

【第1章 首都圏整備をめぐる最近の動向】

首都圏の近年の動向の中で、特徴的な事柄や圏域整備に資する施策について記述。

第1節 首都圏の人の流れ

～バランスのとれた圏域構造に向けて～

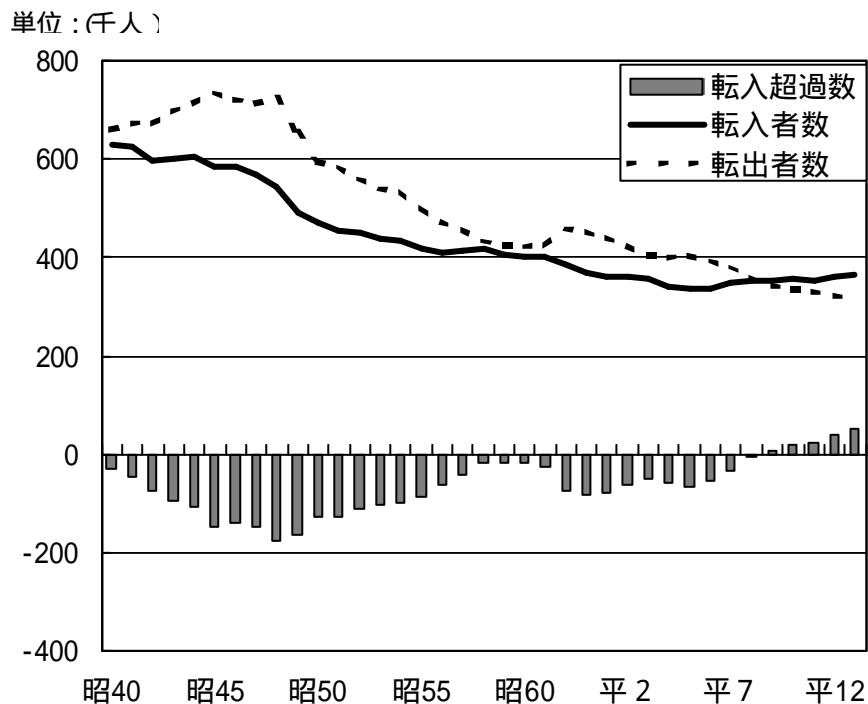
1. 東京都心部への人口の回帰

(1) 転入超過に転じた東京都区部の人口

東京都区部においては転入者数、転出者数ともピーク時には年間60万人を超えていたが、その後、転入、転出ともに減少を続け、近年は転入、転出とも30万人台と移動規模は縮小してきた。その間、常に転出が転入を上回る転出超過の状態に推移していたため、東京都区部の人口は減少していた。

1990年代後半から、こうした状況に変化が現れ、転入者数は横ばいから微増に留まっているのに対し、転出者数は大きく減少しており、平成9年に転入が転出を上回る転入超過に転じた(図)。

東京都区部の転出入者数の推移



(2) 年齢別にみた人口の動向

～ 10代後半から30代の動向が大きく影響～

「東京都区部」について、国勢調査結果による年齢5歳階級別人口の移動の増減を、5年間の年代別に分析すると、

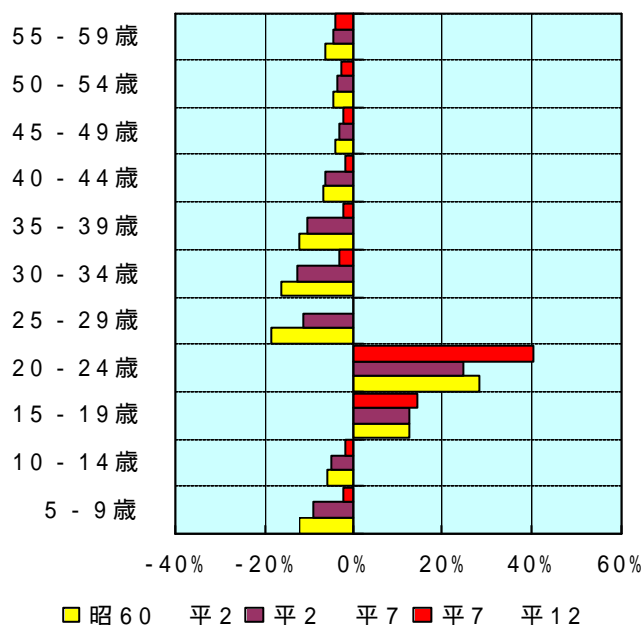
昭和60年～平成2年では、10代後半と20代前半以外の年齢階級については人口が減少していた。

特に、20代後半 - 18.5%、30代前半 - 16.2%、30代後半 - 12.3%と大きく減少していたが、平成7年から12年については、20代後半 - 0.1%、30代前半 - 3.0%、30代後半 - 2.3%とわずかな減少にとどまった(図)

これまで結婚や出産などにより東京都区部の近郊・郊外へ転出していた傾向が、東京都区部に留まる傾向に転じつつあると考えられる。

東京都区部の年齢別人口増加率

期末時点の年齢階級

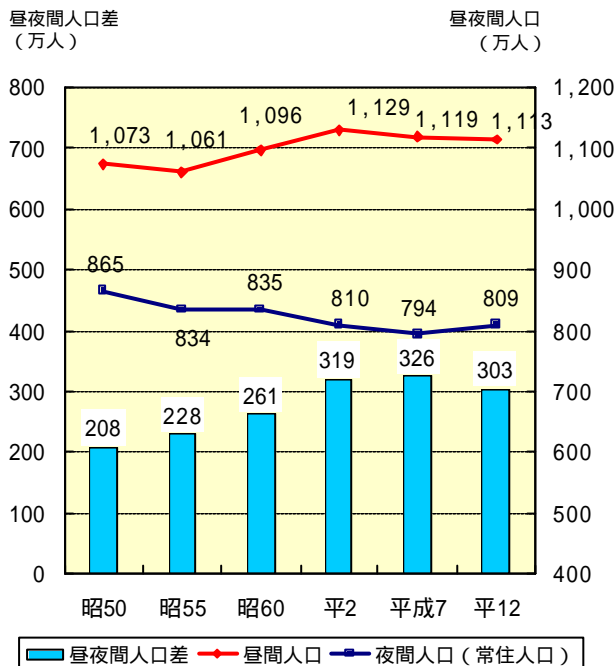


(3) 東京都区部と周辺地域で緩やかに職住近接が進展

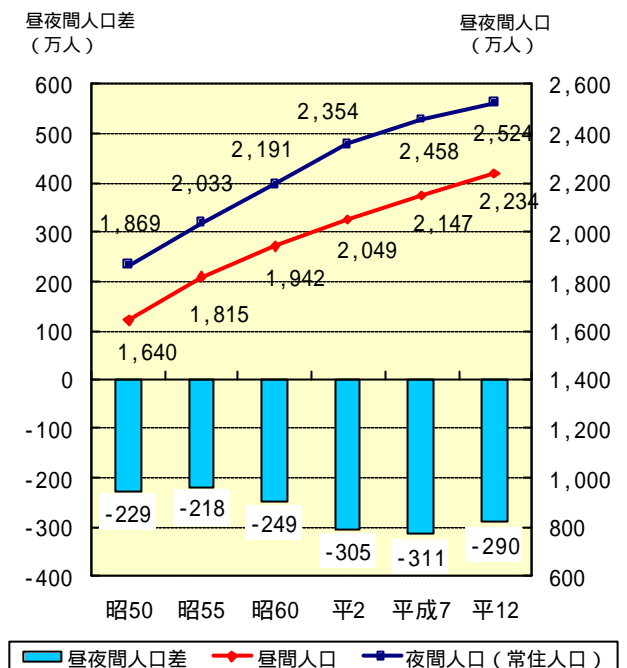
こうした東京都区部での夜間人口の増加により、平成7年まで拡大していた東京都区部の昼夜人口差が326万人から303万人に縮小した。

一方、夜間人口の増加が鈍化し、昼間人口の増加を下回った多摩地域及び近隣3県（埼玉、千葉、神奈川県）の昼夜人口差も - 311万人から - 290万人に縮小し、東京都区部とその周辺地域ともにわずかながら昼夜間人口の格差が縮小した（次図）。

昼夜間人口の推移（東京都区部）



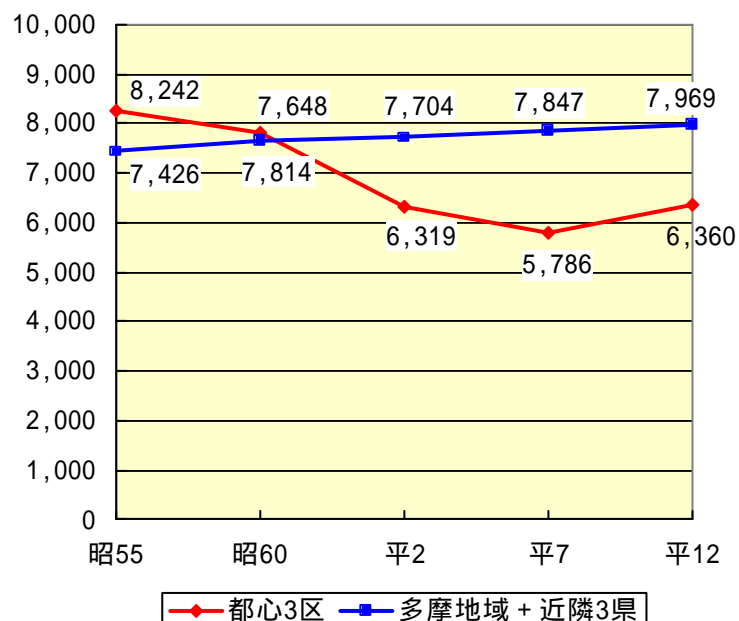
昼夜間人口の推移（多摩地域 + 近隣3県）



また、都心3区の人口密度は、人口の転出超過により、平成2年には郊外（多摩地域 + 近隣3県）の人口集中地区の人口密度を下回り、その差はさらに拡大する傾向にあった。しかし平成12年には、都心3区の人口密度が再び上昇し、郊外との差は縮小した（下図）。

こうした都心部の昼夜間人口格差や、郊外との人口密度の格差縮小から、職住近接を目的とした都心居住が進展していることが考えられる。

（人/Km²） 人口集中地区における人口密度の推移

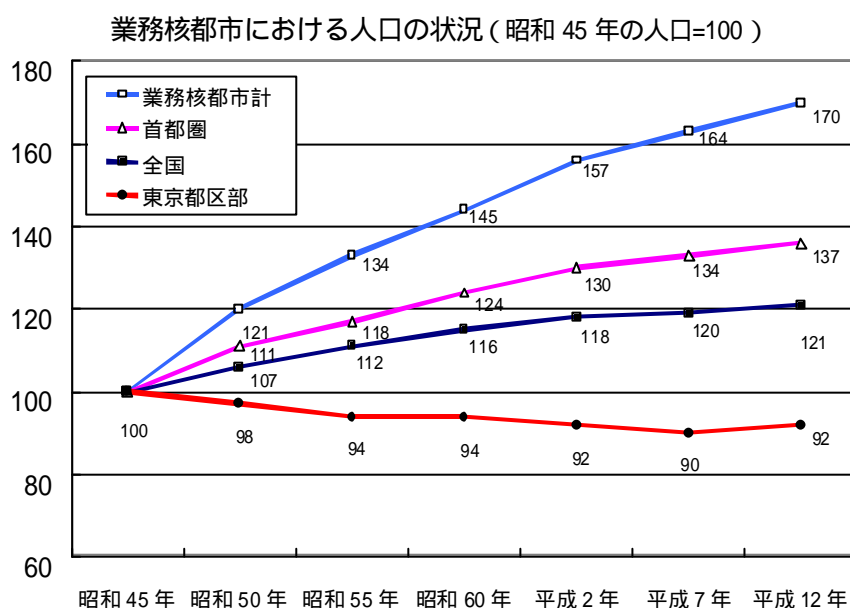


2. 東京圏における拠点的な都市への機能集積

(1) 業務核都市において進む人口集積

東京都区部への一極依存型構造を是正し、バランスのとれた地域構造へ改善するため、東京都区部以外の地域において、その周辺の相当程度広範囲の地域（自立都市圏）の中核となるべき都市の区域を業務核都市として重点的に育成・整備している。

平成7年～平成12年では、東京都区部への人口回帰とともに、業務核都市への人口集積が進展した。

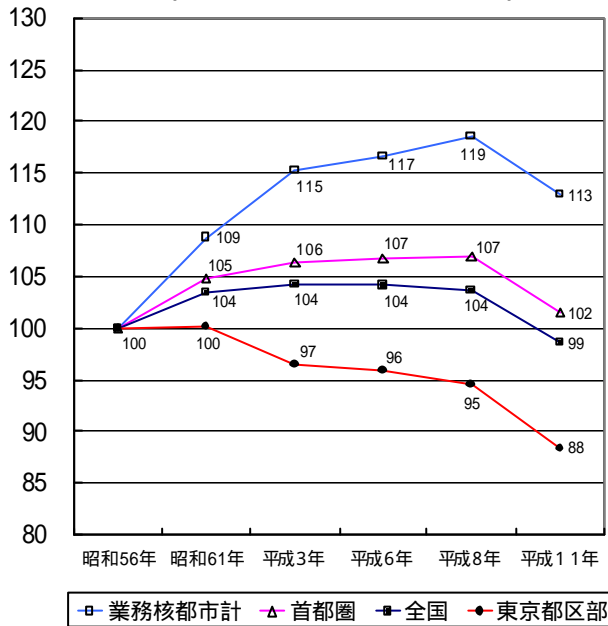


(2) 業務核都市の拠点性の向上

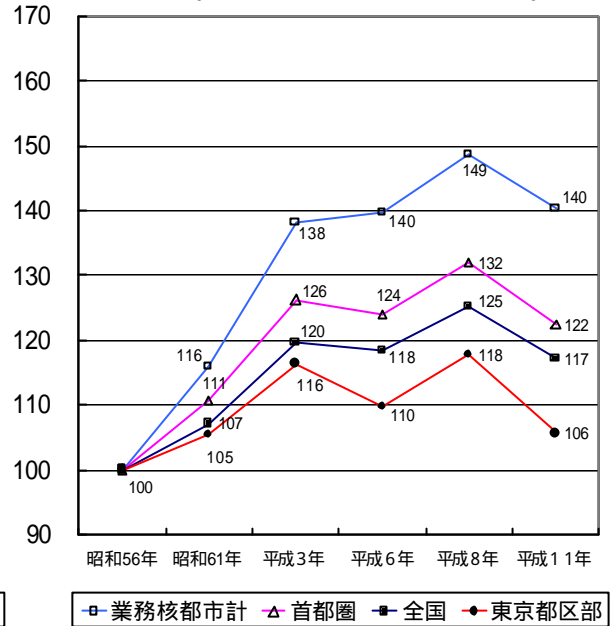
業務核都市における業務機能の集積を見るために、事業所数、従業員数について、業務核都市と東京都区部を比較してみると、いずれも業務核都市における増勢が上回っており、下落に転じた平成8年～平成11年においても、東京都区部より高い水準を保っている（次図）。

注）業務核都市：横浜、川崎、町田、相模原、厚木、八王子、立川、多摩、青梅、川越、熊谷、さいたま、春日部、越谷、柏、土浦、つくば、牛久、成田、千葉、木更津の各市

事業所数（民营）の増減
（昭和56年の事業所数 = 100）



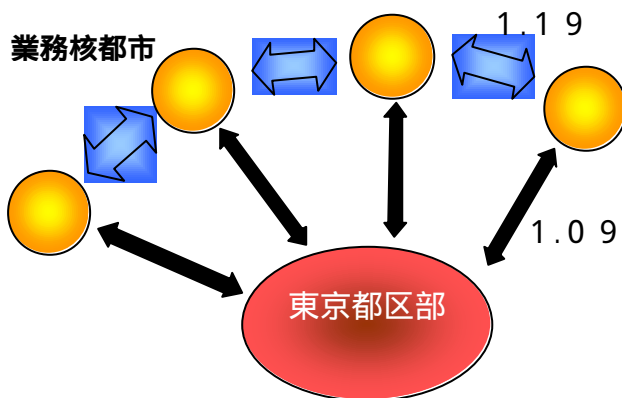
従業員数（民营）の増減
（昭和56年の従業者数 = 100）



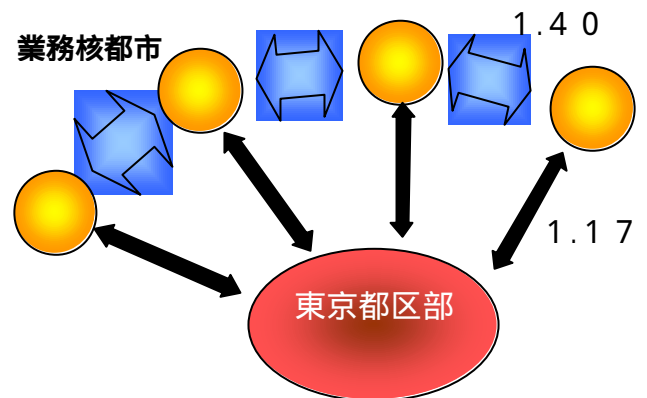
3. 分散型ネットワーク構造の形成の進展

通勤、買い物等において、業務核都市間を移動する人の流れは、業務核都市と東京都区部間を移動する人の流れに比べ、伸び率で上回っており、業務核都市間の交流・連携が活発化し、環状方向のネットワーク形成が進展していることがわかる（下図）

通勤等を目的とした人の流れ



買い物等を目的とした人の流れ



注：通勤目的トリップ数の増減率(平成10/昭和63)

注：私事目的トリップ数の増減率(平成10/昭和63)

このように、首都圏の圏域構造は、東京都区部に大きく依存した放射方向の地域構造から、諸機能をバランスよく備えた自立性の高い地域が、相互に連携・交流しあう「分散型ネットワーク構造」の形成へと進展しつつあるものと考えられる。

第2節 国際比較にみる東京の生活

～各国主要都市との比較と外国人アンケートにより東京の魅力を探る～

1. 各国主要都市とのデータによる比較

(1) 交通環境

東京(23区)は、鉄道・地下鉄の路線密度が最も高く、広域にわたり鉄道網が整備されており、鉄道への依存度が高い都市である(表1)が、地下鉄の混雑率は各都市より高くなっている(図1)。また、東京は、ニューヨーク・ロンドンと比べると、深夜の地下鉄・深夜バスの本数が少ない(図2)、国際空港へのアクセス時間は、現状では最も長くなっている。

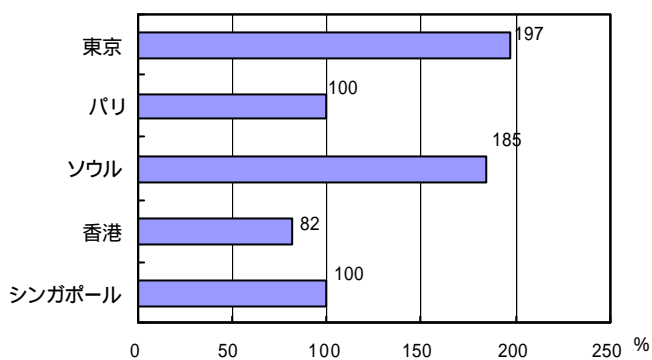
タクシー料金を2kmあたりで比較してみると、東京は、他の都市と比べるとやや高めである。また、交通事故による死者数は、10万人あたりで見ると、香港に次いで少なくなっている(図3)。

表1 交通環境

| 都市名 | 鉄道の 路線密 度 | タクシー | | | 主要国際空港へのアクセス | |
|--------|-----------------|-----------|----------------|-----|----------------|--------------|
| | | 初乗り(円・km) | | | 主要国際空港名 | 所要時間 交通手段 |
| | | 料金・距離 | 2km相当料金 (円) | | | |
| 東京 | 1.01 | 660 | 2 | 660 | 成田 | 57分 (鉄道) |
| ニューヨーク | 0.74 | 259 | 0.32 | 493 | J.F.ケネディ | 40分 (車) |
| ロンドン | 0.74 | 262 | 0.38 | 598 | ヒースロー | 30分 (鉄道) |
| パリ | 0.41 | 570 | 5 | 570 | シャルル・ド・ゴール | 29分 (鉄道) |
| ソウル | 0.51 | 161 | 2 | 161 | 仁川 | 50分 (車) |
| 香港 | 0.14 | 254 | 2 | 254 | チェク・ラッ プ・コク | 23分 (鉄道) |
| シンガポール | 0.17 | 172 | 1 | 194 | チャンギー | 20分 (車) |

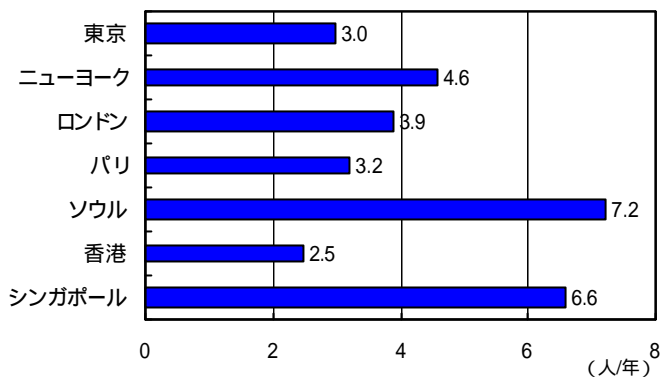
注)「鉄道の路線密度」は、地下鉄+地域鉄道(km)/区域面積(km²)により算出。

図1 地下鉄の混雑率



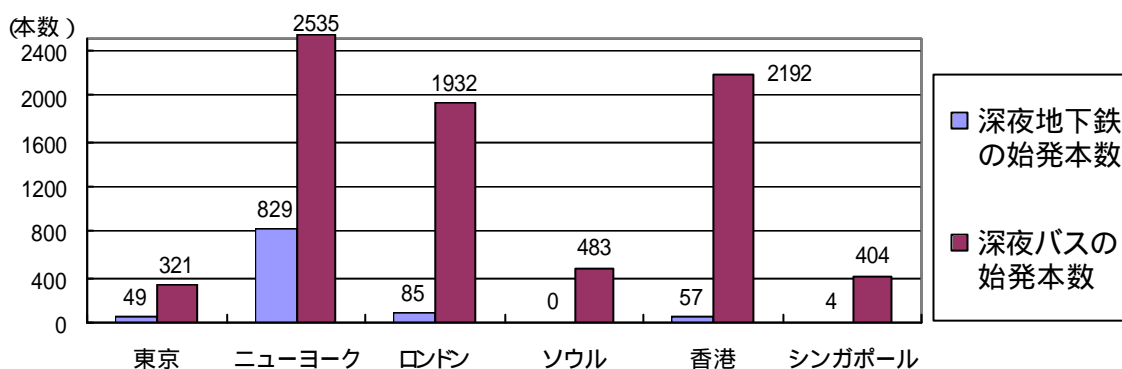
注) 最混雑路線のピーク時の混雑率

図3 交通事故の死者数



注) 人口10万人当たりで算出

図2 深夜地下鉄・深夜バスの始発本数

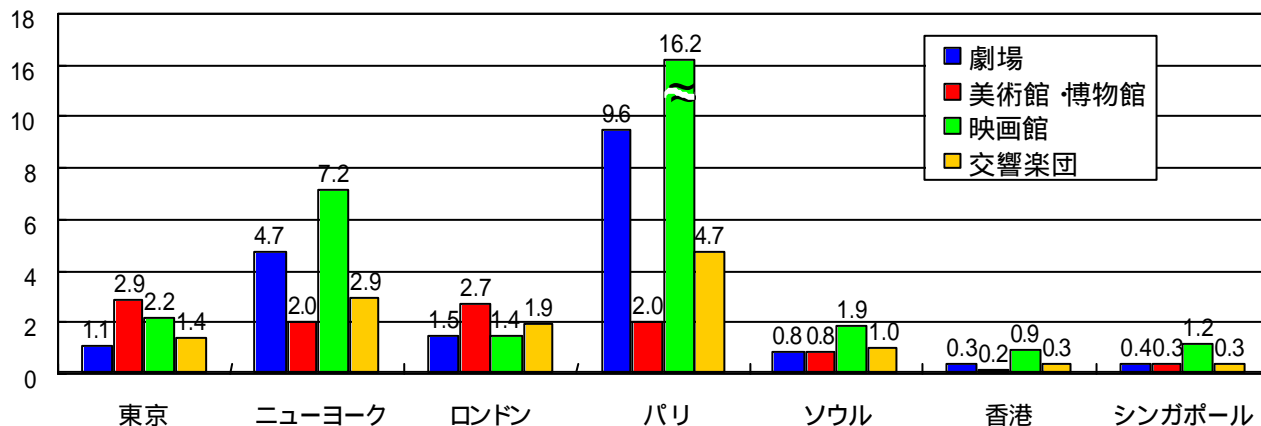


注) 「深夜地下鉄・深夜バスの始発本数」とは、平日の午前0時から5時までの時間帯に始発駅、始発ターミナルを出発する本数。

(2) 生活環境

文化施設を比較すると、オーケストラ、劇場、映画館、博物館等の数において、アジアの都市との比較では上回っているものの、欧米の都市より概ね少ない(図4)。

図4 文化施設数

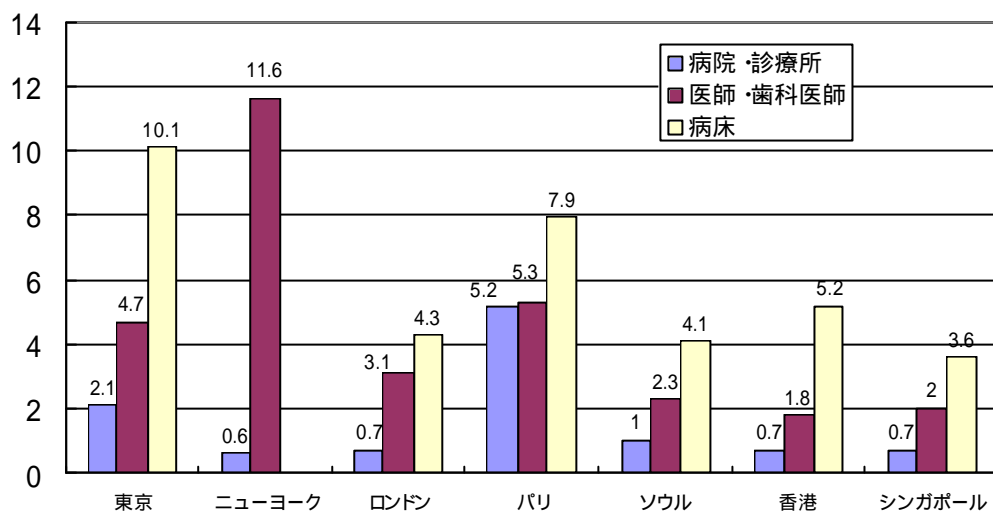


注) 劇場、美術館・博物館、映画館(スクリーン数)は、人口10万人当たり、オーケストラは、人口1万人当たりで算出。

医療の充実度をみると、東京は、1,000人当たりの病院・診療所数、医師・歯科医師数、病床数のいずれについても上位に位置している（図5）。

また、東京の保育所数は、10万世帯当たりで見ると、中ほどに位置している（表2）。

図5 病院・診療所数、医師・歯科医師数、病床数(1000人当たり)



注) ニューヨークは病床数のデータなし。

表2 保育所数

| 都市名 | 10万世帯当たりの保育所数 |
|--------|---------------|
| 東京 | 27.5 |
| ニューヨーク | 7.7 |
| ロンドン | 37.2 |
| パリ | 42.2 |
| ソウル | 114.1 |
| 香港 | 19.8 |
| シンガポール | 60.4 |

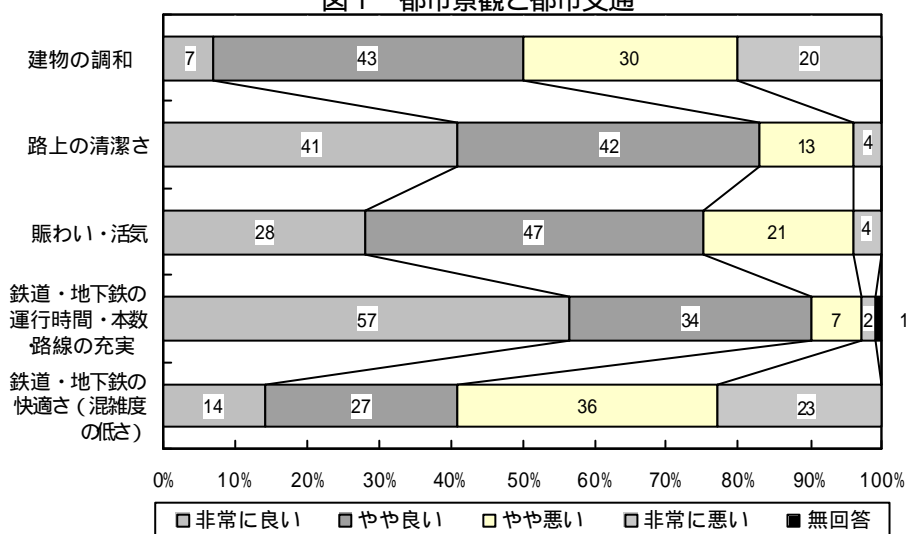
2. 外国人から見た東京の魅力

東京の魅力や欠点について、外国人居住者の認識を把握するため過去に海外主要都市で居住し、現在東京に居住する外国人に対してアンケートを行った。

(1) 東京に対する印象

都市景観については、「路上の清潔さ」や「賑わい・活気」を評価していることから、道や街の雰囲気に対する評価は概ね高い一方で、「建物の調和」に対して評価が厳しい。都市交通については、「鉄道・地下鉄の運行時間・本数・路線の充実」を評価している一方で、「鉄道・地下鉄の快適さ（混雑度の低さ）」を評価している人は低い（図1）。

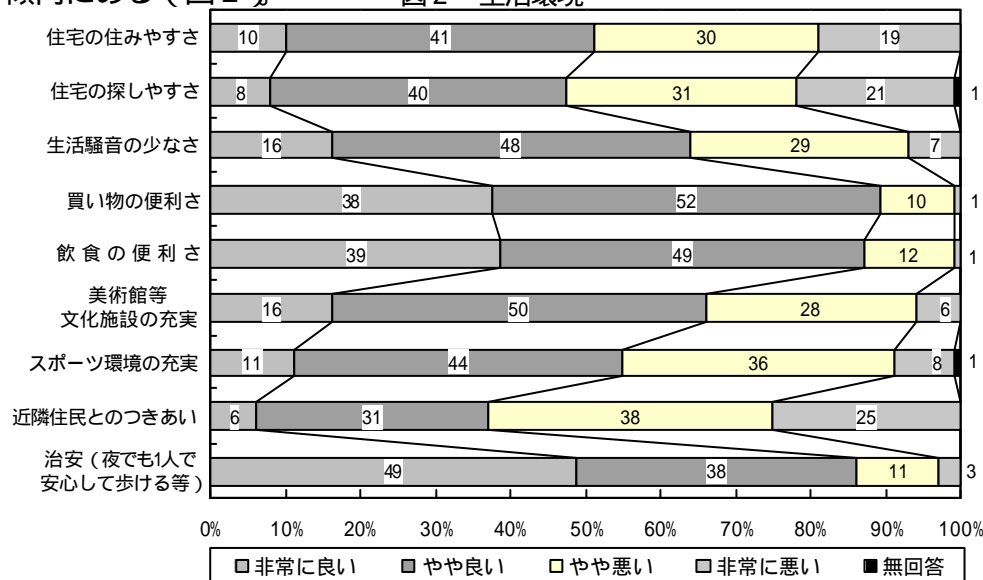
図1 都市景観と都市交通



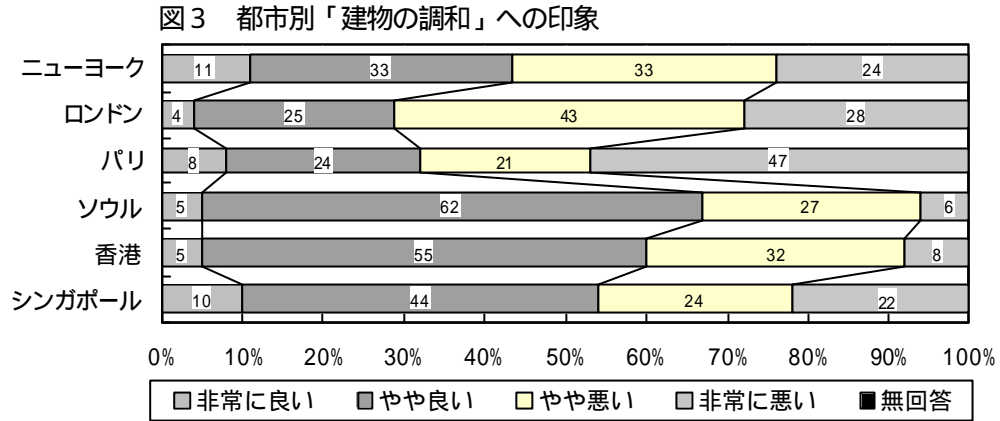
生活環境については、「買い物の便利さ」「飲食の便利さ」が評価されているが、「住宅の住みやすさ」や「住宅の探しやすさ」の住居関係と美術館等文化施設やスポーツ環境の充実度に対して低い評価がされている。

また、治安については評価する一方で近隣住民との付き合いは、評価が低い傾向にある（図2）。

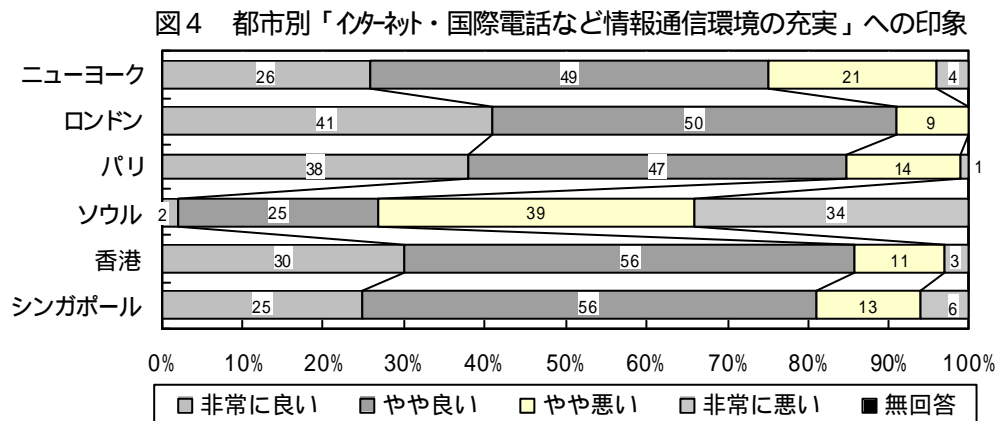
図2 生活環境



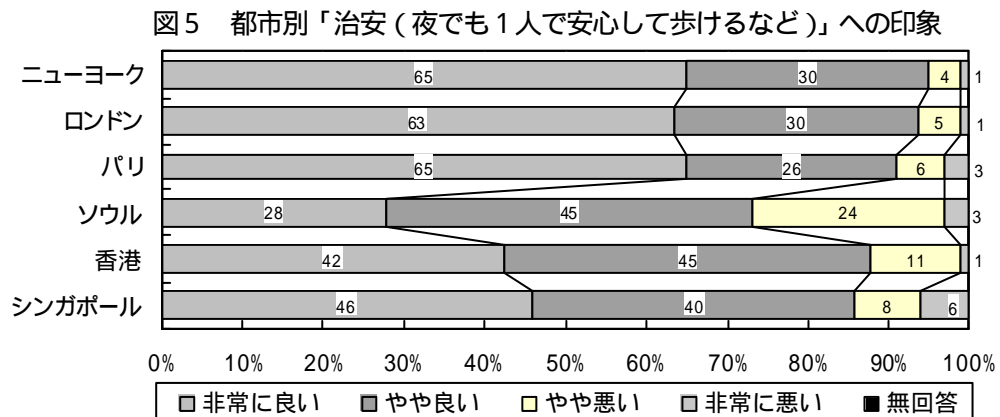
過去に居住した都市別結果で、都市間で差異の大きいものについてみると、「建物の調和」はロンドン・パリ居住経験者の評価が低い（図3）。



情報通信環境は、ソウル居住経験者の情報通信への不満が大きく、東京のインターネット環境への不満が反映しているものと考えられる（図4）。



治安は、特に欧米3都市居住経験者の評価が高い（図5）。

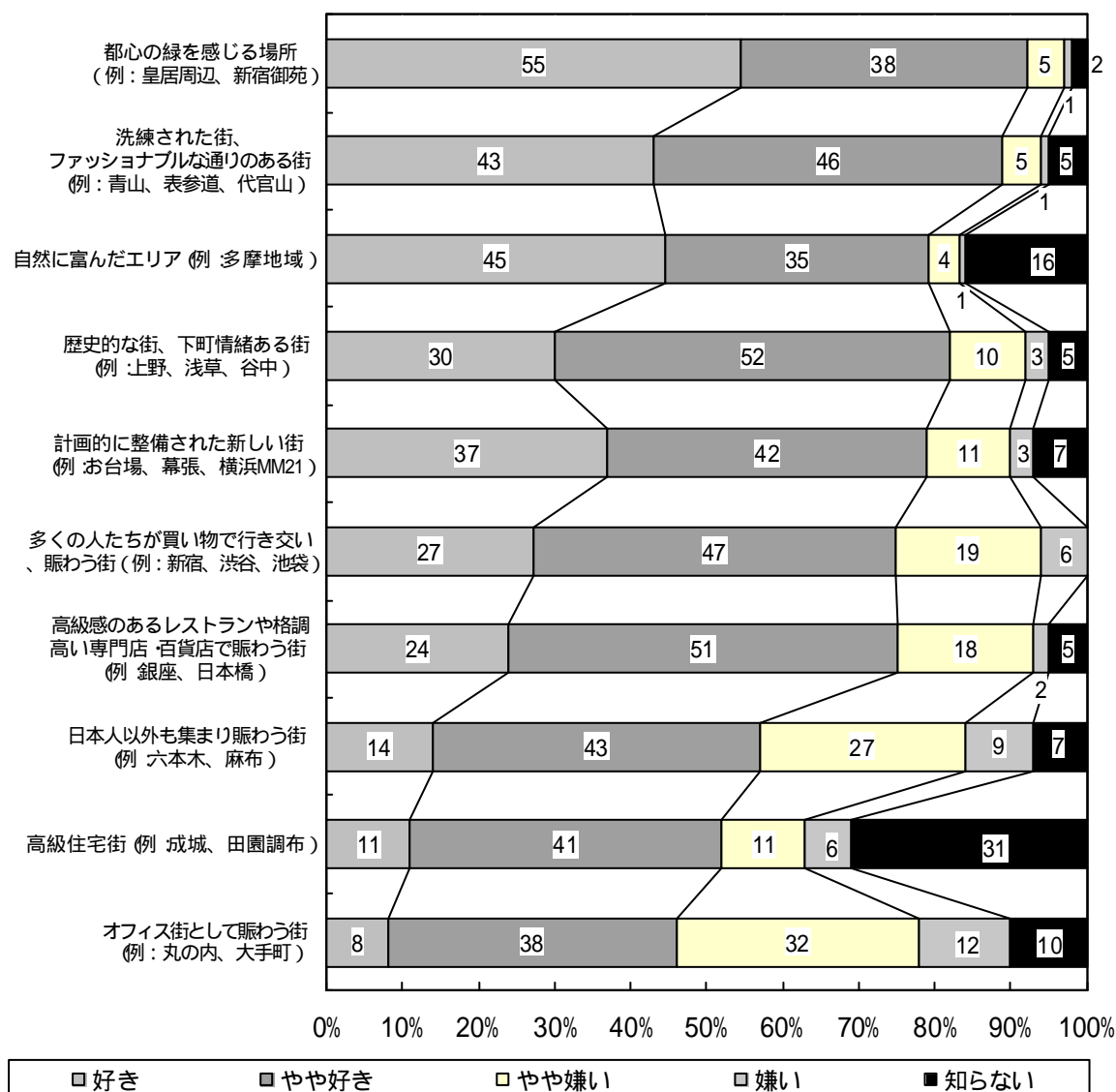


(2) 外国人居住者に好まれる東京の街

「皇居周辺、新宿御苑」をはじめ、「青山、表参道、代官山」や「多摩地域」のように、街路樹や緑が多い街・地域への評価が高い。「上野、浅草、谷中」といった古い都市景観を残した街や「お台場、幕張、横浜MM21」といったその対極にある近年整備された近未来的な都市景観を持つ街、そして「新宿、渋谷、池袋」や「銀座、日本橋」のショッピング・外食関係店舗の集積地が好まれている（図6）。

なお、東京のどこが好まれるのかについて、回答者が居住経験のある都市別に見ると、「お台場、幕張、横浜 MM21」は欧米3都市居住経験者より、アジア3都市居住経験者に好まれている一方で、「新宿、渋谷、池袋」は、欧米3都市居住経験者の方が好む傾向がある。

図6 街への印象について



第3節 魅力ある都市をめざして

～都市再生の最近の動向～

平成13年5月、内閣総理大臣を本部長とする「都市再生本部」が内閣に設置され、構造改革の一環として、都市再生の推進に強力に取り組むこととなった。ここでは、首都圏における都市再生の取り組み等を紹介する。

1. 都市環境インフラ

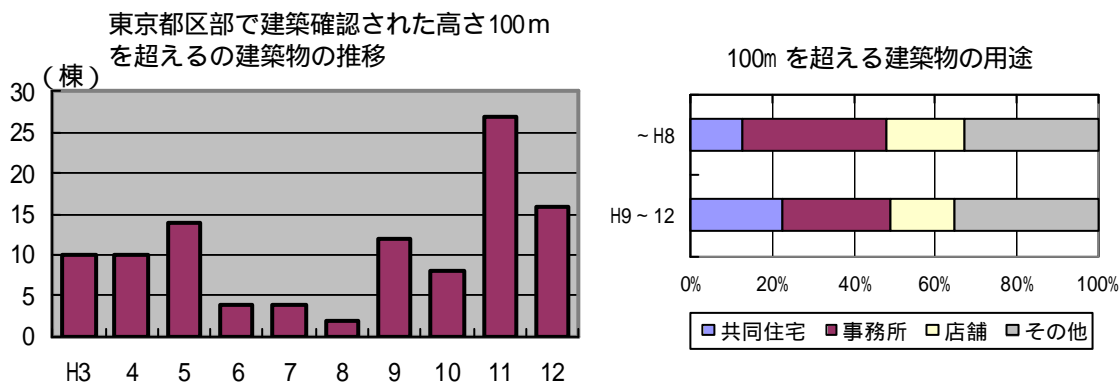
水と緑のネットワーク空間の形成など都市環境インフラを保全・再生・創出することにより、環境負荷を低減するとともに、自然環境を回復し、持続可能な社会を実現する地域整備が求められている。

都市環境インフラの重要な構成要素である緑を中心とした自然的土地利用（森林、荒地、河川敷等。以下、「緑地等」という。）の状況を見ると、首都圏における既成市街地及び近郊整備地帯において、昭和62年から平成8年までの間に、緑地等の約18,200ha（緑地等の約9%）が失われ、住宅地等に変わっている。

こうしたことから、首都圏の緑地等について、保全すべき対象及びその課題を抽出するため、自然環境を総点検するとともに、水と緑のネットワーク空間の形成に資する都市環境インフラのランドデザインについて検討することを目的として、平成14年3月1日に「自然環境の総点検等に関する協議会」が関係都県市及び関係省庁を構成員として設置され、具体的な取組が始められた。

2. 民間都市開発プロジェクト

東京都区部では大規模な都市開発プロジェクトが着実に進められている。高さ100mを超える建築物を建築確認により把握すると、平成9年度から棟数が多くなり、平成12年度末現在、総棟数182棟となっている。それ以前に比べて共同住宅の割合が高い（図）。



晴海一丁目地区市街地再開発事業



また、都市の再生の主要な担い手である民間による都市開発を促進させるため、平成 14 年 3 月 29 日に都市再生特別措置法が成立した。

同法においては、内閣に都市再生本部を設置し、都市の再生の推進に関する基本方針等を策定するとともに、都市の再生に資する民間の都市開発事業に係る認定及び支援制度、都市計画に係る特例措置の創設等、様々な措置を講じることとしている。

このほか、都市再生に関する以下の取組等を紹介。

- ・ 東京湾の再生

都市再生プロジェクトとして「海の再生」が位置付けられ、先行的に東京湾奥部について、水質を改善するための行動計画を策定することとされた。この決定を受け、平成 14 年 2 月に 7 都府県及び関係各省からなる東京湾再生推進会議が設置された。

- ・ ゴミゼロ型都市への取組

循環型社会構築のため、都市再生プロジェクトとして決定された「大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築」に向け、平成 13 年 7 月に、7 都府県及び関係各省による「ゴミゼロ協議会」が設置され、平成 14 年 4 月に中長期計画をとりまとめた。

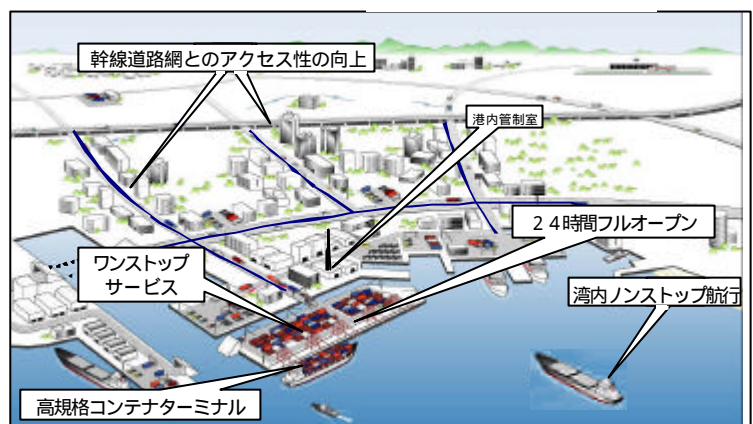
- ・ 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備

都市再生プロジェクトとして、基幹的広域防災拠点を、東京湾臨海部に整備するとされたことを受け、平成 13 年 7 月に関係省庁及び関係都県市による「首都圏広域防災拠点整備協議会」が設置された。

- ・ 国際交流・物流機能強化の推進

新東京国際空港（成田空港）については、暫定平行滑走路(2,180m)の供用開始に引き続き、これを、2,500メートルの平行滑走路として早期完成すること、東京国際空港（羽田空港）については再 国際港湾の機能強化

拡張に早期着手すること、これに加え、両空港の利便性を向上させるための空港アクセスの改善が都市再生プロジェクトとして決定された。また、港湾の 24 時間フルオープン化等国際港湾の機能強化についても、併せて位置づけられた。



- ・ 環状道路の整備

大都市圏の交通混雑を緩和するためには、環状道路の整備が重要である。首都圏においては、首都圏三環状道路と横浜環状線を整備することとし、特に、首都圏三環状道路においては、平成 19 年度までに暫定的な環状機能を確保すること等が、都市再生プロジェクトとして決定された。

都市再生プロジェクト一覧

| プロジェクトの内容 | |
|-----------------------------|---|
| <p>第一次決定 (H13.6.14)</p> | <p>東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹的広域防災拠点の整備 <p>大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物・リサイクル関連施設の整備と水運等を活用した静脈物流システムの構築 <p>中央官庁施設のPFIによる整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文部科学省・会計検査院の建替え |
| <p>第二次決定 (H13.8.28)</p> | <p>大都市圏における国際交流・物流機能の強化</p> <p>大都市圏における空港の機能強化と空港アクセスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・成田、羽田（再拡張）、関西国際空港（2期）、中部国際空港の整備 ・北総開発鉄道北総・公団線を延伸して成田空港へ至る路線の早期整備 ・東京外かく環状道路（東側区間）の早期整備と北千葉道路の計画の早期具体化 ・都営浅草線の東京駅接着及び追い抜き線新設の早期実現 ・京浜急行蒲田駅改善事業の早期実施 <p>大都市圏における国際港湾の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾の24時間フルオープン化の早期実現等港湾運営のさらなる効率化、国際コンテナターミナル機能の強化（東京圏等の中枢国際港湾） ・輸出入・港湾行政手続きのワンストップサービス化、湾内ノンストップ航行の実現、国際水準の高規格コンテナターミナルの整備、幹線道路網とのアクセス向上（東京港・横浜港において先導的に実施） <p>大都市圏における環状道路体系の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏三環状道路（首都圏中央連絡自動車道・東京外かく環状道路、中央環状線）の整備推進 ・横浜環状線の整備推進 <p>大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ライフサイエンスに関する大学や試験研究機関、医療・製薬産業等の集積を育成し、相互に連携させることにより、ライフサイエンスの基礎から臨床研究、産業化に至る総合的な国際拠点を形成 <p>都市部における保育所待機児童の解消</p> <p>PFI手法の一層の推進</p> |
| <p>第三次決定 (H13.12.4)</p> | <p>密集市街地の緊急整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・密集市街地のうち特に大火の可能性の高い危険な市街地を今後10年間で重点地区として整備 ・密集市街地全域について、敷地の集約化等に向けた住民の主体的取り組みの支援体制を強化するとともに民間活力を最大限発揮できる制度を導入 <p>都市における既存ストックの活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の建築物について長期間にわたって活用を促すしくみの整備、既存の民間住宅を安心して売買・更新できるしくみの整備や、公共賃貸住宅約300万戸の総合活用計画の策定、学校の余裕教室や用途廃止した庁舎等公共施設等の用途転換による有効活用等 <p>大都市圏における都市環境インフラの再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、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、大都市における緑の創出、河川や海の再生、市街地の雨水貯留・浸透機能の回復等、各領域の施策を総合的に推進 |