

平成14年度  
首都圏整備に関する年次報告  
要旨

平成15年5月

国土交通省

「首都圏整備に関する年次報告」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。

# 全体構成（案）

## 序章 トピックで見る首都圏この1年

### 第1章 首都圏整備をめぐる最近の動向

#### 第1節 首都圏における都市環境インフラの再生

～ 水と緑と生きものの環わ ～

#### 第2節 首都圏の人の動き

～ 人口の都心回帰と地域拠点の自立 ～

#### 第3節 都市の魅力と活力の創出

～ 活力ある場の創出に向けた都市再生の取組 ～

#### 第4節 東京湾沿岸域の現状と今後の展望

～ 変貌する東京湾沿岸域 ～

### 第2章 首都圏の現況

#### 第1節 人口・世帯数の状況

#### 第2節 活力創出に資する機能の状況

#### 第3節 個人の多様な活動の展開

#### 第4節 環境との共生

#### 第5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備

#### 第6節 将来に引き継ぐ社会資本の整備

### 第3章 首都圏整備の推進

#### 第1節 首都圏整備計画の推進

#### 第2節 首都圏整備計画に基づく主要な事業の実施状況

参考：首都圏整備に関する各種データ

## 【序章 トピックで見る首都圏この1年】

首都圏において、平成14年度に起こった主要な出来事をトピックとして取り上げ、首都圏整備が着実に進展している様子を写真入りで紹介。

### ☆ 成田空港暫定平行滑走路供用開始 <平成14年4月18日>

新東京国際空港（成田空港）では、2本目の滑走路となる長さ2,180mの暫定平行滑走路が平成14年4月18日に供用開始し、この結果、空港の処理能力が年間発着回数13.5万回から20万回へと大幅に拡充され、諸外国からの新規乗り入れ・増便等が実現し、利便性が向上した。



### ☆ <sup>しおどめ</sup>汐留シオサイト(SIO-SITE)始動<平成14年11月2日>

都心と臨海地域を結ぶ交通結節空間及び多機能都市空間の形成を目的とした、汐留土地区画整理事業地区「汐留シオサイト（通称）」（東京都港区）において、平成14年11月2日に都営大江戸線とゆりかもめの「汐留駅」が開業、同年12月1日には、電通本社ビルとその商業施設「カレッタ汐留」がオープンし、本格稼動への第一歩を踏み出した。



☆ 首都高速中央環状線（板橋JCT～江北JCT）の開通 <平成14年12月25日>

平成14年12月25日、首都高速道路高速中央環状線（板橋JCT～江北JCT）7.1km（うち環状構成部分6.2km）が開通した。この道路の完成により、高速5号池袋線、高速川口線及び現在開通している首都高速中央環状線が相互に接続され、バランスのよい首都高速道路ネットワークの形成が促進された。



このほか、

- ・ 首都圏外郭放水路 試験通水開始（平成14年6月8日）
- ・ 工業等制限制度の廃止（平成14年7月12日）
- ・ 丸ビルグランドオープン（平成14年9月6日）
- ・ 東京臨海高速鉄道臨海副都心線（りんかい線）の全線開業  
と相互直通運転（平成14年12月1日）
- ・ 東武鉄道伊勢崎線と帝都高速度交通営団11号線（半蔵門線）  
の相互直通運転（平成15年3月19日）

のトピックを紹介

## 【第1章 首都圏整備をめぐる最近の動向】

首都圏の近年の動向の中で、特徴的な事柄や圏域整備に資する施策について記述。

### 第1節 首都圏における都市環境インフラの再生

～ 水と緑と生きものの環<sup>わ</sup> ～

#### 1. 首都圏の自然環境の現状

##### (1) 緑地等の減少

首都圏全体の緑地、農地及び海浜（以下、緑地等）の面積は、平成9年では、約290万haであり、昭和51年と比較すると約20年間で約18万ha（約6%）減少している。特に、都心からおよそ50kmの範囲内に相当する近郊整備地帯及び既成市街地では、同じ期間に約7万ha（約15%）の緑地等の面積が減少している（表1）。

表1 緑地等の面積の変化

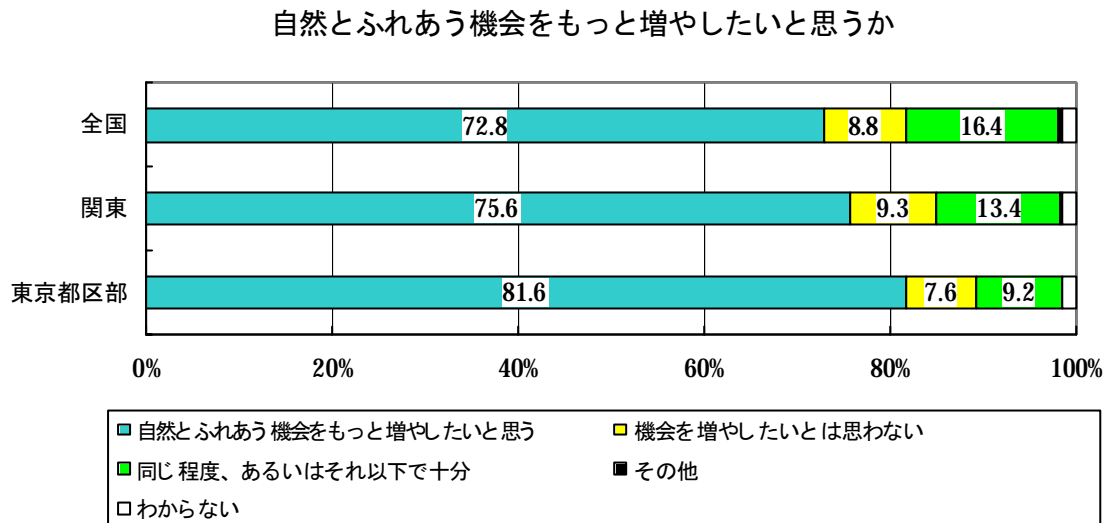
	昭和51年 (万ha)	平成9年 (万ha)	平成9年 /昭和51年 (%)
首都圏(全体)	365		
緑地等	308	290	94
うち 緑地	211	201	95
近郊整備地帯及び既成市街地	77		
緑地等	46	39	85
うち 緑地	22	18	82

##### (2) 自然環境に関する世論の意識

人々が自然とふれあう機会を増やすことに関する世論調査によると、全国で70%以上、東京都区部では81.6%の人が、自然とのふれあいをより増やしたいと思っている（図1）。

また、自然とふれあう機会を増やす方法として、「身近な自然を残したり増やしたりする」「公園や緑地の整備を推進する」との回答が多く、日常の生活の中で自然とふれあう機会を増やしたいと思っている状況がうかがえる。

図1 自然環境に関する世論の意識



## 2. 自然環境の総点検

### (1) 首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン

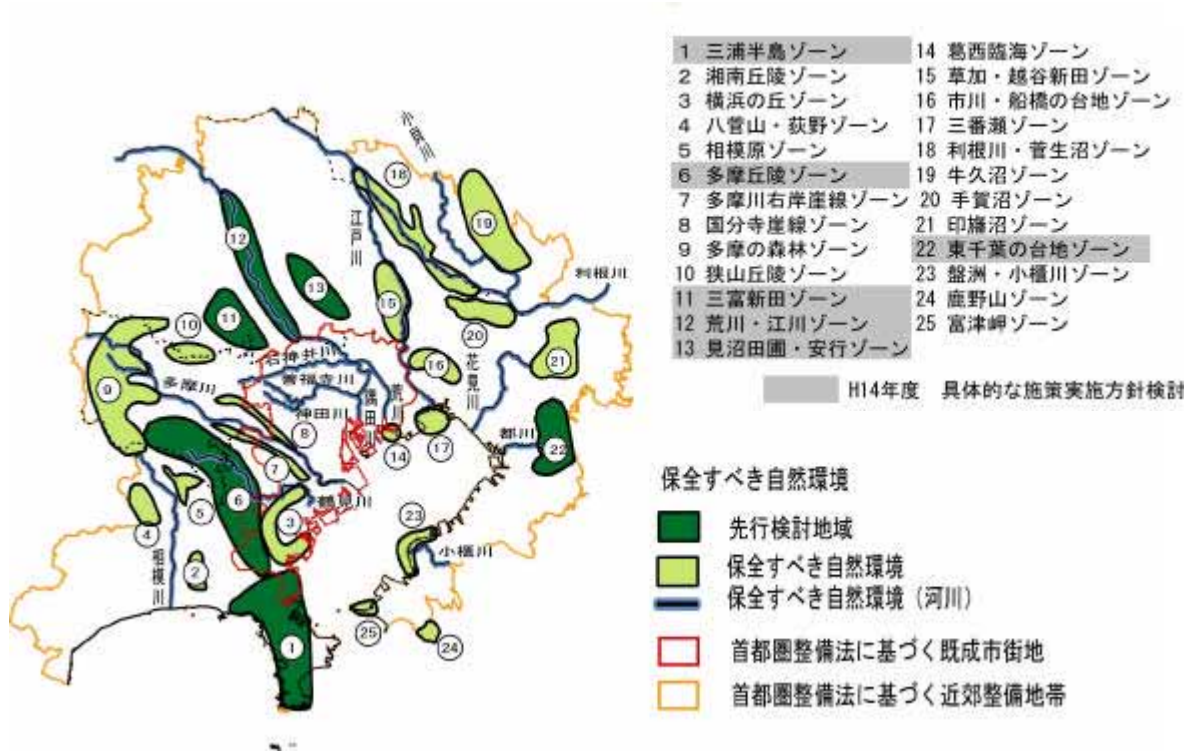
都市再生プロジェクトの一つである「大都市圏における都市環境インフラの再生」の「まとまりのある自然環境の保全」を具体的に推進するため、国土交通省、環境省、農林水産省及び都県市を構成員とした「自然環境の総点検等に関する協議会」が設置され（平成14年3月）、首都圏としては初めて本格的に、生物の多様性の観点等から首都圏の自然環境のビジョンづくりに取り組んでいる。

協議会と並行して、学識経験者からなる研究会においても議論を行い、首都圏の自然環境の基本目標、水と緑のネットワーク形成の考え方等について検討し、「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン（中間報告）」をとりまとめた（平成15年3月）。今後、検討を進め、保全・再生・創出を総合的に考慮した「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」を策定する予定である。

さらに、保全すべき具体の自然環境について検討するため、自然環境の基本目標を基に首都圏における自然環境を総点検し、「保全すべき自然環境」として25のゾーン及び13の河川を抽出した（図2）。平成14年度には、そのうちの6ゾーンを先行検討地域として、関係する国の機関、地方公共団体、NPO等で構成されるワーキンググループを設置し、緑地の保全の方策や地域住民と行政の協働等の具体的な施策実施の方針について検討を行った。



図2 首都圏において保全すべき自然環境



(2) 自然環境の保全に向けての地域での取組

ワーキンググループの事例 さんとめしんでん ～ 三富新田ゾーン ～

先行検討地域の1つである三富新田ゾーン(図2⑪)は、埼玉県に位置し、地域の7割が農地と平地林で占められている。しかし、最近では都市化の進展による緑地の減少等の問題が生じている。ワーキンググループでは、「歴史と文化に培われた、武蔵野の面影を残す平地林や農地の保全と活用」という目標を設定し、三富地域の特色である平地林と農地の一体的保全、地域と市民団体の連携等を提案している。

三富地域の地割景観



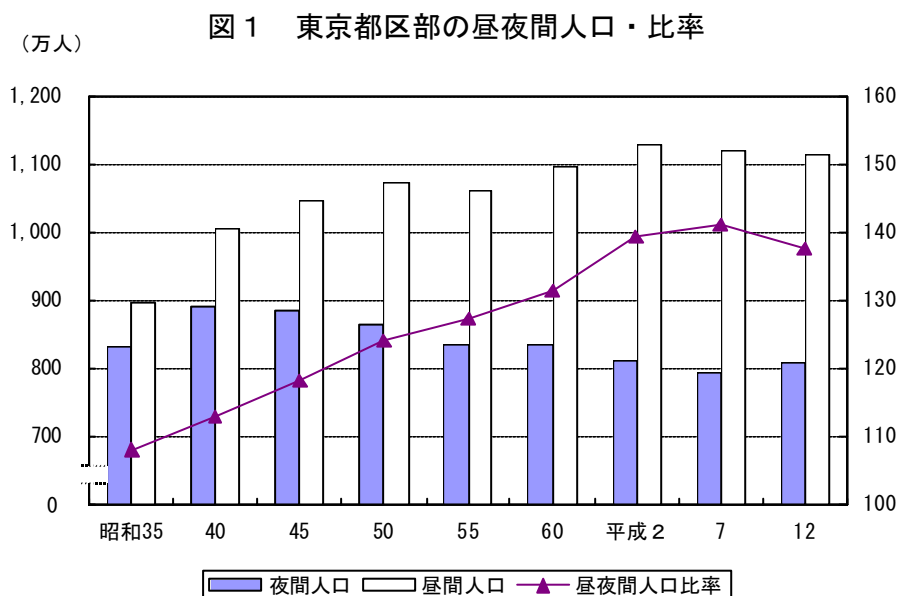


## 第2節 首都圏の人の動き

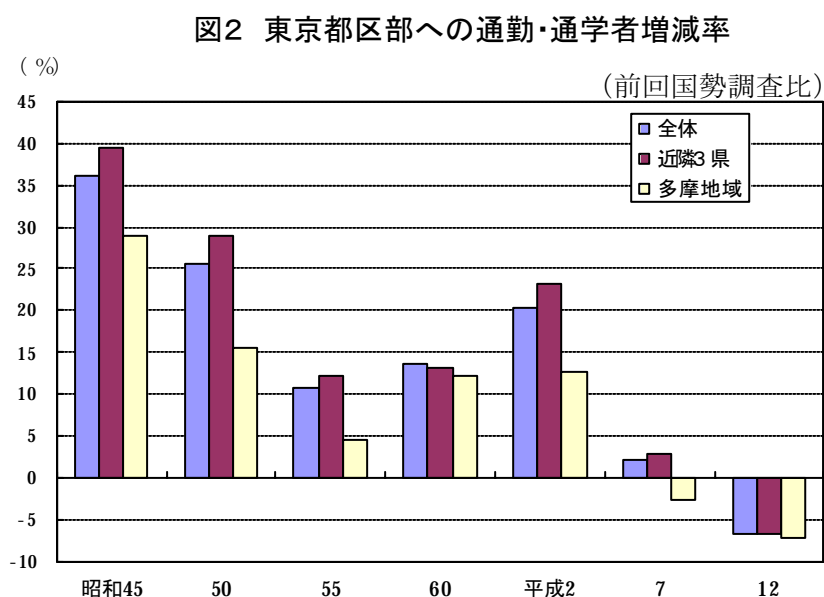
### ～人口の都心回帰と地域拠点の自立～

#### 1. 夜間人口の都心回帰と昼間流入人口の減少

東京都区部での人口動向の新たな傾向として、平成7年と12年との変化をみると夜間人口は増加に転じ、また、近隣県からの昼間流入人口は減少に転じた。この結果、東京都区部の昼夜間人口比率は、平成12年に初めて低下した（図1）。



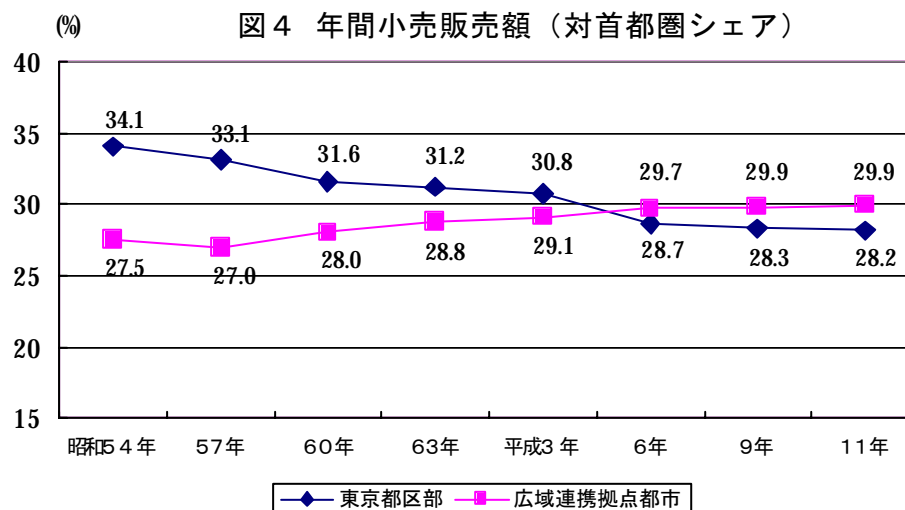
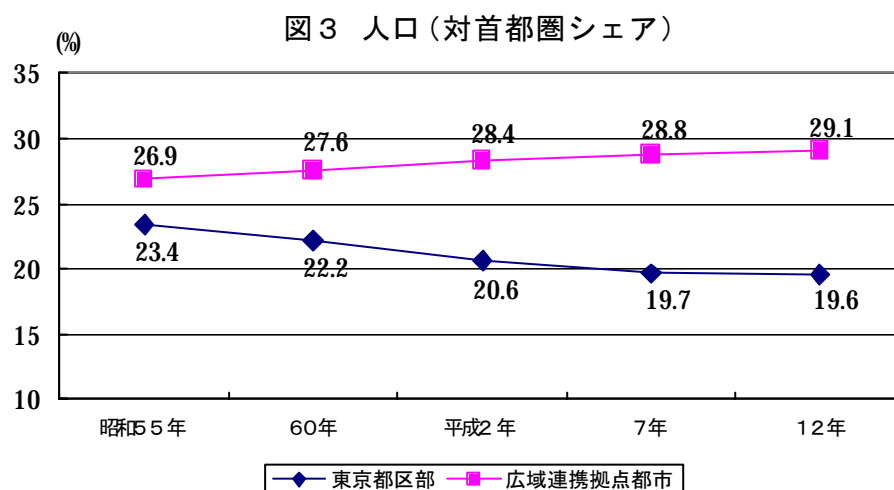
また、東京都区部への15歳以上通勤・通学者数の推移をみると（図2）、これまで一貫して増加を続けていたものが、平成7年に伸び止まり、平成12年に初めて6.7%減（対平成7年比）と、減少に転じた。



## 2. 拠点都市における拠点性の向上と圏域の自立性の高まり

### (1) 拠点都市における拠点性の向上

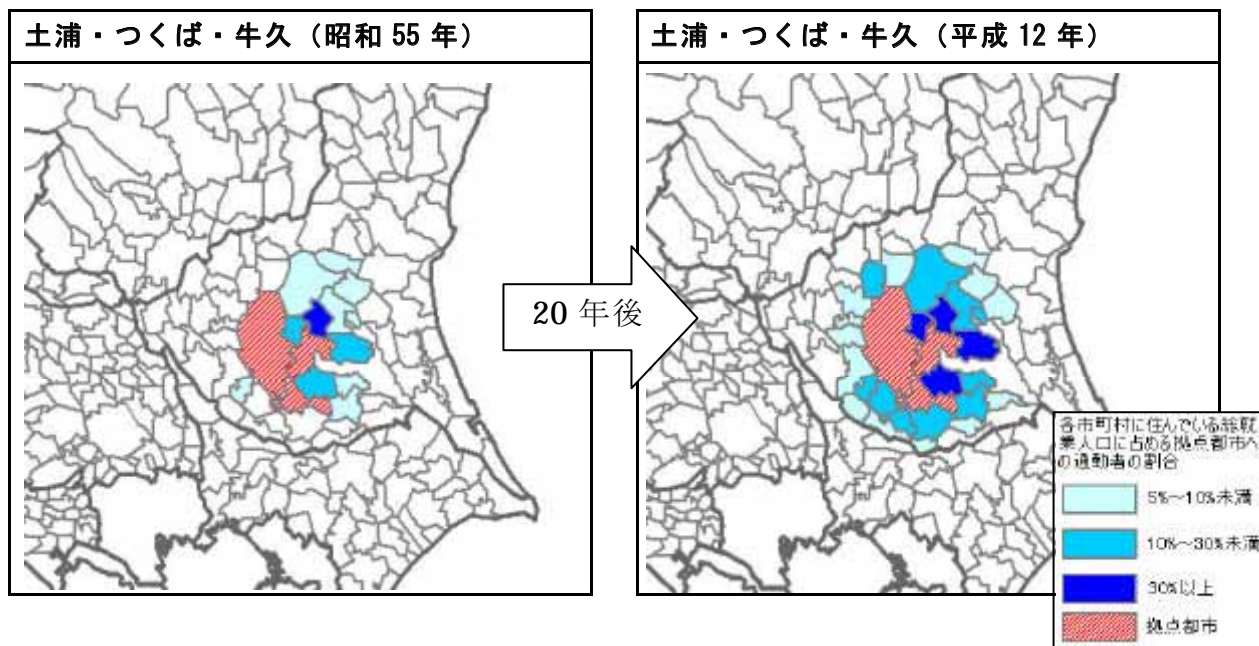
広域連携拠点都市における人口及び年間小売販売額の対首都圏シェアの推移をみると、東京都区部のシェアが低下したのに対し、いずれも広域連携拠点都市のシェアは上昇してきている。このように、広域連携拠点都市において人口や諸機能の集積が進み、拠点性が高まっている（図3、4）。



### (2) 圏域の拡がり

広域連携拠点都市を中心とした圏域について、例えば昭和55年から平成12年までの20年間の通勤圏の変化をしてみると、通勤圏域は拡がりを見せていることが分かる（図5）。

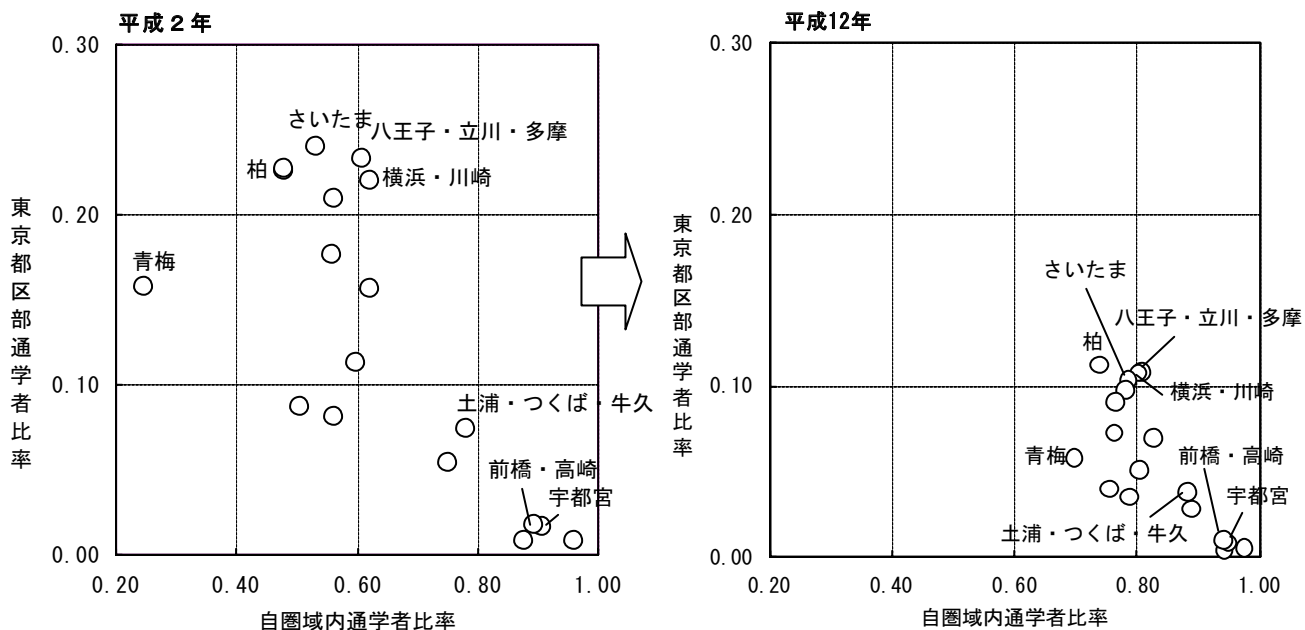
図5 通勤圏の変化例（昭和55年～平成12年）



（3）圏域の自立性の高まり

通学から圏域をみると、東京都区部への通学者比率は低下し、自圏域内通学者比率は高まっており、自立性を高めつつある（図6）。このほか、購買活動からみても、同様な傾向が見られる。

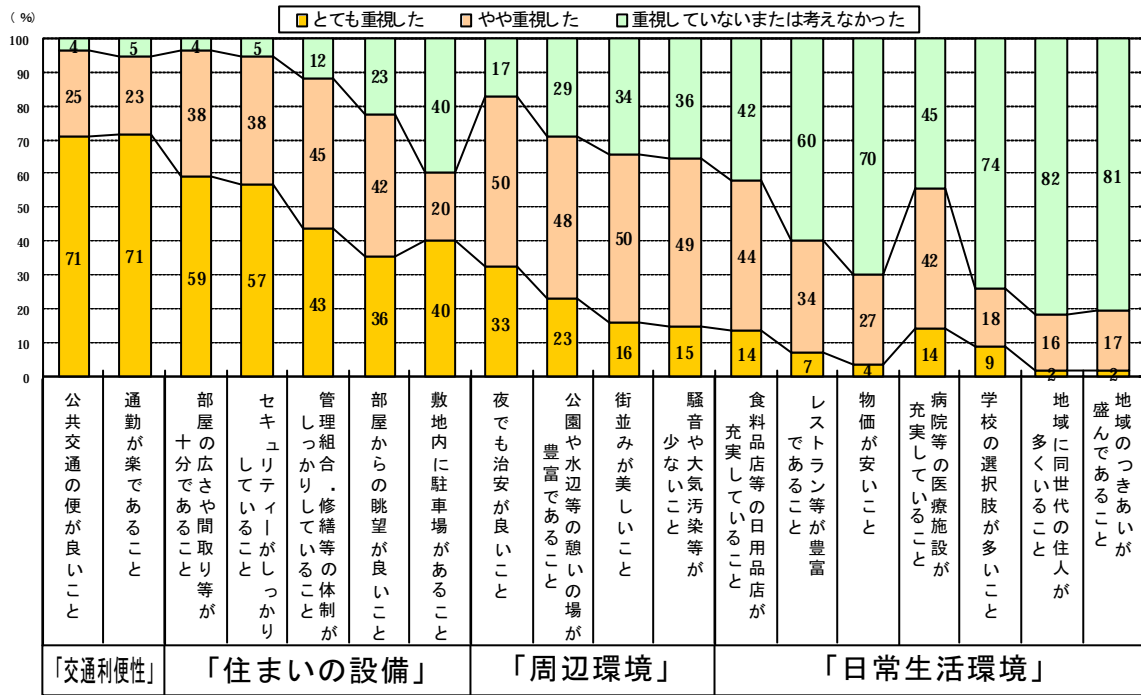
図6：通学からみた圏域の自立性



上に見たように、拠点性の高まる広域連携拠点都市を中心として圏域形成が進み、かつ、それぞれの圏域の自立性は高まってきている。



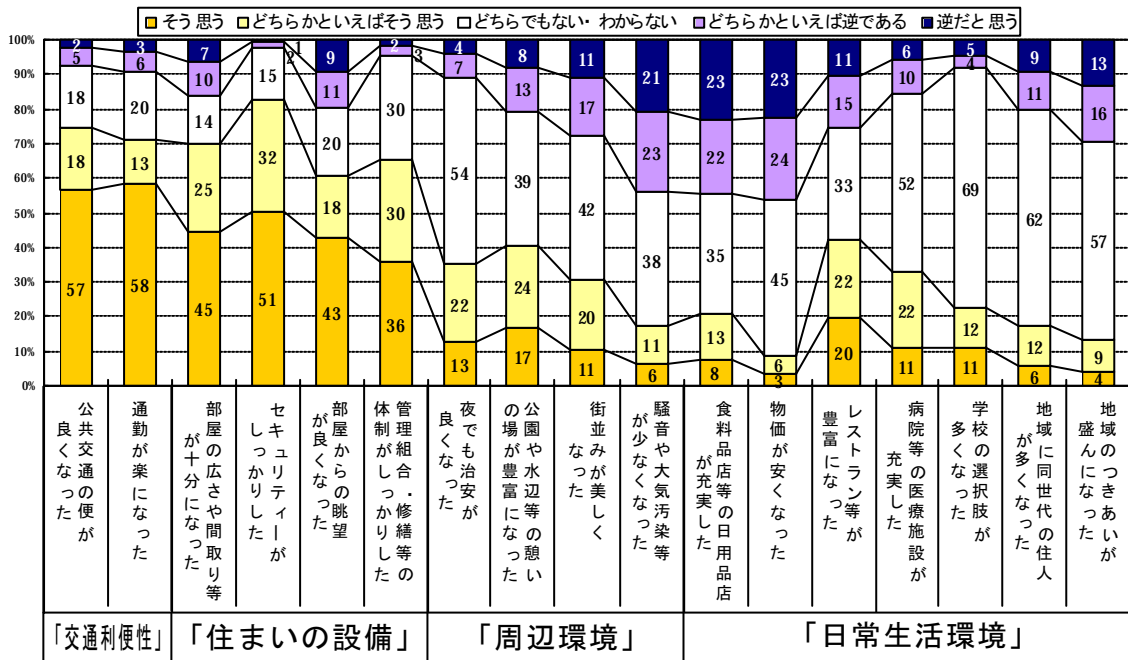
図2 マンション購入時に重視したこと（複数回答）



②入居後の評価

「交通利便性」や「住まいの設備」については、購入時に重視していた通りに良くなったと感じているが、「日常生活環境」については、以前より悪くなったと感じている（図3）。

図3 入居後の評価（複数回答）



### ③余暇の変化と満足度

余暇時間の過ごし方の変化をみると、全体の約 90%の世帯で余暇時間が増えており、「趣味、娯楽の時間が増えた」、「家族と過ごす時間が増えた」、「自己啓発の時間が増えた」という回答が多い（図4）。

現在の住まいに対して45.1%の人が「満足している」と答えており、これに「どちらかといえば満足している」（45.8%）を加えると、90%を超える（図5）。

図4 余暇の過ごし方の変化（複数回答）

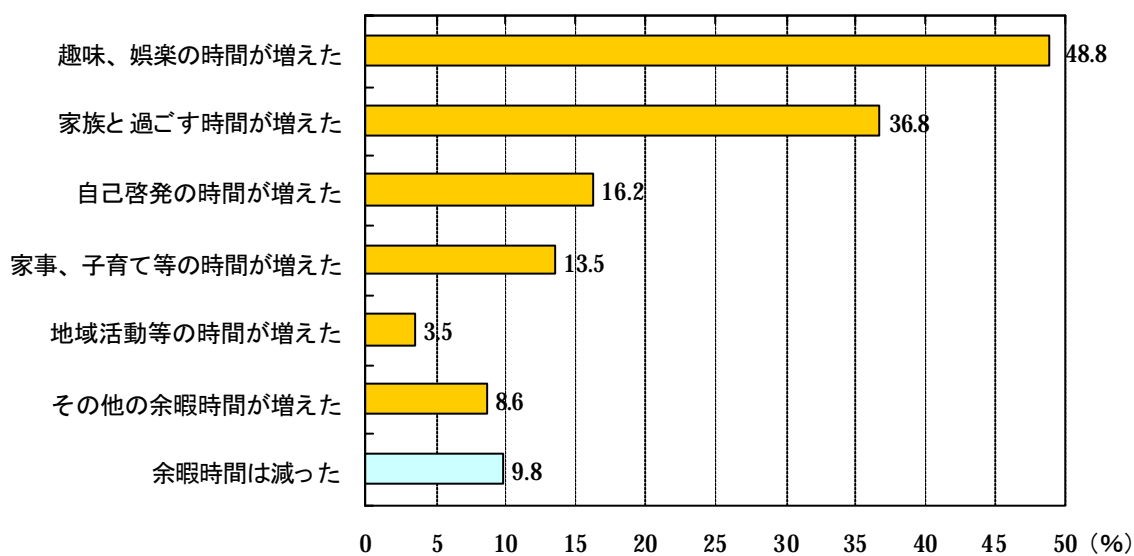
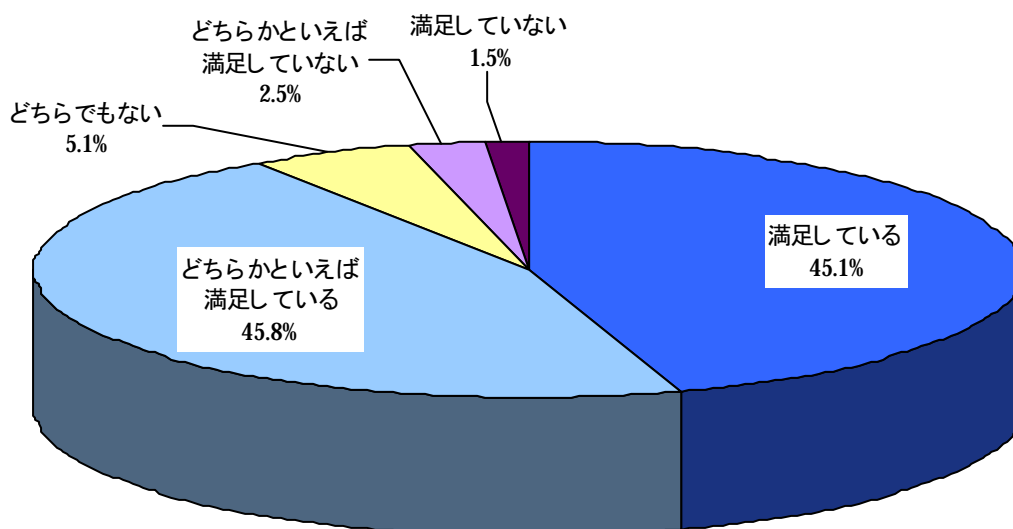


図5 総合的な満足度





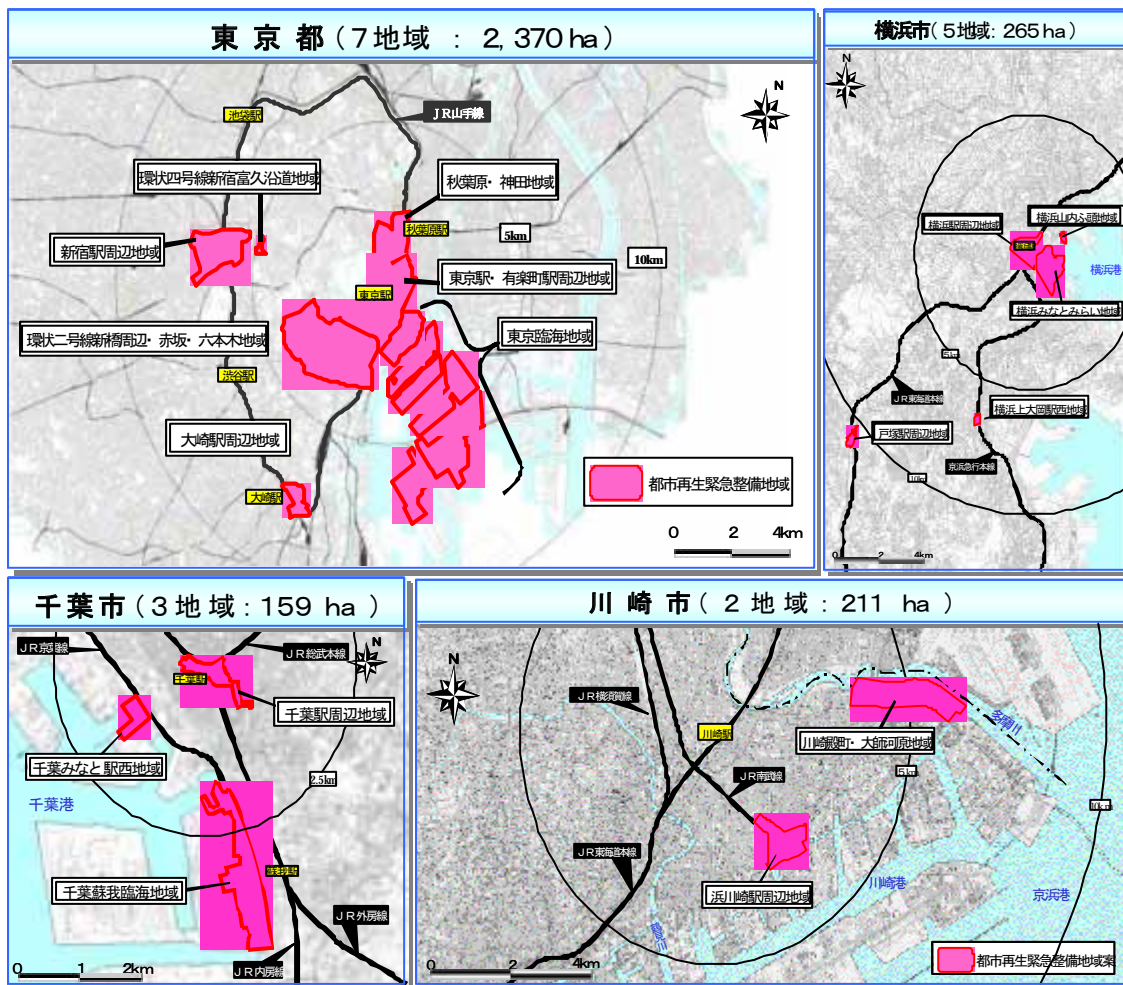
## 2. 都市再生に関する取組

都市は、居住、産業、文化等の様々な機能が集積し、経済活動の太宗が行われる、我が国の活力の源泉である。こうした都市の魅力と国際競争力を高め、経済構造改革を図るため、都市再生に向けた取組を行っている。

### (1) 都市再生特別措置法

都市再生の効率的な推進のため、都市再生特別措置法が平成14年4月に公布、同年6月に施行された。同法においては、「都市再生緊急整備地域」について、民間事業者による都市計画提案制度の創設、各種土地利用規制の特例措置の創設、民間プロジェクトに対する無利子貸付、債務保証等の各種金融支援といった所要の措置を講ずることとしており、首都圏では17の都市再生緊急整備地域が指定された（図6）。

図6 首都圏における都市再生緊急整備地域



## (2) 都市再生プロジェクトの進捗状況

### ・東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備

大規模災害時に我が国の中枢機能の回復を早急に図るため、東京湾有明の丘地区と川崎市東扇島地区において広域防災拠点の整備を推進している。

### ・大都市圏における国際交流・物流機能の強化

首都圏の空港では、新東京国際（成田）空港において平成14年4月に暫定平行滑走路の供用が開始された。港湾については、幹線道路網とのアクセス性の向上を図るとともに、大水深岸壁の整備等を行った。

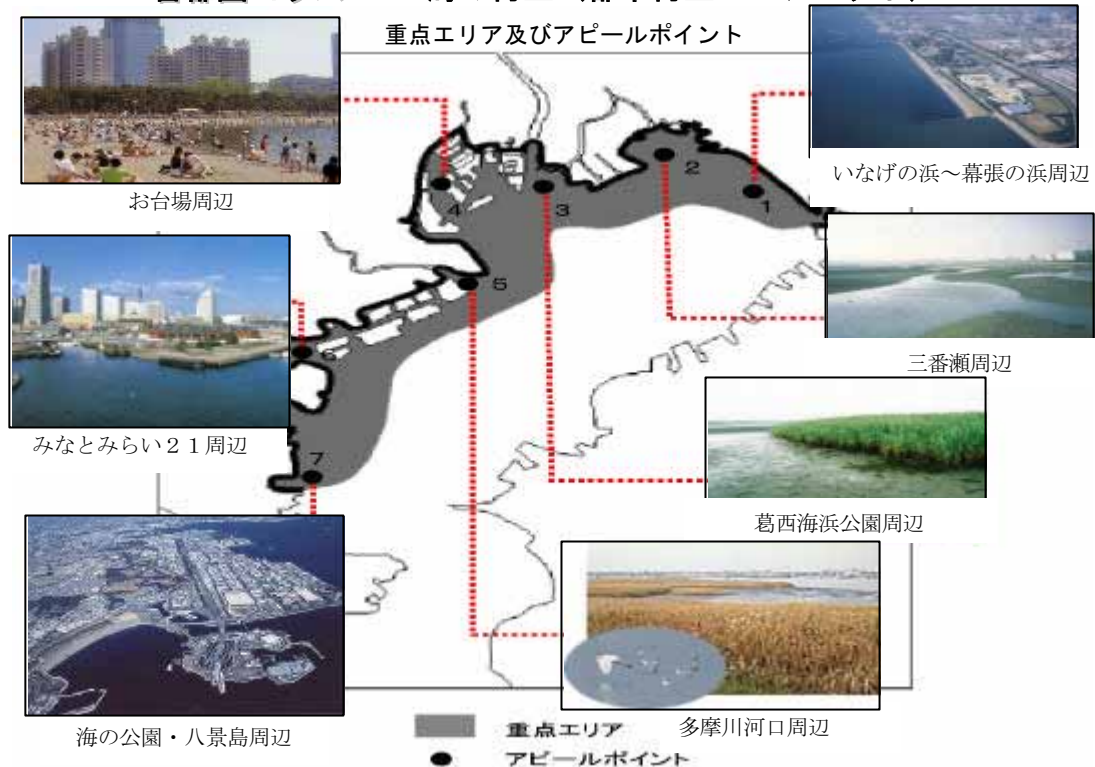
### ・密集市街地の緊急整備

地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地において、延焼防止を目的とした密集市街地全体を貫く連続した緑のオープンスペースの形成等を通じ、最低限の安全性を確保するための取組が続けられている。

### ・東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成

ゲノム科学の国際的集積拠点の形成を目指し、平成15年1月に関係都県市、関係府省等からなる東京圏ゲノム科学推進協議会が設置され、具体的な推進方策の検討が続けられている。

## 首都圏コラム：海の再生（都市再生プロジェクト）



快適に水遊びができ、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」を創出することを目標とし、国土交通省のほか、関係省庁、関係自治体では、東京湾の再生に向けた取組を推進している。

## 第4節 東京湾沿岸域の現状と今後の展望

### ～変貌する東京湾沿岸域～

#### 1. 東京湾沿岸域の役割

東京湾沿岸域は、海域や埋立地等の活用により、工業、漁業、陸上・海上交通、生活、海洋性レクリエーション等の場として利用され、首都圏の経済活動の発展、国際交流の進展、市民生活の向上に寄与してきた貴重な空間である。なかでも、埋立地は、面積・居住人口とも首都圏に占める割合は僅かであるにもかかわらず、製造品出荷額では首都圏全体の約2割、粗鋼生産では首都圏全体の約6割を占める等、首都圏における都市活動の源泉としての大きな役割を担っている。

#### 2. 産業の移り変わり

東京湾沿岸域には多くの製造業が集積しているが、全国的に海外移転等により製造業が減少傾向にあるなか、産業構造にも変化が生じている。東京湾埋立地における10年間の従業者数の伸び率を全国と比較すると、製造業の減少率は同程度であるが、サービス業、卸・小売業、建設業の伸び率は全国値を大きく上回っており、これらの産業の雇用の吸収力が特に大きいことがうかがえる（図1）。

さらに、東京湾埋立地の商業集積地域の小売販売額も全国の水準を上回る増加を示しており、商業施設の集積が進んでいると考えられる（図2、3）。

図1 業種別従業者伸び率（平成3年～13年）

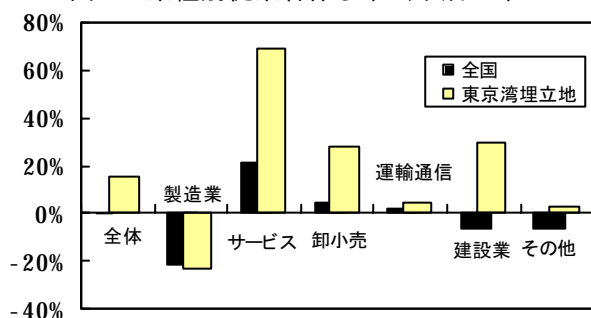


図2 商業集積地域における年間小売販売額（昭和54年=100）

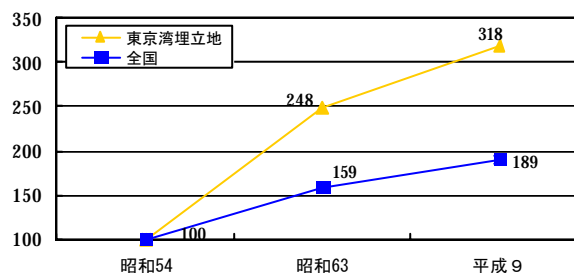


図3 東京湾沿岸域における商業施設（赤レンガ倉庫）





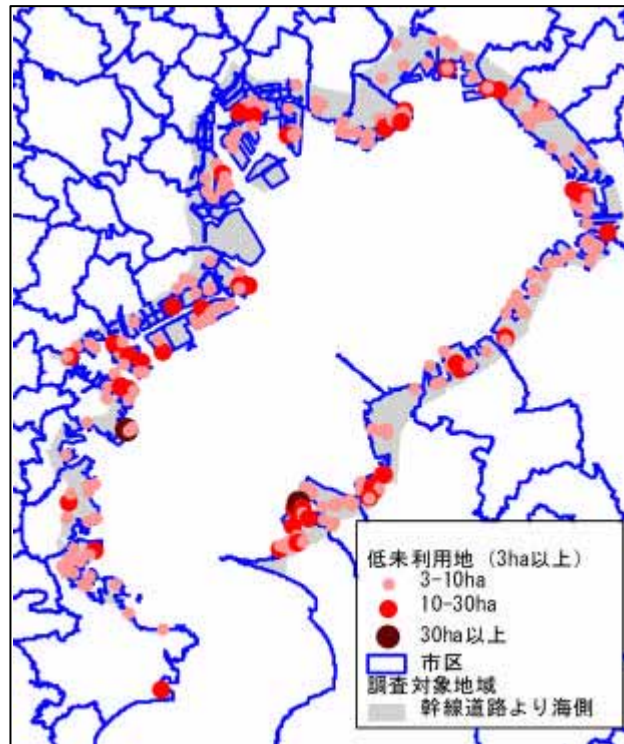
### 3. 低未利用地の動向

近年、各地で低未利用地が発生しており、人口 30 万人以上の都市の市街化区域内には、低未利用地が全国で約 6 万 ha 存在するものと推計されている。

東京湾沿岸域においては、産業構造が変化する中で、大規模工場の閉鎖等により、大規模な低未利用地が発生している。現在、東京湾沿岸地域には、約 2,149ha の工場跡地、貨物施設跡地、新規埋立地等の低未利用地が存在している (図 4)。

このような課題の解決に向け、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域に東京湾沿岸地域で 7 地域が指定され、国や関係地方公共団体による取組が活発化している。

図 4 東京湾沿岸地域における低未利用地



### 4. 住宅開発による土地利用の変化

東京湾沿岸地域に立地するマンションの供給戸数は増加している (図 5)。東京湾沿岸地域で、平成 11 年から 13 年に立地したマンションについて、平成 2 年時点の土地利用状況の調査を行った結果、ほとんどのマンションが土地の新規造成と利用転換によって建設されたことがわかった (図 6)。

図 5 東京湾沿岸地域におけるマンション供給

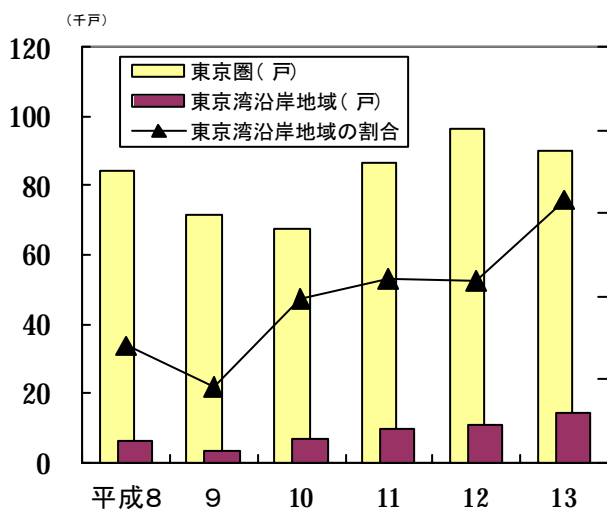
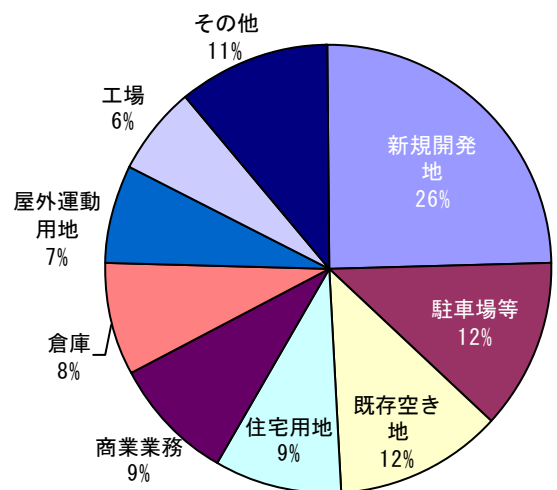


図 6 東京湾沿岸地域におけるマンション敷地の従前の利用状況



(棟数 : 310棟、敷地総面積 : 97ha)

注 : ここでいう東京圏とは埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県  
の 1 都 3 県をいう。

## 5. 観光・交流の現況

東京湾沿岸域には、ホテル、大規模商業施設、広大な土地を利用したテーマパークや大規模な展示場等が数多く見られるようになってきており、来訪者数も増加している。また、東京湾埋立地の展示場等を利用して行われた国際コンベンションへの参加者数は、平成13年で12万6千人（首都圏全体の36%）で、うち1万2千人が外国人であった。

東京湾沿岸域の主要な集客施設等には、1年間に首都圏の人口の約3倍に当たる約1億3千万人が訪れている（表1）。また、数多くの外国人が東京湾沿岸域を訪れており、平成13年の外国人の推定訪問者数は、横浜**396**千人（訪問率**8.3%**）、東京ディズニーリゾート**248**千人（同**5.2%**）、お台場周辺**214**千人（同**4.5%**）等となっており、東京湾沿岸域が国内のみならず、国際的な交流拠点として、多くの人を惹きつけている。

表1 東京湾沿岸域の主要な施設等の集客者数

施設等名称	年間来訪者数
横浜・八景島シーパラダイス	454万人（平成13年）
横浜みなとみらい21地区	約4,100万人（平成14年）
臨海副都心	約3,780万人（平成14年）
葛西臨海公園（葛西臨海水族園）	184万人（平成13年）
東京ディズニーリゾート	2,482万人（平成14年度）
千葉臨海部（除TDR、幕張地区）	1,101万人（平成13年）
幕張新都心・千葉港	1,078万人（平成12～13年）
富津岬	104万人（平成14年）
合計	約13,283万人（参考値）

幕張メッセにおける国際展示会の模様（FOODEX JAPAN 2003）



## 【第2章 首都圏の現況】

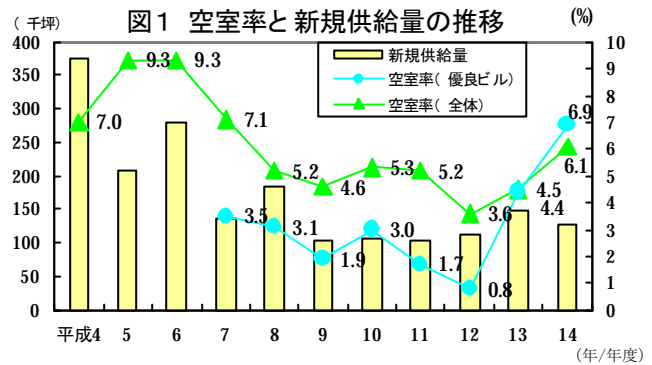
産業、居住、環境、社会資本整備など各分野における首都圏の現況について記述。

### 1. 業務・産業機能の状況

#### (1) 最近のオフィス立地動向

東京都区部における大規模ビルの大量供給、いわゆる「2003年問題」が注目されている。景気の低迷等とも相まって、都心のオフィスビルの空室率は短期的に大きな上昇をみている(図1)。

また、より良いオフィス環境を求めて企業のオフィス移転が進む状況を踏まえると、古いビルの中には、設備が良くない等の理由によって空室のまま取り残される懸念のあるものもあり、そのようなビルについてはリニューアル等の対応を進めていくことが重要である。



#### (2) 都市型産業の動向

##### ①ソフト系IT産業の動向

図2 鉄道路線周辺におけるソフト系IT産業の開業状況～山手線沿線～



東京都山手線沿線におけるソフト系IT産業の平成14年3月から9月の新規開業事業所の分布をみると、秋葉原駅周辺に多くの新規開業事業所が集中している。一方「ビットバレー」と呼ばれIT産業の集積地として有名な渋谷駅周辺では、新規開業事業所の分布は、以前に比べるとまばらである。

全体として東京都心部のソフト系IT産業は、山手線西部から秋葉原、神田、お茶の水を中心として山手線東部に重心が移りつつある。

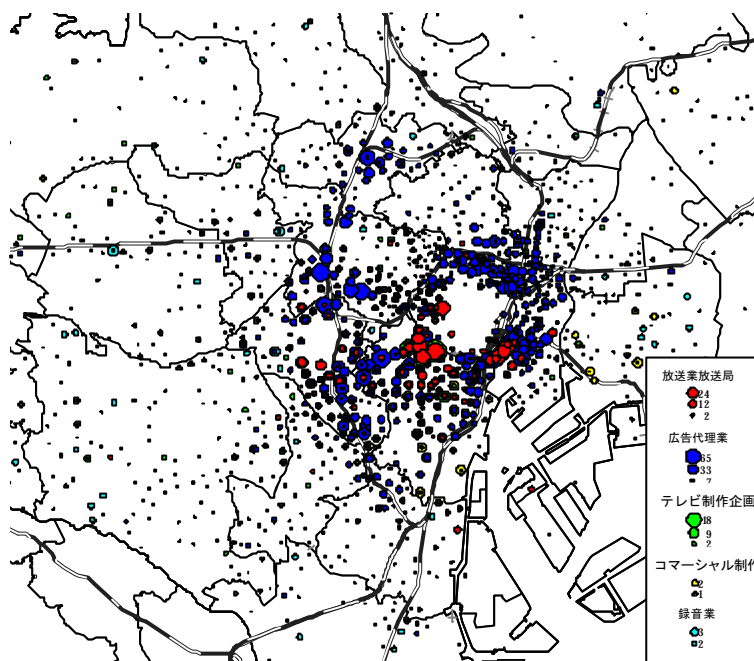
[注] 1) 平成14年3月～9月における開業事業所をプロット。  
2) ・は開業事業所を示し、●1つで1事業所を示す。



## ②マスコミ関連産業

マスコミ関連産業では、多くが東京都心部に集積しており、発注主である放送業・放送局、広告代理業等の事業所は都心に立地し、これを受注する商業制作業や録音業等は都心部を中心としてやや西部に偏った郊外部に広がり分布している（図3）。

図3 主なマスコミ関連産業の立地状況



〔注〕平成15年1月時点のタウンページの業種別の電話番号登録数を基に作成。

## 2. NPO等への多様な支援

首都圏におけるNPO法人の数は、昨年と同じ時期から約1,500法人増加し、4,000法人を超えたところである（平成15年3月末時点）。

増加するNPOに対し、行政による様々な支援策が講じられている。例えば、東京都港区では、廃校となった中学校の校舎をNPOの活動場所として提供することにより、学校跡地の有効活用を図るとともに、NPOが活動しやすい環境の整備を図っている。

廃校を利用したNPOの活動場所  
「みなとNPOハウス」

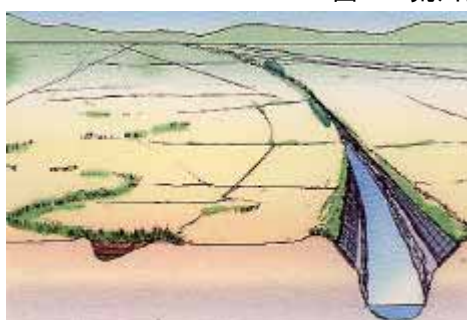


### 3. 河川環境の保全・回復

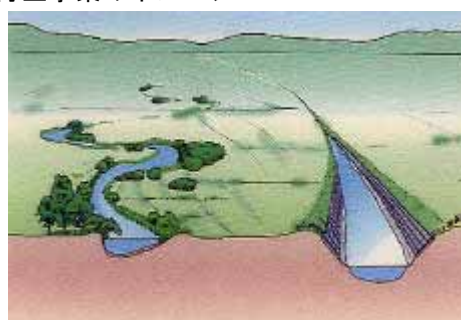
生物の良好な生息・生育環境、水質浄化機能、環境教育の場、遊水機能等を有する良好な自然環境の保全・復元を図るため、平成14年度から河川事業において自然再生事業を創設し事業を推進している。

首都圏においては、荒川中流部での土砂埋積等により乾燥化が進む旧河道をいかした蛇行河川の復元（埼玉県）（図4）や、荒川下流部での既存護岸の緩傾斜化等による自然河岸・干潟の再生等を実施しており（東京都）、河川環境の改善に向けた取組がなされている。

図4 荒川旧川自然再生事業のイメージ



事業を実施しない場合



事業の実施後

#### 首都圏コラム：アゴヒゲアザラシ「タマちゃん」現る！

平成14年8月に多摩川で発見され、その河川名にちなんで名付けられた「タマちゃん」は、大変な人気を呼び、多くの人々が都市河川の水質や河川環境に関心を持つ等、河川浄化のPRに大きな効果をもたらした。

また、国土交通省京浜河川事務所では「タマちゃん」のイラストを用いたゴミ袋を作成し、河川清掃支援の一環として市民団体等に無料で配布し、広く利用して頂いている。

水面から顔を出すタマちゃん



タマちゃんのゴミ袋



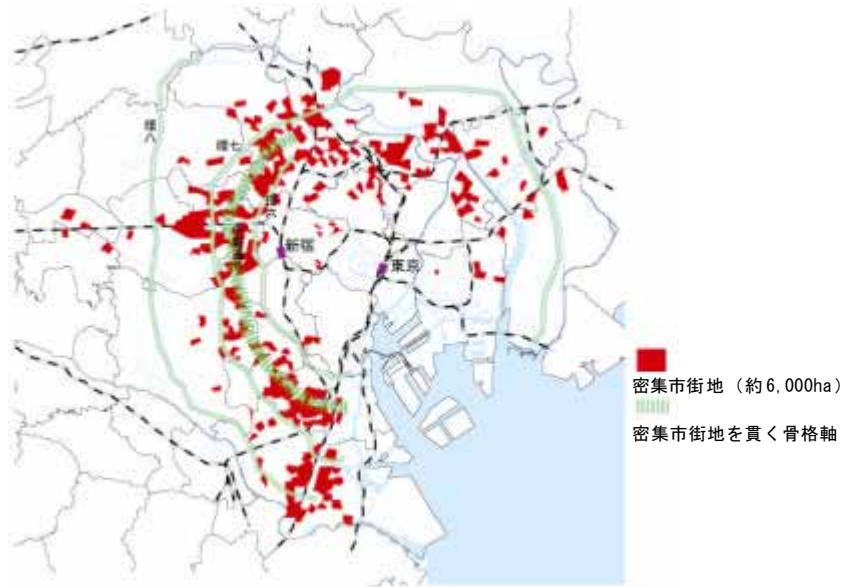
#### 4. 安全な暮らしの実現 ～密集市街地の防災対策～

首都圏において、現在も数多く存在する密集市街地では、大地震が起これば、建築物の倒壊や大火等の発生等により、多数の人命、財産の損失を招く恐れがあり、早急な整備改善が課題となっている。

現在、周辺を含めた一体的な市街地整備、老朽木造住宅の段階的な建て替えと狭隘道路の拡幅等、地域の特性に応じた様々な取組が行われている。

さらに、平成13年12月には、「密集市街地の緊急整備」が都市再生プロジェクト（第三次決定）に位置付けられ、平成15年3月には、密集市街地の防災性の向上等を一層促進するため、「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等の一部を改正する法律案」が国会に提出されたところである。

図5 東京における密集市街地



#### 5. 交通体系の整備

##### (1) 首都圏の環状道路の整備の推進

首都圏の環状道路を構成する、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路（外環）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）については、約85km（全体計画の約20%）が供用されており、そのうち、平成14年度には首都高速中央環状線の板橋～江北間、圏央道のつくば～牛久間が供用した。これらの道路整備は、都市再生プロジェクトの一つである「大都市圏における環状道路体系の整備」として位置付けられている。

図6 首都圏の環状道路



## (2) 連続立体交差事業の推進

首都圏等の市街地では、長時間遮断する踏切があり、道路交通渋滞の一因となっている。連続立体交差事業は、多数の踏切を同時に除却し、道路交通の円滑化、安全性の向上、市街地の一体化を図る等、多様な効果が期待される事業である。西武鉄道池袋線（江古田～石神井公園区間）の連続立体交差事業は、平成15年3月に事業が完了した。この事業により、19箇所の踏切が除却され、周辺の道路交通の円滑化等が図られた。

図7 西武鉄道池袋線（練馬～中村橋間）  
目白通り付近の状況



## (3) 首都圏の鉄道

最近の首都圏における鉄道整備は、通勤通学時の混雑緩和、高速化や空港アクセスの強化等、鉄道サービスの向上を目指し、輸送力の増強や速度向上等のための整備を行っている。平成14年度には、帝都高速度交通営団11号線（半蔵門線）の延伸と東武鉄道伊勢崎線の直通化の完成により相互直通運転が開始される等、鉄道のネットワーク化が進み、時間短縮等の利便性の向上が図られている。

表1 首都圏における鉄道整備（最近3カ年）

開業年	新規開業路線	開業区間	開業年	改良路線等	区分
H13年	埼玉高速鉄道	赤羽岩淵～浦和美園	H13年	東日本旅客鉄道湘南新宿ライン	短絡線整備
H13年	東京臨海高速鉄道臨海副都心線	東京テレポート～天王洲アイル	H13年	西武鉄道池袋線(中村橋～練馬高野台)	複々線化
H14年	芝山鉄道	東成田～芝山千代田	H14年	東日本旅客鉄道埼京線延伸(恵比寿～大崎)	貨物線旅客化
H14年	東京臨海高速鉄道臨海副都心線	天王洲アイル～大崎	H14年	大崎駅改良工事	駅施設改良
H15年	帝都高速度交通営団11号線(半蔵門線)	水天宮前～押上	H15年	西武鉄道池袋線(練馬～中村橋)	複々線化
H15年	東武鉄道伊勢崎線	曳舟～押上			

このほか、オフィス立地動向、テレワーク等個人の多様な活動、海域環境の保全・再生等環境との共生、空港・港湾等の社会基盤の整備の状況等を記述。

## 【第3章 首都圏整備の推進】

首都圏整備に資する国土交通省の各種施策や平成14年度の事業実施状況について記述。

### 1. 業務核都市の整備

第5次首都圏基本計画では新たに町田市・相模原市、(八王子市・立川市・)多摩市、川越市、春日部市・越谷市、柏市を中心とする地域が業務核都市として位置付けられた。これまでに千葉、木更津、埼玉中枢都市圏、土浦・つくば・牛久、横浜、八王子・立川・多摩、川崎及び厚木の8地域の業務核都市基本構想が承認された。また、青梅市、熊谷市、成田市、町田市・相模原市、川越市、春日部市・越谷市、柏市については、現在関係都県等において基本構想作成のための準備が行われている。

### 2. 国の行政機関移転の推進

平成15年3月末までに、移転対象の76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、さいたま新都心地区への集団的移転(9省庁17機関、約6,300人、平成12年5月完了)をはじめとする53機関11部隊等の移転が完了している。また、平成14年6月には、連絡会議を開催し、移転計画の見直しを行う等、今後の取組について確認を行った。残る移転対象機関についても、平成14年6月に申し合わされた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。

### 3. 筑波研究学園都市の整備

平成14年度においては、国等の試験研究・教育機関の施設整備事業について農林水産技術会議事務局筑波事務所中央データセンター等が完成するとともに、公共公益的施設については、首都圏中央連絡自動車道(常磐自動車道～国道6号牛久土浦バイパス間)及び国道6号牛久土浦バイパスの工事を推進し、一部区間については3月下旬に供用を開始している。情報関連では、つくばポータルサイト検討委員会を設置し、平成15年1月につくばに関する各種の有益な情報の窓口となるインターネットホームページを開設している。

### 4. 国会等の移転に関する検討

現在、国会等移転審議会の答申を踏まえ国会において大局的な観点から移転に関する検討が進められている。特に、平成14年7月の衆議院・国会等の移転に関する特別委員会理事会において、移転の規模、形態や新たな移転手法(PFI、証券化等)等のコンセプトの見直しについての検討を早急に行う等の申し合わせが行われた。また、参議院・国会等の移転に関する特別委員会理事会においても、国会等の移転について早急に結論を得るべく各党派で意見集約に努めることとする申し合わせがなされ、参考人質疑等を通じて検討が進められている。

このほか、首都圏整備計画の推進、大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進等について記述。