

平成15年度
首都圏整備に関する年次報告
要旨

平成16年6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

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 首都圏における居住構造の変化

第2節 首都圏の圏域形成の現状と今後の課題

第3節 首都圏における女性の働き方

第4節 首都圏につくる水と緑と生き物の環^わ

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 個人主体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

資料：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15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。

江戸開府400年事業

平成15年は、徳川家康が江戸幕府を開いてから400年にあたり、地域、企業、民間団体が主体となって祭やフォーラム等、1,035の事業が展開され、イベントなどへの参加者の総数は延べ約5,600万人にのぼった。

このうち、千代田区江戸開府400年記念事業実行委員会が主催した「江戸天下祭」（開催期間11月22日～24日）の山車・神輿巡行は、総勢5,500人が参加し、約30万人の見物客を集め大変な賑わいを見せた。

江戸天下祭山車・神輿巡行



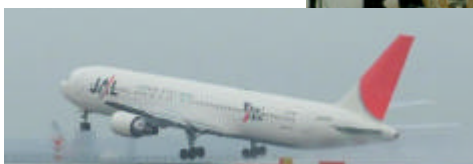
資料：千代田区

羽田空港、昼間時間帯に国際旅客チャーター便運航 <平成15年11月30日>

平成15年6月7日の日韓首脳会談における共同声明に「金浦 - 羽田間航空便の早期運航を推進する」旨が盛り込まれたことを受け、同年11月30日から、昼間時間帯（午前6時から午後23時）1日最大4便まで羽田 - 金浦間の国際旅客チャーター便の運航が開始された。



資料：国土交通省

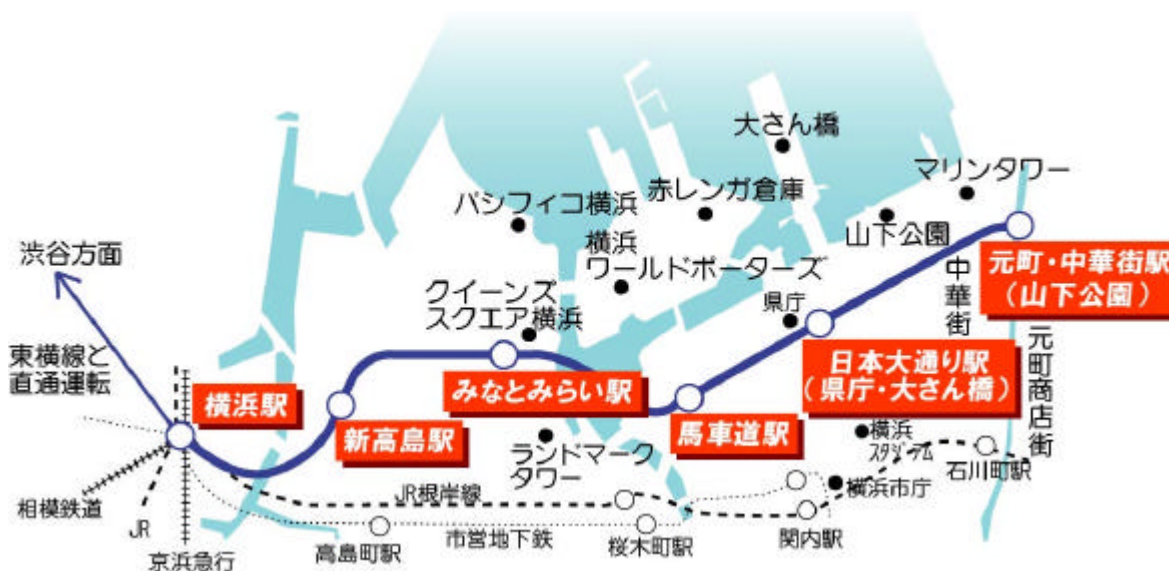


みなとみらい線開業と相互直通運転 <平成16年2月1日>

みなとみらい線が平成16年2月1日に開業し、東急東横線との相互直通運転が開始され、みなとみらい21地区や伝統的な観光地が東京都心部と直結された。渋谷方面からみなとみらい21地区や中華街、元町等の横浜都心部まで乗り換えなしで利用でき、渋谷 - 元町・中華街間を最速35分で結ぶ。



資料：横浜市



このほか、

- ・ 東関東自動車道館山線（木更津南JCT～君津IC）の開通（平成15年4月29日）
- ・ 東海道新幹線品川駅開業（平成15年10月1日）
- ・ COREDO日本橋開業～日本橋エリアの活性化～（平成16年3月20日）

のトピックを紹介

【第1章 首都圏整備を巡る最近の動向】
 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。

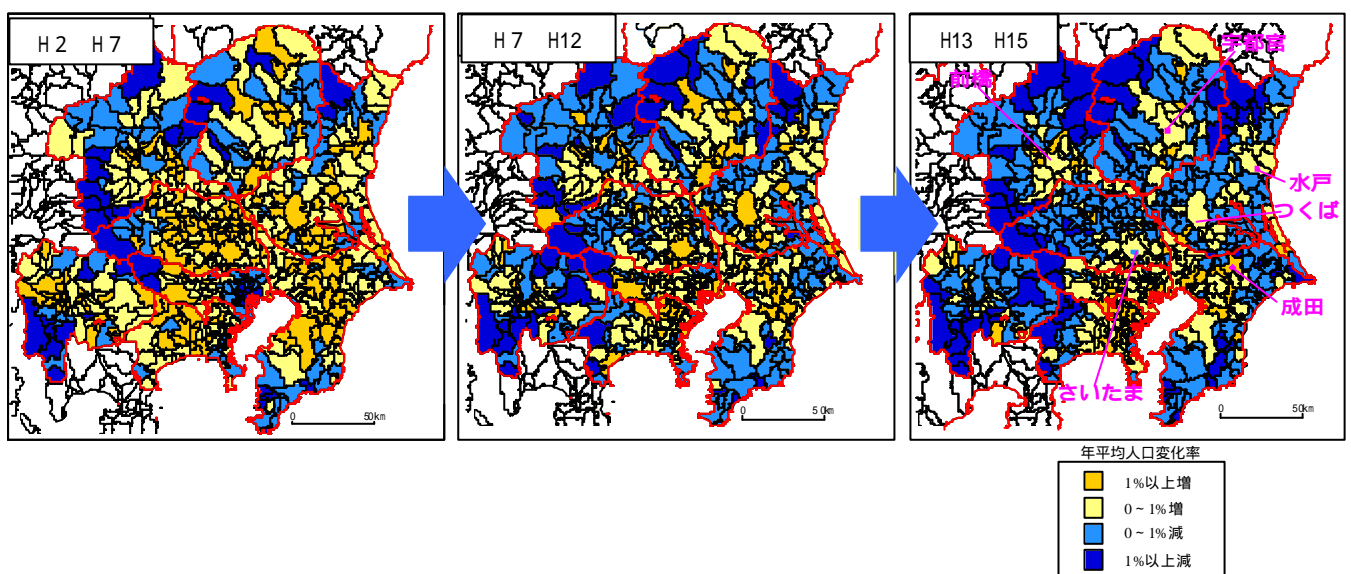
第1節 首都圏の居住構造の変化

1. 首都圏居住地の人口等の動向

(1) 市区町村別の近年の人口動向

平成2年から平成15年における首都圏の市区町村の人口動向をみると、人口減少を示す市町村が拡大傾向にある。近年人口が増加しているのは、東京都区部や県庁所在地とこれらの周辺等に絞られてきている。なお、東京都区部については、平成2年から平成7年の間には大部分が人口減少であったが、近年はほとんどの区で人口増加となっている(図1)。

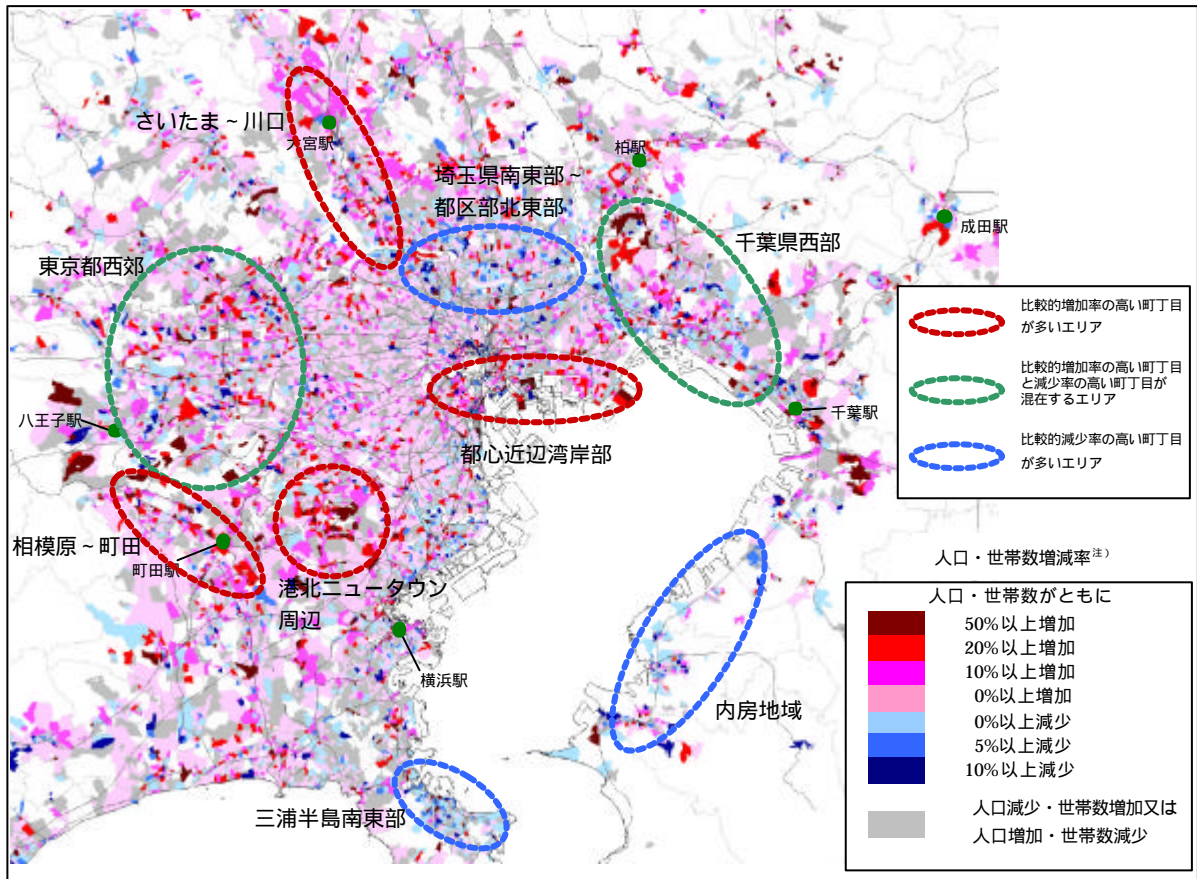
図1 首都圏市区町村別人口増減



(2) 減少町丁目及び増加町丁目の分布

平成7年から平成12年の間に、人口・世帯数がともに減少した町丁目(減少町丁目)と、両者ともに増加した町丁目(増加町丁目)の分布をみると、近年整備が進む拠点的エリアにおいては、増加率の高い町丁目が集中分布している。一方、郊外地域や都区部外縁部の一部においては、減少率の高い町丁目と増加率の高い町丁目が混在するエリアが多い。また、比較的減少率の高い町丁目がまとまっているエリアもある(図2)。

図2 減少町丁目・増加町丁目（H7～H12）の分布図

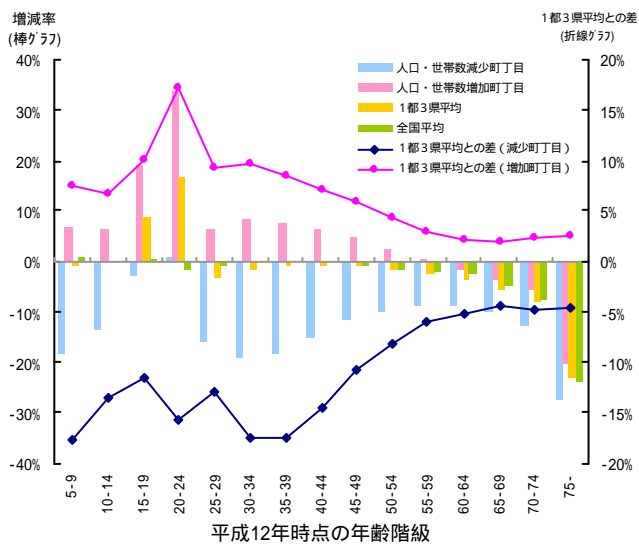


注) 人口・世帯数 20%以上増加の町丁目には、人口・世帯数 50%以上増加の町丁目は含まない。ほかの凡例も同様

(3) 年齢階級別動向

年齢5歳階級別に人口増減をみると、概して40歳代以下の世代が減少町丁目では減少し、増加町丁目では増加している。特に、増加町丁目では20歳代前半の増加率が著しく高く、減少町丁目では30歳代や9歳以下の減少率が高い(図3)。

図3 年齢階級別人口増減率（H7～H12）

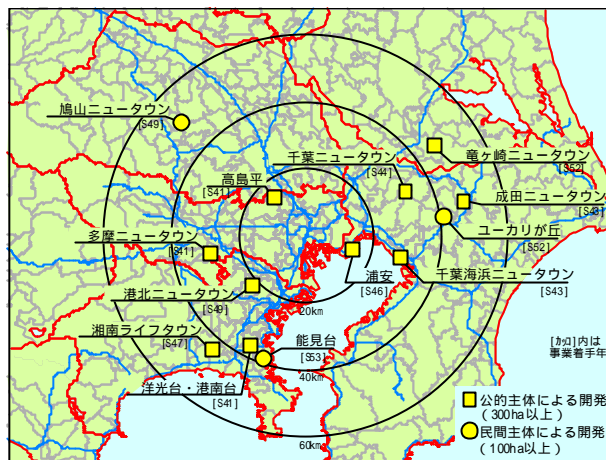


2. ニュータウンの変容

(1) ニュータウンの概要

東京郊外では人口・世帯数が減少する地区も少なからずみられるが、これまで大都市へ集中する人口の受け皿として整備されてきたニュータウンについては、近年、少子高齢化や施設の遊休化、陳腐化などが生じているとの指摘もあり、首都圏の大規模ニュータウンとして13地区を取り上げ(図4) 実態の調査を実施した。

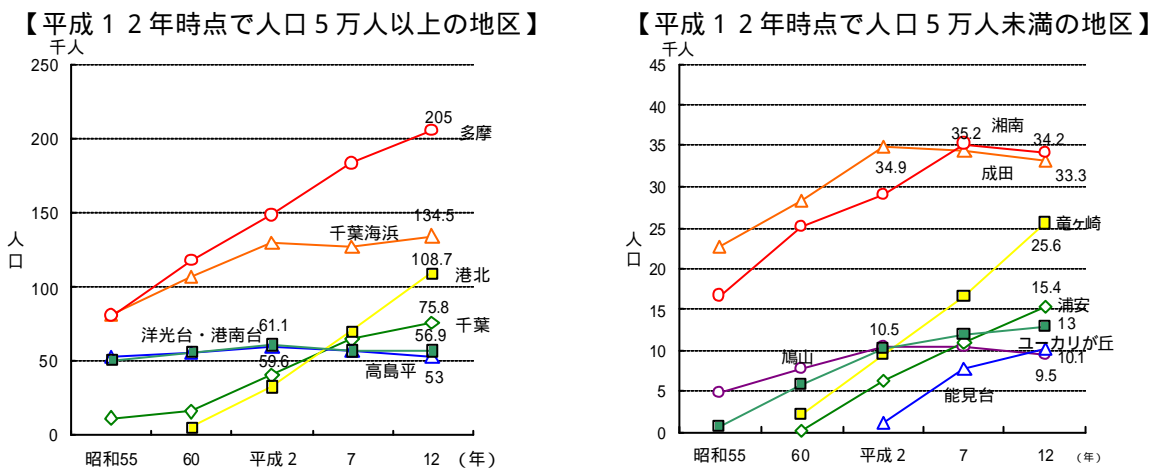
図4 首都圏大規模ニュータウン位置図



(2) 人口の推移

対象ニュータウンにおける人口の推移をみると、現在も基盤整備が行われている「竜ヶ崎」、「千葉」、「浦安」、「多摩」、「港北」の5地区については、近年においても人口が増加している。一方、その他の基盤整備の完了している地区では、近年人口が減少に転じているものが5地区ある(図5)。

図5 ニュータウン別人口推移



(少子化の進行状況)

対象ニュータウンにおいては、高齢人口比率は首都圏平均を下回っているが、近年高まってきている。また、若年人口比率は急速に低下が進んでおり、首都圏平均より低いところもある(図6)。

また、ニュータウンの年齢階級別人口構成をみると、特定の世代に人口が集中しているところもある(図7)。

図6 少子化高齢化の進行状況

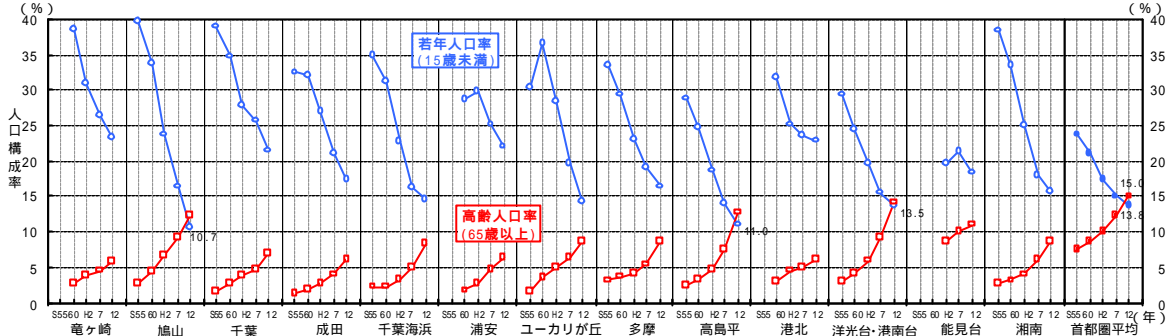
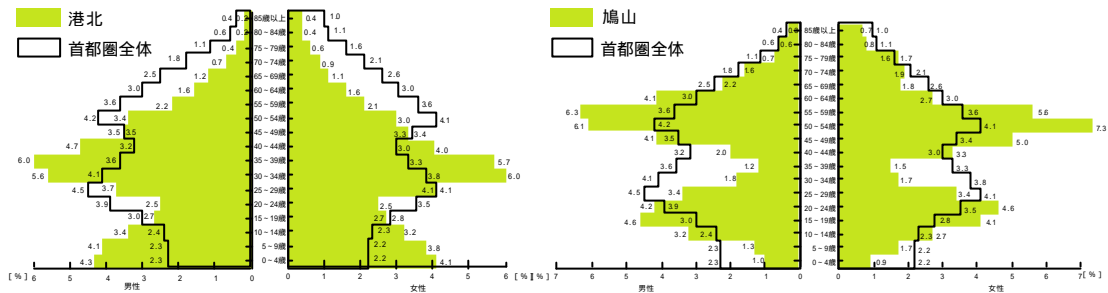


図7 ニュータウンの人口ピラミッド (平成12年)



(少子化等の問題に対する取組)

対象ニュータウンの半数以上で、学級数減少等の少子化の影響があらわれており、学校等教育施設の空き部屋は子育て支援及び高齢者等の福祉サービスの活動・業務に活用されている事例が多い(図8)。

また、半数以上のニュータウンの近隣や地区センターで空き店舗がみられ、このような地区では、活性化に関する組織整備・勉強会等の実施や福祉サービスに活用されている事例が多い(図9)。

図8 少子化に伴う空き教室等の状況

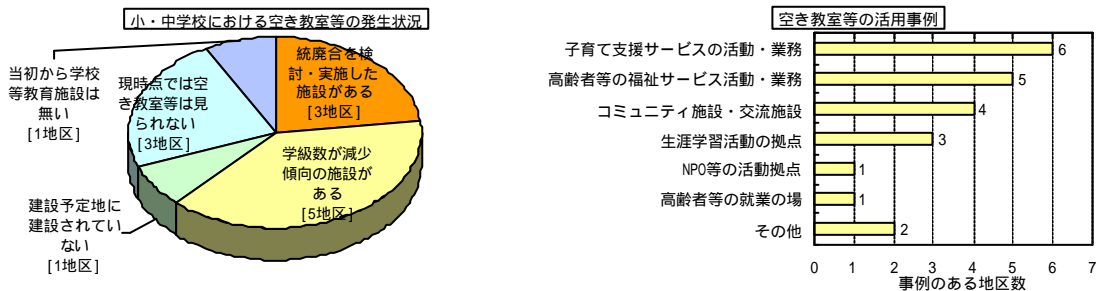
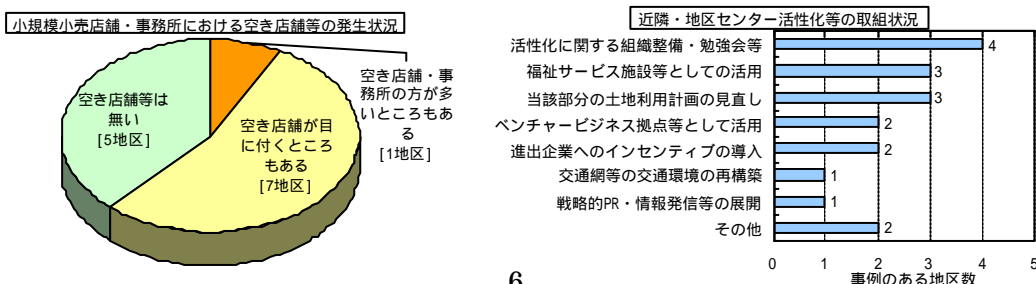


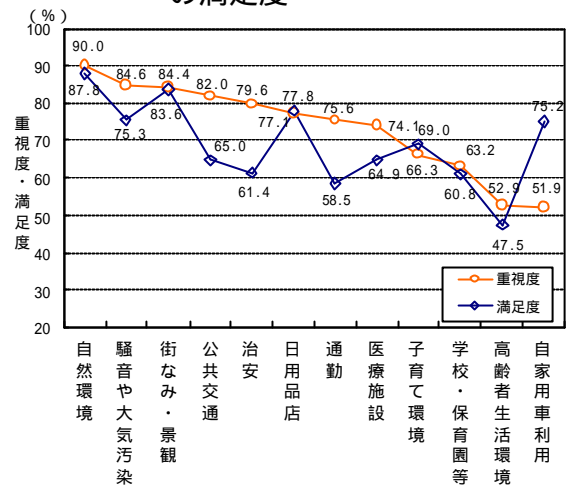
図9 近隣センター及び地区センターの状況



(生活環境)

周辺の生活環境について、住居選択時の重視度及び入居しての満足度を比較すると、住居選択時には、「自然環境」、「騒音や大気汚染が少ないこと」、「街なみ・景観」等が重視されていた。入居しての満足度については、「公共交通の便」、「治安」、「通勤が楽」、「自家用車利用の便」の事項についてはやや差があるものの、おおむね住居選択時と同程度の満足感を得ている (図 10)。

図 10 住居選択時の重視度と入居しての満足度



(永住意向)

全ニュータウンを平均すると居住者の約 64%が現在の住まいないしその周辺地域への永住意向をもっており、永住意向は周辺環境の満足度との相関がみられる (図 11)。また、永住意向を年齢階層別にみると、高齢層ほど永住意向が高い。さらに、住居形態別では持ち家の永住意向が高いが、特に一戸建の持ち家に住む人の割合が高い (図 12)。

図 11 ニュータウン別の永住意向と満足度

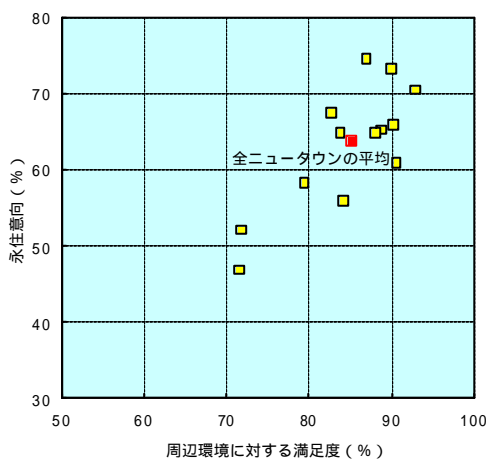
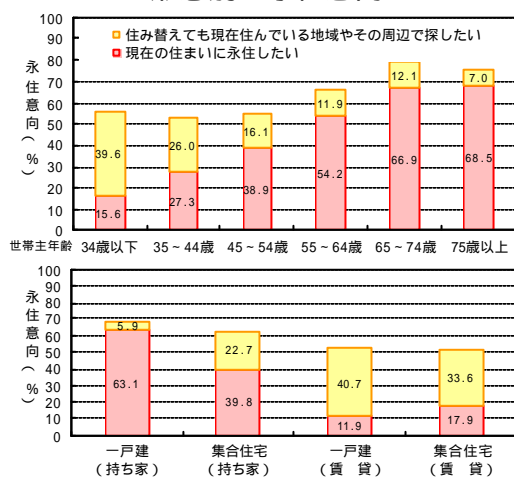


図 12 現在の年齢階層及び住居形態別の永住意向



以上のように、対象ニュータウンの一部では、少子・高齢化や施設の陳腐化等の状況も見られるが、住民の居住ニーズは高く、おおむね良好な生活環境を備えていると評価できる。

将来に渡ってニュータウンにおける良好な生活環境の維持・向上を図るためには、公共施設のバリアフリー化や公的住宅の計画的な改善・更新によるハード対策に加え、住み替え支援や地区活性化のための住民活動支援などのソフト面の支援を行っていくことが求められる。

第2節 首都圏の圏域形成の現状と今後の課題

1. 既成市街地における最近の動向

(1) PFI手法の一層の展開

PFI的手法による公営住宅建替事業として、南青山一丁目団地建替プロジェクト(東京都)(図1)を推進しており、平成16年3月に着工した。この事業は、都心部にある都営南青山一丁目団地の建替に際し、敷地を有効活用して、民間事業者による都営住宅と民間施設等との一体的整備を行うものである。

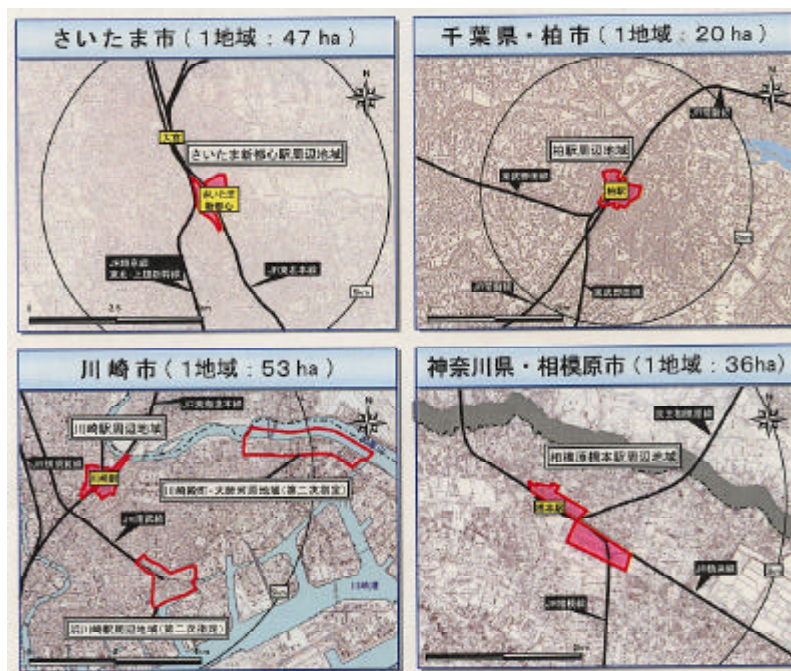
図1 南青山一丁目団地建替プロジェクト



(2) 都市再生緊急整備地域等の指定

平成14年度の第一次指定、第二次指定に続き、平成15年7月には、第三次指定として、さいたま市、千葉県柏市、川崎市、神奈川県相模原市が都市再生緊急整備地域に指定(図2)され、首都圏においては、合計で21地域が指定されている。

図2 都市再生緊急整備地域(第三次指定)



資料：都市再生本部

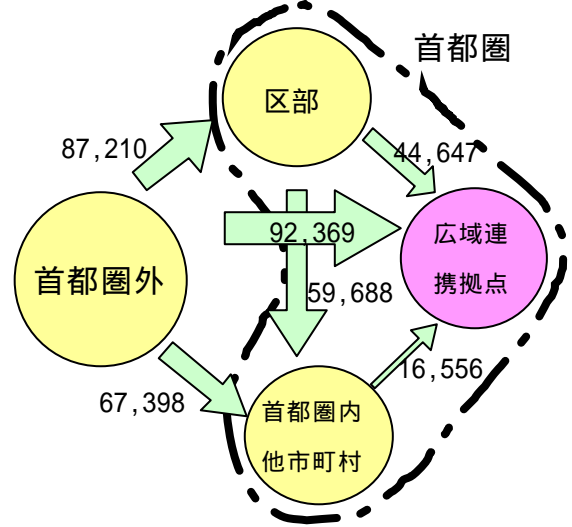
2. 広域連携拠点の整備の現状と課題

(1) 人口の集積が進む広域連携拠点

近年の人口移動の状況は、全国的に移動量が減少している。また、広域連携拠点、東京都区部、その他の首都圏内の市町村、首都圏外の相互の関係を見てもやはり減少している。

しかし、広域連携拠点へは、区部、首都圏内の他の市町村、首都圏外、のいずれからも流入超過となっている(図3)。

図3 首都圏内外の人口移動量(平成7年~平成12年)

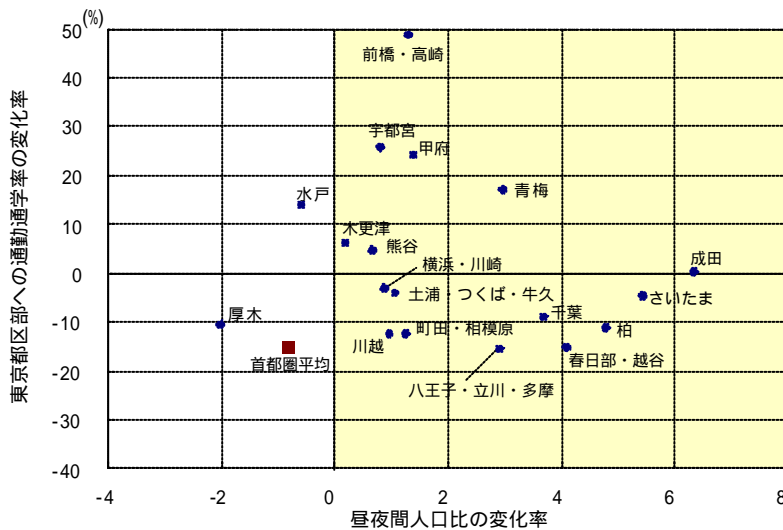


注：数字は転入者数と転出者数の差(人)を表す
資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

(2) 広域連携拠点間の通勤通学者の動向

首都圏全体では、昼夜間人口比も東京都区部への通勤通学率も減少傾向にある中、広域連携拠点については、総じて首都圏平均と比べて昼間人口比が上昇する傾向にある。一方、東京都区部への通勤通学率は八王子・立川・多摩等の首都圏中心部に近い都市では低下し、東京都区部への依存が弱まる傾向にある。これに対し、前橋・高崎等の首都圏外縁部の都市においては逆に東京都区部への流出の度合いが高まりつつある(図4)。

図4 広域連携拠点の昼夜間人口比と東京都区部への通勤通学率の変化(平成12年/平成2年)



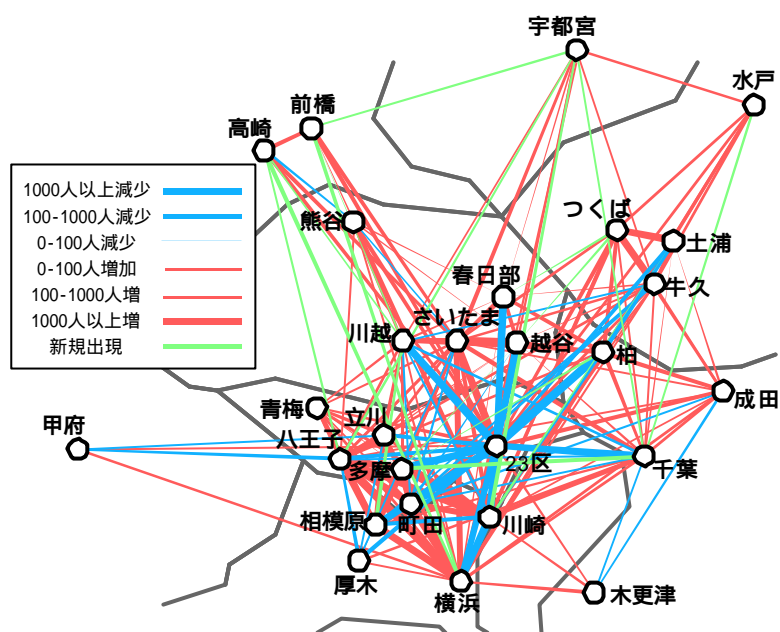
注：昼夜間人口比
= 昼間人口 / 夜間人口
東京都区部への通勤通学率
= 東京都区部への通勤通学者数
/ 全通勤通学者数
資料：「国勢調査」(総務省)により
国土交通省国土計画局作成

各広域連携拠点間及び東京都区部間の通勤通学者数の状況を見ると、東京都区部を中心とした放射方向については、横浜、川崎、町田等を中心に減少傾向となっている。

一方、八王子 - 多摩、横浜 - 相模原等の広域連携拠点間では増加している（図5）。

広域連携拠点間全体の一日あたりの合計は10年間で約3%増加している。

図5 広域連携拠点間の通勤通学者数の変化（平成2年～平成12年）

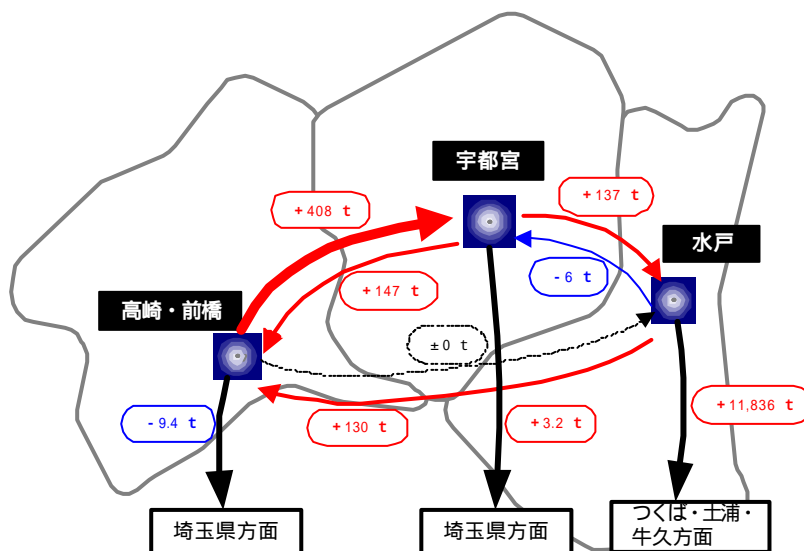


資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

(3) 関東北部地域における物流の状況

関東北部地域の広域連携拠点（水戸、宇都宮、高崎・前橋）間の工業製品の流動状況を見ると、平成2年から平成11年において、各県内での第二次産業生産額と、全国及びこれら3県の貨物出荷量が減少しているにもかかわらず、広域連携拠点間の物流の流動が増加している（図6）。

図6 北関東三県拠点都市間の物流の流動状況の変化（平成2～平成11年）



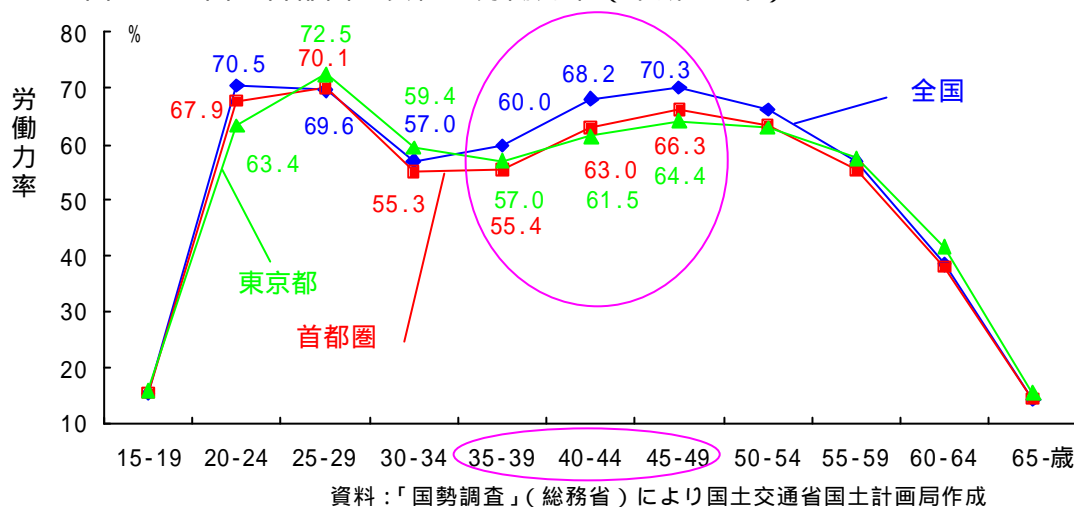
資料：「道路交通センサス」（国土交通省）により国土計画局作成

第3節 首都圏における女性の働き方

1. 首都圏における女性の就業状況

首都圏の女性の労働力率は年を追うごとに上昇しているが、全国値と比較すると、特に35歳から49歳にかけて低い状況にある(図1)。これは、子育てにより働くことを断念する女性が首都圏において多いことを反映していると推測される。

図1 全国・首都圏の女性の労働力率(平成12年)



2. 首都圏における女性の仕事と子育ての実態

女性の働き方の現状や子育てと仕事に対する考え方等を把握するため、首都圏に住む25歳から44歳までの女性を対象にアンケート調査を行った。そのうち、子供を持つ専業主婦および既婚有業女性の調査結果を用いて、子育てをしながら働く際の課題について見ていく。

調査対象 : 首都圏に住む25歳から44歳までの女性計3,750人。うち、既婚有業女性(1,250人) 専業主婦(1,250人) 未婚有業者(1,250人)
 有効回答数 : 有効回答数3,055人、有効回答率81%
 調査期間 : 平成16年2月17日から3月3日

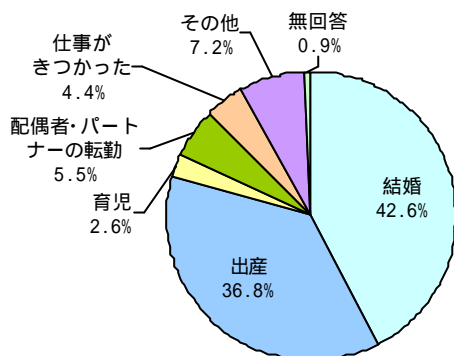
《アンケート結果》

結婚・出産による離職と転職

20代後半から30代前半にかけて女性の労働力率が低下するのは、結婚や出産により仕事を中断することがその大きな原因と言われている。実際に、専業主婦の8割近くが結婚・出産を理由に仕事をやめている(図2)。また、既婚有業女性の約4割が結婚・出産を機に転職した経験がある(図

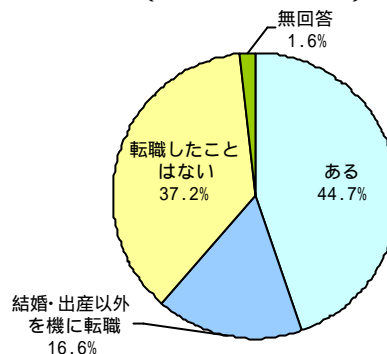
3) 結婚や出産を機に転職した既婚有業女性に対して、転職の理由を尋ねたところ、「職場が遠かった」をあげる人が最も多かった(図4)。

図2 仕事をやめた理由(専業主婦)



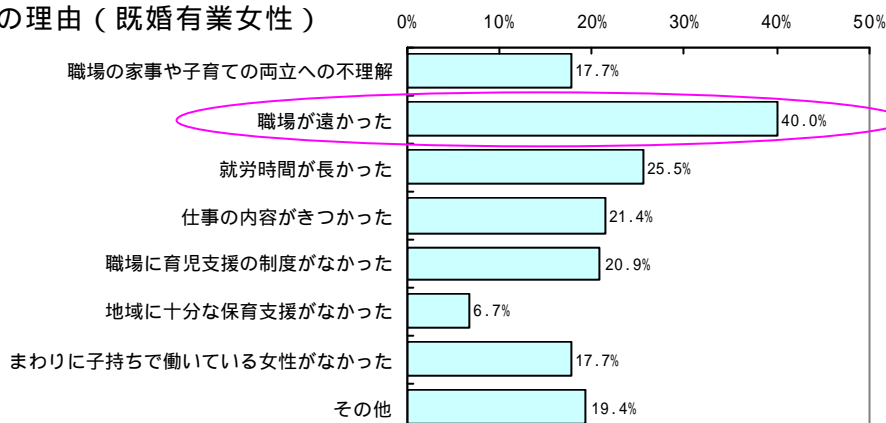
資料：国土交通省国土計画局調べ
注：単数回答 n=887

図3 結婚・出産を機に転職した経験(既婚有業女性)



資料：国土交通省国土計画局調べ
注：単数回答 n=772

図4 転職の理由(既婚有業女性)



注：複数回答。結婚・出産を機に転職した経験のある既婚有業女性 345人が対象。
資料：国土交通省国土計画局調べ

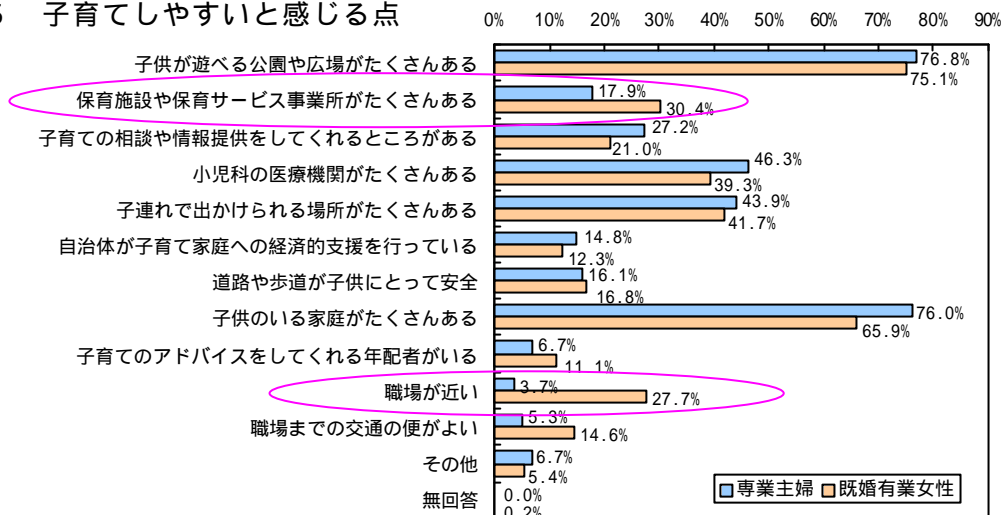
仕事と子育てを両立しやすいまちづくり

アンケートの中で、「自分の住んでいるところは子育てがしやすい」と回答した人に対して、どのような点が子育てをしやすいと感じるのかを尋ねたところ、「子供が遊べる公園や広場がたくさんある」、「子供のいる家庭がたくさんある」という回答が専業主婦、既婚有業女性ともに多かった。既婚有業女性では、「保育施設や保育サービス事業所がたくさんある」をあげた人が専業主婦に比べて多く、「職場が近い」をあげた人も多かったことから、保育サービスが充実していることや職住近接が働く女性にとって子育てしやすいまちの重要な要素であることが分かる(図5)。

また、子育てしながら働く際に重要と考えるまちづくりについて尋ねたところ、「子供が安全に過ごせる防犯のまちづくり」が専業主婦、既婚有

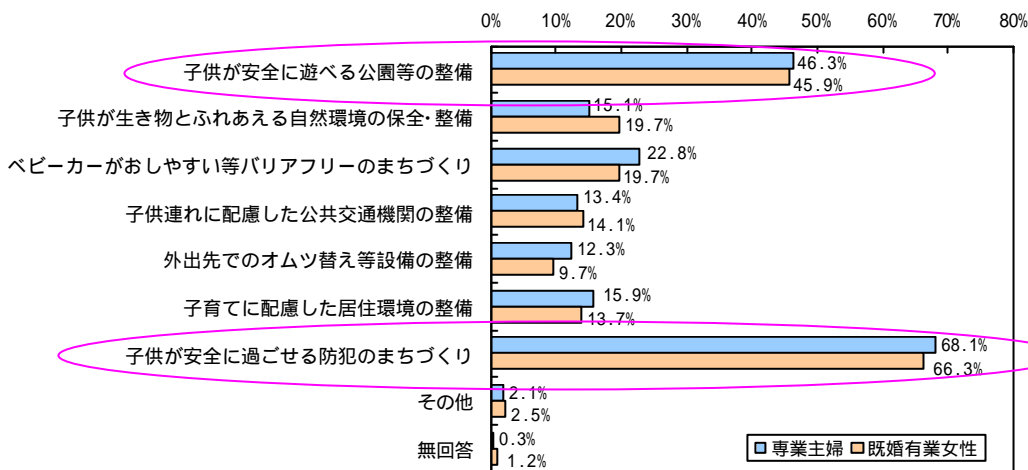
業女性ともに 65%をこえており、子供をねらった犯罪も多くなっている状況を受けて安全に対する期待が高い。このほか、「子供が安全に遊べる公園等の整備」という回答も多く、子供が安心して遊べる場の整備が必要とされていることも伺える（図6）。

図5 子育てしやすいと感じる点



注：複数回答：専業主婦 n=492、既婚有業女性 n=405
資料：国土交通省国土計画局調べ

図6 子育てしながら働く際に重要と考えるまちづくり



注：複数回答：専業主婦 n=913、既婚有業女性 n=772
資料：国土交通省国土計画局調べ

以上の結果を踏まえると、子育てをしながら働く意欲のある女性が自分の能力を存分に発揮できる社会を形成するため、今後の首都圏整備においては、職住近接の実現、保育サービス施設の充実、子供の安全を確保し子供をねらった犯罪を未然に防ぐようなまちづくり、子供が安心して遊べる公園等の遊び場の整備などを進めることが重要である。

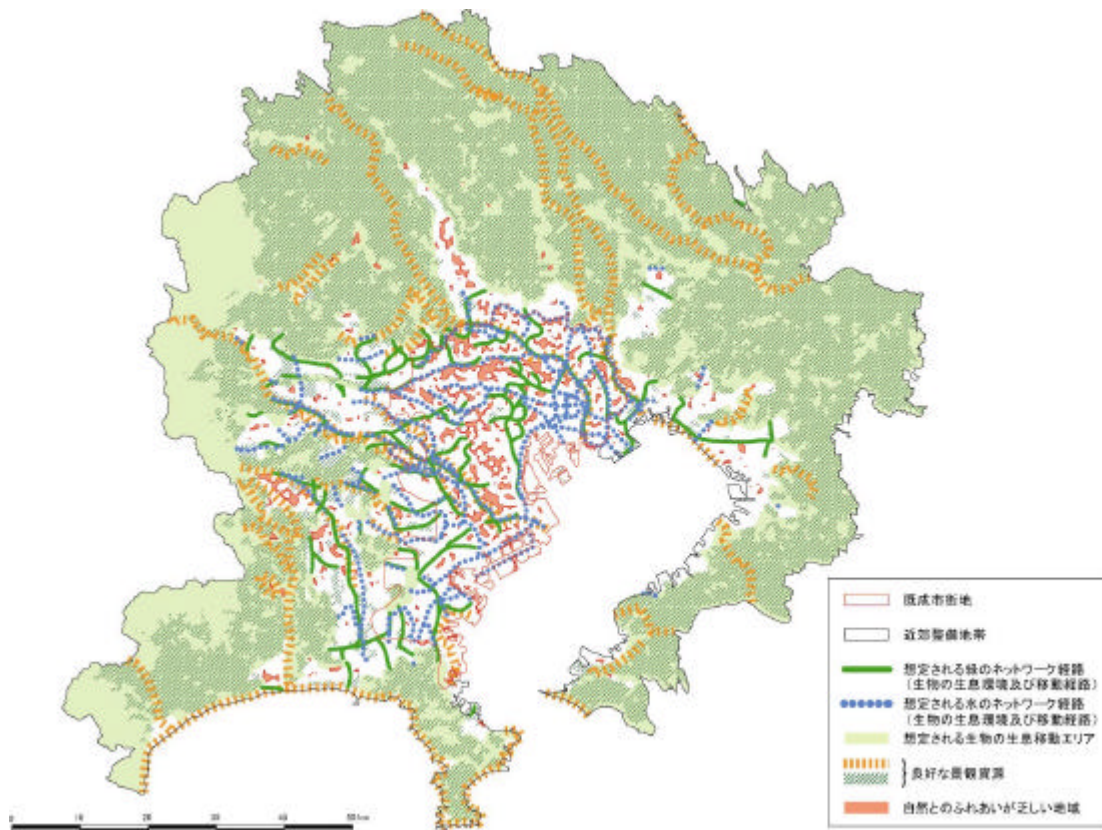
第4節 首都圏につくる水と緑と生き物の^わ環

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」における「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、農林水産省、国土交通省、環境省及び関係都県市から成る「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）、「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」が策定された（平成16年3月）。

「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」（以下、「グランドデザイン」と呼ぶ。）では、自然環境が有する多面的な機能を首都圏全体に誘導するような水と緑のネットワークの形成が重要との観点から、まず、現状において想定される首都圏の水と緑のネットワークを示している（図1）。

図1 現状において想定される首都圏の水と緑のネットワーク

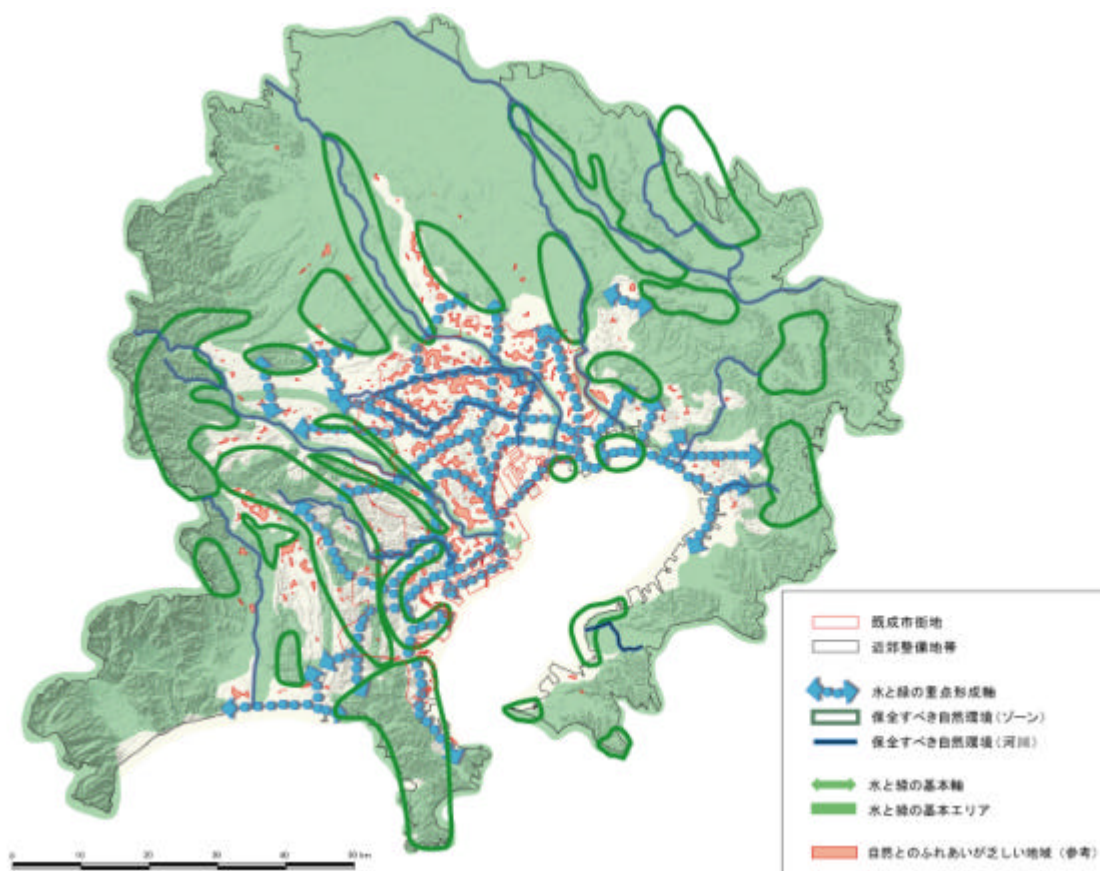


要素	内容
想定される緑のネットワーク経路	多様な生物種の生息環境及び移動経路として推定されるさまざまな自然環境のつながりのうち、陸域及び水域周辺に生息する生物種に関して表現したもの。
想定される水のネットワーク経路	「想定される緑（水）のネットワーク経路」が稠密かつ面状にまとまったもの。
想定される生物の生息移動エリア	「想定される緑（水）のネットワーク経路」が稠密かつ面状にまとまったもの。
良好な景観資源	河川、崖線及び砂浜・磯浜海岸といった線状の景観資源と、比較的規模の大きな樹林地及び農地といった面状の景観資源を、それぞれ大括りに表現したもの。
自然とのふれあいが乏しい地域	地域住民が、身近に自然環境を感じる機会が少ないと想定される地域。

さらに、現状の首都圏の水と緑のネットワークをより充実、強化するための根幹となる構造の考え方である「首都圏における都市環境インフラの将来像」を提示している（図2）。

この将来像は、首都圏における行政、市民等の都市環境インフラ整備に関わる多様な関係主体が長期的に目指すべき首都圏の自然環境の保全、再生、創出の考え方及び施策や取組の方向性を示すもので、共有すべき目標像とするものである。

図2 首都圏における都市環境インフラの将来像



要素	内容
水と緑の重点形成軸	将来に向けてネットワーク経路形成を図るため重点的に施策を講じる場所。
保全すべき自然環境（ゾーン及び河川）	現状で残された貴重な自然環境であり、将来にわたって水と緑のネットワークの中核拠点となる場所。
水と緑の基本軸 水と緑の基本エリア	現状で水と緑のネットワーク経路が線状もしくは面的にまとまったものであり、それらが有する機能の維持、強化、充実を図っていく場所。

2. 地域での検討事例 ～三浦半島ゾーン～

三浦半島ゾーンは、神奈川県南東部に位置する首都圏南西部の大規模な緑地空間であるが、樹林地や海における自然環境の多様性の喪失等が生じてきている。国、県、NPO等からなるワーキンググループでは、三浦半島の多様な自然環境の根幹をなす海辺と陸域の緑の連続性を確保し（写真）自然の豊かな恵みを活用していくために各主体が連携し、三浦半島の自然を守り育み、利用し、楽しみ、つなげていくことを地域の自然環境の将来目標として、「（仮称）三浦半島公園圏構想」の骨子や推進体制等について検討がなされた。

三浦半島大楠山上空



首都圏コラム：都心にコゲラやコサギが舞うことを目指して

ランドデザインでは、自然環境の保全、再生、創出に関する様々な施策や取組を講ずることで、首都圏における都市環境インフラの将来像（図2）が示すような水と緑のネットワークを形成し、市街化の進展した都心においても人々の身近な生活の中でコゲラやコサギが舞うことのできる、質が高く豊かな都市環境を創造することを目標の一つとしている。

コゲラ



コサギ

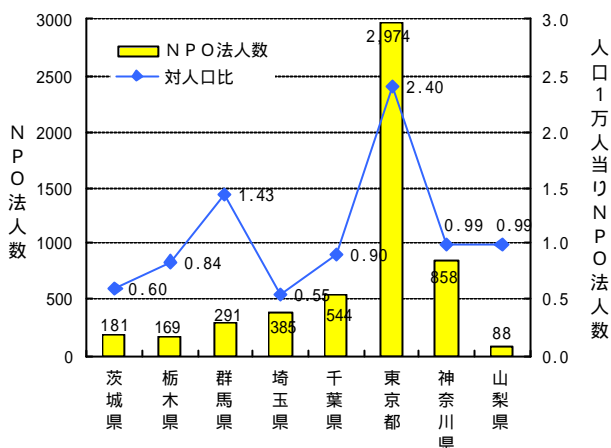


2. 個人主体の多様な活動の展開

(1) NPOの現状

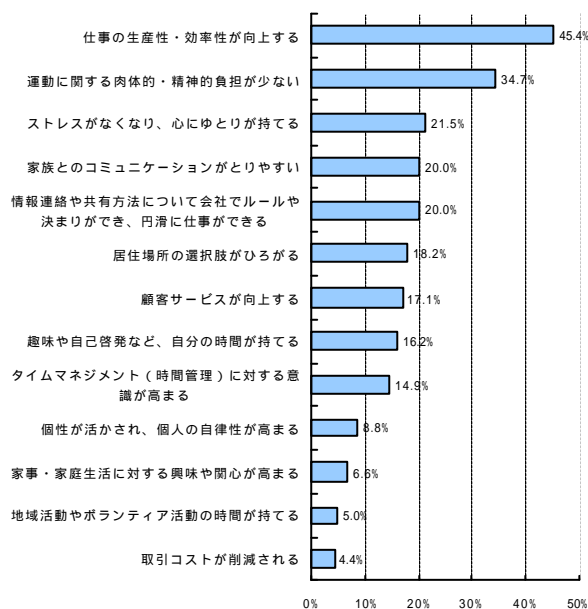
価値観の多様化により個人主体の社会的な活動を行うNPO等の活動が活発化しており、平成15年末時点における首都圏の各都県ごとの認証状況を見ると、東京都がNPO法人総数、人口当りの法人数共に最も多い（図表3）。また、活動分野別にみると、医療福祉の増進、社会教育の推進、他団体の支援等の分野におけるNPO法人数が多い。

図表3 首都圏都県別のNPO法人の認証状況



(2) テレワークの推進

図表4 テレワークの効果（複数回答）



ITを活用し時間と場所にとらわれない働き方であるテレワークは、地球環境負荷の低減、大都市圏における長時間通勤の解消、女性や高齢者等の社会参画による活力ある社会の構築などに寄与するものとして、その進展が期待されている。

テレワーカーの数は首都圏を中心とした大都市圏で高くなっており、首都圏では188万人（全国392万人）と推計されている。また、テレワークの効果について、テレワーカーの多くが「仕事の生産性・効率性が

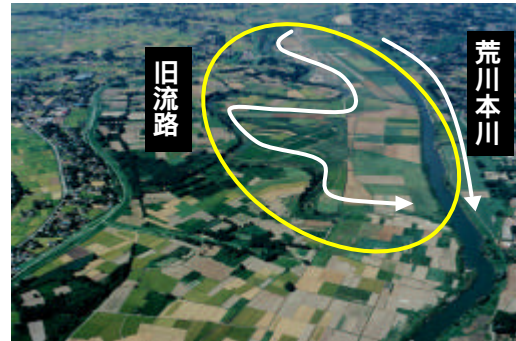
向上する」、「通勤の負担が少ない」と感じており、テレワークに期待する効果があらわれている様子が伺える（図表4）。

3. 河川環境の保全・回復

平成 14 年度より、川が本来有する河川環境の保全・復元を図るため、自然再生事業を創設し取り組んでいるところである。

首都圏でも荒川中流部において、旧流路の湿地再生にむけ、平成 15 年 7 月に「荒川太郎右衛門地区自然再生協議会」が設立され、平成 16 年 3 月には、地域住民や NPO、関係機関等の連携により、当該地区における自然再生の全体的な方向性を定める自然再生全体構想が作成された。

図表 5 荒川自然再生事業箇所



資料：国土交通省

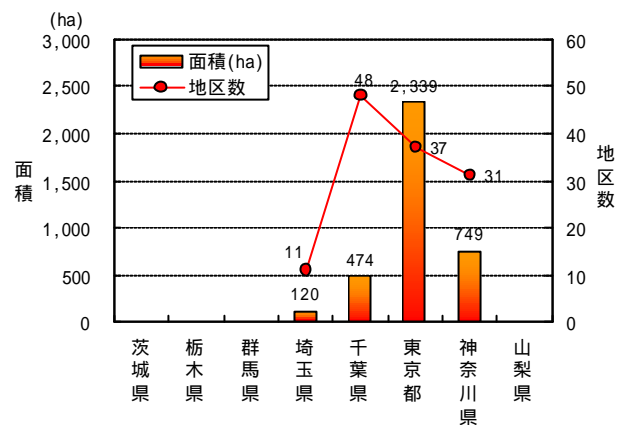
4. 安全な暮らしの実現

(1) 密集市街地の整備改善

密集市街地の早急な整備改善が課題となっているが、国土交通省では、平成 15 年 7 月に重点的に改善すべき密集市街地を公表した。首都圏には全国の 46% が存在し、特に東京に集中している（図表 6）。

密集市街地の整備改善に向けては、密集市街地整備促進事業、住宅地区改良事業、街路事業等様々な施策により、最低限の安全性確保を重点目標として、整備の構想の作成、実施が行われている（図表 7）。

図表 6 首都圏における重点密集市街地の状況



図表 7 密集市街地の整備改善状況

【未整備地区】



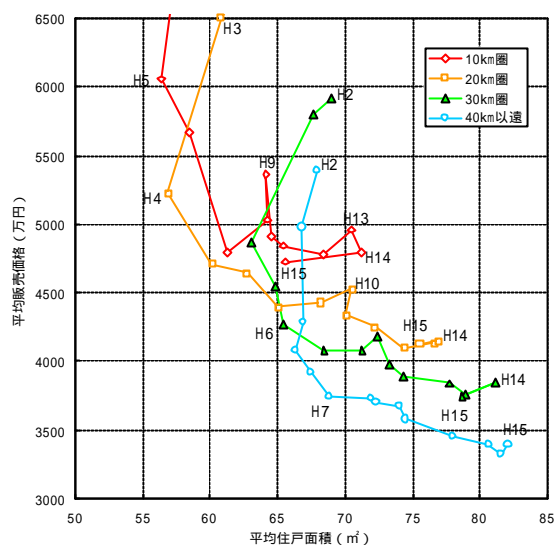
【整備後地区】



(2)魅力ある居住環境の整備

近年、東京 70km 圏内においては共同分譲型の住宅(分譲マンション)の着工戸数・シェアが拡大しているが、その価格については、平成 4、5 年以降下がりにつつ面積が拡大する傾向にあった。しかし、平成 15 年には、10km 圏など都心に近い距離圏で販売価格がほぼ横ばいのまま、住戸面積が縮小した。(図表 8)

図表 8 マンション価格・面積の推移



首都圏コラム 富士見坂

首都圏には、江戸のランドマークであった富士山が眺められたことから、「富士見坂」と呼ばれる地名が数多くある(図表 9)。しかしながら、現在ではビルの乱立やスモッグ等により富士山は見えにくくなり、図表 10 に示すように、富士山は東京都(23 区内)における「好きな景観」において低迷している。

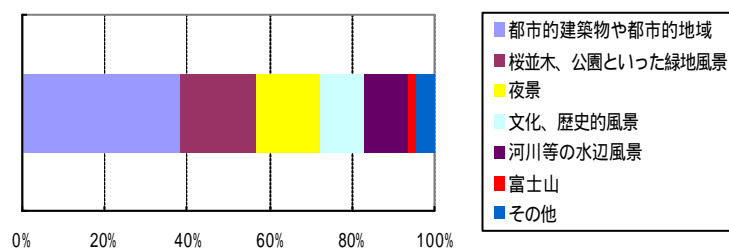
関東地方整備局では、市民等の意見を基に「関東の富士見 100 景」を選定し、多くの市民等に広報するとともに、それらの景観を重視したまちづくりを進めていく予定である。

図表 9 都内に残る富士見坂



資料：国土交通省国土計画局

図表 10 東京都 23 区内における「好きな景観」



資料：国土交通省国土計画局

5. 交通体系の整備

(1) 首都圏における環状道路の整備

首都圏においては大きく三つの環状道路(中央環状線、東京外かく環状道路(外環)及び首都圏中央連絡自動車道(圏央道))の整備が進められているが、このうち、中央環状線(図表 11)については、現在、計画総延長約 47km に対し半分以上の約 26km が開通している。

平成 14 年 12 月 25 日に開通した板橋 JCT(東京都板橋区)～江北 JCT(東京都足立区)間は、延長約 7.1km の道路であり、この開通により、渋滞緩和、環状道路の特性を活かした幅広いルート選択といったような様々な効果が得られている。

図表 11 中央環状線の概要



資料：首都高速道路公団

(2) 海上輸送に関する状況

図表 12 コンテナ取扱ランキング

昭和55年 (単位:千TEU)		平成15年 (単位:千TEU)	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 コーヨーカ/ニューシャーン	1,947	1 香港	20,100
2 ロッテルダム	1,901	2 シンガポール	18,100
3 香港	1,465	3 上海	11,280
4 神戸	1,456	4 深?	10,610
5 高雄	979	5 釜山	10,367
6 シンガポール	917	6 高雄	8,840
7 サンファン	852	7 ロサンゼルス	7,180
8 ロングビーチ	825	8 ロッテルダム	7,100
9 ハンブルク	783	9 ハンブルク	6,138
10 オークランド	782	10 アントワープ	5,445
12 横浜	722		
16 釜山	634	17 東京	3,280
18 東京	632	28 横浜	2,469
		31 神戸	1,993



東京港大井ふ頭

首都圏の港湾は、取扱量は増加しているものの、その相対的な地位は低下している(図表 12)。我が国港湾の国際競争力を回復させ、経済の活性化に資するために、コンテナ船の大型化に対応した大水深コンテナターミナルの整備等とともに、船主、荷主等の高度なニーズに対応した物流サービスの提供を可能とするための施策の総合的展開が必要である。

平成 15 年度においては、東京港において水深(-15m)の連続 7 バースの大井コンテナふ頭再整備事業が完了した。また、7 月から、各手続に共通する情報の重複入力の手間を省くこと

や、複数の行政機関への申請をひとつの窓口から行うことを可能とする港湾諸手続のワンストップサービス(シングルウィンドウ化)を開始した。

このほか、海域環境の保全・再生等環境との共生、良好な都市景観の保全・創出等の生活環境の整備、情報通信体系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15年度の事業実施状況について記述。

1. 業務核都市の整備

平成15年度においては、新たに3地域（熊谷・深谷、成田・千葉ニュータウン、町田・相模原）において業務核都市基本構想が作成され、これまでと合わせると11地域の基本構想が作成されている。また、青梅市、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に向け検討中である。

2. 国の行政機関移転の推進

平成15年度においては、新たに6機関（情報通信研修所、国民生活センター等）の移転が完了し、これまでに移転対象の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59機関11部隊等の移転が完了した。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15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国立医薬品食品衛生研究所筑波薬用植物栽培試験場資源保存棟等が完成するとともに、公共施設・公益的施設については、つくばエクスプレスつくば駅、首都圏中央連絡自動車道及び国道6号牛久土浦バイパス等の工事の進捗を図った。

4. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

平成15年度においては、大深度地下の利用促進を図るため、「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」及び「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」を策定するとともに、大深度地下を特定するための「大深度地下地盤調査マニュアル」を作成した。

5. 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15年の通常国会では、衆議院及び参議院の国会等の移転に関する特別委員会が中間報告を行い、これを受けて、同年6月に「国会等の移転に関する政党間両院協議会」が設置され、移転についての検討が進められている。

〔このほか、首都圏整備計画の推進、政策区域等に基づく諸施策の推進等について記述。〕