

『政策区域制度について』 参考資料集 ver.2



国土交通省国土計画局
大都市圏計画課

首都圏の政策区域に関する諸制度の概要

| | 都市計画 | | 工業団地 | 財特 | 税制 | |
|--------|--|--|--|--|--|--|
| 既成市街地 | <ul style="list-style-type: none"> ○都道府県が定める都市計画の範囲の拡大（用途地域等） ○線引き義務 | <ul style="list-style-type: none"> ○都道府県が定める都市計画の大臣同意 | | | <ul style="list-style-type: none"> ○事業用資産の買換特例<追出> | <ul style="list-style-type: none"> ○事業所税 ○市街化区域内農地に対する宅地並み課税 |
| 近郊整備地帯 | <ul style="list-style-type: none"> ○開発許可の規模要件の厳格化 | | <ul style="list-style-type: none"> ○工業団地造成事業に係る市街地開発事業等予定区域に関する都市計画 | <ul style="list-style-type: none"> ○都府県に対する起債充当率のかさ上げ ○都府県に対する利子補給 ○市町村に対する補助率のかさ上げ | | <ul style="list-style-type: none"> ○中高層耐火共同住宅建設のための土地等の買換・交換特例 |
| 都市開発区域 | | | | | <ul style="list-style-type: none"> ○事業用資産の買換特例<受入> ○固定資産税、不動産取得税の不均一課税に伴う地方交付税による減収補てん措置 ○特別土地保有税の非課税 | |

※ このほか、首都高の高速道路の範囲は、首都圏整備計画に即して国土交通大臣により指定される。（高速道路株式会社法第5条第3項）

近畿圏の政策区域に関する諸制度の概要

| | 都市計画 | 工業団地 | 財特 | 税制 |
|--------|--|--|--|--|
| 既成都市区域 | <ul style="list-style-type: none"> ○都道府県が定める都市計画の範囲の拡大（用途地域等） ○線引き義務 | <ul style="list-style-type: none"> ○都道府県が定める都市計画の大臣同意 | | <ul style="list-style-type: none"> ○事業用資産の買換特例<追出> ○事業所税 ○市街化区域内農地に対する宅地並み課税 |
| 近郊整備区域 | <ul style="list-style-type: none"> ○開発許可の規模要件の厳格化 | <ul style="list-style-type: none"> ○工業団地造成事業に係る市街地開発事業等予定区域に関する都市計画 | <ul style="list-style-type: none"> ○都府県に対する起債充当率のかさ上げ ○都府県に対する利子補給 ○市町村に対する補助率のかさ上げ | <ul style="list-style-type: none"> ○中高層耐火共同住宅建設のための土地等の買換・交換特例 |
| 都市開発区域 | | | | <ul style="list-style-type: none"> ○事業用資産の買換特例<受入> ○固定資産税、不動産取得税の不均一課税に伴う地方交付税による減収補てん措置 ○特別土地保有税の非課税 |

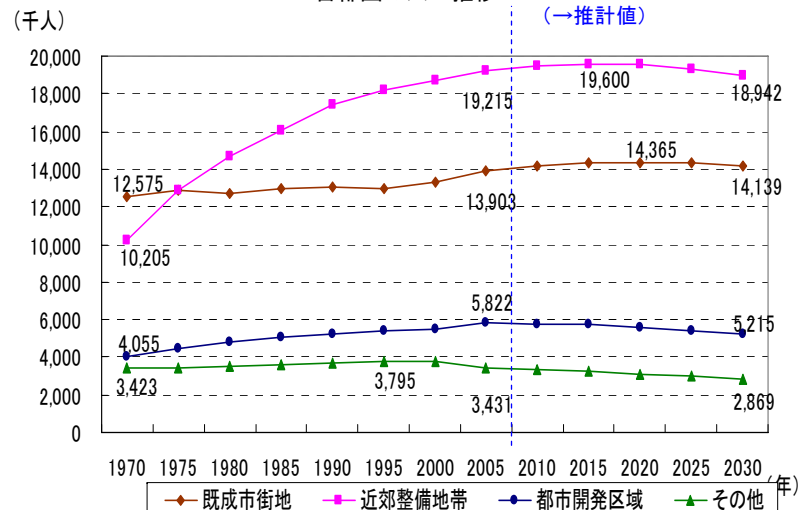
中部圏の政策区域に関する諸制度の概要

| | 都市計画 | | 財特 | 税制 |
|-------------|--|--|--|--|
| ※名古屋市の一部の区域 | <ul style="list-style-type: none"> ○都道府県が定める都市計画の範囲の拡大（用途地域等） | <ul style="list-style-type: none"> ○都道府県が定める都市計画の大臣同意 | | <ul style="list-style-type: none"> ○事業用資産の買換特例＜追出＞ ○市街化区域内農地に対する宅地並み課税（市の区域） |
| 都市整備区域 | <ul style="list-style-type: none"> ○線引き義務 ○開発許可の規模要件の厳格化 | | <ul style="list-style-type: none"> ○都府県に対する起債充当率のかさ上げ ○都府県に対する利子補給 ○市町村に対する補助率のかさ上げ | <ul style="list-style-type: none"> ○事業所税（政令指定都市として指定） ○中高層耐火共同住宅建設のための土地等の買換・交換特例 |
| 都市開発区域 | | | | <ul style="list-style-type: none"> ○事業用資産の買換特例＜受入＞ ○固定資産税、不動産取得税の不均一課税に伴う地方交付税による減収補てん措置 |

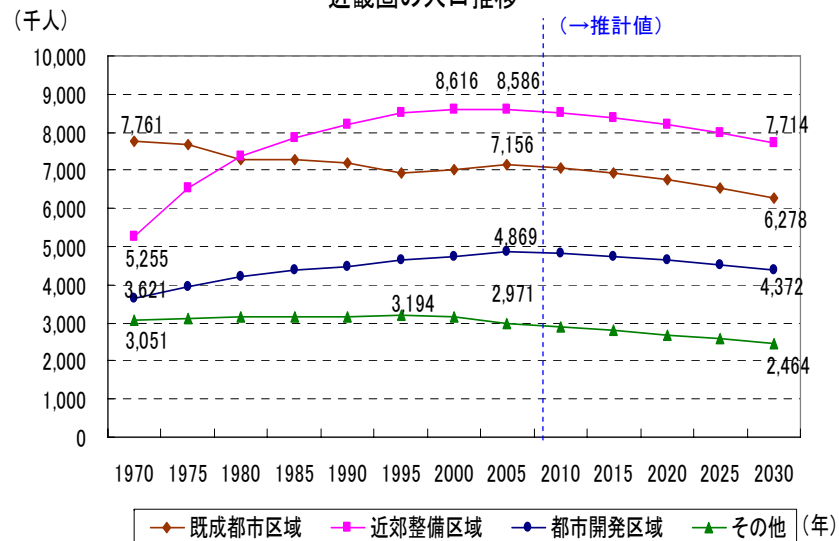
三大都市圏政策区域の人口推移

政策区域の人口は、既成市街地等の横ばい傾向に対し、近郊整備地帯等及び都市開発区域において伸び、特に近郊整備地帯等での伸びが大きい。

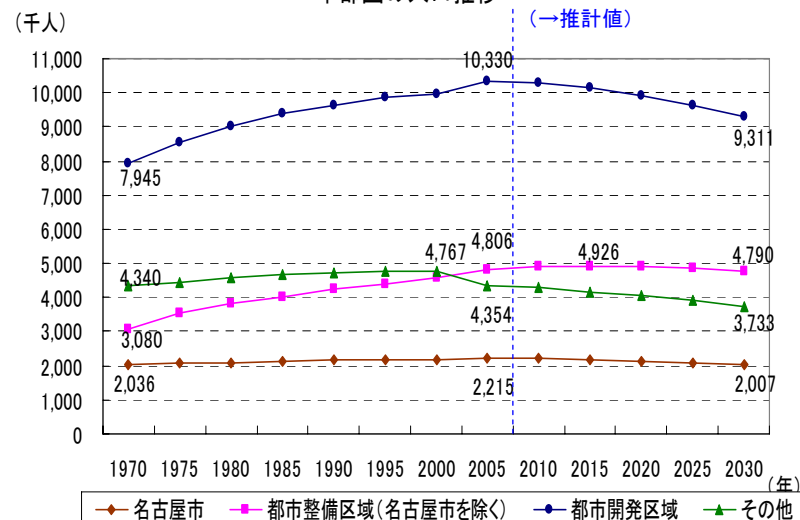
首都圏の人口推移



近畿圏の人口推移



中部圏の人口推移

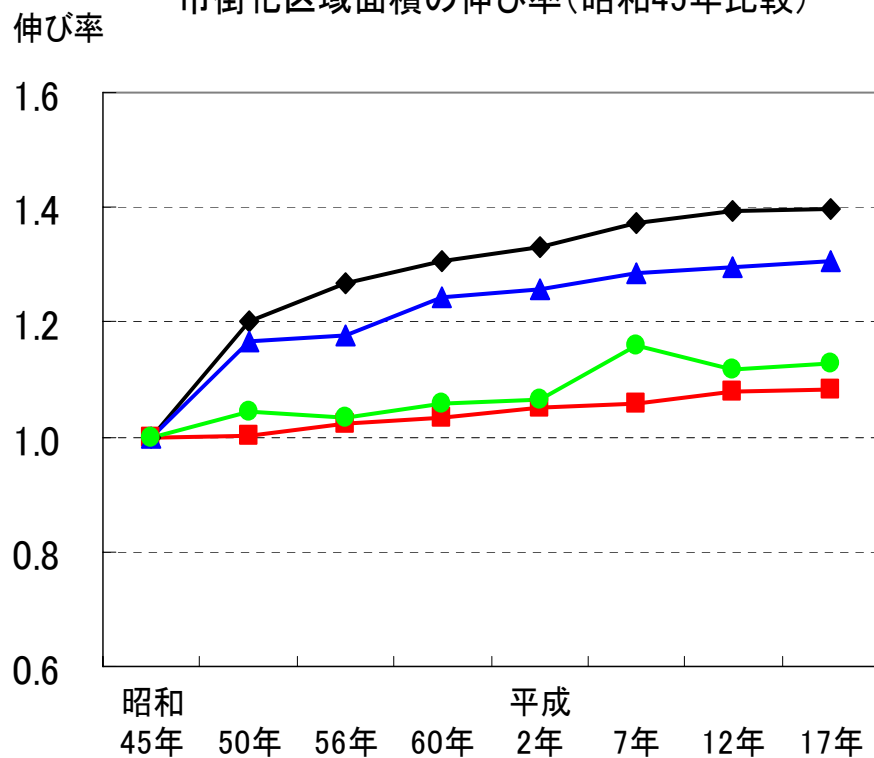


(資料) 2005年人口までは国勢調査(総務省)、2010年以降人口は国土交通省国土計画局大都市圏計画課推計結果(2006年3月推計、②直近移動率固定型)による。

市街化区域(面積伸び率・人口密度伸び率)

市街化区域については、面積の伸び率を見ると三圏とも全国より低くなっており、一方で人口密度の伸び率については、特に東京圏の都県において、全国平均を上回っている。

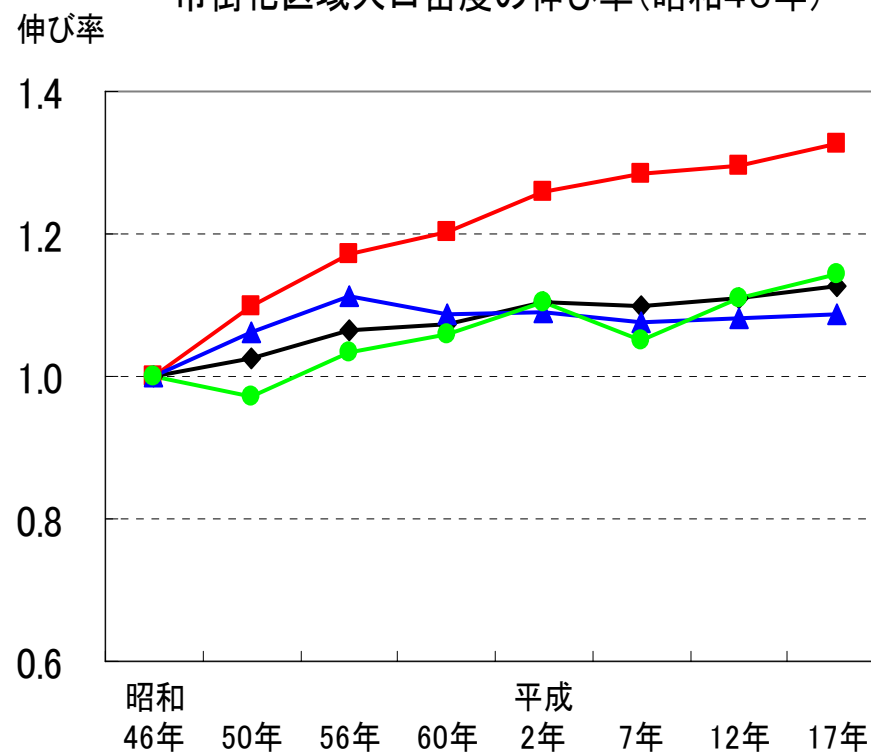
市街化区域面積の伸び率(昭和45年比較)



◆ 全国
◆ 東京圏A
◆ 関西圏A
◆ 名古屋圏A

◇ 東京圏A(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)
◇ 関西圏A(京都府、大阪府、兵庫県)
◇ 名古屋圏A(愛知県、三重県)

市街化区域人口密度の伸び率(昭和46年)

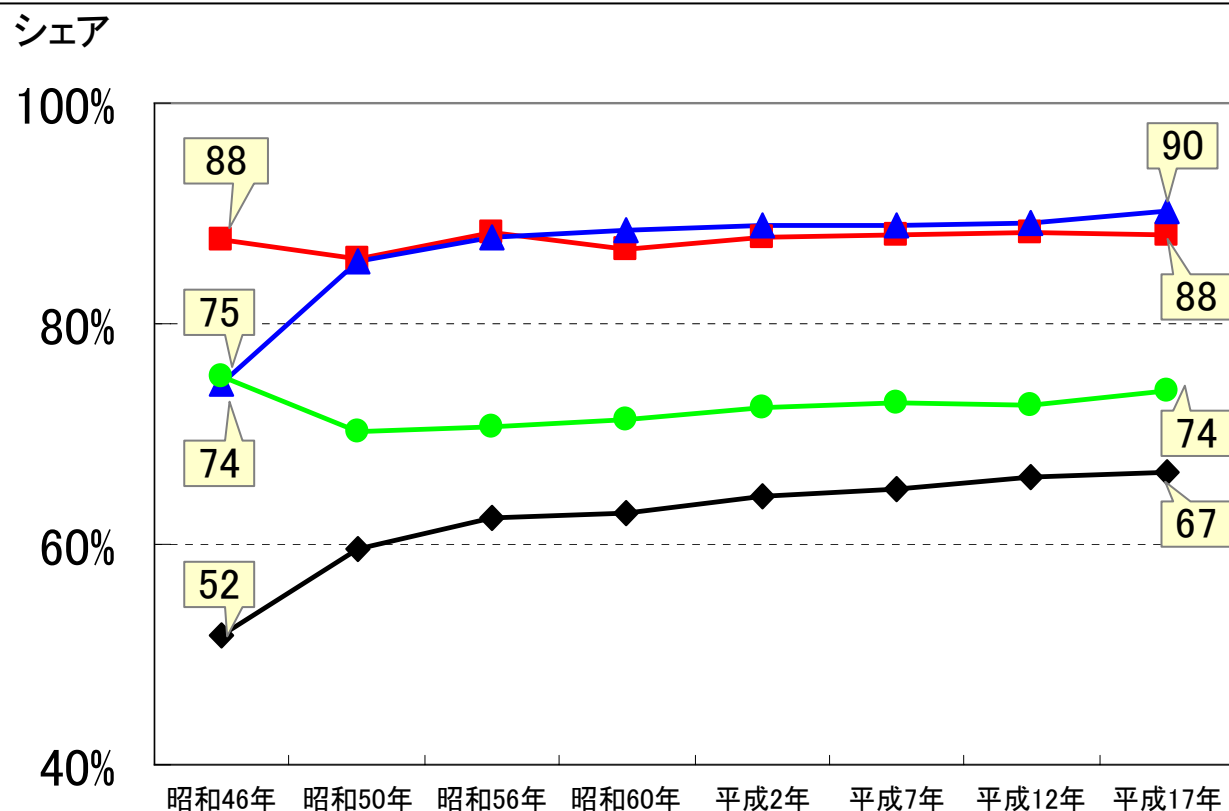


◆ 全国
◆ 東京圏A
◆ 関西圏A
◆ 名古屋圏A

都市計画年報より国土交通省作成

市街化区域の人口のシェア

全国的に市街化区域の人口シェアが上昇しているが、三圏の都府県においても高水準で推移している。



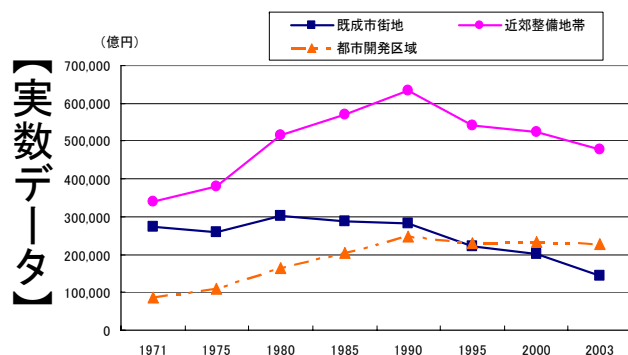
◇東京圏A(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)
 ◇関西圏A(京都府、大阪府、兵庫県)
 ◇名古屋圏A(愛知県、三重県)

◆ 全国
 ◆ 東京圏A
 ◆ 関西圏A
 ◆ 名古屋圏A

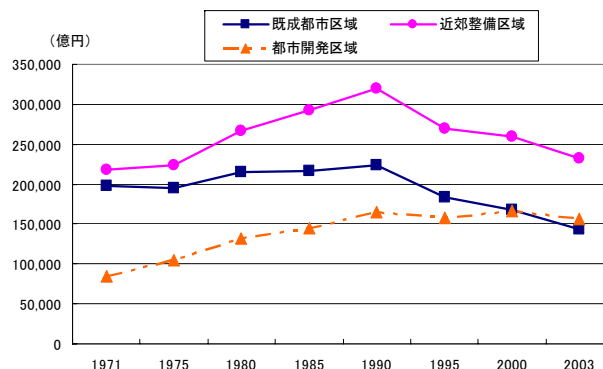
製造品出荷額(実数・指数)

製造品出荷額は、1990年頃までは既成市街地等の横ばいに対し、近郊整備地帯等及び都市開発区域において伸びがみられ、既成市街地等の集中抑制・分散施策としての効果がみられる。1990年以降は産業構造等の変化等により横ばいないし減少傾向にある。

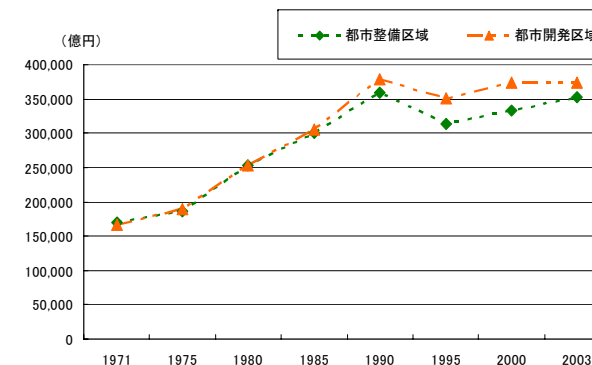
○首都圏



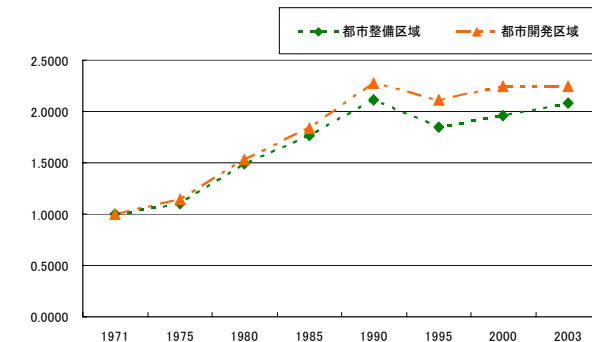
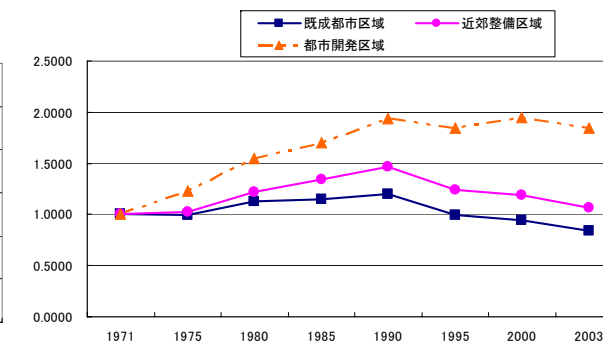
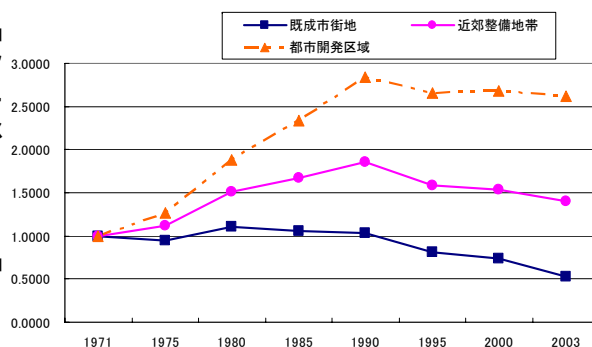
○近畿圏



○中部圏



【指数データ】



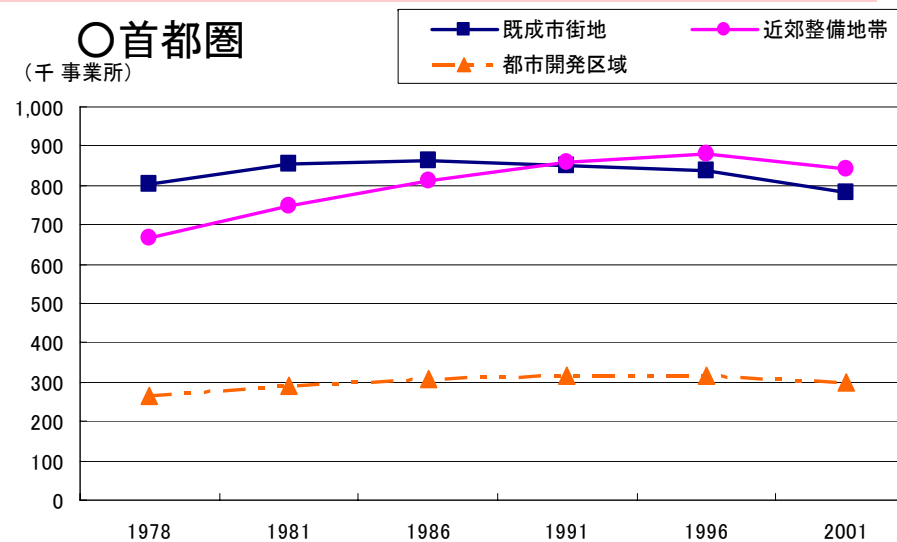
(資料出典) 工業統計表 (経済産業省) より国土交通省作成

総事業所数

総事業所数は、既成市街地等が横ばい又は減少傾向にあるが、近郊整備地帯等は既成市街地等よりも伸び、都市開発区域はほぼ横ばい傾向にある。

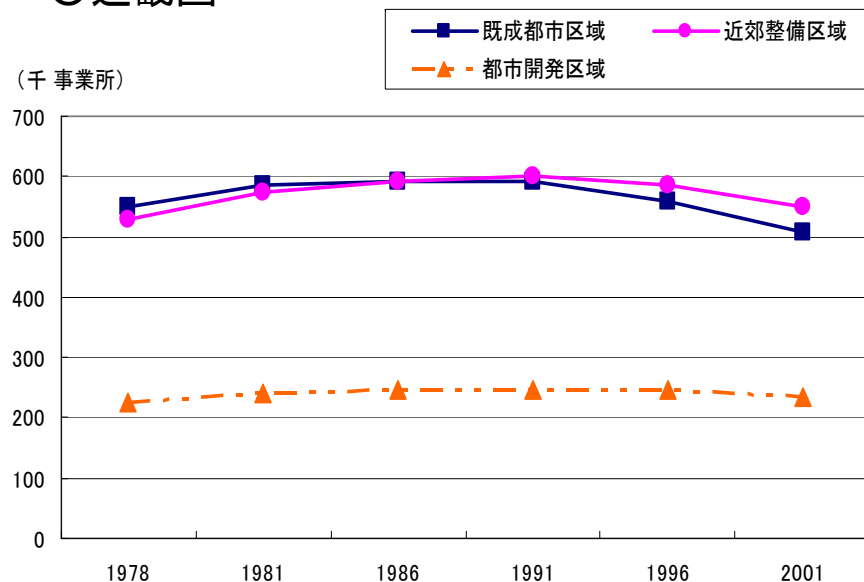
○首都圏

(千事業所)



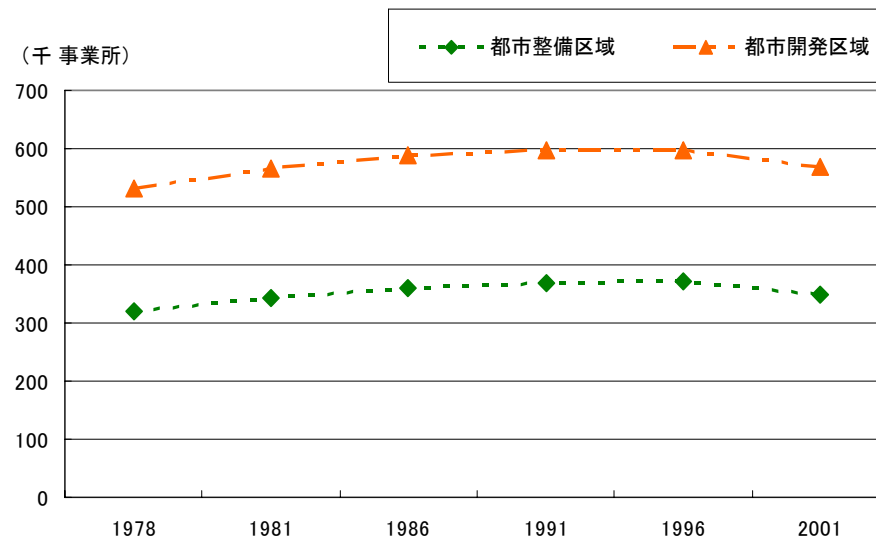
○近畿圏

(千事業所)



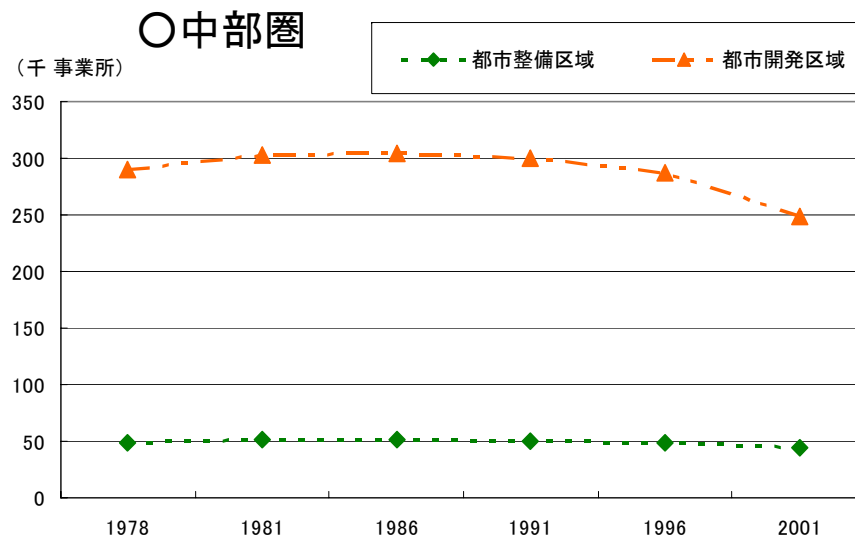
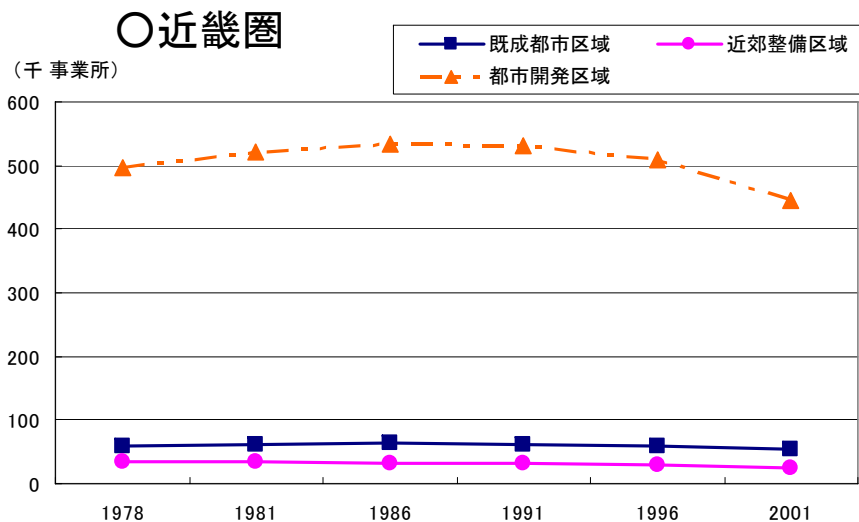
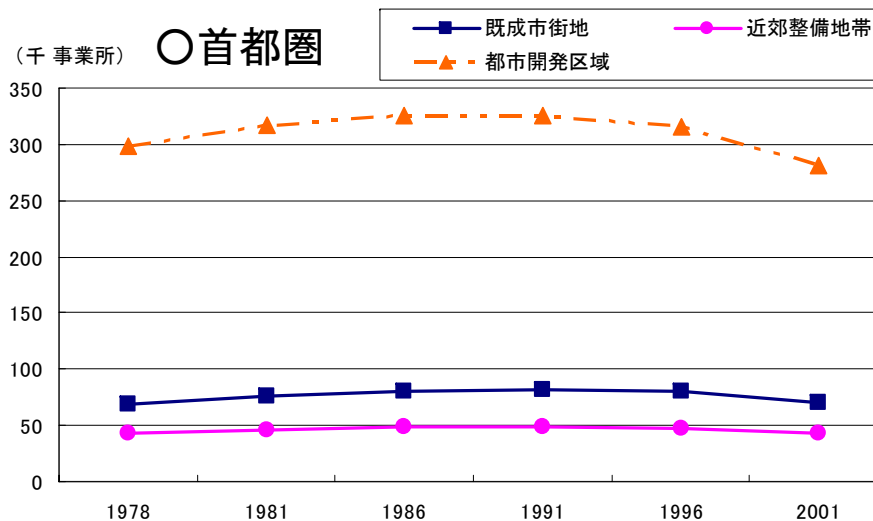
○中部圏

(千事業所)



事業所数(第2次産業)

第2次産業の事業所数は、既成市街地等及び近郊整備地帯等においてほぼ横ばいであるが、都市開発区域では1990年以降は産業構造等の変化等により減少傾向にある。

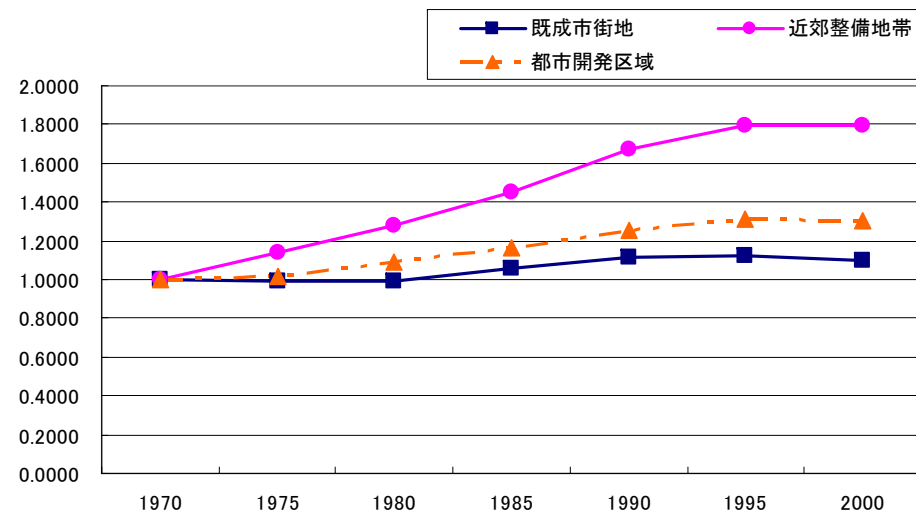


(資料出典) 事業所・企業統計(総務省)より国土交通省作成

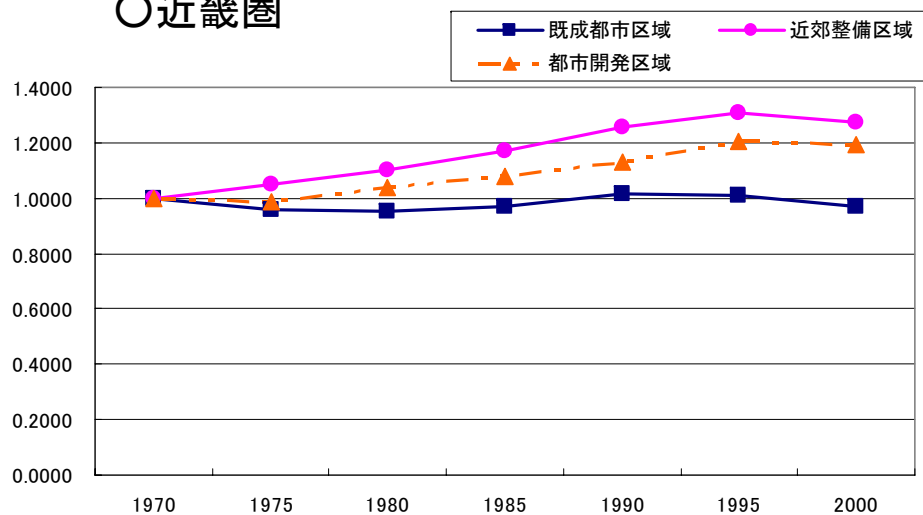
総就業者数(指数)

就業者数は、既成市街地応の横ばいに対し、近郊整備地帯等及び都市開発区域において伸びがみられ、既成市街地等の集中抑制・分散施策としての効果がみられる。

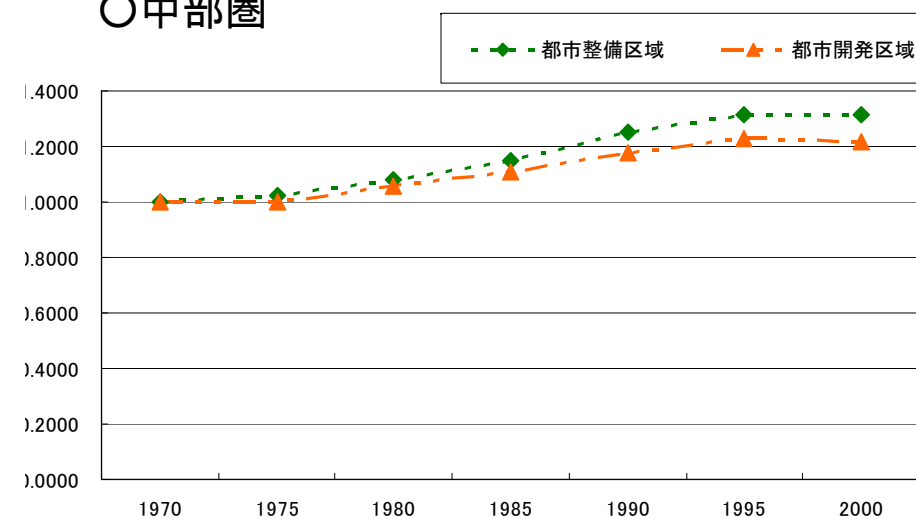
○首都圏



○近畿圏



○中部圏

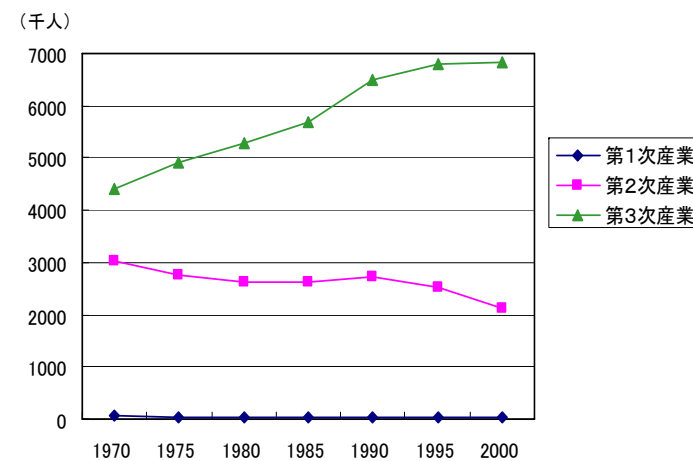


(資料出典) 国勢調査(総務省)より国土交通省作成

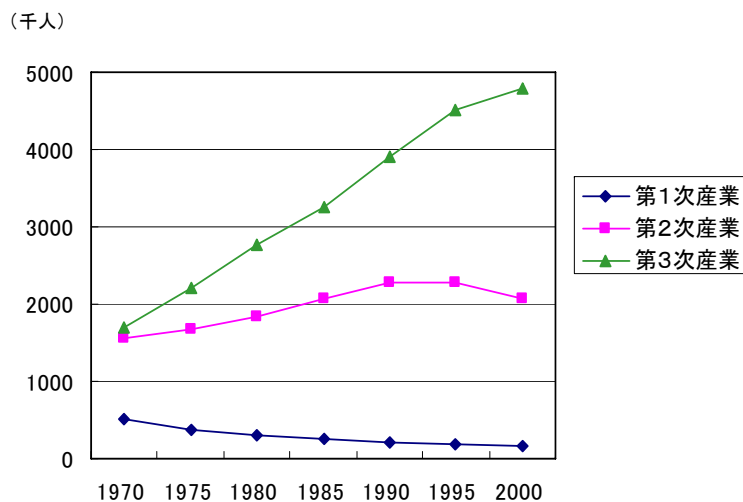
産業別就業者数(首都圏)

第2次産業の就業者数は、近郊整備地帯や都市開発区域では、1990年を境に増加から減少に転じている。一方、既成市街地では、1970年代から減少している。第3次産業の就業者数は一貫して増加している

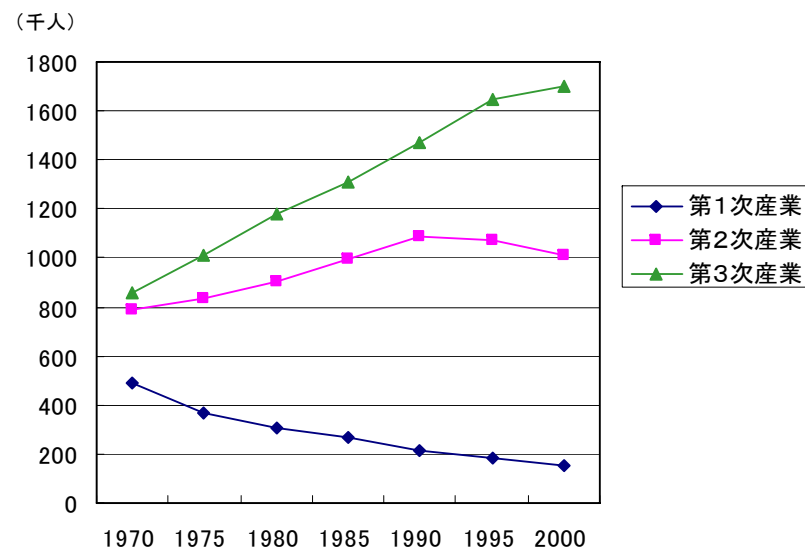
○既成市街地



○近郊整備地帯



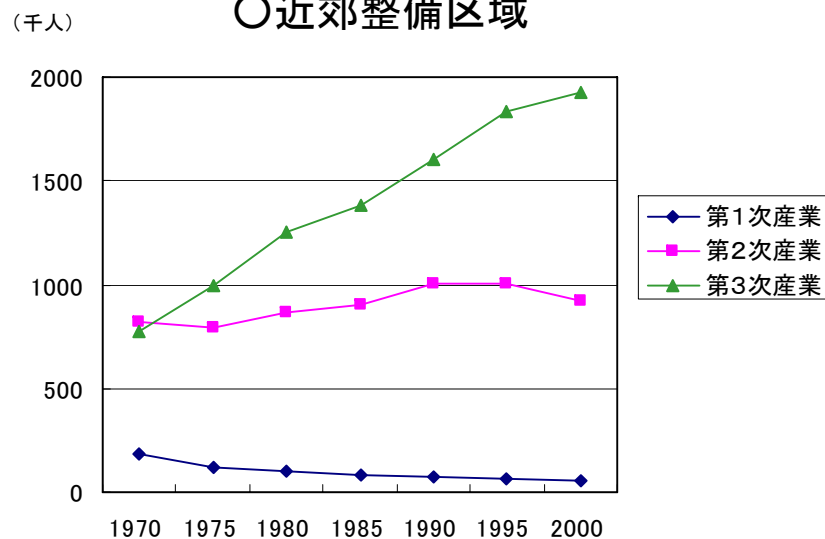
○都市開発区域



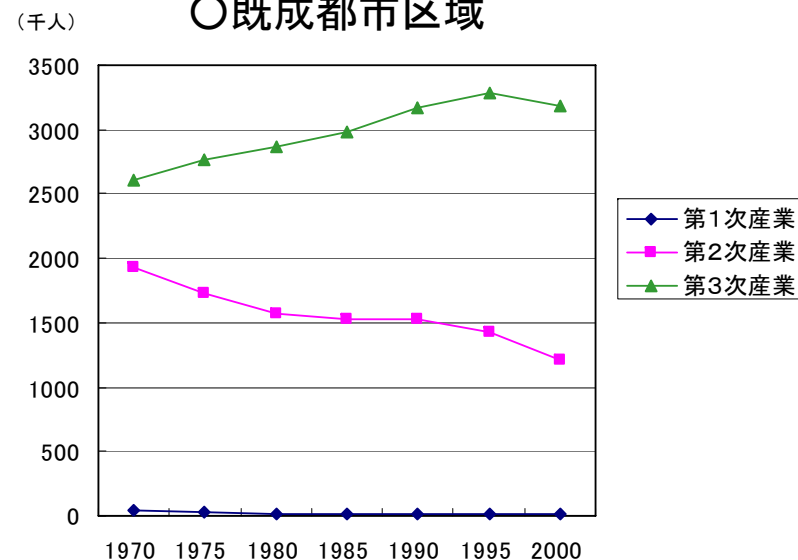
産業別就業者数(近畿圏)

第2次産業の就業者数は、既成都市区域では1970年代から減少している一方、近郊整備区域や都市開発区域では1995年を境に増加から減少に転じている。また、第3次産業の就業者数は既成都市区域を除いて一貫して増加している

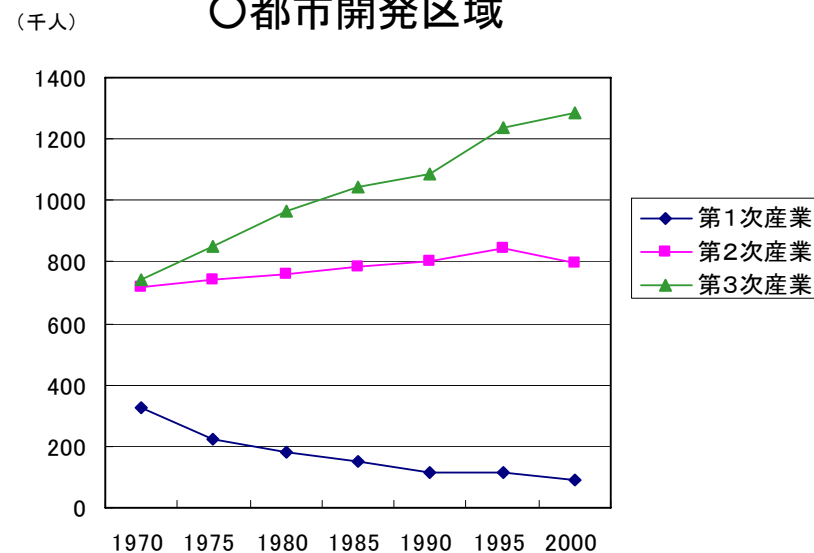
○近郊整備区域



○既成都市区域



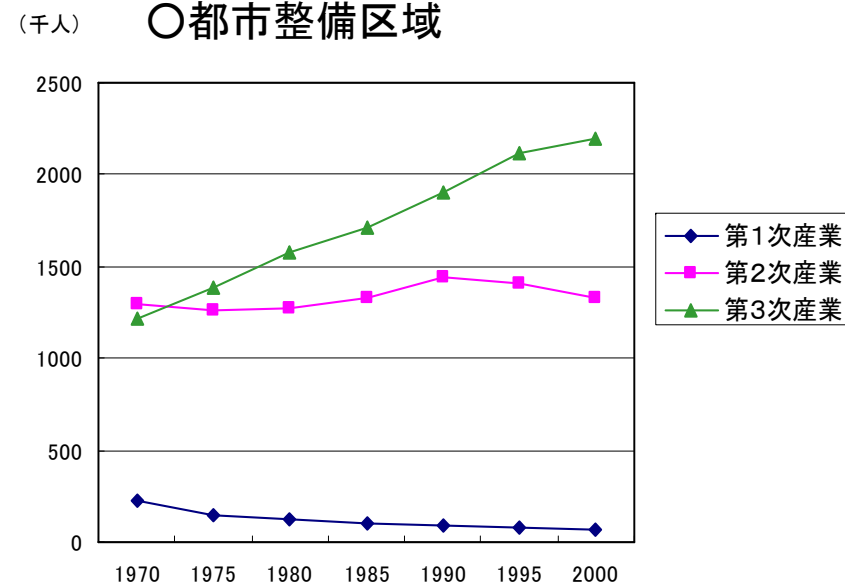
○都市開発区域



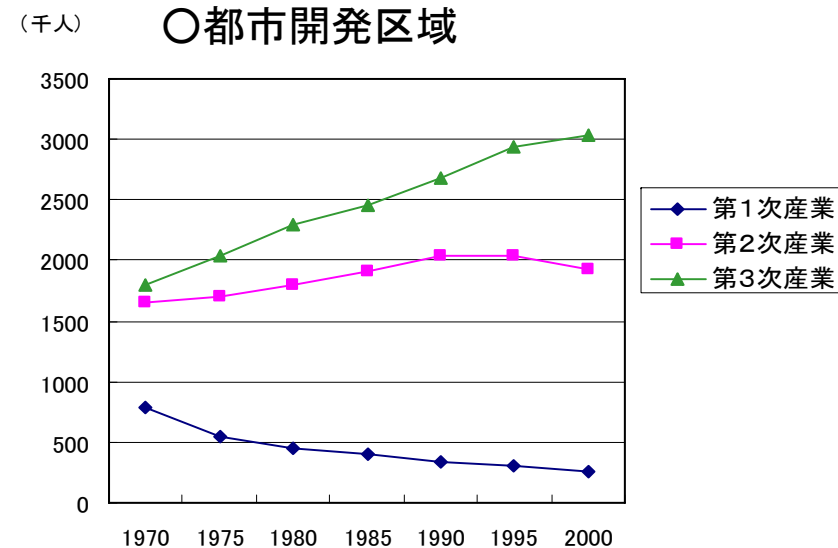
産業別就業者数(中部圏)

第2次産業の就業者数は、1990年を境に増加から減少に転じているのに対し、第3次産業の就業者数は一貫して増加している

○都市整備区域



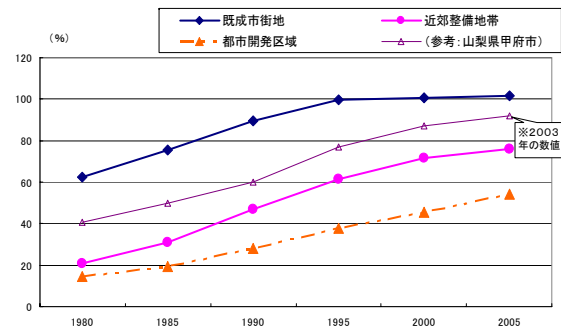
○都市開発区域



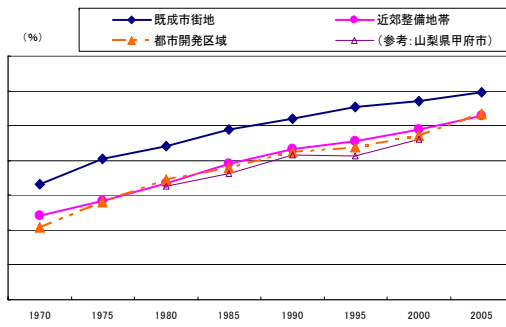
基盤整備の状況

基盤施設の整備状況は、地域によってバラつきがあるものの、着実に整備が進んでいる。

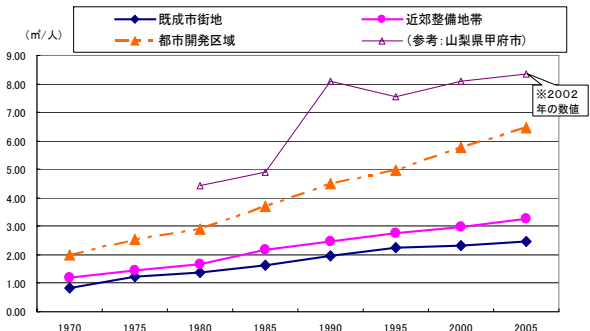
《下水道普及率》



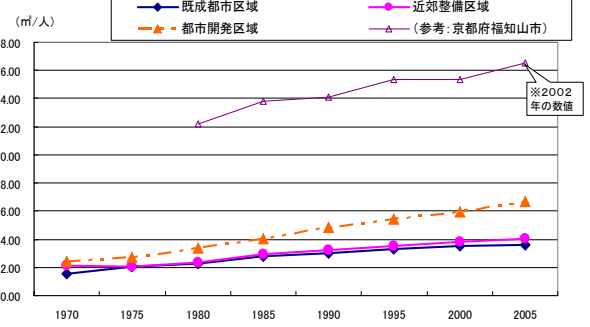
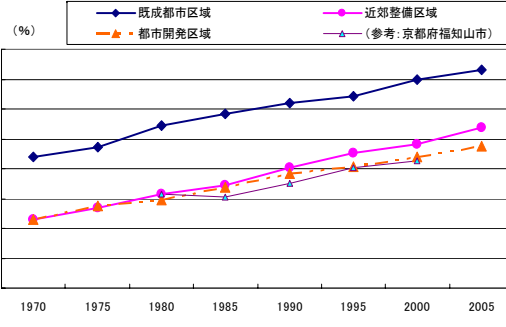
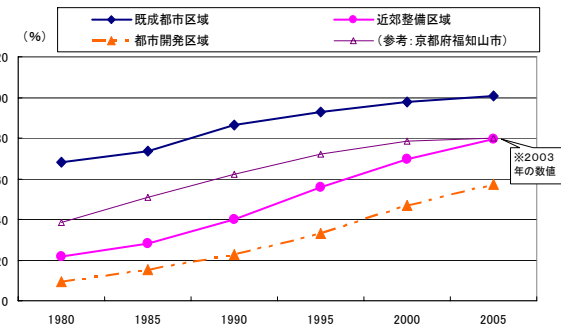
《道路改良率》



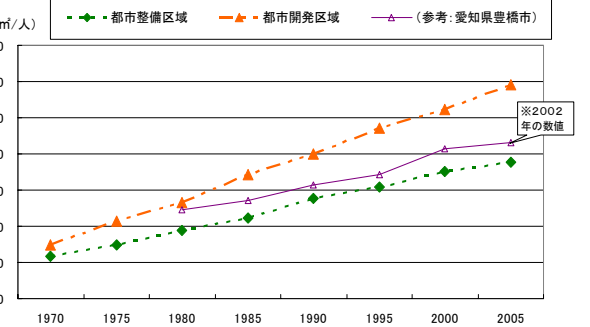
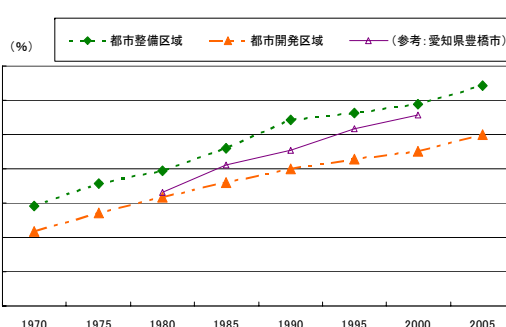
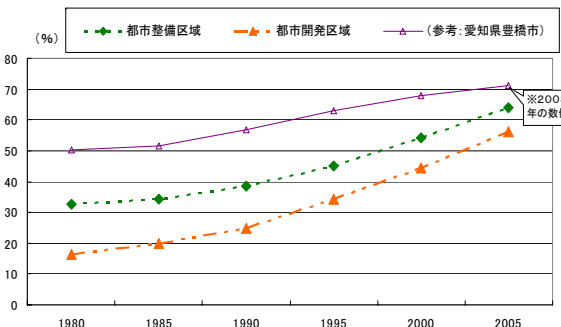
《1人当たり都市公園面積》



○首都圏



○近畿圏



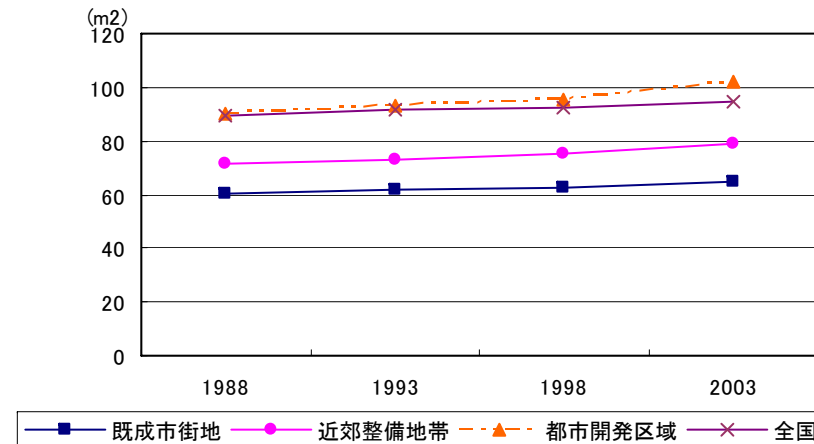
○中部圏

(資料出典) 《下水道普及率》下水道統計、《道路改良率》《都市公園面積》都市計画年報(国土交通省)より国土交通省作成

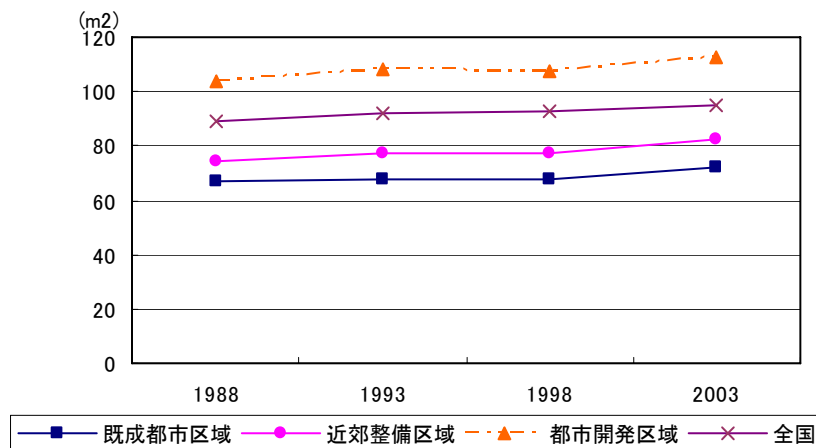
1住宅当たりの延べ面積

1住宅当たりの延べ面積は、近畿圏以外の圏域において一貫して増加している。都市開発区域は全国値と比べると高く、また、近畿圏の近郊整備区域は、近年、全国値に近づいており、中部圏の都市整備区域は2003年に全国値を上回った

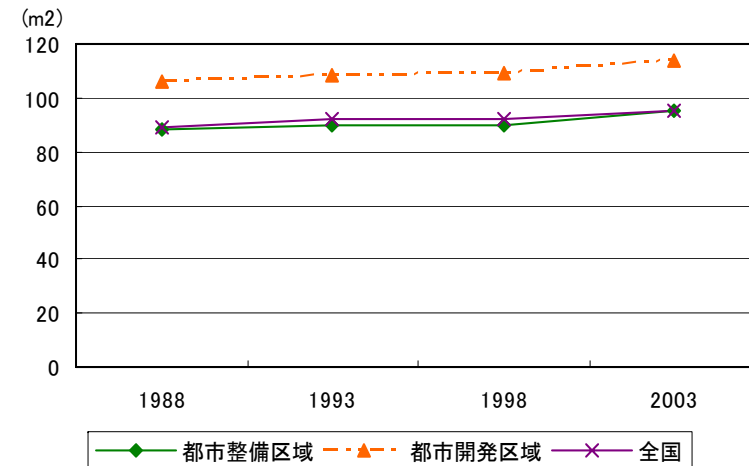
○首都圏



○近畿圏



○中部圏

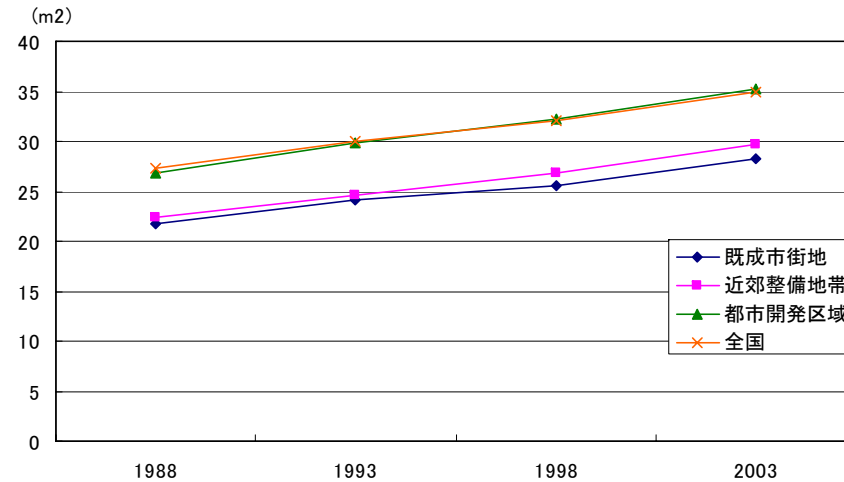


(資料出典) 住宅・土地統計調査 (総務省) より国土交通省作成

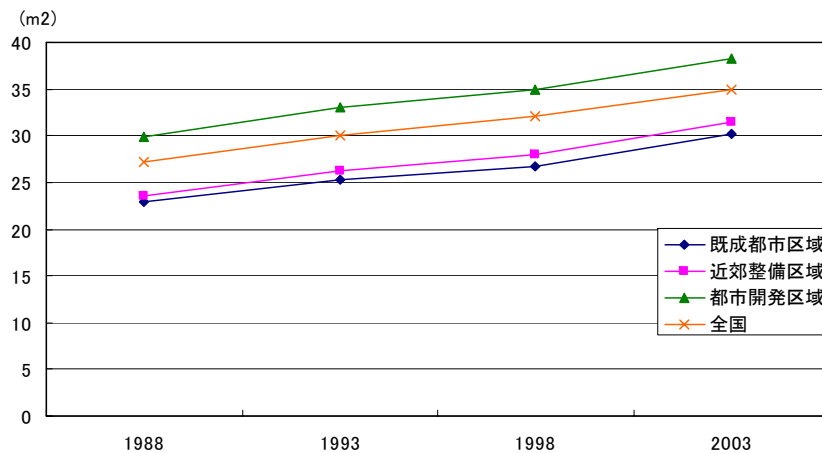
1人当たりの住宅延べ面積

三圏とも、中心部より郊外の一人当たり住宅面積が大きく、また年々増加してきている。都市開発区域については、全国平均と同等以上となっている。

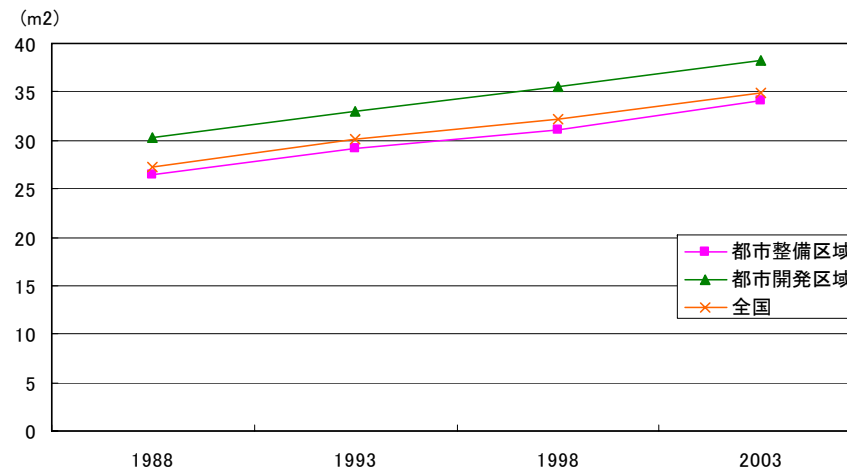
首都圏における1人当たりの住宅延べ面積



近畿圏における1人当たりの住宅延べ面積



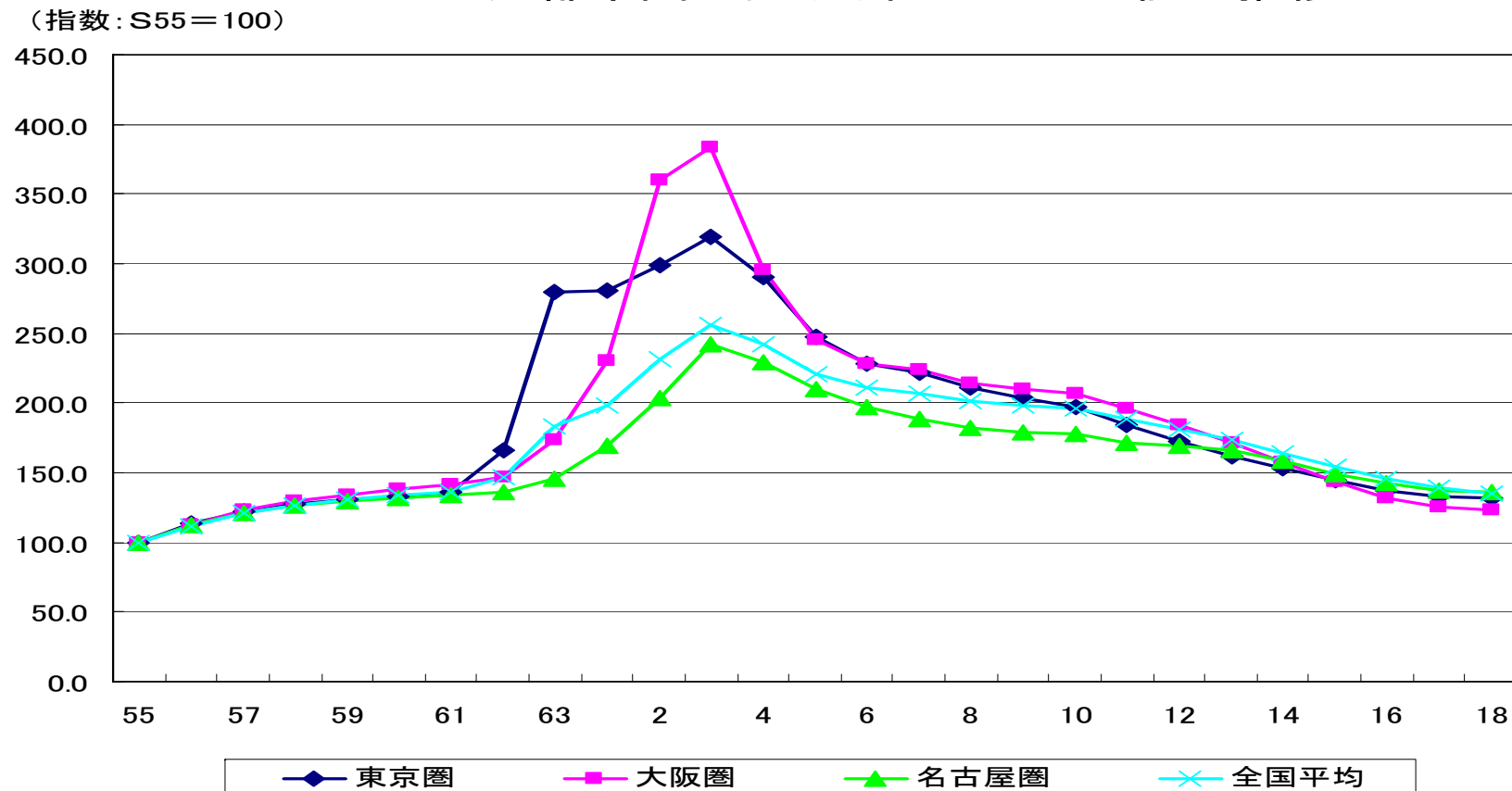
中部圏における1人当たりの住宅延べ面積



三大都市圏における住宅地の地価(指数)

地価は、バブル期において三大都市圏を始め、全国的に高騰したが、バブル崩壊後は、軒並み下落し、近年も下落傾向にある。

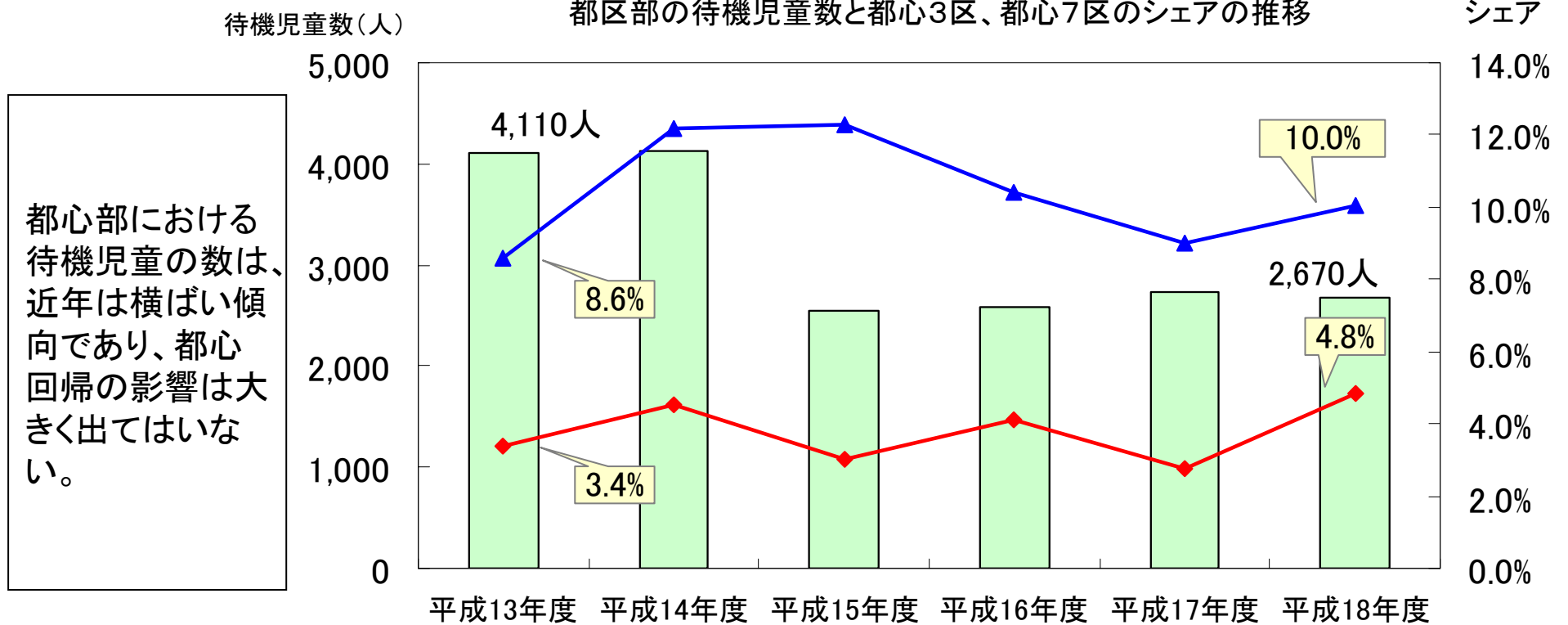
三大都市圏における住宅地の地価の推移



(資料出典) 地価公示価格指数 (国土交通省) より

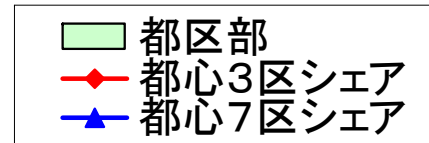
都心部の保育所待機児童

都区部の待機児童数と都心3区、都心7区のシェアの推移



都心部における待機児童の数は、近年は横ばい傾向であり、都心回帰の影響は大きく出てはいない。

都心3区：千代田区、中央区、港区
 都心7区：千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、豊島区、渋谷区



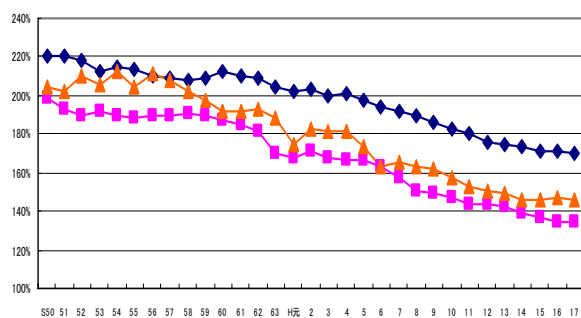
注)平成15年度から待機児童数の定義が変更
 旧定義：認可保育所の入所申し込みをしており、入所用件に該当しているが、入所していない児童の数
 新定義：旧定義に該当するもののうち、認証保育所・保育室・家庭福祉員・自治体独自の施策等で保育を受けているもの、及び、近くに入所可能な保育所があるにもかかわらず、保護者の都合で入所しない者を除いた児童の数

鉄道の混雑

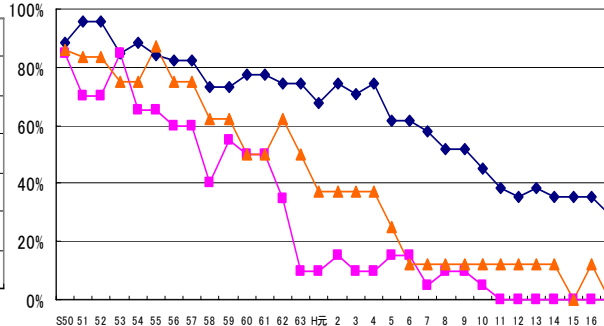
特に東京圏では依然として高いが、三大都市圏ともに大幅な改善がみられる。

(東京圏において混雑率180%超の路線の割合は29%、150%超の路線の割合は81%) ・数字はすべてH17

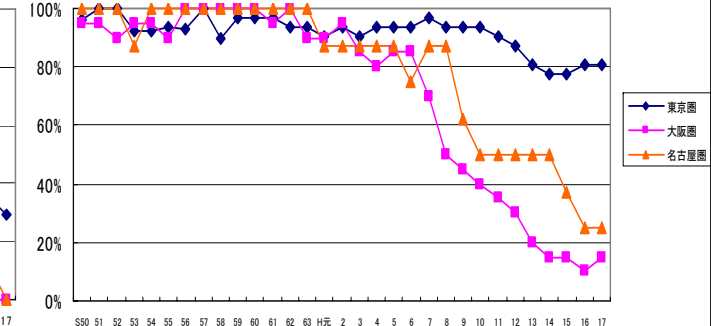
平均混雑率



混雑率が180%を超える路線の割合



混雑率が150%を超える路線の割合



(グラフはすべて、国土交通省鉄道局資料により国土計画局作成)

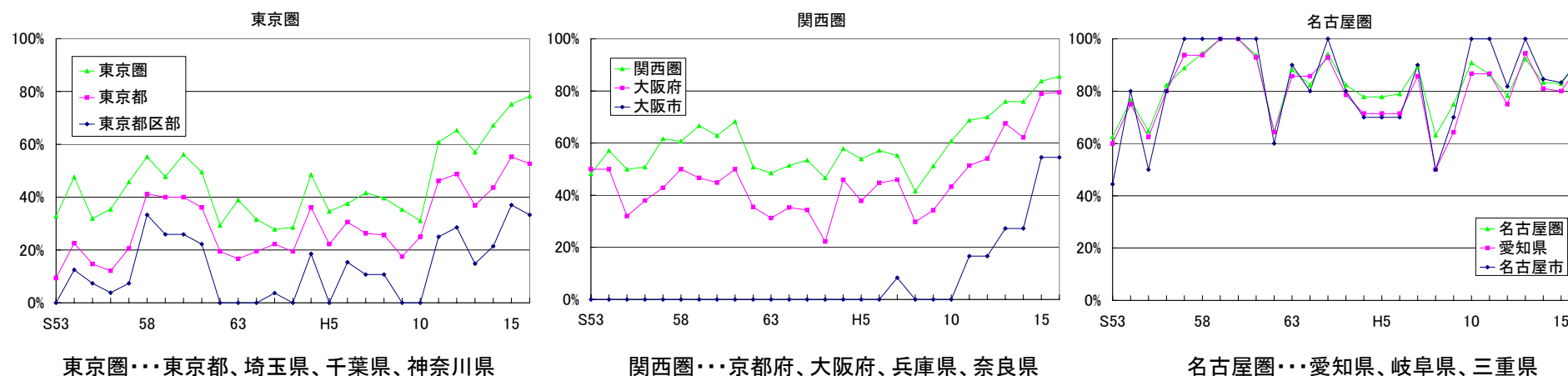
※混雑率は、各都市圏における主要路線について、最混雑区間の混雑率をとったもの
(対象路線は、東京圏31路線、大阪圏20路線、名古屋圏8路線)

<参考> 混雑率については、運輸政策審議会答申(第19号)に以下のような目標が定められている。
「大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を150%以内とする。ただし、東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として、150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%とすることをめざす。」

大気環境について(NO₂)

- 東京圏、関西圏では、都心部ではいまだ環境基準達成率は低い水準にあるものの、改善がみられる。(東京都区部33%、大阪市55%：数字はともにH16)
- 名古屋圏においては、東京圏、関西圏より高い達成率である。(80%程度)

自動車排出ガス測定局※におけるNO₂環境基準達成率



* 環境省データより国土計画局作成

※自動車排出ガス測定局・・・自動車走行による排出物質に起因する大気汚染の考えられる交差点、道路及び道路端付近の大気を対象にした汚染状況を常時監視する測定局。

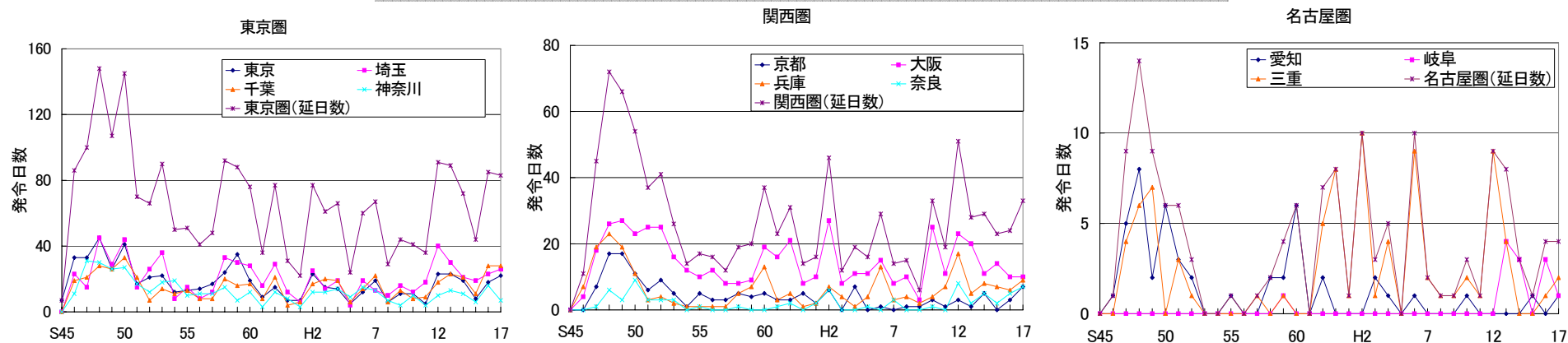
大気環境について(光化学オキシダント)

- 光化学オキシダント注意報発令日数は昭和40年代に比べ減少している。
(近年は横ばい傾向にある)

※光化学オキシダント…光化学オキシダントは、工場や自動車から排出される窒素酸化物、VOCを主体とする一次汚染物質が、太陽光線の照射を受けて光化学反応を起こすことにより発生する二次的な汚染物質。日差しが強く、気温が高く、風が弱い日等に高濃度になりやすい。

※光化学オキシダント注意報…光化学オキシダント濃度の1時間値が0.12 ppm以上で、気象条件からみて、その状態が継続すると認められる場合に、大気汚染防止法第23条第1項の規定により発令される。

光化学オキシダント注意報発令日数

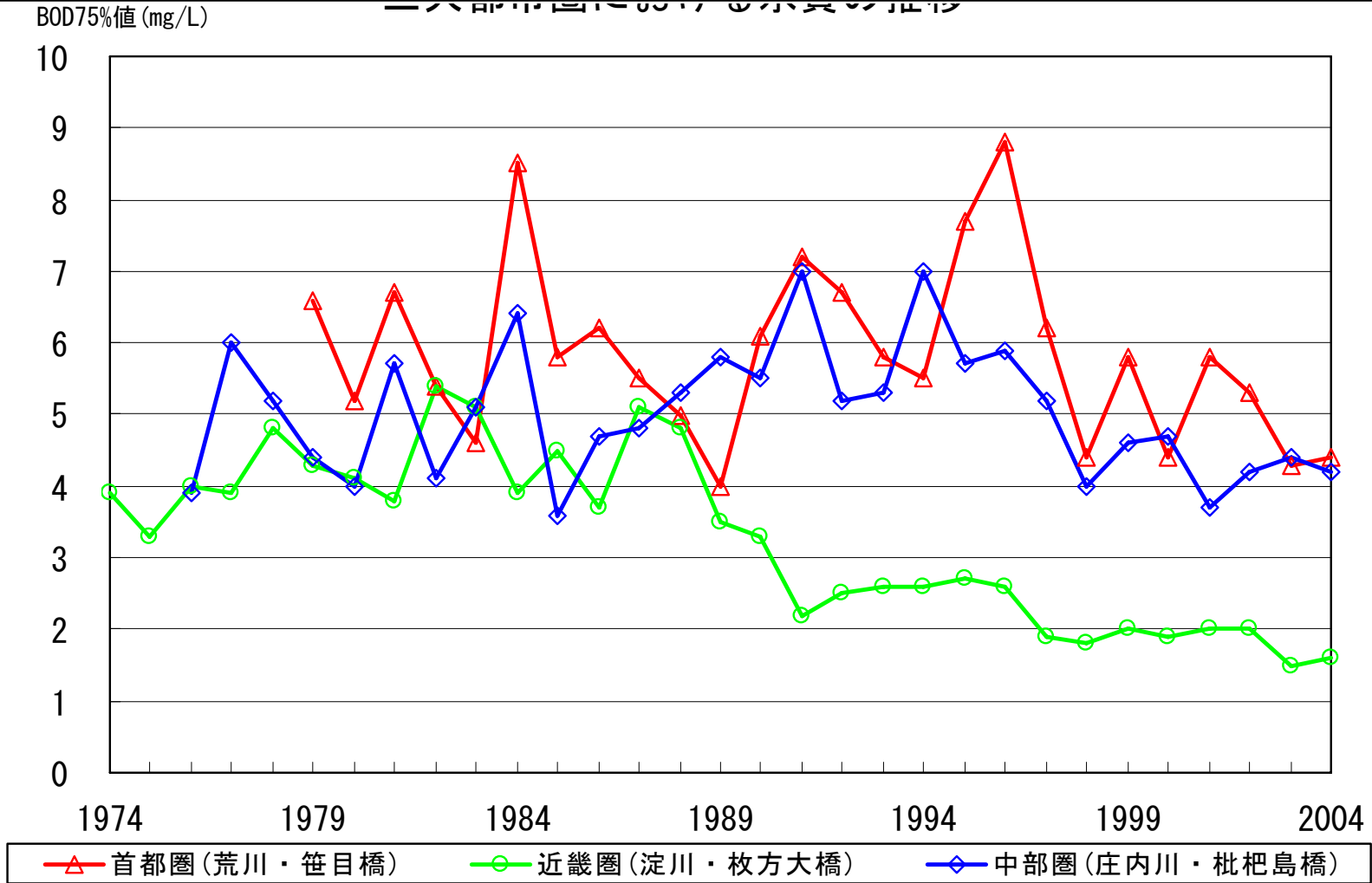


* 環境省データより国土計画局作成

※延日数とは、都道府県を一つの単位とした注意報の発令日数をそのまま合計したもの。

三大都市圏における水質の推移

三大都市圏における主要河川の水質は、長期的には改善傾向にある。



(資料出典) 国土交通省河川局データ

首都圏等財特制度適用自治体の人口増減率について

H10～15年に首都圏等財特制度の適用があった自治体について、近年(H13～16)の人口動向を見てみると、横ばいの自治体が多く、また一部の自治体では人口の減少が生じている。

