

第5次
首都圏基本計画

平成11年3月

国土庁

目 次

序説

1	計画の意義	1
2	計画の性格	1
3	計画の対象区域	1
4	計画の実施	1
5	計画の期間	2
6	計画の運用等	2

第1章 首都圏を取り巻く諸状況と課題

第1節 首都圏を取り巻く諸状況

1	我が国をめぐる大きな変化	3
2	我が国が目指す将来像と課題	4
3	首都圏の果たすべき役割	5

第2節 首都圏の現状と課題

1	これまでの首都圏整備	6
	(1) 戦後から高度経済成長期における東京への集中	
	(2) 首都圏整備の経緯	
2	首都圏整備の現状と課題	7
	(1) 依然として大きな問題である過密、東京中心部への一極依存構造	
	(2) 一層の取組が必要な自立性の高い地域の形成のための拠点整備	
	(3) 北関東・山梨・関東東部地域における地域整備の新たな展開	
	(4) 都市空間の再編整備への取組の必要性	
3	首都機能移転	9

第2章 首都圏の将来像

第1節 目標とする社会や生活の姿

1	我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備	10
2	個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現	10
3	環境と共生する首都圏の実現	10
4	安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成	11
5	将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造	11

第2節 目指すべき地域構造	
1 地域の構造の基本的方向	12
(1) 分散型ネットワーク構造の構築	
(2) 分散型ネットワークの拠点の育成と連携の推進	
2 地域整備の基本的考え方	13
(1) 東京都市圏	
(2) 関東北部地域、関東東部地域、内陸西部地域	
(3) 島しょ地域	
3 地域整備の推進に当たって	16
(1) 地域整備の推進方策	
(2) 分散型ネットワーク構造を支える広域的基盤施設整備	
(3) 都市空間の再編整備の推進	
(4) 新しい首都圏整備体系の確立	

第3節 人口規模等の将来見通し	
1 人口	19
(1) 首都圏の人口	
(2) 年齢別構成	
(3) 一般世帯数	
2 就業者数	20
(1) 首都圏の労働力人口、就業者数	
(2) オフィスワーカー数	
(3) テレワーク型就業者数	

第3章 首都圏の将来像実現のための施策

第1節 我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備	
1 国際的な魅力を備えた事業環境の形成	21
(1) 事業展開のための魅力ある環境づくり	
(2) 新たな産業の育成	
2 活力創出に資する諸機能の展開	22
(1) 政治・行政機能	
(2) 業務機能	
(3) 交流・文化機能	
(4) 工業機能	
(5) 研究開発機能	
(6) 大学等高等教育機能	
(7) 商業機能	
(8) 交通・物流機能	
(9) 農林水産業機能	

第2節	個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現	
1	個人主体の社会的活動の活発化	25
	(1) 個人単位の活動の活発化	
	(2) NPOの活発化	
	(3) テレワーク等による就業形態の多様化	
2	女性・高齢者等の社会的活動の支援	26
	(1) 女性の社会進出の支援	
	(2) 高齢者等の社会参加の支援	
	(3) 外国人の自由な活動を可能とする環境づくり	
3	多様な主体の参加による首都圏づくり	28
第3節	環境と共生する首都圏の実現	
1	水と緑の保全・創出	28
	(1) 都市的、農業的、自然的土地利用の調和	
	(2) 自然環境の保全・再生	
	(3) 緑地の保全・創出	
	(4) 水環境・水循環の保全・回復	
2	環境負荷の低減	30
	(1) 省エネルギー等	
	(2) 環境負荷の少ない交通体系の形成	
	(3) 資源循環・リサイクル	
第4節	安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成	
1	安全、安心の確保	32
	(1) 震災対策	
	(2) 治山治水等	
	(3) 資源循環・リサイクル	
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	35
	(1) 再開発の推進とニーズに応じた良質な宅地の供給	
	(2) 住宅及び住環境の整備	
	(3) 良好な都市景観の創出	
	(4) 教育・文化施設の整備	
	(5) ゆとりのある生活空間の整備	
	(6) 保健・医療・福祉施設の整備	
	(7) 農山漁村地域の整備	
第5節	将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造	
1	社会資本整備の進め方の新たな展開	39
	(1) 総合的な社会資本整備の推進	
	(2) 成熟した社会における社会資本整備	

(3) 効率的かつ効果的な整備	
(4) 幅広い人々の参加による社会資本整備	
2 広域的基盤施設の整備	41
(1) 交通体系	
(2) 情報通信体系	
(3) 水供給体系	
(4) エネルギー供給体系	
(5) 下水道・廃棄物処理体系	
3 沿岸域の利用	47
(1) 東京湾沿岸域の役割	
(2) 東京湾沿岸域整備の課題とその対応	
(3) 周辺沿岸域	

第4章 地域別整備構想

第1節 東京都市圏	
1 東京中心部	50
(1) 地域整備の考え方	
(2) 都心、副都心の整備	
(3) 都市空間の再編整備	
2 東京中心部と社会的経済的に一体的である地域（近郊地域）	52
(1) 地域整備の考え方	
(2) 広域連携拠点の整備方針	
(3) 地域の拠点の整備方針	
第2節 関東北部地域	57
(1) 地域整備の考え方	
(2) 広域連携拠点の整備方針	
(3) 地域の拠点の整備方針	
第3節 関東東部地域	60
(1) 地域整備の考え方	
(2) 地域の拠点の整備方針	
第4節 内陸西部地域	61
(1) 地域整備の考え方	
(2) 広域連携拠点の整備方針	
(3) 地域の拠点の整備方針	
第5節 島しょ地域	62

序 説

1 計画の意義

首都圏は、そこに住む人々の生活や活動の場であるとともに、我が国の政治、経済、文化等の面で中心的な役割を果たし、さらに世界の中でも重要な役割を担っている。このような役割を支えるのは、首都圏に住み、あるいは国内外から訪れて首都圏を活躍の場とする個人や企業等様々な主体の活動である。

首都圏は、このような生活や活動が多様に展開する「21世紀にふさわしい業務、生活、自然のバランスのとれた世界を代表する大都市圏域」として、我が国の発展に引き続き積極的に貢献することが期待される。

一方、首都圏は、人口・産業の集中による過密等に起因して円滑な諸活動の障害となる大都市問題の発生や、東京中心部への諸機能の集中による一極依存構造の形成等、広域にわたる取組が必要な多くの課題を抱えている。

この計画は、このような課題に広域的に対処し、首都圏に居住し又は首都圏を活躍の場とする多様な主体が生活や活動の質を高めることのできる社会を実現するため、広域的な視野の下に、地域の将来展望を示し、長期的、総合的な視点から地域整備を推進することを目的として策定するものである。

2 計画の性格

この計画は、首都圏整備法に基づいて長期的かつ総合的な視点から、今後の首都圏整備に対する基本方針、目指すべき首都圏の将来像及びその実現に向けて取り組むべき方向を明らかにしたものであって、同法に基づく整備計画の基本となるものであり、また、関係行政機関及び関係地方公共団体の首都圏の整備に関する諸計画の指針となるべきものである。

3 計画の対象区域

この計画は、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区域を対象とするとともに、広域的な連携等の観点から周辺の地域を視野に含めるものとする。

4 計画の実施

この計画の実施に当たっては、国、地方公共団体、関係事業者を始め、民間企業、NPO、個人等の多様な主体の積極的な協力と参加が必要とされる。現在、規制緩和の推進や地方分権に向けた制度の見直し等が進められる中で、これからの首都圏整備に当たっては、公的主体と民間主体、国と地方の間の適切な役割分担が不可欠である。

公的主体は基盤の整備、制度の構築等、民間主体の活動の場の整備を推進し、民間主体は創意と工夫による多彩な活動により首都圏整備に参加することが必要である。国は国家的観点からの施策や基幹的な基盤の整備等を推進するとともに、地方公共団体は自らの責任と選択により地域づくりに努める。また、各地域におけるこの計画の実施に当たっては、それぞれの地域の特性や地方公共団体の実状等を踏まえて地域にとって真に必要な事業を

実施するとともに、地域相互の連携を通じて適切な役割分担のもとで効果の高い事業の実施の在り方を目指す。

計画の推進に当たっては、多様な主体がこの計画に対する理解を深めていくことが必要であり、公的主体は広報等を始めとした取組を進める。

5 計画の期間

この計画の期間は、平成 11 年度（1999 年度）から平成 27 年度（2015 年度）までの 17 箇年間とする。

6 計画の運用等

将来の首都圏の在り方に深く関係する首都機能移転については、現在、国会等移転審議会で調査審議が進められているが、現段階では結論が得られていないことから、この計画においては同審議会の審議状況を踏まえた内容にとどめている。

したがって、この計画は、首都機能移転に関する検討の結論が得られた場合、その他国土総合開発計画等この計画と関連を有する主要な計画が策定され又は改定された場合等、情勢の変化があった場合において、必要に応じ弾力的な運用又は見直しを行うこととする。

なお、この計画に掲げる事業には、この計画の期間中に完成するものだけでなく、計画の期間中に着手すべきもの及び調査、検討を行うべきものが含まれている。

また、この計画の内容を実現するため、更に必要となる具体的な方策について、今後積極的な検討を行い、その実施を進めるものとする。

第1章 首都圏を取り巻く諸状況と課題

第1節 首都圏を取り巻く諸状況

1 我が国をめぐる大きな変化

我が国は人口増加や経済成長を前提とした成長の時代から成熟の時代への大きな転換期を迎えており、これまでにない様々な変化に直面している。首都圏の整備に当たっても、以下のような、我が国をめぐる大きな変化を前提に進める必要がある。

(多様な価値観に基づく個人の活動の活発化)

人々の価値観や働き方・暮らし方が多様化してきており、個人の主体的活動が我が国経済を支えることが期待されるこれからの時代においては、多様性を認め、個人が尊重される社会、個性や創造力がより重視される社会へと変化していくと考えられる。

(高齢化の進行、人口減少局面の到来)

我が国の総人口は、少子化を主因に急速に伸びが鈍化しており、21世紀初頭にピークを迎えた後、減少に転じるとともに、高齢化が一層進行すると見込まれる。これに伴い21世紀初頭以降には、経済成長率の低下、投資余力の減少が進行すると予想される。一方で、自由時間が比較的多く、社会参加の意欲の高い高齢者が増加することが考えられ、高齢者が生き生きと活躍することのできる社会の構築が求められている。

(情報化、国際化の進展)

情報化の著しい進展は、人々の生活や意識、社会の在り方をも大きく変えつつある。活動の時間的、空間的な自由度が飛躍的に増大し、交流の機会が質的、量的に拡大してきており、個人が世界と直結する状況が生まれつつある。

また、個人や企業も、国境を越えて活動の場を求めるようになり、海外からも活動の場を我が国に求めてくる。国際的な競争が激化する中で、我が国の国際的な競争力を維持し、高めていくため、経済社会構造を改革するとともに、地域の多面的な魅力を伸ばすことが求められている。

(環境に関する取組の必要性の増大)

人々の活動は、資源やエネルギーを消費し、自然環境に負荷を与えており、このような負荷が再生や処理の能力を超えると、将来にわたって人々の活動を維持することは困難になる。人口増加や経済規模の拡大とともにこれらの課題が顕在化してきており、また、水や緑等の身近な環境から、地球規模の環境問題まで、環境に対する人々の意識は高まっている。人々が世代を越えて安心して暮らし、活動できるよう、環境への負荷を低減し、全国土、全地球の環境を持続可能なものとするのが、非常に重要な課題となっており、地球、国土、都市、地域社会での各レベルでの取組が求められている。

2 我が国が目指す将来像と課題

首都圏は、我が国の中枢圏域としてその発展を牽引してきており、今後も引き続き重要な役割を果たすことが期待されている。このため、首都圏の整備については、我が国全体の中でとらえていく必要がある。

平成10年3月には、新しい全国総合開発計画である「21世紀の国土のグランドデザイン―地域の自立の促進と美しい国土の創造―」が決定されたが、ここでは我が国の在り方を以下のように示している。ここに示された我が国が目指す将来像や基本的課題及び課題達成のための戦略を踏まえて、首都圏整備を考えていく必要がある。

(国土計画の基本的考え方 ― 21世紀の国土のグランドデザイン)

21世紀においては、豊かな生活の源泉である経済社会の活力を維持しながら、人間を癒すものである自然を保全し回復するとともに、文化を創造し、人々に多様な暮らしの選択可能性を提供することのできる国土の構想が求められている。これにふさわしい国土づくりを進めるため、東京を頂点に「中枢」とそれへの「依存」という関係を作り出してきた都市間の階層構造を「自立」と「相互補完」に基づくより水平的なネットワーク構造へと転換し、それぞれが特色ある地域の連なりである複数の国土軸が相互に連携する多軸型国土構造の形成を目指す。

(取り組むべき基本的課題)

国土構造転換への道を切り拓き、「21世紀の国土のグランドデザイン」実現の基礎を築くため、次の基本的課題を掲げ総合的に取り組む。

第1に、多軸型の国土構造を形成し、暮らしの選択可能性を高め、多様性に富んだ美しい国土を実現していくため、地域の自立を促進し、自然や文化を重視した誇りの持てる地域を創造する。第2に、地震等様々な災害に対し国土の安全性を向上するとともに、安心して暮らすことのできる豊かな地域社会を実現する。第3に、恵みをもたらす豊かな自然を持続可能な形で享受し、将来世代に継承する。第4に、国内外の地域間競争が激化する中で、経済構造改革を進め、活力ある経済社会を構築する。第5に、全国各地域がそれぞれの資源、魅力をいかして国際的役割を担い、国土の隅々までが世界に開かれる状況を創出する。

(課題達成のための戦略)

上記の課題を達成し、多軸型国土構造への転換の端緒を開くため、多様な主体の参加と地域間の連携を踏まえつつ、以下の戦略を展開していく。

我が国の今日的发展を導いてきた大都市においては、安全でうるおいのある生活空間の再生と経済活力の維持を図るため、大都市空間を修復、更新し、有効に活用する「大都市のリノベーション」を推進する。中小都市や中山間地域等を含む農山漁村等の豊かな自然に恵まれた地域については、地域内外の連携を進め、都市的なサービスとゆとりある居住環境、豊かな自然を併せて享受できる誇りの持てる自立的な圏域として、「多自然居住地域」を創造する。

さらに広域的に展開する戦略として、地域の自立を促進し活力ある社会を形成するため、異なる資質を持つ地域が広域にわたり連携し、軸状のつらなりからなる地域連携のまとまりとして「地域連携軸」を形成し展開する。また、全国各地域が世界に開かれ、独自性のある国際的役割を担い、自立的な国際交流活動を可能とする「広域国際交流圏」の形成を進める。

3 首都圏の果たすべき役割

以上のような、我が国をめぐる大きな変化と、新しい全国総合開発計画に示された我が国が目指す将来像等の下で、首都圏においては次のような役割を果たす必要があり、このため国民の多様化した価値観をいかした、ゆとりとうるおいのあるくらしや様々な活動の場として、生活空間の形成を行う必要がある。

(我が国の活力創出に資する地域の形成)

首都圏は、国際的に見ても大きな魅力である巨大な市場、高等教育機関や先端的な産業の集積、質の高い情報・人材の集積等を有し、外国人も含めて多くの人々が活動する地域となっている。国際的な競争の激化の中で、首都圏は今後とも個人や企業等による経済・社会・文化活動等の自由な展開の場を提供することにより、国際的競争力を維持するとともに国際的な情報発信機能を高め、我が国の経済活力を創出する上で中枢的役割を担っていくことが期待されている。

このため、首都圏において事業環境や生活環境を改善するとともに、就業の選択可能性を広げる等、多様な主体の活動が可能な活力を生み出す場を形成し、世界の中核として我が国の活力創出に貢献していくことが必要である。

(多様な活動の連携を支援する地域の形成)

首都圏には企業、個人、NPO等多様な主体が集まり、交流しており、国内外にわたる多様な連携の中で先導的な役割を果たしている。首都圏は、一極依存構造の中心としてではなく、国内外にわたる連携のネットワークの中の中核的な結節点の一つとして、他地域との双方向的、水平的な連携の活発化を通じ、全国規模、世界規模の連携活動の活性化をもたらす役割を果たしていく必要がある。

(環境共生型の地域構造や生活様式の創出)

首都圏は、世界的に見ても有数の規模を持つ高度に発達した大都市圏であり、既存の資産である社会資本や都市機能の集積をいかしながら、多彩な活動が行われている。

このような活動は我が国にとどまらず地球規模で環境に大きな影響を与えており、今後の活動においては、他の地域と比べ発達した公共交通機関等、地域構造の特色をいかしながら、環境に対する負荷を低減し自然の循環を重視した環境共生型の地域構造や新たな生活様式を先導的に実現する役割を果たしていく必要がある。

(4千万人の暮らしを支える安全で快適な生活の場の形成)

首都圏には約4千万人の人々が居住し、様々な活動を行っているが、これまで、急速な

都市化の過程において形成された市街地においては、都市環境・居住環境の整備が依然として立ち後れている。このため、人々が安心かつ快適に暮らしていただけるような生活環境や自然環境等の調和のとれた居住空間の形成、個人活動等多様な主体の様々な活動を円滑に行うための基盤の整備を進め、安全で快適な生活の場の形成を図っていく必要がある。さらに、このような巨大な都市圏において、人々が安全かつ快適に暮らすための都市経営の方策や環境保全のための様々な技術を生み出し、世界に発信する実践の場としての役割を果たしていく必要がある。

国民が求めるものも、量的拡大から質的向上へ、物の豊かさから心の豊かさへと変化している。これからの首都圏整備に当たっては、生活の高質化、環境の保全等、多様化・高度化する国民のニーズを満たす社会を実現していくことが必要である。

第2節 首都圏の現状と課題

1 これまでの首都圏整備

(1) 戦後から高度経済成長期における東京への集中

戦後の復興期を経て、高度経済成長の時期に、首都圏は東京への人口及び諸機能の著しい集中を経験し、東京中心部への一極依存構造を有する巨大な都市圏の形成を見た。このような諸機能の集中に伴う過密は、通勤混雑、長時間通勤、住宅問題、交通渋滞、環境問題、近郊緑地の蚕食等の大都市問題を引き起こし、居住者や企業の活動に大きな負担になっていたとともに、防災の観点からも大きな問題となっていた。

(2) 首都圏整備の経緯

このような首都圏における大都市圏問題に対して、昭和31年に首都圏整備法を制定し、首都圏整備計画及びそれに基づく施策を中心として積極的な取組を行ってきた。

昭和33年に策定された第1次首都圏基本計画、昭和43年に策定された第2次首都圏基本計画においては、経済の高度成長を背景とした大都市地域の膨張に対応するため、大都市への人口・産業の集中の抑制と計画的な市街地整備の展開、緑地空間との調和ある共存を目的として施策を推進してきた。昭和51年に策定された第3次首都圏基本計画においては、東京大都市圏における東京都心への一極依存形態を是正するため核都市を育成し、多極構造の広域都市複合体を形成するとともに、周辺地域においては従来の農業及び工業生産等に加え、業務、教育、文化等の諸機能の充実を図ることとした。

昭和61年に策定された第4次首都圏基本計画においては、東京大都市圏では東京都区部の一極依存構造を是正するため、業務核都市を中心に自立都市圏を形成し多核多圏域型の地域構造として再構築するとともに、周辺地域においては中核都市圏等を中心に諸機能の集積を促進し、地域相互の連携の強化と地域の自立性の向上を図ることとした。さらに、昭和63年には多極分散型国土形成促進法が制定され、4次計画において示された業務核都市の整備、国の行政機関等の移転等を推進してきた。

2 首都圏整備の現状と課題

以上のような首都圏整備の経緯を踏まえ、首都圏基本計画において考慮すべき首都圏の課題を整理すると、以下のとおりである。

なお、この計画期間中に首都圏は、人口が増加から減少に転ずるという大きな変化に直面することとなる。このことは、全体として見た場合には、過密の解消に対する効果もあるが、一方で地域間の不均衡の惹起や拡大、活力喪失の恐れ等、これまでの経験のみでは対応しきれない困難な状況を生み出すことも予想される。したがって、今後は常に首都圏内外の各地域の状況を一層注意深く把握し、きめ細かな政策の調整を繰り返し行うことが特に必要となる。

(1) 依然として大きな問題である過密、東京中心部への一極依存構造

これまでの取組の結果、住宅宅地の供給、交通体系の整備等には大きな成果を挙げてきたものの、依然として大都市問題の解決には至っていない状況にある。

東京への人口、諸機能の集中は緩和しつつあるものの、これまでの累積である集積は依然として大きく、また業務機能等諸機能の東京中心部への集中による影響も大きい。このため、都市的な利便性が高い一方、通勤混雑、長時間通勤、住宅問題、交通渋滞、環境問題等、様々な大都市問題は依然として深刻な状況にある。また、防災の観点からも、震災等の大災害時において我が国の多くの中核機能が同時に壊滅的な打撃を被る可能性をはらんでおり、国土構造上の大きな問題となっている。さらに、今後高齢化の進行、女性の社会進出が進むと見込まれる中で、諸機能の分散やテレワーク等による職住近接型の地域構造と、より快適な都市生活の実現が求められている。

このため、諸機能の分散を進め自立性の高い地域の形成を推進するとともに、都心部における居住機能の回復、長時間通勤や交通混雑の解消、都市の防災性の向上や都市の環境・アメニティに配慮した街づくり等を行い、快適な都市生活の実現と都市構造の抜本的な再編整備を行う「大都市のリノベーション」を推進する必要がある。

(2) 一層の取組が必要な自立性の高い地域の形成のための拠点整備

第4次首都圏基本計画で目指してきた東京大都市圏における多核多圏域型地域構造の形成については、一部で計画の目標に沿って進んでいる面もあり、自立都市圏の形成が図られつつあるが、残された課題も多い。

多核多圏域型地域構造への転換の戦略的役割を担う業務核都市の整備については、一部の都市で諸機能の集積が進行しつつあり、東京都区部への一極依存構造の是正に一定の効果があるものの、未だ育成途上の段階である。さらに、近年は一部に業務機能等の東京中心部への回帰の動きもみられる。

一方で、交通、情報通信体系の発達、個人の価値観の多様化や企業活動の情報化等により、企業立地や個人の居住、就業の場の選択の自由度が増してきており、東京都区部の近郊への諸機能の集積を進めるための社会的条件が充実しつつある。今後、地域の自立性を高めるため、各業務核都市等の個性と特色をいかした育成・整備を図るとともに、業務核都市相互のつながりや北関東地域を始め広域的な連携を強化していく必要がある。

また、東京都区部の近郊においては、業務核都市のほかにも地域における生活や諸活動

の拠点となっている都市が存在している。これらの都市における諸機能の集積を高めるとともに、他地域との連携を推進し、業務核都市を結ぶ軸に沿って地域の連携・交流を進めていくことが必要である。

(3) 北関東・山梨・関東東部地域における地域整備の新たな展開

北関東・山梨地域においては、県庁所在都市や一部の都市開発区域で、人口や就業の場、高次都市機能の集積が進みつつあり、自然や居住環境に恵まれた暮らしやすい地域が形成されてきたが、広域的な交通体系の軸からはずれた地域や中山間地域等では、人口や就業者数の減少がみられる。また、関東東部地域については、近年、人口増加や諸機能の集積が大きい都市が育ってきている。さらに、これまでは東京を中心とする放射方向の交通体系の下で、この地域が発展してきたが、今後は北関東自動車道等、地域を環状方向に結ぶ交通体系の整備により、新たな連携・交流の結節点としての発展の可能性が見えてきている。

これらの地域の整備に当たっては、東京大都市圏に対しての周辺地域という従来の位置づけを転換し、自立性の高い地域が相互に連携を進めていくという視点で整備を行う必要がある。

北関東、山梨地域の県庁所在都市等を中心とする中核都市圏については、地域の中心性を持ち、首都圏内外にわたる広域的な連携・交流の要としての機能を育成・整備するとともに、他の都市開発区域等についても、横断的な交通体系の下で連携の拠点として育成・整備を図ることが必要である。

さらに首都圏外周の中山間地域においても、首都圏にとってかけがえのない自然環境を提供しているとともに、圏域全体の水源地域としての機能を担っている等、その環境の保全と地域整備を首都圏全体で担うという視点から考えていくことが必要である。

(4) 都市空間の再編整備への取組の必要性

首都圏の各都市の既存の市街地は、諸活動の行われる場として重要な役割を担っている一方で、都市の円滑な活動を支える交通基盤施設の不足や公園緑地等の憩いの空間の不足、防災上危険な老朽木造密集市街地の存在等、急激な都市化の過程で生じた数多くの問題が未解決のまま残されている。さらに、近年は都市中心部や臨海部等における低・未利用地の発生や人口減少、諸施設の郊外部への立地等による中心市街地の衰退、空洞化等が進行している。

この計画期間中の前半には、自然増を中心とする緩やかな人口増加が見込まれる一方、後半には人口もピークを迎え、その後人口減少へ向かうと見込まれる。このような中で、これまでの人口、産業が東京に集中し、東京中心部の過密と近郊の市街地の拡大が発生していた時代から、集中の傾向が落ち着くとともに市街地の拡大が鈍化し、これら既存の市街地の抱える問題の解決に本格的に取り組むことができる時代を迎えつつある。

したがって今後は、従来からの施策である、当面の人口増を背景としてなお拡大するものと考えられる市街地への適切な対応と、これまでに形成された東京中心部への一極依存構造となっている都市構造の是正への取組を引き続き行うことに加え、人々の生活や諸活動が行われる場としての重要性が一層高まると考えられる既存の市街地を中心とした都市

空間の再編整備という課題に本格的に取り組んでいくことが必要であり、これら3つの側面から地域整備を行っていくことが必要である。

3 首都機能移転

首都機能移転は、国会を始めとする三権の中核機能を東京圏以外の地域に移転することにより、東京一極集中の是正、国土の災害対応力の強化、東京の潤いのある空間の回復に寄与するとともに、国政全般の改革と深く関わるものである。

首都機能移転は、国民の意識や価値観に密接にかかわるとともに、21世紀における我が国の在り方に大きな影響を与えるものであり、今後とも、首都機能移転の具体化に向けて積極的な検討を進めるとともに、国民の合意形成に向けて一層の取組が必要である。

第2章 首都圏の将来像

第1節 目標とする社会や生活の姿

1 我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備

首都圏は、国の内外から様々な人が訪れ、自分の可能性を試し、そして夢の実現に向けて活動していくことができる場である。また、国際化、情報化の急速な進展は、経済活動における世界規模での競争を激化させており、国際的に通用する公正で透明度の高い経済社会の仕組みの構築が課題となっている。このような背景を踏まえ、これからの首都圏整備においては、個人・組織による多様な経済的・社会的活動が展開しやすい場の形成が重要となる。

このため、事業展開のための魅力ある環境の整備を推進し、産業の国際的な競争力を強化する。さらに、個人の自由な主体的活動、起業家精神を評価し事業化に結びつけることによる付加価値の高い新産業の創出・育成や、テレワークを始めとした新たな就業形態による産業の創出を図る。

また、地域における生活環境、自然や文化の豊かさ、円滑で安全、快適な交通体系の形成等、都市の魅力を高めるとともに、適切な都市間競争の下で地域にあった諸機能の展開を図る。

2 個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現

個人の価値観、生活様式は多様化しており、自らの判断による活動を通じて自己実現を図る個人が増えつつある。また、交通、情報通信体系の発達により女性、高齢者を含めた個人の活動領域は、地域や国境の枠を越えて国内外に飛躍的に広がりつつあり、特に、情報通信手段の普及は個人の情報収集・蓄積・発信能力を高め、個人の社会的影響力は大きなものとなっている。また、このような情報化の進展に伴って、人々の生活の拠点となる地域社会も新たな段階を迎え、その在り方が問い直されるに至っている。

そのため、これからの首都圏整備においては、個人やNPO等の主体的・自発的活動を積極的に取り入れていく必要がある。そして、それらの活動をより充実させるためには、社会が個人の個性や創造力を重視する方向へ変化することが不可欠であり、また、就業、居住の選択自由度を高めるための各種施策やNPOの活動等の支援を実施し、特に女性、高齢者等について、その自由な社会的活動を妨げる諸要因の解消に努める。さらに、人々の主たる生活の拠点となる地域社会の意義を、情報化時代に対応して再構築していく必要がある。

3 環境と共生する首都圏の実現

持続可能な発展に対する認識や自然環境に対するニーズが高まる中、二酸化炭素排出量の削減等の地球環境問題への取組、人々の活動と地域環境との調和及び健康で快適な都市環境の形成が重要な課題となっている。このため、都市的、農業的、自然的土地利用の調

和、計画的な緑地の保全・創出、水環境・水循環の保全・回復、海域の自然環境の保全・創造、環境負荷の少ない交通体系の形成、リサイクル、省エネルギー対策等を総合的に進めることにより、環境負荷を低減し、自然循環を回復し、個人の健康、快適性の向上を重視した持続可能な社会を実現する地域整備とそれにふさわしい生活様式の創造を図る。

4 安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成

震災等の大規模災害に対して脆弱な首都圏の地域構造を改編するため、諸機能の分散や基盤施設の多重化によるリダンダンシーの確保（非常時の代替・補完手段の確保）、老朽木造密集市街地の解消を推進する。交通、情報、水、エネルギー等に係る施設の安全性向上、防災拠点の確保を図るとともに、市民活動との連携を重視する。また、地域のセキュリティの確保を図る。

通勤混雑、長時間通勤、低い居住水準等の大都市問題の解決を図り、居住に関する選択自由度を高めるため、都心部を都心居住にふさわしい住宅の供給や生活関連施設の整備等により、生活空間として再生するとともに、各地域において地域特性を踏まえ、暮らしやすい居住環境の整備を推進する。

人口・世帯構造の変化に伴い市街地の整備の重点を既存の市街地の再編整備に移す。また、障害者、高齢者、健常者等の区別なく、誰もが使えるよう配慮されたデザイン（ユニバーサルデザイン）による住宅、市街地の整備を推進するとともに、医療・福祉サービス、保育サービスの拡充を図る。良質な住宅ストックの形成・維持と住み替えの円滑化を図るとともに、地区計画等を活用して、市民社会共有の資産としての美しい街並みの形成を図る。また、特に、東京都心部においては、鉄道駅が世界に類を見ないほど高密度に配置され、大部分の地域が駅徒歩圏に含まれていることに着目し、駅を中心とした地域を単位としたまちづくりの在り方について検討する必要がある。

5 将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造

これまでの首都圏整備は、基盤施設の絶対的不足や東京への人口集中圧力に対応するため、基盤施設の量的拡大を着実にを行うことに主眼がおかれていた。一方、我が国は人口増加や経済成長を前提とした成長の時代から成熟の時代への大きな転換期を迎えている。したがって、今後の社会資本は、機能面で優れ、社会の多様なニーズに対応し、なおかつ維持管理が容易であることにより、世代を越えて効用が長期間にわたり十分に発揮されるよう整備を行うとともに、効果的、効率的に整備を推進する必要がある。これにより、我が国の中核圏としてふさわしい魅力や美しさを備えた圏域を50年、100年という時間をかけて築き蓄積し、これを共有の資産として将来の世代に引き継いでいくという基本的考え方に立って首都圏を創造していく。このため、官民一体となって総合的に社会資本の整備を推進することが必要である。成熟した社会に対応するため、既存のストックの有効活用や利用上の工夫、広域的な地域連携による効率的な施設の整備とその活用、地域レベルで見たマネジメント等に関する技術やノウハウの集積・体系化等により、様々な社会サービスをできる限り低廉なコストで効率的に供給・運営する必要がある。また、限られた投資を真に効果的なものとするため、社会資本の重点的、効率的な整備、ユニバーサルデザインによる施設整備等社会ニーズへの対応に努めるとともに、幅広い人々の参加による社会資

本整備を推進する。

広域的基盤施設の整備については、国際的な競争力の強化、首都圏内外の機能連携の推進、地域内の円滑で安全、快適な活動を支えるための交通、情報通信体系の整備を推進するとともに、首都圏での諸活動を支え居住する人々の快適な生活を確保するため、水供給体系、エネルギー供給体系、下水道・廃棄物処理体系の整備を推進する。

また、東京湾については、首都圏における物流、産業、生活等の多彩な諸活動を支える貴重な空間であり、自然環境としてかけがえのない資産であることから、適正な利用と保全を図る。

第2節 目指すべき地域構造

1 地域の構造の基本的方向

(1) 分散型ネットワーク構造の構築

(地域構造の改編の必要性)

首都圏における東京中心部への一極依存構造は、様々な形の大都市問題を引き起こしているだけでなく、東京中心部を頂点にそれへの依存という関係を通じて社会・経済の多くの側面や、さらには国民の意識にも様々な影響を与えている。

これに対し、国際化・情報化の進展、個人の価値観や生活様式の多様化等の変化を受け止め、活力に充ちた社会・経済の場を首都圏に築くため、また、環境との共生を実現し、安全、快適な生活の場としての首都圏を実現するため、そしてそのような首都圏を将来の世代へ引き継いでいくためには、東京中心部に大きく依存し、これを頂点とする地域構造を是正し、首都圏の各地域がそれぞれこのような社会、経済、居住の場としての価値をもって自立し、かつ相互に高密度で水平的なネットワークを形成していく地域の実現することが不可欠である。さらに、首都圏内の各地域が、全国各地との連携・交流を進め、首都圏に関連する地域相互の連携を進めることが必要である。

(目指すべき地域構造)

幸い、首都圏には、東京近郊における住宅地の外延的拡大の中で社会、経済の一定の拠点性のある都市が育ってきているとともに、北関東、山梨等の地域においても地域の中心となっている都市において拠点性の高まりがみられる。これらの拠点的な都市を連絡する交通体系については、従来より整備を推進してきた東京中心部に集中する放射状の路線に加えて、これらの都市を横断的につなぐ路線の整備を推進している。さらに、情報化の進展により、企業の立地の新たな展開や、テレワーク等の新しい就業形態の展開が進みつつある。

このような動きを最大限に押し進めることにより、特色ある都市機能が集積する拠点的な都市を中心に、業務、商業、文化、居住等の諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域を形成するとともに、それぞれが首都圏内の他の拠点や、さらには首都圏外の拠

点とも相互の連携・交流によって機能を分担し、補完し高めあう地域の構造を目指すこととする。このような「分散型ネットワーク構造」を形成することにより、大都市問題の解決を図るとともに、第1節で述べた社会や生活の姿を支える首都圏を実現する。

(2) 分散型ネットワークの拠点の育成と連携の推進

首都圏には、生活の中心や様々な機能を担う拠点となっている多数の都市が存在している。これらの都市は、それぞれ日常の生活から広域的な活動まで様々な機能を担っているが、その担う機能に応じて範囲が異なる圏域を形成し、それらが重層的に重なり合っ地域を構成している。分散型ネットワーク構造の形成に当たっては、これらの拠点において、それぞれの特性に応じた諸機能の集積を図ることにより、地域の自立性を高めるとともに、拠点相互の連携と機能補完により、さらに質の高い生活や諸活動の実現を支えていく。

この地域の拠点的な都市のうち、特に諸機能の集積が高く、広域的中心性を有する業務核都市、関東北部・内陸西部地域の中核都市圏を、全国的、首都圏全域にわたる広域的な機能を担い連携・交流の要となる「広域連携拠点」としてその育成・整備を図る。広域連携拠点の育成に当たっては、首都圏の諸機能の受け皿及び新たな活動が生まれる場として、都市の持っている既存の集積を活用しその魅力を高めるとともに、東京中心部からの諸機能の誘導や新たな機能立地を戦略的に推進し、国際、全国的な中枢機能の集積及び広範な地域を対象とする質の高い教育、文化、医療等の高次都市機能等の充実を推進する。このため、諸機能の受け皿として拠点的な新市街地の整備を進めるとともに、近年空洞化等の問題が発生している既存の市街地においても、既存ストックの有効利用と併せた再開発等の市街地整備を推進することにより都市空間の再編整備を積極的に推進し、高次の業務、商業、文化等の機能の集積を高める。さらに、広域連携拠点相互や他の拠点、他の地域との連携・交流を通してネットワークを形成し、集積した機能の広域的な波及を進める。

地域における生活や諸活動の中心としての機能を担う他の拠点的な都市については、その機能の集積を高めていくため「地域の拠点」として市街地の整備等を推進する。地域の拠点の育成に当たっては、地域における都市的サービスの向上を図るとともに、工業機能の集積や地域の特色ある産業の育成等を通して就業機会の向上を図り、拠点性を高めていく。このため、地域の特色に応じた産業の振興のための拠点となる市街地の整備を推進する。さらに、近年は中心市街地の空洞化等の問題が発生し、活力の低下や都市機能の発揮に支障をきたしていることから、既存の市街地の再整備を推進し中心市街地の活性化を進める。また、ニーズに応じた都市機能の提供が図られるよう広域連携拠点を始めとする様々な都市間との多様な地域連携を推進する。

これらの拠点間の連携・交流を推進するため、拠点相互間の連絡を可能とし、ネットワーク構造を支える交通、情報通信体系等広域的基盤施設の整備を推進する。

2 地域整備の基本的考え方

以上のような首都圏の目指すべき地域構造を踏まえて、首都圏を、「東京都市圏」、「関東北部地域」、「関東東部地域」、「内陸西部地域」及び「島しょ地域」の5つに分け、各地域の特性に応じて、地域の整備を推進する。さらに、各地域間で、相互に人、もの、情報等がより活発に行き来するように、地域間の連携を深めつつその密接な関係をバランス

よくいかすことにより、首都圏全体の分散型ネットワーク構造の形成を進めていく。

(1) 東京都市圏

「東京都市圏」は、東京中心部とその近郊等、すでに連坦した市街地が形成され、社会的に一体的な都市圏となっている、おおむね東京の通勤圏である既成市街地、近郊整備地帯等からなる地域であり、東京中心部への一極依存構造に伴う、長時間通勤、通勤混雑を始め様々な大都市問題が現れている地域である。そのため、広域連携拠点となる業務核都市への選択的分散と地域の拠点となっている都市における機能の集積の向上等により、自立性の高い地域の形成を図るとともに、交通、情報通信体系の整備等を通じて拠点間の連携及び関東北部地域の拠点等との連携を強化し、さらに東京中心部における居住の場の再生等を進めることにより、「都市構造の再編」を行い大都市のリノベーションを推進すべき地域である。

(東京中心部)

東京中心部においては、諸機能の選択的分散を進めながら、副都心等の多心型構造の形成を図るとともに、国際金融機能や高次の本社機能等この地域が担う機能を発揮するための都市空間の再編整備を推進する。また、バランスのとれた地域構造の実現のため、都心居住を一層積極的に推進する。

(近郊地域)

東京中心部の近郊の地域においては、東京中心部から環状の方向に拠点的な都市が帯状に連坦しており、それらの都市を「環状拠点都市群」として育成・整備を図るとともに、相互の連携を強化し、東京中心部との適切な機能分担を推進する。また、東京中心部に隣接する市街地等においては都市空間の再編整備を推進する。この地域では、業務機能等の都市機能集積を有し広域的な連携・交流の要となる広域連携拠点を業務核都市として育成・整備を図るとともに、交通の結節点等で生活や商業等の機能の集積がみられ地域の中心性を有している都市を、地域の拠点となる都市として育成・整備を図る。

このうち、東京都市圏西部は相当の機能集積を有する都市が環状方向に連なっており、それらが緊密に連携することによって、東京都市圏の都市構造の再編に大きな戦略的役割を果たし得る地域である。このため、この地域においては、広域連携拠点が連なり自立性の高い地域が連携した重層的かつ一体的な地域構造の形成を図るとともに、内陸西部地域や静岡方面との連携を進める。

また、東京都市圏北部・東部については放射状の交通体系に沿って拠点的な都市に集積が進みつつあるが、東京都市圏における業務等の機能分担を進めていく上で、環状方向の連携が課題となっている。今後は、広域連携拠点の育成を図り、諸機能の集積を高めるとともに、環状方向の連携を強化し、長期的には自立性の高い地域が連携した重層的な地域構造を目指し整備を進め、都市間の緑地の保全等自然環境との調和を図りつつ、東京都市圏西部から東部にいたる環状方向の拠点群の形成を図る。さらに、関東北部や関東東部地域との連携を進める。

東京湾沿岸域においては広域連携拠点や地域の拠点となっている都市相互の広域的な連

携を推進し、沿岸域の環状的なネットワークの形成を図るとともに、内陸の拠点との連携を進める。また、臨海部等においては、東京湾のもつ貴重な自然環境の保全と良好な環境の創造を図りつつ、都市空間の再編整備、産業の活性化等を総合的に推進する。

(2) 関東北部地域、関東東部地域、内陸西部地域

「関東北部地域」、「関東東部地域」、「内陸西部地域」においては、大きく2つの特色ある地域が存在する。

関東北部、関東東部、内陸西部地域の平野部等は、人口や諸機能が集積し、地域の中心として発展する都市が形成されてきた一方で、比較的周辺に農業的、自然的環境が残されている風土性豊かで魅力ある暮らしやすい地域となっている。そのため広域連携拠点として広域的な中心性を持っている中核都市圏や、地域の拠点となっている都市開発区域及び地方拠点都市地域の都市を中心に、自立性の高い地域の整備を推進するとともに、無秩序な市街地の外延化を防ぎ、秩序ある土地利用を守りつつ「都市的な活力と田園的な魅力を兼ね備えた地域の整備」を推進する。

また、この地域は、これまで東京都市圏からの放射状の広域的な交通体系に関連して地域が発展してきたが、今後は、それぞれの地域内の連携及び長野、静岡方面を含めて地域間の連携を進め、首都圏における大環状連携軸を形成するとともに、東京都市圏及び首都圏外の地域との連携を図る。

一方、首都圏周辺の自然的土地利用が卓越した地域は、住民の居住・就業の場であるとともに、首都圏の水源地域であり、かつ都市住民が自然を体験できる場としても重要な地域である。そのため、国土の保全という観点からも、国土保全施設の整備とともに、無秩序な開発を防止し、貴重な自然環境を保全することはもちろんであるが、その豊かな自然をいかした交流の場、自然の中で個人や企業が活動を行う場として「豊かな自然との交流をいかした地域の整備」を推進する。

1) 関東北部地域

「関東北部地域」は、東京都市圏に近接し、比較的農業的土地利用、自然的土地利用が残されている北関東3県等からなる地域であり、都市的な活力と田園的な魅力を兼ね備えた、自立性の高い地域の整備を推進する。

南部の平野部では、広域的な中心性を有する水戸市、宇都宮市、前橋市・高崎市を中心する中核都市圏を、広域的な連携・交流の要となる広域連携拠点として整備を推進する。また、これらの広域連携拠点の間には、商工業機能等特色ある産業、文化等の蓄積を有する地域の拠点となる都市群が連なって発展してきている。今後、これらの都市群の育成・整備を図るとともに、北関東自動車道に沿った都市群相互の連携や広域連携拠点となる都市との連携をより一層深めることにより、軸状に拠点が連携する地域を形成し、東北・北海道地域、日本海沿岸諸地域、さらには西日本諸地域との連携・交流の要としての役割を果たしていく。

また、山間部等では、豊かな自然を保全しつつ、それをいかしたレクリエーション等による交流の場として、また自然の中で個人や企業が活動する場として整備を推進する。

このため、都市開発区域、地方拠点都市地域等の施策を活用し、拠点の整備を推進し、

諸機能の集積及び新たな活動を育成するとともに、横断方向の交通体系の整備や従来からの放射状の交通体系の活用を図り、地域内及び各地域との連携を推進する。

2) 関東東部地域

「関東東部地域」は、東京都市圏に近接する一方、太平洋沿岸の自然的環境に恵まれた、都市、田園、自然、海洋資源といった地域特性が混在している茨城県東部・千葉県東部等からなる地域であり、都市と自然環境との調和を図りながら、自立性の高い地域の形成を図る。この地域では、首都圏中央連絡自動車道、東関東自動車道等に沿って位置する、地域の拠点となっている都市の育成・整備を図る。

このため、都市開発区域、地方拠点都市地域等の施策を活用し、拠点の整備を推進し、諸機能の分散及び新たな活動を育成する。さらに、国際空港、国際港湾との近接性をいかしつつ、国際交流、首都圏内外との連携・交流を深める。

3) 内陸西部地域

「内陸西部地域」は、自然的土地利用が卓越する等豊かな自然が残された山梨県等からなる地域であり、固有の自然を守りつつ、諸機能の集積を図ることによって、自立性の高い地域の形成を図る。この地域では、甲府市を中心とする中核都市圏を広域連携拠点として育成・整備を図り、また、地域の拠点となる都市の整備を推進する。

また、特に山岳等の恵まれた環境をいかし、広域的なレクリエーション機能の整備を推進する。さらに、長野県東部や静岡県中部をつなぐ南北の横断方向の交通体系の整備の下で、首都圏外の地域との連携・交流の強化を図る。

(3) 島しょ地域

「島しょ地域」は、美しい海洋や独特の生態系に代表される自然に恵まれた地域であり、また、これを取り巻く広大な海洋は、豊かな水産資源や観光資源をもたらすとともに、広域にわたる環境に大きな役割を果たしている。この地域は、交通、情報通信体系の整備を推進することにより、本土と島しょ及び島しょ相互間の連携・交流を強化するとともに、生活環境の改善を図り、地域の自立性を高める。

3 地域整備の推進に当たって

(1) 地域整備の推進方策

地域整備の推進に当たっては、それぞれの地域の状況に応じて既成市街地、近郊整備地帯、都市開発区域について講じられている施策を有効に活用するとともに、業務核都市制度等の積極的活用、交通、情報通信体系等広域的基盤施設の整備等を推進する。

これらの地域整備に当たっては、国において業務核都市の育成への支援や地域連携の推進への支援等を行うとともに、基幹的な基盤施設の整備を推進する。さらに、地域が自らの選択と責任で、地域の個性と特色ある地域整備を推進することが重要であり、地方公共団体が主体となって地域づくりを行うために地方分権を積極的に進め、諸権限の地方への委譲、必要な財源の確保等を行う。さらに、国と地方の適切な役割分担を踏まえつつ、広

域行政制度や協議組織等を活用し、地方公共団体間の連携、協力を推進するとともに、相互の調整を図っていく。

また、近年の地域づくりに対する住民の参加意識の高まりに応え、地域づくりにおける幅広い人々の参加と協力を進めるため、情報公開や意見を広く求め合意形成を図る仕組みづくりを推進する。

(既成市街地、近郊整備地帯、都市開発区域)

首都圏内においては首都圏整備法に基づき、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域が指定されている。これらを活用し、①既成市街地においては、諸機能の選択的分散を図りながら既存の市街地の整備改善を進め、②近郊整備地帯については、計画的に市街地を整備するとともに、緑地を保全し、③都市開発区域については、諸機能の集積を推進し、地域の中心的な役割を担う都市として育成を進めることにより地域の整備を推進する。

(業務核都市)

東京中心部における諸機能の過度の集中の是正、東京都市圏における諸機能の適正な配置を図るため整備を進めてきた業務核都市は、整備が進んでいる都市では、業務施設集積地区における基盤施設や中核的施設の完成により、業務の立地、諸機能の集積が進展しつつあり、東京一極依存構造の是正に一定の効果を上げてきた。

しかし、業務核都市は未だ整備途上の段階にあり、整備進捗状況も各都市で相当異なっている。業務核都市への民間企業の進出や中核的民間施設の整備に遅れが生ずる例もみられ、近年は、業務関連機能等が十分整備されていない等の理由により、一部で業務機能等の東京中心部への回帰の動きもみられる。

このような状況を踏まえ、今後、業務核都市については、引き続き東京都市圏における諸機能の適正な配置先としての役割を果たすとともに、自立性の高い地域の中心として、各都市の既存集積、立地、交通条件、自然環境等の特徴をいかした個性的で魅力ある都市を目指して整備を推進する。

また、業務核都市は広域的な連携・交流の拠点として、業務核都市相互や、関東北部、関東東部及び内陸西部地域の諸都市を含む首都圏内における各地域の拠点となっている都市との連携・交流、さらに首都圏外の各地域との連携・交流を図ることにより分散型ネットワーク構造を構成し、地域構造の改編を進めていく。

このため、各業務核都市においては、その整備状況に応じ、業務施設集積地区への業務機能の誘導を推進するとともに、業務及び従業者に関連する施設・サービスを充実させることにより、一層諸機能の集積を高め、就業の場として、成長産業を育てる場として、また、高次の都市的サービスの提供等の中心として重点的かつ戦略的に育成し、東京都市圏における広域的な従業地として熟成させていく。さらに、商業機能、文化・娯楽・居住等の生活機能を充実させるとともに、良好な市街地の形成、緑地の保全、円滑な諸活動を支える交通、情報通信体系等の広域的基盤施設の整備を推進し、広域的な地域の中心性を持った都市としての育成を図る。

(筑波研究学園都市)

筑波研究学園都市については、科学技術中枢拠点都市を目指し、研究開発機能の高い集積をいかし、国際的研究交流の拠点としての機能の充実や、先端的研究開発成果の起業化による新産業の創出・育成を図り、分散型ネットワークの拠点となる都市として整備を推進する。

(2) 分散型ネットワーク構造を支える広域的基盤施設整備

首都圏内の各地域や都市間の機能連携を強化し、業務核都市や関東北部地域等の中核都市圏からなる広域連携拠点の新たな展開を支援する交通、情報通信体系等、分散型ネットワーク構造を支える広域的基盤施設整備を推進し、東京一極依存構造から分散型ネットワーク構造への改編を図る。

首都圏の広域的交通体系については、放射方向の交通体系と組み合わせて機能すべき環状方向の交通体系の整備が遅れており、圏域内各地域や都市間の連携並びに、ネットワーク形成の効率性の視点から見た場合、十分に機能していない。このため、多様なニーズへの対応、複数の交通機関の連携等を図りながら環状方向の道路及び公共交通機関の整備を重点的に推進するとともに、地域内の活動の円滑化に資する交通体系の整備及び利便性の向上を推進する。また、テレワーク等の新しい就業形態による地域構造の改善を進めるため、情報通信体系の整備を推進する。

(3) 都市空間の再編整備の推進

広域連携拠点や地域の拠点においては、地域の中心としての拠点性を高めていくため、広域的基盤施設の整備と併せて、新たに機能の受け皿となる市街地の整備や、従来の活動の中心である既存の市街地の再整備を組み合わせ、都市の再構築を進めていく必要がある。

特に既存の市街地においては、老朽木造密集市街地の存在等に加え、近年は低・未利用地の発生や中心市街地における空洞化の進行等様々な問題が発生している。このため、成熟の時代を迎える中でこれまでに集積した既存のストックを改善・活用しながら、都市機能の更新及び都市基盤の整備を総合的に行う都市空間の再編整備を推進し、都市の活力を創出するとともに、多様な生活を支える場の形成を図っていくことが必要となっている。

(東京都市圏における都市空間の再編整備)

東京中心部及びその周辺の拠点的な都市の都心部や臨海部等においては、長期的・計画的な都市づくりの視点に立ち、産業構造の転換等により生じる低・未利用地等について、総合的な土地対策により有効活用・土地利用転換を進めるとともに、重点的な都市基盤の整備により、業務、商業、居住等の諸機能が調和した都市空間の形成やこれを活用した周辺の密集市街地の解消等を図る。さらに、地域構造の改編を担う幹線道路や鉄道等の整備と一体的に市街地整備を推進するとともに、既存建築物の維持更新を推進し、都市空間の再編を図る。特に、東京都心部においては必要な都市基盤の整備と併せて土地の有効利用を図りつつ都心居住を推進し、21世紀にふさわしい居住の場として既存の市街地を再生する。

また、既存の市街地の都市空間の再編整備により、過密や土地利用の不適切な混在によ

り悪化した都市環境の改善、老朽木造密集市街地の解消等による防災性の向上を図るとともに、美しさと魅力を兼ね備えた都市づくりを行う。

(諸都市における中心市街地の整備)

東京都市圏、関東北部地域等を通じて、広域連携拠点や地域の拠点となっている都市の中心部、さらにその他の中心・中小都市においても、人口の減少、高齢化の進展等による地域の消費購買力の低下や、交通網の整備等を背景とした大規模な商業施設の郊外立地等により、近年中心市街地における空洞化がみられる。このため、都市機能の集積・再配置を進めるための面整備事業や道路、公園、駐車場等の整備を推進するとともに、商業活性化のための商業施設等の整備や都市型新事業の立地促進のための施設の整備を推進し、さらに、公共交通機関の利便性の増進、電気通信の高度化等を推進することにより、都市的魅力を創出し、その活性化を図る。

(4) 新しい首都圏整備体系の確立

現在の首都圏整備体系は、昭和 31 年に制定された首都圏整備法を始めとして関連諸法令の制定により構築され、これに基づく諸政策により整備が進められてきた。今日においては、人口や諸機能の集積に伴う過密の問題や一極依存構造は依然として大きな問題である一方で、国際化・情報化の進展、高齢化・少子化の進行、環境意識の高まり、右肩上がりの成長の時代から成熟の時代への変化等に対応した経済社会の大きな構造転換が求められているほか、地方分権、行政改革等の諸改革への対応等が求められている。

新しい全国総合開発計画においては、21 世紀に向けた新たな要請にこたえ得る国土計画体系の確立を目指すこととしており、今後、国土計画体系の中での首都圏基本計画の在り方の検討を踏まえ、首都圏整備法体系に基づく諸政策についても所要の検討を行っていく必要がある。

第 3 節 人口規模等の将来見通し

1 人口

(1) 首都圏の人口

我が国の人口が2007年を頂点に減少に転じると予想される中で、首都圏の人口については、他圏域からの流入が減少し、自然増を中心に人口が増加している現状を踏まえて、全国における分散施策や地方振興施策を含む各般の国土政策を推進することを前提に人口推計を行い、1995年の約 4,040万人から2011年に約 4,190万人に達したのち減少に転じ、2015年には1995年と比べて約 140万人増の約 4,180万人となると見込む。

(2) 年齢別構成

首都圏における生産年齢人口（15～64歳）は、1995年の約 2,940万人から2015年には約 2,590万人に減少し、年少人口（0～14歳）は、1995年の約610万人から2015年には約 580

万人にやや減少すると見込む。老年人口（65歳以上）は、1995年の約 500万人から2015年には約 1,010万人に急増すると見込む。

(3) 一般世帯数

首都圏における一般世帯数は、1995年の約1,480万世帯から2015年の約 1,770万世帯に増加し、1世帯あたり人員は、1995年の2.73から2015年の2.35へと減少して世帯の小規模化が進むと見込む。単独世帯が急増し、特に、高齢化の進展とあいまって、高齢単独世帯（世帯主が65歳以上の単独世帯）は、1995年の約60万世帯から2015年の約190万世帯に急増すると見込む。

2 就業者数

(1) 首都圏の労働力人口、就業者数

首都圏における1995年の労働力人口は約 2,210万人（うち女性約 840万人）であるが、現在の労働力率が変わらないとすれば、2015年においては、高齢化の進行により約75万人（女性約60万人）減少すると見込まれる。これに対し、働く能力と意思がありながらこれまで就業機会に恵まれなかった女性や高齢者の労働力率が上昇することにより、男女それぞれ減少分を補い、2015年において、少なくとも1995年と同程度の約 2,210万人（うち女性約840万人）が維持されると見込む。このうち65才以上の労働力人口は、1995年の約130万人（労働力人口に占める割合6%、うち女性約40万人）から、2015年には約300万人（14%、女性約 100万人）へと2倍以上に増加すると見込む。この場合、業務等の諸機能の分散やテレワークの推進等により、高齢者、女性が自宅の近傍で就業の場が得られる職住近接が実現されるとともに、就業形態の多様化により選択肢を広げていくことが不可欠である。

この労働力人口の推計を踏まえた上で、労働力人口に占める就業者数の割合を1995年と同程度（95.6%）と想定し、首都圏における就業者数及び従業者数は、2015年においても1995年と同程度の約 2,120万人が維持されると見込む。

(2) オフィスワーカー数

産業構造の転換等により、オフィスワーカー数は、首都圏において、1995年の約 820万人から2015年の約 880万人に増加すると見込む。

(3) テレワーク型就業者数

今後、個人の価値観の多様化や支援施策の充実等により、オフィスワーカーの間でサテライトオフィス勤務や在宅勤務を行うテレワークが普及することを前提に試算を行うと、首都圏におけるテレワーク型就業者数（テレワークを週1回以上実施している就業者数）は、1995年で約13万人（就業者数の0.6%）から2015年で約340万人（16%）に急増する。

これにより交通混雑の緩和や延べ通勤時間の減少等が期待され、生活者の負担を軽減するとともに、可処分時間の増大等の結果として、直接的間接的に大きな経済効果をもたらすことが期待される。

第3章 首都圏の将来像実現のための施策

第1節 我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備

地球規模での国際化、情報化の急速な進展は、経済活動における世界規模での競争を激化させている。首都圏が、引き続き我が国の発展に寄与し、世界の中核都市としての役割を担っていくためには、経済社会構造の改革を行うとともに、地域が生活環境、自然環境、文化の豊かさ、交通、情報通信体系の質の高さ等、多様な魅力を持ち、様々な活動が行われやすい場の整備が重要であり、そのため以下のような施策を行うことが必要である。

1 国際的な魅力を備えた事業環境の形成

(1) 事業展開のための魅力ある環境づくり

企業が世界的な視野の下で立地する国・地域を選択する中で、首都圏における経済活力の維持と雇用の安定を確保するため、規制緩和の推進等による自由な事業環境の整備や高コスト構造の是正及び産業基盤の整備等により、利便性・効率性が高く、国際的にも魅力のある事業環境の整備を推進する。

特に、外資系企業の参入や専門的職種の外国人の就業は、企業間及び企業内での活発な競争を促し、優れた経営手法、斬新な視点の導入等を通じて、我が国産業全体の生産性向上や技術水準の向上等をもたらす場合もあるため、各地域がそれぞれの特徴をいかした立地環境の整備や支援制度の創設、外国人にとっても暮らしやすい生活・居住・教育環境の整備等を推進する。

また、取り分け、市街地に立地する工場については、地域社会の一員であるとの自覚の下、工場見学、緑地・レクリエーション施設等の市民開放等を通じて、「ものづくり」への理解を深めるとともに、老朽化施設の更新等による環境改善を通じて、地域と共存できる工場を目指し、自ら良好な事業環境の確保に努めていくこととする。

(2) 新たな産業の育成

首都圏における製造業は、新しい技術や製品を生み出す基盤となる研究・開発・試作等の機能の比重を高めており、相互に有機的なネットワークを形成することにより、高付加価値の製品生産を行っている。これらの製造業の集積は、新規産業の苗床としての機能を有しており、この機能の維持・活性化を図ることにより新たな産業の創出・育成を推進する。

一方、サービス業については、種々の事業活動、都市活動の集中する首都圏の特性を反映し、情報サービス関連、事業所向けサービス関連、医療・福祉関連、文化芸術関連等の分野において質の高い新たなサービスの提供を図る。

また、個人の自由な主体的活動、起業家精神を高く評価し、資金供給の円滑化等、創業時支援を図ることによってベンチャー企業の創出・育成、SOHOを始めとした新たな就

業形態による産業の創出を図る。

2 活力創出に資する諸機能の展開

(1) 政治・行政機能

東京中心部における人口及び行政、経済等に関する機能の過度の集中の是正に資するため、埼玉県大宮・与野・浦和地区への集团的移転を始め業務核都市等への国の行政機関等の移転等を引き続き積極的に推進する。

また、一極集中を排除し、多極分散型国土の形成に資するとともに、地震等の大規模災害に対する脆弱性を克服するため、首都機能の東京圏外への移転の具体化について引き続き積極的に検討を行う。

(2) 業務機能

業務機能は、産業構造の転換が進む中で一層その重要性を高めていくと見込まれる。近年、企業立地や就業形態の多様化の萌芽が見られるものの、業務機能は依然として都区部を中心とした一極依存構造となっている。このため、引き続き都区部から業務核都市等への分散を進めるとともに、都区部と業務核都市との間及び業務核都市相互間の連携・機能分担の促進や、多様な人材や大学等の存在に支えられたコンテンツ産業等の情報関連業務等、新たな成長産業の展開の支援を図る。また、テレワークによるサテライトオフィス勤務・在宅勤務等、多様な就業形態の推進により分散型ネットワーク構造の実現を図る。

さらに、関東北部、関東東部、内陸西部地域において、分散型ネットワークの拠点となる中核都市圏等を中心に、豊かな自然環境と東京への近接性を生かした業務集積の高度化を図る。

(3) 交流・文化機能

ボーダーレス化の進展、交通、情報通信体系の発達により、個人、企業、NPO等の活動領域は、国内外に飛躍的に広がりつつあり、それらの多様な主体の集積が著しい首都圏においては、特に、その交流ニーズの高まりを見せている。このため、一層の交通、情報通信基盤施設整備を推進するとともに、国際会議・見本市会場、大学等教育研修施設、文化施設等、交流のための場づくりをその運営方式にも留意しつつ推進する。

また、文化は、人々の生活を精神的に豊かにし、同時に誇りを持てるまちづくりに欠かせないものであり、住民が身近に文化に接することができ、個性豊かな文化活動を活発に行なうことができる環境整備が重要である。首都圏においては、我が国を代表する都市文化の象徴となる先端的かつ創造的な文化機能の形成、地域文化の維持・創造とその発信、個人の自主的な芸術文化活動等が一層可能となる環境整備が求められている。このため、文化・歴史資源、自然資源等の地域特性を踏まえ、文化施設等について活用方策に留意しながら計画的整備を推進し、その文化機能の維持・向上を図る。

(4) 工業機能

経済のグローバル化に伴う国際競争の激化及び工程間・製品間分業の一層の深化が進展

する中で、首都圏の工業機能の立地選別が更に進むものと見込まれている。研究・開発・試作機能の充実、高度な加工技術、高質な人材、関連情報の集積、大規模市場への近接性という面で立地優位性を有する首都圏においては、今後とも新しい技術や製品の生産、市場ニーズに対応した製品生産、新規産業の創出・育成等の機能を担っていくものと見込まれる。

したがって、工業機能については既成市街地における過度の集中抑制、機能に応じた他地域への分散に配慮しつつ、上記の機能を十分に発揮できるような事業環境の整備を通じて、活力ある製造業の構築と国際競争力の強化を図る。

また、既成市街地における工業機能の再編整備を推進するとともに、近郊整備地帯及び都市開発区域において広域的交通基盤施設の整備等に併せ、研究開発機能、業務機能、物流機能等と連携した工業団地の整備を推進する。

(5) 研究開発機能

我が国が「科学技術創造立国」を指向し、人類共有の知的資産の創出、内外の諸課題への対応及び経済発展基盤の拡大への国際的責務を果たしていくためには、独創的かつ先端的で世界に誇りうる成果を生み出す研究開発機能の一層の強化が必要である。

首都圏には、筑波研究学園都市を始めとして国際的にも有数の高度な研究開発拠点が存在している。これらの研究開発拠点等を中心に、産学官の研究交流の活性化、研究開発型の製造業や研究支援サービス業等の適正な立地、自然豊かなゆとりある生活・居住環境の整備等を推進することにより、世界中から優秀な人材が集まる高度な研究開発拠点地域の整備を図る。また、これらの拠点地域における研究開発成果を効果的かつ円滑に製品化に結びつけるための制度、資金面を含めた支援等の積極的な活用により、新たな産業の創出・育成を推進する。

(6) 大学等高等教育機能

今後とも国際競争力の維持向上を図る上で重要な役割を果たす首都圏における大学等高等教育機関（以下「大学等」という）については、世界水準の知識を有する優れた研究者や高度な専門的知識を持つ人材を養成する機関としての役割が期待されている。このため、大学機能の再編と高度化を図る中で、大学院の質的向上や特に企業の集積する都市部において社会人が再び大学等へ入学に必要な知識・技術の修得を行うリカレント教育を推進する。また、高齢化、高学歴化等に伴い生涯学習に対するニーズに対応した公開講座の実施等、地域住民に開かれたコミュニティーカレッジ的な社会的サービス機能の向上を図る。さらに、大学等有する高度な技術や研究成果を民間事業者等へ移転するリエゾン機能を整備し、産学官の連携や大学間等の交流を通して、地域における産業の活性化や新産業の育成支援を推進する。

また、大学等の新增設や移転が行われた地域では、大学等と地域住民、行政等との連携・協力により都市的サービス機能、居住機能、研究機能等が充実したカレッジタウンとも言うべき大学等を核としたまちづくりをさらに推進する。

(7) 商業機能

商業については、多様化・高度化する消費者ニーズに的確に対応した商品・サービスの提供や地域社会との融和の中で事業展開を進めることが重要である。

また、商店街を始めとする中心市街地における商業集積は、商業機能だけでなく人々が集いにぎわう暮らしの広場として、また地域の文化・伝統の保持・振興等地域コミュニティの核としての役割を果たしていることから、その整備を地方公共団体等の自主性をいかしたまちづくりの一環として行うことにより、その活性化を推進する。

(8) 交通・物流機能

交通機能は、交流や生活、経済活動等の基盤となるものであり、首都圏の活力を創出するために大きな役割を果たすものである。

このため、国内外の交流や圏域内の連携、都市内の活動を支える機能として、円滑で安全、快適な交通体系の形成を図る。その際には、情報通信技術等の活用、高齢者等の社会参加、防災、省エネルギー問題、良好な環境の形成等への配慮といった多様なニーズにも対応しつつ、推進する。

また、物流は、経済のグローバル化の進展による国際的な大競争時代の到来、物流に対する国民ニーズの高度化・多様化等の環境変化に対応し、物流効率化、コスト縮減等に資するよう物流機能の高度化・高付加価値化を図ることが必要である。このため、高規格幹線道路等分散型ネットワーク構造を支える交通体系、交通結節点を中心とする物流拠点、増大する輸入貨物に対応した国際海上コンテナターミナル等の社会資本等の整備を推進するとともに、各種輸送機関が相互に連携した交通体系を確立するマルチモーダル施策を推進する。さらに、物流分野の電子商取引や国際物流諸手続のワンストップサービス化、物流機器や情報コード等の国際標準化等、物流システムの高度化に関する施策を講じていく。

(9) 農林水産業機能

農業については、消費地に近接する立地条件をいかして、特に東京都市圏では、施設野菜、花き等を中心とした収益性の高い農業を確立し、関東北部地域、関東東部地域、内陸西部地域及び島しょ地域では、米、野菜、果樹等地域特性に応じた農業を展開する等食料供給基地としての機能を強化する。このため、優良農地・農業用水の確保、地力の維持増進等農業生産基盤の充実及び生産技術・経営能力に優れた担い手の確保・育成を図ること等により、安全な食料を安定的に供給する場の形成を図る。

また、農業は食料の供給機能に加え、首都圏の良好な環境を維持・形成する機能等、多様かつ重要な意義・役割を有していることから、都市住民にとっても心に憩いと安らぎを与える貴重な景観である田園風景等農村環境の維持・回復を図るため、農業基盤や農村の整備を推進するとともに、都市住民がこのような良好な環境にふれる機会を増やすため、都市と農村の交流を一層推進する。さらに、都市住民等のニーズに応え、農地の多面的利用を推進するとの観点から、市民農園、体験農園等の整備、普及を図るとともに、蚕食的な農地の減少を防止しつつ、美しさと魅力を備えた地域づくりを推進するため、農業的土地利用と都市的土地利用の調和が図られた計画的土地利用を推進する。

林業については、流域を基本単位として、上下流関係者の連携の下、森林整備、木材の

生産、加工・流通等一体的に取り組む森林の流域管理システムを推進する。このため、林家等林業経営体の経営基盤の強化、森林組合等林業事業体の育成等を推進し、担い手の確保・育成を図るとともに、林道、作業道の整備と森林整備を一体的に推進し、さらに、需要者の住宅等への要請等に応じ、安定した品質の製品を低コストで適時適量供給し得る効率的な木材供給体制の整備を図る。

また、森林の有する水源かん養、山地災害の防止及び保健文化等公益的機能の高度な発揮を図るため、森林の整備・管理を計画的に推進するとともに、森林づくりへの都市住民等の参画等都市との交流・連携や上下流連携による森林整備等を積極的に推進していく必要がある。

水産業については、水産資源の持続的利用のために、生産性の高い沿岸漁場の確保や漁場環境の維持・向上を図り、国際的な新海洋秩序の下での水産資源の管理を積極的に推進するとともに、担い手を確保するため、労働環境の改善、新規参入を促す就職情報の提供等の施策を展開する。また、水産物の加工・販売、マリンレジャー、民宿等海に関連する産業の複合化や一層の振興を図り、漁村地域の活性化を支援する。さらに、主要な漁港において、陸揚げ・流通機能の高度化、漁獲量管理機能の強化等に資する施設の整備を推進する。

これらの生産基盤の整備と併せて、食品に対する消費者ニーズの多様化、外食産業等大型需要者ニーズの増大、農協合併等による産地の大型化の進展、生鮮食料品等の流通チャンネルの多元化と市場外流通の進展等に対応し得る卸売市場機能等の計画的整備を推進する。

第2節 個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現

交通、情報通信体系の発達等により個人の情報収集・蓄積・発信能力は高まり、個人の社会的影響力は大きくなっている。今後の首都圏整備においては、個人、NPOの活動を積極的に取り入れるとともに、NPOの活動の支援、また、女性、高齢者等の社会的活動を妨げる諸要因への対応等を実施していく必要がある。

1 個人主体の社会的活動の活発化

情報化、国際化の進展により個人単位の活動の社会的影響力が増大し、また、価値観の多様化により個人主体の社会的な活動を行う団体等、NPOの活動が活発化しており、これら個人主体の多様な活動を支援する必要がある。

(1) 個人単位の活動の活発化

情報化、国際化の著しい進展は、人々の生活や意識、社会の在り方を大きく変えようとしている。インターネットに代表される高度情報化の進展等により、個人の活動は時間的、空間的に世界規模で飛躍的に増大し、交流の機会が質的、量的に拡大する。

また、交通、情報通信体系の発達等により、個人は容易に国境を越えて活動の場を求めることができるようになり、海外の個人等も活動の場を我が国に求めてくる。

これらの結果、個人単位での人間関係の拡大、知識量の蓄積が進み、今までマスメディア、企業、行政の既存の組織が独占してきた情報発信・蓄積機能、世論形成機能を個人が発揮できるようになる。

このように、個人の果たす役割が大きくなる中で、これからの首都圏整備においては、個人の主体的活動の一層の活発化が期待されており、個人レベルでの情報化、国際化を一層推進する必要がある。

このため、利便性の高く、扱いの容易な情報通信体系の整備を推進するとともに、行政機関、民間企業等からの積極的な情報提供を推進し、個人が各種の情報を積極的に活用できるような情報環境の整備を推進する。

(2) NPOの活発化

個人の価値観の多様化、経済的豊かさの実現、時間的ゆとりの増大等に伴い、NPOの多様な社会的活動が活発化しており、その動きは加速していくと考えられる。

今日、NPOは行政と連携し、さらには、その補完を行うこと、また、企業と並び経済活動を行うことを通じて社会的ニーズへの対応をするに至ったものまで多種多様であり、今後、このようなNPOの社会における役割はますます増大するものと考えられる。

また、NPOは市町村の枠組みを越えて自由に活動することが可能である。さらに、各団体の活動内容については、時宜に応じて、身近な住環境の整備やまちづくりから国際的な交流活動まで幅広いものとすることも、また、一つに特化することも可能である等極めて柔軟であることから、諸課題への対応能力は極めて高い。

NPOの多種多様な活動は、直接、間接的に地域の活性化や魅力あるまちづくりに貢献することが多いため、地域に根ざした足腰の強い首都圏整備を推進するという観点からも、その支援策として組織運営のノウハウ等を持った人材の育成、公共の空間や施設の柔軟な提供、あるいはそれらを支える政策的な支援方策の充実等が必要である。

(3) テレワーク等による就業形態の多様化

個人の価値観の多様化に伴い就業意識も変化していく中、就業形態を個人の価値観、ライフスタイルによって選べるよう選択肢を広げる必要がある。このためには、起業・就職・転職の可能性が広がるよう新しい技術、技能、資格獲得等社会人向けキャリアアップのための高等教育等が必要である。

また、都心居住の推進や業務機能の分散等による職住近接型の就業及び居住を推進する。さらに、個人のライフスタイルに応じた就業の選択肢を広げ、業務機能の東京中心部への一極依存構造を是正し首都圏全体を分散型ネットワークへ改編する上で大きな原動力ともなりうるSOHO・テレワーク等を、それらの抱える諸問題に対処しつつ、テレワークセンターの整備等を通じて推進する。

2 女性・高齢者等の社会的活動の支援

女性、高齢者等については、その社会的活動を妨げる諸要因への対応を図った上で、その自由な活動を支援する必要がある。

(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・介護等のため就業の機会に恵まれない女性が多く居住している。そのため男女が平等の立場で社会に参画できるよう、人々の意識や社会構造の変革を進める必要があり、特に、次世代の育成は、母親だけではなく家族と社会が一体となって担うべき責務と認識することが必要である。

このような中、就業等の社会生活と育児等の家庭生活を両立する上での時間的制約を軽減するため、多様な保育ニーズに対応した施設の整備を推進するとともに、SOHO・テレワーク等就業形態の多様化を、それらの抱える諸問題に対処しつつ推進する。さらに、これらの多様な就業形態の実現に資するよう専門的知識や技能の修得だけでなく、就業意欲の啓発や起業家支援を含めた多彩な教育機会の拡充を推進する。

(2) 高齢者等の社会参加の支援

首都圏においては、団塊の世代の高齢化に伴い急激に高齢化が進展する。そのような中、長期にわたる就業経験を経て多様な知識・技術を身につけた高齢者が増加する。しかし、国民の長寿化に対し雇用形態の変化が遅れており、これからは、就業意欲のある高齢者が就業しやすい環境整備と就業機会の確保を図ることが必要である。このことは、人口減少局面に向かう中、専門的・技術的職業の就業者を確保する観点からも重要である。

一方、高齢者を中心に可処分時間が増大すると見込まれ、高齢者の積極的な活動を誘発し、地域社会の活性化や高齢者自身の生きがいづくりにつながるよう地域の文化継承活動等の高齢者の活動を支援する。

また、障害者が健常者と地域の中でともに活動し、普通の生活を営めるような社会を構築する必要がある。

さらに、高齢者等が安全で安心して活動できる環境の整備等により、高齢者、障害者等様々な人々の社会参加を可能とするため、民間・公共施設において、バリアフリー化を推進するとともに、安全かつ円滑な移動の確保のために、公共交通機関や自転車、歩行者のための施設の整備を図るとともに、駅におけるエレベーター等の整備、幅の広い歩道の整備、リフト付きバス等の導入等道路空間、公共交通機関のバリアフリー化を推進する。

そして、高齢者介護サービスの一層の充実や適切な福祉器具の普及による高齢者や障害者の暮らしの安全性・利便性の向上を図る必要がある。

(3) 外国人の自由な活動を可能とする環境づくり

国際化の進展とともに、海外から我が国に活動の場を求めてくる外国人が増加すると考えられる。そのため、これからの首都圏整備においては、それらの外国人による活動の障害とならない、さらには外国人にとっても暮らしやすいまちづくりを進めるとともに、異文化への理解を深める教育等の充実により、コミュニケーションの円滑化を図る必要がある。その一方、日本の歴史、文化、習慣等、日本の姿を海外に向け発信することも必要である。

3 多様な主体の参加による首都圏づくり

これからの社会における個人、NPOの果たす役割は極めて重要であり、これからの首都圏整備においては、国、地方公共団体、企業だけでなく、個人、NPOの果たす役割が大きくなる。そのため、個人、NPOにとって身近で接触しやすい地方公共団体の主体性を強化し、さらに、それらの意思を積極的にくみ取ることによりその施策に積極的に反映させることによって、個人、NPOの首都圏づくりへの参加を推進していくことが必要である。

第3節 環境と共生する首都圏の実現

環境負荷の低減、自然循環の回復及び個人の健康と快適性の向上を重視した持続可能な社会を実現する地域整備を進めるとともに、それにふさわしい生活様式の創造を図る。このため、地域整備に係る事業の実施に際して環境保全に関する各種計画との連携を図り、環境影響評価等を適切に実施するとともに、以下のような施策が必要である。

1 水と緑の保全・創出

(1) 都市的、農業的、自然的土地利用の調和

これまで首都圏では、人口増加に伴う市街地の拡大により、都市的土地利用が拡大してきた。今後は、人口が増加から減少に転じ、市街化圧力が低下することを踏まえ、都市的、農業的、自然的土地利用の調和を図る必要がある。

このため、市街化のポテンシャルの高い地域においては、土地利用関係制度の一層の活用等により、都市的土地利用と農業的、自然的土地利用の適切な配置、組み合わせを図るとともに、開発に当たっては、自然環境の保全に努める等環境への影響の最小化を図る。また、都市部においては計画的開発への誘導を図り、農地も含めた緑地の適切な保全・創出を図るとともに、既存の市街地の合理的な土地利用を進め、都市の無秩序な外延的拡大を抑制する。

(2) 自然環境の保全・再生

自然環境は、生物多様性の保全や人と自然とのふれあいの空間等として大きな機能を有しており、特に都市的土地利用が拡大した首都圏においては重要な存在であるが、その減少等が懸念されており、緑の回廊等の様々なレベルの生態系のまとまりを考慮した生態系ネットワークの形成等を目指すことが求められる。

このため、森林等の有する公益的な機能を踏まえ、保安林等により森林の保全整備を図るとともに、自然環境保全地域や自然公園地域等により首都圏の優れた自然環境・景観の保全を図る。健全で持続的な環境を形成するため、自然との共生の視点、地域住民や民間団体の主体的な活動との協調に配慮しつつ、環境教育・環境学習の取組や生物の生息場所であるビオトープの整備等による幅広い自然環境の保全・再生を推進する。

また、地域整備に係る事業の実施に際して、自然環境の保全を図るには、環境影響評価

の実施等を通じて、保全すべき場所の改変を避け、あるいは、これを最小にする等の対策を優先しつつ、適切な対策を講ずる必要がある。

(3) 緑地の保全・創出

緑地は、二酸化炭素の吸収や大気の浄化、野生生物の生息環境の確保、水源のかん養、土砂災害の緩衝作用、ヒートアイランド現象の緩和にみられる微気象の調整、市街地の無秩序な拡大の抑制等の機能を有し、地球環境問題への対応や国土保全、都市環境の改善等に大きな役割を果たしている。また、我が国固有の文化や地域の有する個性の形成において重要な位置付けを有する景観の構成要素、自然とのふれあいの空間等として、人と自然が共生した健康で快適な環境づくりにおいてかけがえのない存在である。

しかしながら、首都圏における緑地は、市街化の進行等によりほぼ全域で減少しており、都市近郊の里山林等においては維持管理の低下による荒廃や宅地化の圧力による分断がみられる等の課題もある。

このため、河川や沿岸域との連携による広域レベルでの緑の骨格・回廊の確保や「風の道」となる水と緑のネットワークの形成、都市間や計画的開発地における緑地の確保と効果的な配置、市民緑地制度等による民有緑地の保全、NPOや企業との連携・支援等の観点を踏まえ、関東平野に広がる市街地の外縁部にある連坦性の高い樹林地、市街化が進んだ地域に残された里山林等や市民農園を含む都市内農用地の保全、都市公園の整備等、地域の特性に応じた緑地の量的確保、質的向上を計画的に推進する。

(4) 水環境・水循環の保全・回復

首都圏では、急速な都市化の進展に伴う水需要量の増加や雨水の不浸透域の拡大等により、通常時の河川流量の減少や流域における保水・遊水機能の低下等水循環が悪化する傾向が強まっている。同時に、首都圏では多くの水辺空間が消失し、かつ、残された貴重な水辺も水質悪化等により、景観や生態系が劣化し、親水性が悪化している場合がある。一方で、水辺の持つ気候緩和、生態系保全等の諸機能の再評価から、その重要性に対する認識が高まっている。

このため、流域及び関連する水利用地域や氾濫原を一体とした流域圏において、健全な水循環の確保、水環境の保全・回復に向けて総合的な取組を推進する。

健全な水循環の確保については、節水機器の普及による水需要の抑制、都市内での雨水利用や水の再生利用等による水資源の有効利用を推進するとともに、必要な水資源開発を環境保全に配慮しつつ計画的に推進し、豊かな河川流量を確保する。また、雨水浸透等による地下水かん養を推進する。さらに、森林の持つ水源かん養機能を適切に発揮させるため、下流住民等関係者の合意に基づいた連携による、流域ごとの特性を踏まえた森林整備のための取組を推進する。

水環境の保全・回復については、上流から河口まで多様性と連続性を持った環境条件を確保・創出するために、自然の広がりや生態系を保全しつつ、多自然型の水辺空間整備等を推進する。また、東京湾、霞ヶ浦等の閉鎖性水域、上水道水源となっている河川等の水質を保全するために、河川等における浄化対策や下水の高度処理等を推進する。さらに、水辺の持つ気候緩和、生態系保全等の機能を効果的に発揮させるために、上

流部から下流部に至る地域が、緑地、水路、河川等の整備を連携して行い、それらのネットワーク化を推進する。また、水路等を潤す環境用水として、汚水処理水、雨水等の有効利用を推進し、都市内に清流を甦らせること等により、親水性の向上を図る。その際に、生物調査、緑地管理等への市民の自発的な参画を促進し、行政と市民活動との連携を推進する。

2 環境負荷の低減

(1) 省エネルギー等

人口、産業等諸機能が集中し、活発な社会経済活動を展開している首都圏は、エネルギーの大消費地としての性格も有しており、二酸化炭素の排出抑制等、環境負荷の低減に資するため、省エネルギーへの取組が他地域以上に必要な地域である。

産業部門のエネルギー消費量については、市場ニーズに対応した製品の高品質化、多品種少量生産の進展等により近年増加基調にある。このため、エネルギー消費量の大きい工場を中心に経済的、技術的に可能な最高水準の省エネルギー設備の導入、省エネルギーに資する廃棄物の再生利用及び廃棄物のエネルギー源としての利用、高性能の省エネルギー機器の技術開発等を積極的に推進する。

民生部門のエネルギー消費量については、国民生活の利便性・快適性の追求、OA化の進展等の要因により一貫して増大傾向にある。このため、家電・OA機器等のエネルギー消費効率の向上、住宅・建築物の省エネルギー化、自然エネルギー・コージェネレーション等の有効利用を推進するとともに、国民一人一人が深い理解の下、省エネルギーに資する行動が実践できるよう広報活動の強化を図る。

また、電力負荷平準化対策を推進するとともに、都市構造や地域構造の改編、就業形態の多様化等によるヒートアイランド化の抑制や通勤交通の削減を図る。

(2) 環境負荷の少ない交通体系の形成

各交通部門の、省エネルギー、低公害化と、適正な競争と利用者の自由な選択を通じた、エネルギー効率に優れ、環境への負荷の少ない交通機関の利用の拡大を基本とし、それぞれの交通機関の連携強化を図り、環境全般への負荷の少ない、各交通機関の特性がいかされた交通体系を形成する。地球環境の保全への対応のため、運輸部門における二酸化炭素の排出を抑制するとともに、交通基盤施設等の整備に当たって、自然環境の保全や、窒素酸化物、浮遊粒子状物質等による大気汚染、騒音防止等生活環境の改善を図る必要がある。

このため、渋滞の解消・緩和に資する道路整備、自動車利用の適正化や平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策や高度道路交通システム（ITS）の推進等交通対策の推進、低燃費車や電気自動車等低公害車の普及、自転車の安全かつ適正な利用の促進に向けた環境整備、鉄道・バス等公共交通機関の整備と利用促進を図る。また、共同集配システムの構築、荷捌き施設となる一時停車施設等の整備、道路と広域物流拠点の一体的整備、コンテナ船等に対応したターミナル等の港湾整備や旅客専用路線の貨物列車走行対応化等複合一貫輸送に対応した施策等物流の効率化を推進するとともに、環境にやさしい運転方法、短距離自動車交通の徒歩や自転車への転換等国民の努力を促す等の幅広い対応を

図る。特に、業務核都市等においては、育成・整備の過程で職住近接が図られるが、この際自動車交通の増加を招かないよう新しい交通システムの導入を含め公共交通機関の整備と利用促進やTDM施策の推進を図る。

また、施設の計画及び整備に当たっては、自然環境の保全・回復に十分に配慮するとともに、施設の周辺の地域における良好な生活環境を確保するため、環境施設帯等交通施設の構造面での対応に加えて、都市圏全体での環境負荷の低減に配慮しつつ、交通施設周辺にふさわしい土地利用を誘導していく必要がある。

(3) 資源循環・リサイクル

世界有数の大量消費・大量廃棄型社会となっている首都圏では、廃棄物処理等に対する消費者の関心が高まっており、また、一部の地方公共団体において処理の有料化が実施される等、廃棄物発生抑制に向けた各主体の様々な取組が推進されているが、廃棄物の排出量は依然として多く、今後も各種の取組を推進する必要がある。このため、事業者、消費者、地方公共団体及び国において、それぞれの責務を踏まえつつ、それら各主体の連携により、廃棄物等の発生を抑制するとともに、リサイクルの推進により最終処分量を削減し、適正な処理を行う循環型の社会を構築する必要がある。

一般廃棄物については、事業者、消費者の各主体において廃棄物も資源になりうるとの意識を醸成し、資源の節約等による廃棄物の発生抑制を推進しつつ、効率的な分別収集体制を確立する。さらに、リサイクル施設や溶融施設等の整備、再生品の使用等による再生品の利用・市場の育成等を推進する。

産業廃棄物については、ある産業の廃棄物をほかの分野の原料として活用する等廃棄物の再生利用を進める新技術の導入を推進し、資源の節約等により廃棄物の発生を抑制する。また、建設系廃棄物については、住宅・社会資本の更新に伴い2010年には1993年排出量の2倍程度に増加することが見込まれるため、計画・設計段階から施工段階までの各段階において、発生抑制、再生利用、適正処理を推進するとともに、減量化、リサイクルを行う拠点施設の整備について検討する。

また、焼却施設について、ダイオキシン類排出抑制対策や熱エネルギー利用を推進するとともに、これらを効率的に行うため、施設の集約化を推進する。

さらに、首都圏域を越えた一般・産業廃棄物の広域移動へ対処するため、広域処分場の整備について検討する。

建設発生土については、発生量の削減に努めつつ、その円滑かつ適正な利用を図るため、再利用や発生者・利用者間の情報交換等による有効利用の促進、受入地の確保等の対策を推進する。

また、廃棄物輸送量の増加に伴う都市内交通環境の悪化及び二酸化炭素排出の増大を防ぐため、積替拠点の整備、舟運の利用等の廃棄物輸送システムの効率化について検討する。

第4節 安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成

震災等の大規模災害に対する防災性の向上及び長時間通勤等の大都市問題の解決によ

り、安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成を図る。このため、以下のような施策が必要である。

1 安全、安心の確保

(1) 震災対策

(首都圏の震災対策の基本的考え方)

東京都区部を中心に高密な市街地が都県境を越えて広範囲にわたって連坦している首都圏においては、大地震が起これば、阪神・淡路大震災以上に多数の人命、財産の損失を招く危険が大きい。また、近年、交通、情報通信体系、ライフライン等への依存度が高まっており、これらに関する施設が被害を受けた場合、様々な都市機能の長期的低下・喪失の可能性が増加している。さらに、政治、経済等の諸機能の集積や全国的交通体系の集中のため、被災による影響が全国及び国際社会に大きく及ぶことが予想される。

これらを踏まえ、首都圏における震災対策においては、阪神・淡路大震災の経験をいかし、被災時における人命及び財産の安全確保とともに、復旧、復興時も含めた中枢管理機能、都市機能の確保及び広域的物流・人流の円滑化をも目的として進めることが重要である。

そのため、関係機関の連携の下、予防対策や応急対策にわたる震災対策に関する総合的な計画等を踏まえて、以下に示すように地域構造の改編、広域的な防災体制の確立、基盤施設の耐震性向上とリダンダンシーの確保、都市の防災構造化、市民活動との連携に努める。

(地域構造の改編)

人口、諸機能等の集中に起因する甚大な被害、中枢機能への同時壊滅的な打撃を避けるとともに、職住の遠隔化による大量の帰宅困難者の発生等被災時の混乱を抑制するため、業務核都市等拠点的な都市の育成・ネットワーク化、国の行政機関等の移転等により、諸機能の分散を推進するとともに、首都機能移転の具体化に向けて積極的な検討を進める。また、都心居住の推進、テレワークの促進等により、職住の近接化を図る。

(広域的な防災体制の確立)

大地震時には、一つの都県のみでは対応できない甚大な被害の発生、都県境をまたがる広域的な被災や帰宅困難者の発生といった事態が想定される。このため、圏域を視野に入れた被害想定の実施等により、情報と目標を関係機関が共有しながら、広域的・実践的な連携体制を確立するとともに、災害時の被災の大きさにかんがみ、首都圏外からの支援の受け入れ体制についてもあらかじめ整備する必要がある。

特に、被災時の広域的な応急対策活動を効果的に実施するため、国、都県等の連携のもと、地域レベルの拠点から広域的な活動の拠点まで多様な防災活動拠点を相互のネットワーク化等を図りつつ体系的に整備する。大規模河川と基幹的道路との交点、空港・港湾、

都県境等の近接地等広域的な支援活動を円滑に行うことが可能な地域においては、河川敷、基幹的公園・緑地等の既存空間の活用や新たな都市開発等の機会を捉えて、圏域レベルの広域防災拠点機能を平常時の有効利用に配慮しつつ確保するとともに、移動可能な浮体式防災基地の東京湾内への整備について検討する。さらに、災害拠点病院等を連絡する情報通信網や傷病者の搬送を含めた医療活動体制の確保、仮設住宅の建設可能地、帰宅困難者対策、がれきの運搬ルートや処理・処分用地等の課題への対応方法についても事前に検討・計画する。

（基盤施設の耐震性向上とリダンダンシーの確保）

交通基盤については、施設の重要度に応じ、国際海上コンテナターミナルや幹線道路、幹線鉄道等の耐震強化を図る。さらに、災害時におけるリダンダンシーを確保するため、機能を代替し得るルートや異なる交通機関によるネットワークの形成を図る。また、震災のみならず風水害等の自然災害に対しても粘り強いしなやかさを持つ交通体系を形成するため、危険個所の点検及び所要の施設整備等を推進する。

情報通信基盤については、拠点施設の耐震化や有線系施設の地中化等により耐震性を確保するとともに、固定通信、移動通信及び衛星通信等の連携を図り、さらに通信手段のバックアップ機能整備により、通信手段のリダンダンシーを確保する。

さらに、交通、情報通信基盤に関する緊急時対策として、避難、救急・消防、緊急輸送、応急復旧のための道路網の整備や防災拠点となる港湾施設等の整備、防災拠点を連絡する交通、情報通信網、防災関連機関の相互連絡を常に可能とする情報通信網の整備を推進するとともに、災害時の道路交通管理体制等の整備を推進する。

河川及び海岸については、堤防、護岸等の耐震性向上を推進する。また、河川における舟運路の整備等により緊急時の人員・物資輸送のバックアップシステムを確保する。電力・ガス・上下水道等のライフラインについては、設備ごとの耐震性の向上やリダンダンシーの確保、災害発生時における対応・復旧活動の迅速化、住民等利用者の立場に立った広報活動の強化等を推進する。また、関係機関と密接な連携を取りつつ、共同溝・電線共同溝の整備を推進する。

災害時の雑用水、消火用水等の確保の重要性にかんがみ、下水高度処理水等の利用の方策や河川取水に資する護岸等の設置について検討する。

（都市の防災構造化）

道路、公園、河川等、応急対策活動の空間としての機能を持つオープンスペースが少ない密集市街地においては、避難路、避難地、緊急輸送路、延焼遮断帯等の計画的な確保、市街地の不燃化・難燃化等を進める。特に、山手線の外周部及び中央線沿線一帯等に広がる老朽木造密集市街地は、地震時に建築物の倒壊や火災等により多数の人命の喪失等重大な被害を受ける危険性が極めて高く、早急に解消を図る必要があるため、整備目標等を都市計画等に位置付け、建築物の不燃化・難燃化、小広場の整備・緑化、道路の拡幅等により、地区の特性に応じた市街地の面的な更新又は段階的な修復を重点的に進める。

また、病院、広域避難所、官公庁等災害対策活動の拠点となる建築物等については、重点的な耐震診断・改修を行い、耐震性能に余裕を持たせるほか、非常用自家発電設備等の

設置を推進するとともに、災害時に機能支障が生じないよう適切な保守管理を図る。既存の住宅についても、耐震性の向上を強力に促進する。

さらに、民間施設の活用、ヘリコプターの運用、食料、水及び生活必需品等の備蓄・調達体制等に留意しつつ、集会場、小・中学校、公園、駅前広場等身近な施設の防災拠点化を進めるとともに、官公庁等の災害時の中枢機能や情報バックアップ体制等の情報機能の強化、災害拠点病院の整備、大規模オープンスペースの確保等を図る。

(市民活動との連携)

震災時において、住民自らが行う初期消火活動、避難所での活動等は、災害の拡大防止の上で重要であるため、平常時から、それぞれの地域において自主防災組織等を育成、強化し、併せて防災訓練の実施等により防災意識の普及、啓蒙を推進する。

また、震災時に行う避難所等における食料の配付、通訳等、被災者に密着したきめ細かな活動のためには、柔軟かつ機動的な防災ボランティアの役割が極めて重要であるため、防災ボランティアの自主性、広域性等に配慮しつつ行政との連携を推進し、その活動環境の整備を推進する。

(2) 治山治水等

首都圏においては、利根川、荒川等の大河川の氾濫区域や埋立地等の低平地に、人口・資産・中枢管理機能が集中しているため、洪水・高潮の影響が広域化し、被害が深刻化する状況にある。このため、流域及び関連する水利用地域や氾濫原を一体とした流域圏において、環境の保全に配慮しつつ河川事業、ダム事業、砂防事業、治山事業、保安林整備、海岸事業等を計画的に推進するとともに、施設整備規模を超過する洪水に対して壊滅的な被害を回避する減災の観点から、まちづくりと一体として幅が広く決壊しないスーパー堤防の整備を推進し、また、樹林帯等の整備、洪水・土砂災害危険区域図の作成・公表等の氾濫原等における対策を推進する。

また、舗装面積の増加による雨水流出形態の変化、地下利用の進展、高度情報化等に伴い、都市の水害に対する脆弱性が増している。このため、鶴見川、中川・綾瀬川を始めとする都市河川の改修を推進するとともに、首都圏外郭放水路等の地下河川や下水道施設の整備等の内水氾濫対策、適正な保水、遊水機能の維持・確保を図る総合的な流域対策、及び、地下施設への浸水防止対策による洪水に強い社会づくりを推進する。さらに、農用地等の適切な維持管理は、棚田等水田の雨水貯留・土砂流出防止、平地水田の遊水機能等の公益的な効果の発揮にも寄与しうるものであるが、近年、中山間地域等において耕作放棄地が増加する等農用地等の適正な管理が困難になってきている。こうした状況を踏まえ、農用地等が適切に保全管理されるための基礎的条件を整備する。

那珂川等の浸水を始めとする被害を受けた地域においては、再度災害の防止等のために、改良復旧等を環境の保全に配慮しつつ積極的に進める。

これらに加え、水防、警戒避難等の防災体制を充実するため、情報通信基盤網、情報サービスの高度化を推進しつつ、水防団、消防団等との平時からの連携を強化し、広域防災拠点の設置等の避難・物資輸送支援体制の整備を推進する。

また、これらの施策を行う際、災害弱者が安全に暮らせるように配慮する。

(3) 地域のセキュリティの確保

個人、企業が活発に自由な活動を行う上で、安全、平穏な環境の確保が不可欠であるので、建築物や道路、公園等の設計上、防犯性を高める工夫をする等、犯罪防止の観点を計画の段階から取り入れたまちづくりを推進する。

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

首都圏では、高度経済成長期の人口急増とバブル経済期の市街地需要によって市街地面積（人口集中地区面積）、市街地人口（人口集中地区人口）ともに急速に増加してきたが、近年増加率は低下する傾向にある。今後、人口が減少に転じ、市街化圧力が低下していくこともあり、2015年における市街地面積、市街地人口は微増程度にとどまるものと見込まれることから、市街地整備の重点を既存の市街地の再編整備に移す。

また、世帯数の増加が今後、鈍化することを踏まえ、新たに必要となる住宅戸数、宅地面積も減少傾向で推移し、首都圏において1996年度から2015年度までの20年間に必要となる住宅戸数は、建て替えを含め約980万戸、同じ期間に必要となる宅地面積は、戸当たり敷地面積等の推移を基に、約6.1万haと見込む。この間、新規宅地を必要としない、建て替え・再開発に係る住宅戸数の住宅戸数全体に占める割合は、次第に増加するものと見込む。

このような住宅・宅地需要を踏まえ、既存の市街地においては、産業構造の転換等により生じる低・未利用地等の活用、老朽木造密集市街地の解消、老朽マンションの建て替え、都心居住、広域連携拠点における機能の複合化等の課題に対応しつつ積極的に再開発を推進する。

新市街地の整備については、多摩ニュータウン、港北ニュータウン、千葉ニュータウン等において引き続きニーズに応じた宅地の供給を推進するとともに、常磐新線の沿線地域において鉄道整備と一体となった宅地の供給を推進する。その際、交通利便性、各種サービスへの近接性、自然との共生、良好な景観の形成、バリアフリー化等に一層の配慮を行い、国民の多様なニーズに対応できる良質な宅地の供給を推進する。

(2) 住宅及び住環境の整備

(都心居住の推進)

通勤混雑、長時間通勤等の大都市問題の解決、都市基盤施設の有効利用等を図るとともに、都心部の高度な経済・文化機能の集積をいかして都心ならではの生活様式を望む人々にとっての自由な活動の場の創造を図る必要がある。このため、業務等の諸機能の分散立地の促進と併せて、職住近接の利便や都市的サービスの享受を重視した都心ならではの住まい方への需要層の顕在化も踏まえ、必要な都市基盤施設の整備、防災性の向上、都心部の土地の有効利用を図りつつ、都心居住を一層積極的に推進する。この場合、人口空洞化に伴って失われた日常の買い物、医療等の生活関連施設を併せて再整備することが必要で

ある。このため、都心居住のための住宅供給に当たっては、必要な生活関連施設を再整備するとともに、女性の社会進出や人口の高齢化に対応して保育施設・福祉施設等を整備することとする。

（居住の選択自由度の向上）

首都圏に居住する人々が生活様式やライフステージに応じて居住環境を幅広く選択できるよう、地域特性を踏まえ、住宅単体のみでなく、住宅・宅地の周りの自然環境や都市景観、交通利便性、生活関連サービスへの近接性等も含めて、暮らしやすい居住環境の選択肢を用意する必要がある。このため、住宅・宅地の物件情報提供システムの普及と併せて、東京都心部においては都心居住を推進するとともに、東京都市圏の近郊地域、関東北部地域等の中核都市圏等の郊外部においては身近な自然に囲まれ、計画的な施設配置により日常生活利便性の高い住宅・宅地の整備、自然的土地利用の卓越した地域においては大都市住民のマルチハビテーション等の多様なニーズにも応えつつ豊かな自然を享受できるゆとりある広さを有する住宅・宅地の整備等を推進する。また、特に、東京都心部においては、鉄道駅が世界に類を見ないほど高密度に配置され、大部分の地域が駅徒歩圏に含まれていることに着目し、駅を中心とした地域を単位としたまちづくりの在り方について検討する必要がある。

（良好な住宅ストックの形成とその適切な管理、活用）

首都圏においては、住宅に対して約半数の世帯が不満を持っており、特にファミリー向けの賃貸住宅の居住水準が依然として低いことから、新規供給及び既存ストック活用の両面から良質なストックの形成を推進する。

ライフサイクルコストの低減、環境負荷低減の観点から、耐用年数が長く維持管理やリフォームのしやすい住宅ストックの形成を図るとともに、既存ストックを有効に活用しつつ居住水準の向上を図るため、住み替えの円滑化及びリフォームを促進する。

首都圏において築後 35 年以上の分譲マンションは 2015 年には約 28 万戸になると見込まれる等、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ことから、大規模修繕、建て替えを円滑に行うための仕組みを検討する。

さらに、環境との調和を図るため、住宅の省エネルギー化を推進するとともに、自然エネルギーの活用等による環境への負荷を低減した住宅の普及を促進する。

テレワークによる在宅勤務等の住まいに対する新たなニーズを踏まえ、高度情報通信網の整備に対応する等住宅の情報化等を推進する。

（良好な住環境の整備）

首都圏の住環境は、4 m以上の幅員の道路に面していない住宅が約 3 割に達する等十分な水準にあり、生活関連の基盤施設の整備が立ち後れている。また、身近な道路や公園、集会所・図書館等生活関連施設に対する不満が高い。このため、地区の特性に応じて、一定の敷地規模を確保した戸建て住宅地の形成の誘導や土地の高度利用等による計画的なオープンスペースの確保を図る等適切な道路、公園等や生活関連施設を備えた良好な住環境の整備を推進する。また、老朽木造密集市街地については、住環境の改善の必要性が高い

だけでなく、防災性の向上にも資することから、住環境の整備を積極的に推進する。

また、地域住民の住環境に対するニーズに的確に応えて、公共空間からコミュニティの共有空間、さらには私的空間にいたる良好な住環境を整備するため、地区計画、建築協定等の活用、まちづくりに関するNPO活動の活発化等地域住民との連携を促進する。

(人口、世帯構造の変化への対応)

高齢化の進展に備え、住宅及び市街地の歩行空間のバリアフリー化を推進するとともに、福祉施設整備と住宅整備との連携促進による高齢者介護サービスの充実を図る。また、一部のニュータウン等において生じている一斉高齢化に対応するため、小学校等を高齢者福祉施設やコミュニティ施設にも利用する等施設の弾力的活用を進める。さらに、今後の住宅整備に当たっては、地域コミュニティの持続性に配慮し、年齢構成等居住者のバランスに留意する必要がある。

また、単独世帯の増加への対応、女性の社会参加促進の観点から、保育施設を共同住宅に併設する等保育サービスや家事代行型サービスと住宅整備との連携促進による利便性の向上を図る。

(3) 良好な都市景観の創出

都市における豊かな生活を実現するため、良好な都市景観の創出が大きな課題となってきた。都市の整備及び個々の建築物、宅地の整備に当たっても、それぞれが街並みを構成する市民社会共有の資産であることを認識し、地域特性をいかしつつ調和のとれた美しい都市景観を形成していく必要がある。このため、地区計画、風致地区、建築協定、屋外広告物条例等の活用を推進するとともに、景観条例等の地方公共団体独自の取組を推進する。これらの取組に加え、地域住民の取組を支援する。また、ゆとりある都市空間を創出する公園、水辺空間、道路等や都市景観に配慮した施設の整備を推進するとともに、電線類の地中化等を進め、調和ある都市景観の形成を図る。

(4) 教育・文化施設の整備

少子化の進展は、経済活力や社会保障への影響のほか、子供同士のふれあいの機会の減少や過保護等により子供の社会性の育成阻害等の問題にもかかわっており、少子化の進展が著しい首都圏において、その対応が重要である。このため、安心して子供を産み育てることのできる環境づくりが重要であり、就業形態の多様化と相まって保育施設における低年齢児保育等、多様な保育ニーズに対応した施設の運営や整備等を推進する。

学校施設については、ゆとりがあり、かつ、一人一人の個性を尊重し、それを伸ばす教育内容・方法に対応した教育環境づくりが重要であり、そのための施設整備を推進する。また、児童生徒の減少による余裕教室の増加や高齢化の進展等により、地域住民の学習活動の場等、学校以外の施設利用への開放が一層求められており、生涯学習施設や高齢者福祉施設あるいは災害時の防災拠点等、施設の多目的利用や複合化を推進する。

美術館・博物館等の文化施設やスポーツ施設等については、施設の運営や芸術文化活動を支える人材の育成等ソフト面を重視し、また、国際化・情報化への対応、地域連携による広域的観点、学校施設等の既存施設の活用等を考慮しつつ、整備を推進する。

(5) ゆとりのある生活空間の整備

人々がゆとりを感じられる生活を実現するためには、憩いの場やレクリエーション活動・コミュニティ活動の場を提供する必要がある。このため、潤いのある快適な都市環境の形成、人々の健康、福祉の増進、地域コミュニティの醸成、防災性の向上等に資する都市公園、水辺空間、道路等の整備を推進する。

さらに、人々の余暇意識の高まりや多様化する余暇需要、余暇時間の拡大への対応、地域間交流の拡大等に資するため、大規模公園や民間のテーマパーク等の広域レクリエーション施設の有する地域活性化への波及効果等も踏まえ、日光・那須、草津、秩父、房総、八ヶ岳南麓、五浦海岸等の自然をいかした総合保養地域等において、地域特性や広域的な集客効果をいかした広域レクリエーション施設等の整備を推進する。

(6) 保健・医療・福祉施設の整備

保健・医療施設については、人口の高齢化、疾病構造の変化等の多様な医療需要に対応しつつ、地域住民の多様な要求に対するサービスの向上を図るため、住民の健康増進、疾病予防、治療及びリハビリテーションを含む総合的な保健・医療施設の整備を図るとともに、プライマリーケアから高度専門サービスまでの体系的な保健・医療サービスの供給体制の整備、救急患者に対する医療体制及び病院・医療情報のネットワーク化を推進する。

福祉施設については、地域福祉サービスの拠点となる各種福祉センター等の整備を推進するとともに、各種社会福祉施設の体系化・複合化を図り、その整備に努める。また、安心して暮らせる長寿社会を実現するため、福祉と医療の連携に留意し、在宅介護、通所・入所サービス等の供給体制の体系的整備及び老人保健施設の整備を図り、高齢者のための福祉サービスの強化を推進する。さらに、福祉施設整備と住宅整備との連携促進による高齢者介護サービスの充実を図る。

(7) 農山漁村地域の整備

今後、農山漁村地域においては、個々の地域の置かれた諸条件を踏まえ、多様な産業活動による経済的な活力の向上と、地域の歴史性、文化性、風土等個性や独自性をいかした魅力ある「むらづくり」の推進を通じて快適かつ総合的な居住環境を整備する。

このため、農林水産業を含む多様な産業の振興や立ち後れている生活環境整備の推進が必要である。また、今後一層の進展が見込まれる情報通信技術の農林水産業活動面、生活面での活用とそのための条件整備を推進する。

これらの整備に際しては、交通条件の改善等により生活圏域が広がりつつあることを考慮して、中小都市と周辺農山漁村の機能分担・連携を図りながら、圏域全体として発展していくことが重要である。

また、首都圏の農山漁村においても豊かな自然環境を保持していることから、これらの自然環境の維持・回復を推進する。また、自然景観、伝統文化、農林地等の地域資源等を積極的に活用して地域活性化を図る。さらに、中山間地域等における農用地等の適切な維持管理は、農用地等が雨水貯留・土砂流出防止機能等の公益的な効果の発揮にも寄与するものであるが、近年、中山間地域等において耕作放棄地が増加する等農用地等の適正な

管理が困難になってきている。こうした状況を踏まえ、農用地等が適切に保管理されるための基礎的条件の整備や、地域の状況に応じて公的支援を図る。

さらに、農山漁村は、近年、都市住民の心の故郷としての役割が求められており、その潜在力も高い。このため、マルチハビテーションやU J I ターンのための条件整備を推進するとともに、大都市と農山漁村の有機的な連携を積極的に推進する。

第5節 将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造

首都圏の社会資本については、人口増加や経済成長等を前提とした成長の時代には、その量的拡大に主眼が置かれていたが、社会が成熟し、高齢化が進行する時代を迎え、今後は様々なニーズに対応した社会資本整備を官民一体となり重点的かつ効率的に推進する。また、地域構造の再編整備に資する社会資本として分散型ネットワーク構造を支える広域的基盤施設の整備を重点的に推進する。さらに貴重な内湾である東京湾は首都圏全体の共有資源として適正な利用と保全を図る。このため、次のような施策が必要である。

1 社会資本整備の進め方の新たな展開

(1) 総合的な社会資本整備の推進

社会資本は将来の世代に引き継ぐ共有の資産であり、首都圏においては、我が国の中枢としてふさわしい魅力や美しさを 50 年、100 年といった長期的視点に立って築き、蓄積していくという基本的考え方に基づき、整備を推進する。

このため、公的主体により整備される施設のみならず、民間によっても整備される住宅、交通基盤施設、情報通信基盤施設、社会福祉施設等の施設を含め、官民一体となった総合的な整備を推進する。各々の地域の整備に当たっては、地域の自立を促す社会資本整備を推進するとともに、地域が自らの将来像を明確にし、地域産業の育成等自立した地域づくりを進める。さらに、本計画を始めとする広域的な計画を活用し、行政主体や地域間の調整、協力等により、地域間の交流、連携を図り、相互に補完し高めあい、活力を創出するための社会資本整備を推進する。

また、過密の弊害を招くことなく土地を有効に利用し、質の高い空間を形成するため、都市的、農業的、自然的な土地利用の計画と整合を図りつつ、基盤施設の整備を推進する。取り分け、都市空間の再編整備に当たっては、土地利用制度の的確な運用に加えて、基盤施設等の公共投資と建築物等の民間投資を一体的かつ総合的に行うための制度の活用を図る。

(2) 成熟した社会における社会資本整備

我が国は、成長の時代から成熟の時代への大きな転換期を迎えているが、特に首都圏においては、社会資本が比較的早期に整備され、機能の陳腐化、老朽化も全国に先駆けて進むと見込まれるため、既存ストックの管理の充実及び改良、再整備により新しいニーズに対応する等施設の有効活用を図る。あわせて、既存の施設における多目的利用や弾力的運

営等利用上の工夫、地域間で相互利用を図る施設整備等広域的な地域連携による効率的な施設の整備とその活用、地域レベルで見たマネジメント等に関する技術やノウハウの集積・体系化等により、様々な社会サービスをできる限り低廉なコストで効率的に供給・運営する必要がある。

一方、人々の価値観や生活様式は多様化しており、施設整備に当たっては、個人主体の多様な活動を支援するため、一層利用者の利便性を重視するとともに、あらゆる人々が社会の重要かつ対等な構成員であるとの認識の下、障害者、高齢者及び健常者等の区別なく、誰もが使いやすいように配慮すること（ユニバーサルデザイン）に努めるほか、環境影響評価等を適切に実施する等環境との調和、女性の社会進出等社会ニーズへの的確な対応に努める。

(3) 効率的かつ効果的な整備

高齢化の進行等に起因して、長期的な投資余力の減少が予想されるとともに、公共投資基本計画（平成9年6月）において「21世紀初頭には社会資本が全体として概ね整備されることを目標とする」としていることから、本計画の計画期間は社会資本の形成のための重要な時期であり、限られた投資を真に効果的なものとするため、目標を定め、計画的かつ重点的に整備を推進する。

このため、地域連携に資する施設や地域相互で利用する施設の整備等効果的な投資を行うとともに、事業の実施に当たっては、客観的な評価指標等による事業評価を踏まえつつ対応する等投資の効率化を図る。

また、今後の社会資本整備については、施設の特性、必要性等に応じて、国、地方公共団体が適切な役割を果たし整備を推進する一方、民間の資金やノウハウを活用し効果的かつ効率的な整備を推進するとともに、官民の適切な役割分担の下での整備を推進するため、PFIや受益者負担等の手法の活用を図る。

施設整備の際には、建設工事のコスト削減を図るとともに、これと併せて社会資本ストックの増加により維持管理費についても増大が見込まれることから、ライフサイクルコストの低減を図る。

さらに、新しい施策の導入は社会的に大きな影響を与えることが多いため、地域を限定し試行する等社会実験の積極的導入を図り、その効果を見極めると同時に関係者の理解と協力を得よう努める。

また、首都圏においては、土地利用が高度化・複雑化していること等から、地上部で社会資本整備を推進することが困難となってきており、地下を利用する場合は極めて多いが、道路等の公共用地の地下については、比較的浅い地下の利用は輻輳してきている。

一方、土地所有者等による地下室や建築物の基礎としての利用は、一定の深度、地層にとどまっており、通常の利用が行われない地下空間である大深度地下の特性を踏まえ、公益性を有する事業の円滑化に資する制度が構築できれば、権利調整が円滑になり、理想に近い立地・ルートを選択や計画的な事業の実施が可能となるなど、良質な社会資本を効率的・効果的に整備することができる。このため、大深度地下利用にかかる制度化の推進を図る。

(4) 幅広い人々の参加による社会資本整備

住民や施設利用者等幅広い人々の参加と協力による社会資本整備を推進するため、整備に当たっては、情報公開を進めるとともに、これらの人々が計画段階からより一層の参加が可能となるようにする。特に身近なまちづくりについては、仕組みづくり等も含め、住民による主体的取組を促す。

2 広域的基盤施設の整備

(1) 交通体系

交通体系は、各地域や都市間の機能連携を強化し、分散型ネットワーク構造を支える役割を果たすことはもちろんのこと、様々な活動や生活環境といった面でも重要な役割を果たす。このため、多様なニーズへの対応、複数の交通機関の連携等を図りながら、その整備を推進する必要がある。

① 国際的な交流を支える交通体系の整備

首都圏の国際競争力を確保するため、国際的な人の移動の利便性向上と物流の効率化に資する交通体系の整備を推進する。このため、空港については、新東京国際空港の平行滑走路等の完成を目指す。港湾については、東京湾内諸港の効率的連携を図りながら、既存ストックをも活用して大水深・高規格の国際海上コンテナターミナルの整備を推進し、さらに関東北部地域において東京湾に依存しない物流体系の構築により物流効率化等を図るため、常陸那珂港等の整備を推進する。また、これら空港及び港湾が世界との交流の玄関として機能するよう、空港、港湾等の交通拠点と連結する高規格幹線道路の整備等を推進するとともに、空港へのアクセス鉄道の整備や利便性の向上について検討する。

物流については、手続の簡素化・情報化、輸入促進地域における総合輸入ターミナル等の物流拠点の整備等により、近年の輸入増加に対応した国際物流システムを形成して、コストの低減及び所要時間の減少等を図り、国際的に遜色のない水準とする。

② 全国との広域的な連携を支える交通体系の整備

大都市圏相互や地方都市圏との双方向的、水平的な広域連携の活発化に資するため、首都圏が有する国内における広域的な交通体系の結節点としての機能の強化を図る。このため、道路については、第二東名高速道路等の高規格幹線道路や地域高規格道路、空港及び港湾へ連絡する道路等の整備を推進する。鉄道については、新幹線の輸送力増強等を図るとともに、中央新幹線について調査を進めるほか、科学技術創造立国にふさわしく、超電導磁気浮上式鉄道の実用化に向けた技術開発を推進し、21世紀の革新的高速鉄道システムの早期実現を目指す。空港については、東京国際空港の沖合展開事業の早期完成を図るとともに、百里飛行場の共用化について関係者との調整を行い結論を得た上で所要の整備を図る。さらに海上を中心とした新たな拠点空港の整備について調査検討を進める。港湾については、東京港、常陸那珂港等において複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を推進する。

物流については、輸送機関の特性に応じて適切な役割分担を図るマルチモーダル施策を

推進するため、船舶の近代化等による内航海運の一層の効率化、海陸輸送を結節する物流拠点の整備、主要幹線鉄道の貨物輸送力の増強、高規格幹線道路のインターチェンジ周辺等における広域物流拠点と道路の一体的整備、幹線におけるトラックの共同運行等を推進する。

③ 首都圏の各地域の機能連携を強化する交通体系の整備

首都圏内外の円滑な人流・物流を支え、拠点間の交流、連携により相互に機能を補完し高めあい活力を創出し、分散型ネットワーク構造の実現を図るため、放射方向と環状方向からなる交通網を形成する。また、首都圏内と福島、新潟、長野、静岡の近接する地域との連携を図るための交通体系の整備を推進する。

このため、道路については、分散型ネットワーク構造の形成に資する首都圏の交通網の形成、並びに通過交通に対応し渋滞の緩和等を図る上から、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路、首都高速中央環状線等特に重要となっている環状方向の道路の整備を重点的に推進するとともに、放射方向の道路である東関東自動車道等の整備を推進する。関東北部や内陸西部の中核都市圏相互やこれらと首都圏に近接する地域を連絡する北関東自動車道、中部横断自動車道等の整備を推進する。湾岸部の環状道路については、東京湾岸道路の整備を推進し、第二東京湾岸道路について構想の具体化を図る。また、東京湾口道路の構想については、長大橋等に係る技術開発、地域の交流、連携に向けた取組等を踏まえ調査を進めることとし、その進展に応じ、周辺環境への影響、費用対効果、費用負担のあり方等を検討することにより、構想を進める。

また、最先端の情報通信技術等を活用し、道路交通の安全性、輸送効率、快適性を飛躍的に向上させるため、道路交通情報通信システム（VICS）の首都圏全域への展開及び有料道路における自動料金収受システムの導入やドライバーの安全運転の支援に資する自動運転の実用化、交通管理の最適化等を目指す高度道路交通システム（ITS）の研究開発・導入、道路管理用の光ファイバ及びその収容空間の整備を推進する。さらには、利用者の利便性向上等を図るため、高速道路やその休憩施設への民間の集客施設等の連結等を推進する。

一方、首都圏における道路の交通事故死者数は、毎年高い水準で推移しており、交通事故の抑止を図るため、事故多発地点における事故削減策の集中的実施、住居系地区等において通過交通の進入を抑え暮らしの安全を確保する良好なコミュニティ・ゾーンの形成等による重点的かつ効率的な交通安全施策を推進する。

鉄道については、都心居住や業務機能の分散等職住近接を推進するとともに、引き続き通勤時の混雑緩和、長時間通勤等の課題への対応や快適性向上等を図り、広域連携拠点相互間や広域連携拠点と東京都心部の連絡強化等交通網形成を図るための整備が不可欠である。このため、首都圏新都市鉄道常磐新線等新線建設の推進、小田急電鉄小田原線等既存路線の複々線化等輸送力の増強に加え、オフピーク通勤、ピーク時の速度向上等を推進する。環状方向の路線強化のため、東武鉄道野田線の複線化等を推進するとともに、新たな公共交通体系の検討を進める。また、既存ストックである貨物線を活用して旅客を併用化するための検討を進める。

さらに、都市においても地下鉄等鉄軌道網の整備を推進し、あわせて相互直通運転や乗

り換え円滑化等を図ることにより、利便性が高く、利用者にとっていわばシームレスな交通網として機能する公共交通体系を形成する。

一方、鉄軌道の運転事故は、一度事故が発生すると、甚大な被害を生じるおそれ等があることから、自動列車停止装置の高機能化の促進等による一層の安全性の向上、緊急時に備えた安全対策を推進する。

また、複数の交通機関の連携を図るため、アクセス強化、交通結節点の改善等を推進する。

東京都市圏においては、業務核都市相互間を結び業務核都市間の連絡機能を高めるための交通体系として、核都市広域幹線道路について構想の具体化を図るとともに、業務核都市相互間及び業務核都市と基幹的交通施設を環状に結ぶ新方式の高速交通機関について検討する。さらに、業務核都市等へ集中する交通を円滑に処理するための環状道路等の整備、公共交通機関のサービス水準の向上等を推進する。

関東北部、関東東部、内陸西部地域においては、中核都市圏等の交通需要に対応し、利便性の向上を図るため交通体系整備を推進し、地域特性に応じ鉄道や高速バスを含めたバス交通等の公共交通機関のサービス水準の向上を図る。中小都市、中山間地域等や島しょ地域においては、住民の日常活動を支える交通体系として、自動車の利便性向上等に資する交通基盤施設の整備を推進するとともに、公共交通等地域における生活交通のサービス確保を図る。

④ 円滑な活動を支える都市内の交通体系の整備

交通手段が限られる人々を含めた様々な人の活動を支えるため、都市の規模と特性に応じつつ、鉄道、新交通システム、都市モノレール、LRTを始めとする路面電車、バス等公共交通機関の整備を推進する。あわせて利便性向上のため、交通拠点として、鉄道駅等と駅前広場、自由通路、情報提供システム等を一体かつ総合的に整備するとともに、相互直通運転、利用しやすい乗車券の導入等を推進する。

また、安全で快適な歩行空間の確保や自転車利用の促進を図るため、広幅員の歩行者・自転車道のネットワーク、自転車駐車場等の整備を推進する。

道路空間や公共交通機関については、誰もが安全で快適に移動できるようバリアフリー化を積極的に進める。また、これらが交通機能のみならず貴重な公共空間として多様な機能を有し、トランジットモール導入、駅や目抜き通りを中心としたまちづくり等により、中心市街地のにぎわい形成や美しい街並み形成等に重要な役割を果たすことに着目しつつ、その整備を推進する。

都市内における渋滞を始めとする交通問題に対応し、円滑な交通を実現するため、バイパス・環状道路の整備等交通容量拡大施策、駐車場の整備、連続立体交差等の推進、国、地方公共団体、企業等における時差通勤、フレックスタイム制の導入やパーク・アンド・ライドの推進等を行う交通需要マネジメント（TDM）施策、交通結節点整備等複数の交通機関の連携による交通施策を推進し、利便性を向上するマルチモーダル施策を推進する。また、高度道路交通システム（ITS）の導入を進める。

物流については、効率化を図るとともにニーズの高度化、多様化に対応するため、物流拠点の整備、荷主の自家用トラックから営業用トラックへの利用の転換、市街地における

共同集配、鉄道貨物及び河川舟運の活用等を図る。

さらに、交通基盤施設の整備と土地の有効活用等を効果的に行うため、東京都環状第2号線等道路と建築物の一体的整備や土地区画整理、市街地再開発による整備等を推進する。

(2) 情報通信体系

近年情報通信技術の進展は目覚ましく、21世紀における首都圏の個人・組織の多様な活動・交流と選択の自由度の向上や分散型ネットワーク構造の実現を図る上で、情報通信は極めて重要な役割を果たすものである。

首都圏においては、経済活動の活性化や、テレワーク等による就業形態の多様化、女性や高齢者の社会参加等を図るために、ハード、ソフト、制度、人のすべての分野で総合的に、かつ誰もがどこでも利活用可能なように情報通信体系の整備を推進する。これらの整備に当たっては、民間主導で行うことを基本として、公的部門は情報化を推進するための制度的枠組みの整備、民間投資への支援等環境整備を推進する。

ハード面では、移動通信の利用可能地域を需要に応じて拡大するとともに、動画情報の円滑な伝達を可能にすることを目標に、光ファイバ網等の整備推進、広帯域ISDNやより高速・高品質な移動通信システム等の導入と普及等によって高速通信環境の実現を図る。また、固定及び移動系、有線及び無線系といった各種情報通信ネットワーク相互の接続性に優れ、全体としてあたかも一体のように機能するシームレスな情報通信体系を形成し、その際、衛星通信の活用により、系全体の代替性や補完性を確保する。さらに、施設整備に当たっては、道路、河川空間等公共空間の一層の活用及び下水道等公的施設管理用等の光ファイバ網の民間事業者による活用のための環境整備を推進するとともに、国民生活における情報通信の利活用を図るため、役場、郵便局等既存の公共施設を活用する。

ソフト面では、行政情報を始め幅広い知識と情報の電子化を推進し、誰もが活用可能な知識データベースの構築を図る。また、教育、医療等の各分野における情報通信の活用のためのソフトウェアの整備を推進するとともに、身近な場所等で各種の行政サービスを受けることができるようにするワンストップサービスについては、制度的・技術的課題を解決しつつ段階的に実施する。

制度面では、商取引を始めとする各分野における情報化の前提となる制度的枠組みの整備を推進する。また、通信料金の低減を図るため、より一層の競争促進のための取組を引き続き推進するほか、多様なニーズに柔軟に対応できる料金体系の実現を目指す。なお、個人情報保護、セキュリティの確保等に配慮するとともに、地域住民の生活圏域の拡大を考慮し、既存の行政区域を超えた広域的な情報化を推進する。

人的な面では、技術者の養成や住民の情報リテラシー（情報活用能力）の向上のため、インターネットの活用を含め多様な学習機会を提供する。また、障害者にも使いやすい端末機器の普及を図るとともに、音声や文字等多様な手段、国際化の進展に対応した多様な言語による情報提供に配慮する。

放送については、より高画質で多様な放送の実現に向けて、地上放送について早期にデジタル放送を開始できるよう所要の取組を推進するとともに、衛星放送等のデジタル化を促進し、光ファイバ網等各種通信ネットワークのシームレスな接続とともに「トータルデジタルネットワーク」の構築を目指す。また、地域の生活・文化面での利便性向上やコミ

ユニティの活動に資するCATV等の普及・充実を図る。さらに、コンテンツの制作・流通環境の整備を図る。

(3) 水供給体系

首都圏では、生活用水等の水需要が増加しており、降水量の年々変動が近年大きくなっていることとあいまって、渇水頻度が増加している。これに加え、工業用水の高度利用、生活様式の変化等により、渇水が及ぼす社会的な影響が増大している。

このため、利根川、荒川を始めとする各河川の流域圏において、利水の安全度の確保、渇水対策に向けた総合的な施策を展開する。

水需要の増大については、節水機器の普及等により水需要の抑制を推進するとともに、下水・産業排水の再生利用、貯留施設の奨励等による雨水の利用、海水淡水化、農業用水利施設等の更新による再編等を推進し、各種用水の必要量の変化等を踏まえ合理的な水利秩序の形成を図る等により水資源の有効利用を推進する。一方で、社会経済状態の変化等を踏まえ事業評価を行うとともに、水源地域対策、環境保全に配慮しつつ、滝沢ダム、霞ヶ浦導水、思川開発、八ツ場ダム、深城ダム等の水資源開発を計画的に推進する。渇水については、利水者相互の水の融通や、渇水調整のための協議会を活用するとともに、渇水対策容量を持つダムの建設、水源の複数化、河川間を結ぶ調整河川の整備による広域的な水供給システムの整備を推進する。

また、地盤沈下等の地下水障害を防止し、地下水の保全を図るため、雨水浸透等による地下水かん養、地下水採取規制、表流水への水源の転換、地下水汚染の防止を推進する。さらに、水資源の安定的供給に資するため、重要な水源地域においては、森林の保全・整備を推進する。

① 生活用水

生活用水については、給水人口の増加、生活様式の変化、都市活動の活発化等による水需要の増大に対処するため、漏水防止、節水等合理的な利用に努めつつ、水道施設の整備を推進する。さらに、安全でおいしい水の確保のために、汚水処理施設の整備、水源地域における森林の保全・整備等の水質保全・改善施策を推進するとともに、水道水の供給において、浄水処理の高度化、水道水質管理の充実を推進する。

② 工業用水

工業用水については、合理的利用に努めているものの、回収率がほぼ横ばい傾向にある中、先端産業を始めとする加工組立型を中心とする工業の発展に伴う水需要の増大に対処するため、工業用水道施設の整備を推進する。

また、地下水については、地盤沈下等の地下水障害が生じ、又は生じるおそれのある地域において地下水の利用から工業用水道への転換を推進する等その適正な利用を図る。

③ 農業用水

農業用水については、農業用水利施設の更新等に併せた農業用水の再編による他用途への有効利用や新規開発等を適切に組み合わせることによって、首都圏における農業展開に

必要な農業用水を確保する。

(4) エネルギー供給体系

首都圏における住民の日常生活の安定、産業活動の持続的発展、活発な都市活動に資するため増大するエネルギー需要に対し、各種の省エネルギー施策や電力負荷平準化施策を最大限かつ強力で推進しつつ、電源立地、送変電施設の増強等必要なエネルギー供給体系の整備を推進する。なお、エネルギー供給体系の整備に当たって、エネルギー供給事業者は需要家に対してコスト面を含めた国際的に遜色のない水準のエネルギー供給サービスを提供するため、効率的かつ効果的な設備形成、既存設備の高度化、事業者間の広域的な連携等に努めることとする。

また、都市活動の集中する首都圏の特性をいかし、廃棄物発電、温度差エネルギー、太陽光発電等の新エネルギーの積極的な導入、コージェネレーションの活用、廃熱の効果的な利用等エネルギーの多段階利用の推進等により、エネルギーの有効利用、環境への負荷低減を図る。

(5) 下水道・廃棄物処理体系

① 下水道

都市・生活環境の向上を図るとともに、公共用水域の水質汚濁防止に資するため、下水道の整備、老朽化した施設の改築・更新を積極的に推進する。特に、東京湾、霞ヶ浦等の閉鎖性水域、水道水源として利用している河川・湖沼等の水質を保全するため、高度処理を推進するとともに、降雨等により市街地や農地等から流出する汚濁を軽減するために、雨水処理施設の設置や雨水と汚水を同一管きよで排除する合流式下水道の改善を推進する。

また、市街地等における浸水防除のために、雨水の排除に加えて、都市の保水性を高める雨水浸透等による流出抑制を推進する。

さらに、下水処理水の雑用水等としての有効利用、下水汚泥の再生利用等を推進するとともに、下水処理場の上部利用や下水道管きよを高度情報通信社会の形成に資する光ファイバ網敷設空間として活用する等、下水道資源・施設の有効利用を推進する。

② 廃棄物等処理

最終処分場の逼迫とそれに伴う首都圏外への廃棄物の広域移動、また、廃棄物輸送量・距離の増加に伴う交通環境の悪化、二酸化炭素排出増大の問題に対応するため、事業者、消費者、地方公共団体及び国とが連携して、廃棄物等の発生を抑制し、効率的な分別回収体制の確立、リサイクル等により最終処分量を可能な限り削減する取り組みを推進するとともに、一般廃棄物については、ごみ焼却施設及び最終処分場等の処理施設の整備を図り、産業廃棄物については、公的関与を含めた適切な処理体制の整備を図る。

あわせて、首都圏では、自地域内における最終処分場の確保が困難な地域が多数あることにかんがみ、広域処分場の整備について検討する。

また、下水道の整備と調整を図りつつ、し尿処理施設や合併浄化槽等の整備を推進する。

3 沿岸域の利用

(1) 東京湾沿岸域の役割

東京湾沿岸域は、海域や埋立地等の活用により、工業、漁業、陸上・海上交通、生活、海洋性レクリエーション等の場として利用され、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貴重な空間である。また、東京湾沿岸域の自然環境は、包容力とでも言うべき環境容量により、首都圏の気候緩和、水循環等に寄与してきたほか、沿岸域の多様な利用の展開を可能としてきた。このように東京湾沿岸域とこれを取り巻く自然環境は首都圏全体の共有資源である。

しかしながら、その背後に世界有数の人口・産業の集積があること、閉鎖性内湾であること、浅海域が減少してきたこと等による水質悪化や生息生物減少等の自然環境問題、大規模地震対策や海上交通の輻輳による安全確保、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。その一方で、沿岸域と既成の市街地とを連絡する交通体系の整備、リサイクル産業、アミューズメント産業等の立地等の新たな動きが見られる。

これらを踏まえ、今後の首都圏整備においては、東京湾沿岸域について、世代を超えた長期的な視点からその潜在的可能性を将来にわたって発揮させうる利用を図っていくことが必要である。そのため、沿岸域の利用に当たっては、関係主体間における必要な調整を図り、自然環境の保全と良好な環境の創造、首都圏の地域活力の創出、及び、安全でゆとりある住民にとって身近な生活空間の形成を図るとともに、海域又は水際線の有効かつ適切な利用で広域的な課題に対応した利用を推進する。流入する汚濁負荷の低減に努めるとともに、沿岸陸域において親水緑地の整備等による緑のネットワークの形成、海域においては海水浄化や生物生息環境の保全・改善等に資する対策を推進し、沿岸域の様々な活動に参加・見聞することが可能な、いわば「緑と青の回廊」のような空間を形成していくことが必要である。

また、沿岸陸域の土地利用に当たっては、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。

なお、発生しつつある遊休地には、大規模であるため、現状において利用方針を立てることが困難な場合も想定されるが、水際線を有する等の臨海部の特性、産業や港湾物流機能等の既存集積、既成の市街地への近接性、交通利便性の向上等将来的な可能性を有することから、時代の変化に柔軟に対応できる土地として積極的に評価することが重要であり、併せて弾力的な利用方策を検討していくことが必要である。

(2) 東京湾沿岸域整備の課題とその対応

東京湾沿岸域の整備と利用に当たっては、沿岸域地方公共団体等の各主体がそれぞれの個性と特色を発揮するとともに、連携、協調して総合的に管理していく必要があり、今後そのための一層の体制の構築が求められる。

① 自然環境の保全と良好な環境の創造

海域の自然環境を保全及び創造するため、流入する汚濁負荷を低減するとともに、海域浄化等を推進する。このため、開発に係る事業の実施に際して、自然環境の保全を図るには、環境影響評価の実施等を通じて、保全すべき場所の改変を避け、あるいは、これを最小にする等の対策を優先しつつ、適切な対策を構ずる必要がある。

人々が水辺に自由に安心して行き来でき、その魅力を楽しむこと（パブリックアクセス）ができる緑地や空間の整備による緑のネットワークの形成、海域構造物へ海水浄化や生物生息機能の付与、海域における底質の改善や浅場の保全・造成等の推進、潮干狩場、海水浴場や魚釣り、プレジャーボート等の海洋性レクリエーションの場の確保並びに放置艇対策等を推進することにより、複合的な水辺空間の整備を東京湾岸に展開する。

廃棄物のリサイクル及び減量化は循環型社会形成のために不可欠であり、臨海部における既存工場等の施設や技術を活用して、いわゆる静脈物流体系の整備を含め、リサイクル体系を構築する。その上で、廃棄物の適正な処分を行うため、広域処分場の整備について検討する。また、公的関与による産業廃棄物処理施設整備の必要性について検討する。

② 地域活力の創出

産業や港湾物流といった既存機能の高度化を図り、国際競争力を高めるとともに、臨海性の立地をいかした我が国の基幹的産業及びその研究機関、集積している中小企業の基盤的技術・人材、さらには大学等研究機関の連携を強化し、省エネルギー、低環境負荷、新エネルギー、新素材、リサイクル技術等の新技術や新産業の創造を図る。

東京圏と外国や国内他地域との物流の大きな要である東京湾全体が一体かつ効率的に機能を発揮し得るように、各港湾の特性に応じて機能を分担しかつ補完する一つの広域港湾として機能するよう整備を推進する。また、港湾間及び埠頭間の物流の効率化を図り、さらに、国内・国際物流の連携や背後地及び物流施設との円滑な物流交通を確保することにより、国際及び国内物流体系の強化を図る。このほか、様々な人々との交流を支える旅客船ターミナル等の交流空間の整備を推進する。

また、湾岸地域相互、湾岸地域と内陸地域の連携強化を図り、産業、業務、都市機能の交流・補完を活発化し、競争力が高く、利便性の高い沿岸域を形成するため、幹線道路、東京臨海高速鉄道臨海副都心線等の鉄軌道、河川舟運等の交通体系の形成を図る。湾岸部の環状道路については、東京湾岸道路の整備を推進し、第二東京湾岸道路について構想の具体化を図る。また、東京湾口道路の構想については、長大橋等に係る技術開発、地域の交流、連携に向けた取組等を踏まえ調査を進めることとし、その進展に応じ、周辺環境への影響、費用対効果、費用負担のあり方等を検討することにより、構想を進める。

③ 安全でゆとりある生活空間の創出

業務機能の分散や密集市街地の解消への活用等大都市のリノベーションに資する利用を推進するとともに、親水性と開放性に富んだ空間を形成する。

臨海部の既存開発地（臨海副都心、幕張新都心、みなとみらい 21 等）の未処分地や工場跡地、廃棄物最終処分場、東京国際空港沖合展開跡地等の土地利用に当たっては、長期的・広域的視点から、臨海部の特性をいかしつつ、地域活力の創出に加え、賑わいやゆとり

のある空間形成を図るため、業務、居住、商業、アミューズメント、研究開発等の幅広い機能を選択的に取り込む。その際、必要に応じ、時代の変化に柔軟に対応できるよう期間を限定した利用や、当面利用が決められないが緊急の社会的要請や長期的な課題等に対応するために、暫定的に災害等の拠点機能を有する緑地としての利用等弾力的な利用方策について検討する。

沿岸域は、首都圏の活動を支える電力、ガス、石油等のエネルギーの供給基地でもあり、その安定的供給を図るために、環境との調和及び輸送の安全性を確保し、防災対策を推進する。

海域の安全な利用のために、東京湾口航路の整備や航行安全施設等の整備、海洋情報の充実を図るとともに、海運、漁業、海洋性レクリエーション等海域の多様な利用について円滑な海面利用を推進すること等により、海上交通の輻輳の緩和を図る。また、油流出等海上災害に対処できるよう、関係地方公共団体全体にわたる総合的な防災体制を充実する。

また、利用や自然環境の保全に配慮し、高潮対策のため海岸保全施設の整備等の施策を講ずる。さらに、震災時の緊急物資等の輸送や一時的避難、がれき処理のための輸送路及び防災拠点等の空間を確保するとともに、経済社会活動の停滞を招くことのないよう東京港、横浜港等において耐震強化岸壁、緊急輸送道路等の体系的整備を図る。

(3) 周辺沿岸域

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その利用を進める。これら沿岸域利用については、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価値の高い海域の創出を図る。

鹿島地域等において基礎素材型産業を始めとする工業生産機能の高度化や、首都圏におけるエネルギー需要の増大及びエネルギー源の多様化に対応したエネルギー供給体系の整備を推進する。また、地域の振興及び東京湾内諸港の機能の分担を図ることによる首都圏の物流の効率化を支えるため、常陸那珂港等の整備を推進する。また、これとあわせて、地域間相互の連携強化を図るため、北関東自動車道等の整備を推進する。

水産物の安定的供給を確保し、併せて地域の振興を図るため、高い安全性、機能性を有する漁港を整備するとともに、沿岸海域の豊かな資源をいかした沿岸漁場の開発等を推進する。

マリナーや人工海浜等の海洋性レクリエーション拠点施設の整備を名洗港等において推進するとともに、地域の観光資源との連携や地場産業を活用し、多様なニーズに対応できる滞在型の保養地域の整備を図る。

首都圏における震災対策として必要な緊急交通路の確保を図るため、耐震性の高い岸壁、道路等を整備するとともに、防災拠点等の確保を図る。

高潮、海岸侵食等の災害から国土を保全するため、利用や自然環境の保全にも配慮しつつ、海岸保全施設等の整備を推進する。

第4章 地域別整備構想

第1節 東京都市圏

1 東京中心部

(1) 地域整備の考え方

東京中心部は、都心部を中心に世界でも有数の高度な機能が集積している地域であり、経済、文化等いろいろな面で我が国を代表する地域である。また同時に、約800万人に及ぶ人々の居住の場、700万人を超える人々の就業の場でもある。

したがって、我が国の活力創出の中枢を担う機能の充実を図るとともに、東京中心部に住み、働き、学ぶ多くの人々がゆとりと豊かさを実感できる活動の場として整備していくことが必要である。

また、一方では、この地域への諸機能の過度の集中、依存が通勤混雑、長時間通勤等を始めとする大都市問題を引き起こしており、近郊地域と一体となった都市機能の再配置を進めることが必要である。

このため、東京都市圏が、東京中心部と業務核都市等との適切な機能分担と連携の下、全国的、国際的な中枢機能を果たすよう地域の整備を進めることとし、東京中心部においては、国際金融機能、高次の本社機能等、我が国の経済社会を先導していくことが期待される機能の充実を図るとともに、その他の機能については、地域活力の低下を来さないよう配慮しつつ、業務核都市等へ誘導する。また、副都心等の整備を推進することにより、都心一点集中型の地域構造を多心型に改編する。さらに、都心部等における居住空間の創出、老朽木造密集市街地の解消等の都市空間の再編整備を推進する。

また、交通体系の整備として、道路については、環状方向のネットワークを形成する東京外かく環状道路、首都高速中央環状線を始めとする首都高速道路等の整備を推進するとともに、湾岸部の環状道路である東京湾岸道路の整備を推進し、第二東京湾岸道路について構想の具体化を図る。鉄道については、帝都高速度交通営団11号線、環状方向の路線である東京都交通局12号線等の整備を推進するとともに、環状方向、既存鉄道の有効活用、相互乗り入れ等を含めた利便性の高い公共交通体系について検討を進める。また、地域の交通利便性の向上を図る新交通システムとして、日暮里・舎人線の整備を推進する。港湾については、東京港において中枢国際港湾としての国際海上コンテナターミナルや複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の整備を推進する。空港については、東京国際空港の沖合展開事業の早期完成を図る。

(2) 都心、副都心の整備

都心部については、高次都市機能の円滑かつ効率的な発揮を可能とするため、再開発等による計画的な更新を進め、我が国の経済を代表し先導する地区としての機能の質的高度化と居住機能等の回復を図り、諸機能のバランスのとれた地域として再編整備を推進する。

また、これと併せて、東京都環状第2号線等都市内交通体系の整備を汐留地区の再開発等沿道の土地利用、まちづくり等と整合を図りながら推進する。

新宿、渋谷、池袋、上野・浅草、錦糸町・亀戸、大崎の副都心については、業務機能、商業機能の高度化に加え、文化、娯楽、居住等多様な機能の充実を図り、地域の特性をいかした個性ある拠点として整備を推進する。副都心を結び利便性を高める交通体系の整備として、首都高速中央環状線、帝都高速度交通営団13号線等の整備を推進する。また、新宿駅南口地区における基盤整備等により、道路整備に併せ、副都心における交通結節機能の強化を図る。

これら副都心のうち、新宿、渋谷、池袋については、商業機能の高度な集積をベースに、業務、文化、交流等の機能の充実を図り、多様な機能の複合的な集積や都市活力をいかした先進的な情報発信、交流の拠点として整備する。上野・浅草、錦糸町・亀戸については、文化施設の集積等を活用しつつ、文化、産業、娯楽の拠点として整備する。大崎については、城南地域の産業と連携しつつ、知識・技術集約型産業の集積を進め、都市型研究開発の拠点として整備する。

さらに、臨海副都心については、これまでの開発の成果をいかしながら、国際的な人と文化、情報の交流、防災拠点の整備、新しい産業の振興、環境と共生する都市づくりへの取組み等を進め、新たな魅力と活力を生み出す副都心を形成し、あわせて整備すべき交通基盤施設である東京臨海高速鉄道臨海副都心線、東京臨海新交通臨海線、高速晴海線等により、都心部等との連絡性を高める。

(3) 都市空間の再編整備

東京中心部においては、就業の場と居住の場の質・量にわたる不均衡、生活環境の悪化、老朽木造密集市街地の存在等の問題を抱える一方で、産業構造の転換に伴う工場跡地の発生等土地利用転換の機会も生じている。これらの状況に総合的に対処し、豊かさの実感できる生活の実現と都市機能の円滑かつ効率的な発揮を図るため、都市空間の再編整備を推進する必要がある。

このため、都心部及びその周辺部においては、整備が進んだ鉄道網等の基盤施設をいかしつつ、大規模な工場等跡地、バブル期に生じた虫食い状の低・未利用地の有効活用等による良質な中高層共同住宅の供給の誘導等を図るとともに、これと併せて、都市基盤施設、生活関連施設、高齢化社会に対応した医療・福祉サービスの充実、新たな生活文化の創造等に努め、豊かな都心居住の場の形成を図る。また、東海道新幹線品川駅の新設を含めた品川駅周辺の再開発等にみられる都市機能の高度化等に対応した再開発を推進する。

さらに、山手線の外周部及び中央線沿線一帯等に広がる老朽木造密集市街地については、地域の特性に応じた市街地の面的な更新または段階的な修復を重点的・集中的に実施することにより、建築物の不燃化・難燃化、住宅の質の向上、道路・公園の整備等の総合的なまちづくりを推進し、防災性の向上と住環境の改善を図る。

また、臨海部においては、東京湾の持つ多様な機能に配慮しながら、沿岸域の豊かな自然環境の保全・創出を図るとともに、低・未利用地の適正な利用を図る。このほか、海域環境の改善、親水空間の整備を推進する。

これらの施策の実施に当たっては、高齢化の進行や環境との共生に配慮し、ユニバーサ

ルデザインによる施設整備、身近な緑の確保による都市環境の改善等に努めるとともに、都市計画制度等を活用しつつ、基盤施設の整備、既存の公共住宅の建て替え等の事業間の連携を図る等、様々なニーズに対応した社会資本整備を一体的かつ総合的に推進する。

2 東京中心部と社会的経済的に一体的である地域（近郊地域）

(1) 地域整備の考え方

近郊地域は、就業の場を強く東京中心部に依存した東京の通勤圏となっている地域であり、長時間通勤等の大都市問題の解決のためには、この地域において業務、商業、文化、居住等の諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域の形成を推進する必要がある。このため、都市空間の再編整備と併せて拠点的な都市の整備を推進し、それぞれの特性に応じた魅力的な地域づくりを進める。また、拠点的な都市相互の連携、並びに、それを通じた東京都市圏西部・北部・東部、東京湾岸部の連携の強化により、環状方向のネットワークの形成を進め、環状拠点都市群の育成を図る。さらに、関東北部地域、関東東部地域、内陸西部地域や首都圏外の都市との連携・交流を深めることにより、東京一極依存構造の是正を図る。

近郊地域のうち、東京都市圏西部は、多摩自立都市圏及び神奈川自立都市圏の業務核都市等を中心に都市機能の集積がみられ、両自立都市圏の接点に位置する町田・相模原地域の拠点性の高まりとともに、1千万人を超える人口を擁する環状方向の圏域を形成しつつある地域である。このため、横浜市・川崎市、厚木市、町田市・相模原市、八王子市・立川市・多摩市、青梅市を中心とする地域を広域連携拠点として重点的に育成・整備するとともに、これらの地域相互の連携の強化に資する環状方向の交通体系を整備し、自立性の高い地域が相互に連携した重層的な地域構造の形成を図る。さらに、内陸西部地域及び静岡方面との連携・交流の強化を図る。

東京都市圏北部から東部にかけての地域においては、浦和市・大宮市、土浦市・つくば市・牛久市、千葉市等を中心に諸機能の集積が進展しており、自立性の高い地域の形成が図られつつあるが、地域全体としては集積の水準や拠点的な都市相互の連携は必ずしも十分ではない。

このため、東京都市圏北部については、川越市、熊谷市、浦和市・大宮市、春日部市・越谷市、柏市、土浦市・つくば市・牛久市を中心とする地域を、広域連携拠点として重点的に育成・整備する。また、東京都市圏西部・東部、さらには関東北部地域との連携の強化を図り、東京都市圏における環状方向のネットワークと併せて、関東北部地域の広域連携拠点等との放射方向のネットワークの形成を図る。

また、東京都市圏東部については、成田市、千葉市、木更津市を中心とする地域を広域連携拠点として重点的に育成・整備する。さらに、東京都市圏西部・北部との連携とともに、関東東部地域との連携の強化を図るため、広域的な交通体系の整備を推進する。

さらに、東京湾沿岸域に位置する横浜市、川崎市、東京中心部、千葉市、木更津市等の連携を深めつつ、自然環境の保全と良好な環境の創造、産業や港湾物流等の既存機能の高度化等による地域活力の創出、低・未利用地等を活用した地域整備の推進等による安全でゆとりある生活空間の創出等を図る。このほか、海域環境の改善、親水空間の整備を推進

する。

なお、これらの拠点的な都市の整備に際しては、業務核都市制度やそれぞれの政策区域について講じられている施策を有効に活用しつつ、地域の計画に沿った社会基盤の計画的な整備及びこれと一体となった宅地開発を推進するとともに、都市近郊の緑地空間の保全・創出等を図る。このほか、都市的土地利用との計画的な調整を図りながら、都市近郊型農業の振興を図る。

さらに、近郊地域の整備に資する交通体系として、道路については、首都圏の道路網の骨格を形成し、分散型ネットワーク構造実現に資する環状方向の路線として、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路、東京湾岸道路等の整備を推進するとともに、核都市広域幹線道路、第二東京湾岸道路について構想の具体化を図る。東京湾口道路の構想については、長大橋等にかかる技術開発、地域の交流、連携に向けた取組等を踏まえ調査を進めることとし、その進展に応じ、周辺環境への影響、費用対効果、費用負担のあり方等を検討することにより、構想を進める。また、広域的な連携等に資する第二東名高速道路等の整備を推進する。鉄道については、広域連携拠点間を連絡する等重層的な地域構造の形成等に資する首都圏新都市鉄道常磐新線等の整備を推進するとともに、小田急電鉄小田原線等既存路線の複々線化等輸送力の増強を図る。また、東京湾沿岸域においては、既存ストックの活用も含め、公共交通体系の形成やその利便性向上を検討する。港湾については、横浜港、川崎港において中枢国際港湾としての国際海上コンテナターミナル等の整備を推進するとともに、千葉港、木更津港において多目的国際ターミナルの整備を推進する。空港については、新東京国際空港の平行滑走路等の完成を図る。

(2) 広域連携拠点の整備方針

1) 東京都市圏西部

(横浜・川崎広域連携拠点)

横浜市を中心とする地域については、開港以来の歴史・文化や国際性等の特性をいかしつつ、みなとみらい 21 地区を始めとする横浜都心及び周辺地区、新横浜都心地区、戸塚駅周辺地区等、業務施設集積地区の整備を推進し、職住近接のバランスある多心型都市構造の形成を図る。企業の中核管理機能等の業務機能の集積を高め、国の行政機関等の移転を進めるとともに、国際交流、商業、文化等の諸機能の拡充強化及び良好な居住環境の創出を図り、国際業務拠点の形成に向けて業務核都市として育成・整備する。また、交通体系として、都市圏の交通網形成等を図るため、環状方向の路線である横浜環状道路の整備を推進するとともに、横浜市交通局 4 号線の整備推進を始めとする環状方向の交通体系の検討を進める。

川崎市を中心とする地域については、川崎都心地区、麻生新都心地区等を業務施設集積地区として整備を推進し、生産・研究開発機能の再編と高度化、国の行政機関等の移転、業務、商業等の諸機能の集積を推進するとともに、東京湾アクアライン等を通じて、房総地域から多摩地域に至る連携の結節点としての役割を担う。また、拠点整備と一体となった良好な住宅の整備等によるゆとりと潤いのある居住環境の創出を図り、諸機能の balan

スのとれた業務核都市として育成・整備する。さらに、地域の縦断方向の連携強化に資するとともに、広域的なネットワークの一環としても機能する交通体系として、川崎縦貫道路等の整備を推進し、鉄道を含めた交通体系について検討を進める。

また、これら両市にまたがる京浜臨海部については、浮島・東扇島地区、未広町地区等において、既存の産業集積等の活用と産学官の交流による生産機能と連携した研究開発機能の強化を進め、新たな産業の創出や既存産業の高度化による国際競争力のある産業集積地域の形成を図るとともに、輸入促進地域における総合輸入ターミナル等の国際物流、交流等の機能の集積を図る。さらに、産業構造の転換によって生じた工場跡地等の低・未利用地を有効に活用しつつ、社会基盤の整備、良好な都市環境の形成を図り、総合的な地域づくりを推進する。

また、新幹線駅への連絡、両市の業務施設集積地区の連携等を図るため、鉄道を含めた交通体系について検討を進める。

(厚木広域連携拠点)

厚木市を中心とする地域については、東名厚木インターチェンジ周辺地区、本厚木駅周辺地区、平塚市及び寒川町にまたがるツインシティ地区等を業務施設集積地区として整備し、あわせて交通の円滑化等に資する交通体系として、厚木秦野道路等の整備を推進する。また、他の広域連携拠点との連携に資する鉄道を含めた交通体系や東海道新幹線の新駅設置について検討を進める。これにより交通結節点としての立地条件と研究開発機能、高度技術生産機能、高等教育機能等の既存の集積をいかしつつ、先端的な研究開発・情報関連業務拠点の形成を図り、職住が近接し、自然環境と調和した業務核都市として育成・整備する。

(町田・相模原広域連携拠点)

町田市・相模原市を中心とする地域については、業務核都市として、町田駅周辺地区、橋本駅周辺地区等を核に、既存の交通利便性、商業集積、研究開発集積の高さをいかした整備を進める。交通の円滑化に資する交通体系として、保土ヶ谷バイパス等の整備を推進するとともに、業務機能、交流機能等の充実を図りつつ、地域の拠点性・一体性を強化し、東京中心部、業務核都市間を結ぶ結節点としての役割を担うほか、職住が近接した良好な都市環境の実現を図る。また、他の広域連携拠点との連携に資する鉄道を含めた交通体系について検討を進める。

(八王子・立川・多摩広域連携拠点)

八王子市・立川市・多摩市を中心とする地域については、多摩地域の自立に寄与する業務核都市として、八王子中心市街地地区、たちかわ新都心周辺地区、多摩ニュータウン多摩センター地区等、業務施設集積地区の整備を推進する。八王子市の学園都市としての特性をいかした産学官交流を核とする研究開発機能の強化、立川市への国の行政機関の移転を契機とした業務、商業機能の強化及び交流・文化機能の導入とともに、多摩市の商業、文化、アミューズメント機能の質的な向上、業務機能及び研究開発機能の集積を図る。また、交通の円滑化等に資するとともに、拠点間の連携を強化する交通体系として多摩都市

モノレール、新滝山街道等の整備を推進する。

(青梅広域連携拠点)

青梅市を中心とする地域については、業務核都市として、青梅線3駅周辺地区、圏央道青梅インターチェンジ周辺地区等を核に、業務、商業等の機能の充実を図るほか、首都圏中央連絡自動車道との近接性をいかして、秋留台地域等との連携を深めながら、工業機能及び研究開発機能の集積を高める。

2) 東京都市圏北部

(川越広域連携拠点)

川越市を中心とする地域については、業務核都市として、首都圏中央連絡自動車道の整備による東京都市圏西部との連携強化を図りつつ、川越駅周辺地区等の業務、商業、文化機能等の集積を高めるとともに、圏央鶴ヶ島インターチェンジ周辺地区において研究開発機能、物流、居住機能等の複合的な集積を図る。

(熊谷広域連携拠点)

熊谷市を中心とする地域については、業務核都市として、熊谷駅周辺地区、熊谷南部地区等を核に、深谷市等との連携を図りつつ、商業、業務、交流機能の集積とスポーツ・レクリエーション施設の整備を進め、産学住の調和のとれた複合機能の導入と自然と調和した地域の形成を図る。また、新大宮上尾道路の整備推進等広域連携拠点間の連携に資する交通体系の強化に努める。

(浦和・大宮広域連携拠点)

浦和市・大宮市を中心とする地域については、浦和地区、大宮・さいたま新都心及び周辺地区等を業務施設集積地区として整備を推進するとともに、東京都心部等と連絡する高速大宮線、埼玉高速鉄道埼玉高速鉄道線等の整備を推進する。さらに、さいたま新都心等の業務集積地区と東京都心部等との連携に資する鉄道を含めた交通体系について検討を進める。これらにより東京都心部、関東北部、上信越地域等との交通利便性や豊かな緑と水辺の存在等の地域特性をいかしつつ、21世紀を展望した高次都市機能の集積及び国の行政機関等の移転を進め、緑と調和した快適でゆとりのある職住近接型の都市形成を図り、内陸型の国際文化業務核都市として育成・整備する。

(春日部・越谷広域連携拠点)

春日部市・越谷市を中心とする地域については、業務核都市として、東西方向の広域連携拠点や関東北部地域等との連携強化に配慮しつつ、春日部駅周辺地区、越谷東部地区等の整備を推進し、業務機能、商業機能等の集積を高めるとともに、医療・福祉、文化等の都市機能の充実を図る。さらに、東京都心部等との連絡やこれらの機能の連携、交通の円滑化等に資する東埼玉道路等の整備を推進するとともに、鉄道を含めた交通体系について検討を進める。

(柏広域連携拠点)

柏市を中心とする地域については、業務核都市として、常磐新線周辺地域の整備を推進しつつ、柏北部地区、柏都心地区等において、学術研究機関の整備と併せた研究開発機能の強化による新たな学術・研究開発拠点の形成、業務機能、商業機能の集積等を推進し、新産業の創出や既存産業の高度化、及び広域にわたる質の高い都市機能の充実を図る。さらに、貴重なオープンスペースである水辺、緑地等をいかしつつ、交流・文化機能等の質を高め、諸機能のバランスのとれた地域の形成を図る。

(土浦・つくば・牛久広域連携拠点)

土浦市・つくば市・牛久市を中心とする地域については、土浦駅周辺地区、研究学園中央地区、牛久北部地区等、業務施設集積地区の整備とともに、常磐新線周辺地域の整備を推進し、国際性、科学技術関連の高度な集積を特色とした業務核都市として育成・整備する。さらに、豊かな自然をいかし、ゆとりと潤いのある職住近接型の居住環境づくりを推進するとともに、高度な情報通信基盤の整備や研究開発機能、国際交流機能等の導入を図り、独創的・先端的な研究を生み出す科学技術中枢拠点の形成を図る。

3) 東京都市圏東部

(成田広域連携拠点)

成田市を中心とする地域については、業務核都市として、新東京国際空港周辺地区、成田都心地区等を核に、国際的な業務・物流等の世界につながる機能を展開し、国際交流拠点の形成を図る。また、北千葉道路の構想の具体化を図るとともに、空港へアクセスする鉄道を含めた交通体系について検討を進める。さらに、広域的な交通体系形成の下、千葉ニュータウン地域との連携を図りつつ、計画的な新市街地整備と既存の都市基盤、機能集積を活用し、多様なニーズに応えられる都市づくりを進める。

(千葉広域連携拠点)

千葉市を中心とする地域については、幕張新都心地区、千葉都心地区等を業務施設集積地区として整備を推進する。広域的な機能の受け皿として、国際的な業務・研究開発機能等の集積を高めつつ新たな産業の創出を図るとともに、国際交流、商業、文化機能等の強化を推進する。さらに、良好な居住環境の創出、スポーツ・レクリエーション施設の充実等を図り、諸機能のバランスのとれた業務核都市として育成・整備する。また、交通の円滑化等を図るため、千葉都心を中心とした環状道路並びに千葉都市モノレール1号線の整備等を推進する。

(木更津広域連携拠点)

木更津市を中心とする地域については、かずさアカデミアパーク地区、木更津都心地区、金田地区等を業務施設集積地区として整備を推進し、交通結節点としての優位性をいかした業務、研究開発、物流機能等の集積を進める。さらに、豊かな自然環境をいかし、多様

なライフスタイルを实践する場として、多様な都市機能の充実が図られた業務核都市を育成・整備する。

(3) 地域の拠点の整備方針

拠点的な都市相互の連携を強化しつつ、東京中心部から環状の方向に拠点的な都市が連坦する環状拠点都市群の形成を図るため、広域連携拠点との適切な機能分担の下、各地域における生活や諸活動の中心となる地域の拠点として、横須賀市、藤沢市、平塚市、小田原市、所沢市、川口市、市川市、船橋市、松戸市等を中心とする地域の整備を推進する。これらの地域の拠点の育成に当たっては、地域における都市的サービスの向上を図るとともに、工業機能の集積や地域の特色ある産業の育成等を通じて就業機会の向上を図り、拠点性を高めていく。このため、地域の特色に応じた産業振興のための拠点となる市街地の整備、中心市街地の活性化を推進する。また、ニーズに応じた都市機能の提供を図るため、交通、情報通信体系の整備等を推進し、広域連携拠点を始めとする様々な都市との多様な地域連携を推進する。

第2節 関東北部地域

(1) 地域整備の考え方

関東北部地域は、都市機能等の集積が進みつつある一方、比較的多く農業的土地利用、自然的土地利用が残されている地域であり、秩序ある土地利用を図り、都市的な活力と田園的な魅力を兼ね備えた自立性の高い地域の形成を図る。さらに、関東東部地域や内陸西部地域との連携により首都圏における大環状連携軸の一翼を担うとともに、首都圏と東北・北海道地域、日本海沿岸諸地域等との連携・交流を進める上で重要な役割を果たしていく。また、このような連携の一環として、茨城、栃木の県際地域において福島県との連携・交流を進めるとともに、茨城、栃木から群馬を通じて新潟県、長野県に至る地域における連携・交流等を推進する。

このうち南部の平野部では、商工業機能を中心に集積のある都市が連坦しており、これらの都市の連携の強化を図る。特に、水戸市、宇都宮市、前橋市・高崎市等、広域中心性の高い都市を有する中核都市圏については、地域の特性に応じた諸機能の積極的な集積を進め、これを広域連携拠点として育成・整備を図る。

また、これらの広域連携拠点の間には、都市開発区域、地方拠点都市地域等の都市が連坦して首都圏北部を横断する軸状の都市群を形成している。これらの都市群においては、地域の拠点として都市機能や工業機能等の集積を進めるとともに、繊維工業等の地場産業についても地域の特性を踏まえて振興を図る。さらに、地域に住む人々の生活を支援する機能の充実を図るとともに、広域連携拠点との連携及び他の地域との連携・交流を推進する。

一方、関東北部地域の北部においては、放射状の交通体系上に位置する都市を地域の拠点として位置づけ、その地域における諸機能の集積を図るとともに、野菜、畜産等の農林水産業や地場産業についても、地域特性に合わせた振興を図る等、豊かな自然と調和した

生活環境の整備を推進する。あわせて、周辺農山漁村との連携はもとより、首都圏内、さらには首都圏外の地域との連携・交流を推進する。

さらに、この地域は、そこに居住する人々の生活の場であるとともに、水資源の確保を始め、自然とのふれあい、レクリエーションの場等多くの面で首都圏が大きく依存する地域であり、このような観点から、東京都市圏や関東北部地域の南部の諸都市との連携を強め、整備を推進する必要がある。そのため、那須、上信越高原、尾瀬等の貴重な自然環境を保全し、地域に存する森林の整備を図るとともに、日光に代表される国際的な文化遺産を保全する。また、豊富な温泉等地域の資源を活用してレクリエーション等による交流の場の形成を図り、首都圏内外との連携を深める。あわせて情報通信等を活用し、自然の中で個人や企業が活動できる場の整備を推進する。

交通体系としては、軸状に広域連携拠点等を連絡し、その都市の連携を図る北関東自動車道、東関東自動車道、西関東連絡道路や首都圏外との連携を図る上信自動車道等の整備を推進する。また、物流コストの削減、環境負荷の低減等を図るため、常陸那珂港において、中核国際港湾としての国際海上コンテナターミナル及び複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を推進する。さらに百里飛行場の共用化について関係者との調整を行い結論を得た上で所要の整備を図るとともに、百里飛行場連絡道路の整備を推進する。また、中小都市、中山間地域等においては、住民の日常活動を支える交通体系として、自動車の利便性向上等に資する交通基盤施設の整備を推進するとともに、公共交通等地域における生活交通のサービス確保を図る。

さらに渡良瀬遊水地については、治水利水事業と併行して、貴重な湿地環境とのふれあいの場等広域的なレクリエーションの場としての整備を図る。

(2) 広域連携拠点の整備方針

(水戸広域連携拠点)

水戸市・日立市を中心とする地域については、ひたちなか地区等において諸機能の集積を図ることにより、関東北部における高度産業技術集積拠点、国際物流拠点を形成するとともに、自然をいかしたレクリエーション拠点を目指す。そのうち、水戸駅南口周辺地区においては、商業、業務、都市サービス機能等の充実を図るとともに、友部ジャンクション周辺地区においては、高速道路や港湾との近接性をいかした広域物流拠点として整備を推進する。また、ひたちなか地区においては、常陸那珂港を中心とした国際物流拠点の形成を図るとともに、豊かな海洋資源をいかしたウォーターフロントの整備を図る。さらに、これら機能の連携や交通の円滑化等に資する水戸外環状道路等の整備を推進する。

(宇都宮広域連携拠点)

宇都宮市を中心とする地域については、宇都宮テクノポリスセンター地区等において諸機能の集積を図るとともに、鹿沼、今市地域における諸機能の充実と併せて、関東北部における高度技術工業集積拠点を目指す。そのうち、宇都宮テクノポリスセンター地区においては、地域産業高度化のための中核的な施設を整備するとともに、居住機能、商業機能や業務機能等の充実を図る。東谷・中島地区、真岡インターチェンジ周辺地区においては、

工業機能、物流機能等の集積を図る。また、ソフトリサーチパーク情報の森とちぎ地区においては、既存の工業機能等の集積を活用しつつ、情報産業や研究開発機能等の集積を図る。さらに、茨城西部・宇都宮広域連絡道路等の地域間の連携等に資する交通体系の整備を推進する。

（前橋・高崎広域連携拠点）

前橋市・高崎市を中心とする地域については、新前橋駅・高崎駅周辺地区等において諸機能の集積を図ることにより、高速交通網をいかした日本海側と太平洋側、東北地方と上信越・中部地方を結ぶ関東北部の交流拠点を目指す。そのうち、新前橋駅周辺地区、高崎駅周辺地区においては商業、業務、都市サービス機能等の充実を図るとともに、前橋南部地区においては、研究開発機能、業務機能、物流機能等の集積を図る。また、高崎操車場跡地周辺地区においては、研究開発型の業務機能、居住機能等の集積を図る。さらに、熊谷渋川連絡道路の整備を推進する等拠点間を連絡する交通体系等の強化を図る。

（3）地域の拠点の整備方針

（関東北部を横断する軸状の都市群）

下館市・結城市を中心とする地域については、商業、業務、研究開発機能等の集積を図りつつ、他の拠点との連携に資する常総・宇都宮東部連絡道路の整備を推進する等交通体系の強化を図り、広域連携拠点との連携を深めることによる自立性の高い地域の形成を図る。栃木市・小山市を中心とする地域については、交通結節点としての立地条件をいかし、業務機能、物流機能等の集積を図るとともに、広域連携拠点を結ぶ交流拠点として環境と調和した地域の形成を図る。

また、栃木県南西部から群馬県南東部にかけて広がる両毛地域は、県境を超えて人・産業の交流が活発であり、古くから発達した商業や工業を中心とした諸機能の集積の高い都市が連坦している地域である。この地域については、既存の工業集積等を活用しつつ、自然環境や固有の伝統、文化と調和した都市圏の形成を図るとともに、地域内はもとより広域連携拠点や首都圏内外との連携・交流を推進する。このうち、足利市・佐野市を中心とする地域については、業務機能や物流機能等の集積を進めるとともに、豊かな自然をいかしたリゾート空間の整備を図る。桐生市・太田市・館林市を中心とした地域については、研究開発機能、物流機能等の集積を進めるとともに、繊維工業等の地場産業等についても、地域の特性を踏まえてその振興を図る。また、広域連携拠点を結ぶ交流拠点として、環境と調和した自立性の高い地域の形成を図る。

さらに、本庄市を中心とする地域については、東京都市圏の外縁部にあつて、諸機能の分散の受け皿になるとともに、広域的な機能連携に資する上越新幹線の新駅設置の検討を進める。また、既存の都市機能、工業機能等の集積を活用し、大学等を中心とした研究開発機能等の集積を図るとともに、豊かな自然や固有の文化等をいかしたレクリエーションの場の整備を推進する。

(放射状の交通体系に沿った地域の拠点)

高萩市・北茨城市を中心とする地域については、工業機能、商業機能を中心とした諸機能の集積の推進を図るとともに、海洋性レクリエーションの場としての整備を推進する。大田原市を中心とし黒磯市、矢板市を含む地域については、諸機能の集積を図るとともに、豊かな自然を保全しつつ、レクリエーション等の場としての整備を推進する。沼田市を中心とする地域については、豊かな観光資源を活用した都市と農山村の交流拠点として、諸機能の集積を図るとともに自然と産業の調和した地域整備を推進する。秩父市を中心とする地域については、豊かな自然と調和した環境創造型の産業の育成整備を図りつつ、固有の観光資源をいかした魅力あるリゾート地域として整備を推進し、内陸西部地域等との連携を図る。

第3節 関東東部地域

(1) 地域整備の考え方

関東東部地域は、東京都市圏に近接しながら太平洋沿岸の自然的環境にも恵まれ、都市、田園、自然、海洋資源といった地域特性が混在している地域である。この地域においては、東京都市圏からの諸機能の分散の受け皿になるとともに、秩序ある土地利用を図り、都市的な活力と自然環境の調和した、魅力的な自立性の高い地域としての整備を推進する。あわせて、東関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道等の交通体系に沿った地域の拠点相互の連携の強化を図るとともに、隣接する広域連携拠点や関東北部地域、さらには東北地域との連携・交流を推進する。

また、国際空港、国際港湾、研究開発拠点に近接するという地理的条件をいかし、国際交流機能、工業機能等の強化を図るとともに、既存の農林水産業や地場産業についても振興を図る。さらに、鹿行地域、東総地域、南房総地域については、豊かな海洋資源を活用したレクリエーションの場としての整備を推進するとともに、交通体系等の形成に併せて物流機能、研究開発機能等の集積を図る。利根川下流域の水郷、霞ヶ浦等についても、その保全に配慮しつつ、固有の文化、自然環境をいかした首都圏の身近なレクリエーションの場としての整備を推進する。

交通体系としては、東京湾対岸部と連絡する東京湾アクアラインを活用しつつ、さらに、東関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道、銚子連絡道路、茂原・一宮・大原道路、館山・鴨川道路等の整備を推進するとともに、鹿島港の多目的国際ターミナル及び複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を推進する。また、中小都市、中山間地域等においては、住民の日常活動を支える交通体系として、自動車の利便性向上等に資する交通基盤施設の整備を推進するとともに、公共交通等地域における生活交通のサービス確保を図る。

(2) 地域の拠点の整備方針

茂原市・東金市を中心とする地域については、東京都市圏からの諸機能の分散の受け皿になるとともに、既存の工業集積等を活用しつつ物流機能、業務機能等の集積を図り、環境と調和した自立性の高い地域の形成を図る。さらに、千葉広域連携拠点、成田広域連携

拠点、木更津広域連携拠点、鹿嶋・神栖地域等との連携を通じて、多様な個性と知性が集いつつ新たな産業を創造する活気に満ちた地域の形成を図る。

鹿嶋市・神栖町を中心とする地域については、既存の工業集積等を活用しつつ産業の高度化、商業、業務機能等の集積を進めるとともに、産業、文化、レクリエーション等が調和した潤いと活力のある地域の形成を目指す。さらに、鹿島港の機能を活用し、土浦・つくば・牛久広域連携拠点、水戸広域連携拠点、茂原・東金地域等との連携を通じて国際物流拠点としての整備を推進する。

第4節 内陸西部地域

(1) 地域整備の考え方

内陸西部地域は、雄大な山岳に囲まれ森林等の自然的土地利用が卓越する等豊かな自然が残されている地域であり、秩序ある土地利用を守りつつ、特色ある都市機能の強化、高度な情報通信体系の整備を推進することにより、魅力的な地域環境を形成し、地域の自立性を高める。特に、甲府市を中心とする地域を広域連携拠点として諸機能の集積を図り、自立性の高い地域の形成を図る。また、富士山、南アルプス、八ヶ岳等山岳の恵まれた自然環境をいかし、付加価値の高いリゾート環境の創出等広域的なレクリエーション機能の整備拡充を図ることにより、交流の場の創出を図る。さらに、果樹等の地域の特性に応じた農林業の振興及び地場産業の振興を図る。

また、東京都市圏と中部圏を結ぶ放射方向の連携を深めるとともに、中部横断自動車道、西関東連絡道路等の交通体系整備により、静岡県、長野県中部や関東北部地域との横断方向の連携を図る。中小都市、中山間地域等においては、住民の日常活動を支える交通体系として、自動車の利便性向上等に資する交通基盤施設の整備を推進するとともに、公共交通等地域における生活交通のサービス確保を図る。

(2) 広域連携拠点の整備方針

甲府市を中心とする広域連携拠点においては、甲府駅周辺地区等において、業務、商業、教育、文化等の諸機能の集積を推進するとともに先端技術産業の一層の集積を図る。甲府駅周辺地区においては、土地区画整理事業等を推進し都市基盤の重点的な整備を推進する。拠点の南部地域においては、研究開発の拠点として、その支援施設の整備等を推進する。さらに交通網を強化するとともに、交通の円滑化等を図るため、環状方向の路線である新山梨環状道路等交通体系の整備を推進する。

(3) 地域の拠点の整備方針

富士吉田市を中心とする富士北麓地域を地域の拠点とし、都市機能の充実を図るとともに、観光資源を活用した地域整備を推進する。

第5節 島しょ地域

島しょ地域は、美しい海洋や独特の生態系に代表される恵まれた自然環境を有する地域であり、豊かな水産資源や観光資源等を有する地域である。一方、離島という地理的条件の下、他地域とのつながりや生活環境の整備等に、不十分な面もみられる。

この地域においては、生活交通のサービス確保を含めた交通、情報通信体系の整備を推進することにより、本土と島しょ及び島しょ相互間の連携・交流を強化する。このため、交通体系としては、大島空港のジェット化対応の整備を推進するとともに、島しょ地域路線の拠点となる調布飛行場のコミューター空港としての整備を推進する。さらに、小笠原諸島における空港の建設については、適切な空港計画の策定、費用負担等の諸問題を解決した上でその事業化を目指す。港湾については、地域住民の生活物資や交通の便を確保するため整備を推進する。情報通信体系としては、衛星通信等による遠隔教育・医療システムの導入等を推進する。また、住民の日常活動を支える交通体系として、自動車の利便性向上等に資する交通基盤施設の整備を推進するとともに、公共交通等地域における生活交通のサービス確保を図る。

また、医療体制の確保、上下水道の整備等生活環境の改善を図るとともに、治山、治水、海岸保全、火山対策等の推進を図る。さらに、地域の特性をいかした漁業、農林業及び地場産業の振興を推進することにより、地域の自立を図る。

このほか、美しい海洋に代表される恵まれた自然環境や伝統・文化のストックを活用し、健康保養を核とする地域づくりや海洋性レクリエーション機能等の充実を図る。