

## 第5節

## 環境との共生

## 1. 自然環境の保全・整備

## (1) 自然環境の保全・再生

## (自然公園及び自然環境保全地域の指定状況)

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、秩父多摩甲斐国立公園のある埼玉県、富士箱根伊豆国立公園のある山梨県で大きく、各都県面積に占める割合は、東京都が約36%と最も高くなっている（図表2-5-1）。

また、大規模な高山植生や優れた天然林等を都県条例により指定する自然環境保全地域の面積は、神奈川県が約11,236ha（令和4（2022）年3月末時点）と最も大きい状況となっている。

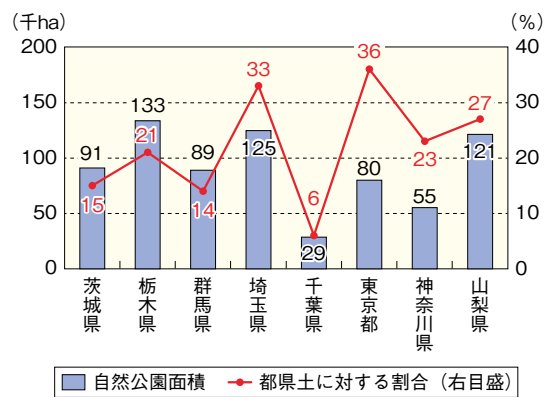
## (2) 緑地の保全・創出

## ① 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が総合的に推進されている。首都圏の令和2（2020）年度末の都市公園は、平成22（2010）年度末と比較し、面積は約27,068haから約29,728haへと約2,660ha（約10%）増加、箇所数は30,540箇所から34,984箇所へと4,444箇所（約15%）増加している。また、首都圏1人当たり都市公園面積は、約6.8㎡/人となっている。

都市公園は環境面だけでなく、国民のレクリエーション・休息、地域活性化、防災等、様々なニーズに対応する施設であり、公園の魅力向上やまちづくりと一体となった整備促進のため、公募設置管理制度（Park-PFI）<sup>1)</sup>や公園施設設置管理協定制度（令和3（2021）年度創設）<sup>2)</sup>の活用が進められている。

図表2-5-1 自然公園都県別面積  
（令和4（2022）年3月末時点）



資料：「自然保護各種データ一覧」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

- 1) 都市公園において飲食等の公園施設の設置又は管理を行う民間事業者を公募により選定し、得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者が都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用される制度
- 2) 都市再生整備計画に定める「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域の都市公園において、都市再生推進法人等が公園管理者との協定に基づき、飲食店等の公園施設の設置又は管理を行い、得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者が都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用される制度

Park-PFIの活用例として、木更津市は、みなと周辺の公園と、駅とみなとを繋ぐ富士見通りを一体的に再整備する「パークベイプロジェクト」の一環として、鳥居崎海浜公園を再整備した（令和4（2022）年3月開業）（図表2-5-2）。公園内では、「食」を中心とした賑わい創出を目的に、地元の食材を使った飲食店や宿泊施設などの賑わい施設と公園施設が一体的に整備・運営されている。

また、公園施設設置管理協定制度の活用により、川崎市と東急株式会社は、地域の交流拠点となっていた東急東横線・目黒線武蔵小杉駅前の都市公園「こすぎコアパーク」を令和3（2021）年10月にリニューアルオープンした（図表2-5-3）。リニューアルに当たっては、飲食施設やベンチ・植栽などの整備に加え、駅高架下と公園の間のフェンス・植栽帯を撤去するなど、駅との分断を解消し、歩行者空間の創出により回遊性・利便性を向上させている。

図表2-5-2 鳥居崎海浜公園の外観



資料：木更津市提供

図表2-5-3 こすぎコアパークの外観



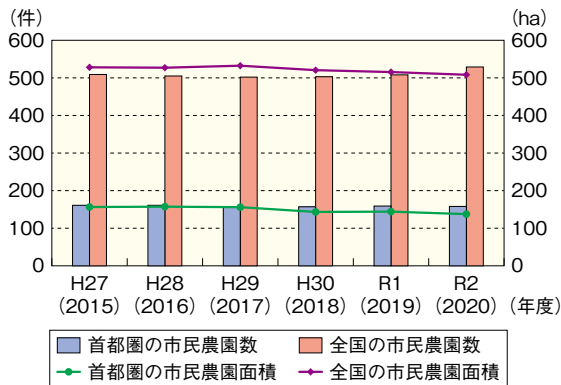
資料：川崎市提供

## ②市民農園の開設

市民農園は、市民の自然とのふれあいの場、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。

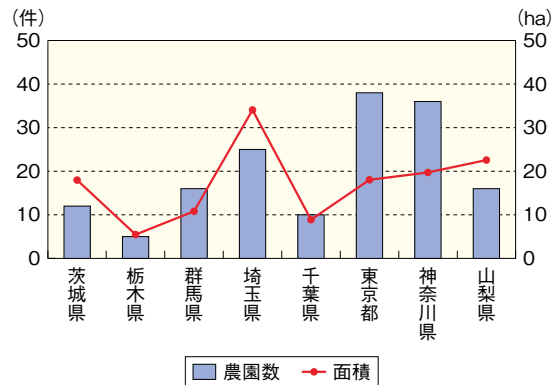
首都圏の市民農園整備促進法（平成2年法律第44号）に基づき開設された市民農園数、面積は概ね横ばいとなっており、都県別に令和2（2020）年度末の整備状況を見ると、農園数では東京都が38件、面積では埼玉県が約34haと、首都圏内で最も大きくなっている（図表2-5-4、図表2-5-5）。

図表2-5-4 市民農園の面積推移 (各年度末時点)



資料：「都市緑地の保全及び緑化の推進に関する施策の実績調査」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

図表2-5-5 市民農園面積と農園数 (令和2(2020)年度末時点)



資料：「都市緑地の保全及び緑化の推進に関する施策の実績調査」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

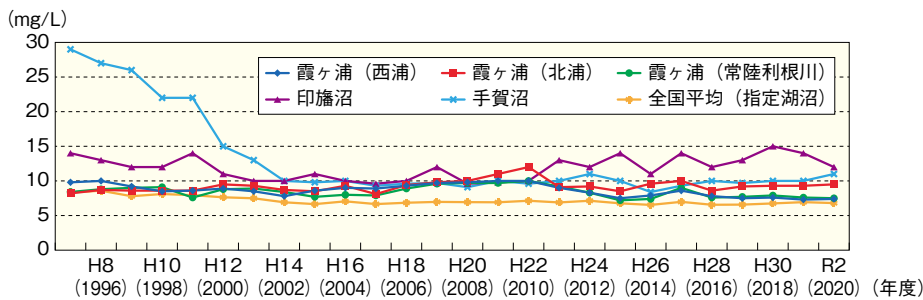
### (3) 水環境・水循環の保全・回復

#### ①河川、湖沼等の水質改善

首都圏の令和2(2020)年度の水質状況は、河川におけるBOD<sup>3)</sup>の環境基準達成率<sup>4)</sup>が首都圏全体で90.8%<sup>5)</sup>となっており、全国の93.5%と比較して依然低い状況である。一方で、首都圏の湖沼では、COD<sup>6)</sup>の環境基準達成率が51.2%に上昇し、全国の49.7%と比較して高い達成率となっている。また、首都圏の指定湖沼<sup>7)</sup>では、手賀沼(千葉県)で平成7(1995)年度から水質の改善が見られるものの、いまだに全ての湖沼でCODの環境基準を達成していない状況である。(図表2-5-6)。

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り、河川や湖沼等の水質改善を推進している。

図表2-5-6 指定湖沼の水質状況 (COD)



注1：年間の日間平均値の全データをその値の小さいものから順に並べ0.75×n番目(nは日間平均値のデータ数)のデータ値をもって75%水質値とする。(0.75×nが整数でない場合は端数を切り上げた整数番目の値をとる。)

注2：75%値は各環境基準点の75%値のうちの最高値。指定湖沼の全国平均は75%値の平均値。

注3：各指定湖沼における環境基準は、霞ヶ浦(西浦、北浦、常陸利根川)3mg/L、印旛沼3mg/L、手賀沼5mg/L。

資料：「公共用水域水質測定結果」(環境省)を基に国土交通省都市局作成

- 3) 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一つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
- 4) 各水域に指定されている環境基準が達成されている水域の割合
- 5) 「令和2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
- 6) 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一つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
- 7) 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。

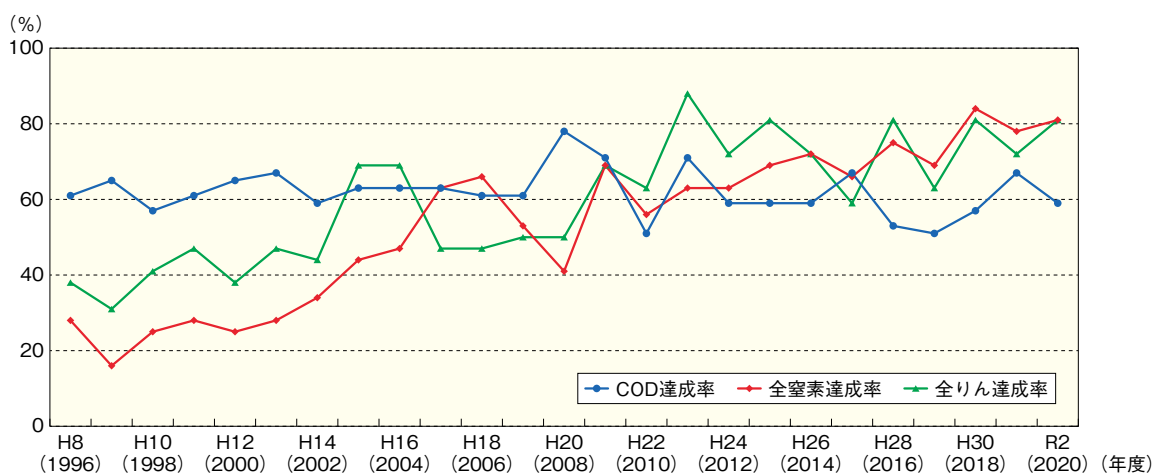
## ②東京湾再生に向けた取組

関係省庁及び9都県市が設置した東京湾再生推進会議では、「東京湾再生のための行動計画」に基づき、陸域汚濁負荷の削減、海域環境改善対策、モニタリング等の総合的な施策を推進している。平成25(2013)年5月には、第二期計画の策定を行い、新たな目標として「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。」と掲げている。

令和2(2020)年7月には、平成25(2013)年度から平成30(2018)年度までの第二期計画における第2回中間評価が取りまとめられ、東京湾全体の水質改善に向けては目標の達成に至っていないことから、今後も各関係主体が連携し、着実な取組を進めていくことが必要であるとされている。また、令和3(2021)年度には、プレ評価等を踏まえて課題を整理し、次期計画の方針案の検討が進められている。

なお、東京湾の水質指標の状況は、長期的に見ると、CODの環境基準達成率では横ばいであるものの、全窒素及び全りん的环境基準達成率は上昇しており、改善している(図表2-5-7)。

図表2-5-7 東京湾における環境基準達成率の推移(COD、全窒素、全りん)



資料：「公共用水域水質測定結果」(環境省)を基に国土交通省都市局作成

## 2. 環境負荷の低減

### (1) 官民による地球温暖化対策

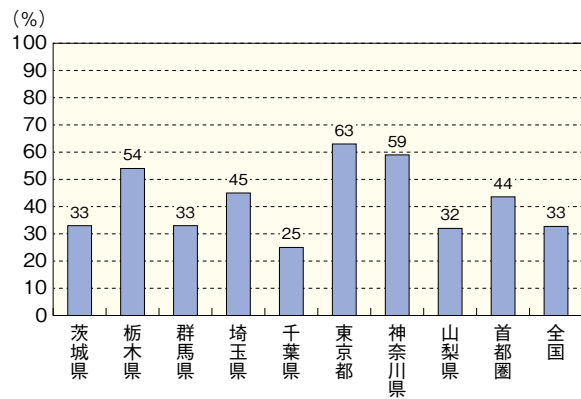
我が国は、令和32(2050)年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること(2050年カーボンニュートラル)を目指し、第1章でもとりあげたように、首都圏ではエネルギー消費量の削減や再生可能エネルギーの導入拡大が進められている。

地方公共団体では、地球温暖化対策の推進に関する法律(平成10年法律第117号)に基づき、地域住民や事業者を含めた区域全体の施策に関する事項を定める「地方公共団体実行計画(区域施策編)」も策定され、首都圏では千葉県と山梨県を除く都県において、全国値以上の策定率(令和2(2020)年10月1日時点)となっている(図表2-5-8)。



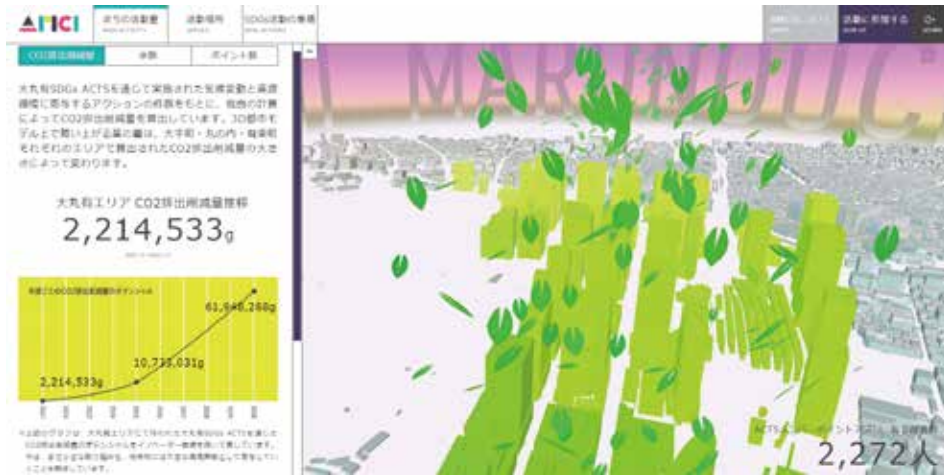
温室効果ガスの削減に当たっては、削減に資する都市活動を可視化する事業者の取組も見られている。大丸有地区では、国土交通省の3D都市モデル「PLATEAU」を活用した「Area Management City INDEX (AMCI)」が令和3年(2021)年度に開発、運用され、エリア内の企業や個人が取り組むSDGsアクション(カフェへのマイボトル持参など)によるCO<sub>2</sub>排出削減量を、3D都市モデル上に舞い上がる葉の量で可視化し、多様な企業の参加を促した(図表2-5-9)。

図表2-5-8 都県別地方公共団体実行計画(区域施策編)の策定率(令和2(2020)年10月1日時点)



資料:「地方公共団体実行計画策定・実施支援サイト」(環境省)を基に国土交通省都市局作成

図表2-5-9 AMCIによるCO<sub>2</sub>排出削減量の可視化



資料:大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 (AMCI HP <https://amci.tokyo-omy-w.jp/> 令和4(2022)年4月14日時点)

## (2) グリーン社会の実現に向けた取組

国土・都市・地域空間におけるグリーン社会の実現に向けて、国土交通省は令和12(2030)年度までの10年間で重点的に取り組む分野横断・官民連携プロジェクト等を盛り込んだ「国土交通省グリーンチャレンジ」を令和3(2021)年7月に策定した。首都圏でも2050年カーボンニュートラルを見据え、各分野で取組が進められている。

### ① グリーンインフラの推進

グリーンインフラとは、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能な国土・都市・地域づくりを進める取組である。国土交通省は、令和元(2019)年7月に「グリーンインフラ推進戦略」を公表し、グリーンインフラ推進のための支援の充実等に取り組んでいる。

グリーンインフラの基本構想の策定等や専門家派遣等の支援を行う「先導的グリーンインフラ形成支援事業」(令和2(2020)年度創設)において、首都圏では、令和3(2021)年度に埼玉県大宮駅周辺におけるグリーンインフラ事業が採択されている。このほか、グリーンインフラ

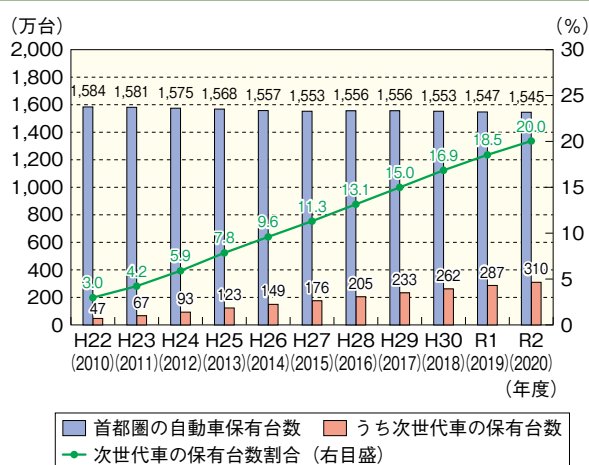
に関する優れた取組を表彰する「グリーンインフラ大賞」において、令和3(2021)年度は、首都圏では10件が優秀賞(うち3件が国土交通大臣賞)となった。

## ②交通分野における取組

首都圏のCO<sub>2</sub>総排出量について、運輸部門が2割近くを占め、そのうち9割以上が自動車からの排出となっている。

首都圏では、次世代車<sup>8)</sup>の保有台数及び保有台数割合は年々増加を続けている(図表2-5-10)。また、第1章でも取り上げたEVの充電施設のほか、利用中にCO<sub>2</sub>等を排出しないことから、環境負荷低減効果が期待されている燃料電池自動車の水素充填施設の整備も進められている。(首都圏では令和4(2022)年2月末時点で整備中含め61箇所)

図表2-5-10 次世代車の保有台数と割合



注：保有台数は各年度末時点

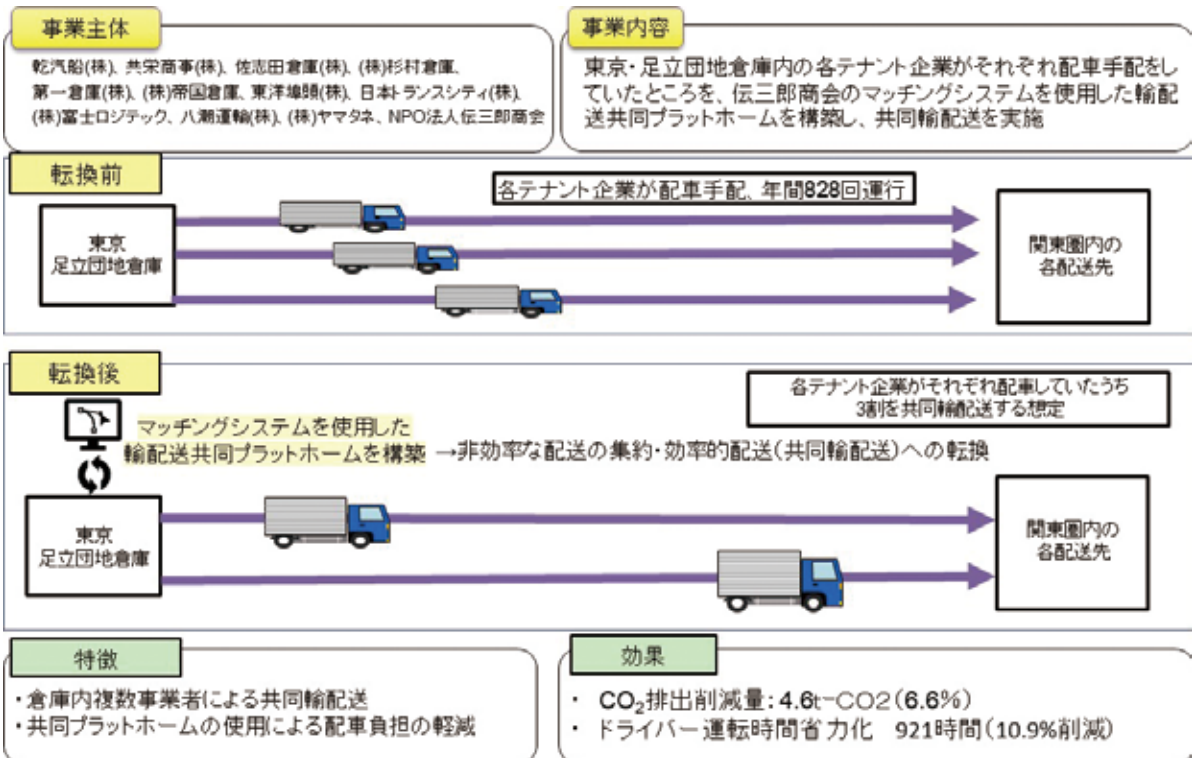
資料：「自動車保有車両数」(一般財団法人)自動車検査登録情報協会)を基に国土交通省都市局作成

## (物流における取組)

物流分野では、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)に基づき、物資の流通に伴う環境負荷の低減等に資する総合効率化計画の認定制度を通じた流通業務の総合化及び効率化の取組が進められている。令和3(2021)年度には、東京都内に立地する倉庫で、マッチングシステムを使用した輸配送共同プラットフォームを構築し、共同輸配送による効率化の事例等が認定された(図表2-5-11)。

8) EV、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、CNG(圧縮天然ガス)自動車等をいう。ただし、軽自動車を除く。

図表2-5-11 マッチングシステムを使用した日用品・雑貨等の共同輸配送（令和3（2021）年度首都圏における物流総合効率化計画の認定事例）

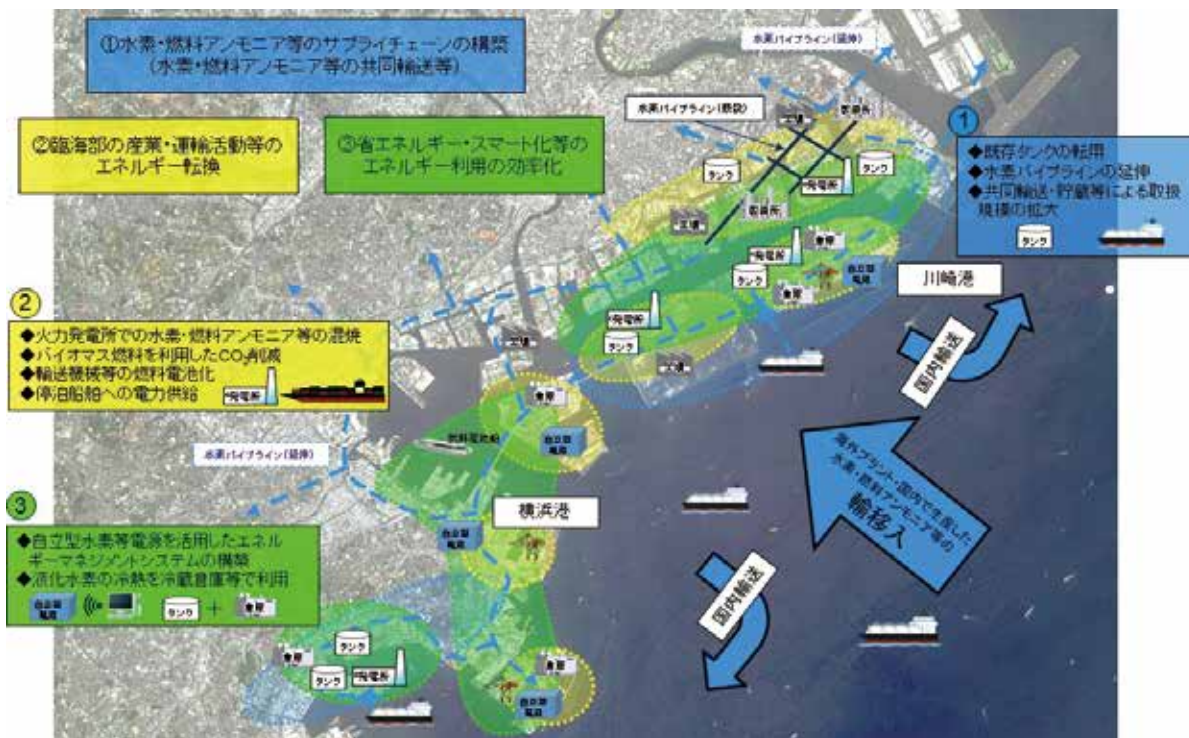


注：詳細は国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/bukkouhou.html>  
 資料：「物流総合効率化法の認定状況」（国土交通省）

### （カーボンニュートラルポート（CNP）の形成）

港湾分野では、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入・貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロとすることを目指すカーボンニュートラルポート（CNP）形成に取り組んでいる。首都圏では、横浜港・川崎港、鹿島港・茨城港において関東地方整備局及び各港湾管理者が事務局となって、CNP形成計画の策定に向けた官民一体の検討会が開催されている（令和4（2022）年3月末時点）（図表2-5-12）。

図表2-5-12 横浜港・川崎港におけるCNP形成のイメージ



資料：関東地方整備局HP <https://www.pa.ktr.mlit.go.jp/kyoku/cnp/cnp.html>