

平成16年度

首都圏整備に関する年次報告

第162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。

目次

序章 トピックで見る首都圏この1年

1

第1章 首都圏整備をめぐる最近の動向

9

第1節 首都圏住民の生活環境に対する意識の現状と今後の課題

1. 首都圏住民の現在の生活環境に対する意識 11
2. 整備のための費用負担に関する意識と望まれる将来の社会像 17
3. 居住者のニーズからみた今後の首都圏整備 19

第2節 首都圏における近年の特徴的な居住動向

1. 都心部等における超高層マンション居住の状況 23
2. 郊外部の人口減少地区における居住の状況 26

第3節 首都圏における国際化の状況

1. 首都圏における外国人の居住状況 32
2. 外国人居住を取り巻く環境 37
3. 外国人と日本人の共生にむけた取組事例紹介 39
4. 首都圏の国際化に向けて 43

第2章 首都圏の現況

45

第1節 人口・世帯数の状況 46

第2節 活力創出に資する機能の状況

1. 業務機能の状況 48
2. 産業機能の状況 50
3. 研究開発・高等教育機能の状況 60

第3節 個人主体の多様な活動の展開

1. NPOの現状と多様な支援 62
2. テレワークの推進 64
3. 高齢者等の生活・社会的活動への支援 66
4. 首都圏における地域コミュニティ 68

第4節 環境との共生

1. 公園・緑地等の状況 74
2. 都市環境インフラのグランドデザインの進捗 76
3. 河川環境の保全・回復 77
4. 海域環境の保全・再生 80
5. 廃棄物の適正処理の推進 82

第5節	安全・快適で質の高い生活環境の整備	
1.	安全な暮らしの実現	84
2.	魅力ある居住環境の整備	92
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	98
2.	情報通信体系の整備	112
3.	水供給体系・エネルギー供給体系の整備	118
4.	下水道の整備	122
5.	沿岸域の利用	123
6.	都市再生施策の進捗	125

第3章 首都圏整備の推進

127

第1節	首都圏整備計画の推進	
1.	首都圏整備計画	128
2.	政策区域等に基づく諸施策の推進	130
3.	東京圏のリノベーションプログラム	132
4.	業務核都市の整備	134
5.	国の行政機関等の移転の推進	136
6.	筑波研究学園都市の整備	138
7.	国会等の移転に関する検討	140
8.	大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進	142
第2節	首都圏整備計画に基づく主要な事業の実施状況	144

資料 首都圏整備に関する各種データ

147

●凡 例●

本文中の「首都圏」、「東京圏」、「近隣3県」、「周辺4県」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

多摩地域：東京特別区を除く東京都（島しょ部を含む）

関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県

序

章

トピックで見る首都圏この1年

横浜ベイブリッジ一般部（一般国道357号）の開通

（平成16年4月24日）

横浜ベイブリッジは、東京湾岸道路の一部として本牧ふ頭と大黒ふ頭の両ふ頭を結ぶ横浜港港口部に上下2層構造の斜張橋として計画され、上層部の首都高速湾岸線は平成元年に、そして、その下層に位置する一般部（国道357号）が平成16年4月24日に開通した。

横浜港のコンテナ物流の拠点である本牧及び大黒両ふ頭間を行き来しているコンテナ車等は、これまで横浜市街地の一般道等に一部迂回していたが、横浜ベイブリッジ一般部の開通により、通称「コンテナ街道」とも呼ばれている国道133号をはじめとする中心市街地における交通混雑の緩和及び大型車交通量（コンテナ車等）の減少による交通環境、生活環境の改善とともに、両ふ頭間における物流の効率化の促進が期待される。（詳細はP103参照）

開通式典



資料：国土交通省

開通した一般部（下層）



資料：国土交通省

首都高速埼玉新都心線の開通

(平成16年5月26日)

首都高速埼玉新都心線の与野～新都心間の約2.3kmが、平成16年5月26日に開通し、さいたま新都心と東京方面が直結することにより利便性が向上した。

さいたま新都心における有効な土地利用を図り、良好な都市空間の実現に貢献するため、埼玉県内における首都高速道路としては初のトンネル区間が設けられている。

開通式典



資料：首都高速道路公団

今回開通した区間



資料：首都高速道路公団

「丸の内オアゾ」オープン

(平成16年9月14日)

平成16年9月14日、旧国鉄本社等があった東京駅丸の内北口前に「丸の内オアゾ」がグランドオープンした。「オアゾ (OAZO)」とは「オアシス」を意味し、商業施設・オフィス・ホテル等から成る複合施設である。商業ゾーンには国内最大級の書店等を擁し、周辺のオフィスで働く人々以外にも様々な人が訪れ賑わっている。

現在、丸の内地区では東京駅を中心に皇居前に広がる地区の歴史性と統一感のある景観特性を活かし、新時代に対応する新たな都心像の再構築を目指した街づくりが進められている。このため「丸の内オアゾ」のデザインについては、東京の表玄関にふさわしい風格ある景観の継承・再構築に配慮されている。

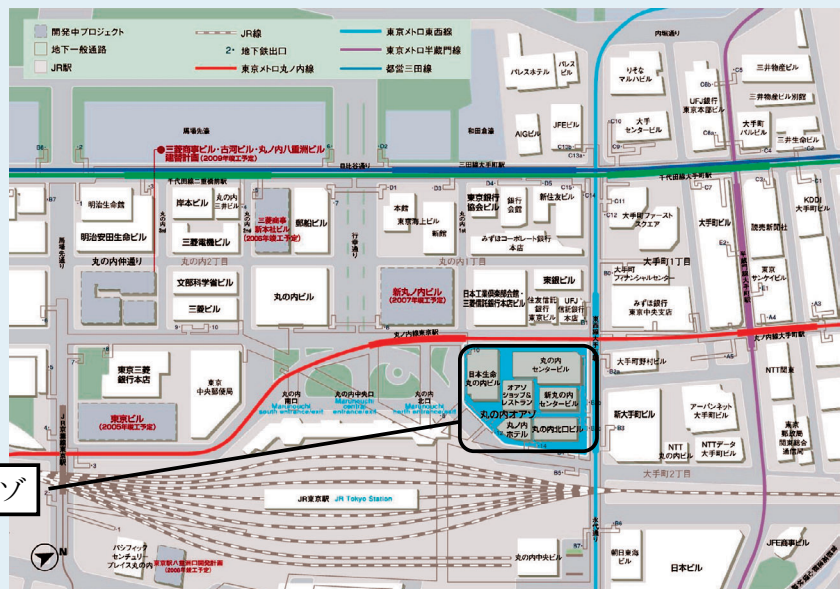
「丸の内オアゾ」は、平成14年にオープンした「丸の内ビルディング」や、現在建替中の「新丸の内ビルディング」等と合わせて、この地区のさらなる発展に貢献するものと期待されている。

丸の内オアゾ



資料：丸の内オアゾ

丸の内大手町エリアマップ



丸の内オアゾ

資料：丸の内オアゾ

「首都大学東京」設置認可

(平成16年9月)

東京都では、従来の4つの都立大学（東京都立大学、東京都立科学技術大学、東京都立保健科学大学、東京都立短期大学）を廃止して、新たに首都大学東京を設置するための認可を、文部科学大臣より平成16年9月に受けた（平成17年4月開設）。

首都大学東京では、大都市における人間社会の理想像を追求することを使命として、①都市環境の向上、②ダイナミックな産業構造を持つ高度な知的社会の構築、③活力ある長寿社会の実現を目指した教育研究に取り組むこととしている。また、都市の文化、経済、技術など、それらが集積する東京でしか学べない「都市の文明」を中心とした教養教育等にも取り組み、創造力と幅広い視野を養う人間教育を実践していく。

首都大学東京（日野キャンパス）



資料：東京都

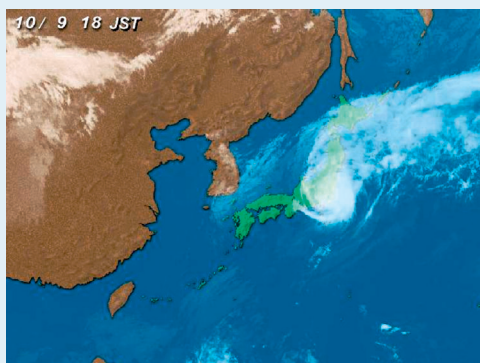
台風第22号と第23号、首都圏に襲来

(平成16年10月)

平成16年は、統計開始¹⁾から平成15年までの最多上陸数6個を大きく上回る10個の台風が日本に上陸した。首都圏においては、10月に台風第22号及び台風第23号の襲来と秋雨前線の影響による暴風・豪雨に見舞われ、各地で交通網の分断、道路冠水、地下街の浸水等の被害が生じた。特に、台風第22号は、伊豆半島での上陸時の中心気圧が950hPaで、東日本に上陸した台風の上陸時中心気圧は、過去10年で最も低い値となった。また、平成16年10月の月降水量が東京で780.0mm、横浜で761.5mmとなり、それぞれ統計開始²⁾以来の月降水量の極値を更新した。

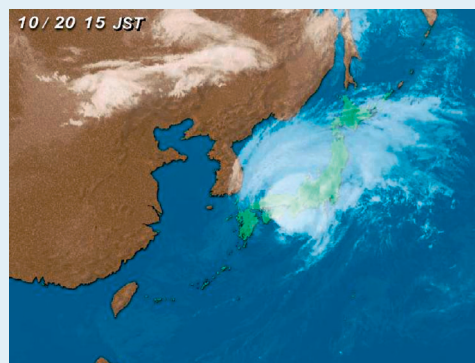
気象衛星「ゴーズ9号」赤外面像

【台風第22号（平成16年10月9日18時）】



資料：気象庁ホームページ

【台風第23号（平成16年10月20日15時）】



横浜市で発生した突風により横転したトラック
(平成16年10月9日、台風第22号)



資料：横浜地方気象台

横浜市における浸水被害状況
(平成16年10月9日、台風第22号)



資料：横浜市

1) 台風の統計開始は、昭和26年（1951年）。

2) 月降水量の統計開始は、東京で明治9年（1876年）、横浜で明治30年（1897年）。

羽田空港第2ターミナルオープン

(平成16年12月1日)

平成16年12月1日に東京国際空港（羽田空港）の第2ターミナルがオープンした。これにより、ターミナルビルから直接航空機に搭乗できる便数の割合が増加し、ターミナルビルと遠隔スポットの間のバス移動を強いられる旅客の割合が大幅に減少され、利用者の利便性が一段と向上されることとなった。また、第2ターミナルのオープンに合わせて、東京モノレールの羽田空港第1ビル（旧羽田空港）ー羽田空港第2ビル間（0.9km）が延伸開業し、同時に実施されたダイヤ改正において浜松町ー羽田空港第2ビル間が最短19分で結ばれるようになった。

第2ターミナルビル



資料：国土交通省

東京モノレール羽田空港第2ビル駅開業記念式典の様子



資料：東京モノレール(株)

上空から見た第2ターミナル



資料：国土交通省

首都圏中央連絡自動車道（日の出IC～あきる野IC）の開通

（平成17年3月21日）

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の日の出ICからあきる野ICまでの約2.0kmが、平成17年3月21日に開通した。圏央道は都心から半径40～60kmの位置に計画され、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路と一体となって首都圏の環状方向の道路ネットワークを形成し、首都圏の交通混雑緩和に大きく寄与することが期待されている。

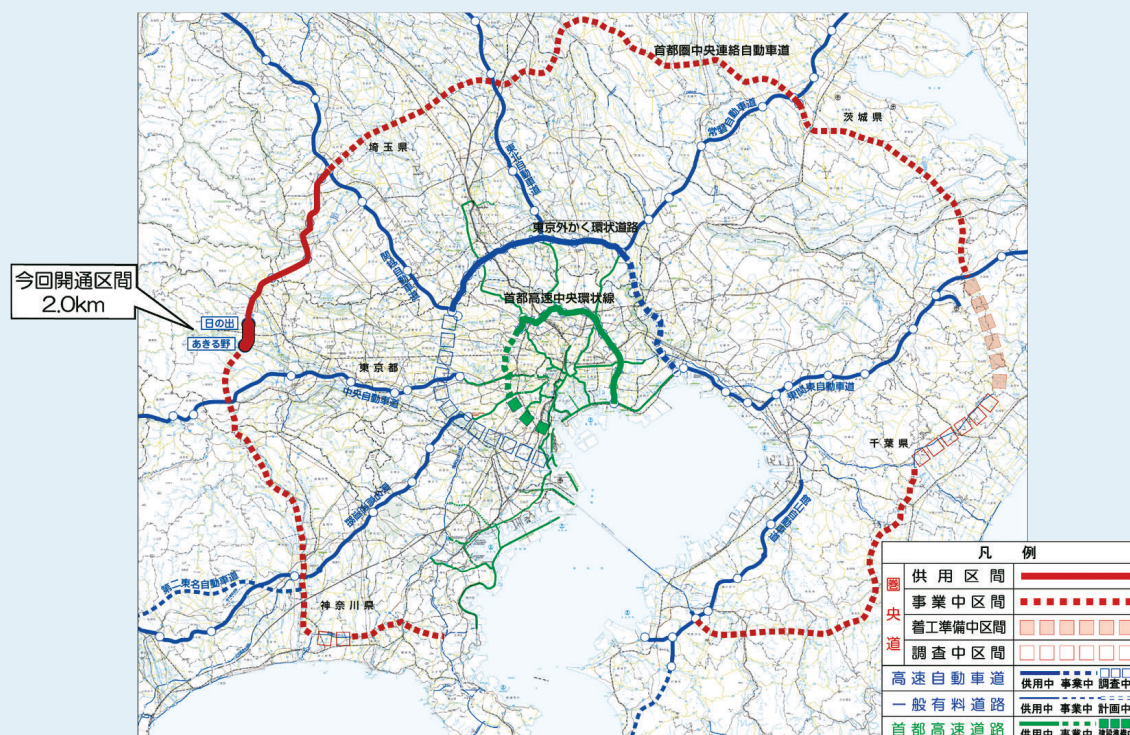
圏央道は、これまでに関越自動車道に接続する鶴ヶ島JCTから日の出IC間（約28.5km）及び、常磐自動車道に接続するつくばJCTからつくば牛久IC間（約1.5km）が開通しており、今回開通する区間を合わせると約32kmが開通したことになる。

開通式典



資料：国土交通省

圏央道路線図



資料：国土交通省資料より国土計画局作成

第

1

章

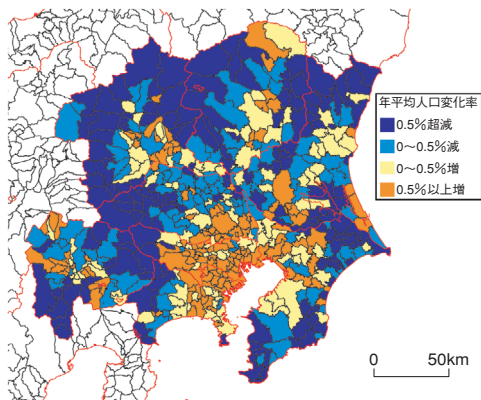
首都圏整備をめぐる最近の動向

第1節 首都圏住民の生活環境に対する意識の現状と今後の課題

首都圏においては、これまで、人口や諸機能の過度の集中に伴う過密から生じる通勤混雑、交通渋滞、住宅問題、環境問題などいわゆる大都市問題を抱えていたが、近年、社会資本整備の進展等によりこれらの課題については一定程度の緩和がみられる。例えば東京圏の鉄道の混雑率については、昭和60年代の約200%から現在は170%程度に低下している¹⁾。また、首都圏の最低居住水準未満世帯の割合については、昭和63年の12.8%から平成10年には7.2%に低下している²⁾。

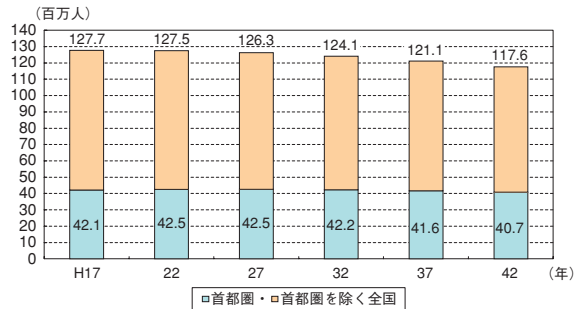
今後、我が国は、少子高齢化が進むとともに人口減少局面へと移行するが、首都圏においては、東京圏を中心に現在増加しており、全体としてみても当面は、人口増加が続くと予想される(図表1-1-1~1-1-3)。また、首都圏は、企業活動の中心あるいは就業の場であり、人々が圏外から移動してきて一時的あるいは恒久的に居住するなど、他地域に比べても多様な属性を持った人が多く居住している(図表1-1-4)。

図表 1-1-3 市区町村別人口増減の変化の状況(平成13年→16年)



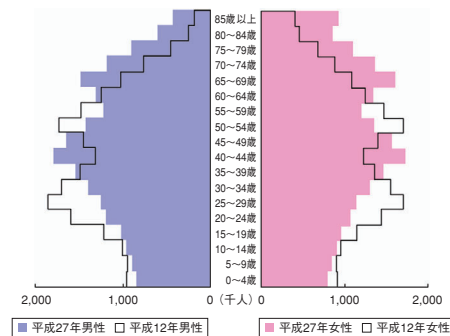
資料：「住民基本台帳人口要覧」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

図表 1-1-1 首都圏と全国の将来人口の推移



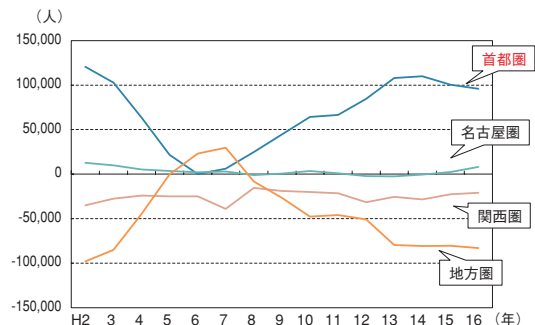
資料：「都道府県別将来推計人口(平成14年3月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)により国土交通省国土計画局作成

図表 1-1-2 首都圏の人口ピラミッド(平成12年、27年)



資料：「国勢調査」(総務省)及び「都道府県別将来推計人口(平成14年3月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)により国土交通省国土計画局作成

図表 1-1-4 圏域別の転入超過数の推移



注：名古屋圏は岐阜県、愛知県及び三重県、関西圏は京都府、大阪府、兵庫県及び奈良県、地方圏は全国から首都圏、名古屋圏及び関西圏を除いた地域を示す。

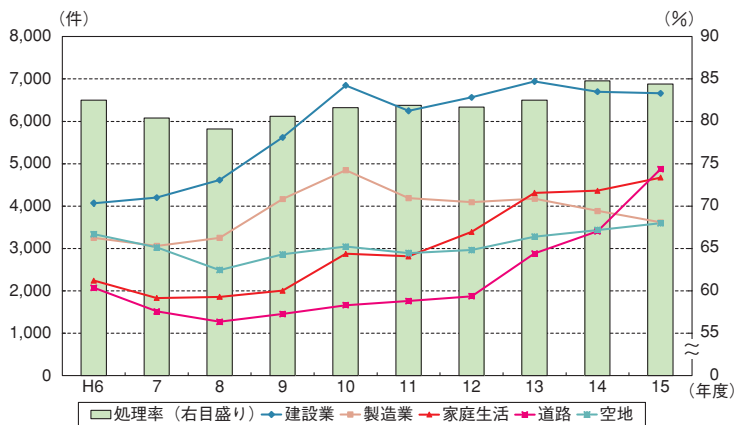
資料：「住民基本台帳人口移動報告」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

1) 鉄道の混雑率は、JR、地下鉄及び大手民鉄の主要31路線における最混雑区間の平均値(国土交通省の統計)による。
 2) 「最低居住水準」とは、住宅建設五箇年計画においてすべての世帯が確保すべき水準として位置付けられたものであり、例えば4人世帯の場合で住戸専用面積50m²である。世帯の割合は、「住宅・土地統計調査」(総務省)による。

こうした状況を踏まえれば、居住する人々が増え、多様な人々が混在する中から生じる課題に引き続き対処していくことが求められる。

さらに、首都圏における大都市問題は、時代とともにその内容も変化・多様化してきていると考えられる。例えば、住宅問題については、戦後から昭和40年代にかけての住宅需要の増大に対して量的確保が最大の課題であったが、現在は生活に関わる様々な問題を含めた居住水準の向上へと内容が変わってきている。また、環境問題については、昭和30～40年代の産業公害から、現在は地球温暖化や廃棄物問題等の地球環境問題や環境ホルモン、ダイオキシン類汚染などの化学物質に関する問題へと内容の変化がみられる。これらのことは、地方公共団体に寄せられる住民からの公害等の苦情の件数・内容にもあらわれており、近年、ペット、空調・室外機の音など、家庭生活を営むことに起因する苦情や、自動車の往来等による騒音・振動、廃棄物の不法投棄など、道路を発生源・発生場所³⁾とする苦情が急増している(図表1-1-5)。

図表 1-1-5 主な公害の発生源別苦情件数及び処理率の推移(首都圏)



注：処理率とは、総苦情件数(他の機関等へ移送した苦情件数を除く。)に占める直接処理⁴⁾件数の割合。
資料：「公害苦情調査結果報告書」(公害等調整委員会事務局)により国土交通省国土計画局作成

こうした状況の中、首都圏の住民が身近な生活環境について、どう感じ、どう考えているのか、また、今後の首都圏をどのような社会としていくことを望んでいるのか等を首都圏の住民に対してアンケートを行うことにより分析することとした。具体的には、平成17年1月24日から2月4日にかけて、首都圏に住む20歳以上の男女を対象にインターネットアンケート調査⁵⁾を行った(有効回答数9,111人)。以下では、アンケート結果から首都圏における住民の意識を分析していく。

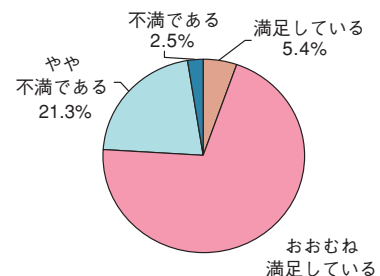
1. 首都圏住民の現在の生活環境に対する意識

(1) 現在の生活環境への満足度

今回のアンケート調査では、現在の生活環境について、住宅、利便性、自然環境など12の項目(図表1-1-7の各項目)からみた場合の総合的な満足度について聞いている。この結果をみると、「満足している」もしくは「おおむね満足している」と回答した人が76.2%と、全体の4分の3を上回り、満足度は高いといえる(図表1-1-6)。

また、12の項目ごとの満足度をみると、「上下水道、ガス、電話(通信)の整備状況」や「ごみ処理の円滑さ」

図表 1-1-6 生活環境を総合的にみた場合の満足度

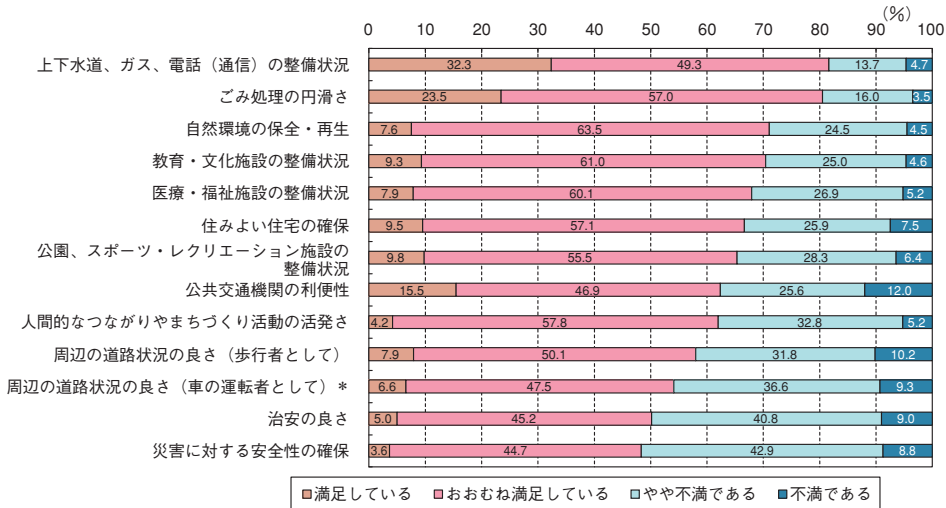


注：単数回答 n=9,111。
資料：国土交通省国土計画局調べ

3) 「公害苦情調査」では、発生源等が二つ以上ある場合は、主たるもの一つに分類しており、主たるものの判定が難しい場合は、被害地域に最も近接するものを優先して分類している。
4) 直接処理とは、公害苦情の申立人が当局の措置又は説明(教示)に納得したとき、当局の措置後3か月を経過しても申立人から再度の申立てがないとき、当事者間に和解が成立したとき、加害行為又は被害の原因がなくなったとき等、苦情が解消したと認められるときをいう。
5) 首都圏を都市規模と年齢階級別に層化した場合の縮図となるよう標本設計し、属性別に目標回答数が得られた時点で調査を終了した。

では、「満足している」もしくは「おおむね満足している」と回答した人の割合が80%を上回り、次いで、「自然環境の保全・再生」(71.1%)、「教育・文化施設の整備状況」(70.3%)、「医療・福祉施設の整備状況」(68.0%)などが満足度の高い項目となっている。一方、「災害に対する安全性の確保」や「治安の良さ」は、その割合が50%前後にとどまった。これは、阪神・淡路大震災や新潟県中越地震などの大地震の発生や、近年の犯罪の増加と関連していると考えられる。また、「周辺の道路状況の良さ」の割合も低く、歩行者としては58.0%、車の運転者(常時、車の運転をする人のみの回答による。)としては54.1%となった(図表1-1-7)。

図表 1-1-7 現在の生活環境への満足度

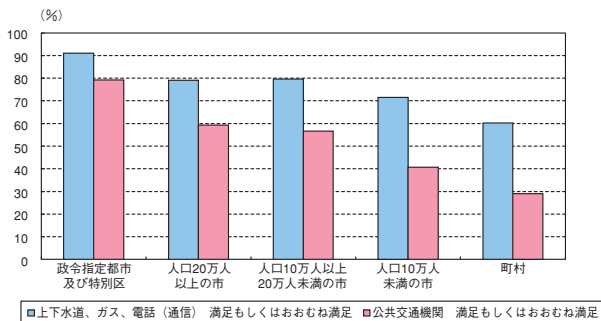


注1：単数回答 n=9,111。ただし、*は、n=5,779。
 注2：グラフの総和が100%にならないものは、数値の四捨五入の関係による。
 資料：国土交通省国土計画局調べ

これらのことから、首都圏住民の全体意識としては、施設等の生活基盤整備に関する満足度は比較的高いが、生命、身体及び財産の危険に関連する項目の満足度は低いことがわかる。

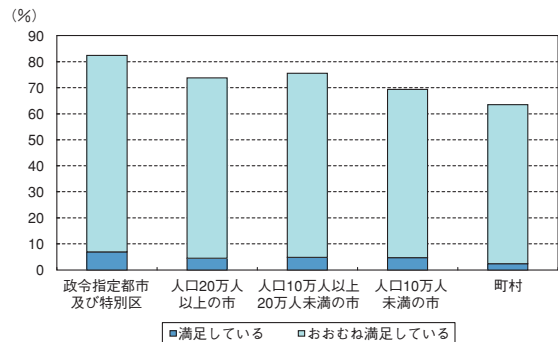
しかし、これらについて、居住する都市規模別にみると、「公共交通機関の利便性」や「上下水道、ガス、電話(通信)の整備状況」では、おおむね都市規模が小さいほど満足度が低くなっている(図表1-1-8)。生活環境を総合的にみた場合の満足度も都市規模が小さいほど低くなる傾向にあり、これら生活基盤整備に関する満足度の低さが要因の1つになっていると考えられる(図表1-1-9)。

図表 1-1-8 上下水道、ガス、電話(通信)の整備状況及び公共交通機関の利便性に関する満足度(都市規模別)



注：単数回答 n=9,111。
 資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-9 生活環境を総合的にみた場合の満足度(都市規模別)



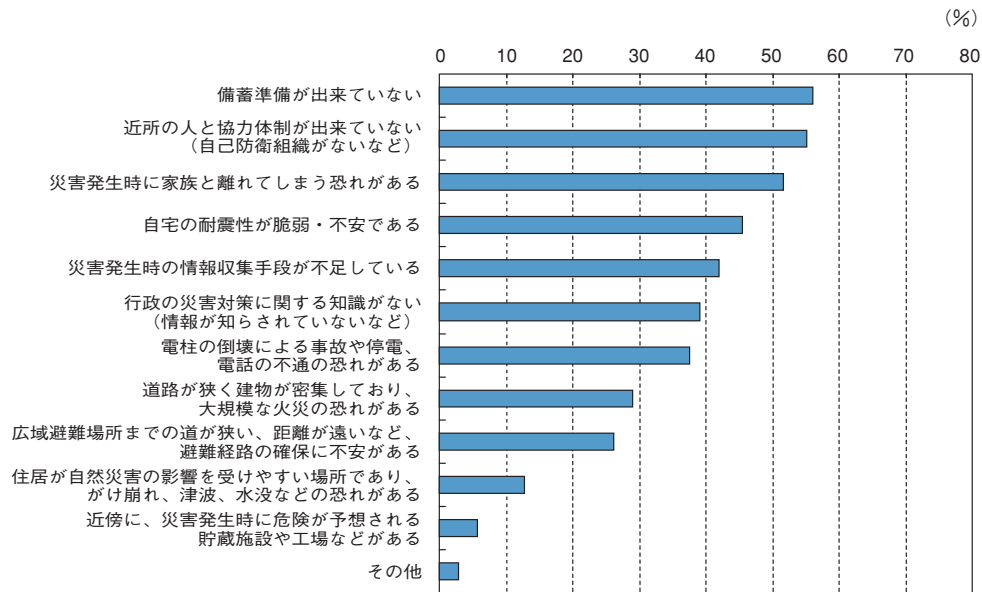
注：単数回答 n=9,111。
 資料：国土交通省国土計画局調べ

(2) 満足度が低い防災や治安の不安内容

満足度が低かった防災と治安について、「やや不安である」もしくは「不安である」と回答した人の不安の内容の特徴をしてみる。

「災害に対する安全性」について不安の内容をみると、「備蓄準備が出来ていない」が56.0%と最も高く、次いで、「近所の人と協力体制が出来ていない(自己防衛組織がないなど)」(55.2%)、「災害発生時に家族と離れてしまう恐れがある」(51.7%)などとなっている(図表 1-1-10)。

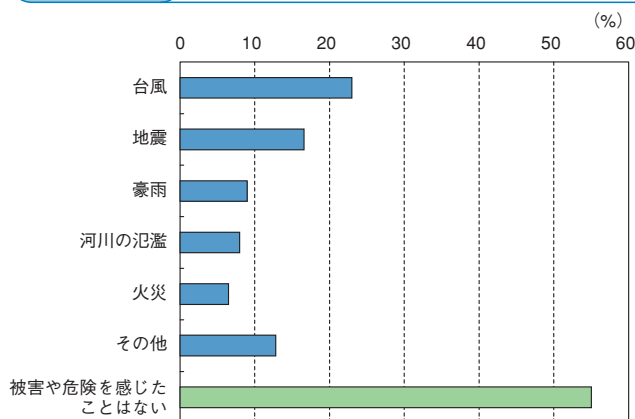
図表 1-1-10 災害に対する安全性に対する不安内容



注：複数回答 n=4,706。
資料：国土交通省国土計画局調べ

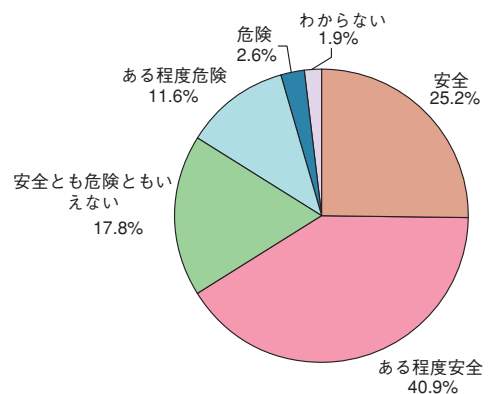
防災に関して内閣府が実施した世論調査の結果によれば、過去に何らかの災害による被害を受けたり、身近に危険を感じたことがある人の割合は5割近くに上るが、現在自分の住んでいる地域が災害に対し安全と感じている人の割合は高い(図表 1-1-11~12)。このことから、災害に対する安全性については漠然と不安を感じつつも、災害を身近な問題ととらえていない実態がうかがえる。

図表 1-1-11 災害による被害体験



注：複数回答 n=2,155。
資料：「防災に関する世論調査(平成14年9月)」(内閣府)により国土交通省国土計画局作成

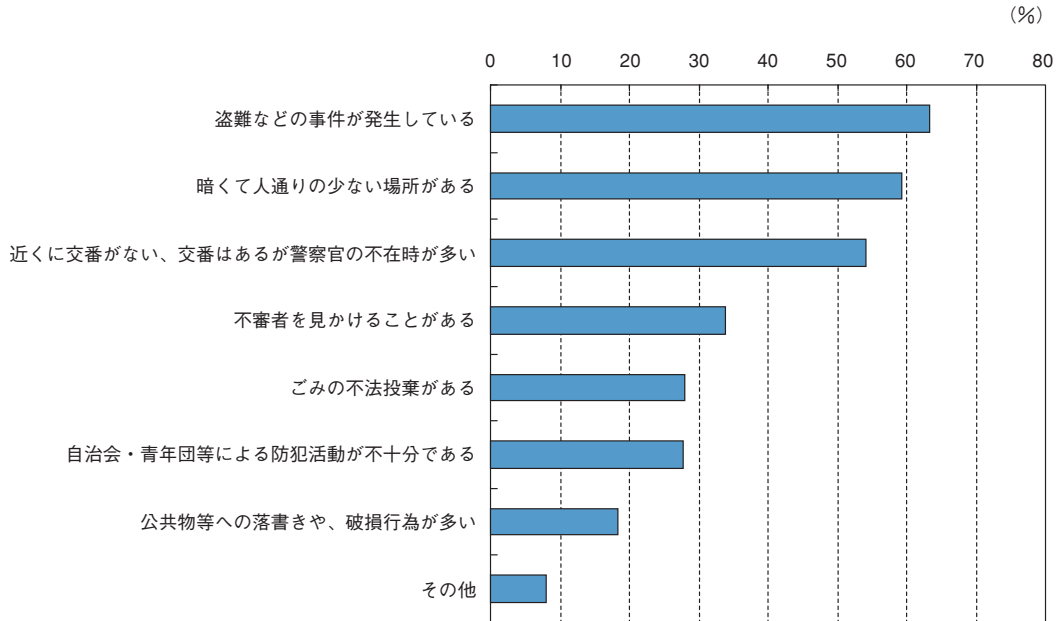
図表 1-1-12 災害に対する居住地域の安全度



注：単数回答 n=2,155。
資料：「防災に関する世論調査(平成14年9月)」(内閣府)により国土交通省国土計画局作成

また、「治安」について不安の内容をみると、「盗難などの事件が発生している」が63.3%と最も高く、次いで、「暗くて人通りの少ない場所がある」(59.3%)、「近くに交番がない、交番はあるが警察官の不在時が多い」(54.2%) などとなっている(図表 1-1-13)。

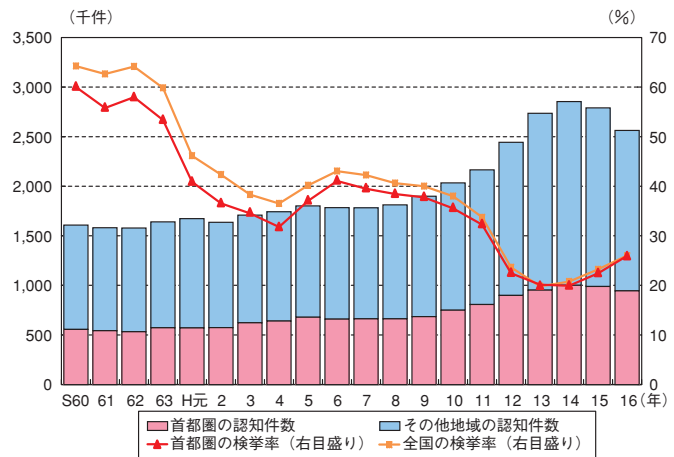
図表 1-1-13 治安に対する不安内容



注：複数回答 n=4,540。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-14 刑法犯認知件数と検挙率の推移

首都圏における刑法犯の認知件数をみると、平成15年以降は前年に比べて減少している。また、検挙率については上昇しており、ともに改善がみられる。しかしながら、昭和60年代と比べると依然として厳しい水準にあること等が、治安に対する不安感の高さにつながっているものと考えられる(図表 1-1-14)。



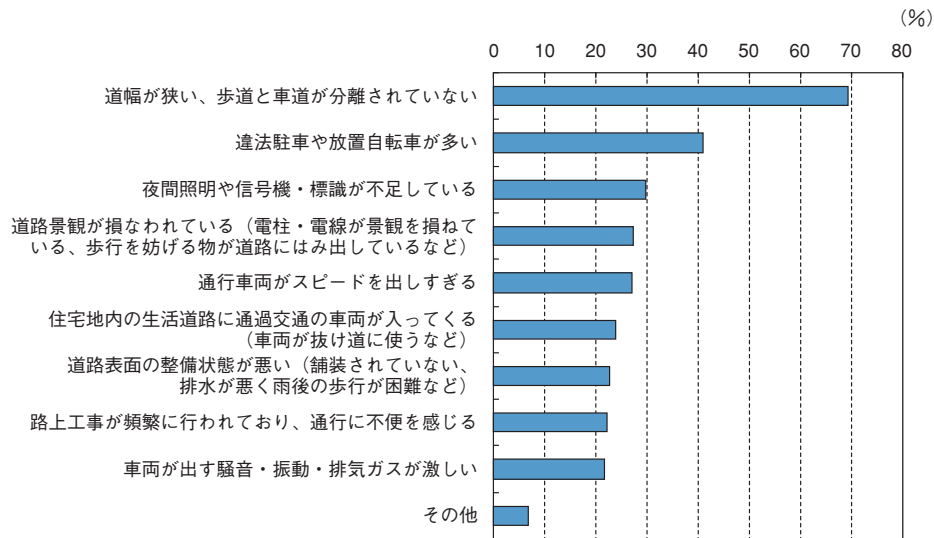
注：刑法犯認知件数及び検挙率には、交通業過を含まない。交通業過とは、道路上の交通事故に係る業務上(重)過失致死傷罪及び危険運転致死傷罪をいう。
資料：「警察白書」(警察庁)及び「犯罪統計資料」(警察庁)により国土交通省国土計画局作成

(3) 生活基盤項目の中で最も満足度が低かった道路環境の不满内容

さらに、比較的満足度が高かった生活基盤項目の中で、最も満足度の低かった「周辺の道路状況の良さ」(道路そのものや附属設備の外に、交通の状況や、路上の状態などを含めた道路環境全般)について、歩行者としての不满の内容の特徴を見てみる。

不满の内容をみると、「道幅が狭い、歩道と車道が分離されていない」が69.3%と最も高く、次いで、「違法駐車や放置自転車が多い」(41.0%) などとなっている(図表 1-1-15)。

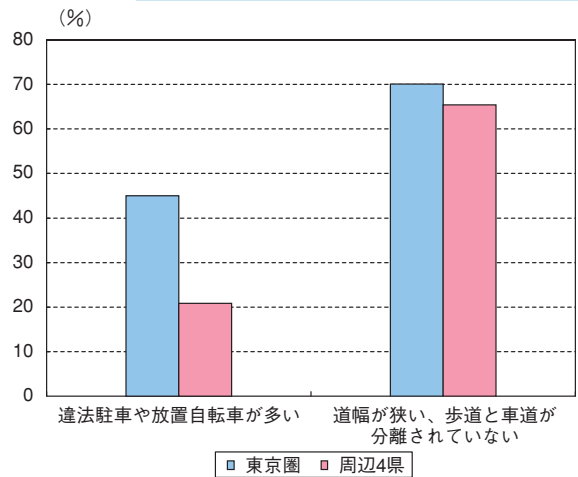
図表 1-1-15 歩行者としてみた周辺の道路状況に対する不満内容



注：複数回答 n=3,826。
資料：国土交通省国土計画局調べ

これらを東京圏と周辺4県に分けてみると、「道幅が狭い、歩道と車道が分離されていない」では、地域間で大きな違いがみられないのに対し（東京圏は70.1%、周辺4県は65.4%）、「違法駐車や放置自転車が多い」では、東京圏で不満の割合が高くなっている（同45.0%、20.9%）（図表1-1-16）。違法駐車や放置自転車の多さは、人やものが極端に集中していることに起因する問題でもある。実際、駅周辺における放置自転車の数を見てみると、平成15年では、東京圏の駅がワースト10位中4駅を占めており、これらの実態が反映されているものと思われる。放置自転車対策として、駐輪場の新設や防止キャンペーンなどにより効果を上げているところもあり、今後もさらなる放置自転車対策が必要である（図表1-1-17）。

図表 1-1-16 歩行者としてみた周辺の道路状況に対する不満内容（東京圏と周辺4県）



注：複数回答 東京圏 n=3,193。周辺4県 n=633。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-17 放置自転車が多い駅（ワースト10位）の状況（平成15年）

(単位：台)

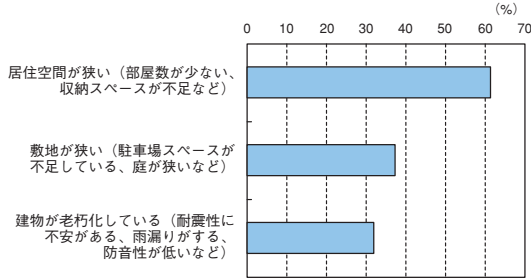
順位	駅名	市区町村名	放置台数	順位	駅名	市区町村名	放置台数
1	天神	福岡市	4,217	6	札幌	札幌市	2,387
2	大阪	大阪市	3,334	7	なんば（難波）	大阪市	2,360
3	名古屋	名古屋市	2,851	8	大船	横浜市	2,283
4	新大阪	大阪市	2,772	9	池袋	豊島区	1,996
5	武蔵溝口・溝の口	川崎市	2,443	10	行徳	市川市	1,950

資料：「平成15年 駅周辺における放置自転車等の実態調査」（内閣府）により国土交通省国土計画局作成

(4) その他の生活環境項目の主な不満内容

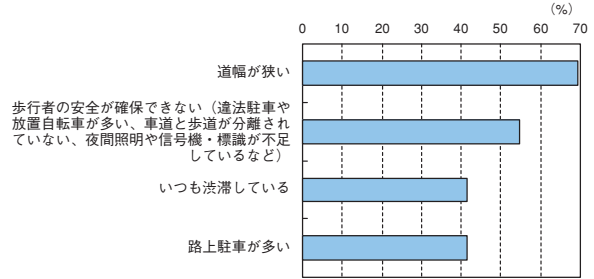
その他の生活環境項目で不満度の高かった主な内容は、以下のとおりであった(図表1-1-18~28)。

図表 1-1-18 住みよい住宅の確保に対する不満内容(上位3位)



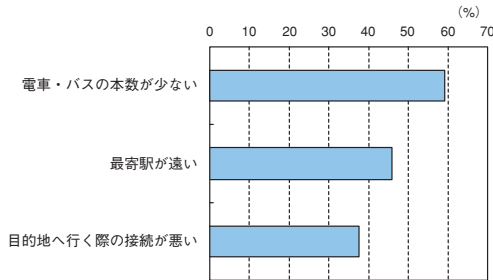
注：複数回答 n=3,040。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-19 車の運転者としての周辺の道路状況に対する不満内容(上位3位)



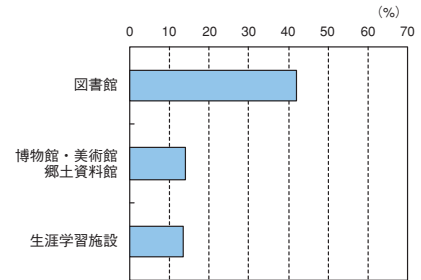
注：複数回答 n=2,653。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-20 公共交通機関の利便性に対する不満内容(上位3位)



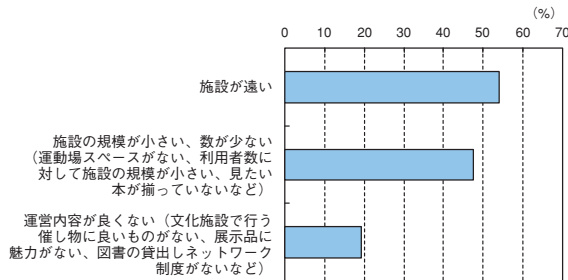
注：複数回答 n=3,429。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-21 不満のある教育・文化施設(上位3位)



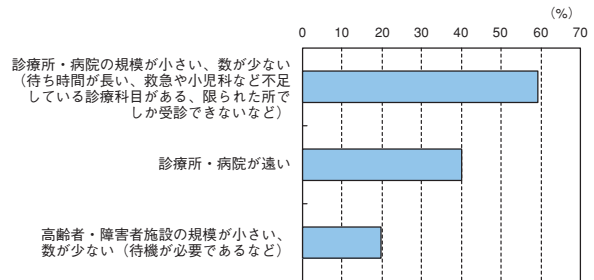
注：複数回答 n=2,698。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-22 教育・文化施設に対する不満内容(上位3位)



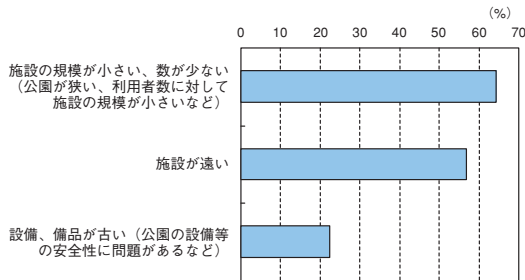
注：複数回答 n=2,698。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-23 医療・福祉施設に対する不満内容(上位3位)



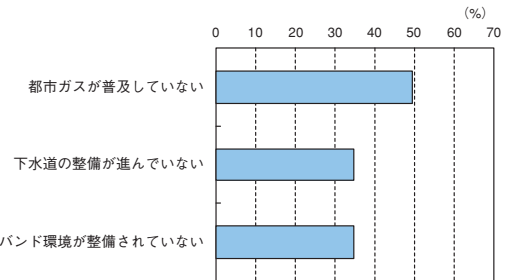
注：複数回答 n=2,920。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-24 公園、スポーツ、レクリエーション施設に対する不満内容(上位3位)



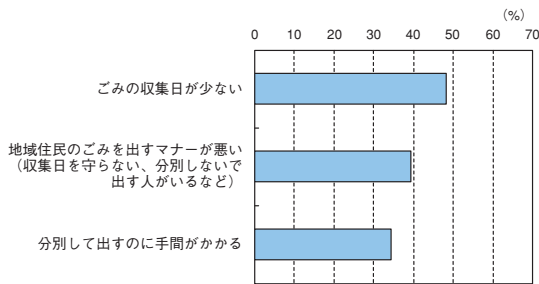
注：複数回答 n=3,159。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-25 上下水道、ガス、電気(通信)に対する不満内容(上位3位)



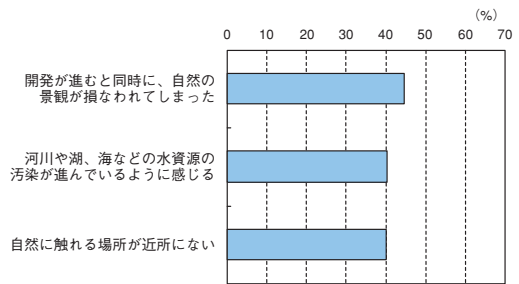
注：複数回答 n=1,670。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-26 ごみの回収・処理に対する不満内容（上位3位）



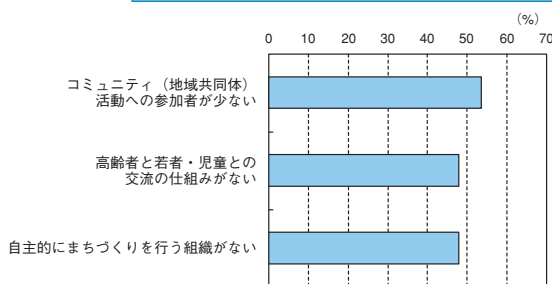
注：複数回答 n=1,755。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-27 自然環境の保全・再生に対する不満内容（上位3位）



注：複数回答 n=2,638。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 1-1-28 人間的なつながりやまちづくり活動に対する不満内容（上位3位）



注：複数回答 n=3,461。
資料：国土交省国土計画局調べ

2. 整備のための費用負担に関する意識と望まれる将来の社会像

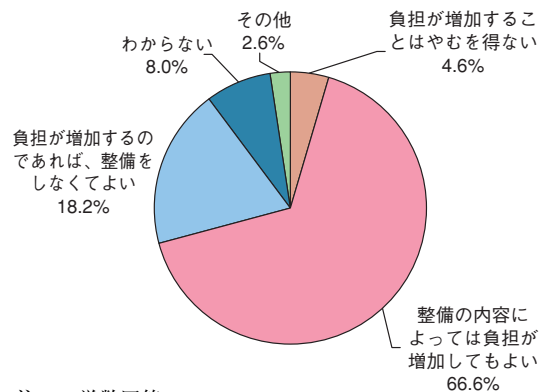
次に、今後の首都圏の整備についての人々の費用負担に対する意識についてみていく。

より良い生活環境を実現するための費用負担について聞いたところ、「負担が増加することはやむを得ない」とした人は4.6%であるが、「整備の内容によっては負担が増加してもよい」とする条件付きで認める人は66.6%であり、両者を合わせると71.2%の人が費用負担について認めている。これに対し、「負担が増加するのであれば、整備をしなくてよい」とする人は18.2%となっている（図表 1-1-29）。

費用負担を認める人に対して、負担が増加してでも整備に取り組むべき重要性の高い生活環境について聞いたところ、「治安の良さへの安心感が持てること」が66.2%と最も高くなっており、

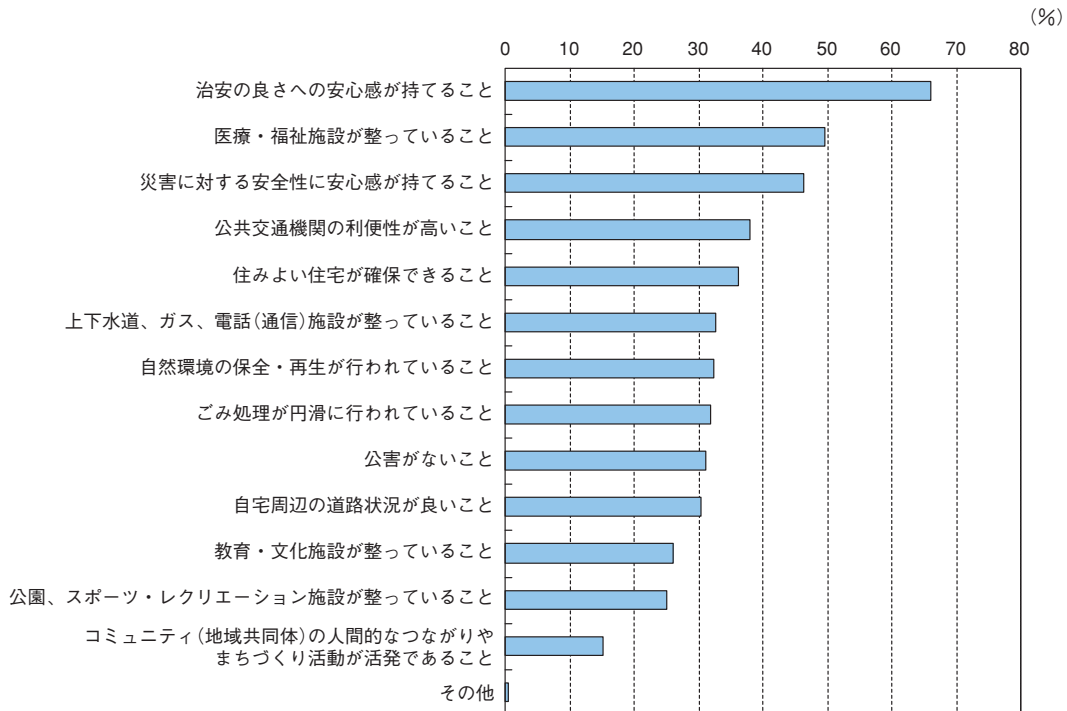
現在の生活環境でも不安度が高かったことと併せ、安全・安心に対する住民の意識の高さがうかがえる。次いで、「医療・福祉施設が整っていること」（49.5%）、「災害に対する安全性に安心感が持てること」（46.3%）など、ここでも生命、身体及び財産の危険に関連する項目が上位を占めている（図表 1-1-30）。

図表 1-1-29 より良い生活環境を実現するための費用負担に対する意識



注：単数回答 n=9,111。
資料：国土交通省国土計画局調べ

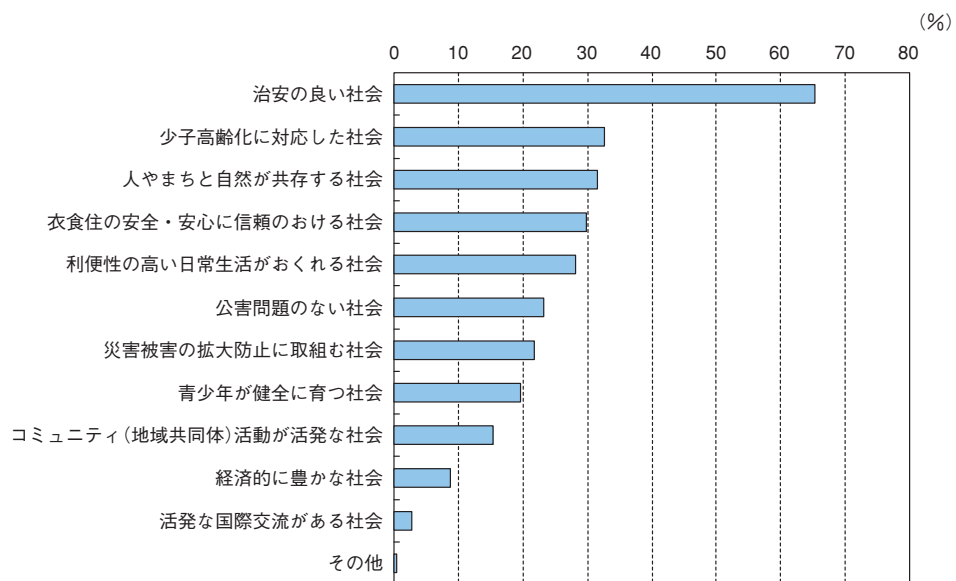
図表 1-1-30 費用負担が増加してでも取り組むべき生活環境項目



注：複数回答 n=6,488。
資料：国土交通省国土計画局調べ

また、将来（10～15年後）の首都圏において、どのような社会づくりを優先すべきかを聞いたところ、「治安の良い社会」（65.4%）が群を抜いて高くなっている。次いで、「少子高齢化に対応した社会」（32.6%）、「人やまちと自然が共存する社会」（31.5%）、「衣食住の安全・安心に信頼のおける社会」（29.9%）、「利便性の高い日常生活がおくれる社会」（28.1%）という結果が得られた（図表 1-1-31）。

図表 1-1-31 優先して取り組むべき社会づくり



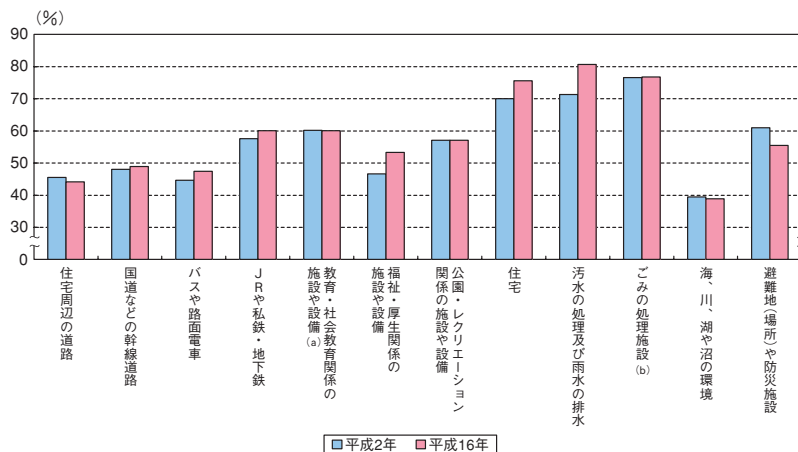
注：最大3つまで回答 n=9,111。
資料：国土交通省国土計画局調べ

3. 居住者のニーズからみた今後の首都圏整備

以上、首都圏住民の現在の生活環境についての意識や費用負担の考え方、将来の目指すべき社会像についてみてきた。

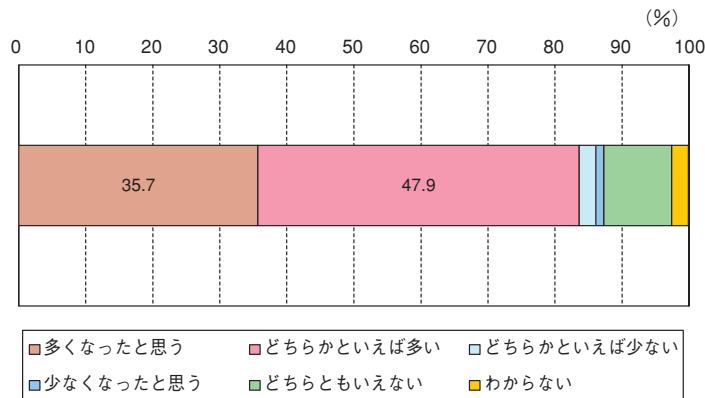
全般的に、社会資本や身近な行政サービスに対する首都圏住民の満足度は高く、施策に投入された事業費や事業実績ではなく、住民の実感という観点でも相当程度の評価が得られているといえよう。一方で、現在、治安や防災に対して不安を感じている人の割合が高く、また、これらの向上・改善への要望も高かった。社会資本の整備に関して、内閣府が実施している世論調査の結果をみても、平成2年と16年を比較すると、社会資本の整備についてはおおむね満足度が上昇しているが、避難地（場所）や防災施設については満足度が低下している。また、平成16年に行った治安に関する世論調査では、ここ10年で犯罪に遭うかもしれないと不安になることが多くなったと思っている人の割合が高く、これらの世論調査の結果も、本アンケート結果と同様な結果となっている（図表1-1-32～33）。

図表1-1-32 社会資本整備の満足度の割合の変化（関東地方）



注1：関東地方は、茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川の1都6県を表す。
 注2：(a)は、平成2年の場合、教育施設と社会教育施設の結果の平均を使用している。
 (b)は、平成2年の場合、「ごみの処理」についての満足度を表す。
 注3：それぞれの設問につき単数回答、平成2年 n=1,095、平成16年 n=669。
 資料：「社会資本の整備に関する世論調査（平成2年2月、平成16年6月）」（内閣府）により国土交通省国土計画局作成

図表1-1-33 ここ10年で犯罪に遭うかもしれないと不安になることが多くなったか（関東地方）



注1：関東地方は、茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川の1都6県を表す。
 注2：単数回答 n=641。
 資料：「治安に関する世論調査（平成16年7月）」（内閣府）により国土交通省国土計画局作成

治安の向上のためには、警察のパトロールや犯罪の取締り等各種犯罪対策が重要である。しかしながら、良好な治安は、それだけで保たれるものでもない。既に、住民等自ら身近な犯罪を抑止しようとする動きも広がりつつあるが、このような活動に対する支援も重要である。さらに、こうした警察、地方公共団体、住民などによる防犯活動に加えて、道路、公園等の公共施設や住居の構造、設備等について、犯罪防止に配慮した環境設計も有効であると考えられる。このような観点から、従来は接点の乏しかった防犯とまちづくりを結びつけ、犯罪が起こりにくく犯罪に対して抵抗力のあるまちづくりを行うために、内閣官房都市再生本部事務局、警察庁、文部科学省及び国土交通省の関係部局で、「防犯まちづくり関係省庁協議会」を設置し、防犯まちづくりを推進している。具体的な施策として例えば、関係省庁と建物部品関連団体などは官民合同で、ドアや錠、窓、シャッターなどの建物部品の防犯性能の向上とその普及促進に取り組んでおり、一定基準に合格したものを「防犯性能の高い建物部品」として公表している（平成17年4月現在で16種類、2,521品目）。また、地方公共団体においても、例えば東京都や埼玉県では、玄関扉のピッキング対策や窓等への侵入予防の対策等を講じた新築住宅に対して、住宅金融公庫と連携して200万円の特別の融資枠を設けている。こうした施設面等の改良を促進する取組も、今後重要と考えられる。

また、東京都区部を中心に高密度な市街地が都県境を越えて広範囲に渡っている首都圏においては、大地震の発生により、多数の人命、財産の損失を招く危険が大きい。国の防災計画の作成やその実施の推進等を行う中央防災会議は、首都直下の地震像を明確化し、防災対策を強化するために、平成17年2月、首都直下地震による総合的な被害想定をまとめた。国や地方公共団体においても各種防災対策を進めており（P84参照）、例えば、国土交通省は、「住宅・建築物の地震防災推進会議」を開催し、耐震化の目標設定や目標達成のための施策の方向、地震保険の活用方策などについて検討を行っている。また、埼玉、千葉、東京、神奈川の1都3県及びさいたま、千葉、横浜、川崎の4つの政令指定都市は、地震等災害発生時の応急対策及び円滑な復旧対策を実現することを目的とし、相互に救援協力する協定を結んでいる。一例として、これらの地域では、震災等により交通機関が途絶した場合に、多数発生すると推測される徒歩帰宅者に対する沿道支援の仕組みづくりを進めている。それらの取組の1つとして、石油商業組合等と協定を結び、加盟するガソリンスタンドにおいて、一時休憩所としての飲料水やトイレの提供、ラジオの音声を流すことによる情報提供などの支援を行うこととしている。

このように、防犯対策や防災対策を効果的に進めるには、行政機関の取組に加えて、住民や事業者の意識向上、さらにそれぞれの連携が重要である。そのためには、関係する社会資本や施策の充実はもとより、防犯・防災情報などを多様な手段により、きめ細やかに地域住民等に対して提供する工夫が求められる。一方、地域における防犯や防災の対応力を高めるには、日常から知識の共有や災害時における互助が可能なよう、日ごろからある程度の地域コミュニティが形成されていることも有効であろう。

今後、首都圏整備を進めていくに当たっては、今回の結果を十分に考慮して人々のニーズに対応した施策に取り組んでいくことが求められる。

首都圏コラム

防犯・防災への自主的な取組

治安の悪化を防いだり、災害時に被害を最小限にとどめるためには、日常から防犯・防災への意識を高め、実際に行動に移すことが重要である。国や地方公共団体では、様々な防犯・防災への取組がなされているが、より効果を発揮するためには地域住民やボランティア団体などとの協働で、官民一体となった取組が必要となる。ここでは、そのような取組事例を紹介する。

取組事例その1～防犯パトロール隊

東京都大田区の池上地域では、「P.S.I池上自主防犯パトロール隊（Peace & Safety IKEGAMI）」が地域住民により結成され、安全で安心して生活を送ることが出来るよう、各種防犯活動が行われている。週3回（昼1回、夜2回）定期パトロールを行い、必要に応じて不定期にもパトロールを行っている。また、愛犬家の協力によりPSIのバンダナを着けた犬達が、飼い主と共に散歩を兼ねた防犯パトロールを行う「わんわんパトロール」も実施している。他にも、警察や自治会、商店街などと連携して、青少年非行の防止や各種の犯罪防止の啓発活動等、多岐に渡る防犯活動を行っており、これらの活動が評価され、平成16年には、社団法人日本損害保険協会より防犯大賞を受賞している。

わんわんパトロールの風景



資料：P.S.I池上自主防犯パトロール隊

取組事例その2～徒歩帰宅訓練

首都直下地震の被害想定によると、マグニチュード7.3クラスの場合では東京圏全体で最大約650万人の帰宅困難者が発生すると見込まれている。このような事態に備えて、「東京災害ボランティアネットワーク」では、平成11年度から毎年度、9月1日の「防災の日」に開催される東京都の総合防災訓練に様々な独自プログラムを提案し、参加・協力している。特に、帰宅困難者への対応訓練には、別途、独自に取り組んでおり、平成16年度は8月29日に、徒歩経路を東京駅丸の内中央口から千葉県市川市まで（約18km）とする徒歩帰宅訓練を沿道の地域住民や事業所、行政機関、ボランティア団体などと協働で実施した（訓練参加者約260人、沿道支援・救護班約250人）。また、沿道にはガソリンスタンドや公園など24箇所に徒歩帰宅者のための休憩所、トイレ、救護所などを兼ねる「エイドステーション」を設けた。エイドステーションは、災害時に現場の情報等を収集伝達する役割をも担っており、これらを拠点とした帰宅困難者のための情報伝達訓練も行った。

エイドステーション設置訓練

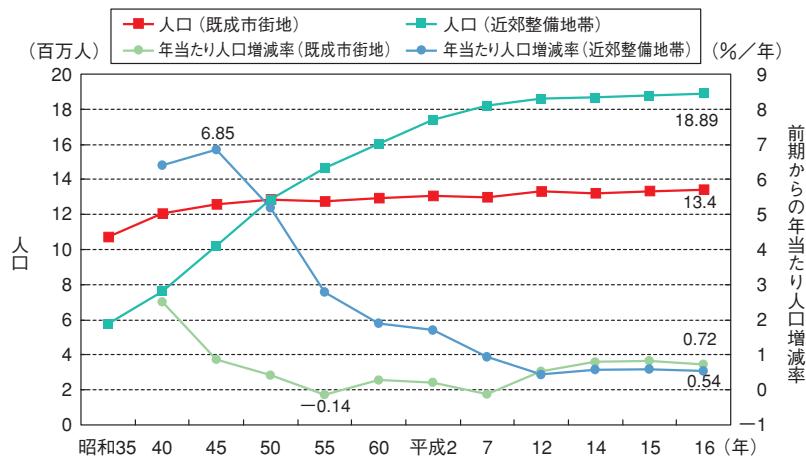


資料：東京災害ボランティアネットワーク

第2節 首都圏における近年の特徴的な居住動向

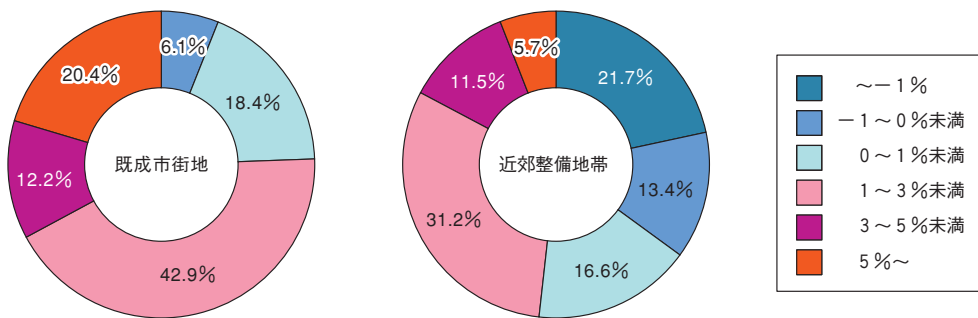
近郊整備地帯¹⁾においては、これまで長期にわたって首都圏（東京圏）への人口集中により大幅な人口増加をみせていたが、近年、人口の伸びは鈍化してきている。最近3年間をみると、既成市街地¹⁾の中の約94%の市区では人口が増加しているのに対し、近郊整備地帯の約35%の市区町村では人口が減少している（図表 1-2-1、1-2-2）。

図表 1-2-1 首都圏の既成市街地及び近郊整備地帯の人口推移



注1：平成12年までは、「国勢調査」、平成14年以降は「住民基本台帳」を用いている。
 注2：既成市街地と近郊整備地帯の両方に指定されている市区は既成市街地として集計。
 資料：「国勢調査」、「住民基本台帳」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 1-2-2 既成市街地及び近郊整備地帯の人口増減率別市区町村数の割合（H13→H16）



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。
 資料：「住民基本台帳」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

今後の人口予測においても人口増加は緩やかになり、これまでのような急激な人口増加が生じることは予測されていないことを勘案すれば、圏外から流入する人口を郊外で受けとめた時代から、現在は、首都圏（東京圏）の中において都心方向に人口がシフトしていく時代への人口動向（居住動向）の大きな転換期にあると考えられる。

そこで、このような最近の居住動向が顕著にあらわれている例として、近年都心部等で急激

1) 「首都圏整備法」(昭和31年法律第83号)に規定する既成市街地、近郊整備地帯を指す。

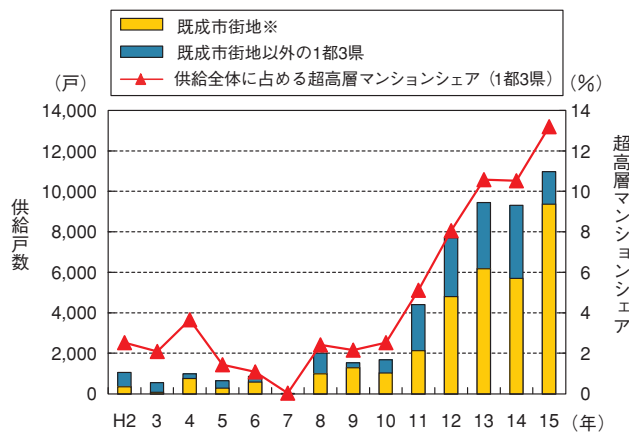
に増加している超高層マンション²⁾と、人口・世帯数が既に減少傾向にある郊外の住宅地を取り上げ、今後の居住動向を大きく左右すると考えられる住民の居住意向や住民による住環境の評価などについて分析することにより、今後の首都圏における居住構造に関する中長期的な課題を明らかにする。

1. 都心部等における超高層マンション居住の状況

(1) 居住者の特性、居住地移動

首都圏では、最近4、5年間で、特に既成市街地において超高層マンションの供給が急増している(図表1-2-3、1-2-4)。超高層マンションの居住者の家族構成をみると、夫婦や、子供のいる家族が約70%を占めている(図表1-2-5)。また世帯主の年齢は、30歳代、40歳代が半分を占めるが、60歳代以上の世帯主も18%を占めている(図表1-2-6)。

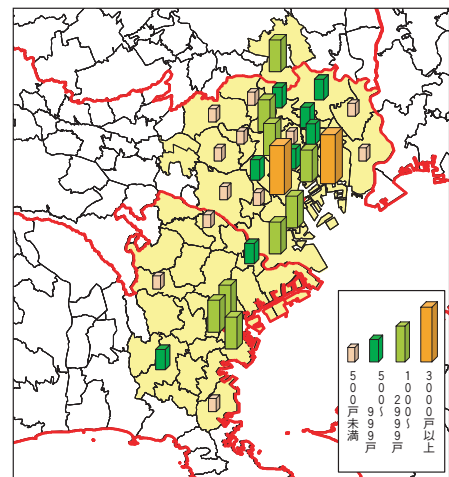
図表 1-2-3 1都3県における超高層マンションの供給戸数推移及び供給全体に占めるシェア(H2～H15の各年の販売総戸数)



※：東京都区部、武蔵野市全域及び三鷹市、横浜市、川崎市、川口市の一部を除いた区域

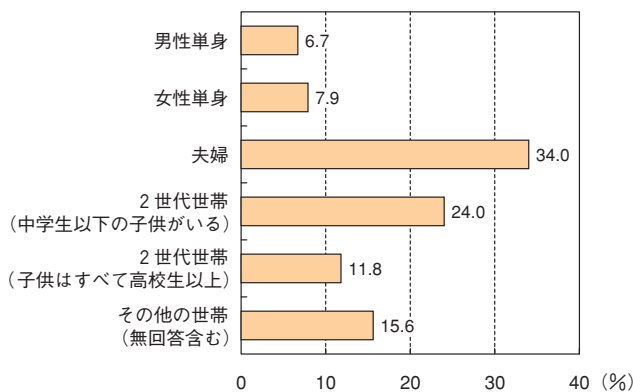
資料：図表1-2-3及び1-2-4、(株)不動産経済研究所資料により国土交通省国土計画局作成

図表 1-2-4 既成市街地における超高層マンション供給分布図(H2～H15の販売総戸数)



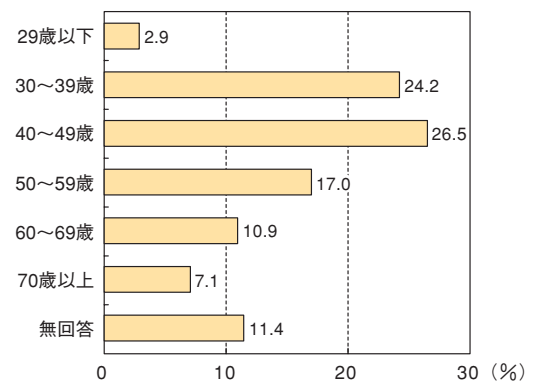
注：一部既成市街地を含む市区については、全域を既成市街地として表示している。

図表 1-2-5 超高層マンション居住者の家族構成



資料：図表1-2-5及び1-2-6、国土交通省国土計画局

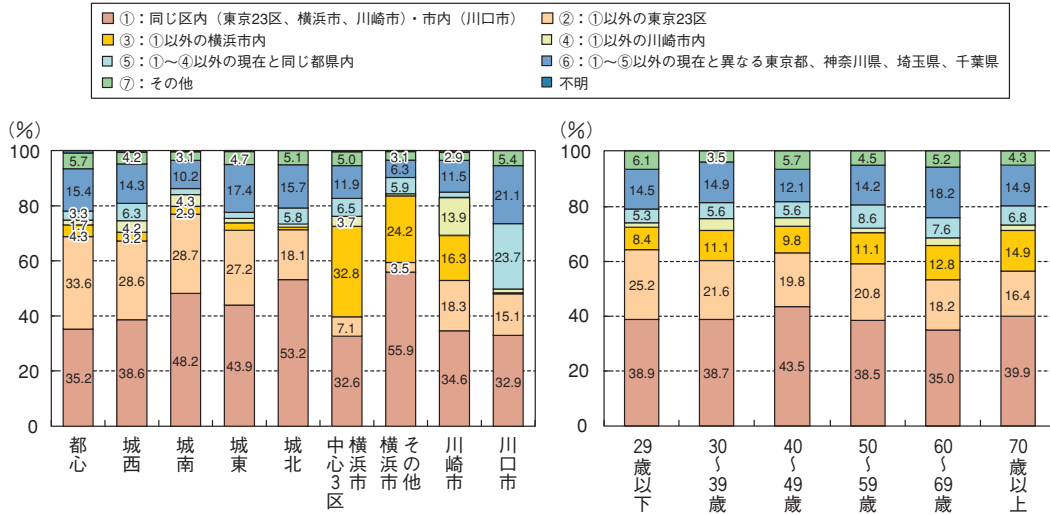
図表 1-2-6 超高層マンションの居住者の世帯主年齢構成



2) 20階建以上のマンション。アンケートについては、(株)不動産経済研究所資料をもとに、1990～2003年度までに竣工した既成市街地内の20階以上の超高層マンション居住者を対象とし、平成17年1～2月、国土交通省国土計画局実施。有効回答数4,573。

超高層マンション居住者の当該マンション入居前の居住地をみると、現在と同じ区内や市内が最も多く3～6割程度を占め、次いで東京23区内や横浜・川崎市内などが多く、これらの既成市街地内での居住地移動が全体の7～8割程度となっているが、ほかの2～3割程度の世帯は既成市街地の外から流入しており、近郊整備地帯など郊外から都心部へある程度の人口移動が生じているといえる。また、年齢階層別にこの居住地移動の状況をみると、60歳代が他の年齢階層に比べて郊外から都心への移動の比率がやや高くなっている（図表1-2-7）。

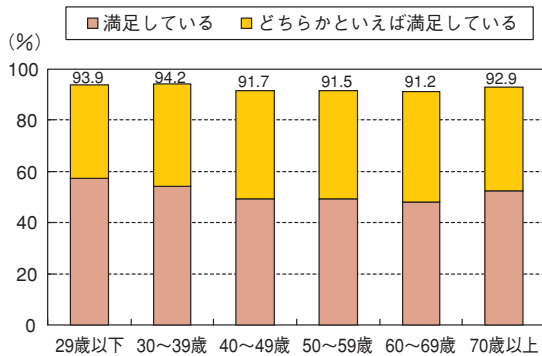
図表 1-2-7 現在の居住地域³⁾別、世帯主年齢別にみた超高層マンション入居前の居住地



目を重視してマンションを選択しており、重視した項目については、治安や騒音を除けば、最低でも5割以上の居住者が前の居所の生活環境よりも向上したと感じている（図表1-2-8）。

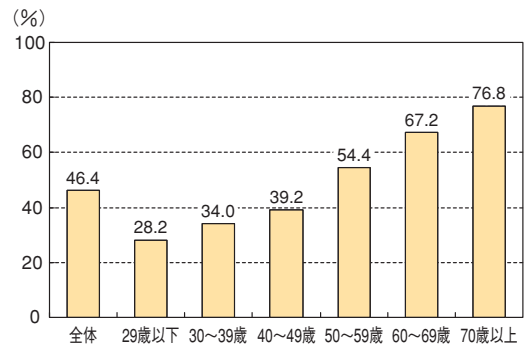
これらが勘案された総合的な満足度については、おおむね5～6割が「満足している」と回答し、「どちらかといえば満足している」を合わせた満足度は9割以上と高いといえる（図表1-2-9）。しかしながら、永住意向についてみると、「永住したい」とする居住者は全体で5割以下であり、特に若い世代ほど低く、将来的にも現在のマンションに定住する意向の居住者が多くはないことがわかる（図表1-2-10）。

図表 1-2-9 世帯主年齢別超高層マンション居住の総合的満足度



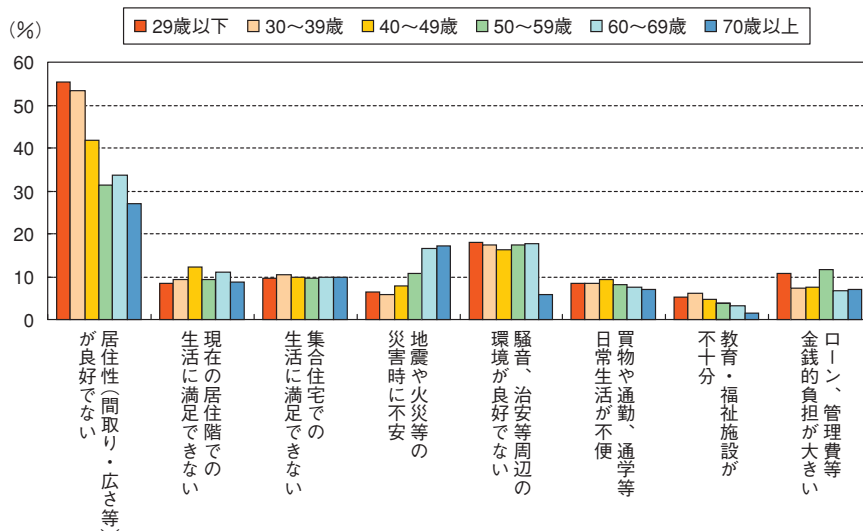
資料：国土交通省国土計画局

図表 1-2-10 世帯主年齢別超高層マンションへの永住意向



「永住したい」とする居住者以外の住み替える場合の理由については、「居住性（間取り、広さ等）が良好でない」とする割合が最も高く、「騒音、治安等周辺の環境が良好でない」が多くなっているほか、高齢になるほど「地震や火災等の災害時に不安」とする割合が高くなっている（図表1-2-11）。

図表 1-2-11 世帯主年齢別にみた超高層マンション居住者の住み替える場合の理由（複数回答）



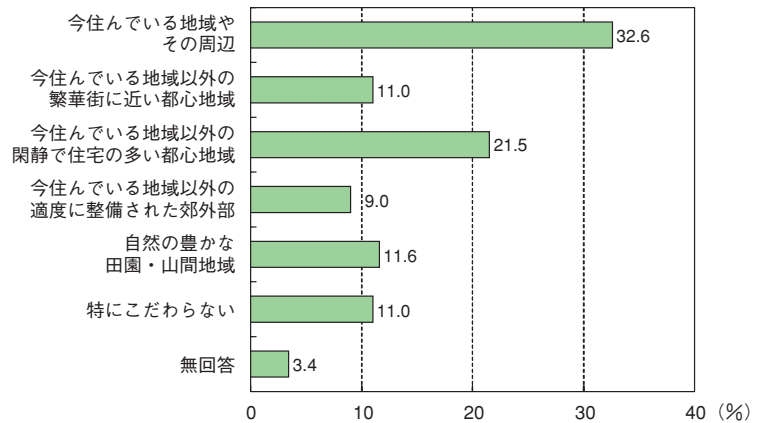
資料：国土交通省国土計画局

また、住み替えるとした場合の住みたい場所としては、現在居住する地域やその周辺地域を約30%が希望しているのに加え、それ以外の閑静な都心住宅地を約20%が希望しているなど、都心部付近で継続的に居住したいとする割合が約65%となっている。一方で、郊外や田園・山間地域は約20%が希望している（図表1-2-12）。

以上のことから、都心部等の超高層マンションについては、おおむね住民の生活環境に対する評価及び満足度は高いが、将来にわたる良好な住宅ストックを形成するには、住戸の居住性や周辺の住環境など、まちづくりの面も含めた課題がある。

また、現在のマンションへの永住意向も必ずしも高くはなく、郊外部や自然豊かな田園・山間地域での居住を希望する居住者も少なからず存在するものの、おおむね都心部等の中での居住地移動が望まれており、都心部への居住ニーズは今後とも高いものと考えられる。

図表 1-2-12 超高層マンション居住者の住み替え時に希望する地域

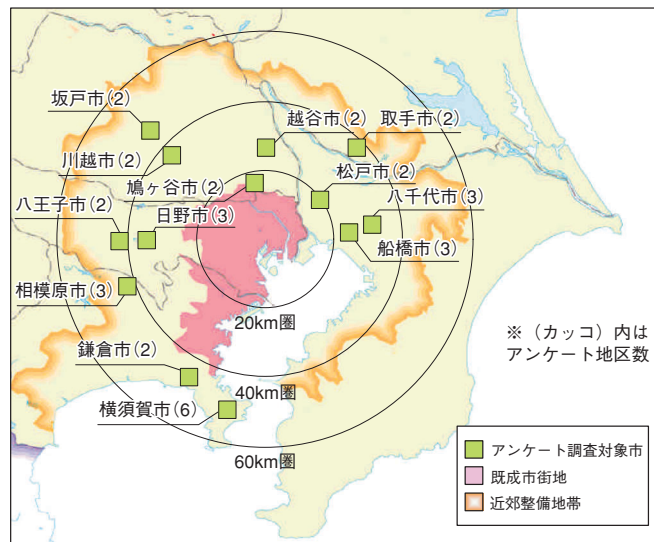


注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。
資料：国土交通省国土計画局

2. 郊外部の人口減少地区における居住の状況

郊外部からの流入も含め居住者の増加が進む都心部等とは対照的に、東京郊外部である近郊整備地帯においては、前述のように都心部に比べ人口が減少している市町村が多い。これを詳細にみると、一部においては、すでに人口、世帯数が中期的（10年以上）に減少している地区（町丁目）も相当数存在している。このような地区は、将来的に首都圏においても人口減少が本格化する場合に生じる状況を先行的に経験していると捉えることができ、その居住状況を分析することによって、将来広範に生じるであろう人口減少地区における課題等を明らかにできると考えられる。そこで、このような地区を比較的多く含む首都圏近郊の13市から、34地区（50町丁目：連担する町丁目は1地区とカウント）を抽出⁴⁾し、分析を行う。

図表 1-2-13 郊外住宅地アンケート調査対象地区の概要



注：距離圏は旧東京都庁（東京都千代田区）が中心である。
資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

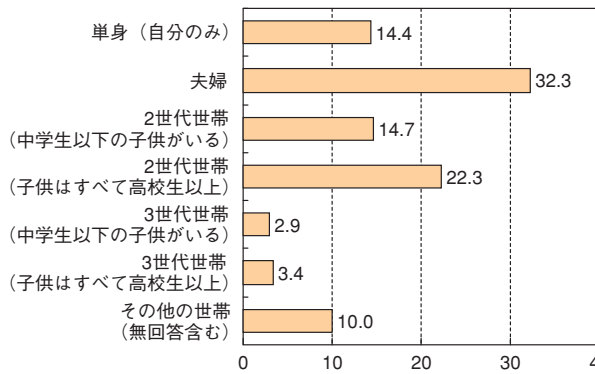
4) 首都圏近郊整備地帯内町丁目において、国勢調査結果のうち、1990～1995年、1995～2000年の2期で人口減少しており、1990～2000年の人口減少率が10%以上、人口密度10人/ha以上の中から、少なくとも、1995～2000年で世帯数が減少している地区で比較的該当町丁目が多い市を13市選定し、次に、対象市の中から、住宅規模、地区の規模、地区の連担状況等を考慮してアンケート対象町丁目50町丁目、34地区（連担する町丁目は1地区とカウント）を選定。アンケートについては、対象地区の居住者を対象とし、平成17年2月、国土交通省国土計画局実施。有効回答数2,703。

(1) 居住者の特性

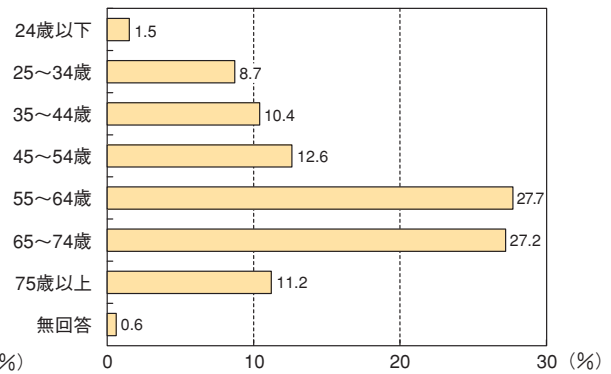
居住者の世帯構成は、夫婦、子供のいる2世代世帯が多いことは超高層マンションとあまり変わらないが、子供がすべて高校生以上の比率が比較的高い(図表1-2-14)。世帯主の年齢階層は、55歳以上が約66%と高くなっており、34歳以下の世帯主は1割程度しかいないなど、比較的高齢側に偏った構成となっている(図表1-2-15)。

また、10年前との世帯の家族人数の変化をみると、増えたとする世帯が約13%であるのに比べ、減ったとする世帯が約45%と高く、2人以上減ったとする世帯が約20%となっている(図表1-2-16)。

図表 1-2-14 調査対象地区の居住者の家族構成

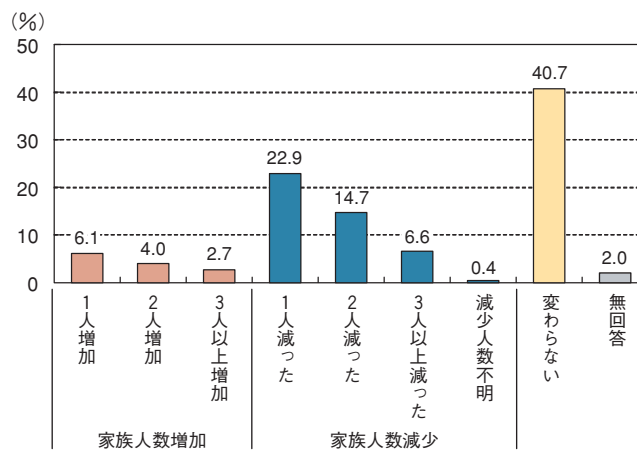


図表 1-2-15 調査対象地区の居住者の世帯主年齢構成



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 1-2-16 調査対象地区の居住者の世帯家族人数の変化

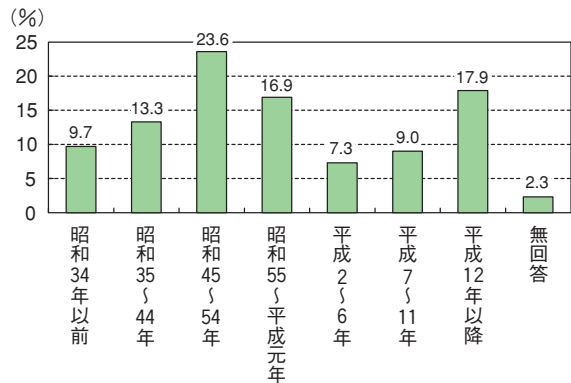


注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。

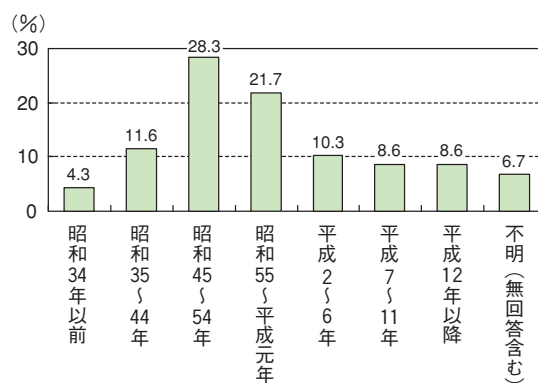
資料：図表1-2-14～1-2-16、国土交通省国土計画局

さらに、現在の住まいに住み始めた時期は、昭和54年以前が5割弱を占め、25年以上の長期にわたり住んでいる居住者が多く、現在の住まいの建築時期も昭和54年以前が4割強と、比較的古い住居が多くなっている（図表1-2-17、1-2-18）。

図表 1-2-17 現在の住まいに住み始めた時期



図表 1-2-18 現在の住まいの建築時期

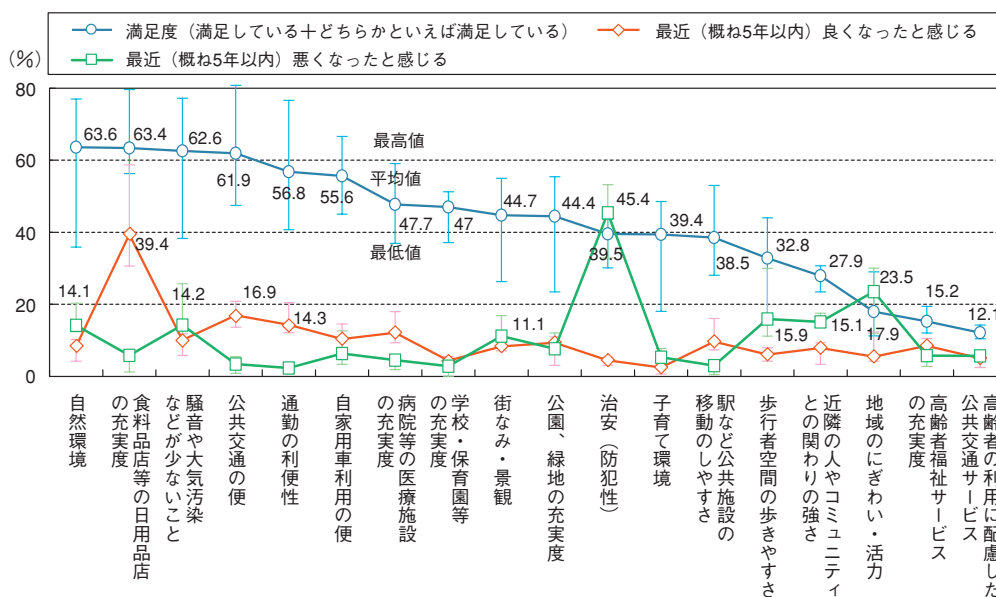


注：内訳の合計が100%とまらないのは、数値の四捨五入の関係による。
資料：図表1-2-17及び1-2-18、国土交通省国土計画局

(2) 生活環境の評価、満足度、永住意向

生活環境に関する満足度をみると、自然環境や交通の利便性などについては6割程度が「満足している」または「どちらかといえば満足している」と比較的高いのに対し、高齢者関係のサービスや歩きやすさ、駅などの公共施設の移動のしやすさなどは低くなっており、高齢化社会への対応が不十分な点に不満が多いことが伺える。また近年の変化については、日用品店等が充実したことを約4割が評価しているが、治安は5割弱が悪くなったと感じており、地域のにぎわいやコミュニティの関わりが低下したとする評価も比較的多い（図表1-2-19）。

図表 1-2-19 地域周辺の生活環境の満足度及び最近の生活環境の変化

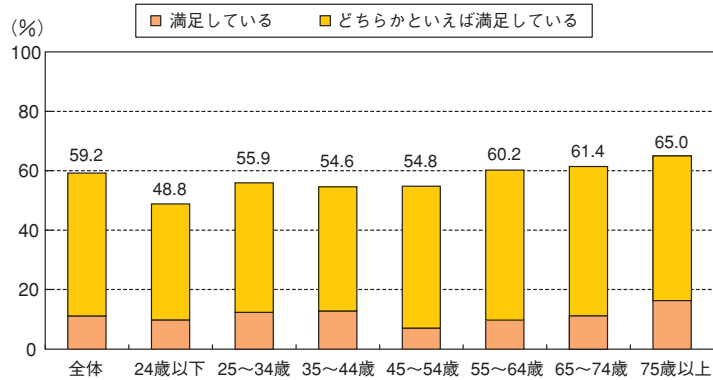


資料：国土交通省国土計画局

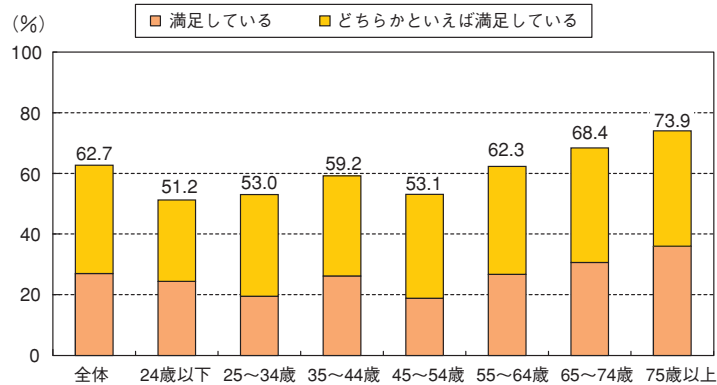
これらが勘案された住居周辺の生活環境に関する総合的満足度や、現在の住まいの満足度については、「満足している」または「どちらかといえば満足している」とする割合が全体で約6割と、あまり高くはなく、特に生活環境の総合的満足度をみると、「満足している」としているのは全体で1割程度と低くなっている（図表1-2-20、1-2-21）。

これに関連して、現在の住まいでの永住意向は、全体で4割強と超高層マンションと同程度であるが、その周辺地域も含めたエリア内での永住意向は6割程度となっている（図表1-2-22）。

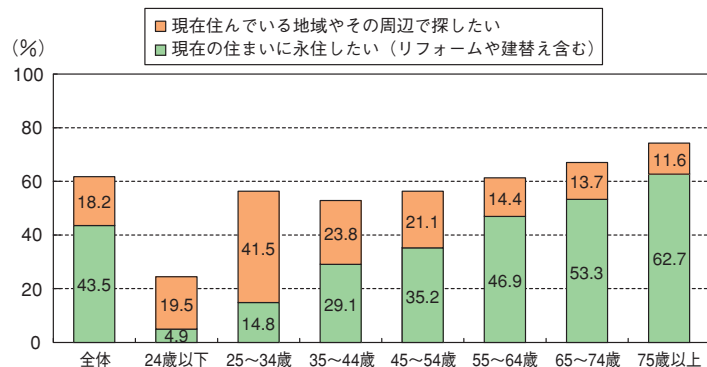
図表 1-2-20 住居周辺の生活環境の総合的満足度



図表 1-2-21 現在の住まいの満足度



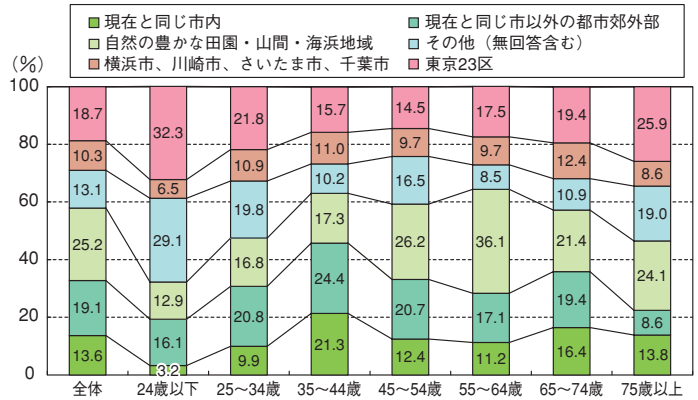
図表 1-2-22 調査対象地区の居住者の永住意向



資料：図表1-2-20～1-2-22、国土交通省国土計画局

逆に現在の住まいやその周辺地域内での住み替え意向を特に持たない住民は全体で4割弱であるが、そのうち3割程度が東京23区や横浜市、川崎市、さいたま市、千葉市の大都市部への住み替えを希望し、一方で現在と同じ市内が1割強、同市内以外の郊外部や自然の豊かな地域を希望するのが4割強と、都心部ばかりでなく郊外や自然の多い地域など居住地へのニーズは多様化していると考えられる。年齢階層別には、34歳以下や65歳以上で都心、大都市志向が比較的高く、45歳以上～64歳以下では自然の豊かな地域への志向が高くなっている(図表1-2-23)。

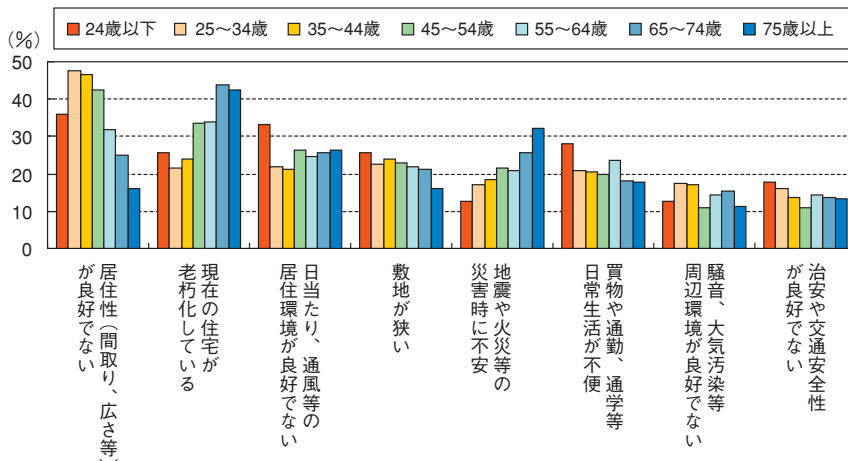
図表1-2-23 住み替える場合に希望する住居地域



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。
資料：国土交通省国土計画局

住み替える場合の理由としては、住宅の狭さ・老朽化など住宅単体の問題のほかは、日当たりなど居住環境や敷地の狭さなどが上位に挙げられており、地域の居住環境や敷地条件などへ

図表1-2-24 住み替える場合の理由(複数回答)



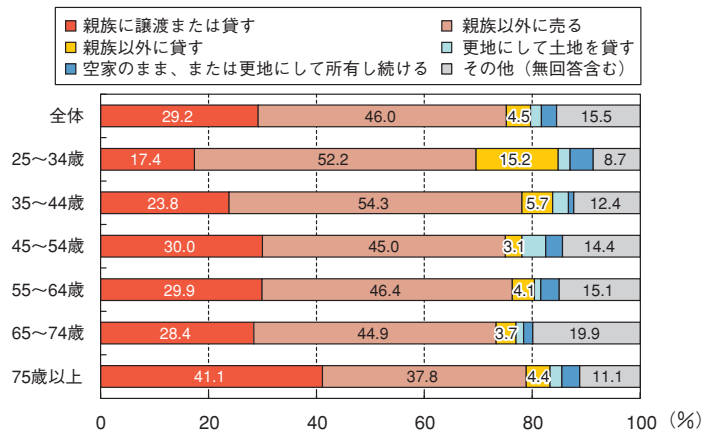
資料：国土交通省国土計画局

の不満が高い(図表1-2-24)。

なお、住み替える場合には、現在の住居は親族以外に売るとする人が全体で5割弱と最も多くなっており、次いで親族に譲渡又は貸すとする割合が全体で約3割と、何らかの形で処分することを想定している割合が高い(図表1-2-25)。

一方、現在の地域に住み続けるとした場合に、地域について改善を希望することとしては、安全性、防犯性の向上が6割と最も高く、次いで

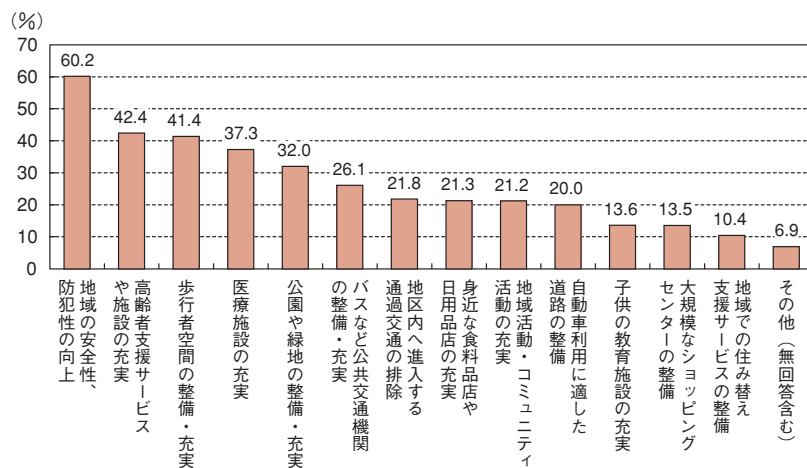
図表1-2-25 住み替える場合の現在の住まいの活用方法



資料：国土交通省国土計画局

歩行者空間の整備・充実、高齢者支援サービスや施設の充実、医療施設の充実が4割程度となっている。前述の生活環境に関する満足度の低さと改善希望の高さはおおむね一致しており、現在の地域については高齢化社会への対応を主とした事項を望んでいることがわかる（図表1-2-26）。

図表1-2-26 現在の居住地域に対して現状よりも改善を希望すること（複数回答）



資料：国土交通省国土計画局

このように、郊外の人口減少地区においては、地域に対する満足度や永住意向は都心部の超高層マンションに比べて多少低くなっているが、かといって都心部への住み替え希望者が特段多いわけではなく、現在の住まい・居住地やその周辺、または別の郊外地域への住み替え希望も多い。ただし、生活環境については全般的に都心部に比べ評価が低く、特に高齢化社会への対応などについては課題が多い。また、比較的高い郊外での住み替えニーズに対応したサービスも必要である。このような課題に対応し、敷地や住宅の広さなど居住環境が向上すれば、郊外住宅地に対するニーズは根強く、ある程度の人口・世帯数減少は甘受しながら、それを逆に良好な居住環境への転換の資源として捉え、人口減少の進む郊外を持続可能な住宅地として形成していくことが求められる。

以上より、都心部における居住に対する高いニーズに応えるため、超高層マンションの良好な居住環境の形成及び維持が必要である。これには、マンション自体の居住環境の向上のみでなく、生活面に配慮した周辺の住環境の整備等を進めていくことが不可欠である。一方、今後人口・世帯数の減少が想定される郊外住宅地については、むしろ人口減少により「ゆとり」が生じることを好機として活用して、比較的评价の低い居住水準や居住環境を改善して「質の向上」を行い、高度化する郊外居住ニーズに応えられる魅力を持った地域へと転換を図っていく必要がある。その結果として、都心部等への人口集積と郊外での人口減少を受けとめつつも、良好な環境を備えた「都心居住」や「郊外居住」をニーズに応じて選択できる、豊かな都市圏を実現することが望まれる。

第3節

首都圏における国際化の状況

近年、社会経済のグローバル化に伴い、個人や企業の活動が国境を越えたものとなっており、平成15年の我が国の外国人登録者数は、全国で190万人を超え、全人口の約1.5%を占めている。中でも首都圏に居住する外国人は、全国の4割以上を占めている。首都圏において、我が国の国際競争力を維持・向上させていくため、今後も経済・社会・文化活動等の自由な展開の場を提供しながら、多様な個性の受け入れを進めていく必要があるが、その際に、海外からの居住者は、生活の質が十分に高く初めて、そこで活動することに魅力を感じると言われており、第5次首都圏基本計画においても、「外国人による活動の障害とならない、さらには外国人にとっても暮らしやすいまちづくりを進めるとともに、異文化への理解を深める教育等の充実により、コミュニケーションの円滑化を図る必要がある。」とされている。

平成13年度の首都圏整備に関する年次報告においては、東京の魅力や課題を浮かび上がらせるため、世界主要都市との比較及び首都圏に居住する外国人へのアンケートを行ったが、首都圏の鉄道交通基盤網の充実やその運行の正確性が評価される一方、近所付き合い、住宅の探しやすさといった、施設整備等のデータからは見えない点への不満も多くみられた。

以上を踏まえ、本節では、まず、最近の外国人の居住状況を把握し、次に、彼らの抱える不満等を概観する。さらに、異文化への理解、コミュニケーションの円滑化等を通して日本人が外国人と良き隣人として共生している事例を紹介する。

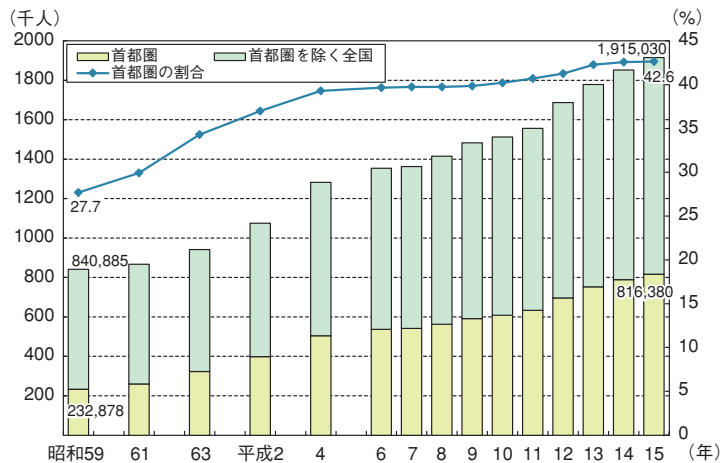
1. 首都圏における外国人の居住状況

(1) 全国及び首都圏における外国人の動向

(外国人登録者数の経年変化)

外国人登録者数の20年間の経年変化をみると、我が国に居住する外国人は、一貫して増加傾向にあることがわかる(図表1-3-1)。全国的にみると、平成15年には1,915,030人であり、昭和59年から約2.28倍に増加している。首都圏においては、平成15年で外国人登録者数は816,380人にのぼり、昭和59年に比べ約3.51倍になっており、全国を上回る速さで増加している。そのため、全国の外国人登録者数に占める首都圏のその割合は、昭和59年は約27.7%であったが、平成15年には約42.6%まで上昇しており、この間、日本の総

図表 1-3-1 全国及び首都圏の外国人登録者数の推移



注：平成6年まで隔年調査。
資料：在留外国人統計（法務省）により国土交通省国土計画局作成

人口に占める首都圏人口は約31%から約33%へと微増傾向であるのと比べても、外国人の首都圏居住の集中の進行は急速といえる。

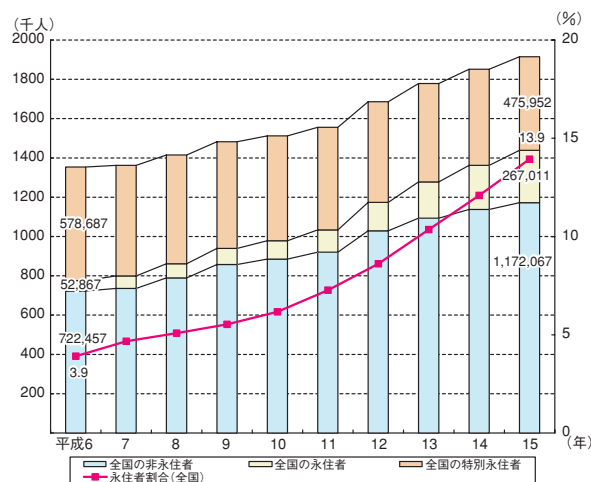
(永住者数の経年変化)

外国人が日本への上陸を許可されるための要件の一つとして、その行おうとする活動が「出入国管理及び難民認定法」(昭和26年政令第319号。以下「入管法」という。)に定める在留資格¹⁾のいずれかに該当している必要がある。在留資格は、在留期限の有無により「永住者」と「非永住者」の二つに大きく分類することができる。

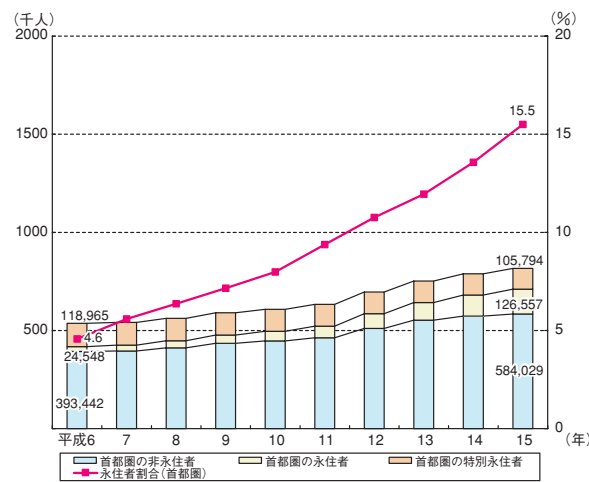
また、「日本国との平和条約に基づき日本の国籍を離脱した者等の出入国管理に関する特例法」(平成3年法律第71号)に規定されている「特別永住者」²⁾は、在留資格を有することなく本邦に永住することができる。

全国及び首都圏における「永住者」、「非永住者」及び「特別永住者」の10年間の経年変化をみると、「非永住者」の数が大幅に伸びており(図表1-3-2、1-3-3)、その内訳を見てみると(図表1-3-4)「定住者」、「留学」、「人文知識・国際業務」、「研修」等の資格での割合が高まっている。一方、「永住者」の数も、全国及び首都圏ともに10年間で約5倍になっており、増加が著しい。様々な目的を持って我が国に居住し、さらに、定着して永住許可を取得する外国人が、近年着実に増加していることがわかる。

図表 1-3-2 外国人登録における永住者と非永住者の経年変化(全国)



図表 1-3-3 外国人登録における永住者と非永住者の経年変化(首都圏)



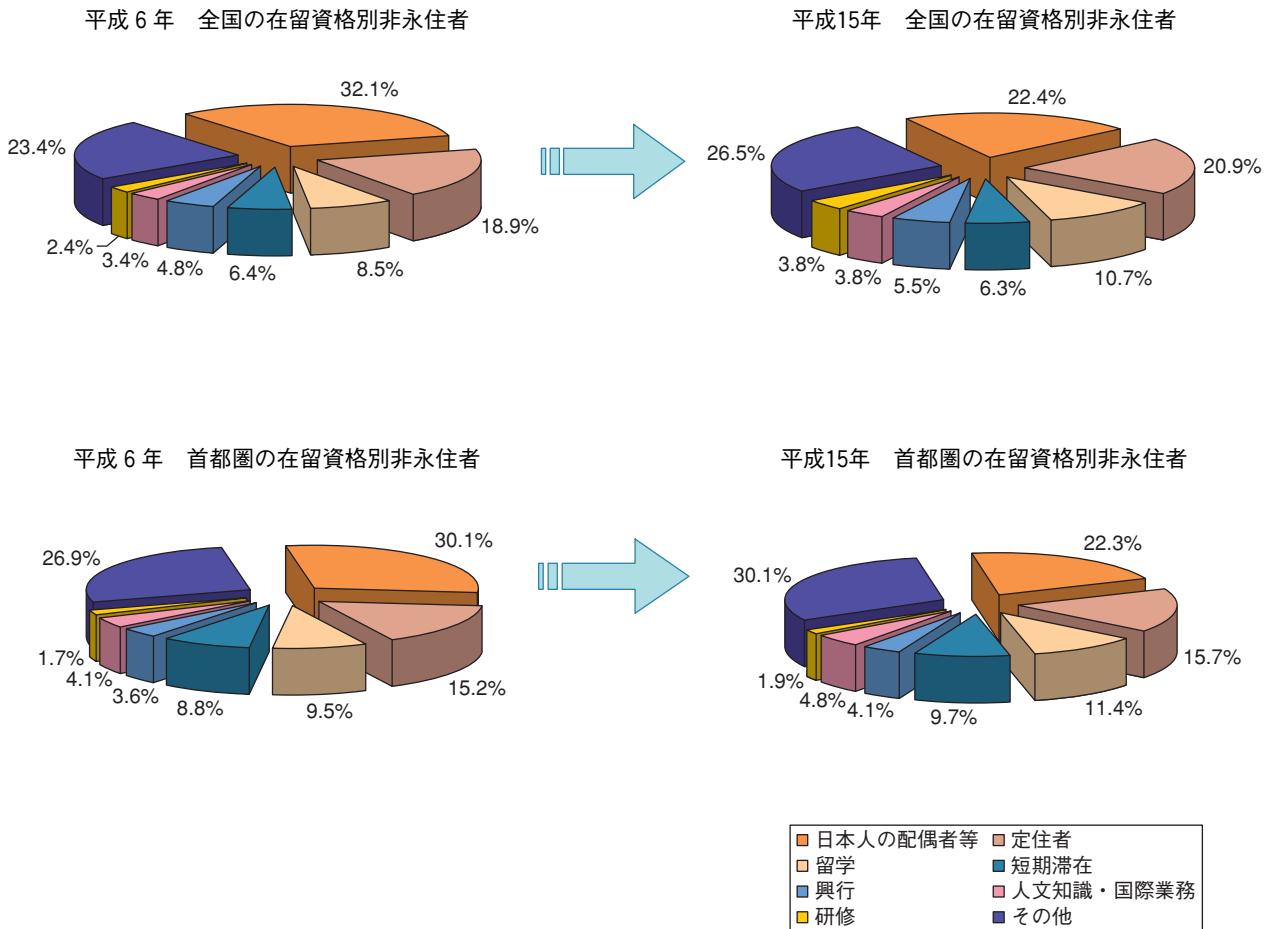
資料：図表1-3-2及び1-3-3、在留外国人統計（法務省）により国土交通省国土計画局作成

1) 在留資格とは、外国人が日本に在留する間、一定の活動を行うことができる、あるいは、外国人が一定の身分または地位に基づいて、日本に在留して活動することができる入管法上の法的資格で、以下の27種類ある。

- 外交、公用、教授、芸術、宗教、報道、投資・経営、法律・会計業務、医療、研究、教育、技術、人文知識・国際業務、企業内転勤、興行、技能、文化活動、短期滞在、留学、就学、研修、家族滞在、特定活動、永住者、日本人の配偶者等、永住者の配偶者等、定住者

2) 「特別永住者」とは、日本国との平和条約の発効により、日本の国籍を離脱した者で終戦前から引き続き本邦に在留している者及びその子孫、すなわち、在日韓国・朝鮮人及び在日台湾人ならびにその子孫をいう。

図表 1-3-4 非永住者の在留資格別割合の推移



注：グラフの総和が100%とならないものは、数値の四捨五入の関係による。
 資料：在留外国人統計（法務省）により国土交通省国土計画局作成

全国及び首都圏における外国人の居住者数の変化については、社会経済のグローバル化に加え、平成元年の入管法の改正による日系人等就労を含め活動制限のない在留資格「永住者」の創設、平成5年の「研修」により一定水準の技術等を取得した外国人がより実践的な技術を習得できるようにする技能実習制度の創設、平成9年にその滞在期間の延長といった政策も大きく影響していると推測される。

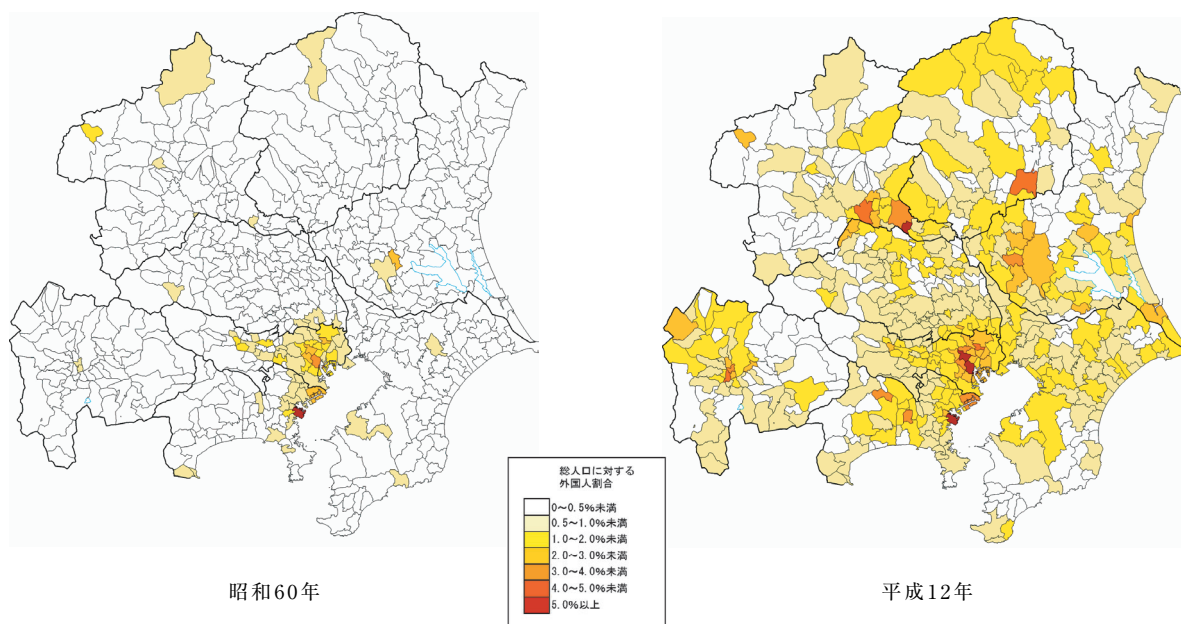
次に、首都圏における外国人居住の状況を、市区町村別に詳細に見てみることにする。

(2) 首都圏の市区町村毎の外国人居住の動向

(首都圏における外国人居住者の変遷)

入管法が改正される前（昭和60年）と最新（平成12年）の国勢調査における、首都圏の市区町村毎の総人口に対する外国人居住者の割合変化（図表1-3-5）を見てみると、昭和60年時点では、5.0%以上の地域は横浜市中区（5.0%）のみで、全国平均0.6%に対し0.5%以上の市区町村のほとんどは都心部とその周辺部に見受けられた。しかし、平成12年には、5.0%以上の地域は、横浜市中区（8.9%）、東京都港区（5.5%）及び新宿区（5.7%）、群馬県大泉町（11.9%）の4区町になり、全国平均1.0%を超える市区町村が、都心部とその周辺に限らず、首都圏全域に広がっている。

図表1-3-5 首都圏における市区町村毎の総人口に対する外国人居住者の割合変化



資料：国勢調査（総務省）により国土交通省国土計画局作成

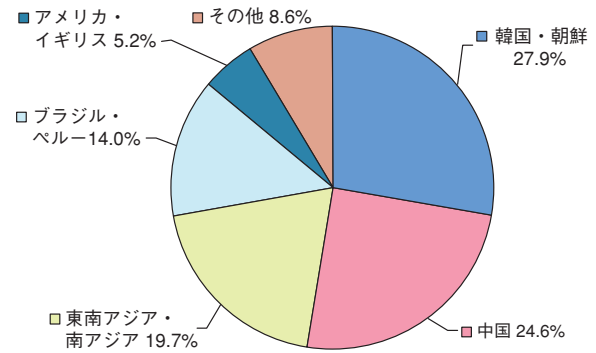
また、昭和60年に0.5%以上であった市区町村のほとんどが、平成12年には割合を増加させており、そのような市区町村等を中心に割合の増加した市区町村が拡大しているように見える。拡大の中心となっている市区町村は、東京都港区、新宿区、横浜市中区といった都心部や、群馬県大泉町、栃木県真岡市、茨城県つくば市など北関東地区に多い。

次に、首都圏の居住外国人の出身国籍・地域について見てみることにする。

(出身国籍・地域別による特徴)

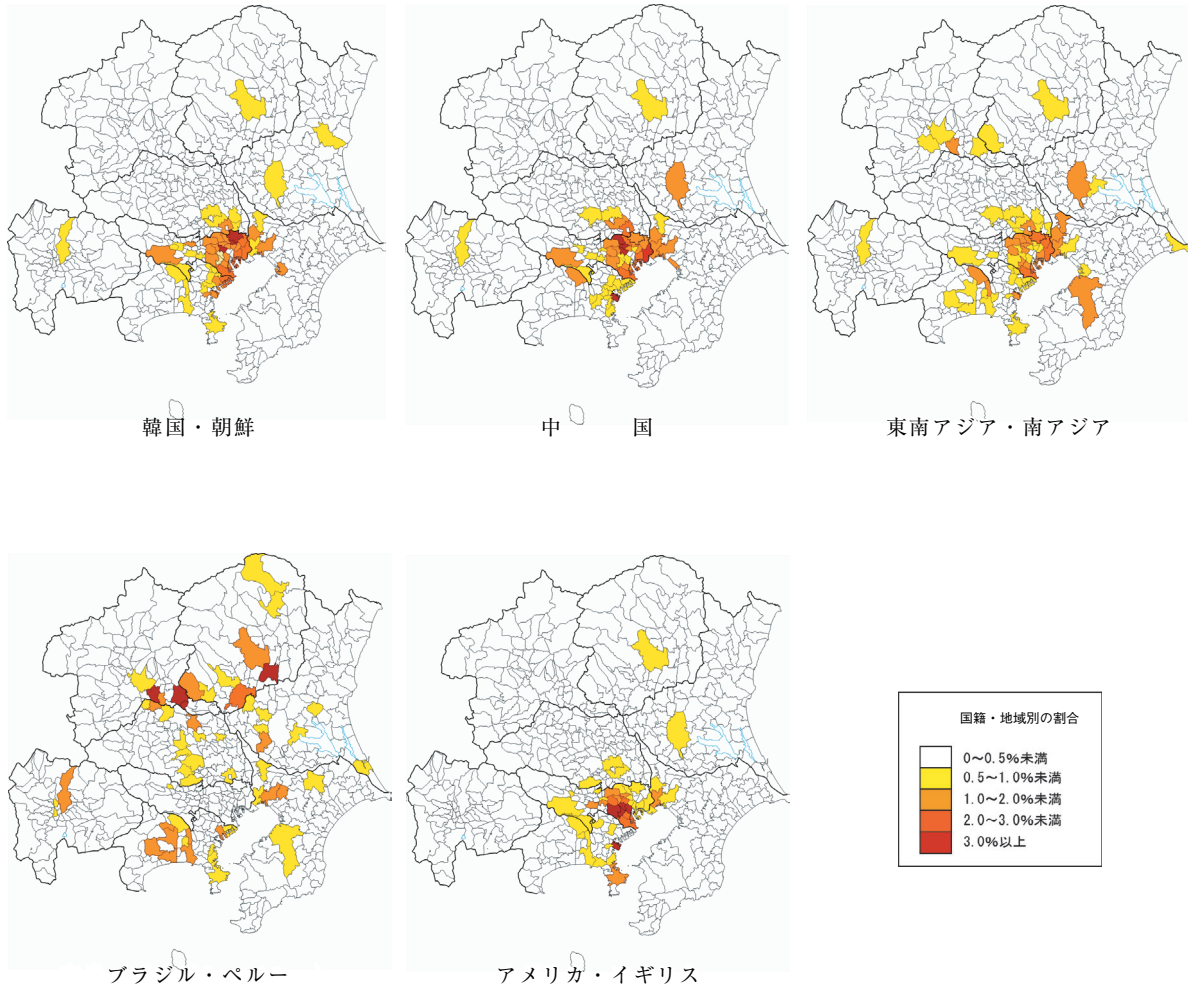
平成12年国勢調査より、首都圏に居住する外国人を国籍・地域別に見てみると(図表1-3-6)、韓国・朝鮮(27.9%)、中国(24.6%)の東アジアの2地域で約半数を占め、それにフィリピン、タイ等の東南アジア・南アジア地域(19.7%)、ブラジル・ペルー(14.0%)、アメリカ・イギリス(5.2%)が続く。各出身国籍・地域別に、首都圏における外国人居住者総数に対する市区町村毎の外国人居住者数の状況は図表1-3-7の通りである。

図表 1-3-6 首都圏の外国人国籍・地域別構成



資料：平成12年国勢調査(総務省)により国土交通省国土計画局作成

図表 1-3-7 国籍・地域別の首都圏外国人居住状況



資料：平成12年国勢調査(総務省)により国土交通省国土計画局作成

ブラジル・ペルー人は、その上位5地域が群馬県、栃木県の市町であるように、北関東地域に多く居住しており、それ以外の国籍・地域の外国人が、都心部に多く居住しているのと比べ大きく異なる。また、アメリカ・イギリス人は、東京都港区(10.2%)など上位5地域で割合

が30%以上となっており、特定地域に居住する特徴が見られる。逆に東南アジア・南アジア人は、上位5地域の合計が9.9%であり、特定地域への集中は少なく、全域に広く分布している。韓国・朝鮮人と中国人は、集中の度合や分布地域は似ており、アメリカ・イギリス人程ではないが、都心部に多く居住している(図表1-3-7、1-3-8)。

図表 1-3-8 各国籍・地域の割合上位5地域

	韓国・朝鮮	中国	東南アジア・南アジア	ブラジル・ペルー	アメリカ・イギリス
1	東京都足立区 5.2%	東京都新宿区 3.9%	東京都足立区 2.3%	群馬県大泉町 5.9%	東京都港区 10.2%
2	東京都新宿区 4.7%	横浜市中区 3.5%	東京都大田区 2.2%	群馬県伊勢崎市 5.0%	東京都渋谷区 7.0%
3	東京都荒川区 4.0%	東京都豊島区 3.3%	東京都新宿区 1.9%	群馬県太田市 3.5%	東京都世田谷区 5.9%
4	川崎市川崎区 2.7%	東京都板橋区 3.1%	東京都江戸川区 1.8%	栃木県真岡市 3.1%	横浜市中区 5.5%
5	東京都江戸川区 2.6%	東京都江戸川区 3.1%	埼玉県川口市 1.7%	栃木県小山市 2.0%	東京都目黒区 3.3%
上位5地域の合計	19.3%	16.9%	9.9%	19.5%	31.9%

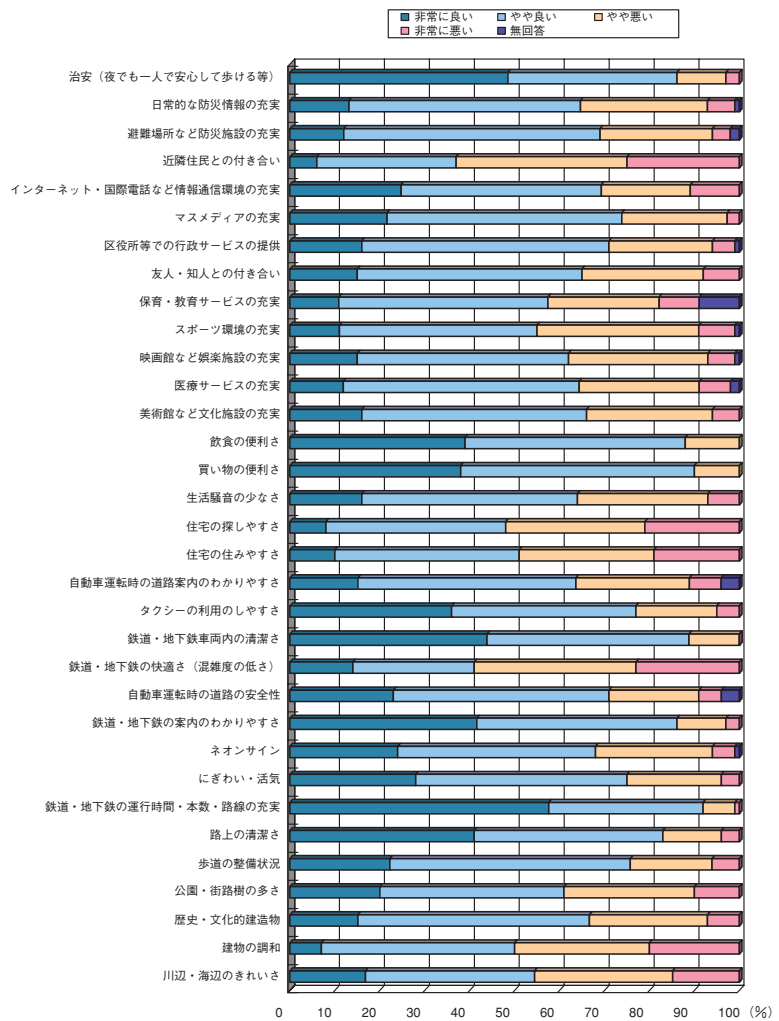
注：上位5地域の合計が合わないのは、数値の四捨五入の関係による。
資料：平成12年国勢調査（総務省）により国土交通省国土計画局作成

2. 外国人居住を取り巻く環境

実際に日本に居住する外国人は首都圏の環境をどのように捉えているのだろうか。

平成13年度の首都圏整備に関する年次報告において紹介した、世界主要都市（ニューヨーク、ロンドン、パリ、ソウル、香港、シンガポール）に居住経験があり現在首都圏に居住している外国人を対象に行ったアンケート結果(国土交通省国土計画局実施)を、図表1-3-9に示す³⁾。首都圏は他国の主要都市に比べ、鉄道利便性の充実、飲食・買い物物の利便性、治安に関する満足度はきわめて高い。一方、評価の低いものを見てみると、近隣住民との付き合い、住宅の探しやすさ、住宅の住みやすさについて、半数以上が非常に悪いもしくはやや悪いと回答しており、相対的に不満が多い。医療や教育についても3人に1人が不満を持っている。

図表 1-3-9 外国人からみた首都圏の魅力アンケート結果



注：複数回答。
資料：平成13年首都圏整備に関する年次報告（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

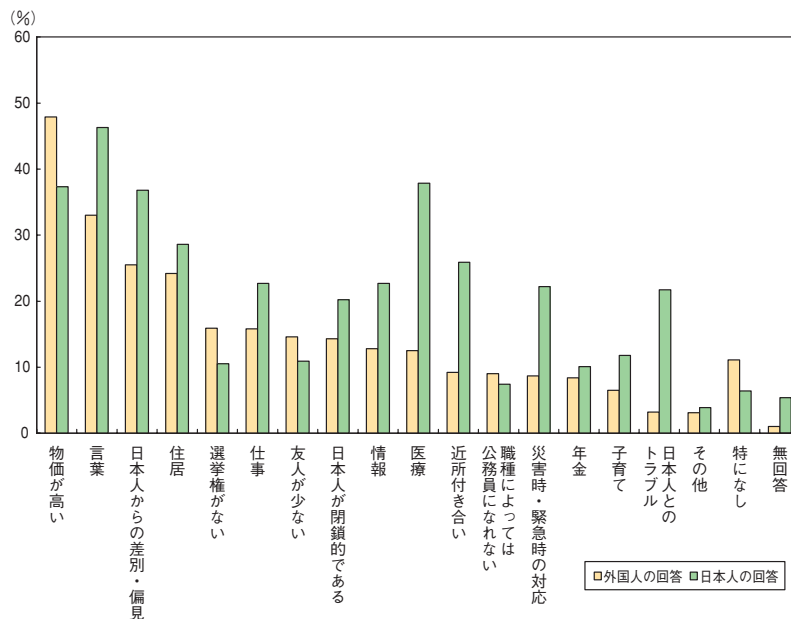
3) 過去にニューヨーク、ロンドン、パリ、ソウル、香港、シンガポールのいずれか（その周辺を含む）に居住したことがあり東京近郊に6ヶ月以上居住している外国人を対象とし、平成14年3月1日～15日、国土交通省国土計画局実施。有効回答数514。

また、平成16年11月から国土交通政策研究所が行った、都内で働く外国人へのインタビュー（以下、「国土交通政策研究所インタビュー」⁴⁾という。）においても、交通機関の正確性や治安等については満足度が高い反面、日本人と交流する場の増加や一元化された情報センターの設置を求める声、物価の高さ、言葉の問題への不満が多く挙げられた。さらに、タクシー乗車時や賃貸住居の契約時、就労環境、外国人犯罪に関する報道等に対し、日本人からの差別・偏見をかけられることへの批判も寄せられている。

以上より、日本に居住する外国人は、近所付き合いや各種の情報を求めているが、十分ではないと感じている傾向がみられる。また、言葉、文化、習慣の相違や偏見に悩まされている人も多い。

一方、受け入れる側の日本人が考えている、外国人が日本に居住することに伴う苦勞・不満のイメージとはどのようなものであろうか。平成15年度に新宿文化・国際交流財団が区内に在住する20歳以上の日本人、外国人に対して行ったアンケート⁵⁾によると、「物価が高い」、「言葉」、「日本人からの差別・偏見」、「住居」などは困難なものとして共通した認識となっているものの、「医療」を除き、「近所付き合い」、「災害時・緊急時の対応」、「日本人とのトラブル」等、コミュニケーションに起因する問題に関する項目については、日本人の方により強く意識されている。これは、日本人側さらには地域社会の側が、外国人居住者とのコミュニケーションの必要性を強く感じている結果であると見ることもできる（図表 1-3-10）。

図表 1-3-10 外国人が抱える悩みと日本人がイメージする外国人の悩みの比較



注：複数回答。

資料：新宿区における外国籍住民との共生に関する調査（財団法人新宿文化・国際交流財団）により国土交通省国土計画局作成

4) 東京都の中心部で働く外国人を対象とし、平成16年10月～平成17年3月、国土交通省国土交通政策研究所実施。インタビュー人数34人。

5) 新宿区に居住する20歳以上の外国人および日本人を対象とし、平成15年9月4日～18日、財団法人新宿文化・国際交流財団実施。有効回答数、外国人1,049、日本人915。外国人には「あなたやあなたの家族が日本の生活で困っていることや不満なことは何ですか。」、日本人には「あなたは、あなたのまわりにいる外国人が生活で困っていること、不満なことは何だと思えますか。」という質問をし、複数回答で「困っている。」と思うかどうかのみを答えてもらうもの。厳密には選択肢の内容や回答する条件が異なっているものもあり、各選択肢が一对一で対応していると限らない。ここでは、外国人の書き方に統一。

3. 外国人と日本人の共生にむけた取組事例紹介

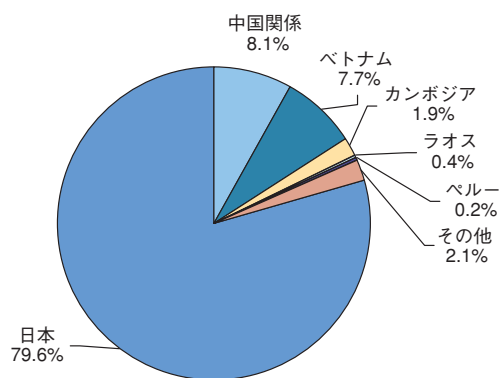
日本に居住するひいては永住する外国人が増えているが、2. で見られたように、生活環境に関する様々な困難・不満が存在し、言葉の問題や生活習慣の違いから、個人的にあるいは地域社会とのトラブルが発生することさえある。今後、首都圏が真の国際都市となるには、居住・定住する外国人にとってより住みやすい環境を作り出し、日本人と外国人が共生できる社会を実現していかなばならない。

ここでは、日本人と外国人との共生に向けた事例を紹介する。まず、日常生活における共生取組事例として、自治会活動での事例から見てみることにする。

（自治会での外国人の活躍）

横浜市泉区上飯田地区の県営住宅いちょう団地では、自治会が中心になった外国人との共生を図る取組が、20年間にわたり行われている。いちょう団地は、現在、約2,300世帯のうち2割強が20ヶ国にわたる外国出身者世帯（図表1-3-11）で、市内でも最大の外国人集住地域である。これは、中国帰国者やインドシナ難民の入居を優先する神奈川県の実策を受け、1980年代後半から中国帰国者を受け入れてきたことと、隣接する大和市にインドシナ難民定住センター（昭和55年設立。平成10年閉鎖。）があったことが大きな要因である。現在でも、外国人家族の呼び寄せにより、外国人居住者は増え続けている。平成15年に、いちょう団地で50戸程度の空き家の入居募集をした際の申込者は、外国籍が2/3、日本国籍が1/3で、日本国籍の人には帰化した人も含まれていた。

図表 1-3-11 いちょう団地住民の国籍比率



資料：いちょう団地自治会

外国人居住者の増加をうけ、自治会は、平成3年から「国際交流会」を立ち上げ、お互いの国の食や文化の交流、意見交換を行い、日本人と外国人とがお互いの理解を深めてきた。平成16年からは「多文化共生祭り」という名称に改め、踊りや音楽、食などを通じて異文化への理解を深める祭りとして、自治会と区との共催となった。その他にも自治会では、日本人と外国人とのトラブルの早期解決を促す相談会も開催している。

自治会では、外国人は単に参加するのみならず、地域の日本人の減少、高齢化もあり自然な流れとして、役員等としても活躍している。役員等は輪番のため、年により異なるが、多い年には、その半数近くが外国人という自治会もあった。

団地ではそのような外国人役員の発案・尽力により、5ヶ国語放送の防災訓練が行われるようになり、好評を博している。また自治会は地域活動として、団地の中にあるいちょう小学校と交流するイベントも積極的に行っている。小学校と連携したイベントは、子供とその親が地域にふれるよい機会となっており、日本人と外国人が家族全体でより良好な関係を築いている。この背景にも、小学校のPTA会長に外国人が就任するといった、外国人の責任ある立場での活躍がある。

外国人と日本人の共生に向けた課題として、教育の場でも、外国人児童等の日本語理解不足

による学習の遅れといった問題がある。

次に、学校による共生に向けた取組として新宿区立大久保小学校の事例を紹介する。

（小学校での取組）

新宿区においては、1980年代から多くの外国人が居住するようになり、その数は増加の一途をたどっている。平成12年国勢調査によると外国人居住者は16,474人で総人口に占める割合は約5.7%と首都圏の中でも高い地域である。大久保小学校は、新宿区でも特に外国人が集住している大久保地区にあり、現在、全校児童のうち6割が両親あるいは父親か母親のどちらかが外国人という特徴がある。

ほとんどの外国人児童は、来日当初は日本語が理解できない。そこで、新宿区教育委員会では、そうした児童の学習言語としての日本語能力を向上させるために「日本語適応指導」を行っている。これは、来日したばかりの外国人児童を対象に、教育委員会より派遣された母語の分かる講師が1日2時間ずつ週3回程度のペースで約2ヶ月間日本語の授業を行うものである。外国人児童数が特に多い大久保小学校では、「日本語適応指導」を受けた児童を対象に1990年から、約2年間国語の授業とは別に日本語の授業を行う「日本語学級」も実施している。「日本語学級」を設けている小学校は新宿区では、大久保小学校だけである。

その他にも学校独自の取組として、外国人児童とその父母が共に学習する「国際理解教室」や、母語ができる外国人が児童に対して母語の教育を行う「母語維持教室」を実施したり、「学校便り」を4カ国語で作成したりしている。また、学校は、PTA、地域、行政と協力体制をとり、外国人児童の生活面での支援も行っている。

大久保小学校では、このような取組により、外国人児童の学習面及び精神面での不安が軽減されているとともに、すべての児童がお互いを一層理解し合い、よりよい人間関係が築けるようになっている。今後、3年生以上の全ての児童を対象に、3・4年生と5・6年生でそれぞれ4カ国語のなかから1カ国語を選択して外国語（外国語の種類は児童から希望を聞いている。）を学ぶ授業の実施を検討している。

新宿区内の外国人に対する日本語の指導については、国際交流協会などの団体の支援活動が行われている。これらの団体は、外国人に対して、日本語の指導以外に悩みの相談等を行っている。

母語維持教室の様子



資料：新宿区立大久保小学校

（その他の親子での交流の取組～ヴェルジの会の事例～）

群馬県太田市にあるNPOヴェルジの会は、毎週土曜日に日系ブラジル人親子との農作業を通じた交流を模索している。NPOヴェルジの会は、太田市に在住する日系ブラジル人の親子に「太田市で楽しく暮らすため」の手助けを行うために設立された。農作業を通じた交流は、言葉が未習熟でも参加可能で、年間を通じて様々な作業を行えるという考えで始まった。当初、何組かの親子が参加し活動は軌道に乗りかけていたが、社会情勢・雇用情勢により土曜日に親が出勤しなければならない状況になり、活動の継続が困難になった。土曜日に親が仕事を休む、日曜日に開催する、あるいは子供だけ参加するといった手段も考えられたが、基本的に派遣会社の契約社員が多いブラジル人にとって仕事を休むことは解雇につながることで、日曜日はキリスト教の安息日にあたること、ブラジル人の親は子供だけでこのような活動に参加させたくない傾向があることといった理由により参加者が集まりにくくなっている。

このような支援は、各地で始まりつつあるが、外国人へ提供するだけにとどまることが多い。支援を受けた外国人には、逆に日本人へ自国の文化等を教えるといったボランティア活動による社会貢献を望んでいる人も多く、そのような社会貢献により日本人と外国人の関係がより密になっていくものと考えられる。

次に、外国人による社会貢献を支援する事例として武蔵野市国際交流協会の事例を紹介する。

（外国人が参画する交流事例）

武蔵野市国際交流協会では、外国人の地域参画の場として、「外国語会話交流教室」「外国人企画事業」等を用意して、日本人に自国の文化等を教える場所や機会を提供し、外国人による社会貢献を支援している。「外国語会話交流教室」では初心者向けの簡単な会話や文化を紹介し、「外国人企画事業」では、外国の家庭料理やダンス、スポーツ等を紹介している。参加者の中には、教室内での交流にとどまらず、活動を通じて知り合った人と地域で継続的に交流する人々も増えてきている。

外国語会話交流教室の様子



資料：武蔵野市国際交流協会

(その他の国際交流の事例～OCNetの事例～)

OCNetは大田区で平成4年に設立され、その活動内容は、「多言語生活支援」、「日本語教室」などが主である。中でも多言語生活支援活動の対応言語は11と多く、その相談実績は外国人支援を行っている団体の中でもトップクラスであり、その内容はより親身なものとなっている。

しかし、そのような支援活動の多くが、外国人への提供だけにとどまる傾向があり、地域に架け橋を作ることに成功していない。現実には、「13年間の活動は、内容的には誇れるものとなってはいるが、事務所周辺の地域住民の理解が十分に得られているとはいえない状況。」ということである。そうした状況からOCNetでは、日常生活からの交流・コミュニケーションが必要と感じ、地域とつながりのある支援活動への展開を考えている。また、今までは日本に外国人を適応させることが支援の中心であったが、適応に相互性が必要との認識から、これからは日本人も変わっていかねばならないと考えている。

武蔵野市国際交流協会は、設立当初は日本人への英会話教室からスタートし、現在では外国人への日本語学習支援、留学生と日本人家族との1年間の交流プログラム、地域との国際交流イベントなどの多様な国際交流活動を行っている。同協会は、活動を行っていく条件としては、行政からの支援に加え、地域市民の理解や協力を得ることが特に重要であると考えている。

外国人地域参画プログラムは日本人が外国の文化等を学ぶことから市民の興味・関心の喚起に大きく貢献し、それによって協会が行っている国際交流活動を促進・発展させている。

最後に、そのような日常生活をより安定的に、安心して送るために、万が一の時への備え、緊急活動等について取り組んでいる事例を紹介する。

(防災について)

災害時には、外国人にとって常時はなんとかなることが、わからないことばかりになってしまう。そのため、常時から外国人が防災知識を習得することや、災害時に支援にまわるサポーターの連携体制を整備しておくことが重要である。特に有効なのは、地域で行われる防災訓練である。地域の日本人とのコミュニケーションをとりながら互いに助け合う訓練を行うことは、交流の機会にもなりえる。大使館や外資系企業が多く、外国人住民が多い東京都港区の東京消防庁麻布消防署では、消防署に外国人学校の子供や母親が訪問した時の消火訓練、在日大使館や在日外国人向け放送局への広報に加え、防災訓練への外国人の参加を促す英語のチラシの配布、外国関連施設でのイベント開催時におけるPRコーナーの設置及び出張防災訓練などを行っている。このような地域での防災訓練は、家族で参加が可能であるほか、日本人とのコミュニケーションを図ることもでき、防災知識の習得のみの場以上に、非常時への備えとしての効果が高い。

(災害時の活動～中越地震の事例～)

平成16年10月23日に発生した新潟県中越地震では、長岡市に住む2,000人を超える外国人も被災した。その中には日本語が理解できず、余震の危険性や避難所の場所を知らない人のみならず、精神面のケアが必要な人もいたと言われている。例えばブラジル人は200人が避難所で、100人が車の中で過ごしていた。このような状況の下、長岡市国際交流センターは、市役所、首都圏内の国際交流団体、NPO等と連携し、被災した外国人への支援活動を行った。支援活動の内容としては、被災外国籍市民の避難所での確認調査、市災害対策本部からの情報の翻訳・提供、多言語によるFMラジオ放送といったものである。また長岡市は、横浜市国際交流協会に協会が作成した「災害時に役立つ外国語の表示シート集」の提供を依頼した。この表示シートは、避難所等で必要になる情報を英語、中国語、韓国語など10種類の外国語に翻訳し表示している。阪神・淡路大震災の時、外国人に対する情報提供が十分に行われなかったことを教訓に作成されたもので、今回、実際に多くの避難所で使用された。

4. 首都圏の国際化に向けて

首都圏に居住する外国人の数は近年大幅に増加し、全人口に占める割合も着実に増えてきている。首都圏が多様な人材に対して活躍の場を提供することは、首都圏が世界の中核として我が国の活力創出に貢献することにもつながる。そのためには、日本人と外国人居住者双方が安心して、快適に住める環境を整備していくことが不可欠と考えられる。

日本人と外国人の共生に向けて取り組むべき課題は生活、教育、社会保障等多岐にわたり、様々な取組が進められているが、そのような社会制度だけでは共生は成り立たず、普段の生活において近隣住民の理解と協力が不可欠である。先に述べた大久保小学校は、小さい頃からの国際交流・国際理解を通じて、そのような偏見をなくし、お互いにとってメリットのある環境作りに成功した好例といえよう。国土交通政策研究所インタビューでも、草の根的な交流を通じて国際交流を深化させていくことが重要だという意見が何人からも聞かれている。今後の首都圏整備においては、外国人居住者が能力を十分に発揮できる環境整備と、そのための地域コミュニティ育成への配慮が重要だと考えられる。

第

2

章

首都圏の現況

第1節

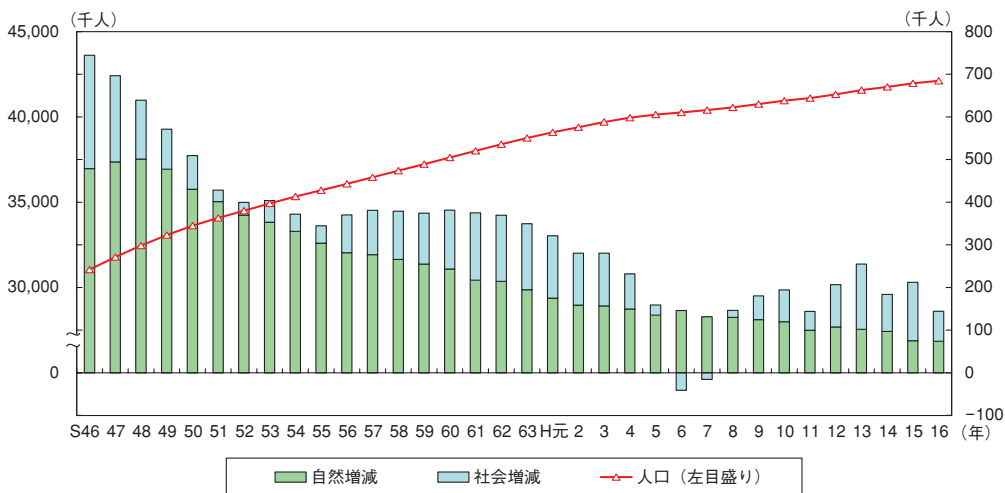
人口・世帯数の状況

首都圏の人口は一貫して増加しており、平成16年10月1日現在4,212万人で、全国の33.0%を占めている。

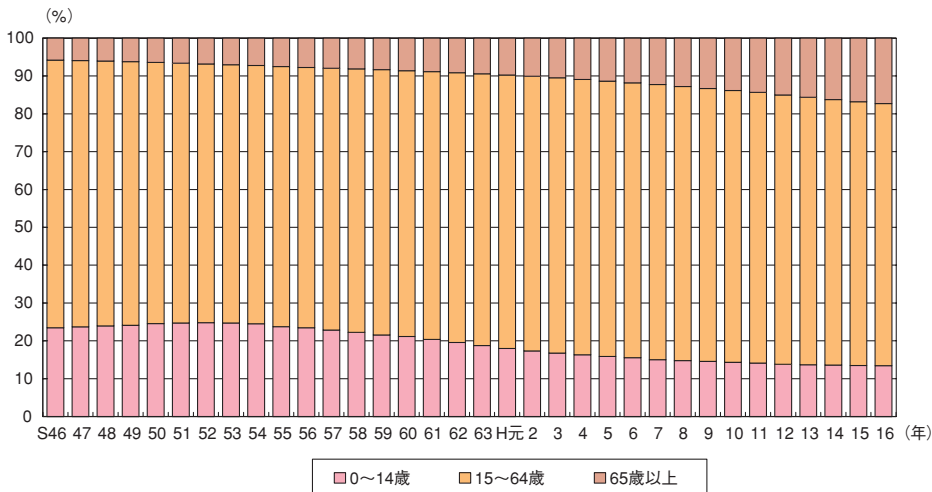
出生数から死亡数を引いた「自然増減」は一貫して増加しているが、その増加数は鈍化しており、平成16年は7.4万人増となっている。転入数から転出数を引いた「社会増減」は平成6、7年を除き増加しており、特に近年では「自然増減」を上回る年もあり、平成16年はほぼ同数の7.1万人増となっている（図表2-1-1）。

平成16年の人口を年齢3区分別の割合でみると、0～14歳人口は13.4%で、昭和53年以来の減少が続いている。15～64歳人口は69.3%で、ここ10年ほど若干減少傾向にある。一方、65歳以上人口は17.3%で、過去最高となった（図表2-1-2）。

図表2-1-1 首都圏の人口、自然増減、社会増減の推移



図表2-1-2 年齢3区分別首都圏人口割合の推移



資料：図表2-1-1、図表2-1-2とも「国勢調査」（総務省）及び「10月1日推計人口」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

首都圏の世帯数は、平成16年3月31日現在1,717万世帯で、全国の34.4%を占めている（住民

基本台帳ベース。「住民基本台帳人口要覧」(総務省)。

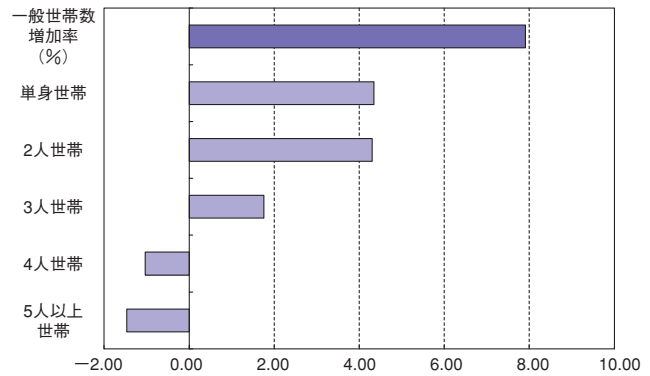
一般世帯(寮の学生、病院の入院者などを除く。)についてみると、平成7年から12年にかけての人口増加率は2.1%であるのに対して、世帯数増加率は7.9%であり、世帯の小規模化が進んでいる(国勢調査ベース。以下、この節同じ)。世帯数増加率をどれだけ押し上げたかを示す寄与度を世帯人員別にみると、世帯人員が少なくなるほど寄与度は大きくなっている。単身世帯と2人世帯の寄与度はそれぞれ4.34、4.30であり、これらの世帯数の大幅な増加が世帯数増加率を押し上げた主な要因となっている(図表2-1-3)。

単身世帯数の増加率は、平成7年から12年にかけて15.2%である。同増加率に対する寄与度を年齢階級別にみると、65歳以上の寄与度が6.77と最も大きくなっており、この5年間で65歳以上単身世帯数が大幅に増加したことがわかる(図表2-1-4)。

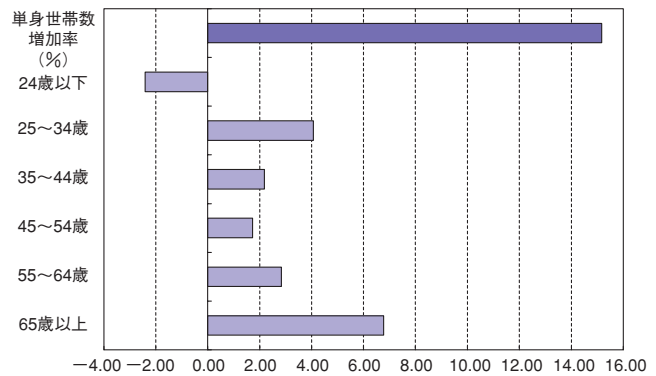
首都圏における65歳以上単身世帯数は、平成12年10月1日現在88.1万世帯となっている。これを65歳以上人口に占める割合で見ると、14.2%となっている(P148資料1-3参照)。

65歳以上人口に占める単身世帯数の割合を市区町村別にみると、平成12年では東京都心部を中心に高くなっている。また、平成7年と比べてその割合は、おおむね首都圏全域にわたり高まっている(図表2-1-5)。

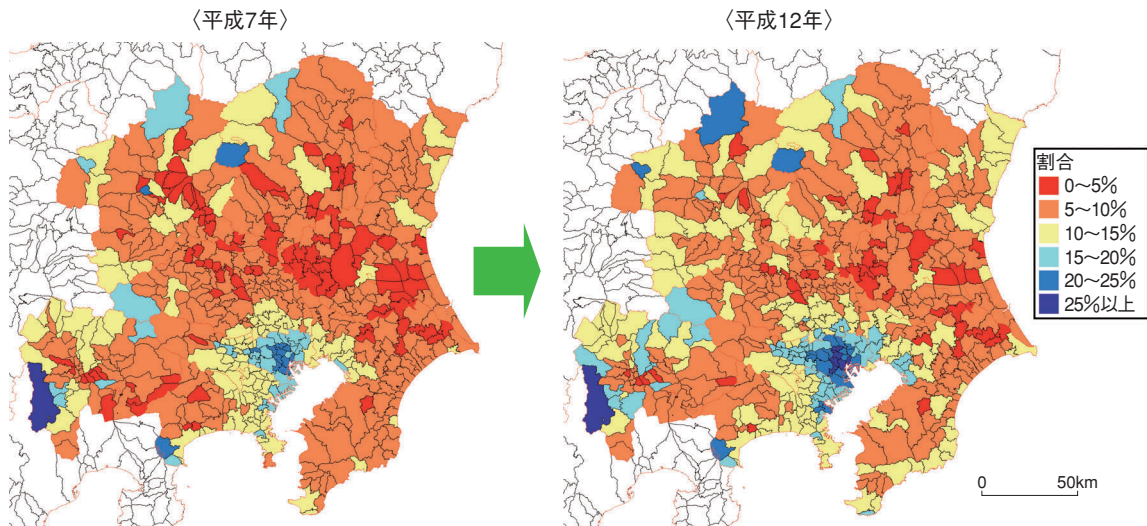
図表 2-1-3 平成7年から12年の一般世帯数増加率に対する世帯人員別寄与度(首都圏)



図表 2-1-4 平成7年から12年の単身世帯数増加率に対する年齢階級別寄与度(首都圏)



図表 2-1-5 市区町村別65歳以上人口に占める単身世帯数の割合



資料：図表2-1-3、図表2-1-4、図表2-1-5とも「国勢調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

第2節

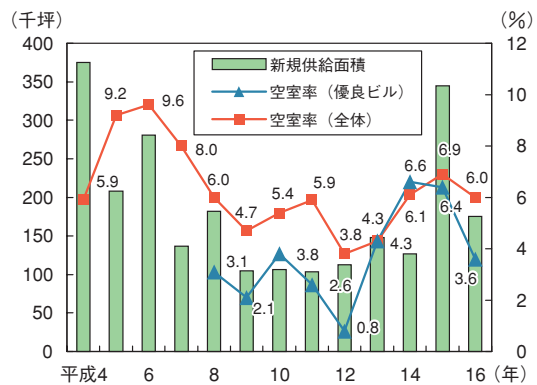
活力創出に資する機能の状況

1. 業務機能の状況

(1) 最近のオフィス需給動向～東京都区部の空室率の動向～

平成15年に大量供給された新築大型ビルに既存のオフィスビルから企業が移転することにより、従前入居ビルの空室率が上昇することが懸念されていたが、平成16年末の空室率は6.0%と、平成15年末の6.9%と比べると空室率は低下した。これは、賃料の下落傾向が続く中で、企業が移転を検討しやすい状況にあったことや、景気の改善がみられたこと等によると考えられる。また、一定の規模や設備を有する優良ビル¹⁾の空室率についても、賃料下落の影響もあり、「新・近・大」と呼ばれる物件へ移転のしやすい状況となり、平成15年末の6.4%から平成16年末には3.6%と大きく改善している（図表2-2-1）。

図表 2-2-1 空室率と新規供給面積の推移



注：新規供給面積は年間の値、空室率は年末の値（東京23区）。
資料：(株)生駒データサービスシステム資料により国土交通省国土計画局作成

(2) 最近のオフィス等のコンバージョン事例

近年、入居率の低下したオフィスビルを集合住宅に転用したり、他の用途に変更したりすることにより、オフィスの再生を図る動きが活発化しつつある。このような動きは、コンバージョンと呼ばれており、既存ストックの有効活用や地域の活性化にもつながる有効な手法の一つと考えられる。

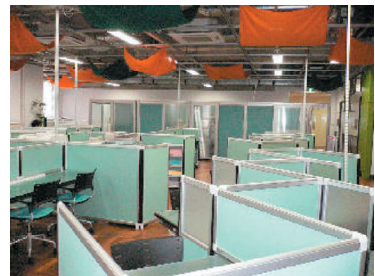
オフィスビルから住居へのコンバージョンの事例は数多く存在するが、それ以外にも様々な用途に関するコンバージョンが実施されている。例えば、杉並区では民間の空室化していたオフィスビルを、別の民間企業が借り受け、有料老人ホーム「アリア高井戸」にコンバージョン

ちよだプラットフォーム

コンバージョン前



コンバージョン後



資料：国土交通省

1) 優良ビルとは、以下の条件を満たすビルである。①地域：都心5区（千代田区、中央区、港区、新宿区及び渋谷区）を中心とするオフィス街として成熟度の高い地域、または将来性の高い地域、②延床面積：10,000坪以上、③フロア面積：200坪以上（賃貸対象有効面積）、④竣工年：築21年未満のビル、⑤天井高：2.6m以上、⑥空調：1フロア以下の単位で調整が可能なもの、⑦床配線：3WAY、フリーアクセス採用のもの、⑧電気容量：30VA/m²以上、⑨入退室時間：24時間可能なもの

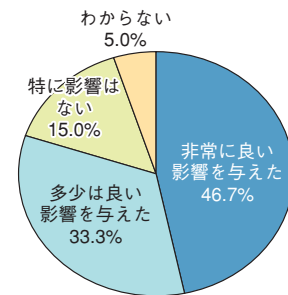
し、有効活用している。また、民間施設から民間施設へのコンバージョンばかりでなく、公的施設から民間施設へのコンバージョンも行われており、千代田区では、地元企業向けに会議室や展示場として貸し出しを行ってきた中小企業センターを、民間事業者にビルの維持・管理を含めて一括して委託し、委託を受けた民間事業者が、利用率の低下していた中小企業センターを、「ちよだプラットフォームスクウェア」(写真)として、オフィスビルに用途変更した。ここでは、必要なスペースや、ロッカー、メールボックス等の小規模オフィス機能を提供し、SOHO事業者を呼び込み、育った事業者を周辺の空室ビルに移転させるという機能が期待されており、地域の活性化を目標としたコンバージョンの事例といえる。

実際にコンバージョンを実施した建物所有者及び事業者などを対象にアンケート調査を行ったところ、コンバージョンを行った事による周辺地域への影響については、8割以上が良い影響を与えたと回答している(図表2-2-2)。具体的にどのような良い影響を与えたかについて見てみると、活性化した、景観がよみがえったといった回答が多かった(図表2-2-3)。

また、その他の回答の中には、空きビルがあったり、人通りの少なかった地域においてコンバージョンを実施することにより、地域が活性化し、治安が良くなったとの回答もあった。これらのことからコンバージョンが地域の活性化に有用であると考えられる。同様に、コンバージョン実施過程での阻害要因について聞くと、設備がコンバージョン後の用途に適さない、構造上コンバージョンの実施が困難な部分がある、コンバージョンすることにより現行規定に不適合となるといったハード面の問題のほか、コンバージョンのコストが確定しにくく収支計画が立たないなど、コンバージョン事例の情報の少なさに起因する問題点もみられた。

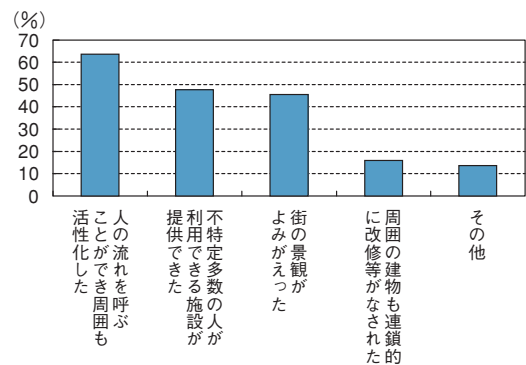
近年、採光規定の緩和などコンバージョンに関する規制の緩和が行われているほか、都心部の既存ストックを賃貸住宅へ再生し供給する場合の税制上の特例も認められている。また、公的な施設についても、地域再生のため、地域再生計画の認定を通じて、廃校舎の転用など補助金の交付を受けて整備した施設を有効活用する場合の手続きの迅速化等を行っており、本年4月1日に公布、施行された「地域再生法」(平成17年法律第24号)において法制度化されたところである。今後も引き続き、既存ストックの有効活用という観点からコンバージョンが円滑に進められる環境を整備していくことが重要であると考えられる。

図表 2-2-2 実施したコンバージョンが周辺地域に与えた影響



注：単数回答 n=60。
資料：国土交通省国土計画局作成

図表 2-2-3 コンバージョンの実施による影響の内容



注1：複数回答 n=44。
注2：図表2-2-2にて「非常に良い影響を与えた」、「多少は良い影響を与えた」を選択した人に質問。
資料：国土交通省国土計画局作成

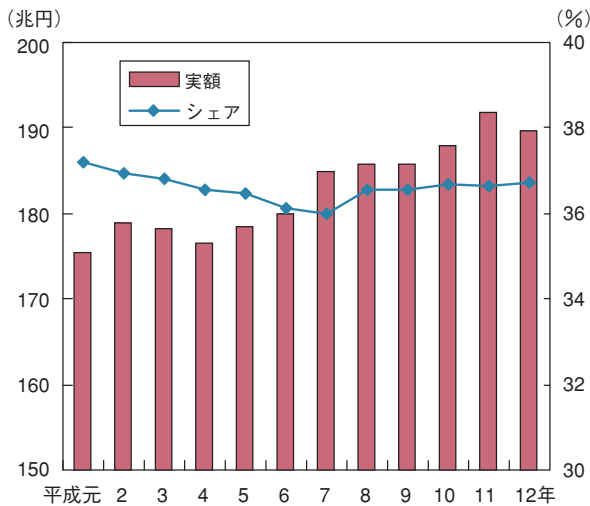
2. 産業機能の状況

(1) 首都圏における産業の成長

「第5次首都圏基本計画」(平成11年3月内閣総理大臣決定)では、首都圏が目標とする社会や生活の姿の一つとして「我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備」を掲げており、これからの首都圏整備においては、個人・組織による多様な経済的・社会的活動が展開しやすい場の形成が重要としている。

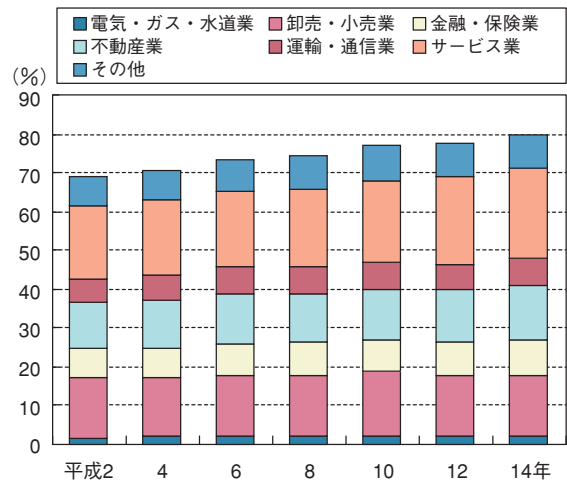
日本経済における首都圏経済の位置付けを見ると、首都圏は全国のGDPの3分の1超を占めている(図表2-2-4)。また、圏域内の総生産における産業のシェアを見ると、第3次産業が大きなウェイトを占めている(図表2-2-5)。こうしたことから首都圏経済が更なる成長を遂げるためには、第3次産業の活性化が重要と考えられる。

図表 2-2-4 全国のGDPに対する首都圏のシェアと実額



資料：「県民経済計算」(内閣府)により国土交通省国土計画局作成

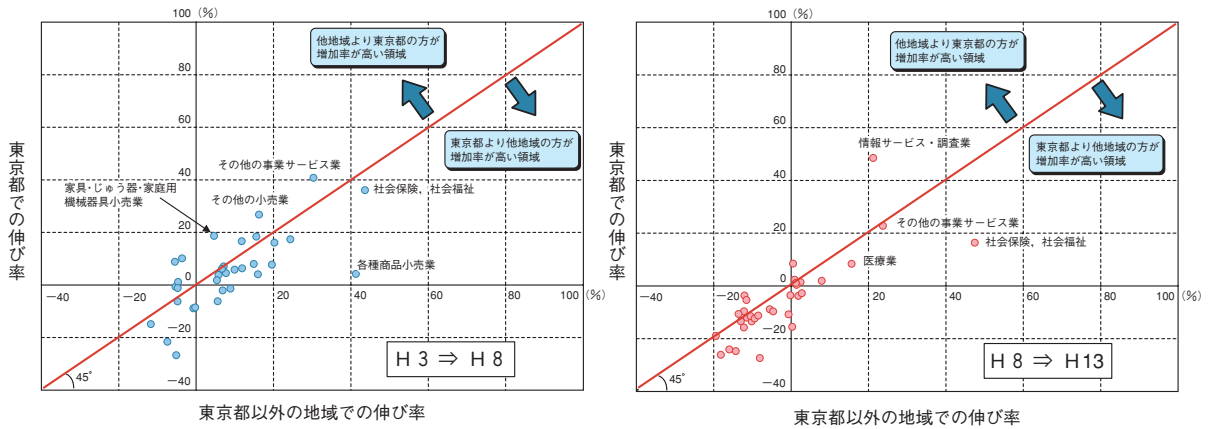
図表 2-2-5 首都圏の圏域総生産における第3次産業のシェア



注：圏域総生産は第1次から第3次産業の総計。
資料：「県民経済計算」(内閣府)により国土交通省国土計画局作成

従業者数の伸びをもとに産業の発展度合いを見た場合、産業が地域の特性に関係なく発展していくとすれば、東京における産業の従業者数の伸びと東京以外の地域での伸びが等しくなると考えられる。しかし実際には、物流の効率化や情報化の進展等により、立地する場所の制約が少ない業種や、集積による効果や顧客との関係といった要因から、大都市に立地することが有利な業種もあり、その伸びは業種によって違いがある。平成3年、8年、13年の事業所・企業統計調査を用いて標準産業分類における中分類で第1次産業を除く各業種の従業者数の伸びを東京と東京以外の地域で見ると、平成3年から8年にかけては「その他の小売業」や「家具・じゅう器・家庭用機械器具小売業」が東京においてその他の地域よりも伸びている。これは、ドラッグストアや家電量販店が増加したことによると考えられる。また、平成8年から13年にかけては、全体として東京と東京以外の地域での従業者数はほぼ同じ伸びを示しているが(図表2-2-6)、東京では「情報サービス・調査業」の、東京以外の地域では「社会保険、社会福祉」の増加率が高くなっている。

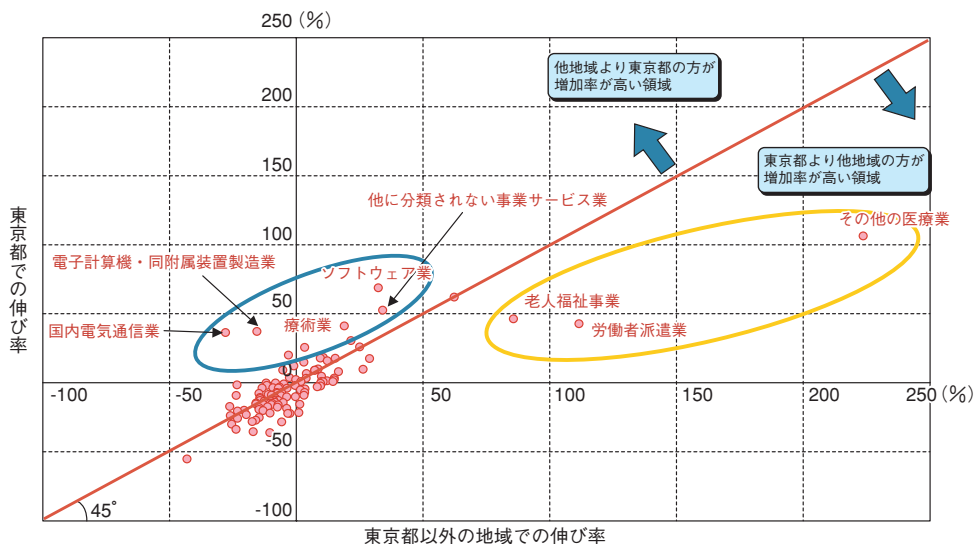
図表 2-2-6 標準産業分類の中分類における第1次産業を除く各業種の従業者数（民間）の伸び率



注：プロットは従業者数（民間）の伸び率（左図：平成3年→平成8年、右図：平成8年→平成13年）を表す。
資料：「事業所・企業統計調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

さらに平成8年から13年について標準産業分類における第1次産業以外の小分類で同じように各産業の増加率をみると、「ソフトウェア業」や「電子計算機・同附属装置製造業」等のIT関連産業等の業種が東京で大きな伸びを示していることがわかる（図表2-2-7）。このような特徴は、近年のIT化の進展とそれに関連する産業が東京において優位性を持つことを示していると考えられる。

図表 2-2-7 標準産業分類の小分類における第1次産業を除く各業種の従業者数（民間）の伸び率



注：プロットは平成8年から平成13年までの従業者数（民間）の伸び率を表す。
「他に分類されない事業サービス業」はディスプレイ業、非破壊検査業等。
「その他の医療業」は看護師業、介護老人保健施設等。
資料：「事業所・企業統計調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

(2) ソフト系IT産業の集積動向

新規参入や業態変化等の動向の早いIT産業の中でも、主にソフトウェアやホームページデザイン等を扱うソフト系IT産業¹⁾は、他産業に比べ参入が容易であることやインターネットが急速に普及したことに伴い、平成11年頃には「ネットバブル」と呼ばれるほど活発な参入が行われた。我が国の経済が長期の低迷を続ける中で、こうしたソフト系IT産業は多くの雇用を生み出したと考えられている。

以下では、NTTのタウンページに地域別、業種別に登録されている事業所数等から調査した結果をもとに、ソフト系IT産業の全国の動向と日本最大のソフト系IT産業の集積地である東京都山手線沿線における動向について紹介する。

①全国及び首都圏のソフト系IT産業の動向【平成16年4月～9月期】

ソフト系IT産業の事業所数は、平成14年10月～平成15年3月期以来、事業所数の減少が続いていたが、平成16年4月～9月期調査では2年ぶりに事業所数が増加し、最も多かった平成14年4月～9月期に次ぐ事業所数となった(図表2-2-8)。

平成15年度情報処理実態調査²⁾の結果によれば、ITバブル以降減少を続けていた一企業当たりのIT投資額が4年ぶりに増加に転じ、事業収入に占めるIT投資額の割合も上昇するなど、企業のIT投資が確実に拡大していることが確認され、また、最近の傾向として、戦略的な新規システムや設計・製造管理を中心に、全社共通の部門横断的なシステムへの投資が伸びているとしている。このように企業のIT投資額が増加に転じていることも、平成16年4月～9月期のソフト系IT産業の事業所数の増加に繋がっている一要因と考えられる。

地域別では、平成16年4月～9月期には栃木県や群馬県、埼玉県、神奈川県などにおいてインターネット関連サービスの事業所数の増加が目立った(図表2-2-9)。

ソフト系IT産業の開業後1年後、2年後の存続率(ある期間に開業した事業所のうち1年後、2年後に存続している事業所数の割合)を見ると、1年後、2年後ともに、わずかずつではあるが上向いている。特に平成15年4月～9月期の開業後1年後の存続率は、平成12年4月～9月期以来、3年ぶりに80%を超えている(図表2-2-10)。

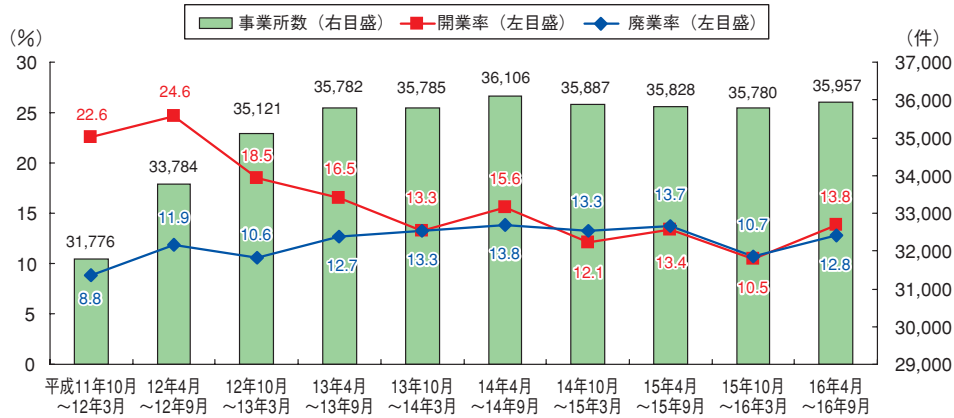
1) 本稿では「ソフト系IT産業」として、NTTの編集するタウンページの業種分類において「インターネット関連サービス」「ソフトウェア業」「情報処理サービス」の3業種を選び、各時点のタウンページにおける事業所数の登録数等から調査を行っている。

<参考>ソフト系IT産業の全国の集積動向については国土交通省のホームページ

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/02/020223_.htmlにて紹介している(平成17年4月現在)。

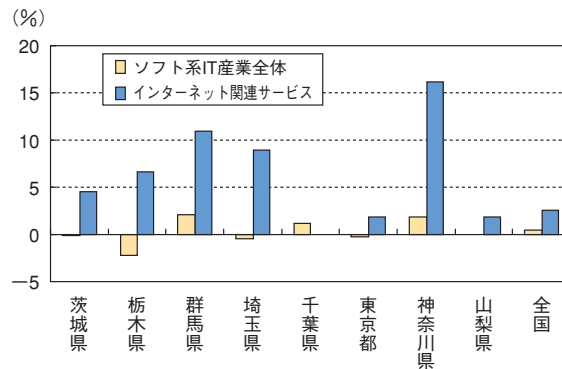
2) 「平成15年度情報処理実態調査」の調査対象期間は、平成14年4月1日～平成15年3月31日までの1年間。

図表 2-2-8 ソフト系IT産業の開業率の推移



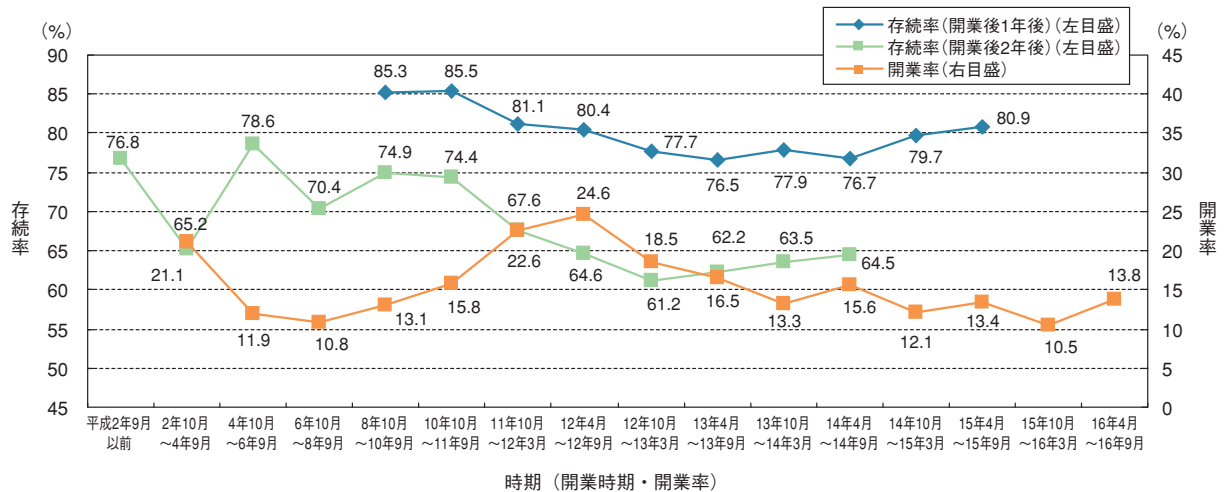
注：開業率は年率換算している。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 2-2-9 事業所数の伸び率



注：事業所数の伸び率は平成16年4月～9月の半年間のもの。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 2-2-10 全国の期間別開業率と1年後、2年後の存続率



資料：国土交通省国土計画局調べ

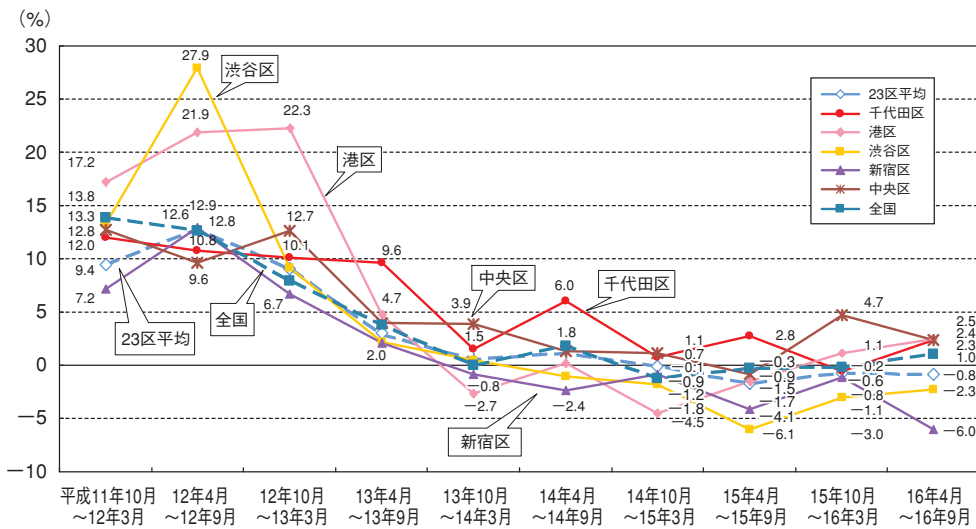
②東京都心部の状況

(東京23区及び山手線周辺を中心とした集積の動向)

全国のソフト系IT産業の事業所数は平成16年4月～9月期に増加へと転じたが、我が国のソフト系IT産業の多くが分布する東京都23区全体では事業所数の減少が続いている。減少率は、前期と同程度の年率0.8%である。

区毎の動向としては、新宿区の事業所数が大幅に減少し、また、渋谷区の事業所数は引き続き減少している。千代田区、港区、中央区の事業所数は、ほぼ同水準の伸び率で増加している(図表2-2-11)。

図表2-2-11 東京都事業所数上位5区における事業所数の伸び率の推移(年率換算)



資料：国土交通省国土計画局調べ

業種別動向の特徴をみると、千代田区ではソフトウェア業が、港区ではインターネット関連サービスが特に増加し、中央区ではソフトウェア業、インターネット関連サービス、情報処理サービスの3業種いずれの事業所数も増加と、区毎に一定の傾向が見受けられる。また、新宿区では、とりわけ情報処理サービスの事業所数の減少が著しい。渋谷区では、これまで23区内で最も多かったインターネット関連サービスの事業所数が300を下回り、事業所数が特に増加した港区と順位が逆転した。

この背景としては、新宿区、渋谷区周辺の地域では、老朽化したビルが多く、ソフト系IT産業の事業に適さなくなってきたことと、港区では汐留の再開発や大型ビルの建設など、立地環境の整備により、ソフト系IT産業の事業所の進出や、取引先の企業のそうした再開発地域等への進出によって、事業活動の利便性を重視するソフト系IT産業の事業所が進出したことなどが考えられる。

港区と渋谷区には、インターネット関連サービスの事業所が多く、これらの事業所数が両区のソフト系IT産業の総事業所数に占める割合はともに20%を超えている。23区全体で見ても、渋谷区から港区にかけての「ビットバレー」と呼ばれた地区においては、依然として、インターネット関連企業の集積がみられるが、前述のように、渋谷区では事業所数が減少傾向

にあり、港区では事業所数が増加している（図表 2-2-12）。

図表 2-2-12 事業所集積上位 5 区の業種毎の事業所数の推移

	平成13年 3月	平成13年 9月	平成14年 3月	平成14年 9月	平成15年 3月	平成15年 9月	平成16年 3月	平成16年 9月	業種別事業所数割合 (平成16年 9月)
千代田区 計	1,253	1,313	1,323	1,363	1,368	1,387	1,383	1,399	
インターネット 関連サービス	191	212	224	225	230	230	227	224	16.0%
ソフトウェア業	747	779	776	804	803	816	819	836	59.8%
情報処理サービス	446	456	443	451	448	452	444	446	31.9%
新宿区 計	1,176	1,188	1,183	1,169	1,164	1,140	1,134	1,100	
インターネット 関連サービス	181	190	202	206	212	202	210	208	18.9%
ソフトウェア業	712	725	711	699	689	684	676	666	60.5%
情報処理サービス	418	406	392	386	386	375	366	338	30.7%
港区 計	1,308	1,339	1,321	1,322	1,292	1,282	1,289	1,305	
インターネット 関連サービス	285	307	302	297	298	291	301	319	24.4%
ソフトウェア業	722	738	711	721	702	707	707	713	54.6%
情報処理サービス	417	410	406	397	386	374	370	359	27.5%
渋谷区 計	1,186	1,199	1,202	1,196	1,185	1,149	1,132	1,119	
インターネット 関連サービス	266	288	287	310	311	301	304	292	26.1%
ソフトウェア業	692	692	697	682	679	661	645	649	58.0%
情報処理サービス	339	327	319	302	289	280	274	267	23.9%
中央区 計	855	872	889	895	900	896	917	928	
インターネット 関連サービス	117	123	123	128	131	140	153	156	16.8%
ソフトウェア業	489	504	516	520	529	518	531	536	57.8%
情報処理サービス	331	325	327	325	317	311	306	311	33.5%

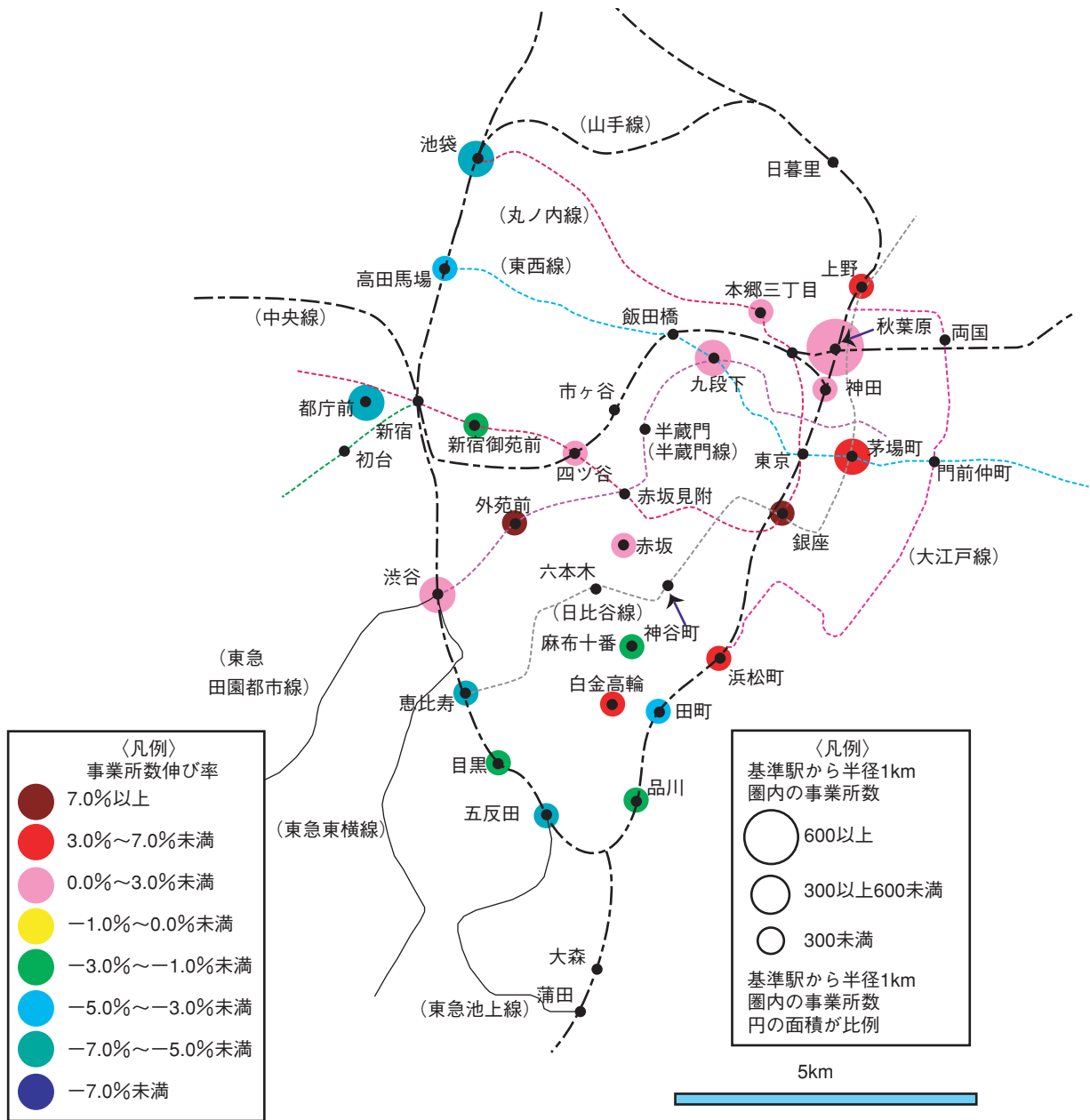
注：同一の事業所が複数の業種に登録している場合があるため、各業種の事業所数の単純合計とソフト系IT産業の総事業所数は異なっている。

資料：国土交通省国土計画局調べ

東京都山手線周辺におけるソフト系IT産業の事業所数（主要なターミナル駅（基準駅）から半径1km圏内にある事業所）の過去1年間（平成15年10月～平成16年9月）の伸び率は、秋葉原、神田、九段下から銀座、浜松町にかけての山手線東部地域で高く、山手線東部地域での堅調な事業所数の伸びが見られた。一方で、山手線西部地域では、渋谷駅周辺で微増となったほかは、減少傾向となっている（図表 2-2-13）。このように山手線周辺におけるソフト系IT産業の事業所の立地動向は、東高西低となっていることがうかがえる。

山手線東部地域でソフト系IT産業の事業所数が伸びている背景には、前述の汐留の状況と同様に秋葉原、丸の内の地域でも、再開発や大型ビルの建設など立地環境の整備が進んだことから、そうした地域にソフト系IT産業の事業所が進出したことや、さらに取引先の企業がこれらの地域に進出したことによって、事業活動の利便性を重視するソフト系IT産業の事業所が、取引先の企業に近接した地域へと進出したことなどが一要因として考えられる。

図表 2-2-13 基準駅から半径1km圏内の事業所数とその伸び率～山手線沿線～



資料：国土交通省国土計画局調べ

(3) 工業機能の状況

①工業出荷額等の動向

首都圏における製造業は、平成15年に事業所数、製造品出荷額が増加し、従業員数は微減した。首都圏で最も事業所が多い東京都では、事業所数は前年比で、2.0%増となったが、従業者数は2.7%減となった(図表2-2-14)。

この背景には、日本経済が平成14年初めから回復を続けている中で、企業の過剰雇用や債務が縮小し、人件費圧縮等により収益が増加して新規参

入等による事業所数が増加しているものの、個々の企業は依然として厳しい競争にさらされており、雇用の増加に対しては慎重になっていることがあると考えられる。

②工業等制限制度廃止の影響

平成14年7月に廃止された「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」の制度廃止前後に当たる平成13年末と平成15年末を比較すると、制度廃止後も埼玉県、東京都及び神奈川県¹⁾

の製造業の事業所数及び従業者数は減少しており、全国シェアも低下傾向にある(図表2-2-15)。また、平成15年

度の工業立地動向調査によると、埼玉県、東京都及び神奈川県¹⁾の工場立地件数は、低調な傾向にあり、旧制限区域内で新增設された工場で、旧制限施設の要件を満たすものは、件数で20件、作業場面積の規模で40,744m²であるが、これらのほとんどが現地での増設や建て替えであった。これらのことから、現在のところ、工業等制限制度の廃止による工場の都心部への再集中は見られない。

図表 2-2-14 首都圏の製造業の事業所数等

	事業所数		従業者数		製造品出荷額等	
	実数	前年比(%)	実数(人)	前年比(%)	金額(百万円)	前年比(%)
全 国	293,911	1.1	8,228,150	▲ 1.1	273,734,436	1.6
茨 城	7,244	1.7	263,614	▲ 0.3	10,072,152	1.1
栃 木	6,173	2.4	205,498	1.2	7,704,456	0.6
群 馬	7,251	3.3	215,189	▲ 1.1	7,285,550	0.8
埼 玉	16,629	2.4	429,980	▲ 1.1	13,069,108	2.4
千 葉	7,032	▲ 0.5	222,096	▲ 2.5	10,888,796	3.4
東 京	23,521	2.0	414,015	▲ 2.7	11,306,063	▲ 3.8
神奈川	11,824	1.4	432,300	▲ 1.7	18,752,201	4.4
山 梨	2,751	4.1	75,173	▲ 1.8	2,239,228	5.8

注：従業者数が4人以上の事業所。

資料：「平成15年度工業統計表」(経済産業省)

図表 2-2-15 埼玉県、東京都、神奈川県 of 製造業のシェア

	平成13年末	平成14年末	平成15年末
製造業事業所数 (全国シェア)	55,766 (17.8%)	50,951 (17.5%)	51,974 (17.7%)
製造業従業者数 (全国シェア)	1,395,701人 (15.9%)	1,300,097人 (15.6%)	1,276,295人 (15.5%)

注1：従業員数が4人以上の事業所。

注2：調査は毎年12月31日現在で実施。

注3：平成13年末の数値については「新聞業・印刷業」を除いた数値。

資料：工業統計(経済産業省)により国土交通省国土計画局作成

1) 工場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。

(4) 農林水産業に関する機能の状況

① 農林水産業の現況

首都圏の農業は、都市化の影響を受けつつも、世界最大規模の消費地に近いという有利性をいかし、全国有数の農業産出額をあげる県（千葉県2位、茨城県3位（平成15年推計値ベース））を有している。同産出額については、平成11年～15年の間で約7%（全国は約5%）の減少となっているものの、常に全国の2割程度を占めている（図表2-2-16）。また、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量の約46%（平成16年）を産出しており、食料供給基地としての重要な役割を果たしている。

我が国の食料安定供給に向け、国内生産量の維持増大は重要な事項であり、首都圏においても実需者の多様なニーズにこたえる生産体制の整備や農業に対する理解の向上に向けた取組がなされている。

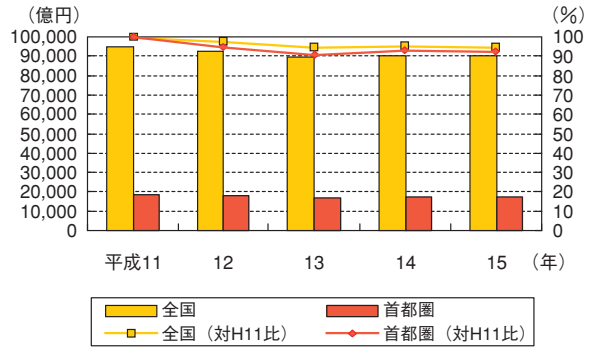
首都圏の林業は、林業産出額で413億円（平成15年）と全国の1割程度を占めており、栃木県、群馬県の2県の合計額が首都圏全体の約6割となっている。同産出額については、減少傾向にある（平成11年～15年の間で約20%減少）が、平成13年以降の減少幅は小さくなっている（図表2-2-17）。

森林には水源かん養等の公益的機能の発揮も期待されており、首都圏においても林業経営体の経営基盤の強化等による担い手の育成、森林づくりにおける都市部との交流・連携等のための取組がなされている。

首都圏の水産業は、漁業生産額（海面漁業・養殖業）で908億円（平成15年）と全国の約6%を占めている（図表2-2-18）。また、千葉県、東京都の2都県の合計額が首都圏全体の6割強を占めている。

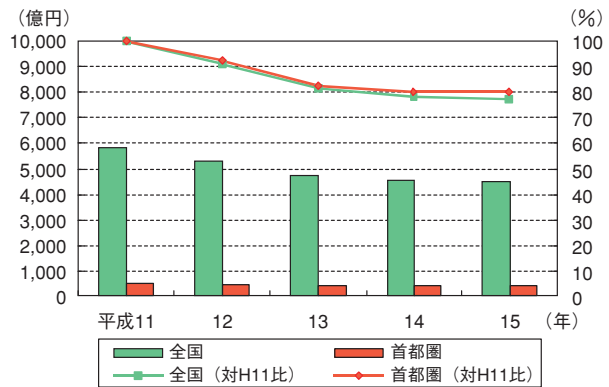
水産資源の持続的利用等の重要性が提唱される中、首都圏においても、生産性の高い漁場の確保、漁場環境の維持・向上等の取組がなされている。

図表2-2-16 首都圏における農業産出額の推移



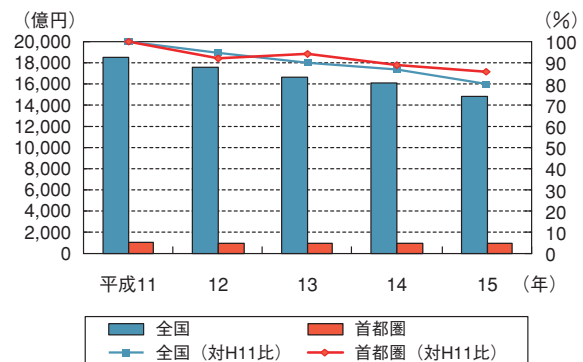
資料：「生産農業所得統計」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

図表2-2-17 首都圏における林業産出額の推移



資料：「生産林業所得統計」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

図表2-2-18 首都圏における漁業生産額（海面漁業・養殖業）の推移



資料：「漁業養殖業生産統計」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

②食料の安定供給や公益的機能の発揮に関する首都圏農林水産業の持続的な発展への取組

(本格的な耕作を目指して中高年を育成する取組事例)

神奈川県では、県が農園を開設し、企業などを退職した中高年者などに農地を貸し出し、利用者に健康や生きがいを提供するとともに、農地の保全を図ることを目的に「中高年ホームファーマー制度」を開始している。

具体的には、1年目に100m²の農地を耕作する「ホームファーマー体験研修」と、さらに体験研修を終えた者が2年目に300～500m²程度の農地を耕作し、より高度な研修を実施する「ホームファーマー実践研修」を行っている。

体験研修の様子



下草刈り作業の様子



(学校教育と連携した森づくり体験学習の取組事例)

平成15年度より、学校教育と連携した森づくり体験学習を進めるため、神奈川県では、南足柄市にある県立21世紀の森で、県内の小学生を対象に、植樹や下草刈り並びに自然観察や木工体験等を「こどもの森づくり」として行っている。この活動は、学校単位で3年間継続して参加することとしており、子どもたちが体験を通して、森林のはたらきを学び、森林への理解を深めることを目的としている。これまでに、4校約350名の小学生による「こどもの森づくり」が行われている。

アマモ種子の採取作業の様子



(都市近郊における漁業の公益的機能の発揮事例)

横浜市漁協では、魚介類の産卵場や稚魚の育成の場として重要であるアマモ場の再生にボランティアとともに取り組むとともに、海に投棄された粗大ゴミなどを底曳網で回収するなど沿岸域の環境保全に貢献している。また、

週に一度開かれる獲れたて魚介類の直売所は多くの地域住民が訪れ交流の場になっている。このように、漁業者は水産物の安定供給以外にも様々な役割を担っている。

3. 研究開発・高等教育機能の状況

(1) 首都圏における大学の 신설

平成16年度に首都圏において開設された大学は8校（大学院大学2校を含む。また、8校のうち2校は短期大学を廃止して大学を設置するもの。）であり、新たに大学院が開設された大学は6校（大学院大学2校を含む。）であった。この結果首都圏における大学数は232校、大学院を持つ大学数は184校となった¹⁾。

新たに開設される大学では、例えば、東京都において、首都大学東京が平成17年4月、東京都八王子市・日野市等に開設された（P 5 参照）。首都大学東京は、大都市の現場に立脚した教育研究に取り組むとともに、都市の文化、経済、技術などが集積する東京でしか学べない「都市文明」を中心とした教養教育等に取り組むことを目的としている。また、構造改革特別区域制度の下、平成16年4月に、初の株式会社立大学が2校設置された（東京都千代田区）。

(2) 高等教育機関の活性化

① 特色ある大学教育支援プログラム

個性輝く大学づくり、国際競争力の強化等が求められる中、大学教育の質の充実や世界で活躍し得る人材養成が重要な課題となっている。

文部科学省は、大学教育の改善に資する種々の取組のうち、今日まで継続的に実施され、実績を挙げている特色ある優れた取組を選定し、選定された事例を広く社会に情報提供することにより、各大学等が選定された事例を参考に教育の改善に取り組む「特色ある大学教育支援プログラム」を実施している。平成16年度は、58件の取組が採択された。

② 現代的教育ニーズ取組支援プログラム

今後、大学における教育面での改革を一層促進していく必要性から、文部科学省は、社会的要請の強い政策課題に対応したテーマ設定を行い、各大学等から申請された取組の中から、テーマの趣旨、目的に沿った確実な計画のもと、新たな大学教育改革に資する教育プロジェクト（取組）を選定し、財政支援を行う「現代的教育ニーズ取組支援プログラム」を実施している。平成16年度は、86件の取組が採択された。

③ 世界的研究教育拠点の形成（21世紀COE²⁾プログラム）

我が国の大学が、世界トップレベルの大学と伍して教育及び研究活動を行っていくためには、第三者評価に基づく競争原理により競争的環境を一層醸成し、国公私を通じた大学間の競い合いが活発に行われることが重要である。こうしたことから、文部科学省は、我が国の大学の世界最高水準の研究教育拠点を学問分野毎に形成し、研究水準の向上と世界をリードする創造的な人材育成を図り、国際競争力のある個性輝く大学づくりを推進することを目的として、「21世紀COEプログラム」を実施しており、平成16年度は、28件の取組が採択された。

1) 文部科学省調べ（平成16年5月現在）。放送大学（千葉県）を除く。

2) Center of Excellence（卓越した研究拠点）の略。

④大学等発ベンチャー

大学等では、それらが持つ研究機能・技術シーズ等の知的資源を活用する方策として、大学等が関係したベンチャー企業の創設等が活発化している。このような大学等が関係して設立されたベンチャー企業数は916社（平成16年8月末現在）となっており、前年同期の614社から大幅に増加した。首都圏に本部を持つ大学では、早稲田大学（65社）、慶應義塾大学（43社）、東京大学（33社）、筑波大学（30社）、東京工業大学（22社）等が関係したベンチャー企業の設立が多い³⁾。

首都圏コラム

キャンパス・イノベーションセンター

文部科学省では、東京都港区芝浦に「知の創造と継承」を担う大学の英知を結集し、これを広く社会に還元していくための「知の集積拠点」として、サテライトキャンパスやリエゾンオフィス⁴⁾等の様々な機能を有する「キャンパス・イノベーションセンター」を平成16年4月に開設した。

「キャンパス・イノベーションセンター」は、交通の便が良くアクセスしやすい環境にあり、入居した大学がそれぞれの特色や個性をいかしつつ、相互に刺激を与えあい、切磋琢磨して、教育研究及び地域や社会に向けた各種の活動を行っていくことにより、「教育」、「研究」、「社会貢献」等の大学に求められる重要な使命をより一層果たしていくことが期待されている。

キャンパス・イノベーションセンター



資料：独立行政法人国立大学財務・経営センター

3) 平成16年度文部科学省21世紀産学官連携手法の構築に係るモデルプログラム「大学等発ベンチャーに関する調査結果について（第一次調査結果の発表）（平成16年11月4日）」による。

4) 学外の諸機関と大学を結び付ける窓口としての機能を担当する事務局。

第3節

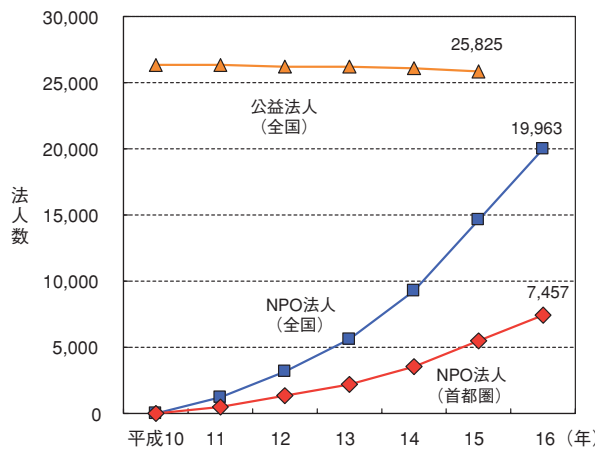
個人主体の多様な活動の展開

1. NPOの現状と多様な支援

(1) NPOの現状

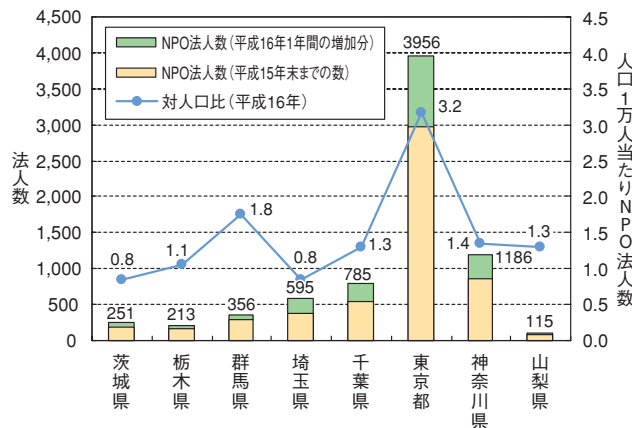
近年、福祉、環境、まちづくりなど様々な分野において、NPO等の民間非営利団体による社会貢献活動が活発化している。特定非営利活動法人¹⁾（以下「NPO法人」という。）の数は、特定非営利活動促進法の施行以降、加速度的に増加し続けており、平成16年末時点での認証法人数は全国で約20,000と、公益法人数に急速に近づいている。首都圏においては、全国の約4割にあたる約7,500の団体がNPO法人として認証されている（図表2-3-1）。

図表 2-3-1 NPO法人数の推移



注：公益法人数は各年10月1日現在、NPO法人数は各年12月末現在の値である。
資料：内閣府資料及び「公益法人に関する年次報告」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-3-2 首都圏都県別のNPO法人の認証状況



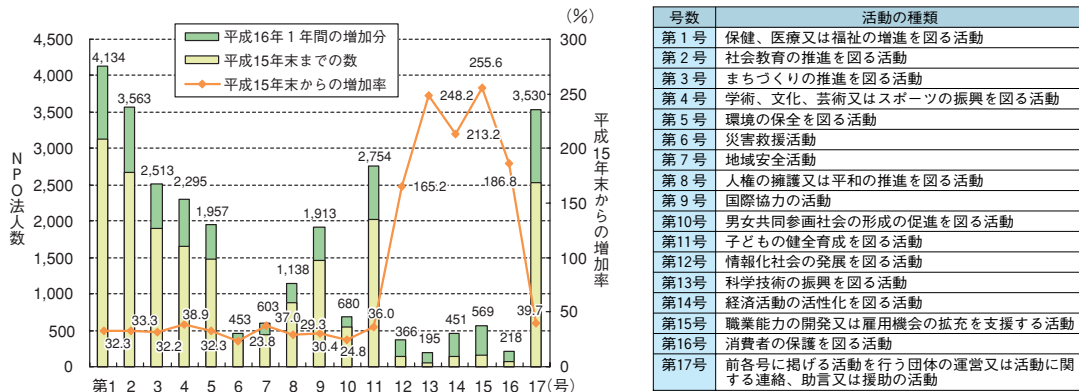
注：各都県の人口は平成16年10月1日現在、NPO法人数は各年12月末現在の値である。
資料：内閣府資料及び各都県公表推計人口により国土交通省国土計画局作成

1) 特定非営利活動法人：「特定非営利活動促進法」（平成10年法律第7号）に基づき認証された法人。

首都圏各都県別の認証状況をみると、NPO法人数、人口当たりの法人数、平成15年から平成16年の一年間の増加数は東京都が最も多い。群馬県については、NPO法人数は比較的少ないが、人口当たりの法人数が東京都に次いで2番目となっている。埼玉県は、NPO法人数が4番目であるものの、人口当たりの法人数は茨城県と並んで首都圏で最も少ない（図表2-3-2）。

首都圏におけるNPO法人について、活動分野別に認証状況をみると、保健、医療又は福祉の増進、社会教育の推進、他団体の支援等の分野が多く、平成16年1年間の増加率については、改正NPO法施行日以降に申請して認証された第12～16号の活動分野の増加率が高くなっている（図表2-3-3）。

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16年12月末現在）

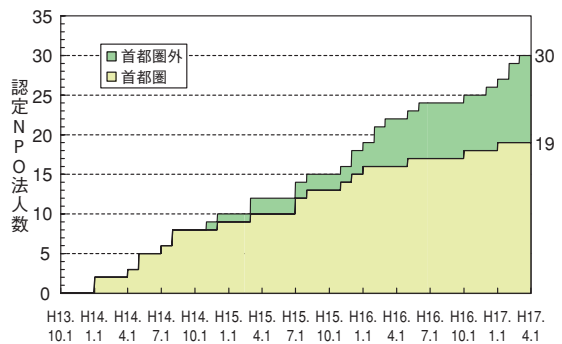


注1：号数及び活動の種類は、NPO法に基づいている。
 注2：第12～16号は、改正NPO法施行日（平成15年5月1日）以降に申請して認証された分のみ。
 注3：1団体が複数の号の活動を行う場合、各号を1法人として複数計上している（複数計上法人数 19,875）。
 資料：内閣府資料により国土交通省国土計画局作成

(2) NPOへの支援

NPOに係る税制上の優遇措置としては、NPO法人のうち一定の要件を満たすものとして国税庁長官の認定を受けたもの（認定NPO法人）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税制上の優遇措置が平成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、平成15年度税制改正において、認定要件の緩和²⁾、みなし寄附金制度³⁾の導入等の措置が講じられ、さらに、平成17年度税制改正において、パブリック・サポート・テストなどの認定要件の緩和⁴⁾がなされ、平成17年4月より適用されている。首都圏における認定NPO法人数は、平成17年4月1日現在で19（全国で30）となっている（図表2-3-4）。

図表2-3-4 租税特別措置法に基づく認定NPO法人数の推移



資料：国税庁資料により国土交通省国土計画局作成

- 2) 認定要件の緩和：総収入金額のうち寄附金総額の占める割合を一定以上必要とするパブリック・サポート・テスト要件の緩和、特定非営利活動が複数の市区町村で行われていること等を必要とする広域性要件の廃止等。
- 3) みなし寄附金制度：収益事業に属する資産のうちから、収益事業以外の事業のために支出した金額について、寄附金の額とみなし、収益事業に係る課税所得の計算上、他の寄附金とあわせ寄附金の損金算入限度額の範囲内で損金算入できる制度。認定NPO法人については、15年度税制改正において、この制度導入とあわせ、寄附金の損金算入限度額を所得金額の20%（改正前2.5%）に拡大する措置が講じられた。
- 4) 認定要件の緩和：パブリック・サポート・テスト、共益的な活動の制限に係る要件の見直し等。

2. テレワークの推進

テレワーク¹⁾は、通信による在宅勤務等の増加により、通勤や業務に伴う移動の減少が見込まれることから、地球環境への負荷の軽減、大都市圏等における交通混雑の解消や災害時における帰宅困難者対策、女性や高齢者等の社会参画による活力ある社会の構築、個人の能力やライフスタイルに対応した柔軟な働き方などに寄与するものとして、その進展が期待されている。また、平成15年7月にIT戦略本部において決定された「e-Japan戦略Ⅱ」²⁾においても適正な就業環境の下、2010年までにテレワーク人口が就業者人口の2割となることを目指すとされている。この目標が達成された場合の様々な効果を明らかにするために、国土交通省が実施した調査³⁾では、以下のような社会的効果があらわれると予想される。

①通勤量の減少

2002年と比較して通勤や業務に伴う移動が、全国では1日に272万～367万トリップ⁴⁾（6.0～8.2%）、首都圏では1日に84万～124万トリップ（5.4～8.0%）減少し、朝夕の通勤混雑が緩和される（図表2-3-5）。

②地球環境への負荷の軽減

通勤や業務に伴う移動が減少することによって、年間321万～442万トンの二酸化炭素（CO₂）が削減され⁵⁾、地球環境への負荷が軽減される。これは、平成10年の旅客部門排出量16,361万トン⁶⁾の2.0～2.7%に相当する削減量となる（図表2-3-5）。

③女性や高齢者等の就業促進

テレワークにより育児や介護を抱えている就業者や高齢者などの通勤が困難な人達にとって働きやすい環境が整備され、女性や高齢者などの就業機会が増加する。2002年から2010年の間に、女性のテレワーク実施者数は、104万人から457万人（うち、テレワークによる就業促進効果は24万人）、シニア（60～64歳）のテレワーク実施者数は22万人から111万人（うち、テレワークによる就業促進効果は10万人）に増加する（図表2-3-6）。

④大都市における防災性の向上

在宅勤務の増加により、大規模地震などの災害が発生した際の帰宅困難者数の削減効果が期待される。首都圏で直下型地震が発生した場合には数多くの帰宅困難者が発生すると予想されるが、在宅勤務者が増加することで、このうち7.5～15.4%が帰宅困難な状態に陥らずにすむことになる（図表2-3-7）。

1) ここでいうテレワークとは、業務を続けていく上で、情報通信機能の利用が必要不可欠であり、かつ働く場所を自由に選択できる就業形態を指す。

2) e-Japan戦略Ⅱ：世界最先端のIT国家実現を目指す国家の第2期IT戦略（「e-Japan戦略」（平成13年1月IT戦略本部決定）の改定版）。

3) 本調査の前提：①2002年の数値は「テレワーク・SOHOの推進による地域活性化のための総合的支援方策検討調査」（国土交通省）の数値を使用。②対象者は週8時間以上のテレワーク実施者とする。③2010年の労働力人口が1995年と同程度を維持。④2010年の労働力人口を1995年と同程度に維持するため、労働力率の上昇を第5次首都圏基本計画における推計に準拠。⑤労働力人口に占める就業者の割合は、第5次首都圏基本計画と同様に1995年と同程度と仮定。

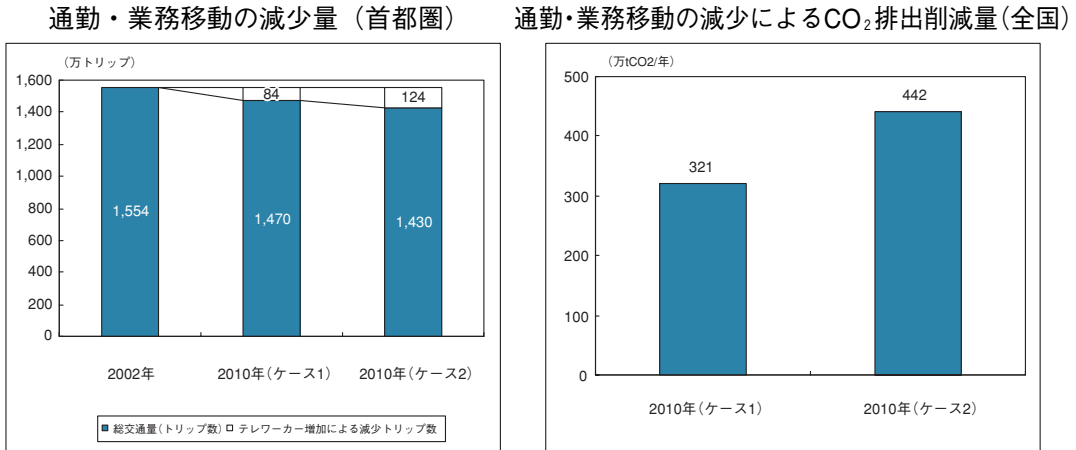
4) 人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する単位を「トリップ」という。目的が変わるごとに変わり、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

5) 本調査における通勤量の削減データをもとに排出原単位は国立環境研究所のデータを利用し、通勤量削減と同様のケースで算出。

6) 温室効果ガス削減技術シナリオ策定調査検討会「温室効果ガス排出量分析評価ワーキンググループ報告書」（平成13年3月）。

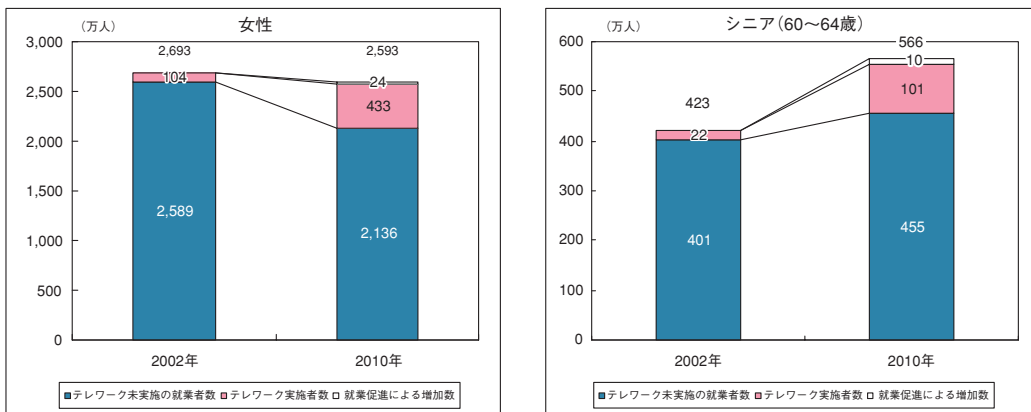
図表 2-3-5 通勤・業務移動の減少の効果

ケース1：在宅勤務の頻度及びモバイル勤務のうち、顧客先へ直行する割合が2002年と同一としたケース
 ケース2：在宅勤務の頻度が2002年よりおおむね週1日増加し、モバイル勤務の内、顧客先へ直行する割合が増大(20%→50%)としたケース



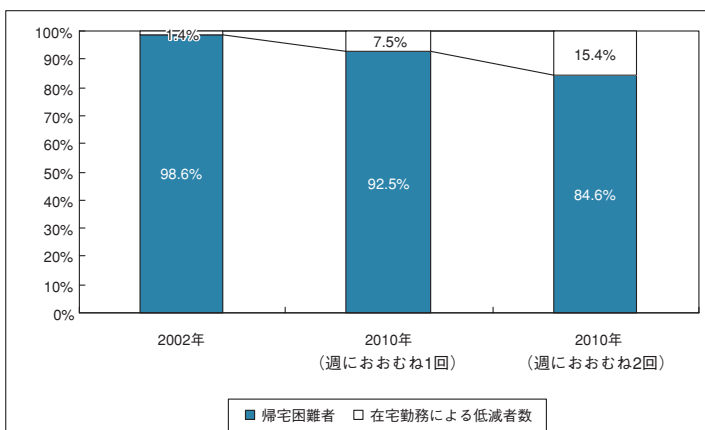
注1：モバイル勤務とは、ここでは携帯型情報通信機器（モバイル機器）を活用して業務に伴う移動中や顧客先等で仕事をする勤務形態をいう。
 注2：ケース1、ケース2とも「自宅でテレワークを行う日には出勤しない人」の割合が2割（2002年）から6割（2010年）に増大すると仮定している。
 資料：「東京都市圏パーソントリップ調査」（東京都市圏交通計画協議会）により国土交通省都市・地域整備局作成

図表 2-3-6 女性及びシニア（60～64歳）のテレワーク実施者数（全国）



注：就業促進による増加数は新たに労働市場に参入する人のうち、3人に1人がテレワークを実施するという仮定で計算した増加分。
 資料：国土交通省資料により国土交通省都市・地域整備局作成

図表 2-3-7 首都圏におけるテレワーク（在宅勤務）による災害時の帰宅困難者の削減効果



注1：東京都の被害想定では、都市間距離10km以上1km毎に帰宅困難者出現率を10%と設定し、20km以上では全員翌朝までに帰宅できない帰宅困難者として推計した。
 注2：この推計では通勤時間が60～80分で帰宅困難者率50%、80分以上で100%とした。
 資料：国土交通省資料により国土交通省都市・地域整備局作成

3. 高齢者等の生活・社会的活動への支援

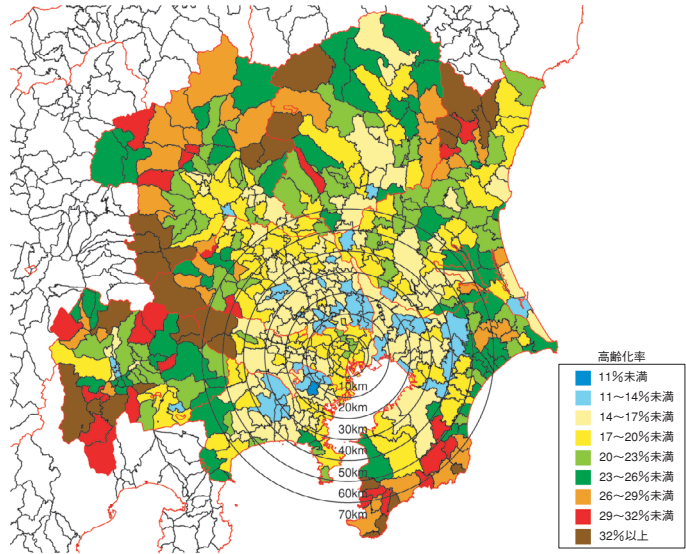
(1) 首都圏における高齢化の状況

平成16年3月31日現在、首都圏における高齢化率の高い地域は、主に東京都心から60km以上離れた首都圏外縁部に多く存在している（図表2-3-8）。

東京都心からの距離圏別¹⁾に高齢化の状況をみると、首都圏外縁部だけでなく、10～20km圏といった都心部でも外縁部ほどではないものの、高齢化率が高くなっており、30～40km圏は比較的高齢化率の低い地域であることがみとれる。

平成2～7年では、都心部（10km圏）及び外縁部（60km以遠）といった従来から高齢化率の高かった地域で高齢化の進行速度が速かったものの、平成7年以降では逆に、30、40km圏等の比較的高齢化率の低い地域の進行速度の方が速くなっており、今後高齢化が急速に進む可能性がある（図表2-3-9）。

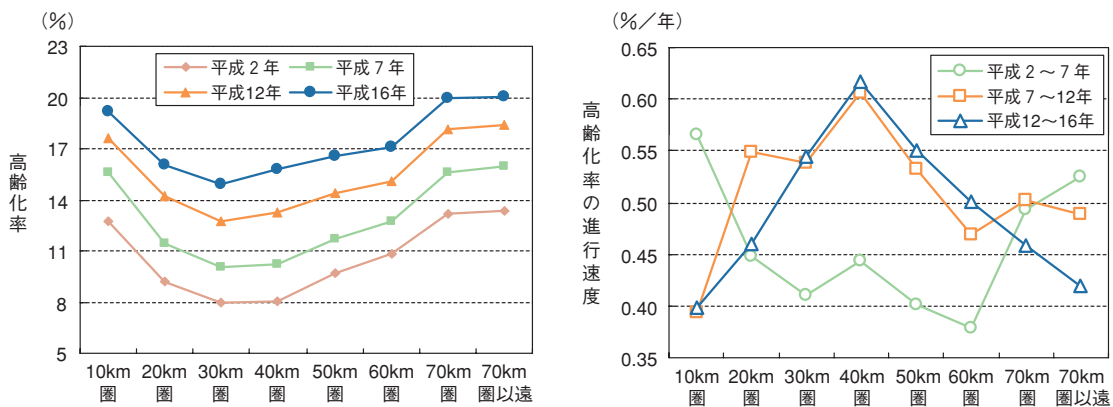
図表2-3-8 首都圏における高齢化の現状



注：平成16年3月31日現在の状況。市区町村界は平成15年10月1日時点に修正、距離圏は旧東京都庁（東京都千代田区）が中心である。

資料：「住民基本台帳」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表2-3-9 首都圏における近年の高齢化の進行状況



資料：平成2、7、12年の数値は「国勢調査」（総務省）、平成16年の数値は「住民基本台帳」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

1) 距離圏については、平成15年10月1日時点の市区町村界を用い、旧東京都庁（東京都千代田区）から各市区町村の役所までの距離で距離圏を判別している。

(2) 住まい・まちづくりをめぐる高齢者等支援の動き

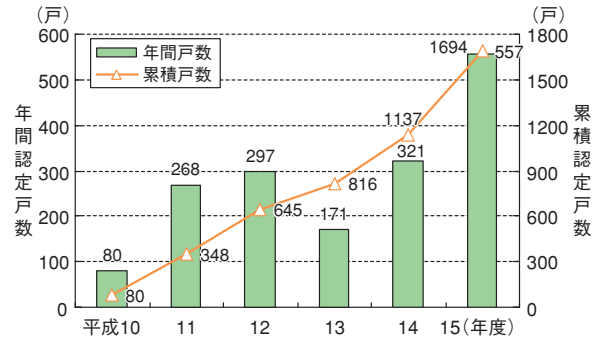
首都圏における、このような高齢化の状況の中、高齢者をはじめ誰もが安心して暮らすことができる環境を整備するため、住宅、各種建築物、旅客施設等について様々な取組が進められている。

平成13年8月に施行された「高齢者の居住の安定確保に関する法律」(平成13年法律第26号)では、高齢者が安心して生活できる居住環境を実現するため、高齢者単身・夫婦世帯等向けにバリアフリー化された優良な賃貸住宅の民間活力による供給を促進することを目的とした「高齢者向け優良賃貸住宅制度」が創設されており、首都圏におけるその認定戸数は、平成16年3月末時点で1,694戸となっている(図表2-3-10)。

また、平成15年4月に改正法が施行されたハートビル法²⁾では、バリアフリー対応の認定を受けた「認定建築物」に対する支援措置が拡大(容積率の算定の特例)されるなど制度の充実が図られており、首都圏における認定件数は平成16年3月末時点で554件となっている(図表2-3-11)。

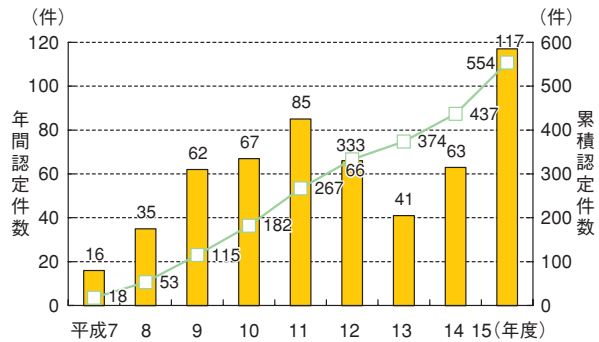
公共交通施設については、平成12年11月に交通バリアフリー法³⁾が施行され、高齢者、身体障害者等の移動の利便性・安全性の向上が図られており、同法に基づく基本構想を作成している首都圏における市区町村は、平成16年12月末時点で、首都圏の約9.1%にあたる45市区町村となっている(図表2-3-12)。

図表 2-3-10 高齢者向け優良賃貸住宅の認定状況(首都圏)



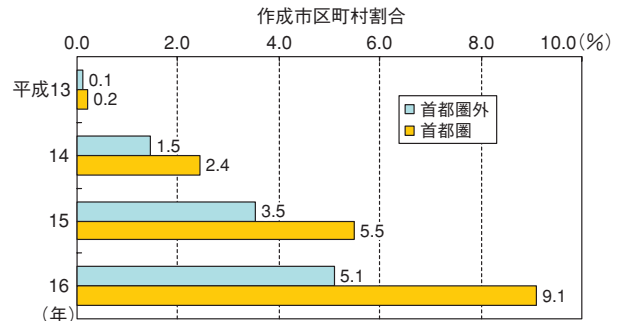
注：(財)高齢者住宅財団調べの数値であり、独立行政法人都市再生機構が整備したものは含んでいない。
資料：(財)高齢者住宅財団資料により国土交通省国土計画局作成

図表 2-3-11 ハートビル法に基づく認定件数の推移(首都圏)



資料：国土交通省

図表 2-3-12 交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成状況



注：各年12月末現在における作成状況。市区町村割合は、平成17年1月1日時点の市区町村数で計算している。
資料：国土交通省

2) 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

3) 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

4. 首都圏における地域コミュニティ

首都圏などの大都市圏では、近所付き合いの希薄化により、町内会や自治会といった従来からの地縁的なつながりによる地域コミュニティの機能が低下していると言われている。

このような状況の中、治安の悪化や災害時の避難についての不安など、住民が感じている地域課題は多様化しているが、これらの地域課題に対して、地域コミュニティが主体的に取り組むことへの住民の期待は大きく、首都圏各地においても地域の安全・安心の確保に地域の力が重要な役割を果たしている事例がみられる。

ここでは、特に町内会・自治会といった地域コミュニティに着目し、実際の取組や首都圏住民のコミュニティ意識を考察することで、地域コミュニティの形成要因や地域特性を分析し、取り組むべき地域活動支援の在り方について記述する。

(1) 首都圏におけるコミュニティ意識

全国的にコミュニティ意識の低下が指摘されているが、一般的には、首都圏等の大都市部においては、その他の地域に比べてコミュニティ意識が弱いと言われている。そこで、地域コミュニティの形成に影響を及ぼすと考えられる地域の要因を、旧市街地や新興住宅地等の多様な地域が存在する横浜市内の地域を対象としたアンケート調査¹⁾により探った。対象地域は人口趨勢や市街化の成熟度を考慮して、中区、青葉区、保土ヶ谷区の各地域から2カ所ずつ選定し、以下の6地区とした(図表2-3-13)。

図表 2-3-13 調査対象地域の特性及び概況

地域特性	中区		青葉区		保土ヶ谷区	
	業務地域		人口移動率が高い地域		人口移動が安定した地域	
調査票配布地区(町丁目)	伊勢佐木町地区 末吉町1~4丁目 若葉町2、3丁目 伊勢佐木町4~7丁目 曙町2~5丁目 弥生町1~5丁目	山下元町地区 山下町(一部) 元町(一部)	荻子田地区 荻子田1~3丁目 美しが丘3丁目(一部)	荻田地区 あざみ野南1~4丁目 荻田町(一部) 荻田北1、3丁目(一部)	西谷地区 西谷町(一部)	峰岡地区 峰岡町1、2丁目 宮田町3丁目
地域の概況	商業地域。喧騒としている。5F~10F程度のマンション、雑居ビルが多い。人通りは多く、車も往来する。伊勢佐木モールと呼ばれる商店街がある。商店街は、生活密着型というよりも、雑貨・服・食品等多種に渡る店舗があり、他地域からの来客も多い。道路幅は6m~8m程度。	商業地域。喧騒としている。5F~10F超のオフィスビル・雑居ビルが多く、マンションもある。企業ビル、官庁関連の建物も多い。人通りは非常に多く、中華街のように人の往来によって車の通行ができない箇所もある。道路幅は場所にもよるが6m~8m程度。	ほとんどが第1種低層住居専用地域。閑静な住宅街。広い道路に面している場所には低層アパートもあるが、全体的には一戸建てが多い。敷地内に駐車場を有する住宅がほとんどである。道路幅は広く、住宅街でも5~6m程度である。	ほとんどが第1種低層住居専用地域。閑静な住宅街。比較的ゆとりのある敷地の住宅が多く、敷地内に駐車場を有する住宅がほとんどである。街並みは新しく、所々空き地が残っている。道路幅は広く、住宅街でも5~6m。	近隣商業地域、第1種住居地域。駅前の近隣商業地域では通り沿いに個人商店や食料品スーパーが並ぶ。住宅はアパートと一戸建てが混在しており、各戸の敷地面積は狭く密集している。比較的築年数が経過した住宅が多い。道路幅は3~5m程度と狭く、2m程度の場所もみられる。	第1種低層住居専用地域。閑静な住宅街。住宅は一戸建てが多く、アパートもある。各戸の敷地面積は狭く密集しているが、駐車場を有する住宅もある。傾斜地に家が立ち並ぶ。道路幅は3~5m程度と狭く、車の交互通行が困難な箇所もある。階段が多くあり、道も入り組んでいる。
人口(人)	6,953	10,466	17,362	15,222	7,023	6,055
世帯数	4,824	5,967	6,777	6,103	3,115	2,886
世帯当たり人口(人/世帯)	1.44	1.75	2.56	2.49	2.25	2.10
人口増減率	2.07%	7.13%	4.74%	6.70%	-1.13%	-0.53%
転出入人口差(人)	110	654	679	844	-93	-20
町内会・自治会加入率	33%	63%	93%	84%	91%	95%

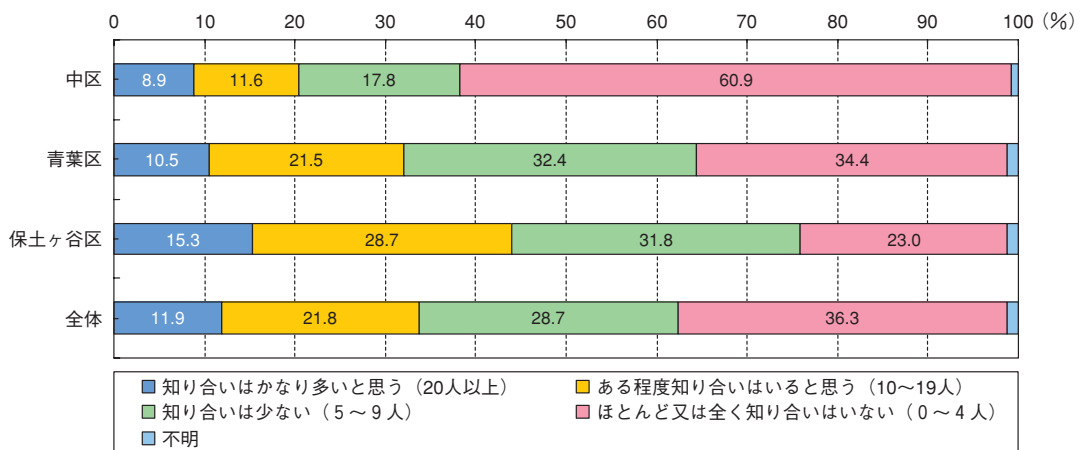
注：人口、世帯数、町内会・自治会加入率については、平成16年9月末現在。人口増減率、転出入人口差については前年同月との比較。いずれも町丁目ごとのデータを集計しているため、自治会単位のデータと異なる。

資料：横浜市資料等により国土交通省国土計画局作成

1) アンケートは、戸別配布方式により平成17年2月、国土交通省国土計画局実施。有効回答数992(回収率16.5%)。

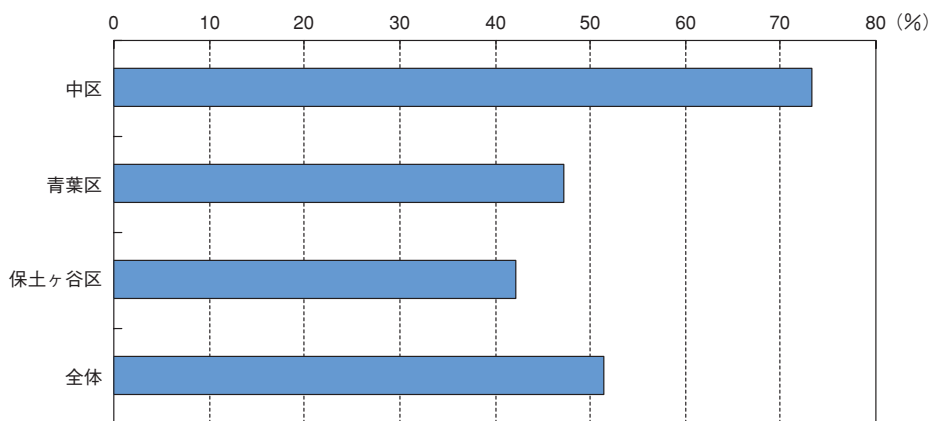
アンケート結果から、地域コミュニティ意識と密接な関係があると考えられる隣近所との付き合いを地域別に見ると、中区において「ほとんど又は全く知り合いはいない」が6割を超えており、他の2地域に比べて付き合いの程度が低い傾向にある（図表2-3-14）。また、地域活動への参加状況についても地域活動に参加していない人が7割を超えるなど、他の2地域とは異なった傾向を示している（図表2-3-15）。これらのことから、同じ横浜市内であっても、地域によって傾向が異なり、コミュニティ意識に違いがあることがわかる（図表2-3-16）。

図表 2-3-14 隣近所との付き合い



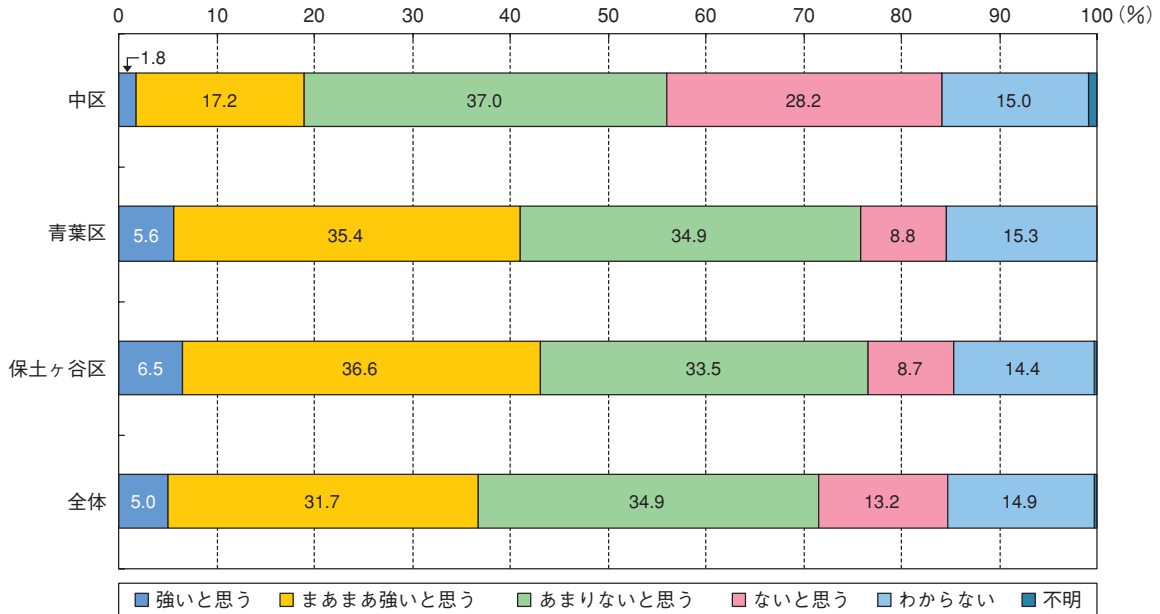
注1：居住地域において、隣近所を含めたおおむね徒歩20分圏内で、どのくらいの人と「立ち話をする」程度以上の付き合いをしているかを尋ねたもの。
 注2：単数回答 n=992。
 資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 2-3-15 地域活動に参加していない人の割合



注1：居住地域において、町内会・自治会、その他地縁活動（婦人会・老人会等）、地域のサークルやクラブ等といった地域活動に参加しておらず、活動の会員にもなっていないと回答した人。
 注2：単数回答 n=511。
 資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 2-3-16 犯罪・災害に対する地域住民の助け合い意識



注：単数回答 n=992。
資料：国土交通省国土計画局調べ

地域ごとの回答者の属性を見てみると、中区は居住年数では「5年未満」、居住形態では「集合住宅」、家族構成では「一人暮らし」と回答した人の割合が、他の地域に比べて高い（図表 2-3-17）。

こうしたことから、地域の環境のほか、地域住民の家族構成、居住形態や居住年数等といった要素が地域コミュニティに対する意識に影響していると考えられる。

図表 2-3-17 地域別回答者属性（単位：％）

	【居住年数】 5年未満	【居住形態】 集合住宅	【家族構成】 一人暮らし
中区	53.3	75.6	31.1
青葉区	34.9	18.3	4.1
保土ヶ谷区	15.1	35.8	12.2
全体	31.9	37.4	13.1

注1：値は各々の設問で「5年未満」「集合住宅」「一人暮らし」と答えた人の全回答数に対する割合。
注2：いずれも単数回答 n=992。
資料：国土交通省国土計画局調べ

(2) 地域コミュニティ活動と今後への期待

①首都圏における地域活動の取組事例

多様化する地域課題に対し、地域コミュニティが主体的に取り組む事例が首都圏各地で見られる。ここでは、地域の安全・安心を確保する上で、重要なテーマとなっている「防犯」、「防災」について具体的事例を取り上げる。

(i) 防犯に対する取組（神奈川県鎌倉市 南鎌倉自治会）

南鎌倉地区は、鎌倉山の西側に位置する閑静な住宅街である。同地区の近隣地区で、犯罪が多発したことから、治安の悪化に危機感を覚えた地区内の一部有志により開始された防犯パトロール活動は、PR等により参加者が増加したことで、やがて自治会活動の一部と

して正式に承認されるに至った。

パトロールは1日2回、小学校低学年児童の下校時間等に合わせ、地区内全域で行われており、パトロール中にみられた不審車の情報等を警察に提供することで、鎌倉警察署によるパトロールにいかされている。

その結果、平成16年5月のパトロール活動開始以降、地区内での刑法犯認知件数が減少するなど、有効に機能しており、活動の成果が地域の安全の確保につながっている。

様々な専門知識を持った住民や警察との協働が、約200名の防犯パトロール隊の活動を支えており、活動を通じて住民の防犯意識が向上し、子供からお年寄りまで幅広い年齢層の住民が参加することで、世代を超えた住民同士の交流がみられるなど、地域コミュニティの形成にも寄与していることがうかがえる。

南鎌倉地区での防犯パトロール活動



資料：南鎌倉自治会

(ii) 防災に対する取組（埼玉県坂戸市 鶴舞自治会）

鶴舞地区は、およそ1,000世帯、3,000人が居住する一戸建て中心の住居地区である。地区内では当初の入居世代の高齢化により、災害時における高齢者への支援が地域の重要な課題となっていた。

自治会内組織である鶴舞自主防災委員会は、震災時の防災対策として、個別訪問による防災調査を毎年度1回実施し、高齢者世帯などの地域の要援護者情報及び近隣で要援護者の支援を行う支援協力者情報を把握し、災害時に要援護者の支援を円滑に行う「緊急時要援護者支援システム」を整備している。地震発生時などの緊急時には、支援協力者等が要援護者世帯に向くなどして安否を確認し、異常が確認されたときは、救急への通報や避難活動の介助を行う。現在は、80世帯が災害発生時における要援護者の支援者として登録されており、災害時要援護者50名に対しサポートする体制を構築している。

また、このほかにも災害時の情報収集及び情報伝達を迅速に行うための防災バイク隊の結成や、緊急時の連絡先、自身の既往歴等を記入するSOSカードの発行といった取組も行っている。

これらの取組により、平常時においても、地域と民生児童委員との間で情報の共有等による連携、協働が行われることで、要援護者の様子を見守る意識が醸成され、要援護世帯が地域や支援協力者へ感謝する意識がみられたり、地域の協働も深まるなど、地域の安心

個別訪問による防災調査



資料：鶴舞自治会

感が高まる効果がみられている。

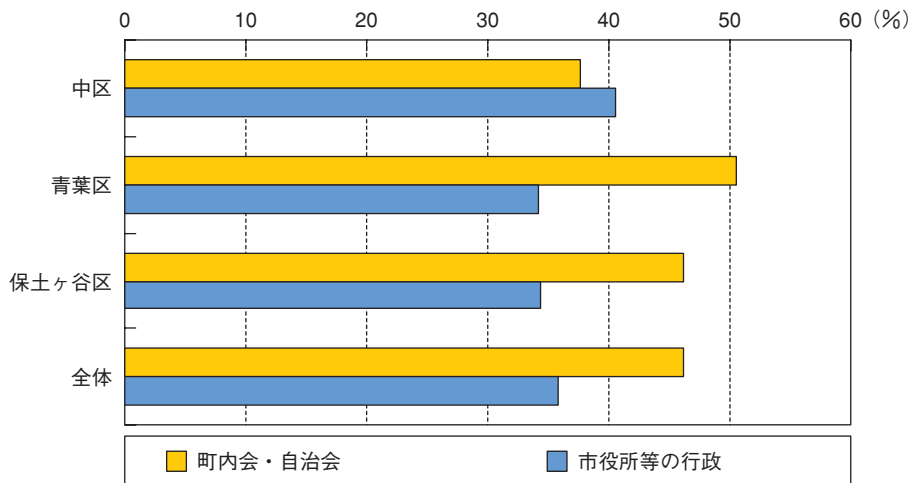
②今後の地域コミュニティに対する期待

このように活動が活発に行われている地域では、多世代が活動に参加するなど、地域コミュニティが有効に機能しており、地域の安全・安心の確保といった課題解決のためには、地域コミュニティの活性化が重要な要素の一つであると考えられる。また、こうした地域における人々のつながりや絆（きずな）は、「ソーシャルキャピタル」として近年注目されてきている。ここでは、地域コミュニティの活性化に向け、前述のアンケートから今後の地域活動に対する住民意識を見てみる。

「防犯」、「防災」をはじめとした多様化する地域課題に対して、地域コミュニティである町内会・自治会に活躍を望むと回答した人は、中区では約38%と、行政に活躍を望むと回答した人の約41%よりも若干低いものの、他の2地域では、町内会・自治会に対する期待が行政に対するそれを上回っている。全体では行政の約36%に対し、町内会・自治会は約46%となっており、住民は地域課題の解決について、地域コミュニティに高い期待を寄せていることがわかる（図表 2-3-18）。

また、今後の地域活動の活性化についても、全体の8割近くが期待すると回答しており、地域住民が、地域コミュニティの活性化は地域課題の解決に貢献するとして評価していると推察される（図表 2-3-19）。

図表 2-3-18 地域課題の解決のために今後活躍を望む組織

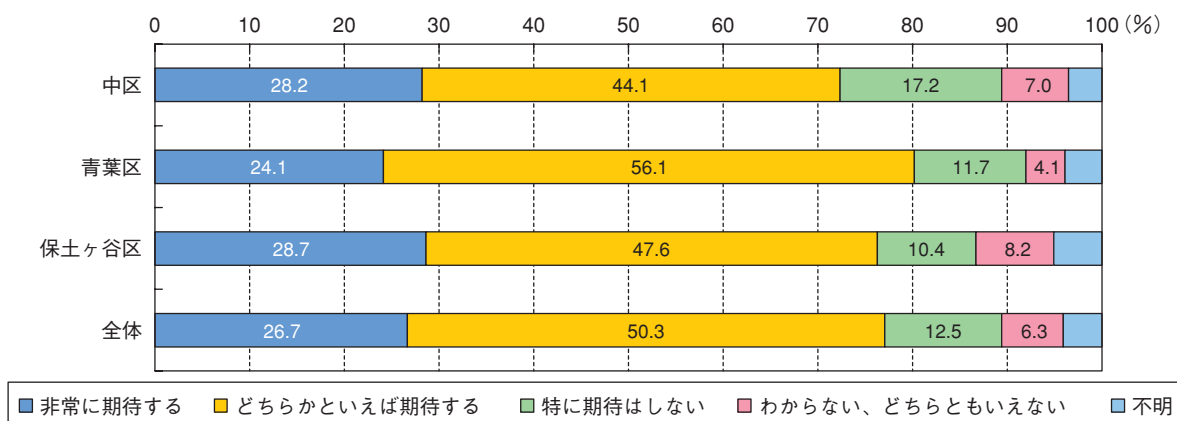


注1：居住地域において問題となっているテーマや課題（防犯、防災、環境等）を尋ね、それぞれのテーマや課題に対して、解決のため活躍してほしい組織として、「町内会・自治会」及び「市役所等の行政」と回答した人を合計したもの。

注2：複数回答 町内会・自治会 n=485、市役所等の行政 n=328。

資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 2-3-19 居住地域における今後の地域活動活性化への希望



注：単数回答 n=992。

資料：国土交通省国土計画局調べ

(3) 地域コミュニティ支援の在り方

以上のことから、地域コミュニティの現状は、地域住民の居住形態等の地域要因によって異なり、地域において問題となっているテーマ、課題も多様である。住民の地域コミュニティに対する期待は高く、多様化する地域課題に対して、地域コミュニティが中心となって解決型の活動を求められる場面が増えてくるものと思われる。

地域コミュニティ活動の活性化には、参加しやすい環境づくりや、地域を担う人材の育成、登用が不可欠である。そのためには、ボランティアや退職を迎える団塊の世代など、各種の専門性を有する個人の能力を地域でいかすとともに、住民一人一人が地域の担い手であるという意識を醸成するために、地域についてより深く知ることや、地域コミュニティ活動を通じた人材育成等が重要であり、地域が果たす役割は大きい。

また、行政の地域コミュニティに対する支援としては、地域運営に関する市民向け講座をより充実させ、講座受講者の経験や知識を地域に還元していく仕組みづくりや、いくつかの地方公共団体でみられるように、地域コミュニティに対する活動費の補助について、世帯数に応じた一律のものから、その活動内容を考慮したものとするなど、地域活動の活発度等に応じた選択的な強化を図るといった方策が考えられる。

このように地域コミュニティ活動を効率的に支援していくことは、地域における課題に対し、基盤整備など行政による施策等と連携して、地域が自ら解決に向けて取り組むことを促すものである。社会全体の新規投資余力が減退する中、地域における人材や資源を活用し、地域コミュニティの活性化を図っていくことも、首都圏における安全・安心な魅力ある地域づくりを実現する上で重要であると考えられる。

第4節

環境との共生

1. 公園・緑地等の状況

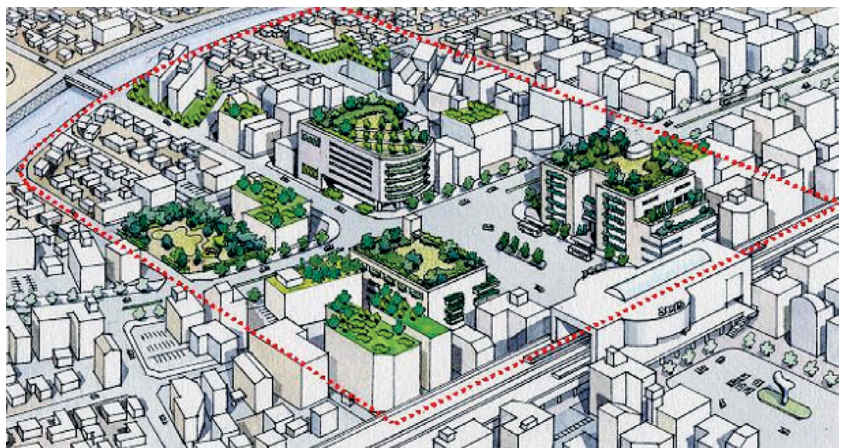
首都圏においては、既成市街地を中心に、緑の減少、野生動物生息環境の悪化等が大きな課題となっている。このため、自然と人間の共生する緑豊かな都市空間の形成、豊かさを実感できる生活環境の形成実現に向け、「都市緑地保全法」（昭和48年法律第72号）等の改正による緑地の保全、創出方策の充実等、水と緑のネットワークの構築に資する以下のような取組が引き続き行われている。

（都市緑地保全法等の一部改正）

平成16年12月に、「都市緑地保全法」の名称を「都市緑地法」に改めるとともに、都市における緑地保全、都市公園の

整備等を一層推進することにより、良好な都市環境の形成を図るため、緑地保全地域における緑地保全に関する規制、緑化地域における緑化率規制の導入（図表2-4-1）、立体都市公園制度の創設や多様な主体による公園管理の仕組みの整備等を内容とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」（平成16年法律第109号）が施行された。

図表 2-4-1 緑化地域イメージ



資料：国土交通省

東伏見公園



資料：東京都

（公的機関による一体的な取組）

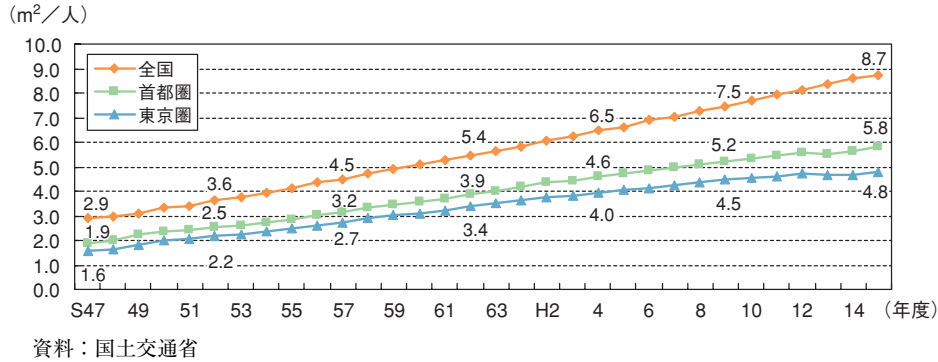
（1）公園、河川等の一体的な整備

都市部における緑地の保全、川沿いの緑の整備や公園と河川の一体的な整備（東京都による東伏見公園）の整備により水と緑のネットワーク化を図るとともに、市街地に隣接した山麓斜面の樹林帯の整備等を通じて、魅力的な都市空間への再生が行われている。

(2) 都市公園の整備

都市公園については、首都圏における1人当たり公園面積は、5.8²（平成15年度末）であり、前年度と比較して横ばいとなっている。東京都特別区（2.9²）、川崎市（3.7²）等、既成市街地や人口・諸機能の集積が著しい地域では、海外諸都市と比べ依然として低い水準にあり、一層の整備が求められている（図表2-4-2、図表2-4-3）。

図表 2-4-2 一人当たりの都市公園の面積の推移



図表 2-4-3 主要都市における都市公園整備状況

都県名 都市名	1人当たりの公園面積 (m ² /人) H16.3.31現在	(参考：国際比較) 海外諸都市の公園状況	1人当たりの公園面積 (m ² /人)
東京都	6.0	ロンドン	26.9 (H9年度)
特別区	2.9	ベルリン	27.4 (H7年度)
神奈川県	4.7	パリ	11.8 (H6年度)
横浜市	4.5	ニューヨーク	29.3 (H9年度)
川崎市	3.7		
千葉県	5.4		
千葉市	8.7		
埼玉県	6.2		
さいたま市	4.8		
茨城県	8.0		
栃木県	12.3		
群馬県	12.0		
山梨県	8.8		

資料：国土交通省

(多様な主体による緑地の保全)

都市に残された貴重な緑地の保全、緑化の推進のためには、国、地方公共団体の取組のみならず、特別緑地保全地区や市民緑地の管理等をはじめとしたNPO、地域住民の協力等の多様な主体による取組が不可欠である。首都圏においては、特別緑地保全地区（平成15年度末、94地区、437.3 ha（前年比56.2ha増））の指定、市民緑地（平成15年度末、94地区、332千²（前年比44千²増））（図表2-4-4）の契約締結等を通じ、土地所有者等市民の協力を得て緑地の保全措置が講じられている。

図表 2-4-4 首都圏における市民緑地の契約締結状況

	H14年度末			H15年度末		
	都市数	地区数	面積(m ²)	都市数	地区数	面積(m ²)
茨城県	1	1	11,000	1	1	11,000
埼玉県	9	22	108,045	9	24	149,658
千葉県	3	6	66,873	3	5	64,378
東京都	7	52	81,818	7	58	86,298
神奈川県	2	6	20,614	2	6	20,614
首都圏計	22	87	288,350	22	94	331,948

資料：国土交通省

2. 都市環境インフラのランドデザインの進捗

首都圏における水と緑のネットワークを構築し、都市に潤いを与えることを目的として、「首都圏の都市環境インフラのランドデザイン」（以下「ランドデザイン」という。）が平成16年3月に策定された。これは、首都圏における自然環境の将来ビジョンを示したものであり、自然が有する機能を十分に発揮するために関係主体が目指すべき共通目標である「首都圏の自然環境の基本目標」、現在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「首都圏の都市環境インフラの将来像」、そして行政、民間等の多様な関係主体の役割分担を示した「首都圏の都市環境インフラの整備に向けた行動方針」から構成される。

これに基づいて、平成16年度からは近郊緑地保全区域の新たな指定に関する検討や、行政や市民、NPO等の多様な主体による取組が進められている。

（近郊緑地保全区域における管理協定制度の導入）

平成16年12月に施行された「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」において、首都圏近郊緑地保全法（昭和41年法律第101号）の改正が行われ、土地所有者の高齢化等により土地所有者による適切な緑地の管理が行われず、近郊緑地が荒廃し、近郊緑地としての効用が減退することを防止するため、地方公共団体又は緑地管理機構が土地所有者と管理協定を締結し、土地所有者に代わって近郊緑地の管理を行うことができる管理協定制度が導入された。

（地域における取組事例）

ランドデザインにおいて抽出した保全すべき自然環境のうち、具体的な施策実施の緊急性が高く、国や地方公共団体が重要視している地域及びそれに加えて検討を行うべき地域については、地域別ワーキンググループが設置され、関係省庁及び都県市、NPO等が参画して、地域における自然環境の保全、再生、創出における課題、取組等の検討が行われた。その中でも、東京都から埼玉県にかけての「狭山丘陵ゾーン」及び東京都から神奈川県にかけての「多摩丘陵ゾーン」等では、引き続き関係自治体が連携する「協議会」を設置し、目標像実現のための施策・取組の方向性等の共有や連携した取組の実施方法について検討がなされている。

狭山丘陵



資料：国土交通省

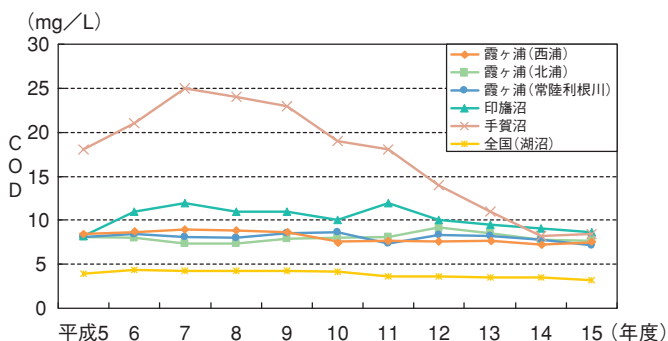
3. 河川環境の保全・回復

(1) 首都圏の水質状況

首都圏の水質状況（平成15年度）については、河川におけるBOD¹⁾の環境基準達成率²⁾が茨城県約70%、千葉県約64%等、首都圏全体で約77%となっており、全国の約87%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47%³⁾と依然低い状況である。指定湖沼⁵⁾については、手賀沼（千葉県）で数年前に比べて改善が見られるものの、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、COD値は近年横ばいとなっている（図表2-4-5）。

国や地方公共団体は、引き続き河川環境の整備や下水道の整備等により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。

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15年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により国土交通省国土計画局作成

(2) 平成16年度の動き

①都市の水路の保全、再生、創出に関する検討

東京では、暗渠化や埋立により、水路などの水面が江戸時代に比べ半分にまで減少したと言われている。このような都市の水路と最も関係の深い河川と下水道を中心に、都市の水路が持つ自然環境保全や防災上重要な水と緑の空間としての機能を再評価し、その活用及び水量の確保に向けての現行制度の課題と今後の在り方について検討するための一環として、平成16年7月より「都市水路検討会」が開催され、平成17年2月に中間とりまとめとして「懐かしい未来へ～都市をうるおす水のみち～」が提言された。

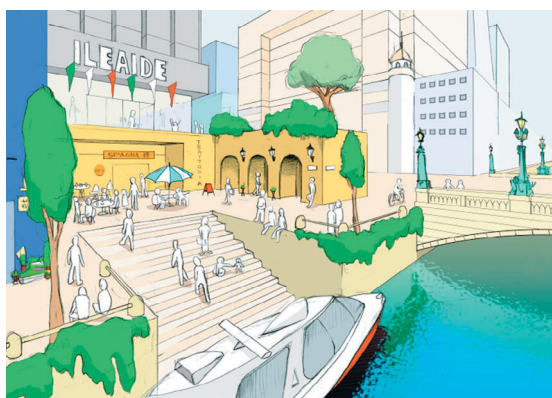
この提言では、都市の水路の復活に向けた課題解決の考え方として、下水再生水等の未活用水源の利用促進、水源・水路管理者、住民、地方公共団体の連携・協力、住民が維持管理に参加できる仕組みづくり等が必要であることが示された。また、都市の水路復活のために必要な方策として、地方公共団体をはじめとした多様な関係者の参加により都市水路に関する計画を策定する仕組みづくり、水路関係者による管理協定の締結、地域住民による水路周辺地域全体を一体的に維持管理するシステムの構築、水路によって受益がある者から適切な費用負担を求めることができる制度の確立が提案されている。

- 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15年度公共用水域水質測定結果」（環境省）による。
- 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ある湖沼であって、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。

②神田川再生構想

東京を魅力と活力ある都市に再生するためには、都市に残された貴重な水と緑の空間である河川を活用して、豊かで潤いのある都市環境を実現することが必要である。そこで、東京の代表的な中小河川である神田川水系を対象に「神田川再生構想検討会」が4回開催され、都市河川の将来に向けた河川再生について検討が行われた。神田川再生構想は、神田川の50年後のあるべき姿とそれに向けた取組の方向性をまとめたもので、「首都東京の顔にふさわしい、人・生きものが集い、親しめる地域に活きた川に再生し、東京に魅力と活力を与える」ことを再生の基本理念とし、「治水」、「水量・水質」、「生物生息環境」及び景観の観点である「河畔と見え方」の4つの分野で構成されている。また、本再生構想は、都市再生プロジェクト（第三次決定）における「大都市圏における都市環境インフラの再生」の一環である「河川の再生」を推進するモデルの一つとして位置付けられている。

図表 2-4-6 神田川再生構想における「地域に活きた河畔まちづくり」の整備イメージ例



(神田川下流ブロック)



(神田川上流ブロック)

資料：東京都

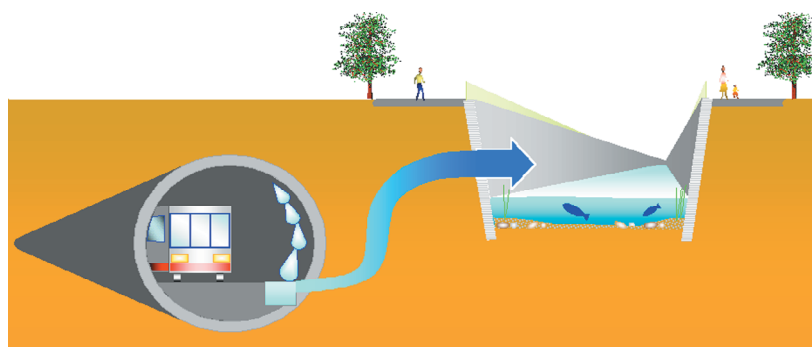
首都圏コラム

地下鉄湧水を渋谷川・古川へ導水

平成16年9月、東京都、港区、渋谷区、東京地下鉄(株)(東京メトロ)は、渋谷川・古川のより一層の水量確保と水質改善により、沿川地域における潤いのある河川環境の再生を図るため、東京メトロ日比谷線の恵比寿駅付近に漏出している地下水について、渋谷川・古川の渋谷橋下流付近(渋谷区立恵比寿東公園に隣接)で放流を開始した。

トンネルから湧き出る地下水は、「下水道法」(昭和33年法律第79号)により下水として取り扱われるため、通常はそのまま下水道に放流されている。このような地下水を、一定の水質基準を満たすこと等を条件とし、近年の都市化の発展による流域の湧水の減少・枯渇等により水量が減少している都市河川において、環境用水として活用する取組が進められている(図表2-4-7、図表2-4-8)。東京の環境の再生に向けて、今後もこのような取組を推進していくことが必要である。

図表 2-4-7 地下鉄トンネル内地下水の河川への導水のイメージ



資料：東京都

図表 2-4-8 河川への環境用水としての導水事例

河川名	導水量 (m ³ /日)	導水開始年月	導水源
野川	約1,370	平成14年3月	J R 武蔵野線西国分寺駅付近
立会川	約4,500	平成14年7月	J R 総武線東京駅付近
渋谷川・古川	約 290	平成16年9月	東京メトロ日比谷線恵比寿駅付近
香川	約 140(予定)	平成17年8月頃(予定)	都営地下鉄浅草線西馬込駅付近

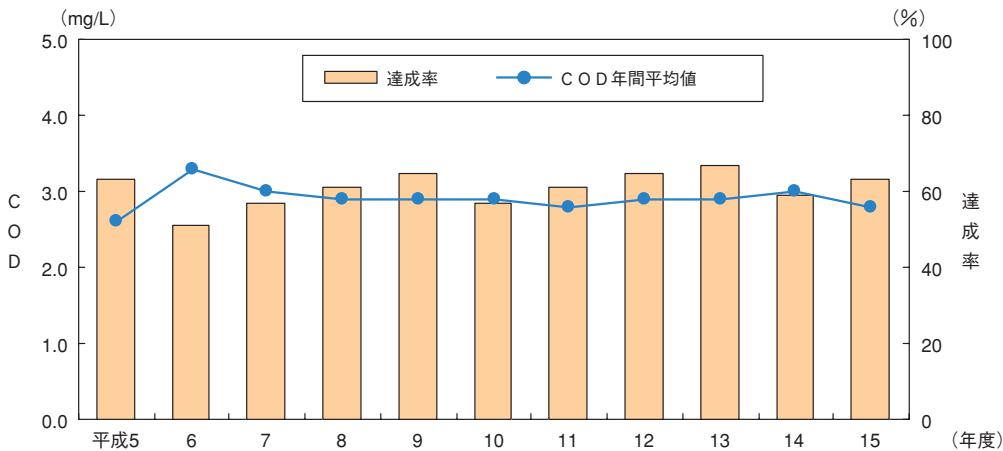
資料：東京都

4. 海域環境の保全・再生

(東京湾の水環境の現状)

東京湾は、背後地に大きな人口と日本有数の工業地帯である京浜・京葉工業地帯を有するなど人口、産業の集中が著しく、流入汚濁負荷量が非常に大きいとともに、内湾の閉鎖性海域であるため汚濁物質が蓄積しやすい特徴をもっている。東京湾の水質については、湾奥部の水域を中心として流入汚濁負荷量が大きく、湾の形状が湾奥で広く湾口で狭くなっていることから、COD、T-N（全窒素）及びT-P（全りん）のいずれも湾奥部の東京港周辺が最も高い濃度を示す海域となっており、東京湾全域においてもCODの環境基準の地点達成率¹⁾は60%前後の低い値ではば横ばいとなっている（図表2-4-9）。また、過度な窒素やりんなどの栄養塩類を原因として、赤潮²⁾が春期から秋期を中心に湾奥部で発生しており、近年では年に40～60回程度確認されている。青潮³⁾の発生についても、千葉県側の海岸線付近で年間2～7回程度確認されており、その発生規模によっては漁業被害が生じる場合もある。このような状況に対処するため、当該水域への汚濁負荷量の削減とともに富栄養化も対象とした総合的な水質保全対策が図られている。

図表 2-4-9 東京湾におけるCOD及び環境基準の地点達成率



資料：「平成15年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により国土交通省国土計画局作成

1) 地点達成率 (%) = (環境基準達成地点数 / 基準地点数) × 100

2) 赤潮：プランクトン（主に植物プランクトン）が富栄養化により異常発生し、海水が赤～褐色に変色する現象。

3) 青潮：海岸から沖合にかけて酸素をほとんど含まない青白い水面が広がる現象。富栄養化により大量発生したプランクトンが死滅して下層へ沈殿し、底層で生分解される過程で酸素が消費されてきた貧酸素水塊が強風等によって岸近くの水の表層に上昇することによって発生する。

（東京湾の再生）

平成15年3月に国、関係地方公共団体で構成される東京湾再生推進会議が取りまとめた「東京湾再生のための行動計画」に基づき、関係行政主体は連携協力して、陸域からの汚濁負荷削減方策、海域における環境改善対策及び東京湾のモニタリングといった施策を推進している。

陸域からの汚濁負荷削減方策としては、水質総量規制制度に基づく事業場への規制等を実施しているとともに、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の各種生活排水処理施設の整備、河川の直接浄化、湿地や河口干潟の再生、森林の整備・保全等の水質改善事業を推進している。

海域における環境改善対策としては、干潟・藻場の再生・創出、汚泥の除去や底質の改善、海面浮遊ゴミ・油の効率的な回収を推進している。

東京湾のモニタリングとしては、底層のDO（溶存酸素量）や底生生物について引き続き実施するとともに、東京湾奥部に設置したモニタリングポストや船舶等による海潮流及び水質のモニタリング、人工衛星を利用した赤潮の継続監視を行っている。また、この結果を含めた環境情報を市民に提供するなど、環境保全への意識の向上や水質改善への自主的な取組を促している。

首都圏コラム

東京湾の再生に向けた地域住民への啓蒙活動

東京湾の再生に向けた取組については、関係行政機関が主体となった上記の取組のほか、環境改善に向けた取組の内容とその重要性を地域住民に理解してもらうため、現地において環境の在り方を考える観察会や講習会が多く開催されている。

干潟観察会



資料：国土交通省関東地方整備局港湾空港部

5. 廃棄物の適正処理の推進

(1) リサイクルの推進

全国のリサイクル率は、平成14年度には一般廃棄物で約15.9%(首都圏では約18.2%)、産業廃棄物では約46%であり、徐々に上昇している¹⁾。しかし、首都圏では、産業廃棄物最終処分場の残存容量が依然逼迫していることもあり(図表2-4-10)、廃棄物の発生抑制とともに、より一層のリサイクルの推進が求められている。

平成16年度においても、自動車リサイクル法²⁾の本格施行

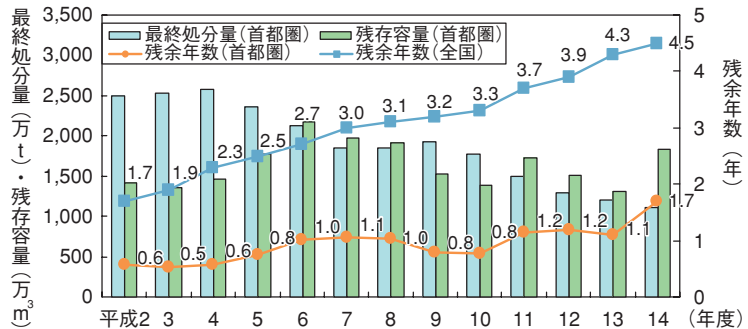
により、使用済自動車から出るエアコンに使われているフロン、エアバッグ類、自動車破碎時に生じるシュレッダーダストのリサイクル等の適正処理が自動車製造業者や輸入業者に義務付けられる等、引き続き循環型社会の形成に向けた取組が進められた。

(2) 不法投棄の現状とその対策

平成16年3月、岐阜市において産業廃棄物処理業者による約75万トン³⁾に及ぶ不法投棄事件が発覚するなど、豊島不法投棄事件や青森・岩手県境不法投棄事件に比類するような産業廃棄物の大規模な不適正処理事件が依然として後を絶たない。また、硫酸ピッチ⁴⁾等の人の健康や生活環境に対して重大な被害を生ずるおそれのある廃棄物の不適正処理が深刻な社会問題となっている。このような背景から、平成16年4月に廃棄物処理法⁵⁾が改正された。この法改正により、不適正処理事案の解決を目的とした国の役割の強化や、特に危険な廃棄物(硫酸ピッチ)を基準に従わない方法で処理した者や、不法投棄又は不法焼却の罪を犯す目的で廃棄物の収集又は運搬をした者を処罰するなど、不法投棄の撲滅を目的とした罰則の強化が図られた。

首都圏における産業廃棄物の不法投棄については、平成15年度の我が国の都道府県別投棄量をみると、首都圏内の4県が上位10位以内に入っている(図表2-4-11)。一方で、東京都、埼玉県、神奈川県での不法投棄量が少なく、その周辺地域で多いことから、大都市で発生した産業廃棄物とその近隣県で不法投棄されている可能性があると考えられる。硫酸ピッチについては、首都圏における平成16年度上半期末までの不適正処分量の累計が全国の4割以上を占めるなど、深刻な状況である(図表2-4-12)。このため、不法投棄の元となる廃棄物の減量化や廃棄物処理体制の強化、不法投棄に対する監視体制の強化などの不法投棄撲滅に向けた取組の更なる推進が求められている。

図表 2-4-10 首都圏における産業廃棄物最終処分場の
残余年数の経年変化



注：残余年数=当該年度の処分場残存容量/当該年度の最終処分量(tとm³の換算比を1とする)。
資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

1) P156 資料 首都圏整備に関する各種データ参照。

2) 自動車リサイクル法：使用済自動車の再資源化等に関する法律(平成14年法律第87号)

3) 平成16年度末までに岐阜市の調査によって確認された投棄量。

4) 硫酸ピッチ：強酸性の有害物質で、多くは不正軽油(軽油引取税の脱税を目的として製造される軽油)を密造する際に、不正軽油の原料であるA重油や灯油に濃硫酸処理を施すことにより副産物として発生する。

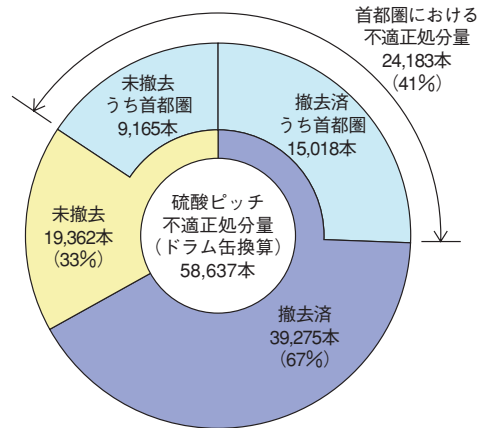
5) 廃棄物処理法：廃棄物の処理及び清掃に関する法律(昭和45年法律第137号)

図表 2-4-11 平成15年度に確認された不法投棄産業廃棄物の都道府県別投棄量

順位	都道府県	不法投棄量 (t)
1	岐阜県	567,272
2	宮城県	58,134
3	千葉県	11,712
4	岩手県	11,701
5	茨城県	11,218
6	栃木県	7,545
7	熊本県	7,332
8	石川県	7,187
9	群馬県	6,850
10	三重県	6,766
17	山梨県	3,098
43	埼玉県	13
44	神奈川県	10
45	東京都	0
	全国	744,978

資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

図表 2-4-12 硫酸ピッチ不適正処分量（平成16年度上半期末までの累計）



資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

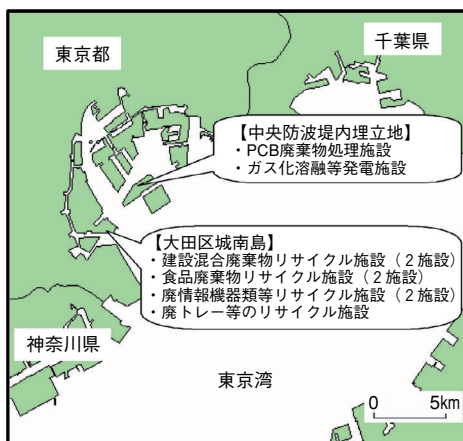
首都圏コラム

スーパーエコタウンの建設混合廃棄物リサイクル施設が本格稼働

東京都は、廃棄物問題の解決と新たな環境産業の立地を促進し、循環型社会への変革を推進することを目的として、東京臨海部の都有地を活用し、民間事業者による廃棄物処理・リサイクル施設を整備する「スーパーエコタウン事業」を推進している（図表 2-4-13）。

平成16年10月、「スーパーエコタウン事業」で整備している施設で初の本格稼働となる建設混合廃棄物リサイクル施設（処理計画量：約928トン/日）が竣工し、同年12月に稼働した。本施設は、建築物の新築・解体工事等から発生するがれき類、金属くず、廃プラスチック類、木くず、紙くず、繊維くず等の建設混合廃棄物を、徹底した機械選別技術等により選別、破碎、圧縮、減容し、最終処分場へ運ばれる建設廃棄物の量を減らすものである。さらに、第2号となる建設混合廃棄物リサイクル施設（処理計画量：約961トン/日）が平成17年1月に竣工、3月に稼働しており、これらの稼働によりリサイクル率の大幅な向上が期待されている。

図表 2-4-13 スーパーエコタウン事業で整備する施設



資料：東京都資料により国土交通省国土計画局作成

平成16年12月に稼働した建設混合廃棄物リサイクル施設



資料：東京都

第5節

安全・快適で質の高い 生活環境の整備

1. 安全な暮らしの実現

(1) 震災対策

(首都直下地震対策への取組)

首都圏における地震対策としては、これまで「南関東地域直下の地震対策に関する大綱」(平成4年中央防災会議)に基づく予防措置、災害応急対策に係る各種の体制の整備等の政府の取組がなされてきた。一方、国際社会における我が国の経済社会面での役割が増大し、国の中枢管理機能の首都への集中、少子高齢化やコミュニティの衰退等社会経済情勢がめまぐるしく変化している中、首都直下の地震の切迫性が指摘されており、防災対策を強化する必要があるとの認識のもと、首都直下の地震像を明確化し、経済機能など首都機能の確保対策をはじめとした首都直下地震対策をより強力なものとするため、中央防災会議は平成15年9月、首都直下地震対策専門調査会を設置し、15回にわたる検討を経て、平成17年2月に、首都直下地震に係る被害想定を公表した。

被害想定では、地震発生の蓋然性が高い18タイプの地震を想定し、特徴的な発生時刻・季節として4つのシーン、さらに風速について2つのパターンを設定し、これらの組み合わせのそれぞれについて、直接・間接による人的・物的・経済的被害を定量的に想定しており、例えば地震のタイプが東京湾北部地震(M7.3)の場合、冬季で朝5時、風速3m/sの条件では揺れ等と火災によるものを合わせて約23万棟が失われ約5,300人の死者が出ると予測されているが、冬季で夕方18時、風速15m/sの条件になるとそれぞれ約85万棟、約11,000人となると想定されている(図表2-5-1~図表2-5-3)。また、都心部への滞留者が特に多いと考えられる夏季昼12時で、約650万人の帰宅困難者が発生すると想定されている。

また、今回の被害想定における定量評価では考慮されていないものの、長周期地震動による超高層ビルの被災、沿道建物の倒れ込みによる道路・鉄道施設等の損壊等の物的被害、震災前後に降雨が重なった場合や大規模施設におけるパニックの発生による人的被害の拡大等が起り得ることも併せて提言されている。

中央防災会議首都直下地震対策専門調査会では、今回の被害想定を基に、建築物の耐震化対策や帰宅困難者対策等の人的・物的被害軽減対策、企業の業務継続体制の確保や政治・行政のバックアップ機能の確保等の経済被害軽減対策などについて、今後その方策を検討していくこととしており、本年夏頃を目途に報告をとりまとめる予定である。その後、全体的な対策のマスタープランとしての大綱が策定される予定である。

図表 2-5-1 人的被害の概要（東京湾北部地震（M7.3））

項 目		冬・5時	秋・8時	夏・12時	冬・18時
建物倒壊による死者 (うち屋内収容物移動・転倒)		約 4,200人 (約 600人)	約 3,200人 (約 400人)	約 2,400人 (約 300人)	約 3,100人 (約 400人)
急傾斜地崩壊による死者		約 1,000人	約 800人	約 900人	約 900人
火災による死者	風速 3m	約 70人	約 70人	約 100人	約 2,400人
	風速15m	約 400人	約 400人	約 600人	約 6,200人
ブロック塀等の倒壊、 屋外落下物による死者 ^{※1}		—	—	約 800人	—
交通被害による死者 ^{※2}		約 10人	約 300人	約 100人	約 200人
ターミナル駅被災による死者 ^{※3}		—	約 10人	—	—
死者数合計	風速 3m	約 5,300人	約 5,100人	約 4,200人	約 7,300人
	風速15m	約 5,600人	約 5,400人	約 4,800人	約 11,000人
(死者のうち 災害時要援護者)	風速 3m	(約 2,000人)	(約 2,000人)	(約 2,000人)	(約 2,900人)
	風速15m	(約 2,600人)	(約 2,600人)	(約 2,700人)	(約 4,100人)
負傷者数 (重傷者含む)	風速 3m	約160,000人	約170,000人	約 140,000人	約180,000人
	風速15m	約180,000人	約180,000人	約 170,000人	約210,000人
重傷者数	風速 3m	約 17,000人	約 24,000人	約 22,000人	約 28,000人
	風速15m	約 22,000人	約 29,000人	約 30,000人	約 37,000人
自力脱出困難者数		約 56,000人	約 44,000人	約 37,000人	約 43,000人
帰宅困難者数 ^{※4}		約160,000人	—	約6,500,000人	—

注1：数値は四捨五入により表示しているため、各数値の合計値は、合計の欄の値と一致しない場合がある。

注2：「—」は値がゼロまたはわずかであることを示す。

※1 ブロック塀・屋外落下物等による死者数は、屋外における12時間歩行者交通量（7時～19時）に基づき評価。

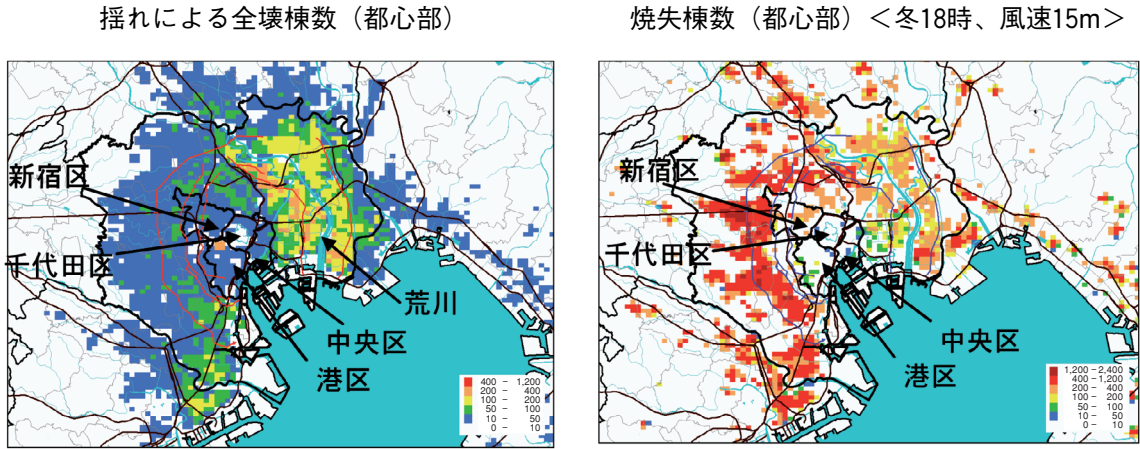
※2 交通被害による死者数は、道路の平均交通量及び鉄道の平均通過人員に基づき評価。ただし、朝8時についてはピーク時の交通量及び通過人員に基づき評価。

※3 ターミナル駅被災による死者数は、ターミナル駅の平均滞留人口に基づき評価。ただし、朝8時についてはピーク時の滞留人口に基づき評価。

※4 都心部への滞留者が特に多いと考えられる12時のケースについて想定（参考ケースとして5時についても想定）。

資料：内閣府作成

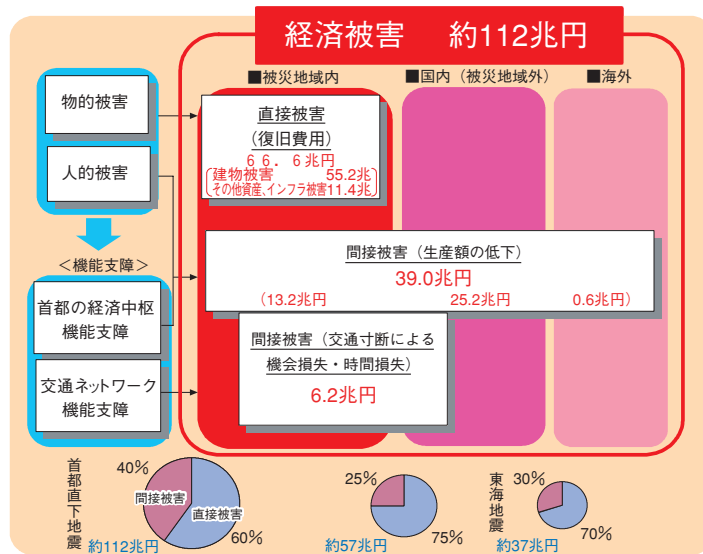
図表 2-5-2 被害結果の分布（東京湾北部地震（M7.3））



資料：内閣府作成

資料：内閣府作成

図表 2-5-3 経済被害等（冬18時、風速15m）



資料：内閣府作成

（基幹的広域防災拠点の整備）

首都圏において大規模かつ広域的な災害が発生した際、広域的な救助活動や全国や世界からの物資等の支援の受け入れといった災害対策活動の核となる現地对策本部機能を確保するため、都市再生プロジェクト（第一次決定）において、「水上輸送等と連携した基幹的広域防災拠点を東京湾臨海部に整備する」こととされた。

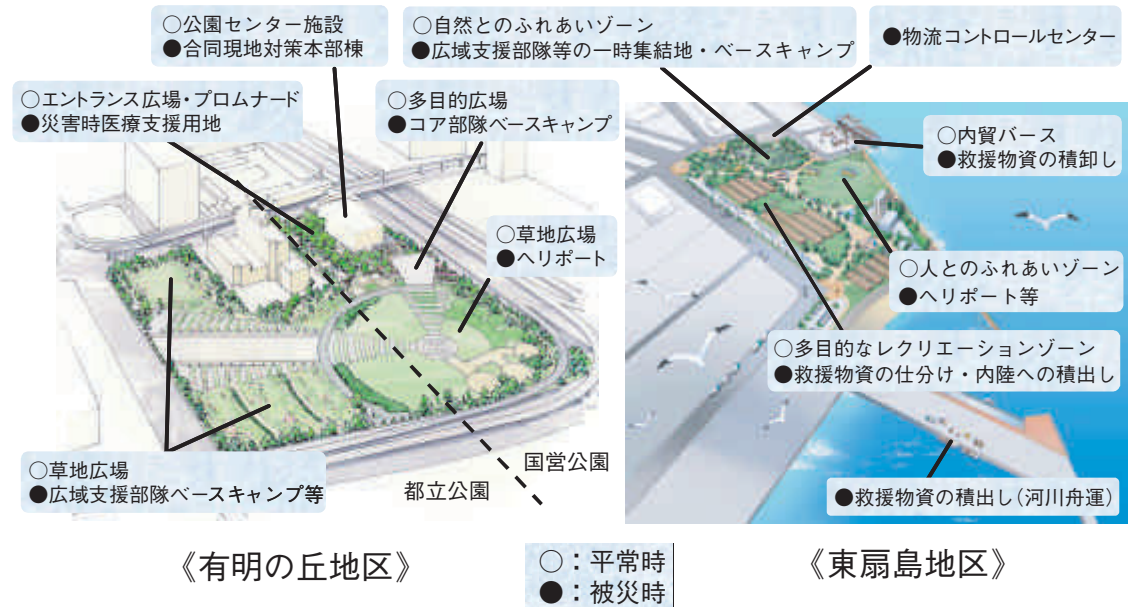
これを受け、関係省庁及び関係都県市による「首都圏広域防災拠点整備協議会」において、具体的な整備箇所や整備手法等が決定され、関係機関との役割分担のもと、東京都有明の丘地区で公園事業、川崎市東扇島地区で港湾事業により基幹的広域防災拠点の整備を行うこととされた。

現在、第7回協議会（平成16年1月）において決定した「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点整備基本計画」（平成16年8月に一部変更）に基づき、有明の丘地区及び東扇島地区において、適切な機能分担を行い相互に補完することにより、全体として一つの基幹的広域防災拠点の機能を発揮できるように整備を進めている。

具体的には、有明の丘地区は、被災時においては、国・地方公共団体等の合同現地対策本部を設置し、首都圏の広域防災のヘッドクォーター¹⁾等として機能するとともに、平常時においては、広域支援部隊等の合同訓練・研修等に利用することとしている。

また、東扇島地区は、被災時においては、物流に関するコントロールセンター等として機能するとともに、平常時においては、人々の魅力的な憩いの場として利用することとしている。

図表 2-5-4 基幹的広域防災拠点（完成予想図）



資料：国土交通省

1) ヘッドクォーター：本部、指令拠点

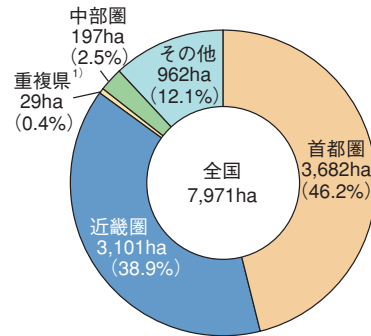
(2) 密集市街地の整備改善

(密集市街地の現状)

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市街地は密集市街地（もしくは木造住宅密集市街地）と呼ばれ、同市街地では、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。

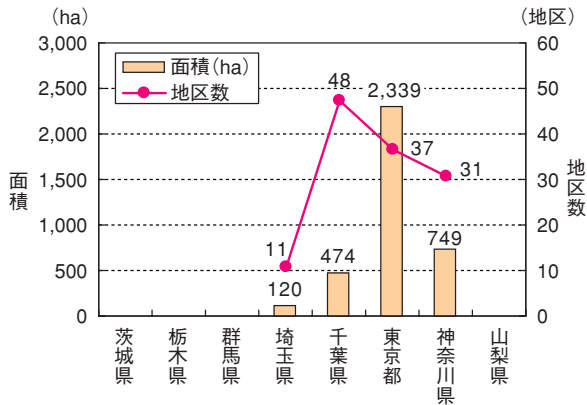
国土交通省では、地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（以下「重点密集市街地」という。）を、都道府県及び政令指定都市の協力を得て詳細に把握し、その結果を平成15年7月に公表したところである。それによると、平成14年度末時点で、首都圏には全国の約46%にあたる3,682ha（およそ山手線の内側の面積の半分を上回る広さ）の重点密集市街地が存在していることがわかった（図表2-5-5）。また、首都圏では、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県には重点密集市街地が存在せず、主に東京都に集中し、東京都でも特に山手線沿線から環状7号線にかけての地域に多く存在している（図表2-5-6、2-5-7）。

図表 2-5-5 全国における重点密集市街地の分布



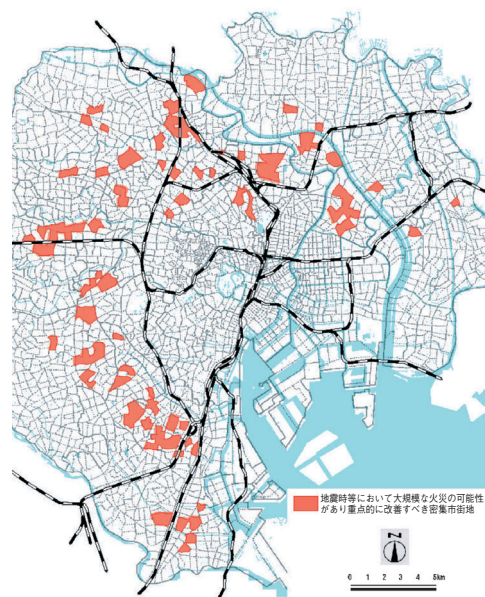
注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。
資料：国土交通省

図表 2-5-6 首都圏における都県別の重点密集市街地の状況



資料：国土交通省

図表 2-5-7 東京都における重点密集市街地の分布状況



1) 重複県：「近畿圏整備法」（昭和38年法律第129号）、「中部圏開発整備法」（昭和41年法律第102号）に規定する府県のうち、福井県、三重県、滋賀県を指す。

(改善施策の方針)

このような密集市街地の安全性確保のため、都市再生本部の都市再生プロジェクト（第三次決定）において「密集市街地の緊急整備」が位置付けられており、様々な取組が推進されている。また、平成15年10月に閣議決定された社会資本整備重点計画においては、平成19年度までに、全国の重点密集市街地約8,000haのうち約3割について、最低限の安全性を確保²⁾することを重点目標として掲げている。

また、首都圏における重点密集市街地の大部分が存在する東京都においては、平成16年3月に「防災都市づくり推進計画」が策定されており、老朽化した木造住宅等が集積する木造住宅密集地域の中から重点整備地域³⁾を定め、平成27年度までに、地区毎に不燃領域率45～70%⁴⁾を目指して整備方策を定めている（図表2-5-8）。

(事業実施の状況)

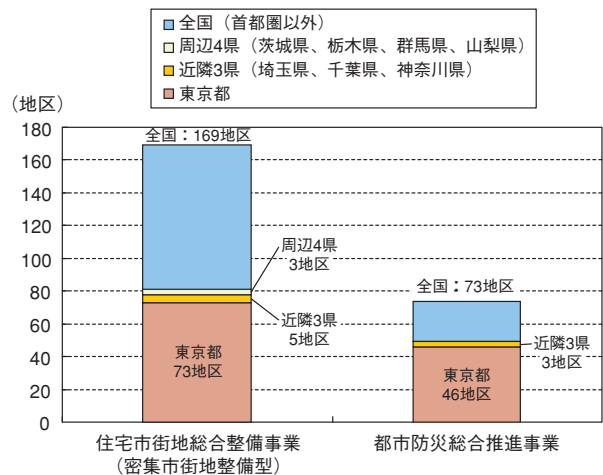
密集市街地の整備改善のために、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業、街路事業等が講じられているところである。密集市街地整備型の住宅市街地総合整備事業及び都市防災総合推進事業の実施状況をみると、首都圏においては、両事業の実施地区について、東京都が9割以上を占めている（図表2-5-9）。

図表 2-5-8 防災都市づくり推進計画図



資料：東京都

図表 2-5-9 住宅市街地総合整備事業（密集市街地整備型）及び都市防災総合推進事業の実施状況



注：住宅市街地総合整備事業は平成16年4月1日現在、都市防災総合推進事業については平成17年4月1日現在の値である。

資料：国土交通省

- 2) 最低限の安全性を確保：安全確保のための当面の目標として、地震時等において同時多発火災が発生したとしても際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、市街地の燃えにくさを表わす指標である不燃領域率が40%以上を確保することなどをいう。
- 3) 重点整備地域：整備地域の中から、基盤整備事業などを重点化して展開し早期に防災性の向上を図ることにより、波及効果が期待できる地域。
- 4) 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。

(3) 首都圏における治水対策

(首都圏の水害状況とその対策)

人口や資産が高密度に集中している大都市においては、水害等の被災による被害が甚大なものとなりやすい。首都圏においては、水害密度¹⁾が全国平均より高い値を示している上、近年、例年の約2倍もの数値を示しており、全国的にも上昇傾向にある(図表2-5-10)。

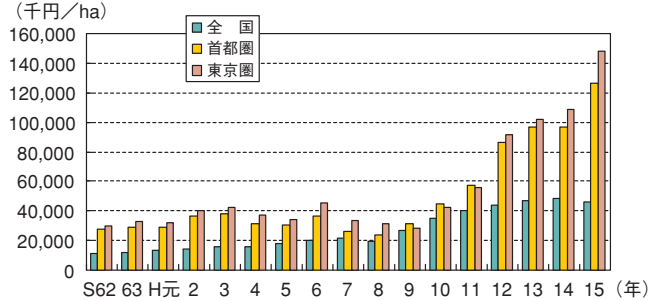
平成16年度は、全国各地で豪雨による災害が発生し、首都圏においても10月の台風第22号や第23号をはじめとし、夏から秋にかけて豪雨による浸水被害が生じている(P6参照)。このような豪雨災害、とりわけ都市型水害(図表2-5-11)に対しては、河道の整備等の河川改修、貯留施設の設置等の流域対策、浸水想定区域²⁾の公表等の被害軽減対策など、ハード・ソフト両面からの総合的な治水対策が図られている。

(平成16年度の動き)

治水対策として河川整備が引き続き進められており、平成16年度においては、首都圏氾濫区域堤防強化対策に着手したほか、5月に朝霞調節池(埼玉県)の供用、6月に小野川放水路(千葉県)の完成等の動きがあった。また、9月には荒川水系荒川の浸水想定区域図が公表され、荒

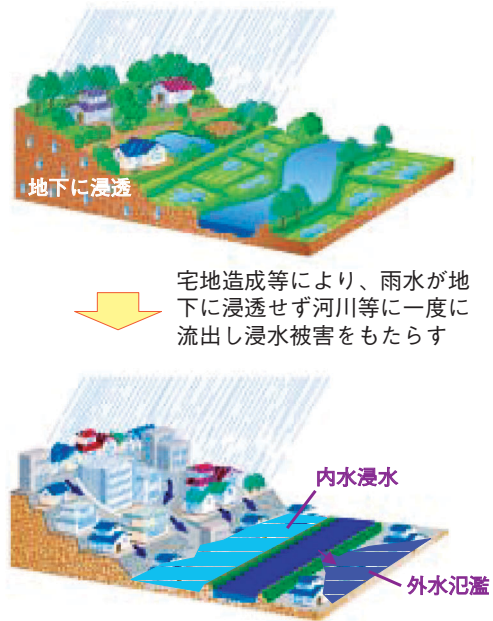
川の河口から上流76.4km地点までを対象として、浸水想定区域と当該区域が浸水した場合に想定される水深が示された。加えて、平成17年3月に、利根川水系利根川、江戸川、渡良瀬川、鬼怒川の浸水想定区域図が公表されており、今後、これらの図で示された浸水想定区域を含む市区町村において、河川が氾濫した場合に実際に避難できる場所や必要となる予備

図表 2-5-10 水害密度の推移(過去5ヶ年平均)



注1: 水害密度は営業停止損失分を含む。
 注2: 経年比較のため平成7年価格にて算出。
 資料: 「水害統計」(国土交通省)により国土計画局作成

図表 2-5-11 都市型水害のイメージ



宅地造成等により、雨水が地下に浸透せず河川等に一度に流出し浸水被害をもたらす

資料: 国土交通省

1) 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。

2) 浸水想定区域: 平成13年に改正された「水防法」(昭和24年法律第193号)に基づき、洪水予報河川において、河川整備の計画降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域として指定。

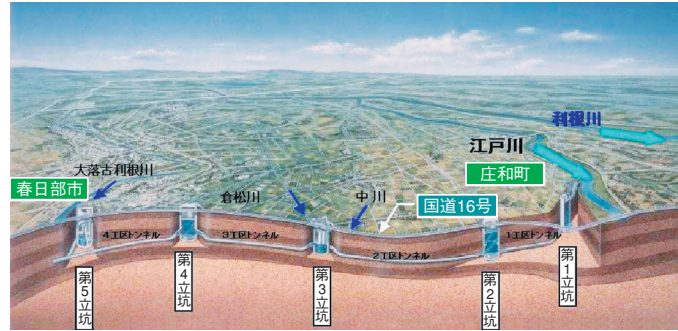
知識を記載した洪水ハザードマップの策定が期待される。

(治水施設の効果発現)

平成16年10月9日に関東地方を通過した台風第22号は、各地で様々な被害を及ぼしたが、その中でこれまでに整備されてきた治水施設が着実に効果を発揮した。

中川流域の治水対策として整備が進められ、平成14年6月より全長6.3kmのうち3.3km区間を供用している首都圏外郭放水路(図表2-5-12)は、約100m³/sを強制的に江戸川に排水し、合計660万m³の洪水調節を行った。中川・綾瀬川流域では、首都圏外郭放水路をはじめ、過去から着々と整備・増強を推進してきた放水路、排水機場の稼働により、合計で約5,856万m³の洪水を排水し、浸水被害を最小限に食い止めた(図表2-5-13)。また、鶴見川では、平成15年5月に完成した鶴見川多目的遊水池で約125万m³の洪水流を貯めこんだことにより、下流の水位を低下させ、洪水軽減の効果を発揮した(図表2-5-14)。

図表 2-5-12 首都圏外郭放水路イメージ図



資料：国土交通省

図表 2-5-13 中川・綾瀬川流域における平成16年台風第22号による降雨と同規模降雨による浸水戸数の比較

	流域平均雨量 (mm/48h)	浸水戸数(戸)	
		床上浸水	床下浸水
昭和41年6月(台風第4号)	215.2	4,378	19,841
昭和57年9月(台風第18号)	210.4	6,426	29,999
平成3年9月(台風第18号)	186.5	4,264	27,167
平成16年10月(台風第22号)	199.2	132	1,141

資料：国土交通省

図表 2-5-14 鶴見川多目的遊水池



注：図中の白い矢印は鶴見川から越流した洪水を示す。
資料：国土交通省

2. 魅力ある居住環境の整備

ここでは、市区町村別の住宅着工統計¹⁾を用い、バブル経済崩壊後の首都圏における住宅の供給動向を分析する。分析に当たっては、住宅の種類別だけでなく、東京70km圏内の市区町村を対象とした距離圏を設定した（図表 2-5-15）。

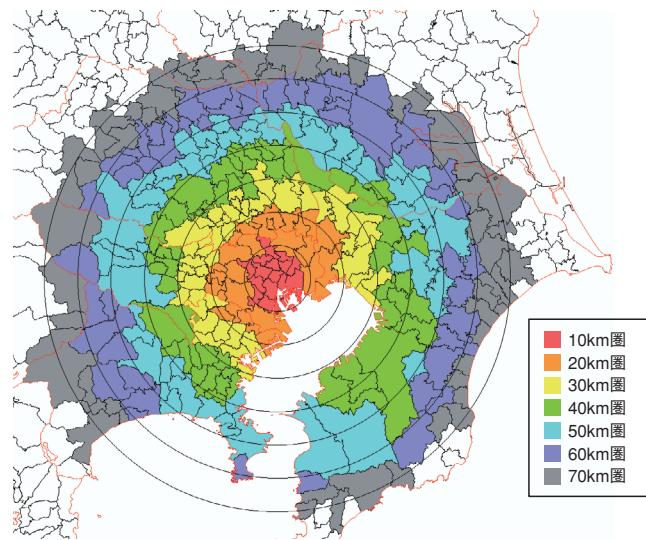
（1）住宅の種類別供給動向

東京70km圏内における平成2年から平成16年までの累計着工戸数は約660万戸となっており、住宅の種類別の内訳は、一戸建の持家（戸建持家）、一戸建の分譲住宅（戸建分譲）、共同建の貸家（共同貸家）、共同建の分譲住宅（共同分譲）が全体の94%とその大部分を占めている（図表 2-5-16）。

年間の着工戸数の推移をみると、全体の着工戸数は平成16年には平成2年の7割程度まで減少しており、中でも共同貸家型住宅の着工の大幅な減少がみられる。

一方、共同分譲型住宅については、着工が拡大し、平成16年には

図表 2-5-15 東京70km圏内の市区町村



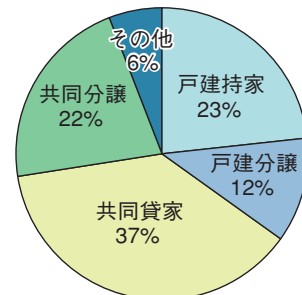
注：平成15年10月1日時点の市区町村界を用い、旧東京都庁（東京都千代田区）から各市区町村の役所までの距離で距離圏を判別している。

資料：国土交通省国土計画局作成

図表 2-5-16 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2～16年の累計）

単位：戸数

		建て方			
		一戸建	長屋建	共同	合計
利用関係	持家	1,541,893	12,427	26,937	1,581,257
	貸家	44,886	178,070	2,485,552	2,708,508
	給与住宅	8,333	3,606	96,730	108,669
	分譲住宅	771,146	8,308	1,430,982	2,210,436
	合計	2,366,258	202,411	4,040,201	6,608,870



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）により国土計画局作成

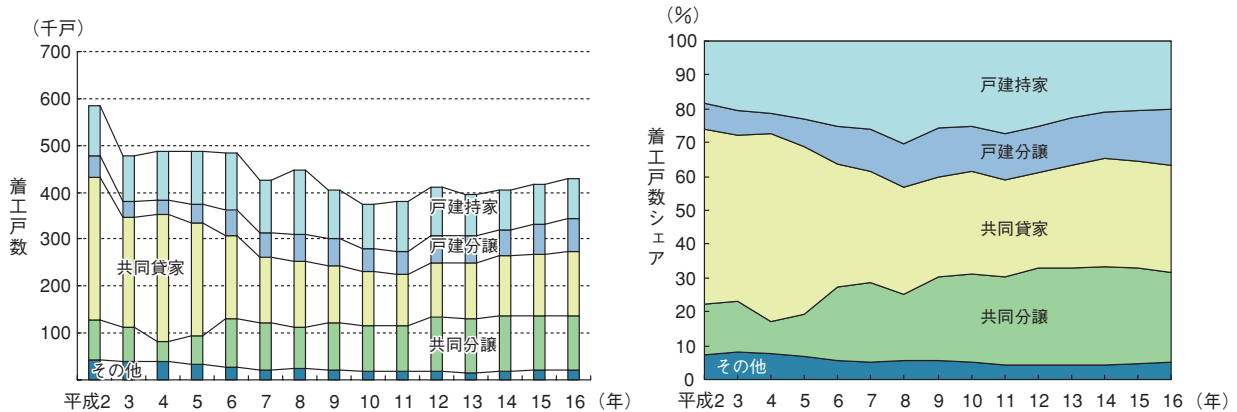
1) 住宅着工統計：全国における建築物の着工状況を都道府県知事への届出を元に集計した建築物着工統計のうち、住宅について集計したもの。

約27%と共同貸家に次ぐ割合を占める。また、ここ数年、戸建分譲住宅の着工の増加がみられる（図表 2-5-17）。

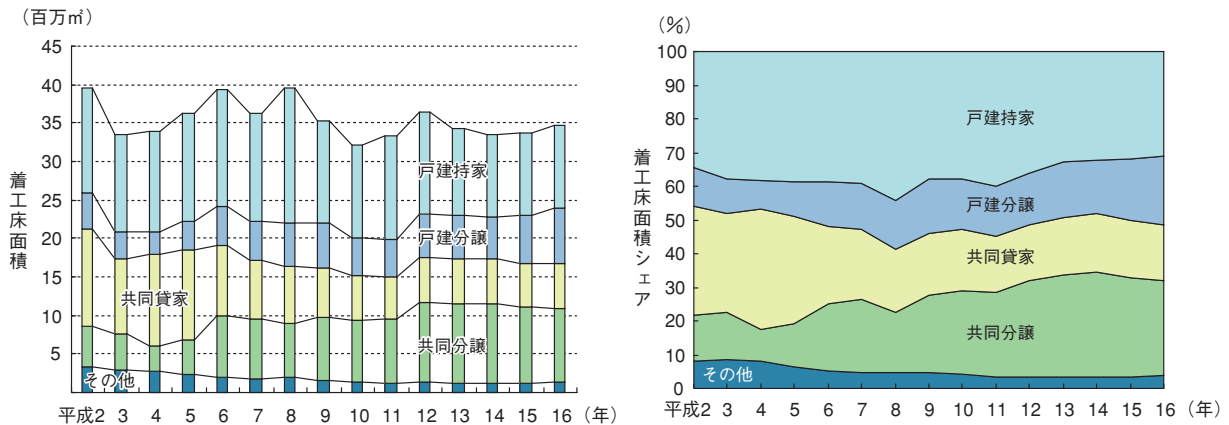
着工床面積についても着工戸数と同様に、共同分譲型の住宅が床面積及びそのシェアを拡大しており、平成2年の約2倍となっている。また、共同貸家が大きく減少しているものの、一戸当たり床面積が小さいため、着工戸数ほどには全体の着工床面積は減少していない（図表 2-5-18）。

また、近年は、着工戸数、床面積ともに微増傾向にある（図表 2-5-17、2-5-18）。

図表 2-5-17 住宅型別の着工戸数・シェアの推移



図表 2-5-18 住宅型別の着工床面積・シェアの推移



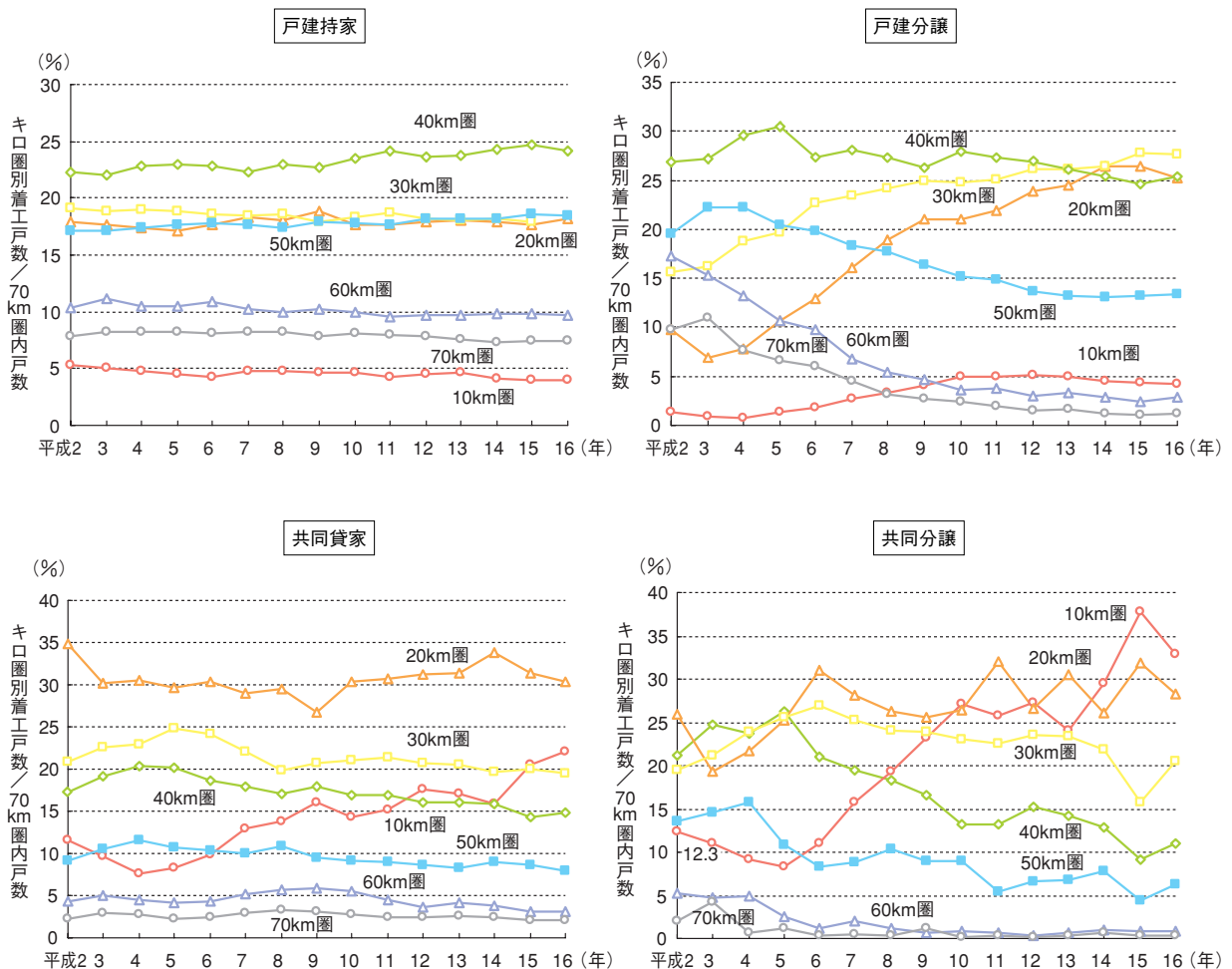
資料：図表 2-5-17及び 2-5-18、「住宅着工統計」（国土交通省）により国土計画局作成

(2) 距離圏別の着工動向

次に、上述の4つの住宅型ごとに、距離圏別の着工戸数シェアの推移をみると、戸建持家型の住宅については、40km圏周辺での着工が多くを占めており、ほぼ一定のシェアで推移している。一方、着工戸数が近年増加している（図表2-5-17参照）戸建分譲型の住宅については、20、30km圏のシェアは拡大傾向、遠郊外の50～70km圏のシェアは縮小傾向と、距離圏別のシェアが大きく変化している。共同貸家型の住宅については、平成16年における着工戸数が平成2年の約45%に減少した（図表2-5-17参照）。距離圏別のシェアは、都心部の周辺に当たる20、30km圏周辺での着工が多く、大きな変化はないが、10km圏のシェアは平成4年より徐々に拡大しており、特に平成15、16年にかけて大幅に拡大し、平成15年より30km圏のシェアを上回っている。平成初めに比べて着工戸数が増加している（図表2-5-17参照）共同分譲型については、10km圏のシェアが著しく拡大しており、平成14年からは全距離圏の中でトップのシェアを占めるまでに拡大している。平成16年においては、10、20km圏でのシェアが減少し、30～50km圏の都心部周辺及び郊外部でシェアの拡大がみられる（図表2-5-19）。

なお、平成16年における距離圏別の住宅型シェアは、東京都心から遠ざかるほど戸建持家型の住宅シェアが大きく、逆に都心に近づくほど共同分譲型のシェアが大きくなっており、10km

図表 2-5-19 住宅型別に見た距離圏別着工戸数シェアの推移



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土計画局作成

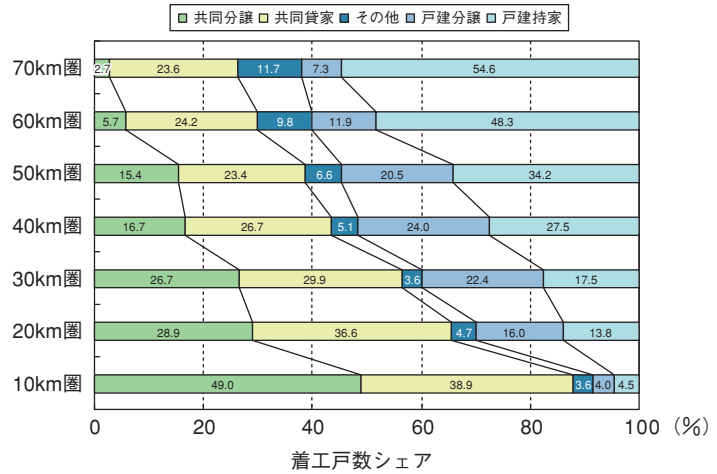
圏における着工戸数の約半数が共同分譲型となっている（図表 2-5-20）。

（3）住宅の質の変化

さらに、供給されている住宅の質の変化をみるため、一戸当たりの住宅床面積についてみると、戸建持家型の住宅は10km圏で増減が見られる以外は大きな経年変化は見られず、120～130m²/戸を維持している。戸建分譲型の住宅は、平成5年頃、特に東京都心近くの10～20km圏において一度大きく

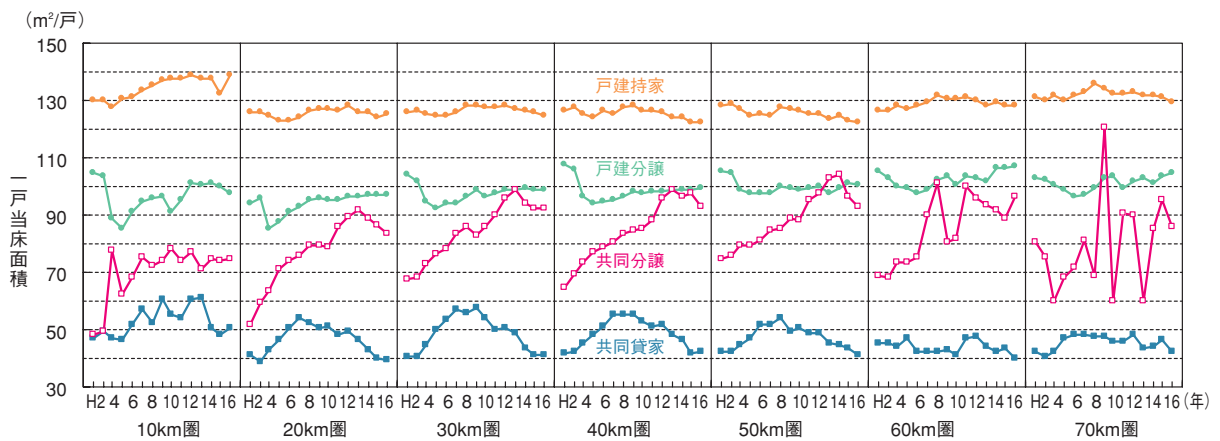
床面積が減少したが、近年はおおむね増加傾向にある。共同分譲型の住宅は、平成2年以降、大幅に床面積が増加しており、20km圏では平成2年に比べて約31m²も拡大している。20～50km圏については、近年床面積が減少傾向にある。なお、60km圏以遠では、ほとんど着工が無いため床面積の増減が激しくなっている。共同貸家型の住宅は、特に着工戸数シェアの多数を占める20、30km圏において、平成7年頃から床面積は減少し続けており、平成初めの水準に戻っている（図表 2-5-21）。

図表 2-5-20 距離圏別の住宅型シェア（平成16年）



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土計画局作成

図表 2-5-21 住宅一戸当たり床面積の推移



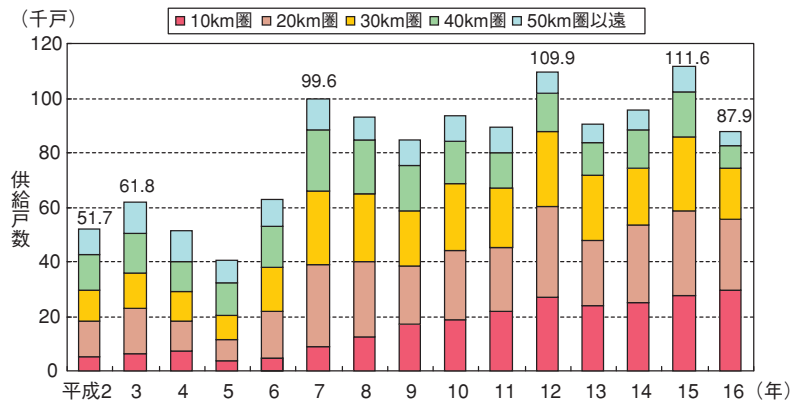
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土計画局作成

(4) 分譲マンションの供給動向

次に、着工戸数・シェア及び床面積が大きく拡大してきている共同分譲型の住宅（分譲マンション）について、その供給動向を詳しく見ていく。

平成2年以降、首都圏で供給されたマンション供給戸数の推移をマンション竣工年ベースで見ると、平成16年の供給戸数は87.9千戸と平成2年の約1.7倍の供給戸数となっている。また、平成7年に大幅に供給戸数が増加し、それ以降80千戸以上の供給が続いている。距離圏別に供給動向をみると、全供給戸数に占める割合は平成初めから平成7年頃までは、10km圏の割合は低かったものの、その後は増加し、近年においては、40、50km圏以遠の割合が減少している一方で、平成16年については、首都圏における供給数の約33%を占めており、最も割合が高い（図表2-5-22）。

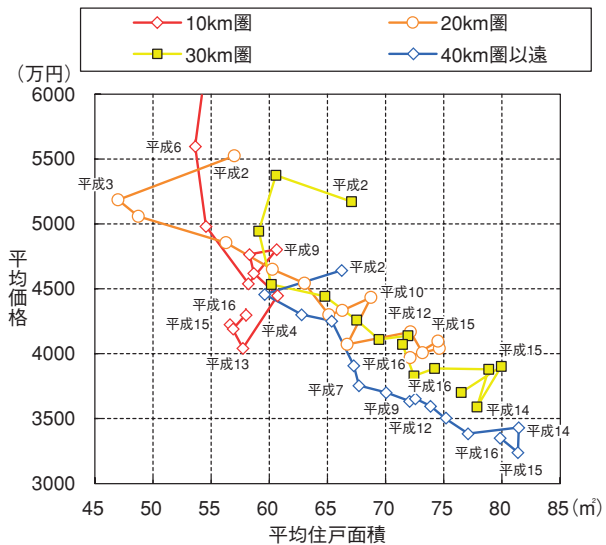
図表 2-5-22 マンション供給戸数の推移



資料：国土交通省国土計画局作成

次に、平均住戸面積と平均販売価格の関係をみると、10km圏においては平成6年、それ以外の距離圏では平成4年以降、販売価格を下げながら住戸面積が拡大する傾向にあったが、近年その傾向が変化し、平成15年から平成16年にかけては、10km圏については、販売価格が上昇、住戸面積が拡大し、20、30km圏については、販売価格が下落、住戸面積が縮小、40km圏以遠については、販売価格が上昇し、住戸面積が縮小する傾向がみられる（図表2-5-23）。

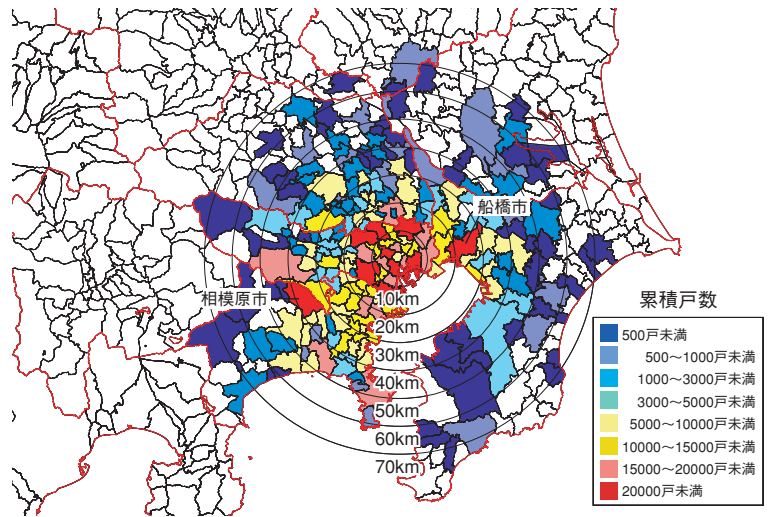
図表 2-5-23 分譲マンション平均価格・面積の推移



資料：国土交通省国土計画局作成

首都圏における平成2年から平成16年までの市区町村別のマンションの累積戸数を見ると、10km圏、20km圏の都区部の累積戸数が多いことがわかる。それ以外の距離圏においては、船橋市、相模原市での累積戸数が多いことがわかる（図表2-5-24）。

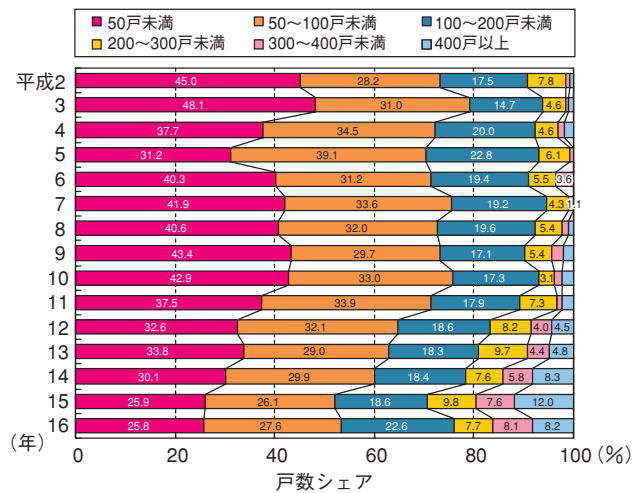
図表 2-5-24 首都圏におけるマンション累積戸数（H2～H16）



資料：国土交通省国土計画局作成

首都圏におけるマンション供給の推移を規模別にみると、全体的に50戸未満の供給が減少する一方で200戸以上の物件数が増加している。特に、近年300戸以上の物件の大幅な増加がみられる（図表2-5-25）。

図表 2-5-25 マンション規模別シェアの推移



資料：国土交通省国土計画局作成

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

(1) 陸上輸送に関する状況

① ハード整備とソフト施策の連携による総合的な道路整備の推進

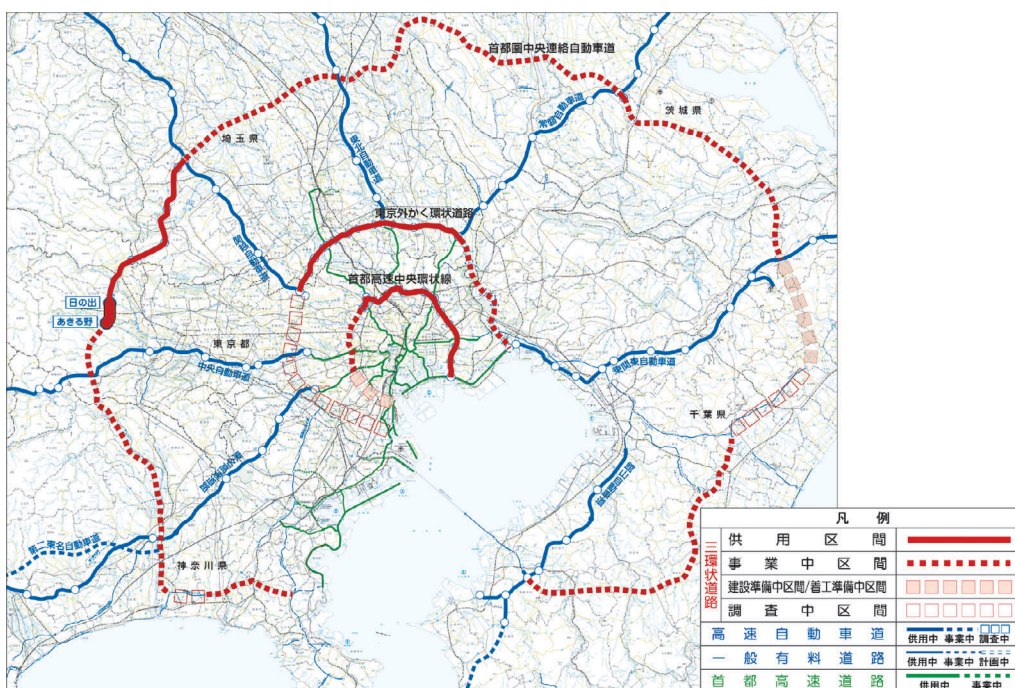
(環状道路の整備)

首都圏の交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造するため、首都圏を環状に結ぶ首都高速中央環状線、東京外かく環状道路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。

首都高速中央環状線については、平成14年の首都高速中央環状王子線（板橋JCTから江北JCT）の開通に引き続き、平成18年度内の完成を目指して中央環状新宿線（目黒区青葉台から板橋区熊野町：延長約11km）の整備が進められている。また、平成16年11月には中央環状品川線（品川区八潮から目黒区青葉台：延長約9km）の都市計画決定がなされている。

また、東京外かく環状道路については、常磐自動車道から東関東自動車道までの区間のうち、三郷から三郷南までの区間（延長約4km）について、平成17年度内の供用を目指して整備が進められており、残る区間についても早期供用に向けて整備が進められている。一方、関越自動車道から東名高速道路までの区間については、計画の構想段階から関係者の意見を幅広く聞きながら計画作りに反映していくPI（パブリック・インボルブメント）方式で検討が進められている。

図表 2-6-1 三環状道路の整備状況



資料：国土交通省資料より国土計画局作成

さらに、圏央道については、全体延長300kmのうち、約266kmを事業化しており、平成17年3月21日に開通した日の出ICからあきる野ICまでの約2.0km区間を合わせ、これまでに約32kmが開通している。残りの区間においても、引き続き全線開通に向けて整備が進められている。

(既存ストックを活用した道づくりへの取組)

一般道路の渋滞や沿道環境問題などの道路交通全体の課題解決を図るための施策をまとめた『『使える』ハイウェイ推進会議』の提言が平成17年2月に示された。提言では、高速道路ネットワークをこれまで以上に有効に「使う」ことに目を向け、ネットワークの最適利用や機能向上により、交通事故の削減や渋滞の緩和、環境との調和、災害時の信頼性向上、地域の活性化を図るべきとされている。その上で、「使える」ハイウェイを実現するための施策の基本的な考え方として、①高速道路と一般道路を一体的に捉えた総合的な道路施策とすること、②日常生活にも利用される高速道路とすること、③利用者へ高度で多様なサービスを提供する高速道路とすること、が挙げられている。

このような動きに見られるように、現在、これまでの道路整備で築かれてきた既存のストックを有効に活用し、ソフト施策との幅広い連携のもとで総合的な施策を進め、道路の最適利用や機能向上を図ることの必要性が高まっている。

(i) 情報通信技術 (ICT) の活用

ETC (ノンストップ自動料金支払いシステム) は、多様で弾力的な料金設定による交通誘導が可能となるなどの効果があり、その普及促進は重要である。平成17年3月には、全国の料金所におけるETC利用率が32.7%となり、一日の利用台数は200万台を超えている (平成17年3月4日から3月10日の平均)。

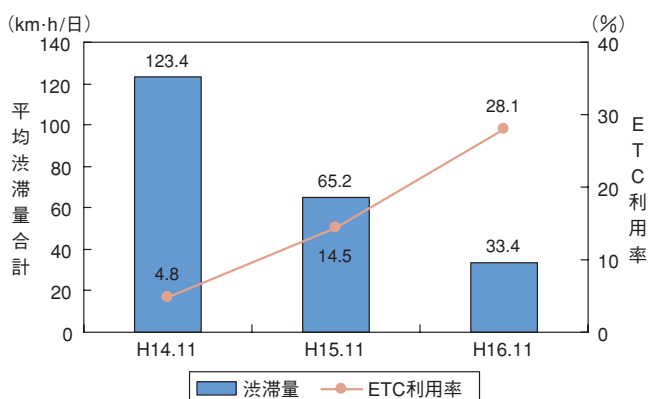
ETCの普及に伴い、本線料金所における渋滞緩和の効果が発揮されており、首都高速道路の本線料金所では、平成16年11月の平均渋滞量が2年前の約30%となった。このような渋滞緩和により、ETC未利用者も料金所をスムーズに通過することができるなどの効果があらわれている (図表 2-6-2)。

また、渋滞情報、所要時間情報及び規制情報等の道路交通情報をリアルタイムにカーナビゲーション装置

へ提供するVICSについても、VICS対応の車載機の出荷台数は、平成16年7月末までに1,000万台を突破した ((財)道路交通情報通信システムセンター調べ)。

さらに、平成17年3月より5月まで、首都高速4号新宿線 (上り) 参宮橋カーブ区間にて、渋滞末尾等の情報を3メディアVICS対応カーナビを通じてリアルタイムに提供する社会実験を実施している。

図表 2-6-2 首都高速道路本線料金所 (18箇所) におけるETC利用率と渋滞量の推移



注 : 渋滞量とは、例えば1 km・h/日は、1日当たり1 kmの渋滞が1時間続くことをいう。

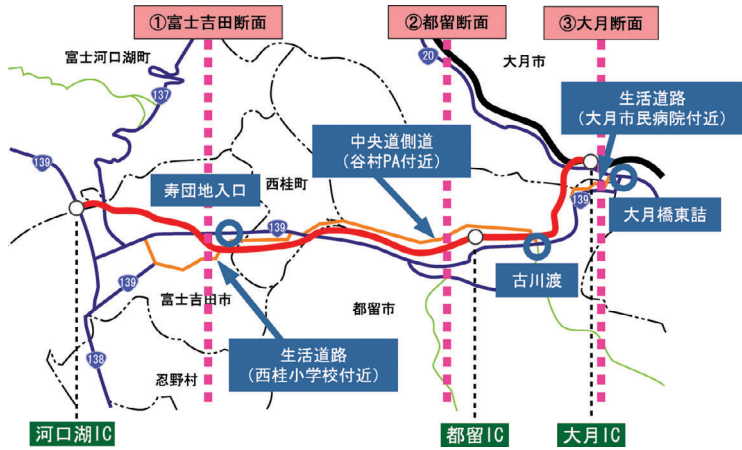
資料 : 国土交通省

(ii) 料金社会実験の実施

日本全国に整備された高速道路は、これまで国民のモビリティ向上や物流の効率化に基幹的な役割を果たすなど、国民生活の向上に大きく寄与してきた。しかしながら、地域によっては高速道路の機能が十分に発揮されず、並行する一般道路で渋滞や騒音等の問題が生じているところがある。そこで、時間帯や利用区間によって通行料金を変更することにより混雑する一般道路から高速道路への利用転換を促すなどの料金社会実験が全国各地で行われている。

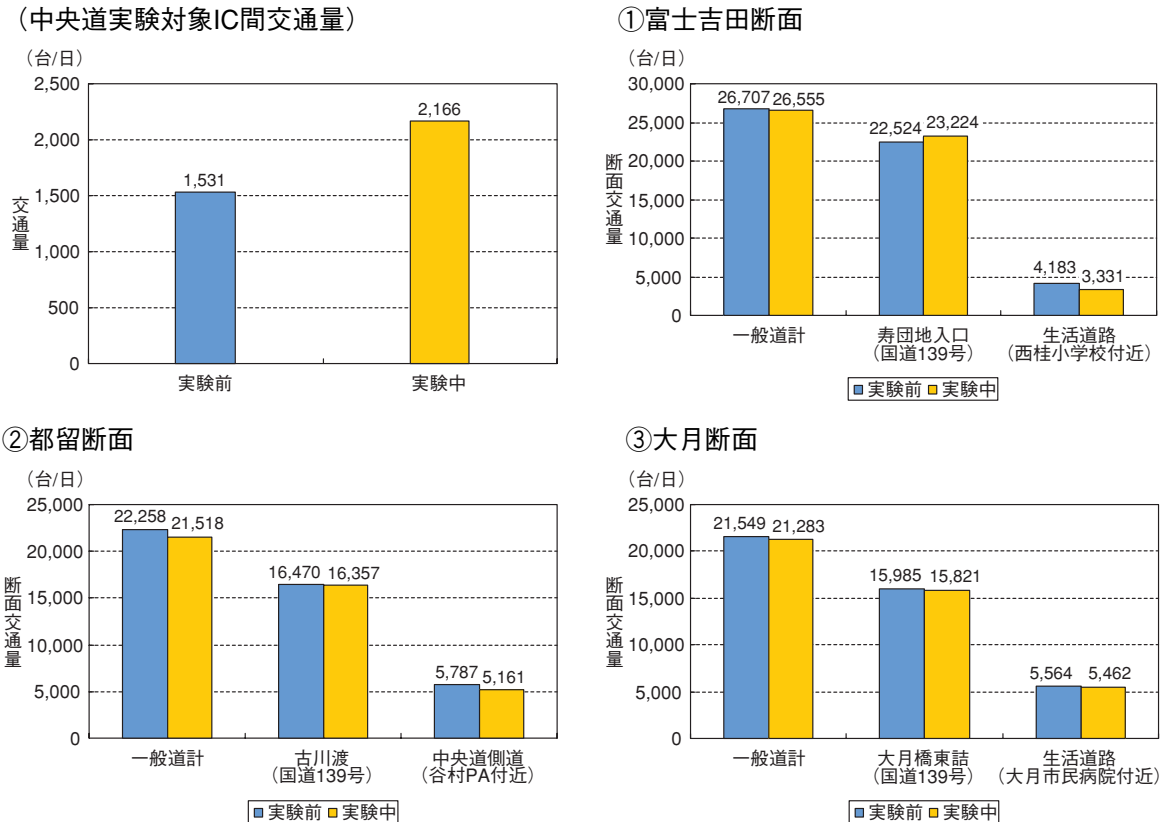
中央自動車道大月ICから河口湖ICの間では、並行する一般国道139号等の道路の渋滞緩和を目的に、通行料金を約5割引とする料金割引実験が行われた。実験は平成16年11月1日から12月15日までの45日間にわたって行われ、入口・出口ともに大月、都留、河口湖の各ICを利用した場合のみ割引料金が適用されることとした。

図表 2-6-3 中央道（大月～河口湖）料金社会実験箇所図



資料：国土交通省

図表 2-6-4 中央道（大月～河口湖）及び周辺の平日交通量の変化



資料：国土交通省資料より国土計画局作成

実験の結果、対象となった3つのIC相互間の11月の高速道路の交通量が、前年度同月と比べ約40%増の一日あたり平均2,166台となる一方、一般道路の交通量は各断面とも実験直前と比べ平日で約1%～3%減少し、特に富士吉田市内の生活道路における平日の交通量が約20%減の3,331台となるなど、一般道路から高速道路への利用の転換が確認された（図表2-6-4）。

(iii) スマートICの導入

『『使える』ハイウェイ推進会議』の提言においては、我が国における高速道路利用が進まない理由の一つとして、IC間の間隔が広いことが指摘されている。諸外国における無料の高速道路のICの間隔は平均5kmであるのに対して、日本では平均10kmと長く、この距離を縮めることで利用者の利便性が向上することが期待される。

しかしながら、ICの追加には用地の取得や建設に多額の費用がかかるため、従来のインターチェンジに比べ大幅に建設・管理コストが削減可能なETC専用のIC「スマートIC」の活用に期待が寄せられている。

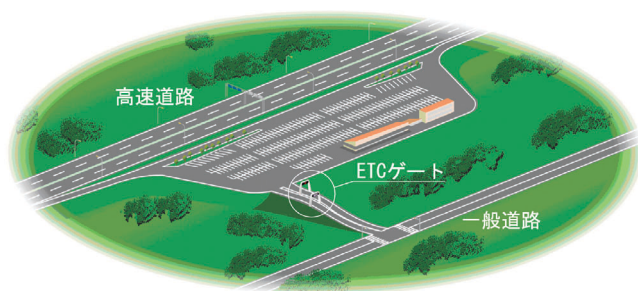
スマートIC実施状況

平成16年度からは、スマートICの社会実験が全国で行われ、首都圏においては関越自動車道駒寄PA等^{こまよせ}で実施されている。駒寄PAスマートICの利用交通量は、最大で一日約900台（平成17年3月現在）となっており、通勤やレジャーで利用されている。



資料：国土交通省

図表 2-6-5 スマートIC概念図



資料：国土交通省

図表 2-6-6 首都圏におけるスマートIC社会実験

実施箇所及び実施予定箇所
(平成17年3月末現在)

路線名	SA・PA名称	都県名
常磐自動車道	友部SA ^{ともべ}	茨城県
関越自動車道	三芳PA ^{みよし}	埼玉県
東北自動車道	上河内SA ^{かみかわら}	栃木県
東北自動車道	那須高原SA ^{なすこうげん}	栃木県
関越自動車道	駒寄PA ^{こまよせ}	群馬県
中央自動車道	双葉SA ^{ふたば}	山梨県

資料：国土交通省

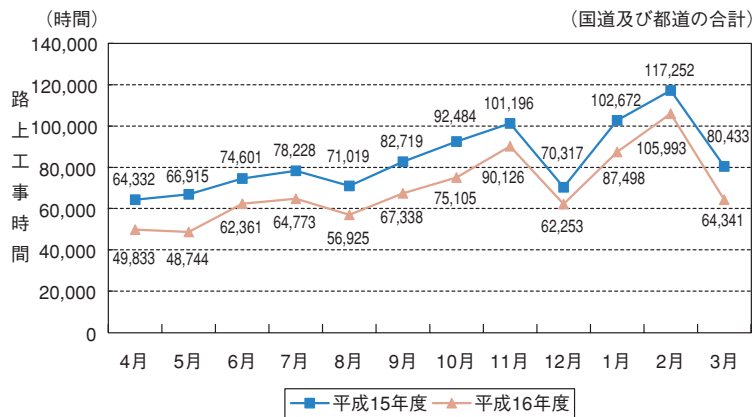
(iv) 路上工事の縮減に向けて

道路は車や歩行者等の通行空間であるとともに、ガスや上下水道等のライフラインを収容する空間でもあるため、道路本来の機能を保持するための工事に加えて、各種占用事業者の工事等も行われる。

工事の実施に当たっては、道路交通への影響を可能な限り減らすよう、事業者間において事前に調整を行い、集中工事等を実施することで、路上工事による道路規制期間の短縮に努めている。平成16年4月から平成17年3月までの東京23区における路上工事時間（国道及び都道の合計）は、各月とも前年同月を下回り、期間内の合計では約2割縮減されている（図表2-6-7）。

路上工事の更なる縮減を進めるため、これまでの関係者による「内部調整型」の施策に加え、利用者の視点に立った「外部評価型」の施策を導入することとし、その一環として、平成16年11月から、東京23区内の国が管理する国道（直轄国道）上の路上工事について、全ての箇所に固有の「問合せ番号」を導入し、その番号をインデックスとして用いた「路上工事不人気投票」を開始した。問合せ番号の導入により、路上工事に関する情報を容易に検索することが可能になる。また、これらの投票結果を分析することにより、路上工事の縮減や改善への活用を図ることとしている。

図表 2-6-7 東京23区内の月別路上工事時間



資料：国土交通省

首都圏コラム

横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）の開通

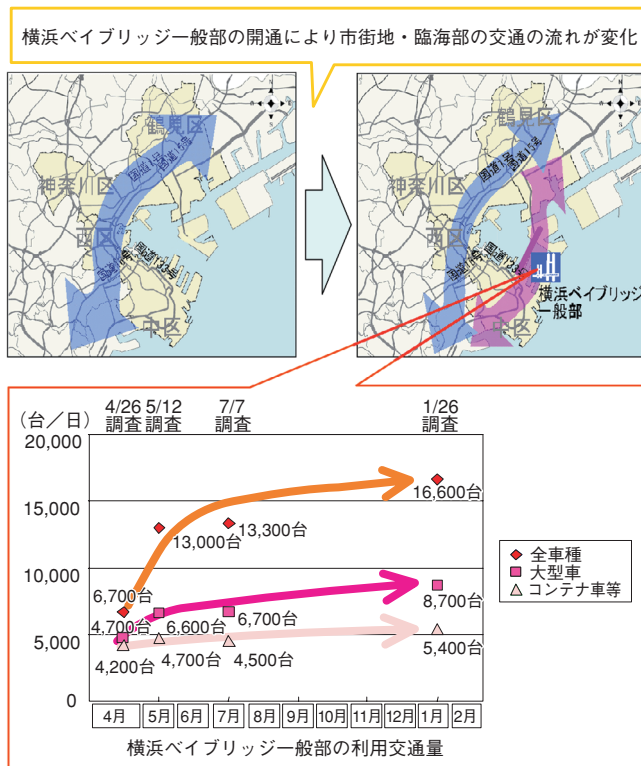
横浜中心市街地部の交通混雑緩和や大型車交通量（コンテナ車等）の減少による交通環境、生活環境の改善とともに、本牧・大黒ふ頭間の物流効率化の促進等を目的に、横浜ベイブリッジ下層の一般部（国道357号）及び本牧・大黒両ふ頭周辺の臨港道路の整備が進められ、平成16年4月24日に開通した。

開通後(平成17年1月26日)に行った調査によれば、横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）の交通量は約16,600台/日。そのうち約8,700台が大型車であり、全交通量に占める大型車は約50%にも達している。

一般部（国道357号）の整備によって、横浜市街地・臨海部における交通の流れが変わり（図表2-6-8）、横浜市街地への交通の集中が緩和され、横浜港周辺市街地においては大型車の交通量が最大で約2割減少、コンテナ車等は最大で8割減少した。それに伴い、朝の通勤時間帯での平均速度が約1～2割上昇し、排出ガス量が約7%減少するなど交通・生活環境の改善がみられている。

また、コンテナ交通により隠されることが多かった沿道の街並みが見えやすくなるなど、景観の面でも大きく寄与している。

図表 2-6-8 一般部の開通による交通流の変化



資料：国土交通省

街並み景観の変化

開通前の中華街東門付近（国道133号）



開通後の中華街東門付近（国道133号）



資料：国土交通省

② 「開かずの踏切」¹⁾ 対策の推進～既存道路の交通環境改善に向けて～

全国に踏切は約36,000箇所存在するが、うち500箇所は「開かずの踏切」として、道路交通渋滞の発生や市街地の分断を引き起こすなど、大きな社会問題となっている。首都圏にはこのうちの約360箇所が存在し、中でも東京都には約270箇所が集中している（図表 2-6-9）。

国土交通省では、「開かずの踏切」に対する「抜本対策」として連続立体交差事業等を推進している（首都圏では、連続立体交差事業を14箇所が事業中：平成16年度末現在）。また、これと併せて踏切の拡幅等の「速効対策」についても、平成15年度に「歩行者等緊急対策」を打ち出すなど取り組んできたが、平成17年度からは「抜本対策」と「速効対策」を組み合わせ、「開かずの踏切」対策を総合的に推進する（P105参照）。これにより、平成19年度までに全国500箇所の「開かずの踏切」のうち200箇所が改良される予定である。

また、東京都では、上記の「開かずの踏切」も含め、都内に約1,200箇所存在する踏切への対策を推進すべく、平成16年6月に「踏切対策基本方針」を独自に取りまとめた。この中で、連続立体交差事業等により立体化予定である約140箇所の踏切に加え、これとは別に、「開かずの踏切」や歩行者及び自転車交通遮断量が多いなどの394箇所の踏切を、重点的に対策を実施・検討すべき「重点踏切」として抽出し、平成37年度までにこれら「重点踏切」のうち3/4を改良することを目標に、立体化や踏切道の拡幅等の踏切対策の早期実現に取り組むこととしている。

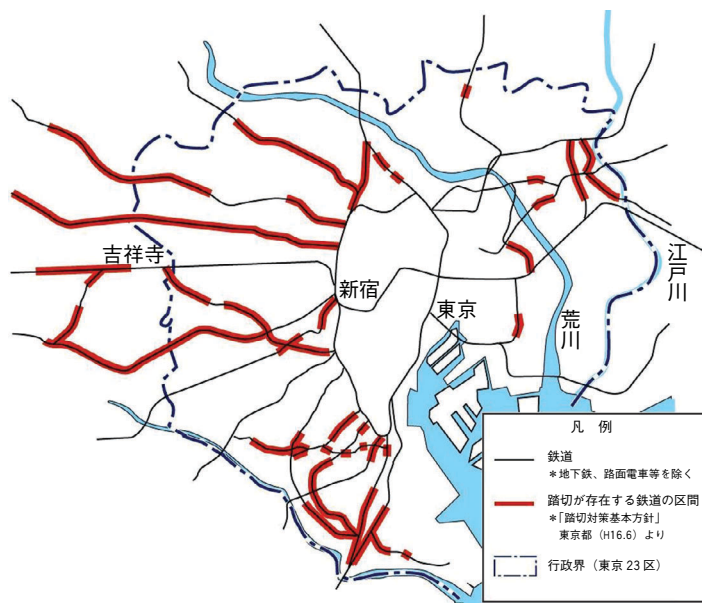
このように、「開かずの踏切」に対する取組が進むことにより、既存道路の交通環境の改善が期待される。

図表 2-6-9 「開かずの踏切」の地域別箇所数

所在地	箇所数
首都圏計	357
東京都	266
神奈川県	74
その他首都圏	17
近畿圏	134
中部圏	7
その他の地域	2
全国計	500

資料：「ボトルネック踏切現状調査(平成15年12月)」(国土交通省)により国土計画局作成

図表 2-6-10 東京都における踏切の状況



資料：国土交通省

1) ピーク時1時間当たりの遮断時間が40分以上の踏切

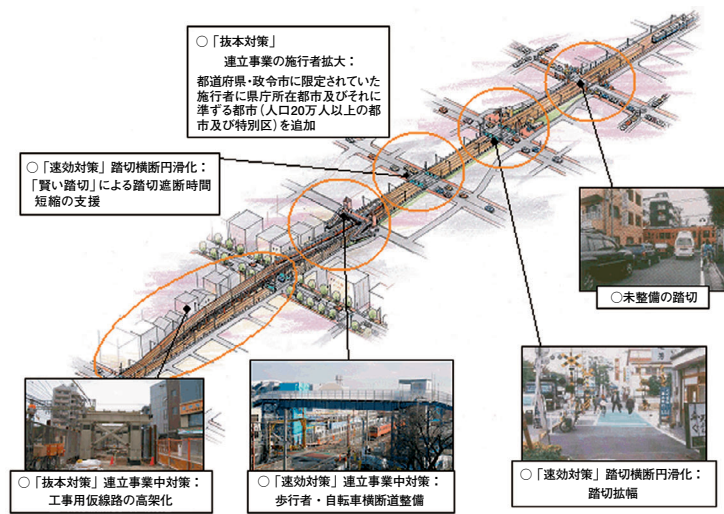
首都圏コラム

「開かずの踏切」解消等に向けた踏切対策の充実

社会問題化している「開かずの踏切」に対応するため、国土交通省では連続立体交差事業の施行者拡大による「抜本対策」の拡充に加え、踏切拡幅、「賢い踏切」による遮断時間の短縮等の「速効対策」を強化し、人の流れと地域社会を分断する「開かずの踏切」の解消等を推進することとしている。

このような取組を進めることで、安全で快適な交通環境や良好なまちづくりを実現することが期待されている。

図表 2-6-11 踏切対策のイメージ



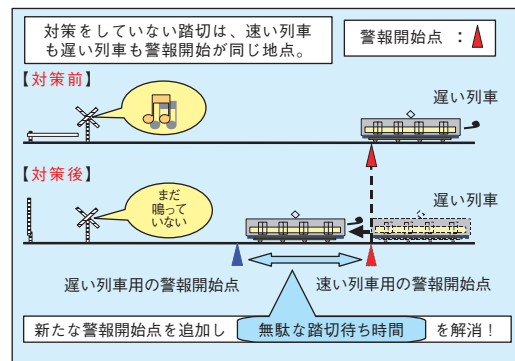
資料：国土交通省

（「賢い踏切」とは）

現在の遮断機では、列車の速度に関係なく、警報開始点に差し掛かった時点で警報機が鳴る仕組みとなっており、速度が遅い列車の場合には、早い列車に比べて踏切到達までに時間がかかるため無駄な踏切待ち時間が発生し、踏切遮断時間が長くなる原因の一つとなっていた。

そこで速度の遅い列車用の新たな警報開始点を追加することで無駄な踏切待ち時間を解消する「賢い踏切」の導入により、踏切の遮断時間を短縮する効果が見込まれる。

図表 2-6-12 「賢い踏切」のイメージ

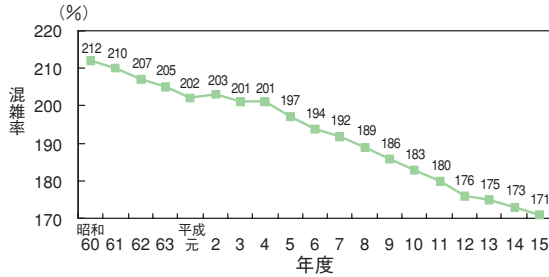


資料：国土交通省

③鉄道の混雑緩和や利便性向上等に寄与する取組

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るものの、一部の路線・区間においては、ピーク時に依然として200%を上回る混雑率となっている（図表2-6-13、2-6-14）。

図表 2-6-13 東京圏主要鉄道路線における混雑時の平均混雑率の推移



資料：国土交通省資料により国土計画局作成

図表 2-6-14 混雑率の高い主な路線（平成15年度）

事業者名	路線名	区間	混雑率 (%)
東日本旅客鉄道(株)	京浜東北線	上野→御徒町	225
	山手線	上野→御徒町	223
	京浜東北線	大井町→品川	218
	中央線快速	中野→新宿	218
	総武線緩行	錦糸町→両国	211
	埼京線	池袋→新宿	211
	横浜線	小机→新横浜	205
	東海道線	川崎→品川	204
	常磐線緩行	亀有→綾瀬	200

資料：「数字で見る鉄道」により国土交通省国土計画局作成

首都圏では、通勤通学時の混雑緩和、速達性の更なる向上や移動の円滑化など、鉄道ネットワークの充実のため、引き続き新線の建設などの整備が進められている。（図表2-6-15）

図表 2-6-15 新線建設中の主な都市鉄道・都市モノレール・新交通システム（平成17年3月現在）

事業者名	路線名	区間	開業予定
首都圏新都市鉄道(株)	つくばエクスプレス	秋葉原～つくば	H17年8月
横浜市	4号線	日吉～中山	H19年度
東京地下鉄(株)	13号線	渋谷～池袋	H19年度
千葉都市モノレール(株)	1号線	県庁前～中央博物館・市立病院前	H20年度
(株)ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	H17年度
東京都地下鉄建設(株)	日暮里・舎人線	日暮里～見沼代親水公園	H19年度

資料：国土交通省資料により国土計画局作成

また、既存ストックの機能を向上させるような取組として、輸送力増強に資する貨物線の旅客化、複々線化等が推進されている（図表2-6-16）。平成16年6月にはJR池袋駅構内の立体化事業において、埼京線と湘南新宿ラインのホームが上下方面別に整理されるとともに、同年10月のダイヤ改正で湘南新宿ラインが、平日1日当たりで従来の38往復から64往復に増強された。

その結果、埼京線赤羽～新宿間の混雑緩和が図られた。平成16年11月には小田急小田原線の世田谷代田～喜多見間（6.4km）の複々線化が完成し、上り急行の町田～新宿間の所要時間が5分短縮されたほか、新宿～藤沢・小田原間でより速達性を重視した快速急行の運転が開始された。

図表 2-6-16 首都圏の既存ストックの機能向上に寄与する取組

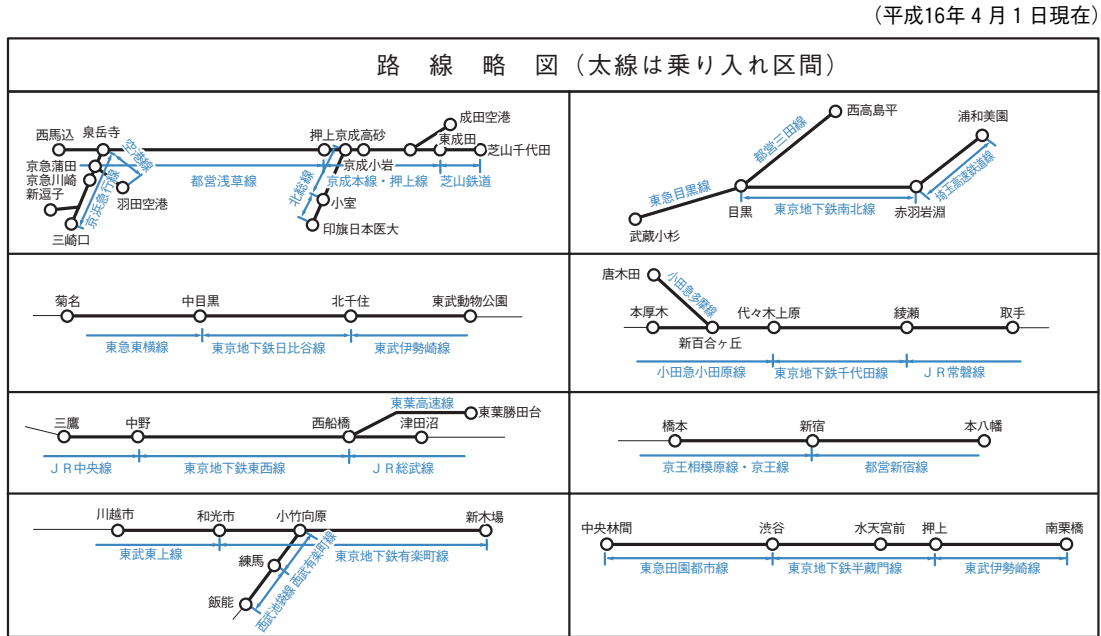
開業年度	事業者名	路線名	区分
H13年度	東日本旅客鉄道(株)	湘南新宿ライン	短絡線整備
H13年度	西武鉄道(株)	池袋線（中村橋～練馬高野台）	複々線化
H14年度	東日本旅客鉄道(株)	埼京線（恵比寿～大崎）	貨物線旅客化
H14年度	西武鉄道(株)	池袋線（練馬～中村橋）	複々線化
H16年度	小田急電鉄(株)	小田原線（世田谷代田～喜多見）	複々線化
H16年度	東武鉄道(株)	野田線（東岩槻～春日部） （新鎌ヶ谷～鎌ヶ谷） 東上線（森林公園～武蔵嵐山信号場）	複線化

資料：「数字でみる鉄道」等により国土交通省国土計画局作成

こうした取組のほか、鉄道事業者間の乗換の際の利便性の向上等を図るために、相互乗り入れ、直通運転が行われてきた（図表2-6-17）。今後も、渋谷駅等の地下化による東急東横線と東京メトロ13号線との相互直通運転化や、JR新宿駅と東武日光駅や鬼怒川温泉駅を結ぶ相

互直通の特急列車運行などが計画されており、既存の首都圏の鉄道ネットワークをいかした鉄道利用者の利便性向上に資する様々な取組が予定されている。

図表 2-6-17 都市鉄道の相互乗り入れ状況（首都圏）



首都圏コラム

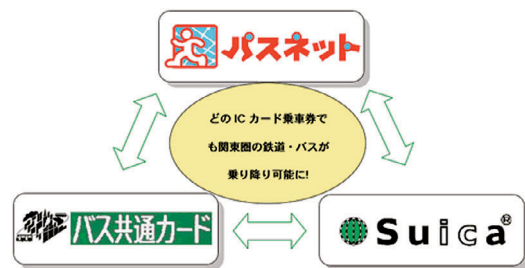
ICカード乗車券をいかした鉄道・バス利用者の利便性の向上

平成15年7月、首都圏における乗り継ぎの利便性の向上などスムーズな交通利用の実現を目的として、「パスネット」、「バス共通カード」及び「Suica」を発行する事業者は、ICカード乗車券の導入と相互に鉄道・路線バスの乗降が可能となる「相互利用」を実現することで合意した（図表 2-6-18）。これに伴い、平成16年3月、新しくICカード乗車券に関する共通業務を行う会社として、(株)ICカード相互利用センターが設立され、平成18年度の利用開始に向けた準備が進められている。

また、平成17年2月、上野駅では駅構内のほとんどの店舗等で「Suica」による決済が可能となるなど、ICカード乗車券は、鉄道の乗降以外にも広く使えるようになりつつある。

このように、現在、首都圏では、ICカード乗車券をいかした鉄道・バス利用者の利便性の向上に向けた様々な取組が進められている。

図表 2-6-18 「相互利用」のイメージ



資料：各事業者発表資料

(2) 航空輸送に関する状況

首都圏の空港は、国際・国内航空ネットワークの充実と利用者利便の一層の向上が求められており、こうした要請に応えるため、滑走路の整備やターミナルの拡大等による空港容量の拡大を行っている（図表 2-6-19）。

①成田国際空港の整備

成田国際空港（以下「成田空港」という。）は、平成14年4月18日に延長2,180mの暫定平行滑走路が供用開始され、発着能力が大幅に増大したことにより、アジアを中心とした諸外国からの新規乗り入れ・増便が実現するとともに、国内線も強化されたところである。しかしながら、平成16年には成田空港の年間利用客数が初めて3,000万人を突破し、暫定平行滑走路のままでは、今後も増大が見込まれる成田空港の国際航空需要は、近い将来、更なる逼迫が予想される。さらに、本来計画の2,500m滑走路が完成し、機材の大型化が可能になったとしても、現在地元と合意されている発着回数では将来処理能力の限界に達することが予測されるため、地元と協議しつつ発着回数の増加を図る必要がある。

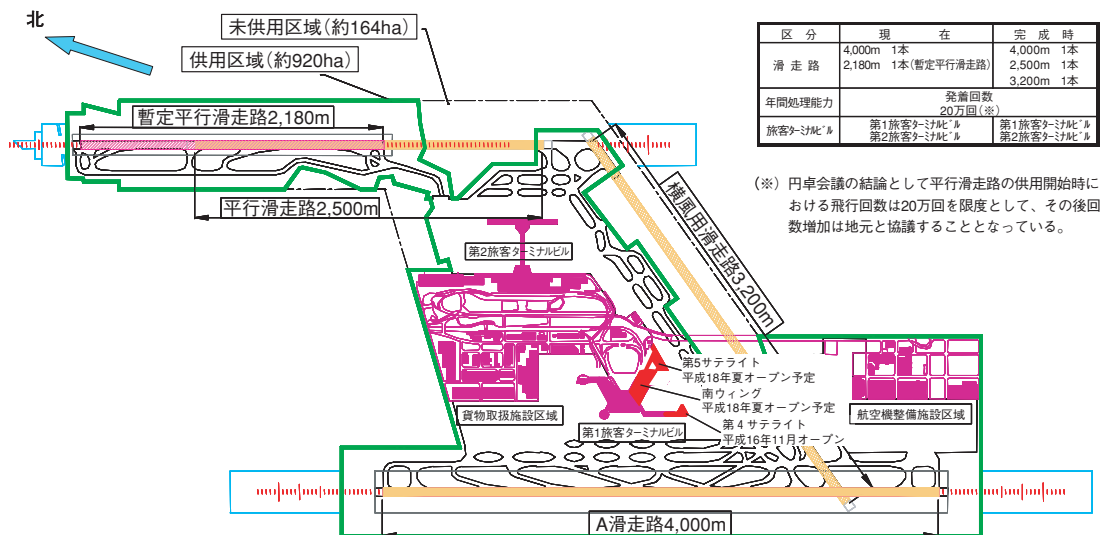
また、成田空港では、旅客の利便性の向上を図るため第1旅客ターミナルの改修工事を行っており、平成16年は第4サテライトの増改築と中央ビル新館の増築が終了したところである。引き続き、南ウイングと第5サテライトの増改築について、平成18年の完成を目指して整備が進められている（図表 2-6-20）。

図表 2-6-19 平成16年度の首都圏の主な空港整備状況

成田空港	エプロン等基本施設の整備や第1旅客ターミナルの改修（平成18年完成予定）を推進。
羽田空港	沖合展開事業第3期について、第2旅客ターミナルの整備を推進し、平成16年12月1日に供用開始。再拡張事業について、早期着工・早期完成を目指し調査検討を推進。
百里飛行場	民間共用化にかかる事業を推進。
首都圏第3空港	長期的な視点に立って、引き続き調査検討。

資料：国土交通省

図表 2-6-20 成田空港の施設計画

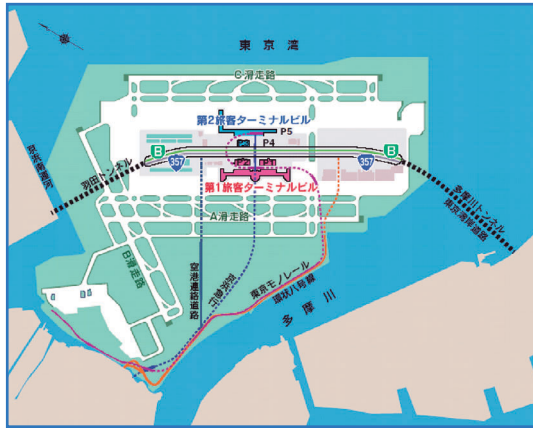


資料：国土交通省

②東京国際空港の整備

東京国際空港（以下「羽田空港」という。）では、沖合展開事業第3期計画にかかる第2旅客ターミナルの整備が完了し、平成16年12月1日に供用が開始された。第2旅客ターミナルの供用により、ターミナルビルから直接航空機に搭乗できる便数の割合が約6割から約9割に増加し、ターミナルビルと遠隔スポットの間のバス移動を強いられる旅客の割合が大幅に減少され、利用者の利便性が一段と向上されることとなった。

図表 2-6-21 羽田空港へのアクセス



資料：国土交通省

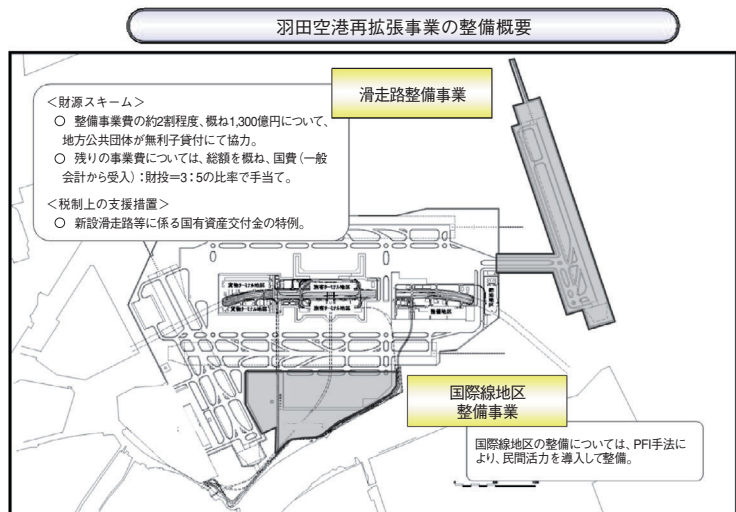
空港へのアクセスについても、同日に、東京モノレールの第2旅客ターミナルビルへの乗り入れが行われたとともに、第2旅客ターミナルと環状八号線を結ぶ空港連絡道路が供用され、首都高速道路に接続するランプも増設された（図表 2-6-21）。

一方、平成14年6月に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」において、「財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る」とされたことを

受け、新たに4本目の滑走路を整備し、年間の発着能力を現在の28.5万回から40.7万回に増強する再拡張が計画された。この再拡張により、路線網の更なる充実・多頻度化による利用者利便の向上が図られるとともに、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保した後の発着枠を活用した国際線定期便の受入れが可能になる。

再拡張事業は、平成16年度から事業化が認められ、入札契約手続を進めていた新滑走路建設工事については、平成17年3月に工事請負契約が締結されたところである。また、PFI¹⁾手法を活用して実施することとしている国際線地区の整備については、制度設計等の調査検討を行ったところである（図表 2-6-22）。

図表 2-6-22 羽田空港再拡張事業スキーム



資料：国土交通省

1) Private Finance Initiative。公共施設の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。

(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

海上輸送に関しては、香港、上海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2-6-23）、東京港及び横浜港をはじめとする我が国の港湾が、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国際競争力の向上を図ることが必要である。

図表 2-6-23 コンテナ取扱ランキング

昭和55年		平成16年	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャージー	1,947	1(1) 香港	21,932
2 ロッテルダム	1,901	2(2) シンガポール	20,600
3 香港	1,465	3(3) 上海	14,557
4 神戸	1,456	4(4) 深圳	13,650
5 高雄	979	5(5) 釜山	11,430
6 シンガポール	917	6(6) 高雄	9,710
7 サンファン	852	7(8) ロッテルダム	8,300
8 ロングビーチ	825	8(7) ロサンゼルス	7,321
9 ハンブルク	783	9(9) ハンブルク	7,003
10 オークランド	782	10(11) ドバイ	6,428
...
12 横浜	722
...	...	20(17) 東京	3,580
16 釜山	634
...	...	29(27) 横浜	2,610
18 東京	632
...	...	※(31) 名古屋	2,300
...	...	※(32) 神戸	1,840
46 名古屋	206

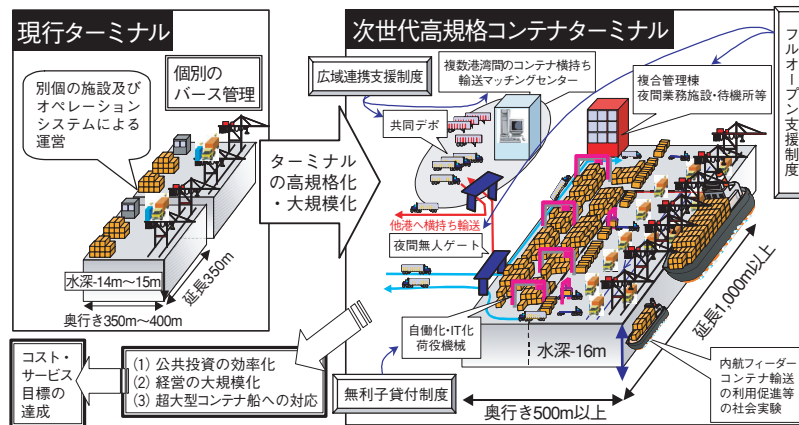
注1：TEUとは、20ft.コンテナ換算のコンテナ取扱個数を表す単位。
 注2：※は、31位以下のため、具体的順位は不明。
 ()内は、平成15年の順位。
 注3：東京港、横浜港及び名古屋港の取扱量は速報値。神戸港の取扱量は推定値。
 資料：国土交通省港湾局作成

②スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

平成14年11月の交通政策審議会答申「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」において、スーパー中枢港湾の育成が提言された。

スーパー中枢港湾プロジェクトは、我が国の港湾の国際競争力を向上させるため、アジアの主要港をしのぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体でハード・ソフト連携した施策を展開し、次世代高規格コンテナターミナル（図表2-6-24）の形成を図るものであり、平成16年7月23日に京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）、阪神港（大阪港・神戸港）の3地域が指定を受けた。

図表 2-6-24 次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ



資料：国土交通省

世界有数の大都市である首都圏を背後に持つ京浜港において次世代高規格コンテナターミナルとして位置付けられているのが、横浜港の本牧ふ頭BC突堤間地区である。BC突堤間地



本牧ふ頭BC突堤間地区

資料：横浜市

区は総延長1,390m、水深-13m~-16m（暫定-15m）の岸壁を有し、これらの岸壁と第1期ヤードが供用中である。現在、第2期ヤードの建設も進められており、完成後は総面積50haにも及ぶヤードが誕生する。

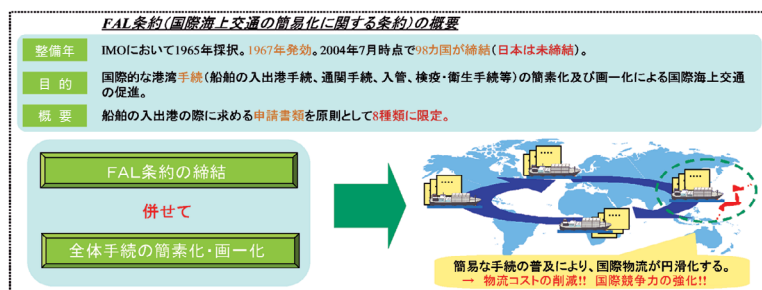
また京浜港では、広域連携強化に向けて、港湾間の横持ち輸送の効率化、施設使用手続の共通化、IT化促進等の取組も進める予定である。

③輸出入・港湾関連手続の簡素化

我が国の港湾はソフト面でアジアや欧米の主要港湾に比べて立ち遅れており、コストの低減やリードタイムの短縮といった国際物流の効率化を図るため、輸出入・港湾関連手続の簡素化・標準化への取組を一層推進する必要がある。

その一環として、外来船舶の入出港に関する手続等の簡素化・迅速化を図ることを内容とするFAL条約（国際海上交通の簡易化に関する条約：Convention on Facilitation of International Maritime Traffic、図表2-6-25）を締結することとなっているが、締結するに当たり、港湾管理者が各々の条例等に基づいて定めている入出港届の様式を、条約に従い国際標準様式に統一されるよう平成17年通常国会において「港湾法」(昭和25年法律第218号)の改正を行い、その後、所要の国土交通省令の改正を行う予定である。港湾EDI¹⁾システムもこれに対応した手続を処理できるようにシステム改良を行い、ワンストップサービスの利便性向上を図る予定である。

図表 2-6-25 FAL条約の概要



資料：国土交通省

また、国際港湾物流の情報化に関して、コンテナターミナル・海貨・通関・陸運等の国際物流に携わる事業者と関係行政機関も含めた関係者間の情報の交換・共有を可能にする共通のシステム環境「港湾物流情報プラットフォーム」の構築に取り組んでいる。その取組の中で、コンテナターミナルのゲートにおけるコンテナ搬出入業務の大幅な効率化及びセキュリティ対策を図ることを目指し、国土交通省及び主要な港湾管理者が共同で「日本コンテナ物流情報ネットワークシステム（通称 JCL-net: Japan Container Logistics Network）」を開発した。当システムは、首都圏の港湾では東京港及び横浜港において平成17年3月22日に供用開始された。

1) Electronic Data Interchange：港湾管理者、港長にかかる申請・届出等の行政手続を電子的に行うシステム。

2. 情報通信体系の整備

(1) 情報通信基盤の整備状況

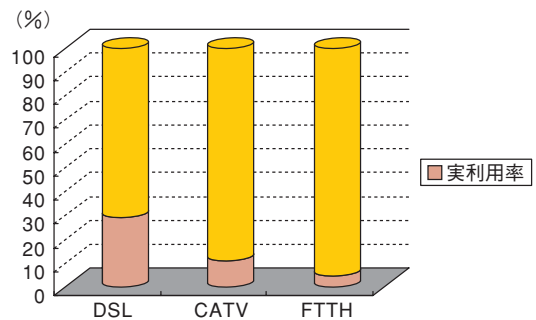
① e-Japan戦略等の動向

IT戦略本部において策定された「e-Japan戦略」及び「e-Japan戦略Ⅱ」では、目標年次である2005年までに、我が国が世界最先端のIT国家になることを目指すとし、「少なくとも3,000万世帯が高速インターネットアクセス網に、また1,000万世帯が超高速インターネットアクセス網に常時接続可能な環境を整備する」ことを目標の一つとして掲げ、官民の協力による戦略的な取組が行われてきた。平成16年6月には、2005年における世界最先端のIT国家の実現を確実なものとするため、また、2006年以降も世界最先端であり続ける上での布石として、「e-Japan重点計画-2004」が策定された。

これらの取組により、ブロードバンドの利用環境などの基礎的な情報通信基盤は順調に整備が進んだことで、平成15年末時点の利用可能世帯数は、高速インターネットであるDSL¹⁾が3,500万世帯、CATV²⁾が2,300万世帯、超高速インターネットであるFTTH³⁾が1,770万世帯に達し、e-Japan戦略の目標年次である2005年を前にして、目標を上回ることとなった。しかしながら、実利用率（利用可能世帯数に対する加入数の割合）が、DSLで29%、CATVで11%、FTTHで5%という水準にあり（図表2-6-26）、今後は利活用の促進がより重要になっている。

このようなe-Japan戦略の進捗を受け、総務省は平成16年12月に、2010年のユビキタスネット社会の実現に向けた次世代の政策パッケージとして「u-Japan政策」をとりまとめた。u-Japan政策では、e-Japan戦略の目標年次後の2006年以降を踏まえ、「2010年には世界最先端のフロントランナーとして世界を先導する」ことを大目標に置いている。

図表2-6-26 ブロードバンド実利用率
(平成15年12月末現在)



資料：総務省資料により国土交通省国土計画局作成

② 首都圏における整備状況

首都圏における高速インターネット（DSL、CATV）の普及状況（平成16年9月現在）は、加入件数でDSL約537万件、CATV約102万件の合計約639万件となっており、前年同月の約500万件から1年間で約28%の伸び率を示している（図表2-6-27）。

都県別の世帯普及率をみると、首都圏全体では39.8%と、全国の33.1%を上回っており、特に、東京都、神奈川県では、40%を超える普及率となっている（図表2-6-28）。

超高速インターネット（FTTH）は、新規参入事業者による競争の結果、料金の低廉化が進み、全国の加入件数は平成16年12月末現在で約240万件に達するなど、前年同月の約89万件

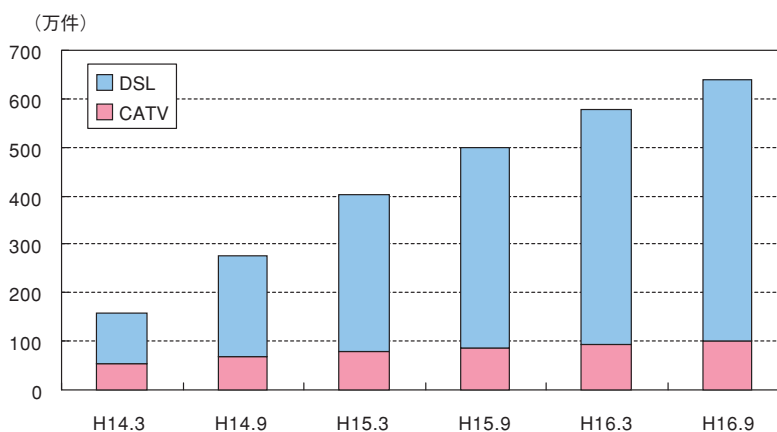
1) DSL (Digital Subscriber Line)：電話線を使用して提供される高速インターネットサービス。

2) CATV (Community Antenna Television)：テレビ放送用のケーブルを使用して提供される高速インターネットサービス。

3) FTTH (Fiber To The Home)：光ファイバを使用して提供される超高速インターネットサービス。

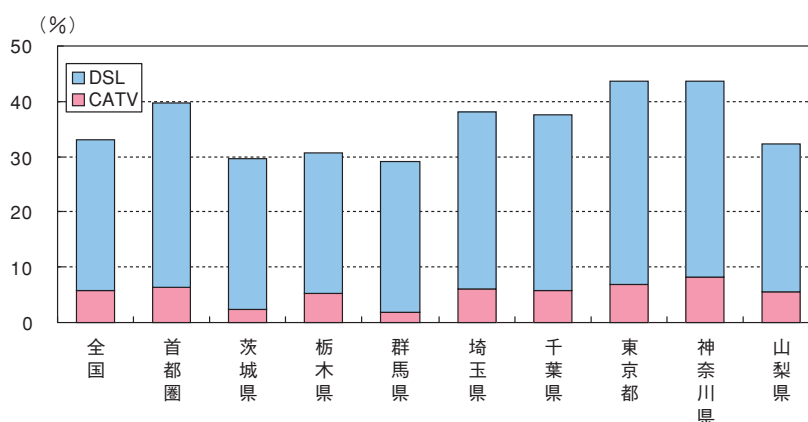
から約2.7倍の伸びを示しており着実に普及している。首都圏においては、492市区町村中194の市区町村で利用可能¹⁾となっている。

図表 2-6-27 首都圏における高速インターネット（DSL、CATV）加入者の推移



資料：総務省資料により国土交通省国土計画局作成

図表 2-6-28 首都圏における高速インターネット（DSL、CATV）世帯普及率（H16年9月現在）



資料：総務省資料により国土交通省国土計画局作成

(2) 情報通信技術（ICT）の活用と安全・安心に対する意識

近年、特に首都圏等における大都市圏では、都市型犯罪の増加や自然災害に対する不安の増大が指摘されている。生活者アンケート²⁾において、日本社会が将来に向け取り組むべき重要な課題として「安全・安心な生活環境の実現」との回答が最多となるなど、都市生活における安全・安心の確保が課題となっている。

また、平成17年1月に大都市圏の住民を対象に行ったアンケート³⁾によると、日常の都市生活において不安や危険を感じている分野は、「災害」、次いで「犯罪」の順となっている（図表2-

1) 平成17年1月末現在のNTT東日本B FLET'S提供エリア。対象市区町村の一部地域でも提供エリアに入っていれば利用可能として計上している。

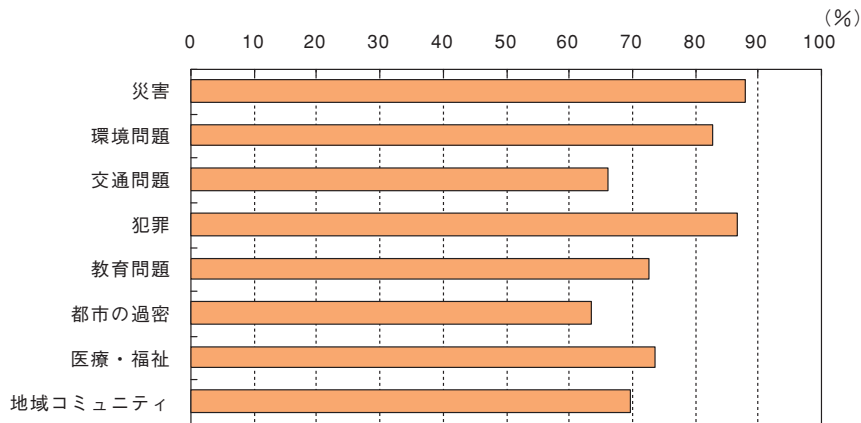
2) 総務省「ユビキタスネット社会の実現に向けた政策懇談会」最終報告書（平成16年12月）

3) 首都圏、近畿圏、中部圏の居住者を対象に、平成17年1月国土交通省国土計画局実施。有効回答数2,017。

6-29)。

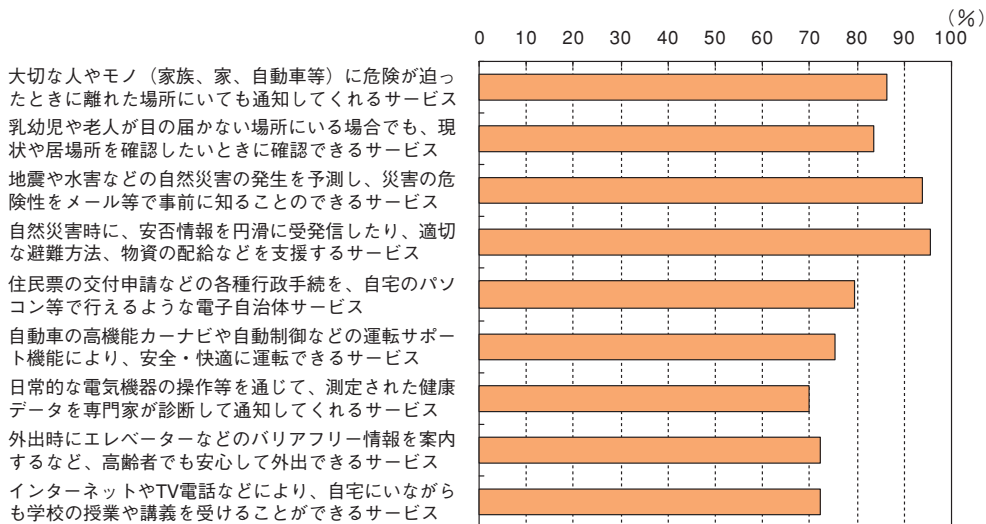
さらに、情報通信に関するサービスの利用意向についても、「災害」、「犯罪」に関連するものに対するニーズが高く、特に「災害時に、安否情報を円滑に受発信したり、適切な避難方法などを支援するサービス」、「災害の危険性をメール等で事前に知ることのできるサービス」で利用意向が90%を超えている（図表 2-6-30）。

図表 2-6-29 日常の都市生活において不安や危険を感じている分野



注：「現在も将来も不安」、「現在不安を感じないが将来は不安」と回答した人の合計。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 2-6-30 情報通信に関するサービスの利用意向



注：「ぜひ利用したい」、「利用したい」と回答した人の合計。
資料：国土交通省国土計画局調べ

(3) 情報通信技術の活用による安全・安心の確保への取組事例

首都圏において、情報通信技術を活用し、安全・安心の確保に取り組んでいる事例を以下に示す。

①防災システム

平成16年10月に発生した新潟県中越地震においては、通常の電話回線による通話がつながりにくい中、携帯電話の災害用伝言板が被災者の安否確認に威力を発揮するなど、情報通信技術を活用した取組が効果を上げた。

茨城県つくば市では、突然の災害から市民を守るため、情報通信技術を活用した防災システムの構築に取り組んでいる。このシステムはGIS¹⁾防災監視Webカメラシステム、防災Webシステム、災害通知メールシステムの3つのシステムから構成されている。

GIS防災監視Webカメラシステムは、市内3箇所に計6台設置した防災監視カメラにより、災害時には被災状況等を消防本部からリアルタイムで把握することができるシステムである。

防災Webシステムは、災害現場から送信された映像データ等を、Webページに即時に自動配信することで、市民や関係者などが速やかに情報閲覧を行えるようにするシステムである。

災害通知メールシステムは、市民等が自宅や勤務先などの災害情報の連絡を希望する地点を登録しておく、火災等の災害発生時に、対象地周辺に登録のある市民等に災害情報がメールで配信されるシステムである。サービスは平成15年10月から開始され、平成17年1月末現在の登録者数は約1,500人となっている。

いずれのシステムもGISと連動しているため、地図上での災害状況の確認や災害エリアの表示、避難命令の通知等が可能であり、避難活動や災害復旧活動等への迅速な対応に貢献するものである。

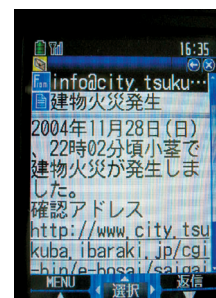
GIS防災監視Webカメラシステム



防災Webシステム



災害通知メールシステム



資料：つくば市

1) GIS (geographic information system)：地理情報システムのことで、位置や空間といった地理的な情報をデータ化し、総合的に管理することで地図上に視覚的に表示するシステム。

②新しいコミュニティの形成に向けたシステム

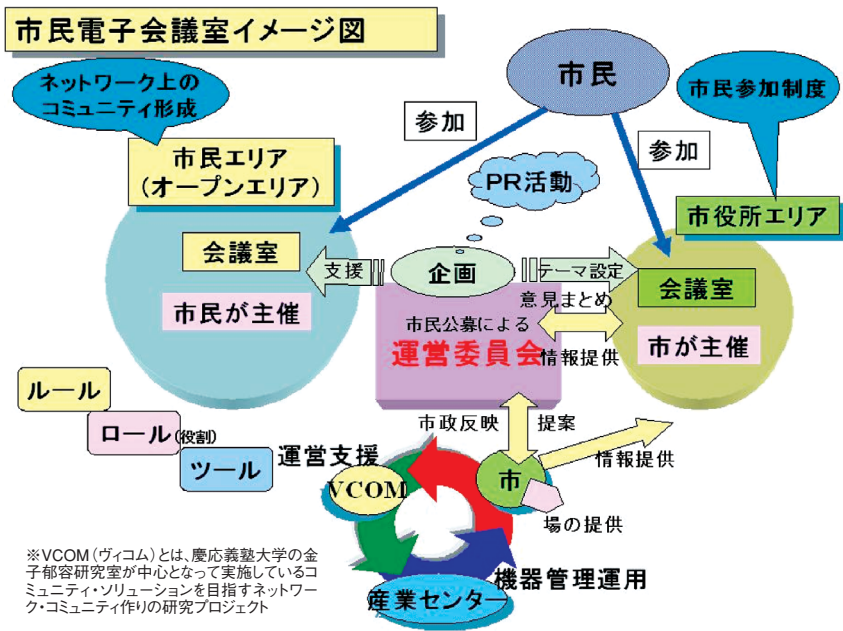
ボランティアネットワークの形成や行政への市民参画などに向けた地域の情報化に対する必要性が高まる中、情報通信技術を活用した新しいコミュニティの形成に向けた取組が行われている。

神奈川県藤沢市では、市民と行政の協働による共生的自治実現の一方策として、インターネットを活用した新しい市民提案制度の構築と、ネットワーク上のコミュニティ形成を目指して、市民電子会議室を設置している（図表2-6-31）。

市民電子会議室は、市政への新しい市民参加の場として活用されるとともに、市民の主催により、子育てや環境、福祉などをテーマに、バリアフリーやボランティアに関する問題も話し合われるなど、市政に関することから身近な生活の話題、地球環境に関わることまで、様々な意見や情報交換の場となっている。

平成17年1月末現在で、登録者数は約2,400名、登録会議室は135、アクセス件数は平成9年2月の開設以降、累計で約65万件に達し、市政への市民参加の拡大や参加者同士による地域における問題意識の共有化がみられるなど、新しい形のコミュニティ形成の有効なツールとして機能している。

図表 2-6-31 藤沢市市民電子会議室イメージ



資料：藤沢市

このような情報通信技術を活用した各種取組の展開により、都市生活における不安や危険を解消し、安全・安心な社会を構築していくことが期待される。

首都圏コラム

「ユビキタスネットワーク社会」の実現に向けた取組

「ユビキタス」とは、どこにでも存在するという意味で、パソコンや携帯電話にとどまらず、家電製品などの身の回りのあらゆるモノがコンピューターとしてネットワークにつながり、様々なサービスが提供される「ユビキタスネットワーク社会」が、近い将来に実現することが期待されている。

これは、急速に進展した情報通信網のブロードバンド化や携帯端末の高度化等により現実性が高まったものであり、いつでも・どこでも・なんでも・だれでも簡単にネットワークにつながる環境が整備されることで、生活の質の向上や、安全・安心な社会の実現に向けた、各種の取組や社会実験が進められている。

総務省は、平成16年12月に「u-Japan政策」を取りまとめたが、この中でu-Japanの将来社会像として、自宅から体温、血圧等の情報をリアルタイムで病院に送信することで医師の診断を受けたり、障害者の方が外出する際に、目的地までの誘導や、歩道上の障害物を察知し通知するといった生活シーンを提示している。

また、国土交通省では、「自律移動支援プロジェクト」の実証実験を平成16、17年度の2年間で神戸市において実施することとした。このプロジェクトは、道路や駅、空港等といった主要施設において、障害者やその場所を初めて訪れる観光客でも、点字ブロックや案内板などに埋め込まれたICタグから、バリアフリー情報等の移動に必要な情報を得ることで、一人でも安心して移動できる環境の実現を目指すものである。平成16年度はプレ実証実験として、主として技術的な検証を行い、平成17年度には実験エリアや提供する情報を拡大して、実証実験を実施する予定である。

首都圏における取組としては、国土交通省が平成17年4月から約2ヶ月間の予定で、浅草において、ICタグによる観光情報提供についての実証実験を開始したほか、東京都台東区の上野恩賜公園で、ICタグによる来訪者への目的地までの経路案内や観光案内などを行う実証実験（図表2-6-32）を実施する予定であり、実験対象地域については、銀座など他地域への拡大も検討している。

このような取組が各地に展開されていくことで、誰もが安心して暮らすことができる、ユニバーサルデザインのまちづくりが進むことが期待される。

図表 2-6-32 上野恩賜公園における実証実験イメージ

- ・広場空間において、ICタグ、無線マーカー等のユビキタスID技術を利用
- ・利用者の位置を無線マーカー、GPSなどを用いて計測し、施設、店舗情報及び観光情報を提供
- ・電動カートや電子マネーなど、多様な利用方法について実験

＜画面での案内イメージ＞

名所のICタグからは、歴史的由来、施設前のICタグからは催し物情報などを提供（携帯情報端末から入手）

資料：東京都資料により国土交通省国土計画局作成

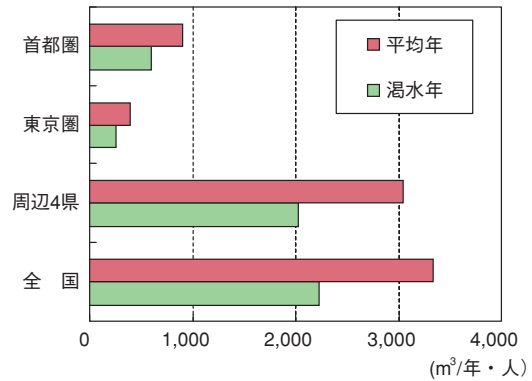
3. 水供給体系・エネルギー供給体系の整備

(1) 首都圏の水供給体系

① 首都圏の水資源事情

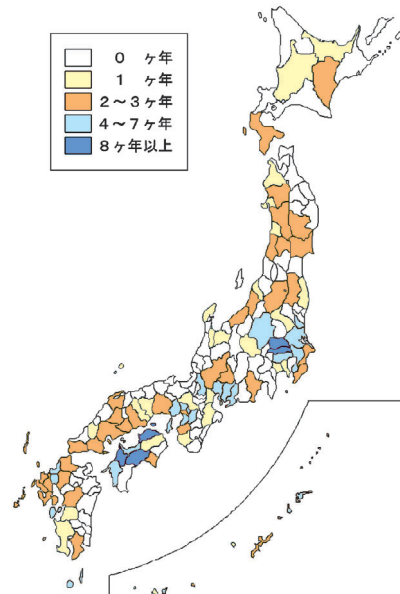
首都圏においては、人口が多いため、人口1人当たりの使用できる水量が全国と比較して少ない状況である（図表2-6-33）。また、首都圏で使用されている水のほとんどが荒川、利根川等の河川を取水源としている中で、現在整備が進められている水資源開発施設は完成まで長期間を要することもあり、いまだに水需要に対して河川が安定的に水を供給できる能力が追いついていない状況である。首都圏全体の水資源の確保状況は、依然として都市用水²⁾の使用量の約12.5%を不安定取水³⁾に依存しており（図表2-6-34）、それだけ河川流量の変動に影響されやすく、近年においても度々渇水が発生している（図表2-6-35）。

図表 2-6-33 1人当たりの水資源賦存量¹⁾



資料：国土交通省

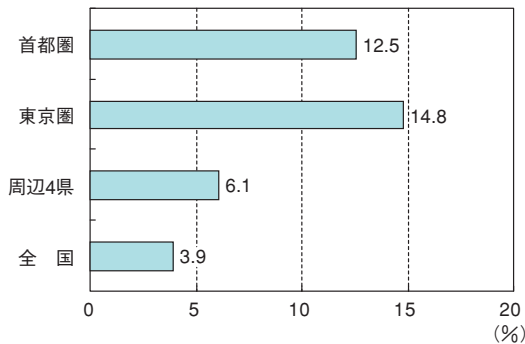
図表 2-6-35 最近20ヶ年で渇水の発生した状況



注：昭和59年から平成15年の間で、上水道について減断水のあった年数。

資料：国土交通省

図表 2-6-34 都市用水使用量に対する不安定取水量の割合



注1：都市用水使用量は平成13年値。

注2：不安定取水量は、不安定取水を安定化させるために確保すべき水量として計上(平成15年末現在)。

資料：国土交通省

1) 水資源賦存量：水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量を指す。

2) 都市用水：生活用水と工業用水。

3) 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。

②平成16年度の主な動き

首都圏における安定した水資源の確保のため、平成16年度においては引き続き、水資源開発施設等の整備とともに、再生水や雨水の活用等の水資源の有効利用等の取組が推進された。また、八ツ場ダム、湯西川ダムの基本計画が変更されるとともに、利根川水系及び荒川水系における新たな水資源開発基本計画の改定に向けて検討が進められた。

首都圏コラム

「安全でおいしい水プロジェクト」の推進

東京都における水道は、国が定める水質水準（50項目）において全項目を高いレベルでクリアしている状況である。しかし、近年のライフスタイルの変化に伴って、水道水質に対する都民のニーズが高まっており、さらなる水質の向上が求められている。

そこで、東京都は、平成16年6月の水道週間に合わせて「安心でおいしい水プロジェクト」をスタートした。本プロジェクトは、におい、味、外観に関して東京都が独自に定めた「おいしさに関する水質目標」（図表 2-6-36）の達成に向けて、水源から蛇口までの総合的な施策を推進するものである。また、水道水の現状とプロジェクトの取組を都民に正しく伝えるキャンペーンを実施する等により、都民により安全でおいしい水を供給するとともに、水道水に対する満足度の向上を目指すこととしている。

図表 2-6-36 おいしさに関する水質目標

区分	項目	重点目標	単位	国が定めた水質基準等	設定する目標	
					水質目標値	目標値の目安
におい	残留塩素	◎	mg/L	1.0以下 0.1以上	0.4以下 0.1以上	ほとんどの人が消毒用の塩素のにおいを感じない
	カルキ臭	◎	—	—	指標化を検討中	ほとんどの人がカルキ臭を感じない
	臭気強度 (TON)		—	3以下	1 (臭気なし)	異臭味(カルキ臭を除く)を感じない
	カビ臭物質		ng/L	10以下	0	カビ臭を感じない
味	2-メチルイソボルネオール		ng/L	10以下	0	
	ジェオスミン		ng/L	10以下	0	
外観	有機物質 (TOC)	◎	mg/L	5以下	1以下	不快な味を感じない
	色度		度	5以下	1以下	
	濁度		度	2以下	0.1以下	色や濁りがわからない

注：上記の目標値は、給水栓での値。
資料：東京都

ペットボトル「東京水」
(高度浄水処理水)



資料：東京都

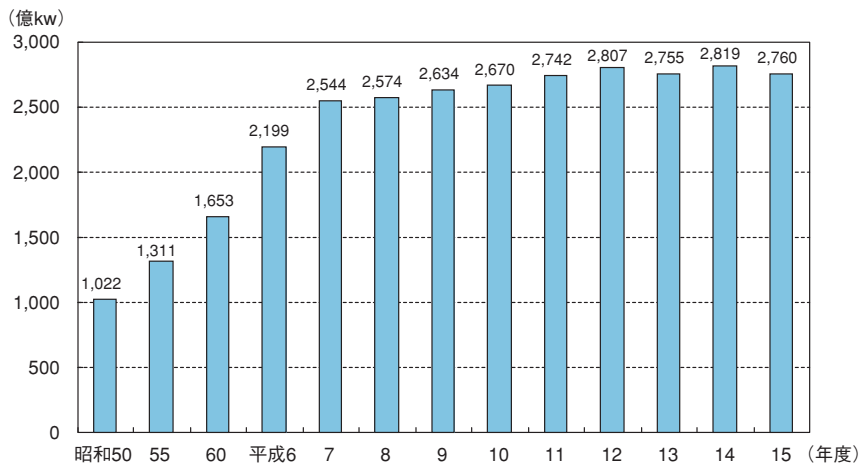
(2) 首都圏のエネルギー事情

①首都圏のエネルギー需給（電力・ガス）

首都圏における平成15年度の販売電力量（東京電力(株)管内）は、2,760億kWh、対前年度比2.1%の減であった(図表2-6-37)。これは、冷夏や暖冬の影響による冷暖房需要の減少、年度前半の生産活動の停滞による産業用需要の伸び悩み等によるものと考えられる。

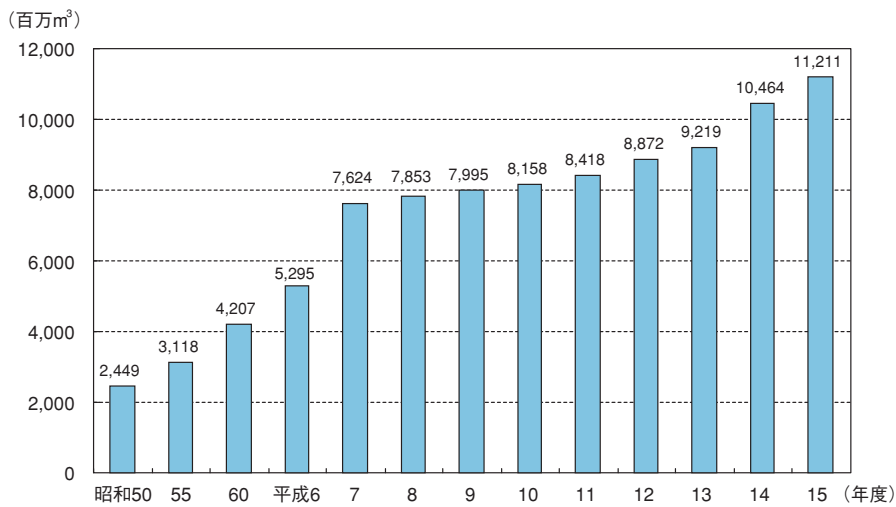
また、ガス販売量（東京ガス(株)管内）は、11,211百万m³、前年度比7.1%の増であった(図表2-6-38)。これは、平成15年度は年度当初及び夏場の低気温による需要増、業務用(商業用、公用及び医療用)や工業用の需要が伸びたことなどによるものと考えられる。

図表 2-6-37 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国土計画局作成

図表 2-6-38 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（(社)日本ガス協会）等により国土交通省国土計画局作成

②新エネルギー産業ビジョン

今後の新エネルギー政策は、新エネルギーを産業としてとらえ、産業政策的な視点から競争力のある、自立したものとしていくことにより新エネルギーの普及導入を図っていくことが重要となってきている。そのため自立した持続可能な新エネルギー産業ビジョンとそれを実現するための施策の推進を図るため、平成16年6月に「新エネルギー産業ビジョン」が取りまとめられた。

「新エネルギー産業ビジョン」では、2030年頃までの中長期を見通した新エネルギー産業の将来像として、自立した持続的新エネルギービジネス及び地域経済と共存共栄するビジネスの展開、グローバル市場で競争力を有する国際社会に貢献する新エネルギーとなることが提言されている。この将来ビジョンを実現する新エネルギー産業を育てていくために、新エネルギーの特性を生かし、多様な付加価値を市場化する新しい新エネルギービジネスモデルなどの創出支援や、新たな新エネルギービジネスを担う人材などを育成する新エネルギー人づくりの支援等の支援策について提言されている。

首都圏コラム

木質バイオマスエネルギーの活用

(財)東京都農林水産振興財団は、東京都多摩地区にある東京都の総面積の3割に相当する約53,000haの森林が、長引く木材価格の低迷により荒廃するのを防ぐとともに、新エネルギーの活用による森林と林業の再生のために、東京の木材をエネルギーとして活用する木質ペレット製造事業を支援している。

木質ペレットは、現在有効活用されていない、間伐材や製材所からの端材を原料とした燃料であり、二酸化炭素の排出削減効果があり、さらに、ダイオキシンを始めSOx、NOxの排出がごく僅かである。平成16年6月より、東京都青梅市に首都圏で初めての木質ペレット工場（東京木質資源活用センター）が完成し、操業を行っている。

木質ペレット工場



資料：(財)東京都農林水産振興財団

4. 下水道の整備

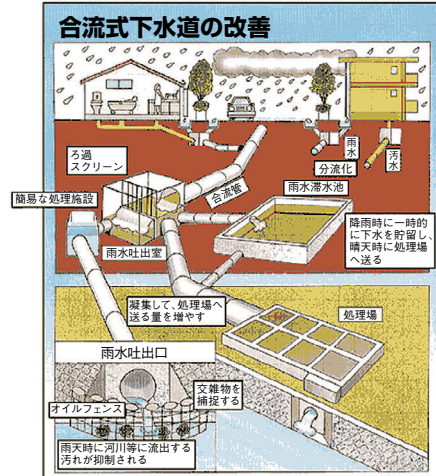
(首都圏における下水道)

汚水と雨水を同一の管きょ系統で排除する合流式下水道は、降雨時に未処理下水が河川等の公共用水域に排出されることがあり、水質汚濁上、公衆衛生上極めて重大な問題である。合流式下水道は、早くから下水道の整備に着手した大都市を中心に全国191都市¹⁾で採用されており、平成15年度末の合流式下水道改善率は全国で15.3%である。首都圏内においても、全国の約3割にあたる60都市で採用されており、引き続き改善策を推進する必要がある(図表2-6-39)。

また、指定湖沼や水道水源の水質保全、三大湾等の閉鎖性水域の富栄養化防止、下水処理水の再利用等を目的として、下水に含まれる窒素、リン等を除去する高度処理が推進されている(図表2-6-40)。しかし、環境基準達成のための高度処理人口普及率は全国において12.2%であり、いまだ低い状況にある。

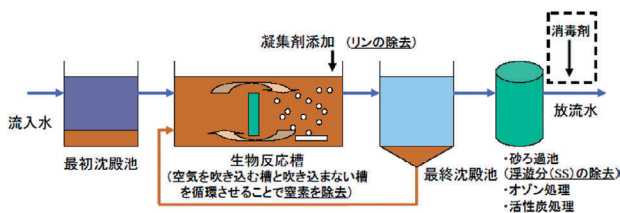
以上のような取組を進めている中で、水環境保全上必要とされる放流水質の達成程度を示す下水道水環境保全率²⁾をみると、平成15年度末で全国において29.4%であり、首都圏においては、12.2%と特に低い水準であるため、早急に対策を推進していく必要がある(図表2-6-41)。

図表 2-6-39 合流式下水道の改善イメージ



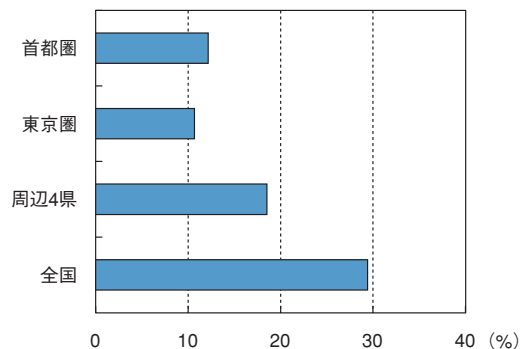
資料：国土交通省

図表 2-6-40 高度処理の一例(凝集剤併用型循環式硝化脱窒法)



資料：国土交通省

図表 2-6-41 下水道水環境保全率



資料：国土交通省

1) 平成15年度末現在。

2) 単に下水道が普及するだけでなく、水環境改善の観点から、高度処理が計画必要とされる地域については高度処理が、合流式下水道を有する地域については合流改善対策がそれぞれ実施されることにより、必要な放流水質が確保された区域内人口の、総人口に対する割合。

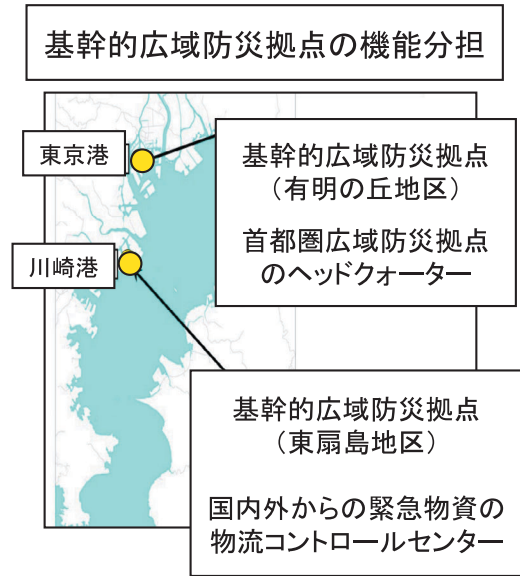
5. 沿岸域の利用

(1) 安全確保のための取組

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、生活・政治・経済諸機能を早急に回復するため、関係機関が連携して、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点等の形成を進めている。東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備が、都市再生プロジェクト（第一次決定）に位置付けられており、首都圏広域防災のヘッドクォーターとしての東京港有明の丘地区、国内外からの物流コントロールセンターとしての川崎港東扇島地区で整備が進められている（図表 2-6-42、P 86参照）。

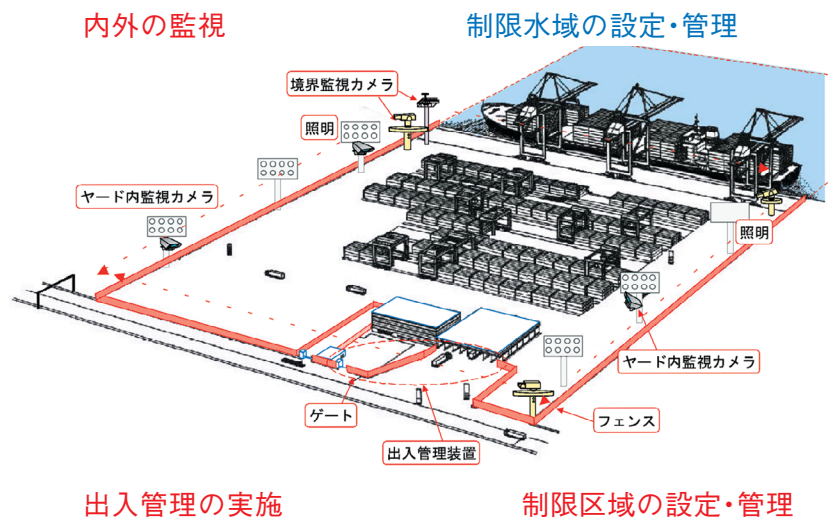
また、平成13年9月の米国同時多発テロを契機として、平成14年12月にSOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約：Safety of Life at Sea）が改正され、平成16年7月1日より世界中の港湾や船舶が協調して自己警備としての保安対策を強化することが義務付けられた。我が国では国内法として「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」（平成16年法律第31号）が平成16年4月7日に成立し、平成16年7月1日より施行されている。

図表 2-6-42 臨海部防災拠点機能



資料：国土交通省

図表 2-6-43 国際港湾施設の保安対策



資料：国土交通省

これにより、国際航海に従事する船舶が利用する一定規模の岸壁では、港湾施設の管理者（港湾管理者や民間企業）に対し、①「埠頭保安管理者」とよばれる保安の確保に関する業務の実施責任者の選任、②フェンス、ゲート、保安照明、監視カメラなど「埠頭保安設備」の設置、③制限区域内に立ち入る人や車両のチェックなどの保安措置の実施、④保安訓練の定期的な実施などが義務付けられた（図表2-6-43）。

（2）交通・物流基盤拡充のための取組

東京湾沿岸域では、平成14年4月11日に供用開始した東京港臨海道路により、羽田空港方面と中央防波堤地区とが結ばれ、交通利便性及び円滑化が飛躍的に向上したが、引き続き、中央防波堤地区と若洲地区を結ぶ臨港道路の事業が実施されている。また、横浜港本牧ふ頭と大黒ふ頭を結ぶ国道357号（横浜ベイブリッジ下層）が、平成16年4月24日に供用開始されたことにより、市街地の交通混雑の緩和が促進されたほか（P103参照）、平成16年12月22日には、本牧JCTが開通し、横浜中心部と横浜南部方面との交通アクセスの利便性が向上した。新交通については、臨海副都心において、ゆりかもめの延伸整備（有明－豊洲）が進められており、港湾については、平成16年7月23日に京浜港がスーパー中枢港湾に指定され、国際競争力向上に向け官民一体での取組が開始されたところである。

横浜港本牧ふ頭



資料：国土交通省

6. 都市再生施策の進捗

都市の魅力と国際競争力を高める必要性から、都市再生を通じた経済構造改革を図るため、内閣総理大臣を本部長、国務大臣を本部員とする都市再生本部が平成13年5月に内閣に設置され、これまでに17の都市再生プロジェクトが決定されている（首都圏に関するものは図表2-6-44参照）。ここでは、首都圏に関する都市再生施策等の進捗について紹介する。

図表2-6-44 都市再生プロジェクト一覧（首都圏に関するもの）

決定日等	プロジェクトの内容
第一次決定 (H13. 6. 14)	<ul style="list-style-type: none"> ◇東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備 ◇大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築 廃棄物・リサイクル関連施設の整備と水運等を活用した静脈物流システムの構築 ◇中央官庁施設のPFIによる整備
第二次決定 (H13. 8. 28)	<ul style="list-style-type: none"> ◇大都市圏における国際交流・物流機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ○大都市圏における空港の機能強化と空港アクセスの利便性向上 ○大都市圏における国際港湾の機能強化 ◇大都市圏における環状道路体系の整備 <ul style="list-style-type: none"> ○東京圏における環状道路の整備 首都圏三環状道路の整備推進、横浜環状線の整備推進 ◇都市部における保育所待機児童の解消 ◇PFI手法の一層の展開 <ul style="list-style-type: none"> ○東京都営南青山一丁目団地建替プロジェクトの推進
第三次決定 (H13.12. 4)	<ul style="list-style-type: none"> ◇密集市街地の緊急整備 <ul style="list-style-type: none"> ○密集市街地のうち特に火災等の可能性の高い危険な市街地を今後10年間で重点地区として整備 ○密集市街地全域について、敷地の集約化等に向けた住民の主体的取組の支援体制を強化するとともに民間活力を最大限発揮できる制度を導入 ◇都市における既存ストックの活用 <ul style="list-style-type: none"> ○既存の建築物について長期間にわたって活用を促す仕組の整備 ◇大都市圏における都市環境インフラの再生 <ul style="list-style-type: none"> ○大都市圏の既成市街地において、自然環境を保全・再生・創出することにより水と緑のネットワークを構築（「首都圏の都市環境インフラのランドデザイン」のとりまとめ（平成16年3月））
第四次決定 (H14. 7. 2)	<ul style="list-style-type: none"> ◇東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成
第五次決定 (H15. 1. 31)	<ul style="list-style-type: none"> ◇国有地の戦略的な活用による都市拠点形成 <ul style="list-style-type: none"> ○大手町合同庁舎跡地の活用による国際ビジネス拠点の再生 ○中央合同庁舎第7号館の整備を契機とした国有地を含む街区全体の再開発の実施
第八次決定 (H16.12.10)	<ul style="list-style-type: none"> ◇都市再生事業を通じた地球温暖化対策・ヒートアイランド対策の展開

資料：都市再生本部資料により国土交通省国土計画局作成

（1）都市再生緊急整備地域の指定

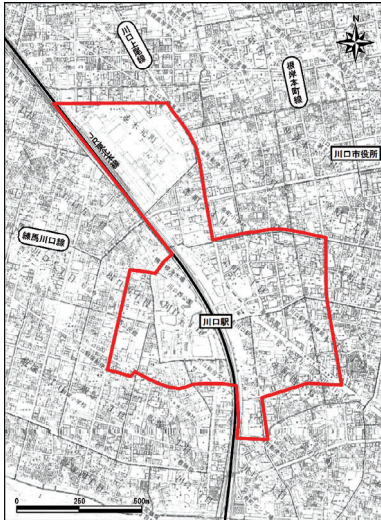
「都市再生特別措置法」（平成14年法律第22号）に基づき、都市の再生に関する施策の重点的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針（都市再生基本方針）が平成14年7月に閣議決定され、平成14年度以降、都市再生緊急整備地域の第一次から第三次指定が行われた。平成16年4月には、埼玉県川口市、神奈川県辻堂市、厚木市が都市再生緊急整備地域に第四次指定され（図表2-6-45）、首都圏においては、合計で24地域が指定されている。

都市再生緊急整備地域内においては、民間事業者が行う一定の都市開発事業について、その事業計画を国土交通大臣が認定し、これに対する債務保証、無利子貸付が民間都市開発推進機構から、出資・社債等取得が都市再生ファンド投資法人から支援される仕組みが用意されている。

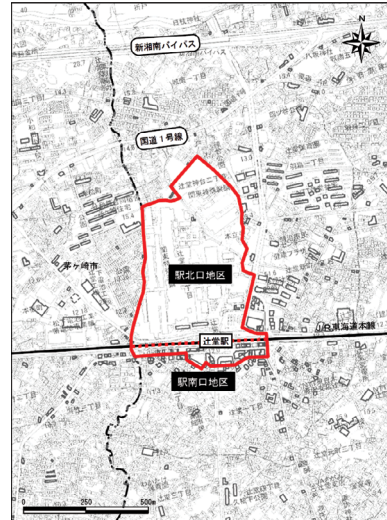
図表 2-6-45 都市再生緊急整備地域（第四次指定）

地域名称	整備の目標
川口駅周辺地域	東京に隣接し、鋳物業等の産業都市として発展してきた川口駅周辺地域において、大規模な工場跡地等の土地利用転換や敷地共同化により、多様な都市機能をもった複合市街地を形成
辻堂駅周辺地域	湘南地域に位置するJR辻堂駅周辺地域において、駅に面する大規模工場跡地の土地利用転換等により後背地の大学や工場との連携を活かし、多様な機能を持つ都市拠点を形成
本厚木駅周辺地域	神奈川県中央部の商業、業務の集積地である小田急電鉄小田原線本厚木駅周辺地域において、公益施設をはじめとする建物の共同化・更新、歩行者ネットワークの充実により、にぎわいのある複合市街地の形成

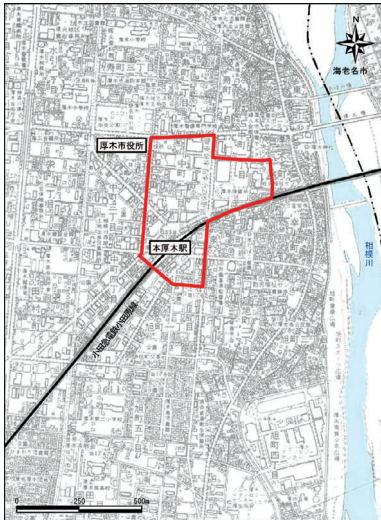
川口駅
周辺地域



辻堂駅
周辺地域



本厚木駅
周辺地域



資料：都市再生本部

（2）都市再生緊急整備地域内における認定民間都市再生事業

既に都市再生緊急整備地域に指定された地域では、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進行している。

東京駅・有楽町駅周辺地域では、特例容積率適用区域制度により、東京駅丸の内駅舎の未利用容積を活用しながら高度利用を図った（仮称）東京駅八重洲口開発事業が着工された（平成16年9月）。また、環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域では、六本木防衛庁跡地地区において、赤坂九丁目地区地区計画（再開発等促進区）の都市計画変更が行われ、東京ミッドタウンプロジェクトが着工された（平成16年5月）。

第

3

章

首都圏整備の推進

第1節

首都圏整備計画の推進

1. 首都圏整備計画

(首都圏整備計画)

首都圏整備計画は、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ため、「首都圏整備法」に基づき策定される計画であり、「基本計画」、「整備計画」及び「事業計画」から構成される。

「基本計画」は、首都圏内の人口規模、土地利用その他「整備計画」の基本となるべき事項について定めたものであり、今後の首都圏整備に関する基本方針や、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ている。現行の基本計画である第5次首都圏基本計画は、平成11年3月に策定され、平成11年度から平成27年度までの17箇年を計画期間としている。

「整備計画」は、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域（以下「政策区域」という。）内における公共施設等の整備並びにこれに関連して広域的に整備する必要がある交通通信体系及び水の供給体系の整備について定めるものである。現行の首都圏整備計画は、平成13年10月に策定され、平成13年度から平成17年度までの5箇年を計画期間としている。

「事業計画」は、「整備計画」の実施のために必要な毎年度の事業について定めるものである。

(第5次首都圏基本計画)

我が国をめぐると大きな変化の中で、首都圏の広域的な諸問題に対処し、人々の生活や活動の質を高めることができる社会の実現を目的として、第5次首都圏基本計画が平成11年3月に策定された。

基本計画では、我が国をめぐると大きな変化と第5次の全国総合開発計画である「21世紀の国土のグランドデザイン」を踏まえ、首都圏の将来像として、目標とする社会や生活の姿、目指すべき地域構造等を示している。

目標とする社会や生活の姿としては、1) 我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備、2) 個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現、3) 環境と共生する首都圏の実現、4) 安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成、5) 将来の世代に引き継ぐ共有の遺産としての首都圏の創造、の5項目をあげている。

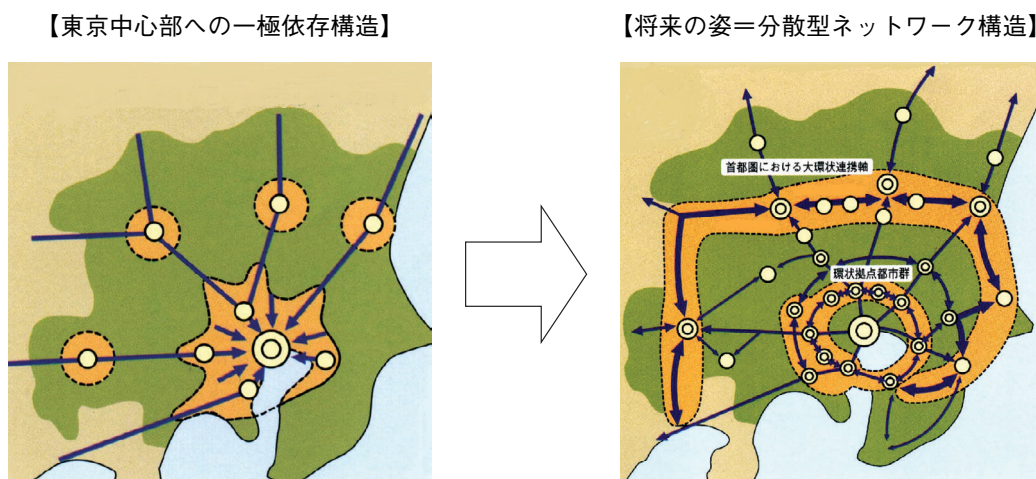
また、目指すべき地域構造としては、現在の東京中心部への一極依存構造を是正し、首都圏内の各地域における拠点的な都市を中心に、業務、商業、文化、居住等の諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域を形成するとともに、それぞれが首都圏内外の拠点と相互の連携・交流によって機能を分担し、補完し高めあう「分散型ネットワーク構造」の形成を図ることとしている（図表3-1-1）。

この「分散型ネットワーク構造」の形成のため、特に諸機能の集積が高く、広域的中心性を有する業務核都市、関東北部・内陸西部地域の中核都市圏を、全国的、首都圏全域にわたる広域的な機能を担い連携・交流の要となる「広域連携拠点」としてその育成・整備を図ることとしている。育成に当たっては、既存の集積を活用して、その魅力を高めるとともに、東京中心部からの諸機能の誘導や新たな機能立地を戦略的に推進し、高次都市機能等の充実を推進する

こととしている。

また、地域における生活や諸活動の中心としての機能を担う他の拠点的な都市については「地域の拠点」として、その機能の集積を高めることとしており、育成に当たっては、拠点性を高めていくため、地域の特色に応じた産業の振興のための拠点となる市街地の整備等を推進することとしている。

図表 3-1-1 「分散型ネットワーク構造」の形成



（国土計画の改革）

現在の社会経済情勢は、昭和25年の「国土総合開発法」（昭和25年法律第205号）制定当時とは著しく変化しており、人口減少下の安定的な需要を背景とした成熟社会に対応するためには、「開発」を基調とした従来の国土計画から、国土の質的向上を図るため利用と保全を重視した国土計画に転換することが必要となっている。

さらに、地方分権の流れを踏まえ、国と地方の協働によるビジョンづくりを進めていくには、国が作成する国土計画において地方公共団体の位置付けを明確にし、国と地方の適切な役割分担及び相互の協力の下で、国土計画の作成及びその推進が図られるよう、国と地方の意見調整の仕組みを構築する必要がある。

以上の理由から、「国土総合開発計画」について名称を「国土形成計画」に改め、計画の基本理念を定めるほか、計画事項の見直し等により、景観、環境を含めた国土の質的向上、既存ストックの有効活用などに重点を置くことを内容とする「総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律案」が平成17年3月1日に閣議決定され、第162回通常国会に提出された。本法案により、国土計画体系の簡素化・一体化を図り、国民にわかりやすい国土計画に再構築することとしている。

また、国土形成計画は全国計画と広域地方計画からなるものとし、全国計画では、国の責務の明確化を図るとともに、広域地方計画では、国と都府県等が適切な役割分担の下、相互に連携・協力して策定する仕組みを設ける（広域地方計画協議会）。さらに、計画に対する都道府県、市町村の提案権や国民の意見を反映させる仕組みを設ける。

これらの制度改革を通じて、成熟社会に対応した国土計画への転換を図ることとしており、今後は、新たな国土計画の具体化に向けた取組を進めていく。

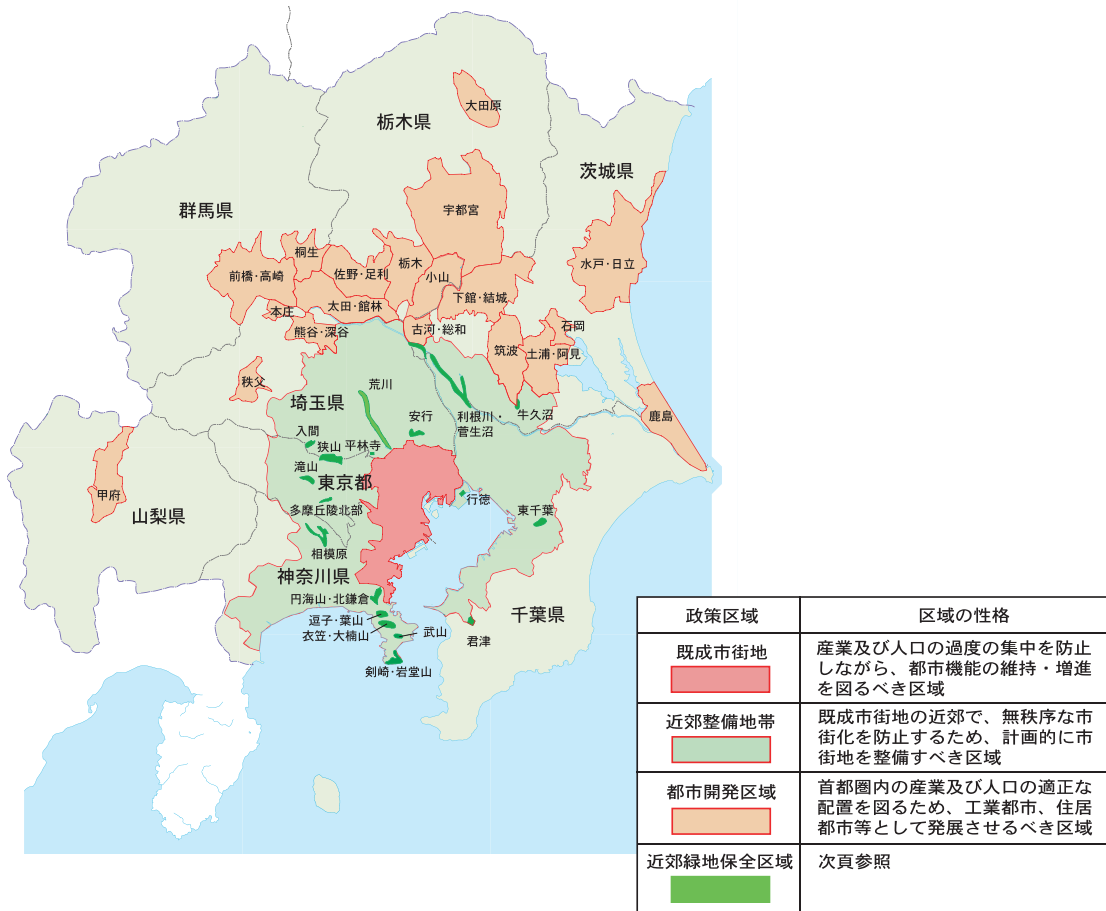
なお、国土総合開発法の改正に併せて、首都圏整備法についても、基本計画及び整備計画の統合、事業計画の廃止等の所要の見直しを行い、新たな国土形成計画と調和を保ちつつ首都圏整備に取り組むこととしている。

2. 政策区域等に基づく諸施策の推進

(政策区域)

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3-1-2）、この区域に応じ、土地利用規制、事業制度、税財政上の特別措置等の各種施策が講じられている。

図表 3-1-2 首都圏における政策区域



資料：国土交通省国土計画局作成

(近郊整備地帯・都市開発区域における工業団地造成事業の実施)

近郊整備地帯及び都市開発区域においては、「首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律」(昭和33年法律第98号)に基づき、地方公共団体等により、都市計画事業として、これまでに42の工業団地造成事業が実施されている（図表3-1-3）。

工業団地造成事業により造成された敷地については、工業団地造成事業の支援のため、各種の税制上の特別措置が講じられている。

図表 3-1-3 工業団地造成事業の状況 (平成16年10月)

県名	地区数	面積(ha)
埼玉県	3	255
千葉県	2	139
神奈川県	3	138
茨城県	14	3,864
栃木県	9	1,479
群馬県	9	602
山梨県	2	141
首都圏計	42	6,618

注：施行完了・施行中の双方の事業を含む。
資料：国土交通省都市・地域整備局調べ

(近郊緑地保全区域における緑地保全の推進)

「首都圏近郊緑地保全法」に基づき、近郊整備地帯の区域のうち特に緑地の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16年度末現在で、18地区、15,693ha）、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ほか、管理協定制度が設けられているなど緑地保全の推進が図られている。

狭山近郊緑地保全区域



資料：国土交通省

(税制上の特別措置)

首都圏整備計画の実施を支援するため、政策区域に連動し、以下の税制上の特別措置等が講じられている。

①都市開発区域における工業生産設備に係る特別土地保有税の非課税措置等

都市開発区域において一定の工業生産設備を新增設した場合に、当該設備に係る工場用の建物の敷地の用に供する土地に係る特別土地保有税を非課税とする。

また、地方公共団体が、都市開発区域において新增設された一定の工業生産設備に係る固定資産税又は不動産取得税について不均一課税をした場合において、当該不均一課税に伴う減収の一部を地方交付税により減収補填する。

②工業団地造成事業に係る特別土地保有税の非課税措置

施行計画に基づき工業団地造成事業を施行するため、当該事業の用に供する土地を取得した場合に、当該土地に係る特別土地保有税を非課税とする。

③特定の事業用資産の買換え等における課税の繰延べ措置

次の要件に該当する特定の事業用資産の買換え等を行った場合には、譲渡益の一部について課税の繰延べが認められる。

- ・既成市街地から既成市街地以外の区域への買換え等
- ・工業団地造成事業敷地の区域以外の区域から工業団地造成事業敷地の区域への買換え等
- ・都市開発区域以外の区域から都市開発区域への買換え等

なお、①の特別土地保有税の非課税措置の適用期限については、平成18年3月31日までに都市開発区域に指定された区域について、区域指定された日から3年間となっている。また、③の特定の事業用資産の買換え等に係る課税の繰延べ措置の適用期限については、平成18年3月31日又は平成18年12月31日までとなっている。

(財政上の特別措置)

首都圏整備計画の実施の円滑化を図り、近郊整備地帯及び都市開発区域の整備を促進するため、首都圏整備計画に基づき実施される一定の公共基盤整備について、「首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」（昭和41年法律第114号）に基づき、都県に対する起債の充当率のかさ上げ及び利子補給、市町村に対する補助率のかさ上げといった財政上の特別措置が講じられている。

なお、この財政上の特別措置の適用期限については、起債の充当率のかさ上げ及び補助率のかさ上げについては平成17年度まで、利子補給については当該地方債の発行を許可された年度後5年度内となっている。

3. 東京圏のリノベーションプログラム

(目的、位置づけ)

平成12年12月に旧国土庁大都市圏整備局において、「21世紀の国土のグランドデザイン」及び「首都圏基本計画」に示された「大都市のリノベーション」の実現に向けて、50年後を見据えた長期的展望のもと、地域構造の抜本的再編の方向を描く「東京圏のリノベーションプログラム」が策定された。

(東京圏をめぐる社会経済状況等の変化)

東京圏市街地は、20世紀後半の日本の発展の原動力として、人口や諸機能の集中に伴い圏域として拡大するとともに、一極集中構造を形成し、それに伴う長時間通勤等の大都市問題を生み出したが、21世紀前半を展望すると、人口・世帯の減少、高齢社会の進展をはじめ、就労形態の変化、世帯・居住形態の多様化、情報技術の革新、地球環境問題の深刻化など都市に関わる様々な変化が予想される。

このような今までとは大きく異なった社会経済状況の変化に対応し、東京圏の地域構造そのものを人々が豊かに活動できるものへと変革するリノベーションを進めていく必要がある。

(東京圏の将来像とリノベーションの視点)

21世紀前半において、東京圏がグローバルな「経済中心」としての活力を保ちつつ、都市活動全般の効率化や地球環境問題への貢献を進めるとともに、豊かな生活環境や歴史文化も含む都市文化を享受しうる質の高い生活（クオリティ・オブ・ライフ）を実現する「国際環境文化都市圏～MetroECOplex (ECO=Environmental Cultural Cosmopolitan)」を将来像とし、その達成のために、以下のようなリノベーションの視点が提案されている。

- | | |
|-------------|--------------------|
| ●都市活動全般の効率化 | ●顔のみえる個性的な地域づくりの展開 |
| ●新たな活力の醸成 | ●クオリティ・オブ・ライフの具体化 |

(地域構造再編の方向)

将来像とリノベーションの視点を踏まえた東京圏の市街地構造再編の大きな方向として、①個性的な小圏域＝「エリア」が相互に連携した集合体として再編、②5つのタイプのエリアに性格分けして分割し、社会変化・活動の多様化に対応（図表 3-1-5）、③「エリア」相互間の活動の連携を強めた5つの「広域都市圏」の形成、④臨海部及び河川などを骨格とする広域的な「環境インフラ」の創出、⑤情報・交通基盤の再編整備による人・物の新たなモビリティの創出、が提案されている。

(リノベーション・プログラム)

5つの「エリア」及び東京圏全般について、①2015年頃（東京圏の人口が減少に転じる時期）、②2030年頃（団塊3世代の子育て期、団塊世代の高齢化）、③2040年頃（後期高齢者の割合増加、生産年齢人口の相当の減少）、の3つの節目（図表3-1-4）を想定し、プログラムが提案されている。

図表 3-1-4 節目となる状況変化

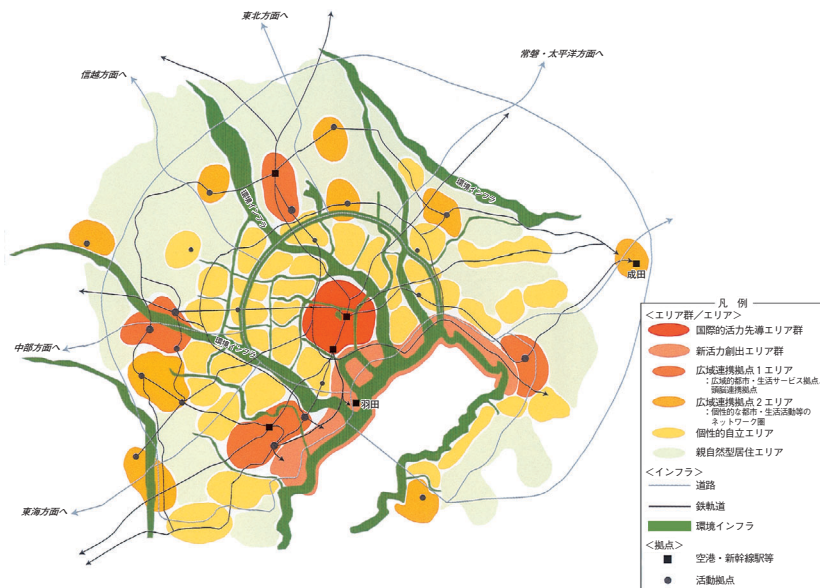
	2000	2010	2020	2030	2040	2050
人口等		◆東京都心の空洞化	◆人口の減転	生産年齢人口が4割をきる◆		
就業等			◆テレワークの本格的進展	◆高齢化率25%超 団塊3世代の子育て世代化	◆団塊ジュニア世代の高齢化	
社会資本			◆高度経済成長期の住宅の老朽化進展	◆初期整備高速道路などの劣化		
			節目1	節目2	節目3	

(リノベーション実現に向けた取組の推進)

施策のプログラム化と併せて、以下のように、その実現に資するソフト・ハード両面からの仕組みの整備を進めることとされている。

- シビックセクターによる特色ある地域づくり：ローカルイニシアティブ（地域の住民発意）による新たな地域づくりの計画的な実施及び多様な主体が調整を図りながら計画策定から事業実施に関わっていく広域的な市民参加や調整の仕組みづくりを推進
- 東京圏の様々な社会変化に対応した市街地再編への取組：「環境インフラ」の整備など都市の中に豊かな緑を確保し、自然を回復するための仕組みづくりを進めるとともに、密集市街地などの負の遺産を良質なストックに変える市街地再生手法の整備を推進
- 大都市圏行政の一体性の確保：広域的な整合をもって大都市圏の整備・保全を進めるための関係主体による広域整備体制の確立と強化とともに、長期的なスパンの中で、リノベーションの目標達成に的確に対応できる大都市圏整備体系を確立
- リノベーションのための新たな評価指標の具体化：東京圏の将来像の実現へ向けた様々なプロセスの段階で、地域の多様な主体が解りやすい指標（ベンチマークス）を設定し、リノベーションの目標・達成度を計測

図表 3-1-5 東京圏市街地の地域構造の将来像



5つのタイプのエリア

- ①国際的活力先導エリア群（東京中心部）
国際情報受信機能の保持、歩いて暮らせる街づくりの実現、生活の場としての整備
- ②新活力創出エリア群（東京湾臨海部）
新たな文化創造の場と大規模な環境インフラの形成による東京圏の顔としての整備
- ③広域連携拠点エリア（環状拠点都市部）
業務核都市を中心とした教育、研究開発などの特色を活かした新たな拠点づくり
- ④個性的自立エリア（中間部）
人々の多様な居住地選好に応える独自の個性や魅力を備えたコンパクトなエリアの形成
- ⑤親自然型居住エリア（周辺部）
自然環境の回復の中でゆとりある居住環境の整備

4. 業務核都市の整備

(業務核都市整備の経緯)

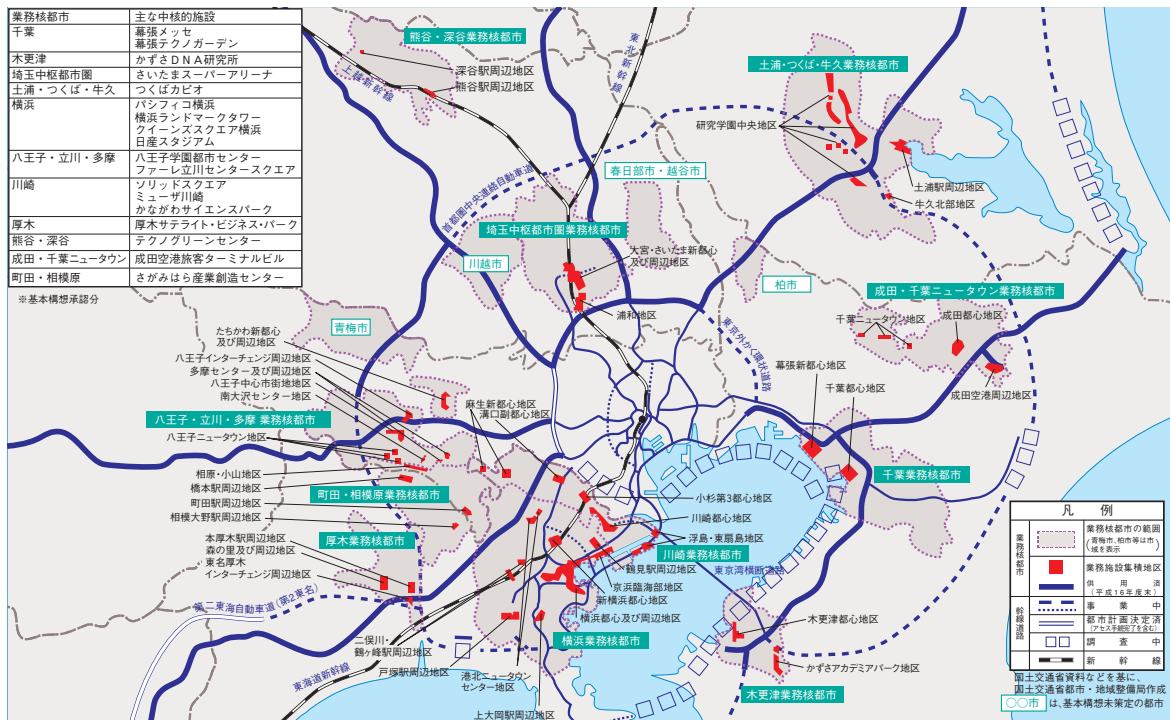
東京圏においては、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中心となる都市（業務核都市）を、業務機能をはじめとした諸機能の集積の核として重点的に育成・整備し、東京都区部への一極依存型構造をバランスのとれた地域構造に改善していくことが必要である。このため、「多極分散型国土形成促進法」(昭和63年法律第83号)に基づき、都県等が作成する業務核都市基本構想に基づいて整備される中核的民間施設に対し、税制上の特例措置及び資金の確保等を行うことにより、業務核都市の整備の推進を図ってきたところである。

第5次首都圏基本計画では、首都圏において目指すべき地域構造として「分散型ネットワーク構造」が掲げられ、広域的な機能を担い連携・交流の要となる都市を「広域連携拠点」として育成・整備を図ることとしているが、このうち東京圏においては、業務核都市を広域連携拠点として育成・整備することとされている。

(業務核都市の現状)

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、厚木、熊谷・深谷、成田・千葉ニュータウン及び町田・相模原の11地域の業務核都市基本構想が承認・同意されており、青梅市、川越市、春日部市・越谷市、越谷市及び柏市については、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。

図表 3-1-6 業務核都市の配置



資料：国土交通省資料等により都市・地域整備局作成

(平成16年度の中核的施設の整備状況)

業務施設を特に集積させることが適当と認められる業務施設集積地区を整備する上で、中核となる施設(中核的施設)の平成16年度の主な整備状況は次のとおりである。

○埼玉中枢都市圏業務核都市(平成4年4月基本構想承認、平成15年11月一部変更同意)

大宮・さいたま新都心及び周辺地区では、平成16年9月に、さいたま新都心駅東口前の大規模商業施設内にシネマコンプレックス及び立体駐車場等が完成した。

○川崎業務核都市(平成9年3月基本構想承認)

川崎都心地区では、平成16年7月に、「ミュージア川崎」内に音楽を中心とした芸術や市民文化の創造を目指す「音楽のまちづくり」を進める上で核となる「川崎シンフォニーホール」が完成した。

川崎シンフォニーホール



ミュージア川崎



資料：川崎市

○熊谷・深谷業務核都市(平成15年11月基本構想同意)

熊谷駅周辺地区では、平成16年11月に、シネマコンプレックス、駐車場を備えたインテリジェントビルである「熊谷駅前東地区再開発ビル(ティアラ21)」等が完成した。

ティアラ21



資料：熊谷市

○町田・相模原業務核都市(平成16年3月基本構想同意)

橋本駅周辺地区では、平成17年3月に、インテリジェントビルである「橋本六丁目東町地区共同ビル」が完成した。

5. 国の行政機関等の移転の推進

（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。

平成元年8月に移転先地等を取りまとめた76機関及び自衛隊の11部隊等を対象として（統廃合の対象とされた一部の特殊法人を除く）、平成7年6月開催の国の機関等移転推進連絡会議（各省庁の事務次官等で構成。以下「連絡会議」という。）において、移転計画が取りまとめられるとともに、今後の取組方針が申し合わされた。

平成17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68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61機関11部隊等の移転が完了している。

残る移転対象機関についても、平成14年6月開催の連絡会議で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、その着実な推進が図られている。

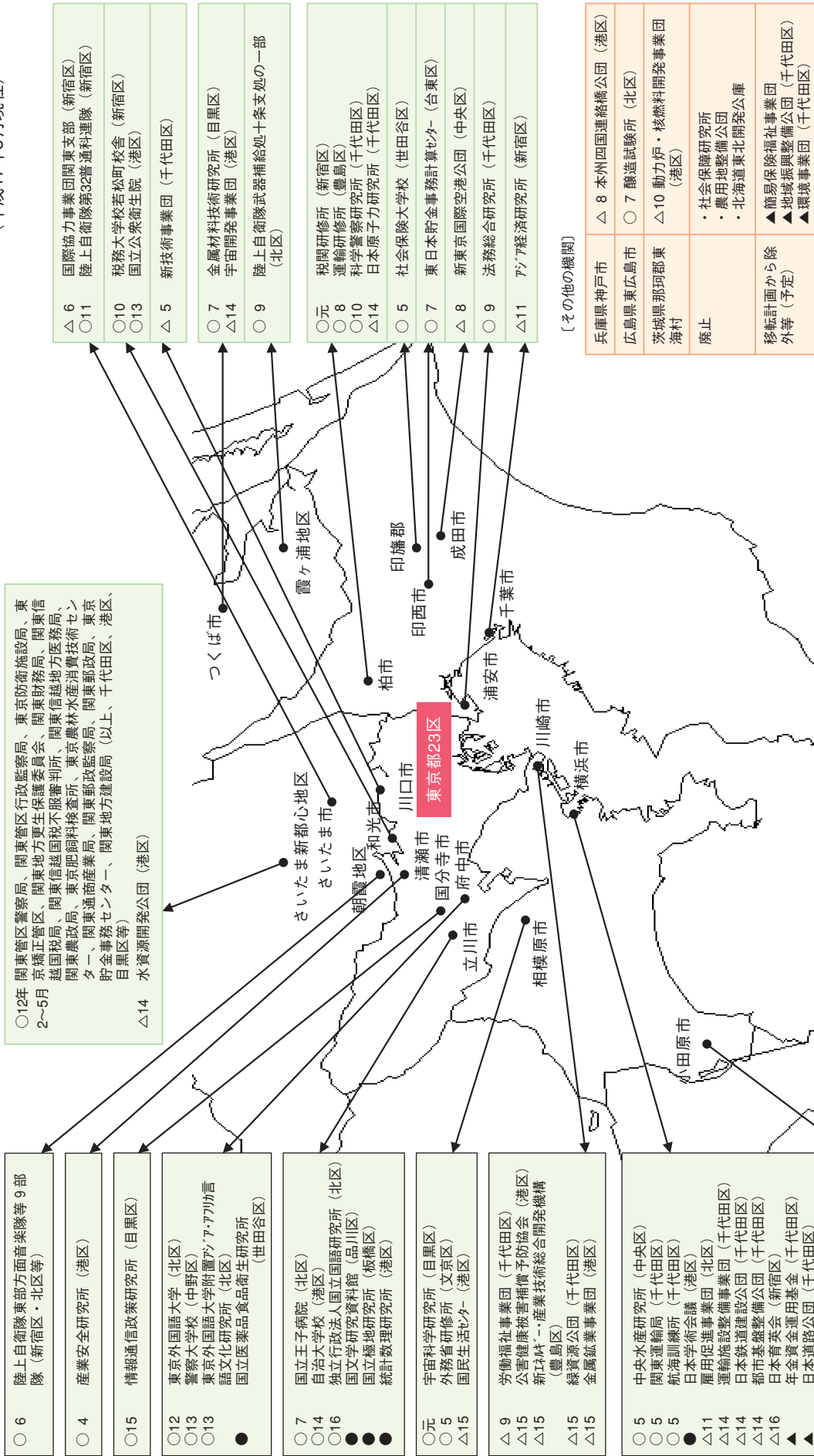
独立行政法人国立国語研究所（平成17年2月移転）



資料：国土交通省

国の行政機関等の移転先マップ

(平成17年3月現在)



〔その他の機関〕

〔凡例〕

- ：移転済の機関(国の機関等)
- △：移転済の機関(特殊法人)
- ：未移転の機関(国の機関等)
- ▲：未移転の機関(特殊法人)

記号の後ろの数字は移転時期(年度)
()は、移転前の場所

6. 筑波研究学園都市の整備

(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東京の過密緩和への寄与を目的として、整備が進められている（図表 3-1-7）。

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33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（図表 3-1-8）。

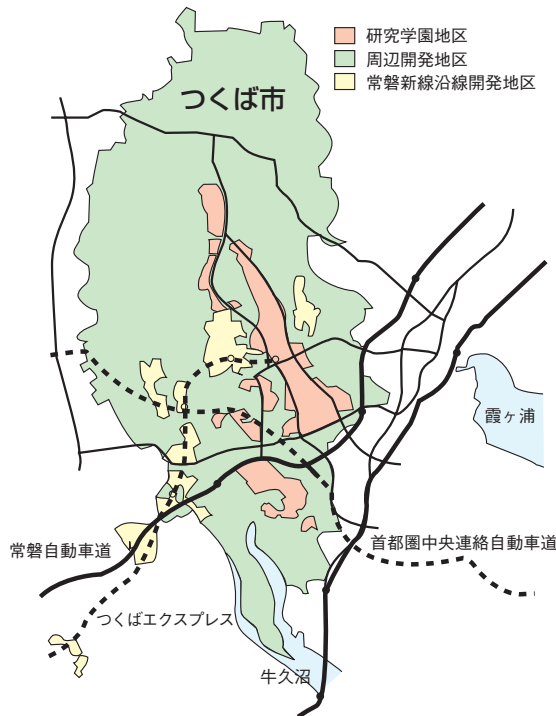
本都市の人口は、平成17年1月現在で約19.9万人と、着実に増加している。

国等の試験研究・教育機関等に従事している職員の約12,900人のうち、研究関係職員は約7,900人であり、民間研究機関の研究者約5,000人を加えると、本都市の研究者数は約12,900人となる。

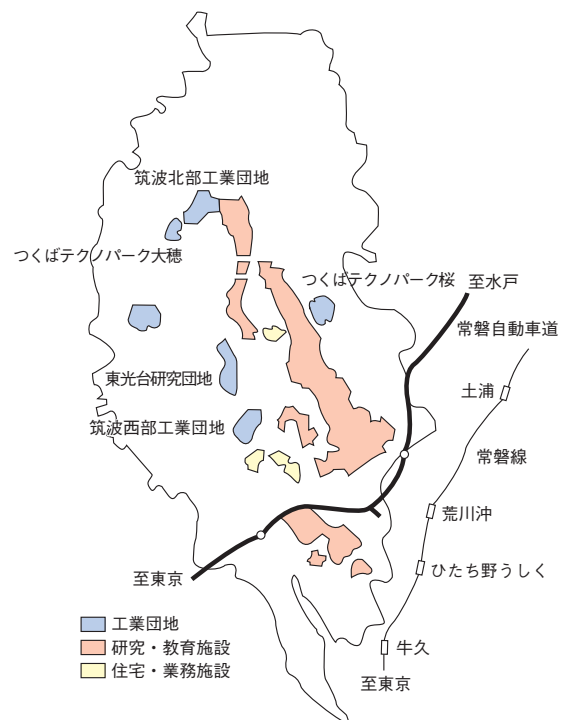
(建設計画、整備計画の実施状況)

平成10年4月に全面改正した「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 3-1-9）。

図表 3-1-7 筑波研究学園都市



図表 3-1-8 筑波研究学園都市内の研究開発型工業団地等

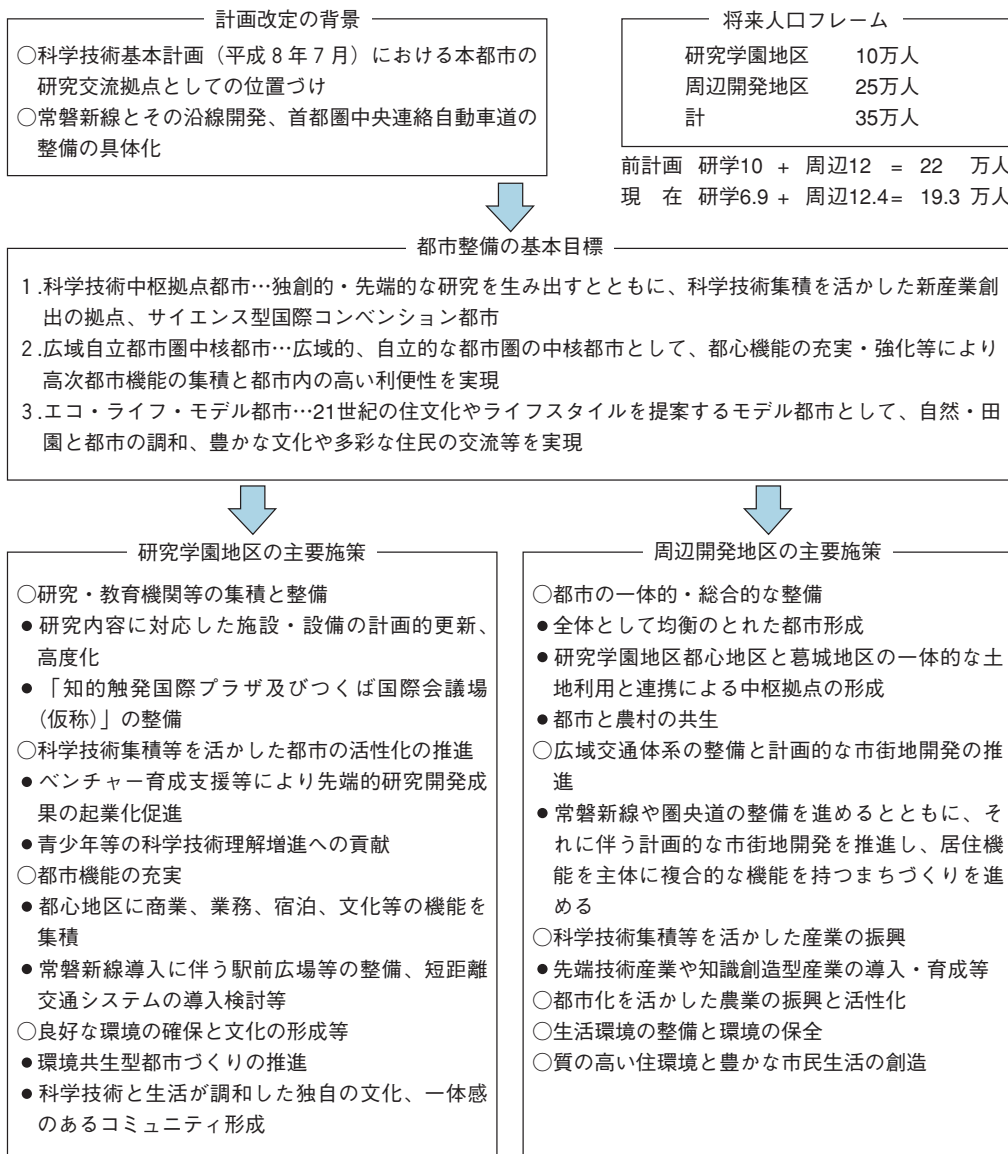


国等の試験研究・教育機関の施設整備事業については、平成16年度における主なものとして独立行政法人農業・生物系特定産業技術研究機構動物衛生高度研究施設、国立大学法人筑波大学産学リエゾン共同センターの完成等がある。

公共公益施設については、つくばエクスプレスつくば駅、首都圏中央連絡自動車道（（仮称）つくばIC～（仮称）江戸崎IC間（供用区間つくばJCT間～つくば牛久ICを除く））及び国道6号牛久土浦バイパス等の工事の進捗が図られた。

図表 3-1-9 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

（平成10年4月改定）



7. 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核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11月の衆参両院における「国会等の移転に関する決議」以来検討が本格化している。平成4年12月には、「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は、2年9ヶ月にわたる調査審議を経て、平成7年12月に移転の意義、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」をとりまとめ、内閣総理大臣及び国会に報告を行った。

さらに、平成8年6月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（以下「審議会」という。）は、同年12月に内閣総理大臣より国会等の移転先候補地の選定等についての諮問を受け、約3年にわたり、31回に及ぶ調査審議を行い、平成11年12月20日に答申を内閣総理大臣に提出し、翌21日に内閣総理大臣から国会に答申の報告がなされた。

国会等移転審議会答申（要旨） 平成11年12月20日

第1章 首都機能移転の歴史的意義

我が国は今、重大な歴史的転換期にさしかかっているが、首都機能移転は世紀を越えた長期的視点に立って構想すべき歴史的大事業である。

第2章 移転先候補地の選定

客観性と公正さを重視した「重みづけ手法」を用いて総合評価を行い、その結果をもとに、更に多面的、多角的な検討を加えて、移転先候補地の選定作業を行った。

- 移転先候補地として、北東地域の「栃木・福島地域」又は東海地域の「岐阜・愛知地域」を選定する。
- 「三重・畿央地域」は、他の地域にはない特徴を有しており、将来新たな高速交通網等が整備されることになれば、移転先候補地となる可能性がある。

第3章 首都機能の移転先となる新都市の在り方

- 新しい情報ネットワークシステムの構築
- 環境への配慮
- 国際政治都市としての機能の確保
- 風格ある景観の形成

第4章 首都機能移転の意義・効果等

- 国政全般の改革
- 東京一極集中の是正
- 災害対応力の強化

第5章 移転先候補地において配慮すべき事項

- 投機的な土地取引を防止するため、万全の対策を速やかに講じるよう強く要請する。
- 関係地方公共団体には、応分の責任を果たされることを要請する。

おわりに

- この答申を機に、首都機能移転について国民の間で理解と論議が進み、広範な合意形成が行われることを期待。
- 国会において大局的な観点から検討し、内外の批判に耐え得る適切な結論を速やかに導かれるよう切望。

国会等の移転は、決議、移転法、調査会報告、審議会答申等に示されているように、東京一極集中の是正、国土の災害対応力の強化、東京の潤いある空間の回復に寄与するとともに、国政全般の改革に深く関わるものであり、今後の首都圏整備の在り方にも大きな影響を与えるものである。

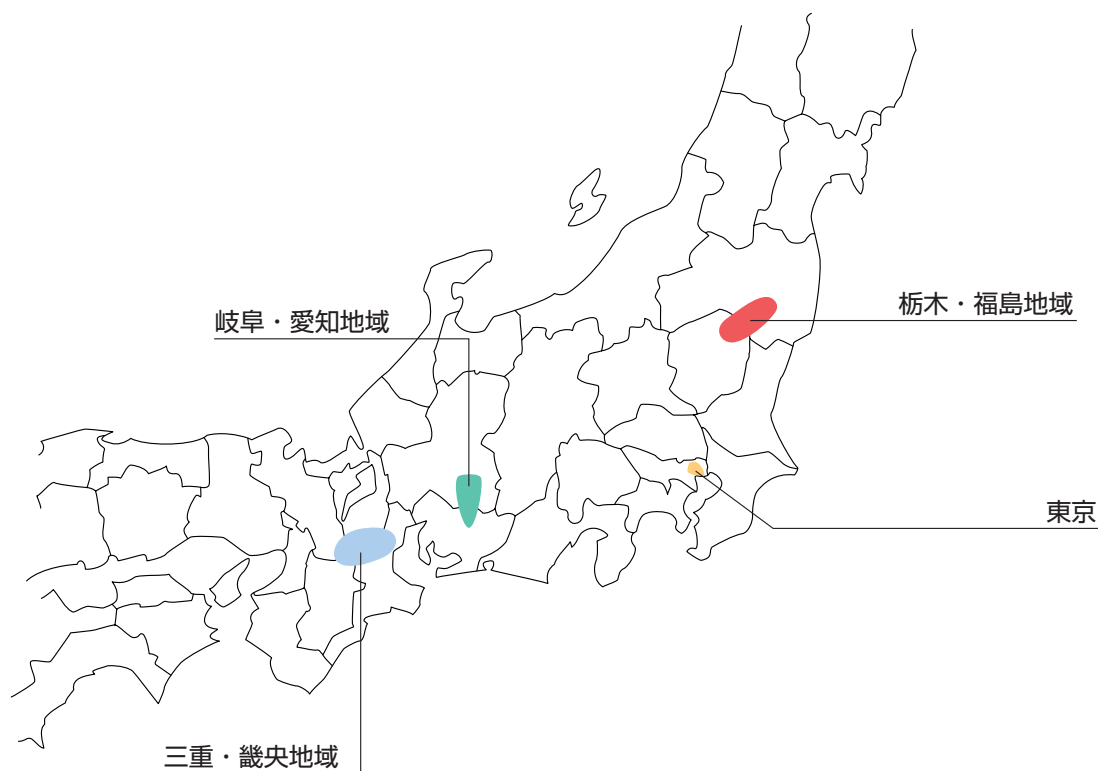
（国会等の移転の最近の動き）

答申後は、移転法第22条に基づき、国民の合意形成の状況や社会経済情勢の諸事情に配慮し、東京都との比較考量を通じて移転について検討され、移転を決定する場合には、移転法第23条に基づき、答申の国会への報告を踏まえ、移転先について別に法律で定められることとなる。

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。

平成16年12月には、同協議会での議論をとりまとめた「座長とりまとめ」が衆参の議院運営委員長に報告された。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、平成15年の衆参両院の国会等の移転に関する特別委員会中間報告に示された分散移転や防災、とりわけ危機管理機能（いわゆるバックアップ機能）の中核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』としている。

図表 3-1-10 移転先候補地の3地域



8. 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5月19日に「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4月1日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及び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、上下水道、電気、ガス、電気通信、河川、道路、鉄道等の公共性の高い事業のために大深度地下を使用する場合には、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、使用権が設定されれば、直ちに事業を実施することが可能となっている。

これにより、具体的なメリットとして、以下の点が挙げられる。

①権利調整のルールが明確にされたこと

とにより、上下水道、電気、ガス、電気通信のような生活に密着したライフラインや河川、道路、鉄道等の社会資本の整備を円滑に行うことができる。

②社会資本整備のために利用可能な空間が道路等の公共施設の地下に限定されないため、計画立案の自由度が高くなり、合理的なルート設定が可能となる。これにより、事業期間の短縮、コスト縮減にも寄与することが見込まれる。

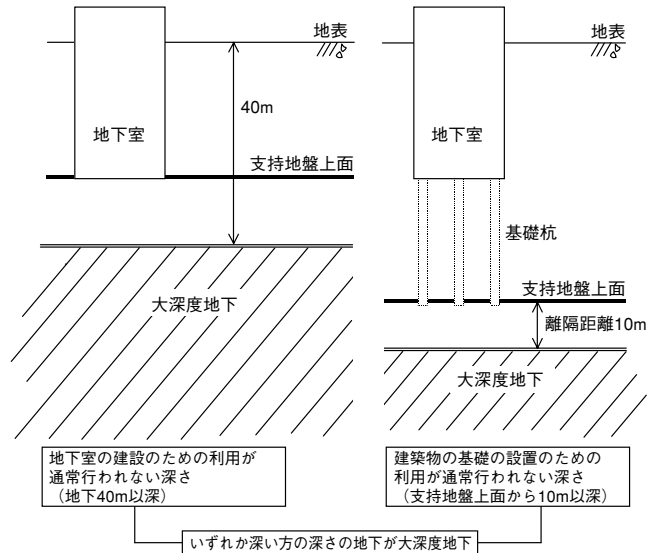
③大深度地下は、地表や浅い地下に比べて、地震に対して安全であり、騒音・振動の減少、景観の保護にも役立つ。

また、早い者勝ち・虫食いのではなく、秩序ある地下利用を行うとともに、安全の確保、環境の保全等にも配慮する必要があるため、国は「大深度地下の公共的使用に関する基本方針」(平成13年4月3日閣議決定)を定め、大深度地下の使用認可の適合要件とするとともに、大深度地下の使用の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、他の事業者からの申出に応じて、事業の共同化、事業区域の調整など必要な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、法律の対象地域ごとに、関係行政機関・関係都府県で組織する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、事業区域の調整等の事業間調整に関する協議を行うこととしている。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おり、第4回協議会を平成17年1月7日に開催した。

国土交通省においては、大深度地下使用制度の円滑な運用を図り、大深度地下の利用を促進するための取組を進めており、大深度地下の利用に当たって特に配慮することとされている安全の確保及び環境の保全に関しては、平成16年2月に「大深度地下の公共的使用における安全

図表 3-1-11 大深度地下の定義



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」を策定した。また、大深度地下の公共的使用に関する基本方針において配慮すべき事項とされている「バリアフリー化の推進・アメニティーの向上」に関しても、その考え方と措置を定めた「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」の策定を進めた。さらに、地下施設の埋設情報等を収集、一元化する大深度地下情報システムについても、東京都23区内の整備をおおむね完了させるとともに、大深度地下利用プロジェクトの具体的な課題検討等の利用環境の整備を進めているところである。

首都圏大深度地下使用協議会の様子



第2節 首都圏整備計画に基づく 主要な事業の実施状況

首都圏整備計画に基づく主要な事業について、平成16年度においては、平成16年度首都圏事業計画（平成16年9月10日決定）に基づき実施された。

（参考）平成16年度首都圏事業計画（抄）

I 平成16年度事業実施の方針等

我が国は、社会・経済情勢が大きな転換期を迎える中で、人々の価値観や働き方・暮らし方の多様化、少子高齢化の進行、情報化・国際化の進展、環境に関する取組の必要性の増大と、これまでにない様々な変化に直面している。

また、首都圏には、大都市問題が依然として存在し、都市の持つ利便性・快適性を低下させていることに加え、本来、都市が持つべき魅力の減退につながっていることから、首都圏を豊かで快適な、かつ活力に満ちあふれた大都市圏に再生していくことが求められている。

これらの諸課題を踏まえ、今後の首都圏の歩むべき指針として、平成11年3月に「第5次首都圏基本計画」を策定した。また、平成13年度から平成17年度までの5年間の各種施設整備に関し、その根幹となるべきものを定めた「首都圏整備計画」を策定した。

首都圏基本計画等においては、今後とも首都圏が我が国を牽引しつつ、国際競争力を維持し、我が国の活力を創出する地域として発展していくため、諸機能の充実・強化を図ることとしている。これとともに、首都圏の全体構造として東京中心部への過度の依存を緩和し、各地域の拠点的な都市を中心に諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域の形成と、それらの地域の相互の連携・交流によって機能を高めあう「分散型ネットワーク構造」の形成を目指すこととしている。

近年、首都圏の広域連携の拠点となる業務核都市等において、拠点性が向上するとともにこれら相互の交流が進みつつあり、東京都区部に大きく依存した放射方向の地域構造から、分散型ネットワーク構造の形成が進展しつつあるものと考えられる。

また、「21世紀の新しい都市創造」、「20世紀の負の遺産の解消」の2つの視点を踏まえ、都市再生に関する総合的な施策である「都市再生プロジェクト」が推進されるなど、都市の再生に向けた取組が行われている。都市再生プロジェクトでは、基幹的広域防災拠点の整備、国際交流・物流機能や交通機能の強化等に加え、持続発展可能な社会の実現、自然と共生した社会の形成を図ることとしている。

今年度の首都圏整備に当たっては、第5次首都圏基本計画の目標である「我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備」、「個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現」、「環境と共生する首都圏の実現」、「安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成」、「将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造」に向けた分散型ネットワーク構造の実現を図るため、下記の主要事業を推進する。

なお、首都機能移転については、現在、国会において大局的な観点から移転について検討が進められており、その推移を見守る必要がある。

1 我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備

（主要課題）

国際化や世界規模での競争が激化する中、首都圏が引き続き我が国の発展に寄与し、世界の中核都市としての役割を担っていくために、地域が環境、文化、交通、情報等、多様な魅力を持ち、様々な活動が行われやすい場を形成する。

（主要事業）

平成16年度においては「我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備」を目指す観点から、下記の主要事業を推進する。

新産業の創出や工業生産機能の高度化を図るため、宇都宮テクノポリスセンター（栃木県）等の開発を推進する。

公共施設の整備改善等により、多摩地域における業務核都市の形成を図るため、国の機関の移転等が進められている立川基地跡地関連地区（立川市）における土地区画整理事業を推進する。

筑波研究学園都市を科学技術創造立国に向けた世界的な科学技術中枢拠点都市とするための試験研究施設等の整備を推進する。

教育文化水準の向上及び振興を図るため、首都大学東京等の開学に向けて必要な施設の整備を進める。

業務、商業、文化、居住等の施設建設の誘導により多機能都市空間の形成を図るため、汐留地区（港区）における土地区画整理事業を推進する。

国内外の交流を支える機能として、成田国際空港等の整備や国際海上コンテナターミナルの整備を推進する。また、

都市内の活動を支える交通体系として、道路網の整備や鉄道の整備を推進する。

生鮮食料品等の取引の適正化と、その生産及び流通の円滑化を図るため、新たに横浜市中央卸売市場食肉市場の施設の整備拡充に着手する。

2 個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現

(主要課題)

個人の情報収集・蓄積・発信能力が高まり、その社会的影響力が大きくなっている中で、今後の首都圏整備においては、個人、NPOの活動を積極的に取り入れるとともに、女性、高齢者等の活動を支援する。

(主要事業)

平成16年度においては「個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現」を目指す観点から、下記の主要事業を推進する。

福祉・文化施設を含めた生活拠点の整備のため、南青山一丁目地区（港区）における公営住宅建替事業を推進する。高齢者にとって暮らしやすいまちとするために、民間・公共施設におけるバリアフリー化を推進する。

SOHOやテレワーク等、多様な就業形態の拡大、進展に対応した、アクセス網の光化の促進や局内通信装置の設置等、必要な施設の整備を推進する。

3 環境と共生する首都圏の実現

(主要課題)

環境負荷の低減、自然循環の回復及び個人の健康と快適性の向上を重視した持続可能な社会を実現する地域整備と、それにふさわしい生活様式の創造を図ることにより、環境と共生する首都圏を実現する。

(主要事業)

平成16年度においては「環境と共生する首都圏の実現」を目指す観点から、下記の主要事業を推進する。

都市環境の改善、都市災害の防除及び住民の多様なレクリエーション需要の充足を図るため、国営常陸海浜公園（茨城県）、熊谷スポーツ文化公園（埼玉県）、篠崎公園（東京都）、茅ヶ崎里山公園（神奈川県）等の都市公園の整備を行う。

河川・湖沼における水環境改善や、良好な河川環境の保全・復元に向けて、荒川上流（埼玉県）、手賀沼（千葉県）における河川環境整備事業等を推進する。関係各省庁、地方公共団体、NPO等との連携により策定した「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」に基づき、「大都市圏における都市環境インフラの再生」に向けた取組を推進する。

また、河岸の再自然化、河畔林の整備、水質の改善等により、環境の再生を重点的に推進し、都市再生プロジェクト第三次決定に位置づけられた「河川の再生」を推進するため、日本橋川（東京都）における河川環境整備事業、渋谷川・古川（東京都）における広域基幹河川改修事業等を推進する。公共建築物等においては、環境負荷の少ない施設整備を推進する。

廃棄物のリサイクルを推進し、資源の有効利用を図るため、柏市（千葉県）におけるごみ処理施設等の完成を図る。

4 安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成

(主要課題)

震災等の大規模災害に対する防災性の向上及び長時間通勤等の大都市問題の解決により、安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成を図る。

(主要事業)

平成16年度においては「安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成」を目指す観点から、下記の主要事業を推進する。

大震災時の避難地、避難路等の確保のため、等々力緑地（神奈川県）等の防災公園の整備を推進する。

大規模震災時における避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、千葉港、常陸那珂港において耐震強化岸壁の整備を推進する。災害時における通信ネットワークの安全性、信頼性の向上を図るため、信頼性向上施設の整備及び電線類の地中化を推進する。

防災性の向上、居住環境の整備、良質な住宅の供給等を推進するため、東池袋4・5丁目地区（豊島区）等における住宅市街地総合整備事業を推進する。

洪水等による災害の防止・復旧、津波・高潮・波浪等による災害及び海岸侵食の防止、豪雨・火山等による土砂災害等の防止を図るため、新たに市川海岸（千葉県）における高潮対策事業等に着手し、神田川（東京都）における総合治水対策特定河川事業等を推進するとともに、内川（神奈川県）における砂防事業等の完了を図る。

山地災害の防止、水源のかん養、生活環境の保全等に資するため、各種保安林の適正な配備を推進するとともに、環境の保全に配慮しつつ、復旧治山、予防治山等の治山事業を野呂川地区（山梨県）等において推進する。

防災上の観点から、都市防災総合推進事業、橋梁等の道路構造物や鉄道構造物の耐震性の向上、災害に強いライフライン共同収容施設の整備、耐震強化岸壁の整備、ダム等の整備、水道及び下水道事業の耐震性向上等を推進する。

豊かな水辺環境や大規模敷地をいかしながら、居住、業務、生活支援施設等の諸機能がバランスよく配置された職住近接のまちの形成を図るため、晴海三丁目西地区（中央区）における市街地再開発事業を推進する。

自然環境と調和した良好な居住環境と、教育、文化、業務、商業の機能を備えた活力ある新市街地の形成を図るため、多摩ニュータウン（八王子市他）における新住宅市街地開発事業を推進する。

地域の社会的文化的環境の向上を図るため、こども科学館（仮称）（千葉県）等の整備を推進する。

医療施設の適正配置及び医療水準の向上を図るため、山梨県立中央病院（山梨県）等の整備を推進する。また、社会福祉の向上を図るため、東京都立東部療育センター（東京都）等、社会福祉施設の整備を推進する。

5 将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造

（主要課題）

社会が成熟し、高齢化が進行する時代を迎える中、首都圏においては、様々なニーズに対応した社会資本整備を官民一体となって推進し、分散型ネットワーク構造の実現を図る。

（主要事業）

平成16年度においては「将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造」を目指す観点から、下記の主要事業を推進する。

百里飛行場については、民間共用化に係る事業を推進する。

成田国際空港については、本来計画の2,500mの平行滑走路の早期整備に努めるとともに、エプロン等の基本施設の整備、第1旅客ターミナルビルの改修、貨物取扱施設の整備等を行う。東京国際空港の沖合展開については、第2旅客ターミナル等の整備を推進するとともに、再拡張については、平成16年度からの事業化が認められ、平成16年度においては、新設滑走路の入札・契約手続、環境影響評価手続、国際線地区のPFI検討調査を実施する。

横浜港本牧ふ頭地区において国際海上コンテナターミナルの供用を図るとともに、東京港青海コンテナふ頭地区において国際海上コンテナターミナルの整備を推進する。

首都圏と全国の交流、分散型ネットワーク構造による首都圏の広域連携拠点都市間の連携・交流を緊密にするため、高規格幹線道路及び地域高規格道路等の道路網の整備を推進する。また、市街地における道路交通の円滑化を図るため、街路、鉄道との連続立体交差化の推進を図る。

都市再生プロジェクト（第二次決定）に位置付けられた「大都市圏における環状道路体系の整備」を図るため、首都圏中央連絡自動車道（一般国道468号）、東京外かく環状道路及び首都高速中央環状線の整備を推進し、これらの高規格幹線道路及び都市高速道路の整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促す。このうち、首都圏中央連絡自動車道八王子JCT一日の出IC間の供用を図る。

首都圏と全国主要都市を結ぶ交通体系の結節点としての機能の強化並びに広域連携拠点都市相互の連携強化に資するとともに、通勤・通学時の混雑緩和、所要時間の短縮及び輸送の安全確保等を図るため、環境の保全に配慮しつつ、輸送力の増強等を目的とした鉄道の整備を推進する。中央新幹線については、東京都・大阪市間の地形・地質等の調査を進める。東京圏の鉄道については、東京モノレール羽田線（羽田空港—新東ターミナル）の新線建設の完成を図るとともに、東武鉄道東上線（森林公園—武蔵嵐山信号場）の複線化及び小田急電鉄小田原線（梅ヶ丘—喜多見）の複々線化の完成を図る。

新交通システムとして、日暮里・舎人線（荒川区、北区及び足立区）、東京臨海新交通臨海線（江東区）に係るインフラストラクチャ部分の整備を推進する。

不安定取水、地盤沈下を誘発する地下水取水等の問題に対処するとともに、渇水に対する安全性の向上を図るため、環境保全及び水源地域対策等に配慮しつつ、将来の水需要を見通し、八ツ場ダム（群馬県）等の水資源開発施設の整備を推進する。また、水の安定した供給、安全な水質の確保、渇水対策や災害対策のため、埼玉県水道用水供給事業等を推進する。

生活環境の改善、公共用水域の水質保全、市街地における浸水の防除等を図るため、多摩川流域下水道事業（東京都）等を推進する。また、首都圏における膨大な量の廃棄物に対処し、生活環境の保全等を図るため、宇都宮市（栃木県）等における最終処分場の完了を図る。

東京港、川崎港、日立港において廃棄物海面処分場の整備を推進する。

業務、商業機能の集積や港湾機能の質的転換により、就業・賑わいの場や人々が憩い親しめるウォーターフロント空間の創出と、首都圏の業務機能分担の受け皿としての機能の集積・拡大を図るため、みなとみらい21中央地区（横浜市）における土地区画整理事業を推進する。

II 平成16年度に行おうとする事業（略）

資料

首都圏整備に関する各種データ

1	人口の状況	148
1-1	首都圏各地域の人口と人口増加率の推移	
1-2	総人口に占める年齢3区分別人口の割合	
1-3	65歳以上単身世帯の状況	
1-4	大都市圏における人口移動量（平成16年）	
1-5	業務核都市における人口の状況	
1-6	業務核都市における事業所数（民間）の状況	
1-7	業務核都市における従業者数（民間）の状況	
2	活力創出に資する機能の状況	151
2-1	事務所・店舗等床面積の推移	
2-2	事務所着工床面積の推移	
2-3	製造業の対全国シェアの推移	
2-4	ソフト系IT産業の市町村別事業所数	
2-5	各都県における主要農業・林業・水産業部門のシェア等	
2-6	大学・短期大学・大学院学生数の対全国シェアの推移	
2-7	社会人特別選抜による大学学部及び大学院への入学者	
3	環境との共生	155
3-1	二酸化窒素の環境基準達成状況	
3-2	都市公園開園面積の推移	
3-3	緑地保全関連制度の指定状況	
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	
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	
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	
4	快適な居住空間の整備	157
4-1	首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移	
4-2	首都圏の地域別の新設住宅着工戸数の推移	
4-3	最低居住水準未達の世帯の割合	
5	将来に引き継ぐ社会資本の整備	158
5-1	首都圏における渋滞損失時間（平成14年度）	
5-2	東京圏主要鉄道路線における混雑時の平均混雑率等の推移	
5-3	首都圏と全国の貿易額の推移	
5-4	成田国際空港の輸出入貨物の背後圏	
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	
5-6	首都圏における各種電話の発信量	
5-7	東京湾岸地域の埋立の変遷	

1 人口の状況

●1-1 首都圏各地域の人口と人口増加率の推移

(単位：千人、%)

	昭和60年	S60～H2年 増加率	平成2年	H2～7年 増加率	平成7年	H7～12年 増加率	平成12年
首都圏	37,618	4.7	39,396	2.6	40,402	2.3	41,322
東京都区部	8,355	-2.3	8,164	-2.4	7,968	2.1	8,135
都心3区	325	-18.2	266	-8.4	244	10.0	268
多摩地域	3,475	6.3	3,692	3.1	3,806	3.2	3,929
近隣3県	18,444	8.1	19,941	4.3	20,803	2.6	21,354
周辺4県	7,345	3.5	7,600	3.0	7,825	1.0	7,904
全国	121,049	2.1	123,611	1.6	125,570	1.1	126,926

資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

●1-2 総人口に占める年齢3区分別人口の割合

(単位：%)

		昭和55年 1980	昭和60年 1985	平成2年 1990	平成7年 1995	平成12年 2000
0～14歳人口	全国	23.5	21.5	18.2	15.9	14.6
	首都圏	23.7	21.1	17.3	15.0	13.8
	東京都	20.6	18.0	14.6	12.7	11.8
	近隣3県	25.7	22.6	18.1	15.6	14.3
	周辺4県	24.1	22.5	19.3	16.9	15.3
15～64歳人口	全国	67.3	68.2	69.5	69.4	67.9
	首都圏	68.7	70.2	72.3	72.6	71.1
	東京都	71.5	73.0	74.1	73.9	72.0
	近隣3県	67.8	69.9	72.9	73.5	72.0
	周辺4県	66.2	66.7	68.0	68.1	67.1
65歳以上人口	全国	9.1	10.3	12.0	14.5	17.3
	首都圏	7.5	8.6	10.0	12.2	15.0
	東京都	7.7	8.9	10.5	13.0	15.8
	近隣3県	6.5	7.5	8.8	10.8	13.6
	周辺4県	9.7	10.9	12.6	15.0	17.5

注：内訳の合計が100%にならないのは、数値の四捨五入の関係による。

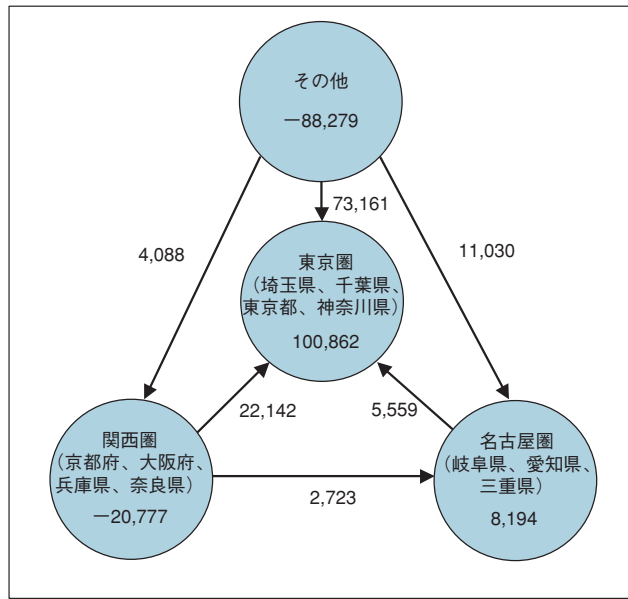
資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

●1-3 65歳以上単身世帯の状況

		昭和55年 1980	昭和60年 1985	平成2年 1990	平成7年 1995	平成12年 2000
65歳以上 単身世帯数 (単位：千世帯)	全国	881	1,181	1,623	2,202	3,032
	首都圏	209	286	414	594	881
	東京都	101	134	187	265	388
	近隣3県	71	102	157	234	362
	周辺4県	37	50	70	95	131
一般世帯総数 に占める割合 (単位：%)	全国	2.5	3.1	4.0	5.0	6.5
	首都圏	1.8	2.3	3.0	4.0	5.5
	東京都	2.4	3.0	4.0	5.3	7.2
	近隣3県	1.4	1.8	2.4	3.2	4.6
	周辺4県	1.9	2.4	3.1	3.8	4.9
65歳以上人口 に占める割合 (単位：%)	全国	8.3	9.5	10.9	12.1	13.8
	首都圏	7.8	8.8	10.5	12.0	14.2
	東京都	11.3	12.7	15.1	17.3	20.3
	近隣3県	6.4	7.4	9.0	10.4	12.5
	周辺4県	5.4	6.3	7.3	8.1	9.5

資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

●1-4 大都市圏における人口移動量（平成16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）により国土交通省国土計画局作成

●1-5 業務核都市における人口の状況

（単位：人）

	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成14年	平成15年	平成16年
全国	117,060,396	121,048,923	123,611,167	125,570,246	126,925,843	126,478,672	126,688,364	126,824,166
首都圏	35,701,559	37,618,340	39,396,483	40,402,054	41,321,883	41,173,773	41,381,929	41,568,152
東京都区部	8,351,893	8,354,615	8,163,573	7,967,614	8,134,688	8,025,538	8,083,980	8,137,651
業務核都市計	8,423,015	9,125,027	9,894,880	10,313,959	10,720,969	10,683,186	10,771,940	10,851,111
横浜市	2,773,674	2,992,926	3,220,331	3,307,136	3,426,651	3,433,612	3,466,875	3,495,117
川崎市	1,040,802	1,088,624	1,173,603	1,202,820	1,249,905	1,245,780	1,258,605	1,270,259
町田市	295,405	321,188	349,050	360,525	377,494	384,572	392,466	397,746
相模原市	439,300	482,778	531,542	570,597	605,561	600,386	604,908	608,358
厚木市	145,392	175,600	197,283	208,627	217,369	213,029	213,159	214,107
八王子市	387,178	426,654	466,347	503,363	536,046	521,359	523,829	529,226
立川市	142,675	146,523	152,824	157,884	164,709	163,934	165,410	167,801
多摩市	95,248	122,135	144,489	148,113	145,862	140,328	140,972	141,125
青梅市	98,990	110,828	125,960	137,234	141,394	139,018	139,040	139,194
川越市	259,314	285,437	304,854	323,353	330,766	325,373	326,321	327,428
熊谷市	136,806	143,496	152,124	156,429	156,216	155,894	155,626	155,422
さいたま市 ^{注1}	784,595	821,854	901,107	968,999	1,024,053	1,029,327	1,038,100	1,047,902
春日部市	155,555	171,890	188,823	200,121	203,375	204,700	204,436	204,155
越谷市	223,241	253,479	285,259	298,253	308,307	308,413	311,088	312,604
柏市	239,198	273,128	305,058	317,750	327,851	326,097	328,028	328,492
土浦市	112,517	120,175	127,471	132,243	134,702	134,371	134,240	134,050
つくば市 ^{注2}	127,402	150,074	168,466	182,327	191,814	183,696	184,876	186,674
牛久市	40,164	51,926	60,693	66,338	73,258	74,716	75,417	75,776
成田市	68,418	77,181	86,708	91,470	95,704	95,850	97,057	97,740
千葉市	746,430	788,930	829,455	856,878	887,164	880,164	888,735	894,973
木更津市	110,711	120,201	123,433	123,499	122,768	122,567	122,752	122,962

注1：平成12年以前のさいたま市の人口は、浦和市、大宮市及び与野市の総計である。
注2：昭和60年以前のつくば市の人口は、桜村、谷田部町、豊里町、大穂町、筑波町及び基崎町の総計である。
平成2年～14年のつくば市の人口は、つくば市及び基崎町の総計である。
注3：昭和55年～平成12年の人口は各調査年10月1日現在に常住している者の数である。
平成14年～16年の人口は各調査年3月31日現在に住民基本台帳に記載されている者の数である。
資料：昭和55年～平成12年は「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成
平成14年～16年は「住民基本台帳人口要覧」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

●1-6 業務核都市における事業所数（民営）の状況

（単位：事業所）

	昭和56年	昭和61年	平成3年	平成6年	平成8年	平成11年	平成13年
全国	6,290,703	6,511,741	6,559,377	6,550,245	6,521,837	6,203,249	6,138,312
首都圏	1,842,741	1,932,041	1,960,650	1,966,943	1,970,027	1,870,648	1,860,928
東京都区部	656,769	657,499	634,114	629,367	620,959	580,531	577,545
業務核都市計	332,801	361,567	382,755	387,383	393,672	374,949	373,181
横浜市	110,683	116,200	120,861	121,092	123,040	115,100	114,563
川崎市	42,162	44,124	46,275	46,691	45,942	43,255	42,023
町田市	8,904	9,491	10,055	10,434	11,850	11,374	11,679
相模原市	16,951	19,344	21,285	21,712	21,504	22,805	22,020
厚木市	7,042	8,693	9,858	10,452	10,539	10,347	10,120
八王子市	14,489	15,667	16,580	16,947	19,205	18,281	18,620
立川市	7,543	7,834	7,564	7,352	7,410	7,045	7,345
多摩市	1,695	2,178	2,926	3,126	3,408	3,382	3,640
青梅市	4,301	4,723	4,946	5,005	5,187	4,872	5,074
川越市	10,079	11,107	11,560	11,599	11,398	10,914	11,094
熊谷市	7,584	7,856	7,866	7,920	8,108	7,755	7,715
さいたま市 ^{注1}	31,086	34,445	37,006	37,804	38,451	36,548	36,432
春日部市	5,604	7,174	7,521	7,624	7,703	7,374	7,347
越谷市	7,678	10,323	11,828	11,974	12,614	11,940	11,269
柏市	8,205	9,197	10,412	10,495	10,422	10,027	9,704
土浦市	6,884	7,380	7,461	7,410	7,481	6,950	6,786
つくば市 ^{注2}	4,566	5,479	5,718	5,897	6,652	6,446	6,470
牛久市	1,189	1,374	1,574	1,830	2,114	2,178	2,380
成田市	3,340	3,695	3,980	4,159	4,256	4,018	4,308
千葉市	27,305	29,442	31,690	31,980	30,834	29,157	29,290
木更津市	5,511	5,841	5,789	5,880	5,554	5,181	5,302

注1：平成11年以前のさいたま市の事業所数は、浦和市、大宮市及び与野市の総計である。

注2：昭和61年以前のつくば市の事業所数は、桜村、谷田部町、豊里町、大穂町及び筑波町の総計である。

資料：「事業所・企業統計調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

●1-7 業務核都市における従業者数（民営）の状況

（単位：人）

	昭和56年	昭和61年	平成3年	平成6年	平成8年	平成11年	平成13年
全国	45,961,266	49,224,514	55,013,776	54,366,015	57,583,042	53,806,580	54,912,703
首都圏	14,783,621	16,358,753	18,663,626	18,318,707	19,505,813	18,079,172	18,798,365
東京都区部	5,983,740	6,312,581	6,964,640	6,570,661	7,040,196	6,319,406	6,711,510
業務核都市計	2,785,374	3,223,049	3,839,953	3,883,257	4,133,330	3,896,057	4,015,390
横浜市	938,994	1,044,236	1,216,309	1,218,582	1,289,372	1,215,524	1,246,714
川崎市	414,872	454,355	505,168	499,269	504,118	468,140	464,655
町田市	65,884	81,574	96,141	99,163	113,130	105,943	115,549
相模原市	137,688	166,445	202,624	208,160	212,270	213,844	215,198
厚木市	73,692	102,936	133,342	139,141	145,871	135,096	135,712
八王子市	115,638	139,029	169,547	169,281	198,951	187,974	197,074
立川市	60,279	71,352	84,637	81,033	82,015	79,440	88,823
多摩市	15,018	21,693	40,279	44,867	48,178	51,300	52,582
青梅市	33,437	40,015	49,644	47,313	51,182	49,637	52,929
川越市	79,053	97,384	113,763	113,716	120,699	111,962	120,838
熊谷市	54,425	61,902	69,103	67,361	73,007	69,109	70,100
さいたま市 ^{注1}	248,841	286,576	344,726	356,324	392,867	366,111	374,556
春日部市	34,299	45,222	54,600	55,392	59,505	55,306	55,932
越谷市	48,363	69,028	89,152	90,121	98,235	92,824	92,360
柏市	64,815	77,299	98,149	101,025	105,082	100,574	104,218
土浦市	53,098	59,560	68,539	66,555	72,250	66,393	68,047
つくば市 ^{注2}	25,893	38,492	50,516	54,062	65,699	64,460	67,767
牛久市	7,280	9,285	13,351	15,084	17,283	17,871	19,973
成田市	42,342	48,928	65,388	66,606	73,423	71,330	78,154
千葉市	236,162	266,306	327,908	347,328	364,175	332,173	350,984
木更津市	35,301	41,432	47,067	42,874	46,018	41,046	43,225

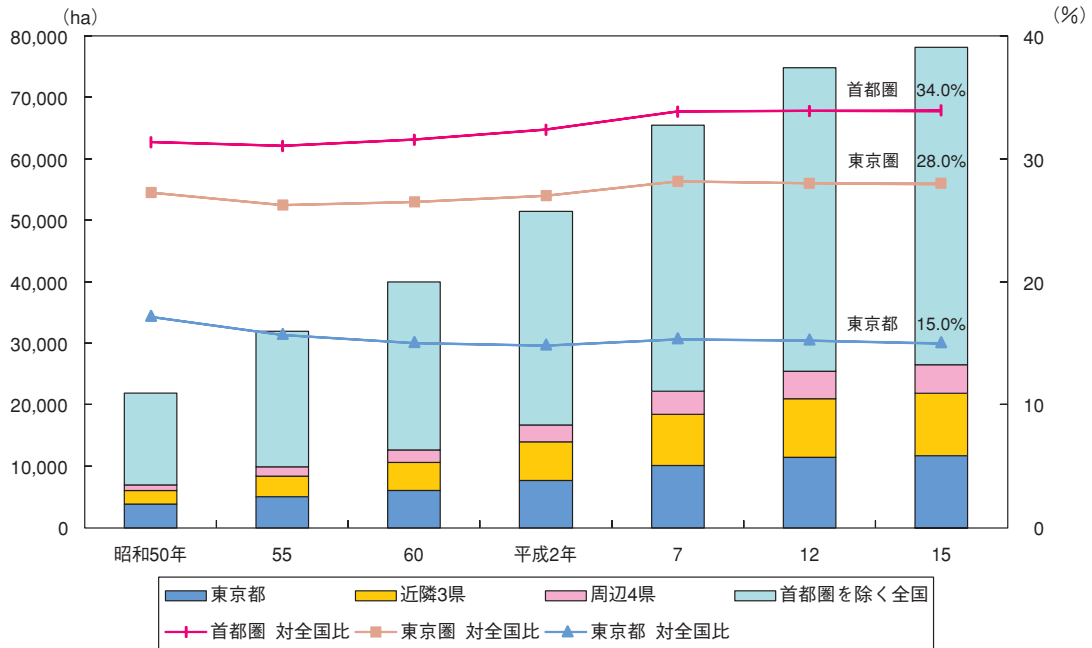
注1：平成11年以前のさいたま市の従業者数は、浦和市、大宮市及び与野市の総計である。

注2：昭和61年以前のつくば市の従業者数は、桜村、谷田部町、豊里町、大穂町及び筑波町の総計である。

資料：「事業所・企業統計調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

2 活力創出に資する機能の状況

●2-1 事務所・店舗等床面積の推移

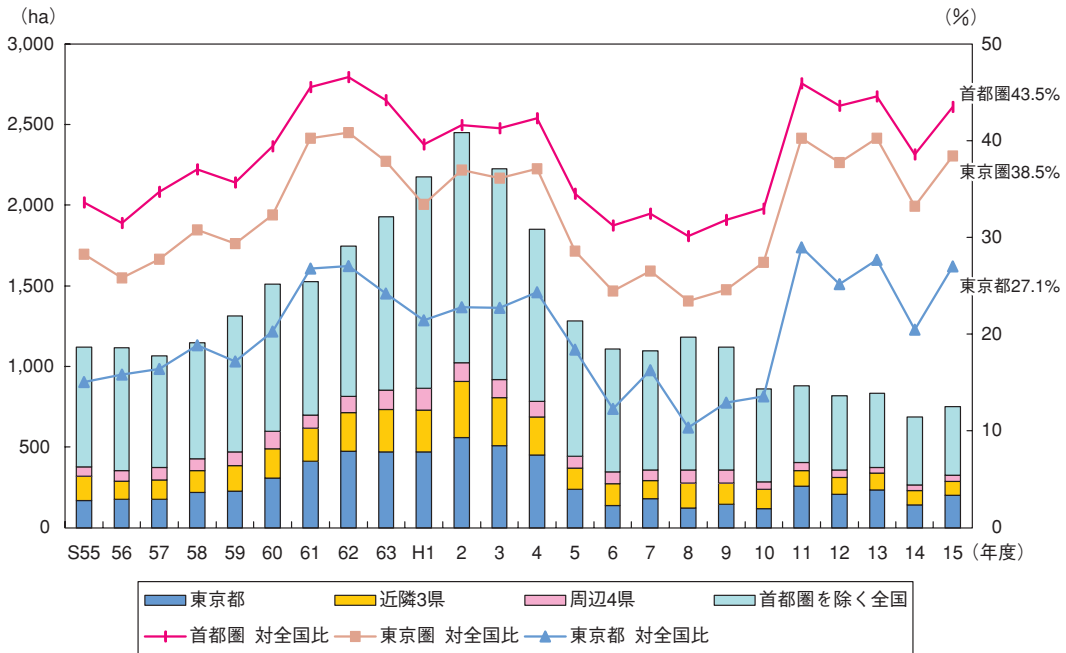


注1：事務所・店舗等とは、木造の事務所・銀行及び店舗並びに非木造の事務所・店舗・百貨店及び銀行を指す。

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）により国土交通省国土計画局作成

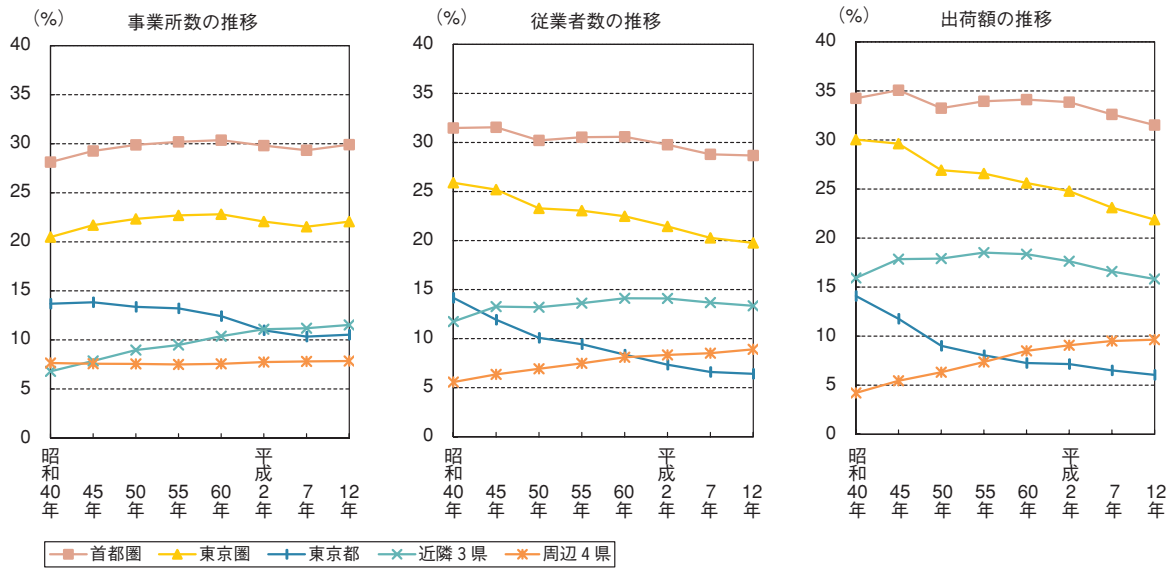
●2-2 事務所着工床面積の推移



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）により国土交通省国土計画局作成

●2-3 製造業の対全国シェアの推移



資料：「工業統計表」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

●2-4 ソフト系IT産業の市町村別事業所数

	平成12年9月	平成13年9月	平成14年9月	平成15年9月	平成16年9月
茨城県	536	567	578	590	584
水戸市	107	107	115	116	114
日立市	93	98	98	97	94
つくば市	78	87	85	83	85
ひたちなか市	54	60	62	66	67
土浦市	53	49	44	48	
栃木県	276	308	308	324	315
宇都宮市	141	155	169	177	176
群馬県	465	477	477	451	445
前橋市	139	139	137	136	132
高崎市	133	133	133	130	121
太田市	50	52	46	44	
埼玉県	886	906	902	920	917
さいたま市	242	263	262	258	261
浦和市	123	-	-	-	-
大宮市	119	-	-	-	-
与野市	15	-	-	-	-
川越市	55	60	56	56	57
川口市	62	57	56	60	53
千葉県	831	848	818	830	830
千葉市	192	199	192	190	201
船橋市	80	83	82	87	84
市川市	76	75	79	70	69
柏市	75	72	72	67	64
松戸市	68	69	60	67	67
東京都	10,266	10,870	10,621	10,871	10,796
23区	9,275	9,845	9,938	9,847	9,770
八王子市	144	149	153	134	141
府中市	108	112	107	105	95
立川市	102	105	114	112	113
町田市	91	91	101	98	96
武蔵野市	91	87	85	87	87
三鷹市	55	60	57	53	52
多摩市	53	60	66	62	62
神奈川県	2,088	2,176	1,772	2,157	2,181
横浜市	1,106	1,151	1,123	1,141	1,132
川崎市	382	387	389	394	395
相模原市	116	116	114	109	109
藤沢市	74	78	76	79	90
厚木市	69	76	70	70	72
山梨県	165	165	94	180	181
甲府市	83	86	94	92	91
首都圏計	15,513	16,317	16,399	16,323	16,249
全国計	33,778	35,769	36,106	35,828	35,957

注1：さいたま市の平成12年9月、平成11年9月は浦和市・大宮市・与野市を合計したもの。

注2：ソフト系IT産業はタウンページの業種分類において以下の3業種。

ソフトウェア業・情報処理サービス・インターネット関連サービス

資料：NTTタウンページデータにより国土交通省国土計画局作成

●2-5 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15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	89,986		畜産	27.6	米	25.7	野菜	23.2	4,736
首都圏	17,367		野菜	35.3	畜産	23.4	米	23.2	667
千葉県	4,319	2	野菜	39.6	米	23.4	畜産	20.5	135
茨城県	4,194	3	野菜	33.7	米	28.7	畜産	22.2	178
栃木県	2,786	9	米	34.0	畜産	29.4	野菜	25.2	131
群馬県	2,210	17	畜産	37.7	野菜	36.9	米	10.1	80
埼玉県	2,004	19	野菜	41.9	米	25.7	畜産	14.8	86
山梨県	823	36	果実	58.3	野菜	13.7	米・畜産	9.8	26
神奈川県	751	39	野菜	49.4	畜産	25.8	果実	9.5	21
東京都	280	47	野菜	57.5	花き	16.4	果実・畜産	8.9	8

資料：「生産農業所得統計」、「耕地及び作付面積統計」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

主要林業部門のシェア等（平成15年）

	林業産出額 (千円)	全国順位	林業産出額主要部門別シェア (%)						森林面積 (千ha)
			1位		2位		3位		
全 国	45,025		木材生産	51.8	栽培きのご類	45.9	薪炭生産	1.7	24,490
首都圏	4,130		栽培きのご類	62.7	木材生産	35.6	薪炭生産	1.7	1,745
群馬県	1,313	10	栽培きのご類	82.1	木材生産	16.9	薪炭生産	1.0	405
栃木県	1,183	14	木材生産	51.2	栽培きのご類	47.9	薪炭生産	0.8	344
茨城県	797	18	栽培きのご類	61.0	木材生産	37.3	薪炭生産	1.6	189
埼玉県	280	36	栽培きのご類	61.8	木材生産	36.8	薪炭生産	1.4	123
千葉県	237	39	栽培きのご類	57.8	木材生産	40.9	薪炭生産	1.3	163
山梨県	163	41	栽培きのご類	44.8	木材生産	39.3	薪炭生産	15.3	348
神奈川県	83	44	木材生産	50.6	栽培きのご類	47.0	薪炭生産	2.4	95
東京都	74	45	木材生産	51.4	栽培きのご類	48.6	薪炭生産	0.0	78

資料：「生産林業所得統計」、「2000年世界農林業センサス」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

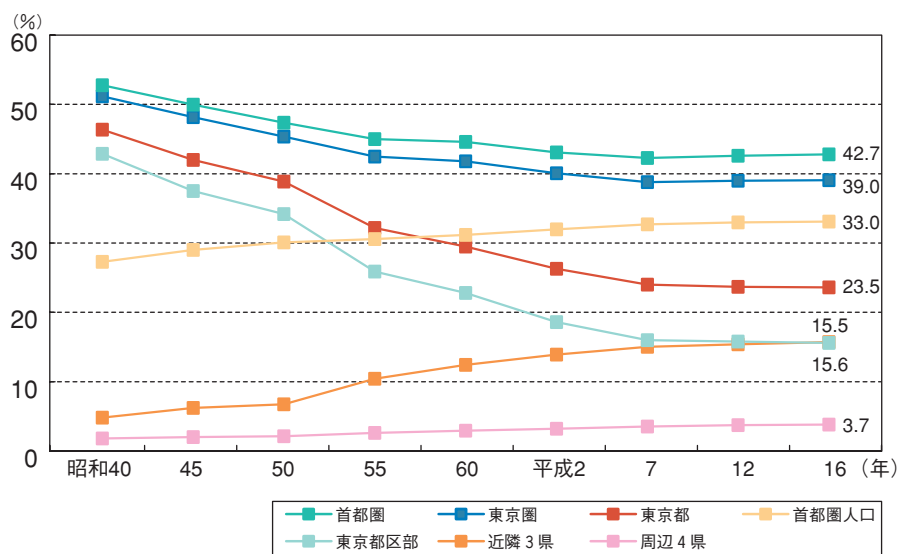
海面における主要水産業部門のシェア等（平成15年）

	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 (%)						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	2位	3位		
全 国	14,843		まぐろ類	14.3	いか類	9.5	海藻類	25.1	5,973
首都圏	908		まぐろ類	16.6	いわし類	14.6	海藻類	92.0	631
千葉県	343	14	いわし類	19.0	その他の魚類	16.2	海藻類	94.9	226
東京都	236	20	まぐろ類	26.5	かつお類	16.1	×	×	140
茨城県	170	27	いわし類	33.1	いか類	11.4	×	×	213
神奈川県	159	29	まぐろ類	42.6	いか類	10.3	海藻類	97.4	52
栃木県	-	-	-	-	-	-	-	-	-
群馬県	-	-	-	-	-	-	-	-	-
埼玉県	-	-	-	-	-	-	-	-	-
山梨県	-	-	-	-	-	-	-	-	-

資料：「漁業・養殖業生産統計」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

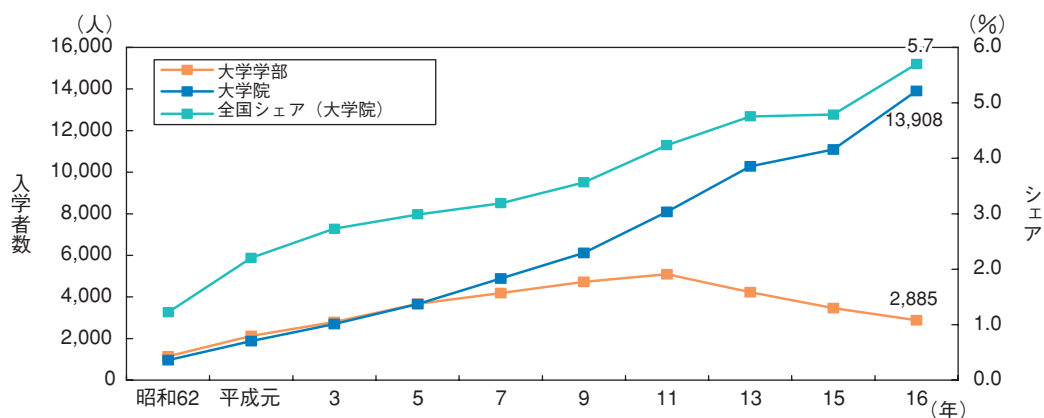
※東京都・茨城県における海面養殖業の魚種別生産額については、秘密保護上統計数値を公表していない。

●2-6 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」(文部科学省)、「平成16年10月1日現在推計人口」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

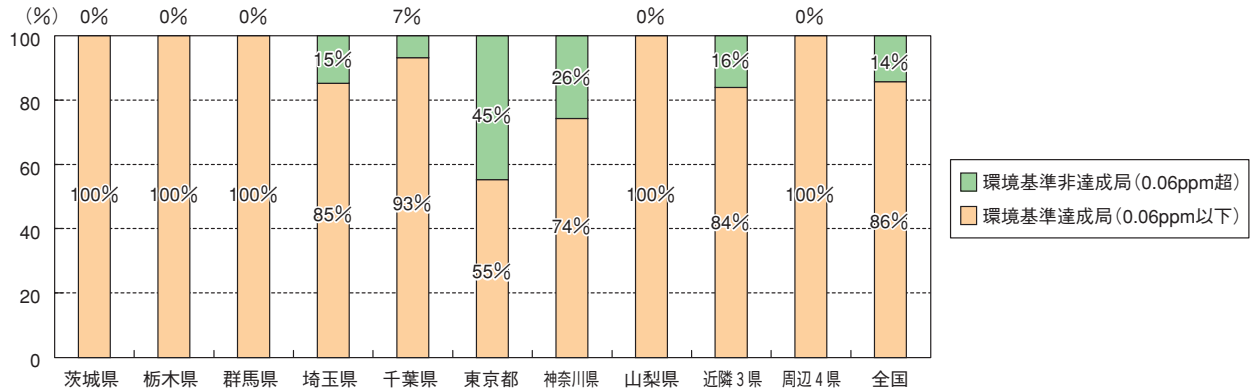
●2-7 社会人特別選抜による大学学部及び大学院への入学者



注：大学院は、修士課程、博士課程、専門職学位課程(平成15年4月創設)の社会人入学者数の合計値。
 資料：文部科学省資料により国土交通省国土計画局作成

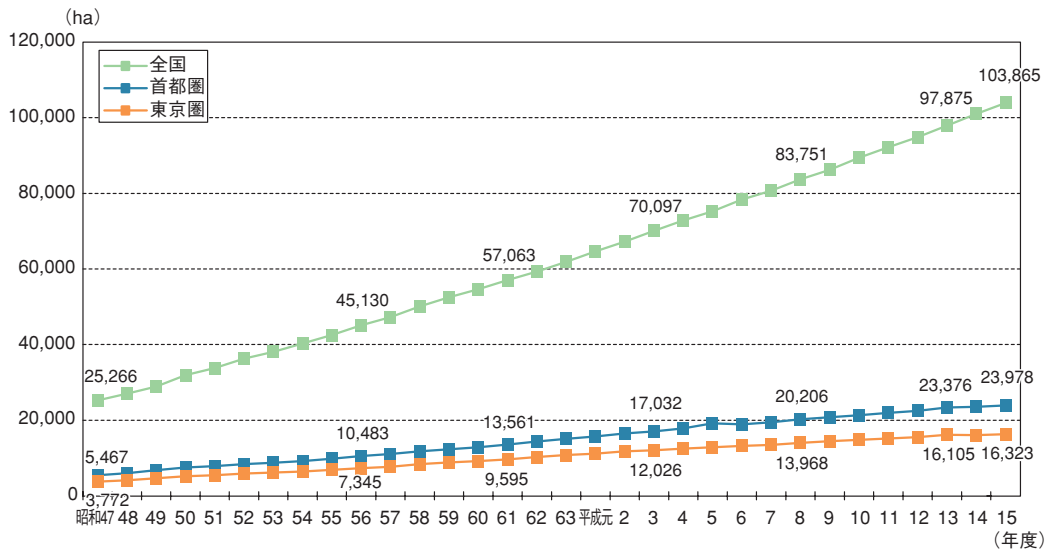
3 環境との共生

● 3-1 二酸化窒素の環境基準達成状況（自動車排出ガス測定局）



資料：「平成15年度 大気汚染状況報告書」（環境省）により国土交通省国土計画局作成

● 3-2 都市公園開園面積の推移



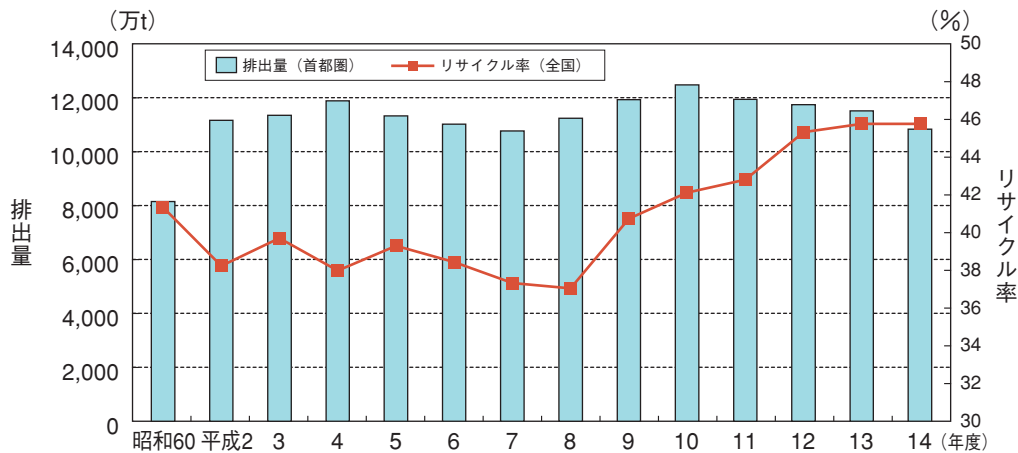
注：各年度3月31日現在の数値。
資料：国土交通省資料により国土計画局作成

● 3-3 緑地保全関連制度の指定状況

	S61年度		H5年度		H15年度	
	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	94	437
近郊緑地保全区域	18	15,693	18	15,693	18	15,693
近郊緑地特別保全地区	8	653	8	655	9	759
歴史的風土保存区域	5	956	5	956	5	989
歴史的風土特別保全地区	9	266	13	571	13	574

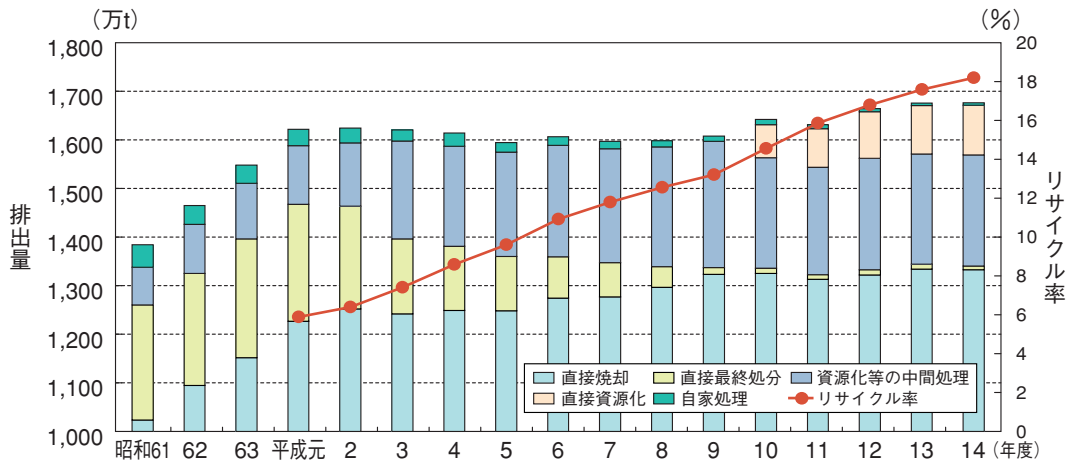
注：各種制度は、都市緑地法、首都圏近郊緑地保全法、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法による。
特別緑地保全地区には近郊緑地特別保全地区を含まない。
資料：国土交通省資料により国土計画局作成

●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国土計画局作成

●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。

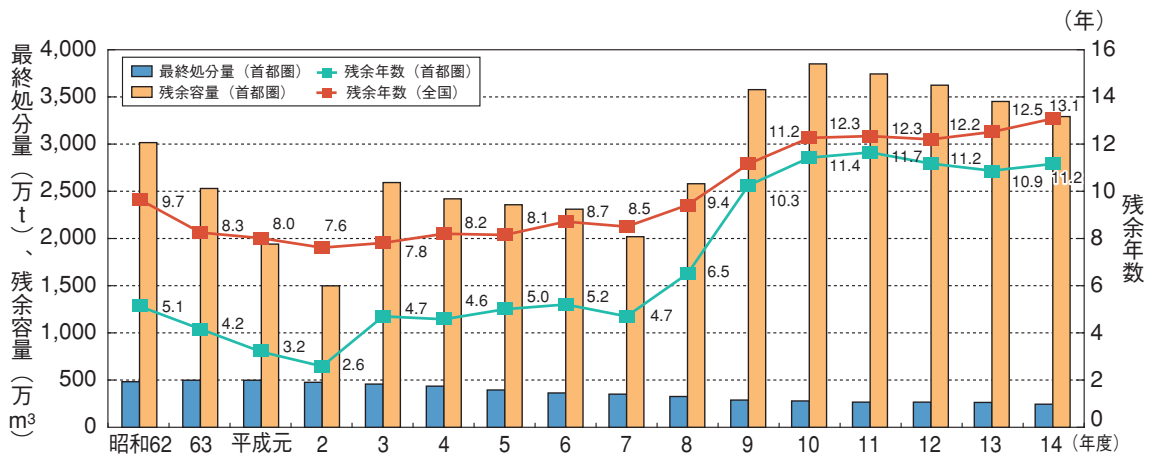
注2：「資源化等の中間処理」の処理方法は、高速堆肥化施設、粗大ごみ処理施設、資源化等を行う施設、ごみ燃料化施設及びその他における処理をいう。

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) / (ごみ排出総量 + 集団回収量)。

資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

●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

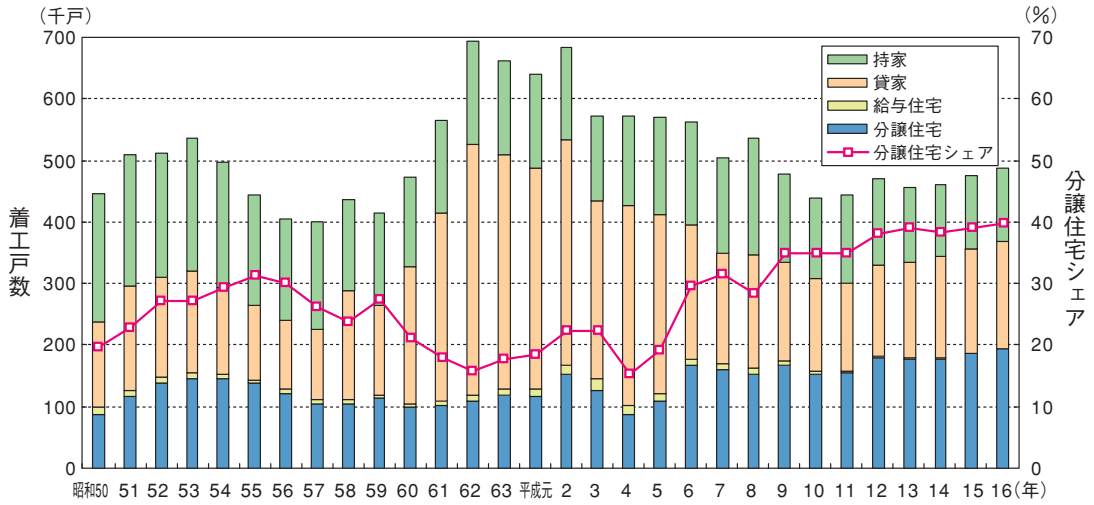


注：残余年数 = 当該年度の処分場残余容量 / (当該年度の最終処分量 / 埋立ごみ比重 (=0.8163))。

資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

4 快適な居住空間の整備

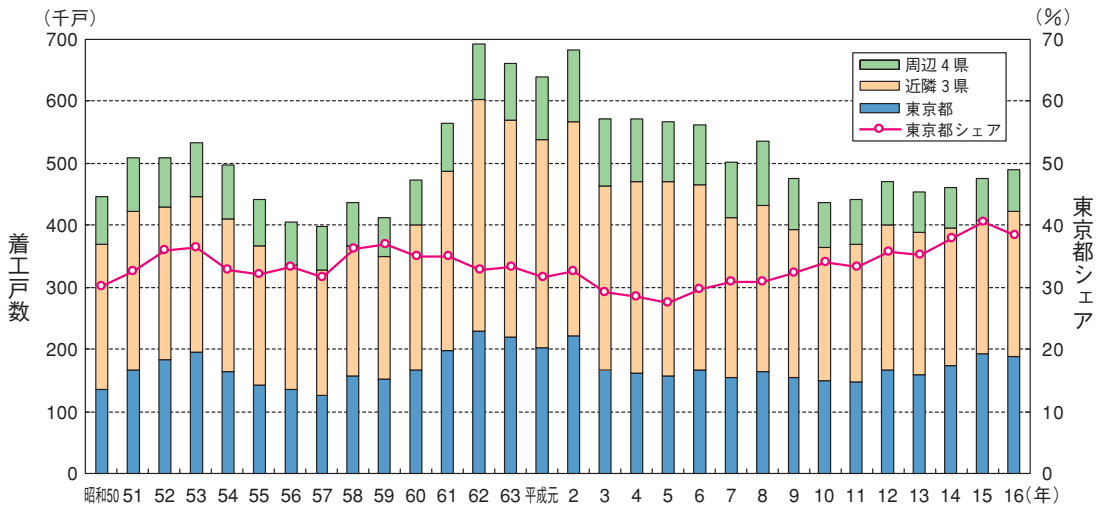
●4-1 首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移



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）により国土計画局作成

●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）により国土計画局作成

●4-3 最低居住水準未達の世帯の割合

全 国	関 東 大 都 市 圏			うち3～5人世帯
	6.3	うち持ち家	うち借家	
		1.8	12.7	
4.17				14.8

注：「最低居住水準」とは、住宅建設五箇年計画においてすべての世帯が確保すべき水準として位置付けられたもの。例えば4人世帯の場合で住戸専用面積50㎡である。「京浜葉大都市圏」とは、東京特別区、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市（以下「中心市」）及び周辺市町村。「周辺市町村」とは、中心市への通勤通学者（15歳以上）の割合が当該市町村人口の1.5%以上でかつ中心市と接続している市町村等。

資料：「住宅・土地統計調査（H15）」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

5 将来に引き継ぐ社会資本の整備

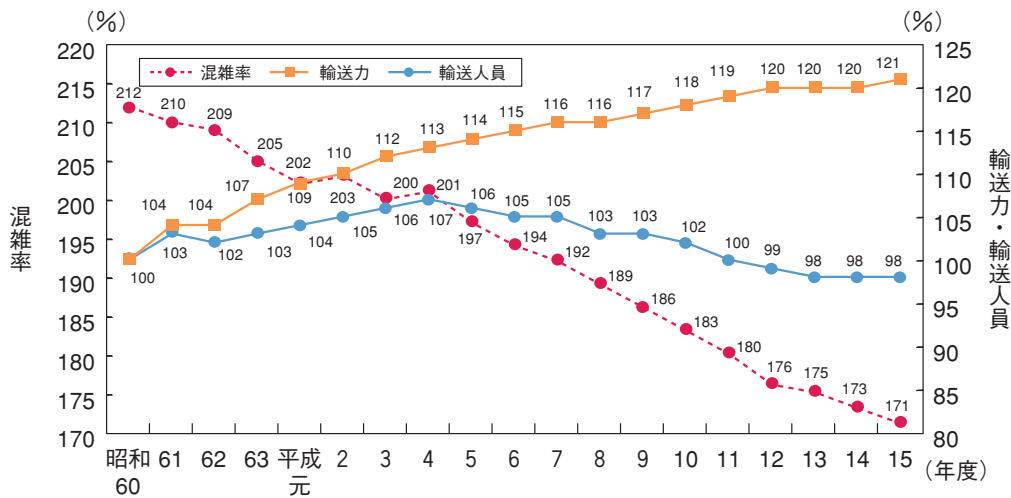
●5-1 首都圏における渋滞損失時間（平成14年度）

	東京都	神奈川県	千葉県	埼玉県	茨城県	栃木県	群馬県	山梨県	全国
渋滞損失時間 (万人時間/年)	36,910	17,018	15,543	18,673	9,718	6,154	7,543	4,194	380,796

注：「渋滞損失時間」とは、一般都道府県道以上の道路における、渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を求めたもの。
年間1万人時間の損失とは、1年間に1万人の人が各々1時間損失することを意味する。

資料：国土交通省

●5-2 東京圏主要鉄道路線における混雑時の平均混雑率等の推移



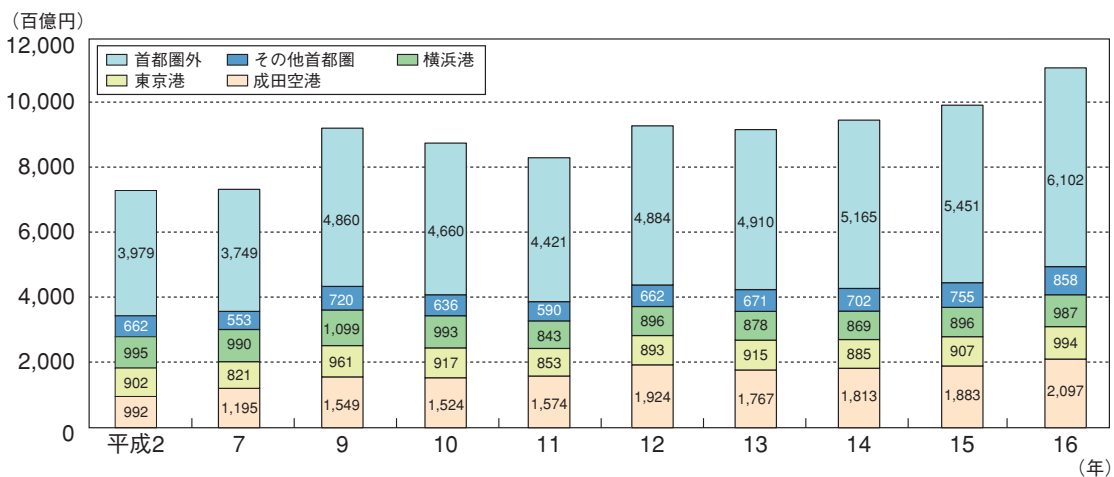
注：輸送力、輸送人員は、昭和60年度を100とした伸び。

混雑率 = (輸送人員) ÷ (輸送力) (%)。

東京圏の主要なJR、地下鉄、大手民鉄路線（31路線）最混雑区間の平均値。

資料：国土交通省資料により国土計画局作成

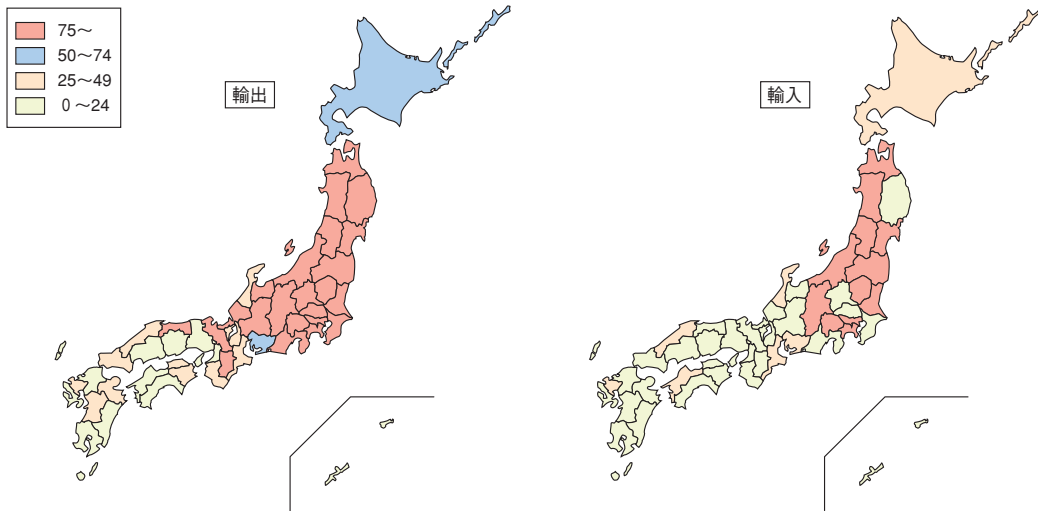
●5-3 首都圏と全国の貿易額の推移



資料：「外国貿易概況」(財)日本関税協会)により国土交通省国土計画局作成

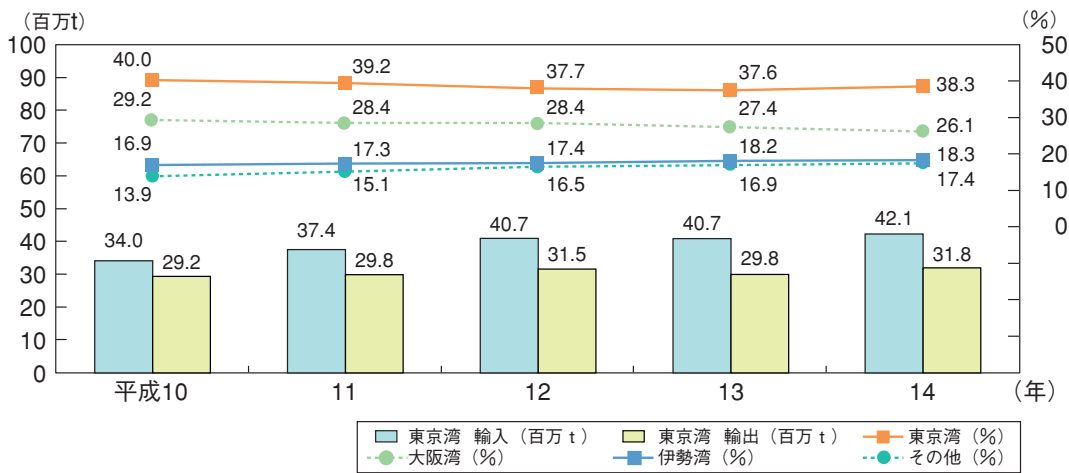
●5-4 成田国際空港の輸出入貨物の背後圏

各都道府県の輸出入航空貨物に占める成田空港のシェア(%)



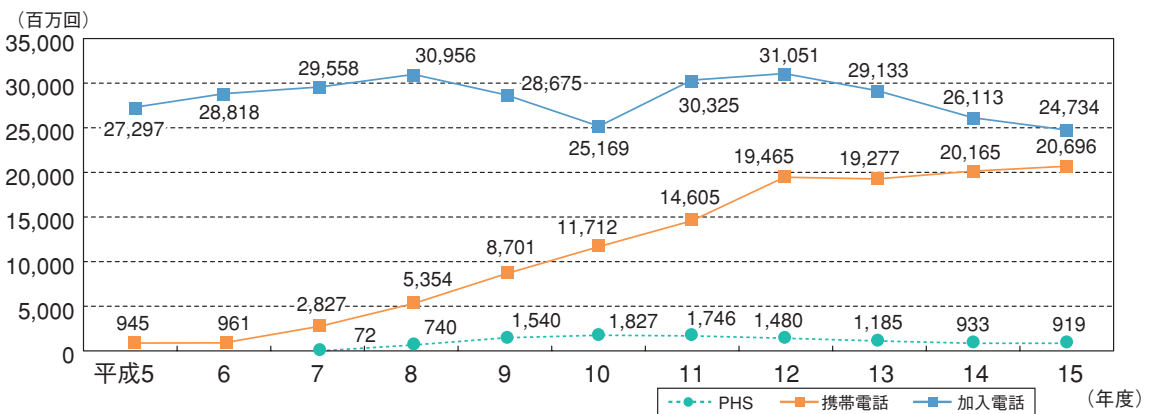
資料：「輸出入貨物に係る物流動向調査（平成15年4月）」（財務省関税局）により国土交通省国土計画局作成

●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



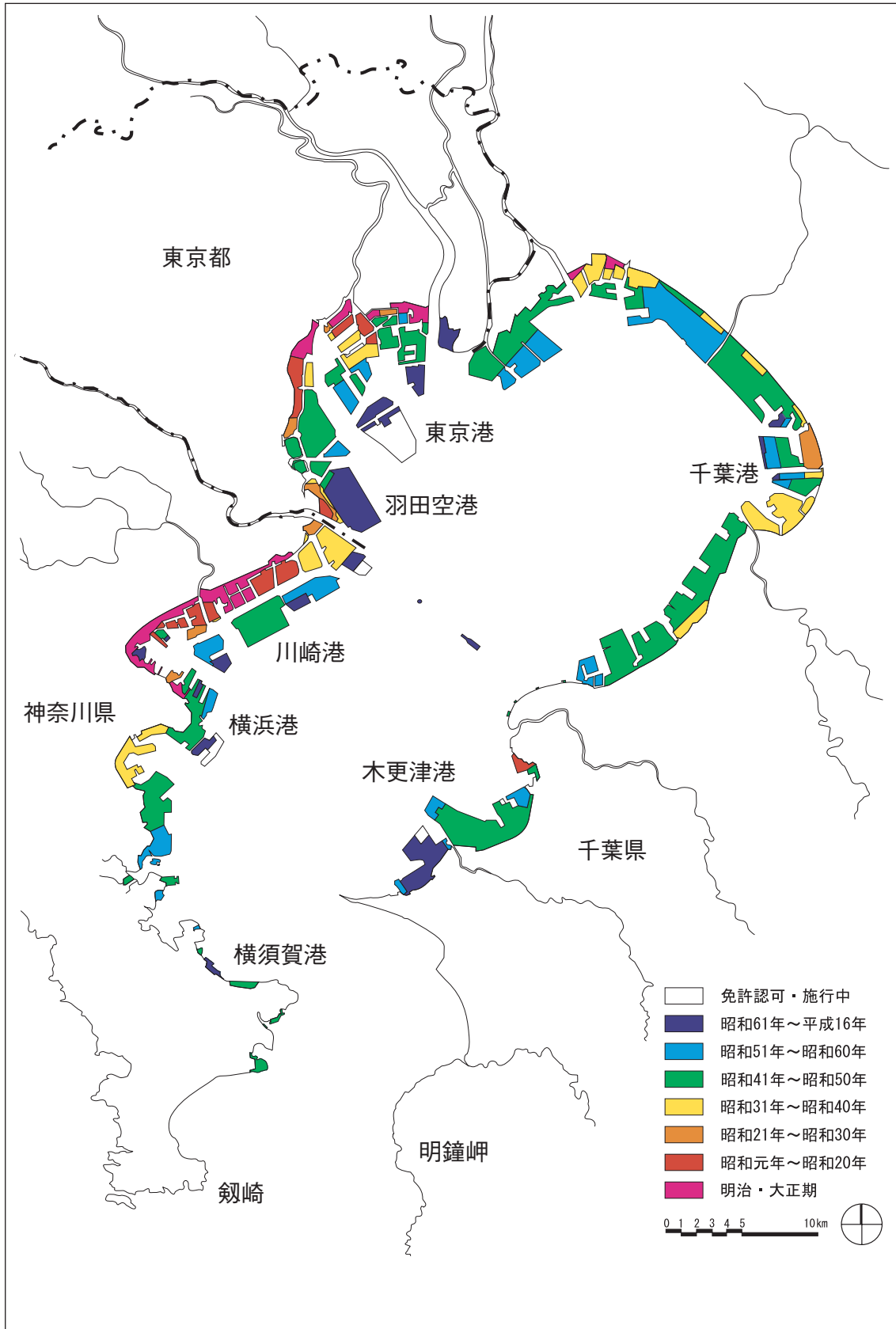
注：グラフの総和が100%とならないものは、数値の四捨五入の関係による。
資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

●5-6 首都圏における各種電話の発信量



資料：「トラヒックからみた我が国の通信利用状況」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

●5-7 東京湾岸地域の埋立の変遷



資料：国土交通省国土計画局調べ