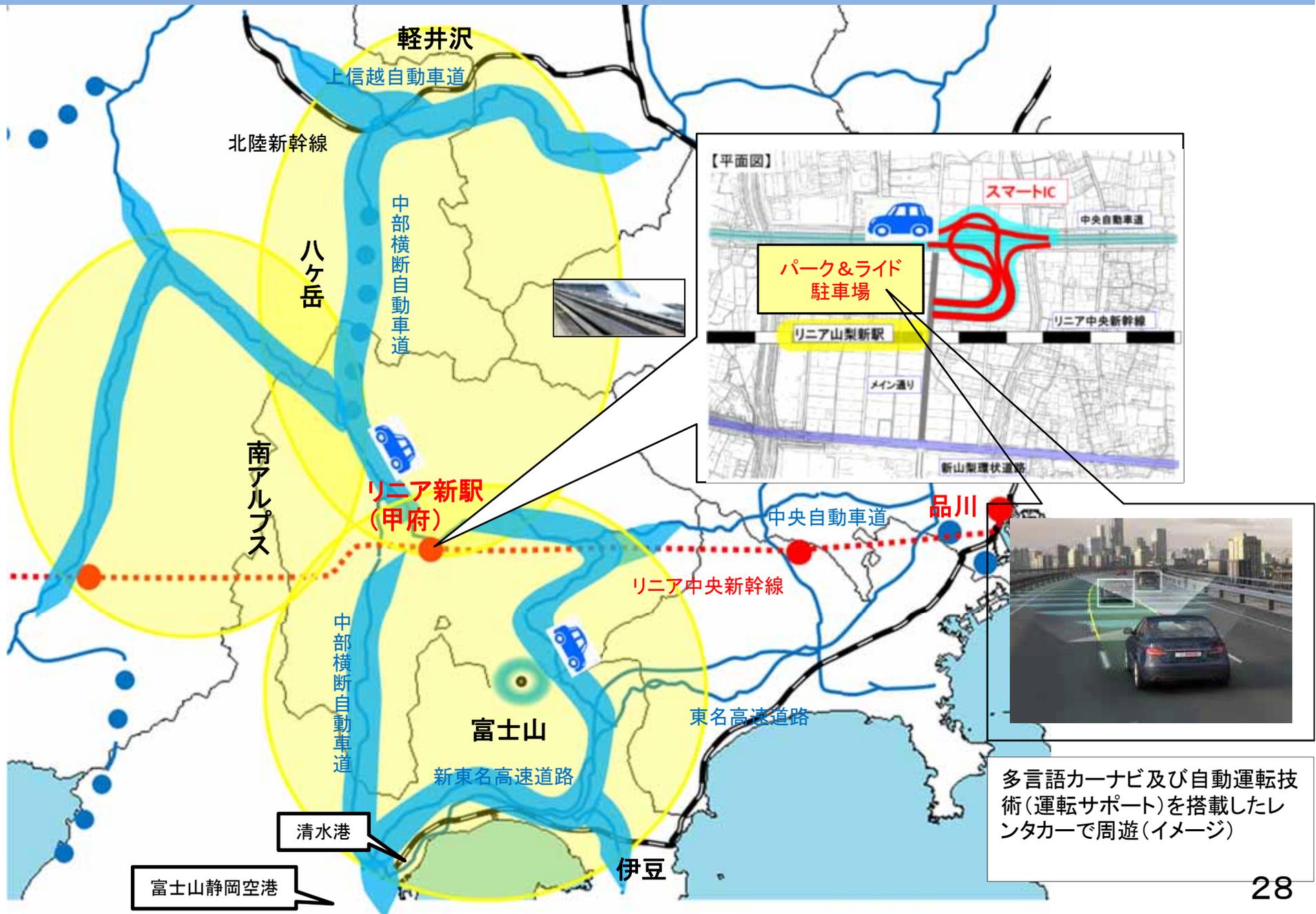
圏域コンセプト :
○富士山・南アルプス・ハケ岳対流圏
○海洋文化都市圏
○FIT広域対流圏

地域群コンセプト :
○首都圏南西部国際都市群
○多摩川国際臨空拠点群 ¥

対流拠点コンセプト :
○東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点
○つくばを中心とした知的対流拠点
○国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化

※横断的なもの……首都圏版コンパクト＋ネットワーク推進
総合的な広域首都圏空港の利用拡大
国際的な港湾・空港機能の拡大・強化

富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏の創出



海洋文化都市圏の創出

東京圏南部の太平洋に面する横浜・横須賀・三浦・葉山・逗子・鎌倉・藤沢などの一帯は、古くから海洋とともに栄えた歴史・文化のあるエリアであり、鉄道・港湾・道路などによる産業・観光・物流の拠点整備の進展にともない、その利点を活かして独自の産業、自然、観光、文化、芸術、スポーツやレジャーなどの連携を促進することにより、オリンピックを契機に世界に発信できる海洋文化都市圏の形成を図る。



海洋文化都市圏のイメージ

※-は開通済、事業中区間である。

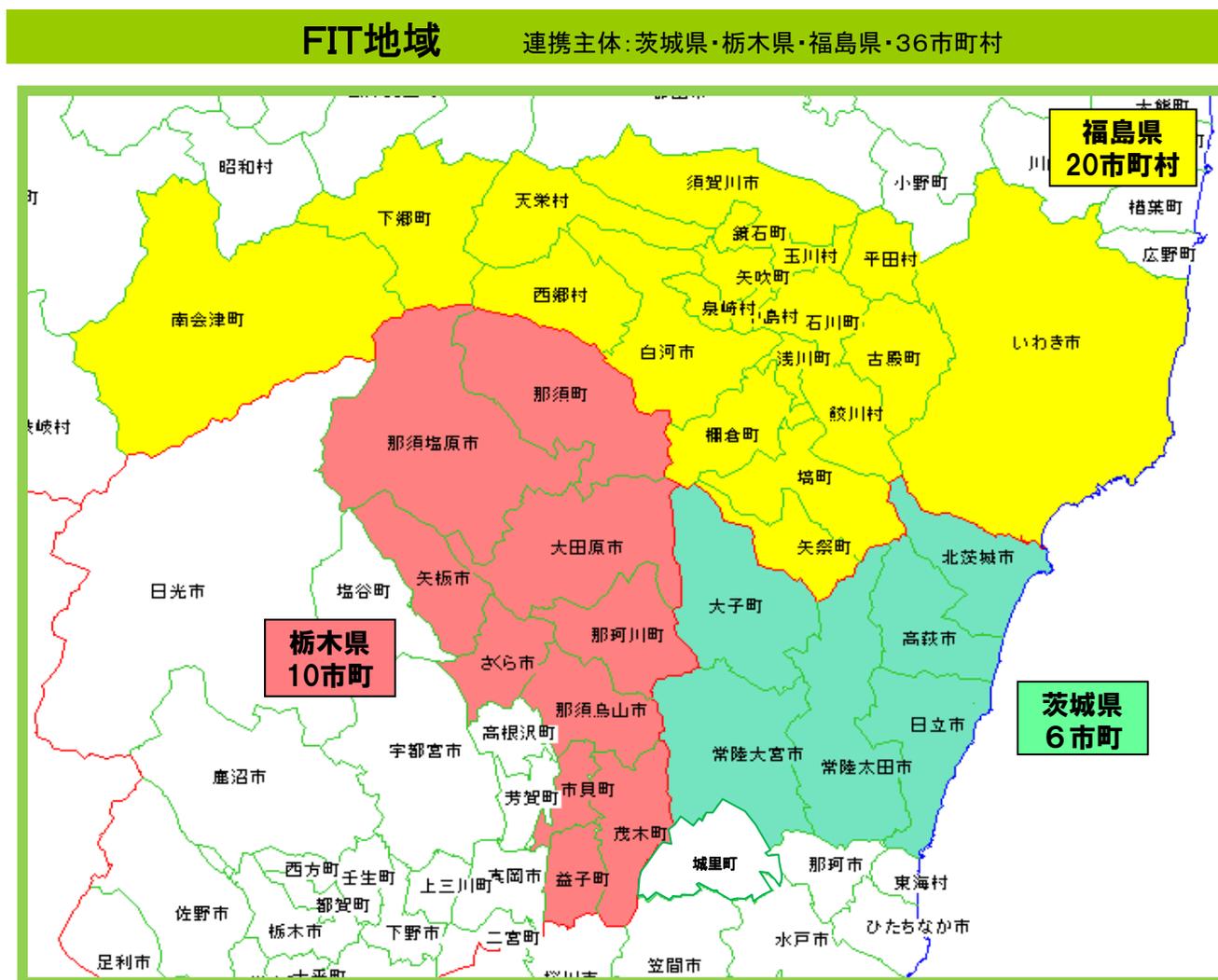
なお、ここでは事業中区間はH37に開通しているものとして表記した。

また、...は現在未事業化区間である。

※...は2027年開業予定のリニア中央新幹線(品川・名古屋間)

FIT広域対流圏の強化

FIT地域(福島(F)・茨城(I)・栃木(T)の3県の県際地域)は首都圏と東北圏をつなぐエリアであり、東京圏への近接性や、豊かな地域資源、自然環境を活かし、FITブランドの確立による魅力ある地域づくり、広域観光交流、移住・二地域居住に取り組むとともに、災害の教訓を踏まえた安全・安心で災害に強い地域づくりを推進し、広域対流圏として更なる発展を目指す。



対流型首都圏を構築するための戦略的取組

軸コンセプト :
○北関東新産業東西軸
○海洋国家未来軸
○首都圏による日本海・太平洋二面活用

圏域コンセプト :
○富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏
○海洋文化都市圏
○FIT広域対流圏

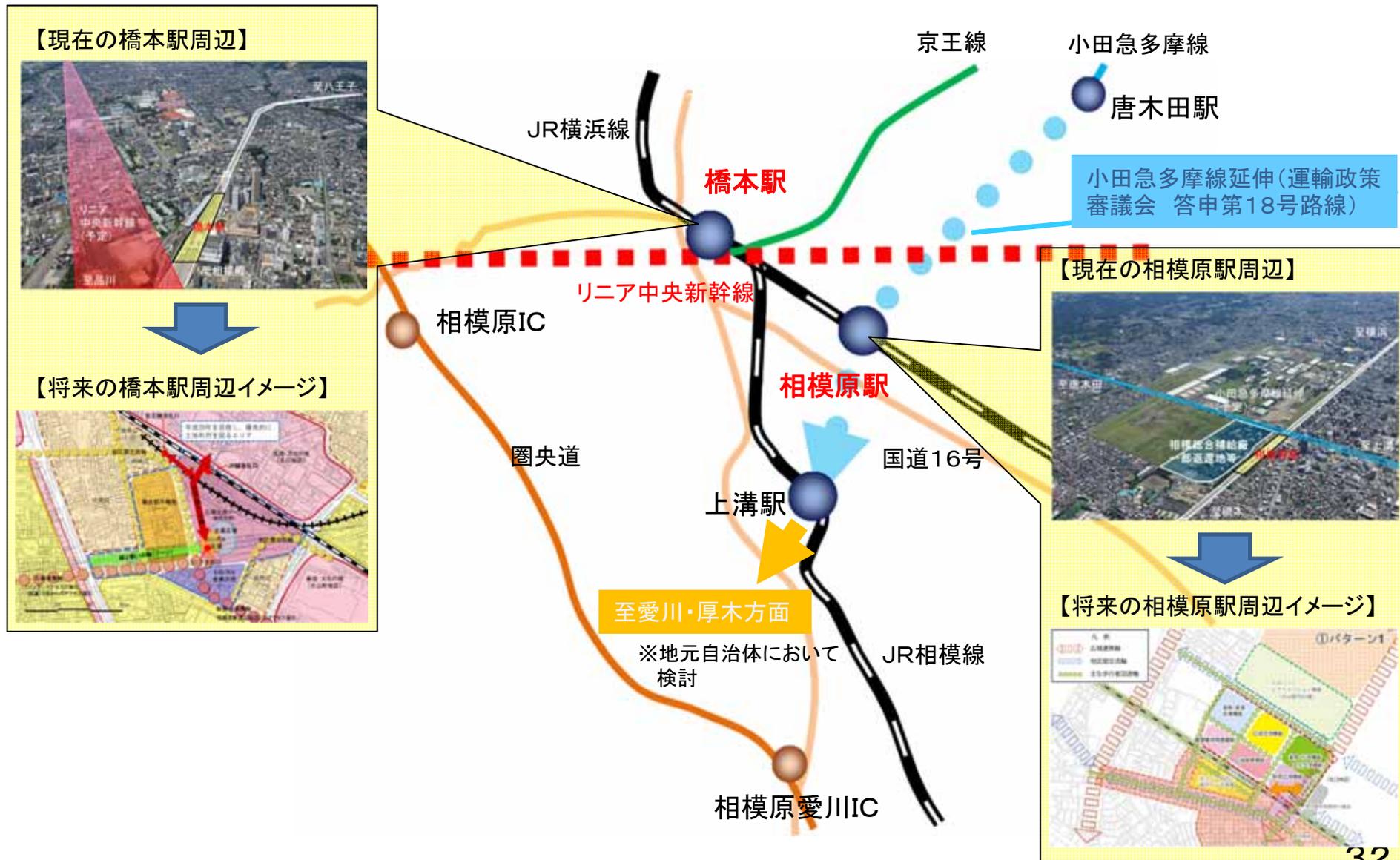
地域群コンセプト :
○首都圏南西部国際都市群
○多摩川国際臨空拠点群

対流拠点コンセプト :
○東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点
○つくばを中心とした知的対流拠点
○国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化

※横断的なもの……首都圏版コンパクト＋ネットワーク推進
総合的な広域首都圏空港の利用拡大
国際的な港湾・空港機能の拡大・強化

首都圏南西部国際都市群の形成

○リニア中央新幹線の新駅設置及び小田急多摩線延伸、JR相模線の輸送力増強に伴い、橋本駅及び相模原駅周辺における交通ネットワーク環境が大きく変化。



首都圏南西部国際都市群の形成

周辺の主な大学一覧(4年制大学のみ)

松蔭大学	ヤマザキ学園大学	実践女子大学
東京農業大学	首都大学東京	杉野服飾大学
東京工芸大学	創価大学	国立音楽大学
神奈川工科大学	多摩美術大学	一橋大学
麻布大学	拓殖大学	東京女子体育大学
桜美林大学	帝京大学	国士舘大学
青山学院大学	東京工業大学	和光大学
相模女子大学	東京工科大学	東京家政学院大学
北里大学	東京純心女子大学	玉川大学
女子美術大学	東京造形大学	昭和薬科大学
工学院大学	東京薬科大学	東京女学院大学
中央大学	日本文化大学	法政大学
杏林大学	明星大学	

周辺自治体名	人口
青梅市	13.7万人
瑞穂町	3.4万人
立川市	17.9万人
八王子市	56.3万人
日野市	18.3万人
多摩市	14.8万人
町田市	42.7万人
相模原市	72.4万人
厚木市	22.5万人
海老名市	12.9万人

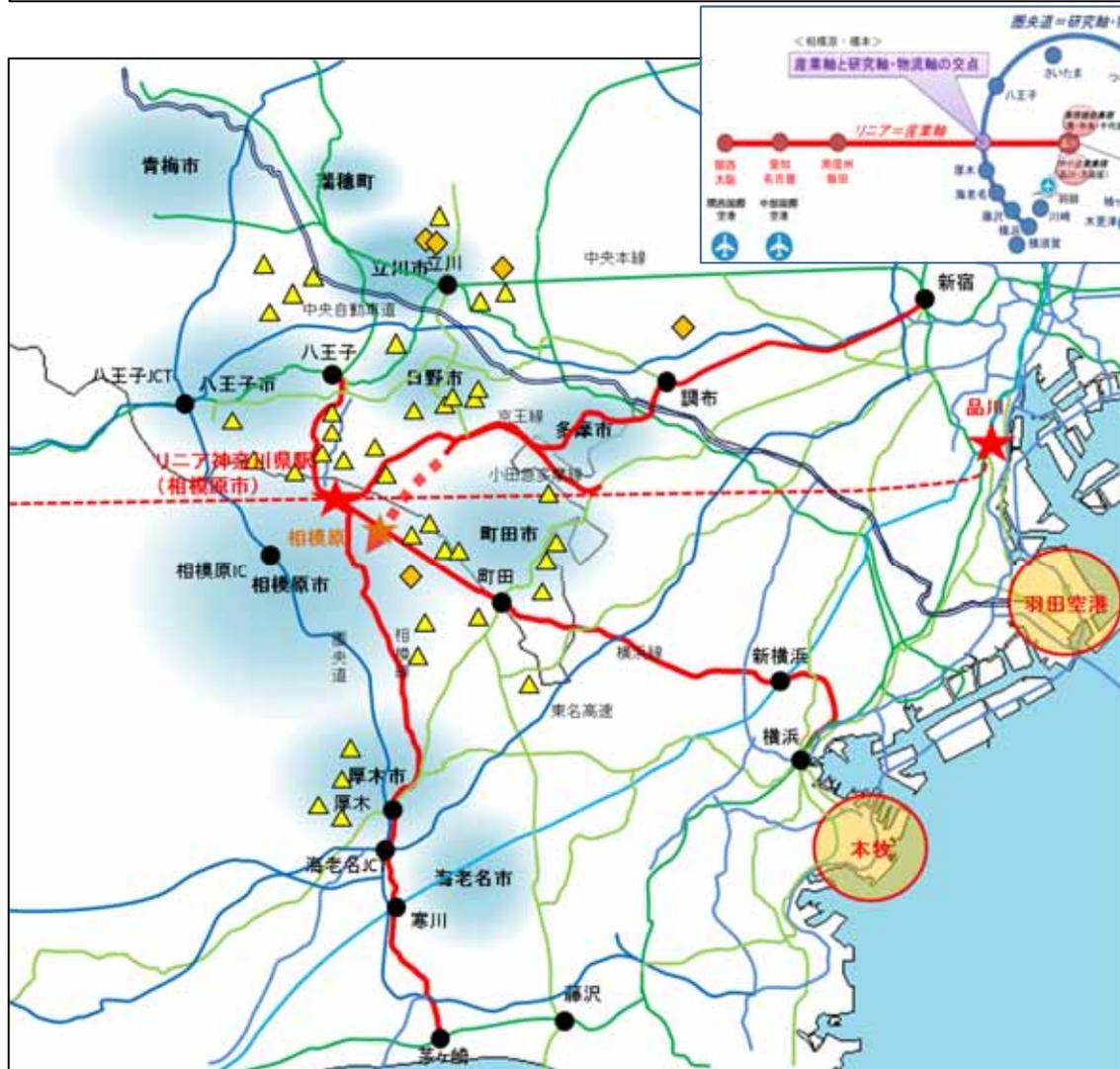
周辺の主な公的研究機関

- 公益財団法人 鉄道総合技術研究所
- 宇宙航空研究開発機構
- 宇宙科学研究所
- 大学共同利用機関法人 情報・システム研究機構 国立極地研究所
- 国立国語研究所

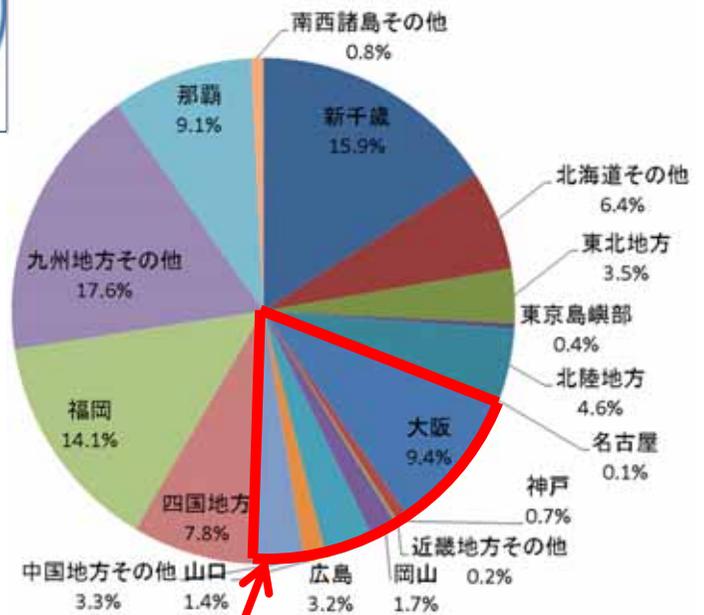
**合計人口約280万人の都市群が
形成される可能性**

首都圏南西部国際都市群の形成

○リニア開通により、羽田空港の国内便(大阪以西行き)のシェアの一部がリニアに移ることが予想される。言わば羽田空港の一部機能が相模原に移転。
 ○さらに周辺は、知の集積や防災拠点等さまざまなポテンシャルを秘めている地域であり、新たな国際中枢都市圏を形成する可能性。人口・生産年齢人口の減少に伴う郊外問題の解決にも寄与。



羽田空港の運送実績分担率(平成25年度)



※直行便のみ
 ※航空輸送統計調査より作成

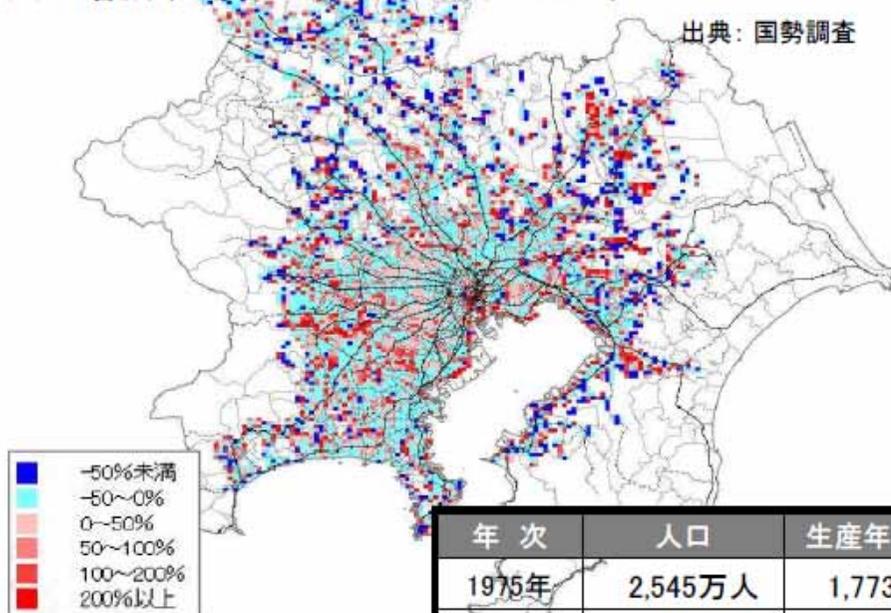
内20%がリニアに移る可能性

人口・生産年齢人口の減少に伴う通勤・通学需要減

- 今後、通勤・通学を主とした鉄道利用などの公共交通利用者の減少が危惧される。
- 結果、駅前の中心市街地の衰退、公共交通事業環境の悪化が進行するなど、生活環境の質の低下が懸念される。

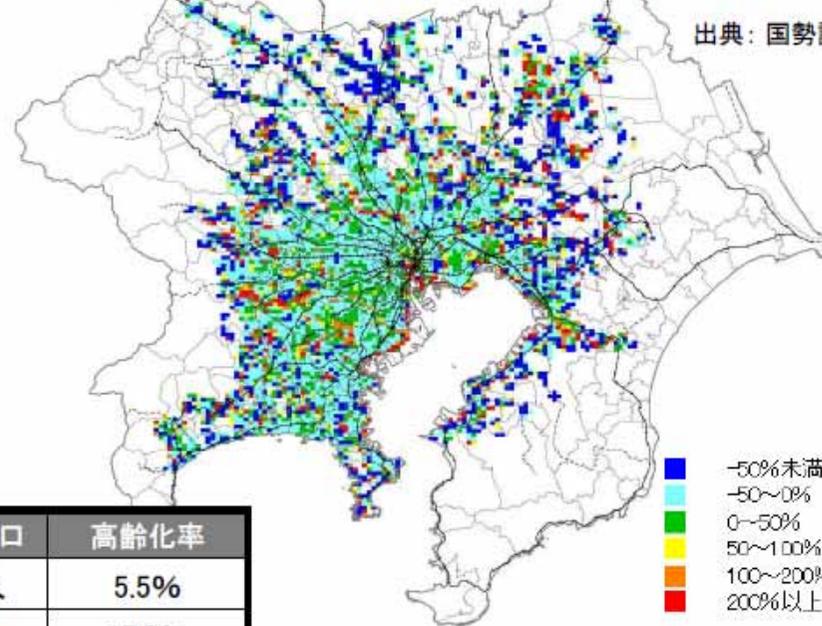
◆人口増減率：(2035年－2005年)/2005年

出典：国勢調査



◆生産年齢人口増減率：(2035年－2005年)/2005年

出典：国勢調査



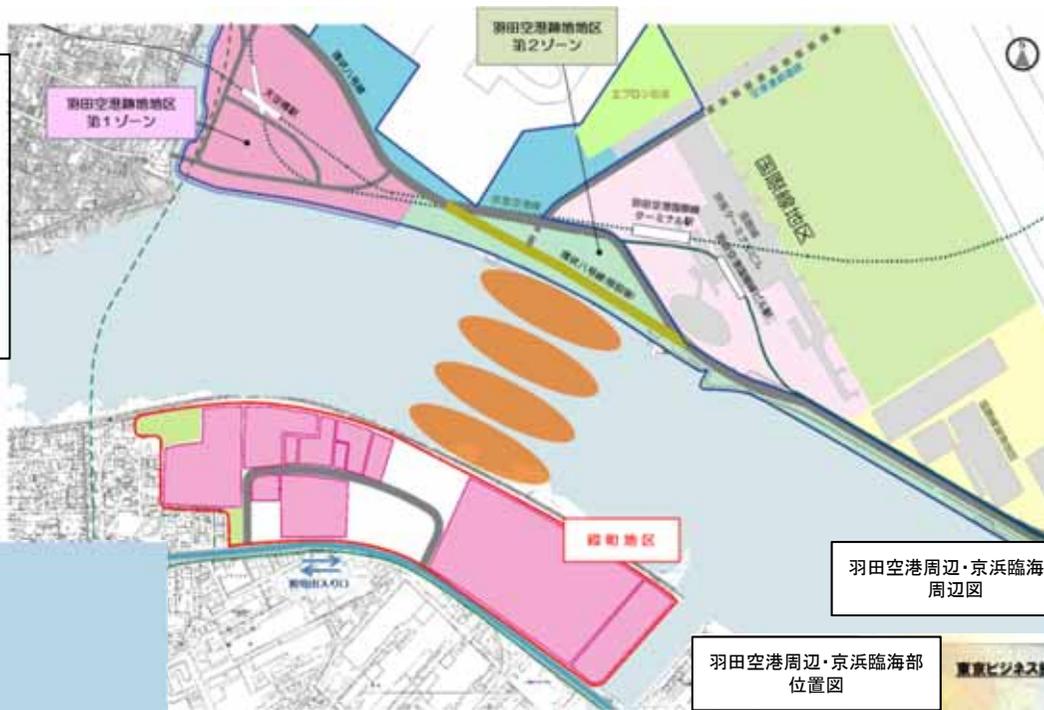
年次	人口	生産年齢人口	高齢化率
1975年	2,545万人	1,773万人	5.5%
2005年	3,308万人	2,299万人	17.0%
2035年	3,135万人	1,883万人	27.0%

※将来人口はH12及びH17国勢調査データから
コーホート法を用いてメッシュごとに予測

多摩川国際臨空拠点群の創出

- 東京圏の一部として、国家戦略特別区域に指定されている羽田空港の周辺地域及び京浜臨海部においてライフサイエンス分野等の成長戦略拠点を創出し、国際競争力の強化を図る
- 連携強化の具体化を図るため、国・地方の関係機関による必要な協議・調整等を行う場として、「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」を設置

- 第1ゾーン(大田区)
 - 企業誘致・交流施設、多目的ホール・会議室施設、文化・アート産業施設、食文化発信施設 等
- 第2ゾーン(国主導)
 - 空港利用者向けの宿泊施設、航空業務や観光施設、国際交流施設 等



羽田空港周辺・京浜臨海部周辺図



羽田空港周辺・京浜臨海部位置図



多摩川国際臨空拠点群の創出

- 近年、アユが遡上するほどに多摩川の河川環境が改善されてきており、二子玉川ライズなど、自然との共生をコンセプトとした都市型コンパクトシティが整備。
- 居住環境等の向上だけでなく、空港アクセス機能の強化により世界から人が集まる臨空拠点群を形成する可能性。
- 交通ネットワークの整備により、羽田空港周辺の臨空都市機能が多摩川流域に拡大する可能性。既に複数の企業施設が立地。



・多摩川の河川環境改善により、推定数435万尾のアユが多摩川を遡上



★は多摩川流域周辺における主な民間企業施設の立地状況

No.	企業名	施設名
1	楽天	本社
2	富士通	研究所・川崎工場
3	サントリー	商品開発センター
4	NEC	中央研究所(玉川事業場)
5	キャノン	本社
6	東芝	研究開発センター
7	味の素	川崎事業所(イノベーション研究所等)

対流型首都圏を構築するための戦略的取組

軸コンセプト :
○北関東新産業東西軸
○海洋国家未来軸
○首都圏による日本海・太平洋二面活用

圏域コンセプト :
○富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏
○海洋文化都市圏
○FIT広域対流圏

地域群コンセプト :
○首都圏南西部国際都市群
○多摩川国際臨空拠点群

対流拠点コンセプト :
○東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点
○つくばを中心とした知的対流拠点
○国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化

※横断的なもの……首都圏版コンパクト＋ネットワーク推進
総合的な広域首都圏空港の利用拡大
国際的な港湾・空港機能の拡大・強化

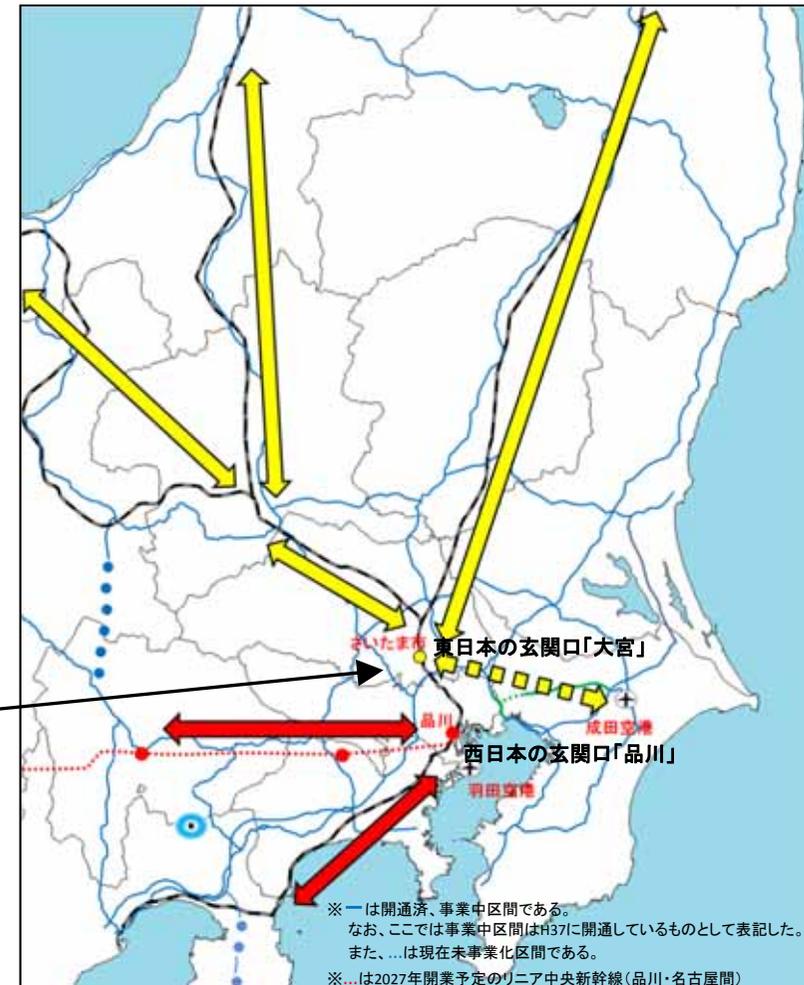
東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出

北陸新幹線の延伸や北海道新幹線の開通は、首都圏と東北圏、北陸圏及び北海道の連携・融合が期待されるだけでなく、首都圏がそれらの圏域の窓口となることにより、スーパーメガリージョンの機能をより強化する役割を果たすことが期待される。

東北、北陸、上越方面からの新幹線が集結する「大宮」は、西日本の玄関口となる「品川」と並び、東日本からの多種多様な人やモノが実際に集結して交流する最初の玄関口であり、各圏域が連携・融合する対流拠点としての役割を果たすとともに、首都直下地震の発災時には首都圏のバックアップ拠点の最前線となる。

このため、東日本のネットワークの結節点として連携・交流機能の集積・強化を図るとともに、災害時のバックアップ拠点機能の強化を図る。

【東日本の玄関口「大宮」の機能強化 イメージ図】



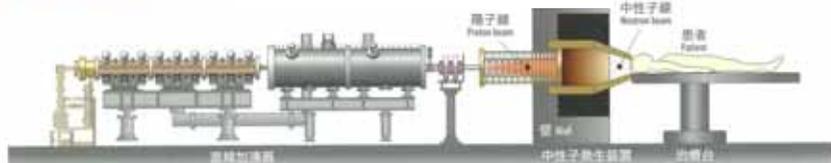
つくばを中心とした知的対流拠点の創出

我が国を代表する高水準の研究・教育機能が集積する筑波研究学園都市を最大限に活用し、TX沿いに近接する柏の葉キャンパス等と連携しながら、リニア中央新幹線の開通を契機として中部や関西との広域的で新たな知識活動の連携を深め、ナレッジ・リンクの具体化につながるスーパーメガリージョンを牽引するイノベーション拠点を形成する。そのため、多彩で多様な知識が融合し、クリエイティビティが発揮できるよう、研究機能の向上に加え、住み、働き、学び、遊ぶことができる「つくばスタイル」を創出することにより、日本の発展に寄与する知的交流拠点の形成を図る。

次世代がん治療「BNCT」



治療装置のイメージ

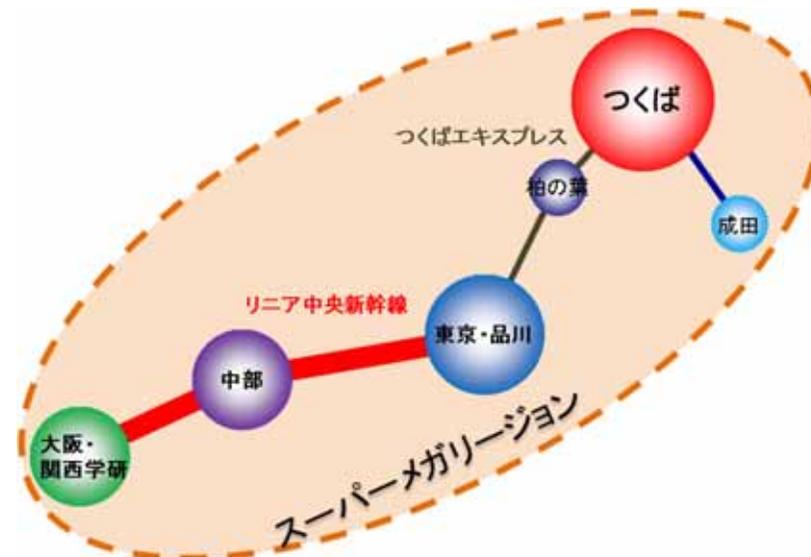


直線型加速器で加速された陽子線が、中性子発生装置内のベリリウムと反応して中性子を病巣部に照射することにより、がんの治療を行う。

ロボットスーツ「HAL」



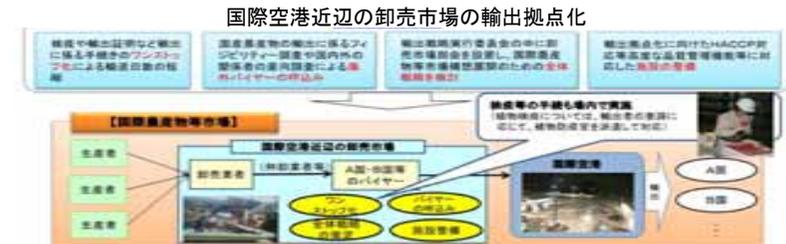
人間の身体機能の拡張、及び増幅することを目的として開発されたロボットスーツ。医療福祉分野におけるリハビリテーション支援や身体訓練支援、身体機能に障害を抱える方々への自律動作支援、介護支援、工場等での重作業支援、災害現場でのレスキュー活動等、幅広い分野での活躍が期待。



東京大学柏キャンパス

国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化

首都圏は農業産出額が全国1位で、日本全体の農業産出額の約1/4を占める大生産基地である。また、空路による輸出額の5割以上を占める成田国際空港等への交通アクセスも整いつつある。この国際空港の国際線ネットワーク及び圏央道等の高速道路網の整備に伴う産地からのアクセス向上等を活かして、農林水産物等の輸出拡大を図るため、広域首都圏における農林水産物等の産地とのネットワークを構築する。さらに、国家戦略特区において、成田市卸売市場を活用した輸出拠点整備(検疫・通関など)を目指しており、これらとも連携を図る。



(出典)「農政改革の着実な実行と新たな戦略的取組」より(農林水産省)

H26農林水産物・食品の輸出額の品目別内訳



2014年輸出額(全航空貨物)

	総額(億円)	前年比(%)	構成比(%)
全国空港前額	149,747	108.9%	100.0%
管内空港	83,206	103.3%	55.6%
成田空港	81,104	103.2%	54.2%
羽田空港	2,099	104.7%	1.4%
新潟空港	3	78.6%	0.0%
関西空港	48,910	111.9%	32.7%
中部空港	8,609	113.2%	5.7%
福岡空港	7,324	171.9%	4.9%
那覇空港	72	172.7%	0.0%

上段:(出典)「成田空港物流ネットワーク」(成田国際空港(株)・関東地方整備局)

下段左:(出典)「農林水産物・食品輸出促進対策の概要」より(農林水産省)

下段右:(出典)「平成26年 成田空港貿易概要(速報)」(東京税関HPより)

対流型首都圏を構築するための戦略的取組

軸コンセプト :
○北関東新産業東西軸
○海洋国家未来軸
○首都圏による日本海・太平洋二面活用

圏域コンセプト :
○富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏
○海洋文化都市圏
○FIT広域対流圏

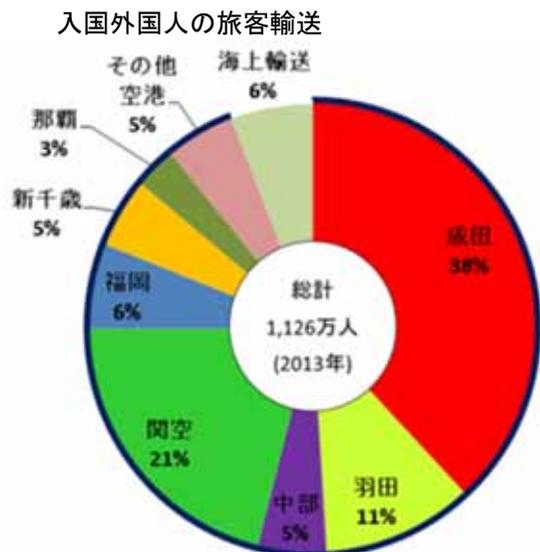
地域群コンセプト :
○首都圏南西部国際都市群
○多摩川国際臨空拠点群

対流拠点コンセプト :
○東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点
○つくばを中心とした知的対流拠点
○国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化

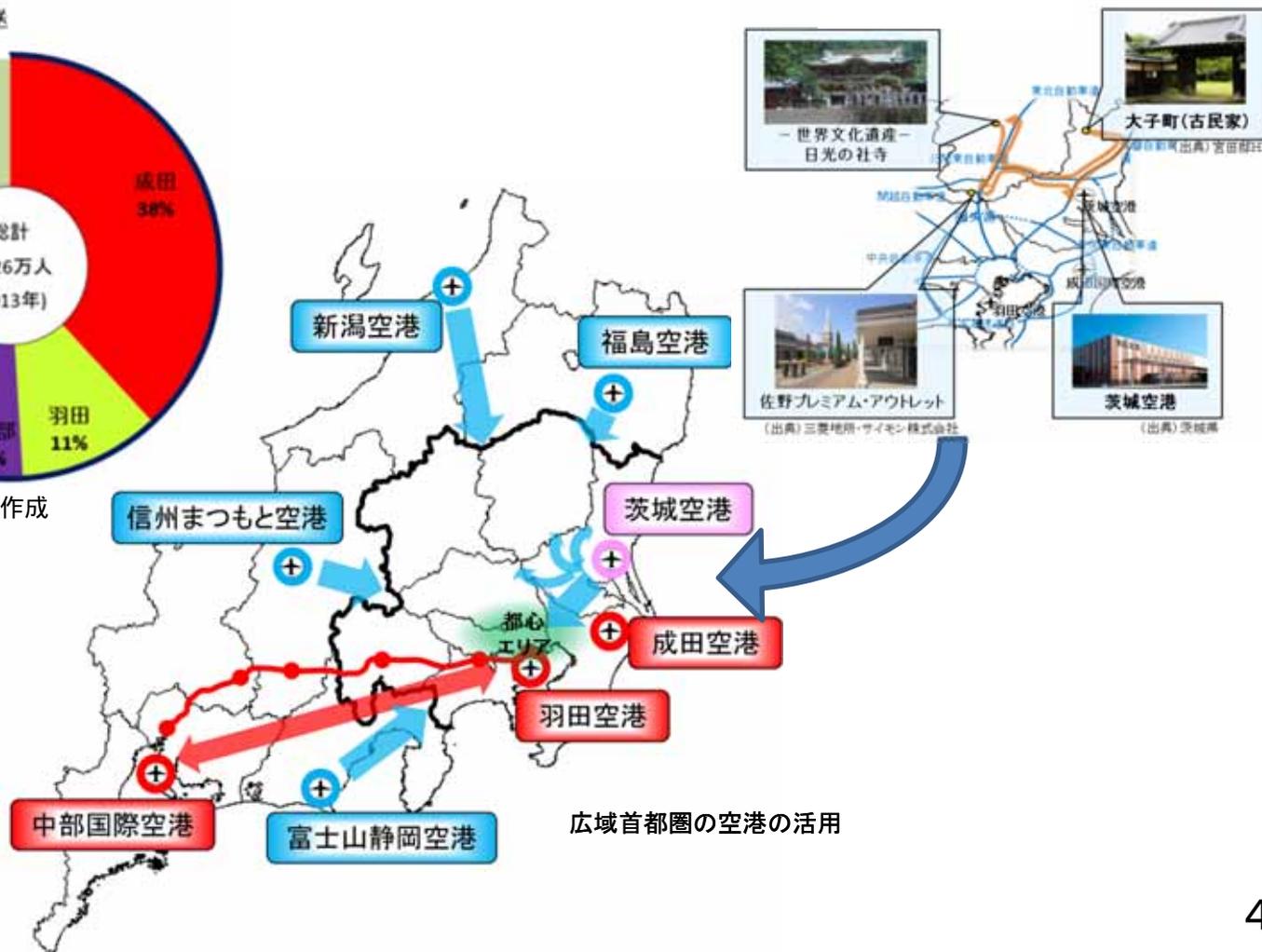
※横断的なもの……首都圏版コンパクト＋ネットワーク推進
総合的な広域首都圏空港の利用拡大
国際的な港湾・空港機能の拡大・強化

急増するインバウンドに対応した総合的な広域首都圏空港の利用拡大

アジアの国際旅行者数は大幅な増加が見込まれているが、入国外国人の約半分が成田・羽田両空港を利用している。
 このため、成田・羽田両空港の機能強化は不可欠であり、併せてリニア中央新幹線を活用した中部国際空港の活用による受入体制の充実が必要。
 さらには、爆発的に増加するアジアの観光客を受け入れるには、首都圏のその他空港を最大限に活用した、総合的な広域首都圏空港の利用拡大を図る。



(出典) 法務省資料に基づき国交省航空局作成



対流型首都圏プロジェクト群

