

都市整備の動向

モニタリング項目：都市整備の動向

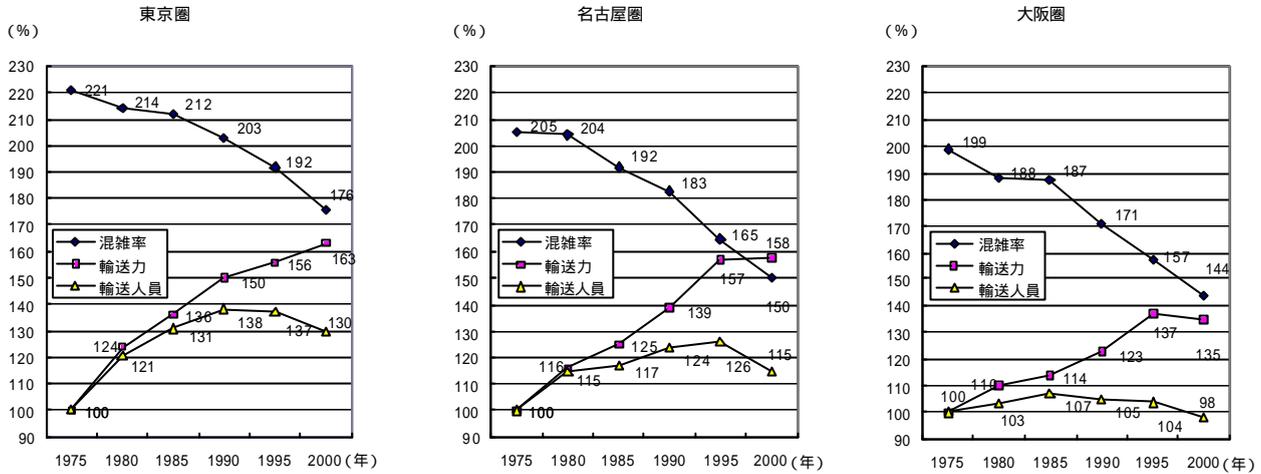
視点 安心でうるおいのある都市空間への転換はどの程度進んでいるか。

指標 鉄道の通勤・通学時の最混雑区間における平均混雑率 輸送力 輸送人員

(ゆとりある鉄道)

鉄道の通勤・通学時の最混雑区間における平均混雑率は、近年の輸送力増強や、輸送人員の減少と相まって**低下傾向**にある。

鉄道の通勤・通学時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. 輸送力及び輸送人員は1975年を100とした値。

2. (混雑率) = (輸送人員) / (輸送力) * 100で算定され、概ね以下のような状況となる。

- 100% : 定員乗車(座席につか、吊革につかまら、ドア付近の柱につかまることができる。
- 150% : 広げて楽に新聞を読める。
- 180% : 折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。
- 200% : 体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。
- 250% : 電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

3. 調査対象圏域

- 東京圏(東京駅を中心に半径50km) 31区間
 - 名古屋圏(名古屋駅を中心に半径40km) 8区間
 - 大阪圏(大阪駅を中心に半径50km) 20区間
- 特に交通不便な地域及びその大半が50km(名古屋圏は40km)圏外にある行政区域は除外区間は調査区間のうち主要区間

(出典) 国土交通白書(平成13年度)、都市交通年報より、国土交通省国土計画局作成。

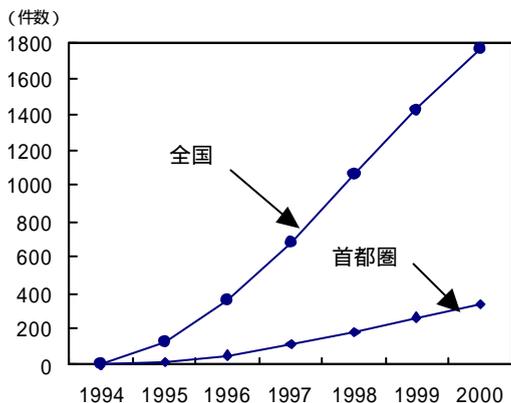
モニタリング項目：都市整備の動向

視点 安心でうるおいのある都市空間への転換はどの程度進んでいるか。

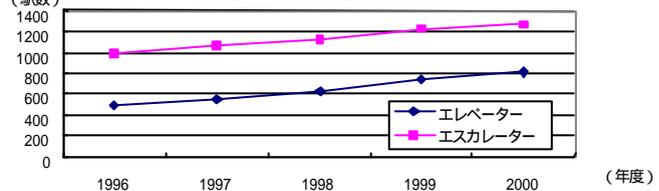
指標 ハートビル法の認定建築物数、エレベーター・エスカレーターの設置駅数 (バリアフリー化)

ハートビル法の基準を満たすと認定された建築物は増加。
公共交通ターミナルにおけるエレベーター・エスカレーターの設置駅数が増加。

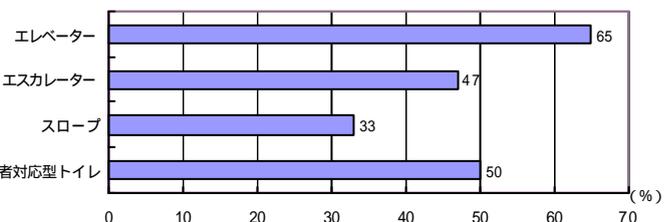
ハートビル法の認定建築物の推移(累計)



エレベーター・エスカレーターの設置駅数の推移



各バリアフリー施設の利用者の割合(2001年度末)



(注)

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): 公共的性格を有する建築物を高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるよう、建築主への指導、誘導等を行うことを目的に平成6年に施行。「ハートビル」とは愛称で「すべての人が利用しやすいハートのあるビルをつくる」という意味。
2. 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、山梨県

(出典) 国土交通省資料より国土交通省国土計画局作成。

(注)

1. JR、大手民鉄、営団・公営地下鉄の整備状況。
2. エスカレーター、エレベーター: 1日当たりの平均利用者が5千人以上、且つ高低差が5m以上の駅が対象。
3. 車椅子利用者対応型トイレ、スロープ: 1日当たりの平均利用者が5千人以上の駅数の駅が対象。

(参考) 移動円滑化の促進に関する基本方針(平成12年11月15日、4省庁)(抜粋)
1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である鉄道駅及び軌道停留場に関し、平成22年までに、エレベーター又はエスカレーターを高低差5メートル以上の鉄道駅及び軌道停留場に設置することを始めとした段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべての鉄道駅及び軌道停留場について実施する。

(出典) 内閣府資料、国土交通省資料より国土交通省国土計画局作成。

指標 景観の保全 形成を目的とした独自条例制定状況 (景観の保全 形成への取組動向)

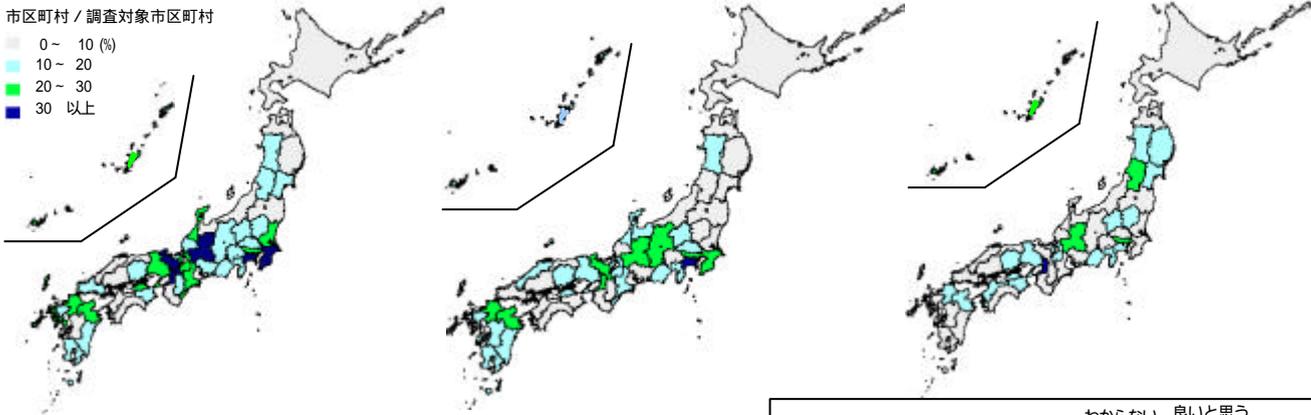
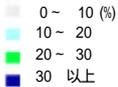
日本の街なみや景観に関する世論調査によると「良い」「どちらかといえば良い」が24%に留まる一方、「良くない」「どちらかといえば良くない」が48%を占めている。しかし「景観の保全・形成」を目的とした独自条例を制定している市区町村の割合は、住環境や、自然環境の保全を目的にしたものより、未だ低い水準に止まっている。

住環境の保全等を目的とした条例を制定する市区町村割合

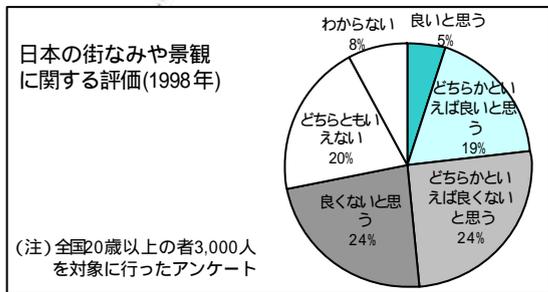
自然環境の保全等を目的とした条例を制定する市区町村割合

景観の保全 形成を目的とした条例を制定する市区町村割合

該当内容の条例を制定している市区町村 / 調査対象市区町村



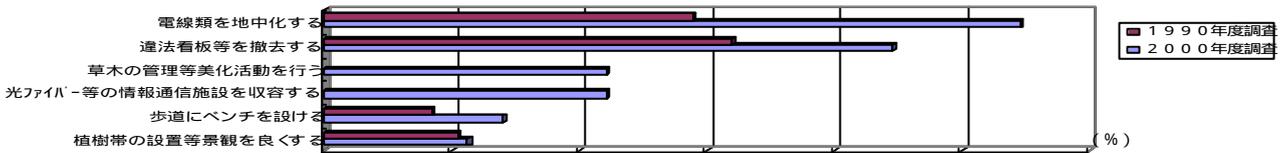
- (注) 1. 調査は2000年1月～3月に全国の政令指定都市を除く240市区町村を対象に条例の制定状況、目的等についてアンケート形式による調査を行ったもの(回収できた市区町村は1,962(回収率60.6%)。)
- 2. 各条例割合は独自条例のみによる。
独自条例：自治体が地方自治法(条例制定権)を根拠として制定している条例。
参考) 委任条例：都市計画法や建築基準法等の個別法に位置づけられた条例。
- (出典) まちづくり条例研究センターHP (<http://www.machiken.gr.jp/>)、内閣府「住宅・宅地に関する世論調査」(H10)より国土交通省国土計画局作成。



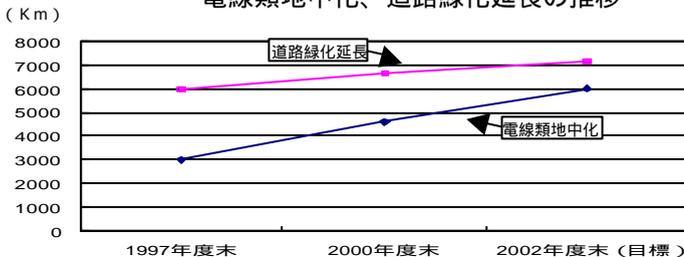
指標 電線地中化率、道路の緑化率 (道路上の景観)

世論調査では、道路空間の快適な利用においては電線類地中化、違法看板の撤去等が重要と考えている人が増えている。電線類地中化、道路緑化は着実に進んでいるが、先進諸外国の首都等と比較すると日本の首都の電柱のない道路の比率(無電柱率)は依然低い状況にある。

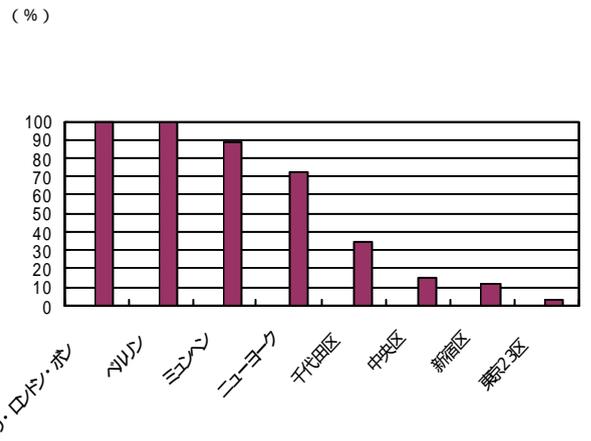
道路空間の快適な利用において重要なこと(世論調査)



電線類地中化、道路緑化延長の推移



道路における無電柱率の比較



注) 道路緑化延長とは、DID地区内の完成4車線以上の国道、都道、府県道、市町村道の緑化(植樹帯植樹林、分離帯等いずれかにおいて植栽された状態)の道路の延長

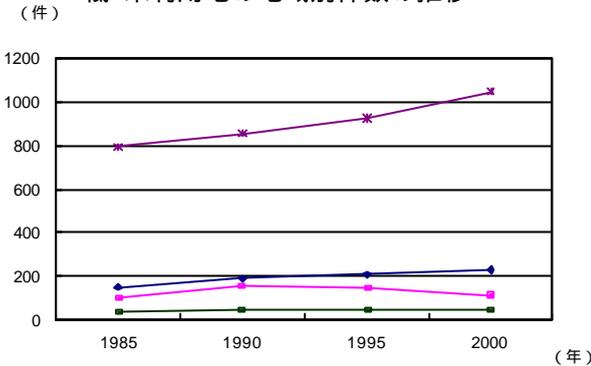
- (出典) 内閣府「道路に関する世論調査(1990, 2000年度)」及び国土交通省道
- (注) 1. 世論調査の回答選択肢のうち「光ファイバ-等情報通信施設の収容」、「草木の植
- 2. 道路における無電柱率の比較については、海外の都市については電気事業連

指標 低・未利用地の状況

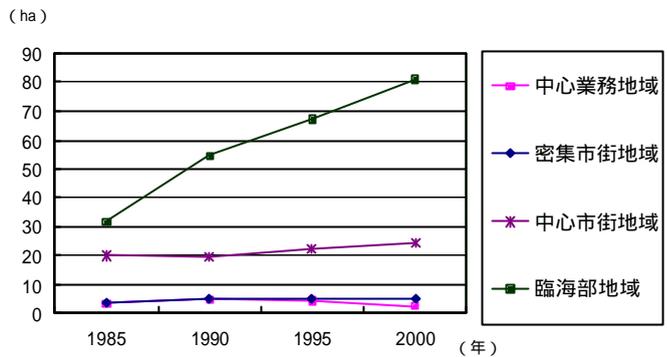
(都市のオープンスペースの利用)

低・未利用地の件数、面積ともに中心業務地域を除き、増加又は横ばいの状況にある。件数では中心市街地域、面積では臨海部地域での増加が大きい。低利用地では、「駐車場」の利用形態の占める割合が高い。

低・未利用地の地域別件数の推移



低・未利用地の地域別面積の推移



低・未利用地の用途別利用割合 (2000年、%)

	中心業務地域	密集市街地域	中心市街地域	臨海部地域
未利用地	37.6	29.0	9.0	33.3
駐車場	60.6	71.0	91.0	33.3
屋外利用地	0.0	0.0	0.0	22.2
建物付低・未利用地	1.8	0.0	0.0	11.1

(出典) 国土交通省土地・水資源局HP「低・未利用地等の利用状況の変遷に関する経年的実態調査」より、国土交通省国土計画局作成。

(注) 調査対象地区

中心業務地域：東京都中央区、文京区、港区のうち計58ha

密集市街地域：群馬県桐生市、東京都墨田区、板橋区のうち計64ha

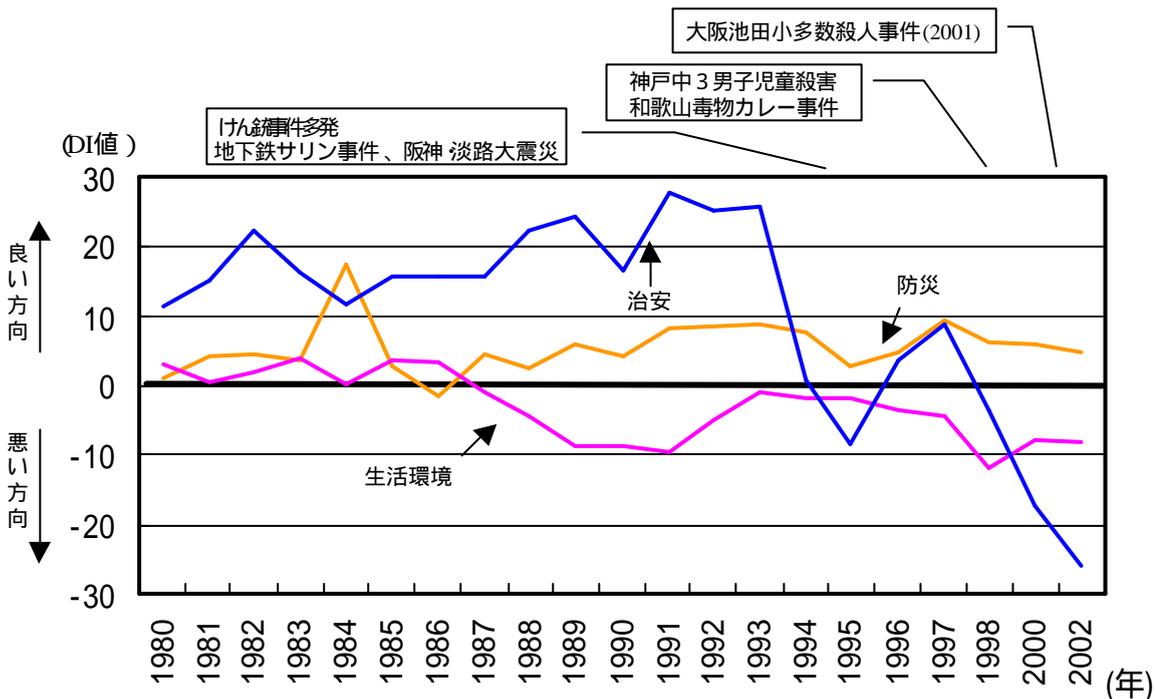
中心市街地域：茨城県日立市、埼玉県本庄市、千葉県木更津市等のうち計167ha

臨海部地域：新潟県新潟市、愛知県名古屋市、兵庫県尼崎市のうち計618ha

指標 生活環境、治安、防災の分野に対する社会意識

(社会意識の動向)

「生活環境」については悪い方向へ向かっていると感じる人がゆるやかに増えている。「治安」については94年以降急速に、悪い方向に向かっていていると感じる人が増えている。「防災」についてはほぼ横ばい。



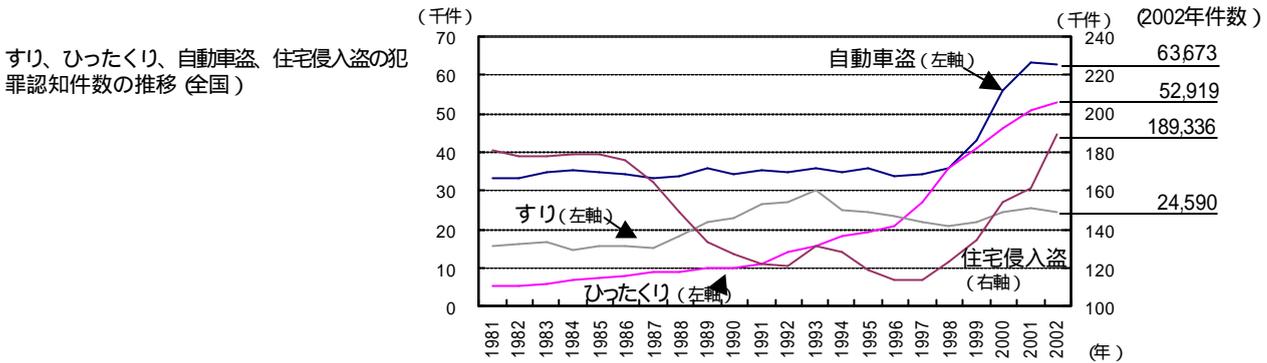
(注) DI値 = 「良い方向に向かっている」と回答した人の割合 - 「悪い方向に向かっている」と回答した人の割合として算出。

(出典) 内閣府「社会意識に関する世論調査」S55.12 ~ H14.12より国土交通省国土計画局作成。

指標：すり、ひったくり、自動車盗の認知件数

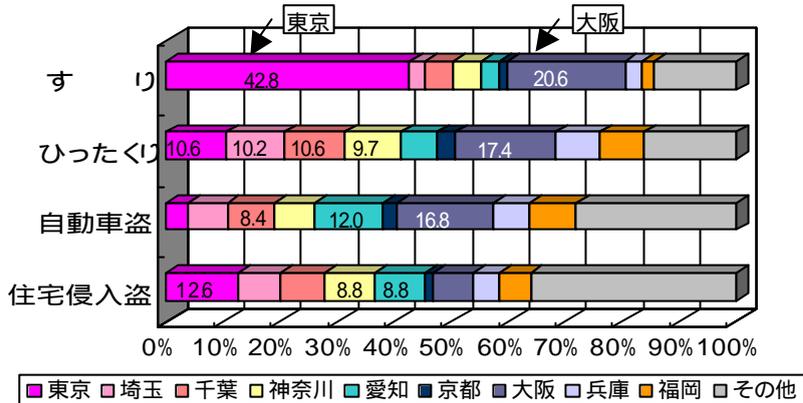
(都市型犯罪の動向)

近年、ひったくり、自動車盗の認知件数が急増。都府県別にみると、東京都の「すり」の多さとともに全般的に大阪の比率の高さが目立つ。



すり、ひったくり、自動車盗、住宅侵入盗の犯罪認知件数の都府県割合 (2002年)

(全国件数：100%)



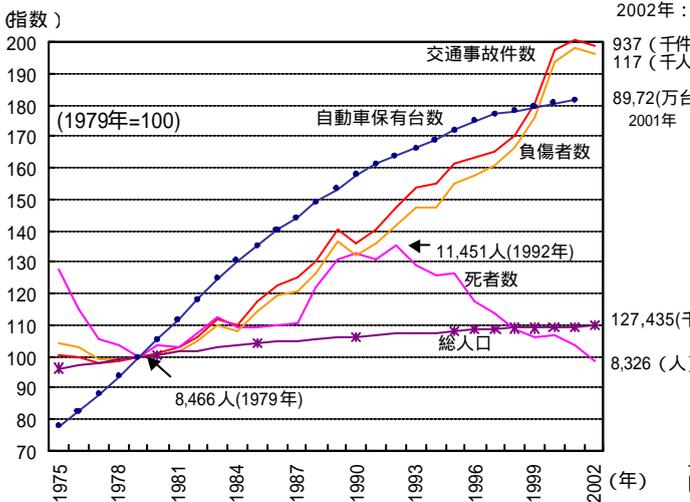
(注) 認知件数：警察が事件として扱った件数。
 (出典) 警察庁「犯罪統計資料」より国土交通省国土計画局作成。

指標 交通事故件数、交通事故による負傷者・死者数

(道路の安全性の動向)

近年、交通事故件数と負傷者数は自動車保有台数の上昇に伴い増加してきたが、2000年以降横ばいとなっている。また死者数は2002年に1975年以降で最も少なくなった。ただし、都市圏で千人あたり交通事故発生件数をみると最大12.9 (前橋市) から最小1.4 (沖縄市) までばらつきがある。

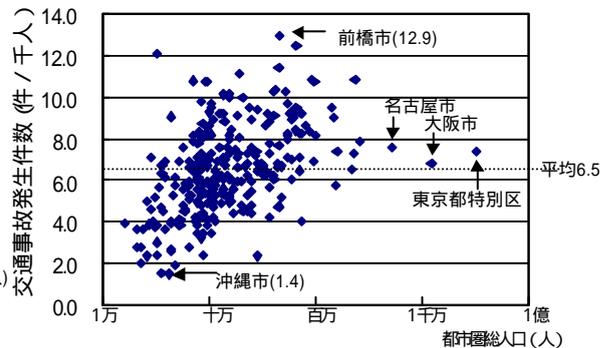
交通事故件数等の推移 (全国)



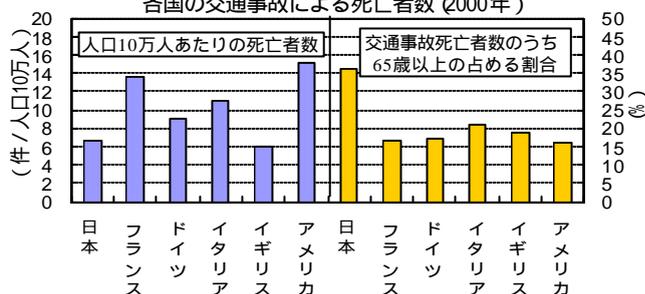
(注) 1. 「交通事故件数等の推移」の「死者数」は事故発生24時間以内の死者数。
 「各国の人口10万人当たりの交通事故者数」の死者数は事故発生30日以内の死者数。日本は2002年の値。
 2. 「人口あたりの交通事故件数(2000年)」の数値は各市が中心市をなす都市圏で集計。都市圏は「日本の都市圏設定基準」(金本良嗣・徳岡一幸)による。

(出典) 警察庁「警察白書」H14、OECD「International Road Traffic and Accident Database」(HP) 内閣府「交通安全白書」H14より国土交通省国土計画局作成。

人口あたりの交通事故件数 (2000年)



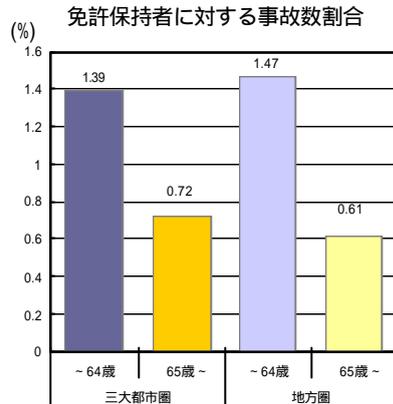
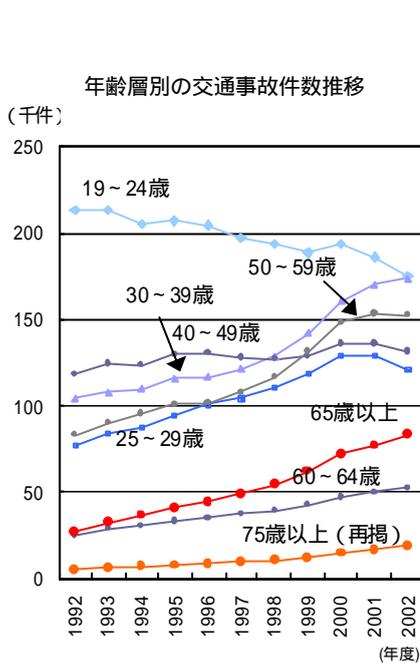
各国の交通事故による死者数 (2000年)



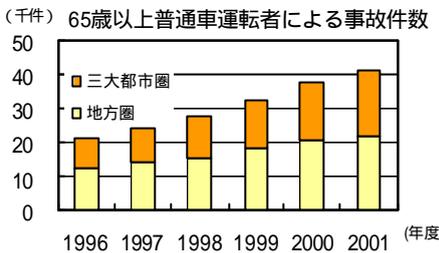
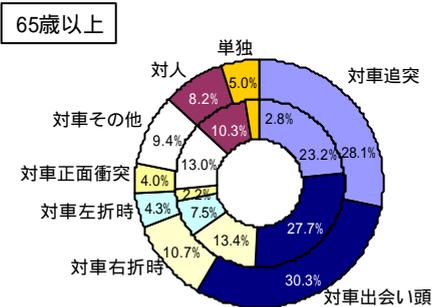
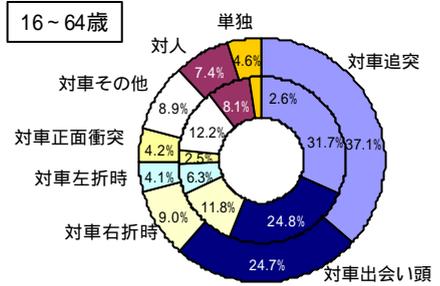
指標 高齢運転者による交通事故件数

(高齢社会における道路の安全性の動向)

高齢運転者による交通事故は免許保持者の増加に伴って、過去10年で65歳以上が3.0倍、75歳以上が3.8倍と、大きく増加している。これを地域別にみると65歳以上運転者による事件数は、三大都市圏で全国の同件数の約半数を占める。また、65歳以上運転者による事故の類型を16～64歳のものと比較してみると、出会い頭や、右折、左折時のものが多い。



普通車運転者による事故類型内訳(2001年)
(内側：三大都市圏、外側：地方圏)

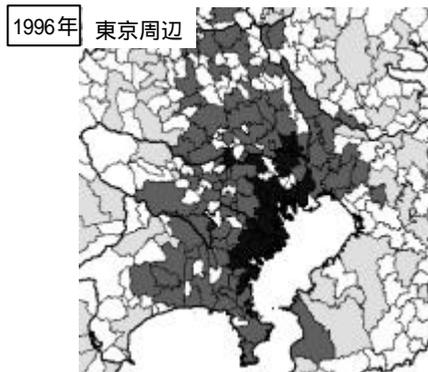


(注) 年齢別の交通事故発生件数推移は原付以上運転者の第1当事者による。それ以外の事故は普通車運転者による。三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県。地方圏：三大都市圏以外の都道府県。免許保持者は第1種大型、同小型の免許保持者合計による。
(出典) 警察庁「14中の交通事故の発生状況」、警察庁・国土交通省HP「交通安全マップ」(http://www.kotsu-anzen.jp/index.html)、警察庁交通局資料より国土交通省国土計画局作成。

指標 二酸化窒素の1日平均値の年間98%値

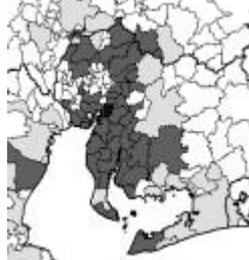
(大気汚染の解消)

2000年の二酸化窒素の高濃度地域は、1996年に比較して減少している。近年、自動車全体の走行台・キロが増加している中で、自動車排出規制の更なる強化により、大気汚染対策を図っているため。

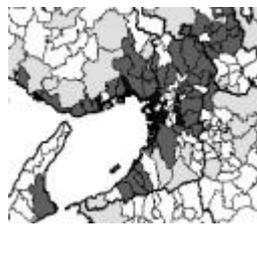


二酸化窒素の1日平均値の年間98%値の変化

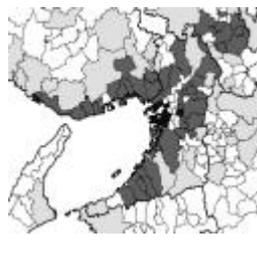
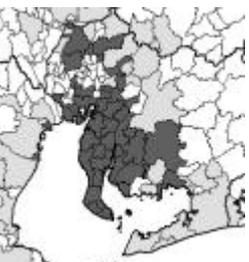
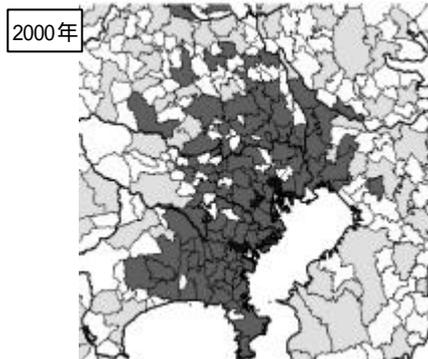
名古屋周辺



大阪周辺



二酸化窒素の1日平均値の年間98%値
0 ~ 0.04ppm
0.04 ~ 0.06ppm
0.06ppm以上

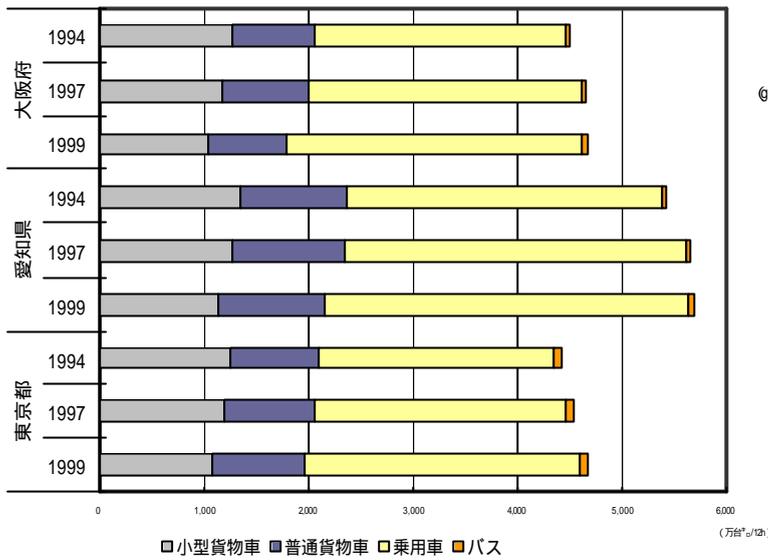


(注)

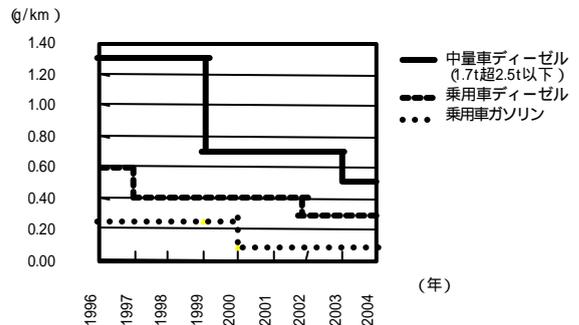
1. 二酸化窒素：それ自身の毒性のほか、酸性雨、光化学スモッグの原因にもなっている。
2. 1日平均値の年間98%値：二酸化窒素の評価方法で、年間における1日平均値のうち、低い方が98%に相当する値。
3. 二酸化窒素の環境基準(長期評価)：一日平均値の年間98%値が0.04～0.06ppmのゾーン内、又はそれ以下であること。
4. 観測局(一般)の存在する市区町村のみプロットしている。

(出典) 環境省「大気汚染状況報告書」(H12)より国土交通省国土計画局作成。

自動車走行台・キロ/12hの推移



自動車排出ガス規制値(全国一律)
(窒素酸化物に係る単体規制)



(注) 1. 走行台・キロ/12h: 調査単位区間別延長にその調査単位区間の12時間あたりの通過自動車台数を乗じ加算した、自動車走行距離の総和。
2. 自動車排出ガス規制値(単体規制): 全国で販売される新車を対象としている。

(出典) 国土省「道路交通センサス」(H6),(H9),(H11)、環境省「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」(H14)より国土交通省国土計画局作成。

モニタリング項目: 都市整備の動向

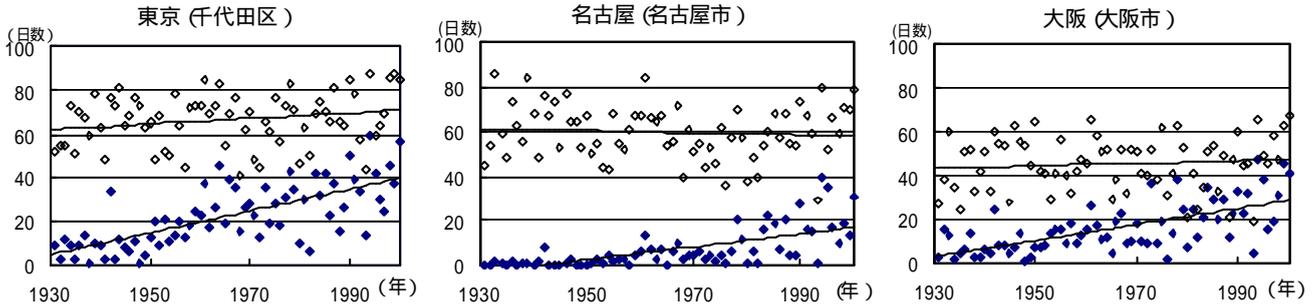
視点 環境と共生した社会システムの構築はどの程度進んでいるか。

指標 真夏日・熱帯夜数、みどり率、ガス使用量・電力・ガソリン販売量 (ヒートアイランド化)

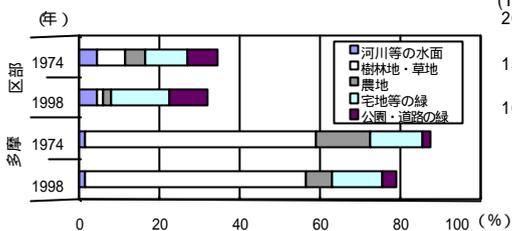
真夏日は微増ないし横這いであるのに対し、**熱帯夜の増加が著しい**。特に**東京**ではそれが**顕著**である。都市のヒートアイランド現象の要因として、「**地表面被覆の人工化**」と「**人工排熱の増加**」が挙げられる。

大都市における真夏日数・熱帯夜数の経年変化(1931~2000)

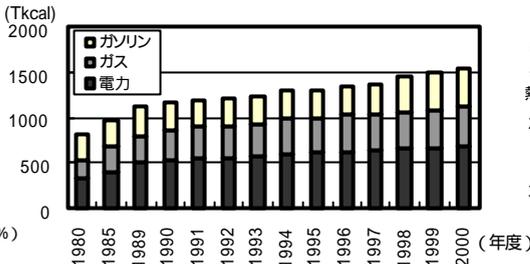
◇ 真夏日 ◆ 熱帯夜 実線はそれぞれの回帰線



東京都におけるみどり率の推移



東京都におけるガス使用量、電力・ガソリン販売量の推移



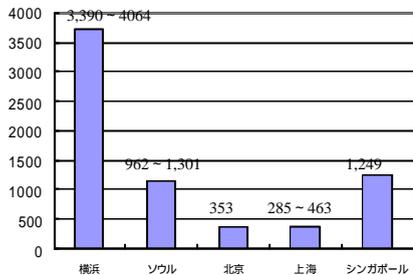
(注)
1. 真夏日: 日最高気温が30 以上
熱帯夜: 日最低気温が25 以上
2. ガソリン発熱量: 1ℓ=8400kcal
にて算出(資源エネルギー庁「総合エネルギー統計(H12)」による)。
3. みどり率: 東京都が推奨している指標。
(樹林地+草地+農地+屋上緑化+公園全域+街路樹+河川湖沼水路)/行政面積にて算出。

(出典) 気象庁「気象庁年報」(H12)、東京都環境局資料、(社)日本ガス協会「ガス事業便覧」(S61~H13)、経済産業省「エネルギー生産・需給統計年報」(S55~H13)、電気事業連合会統計委員会「電気事業便覧」(S61~H13)より国土交通省国土計画局作成。

指標 賃金、事務所賃料等、通信費、公共料金、税制
(東アジア主要都市の投資関連コストの内外価格差)

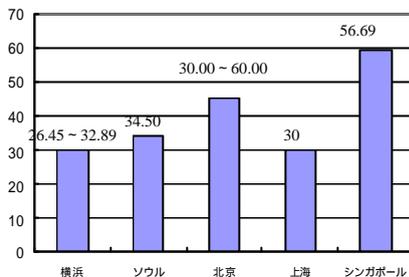
日本の都市(横浜市)の投資関連コストは、東アジア主要都市と比較すると高いものが多い(特に、人件費、駐在員用住宅借上料、業務用電気料金など)。

(米ドル) エンジニア(中堅技術者)月額賃金



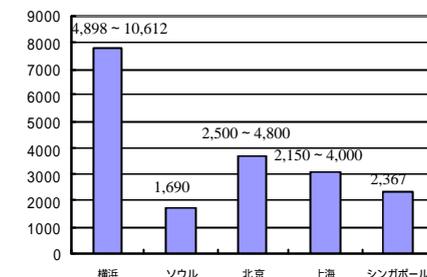
(注)
ソウル：日系製造業5社平均、諸手当を含む。
北京：在中国日本商工会議所三資企業部会による2001年時点の給与調査。回答のあった27社平均。
上海：日系企業5社平均。
シンガポール：電子・電機メーカー平均。
横浜：横浜人事委員会発行「給与に関する報告及び勧告企業規模別・職種別学歴別給与月額等」の技術主任～技術課長代理。

(米ドル) 事務所賃料(月額)(m²当たり)



(注)
ソウル：ソウル市鍾路区永豊ビル。
北京：管理費込み。
上海：虹橋経済技術開発区。1.00(日額)×30
シンガポール：リパブリック・プラザ。
横浜：関内・横浜西口・新横浜の平均賃料。

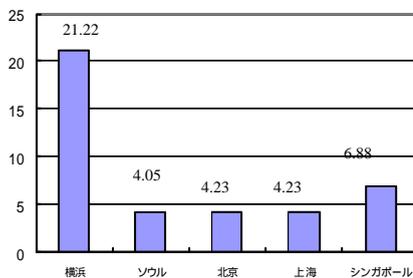
(米ドル) 駐在員用住宅借上料(月額)



(注)
ソウル：新東亜APTレンタル(約102.45m²)。
北京：2LDK～3LDK。
上海：虹橋経済技術開発区。
シンガポール：セントラル・グリーン、3ベッドルーム、築約6年。
横浜：山手町地区・本牧和田地区。

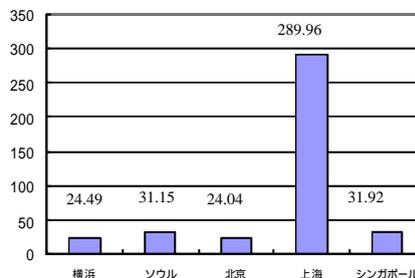
(出典)JETRO「アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較」(2001年11月調査)より国土交通省国土計画局作成。

(米ドル) 電話基本料金(月額)



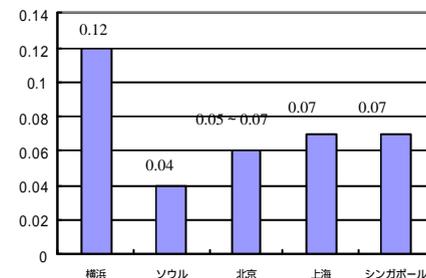
(注)
ソウル：光化門電話局
北京：北京市電話局
上海：中国電信
シンガポール：シングテル社
横浜：NTT東日本

(米ドル) インターネット接続料金(ブロードバンド)



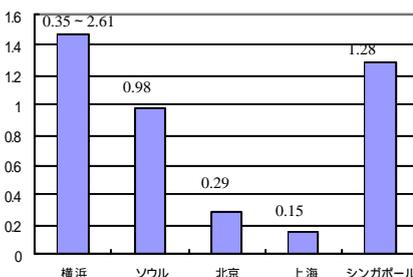
(注)
ソウル：韓国通信「MEGAPASS」(ADSL,654kbps)
北京：北京市電話局(ADSL,512kbps)
上海：上海環球信息网络有限公司(ADSL)
シンガポール：シングネット社(月間500MBまでの料金)
横浜：接続業者数社の平均料金

(米ドル) 業務用電気料金(kWh当たり)



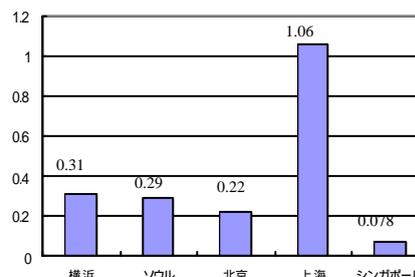
(注)
ソウル：韓国電力公社
北京：北京市電力局
上海：松江工業区
シンガポール：ピーク時の価格
横浜：2000年度電気事業便覧

(米ドル) 業務用水道料金(m³当たり)



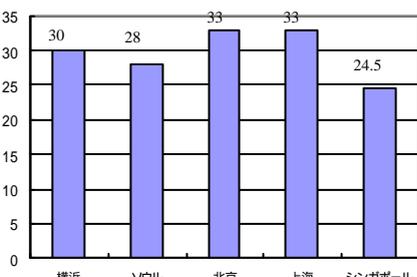
(注)
ソウル：韓国上水道事業部
北京：北京市自來水公司
上海：松江工業区
シンガポール：月間40m³以上使用の場合
横浜：基本料金12.90/2ヶ月

(米ドル) 業務用ガス料金(m³当たり)



(注)
ソウル：ソウル都市ガス(株)
北京：北京市燃気公司、天然ガス
上海：松江工業区
シンガポール：月間1000m³以上使用の場合
横浜：401万m³～(年間契約量)

(%) 法人所得税(基本税率)



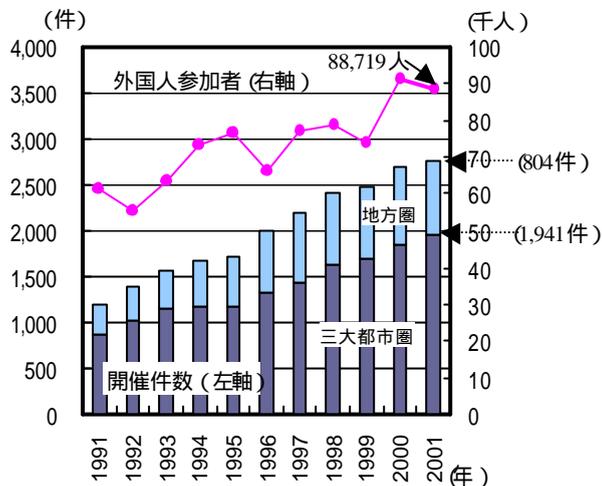
(注)
ソウル：1億ウォン超、住民税除く
シンガポール：2002課税年度より
横浜：その他地方税(法人事業税・県民税・市町村税がかかる)

(出典)JETRO「アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較」(2001年11月調査)より国土交通省国土計画局作成。

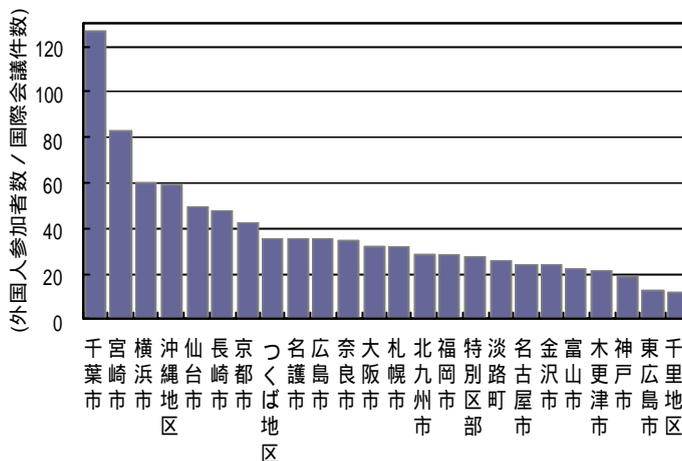
指標 国際会議外国人参加者数、開催件数

国際会議の開催件数は三大都市圏、地方圏、共に増加傾向。2000～2001年において、国際会議開催件数が年間平均10件以上の都市での、開催件数あたり外国人参加者数は千葉市、宮崎市が高い。

国際会議の外国人参加者数と開催件数推移



国際会議件数あたりの外国人参加状況 (2000～2001年)



(注) 1. 国際会議件数は参加者総数が300人以上で、このうち外国人が50人以上を占めたものによる。
 2. 沖縄地区：那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市。つくば地区：つくば市、土浦市、笠崎市。
 3. 2000年の九州・沖縄サミットは人数把握困難のため集計には含まれていない。同様の理由から、沖縄地区、名護市においては、2001年「第3回世界のウチナンチュ大会」(外国人参加総数 4045人)を除いた数字。
 (出典) 国際観光振興会「コンベンション統計」より国土交通省国土計画局作成。

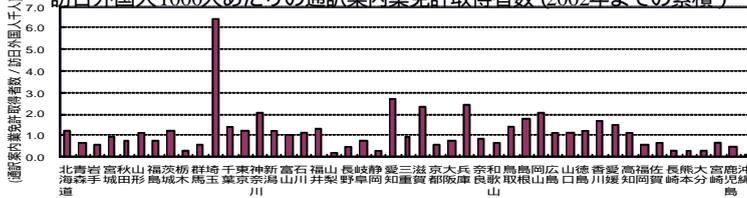
指標 外国人観光客訪問率

外国人の都道府県別訪問率を見ると、1993年以降、上位7都府県は大都市圏中心で変化がみられないが、日本人出国者数と外国人入国者の差をみると、京都府、山梨県、沖縄県等は入国超過であり、三大都市圏、北海道、福岡県等は大きく出国超過の状況。

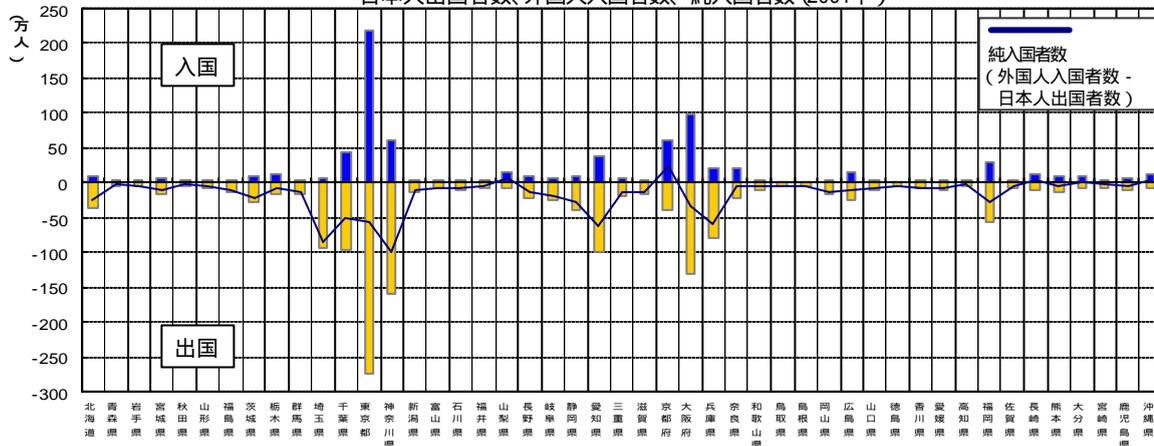
訪日外国人の都道府県別訪問率

順位	1993 (H5) 訪問率(%)	1998 (H10) 訪問率(%)	2001 (H13) 訪問率(%)
1	東京 68.4	東京 60.9	東京 56.5
2	大阪 29.8	大阪 22.6	大阪 25.2
3	京都 25.7	京都 15.7	京都 15.8
4	神奈川県 15.7	神奈川県 15.4	神奈川県 15.6
5	千葉 15.3	千葉 14.8	千葉 11.2
6	福岡 9.5	福岡 10.3	福岡 10.0
7	愛知 8.5	愛知 9.3	福岡 7.3
8	奈良 6.9	山梨 5.8	兵庫 5.5
9	兵庫 6.8	兵庫 5.6	奈良 4.9
10	広島 6.7	長崎 5.6	山梨 4.2

訪日外国人1000人あたりの通訳案内業免許取得者数 (2002年までの累積)



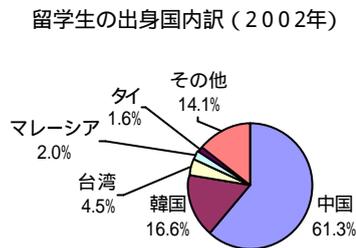
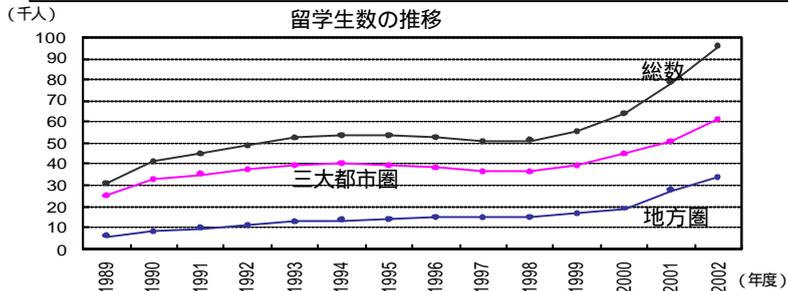
日本人出国者数、外国人入国者数、純入国者数 (2001年)



(注) 1. 地域別外国人入国者数は「出入国管理統計」の短期滞在目的の外国人新規入国者数を国際観光振興会「訪日外国人旅行者調査」の都道府県別訪問率で配分。日本人出国者数は「出入国管理統計」の都道府県別日本人出国者数と都道府県別「海外支店等への赴任」、「永住」、「同居」目的の出国者数(H12)を総数から差し引いた比率で算出したもの。
 2. 訪日外国人の都道府県別訪問率は外国人の日本旅行中の訪問地を調査したもので、複数地を訪問した場合を含むため、都道府県別外国人入国者数の総計は入国者数総計を上回っている。
 (出典) 国際観光振興会「訪日外国人旅行者調査」、法務省「出入国管理統計(H13)」、国交省「観光白書」、国交省資料より国土交通省国土計画局作成。

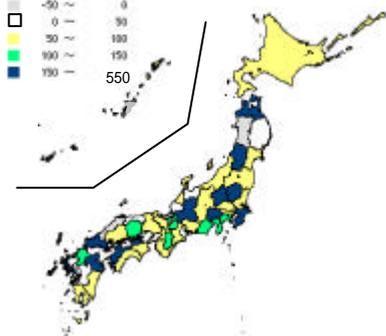
指標 外国人留学生数

近年、留学生数の増加が三大都市圏以外でも著しい。留学生の出身国は中国が60%以上。青森県、山梨県、岐阜県、愛媛県、香川県、山口県では大学生数は減少しているものの、留学生数の増加率が大きい。また、県内大学生数に対する留学生割合をみると、大分県は大学生100人中14人が留学生で国内最大となっている。



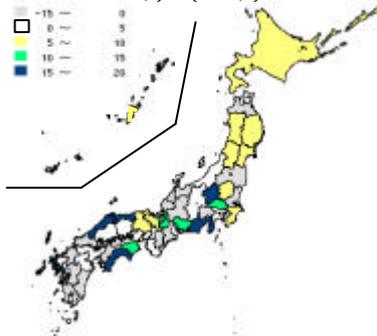
留学生数増加率 (1998年 - 2002年)
留学生数伸び率 (%)

: (2002年 - 1998年) / (1998年) * 100



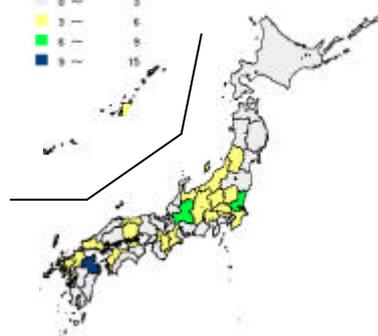
大学生数増加率 (1998年 - 2002年)
大学生数伸び率 (%)

: (2002年 - 1998年) / (1998年) * 100



県内大学生数に対する留学生数割合 (2002年)

留学生数 / 大学生数 * 100 (%)



(注) 三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県。

(出典) 文部科学省「留学生受入の概況」、「学校基本調査」より 国土交通省国土計画局作成。