

地方創生戦略

平成27年7月13日

内閣総理大臣補佐官 和泉洋人

(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

0

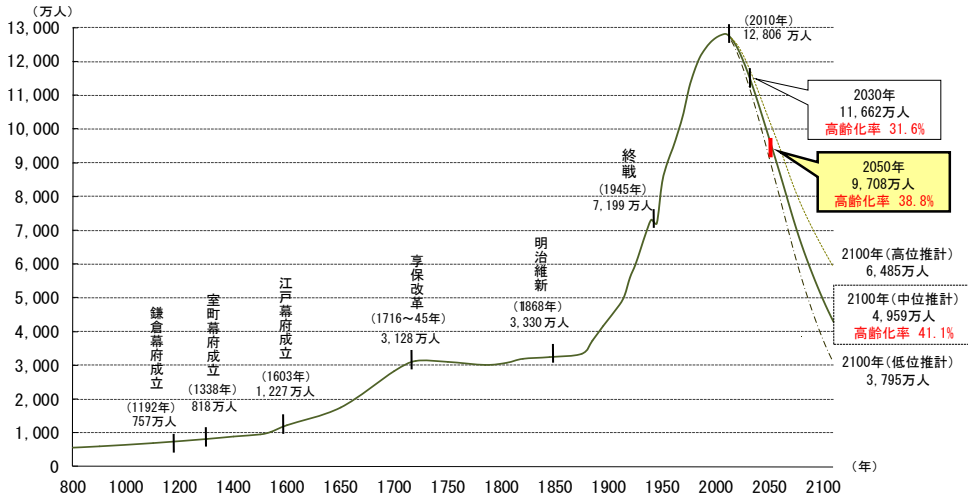
地方創生戦略

(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

1

総人口の長期的推移と将来推計

○日本の総人口は、今後100年間で100年前(明治時代後半)の水準に戻っていく可能性。
この変化は千年単位でみても類を見ない、極めて急激な減少。

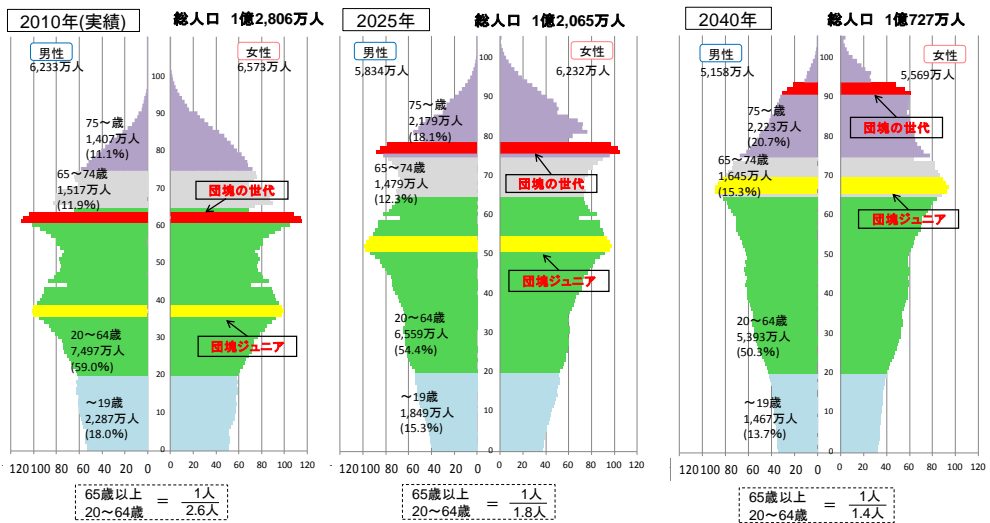


(出典) 2010年以前の人口: 総務省「国勢調査」、国土庁「日本列島における人口分布の長期時系列分析」(1974年)をもとに国土交通省国土政策局作成
それ以降の人口: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」をもとに国土交通省国土政策局作成

(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

人口の変化 ~人口ピラミッドの変化~

○2025年に団塊の世代が後期高齢者に、2040年に全都道府県において人口減少
○現在、1人の高齢者を2.6人で支えている社会構造が、2040年には、1人の高齢者を1.4人で支える社会構造になると推定。



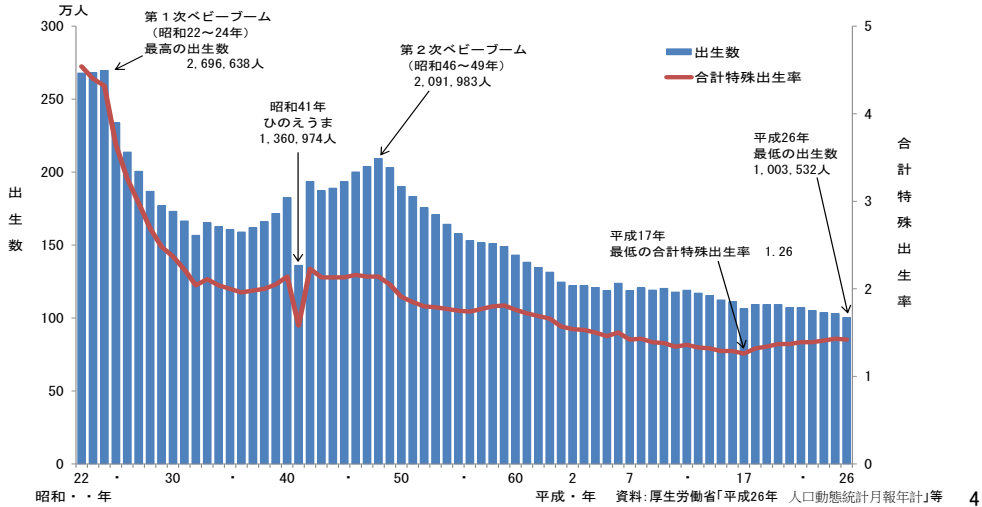
資料: 2010年: 「平成22年国勢調査」
2025年、2040年: 「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」(出生中位(死亡中位)推計)

(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

日本の出生数・出生率推移

- 日本の人口減少には歯止めがかかっていない。
- 合計特殊出生率は、平成17年の1.26から平成26年の1.42までやや回復するも、出生数は1970年代半ば以降減少傾向。
- 第2次ベビーブーム世代は40歳代となり(第3次ベビーブームは発生せず)、このまま推移すれば、今後子どもをもつ可能性のある若い世代の人口が傾向的に減少していくことが確実。

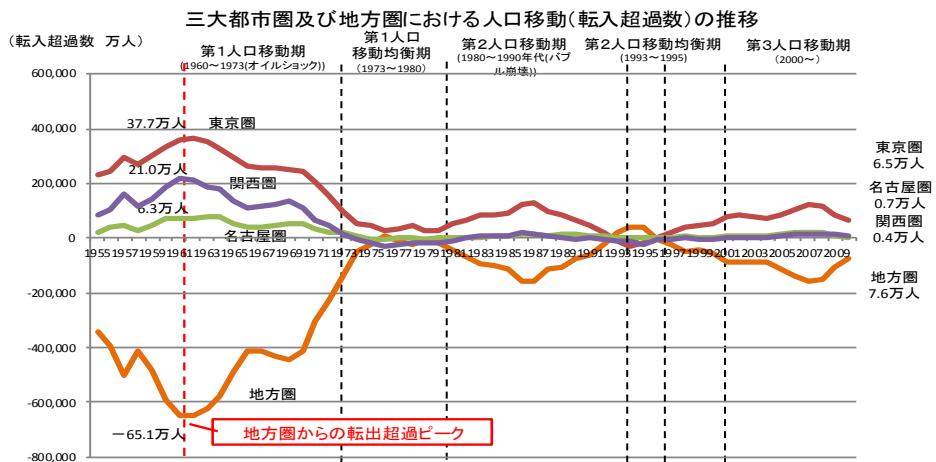
出生数及び合計特殊出生率の年次推移(昭和22～平成26年)



(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

人口移動の状況

- 人口減少理由は地方によって異なるが、人口移動が大きな要因。
- これまで3期にわたり大きな人口移動が発生。



(出典)総務省「住民基本台帳人口移動報告」

(注)上記の地域区分は以下の通り。

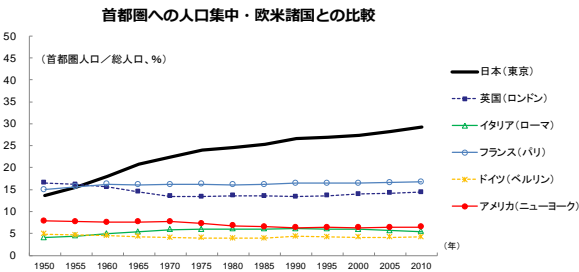
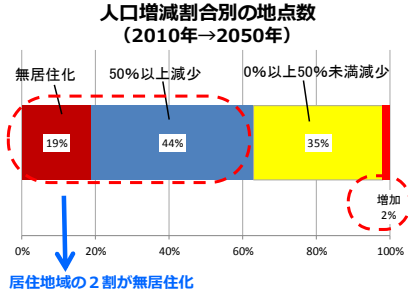
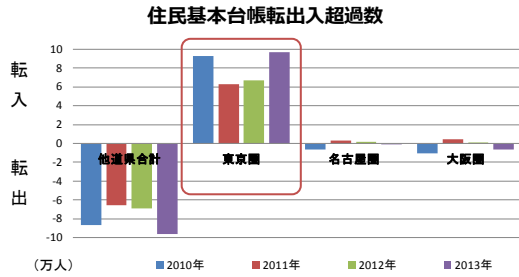
東京圏:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 名古屋圏:岐阜県、愛知県、三重県 関西圏:京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
三大都市圏:東京圏、名古屋圏、関西圏 地方圏:三大都市圏以外の地域

(出典)総務省「住民基本台帳人口移動報告」

(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

東京への人口集中と人口減少地域の増加

- 人口流入によって東京圏に人口が集中。国際的にも、首都圏への人口集中の度合いが強い。
- 一方、2050年には、人口が半分以下になる地点が6割を超え、うち2割では無居住化。

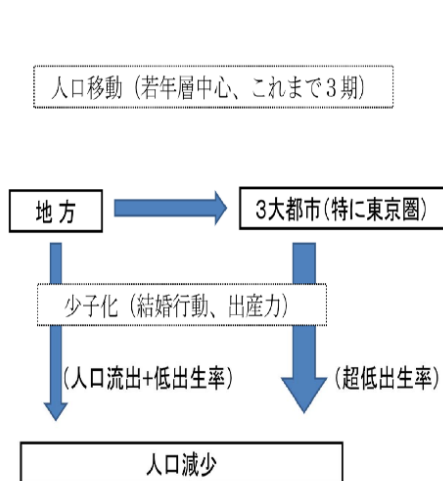


(資料出所等)
 左上图:総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告(2010年—2013年)」。なお、東京圏は東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県合計、名古屋圏は愛知県・岐阜県・三重県合計、大阪圏は大阪府・兵庫県・京都府・奈良県合計。
 左下图:国土交通省国土政策局「国土のグランドデザイン2050」(平成26年7月4日)の関連資料
 右図:総務省「国勢調査報告」、国土交通省国土政策局推計値

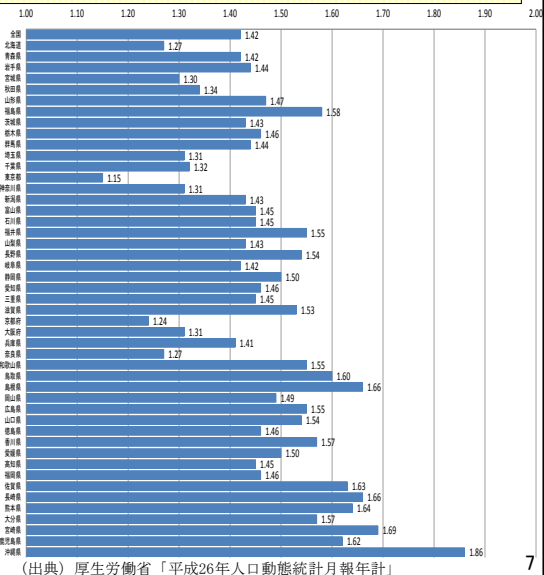
(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

人口減少の要因 (地方と3大都市)

- 三大都市圏、特に東京の出生率は極めて低い。
- 地方から三大都市圏への若者の流出・流入と低出生率が人口減少に拍車。



(出所) 日本創成会議・人口減少問題検討分科会「ストップ少子化・地方元気戦略」より。



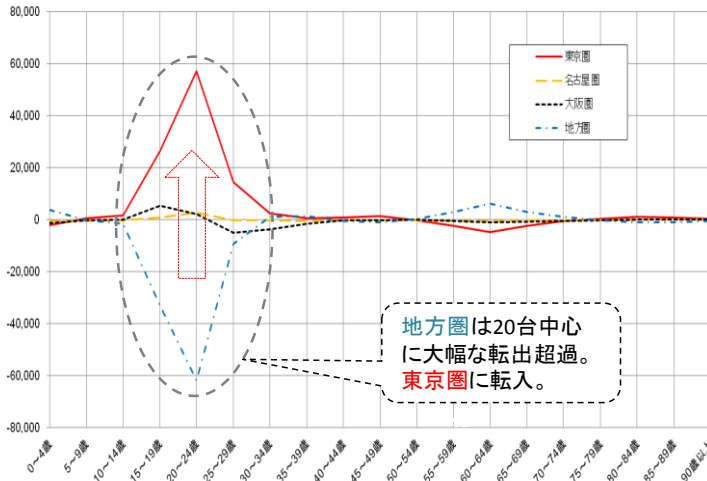
(出典) 厚生労働省「平成26年人口動態統計月報年計」

(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

若年人材の流出

- 地方圏では、20代を中心に大幅な転出超過となっている。その転出先は、転入超過となっている東京圏。

(単位:人) 年齢別転入超過数の状況(2013年)



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

(注) 地域区分は以下のとおり。
 東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県
 大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
 地方圏：三大都市圏（東京圏、名古屋圏、大阪圏）以外の地域

地方圏は20台中心に大幅な転出超過。東京圏に転入。

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

国と地方のビジョン・総合戦略について

国

平成26年12月策定

国の長期ビジョン:2060年に1億人程度の人口を維持する中長期展望を提示

国の総合戦略:2015~2019年度(5か年)の政策目標・施策を策定

地方

現在、策定中

地方人口ビジョン:各地域の人口動向や将来人口推計の分析や中長期の将来展望を提示

地方版総合戦略:各地域の人口動向や産業実態等を踏まえ、2015~2019年度(5か年)の政策目標・施策を策定

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

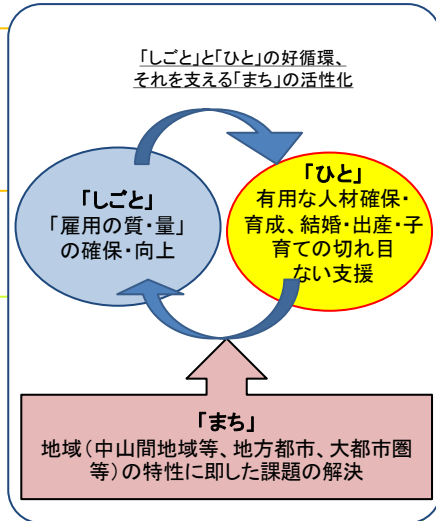
総合戦略の基本的考え方

基本的視点

- (1)若い世代の就労・結婚・子育ての希望の実現
- (2)「東京一極集中」の歯止め
- (3)地域の特性に即した地域課題の解決

基本目標

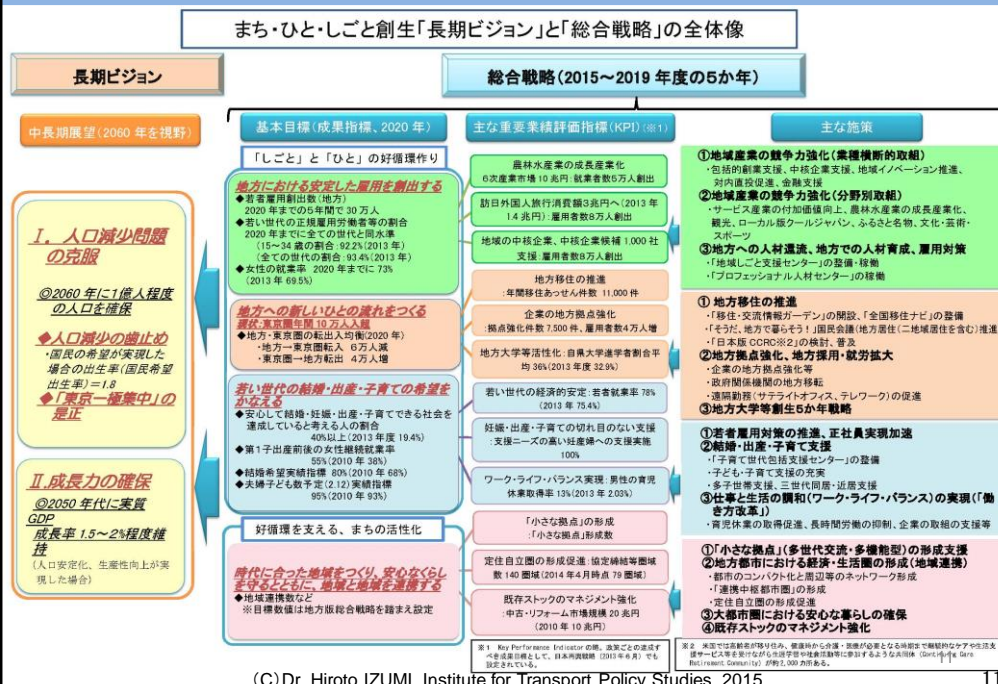
- ①地方における安定した雇用を創出する
- ②地方への新しいひとの流れをつくる
- ③若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ④時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する



10

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

まち・ひと・しごと創生「長期ビジョン」と「総合戦略」の全体像



(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

11

東京圏の未来と可能性

1. 世界の中の東京
2. これまでの東京の都市機能強化に向けた取り組み
3. 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み
4. リニア中央新幹線が形成するスーパーメガリージョン
5. 東京の機能強化に向けて
～国土形成計画、首都圏広域地方計画～
6. 東京が抱える高齢者問題

(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

12

1. 世界の中の東京

日本を牽引する東京 ～経済機能の集中～

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

世界主要国のGDP(10億USD)

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

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

日本国内の地域別GDP(兆円)

	H3	H23	H3~H23 増加量
北海道	18.7	18.3	-0.4
東北地方	30.3	29.8	-0.6
首都圏 (東京圏)	176.2	192.0	15.9
	147.5	162.0	14.5
北陸地方	20.5	20.6	0.1
中部圏	67.8	69.6	1.9
近畿圏	81.6	77.6	-4.1
中国地方	27.9	28.1	0.2
四国地方	12.5	13.9	1.3
九州地方	39.5	43.8	4.3
沖縄	3.0	3.8	0.8
全国	478.0	497.4	19.4

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

出典:県民経済計算(内閣府)

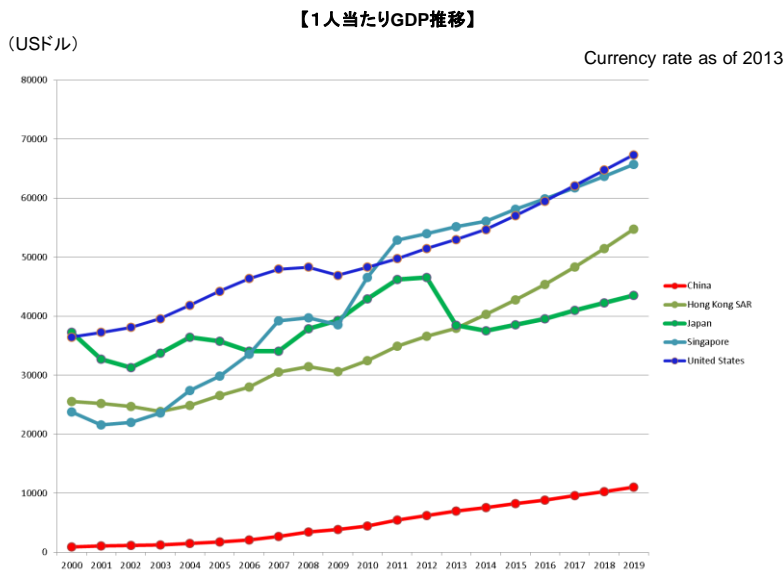
(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

13

1. 世界の中の東京

国際競争の激化

○1人当たりGDPも2007年にシンガポールに抜かれている。



(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

1. 世界の中の東京

世界の中の東京

○人口や面積、日本全体と、シンガポール、香港は都市構造が大きく異なることを鑑みれば、それぞれを単純比較することには意味がない

	人口	面積
日本※1	1億2,688万人	37万7,972km ²
東京※2	1,346万人	2,122km ²
シンガポール※3	540万人	716km ²
香港※3	717万人	1,103km ²

※1 人口はH27.5.1現在(出典:総務省)、面積はH26.10.1現在(出典:国土地理院)
 ※2 H27.5.1現在(出典:東京都)
 ※3 外務省HPより

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

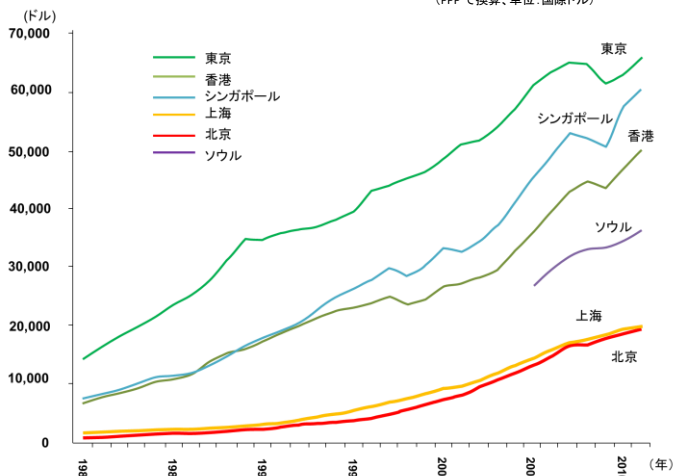
1. 世界の中の東京

都市レベルでは今なお優位性を保つ東京

○そこで、東京とアジアの他都市とを比較すると、東京はまだ比較優位を保っており、高い国際競争力を保持

【選定都市別一人当たり名目GDP】

(PPPで換算、単位:国際ドル)



出典:内閣府「県民経済計算」、大阪府総務部統計課「平成23年度大阪府民経済計算」、「都民経済計算年報平成23年度」、東京都総務局統計部「人口の動き」、上海市統計局「上海統計年鑑2013」、北京市統計局「北京統計年鑑2013」、韓国政府統計局「地域の所得」「ソウルの人口時系列データ」

(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

16

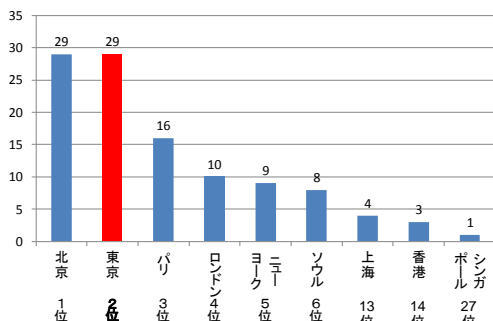
1. 世界の中の東京

東京の強み

○世界の都市総合ランキングの指標のうち、東京は「世界トップ300企業数」等については優位である

「世界の都市総合ランキング2014」東京が優位にある指標 (例)

世界トップ300企業数 (社)



(出典) 森記念財団「世界の都市総合ランキング2014」をもとに国土交通省都市局作成

※世界の都市総合ランキング2014は40都市を対象としている。

研究者数

ニューヨーク	1位
東京	2位
ソウル	4位
ロンドン	7位
シンガポール	8位
パリ	10位
香港	14位
上海	15位
北京	16位

公共交通の充実・正確さ

東京	1位
ソウル	3位
ニューヨーク	4位
香港	10位
ロンドン	11位
シンガポール	13位
パリ	14位
上海	16位
北京	25位

(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

17

1. 世界の中の東京
東京の強み

○英国情報誌「モノクル」の“生活の質が高い都市”ランキングでは、世界2位と評価されている

英国情報誌「モノクル」“生活の質が高い都市”ランキング

順位	都市	国
1位	コペンハーゲン	デンマーク
2位	東京	日本
3位	メルボルン	オーストラリア
4位	ストックホルム	スウェーデン
5位	ヘルシンキ	フィンランド
6位	ウィーン	オーストリア
7位	チューリヒ	スイス
8位	ミュンヘン	ドイツ
9位	京都	日本
10位	福岡	日本

※犯罪発生率、公共交通機関、文化、経済などの指標を基にランキング
(出所) Monocle Quality of Life Survey 2014
(出典) 週刊東洋経済 2015.1.17

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

18

1. 世界の中の東京
日本を牽引する東京 ～金融機能の集中～

○証券売買高は、東京が約97%占め、東京が金融の中核機能を有している

証券売買高の取引所別シェア

		売買高 (2012年12月)	
		百万株	%
東	京	56,255	96.7%
大	阪	1,870	3.2%
名	古 屋	18	0.06%
福	岡	2	0.0%
札	幌	0	0.0%
合	計	58,145	100.0%

注: 東京の値は東京証券取引所とジャスダックの合計値。普通株式を対象とし、優先株式、外国株式を除く。
四捨五入しているため、合計と一致しない。
資料: 「統計月報(2013年12月)」(株)東京証券取引所

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

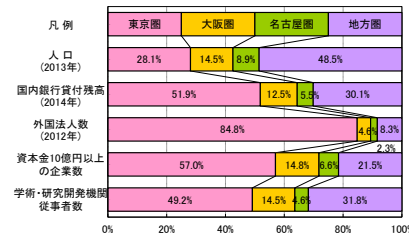
19

1. 世界の中の東京

日本を牽引する東京 ～産業機能の集中～

○東京圏が人口の割合約28%に対して資本金10億円以上の企業数が約57%、研究開発機関などの従事者数が50%と東京圏に集中し、特に企業本社は東京圏に全国の60%が立地、外資系本社は88%が立地するなど、東京圏に産業が集積し中枢機能を有している。

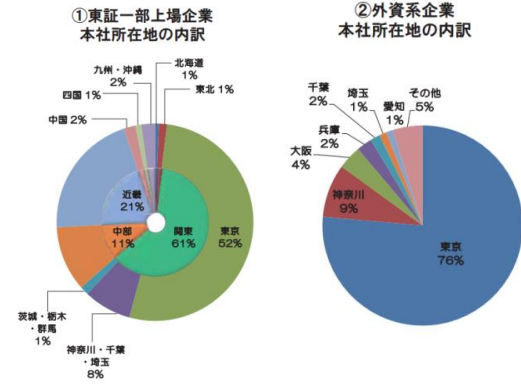
東京圏に集中する企業本社・研究開発機関



東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 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
 地方圏：上記以外の地域

資料：総務省「推計人口」、日本銀行「金融経済統計月報」国税庁「国税庁統計年報」、総務省「平成21年経済センサス-基礎調査」

地方別 企業本社の立地状況



(備考) ①東京証券取引所ホームページ「東証上場会社情報サービス」の一部上場企業検索結果より作成。
 ②東洋経済新報社「2013 外資系企業総覧」より作成。
 首都圏は東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県。

出典：中長期的な地域の課題と対応の方向性(内閣府)

2. これまでの東京の都市機能強化に向けた取り組み

都市再生特別措置法等の主な改正内容

平成14年6月 都市再生特別措置法 施行

- ・「都市再生緊急整備地域」の創設

平成23年7月 都市再生特別措置法の一部を改正する法律 施行

- ・「特定都市再生緊急整備地域」の創設

平成23年8月 総合特別区域法 施行

- ・「国際戦略総合特区」の創設

平成24年7月 都市再生特別措置法の一部を改正する法律 施行

- ・「都市再生安全確保計画の作成」の創設

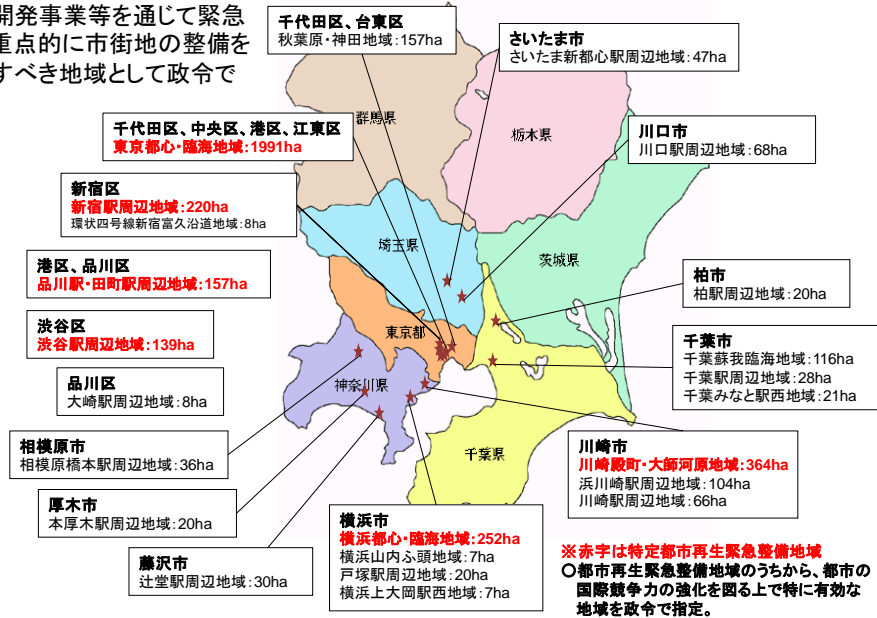
平成26年8月 都市再生特別措置法の一部を改正する法律 施行

- ・「立地適正化計画の作成」の創設

2. これまでの東京の都市機能強化に向けた取り組み

都市再生緊急整備地域（関東23地域：うち特定都市再生緊急整備地域6地域）

○都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で指定。



(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

22

3. 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み

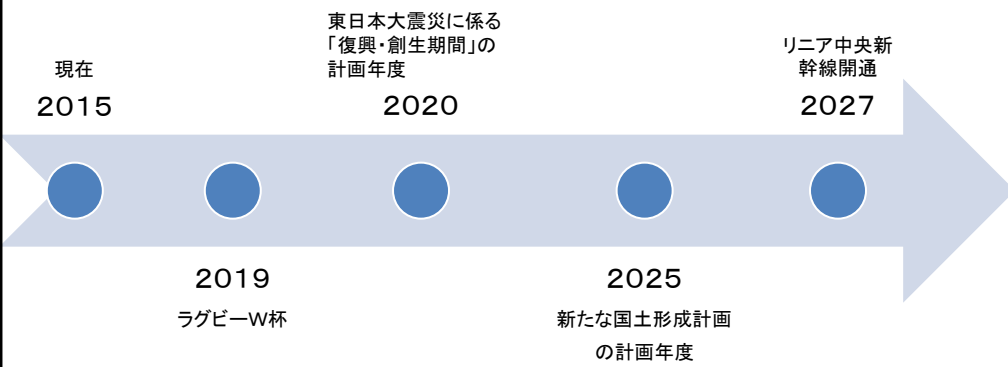
今後のタイムスケジュール



東京オリンピックでサッカー会場の1つとなる宮城スタジアム
(出典: kenplatz.nikkeibp.co.jp)



©Central Japan Railway Company. All Rights reserved.



(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

23

3. 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み
 東京都の国際戦略特区“アジアヘッドクォーター特区”

10地区の都市再生プロジェクトの区域計画認定について

- 日比谷地区については、早急に税制インセンティブを付与する民間都市再生事業のワンストップ認定
- それ以外の都市計画法のワンストップ特例プロジェクトについては、10月21日に区域会議の下に設置した「東京都都市再生分科会」を活用して、以下の4つのプロジェクトについて、3月・6月の計画認定につなげていく
- 今後、他のプロジェクトについても順次展開させ、認定事案を積み重ねていく

東京圏区域計画素案別紙

地区	事業主体	都市計画の決定等の目途
大手町(常盤橋)	三菱地所(株)	平成27年度中
大手町一丁目	三井不動産(株)	平成27年度当初
日比谷	三井不動産(株)	平成26年中 (民間都市再生事業の認定)
八重洲一、二丁目	三井不動産(株) 東京建物(株)	平成27年度中
品川駅周辺	東日本旅客鉄道(株)	平成27年度中
竹芝	東急不動産(株) 鹿島建設(株)	平成27年度当初
虎ノ門一丁目	森ビル(株)	平成27年度当初
虎ノ門四丁目	森トラスト(株)	平成26年度末
虎ノ門(愛宕、麻布台)	森ビル(株)	平成27年中
六本木五丁目	森ビル(株) 住友不動産(株)	平成27年中
臨海副都心有明	住友不動産(株)	平成27年度中
羽田空港跡地	大田区等(官民連携)	平成27年度中

早急に区域計画認定へ
 日比谷地区

3月の区域計画認定へ
 竹芝地区 虎ノ門四丁目地区

6月の区域計画認定へ
 大手町一丁目地区 虎ノ門一丁目地区

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

※第2回東京圏国家戦略特区区域会議東京都提出資料より

3. 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み
 特定都市再生緊急整備地域 (品川駅・田町駅周辺地域[189ha]: H24.1.20指定)

品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014の概要 (東京都: 平成24年9月)
 将来像を実現するための主な事業



(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

3. 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み
 リニア中央新幹線の開通に伴う品川駅周辺の再開発

○リニア中央新幹線の開通に当たり、品川にターミナル駅が設置されることを契機として、品川駅周辺の開発が一層活発化

■品川駅周辺の再開発計画

○山手線、京浜東北線を移設し、車両基地の整理・縮小により生み出される用地を活用して再開発を実施



出典: www.yomiuri.co.jp

■品川駅周辺の再開発イメージ



FNNニュース映像より

3. 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み
 特定都市再生緊急整備地域 (渋谷駅周辺地域[139ha]: H24.1.25指定)

②道玄坂一丁目駅前地区
第一種市街地再開発事業
実施主体: 道玄坂一丁目駅前地区市街地再開発組合
実施期間: H25~H31

②旧大山街道歩行空間拡幅事業
実施主体: 渋谷区
実施期間: H26~H38

②(仮称) 渋谷駅街区北側自由通路整備事業
実施主体: 渋谷駅街区土地区画整理事業共同施行者
実施期間: H23~H38

①渋谷駅街区土地区画整理事業
実施主体: 渋谷駅街区土地区画整理事業共同施行者
実施期間: H22~H38

渋谷駅南街区土地区画整理事業
実施主体: 渋谷駅南街区土地区画整理組合
実施期間: H26~H30

③渋谷駅桜丘口地区
第一種市街地再開発事業
実施主体: 渋谷駅桜丘口地区再開発準備組合
実施期間: H26~H33

②(仮称) 南口北側自由通路整備事業
実施主体: 渋谷区
実施期間: H26~H38

0 500

都市開発事業
公共施設整備
都市再生緊急整備地域
特定都市再生緊急整備地域

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

3. 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み

羽田空港周辺・京浜臨海部の連携による成長戦略拠点の形成

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

■目標

- 世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成するとともに、ライフサイエンス分野等におけるイノベーションを通じ、国際競争力のある新事業を創出
- 東京圏の重要なエリアである羽田空港跡地地区（第1ゾーン及び第2ゾーン）と殿町地区の連携を強化し、2020年に向けて成長戦略拠点の形成を目指す。

■成長戦略拠点の形成に向けた2つの視点

- ライフサイエンス分野等のイノベーション創出・新産業創造拠点
イノベーションを通じて、国際競争力のある新事業を創出するため、世界の研究者等が価値・魅力を感じ、集積する場を形成する。
- 日本の魅力・強み発信拠点
我が国のプレゼンスを向上、JAPANブランドの輸出拡大や地方創生に貢献するため、世界の来訪者を中心に、羽田空港との至近性を活かしたエリアで、日本の魅力・強みを一体的に発信する場を形成する。

■拠点形成に向けた具体的な取組

- 第1ゾーンの整備
世界と地域をつなぐ新産業創造・発信拠点の形成を目指し、産業交流施設、多目的広場、駅前広場を整備
- 第2ゾーンの整備
24時間国際拠点空港化に伴い、国際線地区の補完的・一体的な土地利用を図るため、宿泊施設、複合業務施設を整備
- 連絡道路の整備
羽田空港跡地地区と殿町地区の中央部に、両地区を結ぶ新たな橋梁を整備
- 国道357号多摩川トンネルの整備
羽田空港周辺地区・京浜臨海部への広域的なアクセス性の向上を図るため国道357号多摩川トンネルを整備



(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

3. 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み

首都圏空港の機能強化

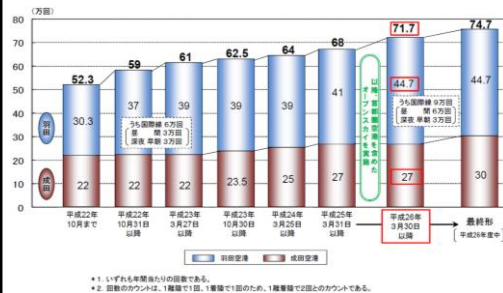
- 羽田・成田両空港の年間合計発着枠数75万回化の達成により、容量面では、アジア諸国の主要空港トップクラスに。
- 東京オリンピック・パラリンピックを視野に入れたさらなる国際線旅客数の増加のために、関係機関で構成する協議会を設置し、首都圏空港の機能強化の具体策について協議を実施中。

■首都圏空港の空港処理能力の増加に関するこれまでの取組 ■首都圏空港の更なる機能強化に向けた取組

- 羽田・成田両空港における年間合計発着枠を75万回化することを最優先課題として取り組んできた
(発着回数:52.3万回(H22)→74.7万回(H26)と約1.5倍に増加)。

- 羽田・成田など首都圏空港の機能強化について、学者・専門家で構成する「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」が、その技術的な選択肢を取りまとめた。

- この技術的な選択肢をもとに、首都圏空港の機能強化の具体化について、関係自治体や航空会社等の関係者で構成する「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」を設置し、協議を実施中。



首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要)

	2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路処理能力の再検証 ⇒年間+約1.3万回(約35回/日) ・滑走路運用・飛行経路の見直し ⇒年間+約2.3~2.6万回(約63~72回/日) 	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路の増設
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> ・管制機能の高度化 ⇒年間+約2万回(約55回/日) ・高速離脱誘導路の整備 ⇒年間+約2万回(約55回/日) ・夜間飛行制限の緩和 ⇒年間+α回 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存滑走路の延長 ・滑走路の増設
	合計約82.6万回 (年間+約7.9万回)	

注:その他の課題として、両空港をフルに有効活用するための方策、異常発生時における回復性の強化、空港処理能力拡大以外の機能強化方策、羽田空港、成田空港以外のその他の空港の活用等が挙げられている。

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

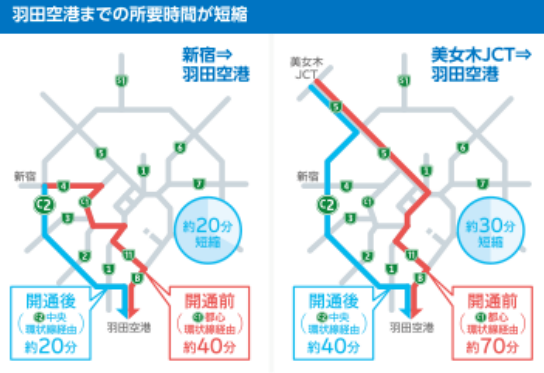
3. 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み
臨空都市東京に向けて

- 平成27年3月7日に首都高速中央環状線が3環状道路の中で最初に全面開通
- これにより、新宿・渋谷等の副都心エリアや、関越道・東北道方向などから羽田空港へのアクセスが飛躍的に向上
- 3環状線の全面開通により、さらに空港へのアクセス性が高まることが期待される

■全面開通した首都高速中央環状線



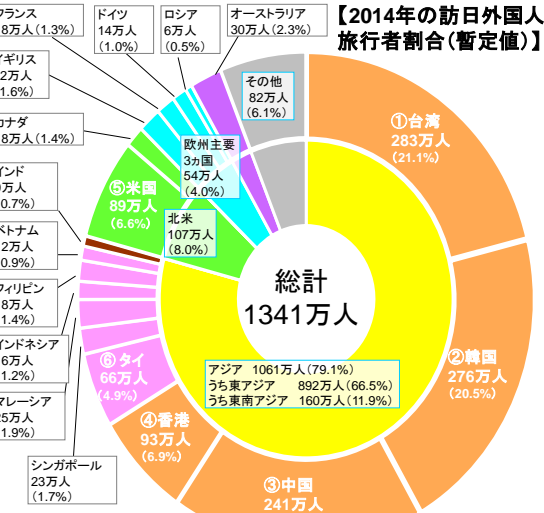
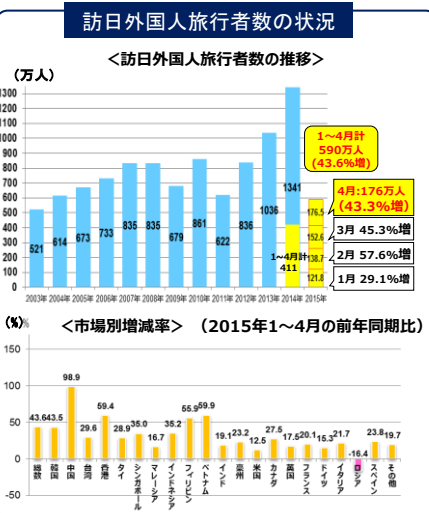
■首都高速中央環状線開通の効果



※開通前:2013年度(平日)の車両感知器による観測値 開通後:首都高速道路館の試算による

3. 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組み
訪日2000万人達成に向けて(現況)

- 2014年に訪日外国人旅行者数1300万人を達成(1341万人、対前年比29.4%増)
- 2015年も1月~4月の合計で対前年同期比43.6%増と好調
- 東アジアのみならず、東南アジア・欧米も含めて、バランスよく伸びている傾向



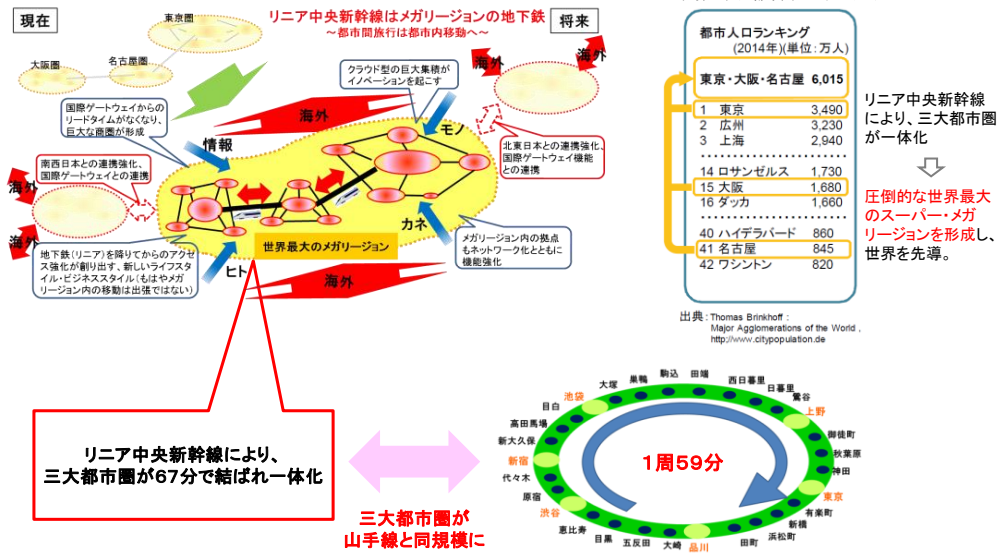
○近年増加する外国人旅行者の訪日需要を、一過性のもの終わらせないために、更に取り組みを加速化

※ ()内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア
 ※ その他には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。
 ※ 数値は、それぞれ四捨五入によるため、確数において合計とは合致しない場合がある。
 ※ 日本政府観光局(JNTO)資料より観光庁作成

4. リニア中央新幹線が形成するスーパーメガリージョン

世界最大のスーパーメガリージョン形成による国際競争力強化

- リニア中央新幹線により、三大都市圏(6,000万人圏)が67分で結ばれ、一体化し、4つの国際空港、2つの国際戦略港湾を共有し、世界から人・モノ・カネ・情報を引きつけ、世界を先導。
- 三大都市圏が山手線(一周59分)と同規模になるイメージ。

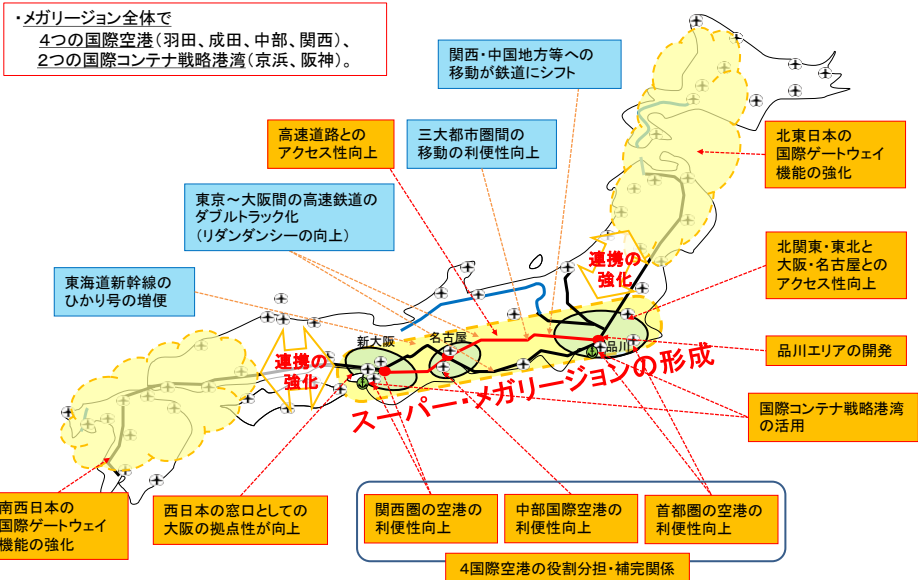


(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015 (出典)国土のグランドデザイン2050

4. リニア中央新幹線が形成するスーパーメガリージョン

スーパーメガリージョンと新たなリンクの形成

リニア中央新幹線開業によるスーパー・メガリージョンの形成



(C)Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

4. リニア中央新幹線が形成するスーパーメガリージョン
 スーパーメガリージョンと新たなリンクの形成⑤ ～都市構造の変化～

リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節を通じて、交流拠点、物流拠点を形成するとともに、居住地としてのポテンシャルの発揮等により都市構造の変化を促す。



5. 東京の機能強化に向けて～国土形成計画、首都圏広域地方計画～
 新たな国土形成計画(全国計画)中間とりまとめ 概要

平成27年3月24日公表

第1章 国土に係る状況の変化と国土づくりの目標

第1節 国土を取り巻く時代の潮流と課題

- 急激な人口減少、少子化と、地域的な成長の加速
- 異次元の高齢化の進展
- 変化する国際社会の中で競争の激化
- 巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

第2節 国民の価値観の変化

- ライフスタイルの多様化
 - 国際化の中で競争に勝ち抜き経済的豊かさを旨とする「経済志向」
 - 自然や地域に根付いた金銭に換算できない豊かさを求める「生活志向」
- コミュニティの弱体化、互助社会づくりに関する多様な主体の役割の拡大・多様化
- 安全・安心に対する国民意識の高まり

第3節 国土空間の変化

- 低・未利用地や耕作放棄地、空き家、所有者の所在の把握が難しい土地等の問題の顕在化
- 我が国の森林の本格的利用期を迎える中で、森林の適切な整備・保全や国産材の本格的活用により森林の持続的な管理を行う必要
- 海洋環境及び海洋資源の保全、海洋資源の利活用、離島地域の適切な管理を行う必要

「日本の命運を決する10年」

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

第2章 国土の基本構想

第1節 「対流促進型国土」の形成、「対流」こそ日本の活力の源泉

「対流」が全国各地でダイナミックに湧き起こる「対流促進型国土」の形成を図る。

○「対流」の意義と意味
 ・多様な個性を持つ様々な地域が「相互に連携」し生じる地域間の、モノ、カネ、情報等の双方方向の活発な動き。
 ・「対流」はそれぞれが地域に活力をもたらすと同時に、イノベーションの創出。
 ・様々な地域が個性を際立たせ、様々な流れを支える国土構想が必要。

○「対流」の発生、維持、拡大に必要な要素
 地域の多様な個性が原動力となって対流が発生。地域間の個性の差が際立つほど、よりダイナミック。

第2節 重層的かつ強靱な「コンパクトネットワーク」

・生活に必要な各種機能を一定の地域にコンパクトに集約することにより、これらの機能を維持するとともに、利便性を向上させ、定住人口を確保。
 ・各地域のネットワークでつながることにより、圏域人口を維持し、利便性の低下を回避。
 ・イノベーションを生み出す上で、モノ、カネ、情報の流動にはネットワークが不可欠。
 ・様々なコンパクトネットワークが相互に重層的に広がり、生活サービス機能、高度都市機能、国際業務機能まで提供され、イノベーションを創出するとともに、災害に対しても強靱な国土構造を実現

第3節 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

・魅力ある地方の創生により、「ローカルに輝く国土」の形成を目指す
 ・東京圏競争力を向上させ、「グローバルに輝く国土」を形成する上で重要な役割

第4節 地域別整備の方向

・集落地域、地方都市圏、地方広域ブロック、大都市圏
 ・都市と農山漁村の相互貢献による共生

第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

- 個性ある地方の創生
 - 【安全・豊かさ】 【経済成長・活力】
 - 目指すべき姿：(a)地域住民が自覚と主体的、(b)地域が自主的、(c)地域が安定的で持続的
 - 地域構想の特長：(a)小さな集落の形成、コンパクトシティの形成、地域間連携
 - 魅力あるふるさと創出：地域資源の活用、農林水産業の次世代継承、観光振興、産学官の連携、イノベーションの創出、地域消費意欲の生産性向上等
 - 「人の対流」の推進と国民生活の向上、二地域居住、二地域生活(昼・夜等)
- 活力ある大都市圏の整備
 - 【安全・豊かさ】 【経済成長・活力】
 - 大都市圏の個性と連携による新たな価値の創出(創発の場)としての機能の向上、東京オリンピック・パラリンピックを契機とした水素社会等の最先端技術の導入等
 - 安全・安心な大都市圏の形成(防災・減災対策、地域包括ケアのまちづくり等)
 - 魅力あるふるさと創出を促すための環境整備(子育てに適したまちづくりの推進等)
- グローバルな活躍の拡大
 - 【安全・豊かさ】 【経済成長・活力】 【国際社会】
 - 世界に活動の場を拡げ、成長力を高める(企業・国際競争力強化、技術力強化等)
 - グローバルな「対流」促進の強化(空港、港湾の機能強化、日本海・太平洋2回線活用型等)
 - リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成
 - 観光立国につながる展開(2020年を大きな転換点と見つつ、その後の発展を見通した戦略的な取組の推進等)

第2節 安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤

- 災害に強い強靱な国土の構築
 - 【安全・豊かさ】
 - 多面的・代償性、自助・互助・公助の強化、東日本大震災の被災地の復興等
- 国土の適切な管理による安全・安心で持続可能な国土の形成
 - 【安全・豊かさ】
 - 国土の適切な管理・土地の有効利用(農用地の確保、森林の整備・保全等)
 - 環境と共生した持続可能な国土づくり(生物多様性の確保、地域における食料・エネルギー・資源の安定確保、地球環境問題への対応等)
 - 海洋・海城の保全と利活用
 - 国土の効率的な国土管理(国土の選択的利用、国民的経営等)
- 国土基盤の維持・整備・活用
 - 【安全・豊かさ】 【経済成長・活力】 【国際社会】
 - 国土基盤整備の安定かつ持続的な実施(国土の発展を支えるインフラ整備)
 - 戦略的メンテナンスの推進、国土基盤を賢く使う
 - 国土基盤を支える担い手の確保とインフラビジネスの拡大(現場・担い手・技術人材の確保等)

第3節 国土づくりを支える参画と連携

- 地域を支える担い手の育成
 - 【安全・豊かさ】
 - 地域を支える担い手の育成
 - 「若者希望社会」の形成
 - 「女性活躍社会」の実現
 - 「高齢者参画社会」の推進
 - 「障害者共生社会」の実現
- 互助社会づくり
 - 【安全・豊かさ】
 - 互助社会づくりによる多様な主体の形成(ニュービジネスの推進、クラウドファンディング等)
 - ITの活用を活用した互助社会づくり
 - コミュニティの再生
 - 出産・子育ての環境整備(職住近接、テレワーク等)

第4節 横断的な視点

- 時間軸の設定
- ICT等の技術革新やイノベーションの導入
- 民間活力の活用(PPP/PPF等)

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015 35

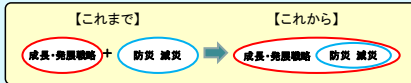
新たな首都圏広域地方計画(骨子)の概要

首都圏の課題の解決に向けた基本的な考え方

▼課題の中でも特に深刻な「巨大災害の切迫」「国際競争の激化」「高齢化の進展」への対応に力点を置く

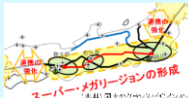
I. 防災・減災を組み入れた成長・発展戦略を描く

- 巨大災害の発生を前提としない成長・発展戦略は意味が無く、防災・減災を組み入れた成長・発展戦略が必要
- その際、防災・減災を経済発展のコストではなく、バネとしていく「有事に役立ち平時にうれしい」しなやかで強靱な経済構造を構築



II. 国際競争力を維持していくための世界都市機能の強化と国際的なネットワークの充実強化

- 経済の牽引役である首都圏が中心となり国際競争力の強化を図る。
- そのためには、メガリージョンが世界の競争の舞台となっていることを踏まえ、リニアによって結ばれる三大都市圏をスーパーメガリージョンとして発展させ、その中で東京のさらなる国際競争力を強化
- スーパーメガリージョン内の各地域の特徴を国際的に磨き、それらを連携させ、世界に情報発信するとともに、「国際都市」として、全ての分野でNo.1を目指す



III. 都市と農村の対流を視野に入れた異次元の超高齢社会への対応

○2025年までに介護施設が首都圏全体で絶対的に不足し、さらにそれ以降も東京圏を中心に加速する介護施設不足に対応するため、首都圏全体で都市と農村の対流を視野に入れた高齢化社会への対応を行うことが必要。そのため、以下の施策を一体的に推進。

- ・病気になる健康づくり
- ・コンパクトシティ、介護ロボット等、少ない労力で介護を支える効率的な仕組みづくり
- ・都市リノベーション、団地再生による介護施設の増設
- ・将来の移住を視野に入れた新たなふるさとづくり
- ・住み替えの促進



●東京都世田谷区と群馬県川場村の協働・連携による交流事業

▼課題解決の大きな契機として東京オリンピック・パラリンピックを成功させ、それをバネとして日本を成長軌道に乗せる

IV. 日本再興を確実にする取り組み東京オリンピック・パラリンピックに向けた準備、ICTの活用

- ・「高精度測位社会」など、ICTとデータを利活用した新しい社会システムを構築
- ・産業における生産性向上、次世代型産業の育成、物流の高度化、次世代型観光等を推進

▼東京一極集中は正や東北の復興、日本海の発展にも寄与していく

V. 東京一極集中の是正に向けた首都圏の役割

- ・東京一極集中の一因となった放射状の交通ネットワーク整備から、環状ネットワークに力点を置いた整備を進め、面的な対流・循環構造を構築
- ・地方の痛みを和らげ一極集中の是正を行うために東京圏がより積極的に貢献
- ・4つの国土軸[※]や新たな広域連携軸により、新たな連携の時代を切り拓くとともに、広域連携相互の結節点として、日本全体の発展に貢献

※4つの国土軸「北東国土軸」「日本海国土軸」「太平洋国土軸」「西日本国土軸」

VI. 福島復興及び日本海・太平洋二面活用

(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

36

巨大災害にも対応できるレジリエンス首都圏の構築

○首都圏広域地方計画において首都直下地震対策を盛り込み、引き続き巨大災害への備えを実施

首都圏広域地方計画における首都直下地震対策(抜粋)

■四路啓開: 道路・水路・航路・空路の総合啓開

○人員・物資の緊急輸送ルート確保のために、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

- ①四路の結節機能の強化
- ②緊急用河川敷道路、緊急用船着場等の活用
- ③緊急物資輸送船の海上航路ルートの確保及び優先管制・誘導・橋梁・岸壁等の耐震化(橋梁は、陸路・水路双方の命綱)

○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、国土交通省緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)の進出拠点に位置づけることで調整。

■命をつなぐルート: 膨大な数の避難者・帰宅困難者等への対応

○主要な幹線道路及び河川・運河・航路における命をつなぐルートの形成

- ①沿道建築物の耐震化や無電柱化等により発災時の確実な路上空間確保
- ②道路照明や河川監視カメラ等に無停電装置付きWi-Fiの付加
- ③スマートフォン(個人端末)による(準天頂衛星等の活用)広域避難場所等への避難の案内・誘導などの確実な情報提供
- ④避難指示等の重要な災害情報を確実に迅速に住民に届けるため、防災行政無線や災害時における情報伝達の共通基盤としての災害情報共有システムの普及等を推進
- ⑤消火活動、医療搬送及び帰宅困難者のための河川・航路ルートの確保



(C) Dr. Hiroto IZUMI, Institute for Transport Policy Studies, 2015

(出典)関東地方整備局 37

6. 東京が抱える高齢者問題
東京圏高齢化危機回避戦略 ～増田レポート～

○2025年にかけて、東京圏は高度成長期に流入した人口が75歳以上になることで急速に高齢化。後期高齢者は10年間で175万人(全国増加数の3分の1)増える。
 ○後期高齢者の増加率は、埼玉、千葉、神奈川県の方が東京都より高い。東京都区部は、高齢者が外部に流出しているため、全国平均並みの増加率にとどまっている。

後期高齢者（75歳以上人口）の見通し

	75歳以上人口		増加数 (万人)	順位	増加率 (%)	順位
	2015年 (万人)	2025年 (万人)				
東京都	147.3	197.7	50.5	1	34.3%	11
東京都区部	98.7	129.8	31.1		31.5%	
東京都市町村部	48.6	68.0	19.4		40.0%	
神奈川県	101.6	148.5	47.0	2	46.2%	3
大阪府	107.0	152.8	45.8	3	42.8%	5
埼玉県	76.5	117.7	41.2	4	53.9%	1
千葉県	71.7	108.2	36.6	5	51.0%	2
愛知県	81.7	116.6	34.9	6	42.8%	4
高知県	12.7	14.9	2.2	42	17.0%	39
佐賀県	12.2	14.3	2.1	43	17.2%	38
秋田県	18.8	20.5	1.7	44	9.2%	46
山形県	19.0	20.7	1.7	45	8.8%	47
鳥取県	9.0	10.5	1.4	46	16.0%	42
島根県	12.3	13.7	1.4	47	11.2%	44
全国	1,645.8	2,178.6	532.7		32.4%	

→ 一都三県の増加数
 175.2 万人
 → 全国の増加数の3分の1を占める。

資料：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）」