

(3) 都市特有の環境問題の発生

・環境負荷の低減に配慮した取組みが進んでいるものの、東京圏及び関東地方の主要都市を中心に大気汚染・道路交通騒音や大量の廃棄物の発生・投棄、水質汚濁の進行、緑の減少、ヒートアイランド現象などの問題が発生している。

○依然として低い大気中の二酸化窒素、浮遊粒子状物質の環境基準達成率

- ・平成14年度における全国と関東地方整備局管内(首都圏特定地域)の二酸化窒素(NO_2)、浮遊粒子状物質(SPM)の状況を比較すると、環境基準の達成割合が全国より低く、特に全国ワースト5の全箇所が関東地方整備局管内となっている。(表1-1, 表1-2)
- ・関東特定地域の窒素酸化物(NO_x)排出量の約1/2は自動車からであり、この中でディーゼル車からの排出量は自動車全体の約4/5を占めている。また、SPMの約2/5は自動車からの排出であり、このほぼ全てがディーゼル車からの排出である。
- ・平成13年度及び平成14年度における全国と関東地方整備局管内の道路交通騒音の状況を比較すると、昼間、夜間とも環境基準の達成割合が全国より低くなっている。

表1-1 NO_2 日平均値の98%値上位測定局
(全国ワースト5/平成14年度)

表1-2 SPM日平均値の2%除外値上位測定局
(全国ワースト5/平成14年度)

自動車排出ガス測定局における NO_2 の一日平均値ならびにSPMの一日平均値のワースト5は、どちらも関東地方の測定局で占められる。

二酸化窒素(NO_2 環境基準:0.06ppm)				
順位	都県	市区	測定局名	98%値
1	東京都	板橋区	中山道大和	0.083
2	東京都	品川区	北品川交差点	0.081
2	東京都	葛飾区	環七通り亀有	0.081
4	東京都	中央区	永代通り新川	0.080
4	東京都	大田区	松原橋	0.080

NO_2 : 二酸化窒素

浮遊粒子状物質(SPM 環境基準:0.10mg/m ³)				
順位	都県	市区	測定局名	2%除外値
1	東京都	大田区	松原橋	0.183
2	千葉県	野田市	国設野田	0.138
3	埼玉県	和光市	和光新倉自排	0.125
3	東京都	板橋区	中山道大和	0.125
5	東京都	三鷹市	連雀通り下連雀	0.124
5	東京都	国立市	国立	0.124

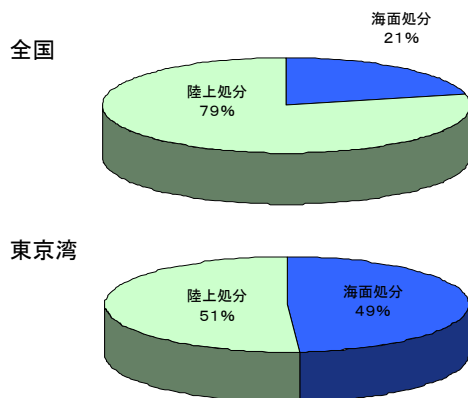
出典:環境省「平成14年度大気汚染の状況について」から作成

○約9割を占める産業廃棄物の発生と隣接県や海面処理への依存

- ・全廃棄物の約9割が産業廃棄物として、その中の約2割弱が建設業からの排出であることから、建設廃棄物の適切な処理や活用が求められている。
- ・北関東、南関東地方の産業廃棄物の約8%(9,585千トン)は、隣接県や関東地方以外で処理されているといった課題があり、廃棄物処分場の整備、自治体間の広域的な連携等の対応が求められている。
- ・東京湾(千葉県、東京都、神奈川県)における一般廃棄物処分場のうち、海面処分場の占める割合は約5割であり全国平均の2割に比べ非常に高い。(図1-7)
- ・東京湾の背後地域等から発生する廃棄物や建設発生土は、海面処分にその多くを依存しているが、受入量には限りがある。(表1-3) このためリサイクルの一層の推進を図るとともに、新たな海面処分場の整備が求められている。
- ・近年、循環資源の輸出量が増大しており、これに対応した物流ターミナルの拠点化、大型化、品質管理の強化等による効率的な国際静脈物流システムの構築が求められている。

図1-7 一般廃棄物の海面処分場シェア 2000年度

家庭から発生したゴミ(一般廃棄物)の最終処分場のシェアは、全国では陸上処分が全体の約8割であるのに対し、東京湾では陸上処分と海面処分が同じ割合である。



出典:「数字で見る港湾2003」 環境省調べ

表1-3 産業廃棄物処分場の残余年数 (H13. 4. 1)

首都圏における産業廃棄物処分場の残余年数は、全国平均に比べ約3分の1程度しかない。

区分	残余年数(年)
全国平均	3.9 (3.7)
首都圏	1.2 (1.2)
近畿圏	1.9 (2.1)

※首都圏とは、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県を言う。

近畿圏とは、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、和歌山県をいう。

()内は、前年度の調査結果及び結果を訂正したものである(環境省調べ)

出典:「数字で見る港湾2003」 環境省調べ

○東京湾、湖沼、公共用水域等の水質悪化、干潟や浅場等の消滅

- ・東京湾は閉鎖性の強い湾域であり、浚渫、覆砂や干潟の造成等、総合的な水質改善対策が求められている。
- ・東京湾においては、江戸時代以来埋立てによって土地を造成しながら開発がなされてきた結果、豊かな生物層を持つ干潟や浅場等が減少し、人々が水とふれあうことの出来る海岸線もわずかとなっている。
- ・指定湖沼や水道水源となっている公共用水域等においては、水質保全計画等に基づき各種施策が展開されているが、より一層の水質改善が求められている。
- ・古くから下水道整備に着手した都市では、雨水・汚水を同時に処理できる合流式下水道が採用されており、豪雨時などには雨水と汚水が混合した下水の一部が、未処理で河川等に放流されることになり、下水に含まれる汚濁や、きょう雑物等の排出が、海域などの水環境を悪化させるなど社会問題となっている。(図1-8)

図1-8 雨天時における神田川の未処理下水の放流状況

雨天時



晴天時



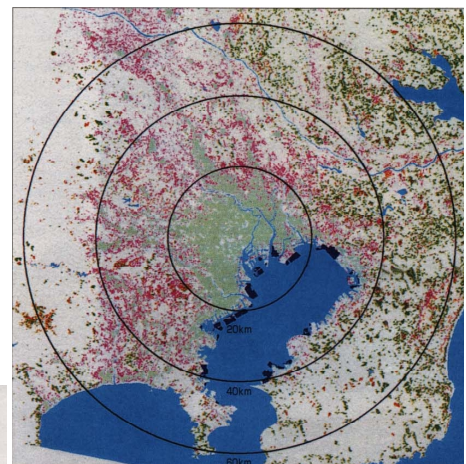
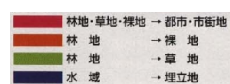
出典:東京都 HP

○急激な都市的土地利用転換等による緑地の減少、ヒートアイランド現象への懸念

- ・関東地方は、急激な都市化による都市的土地利用の転換等によって、森林、樹林地、緑地等が減少、分断されてきている状況にある。また、東京では100年間にわたる年平均気温が3.0℃上昇しているなど、首都圏を中心としたヒートアイランド現象が進展している状況にあり、その対策が求められている。(図1-9)

図1-9 都市化による森林、樹林地、緑地等の減少(1972~1990年)

出典:環境庁「環境白書 平成5年総説」



○プレジャーボート等の放置艇による港湾環境の悪化

- ・余暇時間の拡大に伴ってプレジャーボート需要が増加する一方で、港湾等に放置されるプレジャーボート等の放置艇が、公有水面の適切かつ安全な利用、また、背後の陸域における違法駐車、騒音などの環境保全対策の観点から深刻な社会問題となっている。

(4) 北関東・西関東地域の東京への依存

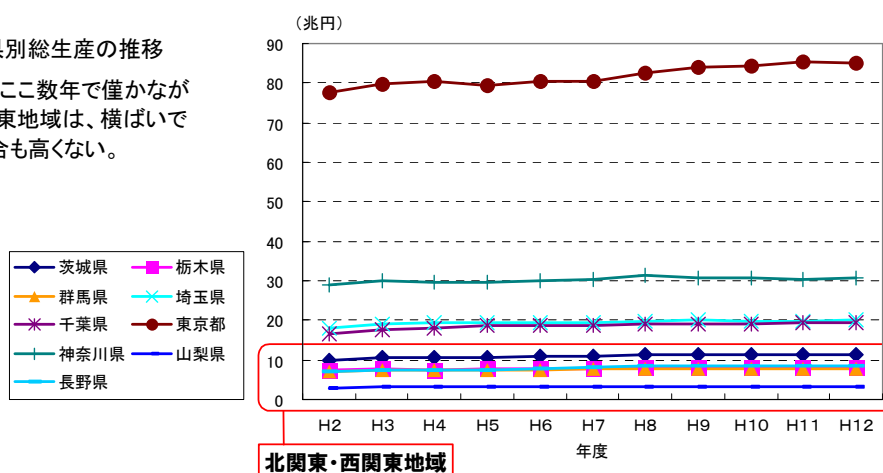
- ・東京圏の周辺部に位置する北関東(茨城県、栃木県、群馬県)・西関東(山梨県、長野県)地域においては、産業競争力の相対的な低下(図1-10)が見られ、東京圏への依存体質からの転換及び地域間の人・物の交流・連携による地場産業の育成が課題となっている。

○北関東・西関東地域の東京への依存

- ・関東地方全体が将来に明るい展望を拓くためには、北関東地域や西関東地域には自立した地域として発展し、関東あるいは我が国、ひいては国際社会の中で拠点性を持つことが求められる。
- ・既存の農林水産業を育成・強化していくとともに、中山間地域は、自然環境の保全と再生により、健全な水循環系の構築など関東地方全体の環境向上の役割を担うとともに、環境、レジャー、自然学習等の分野で主体的に都市部との連携を深めるなど、地域の特性にあった自立的発展が求められている。
- ・これまでのようなフルセット型の地域整備ではなく、ある面では他地域の特性を活用し、ある面では他地域から活用されるような地域連携を進め、地域の独自性や資源を活かした機能や産業を積極的に育成・強化していくことが求められている。
- ・国の中枢機能が集中する南関東地域との近接性を活かし、大規模な災害発生により南関東地域の首都機能が麻痺した際の支援や、水資源の確保、関東地方の貴重な森林資源・レジャー資源としてのやすらぎの創出、産業分散化の拠点等といった役割も求められている。
- ・これまで交流を進めてきた中部、東北、北陸など関東以外の地域との相互関係は重視しつつ、高いポテンシャルを持つ南関東地域との密接な交流と連携を進めていくことが望まれる

図1-10 関東地方における都県別総生産の推移

関東地方の東京圏の総生産は、ここ数年で僅かながら増加しているが、北関東・西関東地域は、横ばいであり、関東地方全体に占める割合も高くない。

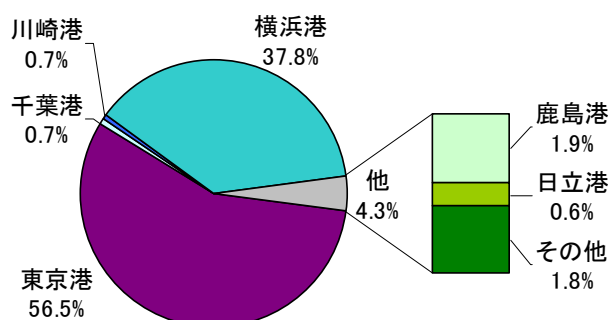


出典:総務省統計局HPより作成

○北関東の物流機能の東京湾への依存

- ・北関東地域で生産・消費されるコンテナ貨物のうち9割以上が東京湾の港湾で取り扱われている。(図1-11)
- ・このため、これらの貨物については、湾内港湾と湾外港湾の適切な分担のもと、湾外港湾の機能強化を図り、北関東地域における効率的な輸送体系を実現することが求められている。

図1-11 北関東地域(群馬県・栃木県・茨城県)で生産・消費されるコンテナ貨物の取り扱われる港湾



出典:関東地方整備局「平成10年度全国輸出入コンテナ流動調査」