平成 21 年度

首都圏整備に関する年次報告

第174回国会（常会）提出

この文書は、首都圏整備法（昭和31年法律第83号）第30条の２の規定に基づき、首都圏整備計画の策定及び実施に関する状況について、報告を行うものである。

平成 21 年度

首都圏整備に関する年次報告

第174回国会（常会）提出

目　　次

第１章「大都市圏戦略」により東京圏を世界のイノベーションセンターへ

序　節　国土政策における大都市圏の役割
１．これまでの国土政策と大都市圏政策……2
２．OECD レポート「グローバル経済における都市の競争力」　……4
３．今後の新たな大都市圏政策（首都圏政策）……5
第１節　大都市圏間競争時代の到来と東京の地位低下
１．成長著しい世界の大都市圏……6
２．東京の相対的地位低下……6
【コラム】髙木　敦　氏　～東京圏の国際競争力強化に向けた人、モノ、金、情報を世界中から呼び込む国家戦略の必要性について～……9
３．海外の大都市圏における先進的な取組……12
第２節　厳しい財政状況下におけるインフラの急激な老朽化
１．社会資本ストックの大都市圏での急激な老朽化……14
２．民間建築ストックの老朽化の状況……15
３．インフラストックの戦略的維持更新の必要性……16
【コラム】根本　祐二　氏　～大都市圏における戦略的なインフラ整備・更新について～　……18
第３節　生物多様性等の観点からの広域的な緑地の保全・再生の必要性
１．広域的な緑地の機能……21
２．広域的な緑地の質の高度化……22
【コラム】横張　真　氏　～大都市圏の都市構造における広域緑地のあり方～……23
第４節　海外の大都市圏政策から見る「大都市圏戦略」の必要性
１．海外における大都市圏政策……25
２．大都市圏戦略の策定により世界のイノベーションセンターへ……25
【コラム】浅見　泰司　氏　～東京都区部への一極依存構造の改善から、都市間の連携と役割分担による国際競争力の強化に向けた都市政策の戦略的展開について～……26
第５節　首都圏整備法等の制度概要と果たしてきた役割
１．既成市街地への集中抑制と周辺地域の計画的整備……28
２．業務核都市の整備……32
３．国の行政機関等の移転……35

第２章　首都圏整備の状況

第１節　人口等の状況
１．人口……38
２．就業者数……41
第２節　産業機能の状況
１．首都圏の経済状況……42
２．首都圏における諸機能の展開……43

第３節　個人主体の多様な活動の展開
１．首都圏の NPO 法人等の動向 ……54
２．女性・高齢者等の社会的活動に対する支援……57
第４節　環境との共生
１．首都圏の自然環境の状況……60
２．環境負荷の低減……68
第５節　安全・快適で質の高い生活環境の整備
１．安全、安心の確保……70
２．良好な市街地や住宅・住環境整備等による魅力ある居住環境の整備……77
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……87
２．情報通信体系の整備……97
３．水供給体系の整備 ……100
４．エネルギー供給体系の整備 ……101
５．下水道・廃棄物処理体系の整備 ……103
６．沿岸域の利用 ……104
７．都市再生施策の進捗状況 ……106
第７節　首都圏整備の推進
１．首都圏整備制度 ……108
２．国土形成計画 ……110
３．大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進 ……111
４．筑波研究学園都市の整備 ……112
５．国会等の移転に関する検討 ……114

資料　首都圏整備に関する各種データ

●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
関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県

第1章　「大都市圏戦略」により東京圏を世界のイノベーションセンターへ

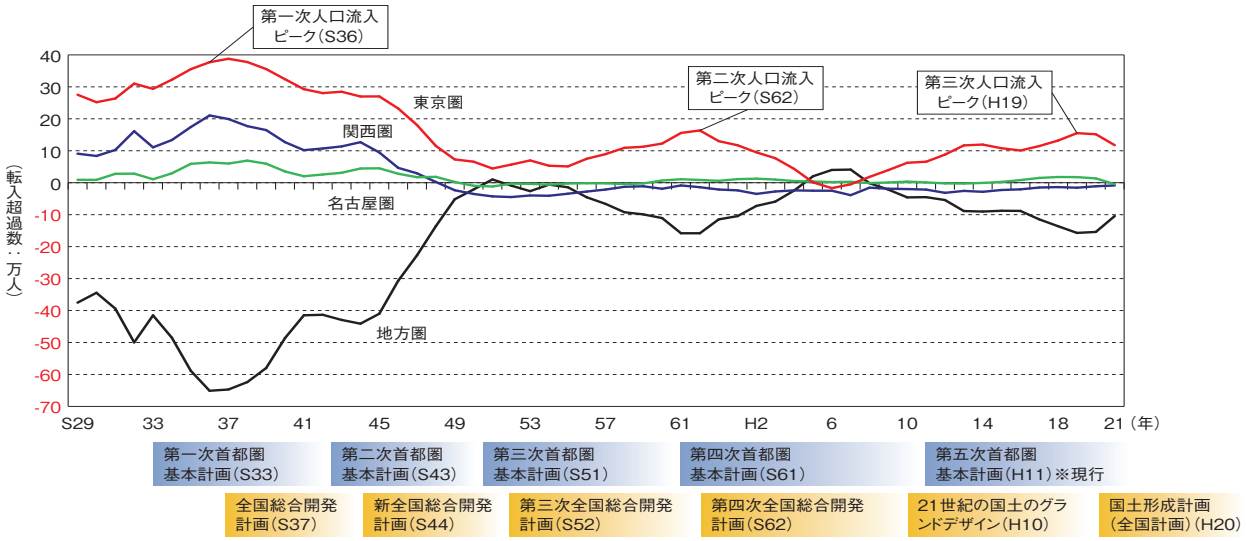
序節　国土政策における大都市圏の役割

1．これまでの国土政策と大都市圏政策

戦後、高度経済成長等を背景に、東京圏を始めとする三大都市圏（東京圏、関西圏、名古屋圏）への人口集中が急激に進行したが、これは、他地域から三大都市圏への転入超過を主因としてもたらされたものであった。

なお、転入超過の推移を見ると、地方圏から三大都市圏への転入超過には、戦後、大きく三つのピークがあることが分かる（図表1-序-1）。

図表1-序-1　三大都市圏への転入超過数、首都圏及び全国計画の推移



資料：「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）より国土交通省国土計画局作成

このような三大都市圏への人口集中を背景に、全国総合開発計画においては、地域間格差の是正、多極分散型国土の構築等を目指してきたところである。

また、首都圏整備計画においては過度の集中に伴う住宅環境の悪化、公害の発生等を防止するため、首都圏域内における分散を基調とし、その実現を指向してきたところである（図表1-序-2）。

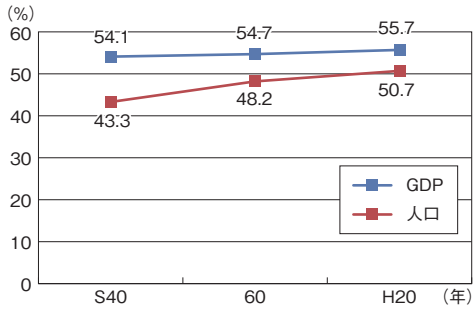
図表1-序-2　首都圏整備計画及び全国計画の流れ

首都圏		全国	
第一次基本計画（S33. 7）	・グリーンベルト構想 ・衛星都市の開発	全国総合開発計画（S37. 10）	・地域間の均衡ある発展 ・新産業都市の建設促進、工業整備特別地域の整備促進（新産・工特制度）
第二次基本計画（S43. 10）	・近郊整備地帯における計画的な市街地化と緑地保全 ・大規模住宅市街地の開発	新全国総合開発計画（S44. 5）	・豊かな環境の創造 ・地域間の新ネットワークの形成
第三次基本計画（S51. 11）	・地域の中心性を有する核都市の育成	第三次全国総合開発計画（S52. 11）	・定住構想 ・全国に44のモデル定住圏
第四次基本計画（S61. 6）	・多核多圏域型構造に向けた業務核都市等の育成	第四次全国総合開発計画（S62. 6）	・多極分散型国土の構築 ・大都市圏、地方中枢都市、地方中核都市
第五次基本計画（H11. 3）※現行の首都圏整備計画	・分散型ネットワーク構造 ・業務核都市等を広域連携拠点として育成	21世紀の国土のグランドデザイン（H10. 3）	・多軸型国土構造形成 ・中枢拠点都市圏
		国土形成計画（全国計画）（H20. 7）	・多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築

資料：国土交通省国土計画局作成

しかしながら、この間、三大都市圏において全国のGDPの約55%を担い、人口の約半数を占めているという国土構造には変化が見られない（図表1-序-3）。

図表1-序-3　三大都市圏のGDP及び人口の全国シェアの推移



注　：GDPは平成19年度の数値。
資料：「県民経済計算」（内閣府）、「国勢調査」及び「人口推計」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

また、広域ブロック別に、国から地方への移転額（地方交付税、地方譲与税、国庫支出金）から国税収入を差し引いた国から地方への純移転額について見ると、三大都市圏がマイナスであるのに対し、地方圏はプラスとなっており、地方圏への移転額を三大都市圏が担っているとともに、その中でも東京圏の比率が高くなっており（図表1-序-4）、この構造も以前から変化は見られない。

図表1-序-4　広域ブロック別の経済力データ（平成20年）

	①	②	③	④	⑤		⑥	
	国税	地方税	国から地方への移転額（地方交付税＋地方譲与税＋国庫支出金）	国から地方への純移転額	圏域GDP（対全国シェア）		人口（対全国シェア）	
	億円	億円	億円	億円	億円	%	千人	%
北海道	11,285	13,282	22,601	11,315	184,584	3.5	5,535	4.3
東北圏	21,709	28,646	42,471	20,762	422,801	8.1	11,823	9.3
首都圏	258,914	159,629	47,240	▲211,674	1,956,430	37.6	42,848	33.6
北陸圏	7,228	9,123	9,809	2,581	126,716	2.4	3,081	2.4
中部圏	54,707	57,903	25,210	▲29,497	778,408	15.0	17,349	13.6
近畿圏	75,380	62,883	38,144	▲37,237	813,206	15.6	20,839	16.3
中国圏	20,504	20,977	23,666	3,163	298,597	5.7	7,600	6.0
四国圏	9,241	9,739	14,973	5,733	135,348	2.6	4,014	3.1
九州圏	25,796	30,891	45,440	19,644	450,205	8.7	13,224	10.4
沖縄県	2,456	2,511	6,262	3,806	36,620	0.7	1,376	1.1
全国計	487,220	395,585	275,816	▲211,404	5,202,915	100.0	127,692	100.0
東京圏	241,534	136,581	31,380	▲210,154	1,650,198	31.7	34,990	27.4
関西圏	70,284	56,237	31,515	▲38,768	719,002	13.8	18,425	14.4
名古屋圏	41,311	39,703	13,871	▲27,440	527,654	10.1	11,378	8.9
計	353,129	232,520	76,766	▲276,363	2,896,854	55.7	64,793	50.7

注　：GDPは平成19年度の数値。
資料：「税務統計」（国税庁）、「都道府県決算状況調」、「市町村別決算状況調」、「人口推計（平成20年10月1日現在）」（いずれも総務省）、「平成19年度県民経済計算」（内閣府）、により国土交通省国土計画局作成
東北圏：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県
北陸圏：富山県、石川県、福井県
中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国圏：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国圏：徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州圏：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

2．OECD レポート「グローバル経済における都市の競争力」

2006年 OECD レポート「グローバル経済における都市の競争力」によると、大都市圏の比重が高い国土構造は日本特有のものではなく、OECD 諸国には共通の現象であるとされている。

各国とも、「成長エンジン」としての大都市圏とそれ以外の地方部の発展を政策的にどのように両立させていくか模索しているが、大都市圏における成長管理型の政策については、その効果が不明である上、国際競争力を後退させる懸念があると分析しており、今後は、「大都市圏対地方」という二項対立を越えて、大都市圏の競争力を強化する国家戦略ビジョンが必要であるとされている。

以下、2006年 OECD レポート「グローバル経済における都市の競争力」（OECD　Territorial Reviews：Competitive Cities in the Global Economy）より。

（1）多くの OECD 諸国では人口、GDP が大都市圏に集中

・「現在、OECD 総人口の半分より多く（53%）は都市部に住んでいる。OECD には、150万人以上の人口を擁し、しばしばその国の経済活動の重要な部分を結集している大都市が78ある。例えば、ブダペスト、ソウル、コペンハーゲン、ダブリン、ヘルシンキ、ランドスタット（オランダ)、ブリュッセルはそれぞれの国の GDP の約半分を結集し、オスロ、オークランド、プラハ、ロンドン、ストックホルム、東京、パリはそれぞれの国の GDP の約３分の１を占めている。」

（2）大都市圏に戦略ビジョンが必要

・「国全体の利益と大都市圏の利益をプラスサムゲームで折り合わせるためには、「大都市圏対地方」という通常の二項対立を越える新たな戦略が必要とされる。OECD 諸国の都市（パリ、東京、ロンドン、ソウル）が採用している抑制策は、他地域の活性化につながっているか定かではない。その上、国際競争力を後退させる懸念がある。最も効果的な措置は、パフォーマンスが最もよい地域をないがしろにして遅れている地域にじかに補助金を交付することではなく、差別化された地域の競争優位を認識することにある。」

・「大都市圏の競争力を助長するには、戦略ビジョンや全般的なインフラ整備計画が必要である。」

（3）大都市圏問題は対症療法ではなく国家戦略として対応

・「大都市の協力体制を強化する上で中心的役割を果たすのは、より高次の政府である。大半の場合は中央政府が改革の強要や奨励により指導的役割を果たしている。」

３．今後の新たな大都市圏政策（首都圏政策）

我が国における大都市圏政策は、高度経済成長等による大都市圏への人口集中を抑制する成長管理型であるが（詳細は第５節に記載。）、現行の成長管理型の政策を継続した場合、社会経済情勢の変化等と相まって、東京圏を始めとする大都市圏は、今後、以下のような課題に直面することが想定されることから、これらの課題を踏まえつつ、世界都市東京を中心とする東京圏における国家戦略が必要であると考えられる。

（１）大都市圏間競争時代の到来

経済のグローバル化が進展する中で、世界的な大競争を繰り広げているのは、大都市を中心とする広域的なブロックであり、アジア諸国の急速な経済成長に伴い、相対的な地位低下が懸念されている東京圏の国際競争力強化が急務となっている。

（２）厳しい財政状況下における社会資本の維持更新

東京圏においては、高度経済成長期に集中的に社会資本整備が進められており、今後、これらの社会資本が同時に老朽化を迎えることとなる。

国及び地方公共団体においては、厳しい財政状況の下、公共投資のあり方について見直しを行っているところであるが、大都市圏における既存の社会資本の更新投資は喫緊の課題となっており、社会資本の維持更新という観点においては、投資を集中させることも検討する必要があるのではないか。

（３）生物多様性、地球温暖化等の地球規模の環境問題

近年、従来の公害防止等の観点だけではなく、生物多様性保全、地球温暖化対策等の地球規模の環境問題への対応が国際的に求められる中、世界有数の大都市圏である東京圏においても、経済と環境が両立した持続可能な都市圏構造を構築することが必要である。

第1節 大都市圏間競争時代の到来と東京の地位低下

1．成長著しい世界の大都市圏

近年、経済のグローバル化が進展する中で、各国の成長エンジンの核となり、世界的な大競争を繰り広げているのは、広域的な大都市圏であり、それぞれが、行政界、国境等の枠にとらわれず、都市間の広域的な役割分担と連携により、人、モノ、金、情報等を呼び込む競争を行っている。

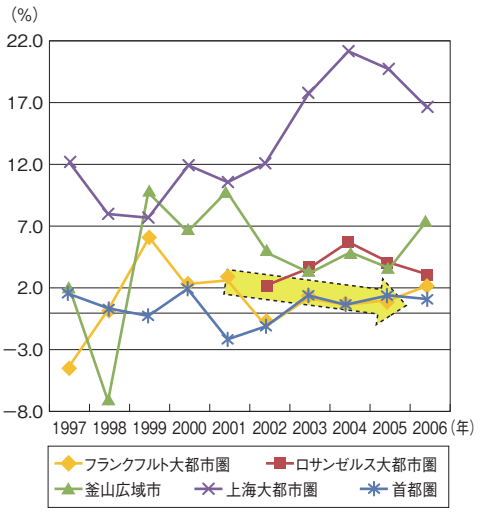
2．東京の相対的地位低下

首都圏は、人口や経済規模においては、諸外国に匹敵する実力を有しており、国際競争力強化に向けたポテンシャルは高いと言えるが、近年の動向を見ると、首都圏全体のGDP成長率は緩やかな減少傾向にあるとともに、他の大都市圏と比較してもその成長率は低くなっている（図表1-1-1）。

また、イギリスのPricewaterhouseCoopersの調査によれば、2005年時点の東京のGDPは1位となっているが、2025年時点の東京の成長率は1.7%で、151都市中131位となると推定されている（図表1-1-2）。

さらに、ファンド運用会社や機関投資家に対するアンケート結果によると、アジア太平洋で最も投資したい都市は上海が1位、東京は7位となっている（図表1-1-3）。

図表1-1-1 首都圏と他の大都市圏のGDP成長率推移



資料：国土交通省国土計画局作成

図表1-1-2 2025年のGDP推定成長率

	GDP推定成長率（2008～2025年平均）	ランキング（151都市）
東京	1.7%	131位
ハノイ	7.0%	1位
北京	6.7%	8位

資料：PricewaterhouseCoopers UK Economic Outlook November 2009

図表1-1-3 ファンド運用会社や機関投資家に聞いたアジア太平洋で最も投資したい都市

順位	2010年
1	上海
2	香港
3	北京
4	ソウル
5	シンガポール
6	シドニー
7	東京
8	ムンバイ
9	メルボルン
10	ニューデリー

資料：Urban Land Institute/Price Waterhouse Coopers「Emerging Trend in Real Estate アジア太平洋2010」アンケートに基づき、日経不動産マーケット情報作成資料

PricewaterhouseCoopersによる世界の都市力比較によると、税負担、ビジネスコスト、住宅コスト、自然災害リスク等において、アジアの諸都市と比較して低い評価を受けている（図表1-1-4）。

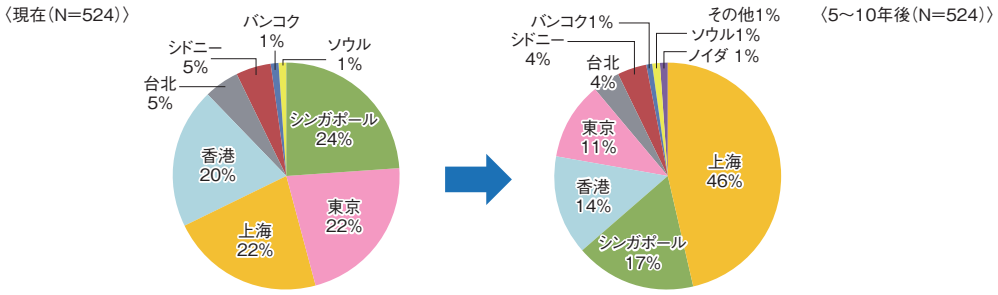
図表1-1-4　アジア諸都市と東京の比較

税負担		ビジネスコスト		住宅コスト		自然災害リスク	
香港	２位	ソウル	３位	上海	14位	北京	３位
シンガポール	４位	北京	８位	ソウル	15位	シンガポール	７位
ソウル	５位	上海	12位	シンガポール	16位	上海	15位
東京	16位	シンガポール	17位	北京	17位	ソウル	16位
北京	20位	東京	20位	香港	20位	香港	18位
上海	20位	香港	21位	東京	21位	東京	20位

資料：PricewaterhouseCoopers「Cities of Opportunity」

また、森ビル株式会社による上海、香港、台北、シンガポール、東京のビジネスパーソンへの最も魅力的な都市に関する意識調査によると、現在はシンガポール(24%)、東京・上海(22%)、香港（20%）の順となっているが、５～10年後については投資環境、ビジネス市場規模等を背景に上海が半数近くを占め（46%）、東京の割合は大きく落ち込んでいる（11%）（図表1-1-5）。

図表1-1-5　アジアにおける総合的に魅力的な都市に関する意識調査結果

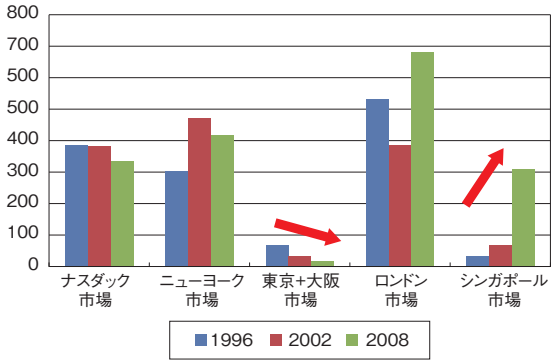


注　：対象はアジア主要５都市の超高層複合ビルに勤務するビジネスパーソン524人
（上海100人、香港100人、台北105人、シンガポール100人、東京119人）
資料：森ビル（株）「2006年アジアビジネスパーソン意識調査」

各国証券取引所における外国会社上場数の推移を見ると、ニューヨークやロンドン市場の上場数に比べ、東京と大阪の上場数の合計が極端に低くなっている。

アジアにおいても、シンガポール市場が2002年から2008年にかけて大幅に増加しているのに対し、東京と大阪の合計は減少している（図表1-1-6）。

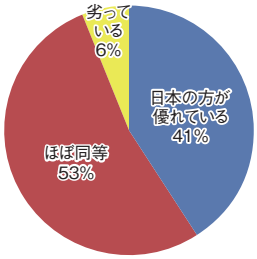
図表1-1-6　各国証券取引所における外国会社上場数の推移



資料：「年次報告」（国際証券取引所連合）

日本に進出している中国及び韓国企業からの評価によると、日本のビジネス環境は海外とほぼ同等との回答が最も多くなっており、高い優位性を有しているとは考えられていない。評価内容を見ると、道路や鉄道等の個々のインフラ整備状況は他国より優れているとの評価の一方、乗り換え等を含めた全体では非効率との指摘がなされており、都市間の効率的な物流・交通網の構築に向け、各種インフラを含めた都市構造の改善が求められている（図表1-1-7）。

図表1-1-7　中国及び韓国企業による日本のビジネス活動環境の国際比較



【他国より優れていると思われる点】	【日本の課題】
・人材（労働能力の高さ） ・技術力の高さ ・インフラ整備状況 ・法制度（公平、安定、秩序維持） ・安全（治安情勢） ・社会的信用力（日本で取引していることに対しての対外的信用）	・効率性（物流、交通） ・税制（複雑、税率の高さ） ・制度・手続（規制・制限、支援・優遇政策） ・語学力（外国語教育）

注　：日本に進出した中国及び韓国企業へのサンプルアンケート調査（中国17社、韓国12社）。
資料：国土交通省国土計画局調べ

東京圏における国際会議の開催状況を見ると、東京は６位で150件、横浜市は68件、千葉市は27件となっており、最も多い東京においても、１位のシンガポール（637件）とは大きく差が開いている（図表1-1-8）。

図表1-1-8　都市別国際会議の開催件数（2008年）

順位	都市	件数
1	シンガポール	637
2	パリ	419
3	ブリュッセル	299
4	ウィーン	249
5	バルセロナ	193
6	東京	150
7	ソウル	125
8	ブダペスト	116
9	コペンハーゲン	104
10	ロンドン	103
11	ジュネーブ	102
12	アムステルダム	99
13	リスボン	98
14	シドニー	97
15	ローマ	94

資料：「2008年国際会議統計」（日本政府観光局）

海外からの人材の集積状況について、アジア大学ランキングによると、東京大学は留学生受入れ順位において、他のアジアの大学と比較して大幅に低い順位となっている（図表1-1-9）。

図表1-1-9　2010年度アジア大学ランキング

総合順位	大学名	留学生受入れ順位
1	香港大学	７位
2	香港科学技術大学	１位
3	シンガポール国際大学	10位
4	香港中文大学	15位
5	東京大学	95位

資料：Asian University Rankings Top 200 Universities（QS社：Quacquarelli Symonds）

【コラム】

髙木　敦　氏　　**モルガン・スタンレー MUFG 証券株式会社　マネージングディレクター**
国土交通省成長戦略会議委員

～東京圏の国際競争力強化に向けた人、モノ、金、情報を世界中から呼び込む国家戦略の必要性について～

１．海外への発信が重要

国土交通省成長戦略会議では、様々な分野の方々が参加し、議論が進められて５月17日に報告書が取りまとめられた。その内容等について、「IR 戦略」という視点で、国内、海外に根気強く発信していき、広く認知してもらうことが重要。成長戦略にどんなに立派なことが盛り込まれていても、それを国内外の投資家等に、政府の「本気さ」とともに明確に伝える必要がある。大都市圏法制度を見直して国家戦略を位置づけることは、「本気さ」を内外に示す上で効果的な方策だと思う。

日本全体を見ても、新たな成長に向けたコンテンツは山のようにあり、アイデアも多数あるが、それらが海外に正当に伝わっていないのが現状であり、海外の投資家は日本で何が行われているかをよく知らない。

また、彼らが情報収集のため、HP 等にアクセスしても、概要等一部を除いて日本語表記であることが多く、そのようなところから、発信のあり方を見直していくことが必要ではないか。なお、世界に向けて積極的に発信しようとすることは、実は国内に向けてより良く発信することにつながるのであり、「発信力」という観点は非常に重要。

２．国際競争力強化に向けた意識の必要性

海外から投資を呼び込もうとしても、日本は海外から入ってくる人、モノ、金、情報に対して、まだまだ十分解放的な環境にはないのではないだろうか。

まずは、本当に国際競争力を強化したいという意識を強く持つことが重要であり、そのためには現状を正しく認識する必要がある。

我々が危機感を持っているのは、５～10年後には日本の国際競争力が相対的に劣化する恐れがあるのではないかという点である。GDP 成長率の低下や、グローバルな企業のアジア統括拠点（ヘッドクオーター）が日本からどんどん出て行っている現状を認識するほか、人口減少、高齢化、厳しい財政状況という状況を踏まえた上で、国際競争力強化に向けて国をあげて取り組む必要があるという認識を共有できるかが問題。

また、恐らく、今後は日本企業の海外進出も多くなると考えられるし、既に全新入社員の内、40～50％が外国人という製造業も出てきている。

今後、国際競争力のある企業が国外に出て、競争力の無い企業が国内に残るという状況となる恐れがあり、そのような状況になると、行政コスト、社会インフラコストという観点からも、国民経済的に厳しい状況になるのではないか。

このような現状を見ると、どうしても我が国、特に大都市圏の一層のグローバル化は避けられ

ないと考えられ、海外から人、モノ、金、情報を呼び込むためのプラットフォームを構築することが必要だと考える。我が国が置かれている厳しい現状認識の共有を徹底した上で、どのようにプラットフォームを構築していくかを真剣に検討する必要があるという、非常に重要な時期を迎えているのではないか。

私自身、数多くのファンド関係者と会うが、実に多彩で様々なタイプの方々がいる。海外からの投資を呼び込むための制度設計と合わせて、国内における投資意識を高めていくことも必要である。市場におけるプレーヤー、人材を育成するに当たっては、育成する側が外資について理解している事が重要。それと同時に、育成だけではなく、世界中から先進的（イノベーティブ）な人材を呼び込むべきである。

大都市圏、特に東京圏が国際競争に勝ち抜き、成長していくためには、自分達だけではなく、海外からの人、モノ、金、情報を受け入れなければならないという意識と危機感を強く持つ必要がある。

３．世界都市東京の成長に向けた国家戦略について

今後は、全ての産業や地域が一様に成長するということは現実には難しいだろう。10年、20年先の日本経済を牽引する産業や地域を明らかにして、そこをターゲットにした政策を打っていく必要があるのではないか。その点で、国土交通省成長戦略会議報告書（住宅・都市分野）の中で「大都市イノベーション創出戦略」として、東京圏の国際競争力を強化するための国家戦略の必要性を打ち出したのは一歩前進であると感じている。

東京圏の国際競争力が相対的に低下したとしても、基本的には、世界の一箇所に投資が集中することは無く、分散投資が行われるわけなので、東京圏の魅力はまだまだ高い。

また、海外から入ってくるものに対しては、税制面の恩恵を与えるとか、ソフト面でのサービスを向上させるなど、より具体的な施策を考える必要がある。本気になって人、モノ、金を受け入れるのであれば、そのための環境整備が必要である。現行の制度は、どちらかというと受け入れに積極的でないように思われるので、そのような視点で考えるとより具体的なものが考えられるのではないか。東京圏の魅力という点に関しては、少なくとも今後10年くらいは人が増えるであろうし、日本の金融制度はしっかりしている点が魅力である。

なお、海外の投資家やその家族が来日した際に驚くのは、レストランやコンビニエンスストア等、どのような店舗でも一定のサービス水準を超えている点で、しかも、食事がみな美味しいと驚く。また、電車や地下鉄が大量に走っている中、それらがすべて正常運行している点に驚きを隠さない。

その一方、成田空港に着いてから都内のホテルに到着するまでは、外国人に対して不親切な点がかなりある。外国語表記等、もう少し外国人に対するソフトインフラを与えることは出来るのではないか。お金をかけなくても出来る事はかなりあると思う。

東京圏における国家戦略については、今後の産業構造を考えると、分散ではなく集中による効率化という時代に突入しているのではないか。教育機関等を含めて、中心部にある程度の機能を集中させることは不可避ではないか。

日本経済を引っ張っていくのは東京圏であるし、今後の成長産業等のあり方を考えると、集積をさせて効率化を図ることが必要であると思う。

それと同時に、地方には様々なアイデアがあるので、そのアイデアが実現可能となるよう、地方に自由を与えることも必要。

いずれにしても、一番重要であるのは、東京圏をどうするのか、という国家戦略を明確にしてそれを国内外に発信する「IR 戦略」であり、海外投資家も含め、国内外に向かって発信していくことが必要であると思う。

3．海外の大都市圏における先進的な取組

海外の大都市圏においては、都市間の役割分担と連携による広域的な都市圏を形成し、官民連携組織による先進的な取組が進められている（図表1-1-10、1-1-11）とともに、世界的な競争に勝ち残っている海外の大都市圏に共通していることは、「イノベーション」というキーワードである。

国際競争力とは、グローバルなイノベーションセンターとなっていることも重要な要素の１つであると考えられ、なお、ここでいう「イノベーション」については、新規産業の創出のみならず、その担い手である世界中のクリエイティブな人材や企業（投資）にとって魅力的であることが重要であると考えられる。

図表1-1-10　上海大都市圏（長江デルタ）の事例

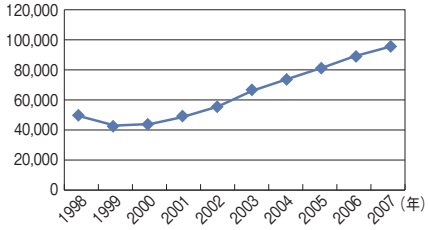
【上海大都市圏の概要】
・人口　１億4,825万人（2009年時点）
・面積　210,741㎢（上海市及び江蘇省・浙江省に含まれる15都市の計16都市）
・GDP　7,458億ドル（2007年時点）

上海大都市圏（長江デルタ）

【上海大都市圏の特徴】
・1978年の改革開放政策以来、外資導入により中国の高度経済成長の牽引役となっており、人口は中国全体の11％であるが、GDP は21％を占めている。
・2009年の外国からの直接投資は458億ドルで中国全体の51％を占めているとともに、製造、R＆D（研究開発）、販売の３拠点としての機能を有し、金融・商業の中心地、流行・情報の発信基地としても発展。
・しかしながら、地域内の各都市が同じように外資誘致・都市開発を進めてきたことから、国務院の指導意見において、基幹インフラの一体的建設の推進が表明されている。

【先進的な取組事例】
（共通交通カードの普及）
・2005年より上海大都市圏全域の公共交通機関やガソリンスタンドなどで使用可能な共通交通カードの普及に向けた研究が開始
・長江デルタ地域の広域連携施策の一環であり、本大都市圏における地域通貨的機能も視野
（港湾運営の連携）
・長江沿岸港湾群の整備と機能分担について16都市全体で調整
・複数港湾の一元管理化（港口合作）の検討
（効果）
・交通カード共通化、港湾運営の連携等の「プロセス・イノベーション」により、広域経済圏全体の活性化を促進

外資投資企業立地数の推移



【上海大都市圏における成長戦略】
・上海都市圏内の各都市の成長の維持
（「国民経済・社会発展第十次五ヵ年計画」（2001-5年）※１）
・上海都市圏内の各都市の役割分担と相互補完による発展の推進（「国民経済・社会発展第十一次五ヵ年計画」（2006-10年）※２）
※広域的な地域計画を策定

GDP 成長率

【広域連携組織の例】
・16都市からなる「長江デルタ都市経済協調会」を活用し、各種課題に連携して対応

資料：国土交通省国土計画局作成

図表1-1-11　フランクフルト大都市圏（フランクフルト・ラインマイン）の事例

【フランクフルト大都市圏の概要】
・人口　552万人（2006年時点）
・面積　14,755㎢（ヘッセン州南ヘッセン地域が主な範囲）
・GDP　193,201百万ユーロ

ドイツにおける大都市圏

フランクフルト大都市圏

【フランクフルト大都市圏の特徴】
・フランクフルト・ラインマイン地域はヨーロッパの交通の要所の中でも最も重要な地域の一つ。特に、フランクフルト・アム・マイン国際空港は、鉄道及びアウトバーン網との連絡の利便性が高く、中央・北・東ヨーロッパへの国際的中継地の役割を果たしている。
・欧州中央銀行本店、フランクフルト証券取引所及び330以上の金融機関等を有する世界第４位の金融センター。
・自動車産業等の産業拠点としての強みを活かした国際的な見本市、展示会が年間50以上も開催され、世界最大の国際モーターショーが開催されることでも有名（メッセ会場の規模は世界第３位（32万㎡）。なお、東京ビックサイトの規模世界第70位（８万㎡））。

【先進的な取組事例】
（事例１）フランクフルト大都市圏における経済促進委員会（Economic Promotion Board）の取組
・本大都市圏に含まれる200の自治体、12の郡、７の商工会議所、７の大学、フランクフルト空港管理会社（（株）フラポート社）等の約240のメンバー（2007年時点）から構成される、大都市圏全体の産業力強化を企図する官民連携組織。
・経済発展方策について議論するだけでなく、産業用地の自治体によるプロモーションに対する支援、投資家や不動産市場関係者とのマッチング支援（商展示会等の開催）などを行っているほか、本大都市圏における投資家への相談窓口の一本化までをも実践する「シンク＆ドゥタンク」型組織。

（事例２）長距離鉄道と空港の戦略的連携
・1999年に（株）フラポート社は、採算性の悪い短距離航空便の乗客の足を鉄道に向けることによる空港容量の確保を企図して、ルフトハンザドイツ航空及びドイツ鉄道との連携の下、ICE（都市間高速鉄道）の駅を空港内に導入。
・これを受けて、ルフトハンザドイツ航空は、自社運行便の予約時に併せて ICE の座席の確保が可能な Air-rail サービスを展開し、乗客の利便性を著しく増進。

資料：国土交通省国土計画局作成

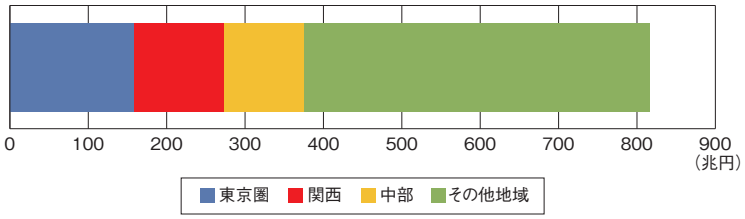
第2節 厳しい財政状況下における インフラの急激な老朽化

1．社会資本ストックの大都市圏での急激な老朽化

（財）電力中央研究所の推計によると、我が国の社会資本ストックは、三大都市圏に全国約800兆円のうちの約半数が集中している。

そのうち、東京圏は約160兆円となっており、全国シェアは約20％と最も高く、国際競争力強化、大規模災害への対応等にとって、大都市圏における既存の社会資本の維持更新は重要な課題と言える（図表1-2-1）。

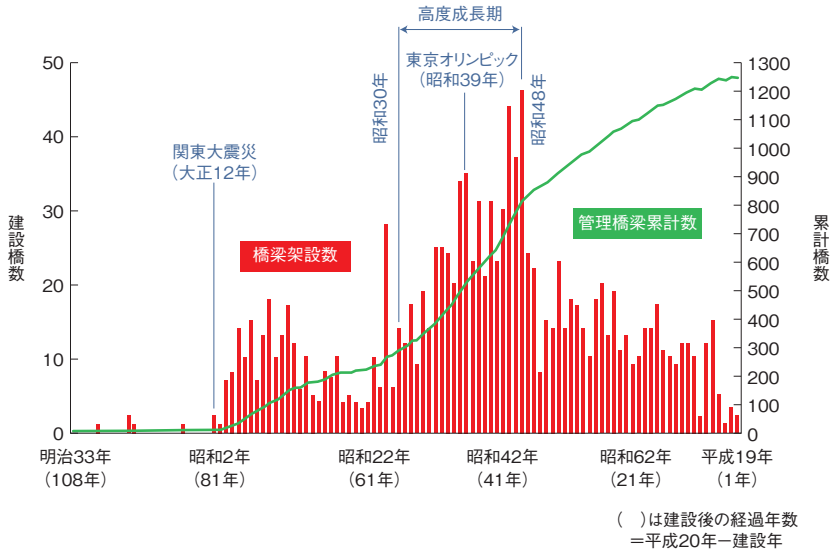
図表1-2-1　地域別社会資本ストック（2004年）



資料：（財）電力中央研究所報告より国土交通省国土計画局作成

なお、戦後の経済復興及び高度経済成長を背景に、東京都を中心に昭和20年代後半から昭和40年代に多くの社会資本が整備されている。経過年数別の東京都の橋梁数を見ると、昭和39年の東京オリンピック前後に建設橋数が集中し、既に建築後50年を迎えているもの数多く存在している（図表1-2-2）。

図表1-2-2　東京都の橋梁建設分布



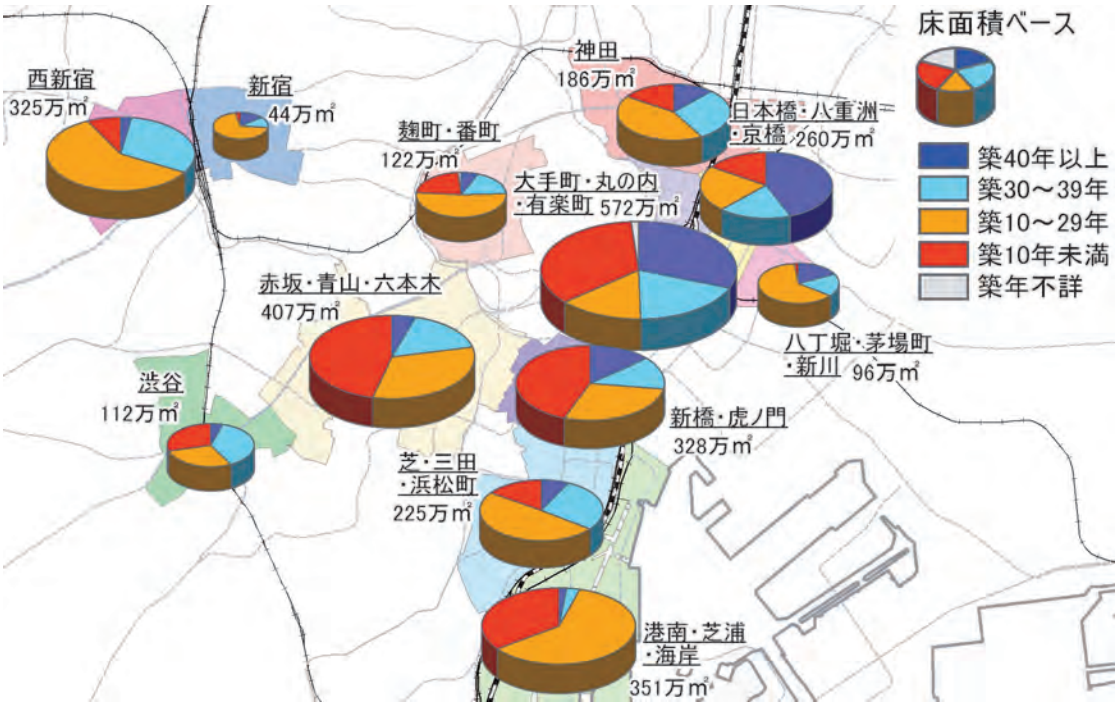
資料：東京都

2．民間建築ストックの老朽化の状況

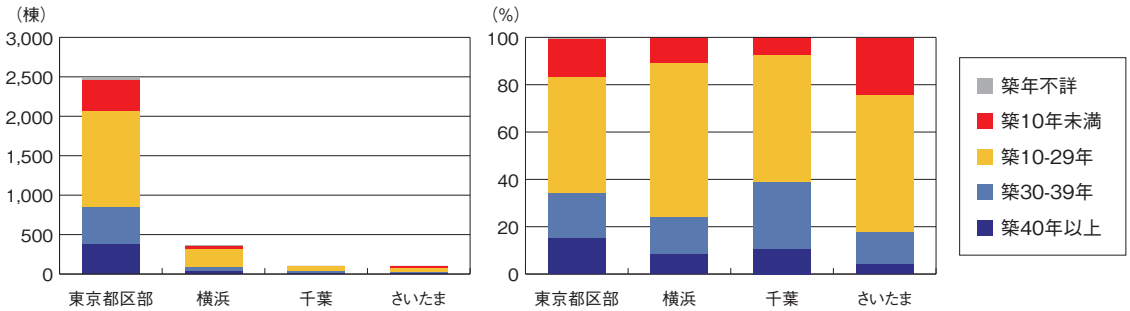
東京圏の民間オフィスビルは、都心３区を中心に築30年以上の割合が高く、既に老朽化が進行していることから、再開発等による都心の公共空間ストックの再編・有効活用等を勘案しつつ、維持更新を図る必要がある（図表1-2-3）。

なお、東京圏のオフィスビルストックは、築後年別で見ると築後30年以上の割合が東京都区部で34.1%、横浜市で24.0%、千葉市で38.5%、さいたま市で17.6%となっている。横浜市、さいたま市においては、東京都区部に比べ、比較的新しいオフィスビルの割合が高いことから、都市間の役割分担と連携等も踏まえ、維持更新を推進することも考えられる（図表1-2-4）。

図表1-2-3　東京都区部の主要地区別オフィスビルの経過年数状況（2008年末現在）



図表1-2-4　東京圏主要都市におけるオフィスビルストック及び築後年別の状況（2008年末現在）



注　：調査対象規模は、東京都区部は延床面積5,000㎡以上、横浜市、千葉市及びさいたま市は3,000㎡以上。
資料：「2009全国オフィスビル調査」（（財）日本不動産研究所）

3．インフラストックの戦略的維持更新の必要性

（1）地方公共団体における取組状況

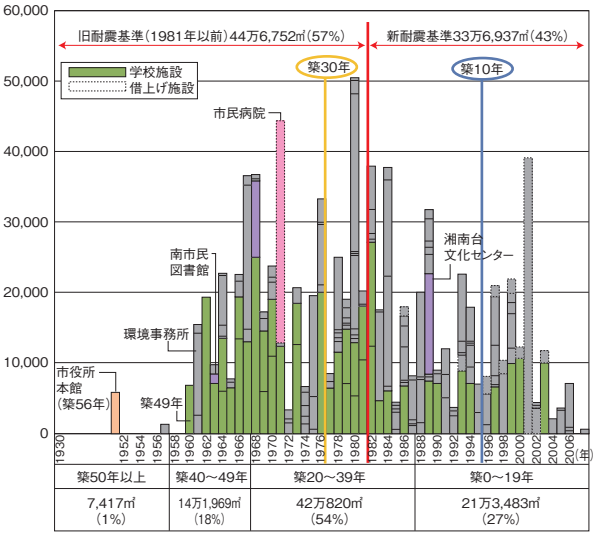
地方公共団体において、厳しい財政状況の下、今後の公共施設等の維持更新の対応の方向性を検討するため、所管する公共施設やインフラ等を施設横断的に把握し、その現状について整理した上で分析する例が見られる。

（神奈川県藤沢市の「公共施設マネジメント白書」）

神奈川県藤沢市においては、各種公共施設の計画的な施設の再整備や長期的視点からの改修計画、維持管理計画の検討等に資するため、公共施設の現状について様々な角度から整備・分析を行った「公共施設マネジメント白書」を平成20年11月に作成、公表している。

藤沢市が保有する施設の築年別整備状況によると、築年別では築20年以上が約57万㎡で全体の72.8%、更に一般に建物の寿命とされる築30年以上は約41万㎡で全体の52.3%となっており、老朽化した建物が既に全体の過半数を占めている（図表1-2-5）。

図表1-2-5　藤沢市が保有する施設の築年別整備状況



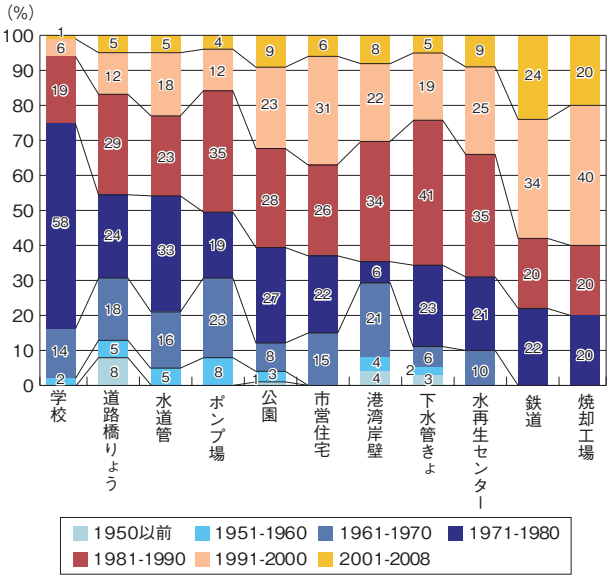
資料：「公共施設マネジメント白書　（平成20年11月）」（藤沢市）

（神奈川県横浜市の施設横断的な公共施設等の現状把握）

神奈川県横浜市においては、厳しい財政状況の下、大量に保有する公共施設等の維持と有効活用のため、アセットマネジメントの視点により、これまでの長寿命化等の取組に加え、将来を見据えた既存施設の再編等の施設横断的な利用調整等を進めるため、「横浜市公共施設の保全・利活用基本方針」を平成21年３月に作成、公表している。

当該基本方針においては、建築物、土木・プラント系施設、下水道管渠、道路等について、施設横断的に共用開始年代別に整理しており、これらの公共施設等が、昭和30年代から昭和40年代の高度経済成長期に整備され、その大部分が老朽化の進行による問題を抱えていることが明らかにされている（図表1-2-6）。

図表1-2-6　横浜市における公共施設の供用開始年代別割合



資料：「横浜市公共施設の保全・利活用基本方針（平成21年３月）」（横浜市）

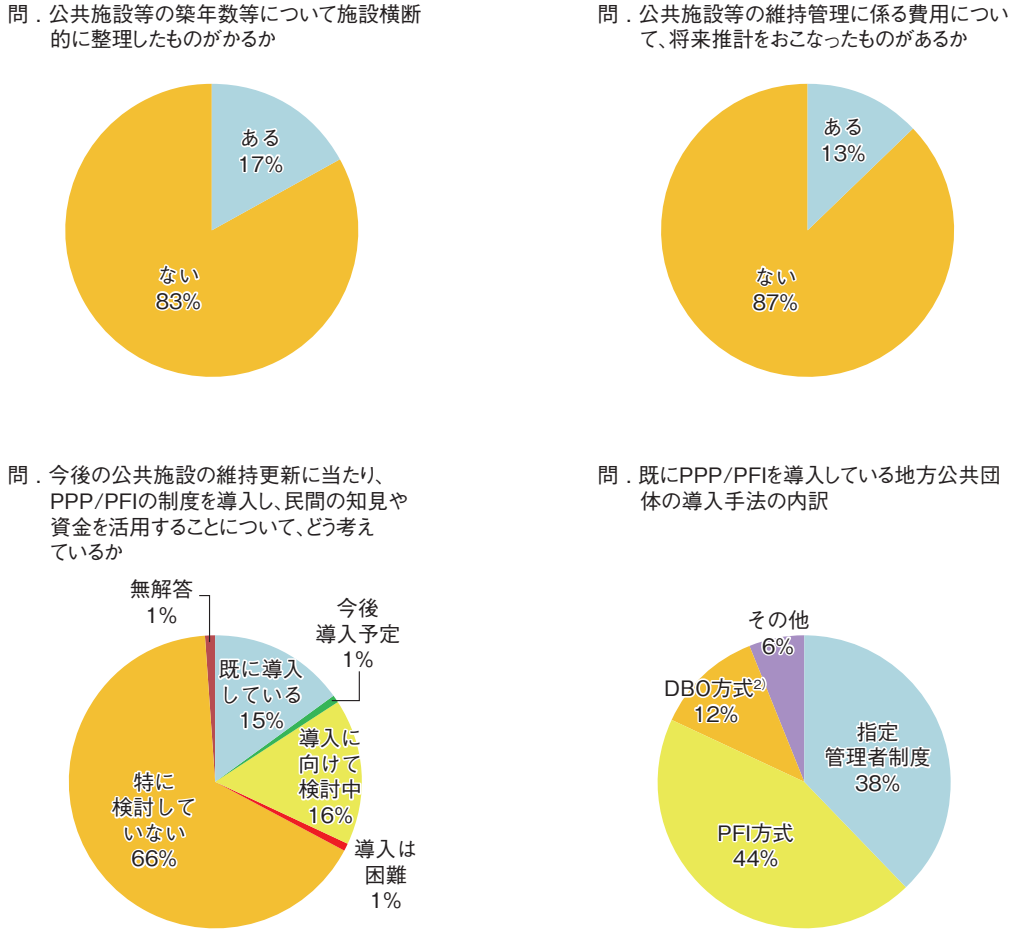
地方公共団体における取組を見ると、所管する公共施設やインフラ等について、老朽化の進行度や活用状況、今後の維持更新費等を施設横断的に把握することは、今後の維持更新を計画的に進めるに当たり、有効かつ重要であると考えられる。

しかしながら、首都圏の全ての都県及び市区町村に対するアンケート結果によると、回答のあった地方公共団体の約８割が、施設横断的な把握や今後の維持更新費の推計を行っていないのが現状である。

また、厳しい財政状況への対応とともに、より効率的な公共施設整備を推進するため、民間資金・ノウハウの活用（PPP/PFI）が注目されているが、アンケート結果によると、回答のあった地方公共団体の６割以上が、PPP/PFI の導入について、検討してないことが分かった。

なお、既に PPP/PFI を導入している地方公共団体において、導入した手法の内訳を見ると、指定管理者制度が38％、PFI[1] が44％となっており、これらの割合が高くなっている（図表1-2-7）。

図表1-2-7　公共施設等の維持更新に係る地方公共団体へのアンケート結果



注　：首都圏の１都７県、346市区町村（平成22年４月１日現在）に対してアンケートを送付。221都県市区町村から回答があり、回答率は62.4％。
資料：国土交通省国土計画局調べ

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方式。
2）Design Build Operate：資金調達は公共主体が行うが設計・施工・運営を一括して民間にゆだねる方式。

（2）大都市圏における戦略的インフラの維持更新

厳しい財政状況の下、公共施設等の今後の維持更新の方向性を検討するに当たっては、個別施設毎の所在、老朽度、費用、利用状況等の詳細な情報を把握、公開した上で、それらを勘案した維持更新計画を策定することが有効な手段と考えられる。

中でも、高度経済成長期の集中投資により各種インフラが整備された大都市圏においては、大都市圏の機能向上に向けて、（1）のような地方公共団体の取組と連動しつつ、行政区域を超えた広域的かつ国家的視点から、老朽化が進行しているインフラストックの戦略的な維持更新を進めることが重要であると考えられる。

さらに、厳しい財政状況が続く中で、民間の資金も活用して必要な財源を確保し、真に必要な社会資本の新規投資や維持更新を行うことが我が国の持続可能な成長につながるため、PPP/PFIの活用を拡大することが必要である。

【コラム】

根本　祐二　氏　　東洋大学大学院経済学研究科公民連携専攻教授

～大都市圏における戦略的なインフラ整備・更新について～

1．なぜ今、社会資本の老朽化が問題なのか

高度成長期を中心とする急激な経済成長があったことが大きな原因。戦後復興期から20～30年の間に、これだけ急激に社会資本ストックを拡充した国は歴史的に見ても今までに無い。それらが一斉に老朽化する速度も人類史上最速であり、人類が初めて、これだけ大規模な社会資本の更新という問題に今、直面している。

従って、1～2年ですぐ解決できるという問題ではなく、自分たちの国をどう維持していくかという大きな問題として考えなくてはならない。

首都圏について見ると、都市化が早かった分、他の地域よりも先に老朽化を迎えていることは間違い無く、例えば、神奈川県藤沢市、千葉県習志野市、兵庫県加西市について、30年を超える公共施設の延べ床面積でみた比率でいうと、習志野市が59%、藤沢市が52%、加西市が30%台となっている。

2．多額の更新投資をどのように確保するか

（1）多額の更新投資が必要

公共施設（学校、病院、公営住宅、庁舎、社会教育施設等）、道路、橋りょう、上下水道の現在のストックを50年間（道路舗装は15年間）で更新するための更新投資額を大まかに試算すると、総額337兆円で、8.1兆円／年となる。

これに対して、現在の社会資本投資（フロー）に占める更新投資（10%と仮定）を控除した後、将来の人口減少に比例して公共投資の「事業仕分け」して50年平均で15%の新規事業費を削減し

て振り向ける対策を織り込んでも、なお2.1兆円／年不足する。

不足する２兆円を、他の財源からではなく、どのように確保するかとなると、PPP 以外に選択肢は無い。現在の PFI が使いにくいのであれば、使いやすい制度に変える必要がある。国土交通省でもコンセッション方式（施設所有を公共側に残して、民間事業者にインフラの事業運営や開発に関する権利を長期間にわたって付与する方法）を提案しているが、それも含め、従来無かった大胆な取組を進めていかなくてはならない。

（２）公共施設マネジメント白書制度の重要性

地方でこの話をすると、「昨日今日発生した問題ではなく、現状、誰かが困っている訳でもない。最後は何とかなるのではないか」という意見がよくあるが、現状は何とかなっているのではなく、何もしていないだけ。地方で歳出が苦しくなると、最初に削るのが普通建設事業費であり、今は、問題を先送りして老朽化した施設が溜まっている状態。

問題は、その状態が見えないことであり、投資をしなければ借金もしないので、財政上、一見健全に見えているだけ。実際は、ストック更新の必要性はあるが、財源が全く無いという危機的な状況であり、中でも、首都圏は相当厳しいと予想される。

今後、どうすれば良いかというと、まず、社会資本ストックの個別施設ごとの所在、老朽化度、費用、利用状況等の詳細な情報を把握し、公開し、更新計画を立てて実行することが必要。このため、藤沢市、習志野市等で実用化されている「公共施設マネジメント白書」を参考にして、国が広く呼びかけてでも、地方公共団体が一斉に取り組むよう制度化すべきであり、施設横断的に状況を把握しないと優先順位が付けられない。

（３）民間提案の促進と市民主権

藤沢市は、公共施設マネジメント白書をもとに、民間企業からどのように更新投資すべきか提案してもらう制度を導入し、今後、公募を開始する予定であり、このように、施設横断的にどのような状況かを把握し、開示することが重要。データを把握し、それを使いこなせる知恵を有する民間からアイデアを提供してもらうプロセスが必要であり、たとえば、現行 PFI 法に規定されている民間発案条項に、透明なプロセス、検討期間の明示(提案後６ヶ月以内)、インセンティブ方式等の促進措置を盛り込むことが考えられる。

民間提案のポイントは、情報開示とその前提としてのマネジメント白書等の作成であり、それを使って民間に提案してもらう、あるいは市民に判断してもらうことが重要。

民間提案と並ぶもう一つの柱が市民参加。習志野市では地域ごとに地域経営会議を立ち上げ、そこに地域におけるマネジメントの権限と予算を付与し、その中で優先順位をつけていくという取組が行われており、図書館や公民館の更新等において、自分達で出来ることは自らボランティアで行い、出来ないことは助成金を優先的に使うという判断をしている。

「新しい公共」というのは、行政に依存するのではなく、公共サービスを自分達で責任を持って賄っていくということではないか。自分達で出来ることは自分達でやるということに引き戻していくことが「新しい公共」の考え方であり、決して新しいことではなく、本来あるべき公共であると思う。市民参加というよりは、市民主権と言うべきことである。

（4）規律ある資金調達制度の創設

公共調達、民間ファイナンスのどちらでも良いが、インフラは最終的には税金で返済をしていくことになる。税金で賄うことは構わないが、短期的に資金が無い場合は、地方債やローン等により民間ファイナンスに賄ってもらう事が必要となる。

民間資金を入れる時の注意点としては、インフラは重要であるから、いつかは回収可能と考えて民間は資金を出す。では、今すぐに導入可能かというと、インフラ投資効果が回収されるのに50年近くかかるとすると、それに見合ったインフラファンド等による超長期のファイナンスが必要。

また、それだけでは不足しており、現状、国債・地方債は一般財源債であるが、一般財源による返済の問題は、「このプロジェクトは駄目でも、他の予算から返済してくれるだろう」ということで金融上の規律が効かない点（ソフト・バジェット）。こうした事態を避けるため、民間のプロジェクト・ファイナンス、海外における TIF、レベニュー債、シャドウトール等の金融上の規律が効く資金調達制度の創設が必要。

３．大都市圏における戦略的なインフラマネジメントの必要性

（1）インフラマネジメントにおける国の役割

老朽化対応としては、まずは、実態を把握して、老朽化した施設をどのように更新していくか、技術的・金融的な方向性を示す必要があり、民間が有する技術の活用を可能にする制度改正が必要。例えば、今、学校の中に学校以外の目的の施設は入れられない。各施設について縦割りの法律があらゆる所にあるので、スケルトン方式により、施設自体には目的は付けずに、空間サービスを各施設が買うという仕組みとする場合、これは相当大きな制度改正が必要となるので、その点は国の役割であり、社会資本マネジメント計画みたいなものを国全体として持つということだと思う。

（2）大都市圏戦略によるインフラの整備・更新の可能性

道路、橋梁、上下水道といったライフライン系、港湾、空港といった国際競争力系については、新規・更新投資について、優先順位に基づき戦略的に行うべきであると思う。

後は、道路等の面積を要するものは、必ず私権の問題が生じる。民間から見て、計画に記載されていても、そのまま信用できないのは、その点。いくら都市計画に書かれていても、本当にできるかどうか信用されていない一番の理由は私権の問題にある。都市計画をそのまま前提にできないから、民間投資も計画的に行われないということになるため、計画を立てるのは良いが、実施する担保が重要であり、最終的には民間活動を促進するための戦略でなくてはならない。

また、戦略は、大都市圏を一つのエリアとして見た、矛盾の無い経営、面的なマネジメントということだと思う。

極端な話、首都圏のインフラ整備のあり方について、丸ごと民間の知恵に任せて、考えさせるということもあっていいのではないか。民間の原理で、必要であれば自らの資金で整備してもらう制度となれば、かなり効率的になると思う。

民間から見ると、既存の機能チェンジといった点について、色々とアイデアがあると思う。国が戦略として方針を示す必要がある大きな事項はあるが、その先の運営については、企画段階から民間提案を活用することが必要ではないか。

第3節　生物多様性等の観点からの広域的な緑地の保全・再生の必要性

これまで、首都圏においては、主として無秩序な市街地化の防止、住民の健全な心身の保持及び増進、公害・災害の防止を図るため、首都圏近郊緑地保全法（昭和41年法律第101号）に基づき、広域的かつ長期的な見地から特に緑地保全の効果が著しい区域を近郊緑地保全区域として指定し、市街地周辺の広域的な緑地保全を推進してきたところである。

一方、近年では、地球規模の環境問題の発生等により、生物多様性保全、地球温暖化対策への対応、都市環境負荷調節等において、緑地の役割の重要度が高まっているとともに、管理放棄等による緑地の質の問題も生じている事から、近郊緑地保全制度を含めた、大都市圏における広域的な緑地の保全・再生のあり方について、検討する必要がある。

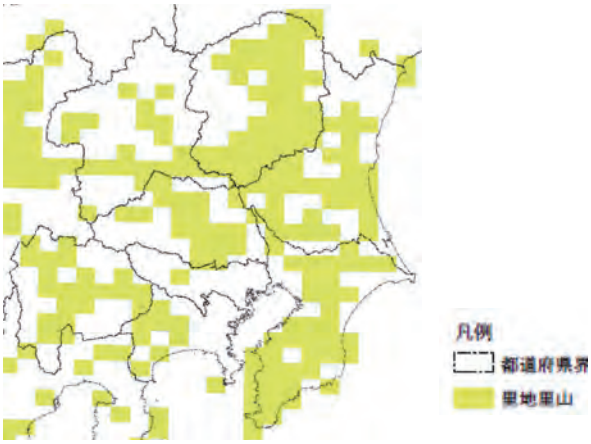
1．広域的な緑地の機能

（1）生物多様性保全

平成22年は、国際連合が定めた国際生物多様性年に当たり、10月には名古屋市において、生物多様性条約第10回締約国会議（COP10）が開催される予定となっている。

平成22年３月に「生物多様性国家戦略2010」が閣議決定されたところであり、生物多様性は、開発や、高齢化等に伴う里地里山における利用・管理の不足等により危機を迎えていることから、市街地周辺に存在する里地里山の保全・再生が必要である。（図表1-3-1）。

図表1-3-1　里地里山の分布状況（首都圏）



注　：２次メッシュ（10km四方）内で、二次林、草原が優占する箇所、農地が優占し、かつ二次林が存在する箇所を抽出
資料：「日本の里地里山の調査・分析について（中間報告）」（環境省）より国土交通省国土計画局作成

（2）地球温暖化対策

地球温暖化対策の基本的な方向性を示す「地球温暖化対策基本法案」を平成22年３月に閣議決定し、国会に提出した。その中の基本的施策において、都市機能の集積等による地球温暖化の防止等に資する地域社会の形成に関する施策や、森林の整備及び保全、緑地の保全、緑化の推進等の温室効果ガスの吸収作用の保全及び強化に関する施策等を位置付けたところである。

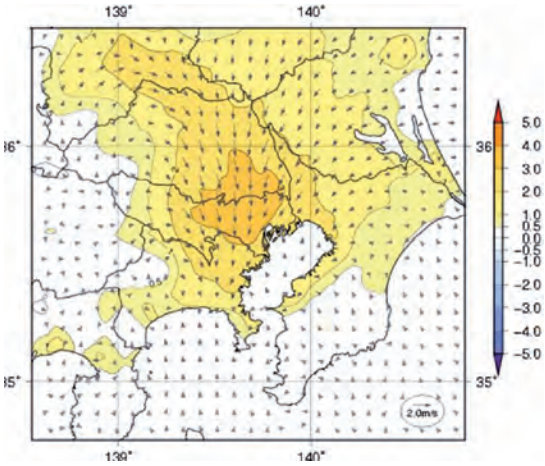
（3）都市環境負荷調節機能

都市環境負荷調節機能に関しては、大規模な緑地は、コンクリート建造物やアスファルト舗装で覆われた都市の地表面と比べ、樹木からの蒸発散作用により気温上昇を抑制する効果があるこ

とが確認されている。

ヒートアイランド現象は東京都及び埼玉県を中心に広域的に発生しており（図表1-3-2）、ヒートアイランド対策大綱（平成16年３月30日ヒートアイランド対策関係府省連絡会議決定）においても、都市において緑地の保全を図りつつ、水と緑のネットワークの形成を推進するとしている。

図表1-3-2　首都圏のヒートアイランド現象の解析結果



注　：午後３時における「都市がある場合」と「都市がない場合」の気温と風それぞれの差の分布。都市気候モデルでのシミュレーションによる。平成19年の弱風（大規模な気圧配置による東京付近の平均風速が６ｍ／ｓ以下）晴天日17事例の平均。
資料：「ヒートアイランド監視報告（平成19年冬・夏-関東・近畿地方）」（気象庁）

２．広域的な緑地の質の高度化

大都市圏の市街地周辺に存在する里地里山においては、人口減少と高齢化の進行や、産業構造の変化により里山林や野草地などの利用を通じた自然資源の循環が少なくなってきたため、大きな環境変化が起きている。

生物多様性保全の面においては、近年、人と里山林や野草地との関わりが希薄になった結果、人為的な管理により維持されてきた里山林や野草地が放棄され、タケ類やササ類、クズ類が繁茂するようになり、かつては普通に見られた里山や草原に生息・生育する動植物種の減少等が起きている。

なお、良好な緑地を保全すべき近郊緑地保全区域においても、これらの問題が発生していることから（図表1-3-3）、今後、大都市圏の広域的な緑地の保全・再生による質の高度化に向けた管理のあり方についても検討していく必要がある。

図表1-3-3　近郊緑地保全区域内の周辺緑地の管理放棄の状況

竹林の拡大

クズ類、ササ類の繁茂

資料：国土交通省国土計画局

（官民連携による緑地保全）

管理放棄等の問題が発生し、緑地の質の問題が生じている一方で、近年、市民団体、ボランティア等と行政等との官民連携により、緑地管理に取り組む事例も見られる。

小網代近郊緑地保全区域は、海辺と陸域の緑が一体となって形成された多様な自然環境を基盤として、森林、河川、湿地、干潟及び海が自然状態で連続的にまとまり、希少種を含む集水域生態系を形成しており、保全に向けた市民団体が発足するなど、地域住民が中心となって保全活動を進めている区域である。

平成17年の近郊緑地保全区域指定以降も、神奈川県、（財）かながわトラストみどり財団、地域住民等の連携により、管理計画の策定や具体的管理を実施しており、地域住民等の保全活動を背景として、自然観察などが行われる場所ともなっている（図表1-3-4）。

こうした取組のほか、既存緑地の保全を図るさまざまな取組も推進されており、大都市圏における広域的な緑地の保全・再生に向け、国、地方公共団体、民間団体、市民、NPO 等との協働による取組の一層の推進が期待されるとともに、それらの活動を推進する仕組みの構築を図ることが、国の役割として考えられる。

図表1-3-4　小網代近郊緑地保全区域の概観と保全活動状況

資料：国土交通省国土計画局

【コラム】

横張　真　氏　東京大学大学院新領域創成科学研究科自然環境学専攻教授

～大都市圏の都市構造における広域緑地のあり方～

1．広域緑地の今日的意義

都市の無秩序な拡大を抑制することは、近代都市計画における至上命題のひとつであり、その有力な手段としてグリーンベルトが位置付けられてきた。かつての東京緑地計画の環状緑地帯の目的は市街地の無限の連続的膨張を抑制することにあり、首都圏近郊緑地保全法に基づく近郊緑地保全区域でも、この考え方は受け継がれ、広域的な緑地は無秩序な市街化の防止に一定の寄与を果たしてきた。

広域緑地のこうした役割は引き続き必要であるが、今後は、環境負荷を極力低減し、持続的な発展が可能な都市圏を形成する観点からも、生物多様性の保全や気候緩和など、環境保全上の様々な機能が求められるであろう。

例えば、生物の生息・生育空間となる緑地は、面積が大きいほど、また互いにネットワークが

形成されているほど、生物種数の増加に寄与することが知られており、首都圏に残された広域緑地には、生物多様性保全の観点から重要な機能を果たすことが期待される。

また、気候緩和について広域緑地に期待される機能は、グローバルな気候変動の影響の緩和（ミティゲーション）と、気候変動への適応（アダプテーション）の２つがある。

ここでいうミティゲーションとは、気候変動の原因となる温室効果ガスの削減を目的とするものであり、広域緑地では植物が持つ温室効果ガスの吸収源としての機能、化石燃料の代わりに木質バイオマスをエネルギーとして活用することによる排出源対策としての機能等が期待できる。

一方、アダプテーションについては、気候変動により生じる影響をいかに和らげるかを目的とするものであり、緑はその蒸散作用、遮蔽作用により、夏季の気温低減に効果を発揮することから、広域緑地から都市への風の通り道等を確保することにより、都市の気温の低減に寄与することも期待できる。

この他にも広域緑地の機能には、観光振興や交流人口の拡大に貢献するという側面もある。非常に多くの交流人口を集めている都市はいずれも、非常に先進的・先行的な緑地計画の策定と緑地の整備を行ってきた都市である。パリでは19世紀のパリ大改造に際し街路樹と都市林をパリ改造の目玉に据え、ウィーンであればウィーンの森を含む広域のグリーンベルトが市街を囲んでいる。

緑をまちづくりの核に据えている都市が結果的には非常に魅力を保っており、レクリエーション、文化の拠点形成としての担いも緑には託されている。

２．緑地の適正な管理・再生の必要性

緑地の管理については、従来はとにかく緑があれば良いという概念であったが、昨今では管理が適正になされてこその緑であるという概念に変わってきている。管理の放棄は、土砂崩壊防止などの緑地が有する防災機能の低下につながるだけでなく、生物多様性保全やCO_2吸収等の機能の低下も引き起こす。そのため、例えば樹林地の機能を求めるのであれば、定期的に下草刈りや間伐を行い、本来樹林地が持つ生物多様性保全等の機能を回復させることが不可欠である。

農地についても、耕作放棄地になると気温低減等の効果が薄れてくる。水田であればきちんと水がはられ稲が植えられてはじめて、きちんとした気候緩和効果が発揮される。適正な管理がなされてこそ、こうした機能は発現するものであり、緑地の適正な管理・再生を推進していく必要がある。

３．広域緑地における国の役割

広域緑地の議論は、単一の地方公共団体だけで完結する性質のものではなく、広域的・分野横断的な視点が不可欠である。例えば、国なりがある種のプラットフォームを用意し、そこに関係する国の機関や地方公共団体が参加し、そのプラットフォームの上で、全体として広域緑地の保全・再生をどう図るかという議論を行い、積極的に連携して施策を行う体制を整備することが必要である。

また、広域緑地の保全・再生を検討していく上での技術的な課題、例えば、緑地のネットワーク形成に関する配置の考え方などを広域的にどう考えるか、基本的な考えを示すのも国の役割ではないかと思う。

第4節　海外の大都市圏政策から見る「大都市圏戦略」の必要性

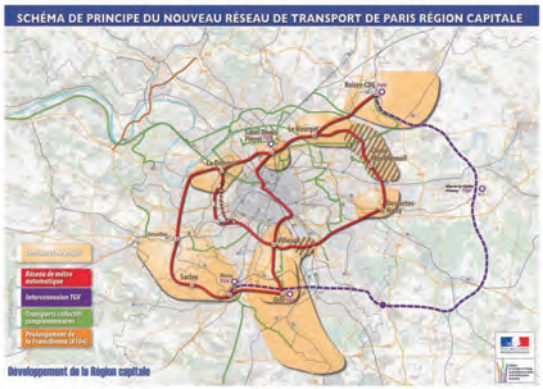
1．海外における大都市圏政策

海外の大都市圏においては、各都市の役割分担と連携強化により、大都市を中心とする広域的な都市圏を形成し、行政的な単位を超えた広域的な地域としての国際競争力強化を図っており（図表1-4-1）、我が国においても、国際競争力強化に向けて、都市間の役割分担・連携、産業政策及び都市政策等との連携も図りつつ、戦略的に大都市圏政策を展開するべきであると考える。

図表1-4-1　海外大都市圏の事例

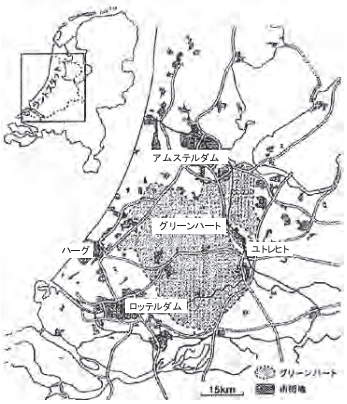
「グラン・パリ」構想（フランス）

・フランスでは、2009年４月にサルコジ大統領が大首都圏としての国際競争力を取り戻し、国全体の経済社会発展に寄与することを目的に「グラン・パリ」構想を発表。
・構想では、金融等に特化した７つの地域、公共交通網の更なる整備、首都圏の持続可能な開発等を示している。



ランドスタット地域（オランダ）

・アムステルダム（首都・商都）、ハーグ（行政）、ロッテルダム（港湾）、ユトレヒト（鉄道・サービス業）の４都市を中心にした広域的地域で、域内の４州・４市等12の地方政府により「ランドスタット評議会」を構成。
・地域としての国際競争力を高め、ランドスタット地域を住む拠点、働く場所として魅力あふれる場所にするという戦略目標を共有し、都市間の役割分担を明確にしているほか、圏域内の中心に「グリーンハート」という広大な緑地を保全しているのが特徴。



資料：国土交通省国土計画局作成

2．大都市圏戦略の策定により世界のイノベーションセンターへ

平成22年５月17日に取りまとめられた国土交通省成長戦略会議報告書においては、住宅・都市分野の重点項目として、「Ⅰ　大都市イノベーション創出戦略　～国際都市間競争に打ち勝ち、世界のイノベーションセンターへ」と題して、「東京をはじめ我が国のポテンシャルの高さを世界に発信可能な大都市において、オフィス機能の単なる拡大でなく、以下の多様な機能が備わった都市拠点を形成することにより、激化する国際都市間の競争に勝ち抜き、人、モノ、カネ、情報を呼び込むアジアの拠点、イノベーションセンターを目指す。特に東京においては、羽田の24時間国際拠点空港化等を契機として文化・交流機能や交通アクセス機能を強化し、経済と環境が両立した世界最先端の「ビジネス・エコシティ」を目指す。」としており、国家戦略的観点から「大都市圏戦略基本法（仮称）」を制定し（首都圏整備法等を抜本改正）、国が国家戦略として「大都市圏戦略」を策定する（平成23年度）ことが提言されている。

【コラム】

浅見　泰司　氏　　東京大学空間情報科学研究センター副センター長

～東京都区部への一極依存構造の改善から、都市間の連携と役割分担による国際競争力の強化に向けた都市政策の戦略的展開について～

1．首都圏整備法の果たしてきた役割と現状について

今までの首都圏整備計画は、実行手段を持ち合わせていなかったため、整備のために他の法整備が必要となり、主体的に動くことが困難であった。また、首都圏整備計画はトップダウン的に構成されていたが、その後の状況変化により、特に都府県の意見を反映していく方向に変化していき、運用としてはその流れがあった。

そのため、首都圏整備計画は、本当に首都圏でやるべきことというよりは、首都圏において自治体等の皆さんがやりたいと思っていることを並べるという形になってしまい、本当の意味での国家戦略性が乏しかった。計画により、首都高速や外環などの骨格的なものが粛々と整備はなされたが、特に首都圏は国の枢要な場所であるので、首都圏の整備については国策的な観点が必要であり、ここの部分が弱かったという印象を受ける。

総じて、首都圏がどうあるべきかを一つの圏域にまとめたということでそれなりの役割を果たしたが、一方で主体的にいろいろな物事を推進するという点においては、もう一つだった。

2．首都圏戦略の役割について

今後は、広域地方計画において、各地方の自治体の考えは反映されると思うので、枢要な首都圏のあり方を考えるということを首都圏戦略に盛り込んでいくべきだろう。しかも、それらは国の運営の適正化という観点から国主導で行っていくことを考えるべきである。

特に首都圏となると、国の広義の意味でのセキュリティ（経済などのリスク回避）について担保されることが重要である。その中の一つとして、空間構成の効率性も入ってくる。外国からの投資について考えたとき、我々がニューヨークやロンドンを気にするように、東京についても気にしてもらえるように形作っていくことが、首都圏戦略の大きな役割になるだろう。

個別論になるが、主要な交通計画についても考える必要がある。例えば、空港については、ハブとなる規模の確保や連携における役割分担を明確化していくべきである。地元の意向だけで動いていると日本全体のポテンシャルを下げることになりかねないので、首都圏全体として良くなるにはどのようにしたらよいかを考えなくてはならない。港湾なども同様であり、これらをつなげるために鉄道や高速道路のネットワークを考えていくというように、柱となるものから考えて、骨格をどう作るかということを考えていくべきである。

緑地計画や市街地形成計画についても、都市計画の分権が進んできた今、広域的な視点での考えが必要である。今は、広域計画と都市計画の関係が切れてしまっている。本来は、大きなものから小さなものまで空間形成計画で対応できるように考え直すべきである。国の成長エンジンとしての首都圏の機能を強化するために、今後は様々な機能を集中して行かざるを得ないので、広

範な自治体の意見を遺漏なく反映させるというよりも、国主導でどのように進めるか考えていくことが必要だろう。

一般的には人口減少の下で都市の市街地も縮小していくだろうが、その際に首都圏の再編が重要な視点となる。自治体任せではうまくいかない部分については、国が担う必要がある。縮小についての都市間の調整も、首都圏全体という広域的な視点でできる主体は国ということになるだろう。各都市にとって損にはならずに全体としてプラスとなる方向に誘導していくという形をとらざるを得ない。厳しいマネジメントが今後必要となるが、その役割を大都市圏特に首都圏の戦略が担う必要がある。

３．首都圏戦略の方向性と目標について

国の成長エンジンとして東京圏の国際競争力を強化し、日本経済を発展させるためには、東京圏にある程度は集中せざるを得ない。ただ単純にこちらを抑えてあちらを集中させるというだけでは、一方が勝ち一方が負けるという形になってしまう。まさにその調整役をやることが重要であり、この利害調整は国が主体的に取り組まなくてはならない。それを国が行わないで自治体を任せるというのは、調整をしないことに等しいと思う。

単に成長エンジンを活性化するだけでなく、エンジンの波及効果（ベネフィット）をきちんと他のところに分け与えることで、初めて合意がとれる。ばらまきになってしまってはまずいので、理由を明確にする必要があるが、ある程度集中していくための調整のデバイスとして配分メカニズムを再構築するべきだろう。

また、新しい大都市圏戦略は、府省横断的なインフラ整備のマスタープラン的な役割をこれまで以上に明確な形で果たすことが重要であるし、空間構造や都市圏構造について国の政策としてマクロな形で示すことも考えられる。それと同時に、例えば、開発抑制をするところに、一方でメリットを与えるというような政策の選択肢を示すことも必要である。単に最終的に空間構造のプランだけを示すのではなく、その過程やソフトな施策を含めたものも合わせて示す必要があるだろう。

なお、国家戦略としての首都圏戦略における課題としては、広い意味でのセキュリティとして、食、水資源、みどり環境、経済が持続可能に発展・維持できるよう経済のバックアップ拠点などが必要となる。

さらに、人口が減少している現状では、今あるインフラを同じように維持することは不可能であるので、インフラのグレーディングを明確化し、円滑にダウンサイジングができる仕組みが必要である。

これらは、今後の都市計画や首都圏戦略の柱になり得るであろう。今は、整備に関することや圏域の設定については行われているが、動的なプログラムが現状では示されていない。これを示していくことも重要である。

第5節 首都圏整備法等の制度概要と果たしてきた役割

首都圏整備法（昭和31年法律第83号）は、戦後の急速な経済復興に伴い、首都への産業及び人口の集中とこれに伴う環境の悪化が著しくなり、東京都の区域内の施設整備ではその対応が困難となったことに伴い、産業及び人口の過度の集中を防ぐとともに、交通施設、住宅その他首都における重要な施設の整備を促進することを目的とするもので、東京都及びその周辺地域を一体とした広域的な区域について総合的な都市建設を推進し、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の建設とその秩序ある発展を図ることを目的として制定された。

法目的を達成するため、政策区域の指定、首都圏整備計画の策定等が進められるとともに、同法に関連し、業務核都市制度、近郊緑地保全制度、工業等制限制度等に係る法律が定められ、首都圏整備法と一体となって首都圏の秩序ある発展を推進してきたところである。

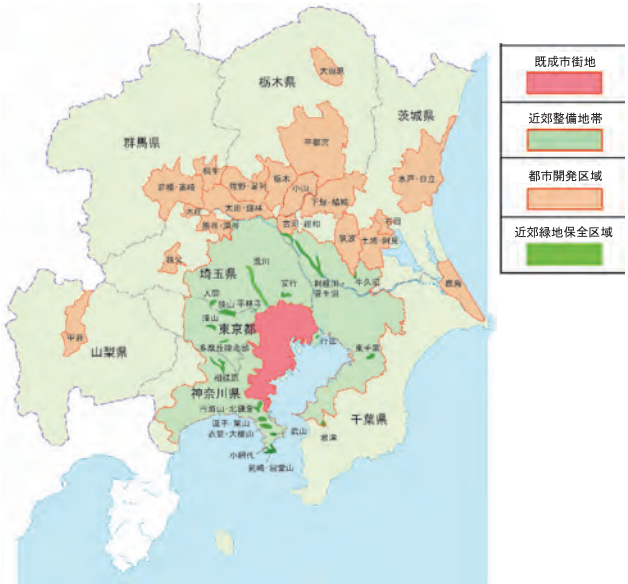
1．既成市街地への集中抑制と周辺地域の計画的整備

（1）関連各種制度

（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、産業及び人口の過度の集中を防止しながら、都市機能の維持・増進を図る既成市街地周辺に、既成市街地の近郊で、無秩序な市街化を防止するため、計画的に市街地を整備する近郊整備地帯、首都圏内の産業及び人口の適正な配置を図るため、工業都市、住居都市等として発展させる都市開発区域といった「政策区域」を設定し（図表1-5-1）、この区域に応じ、都市計画の区域区分等の土地利用規制、事業制度、税制上の特別措置等の各種施策を講じることにより、既成市街地への産業及び人口の集中抑制とその周辺地域の計画的整備を推進してきたところである。

図表1-5-1　首都圏における政策区域等



資料：国土交通省国土計画局作成

（首都圏整備計画）

首都圏整備計画は、当初、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域のそれぞれにおいて各種事業を位置づける整備計画を策定していたが、昭和52年にそれらの整備計画を統合、一本化した現行の首都圏整備計画（平成11年３月、平成18年改定）においては、首都圏整備に係る宅地、道路、鉄道、飛行場、港湾、公園、下水道、河川、住宅、学校等の800を超える各種事業が位置づけられている。

政策区域に基づく都市圏構造を実現するため、計画的な開発に資する人口フレームを明示するほか、新たな開発に必要なインフラ整備等を計画的に実施するための総合計画として策定されてきたものであり、戦後の急速な経済復興から高度経済成長期にかけて、社会資本の絶対量が不足している時代背景の下、整備を早急に進める必要がある過程においては、計画に位置づけ事業推進を図ることで一定の成果が見られた。

（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1-5-2）。

工業団地造成事業には収用権が付与されているとともに、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、税制上の特別措置等が講じられている。

図表1-5-2　工業団地造成事業の状況（平成21年12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	3864
栃木県	9	1479
群馬県	9	593
山梨県	2	141
首都圏計	42	6609

資料：国土交通省都市・地域整備局調べ

（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、以下の税制上の特別措置が講じられている。

①特定の事業用資産の買換え等の場合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増設した場合に、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。

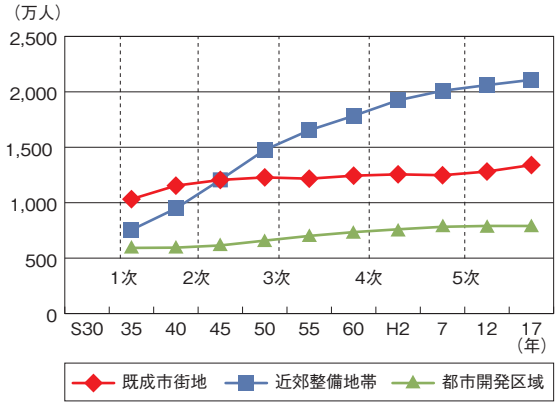
（2）果たしてきた役割

（人口の動向）

首都圏の人口推移について見ると、計画の進捗に伴い、既成市街地の人口増加と比較し、近郊整備地帯の人口増加が大きくなっており（図表1-5-3）、既成市街地への人口の集中緩和が図られている。

しかしながら、既成市街地の人口密度は11,085人／㎢となっており、ニューヨーク（10,192人／㎢）、ロンドン（4,679人／㎢）といった海外の大都市圏と比較すると、なお高い状況にある。なお、首都圏整備法制定時は、東京都区部の最大の人口収容能力を約850万人と想定していたが、平成17年時点で849万人となっているところである。

図表1-5-3　首都圏の地域別人口推移

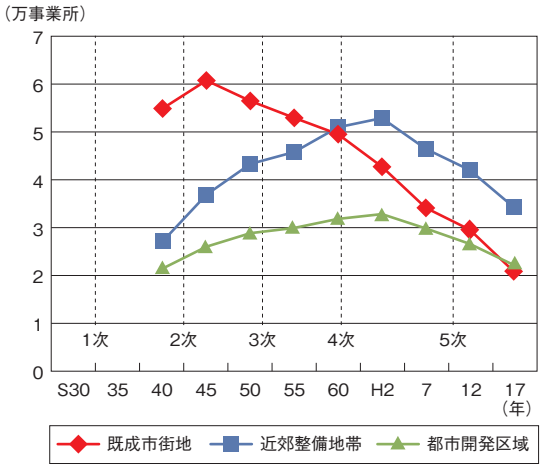


注　：既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域は、データの都合により、首都圏整備法における区域と完全には一致しない。
資料：「国勢調査」（総務省）より国土交通省国土計画局作成

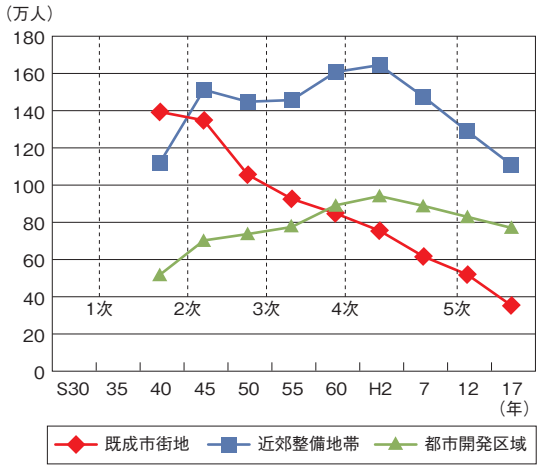
（産業（工業）の動向）

首都圏の製造業事業所数及び製造業従業者数の推移について見ると、昭和45年以降、既成市街地が一貫して減少している一方、平成２年まで近郊整備地帯及び都市開発区域は増加基調（図表1-5-4、1-5-5）にあり、近郊整備地帯及び都市開発区域への工業集積、既成市街地の産業（工業）の集中緩和が図られている。

図表1-5-4　首都圏の製造業事業所数推移



図表1-5-5　首都圏の製造業従業者数推移



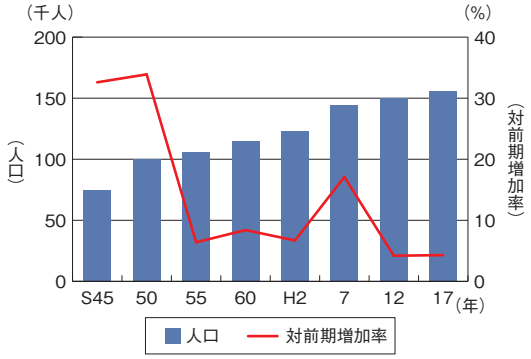
注　：既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域は、データの都合により、首都圏整備法における区域と完全には一致しない。
資料：「工業統計調査」（経済産業省）より国土交通省国土計画局作成

一方、首都圏の都市開発区域と「多極分散型国土形成促進法」（昭和63年法律第83号）における振興拠点地域を比較すると、製造業事業所数の平均では都市開発区域は240事業所、振興拠点地域は216事業所となっており、他地域の都市とほぼ同等であることが分かる。

（関連施策の効果）

工業団地造成事業は、首都圏では42地区、6,609ha で実施されている（平成21年12月末現在）。中でも、最大規模である鹿島臨海工業団地造成事業（昭和42～48年）は、120の企業が立地しており、今日まで鹿島都市開発区域の人口は増加基調にある（図表1-5-6）。

図表1-5-6　鹿島都市開発区域の人口推移



資料：「国勢調査」（総務省）より国土交通省国土計画局作成

（３）今後の課題等

現行制度は、既成市街地に急激に人口が集中してきた時代背景の下、産業及び人口の集中を抑制することを目的とした制度であり、産業及び人口の既成市街地への集中緩和が図られるなど、一定の成果は見られた。

一方、都心の高度利用などにより、都市圏の中で卓越した人口密度を有する都心部においては、集中による様々な問題が引き続き存在している。

また、近年の産業構造の変化や、大都市圏の国際競争力強化の必要性を踏まえつつ、大都市圏の生産性、効率性を高める圏域構造への誘導を図ることが必要である。また、縁辺部の低密な市街地の拡大、少子化、郊外部の住宅地における急速な高齢化の進行などの問題の発生に対応することが必要であると考えられる。

これらを踏まえ、今後の首都圏政策は、国際競争力強化に向けた業務機能の効率的集積及び人口減少・少子高齢化に対応した郊外市街地のコンパクト化へ向けた都市構造の再編へ向けて大きく方向性を転換すべきであると考えられる。

2．業務核都市の整備

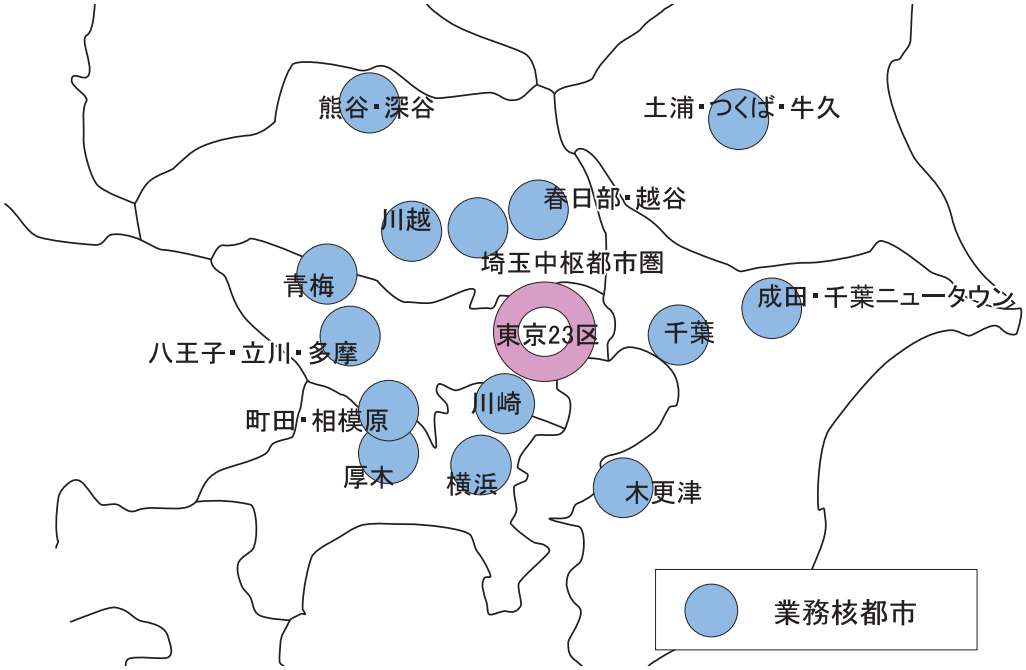
（1）業務核都市の育成・整備

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、現行の首都圏整備計画において、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おり、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。

平成21年４月に青梅業務核都市基本構想が策定され、これまでに、承認・同意された地域は14地域となっている（図表1-5-7）。

図表1-5-7　業務核都市の配置



資料：国土交通省国土計画局

（2）果たしてきた役割

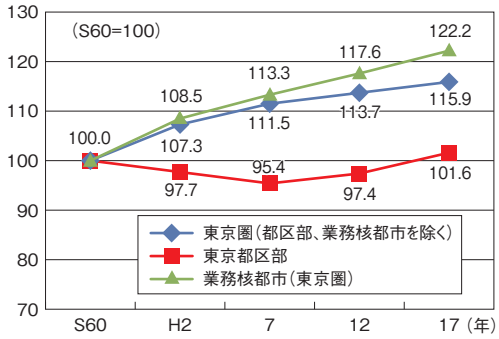
（人口・就業者数の動向）

東京圏における東京都区部と業務核都市全体の人口推移を比較すると、昭和60年以降、東京都区部がほぼ横ばいであるのに対し、東京都区部周辺は一貫して増加傾向にある。中でも、業務核都市の伸びが高いことから、業務核都市の育成・整備には一定の効果があったものと考えられる（図表1-5-8）。

また、昭和60年と平成17年の人口を業務核都市別に見ると、全ての都市で人口が増加してい

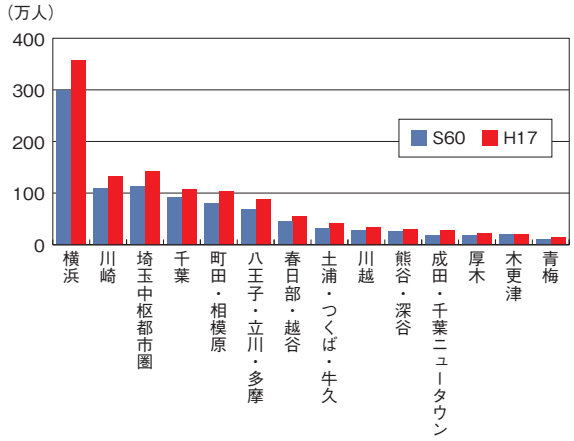
る（図表1-5-9）。

図表1-5-8　業務核都市の人口動向



資料：「国勢調査」（総務省）より国土交通省国土計画局作成

図表1-5-9　業務核都市別の人口動向

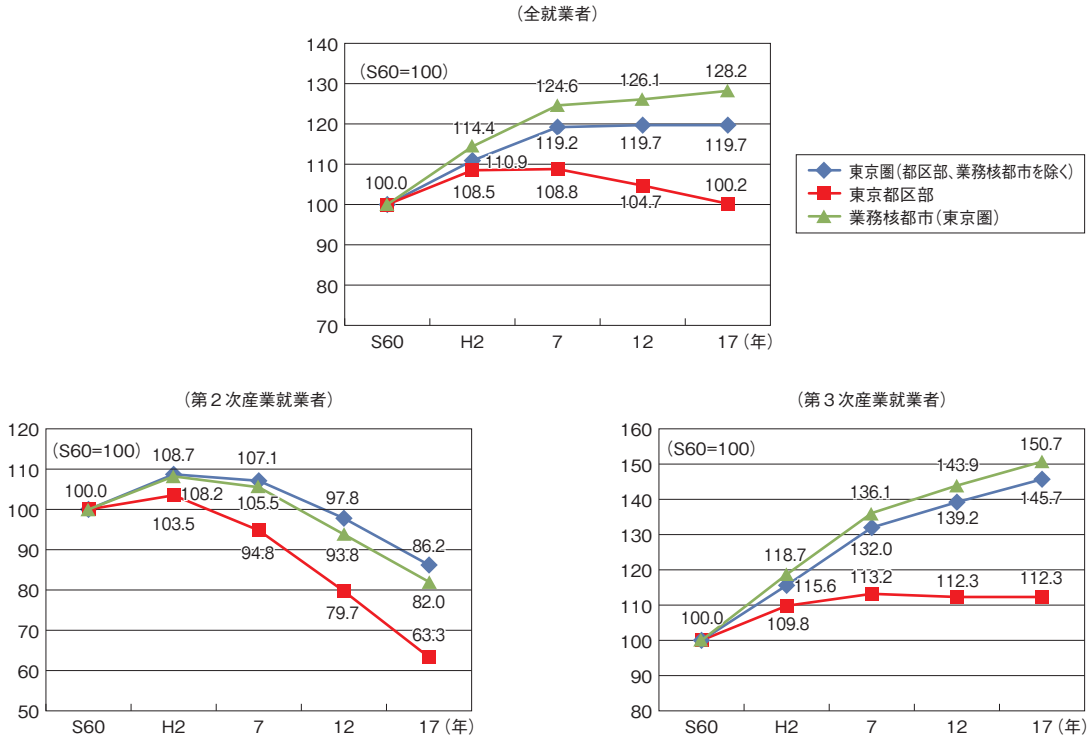


また、東京圏における東京都区部と業務核都市全体の就業者数の推移を比較すると、全就業者は、昭和60年以降、東京都区部がほぼ横ばいであるのに対し、東京都区部周辺は一貫して増加傾向にある。

このことについて、産業別に見ると、東京都区部での第２次産業就業者数の減少と、業務核都市等の東京都区部周辺の第３次産業就業者の増加が同時に進行したことによる結果であると考えられる。

なお、東京都区部周辺の中でも、業務核都市の伸びが高いことから、業務核都市の育成・整備には一定の効果があったものと考えられる（図表1-5-10）。

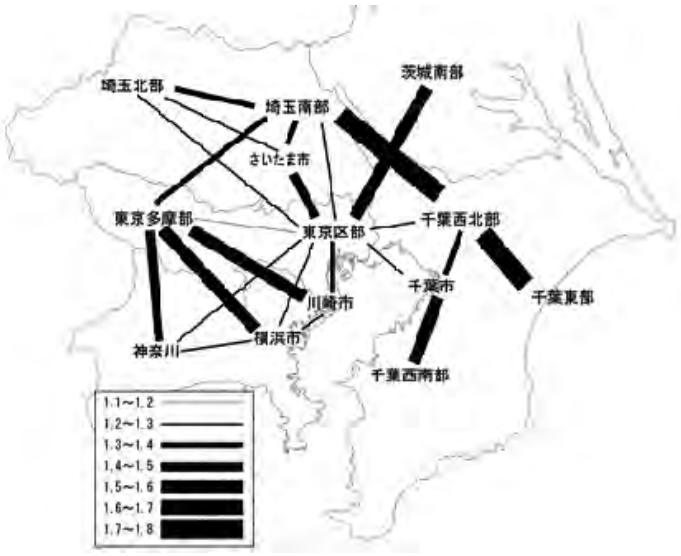
図表1-5-10　業務核都市の就業者数動向



資料：「国勢調査」（総務省）より国土交通省国土計画局作成

さらに、東京都市圏パーソントリップ調査による地域間トリップ増加率を見ると、東京都区部の周辺地域間のトリップ増加率が高くなっており、業務核都市間の連携、交流の進展が見受けられる（図表1-5-11）。

図表1-5-11　地域間トリップ増加率（昭和63年から平成20年）



注　：トリップ増加数が５万トリップ以上の地域間を表示。
資料：「東京都市圏パーソントリップ調査」（東京都市圏交通計画協議会）

（３）今後の課題等

業務核都市においては、人口や業務機能の一定の集積が見られるものの、都区部からの諸機能の受け皿として見ると、必ずしも、当初の想定どおりの業態となっていない都市が見受けられる。

また、東京都区部を中心とする広域的な大都市圏の形成という観点においては、業務核都市間の交流に進展は見られるものの、都市間の役割分担と連携による都市圏が形成されるには至っていないと考えられることから、業務核都市のあり方について、広域的な都市間連携や都市圏における位置付けなどの視点から、さらなる検証が求められる。

３．国の行政機関等の移転

（１）移転の状況

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21年度においては、２機関が移転し、これにより、閣議決定で移転対象とされた79機関11部隊等（廃止等により現在は71機関11部隊等）のうち、65機関11部隊等が移転を完了した。

（２）今後の課題等

国の行政機関等の移転に関しては、東京圏の国際競争力の強化等の大都市圏政策、国土政策等の政策的な観点、移転に伴う経済合理性の観点等を踏まえつつ、個別に移転の有効性や是非を総合的に検討・判断していく方向を含め、今後の施策のあり方について検討する必要がある。

第2章　首都圏整備の状況

第１節　人口等の状況

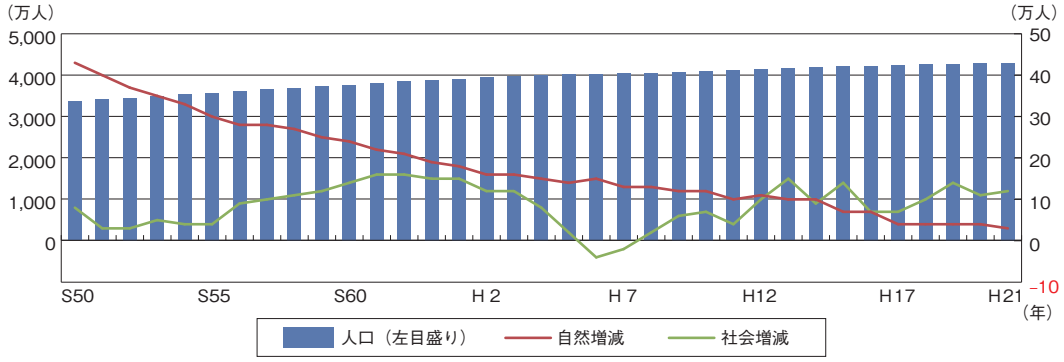
１．人口

（１）首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成21年10月１日現在で4,292万人となっており、全国の33.7％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21年は2.6万人増となっている。また、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21は12.0万人増となっている（図表2-1-1）。

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

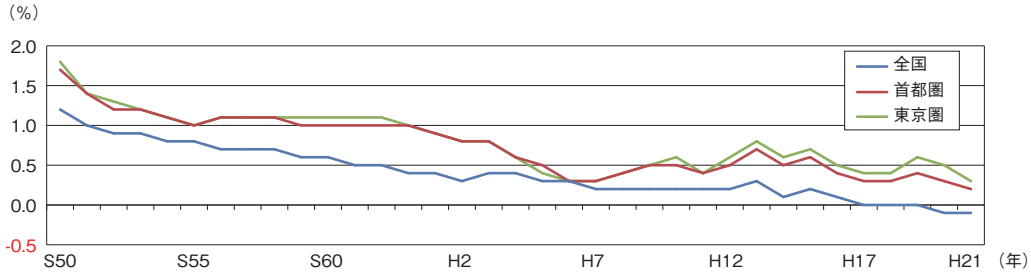


注　：人口は10月１日現在、自然増減及び社会増減は前年の10月１日から当年の９月30日までの期間による。
資料：「国勢調査」及び「人口推計」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

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、全国人口が減少した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３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）。

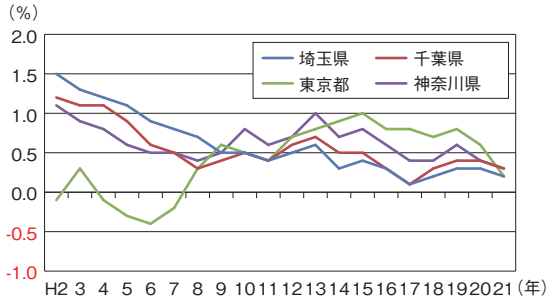
首都圏の人口増加率に対する寄与度をみると、近隣３県は一貫して増加に寄与している。東京都は、平成８年にプラス寄与に転じて以降、プラス寄与を続けており、平成12年以降は単独の都県としては最大の寄与を続けている。他方、周辺４県は、平成14年にマイナス寄与に転じて以降、マイナス寄与が続いている（図表2-1-6）。

図表2-1-2　全国・首都圏・東京圏の人口増加率の推移

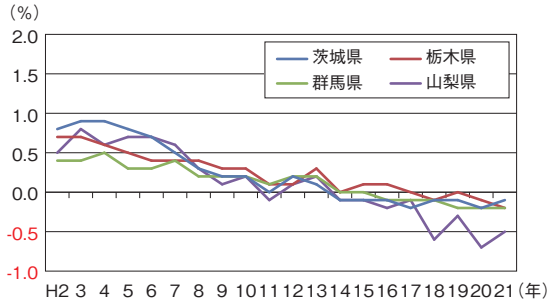


資料：「国勢調査」及び「人口推計」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表2-1-3　東京都及び近隣３県の人口増加率の推移

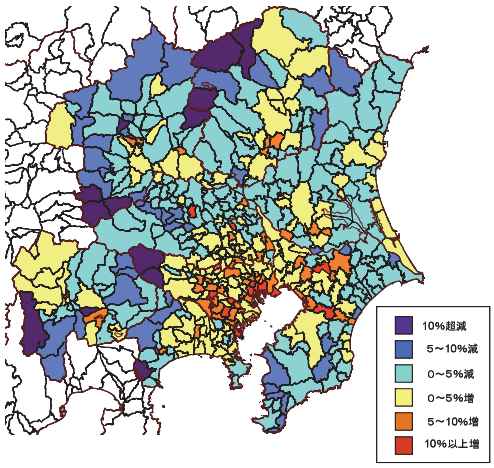


図表2-1-4　周辺４県の人口増加率の推移



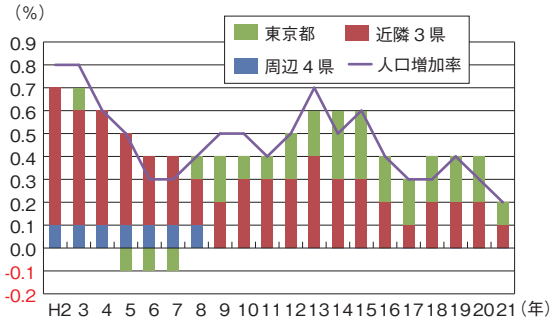
資料：図表2-1-3、2-1-4ともに「人口推計」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

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



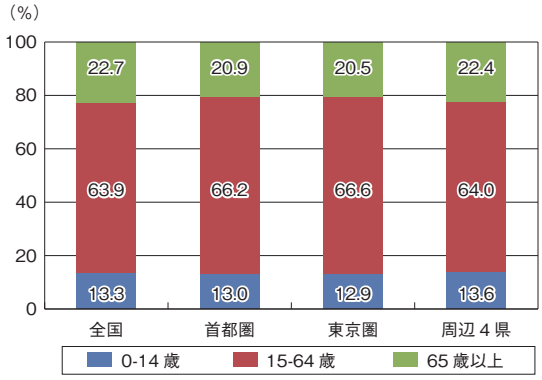
資料：「国勢調査」及び「人口推計」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

（２）首都圏の年齢別構成

首都圏における人口の年齢別構成を見ると、全国と比較して15～64歳人口の割合が高く、65歳以上の高齢者人口の割合が低くなっている（図表2-1-7）。

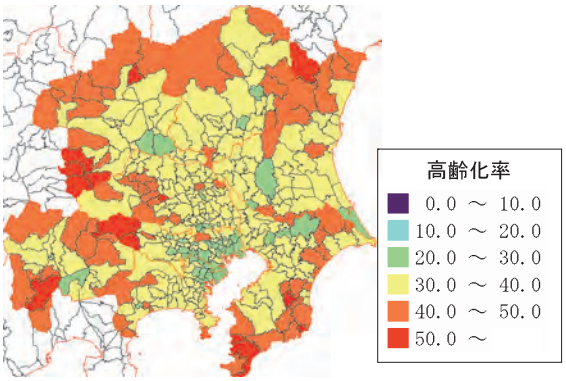
平成47年の人口推計によると、周辺４県を中心に高齢化率が高くなり、東京都区部等の一部の市区町村を除き、高齢化率が30％以上の市区町村が多くなっている（図表2-1-8）。

図表2-1-7　首都圏等の年齢別構成（平成21年）



資料：「推計人口（平成21年10月１日現在）」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

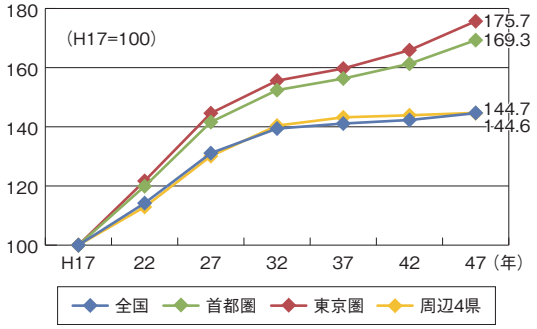
図表2-1-8　首都圏の市区町村別高齢化率（平成47年）



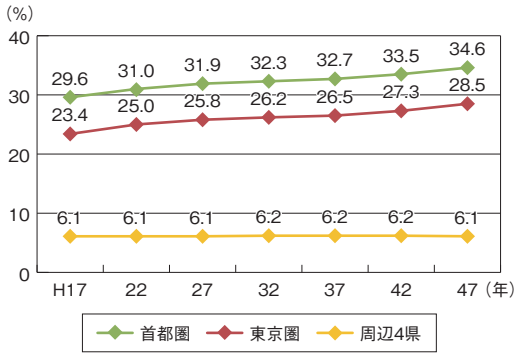
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

一方、高齢者数で見ると、平成47年の高齢者は平成17年と比較して、全国は44.6%、東京圏は75.7%増加し（図表2-1-9）、高齢者数の全国シェアは平成47年時点で首都圏は34.6%、東京圏は28.5%に上昇する（図表2-1-10）。

図表2-1-9　高齢者の将来推計人口の指数



図表2-1-10　高齢者数の全国シェアの推移

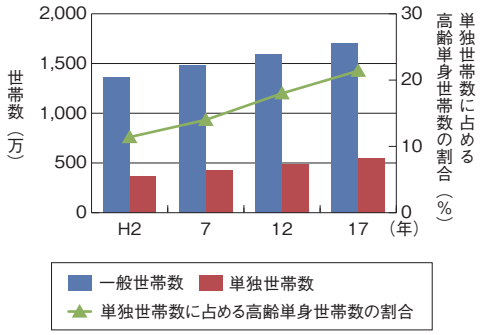


資料：「日本の市町村別将来推計人口」（国立社会保障・人口問題研究所）により国土交通省国土計画局作成

（３）首都圏の一般世帯数等

首都圏の一般世帯数は増加しており、平成17年の一般世帯数は1,701万世帯となっている。そのうち、単独世帯数は549万世帯で、単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合は平成２年の11.4%から、平成17年は21.4%と急激に増加している（図表2-1-11）。

図表2-1-11　首都圏の一般世帯数等の推移



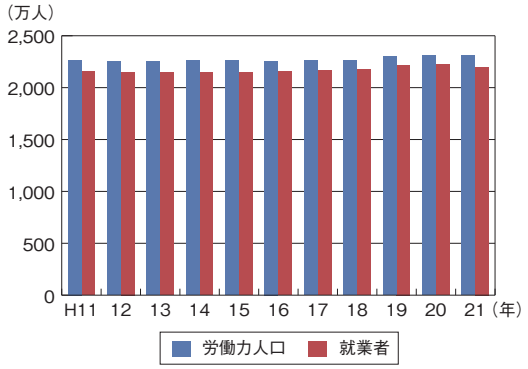
資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

2．就業者数

（首都圏の労働力人口、就業者数）

首都圏の労働力人口及び就業者数は近年、ほぼ横ばいで推移し、平成21年の労働力人口は2,308万人、就業者数は2,200万人となっており（図表2-1-12）、それぞれ全国の34.8%を占めている。

図表2-1-12　首都圏の労働力人口及び就業者数の推移



資料：「労働力調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

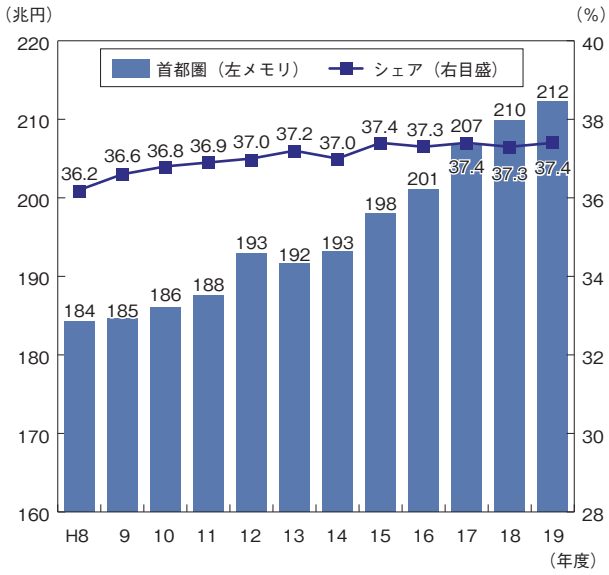
第2節　産業機能の状況

1．首都圏の経済状況

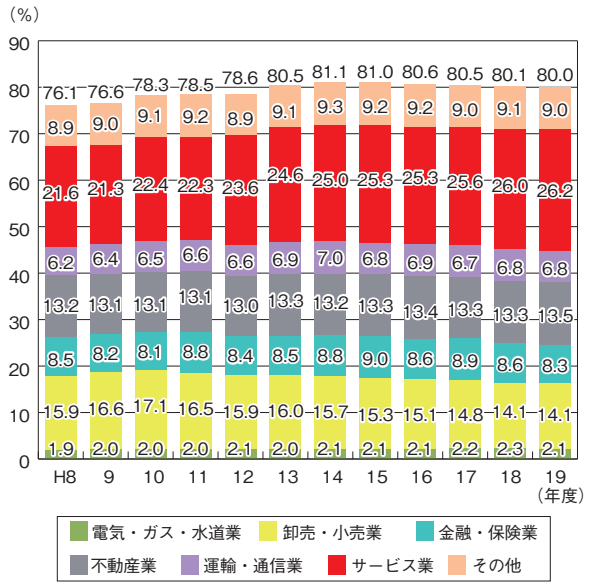
日本経済における首都圏の位置付けを見ると、首都圏は全国のGDPの37.4%を占めており（図表2-2-1）、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第３次産業のシェアを見ると、全体の80.0%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26.2%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2-2-2）。

図表2-2-1　全国のGDP（実質：連鎖方式）に対する首都圏のシェアと実額



図表2-2-2　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１：合計値は、便宜的に該当項目を積上げて作成しているが、統計の性質上、積上げた合計値と実質値は一致しない。
注２：連鎖方式とは、実質化の指数算式において前年を基準年とし、それらを毎年積み重ねて接続する方法。
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

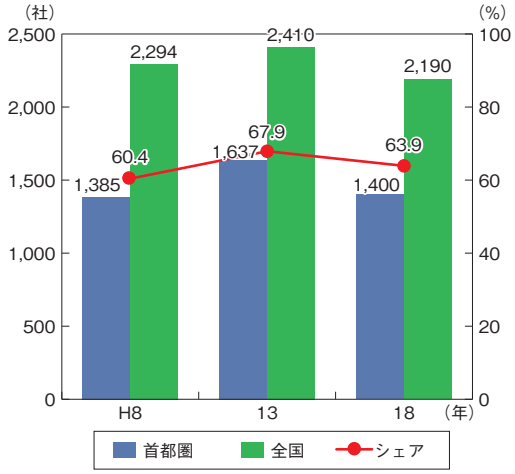
2．首都圏における諸機能の展開

（1）首都圏の事業・業務環境

①国際的な企業活動から見た首都圏（首都圏への海外企業参入状況）

外国の企業数の推移を見ると、平成８年の全国の外国の企業数は2,294社、首都圏は1,385社で全国シェアは60.4%となっており、平成18年は全国は2,190社、首都圏は1,400社で全国シェアは63.9%となっている（図表2-2-3）。

図表2-2-3　外国の企業数の推移

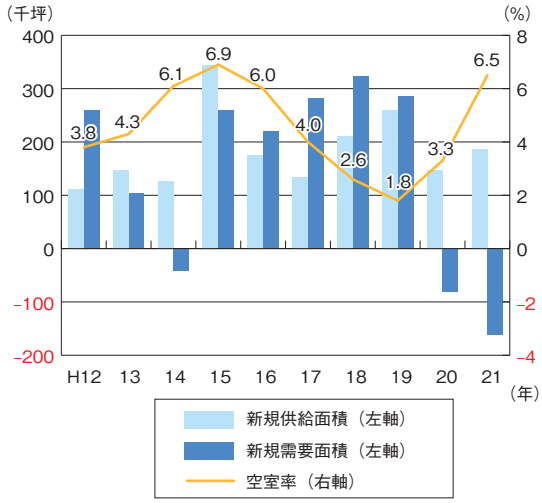


資料：「事業所・企業統計調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

②最近のオフィス需要動向

近年の東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、大規模ビルの大量供給による平成15年の6.9%をピークに平成19年まで減少傾向にあったが、平成20年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから、平成21年は前年比3.2ポイント増の6.5%と上昇している（図表2-2-4）。

図表2-2-4　東京都区部のオフィスビルの需給動向



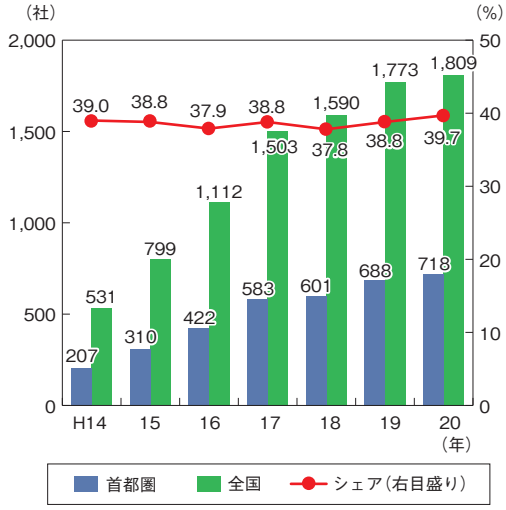
注　：新規供給面積は年間、空室率は各年12月の値。
　　新規需要面積は前年と当該年の稼働床面積の差。
資料：シービー・リチャードエリス総合研究所（株）資料により国土交通省国土計画局作成

（2）首都圏における各産業の動向

①ベンチャー企業の動向

大学発ベンチャー企業数の推移について見ると、平成14年は全国で531社、首都圏は207社で全国シェアは39.0%、平成20年は全国で1,809社、首都圏は718社で全国シェアは39.7%となっており、全国的に大学発ベンチャー企業数が着実に増加を続けているなか、首都圏は約４割を占めている（図表2-2-5）。

図表2-2-5　大学発ベンチャー企業数の推移

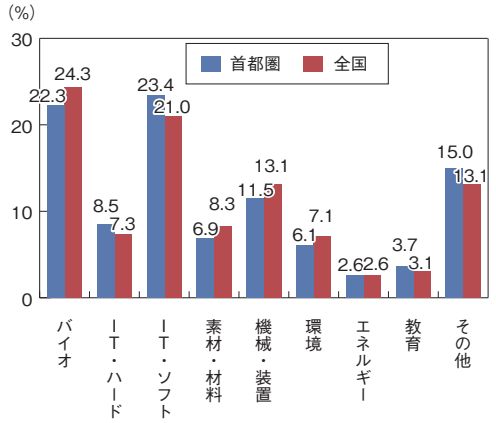


資料：「大学発ベンチャーに関する基礎調査」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

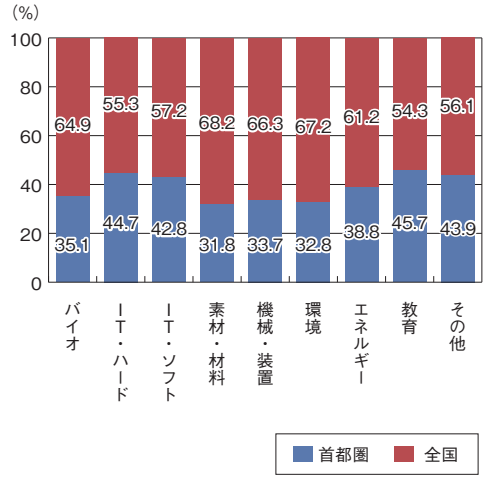
平成20年度の大学発ベンチャー企業数について、事業分野別割合を見ると、首都圏及び全国共にバイオ、IT・ソフト分野の割合が高くなっている（図表2-2-6）。

また、全国の事業分野別に占める首都圏の割合を見ると、全事業分野において３割以上を占めており、IT・ハード、IT・ソフト及び教育分野で４割を超えている（図表2-2-7）。

図表2-2-6　首都圏及び全国の事業分野別割合



図表2-2-7　全国の事業分野別に占める首都圏の割合



注　：１社で複数分野に関連する場合は、関連分野全てでカウントしている。
資料：「大学発ベンチャーに関する基礎調査」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

②工業機能

（製造業の動向）

首都圏における製造業の動向について見ると、平成20年の事業所数は前年比で2.3%増となっており、首都圏内の全ての都県で増加している。

一方、従業者数は2.5%減、製造品出荷額等は1.4%減となっており、従業者数は全ての都県で減少、製造品出荷額等は群馬県、千葉県で増加したものの他の都県では減少している（図表2-2-8）。

図表2-2-8　首都圏の製造業の事業所数等（平成20年）

	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	262,893	1.8	8,329,065	−2.2	334,016,041	−0.8
首都圏合計	73,592	2.3	2,226,926	−2.5	91,680,585	−1.4
茨城県	6,752	1.9	283,302	−2.3	12,049,160	−5.5
栃木県	5,459	0.8	210,972	−3.5	9,213,656	−0.3
群馬県	6,482	3.2	210,793	−1.7	8,259,874	1.4
埼玉県	15,486	2.3	428,296	−2.7	14,487,632	−3.1
千葉県	6,610	1.0	227,224	−2.0	15,403,813	7.6
東京都	19,262	3.1	360,516	−2.9	10,114,243	−4.9
神奈川県	11,031	1.9	425,078	−2.5	19,494,614	−3.5
山梨県	2,510	4.0	80,745	−0.9	2,657,593	−3.4

注　：従業者４人以上の事業所。
資料：「平成20年工業統計調査（速報）」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

（既成市街地における製造業の動向）

「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」が廃止された平成14年以降の埼玉県、東京都及び神奈川県[1)]の製造業の動向を見ると、事業所数、従業者数は共にほぼ横ばいで推移しているが、従業者数の全国シェアは低下傾向となっている（図表2-2-9）。

図表2-2-9　埼玉県、東京都及び神奈川県の製造業のシェア

	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年
事業所数	50,951	51,974	47,356	48,487	44,548	44,639	45,779
全国シェア	17.5%	17.7%	17.5%	17.5%	17.2%	17.3%	17.4%
従業者数	1,300,097	1,276,295	1,235,304	1,230,755	1,206,983	1,247,332	1,213,890
全国シェア	15.6%	15.5%	15.2%	15.1%	14.7%	14.6%	14.6%

注１：従業者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20年工業統計調査（速報）」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成。

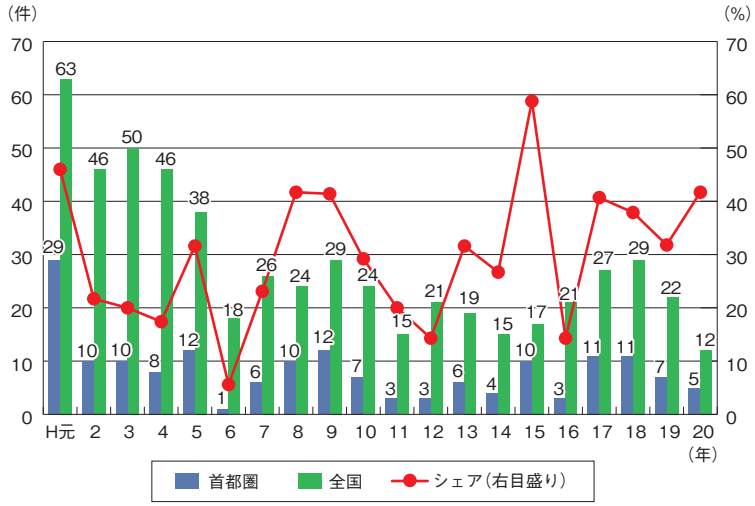
1）工業等制限制度が適用された地域は、埼玉県、東京都及び神奈川県に含まれる既成市街地である。

③研究開発機能

（研究開発施設等の立地状況）

研究所（工場敷地内に研究開発機能を付設する場合を除く。）立地件数[2)]の推移を見ると、平成元年の全国は63件、首都圏は29件で全国シェアは46％となっていたが、立地件数は総じて減少傾向にあり、平成20年は全国で12件、首都圏は５件となっている（図表2-2-10）。

図表2-2-10　研究所立地件数の推移



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

2）製造業、電気業、ガス業、熱供給業の用に供する工場又は研究所を建設する目的をもって、1,000㎡以上の用地（埋立予定地を含む）を取得（借地を含む）したもの。

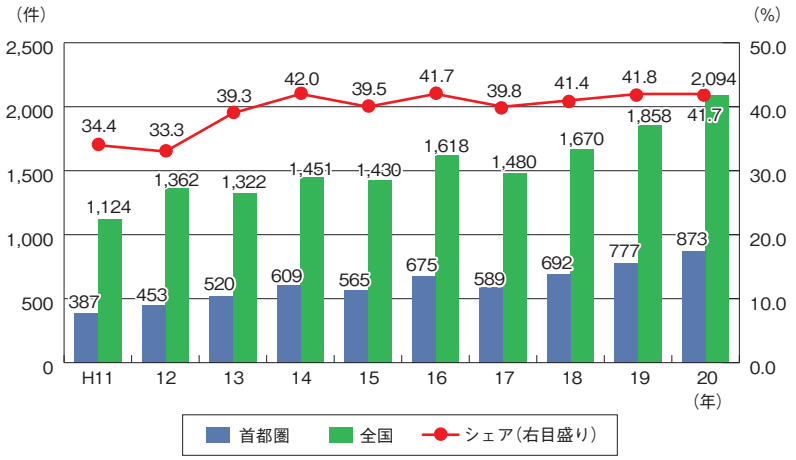
④交流・文化機能

（交流・文化施設等の整備状況）

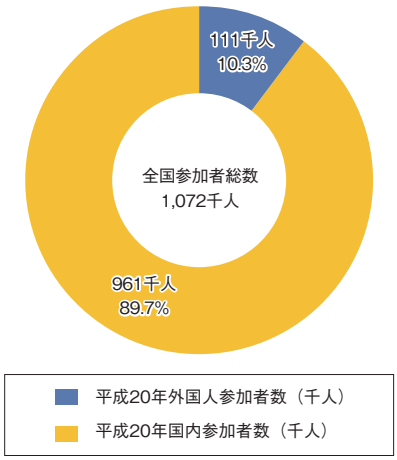
国際会議開催件数の推移を見ると、平成11年の全国は1,124件、首都圏は387件で全国シェアは34.4%、平成20年の全国は2,094件、首都圏は873件で全国シェアは41.7%となっており、開催件数は増加傾向にある（図表2-2-11）が、都市別ではシンガポールの637件に比べ東京は150件と大きく差が開いている。

また、平成20年の国際会議参加者数を見ると、全国は1,072千人、首都圏は493千人で、そのうち外国人はそれぞれ約１割参加している（図表2-2-12、2-2-13）。

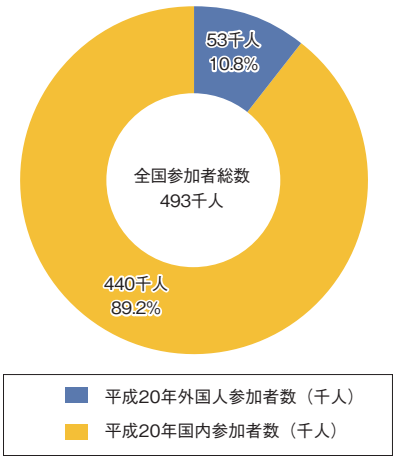
図表2-2-11　国際会議開催件数の推移



図表2-2-12　平成20年国際会議参加者内訳（全国）



図表2-2-13　平成20年国際会議参加者内訳（首都圏）



注１：国際会議の選定基準は、国際機関・国際団体（各国支部を含む）又は国家機関・国内団体（各々の定義が明確ではないため民間企業以外は全て）が主催する会議で参加者総数が50名以上、参加国が日本を含む３カ国以上及び開催期間が１日以上のものをいう。
注２：外国人参加者数には、会議出席を目的に来日した会議代表、オブザーバー、同伴家族を含む。但し、プレス関係者、在日外国人は含めない。
注３：１つの会議が複数の都市にまたがって開催された場合、それぞれの都市に計上しているため、首都圏の国際会議開催件数及び参加者数は、実際の開催件数、参加者数の総数よりも多くなっている場合がある。
資料：「国際会議統計」（（独）国際観光振興機構）により国土交通省国土計画局作成

（観光立国の推進）

観光立国の推進については、訪日外国人旅行者数に関して「2013年までに1500万人、2016年までに2,000万人、2019年までに2,500万人、将来的には3,000万人とする」ことを目標とする訪日外国人3,000万人プログラムの実施等、実効性の高い観光政策を強力に展開していくこととしている。

なお、平成20年１月～12月の外国人延べ宿泊者数は、全国約2,225万人、首都圏は約1,025万人となっており、そのほとんどが東京圏で約964万人となっている。

⑤大学等高等教育機能

（首都圏における大学の動向）

首都圏における大学・大学院の動向について見ると、平成21年度の大学・大学院数は前年比で1.2%増となっており、埼玉県、千葉県及び東京都で増加している。

また、大学・大学院学生数は前年比0.9%増となっており、茨城県、東京都及び神奈川県で増加し、栃木県、群馬県、埼玉県及び千葉県で減少している（図表2-2-14）。

図表2-2-14　首都圏の大学・大学院数及び学生数（平成21年度）

	大学・大学院数		大学・大学院学生数	
	実数（校）	前年比(%)	実数（人）	前年比(%)
全国	773	1.0	2,845,908	0.3
首都圏合計	260	1.2	2,845,908	0.9
茨城県	9	0.0	38,341	0.4
栃木県	9	0.0	22,463	−1.5
群馬県	14	0.0	25,827	−2.4
埼玉県	29	3.6	123,480	−1.5
千葉県	28	3.7	116,824	−0.6
東京都	136	1.5	714,274	1.8
神奈川県	27	0.0	201,846	0.8
山梨県	8	−11.1	17,927	0.0

注１：「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による。
注２：「大学・大学院学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による。
資料：「学校基本調査報告書（高等教育機関）」（文部科学省）により国土交通省国土計画局作成

（既成市街地における大学の動向）

「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」が廃止された平成14年以降の埼玉県、東京都及び神奈川県の大学・大学院の動向を見ると、大学・大学院数、大学・大学院学生数は共に増加傾向にあるものの、全国シェアはほぼ横ばいで推移している（図表2-2-15）。

図表2-2-15　埼玉県、東京都及び神奈川県の大学・大学院数と学生数のシェア

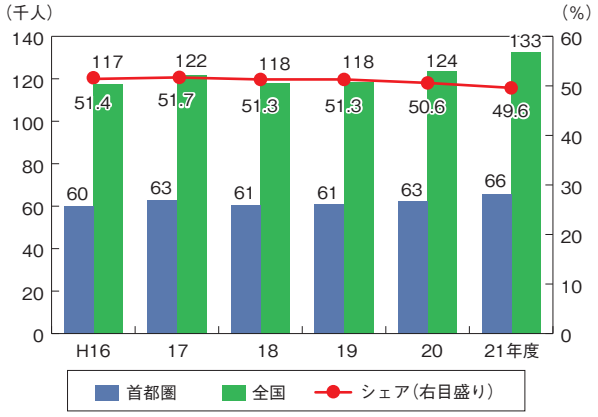
	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
大学･大学院数	162	164	171	176	184	187	189	192
全国シェア	23.6%	23.4%	24.1%	24.2%	24.7%	24.7%	24.7%	24.8%
大学･大学院学生数	1,002,268	1,010,968	1,010,219	1,030,398	1,027,245	1,015,311	1,027,371	1,039,600
全国シェア	36.0%	36.1%	36.0%	36.0%	35.9%	35.9%	36.2%	36.5%

注１：「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による
注２：「大学・大学院学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による
資料：「学校基本調査報告書（高等教育機関）」（文部科学省）により国土交通省国土計画局作成

（外国人留学生の動向）

外国人留学生数の推移をみると、平成16年度（５月１日現在）の全国は117千人、首都圏は60千人で全国シェアは51.4%、平成21年度（５月１日現在）の全国は133千人、首都圏は66千人で全国シェアは49.6%となっており、首都圏における外国人留学生数はほぼ横ばいで推移している（図表2-2-16）。

図表2-2-16　外国人留学生数の推移



注　：留学生とは、「出入国管理及び難民認定法」に定める「留学」の在留資格を有し、我が国の大学（大学院を含む。）、短期大学、高等専門学校、専修学校（専門課程）及び我が国の大学に入学するための準備教育課程を設置する教育施設において教育を受ける外国人学生をいう。
資料：「外国人留学生在籍状況調査」（（独）日本学生支援機構）により国土交通省国土計画局作成

⑥商業機能

（中心市街地・都心における商業機能の動向）

中心市街地・都心における商業機能の動向を見ると、平成20年12月末現在で、全国のショッピングセンター[3]の店舗数は2,980店、首都圏は813店となっており、首都圏の立地別[4]では中心地域（208店）、周辺地域（219店）が52.5％を占めている。また、店舗面積について見ると、全国42,084千㎡のうち首都圏は13,056千㎡と約３割を占めている（図表2-2-17）。

図表2-2-17　立地別ショッピングセンター数（平成20年12月末現在営業中のもの）

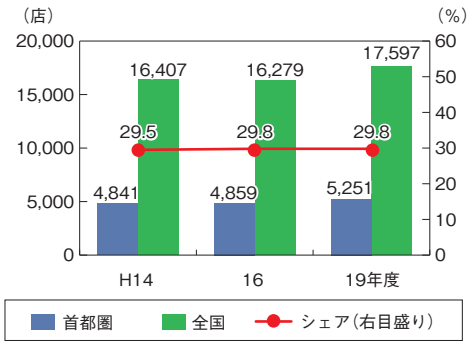
県　名	中心地域（店）	構成比(%)	周辺地域（店）	構成比(%)	郊外地域（店）	構成比(%)	合計（店）	構成比(%)	店舗面積（千㎡）
全　国	646	21.7	702	23.6	1,632	54.8	2,980	100	42,084
首都圏計	208	25.6	219	26.9	386	47.5	813	100	13,056
茨 城 県	9	13.4	10	14.9	48	71.6	67	100	924
栃 木 県	8	23.5	3	8.8	23	67.6	34	100	572
群 馬 県	7	20.6	5	14.7	22	64.7	34	100	598
埼 玉 県	29	26.4	17	15.5	64	58.2	110	100	2,189
千 葉 県	28	21.9	15	11.7	85	66.4	128	100	2,483
東 京 都	77	30.0	127	49.4	53	20.6	257	100	3,341
神奈川県	45	27.8	41	25.3	76	46.9	162	100	2,741
山 梨 県	5	23.8	1	4.8	15	71.4	21	100	208

資料：「SC 販売統計調査報告」（（社）日本ショッピングセンター協会）により国土交通省国土計画局作成

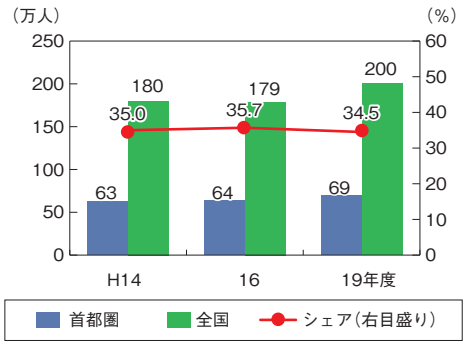
（郊外型大規模店舗）

大規模小売店舗[5]数の動向を見ると、平成14年度の全国は16,407店、首都圏は4,841店で全国シェアは29.5％、平成19年度の全国は17,597店、首都圏は5,251店で全国シェアは29.8％となっている（図表2-2-18）。また、大規模小売店舗の従業者数の推移を見ると、平成14年度の全国は約180万人、首都圏は約63万人で全国シェアは35.0％、平成19年度の全国は約200万人、首都圏は約69万人で全国シェアは34.5％となっている（図表2-2-19）。

図表2-2-18　大規模小売店舗数の推移



図表2-2-19　大規模小売店舗従業者数の推移



資料：「商業統計調査」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

3）ディベロッパーにより計画、開発されるものであり、次の条件を備えることを必要とする。
- 小売業の店舗面積は、1,500㎡以上であること
- キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれていること
- キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の80％程度を超えないこと（但し、その他テナントのうち小売業の店舗面積が1,500㎡以上である場合には、この限りではない。
- テナント会（商店会）等があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること

4）中心地域は、当該市・町・村の商業機能が集積した中心市街地。周辺地域は、中心地域に隣接した商業・行政・ビジネス等の都市機能が適度に存在する地域。郊外地域は、都市郊外で住宅地・農地等が展開されている地域。

5）大規模小売店舗立地法で定める店舗面積（小売業を行うための店舗に供される床面積）が1,000㎡を超える店舗で届け出のあったもの

⑦交通・物流機能

（物流拠点の整備状況）

首都圏には東京国際空港（羽田空港）、京浜港など我が国を代表する広域物流拠点が存在している。また、これらの広域物流拠点を中心として高規格幹線道路をはじめとした道路網が整備されるなど都市インフラの整備が進んでいることに加え、後背圏に大きな人口・産業を抱えている。

こうした状況の中、物流施設の立地が年々進み、物流不動産業の物流施設では昭和60年から平成22年にかけて東京湾岸に延床面積で二百万平方メートルを超える物流拠点が整備されており、特に平成12年から平成22年にかけて大きく延床面積を増やしている（図表2-2-20）。

図表2-2-20　主要物流不動産業の物流施設の分布状況

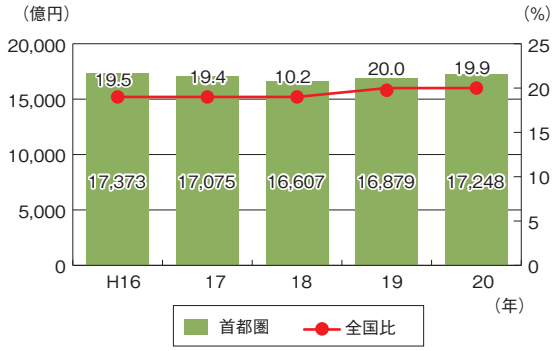
資料：「平成20年度大都市圏等における地域・産業振興制度等支援制度及び物流・産業基盤立地状況等基礎調査報告書」（国土交通省国土計画局）

⑧農林水産機能

（農業）

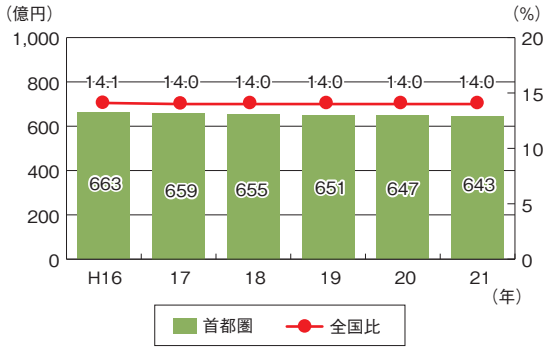
首都圏の農業は、都市化の影響を受けながらも、世界最大規模の消費地に近いという優位性を活かし、全国有数の農業産出額をあげている茨城県（２位）、千葉県（３位）（平成20年産出額の全国順位）を有している。直近５年を見ると、首都圏全体の農業産出額は、横ばいで推移し、全国の約２割程度を占めている（図表2-2-21）。中でも、野菜については、東京都中央卸売市場に集まる野菜総取扱量の約４割（平成20年）を産出しており、新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている。しかし、都市化の影響を受け、耕地面積は、年々ゆるやかに減少している（図表2-2-22）。このような状況の中、食料の安定供給に向けて限りある農地を有効に利用するため、増加傾向にある耕作放棄地（首都圏では、荒廃した耕作放棄地のうち農業利用が可能と見込まれるものが約３万ha）の解消に向けた取組が実施されている。具体的には、平成20年に策定された「耕作放棄地解消支援ガイドライン」等を踏まえ、農業上重要な地域である農用地区域を中心に耕作放棄地の解消を目指した取組がなされている。

図表2-2-21　首都圏における農業産出額の推移



資料：「平成20年農業算出額」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

図表2-2-22　首都圏における耕地面積の推移



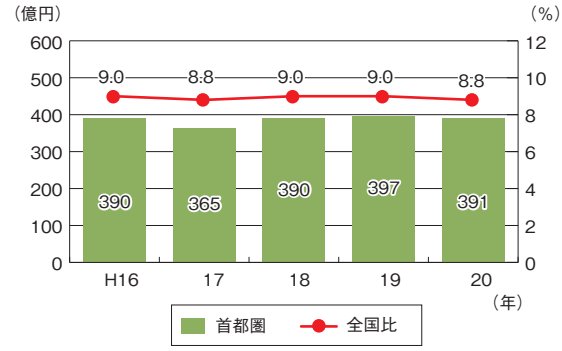
資料：「平成21年耕地面積」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

（林業）

首都圏の林業は、平成20年の林業算出額が391億円で、全国の約１割を産出しており（図表2-2-23）、中でも栃木県、群馬県の２県が首都圏全体の約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４割が木材生産となっている。

図表2-2-23　首都圏における林業産出額の推移



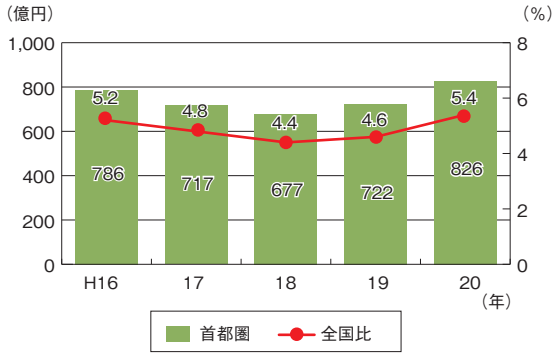
資料：「平成20年林業産出額」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

首都圏における主な取組として、東京都では、平成21年３月に「森づくり推進プラン」を改定し、平成21年４月から、森林整備と林業振興に向けて、施業集約化の促進や林道の基盤整備などの取組を行っている。

（水産業）

首都圏の水産業は、平成20年の漁業生産額（海面漁業・養殖業）が826億円で、全国の約5.4％となっている（図表2-2-24）。

図表2-2-24　首都圏における漁業生産額（海面漁業・養殖業）の推移



注　：首都圏の生産額は、数値を公表している千葉県、東京都及び神奈川県の合計
資料：「平成20年漁業生産額」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

（中央卸売市場の動向）

首都圏は、我が国最大の生鮮食料品などの消費地である。そのような中、卸売市場は、消費者ニーズの多様化や大型需要者ニーズの増大などに応え、生鮮食料品などを安定的に供給していく役割を担っている。このため、平成21年度においては、第８次中央卸売市場整備計画に即し、３市場において、低温卸売場など品質管理の高度化などに対応するための施設整備を実施した。

第3節　個人主体の多様な活動の展開

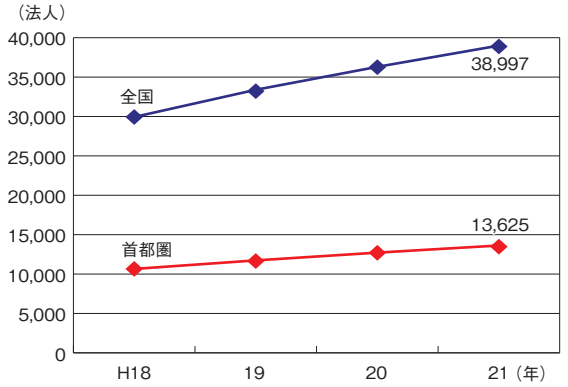
1．首都圏のNPO法人等の動向

（1）NPO法人の動向

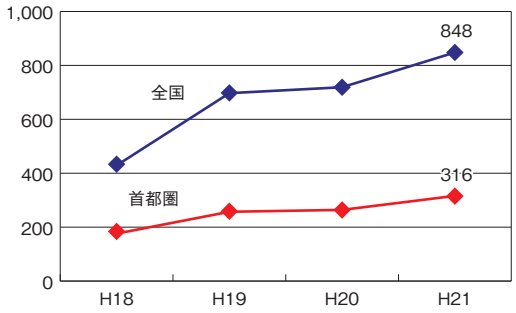
近年、福祉、環境、まちづくりなど様々な分野において、民間非営利団体による社会貢献活動が活発化している。特定非営利活動法人（以下「NPO法人」という。）の数は、特定非営利活動促進法（以下「NPO法」という。）の施行以降、増加し続けており、平成21年の認証法人数は全国で38,997団体、首都圏は全国の約35％にあたる13,625団体がNPO法人として認証されている（図表2-3-1）。

一方、近年解散する認証法人数も増加してきており、平成21年には、１年間に全国で848団体が解散している。首都圏においても、全国の約30％にあたる316団体が解散している（図表2-3-2）。

図表2-3-1　NPO法人数の推移

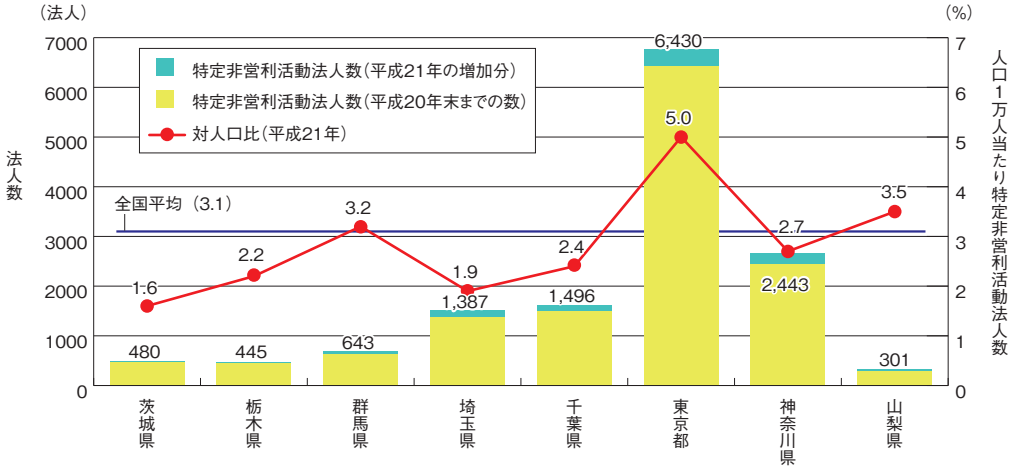


図表2-3-2　解散したNPO法人数の推移



注　：NPO法人数は各年12月末現在の値である。
資料：内閣府資料により国土交通省国土計画局作成

図表2-3-3　首都圏都県別のNPO法人の認証状況

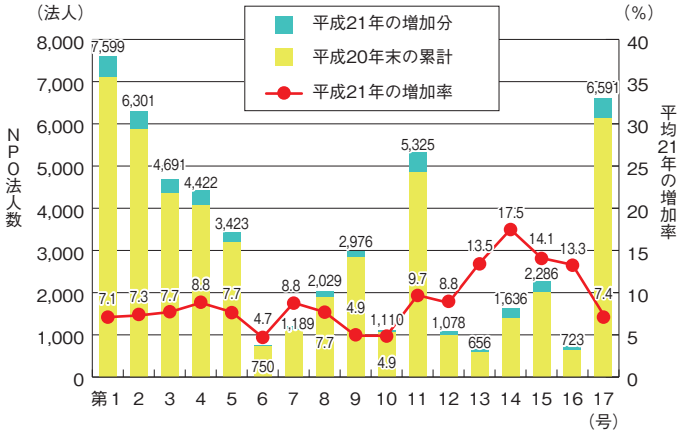


注　：NPO法人数は各年12月末現在、各都県の人口は平成21年10月１日現在の値である。
資料：内閣府資料及び「人口推計（平成21年10月１日現在）」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

平成21年における首都圏都県別の認証状況を見ると、NPO法人数、人口当たりの法人数、平成20年からの一年間の増加数は、東京都が最も多くなっている。また、群馬県及び山梨県は、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、全国平均を上回っている（図表2-3-3）。

次に、首都圏のNPO法人について、活動分野別の認証状況を見ると、保健、医療又は福祉の増進、社会教育の推進、他団体の支援等の分野が多くなっているが、平成15年改正のNPO法により追加された、第12～16号の活動分野についても、新たな活動分野として高い増加率を示している（図表2-3-4）。

図表2-3-4　首都圏における活動分野別のNPO法人認証状況（平成21年12月）末現在）



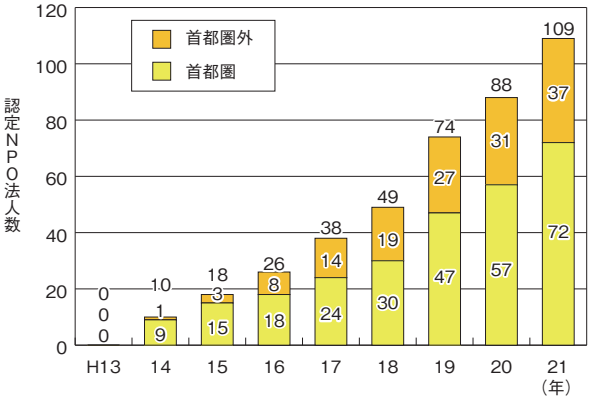
号数	活動の種類
第１号	保健、医療又は福祉の増進を図る活動
第２号	社会教育の推進を図る活動
第３号	まちづくりの推進を図る活動
第４号	学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動
第５号	環境の保全を図る活動
第６号	災害救援活動
第７号	地域安全活動
第８号	人権の擁護又は平和の推進を図る活動
第９号	国際協力の活動
第10号	男女共同参画社会の形成の促進を図る活動
第11号	子どもの健全育成を図る活動
第12号	情報化社会の発展を図る活動
第13号	科学技術の振興を図る活動
第14号	経済活動の活性化を図る活動
第15号	職業能力の開発又は雇用機会の拡充を支援する活動
第16号	消費者の保護を図る活動
第17号	前各号に掲げる活動を行う団体の運営又は活動に関する連絡、助言又は援助の活動

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、特定非営利活動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（以下「認定NPO法人」という。）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[1)]の導入等の改正が行われてきた。首都圏における認定の有効期間内にある認定NPO法人数は、平成21年末現在で72（全国では109）となっている（図表2-3-5）。

図表2-3-5　認定NPO法人数の推移



注　：各年12月末現在において認定の有効期間内にある認定NPO法人数である。
資料：国税庁資料により国土交通省国土計画局作成

1）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、収益事業に係る寄附金の額とみなし、収益事業に係る課税所得の計算上、他の寄附金の額とあわせて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。

（3）「新しい公共」等の多様な主体の参加による首都圏づくり

第173回国会の内閣総理大臣所信表明演説において、「新しい公共」という考え方が打ち出された。

これまで、地域における問題の解決に当たっては、行政や市場に任せられるケースが多かったが、教育や子育て、まちづくり、防犯や防災、医療や福祉などの分野において、地域の市民、企業等の多様な主体がそれぞれの役割で関わり、課題の解決に取り組むとともに、それを社会全体で推進していく「新しい公共」を実現することにより、それぞれの地域で様々な社会的ネットワークが展開され、公正で活気ある社会の実現が期待される。

この、「新しい公共」の考え方や展望を市民、企業、行政などに広く浸透させるとともに、これからの日本社会の目指すべき方向性やそれを実現させる制度・政策の在り方などについて議論を行うことを目的として、内閣府において平成22年１月に「新しい公共」円卓会議が開催され、「新しい公共」宣言や税制改革等を含む「新しい公共」円卓会議における提案と制度化等に向けた政府の対応についての議論が進められているところである。

なお、地域においては、「新しい公共」の先進事例となり得る取組が展開されており、地域の多様な主体が社会問題の解決に取り組む機運が醸成されつつある（図表2-3-6）。

図表2-3-6　北社市のはたけ倶楽部の制度構築と社会実験による運用

【対象地域】
山梨県北社市須玉町増富地域等
【活動概要】
遊休農地の活用手法を仕組みとして構築し、遊休農地活用と長期滞在等の交流人口の拡大を図る実験事業を実施し、遊休農地活用を核とした新たなコミュニティの創生を図る。
【平成21年度の主な取組】
・北社市のはたけ制度の構築（企業への意向調査等。）
・北社市のはたけ倶楽部の創設（遊休農地を活用希望の企業を対象。）
・企業のはたけ倶楽部のマッチングモデルツアーによる社会実験の実施

はたけマッチングツアーの実施状況

【活動の効果】
はたけ倶楽部は15社で発足しており、地域外の企業をも巻き込んだ新しいコミュニティ創生への動きが醸成されたとともに、地域側においても、遊休農地を積極的に活用していこうとする機運が高まってきている。
地域の遊休農地の問題に地域の自治体及び農業者だけではなく、NPO、企業、山梨県等で取り組むような動きが生まれてきている。

（国土交通省国土計画局「新たな公」によるコミュニティ創生支援モデル事業）

資料：国土交通省国土計画局作成

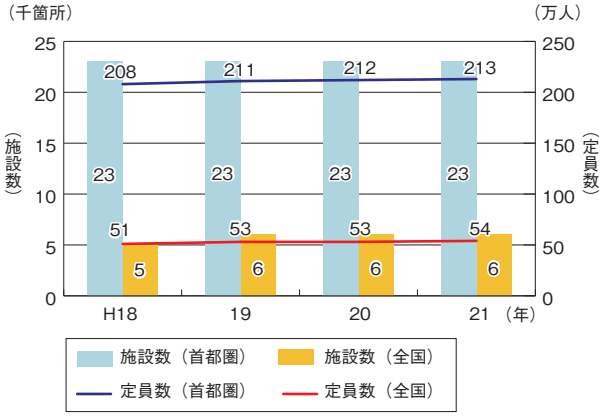
2．女性・高齢者等の社会的活動に対する支援

（1）女性の社会進出の支援

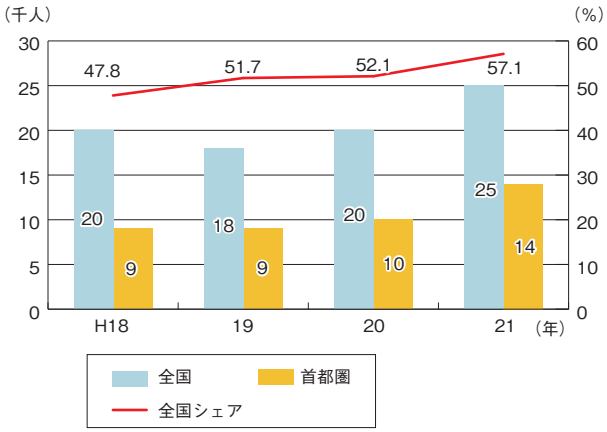
首都圏においては、高度な技術、経験を有し、就業の意欲を持ちながら育児・介護等のため就業を断念せざるを得ない女性が多数居住している。そのような女性の社会進出の支援策の一つである保育所施設数及びその定員数の推移を見ると、平成21年４月時点で、全国の施設数は22,925か所、定員数は2,132,081人となっており、首都圏の施設数は5,768か所、定員数は543,037人となっている（施設数、定員数ともに概数）（図表2-3-7）。

一方、保育所施設等に入ることができない待機児童数は、平成19年に減少したものの近年増加傾向にあり、全国で25,384人、首都圏で14,486人となっており、全国の57.1％を占めているとともに、首都圏の割合は増加傾向にある（図表2-3-8）。

図表2-3-7　保育所施設数及び定員数（各年４月１日現在）



図表2-3-8　全国及び首都圏の待機児童数、首都圏の全国シェアの推移

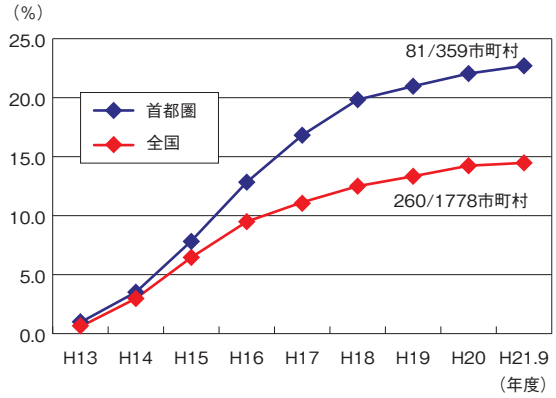


注　：保育所施設数及び定員数は、平成18年から平成20年までは確定数、平成21年は概数である。
資料：「福祉行政報告例（毎月分概数）」及び「保育所の状況」（厚生労働省）により国土交通省国土計画局作成

（2）高齢者等の社会参加の支援

「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、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[2)]と旧交通バリアフリー法[3)]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。）が平成18年12月に施行された。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21年９月末時点で、全市町村の約22.6％にあたる81市町村が基本構想を作成している（図表2-3-9）。

図表2-3-9　バリアフリー基本構想の作成市町村の割合



注１：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22年２月１日時点の市町村数で計算している。
資料：国土交通省総合政策局資料より国土交通省国土計画局作成

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

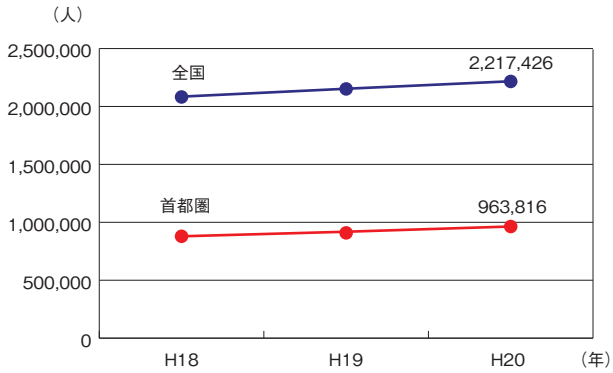
（3）外国人の活動しやすい環境づくり

国際化の進展とともに、海外からわが国に活動の場を求めてくる外国人が増加してきている。外国人登録者数は毎年過去最大数を更新し、平成20年には2,217,426人に達した。首都圏においては、その43％にあたる963,816人となった（図表2-3-10）。

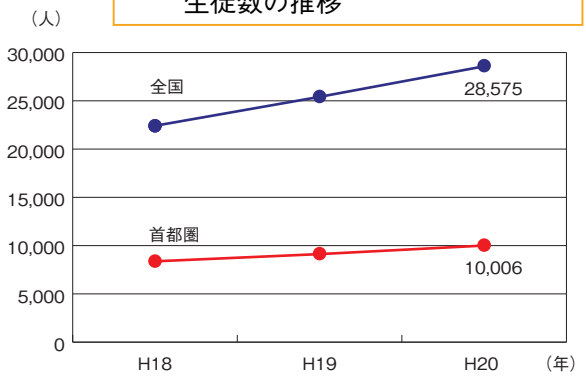
このような状況において、公立小・中・高等学校等に在籍している外国人児童生徒のうち日本語指導が必要な外国人児童生徒数も、平成20年には28,575人と過去最大数を更新した。首都圏においてもその35％にあたる10,006人となり増加傾向にある（図表2-3-11）。

こうした外国人児童生徒等に対して、日本語指導を行う教員等を配置するとともに、平成19年より実施している「帰国・外国人児童生徒受入促進事業」においては平成21年度には全国で47地域、そのうち首都圏で12地域を指定し、学校への受入体制の整備に取り組んでいる。

図表2-3-10　外国人登録者数の推移



図表2-3-11　日本語指導が必要な外国人児童生徒数の推移



資料：「外国人登録者数」の報道発表資料（法務省）及び「日本語指導が必要な外国人児童生徒の受入れ状況等に関する調査」の報道発表資料（文部科学省）により国土交通省国土計画局作成

第4節　環境との共生

1．首都圏の自然環境の状況

（自然環境を巡る最近の動き）

①生物多様性保全

生物多様性条約第10回締約国会議（以下「COP10」という。）が、平成22年10月に愛知県名古屋市において開催される。生物多様性条約は、平成４年の国連環境開発会議において調印され平成５年に発効した条約で、「地球上の多様な生物をその生息環境とともに保全すること」、「生物資源を持続可能であるように利用すること」、「遺伝資源の利用から生ずる利益を公正かつ衡平に配分すること」の３つを目的としており、日本は平成５年に締結し、平成22年３月末までに193の国と地域がこの条約を締結している。

また、生物多様性基本法（平成20年法律第58号）に基づき、平成22年３月16日に生物多様性国家戦略2010が閣議決定され、2010年以降の新たな世界目標（ポスト2010年目標）に対する我が国の考え方として、中長期目標（2050年）と短期目標（2020年）の設定、COP10の日本開催を踏まえた国際的な取組の推進、COP10を契機とした国内施策の充実・強化等について定められたところである。

②地球温暖化対策

我が国の温室効果ガスの総排出量は、平成20年度確定値で、二酸化炭素に換算して約12億8,200万ｔであり、京都議定書の基準年度（平成２年度）比で1.6％増加、平成19年度の総排出量と比べると6.4％減少している。平成20年度の排出量が減少した原因としては、金融危機の影響による年度後半の急激な景気後退に伴う、産業部門を始めとする各部門のエネルギー需要の減少などが挙げられる。

我が国は、平成21年９月に開催された国連気候変動首脳会合で、すべての主要国による公平かつ実効性のある国際的な枠組みの構築と意欲的な目標への合意を前提として、温室効果ガスを平成２年比でいえば平成32年までに25％削減を目指すことを表明しており、一層の温暖化対策などを進めていくことが必要である。

③都市環境負荷調節機能

環境省、国土交通省などで構成するヒートアイランド対策関係府省連絡会議は、平成16年３月に「ヒートアイランド対策大綱」を策定している。大綱においては、①人工排熱の低減、②地表面被覆の改善、③都市形態の改善、④ライフスタイルの改善の４つを対策の柱とし、さらに観測・監視体制の強化及び調査研究の推進を加えた５つを掲げて対策の推進を図ることとしている。

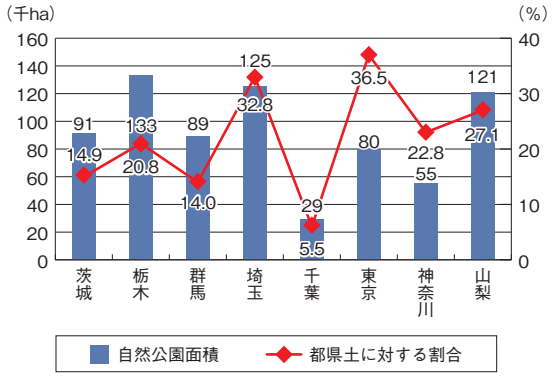
（1）自然環境の保全・再生

（自然環境保全地域等や自然公園地域等の指定状況）

首都圏の国立公園・国定公園・都県立自然公園を合わせた自然公園の面積は、日光国立公園のある栃木県、富士箱根伊豆国立公園のある山梨県などで大きく、各都県面積に占める割合は、秩父甲斐多摩国立公園を有する東京都が約37％と最も高くなっている（図表2-4-1）。

また、大規模な高山植生や優れた天然林などを指定対象とする自然環境保全地域の面積は、神奈川県が11,198ha と最も多い状況となっている。

図表2-4-1　首都圏の自然公園都県別面積（平成18年度）



資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

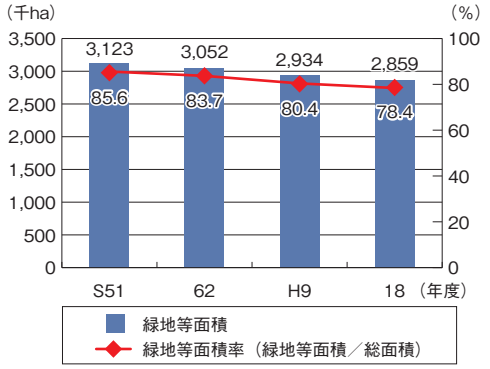
（2）緑地の保全・創出

①首都圏における緑地の減少

首都圏における平成18年度の緑地等（森林、農地、荒地、河川湖沼海浜）面積は約2,859千ha、首都圏区域面積に対する緑地等面積の割合は78.4％となっている（図表2-4-2）。

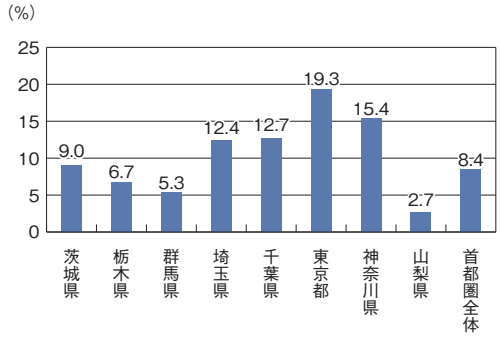
また、都県別に昭和51年度と平成18年度の緑地等面積を比較すると、東京都で19.3％、神奈川県で15.4％、千葉県で12.7％、埼玉県で12.4％それぞれ減少しており、特に１都３県で緑地等の減少率が高くなっている（図表2-4-3）。

図表2-4-2　首都圏の緑地等面積と緑地等面積率



資料：「国土数値情報」（国土交通省国土計画局）により国土交通省国土計画局作成

図表2-4-3　首都圏各都県の緑地等減少率（昭和51年度→平成18年度）

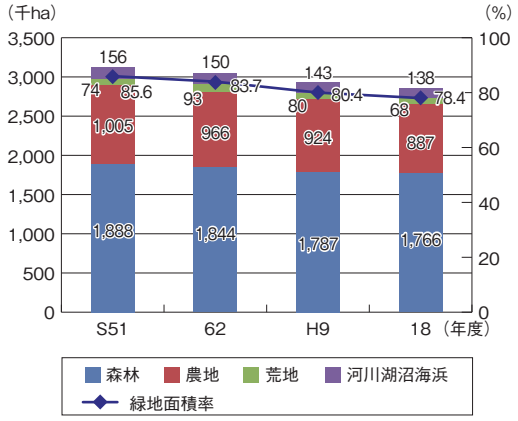


資料：「国土数値情報」（国土交通省国土計画局）により国土交通省国土計画局作成

②首都圏における緑地等の種類別割合の推移

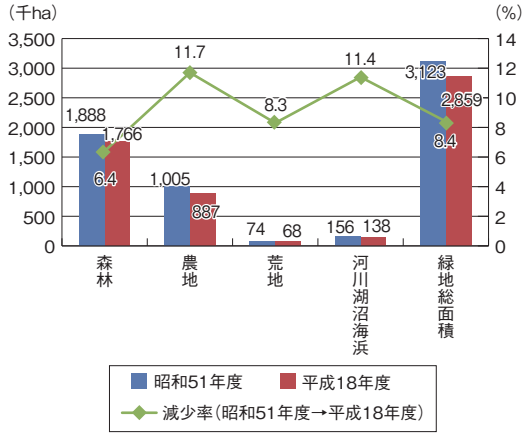
緑地等の種類別に昭和51年度と平成18年度の緑地等面積を比較すると、森林で6.4%、農地で11.7%、荒地で8.3%、河川湖沼海浜で11.4%それぞれ減少している（図表2-4-4）。種類別では特に森林と農地の減少が著しく、割合では農地と河川湖沼海浜の減少が著しい（図表2-4-5）。

図表2-4-4　首都圏の種類別緑地等面積と面積率の推移



資料：「国土数値情報」（国土交通省国土計画局）により国土交通省国土計画局作成

図表2-4-5　首都圏における緑地等の種類別面積の減少率



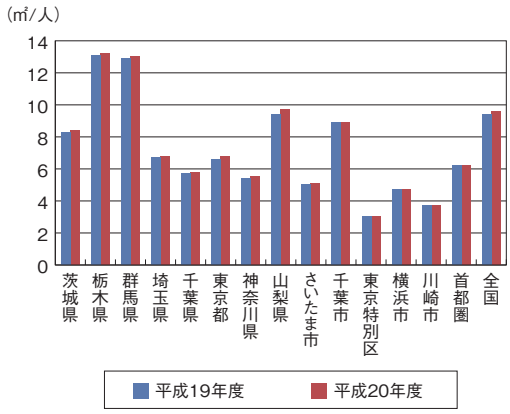
資料：「国土数値情報」（国土交通省国土計画局）により国土交通省国土計画局作成

③都市公園の整備及び緑地保全の状況

都市公園の整備や都市緑地法（昭和48年法律第72号）に基づく特別緑地保全地区等の指定、生産緑地法（昭和49年法律第68号）に基づく生産緑地地区の指定により、都市における緑地の保全や緑化の推進に総合的に取り組んでいる。

平成20年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成19年度末と比較し、面積は約25,875haから約26,312haと約437ha（約2%）増加、箇所数は28,898箇所から29,449箇所と551箇所増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.1㎡／人から約6.2㎡／人と微増している（図表2-4-6）。

図表2-4-6　首都圏の一人当たり都市公園面積



資料：国土交通省資料により国土交通省国土計画局作成

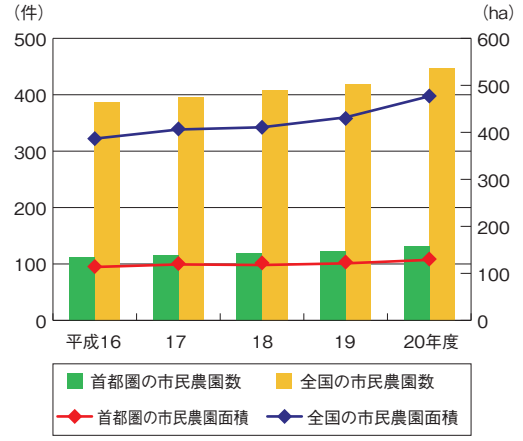
しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園等の整備水準は依然として低く、平成21年度は、引き続き防災や環境問題への対応などの各種政策課題に対応しつつ、都市公園等の整備の推進を図ってきたところである。

④市民農園の面積の推移

市民の自然とのふれあいの場として、市民農園の開設が進んでいる。市民農園は、都市住民のレクリエーション活動としての作物栽培の場や都市住民と農村住民との交流の機会を提供するとともに、貴重な自然としての農地の保全・活用に寄与している。

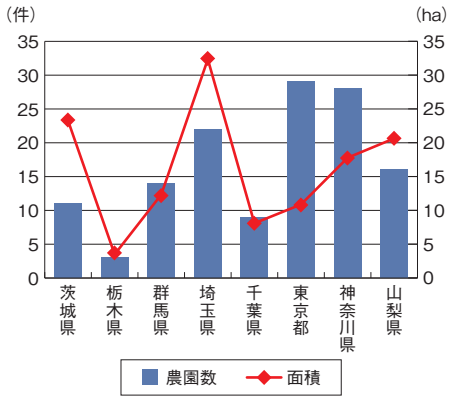
首都圏の市民農園面積は増加を続けてきており、都県別に平成20年度の整備状況を見ると、面積では埼玉県が約30ha、農園数では東京都が約30件と大きくなっている（図表2-4-7、2-4-8）。

図表2-4-7　首都圏の市民農園の面積推移



資料：「都市緑化施策の実績調査」（国土交通省都市・地域整備局）により国土交通省国土計画局作成

図表2-4-8　平成19年度首都圏内各都県の市民農園面積と農園数



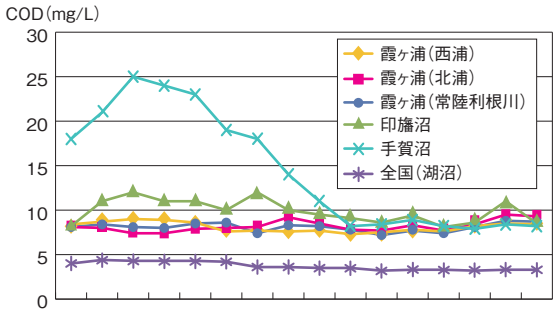
資料：「都市緑化施策の実績調査」（国土交通省都市・地域整備局）により国土交通省国土計画局作成

（3）水環境・水循環の保全・回復

①首都圏の指定湖沼

首都圏の水質状況（平成20年度）については、河川におけるBOD[1]の環境基準達成率[2]が首都圏全体で約90%となっており、全国の約92%と比較して低いが、改善されている状況にある[3]。また、湖沼においてはCOD[4]の環境基準達成率が、首都圏全体で約50%[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

図表2-4-9　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20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20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。

準を達成していない状況であり、近年ではCOD値はほぼ横ばいとなっている（図表2-4-9）。

国及び地方公共団体は、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東京湾再生に向けた取組

都市再生プロジェクト第三次決定（平成13年12月）を受けて、平成14年２月に関係省庁及び七都県市（平成21年度末時点で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。

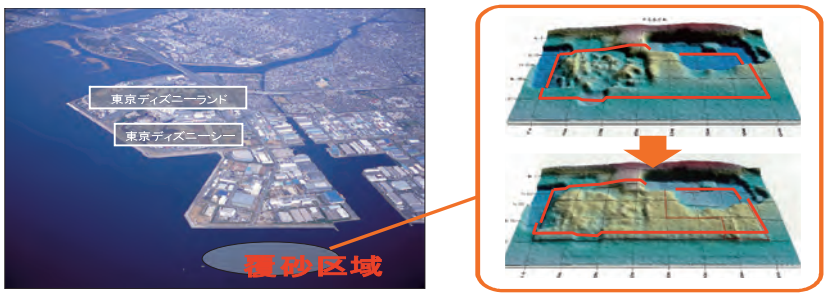
国土交通省では、平成21年度において、東京湾再生のための行動計画の第２回中間評価及びフォローアップを行ったほか、東京湾における海域環境の観測システムを強化するため、モニタリングポスト（自動連続観測装置）を設置したとともに、東京湾再生のための行動計画に基づき、以下のような取組を推進しているところである。

（東京湾奥部（浦安沖）における覆砂）

中ノ瀬航路の浚渫工事により発生した良質な浚渫土砂を活用し、東京湾奥部（浦安沖）において覆砂を実施している（図表2-4-10）。

覆砂を実施した区域では、底泥からの栄養塩（窒素・リン）の溶出が抑制されるとともに、生物数が増加するなどの効果が確認されている。

図表2-4-10　東京湾奥部（浦安沖）における覆砂の実施区域

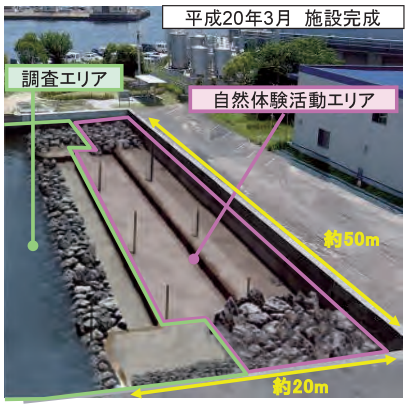


資料：国土交通省港湾局資料

（生物共生型護岸の整備）

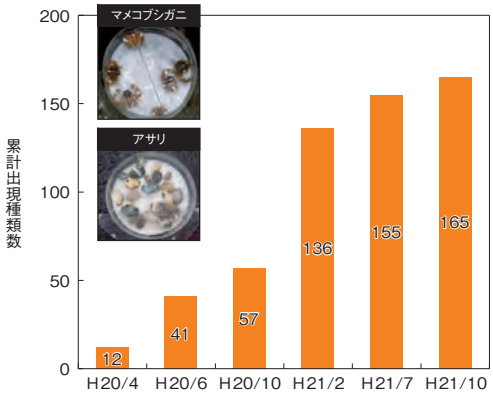
横浜港において、階段状の人工干潟・磯場（潮彩の渚）（図表2-4-11）の整備を推進しているところであり、生物種が着実に増加し（図表2-4-12）、良好な生物生息環境の場として、研究機関等との連携による環境改善効果の検証や NPO 等による自然体験活動・環境学習活動の実践の場となっている。

図表2-4-11　潮彩の渚



資料：国土交通省港湾局資料

図表2-4-12　横浜港において確認された生物種数の推移



（横浜港象の鼻地区きれいな海づくり）

横浜港開港150周年記念事業として、「象の鼻パーク」前面水域（図表2-4-13）において、底泥の浚渫と覆砂を実施している（図表2-4-14）。

図表2-4-13　象の鼻パーク位置図

図表2-4-14　覆砂施工イメージ

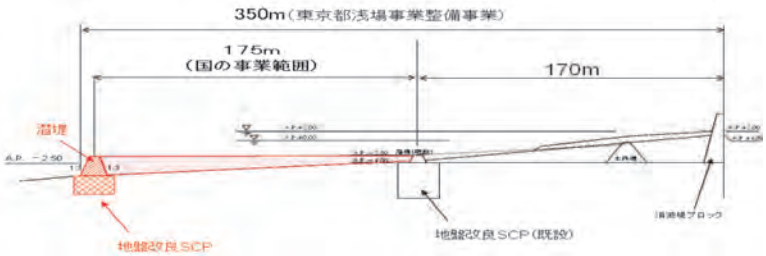
資料：国土交通省港湾局資料

（羽田空港沖における浅場の造成）

東京湾の水環境改善を目的として、羽田空港 C 滑走路沖に浅場の造成を行っている（図表2-4-15、図表2-4-16）。

図表2-4-15　浅場造成位置図

図表2-4-16　浅場造成断面図



資料：国土交通省港湾局資料

③地方公共団体等の取組状況

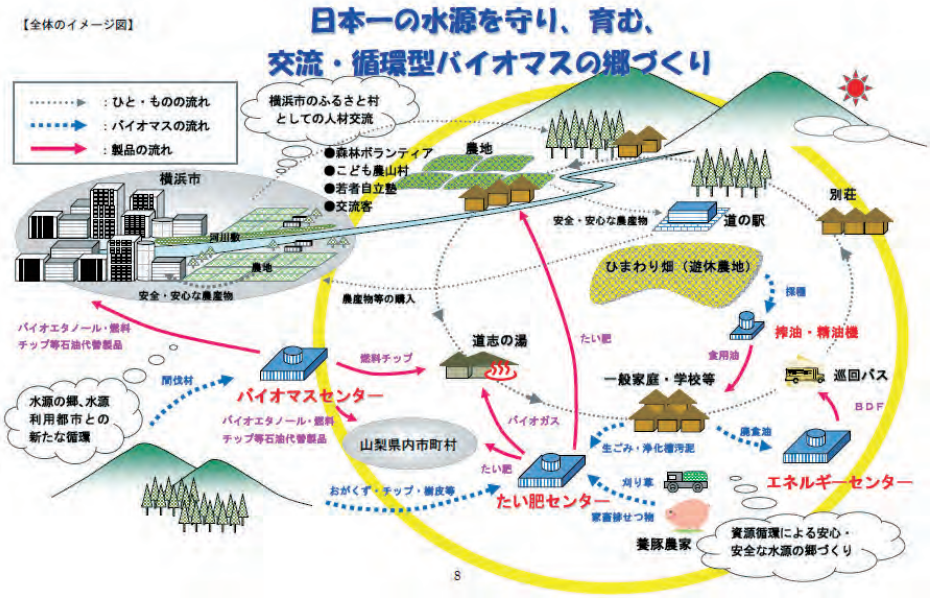
山梨県道志村は山梨県と神奈川県の県境に位置し、村域の約９割が森林である。道志川の源流域として豊かな水をたたえ、下流域の横浜市の水源地に位置付けられている。このため、道志村と横浜市とでこの水源林保全のための取組が進められている。特に下流域の横浜市は、道志村水源林の間伐・枝打ちなどのボランティア活動、間伐材の横浜市内公共施設での活用（図表2-4-17）、横浜市小・中学校による道志村での自然体験学習などを実施し、水源林の保全・活用を積極的に行っている。

図表2-4-17　道志村水源林間伐材の横浜市での活用（横浜市立入船小学校の池の木柵）

資料：横浜市

平成21年度に道志村は、木質バイオマスなどの利活用を促進し、地球温暖化の防止、循環型社会の形成、戦略的産業の育成などを図るため、道志村バイオマスタウン構想を策定した。構想では、村内から排出される木材、生ゴミ、家畜糞尿などの山梨県内市町村や横浜市内でのバイオマス利用、木材が産される森林の道志村と横浜市による保全などを計画しており、バイオマスの利活用を通じて、水源涵養林の保全・活用や都市域と農村域との人材交流などを関係者が協力して推進していくこととしている（図表2-4-18）。

図表2-4-18　道志村バイオマスタウン構想イメージ



資料：道志村

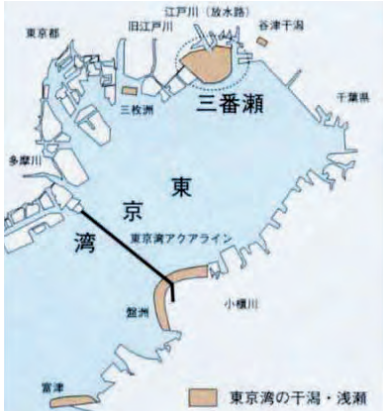
④生態系保全に向けた自然再生の取組

三番瀬は、千葉県浦安市、市川市、船橋市、習志野市の東京湾沿いに広がる約1,800ha の干潟・浅海域である。

平成18年度には、再生の目標や具体的な事業などを定めた「千葉県三番瀬再生計画」が、平成19年度以降毎年度、「千葉県三番瀬再生実施計画」が策定されている。

平成21年度は本再生計画、実施計画に基づき「市川市塩浜護岸改修事業」が行われ、海と陸との自然のつながりを断ち切っている護岸の緑化や安全性の確保と生態系に配慮した改修を進め、湿地の復元など自然再生の実現に向けた取組が進められた（図表2-4-19、2-4-20）。

図表2-4-19　三番瀬の位置



資料：千葉県

図表2-4-20　市川市塩浜の護岸の改修

資料：千葉県

2．環境負荷の低減

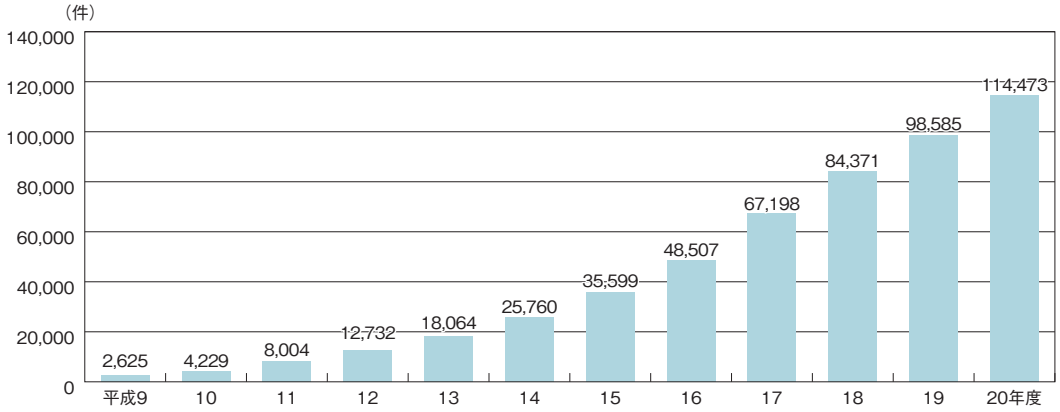
（1）新エネルギー等

（住宅用太陽光発電システムの導入拡大）

住宅用太陽光発電システムの導入が進められている。太陽光発電は、エネルギー自給率の低い我が国の国産エネルギーとして、また、低炭素社会の形成や太陽電池関連産業による雇用の創出や地域経済の活性などの観点から、その導入拡大が期待されている。

首都圏における住宅用太陽光発電システムの導入量は増加を続けている（図表2-4-21）。住宅用太陽光発電システムのさらなる普及を推進するため、平成20年度に太陽光発電設置費用の補助制度が開始され、平成21年度には、太陽光発電買取制度が創設された。

図表2-4-21　首都圏における住宅用太陽光発電システム導入状況（件数）



資料：平成９年度～平成19年度　「年度別・都道府県別住宅用太陽光発電システム導入状況」（(財)新エネルギー財団）、平成20年度（株）資源総合システム調べにより国土交通省国土計画局作成

（住宅エコポイント制度の導入）

平成21年12月８日に、「明日の安心と成長のための緊急経済対策」が閣議決定され、国土交通省、経済産業省、環境省の三省合同事業として住宅エコポイント制度が導入されている。

住宅エコポイントは、地球温暖化対策の推進及び経済の活性化を図ることを目的として、エコ住宅の新築やエコリフォームを行った者に対して一定のポイントを発行し、これを使って様々な商品との交換や追加工事の費用に充当することができる制度であり、平成22年３月８日から、住宅エコポイント事務局においてポイントの発行及び商品等への交換の申請受付を開始している。

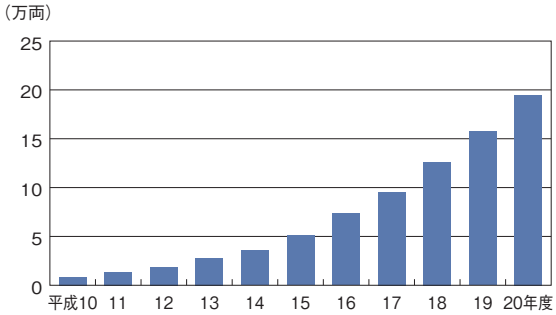
（2）交通分野における取組

①エコカーの普及拡大

我が国の二酸化炭素総排出量のうち約２割が運輸部門からであり、そのうち約９割が自動車から排出されている。環境負荷の少ない自動車社会の構築に向け低公害車（以下「エコカー」という。）の普及拡大が進められている。

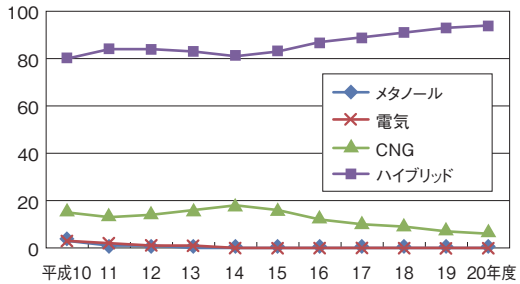
首都圏のエコカー（ここでは、メタノール自動車、電気自動車、圧縮天然ガス自動車、ハイブリッド自動車をいう。）保有台数は増加を続けており、そのうちハイブリッド自動車がその大半を占めている（図表2-4-22、2-4-23）。

図表2-4-22　首都圏のエコカーの保有台数



注　：エコカー＝メタノール自動車、電気自動車、CNG（圧縮天然ガス）自動車、ハイブリッド自動車
資料：「自動車保有車両数」（（財）自動車検査登録情報協会）により国土交通省国土計画局作成

図表2-4-23　首都圏のエコカー別の保有台数割合



資料：「自動車保有車両数」（（財）自動車検査登録情報協会）により国土交通省国土計画局作成

平成21年度には、一定の排ガス性能・燃費性能等を備えた自動車に対する自動車重量税・自動車取得税の特例措置（いわゆる、エコカー減税）及び環境対応車への買い換え・購入に対する補助制度が開始された。

②コミュニティサイクルの普及推進

平成21年12月15日～平成22年２月15日に神奈川県茅ヶ崎市で「コミュニティサイクル社会実験」が行われた。これは、都市活動によって生じる二酸化炭素排出の削減に向け、自動車に代わる交通手段としてのコミュニティサイクルの導入可能性を検討するため、国土交通省と茅ヶ崎市が実施したものである。また、実施に当たっては、茅ヶ崎市内の商店や観光スポットをPRし、街の活性化につなげるねらいから、地元商店会や観光協会も協力して行われている。

第5節　安全・快適で質の高い生活環境の整備

1．安全、安心の確保

（1）震災対策

①中央防災会議による首都直下地震対策

首都直下地震への防災対策については、中央防災会議「首都直下地震対策専門調査会」（平成17年７月）の報告を受けて、予防段階から発災後の全ての段階において各主体が行うべき対策を明確化する「首都直下地震対策大綱」（以下、大綱）が中央防災会議において平成17年９月に決定された。

避難者及び帰宅困難者等対策については、中央防災会議「首都直下地震避難対策等専門調査会」において、平成20年10月に「首都直下地震避難対策等専門調査会報告」が取りまとめられた。

また、この報告等を受けて、大綱等の修正が平成22年１月の中央防災会議において行われ、首都直下地震発災時に発生する膨大な数の避難者・帰宅困難者等の具体的な対策等が追加された。

②帰宅困難者対策における都県等の取組状況

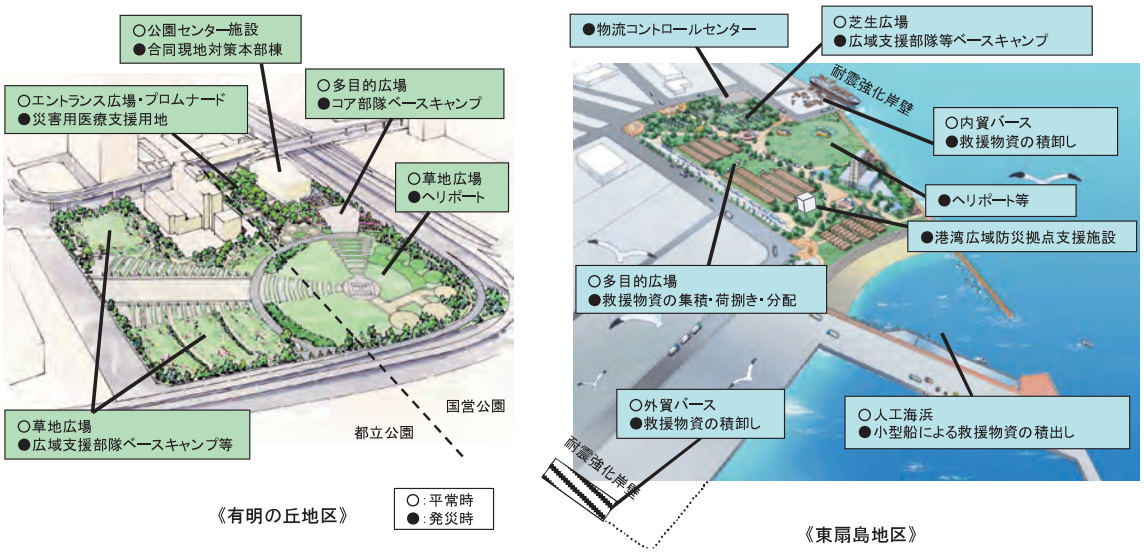
八都県市首脳会議（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎氏、千葉市、さいたま市。平成22年４月１日より相模原市が加わり「九都県市首脳会議」。）では、「帰宅困難者」の徒歩帰宅を支援するため、沿道のコンビニエンスストアやファーストフード店、ファミリーレストラン、ガソリンスタンド等の事業者の協力を得て「災害時帰宅支援ステーション」を設置することとしている。災害時帰宅支援ステーションでは、①水道水の提供　②トイレの使用　③地図等による道路情報、ラジオ等で知り得た通行可能な道路に関する情報の提供など、可能な範囲で協力することになっている。

また、日本赤十字社東京都支部は、地域赤十字奉仕団や救護ボランテイアなどにより、徒歩帰宅者への支援活動（簡単な応急手当・水分の補給・休憩など）を目的とした「赤十字エイドステーション」開設事業を推進しており、東京都地域防災計画における帰宅支援対象道路沿いに30箇所を設置する予定である。

③広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の整備状況

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に、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東京湾臨海部において行っており、内閣府等との運用体制の強化を進めつつ、東扇島地区は平成20年度に供用を開始し、有明の丘地区は平成22年度夏の東京臨海広域防災公園の供用に向け、整備を推進している（図表2-5-1）。

図表2-5-1　東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備



資料：国土交通省

また、発災時に迅速かつ効率的な緊急物資輸送を行うため、東扇島地区において、応急復旧訓練や緊急物資輸送訓練を行い、関係行政機関や民間事業者との連携強化を図っている。

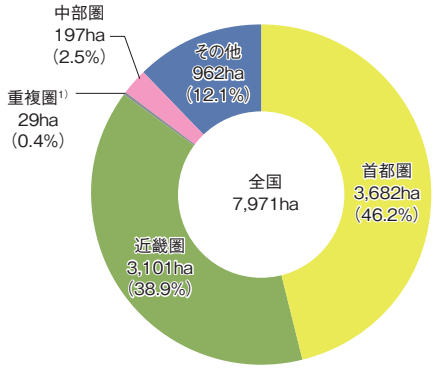
④密集市街地の現状及び整備状況

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密集市街地では、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2-5-2）。

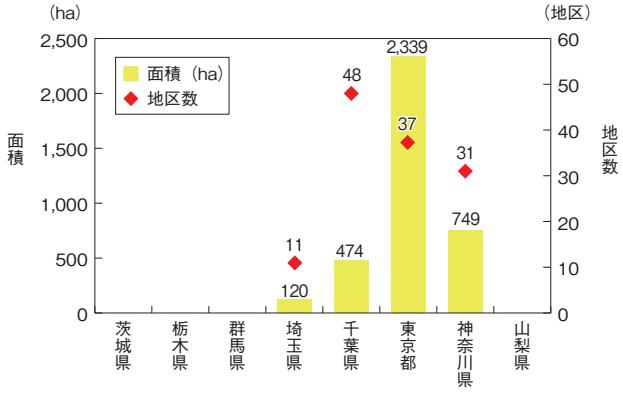
また、東京都に過半が集中しており、とりわけ山手線沿線から環状７号線にかけての地域に多く存在している。なお、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県には重点密集市街地は存在していない（図表2-5-3、2-5-4）。

図表2-5-2　全国における重点密集市街地の分布状況



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

図表2-5-3　首都圏における都県別の重点密集市街地の状況



資料：国土交通省

図表2-5-4　東京都における重点密集市街地の分布状況

1）重複圏とは、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）でともに対象とされる福井県、三重県、滋賀県のことを指す。

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。

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、木造住宅密集地域の中でも防災上危険な重点整備地域[3)]等の整備方策を定めた「防災都市づくり推進計画」を平成22年１月に改定し、重点整備地域の平成27年度の不燃領域率[4)]の目標をこれまでより５ポイント高い65％とし、その実現を目指して地区毎の整備方策を定めている（図表2-5-5）。

図表2-5-5　防災都市づくり推進計画図

資料：東京都

また、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約84％を占めている（図表2-5-6）。

図表2-5-6　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	81地区
東京都	68地区
近隣３県（埼玉、千葉、神奈川）	11地区
周辺４県（茨城、栃木、群馬、山梨）	２地区
全国	155地区

注　：平成21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（地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の甚大な被害が想定される地域）の中で、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）治山治水等

①治山事業

平成20年の首都圏における山地災害の発生状況は96箇所（図表2-5-7）となっており、国土の保全、水源のかん養等の森林のもつ公益的機能の確保が特に必要な保安林等において、必要に応じ治山施設を設置しつつ、崩壊箇所における森林の再生や機能の低下した森林の整備等を推進する治山事業に取り組んでいる。

図表2-5-7　首都圏における山地災害発生状況（平成20年）

（単位：百万円）

	合計		林地荒廃		治山施設	
	箇所数	被害額	箇所数	被害額	箇所数	被害額
茨城県	2	6	2	6	0	0
栃木県	52	586	48	566	4	20
群馬県	36	741	33	733	3	8
埼玉県	0	0	0	0	0	0
千葉県	4	87	4	87	0	0
東京都	0	0	0	0	0	0
神奈川県	1	3	0	0	1	3
山梨県	1	20	1	20	0	0
合計	96	1, 443	88	1, 412	8	31

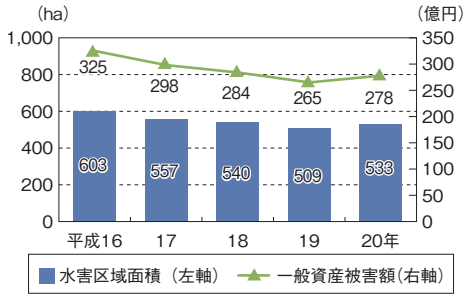
資料：林野庁治山課調べ（農林水産省）

②治水事業

（首都圏の水害被害）

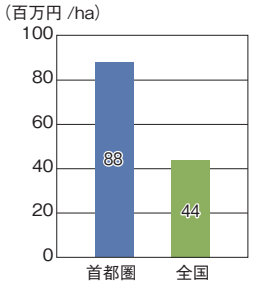
首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまでに治水施設の整備を進めてきたことにより、近年は、水害区域面積、一般資産被害額は減少傾向にあるが（図表2-5-8）、水害密度[5]に関しては全国と比較して２倍以上（図表2-5-9）と高い。

図表2-5-8　首都圏の水害被害の推移（過去５ヶ年平均）



注１：経年比較のため平成16年価格にて算出
注２：一般資産被害額、水害密度は営業停止損失分を含む
注３：値は過去５箇年の平均値
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2-5-9　平成20年水害密度の比較



5）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。

（首都圏の治水対策）

予防的な治水対策として築堤、河道掘削、地下調整池等の治水施設の整備や、水位・雨量情報、洪水予測等の防災情報の高度化を図るなど、ハード・ソフト一体となった対策を推進している。また、流域に人口・資産等が集中している利根川、荒川、多摩川の大河川においては、堤防が破堤した場合の壊滅的被害の発生を回避する高規格堤防（スーパー堤防）の整備や堤防拡幅等による堤防強化対策を実施しており、また、流域一体となった総合的な治水対策として、河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が協働して流域水害対策を推進している。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（図表2-5-10）。

図表2-5-10　首都圏のハザードマップ公表状況（平成21年11月30日時点）

	市区町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害
茨城県	44	28	1	1	4	8
栃木県	30	21	0	0	0	7
群馬県	36	9	0	0	0	2
埼玉県	70	50	4	0	0	2
千葉県	56	34	7	2	15	3
東京都	62	35	21	0	3	3
神奈川県	33	13	3	1	5	4
山梨県	28	13	2	0	0	5
合計	359	203	38	4	27	34

資料：「国土交通省　ハザードマップポータルサイト」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

（局地的な大雨や集中豪雨への対策）

首都圏では、平成20年度に局地的な大雨や集中豪雨による河川の急激な増水により水難事故が発生した。これらの対策として、平成21年度に首都圏で２基（神奈川県、埼玉県）の高空間分解能気象レーダ「Xバンド MP（マルチパラメータ）レーダ」を導入し、高精度の観測及び観測データの更新間隔の短縮化など情報提供の質の向上に努めている。また、この気象レーダから得られるデータを活用した技術研究開発の推進のため産学官によるコンソーシアムを設置し、Xバンド MP レーダの機能を最大限活用するとともに、既存レーダとも連携して、局地的な大雨などの予測技術の開発やさらなる洪水予測の高度化を図っている。

首都圏における自治体の取組では、東京都と関係市町村で構成する東京都総合治水対策協議会が、平成21年度に神田川、渋谷川・古川、石神井川、目黒川、呑川、野川、白子川の７流域で、河川・下水道の整備と流域対策を合わせて講じることにより、平成29年度までに時間55ミリ相当の降雨に対応する事を目標とした豪雨対策計画を策定している。

（できるだけダムにたよらない治水）

人口減少社会、少子高齢化、さらには厳しい財政という３つの制約要因の中で、「できるだけダムにたよらない治水」への政策転換を進めるとの考えに基づき、今後の治水対策について検討を行う際に必要となる、幅広い治水対策案の立案手法、新たな評価軸及び総合的な評価の考え方等を検討するとともに、さらにこれらを踏まえて今後の治水理念を構築し、提言することを目的として、国土交通省において、平成21年12月から「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」を開催している。

検証対象としたダム事業については、本年夏頃を目途に公表予定の同会議の中間とりまとめ等を踏まえ、検証を進めることとしている。

（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、高潮災害などの頻発・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。そのような状況の中、ゼロメートル地帯に暮らす人口が日本で最も多い自治体である東京都江戸川区においては、「江戸川区における気候変動に適応した治水対策検討委員会」が平成21年４月に気候変動に適応した治水対策の中間とりまとめを行ったところである。

（３）地域のセキュリティの確保

東京都では、平成15年10月に「東京都安全・安心まちづくり条例」を制定し、安全・安心まちづくりを推進してきたところであるが、繁華街等で発生した凶悪事件を踏まえ、昼夜を問わず安全・安心な繁華街を形成するために平成21年４月には条例が改正され、新たに「繁華街における安全・安心の確保等」が加えられたところである。

東京都内では、犯罪のない安全で安心して暮らせるまちづくりを実現するため、多くのボランティア組織が形成され、約3,900団体（約16万人）が自主防犯パトロールに従事している。自治体・協力団体等で組織された青色防犯パトロール車両は、約220団体約590台となっている。

また、ハード面においても、防犯性能設計に配慮したマンション及び駐車場を広く普及させることにより犯罪に強いまちづくりを目指し、民間のボランティア団体等と協力し安全に関する情報提供に努めている。

2．良好な市街地や住宅・住環境整備等による魅力ある居住環境の整備

（1）再開発の推進とニーズに応じた良質な宅地の供給

都市における土地の合理的かつ健全な高度利用や公共施設の整備改善及び周辺部における計画的な新住宅市街地の開発整備などを図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業などの取組が進められている（図表2-5-11）。

図表2-5-11　首都圏の再開発等の取組地区数（平成20年度実績）

	土地区画整理事業	市街地再開発事業
首都圏計	557地区	121地区
東 京 都	79地区	68地区
近隣３県	290地区	41地区
周辺４県	188地区	12地区

資料：国土交通省

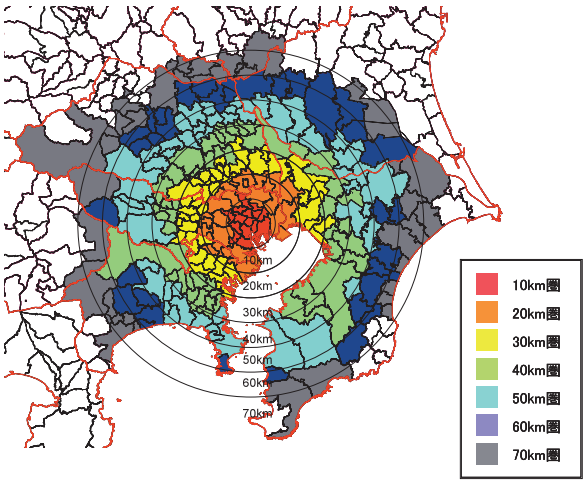
（2）住宅及び住環境の整備

①住宅のストックの動向

（距離別の住宅供給状況）

東京70km 圏内における平成２年から平成21年までの累計着工戸数は約852万戸となっており、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）。

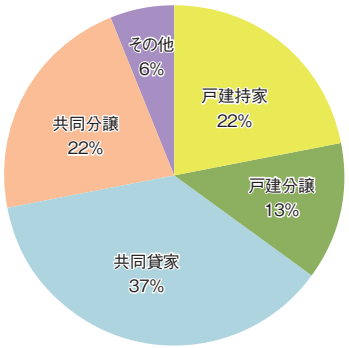
図表2-5-12　東京70km 圏内の市区町村



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２～21年の累計）

単位：戸

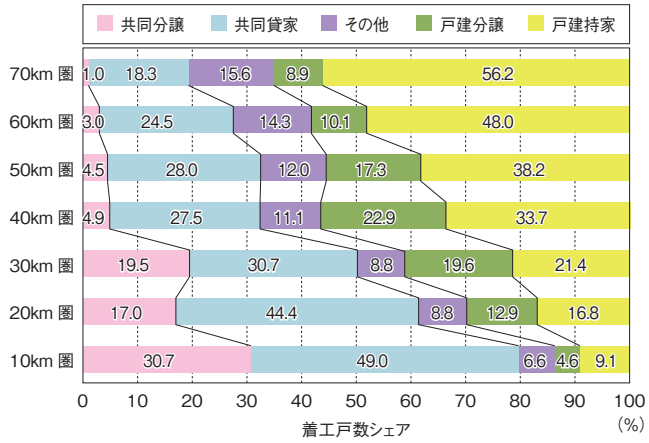
	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	1, 915, 843	13, 942	31, 544	1, 961, 329
貸家	50, 426	263, 651	3, 128, 654	3, 442, 731
給与住宅	8, 966	4, 118	113, 012	126, 096
分譲住宅	1, 068, 402	9, 733	1, 915, 379	2, 993, 514
合計	3, 043, 637	291, 444	5, 188, 589	8, 523, 670



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

また、距離圏別の住宅型毎のシェアを見ると、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21年では、10km圏における着工戸数の約30%が共同分譲となっている（図表2-5-14）。

図表2-5-14　距離圏別の住宅型毎のシェア（平成21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

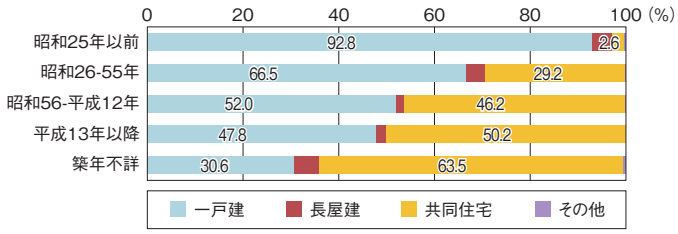
（住宅の築年別分布状況）

住宅の築年別分布について、建て方別に全国と首都圏を比較すると、全体的に首都圏は共同住宅の割合が高く、地方圏は一戸建の割合が高くなっている。

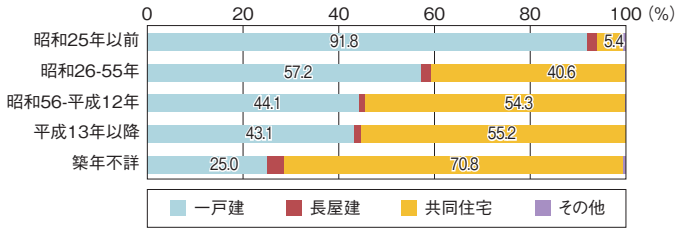
また、昭和55年以前に建築された築30年以上の住宅について見ると、昭和26～55年の間に建築された共同住宅の割合は全国29.2%に対し、首都圏は40.6%となっている。

なお、東京都区部においては、その割合が66.8%と更に多くなっている（図表2-5-15、2-5-16、2-5-17）。

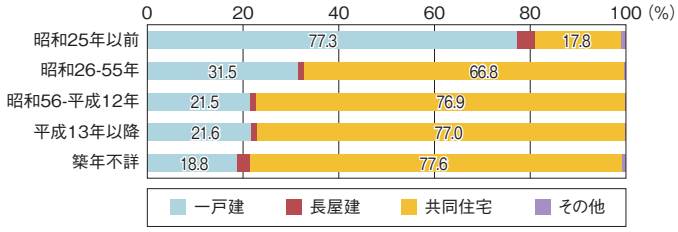
図表2-5-15　住宅の建て方別建築年の状況（全国）



図表2-5-16　住宅の建て方別建築年の状況（首都圏）



図表2-5-17　住宅の建て方別建築年の状況（東京都区部）

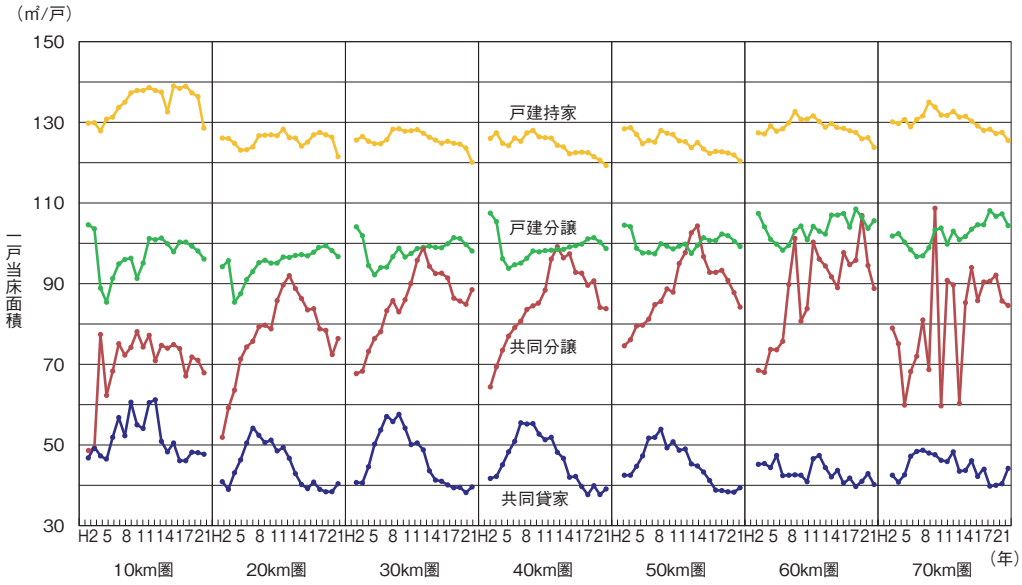


資料：「平成20年住宅・土地統計調査」（総務省）より国土交通省国土計画局作成

（住宅床面積の変化）

一戸当たりの住宅床面積をみると、戸建持家は、平成21年は前年に比べ減少傾向が見られる。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た後，近年は減少傾向が見られる。共同貸家は近年横ばい、共同分譲は近年減少基調で推移している（図表2-5-18）。

図表2-5-18　住宅一戸当たり床面積の推移



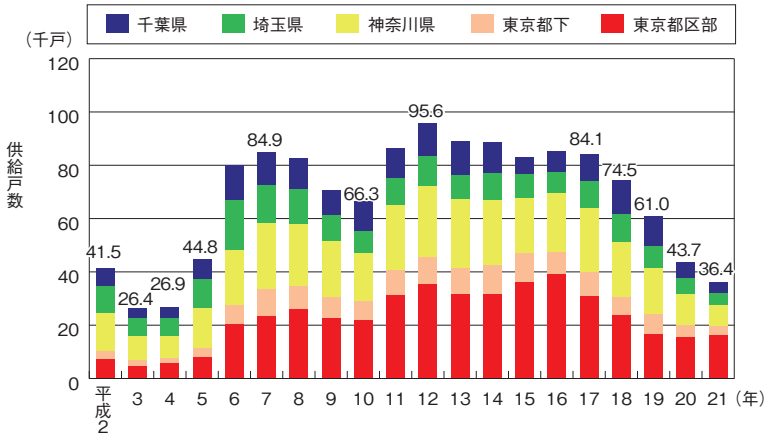
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

②分譲マンションの供給動向

今後建て替え時期を迎える分譲マンション等の急増が見込まれる中で「マンションの建て替えの円滑化等に関する法律」を活用した建て替え事業は首都圏で平成21年10月までに40件の実績となっている。

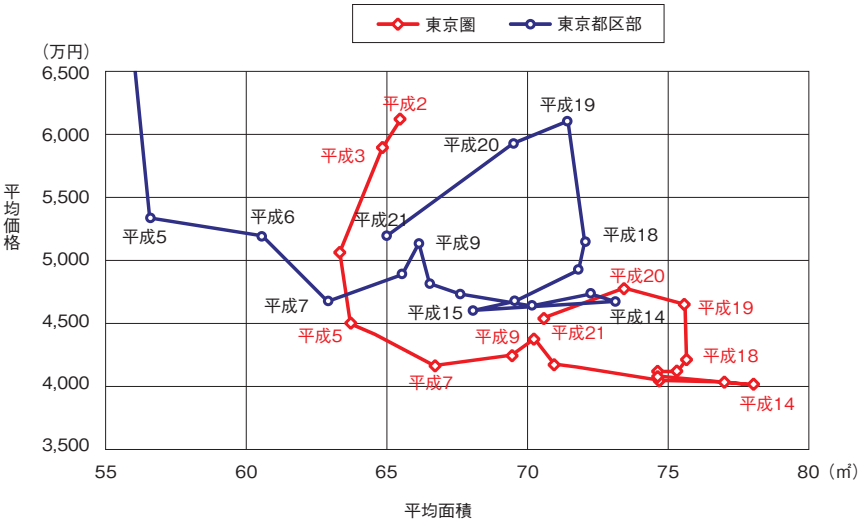
なお，東京圏における分譲マンションの供給動向は近年景気後退等の影響から減少が続いている。（図表2-5-19）また平成21年の東京圏及び東京都区部の平均住戸面積と平均販売価格はともに減少している（図表2-5-20）。

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：㈱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



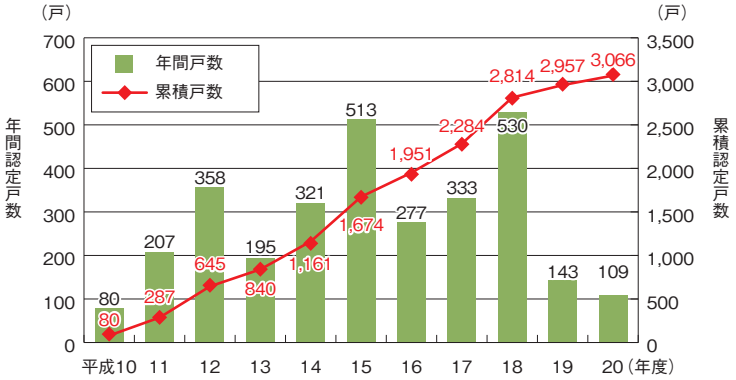
注　：東京都区部の平成４年以前データは6,500万円超で、平成４年は6,941万円、56㎡である。
資料：㈱長谷工総合研究所資料により国土交通省国土計画局作成

③高齢者向け住宅の供給状況

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21年３月末時点で3,066戸となっている（図表2-5-21）。

図表2-5-21　高齢者向け優良賃貸住宅の認定状況（首都圏）



注１：（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。
注２：数値は、これまでに認定の事実のあったもの全てを集計した数値であり、実際に管理開始される戸数とは異なる場合がある。
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

④ニュータウンの現状

首都圏において高度経済成長期を中心に建設された大規模団地では、成長した子どもが離家・独立し、60歳台や70歳台のひとり暮らしや高齢夫婦のみの世帯が増加しつつある。

例えば千葉市の高齢化率は19年度で18％であるが、昭和36年から42年の間に建設された2000戸強の「大宮台団地」における高齢化率は約40％と高水準となっている。千葉市の第２次５か年計画によると、同団地の高齢化率は平成22年時点で47.0％、平成27年時点で51.6％と予測されている。

今後、ニュータウンにおける、住宅や施設の老朽化、居住者の高齢化や小世帯化、商業施設の衰退等の課題に対応していく必要がある。

（3）居住環境の整備

①良好な都市環境の創出

良好な景観形成への取組を総合的かつ体系的に推進するため、平成16年に制定された「景観法」（平成16年６月18日法律第110号）においては、景観計画を景観行政団体が策定することとされている。同法に基づく景観行政団体は、都道府県、政令指定都市、中核市及び、都道府県知事の同意を得て景観行政をつかさどる市町村であり、平成22年３月１日現在、全国に443団体存在し、そのうち216団体が景観計画を策定している。なお、首都圏においては、101の景観行政団体のうち53団体が景観計画を策定している。

国土交通省においては、良好な景観形成に向けた取組を推進しており、平成13年度から都市景観大賞「美しいまちなみ賞」（主催　「都市景観の日」実行委員会）の表彰を開始している。

平成21年度の「美しいまちなみ大賞」（国土交通大臣賞）には、首都圏から栃木県栃木市の歴史的町並み景観形成地区が選ばれており、当該地区は、江戸から明治にかけて建てられた蔵や大正時代の洋館が数多く残されているだけでなく、市民によって構成されている街づくり組織、イベント主催団体が多数存在し、それぞれが活発な活動をしているとともに、行政は旧日光例幣使街道沿いの地区を中心に街なみ環境促進地区を指定し、緑地や堀の整備、街なみ修景事業に取り組んでおり、市民と行政が一体となってまちづくりに取り組んでいる点を高く評価されている（図表2-5-22）。

図表2-5-22　栃木市　歴史的町並み景観形成地区の概要

【地区の概要】

当地区は、栃木市の中心市街地に位置し、旧日光例幣使街道および巴波川沿いを中心に、江戸～明治期の蔵や大正時代の洋館などが多数残されており、かつての商都としての栄華が偲ばれる地区である。

「蔵の街とちぎ」として、歴史的・文化的資源を活かしたまちづくりに取り組み、大通りのシンボルロード整備事業による電線類の地中化、巴波川の浄化対策や遊歩道整備等とともに、「町並み修景ガイドライン」に沿って歴史的建造物等の修景を行うなど、市民と行政が一体となって歴史的町並み景観形成が進められている。

整備された大通りや歴史的建造物、巴波川を活用して、多様な市民団体による四季折々の多彩なイベントが開催されており、交流人口の増加や商業の活性化に寄与している。

大通りの景観。シンボルロード整備により電線類の地中化、高質な歩道整備がなされ、すっきりとした景観を形成している。

巴波川沿いの景観。遊歩道が整備され、背後の歴史的建物とともに美しい景観を形成している。

資料：国土交通省

②教育・文化施設の整備

学校は地域住民の様々な活動の拠点として学校が持っている教育機能や施設を地域に開放することが期待されている。首都圏においても、住民への学習機会、スポーツ活動や学習・文化活動等の場等の提供のため、都県市等において公立学校の学校施設開放事業が取り組まれている。

③都市公園等の整備

都市公園等は、国民の多様なニーズに対応するための基幹的な施設であり、避難地等となる防災公園の整備による安全・安心な都市づくり、少子・高齢化に対応した安心・安全なコミュニティの拠点づくり、循環型社会の構築、地球環境問題への対応に資する良好な自然環境の保全・創出、地域の個性を活かした観光振興や地域間の交流・連携のための拠点づくり等に重点を置き、国営公園、防災公園等の整備や古都及び緑地の保全を効率的かつ計画的に実施している。

④保健・医療・福祉施設の整備

少子高齢化は首都圏においても今後急速に進行することが予想されており、これに対応した首都圏の整備が必要となる。

首都圏における医療施設について、人口10万人当たりで見ると、平成20年の施設数は139箇所と全国平均の138箇所と同水準であるが、病床数では1,024床と全国平均の1,375床を大きく下回っている。特に、東京圏は967床となっており、その傾向は顕著である。

首都圏における社会福祉施設等について、人口10万人当たりで見ると、平成20年の社会福祉施設等の総数は35箇所、定員数は1,717人と、全国平均の48箇所、2,224人を大きく下回っている。さらに、社会福祉施設等のうち老人福祉施設について、65歳以上人口10万人当たりで見ると、全国平均の33箇所、547人に対し、首都圏は26箇所、350人と大きく下回っている。

以上のように、首都圏における保健・医療・福祉施設の整備は、今後も引き続き推進する必要があるが、平成21年度においては、「がん・感染症医療センター（仮称）」（文京区）、「精神医療センター（仮称）」（世田谷区）等の整備を推進したとともに、府中市武蔵台に位置する多摩メディカルキャンパス内に、「多摩総合医療センター」及び「小児総合医療センター」を一体的に整備し、平成22年３月に開設した。

⑤農山村地域の整備

（集落機能の低下に対する取組）

首都圏の農山村地域は、過疎化・高齢化の進行に伴う集落機能の低下により、農地や農業用水等の資源の保全管理が困難になってきている。そのような状況の中、首都圏の農山村地域では、「農地・水・環境保全向上対策」を通じて、平成21年11月時点、1,555の活動組織が、約9万5千ha（図表2-5-23）で農地や農業用水等の資源を保全・向上させる取組を行っている。

図表2-5-23　首都圏における農地・水・環境保全向上対策の取組状況（平成21年11月15日時点）

	活動組織数		取組面積（ha）	
	21年度	20年度	21年度	20年度
茨城県	295	265	16,062	14,559
栃木県	375	371	30,075	29,768
群馬県	219	206	13,324	12,161
埼玉県	218	207	9,352	9,133
千葉県	321	309	19,532	18,822
神奈川県	16	16	628	604
山梨県	111	105	6,111	5,928
首都圏	1,555	1,479	95,084	90,975
全国	19,517	18,973	1,419,408	1,361,364

資料：「農地・水・環境保全向上対策の取組状況」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

（二地域居住の取組）

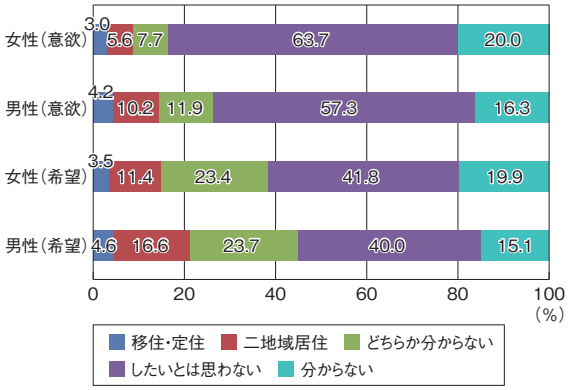
近年、価値観の多様化や生涯可処分時間の増加等に伴い多様なライフスタイルの選択が可能になってきており、テレワークなど働き方の多様化、大都市居住者の地方圏・農山漁村への居住など住まい方の多様化の動きなどが見られる。

国土政策の観点からは、適切なコストや負担を前提に自ら決めるという自律の精神と、地域の違いによる制約を少なくするための多様な交流を重視しつつ、地方圏・農山漁村への居住の動きをとらえ、地域の活性化等につなげていく必要がある。

中でも、都市住民が農山漁村等の他の地域にも同時に生活拠点を持つなどのライフスタイルである「二地域居住」について、都市地域の居住者の願望が高く、団塊の世代を中心に大きな動きとなることが期待されるとともに、地域社会や個人のライフスタイルにおいて多様な選択、働き方、住まい方、学び方等を実現することを通し、地域の活性化につながると期待されることから、その促進を図ることは重要な課題である。

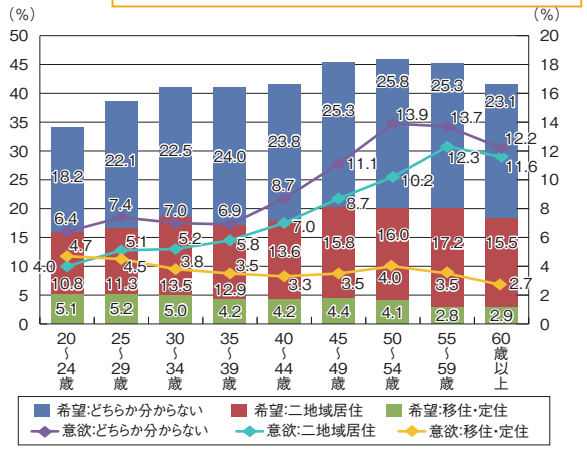
なお、二地域居住等を実践していない非実践者（25,778サンプル）を対象に、移住・定住、二地域居住の希望（今後したいと思う）と意欲（これから10年の間に実行しようという意欲がある）について聞いたアンケート結果によると、女性に比べ男性が意欲的であるとともに、40代から50代後半にかけて意欲が高まっている（図表2-5-24、図表2-5-25）。

図表2-5-24　二地域居住等の非実践者の希望・意欲（男女別）



資料：「平成19年度地域への人の誘致・移動による市場創出の可能性及び方策に関する調査」（国土交通省国土計画局）

図表2-5-25　二地域居住等の非実践者の希望・意欲（世代別）



促進に当たっては、二地域居住等による定住、交流など多様な形での人の誘致・移動を促進するために、各地域がそれぞれの特性や戦略を持ち、地域の情報や住まい方について広く発信することを目指すことが重要である。

現在、民間事業者や地域が主体的に取り組む環境を整えることを目的として、二地域居住等に関する地域情報の提供や実状把握と普及啓発、二地域居住等を契機とした地域振興策、二地域間の移動等の円滑化等の様々な施策が実施されている。

・総合情報プラットフォーム「二地域倶楽部」

都市圏では、二地域居住を希望する個人や二地域居住に関連したビジネスを手掛けようと考えている企業等が多いものの、移住候補先となる地方に関する具体的な情報（生活情報等）が不足している。一方、地方においては、二地域居住に適した魅力的なコンテンツを持っている自治体、事業者、あるいは既に二地域居住を実践し、豊富な経験談を持っている個人が上手に情報発信できていないという現状がある。

「二地域倶楽部」では、こういった都市圏と地方双方からの情報・ニーズ等を結びつけることを目的とし、都市圏、地方が双方向で情報交流できるよう、SNS（ソーシャルネットワーキングサービス）機能を主体としたサイト構成としている（図表2-5-26）。

図表2-5-26　総合情報プラットフォーム「二地域倶楽部」

（二地域倶楽部トップページ）　（二地域倶楽部コミュニティ）

資料：二地域倶楽部 HP

・古民家活用などによる受入環境の整備

農山村地域においては、二地域居住者を増やすための取組を行政だけでなくNPO法人等が実施している地域がみられる。

山梨県山梨市八幡地区では、少子高齢化、過疎化、農業後継者不足等が顕在化し耕作放棄地や空き家が増加している地域の課題に対して、都会からの交流・居住人口の増加と地域の活性化を目指し、NPO法人が地域の住民及び行政と連携し、古民家改修体験等の交流体験事業、空き屋物件の情報提供や移住・二地域居住希望者の相談事業等を実施している(図表2-5-27)。古民家改修体験事業では、都市住民と地域住民（移住者も含む）が協働して、古民家を改修することで、都市・地域及び地域内の地元・移住者の新たなコミュニティが創生されるとともに地域側も地域資源を再認識ができ、都市住民を受け入れる意識が地域内に醸成されてきている。

図表2-5-27　古民家改修体験事業（交流体験事業）

資料：国土交通省資料（平成20年度「新たな公」によるコミュニティ創生支援モデル事業　事業名「二地域居住・定住希望者のニーズを踏まえた古民家活用などによる受け入れ環境整備事業」　実施団体：特定非営利活動法人山梨ガバメント協会）

第6節　将来に引き継ぐ社会資本の整備

1．交通体系の整備

（1）陸上輸送に関する状況

①高規格幹線道路の整備

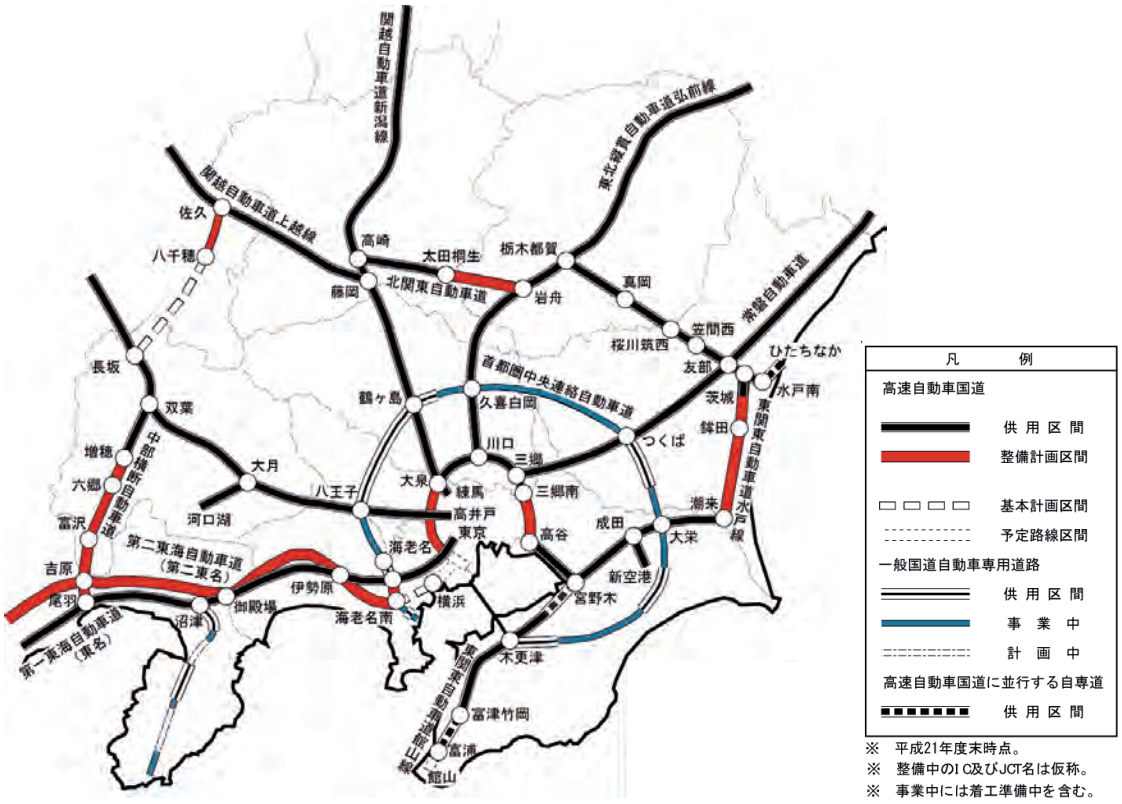
東関東自動車道水戸線は、平成22年３月、茨城空港へのアクセス性向上等に寄与する茨城町JCT から茨城空港北 IC 間約９km が開通した。

北関東自動車道は、平成23年度の全線開通に向け、現在、太田桐生 IC から岩舟 JCT 間約23km で事業を実施している。

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成22年２月に海老名 JCT から海老名 IC 間約２km、平成22年３月に河島 IC から桶川北本 IC 間約６kmが開通し、全延長約300km のうち、約３割にあたる約103km が開通済（平成21年度末現在）である。未開通区間についても全区間で事業に着手済である。

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、平成27年度の開通を目指し、事業を実施している（図表2-6-1）。

図表2-6-1　高規格幹線道路の整備状況



※　平成21年度末時点。
※　整備中のIC及びJCT名は仮称。
※　事業中には着工準備中を含む。

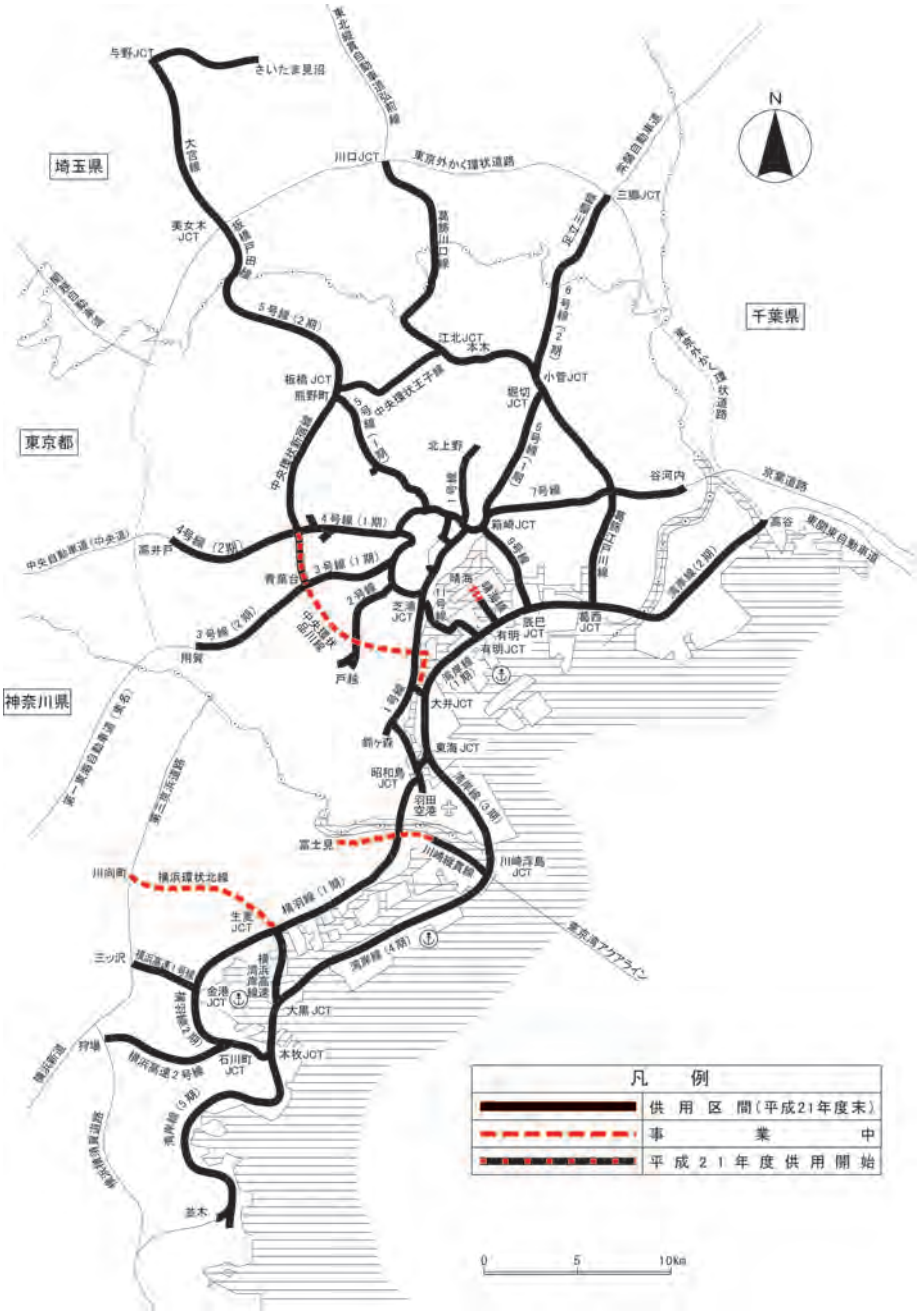
資料：国土交通省

②都市高速道路の整備

首都高速中央環状線は、平成22年３月、首都高速中央環状新宿線の西新宿 JCT（４号新宿線との接続地点）から大橋 JCT（３号渋谷線と接続地点）間約4.3km が開通し、中央環状新宿線は全線開通した。

首都高速川崎縦貫線は、平成９年12月に川崎浮島 JCT の供用を開始し、平成14年４月に川崎浮島 JCT から殿町間、また、平成21年３月には横羽線と国道409号とを接続する大師出入口の一部（横浜方向）が開通するなど、段階的に整備を進めてきた（図表2-6-2）。

図表2-6-2　都市高速道路（首都高速道路）の整備状況



資料：国土交通省

③ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化

交通事故の削減や渋滞改善に向けた取組は、道路交通の円滑化を図る上で重要であり、最先端の情報通信技術によるITSの活用が注目されている。

国では、これまでスマートウェイ推進の取組として、ETC（自動料金支払システム）、VICS（道路交通情報通信システム）、AHS（走行支援道路システム）などの開発・実用化・普及を推進してきており、道路利用者の利便性向上のみならず、交通事故削減や渋滞を回避する新たなサービスとして効果を発揮している。

平成21年度には、平成20年度に官民が連携して実施した大規模実証実験等の結果を踏まえて、有識者懇談会を開催するなど、安全運転支援システムの実用化に向けた取組を推進した。

（スマートICの導入）

スマートICは、効率的に追加ICの整備を図り、利便性の向上・地域の活性化・物流の効率化に寄与することを目的として、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。

図表2-6-3　三郷料金所スマートIC

資料：国土交通省

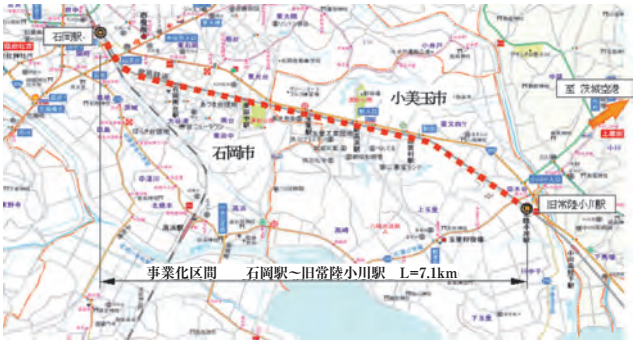
平成21年4月には、本線料金所に併設する全国初のスマートICである三郷料金所スマートICが本格運用されるなど、首都圏では、平成18年度以降、12箇所で導入されている。（図表2-6-3）。

（BRT[1]の導入）

茨城県、石岡市及び小美玉市は、平成19年3月に廃線となった鹿島鉄道の廃線敷約7.1Km間（図表2-6-4）をバス専用道化（図表2-6-5）し、定時性と速達性のあるバスを運行するBRTの導入に向けた検討を進めている。平成21年1月には、地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会『かしてつ沿線地域公共交通戦略会議』を、国や県・市、専門家、交通事業者及び沿線住民代表、沿線企業代表、かしてつバス応援団の参加のもとに設立した。現在、この協議会において当該路線の運行計画や利用促進及び地域全体の公共交通活性化について検討するとともに、平成22年の運用開始に向けて整備を進めている。BRTの導入により、沿線住民の交通利便性が大幅に向上するとともに、茨城空港へのアクセス向上等の効果が期待される。

1）BRT（Bus Rapid Transit）：バス高速輸送システム（バスによる高速な輸送力を得る新交通システム）

図表2-6-4　BRT 事業化区間



図表2-6-5　バス専用道イメージ図

資料：茨城県 HP

④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20年度における主要31区間の平均混雑率は171％となっている。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2-6-6）。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2-6-7）。

図表2-6-6　混雑率180％を超える区間（平成20年度）

事業者	路線名	区　間	混雑率（％）
東日本旅客鉄道㈱	京浜東北線	上野→御徒町	209
	総武線緩行	錦糸町→両国	204
	中央線快速	中野→新宿	195
	東海道線	川崎→品川	191
	横須賀線	新川崎→品川	183
	総武線快速	新小岩→錦糸町	181
東京地下鉄㈱	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㈱	田園都市線	池尻大橋→渋谷	193
小田急電鉄㈱	小田原線	世田谷代田→下北沢	191

資料：国土交通省鉄道局資料により国土交通省国土計画局作成

図表2-6-7　主な新線の建設及び既存ストックの機能向上（平成22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㈱	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21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７月複々線化完了 大井町～溝の口急行運転開始
東日本旅客鉄道㈱	東北縦貫線（上野～東京）	改良	平成25年度
成田高速鉄道アクセス㈱	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７月
小田急電鉄㈱	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㈱	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

資料：鉄道事業者資料等により国土交通省国土計画局作成

平成21年度には、東急大井町線（大井町～二子玉川）改良工事・田園都市線（二子玉川～溝の口）複々線化工事が完了し、７月から大井町～溝の口で急行運転が開始された。

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。この連絡線は平成18年度から着手した相鉄・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央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。平成21年度には、相鉄・JR 直通線の都市計画決定の告示及び環境影響評価報告書の公告が行われ、用地取得や工事に着手した。

図表2-6-8　東急大井町線・田園都市線

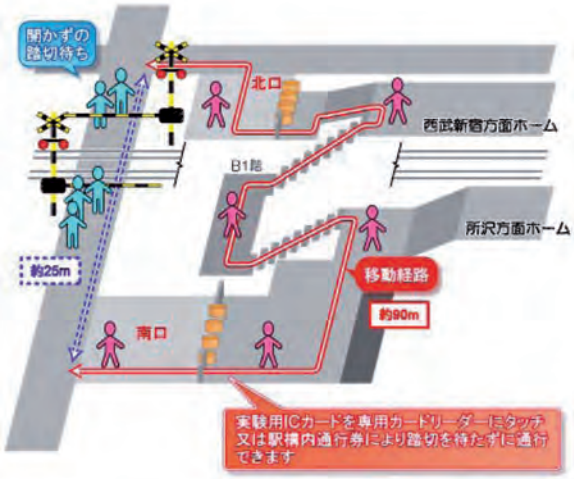
資料：東急電鉄資料

⑤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」[2)]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。「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。

図表2-6-9　駅構内路を利用した「開かずの踏切」対策に関する実証実験のイメージ



資料：国土交通省

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。平成21年12月には、JR 中央線（三鷹～国分寺）が高架化され、13箇所の踏切が除却された。

また、「開かずの踏切」等における安全性の向上や交通の円滑化を図ることを目的として、既存の駅構内通路を迂回路として利用する実証実験が平成21年２月から３月にかけて西武新宿線都立家政駅の踏切において実施された（図表2-6-9）。

2）電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分／時以上となる踏切

⑥広域的な鉄道事業の推進

超電導リニアについては、平成９年より山梨実験線において走行実験を行っており、これまでに国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において、平成17年には「実用化の基盤技術が確立した」、平成21年には「実用化の技術の確立の見通しが得られており、営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備された」との評価を受けている。中央新幹線については、平成21年12月、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構及びJR東海より、東京都・大阪市間の調査について報告書が提出された。これを受けて、平成22年３月より、交通政策審議会において中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定についての審議が開始されている。

⑦空港へのアクセス強化

成田国際空港と都心のアクセスを向上させるため、平成22年７月17日開業に向けて成田高速鉄道アクセス線の整備が進められている。この鉄道は千葉NT線印旛日本医大駅から成田空港高速鉄道接続点まで新規敷設され、北総線、千葉NT線改良工事と一体的に整備される。

この成田新高速鉄道線が完成することにより、日暮里と空港第２ビルが36分で結ばれ、大幅な時間短縮となり、諸外国主要空港に比肩しうるアクセス利便性が実現される。

一方、東京国際空港（羽田空港）では、京浜急行線、東京モノレール線で国際線地区において新駅の整備が進められており、同地区へのアクセスの強化が図られている。また、京浜急行線では京急蒲田駅付近で立体化工事を進めており、完成後、京急蒲田駅は上り用と下り用の専用ホーム（２層化）を有する高架ホームになり、品川方面、横浜方面ともに空港線への直通運転が増発される。

（2）航空輸送に関する状況

①首都圏空港における国際航空ネットワークの拡充

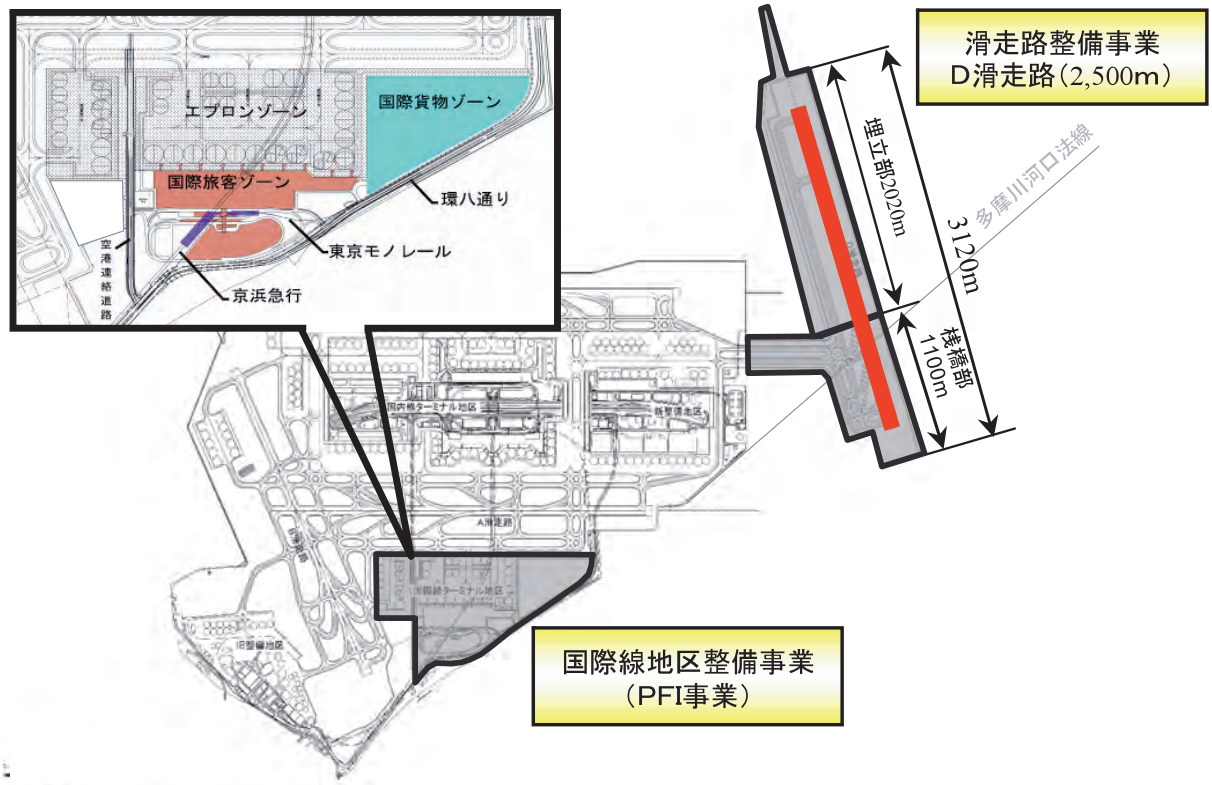
平成22年の首都圏空港（東京国際空港、成田国際空港）の容量拡大に併せ、東京国際空港（以下「羽田空港」という。）については12の国・地域と、成田国際空港（以下「成田空港」という。）については22の国・地域と、それぞれ新規路線の開設や増便について合意している。

また、羽田空港について24時間国際拠点空港化を進めるとともに、成田空港については更なる国際航空ネットワークの拡大によるアジア有数のハブ空港としての地位確立を目指すなどにより、オープン・スカイを推進する。

②羽田空港の整備

羽田空港は、国内航空旅客の約66％が利用する国内航空輸送ネットワークの要であるが、首都圏において、今後さらに国内・国際航空需要の増大が見込まれる中、既にその能力の限界に達している。そのため、新たに４本目の滑走路等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44.7万回（昼間は40.7万回）まで段階的に増強することとしている。増加した発着枠については、国内・国際双方の需要の伸びを勘案しつつ、国際定期便の就航を図ることとしている。滑走路整備については、設計施工一括発注方式による埋立・桟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月の供用開始を目指し整備を着実に推進している（図表2-6-10）。

図表2-6-10　羽田空港再拡張事業の施設計画



資料：国土交通省航空局

③成田空港の整備

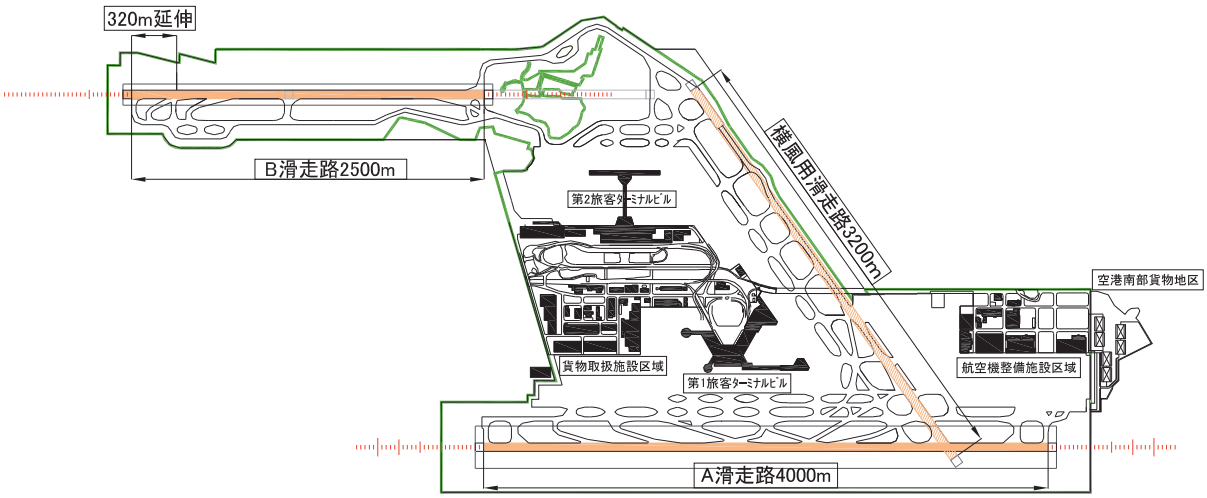
成田空港においては、我が国を代表する国際交流拠点としての機能を強化するため、平成18年９月から北伸による平行滑走路（2,180m）の2,500m化の整備が実施され、平成21年10月22日に供用が開始された。これにより、ジャンボ機等の利用や米国西海岸までの就航が可能となるとともに、平成22年３月28日には年間発着容量が年間20万回から22万回に拡大されたことで、新たに、マカオ、カルガリー、ドーハ、ドバイ、アブダビとも路線が開設され、就航都市数は95都市に拡大した（図表2-6-11）。

また、今後さらに増大することが予想される航空需要に対応するため、年間発着容量を30万回に拡大すべく検討を進めている。

図表2-6-11　成田空港の施設計画

区分	現在	本来計画
滑走路	4,000m　1本 2,500m　1本	4,000m　1本 2,500m　1本 3,200m　1本（※）
旅客ﾀｰﾐﾅﾙﾋﾞﾙ	第1旅客ﾀｰﾐﾅﾙﾋﾞﾙ 第2旅客ﾀｰﾐﾅﾙﾋﾞﾙ	第1旅客ﾀｰﾐﾅﾙﾋﾞﾙ 第2旅客ﾀｰﾐﾅﾙﾋﾞﾙ

（※）横風用滑走路については，円卓会議の結論により平行滑走路完成後，環境への影響等を調査した上で，改めて地域に提案することとなっており，それまでの間は当面，地上通路として整備する。



資料：国土交通省航空局

④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、2010年３月11日に茨城空港としての供用が開始されたほか、横田飛行場についても、軍民共用化の実現に向けた取組を進めている。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。

（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2-6-12）、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、港湾機能の強化等により、国際競争力の向上を図ることが必要である。

図表2-6-12　コンテナ取扱ランキング

（単位：万TEU）

1980年

	港　名	取扱量
1	ﾆｭｰﾖｰｸ/ﾆｭｰｼﾞｬｰｼﾞｰ	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	83
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78
⋮		
12	横浜	72
⋮		
16	釜山	63
⋮		
18	東京	63
⋮		
39	大阪	25
46	名古屋	21

2009年（速報値）

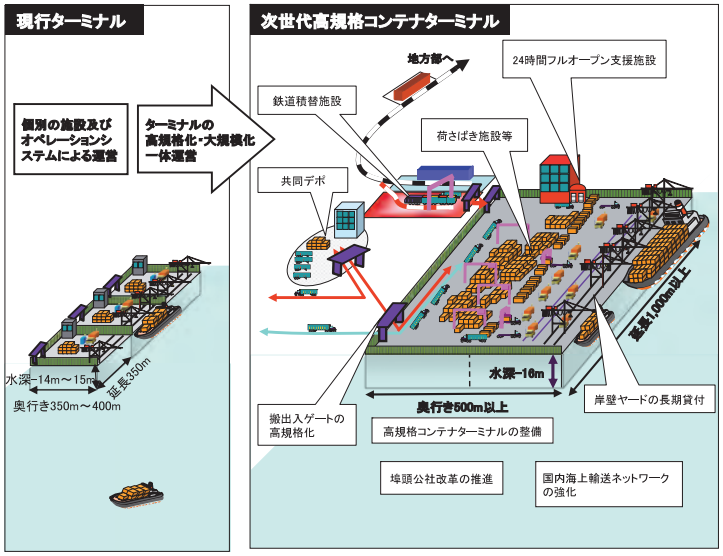
	港　名	取扱量
1 (1)	シンガポール	2,587
2 (2)	上海	2,500
3 (3)	香港	2,098
4 (4)	深圳	1,825
5 (5)	釜山	1,195
6 (8)	広州	1,119
7 (6)	ドバイ	1,112
8 (7)	寧波	1,050
9 (10)	青島	1,026
10 (9)	ロッテルダム	974
⋮		
26(24)	東京	374
36(29)	横浜	280
ー(39)	名古屋	※282
ー(44)	神戸	※256
ー(50)	大阪	※224

注１：外内貿を含む数字。
注２：TEU とは国際標準規格（ISO 規格）の20フィート・コンテナを１として計算する単位。
注３：（　）内は平成20年の順位。
注４：※は平成20年の取扱量。
資料：国土交通省港湾局作成

②スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

スーパー中枢港湾プロジェクトは、我が国の港湾の国際競争力を向上させるため、アジアの主要港をしのぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体でハード・ソフト連携した施策を展開し、次世代高規格コンテナターミナル（図表2-6-13）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2-6-13　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

京浜港においては、平成19年度より東京港中央防波堤外側地区及び横浜港南本牧ふ頭地区（図表2-6-14）等において、10,000 TEU 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）の整備を推進している。

なお、スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を更に進めていくため、海上コンテナ鉄道輸送ルートの充実（京浜港−内陸部）、バージ輸送網の強化（京浜港−千葉）など、港湾サービス水準の更なる向上と国内外をつなぐ効率的・低炭素型のシームレス物流網の形成を目指し、港湾を核とした物流を総合的に改革していく「コンテナ物流の総合的集中改革プログラム」を推進している。

図表2-6-14　横浜港南本牧ふ頭地区

資料：国土交通省

③京浜三港の連携

上述にようにアジア諸港の躍進等により、国際基幹航路の寄港数が減少しており、国際的な競争力の低下が懸念されることから、東京港、川崎港、横浜港は、国際競争力の強化を図るため、連携を強化している。

平成20年度には、入港料の一元化などを進めているほか、三港共同でのポートセールスを展開している。また平成21年度には、三港の実質的な一元化に向けた港湾経営と港湾整備の方針を示した「京浜港共同ビジョン」を策定している。

2．情報通信体系の整備

（個人が活用できる情報環境の整備）

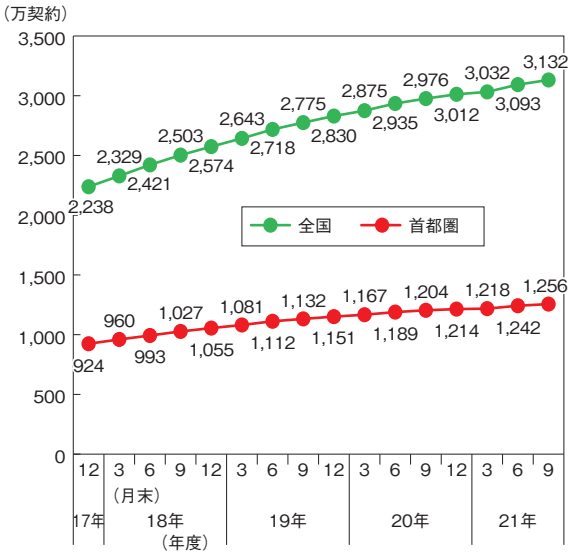
①契約数

全国のブロードバンドサービス[3)]の契約数は、平成17年12月末の2,238万から21年９月末には3,132万と年々増加しており、首都圏においても17年12月末の924万から21年９月末には1,256万に増加している（図表2-6-15）。

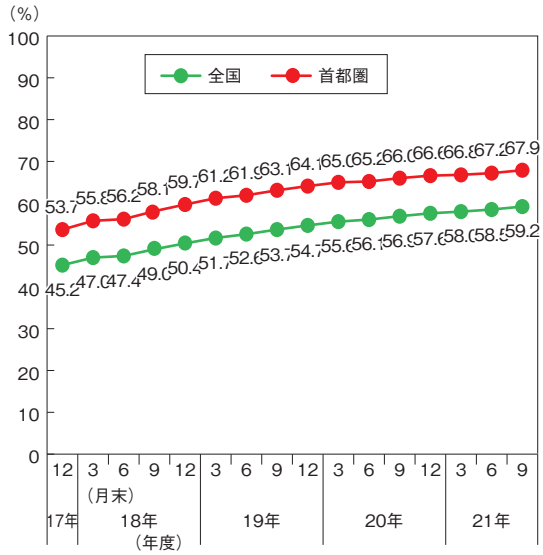
②世帯普及率

全国の世帯普及率も平成17年12月末の45.2%から21年９月末には59.2%と年々増加しており、首都圏においても17年12月末の53.7%から21年９月末には67.9%に増加している（図表2-6-16）。

図表2-6-15　契約数の推移



図表2-6-16　世帯普及率の推移



資料：「電気通信サービスの契約数及びシェアに関する四半期データの公表（平成21年度第２四半期（９月末））、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（平成21年３月31日現在）」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

3）FTTH アクセスサービス、DSL アクセスサービス、CATV アクセスサービス、FWA アクセスサービス及び BWA アクセスサービスの合計。
- FTTH アクセスサービス：光ファイバー回線でネットワークに接続するアクセスサービス（集合住宅内等において一部に電話回線を利用する VDSL 等を含む）
- DSL アクセスサービス：電話回線（メタル回線）でネットワークに接続するアクセスサービス（ADSL 等）
- CATV アクセスサービス：ケーブルテレビ回線でネットワークに接続するアクセスサービス
- FWA アクセスサービス：固定された利用者端末を無線でネットワークに接続するアクセスサービス
- BWA アクセスサービス：2.5GHz 帯を使用する広帯域移動無線アクセスシステムでネットワークに接続するアクセスサービス

※BWA アクセスサービスは、平成21年６月末から契約数を計上

③世帯カバー率

全国の世帯カバー率は平成20年９月末時点で98.6％となっており、首都圏は全国を上回る99.7％となっている（図表2-6-17）。

図表2-6-17　全国及び首都圏の世帯カバー率

（単位：％）

全国	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
98.6	99.7	99.1	98.6	98.7	99.9	99.6	99.9	100.0	98.0

（テレワークの推進）

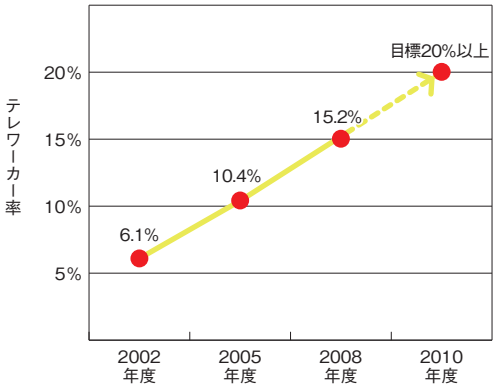
テレワークは、情報通信技術を活用した場所や時間にとらわれない柔軟な働き方であり、通勤混雑の緩和や災害時に対するリダンダンシーの向上、仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）の実現などに寄与するものとして期待されている。

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」[4]が策定され、平成22年までにテレワーカー[5]の就業者に占める比率を２割とする政府の目標が掲げられた。国土交通省が実施した「テレワーク人口実態調査」では、平成20年時点におけるテレワーカーの就業者に占める比率は約15％と推計している（図表2-6-18）。

平成21年度は、テレワーク人口実態調査の実施によりテレワーカーの働き方の実態を詳細に把握するとともに、職場や自宅以外での就労拡大のため、首都圏においてテレワークが可能と思われる約4,000施設の分布や機能・設備等を調査し、テレワークセンターとしての利用可能性を検討したところである。

また、企業のテレワーク普及・推進を図るため、「企業のためのテレワーク導入・運用ガイドブック」を活用したセミナー等を開催し、テレワークの普及啓発を実施し、延べ約500人が参加した（図表2-6-19）。

図表2-6-18　テレワーカーの就業者に占める比率



資料：国土交通省

図表2-6-19　東京で開催されたテレワークセミナー

4）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
5）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

（地上デジタル放送の普及状況）

電波法（昭和25年５月２日法律第131号）の平成13年改正により、アナログテレビ放送による周波数の使用を10年以内に停止することとされ、それを踏まえて策定された放送用周波数使用計画（チャンネルプラン）等において、アナログテレビ放送の終了期限が平成23年（2011年）７月24日と規定された。

平成22年３月現在の地上デジタルテレビ放送対応受信機の世帯普及率は、首都圏で85.0％となっており、全国値の83.8％を上回っている（図表2-6-20）。

図表2-6-20　全国及び首都圏における地上デジタルテレビ放送対応受信機の世帯普及率（平成22年３月現在）

（単位：％）

全国	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
83.8	85.0	83.4	77.0	83.8	88.4	86.7	84.5	85.1	75.3

資料：総務省

（東京スカイツリーの建設状況）

地上デジタル放送への移行に当たり、首都圏においては、都心部に林立する200m級超高層ビルの影響を受けにくい600m級の新タワーからの送信が望まれている。新タワーに移行すると、地上デジタル放送の送信高は現在の約２倍となり、年々増加する超高層ビルの影響が低減できるとともに、災害時等の防災機能のタワーとしての役割も期待されている。このため、民放５社とNHKは、重要な役割を担う新タワーの建設地として、「墨田区押上・業平橋地区」を最終決定し、デジタル放送に向けて準備を進めることとなった。

東京スカイツリーは、平成20年７月に着工し、平成24年春に開業予定である。

図表2-6-21　東京スカイツリー完成予想図

画像提供：東武鉄道株式会社・東武タワースカイツリー株式会社

3．水供給体系の整備

（水資源開発の状況）

利根川水系及び荒川水系において、平成20年７月に「利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画」が閣議決定された。

また、平成21年度においても用水の安定供給を確保するため、既存施設の機能増強を目的とする事業などが実施されている。

（１）生活用水

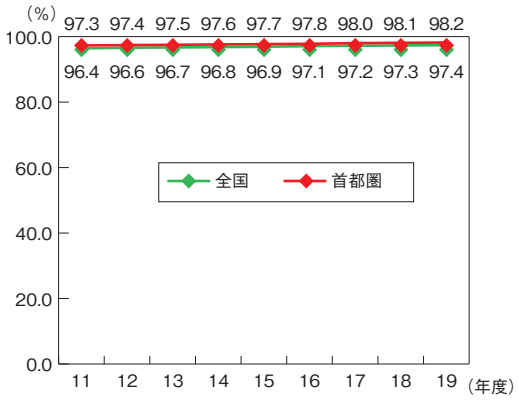
（普及状況）

水道の普及率は平成11年度には全国で96.4％であったが、年々上昇し、平成19年度には97.4％となり、首都圏は98.2％となっている（図表2-6-22）。

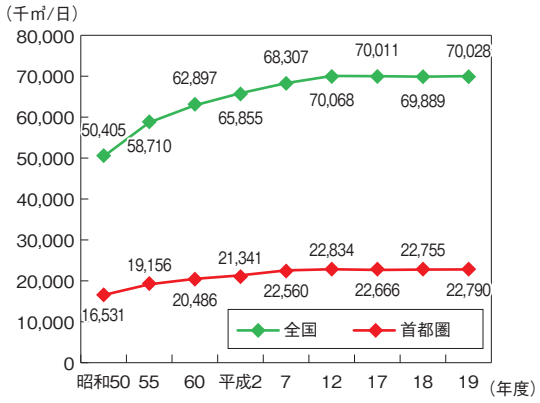
（施設能力）

水道の施設能力は昭和50年度には全国で50,405千㎥／日であったものが、平成19年度には70,027千㎥／日となり、首都圏は22,790千㎥／日となっている（図表2-6-23）。

図表2-6-22　普及状況の推移



図表2-6-23　施設能力の推移



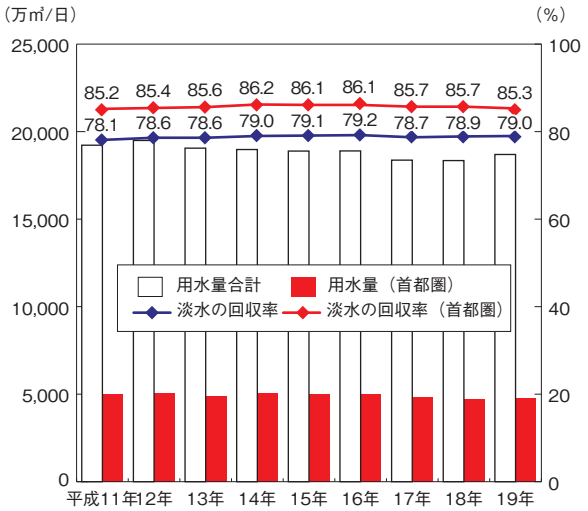
資料：「水道統計」（厚生労働省）により国土交通省国土計画局作成

（２）工業用水

工業用水の１日当たり用水使用量は、平成11年１億9,224万㎥（淡水の回収率78.1％）が19年１億8,694万㎥（同79.0％）となり、首都圏では11年5,025万㎥（同85.2％）が19年4,767万㎥（同85.3％）と、11年に比べて用水使用量は減少し、淡水の回収率は同水準となっている（図表2-6-24）。

注　：従業者30人以上の製造事業所における工業用水の１日当たり用水使用量。
資料：「工業統計調査」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

図表2-6-24　工業用水量の推移



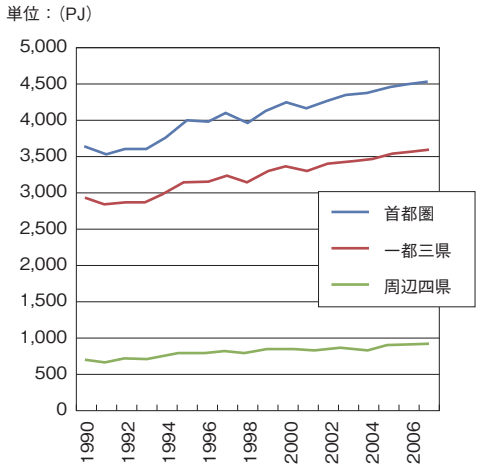
4．エネルギー供給体系の整備

（首都圏のエネルギー消費）

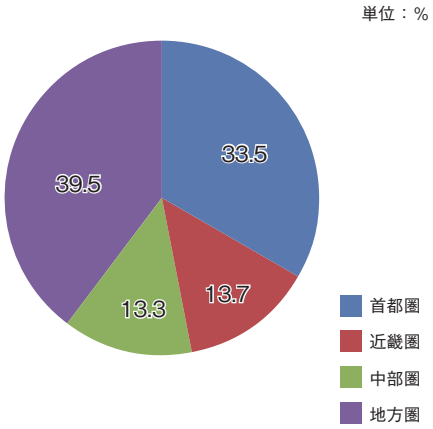
1990年度以降の首都圏における最終エネルギー消費量は、減少に転じた年があるものの、右肩上がりで増加している。2007年度（暫定値）における首都圏の最終エネルギー消費量は、4,529PJ（ペタジュール）であり、その約８割を東京圏が占めている（図表2-6-25）。都道府県別にみると、千葉県が1,301PJ で全国トップであり、神奈川県が971PJ で全国第２位、東京都が900PJ で全国第３位である。

最終消費量を圏域別にみると、首都圏は全国の３割以上を占めている（図表2-6-26）。

図表2-6-25　最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の推移



図表2-6-26　最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の対全国シェア（2007年度（暫定値））



注　：2007年度は暫定値。
資料：「都道府県別エネルギー消費統計調査」（資源エネルギー庁）より国土交通省国土計画局作成

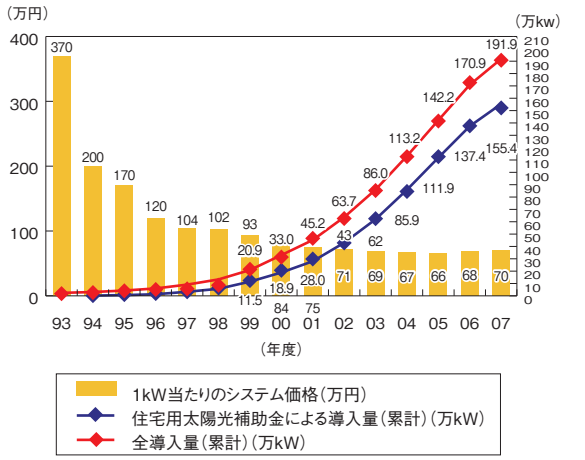
（新エネルギーの導入）

わが国の一次エネルギー国内供給に占める新エネルギーの割合は年々増加しつつあり、2006年度で約2.2％となっている。

太陽光発電の導入量は、近年着実に伸びており、2007年末累積で192万 kW に達している（図表2-6-27）。東京電力株式会社が新設し、平成23年度に運転開始を予定している扇島太陽光発電所（仮称）メガソーラーシステム（神奈川県川崎市）は、太陽電池出力約13,000kW であり、太陽光発電システムの設置容量において国内最大級の規模になる（図表2-6-28）。

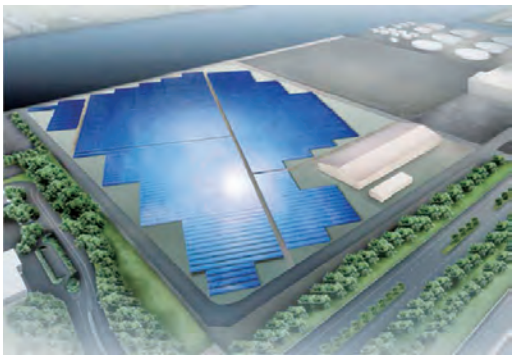
一方、風力発電についても2000年以降、急速に導入が進んでおり（図表2-6-29）、茨城県鹿嶋市北海浜工業団地及び隣接する平井海岸に単機出力2,000kW（国内最大級）の風力発電機10基が設置され、2007年２月に運用を開始し、風力エネルギーにより発電した電気（年間約4200万kWh）の全量を東京電力株式会社に卸供給している。

図表2-6-27 太陽光発電の国内導入量とシステム価格の推移（全国）



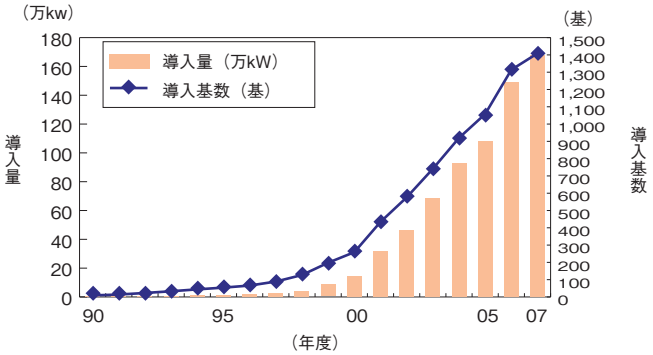
資料：エネルギー白書2009年版

図表2-6-28 扇島太陽光発電所（仮称）完成予想図



資料：東京電力 HP

図表2-6-29 風力発電導入の推移（全国）



資料：エネルギー白書2009年版

（家庭における省エネルギー対策）

2007年における首都圏の最終エネルギー消費量のうち約15.6％に当たる705PJ は家庭部門が占めており、家庭における省エネルギー対策の一層の推進が求められている。こうしたなか、家庭用省エネルギー機器の普及・導入が進んでいる。

ヒートポンプ技術を活用し空気の熱でお湯を沸かすことができる「自然冷媒ヒートポンプ給湯機」の市場全体での累計出荷台数は2007年９月に100万台、2009年10月には200万台を突破した。

また、都市ガス、LP ガス、灯油などのエネルギーから水素を取り出し、自宅に設置した燃料電池で発電し、その時に生じる排熱によりお湯をつくりだす「家庭用燃料電池コージェネレーションシステム」の導入が2009年から本格的に始まった。

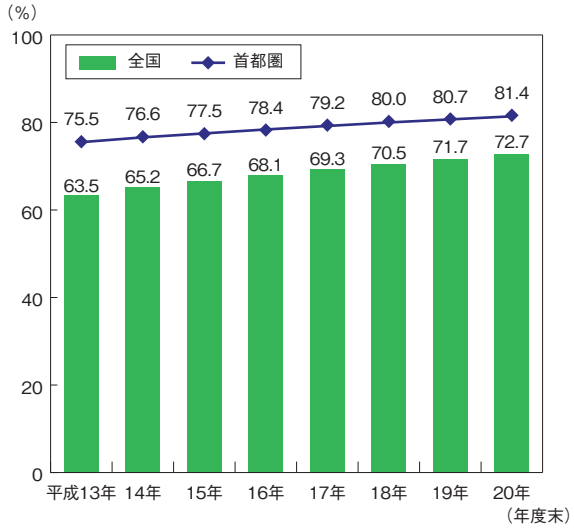
5．下水道・廃棄物処理体系の整備

（1）下水道

全国の下水道処理人口普及率は平成13年度末63.5%（下水道整備人口8,032万人）が20年度末72.7%（同9,241万人）となっている。

首都圏においては、13年度末75.5%（同3,109万人）が20年度末81.4%（同3,459万人）と下水道整備については全国と比較して高い状況である（図表2-6-30）。

図表2-6-30　普及状況の推移



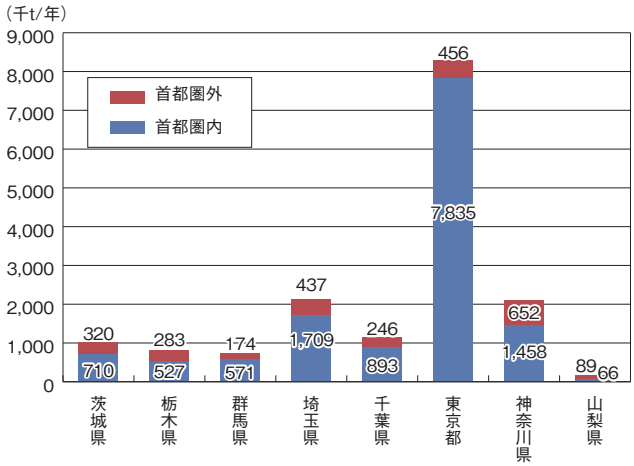
資料：「汚水処理人口普及状況について」（農林水産省、国土交通省、環境省）、「住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

（2）産業廃棄物の状況

（産業廃棄物の広域移動）

首都圏では、産業廃棄物の中間処理または最終処分のため、産業廃棄物を都県域を越え他の地方自治体に移動させて処理・処分している。平成19年度におけるその移動量は、東京都が8,291千トン（首都圏内の他県へ7,835千トン、首都圏外へ456千トン）、埼玉県が2,146千トン（首都圏内の他都県へ1,709千トン、首都圏外へ437千トン）などとなっており、産業廃棄物を広域に移動し処理・処分する構造となっている（図表2-6-31）。

図表2-6-31　都県外への産業廃棄物の搬出量（平成19年度）



資料：「平成20年度廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用量実態調査報告書（広域移動状況編　平成19年度実績）」（環境省）により国土交通省国土計画局作成

6．沿岸域の利用

（1）東京湾沿岸域の役割と今後の展開

東京湾沿岸域は、海域や埋立地等の活用により、これまで首都圏の経済社会の発展、国際交流の進展、市民生活の向上に寄与してきた。しかし、水質悪化等の自然環境問題や経済情勢や産業構造等の変化に伴う地域活力の低下等の課題が生起している。

こうしたことを踏まえ、沿岸域についてはそのポテンシャルを将来にわたって発揮させられる利用が、沿岸陸域については、産業や港湾物流機能等の既存集積の活用・高度化、土地利用の転換等による大都市のリノベーションへの活用、交通基盤施設整備等利便性の向上による新たなニーズの掘り起こし等、地域の個性と特色を発揮させることにより、地域活力を発展させることが進められている。

（羽田空港の再拡張・国際化を生かす拠点整備構想）

平成22年10月は、羽田空港の再拡張・国際化により発着便数が増加し、国際定期便線の就航などが予定されている。これに伴い、国内・海外とのヒト・モノの動きが盛んになるなど、経済の発展や国際交流の進展が期待されている。

こうしたことを受け、神奈川県及び川崎市では地域のさらなる活性化に向け、羽田空港の対岸に位置する塩浜周辺地区（神奈川口）に、物流基盤の整備や研究開発機能の集積のほか商業、住居の整備など新たな拠点の形成に向けて検討が進められている。また、羽田空港の沖合展開事業及び平成16年度より実施されている羽田空港再拡張事業の結果、発生した53ha の跡地については、市街地に隣接した土地として、「空港を活かす」、「空港と連携する」、「周辺と調和する」といった視点に基づき、国、東京都、大田区、品川区において、土地利用の検討を行っている。

（2）周辺湾岸域の状況

東京湾外の沿岸域においては、地域の振興、首都圏における地域構造の再編及び緊急時も想定した東京湾の諸機能の適切な分担に資するため、広域的、総合的な視点に立って利用が進められており、国土保全や自然環境の保全及び良好な環境の創造に努めるとともに、生産性の高い漁業空間、安全で快適な海洋性レクリエーション空間等海洋空間として利用が進められている。

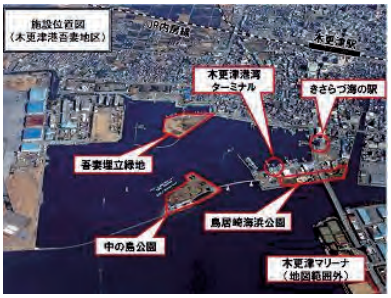
（みなとオアシスの整備）

「みなとオアシス」制度は、海浜・旅客ターミナル・広場などみなとの施設やスペースを活用して、住民参加型の継続的な地域振興に係わる取組が行われる交流拠点を認定・登録し、国がその広報活動を支援することにより、みなとを核とした地域の活性化を促進するものである。平成20年12月には木更津市で「みなとオアシス木更津」が、館山で「たてやま・渚の駅」が、大洗で「みなとオアシス大洗」が認定されている（図表2-6-32）。

図表2-6-32　みなとオアシスの概要

	みなとオアシス木更津	たてやま・渚の駅	みなとオアシス大洗
運営団体	みなと木更津再生構想推進協議会	館山市	大洗町
設置者	木更津市	館山市	大洗町
登録	平成20年12月16日	平成20年12月16日	平成20年12月16日
港湾管理者	千葉県	千葉県	茨城県

みなとオアシス木更津



たてやま・渚の駅

みなとオアシス大洗

資料：国土交通省

7．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2-6-33）。

図表2-6-33　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)	◇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)	◇大都市圏における国際交流・物流機能の強化 ○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 ○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 ○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)	◇密集市街地の緊急整備 ○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 ○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 ○大都市圏の既成市街地において、自然環境を保全・再生・創出することにより水と緑のネットワークを構築（「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」のとりまとめ（平成16年３月））
第四次決定 (H14. 7. 2)	◇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)	◇国有地の戦略的な活用による都市拠点形成 ○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)	◇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)	◇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 ○大都市等の魅力ある繁華街の再生 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)	◇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)	◇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)	◇「密集市街地の緊急整備」−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)	◇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ことができ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、首都圏においては平成21年度末時点で22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「東京臨海地域」内の有明南プロジェクト（図表2-6-34）では、人・情報の国際交流拠点である有明地区のランドマークとして賑わいのある街並みと調和した国際コンベンションとビジネスの拠点となる施設を整備し、また東京国際展示場等の国際性豊かな周辺施設との相乗効果等により、有明を含む東京臨海地域の活性化及び情報発信の先導的な拠点形成をすることで、都市への貢献の実現を目指すものである（平成21年３月着工）。

図表2-6-34　有明南プロジェクト

資料：国土交通省

第7節　首都圏整備の推進

1．首都圏整備制度

（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、平成11年に策定された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。

（2）政策区域等に基づく諸施策の推進

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、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（第１章第５節を参照）。

（3）業務核都市の整備

（青梅業務核都市基本構想の概要）

①業務核都市の範囲

青梅市の全域（面積：10,326ha）

②整備の方針

産業機能については、圏央道の交通利便性や、優れた交通結節機能を生かし、多摩シリコンバレーの形成に向けて、新たな物流機能の立地誘導や、産業集積を図ることにより、アジアを代表する産業拠点の一つに育成していく。

業務・商業機能については、中心市街地の駅周辺における業務集積を図るとともに、観光商業の取組を始め、地域の特性を生かした魅力ある商店街づくりを通して、中心市街地の活性化など、活力あるまちづくりを進めていく。

文化、観光機能、福祉・健康機能については、水と緑の豊かな自然や、歴史的な観光資源を生かして、観光地としての魅力の向上や、健康まちづくりを推進していく。

③業務施設集積地区及び中核的施設

青梅業務核都市基本構想における業務施設集積地区（事務所等の業務施設を特に集積させることが適当な地区）及び中核的施設（業務施設集積地区を整備する上で中核となる施設）は次のとおり。

●青梅中心市街地地区
・市民ホール、芸術交流拠点、中央図書館／河辺温泉「梅の湯」（写真左）ほか
●青梅インターチェンジ周辺地区
・地方卸売市場、民間研究機関（写真右）ほか
●梅郷・沢井地区
・吉川英治記念館、玉堂美術館、カヌー拠点ほか
●青梅・長淵・河辺地区
・大学施設、多摩川親水施設、郷土博物館ほか

（写真提供：青梅市）

（4）近郊緑地保全制度

（近郊緑地保全区域における緑地保全の経緯）

首都圏の既成市街地への人口と産業の集中に伴い、大都市近郊において無秩序な市街地化が進み、緑地等が荒廃することにより、地域住民の生活環境が著しく悪化した。

昭和31年４月に成立した首都圏整備法では、首都圏を既成市街地、近郊地帯及び周辺地域の三地域に分け、近郊地帯を「既成市街地の無秩序な膨張発展を抑制し、その健全な発展を図るため、その外周に緑地地帯（10km程度の幅のグリーンベルト）を設定する必要がある区域」として定めた。しかし、近郊地帯の土地は公有地ではなく、また法律による行為制限、必要な国の予算及び税制もなかったため、無秩序な市街化が進み、近郊地帯を指定する政令を制定することができないまま、昭和40年の首都圏整備法の改正により現行の既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域の三地域に変更された。

首都圏整備法が改正され、従来の近郊地帯に替わって、計画的に市街地を整備し、あわせて緑地を保全する必要がある区域を近郊整備地帯として指定することとしたため、近郊整備地帯において広域的な見地から緑地を保全することにより、無秩序な市街地化を防止し、大都市圏の秩序ある発展に寄与することを目的に、「首都圏近郊緑地保全法」（昭和41年法律第101号）が制定された。

同法に基づき、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21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。

2．国土形成計画

（全国計画の推進）

国土形成計画は、従来の開発基調の計画から成熟社会型への計画へと転換を図るとともに、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、その実現のため、①東アジアとの円滑な交流・連携、②持続可能な地域の形成、③災害に強いしなやかな国土の形成、④美しい国土の管理と継承、⑤「新たな公」を基軸とする地域づくりの５つを戦略的目標として掲げ、多様な主体の協働によって、計画を推進している。

（首都圏広域地方計画の推進）

首都圏においては、広域地方計画策定に向け、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、福島県、新潟県、長野県、静岡県、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協議会が平成20年８月に発足し、同協議会を中心とした議論を経て、平成21年８月４日に首都圏広域地方計画を国土交通大臣決定した。

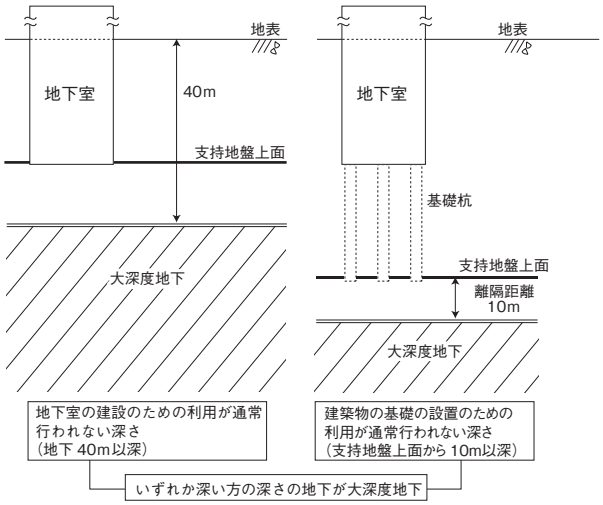
首都圏整備計画においては、世界の経済・社会をリードする風格ある圏域づくりを目指し、その実現のため、①日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化、②人口約4,200万人が暮らしやすく、美しい地域の実現、③安全で安心な生活が保障される災害に強い圏域の実現、④良好な環境の保全・創出、⑤多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現の５つを戦略的目標として掲げ、多様な主体の協働によって、計画に位置づけている24のプロジェクトを推進している。

3．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、道路、河川、鉄道、電気通信、ガス、上下水道等の公共の利益となる事業が大深度地下を使用する場合、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、事業を実施することが可能となっている。

図表2-7-1　大深度地下の定義



資料：国土交通省

具体的なメリットとして、以下の点が挙げられる。

①ライフラインや社会資本の円滑な整備

②合理的なルート設定による事業期間の短縮、コスト縮減への寄与

③地震に対する安全性向上、騒音・振動の減少、景観の保護

また、秩序ある地下利用を行うとともに、安全の確保や環境の保全等にも配慮する必要があるため、「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、これを使用の認可の要件とするとともに、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、他の事業者から事業の共同化、事業区域の調整等の申出があった場合、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、対象地域ごとに、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、事業間調整に関する協議を行うこととしており、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いる。

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、大深度地下の適正かつ合理的な利用を推進するための取組を進めており、これまで「安全の確保」、「環境の保全」、「バリアフリー化の推進・アメニティーの向上」に関して指針を策定してきた。平成21年度は、大深度地下使用制度の円滑な運用に向けて、技術的な調査検討を行った。また、地下施設の埋設情報等を収集、一元化する「大深度地下情報システム」に関しては、首都圏の地下情報を更新した。

4．筑波研究学園都市の整備

（1）筑波研究学園都市の現状

筑波研究学園都市は、我が国における高水準の試験研究・教育の拠点形成と首都圏既成市街地への人口の過度集中緩和を目的として、整備が進められている。

本都市に移転・新設した国等の試験研究教育機関等については、平成13年４月１日の一部機関の統合・独立行政法人化を経て、現在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多数の民間研究所や研究開発型企業が立地している（図表2-7-2）。

本都市の人口は、平成22年１月現在で約21.3万人と、着実に増加している。

国等の試験研究・教育機関等に従事している職員の約15,300人のうち、研究関係職員は約8,100人であり、民間研究機関の研究者約2,500人を加えると、本都市の研究者数は約10,600人となる。

（2）研究学園地区・周辺開発地区の整備について

「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（いずれも平成10年４月改定）においては、今後の筑波研究学園都市が目指すべき都市整備の基本目標として、①科学技術中枢拠点都市、②広域自立都市圏中核都市、③エコ・ライフ・モデル都市、を掲げ、これを実現するための総合的な施策展開の方向を示している（図表2-7-4）。

図表2-7-2　筑波研究学園都市内の工業団地等

図表2-7-3　筑波研究学園都市内の沿線開発地区等

資料：図表2-7-2、2-7-3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

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、土地区画整理事業（茨城県・都市再生機構が施行）による宅地開発等が進められている（図表2-7-3）。公共・公益的施設については、首都圏中央連絡自動車道（つくば中央IC～つくばJCT）及び国道６号牛久土浦バイパス等の工事の進捗が図られている。

なお、同都市では大学や研究機関等と連携を図りつつ、環境配慮型の都市づくりへの取組が進められている。また、平成21年度には、茨城県やつくば市、研究機関等が協働で、同都市の将来像やその実現に向けた戦略等を示したビジョンである「新たなつくばのグランドデザイン」が策定された。

図表2-7-4　研究学園地区建設計画及び周辺開発地区整備計画の骨子

都市整備の基本目標

1．科学技術中枢拠点都市…独創的・先端的な研究を生み出すとともに、科学技術集積を活かした新産業創出の拠点、サイエンス型国際コンベンション都市を整備
2．広域自立都市圏中核都市…広域的、自立的な都市圏の中核都市として、都心機能の充実・強化等により高次都市機能の集積と都市内の高い利便性を実現
3．エコ・ライフ・モデル都市…21世紀の住文化やライフスタイルを提案するモデル都市として、自然・田園と都市の調和、豊かな文化や多様な住民の交流等を実現

研究学園地区の主要施策

○研究・教育機関等の集積と整備
・研究内容に対応した施設・設備の計画的更新、高度化
・「知的触発国際プラザ及びつくば国際会議場」の整備
○科学技術集積等を活かした都市の活性化の推進
・ベンチャー育成施設の支援等により先端的研究開発成果の起業化促進
・青少年等の科学技術理解増進への貢献
○都市機能の充実
・都心地区に商業、業務、宿泊、文化等の都市機能を集積
・つくばエクスプレス（常磐新線）導入に伴う駅前広場等の整備、短距離交通システムの導入検討等
○良好な環境の確保と文化の形成等
・環境共生型都市づくりの推進
・科学技術と生活が調和した独自の文化、一体感のあるコミュニティ形成

周辺開発地区の主要施策

○都市の一体的・総合的な整備
・全体として均衡のとれた都市形成
・研究学園地区都心地区と葛城地区の一体的な土地利用と連携による中枢拠点の形成
・都市と農村の共生
○広域交通体系の整備と計画的な市街地開発の推進
・つくばエクスプレス（常磐新線）や圏央道の整備を進めるとともに、それに伴う計画的な市街地開発を推進し、居住機能を主体に複合的な機能を持つまちづくりを進める
○科学技術集積等を活かした産業の振興
・先端技術産業や知識創造型産業の導入・育成等
○都市化を活かした農業の振興と活性化
○生活環境の整備と環境の保全
○質の高い住環境と豊かな市民生活の創造

５．国会等の移転に関する検討

（国会等の移転の主な経緯）

国会等の移転とは、国会をはじめとする三権の中枢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、議員立法により「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。

この答申を踏まえ、平成15年には、国会において超党派による「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。

政府としては、移転法に基づき、また「座長とりまとめ」の主旨を踏まえ、関連する調査や国民への情報提供等、国会における検討に必要な協力を行うこととしている。

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

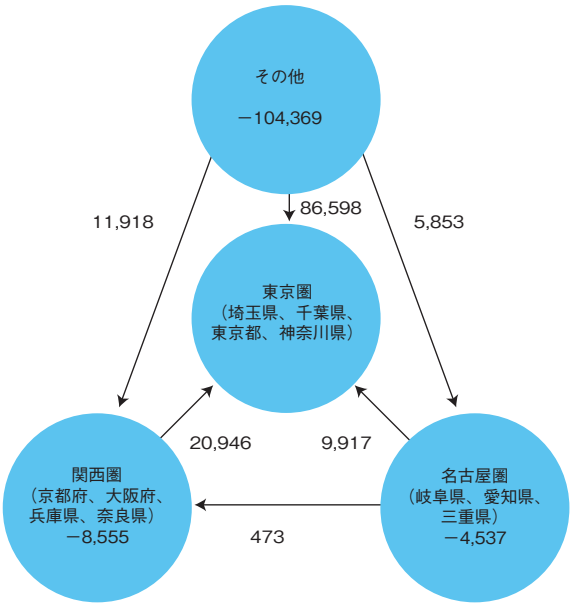
注　：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係及び人口割合の分母である「総人口」に「年齢不詳」を含むこと、による。
資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

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歳以上単身者数の割合（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20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　業務核都市等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, 615, 398	9, 333, 461	10, 116, 756	10, 543, 206	10, 950, 003	11, 380, 639
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：業務核都市等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、市全域のデータとした。
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、筑波町及び茎崎町の数値を含む。
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　業務核都市等における事業所数（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　　：業務核都市等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　業務核都市等における事業所数（民営）の状況

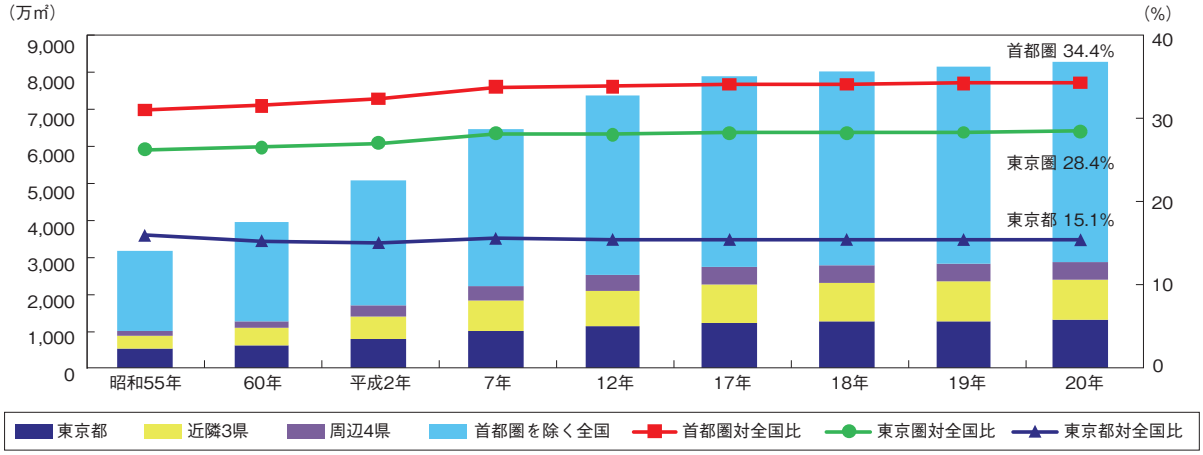
（単位：人）

	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　業務核都市等における事業所数（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

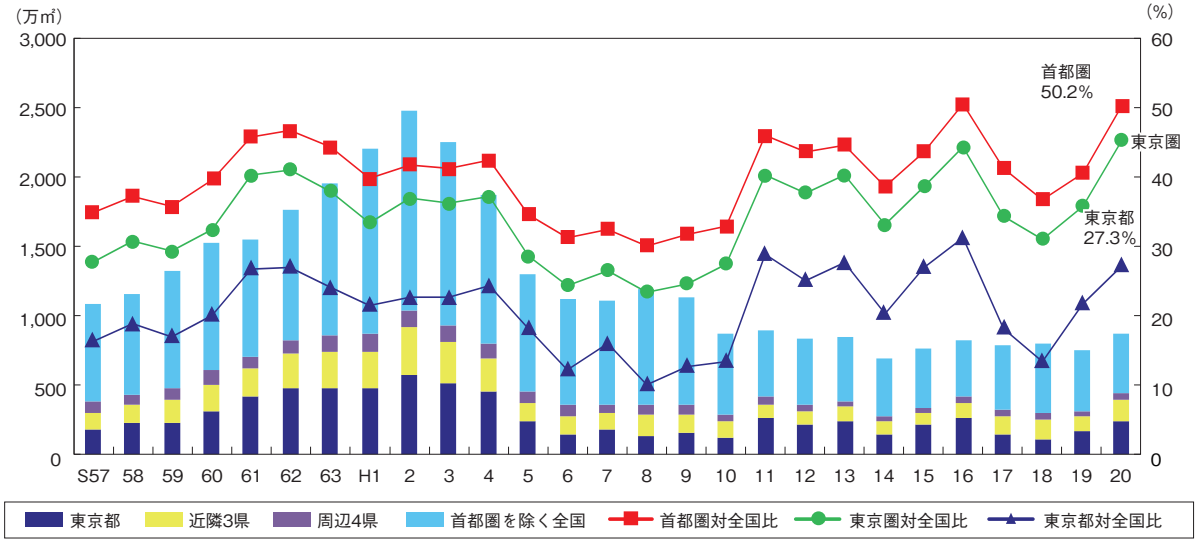
2　機能の状況

2-1　事務所・店舗等床面積の推移産業



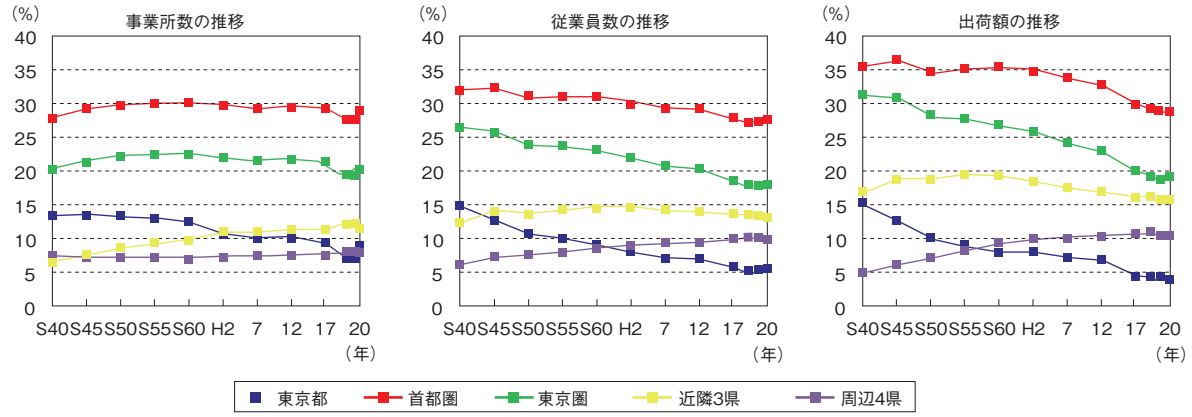
注１：事務所・店舗等とは、木造の事務所・銀行及び店舗並びに非木造の事務所・店舗・百貨店及び銀行を指す。
注２：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。
資料：「固定資産の価格等の概要調書」（総務省）により国土交通省国土計画局作成。

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



注　：平成18年、19年は「従業者４人以上の事業所に関する統計表」より作成。
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20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	86,509		畜産	31.3	野菜	24.4	米	22.3	4,628
首都圏	17,248		野菜	37.0	畜産	26.6	米	18.6	647
茨城県	4,284	2	野菜	37.2	畜産	26.6	米	22.4	176
千葉県	4,216	3	野菜	39.2	畜産	25.0	米	18.4	130
栃木県	2,693	10	畜産	32.9	野菜	28.9	米	27.8	128
群馬県	2,244	14	畜産	41.8	野菜	35.0	米	8.5	77
埼玉県	1,997	18	野菜	46.6	米	21.3	畜産	15.3	81
山梨県	788	34	果実	61.8	野菜	12.2	畜産	9.4	25
神奈川県	756	36	野菜	51.3	畜産	22.9	果実	11.4	21
東京都	270	47	野菜	54.8	花き	17.8	果実	11.5	8

資料：「平成20年農業産出額」、「平成20年耕地面積」（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20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	44,487		栽培きのこ類	50.3	木材生産	47.9	薪炭生産	1.1	24,473
首都圏	3,914		栽培きのこ類	61.2	木材生産	38.0	薪炭生産	0.8	1,735
栃木県	1,194	10	栽培きのこ類	54.5	木材生産	44.8	薪炭生産	0.7	343
群馬県	1,194	10	栽培きのこ類	80.8	木材生産	18.3	薪炭生産	0.8	404
茨城県	766	19	木材生産	50.4	栽培きのこ類	49.1	薪炭生産	0.5	187
埼玉県	282	35	栽培きのこ類	53.5	木材生産	44.7	薪炭生産	2.1	123
千葉県	212	39	栽培きのこ類	61.3	木材生産	38.2	薪炭生産	0.5	162
山梨県	140	42	木材生産	61.4	栽培きのこ類	37.1	薪炭生産	0.7	348
神奈川県	71	44	栽培きのこ類	53.5	木材生産	46.5	薪炭生産	1.4	95
東京都	55	45	栽培きのこ類	58.2	木材生産	41.8	薪炭生産	0.0	73

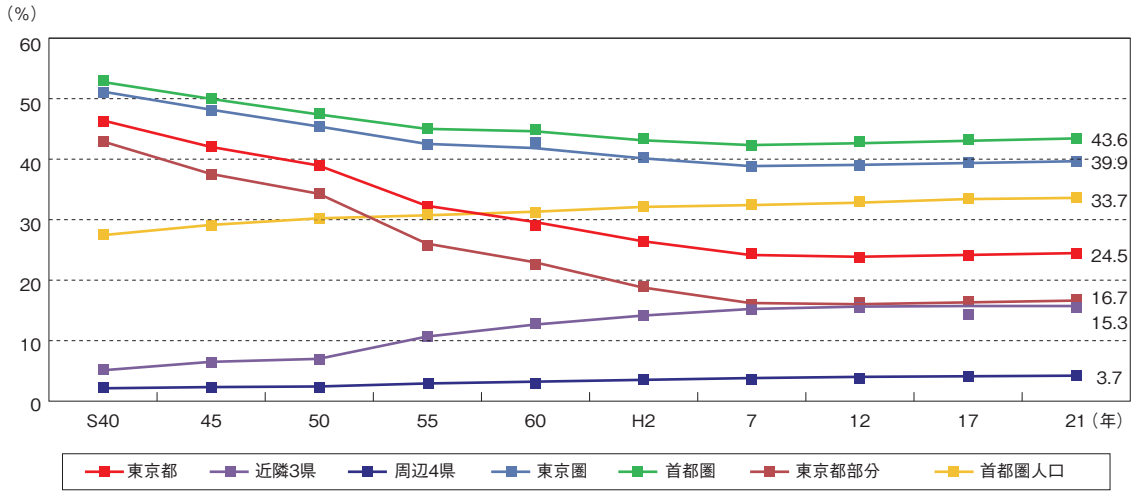
資料：「平成20年林業産出額」、「2005年農林業センサス」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

海面における主要水産業部門のシェア等（平成20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	15,423		まぐろ類	14.3	その他の魚類	8.9	ぶり類	27.8	5,515
首都圏	826		まぐろ類	33.0	その他の魚類	12.0	のり類	90.8	353
東京都	327	16	まぐろ類	53.2	かつお類	17.1		×	104
千葉県	316	17	いわし類	19.1	ぶり類	13.1	のり類	96.5	193
神奈川県	183	28	まぐろ類	35.3	その他の魚類	15.3	わかめ類	55.5	57
茨城県	×	－		－		－		－	－
栃木県	－	－		－		－		－	－
群馬県	－	－		－		－		－	－
埼玉県	－	－		－		－		－	－
山梨県	－	－		－		－		－	－

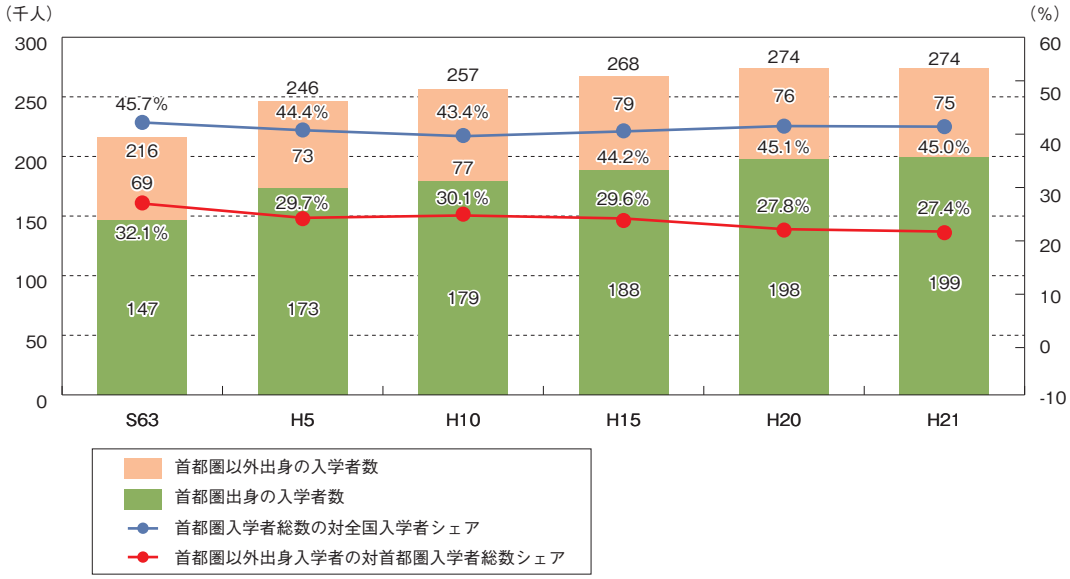
注１：首都圏の生産量は、千葉県、東京都及び神奈川県の計である。
注２：東京都における海面養殖業の魚種別生産額については、秘密保護上統計数値を公表していない。
資料：「平成20年漁業生産額」、「平成20年漁業・養殖業生産統計（概数）」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

2-5　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）、「人口推計（平成21年10月１日現在）」（総務省）により　国土交通省国土計画局作成

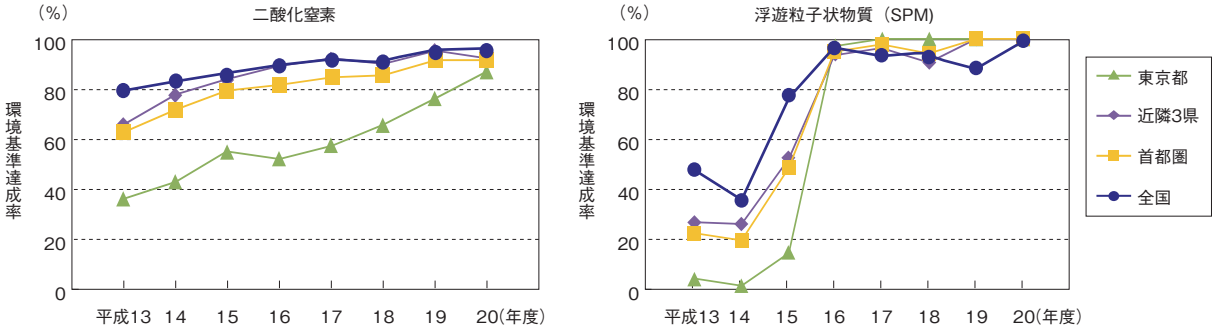
2-6　首都圏にある大学への入学者数とその出身者別内訳とシェアの推移



資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）

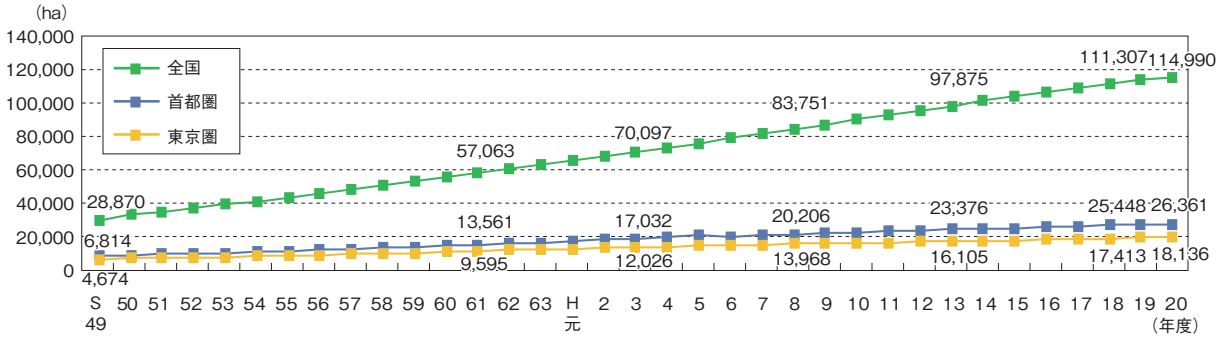
3　環境との共生

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



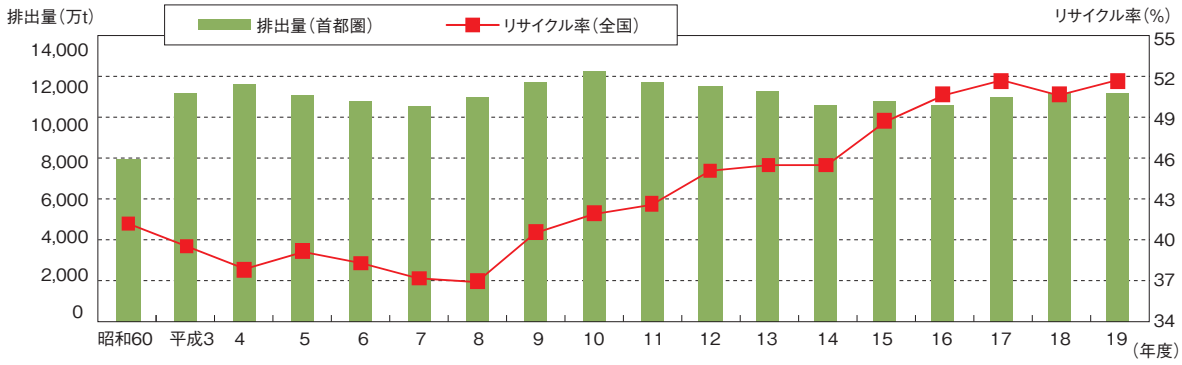
注　：各年度３月31日現在の数値。
資料：国土交通省資料により国土交通省国土計画局作成

3-3　緑地保全関連制度の指定状況

	S61年度		H５年度		H12年度		H20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	163	639
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	775
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

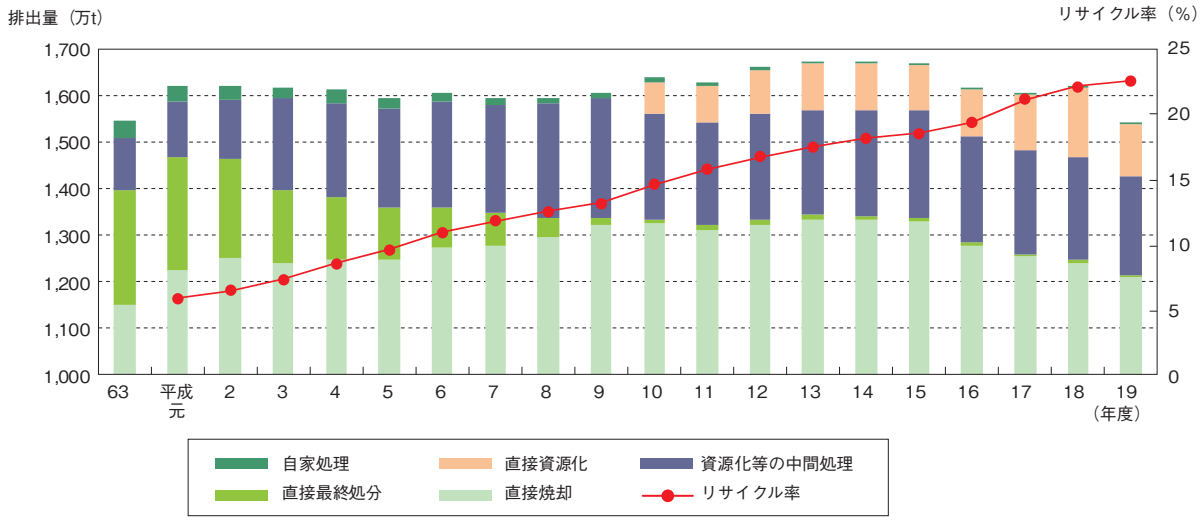
注　：各種制度は、都市緑地法、首都圏近郊緑地保全法、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法による。特別緑地保全地区には近郊緑地特別保全地区を含まない。
資料：国土交通省資料により国土計画局作成

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



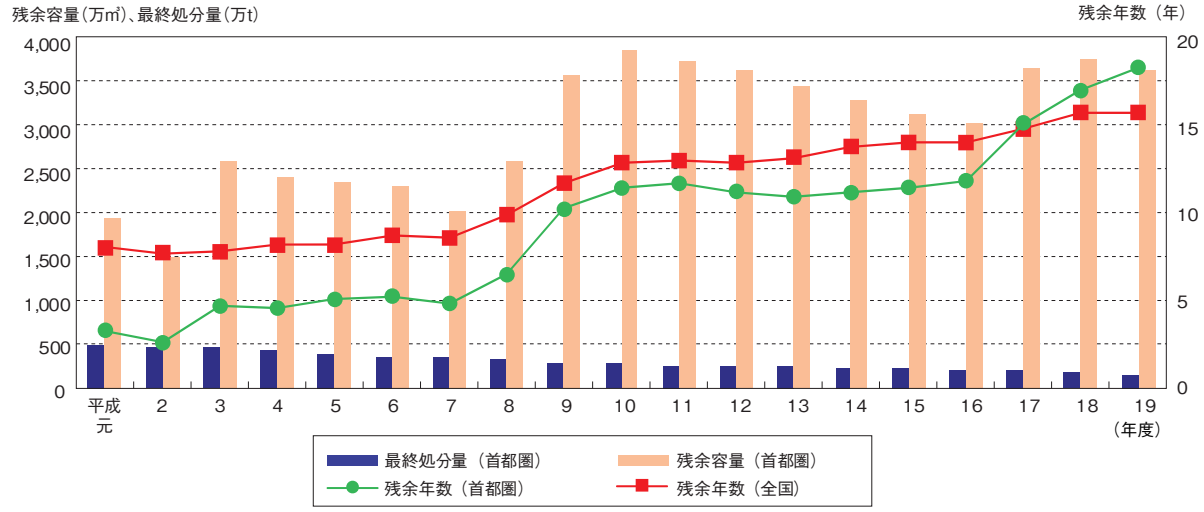
資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

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



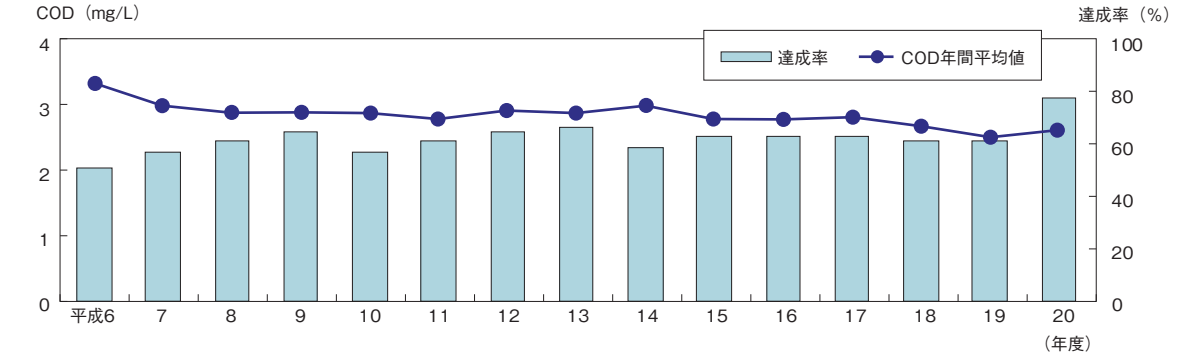
注１：処分方法別の処分量を元に作成している。
注２：「資源化等の中間処理」の処理方法は、高速堆肥化施設、粗大ごみ処理施設、資源化等を行う施設、ごみ燃料化施設及びその他における処理をいう。
注３：排出量には集団回収量は含まない。
注４：リサイクル率＝（中間処理後の再生利用量＋直接資源化量＋集団回収量）／（ごみ総処理量＋集団回収量）。
資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

3-6　首都圏における一般廃棄物最終処分場の残余年数の推移



注　：残余年数注：残余年数＝当該年度の処分場残余容量／（当該年度の最終処分量／埋立ごみ比重（＝0.8163））。
資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

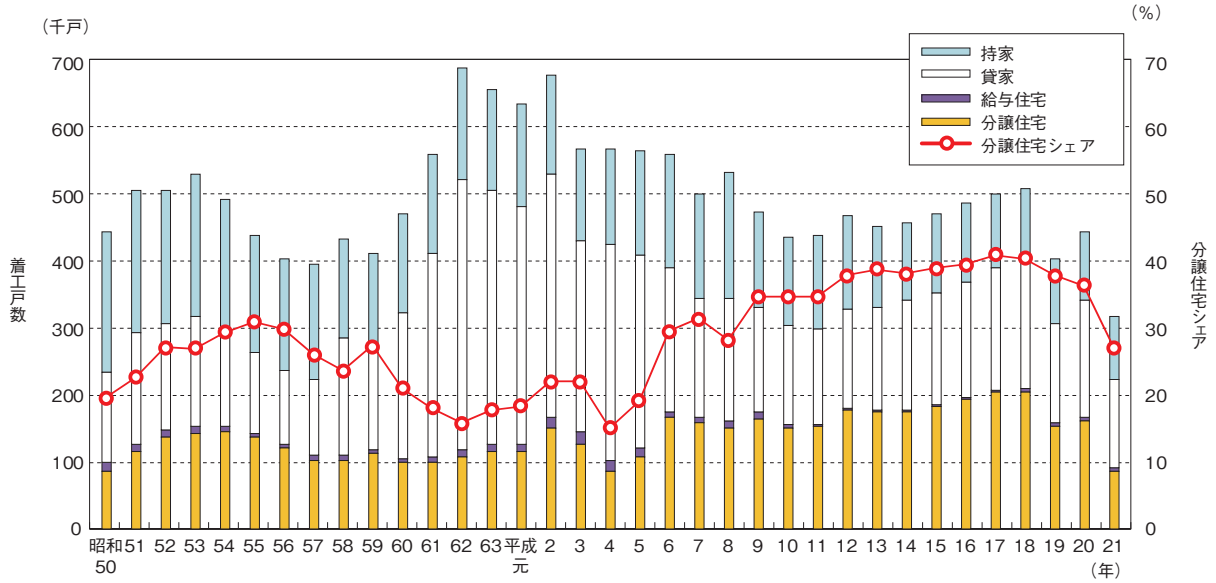
3-7　東京湾における COD 及び環境基準の地点達成率



注　：地点達成率＝（環境基準達成地点数／基準地点数）×100
資料：「平成20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

4　住宅の供給状況

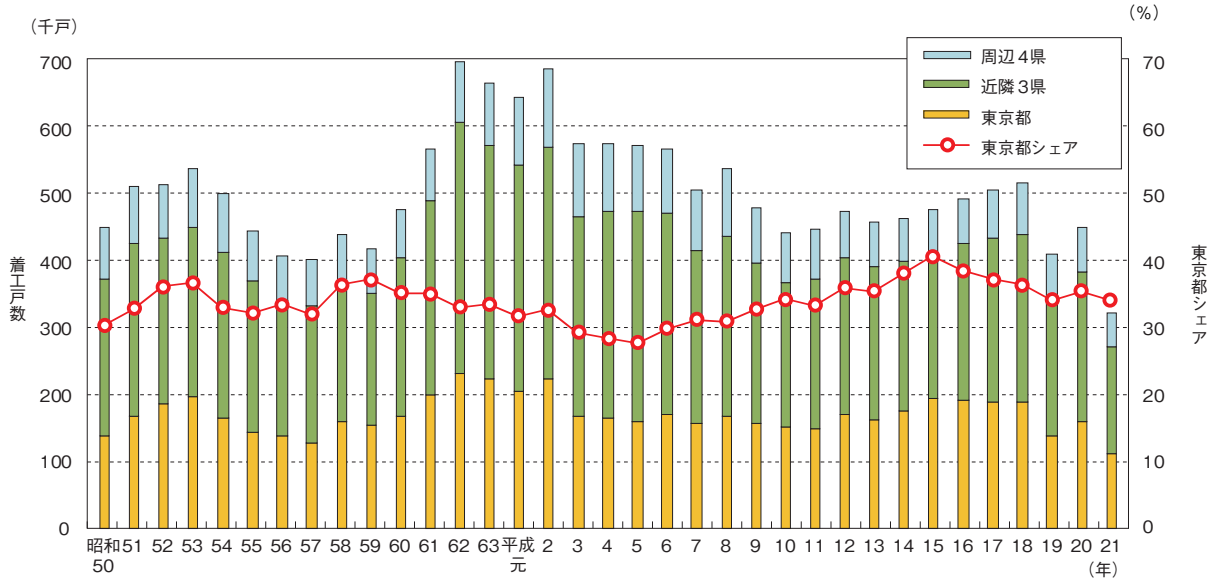
4-1　首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移



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

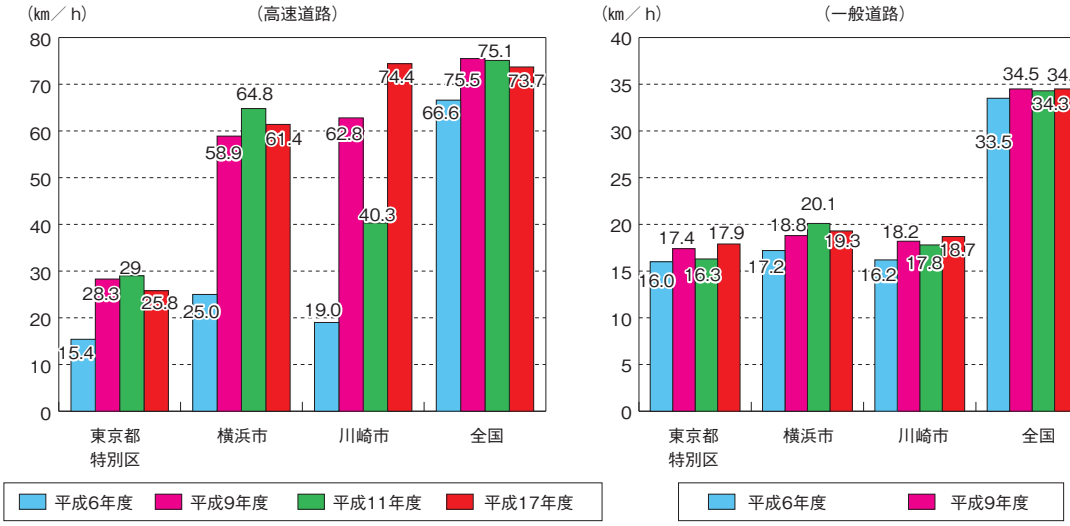
4-2　首都圏の地域別の新設住宅着工戸数の推移



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

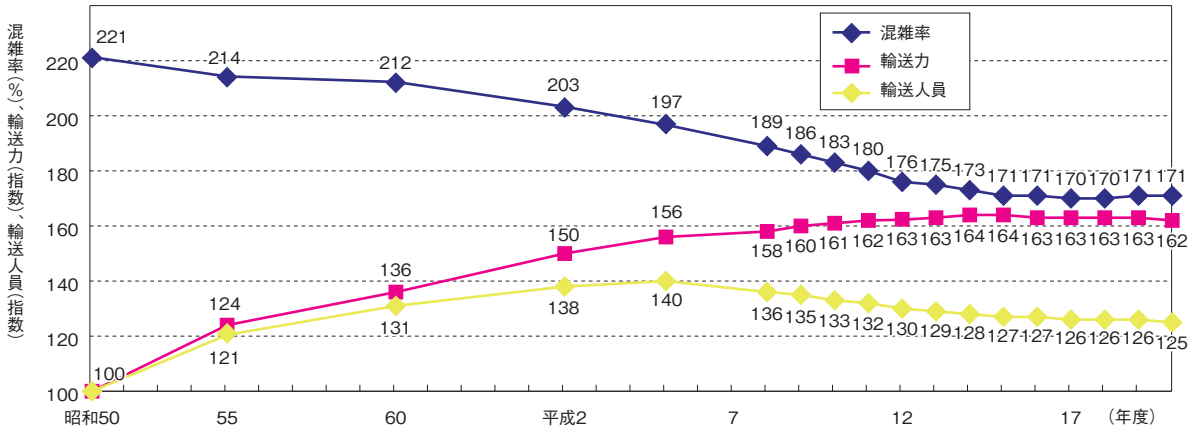
5　将来に引き継ぐ社会資本の整備

5-1　東京圏主要都市の道路における混雑時平均旅行速度



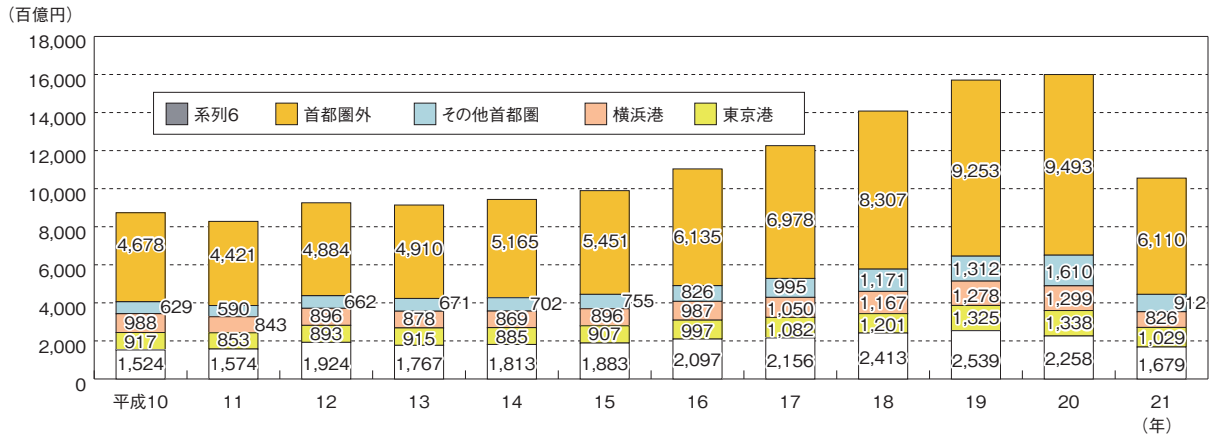
資料：「道路交通センサス」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

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



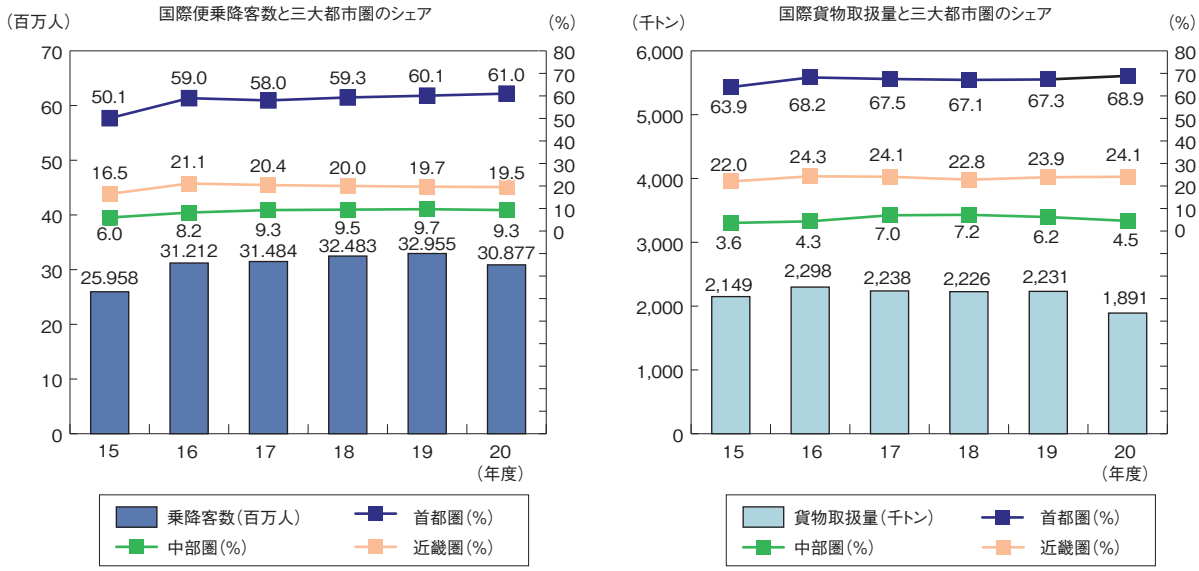
注１：国土交通省において昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている主要31区間。
注２：輸送力、輸送人員は、昭和50年度を100とした指数。
資料：国土交通省資料により国土計画局作成

5-3　首都圏と全国の貿易額の推移



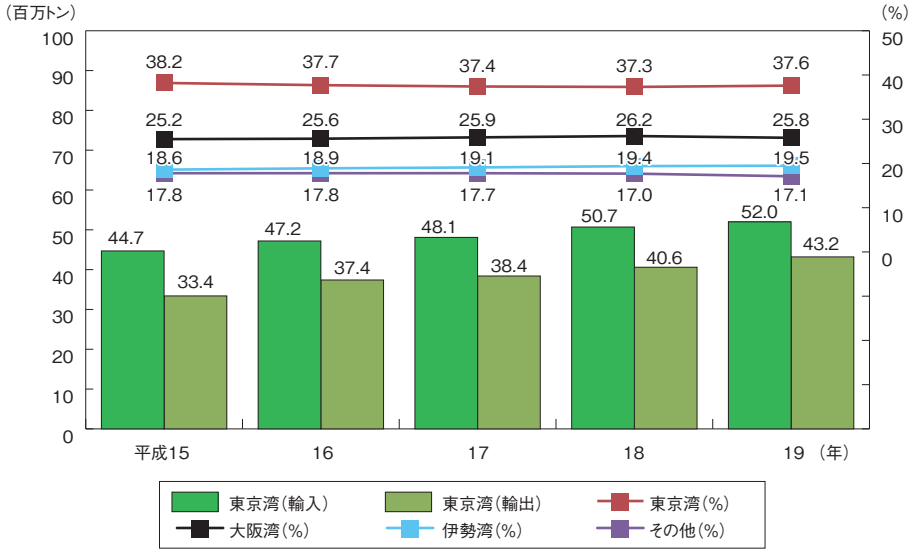
資料：「外国貿易概況」（(財) 日本関税協会）により国土交通省国土計画局作成

5-4　首都圏の空港の利用状況と三大都市圏のシェア



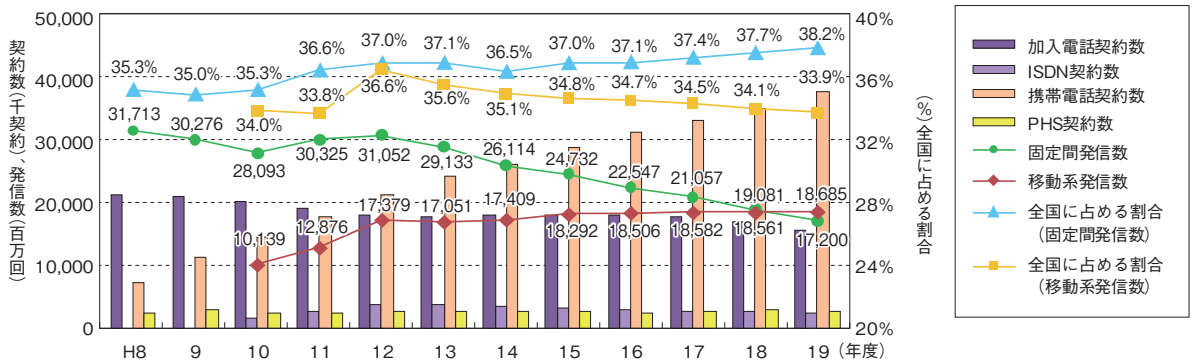
注　：首都圏とは成田国際空港及び東京国際空港の合計、中部圏とは中部国際空港及び名古屋空港（平成16年度のみ合算）、近畿圏とは関西国際空港の乗降客数及び貨物取扱量を指す。
資料：「空港管理状況調書」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

5-5　首都圏における外資コンテナ取扱貨物量と三大湾のシェア



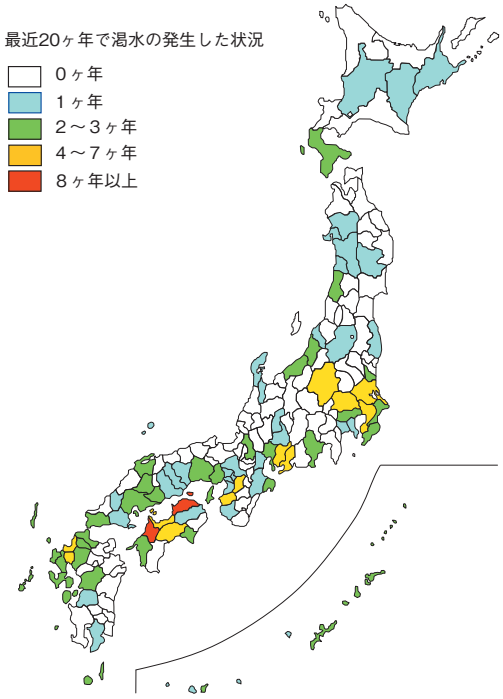
注　：東京湾とは千葉港、東京港、横浜港、川崎港の、大阪湾とは大阪港、堺泉北港、神戸港の、伊勢湾とは名古屋港、三河港、四日市港のそれぞれの取扱貨物量の合計を指す。
資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成
内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。

5-6　首都圏における各種電話の契約数と発信数



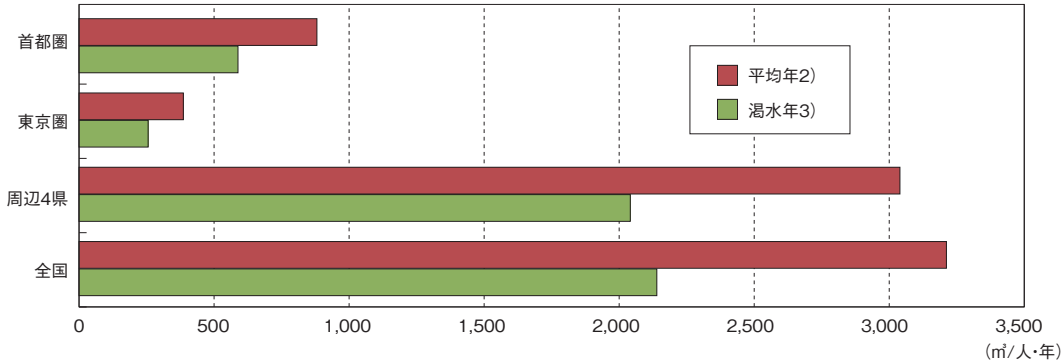
注１：「固定間発信数」とは、加入電話及びISDNからの発信のうち、加入電話、ISDN、無線呼出しへの発信数。
注２：「移動系発信数」とは、携帯電話及びPHSからの全発信数。
資料：「トラヒックからみた我が国の通信利用状況」（総務省）、「テレコムデータブック」（（社）電気通信事業者協会）により国土交通省国土計画局作成

5-7　最近20ヵ年で渇水の発生した状況



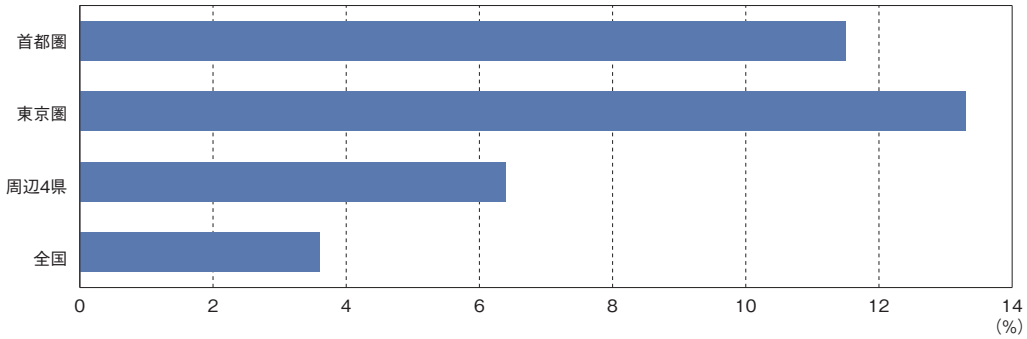
注　：昭和62年から平成20年の間で、上水道について減断水のあった年数を図示したものである。
資料：「日本の水資源」（国土交通省）

5-8　１人当たりの水資源賦存量



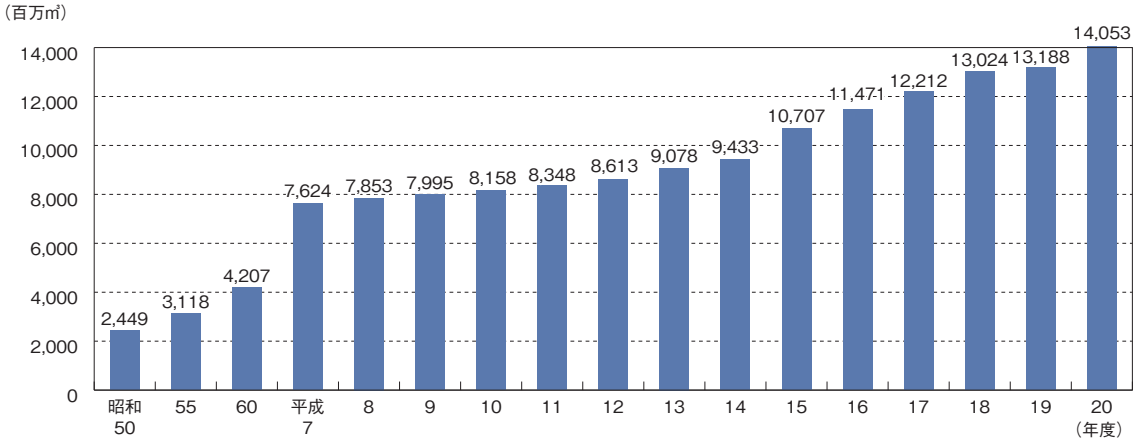
注１：水資源賦存量とは、水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量であり、降水量から蒸発散によって失われる量を引いたものに当該地域の面積を乗じた値。
注２：平均年の水資源賦存量は、昭和51年から平成17年までの平均値である。
注３：渇水年とは、昭和51年から平成17年において降水量が少ない方から数えて３番目の年。
資料：「日本の水資源」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

5-9　都市用水使用量[1)]に対する不安定取水量[2)]の割合



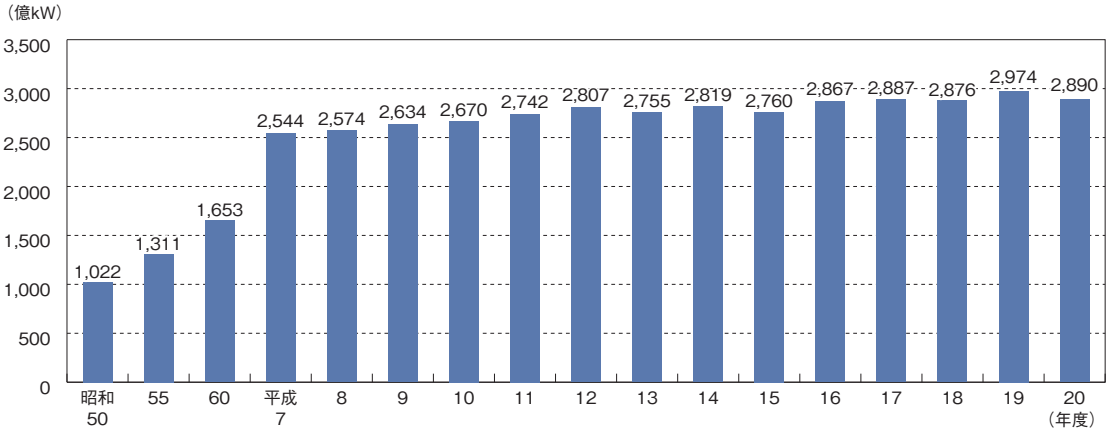
注１：都市用水：生活用水と工業用水。
注２：不安定取水：水源となる水資源開発施設が完成していないため、河川流量が豊富な時にのみ可能となる取水で、河川流量が少ない時には取水することが困難となる河川からの取水。
資料：「日本の水資源」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

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