

平成26年度

首都圏整備に関する年次報告

第189回国会（常会）提出

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。

平成26年度

首都圏整備に関する年次報告

第189回国会（常会）提出

目次

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 | 2 |
| 第2節 | 生産年齢人口減少への対応 | 7 |
| 第3節 | 首都圏の魅力を生かした活力の維持 | 13 |
| 第4節 | 首都圏の技術力の高さを生かした活力の維持 | 20 |
| 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 | 26 |

第2章 首都圏整備の状況

| | | |
|-----|---------------------------|----|
| 第1節 | 人口等の状況 | 30 |
| 1. | 人口 | 30 |
| (1) | 首都圏の人口推移 | 30 |
| (2) | 首都圏の年齢別構成 | 32 |
| (3) | 首都圏の一般世帯数等 | 32 |
| 2. | 就業者数 | 33 |
| 第2節 | 産業機能の状況 | 34 |
| 1. | 首都圏の経済状況 | 34 |
| 2. | 首都圏における諸機能の展開 | 35 |
| (1) | 首都圏の事業・業務環境 | 35 |
| ① | 国際的な企業活動から見た首都圏 | 35 |
| ② | 最近のオフィス需要動向 | 35 |
| (2) | 首都圏における各産業の動向 | 35 |
| ① | 起業の動向 | 35 |
| ② | 工業機能 | 36 |
| ③ | 研究開発機能 | 37 |
| ④ | 交流・文化機能 | 38 |
| ⑤ | 大学等高等教育機能 | 39 |
| ⑥ | 商業機能 | 40 |
| ⑦ | 交通・物流機能 | 41 |
| ⑧ | 農林水産機能 | 42 |
| 第3節 | 個人主体の多様な活動の展開 | 44 |
| 1. | 首都圏のNPO法人等の動向 | 44 |
| (1) | NPO法人の動向 | 44 |
| (2) | NPO法人への支援 | 45 |
| (3) | 多様な主体の参加による共助社会の実現と首都圏づくり | 46 |
| 2. | 女性・高齢者等の社会的活動に対する支援 | 47 |
| (1) | 女性の社会進出の支援 | 47 |

| | | |
|-----|-----------------------------------|----|
| | (2) 高齢者等の社会参加の支援 | 47 |
| | (3) 外国人の活動しやすい環境づくり | 48 |
| 第4節 | 環境との共生 | 49 |
| | 1. 首都圏の自然環境の状況 | 49 |
| | (1) 自然環境の保全・再生 | 49 |
| | (2) 緑地の保全・創出 | 49 |
| | ①都市公園の整備及び緑地保全の状況 | 49 |
| | ②市民農園の面積の推移 | 50 |
| | (3) 水環境・水循環の保全・回復 | 50 |
| | ①首都圏の指定湖沼 | 50 |
| | ②東京湾再生に向けた取組 | 51 |
| | 2. 環境負荷の低減 | 53 |
| | (1) 新エネルギー等 | 53 |
| | (2) 交通分野における取組 | 53 |
| 第5節 | 安全・快適で質の高い生活環境の整備 | 55 |
| | 1. 安全、安心の確保 | 55 |
| | (1) 震災対策 | 55 |
| | ①首都直下地震対策特別措置法の制定及びこれに基づく取組 | 55 |
| | ②首都直下地震に対する道路の取組状況 | 56 |
| | ③帰宅困難者対策における取組状況 | 57 |
| | ④広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の整備状況 | 57 |
| | ⑤密集市街地の現状及び整備状況 | 58 |
| | (2) 治山治水等 | 60 |
| | ①治山事業 | 60 |
| | ②治水事業 | 61 |
| | 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 | 63 |
| | (1) 再開発の推進とニーズに応じた良質な宅地の供給 | 63 |
| | (2) 住宅及び住環境の整備 | 63 |
| | ①住宅のストックの動向 | 63 |
| | ②分譲マンションの供給動向 | 66 |
| | ③高齢者向け住宅の供給状況 | 66 |
| | (3) 居住環境の整備 | 67 |
| | ①良好な都市景観の創出 | 67 |
| | ②教育・文化施設の整備 | 68 |
| | ③都市公園等の整備 | 68 |
| | ④保健・医療・福祉施設の整備 | 69 |
| | ⑤農山村地域の整備 | 69 |
| 第6節 | 将来に引き継ぐ社会資本の整備 | 70 |
| | 1. 交通体系の整備 | 70 |
| | (1) 陸上輸送に関する状況 | 70 |

| | |
|----------------------------------|----|
| ①高規格幹線道路の整備等 | 70 |
| ②都市高速道路の整備 | 70 |
| ③ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化 | 73 |
| ④鉄道の混雑緩和や利便性向上 | 74 |
| ⑤安全対策の推進 | 75 |
| ⑥広域的な鉄道事業の推進 | 75 |
| ⑦空港へのアクセス強化 | 76 |
| (2) 航空輸送に関する状況 | 76 |
| ①首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化 | 76 |
| ②東京国際（羽田）空港の整備 | 77 |
| ③成田国際空港の整備 | 77 |
| (3) 海上輸送に関する状況 | 78 |
| ①首都圏におけるコンテナ取扱状況 | 78 |
| ②国際コンテナ戦略港湾 | 78 |
| ③京浜港の整備 | 79 |
| 2. 情報通信体系の整備 | 79 |
| (1) 個人が活用できる情報環境の整備 | 79 |
| ①固定系ブロードバンドサービスの契約数 | 79 |
| ②世帯カバー率 | 80 |
| 3. 水供給体系の整備 | 81 |
| (1) 生活用水 | 81 |
| (2) 工業用水 | 81 |
| 4. エネルギー供給体系の整備 | 82 |
| 5. 下水道・廃棄物処理体系の整備 | 84 |
| (1) 下水道 | 84 |
| (2) 産業廃棄物の状況 | 84 |
| 6. 沿岸域の利用 | 84 |
| (1) 東京湾沿岸域の役割と今後の展開 | 84 |
| (2) 周辺沿岸域の状況 | 85 |
| 7. 都市再生施策の進捗状況 | 85 |
| (1) 都市再生緊急整備地域の指定等 | 85 |
| (2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定 | 86 |
| (3) 国家戦略特区の取組み | 86 |
| 第7節 首都圏整備の推進 | 87 |
| 1. 首都圏整備制度 | 87 |
| (1) 首都圏整備計画 | 87 |
| (2) 政策区域等に基づく諸施策の推進 | 87 |
| (3) 業務核都市の整備 | 88 |
| (4) 近郊緑地保全制度 | 88 |
| 2. 国土形成計画 | 89 |

| | |
|--------------------------|----|
| 3. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進 | 90 |
| 4. 筑波研究学園都市の整備 | 91 |
| (1) 筑波研究学園都市の現状 | 91 |
| (2) 研究学園地区・周辺開発地区の整備について | 91 |
| (3) つくば国際戦略総合特区 | 91 |
| 5. 国会等の移転に関する検討 | 92 |
| 6. 国の行政機関等の移転 | 93 |

資料 首都圏整備に関する各種データ

| | |
|-------|----|
| | 96 |
|-------|----|

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。

本白書に記載した地図は、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。そこでは、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。

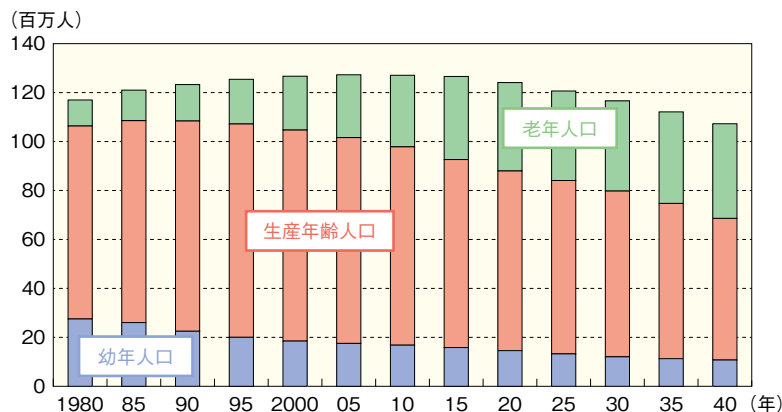
第1節

首都圏を取り巻く現状

1. 全国・首都圏の人口の推移

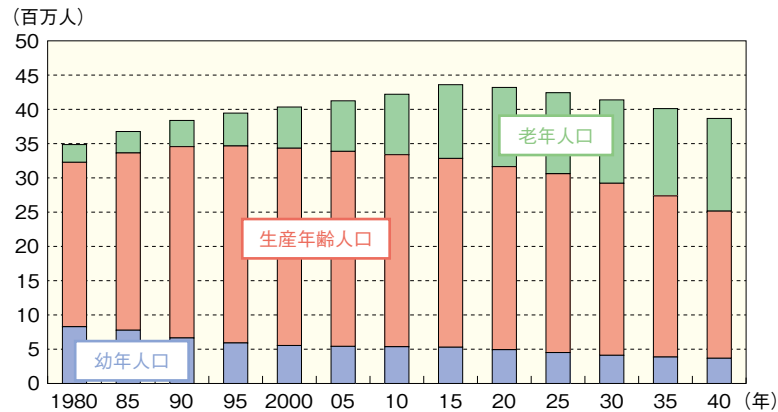
全国及び首都圏の人口は戦後長らく増加し続けてきた。しかし、全国では2010年（平成22年）の1億2,806万人をピークに既に減少し始め、首都圏についても現状は増加が続いているものの、今後は2015年（平成27年）の4,360万人をピークに減少すると推計されている。また、生産年齢人口については、少子高齢化の進展によって人口よりも早い時期にピークを迎えており、全国では1995年（平成7年）の8,716万人、首都圏においても2000年（平成12年）の2,936万人を境に減少を続けている（図表1-1-1、1-1-2）。

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

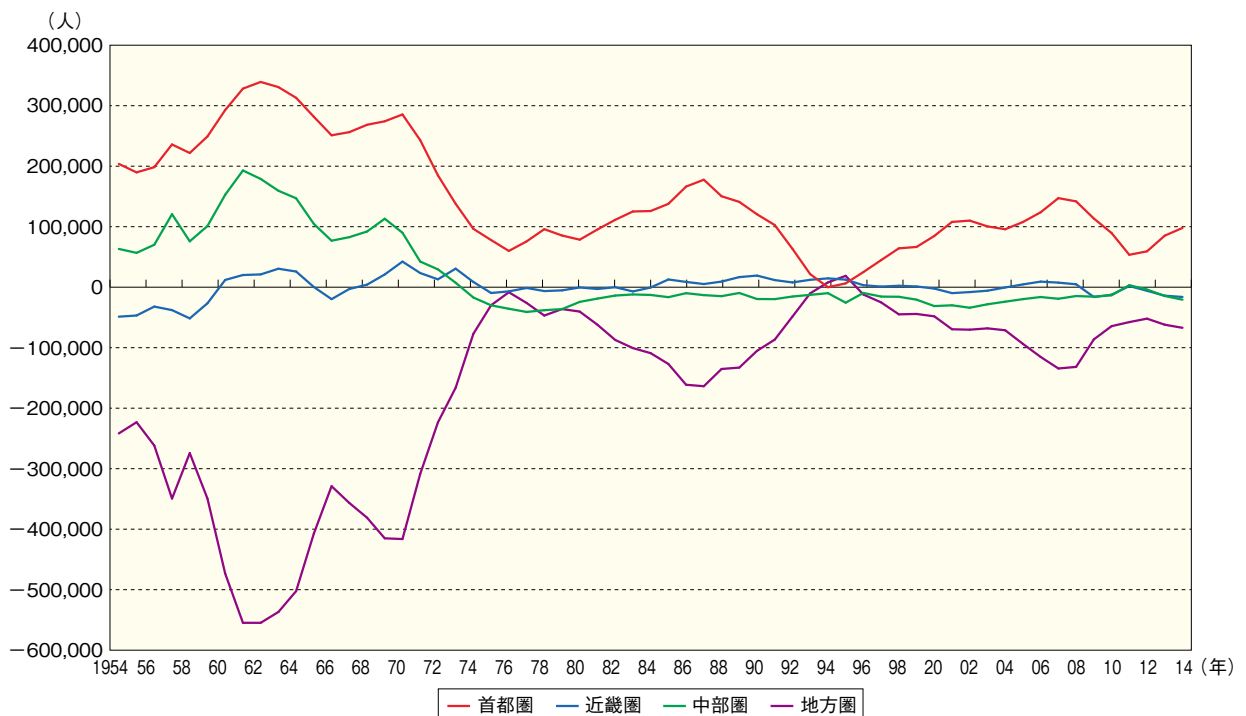


資料：1980年から2010年までの実績値は「国勢調査」（総務省）を、2015年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。推計値はいずれも出生中位・死亡中位。

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：人口流出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。

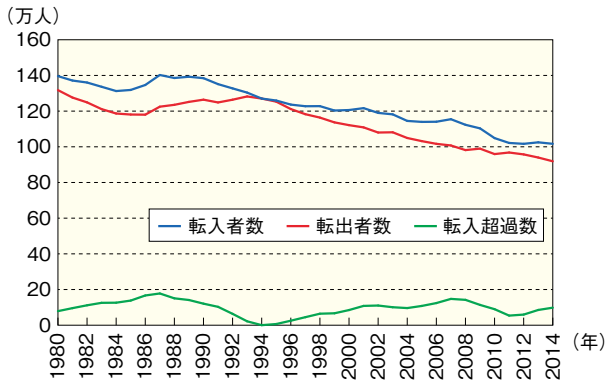
注2：「近畿圏」とは、福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県を指す。また、「中部圏」とは、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県を指す。

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）。

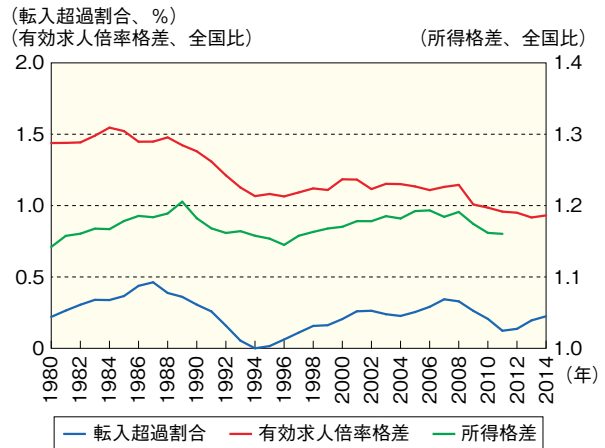
また、首都圏への転入超過割合は、首都圏と全国との有効求人倍率格差及び首都圏と全国との所得格差と同じ傾向の変化をしており、雇用環境などの格差が首都圏での人口の滞留につながっていると考えられる（図表1-1-5）。

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

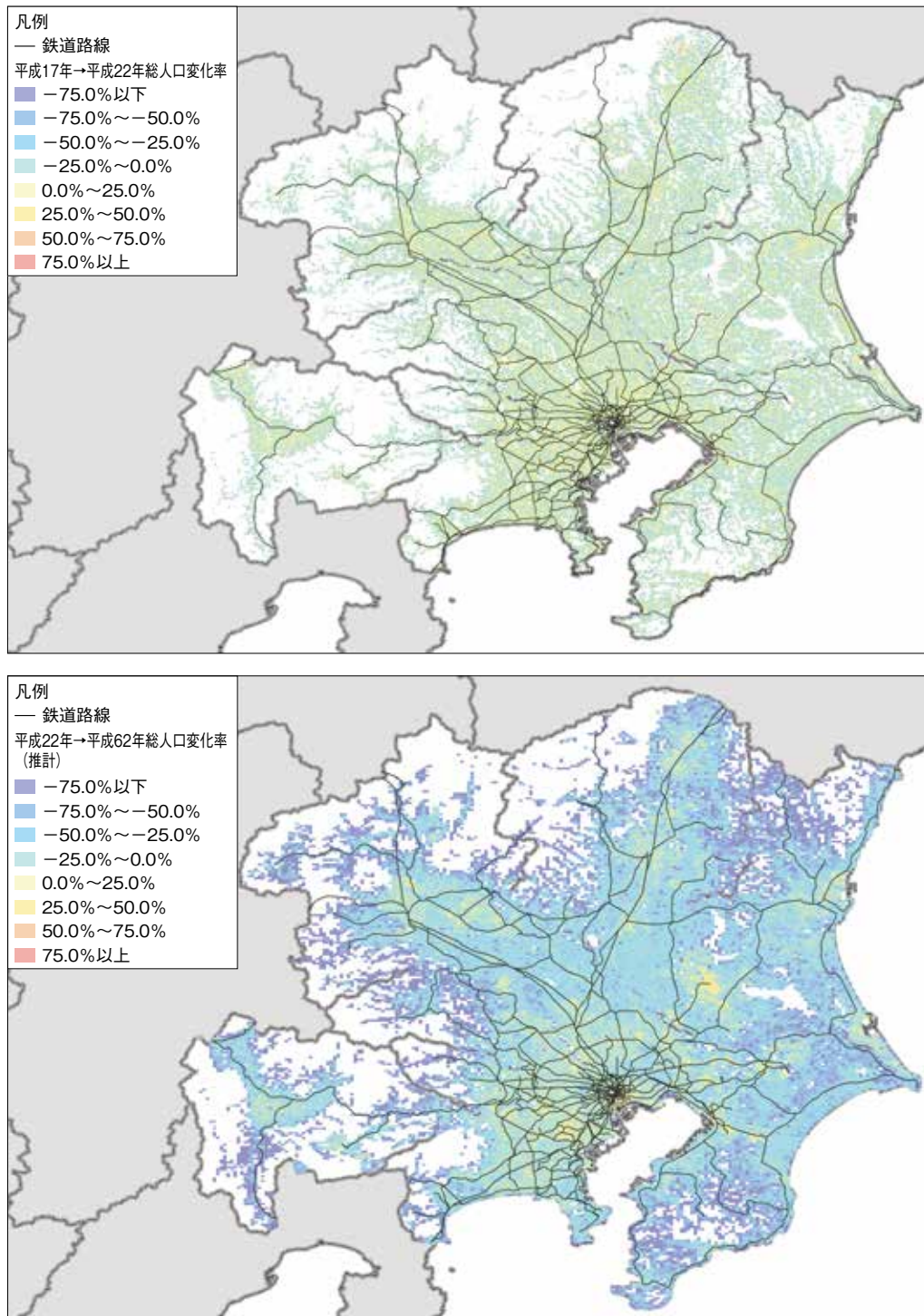


注1：転入超過割合は「(転入者-転出者)／総人口」、所得格差は「1人あたりの県民所得の首都圏平均／全県計」、有効求人倍率格差は「有効求人倍率の首都圏平均／全国値」で計算。

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」（国土交通省国土政策局）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

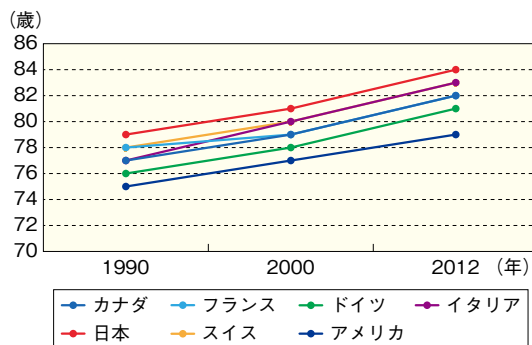
生産年齢人口減少への対応

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

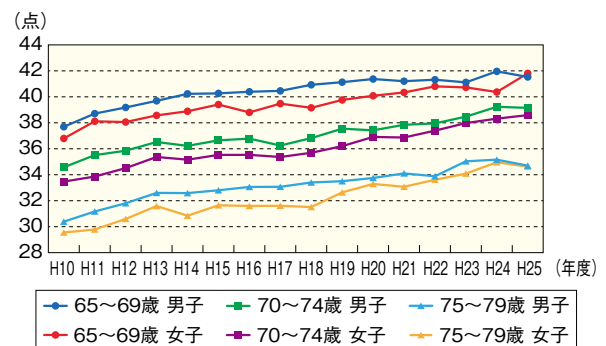
前節で取り上げたように高齢者が増加する一方で、日本の平均寿命は先進国の中でも高く（図表1-2-1）、高齢者の体力は年々向上しており、平成25年の体力・運動能力調査結果（文部科学省）は、15年前の5歳下の年齢層の結果を上回るものとなっている（図表1-2-2）。また、病気やけがなどの自覚症状のある高齢者の割合は年々低下しており（図表1-2-3）、前述の体力の向上と併せて考慮すると、健康を維持している元気な高齢者が全体的に増加していると推察される。

図表1-2-1 主要国の平均寿命



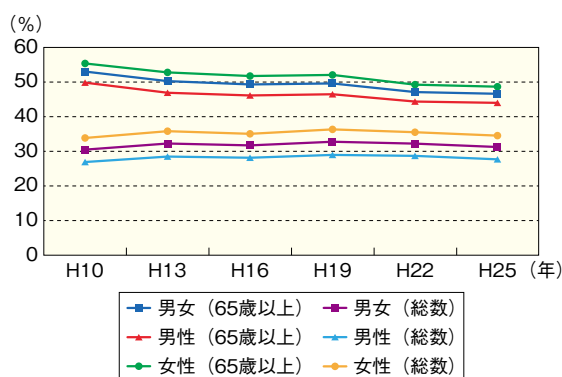
資料：「World Health Statistics 2014」(WHO)をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-2-2 高齢者の体力・運動能力調査結果の推移



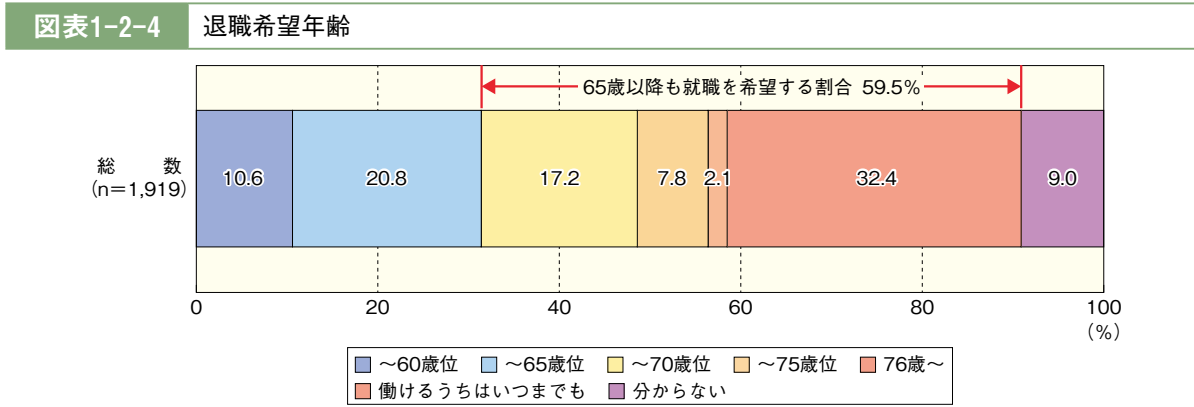
注1：点数は、「新体力テスト実施要項」に基づく握力・上体起こし・長座体前屈・開眼片足立ち・10m障害物歩行・6分間歩行の6種目の合計点である。

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。

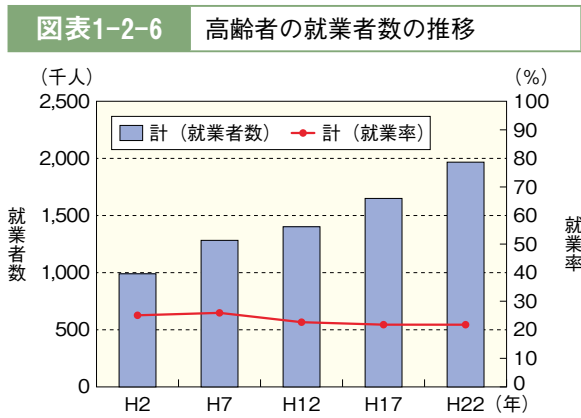
高齢者のうち、65歳以降も就業を望む人の割合は約6割にのぼり（図表1-2-4、1-2-5）、元気な高齢者の増加と相まって、首都圏の高齢者の就業者は増加しているものの、高齢者数全体も増加しているため、就業率は約2割と横ばいである（図表1-2-6）。



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。



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）



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

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。

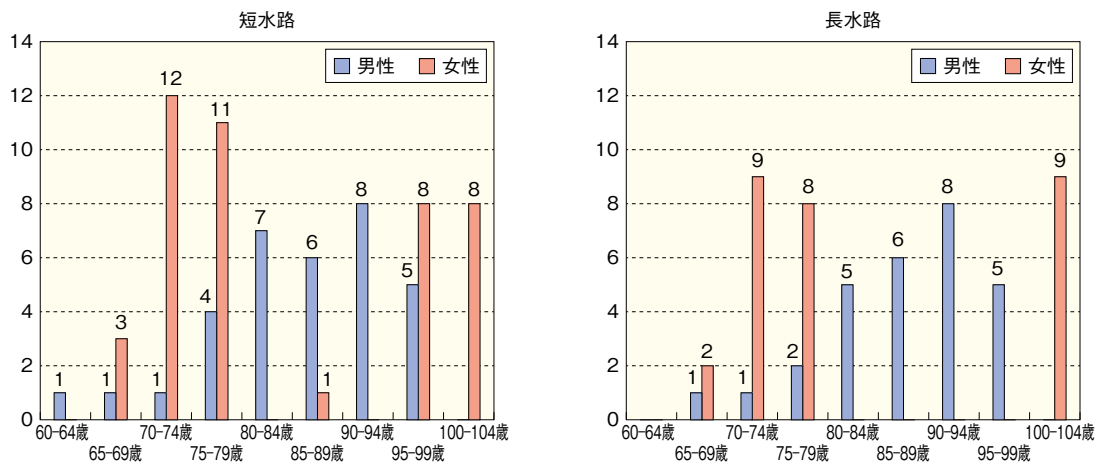
日本の高齢者のスポーツ分野での活躍について *Column*

日本の高齢者全体の体力向上については既に述べたところであるが、世界の高齢者のスポーツ分野での日本人の活躍について述べる。

マスターズ水泳において年代によっては世界記録の過半を日本人が占めるカテゴリーもある（図表1-2-7）。特に、80歳以上の男性及び90歳以上の女性の世界記録保持数が多くなっている。

また、他国との比較においても、世界記録保持数は、アメリカに次いで日本が第2位となっている（図表1-2-8）。

図表1-2-7 日本人のマスターズ水泳世界記録保持数



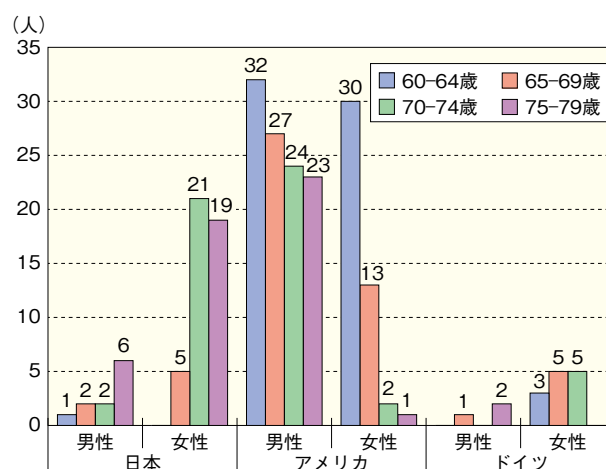
注1：個人競技のみ集計している。

注2：各年代の競技数は最大で18競技（短水路）、17競技（長水路）である（一部記録のないものもある）。

注3：同一記録保持者の重複を含む。

資料：国際水泳連盟（FINA）資料をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-2-8 マスターズ水泳世界記録保持数の日・米・独比較



注1：個人競技のみ集計している。

注2：各年代の競技数は最大で18競技（短水路）、17競技（長水路）である（一部記録のないものもある）。

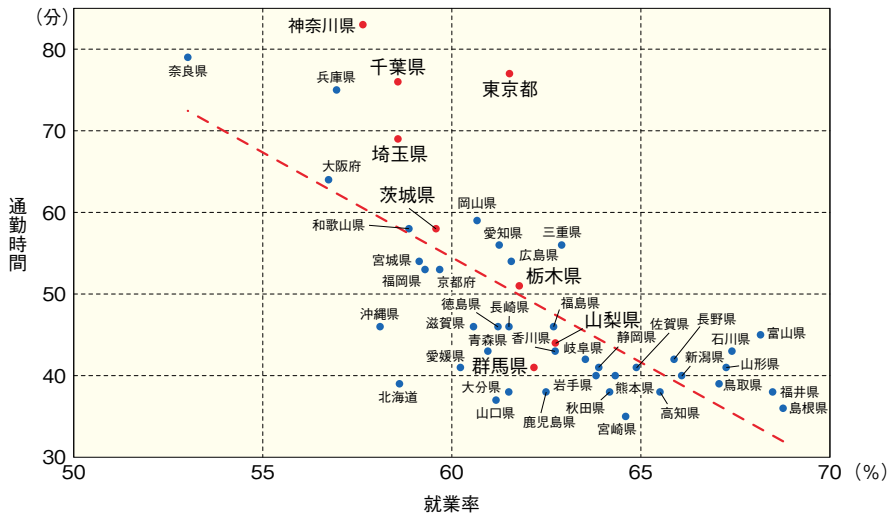
注3：同一記録保持者の重複を含む。

資料：国際水泳連盟（FINA）資料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

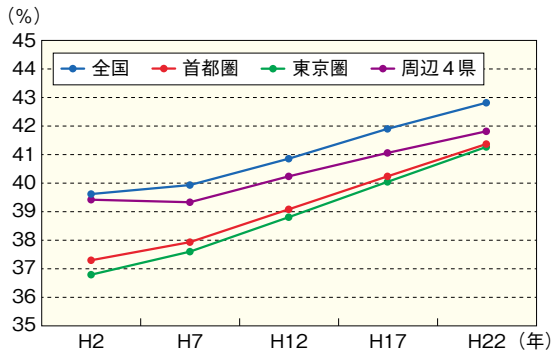
通勤時間の長い首都圏などの大都市圏では地方に比べて女性の就業率は低い状態に留まっている（図表1-2-9）ものの、就業者総数に占める女性の割合は増加傾向にあり、首都圏でも近年では40%を超えている（図表1-2-10）。また、管理的職業従事者、いわゆる管理職の女性割合についても増加傾向にあり、首都圏・東京圏は全国値よりもおおむね高い数値で推移している（図表1-2-11）。

図表1-2-9 女性の就業率（15～64歳）と通勤時間との関係



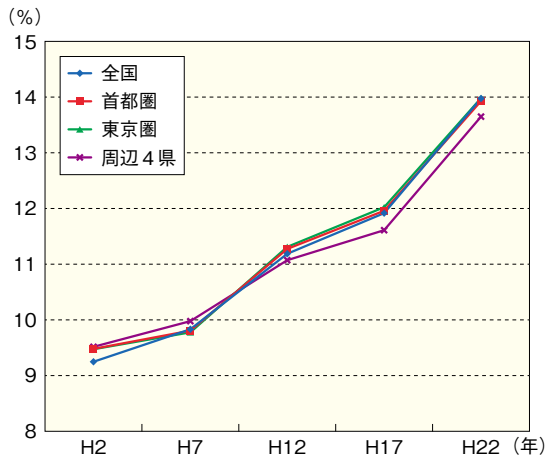
注1：就業率 = 就業者 / 15歳以上人口（労働力状態「不詳」を除く）
資料：「平成22年国勢調査」、「平成23年社会生活基本調査」（ともに総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

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。

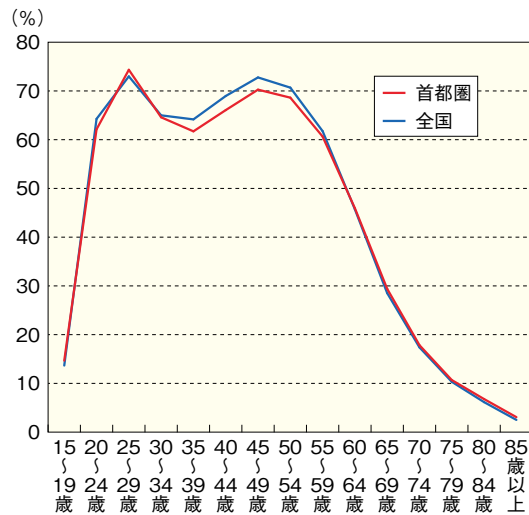
図表1-2-11 管理的職業従事者の女性割合の推移



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）。

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 |

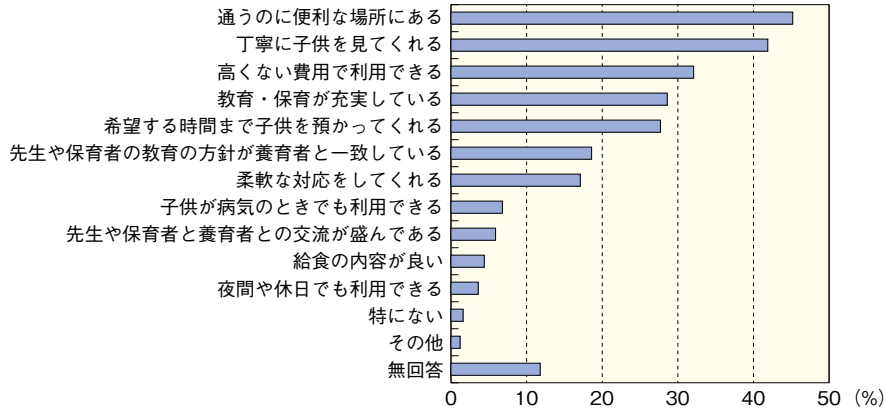
注1：病児保育所定員数については、不明のものは0、2～4の場合、最大値の4をとり、カウントした。

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。

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1-2-14 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

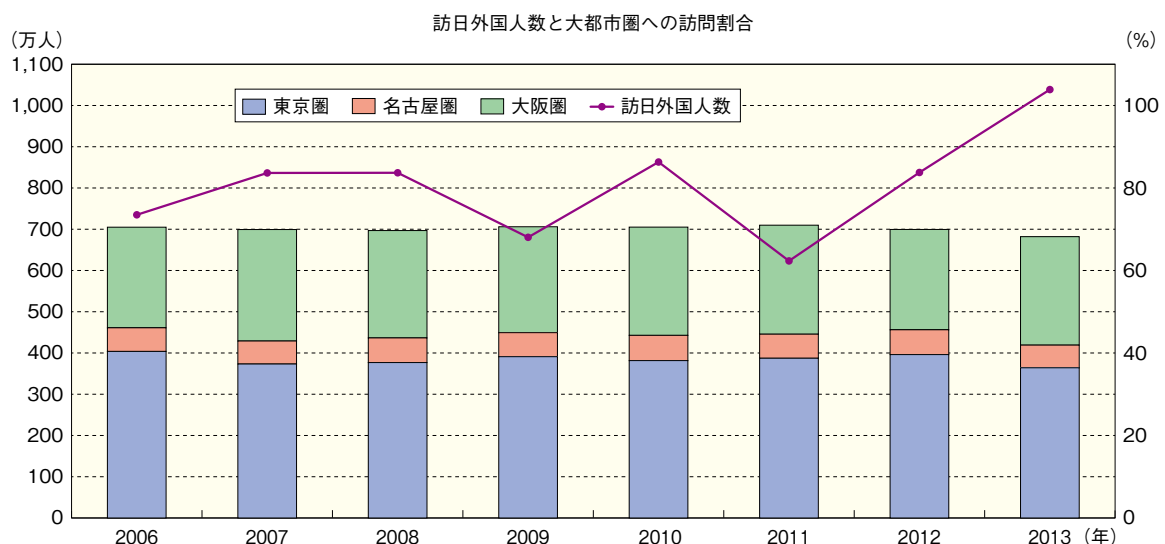
首都圏の魅力を生かした活力の維持

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

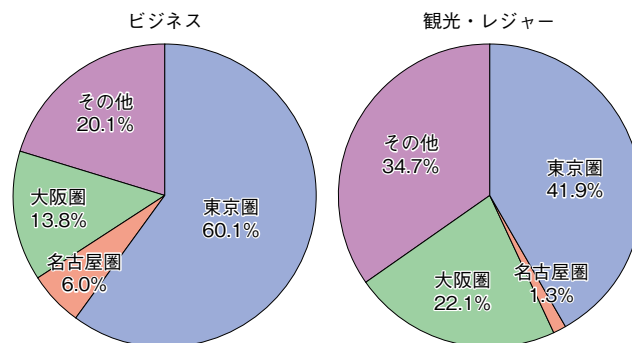
訪日外国人は2013年に初めて1,000万人を突破した。そのうちの約4割は東京圏を訪れており、特にビジネス目的では6割が東京圏に滞在している（図表1-3-1）。

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。



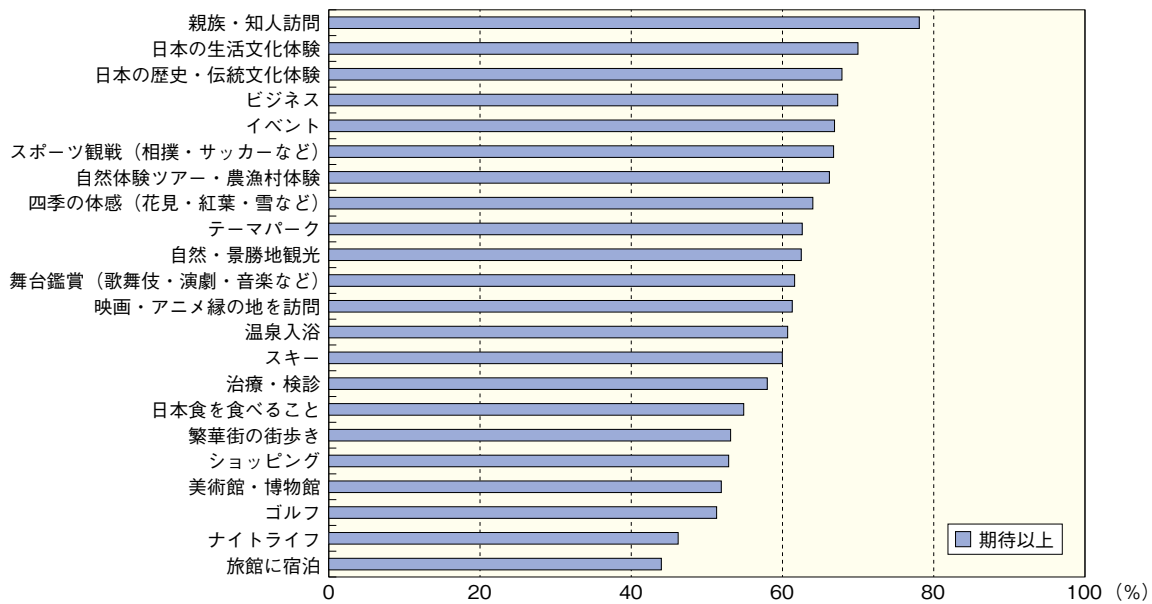
注1：主な来訪目的を「展示会・見本市、国際会議、社内会議、研修、商談等その他ビジネス」と回答した人（合計8,022人）をビジネス目的とし、「観光・レジャー」と回答した人（12,889人）を観光・レジャー目的として、宿泊地別の割合を示している。

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。

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1-3-2 訪日外国人の活動別にみる満足度



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 | ブラハ |
| 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。



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）」

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。

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。

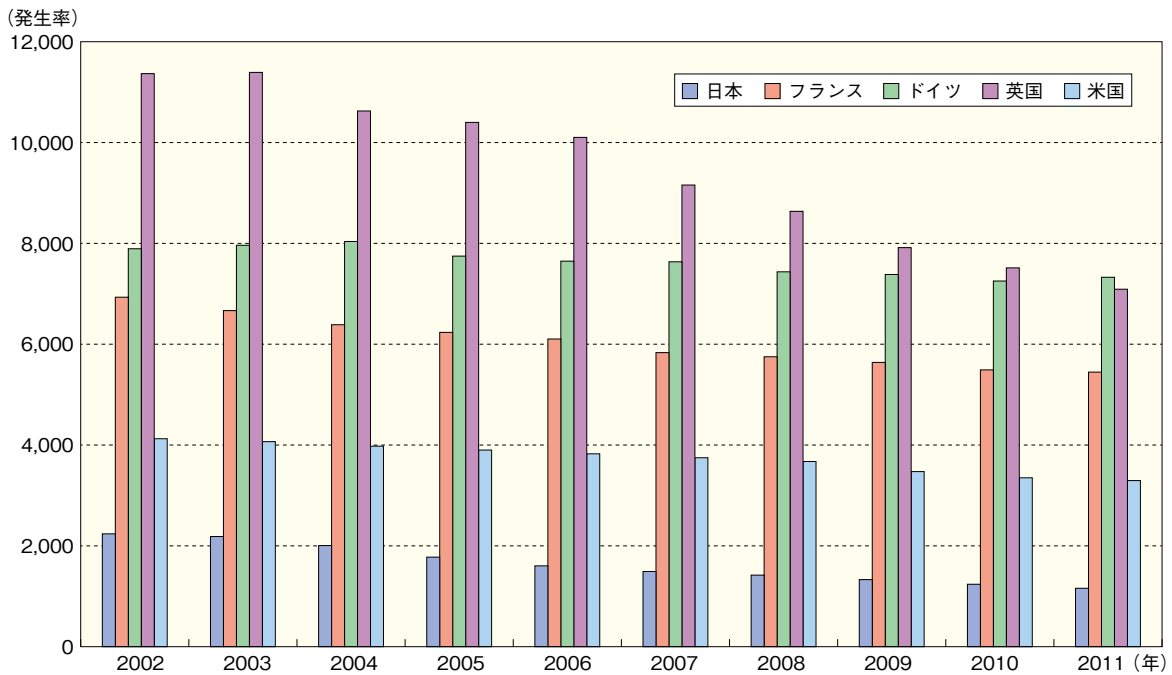
図表1-3-5

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



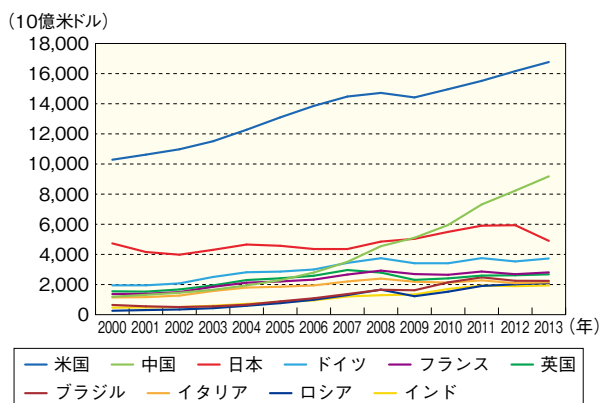
注1：発生率とは人口10万人当たりの認知件数をいう。
資料：「犯罪白書」（法務省）をもとに国土交通省都市局作成。

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）。

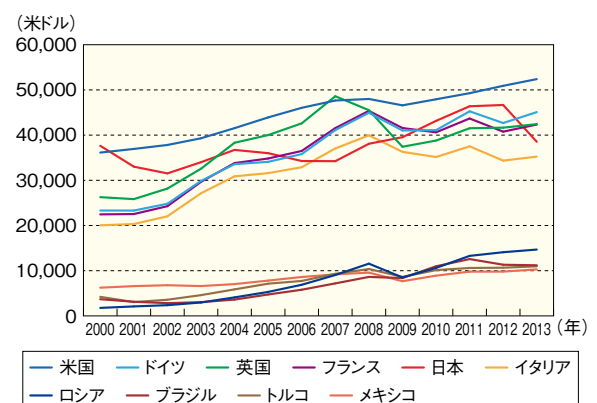
それとともに、「製品・サービスの付加価値や流行に敏感であり、新製品・新サービスに対する競争力が検証できる」（「第47回外資系企業動向調査」より）、「付加価値の高い製品に思い切った投資のできる洗練された市場」（「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査」より）など海外企業から評価されている市場の質も兼ね備えている。

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。

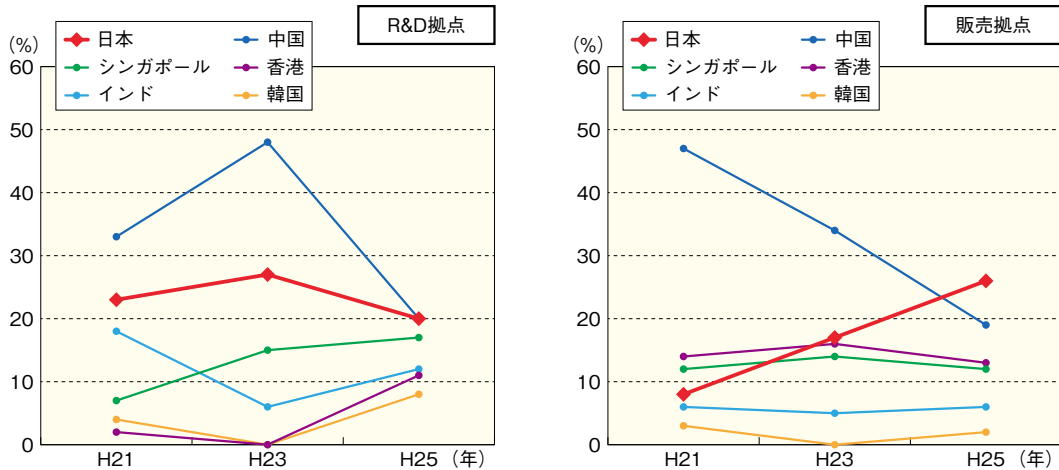
図表1-3-8 各国の1人当たり国内総生産推移



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

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）。

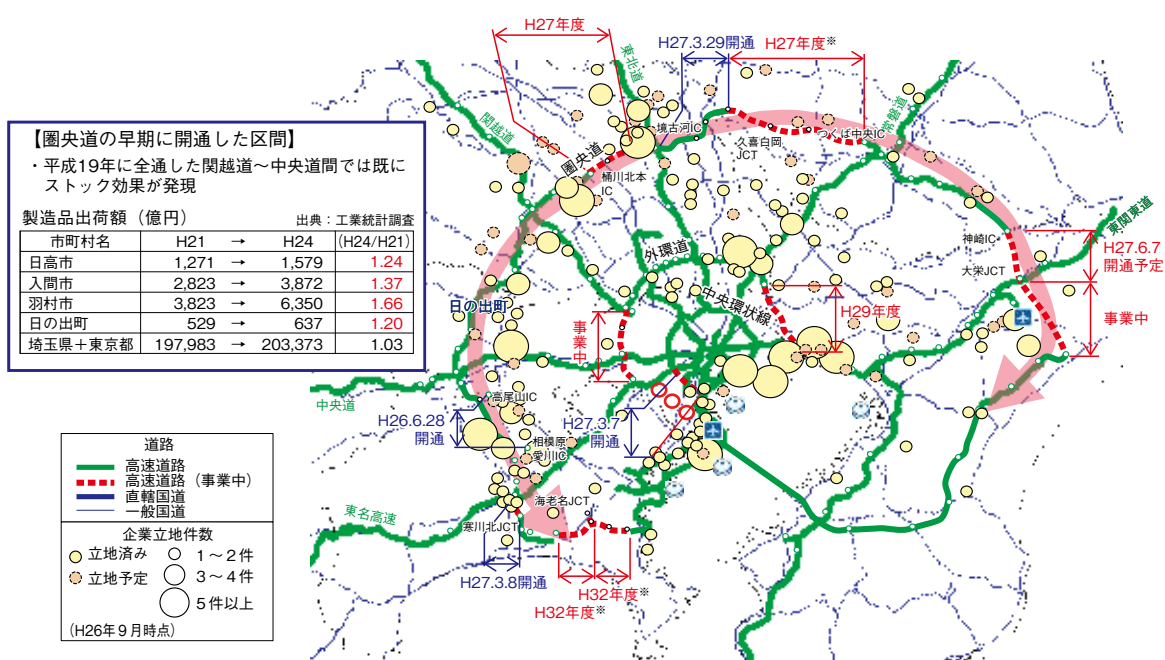
図表1-3-9 外国企業の対日投資関心度



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。

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）。

図表1-3-10 高速道路網整備による民間投資の喚起



※区間の開通時期については、土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
出典：国土交通省調べ（平成7年以降の物流施設、工業団地、工場の立地を抽出）
資料：国土交通省道路局

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）。

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。

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。

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1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（ジャパブランド）」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HⅡA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。

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）。

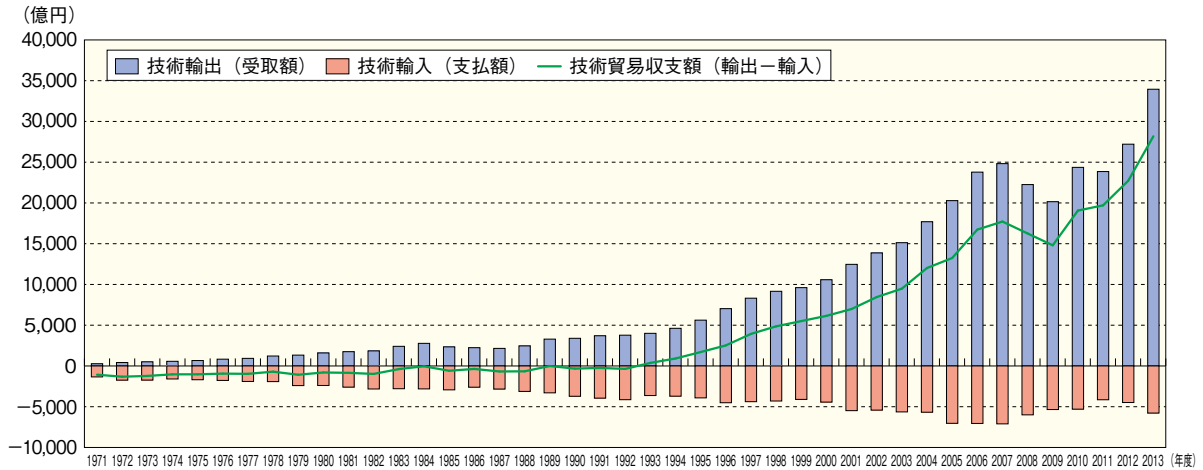
国内の特許登録件数では、首都圏の登録件数のシェアは60%超で推移している（図表1-4-3）。

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。

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

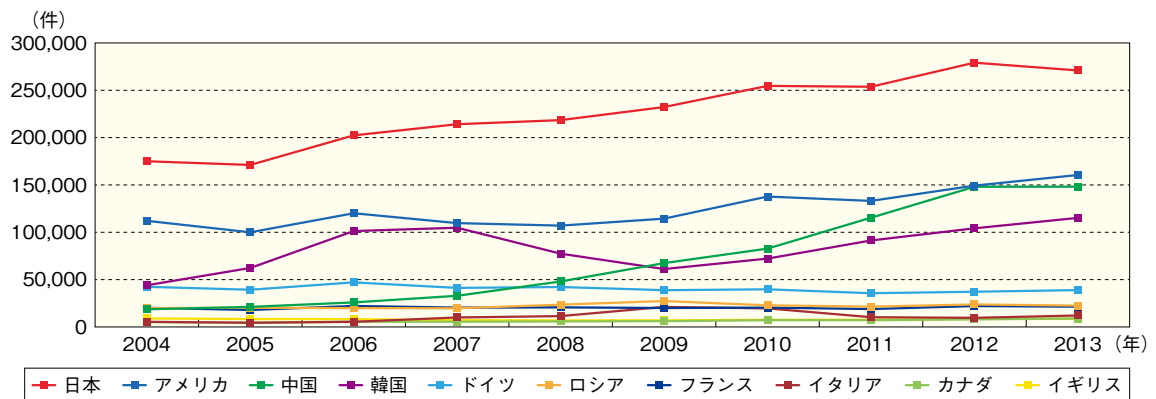
図表1-4-1 技術貿易収支の推移



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。

図表1-4-2 国籍別特許登録件数の推移



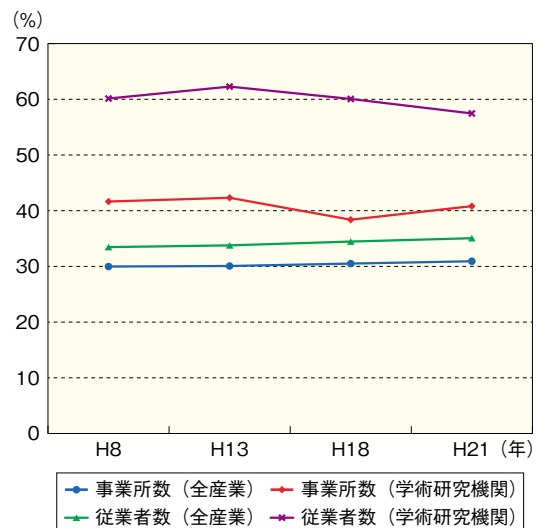
資料：WIPO（World Intellectual Property Organization）資料をもとに国土交通省都市局作成。

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% |

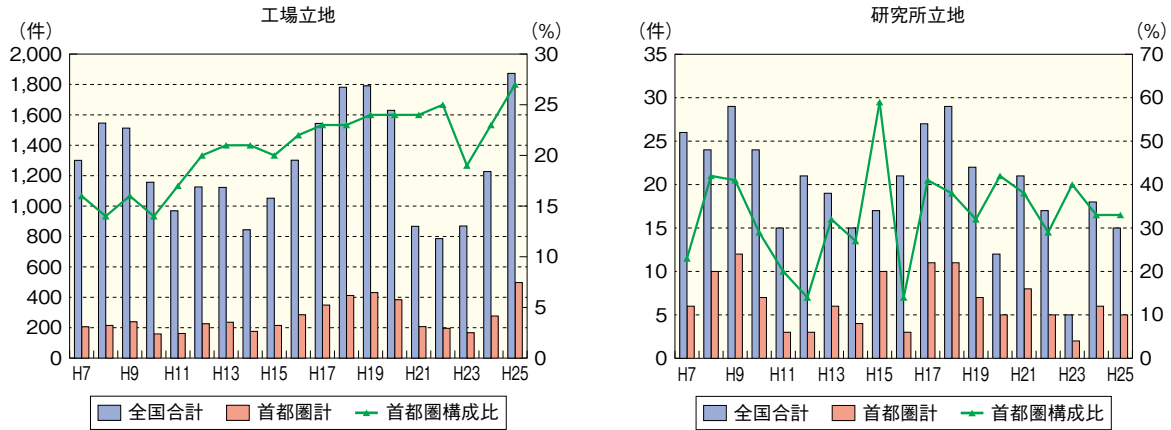
資料：「特許行政年次報告書（2014年版）」（特許庁）をもとに国土交通省都市局作成。

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。

図表1-4-5 工場・研究所立地推移

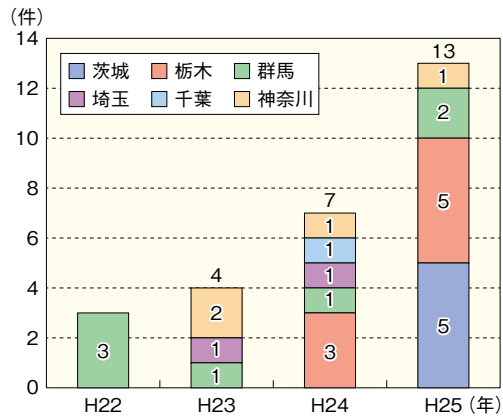


資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

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1-4-6 外資系企業（外資比率50%以上）の立地状況



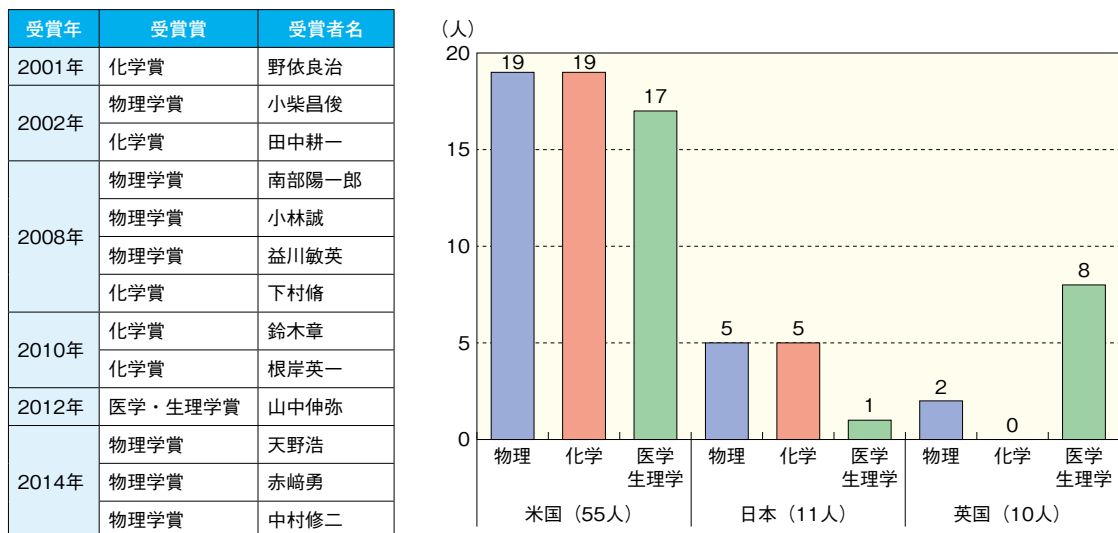
資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

日本関連の近年のノーベル賞受賞者数について *Column*

21世紀以降、ノーベル賞の自然科学系の3賞（物理学賞、化学賞、医学・生理学賞）において、日本は米国に次いで世界第2位となる11名の受賞者を輩出している（米国籍の2名を除く）。特に、2000年代後半からの受賞者数が8名となっており、直近の日本人研究者の研究が世界で高く評価されている（図表1-4-7）。

米国・英国と比較して、日本人の医学・生理学賞の受賞者は少なくなっているが、2012年に山中伸弥氏が、多能性幹細胞（iPS細胞）の研究により、1987年に受賞した利根川進氏に次いで日本人2人目の医学・生理学賞の受賞者となった。

図表1-4-7 21世紀以降におけるノーベル賞の自然科学系の3賞の受賞者及び米・英・日の受賞者数比較



注1：受賞者の国名は受賞時の国籍でカウントしている。ただし、重国籍者は出生国でカウントしている（二つ以上の国籍と出生国が異なる場合、国籍のうち、受賞時の所属機関の所在国でカウントしている）。

注2：南部陽一郎、中村修二の両氏は、米国にカウントしている。

資料：ノーベル財団公式HP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

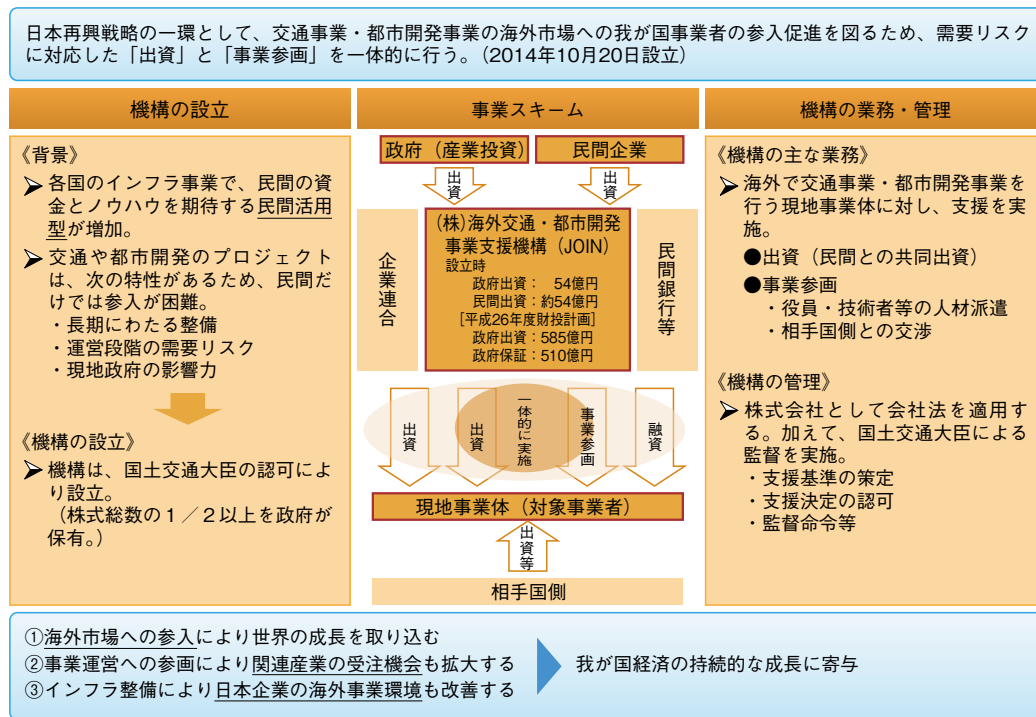
日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限に活かすため、平成25年6月に「日本再興戦略」が閣議決定された。これは、同年5月に決定された「インフラシステム輸出戦略」で掲げた2020年に約30兆円のインフラシステムの受注を目標とし、官民一体となった市場開拓に取り組む戦略である。

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）。

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3,500km） ■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（1,700km） ■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（18,000km） ■インドネシア・高速道路（5,400km） ■ベトナム・高速道路（5,900km） ■インドネシア・チ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・カイレップ・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・チラマヤ新港 |
| 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）

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、①海外市場への参入による世界の成長の取り込み、②事業運営への参画により関連産業の受注機会の拡大、③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。

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ところである。

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」支える存在にとらえる視点から、豊富な知識・経験を活かして社会「を」支える存在に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。

第2章

首都圏整備の状況

第1節

人口等の状況

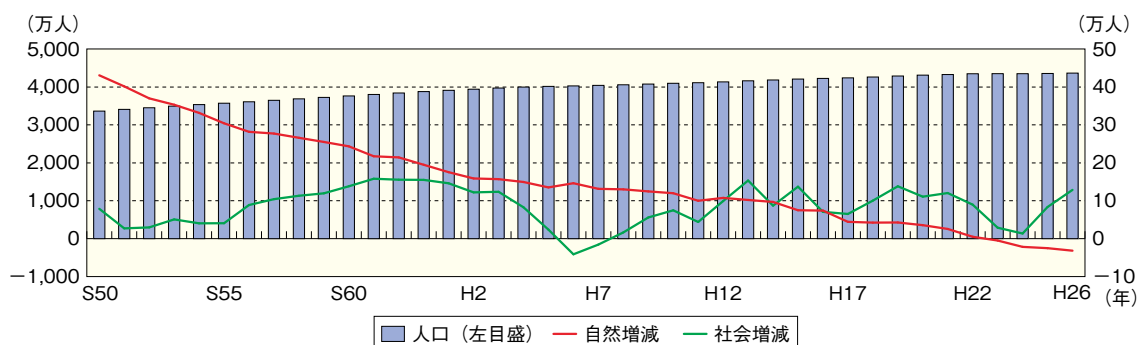
1. 人口

(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成26年10月1日現在で4,364万人となっており、全国の34.3%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26年は3.2万人減となっている。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8年からは増加基調で推移しており、平成26年は12.9万人増となっている（図表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

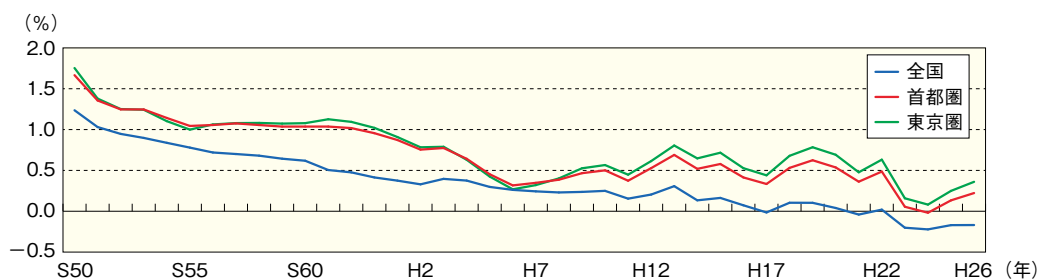


注1：人口は10月1日現在人口

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

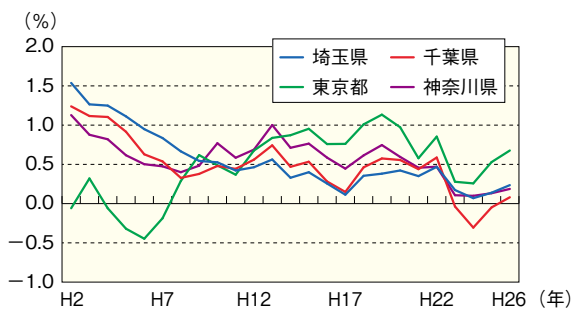


資料：「国勢調査」（総務省）、「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

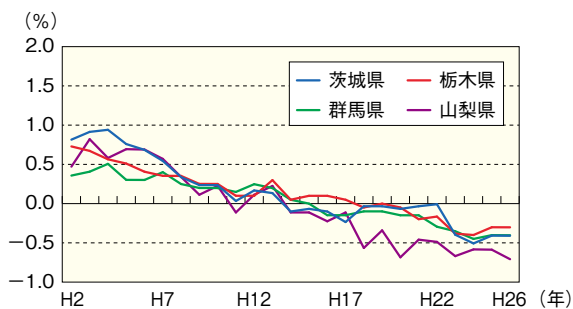
都県別にみると、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県は増加基調にあるものの、周辺4県は全ての県で減少している（図表2-1-3、2-1-4、2-1-5）。

首都圏の人口増加率に対する寄与度をみると、近隣3県は一貫して増加に寄与している。東京都は、平成8年以降プラス寄与を続けており、一方、周辺4県は、平成14年以降マイナス寄与が続いている（図表2-1-6）。

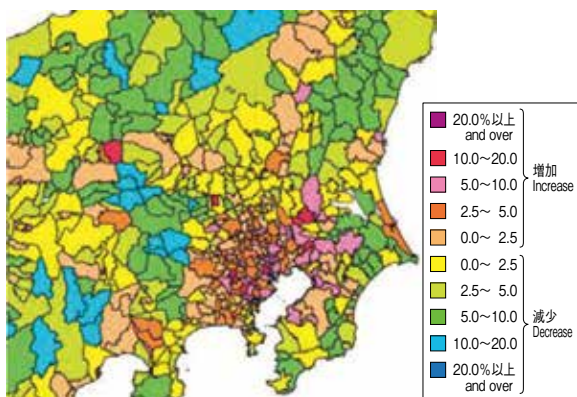
図表2-1-3 東京都及び近隣3県の人口増加率の推移



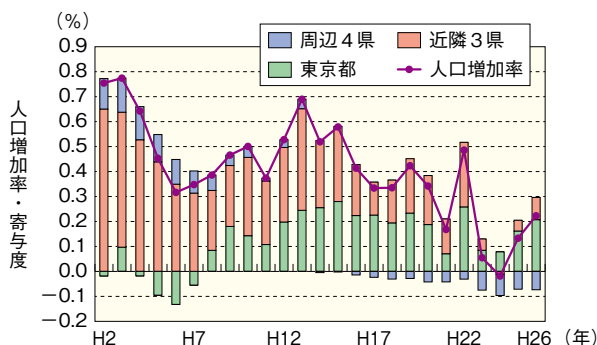
図表2-1-4 周辺4県の人口増加率の推移



図表2-1-5 市区町村別人口増減率 (平成17年~22年)



図表2-1-6 首都圏の人口増加率に対する地域別寄与度の推移



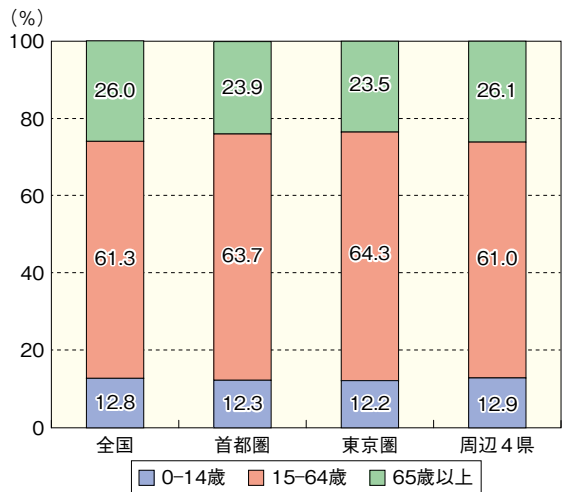
資料：図表2-1-3、2-1-4、2-1-6は、「国勢調査」（総務省）、「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成。図表2-1-5は、「日本統計地図 平成22年国勢調査 都道府県・市区町村別人口増減率」（総務省）より一部抜粋。

(2) 首都圏の年齢別構成

首都圏における人口の年齢別構成を見ると、全国と比較して15～64歳人口の割合が高く、65歳以上の高齢者人口の割合が低くなっている（図表2-1-7）。

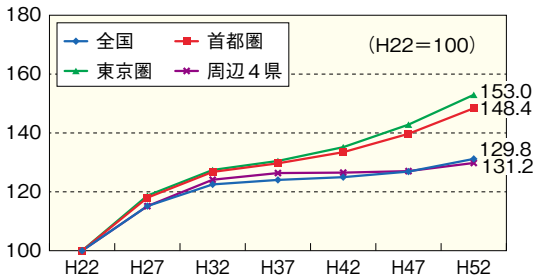
一方、高齢者数で見ると、平成52年の高齢者は平成22年と比較して、全国は31.2%、東京圏は53.0%増加し（図表2-1-8）、高齢者数の全国シェアは平成52年時点で首都圏は35.0%、東京圏は28.9%に上昇する見込みである（図表2-1-9）。

図表2-1-7 首都圏等の年齢別構成（平成26年）



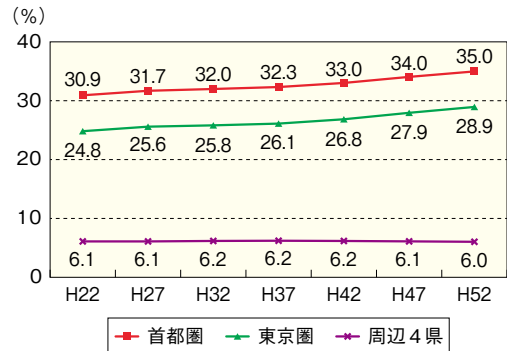
資料：「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

図表2-1-8 高齢者の将来推計人口の指数



資料：図表2-1-8、2-1-9ともに「日本の地域別将来推計人口」（国立社会保障・人口問題研究所）により国土交通省都市局作成

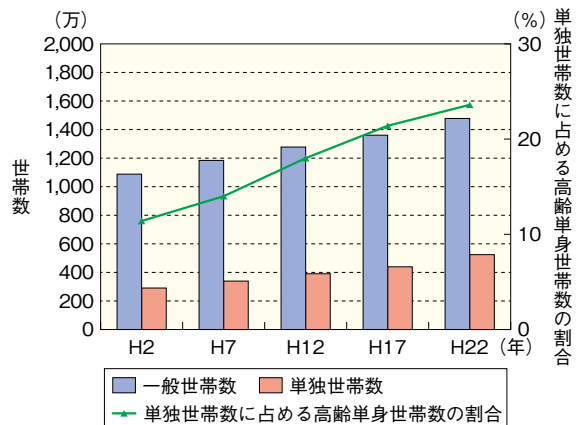
図表2-1-9 高齢者数の全国シェアの推移



(3) 首都圏の一般世帯数等

首都圏の一般世帯数は増加しており、平成22年の一般世帯数は1,847万世帯となっている。そのうち、単独世帯数は656万世帯で、単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合は平成2年の11.4%から、平成22年は23.6%と急激に増加している（図表2-1-10）。

図表2-1-10 首都圏の一般世帯数等の推移



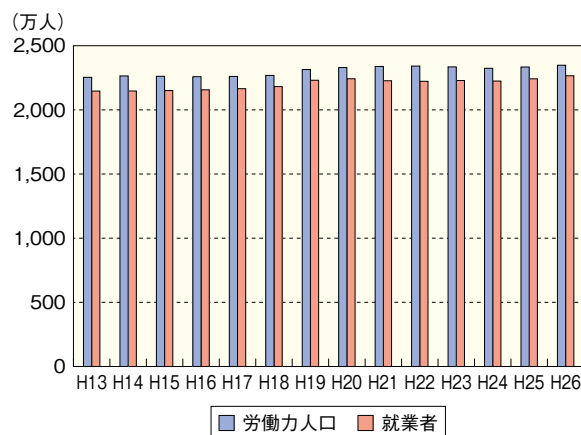
資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

2. 就業者数

(首都圏の労働力人口、就業者数)

首都圏の労働力人口及び就業者数は近年、ほぼ横ばいで推移し、平成26年の労働力人口は2,348万人、就業者数は2,266万人となっており（図表2-1-11）、それぞれ全国の35.7%を占めている。

図表2-1-11 首都圏の労働力人口及び就業者数の推移



資料：「労働力調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

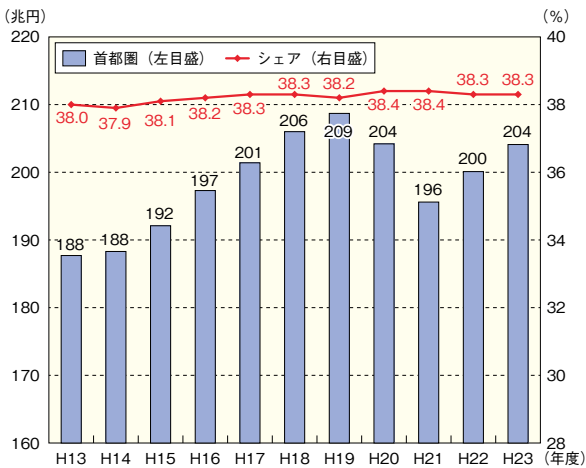
第2節 産業機能の状況

1. 首都圏の経済状況

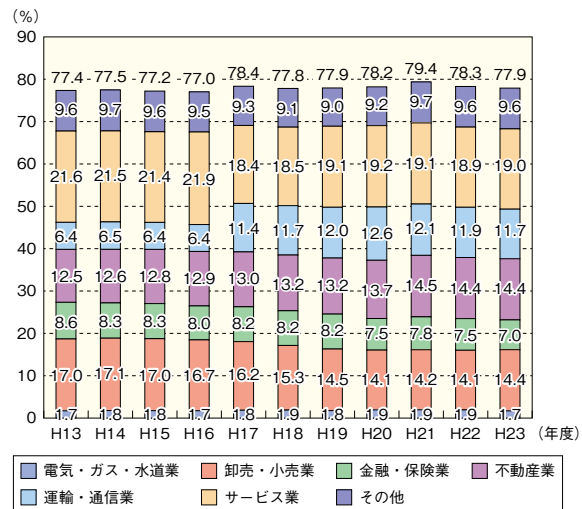
日本経済における首都圏の位置付けを見ると、各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアは38.3%を占めており（図表2-2-1）、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

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77.9%と大きなウエイトを占めている。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2-2-2）。

図表2-2-1 各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアと実額



図表2-2-2 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1：合計値は、便宜的に該当項目を積上げて作成しているが、統計の性質上、積上げた合計値と実質値は一致しない。

注2：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：図表2-2-1、図表2-2-2ともに「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

(1) 首都圏の事業・業務環境

① 国際的な企業活動から見た首都圏

(首都圏への外資系企業参入状況)

外資系企業本社の本社所在地数を見ると、平成25年で全国は3,107社、首都圏は2,752社で、約90%が首都圏にあり、その数は平成24年以降、増加している（図表2-2-3）。

② 最近のオフィス需要動向

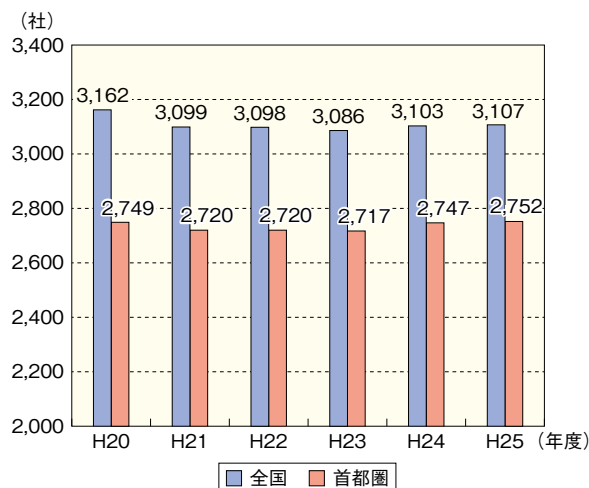
東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、大規模ビルの大量供給による平成15年の6.9%をピークに平成19年まで減少傾向にあった。平成20年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから上昇に転じたが、近年は企業の業績回復に伴い減少傾向にある（図表2-2-4）。

(2) 首都圏における各産業の動向

① 起業の動向

有業者のうち、現在の事業を自ら起こした者（以下、「起業者」という。）をみると、平成24年における首都圏の起業者は、180万8千人で、そのうち「自営業主」の起業者は119万人、「会社などの役員」の起業者は61万8千人となっている。平成19年と比べると、それぞれ減少しているが、首都圏の全国に占める割合は35.2%と平成19年から0.7%増加しており、首都圏での起業割合は増えている（図表2-2-5）。

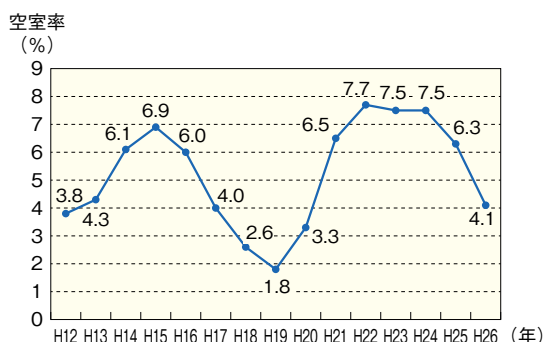
図表2-2-3 外資系企業の本社所在地と数



注：数値は原則資本金5,000万円以上かつ外資の比率が49%以上の企業数（各年3月時点）。

資料：「外資系企業総覧」（東洋経済）をもとに国土交通省都市局作成。

図表2-2-4 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

図表2-2-5 首都圏の起業者及び割合

| | | 実数 | | | 割合 | | |
|-----|-----|---------|----------|-------------|-------|----------|-------------|
| | | 起業者総数 | 自営業主の起業者 | 会社などの役員の起業者 | 起業者総数 | 自営業主の起業者 | 会社などの役員の起業者 |
| H24 | 全国 | 5,138.2 | 3,682.4 | 1,455.8 | — | — | — |
| | 首都圏 | 1,808.0 | 1,190.4 | 617.6 | 35.2 | 32.3 | 42.4 |
| H19 | 全国 | 5,909.7 | 4,246.3 | 1,663.4 | — | — | — |
| | 首都圏 | 2,036.8 | 1,337.0 | 699.8 | 34.5 | 31.5 | 42.1 |

資料：「就業構造基本調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

②工業機能

(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25年の事業所数は前年比で5.1%減となっており、首都圏内の全ての都県で減少している。

従業者数は1.6%減となっており、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県で増加したものの他の県では減少している。また、製造品出荷額等は0.6%増となっており、全国と比して増加率が小さい。(図表2-2-6)。

図表2-2-6 首都圏の製造業の事業所数等（平成25年）

| | 事業所数 | | 従業者数 | | 製造品出荷額等 | |
|-------|---------|--------|-----------|--------|-------------|--------|
| | 実数（件） | 前年比（%） | 実数（人） | 前年比（%） | 金額（百万円） | 前年比（%） |
| 全国 | 208,029 | -3.8 | 7,402,984 | -0.3 | 292,092,130 | 1.2 |
| 首都圏合計 | 55,461 | -5.1 | 1,919,707 | -1.6 | 78,657,659 | 0.6 |
| 茨城県 | 5,569 | -4.3 | 253,718 | -4.7 | 10,901,331 | -1.8 |
| 栃木県 | 4,438 | -3.3 | 192,205 | 1.6 | 8,179,507 | 10.0 |
| 群馬県 | 5,205 | -4.0 | 195,224 | 0.3 | 7,722,701 | 3.6 |
| 埼玉県 | 11,868 | -2.6 | 375,408 | 0.8 | 11,787,702 | -2.9 |
| 千葉県 | 5,223 | -4.2 | 199,586 | 0.4 | 13,003,297 | 5.0 |
| 東京都 | 12,780 | -9.0 | 279,770 | -4.5 | 7,851,824 | -4.2 |
| 神奈川県 | 8,433 | -5.4 | 355,292 | -3.2 | 17,226,142 | -1.3 |
| 山梨県 | 1,945 | -4.5 | 68,504 | -3.1 | 1,985,155 | -1.4 |

注：従業者4人以上の事業所。

資料：「工業統計調査」（経済産業省）により国土交通省都市局作成。

(既成市街地における製造業の動向)

「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」が廃止された平成14年以降の埼玉県、東京都及び神奈川県¹⁾の製造業の動向を見ると、平成20年までは、事業所数、従業者数は共にほぼ横ばいで推移、平成21年以降減少傾向となっている（図表2-2-7）。

図表2-2-7 埼玉県、東京都及び神奈川県の製造業のシェア

| | 平成15年 | 平成16年 | 平成17年 | 平成18年 | 平成19年 | 平成20年 | 平成21年 | 平成22年 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 事業所数 | 51,974 | 47,356 | 48,487 | 44,548 | 44,639 | 45,833 | 39,718 | 37,115 | 39,547 | 35,134 | 33,081 |
| 全国シェア | 17.7% | 17.5% | 17.5% | 17.2% | 17.3% | 17.4% | 16.8% | 16.5% | 17.0% | 16.2% | 15.9% |
| 従業者数 | 1,276,295 | 1,235,304 | 1,230,755 | 1,206,983 | 1,247,332 | 1,220,177 | 1,106,288 | 1,083,186 | 1,070,968 | 1,032,452 | 1,010,470 |
| 全国シェア | 15.5% | 15.2% | 15.1% | 14.7% | 14.6% | 14.6% | 14.3% | 14.1% | 14.3% | 13.9% | 13.6% |

注1：従業者4人以上の事業所。

注2：調査は毎年12月31日現在で実施。ただし、平成23年は平成24年2月1日現在。

資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサスー活動調査（製造業）」（総務省・経済産業省）により国土交通省都市局作成。

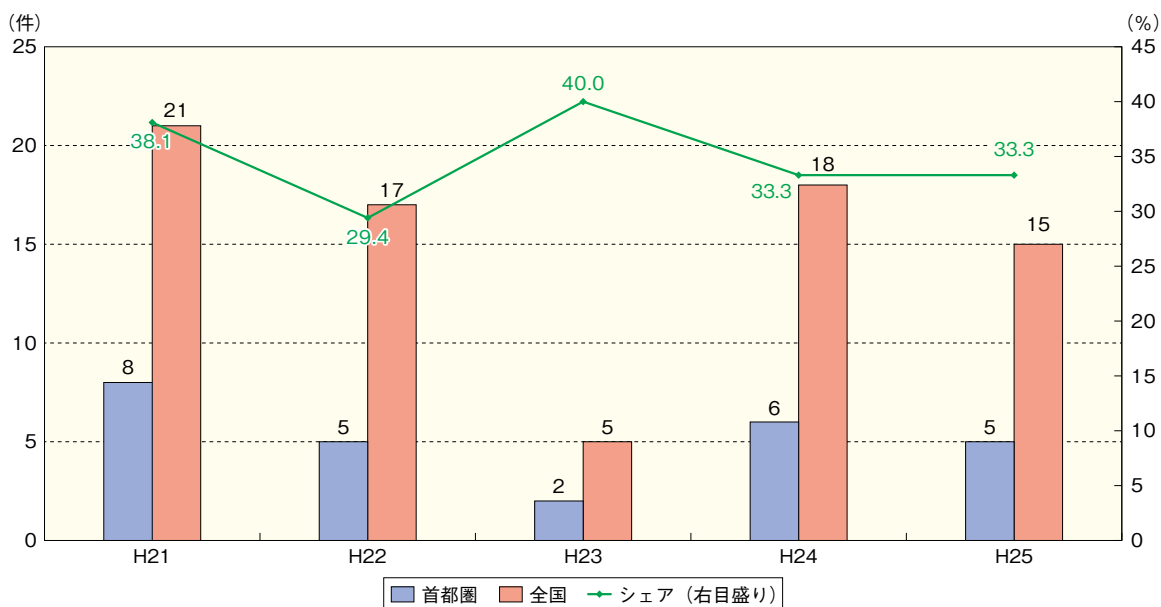
1) 工業等制限制度が適用された地域は、埼玉県、東京都及び神奈川県に含まれる既成市街地である。

③研究開発機能

(研究開発施設等の立地状況)

研究所（工場敷地内に研究開発機能を付設する場合を除く。）立地件数²⁾の推移を見ると、平成21年の全国は21件、首都圏は8件で全国シェアは38.1%となっていたが、平成25年は全国で15件、首都圏は5件となっており、首都圏の立地件数は近年、横ばいで安定して推移している（図表2-2-8）。

図表2-2-8 研究所立地件数の推移



資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）により国土交通省都市局作成

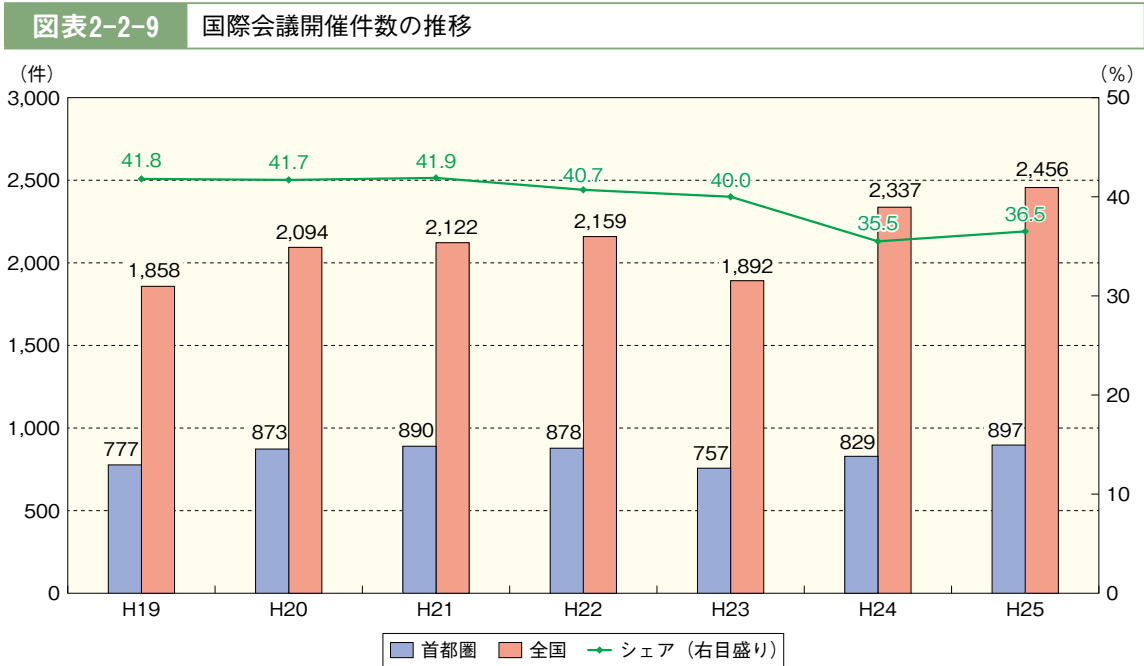
2) 製造業、電気業、ガス業、熱供給業の用に供する工場又は研究所を建設する目的をもって、1,000㎡以上の用地（埋立予定地を含む）を取得（借地を含む）したもの。

④交流・文化機能

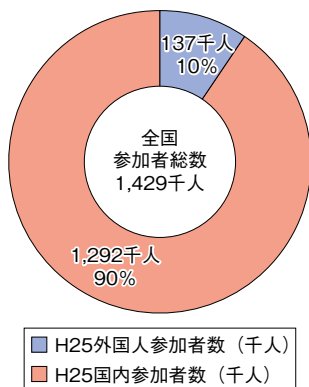
(交流・文化施設等の整備状況)

国際会議開催件数の推移を見ると、平成19年に全国では1,858件、首都圏では777件で全国シェアは41.8%であったが、平成25年の全国では2,456件、首都圏では897件で全国シェアは36.5%となっており、首都圏での開催件数は増加しているものの、全国シェアに占める首都圏の割合は減少している（図表2-2-9）。

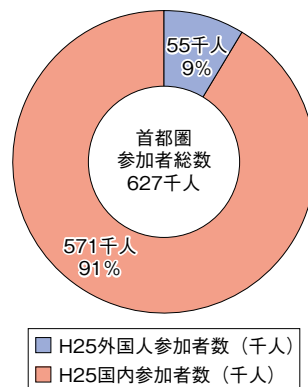
また、平成25年の国際会議参加者数を見ると、全国は1,429千人、首都圏は627千人で、そのうち外国人はそれぞれ1割程度の参加となっている（図表2-2-10、2-2-11）。



図表2-2-10 平成25年国際会議参加者内訳 (全国)



図表2-2-11 平成25年国際会議参加者内訳 (首都圏)



注1：国際会議の選定基準は、国際機関・国際団体（各国支部を含む）又は国家機関・国内団体（各々の定義が明確ではないため民間企業以外は全て）が主催する会議で参加者総数が50名以上、参加国が日本を含む3カ国以上及び開催期間が1日以上のもをいう。
 注2：外国人参加者数には、会議出席を目的に来日した会議代表、オブザーバー、同伴家族を含む。但し、プレス関係者、在日外国人は含めない。
 注3：1つの会議が複数の都市にまたがって開催された場合、それぞれの都市に計上しているため、参加者数は、実際の参加者数の総数よりも多くなっている場合がある。
 資料：図表2-2-9、2-2-10、2-2-11は「国際会議統計」（日本政府観光局（JNTO））により国土交通省都市局作成

(観光立国の推進)

観光立国の推進については、訪日外国人旅行者数の拡大に向けたビジットジャパン事業等、実効性の高い観光政策を強力に展開していくこととしているが、日本政府観光局（JNTO）によると、円高の是正による旅行費用の割安感の浸透、平成25年7月より開始された東南アジア諸国に対する査証緩和措置、継続的なビジットジャパン事業による訪日プロモーションの効果、LCCなどの新規就航等による航空座席供給量の増加などにより、平成26年の訪日外国人旅行者数は、対前年比29.4%増の1,341万4千人で、これまで過去最高であった平成25年の1,036万4千人を上回った。

なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における平成26年の外国人延べ宿泊者数は、全国約4,482万人泊のうち約1,891万人泊となっており、そのほとんどが東京圏で約1,761万人泊となっている。

⑤大学等高等教育機能

(首都圏における大学の動向)

首都圏における大学・大学院の動向について見ると、平成26年度の大学・大学院数は262校となっており、千葉県が減少している。また、大学・大学院学生数は前年度比0.4%減となっており、群馬県を除いた首都圏の一都六県で減少している（図表2-2-12）。

図表2-2-12 首都圏の大学・大学院数及び学生数（平成26年度）

| | 大学・大学院数 | | 大学・大学院学生数 | |
|---------|---------|--------|-----------|--------|
| | 実数（校） | 前年比（%） | 実数（人） | 前年比（%） |
| 全 国 | 781 | -0.1 | 2,855,529 | -0.5 |
| 首都圏合計 | 262 | -0.4 | 1,272,649 | -0.4 |
| 茨 城 県 | 9 | 0.0 | 38,202 | -0.8 |
| 栃 木 県 | 9 | 0.0 | 22,044 | -1.7 |
| 群 馬 県 | 13 | 0.0 | 29,431 | 0.7 |
| 埼 玉 県 | 29 | 0.0 | 122,305 | -0.7 |
| 千 葉 県 | 27 | -3.6 | 111,268 | -1.6 |
| 東 京 都 | 139 | 0.0 | 738,362 | -0.1 |
| 神 奈 川 県 | 29 | 0.0 | 193,693 | -0.6 |
| 山 梨 県 | 7 | 0.0 | 17,344 | -1.0 |

注：「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による

注：「大学・大学院学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による

資料：「学校基本調査報告書（高等教育機関）」（文部科学省）により国土交通省国土計画局作成。

(既成市街地における大学の動向)

「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」が廃止された平成14年以降の埼玉県、東京都及び神奈川県内の大学・大学院の動向を見ると、大学・大学院数は平成22年頃まで、大学・大学院学生数は平成23年まで増加傾向にあり、近年はほぼ横ばいで推移している。（図表2-2-13）。

図表2-2-13 埼玉県、東京都及び神奈川県の大学・大学院数と学生数のシェア

| | 平成15年 | 平成16年 | 平成17年 | 平成18年 | 平成19年 | 平成20年 | 平成21年 | 平成22年 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 大学・大学院数(校) | 164 | 171 | 176 | 184 | 187 | 189 | 192 | 196 | 196 | 196 | 197 | 197 |
| 全国シェア | 23.4% | 24.1% | 24.2% | 24.7% | 24.7% | 24.7% | 24.8% | 25.2% | 25.1% | 25.0% | 25.2% | 25.2% |
| 大学・大学院学生数(人) | 1,010,968 | 1,010,219 | 1,030,398 | 1,027,245 | 1,015,311 | 1,027,371 | 1,039,600 | 1,060,521 | 1,064,688 | 1,057,975 | 1,057,140 | 1,054,360 |
| 全国シェア | 36.1% | 36.0% | 36.0% | 35.9% | 35.9% | 36.2% | 36.5% | 36.7% | 36.8% | 36.8% | 36.8% | 36.9% |

注1：「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による

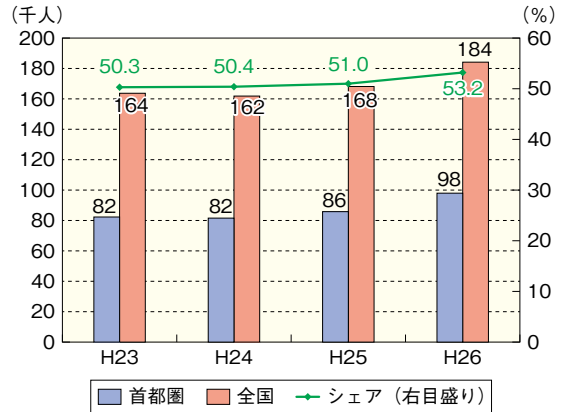
注2：「大学・大学院学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による

資料：「学校基本調査報告書（高等教育機関）」（文部科学省）により国土交通省国土計画局作成。

(外国人留学生の動向)

外国人留学生数の推移をみると、平成23年に全国では164千人、首都圏では82千人で全国シェアは50.3%であったが、平成26年には全国で184千人、首都圏では98千人で全国シェアは53.2%となっている。首都圏における外国人留学生数は昨年から増加した（図表2-2-14）。

図表2-2-14 外国人留学生数の推移



注1：ここでいう「留学生」とは、「出入国管理及び難民認定法」別表第1に定める「留学」の在留資格により、我が国の大学（大学院を含む）、短期大学、高等専門学校、専修学校（専門課程）、我が国の大学に入学するための準備教育課程を設置する教育施設及び日本語教育機関において教育を受ける外国人学生をいう。

注2：各年5月1日時点。

資料：「外国人留学生在籍状況調査」（独）日本学生支援機構）により国土交通省都市局作成

⑥商業機能

(中心市街地・都心における商業機能の状況)

中心市街地・都心における商業機能の状況を見ると、平成25年12月末現在で全国のショッピングセンター³⁾の店舗面積について、全国47,869千㎡のうち首都圏は15,884千㎡と約3割を占めている。店舗数では全国3,134店のうち首都圏は921店で、立地別⁴⁾では中心地域（211店）、周辺地域（253店）が50.4%を占めており、全国に比べて中心地域・周辺地域に集中して立地している（図表2-2-15）。

図表2-2-15 立地別ショッピングセンター数（平成25年12月末現在営業中のもの）

| 県名 | 中心地域 (店) | | 周辺地域 (店) | | 郊外地域 (店) | | 合計 (店) | | 店舗面積 (千㎡) |
|------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|--------|---------|-----------|
| | 数 | 構成比 (%) | 数 | 構成比 (%) | 数 | 構成比 (%) | 数 | 構成比 (%) | |
| 全国 | 623 | 19.9 | 765 | 24.4 | 1,746 | 55.7 | 3,134 | 100 | 47,869 |
| 首都圏計 | 211 | 22.9 | 253 | 27.5 | 457 | 49.6 | 921 | 100 | 15,884 |
| 茨城県 | 10 | 13.7 | 12 | 16.4 | 51 | 69.9 | 73 | 100 | 1,136 |
| 栃木県 | 7 | 21.2 | 2 | 6.1 | 24 | 72.7 | 33 | 100 | 657 |
| 群馬県 | 8 | 22.9 | 3 | 8.6 | 24 | 68.6 | 35 | 100 | 627 |
| 埼玉県 | 30 | 23.1 | 19 | 14.6 | 81 | 62.3 | 130 | 100 | 2,677 |
| 千葉県 | 29 | 20.7 | 16 | 11.4 | 95 | 67.9 | 140 | 100 | 2,958 |
| 東京都 | 77 | 25.8 | 150 | 50.3 | 71 | 23.8 | 298 | 100 | 4,183 |
| 神奈川県 | 46 | 24.5 | 49 | 26.1 | 93 | 49.5 | 188 | 100 | 3,345 |
| 山梨県 | 4 | 16.7 | 2 | 8.3 | 18 | 75.0 | 24 | 100 | 303 |

資料：（一社）日本ショッピングセンター協会資料により国土交通省都市局作成

- 3) ディベロッパーにより計画、開発されるものであり、次の条件を備えることを必要とする。
 - ・小売業の店舗面積は、1,500㎡以上であること
 - ・キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれていること
 - ・キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の80%程度を超えないこと（但し、その他テナントのうち小売業の店舗面積が1,500㎡以上である場合には、この限りではない。）
 - ・テナント会（商店会）等があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること
- 4) 中心地域は、当該市・町・村の商業機能が集積した中心市街地。周辺地域は、中心地域に隣接した商業・行政・ビジネス等の都市機能が適度に存在する地域。郊外地域は、都市郊外で住宅地・農地等が展開されている地域。

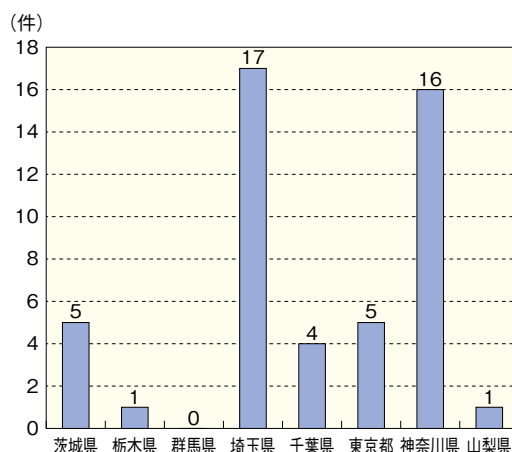
⑦交通・物流機能 (物流拠点の整備状況)

首都圏には成田国際空港、東京国際空港(羽田空港)、京浜港など我が国を代表する広域物流拠点が存在している。また、これらの広域物流拠点を中心として高規格幹線道路をはじめとした道路網が整備されるなど都市インフラの整備が進んでいることに加え、後背圏に大きな人口・産業を抱えている。

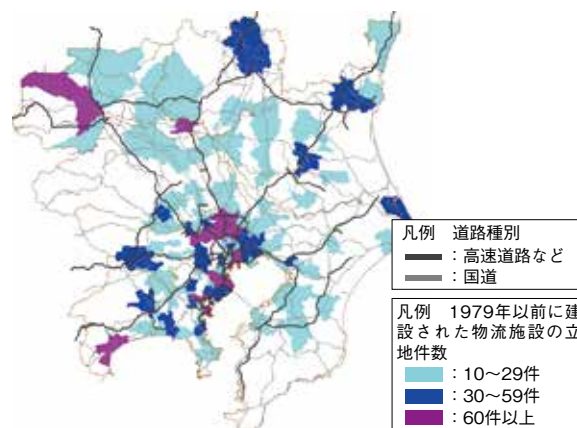
このような状況の中、高度化・多様化した物流ニーズに応える3PL事業⁵⁾をより一層促進するため、人材育成研修の実施や地方におけるビジネスモデルの公開等を通じ、物流事業者が3PL事業に進出しやすい環境の整備を行うとともに、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づき、総合効率化計画の認定制度を通じた物流の総合化及び効率化を図っている。首都圏における同法に基づく総合効率化計画の認定は、平成26年3月末時点で49件である(図表2-2-16)。

また、平成26年11月に首都圏に立地する物流施設⁶⁾の老朽化の状況(図表2-2-17)等について、「第5回東京都市圏物資流動調査結果【速報版】」が公表され、老朽化した物流施設の適切な機能更新を促すための支援など、物流施策のあり方について検討がなされている。

図表2-2-16 総合効率化計画認定数 (H26年3月末時点)



図表2-2-17 首都圏の老朽化物流施設立地状況



資料：図表2-2-16は国土交通省総合政策局資料より国土交通省都市局作成

図表2-2-17は「第5回東京都市圏物資流動調査結果【速報版】」(東京都市圏交通計画協議会)資料

- 5) 3PL(third party logistics)とは荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行すること
- 6) 施設の種類が物流施設、倉庫、集配センター・荷捌き場、トラックターミナル、その他の輸送中継拠点のいずれかに該当する事業所としている

⑧農林水産機能

(農業)

首都圏の農業は、都市化の影響を受けながらも、世界最大規模の消費地に近いという優位性を活かし、全国有数の農業産出額をあげている茨城県（2位）、千葉県（3位）（平成25年農業産出額の全国順位）を有している。直近5年を見ると、首都圏全体の農業産出額は、横ばいで推移し、全国の約2割程度を占めている（図表2-2-18）。

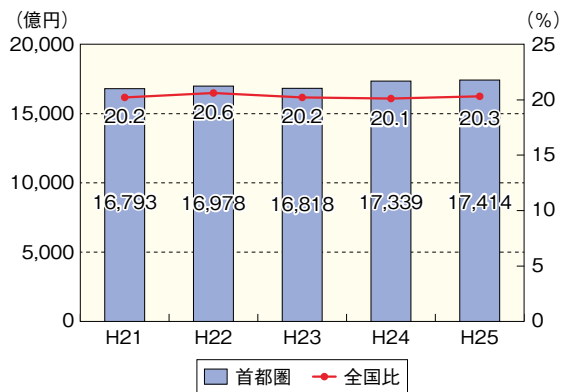
中でも、野菜については、東京都中央卸売市場に集まる野菜総取扱高の約4割（平成25年）を産出しており、新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている。しかし、都市化の影響を受け、耕地面積は、年々ゆるやかに減少している（図表2-2-19）。このような状況の中、食料の安定供給に向けて限りある農地を有効に利用するため、増加傾向にある荒廃農地（首都圏では、再生利用可能な荒廃農地が約3万ha）の再生利用に向けた取組が実施されており、平成25年は3,291haの荒廃農地が再生利用されている（農林水産省「平成25年の荒廃農地の面積について」による）。また、都市の内部においても、規模は小さいながら営農が続けられており、新鮮な農産物の供給、農業体験・交流活動の場の提供、災害時の防災空間の確保、都市住民の農業への理解の醸成等、多様な役割を果たしている。

(林業)

首都圏の林業は、平成25年の林業産出額が290億円で、全国の1割弱を産出しており（図表2-2-20）、中でも茨城県、栃木県、群馬県の3県で首都圏全体の約77%を産出している。林業産出額を構成している木材生産・薪炭生産・栽培きのこ類・林野副産物採取の4項目のうち、首都圏全体の林業算出額の約5割強が木材生産、約4割が栽培きのこ類となっている。

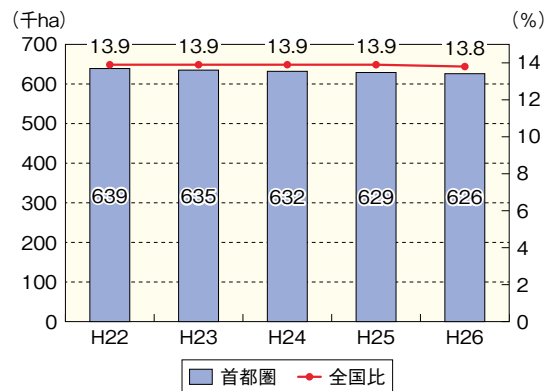
各都道府県では、森林の整備を主な目的として、独自の課税制度を導入する取組が増加している。首都圏では、茨城県が「森林湖沼

図表2-2-18 首都圏における農業産出額の推移



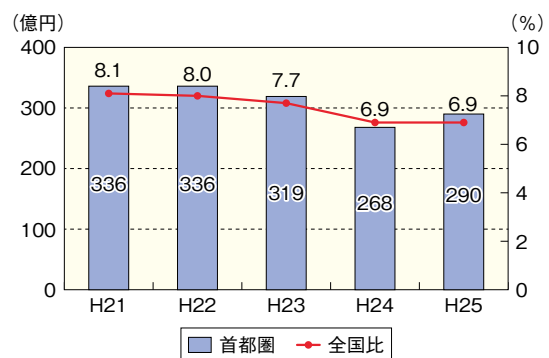
資料：「平成25年農業産出額及び生産農業所得（都道府県別）」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

図表2-2-19 首都圏における耕地面積の推移



資料：「耕地及び作付面積統計」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

図表2-2-20 首都圏における林業産出額の推移



資料：図表2-2-16は国土交通省総合政策局資料より国土交通省都市局作成
図表2-2-17は「第5回東京都市圏物流流動調査結果【速報版】」（東京都市圏交通計画協議会）資料

環境税」を、栃木県が「とちぎの元気な森づくり県民税」を、山梨県は「森林環境税」を、群馬県は「ぐんま緑の県民税」を導入し、公益的機能が発揮される森づくりを進めている。

(水産業)

首都圏の水産業は、平成25年の漁業生産額（海面漁業・養殖業）が404億円であり、前年に比べて約6億円の増加となっている⁷⁾。

(中央卸売市場の動向)

首都圏は、我が国最大の生鮮食料品などの消費地である。そのような中、卸売市場は、消費者ニーズの多様化や大型需要者ニーズの増大などに応え、生鮮食料品などを安定的に供給していく役割を担っている。このため、平成22年10月に、卸売市場の整備等についてのニーズの変化に的確に対応し、その機能を十全に発揮していくための基本方針である第9次卸売市場整備基本方針を策定し、基本方針に即して平成23年3月に、第9次中央卸売市場整備計画を策定し、卸売市場の再編措置、施設の改善等に取り組んでいる。

7) 「平成25年漁業生産額」（農林水産省）により国土交通省都市局算定。なお、首都圏の生産額として、数値を公表している千葉県、神奈川県合計による。

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

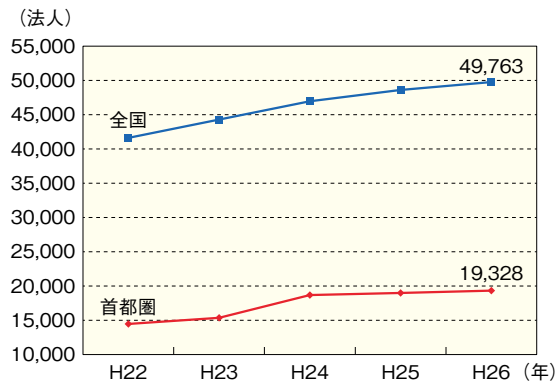
(1) NPO法人の動向

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26年の認証法人数は全国で49,763団体あり、首都圏は全国の約39%にあたる19,328団体がNPO法人として認証されている（図表2-3-1）。

平成25年における首都圏都県別の認証状況を見ると、NPO法人数、人口1万人当たりの法人数は東京都、平成24年からの1年間の増加数は埼玉県が最も多くなっている。また、山梨県は、法人数は比較的少ないものの、人口当たりの法人数は東京都に次いで多く、全国平均を上回っている（図表2-3-2）。

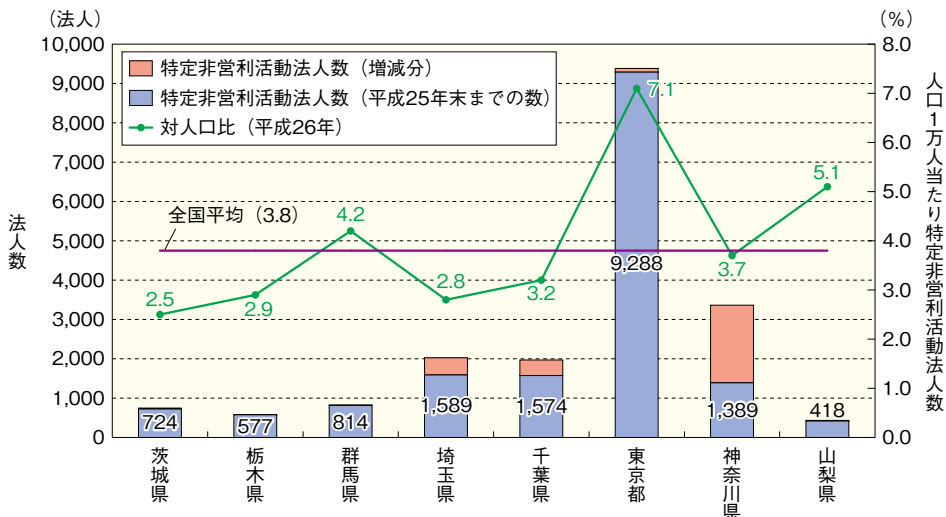
次に、首都圏のNPO法人について、活動分野別の認証状況を見ると、保健、医療又は福祉の増進、他団体の支援、社会教育の推進等の分野が多くなっている。（図表2-3-3）。

図表2-3-1 NPO法人数の推移



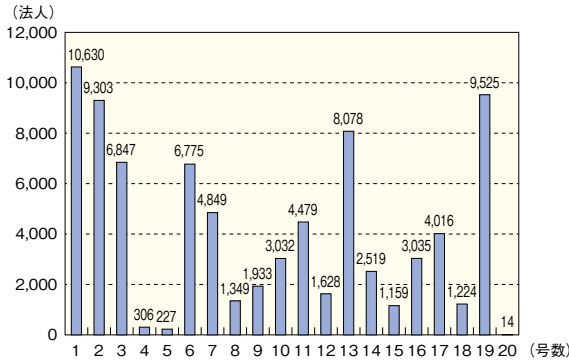
注：NPO法人数は各年12月末現在の値である。
資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

図表2-3-2 首都圏都県別のNPO法人の認証状況



注：NPO法人数は各年12月末現在、各都県の人口は平成26年10月1日現在の値である
資料：内閣府資料及び「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

図表2-3-3 首都圏における活動分野別のNPO法人認証状況（平成26年9月）末現在



| 号数 | 活動の種類 |
|------|---------------------------------------|
| 第1号 | 保健、医療又は福祉の増進を図る活動 |
| 第2号 | 社会教育の推進を図る活動 |
| 第3号 | まちづくりの推進を図る活動 |
| 第4号 | 観光の振興を図る活動 |
| 第5号 | 農山漁村又は中山間地域の振興を図る活動 |
| 第6号 | 学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動 |
| 第7号 | 環境の保全を図る活動 |
| 第8号 | 災害救援活動 |
| 第9号 | 地域安全活動 |
| 第10号 | 人権の擁護又は平和の推進を図る活動 |
| 第11号 | 国際協力の活動 |
| 第12号 | 男女共同参画社会の形成の促進を図る活動 |
| 第13号 | 子どもの健全育成を図る活動 |
| 第14号 | 情報化社会の発展を図る活動 |
| 第15号 | 科学技術の振興を図る活動 |
| 第16号 | 経済活動の活性化を図る活動 |
| 第17号 | 職業能力の開発又は雇用機会の拡充を支援する活動 |
| 第18号 | 消費者の保護を図る活動 |
| 第19号 | 前各号に掲げる活動を行う団体の運営又は活動に関する連絡、助言又は援助の活動 |
| 第20号 | 前各号に掲げる活動に準ずる活動として都道府県又は指定都市の条例で定める活動 |

注1：号数及び活動の種類は、NPO法に基づいている。

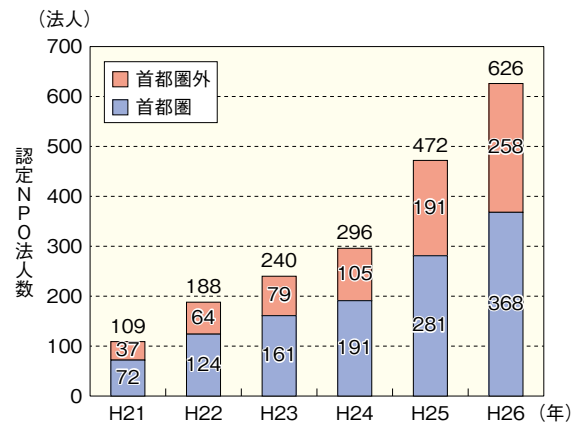
注2：ひとつの法人が複数の号の活動を行う場合、各号を1法人として複数計上している（総活動数80,928）。

資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

(2) NPO法人への支援

NPO法人に係る税制上の措置としては、NPO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、NPO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12月末現在で368（全国では626）となっている（図表2-3-4）。

図表2-3-4 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法人数であり、所轄庁と国税庁の認定を両方受けている法人は複数計上している。

注2：各年12月末現在。（旧認定法人については、平成25年は平成26年2月1日時点。平成26年は平成27年1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

(3) 多様な主体の参加による共助社会の実現と首都圏づくり

これまで、地域における課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、医療や福祉などの様々な分野において、地域住民、企業等の多様な主体がそれぞれの役割で関わり、課題解決に取り組むとともに、自助の精神に立ちながらも、身近な分野で多様な主体が、共に助け合い、支え合うという共助の精神で活動することにより、活力あふれる共助社会が実現されることが期待される。

内閣府においては、NPO等による地域の絆を活かした共助の活動を推進するため、必要な政策課題の分析と支援策の検討を行う場として、平成25年4月より「共助社会づくり懇談会」を開催しており、平成27年3月には、報告書「共助社会づくりの推進について～新たな『つながり』の構築を目指して～」がとりまとめられ、共助社会の担い手の取組と課題の整理に加えて、2020年までに実施すべき具体的な取組の提示がなされた。

また、こうした共助社会の実現に向けて、NPO等の活動が継続的に発展していくために、専門的なノウハウを持つマネジメント人材の育成を通じて、全国に普及しうるビジネスモデルの調査・検討を行っている。

国土交通省では、地方部における多様な主体の協働による自立的・持続的な地域づくりを促進するため、事業型の地域づくり活動（地域ビジネス）を生み育てるための多様な主体が連携した支援体制の構築への支援を行っている。

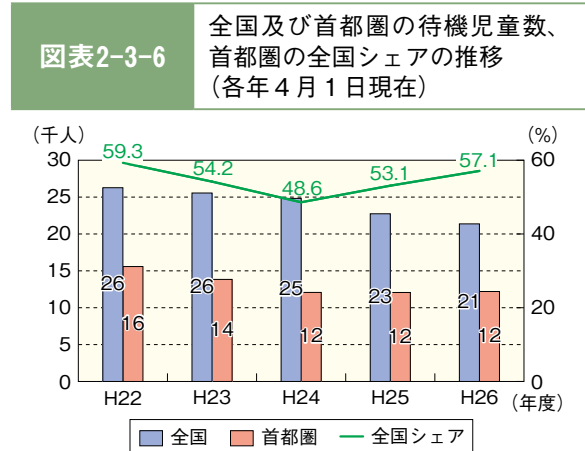
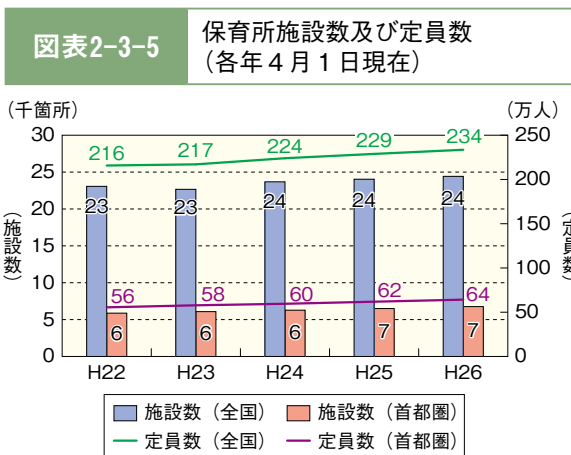
平成23年4月には都市再生特別措置法が改正され、市町村が指定するまちづくり会社やNPO法人に「都市再生推進法人」として法的な位置付けを与え、優良なまちづくりの担い手の積極的な活用を図る制度が創設された。平成26年7月末現在、全国で15社が都市再生推進法人として指定され、行政の補完的機能を担う団体として活動している。

2. 女性・高齢者等の社会的活動に対する支援

(1) 女性の社会進出の支援

首都圏においては、高度な技術、経験を有し、就業の意欲を持ちながら育児・介護等のため就業を断念せざるを得ない女性が多数居住している。そのような女性の社会進出の支援策の一つである保育所施設数及びその定員数の推移を見ると、平成26年4月時点で、全国の施設数は24,425か所、定員数は2,335,724人となっており、首都圏の施設数は6,765か所、定員数は642,000人となっている（施設数、定員数ともに概数）（図表2-3-5）。

保育所施設等に入ることができない待機児童数は、平成23年以降減少し、平成26年は全国で21,371人、首都圏では12,200人となったが、一方で首都圏の全国におけるシェアは57.1%となり、平成25年から増加した（図表2-3-6）。



注：保育所施設数及び定員数は、H22からH25までは確定数、H26は概数である。

資料：図表2-3-5、図表2-3-6ともに「福祉行政報告例」（厚生労働省）及び「保育所の状況」（厚生労働省）により国土交通省都市局作成。

(2) 高齢者等の社会参加の支援

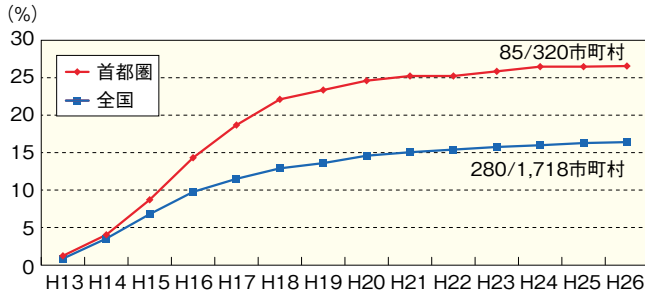
「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するための施策を総合的に推進するため、旧ハートビル法¹⁾と旧交通バリアフリー法²⁾を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）（以下、「バリアフリー法」という。）が平成18年12月に施行された。本法に基づき、市町村³⁾は、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区における旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化に関する基本的事項を記載した基本構想を作成することができることとなっている。首都圏においては、平成26年9月現在で、全市町村の約27%にあたる85市町村が基本構想を作成済みである（図表2-3-7）。また、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会、さらにはその先を見すえ、平成27年2月の交通政策基

1) ハートビル法：「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（平成6年法律第44号）の通称。

2) 交通バリアフリー法：「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成12年法律第68号）の通称。

3) 市町村には、特別区を含む。

図表2-3-7 バリアフリー基本構想の作成市町村の割合



注1：バリアフリー法の施行日（平成18年12月20日）以前は、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成市町村数による。
 注2：市町村割合は、平成26年4月5日時点の市町村数で計算している。
 注3：市町村には、特別区を含む。
 資料：国土交通省総合政策局資料より国土交通省都市局作成

本計画において、さらなるバリアフリー化の推進の検討について盛り込まれた。

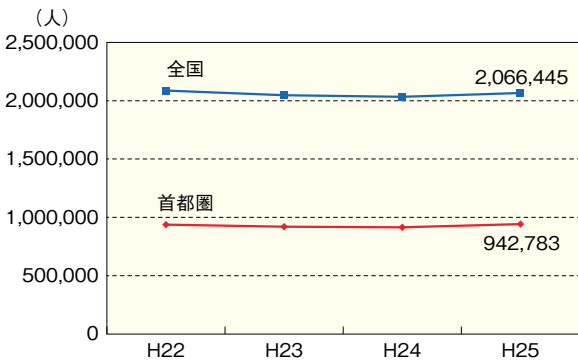
(3) 外国人の活動しやすい環境づくり

平成25年末現在の在留外国人数は2,066,445人で、前年末の外国人登録者数に比べ、32,789人増加した。また、首都圏における在留外国人数は、全国の46%にあたる942,783人であった（図表2-3-8）。

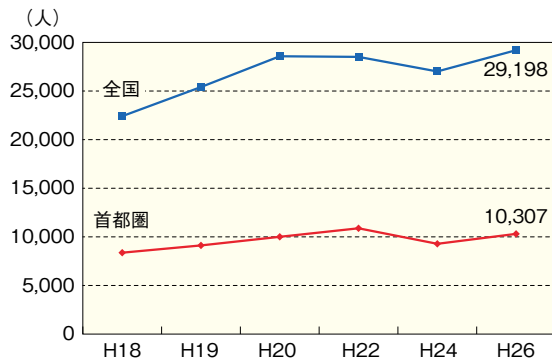
このような状況において、公立小・中・高等学校等に在籍している外国人児童生徒のうち日本語指導が必要な外国人児童生徒数は、平成26年度は29,198人となり、平成24年度に比べ2,185人増加している。首都圏においては全国の35%にあたる10,307人となり、増加傾向にある（図表2-3-9）。

こうした外国人児童生徒等に対して、日本語指導を行う教員等を配置するとともに、「公立学校における帰国・外国人児童生徒に対するきめ細かな支援事業」（補助事業）においては、平成26年度は42の自治体が行う公立学校への受入促進・日本語指導の充実・支援体制の整備に係る取組を支援している。

図表2-3-8 在留外国人数（外国人登録者数）の推移



図表2-3-9 日本語指導が必要な外国人児童生徒数の推移



注：平成23年までは外国人登録者数（短期滞在等を除く。）を計上していたが、平成24年7月に出入国管理及び難民認定法等が改正されて新しい在留管理制度が導入されたことに伴い、外国人登録法が廃止されたことから、平成24年は新しい在留管理制度の対象となる中長期在留者及び特別永住者（これらを合わせて「在留外国人」という。）を計上している。なお、この制度改正により対象範囲が異なることとなったため、在留外国人数と従来の外国人登録者を単純に比較することはできない。

資料：図表2-3-8は「平成25年末現在における在留外国人数について（確定値）」（法務省）、図表2-3-9は「日本語指導が必要な児童生徒の受入れ状況等に関する調査」（文部科学省）により国土交通省都市局作成

第4節

環境との共生

1. 首都圏の自然環境の状況

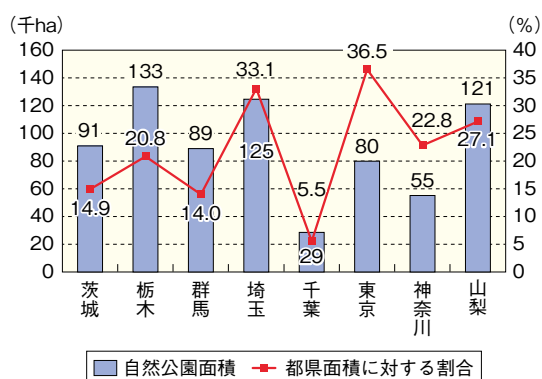
(1) 自然環境の保全・再生

(自然環境保全地域等や自然公園地域等の指定状況)

首都圏の国立公園・国定公園・都県立自然公園を合わせた自然公園の面積は、日光国立公園のある栃木県、富士箱根伊豆国立公園のある山梨県などで大きく、各都県面積に占める割合は、秩父多摩甲斐国立公園を有する東京都が約37%と最も高くなっている（図表2-4-1）。

また、大規模な高山植生や優れた天然林などを指定対象とする自然環境保全地域の面積は、神奈川県自然環境保全地域が約11,236haと最も多い状況となっている。

図表2-4-1 首都圏の自然公園都県別面積（平成26年3月末現在）



資料：環境省資料により国土交通省都市局作成

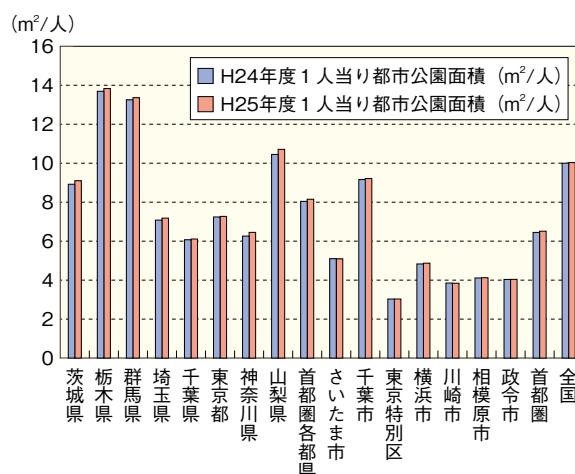
(2) 緑地の保全・創出

① 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25年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成24年度末と比較し、面積は約27,562haから約27,880haと約318ha（約1%）増加、箇所数は31,496箇所から32,194箇所と698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6.5㎡/人となっている（図表2-4-2）。

図表2-4-2 首都圏の一人当たり都市公園面積



資料：国土交通省資料により国土交通省都市局作成

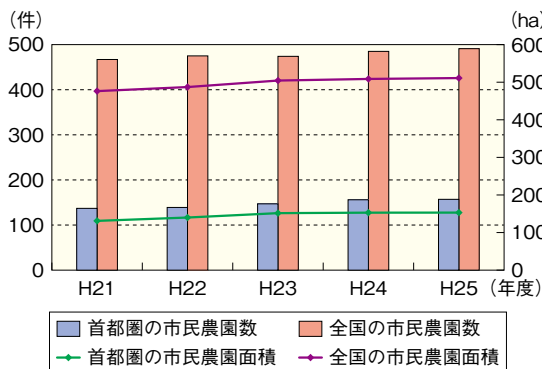
しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園等の整備水準は依然として低く、平成26年度は、引き続き防災や環境問題への対応などの各種政策課題に対応しつつ、都市公園等の整備の推進を図ってきたところである。

②市民農園の面積の推移

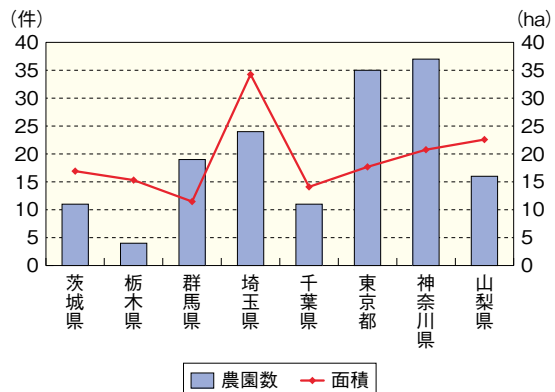
市民の自然とのふれあいの場として、市民農園の開設が進んでいる。市民農園は、都市住民のレクリエーション活動としての作物栽培の場や都市住民と農村住民との交流の機会を提供するとともに、貴重な自然としての農地の保全・活用に寄与している。

首都圏の市民農園面積は増加を続けてきており、都県別に平成25年度の整備状況を見ると、面積では埼玉県が約35ha、農園数では神奈川県が37件と大きくなっている（図表2-4-3、2-4-4）。

図表2-4-3 首都圏の市民農園の面積推移



図表2-4-4 平成25年度首都圏内各都県の市民農園面積と農園数



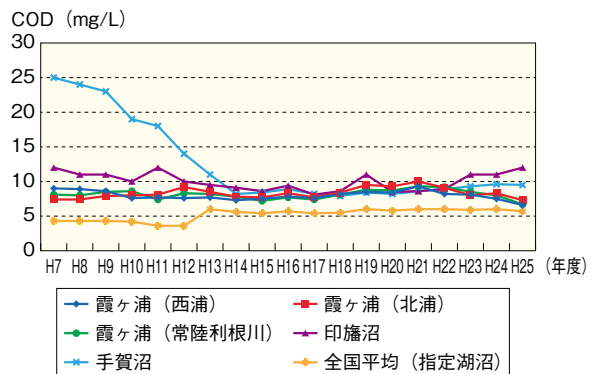
資料：図表2-4-3、2-4-4ともに「都市緑化施策の実績調査」（国土交通省都市局）により作成

(3) 水環境・水循環の保全・回復

①首都圏の指定湖沼

首都圏の水質状況（平成25年度）については、河川におけるBOD¹⁾の環境基準達成率²⁾が首都圏全体で約86%となっており、全国の92%と比較して低い状況である³⁾。また、湖沼においてはCOD⁴⁾の環境基準達成率が、首都圏全体で約56%³⁾と依然低い状況にある。指定湖沼⁵⁾については、手賀沼（千葉県）で平成7年度から水質の改善がみられるものの、霞ヶ浦（茨城県）や印旛沼（千葉県）を含め、いまだに全ての測定地点で環境基準を達成していない状況であり、近年ではCOD値はほぼ横ばいとなっている。（図表2-4-5）。

図表2-4-5 首都圏における指定湖沼の水質状況（COD年間平均値）



資料：「平成25年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により国土交通省都市局作成

- 1) BOD(生物化学的酸素要求量)：水中の有機物を分解するために水中の微生物が消費した溶存酸素量。河川の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
- 2) 環境基準達成率：各水域に指定されている環境の基準が達成されている水域の割合。
- 3) 「平成25年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により、国土交通省都市局算出。
- 4) COD(化学的酸素要求量)：水中の有機物を酸化剤によって酸化する際に消費された酸化剤の量を酸素に換算した値。湖沼及び海域の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
- 5) 指定湖沼：「湖沼水質保全特別措置法」（昭和59年法律第61号）に基づき、環境基準が達成されていない又は達成されないこととなるおそれが高い湖沼であって、水質保全施策を総合的に講ずる必要がある湖沼について指定。

国及び地方公共団体は、引き続き河川環境の整備や下水道の整備等による水質改善対策を実施し、河川や湖沼等の水質改善を推進している。

②東京湾再生に向けた取組

平成14年2月に関係省庁及び7都県市（平成26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、平成15年3月に策定した「東京湾再生のための行動計画」に基づき、陸域汚濁負荷削減、海域環境改善対策、モニタリング等の総合的な施策を推進してきた。

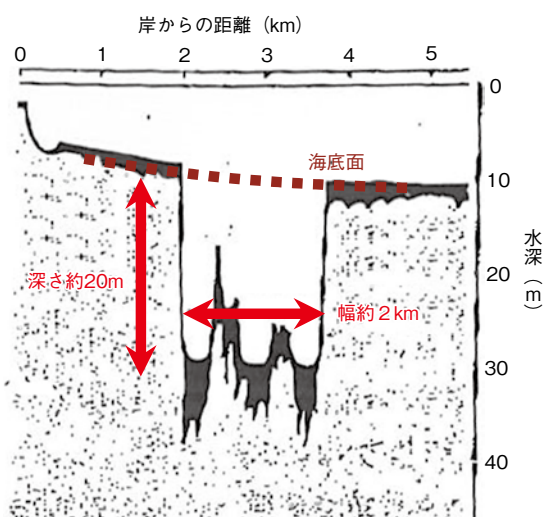
平成25年5月にこれまで10年間の取組の評価と第二期計画の策定を行い、新たな目標を『快適に水遊びができ、「江戸前」をはじめ多くの生物が生息する、親しみやすく美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する』と掲げたところである。第二期計画では、関係省庁及び9都県市はこれまでの取組を引き続き粘り強く進めて行くことに加え、多様な関係者の参画による議論や行動の活発化・多様化を図るための体制を構築することが位置づけられ、平成25年11月に多様な主体で構成される「東京湾再生官民連携フォーラム」が設置されている。

国土交通省では、平成26年度において、以下のような取組を推進しているところである。

（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り部が点在している。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2-4-6、2-4-7）。

図表2-4-6 深掘り部の断面図



資料：国土交通省港湾局

図表2-4-7 東京湾の青潮

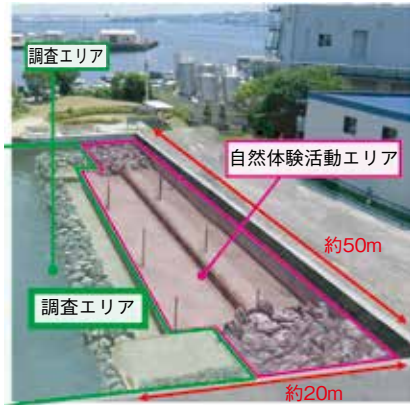


資料：国土交通省港湾局

（生物共生型護岸の整備）

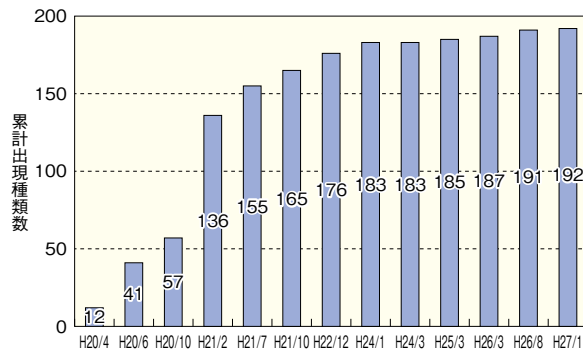
横浜港において、階段状の人工干潟・磯場（潮彩の渚）（図表2-4-8）の整備を推進しているところであり、生物種が着実に増加し（図表2-4-9）、良好な生物生息環境の場として、研究機関等との連携による環境改善効果の検証やNPO等による自然体験活動・環境学習活動の実践

図表2-4-8 潮彩の渚



資料：国土交通省港湾局

図表2-4-9 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

の場となっている。

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を確認され、また環境学習の場としても活用されている（図表2-4-10、2-4-11）。

図表2-4-10 堀込み式の潮だまり



資料：東京都港湾局、国土技術政策総合研究所

図表2-4-11 市民参加型の生き物調査



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。

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DO」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」を設置すること、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を設定すること、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ること、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。

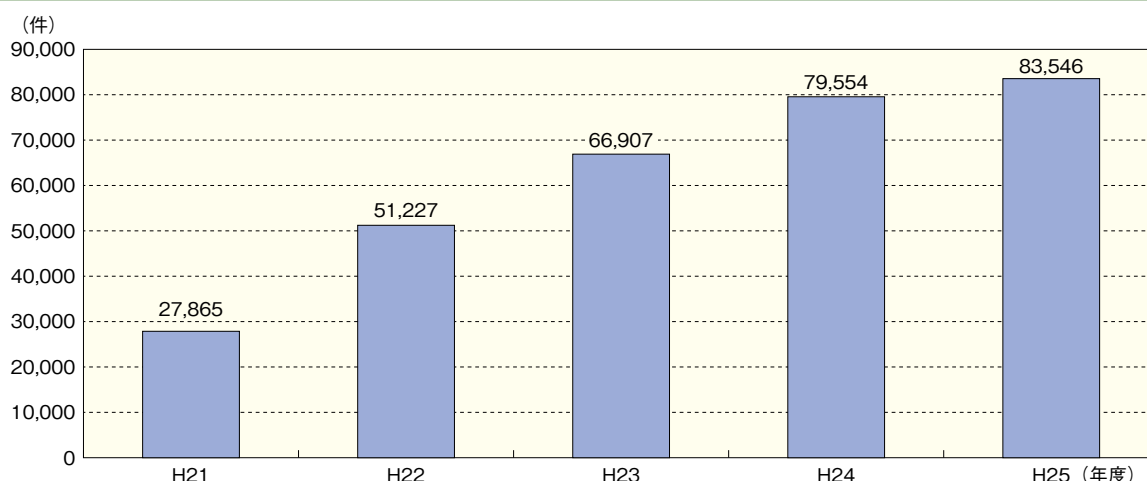
2. 環境負荷の低減

(1) 新エネルギー等

(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年に開始された余剰電力買取制度、24年度に開始された固定価格買取制度を活用して、住宅用太陽光発電システムは着実に導入が進んでいる（図表2-4-12）。

図表2-4-12 首都圏における住宅用太陽光発電補助金交付決定件数



資料：「住宅用太陽光発電補助金交付決定件数」（一般社団法人太陽光発電協会）より国土交通省都市局作成

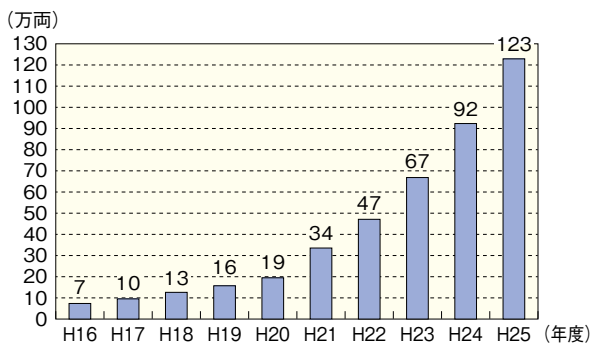
(2) 交通分野における取組

(次世代車の普及拡大)

我が国の二酸化炭素総排出量のうち約2割が運輸部門からであり、そのうち約9割が自動車から排出されている。環境負荷の少ない自動車社会の構築に向け次世代車の普及拡大が進められている。

首都圏の次世代車（ここでは、電気自動車、圧縮天然ガス自動車、ハイブリッド自動車をいう。）保有台数は増加を続けており、そのうちハイブリッド自動車がその大半を占めている（図表2-4-13、2-4-14）。

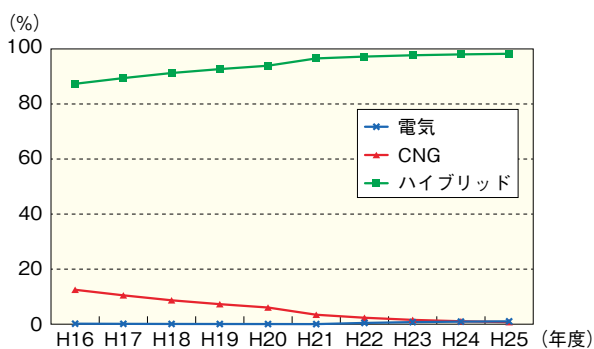
図表2-4-13 首都圏の次世代車の保有台数



注：次世代車＝電気自動車、CNG(圧縮天然ガス)自動車、ハイブリッド自動車

資料：「自動車保有車両数」((財)自動車検査登録情報協会)により国土交通省都市局作成

図表2-4-14 首都圏の次世代車別の保有台数割合



資料：「自動車保有車両数」((財)自動車検査登録情報協会)に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

(1) 震災対策

①首都直下地震対策特別措置法の制定及びこれに基づく取組

平成25年11月に、首都直下地震が発生した場合において首都中枢機能の維持を図るとともに、首都直下地震による災害から国民の生命、身体及び財産を保護することを目的として、首都直下地震対策特別措置法（平成25年法律第88号）が制定され、同年12月に施行された。

同法に基づき、平成26年3月、震度6弱以上の地域や津波高3m以上で海岸堤防が低い地域等を「首都直下地震緊急対策区域」として指定した上で、「首都直下地震緊急対策推進基本計画」及び「政府業務継続計画（首都直下地震対策）」を閣議決定した。

首都直下地震緊急対策推進基本計画においては、首都直下地震対策の基本的な方針として、

- ・首都中枢機関の業務継続体制の構築とそれを支えるライフライン及びインフラの維持
- ・膨大な人的・物的被害へ対応するため、あらゆる対策の大前提としての耐震化と火災対策、深刻な道路交通麻痺対策、膨大な数の避難者・帰宅困難者対策等
- ・社会のあらゆる構成員が連携した「自助」「共助」「公助」による社会全体での首都直下地震対策の推進
- ・2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた対応

等を示している。

また、首都直下地震緊急対策推進基本計画には、平成27年3月の閣議決定により、期限を定めた定量的な減災目標を設定するとともに、当該目標を達成するための施策について具体目標等が盛り込まれた。定量的な減災目標として、平成27年度から今後10年間で、想定される最大の死者数を約2万3千人から概ね半減、想定される最大の建築全壊・焼失棟数を約61万棟から概ね半減させることを掲げている。

政府業務継続計画（首都直下地震対策）においては、首都直下地震発生時に、首都中枢機能の維持を図り、国民生活及び国民経済に及ぼす影響を最小化するため、発災時においても政府として維持すべき必須機能（「内閣機能」「被災地域への対応」等）を定め、これに該当する中央省庁の非常時優先業務を円滑に実施することができるよう、一週間外部から庁舎への補給なしで、職員が交代で非常時優先業務を実施できる体制を目指し、執行体制、執務環境等を確保することとしている。本計画に基づき、中央省庁は、省庁業務継続計画について見直しを行い、内閣府においては、省庁業務継続計画等の実効性を評価できるよう、有識者の意見等を踏まえ、評価の項目及び手法等を作成した。今後は、作成した評価の項目及び手法を基に有識者等による評価を行い、当該評価結果等を踏まえ、適宜、省庁業務継続計画等の見直しを行っていくこととなる。このような取組を通じて、首都直下地震発生時においても政府として業務を円滑に継続することのできるよう、業務継続体制を構築していくこととしている。

このほか、首都中枢機能の維持及び滞在者等の安全確保を図るべき地区を「首都中枢機能維持基盤整備等地区」として指定（平成27年3月現在で千代田区、中央区、港区及び新宿区）し、必要な基盤整備等を図ることとしている。

②首都直下地震に対する道路の取組状況

（首都直下地震道路啓開計画（八方向作戦））

国土交通省は、首都直下地震発生時の道路啓開についてより具体的な計画を策定するため、平成26年7月に国土交通省、東京都、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)、警察庁、警視庁、防衛省、陸上自衛隊、消防庁、東京消防庁により「首都直下地震道路啓開計画検討協議会」を組織し、平成27年2月20日に「首都直下地震道路啓開計画（初版）」を策定した。

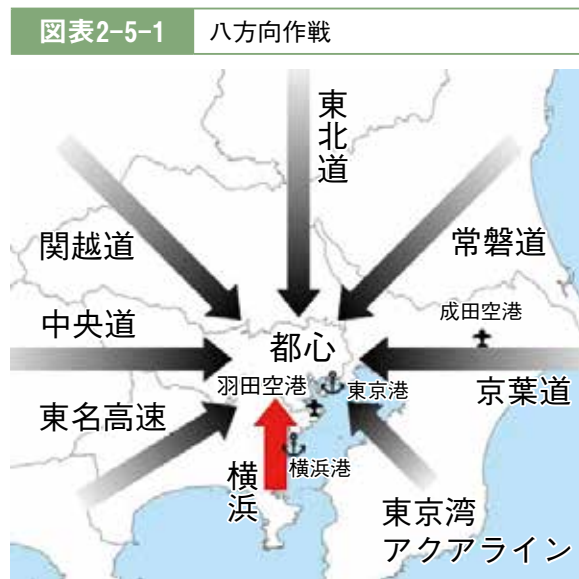
なお、平成26年11月21日に災害対策基本法の一部を改正する法律が施行され、迅速な道路啓開に向けた措置として放置車両対策等の強化を図るための措置が盛り込まれ、首都直下地震をはじめとする大規模な災害発生時に、道路管理者が放置車両・立ち往生車両の移動・撤去を行うことが可能となったところである。

本計画では、都心23区内で震度6弱以上の地震が発生した場合に各方面からのアクセスが可能となるよう、放射方向の八方向のうちそれぞれ1ルートを最優先で啓開を行う「八方向作戦」（図表2-5-1）を実施することとしている。

八方向作戦では、各道路管理者が連携・協力のもと、人命救助の72時間の壁を意識しつつ、発災後48時間以内に各方向から最低1ルートの道路啓開を完了することを目標とし、八方向毎に、高速道路（NEXCO、首都高）、国道、都道の被災が少ない区間を交互に利用する（いわゆるあみだ状に組み合わせる）ことにより、少なくとも都心へ向かう1車線及び都心から郊外へ向かう1車線（合計2車線）を緊急に確保することを目標としている。

また、本計画では、一定の条件により被災を想定したうえで、点検及び啓開が発災後迅速、かつ、円滑に実施できるように、必要な人員体制・資機材の確保を図ることとしており、啓開に必要な資機材については、各方向別に集結場所に搬入可能なエリアに備蓄場所を設定し、平時から十分な量を備蓄しておくこととしている。

また、今後、定期的な訓練等を通じ、各プロセスにおける課題の把握・検証・改善を行い、計画のスパイラルアップを図ることとしている（図表2-5-2）。



資料：国土交通省関東地方整備局



資料：国土交通省関東地方整備局

③帰宅困難者対策における取組状況

平成23年9月に、内閣府及び東京都は、首都直下地震発災時における帰宅困難者等対策について、東日本大震災の教訓を踏まえ、国、地方公共団体、民間企業等が、それぞれの取組に係る情報を共有するとともに、横断的な課題について検討するための協議会を設置した。本協議会では、具体的な課題や取り組みについて検討するための幹事会、また幹事会の下に「帰宅困難者等への情報提供体制」、「帰宅困難者等への支援体制」及び「駅前滞留者対策及び帰宅困難者等の搬送体制」も3つの課題について検討するためのワーキンググループを設置し、平成24年9月に最終報告が取りまとめられた。平成25年には、各機関における帰宅困難者等対策に係る調整や情報交換を行うことを目的として、「首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議」を設置し、一時滞在施設の確保など実務的な検討を継続して行い、平成27年2月に「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」を改定した。本改定では、市区町村と事業者等との協定締結、安全点検のためのチェックシートの作成、受入条件の署名等、一時滞在施設を円滑に開設し、運営するための手順等を示した。

九都県市首脳会議（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）では、九都県市内において災害等が発生し、被災都県市独自では十分な応急措置ができない場合に、九都県市の相互連携と協力のもと、被災都県市の応急対策及び復旧対策を円滑に遂行するため、平成2年6月から災害時相互応援に関する協定を締結し、相互応援体制を確保している。

一方、「帰宅困難者」の徒歩帰宅を支援するため、九都県市では、コンビニエンスストアやファーストフード店、ファミリーレストランと、さらに1都3県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）では、ガソリンスタンド等の事業者の協力を得て「災害時における帰宅困難者支援に関する協定」を締結し、この協定に基づき平成17年8月から「災害時帰宅支援ステーション」を設置することとしている。災害時帰宅支援ステーションでは、①水道水の提供 ②トイレの使用 ③地図等による道路情報、ラジオ等で知り得た通行可能な道路に関する情報の提供など、可能な範囲で協力することになっている。

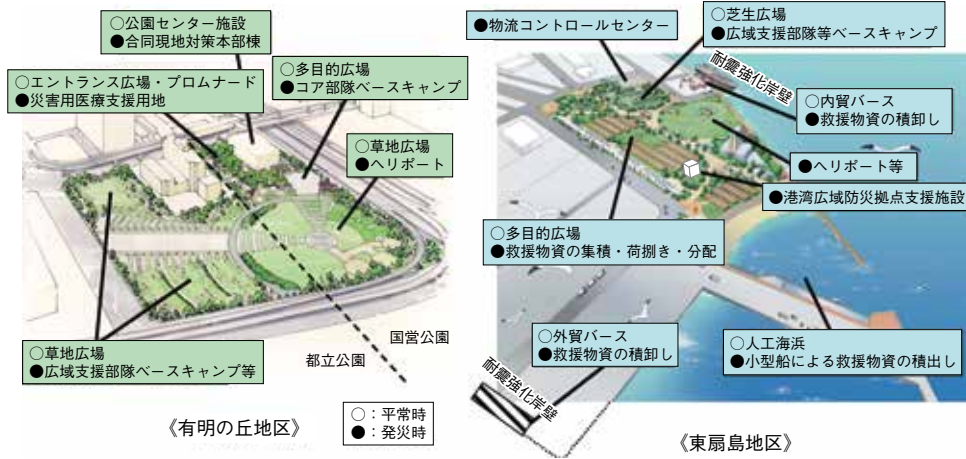
また、日本赤十字社東京都支部は、地域赤十字奉仕団や救護ボランティアなどにより、徒歩帰宅者への支援活動（簡単な応急手当・水分の補給・休憩など）を目的とした「赤十字エイドステーション」を設置している。

④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2-5-3、2-5-4、2-5-5）。

また、発災時に迅速かつ効率的な緊急物資輸送を行うため、東扇島地区において、応急復旧訓練や緊急物資輸送訓練を行い、関係行政機関や民間事業者との連携強化を図っている。

図表2-5-3 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

図表2-5-4 国営東京臨海広域防災公園



資料：国土交通省関東地方整備局

図表2-5-5 東扇島防災拠点



資料：国土交通省関東地方整備局

⑤ 密集市街地の現状及び整備状況

老朽化した木造住宅が密集し、細街路が多く公園等のオープンスペースの少ない密集市街地では、地震時に家屋の倒壊や大火等の発生、さらには消火・避難・救助活動の遅れ等により重大な被害を受ける危険性が極めて高く、早急な整備改善が課題になっている。

国土交通省では、「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」(約8,000ha(平成13年))の状況を、都道府県及び政令指定都市の協力を得て詳細に把握し、その結果を平成15年7月に公表した。

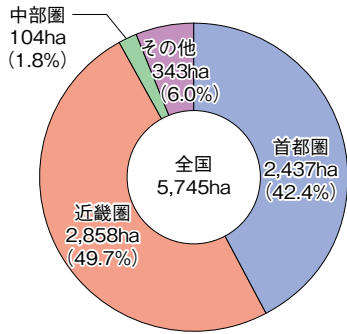
このような密集市街地の安全性確保のため、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進するため、平成19年3月に「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」(平成9年法律第49号)を改正した。

こうしたなか、密集市街地については、平成23年3月に閣議決定された住生活基本計画(全国計画)において、従来の延焼危険性の指標に加え、避難の困難性、つまり、地区内閉塞度や地域特性等を考慮した「地震時等に著しく危険な密集市街地」(約6,000ha(平成22年))について、平成32年までにおおむね解消(最低限の安全性を確保)することとしている。

このため、国土交通省では、全国の市区町村を対象に調査を実施し、その地区数及び面積を

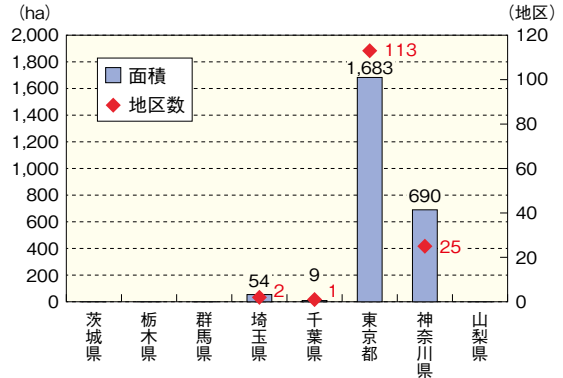
平成24年10月に公表したところである。平成24年3月1日時点では、首都圏に全国の約42%にあたる2,437haの「地震時等に著しく危険な密集市街地」が存在している（図表2-5-6、2-5-7、2-5-8）。

図表2-5-6 全国における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の分布状況（H24）



注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。

図表2-5-7 首都圏における都県別の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況（H24）



資料：図表2-5-6、2-5-7、2-5-8ともに国土交通省

図表2-5-8 東京都の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の区域図（H24）



首都圏における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の過半が存在する東京都では、木造住宅密集地域の中でも防災上危険な整備地域¹⁾等の整備方針を定めた「防災都市づくり推進計画」を平成22年1月に改定した。平成24年1月には「木密地域不燃化10年プロジェクト」実施方針を策定し、整備地域における不燃領域率²⁾を既定計画より5年前倒し平成32年度までに

1) 整備地域：地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の大きな被害が想定される地域で、28地域、約7,000haが定められている。
 2) 不燃領域率70%：不燃領域率が70%を超えると、市街地の焼失率はほぼ0となる。

70%に引き上げ、その実現を目指して地区毎の整備プログラムを定めることとしている（図表2-5-9）。なお、平成25年12月までに、18地区が指定された。

また、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等が総合的に行われ、密集市街地の整備改善が図られているところである。住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の実施状況をみると、実施地区については、首都圏では東京都が約8割を占めている（図表2-5-10）。

図表2-5-9 防災都市づくり推進計画図



資料：東京都

図表2-5-10 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の実施状況

| 地域 | 地区数 |
|---------------------------|-------|
| 首都圏 | 79地区 |
| 東京都 | 67地区 |
| 近隣3県 (埼玉県、千葉県、神奈川県) | 9地区 |
| 周辺4県 (茨城県、栃木県、群馬県、山梨県) | 3地区 |
| 全国 | 144地区 |

注：平成26年度実績値である。
資料：国土交通省

(2) 治山治水等

① 治山事業

平成25年の首都圏における山地災害の発生状況は139箇所（図表2-5-11）となっており国土の保全、水源のかん養等の森林のもつ公益的機能の確保が特に必要な保安林等において、必要に応じ治山施設を設置しつつ、崩壊箇所における森林の再生や機能の低下した森林の整備等を推進する治山事業に取り組んでいる。

図表2-5-11 首都圏における山地災害発生状況（平成25年）

(単位：百万円)

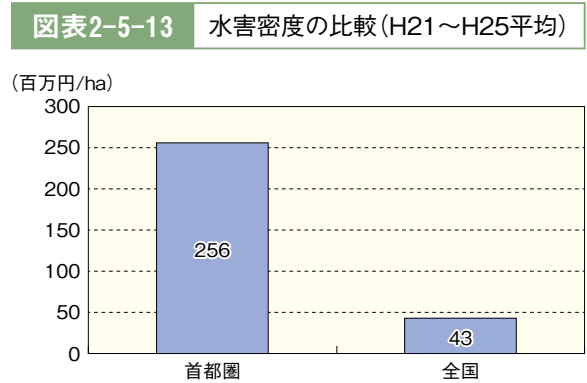
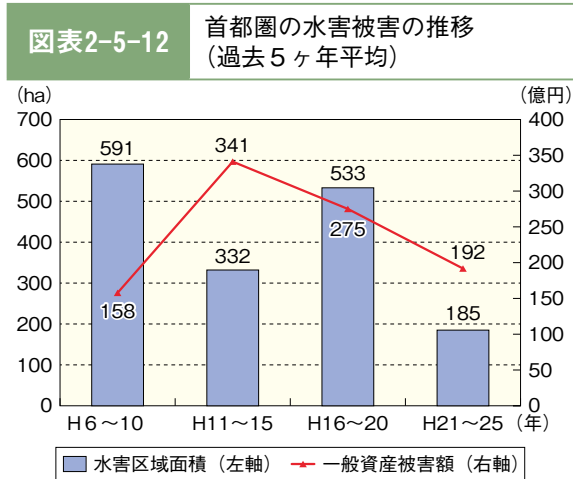
| | 合計 | | 林地荒廃 | | 治山施設 | |
|------|-----|-------|------|-------|------|-----|
| | 箇所数 | 被害額 | 箇所数 | 被害額 | 箇所数 | 被害額 |
| 茨城県 | 11 | 307 | 6 | 23 | 5 | 284 |
| 栃木県 | 37 | 396 | 26 | 366 | 11 | 30 |
| 群馬県 | 29 | 684 | 26 | 644 | 3 | 40 |
| 埼玉県 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 千葉県 | 48 | 507 | 40 | 468 | 8 | 39 |
| 東京都 | 12 | 1,969 | 12 | 1,969 | 0 | 0 |
| 神奈川県 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 山梨県 | 2 | 17 | 2 | 17 | 0 | 0 |
| 合計 | 139 | 3,880 | 112 | 3,487 | 27 | 393 |

資料：森林・林業統計要覧（農林水産省）により国土交通省都市局作成

②治水事業

(首都圏の水害被害)

首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまでに治水施設の整備を進めてきたことにより、近年は、水害区域面積、一般資産被害額は減少傾向にあるが（図表2-5-12）、水害密度³⁾に関しては、過去五箇年平均（平成21年～平成25年）においては、全国と比較して約6倍（図表2-5-13）と高い。



注1：経年比較のため水害被害額デフレーター（平成17年=1.00）にて算出
 注2：一般資産被害額、水害密度は営業停止損失分を含む
 注3：値は過去5箇年の平均値
 資料：図表2-5-12、2-5-13ともに「水害統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

(首都圏の治水対策)

予防的な治水対策として築堤、河道掘削、地下調整池等の治水施設の整備や、水位・雨量情報、洪水予測等の防災情報の高度化を図るなど、ハード・ソフト一体となった対策を推進している。また、流域に人口・資産等が集中している利根川、荒川、江戸川においては、堤防拡幅等による堤防強化対策を実施しており、また、流域一体となった総合的な治水対策として、河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が協働して流域水害対策を推進している。高潮災害に対しては、河川・海岸の堤防、水門、排水機場の整備や高潮ハザードマップの整備等が進められている（図表2-5-14）。

図表2-5-14 首都圏のハザードマップ公表状況（平成27年2月27日時点）

| | 市区町村数 | 洪水 | 内水 | 高潮 | 津波 | 土砂災害 | 火山 |
|------|-------|-----|-----|----|----|------|----|
| 茨城県 | 44 | 42 | 4 | 0 | 10 | 20 | 0 |
| 栃木県 | 25 | 24 | 3 | 0 | 0 | 14 | 1 |
| 群馬県 | 35 | 19 | 2 | 0 | 0 | 6 | 3 |
| 埼玉県 | 63 | 49 | 35 | 0 | 0 | 7 | 0 |
| 千葉県 | 54 | 47 | 20 | 2 | 23 | 12 | 0 |
| 東京都 | 62 | 46 | 32 | 0 | 8 | 10 | 2 |
| 神奈川県 | 33 | 31 | 10 | 1 | 15 | 11 | 1 |
| 山梨県 | 27 | 13 | 2 | 0 | 0 | 10 | 6 |
| 合計 | 343 | 271 | 108 | 3 | 56 | 90 | 13 |

注1：東京都は市区町村数
 資料：「国土交通省 ハザードマップポータルサイト」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

3) 水害密度：宅地等が水害により被った単位浸水面積当たりの一般資産被害額。

(局地的な大雨や集中豪雨への対策)

近年、局地的な大雨や集中豪雨により、洪水被害や水難事故等が多発している。これらの対策として、従来の広域レーダに加え、より早くより詳細に観測できる「XRAIN (XバンドMPレーダネットワーク)」の配信を平成22年7月より開始している。首都圏においては、合計5基を運用している。また、このレーダから得られるデータを活用した技術研究開発の推進のため産学官によるコンソーシアムを設置し、XRAINの機能を最大限活用するとともに、従来の広域レーダとも連携して、局地的な大雨などの予測技術の開発やさらなる洪水予測の高度化を図っている。

首都圏における自治体の取組では、練馬区において、平成2年に「練馬区総合治水計画」を策定し、雨水の流出を抑える「流域対策」として雨水流出抑制施設の整備、指導などに取り組んできたが、近年、東京都区部で局所的な集中豪雨が頻発していることから、集中豪雨による被害軽減の取り組みを強化するため、東京都豪雨対策基本方針等を踏まえ、10年後の目標を新たに設定し、区と区民が一体となり水害対策を一層進めるため、平成24年3月に練馬区総合治水計画を改定している。

(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27年4月現在で67のダム事業について検証が終了し、うち継続が46事業、中止が21事業となっている。

(首都圏大規模水害対策協議会)

平成24年9月に中央防災会議において決定された、首都圏大規模水害対策大綱を踏まえ、構成員間で共通的な対応方針等の合意形成を図り、それに基づく各構成員の取組みに係る情報を共有するとともに、相互に連携・協働して取り組むべき課題について検討すること等により、利根川、荒川の洪水氾濫や東京湾の高潮浸水による大規模な水害に対し、広域的に整合性がとれた避難や復旧等の対応がとれるようにすることを目的として、平成25年11月に首都圏大規模水害対策協議会が設置された。本協議会では、具体的な課題や対応について検討するための幹事会を設置し、現在は利根川の堤防決壊を想定した避難準備及び避難について検討を進めている。

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

(1) 再開発の推進とニーズに応じた良質な宅地の供給

都市における土地の合理的かつ健全な高度利用や公共施設の整備改善及び周辺部における計画的な新住宅市街地の開発整備などを図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業などの取組が進められている（図表2-5-15）。

図表2-5-15 首都圏の再開発等の取組地区数（平成25年度実績）

| | 土地区画整理事業 | 市街地再開発事業 |
|------|----------|----------|
| 首都圏計 | 381地区 | 77地区 |
| 東京都 | 55地区 | 37地区 |
| 近隣3県 | 200地区 | 34地区 |
| 周辺4県 | 126地区 | 6地区 |

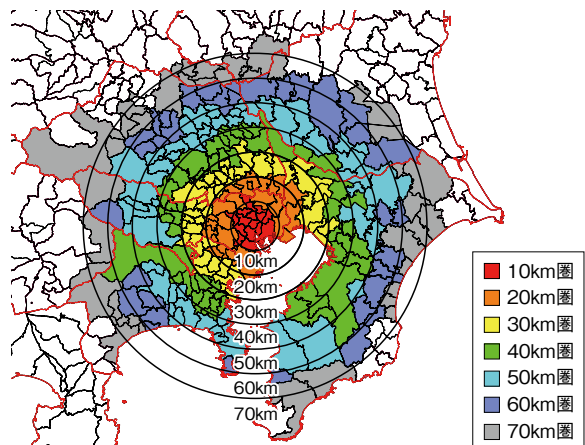
資料：国土交通省（都市計画現況調査）

(2) 住宅及び住環境の整備

① 住宅のストックの動向 （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26年までの累計着工戸数は約1,012万戸となっており、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2-5-16、2-5-17）。

図表2-5-16 東京70km圏内の市区町村

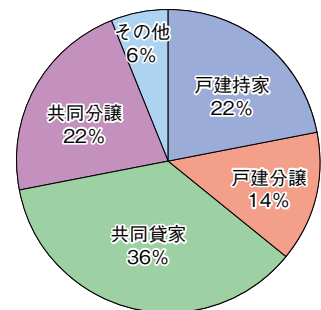


また、距離圏別の住宅型毎のシェアを見ると、東京都心から遠ざかるほど戸建持家のシェアが大きくなる一方、都心に近づくほど共同分譲のシェアが大きくなっており、平成26年では、10km圏における着工戸数の約39%が共同分譲となっている（図表2-5-18）。

図表2-5-17 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2～26年の累計）

単位：戸

| | 一戸建 | 長屋建 | 共同 | 合計 |
|------|-----------|---------|-----------|------------|
| 持家 | 2,275,388 | 18,122 | 35,683 | 2,329,193 |
| 貸家 | 58,056 | 386,299 | 3,594,295 | 4,038,650 |
| 給与住宅 | 9,802 | 4,637 | 123,512 | 137,951 |
| 分譲住宅 | 1,366,823 | 11,893 | 2,239,487 | 3,618,203 |
| 合計 | 3,710,069 | 420,951 | 5,992,977 | 10,123,997 |

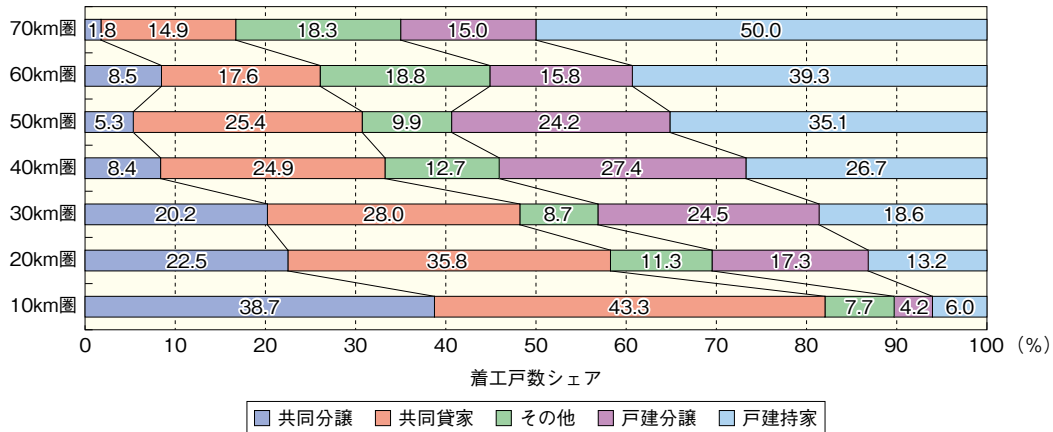


注1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するもの。

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

図表2-5-18 距離圏別の住宅型毎のシェア（平成26年）



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

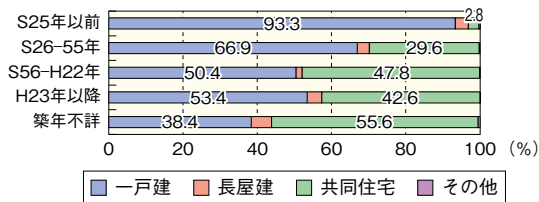
（住宅の築年別分布状況）

住宅の築年別分布について、建て方別に全国と首都圏を比較すると、首都圏では共同住宅の割合が高く、全国では一戸建の割合が高くなっている。

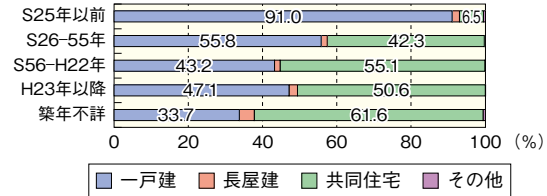
また、昭和55年以前に建築された築30年以上の住宅について見ると、昭和26～55年の間に建築された共同住宅の割合は全国29.6%に対し、首都圏は42.3%となっている。

なお、東京都区部においては、その割合が68.8%と更に高くなっている（図表2-5-19、2-5-20、2-5-21）。

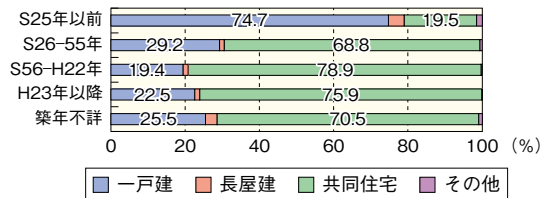
図表2-5-19 住宅の建て方別建築年の状況（全国）



図表2-5-20 住宅の建て方別建築年の状況（首都圏）



図表2-5-21 住宅の建て方別建築年の状況（東京都区部）

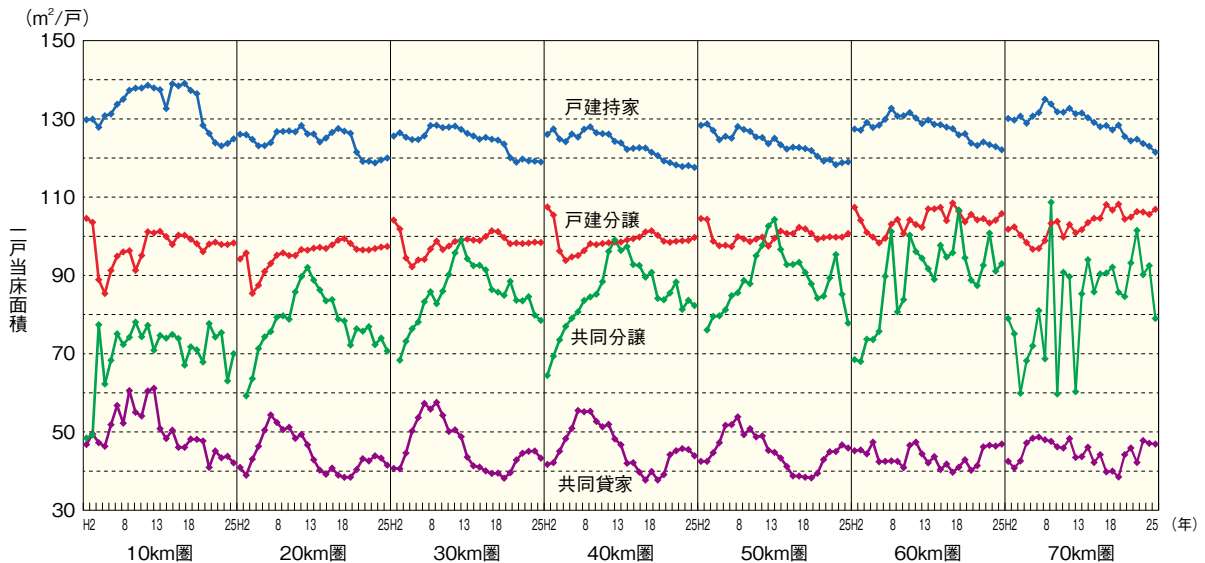


資料：図表2-5-19、2-5-20、2-5-21については「平成25年住宅・土地統計調査」（総務省）より国土交通省都市局作成

(住宅床面積の変化)

一戸当たりの住宅床面積をみると、戸建持家は、平成26年は前年に比べおおむね横ばいとなっている。戸建分譲は、平成2年～5年頃に大幅に減少して以降、一部圏域を除きおおむね横ばいとなっている。共同分譲は、一部圏域を除き前年より減少している。共同貸家は、特に10～50km圏域において一時大幅に増加した後、減少基調となっていたが近年では10km圏域を除いて増加傾向である（図表2-5-22）。

図表2-5-22 住宅一戸当たり床面積の推移



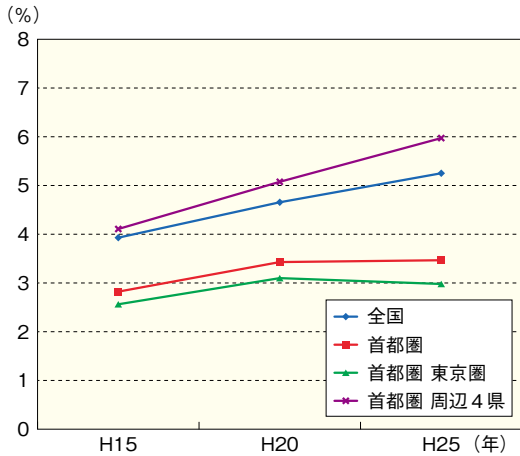
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

(空き家の動向)

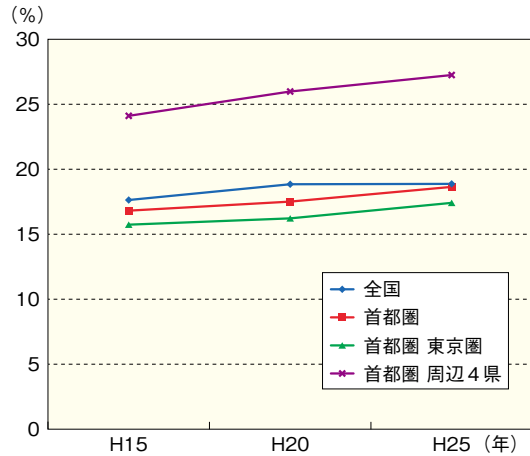
首都圏の空き家率をみると、平成25年は首都圏全体で3.5%、東京圏で3.0%、周辺4県で6.0%となっており、特に周辺4県において全国の5.3%を上回る数値となっている。平成15年からの推移でみると、東京圏ではおおむね横ばいであるものの、周辺4県では、平成15年の4.1%から1.9ポイントの増加となっている（図表2-5-23）。

賃貸住宅の空き家率は、平成25年は首都圏全体で18.5%、東京圏で17.3%、周辺4県で27.2%、全国で18.8%となっている。平成15年時点では、首都圏全体で16.8%、東京圏で15.7%、周辺4県で24.1%、全国で17.6%であり、東京圏も含めて全体的に増加傾向となっている（図表2-5-24）。

図表2-5-23 空き家率の推移



図表2-5-24 賃貸住宅の空き家率の推移



注1：空き家率は「住宅・土地統計調査」の「空き家」の分類のうち「その他の住宅」を空き家とし、総住宅数に占める割合を算出
 注2：賃貸住宅の空き家率は「住宅・土地統計調査」の「空き家」の分類のうち「賃貸用の住宅」を空き家とし、借家に占める割合を算出
 資料：総務省統計局「住宅・土地統計調査」より国土交通省作成

②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26年4月までに63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、平成22年以降増加傾向にあったが、平成26年は前年比で減少し、約4万4千戸であった（図表2-5-25）。

また平成26年の東京圏及び東京都区部の平均販売価格は前年を上回った（図表2-5-26）。

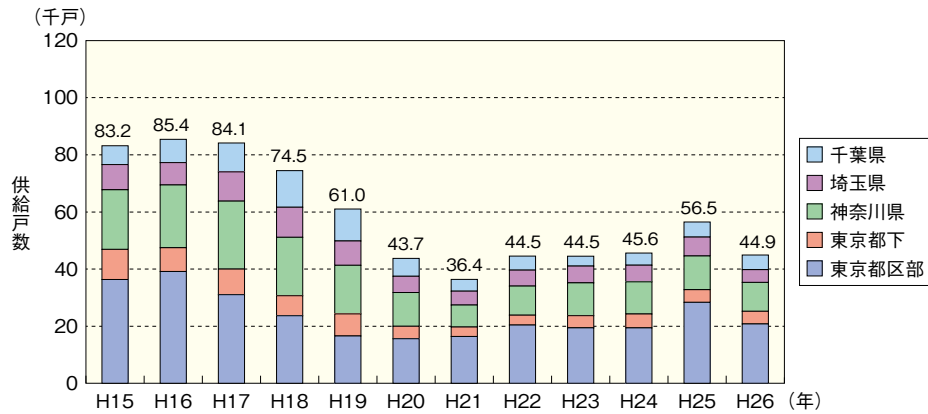
③高齢者向け住宅の供給状況

高齢化が急速に進む中で、高齢の単身者や夫婦のみの世帯の居住の安定を確保することが重要な課題となっている。

このため、平成23年4月に「高齢者の居住の安定確保に関する法律」を改正し、厚生労働省との共同により、バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の登録制度を創設し、同年10月に施行した。

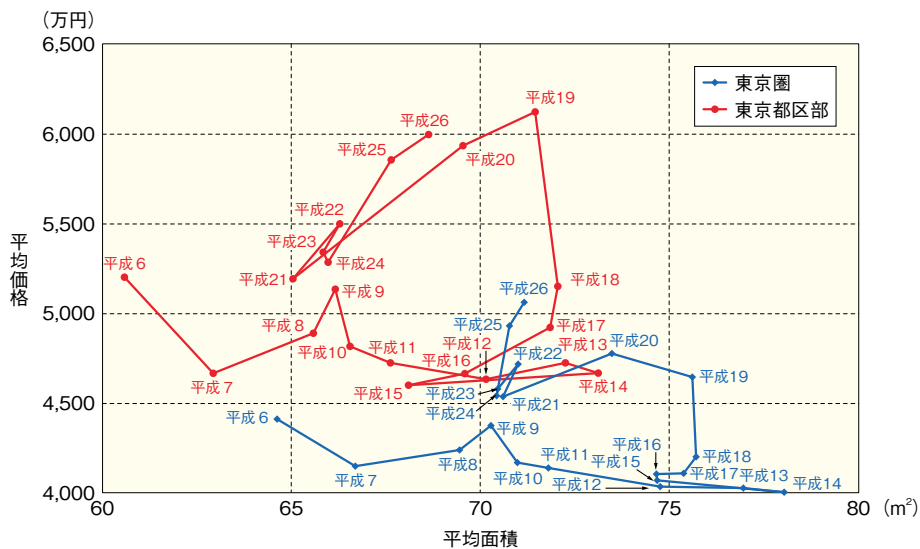
平成27年3月末時点において、全国で5,493棟177,722戸、首都圏で1,455棟48,712戸の登録がなされている。

図表2-5-25 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

図表2-5-26 分譲マンション平均価格・面積の推移



資料：(株)長谷工総合研究所資料により国土交通省都市局作成

(3) 居住環境の整備

① 良好な都市景観の創出

良好な景観形成への取組を総合的かつ体系的に推進するため、平成16年に制定された「景観法」(平成16年6月18日法律第110号)においては、景観計画を景観行政団体が策定することとされている。同法に基づく景観行政団体は、都道府県、政令指定都市、中核市及び都道府県知事とあらかじめ協議した上で、景観法に基づく景観行政に係る事務を処理する市町村であり、平成25年9月30日現在、全国に598団体存在し、そのうち399団体が景観計画を策定している。なお、首都圏においては、154の景観行政団体のうち105団体が景観計画を策定している。

国土交通省においては、良好な景観形成に向けた取組を推進しており、平成3年度から実施されている都市景観大賞(主催「都市景観の日」実行委員会)を支援している。

平成23年度からは、公共的空間と建物等が一体となって良質で優れた都市景観が形成され、市民に十分に活用されている地区を対象にした「都市空間部門」及び景観に関する教育等に取り組んでいる活動を対象にした「景観教育・普及啓発部門」の表彰を実施している。

平成26年度都市景観大賞では、首都圏からは、「都市空間部門」の「優秀賞」に埼玉県狭山

市から狭山スカイテラス（狭山市駅西口地区）が、「特別賞」には千葉県市川市から行徳地区が選ばれた。また、「景観教育・普及啓発部門」の「優秀賞」には千葉県柏市から下田の杜における人と自然の景観形成と普及啓発活動が選ばれている（図表2-5-27）。

図表2-5-27 狭山スカイテラスの概要

【地区の概要】

当地区は狭山市にある西武新宿線の狭山市駅西口に位置する駅前広場である。東京から小一時間の駅前空間がどうあるべきか。この命題が市民の関心事であり、所沢ほか西武沿線に見られる大規模施設依存の駅前再開発を目指すのか否かについて事業所・専門家・市民らとで熱心に議論した。脱高度化経済成長型社会、少子高齢化社会、そして環境や景観に配慮したまちづくりにまで議論が及んだ末、平成10年協議会にて「他の沿線駅前とは明確に差別化し、自然と景観を取り込んだ狭山市らしい駅前整備を行う」ことを結論づけた。

坂のある高低差や眺望を活かし、使いやすいユニバーサルデザインの回遊と賑わいの駅前空間が整備され、単なる交通機能の場ではなく、憩い、安らぎ、楽しみ、喜びが得られる広場へ転換され、これらが一体となって市民参加による文化活動が誘発されている。多目的ホール、託児所など、多様なまちの機能を駅前広場に集約し、新しい生活やコミュニケーションの場に転換され、駅前広場が単なる交通結節点にとどまらず、全国的に有名な七夕祭りを始め、市民が集い、様々な活動の場に昇華され、それらが渾然一体となって生まれる舞台的活動の場がまちの元気を持続させている。

多様なデザイン領域（土木・建築・造園・サイン・色彩・照明など）が一体となってデザインが行われ、分野を跨いで行った総合設計調整会議、色彩調整会議といったデザイン監理手法により、計画から設計施工まで一貫したデザインコンセプトを保ったまま完成に至っている。



駅前広場の様子。ペDESTリアンデッキでぐるりと囲まれ、まるで舞台のような駅前空間となっている。



七夕祭りの様子。祭りと坂のあるまちを象徴する地域で一番のイベントの舞台として新たな活用が始まった。

資料：「平成26年度都市景観大賞「都市空間部門」受賞地区の概要及び「景観教育・普及啓発部門」受賞団体の活動の概要（平成26年5月）」（「都市景観の日」実行委員会）

②教育・文化施設の整備

学校は、児童生徒等の学習・生活の場であり、生涯学習活動や高齢者をはじめとする地域住民の交流など多様な活動の拠点であるとともに、災害時には避難所としての役割を果たす施設となっている。このため、児童生徒等の安全を守り、安心して豊かな教育環境を確保することに加え、地域住民の安全と安心の確保にも資することを目的として、地方公共団体の創意工夫を活かしながら、学校をはじめとする教育・文化施設の整備を推進している。

③都市公園等の整備

都市公園等は、国民の多様なニーズに対応するための基幹的な施設であり、避難地等となる防災公園の整備による安全・安心な都市づくり、少子・高齢化に対応した安心・安全なコミュニティの拠点づくり、循環型社会の構築、地球環境問題への対応に資する良好な自然環境の保全・創出、地域の個性をいかした観光振興や地域間の交流・連携のための拠点づくり等に重点を置き、国営公園、防災公園等の整備や古都及び緑地の保全を効率的かつ計画的に実施している。

④保健・医療・福祉施設の整備

少子高齢化は首都圏においても今後急速に進行することが予想されており、これに対応した首都圏の整備が必要となる。

首都圏における医療施設について、人口10万人当たりで見ると、平成25年の施設数は139箇所となっており、全国平均の140箇所と同水準である。また、病床数では989床と全国平均の1,332床を大きく下回っており、特に、東京圏は934床で、その傾向は顕著である。

首都圏における社会福祉施設等について、人口10万人当たりで見ると、平成25年の社会福祉施設等の総数は35箇所、定員数は2,027人と、全国平均の46箇所、2,507人を大きく下回っている。さらに、社会福祉施設等のうち老人福祉施設について、65歳以上人口10万人当たりで見ると、全国平均の17箇所、492人に対し、首都圏は12箇所、299人と大きく下回っている。

以上のように、首都圏における保健・医療・福祉施設の整備は、今後も引き続き推進する必要がある。

⑤農山村地域の整備

(集落機能の低下に対する取組)

首都圏の農山村地域は、過疎化・高齢化の進行に伴う集落機能の低下により、農地や農業用水等の資源の保全管理が困難になってきている。そのような状況の中、首都圏の農山村地域では、「多面的機能支払交付金」を通じて、地域共同による農地・農業用水等の資源の基礎的な保全管理活動や、施設の長寿命化のための活動等を行っている（図表2-5-28）。

図表2-5-28 首都圏における多面的機能支払交付金の取組状況（平成26年度）

| | 農地維持支払交付金 | | 資源向上支払交付金 (地域資源の質的向上を図る共同活動) | | 資源向上支払交付金 (施設の長寿命化のための活動) | |
|------|-----------|-----------|---------------------------------|-----------|------------------------------|-----------|
| | 対象組織数 | 取組面積 (ha) | 対象組織数 | 取組面積 (ha) | 対象組織数 | 取組面積 (ha) |
| 茨城県 | 449 | 23,559 | 376 | 20,838 | 197 | 9,911 |
| 栃木県 | 396 | 36,585 | 296 | 29,778 | 152 | 14,016 |
| 群馬県 | 207 | 13,044 | 198 | 12,632 | 91 | 5,981 |
| 埼玉県 | 212 | 7,381 | 184 | 6,733 | 59 | 1,626 |
| 千葉県 | 349 | 22,060 | 323 | 20,390 | 145 | 9,944 |
| 神奈川県 | 20 | 704 | 19 | 700 | 4 | 125 |
| 山梨県 | 160 | 6,899 | 158 | 6,866 | 93 | 3,559 |
| 首都圏 | 1,793 | 110,232 | 1,554 | 97,937 | 741 | 45,162 |
| 全国 | 24,890 | 1,961,224 | 21,324 | 1,791,974 | 10,279 | 548,123 |

注：本取組状況（見込み）は、平成27年1月末現在で取りまとめた概数値。

資料：「平成26年度多面的機能支払交付金の取組状況（見込み）」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

(二地域居住の取組)

近年、価値観の多様化や社会情勢の変化に伴い多様なライフスタイル・ワークスタイルの選択が可能になってきており、大都市居住者の地方圏・農山漁村への居住など住まい方の多様化、テレワークなど働き方の多様化などの動きなどがみられる。

中でも、都市住民が農山漁村等の他の地域にも同時に生活拠点を持つなどのライフスタイルである「二地域居住」については、地域社会や個人のライフスタイルにおいて多様な選択、働き方、住まい方、学び方等を実現することを通し、地域の活性化につながると期待されることから、その促進を図ることは重要な課題である。

このため、民間事業者や地域が主体的に取り組む環境を整えることを目的として、二地域居住等に関する国や地方公共団体の支援策や取組について情報発信を行っている。

第6節

将来に引き継ぐ社会資本の整備

1. 交通体系の整備

平成25年9月に行われた第125次国際オリンピック委員会総会にて、東京が2020年夏期オリンピック開催地となることが決定したが、それに応じた交通体系の整備が必要とされている。具体的には、首都圏三環状道等の道路ネットワークの整備、首都圏空港の機能強化及び空港アクセス等の改善に向けた都市鉄道のあり方の検討、さらには美しい都市景観の創出や道路の防災性向上等の観点から無電柱化の推進、産学官共同で2020年に向けた社会全体のICT化推進に関する検討等2020年オリンピック・パラリンピック東京大会及び開催後を見据えた首都圏の整備・検討が行われている。

(1) 陸上輸送に関する状況

① 高規格幹線道路の整備等

高速道路ネットワークが繋がっておらず、観光振興や医療などの地域サービスへのアクセスもままならない地域や災害に脆弱な地域等において、国土のミッシングリンクの早期解消に取り組むとともに、定時性などネットワークの質を高めるため、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策や通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞の解消に資する首都圏3環状の整備を推進している。また、環状道路の整備等による道路ネットワークの強化により、拠点的な空港・港湾・鉄道駅へのアクセスの向上を図っている。

具体的には、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成26年6月には相模原愛川ICから高尾山IC間14.8kmが開通するなど、約7割が開通済である。未開通区間についても全区間で事業に着手済である。

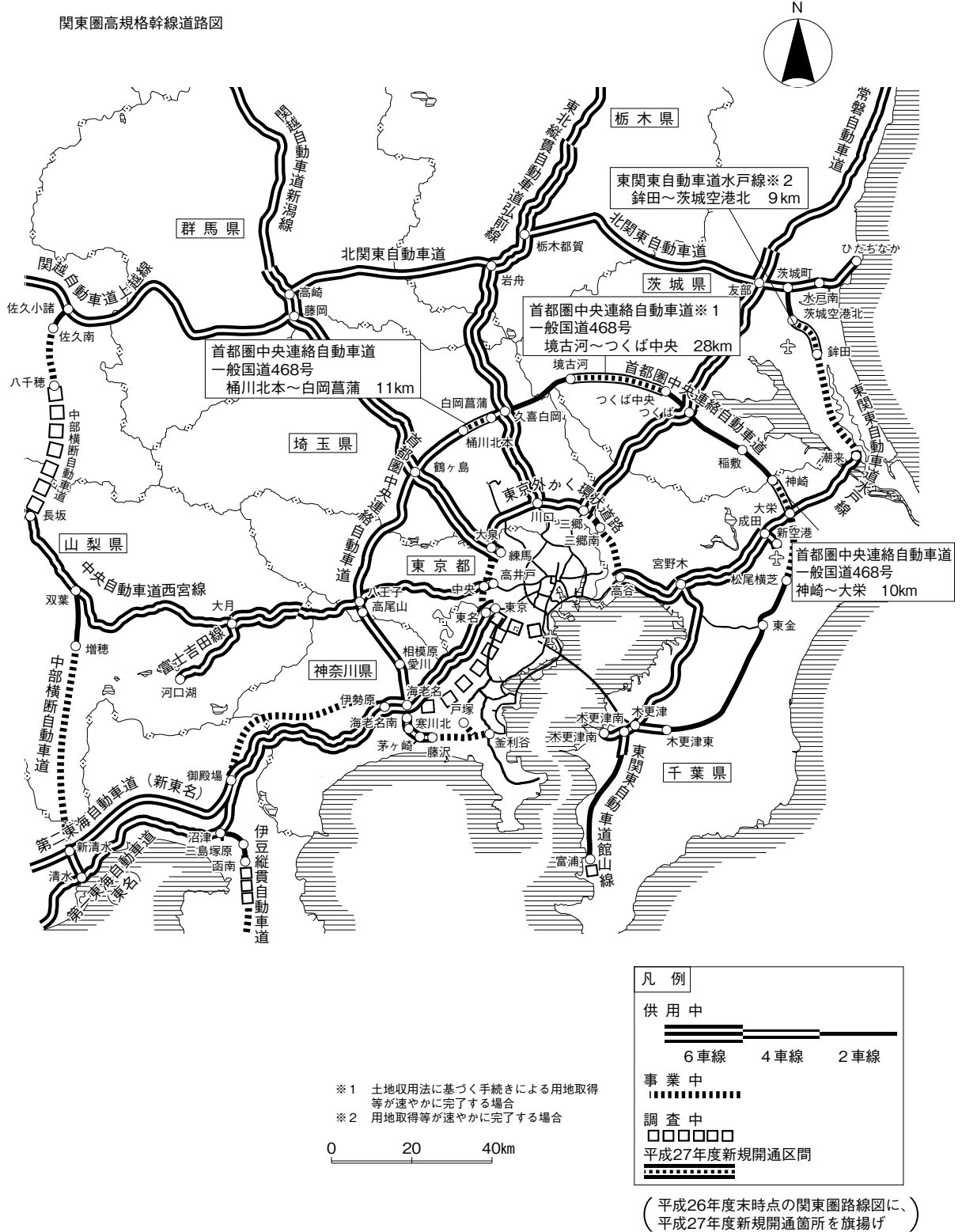
東京外かく環状道路（外環）は、大泉JCTから三郷南ICまでの区間約34kmが開通済である。未開通区間のうち、三郷南ICから高谷JCTまでの区間は、平成29年度の開通を目指し、事業が実施され、関越から東名までの区間も事業に着手している。

また、東関東自動車道水戸線の潮来IC以北の茨城県区間は、茨城町JCTから茨城空港北IC間約9kmが開通済である。未開通区間についても、事業を推進している（図表2-6-1）。

② 都市高速道路の整備

首都高速中央環状線は、平成22年3月、首都高速中央環状新宿線の西新宿JCT（4号新宿線との接続地点）から大橋JCT（3号渋谷線との接続地点）間約4.3kmが開通、平成27年3月に中央環状品川線が開通し、全線開通となった（図表2-6-2）。

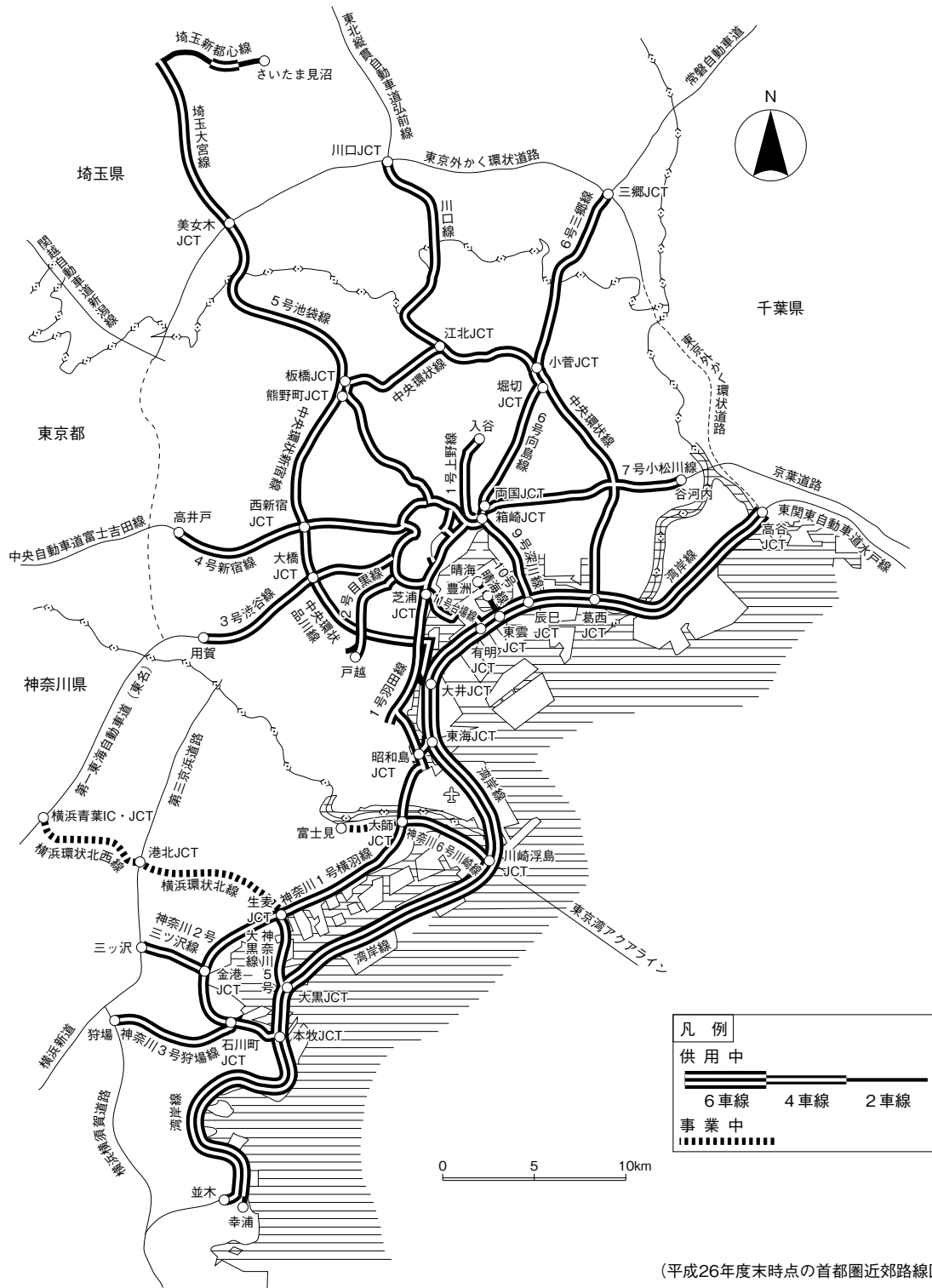
図表2-6-1 高規格幹線道路の整備状況



資料：国土交通省道路局

図表2-6-2 都市高速道路（首都高速道路）の整備状況

首都圏近郊道路図



資料：国土交通省道路局

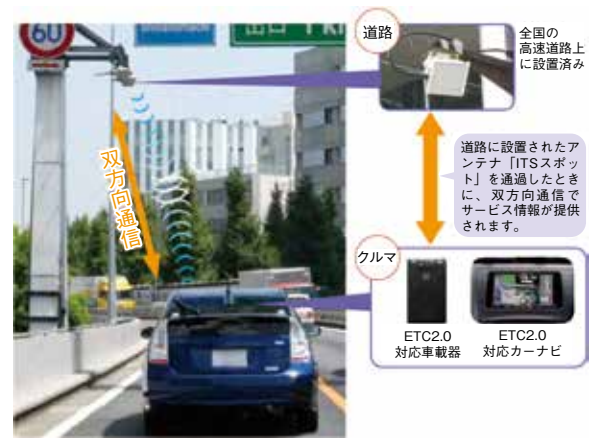
③ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化

交通事故の削減や渋滞改善に向けた取組は、道路交通の円滑化を図る上で重要であり、最先端の情報通信技術によるITSの活用が注目されている。

国では、ETC（自動料金支払システム）、VICS（道路交通情報通信システム）などの開発・実用化・普及を推進しており、道路利用者の利便性向上のみならず、渋滞の解消や環境負荷の軽減に寄与している。平成26年10月から、全国の高速道路上を中心に約1,600箇所設置したITSスポット¹⁾を活用し、これまでのETCに加え、高速道路上で運転支援などが可能である新しいサービスETC2.0を開始した。ETC2.0では、渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供する。また、ETC2.0から得られる経路情報を活用した新しいサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを今後展開する予定である（図表2-6-3）。

図表2-6-3

路車協調システムによる運転支援サービス「ETC2.0」



資料：国土交通省

（スマートICの導入）

スマートICは、効率的に追加ICの整備を図り、利便性の向上・地域の活性化・物流の効率化に寄与することを目的として、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるICであり、通行可能な車両はETCを搭載した車両に限定されている。このため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なことから、従来のICに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。

平成21年4月には、本線料金所に併設する全国初のスマートICである三郷料金所スマートICが本格運用されるなど、首都圏では、平成18年度以降、18箇所（平成27年3月31日現在）で導入されている（図表2-6-4）。

図表2-6-4

三郷料金所スマートIC



資料：国土交通省

1) 路側に設置された無線装置によりサービス等を受けられるエリア

④鉄道の混雑緩和や利便性向上

首都圏における鉄道の通勤・通学の混雑は輸送力の増強等によって改善傾向が見られ、平成25年度における主要31区間の平均混雑率は165%となっている。しかし、主要31区間のうち8区間、及びその他区間の6区間において、当面の目標である混雑率180%を上回っており、京浜東北線（上野→御徒町）はピーク時に混雑率200%となっている（図表2-6-5）。このため、これらの路線をはじめとして、更なる混雑緩和を図るため、新線の建設や既存ストックの機能向上等による鉄道ネットワークの一層の充実を図ることが必要となっている（図表2-6-6）。

図表2-6-5 混雑率180%を超える区間（平成25年度）

| 事業者 | 路線名 | 区間 | 混雑率 (%) |
|------------|--------|-----------|---------|
| 東日本旅客鉄道(株) | 東海道線 | 川崎→品川 | 183 |
| | 横須賀線 | 武蔵小杉→西大井 | 193 |
| | 山手線外回り | 上野→御徒町 | 202 |
| | 中央線快速 | 中野→新宿 | 194 |
| | 京浜東北線 | 上野→御徒町 | 200 |
| | | 大井町→品川 | 183 |
| | 総武線緩行 | 錦糸町→両国 | 199 |
| | 南武線 | 武蔵中原→武蔵小杉 | 194 |
| | 武蔵野線 | 東浦和→南浦和 | 184 |
| | 横浜線 | 小机→新横浜 | 183 |
| 埼京線 | 板橋→池袋 | 190 | |
| 東京地下鉄(株) | 東西線 | 木場→門前仲町 | 199 |
| 小田急電鉄(株) | 小田原線 | 世田谷代田→下北沢 | 188 |
| 東京急行電鉄(株) | 田園都市線 | 池尻大橋→渋谷 | 183 |

資料：国土交通省鉄道局

図表2-6-6 主な新線の建設及び既存ストックの機能向上（平成27年3月末現在）

| 整備主体 | 路線名、駅名 | 区分 | 開業予定年度 |
|--------------------|---------------------|--------|--------|
| 小田急電鉄(株) | 小田原線（東北沢～世田谷代田） | 複々線化 | 平成29年度 |
| 西武鉄道(株) | 新宿線（中井～野方駅） | 連続立体交差 | 平成32年度 |
| (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構 | 相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近） | 新線建設 | 平成30年度 |
| | 相鉄・東急直通線（横浜羽沢付近～日吉） | 新線建設 | 平成31年度 |

資料：鉄道事業者資料等より

また、「都市鉄道等利便増進法」（平成17年法律第41号）に基づき、既存ストックを有効活用し、都市鉄道の利便増進を図るため、平成19年度より相鉄・東急直通線（横浜羽沢付近～日吉）の事業に着手した。この連絡線は平成18年度から着手した相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）と接続することで相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とし、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部とを直結することにより、両地域間の速達性が向上するほか、新幹線へのアクセスの向上が期待される。平成26年度は、西谷～羽沢間のトンネルの掘削を順次進める等、工事の進捗を図っている。

⑤安全対策の推進

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化等の対策が総合的に進められているところであるが、大都市圏を中心とした「開かずの踏切」²⁾等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。

このため、道路管理者及び鉄道事業者が連携し、踏切を除却する連続立体交差事業等と踏切の安全性向上を図る歩道拡幅等が緊急かつ重点的に推進されている。東京都の都市計画事業として平成19年から進めていた「西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）連続立体交差事業」平成27年1月に上り線を高架化し、これにより、練馬高野台駅から大泉学園駅までの事業区間全線の高架化が完了した（図表2-6-7）。

また、鉄道駅のプラットフォームにおいて、視覚障害者等をはじめとする全ての駅利用者にとって線路への転落等を防止するために効果が高いホームドアの整備を推進しており、平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」中間とりまとめを踏まえ、ホームドア等の整備促進や新しいタイプのホームドアの技術開発とともに、鉄道事業者等と連携した一般利用者による視覚障害者等への声かけを普及させるためのキャンペーン等のソフト対策と併せて、総合的な転落等の防止対策を進めている。なお、平成26年度に首都圏では、JR山手線御徒町駅、西日暮里駅、有楽町駅、原宿駅等にホームドアが設置された（図表2-6-8）。

図表2-6-7

西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）連続立体交差事業



資料：東京都建設局

図表2-6-8

ホームドアの設置状況（JR山手線有楽町駅）



資料：国土交通省都市局

⑥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JR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JR東海を指名し、整備計画の決定並びにJR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

2) 電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

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。

⑦ 空港へのアクセス強化

成田国際空港と都心のアクセスを向上させるため、平成22年7月17日に成田高速鉄道アクセス線が開業した。この鉄道は千葉NT線印旛日本医大駅から成田空港高速鉄道接続点までが新規敷設され、北総線、千葉NT線改良工事と一体的に整備された。成田高速鉄道アクセス線の完成により、日暮里と空港第2ビルが36分で結ばれ、大幅な時間短縮となり、諸外国主要空港に比肩しうるアクセス利便性が実現された（図表2-6-9）。

一方、東京国際（羽田）空港では、平成22年10月21日の国際線ターミナルの供用に併せて、京浜急行空港線「羽田空港国際線ターミナル駅」、東京モノレール線「羽田空港国際線ビル駅」が開業し、同地区へのアクセスの強化が図られた（図表2-6-10）。

また、平成24年10月21日には京浜急行本線及び空港線の京急蒲田駅での、付近の連続立体交差事業等と併せた駅改良（ホームの2層高架構造化）が完了した。これにより、都心方面及び横浜方面から羽田空港へのアクセス強化が図られた。

(2) 航空輸送に関する状況

① 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、我が国の成長のけん引車となる首都圏空港の機能強化を図っており、平成27年3月には最優先課題としていた首都圏空港の年間合計発着枠75万回化を達成した。

また、2020年の東京オリンピック・パラリンピック、さらにはその先を見据え、首都圏空港の年間合計発着枠75万回化達成以降の首都圏空港の更なる機能強化に向けた具体的な方策の検討を進めているところ。具体的には、平成25年11月から交通政策審議会航空分科会基本政策部会の下に開催している首都圏空港機能強化技術検討小委員会において技術的な選択肢をとりまとめた後、関係自治体や航空会社等の関係者が参画した新たな場を設置し、機能強化方策の具体化について検討・協議を進めている。

図表2-6-9

成田スカイアクセス
「新型スカイライナー」

資料：関東運輸局

図表2-6-10

東京モノレール線羽田空港国際
線ビル駅

資料：東京モノレール（株）

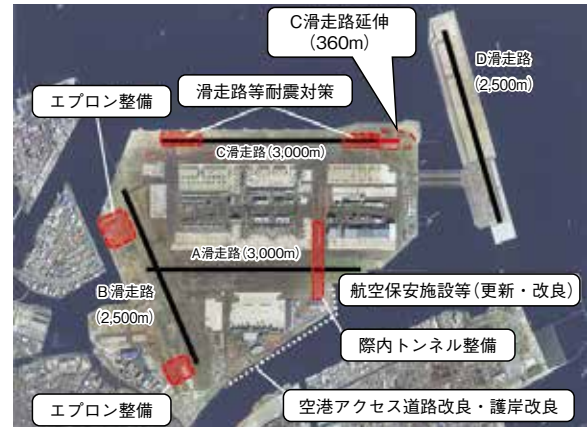
②東京国際（羽田）空港の整備

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6,945万人（平成25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、年間発着枠を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。また、平成26年12月にC滑走路延伸事業が完了し、長距離国際線の輸送能力増強を図った。

引き続き国際線・国内線地区を結ぶトンネル（際内トンネル）等、国際競争力強化のために必要な施設整備を実施する。（図表2-6-11）。

図表2-6-11 東京国際（羽田）空港の整備



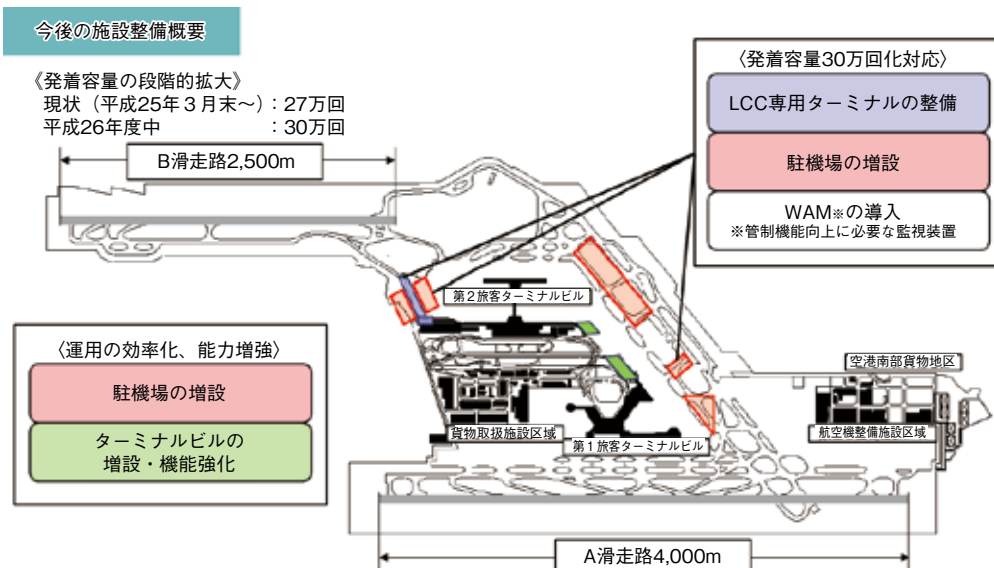
資料：国土交通省航空局

③成田国際空港の整備

成田国際空港は、我が国の国際航空の中心として、年間約3,312万人（平成25年度）の人々が利用している。

平成25年3月末に年間発着枠を27万回まで拡大し、オープンスカイを実現した。また、オープンスカイの実現にあわせて、6時から23時までという現在の運用時間を前提としつつ、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合に限り、24時までの離着陸を認める離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用を開始した（図表2-6-12）。さらに、平成27年3月には成田国際空港第3旅客ターミナル（LCCターミナル）や駐機場の整備により、年間合計発着枠30万回化を達成、首都圏空港の年間合計発着枠75万回化が達成された。

図表2-6-12 成田国際空港の施設計画



資料：国土交通省航空局

今後も、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港として、地元合意を踏まえ、高度な管制システムを導入し、同時平行離着陸方式の効率的な運用を図り、国際ネットワークの充実、専用ターミナル整備によるLCCやビジネスジェット受け入れ体制の整備、国内フィーダー路線の拡充による内際乗継機能の強化等により、アジアのハブ空港としての地位を確立していく。

(3) 海上輸送に関する状況

①首都圏におけるコンテナ取扱状況

上海、香港をはじめとする中国諸港やシンガポールといったアジア諸国の港湾のコンテナ取扱量が飛躍的に増加している中で、首都圏の港湾は、コンテナ取扱貨物量自体は増加しているものの、相対的な地位を低下させており（図表2-6-13）、国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワーク（北米航路、欧州航路といった大型コンテナ船が投入される航路）を維持していくためには、港湾機能の強化等により、国際競争力の向上を図ることが必要である。

②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。

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が平成26年7月に施行された。

平成26年10月には、阪神港の特例港湾運営会社が経営統合し「阪神国際港湾株式会社」が設立され、さらに、平成26年12月には、阪神国際港湾株式会社に対して、国が出資を行い、これ

図表2-6-13 コンテナ取扱貨物量ランキング

| 1984年 | | | 2014年（速報値） | | |
|-------|-----------------|-----|------------|--------|-------|
| | 港名 | 取扱量 | | 港名 | 取扱量 |
| 1 | ロッテルダム | 255 | 1(1) | 上海 | 3,529 |
| 2 | ニューヨーク/ニュージャージー | 226 | 2(2) | シンガポール | 3,387 |
| 3 | 香港 | 211 | 3(4) | 深圳 | 2,404 |
| 4 | 神戸 | 183 | 4(3) | 香港 | 2,228 |
| 5 | 高雄 | 178 | 5(5) | 寧波-舟山 | 1,943 |
| 6 | シンガポール | 155 | 6(6) | 釜山 | 1,865 |
| 7 | アントワープ | 125 | 7(8) | 青島 | 1,670 |
| 8 | 基隆 | 123 | 8(7) | 広州 | 1,641 |
| 9 | ロングビーチ | 114 | 9(9) | ドバイ | 1,520 |
| 10 | 横浜 | 110 | 10(10) | 天津 | 1,405 |
| | | | | | |
| | | | 28(28) | 東京 | 489 |
| | | | | | |
| | | | - (48) | 横浜 | 288 |
| | | | | | |
| | | | - (51) | 名古屋 | 274 |
| | | | | | |
| | | | - (56) | 神戸 | 260 |
| | | | | | |
| | | | - (60) | 大阪 | 244 |
| | | | | | |
| 12 | 釜山 | 105 | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| 15 | 東京 | 92 | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| 31 | 大阪 | 42 | | | |

注1：内外貨を含む数字
 注2：TEUとは国際標準規格（ISO規格）の20フィートコンテナを1として計算する単位。
 注3：（ ）は2013年の値。
 資料：国土交通省港湾局資料

により、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

今後も、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、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。

③京浜港の整備

京浜港においては、平成19年度より東京港中央防波堤外側地区及び横浜港南本牧ふ頭地区等において、10,000TEUクラスの大型コンテナ船の入港が可能な水深-16m級の岸壁を有する国際海上コンテナターミナルの整備を行っている。また、物流の効率化及び物流コストの削減を図るため、東京港において中央防波堤外側埋立地から江東区若洲までを結ぶ「東京ゲートブリッジ」が、平成24年2月に開通済である（図表2-6-14）。

図表2-6-14 東京ゲートブリッジ



資料：国土交通省関東地方整備局東京港湾事務所

2. 情報通信体系の整備

(1) 個人が活用できる情報環境の整備

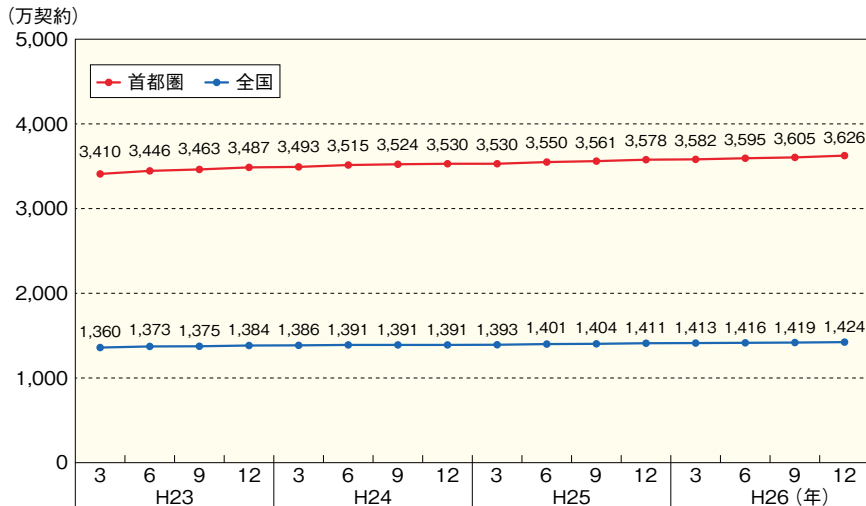
①固定系ブロードバンドサービスの契約数

全国の固定系ブロードバンドサービス³⁾の契約数は、平成23年3月末の3,410万から、平成26年12月末には3,626万に増加しており、首都圏においても平成23年3月末の1,360万から平成26年12月末には1,424万に増加している（図表2-6-15）。

3) FTTHアクセスサービス、DSLアクセスサービス、CATVアクセスサービス、FWAアクセスサービスの合計。

- ・FTTHアクセスサービス:光ファイバー回線でネットワークに接続するアクセスサービス（集合住宅内等において一部に電話回線を利用するVDSL等を含む）
- ・DSLアクセスサービス:電話回線（メタル回線）でネットワークに接続するアクセスサービス（ADSL等）
- ・CATVアクセスサービス:ケーブルテレビ回線でネットワークに接続するアクセスサービス
- ・FWAアクセスサービス:固定された利用者端末を無線でネットワークに接続するアクセスサービス

図表2-6-15 契約数の推移



資料：「ブロードバンドサービス等の契約数の推移」（総務省）により国土交通省都市局作成

注：各月は月末時点

②世帯カバー率

ブロードバンド⁴⁾の世帯カバー率は、全国、首都圏ともに100.0%となっている。

(テレワークの推進)

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」は、女性等の活躍の推進や新たな働く場の創出等による大都市郊外部等の活性化につながるもので、その推進が求められている。また、職住近接の実現による通勤負担の軽減や、仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）の実現、災害時等における事業継続性の確保などの効果が期待されており、社会的な関心も高い。

平成25年6月に閣議決定された「世界最先端IT国家創造宣言」（平成26年6月24日変更）においては、「就業継続が困難となる子育て期の女性や育児に参加する男性、介護を行っている労働者などを対象に、週一回以上、終日在宅で就業する雇用型在宅型テレワークにおける、労働者にやさしいテレワーク推奨モデルを産業界と連携して支援し、2016年までにその本格的な構築・普及を図り、女性の社会進出や、少子高齢化社会における労働力の確保、男性の育児参加、仕事と介護の両立などを促進する」こととされるなど、これまで以上にテレワークの普及促進に取り組むこととしている。

関係省庁では、テレワークが様々な働き方を希望する者の就業機会の創出及び地域の活性化等に資するものとして、テレワークの一層の普及拡大に向けた環境整備、普及啓発等を連携して推進している。

また、総務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省のテレワーク関係4省は、平成17年度に設立した産学官からなる「テレワーク推進フォーラム」において、テレワークの円滑な導入や効率的な運用に資する調査研究や普及活動を展開している。

国土交通省では、テレワークによる働き方の実態やテレワーク人口の定量的な把握、テレワーク展開拠点の需要等の把握を行った。

4) FTTH、DSL、CATVインターネット、FWA、衛星、BWA、LTE、3.5世代携帯電話。

3. 水供給体系の整備

(水資源開発の状況)

利根川水系及び荒川水系において、平成20年7月に「利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画」が閣議決定され、平成21年3月、平成26年8月に一部変更されている。

また、平成26年度においても用水の安定供給を確保するため、既存施設の機能増強を目的とする事業などが実施されている。

(1) 生活用水

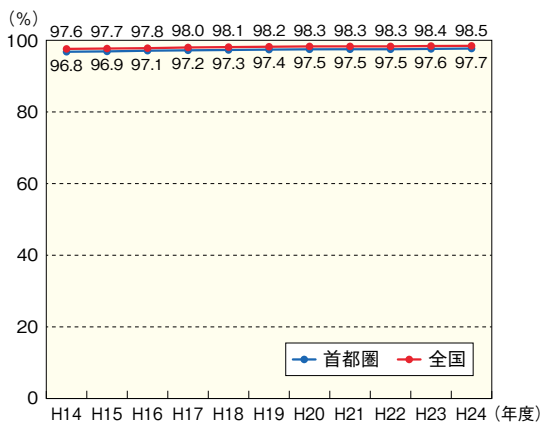
(普及状況)

水道の普及率は平成14年度には全国で96.8%であったが、年々上昇し、平成24年度には97.7%となり、首都圏は98.5%となっている（図表2-6-16）。

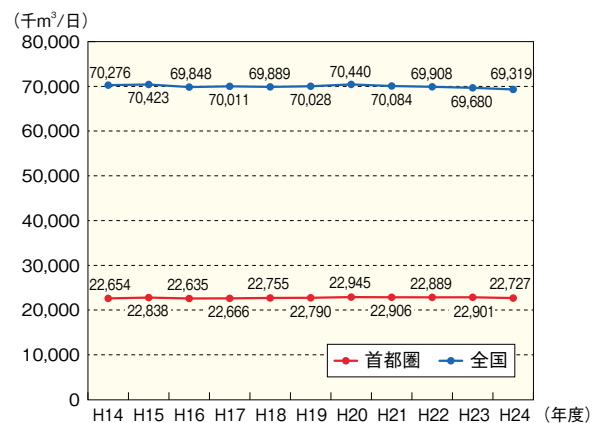
(施設能力)

水道の施設能力は平成14年度には全国で70,276千 m^3 /日であったものが、平成24年度には69,319千 m^3 /日となり、首都圏は22,727千 m^3 /日となっている（図表2-6-17）。

図表2-6-16 普及状況の推移



図表2-6-17 施設能力の推移

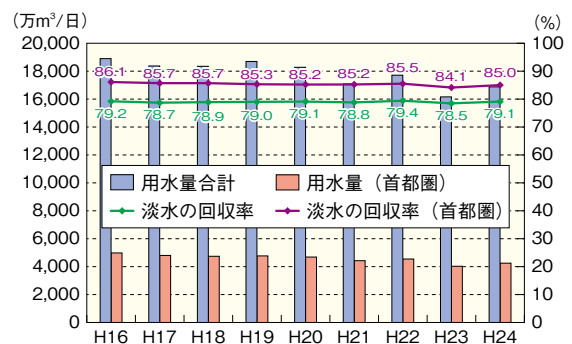


資料：図表2-6-16、図表2-6-17とも「水道統計」（日本水道協会）により国土交通省都市局作成

(2) 工業用水

工業用水の1日当たり用水使用量は、全国では平成16年1億8,897万 m^3 （淡水の回収率79.2%）が平成24年1億6,876万 m^3 （同79.1%）となり、首都圏では平成16年4,980万 m^3 （同86.1%）が平成24年4,247万 m^3 （同85.0%）と、平成16年に比べて用水使用量は減少し、淡水の回収率は同水準となっている（図表2-6-18）。

図表2-6-18 工業用水量の推移



注1：従業員30人以上の製造事業所における工業用水の1日当たり用水使用量

注2：平成23年については、「平成24年経済センサス—活動調査」（平成24年2月1日現在）による

資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサス—活動調査（製造業）」（総務省・経済産業省）により国土交通省都市局作成

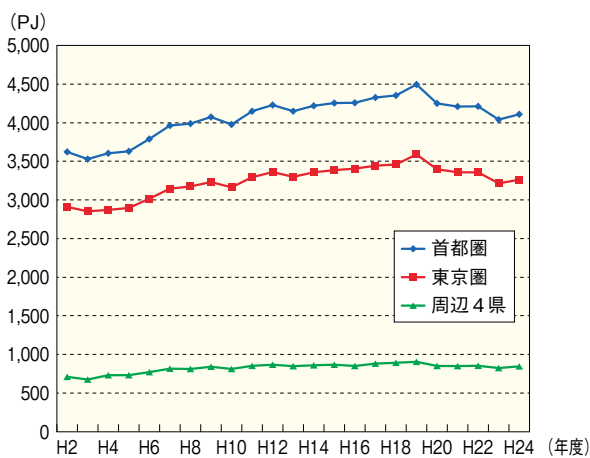
4. エネルギー供給体系の整備

(首都圏のエネルギー消費)

平成2年度以降の首都圏における最終エネルギー消費量は増加基調にあったが、平成20年度以降は、緩慢に減少して推移している。平成24年度（暫定値）における首都圏の最終エネルギー消費量は、約4,109PJ（ペタジュール）であり、その約8割を東京圏が占めている（図表2-6-19）。都道府県別にみると、千葉県が約1,126PJで全国トップであり、神奈川県が約945PJで全国第2位、東京都が約800PJで全国第3位である。

最終エネルギー消費量を圏域別にみると、首都圏は全国の3割以上を占めている（図表2-6-20）。

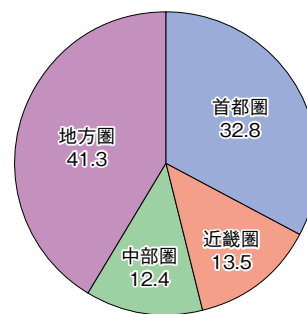
図表2-6-19 最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の推移



注：H24年度は暫定値。

資料：図表2-6-19、図表2-6-20ともに資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計調査」より国土交通省都市局作成

図表2-6-20 最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の対全国シェア（H24年度（暫定値））



(再生可能エネルギーの導入)

2012年の固定価格買取制度の開始以降、再生可能エネルギーの導入拡大が進んでおり、平成26年12月末時点で、その導入量は17,846千kWに達している（図表2-6-21）。

例えば、非住宅用太陽光発電においては、東京電力株式会社が、平成23年12月に運転を開始した扇島太陽光発電所（太陽電池出力約13,000kW、当時国内最大級）及び同年8月に先行して運転を開始した、浮島太陽光発電所（太陽電池出力約7,000kW）に続き、平成24年1月に米倉山太陽光発電所（太陽電池出力約10,000kW）の運転を開始するなど、導入が進んでいる（図表2-6-22）。

また、風力発電についても、茨城県鹿嶋市北浜工業団地及び隣接する平井海岸に単機出力2,000kWの風力発電機10基が設置され、

図表2-6-21 首都圏における再生可能エネルギー発電設備の導入状況（平成26年12月末時点）

| | 導入容量（千kW） | |
|-----------|-----------|-------|
| | 新規認定分 | 移行認定分 |
| 太陽光発電設備 | 15,739 | 1,229 |
| 風力発電設備 | 22 | 159 |
| 水力発電設備 | 24 | 28 |
| 地熱発電設備 | 0 | 0 |
| バイオマス発電設備 | 305 | 341 |
| 合計 | 16,089 | 1,757 |

資料：固定価格買取制度 情報公開用ウェブサイトより国土交通省都市局作成

注1：「新規認定分」とは固定価格買取制度開始後に新たに認定を受けた設備

注2：「移行認定分」とは、電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法（以下、「法」という。）施行規則第2条に規定されている、法の施行の日において既に発電を開始していた設備、もしくは、法附則第6条第1項に定める特例太陽光発電設備（太陽光発電の余剰電力買取制度の下で買取対象となっていた設備）であって、固定価格買取制度開始後に当該制度へ移行した設備

2007年2月に運用を開始し、風力エネルギーにより発電した電気（年間約4200万kWh）の全量を東京電力株式会社に売電している。

図表2-6-22 米倉山太陽光発電所



資料提供：山梨県

（家庭における省エネルギー対策）

平成25年度における首都圏の最終エネルギー消費量のうち約16.2%に当たる665PJは家庭部門が占めており、家庭における省エネルギー対策の一層の推進が求められている。こうしたなか、家庭用省エネルギー機器の普及・導入が進んでいる。

ヒートポンプ技術を活用し空気の熱でお湯を沸かすことができる「自然冷媒ヒートポンプ給湯機」の市場全体での累計出荷台数は平成21年10月には200万台、平成23年8月に300万台、平成25年10月に400万台、平成26年12月には450万台を突破した。

また、都市ガス、LPガスなどのエネルギーから水素を取り出し、自宅に設置した燃料電池で発電し、その時に生じる排熱によりお湯をつくりだす「家庭用燃料電池コージェネレーションシステム」の導入が平成21年から本格的に始まり、平成27年3月までに約11.5万台を超える導入が行われた。

5. 下水道・廃棄物処理体系の整備

(1) 下水道

全国の下水道処理人口普及率は、平成17年度末は69.3%(下水道整備人口8,802万人)であったが、平成25年度末は77.0%(同9,714万人)となっている。

首都圏においては、平成17年度末は79.2%(同3,322万人)であったが、平成25年度末は84.0%(同3,671万人)となっており、下水道整備については全国と比較して高い状況である(図表2-6-23)。

(2) 産業廃棄物の状況

(産業廃棄物の広域移動)

首都圏では、産業廃棄物の中間処理または最終処分のため、産業廃棄物を都県域を越え他の地方自治体に移動させて処理・処分している。平成25年度におけるその移動量は、東京都が8,178千トン(首都圏内の他県へ7,551千トン、首都圏外へ627千トン)、神奈川県が2,895千トン(首都圏内の他都県へ1,969千トン、首都圏外へ925千トン)などとなっており、産業廃棄物を広域に移動し処理・処分する構造となっている(図表2-6-24)。

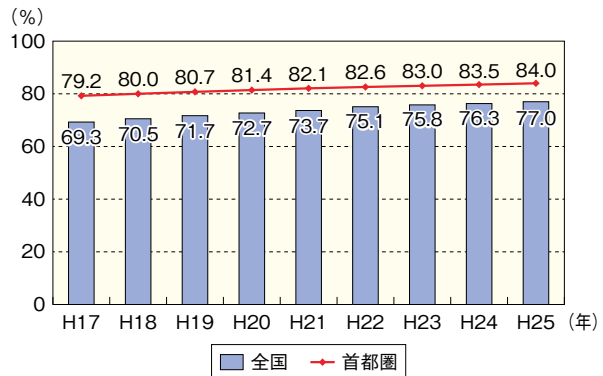
6. 沿岸域の利用

(1) 東京湾沿岸域の役割と今後の展開

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。しかし、経済情勢や産業構造等の変化に伴う地域活力の低下等の課題が生起している。

このようなことを踏まえ、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利用が、沿岸陸域については、産業や港湾物流機能等の既存集積の活用・高度化、土地利用の転換による大都市のリノベーションへの活用、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、地域の個性と特色を発揮させることにより、地域活力を発展させることが進められている。

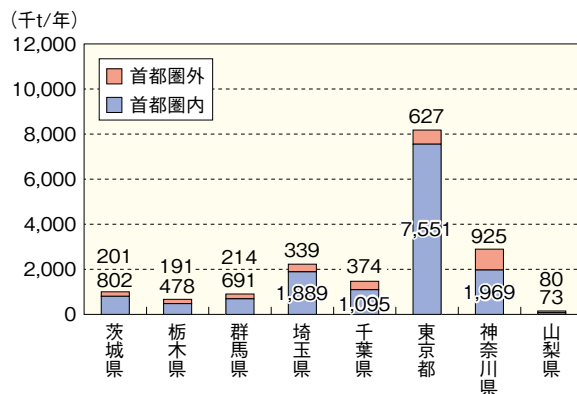
図表2-6-23 普及状況の推移



注1：東日本大震災の影響で、下記の県は調査対象外となっている。
 平成22年度：岩手県、宮城県、福島県
 平成23年度：岩手県、福島県
 平成24年度：福島県
 平成25年度：福島県

資料：「汚水処理人口普及状況について」(農林水産省、国土交通省、環境省)により国土交通省都市局作成

図表2-6-24 都県外への産業廃棄物の搬出量(平成25年度)

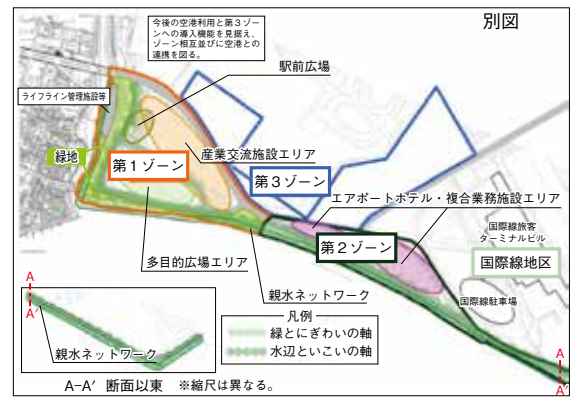


資料：「平成26年度廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用量実態調査報告書(広域移動状況編 平成25年度実績)」(環境省)により国土交通省都市局作成

(東京国際（羽田）空港の再拡張・国際化を生かす拠点整備構想)

東京国際（羽田）空港は、再拡張・国際化により国内・海外とのヒト・モノの動きが盛んになるなど、経済の発展や国際交流の進展が期待されている。東京国際（羽田）空港の沖合展開事業及び平成16年度より実施されてきた羽田空港再拡張事業の結果、発生した53haの跡地については、市街地に隣接した土地として、「空港を活かす」、「空港と連携する」、「周辺と調和する」といった方向性に基づき、羽田空港移転問題協議会（国、東京都、大田区、品川区で構成）において、土地利用の検討を行い、平成22年10月に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定した。本計画は、「緑と水辺に囲まれ、空港と隣接する立地をいかした、多様な人々が行き交い、魅力と賑わいのある、世界とつながるまちの実現」をコンセプトに掲げ、東京国際（羽田）空港の持つポテンシャルを最大限活用しつつ、国際航空機能の拡充にも対応する内容となっている（図表2-6-25）。

図表2-6-25 羽田空港跡地まちづくり推進計画



資料：国土交通省航空局

(2) 周辺沿岸域の状況

東京湾外の沿岸域においては、地域の振興、首都圏における地域構造の再編及び緊急時も想定した東京湾の諸機能の適切な分担に資するため、広域的、総合的な視点に立って利用が進められており、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とともに、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が進められている。

7. 都市再生施策の進捗状況

(1) 都市再生緊急整備地域の指定等

「都市再生特別措置法」（平成14年法律第22号）に基づき、都市の再生に関する施策の重点的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針（都市再生基本方針）が平成14年7月に閣議決定され、平成14年度以降、順次都市再生緊急整備地域の指定が行われ、首都圏においては、23地域が指定されている。

都市再生緊急整備地域内においては、国土交通大臣により事業計画が認定された優良な民間都市再生事業については、（一財）民間都市開発推進機構による金融支援や税制上の特例等の措置を受けることができることとされているほか、既存の用途地域などに基づく用途、容積率等の規制を適用除外とした上で自由度の高い計画を定めることができる都市再生特別地区などの都市計画の特例がある。

また、平成23年10月には、官民の連携を通じて、都市の国際競争力の強化と魅力の向上を図るため、特定都市再生緊急整備地域制度の創設、当該地域における整備計画の作成、民間都市開発プロジェクトに対する新たな金融支援、道路占用許可の特例の創設等を内容とする「都市再生特別措置法の一部を改正する法律」が全面施行した。

本改正法に基づき、首都圏においては、平成24年1月に「東京都心・臨海地域」等6地域が指定され、優良な民間都市再生事業に対する税制・予算・金融上の支援措置等を講じているところである。

(2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定

都市再生緊急整備地域（特定都市再生緊急整備地域を含む。）に指定された地域においては、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められている。民間都市再生事業計画の認定は、平成14年度から始まり、首都圏においては平成26年度末時点で47件の計画が認定を受けている。

このうち、特定都市再生緊急整備地域「東京都心・臨海地域」内の環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業Ⅲ街区建築物等整備事業では、国際ビジネスセンターの形成に資する業務施設、良好な居住環境を備えた都市型住宅や、ホテル・カンファレンス等多様な機能を備えた新たな拠点となる複

合的都市機能を整備するとともに、広域的な緑・オープンスペースの創出を通じ、緑と潤いのある都市空間を形成することにより都市の再生に貢献することとしている。

平成26年5月には、上記事業等の活用により「虎ノ門ヒルズ」が完成し（図表2-6-26）、同年6月から開業している。また、同10月には、環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区整備計画が決定され、交通結節機能の強化の一環として、東京メトロ日比谷線霞ヶ関駅～神谷町駅間に新駅を整備することなどが位置づけられた。

(3) 国家戦略特区の取組み

平成25年12月に成立した「国家戦略特別区域法」に基づき、平成26年5月に政府は、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を東京圏国家戦略特別区域に指定した。

平成26年10月には、国・地方公共団体・民間により構成する国家戦略特別区域会議を立ち上げ、平成26年12月及び平成27年3月に、区域計画について内閣総理大臣の認定を受け、規制の特例措置を活用した具体的な事業を推進している。

具体的には、都市計画法や都市再生特別措置法の特例を活用し、日比谷地区等において3つの民間都市開発事業を推進しているほか、外国人を含めた開業を促進するため、法人設立に関する申請等のための窓口を集約した「東京開業ワンストップセンター」を開設する等の取組を実施している。

図表2-6-26 虎ノ門ヒルズ外観



資料：森ビル株式会社

第7節

首都圏整備の推進

1. 首都圏整備制度

(1) 首都圏整備計画

首都圏整備計画は、首都圏整備法に基づいて策定される計画であり、我が国の政治、経済、文化等の中心としてふさわしい首都圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県、栃木県、群馬県及び山梨県）の建設とその秩序ある発展を図ることを目的としたものである。

平成17年7月の首都圏整備法の一部改正により、首都圏整備計画を構成していた基本計画、整備計画、事業計画のうち、事業計画は廃止され、平成11年に策定された基本計画と整備計画は首都圏整備計画として一本化された。





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) 政策区域等に基づく諸施策の推進

首都圏においては、その秩序ある整備を図るため、圏域内に国土政策上の位置付けを与えた「政策区域」を設定し（図表2-7-1）、この区域に応じ、土地利用規制、事業制度、税制上の特別措置等の各種施策が講じられている。

図表2-7-1 首都圏における政策区域



| 政策区域 | 区域の性格 |
|---|---|
| 既成市街地  | 産業及び人口の過度の集中を防止しながら、都市機能の維持・増進を図るべき区域 |
| 近郊整備地帯  | 既成市街地の近郊で、無秩序な市街化を防止するため、計画的に市街地を整備すべき区域 |
| 都市開発区域  | 首都圏内の産業及び人口の適正な配置を図るため、工業都市、住居都市等として発展させるべき区域 |
| 近郊緑地保全区域  | 次頁参照 |

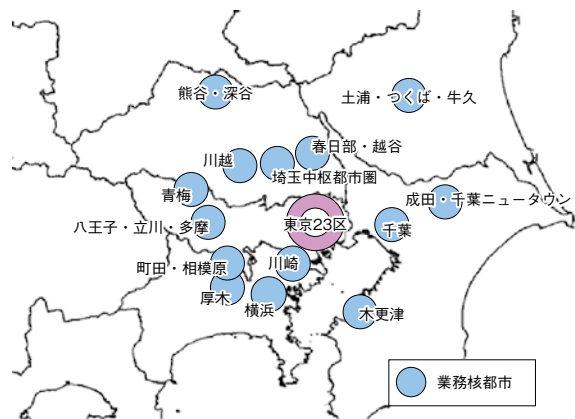
資料：国土交通省都市局

(3) 業務核都市の整備

東京圏においては、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中心となる都市（業務核都市）を、業務機能をはじめとした諸機能の集積の核として重点的に育成・整備し、東京都区部への一極依存型構造をバランスのとれた地域構造に改善していくため、多極分散型国土形成促進法（昭和63年法律第83号）に基づき、都県又は政令指定都市が作成する業務核都市基本構想に基づく業務核都市の整備の推進を図ってきたところである。

また、現行の首都圏整備計画において、首都圏の目指すべき地域構造として「分散型ネットワーク構造」を掲げて、広域的な機能を担い連携・交流の要となる都市（広域連携拠点）の育成・整備を図ることとしており、特に東京中心部の近郊の地域においては、広域連携拠点を業務核都市として育成・整備することとしており、これまでに承認・同意された地域は14地域となっている（図表2-7-2）。

図表2-7-2 業務核都市の配置



資料：国土交通省都市局

(4) 近郊緑地保全制度

(近郊緑地保全区域における緑地保全の経緯)

首都圏の既成市街地への人口と産業の集中に伴い、大都市近郊において無秩序な市街地化が

進み、緑地等が荒廃することにより、地域住民の生活環境が著しく悪化した。

昭和31年4月に成立した首都圏整備法では、首都圏を既成市街地、近郊地帯及び周辺地域の三地域に分け、近郊地帯を「既成市街地の無秩序な膨張発展を抑制し、その健全な発展を図るため、その外周に緑地地帯（10km程度の幅のグリーンベルト）を設定する必要がある区域」として定めた。しかし、近郊地帯の土地は公有地ではなく、また、特段の政策措置も採られなかったため、無秩序な市街化が進み、近郊地帯を指定する政令を制定することができないまま、昭和40年の首都圏整備法の改正により現行の既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域の三地域に変更された。

首都圏整備法が改正され、従来の近郊地帯に替わって、計画的に市街地を整備し、あわせて緑地を保全する必要がある区域を近郊整備地帯として指定することとしたため、近郊整備地帯において広域的な見地から緑地を保全することにより、無秩序な市街地化を防止し、大都市圏の秩序ある発展に寄与することを目的に、「首都圏近郊緑地保全法」（昭和41年法律第101号）が制定された。

同法に基づき、近郊整備地帯の区域のうち特に緑地保全の効果の高い区域が近郊緑地保全区域として指定され（平成26年度末現在で、19地区、15,861ha）、この区域内における建築物等の新築、改築及び増築、宅地の造成、木竹の伐採等の行為について、都県知事等への届出が義務づけられているなど、緑地保全の推進が図られている。

2. 国土形成計画

（全国計画の推進）

国土形成計画は、従来の開発基調の計画から成熟社会型への計画へと転換を図るとともに、総合的な国土の形成に関する施策の指針となる「全国計画」と、複数の都府県にまたがる広域地方計画区域における国土形成のための計画である「広域地方計画」から構成される二層の計画体系となっている。

全国計画においては、国土づくりの基本的な方針として、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図ることとしており、その実現のため、①東アジアとの円滑な交流・連携、②持続可能な地域の形成、③災害に強いしなやかな国土の形成、④美しい国土の管理と継承、⑤「新たな公」を基軸とする地域づくり、の5つを戦略的目標として掲げ、多様な主体の協働によって、計画を推進している。

また、平成26年7月、中長期（おおむね2050年）を見据えた国土・地域づくりの指針として、「コンパクト＋ネットワーク」により地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間の対流を生み出す「対流促進型国土」の形成を掲げた「国土のグランドデザイン2050」を公表した。

これらを踏まえ、国土形成計画を改定するために国土審議会に計画部会を設置し、平成27年3月には計画の基本的な考え方を「新たな国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ」としてまとめた。今後は、地方をはじめ各方面の御意見を広く伺いながら、平成27年夏頃の最終とりまとめに向けて検討することとしている。

（首都圏広域地方計画の推進）

首都圏においては、広域地方計画策定に向け、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、福島県、新潟県、長野県、静岡県、政令市（さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市）、国の出先機関、経済団体等を構成メンバーとする首都圏広域地方計画協議会が平成20年8月に発足し、同協議会を中心とした議論を経て、平成21年8月4日に首都圏広域地方計画を国土交通大臣決定した。

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、その実現のため、①日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化、②人口約4,200万人が暮らしやすく、美しい地域の実現、③安全で安心な生活が保障される災害に強い圏域の実現、④良好な環境の保全・創出、⑤多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現、の5つを戦略的目標として掲げ、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26年9月には、首都圏広域地方計画協議会において、平成25年度の各プロジェクトの推進状況等を取りまとめるとともに、計画策定から5年が経過すること等を踏まえ、計画前半期を総括する中間評価を実施し、公表した。

また、全国計画の改定を踏まえ、首都圏広域地方計画についても改定に向けた検討に着手した。

3. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

大深度地下利用については、平成12年に「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（平成12年法律第87号）が成立し、平成13年より施行されている。

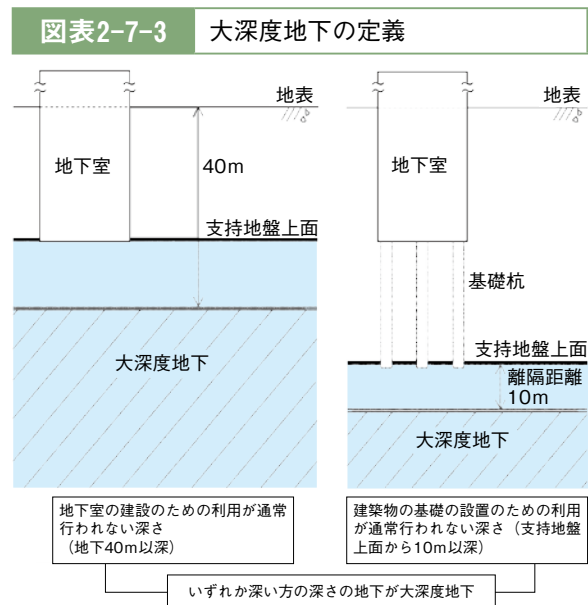
同法では、法律の対象地域（首都圏・近畿圏・中部圏：首都圏では、首都圏整備法に基づく既成市街地又は近郊整備地帯に含まれる1都4県の特別区、市町村の全域が対象。）において、道路、河川、鉄道、電気通信、ガス、上下水道等の公共の利益となる事業が大深度地下を使用する場合、国土交通大臣又は都府県知事の認可を受けた上で、原則として事前に補償を行うことなく、大深度地下に使用権を設定することができ、事業を実施することが可能となっている。

具体的なメリットとして、以下の点が挙げられる。

- ① ライフラインや社会資本の円滑な整備
- ② 合理的なルート設定による事業期間の短縮、コスト縮減への寄与
- ③ 地震に対する安全性向上、騒音・振動の減少、景観の保護

また、秩序ある地下利用を行うとともに、安全の確保や環境の保全等にも配慮する必要があるため、「大深度地下の公共的使用に関する基本方針」（平成13年閣議決定）のほか、以下の指針を定めている。

- ・ 大深度地下使用技術指針・同解説（国土交通省告示第1113号）



資料：国土交通省

- ・大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針（平成16年 国都大第58号）
- ・大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針（平成16年 国都大第58号）
- ・大深度地下の公共的使用におけるバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する指針（平成17年 国都大第22号）

同法において認可を受けようとする事業者は、申請に先立って、事業概要書の送付及び公告・縦覧を行い、他の事業者から事業の共同化、事業区域の調整等の申出があった場合、調整に努めることとしている。

これらの調整を適切に行うため、対象地域ごとに、大深度地下使用協議会を設置し、大深度地下使用の構想・計画に関する情報交換や事業の共同化、事業間調整に関する協議を行うこととしており、首都圏大深度地下使用協議会については、国土交通省関東地方整備局がその運営を行っている。

平成26年度首都圏では、中央新幹線（東京都～名古屋市間）の事前の事業間調整における現時点の調整状況について、首都圏大深度地下使用協議会幹事会が開催され、報告が行われた。

4. 筑波研究学園都市の整備

(1) 筑波研究学園都市の現状

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。

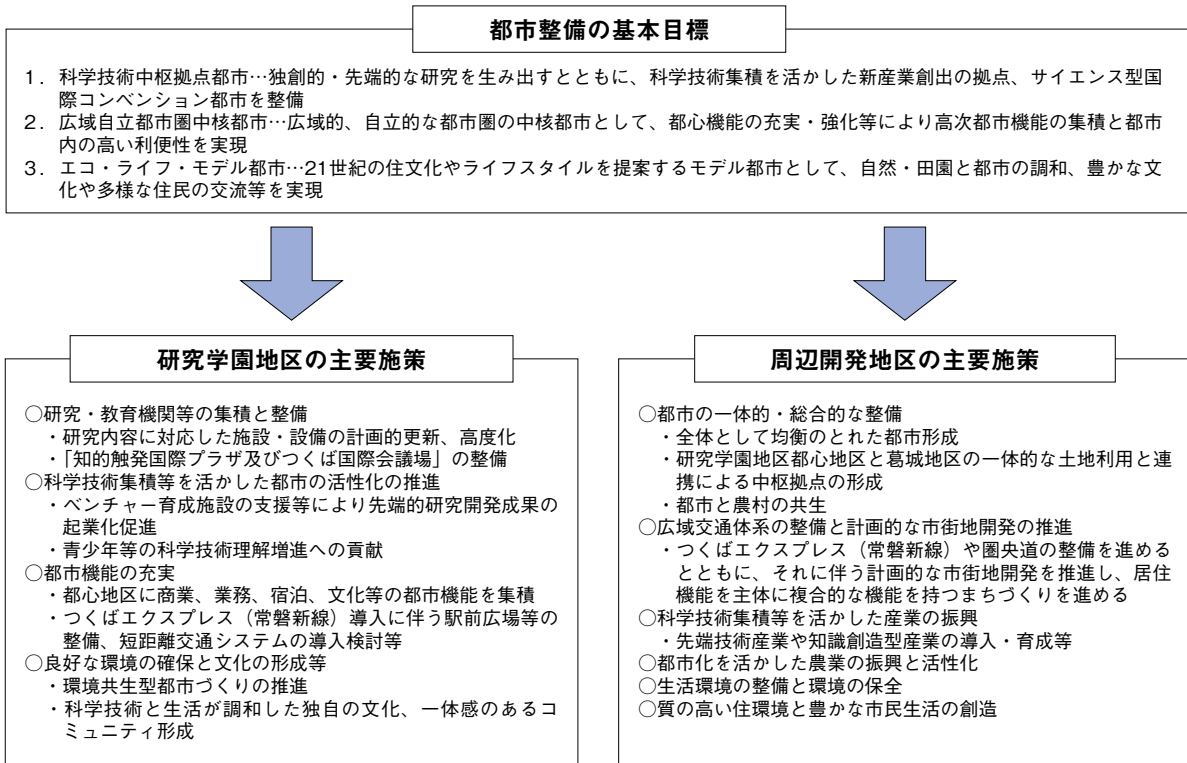
(2) 研究学園地区・周辺開発地区の整備について

「筑波研究学園都市建設法」（昭和45年法律第73号）に基づく研究学園地区建設計画と周辺開発地区整備計画（いずれも平成10年4月改定）においては、今後の筑波研究学園都市が目指すべき都市整備の基本目標として、①科学技術中枢拠点都市、②広域自立都市圏中核都市、③エコ・ライフ・モデル都市、を掲げ、これを実現するための総合的な施策展開の方向を示している（図表2-7-4）。

(3) つくば国際戦略総合特区

科学技術の集積効果を最大限に活用し、イノベーションを絶え間無く創出する産学官の連携拠点を形成し、そこから生まれる新事業・新産業で国際標準を獲得、あるいは国際的モデルの提示により、我が国の経済の成長を牽引し、世界的な課題の解決に貢献していくことを目的として、平成23年12月に「つくば国際戦略総合特区」として指定を受けた。

図表2-7-4 研究学園地区建設計画及び周辺開発地区整備計画の骨子



5. 国会等の移転に関する検討

（国会等の移転の主な経緯）

国会等の移転とは、国会をはじめとする三権の中枢機能を東京圏以外の地域へ移転することを意味し、平成2年の衆参両院における「国会等の移転に関する決議」以来検討がなされてきている。平成4年には、議員立法により「国会等の移転に関する法律」（平成4年法律第109号。以下「移転法」という。）が制定され、「国は、国会等の移転の具体化に向けて積極的な検討を行う責務を有する」とされた。移転法により設置された国会等移転調査会において、平成7年に移転の意義、移転先地の選定基準等を内容とする「国会等移転調査会報告」がとりまとめられ、さらに、平成8年の移転法の一部改正により設置された国会等移転審議会は、平成11年12月に国会等の移転先候補地の選定等についての「国会等移転審議会答申」を内閣総理大臣に提出し、内閣総理大臣から国会に同答申の報告がなされた。

この答申を踏まえ、平成15年には、国会において超党派による「国会等の移転に関する政党間両院協議会」が設置され、平成16年12月に同協議会で「座長とりまとめ」がまとめられた。この「座長とりまとめ」では、今後、同協議会において国会等の移転の意思決定に向けた議論に資するため、政府その他の関係者の協力を得て、分散移転や防災、とりわけ危機管理機能（いわゆるバックアップ機能）の中枢の優先移転などの考え方を深めるための調査、検討を行うこととされている。

政府としては、移転法に基づき、また「座長とりまとめ」の主旨を踏まえ、関連する調査や国民への情報提供等、国会における検討に必要な協力を行うこととしている。

6. 国の行政機関等の移転

(移転に向けた取組の経緯)

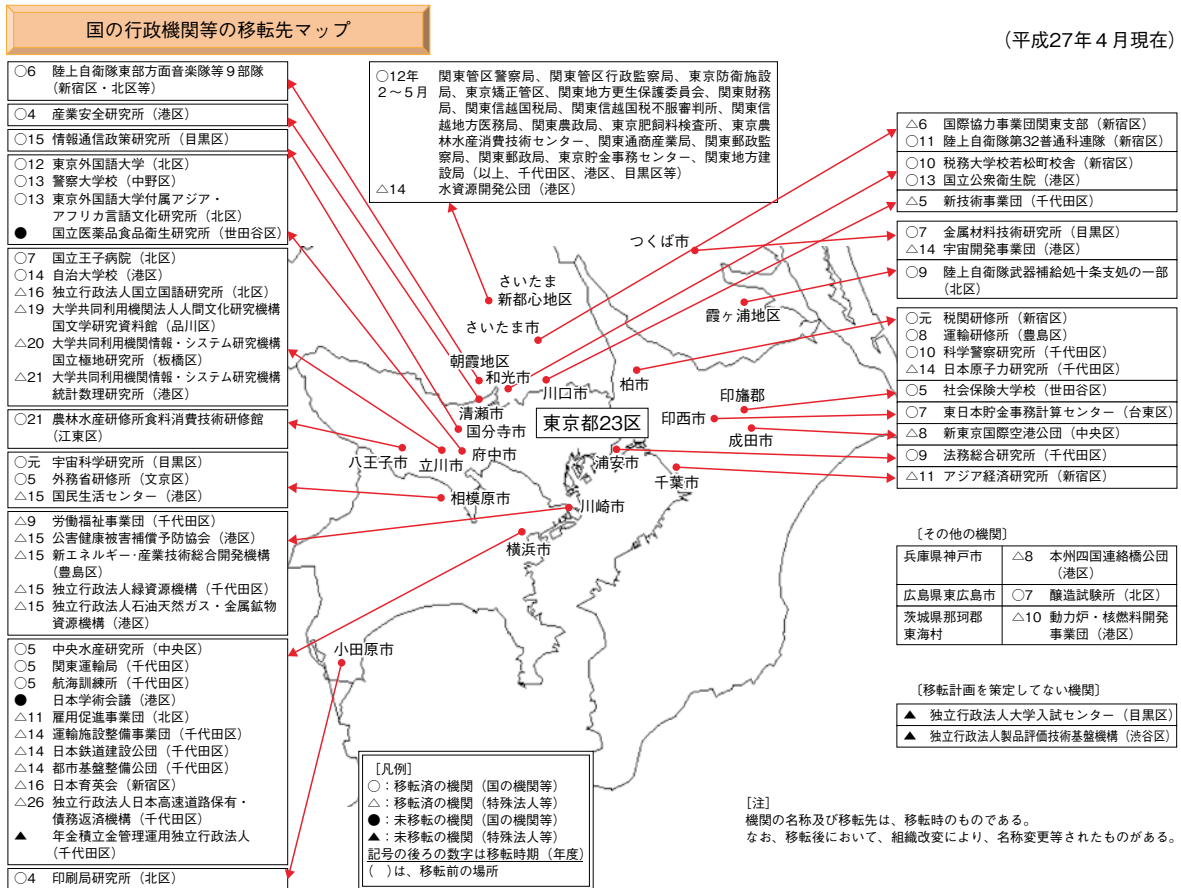
国の行政機関等の移転については、東京都区部における人口及び行政、経済、文化等に関する機能の過度の集中の是正に資することを目的として、「国の機関等の移転について」（昭和63年1月閣議決定）、多極分散型国土形成促進法及びこれに基づく国の行政機関等の移転に関する基本方針（昭和63年7月閣議決定）にのっとり、国の行政機関の官署及び特殊法人の主たる事務所の東京都区部からの円滑な移転が推進されている。

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、66機関11部隊等が移転した。

残る移転対象機関についても、閣議決定及び移転計画にしたがって移転が円滑に実施されるよう、その着実な推進を図っている。

また、平成26年に制定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略」においては、政府関係機関（独立行政法人等の関連機関を含む）の中で地方が目指す発展に資する機関について、地方公共団体から移転要望があること等を踏まえ、創生に資すると考えられる政府関係機関について、まち・ひと・しごと創生本部においてその必要性や効果につき検証した上で移転すべき機関を決定し、その具体化を図ることとしている。

図表2-7-5 国の行政機関等の移転実績マップ



資料：国土交通省

資料

首都圏整備に関する各種データ

1 人口の状況

1-1 首都圏各地域の人口と人口増加率の状況

| | 人 口 (千人) | | | | | 人口増加率 (%) | | | |
|-------|----------|---------|---------|---------|---------|-----------|-------|--------|--------|
| | 平成2年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 | 平成22年 | H2~7 | H7~12 | H12~17 | H17~22 |
| 全国 | 123,611 | 125,570 | 126,926 | 127,768 | 128,057 | 1.6 | 1.1 | 0.7 | 0.2 |
| 首都圏 | 39,396 | 40,402 | 41,322 | 42,379 | 43,467 | 2.6 | 2.3 | 2.6 | 2.6 |
| 東京都 | 11,856 | 11,774 | 12,064 | 12,577 | 13,159 | -0.7 | 2.5 | 4.2 | 4.6 |
| 東京都区部 | 8,164 | 7,968 | 8,135 | 8,490 | 8,946 | -2.4 | 2.1 | 4.4 | 5.4 |
| 都心3区 | 266 | 244 | 268 | 326 | 375 | -8.4 | 10.0 | 21.7 | 15.0 |
| 近隣3県 | 19,941 | 20,803 | 21,354 | 21,902 | 22,459 | 4.3 | 2.6 | 2.6 | 2.5 |
| 周辺4県 | 7,600 | 7,825 | 7,904 | 7,900 | 7,849 | 3.0 | 1.0 | -0.0 | -0.7 |

資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

1-2 首都圏における総人口に占める年齢3区分別人口割合の状況

(単位：%)

| | | 昭和60年 | 平成2年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 | 平成22年 |
|----------|------|-------|------|------|-------|-------|-------|
| 0～14歳人口 | 全国 | 21.5 | 18.2 | 15.9 | 14.6 | 13.7 | 13.1 |
| | 首都圏 | 21.1 | 17.3 | 15.0 | 13.8 | 13.1 | 12.6 |
| | 東京都 | 18.0 | 14.6 | 12.7 | 11.8 | 11.3 | 11.2 |
| | 近隣3県 | 22.6 | 18.1 | 15.6 | 14.3 | 13.7 | 13.1 |
| | 周辺4県 | 22.5 | 19.3 | 16.9 | 15.3 | 14.3 | 13.5 |
| 15～64歳人口 | 全国 | 68.2 | 69.5 | 69.4 | 67.9 | 65.8 | 63.3 |
| | 首都圏 | 70.2 | 72.3 | 72.6 | 71.1 | 68.5 | 65.7 |
| | 東京都 | 73.0 | 74.1 | 73.9 | 72.0 | 69.1 | 67.3 |
| | 近隣3県 | 69.9 | 72.9 | 73.5 | 72.0 | 69.1 | 65.7 |
| | 周辺4県 | 66.7 | 68.0 | 68.1 | 67.1 | 65.7 | 63.1 |
| 65歳以上人口 | 全国 | 10.3 | 12.0 | 14.5 | 17.3 | 20.1 | 22.8 |
| | 首都圏 | 8.6 | 10.0 | 12.2 | 15.0 | 17.9 | 20.8 |
| | 東京都 | 8.9 | 10.5 | 13.0 | 15.8 | 18.3 | 20.1 |
| | 近隣3県 | 7.5 | 8.8 | 10.8 | 13.6 | 16.9 | 20.5 |
| | 周辺4県 | 10.9 | 12.6 | 15.0 | 17.5 | 20.0 | 22.7 |

注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係及び人口割合の分母である「総人口」に「年齢不詳」を含むことによる。

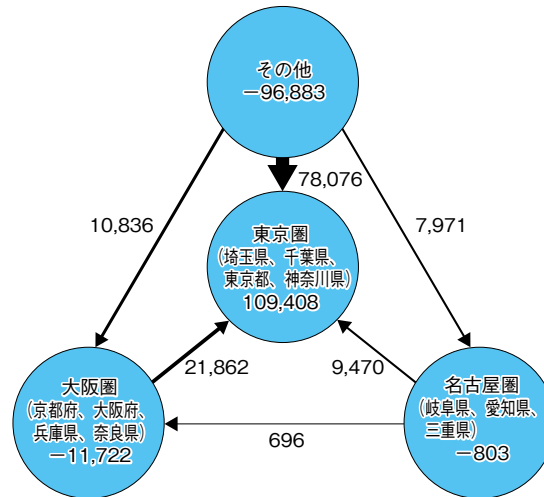
資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

1-3 首都圏における65歳以上単身世帯の状況

| | | 昭和60年 | 平成2年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 | 平成22年 |
|--|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 65歳以上単身世帯数 (単位：千世帯) | 全国 | 1,181 | 1,623 | 2,202 | 3,032 | 3,865 | 4,791 |
| | 首都圏 | 286 | 414 | 594 | 881 | 1,177 | 1,546 |
| | 東京都 | 134 | 187 | 265 | 388 | 498 | 622 |
| | 近隣3県 | 102 | 157 | 234 | 362 | 507 | 704 |
| | 周辺4県 | 50 | 70 | 95 | 131 | 171 | 220 |
| 65歳以上単身世帯数の割合 (一般世帯総数に占める) (単位：%) | 全国 | 3.1 | 4.0 | 5.0 | 6.5 | 7.9 | 9.2 |
| | 首都圏 | 2.3 | 3.0 | 4.0 | 5.5 | 6.9 | 8.4 |
| | 東京都 | 3.0 | 4.0 | 5.3 | 7.2 | 8.7 | 9.8 |
| | 近隣3県 | 1.8 | 2.4 | 3.2 | 4.6 | 6.0 | 7.7 |
| | 周辺4県 | 2.4 | 3.1 | 3.8 | 4.9 | 6.2 | 7.6 |
| 65歳以上単身世帯数の割合 (65歳以上人口に占める) (単位：%) | 全国 | 9.5 | 10.9 | 12.1 | 13.8 | 15.1 | 16.4 |
| | 首都圏 | 8.8 | 10.5 | 12.0 | 14.2 | 15.5 | 17.1 |
| | 東京都 | 12.7 | 15.1 | 17.3 | 20.3 | 21.7 | 23.6 |
| | 近隣3県 | 7.4 | 9.0 | 10.4 | 12.5 | 13.7 | 15.3 |
| | 周辺4県 | 6.3 | 7.3 | 8.1 | 9.5 | 10.8 | 12.3 |

資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

1-4 大都市圏における人口移動量（平成26年）



注：数字は転入者数と転出者数の差（人）を表す。

資料：「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）により国土交通省都市局作成

1-5 業務核都市における人口の状況

（単位：人）

| | 昭和60年 | 平成2年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 | 平成22年 |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 全国 | 121,048,923 | 123,611,167 | 125,570,246 | 126,925,843 | 127,767,994 | 128,057,352 |
| 首都圏 | 37,618,340 | 39,396,483 | 40,402,054 | 41,321,883 | 42,379,351 | 43,467,160 |
| 東京都区部 | 8,354,615 | 8,163,573 | 7,967,614 | 8,134,688 | 8,489,653 | 8,945,695 |
| 業務核都市計 ^{注1} | 9,333,461 | 10,116,756 | 10,543,206 | 10,950,003 | 11,380,639 | 11,925,831 |
| 横浜市 | 2,992,926 | 3,220,331 | 3,307,136 | 3,426,651 | 3,579,628 | 3,688,773 |
| 川崎市 | 1,088,624 | 1,173,603 | 1,202,820 | 1,249,905 | 1,327,011 | 1,425,512 |
| 厚木市 | 175,600 | 197,283 | 208,627 | 217,369 | 222,403 | 224,420 |
| 町田市 | 321,188 | 349,050 | 360,525 | 377,494 | 405,534 | 426,987 |
| 相模原市 ^{注2} | 482,778 | 531,542 | 570,597 | 605,561 | 628,698 | 717,544 |
| 八王子市 | 426,654 | 466,347 | 503,363 | 536,046 | 560,012 | 580,053 |
| 立川市 | 146,523 | 152,824 | 157,884 | 164,709 | 172,566 | 179,668 |
| 多摩市 | 122,135 | 144,489 | 148,113 | 145,862 | 145,877 | 147,648 |
| 青梅市 | 110,828 | 125,960 | 137,234 | 141,394 | 142,354 | 139,339 |
| 川越市 | 285,437 | 304,854 | 323,353 | 330,766 | 333,795 | 342,670 |
| 熊谷市 ^{注3} | 177,869 | 187,968 | 192,523 | 192,527 | 191,107 | 203,180 |
| さいたま市 ^{注4} | 922,757 | 1,007,569 | 1,078,545 | 1,133,300 | 1,176,314 | 1,222,434 |
| 春日部市 ^{注5} | 207,021 | 226,449 | 238,598 | 240,924 | 238,506 | 237,171 |
| 越谷市 | 253,479 | 285,259 | 298,253 | 308,307 | 315,792 | 326,313 |
| 柏市 ^{注6} | 311,155 | 347,002 | 362,880 | 373,778 | 380,963 | 404,012 |
| 土浦市 ^{注7} | 120,175 | 127,471 | 132,243 | 134,702 | 135,058 | 143,839 |
| つくば市 ^{注8} | 150,074 | 168,466 | 182,327 | 191,814 | 200,528 | 214,590 |
| 牛久市 ^{注9} | 51,926 | 60,693 | 66,338 | 73,258 | 77,223 | 81,684 |
| 成田市 ^{注10} | 77,181 | 86,708 | 91,470 | 95,704 | 100,717 | 128,933 |
| 千葉市 | 788,930 | 829,455 | 856,878 | 887,164 | 924,319 | 961,749 |
| 木更津市 | 120,201 | 123,433 | 123,499 | 122,768 | 122,234 | 129,312 |

注1：業務核都市に含まれる表中の市を対象とした。

市のデータは平成22年10月1日現在の境域とし、市の一部が業務核都市に指定されている場合も、市全域のデータとした。

注2：相模原市（平成22年）には、合併前の津久井町及び相模湖町の数値を含む。注3：熊谷市には、合併前の大里町（村）及び妻沼町の数値を含む。

注4：さいたま市には、合併前の浦和市、大宮市、与野市及び岩槻市の数値を含む。注5：春日部市には、合併前の庄和町の数値を含む。

注6：柏市には、合併前の沼南町の数値を含む。注7：土浦市（平成22年）には、合併前の新治村の数値を含む。

注8：つくば市には、合併前の大穂町、豊里町、谷田部町、桜村、筑波町及び荃崎町の数値を含む。

注9：牛久市は、昭和61年6月に市制へ移行。それ以前は、牛久町の数値。

注10：成田市（平成22年）には、合併前の下総町及び大栄町の数値を含む。

資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

1-6 業務核都市における事業所数（民間）の状況

(単位：事業所)

| | 平成3年 | 平成6年 | 平成8年 | 平成11年 | 平成13年 | 平成16年 | 平成18年 | 平成21年 | 平成24年 |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 全国 | 6,559,377 | 6,550,245 | 6,521,837 | 6,203,249 | 6,138,312 | 5,728,492 | 5,722,559 | 5,886,193 | 5,453,635 |
| 首都圏 | 1,960,650 | 1,966,943 | 1,970,027 | 1,870,648 | 1,860,928 | 1,738,656 | 1,759,349 | 1,832,839 | 1,697,921 |
| 東京都区部 | 634,114 | 629,367 | 620,959 | 580,531 | 577,545 | 538,602 | 549,199 | 547,610 | 498,735 |
| 業務核都市計 ^{注1} | 395,301 | 400,025 | 406,599 | 387,210 | 385,438 | 362,142 | 367,087 | 404,120 | 379,764 |
| 横浜市 | 120,861 | 121,092 | 123,040 | 115,100 | 114,563 | 107,201 | 107,557 | 121,943 | 114,454 |
| 川崎市 | 46,275 | 46,691 | 45,942 | 43,255 | 42,023 | 41,249 | 39,260 | 43,525 | 40,916 |
| 厚木市 | 9,858 | 10,452 | 10,539 | 10,347 | 10,120 | 9,472 | 9,565 | 10,083 | 9,498 |
| 町田市 | 10,055 | 10,434 | 11,850 | 11,374 | 11,679 | 11,332 | 11,807 | 12,666 | 11,985 |
| 相模原市 ^{注8} | 22,971 | 23,381 | 23,193 | 24,427 | 23,680 | 22,620 | 22,281 | 24,790 | 23,124 |
| 八王子市 | 16,580 | 16,947 | 19,205 | 18,281 | 18,620 | 17,709 | 18,468 | 19,542 | 18,384 |
| 立川市 | 7,564 | 7,352 | 7,410 | 7,045 | 7,345 | 7,225 | 7,541 | 8,015 | 7,584 |
| 多摩市 | 2,926 | 3,126 | 3,408 | 3,382 | 3,640 | 3,190 | 3,435 | 3,882 | 3,551 |
| 青梅市 | 4,946 | 5,005 | 5,187 | 4,872 | 5,074 | 4,804 | 4,765 | 4,979 | 4,600 |
| 川越市 | 11,560 | 11,599 | 11,398 | 10,914 | 11,094 | 10,241 | 10,446 | 11,406 | 10,663 |
| 熊谷市 ^{注2} | 9,325 | 9,406 | 9,594 | 9,228 | 9,175 | 8,351 | 8,688 | 9,194 | 8,531 |
| さいたま市 ^{注3} | 41,895 | 42,711 | 43,424 | 41,130 | 41,021 | 36,769 | 39,555 | 43,066 | 40,692 |
| 春日部市 ^{注4} | 8,807 | 8,902 | 9,056 | 8,681 | 8,599 | 7,690 | 7,657 | 8,167 | 7,518 |
| 越谷市 | 11,828 | 11,974 | 12,614 | 11,940 | 11,269 | 10,738 | 11,220 | 11,947 | 11,213 |
| 柏市 ^{注5} | 11,735 | 11,830 | 11,869 | 11,433 | 11,112 | 10,360 | 11,167 | 12,189 | 11,588 |
| 土浦市 ^{注9} | 7,916 | 7,905 | 7,960 | 7,402 | 7,222 | 6,737 | 6,669 | 7,072 | 6,618 |
| つくば市 ^{注6} | 6,316 | 6,522 | 7,296 | 7,051 | 7,080 | 6,953 | 7,309 | 8,302 | 7,876 |
| 牛久市 ^{注7} | 1,574 | 1,830 | 2,114 | 2,178 | 2,380 | 2,422 | 2,348 | 2,406 | 2,308 |
| 成田市 ^{注10} | 4,830 | 5,006 | 5,112 | 4,832 | 5,150 | 4,960 | 5,135 | 5,502 | 5,225 |
| 千葉市 | 31,690 | 31,980 | 30,834 | 29,157 | 29,290 | 27,195 | 27,353 | 30,198 | 28,629 |
| 木更津市 | 5,789 | 5,880 | 5,554 | 5,181 | 5,302 | 4,924 | 4,861 | 5,246 | 4,807 |

注1：業務核都市に含まれる表中の市を対象とした。

市のデータは平成18年10月1日現在の境域とし、市の一部が業務核都市に指定されている場合も、市全体のデータとした。

注2：熊谷市については、平成18年以前のデータは合併前の大里町（村）及び妻沼町の数値を含み、平成21年のデータは合併後の江南町の数値を含む。

注3～7：「1-5 業務核都市における人口の状況」の脚注を参照。

注8：相模原市については、平成18年以前のデータは合併前の津久井町及び相模湖町の数値を含み、平成21年のデータは合併後の城山町及び藤野町の数値を含む。

注9：土浦市には、合併前の新治村の数値を含む。

注10：成田市には、合併前の下総町及び大栄町の数値を含む。

注11：「事業所・企業統計調査」は平成18年を最後に、「経済センサス」に統合されたため、平成18年度以前のデータと単純に比較できない。

注12：事業内容等不詳の事業所を除く。

資料：平成18年までは「事業所・企業統計調査（総務省）」、平成21年は「経済センサス基礎調査（総務省）」、平成24年は「経済センサス一活動調査」（総務省・経済産業省）により国土交通省都市局作成

1-7 業務核都市における従業者数（民間）の状況

(単位：人)

| | 平成3年 | 平成6年 | 平成8年 | 平成11年 | 平成13年 | 平成16年 | 平成18年 | 平成21年 | 平成24年 |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 全国 | 55,013,776 | 54,366,015 | 57,583,042 | 53,806,580 | 54,912,703 | 52,067,396 | 54,184,428 | 58,442,129 | 55,837,252 |
| 首都圏 | 18,663,626 | 18,318,707 | 19,505,813 | 18,079,172 | 18,798,365 | 17,953,460 | 18,905,137 | 20,720,235 | 19,888,342 |
| 東京都区部 | 6,964,640 | 6,570,661 | 7,040,196 | 6,319,406 | 6,711,510 | 6,456,600 | 6,859,800 | 7,542,838 | 7,211,906 |
| 業務核都市計 ^{注1} | 3,941,751 | 3,986,999 | 4,243,621 | 4,001,919 | 4,123,418 | 3,936,883 | 4,188,972 | 4,750,205 | 4,612,956 |
| 横浜市 | 1,216,309 | 1,218,582 | 1,289,372 | 1,215,524 | 1,246,714 | 1,185,778 | 1,271,937 | 1,468,395 | 1,428,600 |
| 川崎市 | 505,168 | 499,269 | 504,118 | 468,140 | 464,655 | 447,983 | 459,768 | 517,728 | 514,781 |
| 厚木市 | 133,342 | 139,141 | 145,871 | 135,096 | 135,712 | 128,404 | 132,103 | 144,697 | 141,511 |
| 町田市 | 96,141 | 99,163 | 113,130 | 105,943 | 115,549 | 116,992 | 126,827 | 134,592 | 127,476 |
| 相模原市 ^{注8} | 213,667 | 219,043 | 224,132 | 225,101 | 226,317 | 212,551 | 223,079 | 252,931 | 240,371 |
| 八王子市 | 169,547 | 169,281 | 198,951 | 187,974 | 197,074 | 191,713 | 205,740 | 221,681 | 211,823 |
| 立川市 | 84,637 | 81,033 | 82,015 | 79,440 | 88,823 | 84,823 | 94,607 | 109,038 | 112,936 |
| 多摩市 | 40,279 | 44,867 | 48,178 | 51,300 | 52,582 | 49,805 | 56,532 | 63,391 | 59,324 |
| 青梅市 | 49,644 | 47,313 | 51,182 | 49,637 | 52,929 | 50,869 | 50,597 | 52,721 | 52,370 |
| 川越市 | 113,763 | 113,716 | 120,699 | 111,962 | 120,838 | 116,856 | 123,538 | 137,578 | 127,523 |
| 熊谷市 ^{注2} | 80,376 | 78,661 | 84,798 | 81,008 | 82,296 | 78,734 | 80,392 | 89,659 | 87,755 |
| さいたま市 ^{注3} | 390,532 | 402,621 | 441,162 | 410,504 | 420,439 | 397,334 | 438,942 | 500,855 | 483,588 |
| 春日部市 ^{注4} | 62,174 | 62,796 | 67,669 | 62,868 | 63,299 | 59,170 | 62,341 | 65,136 | 62,371 |
| 越谷市 | 89,152 | 90,121 | 98,235 | 92,824 | 92,360 | 87,967 | 95,195 | 106,944 | 106,415 |
| 柏市 ^{注5} | 109,363 | 112,562 | 118,472 | 114,270 | 118,335 | 111,637 | 119,138 | 135,404 | 132,541 |
| 土浦市 ^{注9} | 71,873 | 70,458 | 76,157 | 70,366 | 71,585 | 67,581 | 72,289 | 78,119 | 72,782 |
| つくば市 ^{注6} | 55,948 | 60,029 | 71,494 | 70,302 | 73,968 | 73,709 | 96,917 | 116,214 | 113,530 |
| 牛久市 ^{注7} | 13,351 | 15,084 | 17,283 | 17,871 | 19,973 | 21,624 | 21,409 | 24,076 | 23,452 |
| 成田市 ^{注10} | 71,510 | 73,057 | 80,510 | 78,570 | 85,761 | 85,073 | 78,735 | 91,895 | 81,848 |
| 千葉市 | 327,908 | 347,328 | 364,175 | 332,173 | 350,984 | 326,411 | 336,430 | 392,002 | 385,877 |
| 木更津市 | 47,067 | 42,874 | 46,018 | 41,046 | 43,225 | 41,869 | 42,456 | 47,149 | 46,082 |

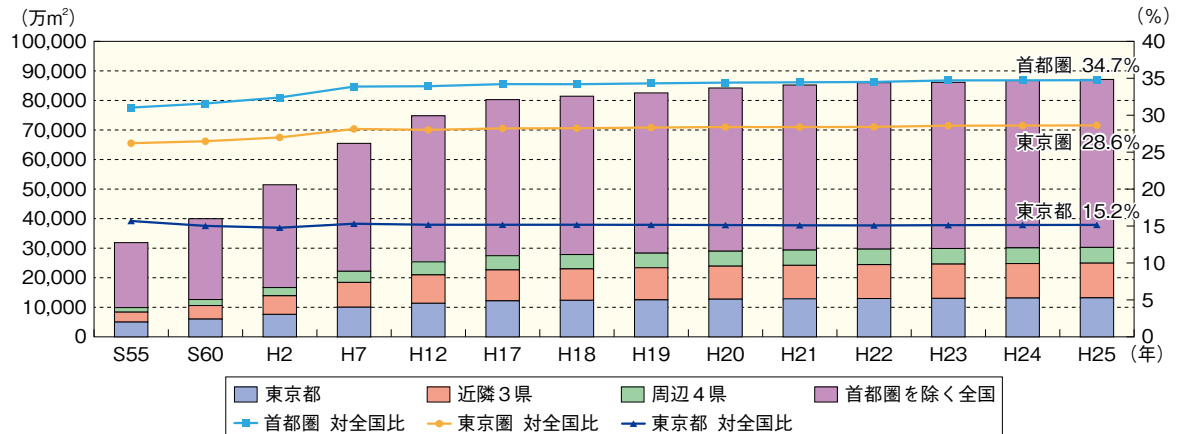
注1：「1-6 業務核都市における事業所数(民間)の状況」の脚注を参照。

注2：事業内容等不詳の事業所の従業者を除く。

資料：平成18年までは「事業所・企業統計調査（総務省）」、平成21年は「経済センサス基礎調査（総務省）」、平成24年は「経済センサス一活動調査」（総務省・経済産業省）により国土交通省都市局作成

2 産業機能の状況

2-1 事務所・店舗等床面積の推移

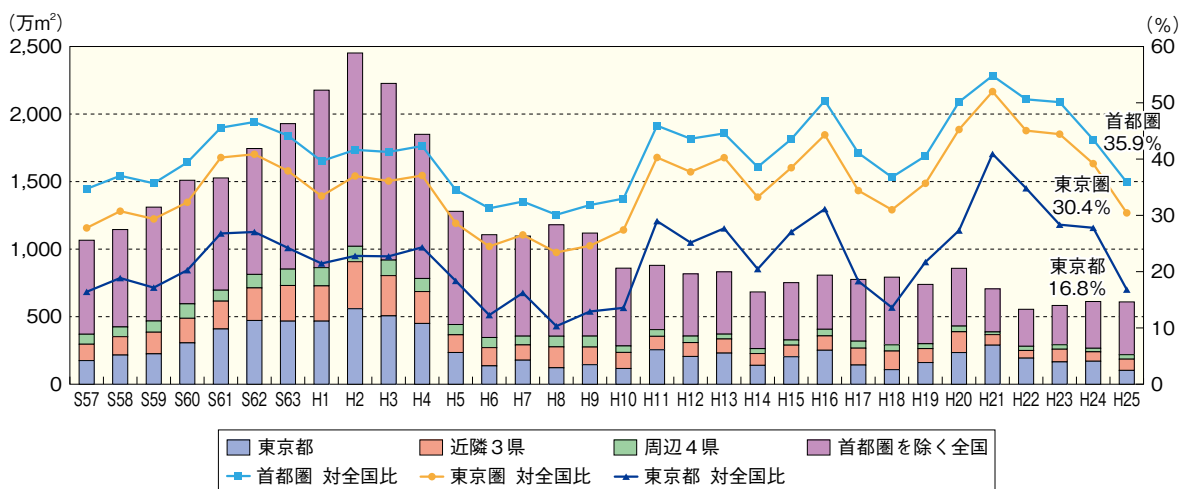


注1：事務所・店舗等とは、木造の事務所・銀行及び店舗並びに非木造の事務所・店舗・百貨店及び銀行を指す。

注2：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料：「固定資産の価格等の概要調査」（総務省）により国土交通省都市局作成。

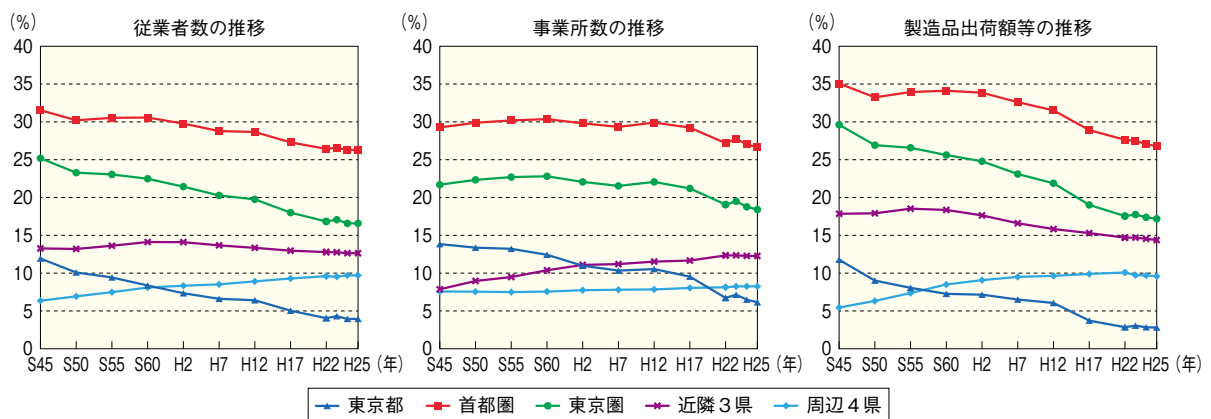
2-2 事務所着工床面積の推移



注：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料：「建築統計年報」（国土交通省）により国土交通省都市局作成。

2-3 製造業の対全国シェアの推移



注：平成18年、19年、21年、22年は「従業員4人以上の事業所に関する統計表」より作成。

資料：「平成25年経済センサス—活動調査（製造業）」（総務省・経済産業省）により国土交通省都市局作成

2-4 各都県における主要農業・林業・水産業部門のシェア等

主要農業部門のシェア等（平成25年）

| | 農業産出額 (億円) | 全国順位 | 農業産出額部門別シェア (%) | | | | 耕地面積 (千ha) |
|------|---------------|------|-----------------|---------|---------|-------|---------------|
| | | | 1位 | 2位 | 3位 | | |
| 全 国 | 85,748 | | 畜産 32.6 | 野菜 26.3 | 米 20.8 | 4,537 | |
| 首都圏 | 17,414 | | 野菜 39.9 | 畜産 26.7 | 米 16.9 | 629 | |
| 茨城県 | 4,356 | 2 | 野菜 40.6 | 畜産 26.0 | 米 20.1 | 173 | |
| 千葉県 | 4,141 | 3 | 野菜 40.7 | 畜産 26.4 | 米 17.1 | 128 | |
| 栃木県 | 2,690 | 9 | 畜産 35.5 | 野菜 30.1 | 米 25.5 | 126 | |
| 群馬県 | 2,303 | 13 | 畜産 41.1 | 野菜 40.6 | 米 7.0 | 73 | |
| 埼玉県 | 2,012 | 18 | 野菜 50.9 | 米 20.0 | 畜産 14.1 | 78 | |
| 山梨県 | 815 | 34 | 果実 62.2 | 野菜 12.5 | 畜産 8.7 | 25 | |
| 神奈川県 | 804 | 35 | 野菜 55.2 | 畜産 18.9 | 果実 10.9 | 20 | |
| 東京都 | 293 | 47 | 野菜 58.7 | 花き 16.7 | 果実 10.9 | 7 | |

注：計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

資料：「平成25年農業産出額」、「平成25年耕地及び作付面積統計」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

主要林業部門のシェア等（平成25年）

| | 林業産出額 (千万円) | 全国順位 | 林業産出額主要部門別シェア (%) | | | 現況森林面積 (千ha) |
|------|----------------|------|-------------------|-------------|----------|-----------------|
| | | | 1位 | 2位 | 3位 | |
| 全 国 | 42,085 | | 木材生産 50.6 | 栽培きのご類 48.4 | 薪炭生産 0.8 | 24,462 |
| 首都圏 | 2,902 | | 木材生産 56.9 | 栽培きのご類 43.0 | 薪炭生産 0.0 | 1,736 |
| 栃木県 | 876 | 13 | 木材生産 67.9 | 栽培きのご類 31.7 | 薪炭生産 0.4 | 341 |
| 群馬県 | 698 | 21 | 栽培きのご類 67.0 | 木材生産 32.7 | 薪炭生産 0.2 | 404 |
| 茨城県 | 652 | 23 | 木材生産 71.6 | 栽培きのご類 28.5 | 薪炭生産 0.0 | 188 |
| 埼玉県 | 202 | 38 | 栽培きのご類 60.4 | 木材生産 39.6 | 薪炭生産 0.0 | 122 |
| 山梨県 | 176 | 39 | 木材生産 81.8 | 栽培きのご類 18.8 | 薪炭生産 0.0 | 347 |
| 千葉県 | 164 | 41 | 栽培きのご類 60.4 | 木材生産 35.4 | 薪炭生産 0.6 | 160 |
| 東京都 | 80 | 44 | 木材生産 70.0 | 栽培きのご類 30.0 | 薪炭生産 0.0 | 79 |
| 神奈川県 | 54 | 46 | 栽培きのご類 59.3 | 木材生産 40.7 | 薪炭生産 | 94 |

注：計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

資料：「平成25年林業産出額」、「2010年世界農林業センサス」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

海面における主要水産業部門のシェア等（平成25年）

| | 漁業生産額 (海面漁業・養殖業) (億円) | 全国順位 | 漁業生産額魚種別シェア (%) | | | | 漁業生産量 (海面漁業・養殖業) (千t) |
|------|-----------------------------|------|-----------------|------------|-----------|-------|-----------------------------|
| | | | 海面漁業 | | 海面養殖業 | | |
| | | | 1位 | 2位 | 1位 | | |
| 全 国 | 13,542 | | まぐろ類 11.4 | その他魚類 8.3 | ぶり類 27.4 | 4,731 | |
| 首都圏 | 404 | | まぐろ類 18.7 | さば類 14.9 | × | 189 | |
| 東京都 | × | — | まぐろ類 40.1 | かつお類 22.8 | × | × | |
| 千葉県 | 266 | 17 | いわし類 17.5 | その他魚類 14.9 | のり類 94.9 | 147 | |
| 神奈川県 | 138 | 28 | まぐろ類 35.1 | かつお類 18.6 | わかめ類 54.8 | 42 | |
| 茨城県 | × | — | さば類 39.8 | いわし類 21.3 | × | × | |
| 栃木県 | — | — | — | — | — | — | |
| 群馬県 | — | — | — | — | — | — | |
| 埼玉県 | — | — | — | — | — | — | |
| 山梨県 | — | — | — | — | — | — | |

注1：東京都及び茨城県の漁業生産額及び漁業生産量については、海面養殖業の秘匿措置により非公表である。

このため、漁業生産額の魚種別シェアのうち、海面漁業のシェアのみ計上している。

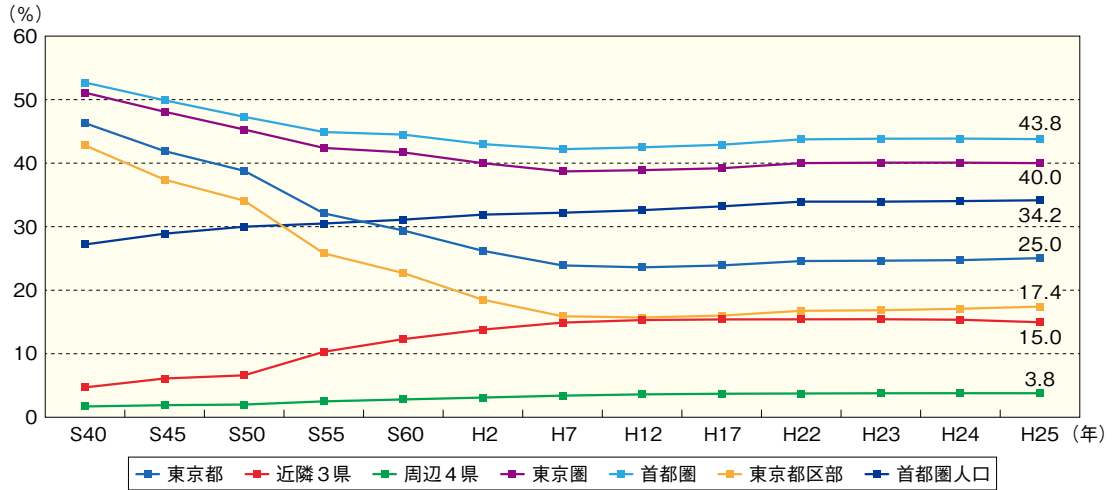
注2：首都圏の漁業生産額及び漁業生産量は、千葉県及び神奈川県の計である。

注3：計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

注4：漁業生産額及び漁業生産量については捕鯨を含まない。

資料：「平成25年漁業生産額」、「平成25年漁業・養殖業生産統計」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

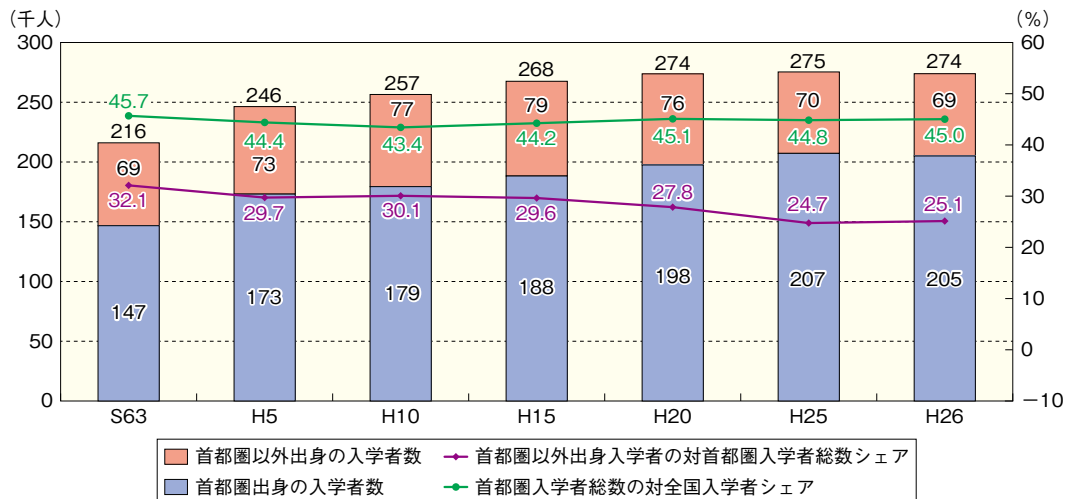
2-5 大学・短期大学・大学院学生数の対全国シェアの推移



注：地域区分は、在籍する学部、研究科、学科等の所在地による

資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）、「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

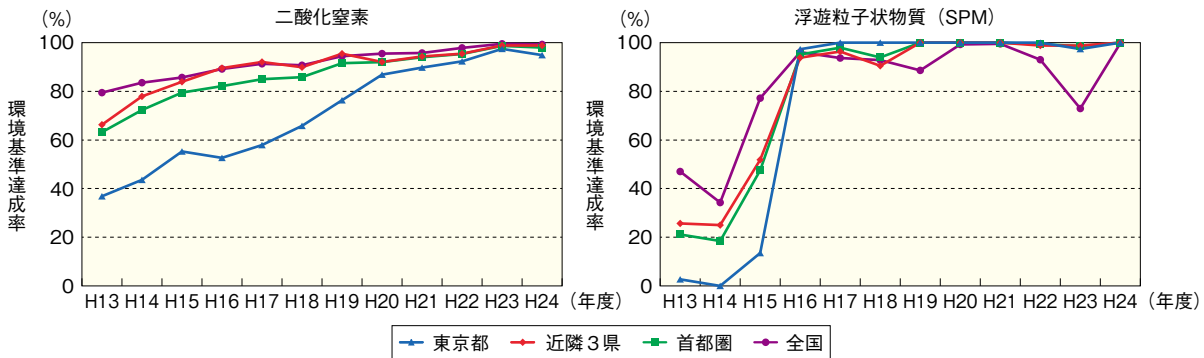
2-6 首都圏にある大学への入学者数とその出身者別内訳とシェアの推移



資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）により国土交通省都市局作成

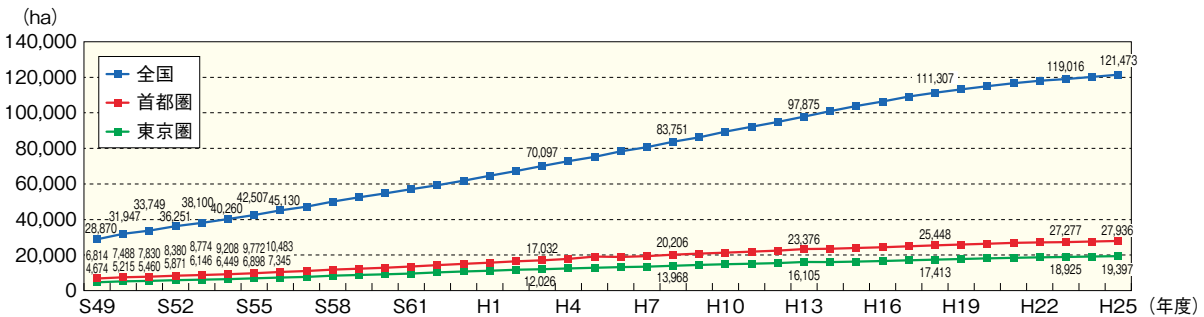
3 環境との共生

3-1 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質 (SPM) の環境基準達成状況 (自動車排出ガス測定局)



資料：「大気汚染状況について」(環境省)により国土交通省都市局作成

3-2 都市公園等開園面積の推移



注：各年度3月31日現在の数値

資料：国土交通省資料により国土交通省都市局作成

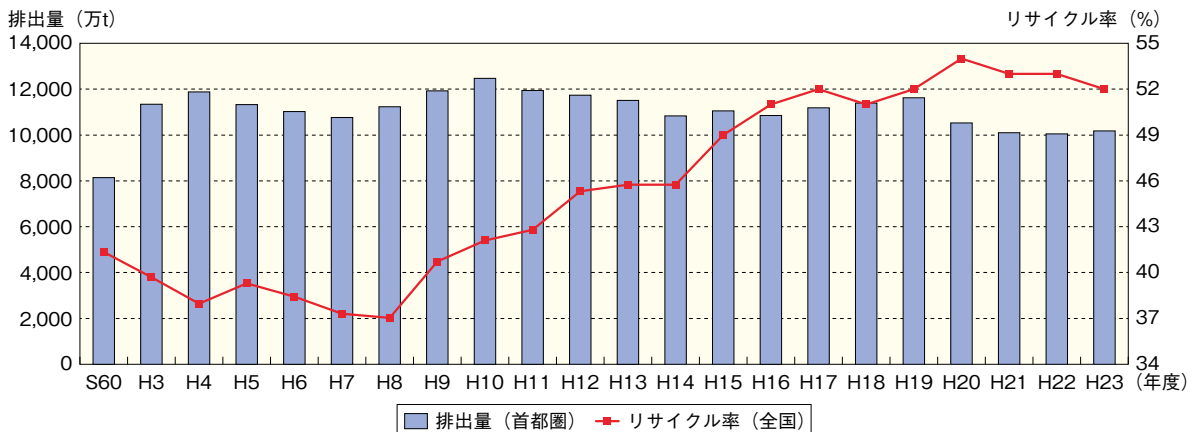
3-3 首都圏における緑地保全関連制度の指定状況

| | S61 | | H5 | | H12 | | H19 | | H25 | |
|-------------|-----|---------|-----|---------|-----|---------|-----|---------|-----|---------|
| | 地区数 | 面積 (ha) | 地区数 | 面積 (ha) | 地区数 | 面積 (ha) | 地区数 | 面積 (ha) | 地区数 | 面積 (ha) |
| 特別緑地保全地区 | 22 | 143 | 47 | 281 | 69 | 358 | 149 | 603 | 263 | 984 |
| 近郊緑地保全区域 | 18 | 15,693 | 18 | 15,693 | 18 | 15,693 | 19 | 15,861 | 19 | 15,861 |
| 近郊緑地特別保全地区 | 8 | 653 | 8 | 655 | 9 | 758 | 9 | 759 | 13 | 1,049 |
| 歴史的風土保存区域 | 5 | 956 | 5 | 956 | 5 | 989 | 5 | 989 | 5 | 989 |
| 歴史的風土特別保全地区 | 9 | 266 | 13 | 571 | 13 | 571 | 13 | 574 | 13 | 574 |

注：各種制度は、都市緑地法、首都圏近郊緑地保全法、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法による。特別緑地保全地区には近郊緑地特別保全地区を含まない。

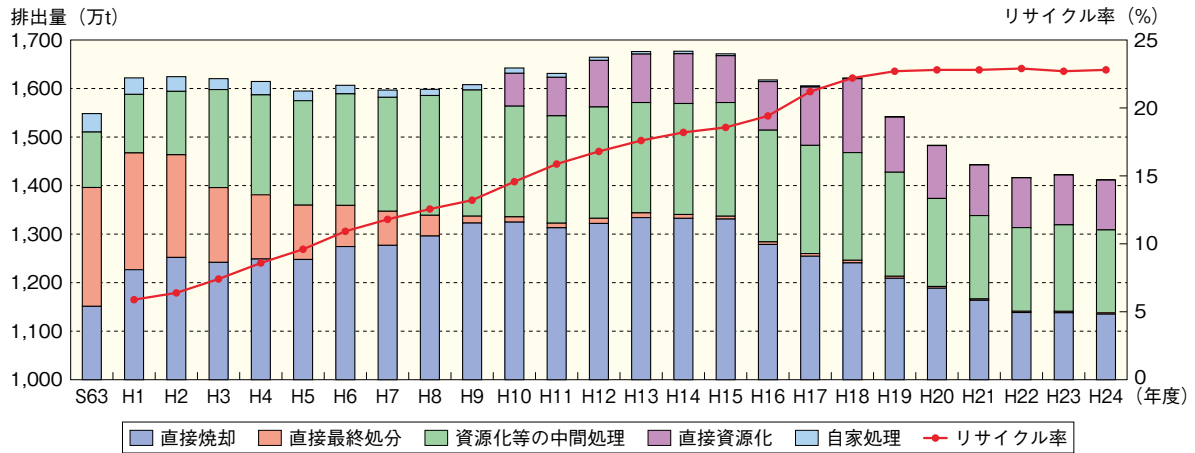
資料：国土交通省資料により国土交通省都市局作成

3-4 首都圏における産業廃棄物の排出量及び全国のリサイクル率の推移



資料：環境省資料により国土交通省都市局作成

3-5 首都圏における一般廃棄物の処理方法別の排出量及びリサイクル率の推移



注1：処分方法別の処分量を元に作成している。

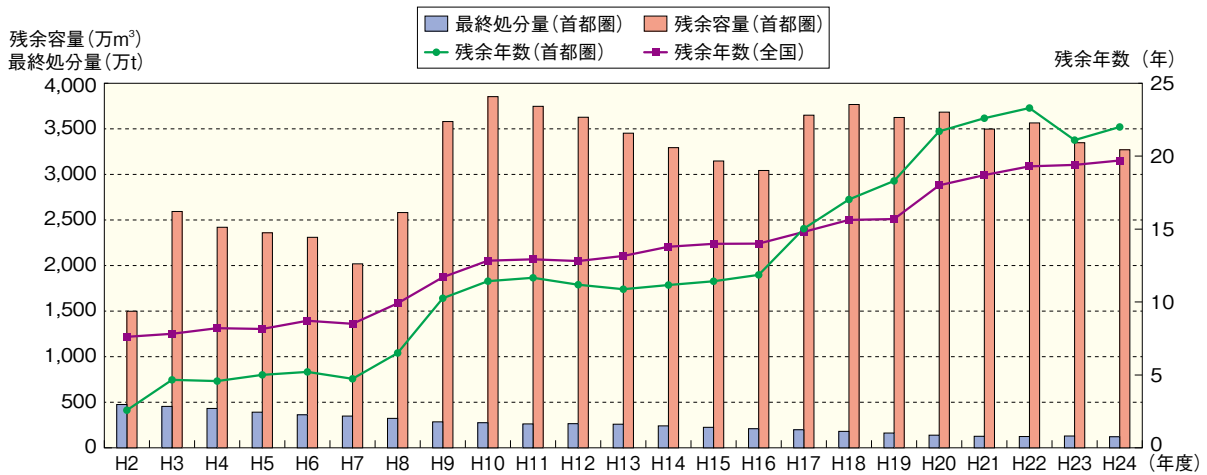
注2：「資源化等の中間処理」の処理方法は、高速堆肥化施設、粗大ゴミ処理施設、資源化等を行う施設、ゴミ燃料化施設及びその他における処理をいう。

注3：排出量には集団回収量は含まない。

注4：リサイクル率=(中間処理後の再生利用量+直接資源化量+集団回収量)/(ゴミ総処理量+集団回収量)。

資料：「日本の廃棄物処理」(環境省)により国土交通省都市局作成

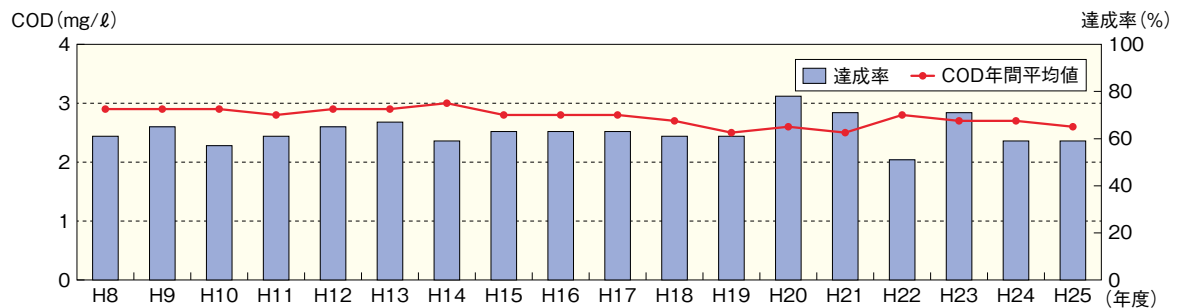
3-6 首都圏における一般廃棄物最終処分場の残余年数の推移



注：残余年数注：残余年数=当該年度の処分場残余容量/(当該年度の最終処分量/埋立ごみ比重(=0.8163))。

資料：「日本の廃棄物処理」(環境省)により国土交通省都市局作成

3-7 東京湾におけるCOD及び環境基準の地点達成率

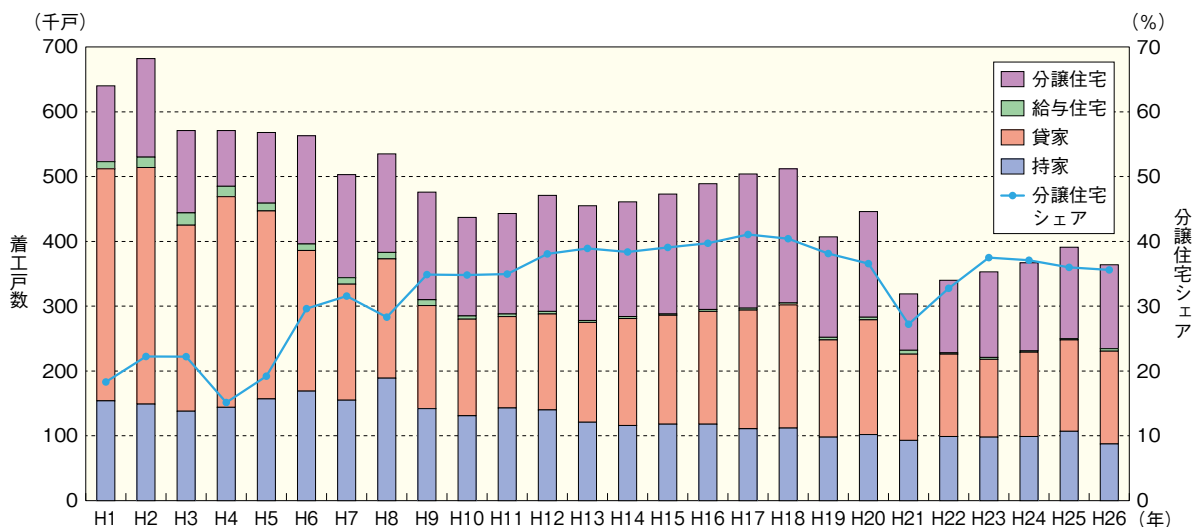


注：地点達成率=(環境基準達成地点数/基準地点数)×100

資料：「平成25年度公共用水域水質測定結果」(環境省)により国土交通省都市局作成

4 住宅の供給状況

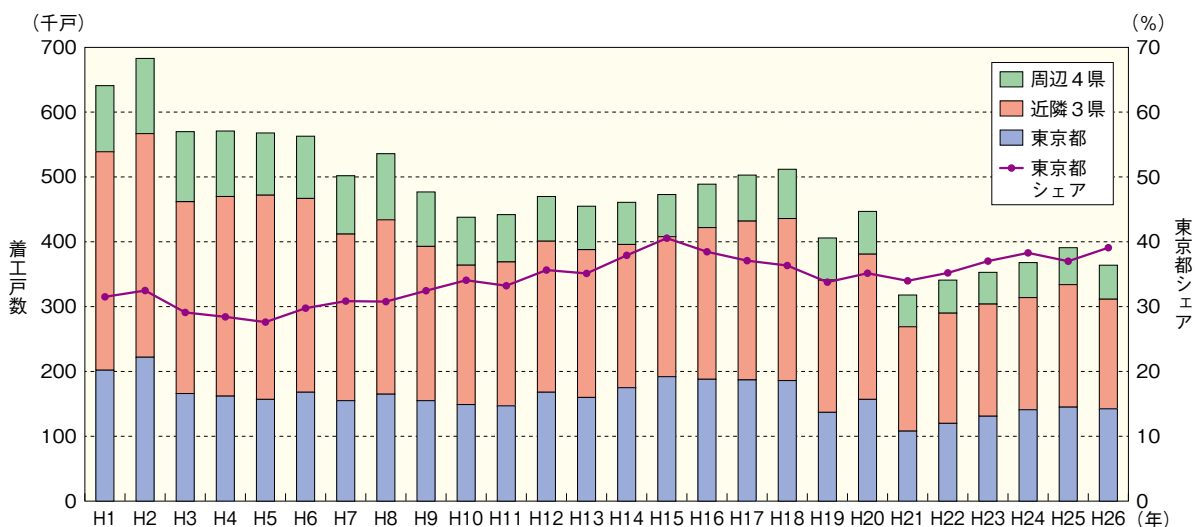
4-1 首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移



注：「持家」とは、建築主が自分で居住する目的で建築するもの。「貸家」とは、建築主が賃貸する目的で建築するもの。「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。「分譲住宅」とは、建て売り又は分譲の目的で建築するもの。

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

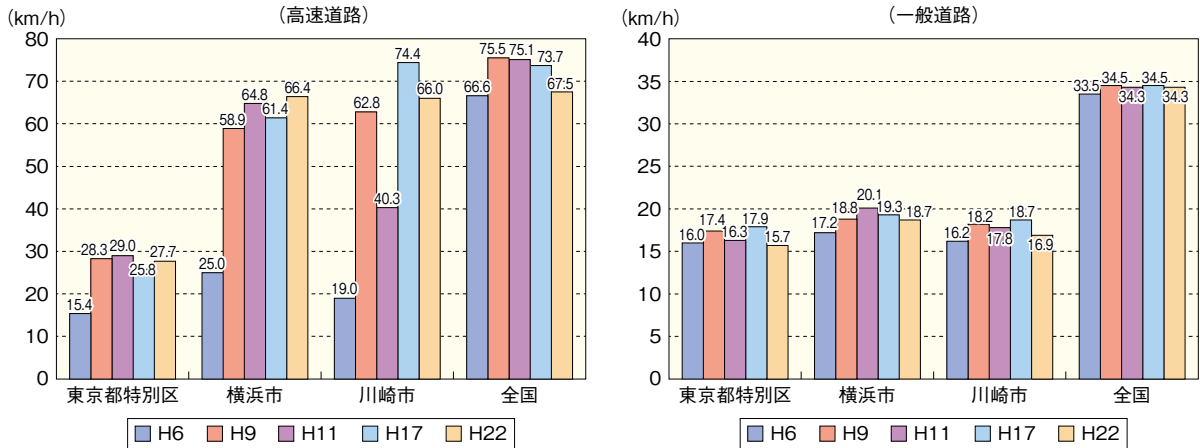
4-2 首都圏の地域別の新設住宅着工戸数の推移



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

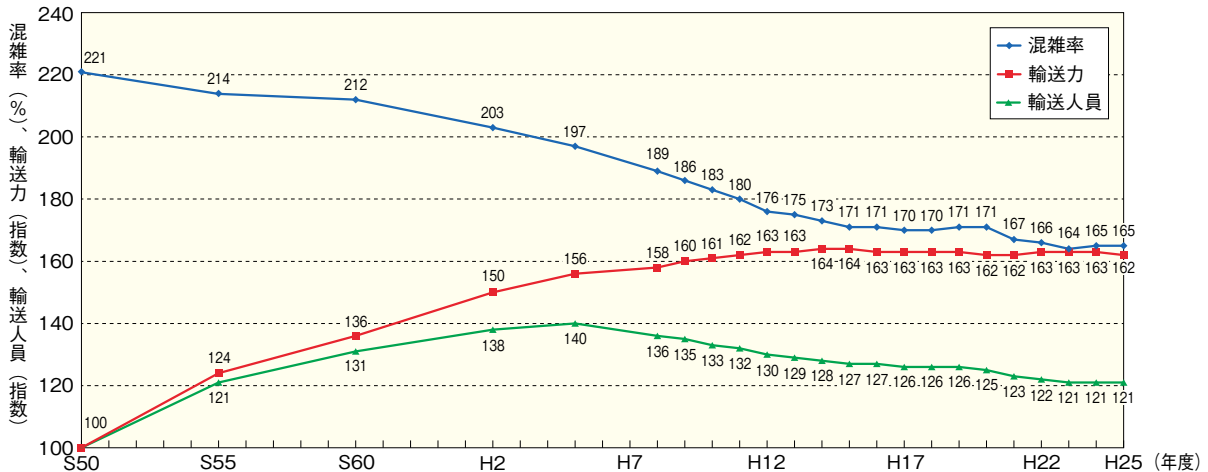
5 将来に引き継ぐ社会資本の整備

5-1 東京圏主要都市の道路における混雑時平均旅行速度



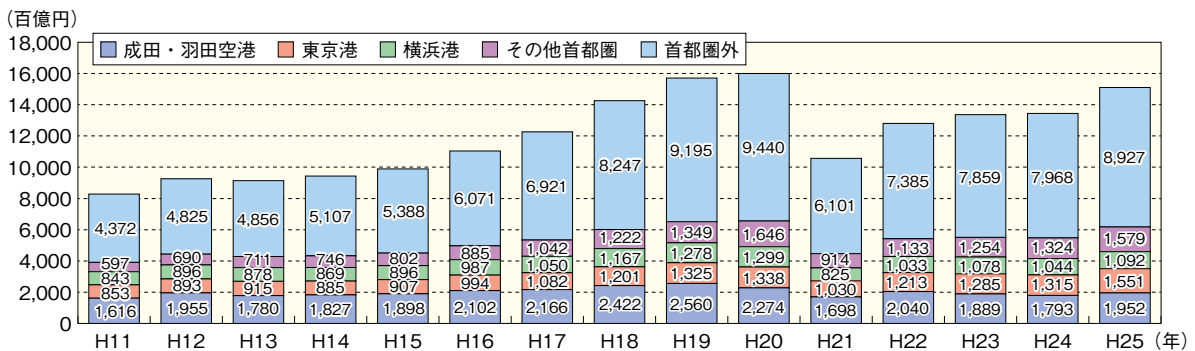
資料：「道路交通センサス」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

5-2 東京圏の最混雑区間における平均混雑率、輸送力、輸送人員の推移



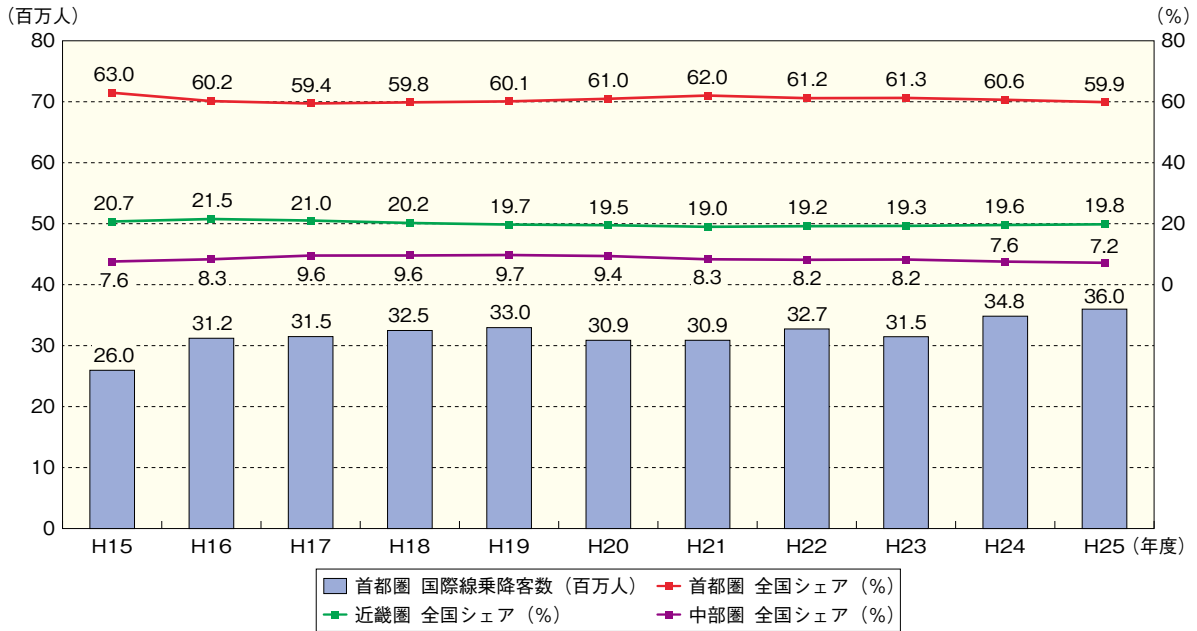
注1：国土交通省において昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている主要31区間
 注2：輸送力、輸送人員は、昭和50年度を100とした指数
 資料：国土交通省資料により都市局作成

5-3 首都圏と全国の貿易額の推移



資料：「外国貿易概況」（財）日本関税協会）により国土交通省都市局作成

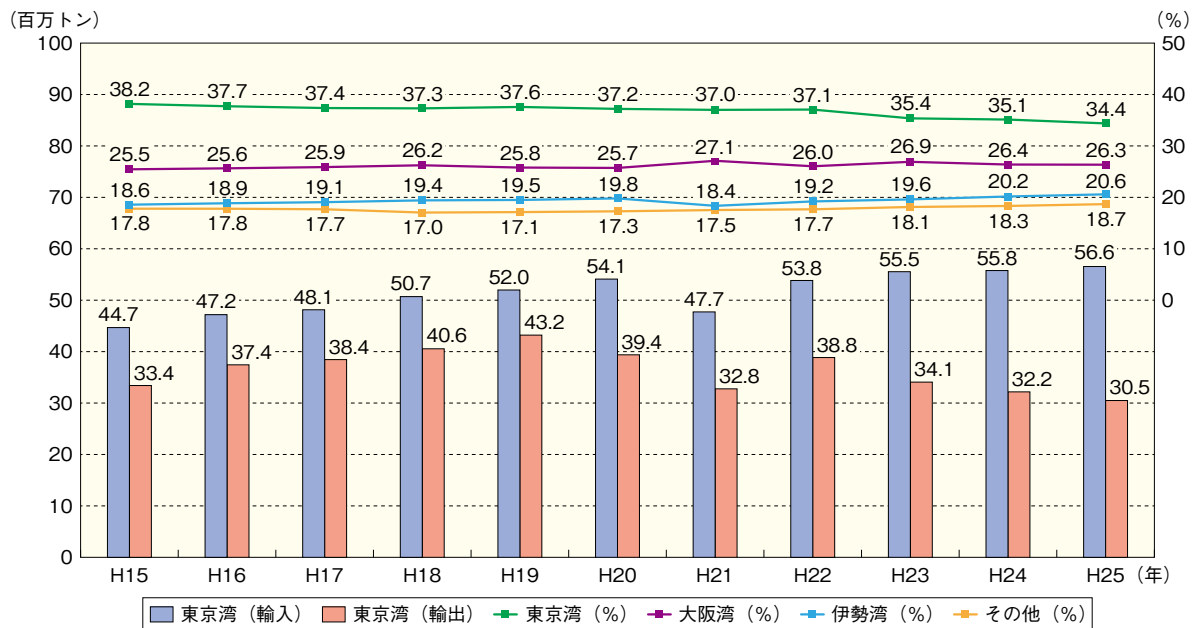
5-4 首都圏の空港の利用状況と三大都市圏のシェア



注：首都圏とは成田国際空港及び東京国際空港の合計、中部圏とは中部国際空港及び名古屋空港、近畿圏とは関西国際空港の乗降客数及び貨物取扱量を指す。

資料：「空港管理状況調査」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

5-5 首都圏における外貿コンテナ取扱貨物量と三大湾のシェア

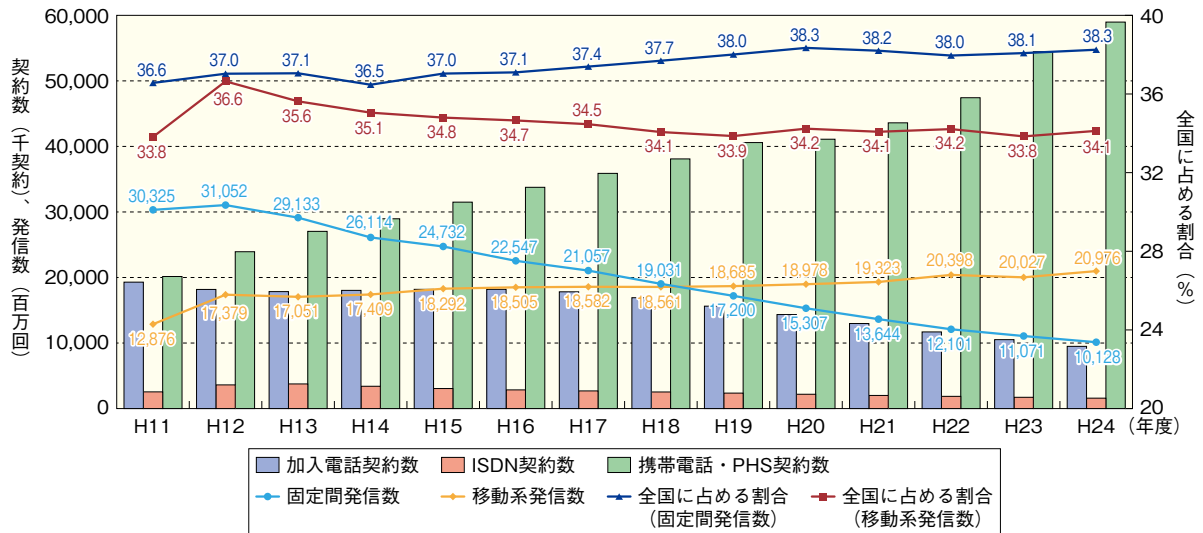


注1：東京湾とは千葉港、東京港、横浜港、川崎港、横須賀港の、大阪湾とは大阪港、堺泉北港、神戸港の、伊勢湾とは名古屋港、三河港、四日市市のそれぞれの取扱貨物量の合計を指す。

注2：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。

資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

5-6 首都圏における各種電話の契約数と発信数



注1：「固定回線発信数」とは、加入電話及びISDNからの発信のうち、加入電話、ISDN、無線呼出しへの発信数

注2：「移動系発信数」とは、携帯電話及びPHSからの全発信数

注3：平成20年度から平成23年度はPHS契約数、PHS発信数が非公表のため、携帯電話・PHS契約数、移動系発信数は携帯電話の発信数

資料：「テレコムデータブック」（(社)電気通信事業者協会）により国土交通省都市局作成

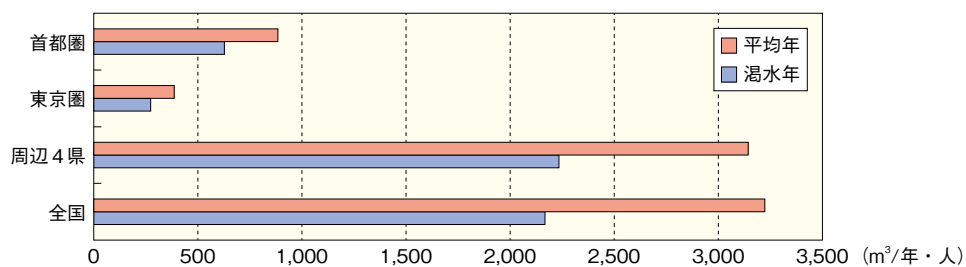
5-7 最近30年間で上水道の減断水が発生した状況



注：昭和59年から平成25年の間で、上水道について減断水のあった年数を図示したものである。

資料：「平成26年版日本の水資源」（国土交通省）

5-8 1人当たりの水資源賦存量



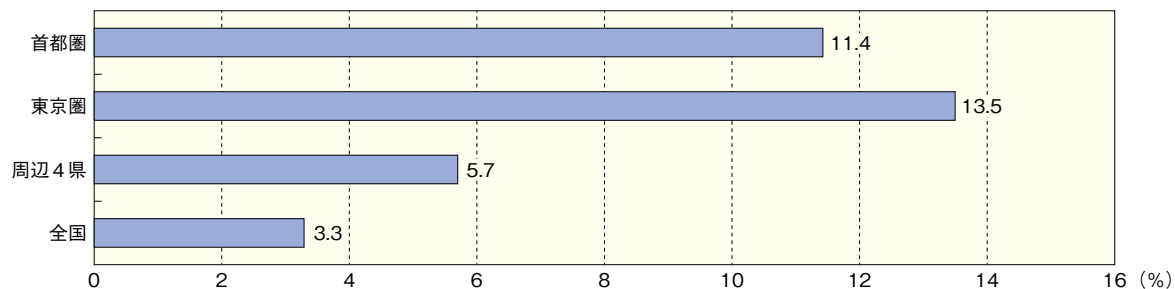
注1：水資源賦存量とは、水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量であり、降水量から蒸発散によって失われる量を引いたものに当該地域の面積を乗じた値。

注2：平均年の水資源賦存量は、昭和56年から平成22年までの平均値である。

注3：渇水年とは、昭和56年から平成22年において降水量が少ない方から数えて3番目の年。

資料：「平成26年版日本の水資源」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

5-9 都市用水使用量¹⁾に対する不安定取水量²⁾の割合

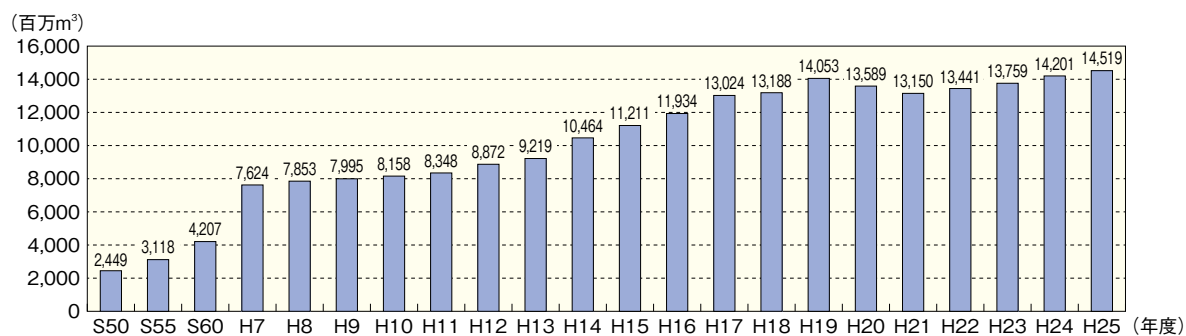


注1：都市用水：生活用水と工業用水

注2：不安定取水：水源となる水資源開発施設が完成していないため、河川流量が豊富な時にのみ可能となる取水で、河川流量が少ない時には取水することが困難となる河川からの取水。

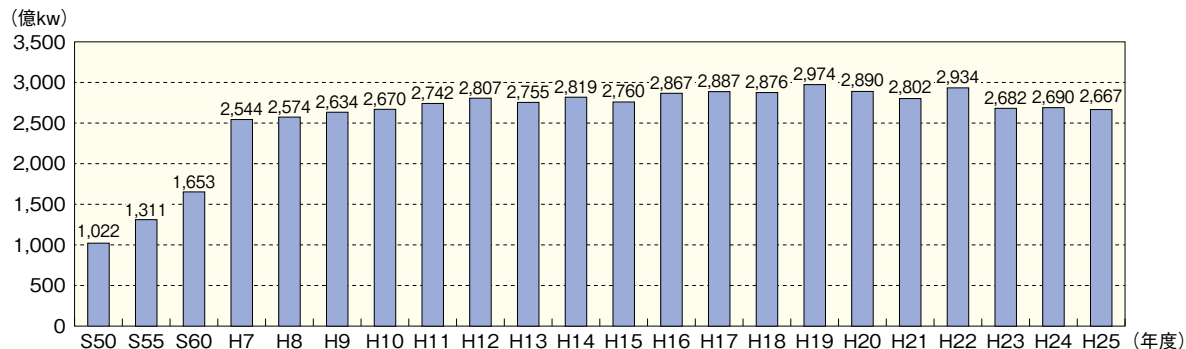
資料：「平成26年版日本の水資源」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

5-10 首都圏におけるガス販売量の推移（東京ガス(株)管内）



資料：ガス事業便覧（日本ガス協会）等により国土交通省都市局作成

5-11 首都圏における販売電力量の推移（東京電力(株)管内）



資料：電気事業便覧（電気事業連合会）等により国土交通省都市局作成

第2回大都市戦略検討委員会における主な意見

＜都市の国際競争力について＞

- ・世界都市ランキング GPCI では、東京は4位。偏差値70以上の指標数を見るとロンドン、ニューヨークは16、パリは11、東京は10。この指標数で勝てなければ国際競争力で勝てない。
- ・東京が弱い指標（偏差値50未満）として、経済では「市場の魅力」と「法規制・リスク」。交通・アクセスで「国際交通ネットワーク」と「交通利便性」がある。
- ・都心ランキング GPICI では、東京は MICE 施設やファイブスターホテルの数が他都市と比べて少なく、自然環境面でも強いとはいえない。また、エアポートパフォーマンスとして国際線の少なさは明らかかな弱点といえる。一方で、GPICI においては、ミシュランのレストラン数は圧倒的に強い部分である。
- ・都市圏ランキング GPMAI では、都市圏全体を5つの機能と3つの視点で評価しており、東京圏はインテリジェンス、ネットワークが強い一方で、インタラクション、バイタリティが弱いとされている。
- ・3,500万人の都市圏を経営しているのは先進国では東京のみであり、そのノウハウについて世界中から質問を受けている。そのような物質的な価値で量ることができない「運営力（＝感性価値）」について、他都市と比較を行った結果、1位で東京、2位がウィーンとなった。東京は大都市でありながら、ウィーンのようなこじんまりとしたすばらしさを持てる都市であるということである。
- ・東京の特徴は拠点の数が多いことである。これらの拠点で民間、官民連携含めて開発が進められているが、オリンピックに絡んだインフラ設備がほとんどないのが非常に悩ましいところである。ニューヨークやロンドンは、開発を進めながら、開発とつなげるインフラ整備を行っている。
- ・大都市戦略については、10年程前から世界各国が最も重要な戦略においている。一方、日本では、国土計画を長くやってきて、バランス論が残っている。世界の全ての国のスーパーパワーは全部第3次産業で動いており、そのエンジンの役割は大都市が担っているから、大都市を強くするのは当然ながら重要となる。
- ・国際競争力のテーマは東京のテーマであって、日本の他の都市のテーマではない。
- ・三大都市圏といってもそれぞれ性格が異なるため、三大都市圏をまとめて議論した方が良いものとまとめるべきではないものを整理すべき。

＜大都市の国際競争力の強化に向けた民間都市開発事業者の取組みについて＞

- ・都市開発事業の目指す姿を「大都市の国際競争力を強化する」、「都市を整備、再生するとともに『賢く使う』」、「官民が役割を分担し連携して実行する」の3つに整理し、これらを実現するため、民間事業者が取り組む方向性を「ビジネス環境の整備」、「安全、安心、快適なまちづくり」、「公共インフラの充実したまちづくり」の3つに整理した。
- ・「ビジネス環境の整備」として、国際競争力の強化のためにグローバル企業を呼び込むための高質なオフィスの整備が第1である。
- ・「安全、安心への取組み」について日本では地震リスクがついて回るものの、技術開発が進み、制震装置の導入や24時間対応の自家発電装置の導入により、大きくリスク低減することができる。

- ・環境に配慮した開発として、ビジネス街において街路や空地に積極的に植樹、緑化を行うなど、緑と水辺の環境整備にも貢献している事例がある。
- ・「公共インフラの充実」として民間開発を活用した公共インフラの整備事例として虎ノ門地区を紹介する。再開発を機に、外国人や高齢者にもやさしいバリアフリーの交通結節拠点を整備し、羽田・臨海部との交通ネットワーク向上にも寄与するという事例である。
- ・東京オリンピック、パラリンピックという強力なエンジンを得た今こそ、大都市の国際競争力を強化する千載一遇、もしかすると最後のチャンスかもしれない。ただし、直面する課題もある。再開発事業は資金回収に長時間を要する。そして、都心部では単独敷地で建て替えられる敷地はほとんどないため、周辺を取り込んだ再開発が多くなり、地権者等への協議に時間を要する問題がある。また、耐震、環境、ICTなど求められるスペックが大きく上がり、コスト増大も懸念されている。
- ・インターナショナルスクール等の付加価値を創出する施設は採算性が悪いため、家賃がまだ思ったほど上がらない現状を踏まえると、事業性を重視する事業者として、社会のニーズがあっても、導入しづらい。
- ・これからの社会に必要となるものの、事業性の低い用途や施設について、支援措置の充実を図ってほしい。個別の規制の緩和を考えるのではなく大都市のあるべき姿を実現するために、制度、政策をフィッティングしてほしい。
- ・大都市圏中心部では、住民の方もコミュニティを欲しているが、彼らだけで何かを作り出すのは難しい。企業、住民というよりも、その場にいる人たちが一体となって、その中で企業を先導役としてうまく使いながら町の活性化や防犯、防災に取り組んでいくのがよい。
- ・再開発では住民の方々の望んでいることや問題視していることを事業者側がどれだけ拾い、選択肢を提案できるかが大切だ。また、再開発エリアと周辺地域が共存共栄できるようにお互いが連携することが必要。
- ・開発エリアだけでなく、周辺を含めた大きなエリアでとらえて物事を考えるべきである。

<委員からの意見>

- ・インセンティブについて考えなければならない。特にスピーディーな都市再生というのが、どのような形で緩和策になるのかということが非常に重要。
- ・空間的なスケール感をどう考えていくのか。だいたい10キロのエリア、その中に5キロの都心がいくつか入っているというスケール感で考えるべき。
- ・競争力を議論する上で、ベンチマークを考えることが必要。他の都市からどうベンチマークされているか、あるいは分野ごとの競合相手がどこかを考えるべき。
- ・民間都市再生事業について、今どういう状況なのかがわからない。PDCAを回してチェックしなければ、今後も同じ轍を踏むことになりかねない。上手くいっていない計画は抜本的に見直すこともしなければいけない。
- ・地方創生と東京一極集中の両立はとても難しいと考える。そのため、国際競争力の強化、大都市戦略を考えるときにも、地方との対流という視点を高いプライオリティで常に持つべき。
- ・インフラや施設整備だけでは国際競争力は強くない。一番の問題は、世界から人、モノ、金を集められる魅力的な市場をつくること。公民連携も含めたチームジャパンで施策、支援を実施しなければい

けない。

- ・都市再生法は、戦後型のまちづくりを近代的な成熟社会に合ったまちづくりに変える役割を果たしてきた。これからは都市再生法の方から都市計画法に踏み込む形で規制緩和、強化等のメリハリをつけていくべき。更地、公共施設跡地に建てる建物よりも、民間が苦勞して再開発していくところこそ、メリハリをつけて優先すべき。
- ・基礎自治体の都市再生法に対する関与と、それから都市再生法における都市計画法、建築基準法の地区計画の関係については法的な整理が必要であると考ええる。
- ・東京の魅力として欠けているものは、国際会議場、展示場等のエンターテインメントやスポーツ、文化芸術、公園等の施設である。その不足分をいかに増やすかということを考える都市再生法であってほしい。
- ・住民が文化、地域特性を持ち、魅力のある生き方をするをベースに国際競争力の強化を見据えた都市開発があるならば、住民が開発とどのように調和するかということが重要な課題であるといえる。
- ・日本は世界に先駆けて、大都市圏で超高齢化が進むと同時に、絶対人口が減っていく。その中で住民にとって魅力的な街にするというコンセプトを忘れないで開発をしていただければと思う。
- ・民間事業で都市再生の一環として多くの緑、高質な緑が形成されたことは評価すべき。一方、自然環境については、都市により気候帯や生態系等のベースが異なる点に、もう少し配慮する必要があるのではないか。
- ・自然環境の指標として生物多様性があるが、各国がそれぞれに有利な指標として多様性を議論する中で、カバレッジや絶対数など異なる考え方が生じている。東京は温帯の特性として、カバレッジも絶対数も上げられるポテンシャルを持っている。そのポテンシャルに対する配慮がなかったことが大きな問題であった。
- ・国土計画を議論するときにもいつもいっているが、目的は各地の街筋、谷筋の文化を大事にし、守り育てることにある。それが国土の多様性を生み、日本の文化の涵養と強靱化につながる。

第3回大都市戦略検討委員会における主な意見

<郊外部のまちづくりの連携事例と課題について>

- ・今までの鉄道事業者は、生産年齢層を主なターゲットとしていたが、今後の人口減少及び高齢化を踏まえ、就学前の子どもや退職したシニア、更には訪日外国人にまでターゲットを拡大し、鉄道事業を進めていかざるを得ない。
- ・社会実験（＝「DIA プラン シニアパス」）を通して、利用者においては高齢者の外出意欲が向上し、自治体にとっては域内の活性化に貢献、交通事業者にとっては利用促進というメリットがあった。今後の課題として、低頻度層（鉄道及びバスの利用頻度が一週間に数回以下のシニアパス購入者）の外出意欲の喚起や同様の仕組みである東京都のシルバーパス等、既存福祉政策との整合性の調整が挙げられる。さらに沿線自治体の課題として共通の目標設定や境界を越えた連携が必要であり、今まで以上に行政と公共交通事業者との連携が必要。
- ・連続立体交差事業の事業目的として踏切解消による道路渋滞緩和と地域分断の解消があるが、それに加え、まちづくりに対しても様々な効果があり、高架下の活用（商業施設や保育所等の立地）などによって、地域活性化にも貢献している。
- ・地域の方針や将来像を描いている地元自治体と交通事業者の連携は不可欠。個々の自治体の個性に限らず、同一路線上の複数自治体の方針や将来像を事業者も共有し、共に具体的施策を展開することで、地域特性やスケールメリットを活かしたまちづくりが可能と考える。それぞれの考え方を持った自治体を共通のビジョンで結びつけることでよりよいまちづくりが可能である。
- ・鉄道事業者単独でできるのは線路上及び駅周辺までの範囲であり、自治体にも行政界という限界がある。鉄道事業者や行政の限界をどう取り払っていけるかが課題であり、その課題が解決できなければ、事業者は事業継続が厳しくなり、地域も衰えてしまうと認識している。
- ・交通に関わる施策の推進については、国、地方公共団体、交通事業者、住民等の連携、協働が必要。

<都市防災の視点からの話題提供（大都市に着目して）について>

- ・防災を考える上での基本スタンスは3つ。1点目は「災害リスクについて知ること」、2点目は「防災もまちづくりであるという発想を持つこと」、3点目は「防災を進めていくための新しいエンジンが必要であること（防災が付加価値を高めることに繋がること）」。
- ・防災目的ではない政策や民間投資を防災の観点からチェックし、実は防災に役立つといったものを拾い出して、社会全体で工夫していく雰囲気をつくってことがポイント。
- ・延焼運命共同体という分析より、依然として大都市圏における延焼リスクは高く、かつ、広域避難シミュレーションにより人的被害の可能性がある。都市計画の防災課題として、大地震発生時の火災に対してまちを安全にしていくようなフェールセーフをもっともっと多重化すべき。
- ・大都市圏は海拔ゼロメートル地帯に広域、高密度で、しかも低層の市街地が形成されており、高潮や大規模水害に弱い。「市街地の浸水対応化」が必要であり、都市計画マスタープランに位置づけることや公園の高台化を勧めるなど、都市計画できちんと対処すべき。
- ・これからやるべきことは、未知・未経験の復興状況が生じることを前提として、復興課題を事前に理解

し、それを解消する施策を事前に検討しておくことが非常に重要。復興状況イメージトレーニングと言っているが、野球に例えれば、直球待ちだけではなく、いろいろな可能性を考えて、カーブが来ても、フォークが来ても、きちんと打ち返せるようにあらかじめ施策を準備しておくことが重要という意味である。

- ・復興状況イメージトレーニングの推進策としては、市町村職員向けの研修を継続していくこと。しかし、この方法では個人の能力は上がるが、組織としての能力が上がりにくい。研修で得られた新しい施策のアイデアを、縦割りの行政にどう落とし込むかが課題。
- ・復興状況イメージトレーニングの取り組みを定着させるためには、国土交通省から当たり前の対策として必要性を示すことが一番早いと考える。研修を通して必要性を理解いただいても、自治体にとっては目の前の防災対策や減災まちづくりが本業という意識であり、次の段階までは気が回らないというのが現状の行政の現場である。
- ・災害時の対応ニーズが、行政の対応資源をはるかに上回ることから、内発的・自律発展的共助が必須である。この課題は高齢者福祉と同じ構造となっており、防災のみを目的とするのではなく、他の地域課題と共に、コミュニティ単位で考えていく必要がある。
- ・前期高齢者のうちに団塊の世代は、自らの力で地域社会を鍛え、災害時の備えを行い、後期高齢者になった時には自分たちで作上げた共助の仕組みで生き抜くような社会構造を今から急いで構築すべき。そのためには、まちづくり支援を体系化し、まちづくり支援技術を高度化する必要がある。そして、他の課題と抱き合わせで問題を解決していくことが必要。
- ・業務地区における防災を帰宅困難者対策に矮小化してはいけない。業務地区を安全にするということは、その地区の付加価値を高めるという新しい動きである。
- ・BCD という概念は、エネルギーや水の自立性を高めて、災害が起きても事業が継続できる地区をつかっていこうというもの。国際競争力の確保につながるだけでなく、周辺地域を含めた広域の安心の拠点空間であるという位置づけもできると思う。イメージとしては、首都直下地震が起こった際、海外のマスコミに対し、BCD にいる人たちはちょっといつもより暑い、こんなの織り込み済みですと言える状況をつくっていくことが非常に重要なポイント。
- ・3. 1 1（東日本大震災）の時には帰宅困難者はいたものの、東京で多くの人々が亡くなるような被害はなかった。3. 1 1 で表面化していない未知の危険が潜んでいるかもしれない。そこに焦点を当てながら、都市再生安全確保計画と業務地区の防災を考えていく必要がある。
- ・広域連携・調整体制の構築において、自治体間で応援するための支援拠点をつくるべきであるが、各都道府県の指揮命令系統は独立しており、必ずしも防災計画側の体制とリンクしていない。支援拠点は、空間的な繋がりだけでなく、防災計画というソフトとリンクさせていく必要がある。また、復旧期における広域連携や復興期における広域調整も必要。
- ・「東京都防災都市づくり推進計画」においては、都内で特に危ない市街地（木造密集市街地）を安全にするため、延々と対策を実施している。一方、対策を実施していない東京の「普通」の市街地についても、地方を基準にすると問題市街地になり得る。災害時の東京全体の安全を考えるのであれば、この「普通」の市街地が要援助救済地区になるか、自立した地区になるかで大きく状況が変わるので、「普通」の市街地を自立させる施策、計画手法を考えるべきである。

<各委員からの意見>

- ・シニアパスは西武鉄道グループの商業施設に対する割引のような特典があれば、さらに効果が上がるのではないかと。また、この社会実験は1ヶ月という短い期間であったが、長期になると効果が下がると考えられる。
- ・鉄道会社も各社特徴を持っており、大きな団地を沿線に持つ鉄道会社では団地内でコミュニティを作り、高齢者の方々に生活に必要なサービスをソーシャルビジネスとして提供するところもある。引退された方々が住まわれてからは、団地も様々な動きが出てきており、大都市圏においては注目すべき動きである。
- ・高齢者の増加への対応について、大都市ならでは戦略性が乏しい。65歳以上80歳未満の高齢者を支えられる人たちではなく、地域や社会を支える人たちと捉えるのであれば、その人たちの働く場所もなくてはならないという視点が必要。
- ・子育てと仕事との両立に関する大都市ならではの問題としては、職場に近い場所に家を持つことが難しいことである。解決が非常に難しい問題であるが、住まい方の中で、大都市における働き方という観点についても取り上げるべきと思う。
- ・65歳から75歳くらいまでは働くということで、就労の場を作ることが絶対のポイントになる。とにかく不定期就労でもよいので働くことについて考えることが重要である。それも踏まえ、大都市には農地が点々と在り、しかも75歳以上人口が激増する地域に点在していることから、農業を高齢者の就労の場として考えることもできる。
- ・少子化問題の解決策を考えると、通勤圏を狭くすることが重要であり、特に出産される年齢の女性の通勤の仕方、住まい方について考えるべき。大都市圏の戦略として、高齢者の住み替えについても考えなければならない。都市の構造も大事だけれども、住み替えに関する我々の意識も変えなければいけない。
- ・働く場所と暮らしの場については、最近、会社に行かない働き方がすごく議論されている。ディベロッパーの方からも、オフィスのフロア面積について今ほど必要にならなくなるといった話も聞く。そのようなことを踏まえると、今議論していることは時代遅れになってしまう可能性がある。
- ・内閣官房のナショナル・レジリエンス懇談会の中で、地震、津波についての議論を進めてきたが、今後は高潮の問題があると思う。それから洪水の場合には、山の方で土砂崩れによる自然のダムができてしまうことがある。これが決壊すると下流の都市が大きな被害を受けてしまうことがある。特に大都市圏は下流にあるので大きな問題である。
- ・3.11（東日本大震災）の人流データを見ると、東京は帰宅困難者という形で都心部に留まった人が多いが、仙台は即座に帰宅している人が多い。震度6強となると家族に生命の危険があるかもしれないといった感覚で、反応が全く違ってくると思う。3.11の東京の状況を見て帰宅困難者対策を議論すると、非常に間違った方向に行くのではないかと。本当に東京で直下型地震が起きた場合のことを想定し議論すべき。
- ・BCDではエネルギーの自立が強調されるが、水や食料の自立も検討すべき。農住混合の日本の郊外（＝農地と市街地が混在している地域）には、防災における水や食料の課題を解決する糸口があるのではないかと。

- 最も重要なことは、各部局が連携された総合行政の構築が不可欠である。例えば、市町村（基礎自治体）レベルで都市計画部局や災害部局や保健福祉部局が共にイメージトレーニングをして議論するという方向性を、国土交通省が旗振り役となり打ち出して欲しい。

第4回大都市戦略検討委員会における主な意見

＜大都市戦略と物流施設整備について＞

- ・都市物流計画については、広域物流拠点（港湾や空港や流通業務団地）の立地と更新が非常に重要な検討項目である。そこからの到着地となる荷さばき施設等についても、同様の検討が必要。
- ・今は入ってきた荷物がすぐに出ていくため、倉庫（物流施設）のタイプは、お米を入れておくような縦に広がる貯蔵型倉庫から、横に広がる流通型倉庫へと変わりつつある。
- ・湾岸エリア（首都圏）には、外国からの荷物の国内配送を担う中継地立地型の物流施設があるが、旧来型（＝縦型）の古い建物が多く、それらを建て替えない限り、国際物流はうまくいかないだろう。そういった施設は家賃が安く、業者の収入が良いという構造から現状維持を望む反応もあるが、国際競争力強化のために何とかしなければならないだろう。
- ・今特に迫っているのは湾岸エリアの老朽物流施設の更新である。設備負担が大きいことから、更新する間にも商売を継続する必要があり、同じ場所に建て替える手法ではなくローリング型で更新すべき。
- ・ロンドンのレッドルート事例で、原則は駐停車禁止となっているが、ローディング（＝荷物の積み込み業者）とハンディキャップ（＝障害者）の方は3時間、荷おろしは20分間停車が認められている。日本の都市においても、このような政策は必要だと思う。
- ・居住環境となる市街地では、通過交通の排除、さらには、防災の観点も入れてみれば良い。また、居住環境地区内部での物流サービスについても、宅配便の車両の通行許可や住宅市街地での荷さばきに関する検討が必要。
- ・買い物弱者対策と通院弱者対策については、モビリティの確保（移動支援）が必要であるが、一方で、アベイラビリティ（供給支援）という対策も必要ではないか。今までの都市計画とか交通計画は基本的にモビリティであり、アベイラビリティの概念が都市計画の体系の中にまだ入っておらず、同様に、ビル建築を計画される方にもまだ十分に浸透していない。発想を変えていかなければならない。
- ・首都直下の場合、3.11（東日本大震災）の約9倍の人間が避難する。すなわち、9倍の救援車やトラックが必要となるということであり、その状況で補給のみに頼ることはできないので、備蓄化するしかない。例えば、避難場所の籠城拠点化、都市施設のシェルター化を検討してみてはどうか。
- ・将来の課題として、物流における労働力不足（ドライバー不足など）が想定され、物流が必ずうまくいく状況にはない。補給に頼るだけでなく、備蓄や籠城といった機能を持った強い都市をつくれると良いと思う。
- ・籠城拠点を構築するためには、防災拠点化を進めるインセンティブが必要である。高層マンションで容積ボーナスを出すなど、ビルオーナーに損が出ず、周りに住む人たちにとっても防災上メリットが

出るようなスタイルがあると良い。

- ・災害時の北関東の役割として、復旧のベースキャンプのような場所になると思う。ただ、大事なことは、そこに備蓄された物資を都内まで運べるのかといった課題がある。
- ・オリンピックのレガシーの観点から、有事の際、「オリンピックを機会にみんないろいろ仕込んでくれた」と後世に思ってもらえるように備えられれば格好が良い。
- ・配送費無料化という流れがあり、物流サービスが「タダ」だという雰囲気世の中がなっている。正当なサービスを受け取るには正当な支払が必要であると世の中に示さない限り、破綻するのではと危惧している。そういった商慣習も変えていかなければならない。

<縮退を余儀なくされる大都市近郊や地方について>

- ・緑の基本計画については、これまで事業計画的側面が非常に強かったが、緑をどうやって担保するのかといった視点に置きかえ、残された緑を戦略的に都市政策のツールに位置づけられる方向になれば良いと考える。
- ・土地所有を超えた都市の緑のつながりとその永続的価値の担保の仕組みをつくるのが非常に大きな課題である。優良デベロッパーが供給するときだけ良質な緑をつくるのではなくて、それが地域の緑として成熟して、体系化される方策が重要である。
- ・環境不動産価値に関しては、公園が隣にあるマンションの方が価格が高いという実態があるにも関わらず、相変わらずその設備的側面だけが強調されている。実際は目に見える環境である景観を不動産価値として評価しており、評価の体系を見直すべき。例えば、見直した環境不動産価値を証券業界（特にリート）にも認めてもらうことでインセンティブが働き、民間デベロッパーなどによる都心の緑の整備・運営が担保されるのではないか。
- ・緑の永続性を担保する上で、リートの存在は心配である。単なる金融資産の固まりであり、誰が地主で誰が所有者なのか分からなくなってしまい、まちに対して責任を持たない性質がある。投資対象物件が経年劣化しても、緑の維持管理に注力しているから環境は向上し、価値が失われないという観点が必要ではないか。
- ・民有の緑の永続性担保に関するアイデアとして、1つの対策が多面的な結果をもたらすように仕向けること。縦割りの切り口ではなくて、横につなぐ発想が非常に重要。
- ・民有の緑の維持管理は、デベロッパーが行うことが原則である。ただし、質が劣化する状況になった場合の歯止めをどうするか。一つはもちろん公共セクターであるが、もう一つとして、オフィスや住民の共通管理費に上乗せする手段も考えられる。しかし、オフィスや住民に対するインセンティブ付けは難しく、全体的に誰が受益者なのかということも含めて議論していく必要がある。
- ・スーパーメガリージョンなどによりアクセスが非常に良くなれば、幸福論として、「豊かさを追い求め

るエンジンになる巨大都市」と「豊かさを深めていく地方」という2つの価値観が際立って然るべき。

- ・機能集約型都市に取り残される可能性がある近郊を緑地で再編することも考えなければならない。城壁で自然と文明を分けた欧州に対し、日本は緑をフィルターとして、再生循環型、自然共生型の都市をつくってきたが、結果として農地や緑地が宅地余力地となった。人口減少を契機に緑地の再編ができるのはチャンスである。
- ・近郊部については、都市農地や私有のまとまりのある緑を公民連携で担保して、計画的保全と利活用ができる仕組みをつくり、新たな田園都市を構想することが非常に重要。
- ・地域の自然的・文化的特性を強調できる景観を自然資本財として位置づけ、それを利活用することによって地域創生も図っていけば、自然共生を重視した都市と地方が緑の利活用を実現し、少子高齢化社会に競争力のある国土の創出に繋がるだけでなく、災害に対するレジリエンス性の担保に繋がるのではないか。
- ・都市化のストレスに一番脆弱な高齢者とか幼児を考えると、公園が地域のコミュニティの核になっていく可能性は非常に高い。

<各委員からの意見>

- ・内閣官房のレジリエンスの議論では、民間投資を防災・減災方面にどう向かわせるかというのが今のテーマ一つになっており、行政はもちろん、民間でも様々なことに取り組んでいく必要がある。
- ・東京圏の場合、業務核都市は非常に成功した都市政策だと思う。実際に数十年の間にこの業務核都市は非常に発展し、全ての業務核都市において2000年以降、いまだに人口が増えている。業務機能が張りつき、人口も張りついたことで発展した。人の移動が増えると物の移動も増えるという論理において、まさに圏央道沿いに流通施設が張りついている。
- ・東京は23区の外周部に緑地はつくってきた。23区の内側でも都立公園をベルト状に結ぶ等の芽出しをしてきたが、芽出しで終わっているのが現状であり、これを具体化する時期がきている。
- ・基本的に民有の緑の維持管理は、所有者である事業者に完全に任せている状況だと思う。特に都心部の緑は、維持管理に非常にコストがかかり、逆に、コストをかけた維持管理をしていかないと価値も高まらない。ニューヨークのハイラインで実施されている寄付金を原資とした維持管理については、残念ながら日本では難しい。
- ・環境不動産価値については、緑が不動産価値を上げているという事実はあると思うが、一方で、真の田園都市が確立した場合に、緑地を維持する費用を、環境不動産価値の上昇分だけで実際に賄うことは、難しいのではないか。
- ・環境不動産価値のようなものがかかり認められるのであれば、その分を税という形で徴収をし、維持管理をしているところに少し回してあげるという仕組みを考えていくべきではないか。

- B I D等のパークマネジメントの場合、むしろ公園や緑地が劣化して初めてまわりが価値を高めようという動きになっていると思う。優良の公園であれば、その優良な部分に収益部分があり、その収益で公園全体を維持するコンセッション方式に可能性があるのではないか。
- 今の日本の公園は、日本人が使いたいと思う公園の形になっていないと思う。公園をただ増やせば良いというわけではなく、我々が求めている緑地系、空間地系をつくろうとすると、今の公園の形とは違ってくるのではないか。
- 東京オリンピックに際して都市の自然環境的なレガシーには2つあり得る。一つは、皇居の存在である。日本の権力の象徴が巨大な里山としての存在として維持され、さらに都心の生物多様性の一大供給地になっていることは権力のあり方として非常に興味深いところ。もう一つは、農地の存在である。前回の委員会でも意見が出たように、食料の自立性を担保し、また、前期高齢者の方々の新しい就労の場として期待される農地の存在を前提として、自立的なユニットの並行配置として郊外部を特に中心に考えることが、東京の自然環境的なレガシーに繋がると考える。
- 今回は物流と緑地の議論はできていたが、スーパーメガリージョンなどの議論ができていなかった。次回以降、圏域間の役割分担と連携について、本質的な議論が必要。