

第4章 新たな国家戦略を考える際に考慮すべき社会情勢等

新たな国家戦略を考えるにあたっては、社会情勢等を考慮する必要がある。

《社会の動き》

日本において、全国一律、画一的、一極集中といった行政分野の動きに大きな変化がないなかで、IT・通信やエネルギー、金融、物流の分野を中心に、世界から日本へ、分散・ネットワーク型社会への動きが波及してきている。

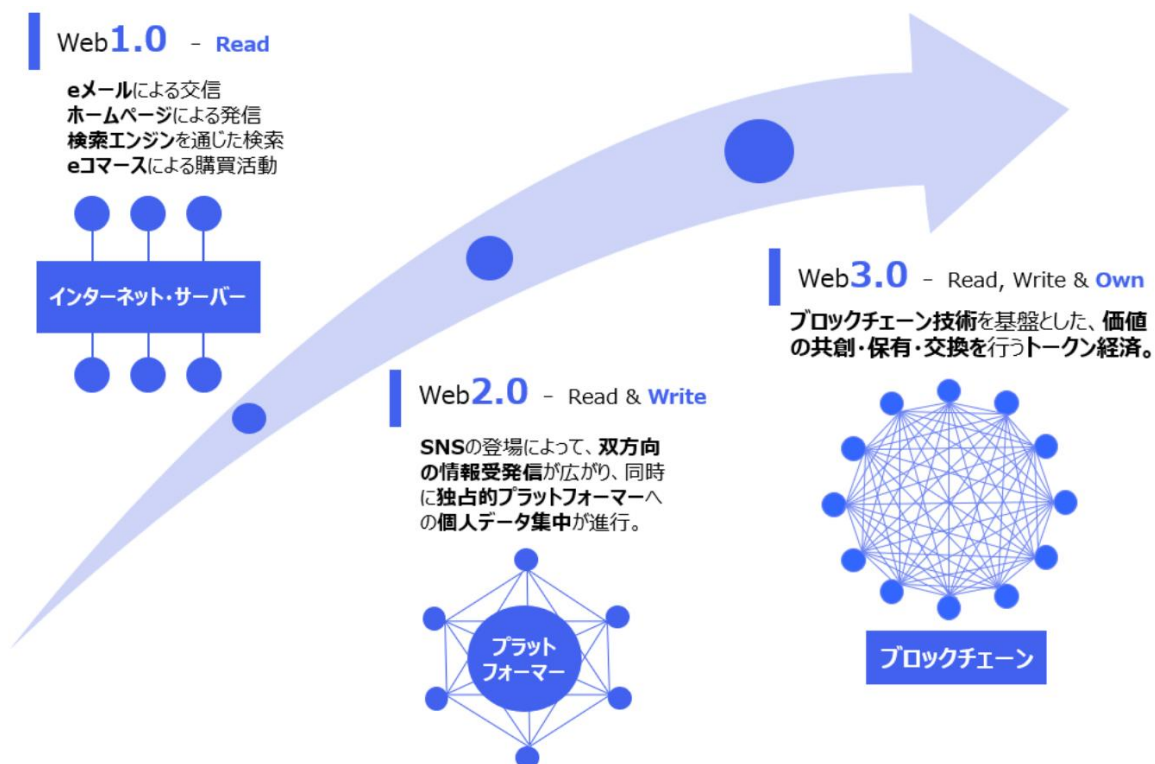
IT・通信分野では、ブロックチェーン技術を基盤とした Web3.0 へと、新たなネットワーク化、分散による価値の共創等が進んでいる（4-1図）。

エネルギー分野では、多様なリソースを柔軟に活用する新たな分散型エネルギーシステムへの転換に向け、官民共同での検討が進んでいる（4-2図）。

金融分野では、顧客が直接取引所に参加したり、顧客同士が直接取引を行う分散型の仕組みへ変化していくと考えられている（4-3図）。

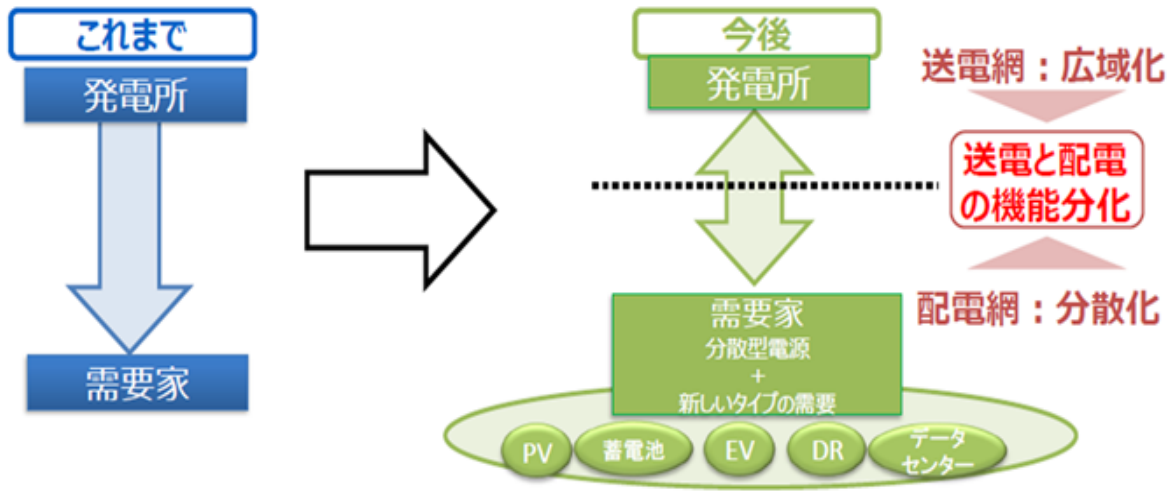
物流分野では、サプライチェーンの最適化や、物流拠点の各地域への分散・拡充の取組が進んでいる（4-4図）。

4-1図 IT・通信分野の動き



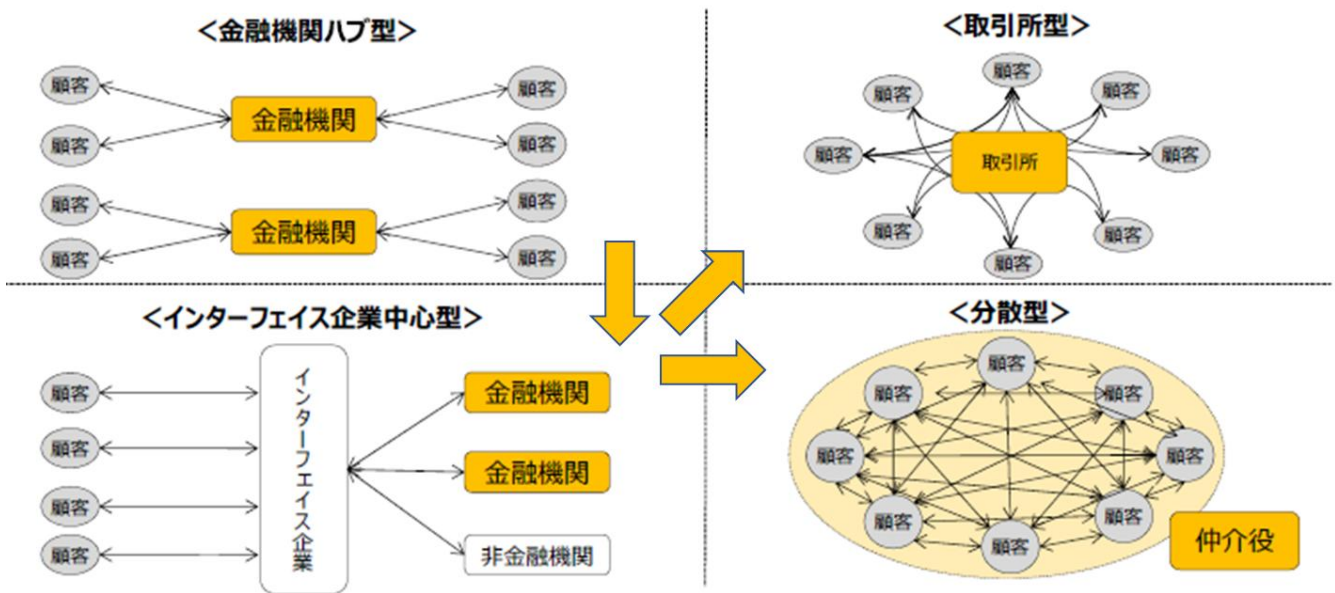
出典：経済産業省 HP

4-2図 エネルギー分野の動き



出典：資源エネルギー庁「ネットワークの次世代化に向けた取組と課題」をもとに副首都推進局で作成

4-3図 金融分野の動き



出典：金融審議会金融制度スタディ・グループ（第1回 2017年11月29日）事務局資料をもとに副首都推進局で作成

4-4図 物流分野の動き（右）

【再配達削減（実証の取組）】



出典：国土交通省「総物流施策大綱（2021年度～2025年度）概要」

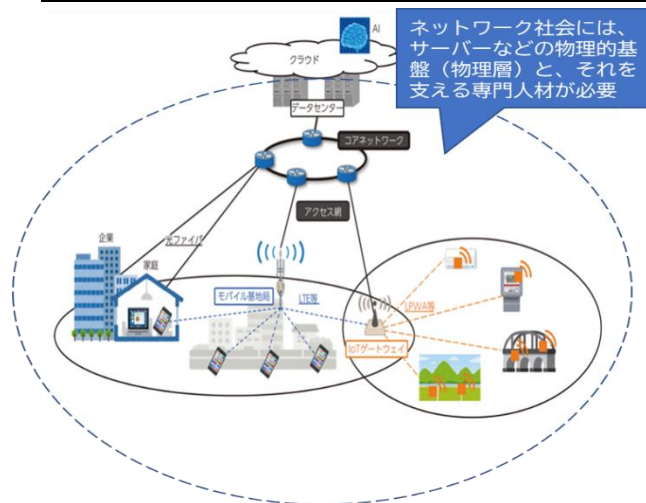
このように分散・ネットワーク型への動きが広がる中、分散・ネットワーク型社会においても、サーバーなど物理的基盤（物理層）とこれを支える専門人材が不可欠となっている。

意見交換会でも

○ 物理的基盤が整いやすく、専門人材が付加価値の高い仕事をし、豊かなくらしを実現できる、ネットワークの核を担う大都市圏に優位性がある。

との意見があった（4-5図）。

4-5図 ネットワークインフラのイメージ図



出典：総務省ホームページをもとに副首都推進局で作成

こうした様々な分野における、分散・ネットワーク型社会への動きをみて、意見交換会では、

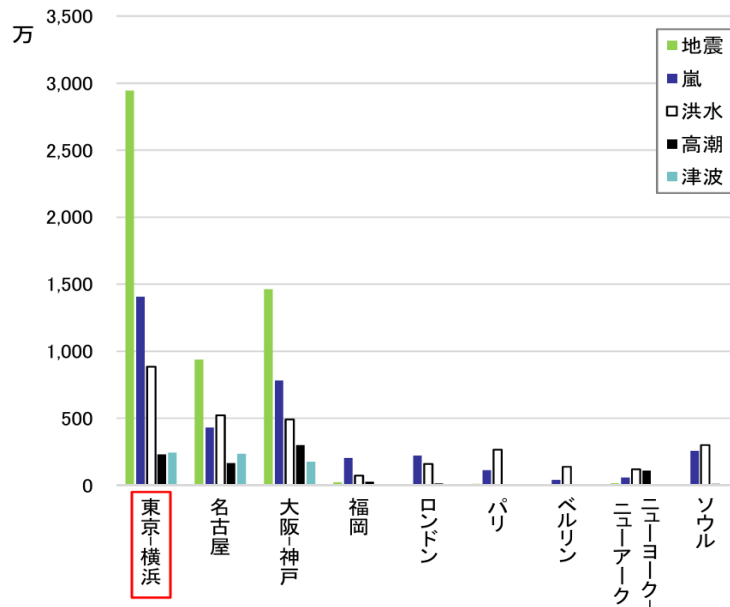
- これからの国土形成は、一定の拠点性のある都市がネットワークを結び、地域の活性化をけん引していくという方向で考えざるを得ない。人口減少が進む中、全ての地域を等しく発展させることは困難。
- 多極分散型の国土構造の実現は、地域間競争や日本全体の生産性向上、地域のニーズに適合した配分効率性の向上、また、一極集中による不透明性の排除につながる。

といった意見があり、多極分散型の国土構造への転換に関する示唆が得られた。

《国土の強靱化》

日本は、諸外国と比較して、自然災害により影響を受けるリスクが高い（4-6図）。

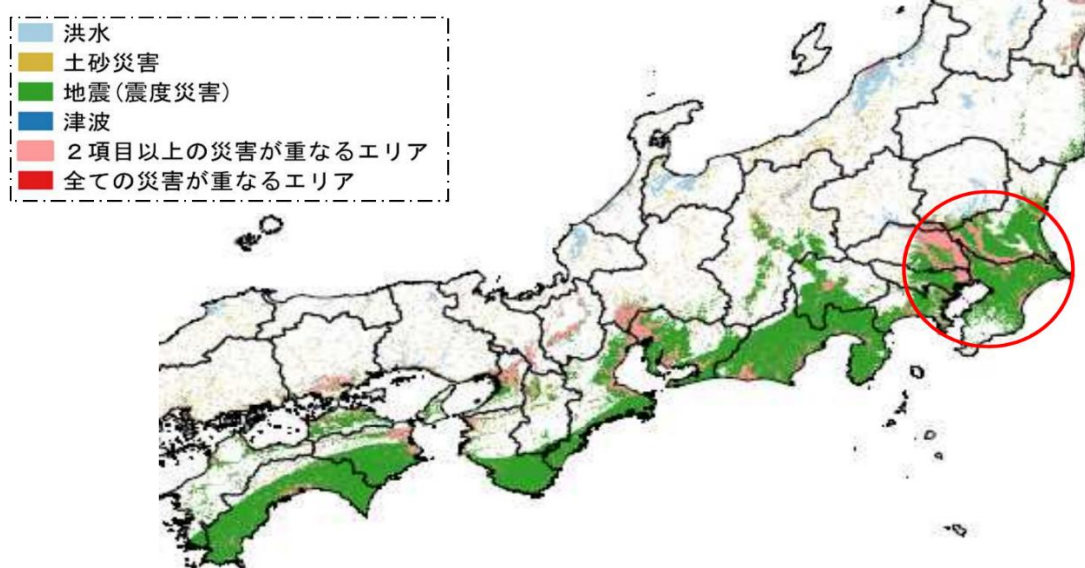
4-6図 世界の主要都市において自然災害により影響を受ける可能性のある人数



出典：国土交通省「企業等の東京一極集中に関する懇談会」とりまとめ（参考資料）

とりわけ、人口や資源の集中する東京圏では、地震をはじめ、洪水、津波など様々なリスクが重なっており、国内外の主要な大都市圏と比べ、こうした自然災害により影響を受けるリスクが高い状況にある（4-7図）。

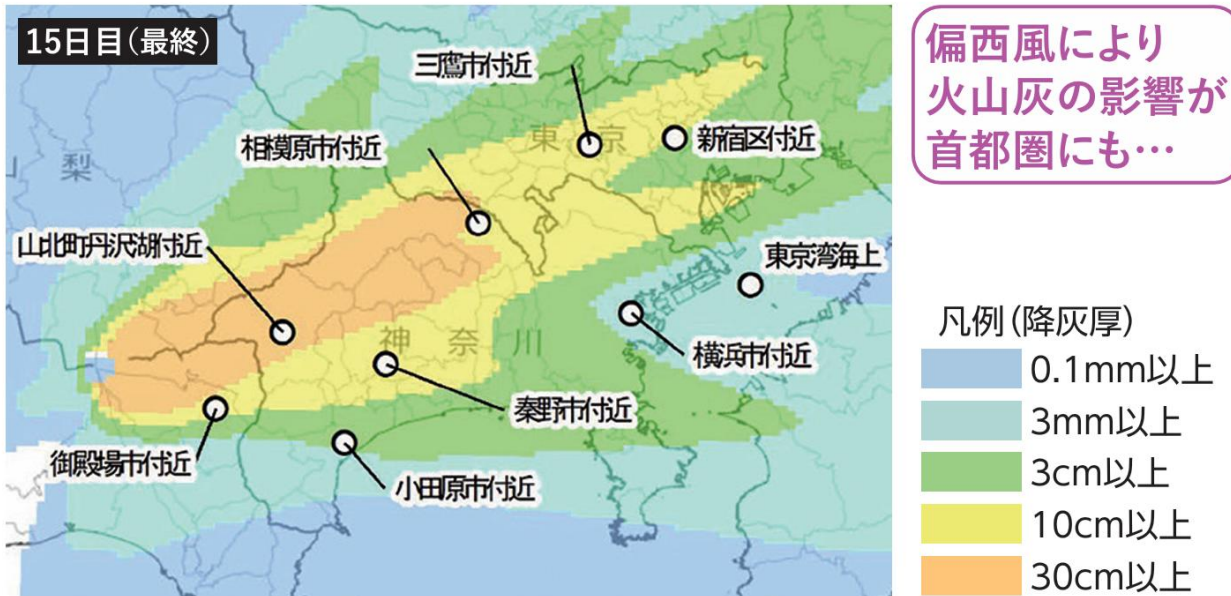
4-7図 災害リスクエリアの重ね合わせ図



出典：国土交通省「企業等の東京一極集中に関する懇談会」とりまとめ（参考資料）

また、内閣府が策定した「中央省庁業務継続ガイドライン」では、富士山噴火が発生した場合、偏西風の影響による降灰により、霞が関地区だけでなく立川広域防災基地及びその周辺の施設は代替庁舎として機能しない可能性が高いとされている（4-8図）。

4-8図 西南西風が卓越する場合の降灰分布の想定



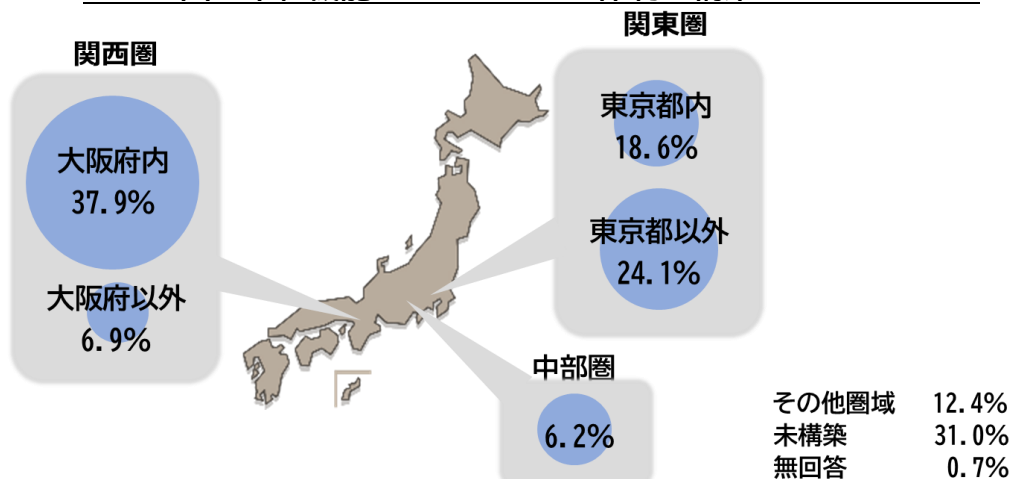
出典：内閣府「広域降灰対策のこれまでの検討経緯と今後の検討の進め方について」2024年7月 をもとに副首都推進局で作成

こうしたリスクが顕在化するなか、民間では、東京圏外でのバックアップの動きが進んでおり、大阪府市のアンケート調査によると、首都圏に本社を置く企業がバックアップ体制を構築しているエリアとして、大阪府内と回答した企業が最多（約4割）となっている（4-9図）。この点、意見交換会では、

○ 企業が大阪を副首都として認知していることの証左になりうる。

との意見があった。

4-9図 本社機能のバックアップ体制を構築しているエリア



東京圏は地震や富士山噴火など災害リスクが高く、東京への過度な集中がリスク要因となっているなか、意見交換会では

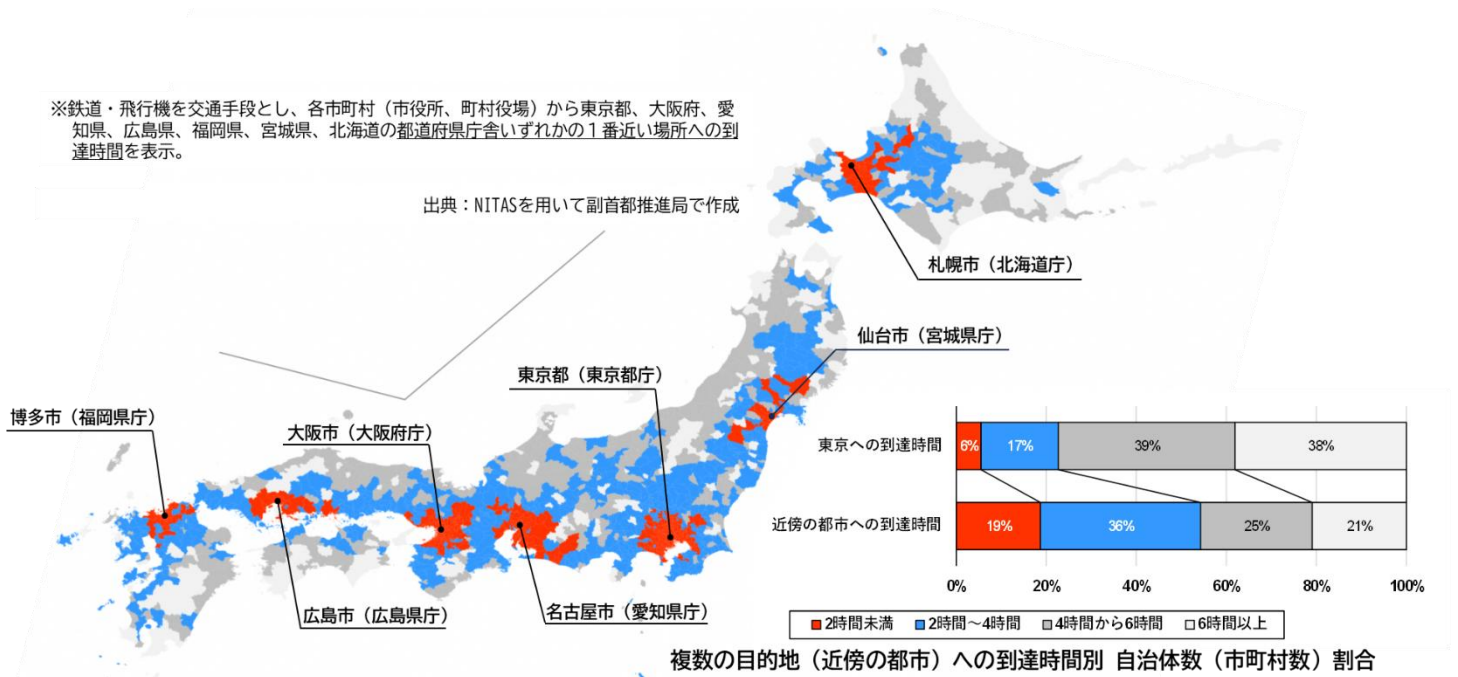
○ 一極集中の東京が大災害などで壊滅したときは、日本全体が麻痺し、国家的な存亡の危機に立つ。首都機能や人口の分散は、リスク管理として国全体で考えるべきもの。

という意見があり、首都機能のバックアップを国全体の責務として進めるとともに、人口や資源を東京以外の都市にも分散させることが必要となると考える。

《交通ネットワークから見た国土構造》

鉄道・飛行機を交通手段とする全国の市町村の庁舎から大都市の県庁までの到達時間を見ると、東京都だけを到達地とするより、複数の大都市（東京都、大阪府、愛知県、広島県、宮城県、北海道）のいずれかを到達地とするほうが、2時間未満で約3倍、4時間未満で約2.4倍の市町村数となる（4-10図）。

4-10図 複数の都市を目的地とした場合の時間別到達圏域

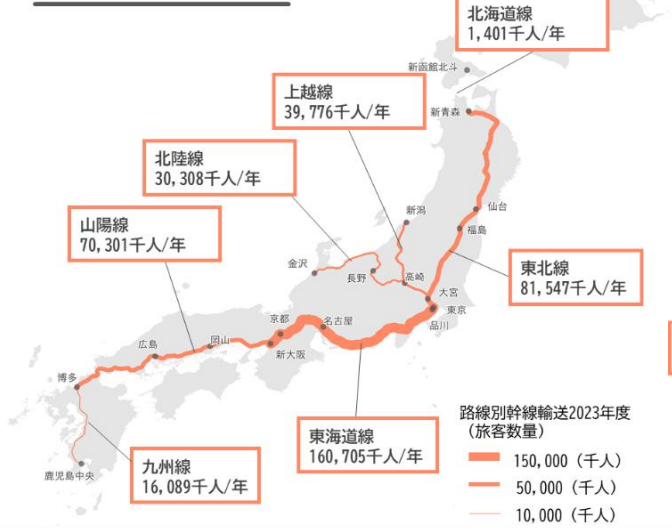


出典：出典：NITAS を用いて副首都推進局で作成

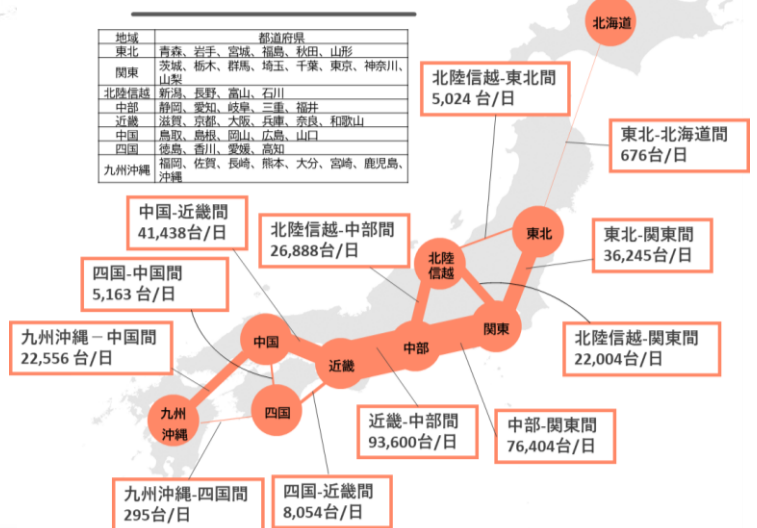
全国の新幹線の旅客数量や、貨物車の地域間交通流動を見ると、東京－大阪間という東西軸の流れが、他の区間と比べ圧倒的に多い（4-11図）。

4-11 図 新幹線での旅客数量（左）、貨物車の地域間交通流動（右）

新幹線での旅客数量



貨物車の地域間交通流動



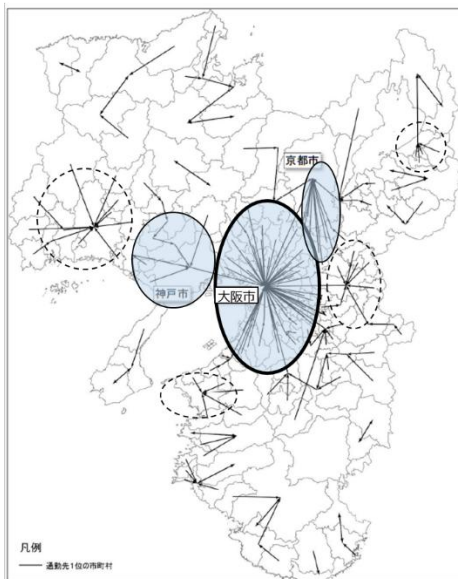
出典：(左)「鉄道輸送統計年報 2023 年度」をもとに副首都推進局で作成

(右) 国土交通省、貨物車の地域間交通流動「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」をもとに副首都推進局で作成

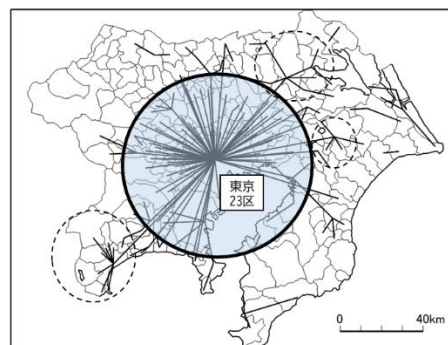
通勤トリップを近畿圏と首都圏で比較すると、東京 23 区に出勤トリップが集中する首都圏と、大阪市、京都市、神戸市に出勤トリップの核が階層的に分かれる近畿圏では、圏域の構造が全く異なる（4-12 図）。

4-12 図 パーソントリップ調査 通勤・近畿圏（左）、通勤・首都圏（右）

近畿圏
(2021年)



首都圏
(2018年)



注) 各市町村の出勤トリップに占める行き先1位の市町村へのトリップ数が5%以上の流動を表示。

なお、首都圏については、埼玉県と千葉県の一部において、行き先として複数市町村を1つに括っており、そこへの出勤が1位の場合は線を引いていない。

トリップ：人が、目的を持って、ある地点からある地点へ移動すること。

出典：近畿圏 京阪神都市圏交通計画協議会「近畿圏における人の動き 令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査結果から」

首都圏 東京都市圏交通計画協議会「第6回パーソントリップ調査結果」をもとに副首都推進局で作成

また、複数の大都市圏が多極を構成することにより、これらの大都市圏が「人口のダム機能」を持つことで、都市間の人口流出のバランスを保ち、域内循環を促進することが可能となる。これにより、人々が生まれ育った故郷から離れることなく、豊かな生活を送ることができ、国民のウェルビーイング向上も期待できると考えられる。

こうした国土構造について、意見交換会では

- 東京、名古屋、大阪間の東西軸が、圧倒的に重要な、日本の中枢的動脈となっていることが明確に示されている。
- 災害等で東西軸が被害を受けると、日本全体にとって危機的な状況に陥ることは明らか。東西でバックアップ機能を分担するのか、複数のリダンダンシーを確保すべきかを考えなければならないという示唆も得られる。
- いくつかの拠点で高速ネットワークをつなぎ、そこまでリーチすれば、様々なサービスが受けられる『ハブ&ネットワーク型』の国土づくりをめざすうえで、有用なデータとなっている。

という意見があり、新たな国家戦略を考えるうえでは、国土構造の東西軸の重要性や圏域の特性、構造などを踏まえる必要があると考える。

第5章 新たな国家戦略の方向性 (多極分散・ネットワーク型の社会への転換)

これまで述べたような、都市化と経済成長、分散・ネットワーク型社会への動き、国土の強靱化、交通ネットワークから見た国土構造の観点から、複数の研究成果や社会情勢等を考慮すると、以下のような新たな国家戦略が考えられる。

新たな国家戦略の方向性として、従来の「東京 - 全ての地方」では、結果的に東京一極集中の転換には至っていないことを踏まえ、「大都市圏 - 地方」という新しい多極分散・ネットワーク型の都市政策を、国家戦略に取り入れる必要がある。

今後も都市化は進むことが避けられないということを踏まえ、東京に加え、国家戦略として一定の規模を有する大都市に人口や資源を集積させることにより、日本全体の経済成長を支えることが期待される。

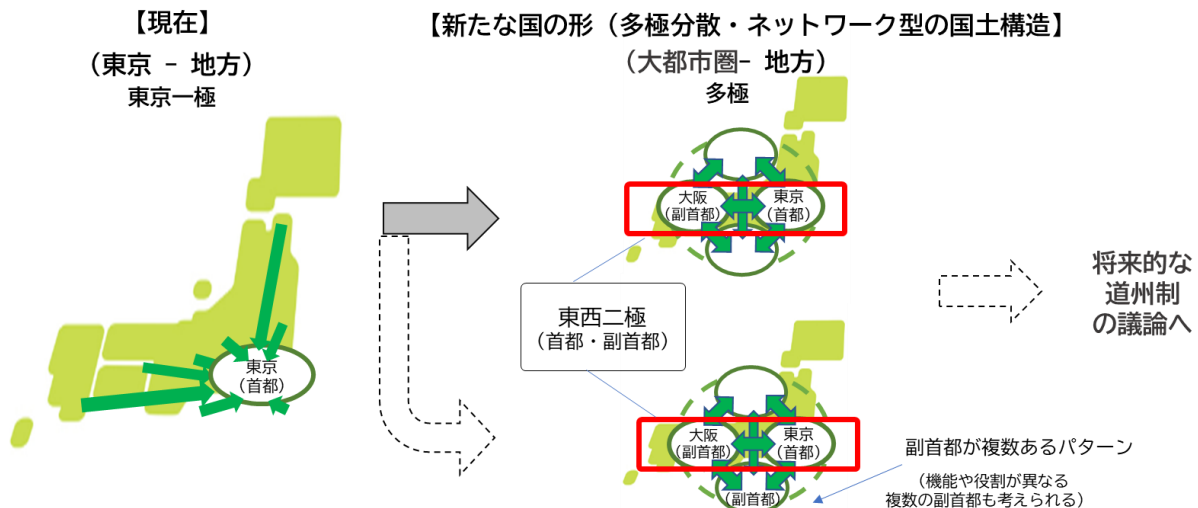
また、複数の大都市圏が多極を構成することにより、これらの大都市圏が「人口のダム機能」を持つことで、都市間の人口流出入のバランスを保ち、域内循環を促進することが可能となる。これにより、人々が生まれ育った故郷から遠く離れることなく、豊かな生活を送ることができ、国民のウェルビーイング向上が期待される。

ところで、このような、東京一極集中から多極分散・ネットワーク型の国家構造への転換を実現するためには、一足飛びではなく、段階的なアプローチが必要と考える。

具体的には、まず東京一極から首都・副首都の東西二極体制を確立し、それを推進力にして多極分散・ネットワーク型へと転換していく。

次に、複数の大都市圏を核とした多極体制とし、それぞれの地域が特性を生かしつつ、ネットワークを形成することで、多極分散型の国土構造を実現し、最終的には道州制の議論へとつなげていくという工程が考えられる（5-1図）。

5-1図 東京一極から、多極分散・ネットワーク型国土構造への転換（イメージ）



～「動都」と多極分散・ネットワーク型の国土構造～

2025年6月16日に開催した意見交換会では、「動都 移動し続ける首都」の著者の一人である光多長温氏をゲストスピーカーに迎え、「動都」と、本章で述べた多極分散・ネットワーク型の国土構造とで共通するいくつかの視点を踏まえつつ、東京一極集中や新たな国土構造への転換などについて議論を行った。

「動都」とは、国会を中心とした首都機能の一部を定期的（4～5年ごと）に、全国の中核中核都市に移転し、移動していく「仮設首都機能移転」計画である。この「動都」を提言する発端と「動都」の効果としては、以下の点が挙げられている。

（「動都」を提言する発端）

- わが国の経済成長力の低下などを背景とした「日本の閉塞状態」
- わが国の現状及び将来に、希望を抱く層よりも悲観的な見方の層が多いという「国民の将来への悲観論」
- 竣工後85年以上を経ており、相当な改修工事ないし建替えが必要になると考えられる「国会議事堂の耐震補強工事」

（「動都」の効果）

- 国会議事堂を使いながらの工事でないため「国会議事堂改修工事の円滑化」
- 国会運営に必要な最小限の人数が移転し、大多数の官僚は霞が関に残ることから「政治・行政構造のグレートリセット」
- 地域が政治の中心になることから、大きな投資と人の交流の発生による「地方創生」

光多氏からは、意見交換会の中でこうした「動都」の説明と併せ、

- 「動都」の中では、東京一極集中を是正するとは謳っていない。東京一極集中の是正を叫ぶだけで地方創生の成果が出ていないことへの言い訳になっている。
 - 東京一極集中はもちろん是正されるべきことかもしれないが、そこを言い訳にしないで日本の国土全体をどのようにしていくのか、という形で考えるべき。
- といった意見をいただいた。

これに対し、意見交換会メンバーからは、

- 「動都」により、国会が移った後の都市が、経済的・政治的にも成熟していくこと、そして、そういう地域が増えることが「多極化」にも繋がり、我々がこれまで議論してきた「多極化」つまり、副首都を含めた多極での成長という話に通じるものがある。
- という意見があった。

第6章 圏域について

意見交換会で、「大阪では、生活圏や経済圏が行政の単位と整合しておらず、圏域のマネジメントをどのように考えるかについて議論が必要」といった意見があったことを踏まえ、副首都の範囲（副首都圏）について議論することとした。圏域については、大阪府域をはじめ、府域内や府域を超える都市圏、さらに京阪神エリアや関西エリアなど、様々な形が考えられるが、「日本の都市圏の設定基準」（金本良嗣氏、徳岡一幸氏）による「市町村単一中心」の考え方（P57「中心都市及び郊外市町村の考え方」）を参考に、人口密度の高い中心都市に対し通勤率 10%以上となる市町村を都市圏として設定し、3大都市圏の比較分析を行った（6-1図）（6-2図）。

【大阪都市圏】

大阪都市圏は、大阪市を中心に、大阪府内のほぼ全域と、兵庫県、京都府及び奈良県の一部を含むエリアで形成される都市圏である。近郊の政令市である神戸市や京都市とは別に都市圏を形成している。

大阪市から、隣接する北大阪や東部大阪、堺市などに人口や産業等の集積が広がる構造となっているが、東京都市圏ほどには中心都市（大阪市）への集中はみられるわけではない。事業所については、大阪市を中心に、堺市や東部大阪、北大阪、兵庫県尼崎市などに集積が広がっている。

交通の大きな流れを把握できる拠点ごとの人の動きを見ると、大阪都市圏は圏域外の他府県よりも人の動きが密になっており、大阪市を中心に一体的な都市圏が形成されている。

生産年齢人口比率については、大阪市と北大阪、東部大阪などで全国平均を超えている。

大阪市内の事業所数を 100 とすると、神戸市は 24、京都市 45 となり、関西 3 都市圏の中でも大阪市への集積が高い。

【名古屋都市圏】

名古屋都市圏は、名古屋市を中心に、愛知県西部を主にカバーする都市圏となっている。

多くの指標で、中心都市である名古屋市に集積する構造となっているが、東京都市圏ほどの高い集積ではなく、郊外市町村との格差は比較的小さい。

【東京都市圏】

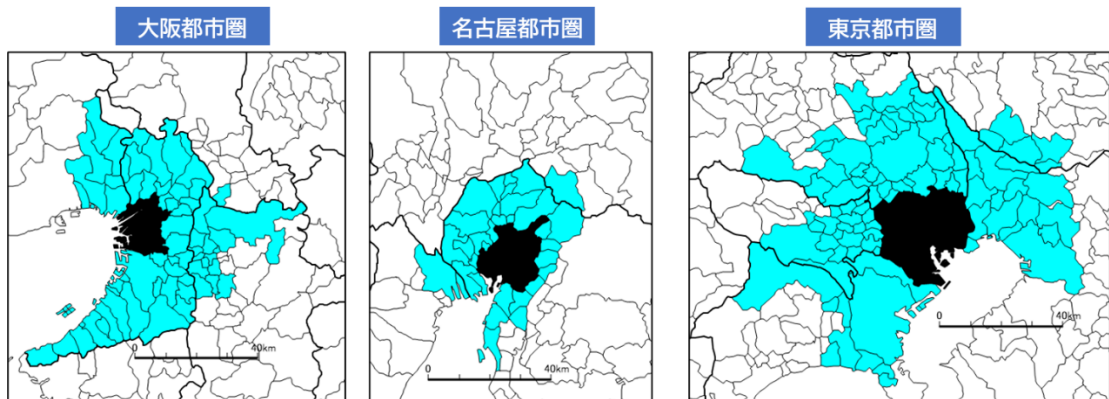
東京都市圏は、特別区を中心に、1都4県にまたがる広大な都市圏となっている。

人口、GDP、産業、通勤、地価など、いずれも特別区に突出した集積があり、総じて郊外市町村から経済や雇用の中心地である特別区に向けて集積が高まっていく構造を示している。

中心都市及び郊外市町村の考え方

中心都市	<p>下記(1)～(3)の順に絞込みをかけて抽出する。</p> <p>(1)DID 人口1万人以上の市町村を中心都市候補とする。</p> <p>(2)他市町村の郊外となっている市町村は除外する。</p> <p>(3)相互に通勤率が10%以上となっている双方向通勤の場合には、通勤率が大きい方を小さい方の郊外とする。</p>
郊外市町村	<p>中心都市に対して、下記(4)(5)を満たす都市を「郊外市町村」とする。</p> <p>(4) 中心都市への通勤率が10%以上の市町村をその中心都市の郊外市町村とする。</p> <p>(5) 同じ市町村が複数の中心都市の郊外となる条件を満たす場合(=通勤率が10%を越える中心都市が2つ以上存在する場合)には、通勤率が最大の中心都市の郊外とする。</p> <p>通勤率=市町村から中心都市への就業者÷当該市町村に常住する就業者(但し、就業地不詳は除く)</p>

6-1図 3大都市圏の特性



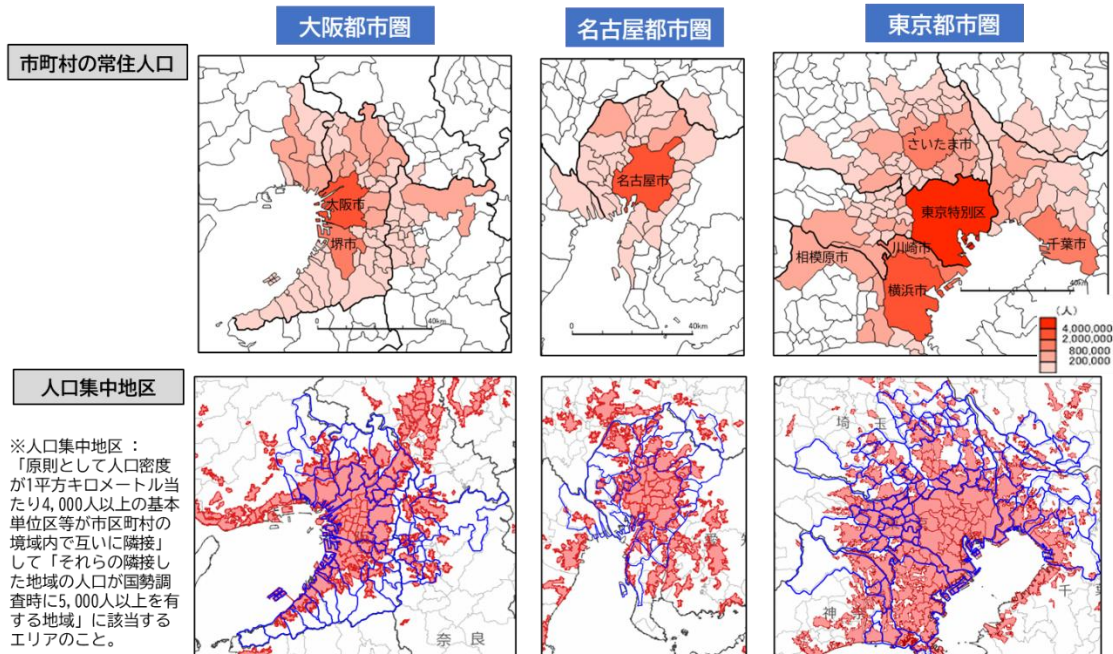
出典：総務省「国勢調査(2020)」をもとに副首都推進局で作成

6-2図 3大都市圏の比較分析

(1) 人口関係

(1-①) 人口の状況(常住人口、人口集中地区)

- 大阪都市圏では、大阪市及び堺市のほか、北大阪を中心に人口20万人以上の市が分布する。
- 名古屋都市圏では、名古屋市のほかは、人口20万人未満の市町村が多くを占める。
- 東京都市圏では、特別区のほか、郊外市として横浜市やさいたま市、千葉市など政令市を複数抱えており、100万人を超える市が複数存在する。

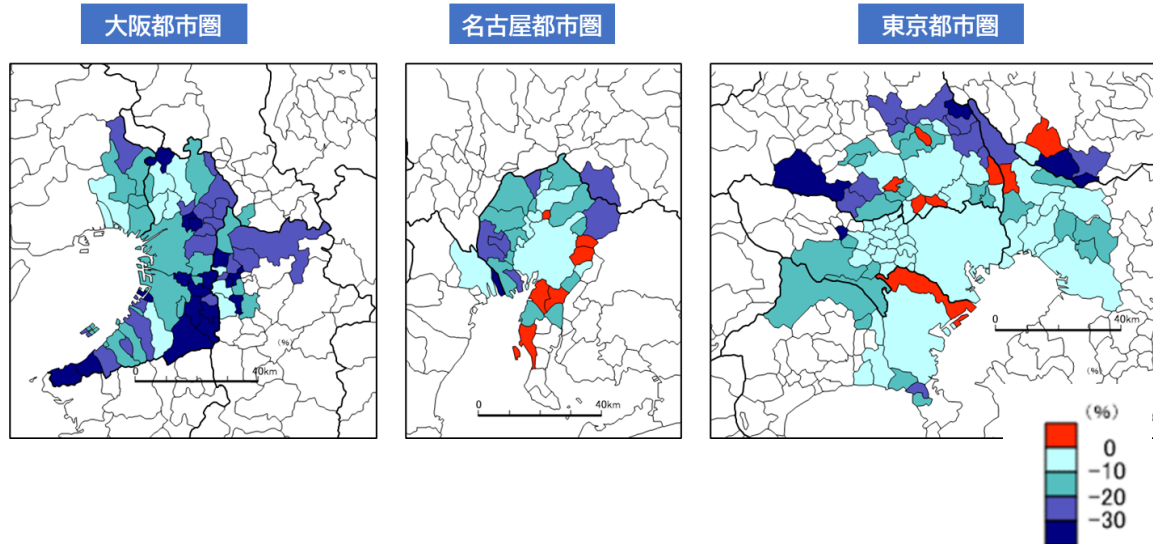


※人口集中地区：
「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域」に該当するエリアのこと。

出典：総務省「国勢調査(2020)」をもとに副首都推進局で作成

(1-②) 人口の状況 (2020年から2045年の間の人口増減)

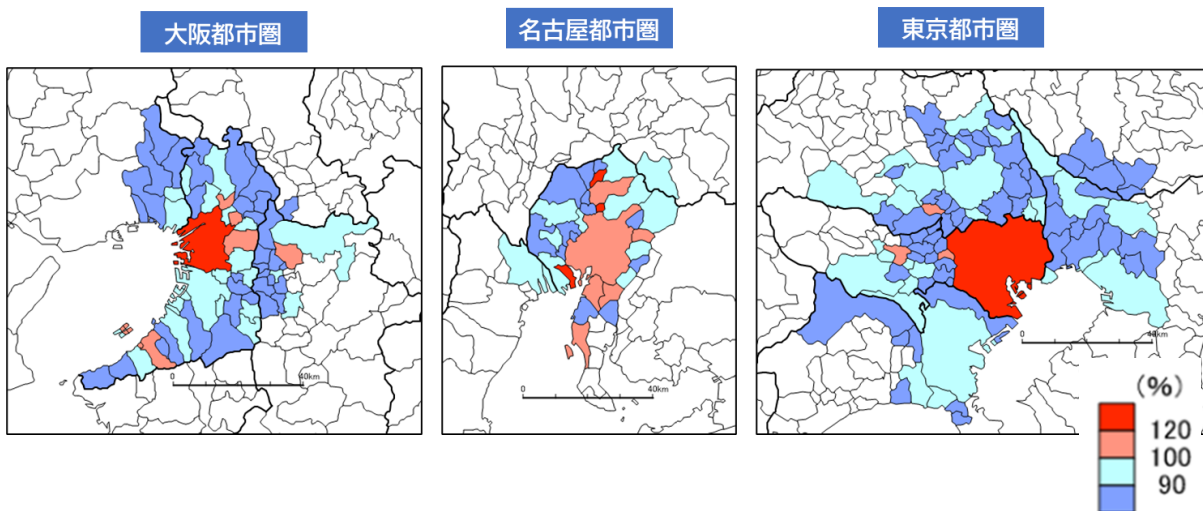
- 大阪都市圏では、他の2都市圏に比して中心都市の人口減少率が高く、郊外市町村においても減少率が高い市町村が広がっている。
- 名古屋都市圏及び東京都市圏では、人口減少率が比較的低い市町村が多く、人口が増加するところもみられる。



出典：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（2018年推計）」をもとに副首都推進局で作成

(1-③) 人口の状況 (昼夜間人口比率)

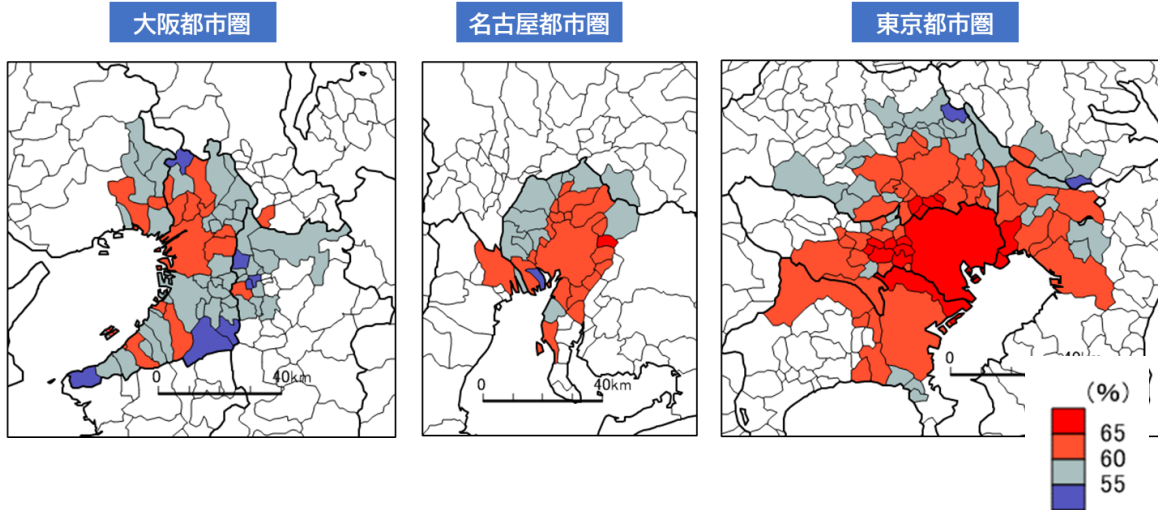
- いずれの都市圏においても、中心都市は昼夜間人口比率が高いが、大阪都市圏及び名古屋都市圏では、中心都市の市域を超えて比率が高いエリアが広がっている。
- 東京都市圏では、横浜市やさいたま市、千葉市などの郊外の政令市も含め、大半のエリアで比率が100未満（昼間の転出超過）となっている。また、特別区を囲む市町村の比率が特に低くなっており、特別区への通勤・通学人口が大きい様子がうかがえる。



出典：総務省「国勢調査（2020）」をもとに副首都推進局で作成

(1-④) 人口の状況 (生産年齢人口比率)

- 大阪都市圏では、大阪市と北大阪、東部大阪などで全国平均 (59.5%) を超えている。
- 名古屋都市圏では、名古屋市と同市を囲むエリアで全国平均を超えている。
- 東京都市圏では、他の2都市圏に比して、全国平均以上のエリアが広がり、特別区及びその隣接市の一部では65%以上となっている。



出典：総務省「国勢調査 (2020)」(不詳補完値) をもとに副首都推進局で作成

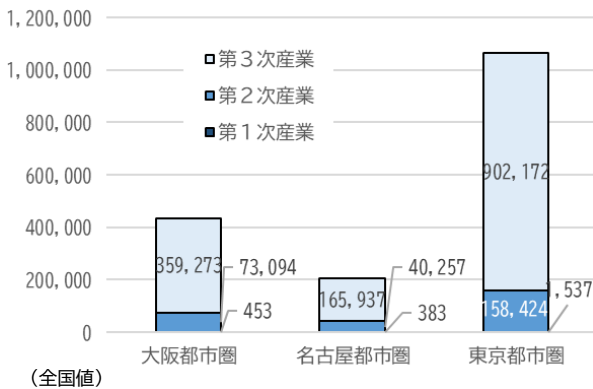
生産年齢人口比率：(生産年齢人口 ÷ 総人口) × 100

(2) 経済・雇用等関係

(2-①) 経済の状況 (第1次、第2次、第3次産業の事業所数の比較)

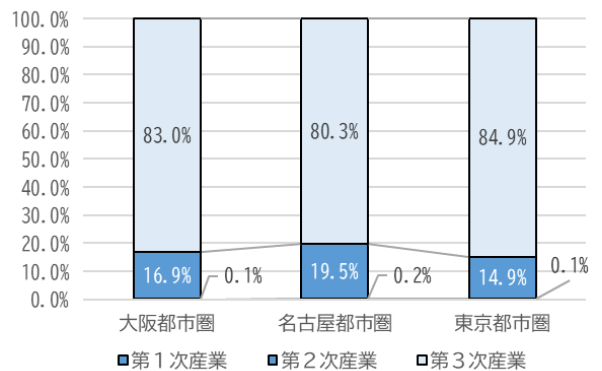
- 大阪都市圏と東京都市圏は、第2次産業の割合が全国平均よりやや低く、第3次産業の割合がやや高い。
- 名古屋都市圏は、第2次産業の割合が全国平均よりやや高く、第3次産業の割合がやや低い。

都市圏別事業所数



第1次産業 42,442 事業所(0.8%)
第2次産業 899,617 事業所(17.4%)
第3次産業 4,213,988 事業所(81.7%)

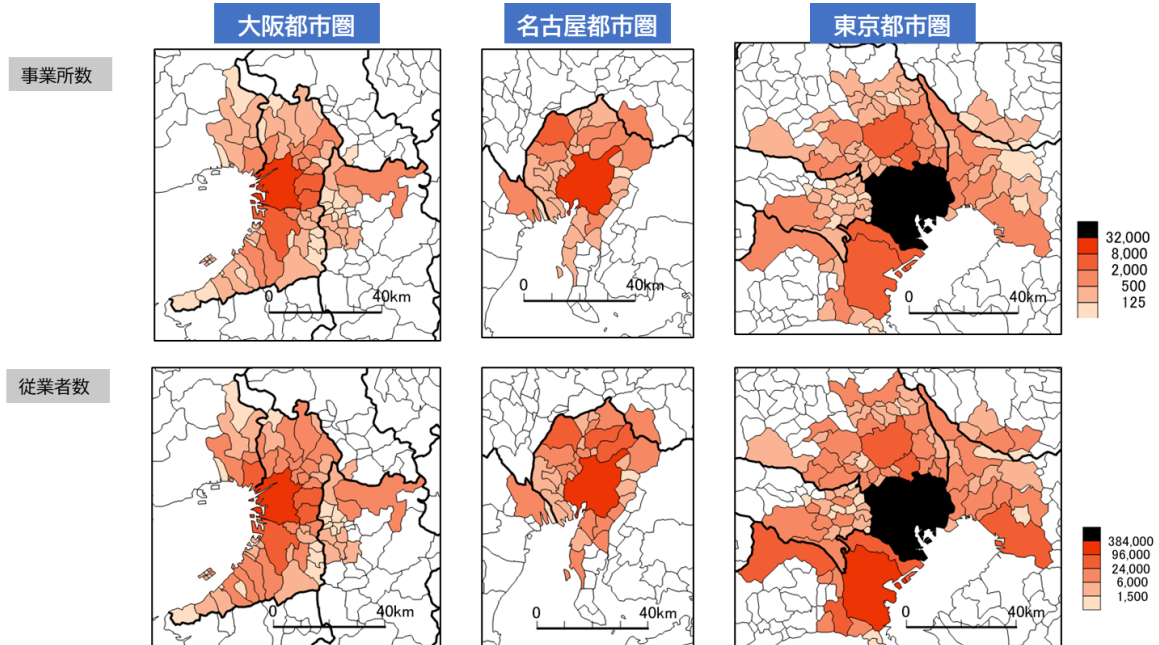
都市圏別事業所数 (割合)



出典：総務省「令和3年 経済センサス活動調査」をもとに副首都推進局で作成

(2-2) 経済の状況（製造業の事業所数、従業者数）

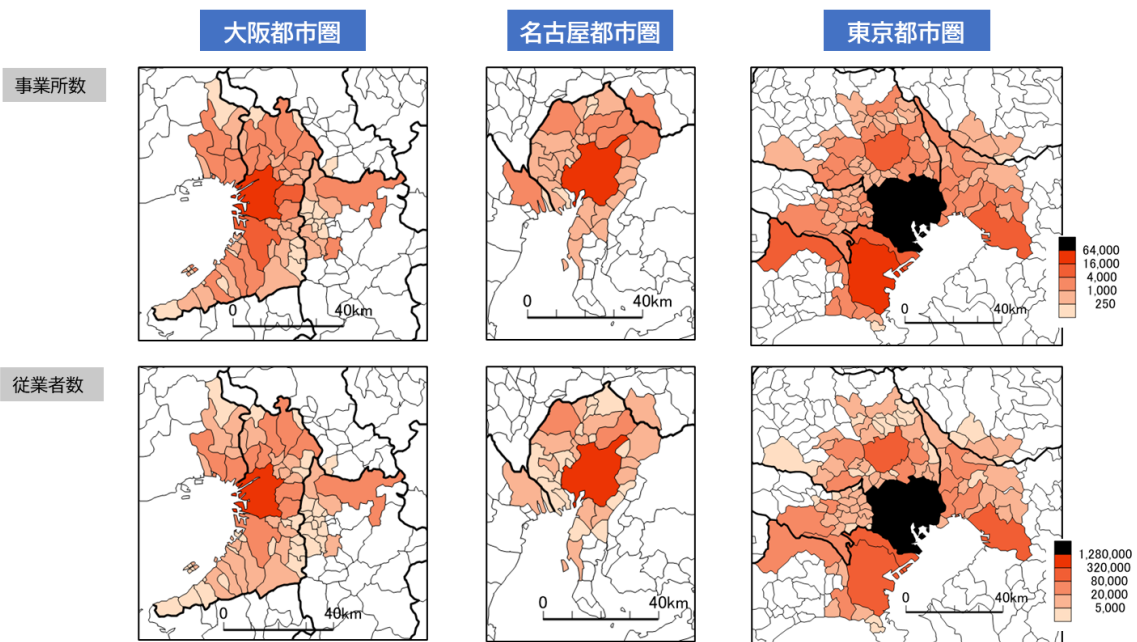
- 大阪都市圏では、大阪市を中心に、堺市や東部大阪、北大阪、兵庫県尼崎市などに事業所の集積が広がっている。
- 名古屋都市圏では、名古屋市を中心に事業所が集積している。
- 東京都市圏では、特別区に極めて高い事業所の集積がみられる。また、横浜市や川崎市、さいたま市等にも事業所の集積がみられる。



出典：総務省「令和3年 経済センサス活動調査」をもとに副首都推進局で作成

(2-3) 経済の状況（卸売業、小売業の事業所数、従業者数）

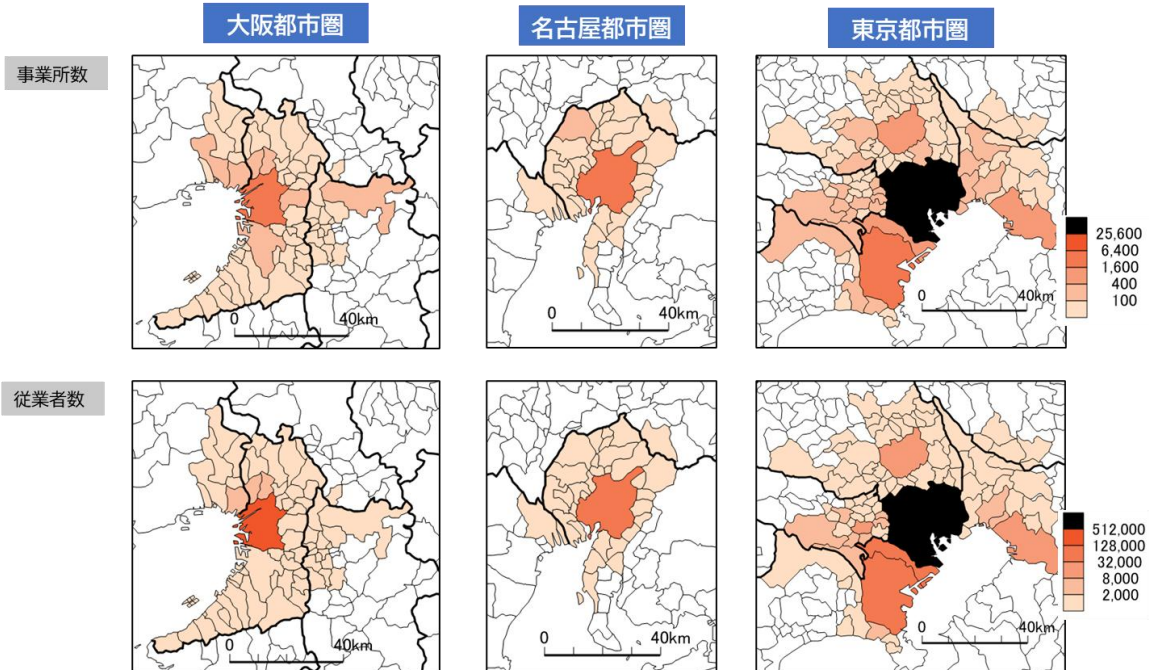
- 大阪都市圏では、大阪市を中心に、堺市や東部大阪、北大阪、兵庫県尼崎市、西宮市などに事業所の集積がある。
- 名古屋都市圏では、名古屋市を中心に集積している。
- 東京都市圏では、特別区に極めて高い事業所の集積がみられる。また、横浜市や川崎市、さいたま市、千葉市等にも事業所の集積がみられる。



出典：総務省「令和3年 経済センサス活動調査」をもとに副首都推進局で作成

(2-④) 経済の状況 (情報通信業の事業所数、従業者数)

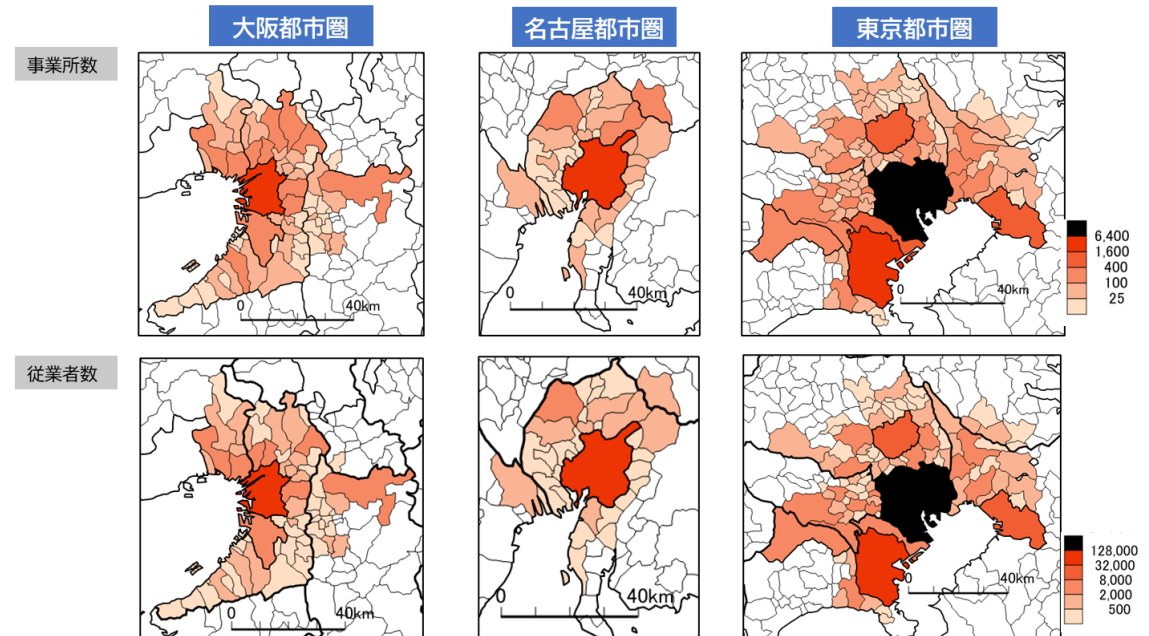
- 大阪都市圏や名古屋都市圏では、中心都市に事業所が集積している。
- 東京都市圏では、特別区に極めて高い事業所の集積がみられる。横浜市等にも事業所の集積がみられるが、他の業種に比して特別区への集積が際立っている。



出典：総務省「令和3年 経済センサス活動調査」をもとに副首都推進局で作成

(2-⑤) 経済の状況 (金融業・保険業の事業所数、従業者数)

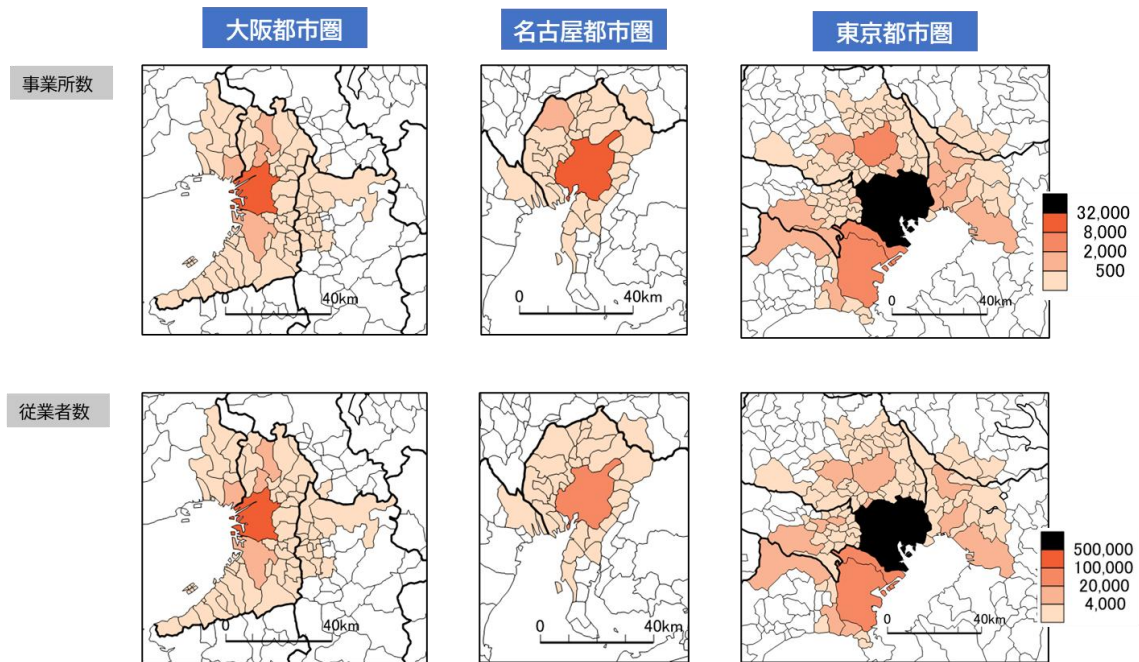
- 大阪都市圏では、大阪市に事業所が集積しているほか、堺市や東部大阪、北大阪、兵庫県尼崎市、西宮市などにも集積がある。
- 名古屋都市圏では、名古屋市を中心に集積している。
- 東京都市圏については、特別区に極めて高い事業所の集積がみられる。また、横浜市やさいたま市、千葉市などにも事業所の集積がある。



出典：総務省「令和3年 経済センサス活動調査」をもとに副首都推進局で作成

(2-⑥) 経済の状況 (学術研究、専門・技術サービス業の事業所数、従業者数)

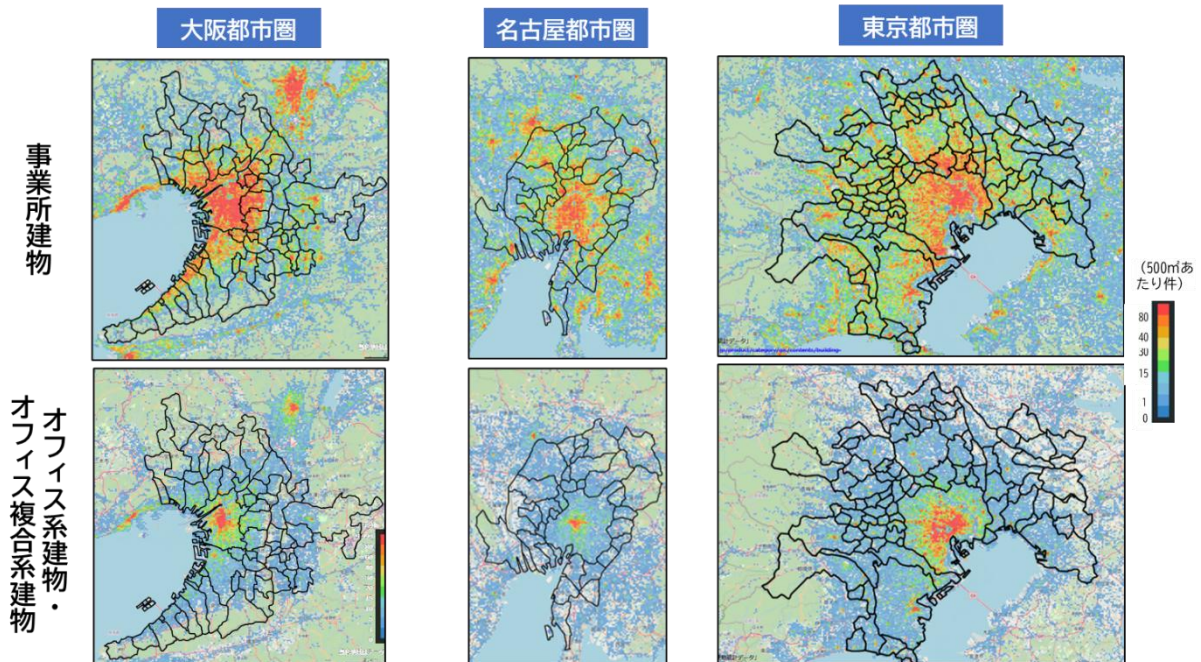
- 大阪都市圏や名古屋都市圏では、中心都市に事業所が集積している。
- 東京都市圏は特別区に極めて多くの事業所の集積がある。また、横浜市やさいたま市等にも事業所の集積がある。



出典：総務省「令和3年 経済センサス活動調査」をもとに副首都推進局で作成

(2-⑦) 経済の状況 (事業所建物、オフィス系・オフィス複合系建物の数)

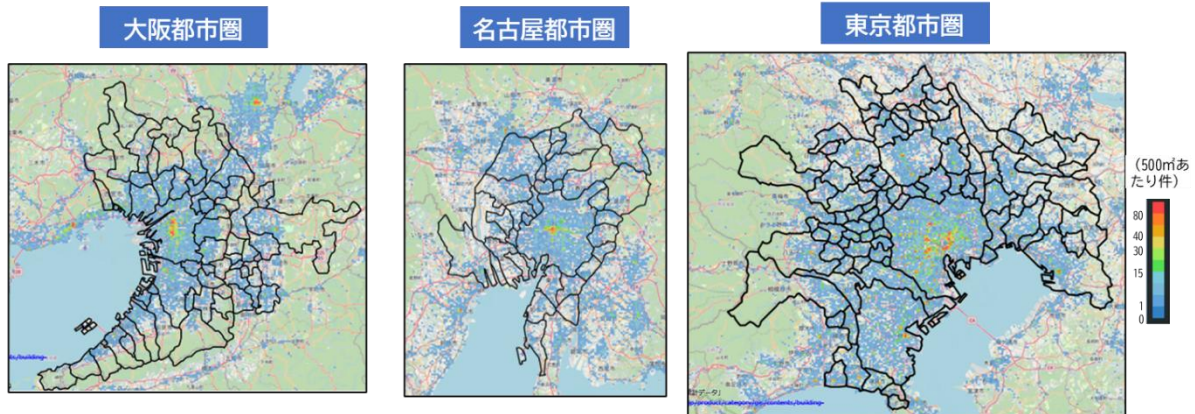
- 事業所数や従業者数とは別に、事業所建物 (1つの建物に1つの事業所) とオフィス系の建物 (1つの建物に複数の事業所) の分布をみると、いずれの都市圏においても、中心都市に建物数が多い。
- このうち、事業所建物は、東京都市圏と大阪都市圏で中心都市から建物数の多いエリアの広がりが大きい。



出典及び定義は、次ページ参照

(2-⑧) 経済の状況 (商業系建物・商業複合系建物の数)

- 商業系の建物 (1つの建物に複数の事業所) の分布をみると、いずれの都市圏も、中心都市に建物数が多いが、事業所建物やオフィス系の建物のように、建物数の多いエリアの広がりは見られない。



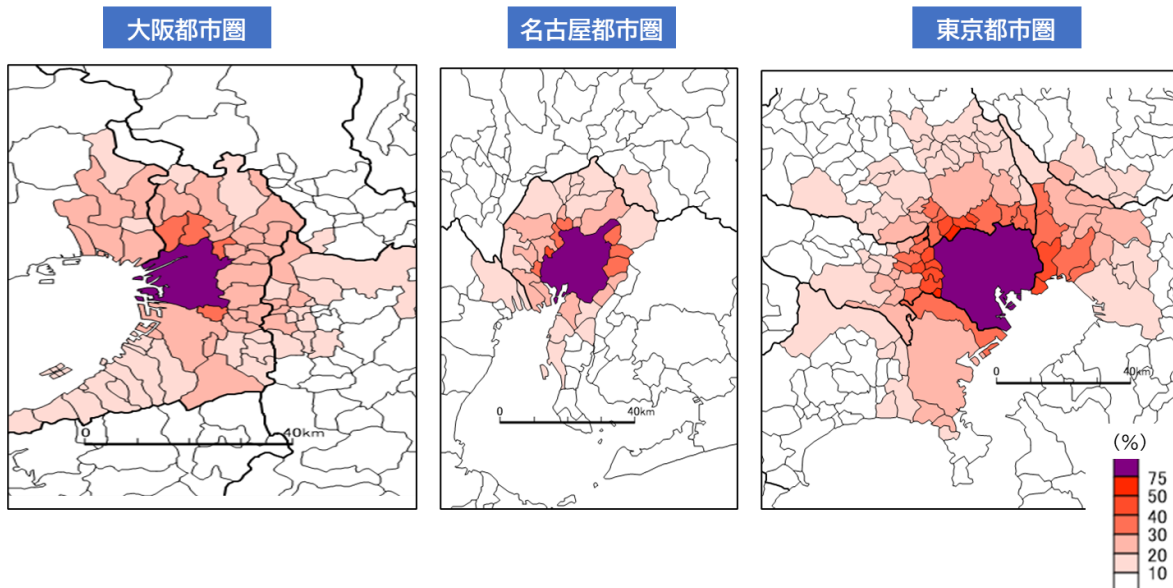
出典 (P62 も含む。) : 「RESAS」 より、株式会社ゼンリン「建物統計データ」(2022 年) を副首都推進局で加工
 建物の定義 : 1つの建物に1つの事業所・・・事業所建物

1つの建物に複数の事業所・・・オフィス系の建物または商業系の建物 (比率の多い方でカウント)

(3) 日常生活関係

(3-①) 中心都市 (大阪市・名古屋市・特別区域) への通勤割合

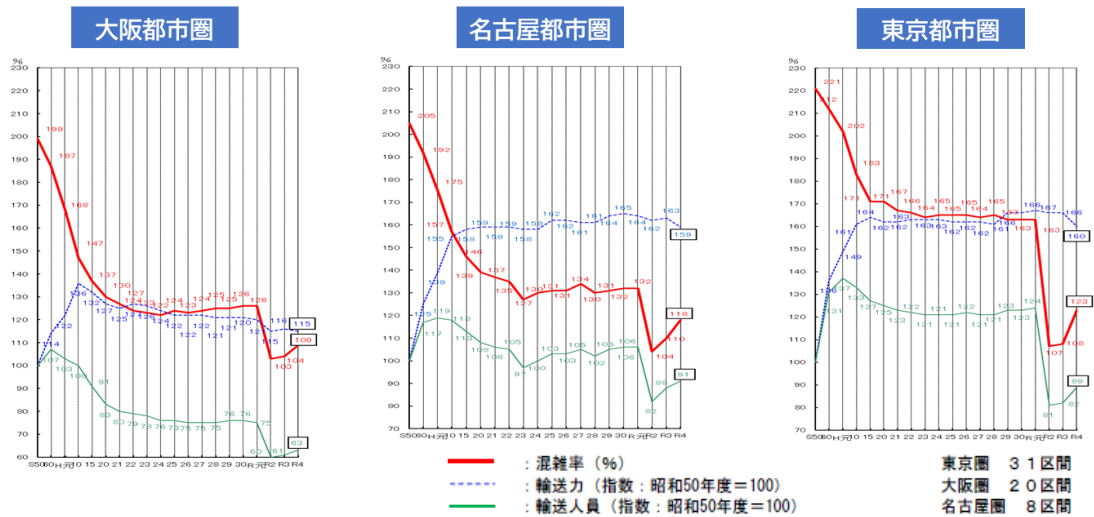
- 大阪都市圏では、大阪市に隣接して一部30%以上の市があるが、東京都市圏に比べると限定的。また、20%台の市町は大阪市から主に北方向と東方向に偏っている。
- 名古屋都市圏についても、30%以上の市町は限定的であるが、名古屋市から同心円状に割合が分布している。
- 東京都市圏については、他の2都市圏と異なり、特別区の隣接市の全てで30%台又は40%台の高い割合となっている。また、特別区から同心円状に割合が分布している。



出典 : 総務省「国勢調査 (2020)」をもとに副首都推進局で作成
 通勤率 : 中心都市を従業地とする就業者 ÷ 当該市町村を常住地とする就業者

(3-2) 朝の通勤・通学時間帯の電車の混雑状況

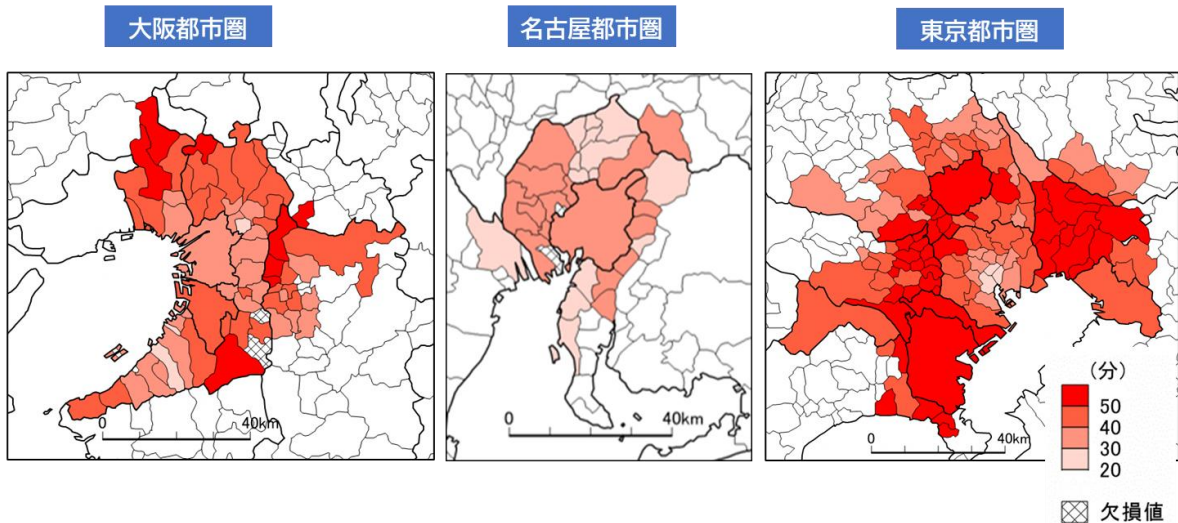
- ❑ 新型コロナウイルス感染症流行前で比較すると、とりわけ東京都市圏で混雑率が高く160%台、名古屋都市圏で130%台、大阪都市圏では120%台となっている。
 - ❑ 大阪都市圏では、他の都市圏と異なり、輸送人員の長期的な低下が顕著であり、輸送力の増強も相まって、3都市圏の中で混雑度は最も低くなっている。
 - ❑ 名古屋都市圏でも、輸送人員の増加に対応して輸送力を増強しており、混雑度は低下傾向にある。
 - ❑ 東京都市圏では、輸送人員の増加に対して輸送力の増強が十分追いついておらず、混雑度が高止まりしている。
- (※) ここにいう「混雑率」は、各都市圏内の中心都市を含む主要な区間を区切って測定したものであり、都市圏内の全線を調査したものではない。



出典：国土交通省鉄道局都市鉄道政策課「都市鉄道の混雑率調査結果」（令和4年度実績）

(3-3) 雇用者の通勤時間中位置

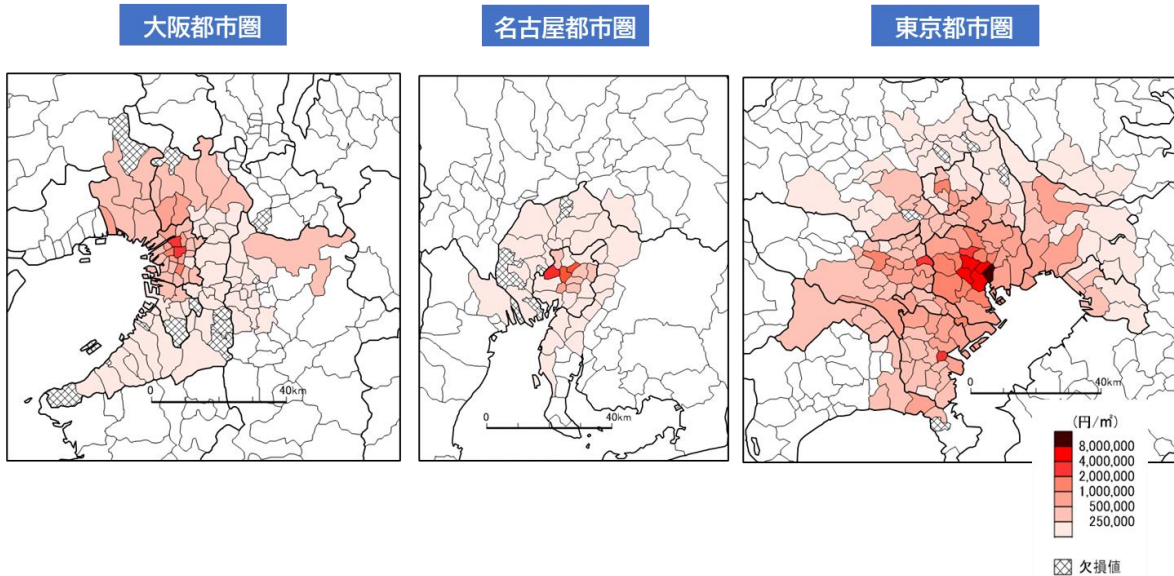
- ❑ 中心都市への通勤者が否かに限らず、各都市圏内の市町村に居住する雇用者の通勤時間の中央値(※)を見ると、大阪都市圏では、大阪市及び東部大阪で30分台、それらを囲むエリアで40分台となっているが、泉州地域では20~30分台とやや短くなっている。
 - ❑ 名古屋都市圏では、20分台から30分台の市町村が混在している。
 - ❑ 東京都市圏では、都心部の20分台から同心円状に通勤時間が長くなっており、特別区への通勤者が多い様子がうかがえる。
- (※) 中央値とは、数値を大きさの順番に並べたときに真ん中になるデータの値のこと



出典：国土交通省「平成30年度住宅・土地統計調査」をもとに副首都推進局で作成

(3-④) 地価の状況 (商業地市町村平均価格)

- 商業地の平均価格 (㎡あたり) は、大阪都市圏では、大阪市中心部で特に高く、北大阪や兵庫県芦屋市などにも高めの価格帯が広がっている。
- 名古屋都市圏では、名古屋市中心部では高いが、郊外部では他の2都市圏よりも低い価格となっている。
- 東京都市圏では、特別区から同心円状に高価格帯が分布しており、多摩地区、埼玉、千葉、神奈川などにおいても、他の都市圏よりも高い価格帯の市町村が広く分布している。

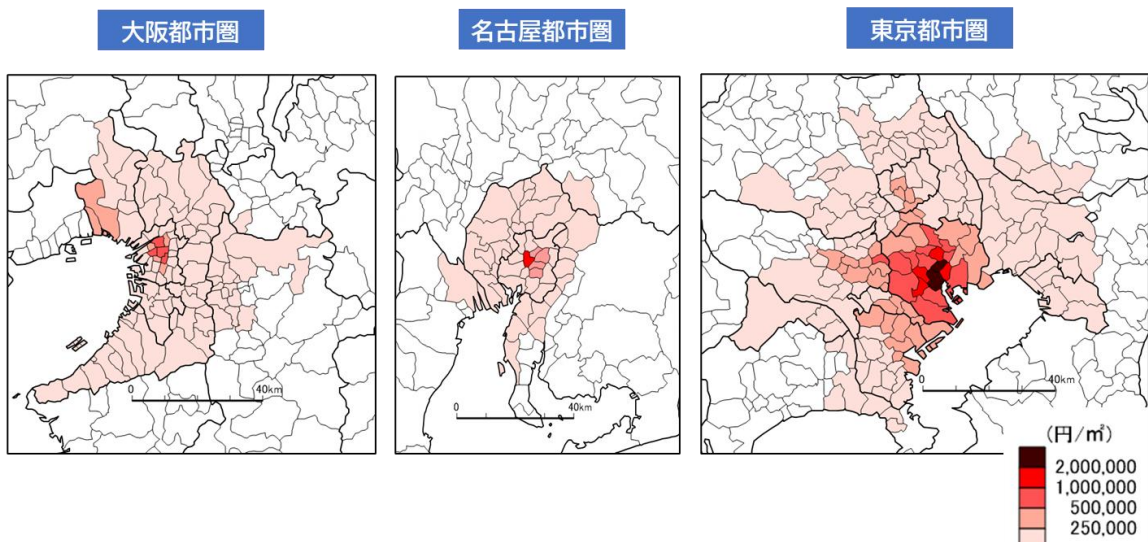


出典：国土交通省「令和5年地価公示」をもとに副首都推進局で作成

欠損値があるのは、商業地の調査地点がないケースがあるため

(3-⑤) 地価の状況 (住宅地市町村平均価格)

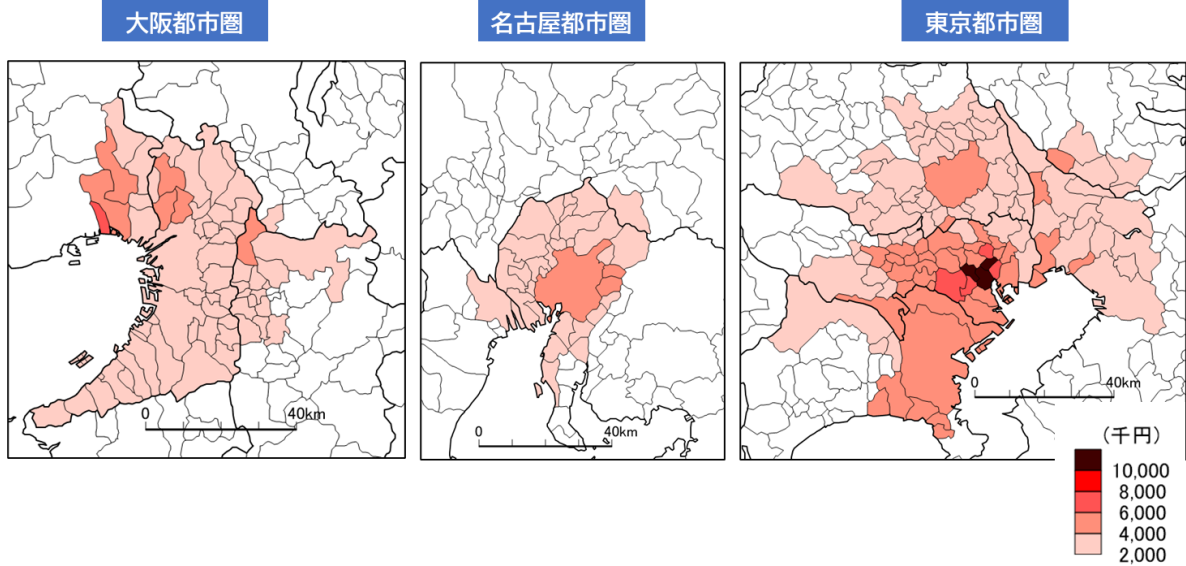
- 住宅地の平均価格(㎡あたり)は、大阪都市圏では、大阪市中心部で最も高く、兵庫県芦屋市、西宮市などでもやや高めの価格帯となっている。
- 名古屋都市圏においても、名古屋市中心部が最も高く、その東側でやや高めの価格帯となっている。
- 東京都市圏では、都区部全域で高い価格帯となっている。
また、特別区から同心円状に高価格帯が分布しており、多摩地区、埼玉、千葉、神奈川においても高い価格帯が広範囲に分布している。



出典：国土交通省「令和5年地価公示」をもとに副首都推進局で作成

(3-6) 納税義務者一人あたり課税所得

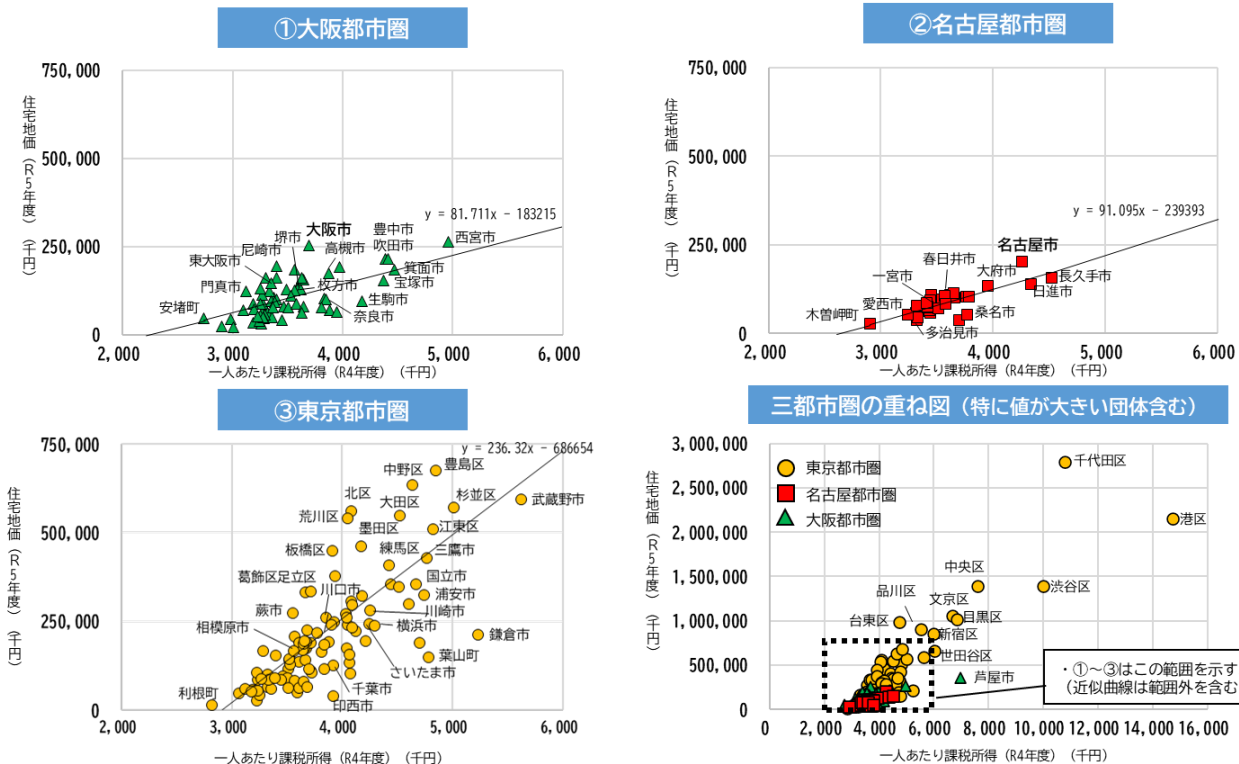
- 大阪都市圏では、300万円台の市町村が多く、北大阪の一部や兵庫県芦屋市、西宮市、奈良県生駒市等で400万円台から600万円台の市町村が見られる。また、他の2都市圏とは異なり、中心都市から広がる所得分布にはなっていない。
- 名古屋都市圏では、名古屋市と周辺市の一部で400~500万円台と最も高くなっている。
- 東京都市圏では、400万円台以上の市町村が広範囲に広がっており、特に都心部については、1千万円を超える区も見られる。



出典：総務省「令和4年度市町村課税状況等の調」をもとに副首都推進局で作成
課税対象所得÷所得税納税義務者数で計算（単位：千円）

(3-7) 一人あたり課税所得と住宅地価格の関係

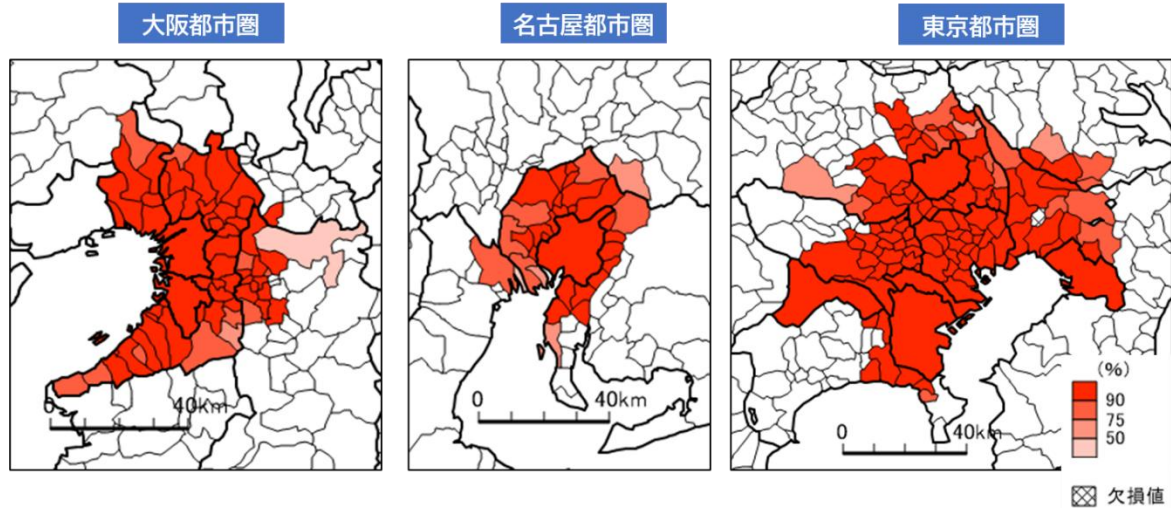
- それぞれの都市圏について、一人あたり課税所得に対する住宅地価格の関係をみると、東京都市圏の近似曲線の傾きは、大阪都市圏や名古屋都市圏よりも大きく、住宅価格がより高くなる傾向。また、同じ課税所得であっても、市区町村によって住宅地価格に大きな差が生じている。



出典：総務省「令和4年度市町村課税状況等の調」、国土交通省「令和5年地価公示」をもとに副首都推進局で作成

(3-8) 日常生活の利便性（「医療」サービス徒歩圏（800m）内の人口割合）

- いずれの都市圏においても都市圏全体で徒歩圏人口割合は高い。

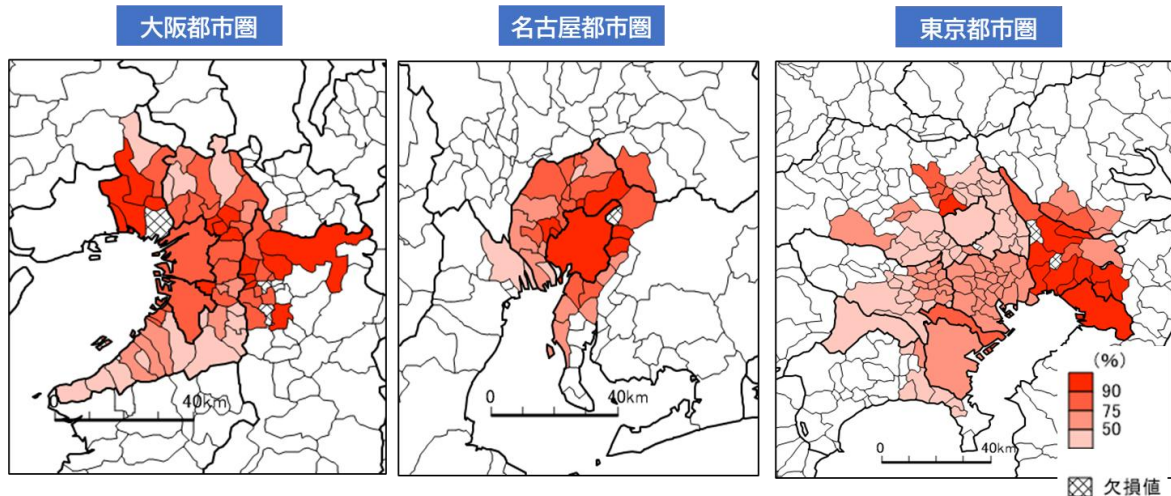


出典：国土交通省「都市モニタリングシート」をもとに副首都推進局で作成

「医療施設（病院・診療所で内科または外科を有する施設）の徒歩圏（800m）の人口」÷「市町村の人口」×100（調査年度：2014年度）
 ・GIS上で、生活サービス施設（医療、福祉、商業施設、交通機関（駅、バス停）を中心に徒歩圏（800m、但しバス停のみ300m）のバッファを生成し、バッファと重複する人口メッシュデータの重心について集計し、徒歩圏内の人口を算出。全人口に対する徒歩圏内人口の割合を求めることで充足率を算出したもの。以下のスライドも同じ。

(3-9) 日常生活の利便性（「福祉」サービス徒歩圏（800m）内の人口割合）

- 大阪都市圏では、東部大阪の一部と兵庫県芦屋市、西宮市、宝塚市、伊丹市、奈良市などで徒歩圏人口割合が高くなっている。
- 名古屋都市圏では、名古屋市と同市を囲むエリアで高い割合となっている。
- 東京都市圏においては、他の2都市圏に比べると、特別区での徒歩圏人口割合がやや低く、東側の千葉県内において高い割合のエリアが広がっている。

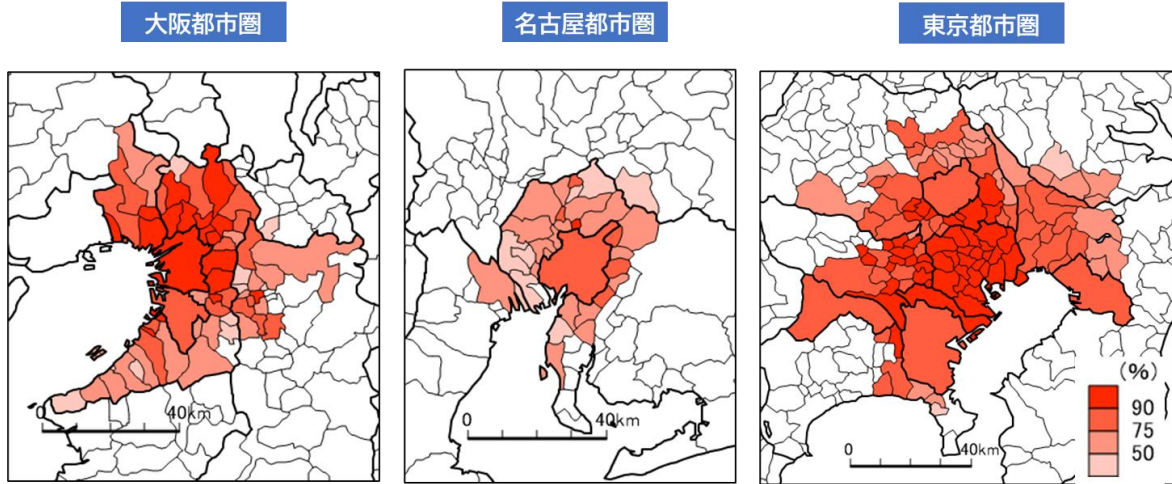


出典：国土交通省「都市モニタリングシート」をもとに副首都推進局で作成

「福祉施設（通所系・訪問系施設及び小規模多機能施設）の徒歩圏（800m）の人口」÷「市町村の人口」×100（調査年度：2015年度）

(3-⑩) 日常生活の利便性（「商業」サービス徒歩圏（800m）内の人口割合）

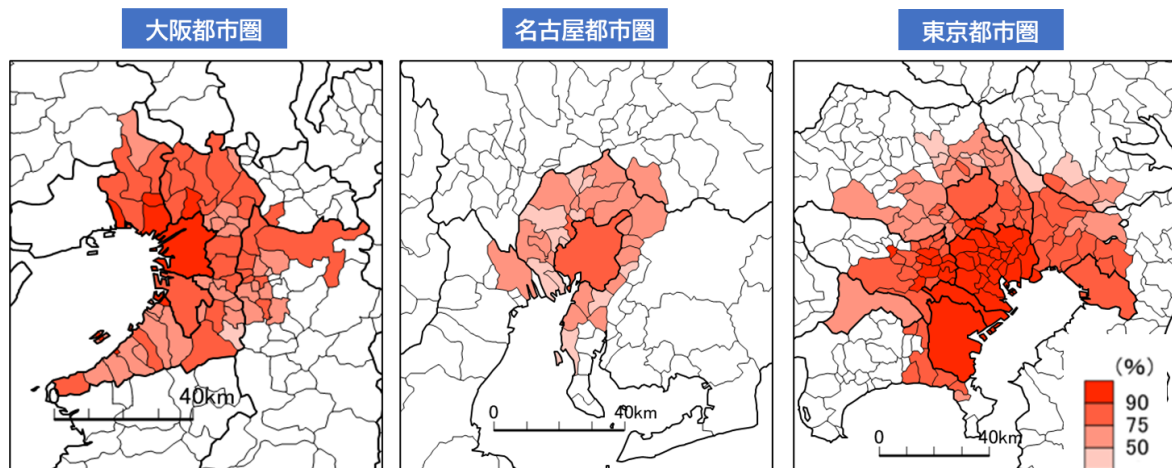
- 大阪都市圏では、大阪市と北大阪、東部大阪、兵庫県尼崎市、宝塚市等で徒歩圏人口割合が特に高い。
- 名古屋都市圏では、名古屋市と同市を囲むエリアで高い割合となっている。
- 東京都市圏においては、特別区で特に高い割合となっているほか、圏域全体にわたって比較的高いエリアが広がっている。



出典：国土交通省「都市モニタリングシート」をもとに副首都推進局で作成
「商業施設（専門・総合スーパー、百貨店）の徒歩圏（800m）の人口」÷「市町村の人口」×100（調査年度：2014年度）

(3-⑪) 日常生活の利便性 （「公共交通」サービス徒歩圏（駅800m、バス停300m）内の人口割合）

- 公共交通サービス（駅又はバス停）の徒歩圏人口割合は、いずれの都市圏も中心都市で特に高い。また、東京都市圏では、郊外でも90%を超える高いエリアが広範囲に分布している。



出典：国土交通省「都市モニタリングシート」をもとに副首都推進局で作成
「鉄道駅から800m圏、又は、バス停留所から300m圏内の人口」÷「市町村人口」×100（調査年度：2016年度）
（鉄道駅、バス停留所ともに、「30本/日以上」のサービス水準を有するものを中心に算出）

こうした資料から、意見交換会では、

- 3大都市圏を比較すると、東京に比べ大阪は鉄道混雑率が低く、輸送人員の低下が人口動態的にやや課題であるが、ウェルビーイングに繋がりうる快適性という点では、他の都市圏に比して有利になっている。

という意見があった。また、京都都市圏や神戸都市圏との関係においては、

- 通勤割合では、京都や神戸は別の都市圏となるが、地理的には連担している。また、経済的な観点から事業所等の集積を見ると大阪が突出しており、関西、あるいは西日本の中での経済的な循環を考えるうえで参考になる。
- 大阪、神戸、京都で、それぞれが別の都市圏を形成している関西の都市構造は、災害リスクの面からは一つの強みといえる。

といった意見があった。

副首都の圏域について明確に規定するまでには至っていないが、大阪都市圏は、京都都市圏や神戸都市圏と連続し、経済的なつながりが深く、将来的に、これらの都市圏が連携し一つになることで、より大きな力を発揮できる可能性がある。

～福岡地域戦略推進協議会の取組～

2025年8月14日に開催した意見交換会では、福岡地域戦略推進協議会（以下「FDC」という。）のディレクターの片田江由佳氏をゲストスピーカーに迎え、行政区域を越えた広域連携の取組について議論を行った。

（FDCの大きな特徴）

- 都市圏の成長戦略の策定から推進までを一貫して行う「Think&Do タンク」（成長戦略を掲げ、提言して終わりではなく、それを実行）
- 産学官民が一体となった法人格のない任意団体（民間の事業性と官の公平性や政策的な担保を同時に確保）
- 17市町福岡都市圏を活動の単位（プロジェクトに応じ九州域内外地域とも連携）
- 事業性のあるプロジェクトを行うプラットフォーム

（具体的な取組例）

- 都心がブランニューしていくと、都市圏の経済もより強くなるということから、福岡市と都心再生戦略を策定し、その具体的な施策（天神ビッグバン）の推進にあたっては、福岡市との共同提案により国家戦略特区の指定を獲得
- 福岡都市圏にはないような産業集積のある都市と連携することで、イノベーションを生み出す人材を引き付けるなどの可能性があることから、福岡都市圏に隣接した筑豊都市圏の中心都市である飯塚市に対し、産学官民によるブロックチェーン技術の推進に必要なビジョン、実装部隊の構築の支援

片田江氏からは、「（各地域の）点での取組を、より広域的にそれをプロトタイプとして広げていこうという視野で取り組んでいる。」「『官』のコミット、『民』のコミット、そして首長のリーダーシップによって、福岡都市圏の社会課題解決が様々にできているところがあるため、通常の経済団体にはない領域まで踏み込んで活動している。」と説明があった。

これに対し、意見交換会メンバーからは、

- 全体として活動が合意に基づいた『民』の論理で貫かれている。合意ができたところでモデル的に事業をやって、それが良ければ他の自治体、企業も入ってくるという形で行われており、だからこそものすごくフレキシブルに、かつ先進的なことができている。
- （福岡と大阪とで都市構造が異なるので）民力に依存する緩い、柔軟な合意形成の仕組みは学べる一方で、イニシアチブの取り方の構造の違いは念頭に置いておく必要がある。
- 自治体では、地方自治法上の広域連携にない、民事契約で事務委託や共同事務を行うケースがある。許認可など強制権を含む事務には地方自治法上の根拠が必要だが、施設の共同設置などは民事契約で可能。そこを存分に活用しているのが福岡だと思う。

といった意見があった。