

平成19年度

首都圏整備に関する年次報告

第169回国会（常会）提出

この文章は、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

第1章	首都圏をめぐる最近の動向	1
第1節	首都圏における人口・居住の動向	2
第2節	首都圏における産業立地の動向	8
第3節	首都圏の自然環境の保全等の動向	16
第2章	首都圏整備の状況	23
第1節	人口の状況	24
第2節	活力創出に資する機能の状況	
	1. 業務機能の状況	26
	2. 産業機能の状況	27
第3節	個人主体の多様な活動の展開	
	1. NPO法人の現状と支援	32
	2. テレワークの推進	34
	3. 高齢者、障害者等の生活・社会的活動への支援	35
第4節	環境との共生	
	1. 自然環境の保全等の取組	36
	2. 河川・海域環境の保全・回復	38
	3. 廃棄物の適正処理の推進	40
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	42
	2. 魅力ある居住環境の整備	47
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	51
	2. 情報通信体系の整備	59
	3. 沿岸域の利用	60
	4. 都市再生施策の進捗状況	61
第7節	首都圏整備の推進	
	1. 首都圏整備計画	63
	2. 政策区域等に基づく諸施策の推進	64
	3. 国土形成計画	66
	4. 業務核都市の整備	67
	5. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進	69
	6. 筑波研究学園都市の整備	71
	7. 国の行政機関等の移転の推進	72
	8. 国会等の移転に関する検討	72

資料	首都圏整備に関する各種データ	75
-----------	-----------------------	-----------

●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（島しょ部も含む）

関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、三重県

名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県

第1章

首都圏をめぐる最近の動向

第1節

首都圏における人口・居住の動向

昨年度の年次報告では首都圏の中心である1都3県の人口動向を分析し、都心回帰の実態と拠点的に人口が増加している実態について報告した。今年度は北関東3県と山梨県に特に着目して首都圏全体の人口動向を報告する。

また、平成19年地価公示では1都3県の住宅地の地価平均値が16年ぶりに上昇に転じ、平成20年地価公示においても引き続き上昇傾向となっている。このような地価上昇が住宅取得環境に与えている影響をあわせて報告する。

1. 首都圏の人口動向

(1) 北関東3県と山梨県の人口動向

北関東3県及び山梨県の4県と地方圏¹⁾は、長期的にみると人口の増減率が徐々に減少してきている。しかし、この人口増減率を4県と地方圏と比較すると、4県の増減率は地方圏と比較して常に高い数値を維持している(図表1-1-1)。交通インフラ整備の着実な進捗により東京圏(1都3県)とのつながりが堅持・促進され、人口の増減率が比較的高くなっているものと考えられる。

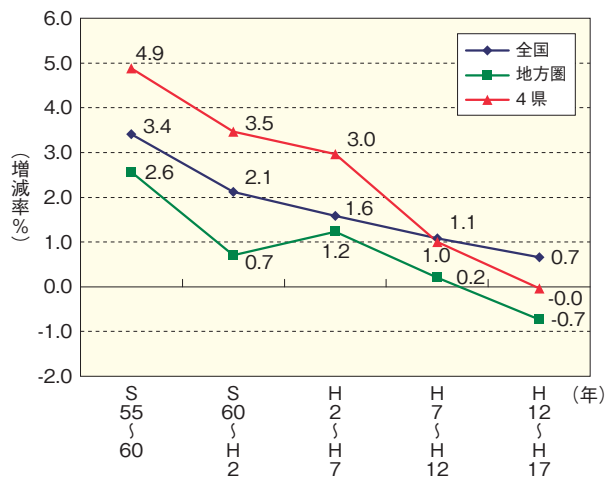
しかし各県内の人口に着目してみると全体的・平均的に推移しているのではなく、都市間で人口の増減率に差がみられる。県周辺部等の人口が減少している一方で、交通インフラの結節点の都市等に人口が集まる傾向がみられる(図表1-1-2、図表1-1-3)。また、近年、地方圏では人口が減少傾向である中、各県の総人口はほぼ横ばいとなっている。

ここでは、4県のそれぞれについて県内の人口の動向を分析する。

① 群馬県の状況

群馬県全体では平成14年から19年の5年間で人口が0.8%減少した。県北・県南の都市の人口減少率が大きく、交通結節点である高崎市周辺の狭隘な平地に人口が集まる傾向が強くなっている。

図表1-1-1 人口増減率



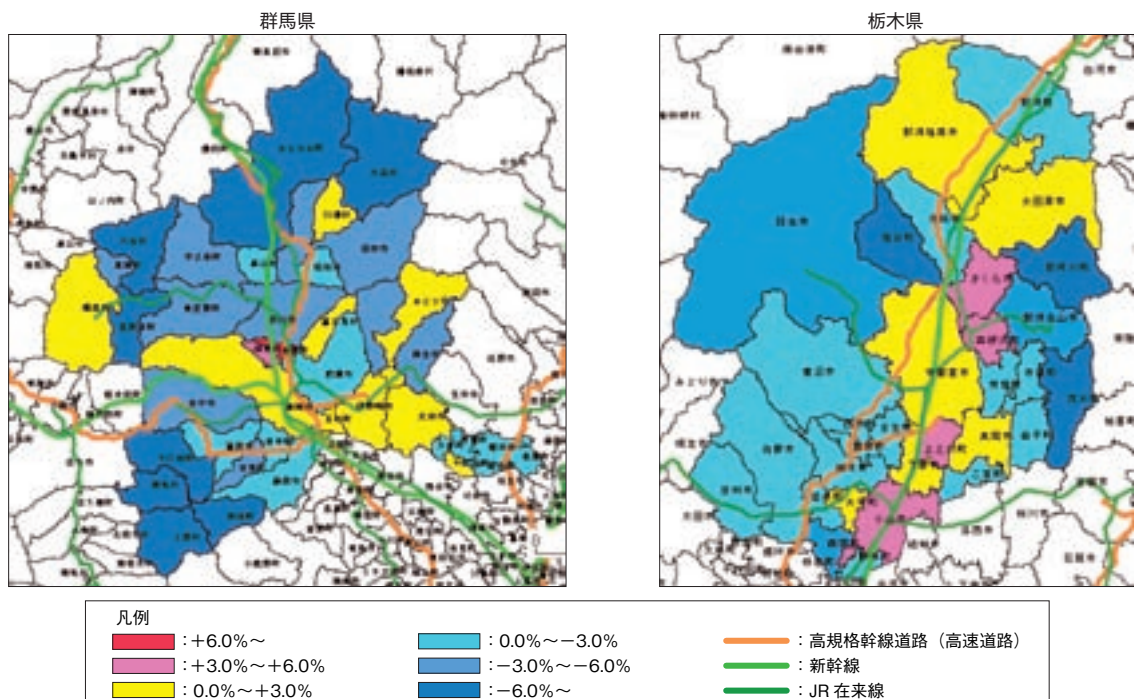
資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

1) 地方圏とは、東京圏、関西圏、名古屋圏以外の道県。

県内で最も人口を伸ばしているのは吉岡町である（9.5%増）。吉岡町は平成11年に開通した上毛大橋により前橋市へのアクセス性が飛躍的に向上し、ベッドタウンとして人口を増やした。宅地開発が盛んで比較的安価に住宅が購入できることから、前橋市や高崎市、渋川市からの転入者が多い。榛東村（4.6%増）、富士見村（1.8%増）も同様の要因で人口を増やしている。

一方、人口が減少している県内都市の中で特徴的なのは桐生市である。桐生市は同期間で人口が5.7%減少した。65歳以上人口比率が26.5%（平成19年10月1日現在）と急速な高齢化が進行している。この5年間では人口の自然減、とりわけ死亡数が増加傾向となっており、社会減とあわせて毎年約1,000人から約1,400人の人口が減少している。

図表 1-1-2 群馬県、栃木県の人口増減率（平成14年→平成19年）



注：平成19年10月1日現在の状況。

資料：各県統計主管課による推計人口により国土交通省国土計画局作成

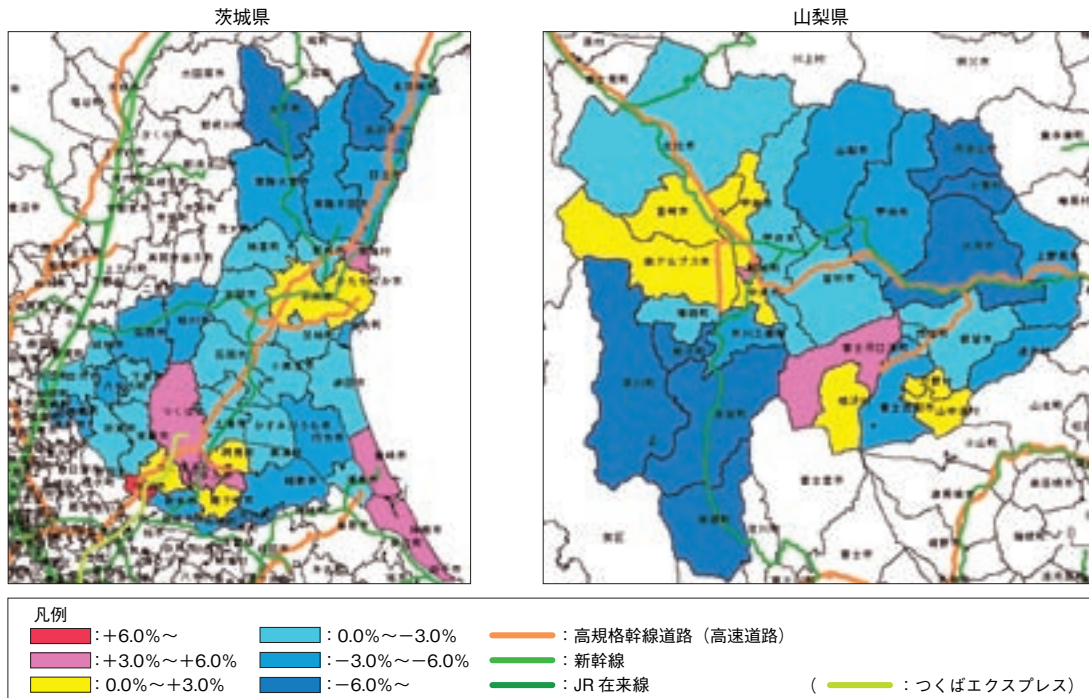
② 栃木県の状況

栃木県全体では平成14年から平成19年の5年間で人口が0.2%増加した。4県の中で唯一人口を増やしている。県中央に広がる北部平地・中部平地を縦断する交通インフラの沿線都市に人口が集まっている。

県内で人口増加率が大きいのは上三川町（4.6%増）、さくら市（3.7%増）、小山市（3.1%増）などである。これらの都市には栃木県が主要産業と位置づける航空及び自動車関連産業の工場や研究所が立地している。

さくら市は、宇都宮市と大田原市へのアクセスが良く、これらの地域に立地する企業や市内の喜連川工業団地への通勤者のベッドタウンとして着実に人口を増やしている。民間による宅地開発が盛んで、近隣の宇都宮市と比較して住宅に割安感があることから子育て世代の転入が多い。また、平成19年10月の喜連川社会復帰促進センターの開所や自動車産業の研究所の立地が予定されるなど、さらなる人口増加が期待できる状況となっている。

図表 1-1-3 茨城県、山梨県の人口増減率（平成14年→平成19年）



注：平成19年10月1日現在の状況。

資料：各県統計主管課による推計人口により国土交通省国土計画局作成

③茨城県の状況

茨城県全体では平成14年から19年の5年間で人口が0.7%減少した。つくばエクスプレス沿線、常陸那珂港、鹿島港周辺の3地域10都市の人口が増加する一方、その他の34都市の人口が減少した。4県の中でも人口の偏在が顕著である。

県内で最も人口増加が著しいのは守谷市である（10.4%増）。守谷市には昭和40年代から50年代に開発された常総ニュータウンが広がっており、当該開発によるインフラ整備を下地にして、平成17年に首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線（以下「TX」という。）が開業し飛躍的に人口を伸ばした。ニュータウンのほか、TXの守谷駅や当駅でTXと交差する関東鉄道常総線の新守谷駅、南守谷駅の周辺に高層マンションが建ち並んでおり、さらなる人口増加の受け皿となっている。

一方、隣接する取手市は同期間で人口が3.6%減少した。取手市の人口は平成7年をピークに減少しつづけている。取手市にも常総ニュータウンの一部が広がるが、当該入居者の第2世代の転出が人口減少の主な原因であり、守谷市や隣接する千葉県への転出者が多くなっている。このような状況の下、停滞していた下高井地区特定土地区画整理事業（計画人口6,100人：都市再生機構）が、景気回復に伴う住宅需要の高まりによって本格的に動き出しており、人口減少の歯止めとなることが期待されているところである。

特徴的な都市は鹿嶋市（3.1%増）である。増加人口の多くが大野地区に開発された別荘地への都心からの移住者となっている。移住者は企業を退職した60歳代が主で、今後の高齢化率の高まりが懸念されている。

④山梨県の状況

山梨県全体では平成14年から19年の5年間で人口が1.2%減少した。4県の中では最も人口減少率が高い。他県のように突出して人口を伸ばしている都市はないが、甲府盆地に位置する都市に人口が集まる傾向が見られる。図表1-1-3において富士河口湖町の人口増加率が高くなっているが、これは平成17年に新たに設立された大学の学生の転入によるものである。

県北東部や南西部の山あいの都市の人口減少率が比較的高い。なかでも人口減少率（7.4%減）、人口減少数（2,402人減）ともに高いのが大月市である。

大月市は、昭和61年に中央線快速電車の一部が大月駅まで区間延長されたことによって、東京都内まで約60分でつながる通勤圏となった。しかし近年は多くの通勤者がより都心に近い地域への移住を志向して人口が流出している。市は現状の人口を堅持するため企業誘致施策等を行っているものの、平地が少ない地理的条件から企業ニーズに応えられる用地を確保することが難しい状況となっている。

(2) 1都3県の人口動向

1都3県の人口は、平成14年から19年の5年間で、全ての都県で増加しており、全体で、約2.9%増加している。

最も人口増加率が高いのは東京都であるが、一様に増加がみられるのではなく区部の都心臨海部（港区、中央区、江東区）の人口増加が顕著である。特に港区や江東区では、近年、工場や倉庫等の跡地に大規模マンションが供給されている。

図表 1-1-4 1都3県の人口増減（平成14年→平成19年）

単位：人

	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	1都3県合計
平成14年	12,292,467	8,628,787	7,007,036	6,001,020	33,929,310
平成19年	12,790,222	8,899,545	7,104,222	6,108,809	34,902,798
人口増減率	4.0%	3.1%	1.4%	1.8%	2.9%

注：平成19年10月1日現在の状況。

資料：各都県統計主管課による推計人口により国土交通省国土計画局作成

2.1 都3県の住宅取得環境の変化

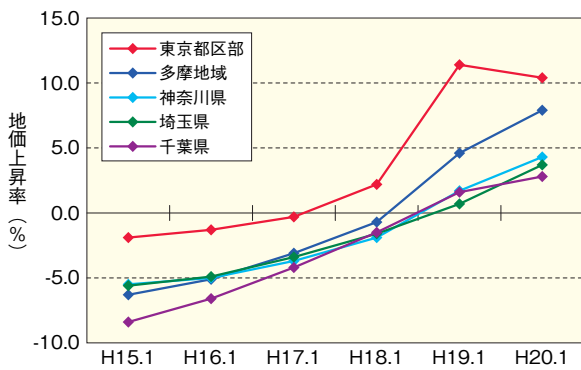
1都3県では地価の上昇やその他の様々な要因によって、住宅を取得する環境が変化した。

(1) 地価の上昇に伴うマンション価格の上昇と供給戸数の減少

平成19年地価公示において、郊外（近隣3県及び多摩地域）の住宅地の地価が揃って上昇に転じ、18年に既に上昇に転じていた都区部も含め1都3県全域で上昇となった。平成20年3月24日に発表された平成20年地価公示においても、都区部の上昇率は僅かに縮小し、調整の動きが見られるものの、その他の地域では拡大しており、地価の上昇傾向は続いていると考えられる（図表1-1-5）。

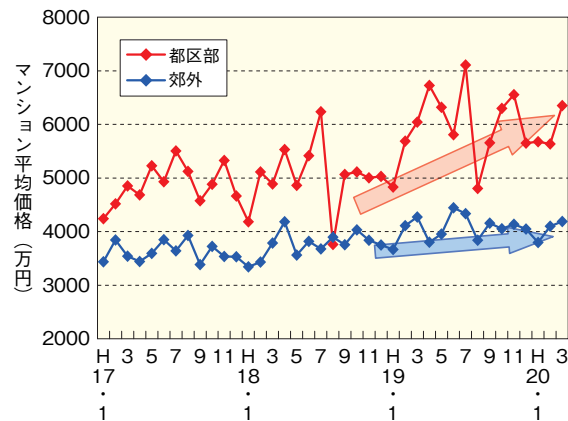
地価の上昇に伴って、マンションの価格も平成19年に入ってから上昇基調で推移しており、とりわけ都区部の上昇率が大きくなっている。また、郊外の上昇率は都区部に比べると小さいものの、上昇基調で推移している（図表1-1-6）。

図表 1-1-5 1都3県の地価上昇率の推移
(住宅地；区域内平均値)



資料：「地価公示」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

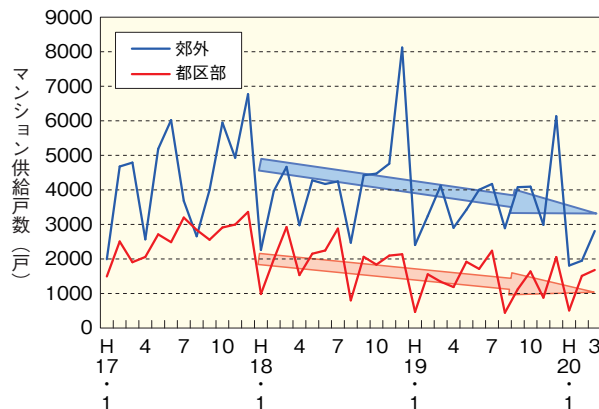
図表 1-1-6 マンション平均価格の推移



資料：(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

一方、マンションの供給戸数は減少している（図表1-1-7）。これはマンションを販売する企業が地価の上昇に伴う価格の上昇を見込んで供給を控えたものと考えられる。

図表 1-1-7 マンション供給戸数の推移



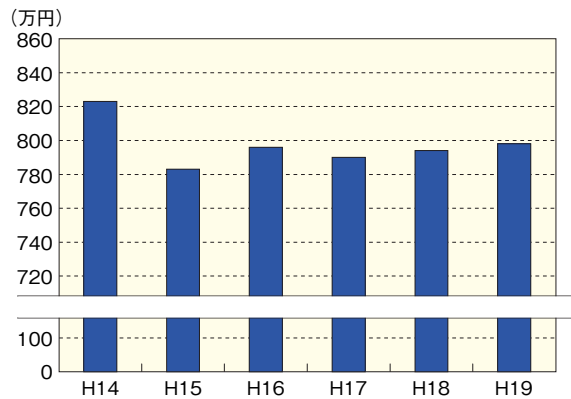
資料：(株)不動産経済研究所資料により国土交通省国土計画局作成

(2) 住宅取得環境の変化

一方、勤労者世帯の平均年収及び住宅ローン金利は平成18年以降横ばいとなっている（図表1-1-8、図表1-1-9）。平成19年の平均年収（798万円）を基準とすると、郊外のマンション（平均価格4,189万円（H20.3））の年収倍率は5.2倍、都区部のマンション（平均価格6,349万円（H20.3））においては8.0倍となっている。

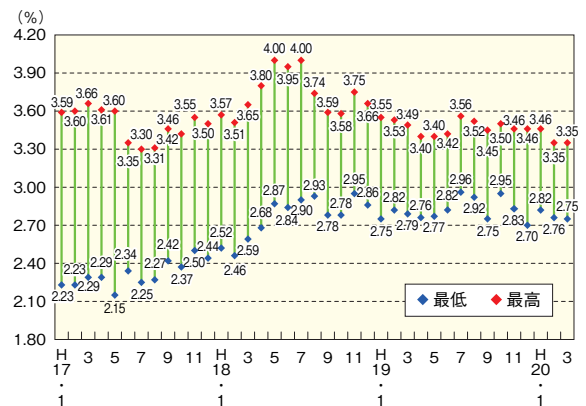
このように一般の勤労者世帯がマンションを購入しにくい環境となっている。

図表 1-1-8 勤労者世帯の平均年収の推移



注：関東大都市圏（都区部、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市とその周辺市町村）の勤労者世帯を対象としている。
資料：「家計調査（貯蓄・負債編）」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

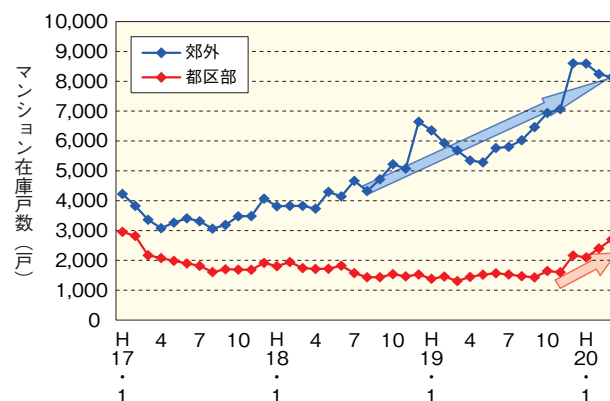
図表 1-1-9 長期固定金利住宅ローン（フラット35）金利推移



資料：独立行政法人住宅金融支援機構資料により国土交通省国土計画局作成

この状況を反映するように、郊外のマンション在庫戸数は平成18年後半から増加している。都区部のマンションについては、在庫戸数は平成19年末まで約1,500戸前後で安定的に推移していたが、それ以降、増加傾向となっている（図表1-1-9）。

図表 1-1-10 マンション在庫戸数の推移



資料：(株)不動産経済研究所資料により国土交通省国土計画局作成

第2節

首都圏における産業立地の動向

近年、首都圏では設備投資額・工場立地件数が増加している。特に物流基盤が整いつつある北関東における新規工場立地件数の増加が顕著となっている。

1. 首都圏における設備投資額・工場立地件数等の動向

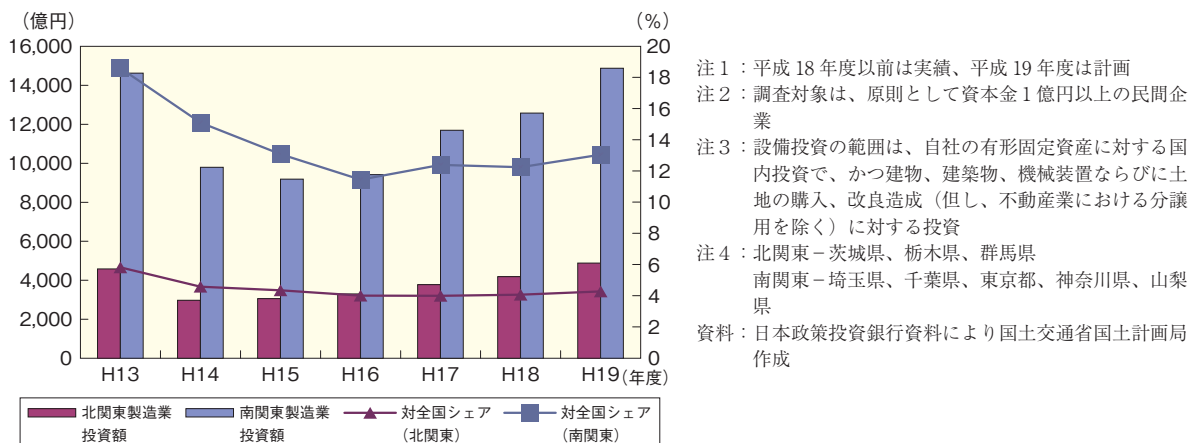
(設備投資額)

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。しかしながら、日本経済の景気回復による内需の拡大に加えて、グローバルな競争環境におけるマザー工場としての機能を期待されて国内拠点が整備される等、全国各地で工場の新増設が活発化している。首都圏では、高機能・高品質の製品を生み出す生産技術の蓄積といった国内立地の利点が再評価され、製造業における設備投資額は平成16年度以降増加傾向にある。

北関東では設備投資額は平成15年度から5年連続して増加しており、対全国シェアは平成18年度以降2年連続して増加している。南関東においても設備投資額は平成16年度から4年連続して増加しており、また対全国シェアは平成18年度に若干低下しているものの、平成17年度以降増加の傾向にある（図表1-2-1）。

北関東・南関東ともに近年の設備投資額は増加傾向にあるが、投資額自体を比較すると、平成19年度計画額ベースで北関東の投資額は南関東の投資額の約3分の1にとどまっている。

図表 1-2-1 北関東・南関東の投資額と対全国シェア

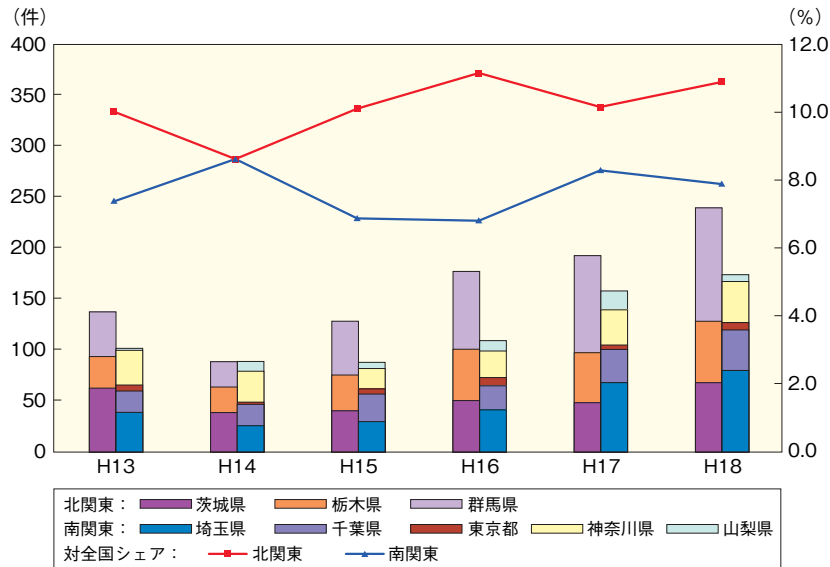


(工場立地件数)

首都圏における工場立地件数は、北関東では平成14年を底として平成15年以降、南関東では平成15年を底として平成16年以降、一貫して増加傾向にあり、対全国シェアも増加の傾向

にある。立地件数の増加率では北関東が南関東を大きく上回っており（北関東：172%増、南関東：97%増（平成14年度比））、県別では特に群馬県、埼玉県、栃木県の増加が顕著である（図表1-2-2）。

図表 1-2-2 工場立地（新規）件数の推移

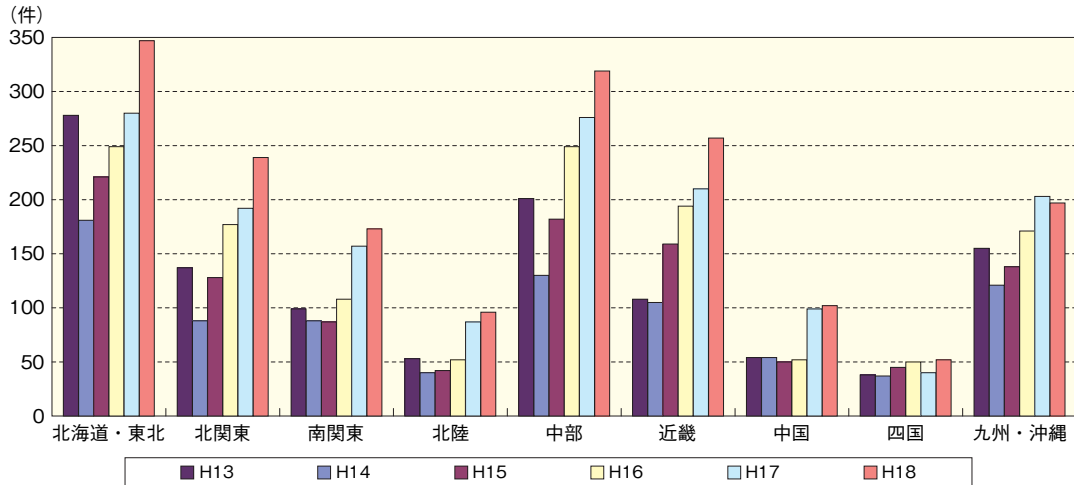


資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

平成18年の全国のブロック別新規工場立地件数の順位を見ると、4位北関東、6位南関東となっており、この順位はここ数年不変である。しかしながら、新規工場立地件数の増加率で見ると、平成16年から平成17年の増加率で8位であった北関東が、平成17年から平成18年では2位となっており、平成18年の一年間で新規工場立地件数を大きく増加させていることがわかる。

また景気の底と言われる平成14年から平成18年にかけての新規工場立地件数の増加率を見ると、1位北関東、5位南関東となり、ここ数年の景気回復局面においては北関東が新規工場立地件数において優位に立っていることがわかる（図表1-2-3）。

図表 1-2-3 全国ブロック別新規工場立地件数の推移



	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H14/H13	H15/H14	H16/H15	H17/H16	H18/H17
北海道・東北	278	181	221	249	280	347	0.65	1.22	1.13	1.12	1.24
北関東	137	88	128	177	192	239	0.64	1.45	1.38	1.08	1.24
南関東	99	88	87	108	157	173	0.89	0.99	1.24	1.45	1.10
北陸	53	40	42	52	87	96	0.75	1.05	1.24	1.67	1.10
中部	201	130	182	249	276	319	0.65	1.40	1.37	1.11	1.16
近畿	108	105	159	194	210	257	0.97	1.51	1.22	1.08	1.22
中国	54	54	50	52	99	102	1.00	0.93	1.04	1.90	1.03
四国	38	37	45	50	40	52	0.97	1.22	1.11	0.80	1.30
九州・沖縄	155	121	138	171	203	197	0.78	1.14	1.24	1.19	0.97
全国	1,123	844	1,052	1,302	1,544	1,782	0.75	1.25	1.24	1.19	1.15

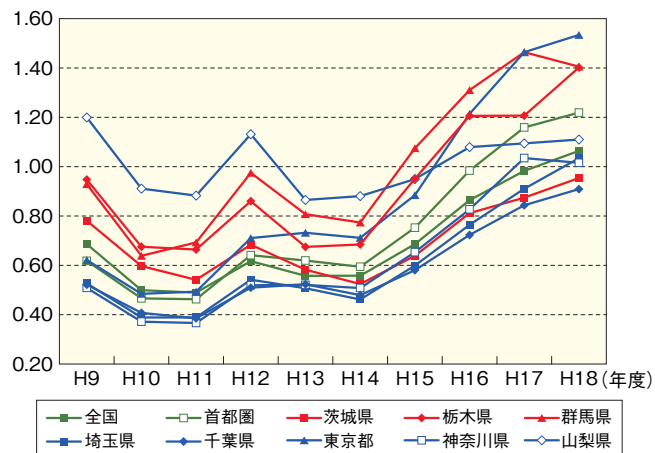
注：北海道・東北 - 北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県
 北関東 - 茨城県、栃木県、群馬県
 南関東 - 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
 北陸 - 富山県、石川県、福井県
 中部 - 長野県、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県
 近畿 - 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
 中国 - 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
 四国 - 徳島県、香川県、愛媛県、高知県
 九州・沖縄 - 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

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

(有効求人倍率)

首都圏の有効求人倍率の推移をみると、平成14年以降の景気回復局面においては全都県において上昇傾向がみられ、その伸びは全国の平均を上回っており、首都圏における地域経済が好調に推移していることがわかる（図表1-2-4）。特に高い伸びをみせる東京都、群馬県、栃木県は全国でも上位に位置付けられるほどの高水準である。このうち群馬県、栃木県については図表1-2-2でみるように工場立地件数も高水準で推移しており、製造業における積極的な投資が好調な地域経済を支える一つの要因であることが推測される。

図表 1-2-4 首都圏における有効求人倍率の推移



資料：「職業安定業務統計」（厚生労働省）により国土交通省国土計画局作成

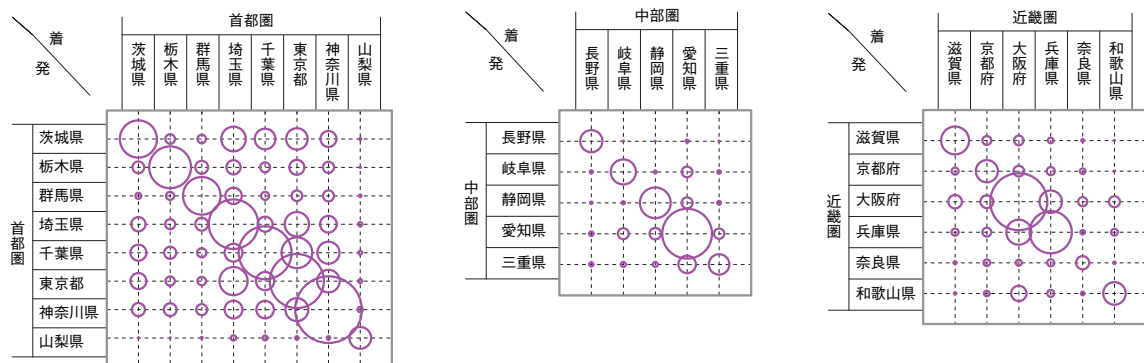
2. 首都圏の製造業を支える物流の事例

製造業は、生産のための調達物流と、製造した製品を顧客に届けるための販売物流の2種類の物流に支えられている。そこで、首都圏の物流基盤の状況からみた製造業の特徴をみる。

(首都圏の物流の特徴)

平成17年の首都圏内の物流は、首都圏以外の他圏域においては同一県内の流動量が際だっているのに比べ、異なる2都県間の貨物流動量が大きく、首都圏内各都県がモノの流れにおいても互いに密接な関わりを持っていることがわかる(図表1-2-5)。また、圏域単位の流動量の推移で見ると、首都圏内流動量が減少している一方、他圏域との間の流動量が増加する傾向が見られ、首都圏と他圏域との相互依存が高まっていると言える。

図表 1-2-5 都府県間貨物流動量 (三大都市圏) (全品目計、平成17年)



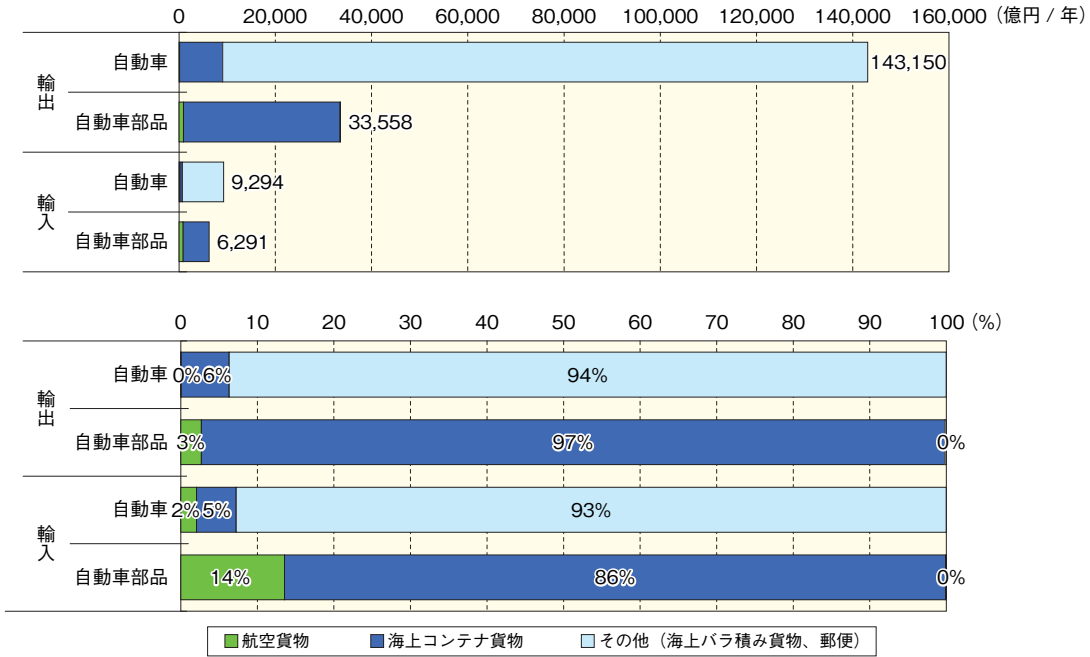
資料：「全国貨物純流動調査（物流センサス）」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

(自動車関連産業の工場立地と物流基盤)

工場立地と物流基盤が極めて密接に関連する例としては、自動車関連産業があげられる。自動車関連産業は我が国の基幹産業であり、主要輸出品でもある。特に完成品は体積・重量ともに大きい製品であるため物流コストの削減が重要な課題であり、海外輸出では100%、国内向けでもメーカーによって3割から8割程度が、自動車専用船等の海運を利用していることから(図表1-2-6)、工場立地においては港湾施設へのアクセスが重視される傾向がみられる。また自動車部品メーカーでは自動車メーカーへのアクセスが重視されている。

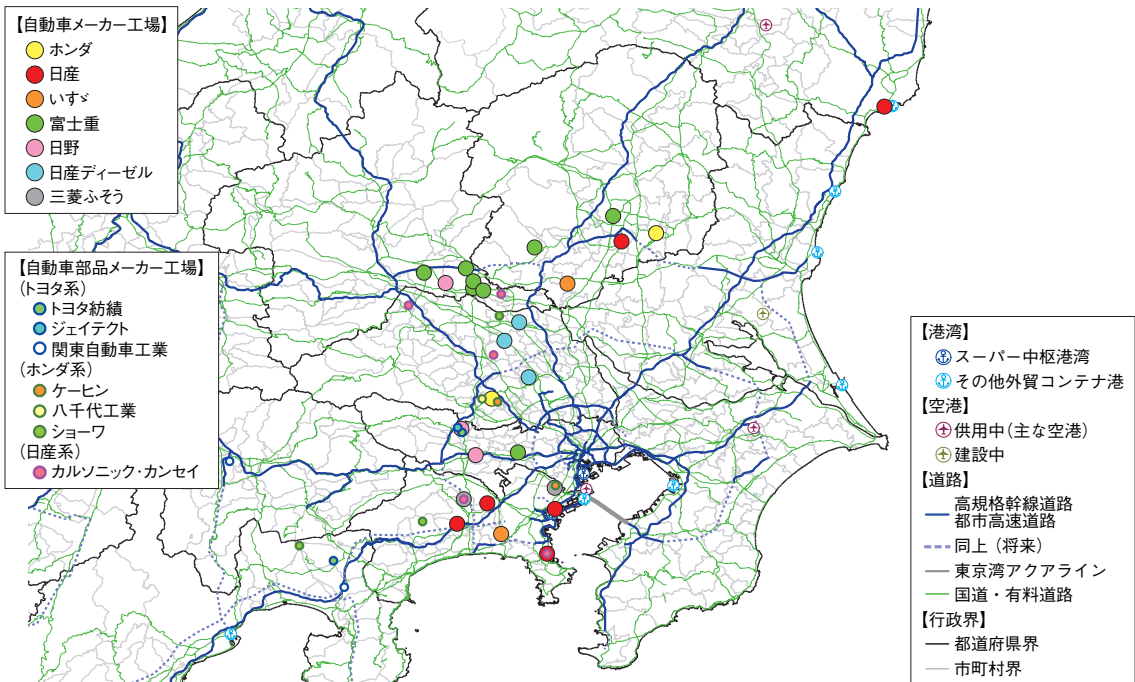
首都圏においては西部の広い範囲で工場集積がみられる(図表1-2-7)。これらの工場で生産された完成車の販売物流を見ると、群馬県及び神奈川県を発地として全国への流動が確認されるほか、神奈川県内、群馬県から神奈川県、埼玉県から千葉県への流動量が他に比較して大きく(図表1-2-8)、群馬県、神奈川県で製造された自動車が発売されると同時に、神奈川県、千葉県の港から多く輸出されていることがわかる。

図表 1-2-6 自動車・自動車部品の輸出入における輸送形態（平成19年）



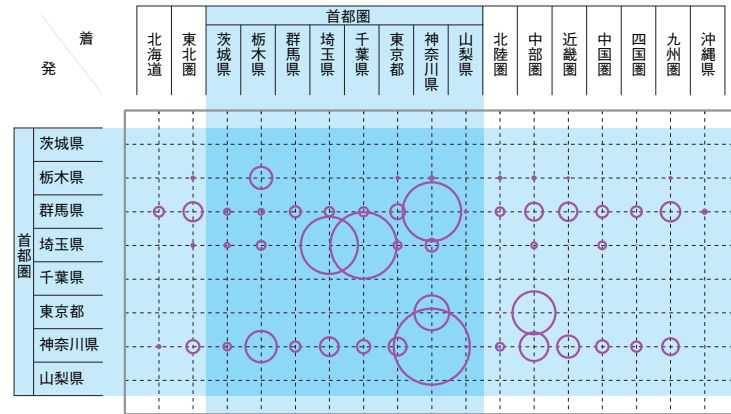
資料：「貿易統計」（財務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 1-2-7 首都圏における主要自動車メーカー、自動車部品メーカーの工場分布



資料：各社ホームページにより国土交通省国土計画局作成

図表 1-2-8 「自動車」の都道府県間流動量（平成17年）



資料：「全国貨物純流動調査（物流センサス）」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

（半導体関連産業の工場立地と物流基盤）

我が国において自動車産業に次ぐ輸出額を占めるのが、半導体等の電子部品である。首都圏においても輸出額の第1位が自動車、第2位が半導体等電子部品である（図表1-2-9、図表1-2-10）。半導体工場は、きれいな水や空気が得られることを条件として製造場所を求める傾向があることから、その工場は内陸部に多く立地している。半導体関連製品は高付加価値商品であるため、航空機を利用した輸出入が多く行われており（図表1-2-11）、工場立地においては空港施設へのアクセスが重視される傾向がみられる。

例えば、平成18年の半導体製造装置の世界売上高世界第6位、国内第2位の㈱アドバンテストの事例で見ると、高付加価値商品であり、かつ取り扱いに注意の必要な製品であることから、航空便による輸出がほとんどであり、埼玉県、群馬県内の生産拠点から成田空港までを高速道路を使って輸送し、受注締切から成田空港離陸までの時間を4時間まで短縮しているところである。

図表 1-2-9 全国の主要輸出品目（平成19年）

(単位：億円、%)			
順位	品目	価額	構成比
1	自動車	143,170	17.1%
2	半導体等電子部品	52,426	6.2%
3	鉄鋼	40,423	4.8%
4	自動車の部分品	33,555	4.0%
5	原動機	25,930	3.1%
6	有機化合物	23,590	2.8%
7	プラスチック	23,394	2.8%
8	科学光学機器	20,905	2.5%
9	電気回路等の機器	20,172	2.4%
10	電算機類の部分品	18,727	2.2%
総額		839,314	100.0%

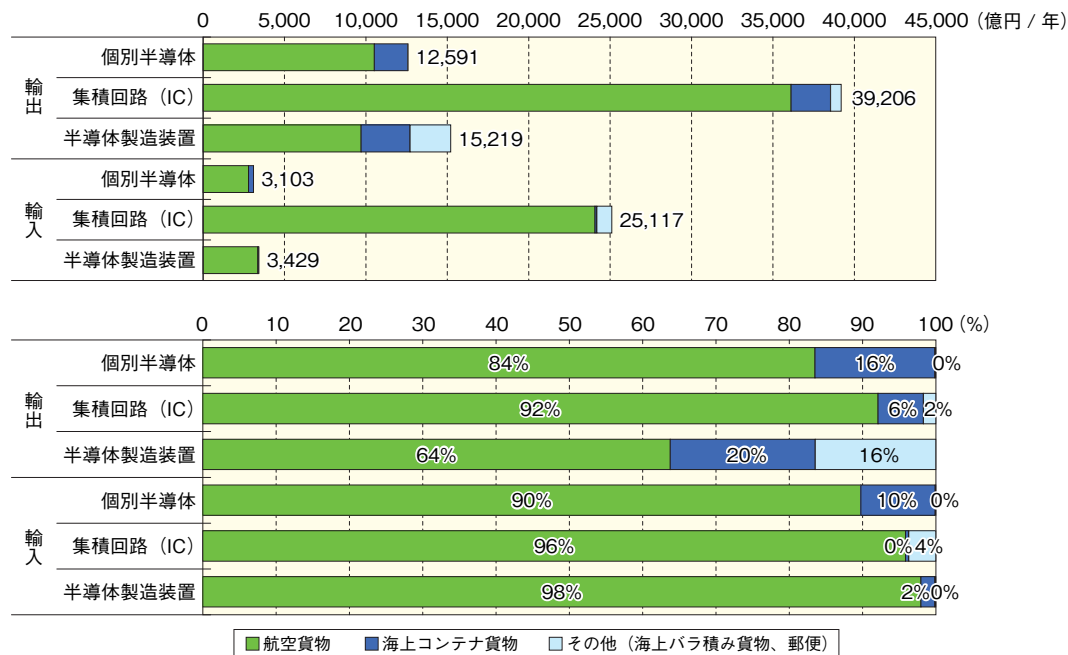
資料：「貿易統計」（財務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 1-2-10 首都圏の主要輸出品目（平成19年）

(単位：億円、%)					
順位	品目	価額	対前年比	構成比	全国比
1	自動車	33,605	115.6%	10.6%	23.5%
2	半導体等電子部品	21,763	103.0%	6.9%	41.5%
3	事務用機器	17,000	103.8%	5.4%	58.4%
4	科学光学機器	11,116	79.1%	3.5%	53.1%
5	鉄鋼	10,240	112.7%	3.2%	25.3%
6	半導体等製造装置	9,589	—	3.0%	63.0%
7	プラスチック	9,578	112.4%	3.0%	40.9%
8	自動車の部分品	9,425	108.4%	3.0%	28.1%
9	原動機	9,110	111.0%	2.9%	35.1%
10	電気回路等の機器	8,978	103.2%	2.8%	44.5%
総額		316,798	109.9%	100.0%	37.7%

資料：東京税関資料により国土交通省国土計画局作成

図表 1-2-11 半導体関連品目の輸出入における輸送形態（平成19年）



資料：「貿易統計」（財務省）により国土交通省国土計画局作成

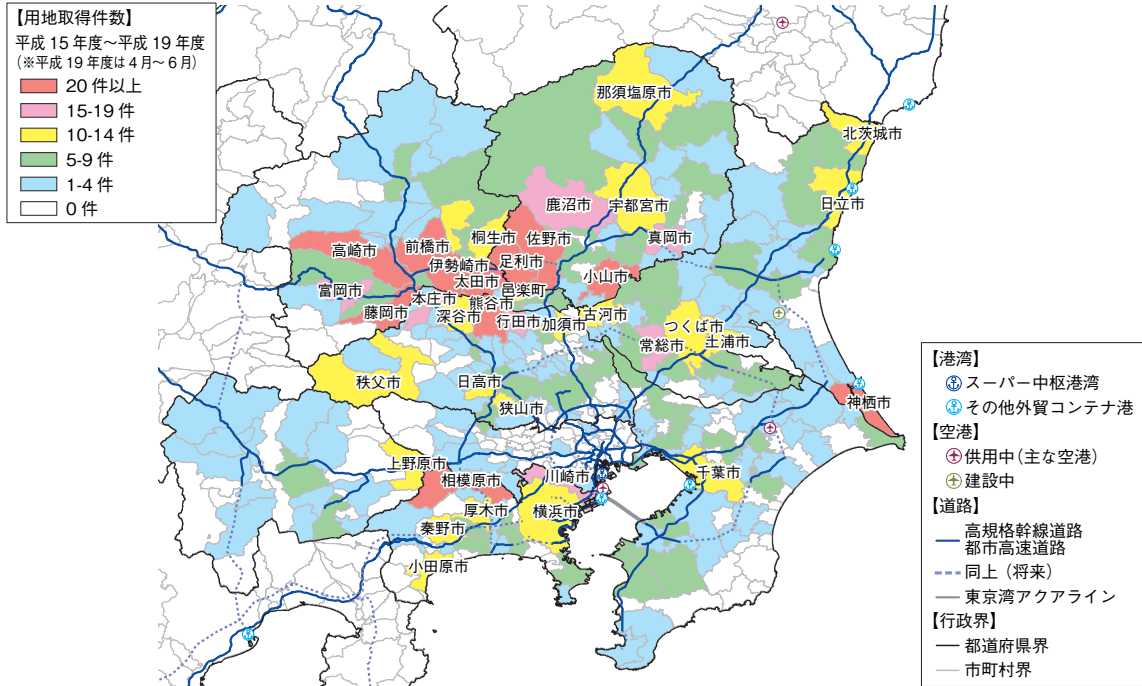
（首都圏における工場立地と物流基盤の関わり）

首都圏における新規工場立地地点の特徴を、物流基盤との関わりからの視点から見てみる。

平成15年度から平成19年度（4～6月）までの大規模工場用地等取引件数をみると、整備が進み順次開通区間が増えて来ている首都圏中央連絡自動車道、北関東自動車道へのアクセスの良い沿線エリアにおいて立地件数が増加していることがわかる（図表1-2-12）。また近年は、インターチェンジにより近い場所に立地する工場が増えており、その傾向は北関東が顕著である（図表1-2-13）。

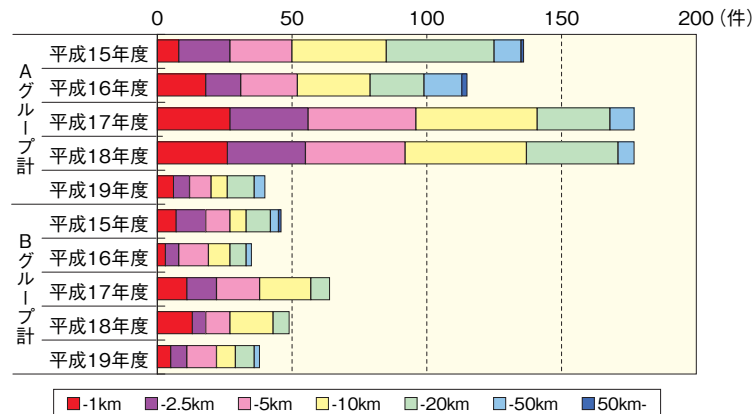
首都圏中央連絡自動車道、北関東自動車道の整備促進により首都圏高速道路ネットワークの利便性が近年急激に高まりつつあり、今後のさらなる整備促進を見込んでの立地が多いものと考えられる。

図表 1-2-12 大規模工場用地等取引件数



注：工場(研究所を含む)を建設する目的をもって1,000m²以上の用地を取得したものを集計している。
 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

図表 1-2-13 新規立地工場とインターチェンジとの距離



Aグループ：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県
 Bグループ：千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
 注：平成19年度値は、4月～6月の合計値
 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

第3節

首都圏の自然環境の保全等の動向

ここでは、首都圏の自然環境の現状と住民の意識について紹介するとともに、今日の首都圏における自然環境の保全等に対する取組もあわせて紹介していく。

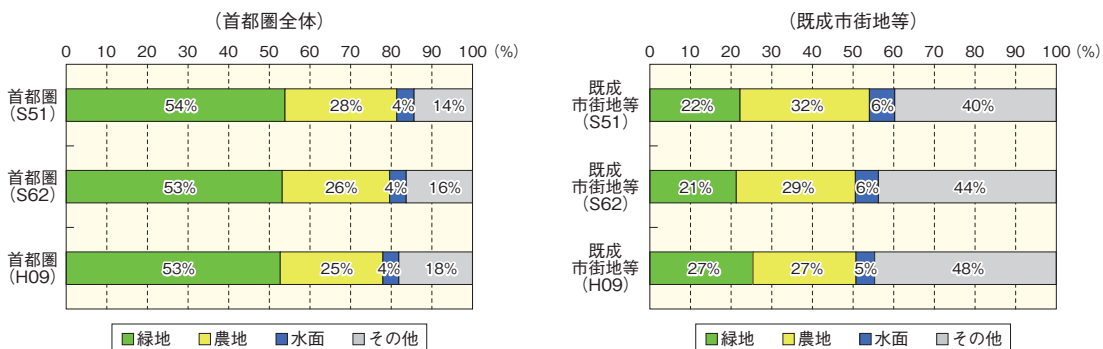
1. 首都圏の自然環境の現状と住民の意識

(1) 自然環境の現状

首都圏全体の緑地、農地、水面（以下「緑地等」という。）の面積構成比の変化についてみると、平成9年では82%を占めているが、約20年前の昭和51年の86%と比較すると4ポイント減少している。次に、特に市街化の進む都心からおよそ50kmの範囲内に相当する既成市街地及び近郊整備地帯¹⁾（以下「既成市街地等」という。）に限って同様に変化をみると、平成9年は52%を占めているが、昭和51年の60%と比較すると8ポイント減少している。これらのことから、市街化の進む既成市街地等は、首都圏全体と比較して緑地等の占める割合が低下している状況である（図表1-3-1）。

また、図表1-3-2は、既成市街地等における現状の緑地等の分布状況を示したものである。緑地等は主に近郊整備地帯の外縁部に広く分布する一方、既成市街地などの都心部等を見ると、外縁部に比べて、緑地等の分布が少ないことが分かる。都心部等では緑地等の自然環境が乏しい傾向である。

図表 1-3-1 緑地等の面積構成比の変化



注：ここでは、「国土数値情報」（国土交通省）の土地利用分類について、便宜上、森林・荒地（ゴルフ場を含む）を「緑地」に、田・その他の農用地を「農地」に、河川及び湖沼・海浜・海域を「水面」に、建物用地・幹線交通用地・その他の用地を「その他」にそれぞれ分類している。

資料：「国土数値情報」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

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。

図表 1-3-2 既成市街地等の緑地等の分布状況



注：図表 1-3-2 の緑地、農地、水面、その他の構成比は、図表 1-3-1 の（既成市街地等）の緑地、農地、水面、その他の構成比とは一致しない。

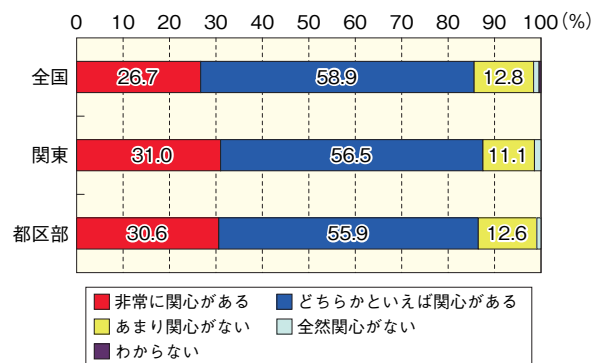
資料：「平成 18 年度大都市圏における水環境と緑の回復に関する都市環境インフラ再生推進調査」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

(2) 自然環境に関する世論

平成 18 年に内閣府の実施した「自然の保護と利用に関する世論調査」から人々の自然に関する意識を見てみる。

「自然への関心」についてみると、「非常に関心がある」あるいは「どちらかといえば関心がある」という人の割合は関東²⁾ で 87.5%（都区部で 86.5%）であり、わずかではあるが全国計の 85.6% よりも高くなっている（図表 1-3-3）。

図表 1-3-3 自然への関心

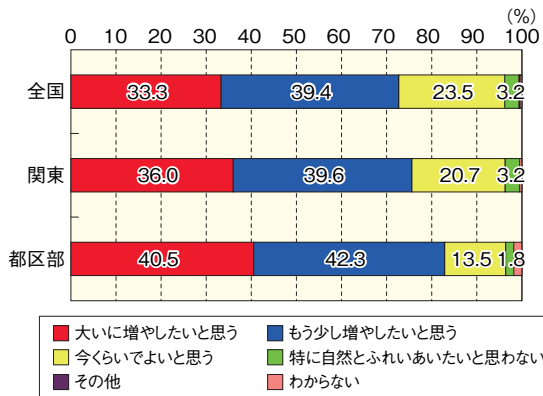


資料：「自然の保護と利用に関する世論調査」（内閣府）により国土交通省国土計画局作成

次に、自然とのふれあいに関する意識についてみると、「自然とのふれあう機会を増やしたい」と思う人の割合は、全国で 72.7%、関東で 75.6%、都区部で 82.8% となっており、自然環境の乏しい地域ほど高い傾向にある（図表 1-3-4）。また、「自然とふれあう機会を増やす方法」を尋ねると、「身近な自然とふれあうことができる公園や歩道などの整備を推進する」、「身近な自然を残したり、増やしたりする」との回答が多く、「自然を国立公園などにして保護する」が続いており、一方でふれあう行事については、良好な自然の地域におけるニーズが高い（図表 1-3-5）ことから、様々な地域において自然とふれあう機会を増やしたいと考えていると推測される。

2) この節において、「関東」とは、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県を指す。

図表 1-3-4 自然とふれあう機会を増やしたいと思うか



資料：図表 1-3-4 及び図表 1-3-5 とともに、「自然の保護と利用に関する世論調査」(内閣府) により国土交通省国土計画局作成

同様に、「自然保護に関する意識」についてみると、「自然保護は必要」と考える人の割合は、全国で95.0%、関東で95.6%、都区部で97.3%と、全国的に高い水準にある(図表 1-3-6)。

また、「自然保護に最も力を入れるべき地域」についてみると、「都市やその周辺の自然が残っている地域」をあげる人の割合は、関東で39.9%、都区部で45.0%となっており、最も高い割合を占めている(図表 1-3-7)。

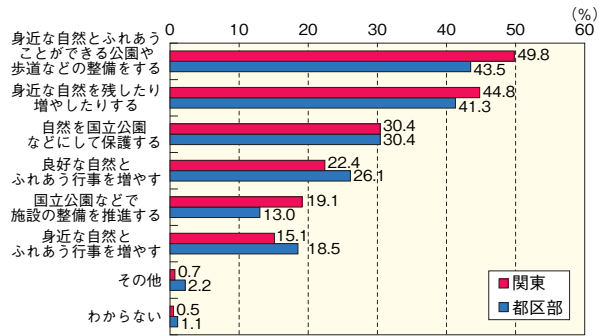
次に、「行政に加えて自然保護を特に担うべき主体」についてみると、関東や都区部の人は、地域社会、企業、NPOなどをあげる人が多く、多様な主体による取組を必要と考えている傾向がある(図表 1-3-8)。

以上から、自然が減少する傾向にある中で、自然への高い関心とその保護を必要と考える人は多い。

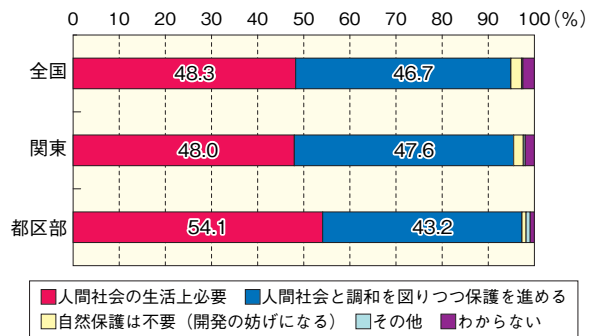
また、「自然とふれあう機会」に対するニーズは高く、その点からも、首都圏における自然環境の保全・再生・創出を進めることは重要であると考えられる。

自然保護を担う主体については、行政に加えて、地域社会、企業、NPOなど多様な主体をあげる人が多く、これらの機関が特性を發揮し、対応していくことが望まれていると考えられる。

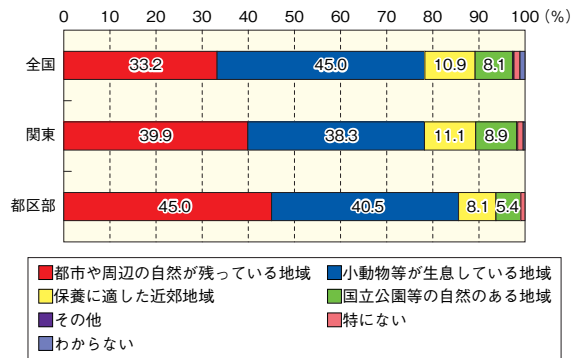
図表 1-3-5 自然とふれあう機会を増やす方法(二つまで回答)



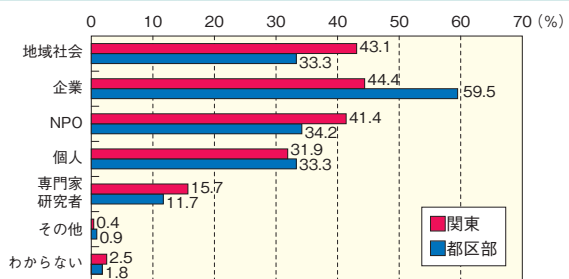
図表 1-3-6 自然保護に関する意識



図表 1-3-7 自然保護に最も力を入れるべき地域



図表 1-3-8 行政に加えて自然保護を担うべき主体(二つまで回答)



資料：図表 1-3-6、図表 1-3-7 及び図表 1-3-8 とともに「自然の保護と利用に関する世論調査」(内閣府) により国土交通省国土計画局作成

2. 都市環境インフラのランドデザインの経緯と進捗

都市再生プロジェクト（第三次決定：平成13年12月）に位置付けられている「大都市圏における都市環境インフラの再生」を踏まえ、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。

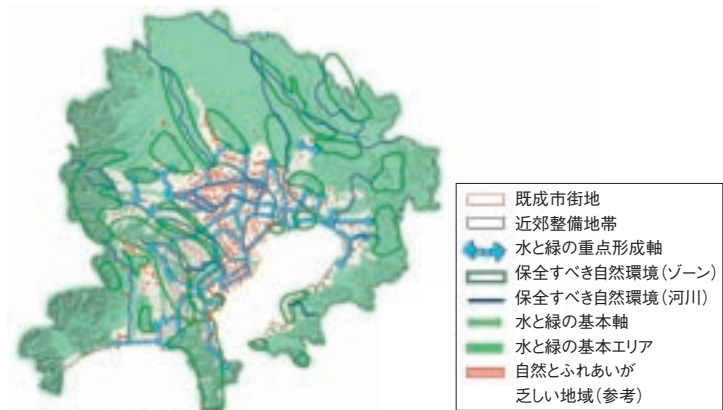
ランドデザインの実現のためには、広域的な視点での取組、多様な主体の連携による自然環境の保全、再生等の取組が重要である。

これまで、近郊緑地保全制度などの地域制緑地制度等を活用した自然環境の保全をはじめとして、行政界を超えた広域的な取組、行政や市民、NPO等の多様な主体の連携による取組などが進められている。

これらの取組を首都圏で広く展開するため、首都圏の自然環境に関する情報や効果的な取組を首都圏住民で広く共有し、自然環境の保全・再生・創出の取組をより一層進めることを目的に、「首都圏の都市環境インフラデータベース」（以下「都市環境データベース」という。）を国土交通省国土計画局ホームページ上で平成19年7月に公開した。都市環境データベースは、首都圏の自然環境に関する情報や効果的な取組をGIS上で検索することができるようにしたものである。

今後も、近郊緑地保全制度などの地域制緑地制度等を活用した自然環境の保全や行政界を超えた広域的な視点での取組、企業や市民団体など、多様な主体の連携による取組等を重点的に進めるとともに、都市環境データベース等を活用し、他地域への効果的な普及・啓発に取り組んでいくこととなる。

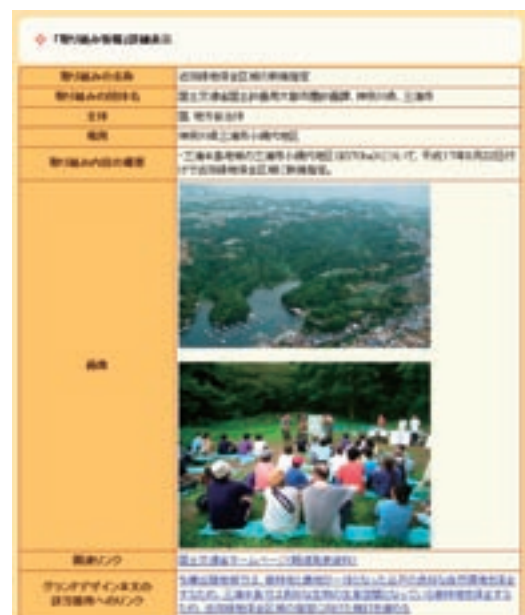
図表 1-3-9 首都圏の都市環境インフラの将来像



資料：「首都圏の都市環境インフラのランドデザイン」
(自然環境の総点検等に関する協議会)

図表 1-3-10

首都圏の都市環境インフラデータベース(取組事例検索結果イメージ)



資料：国土交通省

3. 自然環境の保全等に向けた取組

グランドデザインの地域別行動方針を踏まえ、各地域で自然環境の保全・再生・創出に向けた取組が行われている。

(近郊緑地保全区域における自然環境保全の取組状況)

首都圏近郊緑地保全法（昭和41年法律第101号）に基づく近郊緑地保全区域の指定については、グランドデザインの地域別行動方針において、「保全すべき自然環境」を踏まえ、指定を推進することが示されている。

これを受けて、平成17年度に、神奈川県の小網代半島南部に位置する約70haの緑地を、新規としては32年ぶりに小網代近郊緑地保全区域（以下「小網代地区」という。）として指定した。

小網代地区は、水系を軸に森林・湿地・干潟・海が自然状態で連続的にまとまっており、首都圏の中でも貴重な緑地である。

ここでは、近郊緑地保全区域の指定以前から、複数の自然保護団体が活動しており、このような市民団体の活動を調整する組織として「小網代野外活動調整会議」（平成10年度）が設立された。

平成17年度の近郊緑地保全区域の指定を契機として、小網代野外活動調整会議がNPO法人化され、これらの組織を中心として、引き続きカニパトロール、アカテガニの放仔観察や希少種を含む動植物などの自然観察会など、様々な保全活動や環境学習活動等の取組が進められている。

図表 1-3-11

小網代地区での自然環境保全活動（カニパトロールの状況）



資料：神奈川県

今後は、グランドデザインの中で位置付けられた「保全すべき自然環境」（図表1-3-12）等を踏まえ、関係省庁、地方自治体との連携を図り、地元の理解を得ながら、近郊緑地保全区域の指定を進め、首都圏に残る貴重な緑地の保全に努めていくこととなる。

図表 1-3-12 首都圏の保全すべき自然環境



- 保全すべき自然環境（ゾーン）
- 保全すべき自然環境（河川）
- 既成市街地
- 近郊整備地帯

- | | | |
|--------------|----------------|--------------|
| 1 三浦半島ゾーン | 10 狭山丘陵ゾーン | 19 牛久沼ゾーン |
| 2 湘南丘陵ゾーン | 11 三富新田ゾーン | 20 手賀沼ゾーン |
| 3 横浜の丘ゾーン | 12 荒川・江川ゾーン | 21 印旛沼ゾーン |
| 4 八管山・萩野ゾーン | 13 見沼田圃・安行ゾーン | 22 東千葉の台地ゾーン |
| 5 相模原ゾーン | 14 葛西臨海ゾーン | 23 盤洲・小櫃川ゾーン |
| 6 多摩丘陵ゾーン | 15 草加・越谷新田ゾーン | 24 鹿野山ゾーン |
| 7 多摩川右海岸線ゾーン | 16 市川・船橋の台地ゾーン | 25 富津岬ゾーン |
| 8 国分寺崖線ゾーン | 17 三番瀬ゾーン | |
| 9 多摩の森林ゾーン | 18 利根川・菅生沼ゾーン | |

資料：「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」（自然環境の総点検等に関する協議会）

(広域的な連携による取組)

ランドデザインで「保全すべき自然環境」に位置付けられた東京都と神奈川県にまたがる多摩・三浦丘陵は、首都圏西縁部を南北に縦断し、その豊かで連続的な自然環境が、首都圏の緑の骨格（みどりの回廊）を形成するとともに、周辺地域のみならず首都圏全体に、活力やうるおいとやすらぎを提供する地域として重要な役割を担っている。この地域では、これまで『緑の東京10年プロジェクト』基本方針（平成19年6月 東京都）や「神奈川みどり計画」（平成18年3月 神奈川県）、市町村の策定する「緑の基本計画」などに基づき、緑地をはじめとした自然環境の保全等に関する取組が意欲的に行われている。これらの取組をより効果的に進めるためには、行政界を超えた広域的な連携が不可欠であり、これまでも八都県市首脳会議³⁾などの中で、取組が行われてきた。

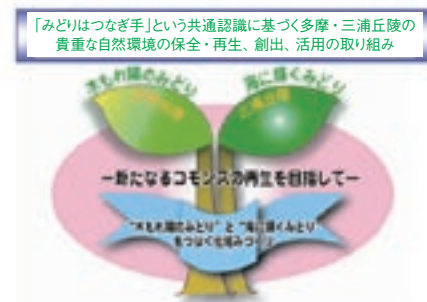
このような状況の下、連続的な自然環境を有する多摩・三浦丘陵では、関係する13の市町（以下「連携自治体⁴⁾」という。）が連携し、共通の認識を持って緑地等の自然環境の保全を進めていくため「多摩・三浦丘陵の緑と水景に関する広域連携会議」（以下「広域連携会議」という。）を平成18年9月に発足させた。

平成18年度の広域連携会議では、連携自治体の取組や諸事情について情報を共有し、多摩・三浦丘陵における貴重な自然環境の保全・再生・創出・活用について連携した取組を進めるため、コンセプトの検討を進め、「多摩・三浦丘陵自治体広域連携『取り組みの基本的方向性』」（以下「基本的方向性」という。）を平成19年3月に策定した。この基本的方向性は、「みどりはつなぎ手」という共通認識のもと、山（陣馬山・高尾山）から海（城ヶ島）までをつなぐ『木もれ陽のみどりと海に輝くみどりをつなぐ仕組みづくり』とともに、これを基本とした「新たなコモンズ⁵⁾の再生」を目指していくことを示したものである。

平成19年度には、基本的方向性を踏まえ、「新たなコモンズの再生」の実現に向け、連携自治体で共有すべき最終到達点に関する合意形成と、広域的に市民と自治体とが取り組むべき課題の抽出、市民への情報発信の仕組み作りなどの検討を行った。

今後の取組としては、これまでの2年間の検討結果を踏まえ、連携自治体の広域的な連携に加え、東京都、神奈川県、国とも連携を強化していくとともに、多摩・三浦丘陵における自然環境の保全・再生・創出・活用に関し、安定的な財源確保、効果的な情報を市民に積極的に提供するためのエントランスサイトの構築や効果的な市民活動への支援など、諸施策の推進に努めることとしている。

図表 1-3-13 多摩・三浦丘陵広域連携のイメージ



資料：多摩・三浦丘陵の緑と水景に関する広域連携会議

- 3) 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市の知事・市長で構成され、長期的展望のもとに、共有する膨大な地域活力を生かし、人間生活の総合的條件の向上を図るため共同して広域的課題に積極的に取り組むことを目的として昭和54年に設立された。
- 4) 連携自治体は、八王子市、日野市、多摩市、稲城市、町田市、相模原市、川崎市、横浜市、鎌倉市、逗子市、葉山町、横須賀市、三浦市で構成され、平成18年、19年度は川崎市が事務局を努めている。
- 5) 広域連携会議において、持続可能な社会の構築に向け、「自助」と「互助」により育まれる「共助」が形成される空間（半公共財）と位置付けている。

(官民連携による取組)

都市化が進み、自然の減少が著しい東京では、都内に残された貴重な自然環境である山地の森林や丘陵部の里山、市街地近郊の雑木林など、かけがえのない自然を適切に保全していくことにより、都民が豊かな自然の恵みを享受し、快適な生活を営む環境を確保していくことが重要である。また、かけがえのない自然を適切に保全していくためには、行政だけでなく、都民や企業等がそれぞれの役割の中で、協力し合いながら取り組む必要がある。

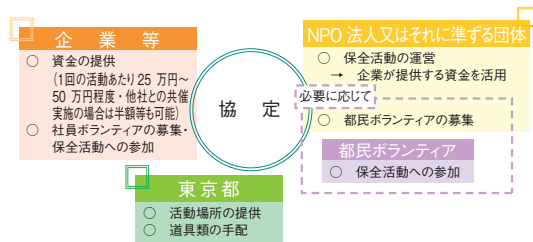
そこで、東京都では、平成15年度から、都内にある46の保全地域⁶⁾のうち一部の地域を対象に、保全地域の良好な自然環境づくりと、より広い都民層に環境に対する関心を高めてもらうため、企業等、NPO法人等、都、都民の連携による自然環境保全活動として、「東京グリーンシップ・アクション」(以下「グリーンシップ・アクション」という。)を実施している。

グリーンシップ・アクションは、例えば企業等は資金の提供や社員ボランティアの保全活動への参加、NPO法人等は企業等が提供する資金を活用した保全活動の運営、都は活動場所の提供及び道具類の手配、などの役割分担を定めた協定を締結し、必要に応じて、都民がボランティアとして保全活動に参加し、自然を保全していく取組である(図表1-3-14)。

下草刈などの樹木の維持管理活動や、自然観察会など、自然とのふれあい活動等が主に取り組まれている。

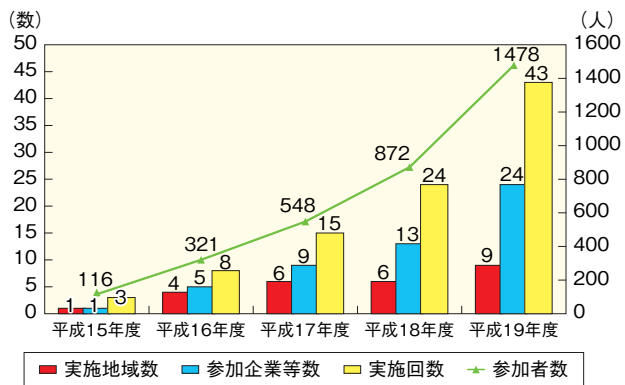
平成15年度に1地域1社の参加ではじまったグリーンシップ・アクションは、平成19年度には9地域22社2団体が参加するまで拡大・発展しており(図表1-3-15)、今後も一層の発展が期待される場所である。

図表1-3-14 東京グリーンシップ・アクションのイメージ



資料：東京都

図表1-3-15 東京グリーンシップ・アクションの実施実績



資料：東京都資料より国土交通省国土計画局作成

6) 「東京における自然の保護と回復に関する条例」(昭和47年東京都条例第108号)に基づき、良好な自然地や歴史的遺産と一体となった樹林など、都内に残る貴重な自然環境を都民の大切な財産として永続的に残していくことを目的として、東京都が指定した地域のこと。箇所数は平成19年12月末時点の数字である。

第2章

首都圏整備の状況

第1節 人口の状況

首都圏の総人口は、平成19年10月1日現在で4,270万人となっており、全国の33.4%を占めている。

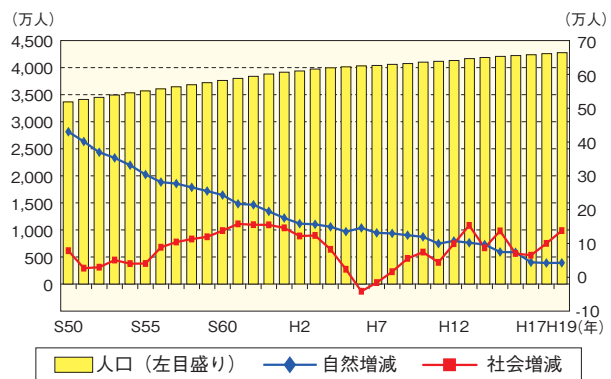
人口動態をみると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は一貫して増加しているものの、増加幅は縮小基調で推移しており、平成19年は4.3万人増となっている。他方、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は平成6、7年に一時減少に転じたものの、近年は増加基調で推移しており、平成19年は13.8万人増となっている（図表2-1-1）。

首都圏の人口増加率は、一貫して全国水準を上回って推移しており、全国人口がほぼ横ばいとなっている中でも増加を続けている（図表2-1-2）。都県別にみると、東京都及び近隣3県は増加基調で推移している一方、周辺4県は2年連続で全ての県で減少しており、首都圏の中でも東京圏と周辺4県では様相が異なっている（図表2-1-3、図表2-1-4、図表2-1-5）。

首都圏の人口増加率に対する寄与度をみると、近隣3県は一貫して増加に寄与しており、寄与度は近年縮小基調にあったものの、直近では拡大している。東京都は、平成8年にプラス寄与に転じて以降、寄与度は拡大基調で推移しており、12年以降は単独の都県としては最大の寄与を続けている。他方、周辺4県は、平成14年にマイナス寄与に転じて以降、マイナス寄与が続いている。（図表2-1-6）。

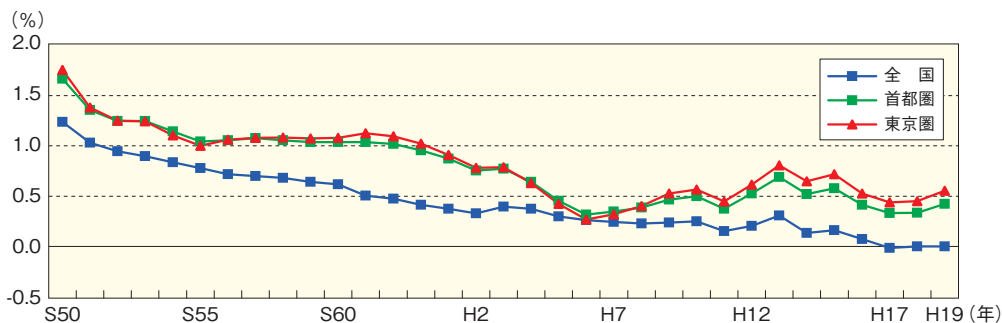
人口の高齢化の状況をみると、平成19年10月1日現在、首都圏の高齢化率は19.4%となっ

図表 2-1-1 首都圏の人口、自然増減数及び社会増減数の推移



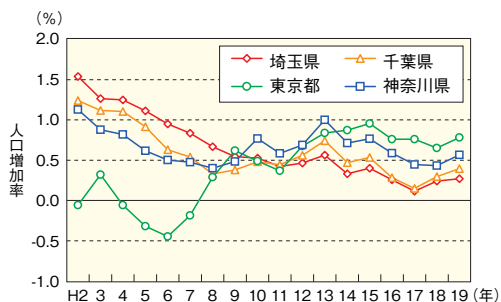
注：人口は10月1日現在、自然増減及び社会増減は前年の10月1日から当年の9月30日までの期間による。
資料：「国勢調査」、「国勢調査結果による補完補正人口」及び「10月1日現在推計人口」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-1-2 全国・首都圏・東京圏の人口増加率の推移



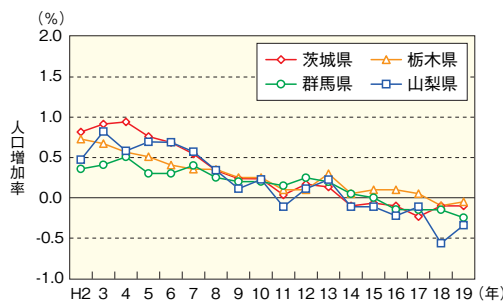
資料：「国勢調査」、「国勢調査結果による補完補正人口」及び「10月1日現在推計人口」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-1-3 東京都及び近隣3県の人口増加率の推移

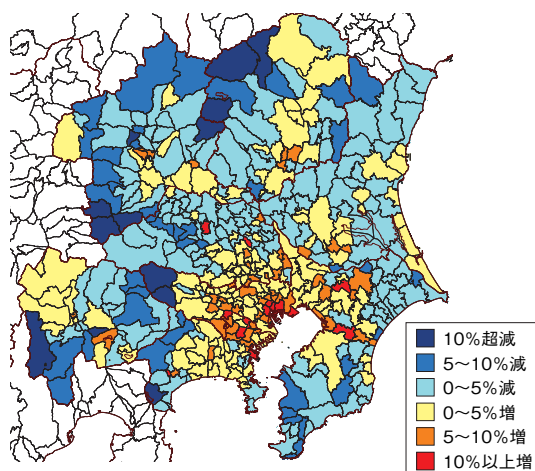


資料：図表2-1-3、2-1-4ともに「国勢調査」、「国勢調査結果による補完補正人口」及び「10月1日現在推計人口」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-1-4 周辺4県の人口増加率の推移

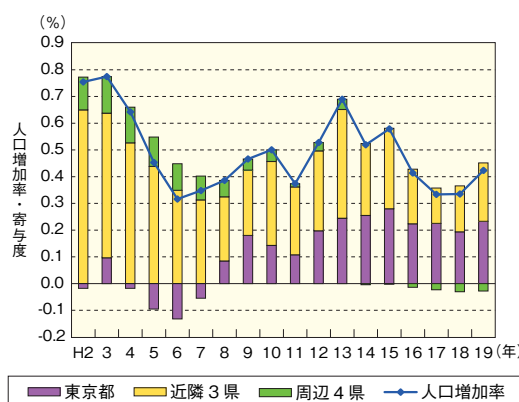


図表 2-1-5 市区町村別人口増加率 (平成12年～17年)



資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-1-6 首都圏の人口増加率に対する地域別寄与度の推移

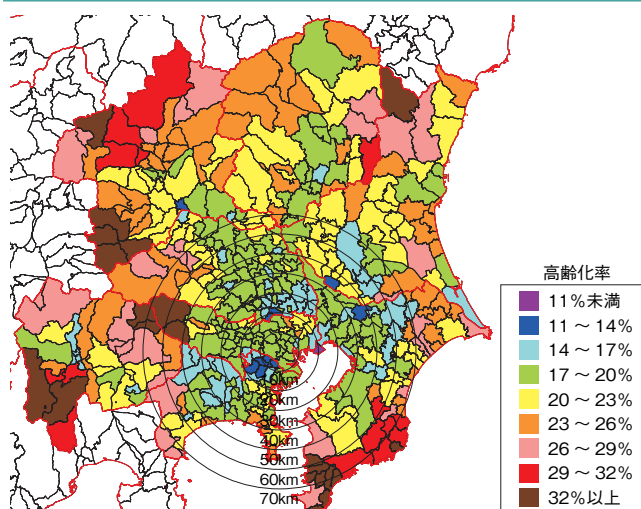


資料：「国勢調査」、「国勢調査結果による補完補正人口」及び「10月1日現在推計人口」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

ており、全国水準（21.5%）より低いものの、高齢化が進展している。

「住民基本台帳人口要覧（平成19年3月31日現在）」で東京都心からの距離圏別¹⁾にみると、高齢化率が30%を上回るような高齢化が進展している地域は、東京都心からおおむね60km以上離れた首都圏外縁部に多く存在している。また、外縁部ほどではないものの、10km圏では高齢化率が比較的高くなっている一方、20km・30km圏では比較的低くなっている（図表2-1-7）。

図表 2-1-7 首都圏における高齢化の現状



注：平成19年3月31日現在の状況。
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

1) 本節で用いる距離圏とは、旧東京都庁（東京都千代田区）を中心として半径10kmごとの円で区分した同心円状の距離帯をいう。例えば20km圏とは、中心から10～20kmの距離帯を表す。また、各市区町村がどの距離圏に属するかは、中心から市区町村の役所までの距離により判別する。

第2節

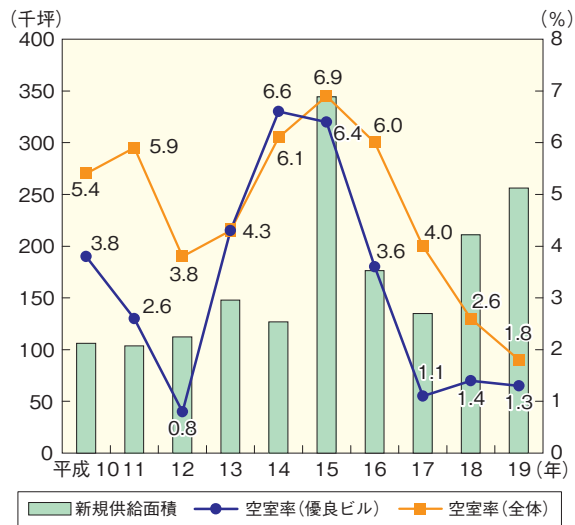
活力創出に資する機能の状況

1. 業務機能の状況 最近のオフィス需給動向～ 東京都区部の空室率の動向～

都区部の賃貸事務所の空室率は、平成15年の東京都区部における大規模ビルの大量供給により、平成15年には6.9%にまで達していた。しかし、それ以降は、景気回復に起因するオフィス需要の増加により、空室率は年々減少している。平成19年末においては、昨年を上回る250千坪程度の新規供給が確保されたが、新規需要が新規供給を4年連続で上回ったことから空室率は1.8%となり、過去10年間で最低の空室率となっている。

一方、一定の規模や設備を有する優良ビル¹⁾の空室率については、昨年、若干上昇したものの再度低下に転じている。平成19年新規供給は、年間で170千坪程度もの新規供給であったが、概ね満室で竣工を迎えている。昨年空室のあった優良ビルにおいても入室が進んだことから、今年も引き続き非常に低い空室率で推移している。

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

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

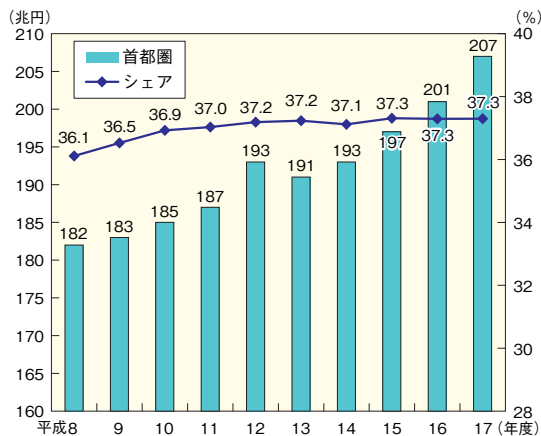
2. 産業機能の状況

(1) 首都圏における産業の成長

「首都圏整備計画」（平成18年9月国土交通大臣決定）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。

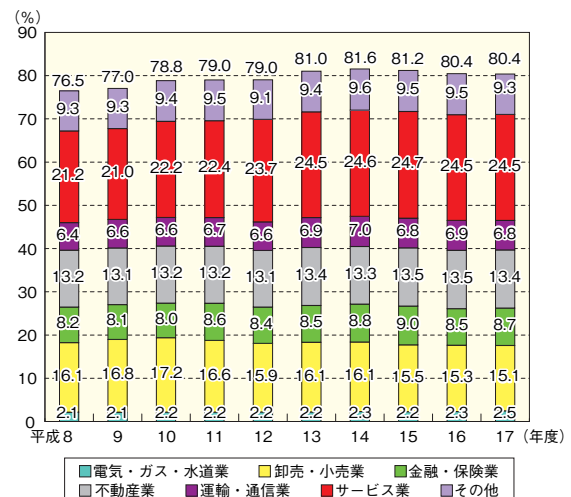
日本経済における首都圏経済の位置付けをみると、首都圏は全国のGDPの37.3%を占めており（図表2-2-2）、日本経済において重要な圏域であるといえる。また、「首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第3次産業のシェア」をみると、全体の80.4%と大きなウェイトを占めている。中でもサービス業は、圏域総生産の24.5%を占めており、首都圏経済の重要な産業となっている（図表2-2-3）。

図表 2-2-2 全国のGDP（実質：連鎖方式）に対する首都圏のシェアと実額



注：合計値は、便宜的に該当項目を積み上げて作成しているが、統計の性質上、積み上げた合計値と実質値は一致しない。
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 2-2-3 首都圏の圏域総生産(実質：連鎖方式)における第3次産業のシェア



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

(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「ITバブル」と呼ばれるほど活発な参入が行われ、その後も堅調に事業所数を伸ばしてきている。

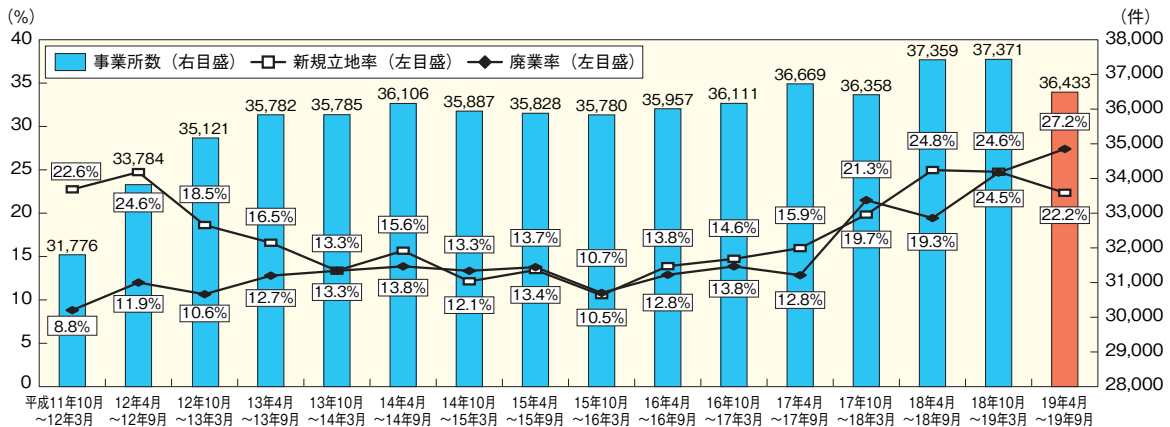
以下では、ソフト系IT産業の全国の動向と日本最大のソフト系IT産業の集積地である東京都山手線沿線における動向について紹介する。

①全国及び首都圏のソフト系IT産業の動向【平成19年4月～9月期】

全国のソフト系IT産業の事業所数は、平成16年4月～9月期以来、増加傾向が続いていた。今回の平成19年4月～9月期調査では増加傾向が一段落した形で、増加傾向が顕著になり始めた平成17年4月～9月期調査とほぼ同レベルの件数となった(図表2-2-4)。

平成19年4月～9月期調査における首都圏都県別の事業所数の伸び率では、こうした状況を裏付けるように、茨城県、栃木県、群馬県といった首都圏北部においてソフトウェア業の事業所数に多少の伸びがあったことを除くと、特にインターネット関連サービスを始めとして、3業種ともにいずれの都県においても事業所数の減少が目立った(図表2-2-5)。

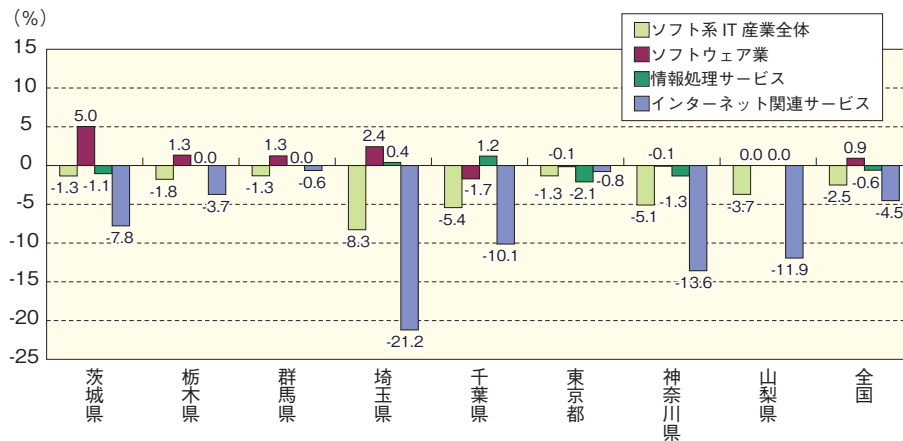
図表 2-2-4 ソフト系IT産業の開廃業率の推移



資料：国土交通省国土計画局調べ

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。

図表 2-2-5 事業所数の伸び率



注：事業所数の伸び率は平成19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

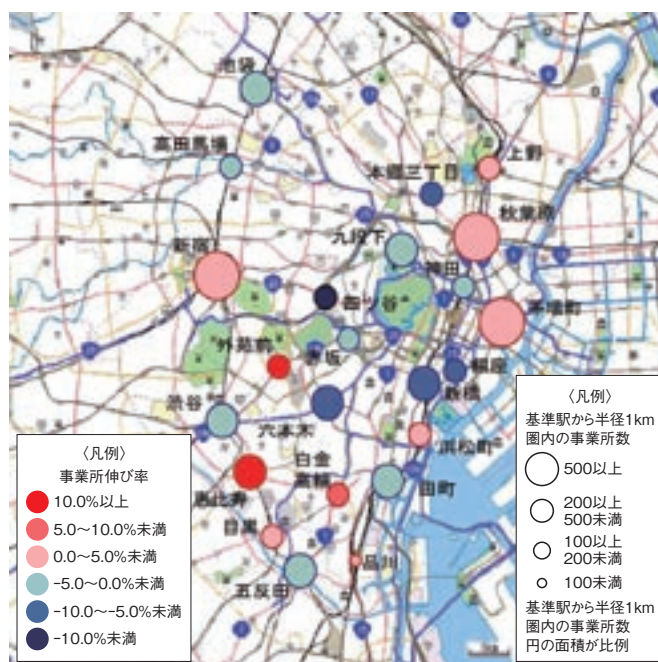
②東京都心部の状況（山手線周辺を中心とした集積の動向）

東京都山手線周辺の主要なターミナル駅から半径1km圏内にあるソフト系IT産業の事業所数の過去1年間（平成18年10月～平成19年9月）の伸びを見てみると、秋葉原、茅場町といった、従来から事業所数が伸び続けている地域においては引き続き堅調な事業所数の伸びがみられた。しかしながらそれ以外のほとんどの山手線周辺主要駅においては事業所数が減少しており、前述した平成19年4月～9月期の、東京都も含めた首都圏全体での事業所数の減少傾向が影響しているものと考えられる。（図表2-2-6）。

平成16年4月～9月期以来、全国的に続いてきた事業所数の増加傾向の一段落状態が、山手線周辺にもあらわれたものである。

図表 2-2-6

基準駅から半径1km圏内の事業所数とその伸び率～山手線周辺～平成18年10月～平成19年9月時点



資料：国土交通省国土計画局調べ

(3) 工業機能の状況

① 製造業出荷額等の動向

首都圏における製造業は、平成17年に事業所数は対前年比で2.5%増、従業者数はほぼ横ばい、製造品出荷額等は2.8%増となっている。また、都県別の事業所数は前年比において全都県で増加している。一方、従業者数、製造品出荷額は、群馬県と東京都でわずかに減少したものの、それ以外は首都圏の全都県で増加という結果であった。全国平均と比較してもほぼ同程度の増加率と言える（図表2-2-7）。

この背景としては、日本経済全体が平成14年の初めから戦後最長の景気回復・拡張を続けており、内需や輸出が拡大していること等が考えられる。

図表 2-2-7 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（件）	前年比（%）	実数（人）	前年比（%）	金額（百万円）	前年比（%）
全 国	276,716	2.1	8,159,364	0.6	295,800,300	3.9
首都圏合計	77,376	2.5	2,211,741	0.0	85,459,439	2.8
茨 城	6,888	1.2	267,608	0.2	10,798,151	3.3
栃 木	5,863	3.5	207,732	2.2	8,352,186	3.7
群 馬	6,852	2.7	210,883	▲ 1.1	7,739,027	1.8
埼 玉	15,821	2.9	421,442	0.1	13,802,092	1.7
千 葉	6,679	2.6	217,810	0.2	12,112,736	7.1
東 京	21,296	1.2	382,831	▲ 2.6	10,808,196	▲ 3.6
神 奈 川	11,370	3.6	426,482	1.2	19,400,192	4.3
山 梨	2,607	4.3	76,953	1.5	2,446,859	1.9

注：従業員が4人以上の事業所。

資料：「平成17年 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 製造業事業所数等の動向

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」の制度廃止当時の平成14年末と3年が経過した平成17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、従業者数における全国シェアも低下傾向にある（図表2-2-8）。

平成17年の工場立地動向調査によると、埼玉県及び神奈川県の新規工場立地件数は前年から引き続いての増加傾向にあるものの、廃業や撤退する工場も多いためにこうした結果があらわれていると考えられる。

図表 2-2-8 埼玉県、東京都、神奈川県 of 製造業のシェア

	平成14年末	平成15年末	平成16年末	平成17年末
製造業事業所数 (全国シェア)	50,951 (17.5%)	51,974 (17.7%)	47,356 (17.5%)	48,487 (17.5%)
製造業従業者数 (全国シェア)	1,300,097 (15.6%)	1,276,295 (15.5%)	1,235,304 (15.2%)	1,230,755 (15.1%)

注1：従業員が4人以上の事業所。

注2：調査は毎年12月31日現在で実施。

資料：「平成17年 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

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

(4) 農林水産業に関する機能の状況

首都圏の農業は、都市化の影響を受けながらも、世界最大規模の消費地に近いという有利性をいかし、全国有数の農業産出額をあげる千葉県（3位）、茨城県（4位）（平成18年産出額の全国順位）を有している。ここ数年をみると、首都圏全体の農業産出額については、平成14年からほぼ横ばいで推移しており、全国の2割程度となっている（図表2-2-9）。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45%（平成19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。このような食料の安定供給のみならず、自然環境の保全等の多面的な機能を発揮している農地や農業用水などの資源については、その適切な保全管理を持続的に行うための施策として、平成19年度より「農地・水・環境保全向上対策」が全国で展開されている。

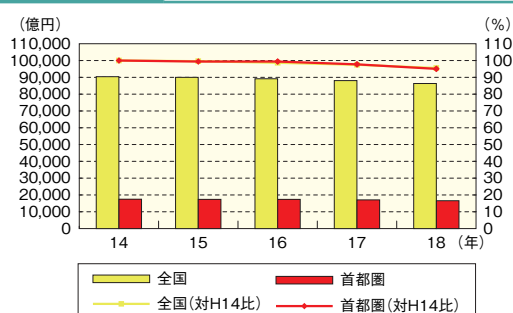
首都圏においても、農村地域の資源を保全するための農家と地域住民が共同で行う効果の高い活動に対する支援等が始まり、平成19年12月時点では1,129の活動組織、70,925haの地域がその対象となっている。

首都圏の林業は、近年、林業産出額が継続して減少傾向にあったが、平成18年は390億円となり減少傾向に歯止めがかかった。（図表2-2-10）。このうち栃木県、群馬県の2県で首都圏全体の約6割を産出している。林業産出額を構成している木材生産・薪炭生産・栽培きのこ類・林野副産物採取の4項目のうち、首都圏全体の林業産出額の約6割が栽培きのこ類、約3割が木材生産となっており、木材生産の全国におけるシェア（約5割）と比べると低くなっている。

首都圏の水産業は、平成18年の漁業生産額（海面漁業・養殖業）が677億円で、全国の約4.4%となっており（表2-2-11）、平成16年から18年にかけては減少傾向にある。（首都圏における生産額は、数値を公表している、千葉県、東京都、神奈川県の合計である。）

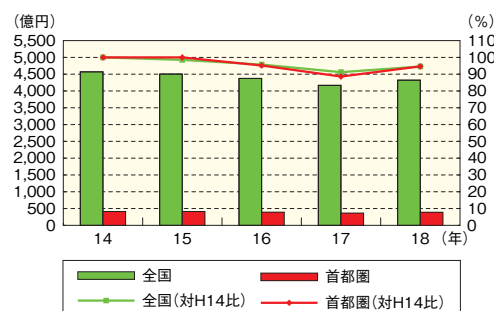
持続可能な漁業の振興は、漁業が有する自然環境の保全等の公益的機能の維持・向上が図られるため、首都圏においても漁業への理解を深めることを目的に、都市と漁村の交流等の取組が漁業関係者によりなされている。

図表 2-2-9 首都圏における農業産出額の推移



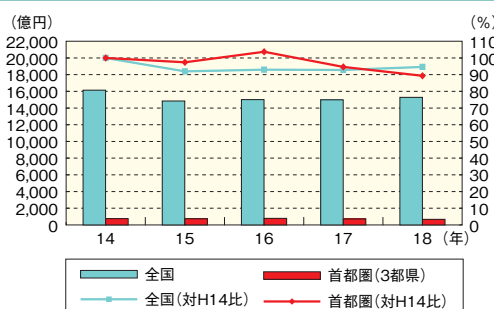
資料：「生産農業所得統計」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-2-10 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 2-2-11 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

第3節

個人主体の多様な活動の展開

1. NPO法人の現状と支援

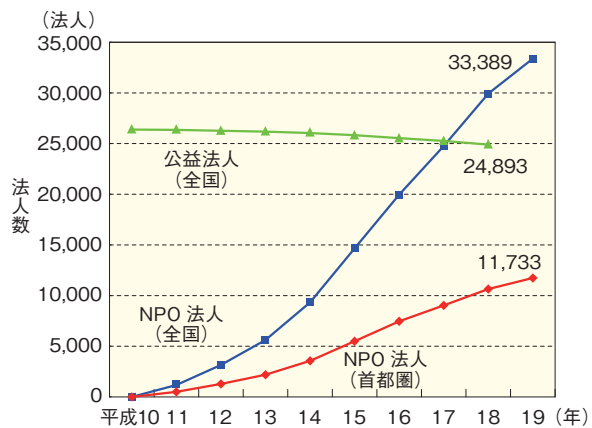
(1) NPO法人の現状

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。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（以下「NPO法」という。）の施行以降、増加し続けており、平成18年には公益法人数を上回り、平成19年末時点での認証法人数は全国で33,389となっている。首都圏においては、全国の約35%にあたる11,733の団体がNPO法人として認証されている（図表2-3-1）。

平成19年における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18年からの一年間の増加数は、東京都が最も多い。また、群馬県及び山梨県は、NPO法人数は比較的少ないものの、人口当たりの法人数は東京都に次いで多く、人口当たりの法人数の全国平均を上回っている（図表2-3-2）。

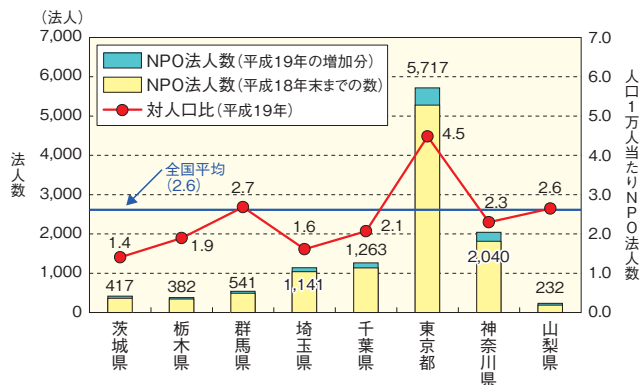
次に、首都圏におけるNPO法人について、活動分野別の認証状況をみると、保健、医療又は福祉の増進、社会教育の推進、他団体の支援

図表2-3-1 NPO法人数の推移



注：NPO法人数は各年12月末現在、公益法人数は各年10月1日現在の値である。
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

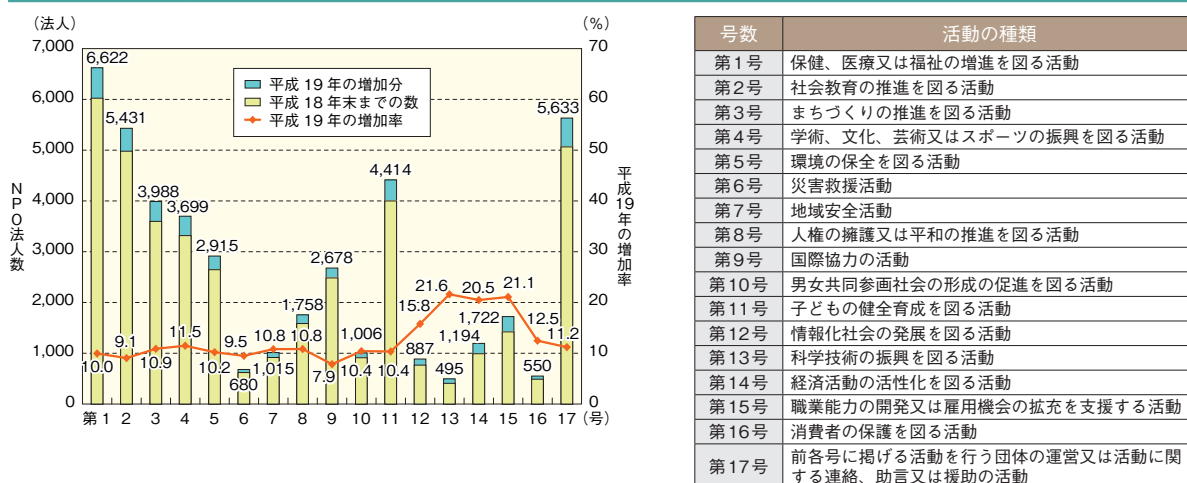


注：NPO法人数は各年12月末現在、各都県の人口は平成19年10月1日現在の値である。
資料：内閣府資料及び「10月1日現在推計人口」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

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。

等の分野が多くなっている。また、平成19年一年間の増加率については、平成15年改正のNPO法により追加された、第12～16号の活動分野が比較的高くなっている（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19年12月末現在）

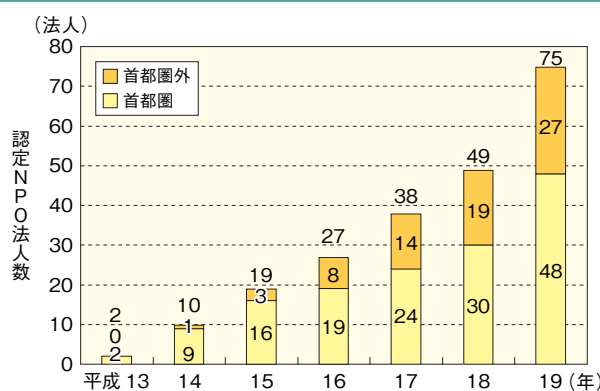


注1：号数及び活動の種類は、NPO法に基づいている。
 注2：第12～16号は、改正NPO法（施行日：平成15年5月1日）により追加された活動の種類である。
 注3：ひとつの法人が複数の号の活動を行う場合、各号を1法人として複数計上している（総活動数44,687）。
 資料：内閣府資料により国土交通省国土計画局作成

(2) NPO法人への支援

NPO法人に係る税制上の措置としては、NPO法人のうち一定の要件を満たすものとして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²⁾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19年末現在で48（全国では75）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



注：各年12月末現在の値である。
 資料：国税庁資料により国土交通省国土計画局作成

2) 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。

2. テレワークの推進

テレワークは、情報通信技術を活用した場所や時間にとらわれない柔軟な働き方であり、通勤混雑の解消や災害時に対する脆弱性の解消、ワーク・ライフ・バランスの実現などに寄与するものとして期待されている。

テレワーカー¹⁾の就業者に占める比率は平成17年時点で約10%と推計されている。この比率については、平成22年までに2割を達成することが政府の目標として掲げられており、平成19年5月には「テレワーク人口倍増アクションプラン」²⁾が策定された。

平成19年度は、職場や自宅以外での就労を可能にするテレワークセンターの必要性、課題等を検討するため、横浜市・鶴ヶ島市の2箇所で実証実験を実施するとともに、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、シンポジウムの開催などのテレワーク普及啓発活動を実施した。

図表 2-3-5 横浜テレワークセンター

(左) 横浜テレワークセンター (右) テレワークセンターでの業務風景 (イメージ図)



資料：国土交通省

1) テレワーカーとは週8時間以上テレワークを実施した人をいう
2) 平成19年5月29日 テレワーク推進に関する関係省庁連絡会議決定

3. 高齢者、障害者等の生活・社会的活動への支援

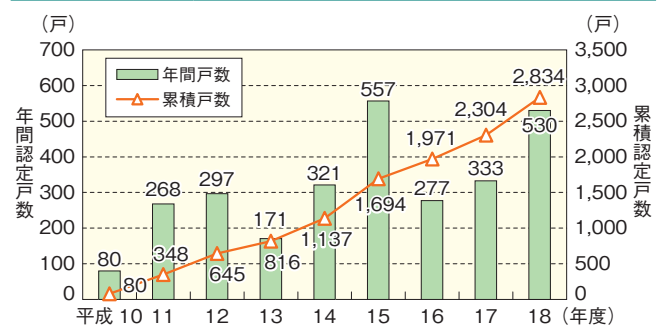
高齢者や障害者をはじめ誰もが安心して暮らせる生活環境を整備するため、様々な取組が進められている。

「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、60歳以上の単身・夫婦世帯等を入居対象に、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て「高齢者向け優良賃貸住宅制度」が創設され、首都圏における認定戸数は、平成19年3月末時点で2,834戸となっている(図表2-3-6)。

また、平成17年7月には、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限りすべての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき政策を推進するため、「ユニバーサルデザイン政策大綱」が策定されている。

さらに、平成18年12月には、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するための施策を総合的に推進するため、旧ハートビル法¹⁾と旧交通バリアフリー法²⁾を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号)(以下、「バリアフリー新法」という。)が施行された。本法に基づき、市町村は、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区における旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化に関する基本的事項を記載した基本構想を作成することができることとなっている。首都圏においては、平成19年12月末時点で、全市町村の20.7%にあたる市町村が基本構想を作成している(図表2-3-7)。

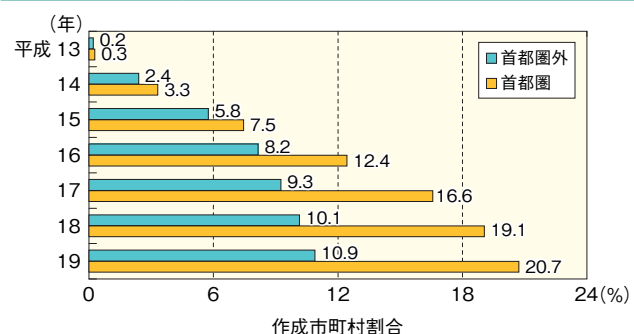
図表2-3-6 高齢者向け優良賃貸住宅の認定状況(首都圏)



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2-3-7 バリアフリー新法等に基づく基本構想の作成状況



注1：各年12月末現在における作成状況。バリアフリー新法の施行日(平成18年12月20日)以前は、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成市町村数による。

注2：市町村割合は、平成19年12月31日時点の市町村数で計算している。

資料：国土交通省

- 1) ハートビル法：「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(平成6年法律第44号)の通称。
- 2) 交通バリアフリー法：「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(平成12年法律第68号)の通称。

第4節 環境との共生

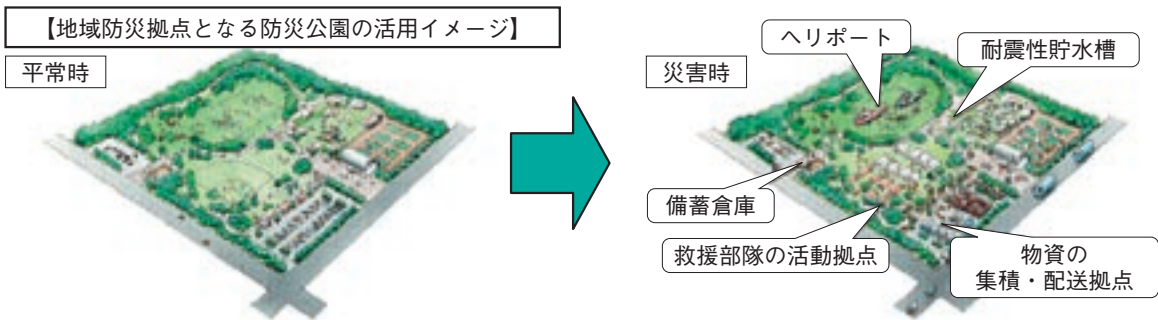
1. 自然環境の保全等の取組

首都圏では、平成16年3月に策定されたグランドデザインに基づき、自然環境の保全・再生・創出に関する様々な取組が行われている。

(公園・緑地等の取組)

首都圏においては、急速な都市化の進展により、緑の減少、野生生物の生息環境の減少、都市の防災性の向上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、安全・安心な生活環境の形成の実現に向け、各種制度を活用し、水と緑のネットワーク化や、震災時に深刻な被害が予想される市街地等において、防災公園の整備等が重点的に進められている（図表2-4-1）

図表 2-4-1 防災公園イメージ



資料：国土交通省

(地域における取組事例)

市川市では、千葉県が整備した大柏川第一調節池において、単に洪水被害の対策だけではなく、「自然環境の創設」をテーマとして、自然と触れ合える空間、人々が憩える水辺になるように、平成9年度から千葉県と共に「水辺プラザ整備事業」を実施してきた。この事業は、市民団体の協力も受けながら実施し、平成19年度に「大柏川第一調節池緑地」として供用を開始した。今後は、緑地の適切な維持管理により、地域の

図表 2-4-2 大柏川第一調節池緑地の外観



資料：千葉県

貴重な水と緑の財産として保全していくとともに、市民が自然とふれあう場として、野鳥の観察会や子供達の環境学習の場として積極的に活用されることが期待されている。

また、神奈川県では、茅ヶ崎市北部に広がる谷戸や雑木林、畑からなる里山の豊かな自然や文化を体験できる「県立茅ヶ崎里山公園」の整備を進めている。現在、全体面積36.8haのうち19.8haを開園し、自然観察会や農業体験等活動等、様々な活動の場として利用されている。地域や実際に公園で活動している市民団体、自治会、福祉団体や行政等で構成される「茅ヶ崎里山公園協議会」では、公園の管理運営、施設の整備や利用の在り方等が検討され、市民と行政の協働により進められている。

図表 2-4-3 茅ヶ崎里山公園協議会の様子



資料：茅ヶ崎市

2. 河川・海域環境の保全・回復

(1) 首都圏の河川等の水質状況

首都圏の水質状況（平成18年度）については、河川におけるBOD¹⁾の環境基準達成率²⁾が首都圏全体で約83%となっており、全国の約91%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53%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）で平成7年度から水質の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2-4-4）。

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る水質改善対策を実施し、河川や湖沼等の水質改善を推進している。

(2) 平成19年度の動き

① 相模川水系河川整備基本方針

河川整備基本方針は、治水、利水、河川環境等、河川の総合的な保全と利用に関する基本方針を定めるものである。平成19年度に策定した相模川水系河川整備基本方針では、相模川の流れが生み出した良好な自然環境と河川景観を保全し、多様な動植物の生息・生育・繁殖する豊かな自然環境を次世代に引き継ぐように努めることを河川環境の整備と保全に関する基本方針としている。

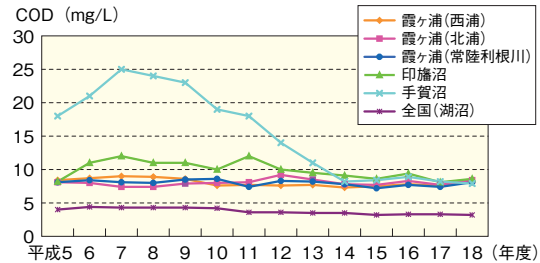
② 荒川太郎右衛門地区自然再生事業

荒川は日本の政治・経済・文化の中枢機関が集中する首都圏域を貫流しており、我が国において極めて重要な河川といえる。そのなかで、荒川太郎右衛門地区（埼玉県桶川市・上尾市・川島町）が位置する荒川中流部は、全国的にみても広大な河川敷を有しており、荒川の旧流路に由来する池や湿地といった豊かな自然環境が残されている。しかし、過去に行われた砂利採取等に起因する荒川本川の河床低下や旧流路への土砂の堆積などにより乾燥化が進行し湿地環境が減少している。

これらの状況を受け、自然環境を取り戻すために「自然再生推進法」（平成14年法律第148

図表 2-4-4

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18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) 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17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算出。
- 4) COD（化学的酸素要求量）：水中の有機物を酸化剤によって酸化する際に消費された酸化剤の量を酸素に換算した値。湖沼及び海域の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
- 5) 指定湖沼：「湖沼水質保全特別措置法」（昭和59年法律第61号）に基づき、環境基準が達成されていない又は達成されないこととなるおそれが高い湖沼であって、水質保全施策を総合的に講ずる必要がある湖沼について指定。

号)に基づき、当該地区の自然再生事業について協議する「荒川太郎右衛門地区自然再生協議会」が平成15年7月5日に設立された。

同協議会では平成16年3月に自然再生の全体構想を策定し、その後平成18年5月に流水環境を加え、より多様性に富んだ自然環境の再生を目標とする構想に変更した。この変更後の全体構想では、地域の特色と変遷を踏まえ、その望ましい姿を「70年前の荒川旧流路において太郎右衛門自然再生地固有の豊かな生態系を育む湿地環境」として、「湿地環境の保全・再生、過去に確認された生物が住める環境の再生、蛇行河川の復元」などを自然再生の目標として、多様な水域・水際環境創出のための整備等の施策を推進していくこととしている。また、同協議会では、自然再生実施計画の策定に向けた検討を進めており、今後も引き続き検討を進めていく。

図表 2-4-5 荒川太郎右衛門地区（写真下方が下流）



資料：国土交通省

③東京湾再生の取組

都市再生プロジェクト（第三次決定：平成13年12月）として、水質汚濁が慢性化している大都市圏の「海の再生」を図ることとし、先行的に東京湾について、関係地方公共団体及び関係省庁が連携して、その水質改善のための行動計画を策定することが決定された。

この決定を受けて、平成14年2月に関係省庁及び七都県市（現在はさいたま市が加入して八都県市）が東京湾再生推進会議を設置し、平成15年3月には対象期間を今後10年間とした「東京湾再生のための行動計画」を策定した。

行動計画では、東京湾再生の目標を『快適に水遊びができ、多くの生物が生息する、親しみやすく美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する』とし、関係省庁及び八都県市は同計画に基づき、陸域汚濁負荷削減、海域における環境改善対策、モニタリング等の施策を推進している。

平成19年度は、平成18年度に実施した第1回中間評価を受けて、検討体制の充実を図り、各種施策を推進した。

【東京湾再生推進会議HP】

http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TB_Renaissance/index.html

3. 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17年度には一般廃棄物で約19.0%（首都圏では約21.2）、産業廃棄物では約51%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2-4-6）、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19年度においても、容器包装リサイクル法²⁾、家電リサイクル法³⁾、建設リサイクル法⁴⁾、食品リサイクル法⁵⁾、自動車リサイクル法⁶⁾、資源有効利用促進法⁷⁾によるリサイクルの推進や、エコタウン事業の推進等により、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) 平成19年度の動き

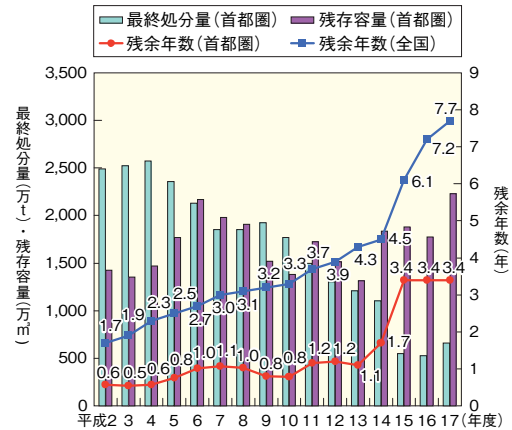
京都議定書の温室効果ガス6%削減約束を果たすため、「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成10年法律第117号）に基づき、平成17年4月28日に京都議定書目標達成計画（以下「目標達成計画」という。）が閣議決定された。同計画に基づき、これまでも所要の取組を進めてきたが、京都議定書の第1約束期間が平成20年度から本格開始されることなどから、約束を確実に達成するため、政府内で目標達成計画の見直しの議論を行い、平成20年3月28日、上下水道や廃棄物分野等における温暖化対策の追加・強化を盛り込んだ改定目標達成計画が閣議決定された。

(下水道分野における動き)

下水道分野における地球温暖化防止対策の取組としては、東京都が平成19年11月から「汚泥炭化事業」を開始している。これは下水の処理過程で大量に生じる下水汚泥から炭化物を製造し、石炭の代替として利用するものである。今までは下水汚泥から炭化物を製造する施設は他にもあったが、炭化物を石炭の代替燃料として火力発電所において利用する取組は全国初であり、この事業に

図表 2-4-6

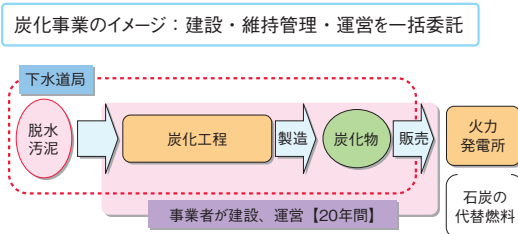
首都圏における産業廃棄物最終処分場の残余年数の経年変化



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

図表 2-4-7

炭化事業のイメージ



資料：東京都

1) 資料 首都圏整備に関する各種データ（●3-4及び●3-5）参照。
2) 容器包装リサイクル法：容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律（平成7年法律第112号）
3) 家電リサイクル法：特定家庭用機器再商品化法（平成10年法律第97号）
4) 建設リサイクル法：建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（平成12年法律第104号）
5) 食品リサイクル法：食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律（平成12年法律第116号）
6) 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）
7) 資源有効利用促進法：資源の有効な利用の促進に関する法律（平成3年法律第48号）

よる大きな効果として、主に以下の2点が見込まれている。

- ①年間9.9万tの下水汚泥の資源化による処分場の延命化（年間発生汚泥量の約1割相当）
- ②年間4.6万tの二酸化炭素を削減（一般家庭8,250世帯/年のCO2排出量に相当）
 - （内訳）・下水道局試算：従来の汚泥焼却に比べ年間3.7万トンの削減、
 - ・電力会社試算：化石燃料の使用量減少により年間0.9万トンの削減

（廃棄物分野における動き）

産業廃棄物処理については、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（廃棄物処理施設における温暖化対策事業）が活用され、高効率な発電設備を備えた焼却施設が東京都のスーパーエコタウン（事業者：東京臨海リサイクルパワー（株）、平成19年4月本格稼働）及び千葉県市原市（事業者：市原ニューエナジー（株）、平成19年10月営業運転開始）で整備され、廃棄物エネルギーの利用が推進されるとともに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

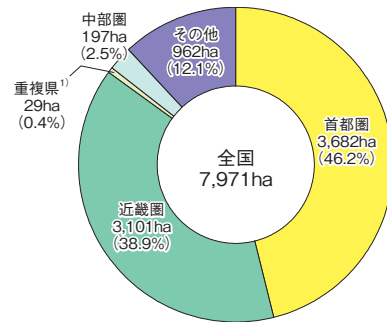
(1) 密集市街地の整備改善 (密集市街地の現状)

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）と呼ばれている。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（図表2-5-1）。また、東京都に過半が集中しており、とりわけ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。なお、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県には重点密集市街地は存在していない（図表2-5-2、2-5-3）。

図表 2-5-1

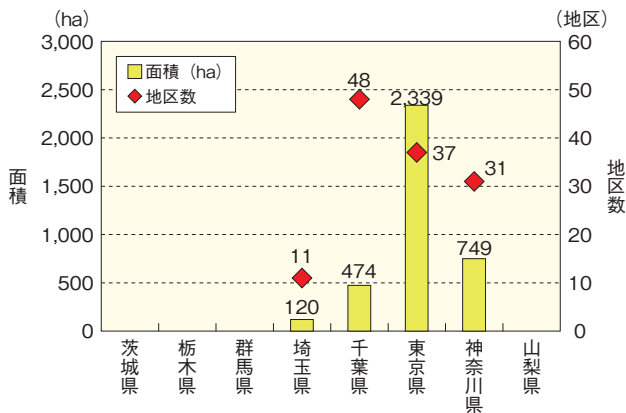
全国における重点密集市街地の分布



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

図表 2-5-2

首都圏における都県別の重点密集市街地の状況



資料：図表 2-5-2、2-5-3 ともに国土交通省

図表 2-5-3

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、平成13年12月には、都市再生本部が第三次の都市再生プロジェクトとして、重点密集市街地について平成23年度末までに最低限の安全性を確保²⁾することを内容とする決定を行っている。また、住生活基本法（平成18年法律第61号）に基づき平成18年9月に閣議決定された住生活基本計画の全国計画においても、同様の目標を定めている。

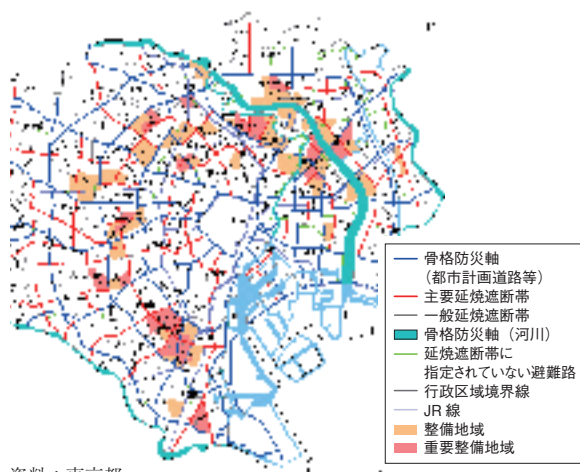
これまで密集市街地の整備改善に向けて様々な取組が推進されてきたが、現状の密集市街地整備の取組の速度では、平成23年度末までの目標の達成が難しい状況にあることから、平成19年1月には、第十二次の都市再生プロジェクトとして、密集市街地整備の取組を加速することが決定された。これを受けて、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替えの促進を図ることにより、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進するため、平成19年3月に「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」（平成9年法律第49号）を改正した。

首都圏における重点密集市街地の過半が存在する東京都では、平成16年3月に「防災都市づくり推進計画」を策定しており、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2-5-4）。

(事業実施の状況)

住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等が総合的に行われ、密集市街地の整備改善が図られているところである。住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の実施状況をみると、実施地区については、首都圏では東京都が9割以上を占めている（図表2-5-5）。

図表 2-5-4 防災都市づくり推進計画図



資料：東京都

図表 2-5-5 住宅市街地総合整備事業（密集市街地整備型）の実施状況

地域	地区数
首都圏	72地区
東京都	67地区
近隣3県 (埼玉県、千葉県、神奈川県)	3地区
周辺4県 (茨城県、栃木県、群馬県、山梨県)	2地区
全国	142地区

注：平成19年度実績値である。

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す指標である不燃領域率で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で、11地域、約2,400haが定められている。
- 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。

(2) 首都直下地震対策に関する取組

(中央防災会議による首都直下地震対策)

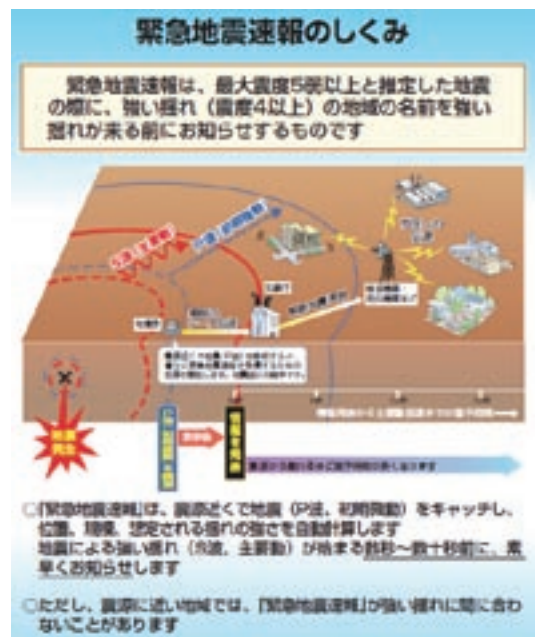
中央防災会議では、平成17年9月に策定した「首都直下地震対策大綱」に基づき、定量的な減災目標と具体的な実現方法を定めた「地震防災戦略」や地震発生時の各機関の具体的な役割などを定めた「応急対策活動要領」等を平成18年までに策定してきた。さらに、避難者対策及び帰宅困難者対策について、関係省庁及び関係地方公共団体等による対策の推進のため、中央防災会議に「首都直下地震避難対策等専門調査会」を設置し、平成18年8月より検討が開始されている。この専門調査会において、膨大な数になると予測される避難者へ対応するため、避難所に依拠する者そのものを減らす疎開・帰省の奨励・斡旋、また避難所全体としての収容力を増強するためのホテル、空き家等、既存ストックの活用等について具体化の検討を行っている。また、帰宅困難者が駅周辺や路上に滞留し混乱が生じることを防ぐため、「むやみに移動を開始しない」という基本原則の周知・徹底、企業・学校等への従業員・児童生徒等の一定期間の収容、徒歩帰宅者に対する情報や一時休憩施設の提供等について具体化の検討も行っている。

(緊急地震速報の一般提供の開始)

「首都直下地震対策大綱」では、緊急地震速報を活用し被害の軽減を図ることとしている。この緊急地震速報は地震の発生直後に、震源に近い地震計でとらえた観測データを解析して震源や地震の規模（マグニチュード）を直ちに推定し、これに基づいて各地での主要動の到達時刻や震度を推定し、可能な限り素早く知らせる情報である（図表2-5-6）。これを列車の運行制御や緊急停止、エレベータの管制運転、工場における生産ラインの制御や、高所などの作業現場や家庭、学校における危険回避行動等に活用することにより、地震による被害の軽減が期待される。

緊急地震速報は、関係機関の連携の下、周知・広報が行われたのちに、平成19年10月から広く国民に対して提供が開始されている。また、平成19年12月の「気象業務法」（昭和27年法律第165号）の一部改正により、確実な発表及び伝達を担保するため、緊急地震速報は地震動の警報・予報として発表されている。

図表 2-5-6 緊急地震速報のしくみ



資料：気象庁

(3) 首都圏における水害対策

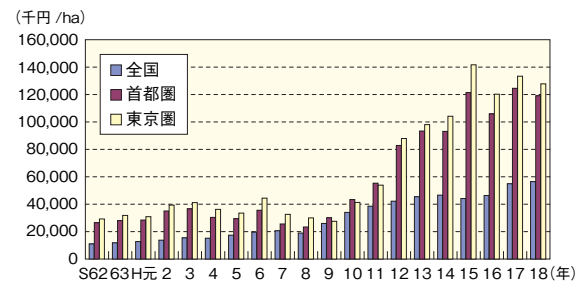
(地球温暖化に伴う気候変動への適応)

地球温暖化の進行に伴う気候変動は、海面水位の上昇、大雨の発生頻度の増加、台風の強度の強まり等をもたらし、水害、土砂災害、高潮災害等の頻発・激甚化や降水量の変動幅の拡大による渇水の頻発や深刻化が懸念されている。特に、政治・行政及び社会経済活動の中核機能が集積している首都圏では、国民の生命・財産への影響のみならず国家機能の麻痺や国際競争力の低下につながるものが懸念されている。こうした状況を踏まえ、気候変動に伴う災害が与える影響について、評価・分析するとともに、これに対応するための適応策について検討するため、平成19年8月に社会資本整備審議会河川分科会に「気候変動に適応した治水対策検討小委員会」を設置している。また、交通政策審議会港湾分科会では、地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方について、「防災・保全部会」を設置して議論を行っている。

(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、水害等による被害が甚大なものとなりやすい。長年にわたる治水施設の整備により、浸水面積は減少しているが、都市化の進展や高価な資産の増加等により水害密度¹⁾に関しては全国的に拡大傾向にある。首都圏に関してはさらに上昇傾向が大きく、近年では、過去の約2倍もの数値を示している(図表2-5-7)。また、首都圏においてはゼロメートル地帯が広がり、このような地域が浸水すると壊滅的な被害となりやすい(図表2-5-8)。

図表 2-5-7 水害密度の推移(過去5ヶ年平均)

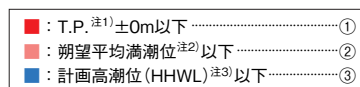
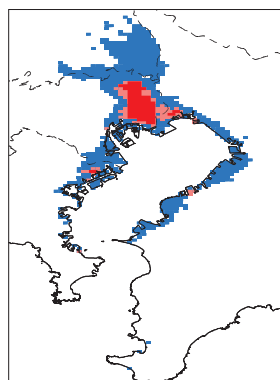


注1：水害密度は営業停止損失分を含む

注2：経年比較のため平成12年価格にて算出

資料：「水害統計」(国土交通省)により国土交通省国土計画局作成

図表 2-5-8 東京湾におけるゼロメートル地帯



注1：東京湾平均海面。我が国の測量の基準となる水準面。

注2：各月の最高満潮位を平均した水面。

注3：海岸保全施設等を計画する上で、基準となる水面。

既往最高潮位や今後起こる可能性がある潮位を推算するなどして定める。

※いわゆるゼロメートル地帯とは①と②をいう

資料：国土地理院地図により国土交通省作成

台風や豪雨による災害のなかでも、とりわけ都市型水害(図表2-5-9)に対しては、河道の整備等の河川改修、管きょやポンプ場の整備等の河川施設・下水道施設による浸水対策、雨水

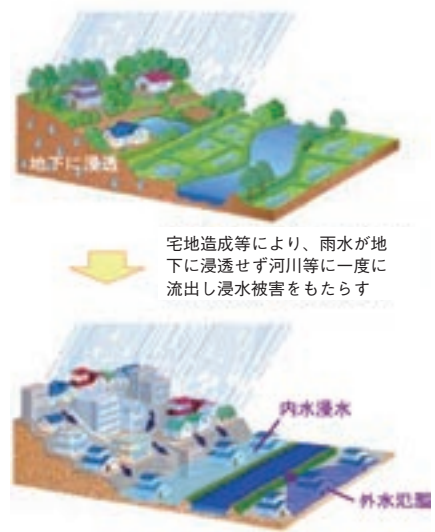
1) 水害密度：宅地等が水害により被った単位浸水面積当たりの一般資産被害額。

貯留浸透施設の整備等の流域対策、浸水想定区域²⁾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を図るとともに、雨に強い都市づくりを実現するため、地域における関係主体が一体となって、雨水の流出抑制や民間による被害軽減対策を推進している。また、高潮災害に対しては、海岸堤防、水門、排水機場の整備や高潮ハザードマップの整備等が進められている。

(首都圏氾濫区域堤防強化対策事業の推進)

昭和22年9月のカスリーン台風による記録的な豪雨によって、利根川右岸堤防（埼玉県大利根町）が決壊し、その濁流は、江戸川、中川沿いに広がり、埼玉県東部および東京都葛飾区、江戸川区まで達し、関東地方に戦後最大の被害をもたらした。このように、利根川上流～中流部および江戸川の右岸堤防がひとたび決壊すれば、その氾濫は埼玉県東部ならびに東京都東部まで達し、首都圏が壊滅的な被害を受ける恐れがある。また、近年の出水においても漏水が発生するなど、堤防の安全性は必ずしも十分とは言えない状況である。このため、首都圏氾濫区域の堤防（延長約70km）について、堤防拡幅による堤防強化対策を平成16年度から実施している。

図表 2-5-9 都市型水害のイメージ



資料：国土交通省

図表 2-5-10 昭和22年カスリーン台風被災状況（東京都葛飾区）



資料：国土交通省

図表 2-5-11 平成13年9月堤防漏水状況（埼玉県加須市大越地先）



資料：左右ともに国土交通省

(大規模水害対策に関する専門調査会)

平成18年8月に中央防災会議に設置された「大規模水害対策に関する専門調査会」であるが、平成19年度には計5回（第5回～第9回）の会合が開催され、荒川及び利根川の洪水、氾濫並びに高潮による大規模水害発生時の対応等について議論が行われた。第5回会合及び第7回会合では両河川の洪水はん濫時の応急対策等の検討に用いることを目的とした浸水想定が公表され、その結果をもとに議論を深めたところである。

2) 浸水想定区域：平成17年に改正された「水防法」（昭和24年法律第193号）に基づき、洪水予報河川および特別警戒水位に到達した旨を通知・周知する河川において、河川整備の計画降雨により河川がはん濫した場合に浸水が想定される区域として指定。

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⁾等を用い、バブル景気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幅10km毎の距離圏²⁾を設定した(図表2-5-12)。

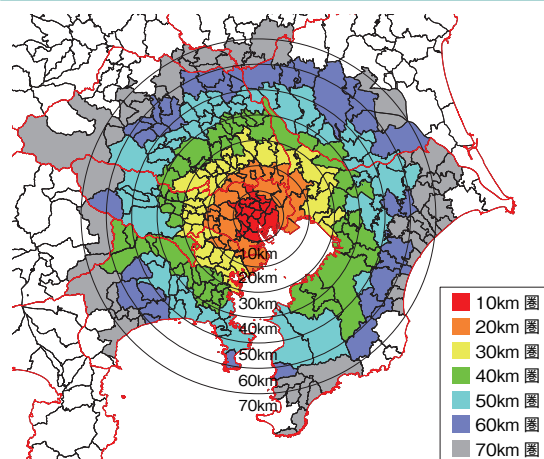
(1) 住宅の種類別供給動向

東京70km圏内における平成2年から平成19年までの累計着工戸数は約785万戸となっており、一戸建の持家(戸建持家)、一戸建の分譲住宅(戸建分譲)の戸建型が全体の約35%を占める一方、共同建の貸家(共同貸家)、共同建の分譲住宅(共同分譲)の共同型が約59%と、共同型の占める割合が大きい(図表2-5-13)。

年間の着工戸数の推移をみると、近年、着工戸数は増加基調で推移していたものの、平成19年は、改正建築基準法の施行の影響等により前年比約20%減となっている。共同分譲についてみると、着工戸数が平成初めと比べて拡大し、平成19年には全体の約25%のシェアを占め、共同貸家に次ぐシェアとなっている。(図表2-5-14)。

着工床面積については、近年、横ばいで推移してきたが、平成19年は、着工戸数同様、前年比約20%減となっている。共同分譲についてみると、着工床面積が平成初めと比べて拡大し、近年ではそのシェアは戸建持家のシェアと同程度の大きさとなっている(図表2-5-15)。

図表 2-5-12 東京70km圏内の市区町村



注：平成19年12月31日現在の市区町村で作成²⁾。
(図上の市区町村界は平成17年10月1日時点のものである。)

資料：国土交通省国土計画局作成

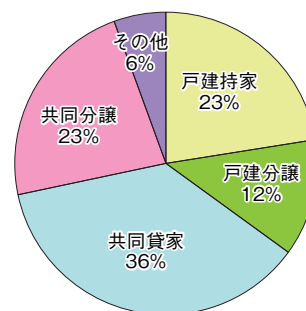
図表 2-5-13 70km圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数(平成2～19年の累計)

	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	1,772,525	13,374	30,241	1,816,140
貸家	48,244	225,353	2,895,097	3,168,694
給与住宅	8,767	3,867	104,014	116,648
分譲住宅	970,527	9,122	1,772,857	2,752,506
合計	2,800,063	251,716	4,802,209	7,853,988

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。

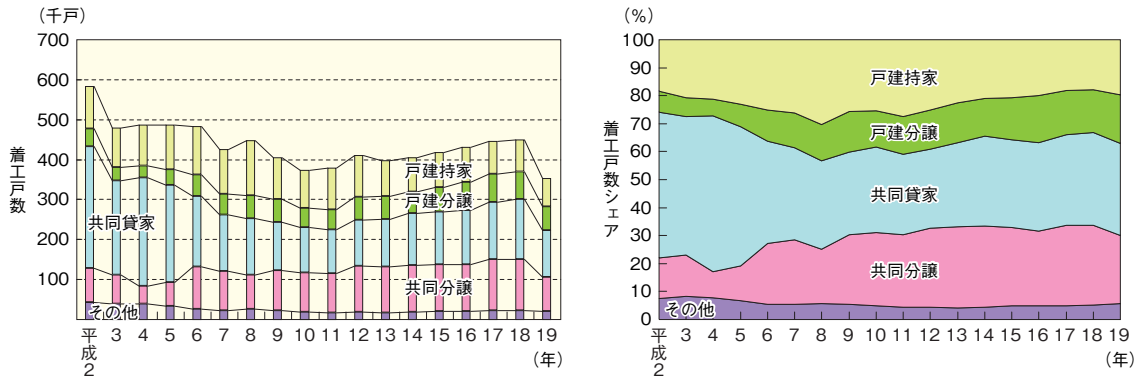
注2：網掛け部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

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

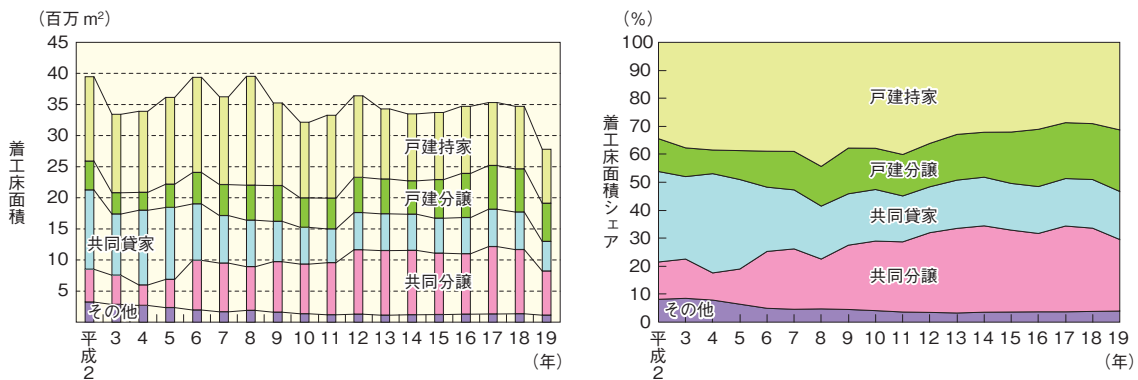


- 1) 住宅着工統計：全国における建築物の着工状況を都道府県知事への届出を元に集計した建築物着工統計のうち、住宅について集計したもの。
- 2) 本節で用いる距離圏とは、旧東京都庁(東京都千代田区)を中心として半径10kmごとの円で区分した同心円状の距離帯をいう。例えば20km圏とは、中心から10～20kmの距離帯を表す。また、各市区町村がどの距離圏に属するかは、中心から市区町村の役所までの距離により判別する。

図表 2-5-14 住宅型別の着工戸数・シェアの推移



図表 2-5-15 住宅型別の着工床面積・シェアの推移



(2) 距離圏別の着工動向

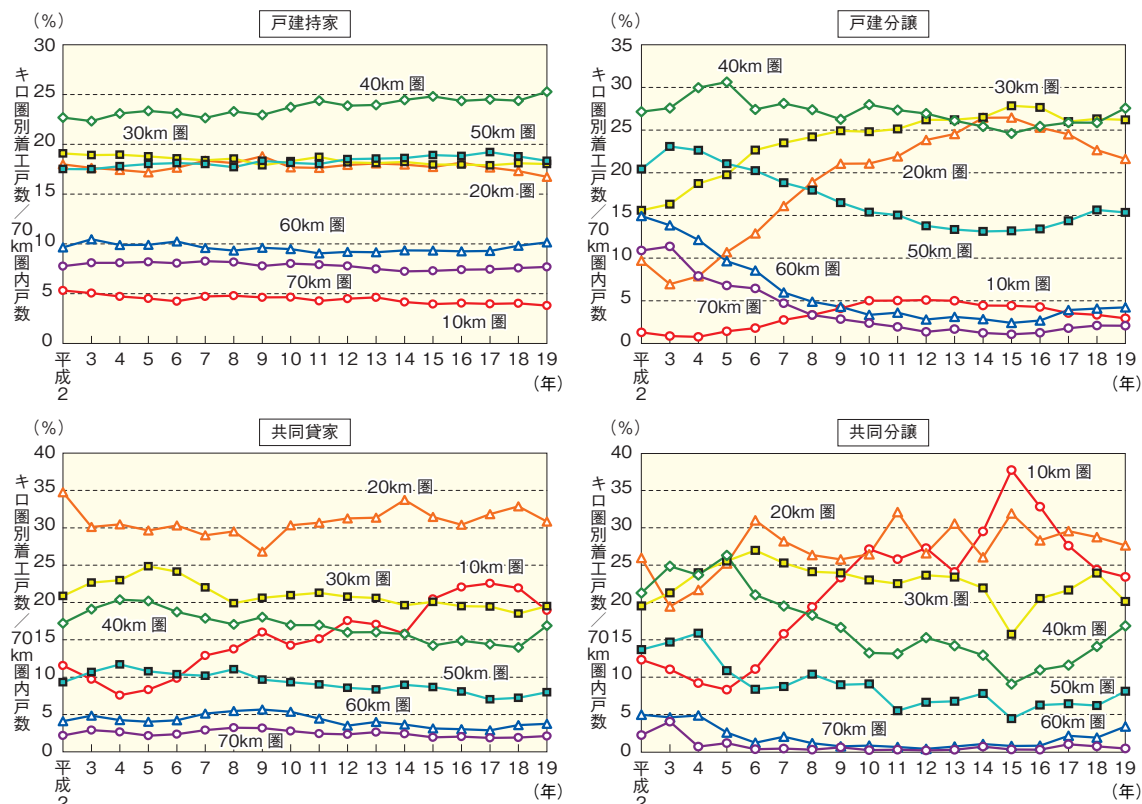
上述の4つの住宅型ごとに距離圏別の着工戸数シェアの推移をみると、戸建持家は40km圏での着工が多く、近年は25%前後のシェアで推移している。

着工戸数が近年増加している戸建分譲（図表2-5-14）は、平成15年以降、10～30km圏のシェアは縮小基調、40km圏以遠のシェアは拡大基調で推移している。

平成2年以降着工戸数が大幅に減少した共同貸家（図表2-5-14）は、10km圏のシェアが拡大基調で推移しており、近年では30km圏のシェアを上回って推移していたが、平成19年はわずかに下回っている。

平成初めに比べて着工戸数が増加している共同分譲（図表2-5-14）は、10km圏のシェアが平成15年まで拡大基調で推移していたものの、その後は縮小に転じ、平成17年には20km圏のシェアを下回った。一方で、30～40km圏のシェアは拡大基調で推移している（図表2-5-16）。

図表2-5-16 住宅別に見た距離圏別着工戸数シェアの推移



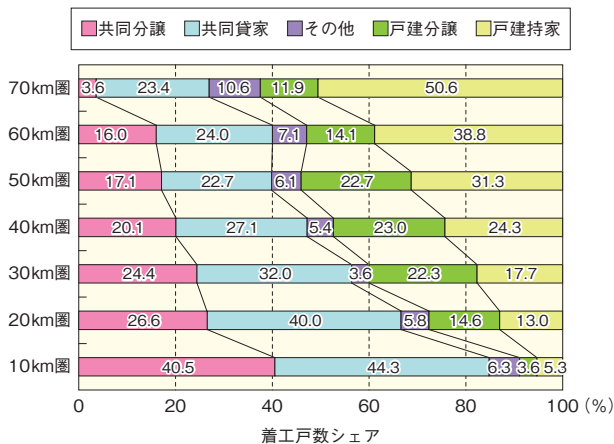
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

また、距離圏別の住宅型毎のシェアをみると、東京都心から遠ざかるほど戸建持家のシェアが大きくなる一方、都心に近づくほど共同分譲のシェアが大きくなっており、平成19年では、10km圏における着工戸数の約40%が共同分譲となっている（図表2-5-17）。

(3) 住宅の質の変化

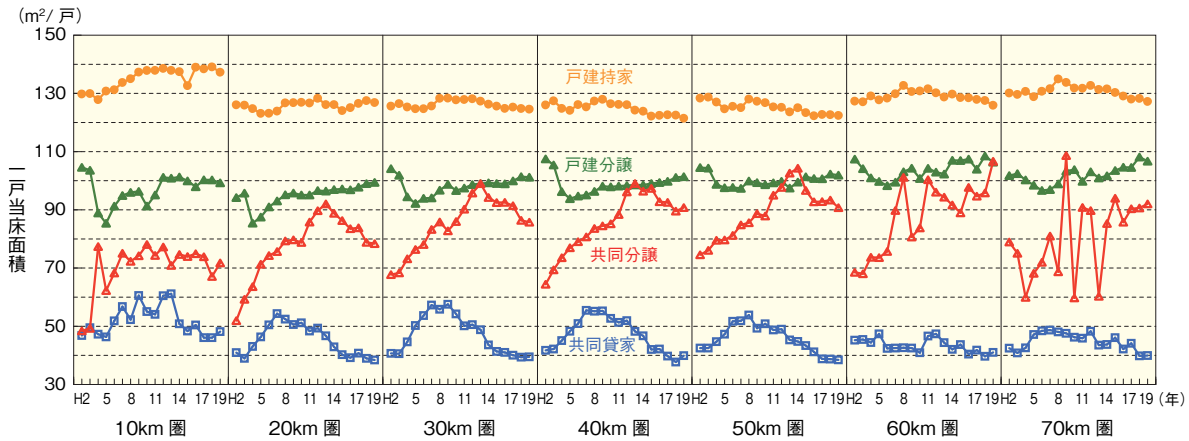
一戸当たりの住宅床面積をみると、戸建持家は、大きな経年変化はみられず、ほぼ横ばいで推移している。戸建分譲は、平成5年頃、とりわけ10～40km圏において一時大きく減少したものの、それ以降はおおむね増加基調で推移している。共同分譲、共同貸家はともに近年は減少基調で推移している（図表2-5-18）。

図表2-5-17 距離圏別の住宅型毎のシェア(平成19年)



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

図表 2-5-18 住宅一戸当たり床面積の推移



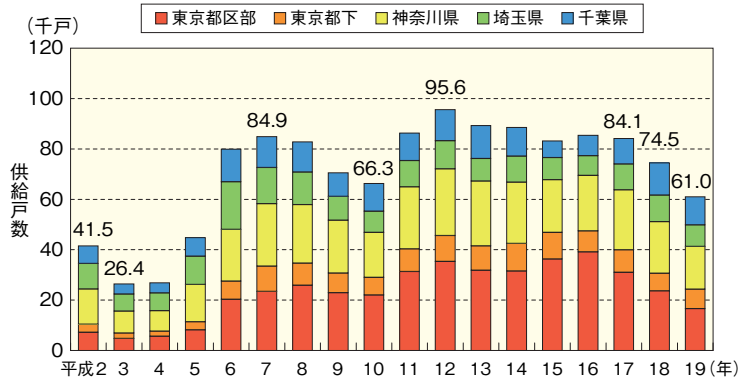
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

(4) 分譲マンションの供給動向

共同分譲型（分譲マンション）の供給動向を東京圏についてみると、平成12年をピークに減少基調で推移しており、平成18年に11.5%減と大幅に減少した後、19年は減少幅が更に拡大し、前年比18.1%減の61.0千戸となっている。とりわけ東京都区部は前年比30.0%減の16.6千戸となり、神奈川県は12年ぶりに下回った（図表2-5-19）。

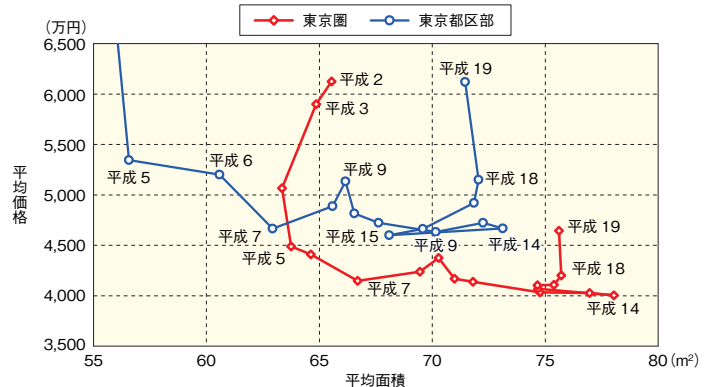
また、東京圏と東京都区部について、平均住戸面積と平均販売価格の関係をみると、平成14年までは、平均住戸面積が拡大基調で推移する一方で平均販売価格はほぼ横ばいであったが、最近3年間は、平均住戸面積がほぼ横ばい一方で平均販売価格は上昇している。とりわけ平成19年の東京都区部の平均販売価格は、前年比18.9%増と大幅に上昇している（図表2-5-20）。

図表 2-5-19 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



資料：(株)不動産経済研究所資料により国土交通省国土計画局作成

図表 2-5-20 分譲マンション平均価格・面積の推移



注：東京都区部の平成4年以前データは6,500万円超で、平成4年は6,941万円、56m²である。

資料：(株)長谷工総合研究所資料により国土交通省国土計画局作成

(東京外かく環状道路)

東京外かく環状道路は、大泉JCTから三郷南ICまでの区間が開通済みである。未開通区間のうち、三郷南ICから高谷JCTまでの区間は、すでに全区間において事業に着手しており、平成27年度までに開通する予定である。一方、東名高速道路から関越自動車道までの区間については、平成19年12月に国土開発幹線自動車道の基本計画に位置づけられたところである。

(首都圏中央連絡自動車道)

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成19年6月に八王子JCTからあきる野ICまでの区間9.6km、平成20年3月に鶴ヶ島JCTから川島ICまでの区間7.7kmが開通し、全線約300kmのうち、約30%にあたる約90kmがすでに開通した。未開通区間については、大栄～横芝間が平成20年1月に都市計画決定されるなど、今後約10年での全線開通に向けて事業が推進されている。

②既存高速道路ネットワークの有効活用（都心部の渋滞解消に向けた料金社会実験）

首都圏では通過交通による都心部の渋滞の解消に向け、通過交通の迂回を誘導する社会実験を実施している（図表2-6-2）。

圏央道では、八王子JCT～鶴ヶ島JCTの全線を利用するETC車に対し、圏央道の料金を3割引にする社会実験を平成19年8月から開始した。これにより、たとえば、八王子IC～所沢IC間の通行料金は都心経由より圏央道の経由のほうが安くなり、都心経由の交通を圏央道経由に誘導することができる。

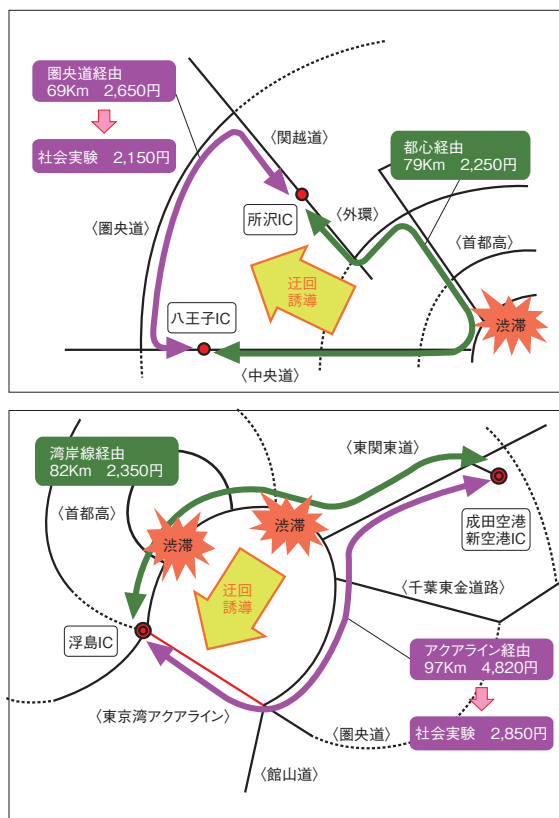
また、平成19年9月から開始された東京湾アクアライン・東関東自動車道における料金社会実験では、やはり都心部を通過する交通を迂回させるため、浮島IC・JCT～新空港IC（成田空港）などの交通に対し、首都高速道路湾岸線経由と東京湾アクアライン経由との料金差を縮小させている。

さらに首都高速道路では、平成18年度から距離別料金社会実験を実施するなど、より多様で弾力的な料金制度の導入に向けた検討を行っており、平成20年から距離別料金制に移行する予定としている。

(スマートICの導入)

スマートICは、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるICであり、通行可能な車両はETCを搭載した車両に限定

図表 2-6-2 料金社会実験の内容



資料：国土交通省

されている。このため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なことから、従来のICに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。首都圏では、平成19年度、那須高原スマートIC、上河内スマートICが導入され、水戸北スマートIC(図表2-6-3)、波志江PAスマートICの社会実験が行われた。さらに、三郷料金所スマートICなど5箇所では社会実験の準備を行っている。

図表 2-6-3 水戸北スマートIC



資料：国土交通省

③鉄道の混雑緩和や利便性向上

首都圏における鉄道の通勤・通学の混雑は輸送力の増強等によって改善傾向が見られ、平成18年度における主要31区間の平均混雑率は170%まで緩和されてきている。しかし、そのうち10区間において、当面の目標である混雑率180%を上回っており、ピーク時に混雑率200%を超える区間も依然として残っている(図表2-6-4)。このため、混雑緩和や速達性の更なる向上など、鉄道ネットワークの充実に向け、新線の建設や既存ストックの機能向上が進められている(図表2-6-5)。

図表 2-6-4 混雑率180%を超える区間(平成18年度)

事業者	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	213
	中央線快速	中野→新宿	208
	総武線緩行	錦糸町→両国	206
	東海道線	川崎→品川	190
	横須賀線	新川崎→品川	182
	総武線快速	新小岩→錦糸町	180
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	199
	千代田線	町屋→西日暮里	180
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	196
小田急電鉄(株)	小田原線	世田谷代田→下北沢	190

資料：国土交通省資料により国土交通省国土計画局作成

図表 2-6-5 主な新線の建設及び既存ストックの機能向上(平成20年3月末現在)

整備主体	路線名、駅名	区分	開業予定年度
東京急行電鉄(株)	東横線(武蔵小杉～日吉)	複々線化	平成20年6月
	東横線(渋谷～横浜)	改良	平成24年度
	大井町線(大井町～二子玉川)	改良	平成20年3月急行運転開始
	田園都市線(二子玉川～溝の口)	複々線化	平成21年6月
横浜市	グリーンライン(日吉～中山)	新線建設	平成20年3月開業済
東京地下鉄(株)	副都心線(渋谷～池袋)	新線建設	平成20年6月
東日本旅客鉄道(株)	東北縦貫線(上野～東京)	改良	平成25年度
	浦和駅	改良	平成24年度
成田高速鉄道アクセス(株)	成田高速鉄道アクセス線 (印旛日本医大～成田空港高速鉄道線接続点)	新線建設	平成22年度
小田急電鉄(株)	小田原線(東北沢～世田谷代田)	複々線化	平成25年度
西武鉄道(株)	池袋線(練馬高野台～石神井公園)	複々線化	平成23年度
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	相鉄・JR直通線(西谷～横浜羽沢付近)	新線建設	平成27年度
	相鉄・東急直通線(横浜羽沢付近～日吉)	新線建設	平成31年度
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)	新線建設	平成20年度
東京都地下鉄建設(株)	日暮里・舎人ライナー(日暮里～見沼代親水公園)	新線建設	平成20年3月開業済
蒲田開発事業(株)	京急蒲田駅	改良	平成24年度
日暮里駅整備(株)	日暮里駅	改良	平成21年度
東京都建設局	調布駅	改良	平成22年度

資料：鉄道事業者発表資料等により国土交通省国土計画局作成

平成19年度には、日暮里・舎人ライナー（日暮里～見沼代親水公園）、横浜市営地下鉄グリーンライン（日吉～中山）が新たに開業したほか、東急大井町線での改良の進捗により新型車両による急行運転が開始されている（図表2-6-6）。

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

図表 2-6-6 グリーンライン開業記念式典と新型電車



資料：横浜市交通局

④踏切対策の推進

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化等の対策が総合的に進められているところであるが、大都市圏を中心とした「開かずの踏切」¹⁾等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。

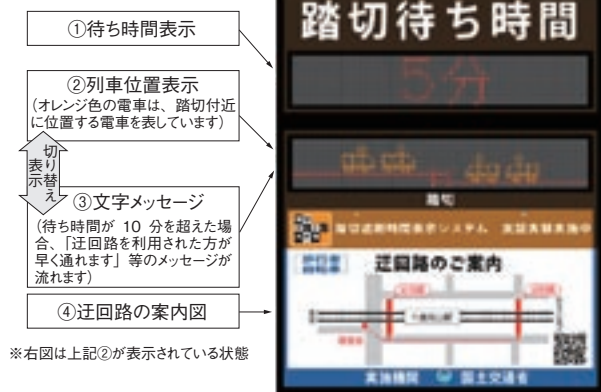
こうした状況の中、道路管理者及び鉄道事業者の協力の下、全国の踏切を対象に踏切交通実態総点検が実施され、「開かずの踏切」等の緊急に対策が必要な踏切を抽出した結果を平成19年4月に公表した。社会問題化している「開かずの踏切」は、全国に約600箇所存在し、このうち約400箇所が首都圏に存在している。

この結果を踏まえ、踏切を除却する連続立体交差事業等と踏切の安全性向上を図る歩道拡幅等が緊急かつ重点的に推進されている。

また、「開かずの踏切」等における踏切待ちのイライラ感などの不満を解消し、道路交通環境を改善することを目的として、平成19年11月より京王線や西武新宿線の踏切において踏切遮断時間表示システムの実証実験を行うなどの施策も実施している（図表2-6-7）。

図表 2-6-7 踏切遮断時間表示システム装置

(装置概要図)



※右図は上記②が表示されている状態

資料：国土交通省

1) ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切

(2) 航空輸送に関する状況

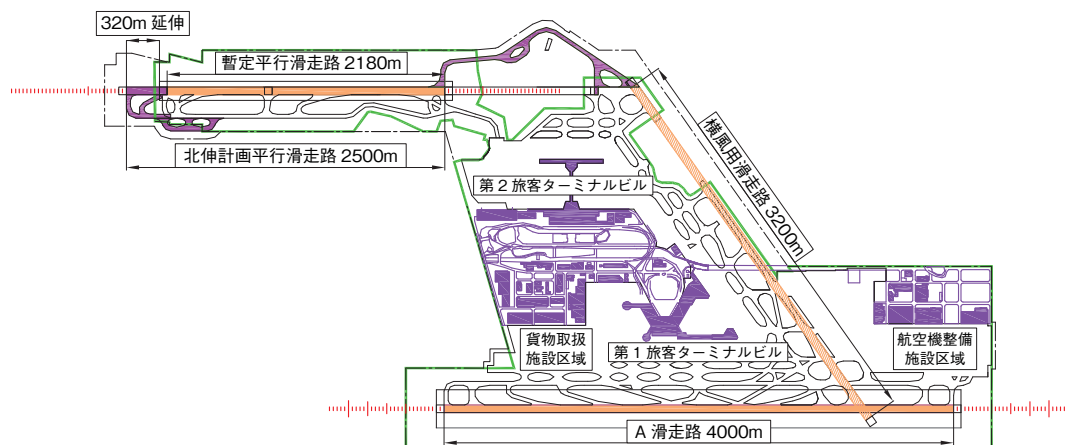
首都圏の空港には、国際・国内航空ネットワークの充実と利用者利便の一層の向上が求められており、こうした要請に応えるため、滑走路の整備やターミナルの拡大等による空港容量の拡大を行っている。

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、現時点でほぼ処理能力の限界に達しており、さらに増大する国際航空需要に対応するため、北伸による平行滑走路の2,500m化の整備が推進されている。これにより、ジャンボ機等の大型機の利用による米国西海岸までの就航及び年間処理能力の向上による発着回数の増加（年間20万回から22万回に増加）が可能となる。平行滑走路の北伸については、平成18年9月に現地着工されており、平成21年度末の供用を目指して整備が進められている（図表2-6-8）。

なお、旅客の利便性の向上のため、段階的に進められている旅客ターミナルの改修により、平成19年4月9日に第2旅客ターミナル本館3Fエリアに免税ブランドモール「ナリタ5番街」が供用開始された。また、より短距離、短時間で国内線から国際線への乗り継ぎを可能とする「内際乗り継ぎ施設」の整備を進めている。

図表 2-6-8 成田空港の施設計画



	現在	完成時
滑走路	4,000m 1本 2,180m 1本	4,000m 1本 2,500m 1本 3,200m 1本 (注)
年間処理能力	発着回数 20万回	発着回数 22万回

注) 横風用滑走路については、平行滑走路が完成した時点であらためて地域社会に提案し、その賛意を得て検討を進めることとなっている。

資料：国土交通省

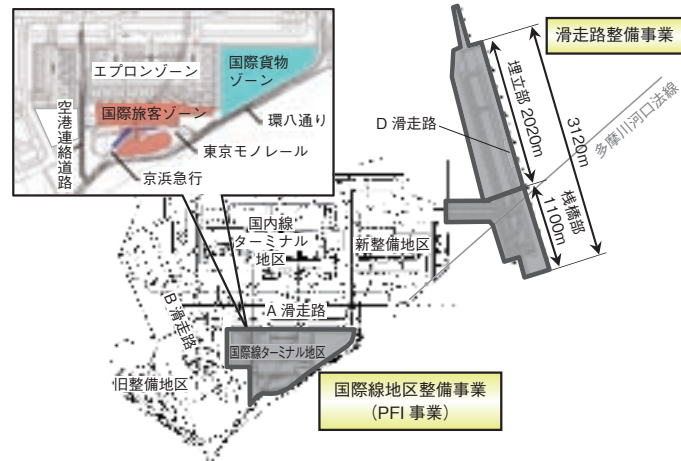
②東京国際空港の整備

東京国際空港（以下「羽田空港」という。）は、国内航空旅客の約60%が利用する国内航空輸送ネットワークの要であるが、国内航空需要の増加から既に能力の限界に達している。そのため、海上に4本目の新設滑走路を整備する再拡張事業を実施し、これにより、年間の発着能力を40.7万回に増強し、またあわせて、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便を受け入れることとしている。滑走路整備については、埋立・栈橋組合せ工法によ

り、平成19年3月に本格着工し、平成22年10月末の供用開始を目指し整備を進めている。また、PFI¹⁾手法を活用した国際線地区の整備については、平成18年にSPC²⁾との事業契約の締結が行われたところであり、引き続き同地区の整備が進められている(図表2-6-9)。

一方、既存施設についても空港能力、利便性、安全性の向上を図ることが不可欠であり、そのため整備を推進することにより、空港機能の向上を進めている。

図表 2-6-9 羽田空港再拡張事業の施設計画



資料：国土交通省

③ その他の主な空港の整備

自衛隊基地である百里飛行場については、民間共用化に向けた整備が行われている。首都圏第3空港については、長期的な視野に立って引き続き検討を行うこととしている。

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。
2) Special Purpose Company：特定の事業を遂行することのみを目的として設立される会社（特別目的会社）。

(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

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2-6-10）、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 2-6-10 コンテナ取扱ランキング

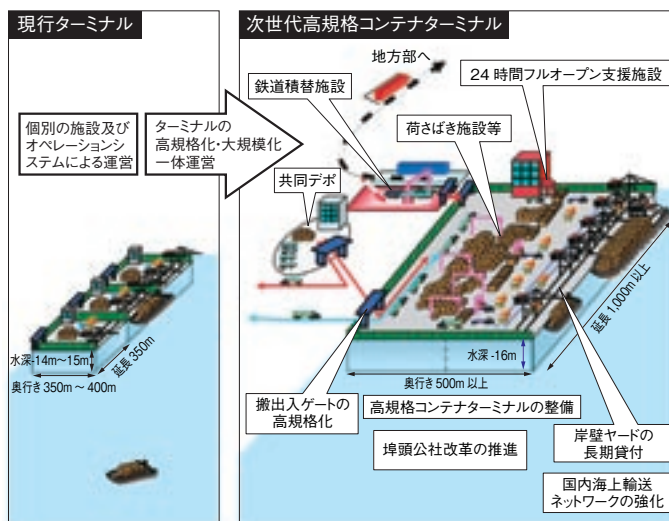
昭和55年			平成18年		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947	1(1)	シンガポール	24,792
2	ロッテルダム	1,901	2(2)	香港	23,230
3	香港	1,465	3(3)	上海	21,710
4	神戸	1,456	4(4)	深圳	18,469
5	高雄	979	5(5)	釜山	12,030
6	シンガポール	917	6(6)	高雄	9,775
7	サンファン	852	7(7)	ロッテルダム	9,600
8	ロングビーチ	825	8(9)	ドバイ	8,923
9	ハンブルク	783	9(8)	ハンブルク	8,862
10	オークランド	782	10(10)	ロサンゼルス	8,470
...
12	横浜	722	23(22)	東京	3,665
...
16	釜山	634	27(27)	横浜	3,200
...
18	東京	632	※(34)	名古屋	2,491
...	※(39)	神戸	2,262
...
39	大阪	254	※(51)	大阪	1,802
...
46	名古屋	206			

注1：単位は、TEU。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：（ ）内は、平成17年の順位。
 注3：※の取扱量は平成17年の数字。
 資料：国土交通省港湾局作成

② スーパー中核港湾プロジェクトの推進

スーパー中核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2-6-11）の形成を図るものであり、現在京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）及び阪神港（大阪港・神戸港）の3地域が指定されている。

図表 2-6-11 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ついては、平成19年度より東京港中央防波堤外側地区（図表2-6-12）及び横浜港南本牧ふ頭地区等において、8,000TEUクラスの大型コンテナ船の入港が可能な水深-16m級の岸壁を有する国際海上コンテナターミナルの整備を行っている。

また、物流の効率化及び物流コストの削減を図るため、東京港において中央防波堤外側埋立地から江東区若洲までを結ぶ東京港臨海道路（Ⅱ期事業）の整備を推進し、横浜港では新港ふ頭から山内ふ頭を經由し瑞穂ふ頭へ至る臨港道路の整備が進められている。

図表 2-6-12 東京港中央防波堤外側地区

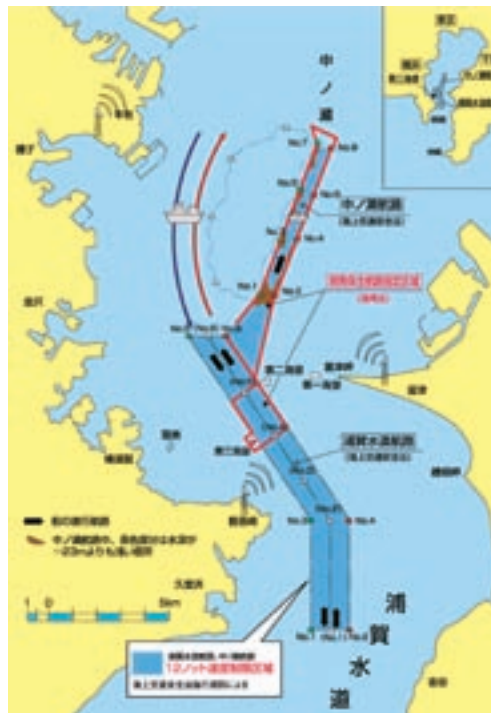


資料：国土交通省

③国際幹線航路の整備

経済活動のみならず国民生活を支える東京湾の物流コストの低減と国際競争力の確保に必要な海上交通の安全性の向上及び安定的な海上輸送サービスの確保を図るため、平成19年8月に第三海堡^{かいほ}の撤去が完成するなど、東京湾口航路の整備（図表2-6-13）が進められている。

図表 2-6-13 東京湾口航路全体図及び湾口ボトルネックの解消



資料：国土交通省

2. 情報通信体系の整備

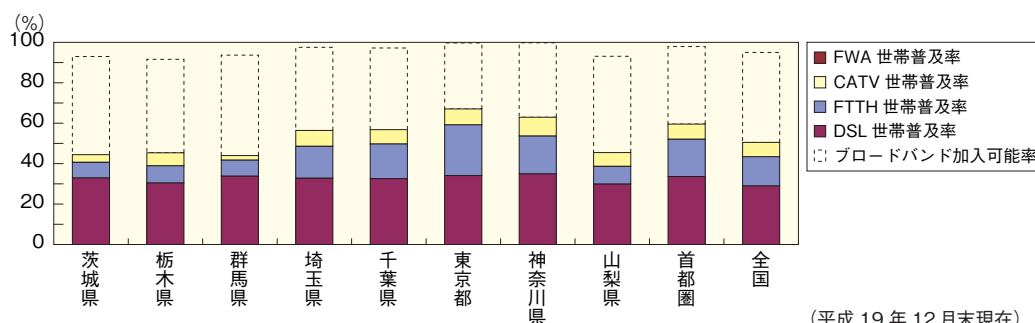
IT戦略本部が平成18年1月に策定した「IT新改革戦略」においては、ITの持つ構造改革力に着目して、利用者の視点に立って、国民生活及び産業競争力の向上に努め、わが国の社会的課題の改革に取り組むこととしている。また、平成19年4月には「IT新改革戦略 政策パッケージ」を策定し、今後のIT政策に関する基本的な方向性を明らかにするとともに、IT新改革戦略を加速し、また、新しい可能性を切り拓く改革や創造のエンジンとなる政策を取りまとめた。

さらに平成19年7月には、IT新改革戦略と政策パッケージの趣旨を踏まえ、いつでも、どこでも、誰でもITの恩恵を実感でき、創造的かつ活力ある発展が可能となる社会を早期に実現するため、政府が迅速かつ重点的に実施すべき具体的施策を「重点計画－2007」として整理し、IT基盤の整備等の施策を推進した。

(ブロードバンド・ゼロ地域の解消)

政府では2010年度までにブロードバンド・ゼロ地域を解消することを目標に、利子助成等の整備促進措置を講じ、光ファイバ等の整備を行う事業者に対し投資インセンティブを付与してブロードバンドの整備を推進している。首都圏におけるブロードバンド（FTTH¹⁾、DSL²⁾、CATV³⁾、FWA⁴⁾）世帯普及率（平成19年12月末現在）は約64%と、全国の約55%を上回っているが、ブロードバンド加入可能率は98%程度であり、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となっている（図表2-6-14）。

図表2-6-14 首都圏のブロードバンド整備・普及状況



資料：総務省資料により国土交通省国土計画局作成

(地上デジタルテレビ放送への完全移行)

平成23年までに地上デジタルテレビ放送への完全移行を実現するため、政府ではデジタル放送施設の整備に対して税制・金融上の支援を行っている。

また、首都圏では、地上デジタルテレビ放送波をよりよい状況で送信するため、東京タワーに代わる新タワーの構想が進められている。平成19年度には実施設計などを実施しており、地上デジタルテレビ放送に全面移行する平成23年度までに供用される予定となっている。

1) 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。

2) 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。

3) CATV (Community Antenna Television/Cable 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。

4) FWA (Fixed Wireless Access)：無線を使用して提供される高速インターネットサービス。

3 沿岸域の利用

(1) 安全確保のための取組

都市再生プロジェクト第一次決定を受け、首都圏において大規模な地震等による甚大な被害が発生した際の広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点の整備を行っており、東京湾臨海部の有明の丘地区の一部及び東扇島地区において平成20年度からの機能発揮を予定している（図表2-6-15）。また、平成18年度より学識者や民間団体、関係行政機関等で構成する「港湾BCPによる協働体制構築に関する委員会」を設置し、災害時の港湾物流・人流機能の確保のための協働体制の構築に向けた取組を行っている。

図表 2-6-15

基幹的広域防災拠点の利用イメージ（川崎港東扇島地区）



資料：国土交通省

(2) 循環型社会形成や豊かなウォーターフロントの創出のための取組

内陸部において廃棄物の最終処分場の確保等が困難となっているため、一般廃棄物及び港湾浚渫土砂等を受け入れる海面処分場を計画的に確保していく。東京湾においては東京港、横浜港及び川崎港で海面処分場の整備を進めている。

また、循環型社会の実現を図るため、東京港、川崎港及び木更津港がリサイクルポート¹⁾の指定を受け、循環資源の積出・受入港としての機能強化、エコタウンとの連携強化、リサイクル産業の集積・育成等に取り組んでいる。

一方、市民に開かれたウォーターフロントの創出等の魅力づくりとして、親水性のある緑地や護岸の整備が進められ、横浜港では象の鼻地区の再整備（図表2-6-16）が行われている。

図表 2-6-16

象の鼻地区再整備イメージ



資料：横浜市

1) 総合静脈物流拠点港。広域的なりサイクル施設の集中立地と岸壁、ストックヤード等の静脈物流基盤の一体的整備を展開し、資源循環の収集・輸送・処理の総合静脈物流拠点の形成を進める。

4. 都市再生施策の進捗状況

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、内閣官房長官及び国土交通大臣を副本部長、他のすべての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23の都市再生プロジェクトが決定されている。

図表 2-6-17 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 ◇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"> ○大都市圏の既存市街地において、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グランドデザイン」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
第九次決定 (H17.6.28)	<ul style="list-style-type: none"> ◇防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築 <ul style="list-style-type: none"> ○大都市等の魅力ある繁華街の再生 <ul style="list-style-type: none"> ○新宿歌舞伎町における先駆的な取組を踏まえ、池袋、渋谷、六本木（東京）、関内・関外（横浜）等において地域の実情に応じたモデル的取組を展開 ○全国の多様な主体の連携によるトータルな安全・安心まちづくり
第十次決定 (H17.12.6)	<ul style="list-style-type: none"> ◇大学と地域の連携協働による都市再生の推進
第十一次決定 (H18.7.4)	<ul style="list-style-type: none"> ◇国家公務員宿舎の移転・再配置を通じた都市再生の推進
第十二次決定 (H19.1.16)	<ul style="list-style-type: none"> ◇「密集市街地の緊急整備」一重点密集市街地の解消に向けた取組の一層の強化
第十三次決定 (H19.6.19)	<ul style="list-style-type: none"> ◇国際金融拠点機能の強化に向けた都市再生の推進

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六次までの指定が行われた。

首都圏においては、「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域」をはじめ、合計で25地域が指定されている。

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

(2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定

都市再生緊急整備地域に指定された地域においては、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められている。民間都市再生事業計画の認定は、平成14年度から始まり、これまで首都圏においては17件の計画が認定を受けている。

このうち、都市再生緊急整備地域「大崎駅周辺地域」内の(仮称)大崎西口開発計画では、駅前広場の規模拡充・整形化、公共駐輪場の整備を行うとともに、大崎駅と連結する歩行者デッキや、駅前でありながら敷地面積(18,850m²)の約3割に及ぶ大規模な緑化空間を整備するなど、環境にも配慮したビルの整備を行い、大崎駅周辺の都市再生を牽引する業務・商業拠点の整備が図られている(平成19年8月竣工)。

(仮称) 大崎西口開発計画



第7節

首都圏整備の推進

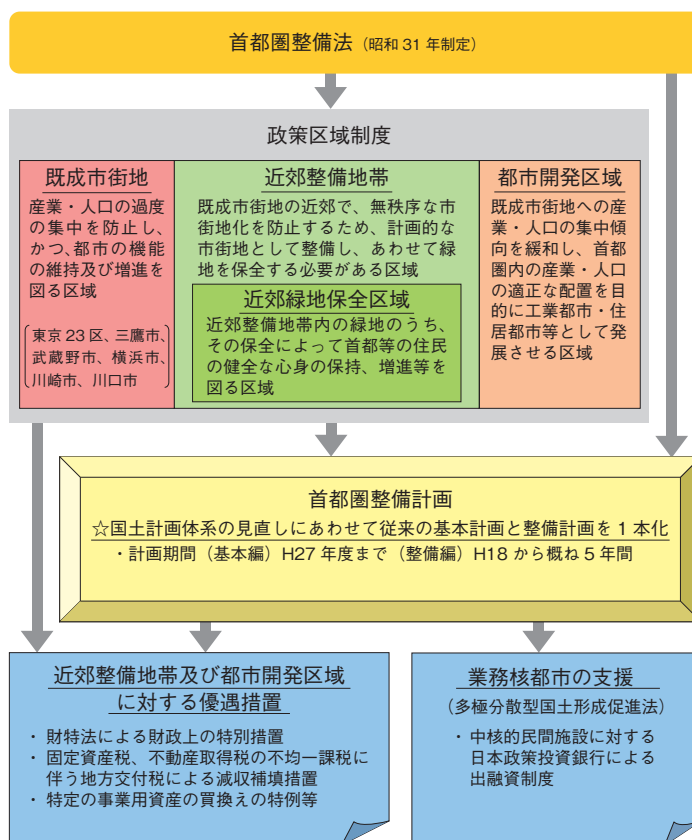
1. 首都圏整備計画

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

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

首都圏整備計画は、「基本編」及び「整備編」により構成されており、計画期間は、基本編が平成27年度まで、整備編が平成18年度から概ね5年間となっている。また、この計画は、国土形成計画全国計画や広域地方計画、大都市圏制度の在り方の検討等を踏まえ、必要に応じて見直しを行うものとしている。

図表 2-7-1 首都圏整備法の仕組み



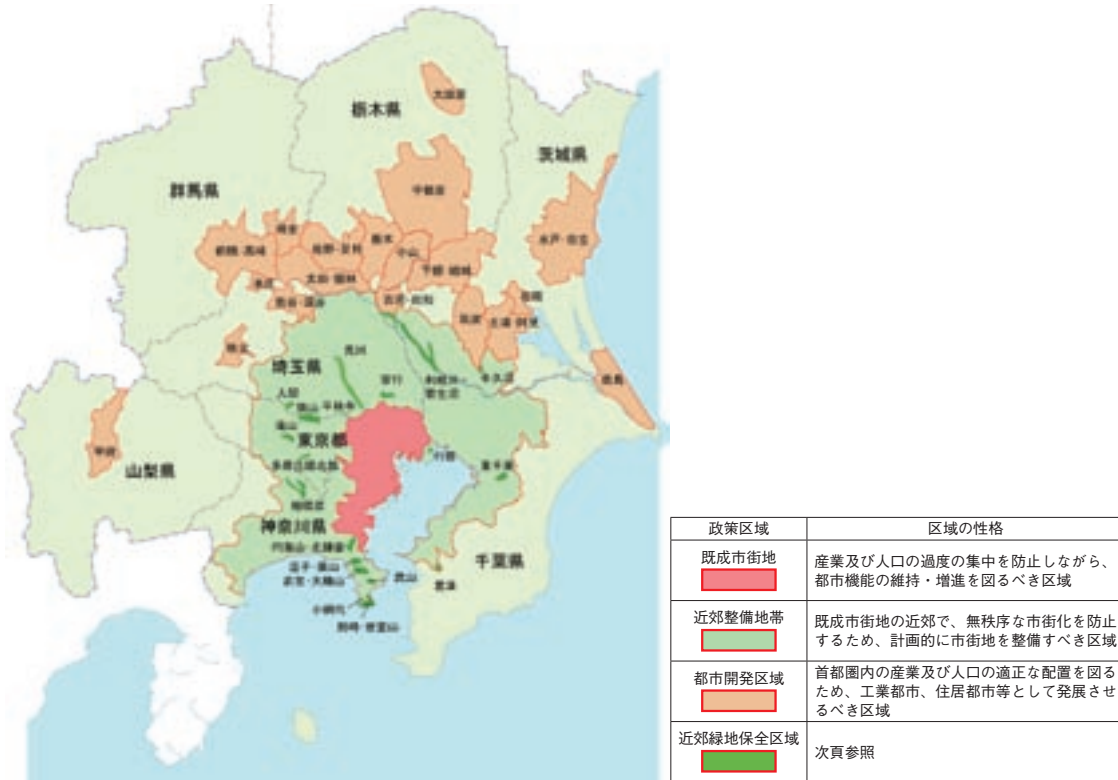
資料：国土交通省

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2-7-2）、この区域に応じ、土地利用規制、事業制度、税制上の特別措置等の各種施策が講じられている。

図表 2-7-2 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2-7-3）。

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 2-7-3 工業団地造成事業の状況（平成20年3月）

都県名	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	593
山梨県	2	141
首都圏計	42	6,609

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19年度末現在で、19地区、15,861ha）、この区域内における建築物等の新築、改築及び増築、宅地の造成、木竹の伐採等の行為について、都県知事等への届出が義務づけられているなど、緑地保全の推進が図られている。

(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

②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

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。

なお、①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、法人税が平成23年3月31日まで、所得税が平成23年12月31日までとなっている。②の特別土地保有税の非課税措置の適用期限については、区域指定された日から3年間となっている。

また、特別土地保有税については、②の措置に関わらず、平成15年度以降「地方税法」（昭和25年法律第226号）附則第31条により、当分の間、課税されないこととなっている。

3. 国土形成計画

(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、国土総合開発法が国土形成計画法に改正され、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」から構成される二層の計画体系となっている。

全国計画においては、国土づくりの基本的な方針として、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく暮らしやすい国土の形成を図ることとしており、そのための戦略的目標を掲げ、多様な主体の協働によって、効果的に計画を推進すること等を検討している。

(首都圏広域地方計画の策定に向けた取組)

首都圏においては、広域地方計画策定に向けた事前準備のため、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、静岡県、長野県、新潟県、福島県、政令市（さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市）、国の出先機関、経済団体等を構成メンバーとする首都圏広域地方計画プレ協議会が発足しており、意見交換が行われている。また、北関東・磐越地域が自立的発展を目指すため、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き、広域地方計画に反映させることを目的として、プレ協議会に、茨城県、栃木県、群馬県、福島県、新潟県を構成メンバーとする北関東・磐越地域プレ分科会が設置されている。

今後、正式に発足する協議会、分科会場で首都圏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等について協議され、首都圏広域地方計画が策定される予定となっている。

4. 業務核都市の整備

(業務核都市整備の経緯)

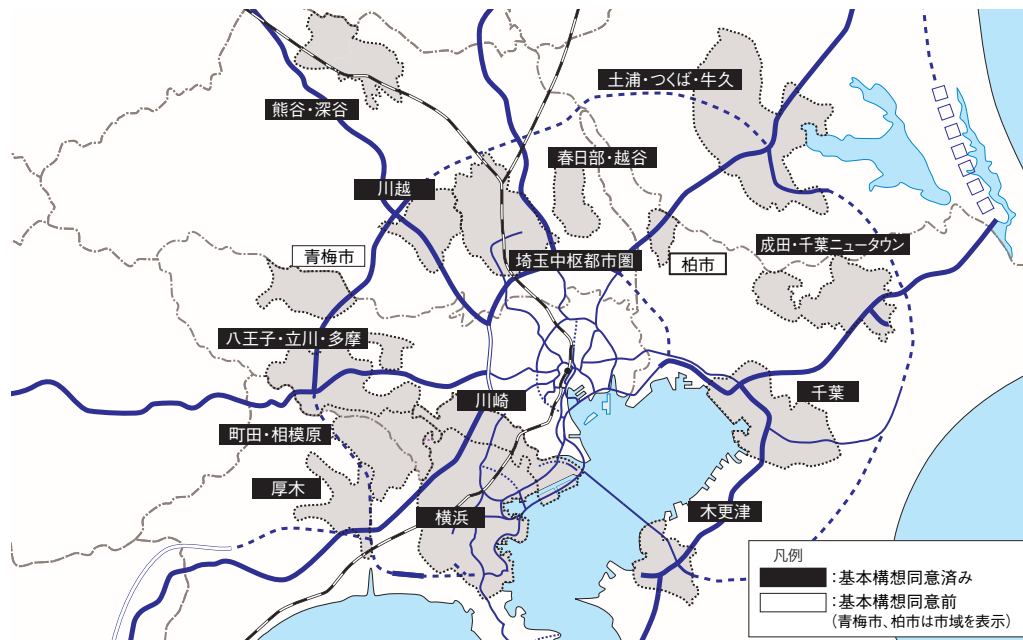
東京圏においては、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中心となる都市（業務核都市）を、業務機能をはじめとした諸機能の集積の核として重点的に育成・整備し、東京都区部への一極依存型構造をバランスのとれた地域構造に改善していくことが必要である。このため、「多極分散型国土形成促進法」（昭和63年法律第83号）に基づき、都県又は政令指定都市が作成する業務核都市基本構想に基づく業務核都市の整備の推進を図ってきたところである。

また、首都圏整備計画（平成18年9月）において、首都圏の目指すべき地域構造として「分散型ネットワーク構造」を掲げて、広域的な機能を担い連携・交流の要となる都市（広域連携拠点）の育成・整備を図ることとしているが、特に東京中心部の近郊の地域においては、広域連携拠点を業務核都市として育成・整備することとしている。

(業務核都市基本構想の作成について)

平成20年3月に川越業務核都市基本構想が策定され、承認・同意された地域が13地域となった（図表2-7-4）。なお、青梅市、柏市については、基本構想作成のための準備が行われている。

図表 2-7-4 業務核都市の配置



資料：国土交通省資料より国土交通省都市・地域整備局作成

(業務施設集積地区、中核的施設の整備について)

都県又は政令指定都市が定める業務核都市基本構想では、特に業務施設を集積させることが適当と認められる地区（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）を定めており、国はこの中核的施設に対し、資金の確保等の支援を行うことにより業務核都市整備の推進を図っている。なお、本年度整備された主な中核的施設は次のとおりである。

○横浜業務核都市

（平成5年2月基本構想同意）

二俣川・鶴ヶ峰駅周辺地区では、インテリジェントビル「ココロット鶴ヶ峰」が平成19年9月に完成した。

（写真提供：横浜市）



○春日部・越谷業務核都市

（平成18年3月基本構想同意）

越谷レイクタウン周辺地区では、JR武蔵野線新駅「越谷レイクタウン駅」と駅連絡通路が平成20年3月に完成した。

（写真提供：越谷市）



○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、インテリジェントビル「THE HASHIMOTO TOWER」が平成19年10月に完成した。

（写真提供：相模原市）



○埼玉中枢都市圏業務核都市

（平成4年4月基本構想同意）

浦和地区では、浦和駅東口地下公共自動車駐車場が平成19年10月に完成した。

（写真右上建物の地下が駐車場）

（写真提供：さいたま市）



5. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

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

同法では、法律の対象地域(首都圏・近畿圏・中部圏：首都圏では、首都圏整備法に基づく既成市街地又は近郊整備地帯に含まれる1都4県の特別区、市町村の全域が対象。)において、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。

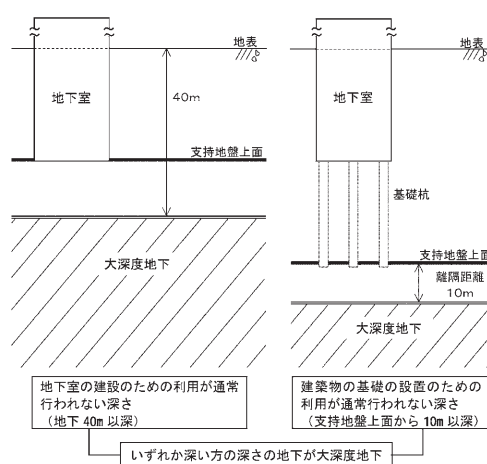
- ①権利調整のルールが明確にされたことにより、上下水道、電気、ガス、電気通信のような生活に密着したライフラインや河川、道路、鉄道等の社会資本の整備を円滑に行うことができる。
- ②社会資本整備のために利用可能な空間が道路等の公共施設の地下に限定されないため、計画立案の自由度が高くなり、合理的なルート設定が可能となる。これにより、事業期間の短縮、コスト縮減にも寄与することが見込まれる。
- ③大深度地下は、地表や浅い地下に比べて、地震に対して安全であり、騒音・振動の減少、景観の保護にも役立つ。

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、平成19年1月には幹事会を開催し、東京外かく環状道路についての事業間調整に係る周知を行い、6月には協議会において事業間調整の結果について報告を行った。

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事

図表 2-7-5 大深度地下の定義



資料：国土交通省

項について、「大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針」、「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」及び「大深度地下の公共的使用におけるバリアフリーの推進・アメニティーの向上に関する指針」を策定した。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の構築、技術的な課題の検討等の利用環境の整備を進めているところである。

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、「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」に従って、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。本都市の研究学園地区に移転・新設され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（図表2-7-6）。

本都市の人口は平成20年1月現在で約20.7万人と着実に増加している。

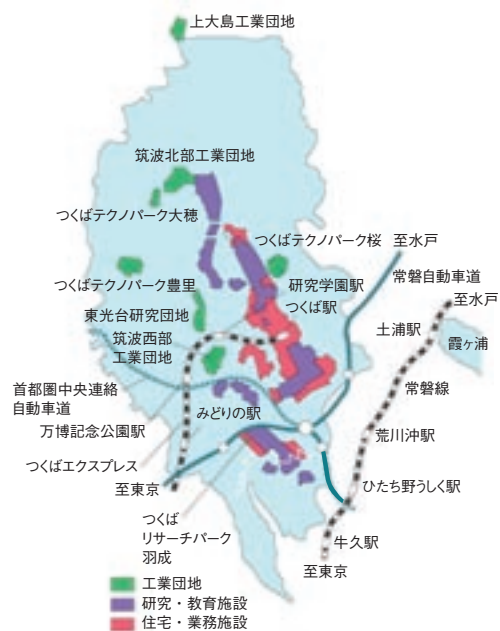
(研究学園地区の整備について)

研究学園地区内の研究・教育施設地区における優れた環境と景観の確保等のため、国や地方公共団体、関係機関とともに当該地区の土地（敷地）利用のあり方について検討を行った。

(周辺開発地区の整備について)

平成17年8月の「つくばエクスプレス」開業を契機に、各沿線開発地区では、急速な都市機能の充実による宅地開発等の整備やまちづくりが進められている。（図表2-7-7）

図表 2-7-6 筑波研究学園都市内の工業団地等



図表 2-7-7 筑波研究学園都市内の沿線開発地区等



資料：図表2-7-6、2-7-7ともに茨城県資料により国土交通省都市・地域整備局作成

7. 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19年度においては、1機関が立川市へ移転し、これにより、閣議決定で移転対象とされた79機関11部隊の中で新築・移転間もない3機関を除く76機関及び自衛隊の11部隊等（廃止等により現在は68機関11部隊等）のうち、62機関11部隊等が移転を完了した。

残る移転対象機関についても、円滑に移転が実施されるよう、その着実な推進を図っている。

8. 国会等の移転に関する検討

(国会等の移転の主な経緯)

国会等の移転は、東京一極集中の是正、国土の災害対応力の強化、東京の潤いある環境づくり等に寄与するとともに、国政全般の改革推進の契機となる重要な課題である。

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

国会等移転審議会答申（平成11年12月20日）〈抜粋〉

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。

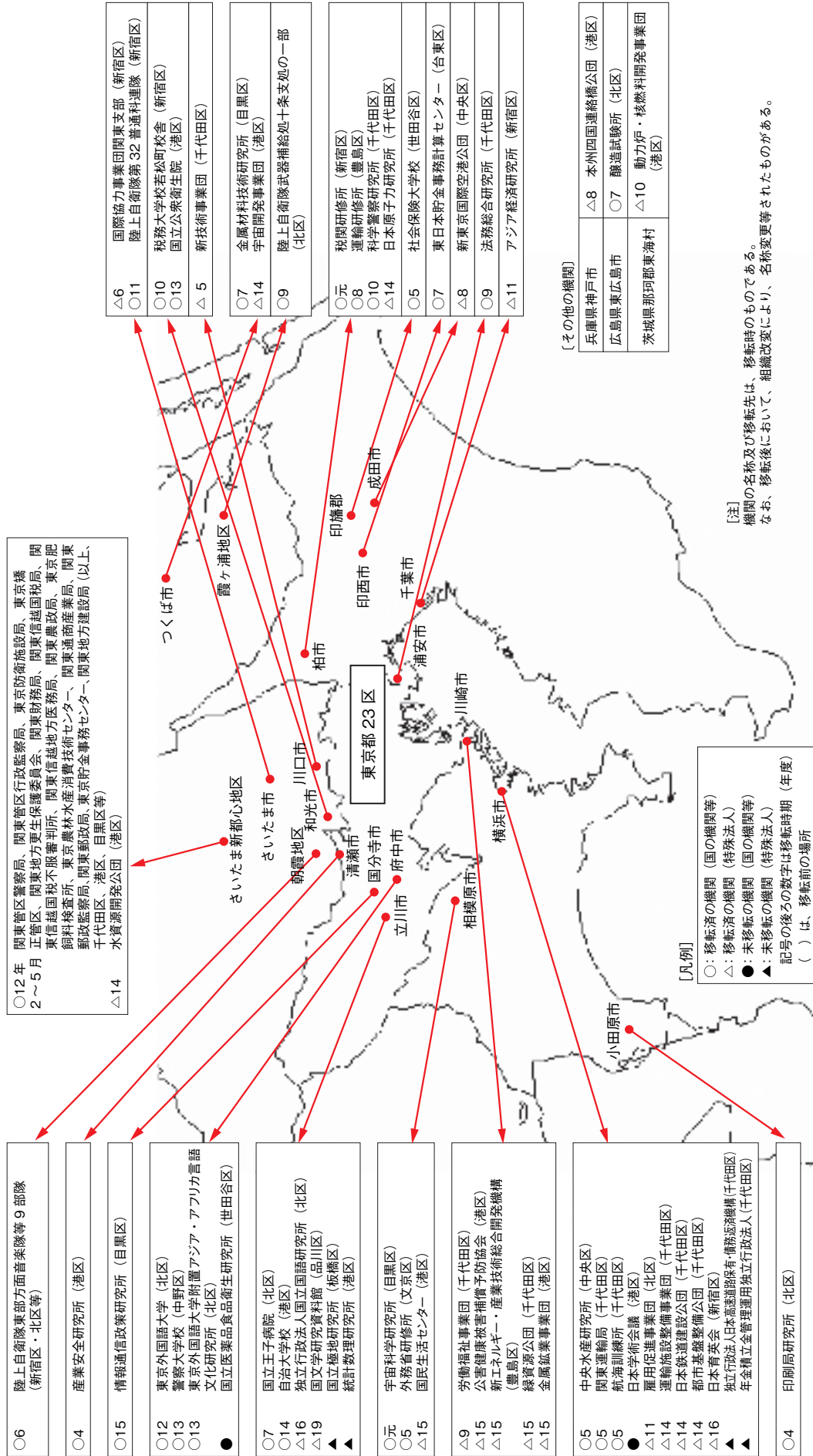
「三重・畿央地域」は、他の地域にはない特徴を有しており、将来新たな高速交通網等が整備されることになれば、移転先候補地となる可能性がある。

(国会等の移転に係る最近の動き)

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

図表 2-7-8 国の行政機関等の移転先マップ

(平成 20 年 3 月現在)



資料：国土交通省

資料

首都圏整備に関する各種データ

1 人口の状況

1-1 首都圏各地域の人口と人口増加率の状況

	人口(千人)					人口増加率(%)			
	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	S60~H2	H2~7	H7~12	H12~17
全国	121,049	123,611	125,570	126,926	127,768	2.1	1.6	1.1	0.7
首都圏	37,618	39,396	40,402	41,322	42,379	4.7	2.6	2.3	2.6
東京都	11,829	11,856	11,774	12,064	12,577	0.2	-0.7	2.5	4.2
東京都区部	8,355	8,164	7,968	8,135	8,490	-2.3	-2.4	2.1	4.4
都心3区	325	266	244	268	326	-18.2	-8.4	10.0	21.7
近隣3県	18,444	19,941	20,803	21,354	21,902	8.1	4.3	2.6	2.6
周辺4県	7,345	7,600	7,825	7,904	7,900	3.5	3.0	1.0	-0.0

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 首都圏における総人口に占める年齢3区分別人口割合の状況

		(単位：%)					
		昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
0~14歳人口	全国	23.5	21.5	18.2	15.9	14.6	13.7
	首都圏	23.7	21.1	17.3	15.0	13.8	13.1
	東京都	20.6	18.0	14.6	12.7	11.8	11.3
	近隣3県	25.7	22.6	18.1	15.6	14.3	13.7
	周辺4県	24.1	22.5	19.3	16.9	15.3	14.3
15~64歳人口	全国	67.3	68.2	69.5	69.4	67.9	65.8
	首都圏	68.7	70.2	72.3	72.6	71.1	68.5
	東京都	71.5	73.0	74.1	73.9	72.0	69.1
	近隣3県	67.8	69.9	72.9	73.5	72.0	69.1
	周辺4県	66.2	66.7	68.0	68.1	67.1	65.7
65歳以上人口	全国	9.1	10.3	12.0	14.5	17.3	20.1
	首都圏	7.5	8.6	10.0	12.2	15.0	17.9
	東京都	7.7	8.9	10.5	13.0	15.8	18.3
	近隣3県	6.5	7.5	8.8	10.8	13.6	16.9
	周辺4県	9.7	10.9	12.6	15.0	17.5	20.0

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

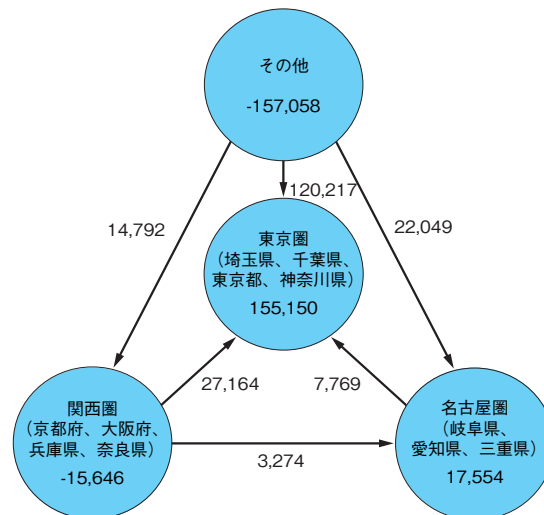
資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

1-3 首都圏における65歳以上単身世帯の状況

		昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
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	3,865
	首都圏	209	286	414	594	881	1,177
	東京都	101	134	187	265	388	498
	近隣3県	71	102	157	234	362	507
	周辺4県	37	50	70	95	131	171
65歳以上 単身世帯数の割合 (一般世帯総数に占める) (単位：%)	全国	2.5	3.1	4.0	5.0	6.5	7.9
	首都圏	1.8	2.3	3.0	4.0	5.5	6.9
	東京都	2.4	3.0	4.0	5.3	7.2	8.7
	近隣3県	1.4	1.8	2.4	3.2	4.6	6.0
	周辺4県	1.9	2.4	3.1	3.8	4.9	6.2
65歳以上 単身世帯者の割合 (65歳以上人口に占める) (単位：%)	全国	8.3	9.5	10.9	12.1	13.8	15.1
	首都圏	7.8	8.8	10.5	12.0	14.2	15.5
	東京都	11.3	12.7	15.1	17.3	20.3	21.7
	近隣3県	6.4	7.4	9.0	10.4	12.5	13.7
	周辺4県	5.4	6.3	7.3	8.1	9.5	10.8

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19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17年
全国	117,060,396	121,048,923	123,611,167	125,570,246	126,925,843	127,767,994
首都圏	35,701,559	37,618,340	39,396,483	40,402,054	41,321,883	42,379,351
東京都区部	8,351,893	8,354,615	8,163,573	7,967,614	8,134,688	8,489,653
業務核都市計 ^{注1}	8,671,413	9,394,695	10,184,115	10,615,728	11,021,842	11,449,105
横浜市	2,773,674	2,992,926	3,220,331	3,307,136	3,426,651	3,579,628
川崎市	1,040,802	1,088,624	1,173,603	1,202,820	1,249,905	1,327,011
厚木市	145,392	175,600	197,283	208,627	217,369	222,403
町田市	295,405	321,188	349,050	360,525	377,494	405,534
相模原市	439,300	482,778	531,542	570,597	605,561	628,698
八王子市	387,178	426,654	466,347	503,363	536,046	560,012
立川市	142,675	146,523	152,824	157,884	164,709	172,566
多摩市	95,248	122,135	144,489	148,113	145,862	145,877
青梅市	98,990	110,828	125,960	137,234	141,394	142,354
川越市	259,314	285,437	304,854	323,353	330,766	333,795
熊谷市 ^{注2}	168,429	177,869	187,968	192,523	192,527	191,107
さいたま市 ^{注3}	879,291	922,757	1,007,569	1,078,545	1,133,300	1,176,314
春日部市 ^{注4}	187,913	207,021	226,449	238,598	240,924	238,506
越谷市	223,241	253,479	285,259	298,253	308,307	315,792
柏市 ^{注5}	272,904	311,155	347,002	362,880	373,778	380,963
土浦市	112,517	120,175	127,471	132,243	134,702	135,058
つくば市 ^{注6}	127,402	150,074	168,466	182,327	191,814	200,528
牛久市 ^{注7}	40,164	51,926	60,693	66,338	73,258	77,223
成田市	68,418	77,181	86,708	91,470	95,704	100,717
千葉市	746,430	788,930	829,455	856,878	887,164	924,319
木更津市	110,711	120,201	123,433	123,499	122,768	122,234

注1：業務核都市に含まれる表中の市を対象とした。市のデータは平成17年10月1日現在の境域とし、市の一部が業務核都市に指定されている場合も、市全体のデータとした。

注2：熊谷市には、合併前の大里町（村）及び妻沼町の数値を含む。

注3：さいたま市には、合併前の浦和市、大宮市、与野市及び岩槻市の数値を含む。

注4：春日部市には、合併前の庄和町の数値を含む。

注5：柏市には、合併前の沼南町の数値を含む。

注6：つくば市には、合併前の大穂町、豊里町、谷田部町、桜村、筑波町及び基崎町の数値を含む。

注7：牛久市は、昭和61年6月に市制へ移行。それ以前は、牛久町の数値。

資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

1-6 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	平成16年	平成18年
全国	6,290,703	6,511,741	6,559,377	6,550,245	6,521,837	6,203,249	6,138,312	5,728,492	5,722,559
首都圏	1,842,741	1,932,041	1,960,650	1,966,943	1,970,027	1,870,648	1,860,928	1,738,656	1,759,349
東京都区部	656,769	657,499	634,114	629,367	620,959	580,531	577,545	538,602	549,199
業務核都市計 ^{注1}	342,922	372,777	395,301	400,025	406,599	387,210	385,438	362,142	367,087
横浜市	110,683	116,200	120,861	121,092	123,040	115,100	114,563	107,201	107,557
川崎市	42,162	44,124	46,275	46,691	45,942	43,255	42,023	41,249	39,260
厚木市	7,042	8,693	9,858	10,452	10,539	10,347	10,120	9,472	9,565
町田市	8,904	9,491	10,055	10,434	11,850	11,374	11,679	11,332	11,807
相模原市 ^{注8}	18,512	20,954	22,971	23,381	23,193	24,427	23,680	22,620	22,281
八王子市	14,489	15,667	16,580	16,947	19,205	18,281	18,620	17,709	18,468
立川市	7,543	7,834	7,564	7,352	7,410	7,045	7,345	7,225	7,541
多摩市	1,695	2,178	2,926	3,126	3,408	3,382	3,640	3,190	3,435
青梅市	4,301	4,723	4,946	5,005	5,187	4,872	5,074	4,804	4,765
川越市	10,079	11,107	11,560	11,599	11,398	10,914	11,094	10,241	10,446
熊谷市 ^{注2}	8,986	9,320	9,325	9,406	9,594	9,228	9,175	8,351	8,688
さいたま市 ^{注3}	34,777	38,765	41,895	42,711	43,424	41,130	41,021	36,769	39,555
春日部市 ^{注4}	6,746	8,366	8,807	8,902	9,056	8,681	8,599	7,690	7,657
越谷市	7,678	10,323	11,828	11,974	12,614	11,940	11,269	10,738	11,220
柏市 ^{注5}	9,096	10,227	11,735	11,830	11,869	11,433	11,112	10,360	11,167
土浦市 ^{注9}	7,305	7,801	7,916	7,905	7,960	7,402	7,222	6,737	6,669
つくば市 ^{注6}	4,853	5,854	6,316	6,522	7,296	7,051	7,080	6,953	7,309
牛久市 ^{注7}	1,189	1,374	1,574	1,830	2,114	2,178	2,380	2,422	2,348
成田市 ^{注10}	4,066	4,493	4,830	5,006	5,112	4,832	5,150	4,960	5,135
千葉市	27,305	29,442	31,690	31,980	30,834	29,157	29,290	27,195	27,353
木更津市	5,511	5,841	5,789	5,880	5,554	5,181	5,302	4,924	4,861

注1：業務核都市に含まれる表中の市を対象とした。市のデータは平成18年10月1日現在の境域とし、市の一部が業務核都市に指定されている場合も、市全域のデータとした。

注2～7：「1-5 業務核都市における人口の状況」の脚注を参照。

注8：相模原市には、合併前の津久井町及び相模湖町の数値を含む。

注9：土浦市には、合併前の新治村の数値を含む。

注10：成田市には、合併前の下総町及び大栄町の数値を含む。

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)

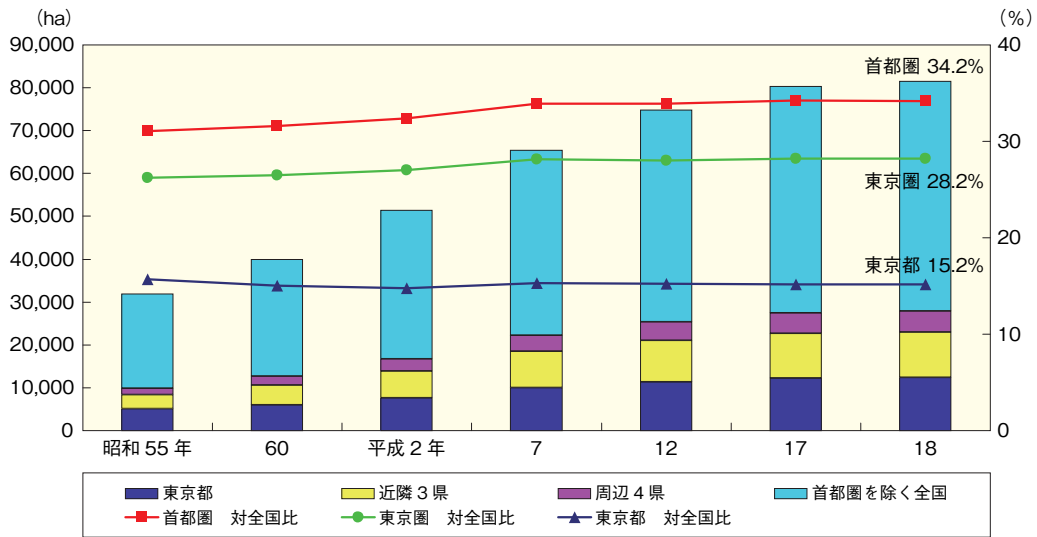
	昭和56年	昭和61年	平成3年	平成6年	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成18年
全国	45,961,266	49,224,514	55,013,776	54,366,015	57,583,042	53,806,580	54,912,703	52,067,396	54,184,428
首都圏	14,783,621	16,358,753	18,663,626	18,318,707	19,505,813	18,079,172	18,798,365	17,953,460	18,905,137
東京都区部	5,983,740	6,312,581	6,964,640	6,570,661	7,040,196	6,319,406	6,711,510	6,456,600	6,859,800
業務核都市計 ^{注1}	2,848,248	3,300,975	3,941,751	3,986,999	4,243,621	4,001,919	4,123,418	3,936,883	4,188,972
横浜市	938,994	1,044,236	1,216,309	1,218,582	1,289,372	1,215,524	1,246,714	1,185,778	1,271,937
川崎市	414,872	454,355	505,168	499,269	504,118	468,140	464,655	447,983	459,768
厚木市	73,692	102,936	133,342	139,141	145,871	135,096	135,712	128,404	132,103
町田市	65,884	81,574	96,141	99,163	113,130	105,943	115,549	116,992	126,827
相模原市 ^{注8}	145,556	175,652	213,667	219,043	224,132	225,101	226,317	212,551	223,079
八王子市	115,638	139,029	169,547	169,281	198,951	187,974	197,074	191,713	205,740
立川市	60,279	71,352	84,637	81,033	82,015	79,440	88,823	84,823	94,607
多摩市	15,018	21,693	40,279	44,867	48,178	51,300	52,582	49,805	56,532
青梅市	33,437	40,015	49,644	47,313	51,182	49,637	52,929	50,869	50,597
川越市	79,053	97,384	113,763	113,716	120,699	111,962	120,838	116,856	123,538
熊谷市 ^{注2}	62,709	72,058	80,376	78,661	84,798	81,008	82,296	78,734	80,392
さいたま市 ^{注3}	276,497	321,483	390,532	402,621	441,162	410,504	420,439	397,334	438,942
春日部市 ^{注4}	39,673	51,521	62,174	62,796	67,669	62,868	63,299	59,170	62,341
越谷市	48,363	69,028	89,152	90,121	98,235	92,824	92,360	87,967	95,195
柏市 ^{注5}	70,514	84,441	109,363	112,562	118,472	114,270	118,335	111,637	119,138
土浦市 ^{注9}	55,708	62,365	71,873	70,458	76,157	70,366	71,585	67,581	72,289
つくば市 ^{注6}	27,874	41,797	55,948	60,029	71,494	70,302	73,968	73,709	96,917
牛久市 ^{注7}	7,280	9,285	13,351	15,084	17,283	17,871	19,973	21,624	21,409
成田市 ^{注10}	45,744	53,033	71,510	73,057	80,510	78,570	85,761	85,073	78,735
千葉市	236,162	266,306	327,908	347,328	364,175	332,173	350,984	326,411	336,430
木更津市	35,301	41,432	47,067	42,874	46,018	41,046	43,225	41,869	42,456

注：「1-6 業務核都市における事業所数（民営）の状況」の脚注を参照。

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

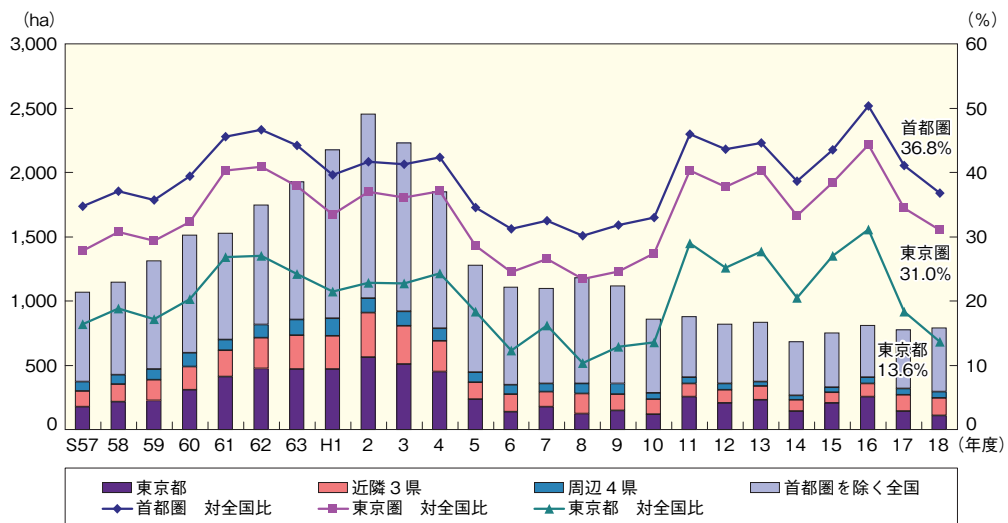


注1：事務所・店舗等とは、木造の事務所・銀行及び店舗並びに非木造の事務所・店舗・百貨店及び銀行を指す。

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

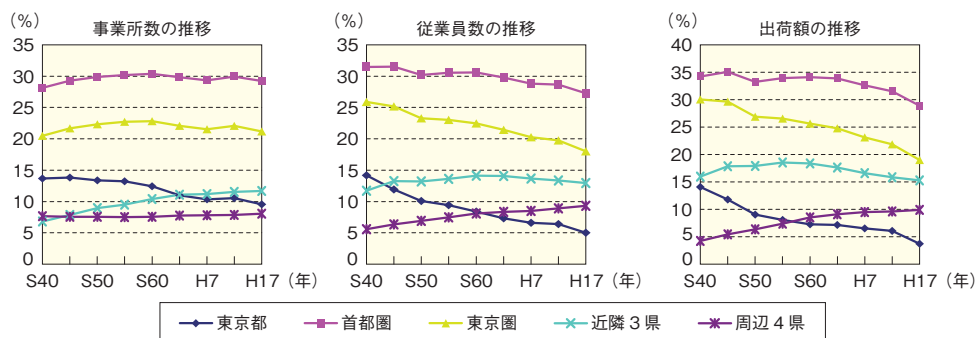
2-2 事務所着工床面積の推移



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



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

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 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18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	86,321		畜産	30.7	野菜	23.6	米	21.9	4,671
首都圏	16,607		野菜	36.5	畜産	26.2	米	18.2	655
茨城県	3,988	4	野菜	37.9	畜産	24.0	米	22.4	177
千葉県	4,014	3	野菜	39.1	畜産	25.0	米	17.6	132
栃木県	2,609	10	畜産	33.4	野菜	28.0	米	27.4	129
群馬県	2,250	15	畜産	41.1	野菜	36.4	米	8.5	78
埼玉県	1,900	19	野菜	42.8	米	21.6	畜産	17.1	84
山梨県	832	34	果実	61.8	野菜	13.3	畜産	9.0	26
神奈川県	736	36	野菜	48.2	畜産	23.9	果実	12.5	21
東京都	278	47	野菜	55.8	花き	17.3	果実	11.2	8

資料：「平成18年農業産出額（都道府県別実額）」、「平成18年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18年）

	林業産出額 (千万円)	全国順位	林業産出額主要部門別シェア (%)				現況森林面積 (千ha)		
			1位		2位			3位	
全国	43,216		木材生産	50.2	栽培きのご類	47.9	薪炭生産	1.3	24,473
首都圏	3,895		栽培きのご類	62.3	木材生産	36.4	薪炭生産	1.1	1,735
群馬県	1,209	11	栽培きのご類	81.4	木材生産	17.8	薪炭生産	0.9	404
栃木県	1,152	12	栽培きのご類	54.6	木材生産	44.5	薪炭生産	0.9	343
茨城県	786	17	栽培きのご類	54.0	木材生産	45.2	薪炭生産	0.6	187
埼玉県	259	36	栽培きのご類	57.5	木材生産	37.5	薪炭生産	5.0	123
千葉県	220	39	栽培きのご類	54.1	木材生産	45.0	薪炭生産	0.5	162
山梨県	125	43	木材生産	52.0	栽培きのご類	47.2	薪炭生産	0.8	348
東京都	62	45	栽培きのご類	54.8	木材生産	45.2	薪炭生産	0.0	73
神奈川県	82	44	木材生産	54.9	栽培きのご類	35.4	薪炭生産	1.2	95

資料：「平成18年林業産出額」、「2005年農林業センサス」（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18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			
全国	15,279		まぐろ類	14.1	かい類	8.6	ぶり類	26.1	5,586
首都圏	677		まぐろ類	25.0	さば類	18.2	海藻類	94.4	355
千葉県	307	15	いわし類	20.6	その他の魚類	16.6	海藻類	95.9	225
東京都	207	24	まぐろ類	42.8	かつお類	18.0	x		82
神奈川県	163	26	まぐろ類	35.4	かつお類	12.0	海藻類	96.9	48
茨城県	x	-	さば類	50.7	いわし類	27.1	x		280
栃木県	-	-	-	-	-	-	-	-	-
群馬県	-	-	-	-	-	-	-	-	-
埼玉県	-	-	-	-	-	-	-	-	-
山梨県	-	-	-	-	-	-	-	-	-

注1：首都圏の漁業生産額は、千葉県、東京都及び神奈川県の計である。

注2：東京都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。

注3：茨城県における漁業生産額（海面漁業・養殖業）及び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。

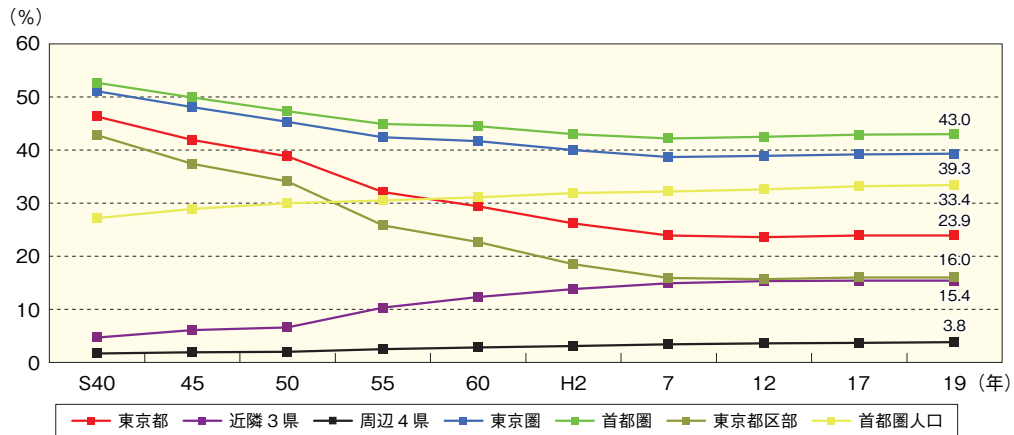
資料：「平成18年漁業生産額」、「平成18年漁業・養殖業生産統計（概数）」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

2-5 ソフト系IT産業の市町村別事業所数

	平成13年 9月	平成14年 9月	平成15年 9月	平成16年 9月	平成17年 9月	平成18年 9月	平成19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	平成17年 9月	平成18年 9月	平成19年 9月
茨城県	567	578	590	584	579	591	588	東京都	10,870	10,621	10,871	10,796	10,980	11,131	10,903
水戸市	107	115	116	114	106	111	107	23区	9,845	9,938	9,847	9,770	9,975	10,085	9,927
日立市	98	98	97	94	96	91	91	八王子市	149	153	134	141	132	140	131
つくば市	87	85	83	85	89	91	101	府中市	112	107	105	95	86	87	83
ひたちなか市	60	62	66	67	65	66	63	立川市	105	114	112	113	113	119	117
土浦市	49	44	48	45	42	46	40	町田市	91	101	98	96	96	104	91
栃木県	308	308	324	315	328	334	332	武蔵野市	87	85	87	87	84	86	86
宇都宮市	155	169	177	176	176	181	178	三鷹市	60	57	53	52	56	60	55
群馬県	477	477	451	445	446	453	448	多摩市	60	66	62	62	61	62	61
前橋市	139	137	136	132	134	134	128	神奈川県	2,176	1,772	2,157	2,181	2,247	2,222	2,103
高崎市	133	133	130	121	125	124	136	横浜市	1,151	1,123	1,141	1,132	1,182	1,154	1,101
太田市	52	46	44	47	43	44	46	川崎市	387	389	394	395	390	400	380
埼玉県	906	902	920	917	920	979	897	相模原市	116	114	109	109	114	118	115
さいたま市	263	262	258	261	262	263	259	藤沢市	78	76	79	90	84	85	75
川越市	60	56	56	57	60	61	49	厚木市	76	70	70	72	75	66	69
川口市	57	56	60	53	53	60	59	山梨県	165	94	180	181	189	192	181
千葉県	848	818	830	830	879	858	801	甲府市	86	94	92	91	92	96	92
千葉市	199	192	190	201	210	202	196	首都圏計	16,317	16,399	16,323	16,249	16,568	16,760	16,253
船橋市	83	82	87	84	89	91	89	全国計	35,769	36,106	35,828	35,957	36,669	37,359	36,433
市川市	75	79	70	69	76	79	72								
柏市	72	72	67	64	83	86	80								
松戸市	69	60	67	67	68	69	60								

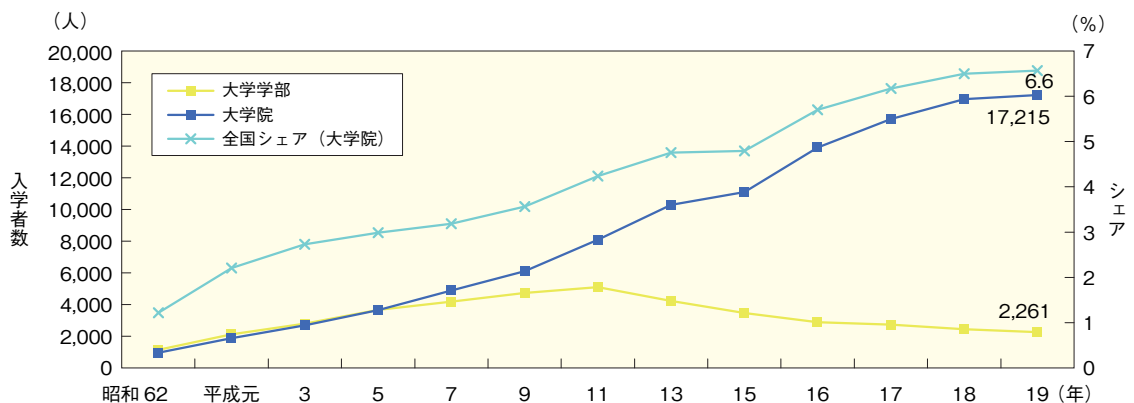
注：ソフト系IT産業はタウンページの業種分類において以下の3業種
ソフトウェア業・情報処理サービス・インターネット関連サービス
資料：NTTタウンページデータにより国土交通省国土計画局作成

2-6 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：「学校基本調査報告書」（文部科学省）、「平成19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

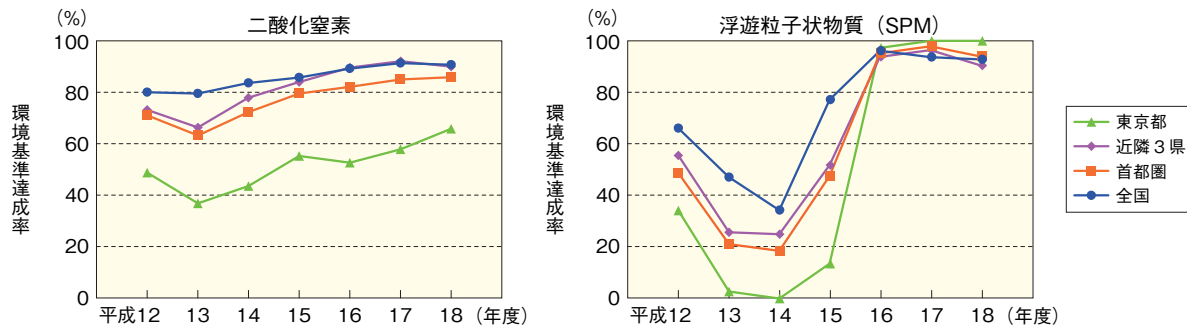
2-7 社会人特別選抜による大学学部及び大学院への入学者



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

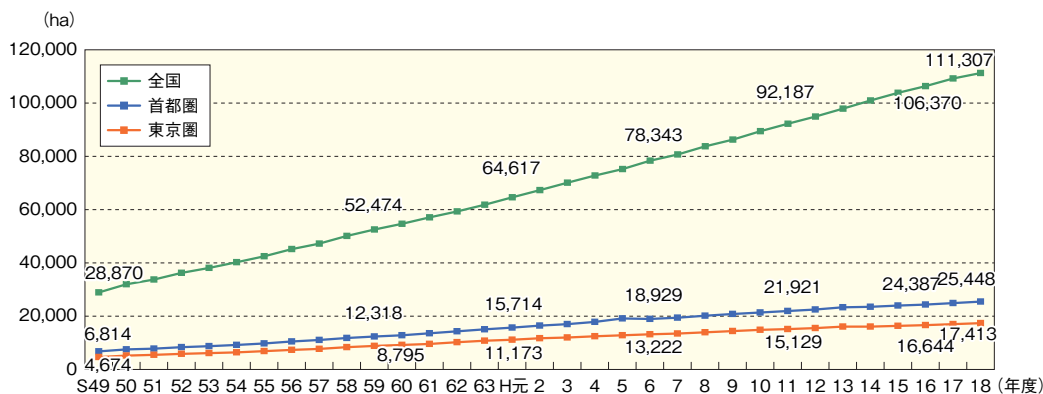
3 環境との共生

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



資料: 「大気汚染状況について」(環境省) により国土交通省国土計画局作成

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交通省国土計画局作成

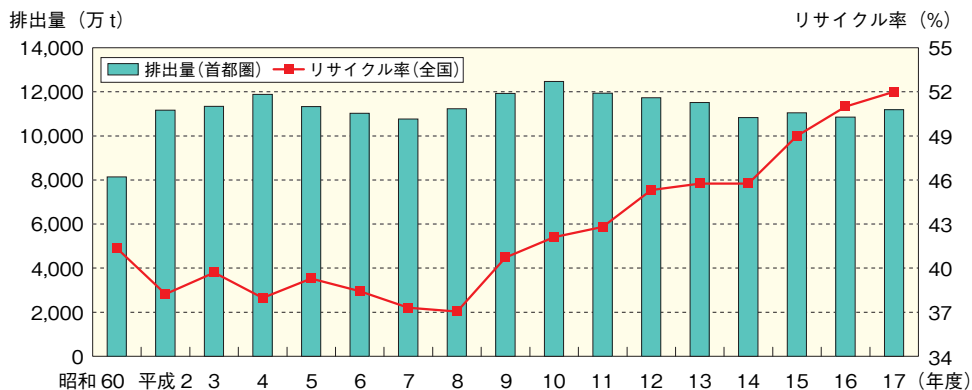
3-3 緑地保全関連制度の指定状況

	S61年度		H5年度		H12年度		H18年度	
	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)
特別緑地保全地区	22	143	47	281	69	358	133	532
近郊緑地保全区域	18	15,693	18	15,693	18	15,693	19	15,861
近郊緑地特別保全地区	8	653	8	655	9	758	9	759
歴史的風土保存区域	5	956	5	956	5	989	5	989
歴史的風土特別保存地区	9	266	13	571	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

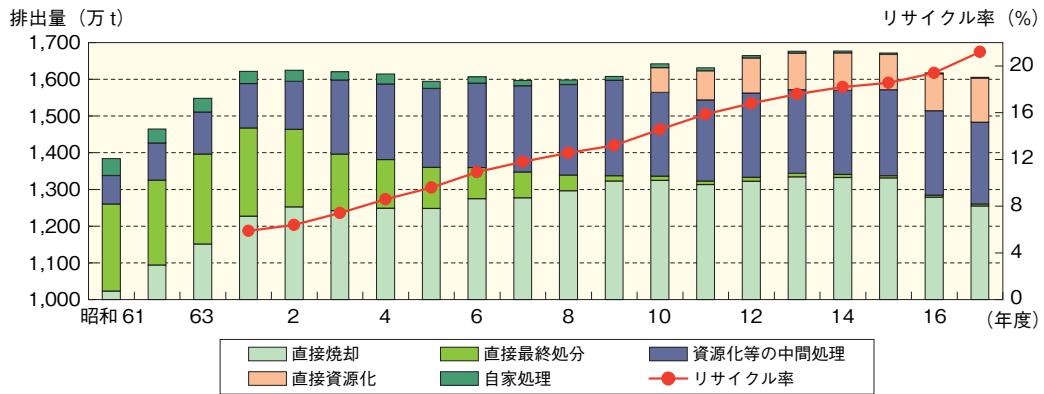
資料: 国土交通省資料により国土計画局作成

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

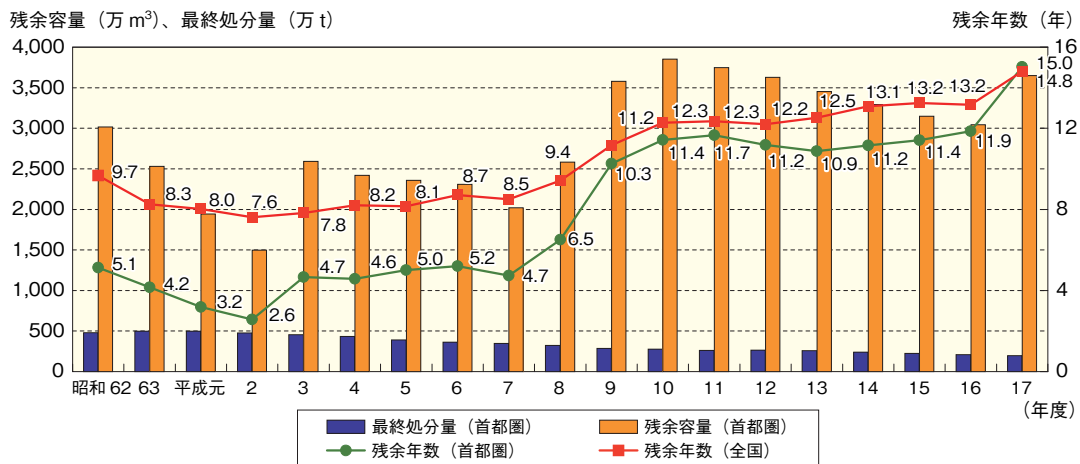


資料: 環境省資料により国土交通省国土計画局作成

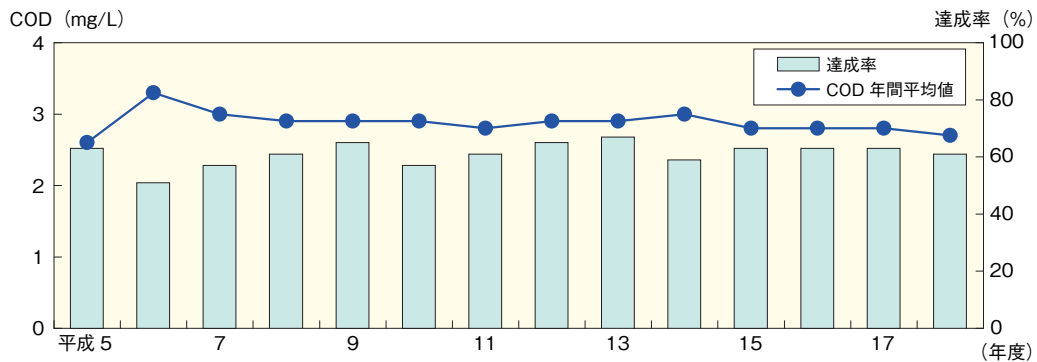
3-5 首都圏における一般廃棄物の処理方法別の排出量及びリサイクル率の推移



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

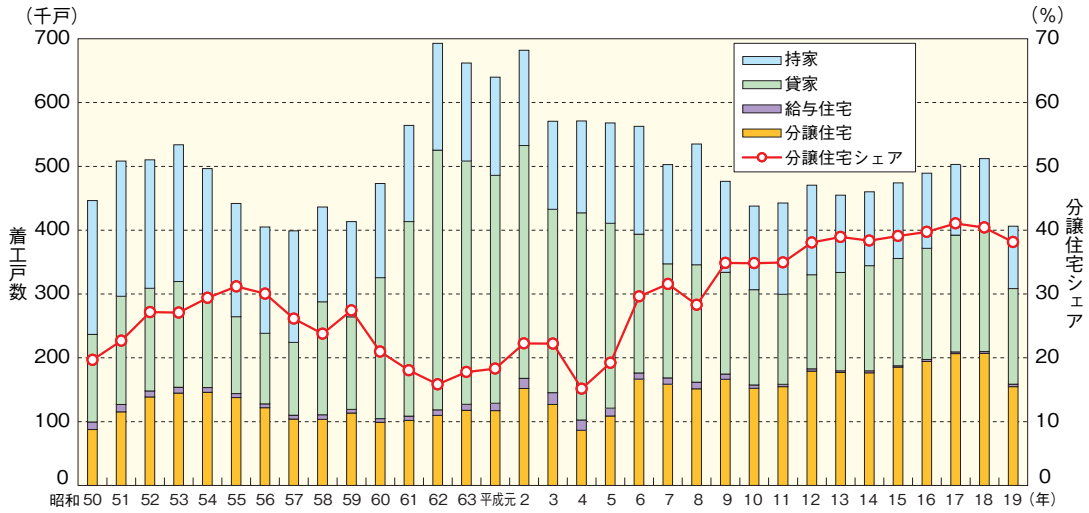


3-7 東京湾における COD 及び環境基準の地点達成率



4 住宅の供給状況

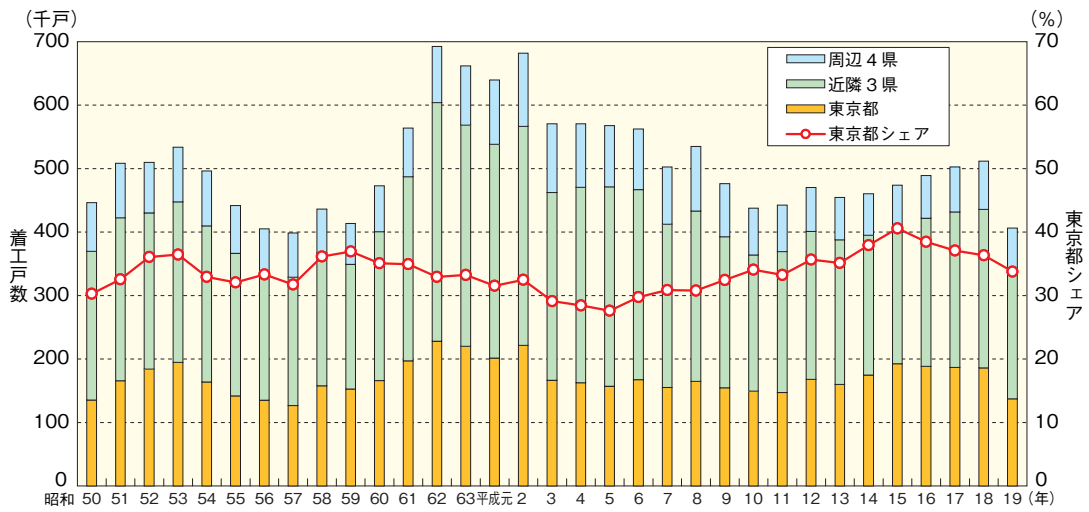
4-1 首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移



注：「持家」とは、建築主が自分で居住する目的で建築するもの。「貸家」とは、建築主が賃貸する目的で建築するもの。「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するもの。「分譲住宅」とは、建て売り又は分譲の目的で建築するもの。

資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

4-2 首都圏の地域別の新設住宅着工戸数の推移

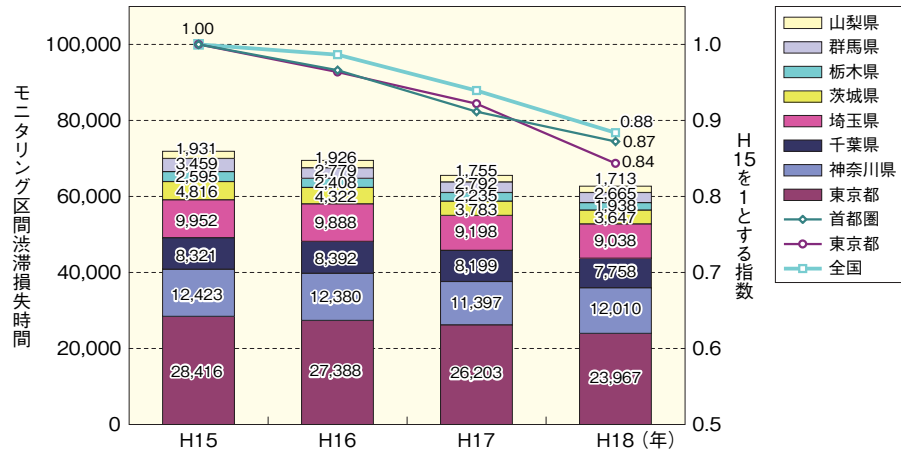


資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

5 将来に引き継ぐ社会資本の整備

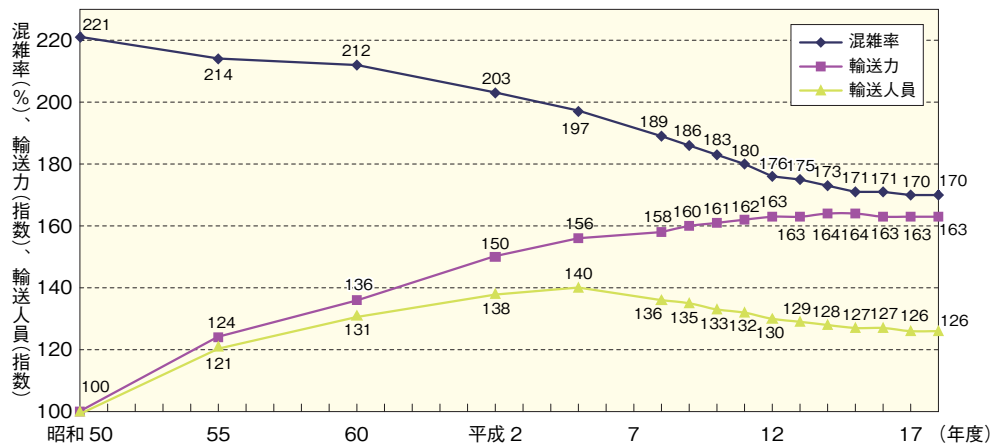
5-1 首都圏における渋滞損失時間の推移

(万人時間/年)



注1:「渋滞損失時間」とは、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。
 注2:モニタリング区間とは、全国の一般道府県道以上の道路の各区間について、1kmあたり渋滞損失時間の高い順(平成15年度)に並べ、累積渋滞損失時間の上位6割の区間を抽出したものの。
 資料:国土交通省資料により国土計画局作成

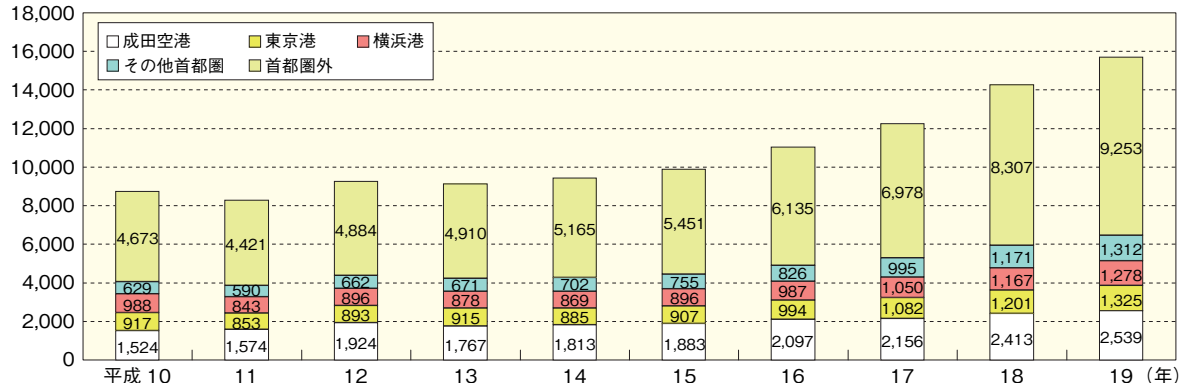
5-2 東京圏の最混雑区間における平均混雑率、輸送力、輸送人員の推移



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

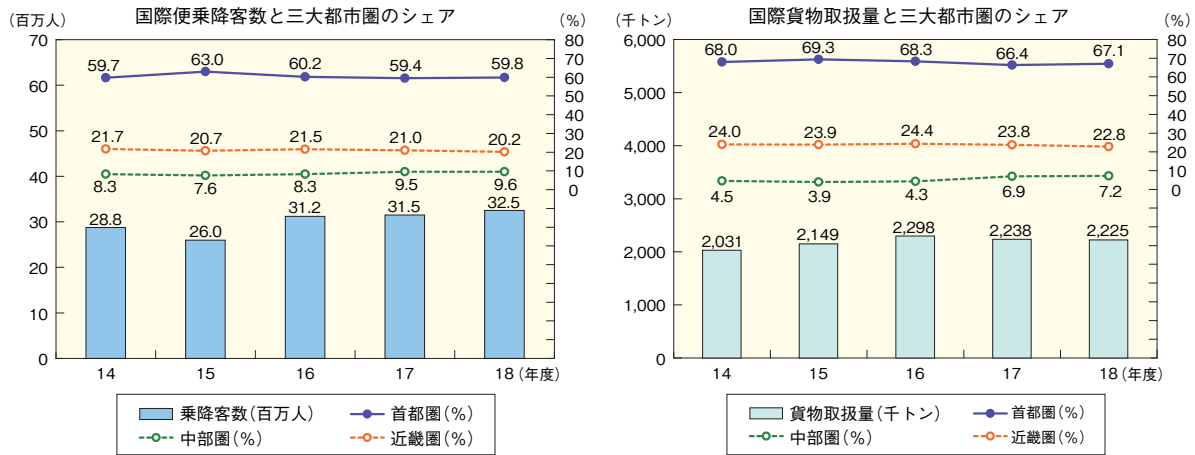
5-3 首都圏と全国の貿易額の推移

(百億円)



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

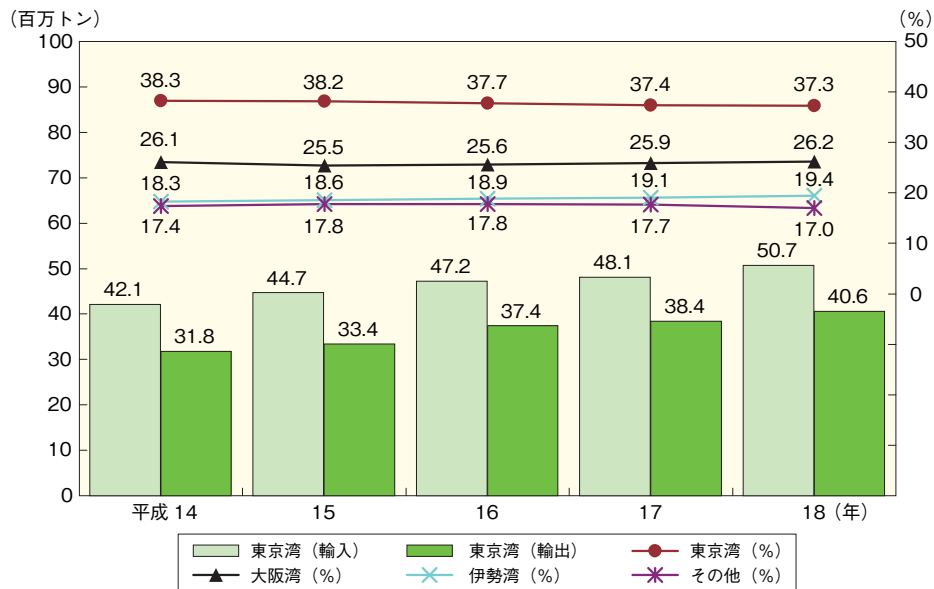
5-4 首都圏の空港の利用状況と三大都市圏のシェア



注：首都圏とは成田国際空港及び東京国際空港の合計、中部圏とは中部国際空港及び名古屋空港（平成16年度のみ合算）、近畿圏とは関西国際空港の乗降客数及び貨物取扱量を指す。

資料：「空港管理状況調査」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

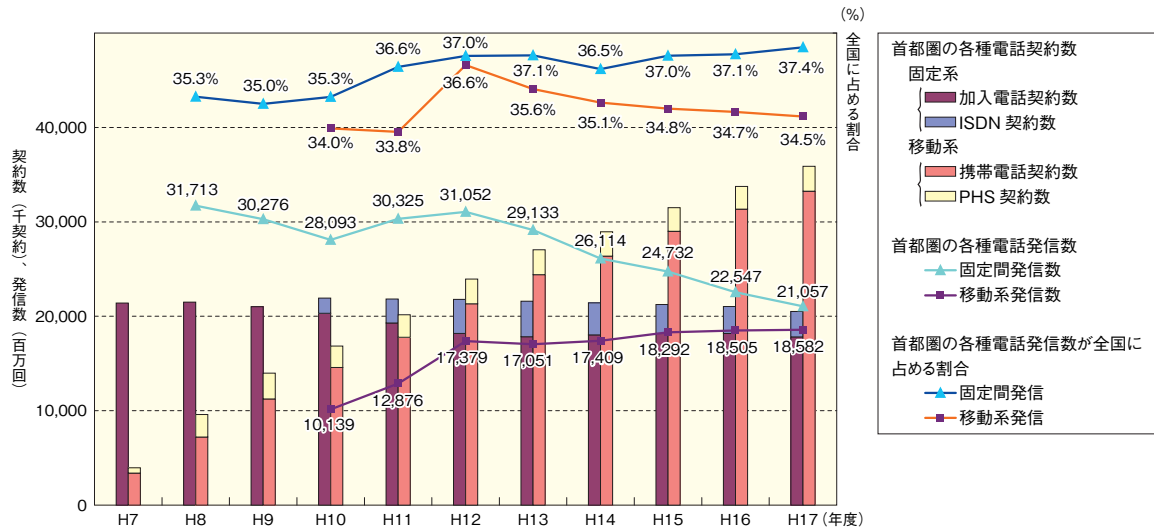
5-5 首都圏における外貿コンテナ取扱貨物量と三大湾のシェア



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

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
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。

5-6 首都圏における各種電話の契約数と発信数

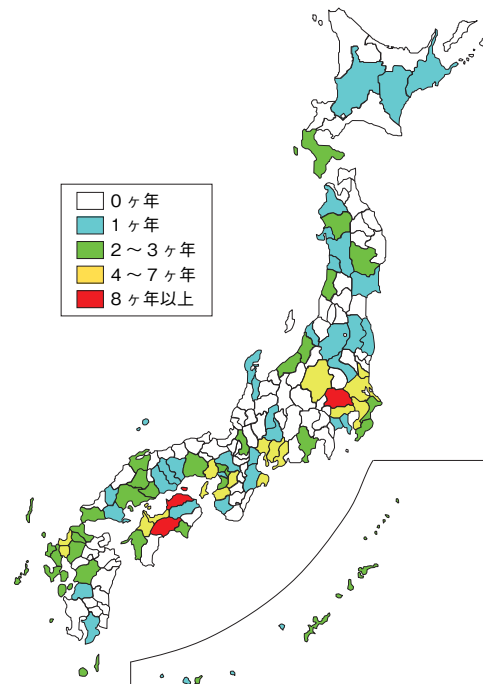


注1: 「固定回線発信数」とは、加入電話及びISDNからの発信のうち、加入電話、ISDN、無線呼出しへの発信数

注2: 「移動系発信数」とは、携帯電話及びPHSからの全発信数

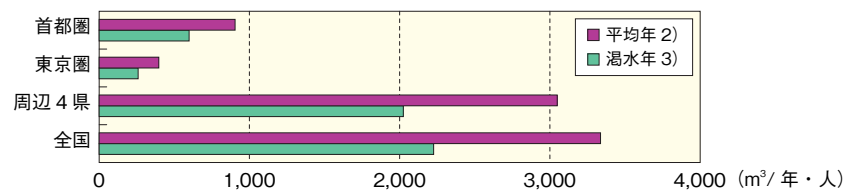
資料: 「トラフィックからみた我が国の通信利用状況」(総務省)、「テレコムデータブック」(電気通信事業者協会)より国土計画局作成

5-7 最近20ヵ年で渇水の発生した状況



注: 昭和61年から平成18年の間で、上水道について減断水のあった年数を図示したものである。

資料: 「日本の水資源」(国土交通省)

5-8 1人当たりの水資源賦存量¹⁾

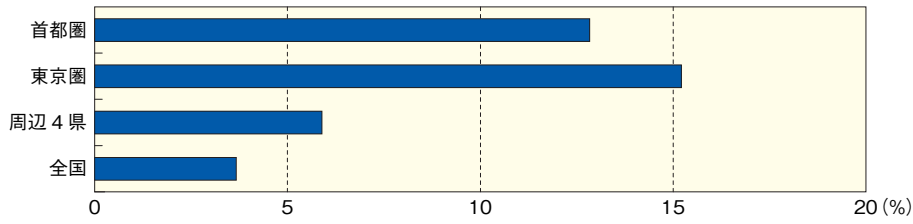
注1: 水資源賦存量とは、水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量であり、降水量から蒸発散によって失われる量を引いたものに当該地域の面積を乗じた値。

注2: 平均年の水資源賦存量は、昭和46年から平成12年までの平均値である。

注3: 渇水年とは、昭和46年から平成12年において降水量が少ない方から数えて3番目の年。

資料: 「日本の水資源」(国土交通省)により国土交通省国土計画局作成

5-9 都市用水使用量¹⁾に対する不安定取水量²⁾の割合

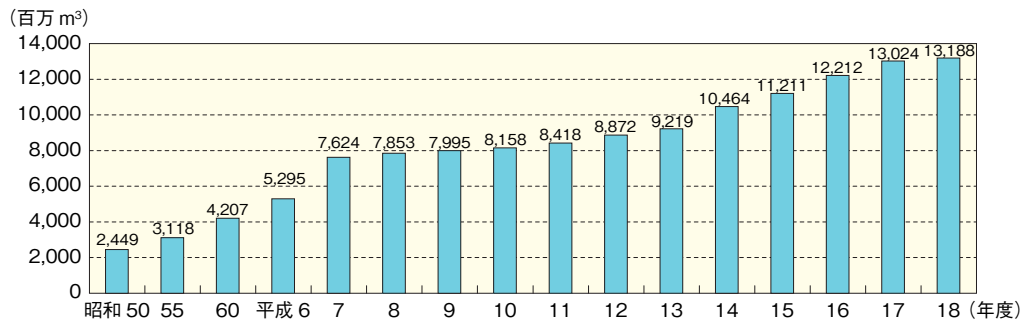


注1：都市用水：生活用水と工業用水

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

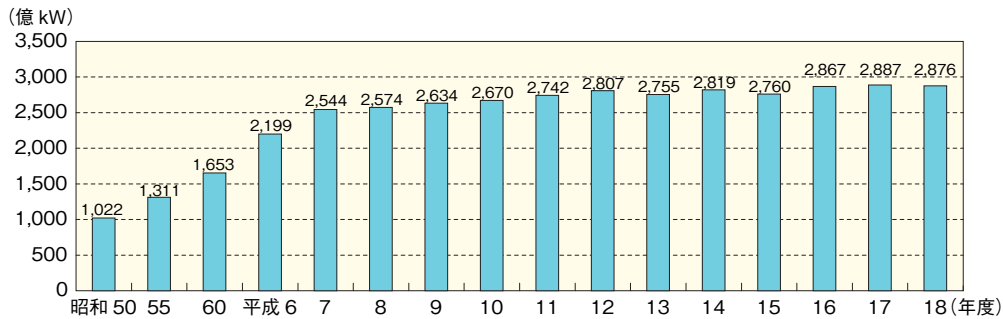
資料：「日本の水資源」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

5-10 首都圏におけるガス販売量の推移（東京ガス（株）管内）



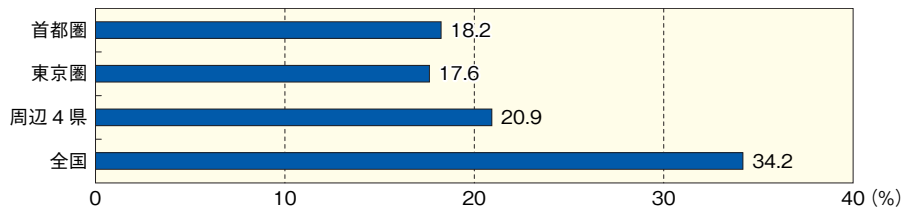
資料：ガス事業便覧（日本ガス協会）等により国土交通省国土計画局作成

5-11 首都圏における販売電力量の推移（東京電力（株）管内）



資料：電気事業便覧（電気事業連合会）等により国土交通省国土計画局作成

5-12 下水道水環境保全率



注：下水道水環境保全率とは、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、高度処理が計画上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

資料：国土交通省