

平成20年度

# 首都圏整備に関する年次報告

第171回国会（常会）提出

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

# 目次

<b>第1章</b>	<b>首都圏をめぐる最近の動向</b>	<b>1</b>
第1節	首都圏における高齢化の動向	2
	1. 高齢者人口の推移	2
	2. 高齢者の居住	7
	3. 高齢者の生活環境	9
第2節	首都圏の地球温暖化対策の動向	12
	1. 首都圏の二酸化炭素排出量の動向と推移	12
	2. 首都圏における地球温暖化対策の取組	16
<b>第2章</b>	<b>首都圏整備の状況</b>	<b>21</b>
第1節	人口の状況	22
第2節	産業機能の状況	24
第3節	個人主体の多様な活動の展開	
	1. 特定非営利活動法人の現状と支援	29
	2. テレワークの推進	31
第4節	環境との共生	
	1. 都市環境インフラのグランドデザインの進捗	32
	2. 河川・海域環境の保全・回復	35
	3. 廃棄物の適正処理の推進	37
第5節	安全・快適で質の高い生活環境の整備	
	1. 安全な暮らしの実現	38
	2. 魅力ある居住環境の整備	44
第6節	将来に引き継ぐ社会資本の整備	
	1. 交通体系の整備	49
	2. 情報通信体系の整備	57
	3. 沿岸域の利用	58
	4. 都市再生施策の進捗状況	59
第7節	首都圏整備の推進	
	1. 首都圏整備計画	61
	2. 政策区域等に基づく諸施策の推進	62
	3. 国土形成計画	64
	4. 業務核都市の整備	65
	5. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進	67
	6. 筑波研究学園都市の整備	69
	7. 国の行政機関等の移転の推進	70
	8. 国会等の移転に関する検討	70
<b>資料</b>	<b>首都圏整備に関する各種データ</b>	<b>73</b>

## ●凡 例●

本文中の「首都圏」、「東京圏」、「近隣3県」、「周辺4県」等は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県

周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

都心3区：千代田区、中央区、港区

多摩地域：東京特別区を除く東京都（島しょ部も含む）

関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県

## 第1章

# 首都圏をめぐる最近の動向

# 第1節 首都圏における高齢化の動向

昨年度の年次報告では、首都圏の北関東3県と山梨県に特に着目して首都圏全体の人口動向を報告した。今年度は、首都圏における将来推計人口に着目して、高齢者人口の推移より、首都圏における高齢化の動向を報告する。

また、「高齢者の居住」や「高齢者の生活環境」の状況についても併せて報告する。

## 1. 高齢者人口の推移

### (1) 将来推計人口の動向

我が国の人口は、平成17年をピークとして減少に転じる（図表1-1-1）。本格的な人口減少の時代を迎えたと言える。

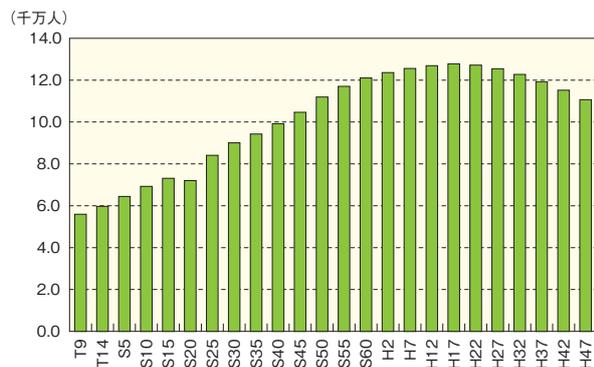
こうした中、首都圏の将来推計人口を見ると、平成22年をピークとして人口減少に転じる（図表1-1-2）。

首都圏を圏域別に見ると、1都3県（東京都及び近隣3県）では、平成27年まで人口は増加する。その理由として、1都3県では、当面の間、東京を中心に人口の流入が見込まれることが挙げられる。しかし、全国に比べて人口減少率は低いものの、平成27年以降、人口は減少する。

一方、周辺4県（北関東3県及び山梨県）では、既に人口の減少が始まっている。周辺4県の人口減少率は、全国平均より高いことが特徴であり、平成47年の人口は、平成17年の人口の85%を下回る。

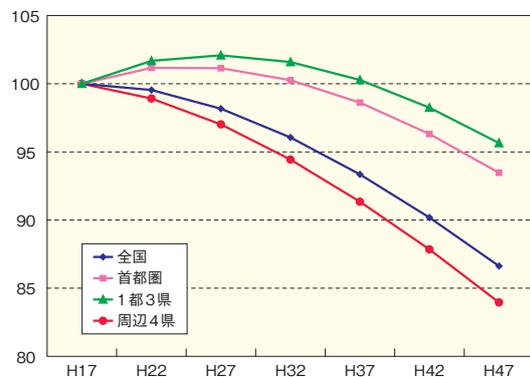
このような現状を踏まえつつ、ここでは、首都圏における高齢化の動向について分析する。

図表 1-1-1 全国の将来推計人口の推移



資料：総務省「国勢調査」（平成17年）及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

図表 1-1-2 将来推計人口の指数 (H17 = 100)



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

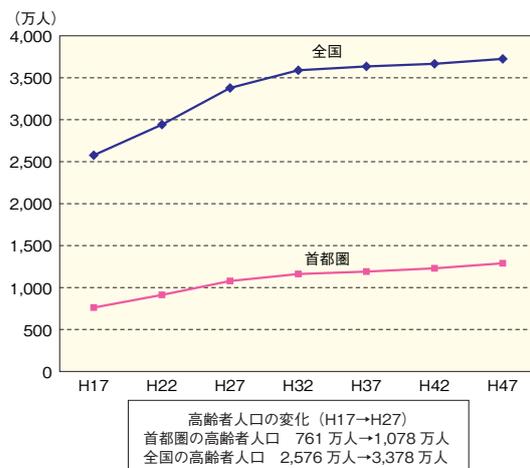
## (2) 高齢者人口の動向

### ①平成27年までの高齢者人口の増加状況

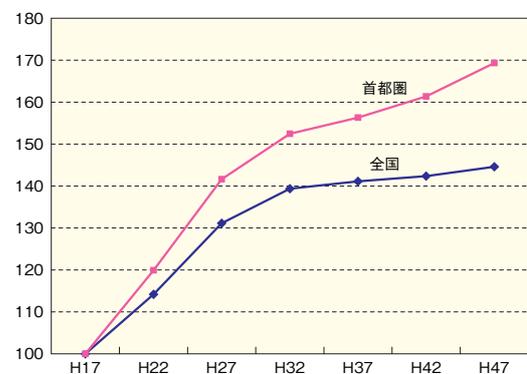
平成17年時点での首都圏の高齢者人口は761万人であり、平成27年には1,078万人へと約320万人増加する（図表1-1-3）。

平成17年の高齢者人口を100として指数化すると、首都圏の高齢者人口は全国よりも高い伸び率で推移していくことが見てとれる（図表1-1-4）。特に、都心から10km～50km圏内の地域における高齢者人口の増加が顕著である（図表1-1-5）。この地域は、都心や業務核都市等の拠点都市へ通勤・通学するための宅地化が進んだ地域であり、団塊の世代が多数居住していることから、急激に高齢者が増える要因となっていると考えられる。

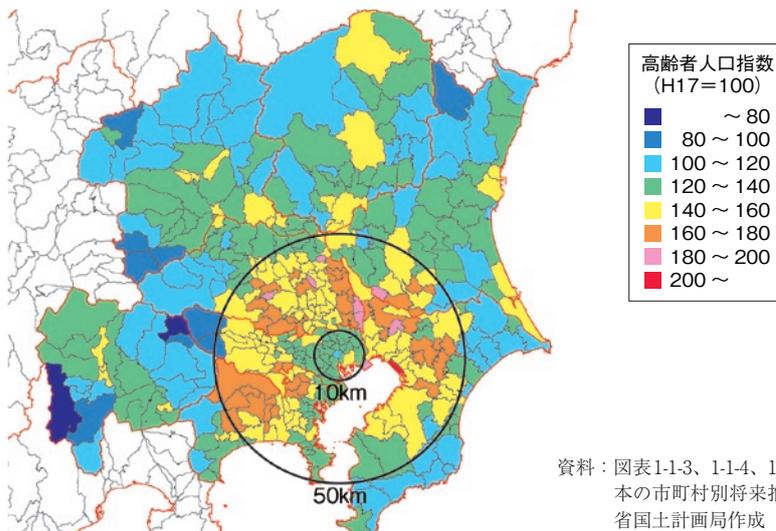
図表 1-1-3 高齢者の将来推計人口（実数）



図表 1-1-4 高齢者の将来推計人口の指数 (H17=100)



図表 1-1-5 平成27年の高齢者人口指数（平成17年=100）



資料：図表1-1-3、1-1-4、1-1-5ともに国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

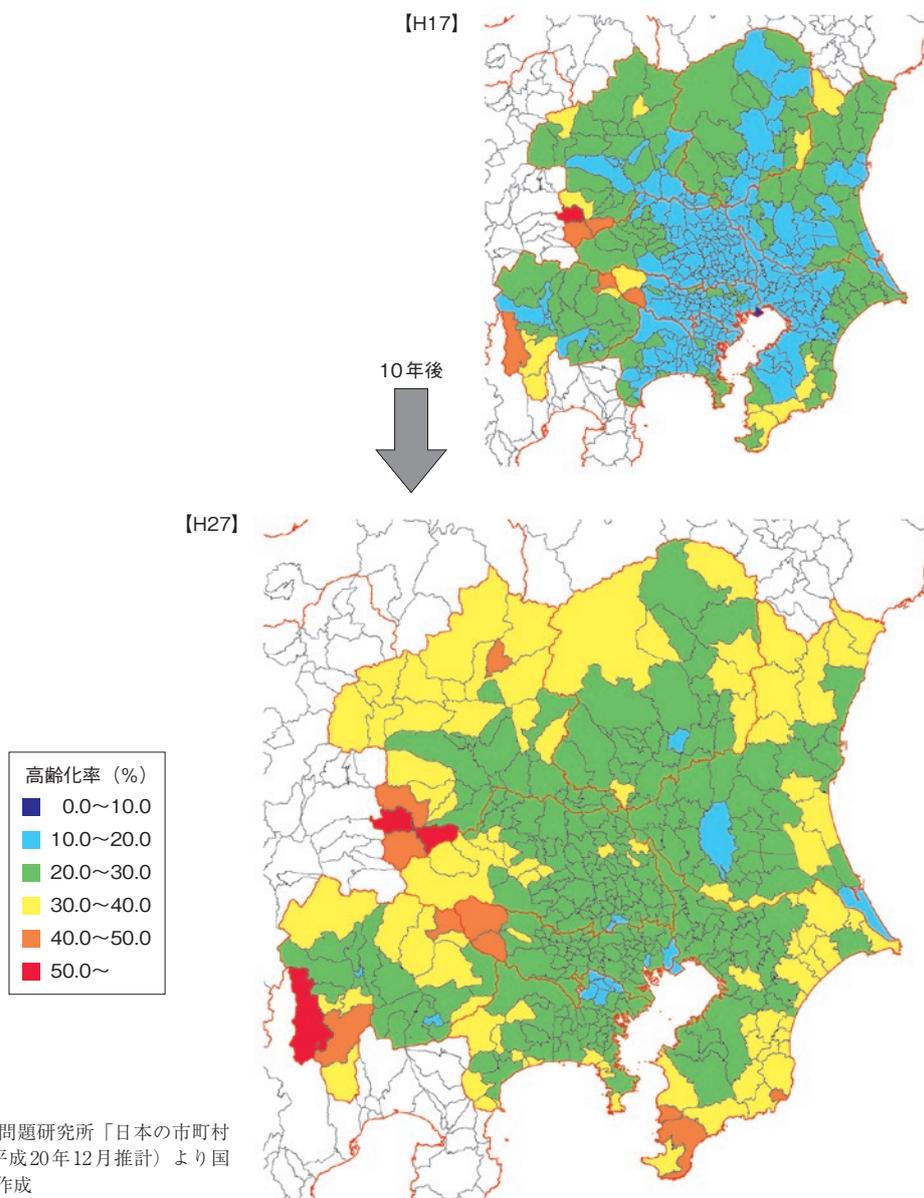
## ②平成27年までの高齢化率の変化

首都圏における市区町村別の高齢化率を平成17年と平成27年とで比較する。

平成17年時点では、主要な交通施設の沿線等利便性の高い市区町村の高齢化率は20%未満であるのに対し、山間部や交通アクセスが不便な地域等では、既に高齢化率が高い地区が存在する（図表1-1-6）。

平成27年までの変化を見ると、首都圏全域で高齢化率が上昇している。特に、周辺4県の中山間地帯における高齢化率の上昇が顕著である。高齢化率が50%を超え、住民の半数以上が高齢者である地区も生じる。

図表 1-1-6 首都圏の高齢化率の変化（平成17年→平成27年）



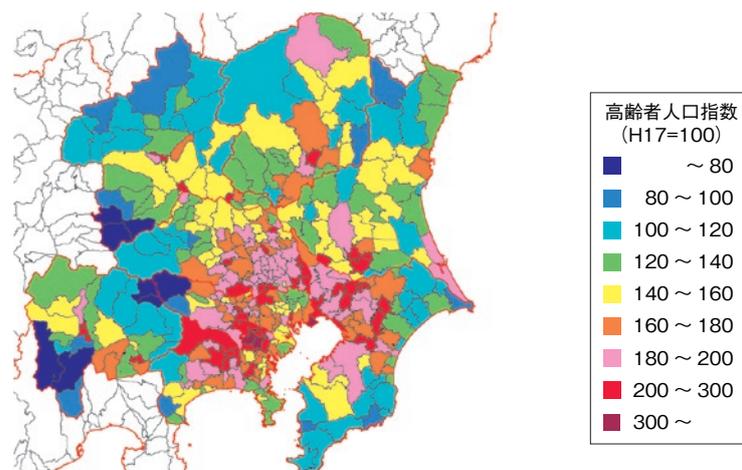
### ③平成47年までの高齢者人口の増加状況

次に、平成47年における高齢者人口の増加状況について検証する。

1都3県では、都心3区を取り囲む市区での指数が高くなっている（図表1-1-7）。これは、都心への通勤の利便性が高いニュータウン等の住宅地に居住する就業者が高齢化するためと考えられる。

周辺4県の高齢者人口の指数は1都3県と比較して低い。これは、周辺4県の山間部を中心に、現時点において既に高齢化が進展しているとともに、総人口の減少が著しいことが原因と考えられる。一方、周辺4県の拠点都市に隣接し、ベッドタウンとして開発が進んだ市町村では指数が高くなっている。これは、この地域に居住する30代～50代の世代が、30年間で高齢化することが背景に考えられる。

図表 1-1-7 平成47年の高齢者人口指数（平成17年＝100）



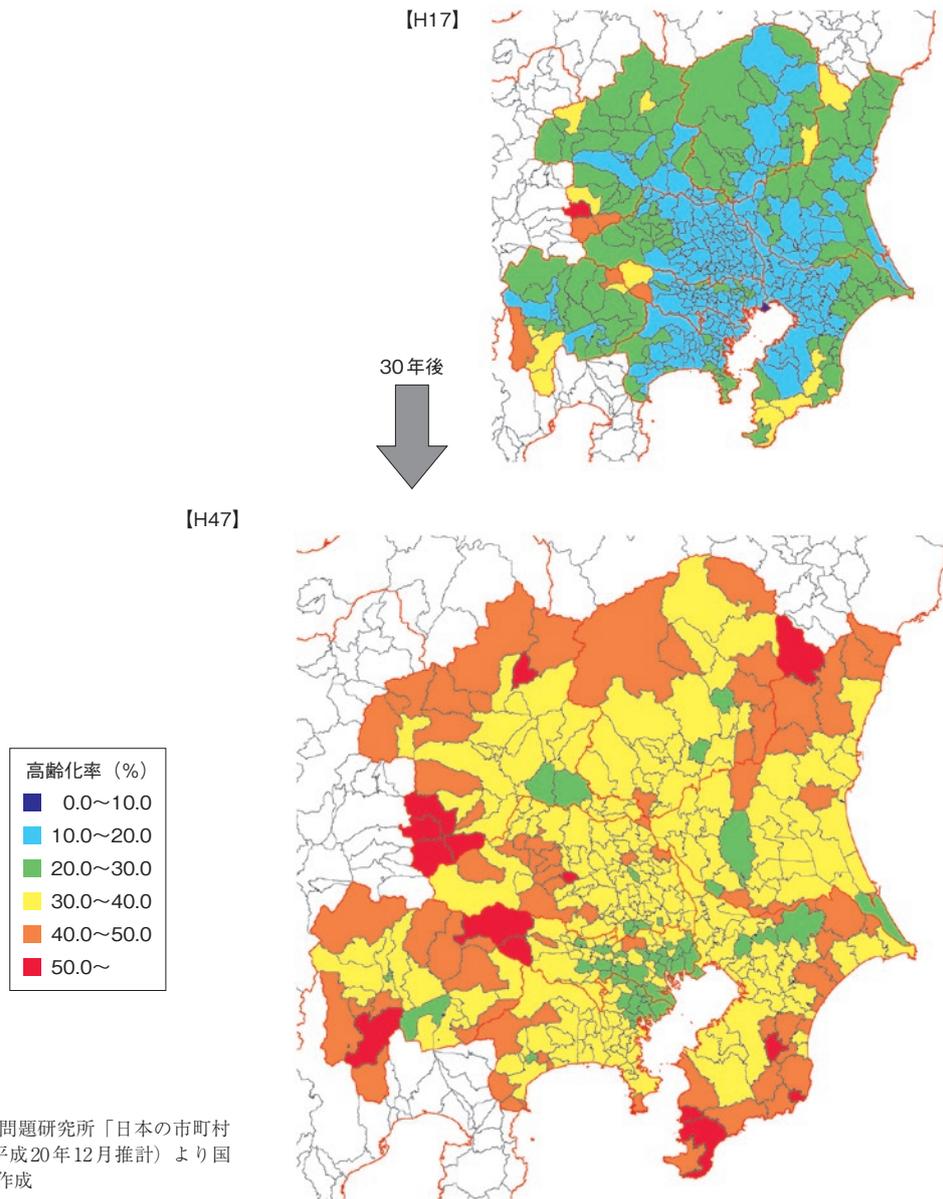
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

④平成47年までの高齢化率の変化

平成47年の将来推計人口を見ると、高齢化率が30%以上の市区町村が大勢を占め、平成17年と比較して高齢化が著しく進展する（図表1-1-8）。

1都3県においても、高齢化率が50%を超える地区が発生し、首都圏の15市町村で高齢化率が50%を超える。

図表 1-1-8 首都圏の高齢化率の変化（平成17年→平成47年）



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

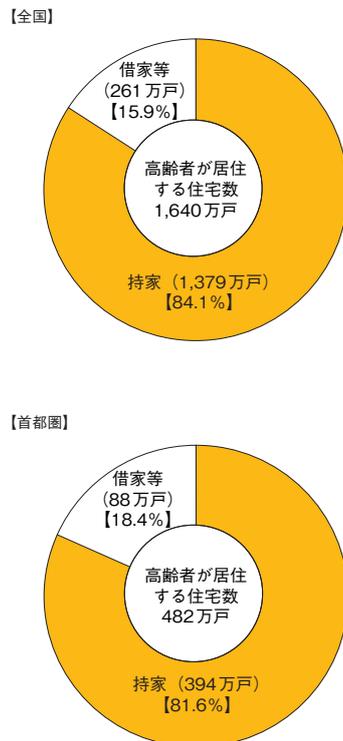
## 2. 高齢者の居住

高齢者の居住状況を見ると、在宅高齢者の8割以上は持家に居住しているものの、首都圏では全国よりも借家等に居住している割合が若干高い（図表1-1-9）。

高齢者のいる世帯に占める高齢者単身世帯の割合を見ると、東京都区部とその周辺地区が高くなっている（図表1-1-10）。今後、東京都区部の高齢者人口が急増することが見込まれることから、仮に単身世帯率が現状と変わらないとしても、単身世帯数はますます増加するものと考えられる。

図表 1-1-9

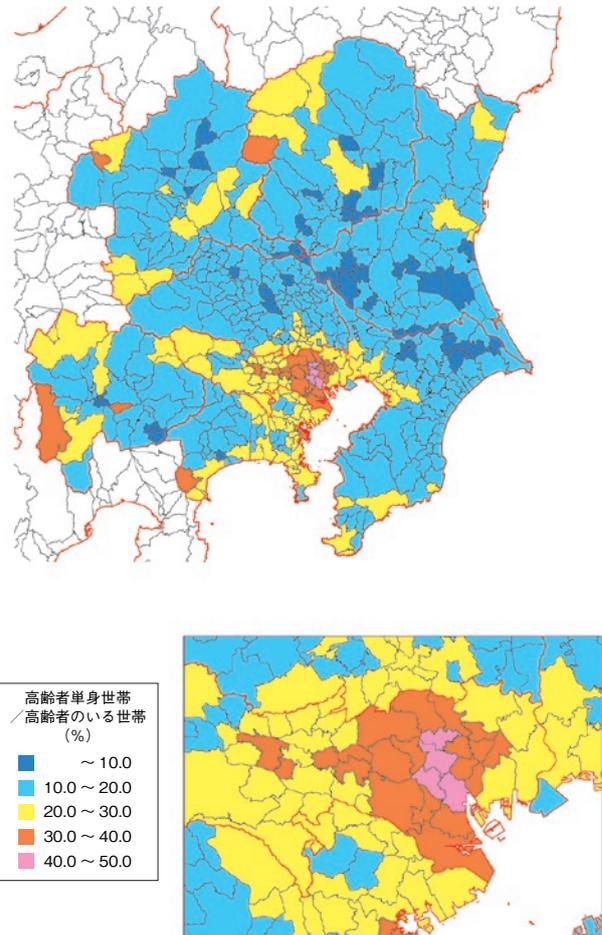
高齢者が居住する住宅の持家比率（平成15年）



資料：国土交通省住宅局資料（平成15年）  
より国土交通省国土計画局作成

図表 1-1-10

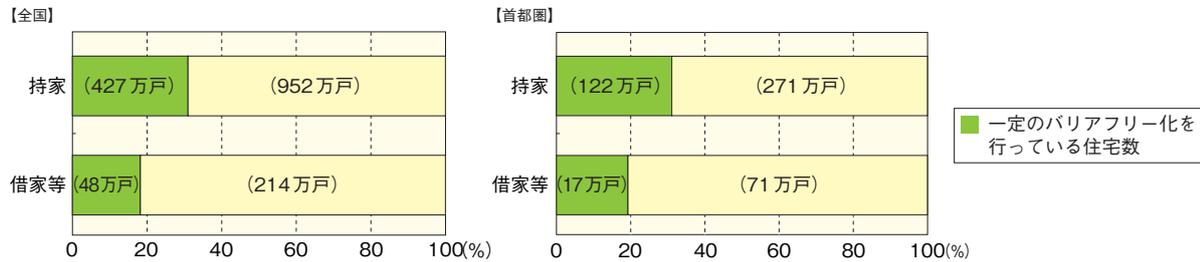
高齢者のいる世帯に占める高齢者単身世帯の割合（平成17年）



資料：総務省「国勢調査」（平成17年）より国土交通省国土計画局作成

持家と借家等とでバリアフリー化率を比較すると、持家も約30%と低水準ではあるものの、借家等の方が低くなっており、いずれもバリアフリー化率の向上が課題となっている（図表1-1-11）。

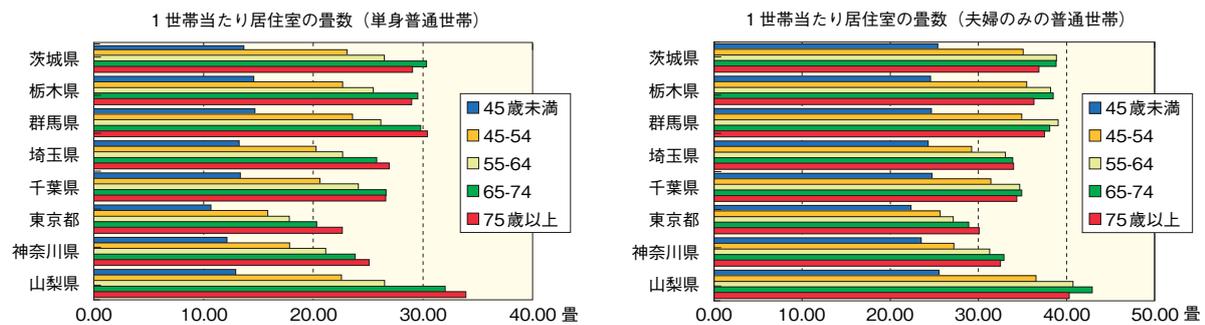
図表 1-1-11 高齢者が居住する住宅のバリアフリー化率（平成15年）



※手すりなどが2カ所以上設置または屋内の段差が解消されている住宅を計上  
資料：国土交通省住宅局資料（平成15年）より国土交通省国土計画局作成

また、1世帯当たりの居住室の畳数を年齢階層別に見ると、65歳以上の高齢者が45歳未満よりも広い家に住んでいることが分かる（図表1-1-12）。

図表 1-1-12 年齢階層別による1世帯当たりの居住室の畳数（平成15年）

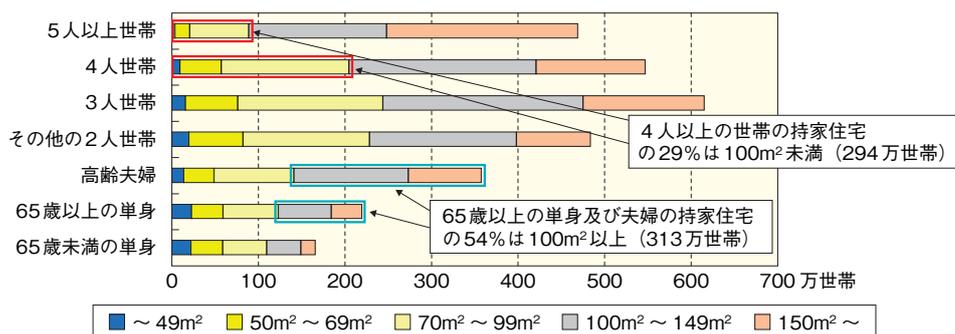


注：年齢階層は家計を主に支える者の年齢による。  
資料：「平成15年住宅・土地統計調査」（総務省）より国土交通省国土計画局作成。

さらに、世帯類型別に住宅ストックの分布を見ると、全国の65歳以上の単身及び夫婦の持家世帯の54%が100m<sup>2</sup>以上の広い住宅に住む一方で、4人以上家族の29%がそれ未満であるなど、既存の住宅ストックと居住ニーズにミスマッチが生じるといった課題も見られる（図表1-1-13）。

これらのことから、高齢者の所有する戸建住宅等を、広い住宅を必要とする子育て世帯へ賃貸することを円滑化する高齢者等の住み替え支援制度や、リバースモーゲージ等の普及を進めていくことが必要と考えられる。

図表 1-1-13 世帯類型別床面積構造（平成15年：全国）



資料：総務省「平成15年住宅・土地統計調査」より国土交通省国土計画局作成

### 3. 高齢者の生活環境

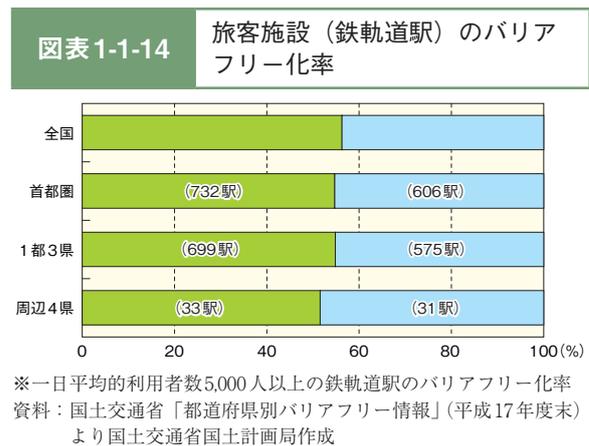
ここまで、高齢者の将来推計人口の推移や高齢者の住まい方の状況を報告した。ここでは、高齢者の生活環境の視点より、公共施設のバリアフリー化や社会福祉施設の整備に関する取組等を報告する。

#### (1) バリアフリー化に係る取組

##### ① 施設等のバリアフリー化の状況

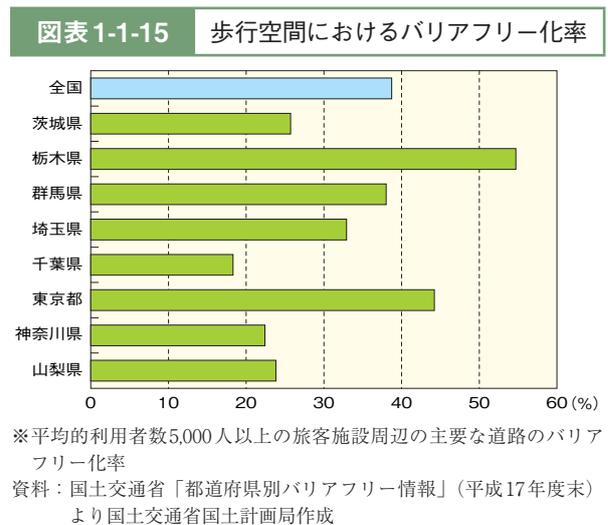
###### (i) 旅客施設（鉄軌道駅）

首都圏における旅客施設は、約5割がバリアフリー化（段差の解消）されている。周辺4県は、1都3県より若干低い程度となっている（図表1-1-14）。



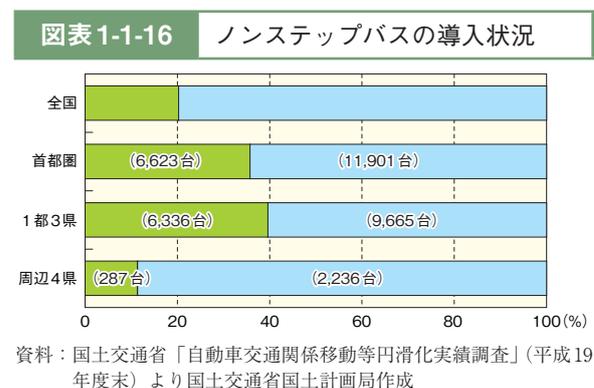
###### (ii) 歩行空間

平均的利用者数5,000人以上の旅客施設周辺の主要な道路のバリアフリー化率は、栃木県及び東京都が全国を上回っている（図表1-1-15）。



###### (iii) ノンステップバスの導入

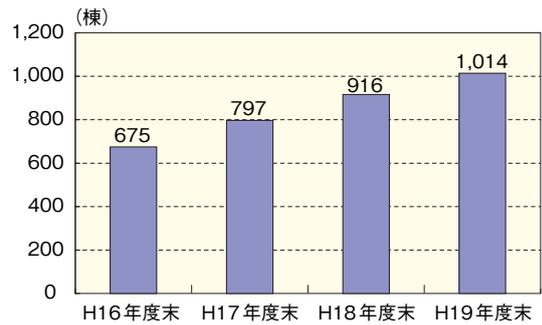
ノンステップバスについては、全国より導入が進んでいるものの、約4割程度の導入に留まっており、約1万1千台が未導入である。周辺4県における導入率は約1割と低調である（図表1-1-16）。



(iv) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）に基づく認定建築物数

バリアフリー新法に基づく認定建築物数は、徐々に増加している（図表1-1-17）。

図表1-1-17 バリアフリー化された大規模建築物数の推移（累積：首都圏）



※一定の大規模建築物において、階段に手すりを設置する等の基準を満たし、バリアフリー新法に基づいて都県等の認定を受けたもの  
資料：国土交通省住宅局資料より国土交通省国土計画局作成

### ②バリアフリー基本構想の作成状況

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するための施策を総合的に推進するため、旧ハートビル法<sup>1)</sup>と旧交通バリアフリー法<sup>2)</sup>を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号)(バリアフリー新法)が平成18年12月に施行された。本法に基づき、市町村は、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区における旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化に関する基本的事項を記載した基本構想を作成することができることとなっている。首都圏においては、平成20年12月末時点で、全市町村の約21.8%にあたる79市町村が基本構想を作成している（図表1-1-18）。

図表1-1-18 バリアフリー基本構想の作成市町村の割合



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

注2：市町村割合は、平成20年12月31日時点の市町村数で計算している。

資料：国土交通省総合政策局資料より国土交通省国土計画局作成

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

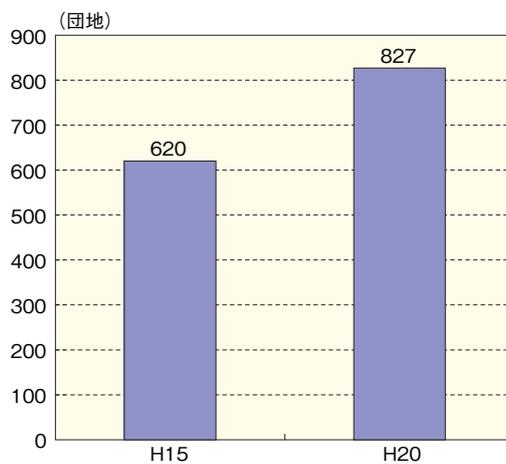
## (2) 居住機能と近接した社会福祉施設の整備

高齢者が急速に増加することが見込まれるなか、高齢者の居住の安定確保は、平成18年に制定された住生活基本法を踏まえた住宅政策の展開のなかで喫緊の課題となっている。こうした背景のもと、社会資本整備審議会は平成21年1月に「高齢者が安心して暮らし続けることができる住宅政策のあり方」について答申を行った。答申では、講ずべき施策の1つに住宅施策と福祉施策との連携強化を掲げ、高齢者が適切なケア付き住宅を選択し、安心して生活できるよう、サービスを含め優良なケア付き住宅の普及に努めるべきとした。

国は、平成14年度から100戸以上の大規模公営住宅団地の建替に当たって福祉施設の併設を原則化するなど、居住機能と近接した社会福祉施設の整備を進めている。公共賃貸住宅と社会福祉施設等の併設の状況を見ると、近年急速にその数を増やしている（図表1-1-19）。

図表 1-1-19

首都圏における公共賃貸住宅と社会福祉施設等の併設状況（累積）



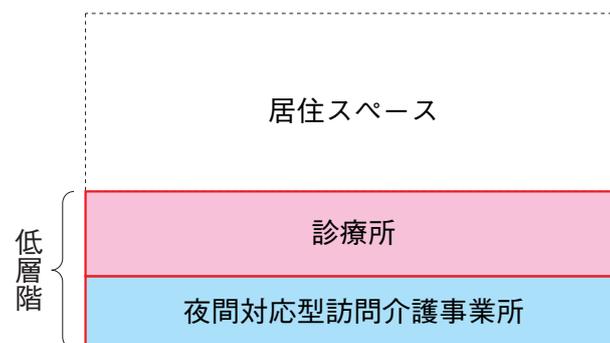
資料：国土交通省住宅局資料より国土交通省国土計画局作成

一方、首都圏の地方公共団体においても、来るべき高齢化に向けた新たな対策が進められている。東京都では、民間事業者が建設する高齢者専用賃貸住宅の低層部分に診療所や訪問介護事業所を併設するための費用を助成するモデル事業（医療・介護連携型高齢者専用賃貸住宅モデル事業）を平成21年度から実施する（図表1-1-20）。

こうした住宅の整備促進により、医療介護を必要とする高齢者が住み慣れた地域で安心して生活し続けることができる社会の実現につながるものと期待される。

図表 1-1-20

モデル事業のイメージ図



資料：東京都資料より国土交通省国土計画局作成

## 第2節

# 首都圏の地球温暖化対策の動向

ここでは、地球温暖化の主な原因とされる温室効果ガスのうち、IPCC第4次評価報告書の中で、その寄与が最も大きいと見積もられている二酸化炭素について、首都圏における排出量の実態を分析するとともに、地球温暖化問題の解決に向けた対策等の様々な取組も併せて紹介する。

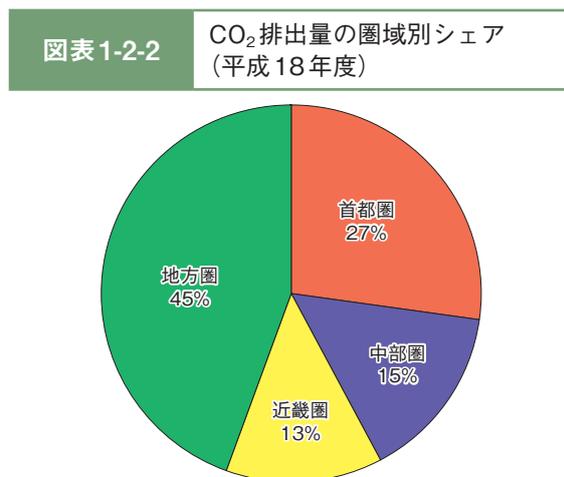
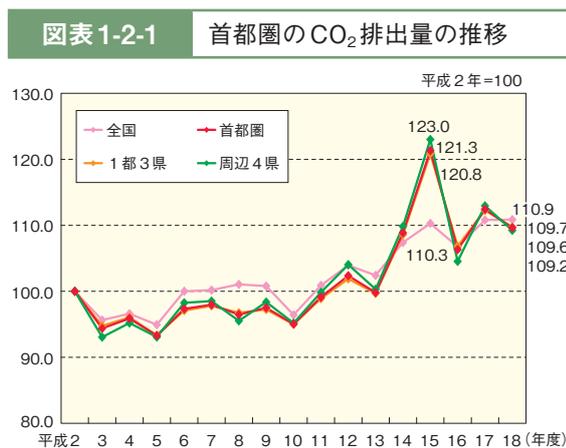
### 1. 首都圏の二酸化炭素排出量の動向と推移

#### (1) 首都圏の二酸化炭素排出の現状

##### (首都圏の二酸化炭素排出量の状況)

首都圏の二酸化炭素（以下「CO<sub>2</sub>」という。）排出量<sup>1)</sup>の推移を見ると、全国のCO<sub>2</sub>排出量と同様に、全体として増加基調にあり、平成18年度のCO<sub>2</sub>排出量は、基準年である平成2年度と比較して9.6%増加している。特に、平成14年度以降は基準年である平成2年度から10%前後の増加を示している（図表1-2-1）。なお、平成15年度に首都圏においてCO<sub>2</sub>排出量が増加した背景としては、原子力発電所が一時操業を停止し、火力発電による電力供給が増加したことが挙げられる。これは、CO<sub>2</sub>排出の少ないクリーンエネルギーを活用した電力発電の必要性を示すものであった。

次に、平成18年度の首都圏でのCO<sub>2</sub>の排出量は、我が国のCO<sub>2</sub>排出量のうち、約27%を占めており（図表1-2-2）、近畿圏域及び中部圏域と比較して、最も高い割合を占めている。



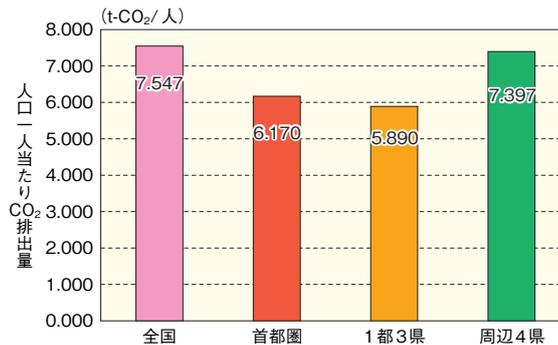
注：各圏域の区分は、国土形成計画法施行令（平成18年政令第230号）第1条の広域地方計画区域に基づく区域としている。  
資料：図表1-2-1、1-2-2ともに「都道府県別エネルギー消費統計」（経済産業省資源エネルギー庁）により国土交通省国土計画局作成

1) ここでのCO<sub>2</sub>排出量は、都道府県別の分析を行う都合から、基礎となる「総合エネルギー統計」（経済産業省）の各部門のうち、地域分割が困難な一次エネルギー供給及びエネルギー転換部門、最終エネルギー消費部門のうち運輸部門トラック・航空機・鉄道の運輸貨物部門を除いたものとなっている。以下、この節において同じ。

次に、人口一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量について見ると、平成18年度の首都圏の人口一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量は6.170t-CO<sub>2</sub>/人となっており、全国の人口一人当たりCO<sub>2</sub>排出量（7.457t-CO<sub>2</sub>/人）よりも低くなっている（図表1-2-3）。また、周辺4県においては、全国の人口一人当たりCO<sub>2</sub>排出量と同規模となっている。

排出量を全国に占める割合で見ると、産業部門が23.0%、業務部門が34.7%、家計部門が28.3%となっており、業務・家計部門の割合が産業部門よりも高くなっている（図表1-2-4）。

図表1-2-3 圏域別の人口一人当たりCO<sub>2</sub>排出量（平成18年度）



資料：「都道府県別エネルギー消費統計」（経済産業省資源エネルギー庁）及び「平成18年10月1日現在推計人口」（総務省統計局）により国土交通省国土計画局作成

図表1-2-4 全国に対する首都圏のCO<sub>2</sub>排出量の割合（平成18年度）

	CO <sub>2</sub> 総排出量	産業分野のCO <sub>2</sub> 排出量	業務分野のCO <sub>2</sub> 排出量	家計分野のCO <sub>2</sub> 排出量	(参考)人口
全国	964,266千t-CO <sub>2</sub>	481,822千t-CO <sub>2</sub>	235,183千t-CO <sub>2</sub>	247,261千t-CO <sub>2</sub>	12,777万人
首都圏	262,345千t-CO <sub>2</sub> (27.2%)	110,871千t-CO <sub>2</sub> (23.0%)	81,511千t-CO <sub>2</sub> (34.7%)	69,963千t-CO <sub>2</sub> (28.3%)	4,252万人(33.3%)

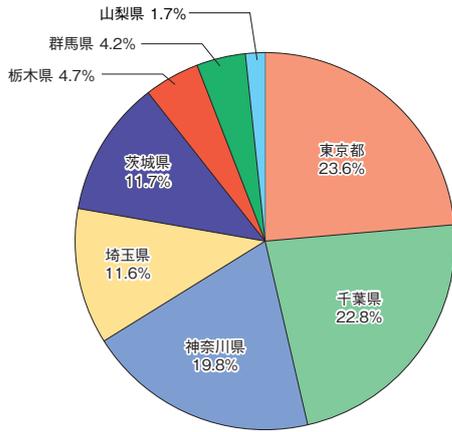
注：括弧内は、全国に対する首都圏の割合

資料：「都道府県別エネルギー消費統計」（経済産業省資源エネルギー庁）及び「平成18年10月1日現在推計人口」（総務省統計局）により国土交通省国土計画局作成

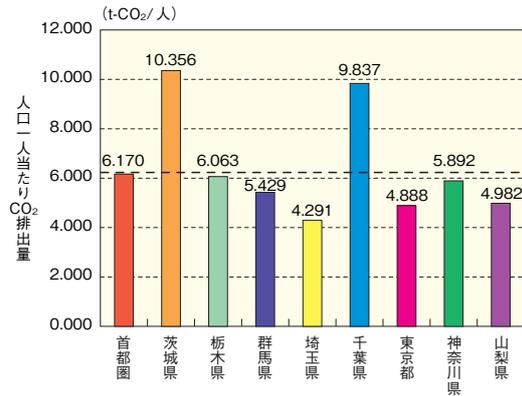
### （首都圏内の二酸化炭素排出量の状況）

首都圏内のCO<sub>2</sub>排出量の状況を見ると、平成18年度の首都圏内各都県のCO<sub>2</sub>排出量シェアは、東京都が最も高く（23.6%）、次いで千葉県（22.8%）、神奈川県（19.8%）となっており、1都3県全体で77.8%を占めている（図表1-2-5）。また、平成18年度の人口一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量を見ると、1都3県の中では、千葉県（9.837t-CO<sub>2</sub>/人）が最も大きく、首都圏の人口一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量よりも多い状況となっている。首都圏全体では、茨城県が10.355t-CO<sub>2</sub>/人と最も大きくなっている（図表1-2-6）。後述する部門別CO<sub>2</sub>排出量のうち産業部門の排出量の多い千葉県・茨城県の値が高い値を示す一方で、業務部門が高い東京都においては産業部門の値が小さいことから、人口一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量は比較的低い値になっている。

図表 1-2-5 首都圏内各都県のCO<sub>2</sub>排出量のシェア（平成18年度）



図表 1-2-6 首都圏内各都県の人口一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量（平成18年度）



資料：都道府県別エネルギー消費統計（経済産業省資源エネルギー庁）（図表1-2-5）、都道府県別エネルギー消費統計（経済産業省資源エネルギー庁）及び「平成18年10月1日現在推計人口」（総務省統計局）（図表1-2-6）により国土交通省国土計画局作成

## (2) 首都圏の二酸化炭素排出量の推移

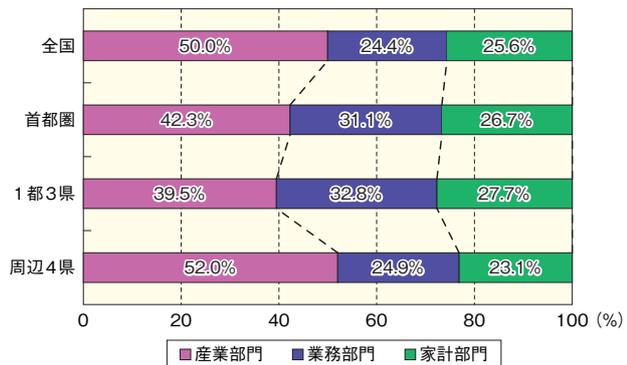
ここでは、首都圏におけるCO<sub>2</sub>排出量について、部門別の動向を見てみる。

### (部門別排出量のシェア)

平成18年度における首都圏のCO<sub>2</sub>排出量の部門別のシェアを見ると、首都圏においては、業務部門<sup>2)</sup> (31.1%) 及び家計部門<sup>3)</sup> (26.7%) の合計シェアが57.7%となっている。これは、全国（業務部門及び家計部門の合計シェアが50.0%）と比較して高くなっている。また、1都3県及び周辺4県の部門別シェアを比較すると、1都3県は業務部門のシェアが大きく、産業部門<sup>4)</sup> は40%を下回るシェアとなっている（図表1-2-7）。

また、平成18年度における業務部門について、一事業所当たりのCO<sub>2</sub>排出量を見ると、首都圏では45.206t-CO<sub>2</sub>/事業所数となっており、全国の同部門（39.787t-CO<sub>2</sub>/事業所数）と比較して、多くなっている。1都3県はさらに多く、46.888t-CO<sub>2</sub>/事業所数となっている（図表1-2-8）。次に、平成18年度における家計部門について、人口一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量を見ると、1,645t-CO<sub>2</sub>/人となっており、全国の同部門（1,935t-CO<sub>2</sub>/人）と比較すると低くなっている（図表1-2-9）。平成18年度における産業部門について、

図表 1-2-7 首都圏の部門別CO<sub>2</sub>排出量のシェア（平成18年度）



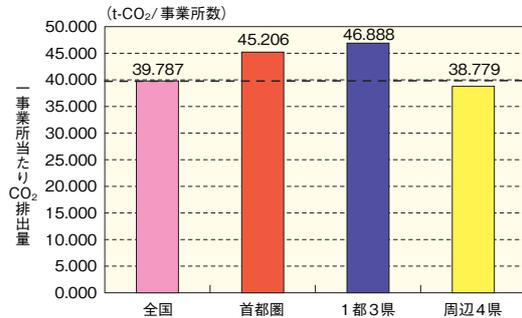
資料：都道府県別エネルギー消費統計（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

- 2) 業務部門とは、水道・廃棄物処理、商業・金融・不動産、公共サービス、対事業所サービス、対個人サービス等の第三次産業分野の業種が対象となる。
- 3) 家計部門とは、家庭部門及び家計乗用車部門が対象となる。
- 4) 産業部門とは、農林水産業、建設業・鉱業、化学、化学繊維、紙パルプ、鉄鋼、非鉄金属、窯業土石、機械工業等の第一次、第二次産業分野の業種が対象となる。

工業統計表から1事業所当たりのCO<sub>2</sub>排出量を見ると、1,547t-CO<sub>2</sub>/事業所数となっており、全国の同分野（1,864t-CO<sub>2</sub>/事業所数）と比較すると、低くなっている（図表1-2-10）。

図表 1-2-8

業務部門の一事業所当たりCO<sub>2</sub>排出量（平成18年度）



資料：「都道府県別エネルギー消費統計」（経済産業省資源エネルギー庁）及び「事業所・企業統計調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 1-2-9

家計部門の一人当たりCO<sub>2</sub>排出量（平成18年度）

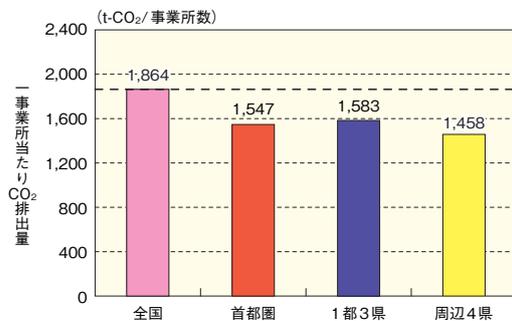


資料：「都道府県別エネルギー消費統計」（経済産業省資源エネルギー庁）及び「平成18年10月1日現在推計人口」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

また、首都圏の各部門別のCO<sub>2</sub>排出量の推移を見てみると、業務部門及び家計部門は、ともに増加基調にあり、平成18年度の排出量を基準年である平成2年度と比較すると、業務部門で54.4%増、家計部門で31.9%増となっている。一方、産業部門については、減少基調にあり、平成18年度の排出量を基準年である平成2年度と比較すると、16.9%減となっている（図表1-2-11）。このことから、業務部門・家計部門におけるCO<sub>2</sub>排出削減対策が重要である。

図表 1-2-10

産業部門の一事業所当たりCO<sub>2</sub>排出量（平成18年度）

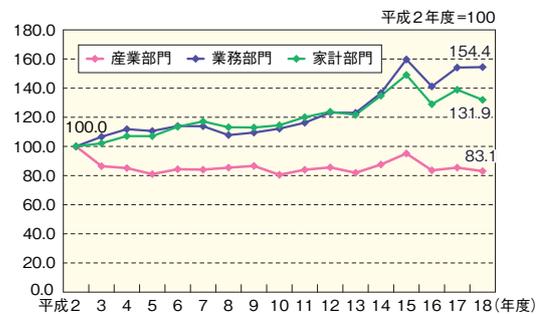


注：ここでの事業所は、従業員4人以上の事業所のみが対象である。

資料：「都道府県別エネルギー消費統計」（経済産業省資源エネルギー庁）及び「平成18年度工業統計表」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

図表 1-2-11

首都圏の部門別CO<sub>2</sub>排出量の推移



資料：都道府県別エネルギー消費統計（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

## 2. 首都圏における地球温暖化対策の取組

ここでは、首都圏内における地球温暖化対策に関する取組事例を紹介する。

### (1) 業務・家計部門における対応

#### (住宅・建築物の省エネ性能の向上や個別施設における包括的な省エネ化の取組)

住宅・建築物の省エネ性能の向上に向け、全国的な制度による対応に加え、都県等が建築物の環境性能の評価・向上のための独自の取組を実施している。

建築物の環境性能の評価に向けた取組としては、建築物総合環境性能評価システム(CASBEE)がある。首都圏においては、横浜市(平成17年度)及び川崎市(平成18年度)において導入されている制度であり、ともに床面積が5,000㎡を超える建築物を建築

する場合、建築主に対して環境計画書の提出を義務づけている。特に、横浜市では、平成18年度から届出対象となる建築主が希望する場合に、第三者である市が審査を行い、評価をする認証制度を実施している。

また、個別の施設ごとに包括的に省エネルギー化を推進する取組として、省エネルギーサービスを提供する事業(以下「ESCO事業」という。)が行われている。この事業の特徴は、ESCO事業者が業務施設等の省エネ診断から設計・施行・管理・検証、資金調達等包括的なサービスを提供し、省エネ効果が出るまでを保証する省エネルギービジネスであり、公共施設等で実施されている。

その中で、東京都にある都立広尾病院においては、平成17年度にESCO事業者と契約を締結し、平成18年度から実施しており、除湿再熱量最小化制御や冷凍機・ボイラ等の更新を行ってきた。この取組により、現在エネルギー使用量をESCO事業導入前と比較して、年間53.4GJ削減することに成功し、建物全体のエネルギー消費量の約28.2%を削減している(図表1-2-12)。

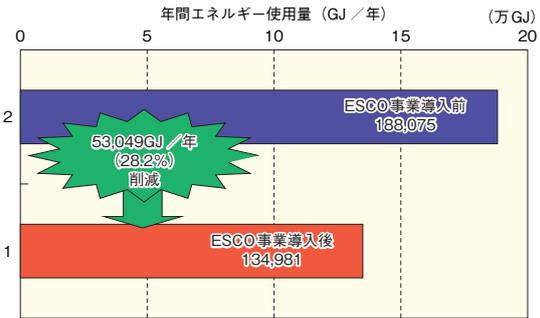
#### (自然エネルギーの活用)

住宅・建築物の省エネルギー性能の向上は、エネルギー消費を通じて業務部門や家計部門のCO<sub>2</sub>排出量に長期にわたり大きな影響を与えることから、新築時における省エネルギー対策を進めるとともに、既存の住宅・建築物ストックの省エネルギー性能の向上を図る取組が必要になる。そのため、具体の立地における微気候、例えば、日射や風の流れなどに配慮したパッシブな設計手法の他、より積極的に太陽光、太陽熱、風力、地熱等の自然エネルギーを活用した設備の導入による省CO<sub>2</sub>の取組が重要となる。

自然エネルギーを有効活用している事例として、東京スカイツリー地区(墨田区業平橋押上地区)における取組がある。この取組は、業平橋押上地区に整備予定の東京スカイツリーを核とする大規模複合施設において、当該施設及びその周辺地域に熱供給を行う地域冷暖房施設を

図表1-2-12

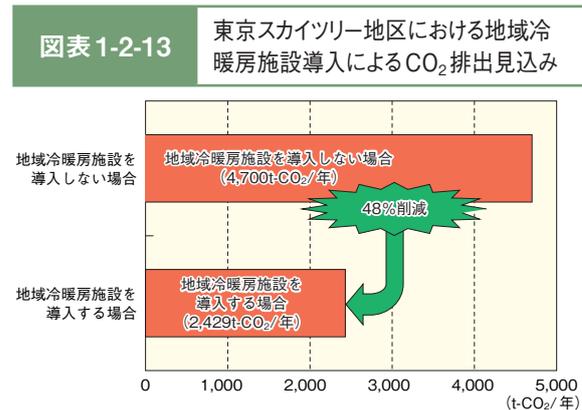
都立広尾病院ESCO事業におけるCO<sub>2</sub>削減効果



資料：(財)省エネルギーセンター資料より国土交通省国土計画局作成

導入することにより、省CO<sub>2</sub>を進めるものである。この地域冷暖房施設の取組では、地下水から熱交換により得たエネルギーをヒートポンプの熱源として利用することにより、未利用エネルギー利用の手法として注目を集めている地中熱を国内の地域冷暖房施設で初めて利用するほか、7,000tの大容量蓄熱槽や高効率機器を導入することにより、東京スカイツリー周辺開発事業（地域冷暖房施設・西街区・東街区）とその他建物を建物ごとに個別熱源方式を設けた場合と比較して年間で約48%のCO<sub>2</sub>排出量を削減する計画となっている（図表1-2-13）。また、国内でも導入例の少ない雨水を太陽光パネル冷却等に多目的利用するシステムを導入しているほか、屋上緑化、太陽光発電、変風量制御、昼光利用照明等の先進技術を導入し、省CO<sub>2</sub>対策を進めることとしている。

この他、国では、地域の創意工夫による省エネルギー住宅の整備に対し、地域住宅交付金による支援を行っている。また、太陽光発電の導入に関しては、家庭・企業・公共施設等への拡大に向けた関係者の取組を促進するため、当面の具体的な措置として「太陽光発電の導入拡大のためのアクションプラン」を平成20年11月に策定した。



資料：東武鉄道（株）資料により国土交通省国土計画局作成

### （環境負荷の小さい交通への転換）

自動車からのCO<sub>2</sub>排出抑制を図る取組としては、クリーンエネルギー自動車の普及促進、エコドライブの普及推進等による自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化、自動車交通需要の調整、ITS<sup>5)</sup>の推進等による交通流の円滑化を図る対策、公共交通機関の利用促進、物流の効率化等の対策により環境負荷の小さい交通への転換に向けた取組が重要になる。

国では、これらの取組を意欲的に進めるため、環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業を平成17年度から実施している。

首都圏では、東京都荒川区において、平成19年度から事業が実施されている（平成16年度から平成18年度までに、荒川区を含め首都圏では5地域が選定されている）。

荒川区では、都電をはじめ公共交通網が充実している地域特性を有効に活用し、公共交通の更なる利用促進を図ること等により、自動車に過度に依存しないライフスタイル等を目指す「環境交通のまち あらかわ」の実現に向け、再開発による人口の増加等により地域の変化が大きい南千住駅東部地域（汐入地域）を重点地域として取組を進めている。平成19年4月には、事業の具体的な方針を検討する場として、事業者、関係行政機関、地元自治会等で構成する「荒川区環境行動計画モデル事業」協議会が発足した。この協議会を中心に、荒川区民を対象に交通行動の実態把握調査、交通情報提供システムの検討のほか、区民等への環境交通に対する意識の向上を図るための普及啓発活動を実施した。また、平成20年2月には、取組の具体的な方針として、「荒川区環境交通 省エネルギー詳細ビジョン」（以下「詳細ビジョン」とい

5) Intelligent Transportation Systemの略。最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムである。

う。)を策定した。

平成20年度には、詳細ビジョンに基づき、区民等に向けたエコドライブ教習会の実施やモビリティ・マネジメントの実施のほか、カーシェアリングの導入支援として、会員登録の際に必要な初期経費（登録料、カード発行費用）の一部（上限額5,000円/件）を助成するなどの施策を行っている。今後も、詳細ビジョンに位置づけられた取組を強化・拡充していくことにしている。

その他交通分野における対策として、国では、環境負荷の小さい自転車利用へのニーズが高まる中で、自転車通行環境整備を行うモデル地区の指定（平成20年1月、首都圏内で21地区を指定）のほか、自家用自動車から、利用者一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量が少ない公共交通機関への転換を促進するために、公共交通利用推進等マネジメント協議会を通じてエコ通勤を推進する事業所の公募を行う（首都圏内で10者22事業所が参加。）など、需要サイドの取組の推進を図っている。

## (2) 地方公共団体における普及啓発活動の推進

八都県市首脳会議<sup>6)</sup>では、快適な地域環境を創造し、このことを通じて地球環境の保全に貢献することを目的に、八都県市として共同協調して取り組むべき方策を検討する組織として、平成元年11月に環境問題対策委員会を設置している。

平成20年度には、地域経済界の代表や八都県市の首長の共同で、首都圏の関係機関の連携を強化し、これまで以上に効果的な取組を進めるとともに、日本をリードする圏域として、日本の温暖化対策を牽引する役割を果たしていくことを確認した「首都圏連合フォーラム環境行動宣言」（平成20年4月）を採択した。さらに、地球温暖化防止に向けた取組については、ともに歩調を合わせた取組が不可欠であることから、地球温暖化対策特別部会を平成20年6月に新たに設置し、取り組むべき方策について検討している。

その他、八都県市地球温暖化防止一斉行動（エコウェーブ）（以下「エコウェーブ」という。）等の普及啓発に加え、地球温暖化対策計画書制度等による事業者対策、太陽エネルギー等再生可能エネルギーの導入促進、深夜化するライフスタイルへの対応策等について、八都県市が連携して取り組むための工程表作成等を行った。

特に、エコウェーブは、平成20年7月の北海道洞爺湖サミットの開催機会を捉え、首都圏から地球温暖化防止を国内外にアピールするため、八都県市の行政・事業者・住民が連携して「明かりをけす」、「明かりをかえる」、「明かりをえらぶ」の3つのテーマを設定の上、実施された。

「明かりをけす」取組では、選定地区（さいたま新都心、幕張新都心、箱根町、川崎駅周辺、みなとみらい21地区、臨海副都心等）において、平成20年7月7日（北海道洞爺湖サミットの

図表 1-2-14

荒川区内の公共交通（都電荒川線）



資料：荒川区

6) 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市の知事・市長で構成され、長期的展望のもとに、共有する膨大な地域活力を生かし、人間生活の総合的条件の向上を図るため共同して広域的課題に積極的に取り組むことを目的として昭和54年に設立された。（当初は、六都県市首脳会議として発足。千葉市長は平成4年、さいたま市長は平成15年に加わった。）

初日)を一斉行動日として、行政機関や協力事業者等が建物の明かりを20時からの10分間に一斉に消灯する取組等を行った(図表1-2-16)。「明かりをかえる」取組では、一斉行動日に各選定地区において光量の割に電力消費量の小さい電球形蛍光灯の無料配布等を行った。「明かりをえらぶ」取組では、CO<sub>2</sub>排出量の少ない再生可能なエネルギーの普及を目指してキャンペーン等を実施した。

今後は、上記の項目について工程表に基づき具体的な行動を推進するとともに、優れた取組の共有化や連携について引き続き検討し、できることから工程表を作成し、具体的な行動につなげていくこととしている。

図表1-2-15 エコウェーブのロゴマーク

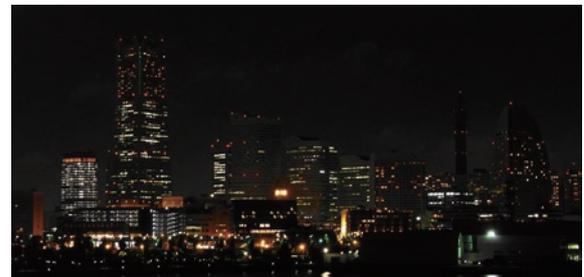


資料：八都県市首脳会議環境問題対策委員会

図表1-2-16 エコウェーブの一斉消灯の様子



(消灯前)



(消灯後)

資料：八都県市首脳会議環境問題対策委員会

### (3) CO<sub>2</sub>吸収源に関する対策

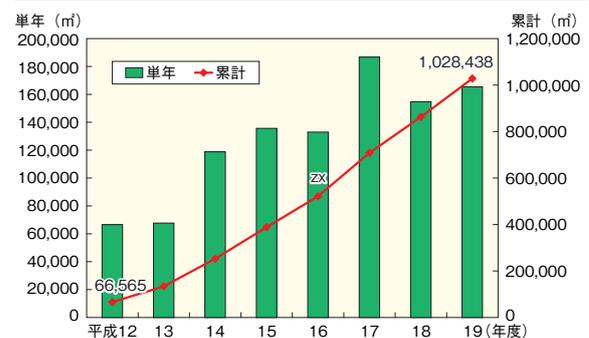
地球温暖化の防止に向けては、CO<sub>2</sub>などの温室効果ガスの排出量を削減する取組の一方、既に排出されたCO<sub>2</sub>を吸収し、地球全体のCO<sub>2</sub>の増加を抑える取組も重要である。ここでは、CO<sub>2</sub>の吸収源対策として、都心部における緑化の取組や森林・緑地等の整備・保全への取組について紹介する。

#### (都心部における緑化)

高層ビル等が立ち並び、都市化の進展した都心部においては、ビル等の屋上や壁面、公共空間である道路等における緑化が行われている。

首都圏の中で都市化の進展している1都3県における屋上緑化の状況を見ると、平成12年度以降、単年度の施工面積は順調に増加している。平成19年度までに施工された屋上緑化面積は、累計で1,028,438m<sup>2</sup>となっており、平成12年度の施工面積66,565m<sup>2</sup>と比較して、約15倍増加したことになる(図表1-2-17)。

図表1-2-17 1都3県の屋上緑化施工面積の推移



資料：国土交通省都市・地域整備局資料により国土交通省国土計画局作成

次に、東京都内の道路における緑化の状況を見ると、街路樹及び道路緑地の面積は、着実に増加しており、平成19年には街路樹が486千本、道路緑地面積が4,403千㎡となっている（図表1-2-18）。これは、平成4年度と比較すると、街路樹で1.3倍、道路緑地で1.5倍増加したことになる。

また、東京都では、「10年後の東京」（平成18年12月策定）における「緑の東京10年プロジェクト」（平成19年6月策定）において、屋上や壁面等の都市空間のすきまにおける緑化を進めるとともに、幹線道路等で街路樹の整備を進めることとしており、都市部における緑化の一層の推進が期待される場所である。

### （森林・緑地等の整備・保全への取組）

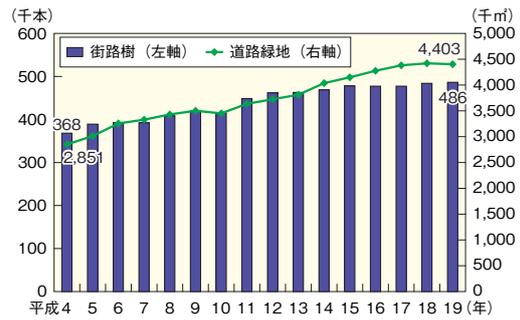
森林・緑地等は、CO<sub>2</sub>の吸収源として、地球温暖化防止に貢献する貴重な資源である。国土づくりの中で、残っている森林・緑地等の保全に努めるとともに、都市部において失われた緑地等の再生・創出を図ることが地球温暖化対策を進める上で重要になっている。

東京都では、森林を木材供給のみならず、地球温暖化の原因となるCO<sub>2</sub>の吸収・貯蔵や水源のかん養等多面的機能を持った都民の共通の財産として活用すべく、多摩の森林整備を推進している。こうした中、株式会社東芝及びグループ企業（以下「東芝グループ」と

いう。）から、地球温暖化防止等を目的とした社会貢献活動の一環として、多摩における広域的な森林整備への協力の提案があり、平成20年11月に東京都と東芝グループとの間で「多摩における森林整備に関する東京都と東芝グループとの基本協定」を締結した。この協定に基づき、東京都と東芝グループは連携して、東芝グループによる「企業の森」への参加拡大、東京都が保有する保健保安林の整備、東芝グループ従業員による都民を対象とした自然観察会の開催等に取り組んでいくことになる。この協定は、個別の森林に限定せずに多摩の広域的な範囲を対象としており、地域を限定せずに包括的に都道府県と民間企業との間で協定を締結することは、全国で初となる取組である。

これらの取組のほか、近郊緑地保全制度や特別緑地保全地区制度等を活用した既存緑地の保全を図る取組も行われている。

図表 1-2-18 東京都内における街路樹及び道路緑地の推移



資料：「道路緑化資料」（東京都）により国土交通省国土計画局作成

図表 1-2-19 社員ボランティアによる植樹の様子



資料：東京都

## 第2章

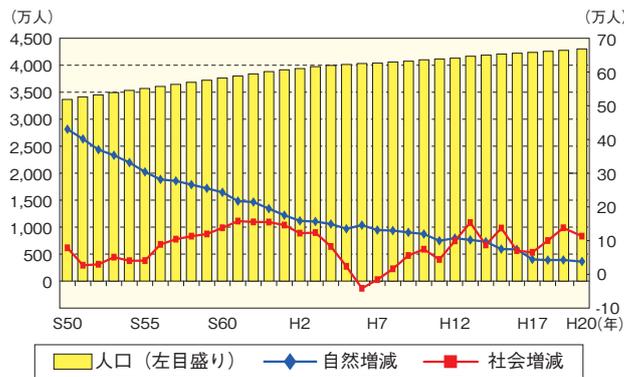
# 首都圏整備の状況

# 第1節 人口の状況

首都圏の総人口は、平成20年10月1日現在で4,285万人となっており、全国の33.6%を占めている。

人口動態をみると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は一貫して増加しているものの、増加幅は縮小基調で推移しており、平成20年は3.6万人増となっている。他方、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は平成6、7年に一時減少に転じたものの、近年は増加基調で推移しており、平成20年は11.1万人増となっている（図表2-1-1）。

図表 2-1-1 首都圏の人口、自然増減数及び社会増減数の推移

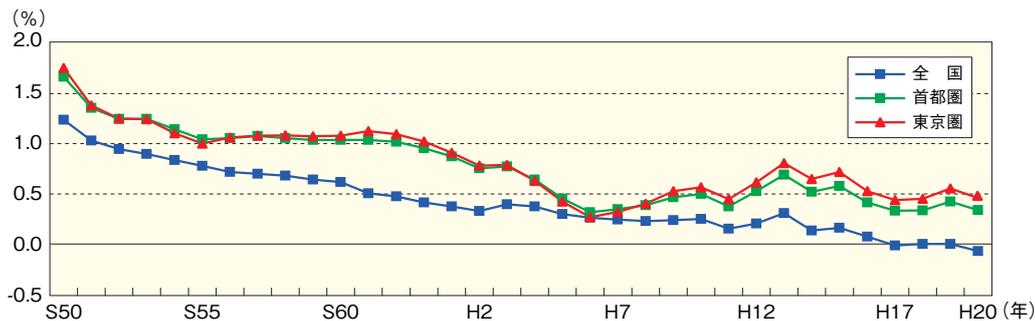


注：人口は10月1日現在、自然増減及び社会増減は前年の10月1日から当年の9月30日までの期間による。  
資料：「国勢調査」、「国勢調査結果による補完補正人口」及び「10月1日現在推計人口」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

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

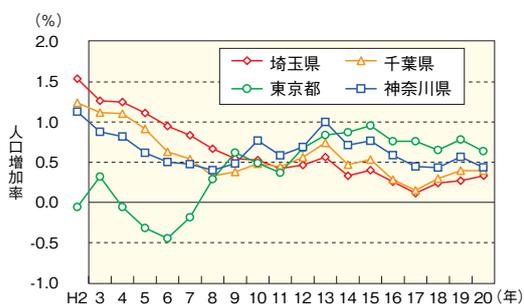
首都圏の人口増加率に対する寄与度をみると、近隣3県は一貫して増加に寄与している。東京都は、平成8年にプラス寄与に転じて以降、プラス寄与を続けており、平成12年以降は単独の都県としては最大の寄与を続けている。他方、周辺4県は、平成14年にマイナス寄与に転じて以降、マイナス寄与が続いている（図表2-1-6）。

図表 2-1-2 全国・首都圏・東京圏の人口増加率の推移



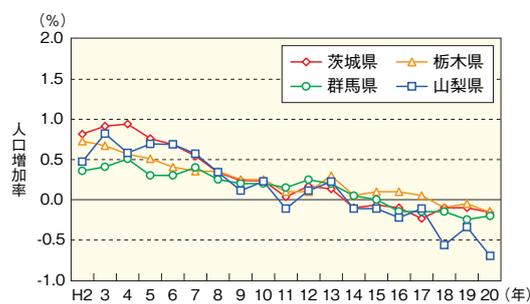
資料：「国勢調査」、「国勢調査結果による補完補正人口」及び「10月1日現在推計人口」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-1-3 東京都及び近隣3県の人口増加率の推移

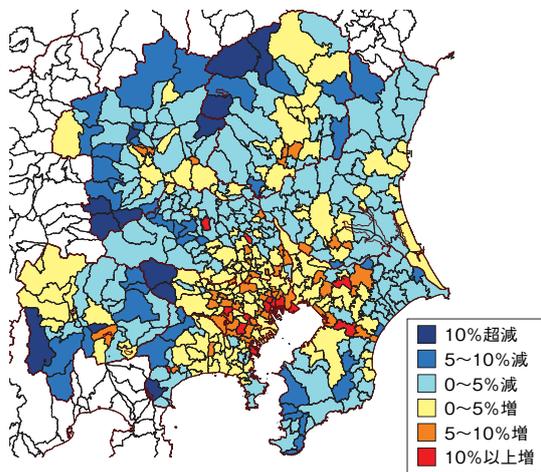


資料：図表2-1-3、2-1-4ともに「国勢調査」、「国勢調査結果による補完補正人口」及び「10月1日現在推計人口」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-1-4 周辺4県の人口増加率の推移

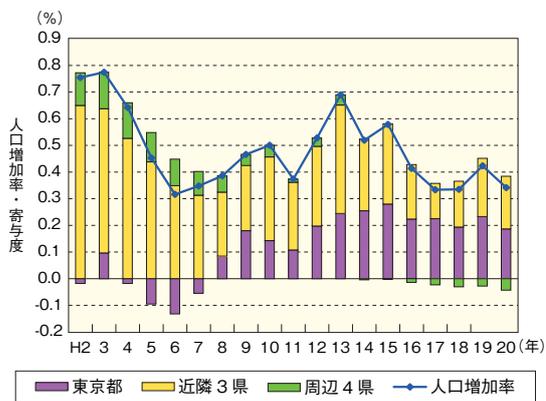


図表 2-1-5 市区町村別人口増加率 (平成12年～17年)



資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-1-6 首都圏の人口増加率に対する地域別寄与度の推移



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

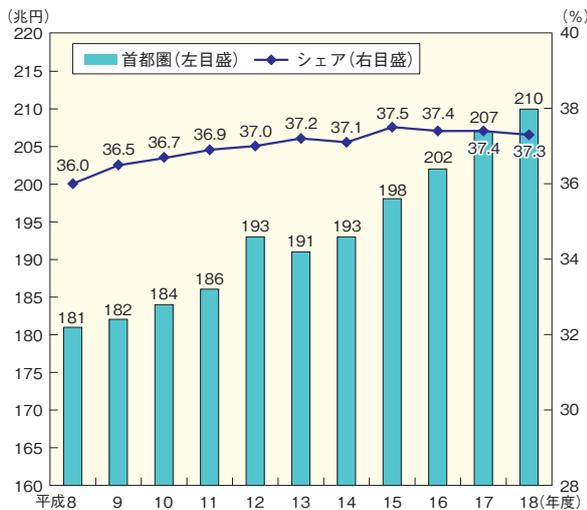
# 第2節 産業機能の状況

## (首都圏における産業の成長)

「首都圏整備計画」(平成18年9月国土交通大臣決定)では、首都圏が目標とする社会や生活の姿の一つとして「我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備」を掲げており、これからの首都圏整備においては、個人・組織による多様な経済的・社会的活動が展開しやすい場の形成が重要としている。

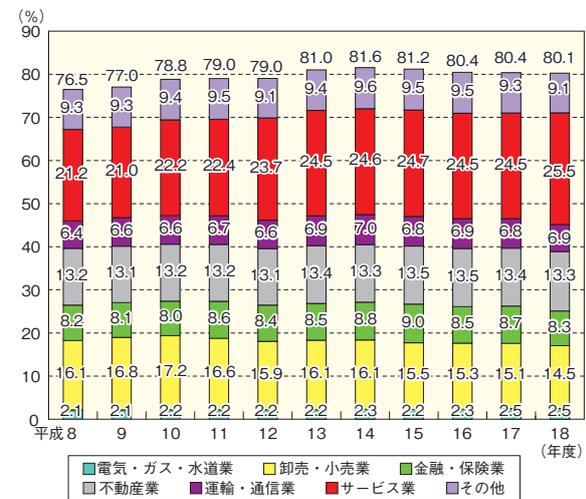
日本経済における首都圏経済の位置づけをみると、首都圏は全国のGDPの37.3%を占めており(図表2-2-1)、日本経済において重要な圏域であるといえる。また、「首都圏の圏域総生産(実質:連鎖方式)における第3次産業のシェア」をみると、全体の80.1%と大きなウェイトを占めている。中でもサービス業は、圏域総生産の25.5%を占めており、首都圏経済の重要な産業となっている(図表2-2-2)。

図表2-2-1 全国のGDP(実質:連鎖方式)に対する首都圏のシェアと実額



注: 合計値は、便宜的に該当項目を積み上げて作成しているが、統計の性質上、積み上げた合計値と実質値は一致しない。  
資料: 「県民経済計算」(内閣府)により国土交通省国土計画局作成

図表2-2-2 首都圏の圏域総生産(実質:連鎖方式)における第3次産業のシェア



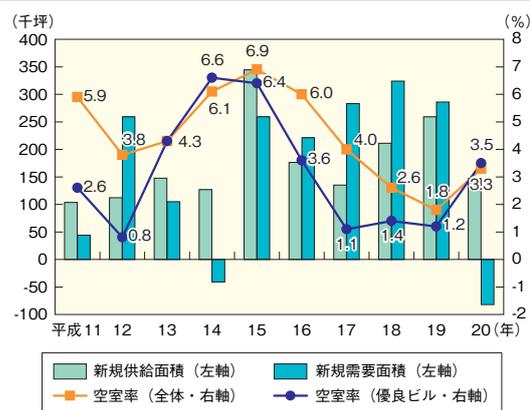
注: 合計値は、便宜的に該当項目を積み上げて作成しているが、統計の性質上、積み上げた合計値と実質値は一致しない。  
資料: 「県民経済計算」(内閣府)により国土交通省国土計画局作成

### (最近のオフィス需給動向)

東京都区部の賃貸事務所の空室率は、平成15年の大規模ビルの大量供給により、平成15年には6.9%にまで達していたが、それ以降は景気回復に起因するオフィス需要の増加により年々減少し、平成19年には1.8%まで低下した。

平成20年においては、景気後退の影響により、新規供給面積が平成18年及び19年と比較すると低い水準であったものの、新規需要面積は平成14年以來のマイナス需要になったことから、空室率は3.3%へ上昇した。また、一定の規模や設備を有する優良ビル<sup>1)</sup>の空室率についても、平成19年の1.2%から3.5%へ上昇した(図表2-2-3)。

図表2-2-3 空室率と新規供給面積の推移



注：新規供給面積は年間の値、空室率は年末の値(東京23区)  
資料：シービー・リチャードエリス総合研究所(株)資料により  
国土交通省国土計画局作成

1) 優良ビルとは、以下の条件を満たすビルである。

①地域：都心5区(千代田区、中央区、港区、新宿区及び渋谷区)を中心とするオフィス街として成熟度の高い地域、または将来性の高い地域、②延床面積：10,000坪以上、③フロア面積：200坪以上(賃貸対象有効面積)、④竣工年：築21年未満のビル、⑤天井高：2.6m以上、⑥空調：1フロア以下の単位で調整が可能なもの、⑦床配線：3WAY、フリーアクセス採用のもの、⑧電気容量：30VA/m<sup>2</sup>以上、⑨入退室時間：24時間可能なもの

## (工業機能の状況)

## ① 製造業出荷額等の動向

首都圏における製造業は、平成19年に事業所数が前年比で0.2%増となっており、栃木県、群馬県及び東京都で減少したものの他の県では増加している。

また、従業者数は3.3%増、製造品出荷額等は4.9%増となっている。従業者数、製造品出荷額等はすべての都県で増加しており、全国（従業者数：3.3%、製造品出荷額：6.7%）とほぼ同程度の増加率となっている（図表2-2-4）。

図表 2-2-4 首都圏の製造業の事業所数等

	事業所数		従業者数		製造品出荷額等	
	実数（件）	前年比（%）	実数（人）	前年比（%）	金額（百万円）	前年比（%）
全 国	258,032	-0.2	8,494,793	3.3	335,854,210	6.7
首都圏合計	71,845	0.2	2,274,162	3.3	92,596,153	4.9
茨 城	6,621	0.8	289,216	5.5	12,667,610	10.2
栃 木	5,418	-0.3	218,656	4.5	9,245,343	5.9
群 馬	6,276	-2.0	213,559	0.5	8,109,732	4.3
埼 玉	15,107	0.9	435,302	2.5	14,730,186	3.5
千 葉	6,545	3.6	231,851	5.3	14,314,261	10.4
東 京	18,652	-2.0	369,723	0.7	10,612,138	2.4
神 奈 川	10,813	2.6	434,582	4.7	20,169,960	0.1
山 梨	2,413	0.1	81,273	2.8	2,746,923	7.3

注：従業者が4人以上の事業所。

資料：「平成19年 工業統計表」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

## ② 製造業事業所数等の動向

平成14年7月に廃止された「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」の制度廃止当時と現在を比較すると、埼玉県、東京都及び神奈川県<sup>1)</sup>の製造業の事業所数、従業者数は減少しており、従業者数の全国シェアは低下傾向にある（図表2-2-5）。

図表 2-2-5 埼玉県、東京都、神奈川県の製造業のシェア

	平成14年末	平成15年末	平成16年末	平成17年末	平成18年末	平成19年末
製造業事業所数 (全国シェア)	50,951 (17.5%)	51,974 (17.7%)	47,356 (17.5%)	48,487 (17.5%)	44,548 (17.2%)	44,572 (17.3%)
製造業従業者数 (全国シェア)	1,300,097 (15.6%)	1,276,295 (15.5%)	1,235,304 (15.2%)	1,230,755 (15.1%)	1,206,983 (14.7%)	1,239,607 (14.6%)

注1：従業者が4人以上の事業所。

注2：調査は毎年12月31日現在で実施。

資料：「平成19年 工業統計表」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

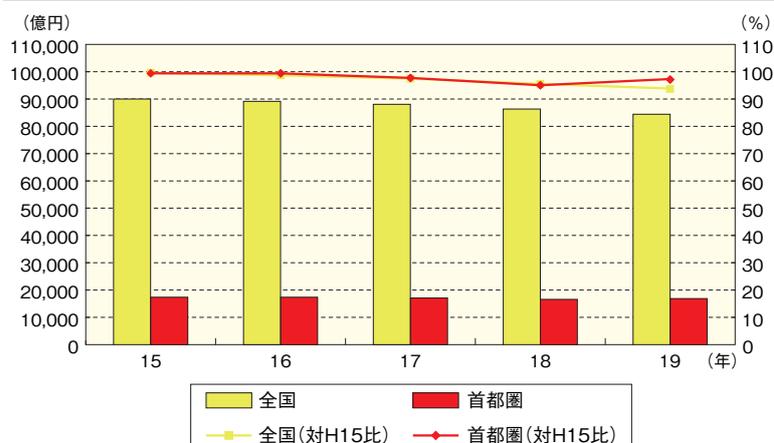
1) 工業等制限制度が適用された地域は、埼玉県、東京都及び神奈川県に含まれる既成市街地である。

### (農林水産業に関する機能の状況)

首都圏の農業は、都市化の影響を受けながらも、世界最大規模の消費地に近いという有利性を生かし、全国有数の農業産出額をあげる県として千葉県（2位）、茨城県（3位）（平成19年産出額の全国順位）を有している。ここ数年をみると、首都圏全体の農業産出額については、平成15年からほぼ横ばいで推移しており、全国の2割程度となっている（図表2-2-6）。中でも、野菜については、東京都中央卸売市場に集まる野菜総取扱量の約45%（平成20年）を産出しており、新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている。また、食料の安定供給に向けて限りある農地を有効に利用するため、増加傾向にある耕作放棄地の解消に向けた取組が実施されている。具体的には、平成20年に策定された「耕作放棄地解消支援ガイドライン」等を踏まえ、耕作放棄地について現地調査を行い、市町村において耕作放棄地解消計画を策定・実施し、平成23年度を目途に農業上重要な地域である農用地区域を中心に耕作放棄地の解消を目指した取組がなされている。

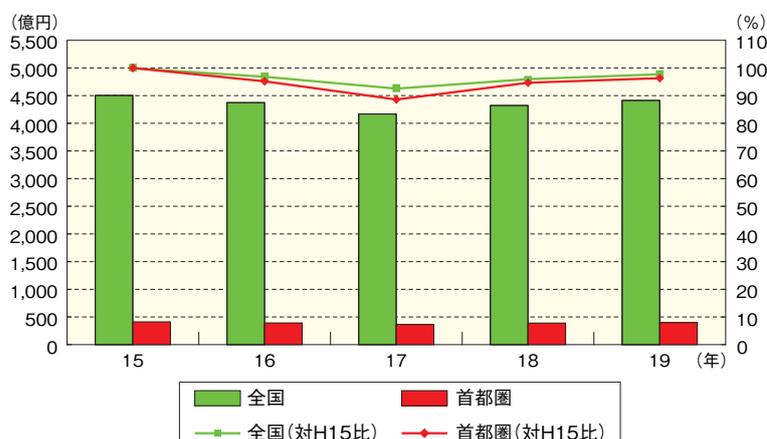
首都圏の林業は、近年、林業産出額が継続して減少傾向にあったが、平成19年度は397億円とわずかに増加し（図表2-2-7）、栃木県、群馬県の2県が首都圏全体の約6割を産出している。林業産出額を構成している木材生産・薪炭生産・栽培きのこ類・林野副産物採取の4項目のうち、首都圏全体の林業産出額の約6割が栽培きのこ類、約4割が木材生産となっており、木材

図表 2-2-6 首都圏における農業産出額の推移



資料：「生産農業所得統計」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-2-7 首都圏における林業産出額の推移

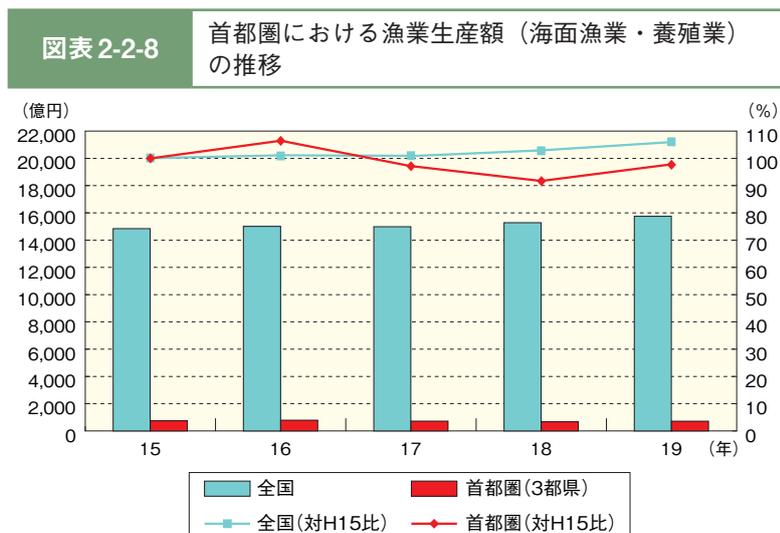


資料：「生産林業所得統計」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

生産の全国におけるシェア（約5割）と比べると低くなっている。

首都圏の水産業は、平成19年の漁業生産額（海面漁業・養殖業）が722億円で、全国の約4.6%となっており（図表2-2-8）、近年の減少傾向に歯止めがかかった（首都圏の生産額は、数値を公表している千葉県、東京都及び神奈川県の合計）。

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



資料：「漁業養殖業生産統計」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

## 第3節

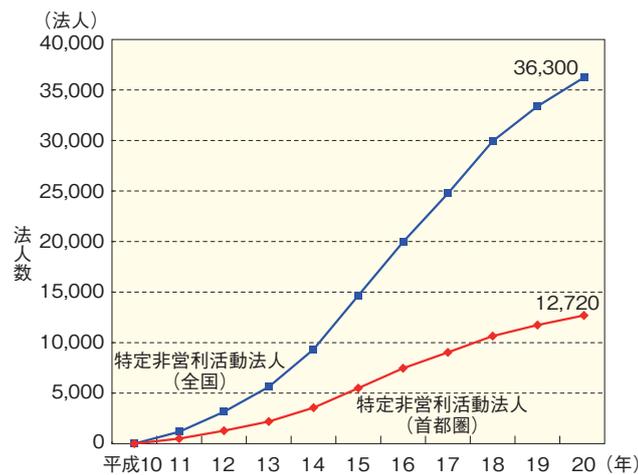
## 個人主体の多様な活動の展開

## 1. 特定非営利活動法人の現状と支援

## (1) 特定非営利活動法人の現状

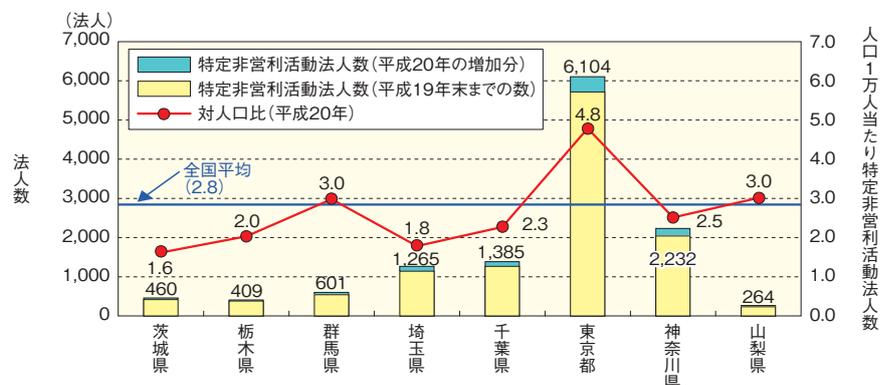
近年、福祉、環境、まちづくりなど様々な分野において、民間非営利団体による社会貢献活動が活発化している。特定非営利活動法人の数は、特定非営利活動促進法の施行以降、増加し続けており、平成20年末時点での認証法人数は全国で36,300となっている。首都圏においては、全国の約35%にあたる12,720の団体が特定非営利活動法人として認証されている（図表2-3-1）。

図表 2-3-1 特定非営利活動法人数の推移



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

図表 2-3-2 首都圏都県別の特定非営利活動法人の認証状況

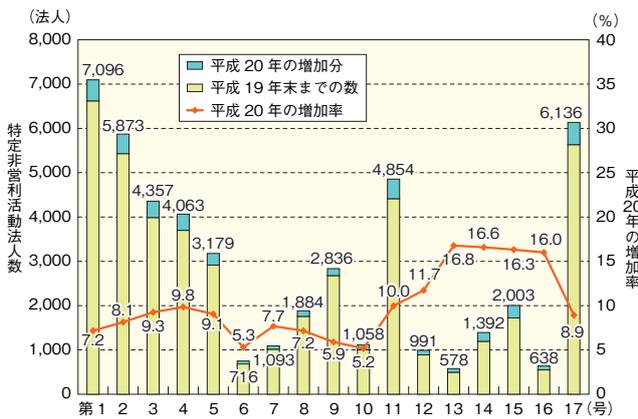


注：特定非営利活動法人数は各年12月末現在、各都県の人口は平成20年10月1日現在の値である。  
資料：内閣府資料及び「平成20年10月1日現在推計人口」(総務省)により国土交通省国土計画局

平成20年における首都圏各都県別の認証状況をみると、特定非営利活動法人数、人口当たりの法人数、平成19年からの一年間の増加数は、東京都が最も多い。また、群馬県及び山梨県は、特定非営利活動法人数は比較的少ないものの、人口当たりの法人数は東京都に次いで多く、全国平均を上回っている（図表2-3-2）。

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

図表 2-3-3 首都圏における活動分野別の特定非営利活動法人認証状況（平成20年12月末現在）



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

注1：号数及び活動の種類は、特定非営利活動促進法に基づいている。

注2：第12～16号は、改正特定非営利活動促進法（施行日：平成15年5月1日）により追加された活動の種類である。

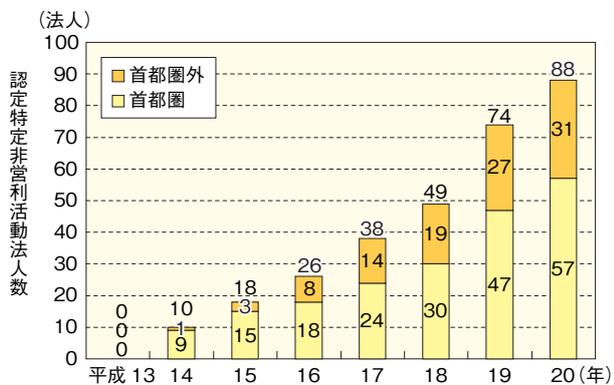
注3：ひとつの法人が複数の号の活動を行う場合、各号を1法人として複数計上している（総活動数44,687）。

資料：内閣府資料により国土交通省国土計画局作成

## (2) 特定非営利活動法人への支援

特定非営利活動法人に係る税制上の措置としては、特定非営利活動法人のうち一定の要件を満たすものとして国税庁長官の認定を受けたもの（認定特定非営利活動法人）に対して支出した寄附金について、寄附金控除等の対象とする措置が平成13年10月から講じられている。その後、この認定特定非営利活動法人制度については、認定要件の緩和、みなし寄附金制度<sup>1)</sup>の導入等の改正が行われてきた。首都圏における認定の有効期間内にある認定特定非営利活動法人数は、平成20年末現在で57（全国では88）となっている（図表2-3-4）。

図表 2-3-4 租税特別措置法に基づく認定特定非営利活動法人数の推移



注：各年12月末現在において認定の有効期間内にある認定特定非営利活動法人数である。

資料：国税庁資料により国土交通省国土計画局作成

1) みなし寄附金制度：収益事業に属する資産のうちから、収益事業以外の事業のために支出した金額について、寄附金の額とみなし、収益事業に係る課税所得の計算上、他の寄附金とあわせ寄附金の損金算入限度額の範囲内で損金算入できる制度。

## 2. テレワークの推進

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

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

平成20年度は、職場や自宅以外での就労を可能にするテレワークセンターの機能や環境、必要性や課題等を検討するため、横浜市青葉区あざみ野で実証実験を実施した。あわせて、テレワークの普及・促進を図るため、「企業のためのテレワーク導入・運用ガイドブック」の改訂や、シンポジウムを開催し、テレワークの普及啓発を実施した。

図表 2-3-5 テレワークセンターあざみ野

(左) テレワークセンターあざみ野のレイアウト (右) クローズド席の執務環境



資料：国土交通省

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

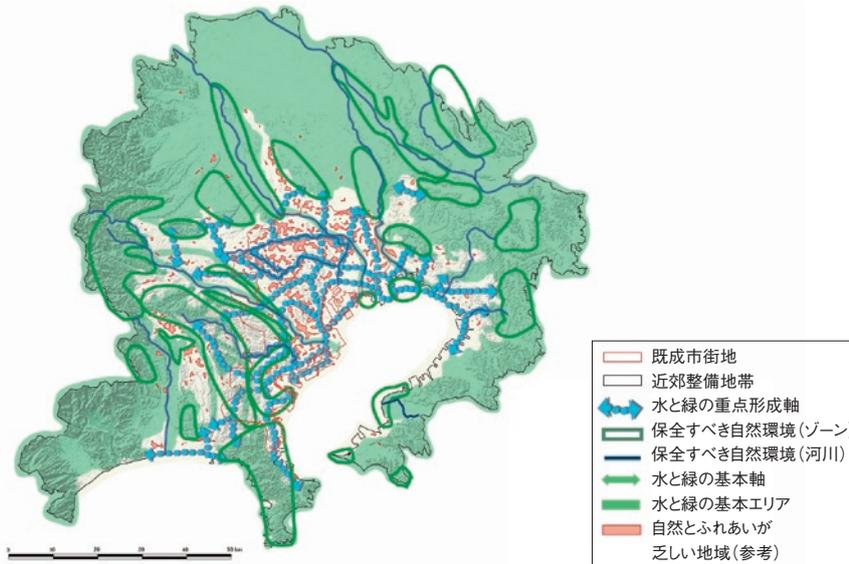
## 第4節 環境との共生

### 1. 都市環境インフラのグランドデザインの進捗

都市再生プロジェクト（第三次決定：平成13年12月）に位置づけられている「大都市圏における都市環境インフラの再生」を踏まえ、首都圏における水と緑のネットワークを構築し、都市に潤いを与えることを目的として、「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」（以下「グランドデザイン」という。）が平成16年3月に策定された。これは、首都圏における自然環境の将来ビジョンを示したものであり、自然が有する機能を十分に発揮するために関係主体が目指すべき共通目標である「首都圏の自然環境の基本目標」、現在の水と緑のネットワークをより充実・強化するための根幹となる考え方である「首都圏の都市環境インフラの将来像」、そして行政、民間等の多様な関係主体の役割分担を示した「首都圏の都市環境インフラの整備に向けた行動方針」から構成される。

このグランドデザインに基づき、近郊緑地保全制度等の活用による自然環境の保全をはじめとして、行政界を超えた広域的な取組、行政や市民、NPO等の多様な主体の連携による取組などが進められている。

図表 2-4-1 首都圏の都市環境インフラの将来像

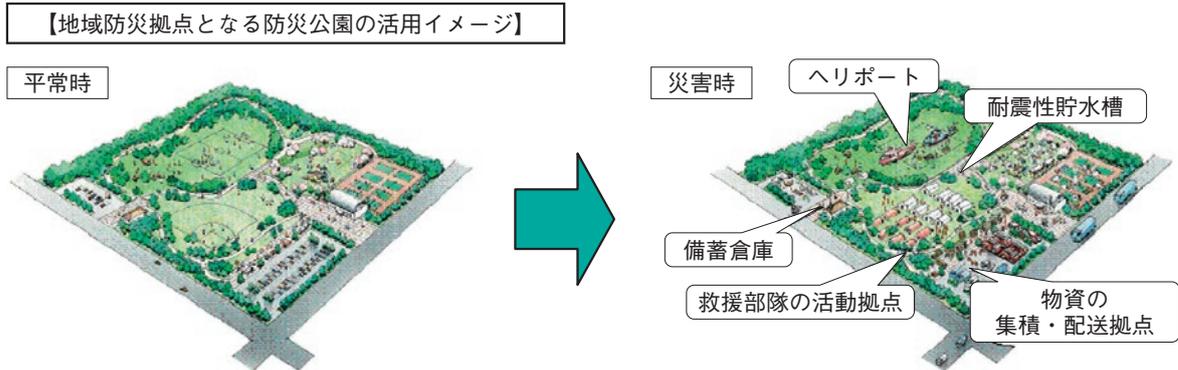


資料：「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」(自然環境の総点検等に関する協議会)

### (公園・緑地等の取組)

首都圏においては、急速な都市化の進展により、緑の減少、野生生物の生息環境の減少、都市の防災性の向上等が大きな課題となっている。このため、自然と人間の共生する緑豊かな都市空間の形成、安全・安心な生活環境の形成の実現に向け、各種制度を活用し、水と緑のネットワーク化や、震災時に深刻な被害が予想される市街地等において、防災公園の整備等が重点的に進められている（図表2-4-2）。

図表 2-4-2 防災公園イメージ



資料：国土交通省

### (地域における取組事例)

さいたま市では、首都近郊における貴重な大規模緑地空間として、ランドデザインの中で保全すべき自然環境として位置づけられている「見沼田圃」について、自然環境の保全及び水と緑のネットワークの形成を推進している。水と緑のネットワークの形成に向けては、見沼田圃及びその周辺地域で活動している市民活動団体17団体と行政とで設立した「見沼たんぼ・さいたま市&市民ネットワーク」により、見沼田圃の自然、歴史、文化等を守り育て、その魅力を周知するとともに、かけがえのない環境資産として次の世代へ継承するため、ホームページの運営や各種啓発事業の企画立案などを行うことにより、市民参加の機会を提供し、市民、市民活動団体、行政の協働による取組を進めている。

図表 2-4-3

見沼たんぼ・さいたま市&市民ネットワークの会議風景



資料：さいたま市

(見沼たんぼのホームページ <http://www.minumatanbo-saitama.jp/>)

### (近郊緑地保全区域における自然環境保全の取組状況)

平成18年12月に拡大指定を行った円海山・北鎌倉近郊緑地保全区域（昭和43年指定）（以下「円海山・北鎌倉区域」という。）は、横浜市及び鎌倉市の境界部に位置し、首都圏住民が身近に自然とふれあう場であるとともに、多種の動植物が生息・生育するなど、多様な機能を有している。また、首都圏の緑地ネットワークを構成する貴重な大規模緑地であり、地元自治体を中心に様々な緑地の保全等に関する取組が行われている。

ここでは、上郷地区や釜利谷地区などに指定された市民の森の他、金沢自然公園、横浜自然観察の森などが整備され、市民と行政が連携した緑地等の管理を行うとともに、市民が自然と直接ふれあえる場が数多く提供されている。特に、横浜自然観察の森においては、横浜自然観察の森友の会（昭和63年設立）を軸に市民ボランティアによる活動が展開されるとともに、横浜市や（財）日本野鳥の会のレンジャーといった行政・専門家とも連携し、行政・専門家・ボランティアの三者がそれぞれの得意分野で力を発揮した緑地の保全・管理・活用に努めている。

さらに、円海山・北鎌倉区域の一部には、円海山近郊緑地特別保全地区（昭和44年指定）が位置している。本地区では、専門家のアドバイスの下、市民との協働により、本地区の緑地保全管理活動の意義を明確にし、市民による森づくりに関する活動の推進と発展を目指した「円海山近郊緑地特別保全地区の保全管理計画書」（平成20年3月）を策定したところである。また、本地区では、平成21年3月に約16haの拡大指定を行ったところである。

図表 2-4-4

自然観察センターの様子  
（横浜自然観察の森）



資料：横浜市

## 2. 河川・海域環境の保全・回復

### (1) 首都圏の河川等の水質状況

首都圏の水質状況（平成19年度）については、河川におけるBOD<sup>1)</sup>の環境基準達成率<sup>2)</sup>が首都圏全体で約80%となっており、全国の約90%と比較して低い状況である<sup>3)</sup>。また、湖沼においてはCOD<sup>4)</sup>の環境基準達成率が、首都圏全体で約48%<sup>3)</sup>と依然低い状況である。指定湖沼<sup>5)</sup>については、手賀沼（千葉県）で平成7年度から水質の改善が見られるものの、霞ヶ浦（茨城県）や印旛沼（千葉県）を含め、いまだに全ての測定地点で環境基準を達成していない状況であり、COD値は近年横ばいとなっていたが、平成19年度は高めの傾向にある（図表2-4-5）。

国や地方公共団体は、引き続き河川環境の整備や下水道の整備等による水質改善対策を実施し、河川や湖沼等の水質改善を推進している。

### (2) 平成20年度の動き

#### ① 荒川太郎右衛門地区自然再生事業

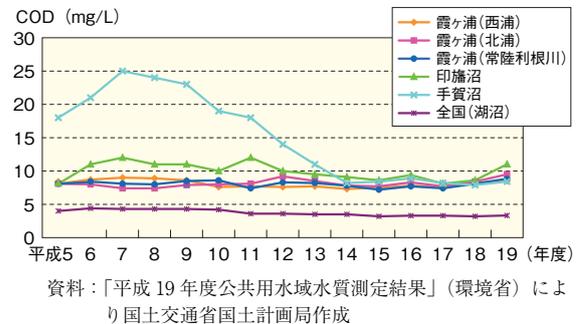
荒川は日本の政治・経済・文化の中核機関が集中する首都圏を貫流しており、我が国において極めて重要な河川といえる。そのなかで、荒川太郎右衛門地区（埼玉県桶川市・上尾市・川島町）が位置する荒川中流部は、全国的にみても広大な河川敷を有しており、荒川の旧流路に由来する池や湿地といった豊かな自然環境が残されている。しかし、過去に行われた砂利採取等に起因する荒川本川の河床低下や旧流路への土砂の堆積などにより乾燥化が進行し湿地環境が減少している。

これらの状況を受け、自然環境を取り戻すために「自然再生推進法」（平成14年法律第148号）に基づき、当該地区の自然再生事業について協議する「荒川太郎右衛門地区自然再生協議会」が平成15年7月5日に設立された。

同協議会では平成16年3月に自然再生の全体構想を策定し、その後平成18年5月に流水環境を加え、より多様性に富んだ自然環境の再生を目標とする構想に変更した。この変更後の全体構想では、地域の特色と変遷を踏まえ、その望ましい姿を「70年前の荒川旧流路において太郎右衛門自然再生地固有の豊かな生態系を育む湿地環境」とし、「湿地環境の保全・再生、過

図表 2-4-5

首都圏における指定湖沼の水質状況（COD年間平均値）



1) BOD（生物化学的酸素要求量）：水中の有機物を分解するために水中の微生物が消費した溶存酸素量。河川の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。

2) 環境基準達成率：各水域に指定されている環境の基準が達成されている水域の割合。

3) 「平成19年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により、国土交通省国土計画局算出。

4) COD（化学的酸素要求量）：水中の有機物を酸化剤によって酸化する際に消費された酸化剤の量を酸素に換算した値。湖沼及び海域の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。

5) 指定湖沼：「湖沼水質保全特別措置法」（昭和59年法律第61号）に基づき、環境基準が達成されていない又は達成されないこととなるおそれが高い湖沼であって、水質保全施策を総合的に講ずる必要がある湖沼について指定。

去に確認された生物が住める環境の再生、蛇行河川の復元」などを自然再生の目標として、多様な水域・水際環境創出のための整備等の施策を推進していくこととしている。また、同協議会では、自然再生実施計画の策定に向けた検討を進めており、今後も引き続き検討を進めていく。

図表 2-4-6 荒川太郎右衛門地区（写真下方が下流）



資料：国土交通省

## ②東京湾再生の取組

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

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

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

平成20年度は、各機関における役割分担を明確化した具体的な陸域汚濁負荷削減対策の取りまとめや、海域における各種環境改善施策の実施及び事業効果を確認するためのモニタリングの実施、初の東京湾水質一斉調査の実施などを行った。

### 【東京湾再生推進会議HP】

[http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TB\\_Renaissance/index.html](http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TB_Renaissance/index.html)

### 3. 廃棄物の適正処理の推進

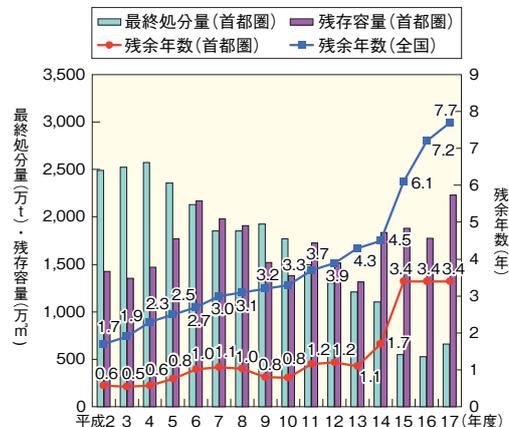
#### リサイクルの推進

全国のリサイクル率は、平成17年度には一般廃棄物で約19.0%（首都圏では約21.2%）、産業廃棄物では約51%であり、徐々に上昇している<sup>1)</sup>。しかし、首都圏では、産業廃棄物最終処分場の残存容量が依然逼迫していることもあり（図表2-4-6）、廃棄物の発生抑制とともに、より一層のリサイクルの推進が求められている。

平成20年度においても、容器包装リサイクル法<sup>2)</sup>、家電リサイクル法<sup>3)</sup>、建設リサイクル法<sup>4)</sup>、食品リサイクル法<sup>5)</sup>、自動車リサイクル法<sup>6)</sup>、資源有効利用促進法<sup>7)</sup>によるリサイクルの推進や、エコタウン事業の推進等により、引き続き循環型社会の形成に向けた取組が進められている。

図表 2-4-7

首都圏における産業廃棄物最終処分場の残余年数の経年変化



注：残余年数＝当該年度の処分場残存容量／当該年度の最終処分量（tとm³の換算比を1とする）。

資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

- 1) 資料 首都圏整備に関する各種データ（3-4及び3-5）参照。
- 2) 容器包装リサイクル法：容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律（平成7年法律第112号）
- 3) 家電リサイクル法：特定家庭用機器再商品化法（平成10年法律第97号）
- 4) 建設リサイクル法：建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（平成12年法律第104号）
- 5) 食品リサイクル法：食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律（平成12年法律第116号）
- 6) 自動車リサイクル法：使用済自動車の再資源化等に関する法律（平成14年法律第87号）
- 7) 資源有効利用促進法：資源の有効な利用の促進に関する法律（平成3年法律第48号）

# 第5節

## 安全・快適で質の高い生活環境の整備

### 1. 安全な暮らしの実現

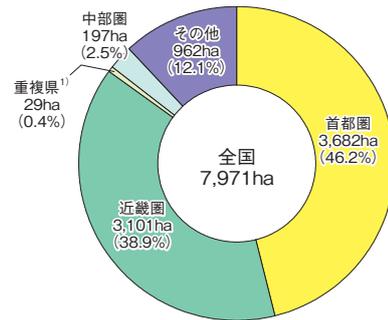
#### (1) 密集市街地の整備改善 (密集市街地の現状)

老朽化した木造住宅が密集し、細街路が多く公園等のオープンスペースの少ない市街地は、密集市街地と呼ばれている。密集市街地では、地震時に家屋の倒壊や大火等の発生、さらには消火・避難・救助活動の遅れ等により重大な被害を受ける危険性が極めて高く、早急な整備改善が課題になっている。

国土交通省では、地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（以下「重点密集市街地」という。）を、都道府県及び政令指定都市の協力を得て詳細に把握し、その結果を平成15年7月に公表したところである。それによると、平成14年度末時点で、首都圏には全国の約46%にあたる3,682ha（おおよそ山手線の内側の面積の半分を上回る広さ）の重点密集市街地が存在している（図表2-5-1）。また、東京都に過半が集中しており、とりわけ山手線沿線から環状7号線にかけての地域に多く存在している。なお、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県には重点密集市街地は存在していない（図表2-5-2、2-5-3）。

図表 2-5-1

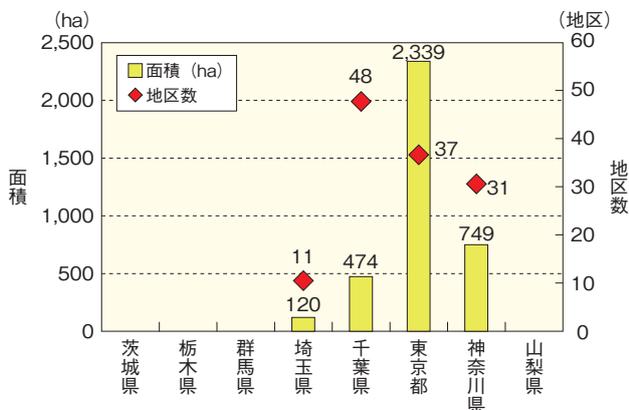
全国における重点密集市街地の分布



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

図表 2-5-2

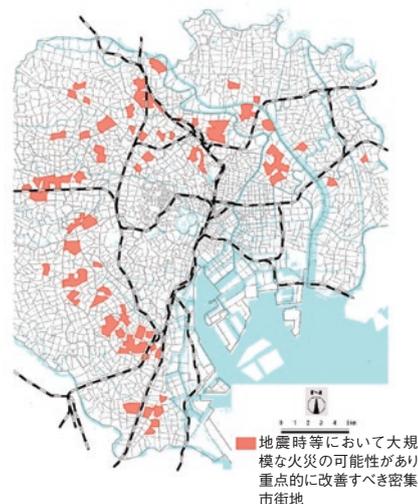
首都圏における都県別の重点密集市街地の状況



資料：図表 2-5-2、2-5-3 ともに国土交通省

図表 2-5-3

東京都における重点密集市街地の分布状況



1) 重複県とは、近畿圏整備法（昭和38年法律第129号）、中部圏開発整備法（昭和41年法律第102号）でともに対象とされる福井県、三重県、滋賀県のことを指す。

### (改善施策の方針)

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

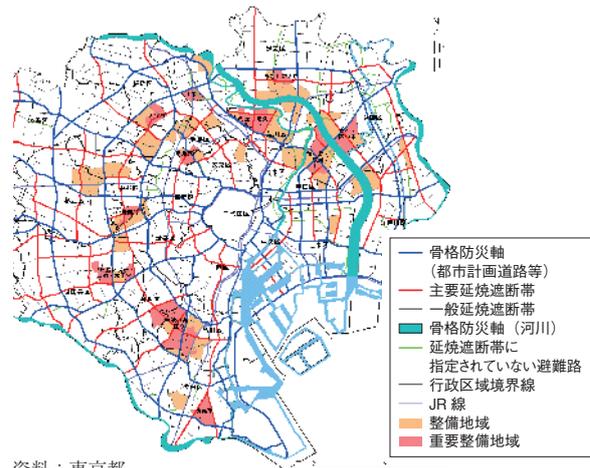
これまで密集市街地の整備改善に向けて様々な取組が推進されてきたが、現状の密集市街地整備の取組の速度では、平成23年度末までの目標の達成が難しい状況にあることから、平成19年1月には、第十二次の都市再生プロジェクトとして、密集市街地整備の取組を加速することが決定された。これを受けて、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替えの促進を図ることにより、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進するため、平成19年3月に「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」（平成9年法律第49号）を改正した。

首都圏における重点密集市街地の過半が存在する東京都では、平成16年3月に「防災都市づくり推進計画」を策定しており、老朽化した木造住宅等が集積する木造住宅密集地域の中から重点整備地域<sup>3)</sup>を定め、平成27年度までに、地区毎に不燃領域率45～70%<sup>4)</sup>を目指して整備方策を定めている（図表2-5-4）。

### (事業実施の状況)

住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等が総合的に行われ、密集市街地の整備改善が図られているところである。住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の実施状況をみると、実施地区については、首都圏では東京都が約88%を占めている（図表2-5-5）。

図表 2-5-4 防災都市づくり推進計画図



資料：東京都

図表 2-5-5

住宅市街地総合整備事業（密集市街地整備型）の実施状況

地域	地区数
首都圏	82地区
東京都	72地区
近隣3県（埼玉県、千葉県、神奈川県）	8地区
周辺4県（茨城県、栃木県、群馬県、山梨県）	2地区
全国	157地区

注：平成20年度実績値である。  
資料：国土交通省

- 2) 最低限の安全性を確保：安全確保のための当面の目標として、地震時等において同時多発火災が発生したとしても際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、市街地の燃えにくさを表す指標である不燃領域率で40%以上を確保することなどをいう。
- 3) 重点整備地域：整備地域（地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の甚大な被害が想定される地域）の中で、基盤整備事業などを重点化して展開し早期に防災性の向上を図ることにより、波及効果が期待できる地域で、11地域、約2,400haが定められている。
- 4) 不燃領域率70%：不燃領域率が70%を超えると、市街地の焼失率はほぼ0となる。

## (2) 首都直下地震対策に関する取組

### (中央防災会議による首都直下地震対策)

中央防災会議では、平成17年9月に策定した「首都直下地震対策大綱」を始めとして、定量的な減災目標と具体的な実現方法を定めた「地震防災戦略」や地震発生時の各機関の具体的な役割などを定めた「応急対策活動要領」等を平成18年までに策定してきた。平成20年12月には、発災時に必要となる応援部隊の派遣数、物資調達量などを具体的に定めた「『応急対策活動要領』に基づく具体的な活動内容に係る計画」が策定された。

また、平成18年4月より「首都直下地震避難対策等専門調査会」を設置して避難者・帰宅困難者等に係る対策の具体化に向けた検討を進め、平成20年10月「首都直下地震避難対策等専門調査会報告」が公表された。

同報告では、首都直下地震発災時に発生する膨大な数の避難者・帰宅困難者等に係る問題として、避難所や応急住宅の不足、一斉徒歩帰宅による混乱の発生などの課題が指摘されるとともに、これらの課題の解決に向けて、

- ・地方公共団体間の連携による広域的な避難体制の整備
- ・民間賃貸住宅などの応急住宅としての活用
- ・翌日帰宅や時差帰宅の促進とそのための体制整備

などの具体的な対策がとりまとめられている。

### (緊急災害対策派遣隊 (TEC-FORCE) の創設)

首都直下地震など大規模自然災害が発生し、又は発生するおそれがある場合において、被災地方公共団体等が行う、被災状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧その他災害応急対策に対する技術的な支援を円滑かつ迅速に実施するため、国土交通省は、緊急災害対策派遣隊 (TEC-FORCE) を平成20年5月に創設した。

これにより、大規模自然災害時に、全国的な観点から、ヒト、モノ、情報という資源、技術力を集中投入し、被災状況の迅速な把握、社会基盤施設の早期復旧、二次災害の防止、その他災害応急対策などが速やかに実施可能となった。

なお、平成20年6月14日に発生した岩手・宮城内陸地震においては、東北、関東、北陸など6地方整備局・国土技術政策総合研究所・気象庁等から被災地へ隊員（延べ1,499人・日）及び災害対策車両等（延べ515台・日）を派遣し、被災状況の早期把握、被害拡大の防止に大きく貢献した。

図表 2-5-6 大規模地震発生時の活動イメージ



資料：国土交通省

### (3) 首都圏における水害対策

#### (地球温暖化に伴う気候変動への適応)

地球温暖化の進行に伴う気候変動は、海面水位の上昇、大雨の発生頻度の増加、台風の強度の強まり等をもたらし、水害、土砂災害、高潮災害等の頻発・激甚化や降水量の変動幅の拡大による渇水の頻発や深刻化が懸念されている。特に、政治・行政及び社会経済活動の中核機能が集積している首都圏では、国民の生命・財産への影響のみならず国家機能の麻痺や国際競争力の低下につながるものが懸念されている。こうした状況を踏まえ、気候変動に伴う水災害リスクを分析・評価するとともに、これに対応するための適応策について検討するため、平成19年8月に社会資本整備審議会河川分科会に「気候変動に適応した治水対策検討小委員会」を設置して議論を行い、平成20年6月に答申が取りまとめられた。また、交通政策審議会港湾分科会では、地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方について、「防災・保全部会」を設置して議論を行い、平成21年3月に答申が取りまとめられた。

#### (局地的な大雨や集中豪雨への対策)

平成20年度においては、局地的な大雨や集中豪雨による河川の急な増水により、各地で水害や水難事故が発生した。これに対応するためには、河川等の平常時からの適切な維持管理に加え、ハード対策のみならず、ソフト対策や住民の自助等を組み合わせた総合的な対策が必要である。

国土交通省では、局地的な大雨や集中豪雨への対策として、平成21年度に東京、名古屋、大阪の3大都市圏等に、高空間分解能気象レーダ「Xバンドマルチパラメータレーダ」を設置し、高精度の観測及び観測データの更新間隔の短縮化など提供情報の質の向上に努めている。このほか、局地的な大雨や集中豪雨による河川の水位やはん濫を予測するため、高空間分解能気象レーダによって得られるデータを基にシミュレーション計算を行い、居住地域へのはん濫被害の範囲や到達時間の算出等を行う研究を進めている。さらに、気象ドップラーレーダーの整備や気象レーダーの観測頻度を2倍にして監視能力の向上を図るとともに、情報の利活用を促進する周知広報や予測精度の向上にむけた技術開発を推進することとしている。

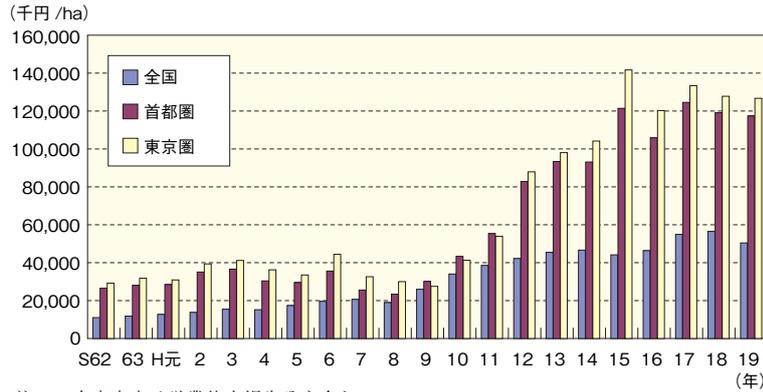
河川利用に際しては、急激な水位上昇に対して河川利用者向けの警報装置など情報提供システムの整備を支援するとともに、河川利用者の安全意識を高める啓発等の取組を進めている。また、東京都内の中小河川は水位上昇が極めて速いが、東京都と気象庁では、独自の運用手法を用いることにより、平成21年3月30日から神田川の洪水予報を開始したところである。

#### (首都圏の水害状況とその対策)

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

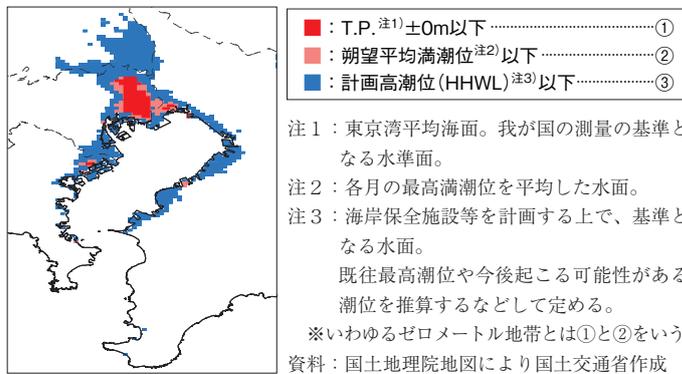
1) 水害密度：宅地等が水害により被った単位浸水面積当たりの一般資産被害額。

図表 2-5-7 水害密度の推移(過去5ヶ年平均)



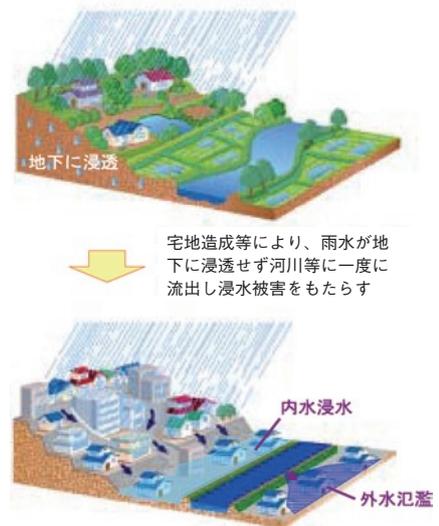
注1：水害密度は営業停止損失分を含む  
 注2：経年比較のため平成12年価格にて算出  
 資料：「水害統計」(国土交通省)により国土交通省国土計画局作成

図表 2-5-8 東京湾におけるゼロメートル地帯



台風や豪雨による災害のなかでも、とりわけ都市型水害(図表2-5-9)に対しては、河道や雨水幹線、ポンプ場等のハード整備による抜本的な浸水対策の推進に加えて、貯留浸透施設の整備等の流出抑制対策、洪水や内水氾濫が予想される浸水想定区域<sup>2)</sup>の指定・公表、浸水被害に関する情報を盛り込んだハザードマップの作成、リアルタイムの降雨情報など災害情報の提供によるソフト対策、また、地下街の入口等への止水板の設置や災害情報を活かした住民自らによる取組を組み合わせた総合的な浸水対策を重点的に推進している。また、高潮災害に対しては、海岸堤防、水門、排水機場の整備や高潮ハザードマップの整備等が進められている。

図表 2-5-9 都市型水害のイメージ



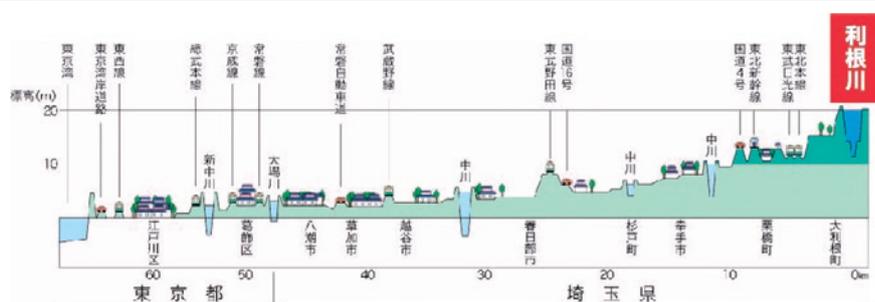
資料：国土交通省

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

### (首都圏氾濫区域堤防強化対策の推進)

昭和22年9月のカスリーン台風による記録的な豪雨によって、利根川右岸堤防（埼玉県大利根町）が決壊し、その濁流は、江戸川、中川沿いに広がり、埼玉県東部および東京都葛飾区、江戸川区まで達したことから、関東地方に戦後最大の被害をもたらした。このように、利根川上流～中流部及び江戸川の右岸堤防がひとたび決壊すれば、平野部の土地は川の水位より低い位置にあるため、その氾濫は埼玉県東部ならびに東京都東部まで達し、首都圏が壊滅的な被害を受ける恐れがある（図2-5-10）。また、近年の出水においても漏水が発生するなど、堤防の安全性は必ずしも十分とは言えない状況である。このため、首都圏氾濫区域の堤防（延長約70km）について、堤防拡幅による堤防強化対策を平成16年度から実施している。

図表 2-5-10 利根川沿川地域の地形断面図



資料：国土交通省

図表 2-5-11

昭和22年カスリーン台風被災状況（東京都葛飾区）



資料：国土交通省

図表 2-5-12

平成13年9月堤防漏水状況（埼玉県加須市大越地先）



資料：左右ともに国土交通省

### (大規模水害対策に関する専門調査会)

平成18年8月に中央防災会議に設置された「大規模水害対策に関する専門調査会」は、平成20年度には計4回（第10回～第13回）の会合が開催され、荒川及び利根川の洪水、氾濫並びに高潮による大規模水害発生時の対応等について議論が行われた。第13回会合では大規模水害発生時の課題に関する検討の一環として、荒川堤防決壊時における地下鉄等の浸水想定について検討をすすめる、その結果について取りまとめたところである。

## 2. 魅力ある居住環境の整備

ここでは、市区町村別の住宅着工統計<sup>1)</sup>等を用い、バブル景気崩壊後の首都圏における住宅の供給動向を分析する。分析に当たっては、住宅の種類別だけでなく、東京70km圏内の市区町村を対象とした幅10km毎の距離圏<sup>2)</sup>を設定した(図表2-5-13)。

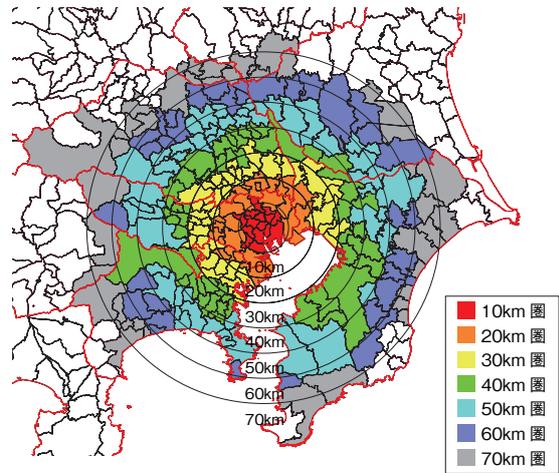
### (1) 住宅の種類別供給動向

東京70km圏内における平成2年から平成20年までの累計着工戸数は約825万戸となっており、一戸建の持家(戸建持家)、一戸建の分譲住宅(戸建分譲)の戸建型が全体の約34%を占める一方、共同建の貸家(共同貸家)、共同建の分譲住宅(共同分譲)の共同型が約60%と、共同型の占める割合が大きい(図表2-5-14)。

年間の着工戸数の推移をみると、平成19年の改正建築基準法施行の影響は平成20年初めには解消されつつあったが、住宅価格の上昇、在庫調整圧力、所得の動向等が住宅需要を緩慢にしてきたことに加え、年末にかけての景気の急速な悪化が重なり、平成20年では、前年比約20%の減少となった前年と比べても、緩やかな増加に止まったと考えられる。共同分譲についてみると、着工戸数が平成初めと比べて拡大し、平成20年には全体の約26.1%のシェアを占め、共同貸家に次ぐシェアとなっている(図表2-5-15)。

着工床面積については、着工戸数同様、前年と比べ、平成20年は緩やかな増加に止まっている。共同分譲についてみると、着工床面積が平成初めと比べて拡大し、近年ではそのシェアは戸建持家のシェアに次ぐ大きさとなっている(図表2-5-16)。

図表 2-5-13 東京70km圏内の市区町村



注：平成20年12月31日現在の市区町村で作成<sup>2)</sup>。  
(図上の市区町村界は平成19年4月1日時点のものである。)

資料：国土交通省国土計画局作成

図表 2-5-14 70km圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数(平成2~20年の累計)

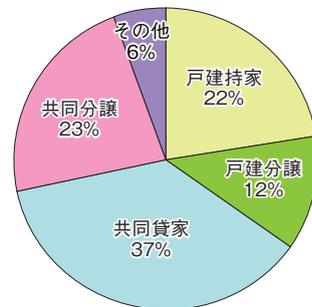
(単位：戸)

	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	1,846,494	13,675	30,955	1,891,124
貸家	49,492	244,500	3,030,701	3,324,693
給与住宅	8,879	3,992	107,314	120,185
分譲住宅	1,025,778	9,466	1,875,094	2,910,338
合計	2,930,643	271,633	5,044,064	8,246,340

注1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するもの。

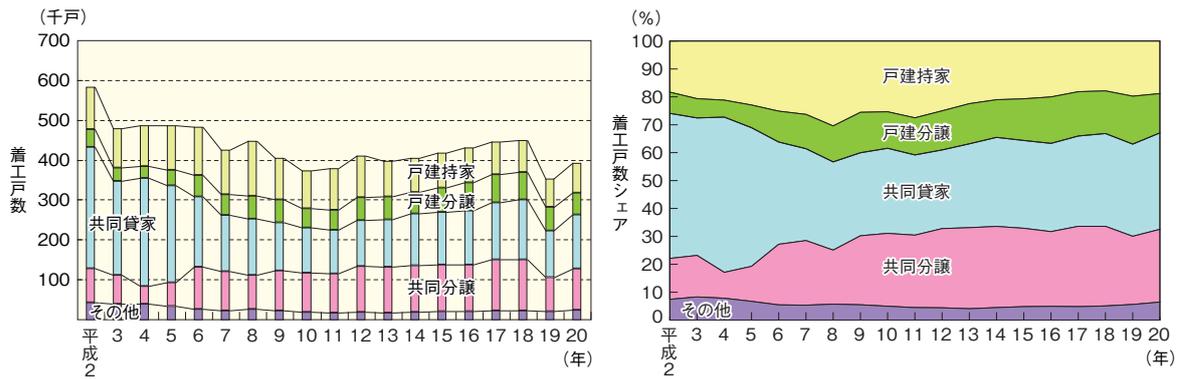
注2：網掛け部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

資料：「住宅着工統計」(国土交通省)により国土交通省国土計画局作成



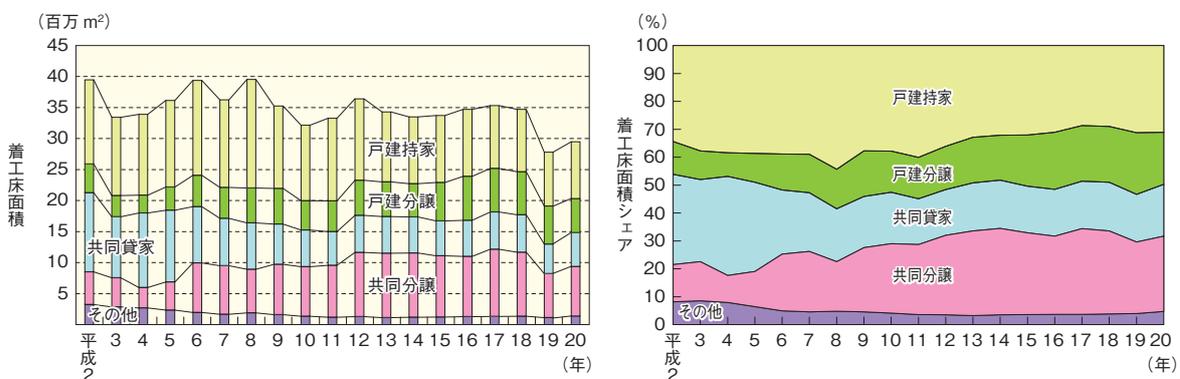
- 1) 住宅着工統計：建築基準法第15条第1項の規定に基づき、建築主から都道府県知事に提出された建築工事の届出のうち住宅部分について集計したものの。
- 2) 本節で用いる距離圏とは、旧東京都庁(東京都千代田区)を中心として半径10kmごとの円で区分した同心円状の距離帯をいう。例えば20km圏とは、中心から10~20kmの距離帯を表す。また、各市区町村がどの距離圏に属するかは、中心から市区町村の役所までの距離により判別する。

図表2-5-15 住宅型別の着工戸数・シェアの推移



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

図表2-5-16 住宅型別の着工床面積・シェアの推移



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

## (2) 距離圏別の着工動向

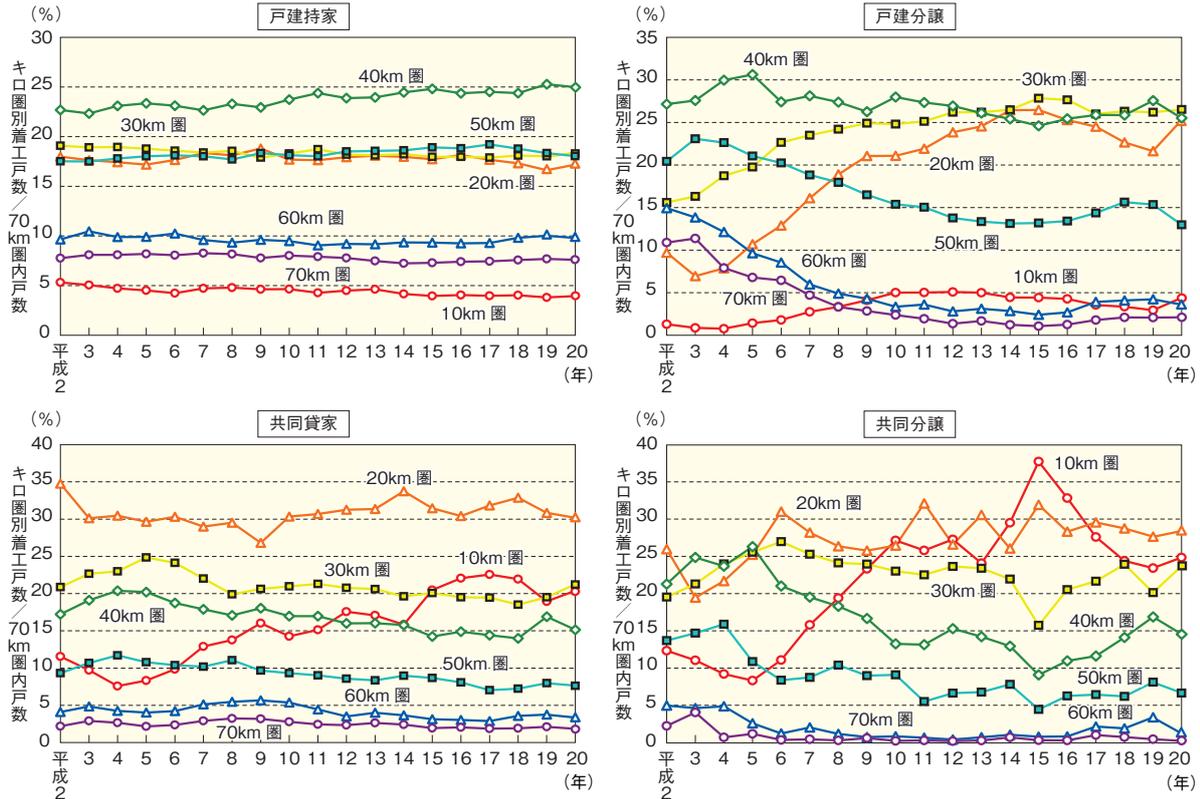
上述の4つの住宅型ごとに距離圏別の着工戸数シェアの推移をみると、戸建持家は40km圏での着工が多く、近年は25%前後のシェアで推移している。

戸建分譲は、平成12年以降、20km～50km圏のシェアは常に90%を超えている一方、平成2年と比べて、近年の60km～70km圏のシェアは大幅に減少している。

平成2年以降着工戸数が大幅に減少した共同貸家（図表2-5-15）は、10km圏のシェアが拡大基調で推移しており、近年では30km圏のシェアを上回って推移していたが、平成19年と20年はわずかに下回っている。

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

図表 2-5-17 住宅別に見た距離圏別着工戸数シェアの推移



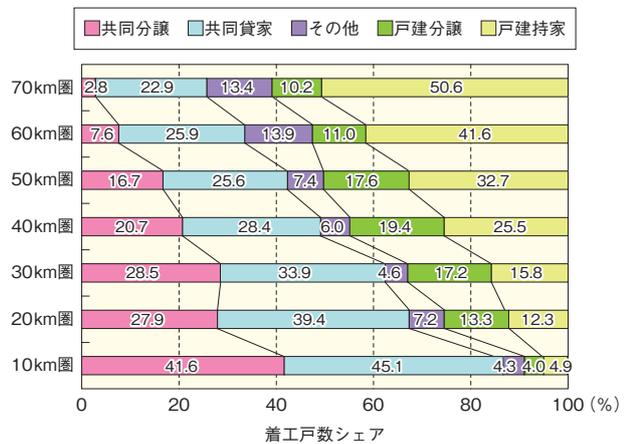
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

また、距離圏別の住宅型毎のシェアをみると、東京都心から遠ざかるほど戸建持家のシェアが大きくなる一方、都心に近づくほど共同分譲のシェアが大きくなっており、平成20年では、10km圏における着工戸数の約40%が共同分譲となっている（図表2-5-18）。

**(3) 住宅の質の変化**

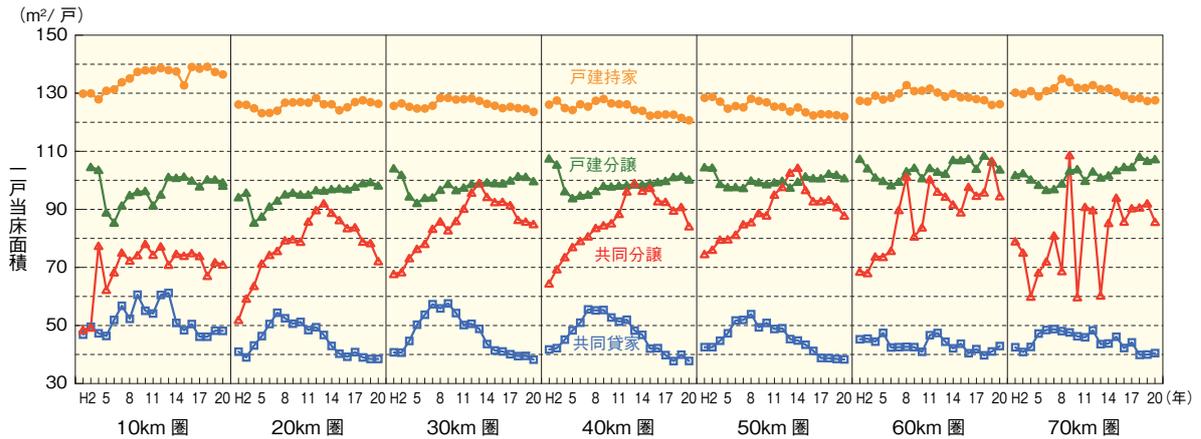
一戸当たりの住宅床面積をみると、戸建持家は、大きな経年変化はみられず、ほぼ横ばいで推移している。戸建分譲は、平成5年頃、とりわけ10～40km圏において一時大きく減少したものの、それ以降はおおむね増加基調で推移している。共同貸家、20km～40km圏の共同分譲はともに近年は減少基調で推移している（図表2-5-19）。

図表 2-5-18 距離圏別の住宅型毎のシェア(平成20年)



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

図表 2-5-19 住宅一戸当たり床面積の推移



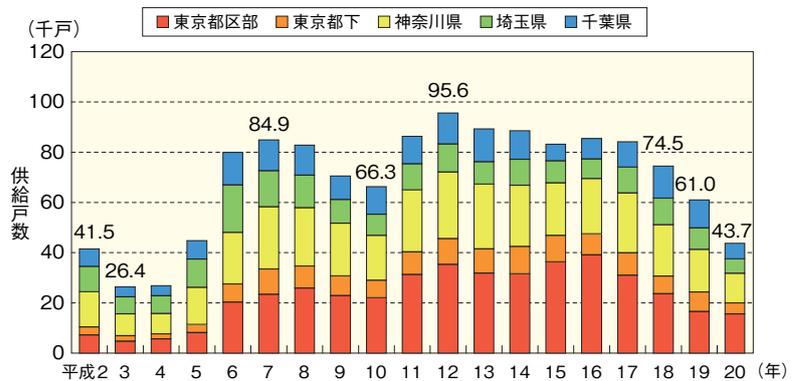
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

#### (4) 分譲マンションの供給動向

共同分譲型（分譲マンション）の供給動向を東京圏について見ると、平成12年をピークに減少基調で推移しており、平成18年に11.5%減、平成19年に18.1%減と大幅に減少した後、平成20年は景気後退等の影響による市況の悪化もあって、減少幅が更に拡大し、前年比28.3%減の43.7千戸となっている。平成5年以來、15年ぶりに50.0千戸を下回る結果となった（図表2-5-20）。

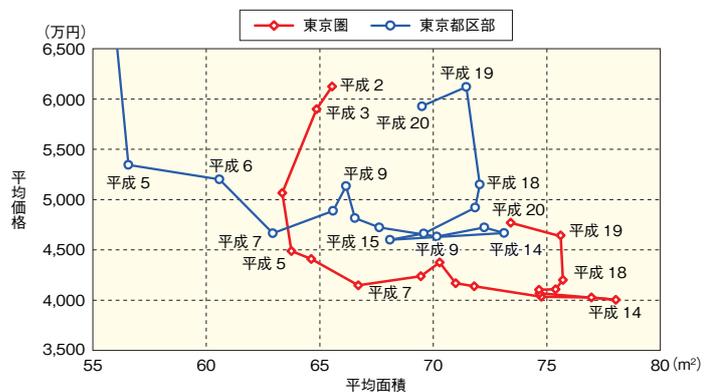
また、東京圏と東京都区部について、平均住戸面積と平均販売価格の関係をみると、東京圏の平均住戸面積と平均販売価格は、ともに平成16年以降、上昇傾向にあったが、平成20年には、平均住戸面積が減少する一方、平均販売価格は、引き続き上昇している。また、平成20年の東京都区部の平均住戸面積と平均販売価格は、ともに減少している（平均住戸面積：2.7%減、平均販売価格：3.1%減）（図表2-5-21）。

図表 2-5-20 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



資料：（株）不動産経済研究所資料により国土交通省国土計画局作成

図表 2-5-21 分譲マンション平均価格・面積の推移



注：東京都区部の平成4年以前データは6,500万円超で、平成4年は6,941万円、56m<sup>2</sup>である。

資料：（株）長谷工総合研究所資料により国土交通省国土計画局作成

## (5) 高齢者の居住環境

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

「高齢者の居住の安定確保に関する法律」（平成13年法律第26号）では、60歳以上の単身・夫婦世帯等を入居対象に、バリアフリー化された優良な賃貸住宅の民間活力による供給を促進することを目的として「高齢者向け優良賃貸住宅制度」が創設され、首都圏における認定戸数は、平成20年3月末時点で2,957戸となっている（図表2-5-22）。

図表 2-5-22 高齢者向け優良賃貸住宅の認定状況(首都圏)



注：(財)高齢者住宅財団調べの数値であり、独立行政法人都市再生機構が整備したものは含んでいない。

資料：(財)高齢者住宅財団資料により国土交通省国土計画局作成

## 第6節

## 将来に引き継ぐ社会資本の整備

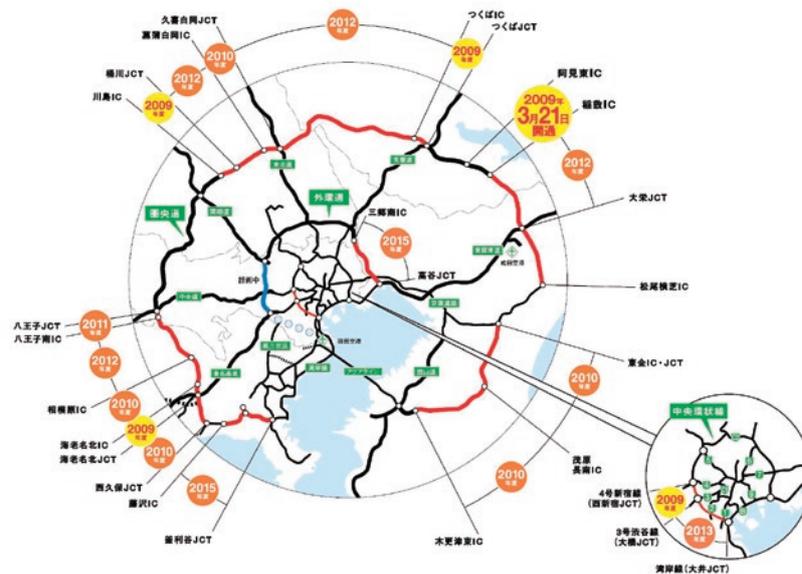
## 1. 交通体系の整備

## (1) 陸上輸送に関する状況

## ① 首都圏三環状道路の整備

東京の渋滞の主たる原因は、通り抜け交通の都心への集中であり、首都高速道路の都心環状線を通る車を見た場合、約6割を通過交通が占めている。このため、都心環状線を先頭に、放射方向の上り線の機能が低下し、慢性的な渋滞が発生するとともに、環境を悪化させ、また、渋滞を回避しようとする車が、生活道路など本来通るべきでない道路に入り込んで、事故を増加させている。このような首都圏の渋滞・環境・事故問題を大きく改善するのが、三環状道路である（図表2-6-1）。

図表 2-6-1 首都圏の三環状道路の開通予定



資料：国土交通省

## (首都高速中央環状線)

首都高速中央環状線は、平成19年12月に熊野町JCT（5号池袋線との接続地点）から西新宿JCT（4号新宿線との接続地点）までの区間が開通しており、未開通区間の西新宿JCT（4号新宿線との接続地点）から大橋JCT（3号渋谷線と接続地点）までの区間4.3kmが平成21年度中に開通する予定である。また、中央環状品川線の9.4kmについても事業に着手済みであり、平成25年度までに全線が開通する予定となっている。

### (東京外かく環状道路)

東京外かく環状道路は、大泉JCTから三郷南ICまでの区間が開通済である。未開通区間のうち、三郷南ICから高谷JCTまでの区間は、すでに全区間において事業に着手しており、平成27年度までに開通する予定である。一方、東名高速道路から関越自動車道までの区間については、平成19年12月に国土開発幹線自動車道の基本計画に位置づけられており、沿線地域の課題等に対応していくためのPI（パブリックインボルブメント）等を行ってきた。

### (首都圏中央連絡自動車道)

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成21年3月に阿見東ICから稲敷ICまでの区間6kmが開通し、全線約300kmのうち、約3割にあたる約96kmがすでに開通した。未開通区間については、全区間で事業に着手済みであり、今後約10年での全線開通に向けて事業が推進されている。

## ② ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化（安全運転支援システムの実用化を目指した実証実験）

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

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

平成20年度には、官民連携で安全運転支援に係る大規模実証実験を実施している。この実証実験は、平成18年1月に決定された「IT新改革戦略」（IT戦略本部決定）を受けて実施されるもので、首都圏では、合同実証実験（平成21年1月から東京都内の一般道及び首都高速道路で実施）と地域実証実験（平成20年4月から茨城県、栃木県、神奈川県内の一般道で実施）の2つの実験が行われている。

東京都内で実施される合同実証実験については、右折時衝突防止や出会い頭衝突防止などに資する一般道の路車協調システム、前方の交通状況情報や合流支援情報などを提供する高速道路の路車協調システム、車車間通信システム及びこれらのシステム間で連携・統合したシステムの構築に向けた実験を行うこととなっている。

今後は、実証実験の成果について、検証・評価を行い、安全運転システムの事故多発地点を中心とした全国展開を図っていくこととなる。

図表 2-6-2

安全運転支援に係る大規模実証実験（合同実証実験）のイメージ



資料：ITS推進協議会

### (スマートICの導入)

スマートICは、効率的に追加ICの整備を図り、利便性の向上・地域の活性化・物流の効率化に寄与することを目的として、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるICであり、通行可能な車両はETCを搭載した車両に限定されている。このため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なことから、従来のICに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。首都圏では、平成18年度以降、友部SAスマートICなど11箇所を導入されている。また、平成20年12月から料金所に併設するスマートICとしては全国初となる三郷料金所スマートICの社会実験が行われた(図表2-6-3)。

図表2-6-3 三郷料金所スマートIC



資料：国土交通省

### ③鉄道の混雑緩和や利便性向上

首都圏における鉄道の通勤・通学の混雑は輸送力の増強等によって改善傾向が見られ、平成19年度における主要31区間の平均混雑率は171%となっている。しかし、そのうち10区間において、当面の目標である混雑率180%を上回っており、ピーク時に混雑率200%を超える区間も依然として残っている(図表2-6-4)。このため、混雑緩和や速達性の更なる向上など、鉄道ネットワークの充実に向け、新線の建設や既存ストックの機能向上が進められている(図表2-6-5)。

図表2-6-4 混雑率180%を超える区間(平成19年度)

事業者	路線名	区間	混雑率(%)
東日本旅客鉄道(株)	京浜東北線	上野→御徒町	209
	総武線緩行	錦糸町→両国	206
	中央線快速	中野→新宿	198
	東海道線	川崎→品川	191
	横須賀線	新川崎→品川	182
	総武線快速	新小岩→錦糸町	180
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	199
	千代田線	町屋→西日暮里	181
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	198
小田急電鉄(株)	小田原線	世田谷代田→下北沢	192

資料：国土交通省資料により国土交通省国土計画局作成

図表2-6-5 主な新線の建設及び既存ストックの機能向上(平成21年3月末現在)

整備主体	路線名、駅名	区分	開業予定年度
東京急行電鉄(株)	東横線(武蔵小杉～日吉)	複々線化	平成20年6月開業済
	東横線(渋谷～横浜)	改良	平成24年度
	大井町線(大井町～溝の口)	改良	平成21年7月急行運転開始
	田園都市線(二子玉川～溝の口)	複々線化	平成21年7月
東京地下鉄(株)	副都心線(渋谷～池袋)	新線建設	平成20年6月開業済
東日本旅客鉄道(株)	東北縦貫線(上野～東京)	改良	平成25年度
成田高速鉄道アクセス(株)	成田高速鉄道アクセス線 (印旛日本医大～成田空港高速鉄道線接続点)	新線建設	平成22年度
小田急電鉄(株)	小田原線(東北沢～世田谷代田)	複々線化	平成25年度
西武鉄道(株)	池袋線(練馬高野台～石神井公園)	複々線化	平成23年度
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	相鉄・JR直通線(西谷～横浜羽沢付近)	新線建設	平成27年度
	相鉄・東急直通線(横浜羽沢付近～日吉)	新線建設	平成31年度

資料：鉄道事業者発表資料等により国土交通省国土計画局作成

平成20年度には、東京地下鉄副都心線（渋谷～池袋）が新たに開業したほか、東急目黒線での線路増設工事（武蔵小杉～日吉）が完了し、東急目黒線が日吉駅まで延伸した（図表2-6-6）。

また、「都市鉄道等利便増進法」（平成17年法律第41号）に基づき、既存ストックを有効活用した都市鉄道の利便増進を図るため、平成19年度より相鉄・東急直通線（横浜羽沢付近～日吉）の事業に着手した。この連絡線は平成18年度から着手した相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）と接続することで相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とし、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部とを直結することにより、両地域間の速達性が向上するほか、新幹線へのアクセスの向上が期待される。平成20年度には、沿線住民への説明会等を実施している。

これらの他、各鉄道事業者においてはすべての人が安全・安心に駅を利用できるよう、エレベーター等の設置による段差解消、点状ブロック・ホームドア・ホーム柵等の転落防止設備の整備による安全確保を進めるとともに、案内情報の充実等、利用者利便の向上を図っているところである（図表2-6-7）。

なお、全国の駅については、平成19年度末時点で、1日当たりの平均的な利用者数が5千人以上の駅のうち約67%が段差解消されている。

#### ④踏切対策の推進

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

こうした状況の中、道路管理者及び鉄道事

図表 2-6-6

副都心線開業式典の様子及び運行の様子



資料：東京地下鉄株式会社

図表 2-6-7

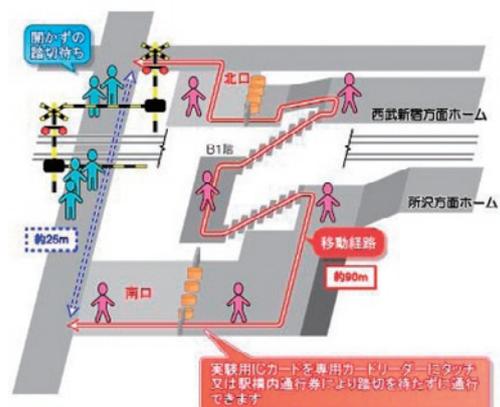
エレベーターの設置による段差解消



資料：国土交通省

図表 2-6-8

駅構内路を利用した「開かずの踏切」対策に関する実証実験のイメージ



資料：国土交通省

1) 電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

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

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

また、「開かずの踏切」等における安全性の向上や交通の円滑化を図り、踏切待ちのイライラ感等の不満を解消することを目的として、既存の駅構内通路を迂回路として利用する実証実験を平成21年2月から西武新宿線都立家政駅の踏切において実施している（図表2-6-8）。

## (2) 航空輸送に関する状況

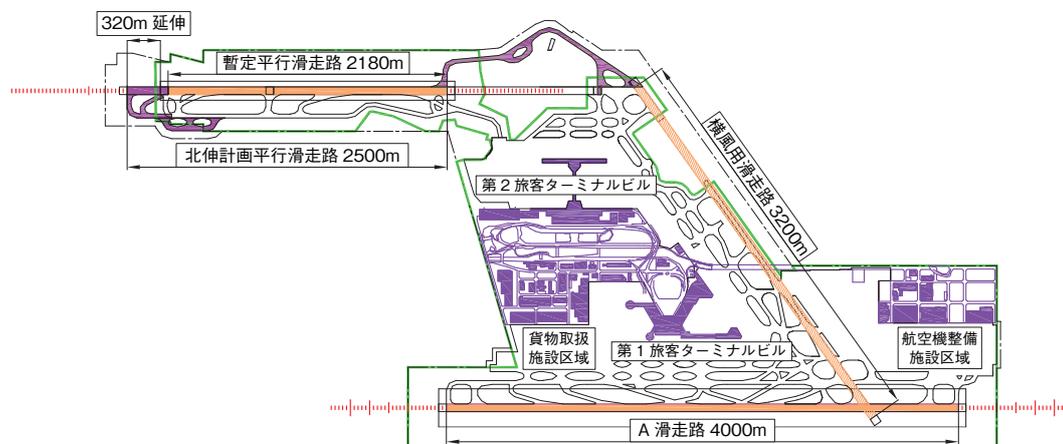
首都圏の空港には、国際・国内航空ネットワークの充実と利用者利便の一層の向上が求められており、こうした要請に応えるため、滑走路の整備やターミナルの拡大等による空港容量の拡大を行っている。

### ① 成田国際空港の整備

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

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

図表 2-6-9 成田空港の施設計画



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

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

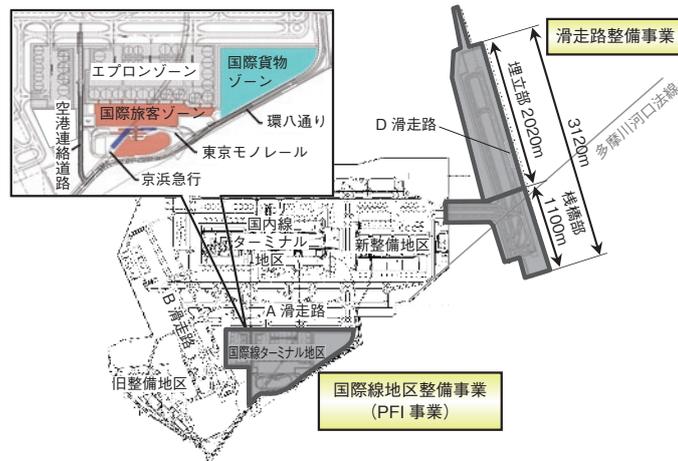
資料：国土交通省

## ②東京国際空港の整備

東京国際空港（以下「羽田空港」という。）は、国内航空旅客の約60%が利用する国内航空輸送ネットワークの要であると同時に、既にその能力の限界に達している中、今後さらに国内・国際航空需要の増大が見込まれ、首都圏空港として成田空港との一体的な活用が求められている。そのため、海上に4本目の新設滑走路等を整備する再拡張事業を実施し、これにより、年間の発着能力を40.7万回に増強し、またあわせて、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、国際定期便の就航を図ることとしている。滑走路整備については、設計施工一括発注方式による埋立・栈橋組合せ工法により、平成19年3月に本格着工し、平成22年10月末の供用開始を目指し整備を着実に推進している。また、PFI<sup>1)</sup>手法を活用した国際線地区の整備については、エプロン等整備等事業は平成19年3月より、旅客ターミナルビル等整備・運営事業は平成20年5月より、現地での施工を進めており、貨物ターミナル整備・運営事業は平成21年の現地着工に向けて、引き続きSPC<sup>2)</sup>による整備が進められている。（図表2-6-10）。

一方、既存施設についても空港能力、利便性等の向上を図ることが不可欠であり、そのための整備を推進し、羽田空港の機能向上を目指している。

図表2-6-10 羽田空港再拡張事業の施設計画



資料：国土交通省

## ③その他の主な空港の整備

自衛隊基地である百里飛行場については、民間共用化に向けた整備を行っているほか、横田飛行場についても、軍民共用化の実現に向けた取組を進めている。首都圏第3空港については、長期的な視野に立って引き続き検討を行うこととしている。

1) Private Finance Initiative：公共施設の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。  
2) Special Purpose Company：特定の事業を遂行することのみを目的として設立される会社（特別目的会社）。

### (3) 海上輸送に関する状況

#### ①首都圏におけるコンテナ取扱状況

香港、上海をはじめとする中国諸港やシンガポールといったアジア諸国の港湾のコンテナ取扱量が飛躍的に増加している中で、首都圏の港湾は、コンテナ取扱量自体は増加しているものの、相対的な地位を低下させており（図表2-6-11）、東京港及び横浜港をはじめとする我が国の港湾が、国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワーク（北米航路、欧州航路といった大型コンテナ船が投入される航路）を維持していくためには、港湾機能の強化等により、国際競争力の向上を図ることが必要である。

図表 2-6-11 コンテナ取扱ランキング

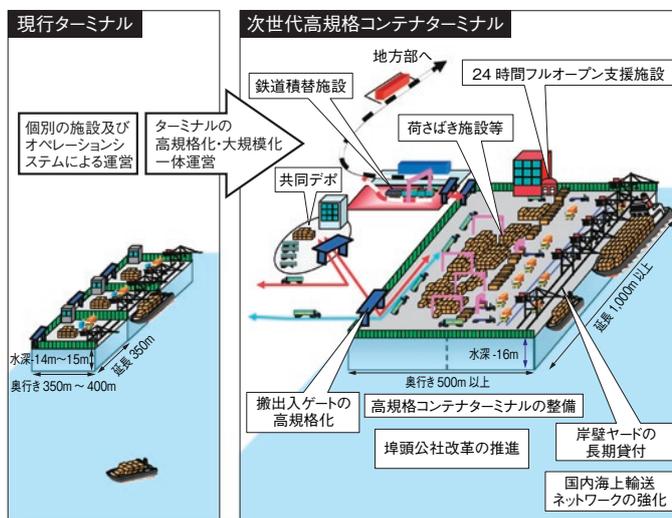
昭和55年			平成20年（速報値）		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャーゼー	1,947	1(1)	シンガポール	2,992
2	ロッテルダム	1,901	2(2)	上海	2,798
3	香港	1,465	3(3)	香港	2,425
4	神戸	1,456	4(4)	深圳	2,141
5	高雄	979	5(5)	釜山	1,343
6	シンガポール	917	6(7)	ドバイ	1,183
7	サンファン	852	7(11)	寧波-舟山	1,123
8	ロングビーチ	825	8(12)	広州	1,100
9	ハンブルク	783	9(6)	ロッテルダム	1,080
10	オーランド	782	10(10)	青島	1,032
...	...	...	...	...	...
12	横浜	722	24(24)	東京	427
...	...	...	...	...	...
16	釜山	634	29(28)	横浜	349
...	...	...	...	...	...
18	東京	632	※(35)	名古屋	290
...	...	...	...	...	...
39	大阪	254	※(44)	神戸	247
...	...	...	...	...	...
46	名古屋	206	※(46)	大阪	231

注1：単位は、TEU。TEUとは、20ft.コンテナ換算のコンテナ取扱個数を表す単位。  
 注2：（ ）内は、平成19年の順位。  
 注3：※の取扱量は平成19年の数字。  
 資料：国土交通省港湾局作成

#### ②スーパー中核港湾プロジェクトの推進

スーパー中核港湾プロジェクトは、我が国の港湾の国際競争力を向上させるため、アジアの主要港をしのぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体でハード・ソフト連携した施策を展開し、次世代高規格コンテナターミナル（図表2-6-12）の形成を図るものであり、現在京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）及び阪神港（大阪港・神戸港）の3地域が指定されている。

図表 2-6-12 次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ

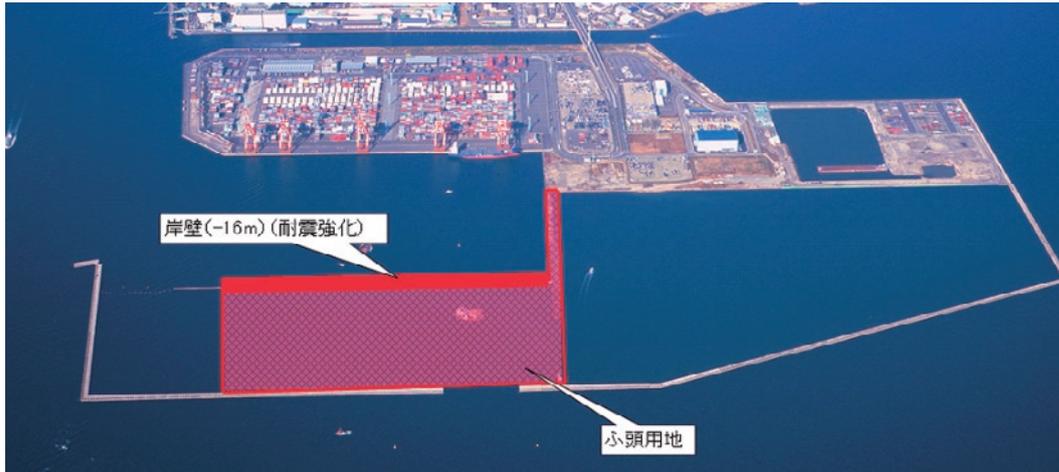


資料：国土交通省

世界有数の大都市である首都圏を背後に持つ京浜港については、平成19年度より東京港中央防波堤外側地区及び横浜港南本牧ふ頭地区（図表2-6-13）等において、10,000TEUクラスの大型コンテナ船の入港が可能な水深-16m級の岸壁を有する国際海上コンテナターミナルの整備を行っている。

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

図表 2-6-13 横浜港南本牧ふ頭地区



資料：国土交通省

### ③物流基盤の整備等

経済活動のみならず国民生活を支える物流コストの低減と国際競争力の確保及び地域の振興等を図るため、関東北部の茨城港において国際コンテナターミナル等の整備が進められているほか、鹿島港においては多目的国際ターミナル等の整備が進められている。

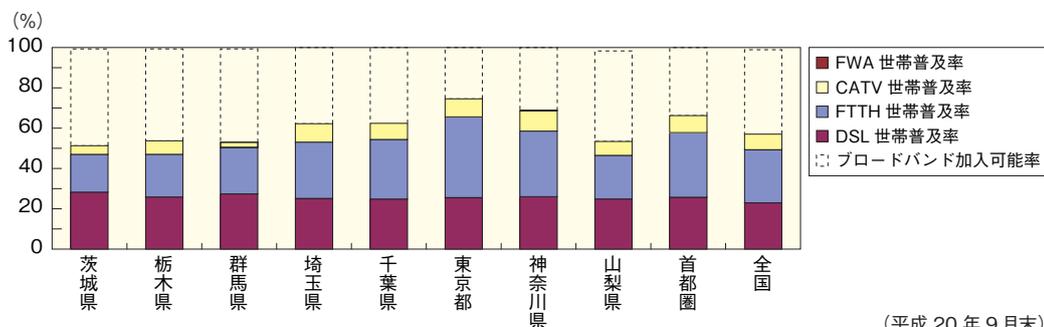
## 2. 情報通信体系の整備

IT戦略本部が平成18年1月に策定した「IT新改革戦略」では、ITの持つ構造改革力に着目し、利用者の視点に立った国民生活及び産業競争力の向上に努め、我が国の社会的課題の改革に取り組むこととされた。平成19年4月には、今後のIT政策に関する基本的な方向性を明らかにし、新しい可能性を切り拓く改革や創造のエンジンとなる政策を取りまとめた「IT新改革戦略 政策パッケージ」を策定した。また、平成20年6月には、IT新改革戦略に掲げた目標を確実に達成し、2010年以降も視野に入れた将来展望や目標を実現するための工程表である「IT政策ロードマップ」を策定した。さらに、同年8月には、IT新改革戦略と政策パッケージに位置づけた政策に加え、IT政策ロードマップに掲げられた政策を実現するための計画である「重点計画-2008」を策定し、IT基盤整備等の施策を推進した。

### (ブロードバンド・ゼロ地域の解消)

政府では2010年度までにブロードバンド・ゼロ地域を解消することを目標に、利子助成等の整備促進措置を講じ、光ファイバ等の整備を行う事業者に対し投資インセンティブを付与してブロードバンドの整備を推進している。首都圏におけるブロードバンド（FTTH<sup>1)</sup>、DSL<sup>2)</sup>、CATV<sup>3)</sup>、FWA<sup>4)</sup>）世帯普及率（平成20年9月末時点）は66.0%と、全国の56.9%を上回っており、ブロードバンド加入可能率についても全国の98.6%を上回る99.7%となっている（図表2-6-14）。

図表2-6-14 首都圏のブロードバンド整備・普及状況



注：世帯普及率は、平成20年9月末時点における契約数を、平成20年3月末時点における住民基本台帳に基づく世帯数で除したものである。

資料：総務省資料により国土交通省国土計画局作成

- 1) FTTH (Fiber To The Home)：光ファイバを使用して提供される超高速インターネットサービス。
- 2) DSL (Digital Subscriber Line)：電話線を使用して提供される高速インターネットサービス。
- 3) CATV (Community Antenna Television/Cable Television)：テレビ放送用のケーブルを使用して提供される高速インターネットサービス。
- 4) FWA (Fixed Wireless Access)：無線を使用して提供される高速インターネットサービス。

### 3. 沿岸域の利用

#### (1) 災害時の輸送機能確保のための取組

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

図表 2-6-15

災害時における基幹的広域防災拠点の利用イメージ(川崎港東扇島地区)



資料：国土交通省

#### (2) 循環型社会形成や豊かなウォーターフロントの創出のための取組

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

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

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

図表 2-6-16

象の鼻地区再整備イメージ



資料：横浜市

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

## 4. 都市再生施策の進捗状況

都市の魅力と国際競争力を高める必要性から、都市再生を通じた経済構造改革を図るため、内閣総理大臣を本部長、内閣官房長官及び国土交通大臣を副本部長、他のすべての国務大臣を本部員とする都市再生本部が平成13年5月に内閣に設置され、これまでに23の都市再生プロジェクトが決定されている。

図表 2-6-17 都市再生プロジェクト一覧（首都圏に関するもの）

決定日等	プロジェクトの内容
第一次決定 (H13.6.14)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備</li> <li>◇大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築</li> <li>◇中央官庁施設のPFIによる整備</li> </ul>
第二次決定 (H13.8.28)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇大都市圏における国際交流・物流機能の強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○大都市圏における国際港湾の機能強化</li> </ul> </li> <li>◇大都市圏における環状道路体系の整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>○東京圏における環状道路の整備</li> <li>○首都圏三環状道路の整備推進、横浜環状線の整備推進</li> </ul> </li> <li>◇都市部における保育所待機児童の解消</li> <li>◇PFI手法の一層の展開               <ul style="list-style-type: none"> <li>○東京都営南青山一丁目団地建替プロジェクトの推進</li> </ul> </li> </ul>
第三次決定 (H13.12.4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇密集市街地の緊急整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>○密集市街地のうち特に火災等の可能性の高い危険な市街地を今後10年間で重点地区として整備</li> <li>○密集市街地全域について、敷地の集約化等に向けた住民の主体的取組の支援体制を強化するとともに民間活力を最大限発揮できる制度を導入</li> </ul> </li> <li>◇都市における既存ストックの活用               <ul style="list-style-type: none"> <li>○既存の建築物について長期間にわたって活用を促す仕組の整備</li> </ul> </li> <li>◇大都市圏における都市環境インフラの再生               <ul style="list-style-type: none"> <li>○大都市圏の既成市街地において、自然環境を保全・再生・創出することにより水と緑のネットワークを構築（「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」のとりまとめ（平成16年3月））</li> </ul> </li> </ul>
第四次決定 (H14.7.2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成</li> </ul>
第五次決定 (H15.1.31)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇国有地の戦略的な活用による都市拠点形成               <ul style="list-style-type: none"> <li>○大手町合同庁舎跡地の活用による国際ビジネス拠点の再生</li> <li>○中央合同庁舎第7号館の整備を契機とした国有地を含む街区全体の再開発の実施</li> </ul> </li> </ul>
第八次決定 (H16.12.10)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇都市再生事業を通じた地球温暖化対策・ヒートアイランド対策の展開</li> </ul>
第九次決定 (H17.6.28)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築               <ul style="list-style-type: none"> <li>○大都市等の魅力ある繁華街の再生</li> <li>○新宿歌舞伎町における先駆的な取組を踏まえ、池袋、渋谷、六本木（東京）、関内・関外（横浜）等において地域の実情に応じたモデル的取組を展開</li> <li>○全国の多様な主体の連携によるトータルな安全・安心まちづくり</li> </ul> </li> </ul>
第十次決定 (H17.12.6)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇大学と地域の連携協働による都市再生の推進</li> </ul>
第十一次決定 (H18.7.4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇国家公務員宿舎の移転・再配置を通じた都市再生の推進</li> </ul>
第十二次決定 (H19.1.16)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇「密集市街地の緊急整備」一重点密集市街地の解消に向けた取組の一層の強化</li> </ul>
第十三次決定 (H19.6.19)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇国際金融拠点機能の強化に向けた都市再生の推進</li> </ul>

資料：都市再生本部資料により国土交通省国土計画局作成

## (1) 都市再生緊急整備地域の指定

「都市再生特別措置法」(平成14年法律第22号)に基づき、都市の再生に関する施策の重点的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針(都市再生基本方針)が平成14年7月に閣議決定され、平成14年度以降、都市再生緊急整備地域の第一次から第六次までの指定が行われた。首都圏においては、「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域」をはじめ、合計で25地域が指定されている。

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

## (2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定

都市再生緊急整備地域に指定された地域においては、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められている。民間都市再生事業計画の認定は、平成14年度から始まり、これまで首都圏においては18件の計画が認定を受けている。

このうち、都市再生緊急整備地域「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域」内の赤坂五丁目TBS開発計画では、公共交通機関の利便性を活かし、業務・商業・住宅・文化施設等の多様な機能の集積を図ることにより、都市を楽しむための職・遊・住の複合空間を形成し、個性と魅力にあふれた都心環境を創造するものとなっている(平成20年1月竣工)。

図表 2-6-18 赤坂5丁目TBS開発計画



資料：国土交通省

# 第7節 首都圏整備の推進

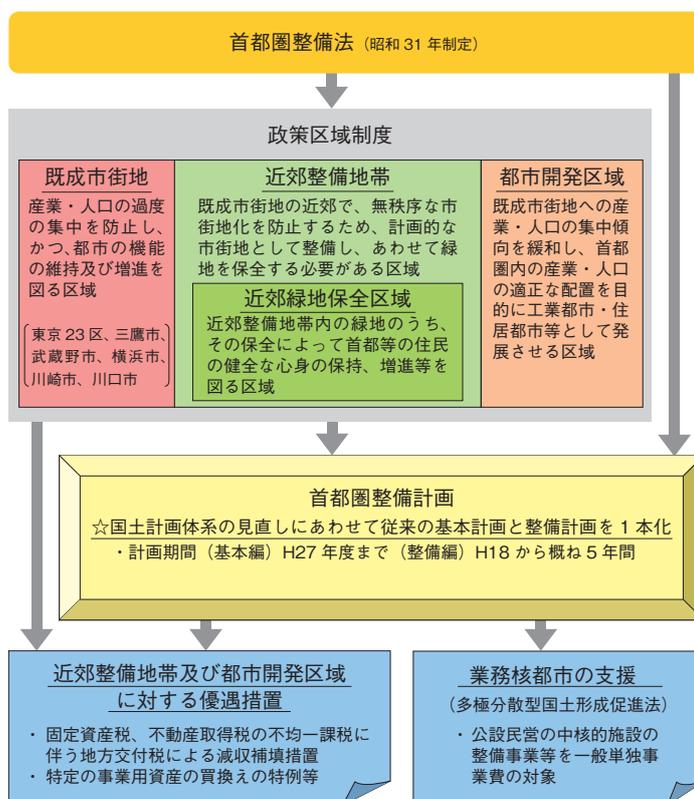
## 1. 首都圏整備計画

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

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

首都圏整備計画は、「基本編」及び「整備編」により構成されており、計画期間は、基本編が平成27年度まで、整備編が平成18年度から概ね5年間となっている。首都圏整備計画に基づき、本報告に示しているような首都圏の整備が進められている。

図表 2-7-1 首都圏整備法の仕組み



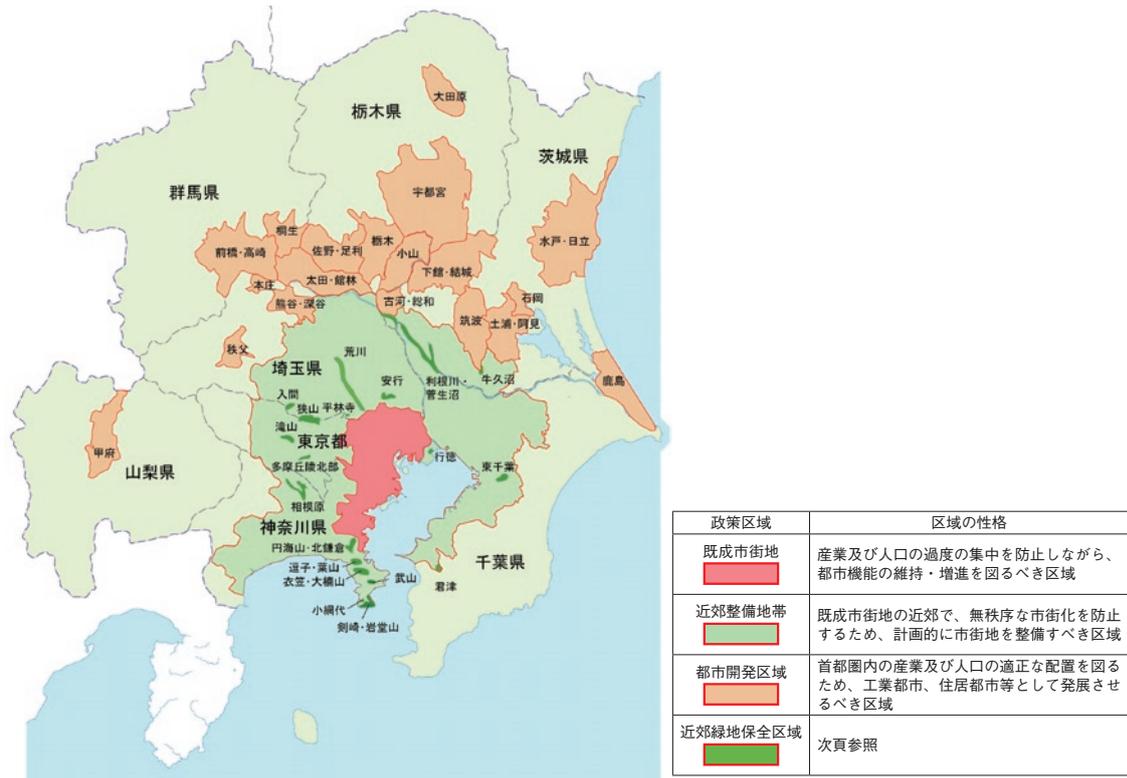
資料：国土交通省

## 2. 政策区域等に基づく諸施策の推進

### (政策区域)

首都圏においては、その秩序ある整備を図るため、圏域内に国土政策上の位置づけを与えた「政策区域」を設定し（図表2-7-2）、この区域に応じ、土地利用規制、事業制度、税制上の特別措置等の各種施策が講じられている。

図表 2-7-2 首都圏における政策区域



資料：国土交通省国土計画局作成

### (近郊整備地帯・都市開発区域における工業団地造成事業の実施)

近郊整備地帯及び都市開発区域においては、「首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律」（昭和33年法律第98号）に基づき、地方公共団体等により、都市計画事業として、これまでに42の工業団地造成事業が実施されている（図表2-7-3）。

工業団地造成事業により造成された敷地については、工業団地造成事業の支援のため、各種の税制上の特別措置が講じられている。

図表 2-7-3 工業団地造成事業の状況 (平成20年12月)

都県名	地区数	面積 (ha)
埼玉県	3	255
千葉県	2	139
神奈川県	3	138
茨城県	14	3,864
栃木県	9	1,479
群馬県	9	593
山梨県	2	141
首都圏計	42	6,609

資料：国土交通省都市・地域整備局調べ

### (近郊緑地保全区域における緑地保全の推進)

「首都圏近郊緑地保全法」(昭和41年法律第101号)に基づき、近郊整備地帯の区域のうち特に緑地保全の効果の高い区域が近郊緑地保全区域として指定され(平成20年度末現在で、19地区、15,861ha)、この区域内における建築物等の新築、改築及び増築、宅地の造成、木竹の伐採等の行為について、都県知事等への届出が義務づけられているなど、緑地保全の推進が図られている。

### (税制上の特別措置)

首都圏整備計画の実施を支援するため、政策区域に連動し、以下の税制上の特別措置等が講じられている。

#### ①特定の事業用資産の買換え等における課税の繰延べ措置

次の要件に該当する特定の事業用資産の買換え等を行った場合には、譲渡益の一部について課税の繰延べが認められる。

- ・既成市街地から既成市街地以外の区域への買換え等
- ・工業団地造成事業敷地の区域以外の区域から工業団地造成事業敷地の区域への買換え等
- ・都市開発区域以外の区域から都市開発区域への買換え等

#### ②都市開発区域における工業生産設備に係る特別土地保有税の非課税措置

都市開発区域において一定の工業生産設備を新增設した場合に、当該設備に係る工場用の建物の敷地の用に供する土地に係る特別土地保有税を非課税とする。

なお、①の特定の事業用資産の買換え等に係る課税の繰延べ措置の適用期限については、法人税が平成23年3月31日まで、所得税が平成23年12月31日までとなっている。②の特別土地保有税の非課税措置の適用期限については、区域指定された日から3年間となっている。

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

### 3. 国土形成計画

#### (国土計画体系の見直し)

これまでの我が国の国土づくりは、開発基調・量的拡大を指向する全国総合開発計画（以下「全総」という。）を中心に展開されてきたが、我が国が人口減少時代を迎えつつある今日、成熟社会にふさわしい国土の質的向上を目指し、国土の利用と保全を重視する国土計画への転換を図るべく、国土総合開発法が国土形成計画法に改正され、全総に代えて、新たに国土形成計画を策定することとなった。

国土形成計画は、総合的な国土の形成に関する施策の指針となる「全国計画」と、複数の都府県にまたがる広域地方計画区域における国土形成のための計画である「広域地方計画」から構成される二層の計画体系となっている。

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

#### (首都圏広域地方計画の策定に向けた取組)

首都圏においては、広域地方計画策定に向け、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、福島県、新潟県、長野県、静岡県、政令市（さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市）、国の出先機関、経済団体等を構成メンバーとする首都圏広域地方計画協議会が平成20年8月に発足しており、同年10月24日に第1回協議会が開催された。また、北関東・磐越地域における自立的発展を目指すため、隣接する東北地方の福島県・新潟県とも連携して独自の発展構想等を描き、広域地方計画に反映させることを目的として、協議会に、茨城県、栃木県、群馬県、福島県、新潟県を構成メンバーとする北関東・磐越地域分科会が設置され、協議会と同日に第1回分科会が開催された。

今後、協議会、分科会の場で首都圏の国土の形成に関する方針、目標及び広域の見地から必要とされる主要な施策等について引き続き協議されるとともに、市町村からの計画提案、パブリックコメント等の手続を経て、首都圏広域地方計画が策定される予定となっている。

## 4. 業務核都市の整備

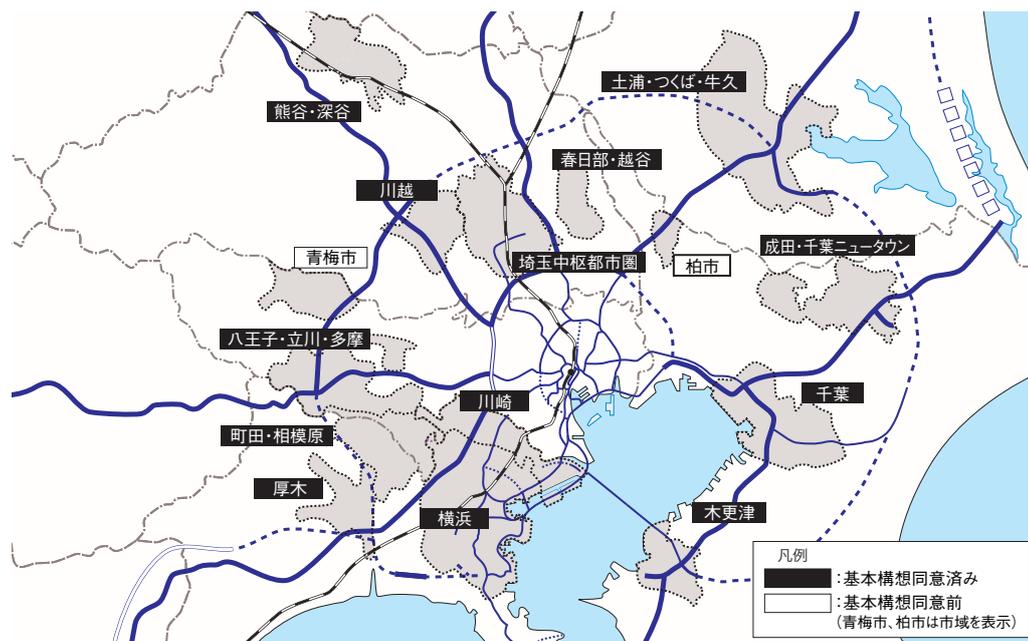
### (業務核都市整備の経緯)

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

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

平成20年度までに、承認・同意された地域は13地域となっている（図表2-7-4）。

図表 2-7-4 業務核都市の配置



資料：国土交通省資料より国土交通省都市・地域整備局作成

**(業務施設集積地区、中核的施設の整備について)**

都県又は政令指定都市が定める業務核都市基本構想では、特に業務施設を集積させることが適当と認められる地区（業務施設集積地区）を整備する上で中核となる施設（中核的施設）を定めており、国はこの中核的施設に対し、資金の確保等の支援を行うことにより業務核都市整備の推進を図っている。なお、平成20年度に整備された主な中核的施設は次のとおりである。

○春日部・越谷業務核都市  
(平成18年3月基本構想同意)

越谷レイクタウン周辺地区では、越谷レイクタウン459・301・302街区複合施設内の駐車場及びシネマコンプレックスが平成20年9月に完成した。

(写真提供：越谷市)



## 5. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

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

同法では、法律の対象地域(首都圏・近畿圏・中部圏:首都圏では、首都圏整備法に基づく既成市街地又は近郊整備地帯に含まれる1都4県の特別区、市町村の全域が対象。)において、上下水道、電気、ガス、電気通信、河川、道路、鉄道等の公共性の高い事業のために大深度地下を使用する場合には、国土交通大臣又は都府県知事の認可を受けた上で、原則として事前に補償を行うことなく、大深度地下に使用権を設定することができ、使用権が設定されれば、直ちに事業を実施することが可能となっている。

これにより、具体的なメリットとして、以下の点が挙げられる。

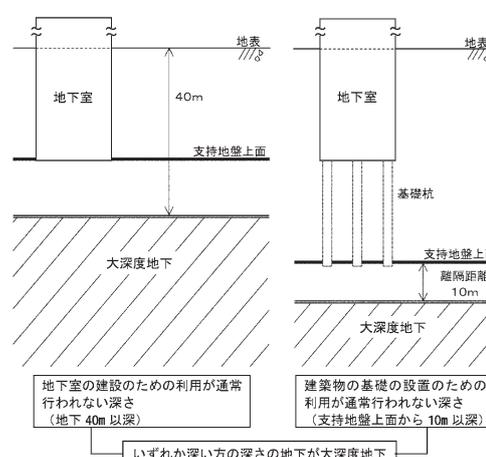
- ①権利調整のルールが明確にされたことにより、上下水道、電気、ガス、電気通信のような生活に密着したライフラインや河川、道路、鉄道等の社会資本の整備を円滑に行うことができる。
- ②社会資本整備のために利用可能な空間が道路等の公共施設の地下に限定されないため、計画立案の自由度が高くなり、合理的なルート設定が可能となる。これにより、事業期間の短縮、コスト縮減にも寄与することが見込まれる。
- ③大深度地下は、地表や浅い地下に比べて、地震に対して安全であり、騒音・振動の減少、景観の保護にも役立つ。

また、早い者勝ち・虫食いのではなく、秩序ある地下利用を行うとともに、安全の確保、環境の保全等にも配慮する必要があるため、国は「大深度地下の公共的使用に関する基本方針」(平成13年閣議決定)を定め、大深度地下の使用認可の適合要件とするとともに、大深度地下の使用の認可を受けようとする事業者は、申請に先立って、事業概要書の送付及び公告・縦覧を行い、他の事業者からの申出に応じて、事業の共同化、事業区域の調整など必要な調整に努めることとしている。

これらの調整を適切に行うため、法律の対象地域ごとに、関係行政機関・関係都府県で組織する大深度地下使用協議会を設置し、大深度地下使用の構想・計画に関する情報交換や事業の共同化、事業区域の調整等の事業間調整に関する協議を行うこととしている。首都圏大深度地下使用協議会については、国土交通省関東地方整備局がその運営を行っており、平成20年6月には幹事会を開催した。

国土交通省においては、大深度地下使用制度の円滑な運用を図り、大深度地下の利用を促進するための取組を進めており、大深度地下の利用に当たって特に配慮することとされている事項について、「大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針」、「大深度地下の公共

図表 2-7-5 大深度地下の定義



資料：国土交通省

的使用における環境の保全に係る指針」及び「大深度地下の公共的使用におけるバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する指針」を策定した。さらに、地下施設の埋設情報等を収集、一元化する大深度地下情報システムの構築、技術的な課題の検討等の利用環境の整備を進めているところである。

## 6. 筑波研究学園都市の整備

### (筑波研究学園都市の現状)

筑波研究学園都市は、「筑波研究学園都市建設法」（昭和45年法律第73号）に基づく「研究学園地区建設計画」と「周辺開発地区整備計画」に従って、我が国における高水準の試験研究・教育の拠点形成と首都東京の過密緩和への寄与を目的として整備が進められている。本都市の研究学園地区に移転・新設された国等の研究教育機関等については、現在31機関が業務を行っており、周辺開発地区の研究開発型工業団地を中心に多くの民間研究所や研究開発型企业が立地している（図表2-7-6）。

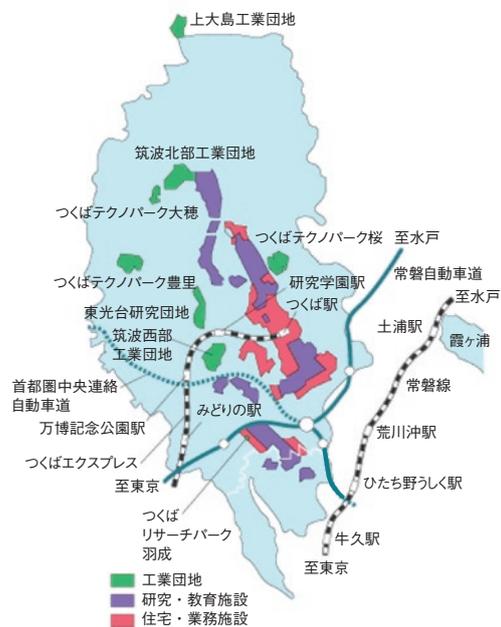
本都市の人口は平成21年1月現在で約21.0万人と着実に増加している。

### (研究学園地区・周辺開発地区の整備について)

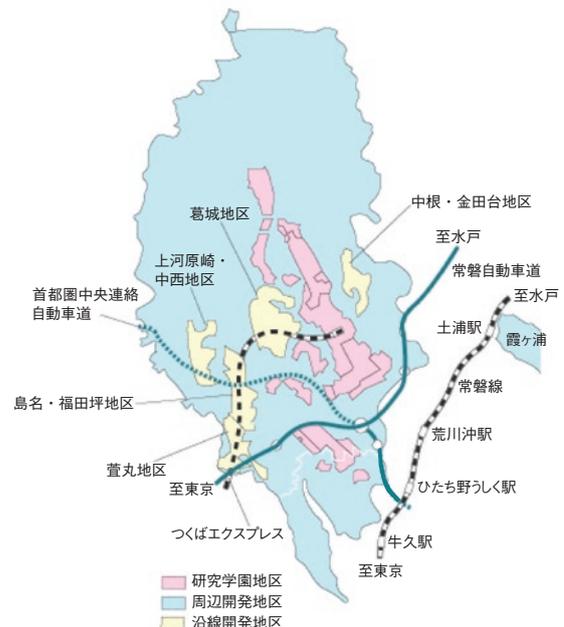
前述の「研究学園地区建設計画」及び「周辺開発地区整備計画」に掲げられた事項についてその整備実績の評価を行うと共に、最近の動向も踏まえながら、今後の筑波研究学園都市の方向性について検討を行った。

また、平成17年8月の「つくばエクスプレス」開業を契機に、各沿線開発地区では、急速な都市機能の充実による宅地開発等の整備が進むなか、研究学園都市の特性を活かした環境都市づくりに取り組んでいる（図表2-7-7）。

図表 2-7-6 筑波研究学園都市内の工業団地等



図表 2-7-7 筑波研究学園都市内の沿線開発地区等



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

## 7. 国の行政機関等の移転の推進

### (移転に向けた取組の経緯)

国の行政機関等の移転については、東京都区部における人口及び行政、経済、文化等に関する機能の過度の集中の是正に資することを目的として、「国の機関等の移転について」（昭和63年1月閣議決定）、多極分散型国土形成促進法及びこれに基づく国の行政機関等の移転に関する基本方針（昭和63年7月閣議決定）にのっとり、国の行政機関の官署及び特殊法人の主たる事務所の東京都区部からの円滑な移転が推進されている。

平成20年度においては、1機関が立川市へ移転し、これにより、閣議決定で移転対象とされた79機関11部隊の中で新築・移転間もない3機関を除く76機関及び自衛隊の11部隊等（廃止等により現在は68機関11部隊等）のうち、63機関11部隊等が移転を完了した。

残る移転対象機関についても、閣議決定及び移転計画に従って移転が円滑に実施されるよう、その着実な推進を図っている。

## 8. 国会等の移転に関する検討

### (国会等の移転の主な経緯)

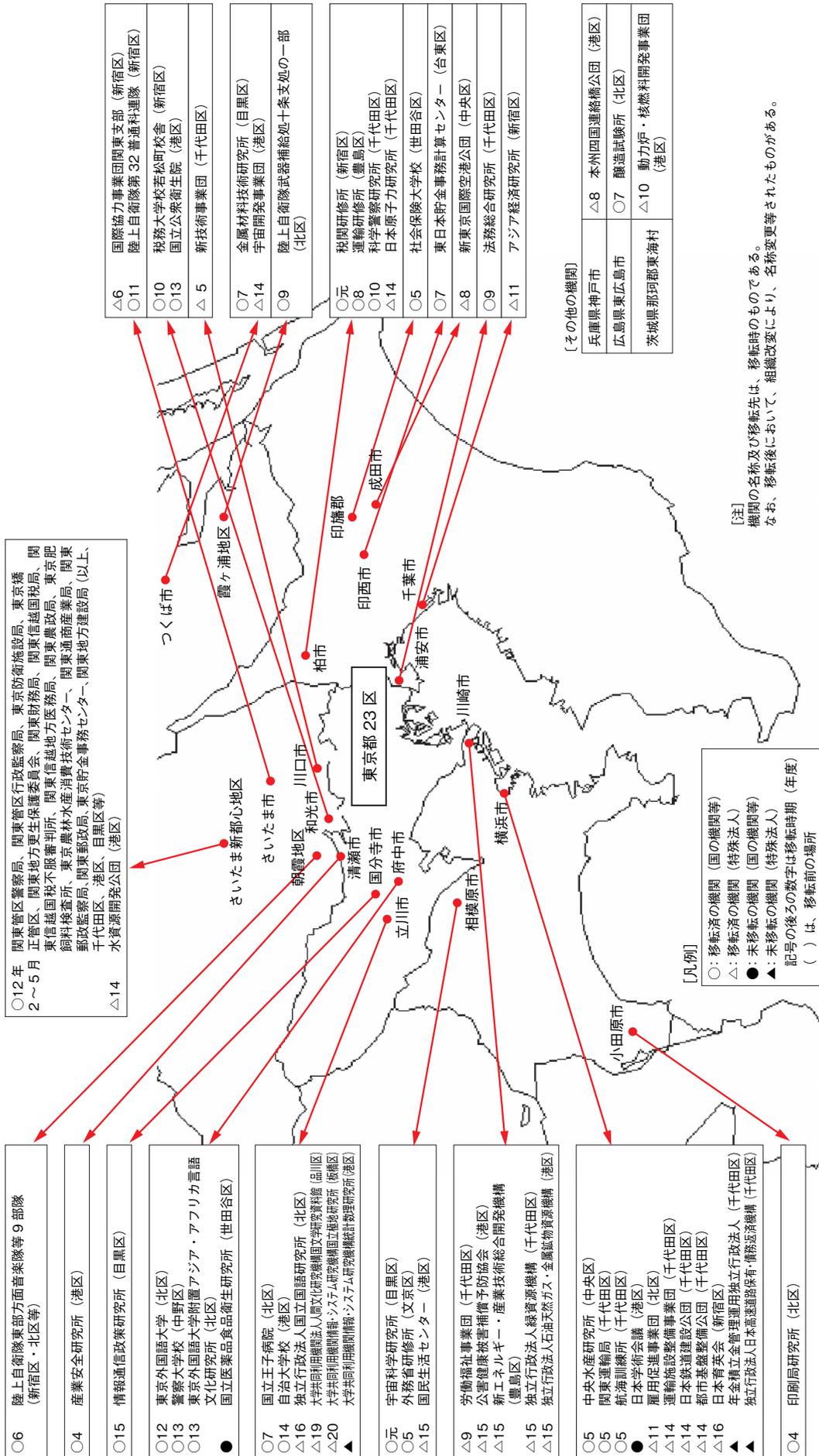
国会等の移転とは、国会をはじめとする三権の中核機能を東京圏以外の地域へ移転することを意味し、平成2年の衆参両院における「国会等の移転に関する決議」以来検討がなされてきている。平成4年には、「国会等の移転に関する法律」（平成4年法律第109号。以下「移転法」という。）が制定され、「国は、国会等の移転の具体化に向けて積極的な検討を行う責務を有する」とされた。移転法により設置された国会等移転調査会において、平成7年に移転の意義、移転先地の選定基準等を内容とする「国会等移転調査会報告」がとりまとめられ、さらに、平成8年の移転法の一部改正により設置された国会等移転審議会は、平成11年12月に国会等の移転先候補地の選定等についての「国会等移転審議会答申」を内閣総理大臣に提出し、内閣総理大臣から国会に同答申の報告がなされた。

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

政府としては、「国会の移転に関する法律」に基づき、関連する調査や国民への情報提供等、国会における検討に必要な協力を行うこととしている。

図表 2-7-8 国の行政機関等の移転先マップ

(平成21年3月現在)



資料：国土交通省

資料

---

---

# 首都圏整備に関する各種データ

---

---

## 1 人口の状況

## 1-1 首都圏各地域の人口と人口増加率の状況

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

資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

## 1-2 首都圏における総人口に占める年齢3区分別人口割合の状況

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

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

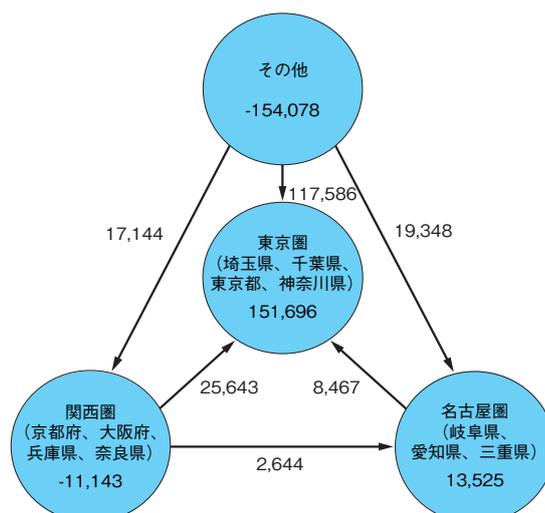
資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

## 1-3 首都圏における65歳以上単身世帯の状況

		昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
65歳以上 単身世帯数 (単位：千世帯)	全国	881	1,181	1,623	2,202	3,032	3,865
	首都圏	209	286	414	594	881	1,177
	東京都	101	134	187	265	388	498
	近隣3県	71	102	157	234	362	507
	周辺4県	37	50	70	95	131	171
65歳以上 単身世帯数の割合 (一般世帯総数に占める) (単位：%)	全国	2.5	3.1	4.0	5.0	6.5	7.9
	首都圏	1.8	2.3	3.0	4.0	5.5	6.9
	東京都	2.4	3.0	4.0	5.3	7.2	8.7
	近隣3県	1.4	1.8	2.4	3.2	4.6	6.0
	周辺4県	1.9	2.4	3.1	3.8	4.9	6.2
65歳以上 単身世帯者の割合 (65歳以上人口に占める) (単位：%)	全国	8.3	9.5	10.9	12.1	13.8	15.1
	首都圏	7.8	8.8	10.5	12.0	14.2	15.5
	東京都	11.3	12.7	15.1	17.3	20.3	21.7
	近隣3県	6.4	7.4	9.0	10.4	12.5	13.7
	周辺4県	5.4	6.3	7.3	8.1	9.5	10.8

資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

## 1-4 大都市圏における人口移動量（平成19年）



注：数字は転入者数と転出者数の差（人）を表す。  
資料：「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）により国土交通省  
国土計画局作成

## 1-5 業務核都市における人口の状況

(単位：人)

	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
全国	117,060,396	121,048,923	123,611,167	125,570,246	126,925,843	127,767,994
首都圏	35,701,559	37,618,340	39,396,483	40,402,054	41,321,883	42,379,351
東京都区部	8,351,893	8,354,615	8,163,573	7,967,614	8,134,688	8,489,653
業務核都市計 <sup>注1</sup>	8,671,413	9,394,695	10,184,115	10,615,728	11,021,842	11,449,105
横浜市	2,773,674	2,992,926	3,220,331	3,307,136	3,426,651	3,579,628
川崎市	1,040,802	1,088,624	1,173,603	1,202,820	1,249,905	1,327,011
厚木市	145,392	175,600	197,283	208,627	217,369	222,403
町田市	295,405	321,188	349,050	360,525	377,494	405,534
相模原市	439,300	482,778	531,542	570,597	605,561	628,698
八王子市	387,178	426,654	466,347	503,363	536,046	560,012
立川市	142,675	146,523	152,824	157,884	164,709	172,566
多摩市	95,248	122,135	144,489	148,113	145,862	145,877
青梅市	98,990	110,828	125,960	137,234	141,394	142,354
川越市	259,314	285,437	304,854	323,353	330,766	333,795
熊谷市 <sup>注2</sup>	168,429	177,869	187,968	192,523	192,527	191,107
さいたま市 <sup>注3</sup>	879,291	922,757	1,007,569	1,078,545	1,133,300	1,176,314
春日部市 <sup>注4</sup>	187,913	207,021	226,449	238,598	240,924	238,506
越谷市	223,241	253,479	285,259	298,253	308,307	315,792
柏市 <sup>注5</sup>	272,904	311,155	347,002	362,880	373,778	380,963
土浦市	112,517	120,175	127,471	132,243	134,702	135,058
つくば市 <sup>注6</sup>	127,402	150,074	168,466	182,327	191,814	200,528
牛久市 <sup>注7</sup>	40,164	51,926	60,693	66,338	73,258	77,223
成田市	68,418	77,181	86,708	91,470	95,704	100,717
千葉市	746,430	788,930	829,455	856,878	887,164	924,319
木更津市	110,711	120,201	123,433	123,499	122,768	122,234

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

注2：熊谷市には、合併前の大里町（村）及び妻沼町の数値を含む。

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

注4：春日部市には、合併前の庄和町の数値を含む。

注5：柏市には、合併前の沼南町の数値を含む。

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

注7：牛久市は、昭和61年6月に市制へ移行。それ以前は、牛久町の数値。

資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

## 1-6 業務核都市における事業所数（民営）の状況

(単位：事業所)

	昭和56年	昭和61年	平成3年	平成6年	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成18年
全国	6,290,703	6,511,741	6,559,377	6,550,245	6,521,837	6,203,249	6,138,312	5,728,492	5,722,559
首都圏	1,842,741	1,932,041	1,960,650	1,966,943	1,970,027	1,870,648	1,860,928	1,738,656	1,759,349
東京都区部	656,769	657,499	634,114	629,367	620,959	580,531	577,545	538,602	549,199
業務核都市計 <sup>注1</sup>	342,922	372,777	395,301	400,025	406,599	387,210	385,438	362,142	367,087
横浜市	110,683	116,200	120,861	121,092	123,040	115,100	114,563	107,201	107,557
川崎市	42,162	44,124	46,275	46,691	45,942	43,255	42,023	41,249	39,260
厚木市	7,042	8,693	9,858	10,452	10,539	10,347	10,120	9,472	9,565
町田市	8,904	9,491	10,055	10,434	11,850	11,374	11,679	11,332	11,807
相模原市 <sup>注8</sup>	18,512	20,954	22,971	23,381	23,193	24,427	23,680	22,620	22,281
八王子市	14,489	15,667	16,580	16,947	19,205	18,281	18,620	17,709	18,468
立川市	7,543	7,834	7,564	7,352	7,410	7,045	7,345	7,225	7,541
多摩市	1,695	2,178	2,926	3,126	3,408	3,382	3,640	3,190	3,435
青梅市	4,301	4,723	4,946	5,005	5,187	4,872	5,074	4,804	4,765
川越市	10,079	11,107	11,560	11,599	11,398	10,914	11,094	10,241	10,446
熊谷市 <sup>注2</sup>	8,986	9,320	9,325	9,406	9,594	9,228	9,175	8,351	8,688
さいたま市 <sup>注3</sup>	34,777	38,765	41,895	42,711	43,424	41,130	41,021	36,769	39,555
春日部市 <sup>注4</sup>	6,746	8,366	8,807	8,902	9,056	8,681	8,599	7,690	7,657
越谷市	7,678	10,323	11,828	11,974	12,614	11,940	11,269	10,738	11,220
柏市 <sup>注5</sup>	9,096	10,227	11,735	11,830	11,869	11,433	11,112	10,360	11,167
土浦市 <sup>注9</sup>	7,305	7,801	7,916	7,905	7,960	7,402	7,222	6,737	6,669
つくば市 <sup>注6</sup>	4,853	5,854	6,316	6,522	7,296	7,051	7,080	6,953	7,309
牛久市 <sup>注7</sup>	1,189	1,374	1,574	1,830	2,114	2,178	2,380	2,422	2,348
成田市 <sup>注10</sup>	4,066	4,493	4,830	5,006	5,112	4,832	5,150	4,960	5,135
千葉市	27,305	29,442	31,690	31,980	30,834	29,157	29,290	27,195	27,353
木更津市	5,511	5,841	5,789	5,880	5,554	5,181	5,302	4,924	4,861

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

注2～7：「1-5 業務核都市における人口の状況」の脚注を参照。

注8：相模原市には、合併前の津久井町及び相模湖町の数値を含む。

注9：土浦市には、合併前の新治村の数値を含む。

注10：成田市には、合併前の下総町及び大栄町の数値を含む。

資料：「事業所・企業統計調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

## 1-7 業務核都市における従業者数（民営）の状況

(単位：人)

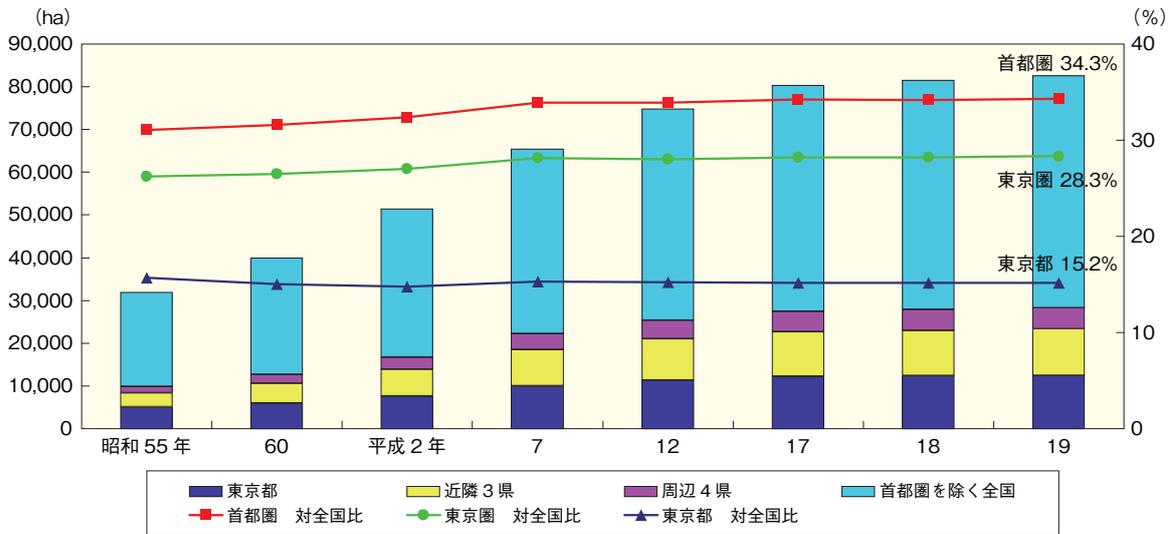
	昭和56年	昭和61年	平成3年	平成6年	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成18年
全国	45,961,266	49,224,514	55,013,776	54,366,015	57,583,042	53,806,580	54,912,703	52,067,396	54,184,428
首都圏	14,783,621	16,358,753	18,663,626	18,318,707	19,505,813	18,079,172	18,798,365	17,953,460	18,905,137
東京都区部	5,983,740	6,312,581	6,964,640	6,570,661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

注：「1-6 業務核都市における事業所数（民営）の状況」の脚注を参照。

資料：「事業所・企業統計調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成

## 2 産業機能の状況

## 2-1 事務所・店舗等床面積の推移

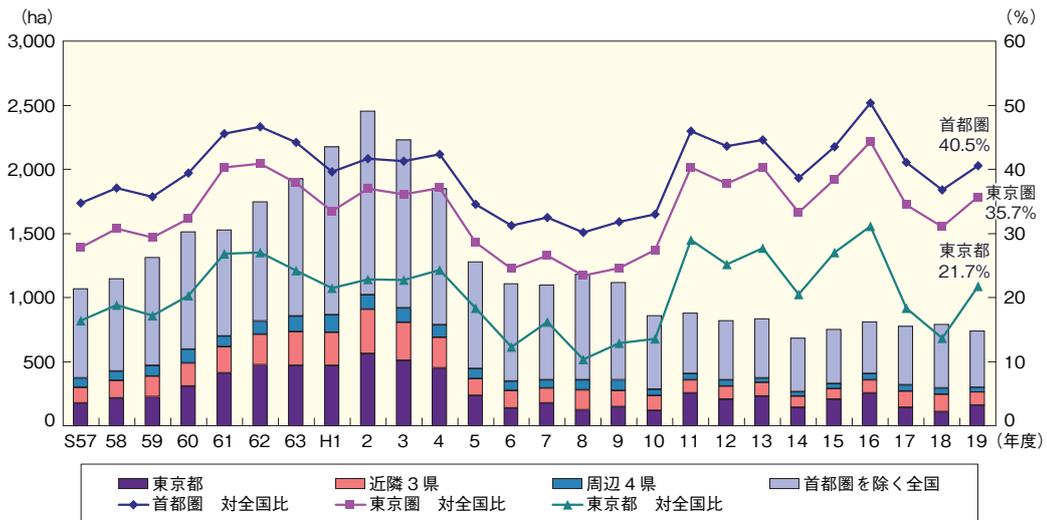


注1：事務所・店舗等とは、木造の事務所・銀行及び店舗並びに非木造の事務所・店舗・百貨店及び銀行を指す。

注2：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料：「固定資産の価格等の概要調査」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

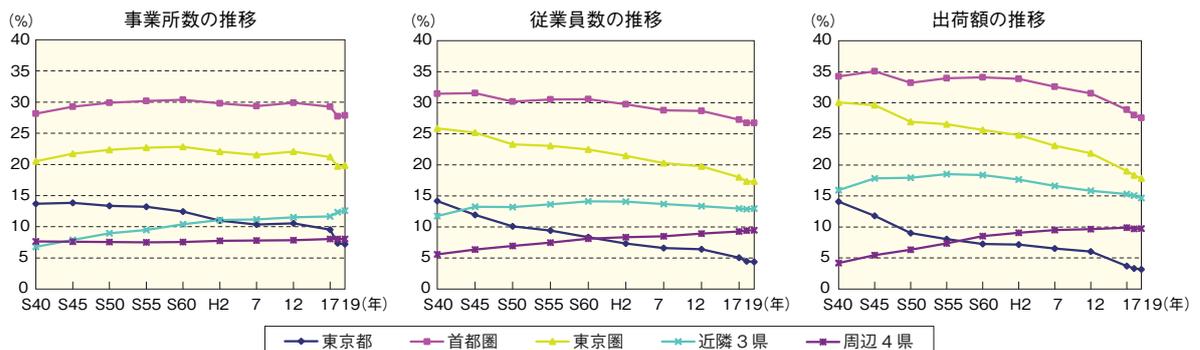
## 2-2 事務所着工床面積の推移



注：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料：「建築物着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

## 2-3 製造業の対全国シェアの推移



近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県

周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

資料：「工業統計表」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

## 2-4 各都県における主要農業・林業・水産業部門のシェア等

主要農業部門のシェア等（平成19年）

	農業産出額 (億円)	全国順位	農業産出額部門別シェア (%)						耕地面積 (千ha)
			1位		2位		3位		
全国	84,449		畜産	31.1	野菜	24.8	米	21.4	4,650
首都圏	16,879		野菜	37.5	畜産	26.3	米	17.6	651
茨城県	4,082	3	野菜	37.7	畜産	25.9	米	21.1	177
千葉県	4,119	2	野菜	40.0	畜産	24.6	米	17.1	131
栃木県	2,634	10	畜産	32.9	野菜	29.0	米	27.4	129
群馬県	2,223	15	畜産	41.7	野菜	36.8	米	8.2	77
埼玉県	1,945	18	野菜	46.9	米	20.2	畜産	15.6	83
山梨県	837	34	果実	62.4	野菜	13.0	畜産	8.7	26
神奈川県	759	36	野菜	52.3	畜産	22.4	果実	10.7	21
東京都	280	47	野菜	52.9	花き	18.9	果実	12.9	8

資料：「平成19年農業産出額（都道府県別実額）」、「平成19年耕地及び作付面積統計」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

主要林業部門のシェア等（平成19年）

	林業産出額 (千万円)	全国順位	林業産出額主要部門別シェア (%)						現況森林面積 (千ha)
			1位		2位		3位		
全国	44,144		木材生産	51.1	栽培きのご類	47.2	薪炭生産	1.2	24,473
首都圏	3,971		栽培きのご類	60.1	木材生産	39.1	薪炭生産	0.8	1,735
群馬県	1,210	10	栽培きのご類	79.7	木材生産	19.5	薪炭生産	0.8	404
栃木県	1,203	11	栽培きのご類	52.5	木材生産	46.7	薪炭生産	0.7	343
茨城県	819	17	木材生産	51.4	栽培きのご類	48.2	薪炭生産	0.5	187
埼玉県	251	37	栽培きのご類	60.2	木材生産	37.1	薪炭生産	2.8	123
千葉県	224	39	栽培きのご類	55.8	木材生産	43.8	薪炭生産	0.4	162
山梨県	135	42	木材生産	57.0	栽培きのご類	41.5	薪炭生産	0.7	348
東京都	55	45	栽培きのご類	60.0	木材生産	38.2	薪炭生産	0	73
神奈川県	74	44	木材生産	58.1	栽培きのご類	40.5	薪炭生産	1.4	95

資料：「平成19年林業産出額」、「2005年農林業センサス」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成

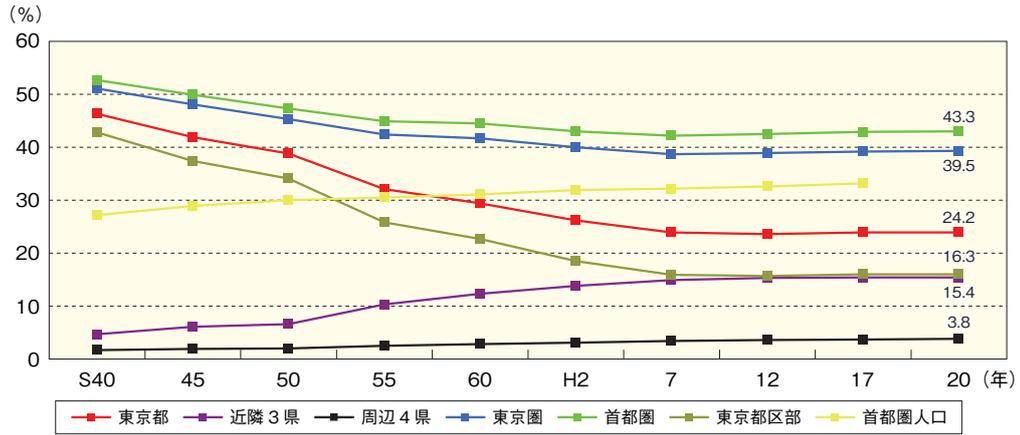
海面における主要水産業部門のシェア等（平成19年）

	漁業生産額 (海面漁業・養殖業) (億円)	全国順位	漁業生産額魚種別シェア (%)						生産量 (海面漁業・養殖業) (千t)
			海面漁業			海面養殖業			
			1位	2位	1位	2位	3位		
全国	15,754		まぐろ類	14.8	その他の魚類	8.8	ぶり類	25.3	5,615
首都圏	722		まぐろ類	23.8	その他の魚類	10.7	のり類	91.3	322
千葉県	297	16	いわし類	19.2	その他の魚類	10.7	のり類	95.7	187
東京都	261	19	まぐろ類	51.1	かつお類	16.1	x		83
神奈川県	164	27	その他の魚類	15.5	かつお類	15.2	わかめ類	52.5	53
茨城県	x	-	-	-	-	-	-	-	-
栃木県	-	-	-	-	-	-	-	-	-
群馬県	-	-	-	-	-	-	-	-	-
埼玉県	-	-	-	-	-	-	-	-	-
山梨県	-	-	-	-	-	-	-	-	-

資料：「平成19年漁業生産額」、「平成19年漁業・養殖業生産統計(概数)」（農林水産省）により国土交通省国土計画局作成  
※首都圏の生産量は、千葉県、東京都及び神奈川県の計である。

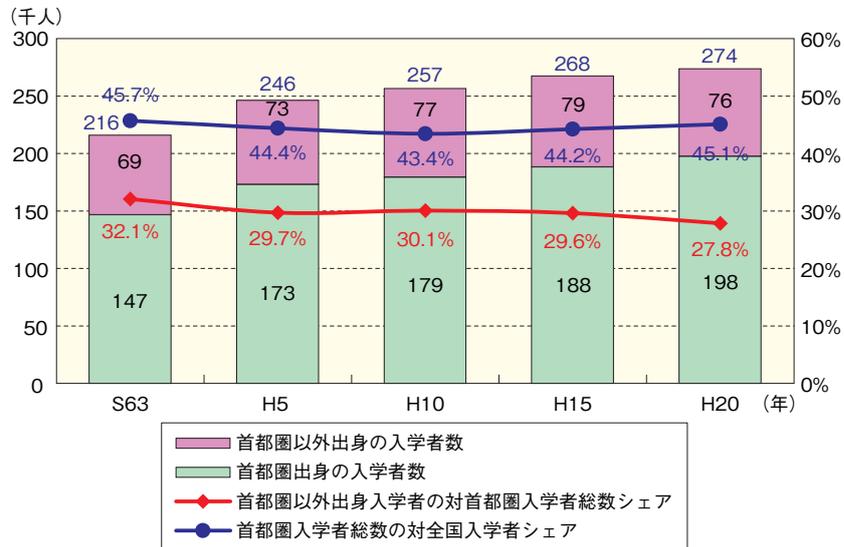
※東京都の海面養殖業、茨城県の生産額（海面漁業・養殖業）については、秘密保護上統計数値を公表していない。

### 2-5 大学・短期大学・大学院学生数の対全国シェアの推移



注：地域区分は、在籍する学部、研究科、学科等の所在地による  
 資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）、「平成20年10月1日現在推計人口」（総務省）により国土交通省国土計画局作成

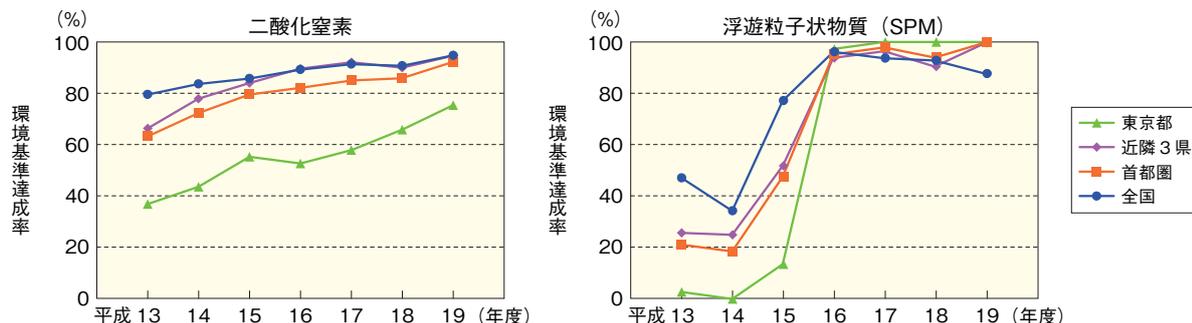
### 2-6 社会人特別選抜による大学学部及び大学院への入学者



資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）

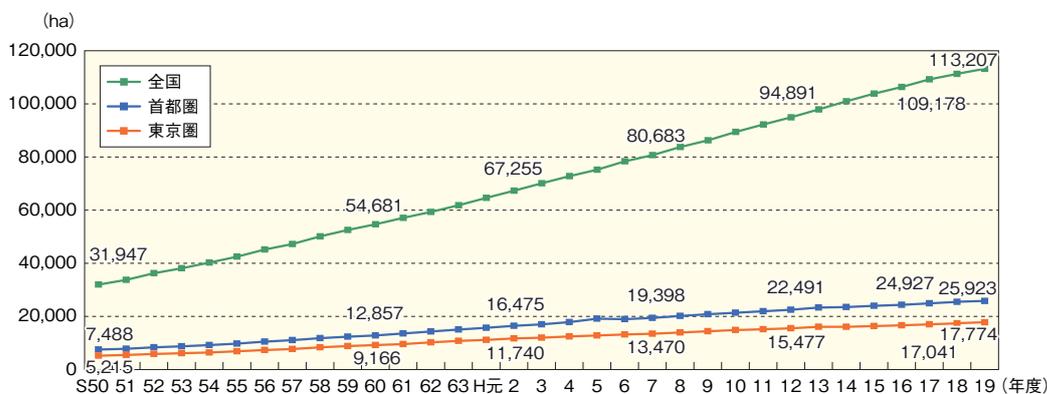
### 3 環境との共生

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



資料: 「大気汚染状況について」(環境省) により国土交通省国土計画局作成

#### 3-2 都市公園開園面積の推移



注: 各年度3月31日現在の数値

資料: 国土交通省資料により国土交通省国土計画局作成

#### 3-3 緑地保全関連制度の指定状況

	S61年度		H5年度		H12年度		H19年度	
	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)
特別緑地保全地区	22	143	47	281	69	358	149	603
近郊緑地保全区域	18	15,693	18	15,693	18	15,693	19	15,861
近郊緑地特別保全地区	8	653	8	655	9	758	9	759
歴史的風土保存区域	5	956	5	956	5	989	5	989
歴史的風土特別保存地区	9	266	13	571	13	571	13	574

注: 各種制度は、都市緑地法、首都圏近郊緑地保全法、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法による特別緑地保全地区には近郊緑地特別保全地区を含まない

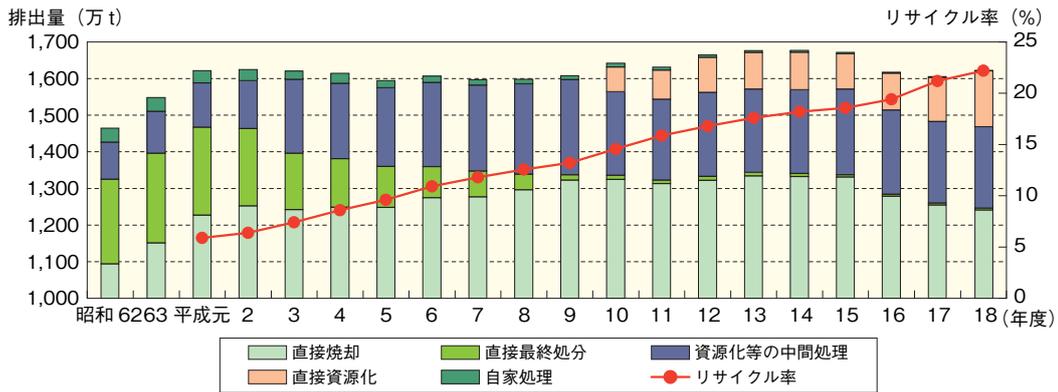
資料: 国土交通省資料により国土計画局作成

#### 3-4 首都圏における産業廃棄物の排出量及び全国のリサイクル率の推移



資料: 環境省資料により国土交通省国土計画局作成

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



注1：処分方法別の処分量を元に作成している。

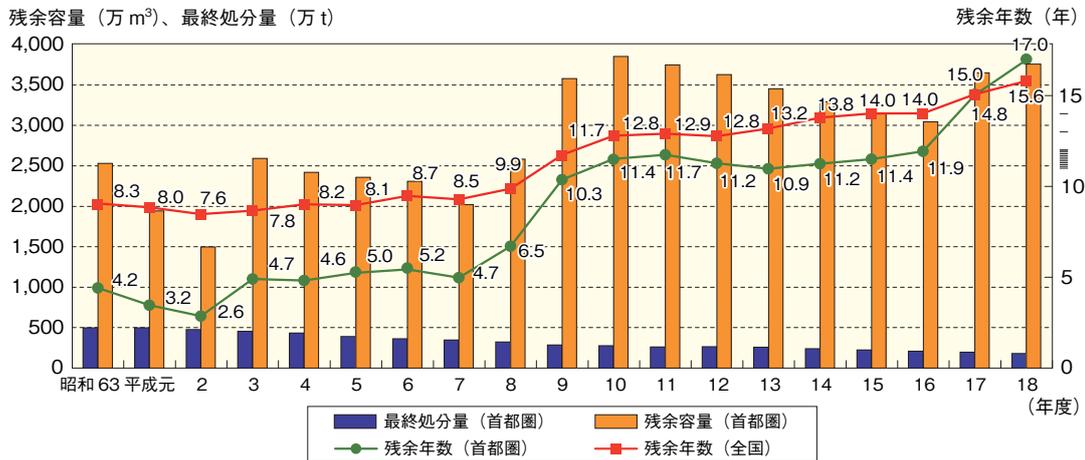
注2：「資源化等の中間処理」の処理方法は、高速堆肥化施設、粗大ごみ処理施設、資源化等を行う施設、ごみ燃料化施設及びその他における処理をいう。

注3：排出量には集団回収量は含まない。

注4：リサイクル率=(中間処理後の再生利用量+直接資源化量+集団回収量)/(ごみ総処分量+集団回収量)。

資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

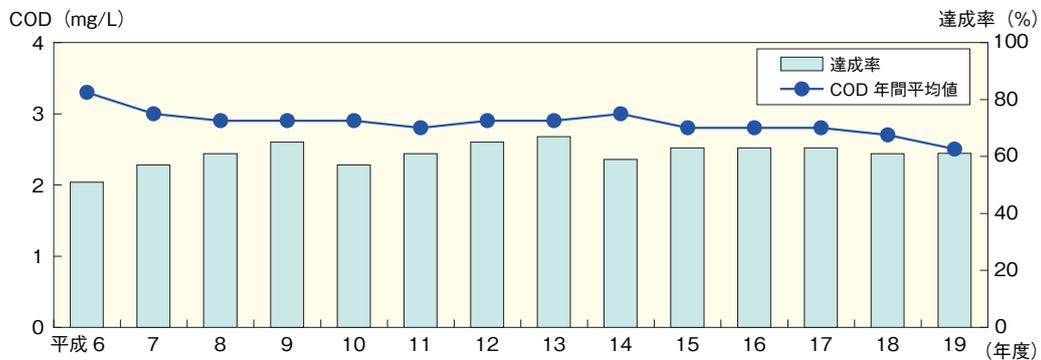
## 3-6 首都圏における一般廃棄物最終処分場の残余年数の推移



注：残余年数=当該年度の処分場残余容量/(当該年度の最終処分量/埋立ごみ比重(=0.8163))。

資料：環境省資料により国土交通省国土計画局作成

## 3-7 東京湾におけるCOD及び環境基準の地点達成率

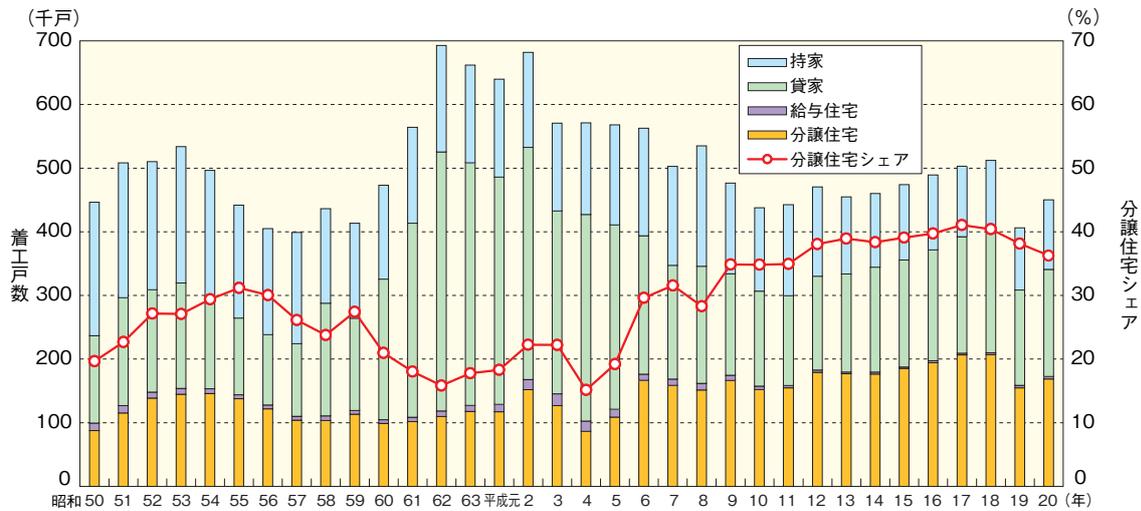


注：地点達成率=(環境基準達成地点数/基準地点数)×100

資料：「平成19年度公共用水域水質測定結果」(環境省)により国土交通省国土計画局作成

## 4 住宅の供給状況

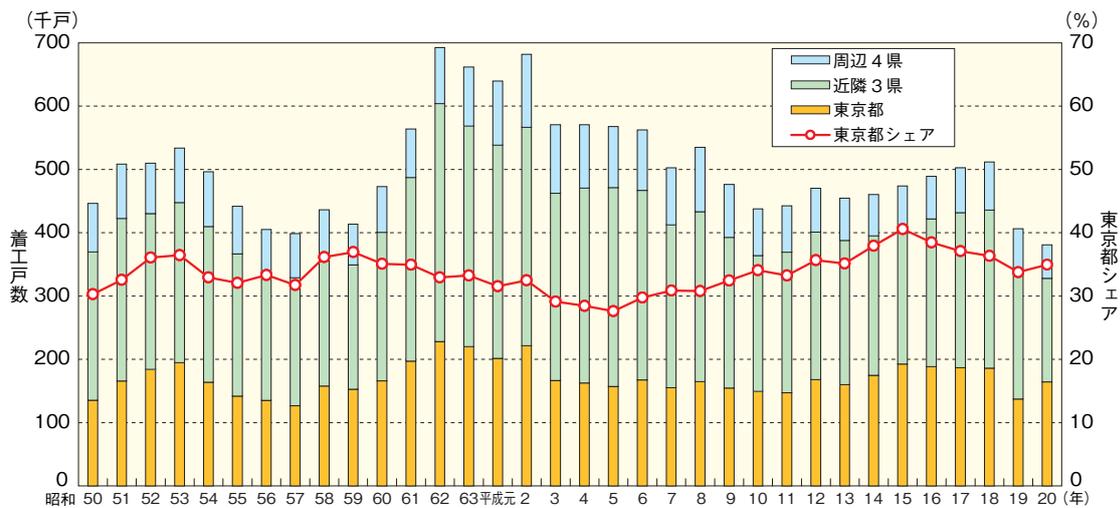
## 4-1 首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移



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

資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

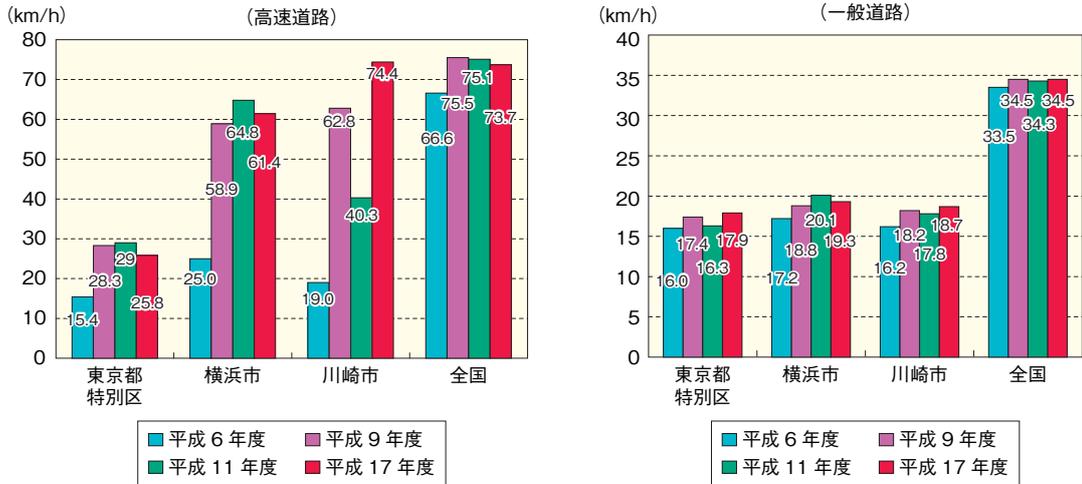
## 4-2 首都圏の地域別の新設住宅着工戸数の推移



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

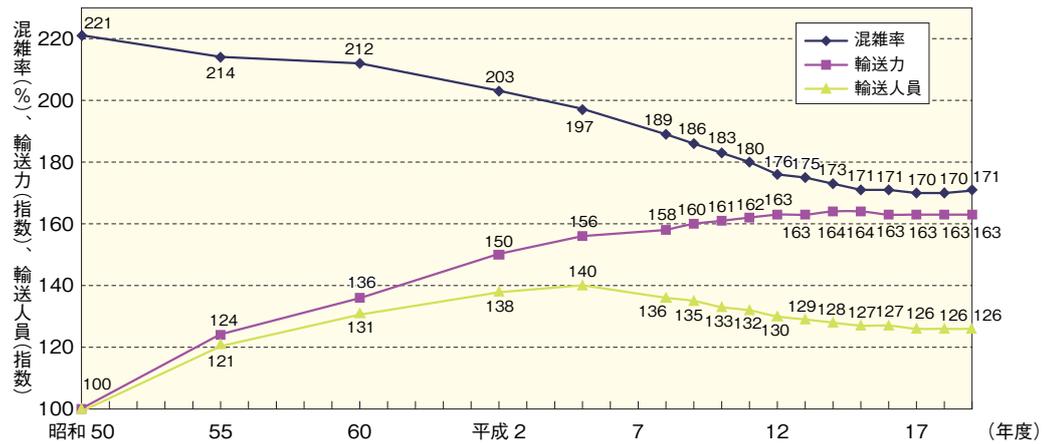
5 将来に引き継ぐ社会資本の整備

5-1 首都圏における渋滞損失時間の推移



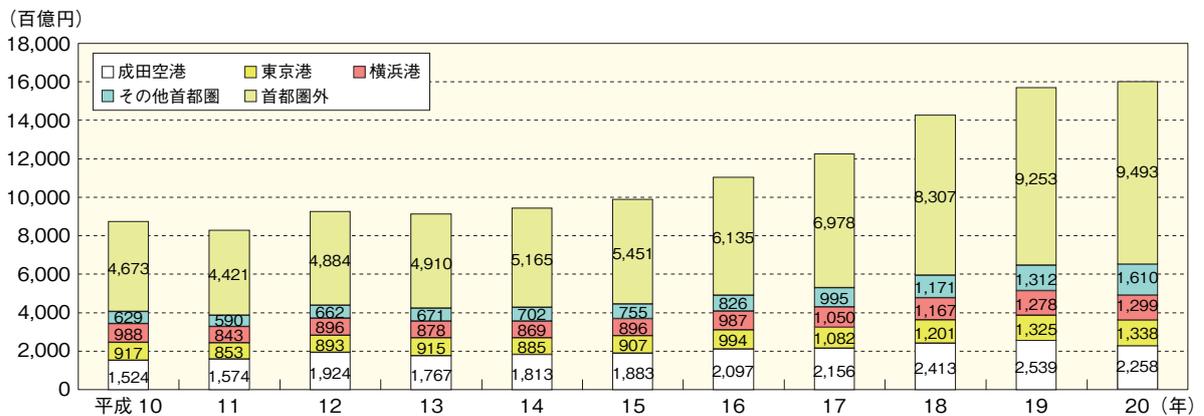
資料：「道路交通センサス」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

5-2 東京圏の最混雑区間における平均混雑率、輸送力、輸送人員の推移



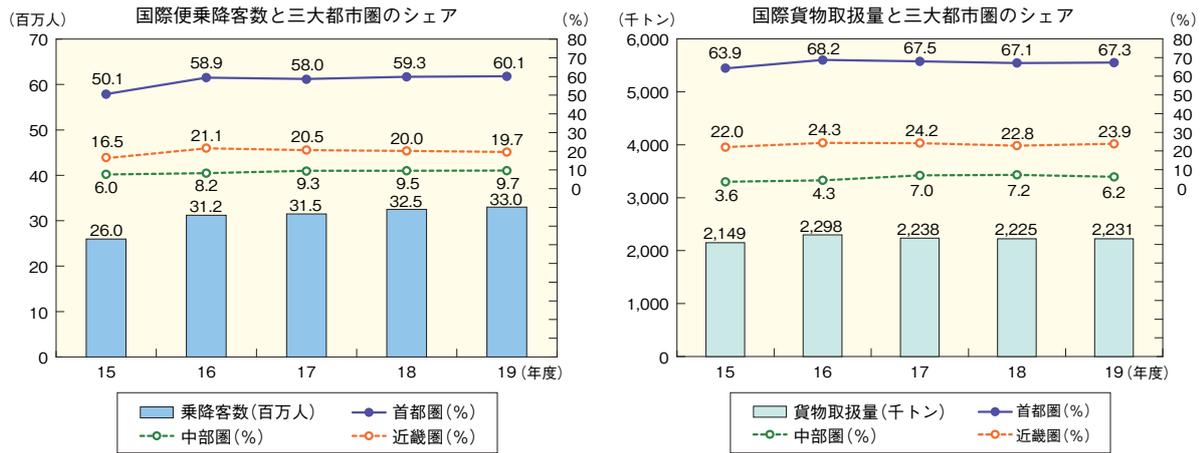
注1：国土交通省において昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている主要31区間  
 注2：輸送力、輸送人員は、昭和50年度を100とした指数  
 資料：国土交通省資料により国土計画局作成

5-3 首都圏と全国の貿易額の推移



資料：「貿易統計」（財務省）により国土交通省国土計画局作成

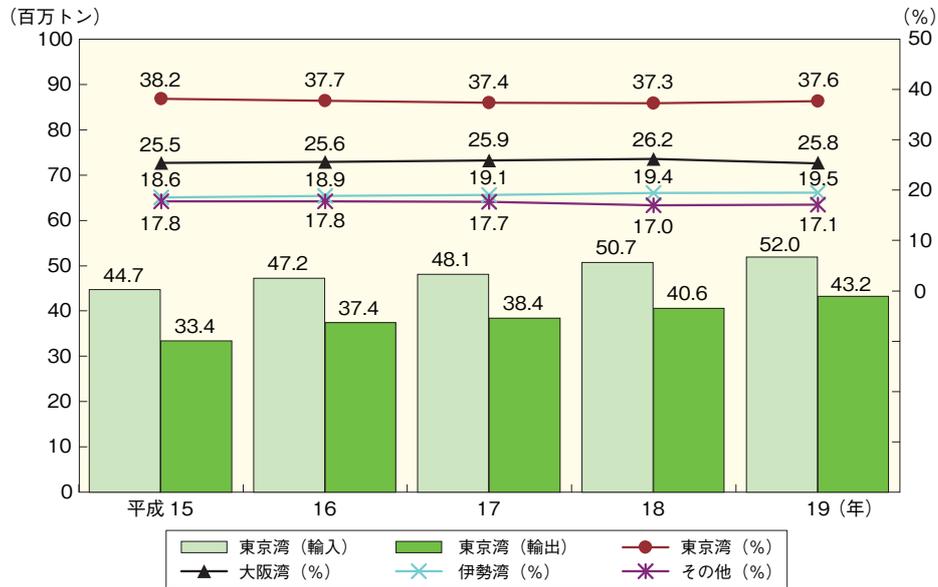
### 5-4 首都圏の空港の利用状況と三大都市圏のシェア



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

資料：「空港管理状況調査」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

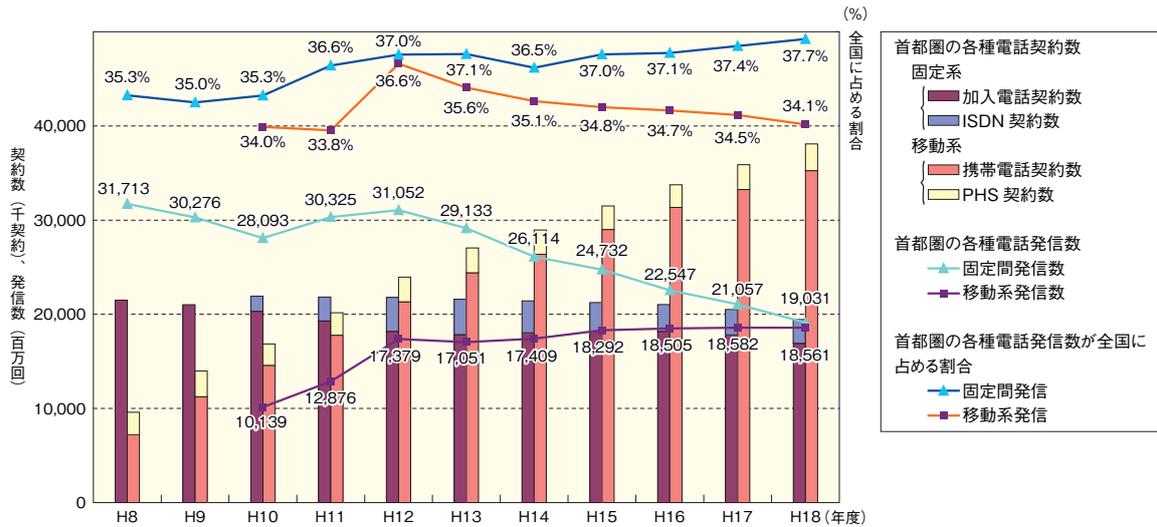
### 5-5 首都圏における外貿コンテナ取扱貨物量と三大湾のシェア



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

資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成  
内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。

## 5-6 首都圏における各種電話の契約数と発信数

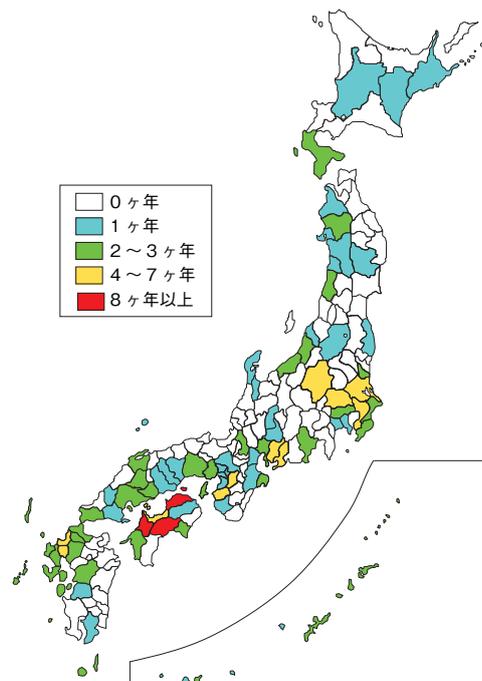


注1: 「固定間発信数」とは、加入電話及びISDNからの発信のうち、加入電話、ISDN、無線呼出しへの発信数

注2: 「移動系発信数」とは、携帯電話及びPHSからの全発信数

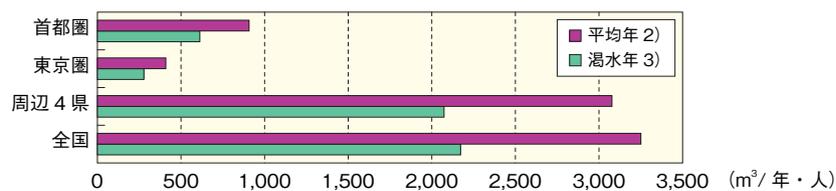
資料: 「トラフィックからみた我が国の通信利用状況」(総務省)、「テレコムデータブック」(電気通信事業者協会)より国土計画局作成

## 5-7 最近20ヵ年で渇水の発生した状況



注: 昭和61年から平成19年の間で、上水道について減断水のあった年数を図示したものである。

資料: 「日本の水資源」(国土交通省)

5-8 1人当たりの水資源賦存量<sup>1)</sup>

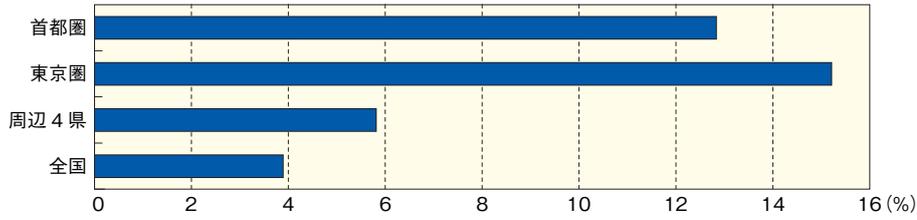
注1: 水資源賦存量とは、水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量であり、降水量から蒸発散によって失われる量を引いたものに当該地域の面積を乗じた値。

注2: 平均年の水資源賦存量は、昭和51年から平成17年までの平均値である。

注3: 渇水年とは、昭和51年から平成17年において降水量が少ない方から数えて3番目の年。

資料: 「日本の水資源」(国土交通省)より国土交通省国土計画局作成

### 5-9 都市用水使用量<sup>1)</sup>に対する不安定取水量<sup>2)</sup>の割合

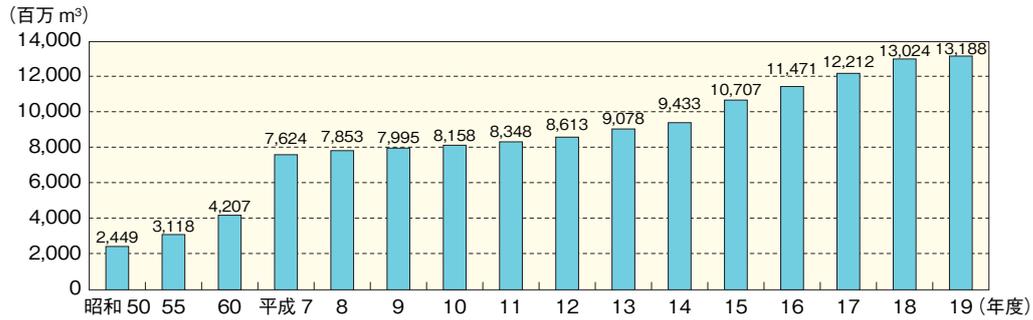


注1：都市用水：生活用水と工業用水

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

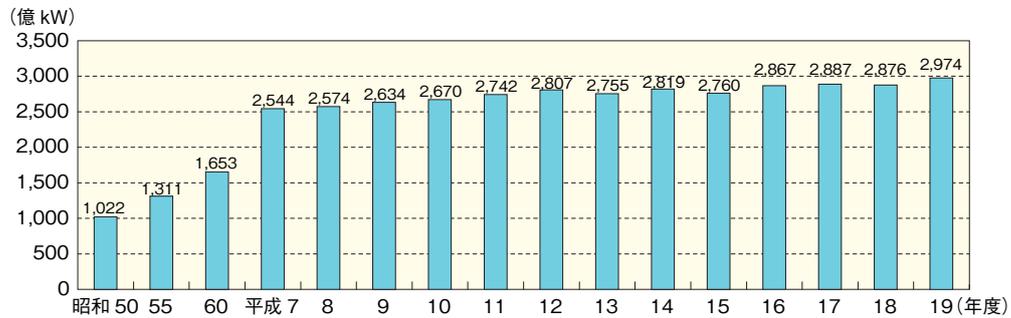
資料：「日本の水資源」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

### 5-10 首都圏におけるガス販売量の推移（東京ガス（株）管内）



資料：ガス事業便覧（日本ガス協会）等により国土交通省国土計画局作成

### 5-11 首都圏における販売電力量の推移（東京電力（株）管内）



資料：電気事業便覧（電気事業連合会）等により国土交通省国土計画局作成