

平成 25 年度

首都圏整備に関する年次報告 要旨

平成 2 6 年 6 月

国 土 交 通 省

全体構成

第1章 首都圏整備をめぐる最近の動向

- 第1節 首都圏の国際競争力の現状と国際的ビジネス環境の整備
- 第2節 国内外からの首都圏へのアクセスの更なる改善
- 第3節 首都直下地震等による被害を軽減するための防災対策の推進
- 第4節 都市の老朽化への対応と大街区化の推進
- 第5節 首都圏の人口移動と居住傾向の現状と地域活性化の推進
- 第6節 東京湾の利用の状況と環境再生の推進
- 第7節 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会後も見据えた首都圏の国際競争力の向上とその効果の波及

第2章 首都圏整備の状況

- 第1節 人口等の状況
- 第2節 産業機能の状況
- 第3節 個人主体の多様な活動の展開
- 第4節 環境との共生
- 第5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備
- 第6節 将来に引き継ぐ社会資本の整備
- 第7節 首都圏整備の推進

資料編 首都圏整備に関する各種データ（省略）

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。

本文中の「首都圏」「東京圏」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

特にことわりのない限り、図表中の「S」は昭和を、「H」は平成を示す。

本要旨に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

はじめに

平成 25 年 9 月に 2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催が決定し、東京オリンピックに向けて、あるいは東京オリンピック開催後も見据え、インフラ整備や首都圏の国際競争力の向上に関する取組についての社会的な関心が高まっている。

このような状況を踏まえ、本報告第 1 章においては、「2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会をトリガーとした首都圏の国際競争力の向上とその効果の波及」と題し、首都圏の国際競争力の現状を分析し、人口減少・少子高齢化社会の進展下で首都圏が先導して日本を牽引していくために目指すべき方向性について記述するものである。

第 1 節 首都圏の国際競争力の現状と国際的ビジネス環境の整備

首都圏は、産業・人口が集積する世界有数の都市圏であるものの、首都圏の国際競争力の現状を様々な指標から国際比較すると、ビジネスのしやすさで第 9 位、知的資本・イノベーションで第 10 位、交通アクセスで第 10 位、自然災害リスクで第 19 位等、近年急速に台頭してきたアジアの諸都市に比べても多岐にわたり遅れをとっている状況である。

今後アジアの諸都市との競争に打ち勝ち、世界から資金、人材、企業を集積するため、ビジネスのしやすさ、交通アクセス、高性能のオフィスビルや国際会議場等の施設整備を含めた国際的ビジネス環境の整備に取り組むことが求められている。

このような中、平成 26 年 5 月に政府は東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区及び渋谷区、神奈川県並びに千葉県成田市を国家戦略特別区域に指定し、法人設立手続の簡素化・迅速化、人材の確保等、課題の一つであるビジネスのしやすさの改善に向けた取組を開始したところであり、国際競争力の向上につながることが期待されている。

なお、日本に在住する外国人の半数近く、また日本に進出する外国企業の約 9 割は首都圏を選んでおり、日本の中においても多様化が進むような工夫が課題である。

1. 首都圏における外国人居住等の現状

東京圏は世界的にも産業・人口の集積が極めて進んでいる地域であり、海外主要都市圏と GRP の比較をしてみると、世界の都市圏で最も大きな経済力を有している（図表 1-1-1）。

また、日本を訪れる外国人旅行客の半数以上は東京圏を訪れており、外国人にとって日本で最も魅力的な都市であると言える（図表 1-1-2）。

図表 1-1-1 主要都市の 2012 年の GRP 比較

順位	都市名	GRP(10億ドル)
1	東京	1,519.4
2	ニューヨーク	1,209.6
3	ロサンゼルス	786.7
4	ソウル(仁川)	773.9
5	ロンドン	731.2
6	パリ	669.2
7	大阪・神戸	654.8
8	シカゴ	524.6
9	モスクワ	520.1
10	上海	516.5

注：東京は、概ね、東京都、埼玉県、千葉県及び神奈川県にまたがる都市圏。
 資料：「Global MetroMonitor 2012」(The Brookings Institution)をもとに
 国土交通省都市局作成。

図表 1-1-2 都道府県別の外国人旅行客の訪問先

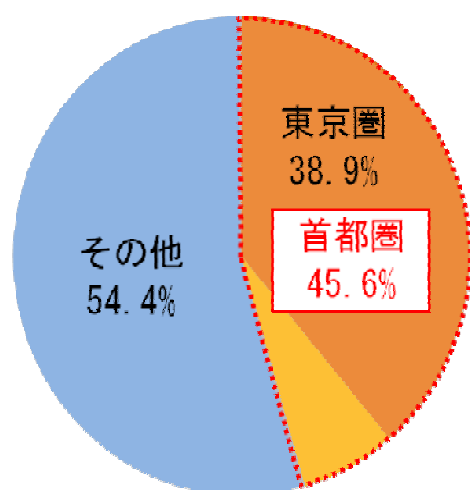
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京都	47.3
2	大阪府	25.1
3	京都府	18.9
4	神奈川県	11.2
5	福岡県	11.0

注：期間は平成 25 年 1 月から 12 月。
 資料：平成 25 年「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)をもとに
 国土交通省都市局作成。

日本に居住する外国人の 45.6%は首都圏に居住しており、38.9%は東京圏に居住している（図表 1-1-3）。

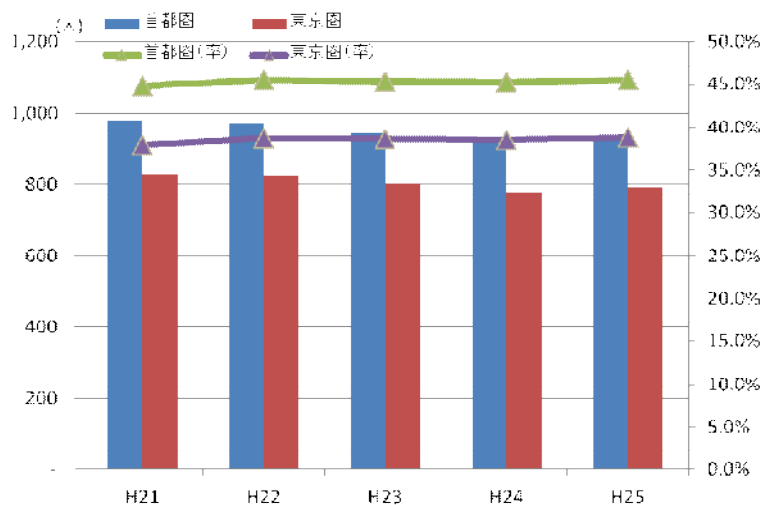
首都圏に居住する外国人の数は平成 21 年以降減少傾向であったが、平成 25 年には前年より増加し、下げ止まりの傾向が見られた。また、日本に居住する外国人のうち首都圏に居住する割合は平成 21 年以降 45%前後で横ばいとなっている（図表 1-1-4）。

図表 1-1-3 首都圏に居住する外国人の割合



注：平成 25 年 12 月末現在の在留外国人の割合
 資料：平成 25 年「在留外国人統計」（法務省）
 をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-4 首都圏に居住する外国人の推移

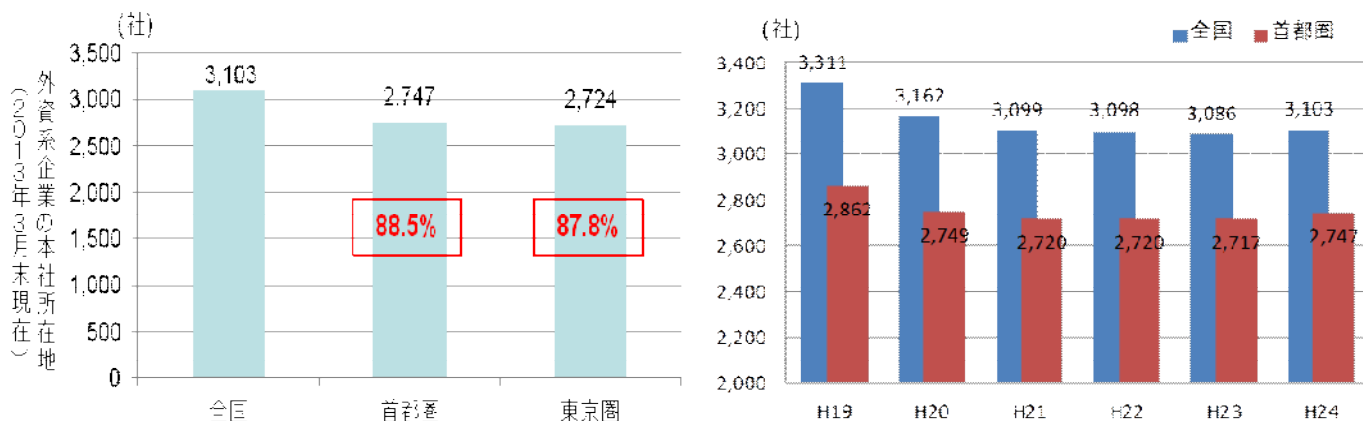


注 1：平成 24 年、平成 25 年は「在留外国人統計」（法務省）、平成 23 年以前は「登録外国人統計」（法務省）であり統計の対象が異なる。

注 2：毎年 12 月末時点。
 資料：「在留外国人統計」（法務省）、「登録外国人統計」（法務省）をもとに国土交通省都市局作成。

また、日本に所在する外資系企業本社の約 90%が首都圏にあり、その数は近年横ばいで推移している（図表 1-1-5）。

図表 1-1-5 外資系企業の本社所在地と数



注：数値は原則資本金 5000 万円以上かつ外資の比率が 49%以上の企業数（各年 3 月末時点）。
 資料：「外資系企業総覧」（東洋経済）をもとに国土交通省都市局作成。

2. 国際競争力からみた首都圏の現状

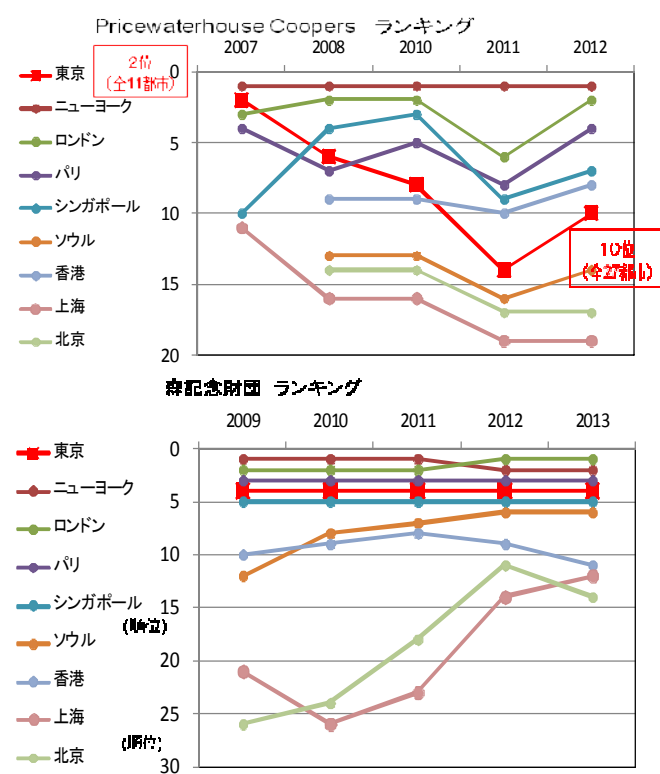
「Cities of Opportunity」（PricewaterhouseCoopers 社と Partnership for New York City の共同発表）においては、対象都市数が増えているものの、東京は 2007 年の総合評価で 2 位であったのが、2012 年には 10 位となり、順位を下げている（図表 1-1-6）。都市内の移動のしやすさなどの「交通・インフラ」では評価が高いが、自然災害リスクなどの「持続可能性と自然環境」で評価が低く、消費

者物価指数などの「産業・生活のコスト」は最下位となっている（図表 1-1-7）。

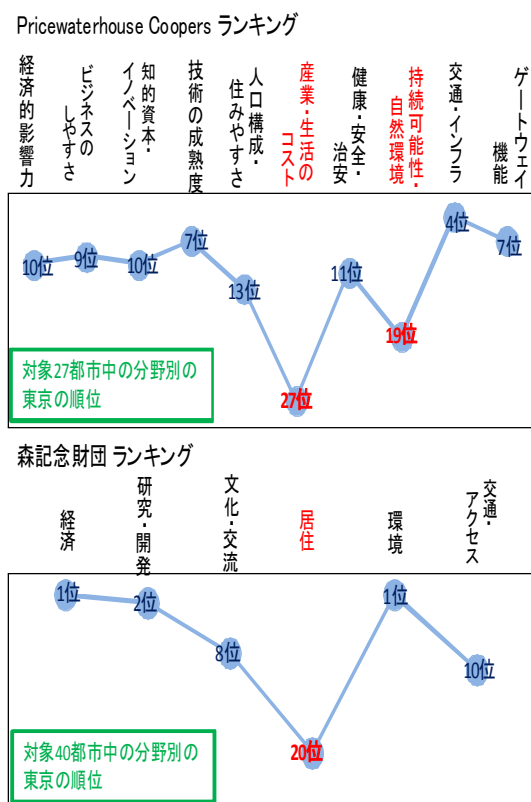
「世界の都市総合力ランキング」（一般社団法人森記念財団）においては、対象都市数が変化しているものの 2009 年以降総合評価は東京は 4 位を維持している（図表 1-1-6）。市場の規模などの「経済」、エコロジーなどの「環境」では 1 位の評価であるが、居住コストなどの「居住」は評価が低く、「Cities of Opportunity」同様、生活のコストの高さが順位を下げの一因となっている。（図表 1-1-7）。

ただし、生活者の視点からは生活のコストが居住する都市を選択する際の大きな要因となるものの、ビジネス拠点として都市を選択する際には生活のコストよりもむしろ企業の進出のしやすさなどビジネスを展開しやすい環境が重要になってくる。そうした観点の評価においても、東京は上位に位置しておらず、アジアの諸都市に遅れをとっている要因となっている。

図表 1-1-6 主要都市の国際競争力ランキング



図表 1-1-7 東京の部門別国際競争力ランキング

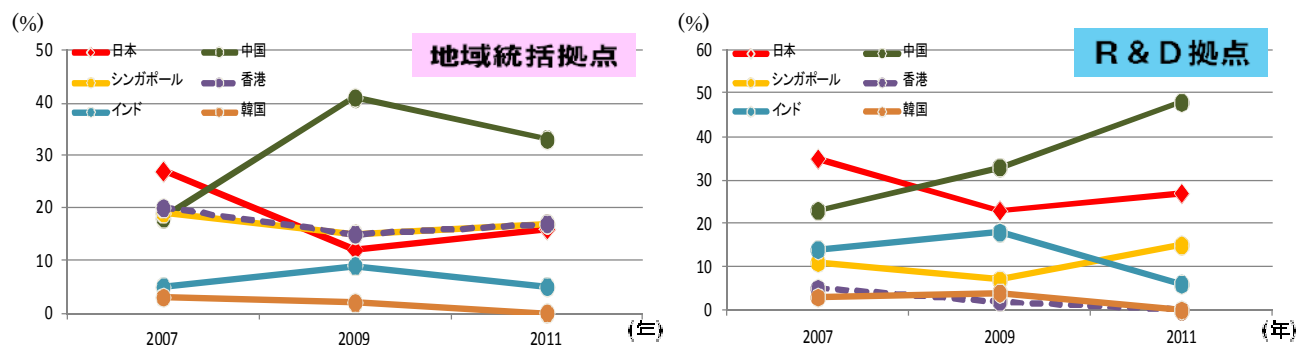


注：Pricewaterhouse Coopers の 2007 年～2010 年は個別要素の数値のみが発表されているため、総合順位は国土交通省都市局にて各数値を合計。

資料：「Cities of Opportunity」（Pricewaterhouse Coopers）、「Global Power City Index」（一般社団法人森記念財団）をもとに国土交通省都市局作成。

外国企業から見て最も魅力的なアジアの国・地域は、2007 年には地域統括拠点としても R & D 拠点としても日本であったが、2011 年には地域統括拠点、R & D 拠点ともに急速な発展を遂げている中国が最も魅力的な国・地域となっている（図表 1-1-8）。

図表 1-1-8 外国の企業から見て最も魅力的なアジアの国・地域

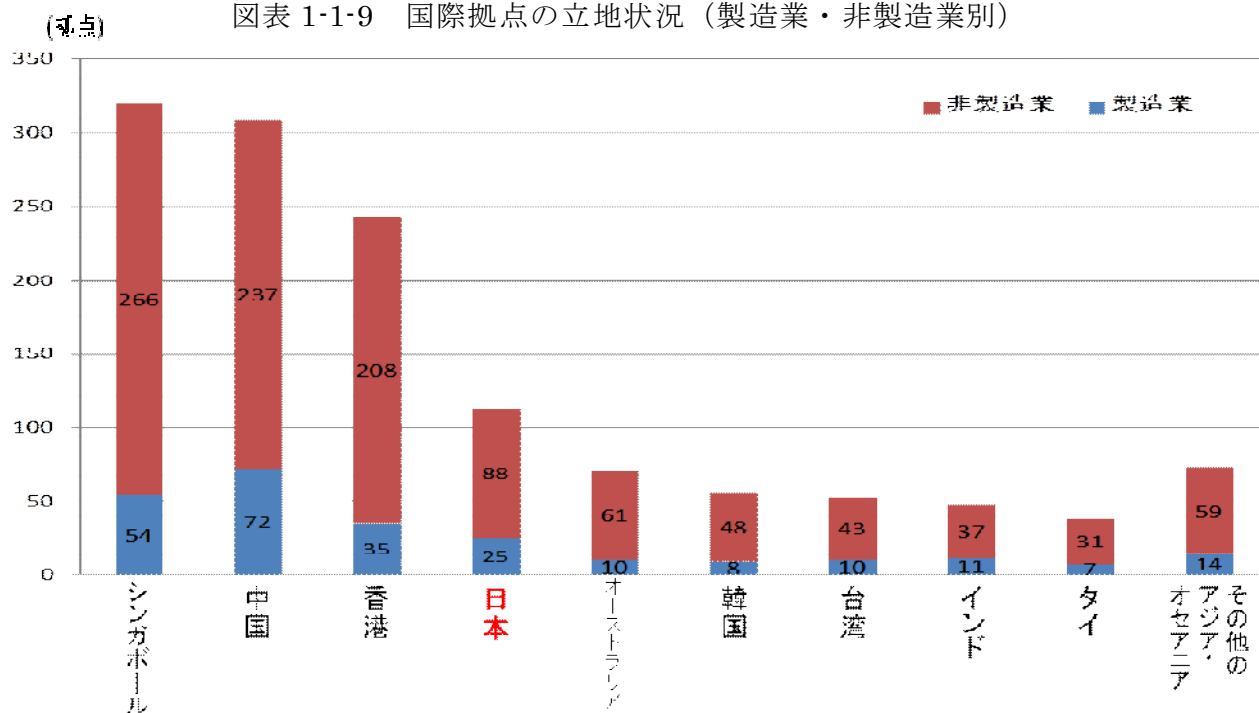


注：数値は本社所在地が日本以外の企業で、本社所在地以外の国・地域に展開している企業へアンケート調査を実施した結果、アジアで最も魅力的と認識している国・地域の割合。

資料：「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査報告書（平成 24 年 3 月）」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

また、日本に進出している外資系企業のアジア・オセアニアの地域拠点数は、シンガポール、中国、香港に次ぎ、日本は 113 拠点の 4 番目と相対的に地位が低迷しており、シンガポールの 35%程度となっている（図表 1-1-9）。

図表 1-1-9 国際拠点の立地状況（製造業・非製造業別）



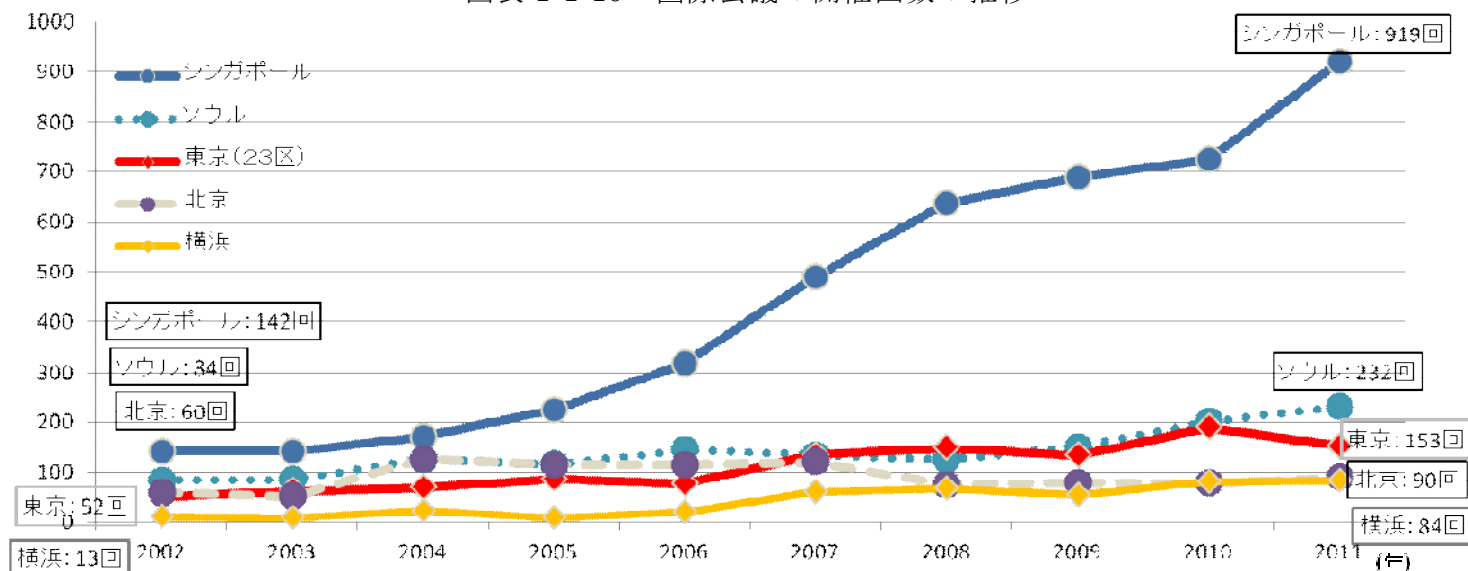
注：数値は日本に進出している企業で、外国投資家が株式又は持ち分の 3 分の 1 超となる企業を対象に、アジア・オセアニア地域統括拠点を設置している国・地域をアンケートにより調査(平成 24 年 3 月末時点・複数回答可)の結果。

資料：平成 24 年度「外資系企業動向調査」(経済産業省)をもとに国土交通省都市局作成。

さらに、UIA の集計によるアジアの国際会議の開催件数は、2002 年から 2011 年に約 2.2 倍となっている。特にシンガポールでは開催件数が 2002 年の 142 件から 2011 年の 919 件と約 6.5 倍に伸びているのに対し、東京は、東日本大震災の影響や日本では開催都市が分散する傾向が存在することもあり、2002 年の 52 件か

ら 2011 年の 153 件と約 2.9 倍にとどまっている。外資系企業の地域拠点数では韓国よりも日本が多くなっているものの、国際会議の開催回数では、東京はソウルを下回っている状況である（図表 1-1-10）。

図表 1-1-10 国際会議の開催回数の推移



注：U I A 国際会議統計選定基準による

(1) 国際機関・国際団体の本部が主催又は後援した会議で①参加者数 50 人以上、②参加国数 3 カ国以上（開催国を含む）③開催期間 1 日以上
又は

(2) 国内団体もしくは国際団体支部等が主催した会議で①参加者数 300 人以上②参加国数 5 カ国以上（開催国を含む）③開催期間 3 日以上

(3) 国全体では、日本 598 件、韓国 469 件で、日本が上回っている。

資料：「国際会議統計 2011」（日本政府観光局）をもとに国土交通省都市局作成。

また、アジアのライバル都市がグローバルニーズにマッチした MICE 施設の整備を積極的に進めているのに対し、我が国首都圏の MICE 施設では、稼働率が高く予約が取りづらい等の課題がある（図表 1-1-11）。

図表 1-1-11 MICE 施設の国際比較

国	施設名	最大規模の会議場の収容人数	総展示面積
日本	東京国際フォーラム(会議場)	5,012人	5,000㎡
	東京ビッグサイト(展示場)	1,000人	80,660㎡
	パシフィコ横浜(会議場・展示場)	5,002人	20,000㎡
韓国	COEX(会議場)	7,000人	36,007㎡
	KINTEX(展示場)	6,000人	108,049㎡
シンガポール	Suntec Singapore(会議場・展示場)	10,000人	22,600㎡
	Marina Bay Sands(会議場・展示場)	11,000人	31,750㎡
中国	北京国家会議中心(会議場)	5,700人	35,000㎡
	広州琶洲展示場(展示場)	不明	338,000㎡

資料：「MICE 国際競争力強化委員会 最終とりまとめ資料編」（国土交通省観光庁）をもとに国土交通省都市局作成。

3. 国際的ビジネス環境整備に向けて

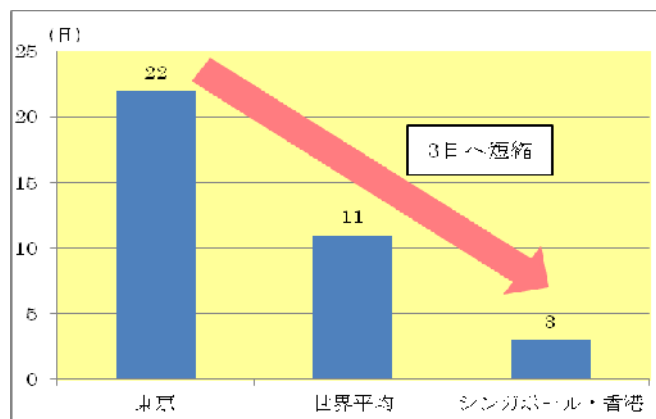
首都圏は、諸外国と比較すると、グローバルな企業・人材・資金等の受入れ促進や、外国人居住者向けを含めたビジネスを支える生活環境の整備など、ビジネスのしやすさにおいて遅れをとっていることから、国際的ビジネス環境の整備が求められるところである。

そのような中、平成26年5月1日、政府は、「2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックも視野に、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成するとともに、創薬分野等における起業・イノベーションを通じ、国際競争力のある新事業を創出する」ことを目標に、東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区及び渋谷区、神奈川県並びに千葉県成田市の区域を国家戦略特別区域に指定した。

今後、国際的ビジネス拠点の形成に資する建築物の整備、グローバル企業等に対する雇用条件の整備、歴史的建築物の活用によるMICEに伴うアフターコンベンションの充実、法人設立手続の簡素化・迅速化などの実施が見込まれている。

まず、東京都は、世界に開かれたグローバルビジネス都市の創造を目指しており、例えば、スピーディーな法人設立支援プロジェクトとして、現在、約22日かかる法人設立手続日数をシンガポール・香港並みの3日間への短縮を目指している（図表1-1-12）。これにより、手続きの煩雑さがネックとなっていた外国企業の日本法人設立を後押しし、起業・ビジネスのしやすい環境づくりが推進されることとなる。

図表 1-1-12 起業に必要な日数



資料：「東京発グローバル・イノベーション特区」（東京都）をもとに国土交通省都市局作成。

また、国際標準のビジネス空間づくりプロジェクトとして、虎ノ門地区や大丸有地区に代表されるような都市再生を展開させ、地域の魅力向上に貢献するとともに、良質なオフィス空間を提供し、新たなビジネス拠点の創出を目標としている（図表1-1-13）。

図表 1-1-13 虎ノ門交通結節拠点のイメージ



資料：東京都

次に、神奈川県、横浜市及び川崎市は、イノベーションを生み出す基盤構築として、国内外の人材・情報の交流の場の整備や、国際的医療人材の養成、ベンチャー企業等への資金供給の拡大などを目指している。

さらに横浜市は、MICE 施設を世界からの交流人口の獲得の基幹的な公共施設と捉え、実績の高い「パシフィコ横浜」に資本を集中した拡充整備により機能強化を図るとともに、国際会議参加者の入国手続きの迅速化や外国商品を保税のまま展示する手続きの簡素化する特例措置を設け、更なる国際競争力の強化を目指している。

最後に、千葉県成田市は、成田空港の持つ国際線、国内線ネットワークによる国内外からのヒトやモノの集積地という特性を生かした「エアポート都市構想」として、空港周辺の広範で安価な土地で、税制上の優遇・外国企業への就労ビザの審査の迅速化といった措置を講じ、外国企業の進出しやすい環境づくりを目指している。

第2節 国内外からの首都圏へのアクセスの更なる改善

2020年オリンピック・パラリンピックの東京開催が昨年9月に決定し、その立候補ファイルに記載のインフラ整備プロジェクトの実施が本格化する中、首都圏空港の機能強化、首都圏空港アクセスの改善、三環状道路の整備、駅の改良等と併せて、国内外から首都圏へのアクセスの更なる改善が必要である。

このうち三環状道路の整備は、高速バスによるアクセスにおける複数経路の選択を可能にし、特に首都圏周辺部と羽田空港・成田空港とのアクセスの定時性・速達性の確保に大きく寄与するものであり、東京圏のアクセス改善の効果が首都圏全体にも波及することとなる。

1. オリンピック・パラリンピック開催を契機としたインフラ整備

2013年9月7日、アルゼンチンのブエノスアイレスで開催された第125次IOC総会において、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会の開催都市が東京に決定した。オリンピック競技大会で行われる全28競技は37の競技会場で行われ、そのうち28会場は晴海地区（東京都中央区）に置かれる予定の選手村から8km圏内に配置される予定である。このコンパクトな会場配置は本オリンピック競技会の大きな特徴の一つとなっており、選手や観客等の移動の負担を軽減させている。この移動を支える主なインフラ整備として、首都高速晴海線や国道357号等が事業中であり、環状第二号線及び国道357号の一部が開通するなど着実な整備が進められている（図表1-2-1～3）。

2020年オリンピック・パラリンピック競技大会の開催にあたっては障がい者だけでなく、高齢者等も含めたすべての人にむけたユニバーサルデザインの導入など、高い水準のアクセシビリティを提供する必要がある。

東京圏の鉄道事業者主要10社の鉄軌道駅におけるバリアフリー化の状況を見ると、視覚障がい者誘導用ブロック設置率は99.8%であり、バリアフリー対応のトイレ設置率は89.1%、段差解消率は84.8%となっている（図表1-2-4）。

バスについては、東京都交通局のノンステップバスの導入比率は99.9%に達している（図表1-2-5）。

図表 1-2-1 オリンピック・パラリンピックに向けた主なインフラ整備箇所



資料:東京 2020 オリンピック・パラリンピック招致委員会の資料をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-2 国道 357 号新木場立体
(平成 26 年 3 月時点)



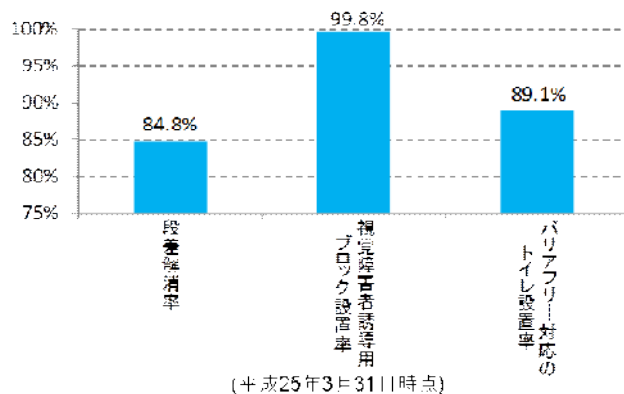
資料：国土交通省関東地方整備局
首都国道事務所

図表 1-2-3 環状第二号線
(平成 26 年 3 月時点)

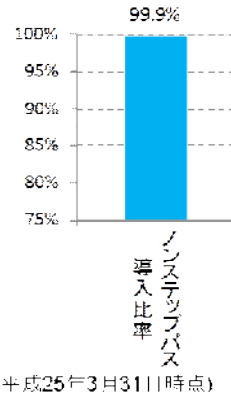


資料：東京都

図表 1-2-4 東京圏鉄道事業者主要 10 社の鉄軌道駅におけるバリアフリー化状況



図表 1-2-5 東京都交通局のノンステップバス導入比率



注 1：鉄道事業者主要 10 社は東京都区内に鉄軌道駅を有する JR 東日本、大手民鉄 7 社、地下鉄 2 社。

注 2：鉄軌道駅は 1 日あたりの平均利用者が 3000 人以上の駅が対象。

注 3：「段差解消率」は「公共交通移動等円滑化基準第 4 条に適合している設備により段差が解消されている駅数」が、「視覚障害者誘導用ブロック設置率」は「公共交通移動等円滑化基準第 9 条に適合しているブロックを設置している駅数」が総駅数に占める割合。

注 4：「バリアフリー対応のトイレ設置率」は「公共交通移動等円滑化基準第 13 条から第 15 条に適合するトイレを設置している駅数」が「トイレを設置している駅数」に占める割合。

資料：「平成 24 年度駅のバリアフリー状況」(国土交通省鉄道局)、「ノンステップバス導入率が高い事業者ベスト 30(平成 25 年 10 月)」(国土交通省自動車局)をもとに国土交通省都市局作成。

2. オリンピック・パラリンピック開催後も見据えたインフラ整備

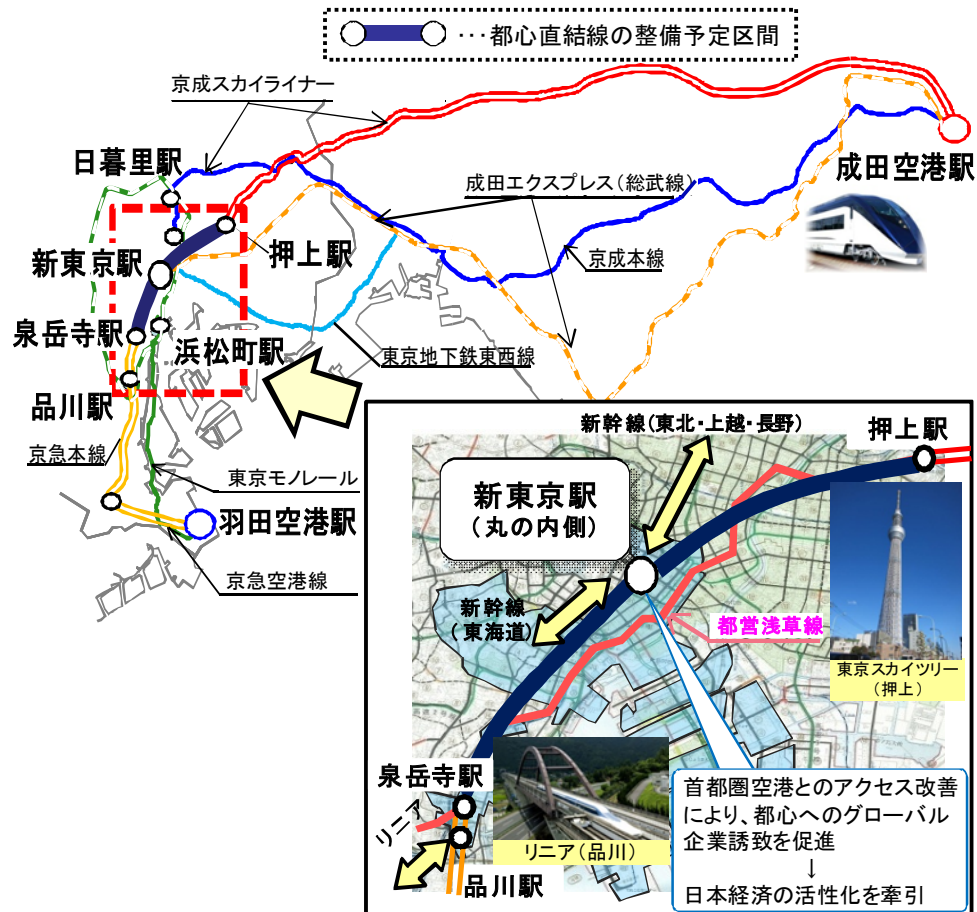
現状では、鉄道利用の場合、都心から羽田空港までは 27 分（乗換あり）、成田空港までは 53 分（乗換なし）要しており、首都圏が国際競争力の維持、向上を図るには、オリンピック・パラリンピック開催後も見据え、国内外からの首都圏への拠点である羽田空港・成田空港と都心部、さらには首都圏内での移動利便性確保等、更なるアクセス向上に向けたインフラ整備が必要である。

具体的には、アジア、世界のビジネス拠点として日本経済の再生の牽引を担う東京都心と羽田・成田両国際空港を結ぶ鉄道アクセスを世界の主要都市に劣らない水準に向上させる「都心直結線」等の整備（図表 1-2-6）が検討されている（都心～羽田空港 18 分（乗換なし）、都心～成田空港 36 分（乗換なし））。

また、我が国のゲートウェイである空港、港湾へのアクセス向上や都心部の慢性的な交通渋滞の緩和など、首都圏の経済活動と暮らしを支える首都圏三環状道路（首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道）の整備（図表 1-2-7）が進められている。

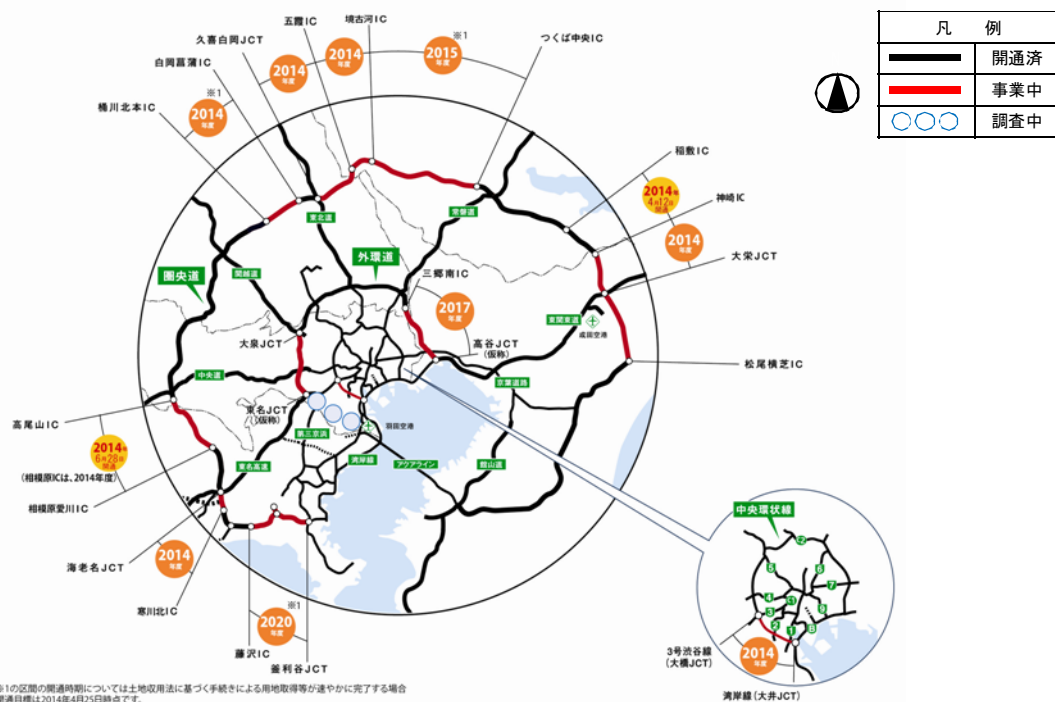
さらに、虎ノ門エリアをトータルでリニューアルし、国際標準のビジネス空間への改造を目指す中で周辺開発と合わせ日比谷線新駅の整備に向け、検討が進められている。

図表 1-2-6 都心直結線整備概要



資料：国土交通省鉄道局

図表 1-2-7 首都圏三環状道路の開通目標



資料：国土交通省関東地方整備局

第3節 首都直下地震等による被害を軽減するための防災対策の推進

近い将来発生するおそれのある首都直下地震は、甚大な被害が予測されているが、適切な対策によりその被害の軽減が可能である。密集市街地の改善整備に向けた取組や、退避施設等の整備、災害時に被害を受けやすい高齢者や障がい者への避難支援対策、業務継続計画の策定等、ハードとソフト両面での防災対策の一層の推進が必要である。

高齢者等の災害時要援護者の避難支援に関する計画については東京圏の7割以上の市町村が作成済みである。また、主要駅の周辺地域における帰宅困難者支援対策や民間企業の業務継続計画については、策定が進みつつあるものの、いまだ対策途上の状況である。今後は民間企業等、多様な主体によるこれらの取組の促進誘導が課題である。

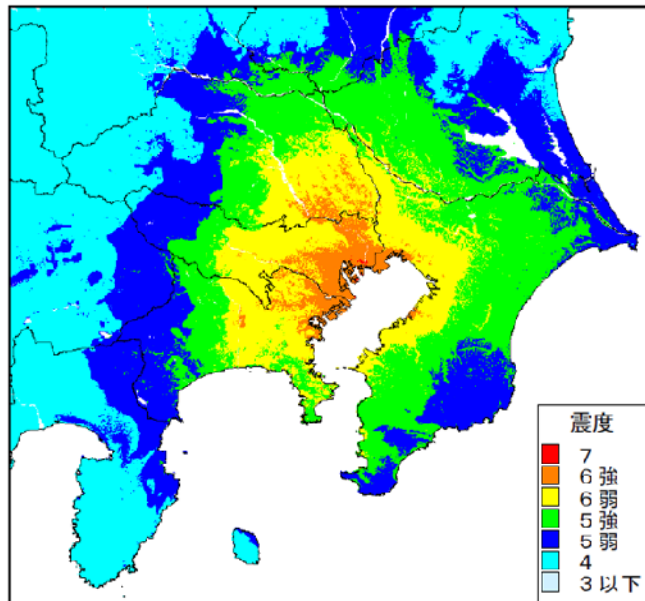
1. 首都直下地震の被害想定

首都東京は、我が国の政治・経済・文化等の中心であり、首都直下地震により大きな被害を受けた場合、その影響は非常に大きいと考えられる。

マグニチュード7クラスの地震は切迫性が高いとされるが、どこで発生するかは分からない。しかし、東京には新幹線や空港等の交通施設が存在するため被災による影響が大きく、首都中枢機能への影響が大きいと考えられる都区部直下の都心南部直下地震では、一部の地域で震度7となる極めて強い揺れが想定されている（図表 1-3-1）。

都心南部直下地震による被害は、「首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）（平成25年12月 中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ）」によれば、最大で死者約2万3,000人、建物の全壊及び焼失約61万棟、経済的被害約95兆円、東日本大震災で対応の必要性が認識された帰宅困難者は約800万人と想定されている。あらゆる対策の大前提である建築物の耐震化の取組を推進し、感震ブレーカー等の設置による電気関係の出火の防止及び家庭用消火器・簡易消火器具の保有等「消火資機材の保有率の向上」や隣保共助率の向上等、初期消火成功率の向上を行えば、火災による死者数は20分の1程度になると想定されていることから、建物の耐震化とともに被害軽減のための取組を進めていくことが必要である。

図表 1-3-1 都心南部直下地震震度分布



注 1:「都心南部直下地震」の規模はモーメントマグニチュード 7.3 を想定。

注 2:「建物倒壊による死者」数は「冬・深夜」を、市街地火災の多発と延焼による「焼失」棟数及び「死者」数(それぞれ建物倒壊等と合わせた数)、「インフラ・ライフライン等」の被害概要、「経済的被害」額は「冬・夕方、風速毎秒 8m」を、「帰宅困難者」数は「平日・12 時」を想定して推計されている。

注 3:「東京都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び茨城県の南部を示す。

資料:「首都直下地震の被害想定と対策について最終報告(平成 25 年 12 月)」(中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ)

2. 首都直下地震対策特別措置法の制定及びこれに基づく取組

平成 25 年 11 月に、首都直下地震が発生した場合において首都中枢機能の維持を図るとともに、首都直下地震による災害から国民の生命、身体及び財産を保護することを目的として、首都直下地震対策特別措置法(平成 25 年法律第 88 号)が制定され、同年 12 月に施行された。

同法に基づき、平成 26 年 3 月、震度 6 弱以上の地域や津波高 3 m 以上で海岸堤防が低い地域等を「首都直下地震緊急対策区域」として指定した上で、「首都直下地震緊急対策推進基本計画」及び「政府業務継続計画(首都直下地震対策)」を閣議決定した。

首都直下地震緊急対策推進基本計画においては、首都直下地震対策の基本的な方針として、

- ・首都中枢機関の業務継続体制の構築とそれを支えるライフライン及びインフラの維持
 - ・膨大な人的・物的被害へ対応するため、あらゆる対策の大前提としての耐震化と火災対策、深刻な道路交通麻痺対策、膨大な数の避難者・帰宅困難者対策等
 - ・社会のあらゆる構成員が連携した「自助」「共助」「公助」による社会全体での首都直下地震対策の推進
 - ・2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた対応
- 等を示している。

また、政府業務継続計画(首都直下地震対策)においては、首都直下地震発生時に、首都中枢機能の維持を図り、国民生活及び国民経済に及ぼす影響を最小化するため、発災時においても政府として維持すべき必須機能(「内閣機能」「被災地域への対応」等)を定め、これに該当する中央省庁の非常時優先業務を円滑に実施することができるよう、一週間外部から庁舎への補給なしで、職員が交代で

非常時優先業務を実施できる体制を目指し、執行体制、執務環境等を確保することとしている。

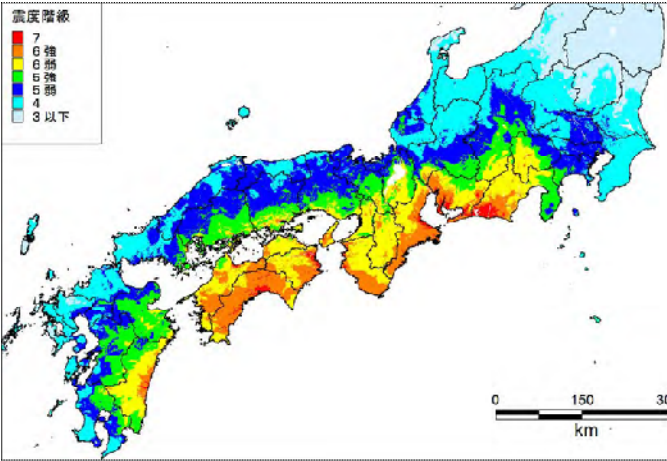
このほか、首都中枢機能の維持及び滞在者等の安全確保を図るべき地区を「首都中枢機能維持基盤整備等地区」として指定（平成 26 年 3 月現在で千代田区、中央区、港区及び新宿区）し、必要な基盤整備等を図ることとしている。

3. 南海トラフ巨大地震による首都圏の被害想定

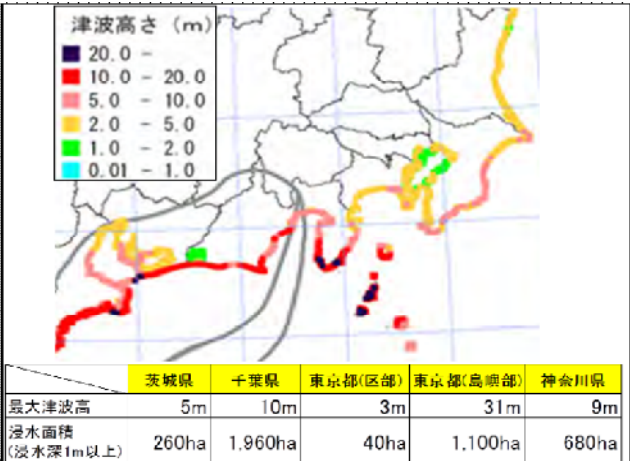
南海トラフ沿いで発生することが懸念されている南海トラフ巨大地震は、一部の地域で震度 7 となる極めて強い揺れが想定されており、地域によっては極めて短時間で大きな津波が押し寄せ、関東地方から九州地方まで広範囲で被害が発生すると予測されている（図表 1-3-2、3）。

首都圏においても、東京都島しょ部で最大 31m、千葉県で最大 10m の津波が押し寄せると予測されている。南海トラフ巨大地震による首都圏の被害は、最大で死者約 6,400 人（うち津波による死者は約 6,000 人）、建物の全壊及び焼失約 1 万 7,000 棟（うち津波による全壊は約 6,000 棟）である。死者のほとんどは津波によるものであるが、早期に避難が開始できれば大きく減らせることから、避難意識の啓発や津波避難ビル等の整備を進めていくことが必要である。

図表 1-3-2 南海トラフ巨大地震震度分布



図表 1-3-3 津波の高さ



注 1: 「南海トラフ巨大地震による震度分布」は揺れによる被害が最大となる「強震動生成域の配置」が陸側にある場合、「津波高分布図」は「駿河湾～紀伊半島沖」に「大すべり域＋超大すべり域」を設定した場合でかつ「満潮位」を想定している。

注 2: 「全壊及び消失棟数」は「冬 18 時、風速毎秒 8m」を、「死者数」は「冬・深夜、風速毎秒 8m、早期避難率低」を想定して推計されている。

資料: 「南海トラフ巨大地震の被害想定について第一次報告(平成 24 年 8 月)」(中央防災会議 防災対策推進検討会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ)

4. 南海トラフ地震対策特別措置法に基づく取組

南海トラフ巨大地震の被害想定の公表を受け、特に人命を守る観点から、その最大の課題である津波避難対策を始めハード・ソフト両面からの総合的な地震防災対策の推進を図るため、平成 25 年 11 月、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が改正され、南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法として、同年 12 月に施行された。

同法に基づき、平成 26 年 3 月、震度 6 弱以上の地域や津波高 3 m 以上で海岸堤防が低い地域等を「南海トラフ地震防災対策推進地域」として指定した上で、「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」を中央防災会議において決定した。

南海トラフ地震防災対策推進基本計画においては、南海トラフ地震対策の基本的な方針として、極めて広域にわたって強い揺れと巨大な津波が発生するなどの南海トラフ地震の特徴を踏まえ、国、公共機関、地方公共団体、事業者、住民など様々な主体が連携し、計画的かつ速やかに、ハードとソフトを組み合わせた総合的な防災対策を推進することとしている。

また、この方針を踏まえて、今後 10 年間で達成すべき減災目標を、死者数を概ね 8 割、建物被害を概ね 5 割減少させることとし、建築物の耐震化・不燃化や津波ハザードマップの作成、地域コミュニティの防災力の向上といった減災目標を達成するための具体的な施策をその目標及び達成期間とともに示している。

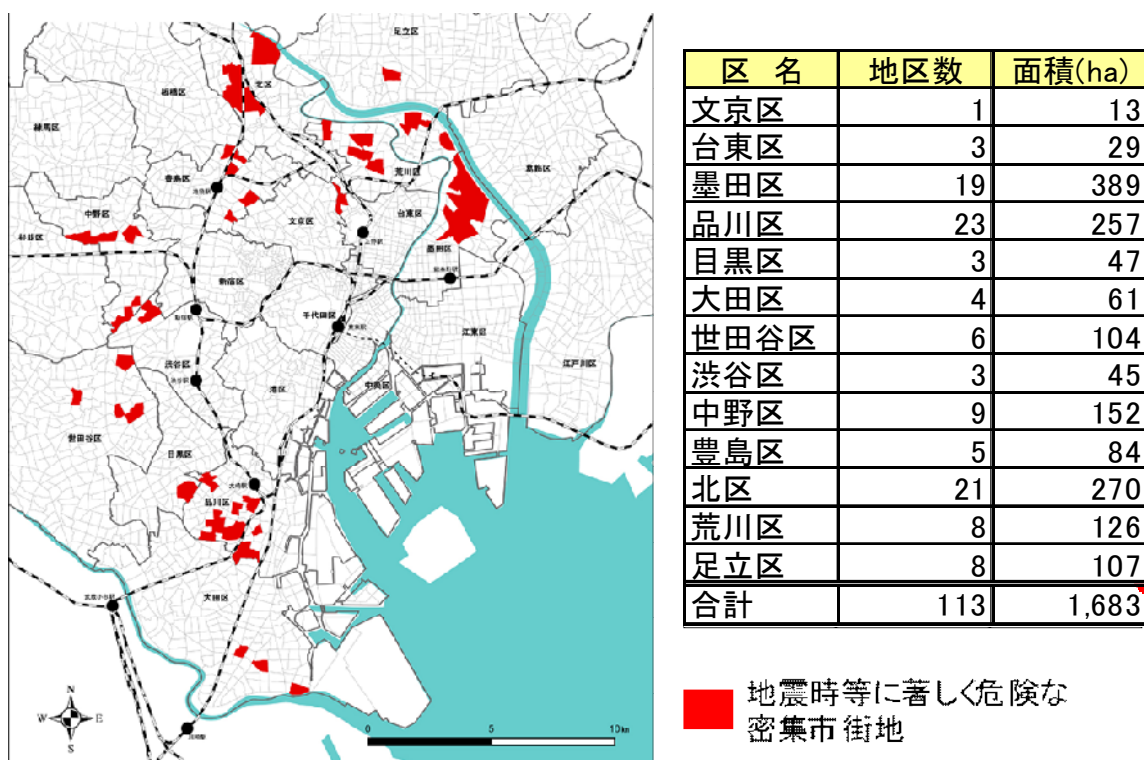
さらに、津波により 30 c m 以上の浸水が地震発生から 30 分以内に生じる地域等を「南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域」として指定し、津波避難施設・避難路の整備等、南海トラフ地震対策の最大の課題である津波避難対策を重点的に進めていくこととしている。

5. 被害軽減に向けた取組の必要性

(1) 密集市街地の改善整備

地震防災対策上多くの課題を抱える地震時等に著しく危険な密集市街地は東京都区部に 113 地区 1,683ha 存在する。都区部でも墨田区や北区などに多く分布しており、早急な改善整備が求められている。「住生活基本計画（全国計画）」（平成 23 年 3 月閣議決定）ではこれらの密集市街地を平成 32 年までに概ね解消（最低限の安全性を確保）する目標を設定している（図表 1-3-4）。

図表 1-3-4 東京都区部の地震時等に著しく危険な密集市街地

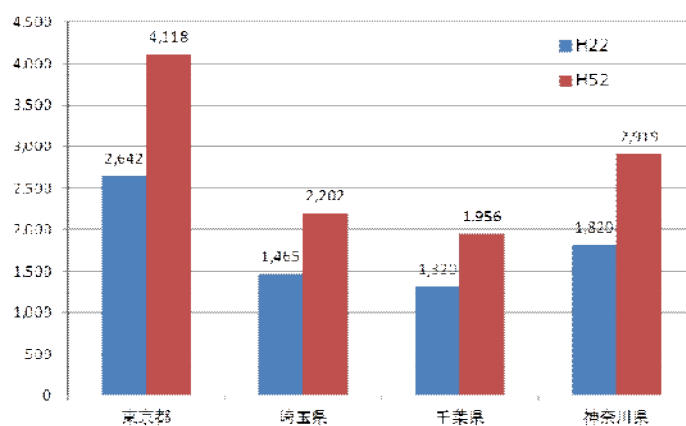


資料:「地震時等に著しく危険な密集市街地」について(平成 24 年 10 月) (国土交通省)

(2) 高齢化の進展

東京圏の人口は戦後一貫して増加してきたが、平成 27 年をピークに減少すると予測されている。一方、高齢者の数は増加し、平成 22 年に約 725 万人であった高齢者人口は、平成 52 年には約 1,120 万人へと約 1.5 倍に増加する見通しである(図表 1-3-5)。

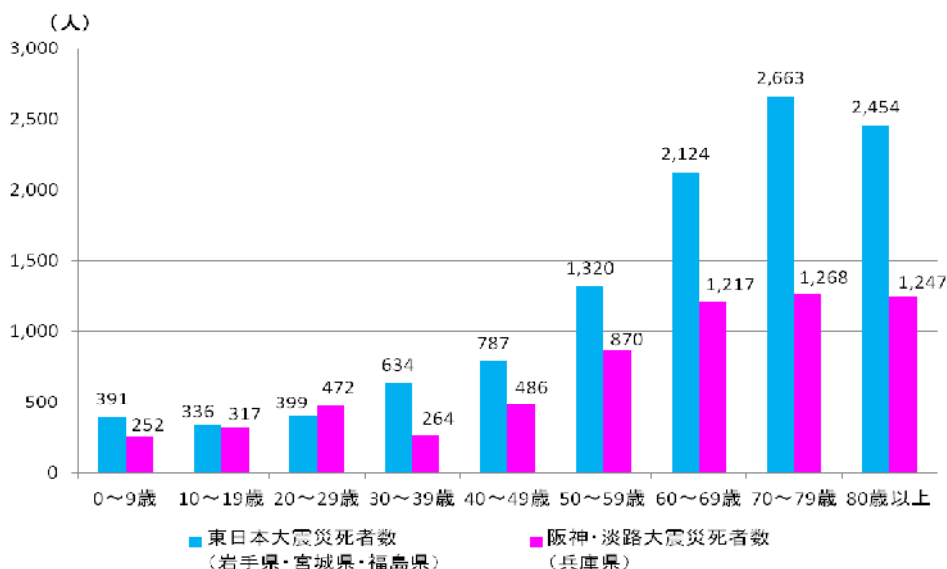
図表 1-3-5 東京圏の高齢化



資料: H22 は「国勢調査」(総務省)、H52 は「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年 3 月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所) をもとに国土交通省都市局作成。

また、高齢化の進展は災害の被害にも大きな影響を及ぼすと想定されている。東日本大震災と阪神・淡路大震災の年齢別死亡者数を見ると、高齢者ほど死亡者数が大きくなっており、全死亡者数に占める60歳以上の割合は、東日本大震災では約65%、阪神・淡路大震災では約58%となっている（図表1-3-6）。

図表 1-3-6 東日本大震災と阪神・淡路大震災の年齢別死亡者数



資料：「平成23年版防災白書」（内閣府）をもとに国土交通省都市局作成

（3）災害時要援護者の避難支援

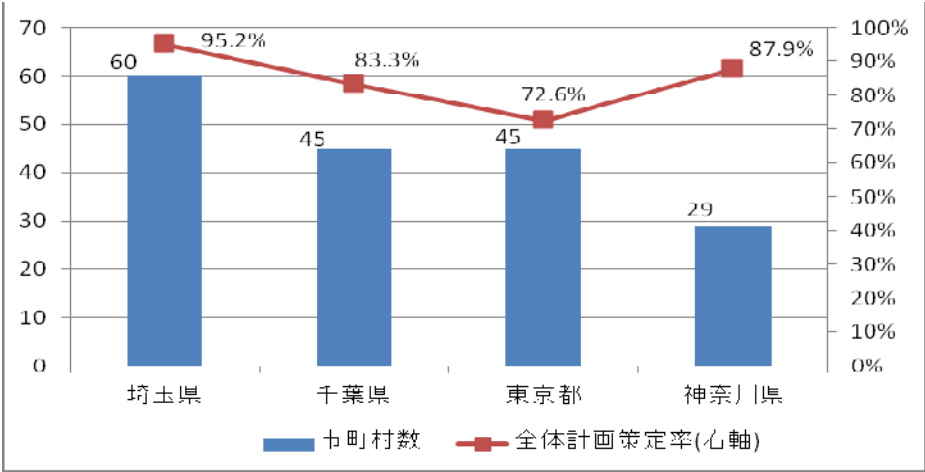
東日本大震災では高齢者や障がい者などの災害時要援護者が多数亡くなられたため、その教訓を踏まえて平成25年に災害対策基本法の改正がなされた。従来は「災害時要援護者の避難支援ガイドライン」（平成18年3月）において、災害時要援護者の避難支援についての全体的な考え方等を全体計画において定めることとしていた。改正災害対策基本法では、市町村における自ら避難することが困難な者であって、その円滑かつ迅速な避難の確保を図るため特に支援を要する「避難行動要支援者」に関する名簿の作成・活用について位置づけており、これを踏まえて策定した「避難行動要支援者の避難行動支援に関する取組指針」（平成25年8月）において、市町村は当該地域における災害特性等を踏まえつつ、避難行動要支援者の避難支援についての全体的な考え方を整理し、地域防災計画に重要事項を定め、その上で、細目的な部分も含め、地域防災計画の下位計画として、従来の全体計画を位置づけ、策定することが適当であるとされた。

従来の全体計画の作成状況を見ると、東京圏の市町村の70%以上で全体計画を作成済みとなっている（図表1-3-7）。

また、都市機能が集積した大都市で大規模地震が発生した場合、多くの帰宅困難者の発生が見込まれる。首都圏では主要駅の周辺地域のうち、7地域において大規模地震が発生した場合における滞在者等の安全確保を図るために必要な退避

経路、退避施設及び備蓄倉庫等の整備等について定めた都市再生安全確保計画又はエリア防災計画を策定済みであり、その他の地域についても計画の策定に向けて検討を行っているところである（図表 1-3-8）。大規模災害発生時の帰宅困難者支援対策は極めて重要であり、今後も引き続き関係者間で連携して当該計画の策定を促進していく必要がある。

図表 1-3-7 災害時要援護者の避難支援対策における全体計画策定状況



注 1：平成 24 年 4 月 1 日現在の状況
 資料：「災害時要援護者の避難支援対策の調査結果(平成 24 年 7 月 3 日)」(消防庁)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-8 帰宅困難者対策協議会による都市再生安全確保計画等策定状況

地域名	策定日
都市再生安全確保計画	
川崎駅周辺地域	平成 26 年 3 月 17 日
横浜都心・臨海地域	平成 26 年 3 月 24 日
新宿駅周辺地域	平成 26 年 3 月 27 日
エリア防災計画 注)	
立川駅周辺地域	平成 25 年 8 月 6 日
北千住駅周辺地域	平成 25 年 12 月 18 日
藤沢駅周辺地域	平成 26 年 1 月 21 日
吉祥寺駅周辺地域	平成 26 年 3 月 24 日

平成 26 年 4 月 1 日時点
 注：都市再生緊急整備地域以外の主要駅周辺地域における都市再生安全確保計画に準じた計画
 資料：国土交通省都市局

(4) BCPの作成

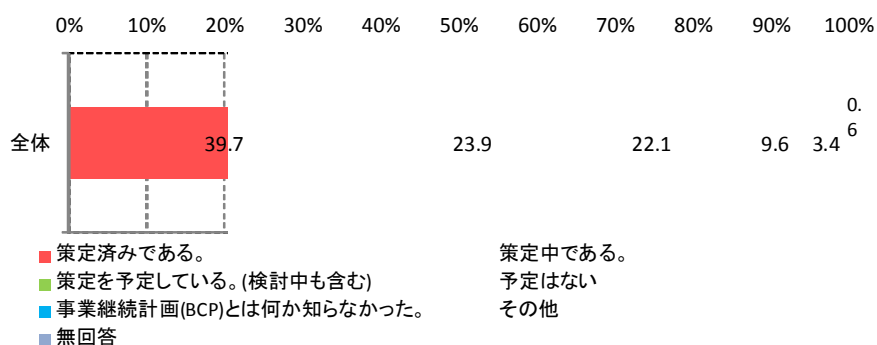
災害時においても重要業務を中断せず、被害を軽減するためには事業継続計画(BCP)の作成が重要である。国のすべての省庁ではBCPを作成済みである。一方、首都直下地震に係る地域に本所・本社・本店が所在する企業に対する調査によるとBCPを策定済み又は策定中であるとした企業は63.6%であった(図表1-3-9)。

図表 1-3-9 中央省庁と民間企業のBCP策定状況

○中央省庁

すべての省庁で業務継続計画を策定済み

○民間企業



注1:調査実施時期は平成23年11月1日～11月18日。

注2:調査対象は業種及び資本金・従業員規模によって分類した「大企業」、「中堅企業」及びこれらを除く「資本金1億円超の企業」。

注3:「首都直下地震に係る地域に本所・本社・本店が所在する企業」数は1,072社のうちの62.5%。

注4:「首都直下地震に係る地域」とは首都直下地震で被害が想定される地域(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)。

資料:「企業の事業継続の取組に関する実態調査について概要(平成24年12月)」(内閣府防災担当)をもとに国土交通省都市局作成。

(5) 臨海部における防災対策

東京湾において、港湾計画により耐震強化岸壁として定め、耐震化を進めることとしていた京浜港の国際海上コンテナターミナル12バースのうち、耐震強化岸壁が整備されているものは4バース(約33%)である(図表1-3-10)。また、耐震強化岸壁が整備済みかつ、コンテナクレーンの耐震/免震化、岸壁背後の臨港道路の耐震化及び臨港道路における緊急輸送道路の指定が全て行われているバースは京浜港においては1バースである(図表1-3-11)。

震災発生後の国際・国内幹線物流を確保するため、国際海上コンテナターミナルや、フェリーターミナル・ROROターミナルの耐震化を計画的に進めることが重要である。特に、京浜港については、国際コンテナ戦略港湾の選定を踏まえ、重点投資により、早急に耐震強化岸壁等の整備を図る必要がある。

図表 1-3-10 京浜港の国際海上コンテナターミナルにおける耐震強化岸壁の整備状況
(2010 年 7 月末現在)

		港湾計画上の耐震岸壁整備数			
			整備済	整備中	未整備
京浜港	東京港	5	3	1	1
	横浜港	6	1	2	3
	川崎港	1	0	0	1
計		12	4	3	5

資料: 国土交通省港湾局資料より同省都市局作成

図表 1-3-11 国際海上コンテナターミナルにおける耐震強化の整備状況

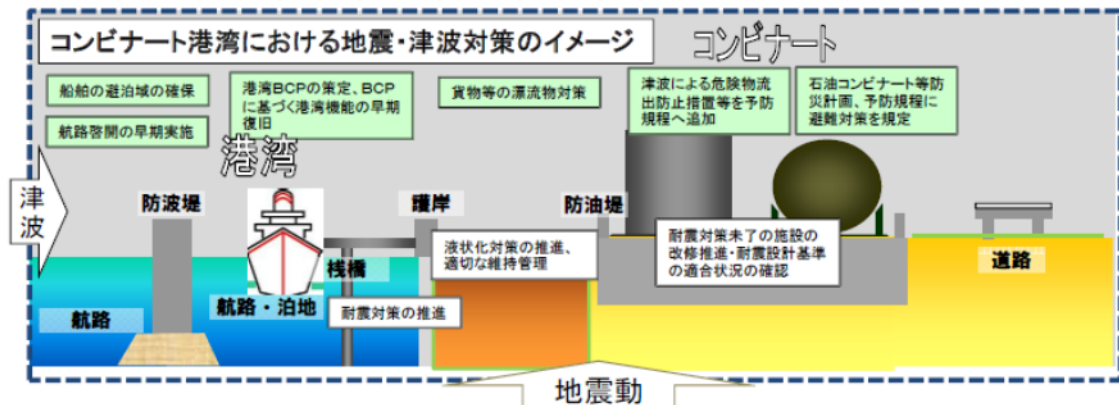
	港湾計画上の耐震岸壁整備数（整備中、整備済含む）	岸壁、クレーン、臨港道路が耐震化済
合計	43 バース	3 バース(7%)
京浜港	12 バース	1 バース(8%)
伊勢湾	6 バース	0 バース(0%)
阪神港	14 バース	1 バース(7%)
北部九州	4 バース	0 バース(0%)
中枢国際港湾	7 バース	1 バース(14%)

資料: 国土交通省港湾局

また、東京湾臨海部では、6カ所の石油コンビナート等特別防災区域が指定されており、その区域における石油の貯蔵量、高圧ガスの処理量等が国内の 20～30%程度を占め、日本有数の工業地帯・地域を形成している。

危険物、高圧ガス等を大量に扱う企業については、法律等に基づき一定の予防対策が講じられている。一方で耐震安全性の基準に未適合の施設も一部残っていることから早期改修を促進するとともに、津波対策を推進していく必要がある(図表 1-3-12)。

図表 1-3-12 コンビナート港湾における地震・津波対策のイメージ



資料:「コンビナート港湾における地震・津波対策について（概要）」（平成 24 年 8 月 2 日
コンビナート港湾における地震・津波対策検討会議）より

第4節 都市の老朽化への対応と大街区化の推進

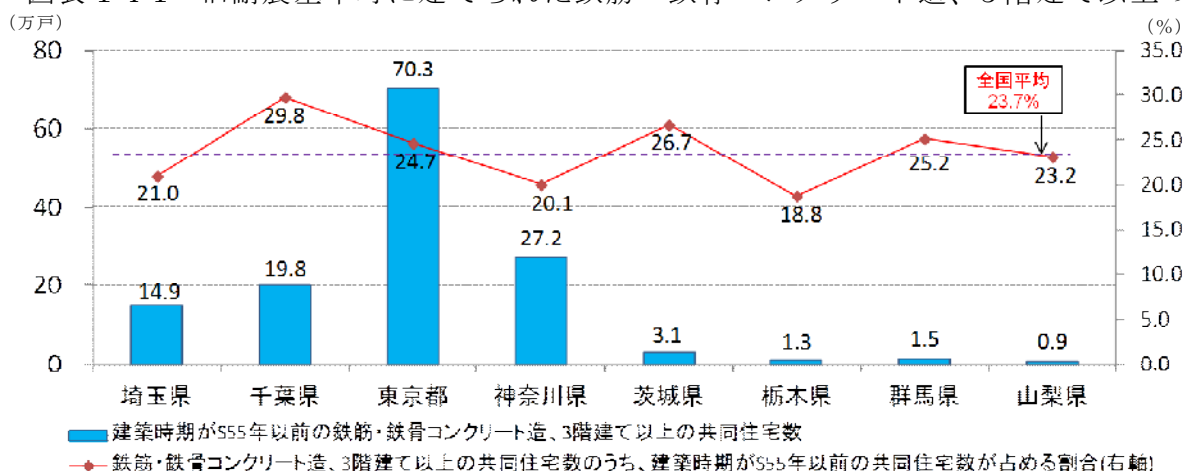
高速道路などの公共インフラは老朽化が進行しており、公共側の財政状況が厳しい中、民間資金を有効に活用することで効率的、効果的に更新を進めていくことが必要である。こうした中、都市再生と一体となった首都高速の再生やREITを通じた資金獲得が課題であり、制度改正とも相まってその実績の増加が期待されている。

また、日本橋・八重洲・京橋地区等の戦災復興区画整理事業等が実施された地区においては、街区の規模が小さく、事業に合わせて建設された建築物が一斉に老朽化する状況が起きており、オフィスビルの中には築後相当年数が経過して更新時期を迎えつつあるものも多い。一方、大都市の国際競争力の強化等に向け、都心部の低未利用地等において、土地の有効高度利用を図り、地域ポテンシャルを生かした都市機能の更新を推進することが必要であり、複数の街区に細分化された土地を集約する大街区化を推進することにより、敷地の一体的利用、老朽化した建築物の更新に合わせ、公共施設の再編を図ることが効果的と考えられる。

1. 首都圏における共同住宅及び公共施設等の老朽化

建築時期が昭和55年以前（旧耐震基準時）である鉄筋・鉄骨コンクリート造、3階建て以上の共同住宅の数は、東京都が約70万戸と突出して多い。また、割合では千葉県や茨城県で高くなっている（図表1-4-1）。東京圏の建築時期が昭和56年以前（旧耐震基準時）である防災拠点となる公共施設等の割合は60%前後であり、全国平均の52%より高く、東京圏では防災拠点となる公共施設等の老朽化が進んでいる（図表1-4-2）。

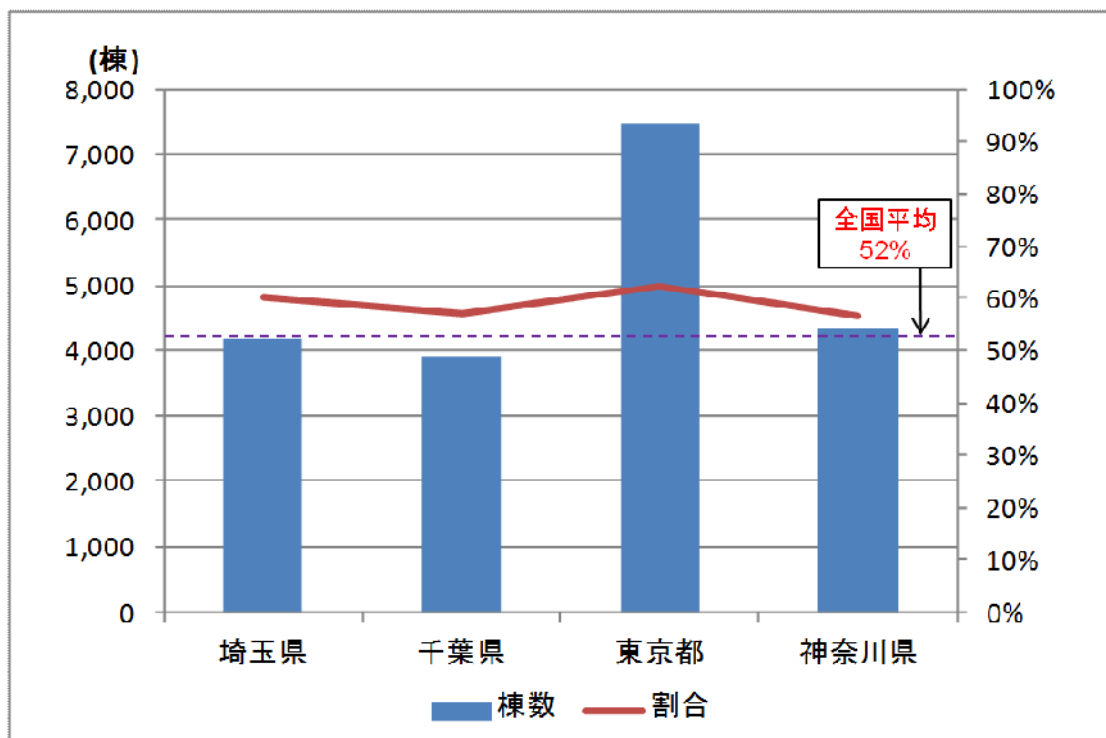
図表1-4-1 旧耐震基準時に建てられた鉄筋・鉄骨コンクリート造、3階建て以上の共同住宅



注：「建築時期がS55年以前の共同住宅数」に「建築時期が不詳」の共同住宅数は含まれていない。

資料：「平成20年住宅・土地統計調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-4-2 旧耐震基準時に建てられた防災拠点となる公共施設等



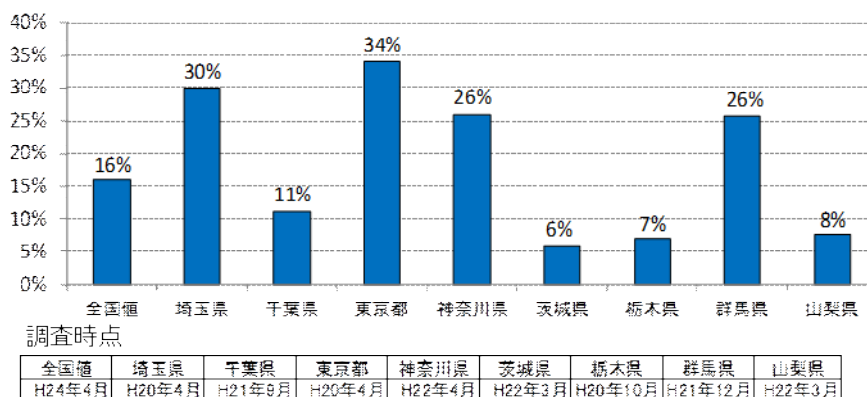
注：防災拠点となる公共施設等とは「地方公共団体が所有又は、管理している公共施設等（公共用及び公用の建物：非木造の2階建以上又は延べ床面積 200 ㎡超の建築物）全体のうち、災害応急対策を実施するに当たり拠点（防災拠点）となる施設」。

資料：「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果(平成 24 年 11 月 30 日)」(消防庁)をもとに国土交通省都市局作成。

2. インフラの老朽化とその対応

首都圏では、戦後の高度経済成長期を中心に大量に整備・蓄積されてきた社会資本の老朽化が懸念されている。各都県が管理する道路橋梁のうち、建設後 50 年を超えた道路橋の割合をみると、東京都 34%、埼玉県 30%、神奈川県 26%、群馬県 26%と全国平均（16%）を上回っている（図表 1-4-3）。

図表 1-4-3 建設後 50 年を経過した橋梁が占める割合



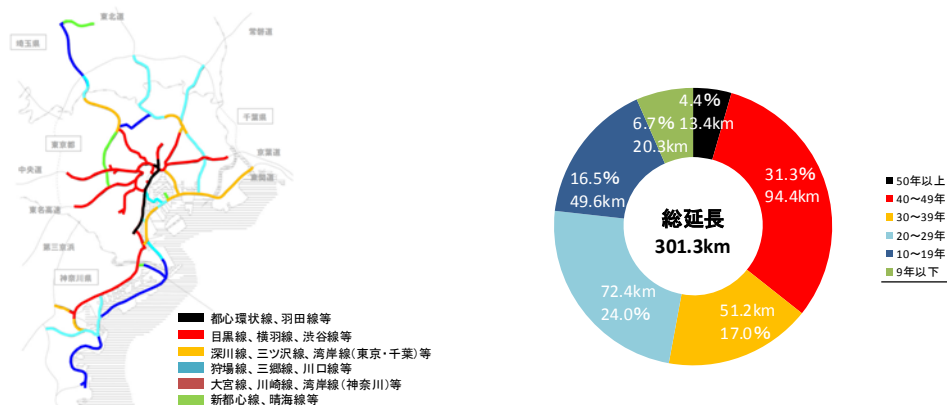
注 1： 千葉県は橋長 2m 以上の道路橋、栃木県、茨城県は橋長 15m 以上の道路橋が調査対象。その他の都県は出典資料に記載なし。

注 2： 「全国値」は平成 24 年 4 月 1 日時点の高速自動車道、一般国道、主要地方道、一般都道府県道、市町村道に存する橋長 2m 以上の道路橋数のうち、建設後 50 年を超えた道路橋数が占める割合(建設年度が「不明」の橋梁は除く)。

資料： 「道路構造物の適切な管理のための基準類のあり方と調査の背景(平成 25 年 1 月)」(道路メンテナンス技術小委員会)、「埼玉県橋梁長寿命化修繕計画(平成 22 年 1 月)」(埼玉県)、「千葉県橋梁長寿命化修繕計画(平成 22 年 3 月)」(千葉県)、「橋梁の管理に関する中長期計画概要版(平成 21 年 3 月)」(東京都)、「神奈川県橋りょう長寿命化修繕計画(平成 22 年 3 月)」(神奈川県)、「茨城県の橋梁長寿命化修繕計画(平成 22 年 3 月)」(茨城県)、「栃木県橋梁長寿命化修繕計画」(栃木県)、「群馬県橋梁長寿命化計画(平成 22 年 10 月)」(群馬県)、「山梨県橋梁長寿命化実施計画(平成 22 年 3 月)」(山梨県)をもとに国土交通省都市局作成。

また、首都高速道路の総延長約 300km のうち、経過年数 40 年以上の構造物が約 4 割(約 110km)、30 年以上が約 5 割(約 159km)を占めており、老朽化が進展している(図表 1-4-4)。

図表 1-4-4 首都高速道路の現況



開通からの経過年数(H25.12 時点)

開通からの経過年数比率(H25.12 時点)

資料：首都高速会社 HP 資料より作成

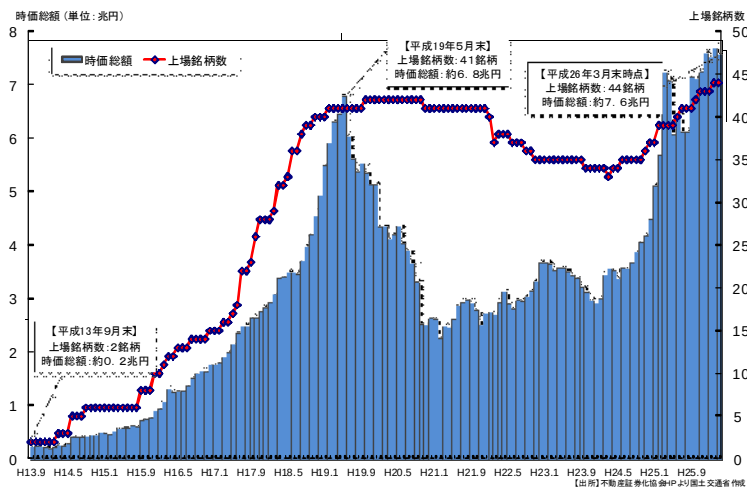
インフラのストックは、高度成長期に急速に整備されたため、更新時期が一斉に迫ってきている。一方で、厳しい財政制約の現状の下、公共側のインフラの投資は抑えられている。

今般の道路法改正に伴う立体道路制度の適用事例の拡大や、平成 26 年 3 月末で時価総額 7 兆円を超える J-REIT などの多様な資金及び民間の知恵の積極的な活用による適正なアセットマネジメントは、十分な社会資本サービスを提供しつつ、事業機会を民間に広げていく効果が期待されるため、今後の効率的、効果的なインフラ更新に当たっては、こうした民間事業者との連携や民間資金のより積極的な活用が重要である(図表 1-4-5、6)。

図表 1-4-5 都心環状線の周辺と上部空間の高度利用イメージ



図表 1-4-6 J-REITの時価総額と上場銘柄数

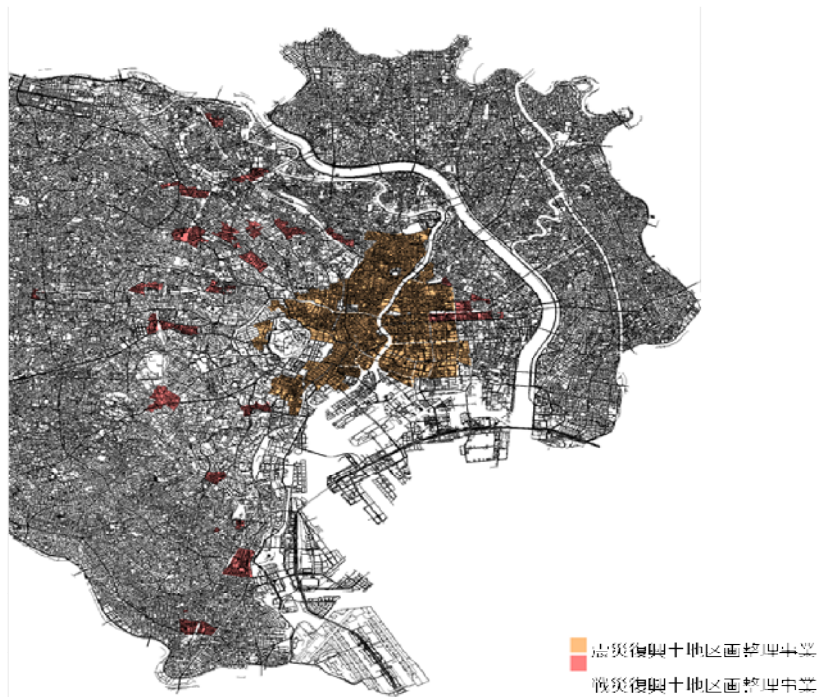


資料：国土交通省土地・建設産業局

3. 大街区化の推進

我が国の主要都市中心部の多くは、戦災復興土地区画整理事業等により街区が形成されており、現在の土地利用や交通基盤、防災機能に対するニーズ等に対して、街区の規模や区画道路の構造が十分には対応していない（図表 1-4-7）。

図表 1-4-7 東京都区部の震災・戦災復興区画整理施行地区

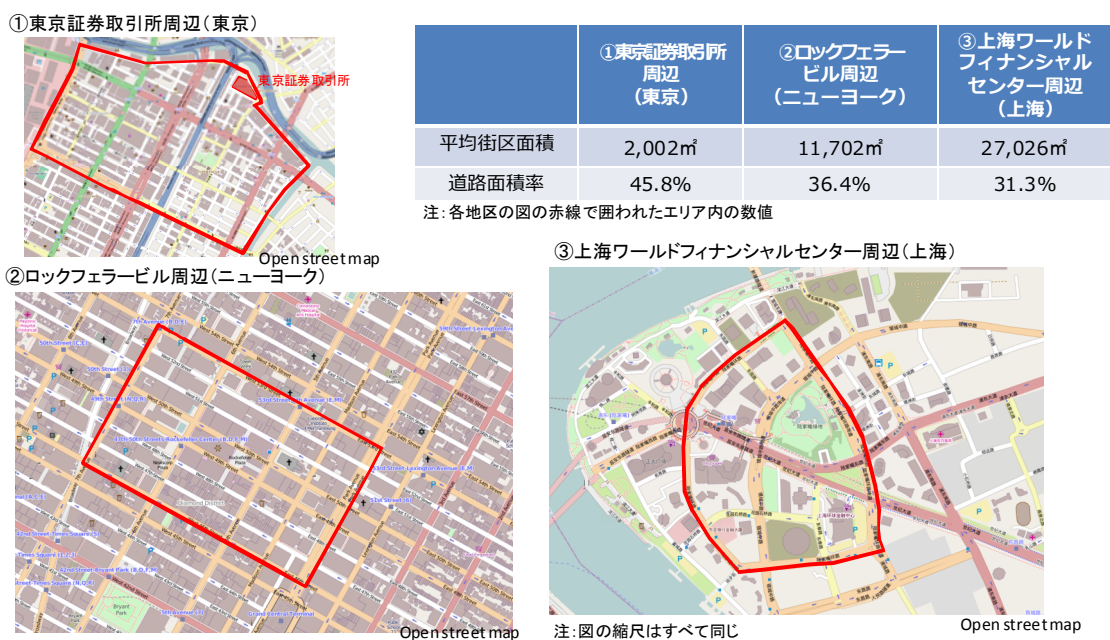


資料：国土交通省都市局

「国土地理院の基盤地図情報 縮尺レベル 2500 を使用」

東京証券取引所周辺と海外主要都市との街区の状況を比較すると、東京証券取引所周辺では道路面積率は大きいものの、街区の平均面積は小さい（図表 1-4-8）。

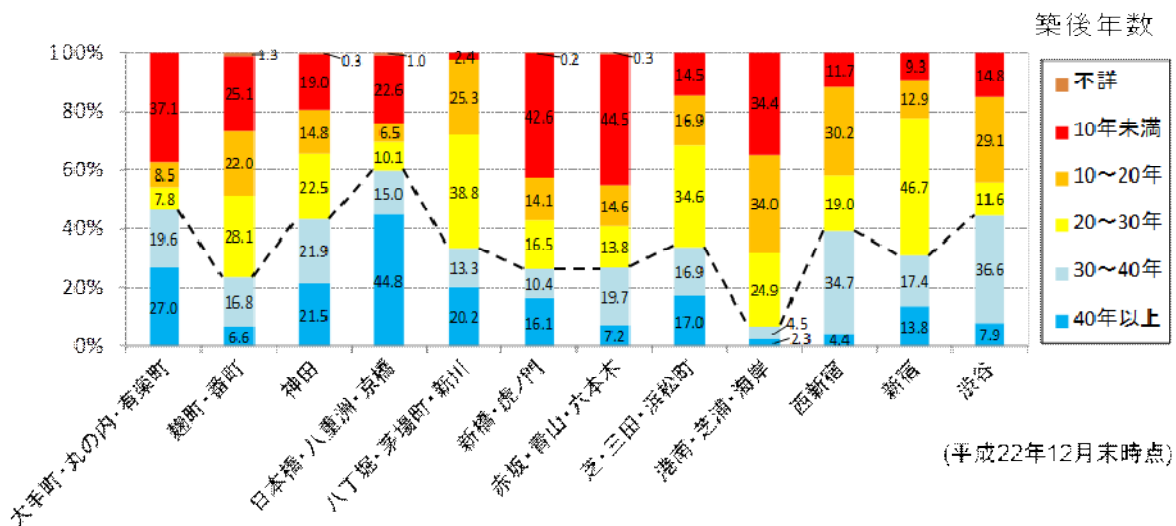
図表 1-4-8 海外主要都市との街区の比較



資料：国土交通省都市局

また、東京都区部のオフィスビルの老朽化状況を見ると日本橋・八重洲・京橋地区等では築後年数の長いビルの割合が他地区と比べて大きい（図表 1-4-9）。

図表 1-4-9 東京都区部のオフィスビルの築後年数



注1：「オフィスビル」は延床面積 5,000 ㎡以上が調査対象。

注2：「オフィスビルの築後年数別割合」は当該地区において「当該築後年数を経過したオフィスビルの延床面積の合計(㎡)/当該地区に立地するオフィスビルの延床面積(㎡)の合計」である。

資料：「全国オフィスビル調査(平成 22 年 12 月)」(一般財団法人日本不動産研究所)をもとに国土交通省都市局作成。

一方で、近年竣工した、環境性能や防災性能に優れておりオフィス立地や集客力で強い競争力を持つビルは、大きな敷地に整備されており、複数の街区に細分化された土地の集約・整形等の大街区化により、このようなビルの立地が可能となる（図表 1-4-10）。

図表 1-4-10 大きな建築面積を有するビル

	東京ミッドタウン・タワー 所在地: 港区 竣工年: 平成19年 基準階床面積: 3,326㎡ 建築面積: 6,288㎡		渋谷ヒカリエ 所在地: 渋谷区 竣工年: 平成24年 基準階床面積: 2,215㎡ 建築面積: 8,314㎡		大手町フィナンシャルシティサウスタワー 所在地: 千代田区 竣工年: 平成24年 基準階床面積: 2,422㎡ 建築面積: 9,347㎡
	新丸ノ内ビルディング 所在地: 千代田区 竣工年: 平成19年 基準階床面積: 2,900㎡～3,200㎡ 建築面積: 7,557㎡		JPタワー 所在地: 千代田区 竣工年: 平成24年 基準階床面積: 2,700㎡～3,200㎡ 建築面積: 8,491㎡		虎ノ門ヒルズ 所在地: 港区 竣工年: 平成26年 基準階床面積: 約3,400㎡ 建築面積: 約9,300㎡

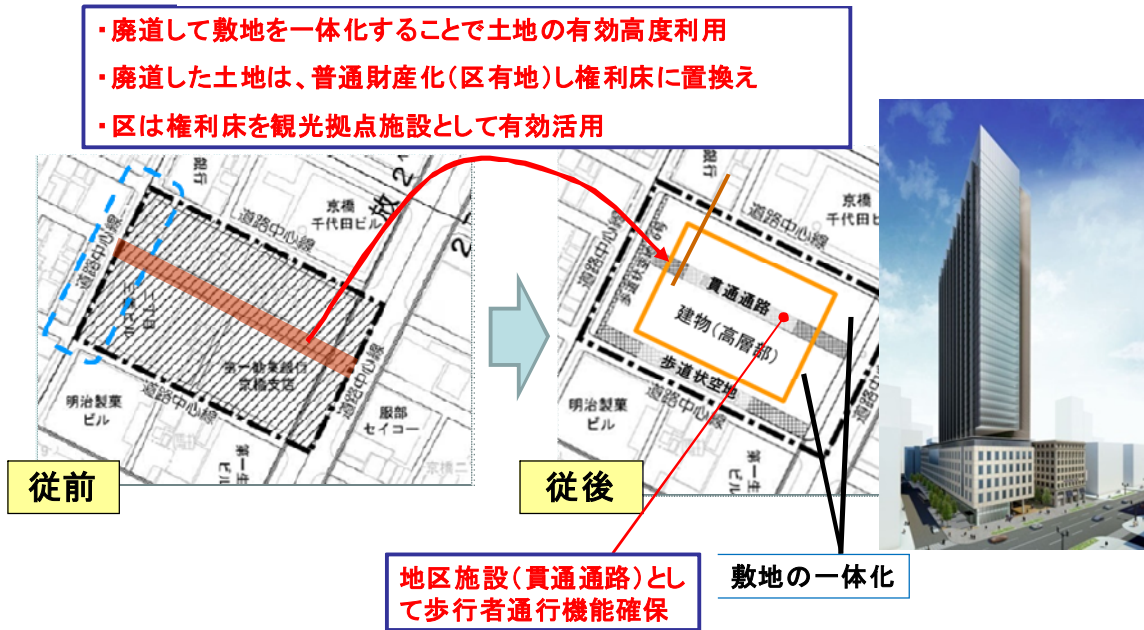
注 1: 「虎ノ門ヒルズ」は「基準階貸室面積」を記載。

注 2: 「大手町フィナンシャルシティサウスタワー」の建築面積には、ノースタワーの建築面積も含まれている。

資料: 「三井不動産オフィスビル検索 <http://www.mitsuifudosan.co.jp/office/search/init.php>」(三井不動産株式会社)、「三菱地所オフィス情報 <http://office.mec.co.jp/>」(三菱地所株式会社)、「東急のオフィス・ビル情報 <http://www.t-build.com/build/>」(東京急行電鉄株式会社)、「OFFICE 虎ノ門ヒルズ <http://toranomonhills.com/ja/project/office/>」(森ビル株式会社)、「建築物環境計画書制度 <http://www7.kankyo.metro.tokyo.jp/building/index.html>」(東京都環境局)をもとに国土交通省都市局作成。

大街区化の事例として、中央区京橋二丁目西地区では、区道で分かれていた 2 つの街区を一体化し、東京駅前地域の先導プロジェクトとして国際競争力を高める機能更新を図っている（図表 1-4-11）。

図表 1-4-11 中央区京橋二丁目西地区の事例



資料：国土交通省都市局

国土交通省では、大都市の国際競争力の強化等、今日の土地利用ニーズを踏まえた土地の有効高度利用等を図るため、「大街区化ガイドライン」及び「まちづくり推進のための大街区化活用にかかる執務参考資料」に基づき、複数の街区に細分化された土地を集約し、敷地の一体的利用と公共施設の再編を図る大街区化の取組みを推進している。

第5節 首都圏の人口移動と居住傾向の現状と地域活性化の推進

首都圏への人口流入は戦後のピーク時に比べれば規模は縮小しているものの、依然継続しており、東京駅から40km圏内の駅1km圏内において人口が増加している。人口減少・少子高齢化社会の進展下でも東京圏は首都圏さらには日本を引っ張る役割を担うものの、日本全体の人口が減少する中で特に社会動態により東京圏への人口の集積傾向が強まることは決して好ましい状況ではなく、首都圏周辺部さらには日本の地方における効果的な地方活性化施策を講じ、各々の拠点都市への人口の定着を図ることが課題となっている。

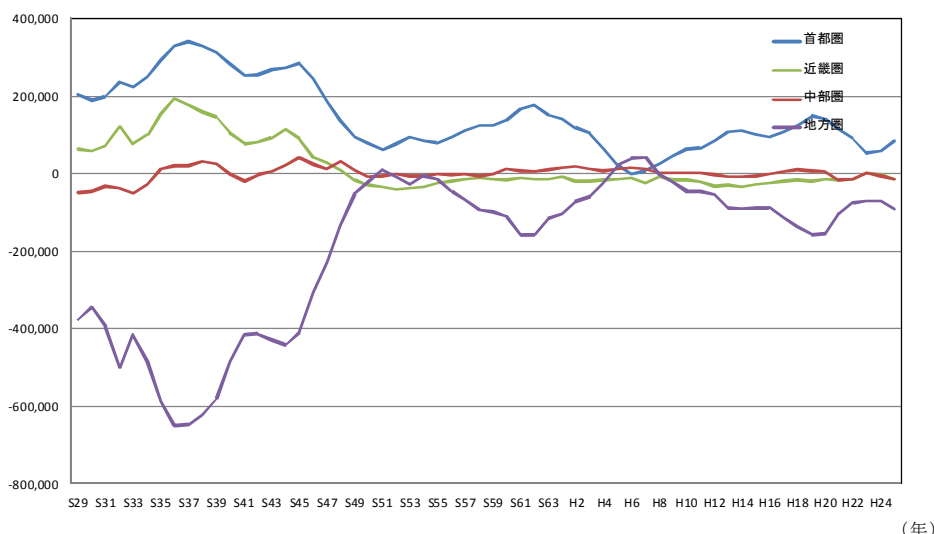
また、首都圏においても人口増減の地域差があり、特に首都圏周辺部では全国平均並に高齢化が進展しており、介護施設の整備等の高齢者支援施策が課題となっている。

1. 首都圏への人口流入の現状

首都圏への人口流入は昭和30年代後半、昭和60年代、平成10年代後半の3回のピークがあり、最も人口が流入した昭和37年の33.9万人に対し平成25年は8.5万人と4分の1程度となったが、依然として人口流入は継続している（図表1-5-1）。

首都圏、とりわけ東京圏は日本全体を牽引する重要な役割を担っており、国際競争力を確保、維持する観点から、人口の誘引も避けられない面はあるものの、日本全体の人口が減少する中で特に社会動態により東京圏への人口の集積傾向が強まることは決して好ましい状況ではなく、首都圏周辺部さらには日本の地方の拠点都市への人口の定着という観点からは地方が活力を保持すべく、効果的な地方活性化施策を展開することが課題となっている。

図表 1-5-1 大都市圏の人口流出入
(人)



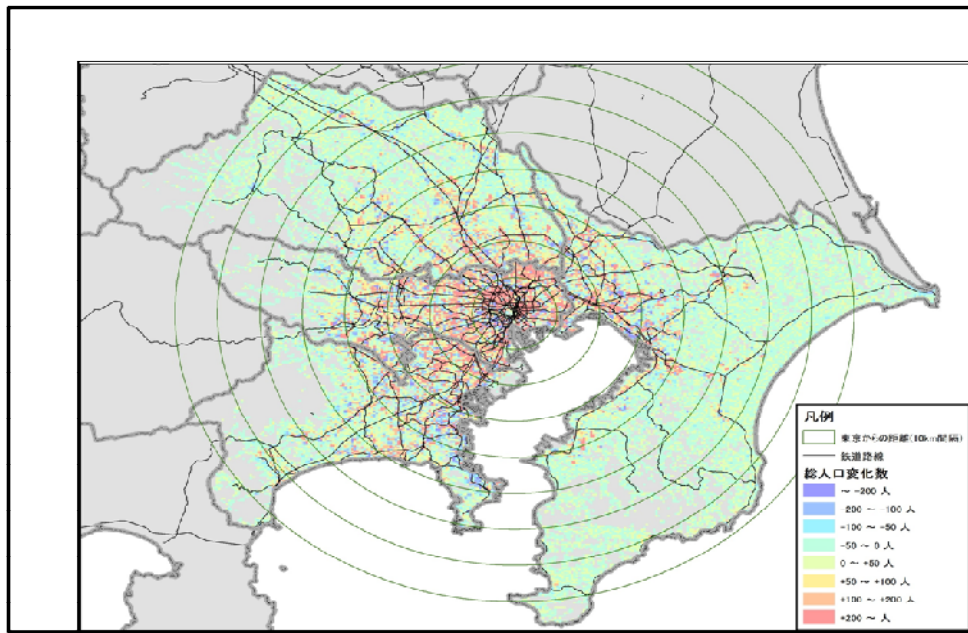
注：人口流出入数は住民基本台帳移動報告による各年の都道府県間の転入者数と転出者数の差を圏域ごとに国土交通省で集計したもの。

資料：「住民基本台帳移動報告」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

2. 首都圏の人口変化

平成 17 年から平成 22 年の首都圏の人口変化をみると、首都圏周辺部の広い地域で人口が減っている状況となっている。都心部では人口が増加しているが、都心近傍でも大きく人口が減少している地区があり、千葉、埼玉、神奈川においても人口集積地の郊外エリアでは大きく人口が減少している現象が見られている（図表 1-5-2）。

図表 1-5-2 東京圏の人口変化（H17-H22）

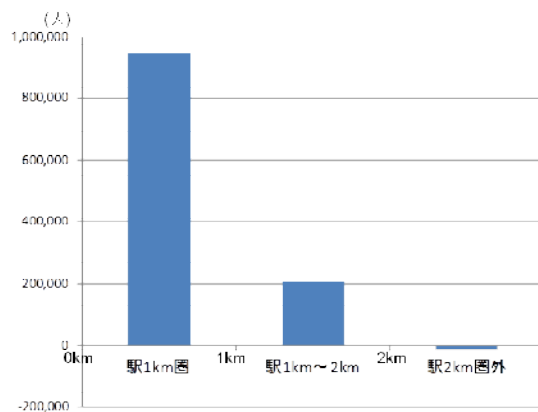


注：人口変化数は平成22年国勢調査の500mメッシュ人口から平成17年国勢調査の500mメッシュ人口を引いた数。
資料：平成22年「国勢調査（総務省）」を元に国土交通省都市局作成。

平成 17 年から平成 22 年の東京圏内の駅からの距離別の転出入をみると、転入となるエリアは駅 1 km 圏で 82%、駅 1 km-2 km 圏で 18%であり、転入のほとんどが駅 1 km 圏内となっている（図表 1-5-3）。

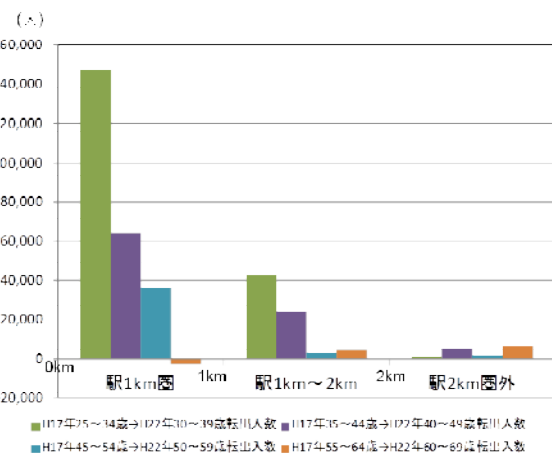
持ち家割合が高まってくる 30 歳代以上の年代別に見ると、他の年代と異なり、60 歳代は駅 1 km 圏で転出し、駅 2 km 圏外で転入が多くなっている（図表 1-5-4）。

図表 1-5-3 駅からの距離別転出入状況
(H17-H22)



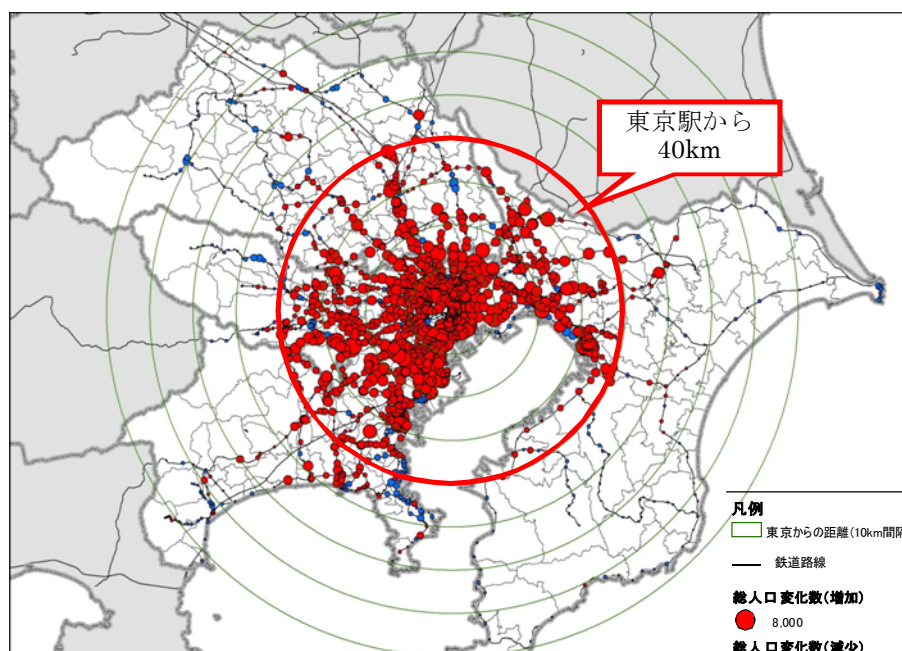
注: 年代別の人口は平成17年国勢調査及び平成22年国勢調査の結果から期間中の死亡率を考慮し、国土交通省で算出。
資料: 「国勢調査」(総務省)と国土交通省都市局作成。

図表 1-5-4 駅からの距離別年代別
転出入状況 (H17-H22)



首都圏で平成17年から平成22年にかけて駅1km圏内の人口が増加しているのは、ほとんどが東京駅から40km圏域内となっている(図表1-5-5)。

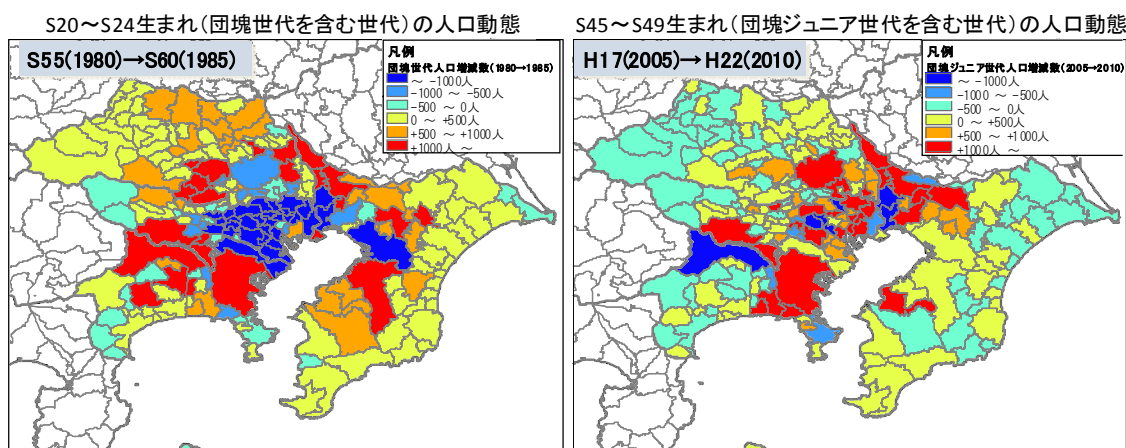
図表 1-5-5 駅1km圏の総人口変化数 (H17-H22)



資料: 「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成

また、昭和20~24年生まれの世代(団塊世代を含む世代)の30歳代(30~34歳時から35~39歳時)の人口動態を見ると、都心では減少が多く郊外の増加が目立ったが、昭和45~49年生まれの世代(団塊ジュニア世代を含む世代)の30歳代では、郊外での増加もあるものの、団塊世代に比べて都心での増加が目立つ(図表1-5-6)

図表 1-5-6 団塊世代と団塊ジュニア世代の30～34歳→35～39歳の人口動態



注：人口変化数は昭和55年、昭和60年、平成17年及び平成22年の国勢調査の結果から期間中の死亡数を考慮し、国土交通省都市局で算出。

資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

3. 首都圏周辺部における高齢化の進行

都心から概ね40km以上離れている周辺4県における高齢者の割合の経年変化は、全国平均とほぼ同様の傾向を示し、全国平均よりも低い値で推移している東京都及び近隣3県よりも、高齢化が進んでいる状況となっている（図表1-5-7）。

このことは、若年層は通勤、通学に至便な都心近傍の鉄道駅の徒歩圏内への移動傾向を示しており、首都圏周辺部の都心から離れたエリアでは若年層の転出により高齢化が進展していることを示すものとなっている。

図表 1-5-7 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60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
0～14歳人口	全国	21.5	18.2	15.9	14.6	13.7	13.1
	首都圏	21.1	17.3	15.0	13.8	13.1	12.6
	東京都	18.0	14.6	12.7	11.8	11.3	11.2
	近隣3県	22.6	18.1	15.6	14.3	13.7	13.1
	周辺4県	22.5	19.3	16.9	15.3	14.3	13.5
15～64歳人口	全国	68.2	69.5	69.4	67.9	65.8	63.3
	首都圏	70.2	72.3	72.6	71.1	68.5	65.7
	東京都	73.0	74.1	73.9	72.0	69.1	67.3
	近隣3県	69.9	72.9	73.5	72.0	69.1	65.7
	周辺4県	66.7	68.0	68.1	67.1	65.7	63.1
65歳以上人口	全国	10.3	12.0	14.5	17.3	20.1	22.8
	首都圏	8.6	10.0	12.2	15.0	17.9	20.8
	東京都	8.9	10.5	13.0	15.8	18.3	20.1
	近隣3県	7.5	8.8	10.8	13.6	16.9	20.5
	周辺4県	10.9	12.6	15.0	17.5	20.0	22.7

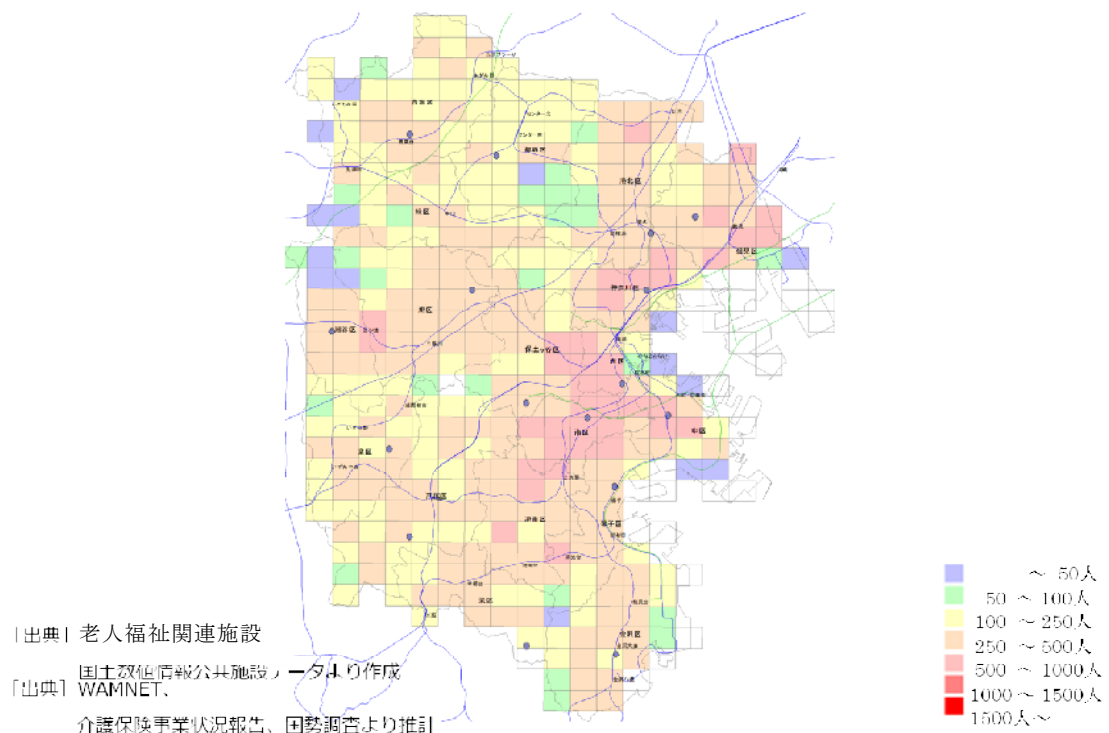
注：内訳の合計が100％とならないのは、数値の四捨五入の関係及び人口割合の分母である「総人口」に「年齢不詳」を含むことによる。

資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

図1-5-8において、横浜市を例として要介護者数と老人福祉関連施設の分布を示しているところ、必ずしも要介護者の多いゾーンに老人福祉関連施設が立地し

ておらず、今後、介護施設の整備等が必要となると想定される状況となっている。
首都圏周辺部においては都心部以上に高齢化が進展しており、介護施設の整備等
の高齢者支援施策の展開が課題となっている。

図表 1-5-8 要介護者数と老人福祉関連施設の分布（横浜市）



資料：国土交通省都市局

第6節 東京湾の利用の状況と環境再生の推進

東京湾沿岸域は、海域や埋立地等の活用により、これまで首都圏の経済社会の発展、国際交流の進展、市民生活の向上に寄与してきた。沿岸域についてはそのポテンシャルを将来にわたって発揮させられるような利用が、沿岸陸域については、羽田空港の機能強化、国際コンテナ戦略港湾としての京浜港の整備等の産業や港湾物流機能等の既存集積の活用・高度化、東京湾臨海部の基幹的広域防災拠点の整備、湾岸エリアの宅地開発等の土地利用の転換による大都市のリノベーションの活用、交通基盤施設整備等利便性の向上による新たなニーズの掘り起こし等が進められている。

また、東京湾沿岸域においては、古来より豊かな漁場として利用されてきたが、後背地の人口や産業の集中・集積に伴う環境負荷の増大や沿岸域の埋立による干潟・浅場等の消失による富栄養化が進み、環境への影響が顕在化するようになってきた。今後も生産性の高い漁業空間、安全で快適な海洋性レクリエーション空間等海洋空間として利用するため、広域的、総合的な視点に立ち、国土保全や自然環境の保全及び良好な環境の創造に努めるなど東京湾の環境再生が課題となっている。

そこで、東京湾を自然と共生した首都圏にふさわしい水域とするため、平成13年の都市再生プロジェクト第三次決定を受けて組成された東京湾再生推進会議により平成15年度から平成24年度までの期間の「東京湾再生のための行動計画(第一期計画)」に基づき、下水道の整備等による陸域汚濁負荷削減、浚渫土砂の埋め戻し、生物共生型護岸の整備等による海域における環境改善対策等の取組を行い、一定の成果をあげた。平成25年度からは第二期計画に基づく東京湾の環境再生の取組が開始されており、今後も多様な主体からの参画を促し、長期にわたる取組の継続が課題となっている。

1. 東京湾の利用の状況

東京湾岸に位置する羽田空港（東京国際空港）では、発着容量の拡大、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るため、平成22年10月に4本目の滑走路の供用を開始するとともに、首都圏の国際航空需要に対応するため平成24年より国際線地区の拡張に着手し、平成26年3月には拡張部分の供用を開始した（図表1-6-1）。

図表 1-6-1 羽田空港における取り組み



資料：羽田空港国際線旅客ターミナル完成予想図（提供：東京国際空港ターミナル株式会社）

また、東京湾を利用した貨物輸送に目を転じると、我が国に輸出入されている貨物は重量ベースで 99.8%（金額ベース 79.7%）が港を経由して運ばれている。また金額ベースにおけるコンテナ輸送の割合は 40.0%に上り、その貨物は食料品や衣類など我々の生活に直結するものが多い（図表 1-6-2）。

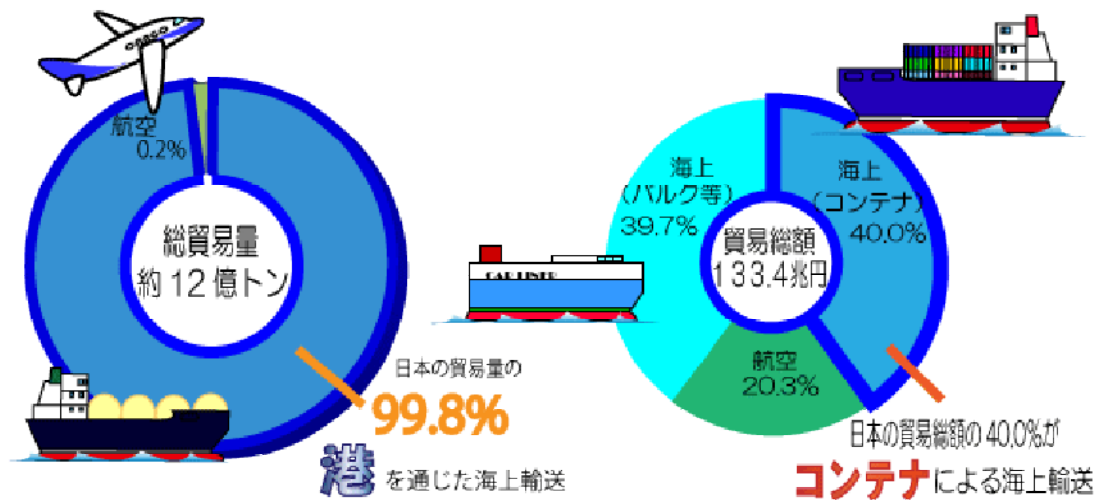
一方、効率化の観点から世界的にコンテナ船の大型化が進展しており基幹航路（欧州・北米とアジアを結ぶ航路）における寄港地の集約が進み、我が国に輸出入される貨物のトランシップ率が増加している（図表 1-6-3）。

国際基幹航路の我が国への寄港が少なくなると、輸送時間・輸送コストの増加、海外トランシップ港での積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みリスクが増加することから日本国内での産業立地条件の維持・向上には、国際基幹航路の維持・拡大が重要である。

そこで、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上及び我が国経済の国際競争力を強化し、雇用と所得を維持・創出することを目的として、平成 22 年 8 月に京浜港（横浜港、川崎港、東京港）が国際コンテナ戦略港湾に選定された。

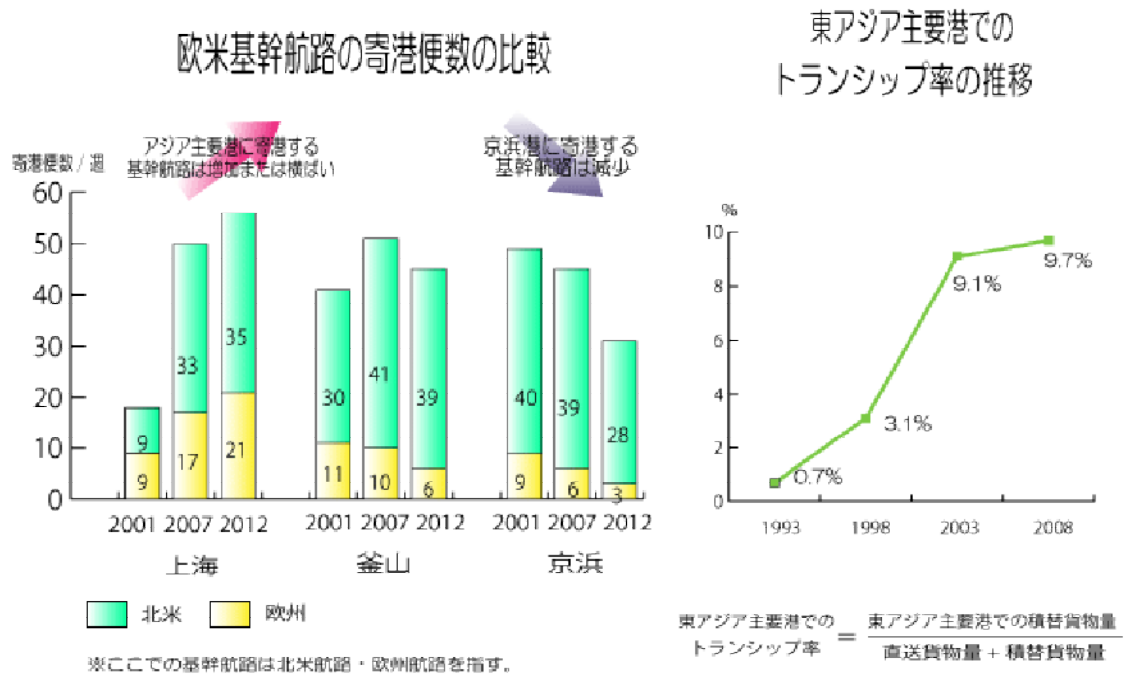
京浜港では、東京港中央防波堤外側コンテナふ頭（Y2, 3）及び横浜港南本牧ふ頭（MC3, 4）において、東アジアの国際ハブポートの実現に向けてコンテナ船の大型化に対応できる大水深の大規模コンテナターミナル整備を進めている（図表 1-6-4、5）。

図表 1-6-2 我が国の貿易における港湾の役割



資料：国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

図表 1-6-3 基幹航路の寄港便数の比較及びトランシップ率の推移



資料：国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

図表 1-6-4 東京港中央防波堤外側コンテナふ頭（Y2）整備箇所



資料：国土交通省関東地方整備局東京港湾事務所

図表 1-6-5 横浜港南本牧ふ頭（MC3, 4）整備箇所



航空写真:2013年2月撮影

資料：国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

さらに、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東京湾臨海部において行っており、内閣府等との運用体制の強化を進めつつ、災害応急対策に係る連絡調整を迅速かつ的確に実施するための拠点として、東扇島地区は平成 20 年度に供用を

開始し、有明の丘地区は平成 22 年 7 月に東京臨海広域防災公園の供用を開始した（図表 1-6-6）。

図表 1-6-6 東京湾臨海部基幹的広域防災拠点施設概要

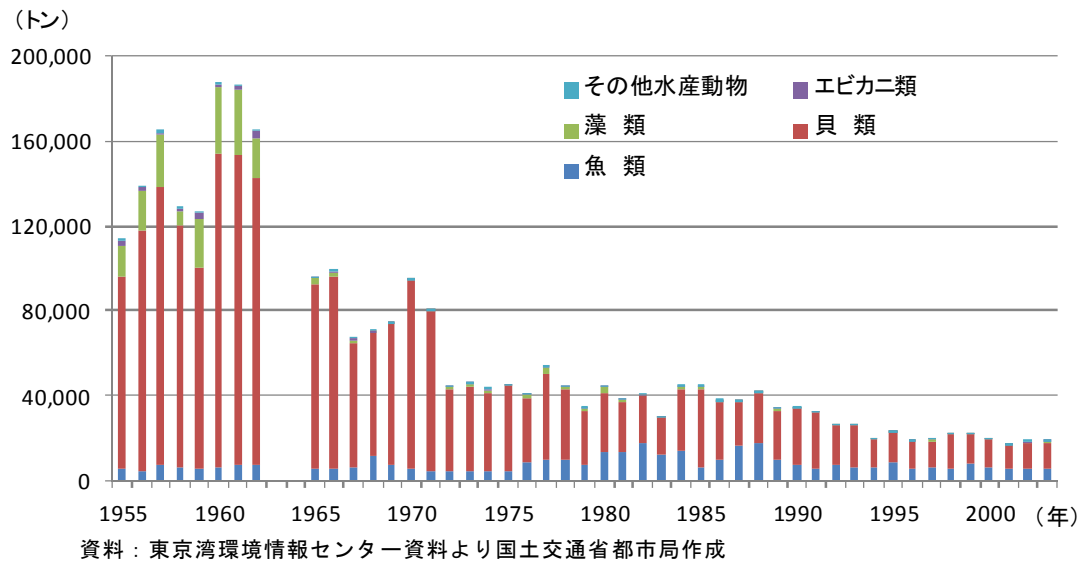


資料：内閣府政策統括官（防災担当）

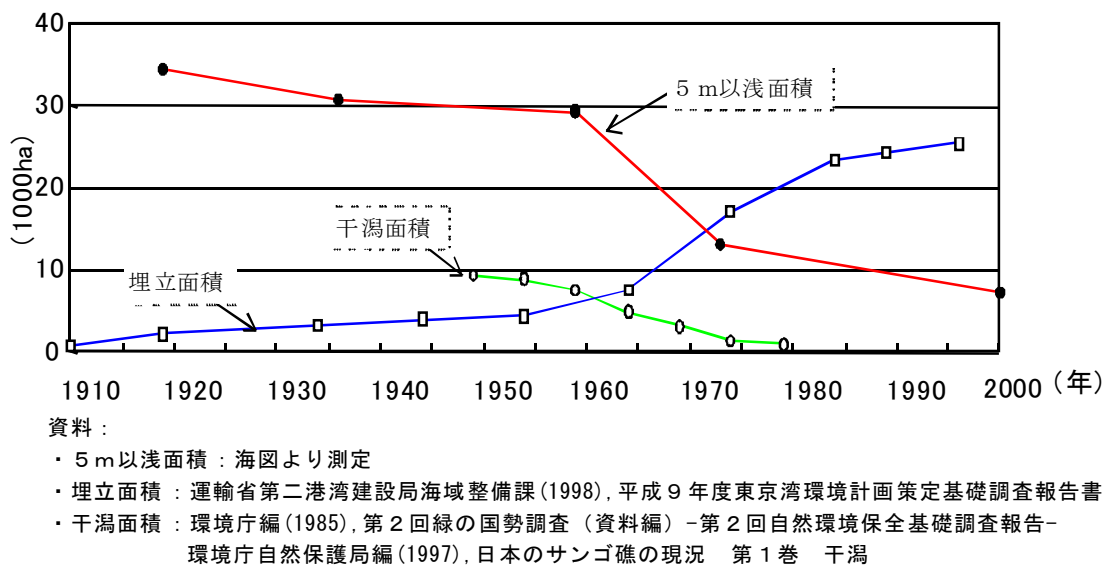
一方で、東京湾は古来より江戸前として漁業生産の場に利用されており、1960年には約19万トンの漁獲量を記録したが、その後は減少に転じ、1970年代初頭には約4万トン台まで激減した。その後も漸減傾向は続き、現在では2万トン弱の水準となっている（図表 1-6-7）。

その一因として、戦後の高度成長期から沿岸部の埋立が急速に進行し、主な漁場であった水深5m以浅の干潟・浅場が失われてきたこと（図表 1-6-8）、夏期に湾奥で常態化している貧酸素水塊の形成、人口集積が進んだ後背地から流入する窒素・りん等による汚濁負荷等が挙げられている。

図表 1-6-7 東京湾内の魚介類漁獲量



図表 1-6-8 東京湾内の埋立面積、干潟面積、5m以浅の海域面積の推移



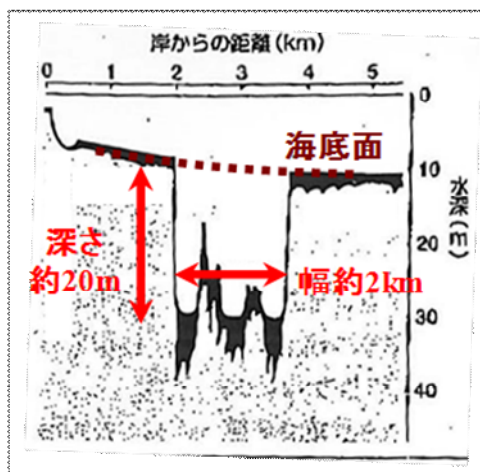
2. 環境再生の推進

都市再生プロジェクト第三次決定(平成13年12月)を受けて、平成14年2月に関係省庁及び7都県市(平成24年度末時点ではさいたま市と横須賀市が加入して9都県市)が東京湾再生推進会議を設置し、後背地に大きな人口集積を有する閉鎖性海域の東京湾を、生態系を回復し多くの生物が棲みやすく、自然と共生した首都圏にふさわしい水域とするため、平成15年3月に10カ年計画として「東京湾再生のための行動計画(第一期)」をとりまとめ、平成15年度から同計画に基づき以下の取組が行われてきた。

（浚渫土砂等の有効活用）

東京湾奥部においては、過去の大規模な土砂採取の跡である深掘部が点在している。深掘り部は、青潮発生の原因の一つと考えられている貧酸素水塊の発生場所となっているため、湾内の港湾整備等により発生した浚渫土砂を、埋め戻しに活用している（図表 1-6-9、10）。

図表 1-6-9 深掘り部の断面図



資料：国土交通省港湾局

図表 1-6-10 東京湾の青潮

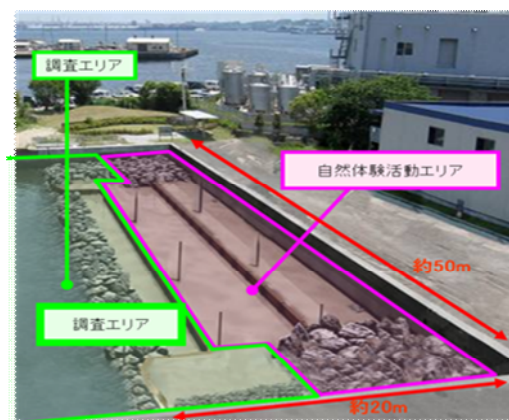


資料：国土交通省港湾局

（生物共生型護岸の整備）

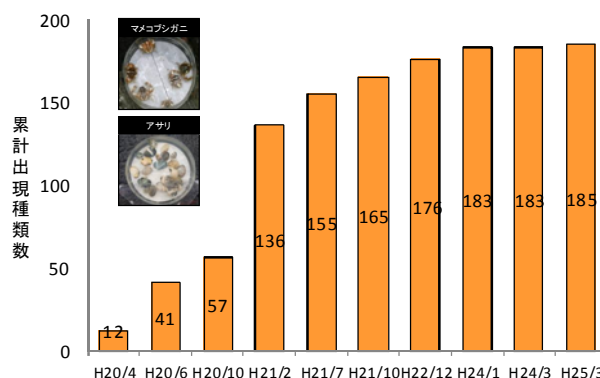
横浜港において、階段状の人工干潟・磯場（潮彩の渚）（図表 1-6-11）の整備を推進しているところであり、生物種が着実に増加し（図表 1-6-12）、良好な生物生息環境の場として、研究機関等との連携による環境改善効果の検証やNPO等による自然体験活動・環境学習活動の実践の場となっている。

図表 1-6-11 潮彩の渚



資料：国土交通省港湾局

図表 1-6-12 横浜港において確認された生物種類の推移



資料：国土交通省港湾局

東京港運河域における護岸整備にあたり、水生生物に配慮したミニ干潟やカ

ニ護岸等の整備を実施。潮だまりでは、ハゼ、ウナギ、エビ等多数の幼稚魚が確認され、また環境学習の場としても活用されている（図表 1-6-13、14）。

図表 1-6-13 堀込み式の潮だまり



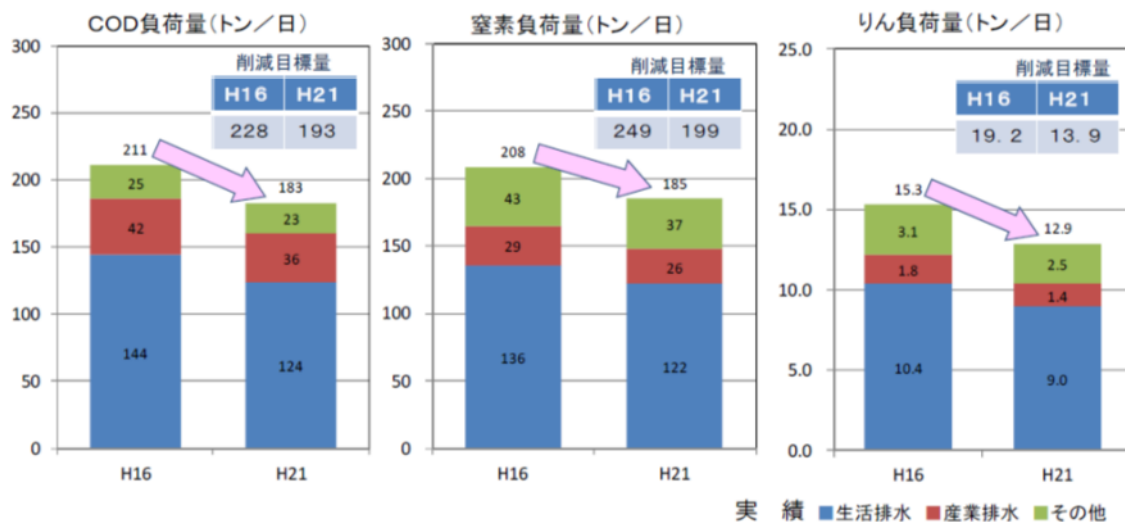
図表 1-6-14 市民参加型の生き物調査



資料：東京都港湾局、国土技術政策総合研究所

平成 24 年度が第一期行動計画の最終年度であったことから、平成 25 年 5 月に、東京湾再生推進会議は、これまでの取組状況とその分析・評価をとりまとめた。その中で、陸域では発生汚濁負荷量は着実に減少し、海域では再生された浅場や干潟で生物の生息が確認されるなど、取組を実施したエリアで一定の成果がみられたことが報告されている（図表 1-6-15）。

図表 1-6-15 第一期行動計画の取組の成果



資料：東京湾再生推進会議事務局資料より

また、第一期では陸域からの発生汚濁負荷量の減少など一定の成果がみられたものの、目標達成指標である「湾内の底層 D0」に明らかな改善傾向が認められなかったことを踏まえ、第二期においては、「東京湾全体でとれる新鮮な魚介類」を「江戸前」と定義し、東京湾再生と「食」とを結びつけ、「快適に水遊びができ、「江戸前」をはじめ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。」を全体目標とした。

現在、平成 25 年度を初年度とする第二期行動計画がスタートしており、同計画においては、東京湾の環境改善に向けた活動や行動の輪を拡げ、推進会議への提言を担う組織として、多様な主体で構成される「東京湾再生官民連携フォーラム（仮称）」を設置し、施策の効果を端的に評価できる場所として 7 カ所のアピールポイントの設定を行うこととしている。さらに、長期的視点で取組を継続するとともに、できるところから一つずつ環境改善対策を積み重ね、あらゆる興味を東京湾に引き付けられるよう、評価指標や手法を工夫することなどに取り組んでいくこととしている。

東京湾を海洋空間として利用するための東京湾の再生は長期に継続して取組を行うことが重要であり、多様な関係者による主体的な参画を促すべく、今後とも官民協働で取り組んでいく必要がある。

第7節 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会後も見据えた首都圏の国際競争力の向上とその効果の波及

首都圏は世界有数の都市圏であるものの、首都圏の国際競争力の現状として、ビジネスのしやすさ、国際会議場や高性能なオフィスビルの施設整備の状況、交通アクセス、自然災害リスクなど近年急速に台頭してきたシンガポール、中国等のアジアの諸都市に比べて遅れ、相対的に地位が低迷している。

このような状況の中、国際的ビジネス環境を整備し、世界から資金、人材、企業を集積するため、平成26年5月、東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区及び渋谷区、神奈川県並びに千葉県成田市が国家戦略特別区域に指定され、ビジネスのしやすさの改善に向けた取組が開始されたところであり、今後の国際競争力の向上につながることを期待されている。

また、交通アクセスについては、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けたインフラ整備プロジェクトの実施とともに、オリンピック開催後も見据えた国内外から首都圏へのアクセスの更なる改善が必要である。三環状道路の整備は高速バスによるアクセスにおける複数経路の選択を可能にし、特に首都圏周辺部と羽田空港・成田空港とのアクセスの定時性・速達性の確保に大きく寄与するものであり、東京圏のアクセス改善の効果が首都圏全体にも波及することとなる。

さらに外国からの企業進出の際に懸念される自然災害リスクの一つである首都直下地震は、ハードとソフト両面での適切な対策によりその被害の軽減が可能であり、多様な主体による防災対策の一層の推進が必要である。高齢者等の災害時要援護者の避難支援に関する計画については東京圏の7割以上の市町村が作成済みである。一方、主要駅の周辺地域における帰宅困難者支援対策や民間企業の業務継続計画については、策定が進みつつあるものの、いまだ対策途上の状況であり、今後はこれらの取組の促進誘導が課題となっている。

公共側の財政状況が厳しい中で、公共インフラの老朽化への効率的、効果的な対応には、都市再生と一体となった首都高速の再生やREITを通じた資金獲得の取組などにより民間資金を有効に活用することが必要である。

また、築年数が古く更新時期を迎えた都心部にあるオフィスビルの街区は小さいものが多く、建築面積の大きなオフィスビルを供給するための大街区化が必要である。加えて、外国からの企業進出の受け皿となる環境性能や防災性能に優れた国際競争力のあるオフィスビルの整備が求められている。

これまで蓄積してきた東京圏の持つ強みを活かしつつ、国際比較の観点から、ビジネスのしやすさ、高性能のオフィスビルや国際会議場等の施設の整備水準、国際空港からの交通アクセスのよさ、自然災害リスク等の弱みとなっている項目の改善、克服について、効果検証を行いつつ、継続的に取り組むことが重要である。

他方、首都圏への人口流入は依然として継続しており、しかも東京駅から 40km 圏内の駅 1 km 圏内における居住が集積する傾向となっている。東京圏は首都圏さらには日本全体を引っ張る役割を担うものの、過度の人口集積は避ける必要があり、地域ごとの効果的な地域活性化施策の展開が必要となっている。また、首都圏においても人口動態には地域差があり、特に首都圏周辺部では高齢者が大幅に増加することから、介護施設の整備等の高齢者支援施策が必要となっている。

また、東京湾沿岸域は、海域や埋立地等の活用により、これまでも首都圏の経済社会の発展等に寄与し、東京湾沿岸域のポテンシャルが将来にわたって発揮される形で東京湾の利用が着実に進展してきた。他方、かつては「江戸前」として利用されていた生産性の高い漁業空間、安全で快適な海洋性レクリエーション空間等海洋空間として利用するための東京湾の環境再生への継続的な取組が必要である。

第2章 首都圏整備の状況

第1節 人口等の状況

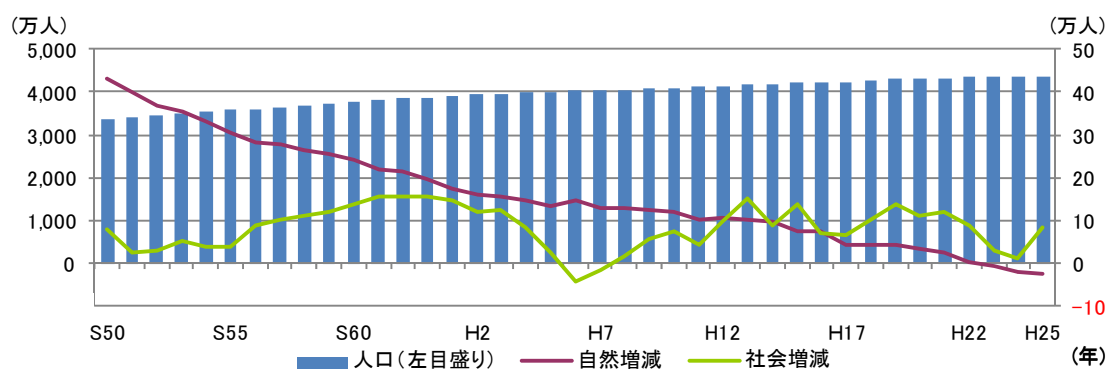
1. 人口

(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成25年10月1日現在で4,354万人となっており、全国の34.2%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、近年増加幅は縮小基調で推移していたものの一貫して増加していたが、平成23年は初めて減少に転じ、平成25年は2.5万人減となっている。また、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は平成6、7年に一時減少に転じたものの、平成21年までは増加基調で推移していたが、平成8年からは増加基調で推移しており、平成25年は8.3万人増となっている（図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

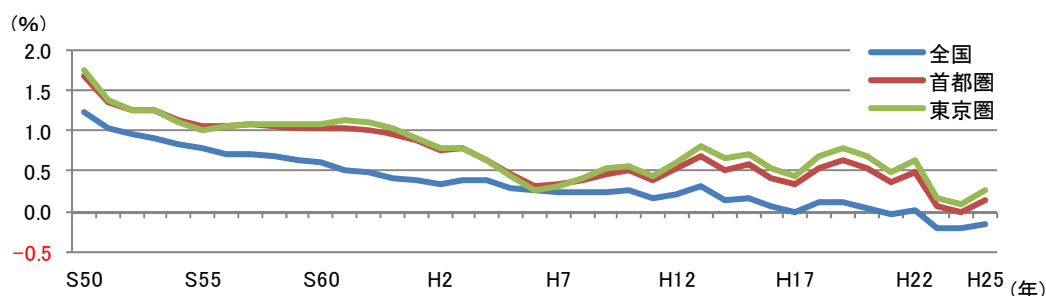


注1：人口は10月1日現在人口

資料：首都圏の人口については、「国勢調査」（総務省）、「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

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いる（図表2-1-2）。

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」（総務省）、「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

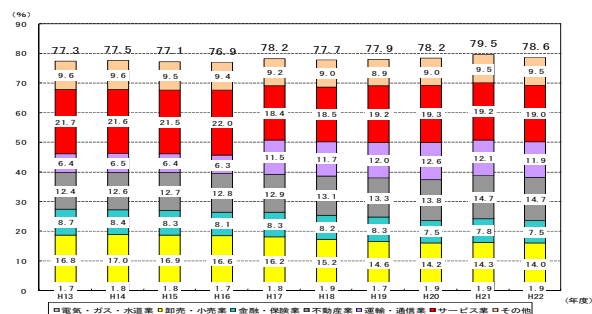
第2節 産業機能の状況

1. 首都圏の経済状況

日本経済における首都圏の位置付けを見ると、首都圏は全国のGDPの38.0%を占めており、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第3次産業のシェアを見ると、全体の78.6%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19.0%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2-2-1）。

図表2-2-1 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

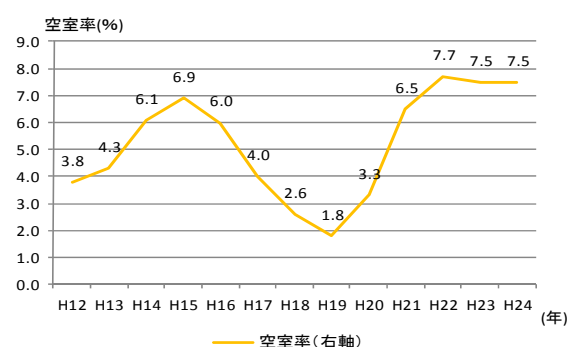


注：連鎖方式とは、実質化の指数算式において前年を基準年とし、それらを毎年積み重ねて接続する方法。
資料：「県民経済計算」（内閣府）により国土交通省都市局作成

2. 首都圏における諸機能の展開 （最近のオフィス需要動向）

近年の東京都区部の賃貸オフィスの空室率を見ると、大規模ビルの大量供給による平成15年の6.9%をピークに平成19年まで減少傾向にあったが、平成20年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから上昇に転じた。なお、上昇幅については、平成22年は前年比1.2ポイント、平成23年には0.2ポイント減となり、平成24年は横ばいだった（図表2-2-2）。

図表2-2-2 東京都区部のオフィスの需給動向



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都市局作成

（製造業の動向）

首都圏における製造業の動向について見ると、平成23年の事業所数は前年比で6.0%増となっており、首都圏内の全ての都県で増加している。また、従業者数は1.9%減となっており、群馬県及び東京都で増加したものの他の県では減少している。

一方、製造品出荷額等は1.9%減と、減少に転じている。

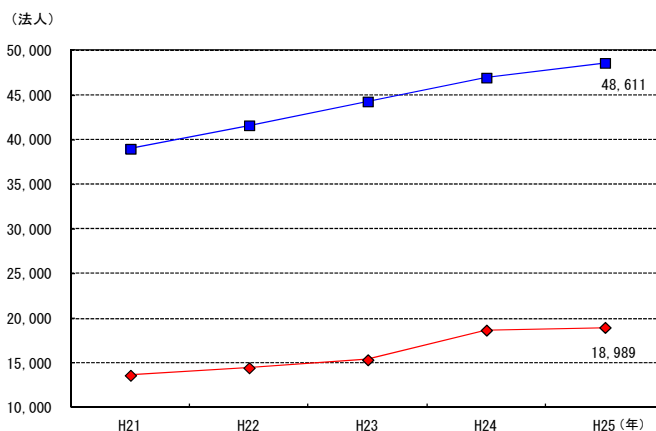
第3節 個人主体の多様な活動の展開

1. 首都圏のNPO法人等の動向

(NPO法人の動向)

近年、福祉、環境、まちづくりなど様々な分野において、民間非営利団体による社会貢献活動が活発化している。特定非営利活動法人（以下「NPO法人」という。）の数は、特定非営利活動促進法（以下「NPO法」という。）の施行以降、増加し続けており、平成25年の認証法人数は全国で48,611団体あり、首都圏は全国の約40%にあたる18,989団体がNPO法人として認証されている（図表2-3-1）。

図表 2-3-1 NPO法人数の推移

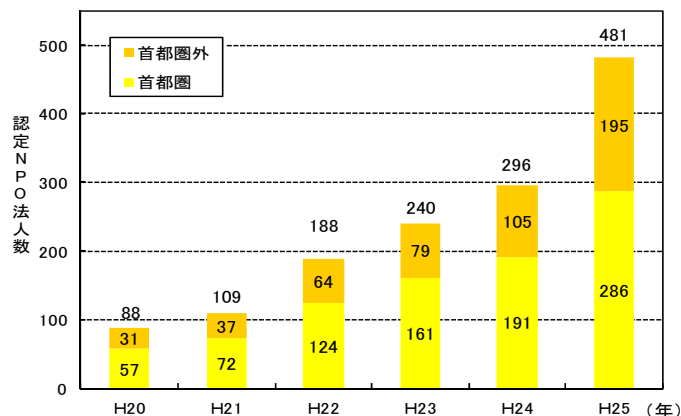


注：NPO法人数は各年12月末現在の値である
資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

(NPO法人への支援)

NPO法人に係る税制上の措置としては、特定非営利活動法人のうち一定の要件を満たすものとして所轄庁の認定を受けたもの（以下「認定NPO法人」という。）に対して支出した寄附金について、寄附金控除等の対象とする措置が平成13年10月から講じられている。この認定NPO法人制度については、特定非営利活動促進法の改正により、平成24年4月から、国税庁長官に代わって所轄庁が認定するとともに、仮認定を導入した新たな認定制度へと切り替わっている。なお、首都圏における認定の有効期間内にある認定NPO法人数は、平成26年1月末現在で286（全国では481）となっている（図表2-3-2）。

図表 2-3-2 認定NPO法人数の推移



注1：旧認定法人（国税庁認定）を含む認定の有効期間内にある認定NPO法人数

注2：平成24年までは各年12月末現在。平成25年は平成26年1月末時点（旧認定法人は平成26年2月1日時点）。

資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

(「新しい公共」等の多様な主体の参加による首都圏づくり)

これまで、地域における問題の解決に当たっては、行政や市場に任せられるケースが多かったが、教育や子育て、まちづくり、防犯や防災、医療や福祉などの分野において、地域の市民、企業等の多様な主体がそれぞれの役割に関わり、課題の解決に取り組むとともに、それを社会全体で推進していく「新しい公共」を

実現することにより、それぞれの地域で様々な社会的ネットワークが展開され、公正で活気ある社会の実現が期待される。

この「新しい公共」の考え方や展望を市民、企業、行政などに広く浸透させるとともに、これからの日本社会の目指すべき方向性やそれを実現させる制度・政策の在り方などについて議論を行うことを目的として、平成 22 年 1 月から 6 月まで 8 回にわたり、「新しい公共」円卓会議が開催され、「新しい公共」宣言や税制改革等を含む「新しい公共」円卓会議における提案と制度化等に向けた政府の対応」がとりまとめられた。

また、官だけでなく、市民、NPO、企業などが積極的に公共的な財・サービスの提供主体となり、身近な分野において、共助の精神で活動する「新しい公共」の推進について、「新しい公共」を支える多様な担い手が検討を行う場として、平成 22 年 10 月より、「新しい公共」推進会議が開催され、「新しい公共」円卓会議からの提案に対する政府の対応や「新しい公共」と行政の関係の在り方などNPO等の活動基盤整備について議論や地域の活性化や課題解決に向けて、NPO等が担い手となって行う公益的・共益的な活動が、自立的・継続的に行われるようになるための取組等が行われている。

第4節 環境との共生

1. 首都圏の自然環境の状況

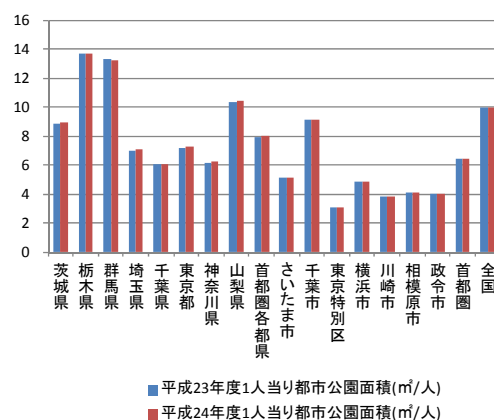
（都市公園の整備及び緑地保全の状況）

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

平成 24 年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成 23 年度末と比較し、面積は約 27,226ha から約 27,562ha と約 336ha（約 1 %）増加、箇所数は 30,962 箇所から 31,496 箇所と 534 箇所増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約 6.4 m²/人となっている（図表 2-4-1）。

しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園等の整備水準は依然として低く、平成 25 年度は、引き続き防災や環境問題への対応などの各種政策課題に対応しつつ、都市公園等の整備の推進を図ってきたところである。

図表 2-4-1 首都圏の一人当たり都市公園面積

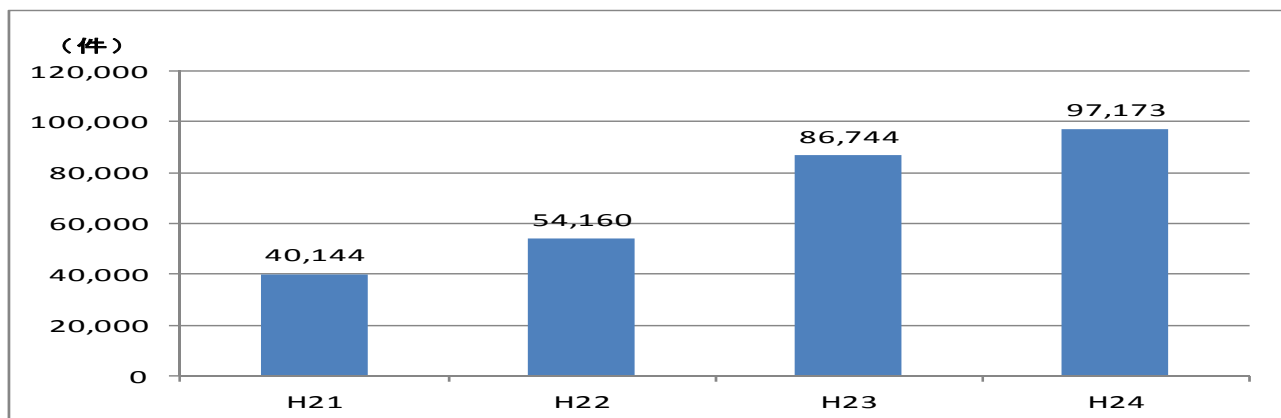


2. 環境負荷の低減

（住宅用太陽光発電システムの導入拡大）

太陽光発電は、エネルギー自給率の低い我が国の純国産エネルギーとして、また、低炭素社会の形成や太陽電池関連産業による雇用の創出や地域経済の活性化などの観点から、その導入拡大が期待されている。首都圏においても、平成 21 年に国が余剰電力の買取制度を開始して以降、住宅用太陽光発電システムは着実に増加を続けている（図表 2-4-2）。

図表 2-4-2 首都圏における住宅用太陽光発電補助金申請（件数）



資料：「住宅用太陽光補助金申込受付件数」（（一社）太陽光発電普及拡大センター）より国土交通省都市局作成

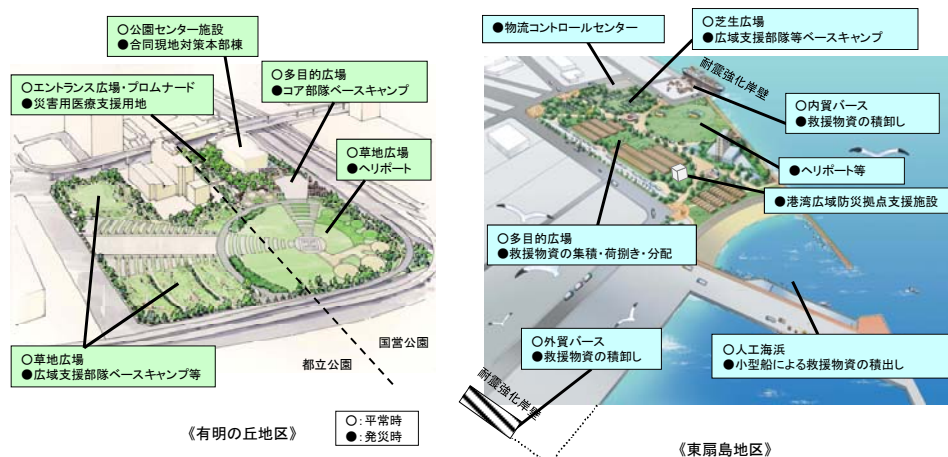
第5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備

1. 安全、安心の確保

（広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の整備状況）

都市再生プロジェクト第一次決定（平成13年6月）を受け、首都圏において大規模な地震等による甚大な被害が発生した際に、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点の整備を東京湾臨海部において行っており、内閣府等との運用体制の強化を進めつつ、東扇島地区は平成20年度に供用を開始し、有明の丘地区は平成22年7月に東京臨海広域防災公園の供用を開始した（図表2-5-1）。

図表 2-5-1 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備



（2）治山治水等

（ダム事業の検証）

平成22年9月に、全国の83のダム事業を対象として、国土交通大臣から検討主体（関係各地方整備局等、(独)水資源機構、関係各道府県）に対し、ダム事業の検証に係る検討を行うよう、指示又は要請を行った。これは、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」における討議を経て取りまとめた「中間とりまとめ」を踏まえて、指示又は要請を行ったものであり、あわせて、検討の手順や手法を定めた「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」を通知した。これらに基づき、各検討主体において、「関係地方公共団体からなる検討の場」の設置、複数の治水対策案の立案、各評価軸による評価等が進められている。

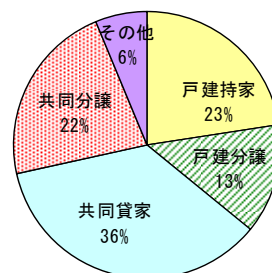
平成26年3月現在で63のダム事業について検証が終了し、うち継続が43事業、中止が20事業となっている。

2. 良好な市街地や住宅・住環境整備等による魅力ある居住環境の整備 (距離別の住宅供給状況)

東京 70km 圏内における平成 2 年から平成 25 年までの累計着工戸数は約 980 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 36%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 58%と、共同型の占める割合が大きい（図表 2-5-2）。

図表 2-5-2 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 2～25 年の累計）

	単位：戸			
	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	2,212,109	17,010	34,804	2,263,923
貸家	56,239	359,360	3,493,974	3,909,573
給与住宅	9,576	4,413	120,434	134,423
分譲住宅	1,306,433	11,552	2,176,470	3,494,455
合計	3,584,357	392,335	5,825,682	9,802,374



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。

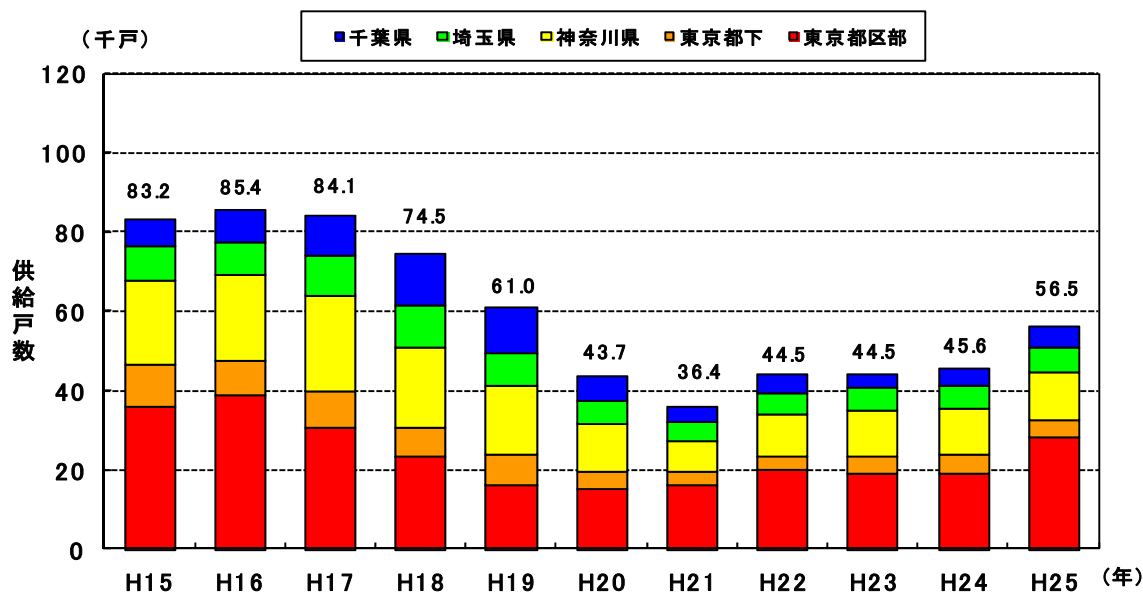
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

(分譲マンションの供給動向)

今後、建築後相当の年数を経た分譲マンション等の急増が見込まれる中で「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」を活用した建替え事業は首都圏で平成 24 年 10 月までに 53 件の実績となっている。

東京圏における分譲マンションの供給動向は近年景気後退等の影響から減少が続いていたが、平成 22 年に 6 年ぶりに前年比で増加し、平成 25 年は約 5 万 7 千戸であった（図表 2-5-3）。

図表 2-5-3 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都市局作成

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

図表 2-6-1 高規格幹線道路の整備状況

(1) 陸上輸送に関する状況 (高規格幹線道路の整備等)

高速道路ネットワークが繋がっておらず、観光振興や医療などの地域サービスへのアクセスもままならない地域や災害に脆弱な地域等において、国土のミッシングリンクの早期解消に取り組むとともに、定時性などネットワークの質を高めるため、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策や通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞の解消に資する首都圏3環状の整備を推進している。また、主要な空港・港湾・鉄道駅と高速道路等を結ぶアクセス道路の現状の再点検等を行い、環状道路の整備等による道路ネットワークの強化により、空港・港湾・鉄道駅へのアクセスの向上を図っている。

具体的には、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成26年4月には稲敷ICから神崎IC間10.6kmが開通し、全延長約300kmのうち、5割を超える約180kmが開通済（平成26年4月末現在）である。未開通区間についても全区間で事業に着手済である。

東京外かく環状道路（外環）は、大泉JCTから三郷南ICまでの区間約34kmが開通済である。未開通区間のうち、三郷南ICから高谷JCTまでの区間は、平成29年度の開通を目指し、事業が実施され、関越から東名までの区間も事業に着手している。

また、東関東自動車道水戸線の潮来IC以北の茨城県区間は、茨城町JCTから茨城空港北IC間約9kmが開通済である。未開通区間のうち、茨城空港北ICから鉾田までの区間は平成27年度の開通を目指し、事業を実施している（図表2-6-1）。



資料：国土交通省道路局

（広域的な鉄道事業の推進）

中央新幹線については、平成 22 年 3 月より、交通政策審議会において「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定」についての審議が行われた。平成 23 年 5 月に、営業主体及び建設主体を J R 東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申がとりまとめられた。これを受け、同月、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、国土交通大臣が営業主体及び建設主体として J R 東海を指名し、整備計画の決定並びに J R 東海に対する建設の指示を行った。

なお、超電導リニアについては、平成 9 年から山梨実験線先行区間において走行試験が行われ、平成 21 年には「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」において、「超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られた」との評価を受けた。平成 25 年 8 月からは、山梨実験線全線において、車両や推進コイル等について実用化仕様を最終検証するための走行試験が実施されている。

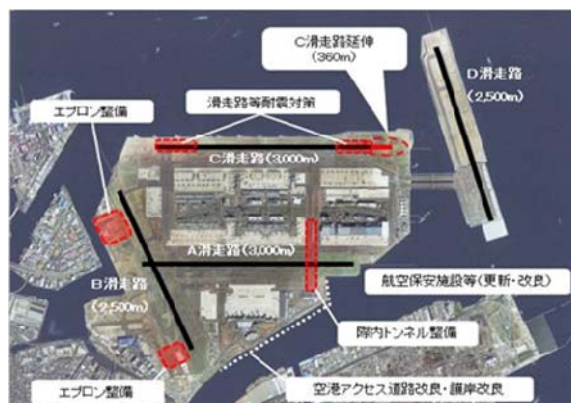
（２）航空輸送に関する状況

（首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化）

東京国際（羽田）空港は、我が国の国内線の基幹空港として、年間約 6,670 万人（平成 24 年度）が利用している。国際線旅客ターミナルビルの拡張や駐機場等の整備を行い、平成 26 年 3 月 30 日に、国際線の発着枠を 3 万回増枠し、年間発着枠が 44.7 万回へ拡大した。これによりアジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線を 24 時間展開している。

引き続き長距離国際線の輸送能力増強に必要な C 滑走路延伸事業等を着実に推進していくとともに、新たに際内トンネルの整備に着手し、国際・国内の乗継ぎ利便性を強化していく（図表 2-6-2）。

図表 2-6-2 東京国際（羽田）空港の整備



資料：国土交通省航空局

（３）海上輸送に関する状況

（国際コンテナ戦略港湾）

我が国の産業活動や国民生活を物流面から支えるためには、国際海上コンテナ物流において我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持・拡大していくことが必要である。

このため、平成 22 年に阪神港（神戸港・大阪港）、京浜港（東京港・川崎港・

横浜港)を国際コンテナ戦略港湾として選定し、両港において、コンテナターミナル等のインフラ整備、貨物集約、民の視点による効率的な港湾運営等のハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきたところである。港湾運営の面では、東京港、川崎港、横浜港、大阪港、神戸港において、特例港湾運営会社を指定した。

一方、コンテナ船の大型化や船会社同士の連携等が予想をはるかに超えて進んだ結果、国際基幹航路の寄港が著しく減少してきている。

このような状況を踏まえ、平成25年7月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、平成26年1月に、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積等による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の3本柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。同委員会の議論を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して政府出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする港湾法の一部を改正する法律案が第186回国会に提出された。

今後、これらの施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾政策を深化させるとともに、取組みを加速していく。

第7節 首都圏整備の推進

1. 首都圏整備制度

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、基本編は、長期的かつ総合的な視点から、今後の首都圏整備に対する基本方針、目指すべき首都圏の将来像及びその実現に向けて取り組むべき方向を明らかにしたものであり、整備編は、首都圏の区域のうち、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域において、主要の広域的整備の観点を含め、道路、鉄道等各種施設の整備に関し、その根幹となるべきものを定めたものである。

2. 首都圏広域地方計画の推進

首都圏広域地方計画においては、世界の経済・社会をリードする風格ある圏域づくりを目指し、多様な主体の協働によって、計画に位置付けている24のプロジェクトを推進している。平成25年10月には首都圏広域地方計画協議会において、計画の推進状況を把握するためにモニタリングを実施した。

3. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

大深度地下使用制度の円滑な運用を図り、大深度地下の適正かつ合理的な利用を推進するための取組を進めており、これまで「安全の確保」、「環境の保全」、「バリアフリー化の推進・アメニティーの向上」に関して指針を策定してきた。

4. 筑波研究学園都市の整備

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

本都市に移転・新設した国等の試験研究教育機関等については、平成13年4月1日の一部機関の統合・独立行政法人化を経て、現在32機関が業務を行っており、周辺開発地区の研究開発型工業団地を中心に多数の民間研究所や研究開発型企业が立地している。

5. 国の行政機関等の移転

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。

閣議決定で移転対象とされた79機関11部隊等（廃止等により現在は71機関11部隊等）のうち、65機関11部隊等が移転した。