

(外環道の開通は物流の生産性向上に大きく寄与)

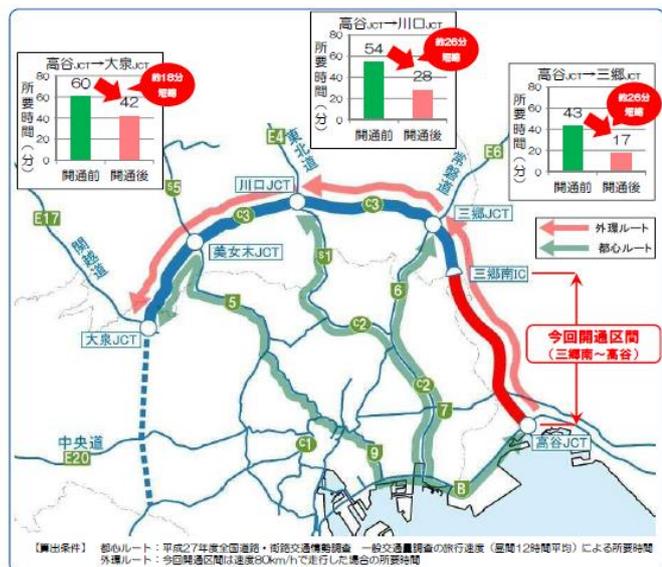
2018年6月2日に、建設中だった埼玉県三郷市の三郷南JCTから千葉県松戸市を通り、市川市の高谷(こうや)JCTに至る総延長15.5キロメートルの東京外郭環状道路(図表1-1)(以下「外環道」という。)の区間が開通し、高谷JCTから東京都練馬区の大泉JCTまでのおよそ50キロメートルがつながり、都心から半径15キロメートルを囲む外環道の6割近くが完成することになった。今回の開通により4つの放射道路(東関東道、常磐道、東北道、関越道)が外環道に接続され、関東地方整備局の発表によれば、東関東道(高谷)から常磐道(三郷)、東北道(川口)、関越道(大泉)への所要時間が18分~26分短縮されることになり(図表1-2)、中国、さらにはアジア経済圏との貿易量の拡大、インターネット通販市場の拡大を追い風に物流需要の拡大が続く中で、物流の生産性向上に大きく寄与する外環道の延伸は、今後大型物流施設の開発ラッシュに拍車をかけると予想され、沿道風景は大きく変貌することになる。

実際、外環道の今回の開通を前に、アクセスの改善を見越し、大型物流施設を中心に土地の引き合いが活発になっており、松戸インターチェンジ(IC)が開業する松戸市の工業地(松飛台)の平成30年の公示地価は1平方メートルあたり10万円と前年に比べて8.7%上昇した。この上昇率は県内の工業地で最も高く、全国でも7番目となっている。また、外環道と湾岸線が接続する市川市の高谷ジャンクション(JCT)付近でも、二俣地区の工業地が前年に比べて6.5%値上がりした。

(図表1-1) 外環道の全体図



(図表1-2) 今回の開通で湾岸エリアから内陸部への所要時間が大幅短縮



(注) (図表1-1)、(図表1-2)とも関東地方整備局記者発表資料。

### (環状国道 16 号線が投げかける影)

以上の外環道の開通が光の部分であるとすれば、外環道の外側の圏域にあって、圏央道の圏域の内側に位置する、都心から半径約 30 から 40 kmのところを千葉県木更津市から、埼玉県内は春日部・大宮地域を通り、都内は八王子・町田地域を通過して、神奈川県横浜市までを結んで環状にとり巻いている国道 16 号線沿道が投げかけている影の問題を 1 点指摘しよう。

(図表 2) 国道 16 号線と圏央道



出所：CBRE, Q3 2017

(注) 圏央道は、都心から半径 40～60 キロメートルの位置に計画された延長約 300 km 高規格幹線道路で、現在約 9 割の 269 km が開通している。既存の地図を用いているため、外環道の開通区間は現状よりも古い。

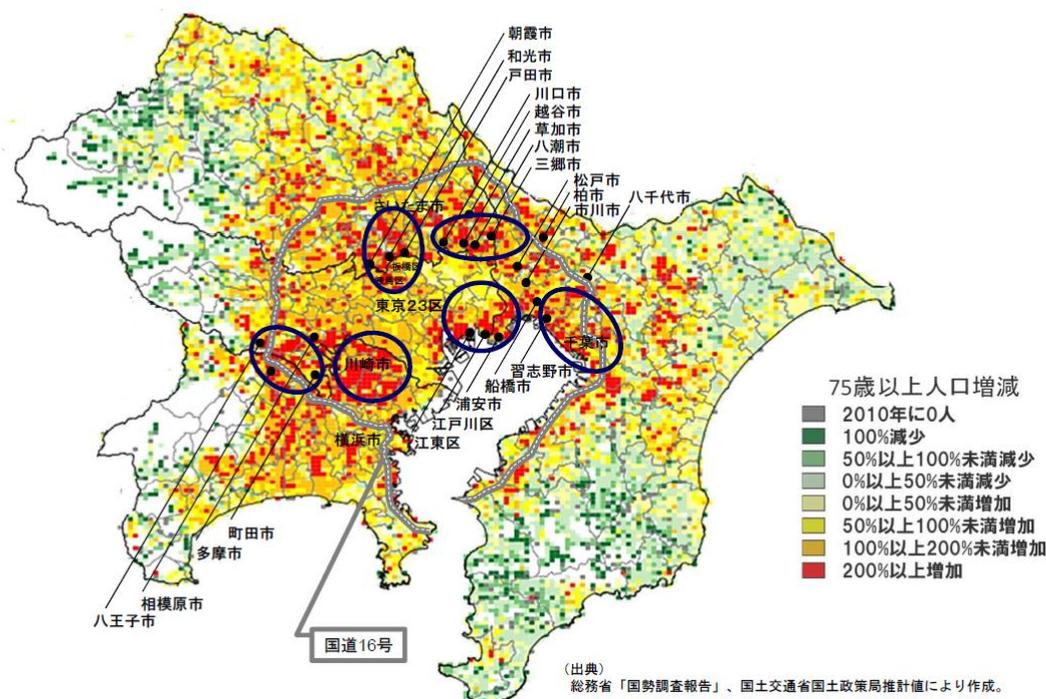
国道 16 号線の沿線地域は、高度成長期に地方圏から流入してきた大量の社会移動人口の受け皿となった公団住宅が集中して建設された場所であり、昭和 30 年代から 40 年代にかけて建設された総戸数約 10 万戸の公団団地住宅の老朽化が進行し、現在、当時入居した 30 歳台の中堅所得層を中心とした核家族世帯が今や一斉に高齢年代に立ち至っているという大きな問題に直面している。今日、国道 16 号線の沿道の公団団地住宅の居住者の多くが後期高齢層に達し、家族の離散や世帯分離により単身高齢者が増加、企業戦士として一生をささげ、退職後孤立して社会的な帰属先を喪失しつつある世帯主等が、このところ順次要介護者として医療・介護施設への入居を余儀無くされるという大変深刻な問題に直面している。日本総合研究所会長の寺島実郎氏は、今年の年初に開催された国土交通省が設置した「スーパー・メガリージョン構想検討会」において、このような連帯や連携を喪失し、意思疎通などが希薄な人々で構成され、相互に繋がりの乏しいコミュニティーと、住宅ストックに対する維持管理・更新投資が過小になる高齢層が多いために、荒廃が進む都市空間が国道 16 号線沿線に現出する可能性を人口減少下で高齢社会を迎えた日本の都市部における象徴的事象と捉えて、これをどのように再設計するのか、国土政策上の構想力が問われる大きな課題であると問題提起した。更に、寺島氏は 6 月 22 日の同検討会において、日本が観光立国として 2020 年に 4000 万人、2030 年に 6000 万人の訪日観光客数を目指し、その訪日の形態が団体旅行から個人旅行主体に急速に移行している（たとえば中国の訪日旅行者中、個人旅行者の

割合は2012年の3割から2017年には6割に増加) 状況下では、日本において、200万人以上の通訳などの観光を支える人材が必要であり、工業社会の発展を担った都市圏郊外に高齢者として集積する高度成長期の外国語に精通するサラリーマン層を、人口減少下の日本における、新しい就業モデルとして国土政策にも位置づけるという発想をもってほしいと述べた(図表3)。

2018年5月28日、スマイルホールにおいて開催された都市・住宅学会記念シンポジウムにおいてパネラーの一人であった、野村国土交通省国土政策局長は、国土政策の最大の課題はコンパクト&ネットワーク型の国土の形成に伴い人々に生じ得る様々な犠牲のコストを最小限に抑えつつこれをいかに実現するかにあると述べつつ、上記寺島実郎氏のスーパー・メガリージョン構想検討会での問題提起を念頭に置いた発言が同かは不明であるが、「国道16号沿線沿いに住む団塊の世代に属する高齢者が社会の中でいかなる役割を果たし得るのかを念頭に置きつつ、シニア層の生き方をどう描くかを国土政策上の一つの課題としたい」旨に言及している。

(図表3) 国道16号沿線内側の後期高齢者の人口増が顕著

**東京圏における75歳以上人口の増減率(2010年→2050年)** 



9

(注) 2018年6月12日「第21回国土審議会」事務局資料による。

**(環状道路が示す時代の光と影)**

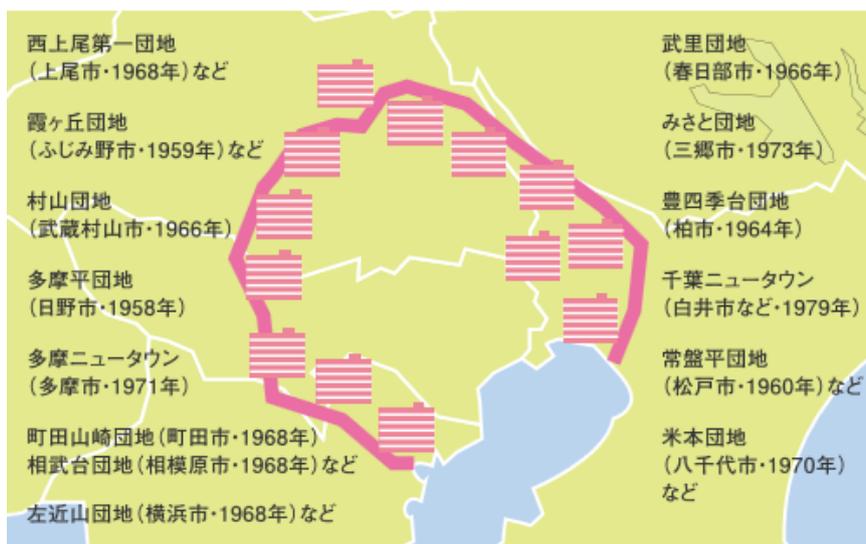
中国を含むアジア経済圏との国内物流がますます大きなウエイトを持つ時代を迎え、かつては裏日本と呼ばれた日本海側への物流シフトに向け、広域の放射状道路への橋渡し役を担う中央・外環・圏央という三環状道路の存在感が大きくクローズアップされ、それが環状道路の光の部分になっているとすれば、外環道と圏央道の間に挟まれた国道16環状線沿線が、高度成長期の人口産業の集中から生じた人口の高齢単身化、住宅ストック老朽化という負の遺産の清算を迫られる影の部分構成し、近接した首都圏の環状道路が同時に光と影両面の課題に直面していることは、現在の国土政策が多面性、複雑性に直面している象徴的な現象と言えよう。

### (日本経済新聞も高齢化が進む老朽団地について問題提起)

日経新聞は「限界都市」を特集する6月17日の朝刊一面トップ記事で、「老いる団地、地価下落」の見出しで、集合住宅が10棟以上集まるエリアの過去10年の地価の騰落率を日本経済新聞社が調べたところ、平均築年数が40年以上の地域では平均で約9%下落し、全体よりも6ポイント強も落ち込みが大きかったとし、老朽マンションの集積地は住民の高齢化が進み、人口が減りやすく、これが購買量の減少を通じた消費の鈍化という悪循環をもたらし、地価が下落しやすい状況にあると報じた。日経新聞は、こうしたエリアの建物の新陳代謝を促す制度作りを急がないと地域が活力を失う街が増えるとして、開発の時期をずらして、世代間のバランスがとれた街をつくること、マンションの建て替えは極めてハードルが高いので、耐震性のないマンションについて敷地売却が可能となっている現行の「マンションの建替え等の円滑化に関する法律」が定める議決権及び敷地利用権の持分価格の5分の4以上の賛成要件を耐震性のあるマンションにも拡大すること、マンションの共用部に福祉・保育施設を付置する際の区分所有者及び議決権の4分の3以上の団地所有者の賛成要件を定める「建物の区分所有等に関する法律」を緩和するなど柔軟の制度構築の必要性を説いている。

(図表4)

【表2】国道16号沿いの団地



総戸数:約10万戸 ※1950~70年代に建設された国道16号沿いの主な団地を抽出

(注) 2017年2月5日、ライフスタイルデザイン国際会議における寺島実郎氏の「幸せな社会をどうデザインするか」(主催、長野県)講演資料による。

(荒井 俊行)