

首都圏広域地方計画

計画原案

平成28年2月

国土交通省

(首都圏広域地方計画協議会資料)

目 次

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	1
(1) 計画の位置付け.....	1
(2) 計画の対象区域.....	1
(3) 計画の期間.....	1
(4) 計画の役割.....	1
第2章 首都圏の特性と課題	4
第1節 首都圏の地域特性とポテンシャル	4
(1) 広大な関東平野と多様な地勢、豊かな自然資源.....	4
(2) 約4,400万人が暮らす大都市圏.....	6
(3) 日本経済を牽引する中枢機能の集積.....	6
(4) 技術力の高さと先端的な学術・研究分野の集積.....	8
(5) 多彩で魅力的な文化資源.....	8
(6) 世界都市東京を擁する首都圏.....	9
第2節 首都圏の構造的な特性	10
(1) 日本経済を牽引する首都圏.....	10
(2) 二重構造の人口流入と高齢化.....	10
(3) 首都圏の中での東京圏への一極集中.....	12
(4) 東京の世界都市機能強化等.....	17
第3節 首都圏の現況と課題	22
(1) 人口減少・少子化と労働力不足.....	22
(2) 異次元の高齢化の進展.....	24
(3) 巨大災害の切迫.....	25
(4) 国際競争の環境と日本の地政学的な位置付けの変化.....	28
(5) 拡大し多様化する観光.....	31
(6) 食料・水・エネルギーの制約・環境問題.....	32
(7) 劇的な進歩を遂げるICTの積極的な活用.....	35
第3章 首都圏の将来像	37
(1) 人材や文化が集まる創造の場.....	37
(2) 上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な「洗練された首都圏」の構築.....	38
(3) 共生を概念に含み、面的な対流が起きている首都圏.....	39
(4) 首都圏の将来像.....	41

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	42
第1節 三大課題への対応	42
(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.....	42
(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.....	45
(3) 都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢社会への対応.....	47
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	52
(1) 社会システムの質の更なる向上.....	52
(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 ～ストック効果の最大化による生産性の向上～.....	53
(3) 地域の環境の刷新とクリエイティビティ・イノベーションの創出.....	55
(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.....	58
(5) 田園回帰を視野に入れた農山漁村の活性化.....	59
(6) 首都圏ならではの世界に通用する観光地域づくり.....	60
(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.....	65
第3節 日本の中の首都圏	67
(1) 東京一極集中から対流型首都圏への転換.....	67
(2) 福島復興及び日本海・太平洋二面活用.....	78
第5章 首都圏版「運命の10年」コアプログラム	80
第1節 首都圏から始める確固としたデータ蓄積と高度なICTに基づく科学的な国土管理・国土活用	80
(1) PJ1-1. 大規模災害に備えた地籍調査の促進プロジェクト.....	80
(2) PJ1-2. 次世代ワイヤレスコリドー形成プロジェクト.....	81
(3) PJ1-3. ビッグデータ及びICTを活用した地域の安全安心確保プロジェクト.....	81
第2節 巨大災害にも対応できる強靱な首都圏の構築	83
(1) PJ2-1. 首都中枢機能の継続性確保・バックアップ機能強化プロジェクト.....	83
(2) PJ2-2. 災害対応力強化プロジェクト.....	84
(3) PJ2-3. 災害への備えの充実プロジェクト.....	86
(4) PJ2-4. 四路啓開プロジェクト.....	88
(5) PJ2-5. 「連携のかたまり」同士のコラボによる首都圏防災力向上プロジェクト.....	88
(6) PJ2-6. 大規模災害時のエネルギー輸送確保プロジェクト.....	90
(7) PJ2-7. 広域連携による応急住宅提供体制の構築プロジェクト.....	90
(8) PJ2-8. インフラ老朽化対策とマネジメントプロジェクト.....	91
第3節 世界最大の経済集積圏としてのスーパー・メガリージョンの形成と国際競争力の強化	92

(1)PJ3-1. スーパー・メガリージョンの形成プロジェクト	92
(2)PJ3-2. 次世代成長産業の育成プロジェクト	93
(3)PJ3-3. 水素社会プロジェクト	95
(4)PJ3-4. 大観光時代に対応した基礎的観光力向上プロジェクト	95
(5)PJ3-5. 東京の世界都市機能強化プロジェクト	98
第4節 対流型首都圏の構築	100
(1)PJ4-1. 北関東新産業東西軸の創出プロジェクト	100
(2)PJ4-2. 東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流軸プロジェクト	101
(3)PJ4-3. 首都圏による日本海・太平洋二面活用プロジェクト	102
(4)PJ4-4. 海洋国家未来軸の創出プロジェクト	103
(5)PJ4-5. 富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏の創出プロジェクト	104
(6)PJ4-6. 海洋文化都市圏の創出プロジェクト	106
(7)PJ4-7. FIT広域対流圏の強化プロジェクト	107
(8)PJ4-8. 日光・会津・上州歴史街道対流圏の強化プロジェクト	108
(9)PJ4-9. 首都圏南西部国際都市群の創出プロジェクト	109
(10)PJ4-10. 多摩川国際臨空拠点群の創出プロジェクト	110
(11)PJ4-11. 東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出プロジェクト	111
(12)PJ4-12. つくばを中心とした知的対流拠点の創出プロジェクト	113
(13)PJ4-13. 国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化プロジェクト	114
(14)PJ4-14. 急増するインバウンドに対応した総合的な広域首都圏の空港・港湾の利用 拡大と宿泊施設等観光基盤の整備プロジェクト	115
(15)PJ4-15. 首都圏版コンパクト＋ネットワーク(「まとまり」と「つながり」)構築プロジェクト	116
(16)PJ4-16. 国際的な港湾・空港機能の拡大・強化プロジェクト	117
第5節 共生首都圏の形成と都市農山漁村対流	119
(1)PJ5-1. 健康長寿プロジェクト	119
(2)PJ5-2. 若者・女性・高齢者・障害者活躍プロジェクト	119
(3)PJ5-3. エコシステムサービス充実プロジェクト	120
(4)PJ5-4. 首都圏の特性を活かした農林水産業の成長産業化の実現プロジェクト	122
(5)PJ5-5. 魅力ある農山漁村づくりプロジェクト	123
(6)PJ5-6. 住み替え支援による地方への人の流れの創出プロジェクト	123
第6節 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会にターゲットをおいた首都圏・日本の 躍進	125
第6章 計画の効果的推進	126
(1)諸計画との整合・調整	126

(2) 構成員等の連携・協働	126
(3) プロジェクトの推進等	126
(4) 計画のフォローアップ	126
(5) 重点的・効果的な施策展開	126
(6) 計画の柔軟な見直し	127

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

(1) 計画の位置付け

本計画は、国土形成計画法第9条に基づく「首都圏」についての「広域地方計画」として、首都圏における国土形成の方針及び目標と広域の見地から必要とされる主要な施策を定めるものである。すなわち、今後の首都圏が果たすべき役割と目指すべき方向を定め、新しい首都圏の実現に向けた地域の戦略を明らかにしていくことを目的とする。

(2) 計画の対象区域

国土形成計画法第9条第1項第1号の首都圏（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び山梨県の1都7県の区域を一体とした区域）を計画の対象区域とする。

また、対象区域に隣接する福島県、新潟県、長野県及び静岡県については、本計画に密接な関係を有すると認められる事項に関して、計画に盛り込むこととし、首都圏とこれらの隣接する4県の区域を一体とした区域を「広域首都圏」と称する。

さらに、北関東地域3県（茨城県、栃木県、群馬県）に磐越地域2県（福島県、新潟県）を加えた「北関東・磐越地域」については、その位置、規模、都市集積等の状況から見て相当の発展ポテンシャルを有する地域であり、既に、相互連携の強化や自立的発展に向けた取組もなされていることから、それらの広域的取組を本計画に積極的に位置付け、実効性ある形で推進していくこととする。

(3) 計画の期間

国土形成計画（全国計画）は、2050年までの長期を見通しつつ、今後概ね10年間における国土形成に関する基本的な方針、目標及び基本的な施策を明らかにすることを目的としている。これと整合を図るため、本計画の計画期間も、全国計画同様に概ね10年間とし、2050年を念頭に目標年次を2025年頃に置くこととしている。

(4) 計画の役割

現在、首都圏を取り巻く状況は大きく変貌しようとしており、この概ね2025年までの計画期間は、首都圏の将来を決する「運命の10年」とも言えるような極めて重要な10年間である。

第一に、この10年は、ポストオリンピック・パラリンピックの首都圏像を描くための10年である。計画の中間年である2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が予定されている。同大会は日本を世界にアピールする絶好の機会であり、名実ともにその成功を図ることは首都圏にとっての重要な責務である。しかし、同大会以降は首都圏では人口減少が加速すると考えられ、様々な問題に正面から向き合わざるを得なくなる。そのため、同大会を成功させるとともに、それを一つの通過点と捉え、同大会を契機に特に強まると考えられる世界との結びつきをバネとして、人口減少や災害等様々な課題に対応したポストオリンピック・パラリンピックの首都圏像を描くことが重要である。この10年間は、それを実現するための大切な期間であると言える。

第二に、この10年は、インフラ整備が相当程度進展する10年ということである。北陸新幹線の開業に続き北海道新幹線の開業、さらには2027年にはリニア中央新幹線の東京・名古屋間開業が予定されており、首都圏内外の高速鉄道網の整備が進展する。また、50年以上にわたって整備を進めてきた首都圏三環状道路等の高速道路網が2025年には概ね完成する¹とともに、国際空港・港湾についても機能強化が図られる。このような劇的なインフラ整備の進展は、外国人観光客の増大や、I o T (Internet of Things)、自動運転等の技術革新等と相まって、人の流れやビジネス環境を大きく変え、都市内はもとより都市と都市、都市と農山漁村等を結ぶ地域構造に大きな変化をもたらす可能性がある。そのため、首都圏の可能性を開花させ、その発展につなげていくためには、これらのインフラをいかに徹底的に賢く使うかが強く求められている。本計画はそのための「インフラを賢く使う手引き書」となるものでもある。

第三に、切迫する巨大災害への備えを万全なものとしなければならない10年ということである。首都直下地震が今後30年以内に発生する確率は70%程度と予測されており、計画期間内に首都直下地震が発生する可能性もある。また、仮に計画期間内に発生しなかった場合にはその後発生する危険性が高まるとも考えられ、いずれにしろ万全の対策を講じる必要がある。また、近年の地球規模の気候変動に伴い大規模水災害等のリスクも高まりつつあり、それらへの対応力も強化する必要がある。首都圏が国際社会の中で大きな役割を果たすためには、確固たる安全・安心を確立し、国内外から信頼を得ることが重要であり、巨大災害への対応力向上は国際社会の中での日本の地位

¹ 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記載した。

の維持・発展を図っていく上でも重要な課題である。

第四に、計画期間は急激な人口構造の変化への対応が求められる10年間でもある。2015年からの10年間で、75歳以上の後期高齢人口は、首都圏の中でも東京圏（埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県）の1都3県）だけで175万人増加する一方で、生産年齢人口は東京圏だけで約100万人（4.4%）の減少が見込まれている。従って、人口減少に歯止めをかけ、いびつな人口構造を変えていくためには、まず出生率の向上に真剣に取り組むことが不可欠である。しかし、出生率の向上が実現したとしても、当面の高齢人口の急激な増大と労働力人口の減少は不可避である。そのため、国民一人ひとりの希望が叶い能力を発揮できる「一億総活躍社会」の実現を目指し、皆が社会参加できる環境を創り上げることが必要である。しかし、それでも労働力不足が不可避である状況の中で、持続的な経済成長を確保し、一定の生活サービス水準等を維持していくためには、生産性の向上が不可欠である。かつて我が国が経験した高度経済成長は驚異的な生産性の向上をもたらしたものであるが、今日の我が国の生産性はOECD加盟国中22位と低位な水準にある。生産性の向上には、規制緩和等に加え、設備革新にとどまらない、技術や人材を含めた「未来投資による生産性革命の実現」を推し進める必要がある。さらに、物流などにみられるように、今日ではインフラが生産システムの一部を構成するものとなっていることに鑑みれば、生産システムの中でのインフラのストック効果を最大化させ、社会全体の生産性向上を図っていくことが不可欠である。

これらの課題を解決するためには、国はもちろんのこと、首都圏内の個々の地方公共団体、企業、民間団体、住民等、様々な主体の積極的な取組が不可欠であるが、それだけでは不十分であり、広域で考え連携して取り組んでいくことが必要である。そのため、新しい首都圏の構築という共通の目的に向けて、個々の主体の連携をこれまで以上に強化し、より広域的な視点を持って広域的な取組を促進していく必要がある。こうした広域的な取組により様々な課題を解決していくことで、首都圏をより豊かなものとしていくだけでなく、他圏域や日本全体、さらには世界に対して貢献していくことが首都圏の責務である。

以上を踏まえ、2014年7月に国土交通省が公表した「国土のグランドデザイン2050」や、それを踏まえて2015年8月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）を着実に実行し、進化させることにより、日本再興への流れを確実にすることが、本計画の役割である。

第2章 首都圏の特性と課題

首都圏の課題を正確にとらえるには、首都圏の概要や地域特性、構造的な特性についてまず把握することが不可欠であり、これを第1、2節で述べる。

続いて、首都圏の現況と課題に関しては、国土形成計画（全国計画）で整理されている国土を取り巻く時代の潮流と課題を首都圏の視点からとらえ直し、第3節で述べる7点に整理することとする。

第1節 首都圏の地域特性とポテンシャル

首都圏の中でも関東地方（1都6県）は、かつて8つの国から成っていたことから「関八州」と呼ばれ、その骨格は江戸時代の初めに形成された。それまでは海水が差し込む茅原であった江戸は、徳川家康の入府以降、人口が増加し、その消費需要を賄うため、物流路の整備が不可欠となった。そこで、いわゆる「五街道」が整備されるとともに、現在の東京湾に流れ込んでいた利根川を人為的に太平洋側に付替える「利根川の東遷」により、首都圏の内陸部から江戸・東京へ至る、難所である外洋を経由しない舟運のネットワークが形成された。また、治水事業等により洪水からの防御と平野部における新田開発も可能になり、首都圏内陸部の川沿いには各地に河岸²が形成され、都市として発展するなど、今日の首都圏の基礎が築かれた。

（1）広大な関東平野と多様な地勢、豊かな自然資源

首都圏の土地利用状況を見ると、森林が約50%、農地が約23%、建物用地が約18%となっており、約半分が森林に覆われている。

気候としては、南北に細長い我が国の中では比較的穏やかであり、四季折々の自然の変化を身近に楽しむことができる。

地形的には、我が国最大の平野である関東平野がほぼ中央に広がっており、総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いた可住地面積の占める割合も52.0%と、全国の圏域別で最も大きい。

南から東側は太平洋に面しており、房総半島と三浦半島に挟まれた東京湾の臨海部を中心に都市が発達してきた。さらに南の海上には、伊豆諸島から日本の最南端である沖ノ鳥島や最東端である南鳥島を含む小笠原諸島へと長く連なる島しょ地域が広がり、豊かな自然環境や海洋・水産資源等の宝庫となっている。また、我が国の領海及び排他的経済水域等の管轄海域を管理す

² 河岸(かし)とは、川沿いの集落で街道の宿場町に相当し、物資の集積地となった。

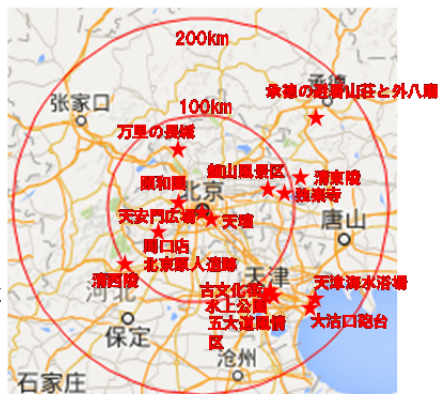
■首都圏



■パリ



■北京



■サンフランシスコ



※各都市の観光資源は、「世界遺産」・「各都市の観光HP」より記載

図 首都圏と世界各地の都市圏との観光資源分布の比較

なお、小笠原諸島が世界自然遺産に、志賀高原、南アルプスがユネスコエコパークに登録されている。また、日光、尾瀬、秩父多摩甲斐、小笠原、富士箱根伊豆及び南アルプスの6カ所が国立公園に指定されている。

(2) 約4,400万人が暮らす大都市圏

首都圏の総人口は約4,400万人、広域首都圏では約5,400万人（2014年）となっている。首都圏は、我が国の国土の約10%にあたる総面積約3.6万平方キロメートルに、全国の34%を占める人たちが暮らす、我が国最大の人口を有する圏域である。また、広域首都圏の人口の3分の2にあたる約3,600万人が東京圏に集中している。

人口分布については、東京都区部を中心に広がる市街地に高密度な集中がみられるほか、県庁所在地等にも人口が集中している。一方、中山間地域や島しょ及び半島地域においては、人口減少が広範に進んでいる。

(3) 日本経済を牽引する中枢機能の集積

経済面では、首都圏の域内総生産は約192兆円にのぼり、これは、全県計の

県内総生産の約4割を占める（平成24年度；平成17年基準）。また、農業算出額（2013年）は全国の約5分の1、製造品出荷額（2013年）は全国の約4分の1を占めている。

金融面では、東京証券取引所に上場する企業の株式時価総額は世界の上場株式時価総額の7%を占める（2011年）とともに、同取引所における株取引は国内株取引の97%を占めている（2012年）。証券取引所のある国内5都市の中で東京が証券売買高の97%を占めている。

産業面では、東京圏に資本金10億円以上の企業の57%が集中している。特に、企業本社は60%、外資系企業の本社の88%が東京圏に立地している。

このように、首都圏には、我が国経済の中核機能が集積しており、首都圏経済は日本経済の牽引役として大きな役割を担っている。

首都圏の産業構造を更に詳しく見てみると、東京圏と、東京圏以外の首都圏とで産業の構成比が異なっている。東京圏はサービス業や商業等の第3次産業が82%を占める一方、東京圏以外の首都圏は東京圏と比較して低く、これらの地域では第1次産業及び製造業等の第2次産業の比率が比較的高くなっている（2009年）。

次に、工場や物流施設の立地に着目すると、まず、東京湾臨海部には、関東大震災後から工場等の集積が進み、戦前には生産の場と港湾物流が一体となった臨海産業地帯として日本を代表する工業地帯が形成された。その後、昭和の高度成長期には、鉄鋼・機械・化学工業などの拠点として我が国の経済成長を牽引してきた。一方、近郊地域では高度経済成長期に、北関東地域では高度経済成長期以降に、工場等の立地が進んだ。しかし近年、施設の老朽化や工場周辺の宅地化により居住環境への配慮が求められることや、地震・津波・液状化等のリスク回避の観点などから、東京湾臨海部の一部のエリアでは業態の転換がみられる。一方、圏央道や北関東自動車道の沿線地域では、既存産業の集積や道路整備にともなう交通アクセスの利便性向上に加えて、労働力の確保や災害時の事業継続性の観点等を要因とする工場や物流施設の立地が進んでいる。具体的には、主にコスト削減やマザー工場化等の拠点強化及び操業環境改善など、国内生産拠点の再編を一因とした工場立地が進んでいるほか、圏央道沿線を中心に、Eコマース（電子商取引）の普及等を背景にした大規模な広域物流施設の立地が進んでいる。これらの地域では、施設立地にともなう雇用創出や、地域経済の発展に対する寄与などのス

トック効果⁴も期待される。

(4) 技術力の高さと先端的な学術・研究分野の集積

技術力は、技術立国である日本にとって重要な要素である。その技術力を計る指標の一つとして特許件数を見ると、首都圏は、国内の登録件数のシェアが60%超で推移しているなど、技術力でも日本を牽引していると言える。これら特許の強みを最大限に活かし、技術をビジネスに転換していくことが求められるとともに、インフラを含めた技術・サービス等を海外に輸出するなど、首都圏の活力維持に結びつけていくことが重要である。

また、首都圏は全国の学術・研究開発機関従事者の約5割（2009年）を抱えるほか、全国の大学・短大のうち約3分の1（2012、2013年）が首都圏に立地⁵しており、特にライフサイエンス、ロボット、航空宇宙及び環境などの先端分野の研究開発にアドバンテージがある。国立研究開発法人産業技術総合研究所（つくば市）や東京大学カブリ数物連携宇宙研究機構（柏市）など世界トップレベルの研究開発拠点が立地するほか、筑波研究学園都市には国等の研究・教育機関が32機関集積しており、2016年には同地でG7茨城・つくば科学技術大臣会合が開催される。また、コンテンツ産業やICT（情報通信技術）産業についても秋葉原を始め東京都心部等に集積している。

(5) 多彩で魅力的な文化資源

首都圏には多数の芸術・文化施設が集積しており、美術館数で見ると、全国の4分の1を占める159件が立地している。

世界文化遺産としては、「日光の社寺」（栃木県）、「富岡製糸場と絹産業遺産群」（群馬県）及び「富士山ー信仰の対象と芸術の源泉」（山梨県）の3件が登録されている。

また、歌舞伎やアニメ等のポップカルチャーに至るまで、多様な芸能文化を発信してきているほか、日本三大祭りに数えられる神田祭（東京都）や、日本三大奇祭に数えられる吉田の火祭（山梨県富士吉田市）など、有形無形の特徴的な文化資源を擁している。

⁴ 道路や上下水道、公園、鉄道などの社会資本は、一度つくれば、適切に維持管理することで、その役割や機能は続いていく。また、これまでつくったものに追加して整備すれば社会資本として蓄積していく。このように、整備により蓄積された社会資本が「ストック」、その整備された社会資本が機能して、効率性や生産性などが向上していく効果が「ストック効果」。

⁵ 大学・短大の学校数を本部の都道府県別所在地で集計。

(6) 世界都市東京を擁する首都圏

前述した地勢や自然資源、人口集積、経済の中核機能の集積、技術・研究の集積及び文化資源の特性に加えて、国際的に見ても傑出した世界都市機能を有する東京を擁していることが首都圏の大きな特徴である。この場合の世界都市⁶機能とは、単に人口、経済等の集積があるということだけでなく、政治・経済・金融・情報等について世界の中核的な機能が集まる場所という意味である。

東京は古くからアジアの中でも屈指の人口規模を誇る大都市であったが、世界都市とまでは言えるものではなかった。それが戦後の高度経済成長を経て、1990年代後半のいわゆる「日本版金融ビッグバン」以降、多くの世界企業がアジアのヘッドクォーターを東京に置いたことに加え、国際金融や国際情報の集積が進み、東京は世界都市として一定の地位を確立してきた。

その後、アジアの中ではシンガポール・香港・北京・上海等の急激な追い上げを受け、厳しい国際的な競争環境に置かれているが、東京は依然として国際為替取引など金融市場において一定の地位を保つなどのポテンシャルを有している。また、世界4大都市圏（東京圏、ニューヨーク都市圏、ロンドン都市圏及びパリ都市圏）で比較しても、東京圏は人口及び域内総生産（GRP）の面で圧倒的な集積がある。東京が世界都市として国際社会の中での地位を引き続き維持し発展させていくことは、首都圏の国際競争力の強化に直結するだけでなく、ひいては日本の国際競争力強化にも資する。そのため、東京の世界都市機能の一層の強化を図っていくことも極めて重要である。

⁶ 「世界都市」という語が国土計画で用いられたのは四全総のみで、「東京圏は、環太平洋地域の拠点として、また世界の中核的都市の一つとして、国際金融、国際情報を始めとして、世界的規模、水準の都市機能（世界都市機能）の大きな集積が予想され、世界的な交流の場としての役割が増大する」と説明されている。

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

前述のように、首都圏は、多彩な文化資源を有しながら、多くの学術・研究機能を擁し、圧倒的経済力により日本経済を牽引してきた。事実、我が国の県内総生産の全県計が1991年度からの20年間で19.4兆円増加⁷したうち、首都圏の増加分は15.9兆円で全県計の82%を、東京圏の増加分は14.5兆円で全県計の75%を占めている。

日本経済が低迷してきた中でも、首都圏は日本の国内総生産の大部分を創出しており、首都圏の中でもとりわけ東京圏が、日本経済の牽引役として大きな役割を担ってきた。

今後、ますます激化する国際競争のもとで我が国が勝ち残っていくためには、首都圏が引き続き日本経済の牽引役としての機能を果たしていく必要があり、そのための首都圏の機能向上を図っていくことが重要である。

(2) 二重構造の人口流入と高齢化

1) 東京圏への一極集中の進展

首都圏、中でも東京圏は、その巨大な経済力により日本経済を牽引してきた。しかし、そのことは同時に東京圏への一極集中を進展させてきた。1950年代以降、全国から東京圏への人口流入が、バブル崩壊後のわずかな期間を除き一貫して続いている。大阪圏及び名古屋圏⁸と比較すると、1970年代の半ば以降、大阪圏及び名古屋圏は転出入が差し引き数万人以内のほぼ横ばいで推移しているのに対して、東京圏だけが突出し、かつ一貫して転入超過となっており、全国規模で首都圏への人口流入による一極集中が続いている。

このような一極集中は首都圏内でも生じている。すなわち、広域首都圏内の都県別の人口転入・転出の状況に目を向けると、2014年に転入超過となったのは東京圏の1都3県のみである。さらに、東京圏への転入者の転入元を見ると、3分の1は東京圏以外の広域首都圏から転入しており、一極集中はむしろ広域首都圏内で顕著となっている。

このような首都圏内での東京圏への人口集中は、高度成長時代に大きく進展し、当時、東京圏以外の首都圏は大幅な転出超過となっていた。しかし、その後、既成市街地から都市開発地域への誘導や、筑波研究学園都市、鹿島臨海工業地帯、業務核都市等の整備により、特に北関東を中心に東京圏以外

⁷ 平成3年度(平成7年基準)、平成23年度(平成17年基準)の県内総生産から増加分を算出している。

⁸ 大阪圏:京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、名古屋圏:岐阜県、愛知県、三重県をさす。

の首都圏でも転入超過への転換が図られ、一時は東京から首都圏エリアへの分散が進展した。しかし、昨今これらの地域でも再び転出超過となり、首都圏内での東京圏への一極集中が進んでいる。

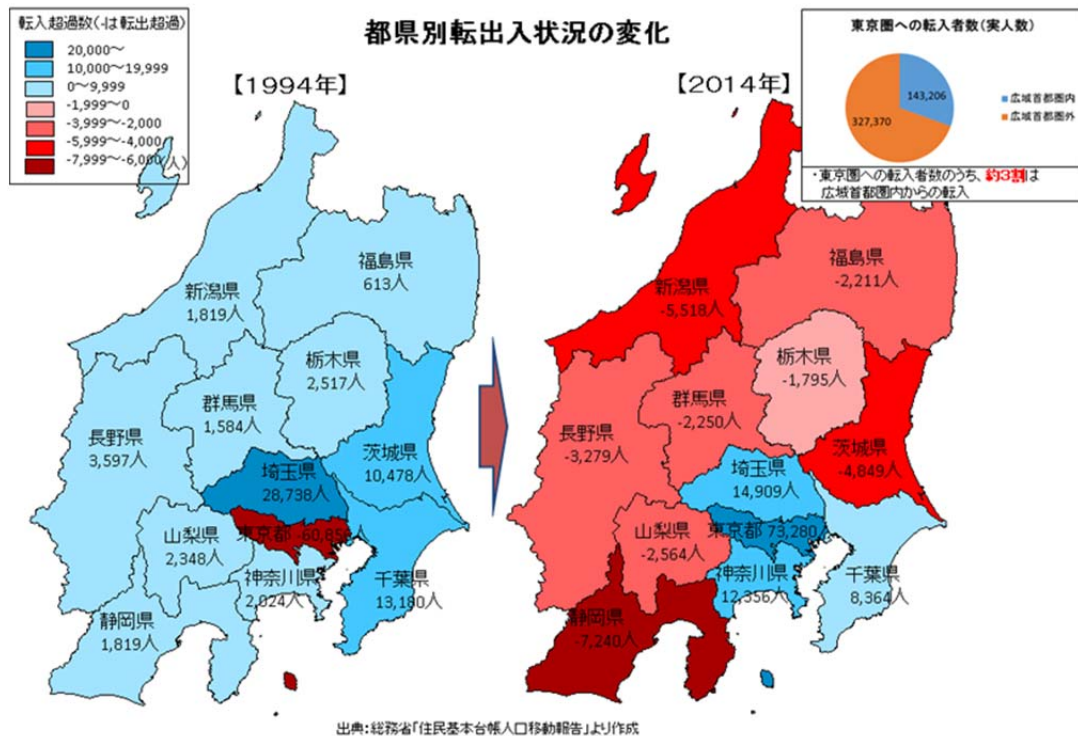


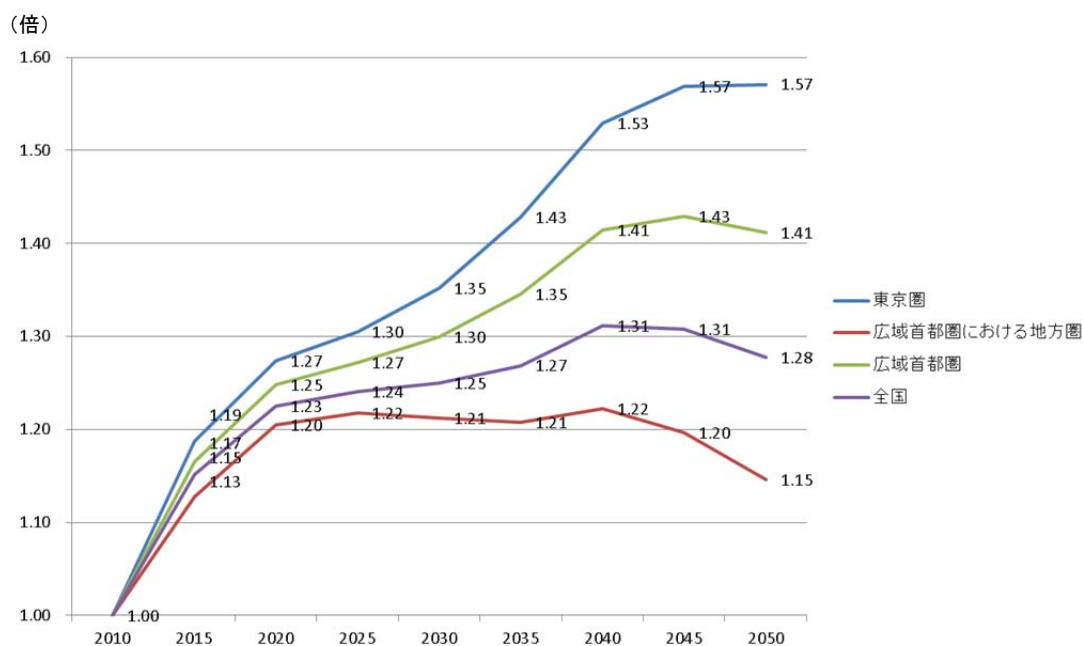
図 都県別転出入状況の変化

この結果、東京圏ではいまだ明確な人口減少局面に入っていないが、広域首都圏における東京圏以外の圏域、特に中山間地域や島しょ部及び半島地域においては全国と同様に人口減少が進んでおり、これらの地域では地域住民の生活を維持していけるかという不安が現実のものになってきている。

2) 高齢化に関する二重構造

高齢化に関しても、東京圏と東京圏以外の首都圏では、同様の二重構造が存在する。東京圏の高齢化率(2010年)は全国より低いですが、東京圏以外の広域首都圏の高齢化率は全国より高くなっている。

ところが、2025年以降の高齢人口についてみると、東京圏以外の広域首都圏で高齢人口が減少することになるが、東京圏では高齢人口が加速度的に増加すると推計されている。



(出典)2040年までは国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成25年3月推計)の中位推計。2045年及び2050年は国土交通省国土政策局による試算値。

図 東京圏及び広域首都圏における高齢人口の推移(2010年=1)

(3) 首都圏の中での東京圏への一極集中

1) リスクを増加させる一極集中の進行

前述のように、東京圏が戦後復興を経て国際競争力を高め、経済成長を遂げる中で、一極集中が進展してきた。一極集中は、東京圏にとって経済効率性を高め、国際社会での東京圏の存在感の向上にも寄与してきた側面がある。また、半径50キロメートルの広い都市圏域で捉えると、一極集中は東京圏だけでなく、ロンドンやパリ等を含む諸外国の都市圏でも起きている現象であることを踏まえる必要がある。しかしその一方で、東京圏にとっては過密・渋滞・混雑の問題を発生させ、地方にとっては若年人口の流出による活力の低下等の弊害をもたらしてきた。このため、一極集中の是正は、全国的にはもちろんのこと、首都圏の中でもこれまで一貫して重要な政策課題とされてきた。そして、このような問題に加え、今日、一極集中がより重大かつ深刻な問題をもたらすことが危惧されている。より重大かつ深刻な問題とは、一極集中が日本経済全体のリスクを日々高めているということである。

首都直下地震は、30年以内に7割の確率で生じると言われ、また、昨今の気候変動により、大規模水災害等の巨大災害のリスクが高まっている。そのような中で、日本経済の牽引役として、ゼロメートル地帯も多数抱えている

東京圏へ中枢機能の集積が更に進展することは、それら中枢機能が同時に被災するリスクをますます高めていることにほかならない。日本経済をリードする企業が東京圏に集中していることにかんがみても、この問題は東京圏だけにとどまらず、日本経済全体にとって極めて大きなリスクとなっている。また、日本経済の国際社会への影響を考えると、一極集中の進行は世界的なリスクをも高めていることを認識する必要がある。このようなリスクを軽減するためにも、東京圏への一極集中の是正を図っていく必要がある。

一極集中にともなうリスクを軽減すると言っても、単に一極集中を是正するだけでは不十分である。すなわち、日本は世界との厳しい国際競争に勝ち抜いていかなければならず、首都圏は、その牽引役として機能しなければならない。したがって、東京の世界都市としての機能を向上させ、そのパワーを最大限活用していくことも不可欠である。このため、東京圏の機能強化と同時に一極集中の是正を図っていくことが重要である。

その際、全国的に一極集中是正を図ることも必要であるが、広域的な分散を進めてきた首都圏内でなお一極集中が進展していることを踏まえ、まず首都圏の中で率先して一極集中是正に取り組むことが重要である。

2) 面的な対流の可能性

一極集中是正の方策として、東京圏の成長を抑え込み、そこからあふれた部分を東京圏以外のエリアに誘導していくかつての工場等制限法のような方策が考えられる。このような方策は、日本経済が右肩上がり拡大していた時代には、抑え込んでもなお、それを上回る成長力があつたため、一定程度有効であった。しかし、日本経済は既に高度成長期から成熟期に移行しており、単なる成長抑制的な手法では日本経済全体の成長抑制も招いてしまう懸念がある。さらに、東京圏の今日の産業の主力は第3次産業であり、特に、金融、情報、デザイン、コンベンション等は、シンガポール、上海、香港等といった世界都市と常に国際競争を繰り広げている業種である。このため、東京圏の成長を抑制することは、東京圏の機能を国内から国外の世界都市に流出させてしまうおそれがある。

さらに、国際競争環境は年々厳しくなっており、日本の国際競争力を維持するためには、東京圏抑制ではなく、むしろ東京圏の国際競争力を強化し、それをいかに活用していくかが重要となってきた。

したがって、東京圏抑制に依らずに一極集中是正を図り、東京圏と他の地域がそれぞれの持つ魅力を高め、共に成長していくことが重要である。さら

にその上で、首都圏が引き続き日本経済を牽引していけるよう、首都圏の発展を図っていかなければならない。

これに対する一つの答えとなるキーワードが「対流」である。「対流」は、国土形成計画（全国計画）で採用された概念である。流体内では、温度差の違いによって対流が発生する。同様に、地域においても、異なる個性が相互に連携していくことで、ヒト、モノ、カネ、情報、知識等の活発な流れが生じ、これが地域に活力をもたらすことになる。それぞれの主体がその特性を活かして個性を磨き、その異なる個性が相互に連携することで新たな価値を創造し、その新たな価値がヒト、モノ、情報等の新たな流れを生み出し、新たな集積が形成されることで「対流」が創出される。対流は双方向に生じるものであり、一極集中と正反対の概念である。この対流を生み出す連携を多数構築することができれば、一極集中でない機能分散が図られ、首都圏全体のリスクを軽減させることが可能となる。さらに、一極集中是正に加え、世界都市としての東京圏の機能強化が求められる中、新たな集積と従来の巨大集積との間で、ヒト、モノ、情報等の新たな対流がより多面的、重層的に双方向に広がることによって面的な対流を創出することができれば、東京圏の更なる機能強化を図る中にもリスクを分散しつつ、首都圏全体の国際競争力を高めていくことが可能となる。

したがって、このような面的な対流の創出こそが、国際競争力の強化を図りつつ、一極集中のリスクを軽減しなくてはならない首都圏にとって最も重要な課題であると考えられる。

3) 一極集中の進展と放射状ネットワーク

一極集中は、国際化や情報化の進展など様々な要因によってもたらされたものと考えられるが、交通ネットワークのあり方も一極集中を促してきた側面があると考えられる。すなわち、東京を中心に放射方向の交通ネットワークの整備が先行したことにより、ヒト、モノ、カネ、情報等の流れが東京圏、中でも都心部に集中し、他地域に対する東京の地理的有利性を高め、これが一極集中の流れを促すことにもつながったと考えられる。また、国際化の進展にともない、国際空港・港湾等の海外とのネットワークの重要性が高まる中、東京圏に国際空港・港湾のゲートウェイ機能が集中し、それに対するアクセス性が東京圏周辺に限定されていたことも、東京圏への一極集中を加速する要因の一つとなったと考えられる。

4) 面的な対流創出のための交通ネットワークの活用

面的な対流は、異なる個性の相互連携により新しい価値が創造され、その新しい価値が新しい集積を生み、それらがヒト、モノ、情報等の新たな流れを創出することで初めて生み出されるものであり、何らかの交通ネットワークが形成されることで自然と産み出されるものではない。

しかし、交通ネットワークが連携のしやすさに影響を与え、対流の形成に作用する面もある。例えば、交通ネットワークが、放射状かつ一極集中方向のみであれば、様々なものを結ぶ関係が「一対多」となり、異なる個性があっても、面的な対流は生まれにくい。これに対し、ネットワークに環状方向が加わり、面的になることで、ものを結ぶ関係が「一対多」から「多対多」に転換され、これによって、多様な個性が多様な連携をしやすい環境が生まれる。

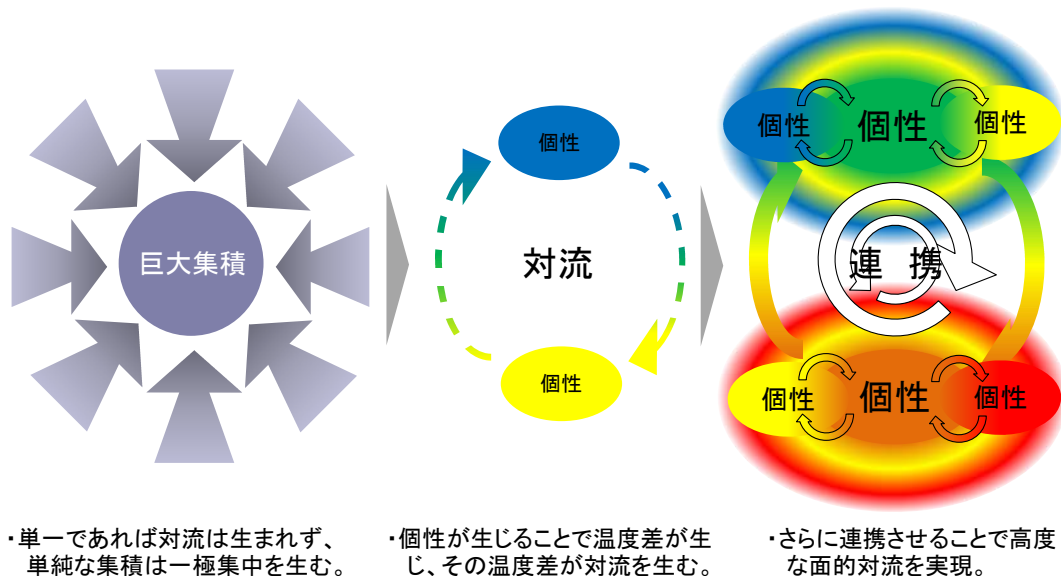


図 「集中」と「対流」の概念イメージ

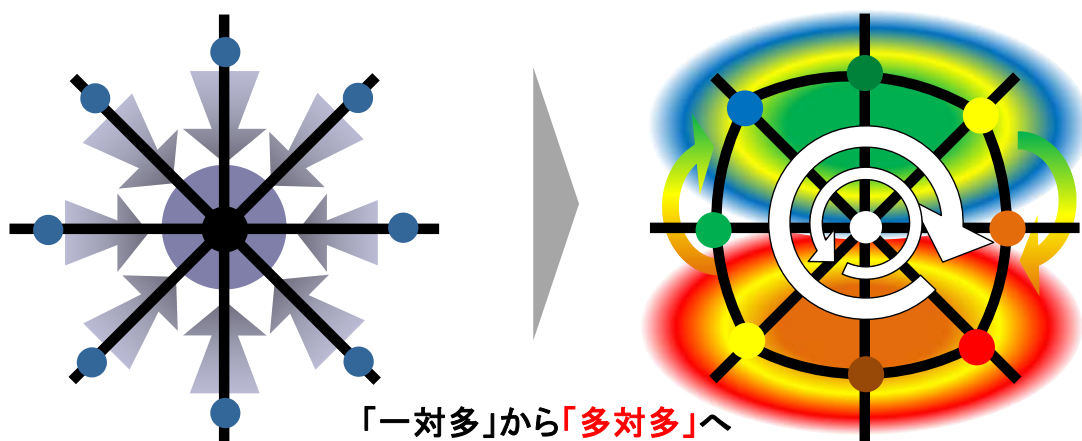


図 対流を促す面的な交通ネットワーク

交通ネットワークについては、前述のとおり放射方向の整備が先行して東京圏へのヒト、モノ等の流れの集中を招き、東京圏にとっても深刻な過密・渋滞・混雑の問題をもたらしてきた。このため、渋滞・混雑の解消等に向けて環状方向のネットワーク整備に重点を置き、高速道路ネットワークや鉄道網について、「放射」から「放射+環状」への転換を図ってきた。

この結果、首都圏の高速道路網について見てみると、1999年の時点では、環状方向は首都圏中央連絡自動車道（圏央道）や東京外かく環状道路、首都高速中央環状線の一部の区間が開通していたのみであったが、その後、三環状や北関東自動車道等の整備が進展し、2025年には高速道路網が概ね完成することとなる。

これにより、首都圏全域で面的な対流を創出しやすい環境が醸成されることになる。例えば北関東では、北関東自動車道と圏央道を中心に圏域をカバーする格子状の道路ネットワークが形成されるなど、単なる「放射+環状」を超えて、従来にはなかった面的に広がる交通ネットワークが形成されようとしている。

このためには、首都圏三環状道路を始めとした高速道路網の整備を促進する必要がある。その上で、このような交通ネットワークを積極的に活用し、それぞれの個性に磨きをかけ、その異なる個性が互いに連携し、新しい価値を創造し、それにより新しい集積を形成することで、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、様々な方向にヒト、モノ等が行き交う面的な対流に転換できれば、東京圏が有する国際競争力を活かし、発展させながら、東京圏に集中する諸機能が首都圏全域に広域に分散され、一極集中によるリスクの上昇の抑制に寄与できる可能性がある。

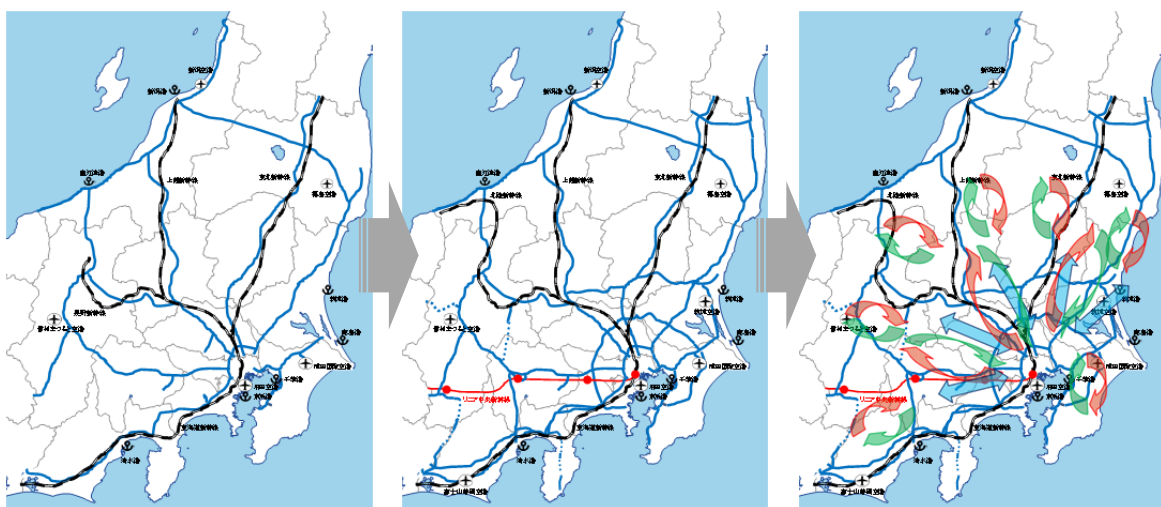


図 1999年(左)と2025年(中)時点の交通ネットワーク及び対流のイメージ(右)

※一は開通済、事業中間である。
 なお、ここでは事業中間は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

また、このことは、形成される面的な交通ネットワークを最大限「賢く使い」、そのインフラの「ストック効果」を最大化することにほかならない。

このような観点から、面的に広がる交通ネットワークを活用して、東京圏に集中している機能を分散させてヒト、モノ等の新しい対流を、まず、首都圏の中から創出することが重要である。

(4) 東京の世界都市機能強化等

1) 東京自体の防災力の向上

このように、一極集中を面的な対流に転換し、リスクを軽減していく必要があるが、それだけでは日本のリスク軽減を図ることはできない。すなわち、国際競争力の強化に不可欠な機能の多くは東京に継続して集積し続けていくと考えられることから、東京の防災力を向上させることが肝要であり、このことは、我が国や世界に対する首都圏の責務であると言える。

したがって、一極集中の是正と並行して、まちづくりと一体となった都市防災対策、河川の氾濫防止対策や下水道による浸水対策はもとより、高規格堤防の整備などによる壊滅的な被害の防止、校庭などにおける雨水貯留浸透の推進、災害リスクを考慮した安全な国土利用への誘導等を進めることも極めて重要である。特に、昨今、気象災害が激甚化しており、首都直下地震への対応はもちろんのこと、巨大台風や集中豪雨等への対応力を強化していく必要がある。

もちろん、このような東京自体の防災力の向上は日本経済のリスク軽減だけのために行われるものであってはならない。東京圏には約3,600万人の人々が暮らしているが、東京の防災力の向上は、まず、そこに住む人々の生命、財産を守るためのものでなければならない。また、東京には、日本国内からのみならず、海外からも多数の人々が常時滞在し活動している。したがって、東京の防災力向上は、東京に住む人々はもちろんのこと、それにとどまらず、国内外からそこに訪れている人々の生命、財産、安全のためにも行われるものでなければならない。老若男女、障害の有無、日本人であるなしに関係なく、安心して暮らし、過ごすことのできる東京を構築していくための防災力向上を目指す必要がある。

地球規模の気候変動が世界各地に新たな災害リスクをもたらしている中で、高まる東京の巨大災害のリスクに対応できるような防災力の向上は、人類としてのリスクへの挑戦でもある。巨大災害にひるまず、確固たる安全・安心の確立に向けて東京が全力で取り組む姿を全世界に示すことによって、国際

社会に防災面で貢献していくことも重要である。

なお、巨大災害が発生するリスクは東京に限らない。特に、首都直下地震については首都圏のどこでも発生する可能性がある。また、首都圏はかつて海水が差し込む広大な草原が広がっていたことが示すように、各地で水害のリスクを抱えており、2015年9月の関東・東北豪雨における甚大な災害に見られるように、深刻な災害等が発生する危険にさらされている。このため、東京圏だけでなく首都圏全体の防災力の向上に全力で取り組む必要がある。

2) 一極集中是正との両輪となる世界都市機能強化

東京への一極集中を是正し、集中によるリスクを軽減するためには、面的な対流を創出するとともに、東京自体の防災力向上も不可欠であることは前述のとおりである。しかし、これらが実現できれば十分ということではない。国際競争の中で我が国が勝ち残っていくためには、引き続き首都圏が日本経済の牽引役を果たさなければならない。中でも、首都圏の国際競争力の最大の源泉は、首都圏の県内総生産の84%（平成24年度；平成17年基準）を創出している東京圏であり、東京は、首都圏の他のエリアはもちろんのこと、全国、さらには世界と連携しながら、日本全体の国際競争力を高める牽引役を果たしていかなければならない。

したがって、グローバリゼーションが進展する中でも、東京が国際社会の中でひととき大きな存在感を保ち、経済、文化、外交等あらゆる側面において強力な牽引力を有する世界都市となるよう、東京の更なる機能強化を図っていく必要がある。

このため、働き、住まい、滞在し、遊び、交流するなど様々な人々の活動を、日本人・外国人を問わず、ストレス無くサポートできるような高度な都市環境を形成していく必要がある。具体的には、省エネで効率的なオフィス環境や住環境はもとより、外国語の通用性や高度医療、世界レベルでの教育環境等様々なニーズに対応できる都市環境を形成していくことが重要である。

それと同時に、東京が次世代産業の創出につながる価値創造の場として、日本さらには世界に貢献していけるよう、これまでにないクリエイティビティを有した都市となっていくことが重要である。このため、ICTや金融、デザインといった面でもクリエイティビティを支えられるよう機能強化を図り、首都圏だけでなく全国のものづくりや文化活動と連携し、新しい価値を次々と生み出せる東京を構築していく必要がある。

また、世界都市にふさわしいものとなるためには、都市が安全で安心な基

盤の上に成り立っていることが重要である。このため、耐震化や密集市街地対策等はもちろんのこと、帰宅困難者、さらには海外から来日中に被災した「帰国困難者」への対応等、海外の方も安心して過ごせるような基礎的防災力の強化や、テロ対策など危機管理能力の強化を図っていく必要がある。最近の都心部における再開発事業地区では、建物自体の耐震性に加えて、自家発電や滞在者以上の分の備蓄を確保するなど、周辺からの避難先となることまで想定しているような例も見られ、これらを都市再開発の標準モデルとしていく必要がある。

さらに、世界都市として国際社会で大きな存在感を発揮していくためには、日本の歴史や文化、伝統等の良さを感じさせる美しく風格のある東京を目指すことが重要である。そのためには、経済や安全性の面だけでなく、景観や文化といった点でも世界の人々を魅了する側面を兼ね備えていることが不可欠である。

前述のように、世界都市にふさわしい、ストレスが無く、クリエイティビティを有し、安全で安心で風格のある東京を構築するためには、ソフト対策だけではなく、ハード・ソフト一体で都市機能の高度化を図っていく必要がある。例えば、ターミナル駅等での明確な動線は、外国人を含む来訪者にとっての分かりやすさや災害・テロ等の際の避難・誘導のしやすさに直結する。また、施設の老朽化は、安全・安心そのものに加えて、そこで行われる活動の効率性や省エネ性能にも直結する。無電柱化の推進や、さらには面的な再開発により、狭小な街区や街路をよりゆとりとオープンスペースを備えた街に転換していくことは、風格のある都市を形成していく上での第一歩となるものでもある。

既に高度な利用が図られている限られた都市空間の中でこれらを実現するためには、これまで以上に空間の立体的な利用が必要となる。すなわち、構造物の免震・シールドトンネル等の技術の進展や、立体道路・大深度地下利用などの制度整備を背景に、都市の三次元的な利用が可能になったことを踏まえた「アーバン・リジェネレーション（都市の再生）」が不可欠である。

東京は国家戦略特区に指定されているほか、アジアヘッドクォーター特区など4件の総合特区が認定され、また、14の都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域が定められている。加えて、首都圏三環状道路やリニア中央新幹線の整備も進められている。東京において「アーバン・リジェネレーション」がこれだけ一斉開花し同時に進められるのは、関東大震災後の震災復興、第二次大戦後の戦災復興及び1964年のオリンピック・パラリンピ

ック前後の高度経済成長期以来であり、「第4次のアーバン・リジェネレーション期」が到来しているとも言える。

しかも、従来の「アーバン・リジェネレーション」が平面的に展開されてきたのに対し、今回は超高層の建築群から大深度の地下空間利用まで、世界に類を見ない立体的な空間利用が進められている。これらの事業が実現すれば、東京の機能強化によって国際的な競争力が一気に高まるだけでなく、首都直下地震等の大規模災害に向けて多くの取組を実施していく中で、リダンダンシー（冗長性、多重性）強化、強靱性向上など、都市の基礎的防災力向上の一つの大きな糸口になる。これらの事業を前提にして首都直下地震対策への戦略を描けることは、非常に大きな意義がある。

また、今回の大規模な「アーバン・リジェネレーション」は、景観や環境の再生を図り、さらに美しく風格のある東京を目指す絶好の機会と言える。

そのような意味からも、東京における「アーバン・リジェネレーション」を進める必要があり、これらの取組はまさに、2015年8月に大都市戦略検討委員会が策定した「大都市戦略」で示されている「都市再生の好循環」をもたらしていくものと考えられる。そのような「アーバン・リジェネレーション」を促進していく上で、以下のポイントに留意していく必要がある。

第1に、美しさや風格など「洗練された首都圏」への貢献である。震災復興は、隅田川橋梁群に代表されるように都市の風格にも配慮したものであったのに対し、戦災復興や高度経済成長期の「アーバン・リジェネレーション」は、河川空間を転用するなど効率性を重視せざるを得なかった。これらへの反省に立ち、「第4次のアーバン・リジェネレーション」では、世界都市にふさわしい美しさや風格、さらには環境性能等を兼ね備えることが重要である。

第2に、「アーバン・リジェネレーション」の効果を、単に世界都市の機能強化に止めるのではなく、東京が抱える様々な課題解決にもつなげていく必要がある。例えば、女性の社会参画と出生率の向上に向けて、「アーバン・リジェネレーション」に合わせた職住近接や保育所など子育て環境を充実することや、物流分野の労働力不足・地球温暖化への対策として、円滑な物流を考慮した建築物の設計・運用を促す取組を推進すること等を「アーバン・リジェネレーション」の中で実現していく必要がある。

第3に、ICTなどを活用し、外国人や障害者を含めて、老若男女を問わず、誰もが知的な活動ができるような空間を都市全体で提供することが重要である。このため、特に、どこからでも、どのようなデバイスからでもインターネットやクラウド等にアクセスできる通信環境を整備することが必要で

ある。加えて、効率的な移動や位置に応じた的確な情報提供等のために、さらに高度な位置情報を、「屋外」はもちろんのこと、地下空間、駅、空港、オフィス及び図書館・博物館等の「屋内」でも利用できるようにしていく必要がある。その上で、セキュリティの確保とオープンデータの一層の拡大を促進することで、あらゆる人々の知的活動を支援できる、言わば「ICTを活用した『知的活動支援都市』⁹」を構築していく必要がある。

これらのポイントを踏まえて、国際情勢の変化や求められるニーズに応じて、規制緩和等のビジネス環境の改善と合わせ、都市機能の高度化等を持続的に進めていくべきである。

なお、東京の機能強化は、それだけを進めてしまうと一極集中の加速につながるおそれがあるが、対流促進型国土の中で対流型首都圏の構築を図ることを前提として東京の「アーバン・リジェネレーション」を推進すれば、それは一極集中是正と矛盾するものではなく、東京の機能強化の効果が首都圏、さらに日本全体にも拡がり、我が国の国際競争力の強化にもつながる。したがって、一極集中是正と東京の世界都市機能の強化は車の両輪であるとの認識に立ち、同時並行的に進めることが重要である。

⁹ 英語でCognitive City Environmentとも言うべき概念。より多くの情報に基づき、自ら思考することによって、あらゆる人々の知的活動を支援できるような都市環境を提供すること。

第3節 首都圏の現況と課題

(1) 人口減少・少子化と労働力不足

1) 生産年齢人口が減少し、労働力不足が顕在化

我が国の総人口は、2008年をピークに既に減少局面に突入している。しかし、広域首都圏ではいまだ人口減少期には至っていない。これは、広域首都圏の人口の7割近くを占める東京圏の人口がいまだ増加しているためである。

これに対し、東京圏以外の広域首都圏では、2001年をピークに人口減少に転じており、これらの中には、先に述べたように住民の生活の維持が困難となるエリアも発生する懸念がある。

一方、生産年齢人口について見ると、広域首都圏では1998年から既に減少が始まっている。東京圏でも2000年をピークに減少が始まっており、本計画の計画期間である2015年から2025年までの10年間で約100万人（4.4%）の減少が見込まれている。この影響は、社会を支える介護、建設、運輸等様々な分野で既に顕在化し、産学官の間や大企業と中小企業の間で労働力の取り合いになっている。

このように我が国の経済・社会の根幹を揺るがしかねない危機的な状況は、経済が成長軌道に乗るほど深刻化すると懸念され、今後日本経済全体を成長軌道に乗せるためには、供給制約の軛（くびき）となる深刻な人手不足を解消することが重要になる。

2) 全国でも低い出生率

広域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、広域首都圏の合計特殊出生率¹⁰は1.31、東京圏のみで見ると1.24と、全国平均の1.42を下回っている。特に東京都は1.15と、全都道府県で最も低い。仮に、今後、全国の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。また、出生率が回復する時期が遅れるほど、将来維持できる総人口は少なくなる。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も、「希望出生率1.8」の実現に向けて、特に東京圏では、他の地域以上に出生率の向上に向けた努力が求められる。全国で見ると、出生率が高いエリアでは女性の就業率¹¹も高く、また女性の労働力率¹²は通勤時間が長いと低下してい

¹⁰ 合計特殊出生率は、厚生労働省「人口動態統計（2014年）」、総務省統計局「人口推計（2014年10月1日現在人口）」を基に算出。

¹¹ 就業率とは、「15歳以上人口」の中で、「実際に働いている人」の割合。

¹² 労働力率とは、「15歳以上人口」に占める「労働力人口」の割合。「労働力人口」は、15歳以上の人口のうち、「就業者」と

ることから、職住が近接する働きやすい環境を作ることが重要である。

3) 空き家戸数急増の懸念

広域首都圏では、前述したようにいまだ人口減少期に突入していないにもかかわらず、空き家の戸数で見ると、総数で約329万戸と、既に大量の空き家が発生している。広域首都圏の世帯数が減少に転じると推計される2019年以降、空き家戸数が更に急増することも懸念される。

今後、高齢化が進行すると、高齢者が持ち家を処分しないままサービス付き高齢者向け住宅や介護施設等に入居するなどにより、空き家が更に増加する可能性もある。戸建て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。

4) 都市における農地問題

かつて首都圏の都市内やその縁辺部には、農地や豊かな二次的自然¹³が多数存在しており、それらは、農産物の供給だけでなく、通風・採光や防災の機能に加え、人々の生活に潤いを与え、都市に「ゆとり」をもたらす機能も果たしていた。それら農地等は、高度経済成長期を経て宅地等に転換され、それ自体は人口増加に対する都市の発展として一定の意味を持っていた。しかし、そういった状況の中でも、都市農業との整合性を図りつつ、都市に「ゆとり」等をもたらすものとして、生産緑地などの形で、都市内や縁辺部の二次的自然はかろうじて維持されてきた。

ところが、近年、営農者の高齢化や後継者不足によって、これら農地が急速に失われていく懸念が生じており、特に、生産緑地については、買取りの申し出が可能となる期限が今後、次々と訪れることから、生産緑地の指定が解除され、宅地化が進展してしまうおそれもある。その一方で、人口減少により、都市内に虫食いの空き地・空き家が増加し、適切に管理・活用できない懸念も生じており、結果、都市の荒廃を加速するおそれがある。

これらの問題を一体として捉え、都市農地の適切な保全を図りながら、空き地・空き家の活用を考えていくことが重要である。例えば、農地が都市に潤いをもたらす機能を維持しながら、空き地・空き家を市民農園やビオトープ、防災活動のための拠点等として機能転換を図る等の取組を進めていくべ

¹³ 「完全失業者」を合わせたもの。

¹³ 管理された森林、農地、里山、里海等の自然をいう。

きである。

(2) 異次元の高齢化の進展

1) 東京圏における高齢人口の加速度的な増加

広域首都圏の高齢化率は全国と同様年々上昇しているが、首都圏の高齢化率は全国よりも常に低位に推移していることから、一見、高齢化問題は首都圏では深刻でないように見える。しかし、実際は首都圏こそ全国のどの圏域よりも高齢化に関して大きな問題を抱えている。

今後の高齢人口の増加ペースを、東京圏と東京圏以外の広域首都圏に分けて見ると、東京圏以外の広域首都圏は全国を下回っているのに対して、東京圏は全国を大きく上回っており、深刻な高齢者問題を首都圏にもたらす可能性がある。例えば、要介護の割合が高まる75歳以上の後期高齢人口を見ると、日本全体では2015年の1,646万人から、2025年には2,179万人へと533万人増加する。このうち、東京圏の増加数は175万人で全国の約3分の1を占める。東京圏におけるこのような高齢人口の劇的な増加は、介護施設の不足等という問題を招くおそれがある。2025年には、全国で不足する介護保険施設約63万人分のうち、約3割に当たる21万人分が東京圏に集中すると推計されている。

首都圏が抱える高齢化の進展はこれにとどまらず、更に深刻なのは2025年以降である。東京圏以外の広域首都圏では2025年から高齢者の人口が減少し始めるが、東京圏では2025年以降、高齢者の人口が加速度的に増加し、2050年まで増加が続くと見込まれる。そのため、東京圏における高齢化の進展は、東京圏以外の広域首都圏とは比較にならないほど深刻な問題となっていくおそれがある。

2) コミュニティ無き高齢化

首都圏における高齢化問題は、このような高齢人口の増加という量的な面ばかりでなく、質的な面でも首都圏固有の深刻な問題をもたらすものと考えられる。

第1に「コミュニティ無き高齢化」の問題である。東京圏で増大する高齢者のうち、特に男性の大部分は、サラリーマンなど被雇用者として会社を中心に社会とのかかわりを持ってきた方々である。そのため、組織を失って生業も家業もなく、社会との接点が薄れて生きがいを見いだせない高齢者が急速に増大する「コミュニティ無き高齢化」とも言うべき状況になるおそれがある。

健康寿命が延び、人々の価値観が多様化する中で、健全な社会を形成していくためには、「コミュニティ創生」等をとおして高齢者の社会参画を積極的に促進し、社会で元気に活躍して力を発揮できる仕組みをつくっていくことが極めて重要である。

3) 高齢者単身世帯の増加

第2の問題は、高齢者単身世帯の増加である。高齢者単身世帯の割合が高まると、家族や配偶者による介護や見守りが期待できず、社会全体での負担が拡大するおそれがある。

高齢者単身世帯は今後全国的に増加すると見込まれるが、高齢世帯総数に占める高齢者単身世帯の割合が現在、全国で最も高い東京都は、2035年においても全都道府県中第1位を依然維持し続けると推計されているなど、首都圏においてこそ深刻な問題であると言える。

(3) 巨大災害の切迫

1) M7クラスの地震の切迫

南関東では、これまで200～400年間隔で発生しているM8クラスの海溝型地震（直近は1923年大正関東地震）の間にM7クラスの地震が数回発生している。M8クラスの地震が直ちに発生する確率は低いものの、M7クラスの直下地震が発生する確率は今後30年以内に70%程度と推定されている。

また、これとは別に、活断層によってM6.8以上の地震が今後30年以内に発生する確率は、関東全域では50～60%と評価されているなど、首都圏は巨大地震がいつ起こってもおかしくない状況に置かれている。

首都圏には人口・資産が集中しており、首都直下地震による経済的被害は95.3兆円¹⁴と見込まれるなど、極めて甚大な被害が予想されている。特に東京圏には、我が国の政治、行政、経済の中核機能が集積しており、これら中核機能がシステムダウンすることは許されない。首都直下地震により、これらの中核機能に被害が及んだ場合、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。したがって、首都圏の防災力を向上させることは、我が国だけでなく世界に対する責務でもある。

そのため、M7クラスの地震が起こるということを前提にして、国民の命

¹⁴ 出典:「首都直下地震の被害想定と対策について(最終報告)」2013年12月 中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ

や経済活動を守るとともに、首都圏に集積する中枢機能を守る対策を講じなければならない。

2) 頻発する風水害・土砂災害等

近年、地球温暖化にともなう気候変動の影響は、水災害分野において既に顕在化しつつあり、1時間に50ミリを超える豪雨が増加しているなど、雨の降り方が局地化、集中化、激甚化している。そのため、風水害、土砂災害の頻発、激甚化も懸念される。低平地が広がる首都圏の中でも特に、人口・資産が集積し高密度な地下空間の利用が進んでいる東京の東部低地帯等のゼロメートル地帯や内陸部の低地については、高潮や大規模な浸水等に襲われると壊滅的な被害を受ける可能性があるなど、経済社会への打撃は計り知れない。雨の降り方が変化していること等を新たなステージととらえ、首都圏の経済社会に重大な影響が及ぶ水害等のリスクを認識した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。一方で、気候変動による無降雨日の増加や積雪量の減少が予測されており、利水面でも将来の渇水リスクが高まることが懸念されていることから、水資源の安定的な確保のための対応が不可欠である。

さらに、首都直下地震、巨大津波、火山の噴火等の大規模自然災害等が発生するおそれも指摘されているところである。このため、ハード対策とソフト対策の両面を効果的に組み合わせ、重点化を図りながら防災・減災対策を率先して進め、これら巨大災害に対して万全の備えを図ることが不可欠である。

また、台風による大雨・暴風など激しい気象現象が起きている中で規模の大きな地震が発生するなど、複合型災害の可能性を考慮した対策を考えていく必要がある。

特に、首都圏、なかでも東京圏の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ためには、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・安心面で信頼を得られることが大前提となる。特にソフト対策については、対策の実効性を高めるため、平時から訓練実施やBCP（事業継続計画）策定の促進、備蓄の確保等に取り組むことが重要である。

3) ユニバーサルな避難誘導

首都圏では、MICEや国際的なイベントなどが頻繁に開催され、2019年

にはラグビーワールドカップ、2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が予定されている。このように多くの外国人が集まる中で首都直下地震や大規模水災害が発生する可能性もある。首都圏が世界中から多様な人材等を惹きつけ、国際競争力を維持し、日本経済の牽引役であり続けるには、安全に、そして安心して滞在できる環境を構築する必要があり、特に、発災時に多言語による外国人の避難誘導ができることが不可欠である。

また、障害者の避難誘導に関しても同様の課題があり、外国人、障害者の方々まで視野に入れたユニバーサルな避難誘導のシステムを構築していくことが重要である。

4) インフラの老朽化

我が国の社会資本整備は着実に進められてきたが、高度成長期以降に集中的に整備されたため、今後20年間で建設後50年を経過する施設の割合が加速度的に高くなり、老朽化が急速に進むと見込まれる。2012年12月に発生した中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故を契機として、社会資本の老朽化問題に対する国民の認識と不安が高まっている。今後、既存の社会資本の維持管理・更新(メンテナンス)に係る費用の増加が見込まれることから、社会資本に求められる幅広い役割を果たしていくためには、行政や国民、民間企業等の多様な主体が一丸となって、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、メンテナンスに係るトータルコストを中長期的に縮減・平準化し、投資余力を確保していくマネジメントを徹底していくことが重要である。本格的な人口減少社会の到来を見据え、必要性のなくなった社会資本は廃止、除却等の対応を図るとともに、必要な社会資本についても、更新等の機会を捉えて、社会経済状況の変化に応じた機能転換や集約・再編等の規模の適正化を図ることも必要である。

生産年齢人口の減少に伴い、社会資本整備の担い手となる労働力不足が懸念されることから、技術研究開発の成果も活用し、社会資本整備を効果的かつ効率的に進める必要がある。道路、下水道等の社会資本の多くは市町村が管理を行っているが、技術面、人員面で課題が多く、このような市町村がいかにか持続可能なメンテナンス体制を構築するかが重要である。

また、アジア諸国においても、現在集中的に整備されているインフラがやがて老朽化していくことから、先に老朽化を迎える我が国のメンテナンス技術は、アジア諸国に対するアドバンテージとなる可能性がある。そのような視点に立ち、先進的な技術・ノウハウ・制度等の研究開発を推進する必要が

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

1) 量的な面での存在感の低下

日本は、2003年の時点では、GDP（国内総生産）でアジアにおいて首位に立つなど、圧倒的な存在感を持っていた。しかし現在、GDPは中国に抜かれており、IMFによれば、2018年には中国の半分以下になると予測されている。さらに2028年にはインドにも抜かれるとの試算もある。

この背景には、GDP成長率(2014年)がアジア24カ国中23位と低迷していることがある。GDPがアジアでトップの中国は、GDP成長率は鈍化しているものの日本より高水準を維持しており、2027年にアメリカを抜いて世界一の経済大国となるとの試算もある。その時点で中国はGDPが日本の3倍にもなる経済大国となり、量的な規模でみた場合のアジアにおける日本経済の存在感は低下せざるを得ない。このようなことから、量的な存在感を土台にした従来型の成長発展モデルは成り立たず、質で勝負していくなど新たな成長発展モデルを構築していく必要がある。

2) 質的な面での存在感も低下する懸念

しかしながら、量的な存在感の低下に加えて、質的な面でも日本の存在感が低下してしまう懸念がある。一人当たりGDPは引き続きアジアで上位ではあるものの、シンガポールや香港との差が拡大し、韓国に追いつかれると予測されている。アジア・オセアニア地域における外資系企業の統括拠点数ではシンガポールや香港などに後れを取っているほか、日本、中国、韓国、シンガポール、オーストラリア5カ国のアジア等地域内総計に占める国際会議シェアを見ると、日本は約20年間で約半分に大きく低下している。

もともと地政学的な観点でも、日本は「Far East(極東)」に位置すると認識されており、ASEAN諸国等へのアクセスに優れるシンガポールや、中国等へのアクセスに優れる香港に対し、立地の点で比較劣位にある。また、物流面においても、上海港や釜山港などでは基幹航路（北米航路及び欧州航路）が増加または横ばいであるのに対して、我が国の港湾においては減少傾向にある。仮に基幹航路の我が国港湾への寄港が消滅する事態になれば、国内立地企業の生産活動などへの悪影響も想定される。

3) アジアの成長の取り込み

これまで見てきたように、中国を始めとするアジア諸国の急激な経済成長（アジアダイナミズム）は脅威であり、日本はこれら急激に成長するアジア諸国の中に埋没しかねない状況である。しかし、このことは一方で、日本が巨大な成長マーケットに隣接していることを意味しており、大きなビジネスチャンスが日本にもたらされているともとらえることができる。

そのチャンスをとらえるためには、首都圏が先頭に立ち、積極的にアジア諸国とのヒト、モノ等の移動を促し、アジア地域における経済の活性化を促進させ、その活力を日本国内に取り込むことが重要である。

その第1は観光産業であり、中間層が成長しているアジアからのインバウンドを首都圏全体で取り込む必要がある。しかし、外国人旅行者の受入数（2013年）は、日本は世界で27位、アジアで8位と大きく出遅れている。爆発的に増加するアジアの観光客の受け入れには、体制の充実が必要である。入国外国人全体の約半数が利用する成田国際空港（成田空港）及び東京国際空港（羽田空港）の更なる機能強化や、横田飛行場の軍民共用化に向け、関係省庁など関係者と連携しながら取組を積極的に推進し、あわせて、リニア中央新幹線で首都圏との近接性が高まる中部国際空港や首都圏に位置する茨城空港を始め、福島空港・富士山静岡空港等広域首都圏内の地方空港の利用を促進する必要がある。

第2は、活発な投資が行われているインフラ産業である。世界のインフラ需要は、2030年までに現在と比べ73%程度増加が見込まれている。その4割をアジアでの需要が占めると言われ、巨大なマーケットに拡大していく可能性が高い。しかし現状では、アジア地域における世界の上位225社の売上高（2010年度）で、日本のシェアは約10%に過ぎず、技術面やアジア諸国との距離的な近さのアドバンテージを活かし切れていない。2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を一つの契機として、官民連携のもと、日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限に活かして「質の高いインフラ」技術の海外展開を強力に進め、世界、特にアジアの膨大なインフラ需要を積極的に取り込むことが重要である。

4) アドバンテージがある分野に対する資源の集中

一方、存在感が低下したとはいえ、日本のアドバンテージもまだ数多く残っている。ライフサイエンス、ロボット、航空宇宙及び環境等の先端分野では、激しい競争の中、日本はアジア諸国に対して比較優位を保っており、引

き続き他を凌駕する競争力を有している。

日本が比較優位を保っている得意分野に資源を集中することによって更に磨きをかけ、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会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、量ではない質の面による国際的な存在感の向上を図っていくことが重要である。首都圏は、日本の中でもこれらの分野における一大集積地であることから、他の地域とも連携しながら率先して競争力強化に取り組まなければならない。

5) ICTやクリエイティブ分野での国際的地位の低迷

ところが、世界経済フォーラムの「The Global Information Technology Report」によると、これらの分野に不可欠なICTの国際的な競争力ランキングで、シンガポール・香港・韓国が上位を占める中、日本は15～20位付近に低迷し、ICT企業の時価総額ランキングにおいても、100位以内に日本企業は入っていない。

また、日本は研究者の集積はあるが、世界の研究者との交流機会が少なく、また世界大学ランキングにおける日本の大学の順位は低迷しており、国際空港の利便性等ビジネスの容易性や研究者の待遇、職場における英語使用等のビジネス環境等、クリエイティブな活動を支援する環境が十分整っているとは言えない状況にある。海外機関から日本の国立大学に異動した研究者に対する調査では、「能力向上の機会」や「知的挑戦の機会」、「研究設備に関する支援」の満足度が異動前と比べ減少していると指摘されている。

イノベーション、デザインといった知識集約型の産業が今後発展していくためには、文化や人材を世界規模で引きつけられるようなクリエイティブな活動を支援する環境が重要であるが、これらの観点から国際競争力を有しているとは言い難い。今後は、このような側面も含めた国際競争力の強化が課題である。

6) いずれアジア諸国も直面する課題への対応

日本は他の国に先駆けて超高齢化が進展し、さらに、巨大災害のリスクや、高度成長期を経て大量に整備してきたインフラの老朽化といった問題にも直面している。これらの課題は、アジア諸国も同様に抱える、またはいずれ直面する課題である。

これらの課題を解決できなければ、日本の存在感がますます低下することは避けられないが、逆に解決力を磨くことができれば、アジア諸国に対し比

較優位を保てる可能性がある。

7) 極東地域における我が国の地政学的な位置付けの変化

また、日本を取り巻く地政学的な変化についても考慮する必要がある。

まず、アジア諸国は、急速に成長する中でエネルギー需要も急速に増加し、インドネシアのように原油輸出国だった国が輸入国に転じている。これにともない、近隣の産油国であるロシアの販路が欧州からアジア方面にシフトしていく可能性がある。国際的なエネルギー構造の変化として、ロシアとアジアとの結びつきが強まり、ロシア対アジアの軸が形成されると、その中間に位置する日本の地理的有利性が向上し、地政学的に有利な状況になる可能性がある。

次に、世界の工場としてアジアでの生産量が増え、アジアと欧州との貿易量が拡大する可能性がある。そのような状況の中で注目されるのが「北極海航路」である。航路距離が欧州と極東を結ぶ代表的な「南回り航路」（マラッカ海峡、スエズ運河経由）の6割程度であり、海賊多発海域を回避できることなどから、国際貿易航路の新たな選択肢となる可能性が高まっている。南回り航路では日本は航路の終端に位置していたが、北極海航路では日本の日本海沿岸は中継基地となる可能性があり、また、日本海も新しい役割を担っていく可能性がある。

8) 世界とのネットワークの充実

激化する国際競争の中で、日本の存在感を維持、発展させていくためには、前述のようにインバウンド観光やイノベーション、デザインといったクリエイティブな産業の振興が重要である。そのためには、これまで以上にヒト、モノ、カネ、情報や文化など様々な分野で世界とのネットワークを充実させていくことが不可欠であり、国際的視点に立った人流・物流面でのネットワークの更なる充実が必要である。

(5) 拡大し多様化する観光

1) 宿泊旅行市場における観光・レクリエーション需要の掘り起こし

日本の宿泊旅行市場において、関東地方は延べ旅行者数の約3分の1を占める巨大市場であり、旅行の目的別に見ると、そのうち約6割を観光・レクリエーションが占めている。景気にも左右されるが、これらの観光・レクリエーション需要を掘り起こし、地域資源や観光資源を巡る広域観光周遊ルー

トを設定するとともに、国内外に対するプロモーションを促進していくことが重要である。

2) アジア地域での旺盛な国際観光需要の取り込み

一方、世界の国際観光市場(インバウンド)は、アジア地域での大幅な伸びを中心に、2010年の9億4千万人から2030年には18億人に倍増する見込みである。その後も、2050年に向けて、特にアジアを中心とする新興国の経済成長が見込まれることから、これらの国々の旺盛な国際観光需要を積極的に取り込んでいくことが重要である。我が国への外国人旅行者の受入数は、円安の進展と相次ぐビザ緩和もあって、2015年には約1,900万人を大きく超え、2011年の622万人から4年間連続して拡大してきている。これに伴い、外国人旅行者の旺盛な消費によって経済が活性化する一方で、東京での宿泊施設の逼迫、銀座等での観光バスによる渋滞の発生等の問題が生じている。富裕層等新たな客層の訪日への関心喚起やリピーターの定着を目指し、高級宿泊施設、自然、温泉、美食、ショッピング及び文化体験等、広域首都圏の観光資源を最大限活用し多面的なニーズにこたえることと併せて、東京等に集中する観光客を首都圏全域に分散化していくことが重要である。

(6) 食料・水・エネルギーの制約・環境問題

1) 食料自給率の低迷

我が国は食料自給率が低く、食料の多くを輸入に頼っているのが現状であり、首都圏においても食料自給率が低い水準となっている。

一方、首都圏は農業産出額が全国1位であり、日本全体の農業産出額の約5分の1を占める大生産基地である。同時に、首都圏は大消費地でもあることから、その好条件を活かし、地産地消を推進するとともに、産地直送や多様な消費者ニーズに対応した農林水産物の生産、消費者が参画する農業等の消費地と直結した取組及びそれらを通じて国産の農林水産物の消費拡大につながる取組等が、食料自給率向上を図る上で重要である。

2) 荒廃農地、必要な施業が行われない森林等の問題が顕在化

人口減少及び高齢化により、中山間地域等生産条件の厳しい地域を中心に、担い手の不足等により、荒廃農地、必要な施業が行われない森林等の問題が顕在化している。首都圏における荒廃農地の面積は2013年に43,346haあり、これは東京23区的面積の約7割に相当する。

農山漁村においては、荒廃農地や必要な施業が行われない森林等により、食料の安定供給だけでなく、国土の保全、水源涵養、生物多様性の保全等の多面的機能の発揮に支障を来す事態が懸念される。

農地は、農業活動による継続的な利用を通じて良好な管理を図れるよう、農地利用の集積・集約化を進めていく必要がある。また森林は、首都圏の総面積の約5割を占めており、戦後に植林した森林が本格的な利用期となっているなど、豊富な資源を有している。森林の適切な整備・保全を図りながら、国産材等の利用を本格的に進めることにより、森林を持続的に管理していくことが重要である。一方、山村では世代交代の際に境界情報が十分に継承されないこと等を背景に境界確認に必要な情報が喪失しつつあるため、施業集約化による森林整備を推進するためには、所有者の特定と境界の明確化が課題である。

3) エネルギーのクリーン化・分散化・再生

首都圏はエネルギーの大消費地であり、首都圏外の広域首都圏に立地する発電所からも電気を調達している。そのような中で原発事故が発生したことを踏まえると、首都圏はエネルギーのクリーン化、分散化及び再生可能エネルギー利活用等にも積極的に取り組んでいく必要がある。

そのためには、業務・家庭部門、運輸部門及び産業部門等の各部門において省エネ・創エネを促進する必要がある。業務・家庭部門においては、耐震化と併せて建築物・住宅等の省エネルギー化を強化する。運輸部門においては、自動車単体の対策を進めるとともに、渋滞解消や公共交通の利用促進などの交通流対策を進める必要がある。また、物流分野での物流拠点の集約化、モーダルシフト等を目指す。産業部門においては、更なる省エネルギーを進めるため、コージェネレーションシステム¹⁵等効率の高い設備への更新やエネルギー消費の平準化及び下水熱等未利用エネルギーの活用も課題となる。さらに、業務・家庭、運輸及び産業の各部門を含めた都市・地域全体でエネルギーマネジメントを推進し、エネルギー効率を高めることも重要である。

特に、業務・家庭、運輸及び産業の各部門いずれにも活用できる新しいエネルギーとして期待されているのが水素である。水素は、利用段階で温室効果ガスの排出がなく環境負荷低減に大きく貢献できるだけでなく、多様な製造方法が可能であり、再生可能エネルギー等との組合せによりエネルギーの

¹⁵ コージェネレーションシステムとは、天然ガス、石油、LPガス等を燃料として、エンジン、タービン、燃料電池等の方式により発電し、その際に生じる廃熱も同時に回収するシステム

安定供給に資する可能性がある。さらに、非常時対応にも効果を発揮することが期待される。水素社会の実現¹⁶へ向けた環境づくりを進めていくことが重要である。

4) 地球温暖化と生物多様性の損失の懸念

国際社会は2015年の「C O P 21 (気候変動枠組条約第21回締約国会議)」において、2020年以降先進国と発展途上国、すべての国が協調して温室効果ガスの削減に取り組む新たな枠組みである「パリ協定」に合意した。首都圏は全国のC O 2 排出量の約3割を占めており、地球温暖化対策を率先して進めていく必要がある。そのためには交通、産業、生活のそれぞれの分野で地球温暖化対策に取り組むことが必要である。

地球温暖化対策に資するため、カーボン・ニュートラル¹⁷認証等を通じて木質バイオマス発電の利用促進や省エネ設備の導入等を推進する。また、住宅だけではなく公共施設等の木造化・内装等の木質化やオフィス等での木材の活用、C L T (直交集成板) やセルロースナノファイバー等の研究開発の取組を推進するなど、国産材を始めとする木材の活用を促進するとともに、森林の適切な整備・保全を図りながら、C O 2 吸収源として森林を持続的に管理していく必要がある。加えて、中小企業等の省エネ設備の導入や森林管理等を促進するため、温室効果ガスの排出削減・吸収量をクレジットとして認証するJクレジット制度を活用することも重要である。

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、良好な河川環境の喪失、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。

生物多様性をどう維持していくかは重要な課題であり、河川、緑地、農地及び森林等における生物多様性の保全を含む多面的機能を持続的に発揮させることが重要である。そのため、都市と農山漁村の対流を通じて、将来にわ

¹⁶ 首都圏では2020年までに、燃料電池車の普及台数1万7千台(1都2県の合計)、また水素ステーションの整備箇所数が64箇所(1都1県1政令市の合計)がそれぞれ目標とされている。

¹⁷ カーボン・ニュートラルとは、地球温暖化対策の代表的手法の一つであるカーボン・オフセットの取組をさらに深化させたものであり、事業者等の事業活動等における温室効果ガス排出量の全部を他の場所での排出削減・吸収量でオフセット(埋め合わせ)する取組。あるいは、温室効果ガス排出量の全部がオフセットされた状態を指す。

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、河川環境の保全・再生、緑地の保全・創出等により緑地を適正に配置し、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。

5) 海洋や農山漁村における戦略物資の活用

我が国のエネルギー自給率は6%程度であり、また、カロリーベースの食料自給率も39%程度と外国に大きく依存しており、エネルギーや食料の安定的確保という点では脆弱である。経済面に加えて外交面でもアジアで一定の自立を確保していくためには、国際的戦略物資である食料、水、エネルギー、CO₂吸収源としての森林の持続的確保が重要である。

これら戦略物資の多くは農山漁村に眠っていることから、都市と農山漁村の対流による農山漁村の活性化を通じて、首都圏全域で戦略物資の活用を図っていくことが重要である。

日本の広大な排他的経済水域（EEZ）等には、海洋エネルギー並びに海洋鉱物資源が豊富に存在していることが解明されてきており、その開発・利用は我が国の自立に大きく貢献できる可能性を秘めている。首都圏は、陸域の面積では全国の約10%に過ぎないが、伊豆諸島、小笠原諸島等の島しょ地域を有していることから、海上交通の安全確保、海洋資源の開発及び利用、海洋環境の保全等に重要な役割を果たしている。特に、沖ノ鳥島及び南鳥島は、特定離島として、我が国の領海、排他的経済水域（EEZ）等の保全・利用に関する活動について重要な役割を担うことから、両島における拠点施設の整備が重要である。また、沖ノ鳥島においては、国土保全上の観点から、海岸法に基づき人為的な損壊等を防止するための行為の規制等を講ずるとともに、海岸保全施設による侵食防止の措置等が重要である。

(7) 劇的な進歩を遂げるICTの積極的な活用

1) ICTによる社会環境変化の加速

技術革新は、これまでも人々の暮らしや社会に大きな変革と進歩をもたらしてきた。特に、近年その進化が著しいICT分野においては、コンピューターの処理能力が飛躍的に増大しており、すべてのヒト、モノ等がモバイル、ウェアラブル端末等の様々なデバイス等でネットワークにつながり、クラウド等ネットワーク自体も進化する時代が始まっている。さらに、GPS、ジ

ャイロ¹⁸等の測位技術の向上により、すべてのデータに位置情報がタグ付けされ、Internet of Things(I o T)と呼ばれる、ネットとリアル融合が進んできている。

このように、今後もICTの劇的な進歩とともに、交通、医療、教育及び防災等、幅広い分野において技術革新が進展すると考えられる。

これらを現時点で正確に予測することは困難であるが、新しい技術革新を我々の暮らしや社会の向上に役立てていくことが重要である。例えば、交通分野や防災分野、さらには立地条件が不利な地域でのビジネス創出、在宅勤務等、ICTの劇的な進歩の成果を社会全体で活用するために、その足かせとならないような社会面・制度面での対応が課題である。

2) ICTの積極的活用にとまなうリスクへの対応

ICTに頼れば頼るほど、セキュリティを総合的に高めていく必要がある。不正や犯罪等に対して安全安心なICTのシステムを構築するほか、サイバーテロへの対応や災害時のレジリエンス(粘り強くしなやかな対応)、特にインターネットのエクステンジポイント¹⁹やデータセンターの分散化等でリダンダンシーを高め、強靱な環境にしていくことが重要である。

3) ネット接続環境と位置情報の精度向上

今後進展するネットとリアル融合では、あらゆるヒト、モノ等が屋内外を問わずどんな場所でもネットにつながる環境と高精度な位置情報が重要となってくる。特に、ヒト、モノ等の移動をとまなう交通、防災及び観光等の高度化を図っていく中で、これらは極めて有用である。このためWi-Fi環境や位置情報の高度化に向けた基盤整備を図る必要があり、特に位置情報の高度化には、電子地図の整備等を始め、GPSの電波を受信できない室内や地下街などの屋内環境においても、高精度な位置情報をシームレスに取得できる環境整備が求められる。

¹⁸ 歩数を推定する加速度センサや、相対的な方位を推定する角速度センサ等をさす。

¹⁹ インターネットは、多数のインターネットサービスプロバイダ(ISP)が相互に接続して構成されており、それらのISPが相互に接続し、データを交換する機能をインターネットエクステンジポイント(IX)という。

第3章 首都圏の将来像

首都圏の将来像を考える際、首都圏に求められている役割は、アジア諸国の成長により量的な面で日本の国際的な存在感が低下していく中であっても、日本が国際競争力を強化できるよう引き続き日本経済を牽引していくことであるとの認識に立つ必要がある。このため、「量」に頼らない新しい成長モデルを首都圏が率先して構築していくことが重要であるとともに、東京圏が擁する国会、各種行政機関、各国大使館等様々な中枢機能、外交機能が的確に機能するよう、常に進化、発展させていくことも重要である。

このような中、広域首都圏の中でも進展する東京圏への一極集中が日本全体、さらには世界的なリスクを高めてしまっており、その是正を図る必要がある。また、一極集中是正と同時並行的に日本の中核機能を抱える首都圏の防災力を高め、確固たる安全・安心を土台とすることは、首都圏が我が国、さらには世界に対して負っている最も基本的かつ重要な責務である。このことは、首都圏に住み働く約4,400万人、広域首都圏の約5,400万人の子どもからお年寄りまでが、充実した人生を過ごせるような環境の実現という、首都圏が最終的に目指す目標の大前提であるとの認識に立った上で、首都圏の将来像の実現に向け取り組むことが重要である。

(1) 人材や文化が集まる創造の場

これまで、日本はものづくりで世界を圧倒してきたが、アジア諸国がものづくりの技術を向上させ急激な成長を遂げてきたことにともない、従来の単なる量的なものづくりでは比較優位を保てなくなっている。

日本が今後も成長を続けるためには、量的な存在感を土台にした従来型の成長発展モデルから、自らの強みを磨き「質」で勝負する新しい成長発展モデルへと転換することが必要であり、首都圏は率先してその新しい成長発展モデルの構築に取り組み、日本の発展に貢献していくことが重要である。

「質」で勝負するためには、より付加価値が高く、アジア諸国が容易に追従できない分野に産業を転換し、資源を集中するなど常に進化させていく必要がある。

そのような分野として、まず、第1には、激しい競争の中でもまだアジア諸国に対してアドバンテージのある先端分野、例えばライフサイエンス、ロボット、航空宇宙及び環境分野等が考えられる。第2には、世界から評価されている我が国独自の文化、例えば和食、マンガ、歌舞伎など、そして第3には、いずれアジア諸国も直面することになる課題に対する解決力として、

超高齢化問題への対応や巨大災害への備え、インフラの老朽化対策等の分野にターゲットを置いていく必要がある。

また、「質」で勝負するためには、こういった分野に転換するだけでなく、多様なヒト、モノ及びアイデアをマッチングさせ、イノベーションを持続的に生み出せるように融合していく必要がある。そのため、各々がその特性を活かし、個性を磨くとともに、それら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。このような対流拠点は、よりクリエイティブな発想が具現化できるようオープンで楽しくコンパクトな場であることが望ましい。さらに相互にネットワークで結ばれることが重要なことから、空間的な密度を高める「まとまり」と、地域と地域の間の「つながり」を意味する「コンパクト+ネットワーク」により、クリエイティブな環境を首都圏全域で構築していく必要がある。

さらに、モノやサービス等により高い付加価値をつけ、国際競争力を強化していくためには、世界のマーケットで評価を受け、世界に対して影響力を持つことが必要である。そのためには、世界中から様々な人や文化を首都圏に呼び寄せ、異文化や異業種の融合やコラボレーションを促進する一方、これにとどまらず、首都圏で産み出されたイノベーションや新しい文化を世界に向けて発信、伝播させ、国際社会に影響力を持てる地域とすることにより、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を発展させることが重要である。人口減少下においても、そのような場を首都圏として創出、確保していくことが重要である。

(2) 上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な「洗練された首都圏」の構築

近年、アジア諸国の台頭はめざましく、急激に成長・発展を遂げている。しかし、急激な成長・発展にともない、かつて日本が高度成長期を歩んだ時のように、深刻な渋滞、大気汚染、環境破壊、格差などの問題が生じているという面もある。

日本は、高度成長期を経てこれらの問題を苦しみながら1つ1つ克服し、いまだ様々な問題を抱えているものの、自然との調和や人との絆といったことの大切さに気づく円熟した社会レベルにまで到達している。日本人は元来、四季の移ろいを敏感に感じ取り様々な生活の場面に取り入れる細やかさ、繊細な美意識、他人を思いやり譲り合う優しさ等を大切にしていきたいという気持ちを持った国民性を有している。そのような気持ちを大事に育てていく

ことによって、「上質」、「高効率」、「繊細さ」を備え、そこに息づく人々が「親切」な、日本ならではの社会を構築できる可能性がある。

例えば、正確なダイヤで運行される鉄道、ゴミの落ちていない街中、どこでも安心して飲めるおいしい水、花や書、器等にも季節感を感じさせるようなおもてなしの心、自然と調和した里山の景観及び少ない人員・エネルギーで様々なニーズに応じられる柔軟で高効率な生産システム等はその典型である。また、東日本大震災の際には、自分自身が被災しているにもかかわらず、被災者が、周りのより被害の大きい被災者を気遣い支えるといった「助け合いの精神」を発揮した。困難な状況の中にあっても他人を思いやる行動は世界からも称賛された。これらをより大切にしながら世界に示していくことが、アジア諸国からの評価につながり、日本の新しい強み、存在感の向上にも寄与する。また、このような日本の良さを実感してもらうことは、諸外国との双方向交流による国際相互理解の進化と相まって、我が国に対する信頼と共感を高めることにもつながる。

首都圏は、豊かな自然や多彩な文化等の素材に恵まれている。これらを発掘することに率先して取り組み、日本を牽引し、アジアの人々のみならず世界からのあこがれに足る、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な「洗練された首都圏」の構築を目指す。

(3) 共生を概念に含み、面的な対流が起きている首都圏

1) 面的な対流の創出

首都圏を、人々や文化が集う魅力ある場、世界からのあこがれに足るような洗練されたものとするためには、各地域がその特性を活かし、個性を磨き、多様性を開花させるとともに、それら多様な個性が出会い融合できる場を創出しつつ、人や地域間の連携を促すことによって、対流を創出することが必要である。

その際、重要なのは、多様な個性を持つ人々と、実際に現場に「移動」して直接交流することである。もちろん、遠方の人々と時間や場所の制約を受けず交流することができる情報ネットワークが重要な手段であることは言うまでもない。しかし、多様な個性を持つ人々と直接ふれあい、信頼や深いきずなを築くことや、「百聞は一見に如かず」と言われるように、現場に臨まなければ体感できないことが新たなアイディアにつながることも多い。これは、地域の可能性をより高め、さらに眠っている資源を発掘することにもつながる。したがって、情報ネットワークを介したバーチャルな交流に加えて、実

際に現場に移動して交流することも重要である。

また、地域間の対流を維持、拡大させるためには、常に地域の新たな個性を見出し磨き上げ、新たな価値を創造するとともに、新しい地域との連携を模索することによりオンリーワンを持ち続ける必要がある。そのため、こういった取組を地域内だけでなく、地域間、首都圏と他の圏域間、さらには首都圏と世界との間で展開することが重要である。これにより、面的な対流が生まれ、人口減少による地域の痛みを和らげることにもつながる。

2) 共生首都圏の形成

面的な対流には、3つの意味での共生が必要になる。

第1は、真の上質や繊細さを実現するための、自然との共生である。今後持続的に首都圏が発展を続けていくには、防災面、エネルギー面、食料面等あらゆる面において、自然との調和・共生は不可欠である。

第2は、年齢や性別、障害の有無にかかわらず、一人一人がより積極的に社会にかかわり、役割を発揮できるよう、共助によってお互いが支え合うような共生である。

これら2つは重要な共生であるが、これに加えて、様々な物や資源等をシェアという形で相互に利活用することで、新たな価値や利便性を創り出すような新しいスタイルの共生が今後重要になっていくと考えられる。

すなわち、昨今、価値観の変化やICTの高度化を背景に、カーシェアリングや自転車シェアリング、ルームシェア、さらには民泊等、モノを排他的に使うのではなく、相互利活用する動きが活発化してきており、これが新たなビジネスモデルも創出しつつある。

このようなシェアを基調とした共生は、空き地・空き家対策や郊外の高齢者の交通問題等様々な課題解決や、新たな成長に寄与する可能性があり、経済のイノベーションを牽引すべき首都圏としては、この第3の共生についても積極的に取り込む視点が重要である。

したがって、第3の共生も視野に入れながら、ヒト、モノ等の面的な対流が起きている首都圏の構築を目指す必要がある。

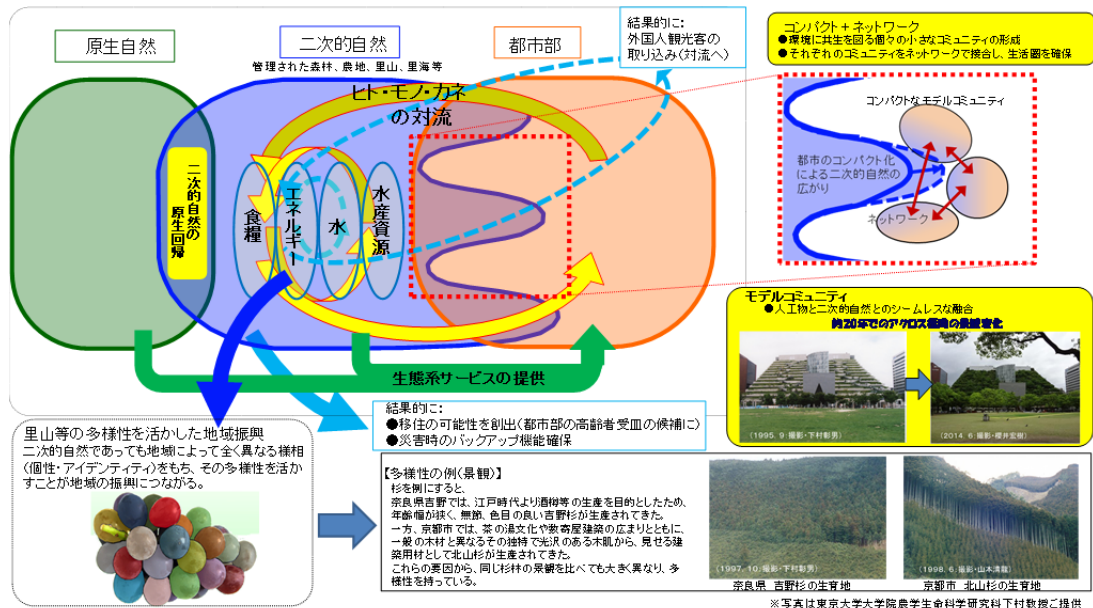


図 自然環境と共生した面的な対流のイメージ

(4) 首都圏の将来像

前述を踏まえ、首都圏の将来像を「確固たる安全・安心を土台に、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す。」と設定する。

このような首都圏を形成していくことは、全国計画に位置付けられている、各地域の固有の自然、文化、産業等の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展を実現することにつながっていく。

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

首都圏の政策の基本的な考え方を、大きく次の3つの観点から示す。

第1に、第2章で述べてきた首都圏の課題に対して的確に対応する必要があるが、中でも、①巨大災害の切迫への対応、②国際競争力の強化、③異次元の高齢化への対応、の3点は特に重大な課題であり、他の課題解決との連動を図りつつ、これら課題への対応に力点を置く。

第2に、第3章で示した首都圏の将来像を実現するため、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会と同時に福島復興もターゲットに置いて、より洗練された首都圏の構築を目指していく。

第3に、首都圏以外の地域や日本全体にもかかわる取組として、東京圏への一極集中から脱却した面的な対流型首都圏の構築、福島復興及び地政学的な変化を踏まえた日本海・太平洋二面活用を挙げる。

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

首都圏においては、近い将来、首都直下地震等の巨大災害が発生する可能性が極めて高い。また、想定を超える災害の発生や、台風による大雨・暴風など激しい気象現象が起きている中で規模の大きな地震が発生するなど、複合型災害の可能性を考慮した対策を考えていく必要がある。

首都中枢機能が集積している首都圏が甚大な被害を受け、その機能が停滞することは、首都圏のみならず日本経済への影響も大きいことから、その機能を停止させず、業務を継続させることは首都圏の重大な責務である。防災・減災対策により被害を最小限に抑えるとともに、早期に復興し、成長・発展へと向かう軌道に速やかに回復することも不可欠である。

このため、巨大災害から復興するための道筋をあらかじめ準備しておくことが必要であり、その道筋は平時の成長・発展戦略と軌を一にするものでなくてはならない。

一方、成長・発展戦略の視点からも、切迫した巨大災害に対する防災・減災を前提にしなければ意味を持たないため、「防災・減災」と一体化した「成長・発展戦略」を描いておくことが重要になる。

これまで防災・減災は、経済成長の観点からはコストとしてとらえられ、防災・減災と成長・発展戦略は別々に議論されるのが一般的であった。

しかし、成長・発展戦略に防災・減災を一体化するには、防災・減災をコストではなく「成長・発展の種」としてポジティブにとらえ、巨大災害に対

しては防災・減災機能を発揮し（有事に役立ち）、平時には経済的な価値を生み出す（平時にうれしい）「成長・発展戦略」としなければならない。

例えば、東京都心と近隣地域（茨城県西・南部地域等）とのアクセスを改善する道路・鉄道網を強化しておくことは、有事の際の東京の都市機能のバックアップや被災者の受入れ、人員・物資の輸送等に備えるとともに、平時には良好な住環境の実現や東京の都市機能の分散に貢献するものである。

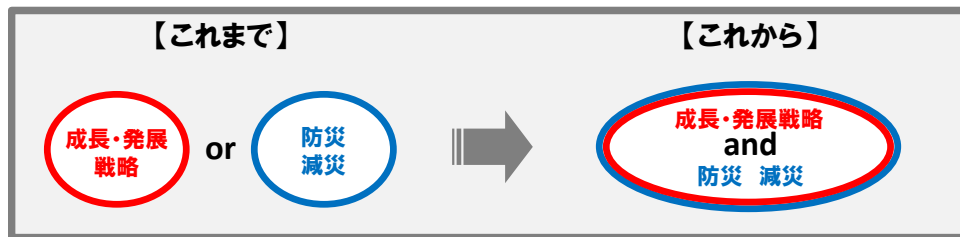


図 防災・減災と成長・発展戦略の一体化イメージ

さらに、治水対策を地域の成長・発展戦略につなげた具体例として、埼玉県春日部市に整備された、大規模な治水施設である首都圏外郭放水路がある。春日部市周辺の地域では、かつては洪水の被害がたびたび発生していたが、放水路の整備により治水安全度が向上したことを活かし、土地利用規制が合わせて変更された。その結果、計画的に産業立地の誘導を図ることが可能になり、多くの工場が立地し、地域での雇用確保等に寄与している。さらに時代を遡れば、第2章第1節で紹介したように、「利根川の東遷」により、洪水からの防御だけでなく舟運による物流ネットワークが確立されたという例もある。これらは、まさに『有事に役立ち、平時にうれしい』の典型的な例であるといえる。

このように、首都圏においては、「防災・減災」と一体化した「成長・発展戦略」を展開し、『有事に役立ち、平時にうれしい』構造を確立しなければならない。また、防災・減災の分野で活用される先端技術は、世界に貢献できる課題解決力につながるイノベーションの種、起爆剤にもなり得る。例えば、震源等や地震動を短時間で推定し予想する技術や、予想結果を素早く伝達する手段等を組み合わせた「緊急地震速報」、気象レーダー・高層気象観測（ラジオゾンデ）・気象衛星ひまわりによる観測と数値予報モデルによる予測とを組み合わせた気象現象の観測・予測、光ファイバー等を活用した河川堤防の監視等の技術が挙げられ、このように先端技術を防災・減災に積極的に活用することで防災力の向上を図るとともに、それを新たなイノベーションにつなげていく必要がある。

これら防災・減災と一体化した成長・発展戦略も重要であるが、例えば2015年9月の関東・東北豪雨を踏まえると、基礎的防災力の強化も重要である。

2015年9月の関東・東北豪雨では、線状降水帯とよばれる局所的な範囲での記録的な大雨により、鬼怒川左岸の堤防が決壊し、茨城県常総市では、市域の3分の1に相当する約40平方キロメートルが浸水するなどの大きな被害が生じた。一方で、鬼怒川上流の4つのダムが約1億立方メートルの洪水を貯め込んだことにより、浸水戸数を概ね2分の1に減少させたのに加えて、計画高水位を上回った近隣の河川は、渡良瀬遊水地に洪水流を取り込んだことで越水・決壊を免れた。仮に鬼怒川と併せて同時多発型の災害になっていれば、防災機関の対応力を上回り、被害が拡大し応急対応にもより多くの時間を要した可能性がある。

前述のような豪雨が首都圏の人口密集地域や、産業が集積した地区で発生することは、首都圏、ひいては我が国の社会・経済に大きなダメージを与えるリスクがあることから、このリスクをよく認識し、効果的なリスクマネジメントを行わなければならない。

また、大規模水災害と地震等の複合型災害が発生しても、防災施設やその操作が機能不全に陥らないようにする施設の設計・管理や要員配置、リダンダンシーの確保等が重要となる。

さらに、基礎的な防災力の強化にあたっては、大規模水災害リスクを考慮した土地利用等を進めるとともに、守るべき箇所については着実に施設等の整備を進めることが必要となる。

一方、ハード対策だけでは大規模水災害等を防ぎきれない。避難の円滑化・迅速化を図るため、平時から地方公共団体や関係機関が時間軸（タイムライン）に沿った防災行動計画を策定・実践するなどのソフト対策も進めて、ハード・ソフトの対策を一体的かつ計画的に実施する必要がある。特に、堤防の決壊により家屋の倒壊等のおそれがある区域や浸水が長期に及ぶ区域等からの住民等の避難を円滑かつ迅速に実現するとともに、市町村を越えた広域避難の仕組みを構築することも重要である。

また、首都直下地震等の広域かつ甚大な災害が発生した際には、必要な資機材等の搬送や被災地における応急活動及び復旧・復興活動を効果的に実施するため、被害が甚大な被災地域へ到達するためのアクセスルートの確保が極めて重要である。首都圏の警察・消防・自衛隊等の大規模なオペレーションにあたっては、深刻な道路交通麻痺に対応する道路の八方向作戦に加え、水路（河川、運河）及び航路も加えた総合啓開を行い、空路も含めた四路の

連続性を確保することが必要である。

(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

首都圏、とりわけ東京圏は日本経済を牽引しており、国際競争力の強化は首都圏の極めて重要な責務であり、首都圏が中心となって日本の国際競争力の強化を図る必要がある。世界に目を向けると、20から30の巨大な経済圏域（メガリージョン）が経済活動の約6割以上、イノベーションの8割を生み出しており、メガリージョンが現在の世界競争の舞台となっている。

国際競争力を強化するためには、「ものづくり」のみならず、「もの」がもたらす様々なサービスを提供する「ことづくり」、さらには、フェアトレード²⁰のように、消費行動に新しいライフスタイルや社会とのつながり・絆といった「ものがたり」という付加価値を生み出す「ものがたりづくり」等、クリエイティブな産業の振興が必須である。

そのようなクリエイティブな産業の振興の舞台には、①世界中からクリエイティブな人材、知識、文化、芸術及び情報等を集め、②集まった人材や知識等がメルティングポット（るつぼ）のように多種多様に交流、コラボレートすることによって、新たな価値やアイデアを創造し、さらに③国際的に情報を発信し、世界規模で伝播する、という3つの機能を果たすことが求められる。世界規模、地球規模でこれら3つの機能を果たしているのがメガリージョンである。

我が国は世界に先駆けてリニア中央新幹線を整備することで、総人口6,000万人規模の三大都市圏が、山手線一周の所要時間に相当する67分につながり、世界最大のメガリージョン（スーパー・メガリージョン）を形成できる可能性がある。

この可能性が現実のものとなれば、大阪圏、名古屋圏のポテンシャルを活かした今までにない強力な国際競争力を有する首都圏の新しいモデルを構築し得る。そのため、首都圏単独ではなく、三大都市圏でのスーパー・メガリージョン形成の中で、首都圏の強化を図ることを考えるべきである。

このような国際競争力を持ったメガリージョンを形成するためには、第1に、リニア長野県駅を活用した「リニアバレー」の実現など、ものづくり、文化、学術、観光、田園環境などそれぞれの地域が有している個性や特性を

²⁰ 国際貿易の中で不利な立場に置かれた途上国の生産者と、先進国の消費者を結びつけることで、より公正な取引を促進し、途上国の生産者が貧困に打ち勝つための能力を身につけ、自らの状況を改善しより自立的な生活を営めるようにすることを目指した公正な貿易のあり方

国際的なレベルで磨くとともに、我が国の強みでもあるライフサイエンス、ロボット、航空宇宙及び環境等の先端分野もより競争力のあるものに強化していくことが重要である。

第2に、各地域の個性や特性が、更に多様で異質なヒト、モノ等と連携・融合しながら新しい価値を創造できるように、他圏域も含めて広域に連携・融合を図っていく必要がある。そのような他圏域とのネットワーク強化の契機として期待されるのが、リニア中央新幹線の開通である。三大都市圏や沿線都市圏がそれぞれの都市圏の社会・文化・自然に係る資源や個性に磨きをかけ、それらが広域的に連携することで、より一層首都圏の競争力を向上できる可能性がある。リニア中央新幹線を活用して、例えば、筑波研究学園都市のイノベーションを継続的に生み出す機能を強化しつつ関西文化学術研究都市と繋ぐなど、知の創発拠点を繋ぐ「ナレッジ・リンク」を形成する取組等が考えられる。また、リニア中央新幹線と同様に、北陸新幹線の延伸や北海道新幹線の開通によって、首都圏と東北圏、北陸圏、北海道との連携・融合が期待されるとともに、首都圏がそれらの圏域の連携・融合の窓口となることにより、三大都市圏でのスーパー・メガリージョンの機能がより強化され、その国際競争力が更に向上する可能性がある。さらに、ヒト、モノ等との連携・融合には対流の場が不可欠であるため、東京圏はもとより東京圏以外でも、ネットワークの結節点となる地域に対流の場(対流拠点)を整備すること等も重要である。

第3に、国際的な競争力を備えたスーパー・メガリージョンの形成には、広域的な連携のみでは不十分で、そのスーパー・メガリージョンが国際社会に対して影響力を有する必要がある。そのためには、世界に向けて常に様々な情報を発信し、国際社会への伝播力を向上させることが重要である。

第4に、スーパー・メガリージョンは国際社会に組み込まれて機能していくことが不可欠であることから、成田・羽田両空港の機能強化及びアクセス、国際コンテナ戦略港湾の活用など、国際社会とヒト、モノ等のネットワークの強化に取り組み、連携・交流を促進することが重要である。

第5に、スーパー・メガリージョンにはヘッドクォーターとしての機能が重要であることから、アジアのヘッドクォーターはもちろんのこと、グローバル社会でも先導役を担い得る東京圏の更なる機能強化に取り組む必要がある。東京は、世界をリードする国際都市として、災害に対する脆弱性への対応、外国人にとっても働きやすい環境整備や待遇向上等を含めた魅力の確保、最先端技術から基礎的な技術までの研究・技術の更なる研磨・交流と世界へ

の発信、急激に伸びるアジアのダイナミズムやインバウンド観光への対応及び学術・芸術・文化等ソフトパワーの充実等、様々な分野でナンバー1を目指さなければならない。

(3) 都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢社会への対応

高齢化の問題は日本全国共通の課題であるが、首都圏の中でも特に東京圏においては、高齢者の中でも要介護の割合が高まる後期高齢者の絶対数が全国を上回るペースで急増し、東京圏以外の首都圏と比べても介護施設の顕著な不足が見込まれる。そのため、高齢化は、首都圏、中でも東京圏においてより深刻である。

介護施設の充足率を見ると、現在東京圏では、東京都23区の不足分を、埼玉県、東京都多摩地域、神奈川県等が補う構造になっている。しかし、2025年には、東京圏の高齢者の圧倒的な急増によって、現状で供給不足となっている東京都23区等で不足分が更に拡大するとともに、それをカバーしている周辺県でも高齢者の急増により介護施設が不足するおそれがあることから、東京圏だけでは解決できない可能性がある。さらに2025年以降には、東京圏以外の首都圏では高齢者の増加が収まる一方、東京圏の高齢人口は加速的に増加し、東京圏の高齢化問題はより深刻化していくおそれがある。そのため、広域首都圏が連携して異次元の超高齢社会への対応を進めることが重要である。

広域首都圏でこの課題に取り組むのに当たり、都市と農山漁村の対流も視野に入れておくことが重要である。東京圏が抱える大きな問題である「コミュニティ無き高齢化」に対しては、人や地域、さらには自然とのかかわりを持つことによって心身の健康を保つことが一つの有効な方法であり、その際、農村や森林の多面的機能が鍵となる。例えば農作業を通じて自然とふれあい、心身の健康を保つだけでなく、地域の人々とのつながりや生きがい生まれるなど、様々な効果が期待できる。さらに、広域交通網を医療や買物などに活用することで、農山漁村は移住先としても十分機能を果たす可能性がある。また、都市と農山漁村の対流は、高齢化対策だけでなく、生産と消費が近接した食料自給や巨大災害に備えたバックアップ、自然の中での子育て等、副次的な効果も期待される。

特に、2章で述べたように、今後首都圏では面的な高速交通ネットワークの整備が進展し、ネットワークの構造も「一対多」から「多対多」へと転換され、これに伴い、都市と農山漁村との時間距離も大きく減少していくこと

が考えられる。これも踏まえて、都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢社会への対応を図る必要があり、そのための方策として以下の5つの点に取り組むことが重要である。

第1に、高齢者が要介護の状態や病気にならないようにするための健康づくりの促進である。そのためには、健康に対する本人の自己管理が何より重要であるが、それに頼るのみでは不十分であり、個人が生活する地域社会だけでなく、職域とも相互に連携させ、様々な人々の健康づくりを継続的に支えて行く社会環境を整えることが必要である。

そこで、まず地方公共団体の健康づくりに対する取組を加速させ、地域において各種の普及啓発活動等を通じた健康増進や予防に関する意識の向上、相談や指導を受けやすい仕組みづくり、身体活動や運動に取り組みやすい環境整備等を積極的に行うことが重要である。

また、企業の健康づくりに対する取組も、より充実させ活発化させていくことが重要である。そのためには、まず従業員だけでなく、経営者も含めて健康づくりに対する意識改革を進め、健康づくりが職員の生活向上に役立つだけでなく、企業の生産性向上、ひいては企業価値向上につながるとの認識を広めていくことが重要である。そのような観点から、企業における健康づくりへの取組が積極的に評価される仕組みも重要であり、例えば、健康経営銘柄など、健康増進への取組が企業評価に反映される仕組みづくりが必要である。

その際、地方公共団体や企業がそれぞれ個別に対策を進めるのではなく、地域と職域が連携し、さらに可能な限り情報を共有して健康づくりが行われることが望ましい。このため、経済団体、地方公共団体、医療団体等が連携して総合的に対策を進める必要があり、例えば「日本健康会議」等による官民連携による取組の動きを加速させていくことで、より質の高い健康増進を行い、健康づくりの環境整備を進めることが重要である。

活力ある超高齢社会を築いていくためには、企業や地域活動における高齢者の活躍の場を拡大し、高齢者が社会参加できる生きがい就労のような仕組みをつくり、元気な高齢者が社会にとって支えるべき負担となるのではなく、むしろ社会を支える存在となり、成長発展に積極的に加わっていくことを目指すことが重要である。

これに加えて、健康づくりに関連する産業が、今後のリーディング産業となるとの認識に立った取組も重要である。すなわち、健康づくりに関連する産業は医療、介護だけでなく、ビッグデータの活用等により急激に進化する

ICTと連動し、食、スポーツ、文化等様々な分野で新しい次世代ビジネスを創出する可能性がある。例えば神奈川県が取組を進めている「未病産業の創出」など、健康づくりと一体的に健康・医療に関連する新たな産業を戦略産業として育成していく取組を促進することにより、我が国経済の成長にも寄与することも重要である。

しかし、そこまで努力したとしても、加齢にともない介護が必要な状態になることは、一定程度避けられない。その際最も問題となるのは、少子化による高齢人口に対する生産年齢人口の比率の縮小や核家族化にともない、家庭においても社会においても高齢者の生活を支援する担い手が不足してしまうという点である。

介護を少ない労力で支えるためには、まずは重度な要介護の人を減らすための介護予防に関連する様々な健康づくりの取組に力を入れることは当然と言える。しかし、それでも増えてしまう介護需要に対応していく必要がある。

そのため第2に、できる限り限られた労力で効率的に介護できる仕組みをいかに構築していくかが重要である。具体的には、①高齢者の集住を促し、訪問介護等の介護サービスや配食等の生活支援サービスの効率化に寄与するコンパクトな都市・地域構造の構築、②ロボットや介護デバイスの開発、普及促進、さらにはICTの活用、等が考えられる。なお、介護の担い手不足に対して外国人労働者の活用も一つの方法として考えられるが、これについては更なる検討が必要である。

その上で第3に、不足する介護施設の増設にも取り組むことが必要である。しかし、介護需要が圧倒的に増加する東京圏では地価や建設コストが高水準であるため、①空きビルや空き店舗のコンバージョン(改修による用途転換)等、まちのリノベーション(再構築)、②団地再生における介護施設の併設等、③都市や駅の再開発等におけるスペースの確保等、施設立地のコストを抑制する取組が必要になる。その際、施設の立地については、各都市が目指す集約型都市構造に適合させることに加え、高齢者だけでなく多様な世代が暮らしやすいという視点も重要になる。

それでも東京圏では、2025年以降に高齢人口が加速度的に増加し、施設不足が深刻化すると見込まれる。一方、東京圏以外の広域首都圏では、介護施設の収容力に余裕が出てくる可能性があることから、東京圏から東京圏以外の広域首都圏へ、かつ都市部だけではなく農山漁村部も含めた移住も選択肢の1つとすることも必要である。しかし、高齢になってから縁の無い土地へ移住することは、現実的には困難と言わざるを得ない。また、東京生まれの

東京育ちの場合、移住したくても東京以外にふるさとを持たない人もいる。

そこで第4に、若い時から新たなふるさととのかかわりを持つことや、「二地域居住」など様々な形態により都市と農山漁村の二地域にかかわる生活スタイルを促進していくことが重要になる。このような生活スタイルは、東京圏と地方圏の医療・介護施設等の需要と供給のミスマッチの緩和に寄与するだけでなく、巨大災害が起こった際の避難場所の確保やバックアップにもなり、国土のレジリエンス向上にも有効である。また、2つの地域にかかわりを持ち続けることは、都市の利便性と農山漁村の豊かさを同時に享受することを可能とし、都市と農山漁村の対流を創出する上でも極めて重要になる。人口減少によって今後生じる空き地・空き家や耕作放棄地等を、個人所有の形にこだわらず地域のコミュニティでシェア・管理し、家庭菜園や災害用備蓄置場、災害用非常電源等の形でサービスとして還元することなどは、これらの後押しにつながる。

新たなふるさととのかかわりには、多様なバリエーションがあり得る。例えば、まずは若者の田園回帰を促し、高齢の親世代は東京に残して通いで介護し、最終的には田園地域側に移り住むという方法も考えられる。いずれにしても、多世代交流や全世代交流を進めることが重要である。

一方、高齢者が希望に応じ地方や「まちなか」に移り住み、地域住民や多世代と交流しながら生涯学習等を通じて健康でアクティブな生活を送り、必要に応じて医療・介護を受けることができるような「生涯活躍のまち（日本版CCRC²¹）」構想は地方における新しい地域産業の育成や地域の活性化に資するとともに、深刻化する東京圏の高齢化問題の軽減にも寄与する可能性がある。また、地域産業を育成することにより、より魅力的なサービスが提供され、更なる移住促進にもつながる可能性があり、住み替えの意向のある高齢者の希望の実現を図る選択肢の一つとして可能な限り積極的にその実現を検討していくことが重要である。

第5に、以上のように、コンパクトな集住や移住を進めるためには、住み替えの促進についての3つの課題を併せて考えることが重要である。第1には、住み替えの原資を確保できるようにすることである。今後人口減少によって住宅需要が低下すると、駅等の拠点から離れた利便性の低い郊外部を中

²¹ 政府の「まち・ひと・しごと創生総合戦略(2015改訂版)」(平成27年12月24日閣議決定)では「希望に応じ地方や「まちなか」に移り住み、地域住民や多世代と交流しながら生涯学習等を通じて健康でアクティブな生活を送り、必要に応じて医療・介護を受けることができるような「生涯活躍のまち(日本版CCRC)」構想の導入に向け、2015年2月より有識者や関係省庁が参画する「日本版CCRC構想有識者会議」を開催し、同年12月に「最終報告」が取りまとめられたところである。」とされている。

心に地価の下落が進み、宅地の売却額が既存建物の除却費を下回るような可能性もある。高齢者が住み替え原資を確保できるよう、郊外部の持ち家を早期に売却するような方策の検討等も必要である。そして第2に、高齢者が居住していた住宅を活用し、ゆったりした子育て環境を低廉に提供して若い世代の入居を促すことが重要である。子育て世代が活用しやすいよう、円滑な住み替えを促すための環境整備や方策の検討等も必要である。さらに第3に、介護施設や移住など住み替えにかかわる情報について広域で情報共有の促進を図ることが重要である。

なお、東京圏において高齢人口が劇的に増加すると推計されることから、周辺環境に配慮した火葬施設や墓園の確保などの対応も重要である。

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

アジア諸国が急速に成長する状況において我が国が存在感を維持するためには、質の面でアジア諸国のあこがれに足る存在になることを目指すことが重要である。

我が国の経済を牽引する首都圏が、海外、とりわけアジア諸国のあこがれに足る存在となるように質を高めるためには、第1節で述べた重大課題に対応することに加えて、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切な、洗練された首都圏を構築する必要がある。

そのため、(1)交通インフラや防災インフラ等の都市基盤施設に制度インフラを加えた社会システム全体の質の向上を図る一方、(2)柔軟で高効率な生産システム等、労働生産性を向上させるとともに、(3)これらを活かし、人口減少で空間的に余裕が生じることも積極的に活用しながら、地域の環境・クリエイティビティ・イノベーションを刷新させる。また、(4)若者・女性・高齢者・障害者等を含め、参加意欲のある人たちの希望を叶えることで、人々の参加意欲をより高める社会、環境づくりとともに、(5)田園回帰を視野に入れた農山漁村の活性化にも取り組む。さらに、(6)首都圏ならではの世界に通用する観光地域づくりを進めることも重要である。

加えて、(7)洗練された首都圏を世界、特にアジアの人々に感じてもらう絶好の機会が2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会であり、同大会を確実に成功させることはもとより、多くの外国人が訪れるこの機会に、「世界一安全な国、日本」、そして現在よりも、より洗練された首都圏を感じてもらえるように取組を進める必要がある。また、同大会は、同時に東北の復興を世界にアピールする機会でもある。洗練された首都圏の姿とともに、東北の復興を世界にアピールするような取組も着実に進める必要がある。

(1) 社会システムの質の更なる向上

急速に成長するアジアに対して、我が国があこがれに足る存在となるためには、アジア諸国の更に先を行く、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切な洗練された首都圏となることが不可欠である。

洗練された首都圏となるためには、景観や水質はもとより、においや味など五感等を含めた総合的な質の高さが求められる。また、洗練さが感じられるためには、空間的に連続して質の高さを感じ、さらに、常に洗練さを感じられるよう時間的に持続性があることが重要である。

前述のような洗練さを感じられる首都圏を構築していく上では、社会システムの質の向上が最も重要である。

我が国の社会システムは、どこでも飲める水道水や公共交通の定時性等、他の国にはない特性を有している。しかし一方で、渋滞、水環境、景観等、いまだ上質とは言えないものもある。また、風水害の頻発・激甚化も懸念される。首都圏を美しく魅力的でより安全なものにしていくため、交通インフラや防災インフラの整備等により、社会システムの質を更に向上させていくことが重要である。

その際、都市だけでなく農山漁村に至るまで「美しい」と感じてもらえるなど、圏域全体で社会システムの質の向上を図ることが重要である。

また、こうした社会システムの質が持続的に向上するよう、インフラの維持の担い手も含めた人材の確保が重要である。そのためには、技術者・技能労働者の処遇改善等の環境整備を進める必要がある。

(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

～ストック効果の最大化による生産性の向上～

アジア諸国との国際競争が厳しくなる中で、首都圏がアジア諸国に対抗できる競争力を維持するためには、より少ない人員とエネルギーでより高品質で付加価値の高い製品・サービスを、多様なニーズに応じてフレキシブルに供給できる、より柔軟で高効率な生産システムを目指す必要がある。

このような生産システムは環境負荷の低減にもつながり、エネルギー制約や地球環境問題の観点からも重要であるが、首都圏にとって更に重要なのは、このような生産システムが人手不足の解消につながる点である。首都圏には、全国の企業数の約3割が集積しており、その大部分を中小企業が占めている。日本経済はようやくデフレから脱却しつつあるが、企業活動の活性化を図る上で、今後の成長にとってサプライサイドの問題、特に労働力不足が最大の制約となってきた。かつては新規雇用で調整することができたが、労働力人口が減少する状況では雇用拡大により問題を解決することは困難である。このような観点からも、より柔軟で高効率な生産システムを構築し、生産性を向上させることが不可欠となる。

生産性を高めるには、例えば工場のロボット化、ICT化等が考えられるが、それだけでは不十分である。生産システムは分業化が進んでいるため、サプライチェーン全体の効率性を高めることが不可欠であり、その際重要なのはサプライチェーンを支えるインフラである。

例えば、物流においては、かつては各工場や事業所で部品や製品在庫の管理を行っていたが、ジャストインタイム²²導入の進展を背景に、それら在庫を大規模な物流拠点に集約化する動きが進展している。これにともない、従来工場内で行われていた部品等の移動が、道路を使った輸送をとともなうものへと変化しており、インフラが生産システムの一部を構成するものとなっている。このため、インフラのあり方がサプライチェーン全体の生産性を大きく左右するようになっており、インフラを含めた生産システム全体の生産性向上を目指すことが重要になる。

このような観点から、インフラの整備と、それにとともなう工場の立地計画等とを連携して生産システムを構築する必要がある。首都圏が引き続き我が国の経済を牽引していくためには、道路ネットワーク整備の進捗や治水安全度の向上、空港・港湾の機能強化等に合わせ、企業の投資を促し効率的な生産活動を支えていく必要がある。具体的には、臨海部や郊外部における大規模で広域的な物流施設の立地支援、居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置の推進、物資輸送の効率化と都市環境の改善の両立、まちづくりと一体となった端末物流対策の推進及び大規模災害時も機能する物流システムの構築が挙げられる。特に、人手不足が深刻化している物流業界の生産性を向上し、高速道路ネットワークのストック効果を最大化するという観点からは、後述する物流面での首都圏ゴールデンリングのように、郊外部における物流施設をできる限りインターチェンジ近傍に集積させるといった、物流ネットワークと周辺の土地利用の一体的な整備を図っていくことが重要である。

そのためには、個々の企業の努力に加え、生産システムの中でのインフラのストック効果を社会全体で高めていくことが重要である。

インフラのストック効果としては、道路の交通容量拡大による渋滞解消や時間短縮が代表的であるが、その他にも、例えば、2015年に圏央道埼玉県区間が開通して湘南から東北まで繋がった結果、鬼怒川温泉の旅館関係者からは神奈川県内からの宿泊客数が2割増加したという声があるなど、関東近郊の観光地が活性化している状況がある。これは観光面でのストック効果である。

また、ネットワークの充実や安全性の向上等により、それぞれの地域の地理的優位性を向上させる効果も、インフラの重要なストック効果である。国

²² 「必要なモノ」を「必要な量」だけ「必要な時」に「必要な所」へ届ける仕組み。

際競争力強化の観点で、都心と国際空港とのアクセスの国際比較を例にすると、首都高中央環状線の開通は、東京の都心である新宿から最寄りの国際空港である羽田空港までの所要時間を単に短縮させただけでなく、国際空港へのアクセス性が向上したことによって、例えば新宿が臨空都市として、アジアの主要都市でランキング上位のシンガポールや香港とも競争関係に立てる可能性をもたらす。このことは、国際的な都市間競争の舞台で新宿の競争力を引き上げる効果をもたらしたとも言える。

これらに加えて、今以上に高効率な生産性を求めるためには、所要時間の変動（時間信頼性）等のボラティリティ²³を低下させるという観点が重要である。所要時間の変動で言えば、単なる渋滞解消や時間短縮だけでなく、所要時間の変動の幅や不確実性を低下させ、道路利用者が見込む所要時間への信頼性を高めることで、リードタイムの削減に貢献し、生産性の向上に寄与すること等がストック効果として挙げられる。具体的には、圏央道の整備により、北関東地域の中心都市のひとつである前橋と成田空港の間の移動時間のばらつきが、東京都心通過ルートと比較して大幅に減少し、道路混雑等による到着遅れの少ない移動が可能になること等がその例である。中でも、ボラティリティを高める究極の要因が、不定期で規模も異なる浸水被害等の災害リスクであり、その低減を図ることは、高効率な生産システムを構築する上で重要である。

なお、インフラのストック効果を高めるためには、生産システム全体の中でインフラをいかに最大限「賢く使う」という点に加えて、拠点とネットワーク全体のあり方・構成を常に見直し、更なる機能向上を図ることも重要である。そのためには、官民で連携していく取組が不可欠となる。

（3）地域の環境の刷新とクリエイティビティ・イノベーションの創出

1）クリエイティビティ向上に資する地域の環境の構築

洗練された首都圏を形成するためには、社会システムの質の更なる向上や柔軟で高効率な生産システム等の構築に加え、自然との共生を図っていく必要がある。その際、人口減少は人間界と自然界とのかかわり方を変える一つのきっかけになると考えられる。人口減少により、今後都市的エリアが後退していくことが想定されるが、これを人間界と自然界の新しい共生関係を構築できるようなチャンスととらえれば、自然と都市との連続的でシームレス

²³ ボラティリティとは、金融工学の用語で、分散や変動率を表す。

な環境を構築し、エネルギーや生物多様性とも整合する都市環境を構築できる可能性がある。そのためには、都市的エリアの後退を無秩序に虫食的に進ませるのではなく、より計画的にまとまった形で進行させるようにしていく必要がある。

また、人口減少は、都市にこれまで無かった新しい「ゆとり」をもたらす可能性がある。例えば、交通機関の渋滞・混雑や保育所の待機児童数等が緩和されることによる社会的な「ゆとり」がもたらされる可能性があり、また、密集市街地等の狭小で高容積・高密度な住環境が緩和されることによる空間的な「ゆとり」が生まれ、地域の防災性向上にも貢献する可能性がある。

さらに、これらの「ゆとり」が自然と調和した美しい景観と組み合わせることで、これまで難しかった美しい都市環境を構築できる可能性がある。すなわち、人口減少を活力の低下等の負のイメージではなく、都市に「ゆとり」が生まれることとポジティブにとらえ、これらの「ゆとり」を活かし、安全・安心で質の高い生活環境、低炭素で高いエネルギー効率などを兼ね備えた新しい都市環境の構築を目指すべきである。

加えて、これら「ゆとり」を、ICTを活用しながら“シェア”し、地域や社会システムの利便性や防災性、空間利用の質等を向上させることも重要である。例えば、カーシェアリングや、空き地・空き家等の管理を地域で共同して実施し災害時用の備品・備蓄や非常電源等の置場や家庭菜園等として活用すること等が考えられる。特に、生産緑地として保全されている都市農地は、単に農業生産だけではなく、防災や環境など多面的な機能を果たしているが、後継者不足や生産緑地の指定解除による減少が懸念されており、「ゆとり」として保全・活用する方策を考える必要がある。また、これら「ゆとり」を従来の所有の概念を超えて“シェア”することが、新しいビジネスを起こすチャンスにもつながる可能性がある。

さらに、このような都市環境は、単に生活を豊かにするだけでなく、クリエイティブな産業やそれに関係する人材の創作・活動環境の改善にも寄与するものと考えられる。今後、日本が厳しい国際競争を勝ち抜いていくためには、これまで以上にクリエイティブな産業を伸ばしていく必要があるが、都市環境の刷新は、日本のクリエイティビティの向上に寄与するものと考えられる。

このようなクリエイティブ産業は、様々な人や文化が集積する都市を中心に発展していくと想定されるが、交通や情報ネットワークの発達により、農山漁村でも発展していく可能性があり、むしろ都市に無い雄大な自然を擁す

る農山漁村でこそ、これまでにないクリエイティブ産業が成長していく可能性もある。したがって、都市だけでなく農山漁村も含めて、環境面の刷新を図っていく必要がある。

2) イノベーションの創出

イノベーションを生む対流の原動力となるのは、地域に密着した独自の個性である。そのため、第一義的には地域住民自らがその個性を見出して磨き上げる必要がある。しかし、何が対流を引き起こし得る個性であるか地域住民には気づきにくい場合や、農山漁村などでは人口減少と高齢化によって、地域住民だけで地域の個性を見出し磨き上げることが難しい場合もある。そのような場合には、地域外からの視点として大学等、NPOや地域おこし協力隊、外国人等の多様な人材を活用することも必要である。そして、それに伴い、イノベーションの創出に関与する外国人を含めた高度人材が生活し、業務に携わる上でストレスのない環境を提供するため、住宅の確保や医療、福祉、教育、商業及びアミューズメント等の生活環境にも配慮した受入体制の構築を図る必要がある。また、これら地域外からの刺激は、地域の多様性を育て、若者、女性、高齢者、障害者等の多様な人材が積極的に社会参画し、活動するための起爆剤にもなり得る。

このような個々の人材単位での個性に加えて、首都圏に集積している企業等の研究開発や産学官連携の強化によって地域の個性を磨き上げることも欠かせない。例えば、筑波研究学園都市には、国等の研究・教育機関が多数集積しているが、イノベーションがいくつもの産業分野に跨がって生じる今日においては、これまで以上に異なる機関間での連携が必要とされている。筑波研究学園都市は、つくばエクスプレスによって柏の葉キャンパス、さらには都心エリアとも近接し、これまで以上に多様な機関との連携が行い易い状況となっている。さらにはリニア中央新幹線の開通を契機として中部や関西と広域的で新たな知識活動の連携が図れる可能性があり、このような可能性を最大限活かしてつくばを中心とした世界を先導する知的対流拠点の形成を図っていく必要がある。

また、このような研究機関同士の連携の可能性は、今後の高速交通ネットワークの整備に伴い、首都圏の他の地域でも高まっていく可能性がある。例えば、リニア中央新幹線神奈川駅周辺では、リニア新駅の開設と連動し、当該新駅を含む首都圏南西部内の交通アクセスが大きく改善される可能性があり、当該南西部エリアには多数の大学や研究機関が集積していることから、

交通アクセスの向上はこれら機関の連携をより容易にしていく効果も期待できる。このため、当該エリアを県境を越えた広域エリアとしてとらえ、横のつながりを重視した産学官連携を促進することにより、イノベーションの創出をもたらす新しい産業クラスターの形成につながる可能性がある。

さらに、東京外かく環状道路の東名高速から湾岸道路間の検討が着手される中、多数の研究機関が集積する多摩川下流エリアで、羽田との近接性を活かした国際的な競争力向上を図る活動が当該エリア全体で連携して進められれば、新しいイノベーションが生み出される可能性がある。

こうして地域の個性を磨き上げ、集積することによって他地域との違いを際立たせ、先に述べた創作・活動環境としての都市環境と併せて地域外へ情報発信し、ヒト、モノ、カネ、情報等と呼び込むことが重要である。例えば、大都市部で働きリタイアした特殊技能を持つ人材が地方部で活躍できるように取り組むことなども考えられる。こうして起こした他地域との間での対流を、地域における新たなイノベーション創出につなげるため、人材や研究機関を繋げ、地域の自然環境、歴史・文化・伝統等のヒト、知識、情報等が多種多様に交流、コラボレートするメルティングポットのような役割を担う場や機会を設けることが重要である。

さらに、こうした取組や新たに生まれたコミュニティを、ICTを活用して世界中に“シェア”することは、クリエイティブな次世代産業の種となり得るものであり、首都圏からのイノベーション創出につなげていくことが重要である。

(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

洗練された社会であるためには、その前提として、年齢や性別、障害の有無にかかわらず、一人一人のより積極的に社会にかかわろうとする意欲や志を汲み取り、社会への参加の可能性を少しでも広げ、様々な人々が活躍できるオープンでユニバーサルな社会を構築していくことが重要である。

具体的には、第1に、参加の障壁となる制度・慣習や物理的なバリアを取り除き、多様性を受け入れる柔軟性がある等、誰もが社会に参加しやすい環境であること、そして第2に、ボランティアや「新たな公」等が円滑かつ持続的に活動しやすい環境や、共助を図る上での基礎となる健全なコミュニティを維持していく仕組み等、お互いが支え合うことができる仕組みを構築することである。

以上はすべての人に共通して重要な取組であるが、中でも若者、女性、高齢者及び障害者については、特段の配慮が必要である。

例えば、若者については、出身地以外で勉強や経験を積み、地元に戻って活躍するなど、地域間でのヒトの対流による担い手の育成も重要である。自らの希望を実現するため地域づくりに取り組む若者が希望を持てるように、就労環境の整備、安心してキャリアアップできる道筋の明確化を進めることも必要である。

女性については、住居、職場、保育・介護施設等が近接するまちづくり、地域で子育てや介護を支援するまちづくり及びテレワークの推進等に加え、女性の再就職支援、起業の促進、さらには男女共同参画に向けた意識啓発等により、女性と男性がともに仕事と子育てや介護を両立する働き方を実践できる環境の構築が重要である。

高齢者については、退職年齢の見直しや高齢者の有する経験、専門知識等が発揮できる就業の場をマッチングするための仕組みの確立、人生二毛作に向けたキャリアアップを形成する社会システムの改革や体制づくり、ICTを活用した自動車の自動運転等、加齢によって身体能力が低下してもそれらを支え、容易に移動できる交通システムの構築が重要である。

障害者については、身近な地域で相談支援を受けることのできる体制の構築や障害者の雇用の促進及び就労支援の充実、さらには障害者が安心して生活できる住宅の確保、建築物や公共交通機関等のバリアフリー化の推進等を、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催も見据えて、社会全体で進めていくことが重要である。加えて、ロボットによる支援等の先端技術を積極的に活用することも重要である。

さらに、このような環境の整備を図りながら、出生率の向上に資するよう、社会全体で子育てを支える環境の構築や、多子世帯支援、三世帯同居・近居支援等について検討する必要がある。加えて、前述のように若者、女性、高齢者及び障害者の社会参加を進めることに対しては、日本経済の成長を図る上での供給制約となっている、生産年齢人口減少にともなう労働力不足問題への寄与も期待される。

(5) 田園回帰を視野に入れた農山漁村の活性化

魅力ある首都圏の形成には、都市と農山漁村の対流とともに、農山漁村の活性化を表裏一体で進め、農山漁村が自律的に維持されることが重要である。

そして、その際には、孤立的に自律するのではなく、都市とのネットワー

クを構築し、都市との人的交流の中で新しい価値を創出しながら、新しい産業やサービスの提供を促進する必要がある。

建築・土木分野やバイオマス発電の燃料としての木材の利用を促進するなど、農山漁村に埋もれている食料・水・エネルギー等の豊かな地域資源を戦略的に活用し、農林水産業を軸に観光や教育、福祉等の多様な分野と連携して取り組むことにより、地域を支える農林水産業の産業としての競争力強化等を実現できる可能性がある。

農山漁村の活性化の担い手としては、第一義的には地域出身者やその縁者等、地域にかかわりのある人間のUターンが考えられるが、一方で、Iターンなど近年若者を中心に生まれつつある「田園回帰」の流れもとらえると、地域外からの視点として大学等、NPOや地域おこし協力隊等の多様な人材が担い手になり得る。そのためには、多様な地域資源の積極的な活用による雇用と所得の創出、道の駅等を核とした小さな拠点の形成やICTの活用による生産者と消費者との結びつけ、若者の生活基盤づくりや高齢者の生きがいづくりのための農業など、快適な暮らしと美しい農山漁村の実現のための取組を促進して交流人口の増加を図ることが必要である。また、外国人が観光や田園居住等を通じて、美しい農山漁村の景観や我が国固有の文化の良さを体感できる機会を設けることで、世界に向けた情報発信を促すことも重要である。

(6) 首都圏ならではの世界に通用する観光地域づくり

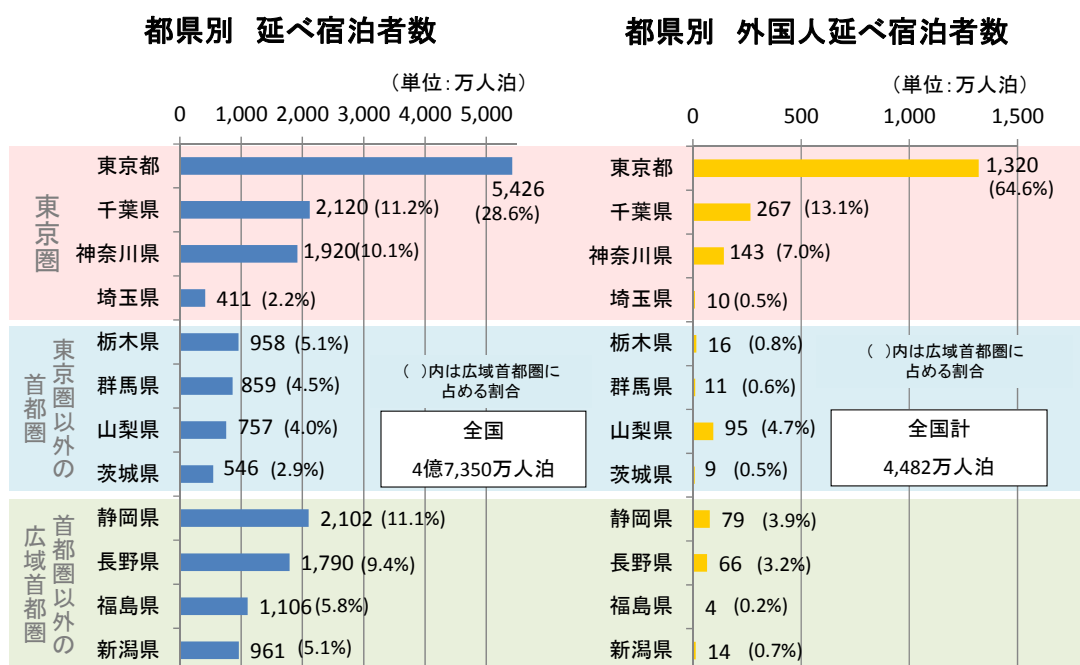
観光の原点は、人々がその地に住むことに誇りを持つことができ、幸せを感じられることによって、その地域が「光を観せる」「光を示す」こと²⁴にある。各地域が、自分の価値、宝を見出し、それを磨き、世界に向けて発信していくことは、本来の意味での「観光」につながるということを再認識する必要がある。

首都圏は、第2章第1節で挙げたように、標高3千メートルを超える国際的に見ても一級の高山や避暑地として利用できる高原、温泉地、海水浴を楽しめる海岸、離島を含む大海原等多様で多彩な自然が、巨大な世界都市東京の都心からわずか2百キロメートルのエリアに凝縮しているという大きな特徴を有している。中でも東京周辺のリング状のエリアは、豊かな自然に加え多様で多彩な歴史や文化を擁しており、国際観光の資源となり得る多くの宝

²⁴ 「観光」の語源は、「易経」の「国の光を観る」にあると言われていたが、ここでは「国の光を観せる」の意味で記述している。

が眠る、まさしく観光面での首都圏広域リングと言うべきものである。

事実、首都圏内での延べ宿泊者数の内訳を見ると、東京都以外のエリアで6割を占めており、温泉や自然等多くの旅行者を魅了する観光資源と、その観光客を収容する宿泊施設がリング状のエリアに現に多数存在していることを示している。しかし、首都圏の外国人延べ宿泊者数の内訳を見ると、7割が東京都に集中し、東京都以外のエリアは3割を切っており、首都圏広域リングが国際観光エリアとしてその可能性を十分に発揮しているとは言えない状況にある。第2章で、東京への一極集中が首都圏にとって大きな問題であることを示したが、観光がもたらす滞在人口の面でも、首都圏では一極集中構造となってしまうている。



1 出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」(平成26年確定値) 2「外国人」とは、日本国内に住所を有しない者をいう。

1. 出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」(2014年確定値)

2. 「外国人」とは、日本国内に住所を有しない者をいう。

図 都県別延べ宿泊者数(宿泊者全体及び外国人)

この観光の一極集中構造は、二つの意味で大きな問題をもたらしている。

第一は、一極集中に伴う極端な宿泊施設の逼迫や交通渋滞等の問題である。近年、アジアの成長を背景にインバウンド観光が急速に拡大しているが、一極集中構造の中での拡大であるために、都内の宿泊施設の予約が取れないといった弊害や、観光バスが銀座等の路上に多数駐車し渋滞が発生するといった問題が生じている。また、インバウンド観光の拡大は東京に活気をもたらしている一方で、東京に住まう人々にとって喧噪や混雑といった弊害をもたらし得るだけでなく、ビジネスや勉強で東京を訪れる全国の人々の東京へのアクセスの機会を制限することになってしまっている。このことは、日本全体の発展のために首都機能を担わなければならない東京にとって深刻な問題と言える。

第二の問題は、このような一極集中構造のままでは、今後、更なる大幅なインバウンド観光の拡大を図ることができない、という問題である。例えば、2014年の訪日旅行者数は1,340万人であったが、その際の東京都の外国人宿泊者数は、延べで1,320万人泊であった。仮に、このような東京集中構造のまま、3,000万人の訪日旅行者を迎えようとする、東京都への外国人宿泊者数は単純に約2倍を上回る可能性²⁵がある。現在でも宿泊施設が逼迫している状況下で、このような大幅な拡大を短期間のうちに実現することには多くの困難と弊害が想定され、現に、宿泊施設の確保がインバウンド観光拡大のボトルネックとなってきた。

これらの問題は、全国的に見ると、いわゆるゴールデンルートへ観光が集中し、地方にまでインバウンド観光拡大の効果が及んでいない、という問題の一局面でもある。従って、ゴールデンルートだけでなく、全国にインバウンド観光を拡大していくことが重要であるが、その中でも、特に首都圏においては、東京に一極集中するインバウンド観光を、先に述べた首都圏広域リングに分散させていく必要がある。

一方、今後、首都圏では、このような首都圏広域リングへのインバウンド観光拡大のまたとない好機が訪れようとしていると言える。第一に、第2章で述べたように、今後、首都圏では、面的高速交通ネットワーク整備が大きく進展し、「一対多」から「多対多」へとネットワーク構造が大きく転換していく。この「多対多」のネットワークの中には、成田、羽田だけでなく、茨城空港や静岡、福島、信州、新潟等多数の空港、京浜港を始めとした多数の

²⁵ 宿泊旅行統計調査（平成26年年間値（速報））における都県別の外国人延べ宿泊者数を基に、訪日旅行者数が3千万人に拡大したケースを、現状から単純拡大して試算した。

港が組み込まれ、首都圏広域リングへの様々なダイレクトアクセスを可能とさせる。このような面的高速交通ネットワークを最大限活用していくとともに、それらネットワークと観光地等までを結ぶ二次交通を強化することが重要である。

第二に、東京オリンピック・パラリンピックの開催である。オリンピック・パラリンピックは、東京を中心に行われるが、横浜、湘南、千葉、埼玉等でも競技が実施される予定であり、東京以外のエリアに対しても世界からの視線が注がれることから、それらの視線を首都圏広域リングに誘導するまたとない機会が訪れることになる。

このような好機を最大限活かして首都圏広域リングへのインバウンド観光の拡大を図ることは、対流型首都圏の構築にも寄与するものである。首都圏広域リングへのインバウンド観光の拡大は、いわゆる滞在人口の分散をもたらす。滞在人口、中でも外国人旅行者は、定住人口以上に活発な消費を行うことから、滞在人口の分散は、特に消費市場において定住人口の分散に一定程度相当する経済効果をもたらす、対流型首都圏の構築に寄与するものと言える²⁶。対流型首都圏を構築するためにも、東京の観光拡大と併せて、否、むしろそれ以上に首都圏広域リングへのインバウンド観光の拡大を図っていく必要がある。

そのためには、第一に、首都圏広域リングを中心とした縦横の連携が不可欠である。例えば、横浜港にはクルーズ船を利用した多数の外国人旅行者が訪れているが、これら旅行者の多くは横浜に滞在することなく、そのまま東京に向かっているという問題がある。これを解消するためには、東京には無い海洋都市としての横浜の魅力を高めるとともに、横浜、横須賀、三浦、葉山、逗子、鎌倉、藤沢、小田原、箱根、富士山、さらには房総といった首都圏広域リング上に人の流れを作っていく必要がある。特に、当該エリアは、オリンピック・パラリンピックの競技会場を多数抱えており、首都圏広域リングにも多くの人流れが発生する可能性があることから、海洋文化都市圏として、魅力ある国際的観光ルートを形成していける可能性がある。

また、今後、圏央道の整備が進み、東北道、関越道が成田に直結することになるが、例えば、東北道、関越道に囲まれたエリアは、日光、会津、上州

²⁶ 訪日外国人旅行者1人1回当たりの宿泊回数は、宿泊旅行統計調査と日本政府観光局（JNTO）「訪日外客数」から3.3回と算出できる。また、観光庁が2014年に試算したところによると、訪日外国人旅行者10人分の消費額が定住人口1人当たりの年間消費額に相当する。そこで、例えば、都県別の外国人延べ宿泊者数の分布割合が、日本人を含む延べ宿泊者数と同様の分布になり、かつ訪日旅行者数が2～3千万人に拡大したと仮定すると、800～1,210万人泊が東京以外の首都圏に分散し、それらは定住人口約24～37万人の消費の増加分に相当すると試算される。

を中心とした歴史をテーマとした観光資源、温泉や豊富な自然が多数存在するエリアでもあり、日本の文化や歴史に触れられる国際的なコンテンツを提供できる場所でもある。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、首都圏広域リング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。

さらに、富士山、南アルプス、八ヶ岳エリアにも、リニアと一体となった高速道路網整備の進展により、首都圏広域リング上の日本を代表する新しい国際観光ルートが形成される可能性がある。特に、リニア中央新幹線の山梨駅は、中央高速に隣接しており、スマートパーキングで直結されることとなる一方、中部横断自動車道、第二東名自動車道等の整備が進むことにより、富士山をぐるりと囲む高速道路ネットワークの起点にリニア中央新幹線の駅が設置されることになる。さらに、伊豆縦貫自動車道、関越自動車道に向かう中部横断自動車道の整備の進展と、今後の自動運転技術の進展と相まって、富士山、南アルプス、八ヶ岳といった国際的にも第一級の山岳観光の資源と、リニア、自動運転といった最新テクノロジーが一体となった全く新しい観光コンテンツを形成できる可能性がある。さらに、上記で述べた横浜を中心とした海洋文化都市圏や日光、会津、上州の歴史ルートとも連携することで、世界に大いにアピールできる首都圏広域リング観光を提唱できる可能性がある。

いずれにしても、これらの可能性を現実のものとするために、広域の視点に立って、戦略的連携プロジェクトを進めていく必要がある。

第二に、首都圏の身近に凝縮された豊富かつ多様な観光資源を世界にアピールするため、地域の自然環境や景観、歴史、伝統はもちろんのこと、ものづくりや日常的な生活場面などあらゆるものを外国人目線で再度見直し、魅力ある観光資源として掘り起こすことが重要である。例えば、国立公園・ジオパーク等の特色ある自然環境や景観、海洋資源、文化財や歴史的街並み、まちづくりと一体となった水辺空間、温もりのある農山漁村及び魅力ある食文化・伝統文化等を組み合わせ、外からの目線で「見る物、食べ物、買い物」の複合的な魅力を創出することにより、内外からの観光客を力強く地域に呼び込み、地域における交流人口の拡大と旅行消費の増大、雇用の創出を図ることが重要である。また、離島地域については、豊かな水産資源とともに、個々の島が個性的な自然環境を有することから、それらを保全するとともに、その地域特性を最大限に活かした観光資源づくりを図ることが重要である。さらに、設備等が整然と配置され、樹木の保護や騒音対策等周辺環境への影

響を抑えた大規模工場の現場など、日本人の感覚では観光資源とは思われなかったようなものも、新しい分野のツーリズム²⁷になり得る。このような、「ローカルな魅力のグローバルな価値」の創出・発信によって、世界から選ばれる観光地域づくりを進めていく必要がある。その際、各地域において自らの魅力の各市場への訴求力等を分析しながら、いずれの市場に更に力を入れるのかなど、国の全体戦略と連携の上、各地域が主体的な戦略を持って海外の旅行者を呼び込むためのプロモーションを進めて行くことが重要となる。

このような首都圏広域リング観光を促進するとともに、東京の魅力も高め、様々な観光資源を地域の枠を超えて組み合わせ、各地域を「点」から「線」、「線」から「面」へと結ぶことによって広域観光周遊ルートを形成するなど、首都圏としてその魅力を海外へ強力に発信するなど、首都圏全体で取り組んでいくことが極めて重要である。

さらに進んで、外国人旅行者を首都圏全域へ誘導して訪日リピーターを増やすため、首都圏空港の更なる機能強化が不可欠であるほか、二次交通や多言語での案内表記及びW i - F i 等の通信環境等、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の整備などの体制整備を進めていくことによって、首都圏全体での国際的観光の拡大を図っていく必要がある。その際、特に二次交通の整備は、首都圏の津々浦々に観光客を呼び込む上で非常に重要である。

これらを踏まえ、地域連携によって情報発信力を高めるとともに、広域観光周遊ルートの形成や、世界に通用する地域資源を磨き上げ、地域の魅力を来訪者に体感してもらうための仕組みづくり等を、国・地方公共団体・民間事業者が各々の役割分担の下に推進していくことが必要である。

(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

洗練された首都圏を創り上げるのには時間を要し、計画期間の10年間にわたって不断に取り組む必要がある。

そのような中、本計画の中間年である2020年には、東京でオリンピック・パラリンピック競技大会が開催され、世界中から多くの人々が首都圏を訪れて、注目が集まる。その際に一定の洗練された首都圏の姿をアピールできなければ、新しい首都圏の構築に取り組む姿勢や考え方を世界に示す絶好の機会を

²⁷ 新しい分野のツーリズムの例として、優良顧客や成績優秀な従業員を対象に国内外の企業が実施するインセンティブ旅行等が想定される。

失うことになる。

加えて2020年は、政府が位置付ける東日本大震災からの「復興・創生期間」の最終年であり、当面の対応を図る目標年次にもなっている重要な年である。復興がすべて完了するわけではないが、復興の完成に近づいた東北を世界の人々に披露できるよう、2020年をターゲットに、首都圏としても東北圏と協力して福島復興に最善の努力を続けていくことが重要である。洗練された首都圏と東北の復興、この二つを同時に世界の人たちに感じてもらえて初めて、真の意味で東京オリンピック・パラリンピック競技大会が成功することになると考え、懸命に取り組まなければならない。

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

1) 対流型首都圏の構築

第2章で述べたように、国際競争力の強化を図りつつ、一極集中のリスクを軽減するため、面的に整備される交通ネットワークを最大限「賢く使い」、いかにして面的な対流を創出していくかが首都圏にとっての重要課題である。もちろん、面的な対流の創出は、一朝一夕にしてできるものではなく、難しい課題であることは言うまでもない。しかし、放射方向に限定されない交通ネットワークを活用した、新しいヒト、モノ等の流れ、新しい集積の可能性の萌芽を、既に北関東地域でみることができる。

すなわち、北関東自動車道の整備により内陸部と茨城港とのアクセス性が向上し、これを積極的に活用して内陸エリアで北米向けを中心とした自動車産業等の生産拡大が図られてきている。また、圏央道の整備により成田空港とのアクセス性が向上し、今後、インバウンドのみならず、航空輸送を利用した産業振興も期待される。さらに、常磐道、東北道、関越道、上信越道等が北関東自動車道で横断的につながったことから、この広大なネットワークを活用し、より広域を睨んだ食品産業の集積が進み、それら工場等の立地が活発化²⁸している。加えて、茨城港日立港区から内陸に向けてガスパイプラインの整備が進められており、これを前提に京浜エリアのバックアップも想定して内陸部での発電施設建設が計画されているほか、沿岸部の鹿島臨海工業地帯においても発電施設が増強されつつある。また、鹿島港での洋上風力発電や、栃木市の下水処理場でのメタンを水素に変える取組など、エネルギー一面での様々な取組が進められている。

これらの取組は、現時点では各々個別に進められているが、これらの流れを総合化していくことで、新しい産業ベルト地帯が北関東地域に形成される可能性が期待できる。このように北関東地域では、面的に整備が進む広域ネットワークを活用することで、都心への流れだけでなく、東西方向や東北、上信越方向といった多面的な流れが重層的に形成され、国際空港・港湾機能の内陸拡大を活かした国際競争力強化に資する製造業の受け皿としての集積や、大規模災害時のエネルギーの広域バックアップ等、当該地域を「北関東新産業東西軸」ともいうべきエリアへと転換できる新たな可能性が生まれてきている。

²⁸企業立地促進法に基づく5カ年の基本計画のうち、目標年次を迎えていない計画で集積業種全体の付加価値額の合計は北関東3県で81,667億円となり、各計画の基準年からの伸び率は8.5%が見込まれている。

この北関東地域での新たな動きは、まだ新しい集積の可能性の萌芽の段階であるが、このような東京圏を補完する新しい集積が形成されることにより、首都圏の国際競争力を強化しながら東京圏のバックアップ機能を果たすだけでなく、東京圏に集中する機能の一部分散が図られることになる。このように機能分散が図られれば、一極集中でない新しい対流の創出につながっていく可能性がある。しかし、東京圏への一極集中から面的な対流へと転換するためには、新しい集積が1つ形成されるだけでは不十分であり、広域首都圏も含めて首都圏全域に、対流の種となる「連携のかたまり」を多数形成していく必要がある。

すなわち、新幹線などの鉄道網や高速道路網等の面的な交通ネットワークを最大限活用して、「北関東新産業東西軸」のような「連携のかたまり」を首都圏全域であまねく創出し、これによって新しい対流を生み出すことで、一極集中型の首都圏を対流型首都圏に転換していく必要がある。



図 「対流型首都圏」の構築イメージ

この「連携のかたまり」には様々なものが考えられるが、特に戦略的に創出すべき基本となるかたまりとして、「軸コンセプト」、「圏域コンセプト」、「地域群コンセプト」、「対流拠点コンセプト」の4つのコンセプトによる連携を想定することが有用である。これら4つはいずれにおいても、地域の資

源、機能、基盤に磨きをかけ、それぞれの地域が持つ個性を発展させ、それら個性が相互に連携することで新たな価値を創造し、その新たな価値がヒト、モノ、情報等の新たな流れを生み出し、新しい集積が形成され、それらが1つのかたまりになっていくことが基本である。

その中で、「軸コンセプト」は、日本の国土を縦断もしくは横断するような広域的なエリアにおいて、総合的な連携を目指すものである。

一方、「圏域コンセプト」では、広域的なエリアにおいて、特定のテーマの下に連携を目指すものである。例えば、世界遺産の富士山や、ユネスコエコパークにも登録された南アルプス等を観光テーマとした地域や、海洋文化といった発展させるべき共通の特性を持つ地域等がエリアとして想定される。

また、「地域群コンセプト」は、前述の2つのかたまりが非常に広域を想定しているのに対して、比較的コンパクトな複数の都市や拠点の連携関係であり、それぞれの個性と主体性を維持、確立しつつ相互補完的・協調的活動を行うものである。

さらに、「対流拠点コンセプト」は、国土形成計画（全国計画）において打ち出された「対流拠点」（地域の個性を使って新しい価値を創造する意欲を持ちつつ、他の地域の個性に関する情報をキャッチし、様々な交わり、結びつきを通じてイノベーションを生み出す際、イノベーションを促す対流の場となるもの）の中でも特に、首都圏の範囲を越えるような広域的な結節機能・連携機能を担うものである。

これら「軸コンセプト」、「圏域コンセプト」、「地域群コンセプト」、「対流拠点コンセプト」の4つのコンセプトによる連携を中心とした戦略的空間概念を描きつつ、首都圏内に「連携のかたまり」を多数創出するとともに、世界都市としてさらに機能強化する東京圏とこれら「連携のかたまり」とのネットワークを強化することで、首都圏を一極集中型から対流型へと転換すると同時に、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。その際、首都圏広域地方計画協議会のみならず、市町村、経済界、住民等様々な主体が前述の戦略的空間概念のイメージを共有し、広域的に連携・協力することが重要である。そして、そのイメージに基づいて、各主体がアクションを起こすとともに、整備される面的な交通ネットワークなどのインフラを最大限「賢く使い」、そのインフラの「ストック効果」を最大限発揮させることを目指す。具体的には、次の13の「連携のかたまり」を創出する。

■ 軸コンセプトの連携

- ① 北関東新産業東西軸
- ② 東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流軸
- ③ 首都圏による日本海太平洋二面活用
- ④ 海洋国家未来軸

■ 圏域コンセプトの連携

- ⑤ 富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏
- ⑥ 海洋文化都市圏
- ⑦ F I T 広域対流圏
- ⑧ 日光・会津・上州歴史街道対流圏

■ 地域群コンセプトの連携

- ⑨ 首都圏南西部国際都市群
- ⑩ 多摩川国際臨空拠点群

■ 対流拠点コンセプトの連携

- ⑪ 東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点
- ⑫ つくばを中心とした知的対流拠点
- ⑬ 国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点

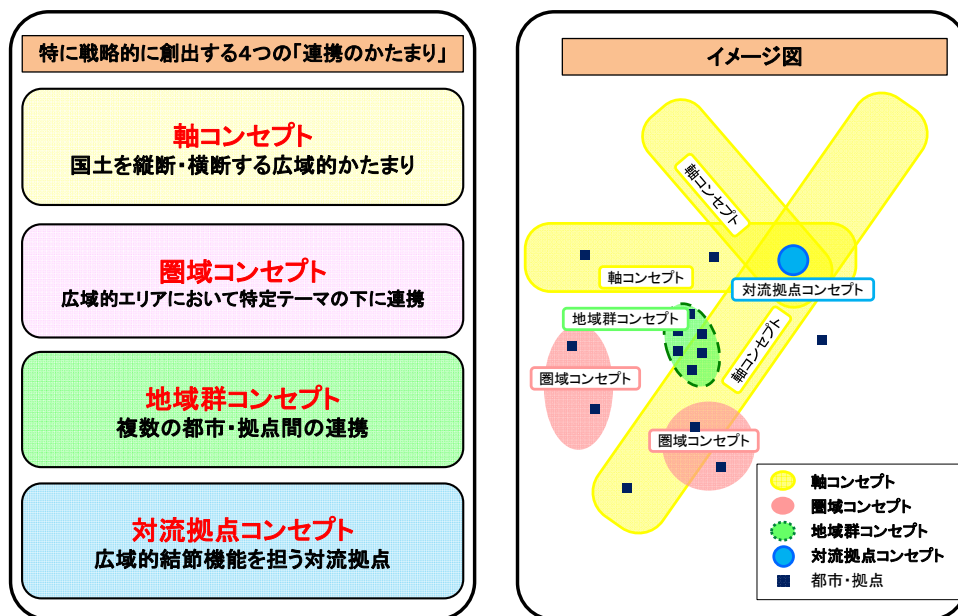


図 「対流型首都圏」を構築するための戦略的空間概念

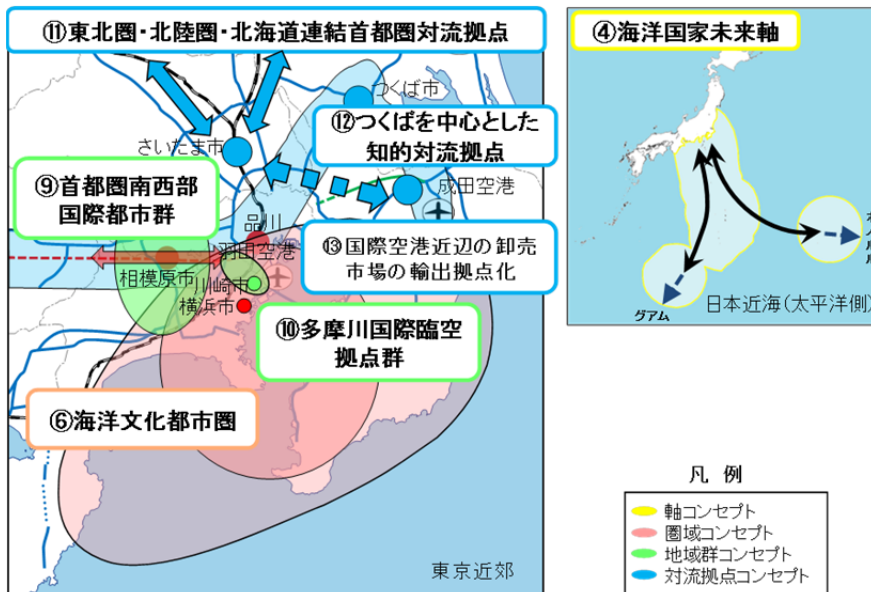
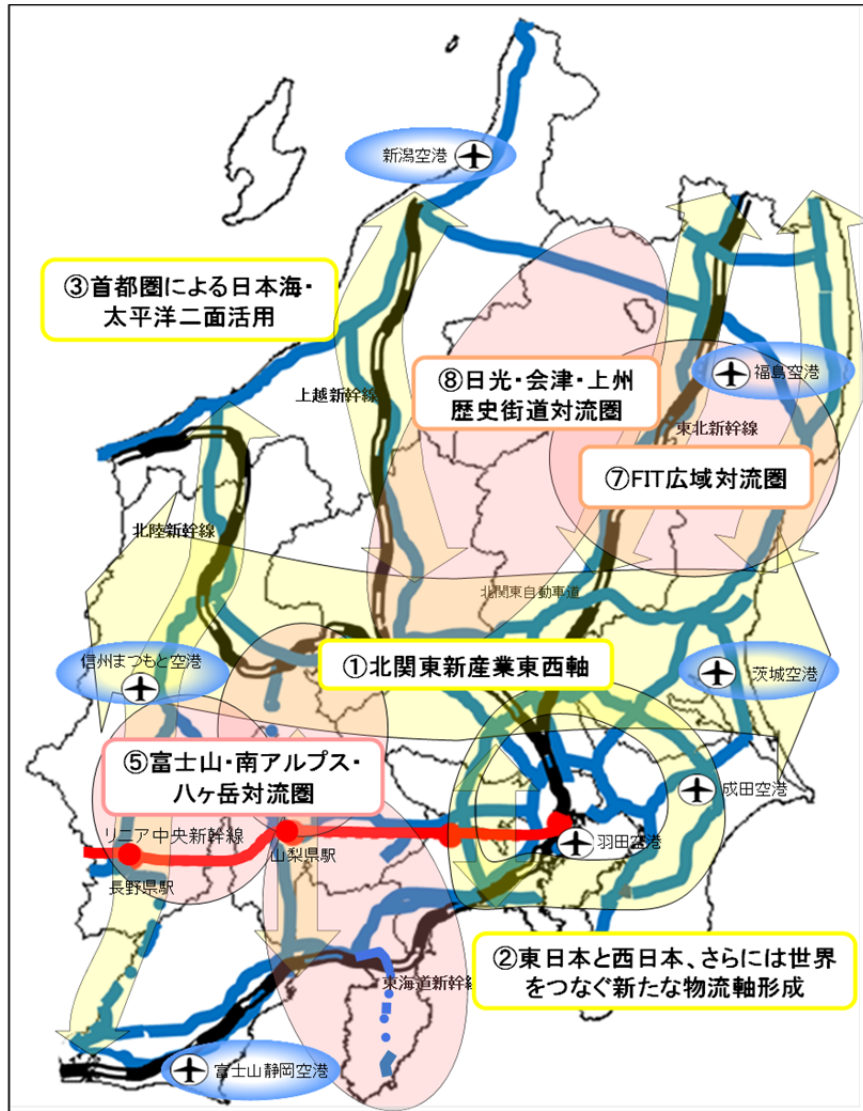


図 戦略的空間概念を基に創出する13の「連携のかたまり」

2) 面的な対流の全国への波及

首都圏では、まずは広域首都圏を対象に新たな面的な対流を創出し、一極集中からの転換を図っていく必要がある。しかし、このような面的な対流を首都圏内に止めているのでは不十分であり、首都圏は率先してその流れを全国に拡大し、全国との間でも一極集中ではない対流を構築していく必要がある。そのため、まずリニア中央新幹線を契機としたスーパー・メガリージョンの形成や、新たに開業する北海道新幹線や敦賀に延伸する北陸新幹線等の広域高速交通網を活かして、面的な対流を他圏域との間で創出していく。

その上で、首都圏は北東国土軸、日本海国土軸、太平洋新国土軸、西日本国土軸の4つの国土軸の結節点に位置していることから、それを最大限活かして、面的な対流を全国へと波及させることが重要である。このような動きを加速し、首都圏自ら、東京圏への一極集中是正に取り組むことにより、日本全体の発展に貢献する必要がある。

3) 「連携のかたまり」同士のコラボの促進

連携によって対流型の構造を創出するだけでなく、それら「連携のかたまり」同士がさらに広域的にコラボ(コラボレーション;共に働く、協力する)し、より大きな価値をもたらすことも重要である。

まず観光面では、例えば、世界から注目される富士山を含む「富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏」は、それ自体が国際的にも魅力的な観光ルートになり得るが、観光都市として人気の高い横浜を中心とした「海洋文化都市圏」とのネットワークを活かしてコラボすることができれば、各「連携のかたまり」単独では描けないような新しい魅力を備えた広域観光周遊ルートを構築できる可能性がある。同様に、茨城・栃木・福島3県の県境地域が連携した「FIT広域対流圏」と、栃木県西部・福島県会津地域・群馬県が連携した「日光・会津・上州歴史街道対流圏」とのコラボを想定すると、例えば成田空港と、益子焼等の観光資源を日光さらには会津と組み合わせる新たな魅力を付加することもできるようになる。これは、各地域に食や歴史、景観等の様々な魅力があり、かつ放射・環状方向の高速交通ネットワークが整備される首都圏だからこそ生み出せるものである。第2節で述べたように、これらはまさしく外国人旅行者を首都圏全域にわたって周遊させるようなリング型の新しい観光スタイル、首都圏広域リング観光といえ、東京の魅力に加えて首都圏内の各地に点在する観光資源を連携させることは、現在の首都圏の観光資源の魅力や質を維持しつつ新しい魅力にも目を向けてもらうことと、イ

ンバウンド観光の拡大とを両立するという観点からも極めて重要である。首都圏全域でインバウンド観光拡大の恩恵を享受するためにも、「連携のかたまり」同士のコラボに積極的に取り組む必要がある。

さらに防災面でも、「連携のかたまり」同士がコラボすることが大きな価値を生み出すことが考えられる。例えば、東北、上信越・北陸方面からの新幹線が集結し、東日本の玄関口となる対流拠点であり、災害時のバックアップ拠点の機能を担う「東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点」と、多摩川の豊かな自然環境を備え、羽田空港との近接性を活かした「多摩川国際臨空拠点群」という「連携のかたまり」がある。この2つの「連携のかたまり」は、それぞれが対流型首都圏構築に寄与するものであるが、それにとどまらず例えば両エリアの防災面でのコラボを図ることによって、首都直下地震等の大規模災害時に人員や支援物資の輸送などのオペレーションを行う上で、首都圏防災軸（垂直軸）とも言えるような強力な災害対応力を発揮する軸を形成できる可能性がある。

すなわち、「東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点」の舞台となるさいたま市は、比較的地盤の安定している大宮台地の上に、多数の国の機関、大規模な医療施設及び東日本大震災の際に被災地からの避難者を受け入れたさいたまスーパーアリーナ等の施設が集積している。加えて、荒川の河川敷を活用した緊急河川敷道路を介し東京湾との間に発災後速やかに輸送ルートを確認することが可能であることから、東北、北陸の玄関口として、首都直下地震の際の様々なオペレーションを支える北部方面の最前線基地として機能していくことが期待できる。

一方、「多摩川国際臨空拠点群」を構成する川崎市は、東京湾アクアラインとの結節点であるとともに羽田空港と隣接し、首都圏における基幹的広域防災拠点も擁しているなど、被災時にも直ちに様々なオペレーションを行う際の南部方面の最前線基地として機能していくことが期待できる。この両地域は、海上輸送と河川敷を活用し、発災後速やかに相互連携することが可能であると考えられ、これにより東京圏の垂直方向に負傷者の搬送や物資輸送をスムーズに行うことが可能になると考えられる。加えて、水素関連企業が集積している川崎市では、水素の大量供給が可能なインフラの整備が進んでおり、合わせて先進的な水素の有効活用にも取り組んでいる。一方、さいたま市では小学校で水素の活用を試行していることから、これらの取組をコラボさせることで、災害時にも避難所や病院の非常用電源などとして水素を活用した新たな社会システムを構築できる可能性がある。

また、リニア中央新幹線の神奈川県駅を中心にした「首都圏南西部国際都市群」に目を向けると、立川広域防災基地や調布飛行場、横田基地がいずれも多摩川沿川に立地しており、多摩川の緊急河川敷道路を活用して、荒川と同様に、東京湾との間で発災後速やかに輸送が行える可能性がある。リニア中央新幹線に加えて、これらの施設を活用して「多摩川国際臨空拠点群」とコラボすることで、首都圏防災軸（水平軸）とも言えるような軸が形成できる可能性がある。このように、垂直軸と水平軸からなる首都圏防災軸は、首都圏の防災力向上に寄与し得るものである。

さらに、北関東自動車道沿線に新たな産業集積地帯を形成する「北関東新産業東西軸」は、京浜港が被災した場合のエネルギーのバックアップ的な役割も想定されている。首都圏を取り巻くパイプラインがループ状に形成されることから、北関東と南関東のコラボを図ることも、首都圏の防災力向上に極めて重要である。

「連携のかたまり」は首都圏の国際競争力を強化しながら東京圏の機能分散を図るものであるが、複数の「連携のかたまり」が防災面でコラボすることは、機能分散に止まらず、首都圏全体の防災力向上に直結し、第4章第1節で述べた『有事に役立ち、平時にうれしい』対策となり得るものである。こうした「連携のかたまり」同士のコラボを首都圏全体として促進していくことが重要である。

4) 首都圏版「コンパクト+ネットワーク」（「まとまり」と「つながり」） の構築

首都圏でも、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、現状のように市街地が広範に張り付いた状態のまま放置すれば、人口密度が全体に低下して粗密化した、言わば無核拡散型の都市構造に近づく。そうなった場合、サービス産業が成立しないなど高次都市機能が提供されない、拡散して居住していることにより行政コストが増大する、インフラの維持管理が困難化するなど、面的な対流の創出に支障となるおそれがある。また、首都圏の中でも既に人口減少が始まっている中山間地域や島しょ部及び半島地域等においては、なし崩し的に集落の生活サービス機能が消滅し、基幹集落への依存が進むなどといった現象が起きている。

人口減少社会において、生活に必要なサービス機能を維持するためには、駅前や団地から農山漁村エリアに至るまで、無核拡散型の地域構造を多核ネ

ネットワーク型の地域構造に転換していくことが重要であり、各地に生活サービス機能や個性ある産業等の「まとまり」を形成し、それらがネットワークで「つながる」、重層的かつ強靱な首都圏版「コンパクト+ネットワーク」を構築する必要がある。その際、既に人口減少が始まっている地域等においては、第2章第3節（1）で前述したように、人口減少に伴って拡大する空き地や農地を二次的自然として積極的に保全し、自然と調和・共生したコンパクトな市街地を形成していくことが重要である。

こうして構築する首都圏版「コンパクト+ネットワーク」は、面的な対流型首都圏の基礎となることが期待される。この首都圏版「コンパクト+ネットワーク」を構築する一つの方向性として、特に都市においては、各種の都市機能や周辺の人口を一定のエリアにコンパクトに集約化した上で、各地域をネットワーク化することが考えられる。これにより、多様な都市機能を持つ拠点が複数連携して相互補完的に都市機能を提供しあう多核ネットワーク型構造を構築し、高次都市機能を圏域全体で維持することができる。

また、複数の拠点が連携することによるマーケットの拡大は、サービス産業の生産性の向上をもたらし、女性・高齢者・障害者等の方々が参画する機会を拡大できる可能性がある。

このように、多様な都市機能や生活サービス機能を持つ複数の拠点が連携し相互にその機能を補完し合う多核ネットワーク型構造を、東京圏の大都市や地方都市だけでなく、大都市郊外のニュータウンや中山間地域等の集落でも構築していく必要がある。例えば、大都市郊外のニュータウンの中では、団地を地域の医療・福祉サービスの拠点として再生し、ニュータウン内の他の商業・生活利便施設拠点とバス等交通ネットワークで繋ぐといったことが考えられる。また中山間地域の集落においては、道の駅を中心に生活サービス機能や地域活動の拠点を集約して利便性を高めるとともに、周辺集落とをコミュニティバス・宅配等の交通ネットワークでつなぐ小さな拠点を形成するといったことが考えられる。また、ICTを活用した自動車の自動運転やカーシェアリング、公共交通空白地有償運送等と組み合わせることでこれを補完し、いわゆる買物難民問題の解決に役立てることも考えられる。

拠点の形成に際しては、ICTの進化や、近年生まれつつある「田園回帰」の流れなどライフスタイルの変化等を踏まえ、地域の自然や文化等個性を維持しながら生活サービス機能や産業等を集積し、地域の個性や魅力を磨き上げていくことが重要である。拠点を形成する際には、用途転換も含めて既存施設を有効活用していくことも考えられる。また、首都直下地震等の災害リ

スクを軽減するため、ICTの進化・活用により、現在東京圏に集中する国や民間企業の施設・機能等の移転・分散、バックアップを進めるという観点も重要である。

ネットワークについては、未完成の高速道路ネットワークや、アクセス性向上に資するスマートインターチェンジ等の整備を引き続き進めるとともに、高速道路における新たな料金体系の導入や、成田・羽田両空港等の国際的な空港機能及び京浜港等の国際的な港湾機能の強化を推進する必要がある。さらに、既存の新幹線や鉄道を含む面的な交通ネットワークの補強、高速バスの強化、バス等の既にネットワーク化されている地域交通サービスの充実・再編及び円滑なマルチモード化（複数交通手段間の連携）を実現するための施策等を展開していくことが重要である。

「コンパクト+ネットワーク」の考え方に基づく取組を進めるにあたっては、内閣府が2014年に実施した世論調査では、居住地の中心部への集約に対する賛否について約3分の2が反対と回答していることから、国民の一層の理解促進が重要である。

5) 面的な対流による都市農山漁村対流

東京圏での高齢人口の劇的な増加や「田園回帰」の流れ及び内外からの観光客の呼び込みによる交流人口の拡大を考えると、都市と農山漁村との間でヒト、モノ等が対流していくことが重要である。例えば、東京都世田谷区は群馬県川場村や新潟県十日町市等と、また、同荒川区は山梨県南アルプス市等と地方公共団体ぐるみで交流を図るなど、既に、東京都心部の地方公共団体と東京圏以外の広域首都圏の地方公共団体との間で交流を生み出している事例もみられるほか、郊外部における拠点都市と農山漁村との交流のような小さな対流等様々な対流のパターンが考えられる。

このことは、首都圏の将来像で述べた「共生を概念に含み、面的な対流が起きている首都圏」の構築にも合致するものである。従来は時間が掛かった、放射方向の高速交通ネットワークから離れた地域へのアクセスが、「コンパクト+ネットワーク」（「まとまり」と「つながり」）によって形成された首都圏三環状道路を始めとするネットワークも活用することで短縮され、二次的自然がより身近になるほか、都市と農山漁村との行き来がしやすくなり、二地域居住や通勤農業など、多自然的な生活²⁹がしやすくなる。このようにヒト、

²⁹ 21世紀のランドデザイン（5全総）における多自然型居住地域の定義に、中小都市や中山間地域等を含む農山漁村等の豊かな自然に恵まれた地域を21世紀の国土のフロンティアとして位置づけて地域連携を進め、都市的サ

モノ等の対流を農山漁村の活力や生物多様性の維持につなげ、さらに首都圏全体に拡げていくことが重要である。ネットワークが充実することによって、対流がさらに活発化することが期待される。

6) 放射方向と連動した多重リングの形成

従来の首都圏計画では、既成市街地の外側に拠点等を形成することにより分散を図っていく取組に重点が置かれてきたが、これらの拠点等は「点」としての立地に止まり、「点」相互間の繋がり強化については、必ずしも十分になされているとは言い難かった。しかし、それぞれの「点」が個性を磨くことで周辺の「点」との間に対流を生み出し、「連携のかたまり」を形づくり、そのうえ放射方向に加えて環状方向にも形成される高速交通ネットワークを活用することにより、「連携のかたまり」同士をコラボさせることまでも想定できるようになった。これらのコラボによって実現する産業面での広域連携、首都圏全域にリング状に点在する資源を活用した国際観光面での広域連携、さらには、都市と農山漁村の対流を支える広域連携は、首都圏を改善する重要な推進力になり得る。このような産業、観光、都市農村対流において広域連携をもたらす、放射方向と連動した多重のリング構造を形成しながら、同時並行的にリングの中心である東京圏の世界都市機能の強化を図っていくことで、我が国の国際競争力を牽引し、様々な課題の解決に向けて前進する対流型首都圏が形成されていくことになる。

さらに、整備が進む新幹線を活用した北海道・東北圏・北陸圏との連携に加え、リニア中央新幹線により中部圏・近畿圏との連携を促進し、面的な対流を全国へ波及させ、日本全体の発展に貢献することも重要である。そのためには、世界都市東京の国際競争力強化に努めるのと並行して、幾重もの層を持つ首都圏広域リングを形成できるよう、国と地方公共団体との連携は勿論のこと、官民連携、自治体間連携等あらゆる連携を強化し、世界最高の圏域を目指すことが重要である。

(2) 福島復興及び日本海・太平洋二面活用

1) 福島復興

広域首都圏の一角を占める福島県では、東日本大震災で大規模な津波が原子力発電所を襲い、甚大な被害が発生している。これまで首都圏は、福島か

ービスとゆとりある居住環境を併せて享受できる自立的圏域を創造、とあるように、都市的サービスとゆとりある居住環境を併せて享受できる生活をいう。

ら電力等の多大なる恩恵を受けてきており、首都圏には福島復興に向けて積極的に役割を果たす責務がある。

福島は復興の最中であり、福島の復興を全力で支えていくことが首都圏の役割である。このため、東北圏との協力・連携により、福島の復興を支援することが重要である。

さらにその際、原発事故後の渡航制限や輸入規制措置に対する撤廃・緩和の働きかけを行うとともに、放射性物質に関する国際的な不安を払拭するための情報発信を行い、また、海外を含めた消費者が不安なく日本産農林水産物を選択できるようにするため、広域首都圏全体で、品目別、産地別の検査結果の随時発信及び安全性の科学的な評価に関する知識の普及を行うことが重要である。

2) 日本海・太平洋二面活用

一方、首都圏は、防災面においても経済活動の面においても、新潟等の日本海側からも多大なる恩恵を受けており、日本海国土軸の形成にも首都圏が積極的に役割を果たす必要がある。

今後、アジアとヨーロッパ間の航路として北極海航路の活用が可能になり、ロシアからアジア諸国へ原油などエネルギー供給が進むことが想定され、中国東北部や極東ロシア等の対岸の貨物や旅客のゲートウェイとして日本海の役割が地政学的にも上昇することが見込まれる。首都圏は、海洋としては太平洋の一面に面しているのみであるが、広域首都圏として見ると日本海を含めて二面の海洋に面しているのとらえることができる。そこで、首都圏として日本海も積極的に活用し、太平洋・日本海の二面で港湾機能の強化や、海洋資源等の保全・管理や利用を推進していくことが重要である。

第5章 首都圏版「運命の10年」コアプログラム

第3章で示した首都圏の将来像を実現するため、第4章第1節では、首都圏の三大課題に対応する必要があること、第2節では、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き、より洗練された首都圏の構築を目指す必要があること、そして第3節では、日本の中で首都圏が果たす役割があることを述べた。

これら首都圏の政策の基本的考え方にに基づき、広域的な連携・協力を図りつつ、今後概ね10年にわたって重点的に実施する具体的取組を戦略プロジェクトとして位置付け、以下の38の戦略プロジェクトを推進する。

加えて、各プロジェクト横断で、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会をターゲットに置いた取組を行う。

第1節 首都圏から始める確固としたデータ蓄積と高度なICTに基づく科学的な国土管理・国土活用

(1) PJ1-1. 大規模災害に備えた地籍調査の促進プロジェクト

～先端ICT技術の積極的活用～

1) 目的・コンセプト

人口や経済活動が集中する首都圏、中でも特に密集市街地では道路や宅地といった官民境界がほとんど確定していないため、多くの家屋で売却や建替えを円滑に行い難い状況にあり、耐震性が不足したままになっていたり、空き家になっているケースが多い。このような地区では、首都直下地震等による被災後の迅速な復旧・復興が極めて困難となるおそれがある。これらの地域の安全性を高め、被災後の迅速な復旧・復興に貢献するため、地籍調査を一層促進する取組を実施する。

2) 具体的取組内容

1. 高精度なGPS等の活用

○地籍調査が最も遅れている都市部の中でも特に密集市街地において、地籍調査の円滑な実施のための課題を整理した上で、高精度なGPS等を用いた調査手法等を検証する。その結果を踏まえ、促進方策の導入に向けて規程等を見直す。

2. 国の役割のあり方の検討

○地籍調査を一層促進する観点から国の役割のあり方等を検討し、それに伴う地方整備局内の効果的な実施体制の検討も行う。

(2) P J 1 - 2. 次世代ワイヤレスコリドー形成プロジェクト

～『知的活動支援都市』の実現に向けて～

1) 目的・コンセプト

外国人・障害者の方を含めたあらゆる人々に様々な情報サービスを提供するため、①W i - F i等のネット環境、②高精度な位置情報、③多様なサービスの連携、④意思決定支援が可能な人工知能技術を核とした『知的活動支援都市³⁰』を形成する。特に、平常時・災害時ともに、空港、駅、バスターミナル、地下街、観光地、道の駅等の拠点とそれら拠点間においてシームレスな、交通、防災及び観光等の情報サービスを提供する「次世代ワイヤレスコリドー」を形成する。これらの取組は、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を一つのターゲットに置き、日本の「おもてなし」を進化させると共に、我が国の先端技術をアピールする機会とする。

2) 具体的取組内容

1. 地下空間も含めた交通結節点への展開

○日本橋地下歩道や東京駅周辺地下街等において、施設管理者と沿道事業者等が連携して、高精度な屋内測位環境を簡便に構築することにより、駅・地下歩道・商業施設等の空間利用者（歩行者）へ、I C T技術を組み合わせた高度なサービスを提供する。

- a. 情報インフラ整備
- b. 平常時の経路案内・観光・エリアビジネス情報提供
- c. 災害時の防災情報提供

2. 観光地等への展開

○観光地や道の駅等の拠点において、官民が連携して、W i - F i等を整備することで、外国人旅行者を含む観光客等に対して、多言語による観光・地域及び防災情報を提供する。

(3) P J 1 - 3. ビッグデータ及びI C Tを活用した地域の安全安心確保プロジェクト

1) 目的・コンセプト

ビッグデータ及びI C Tを活用し、高度な防災情報の提供や交通安全対策、

³⁰ 英語でCognitive City Environmentとも言うべき概念。より多くの情報に基づき、自ら思考することによって、あらゆる人々の知的活動を支援できるような都市環境を提供すること。【再掲】

地域医療情報の提供などを実施することにより、地域の安全安心を確保する。

2) 具体的取組内容

1. ICTを活用した高度な防災情報提供等

- ①GIS（地理情報システム）の位置情報に様々な空間情報、都市計画情報や防災情報などを持たせた汎用性のある国土空間データ基盤を整備し、今後の災害に備えた防災・減災に活用する。
- ②高度化されたGIS等を活用した総合防災情報システムの充実・強化を推進する。
- ③Lアラート（災害情報共有システム）の整備を促進する。

2. ビッグデータを活用した「暮らしの道」の交通安全対策

- ①ビッグデータを活用し「暮らしの道」の危険度を見える化する。
- ②「暮らしの道」の新標準様式を策定する。
- ③国による技術支援の仕組みを構築する。

3. ICTを活用した地域医療情報等の充実

- ①病院、診療所、介護施設等で患者情報を共有するネットワークの構築などにより、地域医療の効率化、高度化を推進する。
- ②幼児や児童を持つ世帯を対象に、過去の母子健康手帳の記録を電子化し、現在の健康記録と結びつけ、予防接種記録や医療機関、保健センター、小学校等における検診情報も記載することで、一貫した子供の健康情報を提供する。

第2節 巨大災害にも対応できる強靱な首都圏の構築

(1) PJ2-1. 首都中枢機能の継続性確保・バックアップ機能強化プロジェクト

1) 目的・コンセプト

首都直下地震等の巨大災害が起きても、確実に業務が継続できるように備えを強化するとともに、エネルギーインフラや都市機能等を広域的にバックアップする仕組みを構築する。

2) 具体的取組内容

1. 首都中枢機能の継続性の確保

- ①首都中枢機能の業務継続体制の構築、首都中枢機能を支えるライフライン及びインフラの機能維持を図る。
- ②自然災害に強く、日本海側と太平洋側の防災連携拠点となるさいたま市において、国の出先機関が集積する「さいたま新都心」付近をTEC-FORCE（国土交通省緊急災害対策派遣隊）の進出拠点に位置付ける。
- ③台風による大雨・暴風など激しい気象現象が起きている中で規模の大きな地震が発生するなど、災害が同時に起こり得る最悪の事態も想定して、二次被害を回避する対策を実施する。

2. 首都直下地震等発生時の首都圏などのバックアップ機能の強化

- ①災害発生時に首都圏などのバックアップ機能を発揮させるため、周辺県（埼玉、千葉、神奈川）に加えて、北関東等の各県（茨城、栃木、群馬、山梨、長野、新潟、静岡等）において、広域的な交通ネットワークを考慮した広域防災拠点の設置や第二東海自動車道（新東名高速道路）、中部横断自動車道等の高規格幹線道路等の道路等の整備を進めるとともに、東京都心と近隣地域（茨城県西・南部地域等）とのアクセス改善等に向け必要な検討を進めていく。
- ②発災時の食料等の緊急物資輸送の体制やルートの確立、エネルギー供給ラインやエネルギー供給設備の多重化・分散化、大規模ヘリポートを備えた医療センターの整備、石油のサプライチェーン強靱化を推進するとともに、支援物資輸送に資する広域連携体制の構築、荷主と物流事業者が連携したBCP策定を促進する。
- ③エネルギー拠点施設と緊急輸送道路とのアクセス強化等を促進する。

3. 都市機能のバックアップ

- ①新幹線駅を有する中枢都市（さいたま市、宇都宮市、高崎市、長野市、

新潟市等)、リニア新駅立地予定都市(相模原市、甲府市、飯田市等)等で都市機能の充実を図ることで、関東全域で都市機能のバックアップを促進する。

②企業の総務部門等の本社機能の広域首都圏や他圏域への移転を促進する。

(2) PJ2-2. 災害対応力強化プロジェクト

～地震、水害(洪水、内水、高潮)、土砂災害、渇水被害、火山噴火等の多様な災害への対応～

1) 目的・コンセプト

首都直下地震や大規模水災害等により首都中枢機能が集積している首都圏が甚大な被害を受け、その機能が停滞することは、首都圏のみならず日本全体の国民生活や経済活動に支障が生じるほか、海外にも影響が波及することが想定されるため、災害対応力を強化することで、国民の生命、財産、経済活動を守る。

2) 具体的取組内容

1. 地震対策

- ①河川・道路・港湾・下水道施設等の耐震対策を実施する。
- ②臨海部の石油コンビナート等(エネルギー関連施設)の地震、津波、液状化対策(コンビナート港湾における護岸の耐震性確保を含む。)を推進する。
- ③木造密集市街地等の消防車両が進入できない地域において、道路と細街路等による防災環境軸〔緑の防火帯、延焼遮断帯〕の形成や、延焼遮断や避難・救助・救援に資する都市計画道路の整備による防災性の向上、感震ブレーカー等の設置による電気出火の防止、荒川・江戸川等の消火用水として活用〔川の消火基地〕等の火災対策を推進する。
- ④南海トラフ地震等の津波に対する減災対策を推進する。
- ⑤危機管理対応として、排水ポンプ車等の災害対策機器を整備する。

2. 水害(洪水、内水、高潮)対策

- ①大規模水災害による首都圏中枢機能の麻痺を回避し、被害を最小化するため、荒川等、各河川における河川改修や、八ッ場ダム等の洪水調節施設、壊滅的な被害を防止するための高規格堤防、砂防施設等の整備を着実に推進するとともに、ハード・ソフトを組み合わせた治水対策を実施する。
- ②ゼロメートル地帯等の浸水対策を推進する。

- ③激甚化する豪雨災害への対策を推進する。
- ④ため池の安全性の向上を図る。
- ⑤西湘海岸等における砂浜の侵食対策及び高潮に対して堤防天端高の不足している箇所の高上げを推進する。また、今後の台風の巨大化に関する検討状況や海面上昇の経過を注視し、堤防の高上げ等の対策を検討する。
- ⑥台風による大雨・暴風など激しい気象現象が起きている中で規模の大きな地震が発生するなど、災害が同時に起こり得る最悪の事態も想定して、二次被害を回避する対策を実施する。
- ⑦洪水等により甚大な被害が発生した地域については、再度の災害防止に向けた対策の重点化を図る。特に、平成27年9月の関東・東北豪雨において甚大な被害を受けた鬼怒川においては、国・茨城県・常総市など7市町が主体となり、ハード・ソフトが一体となった緊急的な治水対策として「鬼怒川緊急対策プロジェクト」を推進する。
- ⑧「水防災意識社会」を再構築するため、「住民目線のソフト対策」「洪水を安全に流すためのハード対策」「危機管理型ハード対策」を一体的・計画的に推進する。

3. 土砂災害対策

- ①土石流やがけ崩れ等による被害を最小化するため、利根川水系等の砂防事業や譲原地区の地すべり対策等を着実に推進するとともに、ハード・ソフトを組み合わせた総合的な土砂災害対策を実施する。
- ②山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組を推進する。

4. 山地災害対策

- 森林整備や治山対策等を通じ国土保全機能を維持・発揮させる。

5. 渇水対策

- ①渇水被害を防止・軽減するため、八ッ場ダムや霞ヶ浦導水等の水資源開発施設を整備する。
- ②異常渇水時などの対応について関係者の理解と合意形成につとめる。

6. 火山噴火対策

- ①富士山等の火山噴火に対して地域住民・観光客等の安全を確保するため、火山活動の状況等の監視・情報伝達、平常時及び緊急時に実施する施設整備並びに広域的な連携による災害訓練等の対策を実施する。
- ②火山噴火が電子機器や飛行機、新幹線、車両の運行等に与える影響によって生じる社会経済活動への甚大な被害の軽減に向けた対策を検討する。

7. 安全・安心な居住環境の整備

- ①人々の生活の基盤となる住宅について、耐震性能や防火性能を確保するための建替えとともに耐震改修へも取り組むことにより安全・安心な居住環境の整備を推進する。
- ②特に、地震時等に著しく危険な密集市街地については、最低限の安全性を早期に確保する。

8. 命をつなぐルートや命の拠点の確保

- ①主要な幹線道路・河川・運河・航路において命をつなぐルートの形成を図る。
- ②国の出先機関の本局、事務所、小・中学校、公共施設または大規模公園等のうち、条件が整ったものについては指定緊急避難場所（命の拠点）に位置付け、施設の耐震対策や津波対策等の推進、延焼防止のための緑（樹木）の整備、食料等の備蓄、非常用電源の確保及び民間施設の管理者の参加等を促進する。
- ③国営公園や道の駅等の防災拠点化を推進する。

9. 安全・安心に必要な水が利用できる社会の構築

- ①水の涵養から貯留、利用、排水に至るまでの水が循環する過程を見据えた上で、安定的な水需給バランスを確保する。
- ②地震等の大規模災害、危機的な渇水、水インフラの老朽化といった水供給に影響の大きいリスクに対しても、良質な水を安定して供給するための取組を推進する。

(3) P J 2 - 3. 災害への備えの充実プロジェクト

1) 目的・コンセプト

災害発生後の各段階に応じた対処の仕方を事前に検討するとともに、官と民の協働による防災対策を充実させることで被害の軽減に向けた備えを実践すること等により、災害時の対応を強化する。

2) 具体的取組内容

1. 大規模水災害等に備えたタイムライン等の策定

- ①大都市における地下空間の拡大等、都市構造の変化やゼロメートル地帯への人口・産業集積が進む中、水災害が激化・頻発化するなど、大規模水災害のリスクの高まりに伴い、避難の円滑化・迅速化を図るため、平常時から地方公共団体や関係機関が時間軸（タイムライン）に沿った防

災行動計画を策定し実践する。

- ②土砂災害警戒区域等の指定、各種ハザードマップの作成及び周知等の警戒避難体制の充実・強化を図る。

2. 災害時のシームレスな対処を可能とするステージラインの整備

- ①想定される災害に対し、被災後も速やかに復旧・復興を可能にするため、復旧・復興段階におけるスムーズなヒト、モノの迂回輸送計画等の広域的な事前復興計画の検討を進める。
- ②首都直下地震に備えて都市復興のプロセスを示した震災復興のマニュアル策定や、行政職員及び住民を対象とした復興模擬訓練等の取組の支援など、地方公共団体が事前復興に取り組む上で必要となる制度の充実等を図る。

3. 自助、共助とそれらを支える公助の強化

- ①災害時に官と民の協働による災害対策を充実させ、「自助」「共助」「公助」とあわせ被害の軽減に向けた備えを実践する。
- ②被災地外からのボランティア活動について、二次災害の防止や効率的な活動等の観点から、期待される役割や活動に当たり留意すべき事項等について、地域におけるボランティア組織や地方公共団体等と調整ができる体制を構築する。
- ③広域での地方公共団体間、官民間の支援協定等の締結を促進する。

4. 大規模災害に備えた災害廃棄物対策の推進

- ①災害発生時においても災害廃棄物の適正処理を確保しつつ、円滑かつ迅速な処理を実施するため、災害廃棄物の仮置場の確保や施設整備等、平時からの備えの充実化を図る。
- ②広く関係者の参画する「大規模災害時廃棄物対策関東地域ブロック協議会」（関東地域ブロック協議会）を設置し、国、都県、市町村等の連携・協力体制の構築に加え、各種業界の民間事業者との連携・協力体制の構築を図るとともに、資源の有効活用の観点から災害廃棄物の有効活用についても検討を進める。
- ③関東地域ブロック協議会において、災害時の廃棄物対策について情報共有を行うとともに、平時からの備えを含む大規模災害時の廃棄物対策に関する広域的な連携について、行動計画として具体化するための調査・検討を推進する。

(4) PJ2-4. 四路啓開プロジェクト

～道路、水路、航路、空路を総合啓開し、緊急輸送ルートを確認～

1) 目的・コンセプト

人員や物資の緊急輸送ルート確保のために、深刻な交通麻痺に対応する道路の八方向作戦に加え、水路（河川、運河）及び航路も加えた総合啓開を行い、空路も含めた四路の連続性を確保する。

2) 具体的取組内容

1. 四路の結節機能の強化

○復旧活動に必要な資機材等を運搬・輸送する中継基地として、緊急用船着場等を整備する。

2. 緊急物資及び幹線貨物輸送用船舶の海上ルートの確保・誘導、橋梁・岸壁等の耐震化及び水路を含めた陸上ルートの確保

- ①東京湾内において港湾BCPを運用する。
- ②開発保全航路、緊急確保航路及び港湾区域内のルートを確認する。
- ③岸壁及びエネルギー関連施設の耐震強化及び幹線道路とのアクセスを確保する。
- ④水門及び堤防等の河川管理施設の耐震対策を実施する。
- ⑤緊急河川敷道路、緊急用船着場、河川防災ステーション等を整備する。
- ⑥緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強及び道路斜面や盛土等の防災対策を実施する。
- ⑦緊急輸送道路等における無電柱化を推進する。
- ⑧緊急用船着場等の平時の利活用を検討する。

3. 道路・水路・航路・空路が連携した総合啓開手法の充実

- ①関係機関と連携した首都直下地震防災訓練（実働訓練）を実施し、スパイラルアップを図る。
- ②災害発生時における総合啓開の初動体制を整備する。

(5) PJ2-5. 「連携のかたまり」同士のコラボによる首都圏防災力向上プロジェクト

～首都圏防災軸での「連携のかたまり」の相互連携～

1) 目的・コンセプト

「連携のかたまり」である「東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点」には、多数の国の機関、大規模な医療施設や多目的ホール等が集積している。

「多摩川国際臨空拠点群」には、首都圏における地区基幹的広域防災拠点、羽田空港及び早期の啓開が可能な東京湾アクアラインが隣接している。「首都圏南西部国際都市群」には、立川広域防災基地、調布飛行場、横田基地等の大規模施設が集積している。これらは、多摩川・荒川沿川に立地しており、多摩川・荒川の緊急河川敷道路を活用することで、東京湾を軸に、発災後速やかに緊急物資等の輸送が行える可能性がある。さらに「北関東新産業東西軸」には、首都圏を取り巻くパイプラインが形成されることから、北関東と南関東の連携を図ることで京浜港が被災した場合のエネルギーのバックアップ的な役割も想定される。このような「連携のかたまり」同士がコラボすることで、首都圏の防災力向上に寄与する。

2) 具体的取組内容

1. 首都圏防災軸など「連携のかたまり」同士のコラボの基礎的基盤の充実

- ①緊急河川敷道路、緊急用船着場、河川防災ステーション等の整備を図る。
(再掲)
- ②緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強及び道路斜面や盛土等の防災対策を実施する。(再掲)
- ③緊急輸送道路等における無電柱化を推進する。(再掲)
- ④開発保全航路、緊急確保航路及び港湾区域内のルートを確保する。(再掲)
- ⑤災害発生時には、周辺県に加えて、北関東等の各県が広域的な交通ネットワークを考慮した広域防災拠点の設置や道路・鉄道等のアクセス改善等により、首都圏等のバックアップ機能を発揮する。(再掲)

2. 効果的な災害対策の戦略の検討

- ①「連携のかたまり」を構成する関係機関の相互連携による首都直下地震防災訓練（実働訓練）を実施し、スパイラルアップを図る。
- ②首都圏防災軸（垂直軸・水平軸）につながる防災拠点などの機能を活用した効果的な災害復旧戦略を関係機関と検討する。

3. 『有事に役立ち、平時にやさしい』水素社会などの実現

- ①水素エネルギーの首都圏防災軸を活用した広域的な輸送や避難所等における利用を通じ、『有事に役立ち、平時にやさしい』水素社会の実現を図る。
- ②首都圏防災軸を活用した非常時における医療機関・物資輸送・避難などの連携方策を検討する。

(6) P J 2 - 6. 大規模災害時のエネルギー輸送確保プロジェクト

1) 目的・コンセプト

首都直下地震等を想定したガソリンを含む緊急支援物資の円滑な輸送体制を確保する。

2) 具体的取組内容

1. 検討体制の構築

○既存の協議会を活用するなど、大規模災害時のエネルギー輸送について検討体制の充実を図る。

2. エネルギーに係る港湾BCPの検討

○港湾BCP協議会において、「緊急時に必要となるガソリン・灯油等石油製品の搬出入方法」、「原油・LNG・石炭等の原料を積載した大型船舶の受入れ」について、企業内の実状（企業内BCP、制約、輸送パターン等）の把握、航路啓開の作業要領及び情報共有・連絡体制の構築に関する検討を行い、既往BCPに反映させる。

訓練等も実施し、各種作業要領等の実効性の維持及び向上についても取り組む。

3. エネルギーに係る陸上輸送の検討

①ガソリン等エネルギーの円滑な輸送に資する、啓開手法を検討する。

②大規模災害に備えて、関係機関、地方公共団体、関連企業と災害時の石油輸送体制等の具体的検討を行う。

(7) P J 2 - 7. 広域連携による応急住宅提供体制の構築プロジェクト

～首都直下地震発生時に迅速に応急住宅を提供～

1) 目的・コンセプト

首都直下地震等の広域災害発生時に、首都圏に多数存在する民間賃貸住宅の空室を活用すること等により、首都圏全体として速やかに被災者へ住まいを提供するための環境を整備する。

2) 具体的取組内容

1. 関係機関による連携体制の構築

○被災者の住宅確保に向けた国、地方公共団体及び民間事業者等による連携体制を構築する。

2. 災害発生時における空室情報の提供

○民間事業者等がインターネットを通じて提供している民間賃貸住宅の空室情報等を、災害発生時に地方公共団体が活用し、被災者へ迅速に空室情報を提供する。

3. 被災者に対する応急住宅の提供

○住家が全壊し自らの資力では住家を得ることができない被災者に対して、避難先の都県が民間賃貸住宅等の空室を応急住宅として提供する。

(8) P J 2 - 8. インフラ老朽化対策とマネジメントプロジェクト

1) 目的・コンセプト

道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾、公園等について、建設後50年以上経過する施設の割合が今後20年で加速度的に高くなることから、時期や規模等で優先順位付けを行うなど、オペレーションのあり方について検討する。

2) 具体的取組内容

1. 地域全体で取り組む長寿命化計画等にもとづく維持管理

- ①インフラ長寿命化計画の策定、実施する。
- ②官民連携による公募型樹木等採取、地域や関係機関による刈草の飼料等への有効利用及びNPO等との連携によるクリーンアップ作戦を実施する。
- ③地方公共団体の課題に対して、国が各都道府県と連携して支援方策を検討するとともに、それらを活用・調整するための「道路メンテナンス会議」を設置する。
- ④下水道におけるストックマネジメントや広域連携による維持管理を実施する。

2. 少ないコストでインフラのストック効果の維持向上を図る取組

- ①我が国の産業競争力を強化するため、人流・物流の増加及びコンテナ船・自動車運搬船・クルーズ船の大型化に対応し、既存のふ頭を再編する。
- ②樋門・樋管におけるスピンドル式開閉装置のラック化及び扉体のステンレス化等を実施する。

第3節 世界最大の経済集積圏としてのスーパー・メガリージョンの形成と国際競争力の強化

(1) PJ3-1. スーパー・メガリージョンの形成プロジェクト

～リニア中央新幹線の整備を契機とした世界最大の経済集積圏～

1) 目的・コンセプト

リニア中央新幹線の整備を契機に、リニア新駅周辺への都市機能集積やアクセス改善、沿線地域における個性ある産業振興を図るとともに、国際空港の機能や他圏域との対流を促す結節機能の強化を図り、さらには対流拠点の整備促進を通じて、世界最大の経済集積圏としてのスーパー・メガリージョンを形成する。

2) 具体的取組内容

1. リニア中央新幹線駅周辺への都市機能集積の促進・アクセスの改善

- ①リニア中央新幹線の新駅周辺を広域交流拠点等として整備を促進する。
- ②南アルプスや八ヶ岳の別荘地等を国際的な高原リゾートや田園地帯とするため、リニア中央新幹線駅への移動ルートの機能向上を図る。
- ③リニア山梨県駅周辺は、国際交流が芽生える拠点として、外国人にとっても安心・安全・快適な都市空間を創造するとともに、エネルギー管理システムの構築など環境にも配慮する中で、東京圏との隣接の利を活かし、周囲の自然豊かな景観に配慮した良好な居住環境や、企業を誘致するための環境を整備する。

2. 世界都市機能の強化

- ①東京圏国家戦略特区(東京都、神奈川県並びに千葉県千葉市及び成田市)における取組を推進する。国際コンテナ戦略港湾や国際バルク戦略港湾の機能を強化し、交通網を一層充実させる。東京都の都心区や横浜駅・みなとみらい21・山下ふ頭地区等、首都圏の都心部におけるビジネスや賑わいの誘導に取り組み、世界で一番ビジネスをしやすい首都圏とする。
- ②科学技術のイノベーションを創出するつくばのまちづくりに加え、つくばと関西学研都市を結ぶナレッジ・リンク(知の集積)ができ、さらに、イノベーション・ディストリクトを組み込むことで、ナレッジ・リンクを面に拡大する。
- ③リニア中央新幹線との役割分担のもと、既存の新幹線を積極的に活用した地域振興を図る。

3. 多様な地域資源の融合のための対流拠点の整備促進

- ①ロボット技術のような日本の先端技術等を世界に発信できるように、国際展示会等(M I C E)やコンベンションセンター等の環境整備を促進する。
- ②学術・文化・芸術面でも世界の人々に感動や新たな発見などを与えることができるような環境を整備する。
- ③世界中の高度人材外国人や投資等と呼ばひ込むため、居住しやすい住宅、医療、教育環境を整備する。
- ④つくば国際戦略総合特区等で、分野や組織の垣根を超えた新しい産学官連携システムの仕組みを構築する。
- ⑤東京圏はもとより、東京圏以外にも新たな産業や雇用など、イノベーションを創出する対流拠点を整備する。
- ⑥地域資源の融合を図るため、対流拠点と周辺地域間を結ぶ公共交通等の交通インフラを整備し、交通ネットワークを強化する。

4. 他圏域との対流を促す結節機能の強化

- 東北地方、上信越・北陸地方及び北海道と首都圏内の対流拠点との間でのヒト、モノの集結・交流機能を高めるため、東北・上越・北陸新幹線が乗り入れる「大宮」の機能向上や、つくばと関西学研都市等を結ぶナレッジ・リンク（知の集積）形成を促進するため、つくばエクスプレス等の鉄道と他の交通モードとの便利でシームレスな利用を促進する。

(2) P J 3 - 2. 次世代成長産業の育成プロジェクト

1) 目的・コンセプト

日本の国際産業競争力を維持していくために、医療、航空、クリエイティブ産業、ロボット産業等の次世代成長産業の育成、強化、海外展開を図るとともに、研究開発機能の充実等を図る。

2) 具体的取組内容

1. 首都圏の強みを活かした成長産業の育成、強化

- ①首都圏にある、世界を先導できる様々な資源を広域的に活用し、他地域と連携しながら成長産業の育成、強化を図る。
 - a. 医療機器産業における連携
首都圏地域に集積する医療機器メーカーと、各地域のものづくり企業との連携を推進することにより、地域ものづくり企業の医療機器産業

への新規参入と新たな医療機器開発案件の創出を図る。

b. 航空機産業における連携

地域の中核企業を核とした周辺中小企業の技術力の底上げを図るとともに、こうした地域の産業集積間の連携強化を図ることで、国内外の航空機関連メーカーに対する関東地域全体としての受注力を高める。

c. クリエイティブ産業

首都圏に高密度に集積するクリエイティブ人材と地域資源との連携に加えて、例えば「絹」や「食」といったコンセプトで、地域や産業分野を超えた地域資源同士の広域連携等の実施により、地域資源の高付加価値化を図る。

d. 環境関連産業の推進

環境産業の育成に注力している地方公共団体、優れた公害防止・リサイクル等の技術を有する企業・大学等の有機的な連携により、グリーンイノベーションを推進する。また他地域との連携、海外展開も推進する。

- ②特に、うつくしま次世代医療産業集積プロジェクトなど、圏域をも超えた広域的な連携を促進し、福島の復興にも寄与する。
- ③地域の中堅・中小企業、ベンチャー企業等の新事業展開やイノベーションの創出を促進するため、都県域を越えた戦略的産業集積(クラスター)の形成を図る。
- ④「つくば国際戦略総合特区」プロジェクトを推進する。(ロボット産業など)
- ⑤次世代産業を推進する首都圏内各地の特区の取組を推進する。

2. 研究開発機能の充実

- ①筑波研究学園都市等関東各地でのR&D(研究開発)機能やオープンイノベーション機能の充実強化を促進し、更なる産業高度化へ展開する。
- ②世界第一線の研究者が常時集積できるような国際会議、展示会及びイベント等の開催を行い、世界に向けた情報の共有、発信を強化する。

3. サービス産業等の生産性の向上

- 地域経済を好循環化するために、サービス産業等の生産性の向上を図り、地域の安定した雇用と賃金を確保し、地方創生を実現する。

(3) PJ3-3. 水素社会プロジェクト

1) 目的・コンセプト

水素社会の実現に向け、燃料電池等の水素エネルギー活用のためのイノベーション、燃料電池自動車、定置型燃料電池等の普及促進を図る。

2) 具体的取組内容

1. 燃料電池自動車等の普及促進

- ①太陽光発電を活用するなど再生可能エネルギー由来の水素も活用しつつ、水素の貯蔵・輸送に関する技術開発の動向を踏まえた水素ステーションの整備促進等により、燃料電池自動車普及への環境を整備する。
- ②民間企業や官公庁等による燃料電池自動車の導入を促進する。
- ③バス事業者、タクシー事業者、トラック事業者及びレンタカー事業者に対し、事業用自動車等の燃料電池自動車への転換を促進する。
- ④生産台数の増加や販売促進等によって燃料電池自動車の低廉化を図り、一般ユーザーの乗り換えを加速する。
- ⑤定置型燃料電池の普及を促進する。

2. 水素エネルギー活用のための技術革新や取組の推進

- ①燃料電池の生産の低コスト化や耐久性・発電効率等の向上等、燃料電池の性能向上のための技術革新を促進する。
- ②下水バイオガスから水素へ改質し、燃料電池を用いて発電するなど水素エネルギー活用の取組を推進する。
- ③燃料電池フォークリフト、燃料電池パッカー車等の市場投入に向けて、技術開発・実証に取り組む。

(4) PJ3-4. 大観光時代に対応した基礎的観光力向上プロジェクト

1) 目的・コンセプト

アジアの国際旅行者数は大幅な増加が見込まれており、潜在的な人気が強根強い日本にも、大量の外国人観光客が訪れるようになる可能性が大きい。そのため、これまでの国内観光の充実に加え、外国人観光客の多様なニーズに対応した多彩なコンテンツの創出、外国人旅行者の受け入れ環境の充実を図るなどソフト・ハード両面における取組をより強化し、アジアの国際観光需要を首都圏全体で取り込むための基礎的な観光力を向上させるとともに、「連携のかたまり」同士のコラボによるリング型観光スタイル実現に向けた取組を推進する。

2) 具体的取組内容

1. 多様なニーズに対応した多彩なコンテンツの創出

- ①温泉やアウトドアスポーツ等の自然体験や、世界遺産に代表される日本の多様な伝統・文化・芸能などの観光コンテンツを海外に向けて積極的に発信するとともに、工場体験、稲作や古民家での生活文化体験等のニッチなものから、希少な美術・芸術体験まで、各地域の資源を活かし、より深く、多様なニーズに対応できる、多彩なコンテンツを開発する。
 - a. 四季折々の花々や日本庭園や古民家などの日本の多様な文化が楽しめる国営昭和記念公園、国営常陸海浜公園等の公園の活用
 - b. 日本人の心のふるさとである伝統文化・芸能・芸術等の活用、コミュニティとのふれあいを視野に入れた農業体験、さらにはものづくりの現場の活用等
 - c. リニア中央新幹線等の世界に誇れる最先端の技術の活用
 - d. 生態系の保護・保全だけでなく、自然と人間社会の共生に重点をおいたユネスコエコパークや、自然に親しむための公園であるジオパーク等の活用
 - e. マンガやアニメ等のポップカルチャーなどの活用
 - f. 観光コンテンツとして人気の高い温泉について、健康増進など健康科学の観点から、改めて観光コンテンツとしてとらえ発信・活用
- ②外国人観光客をターゲットにした観光コンテンツの参加方法・哲学・ウチク等の情報の作成や適切で積極的な情報発信及びツアー・ガイドサービス等を充実する。
- ③観光コンテンツの開発やガイドに地域が主体的にかかわるような取組の支援、リーダーの育成を図る。
- ④関東1都7県、鉄道事業者、旅行業者、小売業者、観光関係団体をコアメンバーとする「関東観光広域連携キャンペーン事業推進協議会」を開催し、リング型観光プロモーションを展開するなど、コンセプトとしている「TOKYO & AROUNDTOKYO」の海外認知度向上を図る。
- ⑤広域首都圏で連携し、観光コンテンツを有機的に組み合わせて広域的な観光ルートを形成する。
 - a. 内陸を含めた新たなゴールデンルートの形成
 - b. 羽田空港や新潟空港とつながる高速道路や新幹線などを中心とした交通ネットワークを活かし、温暖な国からの旅行者に魅力的かつ新鮮な雪や温泉などの豊富な自然や世界遺産に代表される文化資源な

ど、多様な観光コンテンツを活用、発信し、太平洋から日本海にかけて「縦のゴールデンルート」を形成する。

⑥観光振興により被災地の復興を支援する。

2. 外国人旅行者の受入環境の充実

①観光地へのアクセス強化

- a. 羽田・成田空港の更なる機能強化に伴い想定される、交通需要の増大に対応するための空港アクセスの強化
- b. 茨城空港等の積極活用による羽田・成田空港の補完、常総・宇都宮東部連絡道路、茨城西部宇都宮広域連絡道路、熊谷渋川連絡道路及び西関東連絡道路等の地域高規格道路等の道路整備等による地域へのダイレクトアクセス観光の構築、横田飛行場の軍民共用化に向けた取組推進
- c. リニア中央新幹線を活かした中部空港の活用
- d. 富士山静岡空港や清水港等と東海道新幹線とのアクセス性の強化など、空港や港湾からリニア中央新幹線・新幹線・高速バスへの乗り継ぎやそれらと観光地を結ぶ二次交通の強化

②増加するクルーズニーズへの対応を図る。

- a. 国と港湾管理者で構成する「全国クルーズ活性化会議」によるポートセールス等、クルーズ誘致に向けた活動
- b. クルーズ船の寄港増や大型化に対応するための、既存の貨物ふ頭や「みなとオアシス」における受入環境の改善
- c. 背後観光地と連携した受け入れ態勢の強化

③ストレスフリー社会の実現

- a. 多言語カーナビ及び自動運転技術（運転サポート技術）を搭載したレンタカーのエリア限定導入
- b. 多言語経路案内、多言語音声翻訳システム及び情報発信等（高精度測位技術及びW i - F i を活用）の推進
- c. I Cカード型乗車券の積極的な利活用

④1都8県、政令市、国の行政機関、経済・観光関連団体、観光関連企業で組織する「関東ブロック連絡会」を開催し、訪日外国人旅行者がスムーズで快適な旅行できるための公衆無線LAN、多言語表記及び手ぶら観光等の施策を推進する。

⑤高品質な宿泊施設の整備や外国人長期滞在制度の利用を促進する。

(5) P J 3 - 5. 東京の世界都市機能強化プロジェクト

～美しく風格ある東京を目指し「洗練された首都圏」に貢献～

1) 目的・コンセプト

グローバル化が進展する中でも、東京が国際社会の中でひととき大きな存在感を保ち、経済、文化、外交等あらゆる側面において強力な牽引力を有する世界都市となるよう、更なる機能強化を図る。美しく風格ある東京を目指し「洗練された首都圏」に貢献するとともに、これまでになくストレスフリーで、クリエイティビティを有した都市を、確固たる安全・安心な基盤の上に形成する。既に高度な利用が図られている都市空間の中でこれらを実現するため、「アーバン・リジェネレーション」に取り組む。

2) 具体的取組内容

1. 日本人・外国人を問わずストレスフリーな都市環境の構築

- ①外国人ビジネスマン居住地における、多言語による情報提供システムの充実や多言語によるサービスが受けられる医療施設、保育施設、サービスアパートメント及びインターナショナルスクールの整備等、外国人受け入れ体制を強化する。
- ②東京湾臨海部、浅草、鎌倉等における都市機能や日本文化等を活かしたアフターコンベンション機能の充実を図る。

2. クリエイティビティを支える機能の強化

- ①国際金融拠点機能の強化に向けた高機能オフィスの供給促進、情報インフラの再構築、都市再生緊急整備地域における高機能オフィス・住宅の供給を促進する。
- ②主要ターミナル駅周辺の整備・機能改善、鉄道や道路の整備・改善及び空港連絡バスの充実等による空港アクセスの改善を図る。
- ③東京湾臨海部等における国際コンベンションの誘致により、商談機能を強化する。
- ④東京圏国家戦略特区（東京都・神奈川県・千葉市及び成田市）やアジアヘッドクォーター特区等の総合特区における事業者の支援等の取組を推進する。

3. 世界都市にふさわしい安全・安心な防災力の向上

- ①耐震化や密集市街地対策に加え、帰国困難者対策等を推進する。
- ②外国人・老若男女を含めた避難誘導やターミナル駅等の動線の改善等を促進する。

4. 危機管理対応力の強化

- ①テロ対策として、水際対策を更に強化する。
- ②民間施設を中心としたテロ対策強化を推進する。

第4節 対流型首都圏の構築

(1) PJ4-1. 北関東新産業東西軸の創出プロジェクト

1) 目的・コンセプト

茨城県、栃木県、群馬県にまたがる北関東自動車道沿線は、首都圏各地の港湾・空港へのアクセスの速達性・時間信頼性向上等として、高速道路網のストック効果が発現可能なエリアであり、太平洋側に集中するエネルギー供給拠点のバックアップや、水素を活用した分散型電源の導入、産業活動を支えるための物流の高度化等により、次世代成長産業を育成し、新たな産業集積地帯の形成を図る。

また、北関東の核となる地域に、多様な地域資源の融合のための対流拠点を整備促進し、日本海と太平洋を結ぶ結節点としての機能を強化することで、新たな産業や雇用を創出する。

さらに、北関東の有する地域的な特性を活かした観光コンテンツの発信・活用により、アジアや欧米を中心とした国際観光需要を取り込む。

2) 具体的取組内容

1. エネルギー基盤の強靱化

- ①太平洋側に集中するエネルギー供給拠点のバックアップや、水素を活用した分散型電源の導入を促進する。
- ②エネルギー供給ライン、エネルギー供給設備の多重化・分散化等の実現及び水素社会の実現に向けて、地方公共団体、企業、関係機関等の理解促進や連携強化を図るため、普及啓発の活動を実施するとともに支援施策の検討を行う。

2. 新たな資源活用等によるエネルギーの安定供給の推進

- 北関東、甲信越地域には豊かな森林資源があり、バイオマス産業の振興などによる地域活性化を図ることにより、地方創生を促進する。また、海洋エネルギーを活用した潮流発電等電力安定化の技術開発を図る。

3. 物流機能の高度化

- ①自動車産業等の立地企業の活動を支える物流機能の高度化のため、インランドポートの整備について支援を実施する。
- ②物流拠点を活用し、首都直下地震発災時の食料等の緊急物資輸送の体制やルートを確立する。

4. 多様な地域資源の融合のための対流拠点の整備促進

- ①MICEや新たな産業・雇用など、イノベーションを創出する対流拠点

を整備する。

- ②地域資源の融合を図るため、対流拠点と周辺地域間を結ぶ交通ネットワークを強化する公共交通等の交通インフラを整備する。

5. 地域資源を活かした国際的な観光コンテンツの発信・活用

- ①温泉やアウトドアスポーツ等の自然体験や、世界遺産に代表される日本の多様な伝統・文化・芸能等の観光コンテンツを発信・活用する。
- ②観光コンテンツとして人気の高い温泉について、健康増進など健康科学の観点から、改めて観光コンテンツとしてとらえ発信・活用する。

6. 次世代成長産業の育成

- ①北関東には、自動車産業を始めとする多様な産業や研究拠点が集積していることから、その資源を活かし、次世代成長産業の育成・強化を図る。

7. 関連インフラの整備等

- ①北関東における新たな産業立地やアクセス性向上を図るため、港湾や高速道路のスマートICの整備支援等を促進する。また、IC及びスマートICへのアクセス性向上のため、幹線道路ネットワークの強化を推進する。
- ②国際社会・東北方面等の各地方へのネットワークを強化するため、成田・羽田・茨城空港へのアクセスなど、首都圏三環状道路や東関東自動車道等の高規格幹線道路、百里飛行場連絡道路等の地域高規格道路の道路等の交通ネットワークを強化する。
- ③居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置の推進などによる企業の立地支援を充実する。

(2) PJ4-2. 東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流軸プロジェクト

～物流面における首都圏ゴールデンリング～

1) 目的・コンセプト

我が国の空の玄関である成田空港の周辺地域は物流関連企業の立地が進んでおり、今後も、インバウンドの増加や2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会を控え、需要の増大が見込まれている。

こうした状況を踏まえ、成田空港を拠点とした圏央道周辺地域において、新たな工業団地の整備、土地区画整理事業の促進や企業立地に向けた支援等を行うことで、圏央道や東京湾アクアラインを活用した、東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流の軸を創出する。これにより、我が国の物

流面での首都圏ゴールデンリングの形成を図る。

2) 具体的取組内容

1. 工業団地等の整備、既存用地を含めた分譲の促進

- ①新たな工業団地の整備を推進する。
- ②土地区画整理事業等における保留地・分譲地の販売を促進する。

2. 企業等の立地に向けた支援

- ①積極的な立地環境の情報発信等により企業誘致を推進する。
- ②立地企業に対する支援を行う。

3. 成田空港等の物流機能強化

- ①空港区域内の貨物エリアを充実する。
- ②通関手続きの迅速化等の規制を緩和する。

4. 関連インフラの整備等

○地域間のアクセス強化を図り、広域交通ネットワークの機能を最大限に活用するため、首都圏三環状道路、東関東自動車道や第二東海自動車道（新東名高速道路）等の高規格幹線道路、横浜環状道路・銚子連絡道路・厚木秦野道路等の地域高規格道路の道路等の関連する交通インフラ整備等を促進する。

(3) PJ4-3. 首都圏による日本海・太平洋二面活用プロジェクト

1) 目的・コンセプト

首都圏は、太平洋だけでなく日本海にも面しているにとらえ、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。

2) 具体的取組内容

1. 日本海・太平洋を結ぶネットワークの強靱化

- ①日本海・太平洋の二面活用と国内交通ネットワークの充実により、円滑なヒト、モノ、カネの移動を実現させる。
- ②災害により太平洋側の港湾が機能不全に陥ったときのバックアップ機能を確保し、災害に強い物流ネットワークを構築する。
- ③新幹線や高速道路など日本海・福島からの交通が集積する埼玉の結節点としての機能強化を促進する。

2. 日本海側及び太平洋側の港湾機能の強化

- ①京浜港、千葉港及び清水港等では、我が国の住民生活と産業を支えるとともに、アジア地域のゲートウェイとしての役割を担うため、欧米基幹航路を始めとした世界各地への航路を維持・拡大する。
- ②新潟港等では地理的優位性を活かした対岸諸国との航路充実等により、増大するアジア貨物の受け入れ口として更なる拠点性の向上を図る。

3. 海洋資源の確保

○島国である日本にとって、海洋の開発・利用は我が国の経済社会の基盤であることから、海洋エネルギー・鉱物資源、海洋再生可能エネルギー、深海生物資源、海洋レジャー等の新たな海の価値の創出・活用並びに海洋環境の保全を図る。そのため、日本の排他的経済水域及び大陸棚を適切に保全する。

4. 福島復興

- ①災害の記憶を風化させないため、交通・物流を担うインフラの復興等のハード面だけではなく、心の復興にも力を入れていく。
- ②福島の経済の活性化を推進し、復興にも寄与するため、福島県が進めている成長産業の育成・強化を図るとともに、都市と農山漁村との対流の形成のため、観光コンテンツや交通ネットワークの強みを活かして二地域居住を推進する。

(4) P J 4 - 4. 海洋国家未来軸の創出プロジェクト

1) 目的・コンセプト

首都圏は、日本最南端の沖ノ島や最東端の南鳥島等約450島の離島を擁し、約2.7万人の生活が営まれている。また、国土の約12倍もの広大な排他的経済水域等の約40%を有しており、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。加えて排他的経済水域等には、レアアース等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も登録されており、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海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等を次世代に引き継ぎ発展させるため、日本の未来につながる海洋国家未来軸の創出を図る。

2) 具体的取組内容

1. 有人離島の自律的な発展と生活の安定

- ①有人離島の自律的な発展を促進し、住民の生活の安定及び福祉の向上を図るとともに、離島に特有の課題に対応して、地域における創意工夫を活かした定住・就業促進等の施策を推進する。

2. 貴重で多様な生物や自然環境の保全・活用

- ①貴重で多様な生物や自然環境などを適切に保全するとともに、その希少性や秘境の特性を活かした観光等の新たな価値を創出する。

3. 海洋資源確保と排他的経済水域等の保全と利用

- ①南鳥島周辺海域のレアアース堆積物等の資源量評価に取り組むとともに、レアアース堆積物に関しては、将来の開発・生産を念頭にした広範な調査・研究を実施する。
- ②伊豆諸島・小笠原諸島の海上交通の安全確保、海洋資源の開発及び利用、海洋環境の保全・管理を適切に実施する。
- ③海洋資源の開発、排他的経済水域（EEZ）等の保全及び利用の促進のため、それらの活動の拠点となる離島の施設整備等に関する施策を総合的かつ計画的に進める。特に、特定離島である沖ノ鳥島及び南鳥島において拠点施設を整備する。

(5) P J 4-5. 富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏の創出プロジェクト

1) 目的・コンセプト

首都圏西部に位置する神奈川、山梨、長野及び静岡の各県は、自然、歴史、文化や食を始めとした多様な地域資源を有するエリアであり、リニア中央新幹線が整備される山梨県駅を中心に、東京圏とそれぞれの地域が高速交通ネットワーク等で結ばれる。これまで進められてきた富士箱根伊豆交流圏構想の取組も含め、この高速交通ネットワーク等を活用し、国際観光地を形成するとともに、地域資源を活かした広域周遊観光の推進や都市と農山村との対流の形成を図る。

2) 具体的取組内容

1. 広域交流拠点の形成

- ①山梨県駅及び長野県駅周辺を、リニアと高速道路のダイレクトアクセスを活かした二次交通への乗り換え等の交通結節機能、研究拠点等の産業

振興機能、多言語カーナビや自動運転技術搭載のレンタカーを活用した周遊観光ルートの創出や観光案内等の観光機能、さらには、水素や再生可能エネルギーを利用し自然環境に配慮した国際交流拠点の整備等、広域交流拠点として形成する。

- ②関連する交通インフラの整備等を推進し、山梨県駅及び長野県駅から短時間でアクセスできる圏域を拡大する。

2. 国際的な観光コンテンツと広域観光周遊ルートの創出

- ①工場体験、稲作や古民家での生活文化体験等のニッチなものから、希少な美術・芸術体験まで、自然、歴史、文化や食などの多様で豊かな各地域の資源を活かし、より深く、多様なニーズに対応できる、多彩なコンテンツを開発する。
- ②世界遺産の富士山を始め、ユネスコエコパークの南アルプス、国定公園の八ヶ岳等の自然、果物等の食及び地場産業等の多様な地域資源を、広域観光周遊ルートの創出に活用するとともに、外国人観光客の受入環境の整備を推進する。また、その際には、環境保全対策等、美しい景観づくりに配慮した取組を推進する。

3. 都市・農山村対流の強化

- ①東京圏に暮らす人が、週末は田舎で過ごす居住形態を促進する。さらに、東京圏に隣接している強みを活かし、東京圏出身者が地方に移住し、平日は地方で生活または東京圏へ通勤し、週末は東京圏の高齢の親の見守り・看病・介護を行うなど、新たな二地域居住形態の形成を図る。
- ②都市と農山漁村の交流を、将来に向けてより持続可能な対流に進化させていくことで、農山漁村だけでなく都市部にも新たなビジネスモデルや活発な社会貢献活動を生み出すなど、都市と農山漁村との相互作用によって双方の発展に寄与し、持続的な対流を形成する。

4. 関連インフラの整備等

- ①首都圏及び観光地間の移動時間の短縮を図る第二東海自動車道（新東名高速道路）、中部横断自動車道、中央自動車道等の高規格幹線道路等の交通インフラ整備等を促進する。
- ②南アルプスや八ヶ岳の別荘地等を国際的な高原リゾートや田園地帯とするため、リニア中央新幹線駅への移動ルートの機能を向上する。

(6) P J 4 - 6. 海洋文化都市圏の創出プロジェクト

1) 目的・コンセプト

東京圏南部の太平洋に面する横浜、横須賀、三浦、葉山、逗子、鎌倉及び藤沢等から、これら地域と一体となって相模湾を形成する伊豆半島に至るエリアは、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る。鉄道・港湾・道路等による産業・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、スポーツ及びレジャー等の連携を促進することにより、また、東京湾アクアラインによりつながる房総半島沿岸地域とも連携を図り、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、世界に発信できる海洋文化都市圏の形成を図る。

2) 具体的取組内容

1. 国際的な観光コンテンツと広域観光周遊ルートの創出

- ①古くから海洋とともに栄えた歴史・文化、独自の食及びスポーツ・レジャー等、地域の多面的な宝を広域的かつ有機的に組み合わせ、各地域の資源を活かし、より深く、多様なニーズに対応できる、多彩なコンテンツを開発する。
- ②横浜港等での大型クルーズ船受入機能の強化や内港地区の再開発等、海を活かしたまちづくりによる観光・M I C E 拠点の整備と、それらを活かした国内外への文化・芸術発信拠点を形成する。
- ③房総半島沿岸における大型栈橋付帯施設の整備等観光拠点の強化・充実を図る。
- ④水上交通ネットワークの構築により、新たな観光周遊ルートを開発する。

2. 海洋環境の保全、海洋資源の有効活用

- ①三浦半島に残された大規模緑地や海洋環境などの保全・活用により、首都圏の水と緑のネットワーク形成を推進する。
- ②横浜を中心とした海洋に関連する産・官・学の集積を活かし、海洋に関する活動（教育、研究、産業及びレジャー等）の拠点化に向けて連携を推進する。
- ③江の島におけるオリンピックレガシーを有効活用する。
- ④ヨットレースをはじめとするマリンスポーツなどを通じて、三浦半島から伊豆半島に至る「環相模湾」エリアにおいて、共有する海洋資源等を活かした連携を推進する。

3. 関連インフラの整備等

- ①圏域内の移動や羽田空港及び国内各地とのアクセスを強化するため、骨格となる域内道路インフラの整備等を促進する。
- ②横浜での大型クルーズ船の受入機能を強化する。【再掲】
- ③水上交通ネットワーク構築に必要な岸壁・マリーナ等を整備する。【再掲】
- ④海洋エリアを活用した道の駅の整備を推進する。

(7) P J 4-7. F I T 広域対流圏の強化プロジェクト

1) 目的・コンセプト

F I T 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、豊かな地域資源と自然環境を活かし、F I T ブランドの確立による魅力ある地域づくり、広域観光交流及び移住・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。

2) 具体的取組内容

1. F I T ブランドの確立による魅力ある地域づくり

- ①芸術・芸能・文化、歴史的な街並みや自然環境等の魅力的な地域資源を活用した地域づくりを推進する。
- ②豊富な地域資源を活用した都市・農山漁村の対流を推進する。
- ③地域特性、魅力的な地域資源を一体的にとらえた情報発信を推進する。

2. 広域観光交流の推進

- ①豊かな地域資源を活かした自然体験・農業体験や、農家民泊での地域住民との交流等「体験」を軸とした観光を推進する。
- ②アクアマリンふくしまや五浦海岸等の海洋系リゾートと、那須高原、甲子高原及び日光国立公園等の山岳系リゾート、茨城県北ジオパーク、阿武隈高地等を巡る広域観光周遊ルートを構築する。
- ③2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を見据え、茨城空港や福島空港等からのインバウンド観光を推進する。

3. 移住・二地域居住の推進

- 東京圏に近接し、鉄道や高速道路により短時間でアクセスできる利便性を活かし、都内でのP R や相談体制の充実、田舎暮らしツアー、お試し居住などに取り組み、都会とF I T 地域を気軽に行き来する二地域居住

や、移住に結びつく人の流れを創出する。

4. 安全・安心で災害に強い地域づくり

- ①大規模災害時や地域振興に重要な役割を果たす広域道路ネットワーク網の整備を促進するとともに、関東圏と東北圏沿岸部の基幹的な交通基盤を復旧・強化する。
- ②観光業や農林水産業等に影響を及ぼしている風評被害を払拭する。

(8) P J 4－8. 日光・会津・上州歴史街道対流圏の強化プロジェクト

1) 目的・コンセプト

日光・会津・上州を中心とした地域には、他の地域には無い歴史をテーマとした観光資源が数多く存在し、温泉や豊富な自然も有するなど、純日本的な地域資源が広く集積するエリアである。こうした特性を有する本地域において、主要観光地の連携・交流を強化し、スローライフ、田舎暮らし等をコンセプトに『日本のふるさと』としての地域イメージを定着させることで、インバウンドを含む観光振興による交流人口の増加を図る。また、都市と農山村の交流促進による持続可能な地域コミュニティの形成により、本地域特有の地域資源を将来世代へと引き継ぐ。

2) 具体的取組内容

1. 国際的な観光コンテンツを活用した広域観光周遊ルートの創出

- ①世界遺産「日光の社寺」「富岡製糸場と絹産業遺産群」を始め、日光・会津・上州地域には旧外国大使館別荘や旧御用邸、宿場町の面影を残す大内宿といった歴史的価値のある建造物等が集積している。また、本地域に広がる国立公園は中禅寺湖や五色沼、尾瀬ヶ原といった豊かな自然環境を有し、観光コンテンツとして人気の「草津」「鬼怒川」「東山」等の高い温泉も数多く点在していることから、本エリア固有の地域資源を広域観光周遊ルートの形成に活用するとともに、国内はもとより海外からの観光誘客に向けた環境整備等、各種観光施策を推進する。
- ②「歴史・文化」「自然」「温泉」「食」等、多彩で魅力的な観光資源が集積する本エリアにおいて、特に外国人が好む純日本的な地域資源を最大限活用し、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて増加する外国人観光客に対するPRを強化する。

2. 地域資源を守るコミュニティの維持

- ①純日本的な地域資源を守るため、受け継がれてきた伝統・文化や恵まれ

た自然環境を活かし、都会では体験できない食や温泉等の魅力ある観光素材を提供し、本地域と都市部との連携交流を促進するとともに、地場産業の育成や小さな拠点の形成等を通じて中山間地域を含む本地域の自立を支援する。

- ②多世代交流や二地域居住等を始め、体験型・滞在型観光をツールとした日光・会津・上州地域ならではの生活スタイルを提案・PRすることで、本地域と都市部との対流を形成し、地域コミュニティの更なる活性化を図る。

3. 関連インフラの整備等

- ①国際観光地日光を中心とした歴史・文化等の豊富な観光資源が集積する主要観光地を結び、県域を越えた交流圏域を創出するため、県境をまたぐ広域幹線道路の整備を推進する。
- ②効率的かつ魅力ある観光周遊ルート of 構築や地域コミュニティの維持・活性化を図るため、高速道路や新幹線等の広域交通ネットワークと主要観光地、さらには周辺地域間を結ぶ地域連携ネットワークの充実強化を図る。

(9) PJ4-9. 首都圏南西部国際都市群の創出プロジェクト

1) 目的・コンセプト

リニア中央新幹線の神奈川県駅周辺は、圏央道や鉄道（横浜線、相模線及び京王線等）が集中して結節しており、リニア中央新幹線の開通で、相模原だけでなく首都圏南西部全域と羽田空港や中部・近畿圏とのアクセスの飛躍的な向上が期待できる。当該南西部エリアには多数の大学や研究機関等が集積しており、これらとの連携を通じて新たな産業集積や立地特性を活かした業務機能等の集積が進むことで、首都圏を牽引する国際的な都市圏として発展していく可能性がある。

さらに、相模原台地は地盤の良い洪積台地に位置し、液状化や津波による影響がないことに加え、圏央道の整備により既存の道路ネットワークとの相乗効果で東北・北陸・関西方面等のアクセス性が飛躍的に向上したことから、厚木航空基地や立川広域防災基地との連携等により首都直下地震等の災害時の拠点機能を強化することで、首都圏のバックアップ機能を有することができる。

このため、これらの機能を有する当該エリアを首都圏南西部国際都市群として位置付け、首都圏の新しい拠点形成を図る。

2) 具体的取組内容

1. 内陸型国際ゲートウェイの整備推進

- ①大規模かつ高機能な物流拠点の集積を図るなど、リニア中央新幹線駅を中心とした、国内外のヒト、モノ、情報、文化が交流・集積する内陸型国際ゲートウェイの形成を推進する。
- ②他の都市圏とのナレッジ・リンクの形成や、各地の国家戦略特区・国際戦略総合特区・地域活性化総合特区との連携により、知的創造の交流拠点整備を推進する。
- ③外国人観光客の訪問先として人気が高い湘南・鎌倉、高尾山、箱根・富士山方面等の観光の拠点としてハブ機能を強化する。

2. 首都圏の成長を牽引する産業・研究機能の集積強化

- ①ロボットや航空宇宙等の技術面で広域的に連携し、新産業の創出及び育成を強化する。
- ②企業、大学及び研究機関等によるR&D（研究開発）や高度産業人材育成機能を充実強化する。
- ③戦略的な企業誘致の推進により、製造業を中心とした産業集積基盤を強化する。

3. 災害時の拠点機能の強化

- ①内陸部における基幹的広域防災拠点や首都中枢機能を併せもった首都圏のバックアップ拠点を整備する。
- ②当該南西部エリアにある自衛隊の航空基地や駐屯地、広域防災基地及び在日米陸軍基地の返還地等において、自衛隊、消防、警察等応援部隊の広域的な救援活動拠点としての機能を強化する。

4. 関連インフラの整備等

- ①南北の連携強化等、関連する交通インフラ整備を促進する。
- ②企業の立地支援（土地利用を含む）等を充実する。

(10) PJ4-10. 多摩川国際臨空拠点群の創出プロジェクト

1) 目的・コンセプト

羽田の国際空港に近接する多摩川下流域においては、近年、国際的な競争力のある日本有数の企業や研究機関等の集積が進んでいる。さらに国家戦略特区・国際戦略総合特区にも指定され、ライフイノベーションを推進している殿町国際戦略拠点「キングスカイフロント」や、世界と地域をつなぐ新産

業創造・発信拠点「羽田空港跡地第1ゾーン」等の拠点形成が進められている。ICT、医療・福祉等の研究やものづくり産業を融合させ、羽田の国際空港との近接性を活かし、新たな産業を創出する国際的な臨空ベルト地帯として発展していく可能性がある。

また、都心部に残された520万匹の鮎の遡上が確認される多摩川の豊かな水環境や国分寺崖線の貴重な樹林等の自然環境と、にぎわい、居住環境が調和した魅力ある拠点づくりを進め、新たなビジネス環境の創出や文化情報の発信、沿川の環境を活用したスポーツ推進を図るなど、新しいビジネスとライフスタイルを創出し、首都圏の国際競争力に寄与する拠点形成を図る。

2) 具体的取組内容

1. 空港との近接性を活かした産業集積等の強化

- ① ライフイノベーションやエネルギー産業の拠点である臨海部を始めとした企業・研究機関等の立地誘導・研究開発支援を推進する。
- ② ICT、医療・福祉等の研究開発機関やものづくり産業の集積及びそれらを融合させた新たな産業を創出する多摩川・臨海部のエリア連携を推進する。
- ③ 関連する交通インフラの整備等による国際戦略総合特区間の連携強化や国際的ビジネス拠点の形成を促進する。

2. 自然との共生や、環境に配慮したまちづくりの推進

- ① 自然と調和した多摩川の風景づくり及び地域と自然との共生を促進する。
- ② 多摩川と公園緑地との回遊性を向上し、にぎわい空間を創出する。
- ③ 多摩川を活用したマラソンコースやサイクリングコースの整備等によりスポーツ事業を推進する。
- ④ 水素社会実現に向けた体制等の構築を推進する。
- ⑤ 再生可能エネルギーを通じた地方との交流を推進する。

3. 関連インフラの整備等

- ① 関連する交通インフラ整備等を促進する。
- ② 企業の立地支援（土地利用を含む）を充実する。

(11) PJ4-11. 東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出プロジェクト

～東日本の玄関口機能を果たし、スーパー・メガリージョンを支える対流拠点の創出～

1) 目的・コンセプト

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、上信越・北陸方面からの新幹線が集結する「大宮」は、西日本との玄関口となる「品川」と並び、東日本からの多種多様なヒト、モノが実際に集結して交流する最初の対流拠点であり、企業の取引機会拡大や販路開拓、連携によるイノベーションの創出等の取組支援や、広域周遊観光ルート構築のための玄関口機能を果たすとともに、首都直下地震の発災時には首都圏の機能をバックアップするための最前線となる。

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。

2) 具体的取組内容

1. 国際的な結節機能の充実

- ①北関東地方、東北地方、上信越・北陸地方及び北海道からのヒト・モノ・情報の集結・交流機能を高めるため、「大宮」の機能向上等を含む交通機関相互の結節機能を強化し、各種交通モードのシームレスな利用を促進する。
- ②成田空港・羽田空港へのアクセス強化により、国際社会とのヒト、モノ等の連携・交流機能や情報発信力を充実・強化する。

2. 対流拠点機能の集積強化

○東日本における歴史・文化、芸術、物産及び人材等の地域資源の相互活用によるヒト・モノ・情報の交流促進、企業活動の活発化、観光コンテンツの充実・連携による広域周遊観光ルートの構築を図るとともに、北海道、東北、上信越・北陸地方の主要都市間連携の場の構築とMICE等の対流拠点機能を整備する。

3. 災害時のバックアップ拠点機能の強化

- ①自然災害に強いという立地特性を活かした日本海側と太平洋側の防災連携拠点の整備を促進し、首都中枢機能を支える都市機能を充実する。
- ②国の出先機関が集積する「さいたま新都心」付近を、TEC-FORCE（国土交通省緊急災害対策派遣隊）の進出拠点に位置付ける。
- ③多様なエネルギー（ガソリン、軽油、天然ガス、電気、水素等）に対応した供給設備の整備促進により、輸送用エネルギーセキュリティを確保し、災害時の人流・物流をサポートする。

- ④災害発生時に、DMAT（災害派遣医療チーム）を被災地へ速やかに派遣できる体制を整備する。

4. 関連インフラの整備等

- 広域交通ネットワークの機能を最大限に活用するため、地域高規格道路や幹線道路等関連する交通インフラ整備等を促進する。

(12) P J 4-12. つくばを中心とした知的対流拠点の創出プロジェクト

1) 目的・コンセプト

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（つくばエクスプレス）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、TX沿線地域ならではの暮らし方「つくばスタイル」が実現できる魅力的なまちづくりを進めることにより、日本の発展に寄与する知的対流拠点の形成を図る。

2) 具体的取組内容

1. 世界都市機能の強化

- ①科学技術のイノベーションを創出するつくばのまちづくりに加え、つくばと関西学研都市を結ぶナレッジ・リンク（知の集積）ができ、さらに、イノベーション・ディストリクトを組み込むことでナレッジ・リンクを面に拡大し、首都圏における科学技術研究機能を支える。
- ②つくばへのアクセスの強化のため、関連交通インフラを整備する。
- ③「充実した都市機能」、「豊かな自然」、「科学のまちならではの知的な環境」という3つの魅力を享受できるTX沿線地域ならではの暮らし方「つくばスタイル」が実現できるまちづくりを進めるとともに、インターナショナルスクールの機能強化を始め、世界中の優れた研究者やその家族が安心・快適に暮らせる生活環境を整備する。

2. 研究開発機能の充実

- ①R & D（研究開発）機能やオープンイノベーション機能の充実強化を促進し、更なる産業高度化への展開を図る。
- ②世界第一線の研究者が常時集積できるような国際会議・展示会・イベント

ト等の開催を行い、世界に向けた情報の共有・発信を強化する。

3. つくば国際戦略総合特区の推進

○ライフイノベーション（健康・医療）とグリーンイノベーション（環境・エネルギー）の分野で、新事業・新産業の創出につなげる。

a. 両イノベーション分野に関するプロジェクトを推進

ア. BNCT（次世代がん治療）の実用化

イ. 藻類バイオマスエネルギーの実用化

ウ. 革新的ロボット医療機器・医療技術の実用化と世界的拠点形成など

b. 分野、組織の垣根を超えた新しい産学官連携システムを構築

4. イノベーション拠点の創出

①医療・介護、生活支援等幅広い分野が抱える各種課題を、ロボットを通じて解決する新たな産業領域を創出する。

②ロボットの研究開発、実証試験、認証から人材育成、ベンチャー支援までを一貫して行う拠点を構築する。

③イノベーションの成果を活かした豊かなライフスタイルを実現する。

(13) PJ4-13. 国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化プロジェクト

1) 目的・コンセプト

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5分の1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性向上等を活かして、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、成田市公設地方卸売市場を活用した輸出拠点整備（検疫・通関等）とも連携を図る。

2) 具体的取組内容

1. 農林水産物等の輸出促進

①農林水産物等の輸出拡大を図るため、ジャパン・ブランドの確立や産地間連携の取組及び輸出環境整備等への取組を推進する。

②国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化を推進し、農林水産物等の輸出を促進する（国際農産物等市場推進計画策定への支援、輸出手続きのワン

ストップ化等)。

2. 関連インフラの活用等

○成田空港・羽田空港の国際線ネットワークや、圏央道等の高速道路網を活かした、産地からのアクセス性向上等を図る。

(14) P J 4-14. 急増するインバウンドに対応した総合的な広域首都圏の空港・港湾の利用拡大と宿泊施設等観光基盤の整備プロジェクト

1) 目的・コンセプト

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、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あわせて必要である。

さらに、爆発的に増加するアジアの観光客を受け入れるため、茨城空港等その他の空港を最大限に活用した、広域首都圏内の空港の総合的な利用拡大を図る。

2) 具体的取組内容

1. 外国人旅行者の受入環境の充実（再掲）

- ①観光地へのアクセス強化
- ②増加するクルーズニーズへの対応を図る。
- ③ストレスフリー社会の実現
- ④1都8県、政令市、国の行政機関、経済・観光関連団体、観光関連企業で組織する「関東ブロック連絡会」を開催し、訪日外国人旅行者がスムーズで快適な旅行できるための公衆無線LAN、多言語表記及び手ぶら観光等の施策を推進する。
- ⑤高品質な宿泊施設の整備や外国人長期滞在制度の利用を促進する。

2. 多様なニーズに対応した多彩なコンテンツの創出（再掲）

- ①温泉やアウトドアスポーツ等の自然体験や、世界遺産に代表される日本の多様な伝統・文化・芸能などの観光コンテンツを海外に向けて積極的に発信するとともに、工場体験、稲作や古民家での生活文化体験等のニッチなものから、希少な美術・芸術体験まで、各地域の資源を活かし、より深く、多様なニーズに対応できる、多彩なコンテンツを開発する。
- ②外国人観光客をターゲットにした観光コンテンツの参加方法・哲学・ウ

ンチク等の情報の作成や適切で積極的な情報発信及びツアー・ガイドサービス等を充実する。

- ③観光コンテンツの開発やガイドに地域が主体的にかかわるような取組の支援、リーダーの育成を図る。
- ④関東1都7県、鉄道事業者、旅行業者、小売業者、観光関係団体をコアメンバーとする「関東観光広域連携キャンペーン事業推進協議会」を開催し、プロモーションを展開するなど、海外での観光認知度向上を図る。
- ⑤広域首都圏で連携し、観光コンテンツを有機的に組み合わせて広域的な観光ルートを形成する。
- ⑥観光振興により被災地の復興を支援する。

(15) P J 4-15. 首都圏版コンパクト+ネットワーク（「まとまり」と「つながり」）構築プロジェクト

1) 目的・コンセプト

高次都市機能を維持し、圏域全体の魅力を総合的に向上させるため、人口規模や都市の現状を分類した地域類型に基づき、多様な機能を持った「まとまり」を形成し、ネットワークでそれらの「つながり」を構築する「多核ネットワーク型」で最適再配置を行う。

2) 具体的取組内容

1. コンパクトシティの形成

- ①市町村による立地適正化計画の策定を推進する。
- ②市町村による地域公共交通網形成計画、再編実施計画等の策定を推進する。
- ③生活サービス施設の拠点等への立地を促進する。

2. 連携中枢都市圏の形成

○地域において、相当の規模と中核性を備える圏域において市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化により、「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」、「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点である連携中枢都市圏を形成する。

3. コンパクトシティのハードウェア・ミドルウェア・ソフトウェアの一体的な充実

- ①ニュータウンや老朽化した団地の更新・建替えを促進するなど、再編・

- 再生により、医職住の近接化、地域の集約化を図る。
- ②UR団地を活用し、地域の医療・福祉拠点の形成を図る。
 - ③都市交通、都市空間など災害時も含めあらゆる局面において、ユニバーサルな社会の実現に向けた取組を促進する。
 - ④多様なサービスの循環構造を構築する。
 - ⑤在宅医療の効率化・高度化を図る。
 - ⑥駅やバスターミナル、病院、官庁、保育所、介護福祉施設等の分散する様々なプロジェクトを重ね、多様な機能を集積したコアを形成する。
 - ⑦首都圏近郊における地域の核である業務核都市の高次都市機能を維持する。

4. 道の駅を核とした小さな拠点

- 地域の創意工夫により、「道の駅」の設置や既存の「道の駅」を地域活性化の拠点として活かす取組を推進する。
 - a. 道の駅を核とした6次産業化を推進
 - b. 道の駅（小さな拠点）と周辺集落とを結ぶ持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワーク形成を推進
 - c. 道の駅への公衆無線LAN整備を推進
 - d. 地域全体の観光総合窓口としての活用を推進

5. 地域間の連携強化による安全安心な暮らしの実現

- ①首都圏三環状道路・中部横断自動車道等の高規格幹線道路及び上信自動車道を始めとする地域高規格道路等の地域間・地方都市間を繋ぐ道路や、鉄道を始めとする公共交通等の交通インフラ整備を促進し、交通ネットワークの強化により、経済・生活圏域の構築を推進する。
- ②高速道路ネットワークにより、地域の第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築を推進する。

(16) PJ4-16. 国際的な港湾・空港機能の拡大・強化プロジェクト

～面的拡大の更なる向上のための拠点とネットワークの強化～

1) 目的・コンセプト

国際コンテナ戦略港湾や国際空港等の機能を強化するとともに、これら空港や港湾と交通ネットワークとの連携を強化することで、臨空機能や港湾機能の面的な拡大を図る。

2) 具体的取組内容

1. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

- ①大水深を始めとした京浜港内のコンテナターミナル等の整備・機能強化を図る。
- ②京浜港のコスト削減、利便性向上のための取組の推進する（ICTを活用した効率的・一体的な港湾物流システムの構築、コンテナマッチングの促進等）。

2. 国際空港の機能強化

- ①成田空港においては、高速離脱誘導路の整備等により空港処理能力の拡大を図る。
- ②羽田空港においては、飛行経路の見直し等により空港処理能力の拡大を図るとともに、国際・国内の乗り継ぎ利便性の向上に向けた取組等を推進する。
- ③首都圏空港の更なる機能強化の具体化に向けた検討を進めるとともに、広域首都圏空港の積極活用により羽田・成田空港を補完する。
- ④成田・羽田空港とのアクセスの整備・改良による機能強化を図る。

3. 臨空・港湾機能の面的拡大に向けた国際空港・港湾と都市・産業拠点間のネットワークの充実・強化

- ①高規格コンテナターミナル機能の最大化を目的として、各ふ頭間並びに高速道路・鉄道への接続による物流機能を強化する。
- ②産業拠点間のネットワーク接続により、広域首都圏全体での円滑な物流機能を強化する。
- ③高速インターから物流拠点等へのアクセス性向上のため、高速道路ネットワークを補完する国道等幹線道路ネットワークを整備する。
- ④東京湾沿岸地域の多様なネットワーク形成による湾岸地域相互、湾岸地域と内陸地域の交流・連携機能の強化を図る。
- ⑤製造業等の企業立地や高速道路等のネットワークの状況を踏まえ、広域的な物流機能強化のための港湾の機能拡充・強化を図る。
- ⑥物流施設等の防災機能強化を支援するなど、物流施設の整備を通じた輸送網の効率化・高度化等により、ヒト、モノ、アイディアが円滑に流れる環境を実現する。
- ⑦インランドポートの整備を支援する。

第5節 共生首都圏の形成と都市農山漁村対流

(1) PJ5-1. 健康長寿プロジェクト

1) 目的・コンセプト

誰もが健康的に暮らせる環境を整備するだけでなく、予防に関連するサービスや産業など新たな産業の創出を推進する。

2) 具体的取組内容

1. 健康づくり、予防・生活習慣改善

○“予防”に着目したまちづくりや生活習慣改善プログラムなどにより、誰もが健康的に暮らせる環境整備を推進する。

- a. 各種普及啓発活動等を通じた健康増進や予防に関する意識の向上
- b. 食生活や運動習慣についての相談や指導を受けやすい仕組みづくり
- c. 身体活動や運動に取り組みやすい環境整備 等

2. 新たな産業の創出

○健康づくりを支えていくため、健康・医療に関連する新たな産業を推進する。

(2) PJ5-2. 若者・女性・高齢者・障害者活躍プロジェクト

1) 目的・コンセプト

人口減少による構造的問題を解決に導くため、若者の就労支援、女性活躍の促進、高齢者参画社会の構築、障害者の活躍促進及び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。

2) 具体的取組内容

1. 若者の就労支援

○社会的・職業的に自立するための能力育成を図るため、発達段階に応じてキャリア発達を促す体験活動として、学校と地域の産業界が連携し、産業現場で実習を行うインターンシップやデュアルシステム等を推進する。

2. 女性の活躍促進

○女性の社会進出促進については、長時間労働の是正や多子世帯支援、三世同居・近居支援等の子育てしやすい環境の充実等男女ともに働きやすい社会環境の整備を進めるとともに、就職・再就職・起業支援等の強化及びテレワークの推進により女性の社会参加を促進する。

3. 高齢者参画社会の構築

- シニア・シルバー世代が、その培ってきた知識や経験を活かして、積極的に就業や社会活動に参加する「人生二毛作社会」の実現のための仕組みづくり等を推進する。

4. 障害者の活躍促進

- ①障害者が住み慣れた地域で安心して生活できるよう、生活の拠点となる住まいの場や、自立を促す日中の活動の場を整備する。
- ②障害者の自立と社会参加の可能性を広げるため、就労を希望する障害者がその能力と適性を十分発揮できるよう働く環境を整備する。

5. ユニバーサルな社会の構築

- ①ユニバーサルデザインを実現した官庁施設の整備を促進する。
- ②地域公共交通機関のバリアフリー化を推進する。

(3) P J 5 - 3. エコシステムサービス充実プロジェクト

～生物多様性を取り込んだ共生首都圏の形成～

1) 目的・コンセプト

エコシステムサービスなどの充実により、首都圏域の歴史文化等に根ざした景観やうるおいと安らぎを与える水と緑など幅広い地域資源を最大限活用した、美しく魅力ある地域づくりなどを行い、生物多様性を取り込んだ共生首都圏の形成を目指す。

2) 具体的取組内容

1. うるおいのある都市や里山等の創出

- ①人口減少による空き地等の活用、自然再生の推進、水と緑のネットワークによる環境共生型の都市構造形成の促進や、首都圏の都市環境インフラとしての大規模緑地の保全及び多様な生物が生息する都市公園等の整備等により、自然とのふれあいや癒やしと安らぎを享受できる都市や里山の創出を図る。
- ②日本の魅力を活かした、活力あり安らげる都市空間を創出するため、日本特有の歴史や文化の香る街並みや、快適で憩いと美しさを備えた魅力ある水辺空間の創造、富士山などの世界遺産を活かした美しい景観を形成するなど、日本本来の魅力的な都市景観を周辺施設とが一体となって形成し、賑わいのある拠点を創出する。
- ③高度人材外国人が日本の長い伝統に由来する固有の文化（自然治癒力を

活かす里山・里海、物量でなくコンパクトさを大切にする文化等)の良さを体感できる新しい田園居住を実現するため、美しい農山漁村の景観を作り、保全を図る。

- ④森林は、多面的機能の発揮を通じて、国民が安全で安心して暮らせる社会の実現や、木材などの林産物の供給源として地域の経済活動に深く結びつくなど、我が国が有する貴重な再生可能資源である。この美しい森林を次世代に引き継ぐため、多様で健全な森林の整備及び保全を推進する。
- ⑤沿岸域における景観や固有の生態系の保全を図るため、養浜や藻場・干潟・サンゴ礁等の保全、漂流・漂着ごみ対策等を推進する。
- ⑥潤沼など、ラムサール条約湿地の生態系を保全する。
- ⑦生態系等に被害を及ぼす外来種の防除を推進する。
- ⑧都市と農山漁村の交流を、より将来に向けて持続可能な対流に進化させていくことで、農山漁村だけでなく都市部にも新たなビジネスモデルや活発な社会貢献活動を生み出すなど、都市と農山漁村との相互作用によって双方の発展に寄与し、持続的な対流を形成する。

2. エコロジカル・ネットワークの形成

○コウノトリ・トキ等を指標・シンボルとした「関東エコロジカル・ネットワーク推進協議会」など、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・再生に取り組み、水と緑が豊かなエコロジカル・ネットワークの形成を図ることにより、地域振興・経済活性化の実現を目指す。

3. 地球温暖化等への対応

- ①各種施策を推進するにあたっては、モーダルシフトの促進等の環境負荷低減策や省エネを推進し、持続可能な低炭素社会・循環型社会の形成を図る。
- ②森林整備等の森林吸収源対策を通じてCO₂の吸収量を確保する。
- ③ヒートアイランド現象を始めとした首都圏の地域特性を踏まえ、政府の「気候変動の影響への適応計画」に基づき施策を推進する。

4. 健全な水循環の維持または回復

- ①国土の保全、水源の涵養等国民生活に大きな貢献をしている森林を適切に整備・保全することを含めた、健全な水循環を維持または回復し、自然共生の観点にも配慮した上で、泳げる東京湾や霞ヶ浦を目指す。
- ②政府の「水循環基本計画」に基づき、貯留、涵養機能の向上、水の適正

かつ有効な利用及び流域連携を推進する。

(4) P J 5 - 4. 首都圏の特性を活かした農林水産業の成長産業化の実現プロジェクト

1) 目的・コンセプト

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5分の1を占める大生産基地である。首都圏の特性や地域資源を活かした農林水産業の産業としての競争力強化等の実現を図る。

2) 具体的取組内容

1. 農業の成長産業化

①国内外の需要拡大

- a. 農林水産物・食品の輸出拡大の推進
- b. 消費者ニーズに応じた農畜産物の生産、地産地消、食育を通じた新規需要の掘り起こしなどによる国内需要の拡大

②農林水産物の付加価値の向上

- a. 地域資源を活用した6次産業化の推進
- b. 農観連携などによる農林水産物・食品のブランド化の推進
- c. 次世代施設園芸等の生産・流通システムの高度化、ICTを活用したスマート農業などの推進

③生産現場の強化

- a. 担い手への農地集積・集約化の推進、多様な担い手の育成・確保
- b. 高付加価値化と生産コスト削減に資する農地の大区画化・汎用化や水利施設の整備など生産基盤整備の推進
- c. 荒廃農地を再生利用する取組の推進等による荒廃農地の発生防止及び解消
- d. 食料自給率・自給力の維持・向上に向けた戦略作物の生産拡大などの推進

2. 林業の成長産業化

- ①CLT（直交集成板）や耐火部材等の新たな製品・技術の開発・普及、公共建築物の木造化及び木質バイオマスのエネルギー利用促進等により新たな木材需要を創出する。

- ②山村における地籍整備の効率的な実施、施業集約化と路網整備の加速、

高性能林業機械やコンテナ苗の活用等による林業の低コスト化、担い手の育成・確保及び製材・合板等の製造・流通の効率化・高品質化等により、国産材の安定供給体制を構築する。

- ③適切な森林の整備・保全、鳥獣被害対策の強化等により、森林の多面的機能を維持・向上する。

3. 水産業の成長産業化

- 浜ごとの特性等を踏まえた資源管理、持続可能な漁船漁業・養殖業の展開及び消費・輸出の拡大等を図る。

(5) PJ5-5. 魅力ある農山漁村づくりプロジェクト

1) 目的・コンセプト

農山村は、農林業の持続的な発展の基礎として国民に食料を安定供給するとともに、国土の保全や水源の涵養などの多面的な機能の発揮の場でもあることから、これらの役割が発揮されるよう、農山村の振興を図る。

2) 具体的取組内容

1. 農林業・農山村の有する多面的機能の維持・発揮

- ①多面的機能の維持・発揮を促進するため、地域の共同活動による農地、農業用水、農道等の資源の保全活動等を支援する。
- ②森林の整備・保全及び森林を支える基盤である山村への定住を促進する。

2. 地域コミュニティ機能の発揮等による地域資源の維持・継承

- ①生活サービス機能や農林水産物の加工・販売施設など産業振興の機能を基幹集落へ集約した「小さな拠点」の形成と、交通網の整備や情報化による集落間ネットワーク化を推進する。
- ②「コミュニティ創生」など地域コミュニティの活性化、都市と農山漁村の交流等による魅力ある農山漁村づくりを推進する。
- ③都市農業が有する多様な機能が発揮されるよう都市農業の振興を図るための取組を推進する。
- ④間伐材など未利用資源の活用により、地域経済を活性化する。

(6) PJ5-6. 住み替え支援による地方への人の流れの創出プロジェクト ～『そうだ、地方で暮らそう!』の実現を目指して～

1) 目的・コンセプト

東京圏の異次元の高齢化に対応するため、国、地方公共団体、民間事業者

等が連携して、東京圏に暮らす高齢者が所有する住宅の賃貸を円滑化するとともに、空き家となっている個人住宅を含む中古住宅の活用促進、公的賃貸住宅を活用した「お試し居住」用住宅の提供及び二地域居住の促進等により、住み替えしやすい環境を整備する。

2) 具体的取組内容

1. 高齢者の住み替え支援

○高齢者が所有する住宅の賃貸を円滑化する事業について、市町村における相談窓口の設置、鉄道事業者との連携等により普及を促進する。

2. 空き家となっている個人住宅を含む中古住宅の活用促進

○空き家となっている個人住宅を含む中古住宅について、滞在体験施設としての活用など利活用を促進する。

3. 公的賃貸住宅を活用した「お試し居住」用住宅の提供

○公営住宅の目的外使用等により「お試し居住」用住宅を提供する。

4. 多様な二地域居住の促進

- ①東京圏に暮らす人が、自然に親しみ、家庭菜園等の趣味を楽しむため、週末は田舎で過ごす居住形態を促進する。さらに、東京圏に隣接している強みを活かし、東京圏出身者が地方に移住し、平日は地方で生活または東京圏へ通勤し、週末は東京圏の高齢の親の見守り・看病・介護を行うなど、新たな二地域居住形態の形成を図る。
- ②若いときからの交流により新たなふるさととしてのかかわりを深めてもらう、多世代交流を促進する。
- ③「生涯活躍のまち（日本版CCRC）」構想など地方において、地域住民や多世代と交流しながら健康でアクティブな生活を送ることができるような地域づくりを進める。

第6節 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会にターゲットをおいた首都圏・日本の躍進

各プロジェクト横断で、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会をターゲットに置いた取組を行う。

第6章 計画の効果的推進

(1) 諸計画との整合・調整

社会資本整備重点計画及び同計画に基づく関東ブロックにおける社会資本整備重点計画、経済・産業・科学技術分野の重点政策を始めとする国の分野別計画や各都県・政令市の総合計画、地方版まち・ひと・しごと創生総合戦略及び国土強靱化地域計画等首都圏に関係する諸計画との整合・調整を図りつつ、総合的かつ計画的に今後のあるべき首都圏の形成を推進する。なお、必要に応じて、隣接する広域地方計画との調整を図っていく。

(2) 構成員等の連携・協働

本計画の推進に当たっては、協議会の構成員を始め関係機関が十分に連携・協働を図りつつ、首都圏の将来像である「確固たる安全・安心を土台に、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築」の実現に向けた各種施策の展開・具体化を推進する。

(3) プロジェクトの推進等

プロジェクトの着実な推進に向けて、プロジェクトごとに担当する協議会構成員を定め、協議会事務局と連携を図りながら各種施策の展開・具体化、進捗状況の検証等に当たり、関係機関のとりまとめを行う。

(4) 計画のフォローアップ

毎年度、協議会において、各プロジェクトの進捗状況を検証するとともに、その推進に向けた課題への対応等について検討する。その結果も踏まえ、プロジェクトを始め計画の一層の推進を図る。

(5) 重点的・効果的な施策展開

人口減少・高齢化等の潮流を踏まえつつ、首都圏の将来を決する「運命の10年」とも言える本計画期間の概ね10年間を一刻も無駄にすることなく、計画が描く圏域の将来像の実現を目指す必要がある。このため、限られた財源、人的資源等を最も有効に活用する観点からの重点的、効果的な施策展開が求められる。その際、市町村、経済界、住民等様々な主体が広域的に連携・協力することが重要である。

(6) 計画の柔軟な見直し

本計画は、国土形成計画（全国計画）の計画内容や首都圏ブロックの特徴を踏まえて策定したものである。社会経済情勢の変動や国土形成計画（全国計画）、社会資本整備重点計画等の各種中長期計画の策定や政策評価等に併せた見直しの状況を踏まえ、フォローアップを適時適切に行う中で、本計画の実施状況を評価し、計画の見直しについても必要に応じて柔軟に検討を行っていく。