

# 大都市圏の政策課題について

○大都市圏政策の今後の考え方

- ①都市圏構造に係る課題
- ②広域基幹インフラに係る課題
- ③その他の課題

## 大都市圏政策の今後の考え方について

○数次にわたり策定されてきた大都市圏整備計画や、それを踏まえて実施された諸施策等により、当初想定されていた過密問題に対する人口・産業の集中抑制という課題については、一定の成果があったと評価することができる。

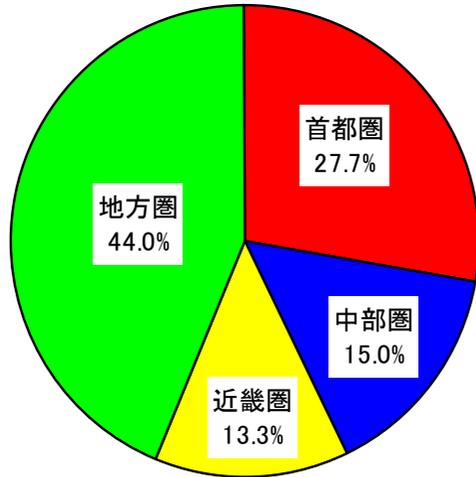
○しかし、国際競争力の強化や、通勤問題の解決、災害への脆弱性の解消等、広域的に取り組む中で多様な主体の利害を調整していかなければならない課題が存在している。

○また、上記の課題に加えて、人口減少・高齢化やヒートアイランド問題、地球温暖化問題への対応等、大都市圏の圏域構造として受け止めなければならない新たな課題が生じてきているところである。

# ①都市圏構造に係る課題 ～都市圏構造の誘導～

- ・運輸部門エネルギー消費量は、三大都市圏で全国の半分以上
- ・エネルギー消費抑制や通勤時間短縮等の観点から望ましい都市圏構造への誘導を目指す必要
- ・三大都市圏それぞれの現状・特性に応じた、目指すべき都市圏構造を検討する必要

運輸部門エネルギー消費量の圏域別シェア



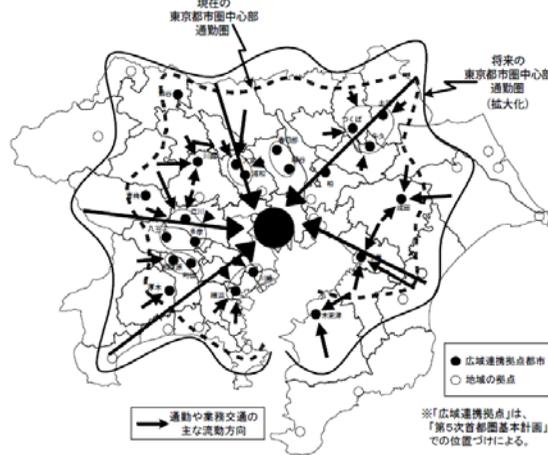
出典:「道府県別エネルギー消費統計」(H20)  
(資源エネルギー庁)より国土計画局作成

首都圏:茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県  
中部圏:岐阜県、静岡県、愛知県、福井県、三重県  
近畿圏:滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

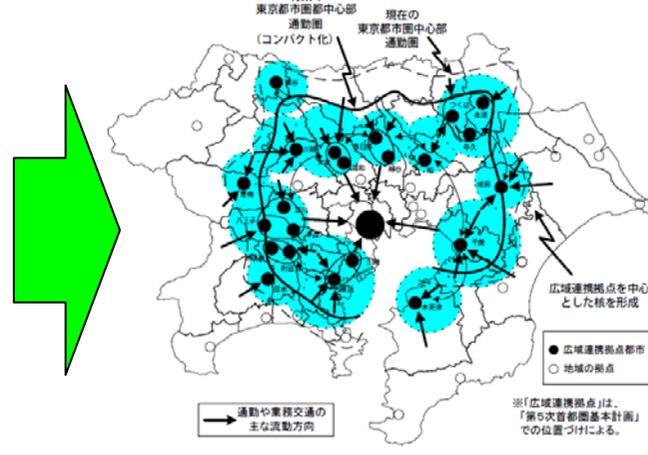
有識者・経済団体等の発言・意見等

- ・世界の環境問題、エネルギー問題の解決、低炭素社会実現の先導役を目指す((社)関西経済連合会 H20.10「関西ビジョン2020」)
- ・数箇所の機能的に分散した大都市地域とこれらを分散化してコンパクトシティの性格を持たせた単位地域の集合体をつくる必要がある。(日本学術会議 H17.6「大都市をめぐる課題特別委員会報告 大都市の未来のために」)

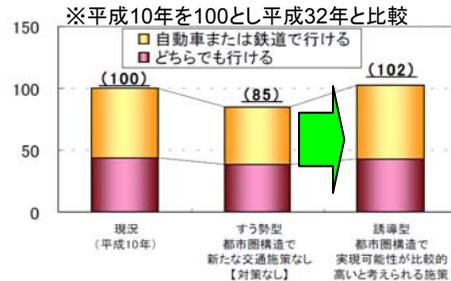
すう勢型都市圏構造のイメージ



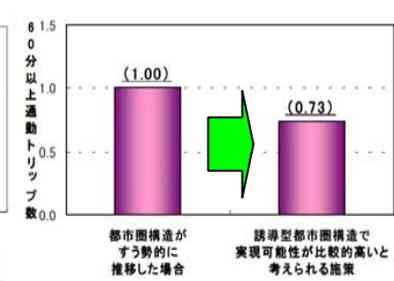
誘導型都市圏構造のイメージ



広域連携拠点まで自動車又は鉄道で30分以内に到達可能な人数の変化

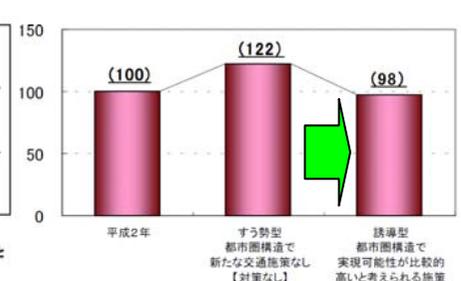


60分以上通勤トリップ数の変化



自動車による二酸化炭素排出量の変化

※平成2年を100とし、平成32年と比較



出典:「東京都市圏の望ましい総合交通体系のあり方」(H13 東京都市圏交通計画協議会)

(注)すう勢型都市圏構造:人口動態や就業形態が今後もそのまま将来まで続いていくことを想定  
誘導型都市圏構造:第5次首都圏整備計画の地域別整備の考え方のもと、公共交通サービス水準の高い地域へ人口を誘導していくことを想定して、今後は市街地の拡大を抑制し、市街地内への居住・産業機能の集積を図ることを想定  
新たな交通施策なし:道路、鉄道等の交通ネットワークの整備やTDM施策等の新たな施策を実施しない場合  
実現可能性が比較的高いと考えられる施策:整備の位置づけがある道路、鉄道等の路線整備が行われ、法制度等の課題が少なく、キャンペーンや施設整備等により交通需要転換を誘導する施策が実施された場合

# ①都市圏構造に係る課題 ～ヒートアイランド現象～

- ・地表面被覆の人工化、人口排熱の増加等によるヒートアイランド現象は大都市圏特有の課題
- ・東京、大阪、名古屋では、地方中核都市に比べ年平均気温の上昇幅が大きい。

100年間における日本の各都市の年平均気温の変化

東京	+3.3°C
名古屋	+2.8°C
大阪	+2.9°C
仙台	+2.3°C
広島	+2.1°C
中小都市	+1.5°C
(参考)	
地球全体	+0.7°C

出典:「ヒートアイランド監視報告(平成20年—東海地方)」(気象庁)

気候変動に関する政府間パネル第4次評価報告書(H19)

(注)中小都市:観測データの均質性が長期間維持され、かつ都市化などによる環境の変化が比較的少ない気象観測17地点の平均(網走、山形、長野、彦根、宮崎等)

地上気温(単位:°C)の分布

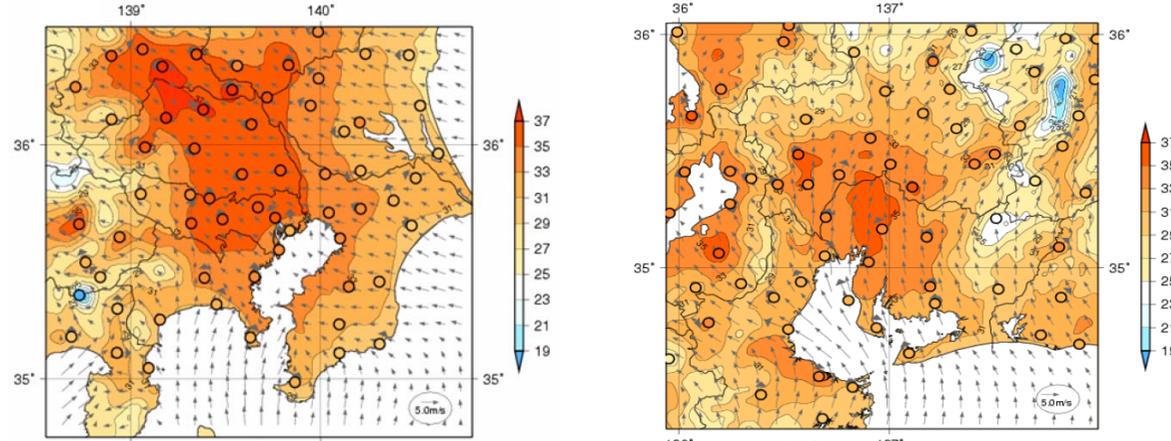
出典:「ヒートアイランド監視報告(平成20年—東海地方)」(気象庁)

「ヒートアイランド監視報告(平成19年冬・夏—関東・近畿地方)」(気象庁)

(注)観測時間は、いずれも15時

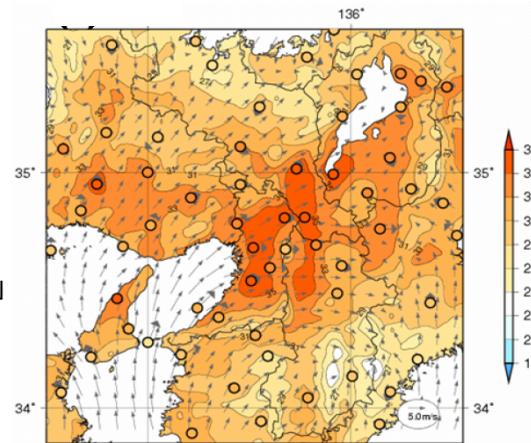
有識者・地方公共団体等の発言・意見等

地上気温(単位:°C)の分布

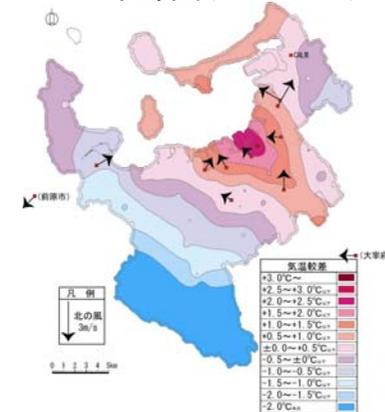


首都圏(H19.8.11)

中部圏(H20.8.12)



近畿圏(H19.8.19)



平均気温との気温較差(福岡市H15.9.5.17時)

出典:「福岡市ヒートアイランド現象調査報告書」(H16(財)九州環境管理協会)

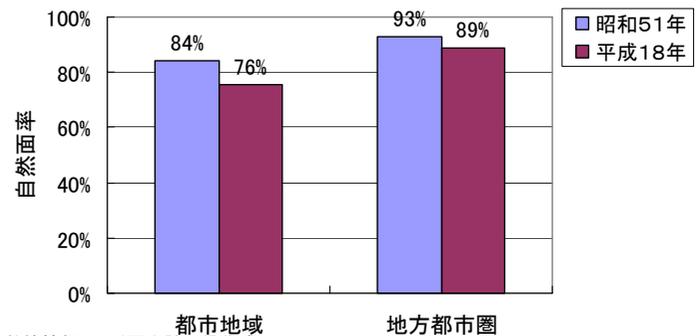
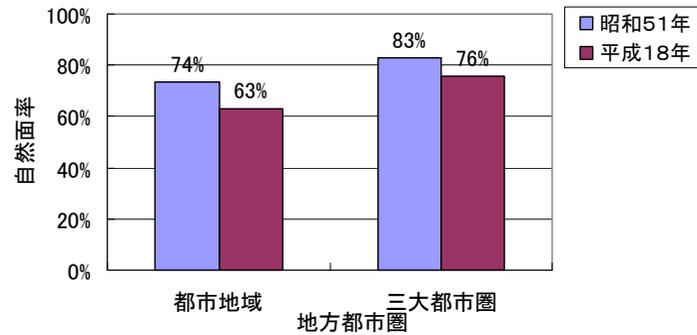
- ・大規模な緑地の風下側市街地では、緑地内の冷気が流出するために気温上昇が抑えられる。(日本学術会議 H17.6「大都市をめぐる課題特別委員会報告 大都市の未来のために」)
- ・建物の建て方を変え、冷たい海風を都心に通すという自然環境を活用する対策により、20~30年で確実に都市環境は改善できる(早稲田大学 尾島俊雄名誉教授 H19.7「クールシティ2007基調講演」)

# ①都市圏構造に係る課題 ～緑地の減少・広域的保全の必要性～

- ・三大都市圏においては、都市化の進展等により緑地の減少が顕著。
- ・市街地が連担し拡大していることから、近郊緑地が複数府県にわたるなど広域化。

都市圏別自然面率の推移

三大都市圏



(出典)国土数値情報により国土計画局作成

注1)三大都市圏は、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、京都府、大阪府、兵庫県、愛知県、三重県の合計地方都市圏は、宮城県、広島県、福岡県の合計

注2)都市地域:国土数値情報の指定地域面積(昭和60年)において、3次メッシュ内の用途地域、市街化区域、市街化調整区域、都市計画区域(用途地域を除く)の面積の和が、当該3次メッシュ面積の50%以上を占める地域

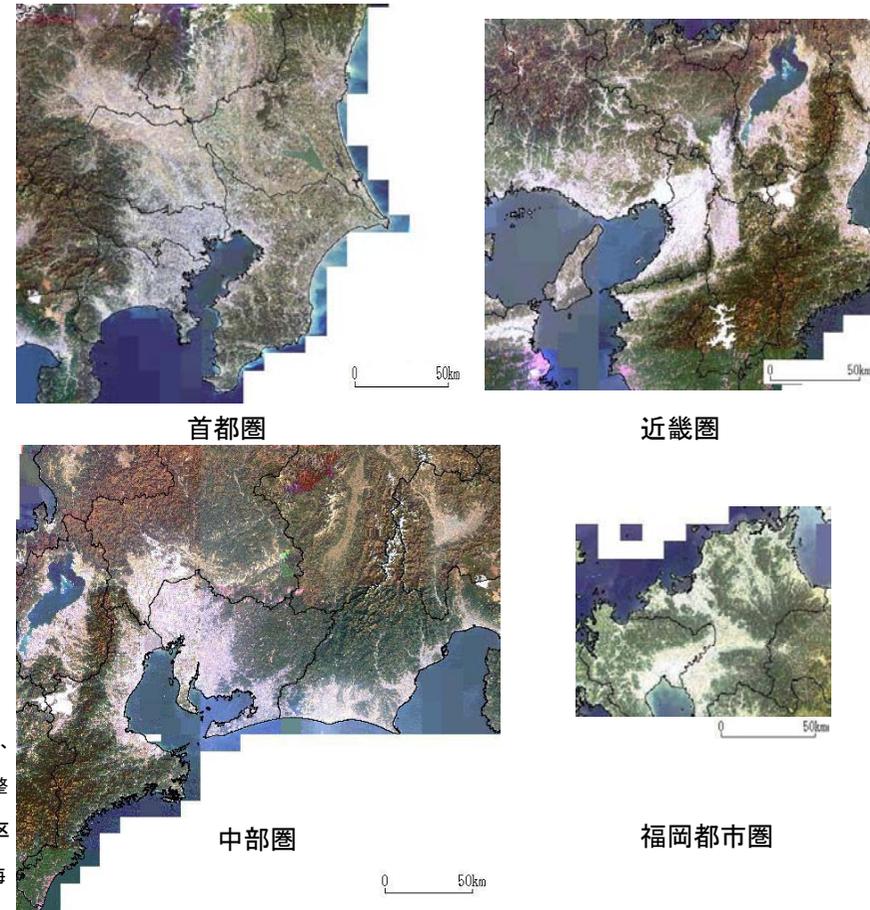
市街化区域等:都市地域うち市街化区域と用途地域の面積の和が、都市計画区域(用途地域等を除く)と市街化調整区域の面積の和よりも大きい地域

注3)自然面率:国土数値情報の土地利用区分において、3次メッシュ内の田、その他の農用地、森林、河川地及び湖沼、海浜の面積が当該3次メッシュ面積に占める割合

## 有識者・地方公共団体等の発言・意見等

- ・我が国における都市再生の政策において水辺空間と緑地を保全・再生することを最重要課題とすべきである。  
(日本学術会議 H17.6「大都市をめぐる課題特別委員会報告 大都市の未来のために」)
- ・八都府市共通の課題として、広域的な大規模緑地を保全する必要がある。  
(緑地保全の推進に係る税制上の軽減措置及び国の財政支援策の拡充に関する要望書H19.7八都府市首脳会議)

都市圏別の緑地分布

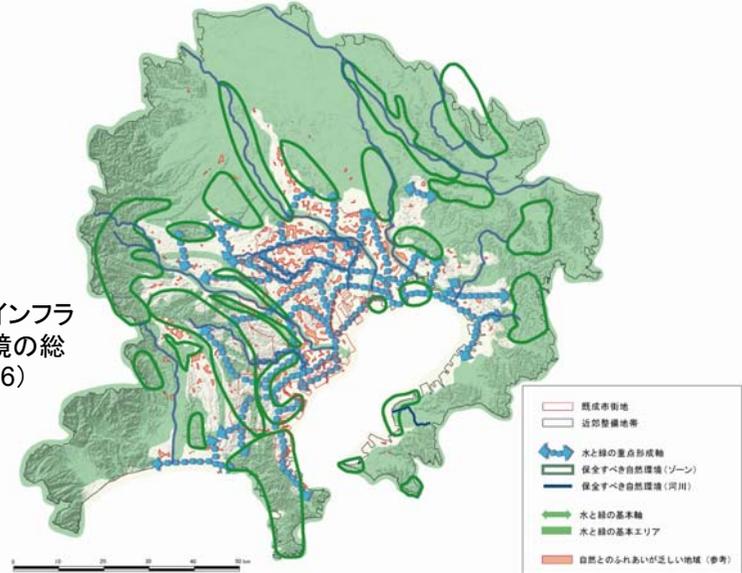


# ①都市圏構造に係る課題 ～広域緑地の保全に向けた取組～

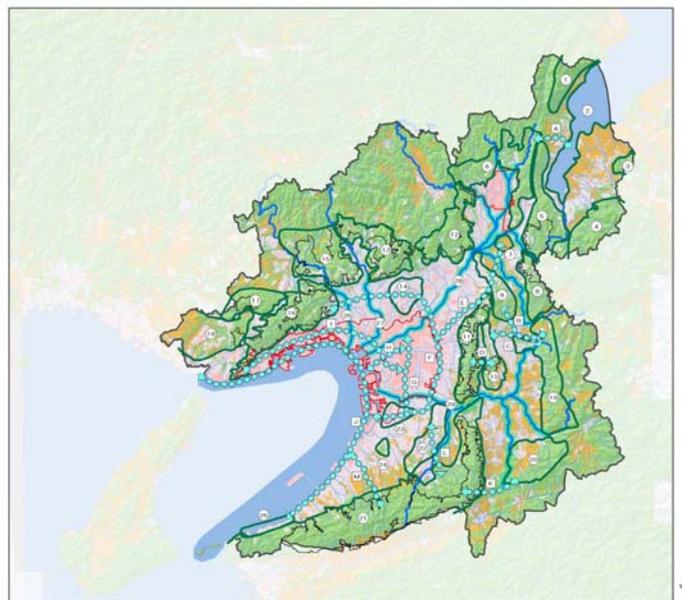
・首都圏・近畿圏については、保全すべき自然環境等を取りまとめたランドデザインを策定しており、その速やかな実現が求められている。

## 首都圏の都市環境 インフラの将来像

出典：首都圏の都市環境インフラ  
ランドデザイン(自然環境の総  
点検等に関する協議会H16)



保全すべき自然環境ゾーンにおける土地利用の変化  
(H16時点)



## 近畿圏の都市環境 インフラの将来像

出典：近畿圏の都市環境インフラ  
ランドデザイン(近畿圏におけ  
る自然環境の総点検に関する検  
討会議H18)



(H20時点)

## ②広域基幹インフラに係る課題

～空港・港湾等の広域的活用による物流効率化、産業・業務機能集積～

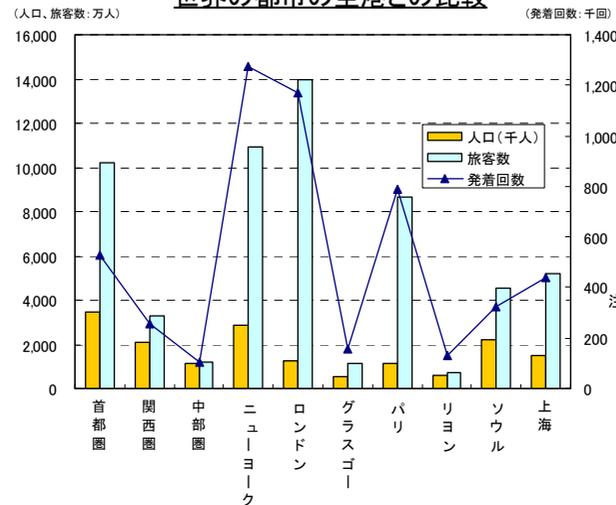
- ・我が国のゲートウェイとして空港・港湾の機能強化・アクセス改善等は喫緊の課題
- ・これらのインフラを広域的に活用することにより、物流効率化・産業・業務機能の集積を図っていく必要

### 主要港湾のコンテナ取扱数ランキング

1983年		1993年		2006年	
順位	港名	順位	港名	順位	港名
1	ロッテルダム	1	香港	1	シンガポール
2	ニューヨーク・ニュージャージー	2	シンガポール	2	香港
3	香港	3	高雄	3	上海
4	神戸	4	ロッテルダム	4	深圳
5	高雄	5	釜山	5	釜山
6	シンガポール	6	神戸	6	高雄
7	アントワープ	7	ハンブルク	7	ロッテルダム
8	シアトル	8	ロサンゼルス	8	トバイ
9	基隆	9	横浜	9	ハンブルク
10	ハンブルク	10	ロングビーチ	10	ロサンゼルス
13	釜山	...	...	...	...
19	東京	17	東京	23	東京
...	...	...	...	...	...
33	大阪	22	名古屋	28	横浜
45	名古屋	27	上海	...	...
114	上海	...	...	33	名古屋
		...	...	38	神戸
		...	...	44	大阪

出典：(社)日本物流団体連合会「数字で見る物流」

### 世界の都市の空港との比較



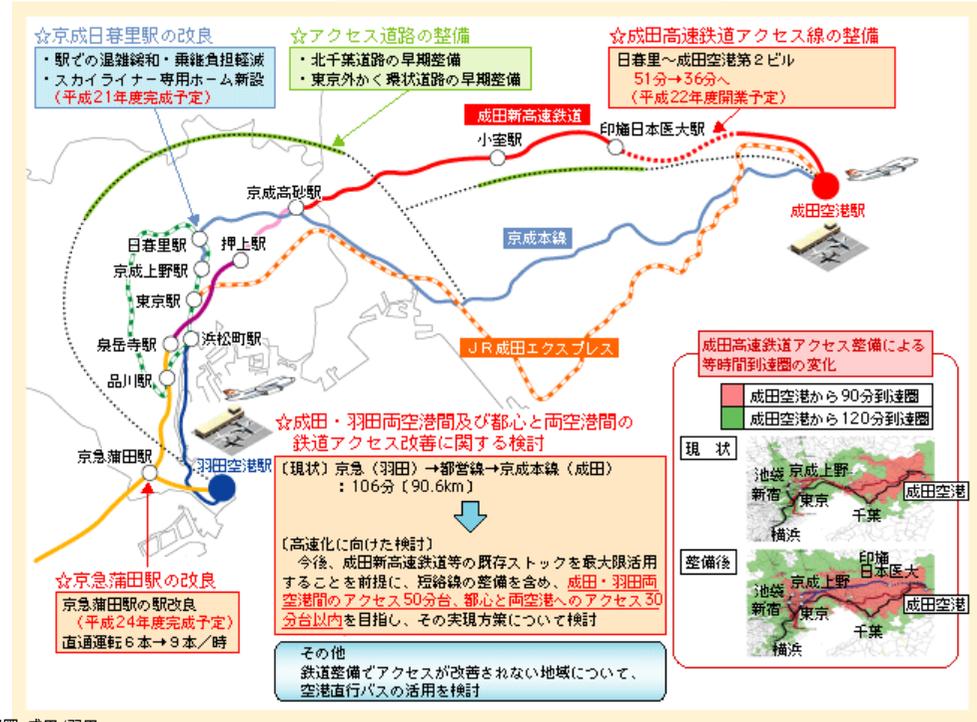
注：各国主要都市の空港は次のものを指す。首都圏：成田/羽田、関西圏：関空/伊丹、中部：中部、ニューヨーク：J.F.ケネディ/ニューアーク/ラガーディア、ロンドン：ヒースロー/ガトウィック/スタンステッドルートン/ロンドンシティ、グラスゴー：グラスゴー/グラスゴー・プレストウィック、パリ：シャルルドゴール/オルリー、リヨン：サン・テグジュペリ、ソウル：仁川/金浦、上海：浦東/虹橋

出典：WORLD AIRPORT TRAFFIC REPORT 2007より国土計画局作成

### 有識者・経済団体等の発言・意見等

- ・アジア諸港の躍進などにより、日本港湾の国際的地位が低下していく中、積極的な対策を講じなければ、東京港、川崎港、横浜港が世界の基幹航路から外れ、わが国経済に与える影響は極めて深刻。(第54回八都府市首脳会議 H20.11)
- ・空港や港湾が、物流機能において、荷主のニーズに十分応えられないままでは、グローバルな産業活動の要となる物流の大きな隘路となり、企業の国際競争力、ひいては地域や国の産業競争力の維持も危うくなる。(関西経済連合会 H17.3 関西の総合的な物流機能強化に関する提言)

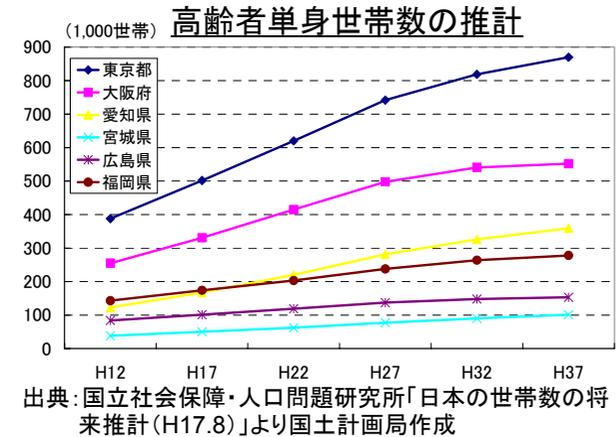
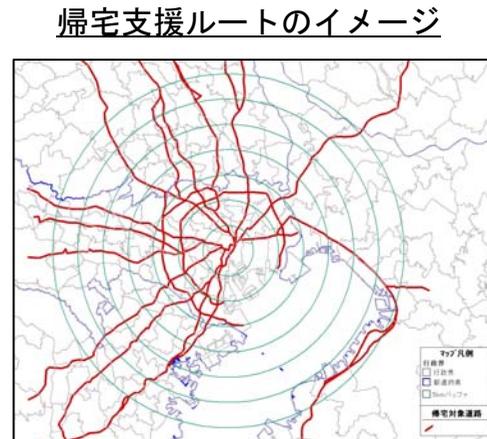
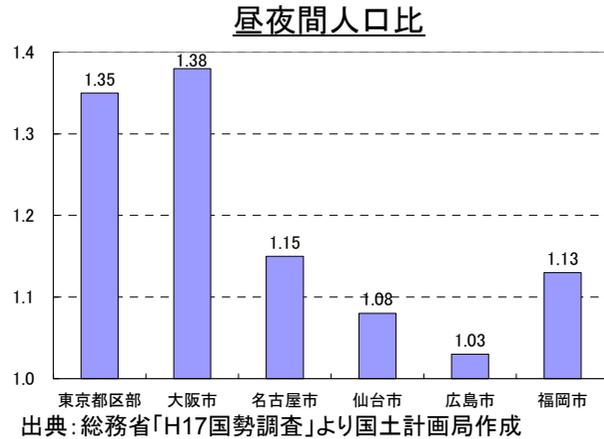
### 首都圏空港への交通アクセス強化



出典：H20年度国土交通白書

### ③その他の課題(昼間人口の集中による課題等)

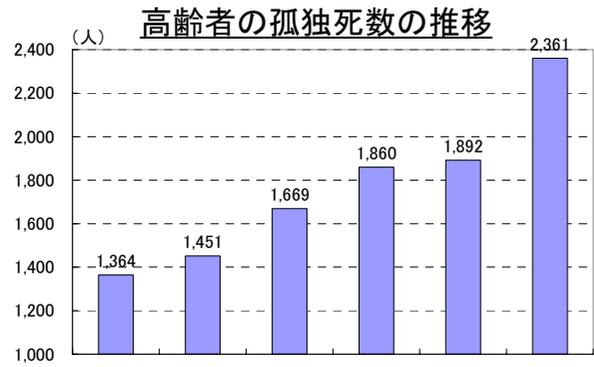
- ・大規模地震発生時の帰宅困難者対策等、大都市圏の高い昼夜間人口比に起因する課題が存在
- ・また、高齢者単身世帯の増加による地域コミュニティ衰退の進展が懸念



#### 帰宅困難者発生想定

首都圏	650万人
近畿圏	200万人
中部圏	96万人

出典: 中央防災会議「首都直下地震避難対策等専門調査会報告」、「中部圏・近畿圏の内陸地震に関する専門調査会報告」



※東京都23区内で発生した全ての不自然死について、死体の検案等を行う東京都監察医務院が扱った事例のうち、65歳以上の一人暮らしで死亡場所が自宅であった者の推移  
出典: 東京都監察医務院「統計表及び統計図表」より国土計画局作成

#### 地方公共団体・経済団体・有識者等の発言・意見等

・徒歩帰宅者の陸上輸送路及び水上輸送路のネットワークの確立など帰宅困難者対策に係る諸施策を推進すること。  
(八都府市首脳会議要望書 H21.6「首都圏における地震防災対策の充実強化等について」)

・単身世帯の増加は、人々の地域社会とのつながりを希薄にする可能性がある。…今後、中高年男性の単身者が増加していくので、地域社会とのつながりを持ちにくい人々が増えることが予想される。  
(みずほ情報総研 研究レポート H20.12「単身世帯の増加と求められるセーフティネットの再構築」)

# 大都市圏における空間計画の必要性

大都市を取り巻く各種課題に対応して、以下のような多様な法制度が用意されている。

- ・都市計画法(※) ・都市再生特別措置法
- ・中心市街地の活性化に関する法律
- ・都市鉄道等利便増進法(※)
- ・密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律 等

- ・災害対策基本法
- ・被災市街地復興特別措置法
- ・特定都市河川浸水被害対策法 等

- ・都市公園法 ・都市緑地法(※) ・景観法
- ・自然公園法 ・森林法 ・農地法
- ・農業振興地域の整備に関する法律
- ・地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律
- ・古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法
- ・自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法 等

(注)(※)は、三圏法等と明示的な関わりのあるもの

大都市圏においては、都府県を越えた広域的な視点から多数の法制度を運用していく必要性があり、圏域の地域構造を規定した上で、これらを広域的に受け止める空間計画が必要。