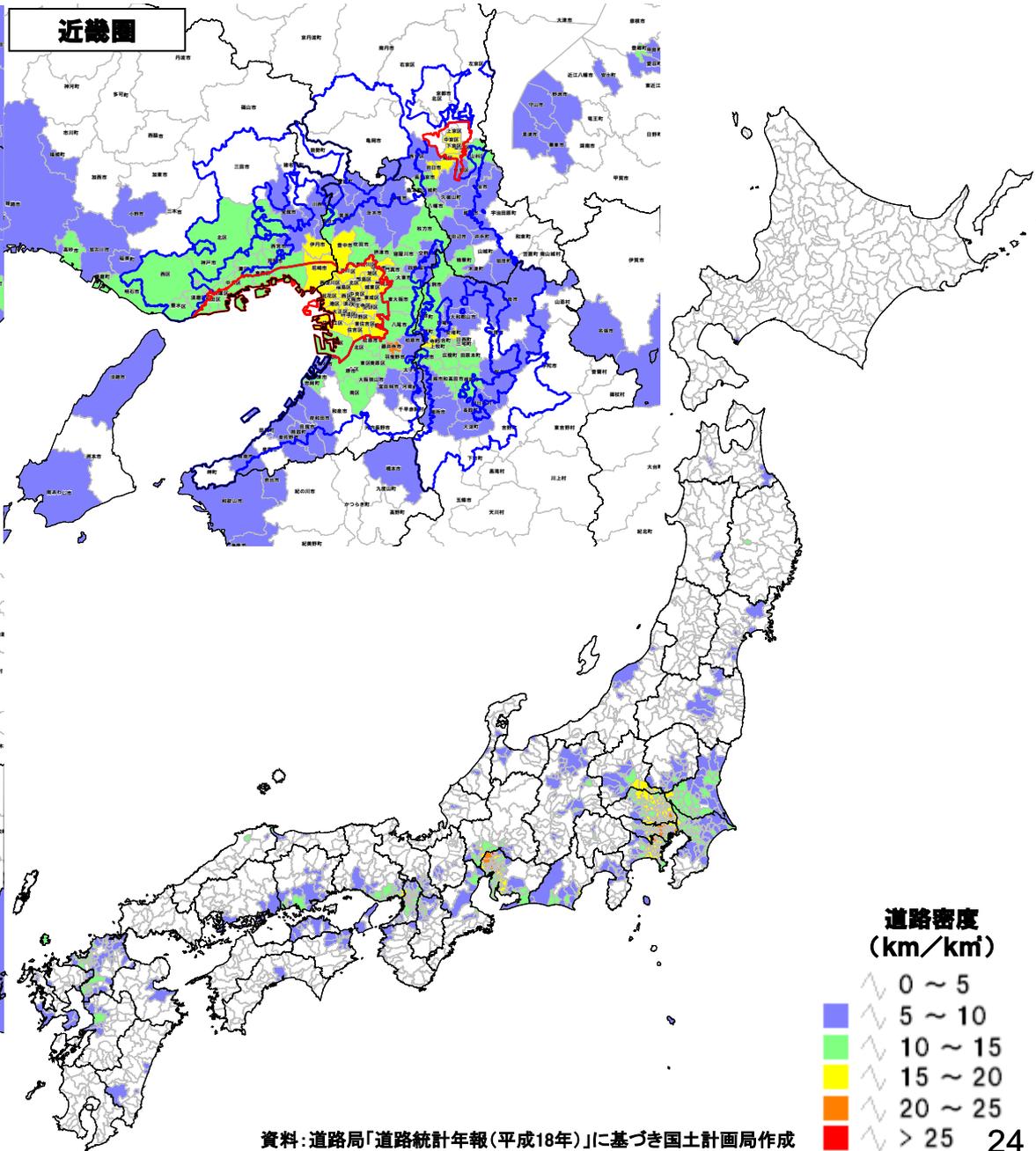
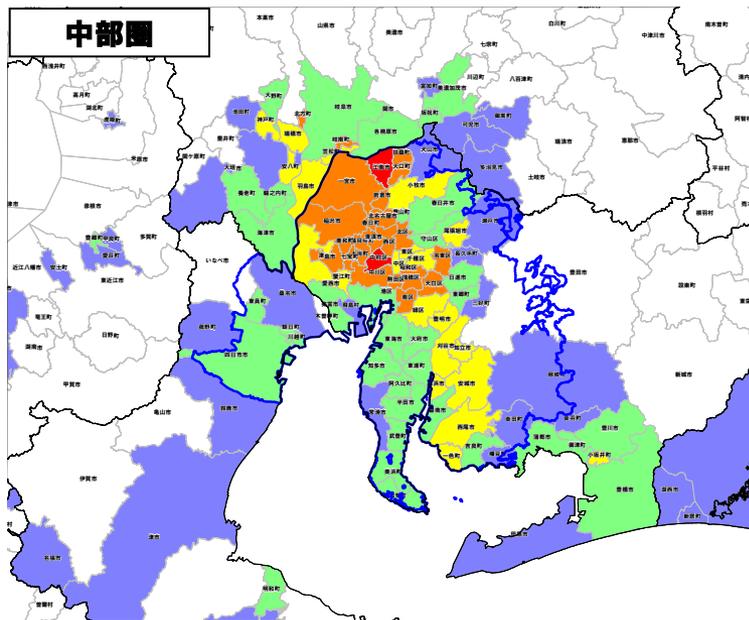
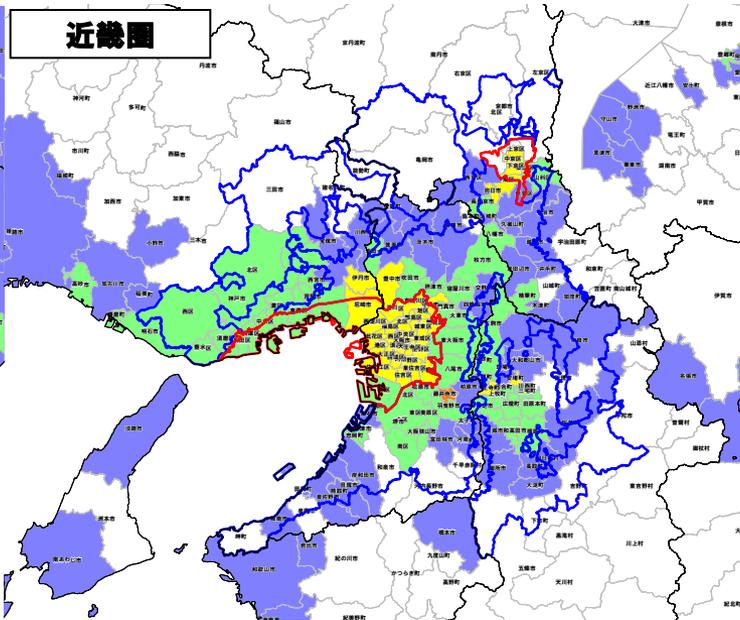
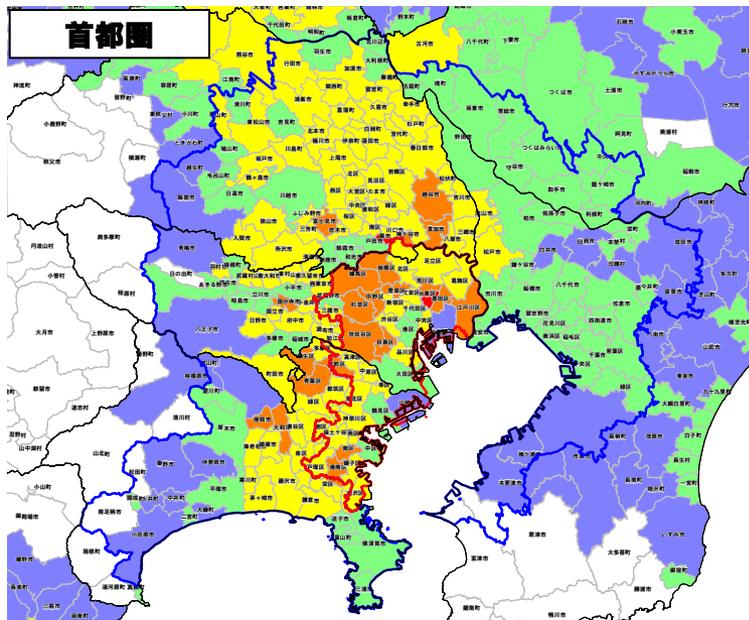


# 2. 我が国の大都市圏の特性／道路密度



道路密度 (km/km<sup>2</sup>)

- 0 ~ 5
- 5 ~ 10
- 10 ~ 15
- 15 ~ 20
- 20 ~ 25
- > 25

資料：道路局「道路統計年報(平成18年)」に基づき国土計画局作成

### 3. 我が国の大都市圏の国際的位置／世界の都市ランキングの評価指標①

#### プライスウォーターハウスクーパース社 「Cities of Opportunity」(2010年4月)

○世界の産業・金融・文化の中心主要21都市を対象に、都市を活性化する主要素(都市力)を10の領域・58の指標を用いて分析。  
 ○東京は、交通インフラ(トップ)や健康・安全面で高い水準にある反面、コスト(最下位)や居住環境面で低いランクに。

領域	指標数	指標	順位			
			1位	2位	3位	東京
知的財産	4	・世界トップ500の大学のシェア ・高等教育の人口率 ・トップ100のMBA大学のシェア ・医学校数	パリ	ニューヨーク	東京	3位
技術・IQ・イノベーション	5	・生医学分野の技術移転 ・情報通信技術能力 ・研究開発に関する国内総支出率 ・情報技術競争力指数 ・人口当たりの携帯電話普及率	ニューヨーク	シカゴ	東京	3位
経済力	8	・500の世界規模の本部立地数 ・総労働人口のうち金融・ビジネスサービス従業員割合 ・国内市場資本総額 ・株主保護のレベル ・インフレ率 ・通貨の強さ ・海外直接投資によって供給される新規プロジェクト数 ・海外直接投資によって供給される新規設備投資の総額	ロンドン	パリ	ニューヨーク	11位
交通・インフラ	7	・登録タクシー数 ・軌道輸送の総マイル ・主要空港の出入乗客数 ・航空機の移動 ・交通渋滞対策の評価 ・公共交通機関のコスト ・超高層ビルプロジェクト数	東京	シカゴ	ロンドン	1位
ビジネスのしやすさ	6	・雇用の簡易性 ・ビジネス時間の柔軟性 ・退職(転職)の容易性 ・入国の容易さ ・ビザ旅行の柔軟性 ・外国大使館・領事館数	シンガポール	香港	ロンドン	10位
コスト	4	・ビジネス占有コスト ・生活コスト ・購買力 ・税率(総合)	ヨハネスバーク	ロサンゼルス	トロント	21位
健康・安全・セキュリティ	5	・犯罪数 ・外国人対応できる病院数 ・幼児の生存率 ・政治・社会環境 ・病気危険度	ストックホルム	東京	トロント	2位
持続可能性	5	・環境都市としての評価 ・空気の質 ・リサイクル率 ・都市緑地面積の割合 ・二酸化炭素年間排出量	ストックホルム	シドニー	フランクフルト	9位
人口・居住性	7	・生産年齢人口 ・居住者の国籍の多様性 ・住宅供給の質 ・平均通勤時間 ・居住性 ・快適温度 ・自然災害リスク	フランクフルト	シドニー	ロサンゼルス	16位
生活・インフラ	7	・余暇(レストラン、劇場等)の品質と多様性 ・ホテルの部屋数 ・スカイライン、高層ビルの景観 ・外国人観光客数 ・世界トップ100のレストラン数 ・世界のファッションの中心地ランク ・出張費用指数	ニューヨーク	ロンドン	香港	7位
計	58		ニューヨーク	ロンドン	シンガポール	8位

※ 指標欄…東京の順位について、赤字は上位3位、緑字は下位3位

※ 順位欄…東京の背景を赤色、アジアの背景を黄色

## (財)森記念財団 都市戦略研究所 「世界の都市総合ランキング」(2009年10月)

○より魅力的でクリエイティブな人や企業を世界中から惹きつける力こそが「都市の総合力」という観点から評価。

○6分野の69指標からの35都市の分野別総合ランキングを示している。(※具体的な使用指標については未公表)

○東京は、総合4位。「経済」(2位)、「研究開発」(2位)、「環境」(4位)で高ランク。

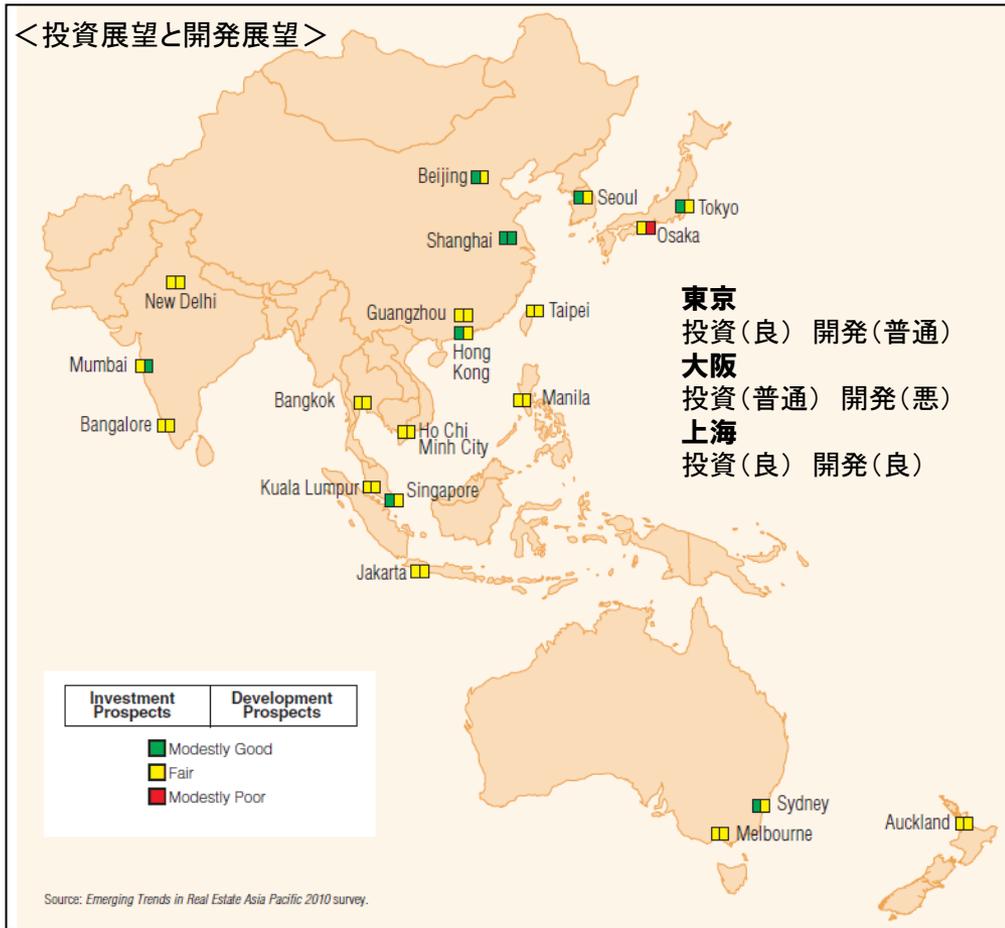
分野	指標数	指標グループ	指標	順位					
				1位	2位	3位	東京	大阪	福岡
経済 (14指標)	3	市場の魅力	・GDP ・一人当たりのGDP ・GDP成長率	ニューヨーク	東京	ロンドン	2位	26位	31位
	3	経済集積	・証券取引所の株式時価総額 ・世界トップ300企業数(営業利益ベース) ・従業者数						
	5	ビジネス環境	・完全失業率 ・対事業所サービス業従業者数 ・平均賃金水準(対ニューヨーク) ・優秀な人材確保の容易性 ・一人当たりのオフィス面積						
	3	法規制・リスク	・経済自由度指数 ・法人税率 ・政治、経済、商機の各リスクによる指数						
研究開発 (8指標)	3	研究開発	・研究者数 ・世界トップ200の大学数 ・数学、化学に関する学力	ニューヨーク	東京	ロンドン	2位	15位	24位
	2	受入態勢・支援制度	・外国人研究者の受入体制 ・研究開発費						
	3	研究開発成果	・産業財産権(特許)の登録数 ・主要化学技術賞受賞者数 ・研究交流機会の多さ、成果発信の活性さ						
文化交流 (18指標)	4	交流・文化発信力	・コンテンツ輸出額 ・国際コンベンション開催件数 ・世界主要な文化イベント開催件数 ・育成機関、発表機会、素材の入手等の創作活動の環境	ロンドン	ニューヨーク	パリ	6位	27位	35位
	2	宿泊環境	・ハイクラスホテル客室数 ・ホテル総数(WEB上で英語予約可能なもの)						
	5	集客	・ユネスコ世界遺産(100km圏) ・文化的な刺激、文化的魅力及び芸術、文化への接触機会 ・劇場、コンサートホール数 ・有名美術館、博物館数 ・スタジアム数(一定規模以上)						
	2	買物と食事	・商品の魅力、買い物環境に対する満足度・食事の選択肢、値段等に対する満足度、魅力						
	3	交流実績	・外国人数 ・海外からの訪問客数 ・留学生数						
居住 (13指標)	2	就業環境	・総労働時間 ・経営者からみた従業員の生活満足度	パリ	ベルリン	バンクーバー	19位	15位	11位
	2	住居コスト	・賃貸住宅平均賃料 ・平均物価水準(対ニューヨーク)						
	4	安全安心	・人口当たり殺人件数 ・災害への対応力 ・衛星 ・近隣住民との良好なつきあい						
	5	都市生活機能	・人口密度 ・医療水準(サービス) ・外国人学校、多国籍児童受入学校の充実度 ・小売店舗の充実度 ・飲食店の充実度						
	4	エコロジー	・ISO14001取得企業数 ・再生可能エネルギー比率 ・リサイクル率 ・CO2排出量						
環境 (10指標)	4	汚染状況	・SPM濃度 ・SO2濃度 ・NO2濃度 ・水質	ジュネーブ	チューリッヒ	ウィーン	4位	19位	17位
	2	自然環境	・都心部の緑被状況 ・気温の快適性						
	4	広域交通インフラ	・国際便直行便就航都市数 ・国際線旅客数(主要空港) ・滑走路本数(主要空港)						
交通・アクセス (8指標)	4	都市内交通インフラ	・公共交通(主に地下鉄)の駅密度 ・公共交通の定時制 ・通勤、通学の所要時間 ・タクシー運賃	パリ	ロンドン	アムステルダム	11位	32位	31位
	計	69							

※順位欄…日本の背景を赤色

## アーバンランド・インスティテュート社 & プライスウォーターハウスクーパース社 「Emerging Trends in Real Estate Asia Pacific」(2009年12月)

- アジアの20都市を対象に不動産有望投資先ランキングを示している。
- 不動産の投資展望について、東京は、2007年から上位にランクされてきたが、2010年は7位とランクを下げた。大阪は、2007年に1位となった後、毎年下落し、2010年は18位となっている。
- 上海が、不動産投資展望・開發展望とも1位(2010年)となっている。

指標	順位				
	1位	2位	3位	東京	大阪
投資展望 (2007)	大阪	上海	東京	3位	1位
投資展望 (2008)	上海	シンガポール	東京	3位	4位
投資展望 (2009)	東京	シンガポール	香港	1位	15位
<b>投資展望 (2010)</b>	<b>上海</b>	<b>香港</b>	<b>北京</b>	<b>7位</b>	<b>18位</b>
商業施設 投資	上海	ホーチミン	香港	12位	19位
オフィスビル 投資	ソウル	東京	シドニー	2位	18位
ホテル投資	ムンバイ	ホーチミン	ニューデリー	9位	16位
物流施設・ 産業施設 資産投資	ムンバイ	上海	北京	13位	16位
賃貸集合 住宅投資	ムンバイ	ニューデリー	上海	5位	18位
<b>開發展望 (2010)</b>	<b>上海</b>	<b>ムンバイ</b>	<b>ホーチミン</b>	<b>15位</b>	<b>20位</b>



※順位欄…日本の背景を赤色

➤2007年度から2009年度の2年間で、外国企業は日本より、中国をはじめとする他のアジア諸国に魅力を感じ始めている。

- 外国企業は、アジア地域統括拠点やR&D拠点において、日本から中国へと興味が行き移っており、アジアにおいて中国の注目度が非常に高まっている。
- バックオフィスについても、外国企業は日本以上にインドや香港に拠点を置くことに魅力を感じ始めている。

＜各拠点機能ごとに、アジア地域で最も魅力を感じる国・地域を選択＞  
 (主要6カ国の数値のみ抽出、各拠点機能の1位、2位に各々マーカーを付している)

2007年度実施調査



2009年度実施調査

	日本	中国	インド	韓国	香港	シンガポール
アジア地域統括拠点	①23%	18%	8%	4%	②20%	16%
製造拠点	3%	①62%	②12%	5%	5%	2%
R&D拠点	①30%	②25%	16%	4%	6%	9%
バックオフィス	②15%	①24%	②15%	5%	②15%	12%
物流拠点	11%	①41%	8%	7%	②13%	9%
金融拠点	-	-	-	-	-	-
販売拠点	-	-	-	-	-	-

	日本	中国	インド	韓国	香港	シンガポール
アジア地域統括拠点	8%	①35%	8%	2%	11%	②14%
製造拠点	1%	①53%	②11%	1%	1%	1%
R&D拠点	②15%	①24%	14%	3%	1%	6%
バックオフィス	6%	①32%	②15%	1%	8%	12%
物流拠点	2%	①48%	6%	1%	4%	②9%
金融拠点	8%	①24%	7%	3%	②18%	17%
販売拠点	6%	①42%	6%	3%	②11%	9%

※各拠点ごとに国・地域を一つ選択  
 ※回答企業209社(日本進出済51社含む)から無回答企業を除く百分率

※各拠点ごとに国・地域を一つ選択  
 ※回答企業180社(日本進出済30社含む)から無回答企業を除く百分率

## 投資環境項目別のアジア地域で最も魅力を感じる国・地域

	日本	中国	インド	韓国	香港	シンガポール
1. 市場の大きさ	9	120	13	0	1	4
2. 市場としての成長性	2	114	22	1	2	2
3. 拠点機能の集積	15	78	13	1	8	13
4. 研究開発環境の質・能力	27	27	21	6	4	12
5. 地理的要因	13	45	16	3	15	26
6. 資金調達・金融環境の充実	21	28	13	4	27	14
7. 優秀な人材の獲得	26	29	28	6	9	23
8. 事業活動コスト（*1）	0	74	32	3	4	3
9. 法人税率	1	25	6	1	18	16
10. 優遇措置などのインセンティブ	3	28	8	3	6	17
11. 知財等の法整備の充実	16	16	15	9	11	16
12. 事業規制の開放度	16	24	11	5	19	17
13. インフラ整備（*2）	43	36	7	3	6	23
14. 外国人の生活環境	28	20	6	2	22	23

備考：①\*1：人件費、不動産価格、物流コスト、通信コストなど。

\*2：交通・エネルギー、上下水道、情報通信など。

②欧州、北米、アジア国籍企業（日本進出済み企業含む）180社を対象としたアンケート。

③要素ごとに国・地域を一つ選択する設問で、各要素の回答企業数を記載。

資料：経済産業省「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査」（2009年度）

# 4. 大都市圏戦略の検討に向けて／諸外国の大都市圏の計画概要①

	パリ大都市圏「グランパリ」	ロンドン大都市圏「ロンドンプラン」	ワシントンD.C.大都市圏「首都総合計画」
<b>計画策定主体</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大ロンドン行政庁 (Greater London Authority)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 首都計画委員会 (National Capital Planning Commission) ※連邦政府の一機関</li> </ul>
<b>計画区域</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ グランパリ法 (2010年6月3日制定) では、対象範囲は明示されていないが、パリ市、隣接3県及びその周辺のプロジェクトで構成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ City of Londonと32のバラの区域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ワシントンDC、メリーランド州の2郡、ヴァージニア州の4郡 (各郡のすべての都市を含む)</li> </ul>
<b>計画策定目的</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界の大都市と競いうる<b>パリの経済成長を実現</b></li> <li>・ イル・ド・フランス州の重要な地域を公共交通機関で接続し、持続可能な経済開発を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ さらなる人口増加が見込まれる中、<b>①経済成長、②貧困解消、③環境配慮を同時に実現</b>することにより、ロンドンを持続可能な世界都市として発展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連邦政府のニーズに対応するとともに、<b>地域の住民、就業者及び来訪者の生活を豊かにし、アメリカ国民が望む都市の形態と特色を備えた、活気ある首都を形成</b></li> </ul>
<b>圏域内の機能分担の考え方</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ グランパリ法では、整備すべき公共交通機関のルートが大まかに示されているのと、サクレ台地開発に関する自治体名が列挙されているのみ。(サクレ台地では新たな行政機関の設置を予定)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>アウターロンドン</b>： 従来はベッドタウンの性格が強かったが、交通インフラの整備を通じ、経済中心地の開発を推進</li> <li>・ <b>インナーロンドン</b>： 経済成長を継続させるとともに、居住地としても発展させ、人口増加を目指す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 郊外のスプロールを抑制し、よりコンパクトな形の開発を奨励</li> <li>・ 既存の高輸送能力を備えた交通施設の近辺に、連邦による開発を集中させる</li> <li>・ スマートグロースと持続可能な開発という理念の下、公共交通機関の整備、環境・天然資源の保護、コンパクトな土地利用パターンの開発を推進</li> </ul>
<b>拠点・集積</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ パリ南西に位置するサクレ台地を、科学技術研究の戦略的拠点として開発</li> <li>・ その他は、拠点開発の方法 (新駅周辺の先買い権等) が示されているだけで、具体的な開発イメージは示されていない。</li> <li>・ 「新しいタイプの」公共法人を設立 (グラン・パリ公団)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>中心地区 (Central Activities Zone)</b>： ビジネス、商業、観光、文化の中心</li> <li>・ <b>強化地区 (Opportunity Areas/ Intensification Areas)</b>： 工場跡地等の未利用地を、住宅・ビジネス拠点として開発</li> <li>・ <b>再生地区 (Regeneration Areas)</b>： 貧困地域を、教育・訓練、保健、治安、交通アクセス、雇用、環境、住宅等の面で改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連邦政府機関はコロンビア特別区 (DC) に集積</li> </ul>
<b>計画に位置づけられた主な施策・事業</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国が保証する財源によるパリ中心部・主要ビジネス拠点・空港を結ぶ無人地下鉄 (延長130km) の整備</li> <li>・ 新駅周辺の集中的開発 (国が先買い権を設定)</li> <li>・ スプロール防止のための毎年7万戸の住宅建設</li> <li>・ サクレ台地における研究都市の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済的・社会的に問題を抱えたロンドン東部を中心に、交通インフラの整備と都市再開発を推進</li> <li>・ オープンスペースネットワークの保護・拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連邦政府機関の最適配置</li> <li>・ 大使館・国際機関の最適配置</li> <li>・ マルチモーダルな輸送手段及び公共交通志向型開発 (TOD) の推進</li> <li>・ 公園・水辺空間・オープンスペースの整備</li> <li>・ 連邦所有地における環境保全</li> <li>・ 歴史的都市計画・建築物等の保全</li> <li>・ 来訪者のための文化施設等の整備</li> </ul>

# 4. 大都市圏戦略の検討に向けて／諸外国の大都市圏の計画概要②

	シンガポール大都市圏「コンセプトプラン」	ソウル首都圏「首都圏整備計画」	長江デルタ地区「長江デルタ地区地域計画」
<b>計画策定主体</b>	・ URA(都市再開発庁)	・ 国	・ 国家発展改革委員会
<b>計画区域</b>	・ シンガポール全域	・ ソウル特別市、仁川広域市全域及び京畿道31市・郡	・ 上海市の1直轄市、江蘇省、浙江省の2省
<b>計画策定目的</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 繁栄した<u>世界的業務中心地となる活力あふれる都市</u></li> <li>・ 国民が自ら認識できる<u>ユニークな個性を持った都市</u></li> <li>・ <u>活力、刺激、娯楽のある楽しい都市</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 首都圏の人口安定化(首都圏の人口の増加を抑制し、現状維持を図る)</li> <li>・ 持続可能な首都圏の成長管理と基盤づくり</li> <li>・ 地方とともに発展する首都圏の実現</li> <li>・ <u>東北アジアの経済中心地となるための国際競争力強化</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長江デルタ地区の<u>総合競争力の強化と持続可能な発展の実現</u>、それによる長江流域及び全国における持続可能な発展の実現</li> <li>・ <u>国家総合力、国際競争力及び全国の経済発展の推進・強化</u></li> </ul>
<b>圏域内の機能分担の考え方</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「開発ガイドプラン」により全国を55地区に区分し、各地域の実情に合わせた計画を策定</li> <li>・ 郊外に、産業毎のゾーニングではなく、周囲の環境に与える影響(有害物質を扱うか扱わないか)をベースとしたゾーニングを導入</li> <li>・ 新たに「ホワイトゾーン」(用途指定がない地域)を導入し、「生活-仕事-遊び」の伴った環境を形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○首都圏を3圏域に分類し、人口・産業の適切な配置を誘導</li> <li>・ <b>過密抑制圏域</b>(ソウル、他16市):過密の防止、都市問題の解消</li> <li>・ <b>成長管理圏域</b>(14市、1郡):都市問題が相対的に少ない後進地域で移転機能の受入可能</li> <li>・ <b>自然保全圏域</b>(5市、3郡):自然環境保全が必要な区域で最小限度の開発のみを許容</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○上海の国際経済・金融・貿易・水上運輸における中心的役割を生かし、現代サービス業と先進製造業を発展させ、地区全体の発展及び国際競争力を強化。以下の地域に分類。</li> <li>・ <b>交通沿線地域</b>:高度技術産業等集積地域</li> <li>・ <b>長江沿岸地域</b>:基礎産業発展地</li> <li>・ <b>杭州湾沿湾地域</b>:先進製造業集積地</li> <li>・ <b>太湖周辺地域</b>:地域コンベンションセンター及び研究開発拠点</li> </ul>
<b>拠点・集積</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マリーナ・ベイにビジネス中心地「新ダウタウン」を建設、新ビジネス・金融街の拡大を指向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多核連携型:仁川、京畿地域に10の中心都市圏を形成し、都市圏別に自立性を高める</li> <li>・ クラスター型産業ベルト構想  <b>ソウル市及び周辺地域</b>:業務・都市型産業ベルト  <b>水原・仁川地域</b>:国際物流・先端産業ベルト  <b>京畿道北部地域</b>:南北交流・先端産業ベルト  <b>京畿道東部地域</b>:田園・休養ベルト  <b>京畿道南部地域</b>:海上物流・複合産業ベルト</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>上海市、江蘇省の南京等の16市を「計画中心区域」に指定</b></li> <li>・ <b>上海</b>:国際競争力の高い産業イノベーション基地と科学技術研究開発センターを建設</li> <li>・ <b>南京</b>:先進製造業拠点、現代サービス拠点と長江水上運輸物流センター、科学技術イノベーションセンターを建設 等</li> </ul>
<b>計画に位置づけられた主な施策・事業</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 選択性ブロック再開発計画(古い住宅の入居者に、同ブロック内の新築住宅を提供)</li> <li>・ 都市部における高層住宅の供給</li> <li>・ 密集しているビジネス地区の拡大</li> <li>・ 都心部外周における鉄道線の整備</li> <li>・ 歴史的建造物の保護</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口集中誘発施設及び開発事業の管理(2006年から5年間で年間900万坪の宅地開発、年間30万戸の住宅供給、工場の総量規制を維持、大学新設は制限、境界地域への移転を支援)</li> <li>・ 広域施設の拡充(鉄道・道路網、国際空港、港湾)</li> <li>・ 環境保全と管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口の適正配置(上海-南京など特大都市は人口抑制、重点生体保護区域の人口は、資源環境キャパシティの大きい都市へ移転させ、人口の集積度を向上)</li> <li>・ 交通施設整備の推進(北京-上海高速鉄道等)</li> <li>・ 全国及び地域の総合運輸中枢(港湾・空港)の整備</li> <li>・ 石炭、石油、ガス、電力、新エネルギーを中心とするエネルギー基礎施設の建設</li> </ul>

## 4. 大都市圏戦略の検討に向けて／（参考）各都市の大都市圏の計画区域

全国	フランス	イギリス	アメリカ	日本	韓国	中国	シンガポール
面積 (km <sup>2</sup> )	675,417	242,900	9,372,615	377,930	98,480	960万	707
人口 (万人)	6,545	6,098	31,466	12,777	4,833	132,802	473.3
大都市圏の計画区域	グランパリ (パリ市・周辺3県)	GLA	首都計画委員会所管範囲	首都圏 (近郊整備地帯と既成市街地の合計)	首都圏 (ソウル市、仁川市、京畿道)	長江デルタ地区 (上海市、江蘇州、浙江省)	—
面積 (km <sup>2</sup> )	762	1,579	6,238	7,693	11,745	21.07万	
(対全国比%)	(0.1)	(0.7)	(0.1)	(2.0)	(11.9)	(2.2)	
人口 (万人)	654	828	446	3,313	2,447	14,685	
(対全国比%)	(10.0)	(13.6)	(1.4)	(25.9)	(50.6)	(11.1)	
中心都市	パリ市	インナー・ロンドン	ワシントンDC	東京23区	ソウル市	上海市、江蘇省の南京、蘇州、無錫、常州、鎮江、揚州、泰州、南通、浙江省の杭州、寧波、湖州、嘉興、紹興、舟山、台州の16市	—
面積 (km <sup>2</sup> )	105	319	177	622	605	11.01万	
(対大都市圏比%)	(13.8)	(20.2)	(2.8)	(8.1)	(5.2)	(52.3)	
人口 (万人)	219	303	59	849	1,042	9,493	
(対大都市圏比%)	(33.5)	(36.6)	(13.3)	(25.6)	(42.6)	(64.6)	

首都圏整備計画	広域地方計画
首都圏整備法第21条、同法施行令第3条	国土形成計画法第2条、第9条
1. 人口規模、土地利用の基本的方向その他首都圏の整備に関して基本となるべき事項	全国計画を基本として、当該広域地方計画区域における
2. 既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する事項で、それぞれその根幹となるべきもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1)国土の形成に関する方針</li> <li>(2)国土の形成に関する目標</li> <li>(3)目標を達成するために一の都府県を超える広域の見地から必要と認められる主要な施策に関する事項(特に必要があると認められる当該広域地方計画区域外にわたるものを含む)</li> </ul>
<p>宅地、道路、鉄道・軌道・飛行場・港湾等の交通施設、電気通信等の通信施設、公園・緑地等の空地、水道・下水道・汚物処理施設等の供給施設及び処理施設、河川・水路・海岸、住宅等の建築物、学校等の教育文化施設</p> <p>中央卸売市場、墓地及び火葬場、病院等医療施設、文化財保存のための施設、社会福祉施設、と畜場、駐車場、流通業務市街地における流通業務施設、その他特に必要と認められる施設</p>	《法第2条》 国土形成計画とは国土の利用、整備及び保全を推進するための総合的かつ基本的な計画で、次に掲げる事項に関するもの
3. 既成市街地、近郊整備地帯又は都市開発区域の整備に関連して交通通信体系又は水の供給体系を広域的に整備する必要がある場合における次の事項のうち、根幹となるべきもの(特に必要と認められる首都圏の地域外にわたるものを含む)	
<p>主要な道路の路線網</p> <p>鉄道及び軌道のうち主要なものの路線網</p> <p>公共用飛行場のうち主要なものの位置及び面積</p> <p>港湾のうち主要なものの能力及び開発保全航路の整備計画</p> <p>一般自動車ターミナル建設計画</p> <p>電気通信回線設備のうち主要なものの建設計画</p> <p>水道施設のうち主要なものの布設計画</p> <p>工業用水道施設のうち主要なものの布設計画</p> <p>下水道施設のうち主要なものの布設計画</p> <p>一般及び産業廃棄物処理施設のうち主要なものの建設計画</p> <p>河川に関する工事のうち主要なものの工事計画</p> <p>水路のうち主要なものの建設計画</p> <p>海岸保全施設のうち主要なものの建設計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1)土地、水その他の国土資源の利用及び保全</li> <li>(2)海域の利用及び保全</li> <li>(3)震災、水害、風害その他の災害の防除及び軽減</li> <li>(4)都市及び農山漁村の規模及び配置の調整並びに整備</li> <li>(5)産業の適正な立地</li> <li>(6)交通施設、情報通信施設、科学技術に係る研究施設その他の重要な公共的施設の利用、整備及び保全</li> <li>(7)文化、厚生及び観光に関する資源の保護並びに施設の利用及び整備</li> <li>(8)国土における良好な環境の創出その他の環境の保全及び良好な景観の形成</li> </ul>

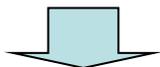
都市再生プロジェクト(第三次決定)(平成13年12月)

「大都市圏における都市環境インフラの再生」

豊かでうるおいのある質の高い都市生活を実現するため、大都市圏の既成市街地において、自然環境を保全、創出、再生することにより水と緑のネットワークを構築し、生態系の回復、ヒートアイランド現象の緩和、自然とのふれあいの場の拡大等を図る。

○ まとまりのある自然環境の保全

大都市に残された貴重な財産であるまとまりのある自然について、その保全を図る。このため、大都市に残る保全すべき自然環境を総点検した上で、それらの保全に必要な施策の強化等を図る。

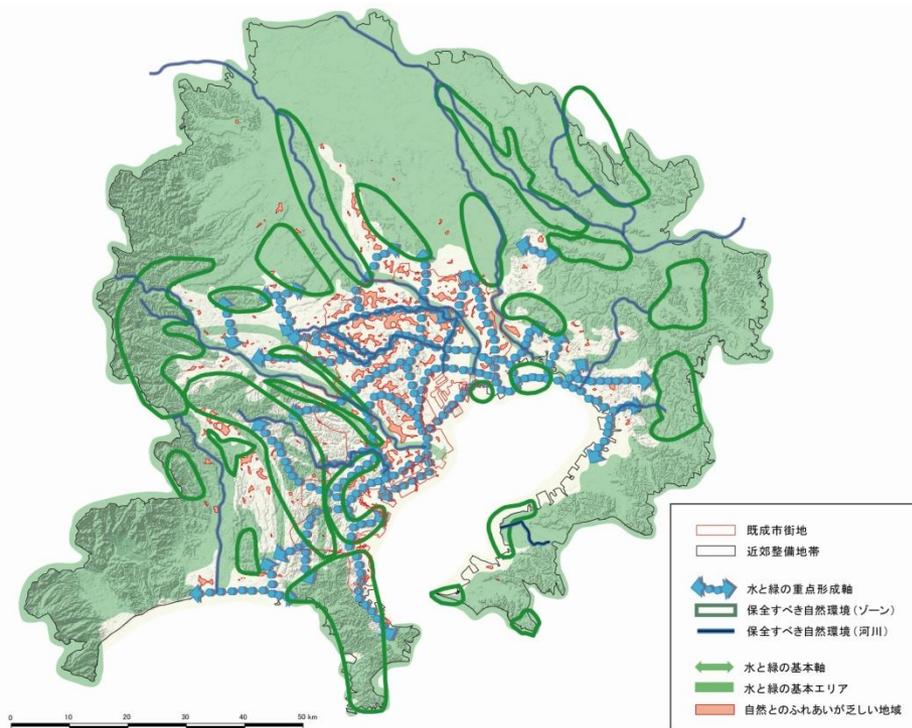


「自然環境の総点検に関する協議会」における都市環境インフラのグランドデザインの策定

- ・首都圏全体を視野に入れた広域的な視点から、自然環境の現状を総点検し、まとまりのある貴重な自然環境を抽出
- ・点検に当たっては、残存する自然環境について、生物多様性保全の場提供機能等自然環境の有する機能毎に評価
- ・現状のまとまりのある自然環境の特徴を踏まえ都市環境インフラとしての自然環境の保全・創出・再生の将来像を提示

首都圏都市環境インフラのグランドデザイン

現況の自然環境を踏まえ、各関係主体が共有すべき目標として将来像を示すとともに、その実現に向けて取り組むべき施策を地域別の行動指針として策定。

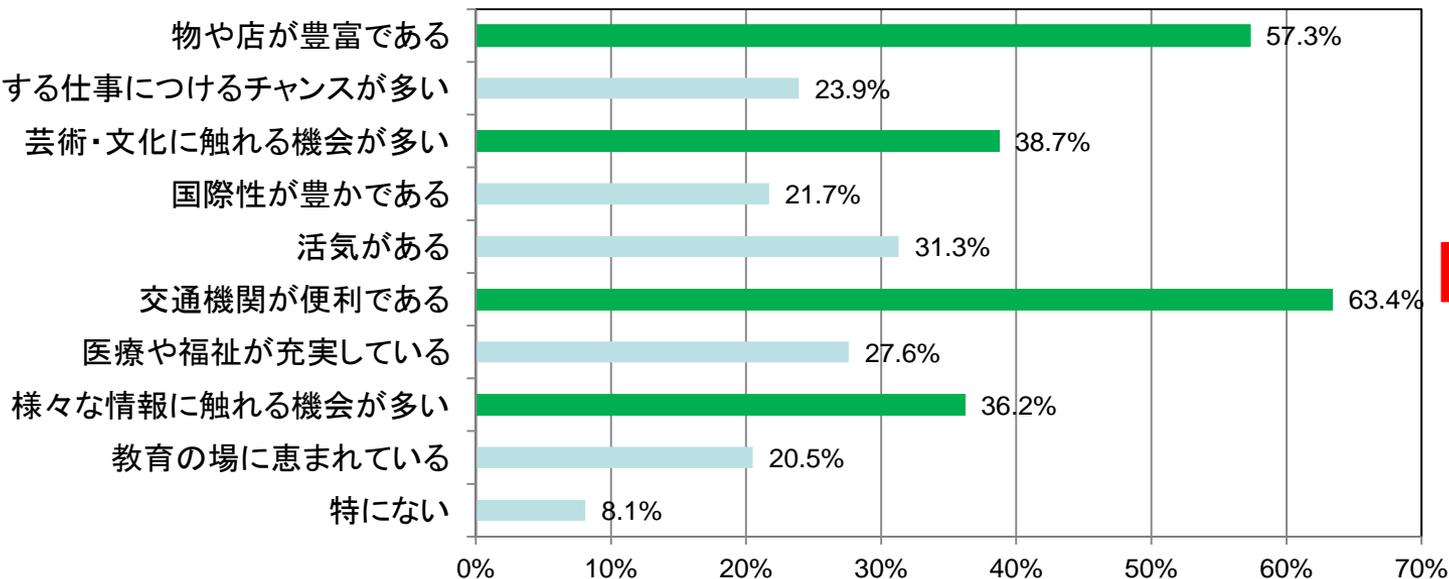


「首都圏の都市環境インフラの将来像」

# 4. 大都市圏戦略の検討に向けて／大都市圏に関する世論調査①

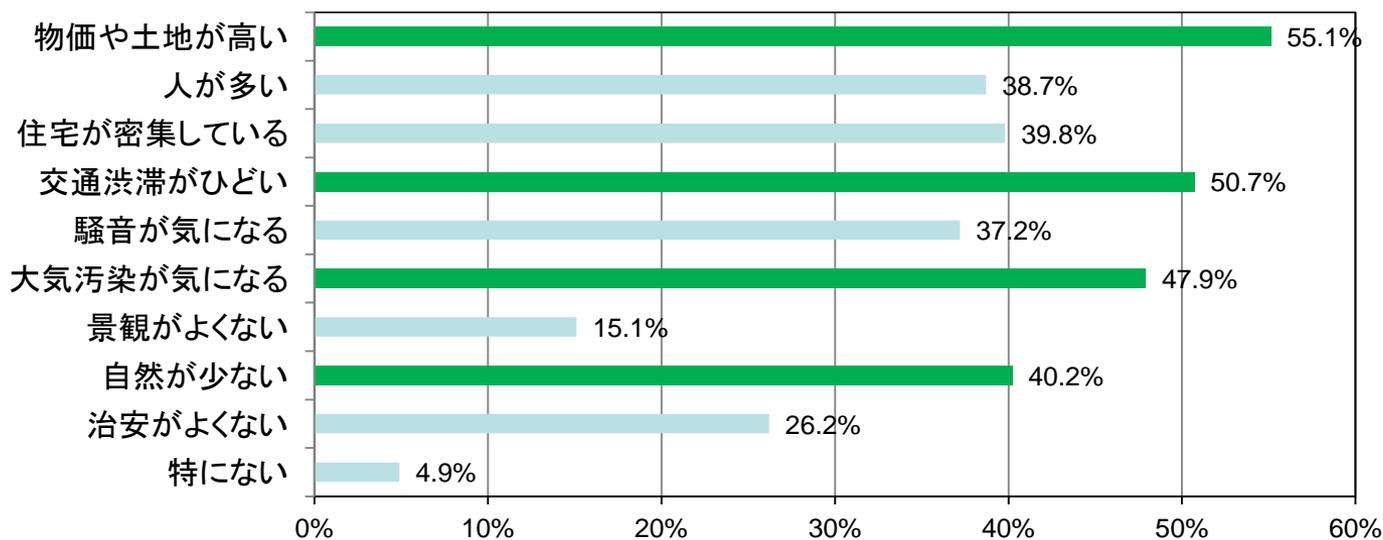
内閣府 平成22年7月調査  
全国20歳以上の者5,000人、回答率65.7%

## ■大都市圏で魅力的な点は何か(N=3,283:複数回答)



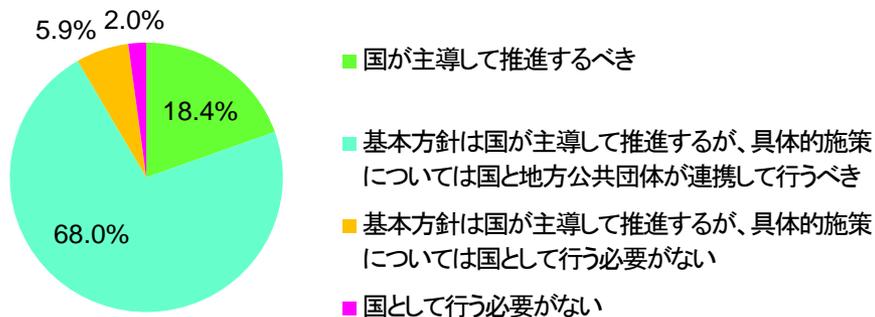
大都市圏の  
利便性やモ  
ノ・文化・情  
報の集積に  
プラスの印  
象

## ■大都市圏で魅力的でない点は何か(N=3,283:複数回答)

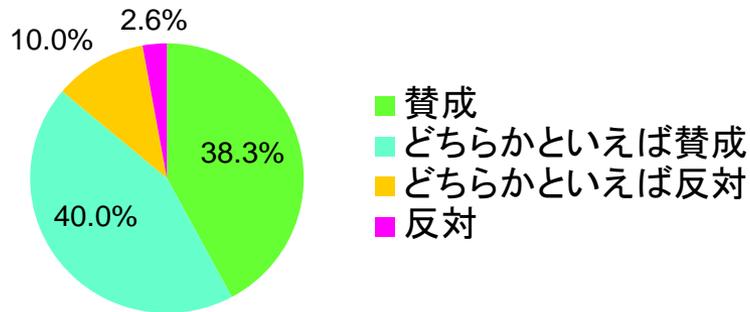


大都市圏の  
コストの高さ  
や混雑等に  
マイナスの  
印象

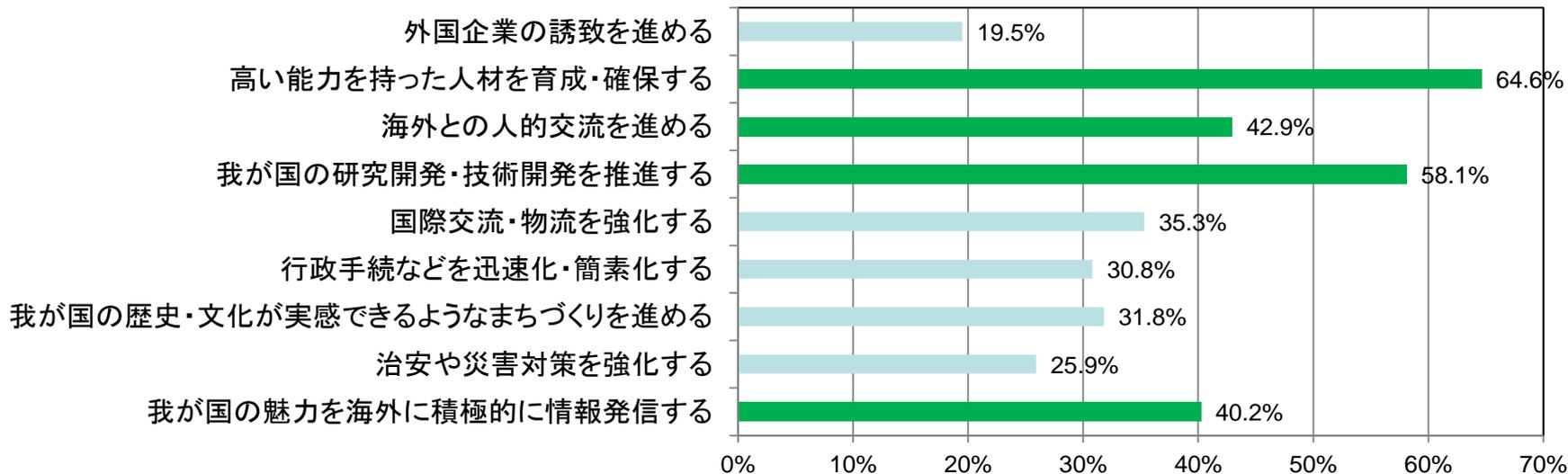
## ■ 大都市圏を我が国の成長の牽引役とするため、国際競争力の強化等を国が図ることについてどう思うか (N=3,283)



## ■ 国としての国際的・広域的視点を踏まえた大都市圏戦略に取り組むことをどう思うか (N=3,283)



## ■ 国際競争力を高めるために必要な施策は何か (N=2,569: 複数回答)



○約8割の回答者が、**国としての大都市圏戦略に取り組むべきという考え方に賛同**  
 ○必要な施策については、**わが国の「人材」の質の強化を重視する意見が多い**