

2016年1月28日  
東京商工会議所

## 新たな「首都圏広域地方計画」に対する意見

今般、国土交通省 関東地方整備局から新たな「首都圏広域地方計画」の素案が示された。この素案には、東京圏（1都3県）への一極集中問題や防災力の向上、国際競争力の強化、超高齢社会への対応など、東京および首都圏のさらなる発展に向けて重要な内容が記載されており、かつ、「首都圏広域地方計画」は首都圏における国土づくりや社会資本整備、交通政策の指針となる重要な計画であることから、下記の通り、当所としての意見を申し上げる。

### 1. 東商の意見（基本的な考え：総論）

#### (1) 「対流型首都圏」を構築し、広域首都圏全体の国際競争力強化に資する計画であること

- ▶ 東京はこれまで世界有数の大都市として発展するとともに、日本の政治・経済・産業・文化等あらゆる面で「牽引役」としての役割を果たしてきた。その一方で、昨今の総人口の減少、地方の疲弊の顕在化等により、「地方創生」の必要性が大きくクローズアップされている。
- ▶ 「地方創生」と「東京のさらなる発展」は二律背反の関係ではなく、まさに「車の両輪」である。全国的に人口減少、少子化、高齢化が進行する中で、これからもわが国が持続的な成長を実現していくためには、これまでの様々な分野での多様な集積を活かして、世界から資金や人材、情報を呼び込み、東京の国際競争力を高めていくことが不可欠である。その結果生じてくる様々な効果を地方に波及させるとともに、それぞれの地方が個性や資源を活かして地域づくりを進めていくことによって「地方創生」を図っていくことが重要である。
- ▶ 上記の基本認識のもと、「首都圏広域地方計画」が対象区域とする首都圏の1都7県、さらには、隣接4県を一体とした広域首都圏の1都11県のさらなる発展に向けて、東京と、多様な魅力や資源を有する圏域内の各地域が連携をさらに深めて、人、モノ、情報等の双方向の流れを活発化することで、新たな活力や付加価値、イノベーションを生み出していく圏域構造である「対流型首都圏」を構築していくことが必要である。
- ▶ 「首都圏広域地方計画」に基づき「対流型首都圏」を構築することで、東京のみならず首都圏および広域首都圏全体の国際競争力を強化すること、さらには、その効果を広く全国へ波及させていくことが重要である。
- ▶ なお、現在、人口減少、少子化、高齢化というわが国が直面する大きな課題に政府が一体となって取り組んでいることから、「首都圏広域地方計画」の実現には、「一億総活躍国民会議」での議論や、まち・ひと・しごと創生の各施策と十分に連携を図っていくことが重要である。加えて、地域活力の源泉であり経済活動を支える基盤である中小企業の成長・発展が不可欠な要素であることは言うまでもない。

#### (2) 広域首都圏全体が連携して人口減少、少子化、高齢化を克服することを後押しする計画であること

- ▶ 東京都の人口は、将来における政策の効果を加味しない前提では、2020年の1,336万人をピークに減少に転じ、2060年には1,036万人と、2010年の1,316万人と比べて280万人、約2割減少すると見込まれている。

- また、東京都では高齢化が一層進行し、高齢化率は2010年の20.4%から2060年には39.2%に上昇する見込みであるなど、全国に比べ、老年人口が急激に増加し、高齢世帯も増加していくと予想されている。
- それらの背景には、東京の出生率の低さがあり、2014年のわが国の合計特殊出生率が1.42であるのに対して、東京都は1.15と全都道府県で最も低い状況である。これには、未婚化・晩婚化・初産年齢の上昇など様々な要因が考えられるが、とりわけ、未婚率が全国よりも高い傾向にあることが影響している。従って、若者の結婚をバックアップする施策と、東京都における出生率の向上に資する施策をともに推進していかなければならない。
- 一方で、広域首都圏における合計特殊出生率は1.31であるが、東京圏以外の8県はいずれも全国平均を上回っており、加えて2025年以降は高齢人口が東京圏以外の8県で減少することから、少子化、高齢化ともに東京圏と東京圏以外の8県で二重構造となっている。
- 人口減少、少子化、高齢化はわが国の根幹を揺るがしかねない重要な問題であることから、「対流型首都圏」を構築することにより、これらの問題を東京圏だけでなく広域首都圏全体で克服していくことを後押しする計画でなければならない。

### (3) 広域首都圏が連携して巨大災害の切迫に対処することを後押しする計画であること

- 首都直下地震および南海トラフ地震は、30年以内に70%程度と高い確率で発生することが予測されている。特に首都直下地震では、東京都のみならず首都圏全域において、人的・物的・経済面など経済社会のあらゆる面で甚大な被害が想定されている。
- また、去る9月の関東・東北豪雨の際に鬼怒川堤防が決壊し甚大な被害が発生したが、雨の降り方が局地化、集中化、激甚化していることから河川の氾濫や土砂災害への対策が喫緊の課題となっている。さらに、広域首都圏内には活火山が点在していることから、火山の噴火への対策も必要になっている。
- こうした巨大災害の切迫に対して、国および圏域内の地方公共団体が訓練等をはじめとした防災・減災対策や国土強靱化対策に連携して取り組むことで、被害を最小限に抑えていくことが重要である。従って、広域首都圏が連携して巨大災害の切迫に対処することを後押しする計画でなければならない。

### (4) 人口動態に合わせた国土づくりを推進し、広域首都圏全体の生産性向上に資する計画であること

- 今後の人口動態の大きな変化を踏まえて、都市サービスや都市の持続性を確保していくために、市街地の拡大や都市機能の拡散を抑制し、効率的・機能的な市街地へと再編していくために、生活に必要な都市機能や居住機能を駅周辺等の交通拠点から一定の地域に集約する地域構造（コンパクトシティ）を形成していく必要がある。
- コンパクトシティ化の推進に加えて、各地域が交通や通信等のネットワークでつながることで、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくとともに、高次の都市機能については地域間で分担・連携していく「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿った国土づくりを、首都圏および広域首都圏において推進していくことが重要である。
- 一方、首都圏および広域首都圏においても、低・未利用地や耕作放棄地、空き家、所有者の把握が難しい土地等の問題が顕在化するなど、国土空間に変化が生じている。加えて、生産年齢人口が減少し労働力不足が懸念されている中で、本計画は、水素社会の実現やロボット技術、完全自動走行技術等の科学技術の発展を考慮の上、社会資本整備や交通政策等の指針としての機能を十分に発揮し、国土づくりの面から首都圏および広域首都圏全体の生産性を

向上していく役割が求められている。

- 首都圏および広域首都圏において上記の国土づくりを実現していくとともに、本計画が掲げる「首都圏の将来像」を実現するために、本計画には国土づくりに関する理念や目標、方向性、それらを具現化するコアプログラムが示されている。
- 上記に加えて、本計画は計画期間である2025年頃、また昨年に関議決定された「交通政策基本計画」、「社会資本整備重点計画」が計画期間とし、かつオリンピック・パラリンピックが開催される2020年度を見据えて、対象とする施策の「選択と集中」を徹底した上で、5年後、10年後の数値目標（KPI）や工程表、投資規模等を明示することで、より実効性を持たせる必要がある。
- さらには、上記の国土づくりを推進していくとともに、東京商工会議所が全所的に推進している「声かけ・サポート運動」など、「心のバリアフリー」を促進し「共助の心」を醸成する取組を通じて、誰もが安心・安全・快適に暮らし過ごせる地域社会を実現していく必要がある。

#### **(5) 多くの主体が理念を共有し、国土づくりへの参画を促す計画であること**

- 厳しい財政状況を考慮すると、まちづくりや社会資本整備をはじめとした国土づくりには、限られた財源の中で「選択と集中」により最大の効果を上げていく視点が不可欠である。その際、地域社会に関係するあらゆる主体が積極的に議論を積み重ね、合意形成を図っていくことが成否の鍵を握る重要な要素となる。
- 従って、今回の本計画は、国や圏域内の地方公共団体はもとより、地域で活躍する中小企業や各種団体、教育機関、NPO、住民一人ひとりに至るまで、多くの主体がその理念を共有し、国土づくりへの積極的な参画を促すものでなければならない。

上記の5つの基本的な考えに基づき、向こう10年間の国土づくりや社会資本整備、交通運輸の各政策を展開することで、下記の実現を目指していくことが求められる。

- 首都圏および広域首都圏がさらに発展し、国際競争力を強化していくとともに、その効果を広く全国へ波及させていく。
- 首都圏および広域首都圏が連携し、世界に先駆けて「人口減少、少子化、高齢化」や「巨大災害の切迫への対応」等の難題を克服し、世界に対して範を示していく。

上記の実現を通じて、「国土形成計画（全国計画）が掲げる国土づくりの3つの目標の実現に首都圏および広域首都圏が貢献していく」ことが「首都圏広域地方計画」の最大の使命である。

#### **※国土形成計画（全国計画）が掲げる国土づくりの3つの目標**

- ①安全で、豊かさを実感することのできる国
- ②経済成長を続ける活力ある国
- ③国際社会の中で存在感を発揮する国

上記の5つの基本的な考えに基づき、向こう10年間の国土づくりや社会資本整備、交通運輸の各政策を展開する上で、強調すべき点や盛り込むべき要素を中心に、下記の通り意見を申し上げます。

## 2．東商の意見（各論）

### 第1章：日本再興を確実にするための新首都圏広域地方計画（素案1ページ～）

- (1) 計画の位置付け
- (2) 計画の対象区域
- (3) 計画の期間
- (4) 計画の役割

- 第1章に盛り込まれた3つの要素に加えて、国土形成計画（全国計画）が掲げる3つの目標の実現に首都圏および広域首都圏が貢献し、日本再興を確実なものにするためには、「日本再興戦略」改訂2015で日本を成長軌道に乗せるとともに、世界をリードしていく国になるための車の両輪とされている「生産性革命」と「地方の活性化」を明記することが望ましい。
- 特に、全国の企業数の約3割が首都圏に集積し、中小企業はその大半を占めていることから、第1章において中小企業を活性化していく必要性も明記すべきである。
- 建設投資の減少に伴い、社会資本整備の中核を担う建設業の就業者数はピーク時（1997年）の約7割に減少するだけでなく高齢化も進展している。加えて、交通関連産業、製造業、医療・福祉業界などにおいても、労働力不足の問題が懸念されている。従って、労働力不足に関する事項を一項目立てて記載すべきである。
- 首都圏の成長・発展には、経済社会全体の生産性向上が鍵となることから、その対応の一つとして、社会資本全般に係る「ストック効果の最大化による生産性の向上」を強調すべきである。

### 第2章：首都圏の特性と課題

#### 第1節：首都圏の地域特性とポテンシャル（素案4ページ～）

- (1) 広大な関東平野と多様な地勢、豊かな自然資源
- (2) 約4,400万人が暮らす大都市圏
- (3) 日本経済を牽引する中枢機能の集積
- (4) 先端的な学術・研究分野の集積
- (5) 多彩で魅力的な文化資源

- 東京圏の人口および域内総生産（GRP）は、世界の四大都市圏の中で最も大きく、外国企業から新製品・新サービスに対する競争力が検証できる市場としても評価されている。一方で、アジア主要都市が急速に成長していることから、近年、東京の国際競争力は相対的に低下している。グローバル化の一層の進展に伴い、首都圏のさらなる発展には世界の中における位置付けをしっかりと認識して施策を展開することが重要であることから、「世界の中における首都圏の位置付け」を一項目立てて記載すべきである。
- 首都圏は、国内の特許登録件数に占めるシェアが60%超で推移しており、学術研究機関の高い集積もある。また、首都圏では交通アクセスの利便性向上等の要因から、工場立地のシェアにおいても近年概ね増加傾向にある。こうしたことから、「首都圏白書」においても明確に位置付けられているように、第1節において「首都圏における技術力の高さ」を盛り込むことが望ましい。
- 本計画の計画期間である向こう10年間は、都心部で人口が増加する一方で郊外部では人口が減少していくと思われる。従って、首都圏全体の発展に向け、本節において「魅力ある郊外の再生」を位置付けるべきである。その際、ニュータウンの再生が重要な要素となる。

## 第2節：首都圏の構造的な特性

### (1) 日本経済を牽引する首都圏（素案8ページ）

- 首都圏、特に東京圏は本計画の素案にも記載の通り、今後とも、日本経済の牽引役として重要な役割を果たしていかなければならない。
- **再掲**全国的に人口減少、少子化、高齢化が進行する中で、これからもわが国が持続可能な成長を実現していくためには、これまでの様々な分野での多様な集積を活かして、世界から資金や人材、情報を呼び込み、東京の国際競争力を高めていくことが不可欠である。その結果生じてくる様々な効果を地方に波及させるとともに、それぞれの地方が個性や資源を活かして地域づくりを進めていくことによって「地方創生」を図っていくことが重要である。
- 最新の「世界の都市総合力ランキング」で、東京は2008年のランキング創設以降、8年連続となる4位であったが、5位のシンガポールとの差は年々縮小していることに加え、オリンピック・パラリンピックを契機に都市の総合力を上げたロンドンとの差が年々拡大しているなど、東京の国際競争力を強化していく必要性を裏付ける結果となった。
- 従って、「(1) 日本経済を牽引する首都圏」で、東京の国際競争力が相対的に低下していることに対する危機感と、東京が国際競争力を強化していく必要性を強調すべきである。

### (2) 二重構造の人口流入と高齢化（素案8ページ）

- 東京圏における高齢者の増加は、高齢世帯の増加、特に後期高齢者を世帯主とする単独世帯の増加が顕著であることも特性として挙げられる。

### (3) 首都圏の中での東京圏への一極集中（素案9ページ～）

- かつては東京一極集中是正の手法として、東京圏の成長を抑え込み、その溢れた部分を東京圏以外のエリアに誘導していく工業等制限法をはじめとした方策が取られてきた。
- しかし、人口減少により、東京圏においても開発圧力が低下し空間的な余裕が生み出されてくることに加えて、コンパクトシティ化を推進していく必要もある。
- 国土形成計画（全国計画）にも記載の通り、東京は「グローバルに羽ばたく国土」を形成する上で重要な役割を担っており、今後とも、日本経済の牽引役として大きな役割を果たしていかなければならない。
- 従って、かつての工業等制限法のような、東京圏の成長を抑え込む政策は取るべきではない。
- 「地方創生」と「東京のさらなる発展」は「車の両輪」であるとの認識に立って、東京と他の地域がそれぞれの持つ魅力を高め、共に栄え成長していくことが重要である旨を強調すべきである。
- 併せて、東京都をはじめとした地方版総合戦略と本計画との連携が重要である旨を盛り込むべきである。
- 首都高速中央環状線が3月に全線開通し、渋滞緩和効果をはじめ高いストック効果が発現している。また今年度、圏央道は開通した区間がさらに増えて整備率が約8割となり、常磐道と東関東道、および、東名高速から東北道がそれぞれつながったことで、観光振興や企業立地など多岐にわたるストック効果が発現している。その一方、東京外かく環状道路（外環道）は整備率が約4割にとどまっている。
- 面的な対流の創出には首都圏三環状道路の早期整備が不可欠である。しかし、現在の整備率は74%にとどまることから、首都圏が抱える課題として、首都圏三環状道路の早期整備の必要性を盛り込むべきである。
- 加えて、4月から外側の環状道路の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によ

らず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定することなどを軸とした圏域共通の新しい料金体系が導入される予定である。

- 従って、ストック効果の最大化に向けて、導入後の激変緩和措置を含めて、首都圏の高速道路料金の変更点を利用者へ広く周知していく必要がある旨を盛り込むべきである。
- 首都直下地震および南海トラフ地震は、30年以内に70%程度と高い確率で発生することが予測されているなど、巨大災害の切迫が懸念されている。
- 加えて、河川の氾濫や土砂災害への対策が喫緊の課題となっている他、火山の噴火への対策も必要になってきている。
- 従って、首都圏、特に東京圏が国際競争力を強化し、国際的ビジネス拠点としての確固たる地位を確立するには、ソフト・ハード両面にわたる防災・減災対策が万全に施され、国内外から安全・安心面での信頼を得ていることが大前提となること、また、広域首都圏が連携して巨大災害の切迫に対処することが必要であることを盛り込むべきである。
- また、再開発や大街区化など区部を中心に地域全体の防災力向上に資するプロジェクトが進行している。従って、こうした地域は大災害時でも安全性が高いこと、さらには安全性の高さを世界に広く発信していく必要性を盛り込むべきである。
- 「6）東京圏の世界都市機能強化」に記載されている内容に全面的に賛同する。
- 上述の基本的な考え、および、去る11月に東商の首都圏問題委員会が策定した「東京の国際競争力強化に向けた要望」に記載の通り、「地方創生」と「東京のさらなる発展」は「車の両輪」であるとの認識に立って、国際競争力強化に向けた施策を推進していくべきである。
- **再掲**アジア主要都市が急速に成長し世界の都市間競争が激化していることに加えて、ビジネスコストの高さや規制・許認可制度の厳しさ、外国人の受入環境の不十分さ、国際交通・物流ネットワークや空港までのアクセス等の理由で、東京の国際競争力は相対的に低下している。従って、それらの課題を解決し、東京の国際競争力強化が喫緊の課題である旨を強調すべきである。

### 第3節：首都圏の現状と課題

#### (1) 人口減少・少子化（素案18ページ～）

- 「(1) 人口減少、少子化」については、3月に閣議決定された「少子化社会対策大綱」において、「少子化は、個人・地域・企業・国家に至るまで多大な影響を及ぼし、現在の状況はわが国の経済・社会の根幹を揺るがしかねない危機的な状況にある」と提唱されている。政府が希望出生率1.8の実現、また、東京都が同1.76の実現を目指している中で、本計画において人口減少、少子化は、より強い危機感を持って位置付けるべきである。
- また、東京圏以外の首都圏を含めて、地方における人口減少の最大の要因は若年層を中心とした東京圏への人口流出であり、全国平均に比べて出生率が低い東京圏への人口流出が続けば、国全体の人口急減に拍車をかけていくことが懸念される。
- 従って、国全体で50年後に1億人程度の安定した人口構造を保持するためには、東京都における出生率の飛躍的な向上と、中長期的には、都内人口の自然減に歯止めをかけ、世界に類を見ない高齢化に対応し、東京と地方が共に世代間のバランスが取れた人口構造を保持していくことが不可欠である旨を明記すべきである。
- **再掲**なお、人口減少、少子化、高齢化というわが国が直面する大きな課題に政府が一体となって取り組んでいることから、「首都圏広域地方計画」の実現には、「一億総活躍国民会議」での議論や、まち・ひと・しごと創生の各施策と十分に連携を図っていくことが重要である。
- 人口減少、少子化、高齢化は、わが国の根幹を揺るがしかねない重要な問題であるため、各

地方公共団体がより危機意識を持って、団体間で人口減少、少子化、高齢化の解決に向けた効果的な取組を共有し連携していくことを通じて、これらの問題を東京圏だけでなく広域首都圏全体で克服していく必要性を盛り込むべきである。

- 老朽マンション・団地・ニュータウンは、今後急速に増加する見込みである。これらの更新が喫緊の課題であることから、都市再開発法等の法令を改正し、更新・建替えに関する要件を緩和していく必要性を盛り込むべきである。
- 併せて、三世帯同居・近居がしやすい環境づくりや、老朽マンション・団地・ニュータウンの更新に合わせて計画的に保育施設、高齢者支援施設の設置を進めるなど、人口減少、少子化、高齢化社会に合わせた住宅政策、まちづくりを加速していく必要性を強調すべきである。
- 総務省の住宅・土地統計調査では、一昨年10月時点の全国の空き家率は過去最高の13.5%（東京都は11.1%）になるなど、高齢化の進展や人口減少に伴い増え続けており、社会問題化している。
- その一方、国土交通省は、駅から1km以内で、簡素な手入れにより活用可能なその他の空き家は全国で約48万戸あると推定している。
- こうした中、5月に空家等対策の推進に関する特別措置法が全面施行された。同法に基づき各区市町村は空き家等対策の体制整備・空家等対策計画の作成、必要な措置の実施等中心的な役割を担うことから、区市町村を対象とした計画作成等に関する支援や助言、民間事業者等と連携した総合的な空き家対策の推進、専門家等と連携して実施する空き家対策の先駆的モデル事業への支援を着実に実施していくべきである。
- また、比較的広い住宅を必要とする子育て世帯等に空き家を提供する仕組みを構築したり、子育て世帯は広い住宅へ、老年夫婦世帯は適度な広さの住宅へ住替える仕組みを通じた住替えの促進を図ることも有効である。既存の住宅ストックを活用していくことで、公営住宅の新設費用を抑制していく視点も重要である。
- 空き家対策に加えて、既存（中古）住宅の流通・活用の促進も重要である旨を盛り込むことが望ましい。

## （2）異次元の高齢化の進展（素案19ページ～）

- 東京都では2020年をピークに人口減少に転じ、2025年には4人に1人が高齢者となることが予測されている。こうした予測に対し、東京都は特別養護老人ホーム等について、用地の確保や、整備費の負担軽減、国有地・民有地を賃借、定期借地権を設定する際の負担軽減などにより、施設の設置を促進している。
- 一方で、東京都を含む一都三県では、高齢者数が他地域と比べて大幅に増加し、介護施設が不足することが懸念されている。
- 地方公共団体が高齢化社会の解決に向けた効果的な取組を共有し、連携して実施していくことが有効であるため、東京圏だけでなく広域首都圏全体で克服していく必要性を盛り込むべきである。
- 加えて、国土交通省においても、サービス付き高齢者向け住宅の整備等の施策を推進していくことが期待される。
- 超高齢化社会への対応のみならず、オリンピック・パラリンピックの開催も見据えて、公共交通機関や公共空間等のバリアフリー化を着実に進め、誰もが安全で円滑に移動できる環境を整備すべきである。
- 加えて、住宅のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化、サービス付き高齢者住宅の供給促進、リバースモーゲージの普及促進等、高齢化の進展に対応した住宅政策をより一層推進し

ていくことも重要である。

### (3) 巨大災害の切迫(素案20ページ~)

- 政府は昨年3月に、南海トラフ地震防災対策推進基本計画を策定しその中で、想定される死者数約33万2千人を概ね8割減少、想定される建築物の全壊棟数を約250万棟から概ね5割減少とする今後10年間の減災目標を掲げている。
- また、政府は本年3月に、南海トラフ地震発生直後に国や地方公共団体が行う救助活動や物資輸送の具体的な計画を公表している。
- 一方、首都直下地震については、最悪の場合、死者2万3千人、全壊焼失棟数61万棟、経済的被害は95.3兆円と想定されているが、本年3月に閣議決定した緊急対策推進基本計画の変更において、今後10年間で死者数、全壊・焼失棟数ともに半減させる目標を掲げている。
- 南海トラフ地震、首都直下地震ともに、人的・物的・経済面など経済社会のあらゆる面で国難とも言うべき甚大な被害が想定されており、発災すれば国内のみならず国際社会に対しても重大な影響が及ぶことが懸念されている。
- 南海トラフ地震、首都直下地震などの被害の軽減に向けて、政府の基本計画や社会資本整備重点計画等に則り、ハード面の防災・減災対策を加速していく必要性を盛り込むべきである。
- 加えて、計画の実効性を高めるために平時からの訓練やBCP策定、備蓄の促進などのソフト面の対策にも注力していく必要性も強調すべきである。
- また、防災・減災対策は、その最前線を地方公共団体が担うことから、国と地方公共団体間、地方公共団体同士の連携強化が必要である旨を盛り込むべきである。
- 墨田区や江東区等の海拔ゼロメートル地帯では、地震の強い揺れにより排水機場の機能不全、堤防や水門等の沈下・損壊に伴う浸水被害が発生する恐れがあり、さらに地震と台風・高潮等との複合災害になった場合には、浸水域が拡大・深刻化する懸念もある。
- 特に、地震や未曾有の大雨等により荒川右岸の堤防が決壊し氾濫すれば、東部低地帯を中心に壊滅的な被害が発生することが危惧されている。その際、広域かつ深い浸水となり、浸水面積は約110km<sup>2</sup>、浸水区域内人口は約120万人におよび約50km<sup>2</sup>を超える範囲で2週間以上浸水が継続し、ライフラインが長期にわたり停止する可能性もあるため、孤立時の生活環境の維持も極めて困難になることが懸念されている。加えて、東証一部上場企業大手100社のうち42社の企業の本社や、銀行・証券・商品先物取引業32社のうち19社が浸水する可能性がある他、氾濫水が地下空間へ進入することにより、地下鉄等が浸水するなど、都心部においても甚大な被害が危惧されている。
- 従って、堤防や水門、排水機場等の海岸・河川管理施設等の整備、耐震化、液状化等の対策など、東部低地帯における水害対策を推進していく必要性を強調すべきである。
- 防災・減災対策に重要な役割を担うBCPは、地方公共団体や民間企業における策定率の向上が課題である。発災時にBCPが有効に機能すれば、減災に大いに寄与することから、地方公共団体に対する策定支援の拡充や民間企業に対するインセンティブ付与の必要性を強調することが望ましい。
- 木密地域等密集市街地は、2020年度までに概ね解消することが政府の首都直下地震緊急対策推進基本計画や社会資本整備重点計画において明確に位置付けられていることから、対策を強力に進めていく必要性を強調すべきである。その際、東京都内については、東京都の不燃化特区制度に基づく取組と密に連携を図るべきである。
- その際、近年の大規模地震時の出火原因の6割以上が電気に起因することから、密集市街地

を中心に感震ブレイカーの普及促進策を検討し、実施していくことが肝要である旨を盛り込むべきである。

- また、木密地域等密集市街地をはじめ、細街路や密集市街地など土地の権利関係が複雑な都市部において、地籍調査は都市再生などまちづくりの推進はもとより、災害時の境界復元にも極めて有効であるが、2013年度末時点の地籍調査の実施状況は国の全体平均51%に対して、東京都は21.9%の進捗率であり、区部に限ると9.3%と全体平均から大きく遅れている。

災害復旧の迅速化に向けて、地籍情報を整備することは極めて重要であるため、地籍調査を一層推進していくことが必要である。

- 上記に加えて、電線地中化・無電柱化や帰宅困難者対策の推進、液状化対策、都市再開発による大街区化を通じた地域防災力の向上に、より一層注力していく必要がある他、老朽マンション・団地・ニュータウンの耐震化、更新対策をより一層推進していくことも肝要である。
- 電線地中化・無電柱化は、東京都23区では7%と海外主要都市と比較して低い状況にあるが、電線地中化・無電柱化の推進には多額の費用を要することがネックとなっている。
- 電線地中化・無電柱化の推進は、発災時の電線類の被災や電柱の倒壊による道路閉塞を防止するだけでなく、良好な景観形成や、安全で快適な通行空間の確保にも寄与するものであり、社会資本整備重点計画および2020年大会に向けた国土交通省の取組においてもその推進が明記されている。
- 従って、緊急輸送道路や、震災時に一般車両の流入禁止区域の境界となる環状7号線の内側、都市機能が集積している地域、観光客が多く訪れる地域等から順次、電線地中化・無電柱化を推進していくことが求められる。加えて、以前に講じられた固定資産税の減免措置を復活することも有効である。
- 地下街については、大規模地震発生時に、利用者等が混乱状態となることが懸念される。また、天井等の老朽化も進んでいることから、ハード・ソフトからなる地下街の防災・老朽化対策を推進していく必要がある。
- 災害時の人員・物資の緊急輸送ルートを確保するために、迅速な道路啓開に加え、水路（河川・運河）や航路、空路も含めた四路啓開体制を構築すべきである。また、訓練を通じて実効性を確保していくべきである。
- 防災・減災対策の推進にあたっては、地震、津波・高潮、集中豪雨等のみならず、近年活発化している火山活動に対する取組も一層強化していく必要がある。
- 高度経済成長期以降に整備された社会資本は急速に老朽化しており、今後20年間で、建設後50年以上を経過する施設の割合が加速度的に高くなる見込みである。それに伴い、維持管理・更新費は、現在の技術や仕組みを前提とした場合、20年後には現在の約1.2～1.5倍に増えると試算されている。
- 個々の社会資本が安全・安心に利用され、かつストック効果を最大限に発揮し続けるためには、予防保全型維持管理の導入など、メンテナンスサイクルを構築し実行することや、メンテナンス産業の育成、新技術の開発等により、トータルコストの縮減と平準化を両立させることが不可欠である。
- 社会資本整備の着実な実施に加え、担い手となる現場の技能人材の確保・育成の観点からも、社会資本整備事業は中長期の見通しを持って計画的に実施していくべきである。
- 将来的にメンテナンスコストが増大することにより財政の逼迫を招き、必要な社会資本整備の実施が困難となるような事態に陥らないよう、メンテナンスコストを中長期的に縮減・平準化するとともに、新設・高度化に必要な社会資本整備の投資余力を確保しなければなら

い旨を強調すべきである。

- 本格的な人口減少社会において、社会資本の廃止・除却や集約・再編について、その必要性は認めるものの、合理的かつ明確な客観的判断基準を設定する必要性を盛り込むことが望ましい。
- 判断基準の設定にあたっては、多様な主体の参画のもとで議論を積み重ねるなど、慎重に検討することが望ましい。
- 判断基準に沿って社会資本の廃止・除却や集約・再編を検討する際には、当該地域のみならず周辺地域を含めた社会的・経済的影響や広域的地域情勢を十分に考慮しなければならない。
- なお、社会資本の廃止・除却や集約・再編により、地域経済に重大な影響を及ぼすことが予想される場合には、当該影響の度合いに応じた支援に関する検討も必要である。
- 2012年12月に中央自動車道笹子トンネルで天井板落下事故が発生した。この事故は、道路構造物が通常の供用状態で落下し死亡者・負傷者が生じるといふ、わが国において例を見ない重大な事故であった。この事故を一つの契機として、インフラの老朽化問題に対する認知度や、老朽化が進行する中でインフラの今後について不安に思う割合が高まっていることから、「インフラ老朽化に対する国民不安の高まり」を加えるべきである。
- 下水道のすべて、長さ2メートル以上の橋梁の9割、道路舗装の9割、道路トンネルの7割など、地方公共団体が管理するインフラの割合は非常に高い。
- しかし、維持管理を取り纏める部署・組織が確立されている地方公共団体は1割強であり、インフラの状況を取り纏めた台帳を更新できていない割合も半数程度にとどまる。さらに、老朽化の把握状況も簡易な方法に拠っているのが現状である。
- 地方公共団体、特に市町村では老朽化対策に、人員面、技術面、財政面で課題を抱えていることから、市町村の体制強化、国や都道府県による技術的な支援の必要性を強調すべきである。具体的には、地方公共団体における社会資本メンテナンス専門部署の創設、技術者の育成・確保、効率的なメンテナンス手法を共有する仕組みの確立等が考えられる。
- トンネルや橋梁等の社会資本のメンテナンス・維持管理には、「目視」による点検が求められている場合がある。労働力不足が懸念されている中で、社会資本の効率的・効果的なメンテナンス・維持管理に向け、ロボットやセンサー、ドローン等の新技術・新手法の開発・導入を推進するための規制緩和の必要性を加えるべきである。

#### (4) 国際競争の環境と日本の地政学的な位置付けの変化(素案22ページ~)

- **再掲** アジア主要都市が急速に成長し世界の都市間競争が激化していることに加えて、ビジネスコストの高さや規制・許認可制度の厳しさ、外国人の受入環境の不十分さ、国際交通・物流ネットワークや空港までのアクセス等の理由で、東京の国際競争力は相対的に低下している。従って、それらの課題を解決し、東京の国際競争力強化が喫緊の課題である旨を強調すべきである。
- 併せて、東京圏の国家戦略特区による規制・制度改革を十分に活用し、同特区の目的である「、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点形成」していくことは、アジア等新興国の成長を取り込んでいく上で非常に重要である。  
従って、本計画と東京圏の国家戦略特区との連携が重要である旨を盛り込むべきである。
- 併せて、国家戦略特区において事業を行う事業者を支援する税制措置が重要である旨を盛り込むことが望ましい。
- アジアを中心とする新興国の旺盛な国際観光需要を積極的に取り込んでいくためには、20

20年大会に向けた国土交通省の取組のうち、首都圏空港の機能強化、空港アクセス等の改善（鉄道、バス、タクシー）および外国人旅行者の受入に係る施策を着実に展開していくことが必要である。

- 新興国を中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、高速鉄道・都市鉄道、高速道路・幹線道路、港湾ターミナル、空港ターミナルをはじめ、今後もさらなる市場拡大が見込まれている。
- 従って、インフラシステムに関するわが国の強みのある技術・ノウハウを最大限に活用して、世界の需要を積極的に取り込んでいく必要がある。「日本再興戦略」改訂2015に記載の通り、国は2020年におけるわが国企業のインフラシステム受注の目標額を約30兆円としているが、目標額の達成はもとよりさらなる高みを目指して、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構によるインフラシステム海外展開に取り組む企業への支援や、トップセールスをはじめ、「インフラシステム輸出戦略」に則り、積極的に推進していく必要性を強調すべきである。
- わが国に対する国際的な注目度が高まる2020年オリンピック・パラリンピックを一つの契機として、わが国が有する高い技術力を世界に発信し、新たな需要を創出していくことが重要である。
- 産業競争力会議および改革2020WGでは、新規技術等を活用した社会的課題の解決・システムソリューション輸出、訪日観光客の拡大に向けた環境整備等、対日直接投資の拡大とビジネス環境の改善・向上の3つの重点政策分野における具体的な6つのプロジェクトが纏められている。
- 上記の具体的な6つのプロジェクトの2020年までの実現は、「日本再興戦略」改訂2015にも明記されている。
- また、経済産業省 産業構造審議会「2020未来開拓部会」では、福島復興を最優先に、世界に先んじて社会的課題を解決することを視野に入れた上で、2020年大会を契機とした具体的な9つのプロジェクトの実施について検討が行われている。
- 加えて、去る11月に閣議決定された2020年大会の準備および運営に関する施策の推進を図るための基本方針に基づき、政府が講ずべき施策が明らかになっている。
- さらには、国土交通省内に2020年大会準備本部が設置され、同大会に向けた国土交通省の取組も明らかになっている。
- 従って、本計画には、2020年および2020年以降を見据えた経済・産業・科学技術分野のこれらの議論と十分な連携を図り、各プロジェクトの具現化を後押ししていく必要性を盛り込むべきである。
- わが国に遅れてインフラ老朽化や高齢化社会が到来するアジアの開発途上国等に対して、世界最先端のメンテナンス技術を構築し、新規整備から維持管理・更新までが一体的となったインフラシステムや、高齢者等にも優しい次世代交通システム、バリアフリーに配慮したまちづくりに係るノウハウ等、わが国が有する技術・ノウハウの国際展開を目指していくべきである。
- なお、海外におけるインフラ整備に関するニーズはシステム化された大型案件のみならず、地方・中核都市における中規模・小型案件も多数存在する。このような多様なインフラニーズにきめ細やかな対応をするためにも、医療、リサイクル、水分野など特定分野において高いポテンシャルを有する中堅・中小企業への支援や、地方自治体の海外展開について後押しをすることも重要である。
- わが国全体の災害対応力の強化や、わが国の地政学的な位置付けの変化に対応する観点から

も、現在、諸機能が集中している太平洋側だけではなく、日本海側を活用することの重要性が高まっている。

- 従って、本年8月に閣議決定された「国土形成計画」にも記載の通り、港湾整備等を通じて、日本海側と太平洋側の二面をフル活用し、世界との結び付きを強化する日本海・太平洋二面活用型国土の形成を促進していくべきである。

#### (5) 拡大し多様化する観光(素案26ページ~)

- 首都圏には世界遺産を含めて多くの地域資源、観光資源が存在している。観光・レクリエーション需要の掘り起こしには、そうした地域資源、観光資源を巡る広域観光ルートの設定と、国内外に対するプロモーションを促進していく必要性を強調すべきである。
- 首都圏三環状道路の新規開通区間の増加により、観光振興や企業立地、物流の信頼性向上など多岐にわたるストック効果が発現している。
- 観光振興の面においては、昨年、東名高速から関越道までがつながったことにより、群馬・埼玉方面から富士山・箱根エリアに訪れる車が約5割増加している。
- 加えて、10月末に常磐道と東関東道、および、東名高速から東北道がそれぞれつながったことで、さらなる効果が期待されていることから、圏央道をはじめ首都圏三環状道路の観光面におけるストック効果を盛り込むべきである。
- **再掲**アジアを中心とする新興国の旺盛な国際観光需要を積極的に取り込んでいくためには、2020年大会に向けた国土交通省の取組のうち、首都圏空港の機能強化、空港アクセス等の改善(鉄道、バス、タクシー)および外国人旅行者の受入に係る施策を着実に展開していくことが必要である。
- 特に、首都圏空港における国際線需要は2012年度からの10年間で約6~8割増加する見込みで、概ね2020年代前半には約75万回の容量の限界に達する見通しとなっている。また、首都圏空港の需要は増加傾向が続き、2032年度には78~94万回の需要となることが予想されている。  
従って、新興国等の新たな成長を取り込み、訪日外国人の増加や、産業・都市の国際競争力強化、ヒトとモノの交流の活発化を通じたわが国全体の活性化につなげていくためにも、首都圏空港のさらなる機能強化が不可欠である旨を盛り込むべきである。
- 加えて、世界のクルーズ人口は急速に増加し、特にアジア域内では、低価格なカジュアルクルーズの提供により、市場のさらなる成長が見込まれている。国土交通省は、2020年の「クルーズ100万人時代」の実現を目標としていたが、2015年中にクルーズ船により入国した外国人旅客数は前年比2.7倍の約112万人となり目標を5年前倒しで達成した。従って、クルーズ市場の成長に対応するべく、大型旅客船ターミナルの整備や積極的な客船誘致等、ソフト・ハード両面における取組をより強化していく必要性を盛り込むべきである。
- 訪日外国人旅行者の増加等により、全国的に客室稼働率は高水準な状態で推移し、特に東京都は80%を超えているなど、宿泊施設の客室不足が懸念されている。
- 一方、宿泊施設タイプ別の稼働率は、シティホテル、ビジネスホテルが高水準であるのに対して、旅館はそれらよりも低い水準になっている。旅館は観光振興の重要な担い手であるとともに、施設そのものが「和」を実感できる観光資源であることから、旅館の活性化や活用促進を図ることも肝要である。

#### (6) 食料・水・エネルギーの制約・環境問題(素案27ページ~)

- 都市農業は、新鮮で安全・安心な農産物の供給により自給率向上に寄与し、加えて、その農

地は防災や環境保全、地域コミュニティなど多面的機能を発揮することから、近年、東京都は振興に力を入れている。

- しかし、ここ10年間で都内の農地が大きく減少するなど危機的な状況にある。特に生産緑地の減少が約4割を占めるが、その背景として現行の法規制や税制のもとでは、期限付きの農地の賃借が困難であるため、意欲ある担い手の確保が進まないことなどが挙げられている。
- こうした状況のもと、東京都は農地流動化による多様な担い手の確保や規模の拡大等の経営基盤の強化、小規模農地の保全等を目的に、去る3月の東京圏国家戦略特区区域会議で「都市農業特区」を提案している。
- 都内には、小松菜やウドをはじめとした特産野菜があり、ブランド力向上に対する期待も高く、地域資源としても有効なことから、特区政策等も活用しつつ都市農業の維持・拡大に向けた施策の必要性を盛り込むことが望ましい。
- 1992年の生産緑地法の改正により、地方公共団体が指定した生産緑地があるが、同法の適用は指定後30年である。指定された農地は、所有者が高齢化等で農業に従事できない事情がある場合、同法に基づき地方公共団体へ買い取りを申出ることができるが買い取られたケースは少なく、結果として都市計画の手続きにより生産緑地地区の指定が解除されることになる。従って、空き家問題等が顕在化する中で、2022年以降に宅地化がさらに進むことが想定されるが、こうした状況をどのように位置付けるのかを盛り込むべきである。
- 首都圏の農業は、都市化の影響を受けながらも、世界最大規模の消費地に近いという優位性を活かし、農業産出額は全国の約2割を占めている。
- しかし、都市化の影響を受け、耕地面積は年々ゆるやかに減少している。こうした中、首都圏で再生利用可能な荒廃農地は約3万haあり、2013年には3,291haが再生利用されていることから、荒廃農地の再生利用に向けた取組を加速していく必要性を強調すべきである。
- また、農業就業者が高齢化等により減少し、全国的に耕作放棄地が増加する中、国土形成計画（全国計画）では、農地の大区画化等や農地中間管理機構（農地集約バンク）等の活用による担い手への農地利用の集積・集約の必要性が示されている。
- 集積・集約した農地を有効するためには、株式会社による農地の直接利用が必要である。また、民間の経営ノウハウを活かして新たな設備投資やICT化等を進め、規模の拡大や生産性の向上を図るため、農業生産法人の農業者以外の構成員比率を緩和することが求められる。これらを踏まえ、より踏み込んだ方向性を示すことが望まれる。
- 森林の整備・保全に向け、所有者不明の山林は、森林経営の集約化・大規模化や6次産業化等を進める上で阻害要因となっていることから、所有者を明確にする権利登記の義務化、隣接地との境界確認などにより、山林の有効活用を促進していく必要性を盛り込むべきである。
- 併せて、国産木材の利用促進やグリーンツーリズムの推進などにより、森林資源の有効活用を進めていく必要もある。
- 去る10月に当所が策定した「エネルギー・環境政策に関する基本的な考え方」に記載の通り、エネルギー政策については、自給率が震災前の約20%から現在は約6%という、世界的に見ても極めて低い水準となったわが国において、「安全性の確保（Safety）」を前提に、経済効率性の向上により「低コスト（Economic Efficiency）」でエネルギー供給を図りつつ、エネルギーの「安定供給（Energy Security）」と「環境負荷の低減（Environment）」をバランスよく実現していくことが重要であり、既存の事業拠点を国内に留め、わが国のさらなる経済成長を実現していくことにもつながるものである。
- 省エネルギーの推進について、2013年度（速報値）の東京都内の最終エネルギー消費量は、

ピークであった2000年度に比べ、家庭部門が+3.6%と増加している中、産業部門においては▲40.1%、運輸部門においては▲39.2%も改善（各部門全体では▲17.6%）しており、産業界は弛まぬ努力を続け積極的に省エネに取り組んできた。特に、エネルギー消費量の削減が唯一進んでいない家庭部門に対する一歩踏み込んだ効果的なアプローチが重要な鍵となる。

- 環境負荷が低く、エネルギー源の多様化や災害時の非常用電源として期待されている「水素エネルギー」は、国・東京都・民間が一体となって燃料電池自動車・バス等の普及を含む活用拡大に向け、用地確保が困難な東京における水素ステーション設置にかかる高圧ガス保安法や建築基準法等の厳しい保安・設置規制に関する課題を検討するとともに、製造過程や輸送時にCO<sub>2</sub>を排出させない技術、貯蔵・輸送を容易にする技術等の研究開発を強力に推し進めるための支援策が必要である旨を盛り込むべきである。
- 水素エネルギーを利用した燃料電池車や省エネなど日本が誇る最先端の科学技術の研究開発を促進し、2020年の「東京オリンピック・パラリンピック大会」を日本発の技術革新の「ショーケース」とすべく、東京がリーダーシップを発揮して、環境と調和したスマートエネルギーの推進に向けた「未来都市・東京」の優れた事例・ノウハウ等を国内だけでなく世界に発信することで、国際的に東京のプレゼンスを高めていくことも必要である。

#### （7）劇的な進歩を遂げるICTの積極的な活用（素案30ページ～）

- ETC2.0のビッグデータ等を活用し、現在の道路ネットワークをより一層「賢く使って」、時間信頼度の向上、交通事故の減少につなげていくなど、ICTをフル活用してストック効果を高めていく視点が重要である。
- 2020年大会を当面の目標とし、屋内外の電子地図や屋内測位環境等の空間情報インフラの整備・活用および移動に資するデータのオープンデータ化等を推進するなど、ICTを活用した行動支援の普及・活用を図ることも肝要である。

### 第3章：首都圏の将来像（素案32ページ～）

- 「首都圏の将来像」は、多くの主体が本計画の理念を共有し、首都圏における国土づくりへの参画を促すための重要な要素である。
- 従って、「首都圏の将来像」は、多くの主体がイメージを共有できるよう、世界の中および日本の中の首都圏の位置付け、人口動態の変化、科学技術の発展、文化や価値観の変化、食料・水・エネルギー環境問題等を考慮の上、本計画の目標年次である2025年頃、さらには本計画が見据えている2050年頃の首都圏の将来像をより具体的に示していくことが望ましい。

### 第4章：将来像実現のための首都圏の政策の基本的考え方

#### 第1節：三大課題への対応

##### （1）防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化（素案37ページ～）

- 「（1）防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化」について、本計画で例示されている首都圏外郭放水路の整備による企業立地件数の増加に加えて、首都圏三環状道路が有する災害時のリダンダンシー（迂回機能）と各種のストック効果など、より多くの例示をすることで、社会資本整備の重要性や意義、効果を広く周知していくべきである。
- その他、個別意見は上述の通り。

##### （2）スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化（素案40ページ～）

- 2045年に予定されているリニア中央新幹線の大阪開業のみならず、2027年に予定されている名古屋開業時点におけるメガリージョン形成のあり方も盛り込むべきである。

### (3) 都市と農産漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢化社会への対応

※意見なし。

## 第2節：2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会もターゲットに置いた、より洗練された首都圏の構築

### (1) 社会システムの質のさらなる向上

※意見なし。

### (2) 柔軟で高効率な生産システム等による日本再興のための取組（素案48ページ～）

- **再掲** 「(2) 柔軟で高効率な生産システム等による日本再興のための取組」については、その実現にあたり、建設業や交通関連産業、製造業、医療・福祉など、特に労働力不足の問題が懸念されている。
- **再掲** 首都圏の成長・発展には、個別企業から業界、さらには経済社会全体の生産性向上が鍵となることから、その対応の一つとして、社会資本のストック効果の最大化による生産性の向上を強調すべきである。併せて、国土交通分野においても、ICTをはじめとした最新の科学技術を積極的に取り入れていくことが肝要であることは言うまでもない。
- 都内、特に臨海部等には、老朽化した物流施設が多く立地していることから、物流の高度化や効率化に向けて、建替えや集約化等の再整備、機能更新に対する税制優遇や、施設整備のための財政支援を拡充していくことが求められる。加えて、大規模災害時も機能する物流の構築に向けて、施設の耐震性強化や防災設備の設置促進に加えて、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送に資する広域連携体制の構築、荷主と物流事業者とが連携したBCP（事業継続計画）の策定促進も重要である旨を盛り込むことが望ましい。
- また、圏央道沿線に大規模な物流施設の立地が進展していることから、よりストック効果を高めるべく、圏央道沿線をはじめとした郊外部の高速道路インターチェンジや幹線道路付近への立地支援を強化していく必要もある。首都圏の郊外部に大規模な物流施設の立地を誘導していくには、用途地域指定や地区計画など都市計画手法による土地の利用変更、土地区画整理事業等の手法が考えられる他、物流の効率化や一般道の渋滞対策にも資するスマートインターチェンジの設置も有効である旨を盛り込むことが望ましい。
- 「今後の物流政策の基本的な方向性等について（答申）」にも記載の通り、モーダルシフトの推進やトラック輸送のさらなる効率化、港湾・鉄道等既存インフラのストック効果の一層の発現など、物流生産性の向上に資する取組を推進していく必要もある。
- その他、個別意見は上述の通り。

### (3) 地域の環境・クリエイティビティ・イノベーションの刷新

※意見なし。

### (4) 若者・女性・高齢者・障害者等の社会への参加可能性を開花させる環境づくり

※意見なし。

### (5) 田園回帰を視野に入れた農山漁村の活性化

※意見なし。

### (6) 首都圏ならではの世界に通用する観光地域づくり

※意見なし。

(7) オリンピック・パラリンピックの機会に、洗練された首都圏と東北の復興を世界にアピール

※意見なし。

### 第3節：日本の中の首都圏

#### (1) 東京一極集中から対流型首都圏への転換（素案57ページ～）

- 第3節に対する考えは、上述の「東商の意見（基本的な考え：総論）」に記載の通り。
- 中でも、本計画に基づき「対流型首都圏」を構築することで、東京のみならず首都圏および広域首都圏全体の国際競争力を強化すること、さらには、その効果を広く全国に波及させていくことや、人口減少社会において「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿った国土づくりを推進していくことは重要であり、その必要性を当所としても従来から提言してきたところである。
- なお、「コンパクト+ネットワーク」の考え方に沿って国土づくりを進めるには、各地域を交通・通信等のネットワークでつなぐだけでなく、国と地方公共団体との連携、地方公共団体同士の連携、行政と民間との連携をさらに強化していく視点が重要である。また、都市機能の集約化や公共交通ネットワークの維持・再生を加速する制度・事業手法の絶えざる見直しが必要である。
- 内閣府の世論調査における「居住地の中心部への集約に対する賛否」では、賛成が29.8%、反対が64.0%である。
- さらには、国土交通省の国民意識調査においても、約半数がコンパクトシティについて「聞いたことがない」と回答している一方で、コンパクトシティの考えに共感する割合も約半数あることから、「コンパクト+ネットワーク」の考えに基づき社会資本整備や国土づくりを進めるには、地域の実態に基づく分かりやすい説明による国民の一層の理解促進が不可欠である旨を盛り込むべきである。
- 加えて、「コンパクト+ネットワーク」の形成推進にあたっては、目指すべき都市構造や都市間連携・機能分担のイメージをより明確にし、人口規模や地域特性に応じた多様な先行事例・モデルを提示していくことも重要である。
- **再掲**「東京一極集中から対流型首都圏への転換」を推進するにあたり、かつての工業等制限法のような、東京圏の成長を抑え込む政策は取るべきではなく、「地方創生」と「東京のさらなる発展」は「車の両輪」としての認識に立って、東京と他の地域がそれぞれの持つ魅力を高め、共に栄え成長していくことが重要であるとの方針のもとで、各種の施策を展開していくべきである。
- なお、「(1) 対流型首都圏」の構築に、対流の種となる「連携のかたまり」を首都圏全域で多数創出していく必要性が記載されているが、地域の中堅中小企業・ベンチャー企業が大学、研究機関等のシーズを活用して地域および産業の競争力強化を図る経済産業省の「産業クラスター政策」等と緊密に連携していくべきである。加えて、海外のクラスターとの連携・交流を図ることが重要である。
- 第3節を「日本および世界の中の首都圏」とし、アジア主要都市が急速に成長し、近年、東京の国際競争力が相対的に低下していることから、「東京および首都圏の国際競争力強化」を一項目立てて記載すべきである。

#### (2) 福島復興および日本海・太平洋二面活用（素案66ページ～）

- 東日本大震災の被災地では、復興に向けた土地区画整理事業や災害公営住宅整備等に関して、土地の権利調整の難航等により土地のかさ上げ・整備が遅れるなど、当初は予想していなか

った課題が顕在化している。

- また、未だ仮設住宅での生活を余儀なくされている住民や仮設店舗での事業を継続せざるを得ない事業者が多い。被災地の本格的な復旧・復興、生活や産業の再建には、住宅や道路等の公共インフラの着実な整備が不可欠であるため、地方公共団体と連携し、取組をより一層加速していくべきである。

以上