

第6節 東京湾の利用の状況と環境再生の推進

東京湾沿岸域は、海域や埋立地等の活用により、これまで首都圏の経済社会の発展、国際交流の進展、市民生活の向上に寄与してきた。沿岸域についてはそのポテンシャルを将来にわたって発揮させられるような利用が、沿岸陸域については、羽田空港の機能強化、国際コンテナ戦略港湾としての京浜港の整備等の産業や港湾物流機能等の既存集積の活用・高度化、東京湾臨海部の基幹的広域防災拠点の整備、湾岸エリアの宅地開発等の土地利用の転換による大都市のリノベーションの活用、交通基盤施設整備等利便性の向上による新たなニーズの掘り起こし等が進められている。

また、東京湾沿岸域においては、古来より豊かな漁場として利用されてきたが、後背地の人口や産業の集中・集積に伴う環境負荷の増大や沿岸域の埋立による干潟・浅場等の消失による富栄養化が進み、環境への影響が顕在化するようになってきた。今後も生産性の高い漁業空間、安全で快適な海洋性レクリエーション空間等海洋空間として利用するため、広域的、総合的な視点に立ち、国土保全や自然環境の保全及び良好な環境の創造に努めるなど東京湾の環境再生が課題となっている。

そこで、東京湾を自然と共生した首都圏にふさわしい水域とするため、平成13年の都市再生プロジェクト第三次決定を受けて組成された東京湾再生推進会議により平成15年度から平成24年度までの期間の「東京湾再生のための行動計画(第一期計画)」に基づき、下水道の整備等による陸域汚濁負荷削減、浚渫土砂の埋め戻し、生物共生型護岸の整備等による海域における環境改善対策等の取組を行い、一定の成果をあげた。平成25年度からは第二期計画に基づく東京湾の環境再生の取組が開始されており、今後も多様な主体からの参画を促し、長期にわたる取組の継続が課題となっている。

1. 東京湾の利用の状況

東京湾岸に位置する羽田空港（東京国際空港）では、発着容量の拡大、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るため、平成22年10月に4本目の滑走路の供用を開始するとともに、首都圏の国際航空需要に対応するため平成24年より国際線地区の拡張に着手し、平成26年3月には拡張部分の供用を開始した（図表1-6-1）。

図表 1-6-1 羽田空港における取り組み



資料：羽田空港国際線旅客ターミナル完成予想図（提供：東京国際空港ターミナル株式会社）

また、東京湾を利用した貨物輸送に目を転じると、我が国に輸出入されている貨物は重量ベースで 99.8%（金額ベース 79.7%）が港を経由して運ばれている。また金額ベースにおけるコンテナ輸送の割合は 40.0%に上り、その貨物は食料品や衣類など我々の生活に直結するものが多い（図表 1-6-2）。

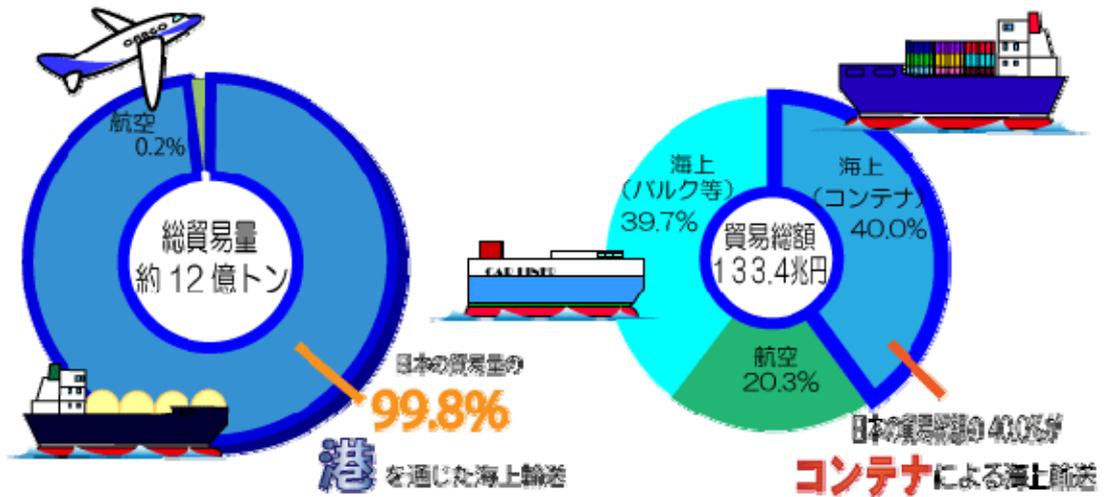
一方、効率化の観点から世界的にコンテナ船の大型化が進展しており基幹航路（欧州・北米とアジアを結ぶ航路）における寄港地の集約が進み、我が国に輸出入される貨物のトランシップ率が増加している（図表 1-6-3）。

国際基幹航路の我が国への寄港が少なくなると、輸送時間・輸送コストの増加、海外トランシップ港での積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みリスクが増加することから日本国内での産業立地条件の維持・向上には、国際基幹航路の維持・拡大が重要である。

そこで、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上及び我が国経済の国際競争力を強化し、雇用と所得を維持・創出することを目的として、平成 22 年 8 月に京浜港（横浜港、川崎港、東京港）が国際コンテナ戦略港湾に選定された。

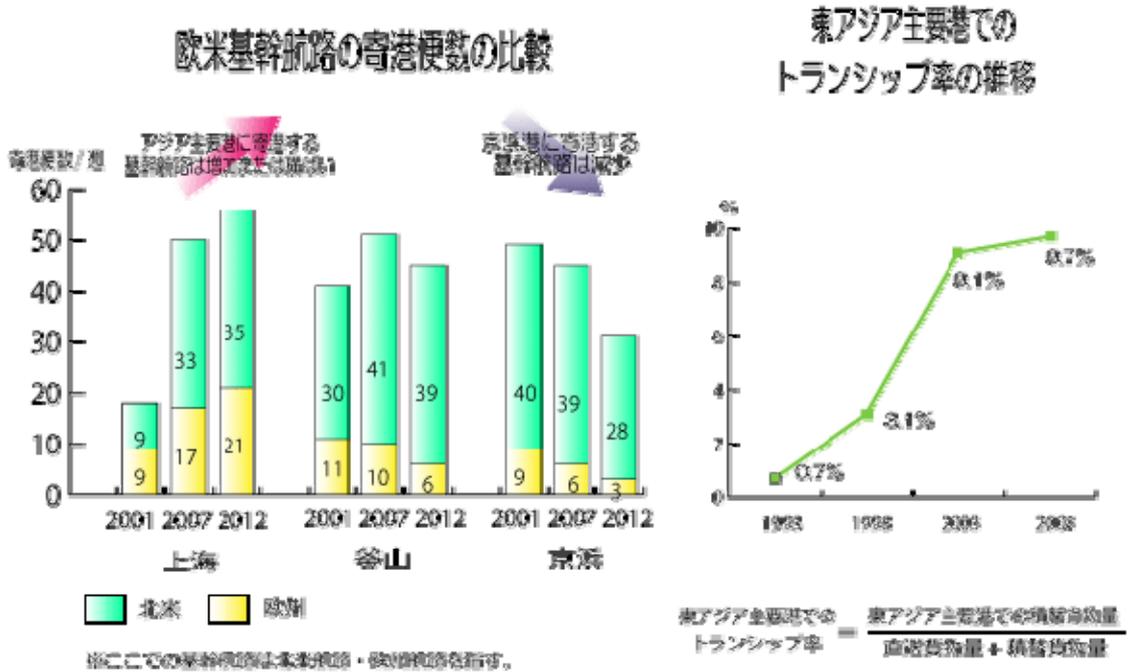
京浜港では、東京港中央防波堤外側コンテナふ頭（Y2, 3）及び横浜港南本牧ふ頭（MC3, 4）において、東アジアの国際ハブポートの実現に向けてコンテナ船の大型化に対応できる大水深の大規模コンテナターミナル整備を進めている（図表 1-6-4、5）。

図表 1-6-2 我が国の貿易における港湾の役割



資料：国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

図表 1-6-3 基幹航路の寄港便数の比較及びトランシップ率の推移



資料：国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

図表 1-6-4 東京港中央防波堤外側コンテナふ頭 (Y2) 整備箇所



資料：国土交通省関東地方整備局東京港湾事務所

図表 1-6-5 横浜港南本牧ふ頭 (MC3,4) 整備箇所



資料：国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

さらに、首都圏において大規模な地震等による甚大な被害が発生した際の広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点の整備を東京湾臨海部において行っており、内閣府等との運用体制の強化を進めつつ、災害応急対策に係る連絡調整を迅速かつ的確に実施するための拠点として、東扇島地区は平成 20 年度に供用を

開始し、有明の丘地区は平成 22 年 7 月に東京臨海広域防災公園の供用を開始した（図表 1-6-6）。

図表 1-6-6 東京湾臨海部基幹的広域防災拠点施設概要

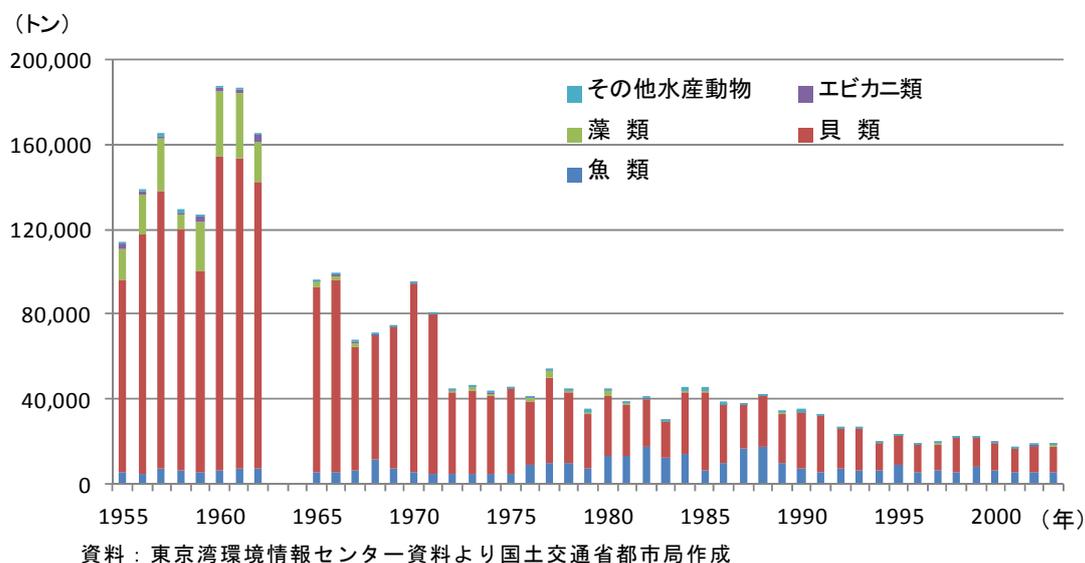


資料：内閣府政策統括官（防災担当）

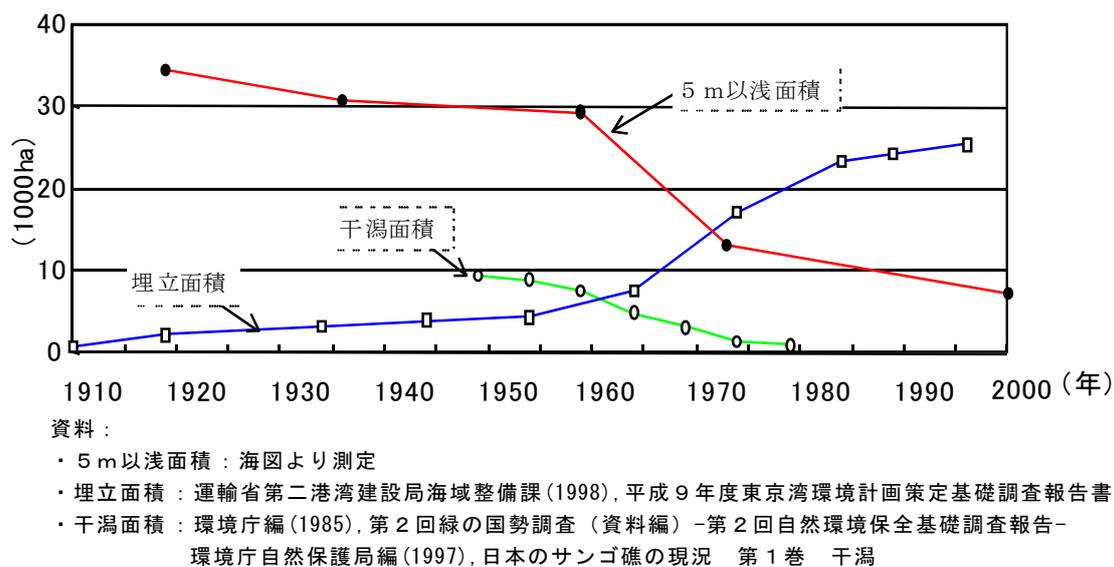
一方で、東京湾は古来より江戸前として漁業生産の場に利用されており、1960年には約 19 万トンの漁獲量を記録したが、その後は減少に転じ、1970 年代初頭には約 4 万トン台まで激減した。その後も漸減傾向は続き、現在では 2 万トン弱の水準となっている（図表 1-6-7）。

その一因として、戦後の高度成長期から沿岸部の埋立が急速に進行し、主な漁場であった水深 5 m 以浅の干潟・浅場が失われてきたこと（図表 1-6-8）、夏期に湾奥で常態化している貧酸素水塊の形成、人口集積が進んだ後背地から流入する窒素・りん等による汚濁負荷等が挙げられている。

図表 1-6-7 東京湾内の魚介類漁獲量



図表 1-6-8 東京湾内の埋立面積、干潟面積、5m以浅の海域面積の推移



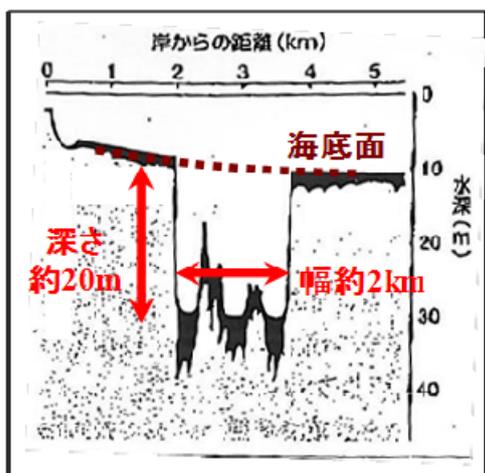
2. 環境再生の推進

都市再生プロジェクト第三次決定(平成13年12月)を受けて、平成14年2月に関係省庁及び7都県市(平成24年度末時点ではさいたま市と横須賀市が加入して9都県市)が東京湾再生推進会議を設置し、後背地に大きな人口集積を有する閉鎖性海域の東京湾を、生態系を回復し多くの生物が棲みやすく、自然と共生した首都圏にふさわしい水域とするため、平成15年3月に10カ年計画として「東京湾再生のための行動計画(第一期)」をとりまとめ、平成15年度から同計画に基づき以下の取組が行われてきた。

(浚渫土砂等の有効活用)

東京湾奥部においては、過去の大規模な土砂採取の跡である深掘部が点在している。深掘り部は、青潮発生の原因の一つと考えられている貧酸素水塊の発生場所となっているため、湾内の港湾整備等により発生した浚渫土砂を、埋め戻しに活用している（図表 1-6-9、10）。

図表 1-6-9 深掘り部の断面図



資料：国土交通省港湾局

図表 1-6-10 東京湾の青潮

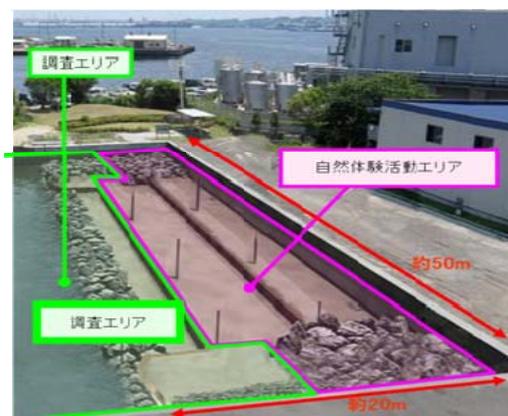


資料：国土交通省港湾局

(生物共生型護岸の整備)

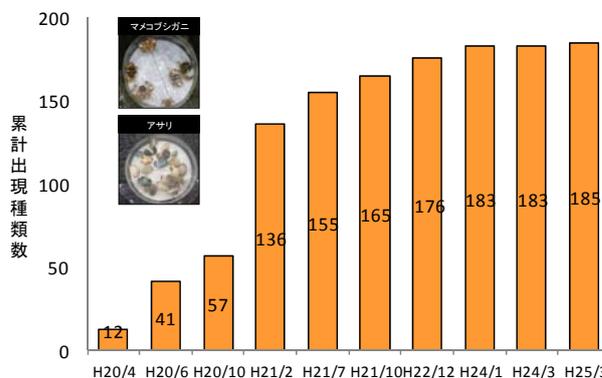
横浜港において、階段状の人工干潟・磯場（潮彩の渚）（図表 1-6-11）の整備を推進しているところであり、生物種が着実に増加し（図表 1-6-12）、良好な生物生息環境の場として、研究機関等との連携による環境改善効果の検証やNPO等による自然体験活動・環境学習活動の実践の場となっている。

図表 1-6-11 潮彩の渚



資料：国土交通省港湾局

図表 1-6-12 横浜港において確認された生物種類の推移



資料：国土交通省港湾局

東京港運河域における護岸整備にあたり、水生生物に配慮したミニ干潟やカ

ニ護岸等の整備を実施。潮だまりでは、ハゼ、ウナギ、エビ等多数の幼稚魚が確認され、また環境学習の場としても活用されている（図表 1-6-13、14）。

図表 1-6-13 掘込み式の潮だまり



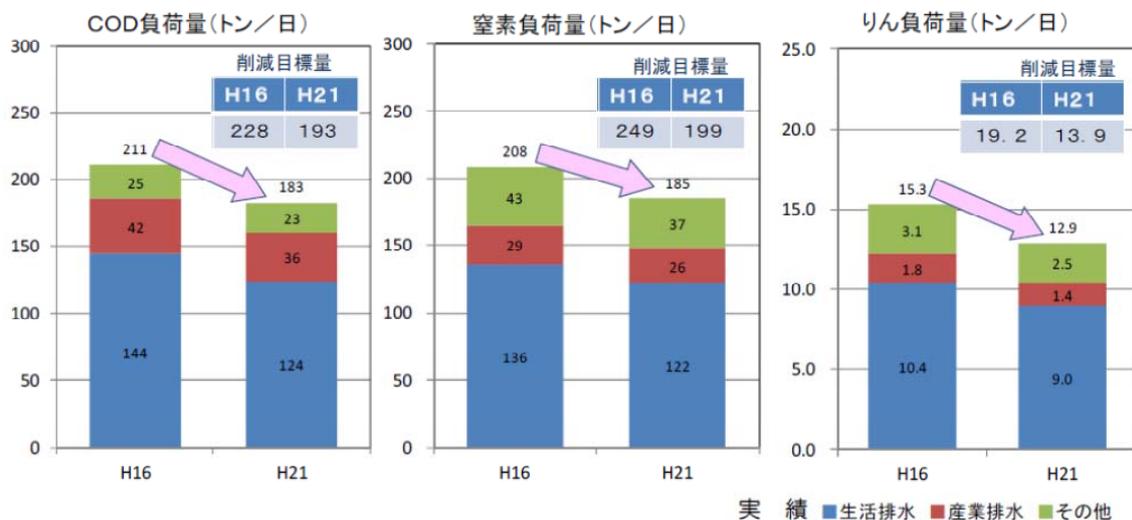
図表 1-6-14 市民参加型の生き物調査



資料：東京都港湾局、国土技術政策総合研究所

平成24年度が第一期行動計画の最終年度であったことから、平成25年5月に、東京湾再生推進会議は、これまでの取組状況とその分析・評価をとりまとめた。その中で、陸域では発生汚濁負荷量は着実に減少し、海域では再生された浅場や干潟で生物の生息が確認されるなど、取組を実施したエリアで一定の成果がみられたことが報告されている（図表 1-6-15）。

図表 1-6-15 第一期行動計画の取組の成果



資料：東京湾再生推進会議事務局資料より

また、第一期では陸域からの発生汚濁負荷量の減少など一定の成果がみられたものの、目標達成指標である「湾内の底層 D0」に明らかな改善傾向が認められなかったことを踏まえ、第二期においては、「東京湾全体でとれる新鮮な魚介類」を「江戸前」と定義し、東京湾再生と「食」とを結びつけ、「快適に水遊びができ、「江戸前」をはじめ多くの生物が生息する、親しみやすく美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する。」を全体目標とした。

現在、平成 25 年度を初年度とする第二期行動計画がスタートしており、同計画においては、東京湾の環境改善に向けた活動や行動の輪を拡げ、推進会議への提言を担う組織として、多様な主体で構成される「東京湾再生官民連携フォーラム（仮称）」を設置し、施策の効果を端的に評価できる場所として 7カ所のアピールポイントの設定を行うこととしている。さらに、長期的視点で取組を継続するとともに、できるところから一つずつ環境改善対策を積み重ね、あらゆる興味を東京湾に引き付けられるよう、評価指標や手法を工夫することなどに取り組んでいくこととしている。

東京湾を海洋空間として利用するための東京湾の再生は長期に継続して取組を行うことが重要であり、多様な関係者による主体的な参画を促すべく、今後とも官民協働で取り組んでいく必要がある。

第7節 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会後も見据えた首都圏の国際競争力の向上とその効果の波及

首都圏は世界有数の都市圏であるものの、首都圏の国際競争力の現状として、ビジネスのしやすさ、国際会議場や高性能なオフィスビルの施設整備の状況、交通アクセス、自然災害リスクなど近年急速に台頭してきたシンガポール、中国等のアジアの諸都市に比べて遅れ、相対的に地位が低迷している。

このような状況の中、国際的ビジネス環境を整備し、世界から資金、人材、企業を集積するため、平成26年5月、東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区及び渋谷区、神奈川県並びに千葉県成田市が国家戦略特別区域に指定され、ビジネスのしやすさの改善に向けた取組が開始されたところであり、今後の国際競争力の向上につながることを期待されている。

また、交通アクセスについては、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けたインフラ整備プロジェクトの実施とともに、オリンピック開催後も見据えた国内外から首都圏へのアクセスの更なる改善が必要である。三環状道路の整備は高速バスによるアクセスにおける複数経路の選択を可能にし、特に首都圏周辺部と羽田空港・成田空港とのアクセスの定時性・速達性の確保に大きく寄与するものであり、東京圏のアクセス改善の効果が首都圏全体にも波及することとなる。

さらに外国からの企業進出の際に懸念される自然災害リスクの一つである首都直下地震は、ハードとソフト両面での適切な対策によりその被害の軽減が可能であり、多様な主体による防災対策の一層の推進が必要である。高齢者等の災害時要援護者の避難支援に関する計画については東京圏の7割以上の市町村が作成済みである。一方、主要駅の周辺地域における帰宅困難者支援対策や民間企業の業務継続計画については、策定が進みつつあるものの、いまだ対策途上の状況であり、今後はこれらの取組の促進誘導が課題となっている。

公共側の財政状況が厳しい中で、公共インフラの老朽化への効率的、効果的な対応には、都市再生と一体となった首都高速の再生やREITを通じた資金獲得の取組などにより民間資金を有効に活用することが必要である。

また、築年数が古く更新時期を迎えた都心部にあるオフィスビルの街区は小さいものが多く、建築面積の大きなオフィスビルを供給するための大街区化が必要である。加えて、外国からの企業進出の受け皿となる環境性能や防災性能に優れた国際競争力のあるオフィスビルの整備が求められている。

これまで蓄積してきた東京圏の持つ強みを活かしつつ、国際比較の観点から、ビジネスのしやすさ、高性能のオフィスビルや国際会議場等の施設の整備水準、国際空港からの交通アクセスのよさ、自然災害リスク等の弱みとなっている項目の改善、克服について、効果検証を行いつつ、継続的に取り組むことが重要である。

他方、首都圏への人口流入は依然として継続しており、しかも東京駅から40km圏内の駅1km圏内における居住が集積する傾向となっている。東京圏は首都圏さらには日本全体を引っ張る役割を担うものの、過度の人口集積は避ける必要があり、地域ごとの効果的な地域活性化施策の展開が必要となっている。また、首都圏においても人口動態には地域差があり、特に首都圏周辺部では高齢者が大幅に増加することから、介護施設の整備等の高齢者支援施策が必要となっている。

また、東京湾沿岸域は、海域や埋立地等の活用により、これまでも首都圏の経済社会の発展等に寄与し、東京湾沿岸域のポテンシャルが将来にわたって発揮される形で東京湾の利用が着実に進展してきた。他方、かつては「江戸前」として利用されていた生産性の高い漁業空間、安全で快適な海洋性レクリエーション空間等海洋空間として利用するための東京湾の環境再生への継続的な取組が必要である。

第2章 首都圏整備の状況

第1節 人口等の状況

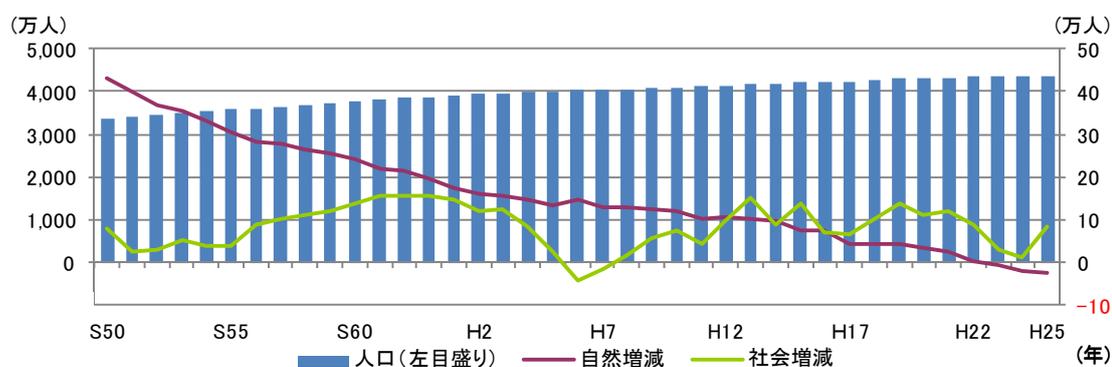
1. 人口

(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成25年10月1日現在で4,354万人となっており、全国の34.2%を占めている。

人口動態をみると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は、近年増加幅は縮小基調で推移していたものの一貫して増加していたが、平成23年は初めて減少に転じ、平成25年は2.5万人減となっている。また、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は平成6、7年に一時減少に転じたものの、平成21年までは増加基調で推移していたが、平成8年からは増加基調で推移しており、平成25年は8.3万人増となっている（図2-1-1）。

図表 2-1-1 首都圏の人口、自然増減数及び社会増減数の推移

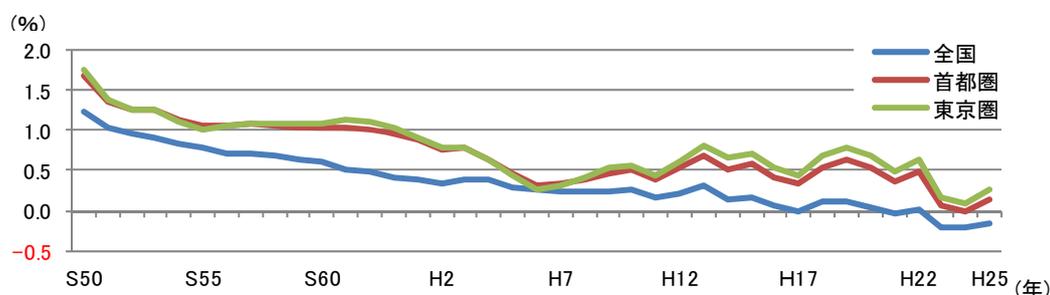


注1：人口は10月1日現在人口

資料：首都圏の人口については、「国勢調査」（総務省）、「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

首都圏の人口増加率は、一貫して全国水準を上回って推移している（図表2-1-2）。

図表 2-1-2 全国・首都圏・東京圏の人口増加率の推移



資料：「国勢調査」（総務省）、「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

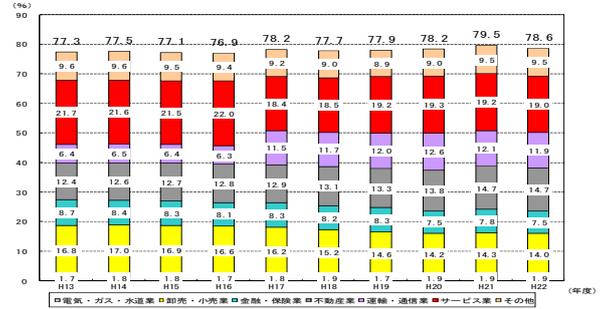
第2節 産業機能の状況

1. 首都圏の経済状況

日本経済における首都圏の位置付けを見ると、首都圏は全国のGDPの38.0%を占めており、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第3次産業のシェアを見ると、全体の78.6%と大きなウェイトを占めている。中でもサービス業は、圏域総生産の19.0%を占めており、首都圏経済の重要な産業となっている（図表2-2-1）。

図表2-2-1 首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第3次産業のシェア

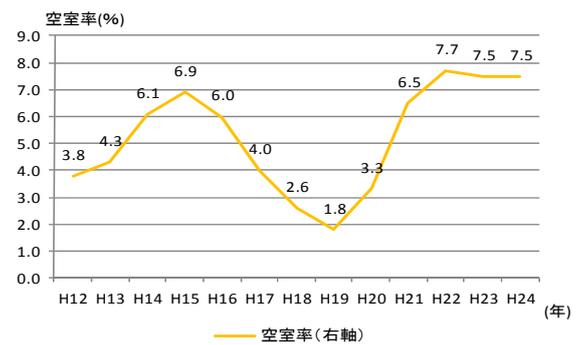


注：連鎖方式とは、実質化の指数算式において前年を基準年とし、それらを毎年積み重ねて接続する方法。
資料：「県民経済計算」（内閣府）により国土交通省都市局作成

2. 首都圏における諸機能の展開 （最近のオフィス需要動向）

近年の東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、大規模ビルの大量供給による平成15年の6.9%をピークに平成19年まで減少傾向にあったが、平成20年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから上昇に転じた。なお、上昇幅については、平成22年は前年比1.2ポイント、平成23年には0.2ポイント減となり、平成24年は横ばいだった（図表2-2-2）。

図表2-2-2 東京都区部のオフィスビルの需給動向



資料：シービー・リチャードエリス総合研究所(株)
資料により国土交通省都市局作成

（製造業の動向）

首都圏における製造業の動向について見ると、平成23年の事業所数は前年比で6.0%増となっており、首都圏内の全ての都県で増加している。また、従業員数は1.9%減となっており、群馬県及び東京都で増加したものの他の県では減少している。

一方、製造品出荷額等は1.9%減と、減少に転じている。

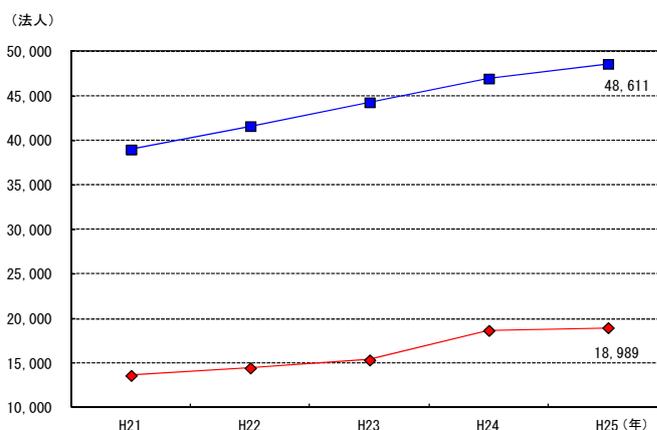
第3節 個人主体の多様な活動の展開

1. 首都圏のNPO法人等の動向

(NPO法人の動向)

近年、福祉、環境、まちづくりなど様々な分野において、民間非営利団体による社会貢献活動が活発化している。特定非営利活動法人（以下「NPO法人」という。）の数は、特定非営利活動促進法（以下「NPO法」という。）の施行以降、増加し続けており、平成25年の認証法人数は全国で48,611団体あり、首都圏は全国の約40%にあたる18,989団体がNPO法人として認証されている（図表2-3-1）。

図表 2-3-1 NPO法人数の推移

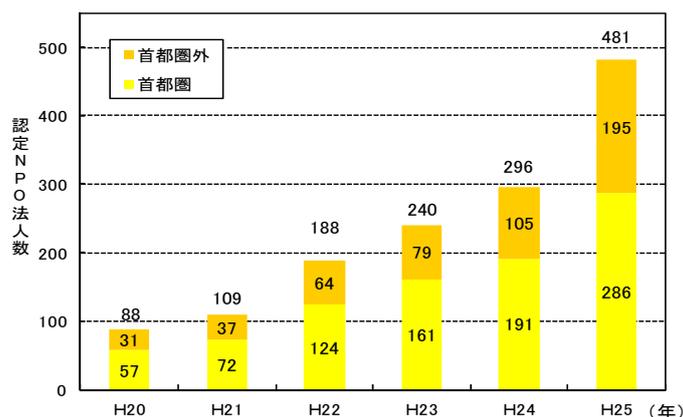


注：NPO法人数は各年12月末現在の値である
資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

(NPO法人への支援)

NPO法人に係る税制上の措置としては、特定非営利活動法人のうち一定の要件を満たすものとして所轄庁の認定を受けたもの（以下「認定NPO法人」という。）に対して支出した寄附金について、寄附金控除等の対象とする措置が平成13年10月から講じられている。この認定NPO法人制度については、特定非営利活動促進法の改正により、平成24年4月から、国税庁長官に代わって所轄庁が認定するとともに、仮認定を導入した新たな認定制度へと切り替わっている。なお、首都圏における認定の有効期間内にある認定NPO法人数は、平成26年1月末現在で286（全国では481）となっている（図表2-3-2）。

図表 2-3-2 認定NPO法人数の推移



注1：旧認定法人（国税庁認定）を含む認定の有効期間内にある認定NPO法人数

注2：平成24年までは各年12月末現在。平成25年は平成26年1月末時点（旧認定法人は平成26年2月1日時点）。

資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

(「新しい公共」等の多様な主体の参加による首都圏づくり)

これまで、地域における問題の解決に当たっては、行政や市場に任せられるケースが多かったが、教育や子育て、まちづくり、防犯や防災、医療や福祉などの分野において、地域の市民、企業等の多様な主体がそれぞれの役割に関わり、課題の解決に取り組むとともに、それを社会全体で推進していく「新しい公共」を

実現することにより、それぞれの地域で様々な社会的ネットワークが展開され、公正で活気ある社会の実現が期待される。

この「新しい公共」の考え方や展望を市民、企業、行政などに広く浸透させるとともに、これからの日本社会の目指すべき方向性やそれを実現させる制度・政策の在り方などについて議論を行うことを目的として、平成22年1月から6月まで8回にわたり、「新しい公共」円卓会議が開催され、「新しい公共」宣言や税制改革等を含む「新しい公共」円卓会議における提案と制度化等に向けた政府の対応」がとりまとめられた。

また、官だけでなく、市民、NPO、企業などが積極的に公共的な財・サービスの提供主体となり、身近な分野において、共助の精神で活動する「新しい公共」の推進について、「新しい公共」を支える多様な担い手が検討を行う場として、平成22年10月より、「新しい公共」推進会議が開催され、「新しい公共」円卓会議からの提案に対する政府の対応や「新しい公共」と行政の関係の在り方などNPO等の活動基盤整備について議論や地域の活性化や課題解決に向けて、NPO等が担い手となって行う公益的・共益的な活動が、自立的・継続的に行われるようになるための取組等が行われている。

第4節 環境との共生

1. 首都圏の自然環境の状況

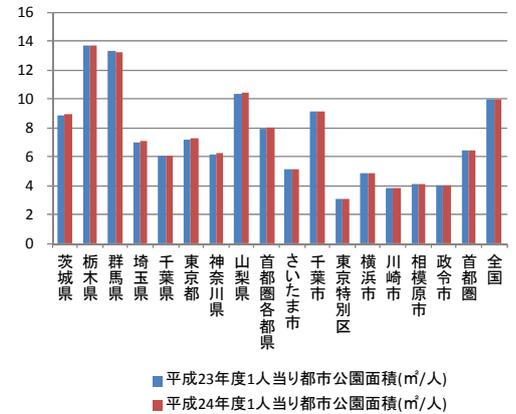
(都市公園の整備及び緑地保全の状況)

都市公園の整備や都市緑地法（昭和48年法律第72号）に基づく特別緑地保全地区等の指定、生産緑地法（昭和49年法律第68号）に基づく生産緑地地区の指定等により、都市における緑地の保全や緑化の推進に総合的に取り組んでいる。

平成24年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成23年度末と比較し、面積は約27,226haから約27,562haと約336ha（約1%）増加、箇所数は30,962箇所から31,496箇所と534箇所増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.4㎡/人となっている（図表2-4-1）。

しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園等の整備水準は依然として低く、平成25年度は、引き続き防災や環境問題への対応などの各種政策課題に対応しつつ、都市公園等の整備の推進を図ってきたところである。

図表 2-4-1 首都圏の一人当たり都市公園面積

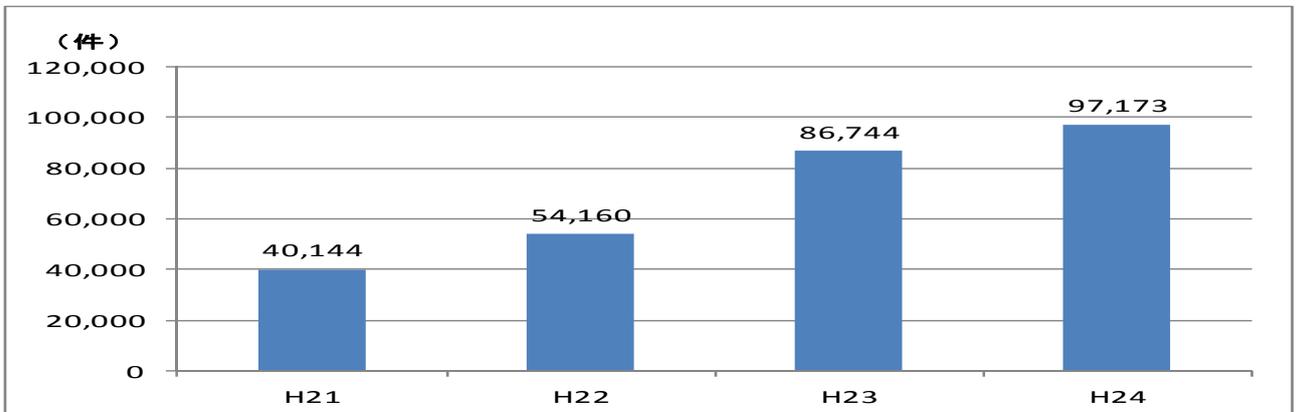


2. 環境負荷の低減

(住宅用太陽光発電システムの導入拡大)

太陽光発電は、エネルギー自給率の低い我が国の純国産エネルギーとして、また、低炭素社会の形成や太陽電池関連産業による雇用の創出や地域経済の活性化などの観点から、その導入拡大が期待されている。首都圏においても、平成21年に国が余剰電力の買取制度を開始して以降、住宅用太陽光発電システムは着実に増加を続けている（図表2-4-2）。

図表 2-4-2 首都圏における住宅用太陽光発電補助金申請（件数）



資料：「住宅用太陽光補助金申込受付件数」（（一社）太陽光発電普及拡大センター）より国土交通省都市局作成

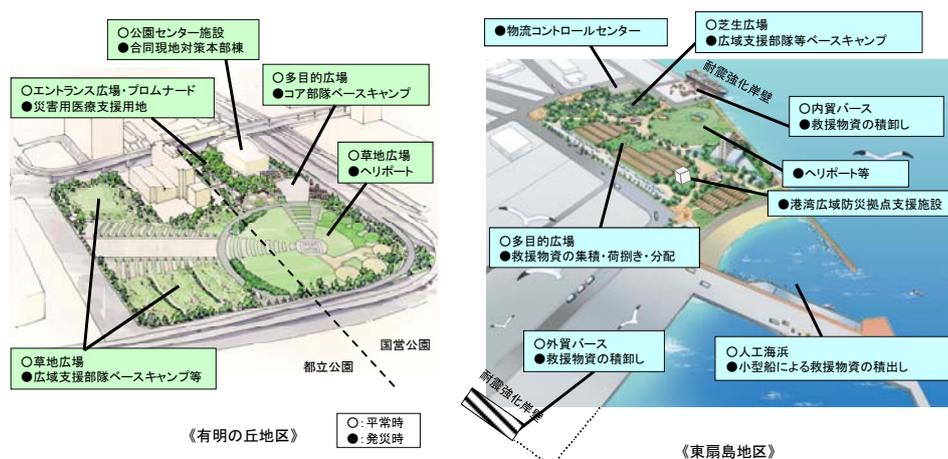
第5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備

1. 安全、安心の確保

(広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の整備状況)

都市再生プロジェクト第一次決定(平成13年6月)を受け、首都圏において大規模な地震等による甚大な被害が発生した際に、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点の整備を東京湾臨海部において行っており、内閣府等との運用体制の強化を進めつつ、東扇島地区は平成20年度に供用を開始し、有明の丘地区は平成22年7月に東京臨海広域防災公園の供用を開始した(図表2-5-1)。

図表 2-5-1 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備



資料：国土交通省

(2) 治山治水等

(ダム事業の検証)

平成22年9月に、全国の83のダム事業を対象として、国土交通大臣から検討主体(関係各地方整備局等、(独)水資源機構、関係各道府県)に対し、ダム事業の検証に係る検討を行うよう、指示又は要請を行った。これは、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」における討議を経て取りまとめた「中間とりまとめ」を踏まえて、指示又は要請を行ったものであり、あわせて、検討の手順や手法を定めた「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」を通知した。これらに基づき、各検討主体において、「関係地方公共団体からなる検討の場」の設置、複数の治水対策案の立案、各評価軸による評価等が進められている。

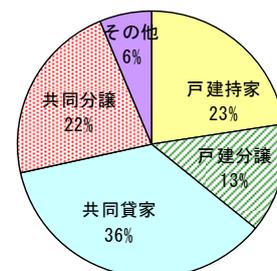
平成26年3月現在で63のダム事業について検証が終了し、うち継続が43事業、中止が20事業となっている。

2. 良好な市街地や住宅・住環境整備等による魅力ある居住環境の整備 (距離別の住宅供給状況)

東京 70km 圏内における平成 2 年から平成 25 年までの累計着工戸数は約 980 万戸となっており、一戸建の持家（戸建持家）、一戸建の分譲住宅（戸建分譲）の戸建型が全体の約 36%を占める一方、共同建の貸家（共同貸家）、共同建の分譲住宅（共同分譲）の共同型が約 58%と、共同型の占める割合が大きい（図表 2-5-2）。

図表 2-5-2 70km 圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数（平成 2～25 年の累計）

単位：戸				
	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	2,212,109	17,010	34,804	2,263,923
貸家	56,239	359,360	3,493,974	3,909,573
給与住宅	9,576	4,413	120,434	134,423
分譲住宅	1,306,433	11,552	2,176,470	3,494,455
合計	3,584,357	392,335	5,825,682	9,802,374



注 1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するもの。

注 2：網掛け部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

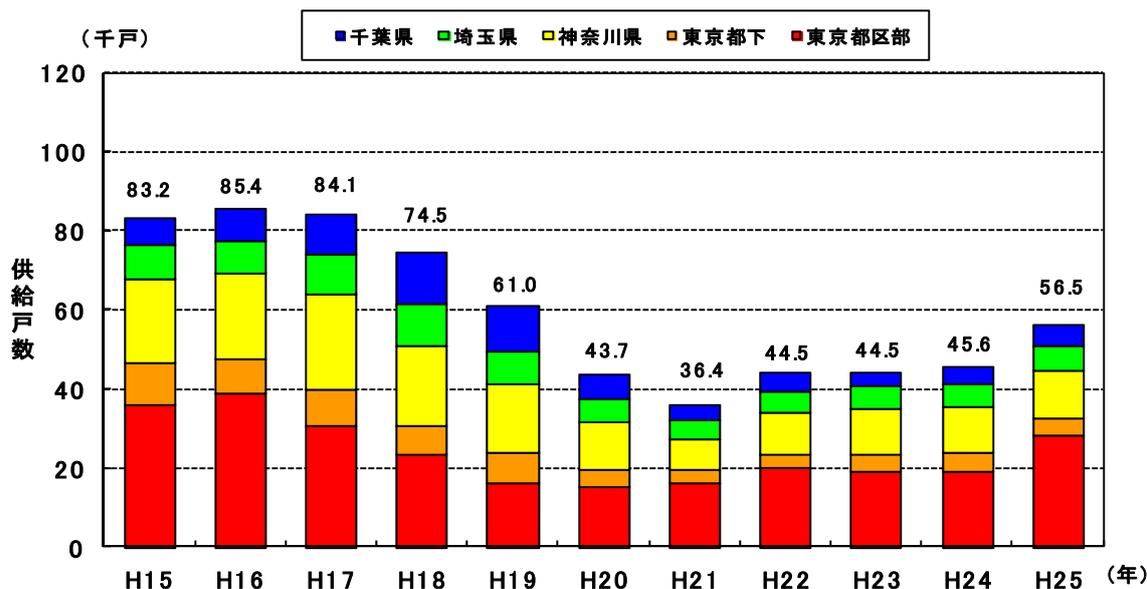
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

(分譲マンションの供給動向)

今後、建築後相当の年数を経た分譲マンション等の急増が見込まれる中で「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」を活用した建替え事業は首都圏で平成 24 年 10 月までに 53 件の実績となっている。

東京圏における分譲マンションの供給動向は近年景気後退等の影響から減少が続いていたが、平成 22 年に 6 年ぶりに前年比で増加し、平成 25 年は約 5 万 7 千戸であった（図表 2-5-3）。

図表 2-5-3 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



資料：(株)不動産経済研究所資料により国土交通省都市局作成

（広域的な鉄道事業の推進）

中央新幹線については、平成 22 年 3 月より、交通政策審議会において「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定」についての審議が行われた。平成 23 年 5 月に、営業主体及び建設主体を J R 東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申がとりまとめられた。これを受け、同月、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、国土交通大臣が営業主体及び建設主体として J R 東海を指名し、整備計画の決定並びに J R 東海に対する建設の指示を行った。

なお、超電導リニアについては、平成 9 年から山梨実験線先行区間において走行試験が行われ、平成 21 年には「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」において、「超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られた」との評価を受けた。平成 25 年 8 月からは、山梨実験線全線において、車両や推進コイル等について実用化仕様を最終検証するための走行試験が実施されている。

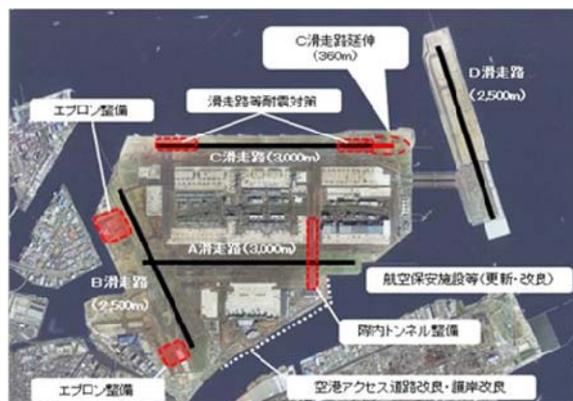
（2）航空輸送に関する状況

（首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化）

東京国際（羽田）空港は、我が国の国内線の基幹空港として、年間約 6,670 万人（平成 24 年度）が利用している。国際線旅客ターミナルビルの拡張や駐機場等の整備を行い、平成 26 年 3 月 30 日に、国際線の発着枠を 3 万回増枠し、年間発着枠が 44.7 万回へ拡大した。これによりアジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線を 24 時間展開している。

引き続き長距離国際線の輸送能力増強に必要な C 滑走路延伸事業等を着実に推進していくとともに、新たに際内トンネルの整備に着手し、国際・国内の乗継ぎ利便性を強化していく（図表 2-6-2）。

図表 2-6-2 東京国際（羽田）空港の整備



資料：国土交通省航空局

（3）海上輸送に関する状況

（国際コンテナ戦略港湾）

我が国の産業活動や国民生活を物流面から支えるためには、国際海上コンテナ物流において我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持・拡大していくことが必要である。

このため、平成 22 年に阪神港（神戸港・大阪港）、京浜港（東京港・川崎港・

横浜港)を国際コンテナ戦略港湾として選定し、両港において、コンテナターミナル等のインフラ整備、貨物集約、民の視点による効率的な港湾運営等のハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきたところである。港湾運営の面では、東京港、川崎港、横浜港、大阪港、神戸港において、特例港湾運営会社を指定した。

一方、コンテナ船の大型化や船会社同士の連携等が予想をはるかに超えて進んだ結果、国際基幹航路の寄港が著しく減少してきている。

このような状況を踏まえ、平成25年7月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、平成26年1月に、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積等による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の3本柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。同委員会の議論を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して政府出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする港湾法の一部を改正する法律案が第186回国会に提出された。

今後、これらの施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾政策を深化させるとともに、取組みを加速していく。

第7節 首都圏整備の推進

1. 首都圏整備制度

首都圏整備計画は、「基本編」及び「整備編」により構成されており、基本編は、長期的かつ総合的な視点から、今後の首都圏整備に対する基本方針、目指すべき首都圏の将来像及びその実現に向けて取り組むべき方向を明らかにしたものであり、整備編は、首都圏の区域のうち、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域において、主要の広域的整備の観点を含め、道路、鉄道等各種施設の整備に関し、その根幹となるべきものを定めたものである。

2. 首都圏広域地方計画の推進

首都圏広域地方計画においては、世界の経済・社会をリードする風格ある圏域づくりを目指し、多様な主体の協働によって、計画に位置付けている24のプロジェクトを推進している。平成25年10月には首都圏広域地方計画協議会において、計画の推進状況を把握するためにモニタリングを実施した。

3. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

大深度地下使用制度の円滑な運用を図り、大深度地下の適正かつ合理的な利用を推進するための取組を進めており、これまで「安全の確保」、「環境の保全」、「バリアフリー化の推進・アメニティーの向上」に関して指針を策定してきた。

4. 筑波研究学園都市の整備

筑波研究学園都市は、我が国における高水準の試験研究・教育の拠点形成と首都圏既成市街地への人口の過度集中緩和を目的として、整備が進められている。

本都市に移転・新設した国等の試験研究教育機関等については、平成13年4月1日の一部機関の統合・独立行政法人化を経て、現在32機関が業務を行っており、周辺開発地区の研究開発型工業団地を中心に多数の民間研究所や研究開発型企业が立地している。

5. 国の行政機関等の移転

国の行政機関等の移転については、東京都区部における人口及び行政、経済、文化等に関する機能の過度の集中の是正に資することを目的として、国の行政機関の官署及び特殊法人の主たる事務所の東京都区部からの円滑な移転が推進されている。

閣議決定で移転対象とされた79機関11部隊等（廃止等により現在は71機関11部隊等）のうち、65機関11部隊等が移転した。