

平成18年度

首都圏整備に関する年次報告

要旨

平成19年6月

国土交通省

全 体 構 成

第 1 章 首都圏をめぐる最近の動向

第 1 節 人口増加地区の動向等

第 2 節 首都圏における製造業の動向

第 3 節 首都圏広域地方計画策定に関する動向

第 2 章 首都圏整備の状況

第 1 節 人口・世帯数の状況

第 2 節 活力創出に資する機能の状況

第 3 節 個人主体の多様な活動の展開

第 4 節 環境との共生

第 5 節 安全・快適で質の高い生活環境の整備

第 6 節 将来に引き継ぐ社会資本の整備

第 7 節 首都圏整備の推進

資 料 首都圏整備に関する各種データ

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。

【第1章 首都圏をめぐる最近の動向】
 首都圏の近年の動向の中で、特徴的な事柄や圏域整備に資する施策について記述。

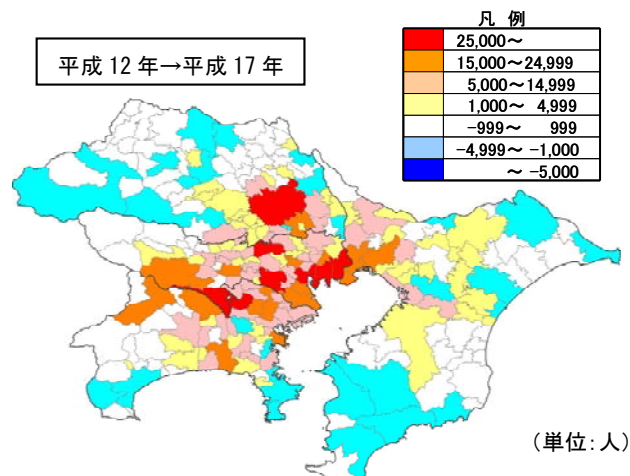
第1節 人口増加地区の動向等

1. 都区部・近郊部における人口増加等の状況

(都心回帰と拠点的な人口増加)

我が国は少子化の進展により、平成17年から人口減少局面に移行したとみられているが、東京圏における人口増減をみると、一様に増加がみられるのではなく、都区部と近郊の拠点的な都市等において大きな増加がみられ(図表1-1-1)、これらが圏域の人口を押し上げている。

図表 1-1-1 東京圏における区市町村別人口増減数



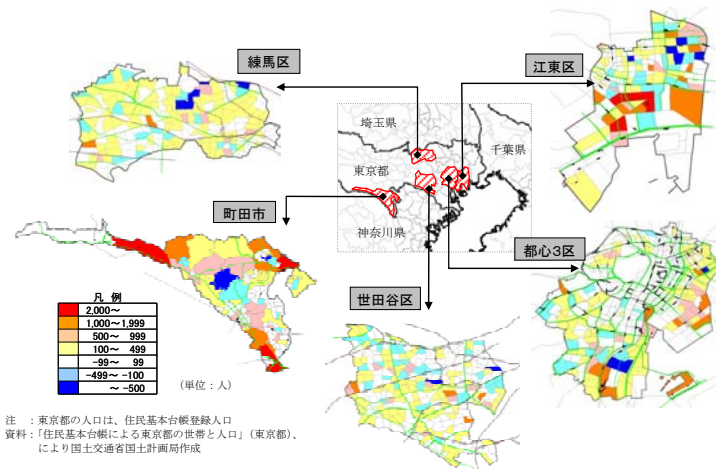
資料:「国勢調査」(総務省)により
 国土交通省国土計画局が作成

人口増加が著しい市区は、都心臨海部(港区、中央区、江東区)、都区部住宅地(練馬区、世田谷区等)、郊外住宅地(町田市、横浜市青葉区)のように分類することができる。

(人口増加市区における増加地区の状況)

このような動向は、人口増加市区内の各地区の大幅な人口増加としても現れている。たとえば、平成17年までの5年間の人口変化を町丁目単位で見ると(図表1-1-2)、都心臨海部のさらに臨海部において、顕著な人口増加がみられ、郊外部の町田においては、私鉄駅に近い特定の地区で、人口増加が起こったことがわかる。

図表 1-1-2 人口増加市区内における人口増減数の状況（平成 12～17 年）

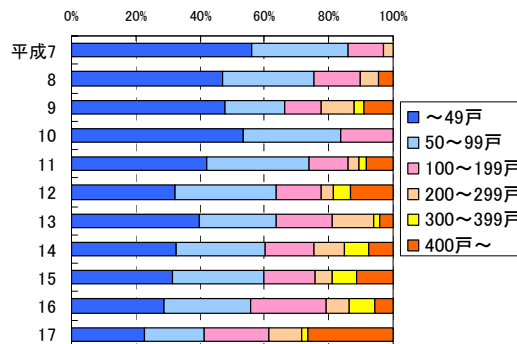


一方で、都区部の住宅地である練馬区・世田谷区は、上記ほどの地域的特徴が見られず、人口増加地区が散らばって存在している。

(マンションの大規模化)

人口増加地区における分譲マンションの種類別戸数シェアの推移をみると平成 7 年からの 11 年間で一棟当り総戸数 100 戸以上のマンションの戸数シェアは 14%から 58%へ約 4 倍増、総戸数 200 戸以上の場合でも 38%に達している(図表 1-1-3)。

図表 1-1-3 人口増加市区における規模別分譲マンション戸数シェアの変化



資料：(株)東京カンテイ資料により国土交通省国土計画局作成

(大規模マンション供給事例)

都心臨海部においては、豊洲駅周辺や品川駅周辺等にこのような大規模マンションが多く集中している。そのうち、70%以上が超高層マンションであり、これらは敷地規模も 7,000 m²程度以上と規模が大きく、臨海部の工場・倉庫等の撤退を受けて建設されてきたものである。今後も勝どき、豊洲等の企業施設跡地における立地が計画されており、地区における同様の人口増加が進む可能性がある。

郊外では、私鉄駅周辺等都心からの距離の割に利便性が高い箇所において、大規模マンションが立地している。

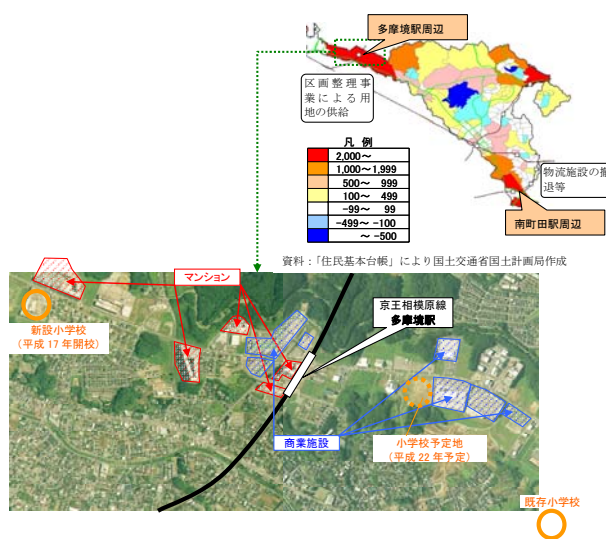
例えば、町田市をみると、南町田駅周辺や多摩境駅周辺地区が大規模マンションの立地による人口増加が大きい地区である。

南町田駅周辺は、東名自動車道、国道 16・246 号等が交わる交通結節点であり、物流センターや工場等が多く集まる地区であったが、施設の統廃合等が進んだことから施設の撤退が続き、個々の広い敷地を用いた商業施設や大規模マンションの立地が平成 10 年ごろから進んでいる。

一方、多摩境駅（平成元年開業）周辺の町田市小山町は、土地区画整理事業が進められていた地区である。駅周辺には、主に研究開発施設向けのまとまった敷地が確保されていたが、近年の売却により、大規模商業施設の立地と大規模マンションの建設がなされ、生活利便の向上と大量の人口増加が進んだ。

また、これらのマンションはファミリー向けの規模をもちながら、比較的安価であったため、20・30 代と子育て世代の増加が特徴的である。

図表 1-1-4 町田市における地区別人口増加の状況（平成 12～17 年）



2. 人口増加地区における若年層の増加等

このような急激な人口増加地区においては、若年層の増加も顕著であり、学校等の教育施設の対応に課題が見られる地区も発生している。

(都区部における児童・生徒数の動向等)

都区部では、小学校児童数が回復傾向にあるとともに、中学校生徒数も平成 18 年に減少から増加に転じており、いずれも当面、回復が見込まれている。

しかし、これまで見たように人口増加市区においても人口増加地区は偏在しており、その他の地区では児童・生徒数の減少等を受け、学校機能を再編するための小中学校の統廃合が進んでいる（図表 1-1-5）。

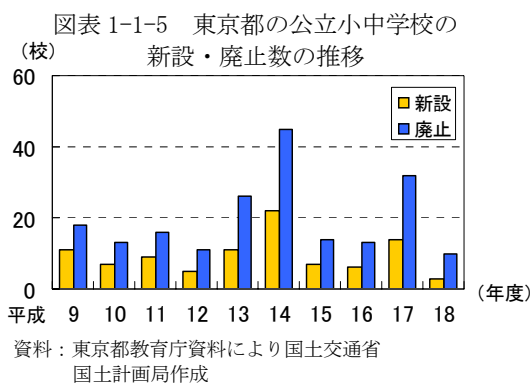
（児童数の増加地区における対応）

東京都港区では、特に湾岸部最南端の港南地区において、平成 15 年頃から大規模超高層マンションが集中的に供給されており、平成 17・18 年の 2 年間だけでも 9,000 戸以上が供給された。これを受けて、港南小学校の児童数は、平成 16 年度の 247 名から平成 18 年度には 373 名と、非常に大きく増加している。港南小学校では、プレハブ校舎の設置等によって、応急の対応を図っているが、今後の生徒数の増加も予想されていることから、校舎の建替えを含む施設拡充が検討されている。

また、郊外部の人口増加地区の事例として先に紹介した町田市小山町についても、児童数の大幅な増加が起こっており、地区内の小学校就学年齢の人口は、平成 12 年に 772 名であったが平成 18 年には 1,555 名と倍増、また、就学前年齢の人口も同じく倍増しており、既に 1,900 名を超えている。

そのような児童数の急増を受け、平成 17 年度には小山小学校の校区を分割、小山ヶ丘小学校が新設された（町田市として 21 年ぶりの小学校新設）。

しかし、今後も児童数の増加が見込まれることから、同地区内におけるさらなる小学校の新設が既に計画されているところである。



平成 17 年度新設された小山ヶ丘小学校



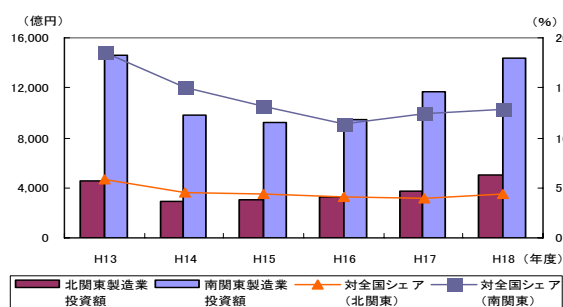
第2節 首都圏における製造業の動向

1. 首都圏における設備投資額・工場立地件数の動向

(首都圏における設備投資額・工場立地件数の動向)

首都圏における製造業の設備投資額は平成15年度まで減少傾向にあったが、製造業の日本国内への回帰現象が起きている中で、首都圏の製造業の設備投資額についても平成16年度以降は増加傾向にある。南関東では、設備投資額は平成16年度から3年連続して、対全国シェアは平成17年度に引き続き2年連続して増加している。北関東では、設備投資額は平成15年度から4年連続して増加しており、対全国シェアも平成18年度に増加に転じている(図表1-2-1)。

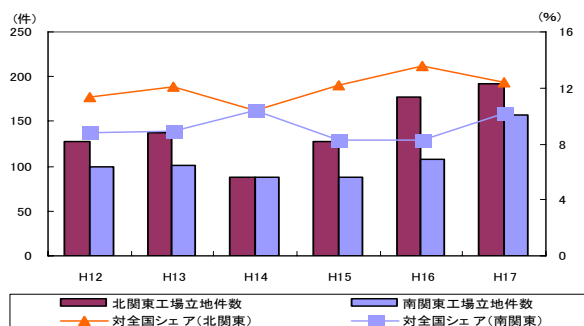
図表1-2-1 北関東・南関東の投資額と対全国シェア



注：平成17年度以前は実績、平成18年度は計画
 注：調査対象は、原則として資本金1億円以上の民間企業
 注：設備投資の範囲は、自社の有形固定資産に対する国内投資で、かつ建物、構築物、機械装置ならびに土地の購入、改良造成(但し、不動産における分譲用を除く)に対する投資
 注：北関東-茨城県、栃木県、群馬県
 南関東-埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
 資料：日本政策投資銀行資料により
 国土交通省国土計画局作成

首都圏における工場立地件数は平成15年以降増加傾向にある。立地件数の対全国シェアを見ると、南関東では平成16年に引き続き2年連続して増加している。北関東では平成17年に若干の減少が見られるものの、立地件数はここ数年増加している(図表1-2-2)。北関東の対全国シェアが平成17年に減少した理由としては、平成15年、16年の立地件数は全国の中でも北関東での増加が大きかったが、平成17年には南関東、北陸、中国での増加が顕著であったため、北関東の対全国シェアが低下したためである。

図表1-2-2 北関東・南関東の工場立地件数と対全国シェア



注：各年の1月～12月の工場立地動向調査を集計したもの
 注：調査対象は製造業、電気業、ガス業、熱供給業及び研究所で建設されたもののうち、1,000㎡以上の用地を取得したもの
 注：北関東-茨城県、栃木県、群馬県
 南関東-埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
 資料：「工場立地動向調査」(経済産業省)により
 国土交通省国土計画局作成

南関東では研究所や研究開発型工場の立地が多くみられる。この要因としては、首都圏に集中する技術者等の人材の確保、研究開発部門と本社・既存工場・関連企業・ユーザーとの近接性、交通アクセスの良さといった点を重視していると考えられる。一方、北関東では生産工場の立地が多くみられる。この要因としては、広大な立地面積を比較的安価に確保することが可能で、加えて近年、高速道路、港湾等の物流インフラの整備が進んでいるためと考えられる（図表 1-2-3）。

図表 1-2-3 過去2年間に日経4紙に新設の決定、稼働等が掲載された工場、研究所



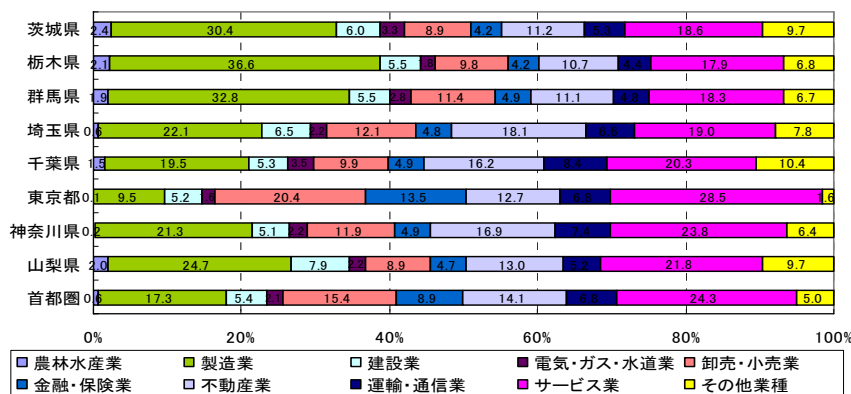
注：掲載事例は、日本経済新聞、日経産業新聞、日経流通新聞、日経金融新聞に掲載されていたものうち、資本金1億円以上の企業
注：対象期間は平成17年1月～19年2月
資料：国土交通省国土計画局調べ

（首都圏の産業構造）

首都圏での産業別県内総生産構成比をみると、東京都はサービス業等の第3次産業構成比が約85%と全国で最も高い。その一方で、茨城県、栃木県、群馬県は、第2次産業のなかでも特に製造業の構成比は約33%と全国の約21%より大幅に高い反面、第3次産業の構成比は約59%と全国の約72%をかなり下回っている（図表 1-2-4）。

これは、東京都心及びその周辺地域が大手企業の本社機能を始めとする中枢管理機能を担うのに対して、東京都心からの交通アクセスが良く、地価も比較的低い北関東等には製造機能が集積しているということであり、首都圏内部で機能分担がなされているとみることができる。

図表 1-2-4 首都圏各都県別の県内総生産における産業別構成比（平成16年度）



注：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
資料：「県民経済計算年報」（内閣府）により国土交通省国土計画局作成

2. 道路、港湾等インフラ整備と工場立地の関係の事例紹介

北関東においては、広大な立地面積を比較的安価に確保することが可能で、加えて近年、高速道路の交通インフラ整備がすすんでいるため、製造業の工場立地が盛んである。以下では、北関東等における工場立地の特徴である高速道路沿線や港湾周辺における最近の立地事例を紹介する。

(高速道路のネットワークを前提とした工場立地の事例)

本田技研工業は平成 18 年 5 月に埼玉県寄居町への自動車組立工場(約 80 ha)の新設を決定し、また同年 12 月に埼玉県小川町へのエンジン製造工場(約 16 ha)の新設を決定した。これは、①既存の埼玉製作所(狭山市)から 1 時間程度の距離、②関越道による研究所(和光市)や埼玉製作所の周辺に立地する協力企業との良好なアクセス、③将来的には圏央道、北関東道の開通により東北道沿いの栃木県内の研究所・工場(芳賀町、真岡市)等とのアクセスが向上し拠点間のネットワークが強化、等の理由により立地したものである。同社では新工場稼働後に埼玉製作所のリノベーションを計画しており、そのために従業員が相互に行き来しやすく、既存の協力企業が両工場に部品を納入できる立地であることを重視した(図表 1-2-5)。

図表 1-2-5 工場、研究所をネットワークする高速道路 (本田技研工業の例)



資料：国土交通省

これは、①既存の埼玉製作所(狭山市)から 1 時間程度の距離、②関越道による研究所(和光市)や埼玉製作所の周辺に立地する協力企業との良好なアクセス、③将来的には圏央道、北関東道の開通により東北道沿いの栃木県内の研究所・工場(芳賀町、真岡市)等とのアクセスが向上し拠点間のネットワークが強化、等の理由により立地したものである。同社では新工場稼働後に埼玉製作所のリノベーションを計画しており、そのために従業員が相互に行き来しやすく、既存の協力企業が両工場に部品を納入できる立地であることを重視した(図表 1-2-5)。

(港湾隣接地への工場立地の事例)

コマツは平成 19 年 1 月に茨城県常陸那珂港の隣接地に大型機械組立工場での操業を開始し、また日立建機も同地域に大型機械組立工場を建設中である。これは、①背後地への企業進出を見込み整備された大水深の岸壁に隣接する広大な用地(両社とも約 20ha)に工場が立地することで、分解せずに従来よりも完成品に近い形で出荷できるため品質や作業効率が向上、②北関東における既存工場、協力企業の集積を活用した生産強化、物流

図表 1-2-6 社会基盤をいかした効率的な生産・出荷



資料：国土交通省

の効率化、③港に直結した北関東自動車道、常磐自動車道により既存工場や協力企業からの部品輸送が容易、④ひたちなか市・日立市等の製造業集積の活用、技能者の確保が可能、等の理由により立地したものである。鉾山向け等の輸出が増え以前よりも大型機種が生産が増加していることを背景に、積出港との近接性が従来以上に求められているとも考えられる。港湾隣接地ならばより完成品に近い形で出荷でき、そのまま自走して港から出荷することも可能になるため、搬送コストの縮減、納期の短縮、製品の品質向上、CO₂排出削減等の面を重視して港湾隣接地へ立地したものである。また、北関東における既存工場や協力企業の集積を活用できることが常陸那珂港へ立地した決め手となった（図表 1-2-6）。

（インフラ整備の進捗と産業立地）

部品の調達、製品の輸送が容易な高速道路等のインターチェンジ周辺には多くの工場が立地しており、全国的に見てもインターチェンジから 10km 以内に立地した工場が全体の約 4 分の 3 を占めている。前述のように、埼玉県、茨城県等でも圏央道、北関東道等の整備を見越した工場立地や港湾周辺への立地がみられるなど、あらためて産業立地とインフラ整備との関係が注目されている。インフラ整備に伴う工場の新規立地だけでなく、既存工場等においても工場間のネットワークの形成、研究所との連携による製品開発力の向上、出荷時間の短縮、コストの削減等が図られるなど、インフラ整備の進捗により今後の首都圏の産業活力のさらなる向上が期待されている。

3. 北関東、南関東の格差の縮小及び広域地方計画の策定に向けて

（北関東、南関東の格差の縮小）

平成 8 年度と平成 16 年度の 1 人当たり県民所得を比較すると、企業のリストラ強化や、雇用・設備・債務の 3 つの過剰の削減努力等により全国的に 1 人当たり県民所得が 6.6% 減少したなかで、東京都では 6.5% 増加している。

埼玉県、千葉県、茨城県、群馬県の 1 人当たり県民所得は全国平均を下回っているが、東京都を除いた 1 人当たり県民所得の全国平均を算出すると、これらの県の所得は全てこの全国平均を超えている（図表 1-2-7）。また、他県と比べて 1 人当たり県民所得の差が大きい東京都と山梨県を除いた北関東 3 県と南関東 3 県における 1 人当たり県民所得を、東京都を除いた 1 人当たり県民所得の対全国比で比較した。その結果、北関東 3 県と南関東 3 県は全て対全国比率で 100% を越えているとともに、その格差は縮小傾向にあることがわかる（図表 1-2-8）。

図表 1-2-7 都道府県別 1人当たり県民所得額 (平成8年度及び平成16年度)

(平成8年)

順位	都道府県名	千円	順位	都道府県名	千円	順位	都道府県名	千円
1	東京都	4,282	17	岐阜県	2,999	33	愛媛県	2,637
2	愛知県	3,723	18	長野県	2,980	34	鳥取県	2,621
3	神奈川県	3,576	19	石川県	2,979	35	山形県	2,604
4	大阪府	3,534	20	奈良県	2,968	36	和歌山県	2,601
5	滋賀県	3,529	21	福井県	2,930	37	佐賀県	2,597
6	静岡県	3,357	22	山口県	2,899	38	岩手県	2,572
7	埼玉県	3,324	23	新潟県	2,898	39	島根県	2,549
8	富山県	3,316	24	福島県	2,897	40	秋田県	2,491
9	栃木県	3,314	25	山梨県	2,896	41	青森県	2,476
10	兵庫県	3,301	26	岡山県	2,844	42	熊本県	2,460
11	広島県	3,184	27	香川県	2,844	43	高知県	2,437
12	茨城県	3,148	28	宮城県	2,812	44	宮崎県	2,415
13	千葉県	3,116	29	北海道	2,794	45	長崎県	2,380
14	群馬県	3,034	30	福岡県	2,792	46	鹿児島県	2,276
15	京都府	3,034	31	徳島県	2,784	47	沖縄県	2,050
16	三重県	3,015	32	大分県	2,690		全県計	3,188

注: 全国平均 (東京を含む) は約 3,300 千円、(東京を除く) は約 3,100 千円。

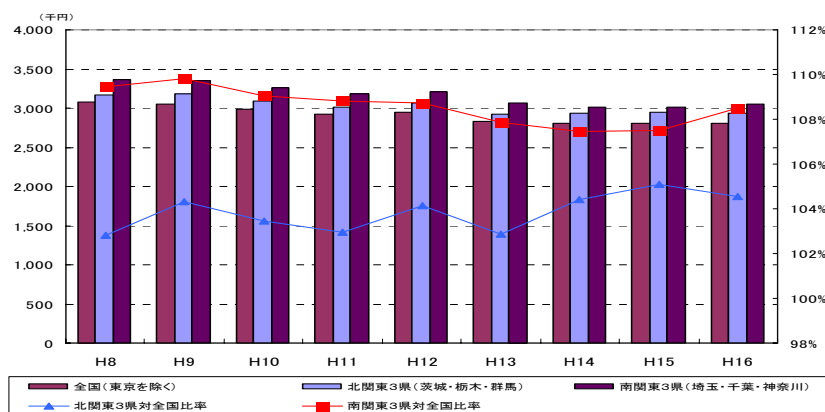
(平成16年)

順位	都道府県名	千円	順位	都道府県名	千円	順位	都道府県名	千円
1	東京都	4,559	17	山口県	2,817	33	和歌山県	2,525
2	愛知県	3,440	18	徳島県	2,808	34	佐賀県	2,453
3	静岡県	3,247	19	石川県	2,790	35	島根県	2,425
4	滋賀県	3,235	20	長野県	2,733	36	山形県	2,411
5	神奈川県	3,174	21	福島県	2,712	37	鳥取県	2,371
6	栃木県	3,062	22	岐阜県	2,701	38	熊本県	2,366
7	大阪府	3,039	23	新潟県	2,688	39	岩手県	2,363
8	富山県	3,027	24	大分県	2,653	40	宮崎県	2,340
9	三重県	2,988	25	兵庫県	2,651	41	愛媛県	2,309
10	千葉県	2,976	26	香川県	2,630	42	秋田県	2,297
11	埼玉県	2,956	27	奈良県	2,599	43	鹿児島県	2,207
12	広島県	2,943	28	岡山県	2,578	44	長崎県	2,190
13	茨城県	2,929	29	福岡県	2,570	45	高知県	2,171
14	京都府	2,849	30	山梨県	2,548	46	青森県	2,152
15	福井県	2,832	31	北海道	2,535	47	沖縄県	1,987
16	群馬県	2,828	32	宮城県	2,530		全県計	2,978

注: 全国平均 (東京を除く) は約 2,900 千円、(東京を含む) は約 3,100 千円。

資料: 「県民経済計算年報」(内閣府) により国土交通省国土計画局作成

図表 1-2-8 北関東3県・南関東3県における1人当たり県民所得及び対全国比の推移



資料: 「県民経済計算年報」(内閣府) により国土交通省国土計画局作成

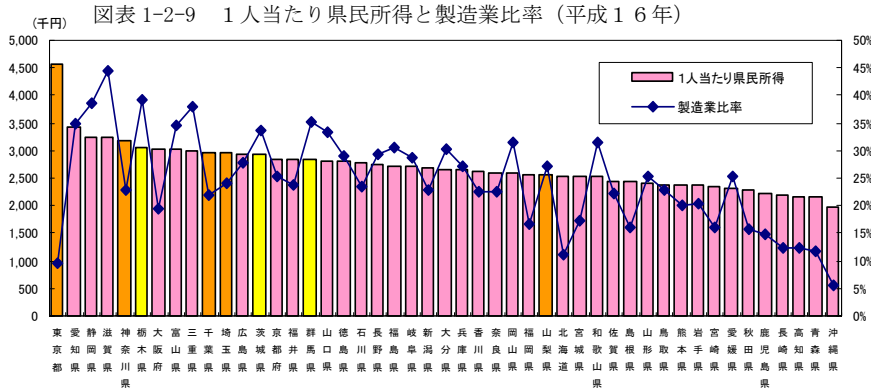
(北関東、南関東の格差縮小の要因)

北関東3県では1人当たり県民所得の低下割合が小さく、南関東3県では低下割合が大きい理由として、北関東3県において製造業が盛んなことが考えられる。都道府県別に1人当たり県民所得と製造業比率の関係をみると、東京都、神奈川県、大阪府等を除けば、1人当たり県民所得の高い県は製造業比率が高いという傾向がみられる(図表 1-2-9)。

また労働生産性を調べてみると、全国的に製造業の労働生産性は高い一

方、サービス業や卸売・小売業などは低い傾向にある。

これらから、北関東において1人当たり県民所得が高いというのは、労働生産性の高い製造業のウェイトが高いという産業構造によるところが大きいと思われる。

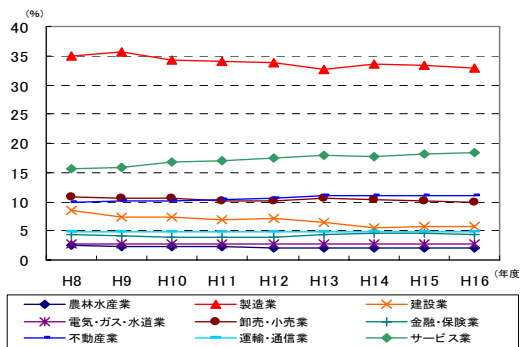


資料：「県民経済計算年報」(内閣府)により国土交通省国土計画局作成

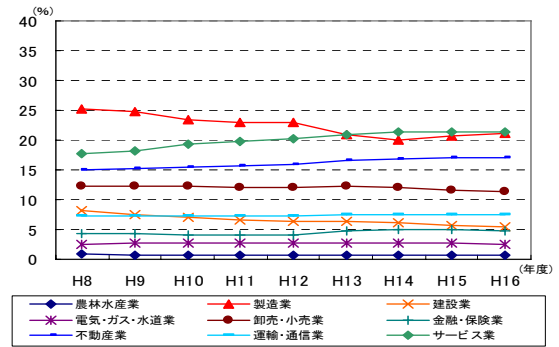
ここで、北関東3県と南関東3県における平成8年度と16年度の1人当たり県民所得の低下と製造業の総生産額の低下の関係をみてみる。

北関東3県での1人当たり県民所得の低下割合は南関東3県と比較して小さい。これは北関東3県における製造業の県内総生産額の低下割合が小さかったためと考えられ、その結果として、北関東3県と南関東3県との所得格差が縮小していると思われる(図表 1-2-10~11)。

図表 1-2-10 業種別県内総生産額構成比の推移 (北関東3県：茨城・栃木・群馬)



図表 1-2-11 業種別県内総生産額構成比の推移 (南関東3県：埼玉・千葉・神奈川)



資料：「県民経済計算年報」(内閣府)により国土交通省国土計画局作成

北関東3県におけるサービス業の増加率は平成8年度比15%増と南関東3県と比べて伸びが小さいものの、製造業の減少率は平成8年度比マイナス8%と小さく、産業の空洞化が南関東ほど進まなかったことが、北関東3県における1人当たり県民所得の減少が小さかった要因の一つであると考えられる。

労働生産性の低いサービス業が増加するよりも、労働生産性の高い製造業の方が1人当たり県民所得の維持に寄与していると思われる。北関東3県は全国的にみても県内総生産における製造業の割合が高く、製造業に従事する人の割合も高いなど、製造業が盛んな地域であることから、北関東3県においては、製造業が地域の発展に対し大きなポテンシャルを有しているといえる。

(北関東での所得格差の縮小に製造業が寄与)

首都圏におけるジニ係数は0.362と全国平均を下回っており、なかでも北関東のジニ係数が低く、北関東での所得格差が小さい。製造業は他の業種に比べてジニ係数が低く、正社員の比率も高い。

業種別就業者数の比率をみると、北関東では製造業の就業者数が約27%と高く、所得格差が小さい製造業に従事する人の比率が高いことも、格差を小さくしている要因の一つとみられる。

(広域地方計画の策定に向けて)

地域の活性化にあたり、製造業は雇用確保等大きな役割を果たすとともに、外貨を獲得し日本の国力を維持する源にもなっているため海外との関係をふまえつつその強化を図ることも必要である。北関東は産業の集積が高く、自立的な発展が見込めるポテンシャルがあるなか、製造業の国内回帰の傾向もあり、地方公共団体が企業誘致に熱心である。地域の活性化及び自立的な発展を支援するにあたっては、基盤的なインフラ整備が必要であるが、ただ、インフラに恵まれているだけでは、地域間競争に勝つことはできない。

例えば、機械系の製造業以外として、栃木県日光市の工業団地において食料品の立地が増加している。この背景には、企業にとって日光の地域イメージのブランド力としての活用や、豊富な地下水等の地域資源をいかした商品生産が可能であることがあげられる。地域にとっては、交通の利便性だけでなく地域ブランドをいかした誘致活動、事業展開により地域の発展につなげていくことが有効であることがうかがえる。

前述したように、北関東においては地域の産業構造における製造業の占めるウェイトが高く、製造業が地域の活性化だけでなく地域内における格差の縮小、安定した地域の発展につながるため、製造業の振興が地域の主要課題ともなる。広域地方計画の北関東3県等による分科会等を活用しつつ、北関東の強みである製造業の開発・生産機能を向上させ北関東の発展につなげるためにも、各県が広域的に連携しつつ広域的な経済活動の促進に必要な基盤的なインフラ整備を推進するなど、北関東の自立に向け協調して取り組むことが求められている。

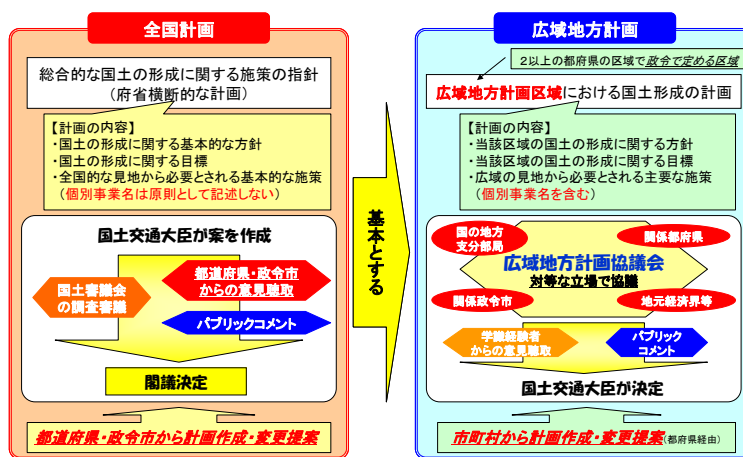
第3節 首都圏広域地方計画策定に関する動向

1. 国土計画体系の見直し

これまでの我が国の国土づくりは、開発基調・量的拡大を指向する全国総合開発計画（以下「全総」という。）を中心に展開されてきたが、我が国が人口減少時代を迎えつつある今日、成熟社会にふさわしい国土の質的向上を目指し、国土の利用と保全を重視する国土計画への転換を図るべく、国土総合開発法を国土形成計画法に改正し、全総に代えて、新たに国土形成計画を策定することとなった。

国土形成計画は、総合的な国土の形成に関する施策の指針となる「全国計画」と、複数の都府県にまたがる広域地方計画区域における国土形成のための計画である「広域地方計画」の二層の計画から構成される（図表1-3-1）。

図表 1-3-1 国土形成計画の枠組み



資料：国土交通省

「全国計画」は、国土の形成に関する基本的な方針、国土の形成に関する目標及び全国的な見地から必要とされる基本的な施策について定めるものである。

全国計画については、平成 18 年 11 月に国土審議会計画部会において中間とりまとめが行われた。

2. 首都圏広域地方計画協議会

一方、「広域地方計画」は、北海道と沖縄を除く全国について、2以上の都府県からなる広域ブロックに区域分けを行い、それぞれの区域の国土の形成に関する方針、目標及び広域の見地から必要とされる主要な施策について定めるものである。

広域地方計画及びその実施に関して必要な事項については、広域ブロッ

ク毎に設置される広域地方計画協議会において、国と地方が連携・協力して策定することとなっている。

この広域ブロック区域については、平成18年6月に国土審議会圏域部会が全国8つの区域のあり方に関する報告をとりまとめ、翌7月、区域区分、協議会の組織等を定める政令が制定された。

そこで、首都圏の区域は、茨城県、栃木県、群馬県、千葉県、東京都、神奈川県及び山梨県の範囲と定められ、首都圏の協議会は、この1都7県と4政令市、区域を管轄する11の国の地方行政機関等によって当初構成されることとなった。

なお、圏域部会による上記の報告に際しては、北関東地域が自立的発展を目指すため、首都圏の広域地方計画協議会に北関東地域の分科会を設置し、隣接する東北地方の福島県・新潟県とも連携して独自の発展構想等を描くべきことが示されている。

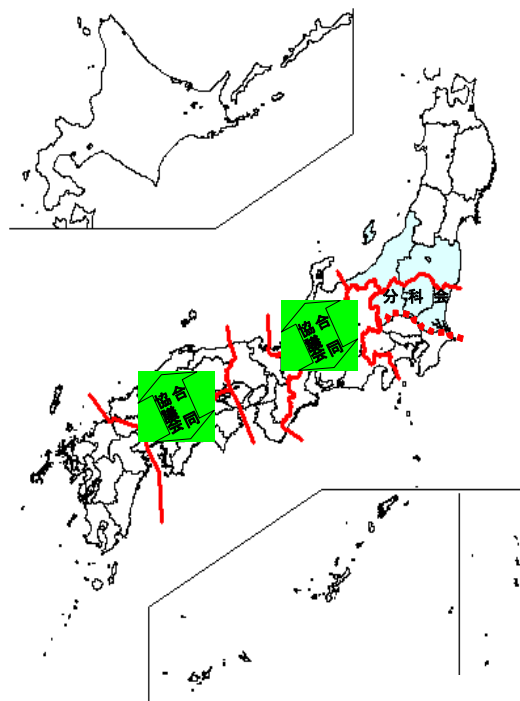
広域地方計画協議会の正式な設置は全国計画の決定後となるが、各ブロックでは、平成18年度から事前の準備が進められているところである。

3. 首都圏における取組状況

首都圏においては、協議会メンバー間で、関東地方整備局・関東運輸局を事務局として、担当部長レベルや担当課長レベルにより、全国計画の策定状況の情報の共有、全国計画への計画提案に関する情報交換、首都圏の現状や課題等の整理のためのデータ収集などを実施しているところである。

また、首都圏広域地方計画の策定に向けた対応を強化するため、平成19年4月より、国土交通省関東地方整備局、関東運輸局が共同して、首都圏広域地方計画の策定作業を行う体制を整えたところである。

図表 1-3-2 広域地方計画区域と合同協議会、分科会等



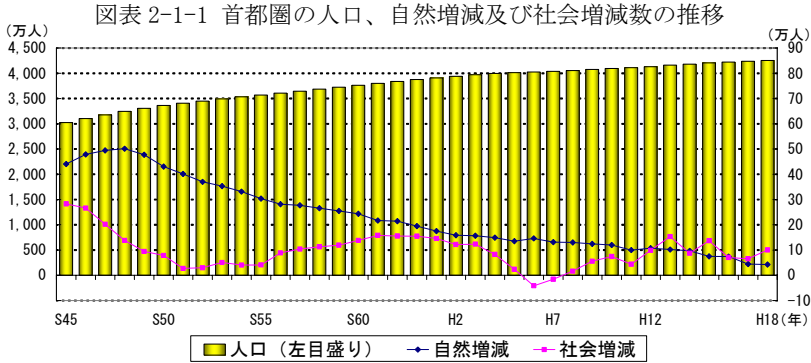
資料：国土交通省

【第2章 首都圏整備の状況】
交通・物流ネットワークの整備状況、災害対策の動向、産業の動向等について整理。首都圏整備計画に基づく諸施策の紹介。

第1節 人口・世帯数の状況

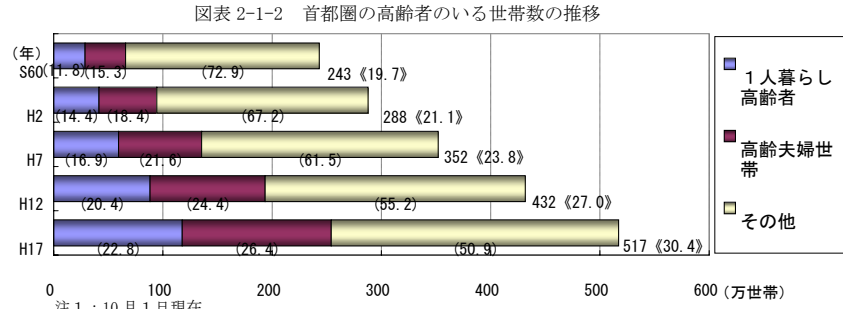
首都圏の人口は、平成18年10月1日現在4,252万人で、全国の33.3%を占めている。

人口増減について見ると、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18年は4.2万人増となっている。一方、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18年は10.0万人増となっている（図表2-1-1）。



注：人口は10月1日現在、自然増減及び社会増減は前年の10月1日から当年の9月30日までの期間による。
 資料：「国勢調査」、「国勢調査結果による補完補正人口」及び「10月1日現在推計人口」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

高齢者の状況を見ると、高齢者のいる世帯（ここでは、65歳以上親族のいる一般世帯をいう。）は増え続けており、平成17年では517万世帯で、一般世帯総数の約3割を占めている。このうち、約半数が1人暮らし高齢者（ここでは、65歳以上の1人暮らしをいう。）又は高齢夫婦世帯（ここでは、夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦のみの世帯をいう。）となっている（図表2-1-2）。



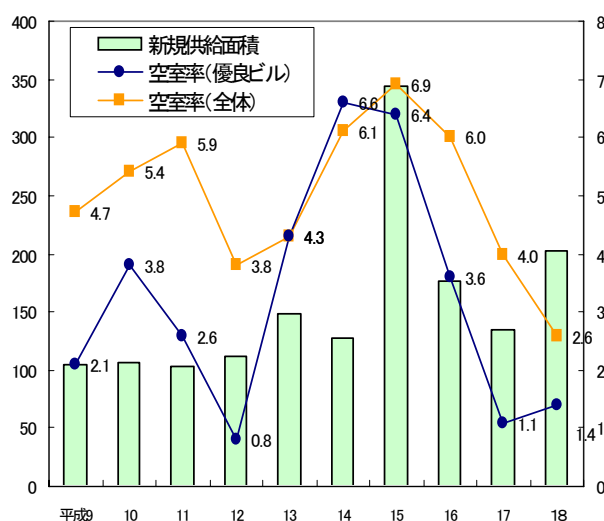
注1：10月1日現在。
 注2：()内の数値は、高齢者のいる世帯総数に占める構成比 (%)。内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。
 注3：《 》内の数値は、一般世帯総数に占める構成比 (%)。
 資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

第2節 活力創出に資する機能の状況

1. 業務機能の状況

都区部の賃貸事務所の空室率は、景気回復に起因するオフィス需要の増加により、平成18年末においては、200千坪程度の新規供給があったにもかかわらず、空室率は2.6%となっており、過去十年間で最低の空室率となっている。

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、空室率は各年12月時点の値（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. 産業機能の状況

(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、堅調に事業所数を伸ばしてきている。

(工業機能の状況)

首都圏における製造業は、平成16年に事業所数が対前年比で8.4%減、従業者数が2.0%減となり、製造品の出荷額は2.2%増となった(図表2-2-2)。この背景には、日本経済が回復を続けている中で、個々の企業は依然として厳しい競争にさらされていることが伺える。また、中小企業の高齢化が進み、後継者不足も事業所数の減少の背景の一つにあると考えられる。一方、製造品出荷額が増加しているのは、厳しい競争の中で技術力や商品開発力のある

企業が増えてきていることが考えられる。

図表 2-2-2 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	270,906	▲ 7.8	8,113,676	▲ 1.4	284,418,266	3.9
首都圏合計	75,480	▲ 8.4	2,211,890	▲ 2.0	83,070,137	2.2
茨 城	6,803	▲ 6.1	267,025	1.3	10,437,338	3.6
栃 木	5,655	▲ 8.4	203,200	▲ 1.1	8,041,183	4.4
群 馬	6,668	▲ 8.0	213,218	▲ 0.9	7,600,404	4.3
埼 玉	15,355	▲ 7.7	421,231	▲ 2.0	13,568,986	3.8
千 葉	6,505	▲ 7.5	217,332	▲ 2.1	11,257,573	3.4
東 京	21,035	▲ 10.6	392,609	▲ 5.2	11,198,997	▲ 0.9
神奈川	10,966	▲ 7.3	421,464	▲ 2.5	18,565,988	▲ 1.0
山 梨	2,493	▲ 9.4	75,811	0.8	2,399,668	7.2

注：従業員が4人以上の事業所

資料：「平成16年度工業統計表」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

（農林水産業に関する機能の状況）

首都圏の農業は、野菜について東京都中央卸売市場に集まる野菜総取扱量の約38%（平成18年）を産出しており、新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている。平成18年度冬期は記録的な暖冬により、キャベツ、大根等の野菜の生産量が増加し、これにより前年同期に比べて著しく価格が安値低迷した。このため、首都圏野菜生産各地において産地廃棄等の対応がとられた。

首都圏の林業は産出額が継続して減少傾向となっている。また水産業は漁業生産額が平成13年から15年にかけては減少傾向であるが、それ以降はほぼ横ばいに推移している。

第3節 個人主体の多様な活動の展開

1. NPO法人の現状と多様な支援

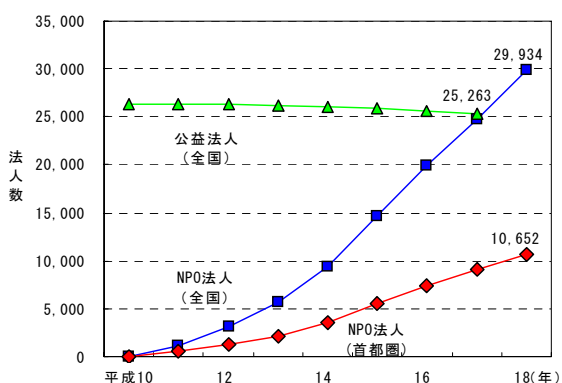
(NPO法人の現状)

近年、福祉、環境、まちづくりなど様々な分野において、民間非営利団体による社会貢献活動が活発化している。NPO法人の数は、NPO法の施行以降、増加し続けており、平成18年末時点での認証法人数は全国で約30,000と公益法人数を超える見込みである。首都圏においては、全国の約4割にあたる約11,000の団体がNPO法人として認証されている(図表2-3-1)。

(NPO法人への支援)

NPO法人に係る税制上の措置としては、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措置が平成13年10月から講じられている。その後、この認定NPO法人制度については、認定要件の緩和、みなし寄附金制度の導入等の改正が行われてきた。首都圏における認定NPO法人数は、平成18年末現在で40(全国では49)となっている(図表2-3-2)。

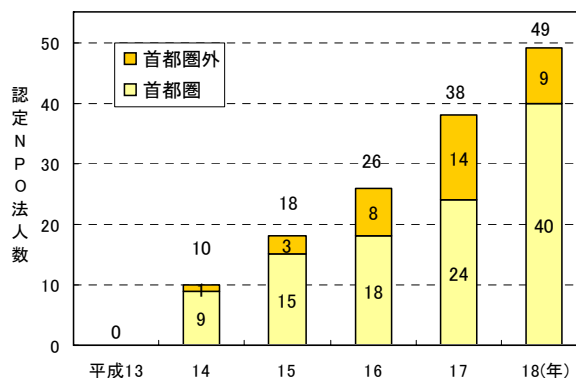
図表2-3-1 NPO法人数の推移



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 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. テレワークの推進

ITを活用して、場所と時間を自由に使った柔軟な働き方であるテレワークについては、IT戦略本部が平成18年に策定した「IT新改革戦略」及び「重点計画－2006」において、「2010年までに適正な就業環境の下でのテレワーカーが就業者人口の2割を実現」とされた。

平成18年度には、産学官からなる「テレワーク推進フォーラム」との連携のもと、様々な事業者等が利用可能なテレワーク共同利用型システムが検討された。このシステムについては平成19年度に実証実験が実施される予定である。

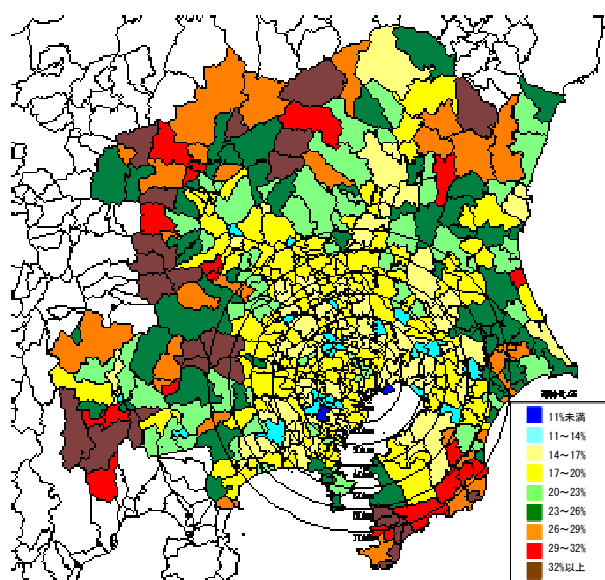
さらに、企業の取り組みを促進するため、テレワーク設備投資に関する税制支援が平成19年度から創設されたところである。

3. 高齢者等の生活・社会的活動への支援

平成17年現在、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概ね60km以上離れた首都圏外縁部に多く存在している(図表2-3-3)。

東京都心からの距離圏別に高齢化の状況を見ると、首都圏外縁部だけでなく、10km圏でも高齢化率が高くなっている。平成7年以降、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、40km圏については平成17年の高齢化率が平成7年の約1.7倍となっている。

図表 2-3-3 首都圏における高齢化の現状



注：平成17年10月1日現在の状況。

資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

第4節 環境との共生

1. 都市環境インフラのグランドデザインの進捗

平成16年3月に策定された「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、近郊緑地保全区域の新たな指定をはじめとして、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。

(近郊緑地保全区域の新たな指定)

グランドデザインの地域別行動方針においては、「保全すべき自然環境」を踏まえ、首都圏近郊緑地保全区域の指定を検討することが示されている。これに基づき、平成17年に「小網代近郊緑地保全区域」の新規指定が32年ぶりに行われ、平成18年度においても、「円海山・北鎌倉近郊緑地保全区域」(約998ha)に、約98haを新たに加える区域の拡大指定が行われた。

2. 河川・海域環境の保全・回復

首都圏の水質状況(平成17年度)については、河川におけるBODの環境基準達成率は首都圏全体で約76%となっており、全国の約87%と比較して低い状況である。また、湖沼においてはCODの環境基準達成率が、首都圏全体で約53%と依然低い状況である。

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。

3. 廃棄物の適正処理の推進

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おり、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。

東京都のスーパーエコタウン事業において、食品廃棄物バイオガス発電施設、食品廃棄物飼料化施設がそれぞれ平成18年4月に稼動し、ガス化熔融等発電施設が平成18年8月に稼動した。さらに城南島地区で事業を行う4業者を平成18年7月に選定した。

スーパーエコタウン内の施設では、都内だけでなく広域からの産業廃棄物を受入処理できる能力を備えているため、首都圏の産業廃棄物の問題の改善に寄与している。

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

(密集市街地の整備・改善)

密集市街地の整備・改善に向けて、現状の速度では平成23年度末までの目標の達成が難しい状況にあることから、平成19年1月、第十二次の都市再生プロジェクトとして、密集市街地整備の取組みを加速することを決定している。これを受けて密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律の改正を含む「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が平成19年通常国会で成立したところである。

(首都直下地震対策に関する取組)

中央防災会議では、平成17年9月に策定した「首都直下地震対策大綱」に基づき、予防対策から応急対策、復旧・復興対策に至るまで各主体が行うべき対策の体系的な整備を進めている。

避難者対策及び帰宅困難者対策については、中央防災会議に「首都直下地震避難対策等専門調査会」を設置し、平成18年8月より検討が開始された。

復旧・復興対策については、平成19年2月に内閣府に「首都直下地震の復興対策のあり方に関する検討会」が設置され検討が進められている。

(東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備)

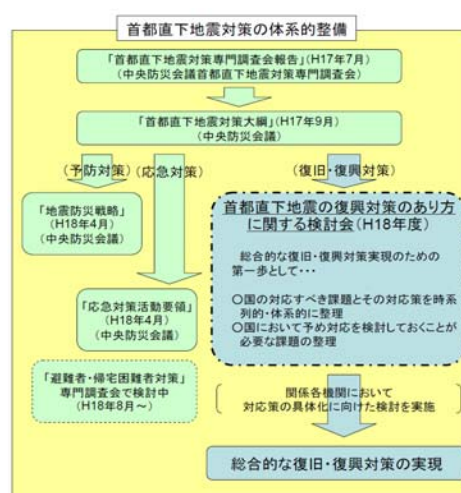
震災後の応急・復旧活動では、広域的な救助活動や全国や世界からの物資等の支援の受入といった災害対策活動の核となる現地対策本部機能が必要となる。そのため、東京湾臨海部において、東京都有明の丘地区、川崎市東扇島地区で基幹的広域防災拠点の整備が進められている。

また、平成17年9月に中央防災会議が策定した「首都直下地震対策大綱」においては、こうした基幹的広域防災拠点とともに、広域防災拠点を都心の外周部に配置し、相互のネットワーク化を進めることとしている。

(首都圏における水害対策)

都市型水害に対しては、河川改修、下水道による浸水対策、雨水貯留浸透施設の整備等の流域対策、浸水想定区域の指定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。

図表 2-5-1 首都直下地震対策の体系的整備について



資料：内閣府

2. 魅力ある居住環境の整備

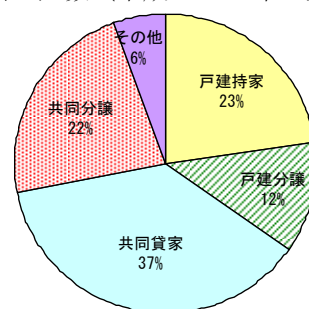
市区町村別の住宅着工統計等を用い、バブル経済崩壊後の首都圏における住宅の供給動向を分析した。分析に当たっては、住宅の種類別だけでなく、東京70km圏内の市区町村を対象とした幅10km毎の距離圏を設定している。

(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18年までの累計着工戸数は約750万戸となっており、戸建持家、戸建分譲の戸建型が全体の約35%を占める一方、共同貸家、共同分譲の共同型が約59%と、共同型の占める割合が大きい(図表2-5-2)。

図表 2-5-2 70km 圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数 (平成2～18年の累計)

	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	1,702,795	13,108	29,541	1,745,444
貸家	47,168	210,990	2,778,628	3,036,786
給与住宅	8,613	3,761	101,266	113,640
分譲住宅	909,969	8,829	1,686,623	2,605,421
合計	2,668,545	236,688	4,596,058	7,501,291



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

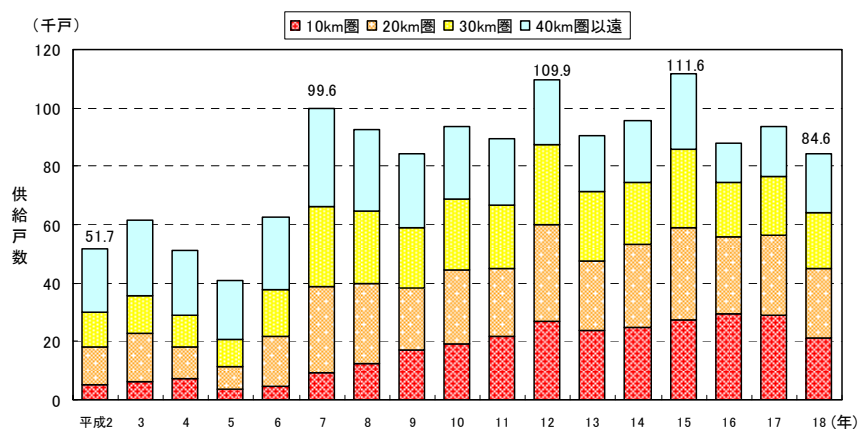
注2:網掛け部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

資料:「住宅着工統計」(国土交通省)により国土交通省国土計画局作成

(分譲マンションの供給動向)

着工戸数・シェア及び床面積が平成初めに比べて大きく拡大してきている共同分譲型(分譲マンション)について供給動向を距離圏別にみると、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、それ以降は増加した。近年は、全体のうち大部分が30km圏以内で占められている(図表2-5-3)。

図表 2-5-3 東京70km圏内におけるマンション供給戸数の推移



資料: (株)東京カンテイ資料により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

陸上輸送に関しては、首都圏三環状道路の整備、スマートIC等のITSの活用による交通の円滑化、利用者の視点に立った路上工事の改善、鉄道の利便性向上等に寄与する取組、踏切対策の推進等が行われている。航空輸送に関しては、成田空港の滑走路北伸による2,500m化の整備、東京国際空港の再拡張事業等の整備が進められている。また海上輸送に関しては、わが国の港湾の国際競争力向上を目的としたスーパー中枢港湾プロジェクトの推進、国際幹線航路の整備等が行われている。

図表 2-6-1 首都圏の三環状道路の開通予定



資料：国土交通省

図表 2-6-2 横浜港本牧ふ頭地区 (D突堤)



資料：国土交通省

2. 情報通信体系の整備

首都圏におけるブロードバンド世帯普及率（平成18年12月末現在）は約60%と、全国の約50%を上回っているが、2%程度の世帯でブロードバンドを利用する環境が未整備である「ブロードバンド・ゼロ地域」となっており、このような地域を解消するため、民間事業者に対する税制優遇措置や金融支援等の措置、また地方公共団体に対する交付金等の支援を行っている。

電子タグ（ICタグ）を含むユビキタスネットワーク技術を活用し、身体的状況、年齢、言語等を問わず、「いつでも、どこでも、誰でも」が、「移動経路」、「交通手段」等シームレスな移動に必要な情報を入手することを可能にする自律移動支援システムの確立のための取組が実施されている。

3. 沿岸域の利用

東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備については都市再生プロジェクト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。

また循環型社会の形成を促進するため、東京湾沿岸域において様々な取組が行われている。

4. 都市再生施策の進捗状況

都市再生緊急整備地域に指定された地域においては、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められている。

「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域」に位置する「東京ミッドタウン」は、平成19年3月30日にグランドオープンを迎えた。本プロジェクトは、約7.8haの事業区域に住居、オフィス、商業・文化施設、美術館等の複合施設の整備とあわせて、隣接する檜町公園と一体となったオープンスペースを整備することにより、都心部における良好な緑地空間の確保が図られている。

図表 2-6-3 東京ミッドタウン



第7節 首都圏整備の推進

1. 首都圏整備計画

平成17年7月の首都圏整備法改正により、旧首都圏整備計画を構成していた3計画のうち、事業計画は廃止、基本計画と整備計画は首都圏整備計画として一本化された。平成18年度は、旧計画の計画期間終了により、新たな首都圏整備計画を策定し公表した。

2. 業務核都市の整備

平成18年3月に春日部・越谷地域の業務核都市基本構想が同意され、これまでに基本構想が承認・同意された地域は12地域となった。

3. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

事業の共同化、事業区域の調整等を適切に行うため、関係行政機関・関係都府県で組織し、国土交通省関東地方整備局が運営する大深度地下使用協議会を設置している。平成19年1月31日には東京外かく環状道路についての事業概要書の提出を受け幹事会を開催した。

4. 筑波研究学園都市の整備

筑波研究学園都市においては、「筑波研究学園都市建設法」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従い、都市整備が着実に進められている。本都市の研究学園地区に移転・新設した国等の研究教育機関等については、現在31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約200社の民間研究所や研究開発型企业が立地している。

5. 国の行政機関、国会等の移転の推進

国の行政機関等の移転については、首都機能の過度の集中の是正を目的として、国の行政機関や特殊法人の事務所等の円滑な移転が推進されている。

平成19年3月末までに、移転対象の76機関11部隊等のうち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月の国の機関等移転推進連絡会議で申し合わされた移転計画に基づき移転の円滑な実施が図られている。

また現在、国会に設置された「国会等の移転に関する政党間両院協議会」において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「座長とりまとめ」がまとめられ、今後、同協議会において、分散移転や防災、とりわけ危機管理機能の中核移転などについての考え方を深めるための調査、検討を行うこととされている。