

平成 26 年度

首都圏整備に関する年次報告
要旨

平成 27 年 6 月

国 土 交 通 省

全体構成

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

- 第1節 首都圏を取り巻く現状
- 第2節 生産年齢人口減少への対応
- 第3節 首都圏の魅力を生かした活力の維持
- 第4節 首都圏の技術力の高さを生かした活力の維持
- 第5節 人口減少・少子高齢化の進展下での持続可能な首都圏の実現に向けて

第2章 首都圏整備の状況

- 第1節 人口等の状況
- 第2節 産業機能の状況
- 第3節 個人主体の多様な活動の展開
- 第4節 環境との共生
- 第5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備
- 第6節 将来に引き継ぐ社会資本の整備
- 第7節 首都圏整備の推進

資料編 首都圏整備に関する各種データ（省略）

この文書は、首都圏整備法（昭和31年法律第83号）第30条の2の規定に基づき、首都圏整備計画の策定及び実施に関する状況について、報告を行うものである。

本文中の「首都圏」「東京圏」等は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。

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

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県

周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

都心3区：千代田区、中央区、港区

特にことわりのない限り、図表中の「S」は昭和を、「H」は平成を示す。

本要旨に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

はじめに

現在、我が国における人口減少・少子高齢化は大きな課題であり、首都圏においても今後顕在化する課題である。本白書では、首都圏（1都7県）について、今後も我が国の政治・経済・文化等の中心地としてふさわしい活力ある圏域であるために必要な視点について記述するものである。

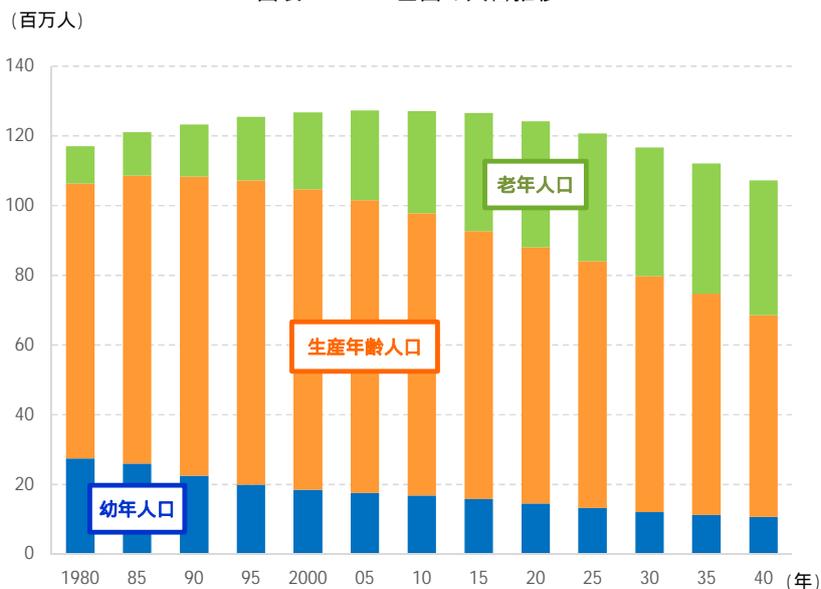
一方、地方においては、地方創生・人口減少の克服が課題となっており、これを受けて、政府において、まち・ひと・しごと創生本部が平成26年9月に設置され、同年12月に「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」が閣議決定された。ここでは、地方創生との関係で、地方と首都圏など大都市圏は、パイを奪い合う関係ではなく、地方と首都圏がそれぞれ強みを活かし日本全体を引っ張っていく「プラスサム」でなければならないとされている。また、首都圏は、日本の成長のエンジンとしての役割も果たし、地方と、いわば「ウィン・ウィン（win-win）」の関係を目指していくことが重要である。

第1節 首都圏を取り巻く現状

1. 全国・首都圏の人口の推移

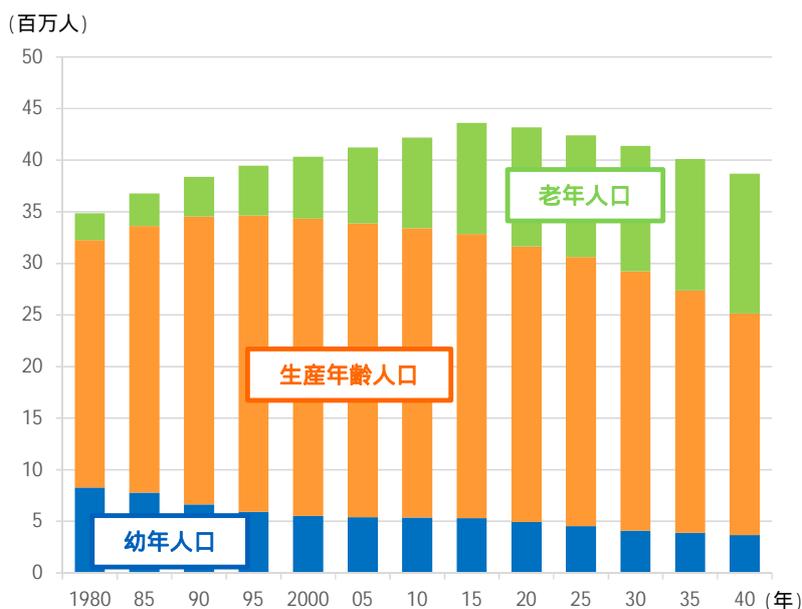
全国及び首都圏の人口は戦後長らく増加し続けてきた。しかし、全国では2010年（平成22年）の1億2,806万人をピークに既に減少し始め、首都圏についても現状は増加が続いているものの、今後は2015年（平成27年）の4,360万人をピークに減少すると推計されている。また、生産年齢人口については、少子高齢化の進展によって人口よりも早い時期にピークを迎えており、全国では1995年（平成7年）の8,716万人、首都圏においても2000年（平成12年）の2,936万人を境に減少を続けている（図表1-1-1、1-1-2）。

図表 1-1-1 全国の人口推移



資料：1980年から2010年までの実績値は「国勢調査」(総務省)を、2015年以降の推計値は「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)をもとに国土交通省都市局作成。推計値はいずれも出生中位・死亡中位。

図表 1-1-2 首都圏の人口推移

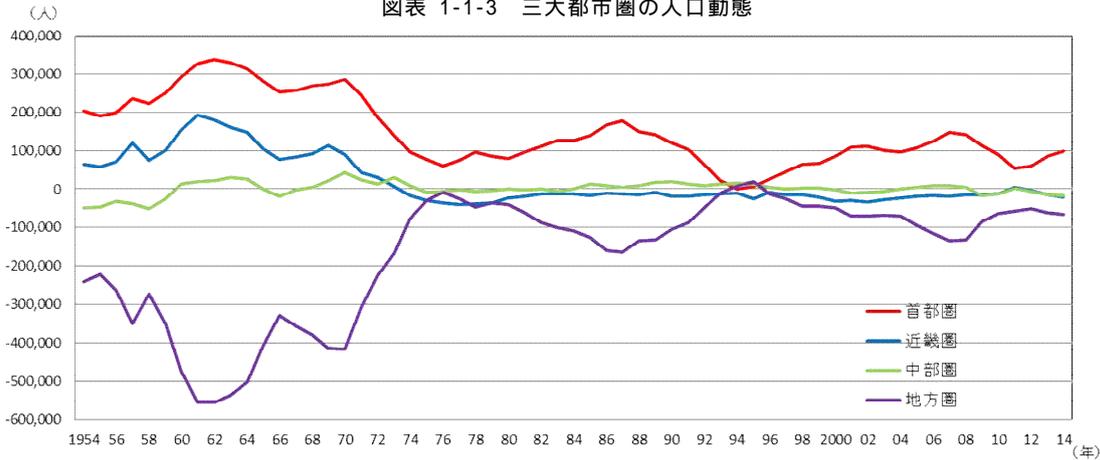


資料：1980年から2010年までの実績値は「国勢調査」(総務省)を、2015年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)をもとに国土交通省都市局作成。推計値はいずれも出生中位・死亡中位。

2. 首都圏の人口動態

大都市圏の圏域によって人口動態の様相は異なっており、近畿圏・中部圏では高度成長期以降、流出入がほぼ均衡しているが、首都圏は高度成長期以降も流入超過が続いている(図表 1-1-3)。

図表 1-1-3 三大都市圏の人口動態

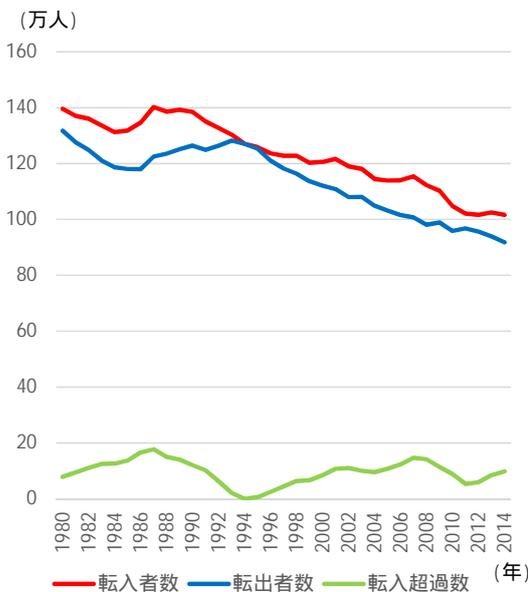


注1：人口流入数は住民基本台帳人口移動報告による各年の都道府県間の転入者数と転出者数との差を圏域毎に国土交通省で集計したもの。
 注2：「近畿圏」とは、福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県を指す。また、「中部圏」とは、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県を指す。
 資料：「住民基本台帳人口移動報告」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏における1990年(平成2年)以降の転入超過は転入者数の増加ではなく、むしろ転出者数の減少により首都圏に滞留しているために生じている(図表1-1-4)。

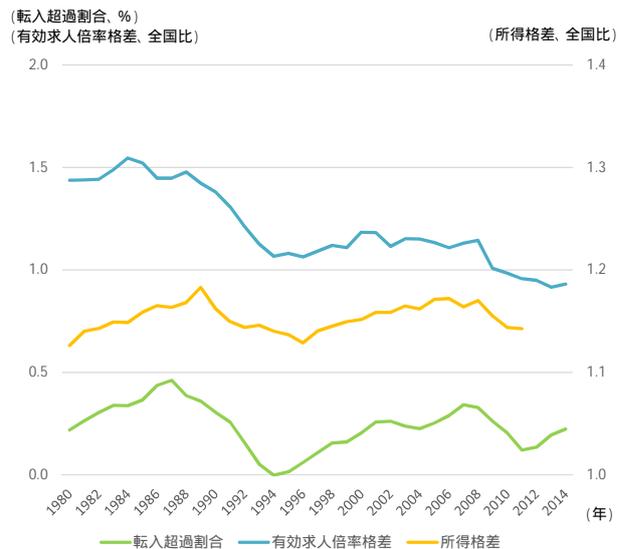
また、首都圏への転入超過割合は、首都圏と全国との有効求人倍率格差及び首都圏と全国との所得格差と同じ傾向の変化をしており、雇用環境などの格差が首都圏での人口の滞留につながっていると考えられる(図表1-1-5)。

図表 1-1-4 首都圏への転入・転出の推移



資料：「住民基本台帳人口移動報告」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-5 転入超過割合との相関

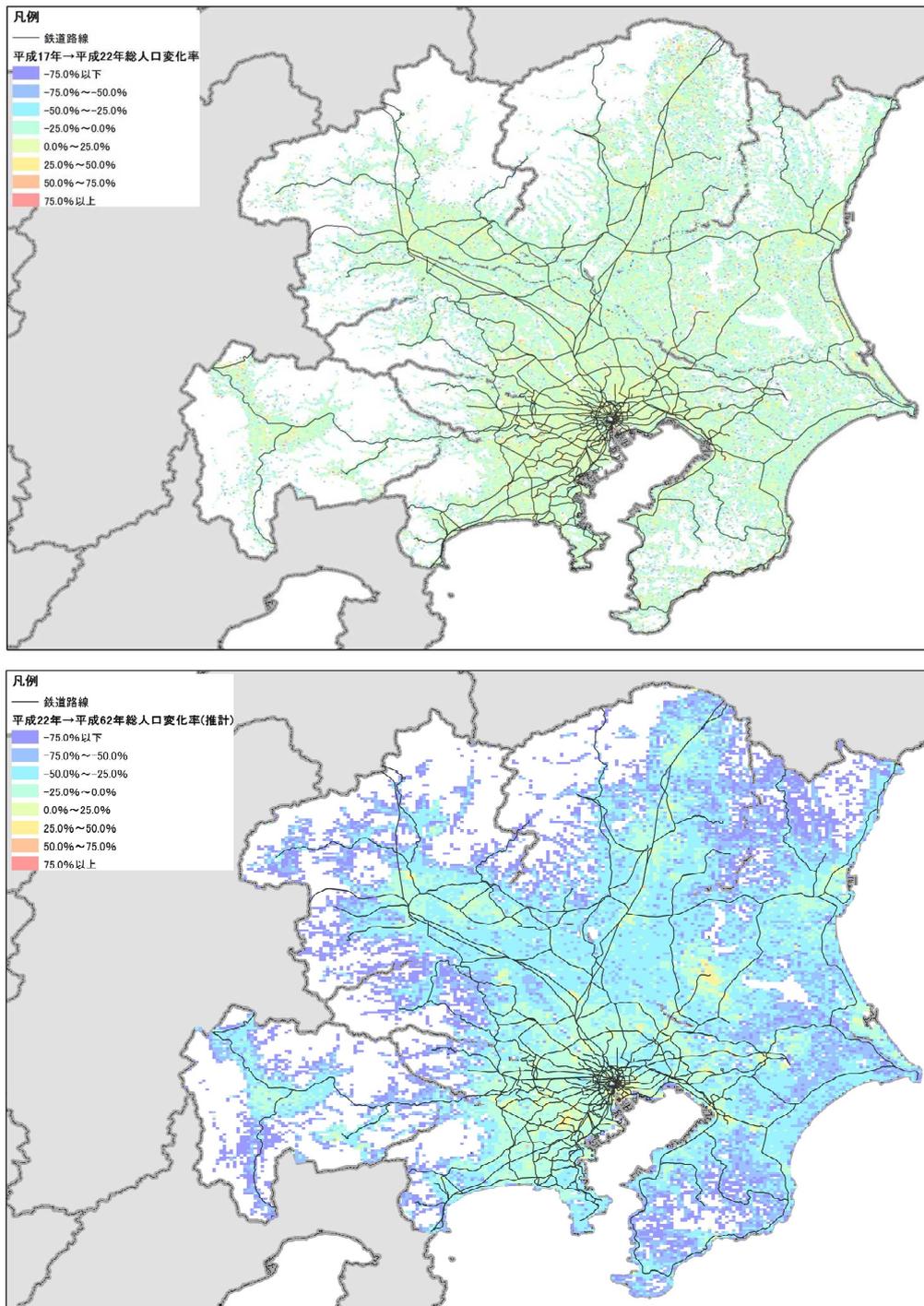


注1：転入超過割合は「(転入者 - 転出者) / 総人口」、所得格差は「1人あたりの県民所得の首都圏平均 / 全県計」、有効求人倍率格差は「有効求人倍率の首都圏平均 / 全国値」で計算。

資料：「住民基本台帳人口移動報告」(総務省)、「一般職業紹介状況(職業安定統計)」(厚生労働省)、「県民経済計算」(内閣府)より国土交通省都市局作成。

また、首都圏の人口変化・将来推計を俯瞰的に見ると、平成17年から22年にかけて、都心近傍の鉄道駅周辺等を除き、ほとんどの地域で人口の増加が止まっており、平成22年から62年の人口変化の推計では、これまで人口が増加していた地域の多くも減少に転じ、首都圏においても人口減少は避けられない課題となっている（図表1-1-6）。

図表 1-1-6 メッシュ別人口変化(H17-22 及び H22-62)



注1：H17-22は2分の1地域メッシュ、H22-62は基準地域メッシュを使用

資料：「国勢調査」（総務省）、「国土数値情報 将来推計人口メッシュ」（国土交通省国政局）をもとに国土交通省都市局作成。

一方で、人口総数は減少していくが、高齢者数は今後急激に増えると推計されている。特に首都圏をはじめとする大都市圏ではその他の圏域に比べて急激なペースで増加すると推計されている（図表 1-1-7）。

図表 1-1-7 大都市圏の高齢者増加数・増加率（2010年～2040年）

		増加数(万人)	増加率(%)
首都圏	65歳～	109	21.5
	75歳～	104	34.3
	85歳～	229	220.2
中部圏	65歳～	20	7.8
	75歳～	23	13.4
	85歳～	105	159.7
近畿圏	65歳～	14	4.8
	75歳～	28	15.0
	85歳～	124	189.3
その他	65歳～	-23	-4.5
	75歳～	-2	-0.4
	85歳～	216	134.3

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）」をもとに国土交通省都市局作成。

3. 首都圏の活力維持に向けて

首都圏においては、近年流入者数は減少傾向であるものの、求人倍率の格差など雇用環境による影響等により、流出者数が減少しているために、人口が首都圏に留まり転入超過となっていると考えられる。

しかしながら、これまで社会増により人口が増加してきた首都圏においても今後は自然減の影響による人口減少は避けられない。一方で、高齢者人口については大幅な増加が見込まれている。

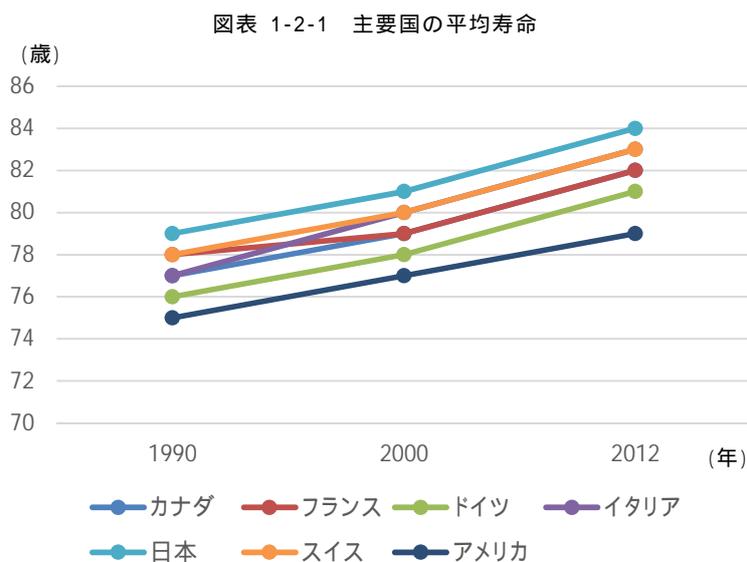
そのような中で首都圏が今後も活力を維持していくためには、急増する高齢者を社会で支えるべき対象と見る視点から、経験・知識を持っている貴重な社会的資産、社会を支える人材と見るなど新たな視点が必要となってきた。

第2節 生産年齢人口減少への対応

前節において、今後の我が国及び首都圏の人口動態について取り上げた。生産年齢人口の減少が我が国の活力に与える影響の軽減に向けて、平均寿命が伸びている中で元気な高齢者が一層活躍できる社会、これまで以上に女性等が活躍できる社会の実現などが必要である。

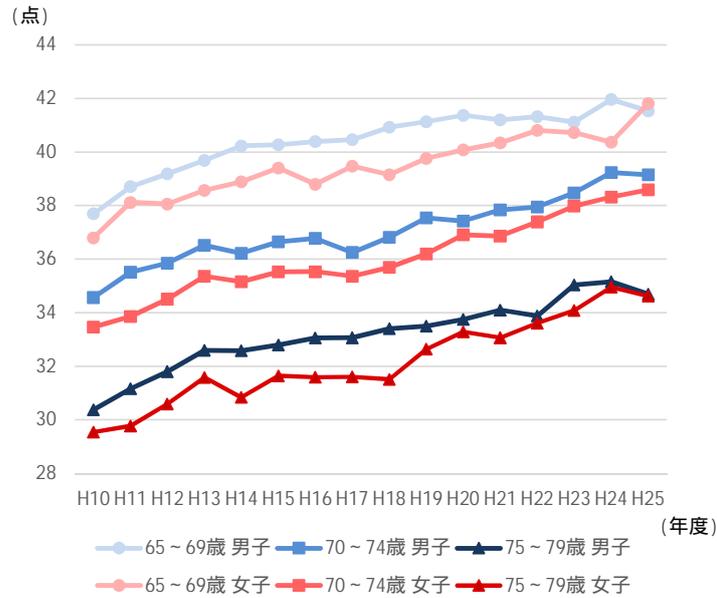
1. 高齢者の一層の社会参加に向けて

前節で取り上げたように高齢者が増加する一方で、日本の平均寿命は先進国の中でも高く(図表 1-2-1) 高齢者の体力は年々向上しており、平成 25 年の体力・運動能力調査結果(文部科学省)は、15 年前の 5 歳下の年齢層の結果を上回るものとなっている(図表 1-2-2)。また、病気やけがなどの自覚症状のある高齢者の割合は年々低下しており(図表 1-2-3) 前述の体力の向上と併せて考慮すると、健康を維持している元気な高齢者が全体的に増加していると推察される。



資料:「World Health Statistics 2014」(WHO)をもとに国土交通省都市局作成。

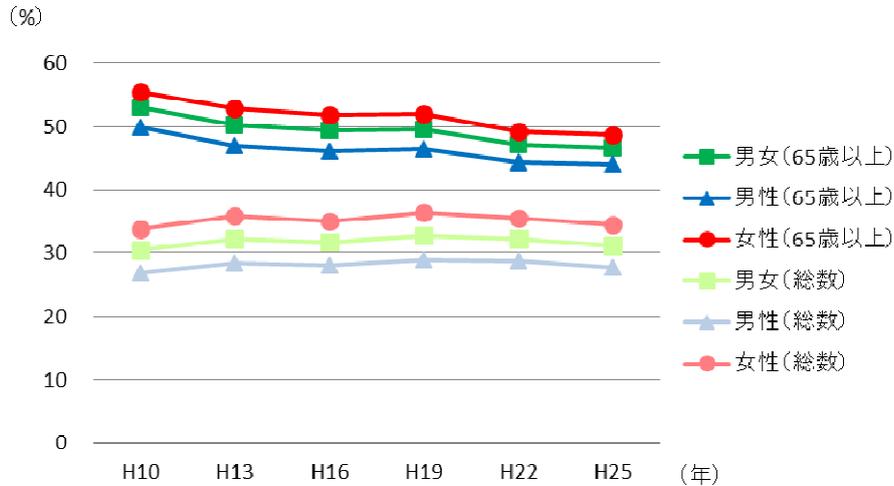
図表 1-2-2 高齢者の体力・運動能力調査結果の推移



注1：点数は、「新体力テスト実施要項」に基づく握力・上体起こし・長座体前屈・開眼片足立ち・10m障害物歩行・6分間歩行の6種目の合計点である。

資料：「平成25年体力・運動能力調査」(文部科学省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-3 高齢者の有訴者^{注1)}率の推移



注1：「有訴者」とは、病気やけがなどの自覚症状を訴える者をいう。

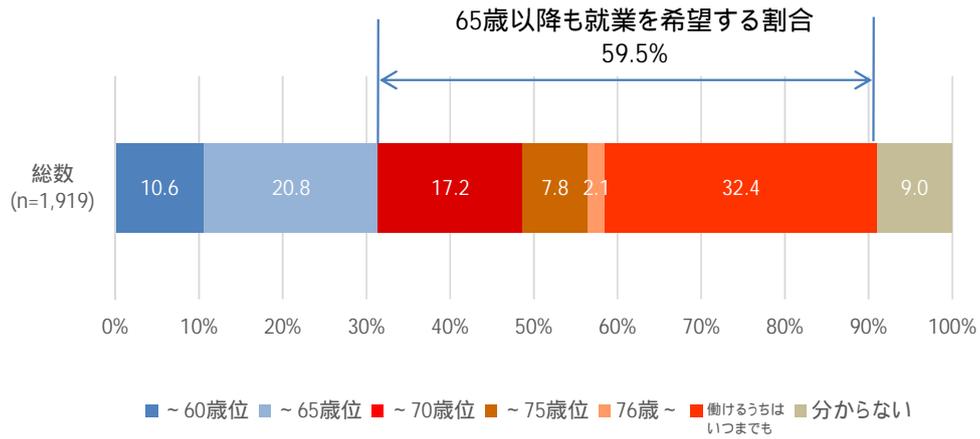
資料：「国民生活基礎調査」(厚生労働省)をもとに国土交通省都市局作成。

高齢者のうち、65歳以降も就業を望む人の割合は約6割にのぼり(図表1-2-4, 1-2-5)、元気な高齢者の増加と相まって、首都圏の高齢者の就業者は増加しているものの、高齢者数全体も増加しているため、就業率は約2割と横ばいである(図表1-2-6)。

今後は、就業などを通じて高齢者の一層の社会参加を促進することにより、社会を支える活力の維持が可能となる。

また、社会参加の進展の結果、健康寿命が延びれば将来不足することが予想される医療・介護サービスの課題にも貢献することが期待できる。

図表 1-2-4 退職希望年齢



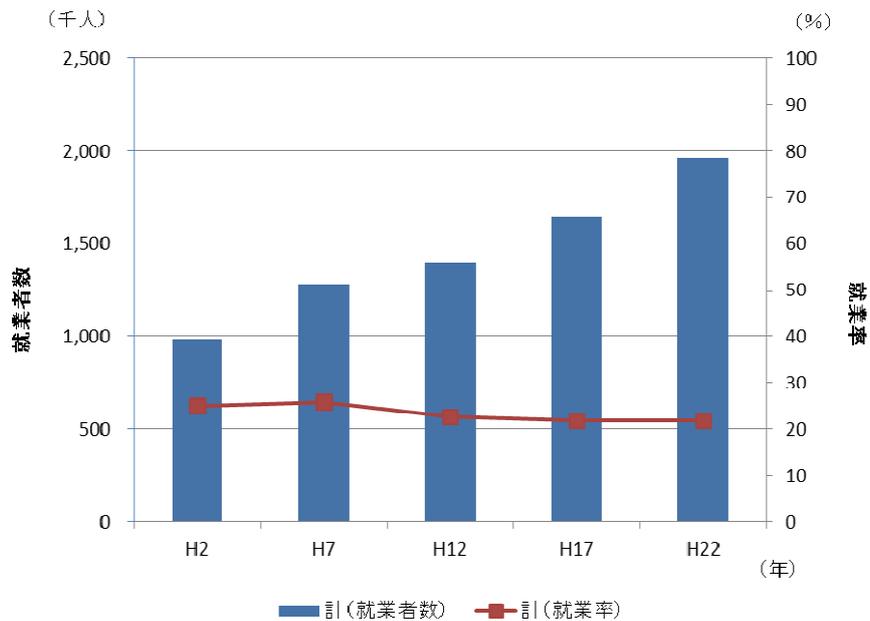
資料：「高齢者の健康に関する意識調査結果」(内閣府)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-5 元気高齢者の就業事例



資料：「生涯現役社会の実現に向けた就労のあり方に関する検討会 報告書」(H25.6.26 厚生労働省報道発表資料)

図表 1-2-6 高齢者の就業者数の推移

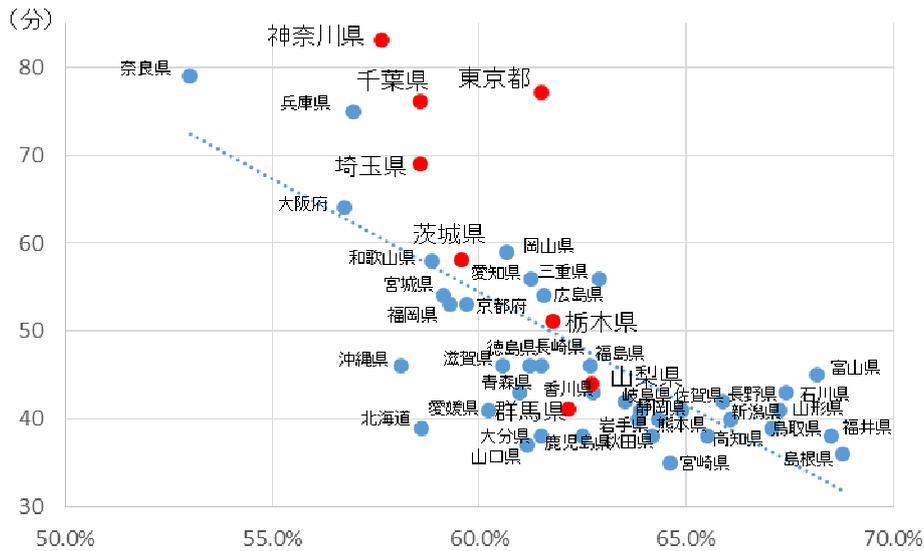


資料：「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

2. 女性の一層の社会参加に向けて

通勤時間の長い首都圏などの大都市圏では地方に比べて女性の就業率は低い状態に留まっている（図表 1-2-9）ものの、就業者総数に占める女性の割合は増加傾向にあり、首都圏でも近年では 40% を超えている（図表 1-2-10）。また、管理的職業従事者、いわゆる管理職の女性割合についても増加傾向にあり、首都圏・東京圏は全国値よりもおおむね高い数値で推移している（図表 1-2-11）。

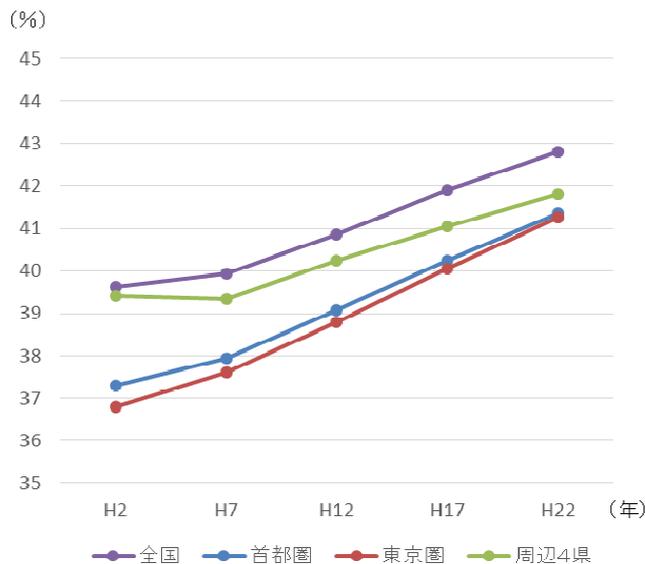
図表 1-2-9 女性の就業率（15～64 歳）と通勤時間との関係



注 1：就業率 = 就業者 / 15 歳以上人口（労働力状態「不詳」を除く）

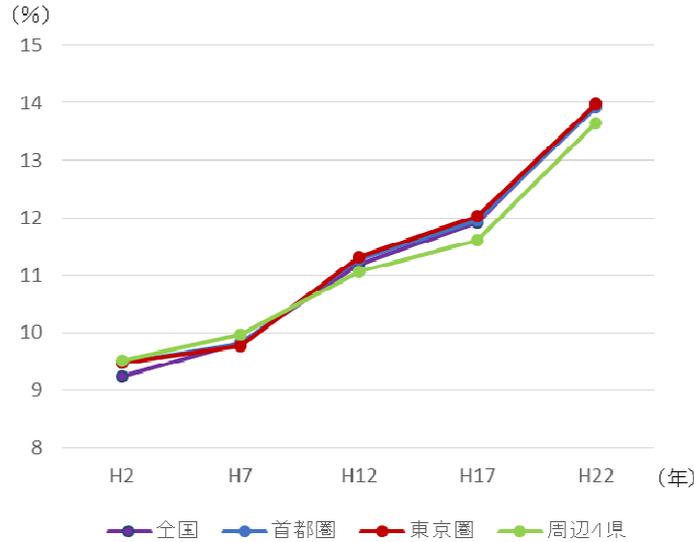
資料：「平成 22 年国勢調査」、「平成 23 年社会生活基本調査」（ともに総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-10 就業者総数に占める女性の割合の推移



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-11 管理的職業従事者の女性割合の推移



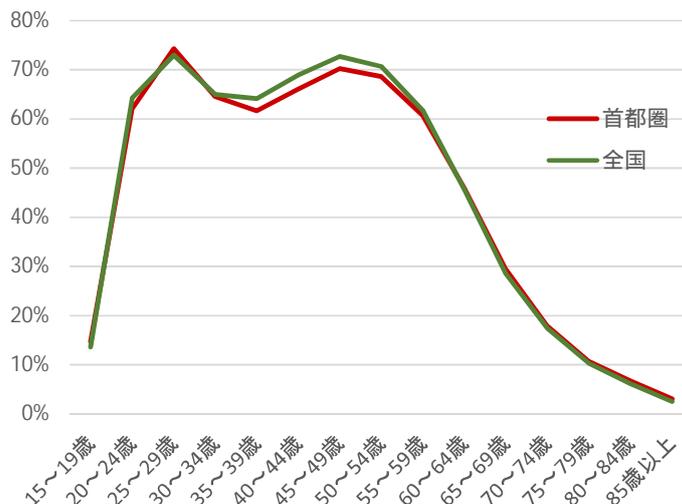
資料：「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

大都市圏の女性の社会参加を一層促すには、いわゆるM字カーブといわれる子育て期間中の就業率の低下の解消が必要であり、首都圏など大都市部においては全国平均に比べてもその期間での低下が大きいのでとりわけ重要である(図表1-2-12)。そのためには、保育所等の充実による待機児童の解消に向けた取り組みとともに、病児保育対応施設・定員の充実も必要である(図表1-2-13)。

保育所等の子供の預け先を選ぶ際には、「通うのに便利な場所にある」という項目を重視する割合が高い(図表1-2-14)というニーズもあり、首都圏の大手鉄道会社では利便性の高い自社の駅近辺の施設等を保育所に活用するケースが近年多く見られるようになってきた(図表1-2-15)。

また、ICT(情報通信技術)を活用した場所にとらわれない柔軟な働き方であるテレワークなど、働きやすい環境の実現も重要である。

図表 1-2-12 年齢階層別の女性就業率(首都圏・全国)



注1：就業率=就業者/15歳以上人口(労働力状態「不詳」を除く)

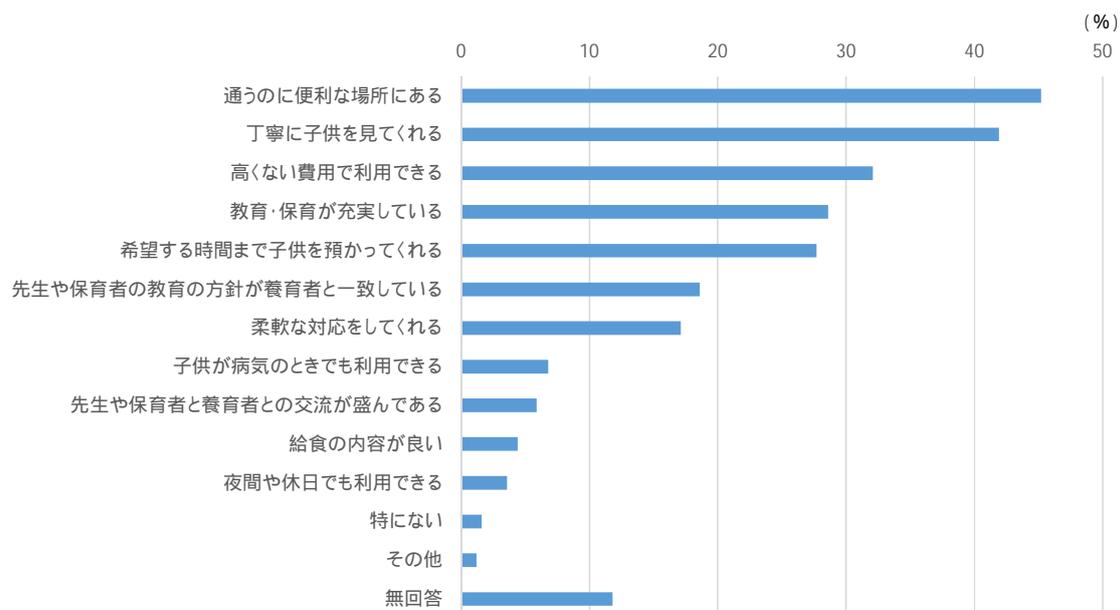
資料：「平成22年国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-13 首都圏における病児保育所の充足率(平成24年)

	茨城	栃木	群馬	埼玉	千葉	東京	神奈川	山梨
保育所定員数(人)	44,938	30,712	41,890	86,374	79,263	186,698	104,805	20,674
病児保育所定員数(人)	13	12	15	81	112	328	93	36
病児保育所充足率(%)	0.03	0.04	0.04	0.09	0.14	0.18	0.09	0.17

注1：病児保育所定員数については、不明のものは0、2～4の場合、最大値の4をとり、カウントした。
 資料：保育所定員数は「保育所の状況等、保育所関連状況とりまとめ」(厚生労働省)、病児保育所定員数は全国病児保育協議会加盟施設一覧表(2012年7月10日現在)全国病児保育協議会HPをもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-14 子供の預け先を選ぶ際に重視すること〔複数回答〕



資料：「平成24年度東京都福祉保健基礎調査」(東京都)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-15 首都圏の主な鉄道事業者による保育所施設数(平成27年2月時点)

鉄道事業者名	現在の施設数	参入時の開設場所	参入時期
東日本旅客鉄道(株)	62	JR中央本線・国分寺駅	1996
東京急行電鉄(株)	18	東急目黒線・大井町線大岡山駅	2003
小田急電鉄(株)	13	小田急小田原線・喜多見駅	2000
西武鉄道(株)	9	西武新宿線・武蔵関駅	2004
京王電鉄(株)	7	京王相模原線・京王多摩川駅	2008
京浜急行電鉄(株)	6	京急本線・金沢文庫駅	2000
東京地下鉄(株)	5	東西線・西葛西駅	2002
東武鉄道(株)	4	東武東上線・ときわ台駅 東武大師線・大師前駅	2012
相模鉄道(株)	4	いずみ野線・緑園都市駅	2001
京成電鉄(株)	3	京成金町線・京成金町駅	2010

資料：国土交通省都市局調べ。

第3節 首都圏の魅力を生かした活力の維持

首都圏の活力の維持には、交流人口を引きつけることも重要であり、国内外から旅行者・居住者等を誘引する魅力の観点から分析する。

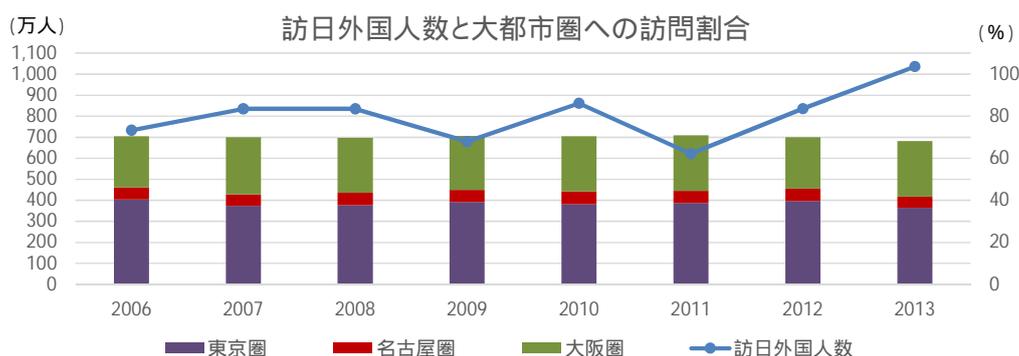
1. 外国人旅行者による満足度

訪日外国人は2013年に初めて1,000万人を突破した。そのうちの約4割は東京圏を訪れており、特にビジネス目的では6割が東京圏に滞在している（図表1-3-1）。

日本に滞在している間での活動で、訪日前の期待以上であった項目は、2位「日本の生活文化体験」、3位「日本の歴史・伝統文化体験」などであり、実体験を踏まえた日本文化への評価が高いことがうかがえる（図表1-3-2）。日本の特色ある文化や歴史、日本食などが、外国人にとって、魅力的なものとなっている。

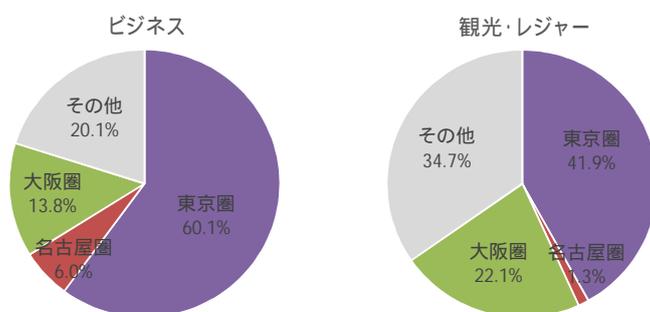
また、東京・首都圏は、旅行者受入のホスピタリティの高さや発達した公共交通サービスなどへの高評価もあり、旅行者による満足度の国際比較においても上位に位置している（図表1-3-3）。

図表 1-3-1 訪日外国人の活動状況



注1：「名古屋圏」とは、愛知県、岐阜県及び三重県を指す。また、「大阪圏」とは、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県を指す。

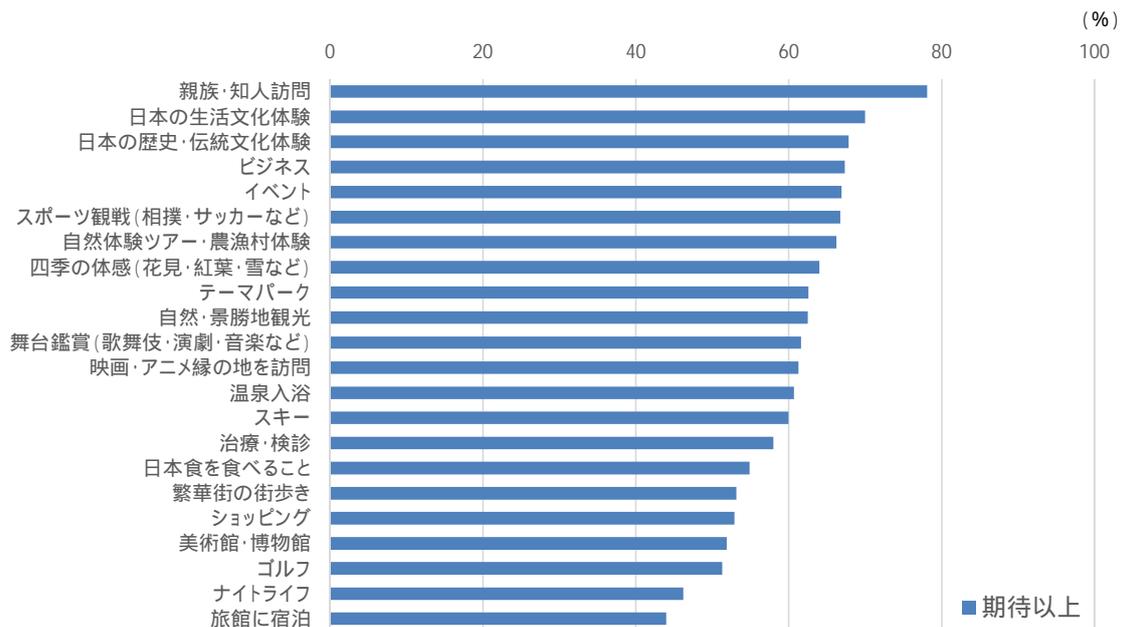
資料：訪日外国人数は「訪日外客数の動向」(JNTO)、訪問割合は2010年までは「訪日外客訪問地調査」(JNTO)、2011年からは「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)をもとに国土交通省都市局作成。



注1：主な来訪目的を「展示会・見本市、国際会議、社内会議、研修、商談等その他ビジネス」と回答した人（合計8,022人）をビジネス目的とし、「観光・レジャー」と回答した人（12,889人）を観光・レジャー目的として、宿泊地別の割合を示している。

資料：「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-2 訪日外国人の活動別に見る満足度



資料：「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-3 旅行者による世界の都市調査「総合的な満足度」ランキング

順位	都市
1	東京
2	ニューヨーク
3	バルセロナ
4	イスタンブール
5	プラハ
6	ウィーン
7	ベルリン
8	ローマ
9	パリ
10	ドゥブロヴニク

資料：「旅行者による世界の都市調査 2014」(トリップアドバイザー)をもとに国土交通省都市局作成。

2. 首都圏における様々な地域資源とその活用

首都圏には、世界遺産、無形文化遺産、伝統工芸品など多くの特色ある地域資源や特色ある文化などがあり(図表 1-3-4)、多種多様な魅力により国内外から多くの訪問者を引き寄せている。平成 26 年 6 月には「富岡製糸場と絹産業遺産群」が世界遺産一覧表へ正式に記載され、さらに同年 11 月には埼玉県小川町・東秩父村の「細川紙」を含む「和紙：日本の手漉和紙技術」がユネスコの無形文化遺産代表一覧表への記載の決議がなされた。

今後、各地域の魅力を情報発信することにより、更なる観光客等の誘致とそれによる地域の活性化につなげる必要がある。また、首都圏に入国する外国人を、各地域に誘導していくことも、地方創生の観点から重要な課題である。

図表 1-3-4 首都圏における地域資源の例

首都圏の世界遺産(平成26年6月現在)

名称	所在地	記載年
日光の社寺	栃木県日光市	平成11年
小笠原諸島	東京都小笠原村	平成23年
富士山 - 信仰の対象と芸術の源泉	静岡県・山梨県	平成25年
富岡製糸場と絹産業遺産群	群馬県	平成26年

資料：「我が国の世界遺産一覧表記載物件」(外務省 HP 記載情報)をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏の無形文化遺産登録(平成26年12月現在)

名称	地域	登録年
日立風流物	茨城県日立市宮田地区	平成21年
チャッキラコ	神奈川県三浦市三崎仲崎(なかざき)・花暮(はなぐれ)地区	平成21年
結城紬	茨城県結城市、栃木県小山市(旧絹村)	平成22年
和紙：日本の手漉和紙技術【石州半紙、本美濃紙、細川紙】	島根県浜田市、岐阜県美濃市、埼玉県小川町・東秩父村	平成26年

資料：「ユネスコ無形文化遺産について」(文化庁 HP 記載情報)をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏の伝統的工芸品指定品目

都県名	品目数	品目名
茨城	5	笠間焼 真壁石燈籠 結城紬(*) 江戸切子(*) 江戸木版画(*)
栃木	4	益子焼 結城紬(*) 桐生織(*) 江戸和竿(*)
群馬	2	伊勢崎絨(*) 桐生織(*)
埼玉	10	春日部桐箆笥 岩槻人形 秩父銘仙 伊勢崎絨(*) 村山大島紬(*) 江戸木目込人形(*) 江戸和竿(*) 江戸からかみ(*) 江戸切子(*) 江戸節句人形(*)
千葉	6	房州うちわ 江戸和竿(*) 江戸からかみ(*) 江戸切子(*) 江戸木版画(*) 江戸硝子(*)
東京	14	村山大島紬(*) 東京染小紋 本場黄八丈 江戸木目込人形(*) 東京銀器 東京手描友禅 多摩織 江戸和竿(*) 江戸指物 江戸からかみ(*) 江戸切子(*) 江戸節句人形(*) 江戸木版画(*) 江戸硝子(*)
神奈川	5	鎌倉彫 箱根寄木細工 小田原漆器 江戸和竿(*) 江戸切子(*)
山梨	3	甲州水晶貴石細工 甲州印伝 甲州手彫印章

注1：指定が他の都府県と重複する品目は(*)で表記。

資料：「伝統的工芸品指定品目一覧 [都道府県別]」(経済産業省 HP 記載情報)をもとに国土交通省都市局作成。



資料：「世界遺産（富岡製糸場と絹産業遺産群）」（文化庁HP）



資料：「無形文化遺産「和紙：日本の手漉和紙技術」（細川紙）」

3. 首都圏の住みやすさ

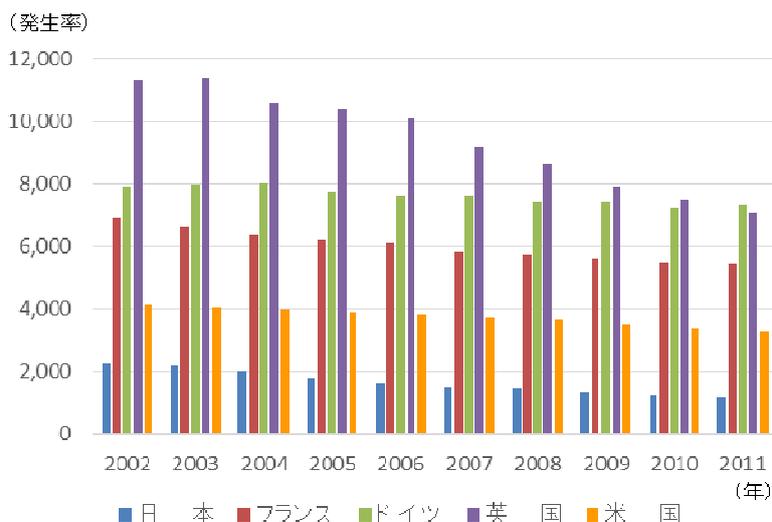
東京・首都圏は、国際ランキングにおいて住みやすさの面で上位に位置している（図表 1-3-5）。世界有数の大都市でありながら、ヨーロッパの都市などと並ぶ高い評価を受けているが、これは、犯罪発生率が低く治安がよい（図表 1-3-6）、レストラン・ショッピングが充実している、高い水準の公共交通など、住みやすさにつながる指標において規模と質の両面で評価が高いことが一因と考えられる。

図表 1-3-5 世界で最も住みやすい都市ランキング

順位	都市
1	コペンハーゲン
2	東京
3	メルボルン
4	ストックホルム
5	ヘルシンキ
6	ウィーン
7	チューリッヒ
8	ミュンヘン
9	京都
10	福岡

資料：「クオリティ・オブ・ライフ 2014」(MONOCLE) をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-6 各国における犯罪発生率



注1：発生率とは人口10万人当たりの認知件数をいう。
資料：「犯罪白書」（法務省）をもとに国土交通省都市局作成。

4．首都圏の市場の魅力

日本の国内総生産(GDP)は中国に抜かれたものの世界第3位であり、また1人当たりGDPは人口5,000万人以上の国では米国、ドイツ、英国、フランスに次ぐ世界第5位であり、購買力のある消費者による市場の規模を持つ(図表1-3-7, 1-3-8)。

それとともに、「製品・サービスの付加価値や流行に敏感であり、新製品・新サービスに対する競争力が検証できる」(「第47回外資系企業動向調査」より)、「付加価値の高い製品に思い切った投資のできる洗練された市場」(「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査」より)など海外企業から評価されている市場の質も兼ね備えている。

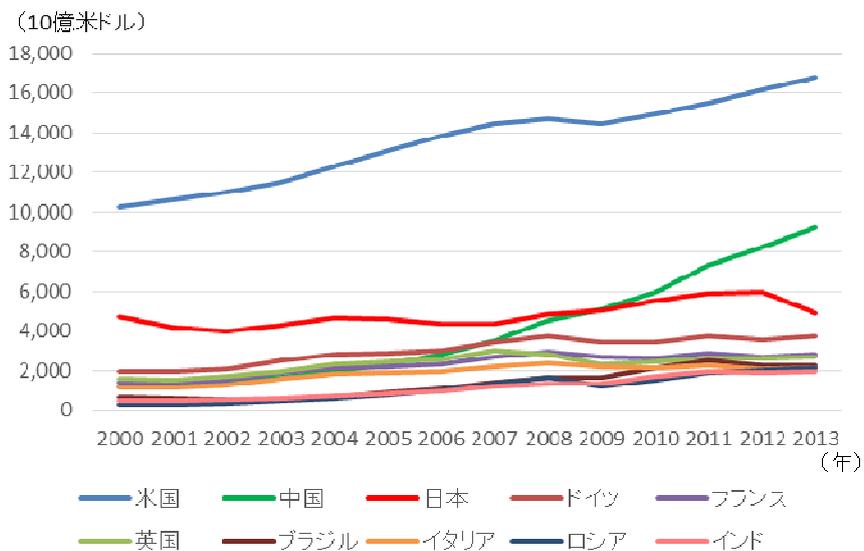
その中でも首都圏は世界随一の人口と産業の集積を抱えており、消費地としての購買力が非常に大きく、企業にとって魅力的な地域である。外国企業の対日投資関心度の調査によると、アジアにおけるR&D(研究開発)拠点、販売拠点(統括販売拠点を含む)としての魅力は近年改善傾向にある(図表1-3-9)。

また、日本のビジネス環境の強みとして、「インフラ(交通、エネルギー、情報通信等)が充実している」(「第47回外資系企業動向調査」より)、「輸送インフラにより、国内のサプライチェーン網が整備されている」(「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査」より)なども評価が高く、首都圏においては三環状道路の整備進捗に伴って物流企業等の立地が進んでいる(図表1-3-10)。

以上のことから、首都圏には多様な魅力が備わっており、世界中から様々な人材・企業を引き寄せすることで、将来にわたり世界随一の巨大都市圏としての規模

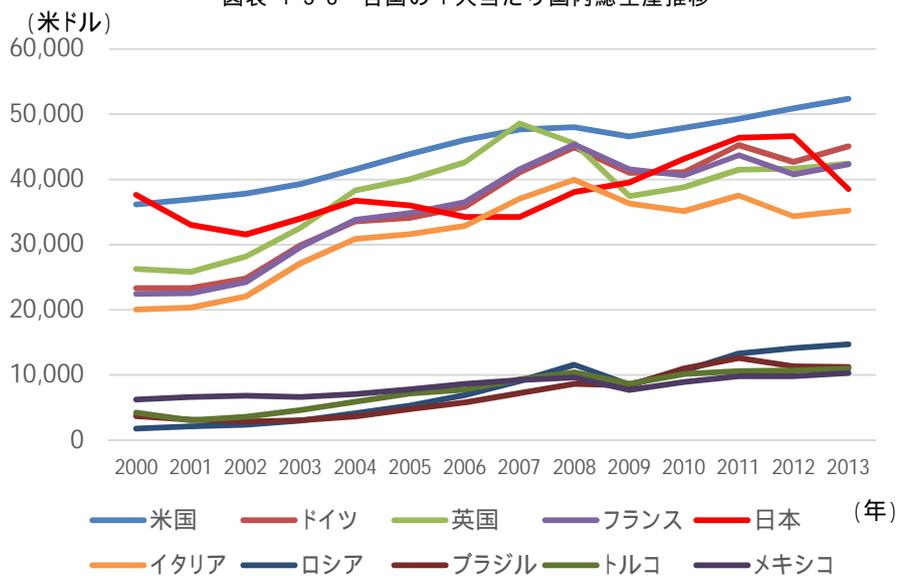
を維持すると推計されている（図表 1-3-11, 1-3-12）。

図表 1-3-7 各国の国内総生産（GDP）推移



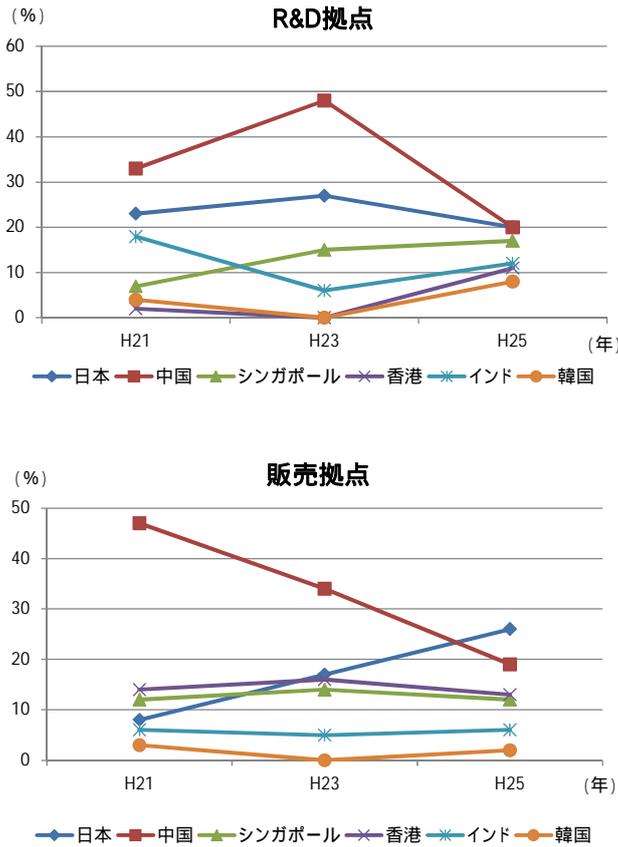
資料：UN, National Accounts Main Aggregates Database をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-8 各国の1人当たり国内総生産推移



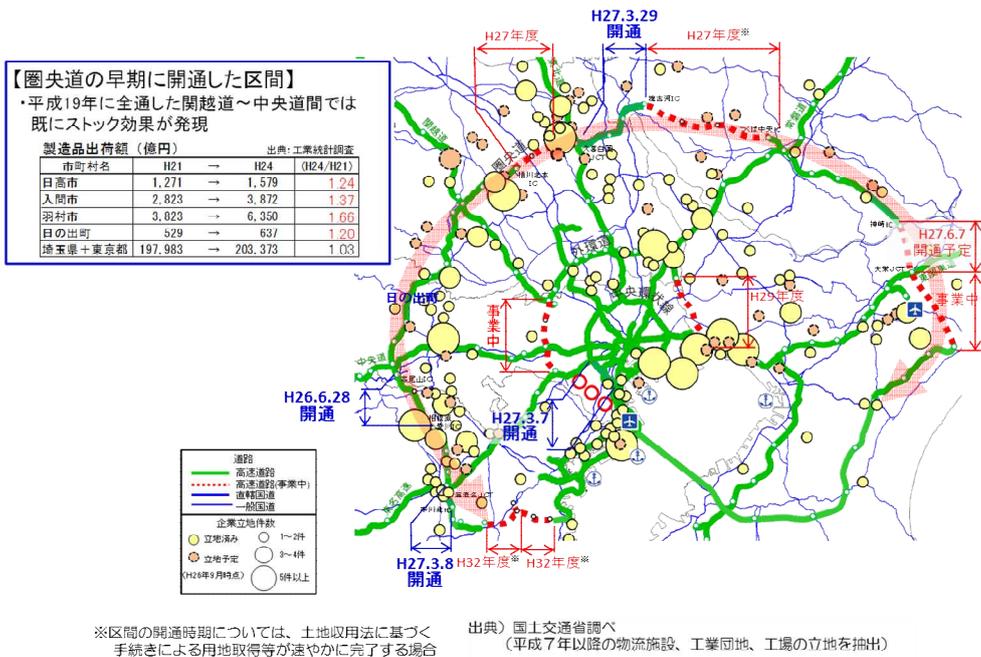
資料：UN, National Accounts Main Aggregates Database をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-9 外国企業の対日投資関心度



注1：数字は本社所在地が日本以外の企業で、本社所在地以外の国・地域に展開している企業へアンケート調査を実施した結果、アジアで最も魅力的と認識している国・地域の割合。
 資料：「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査報告書（平成26年3月）」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-10 高速道路網整備による民間投資の喚起



資料：国土交通省道路局

図表 1-3-11 都市別グローバル企業本社所在数（2013年）

順位	本社所在都市	企業数	占有率
1	北京	48	53.9%
2	東京	45	72.6%
3	パリ	19	61.3%
4	ニューヨーク	18	13.6%
5	ロンドン	17	63.0%
6	ソウル	12	85.7%
7	大阪	8	12.9%
7	上海	8	9.0%

資料：フォーチュングローバル500 2013 をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-12 世界の巨大都市圏人口ランキングと 2030 年の推計

2014			2030		
順位	都市的集積地域	人口(百万人)	順位	都市的集積地域	人口(百万人)
1	東京	37.8	1	東京	37.2
2	デリー	25.0	2	デリー	36.1
3	上海	23.0	3	上海	30.8
4	メキシコシティ	20.8	4	ムンバイ	27.8
5	サンパウロ	20.8	5	北京	27.7
6	ムンバイ	20.7	6	ダッカ	27.4
7	大阪	20.1	7	カラチ	24.8
8	北京	19.5	8	カイロ	24.5
9	ニューヨーク	18.6	9	ラゴス	24.2
10	カイロ	18.4	10	メキシコシティ	23.9

注1：本表の「東京」とは、総務省統計局の「関東大都市圏（東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、静岡県のそれぞれ一部）」を指す。

資料：国連経済社会局 "World Urbanization Prospects, the 2014 Revision" をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏は、来訪者、居住者だけでなく、企業にとっても魅力的なところとなっている。今後、首都圏の魅力を高め、世界から人や企業を更に呼び込み、首都圏は日本経済のエンジンとして国際競争力を高め、首都圏全体が活力を維持していくと共に、各地域の魅力を活かして地方への人の流れを作り出していくことが重要である。

第4節 首都圏の技術力の高さを生かした活力の維持

1. 首都圏における技術力

首都圏が今後も日本の成長・発展を牽引していく原動力の一つとして技術力の高さがある。

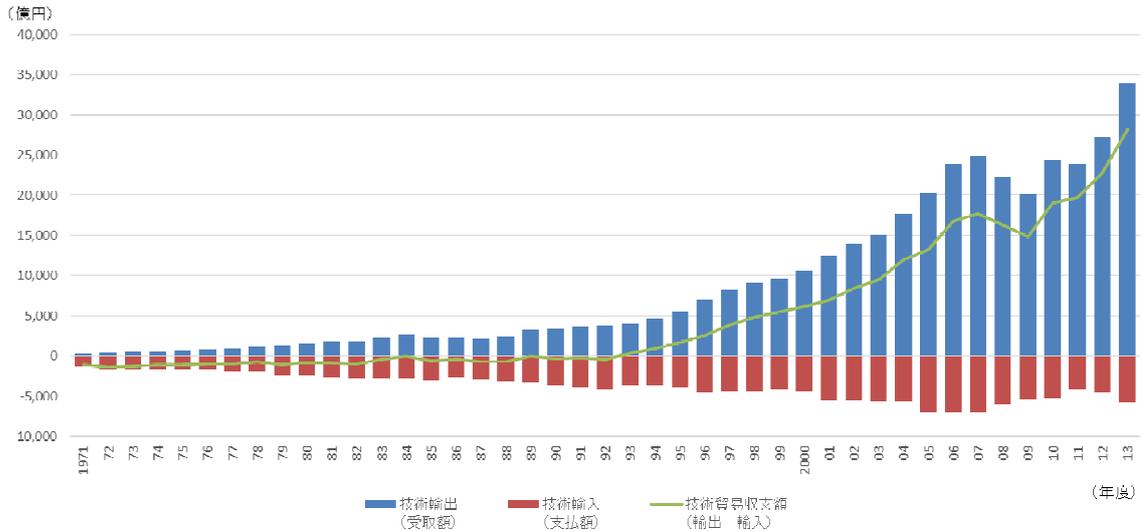
技術力は、技術立国である日本の持つ大きな魅力の一つである。その技術を活かした日本の製品やサービスについては、高品質、省エネ、きめ細かい、安全、快適、クール、ハイテクなどの評価がされることがあるが、それらが「日本製(ジャパンプランド)」の魅力となり、製品・サービスの輸出や世界からの訪日客増加につながっている面もある。

ハイブリッド技術や燃料電池等の環境対応自動車、50年間乗客の死亡事故ゼロの新幹線、世界最速603キロを記録した超電導リニア、平成26年10月にロールアウトした国産小型旅客機MRJ、打ち上げ成功率96%のH-Aロケットなどは、日本が世界に誇れる技術である。特に、高速輸送機械で使用されることが多いCFRP(炭素繊維強化プラスチック)に関して、その原材料となる炭素繊維は、東レ等の日本企業が世界シェア7割を占め、その炭素繊維自体も日本で発明(1961年大阪工業試験所(現産業技術総合研究所)されたものであり、日本発の世界一の技術の一つである。

また、伝統工芸品である桐生織の技術から偏光板製造装置を開発した群馬県桐生市の西工業や、オリンピックで使用される「砲丸」を製造する埼玉県富士見市の辻谷工業などは、世界一の技術を持つ首都圏の中小企業の一例であり、日本の中小企業の技術力の高さを示すものでもある。

図表1-4-1は、諸外国との間における特許権、ノウハウの提供や技術指導等、技術の提供又は受入れ状況を表す技術貿易収支の推移を示しており、首都圏のみならず日本の技術力の高さを示すものであり、直近の2013年度(平成25年度)において過去最高値(2兆8,174億円の黒字)を記録している。

図表 1-4-1 技術貿易収支の推移



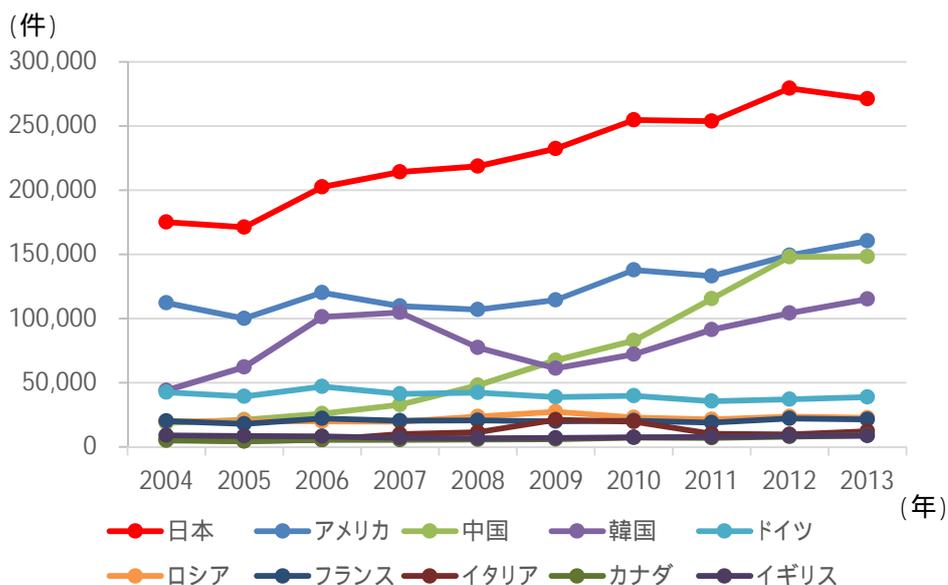
注1：1996年度（平成8年度）から「ソフトウェア業」、2001年度（平成13年度）から「卸売業」、「銀行・信託業」、「貸金業、投資業等非預金信用機関（政府関係金融機関を除く）」、「補助的金融業、附帯業」、「証券業、商品先物取引業」、「保険業（保険媒介代理業、保険サービス業を含む）」、「情報処理・提供サービス業」、「専門サービス業（他に分類されないもの）」、「その他の事業サービス業」及び「学術研究機関」を調査の対象に追加した。

資料：「科学技術研究調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

また、国籍別特許登録件数の推移においても、日本は他国より圧倒的に多く、日本の高い技術力を示している（図表 1-4-2）。

国内の特許登録件数では、首都圏の登録件数のシェアは60%超で推移している（図表 1-4-3）。

図表 1-4-2 国籍別特許登録件数の推移



資料：WIPO(World Intellectual Property Organization)資料をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-4-3 国内の特許登録件数の推移

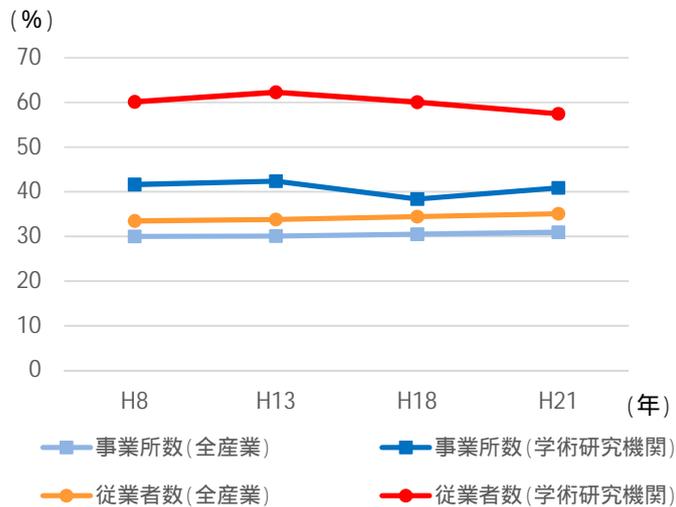
都県	2011年	2012年	2013年
茨城	1,354	1,733	1,721
栃木	288	353	365
群馬	863	1,089	1,015
埼玉	2,984	3,004	2,593
千葉	1,522	1,672	1,392
東京	102,416	115,692	117,970
神奈川	13,297	15,482	15,943
山梨	390	456	519
首都圏計	123,114	139,481	141,518
全国計	197,594	224,917	225,571
首都圏 / 全国比	62.3%	62.0%	62.7%

資料：「特許行政年次報告書（2014年版）」（特許庁）をもとに国土交通省都市局作成。

また、首都圏の学術研究機関等の事業所数・従業者数の全国に対する比率は事業所数で40%前後、従業者数で60%前後であり、全産業での首都圏の比率（事業所数・従業者数いずれも30%前後）を大きく上回っている（図表1-4-4）。

このことから、首都圏は、学術研究に係る人材集積・知財創出が活発であり、イノベーションにつながる好循環を生んでいる。また、これらの強みを活かすため、インフラを含めた技術・サービス等を海外に輸出することも、今後の首都圏の活力維持にとって、さらに重要となってくる。

図表 1-4-4 首都圏における学術研究機関等の事業所数・従業者数（対全国比）

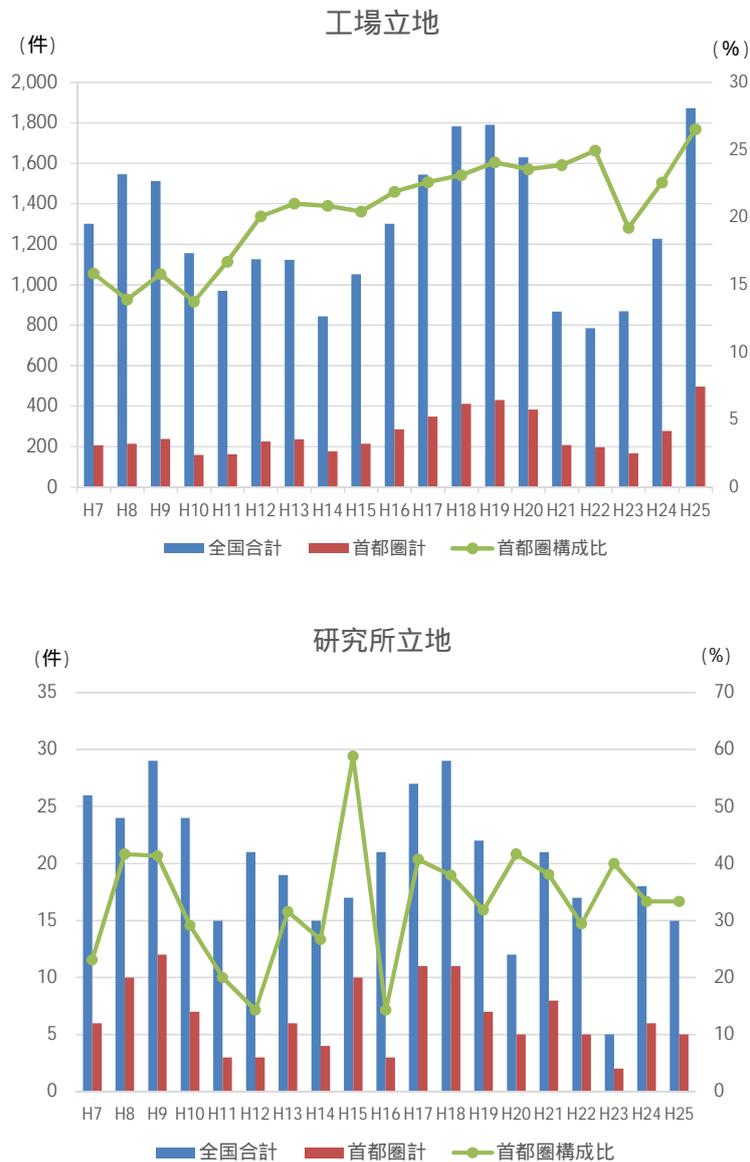


資料：「事業所・企業統計調査」（経済産業省）「平成21年経済センサス - 基礎調査」をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏でのものづくりを支える工場・研究所の立地動向に関し、工場の立地件数の首都圏の比率は、交通アクセスや地価等を理由として、近年概ね増加傾向にあり、30%近くまで上昇している。また、研究所は工場に比べて全体数が少なく、年による変動が大きいものの、首都圏の比率は近年概ね30~40%で推移している（図表1-4-5）。

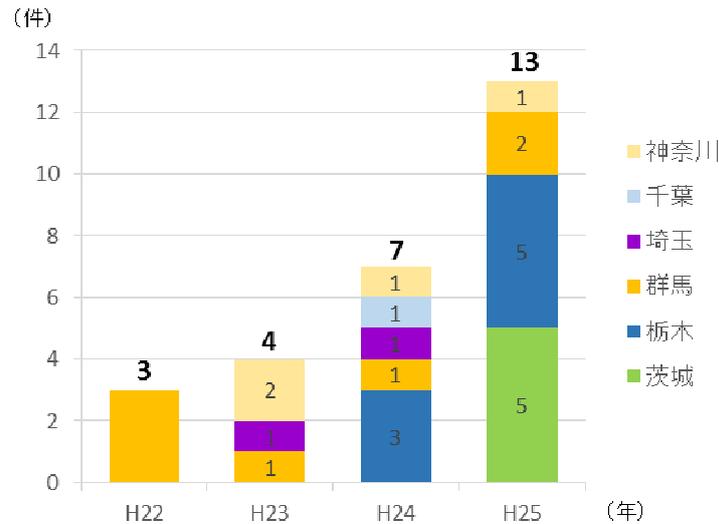
外資系企業の工場立地状況は、近年、茨城県や栃木県などにおいて増加傾向にある（図 1-4-6）。このことは、首都圏の市場の魅力によるものであり、前節で述べた外国企業の対日投資関心度調査の結果とも整合している。

図表 1-4-5 工場・研究所立地推移



資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-4-6 外資系企業（外資比率 50%以上）の立地状況



資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

2. 総合的な技術力の高さを生かしたインフラ輸出

日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限に活かすため、平成 25 年 6 月に「日本再興戦略」が閣議決定された。これは、同年 5 月に決定された「インフラシステム輸出戦略」で掲げた 2020 年に約 30 兆円のインフラシステムの受注を目標とし、官民一体となった市場開拓に取り組む戦略である。

現在、新興国を中心にインフラ整備需要が伸び、中でも民間活用型の交通プロジェクトは、アジア・中南米を中心に、急速に増えており、さらに整備に加えて運営まで求める「運営型プロジェクト」が多くなっている。

交通・都市開発プロジェクトは、長期的にはリターンが期待される一方で、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響から、民間だけでは参入が困難な面もある。

そこで、「日本再興戦略」の一環として、交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入促進を図るため、需要リスクに対応した「出資」と「事業参画」を一体的に行う、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構が国と民間企業の出資により平成 26 年 10 月に設立された（図表 1-4-8, 1-4-9）。

共同出資による民間企業とのリスク分担と事業性向上によるファイナンス組成の円滑化、現地事業体への役員・技術者の派遣による商業リスクの軽減、政府出資機関としての参画による相手国との交渉力強化・政治リスク軽減、といった支援により、海外市場への参入による世界の成長の取り込み、事業運営への参画により関連産業の受注機会の拡大、インフラ整備による日本企業の海外事業環境の改善、を通じた我が国経済の持続的な成長に寄与することを企図している。

また、顧客を重視する姿勢、ライフサイクルを考慮した中長期的視野といった日本の強みを活かし、相手国の実情を考慮した総合的な施策の提案等を行う「ソ

ソリューション提案型モデル」を推進し、海外市場での我が国のプレゼンス向上、日本式ソリューション導入による持続的なパートナーシップの構築、日本の技術を活用した優良案件発掘・形成を通じ日本企業の受注獲得を目指す。

さらに、日本の優れた技術力に裏付けられた安全性・信頼性の高いシステムは、官民協働のもとでの輸出による外貨獲得のみならず、それらの技術のデファクト・スタンダード化を視野に入れており、世界の都市圏と比較して高い競争力を持つ首都圏を支えている。

図表 1-4-8 海外交通・都市開発事業支援機構の概要



資料：「(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)について」(国土交通省)

図表 1-4-9 海外交通・都市開発事業支援機構の主要プロジェクトの例

	短期(1~3年後)	中期(3~7年後)	長期
高速鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ■ インド・高速鉄道 (ムンバイ~アーメダバード500km) ■ マレーシア~シンガポール・高速鉄道(350km) ■ ブラジル・高速鉄道(500km) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ インド・高速鉄道(6路線3500km) ■ タイ・高速鉄道 ■ 米国・高速鉄道 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム・高速鉄道(1700km) ■ 米国・リニア構想
都市鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・ジャカルタ都市鉄道 ■ タイ・バンコク都市鉄道 ■ ベトナム・ホーチミン市都市鉄道1号線 ■ ブラジル・都市鉄道 ■ カタール・都市鉄道 	<ul style="list-style-type: none"> ■ インド・主要都市メトロ、LRT、モノレール ■ ベトナム・ハノイ都市鉄道1号線・2号線 ■ ミャンマー・ヤンゴン都市鉄道近代化 	
高速道路 幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム・ファッパン~カウゼー高速道路 ■ トルコ・ダーダネルス海峡大橋プロジェクト 		<ul style="list-style-type: none"> ■ インド・高速道路(18000km) ■ インドネシア・高速道路(5400km) ■ ベトナム・高速道路(5900km) ■ インドネシア・セラマヤ新港アクセス道路 ■ ミャンマー・幹線道路
バス事業 物流事業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 東南アジア・コールドチェーン対応の物流施設 ■ ラオス・ロジスティックパーク 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム・BRT ■ インド・鉄道による完成自動車輸送事業 	
船舶 海洋開発	<ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・内航海運 ■ ノルウェー・海洋資源開発(PSV/AHTS) ■ ブラジル・海洋資源開発(ロジスティックハブ) ■ ブラジル・海洋資源開発(FPSO) ■ 米国・シェールガス輸送 		<ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・洋上石炭貯蔵・出荷システム ■ タイ・内航タンカー ■ ベトナム・洋上国家石油備蓄基地 ■ ミャンマー・内陸水運船舶
港湾 ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・タンジュンプリオク港 ■ ベトナム・カイメップ・チーバイ港 ■ ベトナム・ラックフェン港 ■ ミャンマー・ティラワ港 ■ ケニア・モンバサ港 		<ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・セラマヤ新港
空港 ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・ジャカルタ首都圏空港 ■ ミャンマー・マンダレー国際空港 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム・ロンタイン新国際空港 	
都市・住宅 開発	<ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム・都市開発 ■ ミャンマー・都市開発 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 中国・都市開発 	

資料：「(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)について」(国土交通省)

第5節 人口減少・少子高齢化の進展下での持続可能な首都圏の実現に向けて

首都圏は、現状では流入超過により人口が増加しているものの、今後は減少に転じ、特に生産年齢人口の減少による活力低下が懸念される場所である。

首都圏などの大都市圏では高齢者が他の圏域に比べて急激に増加すると推計されているが、一方で健康を維持し就労意欲のある元気な高齢者が増えてきている。このような状況を踏まえ、高齢者を、これまでのように社会「で」支える存在ととらえる視点から、豊富な知識・経験を活かして社会「を」支える存在ととらえる視点への転換が必要であり、高齢者の社会参加を一層促すことが社会の活力維持につながる。

また、首都圏では全国に比べ女性の就業率が相対的に低いが、徐々に増加してきている。保育所・病児保育対応施設等の充実やテレワークなど柔軟な働き方の進展など、働きやすい環境の実現を通じ、女性の一層の就労の進展によっても社会の活力維持を図る必要がある。

交流人口の増加という視点から捉えると、首都圏は都心部に限らず周辺部においても様々な魅力ある地域資源があり、国内外から訪問客を引き寄せている。また、首都圏に入国する外国人を各地域に誘導していくことも地方創生、観光立国の観点から重要である。

首都圏は、購買力のある消費者による市場の規模とともに付加価値や流行に敏感な市場の質を兼ね備え、企業にとっても魅力のある地域であり、人材・企業を引き寄せることで巨大都市圏の地位を維持すると考えられる。

首都圏が、今後も日本の頭脳・エンジンとして牽引していく原動力の一つとして技術力の高さがある。首都圏には学術研究機関や従業者の集積とともに、我が国の特許登録件数の過半を占めるなど知財創出が活発であり、イノベーションにつながる好循環を生んでいる。

このような市場の魅力と技術力という首都圏の強みを伸ばしていくことで世界の高度人材を引きつけて我が国経済を牽引する役割を果たすとともに、首都圏から地方圏へその効果が波及していくことが期待される。

今後、首都圏が日本全体を引っ張っていく活力ある圏域であるために、地方と「ウィン・ウィン」の関係でそれぞれの強みを活かしていくことが必要である。そのためには、首都圏では、日本全体の牽引役として、「各地域・地方の魅力」の情報発信、高付加価値品等の輸出、及び国際競争力向上のための都市機能の向上が、また、日本のゲートウェイとして、海外からのヒトやモノなどの流れを地方へ誘導することが求められるが、地方においても、各地域の魅力を発掘・情報発信することにより、内外からのヒトやモノなどの流れを作り出すことも求められる。

2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会は、国際見本市としての面を有しており、世界へ向けた情報発信の絶好の機会である。首都圏のみならず日本の様々な地域の魅力・文化の魅力・技術の魅力等を東京に集めて、ショーケースとして、来訪者などへ情報発信することが必要である。選手村には、日本の省エネ技術などをアピールできる住宅や住宅設備等を導入し、また、高度な都市交通システムやリニア新幹線などの技術を展示し、世界へ売り込むことも重要であり、このような取り組みが実施されることにより、単にスポーツの大会が2020年に東京で行われるというだけでなく、2020年以降も日本や世界全体に対し、レガシーとして後世に残され、未来に引き継がれていくことが期待される。