平成25年度

首都圏整備に関する年次報告

第186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。

平成25年度

首都圏整備に関する年次報告

第186回国会(常会)提出

目 次

第1章 首都圏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
	1. 首都圏における外国人居住等の現状 3
	2. 国際競争力からみた首都圏の現状4
	3. 国際的ビジネス環境整備に向けて 8
第2節	国内外からの首都圏へのアクセスの更なる改善
	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10
	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12
	コラム. 安全で快適な自転車利用環境の創出14
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
	1. 首都直下地震の被害想定
	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16
	3. 南海トラフ巨大地震による首都圏の被害想定17
	4. 南海トラフ地震対策特別措置法に基づく取組17
	5. 被害軽減に向けた取組の必要性18
第4節	都市の老朽化への対応と大街区化の推進
	1. 首都圏における共同住宅及び公共施設等の老朽化24
	2. インフラの老朽化とその対応26
	3. 大街区化の推進28
	コラム. 都市のオープンスペースの高質化32
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
	1. 首都圏への人口流入の現状35
	2. 首都圏の人口変化36
	3. 首都圏周辺部における高齢化の進行38
第6節	東京湾の利用の状況と環境再生の推進
	1. 東京湾の利用の状況40
	2. 環境再生の推進44
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47
第2章	首都圏整備の状況
	1. 人口
	(1) 首都圏の人口推移50
	(2) 首都圏の年齢別構成
	(3) 首都圏の一般世帯数等

	2. 就業者数
第2節	産業機能の状況
	1. 首都圏の経済状況
	2. 首都圏における諸機能の展開55
	(1) 首都圏の事業・業務環境55
	①国際的な企業活動から見た首都圏55
	②最近のオフィス需要動向55
	(2) 首都圏における各産業の動向55
	①ベンチャー企業の動向55
	②工業機能56
	③研究開発機能
	④交流・文化機能
	⑤大学等高等教育機能
	⑥商業機能60
	⑦交通・物流機能61
	⑧農林水産機能・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
第3節	個人主体の多様な活動の展開64
	1. 首都圏のNPO法人等の動向 ·······64
	(1) NPO法人の動向 ······64
	(2) NPO法人への支援 ······65
	(3)「新しい公共」等の多様な主体の参加による首都圏づくり66
	2. 女性・高齢者等の社会的活動に対する支援67
	(1) 女性の社会進出の支援67
	(2) 高齢者等の社会参加の支援67
	(3) 外国人の活動しやすい環境づくり68
第4節	環境との共生・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・69
	1. 首都圏の自然環境の状況69
	(1) 自然環境の保全・再生69
	(2) 緑地の保全・創出69
	①首都圏における緑地の減少69
	②首都圏における緑地等の種類別割合の推移70
	③都市公園の整備及び緑地保全の状況70
	④市民農園の面積の推移71
	(3) 水環境・水循環の保全・回復71
	①首都圏の指定湖沼71
	②東京湾再生に向けた取組72
	2. 環境負荷の低減74
	(1) 新エネルギー等74
	(2) 交通分野における取組74
第5節	安全・快適で質の高い生活環境の整備75

	1. 安全、安心の確保	75
	(1) 震災対策	75
	①帰宅困難者対策における取組状況	75
	②広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の整備状況	75
	③密集市街地の現状及び整備状況	76
	(2) 治山治水等	78
	①治山事業	78
	②治水事業	78
	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	80
	(1) 再開発の推進とニーズに応じた良質な宅地の供給	80
	(2) 住宅及び住環境の整備	81
	①住宅のストックの動向	81
	②分譲マンションの供給動向	83
	③高齢者向け住宅の供給状況	84
	(3) 居住環境の整備	84
	①良好な都市景観の創出	84
	②教育・文化施設の整備	85
	③都市公園等の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	85
	④保健・医療・福祉施設の整備	86
	⑤農山村地域の整備	86
第6節	将来に引き継ぐ社会資本の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	87
	1. 交通体系の整備	87
	(1) 陸上輸送に関する状況	87
	①高規格幹線道路の整備等	87
	②都市高速道路の整備	87
	③ITS(高度道路交通システム)の活用による交通の円滑化	90
	④鉄道の混雑緩和や利便性向上	91
	⑤安全対策の推進	92
	⑥広域的な鉄道事業の推進	92
	⑦空港へのアクセス強化	93
	(2) 航空輸送に関する状況	93
	①首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化	93
	②東京国際(羽田)空港の整備	94
	③成田国際空港の整備	94
	(3) 海上輸送に関する状況	95
	①首都圏におけるコンテナ取扱状況	95
	②国際コンテナ戦略港湾	95
	③京浜港の整備	96
	2. 情報通信体系の整備	96

		①契約数·····	96
		②世帯カバー率	97
	3.	水供給体系の整備	98
		(1) 生活用水	98
		(2) 工業用水	98
	4.	エネルギー供給体系の整備	99
	5.	下水道・廃棄物処理体系の整備	.01
		(1) 下水道	01
		(2) 産業廃棄物の状況	01
	6.	沿岸域の利用	02
		(1) 東京湾沿岸域の役割と今後の展開	02
		(2) 周辺沿岸域の状況	02
	7.	都市再生施策の進捗状況	.03
		(1) 都市再生緊急整備地域の指定等	.03
		(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 1	04
第7節	首	都圏整備の推進	.05
	1.	首都圈整備制度	.05
		(1) 首都圏整備計画	.05
		(2) 政策区域等に基づく諸施策の推進	.05
		(3) 業務核都市の整備	.06
		(4) 近郊緑地保全制度	06
	2.	国土形成計画	.07
	3.	大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進	.08
	4.	筑波研究学園都市の整備	.09
		(1) 筑波研究学園都市の現状	.09
		(2) 研究学園地区・周辺開発地区の整備について	.09
	5.	国会等の移転に関する検討	10
	6.	国の行政機関等の移転	11
資料 首		圏整備に関する各種データ	
	• • •		14

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。

首都圈: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。

本白書に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

第1章

首都圏をめぐる最近の動向

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】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

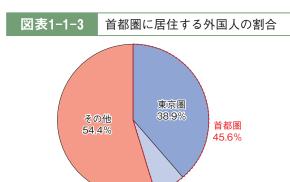
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京都	47.3
2	大阪府	25.1
3	京都府	18.9
4	神奈川県	11.2
5	福岡県	11.0

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)。



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 (人) (%) 1,200 1.000 40 800 30 600 20 400 10 200 ■ 首都圏 ■ 東京圏 首都圏 (率) → 東京圏 (率) l O 0 H21 H22 H23 H24 H25

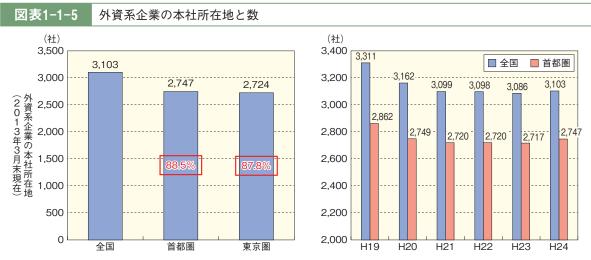
注1:平成24年、平成25年は「在留外国人統計」(法務省)、平成23 年以前は「登録外国人統計」(法務省) であり統計の対象が 異なる。

注2:每年12月時点。

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)。



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。

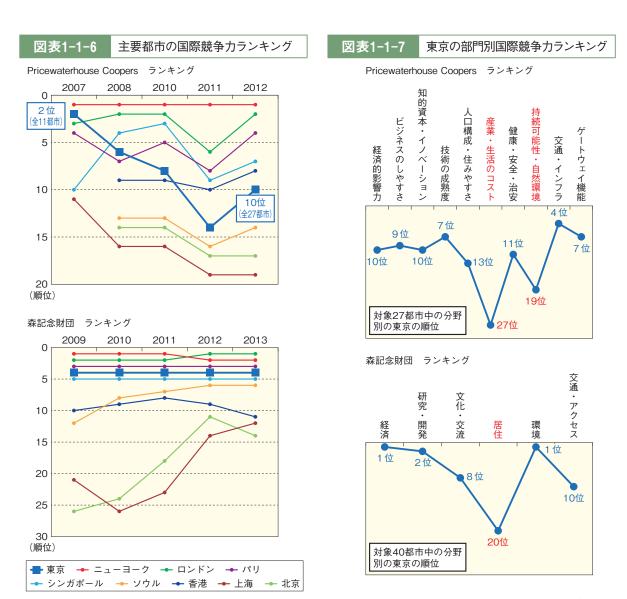
国際競争力からみた首都圏の現状

「Cities of Opportunity」(PricewaterhouseCoopers社とPartnership for New York Cityの共 同発表)においては、対象都市数が変化しているものの、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 $1-1-7)_{\circ}$

「世界の都市総合力ランキング」(一般財団法人森記念財団)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る一因となっている(図表1-1-7)。

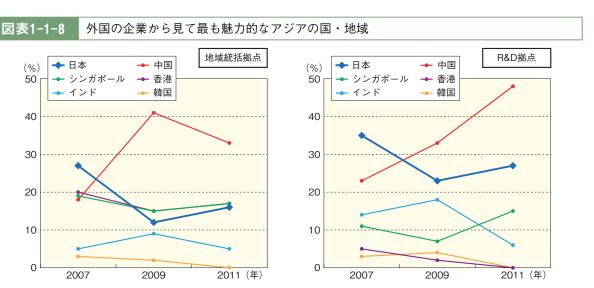
ただし、生活者の視点からは生活のコストが居住する都市を選択する際の大きな要因となるものの、ビジネス拠点として都市を選択する際には生活のコストよりもむしろ企業の進出のしやすさなどビジネスを展開しやすい環境が重要になってくる。そうした観点の評価においても、東京は上位に位置しておらず、アジアの諸都市に遅れをとっている要因となっている。



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」(一般財団法人森記念財団)をもとに国土交通省都 市局作成

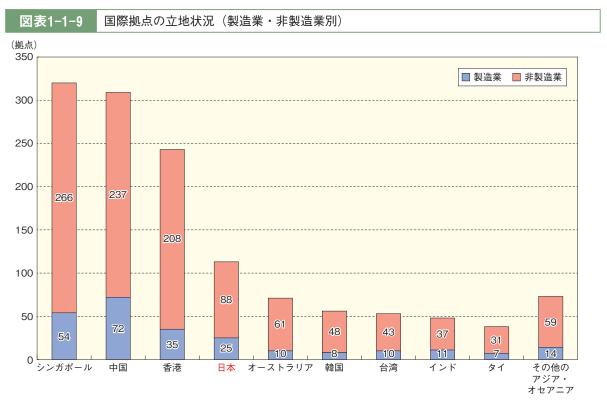
外国企業から見て最も魅力的なアジアの国・地域は、2007年には地域統括拠点としてもR&D拠点としても日本であったが、2011年には地域統括拠点、R&D拠点ともに急速な発展を遂げている中国が最も魅力的な国・地域となっている(図表1-1-8)。



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)。



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)。



- 注 :UIA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接した会議で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。

図表1-1-11

中国

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)。

MICE施設の国際比較

広州琶州展示場 (展示場)

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

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。

338,000 m²

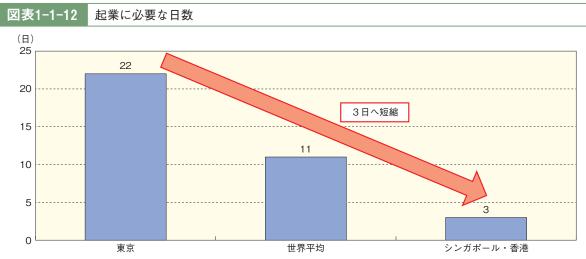
3. 国際的ビジネス環境整備に向けて

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。



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。

首都圏をめぐる最近の動向

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。



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はなく、 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。

国道357号新木場立体(平成26 図表1-2-2 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

環状第二号線(平成26年3月時 図表1-2-3 点)



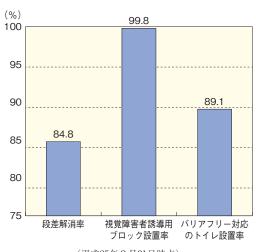
資料:東京都

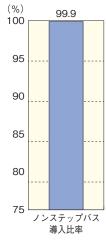
図表1-2-4

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





(平成25年3月31日時点)

(平成25年3月31日時点)

注1:鉄道事業者主要10社は東京都区部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数が3,000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く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。

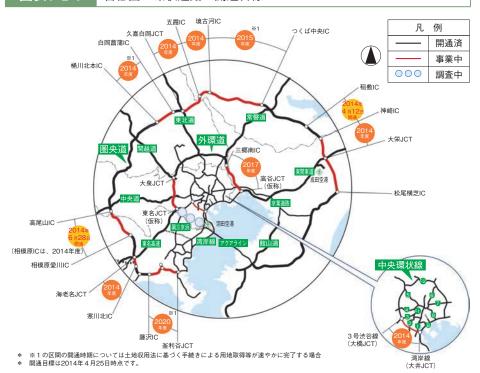
さらに、虎ノ門エリアをトータルでリニューアルし、国際標準のビジネス空間への改造を目指す中で周辺開発と合わせ日比谷線新駅の整備に向け、検討が進められている。

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

Column

安全で快適な自転車利用環境の創出

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このため、国土交通省と警察庁は共同で「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」を開催し、同検討委員会から受けた提言を踏まえ、平成24年11月、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定した。また、ガイドラインを踏まえ、道路管理者や警察等関係機関が連携して、自転車道、自転車専用レーン等の自転車ネットワークの整備を推進した。

図表1-2-8 自転車対歩行者事故に関する近年の傾向





資料:国土交通省道路局



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

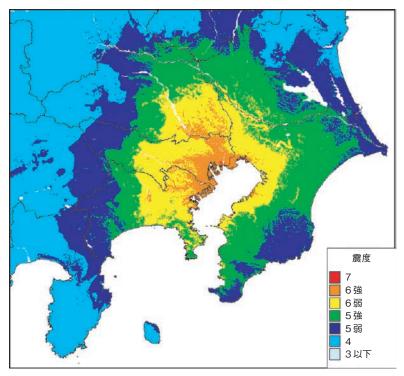
首都東京は、我が国の政治・経済・文化等の中心であり、首都直下地震により大きな被害を 受けた場合、その影響は非常に大きいと考えられる。

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3m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

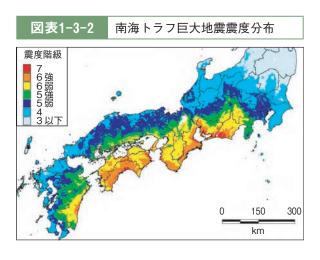
する中央省庁の非常時優先業務を円滑に実施することができるよう、一週間外部から庁舎への 補給なしで、職員が交代で非常時優先業務を実施できる体制を目指し、執行体制、執務環境等 を確保することとしている。

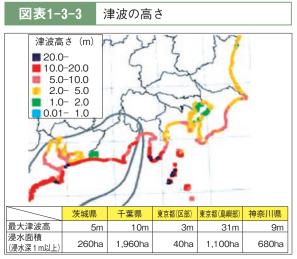
このほか、首都中枢機能の維持及び滞在者等の安全確保を図るべき地区を「首都中枢機能維 持基盤整備等地区 | として指定(平成26年3月現在で千代田区、中央区、港区及び新宿区)し、 必要な基盤整備等を図ることとしている。

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。





- 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3m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。

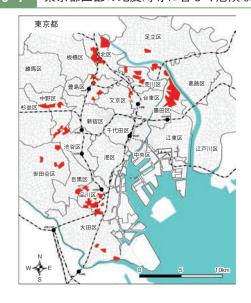
さらに、津波により30cm以上の浸水が地震発生から30分以内に生じる地域等を「南海トラフ 地震津波避難対策特別強化地域」として指定し、津波避難施設・避難路の整備等、南海トラフ 地震対策の最大の課題である津波避難対策を重点的に進めていくこととしている。

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



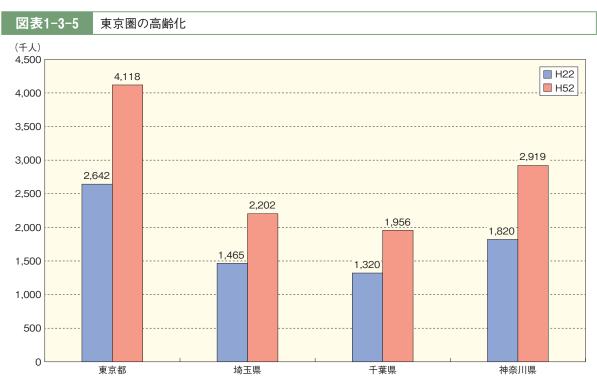
区名	地区数	面積(ha)
文京区	1	13
台東区	3	29
墨田区	19	389
品川区	23	257
目黒区	3	47
大田区	4	61
世田谷区	6	104
渋谷区	3	45
中野区	9	152
豊島区	5	84
北区	21	270
荒川区	8	126
足立区	8	107
合計	113	1,683

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

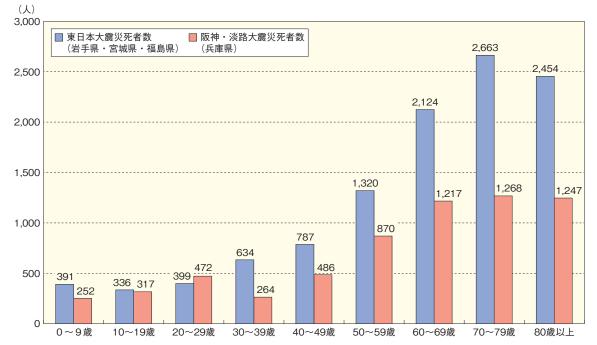
東京圏の人口は戦後一貫して増加してきたが、平成27年をピークに減少すると予測されている。一方、高齢者の数は増加し、平成22年に約725万人であった高齢者人口は、平成52年には約1,120万人へと約1,5倍に増加する見通しである(図表1-3-5)。



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



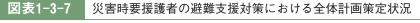
資料:「平成23年版防災自書」(内閣府)をもとに国土交通省都市局作成

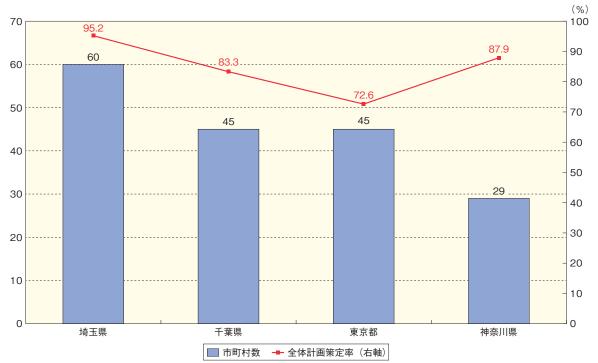
(3) 災害時要援護者の避難支援

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。





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			
i	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

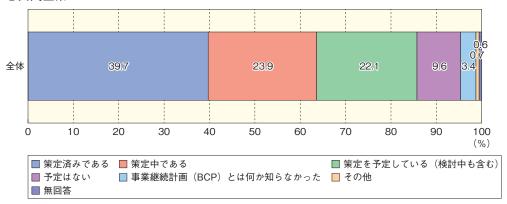
(4) BCPの作成

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
	東京港	5	3	1	1
京浜港	横浜港	6	1	2	3
	川崎港	1	0	0	1
Ī	計		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

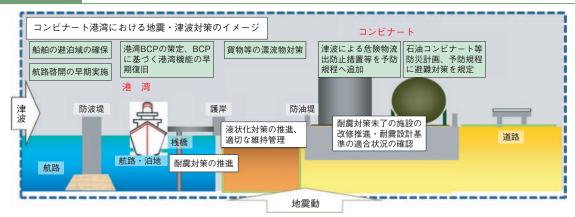
	港湾計画上の耐震岸壁整 備数(整備中、整備済含む)	岸壁、クレーン、臨港 道路が耐震化済
合 計	43バース	3バース (7%)
京 浜 港	12バース	1バース (8%)
伊 勢 湾	6バース	0バース (0%)
阪 神 港	14バース	1バース (7%)
北部九州	4バース	0バース (0%)
中枢国際港湾	7バース	1バース(14%)

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



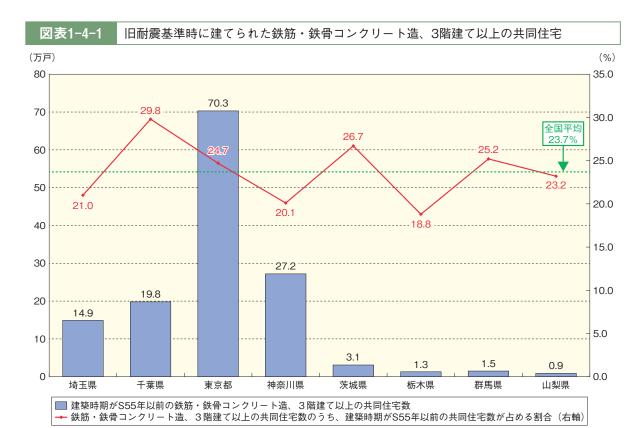
都市の老朽化への対応と 大街区化の推進

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。

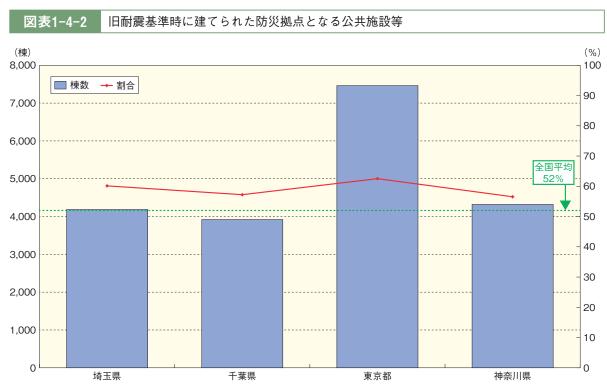
1. 首都圏における共同住宅及び公共施設等の老朽化

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)。



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。

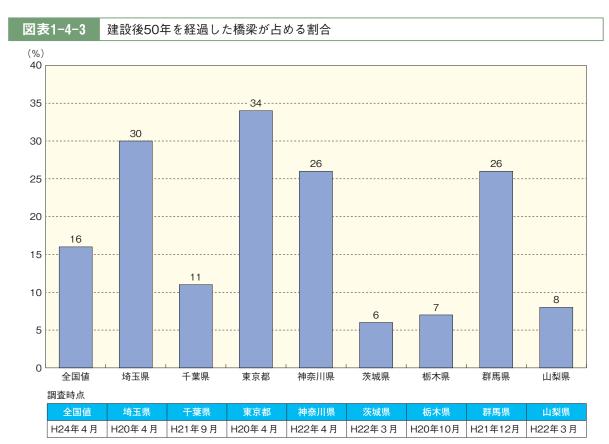


注:防災拠点となる公共施設等とは「地方公共団体が所有又は、管理している公共施設等(公共用及び公用の建物:非木造の2階建以上又は延べ床面積200㎡超の建築物)全体のうち、災害応急対策を実施するに当たり拠点(防災拠点)となる施設」。

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)。



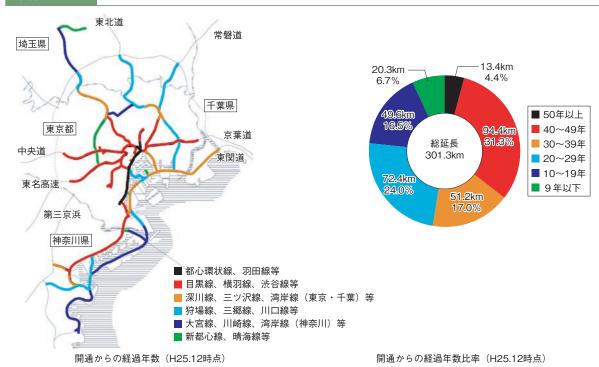
注1:千葉県は橋長2m以上の道路橋、栃木県、茨城県は橋長15m以上の道路橋が調査対象。その他の都県は出典資料に記載なし。

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)」(ヴ城県)、「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



資料:首都高速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



資料:国土交通省

図表1-4-6 J-REITの時価総額と上場銘柄数



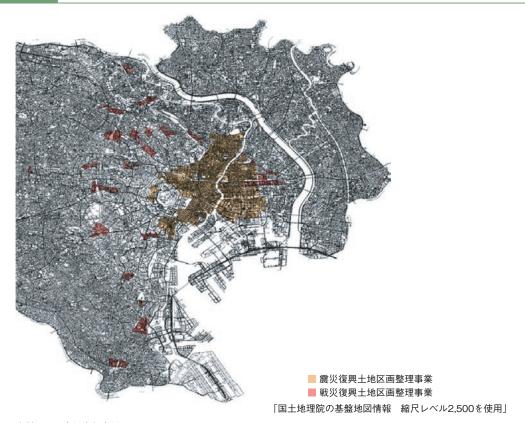
【出所】不動産証券化協会HPより国土交通省作成

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

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

①東京証券取引所周辺(東京)



	①東京証券取引 所周辺 (東京)	②ロックフェラー ビル周辺 (ニューヨーク)	③上海ワールド フィナンシャル センター周辺 (上海)
平均街区面積	2,002m²	11,702m²	27,026㎡
道路面積率	45.8%	36.4%	31.3%

注:各地区の図の赤線で囲われたエリア内の数値

②ロックフェラービル周辺(ニューヨーク)



③上海ワールドフィナンシャルセンター周辺(上海)

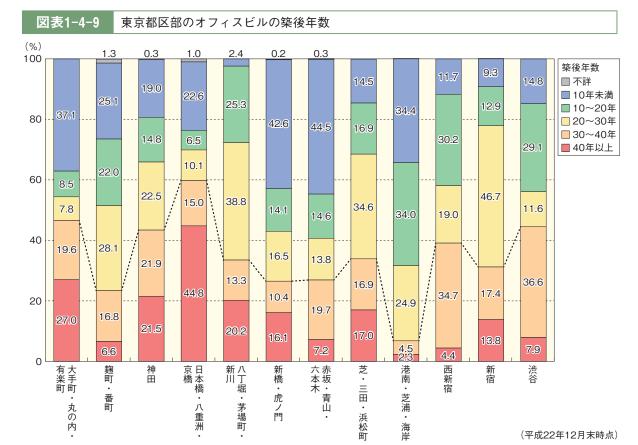


注:図の縮尺はすべて同じ

Open street map

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)。



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 (mi)/当該地区に立地するオフィスビルの延床面積 (mi)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

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㎡



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㎡

JPタワー



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。

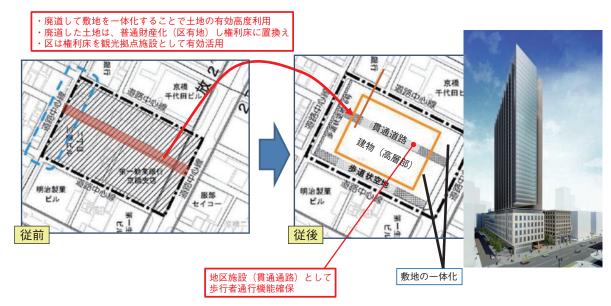
注2:「大手町フィナンシャルシティサウスタワー」の建築面積には、ノースタワーの建築面積も含まれている。

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

Column

都市のオープンスペースの高質化

都市のオープンスペースは、都市住民にとって美しく快適な生活環境を形成するとともに、地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和、生物多様性保全の場の創出、延焼防止や雨水の貯留浸透等による都市の防災性の向上、オープンカフェ等による賑わいの創出等、多面的な価値を創出できる。

従来、都市のオープンスペースは、都市公園等の公有地によって多くが確保されてきたが、特に稠密な土地利用が行われる都心部においては、大規模再開発等を契機とした民有地における高質なオープンスペース創出の先進的な取組が進められるとともに、官民連携による公共空間の有効活用等の取組も始められている。また郊外部では空地空家等が発生しており、これらの有効活用や適切な維持管理が課題となっている。

人口減少に対応した都市の集約化の促進、密集市街地の解消、都市施設の老朽化と更新等、首都圏では今後も都市の積極的な更新が見込まれている。そのような機会を捉えて、居住者にも来街者にも魅力的で潤いのある環境を創出できるオープンスペースの更なる創出と活用が期待される。

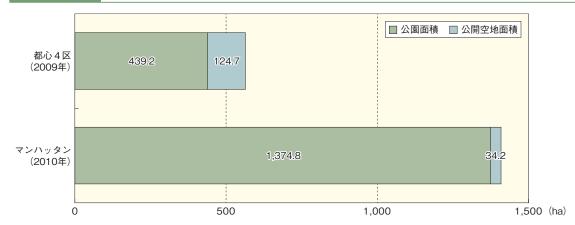
図表1-4-12 新宿区の土地利用別緑被地等面積(平成22年度)



注 :緑被地等は緑被地と水面を合計したもの

資料:新宿区みどりの実態調査報告書(第7次)をもとに国土交通省都市局作成

図表1-4-13 都心4区とマンハッタンの公開空地面積



資料:「東京の広場を楽しくする」(一般財団法人森記念財団)

○生物多様性の場を創出する再開発

アークヒルズ仙石山森タワーや二子玉川ライズ第2期事業は、地域の生態系に配慮し生物の生息環境を創出する設計等により、生物多様性を定量的に評価し認証する制度「JHEP」で最高ランクのAAAを取得している。



地域の自然植生に配慮した設計や表土の活用等、生態系に配慮した設計・施工により、開発を通じて緑地面積を倍増(アークヒルズ仙石山森タワー)



周辺自然環境に調和したデザインを取り入れ、6,000㎡の屋上緑化を含む 大規模な公開空地を整備 (二子玉川ライズ第2期事業)

○ヒートアイランド現象緩和に資する再開発

品川シーズンテラスでは、ヒートアイランド現象緩和等のため、約5ヘクタールの敷地のうち6割を緑地として創出する計画により、緑の保全・創出により社会・環境に貢献する開発事業「都市開発版SEGES」の認定を受けている。



ヒートアイランド対策として、夏季の卓越風等を考慮し、臨海部から都心に向けて冷涼な空気を誘導できる風の道を確保する計画に基づき緑地を創出。四季を感じさせる植栽計画を施している(品川シーズンテラス)

○官民連携による公共空間の有効活用

みなとみらい21地区では、エリアマネジメント団体が主体となり、公開空地と都市公園で一体的なオープンカフェを設置しやすいルールが整備されている。また、新宿モア4番街では、全国で初めて道路上に常設オープンカフェを設置している。



社会実験として実施された公開空地と都市公園を一体的に運用したオープンカフェ(みなとみらい21地区)



道路占用許可特例による道路上の常設のオープンカフェ (新宿モア4番街)

○郊外部における空地の有効活用

郊外部では、行政が空地の土地所有者と緑の活動地を探している団体とのマッチングを 行い、土地を有効活用するカシニワ制度(柏市)等の取組が進められている。



カシニワ制度のマッチングにより町会が未利用の土地を管理し、花 壇や菜園づくり、祭りや環境学習などを実施(柏市)



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)。

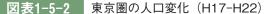
首都圏、とりわけ東京圏は日本全体を牽引する重要な役割を担っており、国際競争力を確保、維持する観点から、人口の誘引も避けられない面はあるものの、日本全体の人口が減少する中で特に社会動態により東京圏への人口の集積傾向が強まることは決して好ましい状況ではなく、首都圏周辺部さらには日本の地方の拠点都市への人口の定着という観点からは地方が活力を保持すべく、効果的な地方活性化施策を展開することが課題となっている。

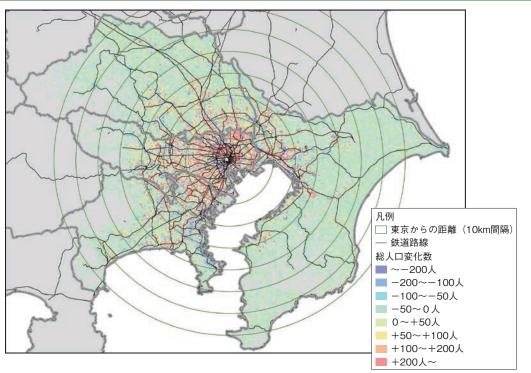


注 :人口流出入数は住民基本台帳移動報告による各年の都道府県間の転入者数と転出者数の差を圏域ごとに国土交通省で集計したもの。 資料:「住民基本台帳移動報告」(総務省) をもとに国土交通省都市局作成。

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)。

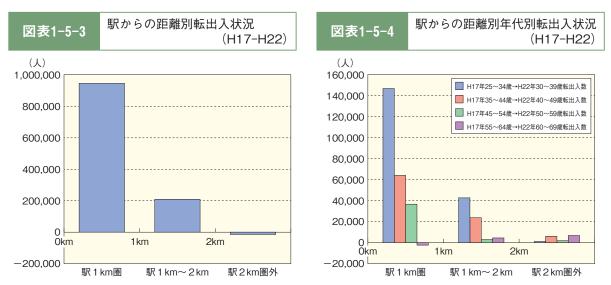




注 : 人口変化数は平成22年国勢調査の500mメッシュ人口から平成17年国勢調査の500mメッシュ人口を引いた数。 資料:平成22年「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

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)。

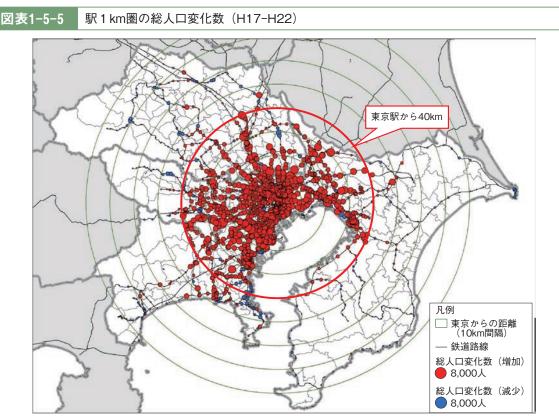
持ち家割合が高まってくる30歳代以上の年代別に見ると、他の年代と異なり、60歳代は駅1km圏で転出し、駅2km圏外で転入が多くなっている(図表1-5-4)。



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)をもとに国土交通省都市局作成。

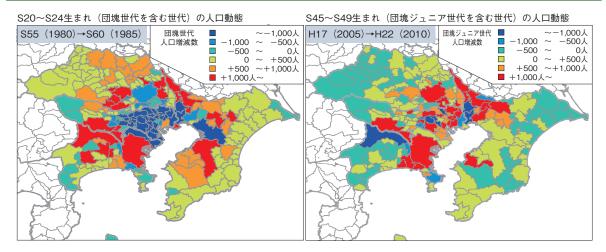
首都圏で平成17年から平成22年にかけて駅 1 km圏内の人口が増加しているのは、ほとんどが東京駅から40km圏域内となっている(図表1-5-5)。



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)。





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

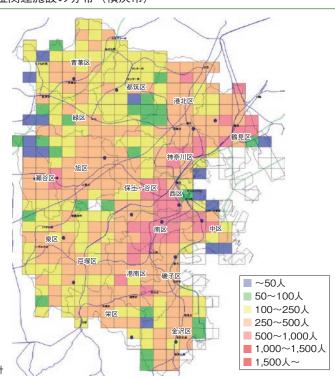
(単位:%)

		(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
	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
0~14歳人口	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
	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
15~64歳人口	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
	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
65歳以上人口	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)



[出典] 老人福祉関連施設: 国土数値情報公共施設データより作成

[出典] WAMNET:

介護保険事業状況報告、国勢調査より推計

資料:国土交通省都市局



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組



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)

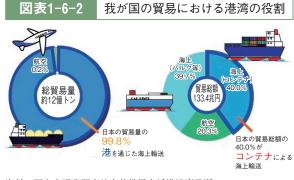
また、東京湾を利用した貨物輸送に目を転じると、我が国に輸出入されている貨物は重量ベースで99.8% (金額ベース79.7%) が港を経由して運ばれている。また金額ベースにおけるコンテナ輸送の割合は40.0%に上り、その貨物は食料品や衣類など我々の生活に直結するものが多い(図表1-6-2)。

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。

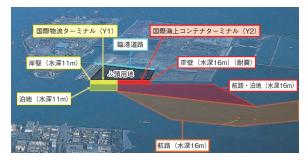
京浜港では、東京港中央防波堤外側コンテナふ頭(Y2,3)及び横浜港南本牧ふ頭(MC3,4)において、東アジアの国際ハブポートの実現に向けてコンテナ船の大型化に対応できる大水深の大規模コンテナターミナル整備を進めている(図表1-6-4、5)。



資料:国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

※ここでの基幹航路は北米航路・欧州航路を指す。 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



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)。

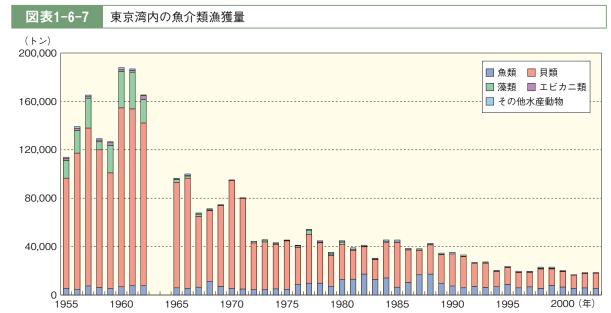
図表1-6-6 東京湾臨海部基幹的広域防災拠点施設概要



資料:内閣府政策統括官(防災担当)

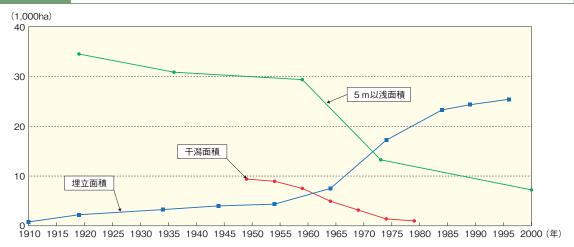
一方で、東京湾は古来より江戸前として漁業生産の場に利用されており、1960年には約19万トンの漁獲量を記録したが、その後は減少に転じ、1970年代初頭には約4万トン台まで激減した。その後も漸減傾向は続き、現在では2万トン弱の水準となっている(図表1-6-7)。

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。



資料:東京湾環境情報センター資料より国土交通省都市局作成

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



資料:・5m以浅面積:海図より測定

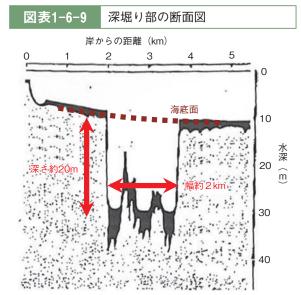
- ·埋立面積:運輸省第二港湾建設局海域整備課 (1998)、平成9年度東京湾環境計画策定基礎調査報告書
- ・干潟面積:環境庁編(1985)、第2回緑の国勢調査(資料編)―第2回自然環境保全基礎調査報告― 環境庁自然保護局編(1997)、日本のサンゴ礁の現況 第1巻 干潟

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)。



資料:国土交通省港湾局

図表1-6-10 東京湾の青潮

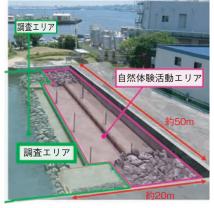


資料:国土交通省港湾局

(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



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

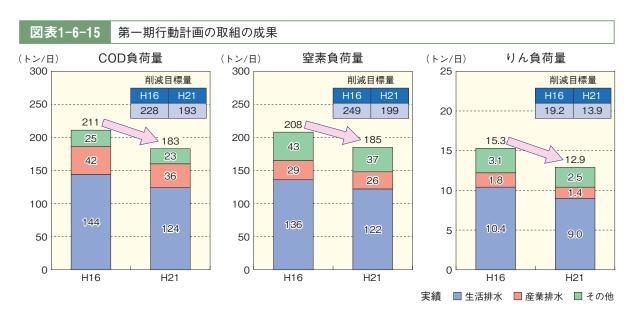


資料:東京都港湾局、国土技術政策総合研究所





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)。



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DO」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。



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が期待されている。

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 1km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



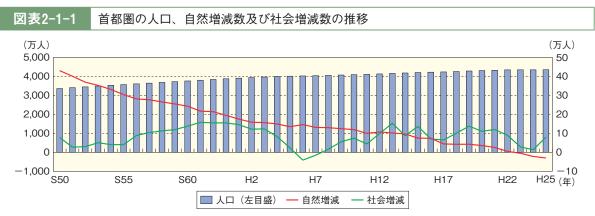
人口等の状況

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。

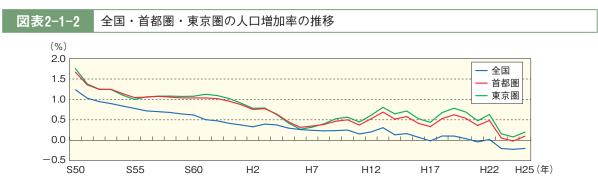
人口動態をみると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は、近年増加幅は縮小基調で推移していたものの一貫して増加していたが、平成23年は初めて減少に転じ、平成25年は2.5万人減となっている。また、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は平成6、7年に一時減少に転じたものの、平成8年からは増加基調で推移しており、平成25年は8.3万人増となっている(図2-1-1)。



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

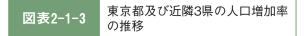
首都圏の人口増加率は、一貫して全国水準を上回って推移している(図表2-1-2)。

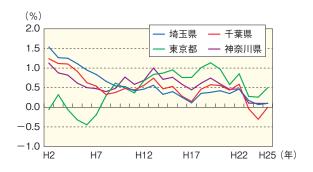


資料:「国勢調査」(総務省)、「人口推計」(総務省) により国土交通省都市局作成

都県別にみると、埼玉県、東京都、神奈川県は増加基調にあるものの、周辺4県は全ての県で減少している(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年以降プラス寄与を続けており、一方、周辺4県は、平成14年以降マイナス寄与が続いている(図表2-1-6)

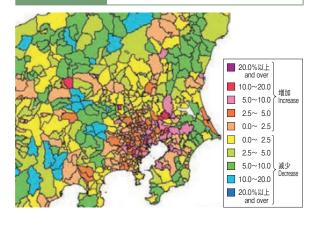




図表2-1-4 周辺4県の人口増加率の推移



図表2-1-5 市区町村別人口増減率 (平成17年~22年)



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



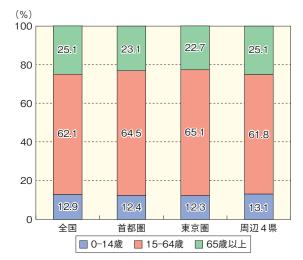
資料:図表2-1-3、2-1-4、2-1-6は、「国勢調査」(総務省)、「人口推計」(総務省)により国土交通省都市局作成。図表2-1-5は、「日本統計地図 平成22年国勢調査 都道府県・市区町村別人口増減率」(総務省)より一部抜粋。

(2) 首都圏の年齢別構成

首都圏における人口の年齢別構成を見ると、全国と比較して15~64歳人口の割合が高く、65歳以上の高齢者人口の割合が低くなっている(図表2-1-7)。

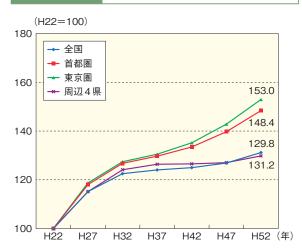
一方、高齢者数で見ると、平成52年の高齢者は平成22年と比較して、全国は31.2%、東京圏は53.0%増加し(図表2-1-8)、高齢者数の全国シェアは平成52年時点で首都圏は35.0%、東京圏は28.9%に上昇する見込みである(図表2-1-9)。

図表2-1-7 首都圏等の年齢別構成 (平成25年)

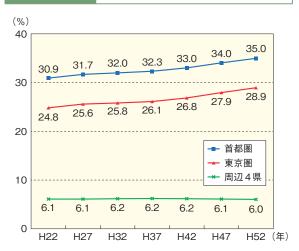


資料:「人口推計」(総務省) により国土交通省都市局作成

図表2-1-8 高齢者の将来推計人口の指数



図表2-1-9 高齢者数の全国シェアの推移



資料:図表2-1-8、2-1-9ともに「日本の地域別将来推計人口」(国立社会保障・人口問題研究所)により国土交通省都市局作成

図表2-1-10

(3) 首都圏の一般世帯数等

首都圏の一般世帯数は増加しており、平成22年の一般世帯数は1,847万世帯となっている。そのうち、単独世帯数は656万世帯で、単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合は平成2年の11.4%から、平成22年は23.6%と急激に増加している(図表2-1-10)。

2,000 世帯数の割合(%)単独世帯数に占める高齢単身 1,800 1,600 世 1,400 20 帯数 1,200 1,000 万 800 10 600 400 200 Ω H2 H7 H12 H17 H22 (年) ■ 一般世帯数

← 単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合

首都圏の一般世帯数等の推移

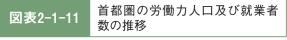
資料:「国勢調査」(総務省) により国土交通省都市局作成

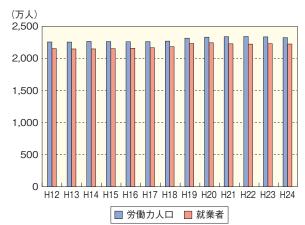
■単独世帯数

2. 就業者数

(首都圏の労働力人口、就業者数)

首都圏の労働力人口及び就業者数は近 年、ほぼ横ばいで推移し、平成24年の労働 力人口は2,323万人、就業者数は2,223万人 となっており(図表2-1-11)、それぞれ全 国の35.4%を占めている。





資料:「労働力調査」(総務省) により国土交通省都市局作成



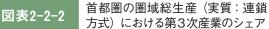
産業機能の状況

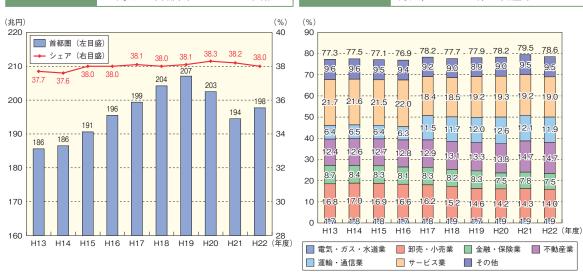
1. 首都圏の経済状況

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(図表2-2-1)、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%と大きなウエイトを占めている。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2-2-2)。







注1:合計値は、便宜的に該当項目を積上げて作成しているが、統計の性質上、積上げた合計値と実質値は一致しない。

注2: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:図表2-2-1、図表2-2-2ともに「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

(1) 首都圏の事業・業務環境

①国際的な企業活動から見た首都圏

(首都圏への外資系企業参入状況)

外資系企業本社の本社所在地数を見ると、 平成24年で全国は3,103社、首都圏は2,747社 で、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2-2-3)。

②最近のオフィス需要動向

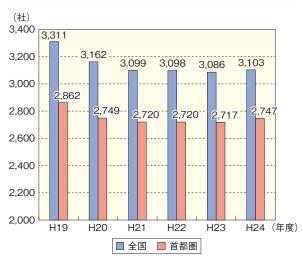
近年の東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、大規模ビルの大量供給による平成15年の6.9%をピークに平成19年まで減少傾向にあったが、平成20年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから上昇に転じた。なお、上昇幅については、平成22年は前年比1.2ポイント、平成23年には0.2ポイント減となり、平成24年は横ばいだった(図表2-2-4)。

(2) 首都圏における各産業の動向

①ベンチャー企業の動向

大学発ベンチャー企業数の推移について見ると、平成14年は全国で531社、首都圏は207社で全国シェアは39.0%、平成20年は全国で1,809社、首都圏は718社で全国シェアは39.7%となっており、全国的に大学発ベンチャー企業数が着実に増加を続けているなか、首都圏は約4割を占めている(図表2-2-5)。

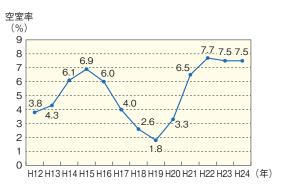
図表2-2-3 外資系企業の本社所在地と数



注 : 数値は原則資本金5,000万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)。

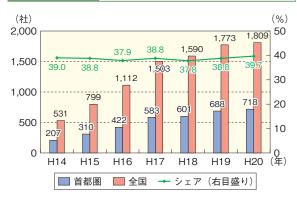
資料:「外資系企業総覧」(東洋経済)をもとに国土交通省都市局作成。

図表2-2-4 東京都区部のオフィスビルの需 給動向



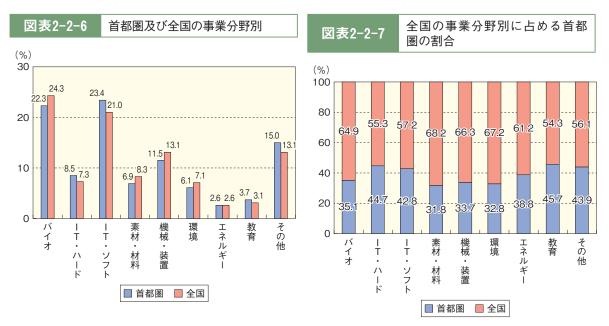
資料:シービー・リチャードエリス総合研究所(株)資料により国土 交通省都市局作成

図表2-2-5 大学発ベンチャー企業数の推移



資料:「大学発ベンチャーに関する基礎調査」(経済産業省)により国 土交通省都市局作成 平成20年度の大学発ベンチャー企業数について、事業分野別割合を見ると、首都圏及び全国 共にバイオ、IT・ソフト分野の割合が高くなっている(図表2-2-6)。

また、全国の事業分野別に占める首都圏の割合を見ると、全事業分野において3割以上を占めており、IT・ハード、IT・ソフト及び教育分野で4割を超えている(図表2-2-7)。



注 : 1 社で複数分野に関連する場合は、関連分野全てでカウントしている。

資料:図表2-2-6、図表2-2-7ともに「大学発ベンチャーに関する基礎調査」(経済産業省)により国土交通省都市局作成

②工業機能

(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。(図表2-2-8)。

図表2-2-8	首都圏の製造業の事業所数等	(平成23年)
	日旬1810/美旧来0/事来516年	(T) 11 () 4 ()

	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	233,186	3.9	7,472,111	-2.5	284,968,753	-1.4	
首都圏合計	64,695	6.0	1,986,707	-1.9	78,318,242	-1.9	
茨城県	6,110	3.0	253,949	-5.1	10,536,767	-2.8	
栃木県	4,997	5.9	191,874	-3.4	7,601,984	-10.1	
群馬県	5,910	7.3	196,803	0.6	7,383,256	-1.9	
埼玉県	13,431	4.3	380,449	-3.3	12,143,721	-5.5	
千葉県	5,917	4.5	203,900	-1.3	11,886,718	-4.0	
東京都	16,664	10.5	321,859	3.8	8,699,292	5.5	
神奈川県	9,452	3.2	368,660	-2.9	17,850,594	3.5	
山梨県	2,214	6.1	69,213	-6.2	2,215,910	-4.5	

注 : 従業者4人以上の事業所。

資料:「工業統計調査」(経済産業省)、「平成24年経済センサス一活動調査の結果(製造業)」(総務省・経済産業省)により国土交通省都市局作成。

(既成市街地における製造業の動向)

「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」が廃止された平成14年以降の埼玉県、東京都及び神奈川県¹⁾の製造業の動向を見ると、平成20年までは、事業所数、従業者数は共にほぼ横ばいで推移、平成21年以降減少傾向となっていたが、平成23年は増加に転じている(図表2-2-9)。

図表2-2-9 埼玉県、東京都及び神奈川県の製造業のシェア

	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
事業所数	51,974	47,356	48,487	44,548	44,639	45,833	39,718	37,115	39,547
全国シェア	17.7%	17.5%	17.5%	17.2%	17.3%	17.4%	16.8%	16.5%	17.0%
従業者数	1,276,295	1,235,304	1,230,755	1,206,983	1,247,332	1,220,177	1,106,288	1,083,186	1,070,968
全国シェア	15.5%	15.2%	15.1%	14.7%	14.6%	14.6%	14.3%	14.1%	14.3%

注1:従業者4人以上の事業所。

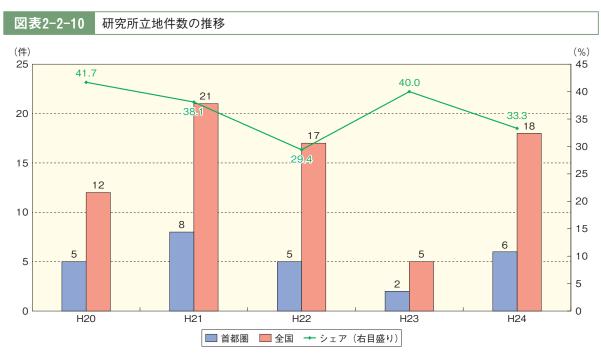
注2:調査は毎年12月31日現在で実施。ただし、平成23年は平成24年2月1日現在。

資料:「工業統計調査」(経済産業省)、「平成24年経済センサス:活動調査の結果(製造業)」(総務省:経済産業省)により国土交通省都市局作成。

③研究開発機能

(研究開発施設等の立地状況)

研究所(工場敷地内に研究開発機能を付設する場合を除く。)立地件数²⁾の推移を見ると、 平成20年の全国は12件、首都圏は5件で全国シェアは41.7%となっていたが、平成24年は全国 で18件、首都圏は6件となっている(図表2-2-10)。



資料:「工場立地動向調査」(経済産業省)により国土交通省都市局作成

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。

²⁾ 製造業、電気業、ガス業、熱供給業の用に供する工場又は研究所を建設する目的をもって、1,000㎡以上の用地(埋立予定地を含む)を取得(借地を含む)したもの。

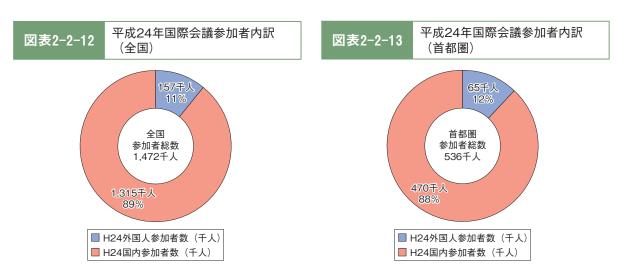
④交流・文化機能

(交流・文化施設等の整備状況)

国際会議開催件数の推移を見ると、平成19年に全国では1,858件、首都圏では777件で全国シェアは41.8%であったが、平成24年の全国では2,337件、首都圏では829件で全国シェアは35.5%となっており、開催件数は前年に比べると増加したが、全国シェアは減少傾向にある(図表2-2-11)。なお、UIA(国際団体連合)の統計(2012年UIA国際会議統計)によると、東京は225件(世界6位)、横浜は80件(世界21位)となっている。

また、平成24年の国際会議参加者数を見ると、全国は1,472千人、首都圏は470千人で、そのうち外国人はそれぞれ1割程度の参加となっている(図表2-2-12、2-2-13)。





- 注1: 国際会議の選定基準は、国際機関・国際団体(各国支部を含む)又は国家機関・国内団体(各々の定義が明確ではないため民間企業以外は全て)が主催する会議で参加者総数が50名以上、参加国が日本を含む3カ国以上及び開催期間が1日以上のものをいう。
- 注2:外国人参加者数には、会議出席を目的に来日した会議代表、オブザーバー、同伴家族を含む。 但し、プレス関係者、在日外国人は含めない。
- 注3:1つの会議が複数の都市にまたがって開催された場合、それぞれの都市に計上しているため、参加者数は、実際の参加者数の総数よりも多くなっている場合がある。
- 資料: 図表2-2-11、図表2-2-12、図表2-2-13は「国際会議統計」((独) 国際観光振興機構) により国土交通省都市局作成

第2章

(観光立国の推進)

観光立国の推進については、訪日外国人旅行者数の拡大に向けたビジットジャパン事業等、 実効性の高い観光政策を強力に展開していくこととしているが、日本政府観光局(JNTO)に よると、円高の是正による旅行費用の割安感の浸透、平成25年7月より開始された東南アジア 諸国に対する査証緩和措置、継続的なVJ事業による訪日プロモーションの効果、LCCなどの 新規就航等による航空座席供給量の増加などにより、平成25年の訪日外国人旅行者数は、対前 年比24%増の1,036万4千人で、これまで過去最高であった平成22年の861万1千人を上回った。 なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における平成25年の外国人延べ宿泊者数(暫定値) は、全国約3,324万人泊のうち約1,397万人泊となっており、そのほとんどが東京圏で約1,313万 人泊となっている。

⑤大学等高等教育機能

(首都圏における大学の動向)

首都圏における大学・大学院の動向について見ると、平成25年度の大学・大学院数は263校となっており、群馬県が減少している。また、大学・大学院学生数は前年度比0.3%減となっており、東京都を除いた首都圏の七県で減少している(図表2-2-14)。

図表2-2-14

首都圏の大学・大学院数及び学 生数(平成25年度)

	大学・カ	大学院数	大学・大学院学生数		
	実数(校)	前年比(%)	実数(人)	前年比(%)	
全国	782	-0.1	2,868,872	-0.3	
首都圏合計	263	-0.4	1,277,893	-0.4	
茨城県	9	0.0	38,504	-0.3	
栃木県	9	0.0	22,422	-0.3	
群馬県	13	-7.1	29,232	-0.1	
埼玉県	29	0.0	123,146	-0.7	
千葉県	28	-3.4	113,081	-3.6	
東京都	139	0.7	739,071	1.1	
神奈川県	29	0.0	194,923	-4.0	
山梨県	7	0.0	17,514	-0.7	

注1:「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による 注2:「大学・大学院学生数」については、在籍する学部・研究科

等の所在地による

資料:「学校基本調査報告書」(文部科学省) により国土交通省都市 局作成

(既成市街地における大学の動向)

「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」が廃止された平成14年以降の埼 玉県、東京都及び神奈川県の大学・大学院の動向を見ると、大学・大学院数、大学・大学院学 生数は共に増加傾向にあるものの、全国シェアはほぼ横ばいで推移している(図表2-2-15)。

図表2-2-15 埼玉県、東京都及び神奈川県の大学・大学院数と学生数のシェア

	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
大学・大学院数(校)	164	171	176	184	187	189	192	196	196	196	197
全国シェア	23.4%	24.1%	24.2%	24.7%	24.7%	24.7%	24.8%	25.2%	25.1%	25.0%	25.2%
大学・大学院学生数(人)	1,010,968	1,010,219	1,030,398	1,027,245	1,015,311	1,027,371	1,039,600	1,060,521	1,064,688	1,057,975	1,057,140
全国シェア	36.1%	36.0%	36.0%	35.9%	35.9%	36.2%	36.5%	36.7%	36.8%	36.8%	36.8%

注1:「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による

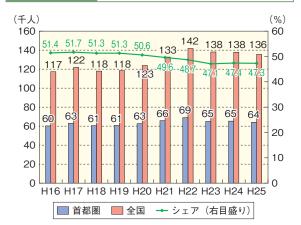
注2: 「大学・大学院学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による

資料:「学校基本調査報告書」(文部科学省) により国土交通省都市局作成

(外国人留学生の動向)

外国人留学生数の推移をみると、平成16年 度(5月1日現在)に全国では117千人、首 都圏では60千人で全国シェアは51.4%であっ たが、平成25年度(5月1日現在)の全国で は136千人、首都圏では64千人で全国シェア は47.3%となっている。首都圏における外国 人留学生数は昨年度とほぼ同数であった(図 表2-2-16)。

図表2-2-16 外国人留学生数の推移



注 : 留学生とは、「出入国管理及び難民認定法」に定める「留学」 の在留資格を有し、我が国の大学(大学院を含む。)、短期大学、 高等専門学校、専修学校(専門課程)及び我が国の大学に入 学するための準備教育課程を設置する教育施設において教育 を受ける外国人学生をいう。

資料:「外国人留学生在籍状況調査」((独) 日本学生支援機構) に より国土交通省都市局作成

⑥商業機能

(中心市街地・都心における商業機能の動向)

中心市街地・都心における商業機能の動向を見ると、平成24年12月末現在で、全国のショッ ピングセンター $^{3)}$ の店舗数は3,096店、首都圏は887店となっており、首都圏の立地別 $^{4)}$ では中心 地域(211店)、周辺地域(244店)が51.3%を占めている。また、店舗面積について見ると、 全国46.399千㎡のうち首都圏は15.138千㎡と約3割を占めている(図表2-2-17)。

図表2-2-17 立地別ショッピングセンター数(平成24年12月末現在営業中のもの)

県名	中心地域(店)		周辺地域(店)		郊外地域(店)		合計	店舗面積	
宗 石		構成比(%)		構成比(%)		構成比(%)		構成比(%)	(千㎡)
全国	635	20.5	747	24.1	1,714	55.4	3,096	100	46,399
首都圏計	211	23.8	244	27.5	432	48.7	887	100	15,138
茨城県	10	13.5	13	17.6	51	68.9	74	100	1,094
栃木県	7	21.2	2	6.1	24	72.7	33	100	657
群馬県	8	23.5	3	8.8	23	67.6	34	100	628
埼玉県	31	24.6	18	14.3	77	61.1	126	100	2,533
千葉県	27	20.5	15	11.4	90	68.2	132	100	2,722
東京都	78	27.4	140	49.1	67	23.5	285	100	4,010
神奈川県	46	25.7	51	28.5	82	45.8	179	100	3,191
山梨県	4	16.7	2	8.3	18	75.0	24	100	303

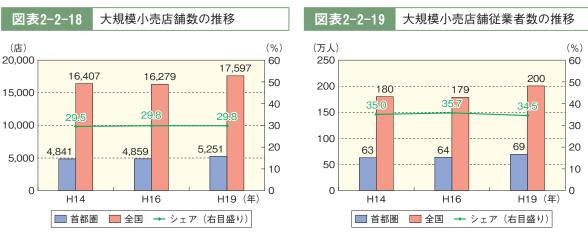
資料:「SC販売統計調査報告」((一社) 日本ショッピングセンター協会) により国土交通省都市局作成

- 3) ディベロッパーにより計画、開発されるものであり、次の条件を備えることを必要とする。
 - ・小売業の店舗面積は、1.500㎡以上であること
 - ・キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれていること
 - ・キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の80%程度を超えないこと (但し、その他テナントのうち小売業の店舗面積が1,500m以上である場合には、この限りではない。)
 - ・テナント会 (商店会) 等があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること
- 4) 中心地域は、当該市・町・村の商業機能が集積した中心市街地。周辺地域は、中心地域に隣接した商業・行政・ビ ジネス等の都市機能が適度に存在する地域。郊外地域は、都市郊外で住宅地・農地等が展開されている地域。

第2章

(郊外型大規模店舗)

大規模小売店舗⁵⁾数の動向を見ると、平成14年度に全国では16,407店、首都圏では4,841店で全国シェアは29.5%であったが、平成19年度の全国では17,597店、首都圏では5,251店で全国シェアは29.8%となっている(図表2-2-18)。また、大規模小売店舗の従業者数の推移を見ると、平成14年度に全国では約180万人、首都圏では約63万人で全国シェアは35.0%であったが、平成19年度の全国では約200万人、首都圏では約69万人で全国シェアは34.5%となっている(図表2-2-19)。



資料:図表2-2-18、図表2-2-19ともに「商業統計調査」(経済産業省)により国土交通省都市局作成

⑦交通・物流機能

(物流拠点の整備状況)

首都圏には成田国際空港、東京国際空港(羽田空港)、京浜港など我が国を代表する広域物流拠点が存在している。また、これらの広域物流拠点を中心として高規格幹線道路をはじめとした道路網が整備されるなど都市インフラの整備が進んでいることに加え、後背圏に大きな人

口・産業を抱えている。 このような状況の中、 物流施設の立地が年々進 み、物流不動産業の物流 施設では昭和60年から平 成22年にかけて東京湾岸 に延床面積で二百万㎡を 超える物流拠点が整備さ れており、特に平成12年 から平成22年にかけて大 きく延床面積を増やして いる(図表2-2-20)。



資料:「平成20年度大都市圏等における地域・産業振興制度等支援制度及び物流・産業基盤立地状況等基礎調査報告書」(国土交通省国土計画局)

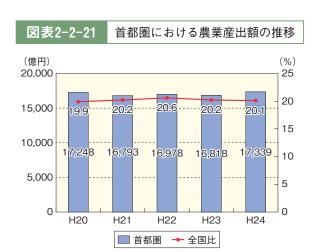
⁵⁾ 大規模小売店舗立地法で定める店舗面積(小売業を行うための店舗に供される床面積)が1,000㎡を超える店舗で届け出のあったもの。

⑧農林水産機能

(農業)

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優位性を活かし、全国有数の農業産出額をあげている茨城県(2位)、千葉県(3位)(平成24年産出額の全国順位)を有している。直近5年を見ると、首都圏全体の農業産出額は、横ばいで推移し、全国の約2割程度を占めている(図表2-2-21)。

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高の約4割(平成23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。しかし、都市化の影響を受け、耕地面積は、年々ゆるやかに減少している(図表2-2-22)。このような状況の中、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、増加傾向にある荒廃農地(首都圏では、再生利用可能な荒廃農地が約4万ha)の再生利用に向けた取組が実施されており、平成24年は2,527haの荒廃農地が再生利用されている(農林水産省「平成24年の荒廃農地の面積について」による)。また、都市の内部においても、規模は小さいながら営農が続けられており、新鮮な農産物の供給、農業体験・交流活動の場の提供、災害時の防災空間の確保、都市住民の農業への理解の醸成等、多様な役割を果たしている。



資料:「平成24年農業産出額及び生産農業所得(都道府県別)」(農 林水産省)により国土交通省都市局作成

図表2-2-22 首都圏における耕地面積の推移 (Tha) (%) 700 14.0-13.9-13.9 13.9 14 600 12 500 10 400 8 300 6 200 4 100 2 0 H21 H22 H24 H25 ■ 首都圏 ◆ 全国比

資料:「耕地及び作付面積統計」(農林水産省)により国土交通省都 市局作成

(林業)

首都圏の林業は、平成24年の林業産出額が268億円で、全国の1割弱を産出しており(図表2-2-23)、中でも栃木県、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、首都圏全体の林業算出額の約5割 強が木材生産、約5割弱が栽培きのこ類と なっている。

各都道府県では、森林の整備を主な目的と して、独自の課税制度を導入する取組が増加

図表2-2-23 首都圏における林業産出額の推移 (億円) (%) 600 12 10 500 8.8 8.1 8.0 400 8 6.9 6 300 200 4 336 336 268 100 2 0 0 H20 H21 H24 ■ 首都圏 ◆ 全国比

資料:「平成24年林業産出額」(農林水産省)により国土交通省都市 局作成

している。首都圏では、茨城県が「森林湖沼環境税」を、栃木県が「とちぎの元気な森づくり県民税」を、山梨県は「森林環境税」を、群馬県は「森林環境の保全に係る県民税の特例に関する条例」、「ぐんま緑の県民基金条例」を導入し、公益的機能が発揮される森づくりを進めている。

(水産業)

首都圏の水産業は、平成24年の漁業生産額(海面漁業・養殖業)が398億円であり、前年に 比べて約20億円の減少となっている⁶。

(中央卸売市場の動向)

首都圏は、我が国最大の生鮮食料品などの消費地である。そのような中、卸売市場は、消費者ニーズの多様化や大型需要者ニーズの増大などに応え、生鮮食料品などを安定的に供給していく役割を担っている。このため、平成22年10月に、卸売市場の整備等についてのニーズの変化に的確に対応し、その機能を十全に発揮していくための基本方針である第9次卸売市場整備基本方針を策定し、基本方針に即して平成23年3月に、第9次中央卸売市場整備計画を策定し、卸売市場の再編措置、施設の改善等に取り組むこととしている。平成25年3月には、同整備計画について、再編措置の取組内容を盛り込む変更が行われた。

^{6)「}平成24年漁業生産額」(農林水産省)により国土交通省都市局算定。なお、首都圏の生産額として、数値を公表している千葉県、神奈川県の合計によっている。



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

(1) 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)。

平成25年における首都圏都県別の認証状況を見ると、NPO法人数、人口1万人当たり

図表2-3-1 NPO法人数の推移 (法人) 50,000 48.611 45,000 40,000 35,000 30,000 25,000 20,000 15,000 10,000 H21 H22 H23 H24 H25 (年)

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

の法人数は東京都、平成24年からの1年間の増加数は埼玉県が最も多くなっている。また、山梨県は、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)。

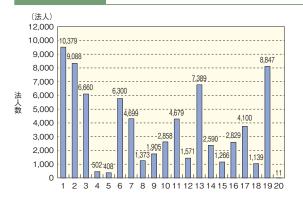
次に、首都圏のNPO法人について、活動分野別の認証状況を見ると、保健、医療又は福祉の増進、他団体の支援、社会教育の推進等の分野が多くなっている。(図表2-3-3)。

図表2-3-2 首都圏都県別のNPO法人の認証状況 (法人) (%) 10,000 8.0 9,355 ■ 特定非営利活動法人数(増減分) 9,000 7.0 特定非営利活動法人数(H24年末までの数) 8.000 対人口比(平成25年) 6.0 7,000 人当た 5.0 6,000 4.0 5,000 4,000 定非 3.0 3,000 百利活 2.0 2,000 1,506 1 550 1,313 1.0 766 1,000 548 398 0.0 数 0 -1,000 茨城県 栃木県 埼玉県

注 : NPO法人数は各年12月末現在、各都県の人口は平成25年10月1日現在の値である

資料: 内閣府資料及び「人口推計」(総務省) により国土交通省都市局作成

図表2-3-3 首都圏における活動分野別のNPO法人認証状況(平成25年9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	観光の振興を図る活動
第5号	農山漁村又は中山間地域の振興を図る活動
第6号	学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動
第7号	環境の保全を図る活動
第8号	災害救援活動
第9号	地域安全活動
第10号	人権の擁護又は平和の推進を図る活動
第11号	国際協力の活動
第12号	男女共同参画社会の形成の促進を図る活動
第13号	子どもの健全育成を図る活動
第14号	情報化社会の発展を図る活動
第15号	科学技術の振興を図る活動
第16号	経済活動の活性化を図る活動
第17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18号	消費者の保護を図る活動
第19号	前各号に掲げる活動を行う団体の運営又は活動に関
W 100	する連絡、助言又は援助の活動
第20号	前各号で掲げる活動に準ずる活動として都道府県又
75Z073	は指定都市の条例で定める活動

注1:号数及び活動の種類は、NPO法に基づいている。

注2:第12~16号は、改正NPO法(施行目:平成15年5月1日)により追加された活動の種類である。

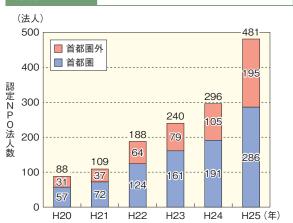
注3:ひとつの法人が複数の号の活動を行う場合、各号を1法人として複数計上している(総活動数78,593)。

資料:内閣府資料により国土交通省都市局作成

(2) 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2-3-4)。

図表2-3-4 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

(3) 「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で関わり、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。

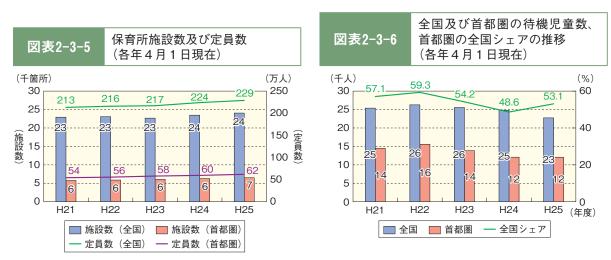
第2章

2. 女性・高齢者等の社会的活動に対する支援

(1) 女性の社会進出の支援

首都圏においては、高度な技術、経験を有し、就業の意欲を持ちながら育児・介護等のため 就業を断念せざるを得ない女性が多数居住している。そのような女性の社会進出の支援策の一 つである保育所施設数及びその定員数の推移を見ると、平成25年4月時点で、全国の施設数は 24,043か所、定員数は2,289,303人となっており、首都圏の施設数は6,500か所、定員数は618,864 人となっている(施設数、定員数ともに概数)(図表2-3-5)。

保育所施設等に入ることができない待機児童数は、平成23年以降減少し、平成25年は全国で22,741人、首都圏では12,067人となったが、一方で首都圏の全国におけるシェアは53.1%となり、平成24年から増加した(図表2-3-6)。



注 :保育所施設数及び定員数は、H21からH24までは確定数、H25は概数である。

資料:図表2-3-5、図表2-3-6ともに「福祉行政報告例」及び「保育所の状況」(厚生労働省)により国土交通省都市局作成。

(2) 高齢者等の社会参加の支援

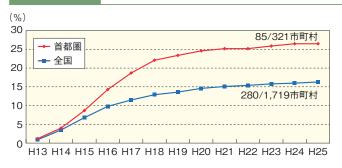
「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するための施策を総合的に推進するため、旧ハートビル法」と旧交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号)(以下、「バリアフリー法」という。)が平成18年12月に施行された。本法に基づき、市町村3は、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区における旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化に関する基本的事項を記載した基本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26年3月現在で、全市町村の約27%にあたる85市町村が基本構想を作成済みである(図表2-3-7)。

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。

³⁾ 市町村には、特別区を含む。

図表2-3-7 バリアフリー基本構想の作成市町村の割合



注1:バリアフリー法の施行日(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25年1月1日時点の市町村数で計算している。

注3:市町村には、特別区を含む。

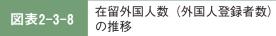
資料:国土交通省総合政策局資料より国土交通省都市局作成

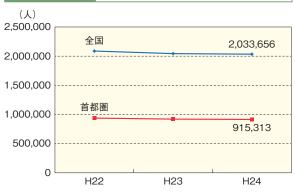
(3) 外国人の活動しやすい環境づくり

平成24年末現在の在留外国人数は2,033,656人で、前年末の外国人登録者数(短期滞在等を除く。)に比べ、13,693人減少した。また、首都圏における在留外国人数は、全国の45%にあたる915,313人であった(図表2-3-8)。

このような状況において、公立小・中・高等学校等に在籍している外国人児童生徒のうち日本語指導が必要な外国人児童生徒数は、平成24年度は27,013人となり、平成22年度に比べ1,498人減少している。首都圏においては全国の34%にあたる9,285人となり、減少傾向にある(図表2-3-9)。

こうした外国人児童生徒等に対して、日本語指導を行う教員等を配置するとともに、平成25年度より実施している「公立学校における帰国・外国人児童生徒に対するきめ細かな支援事業」(補助事業)においては、44の自治体が行う公立学校への受入促進・日本語指導の充実・支援体制の整備に係る取組を支援している。





図表2-3-9 日本語指導が必要な外国人児童 生徒数の推移



注:平成23年までは外国人登録者数(短期滞在等を除く。)を計上していたが、平成24年7月に出入国管理及び難民認定法等が改正されて新しい在留管理制度が導入されたことに伴い、外国人登録法が廃止されたことから、平成24年は新しい在留管理制度の対象となる中長期在留者及び特別永住者(これらを合わせて「在留外国人」という。)を計上している。なお、この制度改正により対象範囲が異なることとなったため、在留外国人数と従来の外国人登録者数を単純に比較することはできない。

資料:図表2-3-8は「平成24年末現在における在留外国人数について(確定値)」(法務省)、図2-3-9は「日本語指導が必要な児童生徒の受入れ状況等に関する調査」(文部科学省)により国土交通省都市局作成



環境との共生

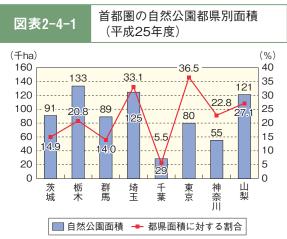
1. 首都圏の自然環境の状況

(1) 自然環境の保全・再生

(自然環境保全地域等や自然公園地域等の指定状況)

首都圏の国立公園・国定公園・都県立自然 公園を合わせた自然公園の面積は、日光国立 公園のある栃木県、富士箱根伊豆国立公園の ある山梨県などで大きく、各都県面積に占める 割合は、秩父多摩甲斐国立公園を有する東京 都が約37%と最も高くなっている(図表2-4-1)。

また、大規模な高山植生や優れた天然林などを指定対象とする自然環境保全地域の面積は、神奈川県自然環境保全地域が約11,236haと最も多い状況となっている。



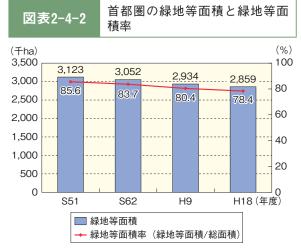
資料:環境省資料により国土交通省都市局作成

(2) 緑地の保全・創出

①首都圏における緑地の減少

首都圏における平成18年度の緑地等(森林、農地、荒地、河川湖沼海浜)面積は約2,859千 ha、首都圏区域面積に対する緑地等面積の割合は78.4%となっている(図表2-4-2)。

また、都県別に昭和51年度と平成18年度の緑地等面積を比較すると、東京都で19.3%、神奈川県で15.4%、千葉県で12.7%、埼玉県で12.4%それぞれ減少しており、特に1都3県で緑地等の減少率が高くなっている(図表2-4-3)。



資料:「国土数値情報」(国土交通省国土政策局) により国土交通省 都市局作成

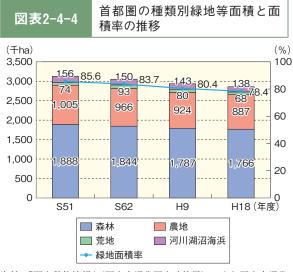


首都圏各都県の緑地等減少率

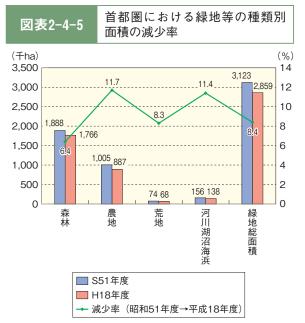
資料:「国土数値情報」(国土交通省国土政策局) により国土交通省 都市局作成

②首都圏における緑地等の種類別割合の推移

緑地等の種類別に昭和51年度と平成18年度の緑地等面積を比較すると、森林で6.4%、農地で11.7%、荒地で8.3%、河川湖沼海浜で11.4%それぞれ減少している。種類別では特に森林と農地の減少が著しく、割合では農地と河川湖沼海浜の減少が著しい(図表2-4-4、図表2-4-5)。



資料:「国土数値情報」(国土交通省国土政策局) により国土交通省 都市局作成



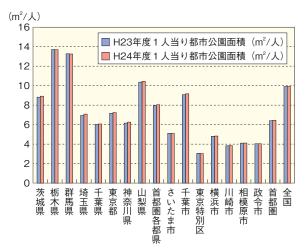
資料:「国土数値情報」(国土交通省国土政策局) により国土交通省 都市局作成

③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㎡/人となっている(図表2-4-6)。

図表2-4-6 首都圏の一人当たり都市公園面積



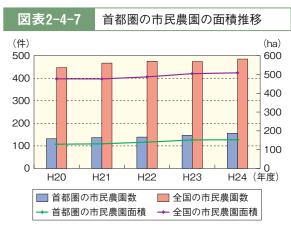
資料:国土交通省資料により国土交通省都市局作成

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。

④市民農園の面積の推移

市民の自然とのふれあいの場として、市民農園の開設が進んでいる。市民農園は、都市住民 のレクリエーション活動としての作物栽培の場や都市住民と農村住民との交流の機会を提供す るとともに、貴重な自然としての農地の保全・活用に寄与している。

首都圏の市民農園面積は増加を続けてきており、都県別に平成24年度の整備状況を見ると、 面積では埼玉県が約35ha、農園数では神奈川県が36件と大きくなっている(図表2-4-7、2-4-8)。



資料:「都市緑化施策の実績調査」(国土交通省都市局) により作成

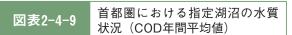


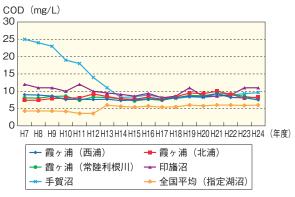
資料:「都市緑化施策の実績調査」(国土交通省都市局) により作成

(3) 水環境・水循環の保全・回復

①首都圏の指定湖沼

首都圏の水質状況(平成24年度)につい ては、河川におけるBOD¹⁾の環境基準達成 率2)が首都圏全体で約86%となっており、 全国の約93%と比較して低い状況であ る³⁾。また、湖沼においてはCOD⁴⁾の環境 基準達成率が、首都圏全体で約59%3と依 然低い状況にある。指定湖沼⁵⁾については、 手賀沼(千葉県)で平成7年度から水質の 改善がみられるものの、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





資料:「平成24年度公共用水域水質測定結果」(環境省)により国土 交通省都市局作成

況であり、近年ではCOD値はほぼ横ばいとなっている。(図表2-4-9)。

- 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24年度公共用水域水質測定結果」(環境省)により、国土交通省都市局算出。
- 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。

国及び地方公共団体は、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東京湾再生に向けた取組

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、平成15年3月に「東京湾再生のための行動計画」を策定した。平成25年5月には、これまでの取組状況とその分析・評価(期末評価)を取りまとめるとともに、これらをふまえた新たな今後10年間の「東京湾再生のための行動計画(第二期)」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、「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』とし、「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、「江戸前」が豊かに生息する環境を、目指すべき東京湾再生の姿のひとつとして、目標の中に新たに取り入れた。さらに、「東京湾再生官民連携フォーラム(仮称)」を設置することとし、多様な関係者の参画による議論や行動の活発化・多様化を図る等、東京湾の改善に向けた活動や行動の輪を広げるための計画を策定した。

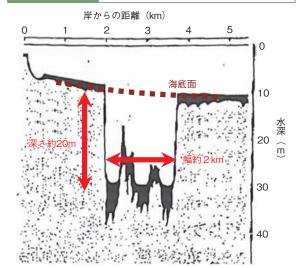
関係省庁及び9都県市は同計画に基づき、陸域汚濁負荷削減、海域における環境改善対策、モニタリング等の施策を推進している。

国土交通省では、平成25年度において、東京湾再生のための行動計画に基づき、以下のような取り組みを推進しているところである。

(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2-4-10、2-4-11)。





資料: 国土交通省港湾局

図表2-4-11 東京湾の青潮



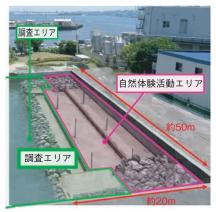
資料:国土交通省港湾局

第2章

(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2-4-12)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2-4-13)、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2-4-12 潮彩の渚



資料: 国土交通省港湾局



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を確認され、また環境学習の場と しても活用されている(図表2-4-14、2-4-15)。

図表2-4-14 堀込み式の潮だまり



資料:東京都港湾局、国土技術政策総合研究所

図表2-4-15 市民参加型の生き物調査



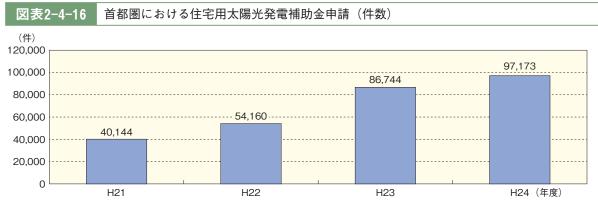


2. 環境負荷の低減

(1) 新エネルギー等

(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2-4-16)。



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

(2) 交通分野における取組

(次世代車の普及拡大)

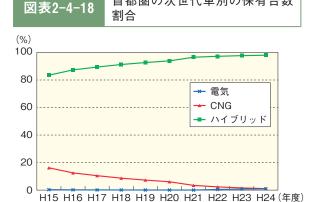
我が国の二酸化炭素総排出量のうち約2割が運輸部門からであり、そのうち約9割が自動車から排出されている。環境負荷の少ない自動車社会の構築に向け次世代車の普及拡大が進められている。

首都圏の次世代車(ここでは、電気自動車、圧縮天然ガス自動車、ハイブリッド自動車をいう。)保有台数は増加を続けており、そのうちハイブリッド自動車がその大半を占めている(図表2-4-17、2-4-18)。



注 : 次世代車=電気自動車、CNG(圧縮天然ガス) 自動車、ハイブリッド自動車

資料:「自動車保有車両数」((一財)自動車検査登録情報協会) により国土交通省都市局作成



首都圏の次世代車別の保有台数

資料:「自動車保有車両数」((一財)自動車検査登録情報協会) によ り国土交通省都市局作成



安全・快適で質の高い生活環境の整備

1. 安全、安心の確保

(1) 震災対策

①帰宅困難者対策における取組状況

平成23年9月に、内閣府及び東京都は、首都直下地震発災時における帰宅困難者等対策について、東日本大震災の教訓を踏まえ、国、地方公共団体、民間企業等が、それぞれの取組に係る情報を共有するとともに、横断的な課題について検討するための協議会を設置した。本協議会では、具体の課題や取り組みについて検討するための幹事会、また幹事会の下に「帰宅困難者等への情報提供体制」、「帰宅困難者等への支援体制」及び「駅前滞留者対策及び帰宅困難者等の搬送体制」も3つの課題について検討するためのワーキンググループを設置し、平成24年9月に最終報告が取りまとめられた。平成25年には、残された課題や新たに顕在化する課題について情報を共有するとともに、各機関における帰宅困難者等対策に係る調整や情報交換を行うことを目的として、「首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議」を設置した。

九都県市首脳会議(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、相模原市)では、九都県市内において災害等が発生し、被災都県市独自では十分な応急措置ができない場合に、九都県市の相互連携と協力のもと、被災都県市の応急対策及び復旧対策を円滑に遂行するため、平成2年6月から災害時相互応援に関する協定を締結し、相互応援体制を確保している。

一方、「帰宅困難者」の徒歩帰宅を支援するため、九都県市では、コンビニエンスストアやファーストフード店、ファミリーレストランと、さらに1都3県(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)では、ガソリンスタンド等の事業者の協力を得て「災害時における帰宅困難者支援に関する協定」を締結し、この協定に基づき平成17年8月から「災害時帰宅支援ステーション」を設置することとしている。災害時帰宅支援ステーションでは、①水道水の提供 ②トイレの使用 ③地図等による道路情報、ラジオ等で知り得た通行可能な道路に関する情報の提供など、可能な範囲で協力することになっている。

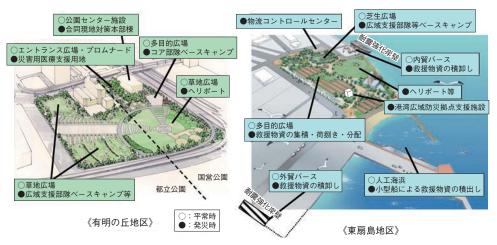
また、日本赤十字社東京都支部は、地域赤十字奉仕団や救護ボランテイアなどにより、徒歩帰宅者への支援活動(簡単な応急手当・水分の補給・休憩など)を目的とした「赤十字エイドステーション」開設事業を推進しており、東京都地域防災計画における帰宅支援対象道路沿いに30箇所を設置する予定である。

②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



資料: 国土交通省

また、発災時に迅速かつ効率的な緊急物資輸送を行うため、東扇島地区において、応急復旧 訓練や緊急物資輸送訓練を行い、関係行政機関や民間事業者との連携強化を図っている。

③密集市街地の現状及び整備状況

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」(約8,000ha(平成13年))の状況を、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。

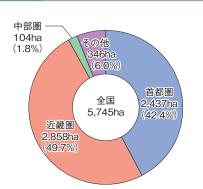
このような密集市街地の安全性確保のため、平成19年1月には、第十二次の都市再生プロジェクトとして、密集市街地整備の取組を加速することが決定され、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進するため、平成19年3月に「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」(平成9年法律第49号)を改正した。

こうしたなか、密集市街地については、平成23年3月に閣議決定された住生活基本計画(全国計画)において、従来の延焼危険性の指標に加え、避難の困難性、つまり、地区内閉塞度や地域特性等を考慮した「地震時等に著しく危険な密集市街地」(約6,000ha(平成22年))について、平成32年までにおおむね解消(最低限の安全性を確保)することとしている。

このため、国土交通省では、全国の市区町村を対象に調査を実施し、その地区数及び面積を平成24年10月に公表したところである。平成24年3月1日時点では、首都圏に全国の約42%にあたる2,437haの「地震時等に著しく危険な密集市街地」が存在している(図表2-5-2、2-5-3、2-5-4)。

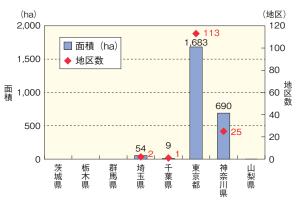
図表2-5-2

全国における「地震時に著しく危 険な密集市街地」の分布状況(H24)



図表2-5-3

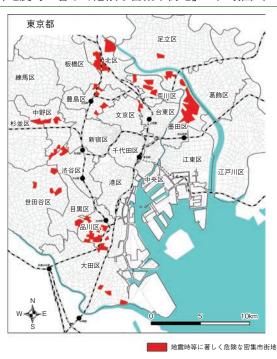
首都圏における都県別の「地震時に著しく危険な密集市街地」の状況 (H24)



: 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。 資料:国土交通省 資料: 図表2-5-3、2-5-4ともに国土交通省

図表2-5-4 東京都の「地震時に著しく危険な密集市街地」の区域図 (H24)



首都圏における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の過半が存在する東京都では、木造住宅密集地域の中でも防災上危険な整備地域¹⁾等の整備方策を定めた「防災都市づくり推進計画」を平成22年1月に改定した。平成24年1月には「木密地域不燃化10年プロジェクト」実施方針を策定し、整備地域における不燃領域率²⁾を既定計画より5年前倒し平成32年度までに70%に引き上げ、その実現を目指して地区毎の整備プログラムを定めることとしている(図表2-5-5)。なお、平成25年12月までに、18地区が指定された。

¹⁾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、震災時の大きな被害が想定される地域で、28地域、約7,000haが定められている。

²⁾ 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。



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8割を占めている(図表2-5-6)。 住宅市街地総合整備事業(密集 図表2-5-6 住宅市街地整備型) の実施状況

また、住宅市街地総合整備事業、都市防災

			地域			地区数
首	都圏					81地区
	東京都					65地区
	近隣3県	(埼玉県、	千葉県、	神奈川県	₹)	15地区
	周辺4県	(茨城県、	栃木県、	群馬県、	山梨県)	2 地区
全	国					148地区

注 : 平成25年度実績値である。

資料:国土交通省

(2) 治山治水等

①治山事業

平成24年の首都圏における山地災害の発生状況は77箇所(図表2-5-7)となっており国土の 保全、水源のかん養等の森林のもつ公益的機能の確保が特に必要な保安林等において、必要に 応じ治山施設を設置しつつ、崩壊箇所における森林の再生や機能の低下した森林の整備等を推 進する治山事業に取り組んでいる。

図表2-5-7 首都圏における山地災害発生状況(平成24年)

(単位:百万円)

	(干屋・日2月7)						
	合計		林地	荒廃	治山施設		
	箇所数	被害額	箇所数	被害額	箇所数	被害額	
茨城県	20	142	9	98	11	44	
栃木県	37	440	33	380	4	60	
群馬県	16	224	16	224	0	0	
埼玉県	0	0	0	0	0	0	
千葉県	4	18	1	4	3	14	
東京都	0	0	0	0	0	0	
神奈川県	0	0	0	0	0	0	
山梨県	0	0	0	0	0	0	
合計	77	824	59	706	18	118	

資料:「森林・林業統計要覧」(農林水産省)により国土交通省都市局作成

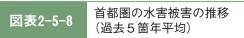
②治水事業

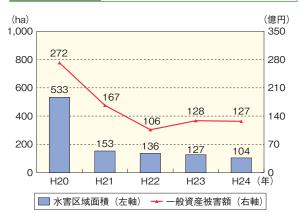
(首都圏の水害被害)

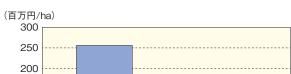
首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極 めて高い。これまでに治水施設の整備を進めてきたことにより、近年は、水害区域面積、一般

資産被害額は減少傾向にあるが(図表2-5-8)、水害密度³⁾に関しては全国と比較して平成24年 においては、約6倍(図表2-5-9)と高い。

図表2-5-9







平成24年水害密度の比較



注1:経年比較のため平成18年価格にて算出

注2:一般資産被害額、水害密度は営業停止損失分を含む

注3:値は過去5箇年の平均値

資料: 図表2-5-8、2-5-9ともに「水害統計」(国土交通省) により国土交通省都市局作成

(首都圏の治水対策)

予防的な治水対策として築堤、河道掘削、 地下調整池等の治水施設の整備や、水位・雨 量情報、洪水予測等の防災情報の高度化を図 るなど、ハード・ソフト一体となった対策を 推進している。また、流域に人口・資産等が 集中している利根川、荒川、江戸川においては、 堤防拡幅等による堤防強化対策を実施してお り、また、流域一体となった総合的な治水対 策として、河川管理者、下水道管理者及び地 方公共団体が協働して流域水害対策を推進し ている。高潮災害に対しては、海岸堤防、水門、

図表2-5-10

首都圏のハザードマップ公表状況 (平成26年5月9日時点)

	市区町 村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂 災害	火山
茨城県	44	41	4	1	9	20	0
栃木県	26	24	0	0	0	14	1
群馬県	35	18	0	0	0	5	3
埼玉県	63	49	7	0	0	6	0
千葉県	54	47	19	3	18	12	0
東京都	39	42	29	0	3	8	2
神奈川県	33	29	7	1	14	11	1
山梨県	27	12	2	0	0	10	6
合計	321	262	68	5	44	86	13

資料:「国土交通省 ハザードマップポータルサイト」(国土交通省) により国土交通省都市局作成

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2-5-10)。

(局地的な大雨や集中豪雨への対策)

近年、局地的な大雨や集中豪雨により、洪水被害や水難事故等が多発している。これらの対 策として、高分解能・高精度な降雨観測が可能である「XバンドMP(マルチパラメータ)レー ダ」が、平成22年7月から、豪雨時の避難行動や防災活動等に資するため、降雨観測情報の一 般配信を開始した。首都圏においては、平成25年9月より新たに3基が運用を開始し、合計5 基が運用されている。また、このレーダから得られるデータを活用した技術研究開発の推進の ため産学官によるコンソーシアムを設置し、XバンドMPレーダの機能を最大限活用するとと

³⁾ 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。

もに、既存レーダとも連携して、局地的な大雨などの予測技術の開発やさらなる洪水予測の高 度化を図っている。

首都圏における自治体の取組では、練馬区において、平成2年に「練馬区総合治水計画」を 策定し、雨水の流出を抑える「流域対策」として雨水流出抑制施設の整備、指導などに取り組 んできたが、近年、東京都区部で局所的な集中豪雨が頻発していることから、集中豪雨による 被害軽減の取り組みを強化するため、東京都豪雨対策基本方針等を踏まえ、10年後の目標を新 たに設定し、区と区民が一体となり水害対策を一層進めるため、平成24年3月に練馬区総合治 水計画を改定している。

(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。

(首都圏大規模水害対策協議会)

平成24年9月に中央防災会議において決定された、首都圏大規模水害対策大綱を踏まえ、構成員間で共通的な対応方針等の合意形成を図り、それに基づく各構成員の取組みに係る情報を共有するとともに、相互に連携・協働して取組むべき課題について検討すること等により、利根川、荒川の洪水氾濫や東京湾の高潮浸水による大規模な水害に対し、広域的に整合性がとれた避難や復旧等の対応がとれるようにすることを目的として、首都圏大規模水害対策協議会が設置された。

2. 良好な市街地や住宅・住環境整備等による魅力ある居住環境の整備

(1)再開発の推進とニーズに応じた良質 な宅地の供給

都市における土地の合理的かつ健全な高度 利用や公共施設の整備改善及び周辺部におけ る計画的な新住宅市街地の開発整備などを図 るため、土地区画整理事業、市街地再開発事 業などの取組が進められている(図表2-5-11)。

図表2-5-11 首都圏の再開発等の取組地区数 (平成23年度実績)

十地区画整理事業	市街地再開発事業
	69地区
	42地区
	25地区
	25地区
	土地区画整理事業 428地区 63地区 221地区 144地区

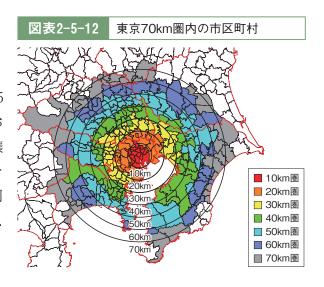
資料:国土交通省(都市計画現況調査)

(2) 住宅及び住環境の整備

①住宅のストックの動向

(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2-5-13)。



図表2-5-13 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)

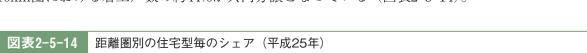
				(単位:戸)
	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	2,212,109	17,010	34,804	2,263,923
貸家	56,239	359,360	3,493,974	3,909,573
給与住宅	9,576	4,413	120,434	134,423
分譲住宅	1,306,433	11,552	2,176,470	3,494,455
合計	3,584,357	392,335	5,825,682	9,802,374

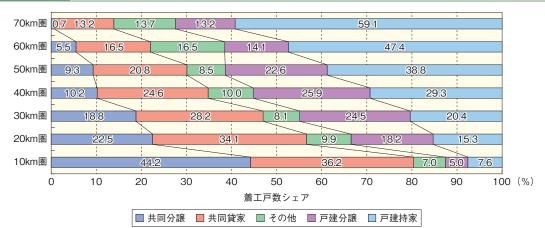


注1:「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するもの。

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

また、距離圏別の住宅型毎のシェアを見ると、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25年では、10km圏における着工戸数の約44%が共同分譲となっている(図表2-5-14)。





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

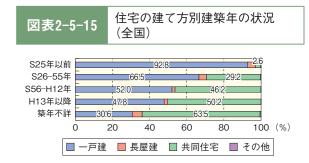
(住宅の築年別分布状況)

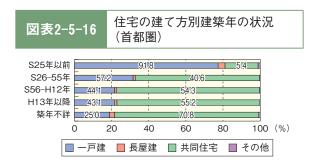
住宅の築年別分布について、建て方別に全国と首都圏を比較すると、首都圏では共同住宅の

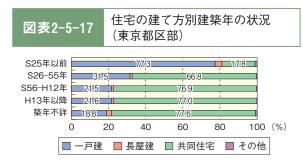
割合が高く、全国では一戸建の割合が高くなっている。

また、昭和55年以前に建築された築30年以上の住宅について見ると、昭和26~55年の間に建築された共同住宅の割合は全国29.2%に対し、首都圏は40.6%となっている。

なお、東京都区部においては、その割合が66.8%と更に高くなっている(図表2-5-15、2-5-16、2-5-17)。





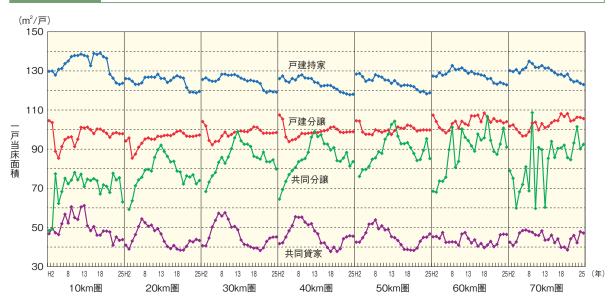


資料:「平成20年住宅・土地統計調査」(総務省)より国土交通省都市局作成

(住宅床面積の変化)

一戸当たりの住宅床面積をみると、戸建持家は、平成24年は前年に比べおおむね横ばいとなっている。戸建分譲は、平成2年~5年頃に大幅に減少して以降、一部圏域を除きおおむね横ばいとなっている。共同分譲は、特に20~60km圏域において一時大幅に増加して以降減少傾向が続いてたが、近年では一部圏域を除き増加している。共同貸家は、特に10~50km圏域において一時大幅に増加した後、減少基調となっていたが近年では10km、70km圏域を除いて増加傾向である(図表2-5-18)。

図表2-5-18 住宅一戸当たり床面積の推移

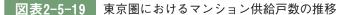


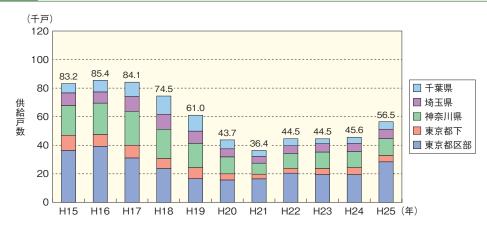
資料:「住宅着工統計」(国土交通省) により国土交通省都市局作成

②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2-5-19)。

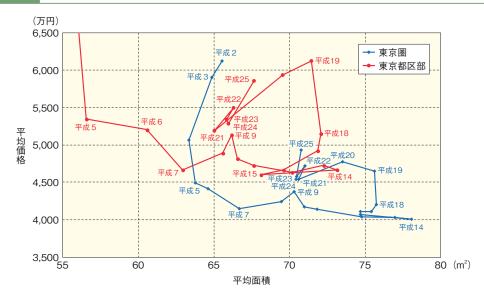




資料:(株)不動産経済研究所資料により国土交通省都市局作成

また平成25年の東京圏及び東京都区部の平均販売価格は前年を上回った(図表2-5-20)。

図表2-5-20 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、56㎡である。

資料:(株)長谷工総合研究所資料により国土交通省都市局作成

③高齢者向け住宅の供給状況

高齢化が急速に進む中で、高齢の単身者や夫婦のみの世帯の居住の安定を確保することが重要な課題となっている。

このため、平成23年4月に「高齢者の居住の安定確保に関する法律」を改正し、厚生労働省との共同により、バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の登録制度を創設し、同年10月に施行した。

平成26年3月末時点において、全国で4,555棟146,544戸、首都圏で1,158棟38,486戸の登録がなされている。

(3) 居住環境の整備

①良好な都市景観の創出

良好な景観形成への取組を総合的かつ体系的に推進するため、平成16年に制定された「景観法」(平成16年6月18日法律第110号)においては、景観計画を景観行政団体が策定することとされている。同法に基づく景観行政団体は、都道府県、政令指定都市、中核市及び都道府県知事とあらかじめ協議した上で、景観法に基づく景観行政に係る事務を処理する市町村であり、平成25年9月30日現在、全国に598団体存在し、そのうち399団体が景観計画を策定している。なお、首都圏においては、154の景観行政団体のうち105団体が景観計画を策定している。

国土交通省においては、良好な景観形成に向けた取組を推進しており、平成3年度から実施されている都市景観大賞(主催「都市景観の日」実行委員会)を支援している。

平成23年度からは、公共的空間と建物等が一体となって良質で優れた都市景観が形成され、 市民に十分に活用されている地区を対象にした「都市空間部門」及び景観に関する教育等に取り組んでいる活動を対象にした「景観教育・普及啓発部門」の表彰を実施している。

平成25年度都市景観大賞「都市空間部門」の「優秀賞」には、首都圏から日立駅周辺地区が

選ばれた。鉄道事業者が事業主体である駅舎整備と日立市が関連する都市施設整備・民間施設 誘導に関して、全体を統括するデザイン監修者を選定した上で、関係者が一堂に会するデザイ ン調整会議を設置・運営して、一体的に整合のとれた景観を実現することに成功したことが高 く評価されている。(図表2-5-21)。

図表2-5-21 日立駅周辺地区の概要

【地区の概要】

当地区はJR常磐線日立駅とその周辺を含む地区である。都市拠点性の強化及び交流人口の拡大を図るため、日立駅舎改築及び周辺地区整備を進めてきており、東日本大震災を乗り越え、平成23年4月、日立市の新しい玄関口となる日立駅が誕生した。日立駅自由通路と橋上駅舎は、周辺環境になじむよう高さを低く抑え、平面的に広がりながら、自由通路東西口の公共施設や駅前広場へと繋がり、一体的なまとまりを作り上げている。建物全面は透明なガラススクリーンに覆われ、他には類を見ない至る所から太平洋を一望できる開放的で魅力ある空間を創出している。

整備にあたって日立市は、鉄道事業者が事業主体である駅舎の整備と自由通路を始め日立市が行う関連する都市基盤整備及び民間施設誘導等について、一体的で整合のとれたデザインによる景観形成を行い、まちの顔にふさわしい都市空間を実現するため、「デザイン監修者(妹島和世氏)」を位置付けた。デザイン監修者が設計から工事に至るまで全ての事業に関わることにより、建築と土木を融合した連続性、一体感のあるデザインの実現に至った。その結果、単なる通過点であった駅が、多様な交流を育む交流拠点として、訪れた人々の記憶に残り、明日への生きる活力を与える場所となった。



山側と海側をつなぐ自由通路と橋上駅舎。日立の青い海と大きな空。周辺環境になじむよう高さを低く抑え、一体的な空間を創出する。



自由通路の東側突当りの展望スペース。視界を遮ることなく海を一望できる。自由通路東側先端からの眺めは圧 巻であり、いつでも、人々が滞留している。

資料:「平成25年度都市景観大賞「都市空間部門」受賞地区の概要及び「景観教育・普及啓発部門」受賞団体の活動の概要(平成25年5月)」 (「都市景観の日」実行委員会)

②教育・文化施設の整備

学校は、児童生徒等の学習・生活の場であり、生涯学習活動や高齢者をはじめとする地域住民の交流など多様な活動の拠点であるとともに、災害時には避難所としての役割を果たす施設となっている。このため、児童生徒等の安全を守り、安心で豊かな教育環境を確保することに加え、地域住民の安全と安心の確保にも資することを目的として、地方公共団体の創意工夫を活かしながら、学校をはじめとする教育・文化施設の整備を推進している。

③都市公園等の整備

都市公園等は、国民の多様なニーズに対応するための基幹的な施設であり、避難地等となる 防災公園の整備による安全・安心な都市づくり、少子・高齢化に対応した安心・安全なコミュ ニティの拠点づくり、循環型社会の構築、地球環境問題への対応に資する良好な自然環境の保 全・創出、地域の個性をいかした観光振興や地域間の交流・連携のための拠点づくり等に重点 を置き、国営公園、防災公園等の整備や古都及び緑地の保全を効率的かつ計画的に実施してい る。

4保健・医療・福祉施設の整備

少子高齢化は首都圏においても今後急速に進行することが予想されており、これに対応した 首都圏の整備が必要となる。

首都圏における医療施設について、人口10万人当たりで見ると、平成24年の施設数は139箇 所となっており、全国平均の139箇所と同水準である。また、病床数では986床と全国平均の1.336 床を大きく下回っており、特に、東京圏は940床で、その傾向は顕著である。

首都圏における社会福祉施設等について、人口10万人当たりで見ると、平成24年の社会福祉 施設等の総数は33箇所、定員数は1.932人と、全国平均の44箇所、2.401人を大きく下回っている。 さらに、社会福祉施設等のうち老人福祉施設について、65歳以上人口10万人当たりで見ると、 全国平均の17箇所、509人に対し、首都圏は12箇所、315人と大きく下回っている。

以上のように、首都圏における保健・医療・福祉施設の整備は、今後も引き続き推進する必 要がある。

⑤農山村地域の整備

(集落機能の低下に対する取組)

首都圏の農山村地域は、過疎化・高齢化の 進行に伴う集落機能の低下により、農地や農 業用水等の資源の保全管理が困難になってき ている。そのような状況の中、首都圏の農山 村地域では、「農地・水保全管理支払交付金」 を通じて、平成26年1月時点、1.503の活動組 織が、約9万ha(図表2-5-22) で農地や農業用 水等の資源を保全・向上させる取組を行って いる。

首都圏における農地・水保全管 図表2-5-22 理支払交付金の取組状況

	活動絲	且織数	取組面	漬(ha)
	25年度	24年度	25年度	24年度
茨城県	335	299	18,887	16,808
栃木県	318	332	27,414	28,103
群馬県	191	193	12,698	12,818
埼玉県	179	186	5,873	6,127
千葉県	306	285	20,205	18,991
神奈川県	18	18	682	674
山梨県	156	144	6,768	6,554
首都圏	1,503	1,457	92,527	90,075
全国	19,020	18,662	1,476,417	1,455,049

注1:取組面積は、都道府県別面積の小数点以下の四捨五入のため、 合計値と一致しない。

注2:平成25年度は、平成26年1月31日現在でとりまとめた見込み値。 資料:「農地・水保全管理支払交付金の取組状況」(農林水産省) に より国土交通省都市局作成

(二地域居住の取組)

近年、価値観の多様化や社会情勢の変化に伴い多様なライフスタイル・ワークスタイルの選 択が可能になってきており、大都市居住者の地方圏・農山漁村への居住など住まい方の多様化、 テレワークなど働き方の多様化などの動きなどがみられる。

中でも、都市住民が農山漁村等の他の地域にも同時に生活拠点を持つなどのライフスタイル である「二地域居住」については、地域社会や個人のライフスタイルにおいて多様な選択、働 き方、住まい方、学び方等を実現することを通し、地域の活性化につながると期待されること から、その促進を図ることは重要な課題である。

このため、民間事業者や地域が主体的に取り組む環境を整えることを目的として、二地域居 住等に関する国や地方公共団体の支援策や取組について情報発信を行っている。



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)。

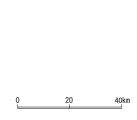
②都市高速道路の整備

首都高速中央環状線は、平成22年3月、首都高速中央環状新宿線の西新宿JCT(4号新宿線との接続地点)から大橋JCT(3号渋谷線との接続地点)間約4.3kmが開通し、中央環状品川線は、平成26年度の完成を目指し整備を進めている(図表2-6-2)。

図表2-6-1 高規格幹線道路の整備状況

東京圏高規格幹線道路図



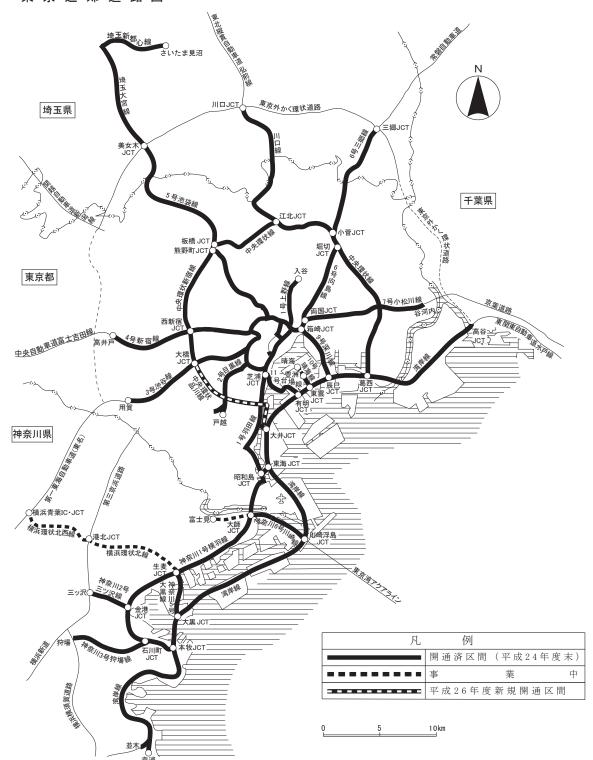


凡				侈	iJ							
	開	通	ö	Ť	区	間	(-	平成	ζ24	年月	医末	()
	事						業					中
	調						查					中
	平	成	2	6	年	度	新	規	開	通	区	間
	平	成	2	5	年	度	新	規	開	通	区	間

資料:国土交通省道路局

図表2-6-2 都市高速道路(首都高速道路)の整備状況

東京近郊道路図



資料:国土交通省道路局

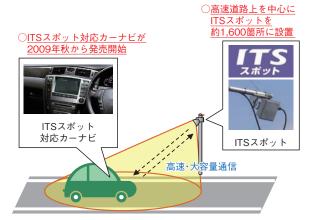
③ITS(高度道路交通システム)の活用による交通の円滑化

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によるITSの活用が注 目されている。

国では、ETC(自動料金支払システム)、 VICS(道路交通情報通信システム)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。

また、スマートウェイの展開として、効率 的な道路計画の策定や交通流分散を実現する ため、車両よりプローブ情報¹⁾を収集するな 図表2-6-3 高速・大

ITSスポットと対応カーナビとの 高速・大容量通信により、多様 なサービスを実現



資料:国土交通省

ど道路交通状況の常時観測を行い、高精度な道路交通情報の把握・提供の実現、快適・安全なドライブを実現するため、全国の高速道路上を中心に約1,600箇所に設置した「ITSスポット」²⁾、「ITSスポット対応カーナビ」により、広範囲の渋滞データでカーナビが賢くルート選択をするダイナミックルートガイダンス等のサービスを行っている(図表2-6-3)。

(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。

平成21年4月には、本線料金所に併設する全国初のスマートICである三郷料金所スマートICが本格運用されるなど、首都圏では、平成18年度以降、17箇所(平成26年2月22日現在)で導入されている(図表2-6-4)。

図表2-6-4 三郷料金所スマートIC



資料:国土交通省

¹⁾ 走行している自動車から収集される速度や位置などの情報

²⁾ 路側に設置された無線装置によりサービス等を受けられるエリア

④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24年度における主要31区間の平均混雑率は165%となっている。しかし、主要31区間のうち8区間、及びその他区間の7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、山手線(外回り)、中央線、地下鉄東西線等ピーク時に混雑率200%程度に及ぶ区間も依然として残っている(図表2-6-5)。このため、これらの路線をはじめとして、更なる混雑緩和を図るため、新線の建設や既存ストックの機能向上等による鉄道ネットワークの一層の充実を図ることが必要になっている(図表2-6-6)。

図表2-6-5 混雑率180%を超える区間(平成24年度)

事業者	路線名	区間	混雑率(%)
	東海道線	川崎→品川	183
	横須賀線	武蔵小杉→西大井	193
	山手線外回り	上野→御徒町	200
	中央線快速	中野→新宿	194
	高崎線	宮原→大宮	188
末□七松南外×/# \	- にまれぬ	上野→御徒町	194
東日本旅客鉄道(株)	京浜東北線 	大井町→品川	183
	総武線緩行	錦糸町→両国	200
	南武線	武蔵中原→武蔵小杉	194
	武蔵野線	東浦和→南浦和	183
	横浜線	小机→新横浜	183
	埼京線	板橋→池袋	199
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	197
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	182
小田急電鉄(株)	小田原線	世田谷代田→下北沢	188

資料:国土交通省鉄道局

図表2-6-6 主な新線の建設及び既存ストックの機能向上(平成26年3月末現在)

整備主体	路線名、駅名	区分	開業予定年度
東日本旅客鉄道(株)	東北縦貫線(上野~東京)	改良	平成26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29年度
西武鉄道(株)	新宿線(中井~野方駅)	連続立体交差	平成32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30年度
(低) 鉄坦建設・進制施設登開 又 抜機博	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:鉄道事業者資料等より

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、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央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25年度は、西谷~羽沢間のトンネルの掘削を順次進める等、工事の進捗を図っている。

⑤安全対策の推進

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」³⁾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。

このため、道路管理者及び鉄道事業者が連携し、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。東京都の都市計画事業として平成12年11月から進めていた「京成押上線(押上駅~八広駅間)連続立体交差事業」により平成25年8月に上り線が高架化し、これにより、明治通りなどで踏切遮断時間が約4割減少し、踏切での交通渋滞が緩和された(図表2-6-7)。

また、鉄道駅のプラットホームにおいて、視覚障害者等をはじめとする全ての駅利用者にとって線路への転落等を防止するために効果が高いホームドアの整備を推進しており、平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」中間とりまとめを踏まえ、ホームドア等の整備促進や新しいタイプのホームドアの技術開発とともに、鉄道事業者等と連携した一般利用者による視覚障害者等への声かけを普及させるためのキャンペーン等のソフト対策と併せて、総合的な転落等の防止対策を進めている。なお、平成25年度に首都圏では、東京メトロ有楽町線新富町駅、月島駅、新木場駅、都営大江戸線中野坂上駅、西新宿五丁目駅、東武野田線船橋駅、東急東横線学芸大学駅、中目黒駅、JR山手線大塚駅、巣鴨駅、駒込駅、新大久保駅等にホームドアが設置された(図表2-6-8)。

図表2-6-7

京成押上線(押上駅~八広駅間) 連続立体交差事業



資料:東京都建設局

図表2-6-8 ホームドアの設置状況



資料:東京地下鉄(株)

⑥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JR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JR東海を指名し、整備計画の決定並びにJR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

³⁾ 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

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。

⑦空港へのアクセス強化

成田国際空港と都心のアクセスを向上させるため、平成22年7月17日に成田高速鉄道アクセス線が開業した。この鉄道は千葉NT線印旛日本医大駅から成田空港高速鉄道接続点までが新規敷設され、北総線、千葉NT線改良工事と一体的に整備された。成田高速鉄道アクセス線の完成により、日暮里と空港第2ビルが36分で結ばれ、大幅な時間短縮となり、諸外国主要空港に比肩しうるアクセス利便性が実現された(図表2-6-9)。

一方、東京国際(羽田)空港では、平成22

図表2-6-9

成田スカイアクセス 「新型スカイライナー」



資料:関東運輸局

図表2-6-10

東京モノレール線羽田空港国際 線ビル駅



資料:東京モノレール(株)

年10月21日の国際線ターミナルの供用に併せて、京浜急行空港線「羽田空港国際線ターミナル駅」、東京モノレール線「羽田空港国際線ビル駅」が開業し、同地区へのアクセスの強化が図られた(図表2-6-10)。

また、平成24年10月21日には京浜急行本線及び空港線の京急蒲田駅での、付近の連続立体交差事業等と併せた駅改良(ホームの2層高架構造化)が完了した。これにより、都心方面及び横浜方面から羽田空港へのアクセス強化が図られた。

(2) 航空輸送に関する状況

①首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、我が国の成長のけん引車となる首都圏空港の機能強化を図っており、平成26年度中に首都圏空港の年間合計発着枠を75万回化することを最優先課題として取り組んでいる。

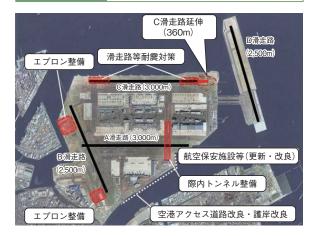
また、2020年の東京オリンピック・パラリンピック、さらにはその先を見すえ、首都圏空港の年間合計発着枠75万回化達成以降の首都圏空港の更なる機能強化に向けた具体的な方策の検討を進めているところ。具体的には、平成25年11月から交通政策審議会航空分科会基本政策部会の下に開催している首都圏空港機能強化技術検討小委員会において技術的な選択肢をとりまとめた後、関係自治体や航空会社なども参画した新たな場を設置し、機能強化方策の具体化について検討・協議を進める。

②東京国際(羽田)空港の整備

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、年間発着枠を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

図表2-6-11 東京国際(羽田)空港の整備



資料:国土交通省航空局

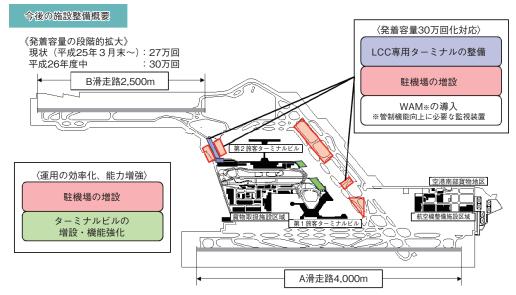
手し、国際・国内の乗継ぎ便利性を強化していく(図表2-6-11)。

③成田国際空港の整備

成田国際空港は、我が国の国際航空の中心として、年間3,060万人(平成24年度)の人々が利用している。平成25年3月末には27万回まで拡大し、27万回実現と併せて、オープンスカイを実現した。また、オープンスカイの実現にあわせて、6時から23時までという現在の運用時間を前提としつつ、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合に限り、24時までの離着陸を認める離着陸制限(カーフュー)の弾力的運用を開始した(図表2-6-12)。

今後も、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港として、地元合意を踏まえ、高度な管制システムを導入し、同時平行離着陸方式の効率的な運用を図り、平成26年度中に30万回まで拡大するとともに、オープンスカイの推進等による国際ネットワークの充実、専用ターミナル整備によるLCCやビジネスジェット受け入れ体制の整備、国内フィーダー路線の拡充による内際乗継機能の強化等により、アジアのハブ空港としての地位を確立していく。

図表2-6-12 成田国際空港の施設計画



資料: 国土交通省航空局

(241)

第2章

(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

上海、香港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、コンテナ取扱貨物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2-6-13)、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。

②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

図表2-6-13 コンテナ取扱貨物量ランキング 1983年 2013年速報値 (万TEU) 取扱量 取扱量 港名 名 ロッテルダム 3,364 231 ニューヨーク/ニュージャージ-207 シンガポール 3.258 2(2) 3 香港 184 3 (4) 深圳 2,328 4(3) 香港 2,229 5 高雄 148 5 (5) 釜山 1,768 6 シンガポール 127 6 (6) 寧波 1.677 7 アントワープ 100 7(8) 吉鳥 1,552 8 シアトル 95 広州 1,530 94 1,364 10 ハンブルク 93 10(10) 天津 1,300 28(28) 東京 490 11 横浜 93 ※以下の港は上位30位以下のため順位不明 - (43) 横浜 (305) 13 釜山 88 - (50) 名古屋 (266) 19 東京 70 - (52) 神戸 (257)

注1:内外貿を含む数字

33 大阪

注 2:TEUとは国際標準規格(ISO規格)の20フィートコンテナを 1

36

- (57) 大阪

として計算する単位。 注3:()は2012年の値。 資料:国土交通省港湾局資料

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、取り組みを加速していく。

図表2-6-14 東京ゲートブリッジ



資料:国土交通省関東地方整備局東京港湾事務所

③京浜港の整備

京浜港においては、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「東京ゲートブリッジ」が、平成24年2月に開通済である(図表2-6-14)。

2. 情報通信体系の整備

(1)個人が活用できる情報環境の整備

①契約数

全国のブロードバンドサービス⁴⁾の契約数は、平成18年12月末の2,574万から、平成25年12月末には3.9世代携帯電話アクセスサービスの普及も影響して、8,135万と増加しており、首都圏においても平成18年12月末の1,055万から平成25年12月末には3,391万に増加している(図表2-6-15)。

⁴⁾ FTTHアクセスサービス、DSLアクセスサービス、CATVアクセスサービス、FWAアクセスサービス、BWAアクセスサービス及び3.9世代携帯電話アクセスサービスの合計。

[・]FTTHアクセスサービス:光ファイバー回線でネットワークに接続するアクセスサービス (集合住宅内等において一部に電話回線を利用するVDSL等を含む)

[・]DSLアクセスサービス:電話回線(メタル回線)でネットワークに接続するアクセスサービス(ADSL等)

[・]CATVアクセスサービス:ケーブルテレビ回線でネットワークに接続するアクセスサービス

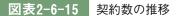
[・]FWAアクセスサービス:固定された利用者端末を無線でネットワークに接続するアクセスサービス

[・]BWAアクセスサービス: 2.5GHz帯を使用する広帯域移動無線アクセスシステムでネットワークに接続するアクセスサービス

^{・3.9}世代携帯電話アクセスサービス:携帯電話等を用いて、3.9世代移動通信システム(LTE)によりインターネットに接続するサービス

[※]BWAアクセスサービスは平成21年6月末から、3.9世代携帯電話アクセスサービスは平成25年3月末から、契約数を計上

第2章





資料:「ブロードバンドサービス等の契約数の推移(平成25年12月末 現在)」(総務省)、「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び 世帯数(平成25年3月31日現在)」(総務省)により国土交通省 都市局作成

②世帯カバー率

ブロードバンド⁵⁾の世帯カバー率は平成25年3月末時点で、全国、首都圏ともに100.0%となっている。

(テレワークの推進)

情報通信機器を活用した場所と時間にとらわれない柔軟な働き方である「テレワーク」は、 職住近接の実現による通勤負担の軽減や、仕事と生活の調和(ワーク・ライフ・バランス)の 実現、災害時等における事業継続性の確保などの効果が期待されており、社会的な関心も高い。

平成25年6月に閣議決定された「世界最先端IT国家創造宣言」においては、「就業継続が困難となる子育で期の女性や育児に参加する男性、介護を行っている労働者などを対象に、週一回以上、終日在宅で就業する雇用型在宅型テレワークにおける、労働者にやさしいテレワーク推奨モデルを産業界と連携して支援し、2016年までにその本格的な構築・普及を図り、女性の社会進出や、少子高齢化社会における労働力の確保、男性の育児参加、仕事と介護の両立などを促進する」こととされるなど、これまで以上にテレワークの普及促進に取り組むこととしている。

関係省庁では、テレワークが様々な働き方を希望する者の就業機会の創出及び地域の活性化等に資するものとして、テレワークの一層の普及拡大に向けた環境整備、普及啓発等を連携して推進している。

また、総務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省のテレワーク関係4省は、平成17年度 に設立した産学官からなる「テレワーク推進フォーラム」において、テレワークの円滑な導入 や効率的な運用に資する調査研究や普及活動を展開している。

国土交通省では、テレワークによる働き方の実態やテレワーク人口の定量的な把握、業務の 効率化・高付加価値化による生産性の向上及び国際競争力の強化や災害時の事業継続性の向上 等に資する多様な働き方を実現する施策(テレワークの普及・推進等)の検討等を行った。

⁵⁾ FTTH、DSL、CATVインターネット、FWA、衛星、BWA、LTE、3.5世代携帯電話。

3. 水供給体系の整備

(水資源開発の状況)

利根川水系及び荒川水系において、平成20年7月に「利根川水系及び荒川水系における水資 源開発基本計画」が閣議決定された。

また、平成25年度においても用水の安定供給を確保するため、既存施設の機能増強を目的と する事業などが実施されている。

(1) 生活用水

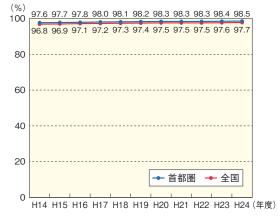
(普及状況)

水道の普及率は平成14年度には全国で96.8%であったが、年々上昇し、平成24年度には97.7% となり、首都圏は98.5%となっている(図表2-6-16)。

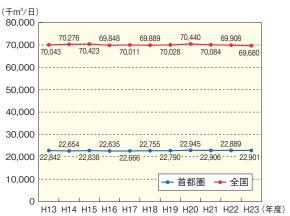
(施設能力)

水道の施設能力は平成13年度には全国で70,043千㎡/日であったものが、平成23年度には69.680千㎡/日となり、首都圏は22.901千㎡/日となっている(図表2-6-17)。

図表2-6-16 普及状況の推移



図表2-6-17 施設能力の推移

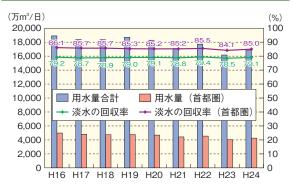


資料:図表2-6-17、図表2-6-18とも「水道統計」(日本水道協会)により国土交通省都市局作成

(2) 工業用水

工業用水の1日当たり用水使用量は、全国では平成16年1億8,897万㎡(淡水の回収率79.2%)が平成24年1億6,876万㎡(同79.1%)となり、首都圏では平成16年4,980万㎡(同86.1%)が平成24年4,247万㎡(同85.0%)と、平成16年に比べて用水使用量は減少し、淡水の回収率は同水準となっている(図表2-6-18)。

図表2-6-18 工業用水量の推移



注1:従業者30人以上の製造事業所における工業用水の1日当たり用水 使用量

注2:平成23年については、「平成24年経済センサス―活動調査」(平成24年2月1日現在)による

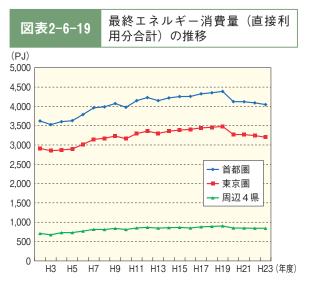
資料:「工業統計調査」(経済産業省)、「経済センサス―活動調査(製造業)」(総務省・経済産業省)により国土交通省都市局作成

4. エネルギー供給体系の整備

(首都圏のエネルギー消費)

平成2年度以降の首都圏における最終エネルギー消費量は増加基調にあったが、平成20年度 以降は、緩慢に減少して推移している。平成23年度(暫定値)における首都圏の最終エネルギー 消費量は、4,047PJ(ペタジュール)であり、その約8割を東京圏が占めている(図表2-6-19)。都道府県別にみると、千葉県が1,106PJで全国トップであり、神奈川県が908PJで全国第2位、東京都が784PJで全国第3位である。

最終エネルギー消費量を圏域別にみると、首都圏は全国の3割以上を占めている(図表2-6-20)。



最終エネルギー消費量(直接利 図表2-6-20 用分合計)の対全国シェア(H23 年度(暫定値))



注 : H23年度は暫定値。

資料:資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計調査」より国土交通省都市局作成

(再生可能エネルギーの導入)

2012年7月の固定価格買取制度の開始以降、再生可能エネルギーの導入拡大が進んでいる。

特に、太陽光発電の導入量は、住宅用を中心に近年着実に伸びており、2014年1月末時点において累積で約1,300万kWに達している(図表2-6-21)。非住宅用においても、東京電力株式会社が、平成23年12月に運転を開始した扇島太陽光発電所(太陽電池出力約13,000kW、当時国内最大級)及び同年8月に先行して運転を開始した、浮島太陽光発電所(太陽電池出力約7,000kW)に

図表2-6-21 再生可能エネルギー発電設備の 導入状況

固定価格	買取制度導入前	固定価格買取制度導入後			
	平成24年6月 末までの累積 導入量	平成24年度 (7~3月) の導入量	平成25年度 (4 ~ 1 月) の導入量		
太陽光 (10kW以上)	約470万kW	96.9万kW	113.3万kW		
太陽光 (10kW未満)	約90万kW	70.4万kW	460.8万kW		
その他	約1,500万kW	9.6万kW	10.3万kW		
合計	約2,060万kW	176.9万kW	584.4万kW		
		761.3	万kW		

資料:資源エネルギー庁作成

続き、平成24年1月に米倉山太陽光発電所(太陽電池出力約10,000kW)の運転を開始するなど、 導入が進んでいる(図表2-6-22)。

一方、風力発電についても2000年以降、急速に導入が進んでおり(図表2-6-23)、茨城県鹿

嶋市北海浜工業団地及び隣接する平井海岸に単機出力2,000kWの風力発電機10基が設置され、2007年2月に運用を開始し、風力エネルギーにより発電した電気(年間約4200万kWh)の全量を東京電力株式会社に売電している。

図表2-6-22 扇島太陽光発電所



資料提供:東京電力



資料:「日本における風力発電設備・導入実績」(新エネルギー・産業技術総合開発機構)をもとに国土交通省都市局作成

(家庭における省エネルギー対策)

平成24年における首都圏の最終エネルギー消費量のうち約16.3%に当たる666PJは家庭部門が占めており、家庭における省エネルギー対策の一層の推進が求められている。こうしたなか、家庭用省エネルギー機器の普及・導入が進んでいる。

ヒートポンプ技術を活用し空気の熱でお湯を沸かすことができる「自然冷媒ヒートポンプ給 湯機」の市場全体での累計出荷台数は平成21年10月には200万台、平成23年8月に300万台、平 成25年10月に400万台を突破した。

また、都市ガス、LPガスなどのエネルギーから水素を取り出し、自宅に設置した燃料電池で発電し、その時に生じる排熱によりお湯をつくりだす「家庭用燃料電池コージェネレーションシステム」の導入が平成21年から本格的に始まり、平成25年度までに約7.1万台を超える導入が行われた。

5. 下水道・廃棄物処理体系の整備

(1)下水道

全国の下水道処理人口普及率は、平成16年度末は68.1%(下水道整備人口8.637万人) であっ たが、平成24年度末は76.3%(同9,645万人)となっている。

首都圏においては、平成16年度末は78.4%(同3.271万人)であったが、平成24年度末は83.5%(同 3.643万人)となっており、下水道整備については全国と比較して高い状況である(図表2-6-24)



注1:東日本大震災の影響で、下記の県は調査対象外となっている。

平成22年度:岩手県、宮城県、福島県

平成23年度:岩手県、福島県 平成24年度:福島県

注2:平成24年度は、住民基本台帳法の適用対象となった外国人が

含まれる。

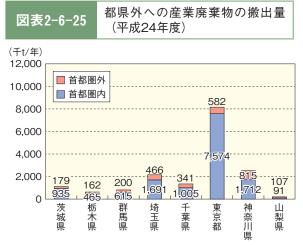
資料:「汚水処理人口普及状況について」(農林水産省、国土交通省、 環境省)、「住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数」

(総務省) により国土交通省都市局作成

(2) 産業廃棄物の状況

(産業廃棄物の広域移動)

首都圏では、産業廃棄物の中間処理または最終処分のため、産業廃棄物を都県域を越え他の



資料: 「平成25年度廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循 環利用量実態調査報告書(広域移動状況編 績)」(環境省) により国土交通省都市局作成

地方自治体に移動させて処理・処分している。平成24年度におけるその移動量は、東京都が8,156 千トン(首都圏内の他県へ7,574千トン、首都圏外へ582千トン)、神奈川県が2,527千トン(首 都圏内の他都県へ1,712千トン、首都圏外へ815千トン)などとなっており、産業廃棄物を広域 に移動し処理・処分する構造となっている(図表2-6-25)。

6. 沿岸域の利用

(1) 東京湾沿岸域の役割と今後の展開

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。しかし、経済情勢や産業構造等の変化に伴う地域活力の低下等の課題が生起している。

このようなことを踏まえ、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利用が、沿岸陸域については、産業や港湾物流機能等の既存集積の活用・高度化、土地利用の転換による大都市のリノベーションへの活用、交通基盤施設整備等利便性の向上による新たなニーズの掘り起こし等、地域の個性と特色を発揮させることにより、地域活力を発展させることが進められている。

(東京国際(羽田)空港の再拡張・国際化を生かす拠点整備構想)

東京国際(羽田)空港は、再拡張・ 国際化により国内・海外とのヒト・ モノの動きが盛んになるなど、経済 の発展や国際交流の進展が期待され ている。東京国際(羽田)空港の沖 合展開事業及び平成16年度より実施 されてきた羽田空港再拡張事業の結 果、発生した53haの跡地について は、市街地に隣接した土地として、 「空港を活かす」、「空港と連携する」、 「周辺と調和する」といった方向性 に基づき、羽田空港移転問題協議会 (国、東京都、大田区、品川区で構



資料:国土交通省航空局

成)において、土地利用の検討を行い、平成22年10月に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定した。本計画は、「緑と水辺に囲まれ、空港と隣接する立地をいかした、多様な人々が行き交い、魅力と賑わいのある、世界とつながるまちの実現」をコンセプトに掲げ、東京国際(羽田)空港の持つポテンシャルを最大限活用しつつ、国際航空機能の拡充にも対応する内容となっている(図表2-6-26)。

(2) 周辺沿岸域の状況

東京湾外の沿岸域においては、地域の振興、首都圏における地域構造の再編及び緊急時も想 定した東京湾の諸機能の適切な分担に資するため、広域的、総合的な視点に立って利用が進め

られており、国土保全や自然環境の保全及び良好な環境の創造に努めるとともに、生産性の高 い漁業空間、安全で快適な海洋性レクリエーション空間等海洋空間として利用が進められている。

7. 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2-6-27)。

図表2-6-27 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)	◇東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備 ◇大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築 ◇中央官庁施設のPFIによる整備
第二次決定 (H13.8.28)	 ◇大都市圏における国際交流・物流機能の強化 ○大都市圏における国際港湾の機能強化と空港アクセスの利便性向上 ○大都市圏における環際港湾の機能強化 ◇大都市圏における環状道路体系の整備 ○東京圏における環状道路の整備 首都圏三環状道路の整備推進、横浜環状線の整備推進 ◇都市部における保育所待機児童の解消 ◇PFI手法の一層の展開 ○東京都営南青山一丁目団地建替プロジェクトの推進
第三次決定 (H13.12.4)	 ◇密集市街地の緊急整備 ○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 ○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 ◇都市における既存ストックの活用 ○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 ◇大都市圏における都市環境インフラの再生 ○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)
第四次決定 (H14.7.2)	◇東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成
第五次決定 (H15.1.31)	◇国有地の戦略的な活用による都市拠点形成 ○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 ○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
第八次決定 (H16.12.10)	◇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
第九次決定 (H17.6.28)	◇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 ○大都市等の魅力ある繁華街の再生 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 ○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
第十次決定 (H17.12.6)	◇大学と地域の連携協働による都市再生の推進
第十一次決定 (H18.7.4)	◇国家公務員宿舎の移転・再配置を通じた都市再生の推進
第十二次決定 (H19.1.16)	◇「密集市街地の緊急整備」─重点密集市街地の解消に向けた取組の一層の強化
第十三次決定 (H19.6.19)	◇国際金融拠点機能の強化に向けた都市再生の推進

(1)都市再生緊急整備地域の指定等

「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、順次都市再生緊急整備地域の指定が行われ、首都圏においては、23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、(一財)民間都市開発推進機構による金融支援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ことができる都市再生特別地区など の都市計画の特例がある。

また、平成23年10月には、官民の連携を通じて、都市の国際競争力の強化と魅力の向上を図 るため、特定都市再生緊急整備地域制度の創設、当該地域における整備計画の作成、民間都市 開発プロジェクトに対する新たな金融支援、道路占用許可の特例の創設等を内容とする「都市 再生特別措置法の一部を改正する法律」が全面施行した。

本改正法に基づき、首都圏においては、平成24年1月に「東京都心・臨海地域 | 等6地域が 指定され、優良な民間都市再生事業に対する税制・予算・金融上の支援措置等を講じていると ころである。

(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(特定都市再生緊急 整備地域を含む。)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、首都 圏においては平成25年度末時点で43件の計画 が認定を受けている。

このうち、特定都市再生緊急整備地域「東 京都心・臨海地域」内の環状第二号線新橋・ 虎ノ門地区第二種市街地再開発事業Ⅲ街区建 築物等整備事業(図表2-6-28)では、国際ビ ジネスセンターの形成に資する業務施設、良 好な居住環境を備えた都市型住宅や、ホテル・ カンファレンス等多様な機能を備えた新たな

図表2-6-28

環状第二号線新橋・虎ノ門地区 第二種市街地再開発事業Ⅲ街区 建築物等整備事業



資料:国土交通省

拠点となる複合的都市機能を整備するとともに、広域的な緑・オープンスペースの創出を通じ、 緑と潤いのある都市空間を形成することにより都市の再生に貢献することとしている。



首都圏整備の推進

1. 首都圏整備制度

(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、平成11年に策定された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、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) 政策区域等に基づく諸施策の推進

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付けを与えた 「政策区域」を設定し(図表2-7-1)、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2-7-1

首都圏における政策区域



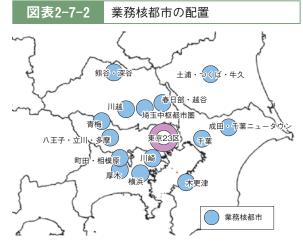
政策区域	区域の性格
既成市街地	産業及び人口の過度の集中を防止しながら、都市機能の維持・増進を図るべき区域
近郊整備地帯	既成市街地の近郊で、無秩序な市街 化を防止するため、計画的に市街地 を整備すべき区域
都市開発区域	首都圏内の産業及び人口の適正な配置を図るため、工業都市、住居都市等として発展させるべき区域
近郊緑地保全区域	次頁参照

資料: 国土交通省都市局作成

(3)業務核都市の整備

東京圏においては、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、現行の首都圏整備計画において、首 都圏の目指すべき地域構造として「分散型



資料: 国土交通省都市局

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おり、これまでに承認・同意された地域は14地域となっている(図表2-7-2)。

(4) 近郊緑地保全制度

(近郊緑地保全区域における緑地保全の経緯)

首都圏の既成市街地への人口と産業の集中に伴い、大都市近郊において無秩序な市街地化が 進み、緑地等が荒廃することにより、地域住民の生活環境が著しく悪化した。 昭和31年4月に成立した首都圏整備法では、首都圏を既成市街地、近郊地帯及び周辺地域の 三地域に分け、近郊地帯を「既成市街地の無秩序な膨張発展を抑制し、その健全な発展を図る ため、その外周に緑地地帯(10km程度の幅のグリーンベルト)を設定する必要がある区域」 として定めた。しかし、近郊地帯の土地は公有地ではなく、また、特段の政策措置も採られな かったため、無秩序な市街化が進み、近郊地帯を指定する政令を制定することができないまま、 昭和40年の首都圏整備法の改正により現行の既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域の三 地域に変更された。

首都圏整備法が改正され、従来の近郊地帯に替わって、計画的に市街地を整備し、あわせて緑地を保全する必要がある区域を近郊整備地帯として指定することとしたため、近郊整備地帯において広域的な見地から緑地を保全することにより、無秩序な市街地化を防止し、大都市圏の秩序ある発展に寄与することを目的に、「首都圏近郊緑地保全法」(昭和41年法律第101号)が制定された。

同法に基づき、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25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。

2. 国土形成計画

(全国計画の推進)

国土形成計画は、従来の開発基調の計画から成熟社会型への計画へと転換を図るとともに、 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、その実現のため、①東アジアとの円滑な交流・連携、②持続可能な地域の形成、③災害に強いしなやかな国土の形成、④美しい国土の管理と継承、⑤「新たな公」を基軸とする地域づくり、の5つを戦略的目標として掲げ、多様な主体の協働によって、計画を推進している。

(首都圏広域地方計画の推進)

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、同協議会を中心とした議論を経て、平成21年8月4日に首都圏広域地方計画を国土交通大臣決定した。

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、その実現のため、①日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化、②人口約4,200万人が暮らしやすく、美しい地域の実現、③安全で安心な生活が保障される災害に強い圏域の実現、④良好な環境の保全・創出、⑤多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現、の5つを戦

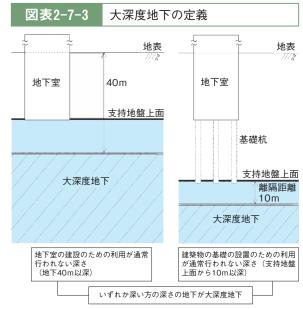
略的目標として掲げ、多様な主体の協働によって、計画に位置付けている24のプロジェクトを 推進している。平成25年10月には首都圏広域地方計画協議会において、計画の推進状況を把握 するためにモニタリングを実施した。

また、東日本大震災を受け、国土審議会防災国土づくり委員会において、平成23年7月に「災 害に強い国土づくりへの提言│が取りまとめられたことを踏まえ、平成25年2月、首都圏広域 地方計画協議会において「首都圏広域地方計画の総点検結果について」を取りまとめた。その 後、地方自治体で策定されている地方防災計画等における広域的な連携・取組が必要な課題の 対応状況についてアンケート調査を実施し、これらの結果を基に、平成26年2月、同協議会に おいて、広域首都圏の地方自治体に向けて、「広域的な連携に関する地域防災計画等の修正状 況及び記載事例集」として、調査結果を取りまとめた。

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、道路、河川、鉄道、電気通信、ガ ス、上下水道等の公共の利益となる事業が大 深度地下を使用する場合、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、事業を実施する ことが可能となっている。



資料: 国土交通省

具体的なメリットとして、以下の点が挙げられる。

- ①ライフラインや社会資本の円滑な整備
- ②合理的なルート設定による事業期間の短縮、コスト縮減への寄与
- ③地震に対する安全性向上、騒音・振動の減少、景観の保護

また、秩序ある地下利用を行うとともに、安全の確保や環境の保全等にも配慮する必要があ るため、「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)のほか、以下の指 針を定めている。

- ·大深度地下使用技術指針·同解説(国土交通省告示第1113号)
- ・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(平成16年国都大第58号)
- ・大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針(平成16年国都大第58号)
- ・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(平成17年国都大第22号)

同法において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、他の事業者から事業の共同化、事業区域の調整等の申出があった場合、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、対象地域ごとに、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、事業間調整に関する協議を行うこと としており、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 を行っている。

平成25年度は、中央新幹線(東京都~名古屋市間)について、事前の事業間調整が行われて いる。また、東京外かく環状道路(関越~東名)について、平成26年3月に大深度地下の使用 を認可した。

4. 筑波研究学園都市の整備

(1) 筑波研究学園都市の現状

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業が立地している。

平成25年11月には、つくば市において、「筑波研究学園都市50周年記念式典」が開催された。

(2)研究学園地区・周辺開発地区の整備について

「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(いずれも平成10年4月改定)においては、今後の筑波研究学園都市が目指す べき都市整備の基本目標として、①科学技術中枢拠点都市、②広域自立都市圏中核都市、③エ コ・ライフ・モデル都市、を掲げ、これを実現するための総合的な施策展開の方向を示してい る (図表2-7-4)。

図表2-7-4

研究学園地区建設計画及び周辺開発地区整備計画の骨子

都市整備の基本目標

- 1. 科学技術中枢拠点都市…独創的・先端的な研究を生み出すとともに、科学技術集積を活かした新産業創出の拠点、サイエンス型国 際コンベンション都市を整備
- 2. 広域自立都市圏中核都市…広域的、自立的な都市圏の中核都市として、都心機能の充実・強化等により高次都市機能の集積と都市 内の高い利便性を実現
- 3. エコ・ライフ・モデル都市…21世紀の住文化やライフスタイルを提案するモデル都市として、自然・田園と都市の調和、豊かな文 化や多様な住民の交流等を実現



研究学園地区の主要施策

- ○研究・教育機関等の集積と整備
 - ・研究内容に対応した施設・設備の計画的更新、高度化
 - ・「知的触発国際プラザ及びつくば国際会議場」の整備
- ○科学技術集積等を活かした都市の活性化の推進
 - ・ベンチャー育成施設の支援等により先端的研究開発成果の 起業化促進
- ・青少年等の科学技術理解増進への貢献
- ○都市機能の充実
 - ・都心地区に商業、業務、宿泊、文化等の都市機能を集積
 - ・つくばエクスプレス(常磐新線)導入に伴う駅前広場等の 整備、短距離交通システムの導入検討等
- ○良好な環境の確保と文化の形成等
 - ・環境共生型都市づくりの推進
 - ・科学技術と生活が調和した独自の文化、一体感のあるコ ミュニティ形成



周辺開発地区の主要施策

- ○都市の一体的・総合的な整備
 - ・全体として均衡のとれた都市形成
 - ・研究学園地区都心地区と葛城地区の一体的な土地利用と連 携による中枢拠点の形成
 - ・都市と農村の共生
- ○広域交通体系の整備と計画的な市街地開発の推進
- ・つくばエクスプレス(常磐新線)や圏央道の整備を進める とともに、それに伴う計画的な市街地開発を推進し、居住 機能を主体に複合的な機能を持つまちづくりを進める
- ○科学技術集積等を活かした産業の振興
 - 先端技術産業や知識創造型産業の導入・育成等
- ○都市化を活かした農業の振興と活性化
- ○生活環境の整備と環境の保全
- ○質の高い住環境と豊かな市民生活の創造

5. 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枢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、議員立法により「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、国会において超党派による「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)の中枢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、移転法に基づき、また「座長とりまとめ」の主旨を踏まえ、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。

6. 国の行政機関等の移転

(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。

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。

残る移転対象機関についても、閣議決定及び移転計画にしたが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。

図表2-7-5 国の行政機関等の移転実績マップ 国の行政機関等の移転実績マップ ○6 陸上自衛隊東部方面音楽隊等9部隊 (新宿区・北区等) 関東管区警察局、関東管区行政監察局、東京防衛施設 04 産業安全研究所(港区 国際協力事業団関東支部 (新宿区) ○15 情報通信政策研究所(目黒区) ○11 陸上自衛隊第32普通科連隊(新宿区) ○12 東京外国語大学(北区) 税務大学校若松町校舎 設局(以上、千代田区、港区、目黒区等) 水資源開発公団(港区) ○13 国立公衆衛生院(港区) △5 新技術事業団 (千代田区) 金属材料技術研究所 (目黒区) つくば市 △14 宇宙開発事業団(港区) ○7 国立王子病院(北区) ○14 自治大学校(港区) △16 独立行政法人国立国語研究所(北区) ○9 陸上自衛隊武器補給処十条支処の一部 さいたま 新都心地区 △19 大学共同利用機関法人人間文化研究機構 霞ヶ浦地区 税関研修所 (新宿区) △19 大子共同刊府(帳別五人人同)よて切れ、機構 国文学研究資料館(品川区)△20 大学共同利用機関情報・システム研究機構 国立極地研究所(板橋区) さいたま市 運輸研修所(豊島区) 科学警察研究所(千代田区) 朝霞地区 △14 日本原子力研究所(千代田区) △21 大学共同利用機関情報・システム研究機構 和光市 柏市 川口市 統計数理研究所 (港区) ○5 社会保険大学校(世田谷区) 清瀬市 ○7 東日本貯金事務計算センター (台東区) 印西市 ○21 農林水産研修所食料消費技術研修館 国分寺市 △8 新東京国際空港公団(中央区) (江東区) 浦安市 成田市 - 府史市)9 法務総合研究所(千代田区) ○元 宇宙科学研究所(目黒区) ○5 外務省研修所(文京区) △15 国民生活センター(港区) 八主子市_立川市。 △11 アジア経済研究所 (新宿区) 川崎市横浜市 千葉市 相模原市 △9 労働福祉事業団 (千代田区) △15 公害健康被害補償予防協会 (港区) [その他の機関] △15 新エネルギー・産業技術総合開発機構 兵庫県神戸市 △8 本州四国連絡橋公団 (典自区) 広島県東広島市 〇7 醸造試験所(北区) 茨城県那珂郡 △10 動力炉・核燃料開発 資源機構 (港区) 中央水産研究所(中央区) 関東運輸局(千代田区) 航海訓練所(千代田区) 小田原市 ○5 加海訓練所(千代田区) 日本学術会議(港区) △11 雇用促進事業団(北区) △14 運輸施設整備事業団(千代田区) △14 日本封建建設公団(千代田区) △16 日本育英会(新宿区) ← 作品でから神理派用独立なが注上 [移転計画を策定してない機関] ▲ 独立行政法人大学入試センター(目里区) ▲ 独立行政法人製品評価技術基盤機構(渋谷区) 移転済の機関(国の機関等 年金積立金管理運用独立行政法人 移転済の機関(特殊法人等) : 未移転の機関(特殊法人等) : 未移転の機関(国の機関等) : 未移転の機関(特殊法人等) 1/41 機関の名称及び移転先は、移転時のものである。 なお、移転後において、組織改変により、名称変更等されたものがある。 (千代田区) 独立行政法人日本高速道路保有債務返済機構(千代田区) 記号の後ろの数字は移転時期(年度))は、移転前の場所 ○4 印刷局研究所(北区)

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(%)					
	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	H2~7	7 H7~12 H12		H17~22
全国	123,611	125,570	126,926	127,768	128,057	1.6	1.1	0.7	0.2
首都圏	39,396	40,402	41,322	42,379	43,467	2.6	2.3	2.6	2.6
東京都	11,856	11,774	12,064	12,577	13,159	-0.7	2.5	4.2	4.6
東京都区部	8,164	7,968	8,135	8,490	8,946	-2.4	2.1	4.4	5.4
都心3区	266	244	268	326	375	-8.4	10.0	21.7	15.0
近隣3県	19,941	20,803	21,354	21,902	22,459	4.3	2.6	2.6	2.5
周辺4県	7,600	7,825	7,904	7,900	7,849	3.0	1.0	-0.0	-0.7

資料:「国勢調査」(総務省) により国土交通省都市局作成

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60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
	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
0~14歳人口	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
	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
15~64歳人口	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
	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
65歳以上人口	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

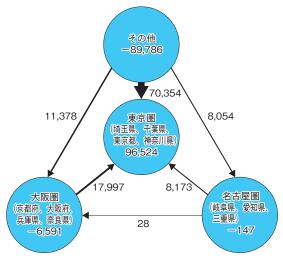
注 : 内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係及び人口割合の分母である「総人口」に「年齢不詳」を含むことによる。 資料:「国勢調査」(総務省) により国土交通省都市局作成

1-3 首都圏における65歳以上単身世帯の状況

		昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
	全国	1,181	1,623	2,202	3,032	3,865	4,791
65歳以上単身	首都圏	286	414	594	881	1,177	1,546
世帯数	東京都	134	187	265	388	498	622
(単位:千世帯)	近隣3県	102	157	234	362	507	704
	周辺4県	50	70	95	131	171	220
65歳以上単身	全国	3.1	4.0	5.0	6.5	7.9	9.2
世帯数の割合	首都圏	2.3	3.0	4.0	5.5	6.9	8.4
(一般世帯総数	東京都	3.0	4.0	5.3	7.2	8.7	9.8
に占める)	近隣3県	1.8	2.4	3.2	4.6	6.0	7.7
(単位:%)	周辺4県	2.4	3.1	3.8	4.9	6.2	7.6
65歳以上単身	全国	9.5	10.9	12.1	13.8	15.1	16.4
者数の割合(65	首都圏	8.8	10.5	12.0	14.2	15.5	17.1
歳以上人口に占	東京都	12.7	15.1	17.3	20.3	21.7	23.6
める)	近隣3県	7.4	9.0	10.4	12.5	13.7	15.3
(単位:%)	周辺4県	6.3	7.3	8.1	9.5	10.8	12.3

資料:「国勢調査」(総務省)により国土交通省都市局作成

1-4 大都市圏における人口移動量(平成25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)により国土交通省都市局作成

1-5 業務核都市における人口の状況

(単位:人)

						(単位:人)
	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
全国	121,048,923	123,611,167	125,570,246	126,925,843	127,767,994	128,057,352
首都圏	37,618,340	39,396,483	40,402,054	41,321,883	42,379,351	43,467,160
東京都区部	8,354,615	8,163,573	7,967,614	8,134,688	8,489,653	8,945,695
業務核都市計 ^{注1}	9,333,461	10,116,756	10,543,206	10,950,003	11,380,639	11,925,831
横浜市	2,992,926	3,220,331	3,307,136	3,426,651	3,579,628	3,688,773
川崎市	1,088,624	1,173,603	1,202,820	1,249,905	1,327,011	1,425,512
厚木市	175,600	197,283	208,627	217,369	222,403	224,420
町田市	321,188	349,050	360,525	377,494	405,534	426,987
相模原市 ^{注2}	482,778	531,542	570,597	605,561	628,698	717,544
八王子市	426,654	466,347	503,363	536,046	560,012	580,053
立川市	146,523	152,824	157,884	164,709	172,566	179,668
多摩市	122,135	144,489	148,113	145,862	145,877	147,648
青梅市	110,828	125,960	137,234	141,394	142,354	139,339
川越市	285,437	304,854	323,353	330,766	333,795	342,670
熊谷市 ^{注3}	177,869	187,968	192,523	192,527	191,107	203,180
さいたま市 ^{注4}	922,757	1,007,569	1,078,545	1,133,300	1,176,314	1,222,434
春日部市注5	207,021	226,449	238,598	240,924	238,506	237,171
越谷市	253,479	285,259	298,253	308,307	315,792	326,313
柏市注6	311,155	347,002	362,880	373,778	380,963	404,012
土浦市 ^{注7}	120,175	127,471	132,243	134,702	135,058	143,839
つくば市 ^{注8}	150,074	168,466	182,327	191,814	200,528	214,590
牛久市 ^{注9}	51,926	60,693	66,338	73,258	77,223	81,684
成田市 ^{注10}	77,181	86,708	91,470	95,704	100,717	128,933
千葉市	788,930	829,455	856,878	887,164	924,319	961,749
木更津市	120,201	123,433	123,499	122,768	122,234	129,312

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22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:相模原市(平成22年)には、合併前の津久井町及び相模湖町の数値を含む。
- 注3: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4: 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5:春日部市には、合併前の庄和町の数値を含む。
- 注6:柏市には、合併前の沼南町の数値を含む。
- 注7:土浦市 (平成22年) には、合併前の新治村の数値を含む。
- 注8:つくば市には、合併前の大穂町、豊里町、谷田部町、桜村、筑波町及び茎崎町の数値を含む。
- 注9: 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。
- 注10:成田市(平成22年)には、合併前の下総町及び大栄町の数値を含む。
- 資料:「国勢調査」(総務省) により国土交通省都市局作成

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	平成21年
全国	6,511,741	6,559,377	6,550,245	6,521,837	6,203,249	6,138,312	5,728,492	5,722,559	5,886,193
首都圏	1,932,041	1,960,650	1,966,943	1,970,027	1,870,648	1,860,928	1,738,656	1,759,349	1,832,839
東京都区部	657,499	634,114	629,367	620,959	580,531	577,545	538,602	549,199	547,610
業務核都市計 ^{注1}	372,777	395,301	400,025	406,599	387,210	385,438	362,142	367,087	404,120
横浜市	116,200	120,861	121,092	123,040	115,100	114,563	107,201	107,557	121,943
川崎市	44,124	46,275	46,691	45,942	43,255	42,023	41,249	39,260	43,525
厚木市	8,693	9,858	10,452	10,539	10,347	10,120	9,472	9,565	10,083
町田市	9,491	10,055	10,434	11,850	11,374	11,679	11,332	11,807	12,666
相模原市 ^{注8}	20,954	22,971	23,381	23,193	24,427	23,680	22,620	22,281	24,790
八王子市	15,667	16,580	16,947	19,205	18,281	18,620	17,709	18,468	19,542
立川市	7,834	7,564	7,352	7,410	7,045	7,345	7,225	7,541	8,015
多摩市	2,178	2,926	3,126	3,408	3,382	3,640	3,190	3,435	3,882
青梅市	4,723	4,946	5,005	5,187	4,872	5,074	4,804	4,765	4,979
川越市	11,107	11,560	11,599	11,398	10,914	11,094	10,241	10,446	11,406
熊谷市 ^{注2}	9,320	9,325	9,406	9,594	9,228	9,175	8,351	8,688	9,194
さいたま市 ^{注3}	38,765	41,895	42,711	43,424	41,130	41,021	36,769	39,555	43,066
春日部市注4	8,366	8,807	8,902	9,056	8,681	8,599	7,690	7,657	8,167
越谷市	10,323	11,828	11,974	12,614	11,940	11,269	10,738	11,220	11,947
柏市 ^{注5}	10,227	11,735	11,830	11,869	11,433	11,112	10,360	11,167	12,189
土浦市注9	7,801	7,916	7,905	7,960	7,402	7,222	6,737	6,669	7,072
つくば市 ^{注6}	5,854	6,316	6,522	7,296	7,051	7,080	6,953	7,309	8,302
牛久市 ^{注7}	1,374	1,574	1,830	2,114	2,178	2,380	2,422	2,348	2,406
成田市注10	4,493	4,830	5,006	5,112	4,832	5,150	4,960	5,135	5,502
千葉市	29,442	31,690	31,980	30,834	29,157	29,290	27,195	27,353	30,198
木更津市	5,841	5,789	5,880	5,554	5,181	5,302	4,924	4,861	5,246

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 : 熊谷市については、平成18年以前のデータは合併前の大里町(村)及び妻沼町の数値を含み、平成21年のデータは合併後の江南町の数値を含む。

注3~7: [1-5 業務核都市における人口の状況」の脚注を参照。

注8 : 相模原市について、平成18年以前のデータは合併前の津久井町及び相模湖町の数値を含み、平成21年のデータは合併後の城山町及 び藤野町の数値を含む。

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。

注11 :「事業所・企業統計調査」は平成18年を最後に、「経済センサス」に統合されたため、平成18年度以前のデータと単純に比較できない。

資料 : 平成18年まで「事業所・企業統計調査 (総務省)」、平成21年は「経済センサス」(総務省) により国土交通省都市局作成

1-7 業務核都市における従業者数(民営)の状況

(単位:人)

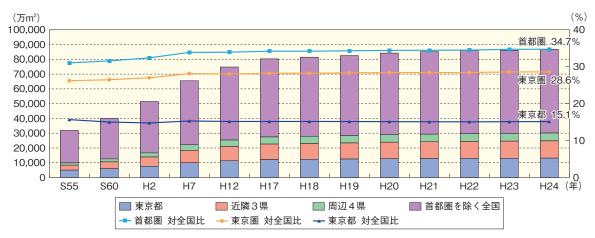
	昭和61年	平成3年	平成6年	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成18年	平成21年
全国	49,224,514	55,013,776	54,366,015	57,583,042	53,806,580	54,912,703	52,067,396	54,184,428	58,442,129
首都圏	16,358,753	18,663,626	18,318,707	19,505,813	18,079,172	18,798,365	17,953,460	18,905,137	20,720,235
東京都区部	6,312,581	6,964,640	6,570,661	7,040,196	6,319,406	6,711,510	6,456,600	6,859,800	7,542,838
業務核都市計 ^{注1}	3,300,975	3,941,751	3,986,999	4,243,621	4,001,919	4,123,418	3,936,883	4,188,972	4,750,205
横浜市	1,044,236	1,216,309	1,218,582	1,289,372	1,215,524	1,246,714	1,185,778	1,271,937	1,468,395
川崎市	454,355	505,168	499,269	504,118	468,140	464,655	447,983	459,768	517,728
厚木市	102,936	133,342	139,141	145,871	135,096	135,712	128,404	132,103	144,697
町田市	81,574	96,141	99,163	113,130	105,943	115,549	116,992	126,827	134,592
相模原市 ^{注8}	175,652	213,667	219,043	224,132	225,101	226,317	212,551	223,079	252,931
八王子市	139,029	169,547	169,281	198,951	187,974	197,074	191,713	205,740	221,681
立川市	71,352	84,637	81,033	82,015	79,440	88,823	84,823	94,607	109,038
多摩市	21,693	40,279	44,867	48,178	51,300	52,582	49,805	56,532	63,391
青梅市	40,015	49,644	47,313	51,182	49,637	52,929	50,869	50,597	52,721
川越市	97,384	113,763	113,716	120,699	111,962	120,838	116,856	123,538	137,578
熊谷市 ^{注2}	72,058	80,376	78,661	84,798	81,008	82,296	78,734	80,392	89,659
さいたま市 ^{注3}	321,483	390,532	402,621	441,162	410,504	420,439	397,334	438,942	500,855
春日部市 ^{注4}	51,521	62,174	62,796	67,669	62,868	63,299	59,170	62,341	65,136
越谷市	69,028	89,152	90,121	98,235	92,824	92,360	87,967	95,195	106,944
柏市注5	84,441	109,363	112,562	118,472	114,270	118,335	111,637	119,138	135,404
土浦市 ^{注9}	62,365	71,873	70,458	76,157	70,366	71,585	67,581	72,289	78,119
つくば市 ^{注6}	41,797	55,948	60,029	71,494	70,302 73,968 73,709 96,91		96,917	116,214	
牛久市 ^{注7}	9,285	13,351	15,084	17,283	17,871 19,973 21,624 21,409		21,409	24,076	
成田市注10	53,033	71,510	73,057	80,510	78,570 85,761 85,073 78,735		78,735	91,895	
千葉市	266,306	327,908	347,328	364,175	332,173	350,984	326,411	336,430	392,002
木更津市	41,432	47,067	42,874	46,018	41,046	43,225	41,869	42,456	47,149

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:平成18年まで「事業所・企業統計調査 (総務省)」、平成21年は「経済センサス」(総務省) により国土交通省都市局作成

2 産業機能の状況

2-1 事務所・店舗等床面積の推移

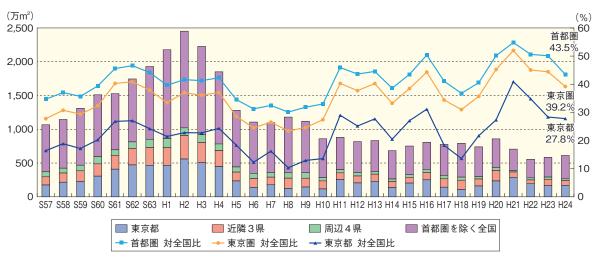


注1:事務所・店舗等とは、木造の事務所・銀行及び店舗並びに非木造の事務所・店舗・百貨店及び銀行を指す。

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書」(総務省)により国土交通省都市局作成。

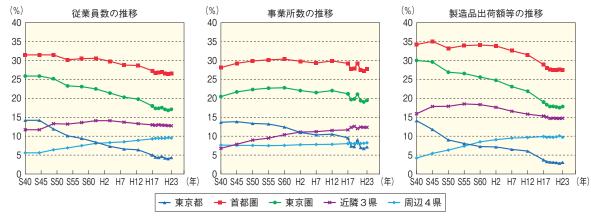
2-2 事務所着工床面積の推移



注 :折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料:「建築統計年報」(国土交通省) により国土交通省都市局作成。

2-3 製造業の対全国シェアの推移



注 : 平成18年、19年、21年、22年は「従業者4人以上の事業所に関する統計表」より作成。

資料:「工業統計表(経済産業省)」、「平成24年経済センサス―活動調査(製造業)」(総務省・経済産業省)により国土交通省都市局作成

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24年)

	農業産出額	全国順位		農	業産出	額部門別シェア(%	6)		耕地面積
	(億円)	主国順位		1位		2位		3位	(千ha)
全 国	86,106		畜産	30.8	野菜	25.4	米	23.6	4,549
首都圏	17,339		野菜	38.2	畜産	25.5	米	19.7	632
茨城県	4,281	2	野菜	38.0	畜産	25.1	米	23.5	174
千葉県	4,153	3	野菜	39.8	畜産	25.1	米	19.6	128
栃木県	2,786	8	畜産	31.8	米	29.9	野菜	29.3	126
群馬県	2,220	15	畜産	40.2	野菜	38.3	米	8.9	74
埼玉県	2,012	18	野菜	48.8	米	22.5	畜産	13.9	78
山梨県	811	34	果実	61.4	野菜	13.3	畜産	8.8	25
神奈川県	805	35	野菜	55.2	畜産	18.8	果実	10.7	20
東京都	271	47	野菜	56.8	花き	18.5	果実	10.7	8

注 : 計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

資料:「平成24年農業産出額及び生産農業所得(都道府県別)」、「平成24年耕地及び作付面積統計」(農林水産省)により国土交通省都市局作成

主要林業部門のシェア等(平成24年)

	林業産出額	全国順位		林業	全出額主要部門別	シェア	(%)		現況森林面積
	(千万円)	主国順位	1位	1位			3位		(千ha)
全 国	38,873		栽培きのこ類	49.7	木材生産	49.3	薪炭生産 0.	.8	24,462
首都圏	2,684		木材生産	54.5	栽培きのこ類	45.2	薪炭生産 0.	.3	1,736
栃木県	824	13	木材生産	64.3	栽培きのこ類	35.2	薪炭生産 0.	.5	341
群馬県	725	17	栽培きのこ類	69.7	木材生産	29.9	薪炭生産 0.	.4	404
茨城県	539	25	木材生産	69.9	栽培きのこ類	30.1	薪炭生産 0.	.0	188
埼玉県	192	38	栽培きのこ類	59.4	木材生産	40.6	薪炭生産 0.	.5	122
山梨県	164	40	木材生産	81.1	栽培きのこ類	18.9	薪炭生産 0.	.0	347
千葉県	111	41	栽培きのこ類	50.5	木材生産	48.6	薪炭生産 0.	9	160
東京都	74	44	木材生産	66.2	栽培きのこ類	33.8	薪炭生産 0.	.0	79
神奈川県	55	45	栽培きのこ類	54.5	木材生産	45.5	薪炭生産 0.	.0	94

注1:計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

注2:「現況森林面積」については、平成22年値である。

資料:「平成24年林業産出額」、「2010年世界農林業センサス」(農林水産省)により国土交通省都市局作成

海面における主要水産業部門のシェア等(平成24年)

/母田(こり) ()	土安水座耒部门(0):	/ エ / 寸 (/2,2寸	-/							
	漁業生産額			漁業生産額魚種別シェア(%)						
	(海面漁業・養殖業)	全国順位		海面	漁業		海面養殖業		(海面漁業・養殖業)	
	(億円)		1 位	1 位		2位		立	(千t)	
全 国	13,285		まぐろ類	13.3	その他魚類	9.0	ぶり類	25.9	4,797	
首都圏	398		まぐろ類	22.8	かつお類	15.2	のり類	87.4	221	
東京都	×	_	まぐろ類	39.5	かつお類	29.8		×	×	
千葉県	247	18	いわし類	19.3	ぶり類	13.0	のり類	96.7	173	
神奈川県	151	25	まぐろ類	39.1	かつお類	19.7	わかめ類	56.7	47	
茨城県	×	_	さば類	37.8	いわし類	21.2		×	×	
栃木県	_	_		_		_		_	_	
群馬県	_	_		_		_		_	_	
埼玉県	_	_		_		_		_	_	
山梨県	_	_		_		_		_	_	

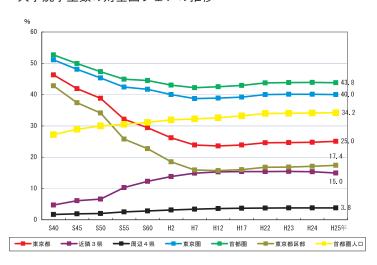
注1:東京都及び茨城県の漁業生産額、海面養殖業生産額及び海面養殖業量については、秘匿措置(調査客体が2以下)により非公表である。 このため、漁業生産額の魚種別シェアのうち、海面漁業のシェアのみ計上している。

注2:首都圏の漁業生産額及び生産量は、千葉県及び神奈川県の計である。

注3:計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

資料:「平成24年漁業生産額」、「平成24年漁業・養殖業生産統計」(農林水産省) により国土交通省都市局作成

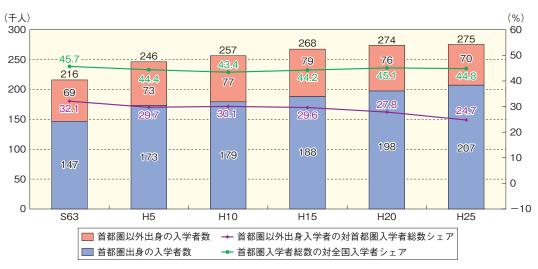
2-5 大学・短期大学・大学院学生数の対全国シェアの推移



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)、「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

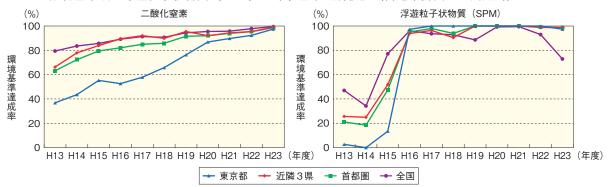
2-6 首都圏にある大学への入学者数とその出身者別内訳とシェアの推移



資料:「学校基本調查報告書」(文部科学省)

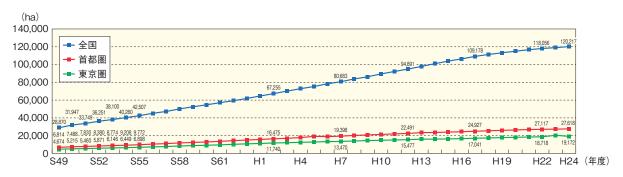
3 環境との共生

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)により国土交通省都市局作成

3-2 都市公園等開園面積の推移



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都市局作成

3-3 首都圏における緑地保全関連制度の指定状況

	S61		Н	5	Н	12	H24		
	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	233	940	
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	13	1,020	
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。

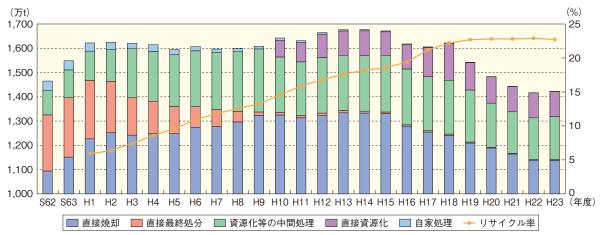
資料:国土交通省資料により都市局作成

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都市局作成

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)/(ごみ総処理量+集団回収量)。

資料:環境省資料により国土交通省都市局作成

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都市局作成

3-7 東京湾におけるCOD及び環境基準の地点達成率

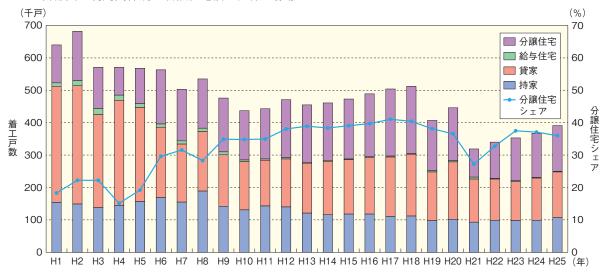


注 : 地点達成率 = (環境基準達成地点数/基準地点数)×100

資料:「平成24年度公共用水域水質測定結果」(環境省)により国土交通省都市局作成

4 住宅の供給状況

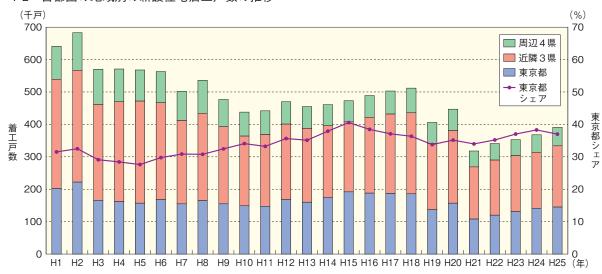
4-1 首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移



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。

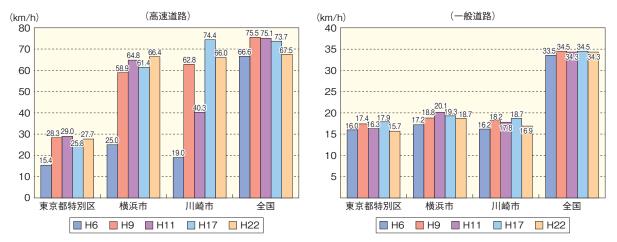
資料:「住宅着工統計」(国土交通省) により国土交通省都市局作成

4-2 首都圏の地域別の新設住宅着工戸数の推移



将来に引き継ぐ社会資本の整備

5-1 東京圏主要都市の道路における混雑時平均旅行速度



資料:「道路交通センサス」(国土交通省) により国土交通省都市局作成

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

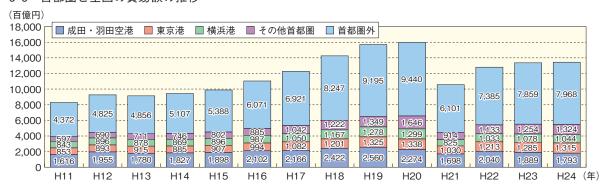


注1:国土交通省において昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている主要31区間

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都市局作成

5-3 首都圏と全国の貿易額の推移



資料:「外国貿易概況」((財)日本関税協会) により国土交通省都市局作成

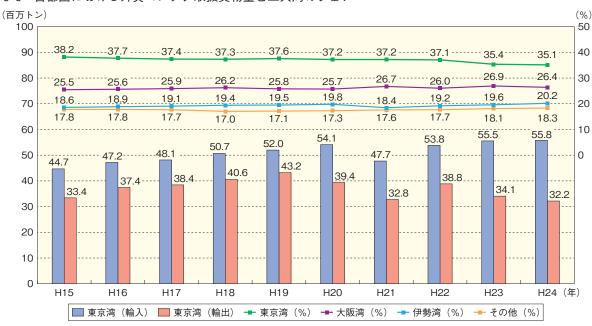
5-4 首都圏の空港の利用状況と三大都市圏のシェア



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、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:「空港管理状況調書」(国土交通省) により国土交通省都市局作成

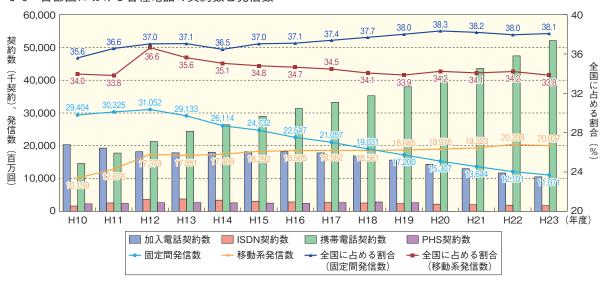
5-5 首都圏における外貿コンテナ取扱貨物量と三大湾のシェア



注1:東京湾とは千葉港、東京港、横浜港、川崎港、横須賀港の、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、四日市市のそれぞれの取扱貨物量の合計を指す。

注2: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。 資料:「港湾統計(年報)」(国土交通省)により国土交通省都市局作成

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

注3:平成20年度以降のPHS契約数、PHS発信数は非公表のため、移動系発信数は携帯電話の発信数

資料:「テレコムデータブック」((社)電気通信事業者協会)により国土交通省都市局作成

5-7 最近30ヵ年で渇水の発生した状況



注 :昭和58年から平成24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:「平成25年版日本の水資源」(国土交通省)

5-8 1人当たりの水資源賦存量



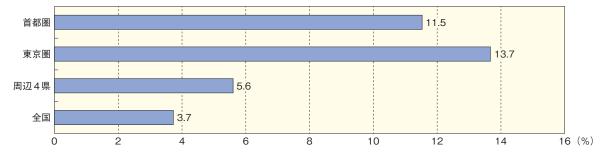
注1:水資源賦存量とは、水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量であり、降水量から蒸発散によって失われる量を引いたものに 当該地域の面積を乗じた値。

注2:平均年の水資源賦存量は、昭和56年から平成22年までの平均値である。

注3: 渇水年とは、昭和56年から平成22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:「平成25年版日本の水資源」(国土交通省)により国土交通省都市局作成

5-9 都市用水使用量1)に対する不安定取水量2)の割合

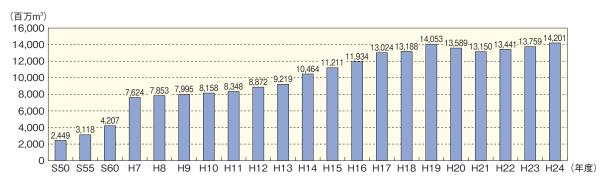


注1:都市用水:生活用水と工業用水

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。

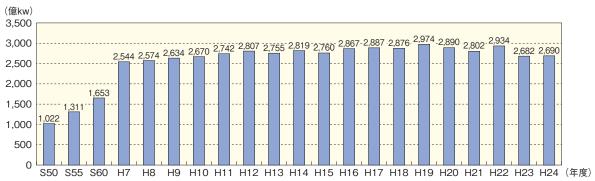
資料:「平成25年版日本の水資源」(国土交通省)により国土交通省都市局作成

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都市局作成

首都圏における販売電力量の推移(東京電力(株)管内) 5-11



資料:電気事業便覧(電気事業連合会)等により国土交通省都市局作成