

平成24年度

首都圏整備に関する年次報告

第183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24年度

首都圏整備に関する年次報告

第183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	世帯数の減少と高齢者世帯の増加	
1.	東京圏の人口推移	2
2.	東京圏の世帯数の減少と高齢化	5
3.	東京都心近郊における世帯数減少	5
4.	鉄道沿線における将来人口及び将来高齢者数の増減	9
第2節	住宅地の新規造成から既存住宅地の有効活用へ	
1.	空き家の増加と地域分布	13
2.	人口密度が低い東京特別区	16
3.	高齢者の居住に関する意向	17
4.	高齢世帯の住宅の広い延べ床面積	18
第3節	鉄道の混雑率の緩和	
1.	鉄道の代表交通手段分担率	19
2.	鉄道の混雑率の緩和	21
3.	首都圏の長時間通勤	23
第4節	育児と仕事を両立する女性の増加	
1.	共働き世帯の増加	25
2.	子供の有無別の通勤・通学時間	27
3.	保育所の待機児童数	28
第5節	公共交通アクセスが高齢者の自立を支える	
1.	東京圏の高齢者数の急増	29
2.	都心部及びその周辺での高齢者密度の増加	30
3.	都心部及びその周辺での介護保険施設の不足	31
4.	高齢者の外出率	32
5.	高齢者の就業率	33
	Column：老朽化が進む東京圏の社会資本	34
第6節	人口減少を踏まえた今後の東京圏の都市整備	36

第2章 首都圏整備の状況

第1節	人口等の状況	
1.	人口	40
	(1) 首都圏の人口推移	40
	(2) 首都圏の年齢別構成	42
	(3) 首都圏の一般世帯数等	42
2.	就業者数	43

第2節	産業機能の状況	
1.	首都圏の経済状況	44
2.	首都圏における諸機能の展開	45
	(1) 首都圏の事業・業務環境	45
	①国際的な企業活動から見た首都圏	45
	②最近のオフィス需要動向	45
	(2) 首都圏における各産業の動向	45
	①ベンチャー企業の動向	45
	②工業機能	46
	③研究開発機能	47
	④交流・文化機能	48
	⑤大学等高等教育機能	49
	⑥商業機能	50
	⑦交通・物流機能	51
	⑧農林水産機能	52
第3節	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	54
	(1) NPO法人の動向	54
	(2) NPO法人への支援	55
	(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	56
2.	女性・高齢者等の社会的活動に対する支援	57
	(1) 女性の社会進出の支援	57
	(2) 高齢者等の社会参加の支援	57
	(3) 外国人の活動しやすい環境づくり	58
第4節	環境との共生	
1.	首都圏の自然環境の状況	59
	(1) 自然環境の保全・再生	59
	(2) 緑地の保全・創出	59
	①首都圏における緑地の減少	59
	②首都圏における緑地等の種類別割合の推移	60
	③都市公園の整備及び緑地保全の状況	60
	④市民農園の面積の推移	61
	(3) 水環境・水循環の保全・回復	61
	①首都圏の指定湖沼	61
	②東京湾再生に向けた取組	62
2.	環境負荷の低減	64
	(1) 新エネルギー等	64
	(2) 交通分野における取組	64
第5節	安全・快適で質の高い生活環境の整備	
1.	安全、安心の確保	65

(1) 震災対策	65
①中央防災会議による首都直下地震対策	65
②帰宅困難者対策における都県等の取組状況	65
③広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の整備状況	66
④密集市街地の現状及び整備状況	66
(2) 治山治水等	69
①治山事業	69
②治水事業	69
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	71
(1) 再開発の推進とニーズに応じた良質な宅地の供給	71
(2) 住宅及び住環境の整備	71
①住宅のストックの動向	71
②分譲マンションの供給動向	73
③高齢者向け住宅の供給状況	74
(3) 居住環境の整備	74
①良好な都市景観の創出	74
②教育・文化施設の整備	75
③都市公園等の整備	75
④保健・医療・福祉施設の整備	76
⑤農山村地域の整備	76
第6節 将来に引き継ぐ社会資本の整備	
1. 交通体系の整備	78
(1) 陸上輸送に関する状況	78
①高規格幹線道路の整備等	78
②都市高速道路の整備	78
③ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化	80
④鉄道の混雑緩和や利便性向上	81
⑤安全対策の推進	82
⑥広域的な鉄道事業の推進	82
⑦空港へのアクセス強化	83
(2) 航空輸送に関する状況	83
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	83
②東京国際（羽田）空港の整備	83
③成田国際空港の整備	84
(3) 海上輸送に関する状況	85
①首都圏におけるコンテナ取扱状況	85
②国際コンテナ戦略港湾	85
③京浜港の整備	85
2. 情報通信体系の整備	86
3. 水供給体系の整備	88

(1) 生活用水	88
(2) 工業用水	88
4. エネルギー供給体系の整備	89
5. 下水道・廃棄物処理体系の整備	91
(1) 下水道	91
(2) 産業廃棄物の状況	91
6. 沿岸域の利用	92
(1) 東京湾沿岸域の役割と今後の展開	92
(2) 周辺沿岸域の状況	92
7. 都市再生施策の進捗状況	93
(1) 都市再生緊急整備地域の指定等	93
(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	94
第7節 首都圏整備の推進	
1. 首都圏整備制度	95
(1) 首都圏整備計画	95
(2) 政策区域等に基づく諸施策の推進	95
(3) 業務核都市の整備	96
(4) 近郊緑地保全制度	96
2. 国土形成計画	97
3. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進	98
4. 筑波研究学園都市の整備	99
(1) 筑波研究学園都市の現状	99
(2) 研究学園地区・周辺開発地区の整備について	99
5. 国会等の移転に関する検討	101
6. 国の行政機関等の移転	102

資料 首都圏整備に関する各種データ

..... 104

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。

首都圏：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

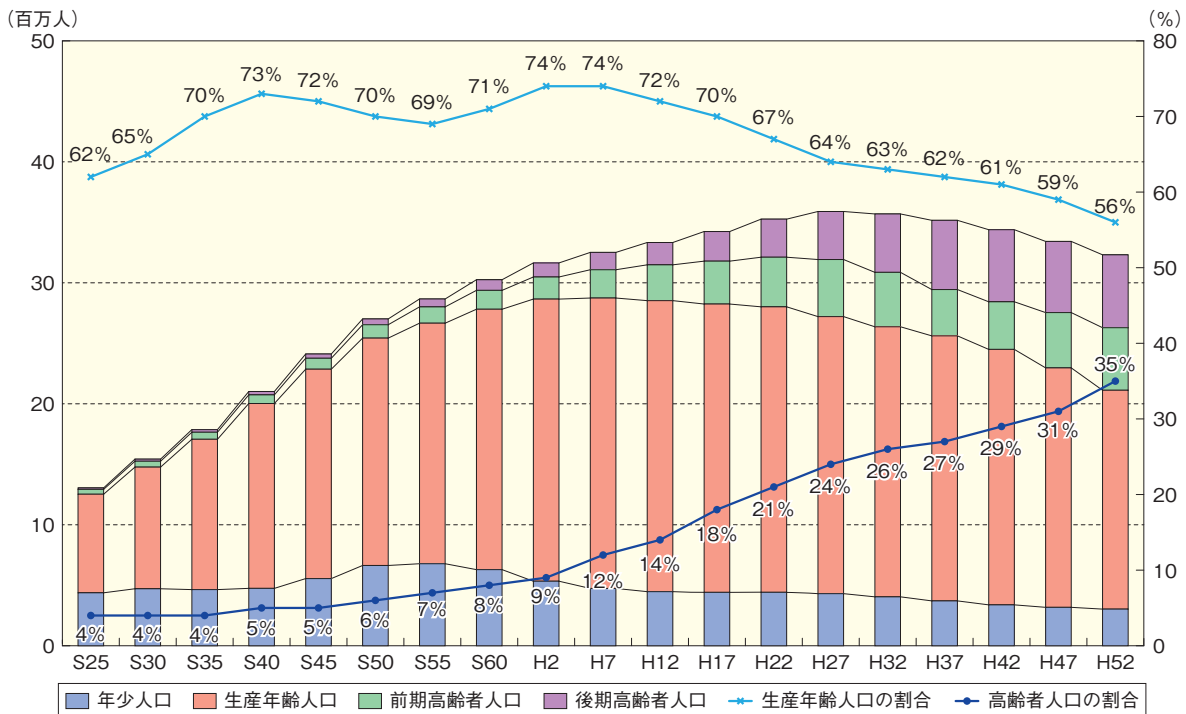
第1節 世帯数の減少と高齢者世帯の増加

世帯数の減少と高齢者世帯の増加は、これまでのライフスタイルや都市構造などに変化をもたらす要因となる。東京圏の世帯数は、今後、減少に転じることが予測されている一方で、高齢夫婦世帯の割合は増加することが見込まれている。さらに、東京近郊の鉄道沿線において、世帯数が減少する地区が出現するとの推計がなされたことから、東京圏においても将来の人口構成とライフスタイルの変化を見据えた都市構造への再構築が求められる。

1. 東京圏の人口推移

東京圏の人口は戦後一貫して増加し続けてきた。しかし、今後は平成27年の3,590万人をピークに減少すると推計されている（図表1-1-1）。都道府県別に見ると千葉県は平成22年、埼玉県、東京都、神奈川県は平成27年をピークに減少すると推計されている。一方、高齢者人口は増加し、平成22年に732万人であったのが平成52年には1,119万人と1.5倍になると推計されている。

図表1-1-1 圏域の人口推移



注1：前期高齢者は65歳以上74歳以下の人口を、後期高齢者は75歳以上の人口を推計。

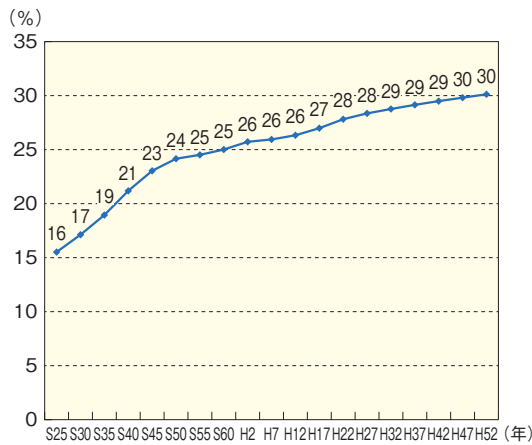
注2：図表1-1-1について、「年齢不詳人口」を除いて算出している。

資料：平成22年以前は「国勢調査」（総務省）を、それ以降は「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。

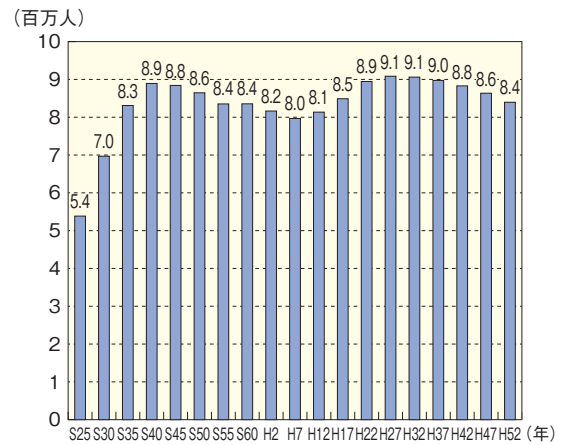
東京圏の人口は減少が予測されているが、全国の人口に占める東京圏の人口の割合は今後も一貫して増加すると予測されており、平成22年に27.8%だった割合は平成52年には30.1%に達する見込みである（図表1-1-2）。

東京都区部の人口については、昭和40年以降減少が続いていたが、平成7年以降増加に転じており、平成22年には約895万人と昭和40年の水準に達した。今後は、平成27年に約908万人でピークに達し、その後減少に転じる見込みである（図表1-1-3）。

図表1-1-2 全国に占める東京圏の人口の割合



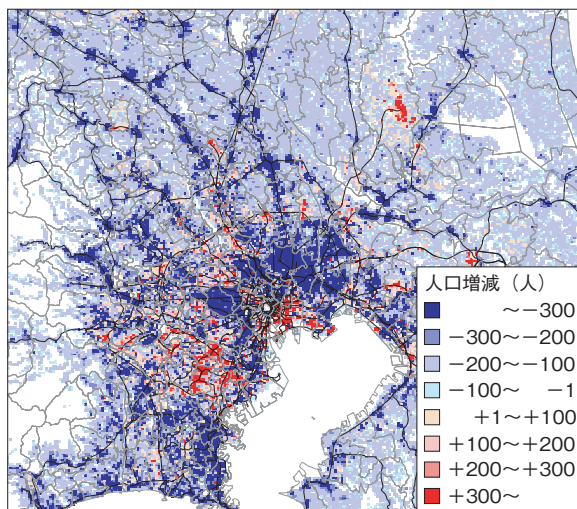
図表1-1-3 東京都区部の人口推移



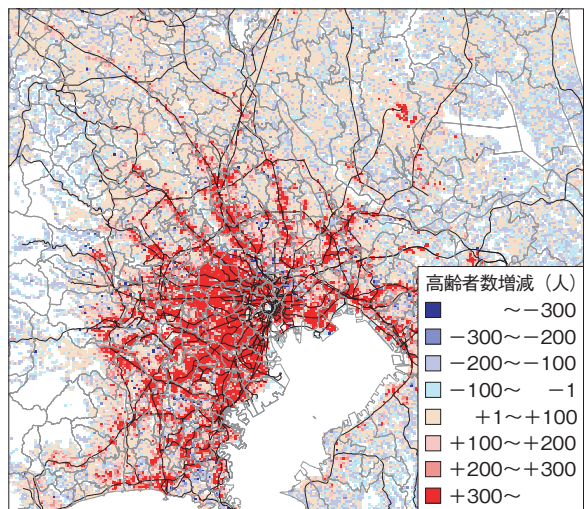
資料：平成22年以前は「国勢調査」（総務省）を、それ以降は「日本の地域別将来人口推計（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

東京圏の平成22年から平成52年までの30年間の人口と高齢者数の増減数を500m×500mメッシュ単位で推計¹⁾した。人口については、東京都から神奈川県にかけての沿線などの一部地区を除く大半の地区で減少し（図表1-1-4）、高齢者数についてはほぼ全域で増加する見込みである（図表1-1-5）。

図表1-1-4 東京圏の将来の人口増減 (H22年-H52年)



図表1-1-5 東京圏の将来の高齢者数の増減 (H22年-H52年)

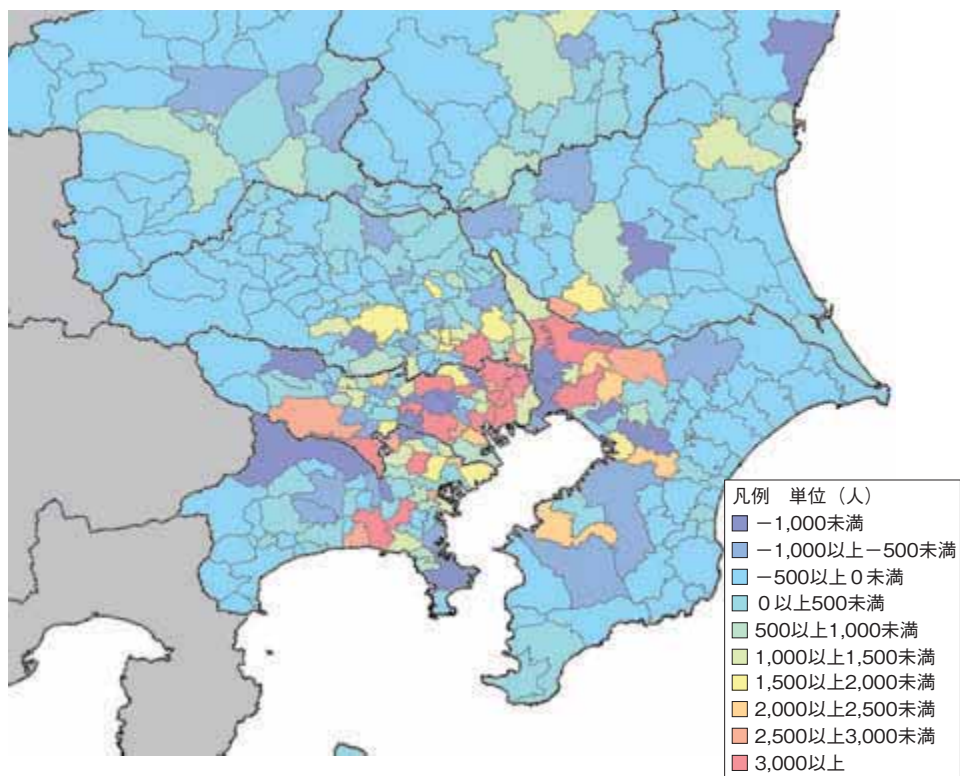


資料：「国勢調査」（総務省）、「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

1) 平成22年「国勢調査」の500m×500mメッシュ単位の人口データ（男女5歳階級別）を現在人口とし、国立社会保障・人口問題研究所が設定した生残率、純移動率、子ども女性比及び0～4歳性比の市区町村別仮定値データ（平成25年3月）をもとに推計した。

家族を形成し、住宅を所有する年齢層として30代の首都圏における平成17年から平成22年までの転入・転出の動きをみると、東京都区部やその周辺及び都区部へのアクセスがよい郊外部への転入は増えているものの、その他の郊外エリアや周縁部では転出が超過している（図表1-1-6）。

図表1-1-6 首都圏の住宅形成期転入増減数（H17年-H22年）



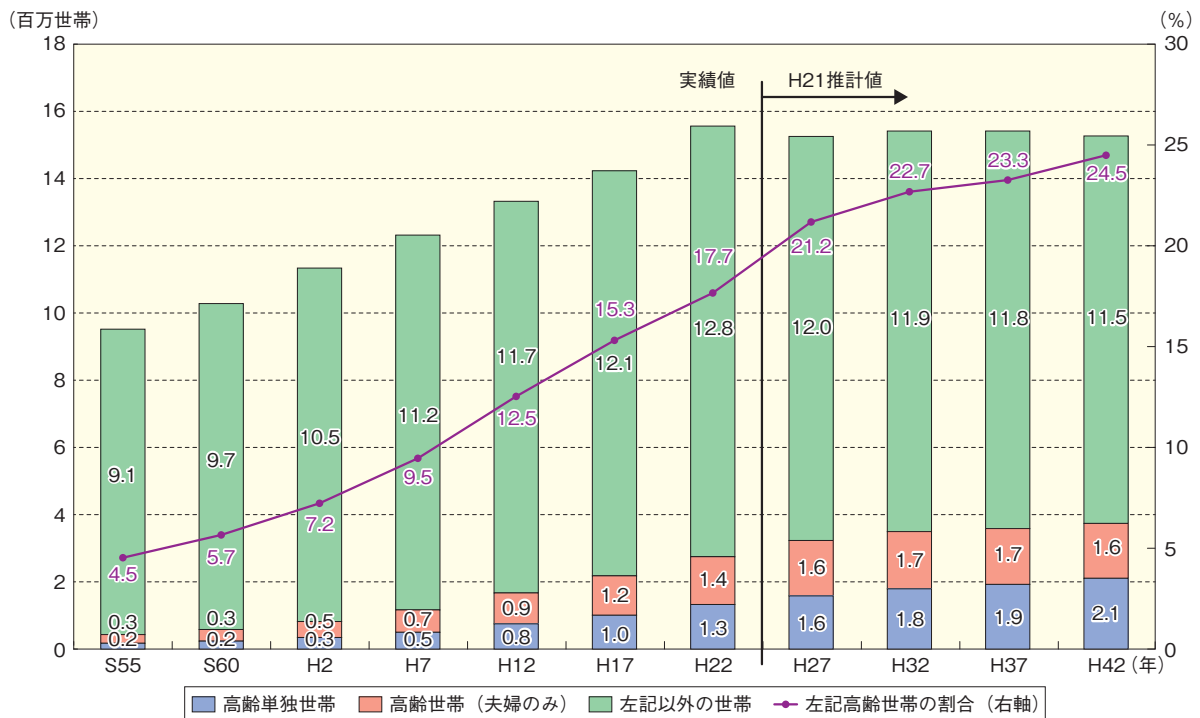
注：住宅形成期転入増減数 = (平成22年30～39歳人口) - (平成17年25～34歳人口)
 資料：平成17年及び平成22年の「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

2. 東京圏の世帯数の減少と高齢化

東京圏の世帯数は、昭和55年以降、一貫して増加しており、昭和55年時点で、約960万世帯であったものが、平成22年には、約1,560万世帯となっている。しかし、今後は平成37年にピークを迎えた後、減少に転じる見込みである。

一方、東京圏の高齢世帯のうち、夫婦のみの世帯²⁾と高齢単独世帯³⁾は、今後も増加を続け、平成42年には、世帯数全体のおよそ4分の1の約370万世帯に達する見込みである(図表1-1-7)。

図表1-1-7 東京圏の世帯数と高齢世帯割合の推移・推計



注：「高齢世帯」とは、世帯主が65歳以上の「一般世帯」（昭和55年は「普通世帯」を集計。）。

資料：平成22年までは「国勢調査」（総務省）を、それ以降は「日本の世帯数の将来推計（都道府県別）（平成21年12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。

3. 東京都心近郊における世帯数減少

東京都心近郊を対象に、平成22年から平成42年にかけての世帯数の増減を500m×500mメッシュ単位で推計⁴⁾した。東京都区部の北東部を中心に都心から10km圏内の利便性が相対的に優れた地域においても世帯数が減少する地域が現れると推計された(図表1-1-8)。

平成22年から平成52年までの東京特別区の人口増減率を自然増減率と社会増減率に分けてみ

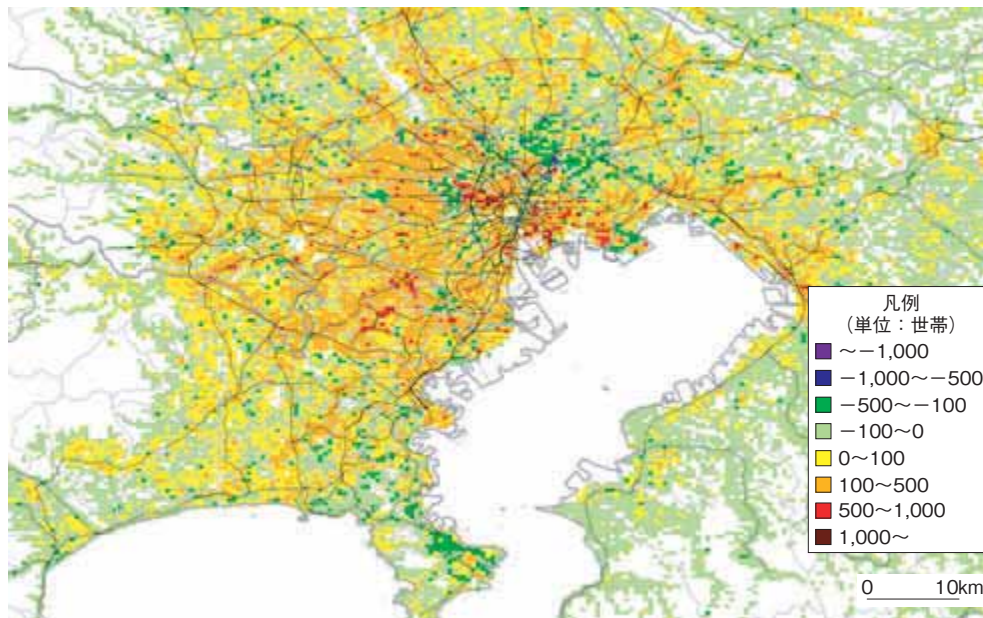
2) 「高齢世帯」のうち、「夫婦のみの世帯」とは、世帯主が65歳以上で、夫婦のみから構成される「一般世帯」（昭和55年は「普通世帯」を集計。）。なお「一般世帯」とは、(ア)「住居と生計を共にしている人の集まり又は一戸を構成して住んでいる単身者」、(イ)「上記の世帯と住居を共にし、別に生計を維持している間借りの単身者又は下宿屋などに下宿している単身者」、(ウ)「会社・団体・商店・官公庁などの寄宿舍、独身寮などに居住している単身者」、をいう。「普通世帯」とは、(ア)をいう。

3) 「高齢世帯」のうち、「高齢単独世帯」とは、65歳以上で一人のみの「一般世帯」（昭和55年は「普通世帯」を集計。）。

4) 平成22年「国勢調査」の500m×500mメッシュ単位の人口データ（男女5歳階級別）と世帯主率、国立社会保障・人口問題研究所が設定した生残率、純移動率、子ども女性比及び0～4歳性比の市区町村別仮定値データ（平成25年3月）をもとに推計した。

てみると、すべての特別区で自然減少が推計されている。一方、社会増減率については、中央区、江東区、墨田区などで大きく増加するが、足立区、葛飾区では減少すると推計されている。平成52年において平成22年より人口が増加していると推計されているのは、社会増加が自然減少を上回る、中央区、港区、新宿区、墨田区、江東区、練馬区である（図表1-1-9）。

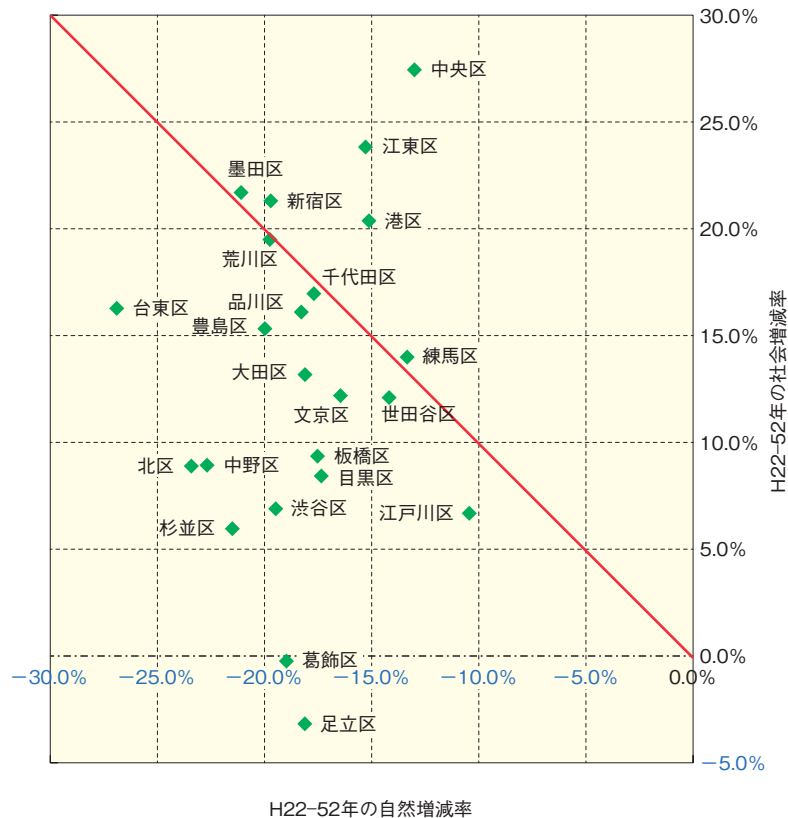
図表1-1-8 東京都心近郊の一般世帯数の増減数推計（H22年-H42年）



資料：「国勢調査」（総務省）、「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）、「日本の世帯数の将来推計（都道府県別）（平成21年12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。

図表1-1-9 H22年からH52年までの東京特別区の人口増減率推計

(縦軸：社会増減率、横軸：自然増減率)



注1：自然増減率 = H22年-H52年の自然増減数 / H22年人口

注2：社会増減率 = H22年-H52年の社会増減数 / H22年人口

資料：「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。

東京特別区の世帯や住宅の状況を見ると、特別区ごとに特徴が違うが、特別区の北東部に位置する北区や足立区は高齢単独世帯数が多く公営借家数が多い傾向があり、特別区西部に位置する中野区や杉並区は民間借家数や狭隘道路に接する住宅数が多く、子供がいる家族世帯数が少ないという傾向がある（図表1-1-10）。

図表1-1-10 東京特別区における高齢単身世帯数、子供がいる家族世帯数が一般世帯数に占める割合（左）、公営借家数、民営借家数、狭隘道路に接する住宅総数が住宅総数に占める割合（右）

左欄は割合 [%]、右欄は特別区内の順位

	一般世帯数に占める割合				住宅総数に占める割合					
	高齢単身世帯数		子供がいる家族世帯数		公営借家数		民営借家数		狭隘道路に接する住宅数	
東京都 (平均)	9.8%		15.8%		8.4%		37.1%		29.7%	
特別区 (平均)	10.1%		14.4%		7.4%		38.8%		30.3%	
千代田区	9.7%	16	14.1%	10	5.7%	12	30.0%	22	11.3%	22
中央区	8.1%	23	13.8%	14	11.4%	4	38.5%	12	10.4%	23
港区	9.2%	19	15.2%	8	9.5%	8	38.9%	10	17.7%	20
新宿区	10.5%	9	9.4%	21	5.0%	13	44.9%	5	33.1%	8
文京区	9.8%	15	13.0%	16	1.5%	23	38.3%	13	30.7%	9
台東区	12.1%	2	11.2%	18	1.7%	22	38.7%	11	13.9%	21
墨田区	10.4%	10	14.0%	11	10.3%	5	32.0%	19	21.3%	18
江東区	9.6%	17	18.0%	4	20.8%	1	22.3%	23	17.7%	19
品川区	9.9%	13	13.0%	15	4.9%	14	39.7%	9	39.9%	3
目黒区	9.3%	18	13.8%	13	2.2%	20	32.3%	18	25.0%	16
大田区	10.0%	12	14.9%	9	3.7%	16	37.0%	14	27.7%	12
世田谷区	9.0%	20	15.6%	6	4.7%	15	45.8%	3	30.2%	10
渋谷区	10.3%	11	9.0%	23	3.0%	18	42.4%	6	34.6%	7
中野区	9.9%	14	9.2%	22	2.4%	19	59.5%	1	45.4%	1
杉並区	11.7%	3	9.8%	19	2.1%	21	48.3%	2	39.8%	4
豊島区	10.5%	8	9.6%	20	3.3%	17	45.2%	4	45.2%	2
北区	13.1%	1	12.2%	17	16.7%	2	35.2%	15	36.9%	6
荒川区	11.3%	5	15.3%	7	6.9%	10	33.7%	17	26.2%	15
板橋区	10.9%	6	14.0%	11	9.4%	9	40.9%	7	29.3%	11
練馬区	8.8%	21	18.0%	3	6.1%	11	34.3%	16	36.9%	5
足立区	11.5%	4	17.6%	5	15.5%	3	31.0%	21	27.2%	14
葛飾区	10.8%	7	18.1%	2	10.0%	6	31.9%	20	27.4%	13
江戸川区	8.3%	22	20.2%	1	9.5%	7	40.2%	8	25.0%	17

注1：赤字は割合が高い上位3区、青字は割合が低い下位3区を指す。
 注2：「高齢単身世帯数」とは、65歳以上で一人のみの「一般世帯」の数。
 注3：「子供がいる家族世帯数」とは、「夫婦と子供から成る世帯」、「男親と子供から成る世帯」、「女親と子供から成る世帯」のうち、「18歳未満の世帯員のいる一般世帯」の数である。
 注4：「住宅総数」とは、「主世帯」の数であり、「空き家」は含まれない。
 注5：「公営借家数」は、「公営の借家」数と「都市再生機構・公社の借家」数を合わせた数。
 注6：「狭隘道路に接する住宅数」とは、「敷地に接する道路の幅員」が「2m～4m」、「2m未満」の住宅と「敷地が道路に接していない」住宅を合わせた数である。
 資料：平成22年「国勢調査」（総務省）、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。

4. 鉄道沿線における将来人口及び将来高齢者数の増減

東京の都市雇用圏⁵⁾における平成22年から平成52年までの30年間の人口及び高齢者数、生産年齢人口の増減率を、都心からの距離⁶⁾帯別及び鉄道駅からの距離帯別に推計⁷⁾した。(図表1-1-11、1-1-12)

人口増減率についてみると、都心から5km圏域を除いて、いずれの距離帯においても減少すると見込まれる。都心からの距離との関係を見ると、15km圏域で大きな谷があり、そこから港北ニュータウンや多摩ニュータウンの稲城市域などが含まれる25km圏域まで人口減少率は小さくなるものの、それ以降は距離が離れるほど、人口減少率は高くなると見込まれる。また、鉄道駅からの距離が離れるほど、人口減少率は高くなる傾向がある(図表1-1-13)。

高齢者数の増減率についてみると、いずれの距離帯においても増加すると見込まれる。増加率のピークに違いはあるものの、25km圏域より遠くなると都心からの距離が離れるほど、増加率は低くなる傾向がある。鉄道駅からの距離帯別でみると、都心から55km圏域までは、「1km駅勢圏」が「2km駅勢圏」及び「それ以遠」より高齢者数増加率が高くなると見込まれる(図表1-1-14)。

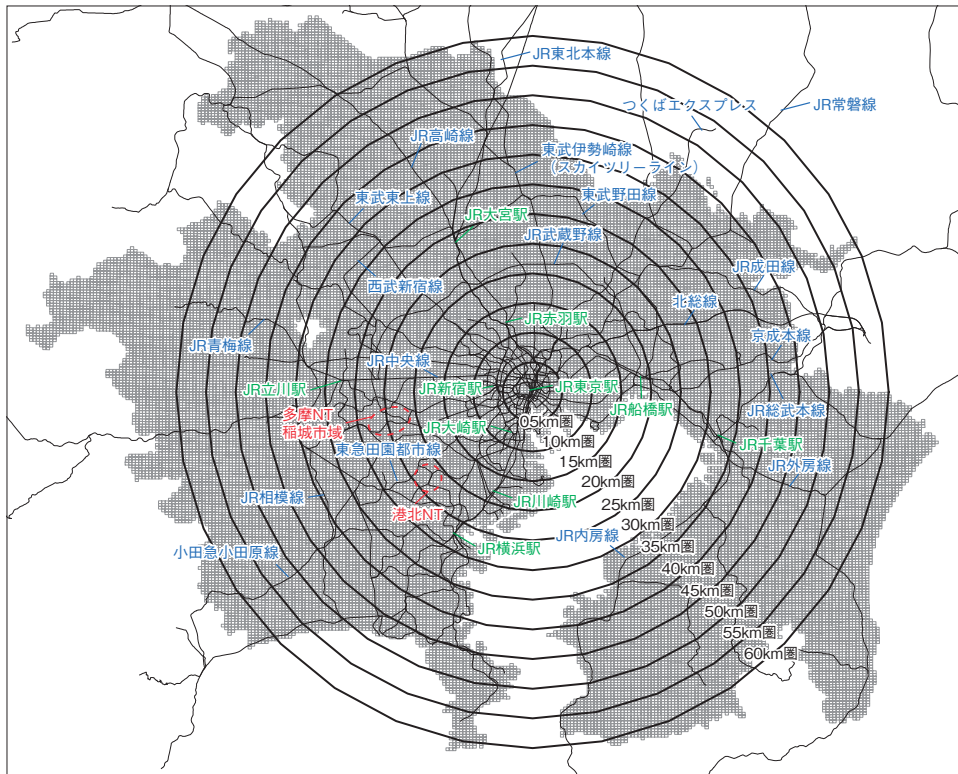
さらに、生産年齢人口の増減率についてみると、いずれの距離帯においても減少すると見込まれる。また概ね25km圏より遠方では、都心からの距離が離れるほど、減少率は高くなると見込まれる(図表1-1-15)。

5) 金本良嗣、徳岡一幸「日本の都市圏設定基準」で提案している、雇用を基準とする都市圏。ここでは、平成22年「国勢調査」をもとに国土交通省都市局作成。

6) 都心からの距離は、東京駅からの直線距離(同心円状)。

7) 平成22年「国勢調査」の500m×500mメッシュ単位の人口データ(男女5歳階級別)を現在人口とし、国立社会保障・人口問題研究所が設定した生残率、純移動率、市区町村別仮定値データ(平成25年3月)をもとに推計した。この推計値は、推計方法と利用データ、さらには、今後の社会情勢などにより左右されるものであるから、相当の幅を持つてみる必要がある。

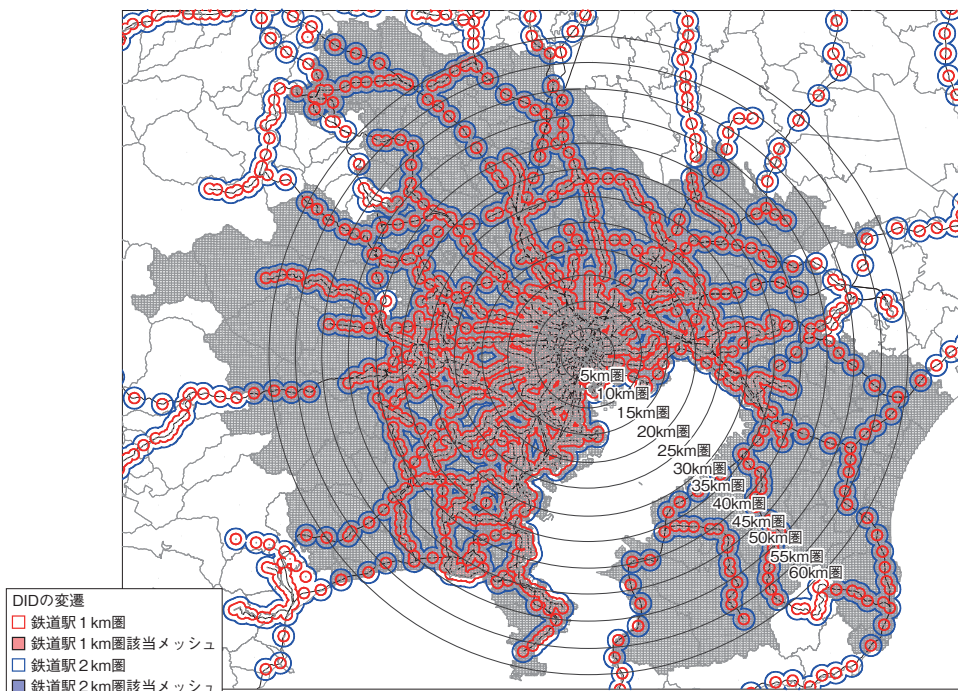
図表1-1-11 都心（東京駅）からの直線距離（同心円状）



注：図中のグレー網掛けは、東京の都市雇用圏を示す。

資料：金本良嗣・徳岡一幸：「日本の都市圏設定基準」, 応用地域学研究No.7, PP1-15, 平成14年、「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-12 鉄道駅からの距離（駅勢図）

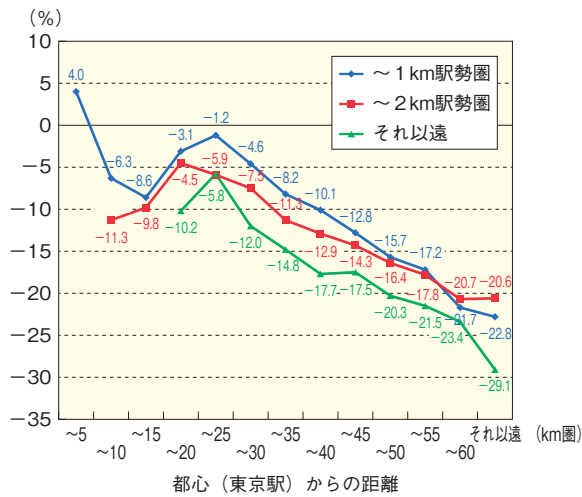


注1：図中のグレー網掛けは、東京の都市雇用圏を示す。

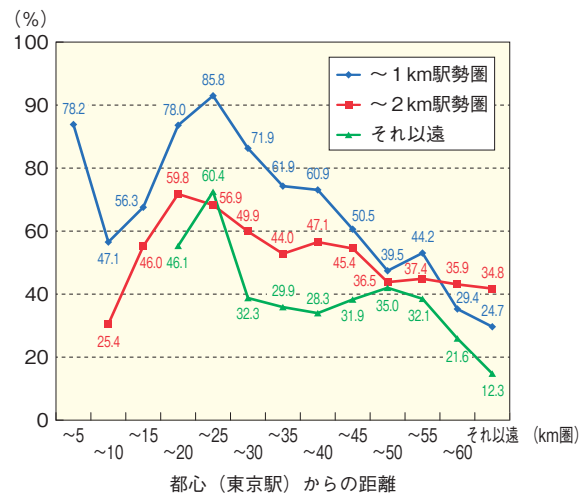
注2：「鉄道駅1km圏該当メッシュ」とは、メッシュの中心点が鉄道駅1km圏内にあるものを示し、「鉄道駅2km圏該当メッシュ」とは、同じくメッシュの中心点が鉄道駅2km圏内にあるものを示す。

資料：金本良嗣・徳岡一幸：「日本の都市圏設定基準」, 応用地域学研究No.7, PP1-15, 平成14年、「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

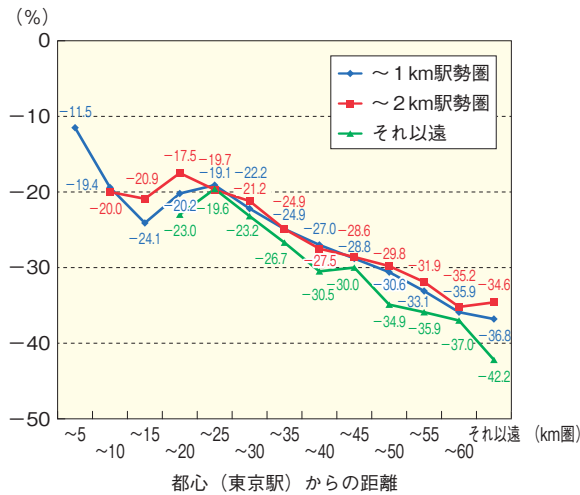
図表1-1-13 鉄道沿線の人口増減率
(平成22年→平成52年)



図表1-1-14 鉄道沿線の高齢者数の増減率
(平成22年→平成52年)



図表1-1-15 鉄道沿線の生産年齢人口増減率
(平成22年→平成52年)

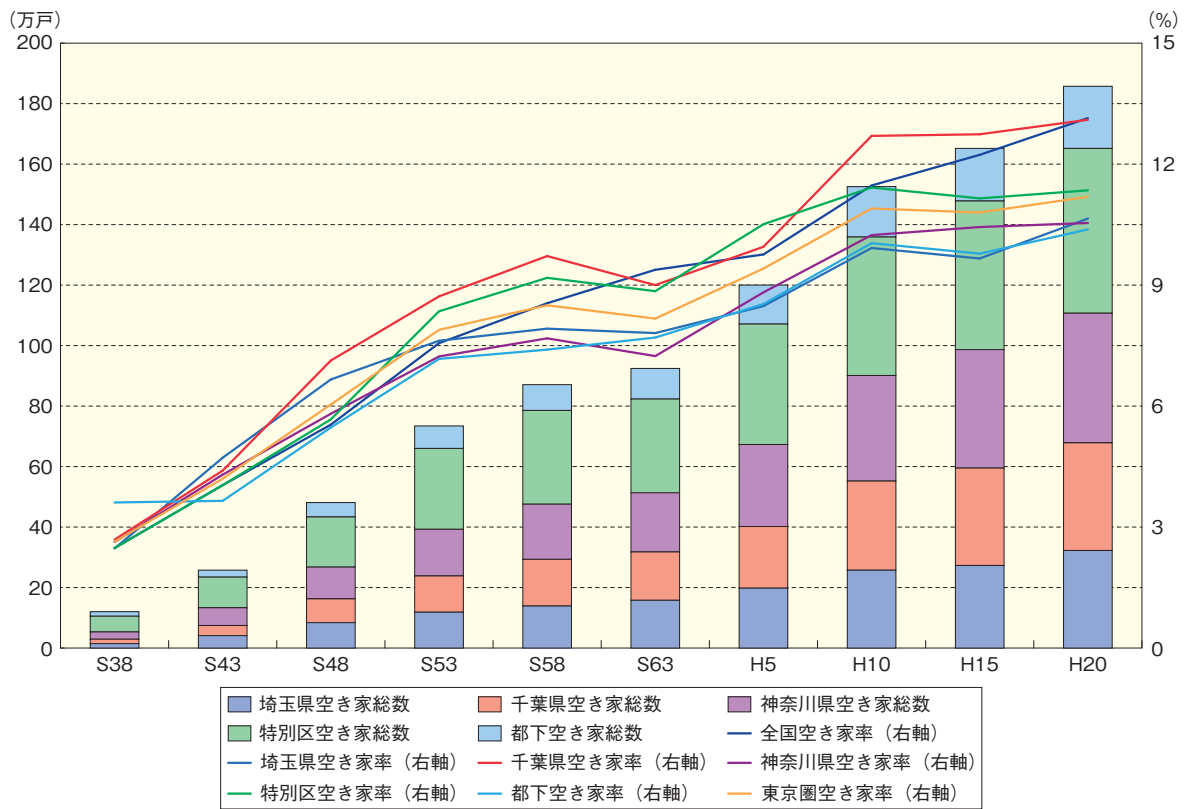


資料：金本良嗣・徳岡一幸：「日本の都市圏設定基準」, 応用地域学研究No.7, PP1-15, 平成14年、「国勢調査」(総務省)、「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)をもとに国土交通省都市局推計。

第2節 住宅地の新規造成から既存住宅地の有効活用へ

東京圏の空き家は昭和38年以降増加してきているが、この10年東京圏の空き家率は横ばいである。都心3区を除く東京特別区における容積率にはまだ容積率増の余地があり、土地の有効高度利用が十分にはなされていない。また、農地からの宅地造成は大幅に減少してきていることから、今後は、都市内の既存の宅地の再開発等を行うことにより土地の有効高度利用を図ることを通じて人口を誘導し、都市構造の集約化を図っていくことが求められている。

図表1-2-1 東京圏の地域別空き家数と空き家率の推移



上段：空き家総数（戸）/下段：空き家率

	S38年	S43年	S48年	S53年	S58年	S63年	H5年	H10年	H15年	H20年
埼玉県	14,500	40,930	83,900	118,500	138,900	157,900	197,900	257,400	273,100	322,600
	2.5%	4.7%	6.7%	7.6%	7.9%	7.8%	8.5%	9.9%	9.7%	10.7%
千葉県	14,600	33,680	78,700	119,900	154,400	159,800	203,900	294,700	321,900	355,900
	2.7%	4.4%	7.1%	8.7%	9.7%	9.0%	10.0%	12.7%	12.7%	13.1%
神奈川県	24,100	58,550	105,000	154,200	182,300	195,700	271,200	349,100	391,600	428,600
	2.6%	4.3%	5.8%	7.2%	7.7%	7.2%	8.8%	10.2%	10.4%	10.5%
東京都	52,000	101,350	165,800	267,400	310,030	309,820	398,200	457,800	491,500	544,800
	2.5%	4.0%	5.7%	8.4%	9.2%	8.8%	10.5%	11.4%	11.2%	11.3%
	15,000	23,040	47,600	74,400	85,170	101,280	128,900	166,600	173,900	205,500
都下	3.6%	3.6%	5.5%	7.2%	7.4%	7.7%	8.5%	10.0%	9.8%	10.4%
全国 (空き家率平均)	2.5%	4.0%	5.5%	7.6%	8.6%	9.4%	9.8%	11.5%	12.2%	13.1%

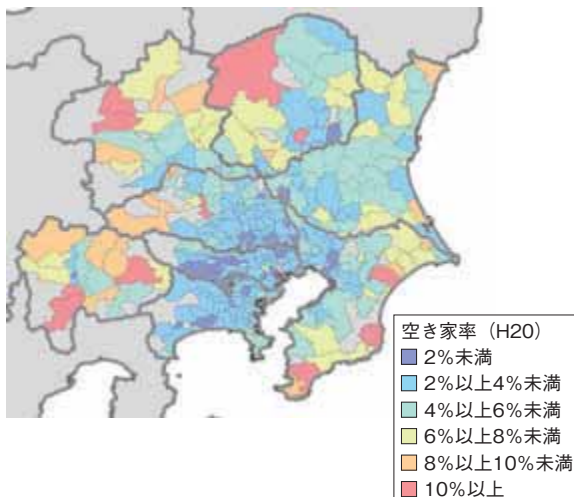
資料：「住宅土地統計調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

1. 空き家の増加と地域分布

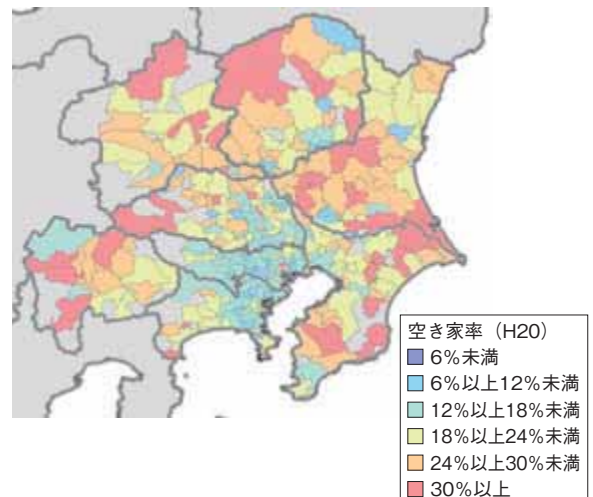
東京圏の空き家は一貫して増加してきている。東京圏の空き家数は昭和38年には約12万戸だったが、平成20年には約186万戸へと大幅に増加している。一方、空き家率¹⁾については、昭和38年の2.6%から平成10年の10.9%まで上昇したものの、平成20年は11.2%と、この10年は横ばいで推移している。地域別空き家率を見ると、東京特別区においては千葉県に次いで空き家率が11.3%と高く、空き家数は約54万戸に及んでいる（図表1-2-1）。今後の世帯数の減少を前提とすれば、既存住宅地における再整備に向けた取組がなされない場合、空き家がより一層増加するおそれがある。

その他の住宅の空き家率をみると東京都心部周辺では低く、首都圏郊外部では高くなっている（図表1-2-2）。また、賃貸住宅の空き家率をみると、東京都心部周辺で低く首都圏郊外で高くなっており、その他の住宅の空き家率と同様となっている（図表1-2-3）。さらに東京40km圏以遠の地域については、空き家の継続期間が1年以上の割合が49%となっており、東京都と比べれば空き家の継続期間が長くなっている（図表1-2-4）。

図表1-2-2 その他の住宅の空き家率



図表1-2-3 賃貸住宅の空き家率



注1：「その他の住宅の空き家率」＝「その他の住宅数」/「住宅総数」

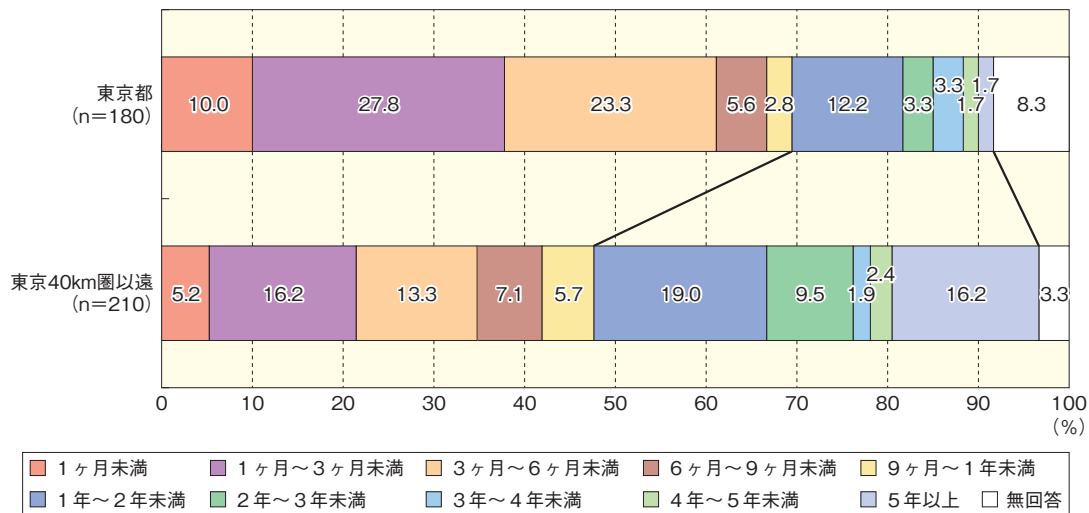
注2：「その他の住宅」は、「二次的住宅（別荘・その他）、賃貸用の住宅、売却用の住宅以外の人が住んでいない住宅で、例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建替えなどのために取り壊すことになっている住宅など（注：空き家の区別の判別が困難な住宅を含む。）」としている。

注3：「賃貸住宅の空き家率」＝「賃貸用の住宅の空き家数」/（「賃貸用の住宅の空き家数」＋「人が居住する借家数」）。

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。

1) 「空き家率」＝空き家総数/住宅総数

図表1-2-4 空き家継続期間



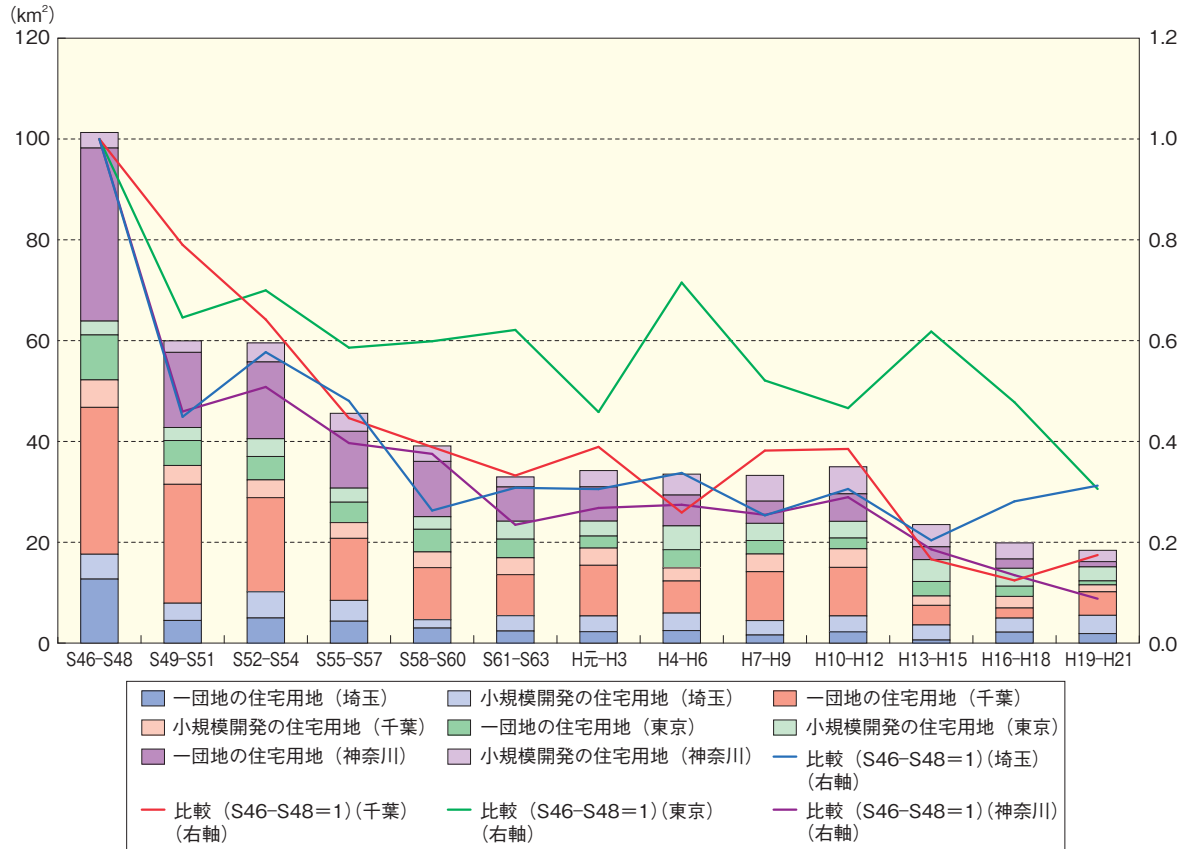
注1：東京都は、区部及び市部で町村を除く。

注2：東京40km圏以遠は、東京都心部（8区）より40km以遠の茨城県、埼玉県、千葉県、神奈川県各市町村。

資料：「平成21年度空家実態調査報告書」（国土交通省）をもとに国土交通省都市局作成。

一方、東京圏では昭和40年代から昭和50年代にかけて大量の転入人口を受け入れるため、農地からの宅地造成が大量に行われてきた。近年は、開発の主流が一団地の宅地造成から小規模開発へとなり、新規宅地供給面積は減少している。近年の宅地造成は、昭和46年～昭和48年の約2割程度の面積（平成19年度以降、年間5km²～7km²で推移。）となっている（図表1-2-5）。

図表1-2-5 農地からの新規宅地造成面積の推移



		単位 km ²													
		S46-S48	S49-S51	S52-S54	S55-S57	S58-S60	S61-S63	H元-H3	H4-H6	H7-H9	H10-H12	H13-H15	H16-H18	H19-H21	
埼玉県	一団地の住宅用地	12.7	4.5	5.0	4.3	3.0	2.4	2.3	2.5	1.6	2.2	0.6	2.2	1.9	
	小規模開発の住宅用地	4.9	3.4	5.2	4.1	1.7	3.0	3.1	3.5	2.9	3.2	3.0	2.8	3.6	
	合計	17.6	7.9	10.2	8.5	4.6	5.4	5.4	5.9	4.5	5.4	3.6	5.0	5.5	
	比較 (S46-S48=1)	1.0	0.4	0.6	0.5	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.3	0.3	
千葉県	一団地の住宅用地	29.1	23.6	18.7	12.3	10.3	8.1	10.0	6.4	9.7	9.6	3.9	2.0	4.7	
	小規模開発の住宅用地	5.5	3.7	3.5	3.1	3.1	3.4	3.4	2.6	3.5	3.7	1.9	2.3	1.4	
	合計	34.6	27.3	22.2	15.4	13.5	11.5	13.5	9.0	13.2	13.3	5.8	4.3	6.0	
	比較 (S46-S48=1)	1.0	0.8	0.6	0.4	0.4	0.3	0.4	0.3	0.4	0.4	0.2	0.1	0.2	
東京都	一団地の住宅用地	8.9	5.0	4.6	4.0	4.5	3.7	2.4	3.6	2.7	2.1	2.9	2.0	0.8	
	小規模開発の住宅用地	2.8	2.6	3.5	2.8	2.5	3.6	3.0	4.7	3.4	3.3	4.3	3.5	2.8	
	合計	11.7	7.5	8.2	6.8	7.0	7.2	5.3	8.3	6.1	5.4	7.2	5.6	3.6	
	比較 (S46-S48=1)	1.0	0.6	0.7	0.6	0.6	0.6	0.5	0.7	0.5	0.5	0.6	0.5	0.3	
神奈川県	一団地の住宅用地	34.3	14.9	15.2	11.3	11.0	6.8	6.8	6.1	4.4	5.5	2.5	1.8	1.0	
	小規模開発の住宅用地	3.1	2.3	3.8	3.6	3.1	2.0	3.2	4.2	5.1	5.4	4.4	3.2	2.2	
	合計	37.4	17.2	19.0	14.8	14.0	8.8	10.0	10.3	9.5	10.8	7.0	5.0	3.3	
	比較 (S46-S48=1)	1.0	0.5	0.5	0.4	0.4	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.1	0.1	

注：「一団地の住宅用地」の宅地造成とは、一団（1万㎡以上）の土地で、田畑等の非住宅地を住宅地に造成した場合及び宅地造成工事を伴わずに田畑等に住宅を建築した場合の宅地造成。

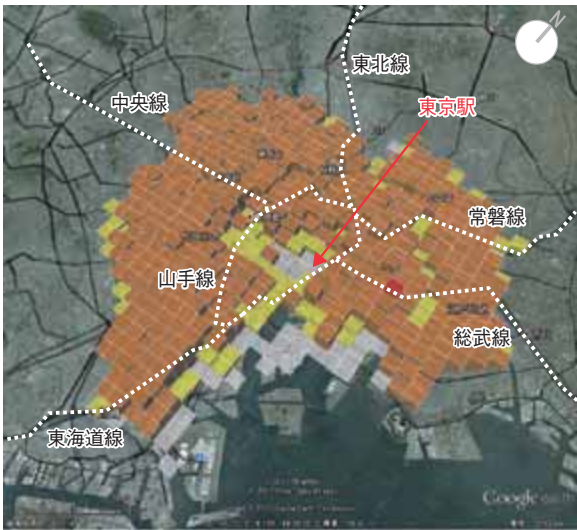
「小規模開発の住宅用地」の宅地造成とは、小規模（1万㎡未満）の土地で、田畑等の非住宅地を住宅地に造成した場合及び宅地造成工事を伴わずに田畑等に住宅を建築した場合の宅地造成。

資料：「住宅用地完成面積調査報告書」（国土交通省）をもとに国土交通省都市局作成。

2. 人口密度が低い東京特別区

東京特別区の夜間人口密度は山手線の内側が低く、外側は内側よりも高くほぼ一定の密度で広がっている（図表1-2-6）。一方、ニューヨークでは中心部のマンハッタン島の夜間人口密度が高く、外縁部にいくにつれて低くなっている（図表1-2-7）。

図表1-2-6 2010年夜間人口密度 東京23区

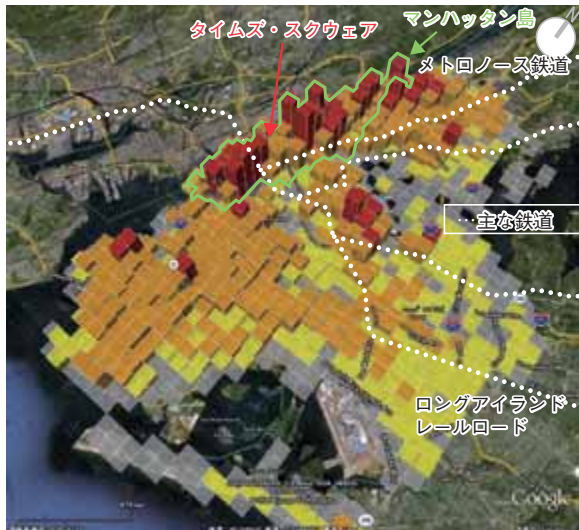


©2013 ZENRIN
©2013 Cnes/Spot Image
Image©2013 Digital Earth Technology
©Google

人口密度		メッシュサイズ 1km×1km	
色	高さ	夜間人口	
■ 30,000人/km ²		10人=1m	
■ 10,000人/km ²			
■ 4,000人/km ²			

資料：平成22年「国勢調査」（総務省）、U.S. Census 2010（2010）をもとに関東地方整備局作成。

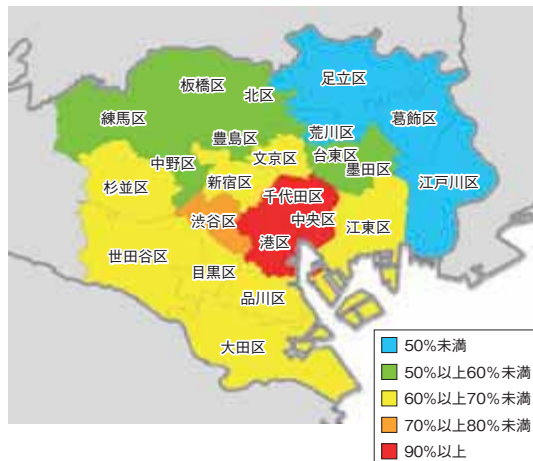
図表1-2-7 2010年夜間人口密度 ニューヨーク



Data SIO, NOAA, U.S.Navy, NGA, GEBCO
©2011 Google
©2011 Europa Technologies
©Google

東京都区部の容積率の充足率をみると、都心3区においては90%以上の充足率となっているが、北東部では50%未満、北西部では50~60%、南西部では60~70%の充足率となっており、都心3区以外の区部においては、30%前後の容積率増の余地があると考えられる（図表1-2-8）。

図表1-2-8 東京都区部の容積率の充足率

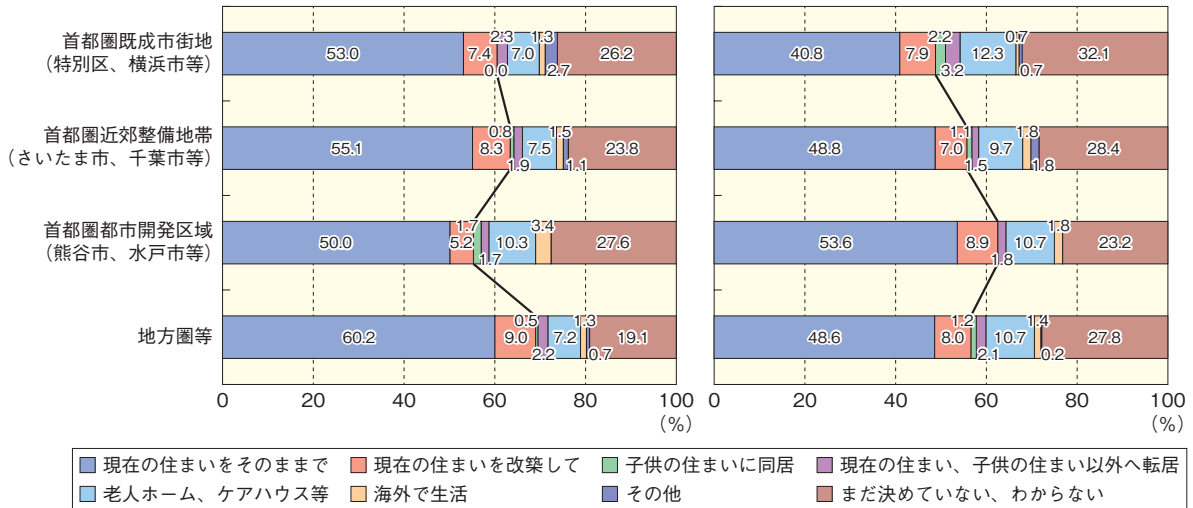


資料：「東京の土地 2011（土地関係資料集）」（東京都）をもとに国土交通省都市局作成。

3. 高齢者の居住に関する意向

首都圏の60代の老後の居住に関する意向として、現在の住宅に住み続ける意向は約5割～6割と高く（図表1-2-9）、なかでも男性が女性より高い傾向がみうけられる。また、女性については、首都圏の郊外部に居住する女性ほど、現在の住宅に住み続けたい意向が強いとみうけられる。

図表1-2-9 60代の老後の住まいの意向（左：男性、右：女性）

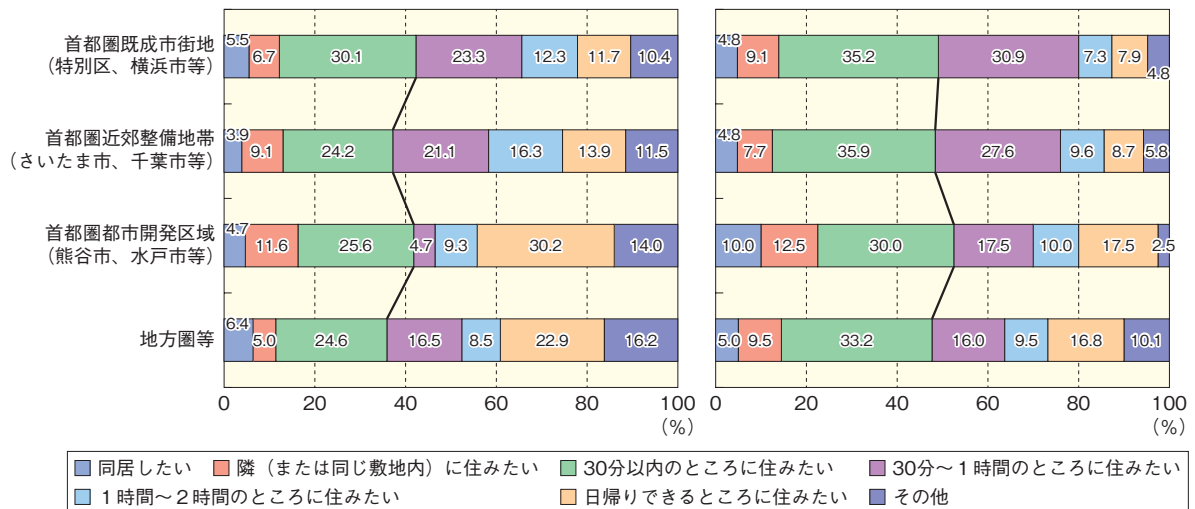


注：「地方圏等」は地方圏と首都圏・中部圏・近畿圏の政策区域以外の地域。

資料：「平成23年度大都市圏の急速な高齢化に対応する施策に関する調査検討業務報告書」（国土交通省都市局）

一方、子ども世帯との近居意向をみると、同居したい、隣（または同じ敷地内）に住みたい、30分以内のところに住みたいと回答した比較的近傍に住みたいとの意向は約4割～5割であり、なかでも女性が男性より高い傾向がみうけられる。また、男女ともに地方圏等の高齢者に比べ、比較的近傍に住みたいという意向が強いとみうけられる（図表1-2-10）。

図表1-2-10 60代の子どもの住宅との時間距離意向（左：男性、右：女性）



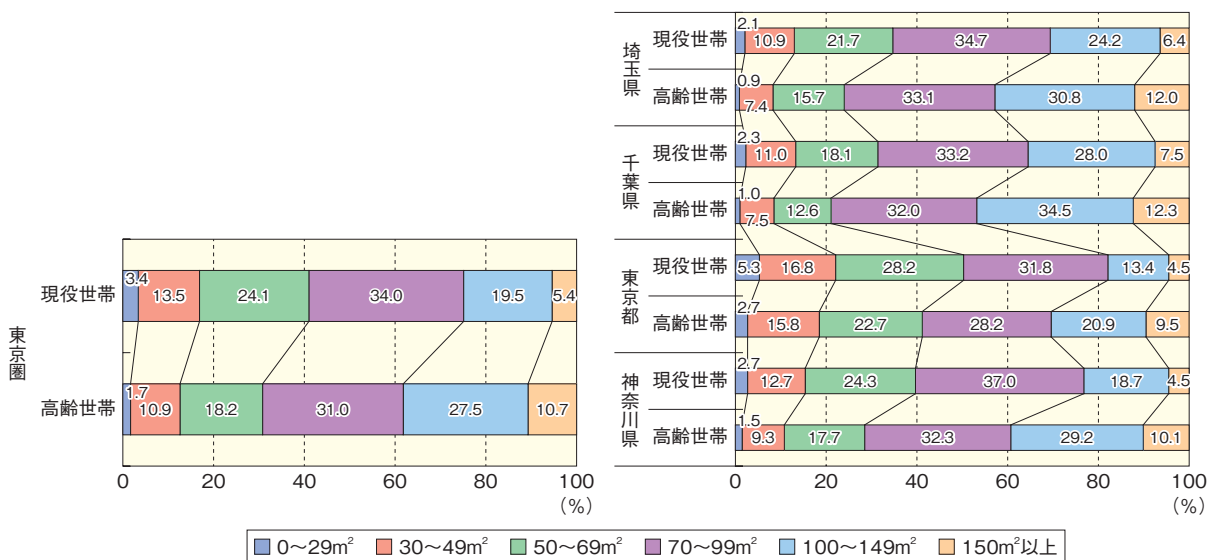
注：「地方圏等」は地方圏と首都圏・中部圏・近畿圏の政策区域以外の地域。

資料：「平成23年度大都市圏の急速な高齢化に対応する施策に関する調査検討業務報告書」（国土交通省都市局）

4. 高齢世帯の住宅の広い延べ床面積

東京圏の住宅の延べ床面積についてみると、高齢世帯のものと現役世帯のものとを比較すると、高齢世帯のものの方が100㎡以上の床面積の多い傾向にある（図表1-2-11）。

図表1-2-11 東京圏の世帯主の年齢別住宅延べ床面積比較



注1：現役世帯とは、世帯主が15～64歳の核家族をいう。
 注2：高齢世帯とは、世帯主が65歳以上の核家族をいう。
 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。

第3節

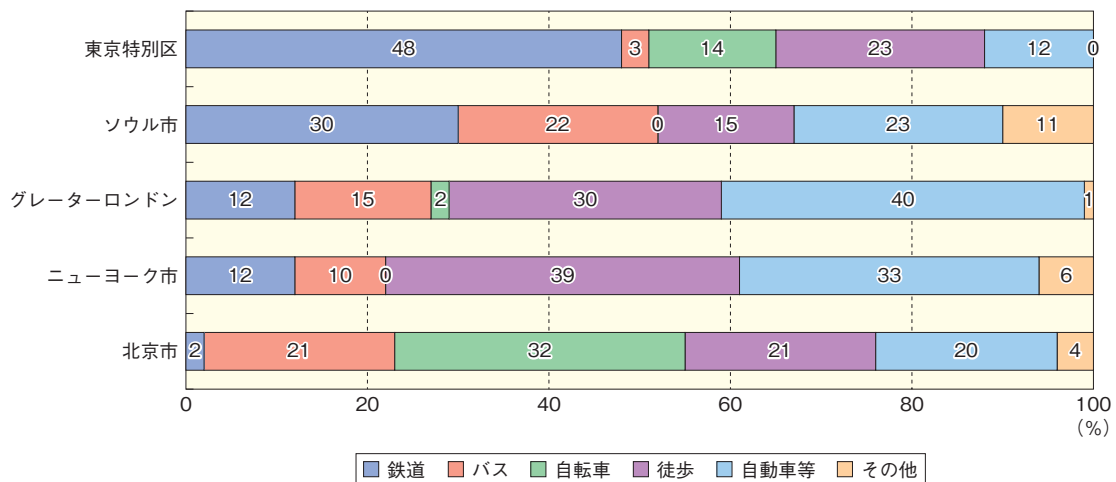
鉄道の混雑率の緩和

東京圏では、私鉄による鉄道と郊外住宅地の一体整備が大規模に行われ、世界の大都市のなかでもまれにみる鉄道輸送中心の都市構造が形成されてきた。高度経済成長期に東京圏への人口流入量が増大するにつれて鉄道沿線の郊外住宅地の開発が盛んになり、それにともない鉄道の混雑も激しくなった。混雑の緩和は、長く東京圏整備の政策課題とされてきた。しかしながら、今後は、鉄道沿線においても、生産年齢人口が減少することが見込まれているほか、引き続き輸送力の向上が図られているため、混雑率は緩和されてくると見込まれる。今後の人口減少下の都市整備にあたっては、これまでに築いてきた既存鉄道網を活かしていくことが重要である。

1. 鉄道の代表交通手段分担率

東京特別区では鉄道の分担率が48%であり、ニューヨーク等の海外の主要大都市と比べて鉄道の分担率が高い（図表1-3-1）。

図表1-3-1 東京特別区の代表交通手段分担率の海外都市との比較



資料：東京特別区：「Tokyo Statistical Yearbook 2009」、「平成20年東京都市圏パーソントリップ調査（交通実態調査）」（東京都市圏交通計画協議会）

ソウル市：2002 Household Travel Survey in Seoul Metropolitan Area Seoul Statistics - Composition of Daily Passenger Transportation in 2009

グレーターロンドン：GLA Intelligence Update 11-2011, Greater London Authority U.K. Travel in London, Supplementary Report: London Travel Demand Survey (LTDS) 2011, Transport for London, U.K.

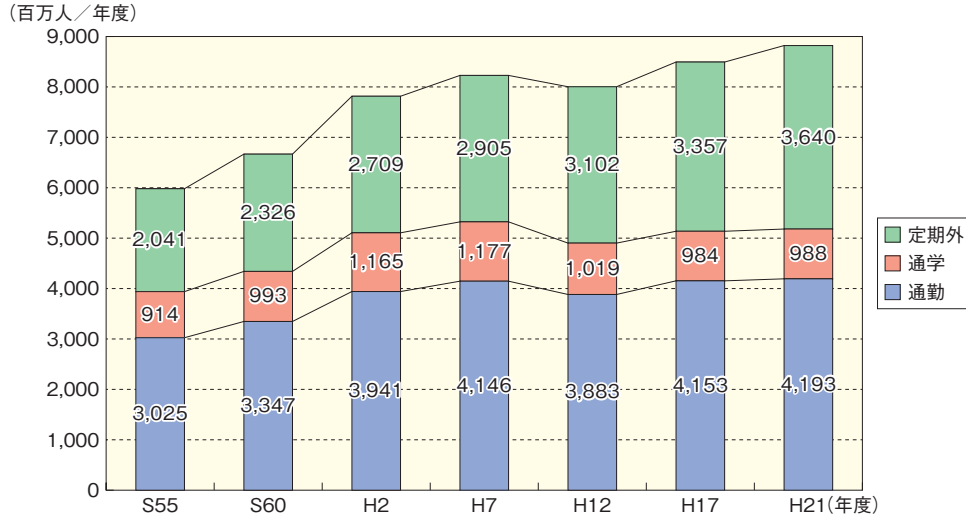
ニューヨーク市：Census 2010, U.S. Census Bureau National Household Travel Survey 2009 New York City

北京市：Beijing Yearbook 2011, Beijing Transport Report 2005 (in Chinese only, 2005 北京市交通发展年度报告)

以上をもとに国土交通省都市局作成。

首都交通圏¹⁾の年間の鉄道利用者数の推移をみると、通勤・通学定期利用者数は、平成7年から横ばい傾向が続いているが、定期外の鉄道利用者は増加しており、全体としては増加傾向にある（図表1-3-2）。東京圏の高密度の鉄道網が東京圏の人の効率的な移動を実現している。

図表1-3-2 首都交通圏の通勤・通学定期・定期外利用者数の推移



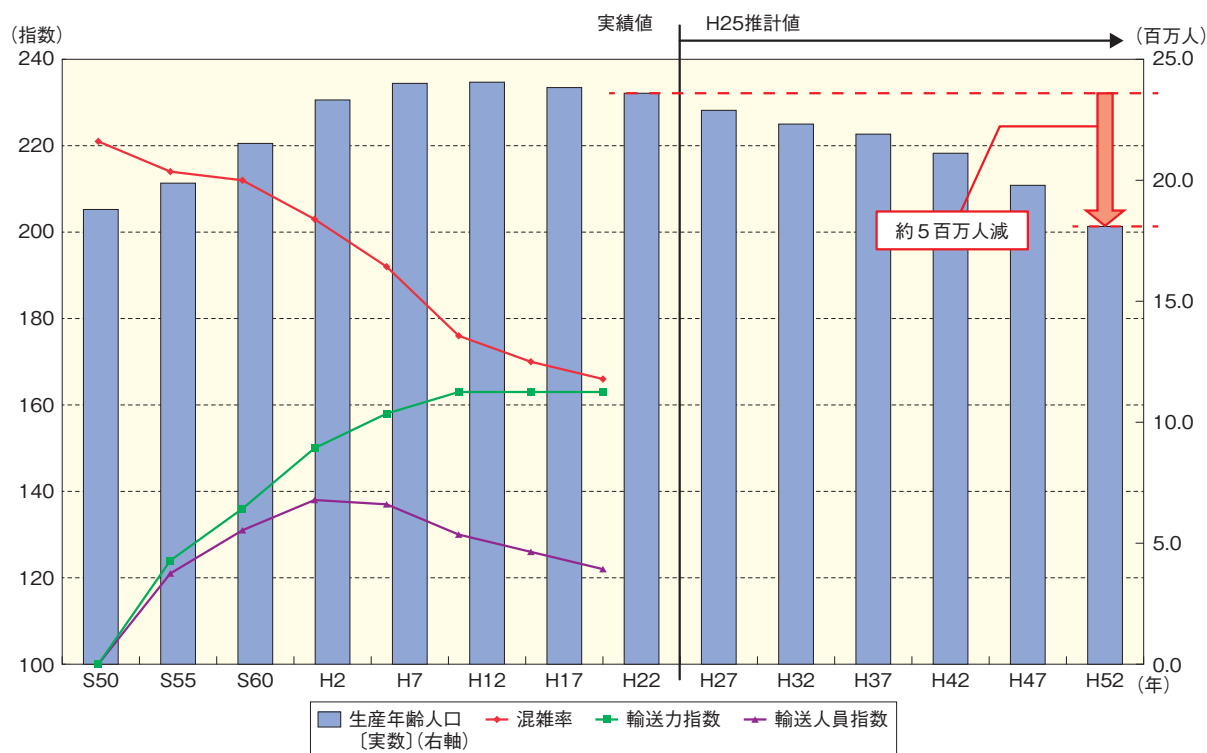
資料：昭和55年度と昭和60年度は「民鉄統計年報」を、それ以降は「鉄道統計年報」（鉄道局）をもとに国土交通省都市局作成。

1) 首都交通圏は、東京駅を中心とする乗車時間1時間以内の通勤範囲の鉄道線〔関東運輸局管内の大都市高速鉄道（JR除く、地下鉄を含む。）〕を示す。大都市高速鉄道は、首都圏交通圏などの大都市通勤圏において、旅客の輸送を主として行い、最混雑区間が複線以上となっている鉄道線及びこれに接続する同一経営の地域輸送を行う観光鉄道以外の鉄道線を示す。

2. 鉄道の混雑率の緩和

最混雑時間帯における東京圏の鉄道主要31路線の混雑率についてみると、これまでの複々線化、踏切の立体交差化などの輸送力増強投資の結果、昭和50年代から一貫して緩和してきており、昭和50年に221だった指数は平成22年には166まで低下している。また、最混雑時間帯の主な鉄道利用者と思われる東京圏の生産年齢人口の推移・推計をみると、平成12年をピークに減少傾向にあり、平成22年から平成52年までの間に約5百万人減少する見込みである（図表1-3-3）。

図表1-3-3 主要31路線の最混雑時間帯1時間における混雑率、輸送力指数等の推移



(単位：百万人)

	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52
生産年齢人口	18.8	19.9	21.5	23.3	24.0	24.1	23.8	23.6	22.9	22.3	21.9	21.1	19.8	18.1

(単位：指数)

	S50年度	S55年度	S60年度	H2年度	H7年度	H12年度	H17年度	H22年度
混雑率	221	214	212	203	192	176	170	166
輸送力指数	100	124	136	150	158	163	163	163
輸送人員指数	100	121	131	138	137	130	126	122

注1：混雑率は、主要31路線の最混雑時間1時間あたりの平均。

注2：輸送力、輸送人員は、昭和50年度を100とした指数。

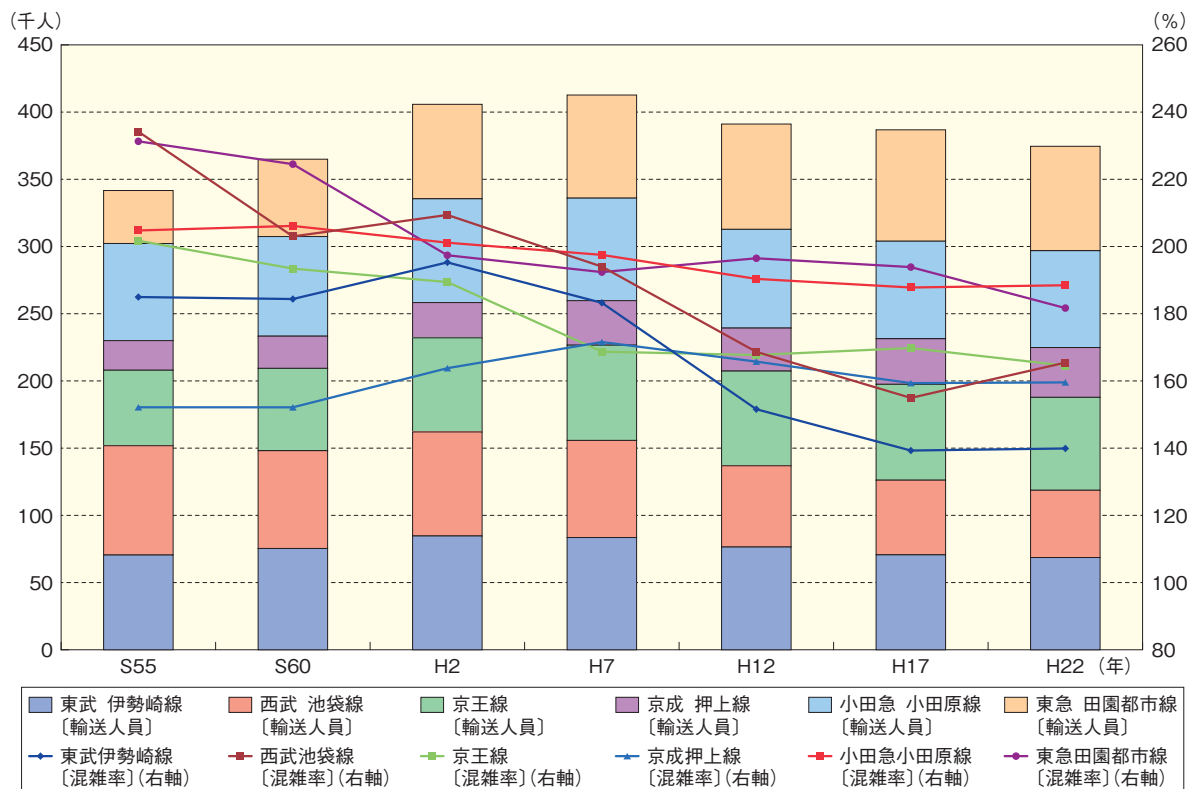
資料：混雑率、輸送力指数、輸送人員指数は「鉄道関係統計データ」(国土交通省鉄道局)を、生産年齢人口は平成22年までは「国勢調査」(総務省)を、それ以降は「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)をもとに国土交通省都市局作成。

また、大手民鉄6路線の混雑率ピーク時の都心方向への輸送人数をみると、一部の路線・区間については今なお高い混雑が発生しているが、平成7年をピークに減少傾向にある（図表1-3-4）。

東京都下及び近隣3県からの東京都区部へ通勤流入人口の推移をみると、平成7年をピークに平成22年では、約38万人減少しており（図表1-3-5）、今後の生産年齢人口の減少推計を考慮

すると、東京都区部への通勤流入人口の減少傾向は継続する見込みである。

図表1-3-4 大手民鉄6路線の最混雑時間帯1時間における都心方向混雑率・輸送人数の推移



上段：輸送人員（千人）／下段：混雑率（％）

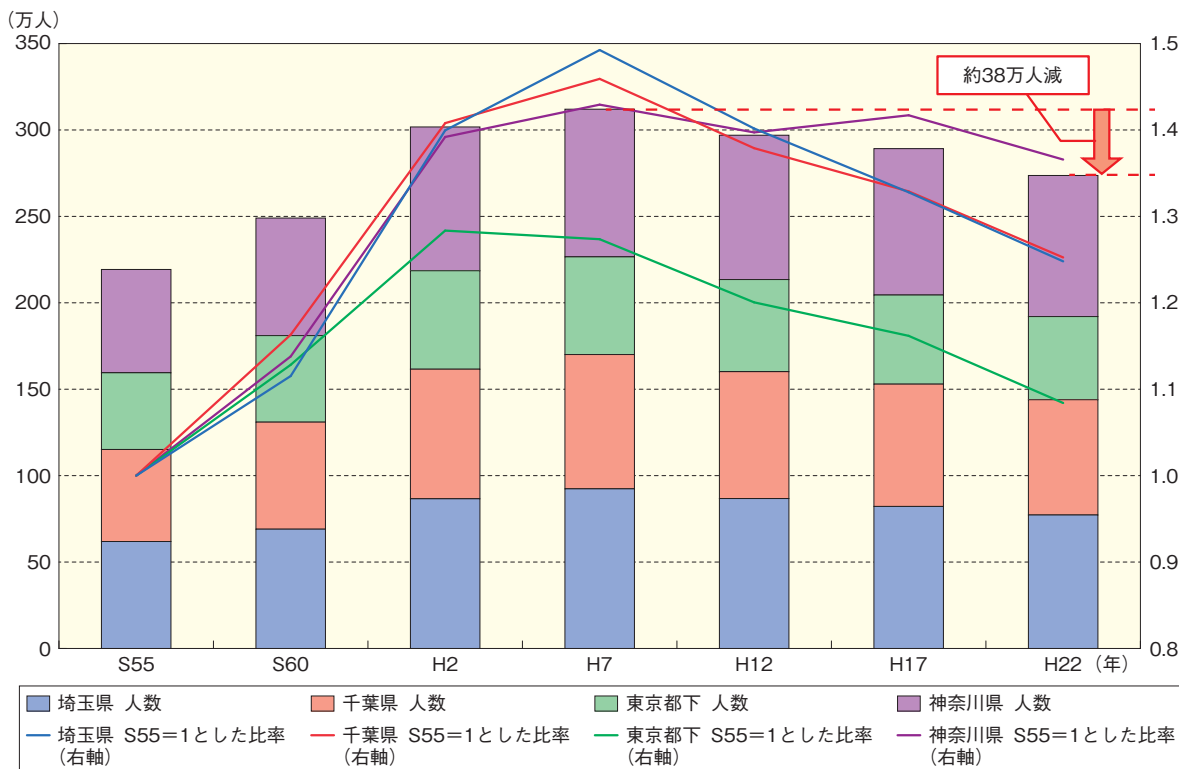
事業者	線名	区間	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22
東京急行電鉄	田園都市線	池尻大橋→渋谷	39.4	57.5	70.3	76.7	78.3	82.9	77.7
			231%	225%	197%	192%	196%	194%	182%
小田急電鉄	小田原線	世田谷代田→下北沢	72.3	74.1	77.2	76.3	73.4	72.5	72.1
			205%	206%	201%	198%	190%	188%	188%
京成電鉄	押上線	京成曳舟→押上	22.0	24.0	26.2	33.1	32.0	33.9	37.1
			202%	193%	189%	169%	168%	170%	165%
京王電鉄	京王線	下高井戸→明大前	56.2	61.2	70.0	70.9	70.4	71.3	69.1
			152%	152%	164%	172%	166%	159%	160%
西武鉄道	池袋線	椎名町→池袋	81.3	72.8	77.4	72.3	60.4	55.5	50.0
			234%	203%	209%	194%	169%	155%	165%
東武鉄道	伊勢崎線	小菅→北千住	70.5	75.4	84.7	83.5	76.5	70.6	68.6
			185%	184%	195%	183%	152%	139%	140%

注1：大手民鉄の最混雑区間のうち、最混雑区間が都内にある事業者で代表一線を抽出。

注2：田園都市線は、平成12年8月に新玉川線から線名変更。

資料：「数字でみる鉄道 [S55、S60は、数字でみる民鉄]」（国土交通省鉄道局）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-3-5 東京都区部への通勤流入人口の推移



上段：東京都区部への通勤流入人口（万人）／下段：S55を1とした比率

	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22
埼玉県	61.9	69.0	86.6	92.4	86.7	82.2	77.2
	1.00	1.12	1.40	1.49	1.40	1.33	1.25
千葉県	53.2	61.9	75.0	77.7	73.4	70.8	66.7
	1.00	1.16	1.41	1.46	1.38	1.33	1.25
東京都下	44.4	50.1	57.0	56.5	53.3	51.6	48.1
	1.00	1.13	1.28	1.27	1.20	1.16	1.08
神奈川県	59.8	68.0	83.2	85.4	83.5	84.7	81.6
	1.00	1.14	1.39	1.43	1.40	1.42	1.37

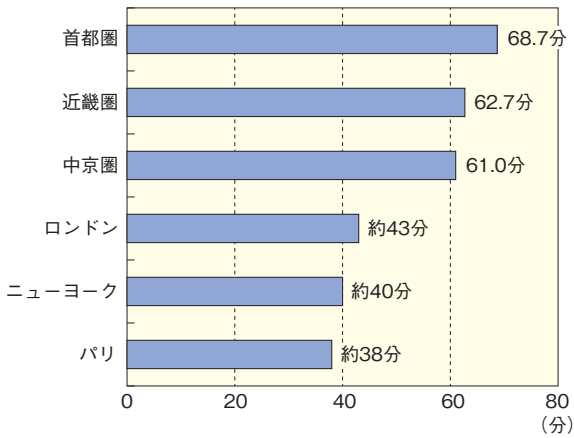
資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

3. 首都圏の長時間通勤

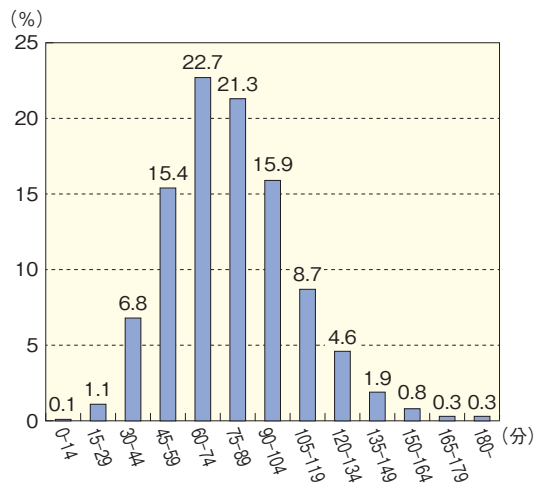
都市別平均通勤時間²⁾（片道）を海外大都市と比べると、首都圏の通勤に要する平均時間は約70分であり、ロンドン、ニューヨーク、パリと比べて、30分程度長い（図表1-3-6）。また、時間帯の分布をみると60分～74分の者が最も多く、60分以上の者が76.5%を占めている（図表1-3-7）。

2) 日本国内の圏域は、首都圏は東京駅、中京圏は名古屋駅、近畿圏は大阪駅までのそれぞれの鉄道所要時間が2時間以内（中京圏は1時間30分）で、首都圏は東京都23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市へのそれぞれの通勤・通学者数比率が3%以上かつ500人以上を満たす市区町村等を示す。

図表1-3-6 都市別平均通勤時間（片道）の国際比較



図表1-3-7 首都圏平均通勤時間（片道）の時間帯分布



注1：日本国内の圏域は、首都圏の場合は東京駅、中京圏は名古屋駅、近畿圏は大阪駅までの鉄道所要時間が2時間以内（中京圏は1時間30分）及び首都圏は東京都23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市への通勤・通学者数比率が3%以上かつ500人以上を満す市区町村等。

注2：日本国内の通勤時間は、鉄道定期券利用者の出発地から目的地までに要した時間であり、アクセス（出発地から鉄道駅まで）及びイグレス（鉄道駅から目的地まで）に要する時間を含む。

資料：国内は「平成22年大都市交通センサス首都圏報告書（2012年3月）」（国土交通省）、海外は「ZZA Responsive User Environments（2010年3月）」をもとに国土交通省都市局作成。

第4節

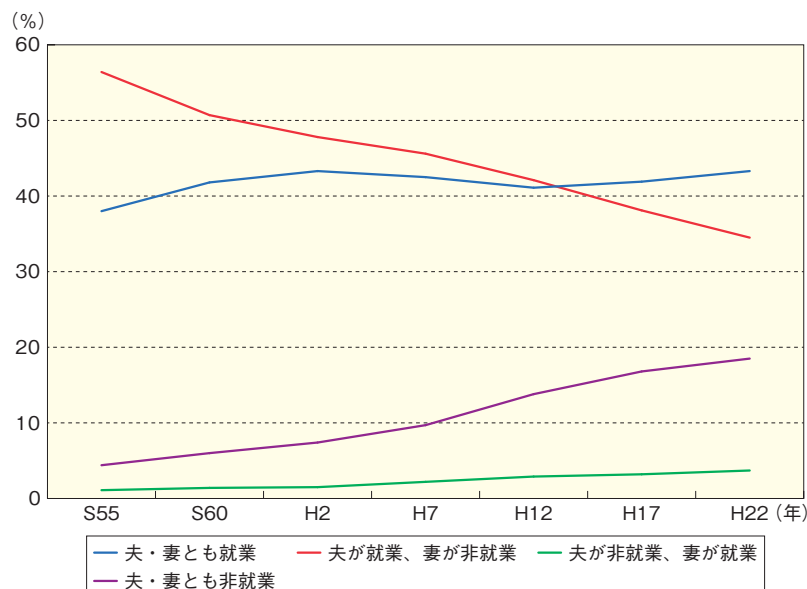
育児と仕事を両立する女性の増加

人口減少や少子高齢化が進み、東京圏においても平成12年をピークに生産年齢人口が減少傾向にあるほか、景気の低迷等に伴い、1世帯あたりの平均所得金額も減少傾向である。こうしたなか、女性の労働市場への参加の意欲は高まっており、今後、仕事を持つ女性のライフスタイルに配慮した都市基盤を整備していくことは、豊かで活力ある東京圏を維持していくために重要な課題である。

1. 共働き世帯の増加

東京圏の夫婦のいる世帯について夫婦の就業状況を見てみると、共働きである「夫・妻とも就業」の世帯は昭和55年以降横ばいであるが、「夫が就業、妻が非就業」の世帯の割合は昭和55年以降減少し続けていることから、「夫・妻とも就業」の世帯は相対的に増加し、平成17年には「夫が就業、妻が非就業」の世帯の割合を上回った（図表1-4-1）。平成22年時点では「夫・妻とも就業」の世帯の割合は43.3%であり、「夫が就業、妻が非就業」の世帯の割合を8.8%上回っている。

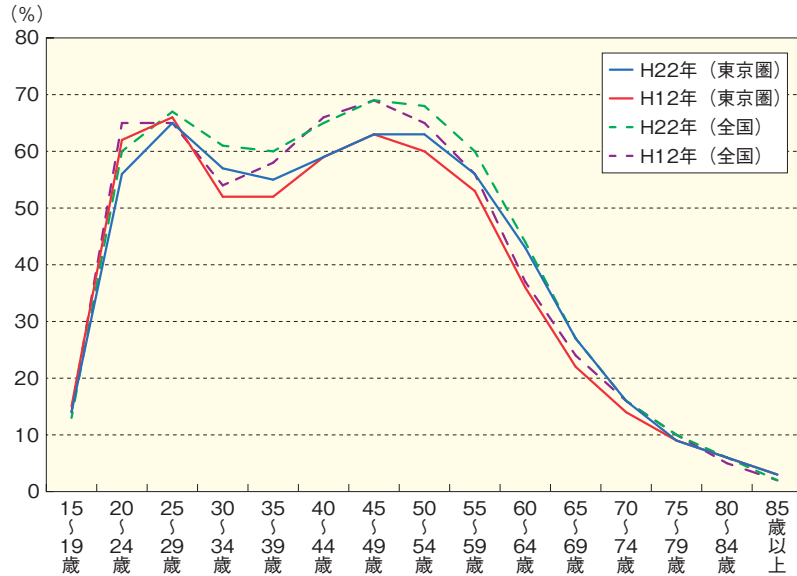
図表1-4-1 東京圏の夫婦の労働形態推移



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

東京圏の女性について、就業者数を人口で除した就業率を年齢別に平成12年と平成22年とで比較してみると、20代では低下しているが、30代において就業率が増加している（図表1-4-2）

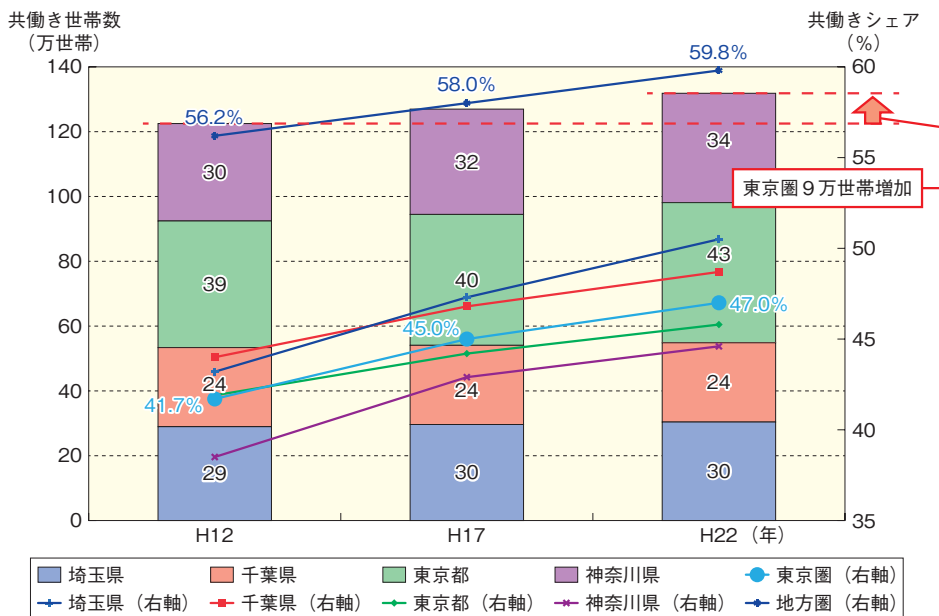
図表1-4-2 東京圏の女性の就業率



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

東京圏の子育て世帯¹⁾における共働きの状況を見てみると、平成12年から平成22年までの10年間で、概ね9万世帯増加している（図表1-4-3）。子育て世帯における共働き世帯のシェア²⁾をみると、地方圏³⁾に比べて未だに低い水準であるものの、ここ10年間のシェアの拡大は地方圏が3.6%であるのに対し、東京圏は5.3%であり、地方圏³⁾を上回る伸び率を示している。

図表1-4-3 東京圏の子育て世帯における共働きの増加



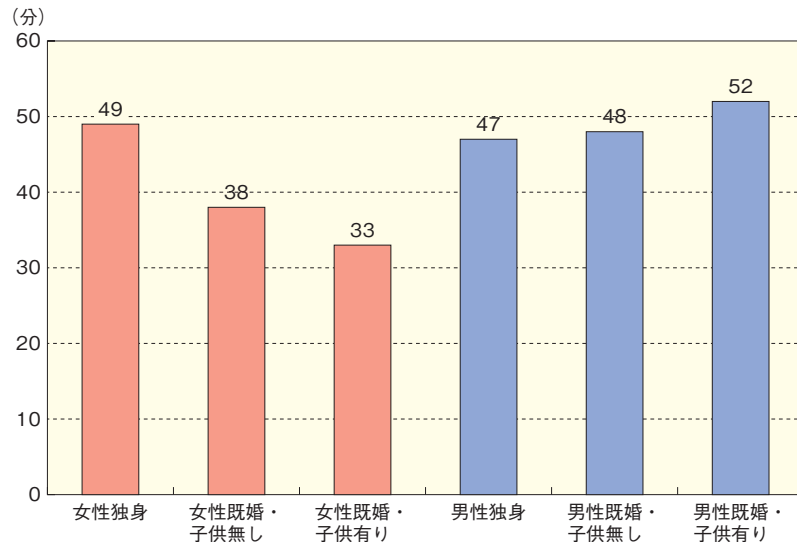
資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

1) 「子育て世帯」とは、18歳未満の子供と夫婦のいる一般世帯。
 2) 「共働き世帯のシェア」とは、夫・妻とも就業している子育て世帯数／子育て世帯の総数。
 3) 地方圏とは、全国から以下の都府県を除いて集計。
 東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）、東海3県（岐阜県、愛知県、三重県）、近畿圏のうち、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県。

2. 子供の有無別の通勤・通学時間

東京圏における就業者の通勤・通学時間を子供の有無別にみると、独身女性の通勤・通学時間は49分⁴⁾であるのに対し、子供がいる既婚女性の通勤・通学時間は33分であり著しく短い（図表1-4-4）。仕事や育児との両立のため、通勤時間が短くなる居住地・職場の選択をしていることがうかがわれる。

図表1-4-4 東京圏就業者の子供の有無別通勤・通学の行動者平均時間（週全体）



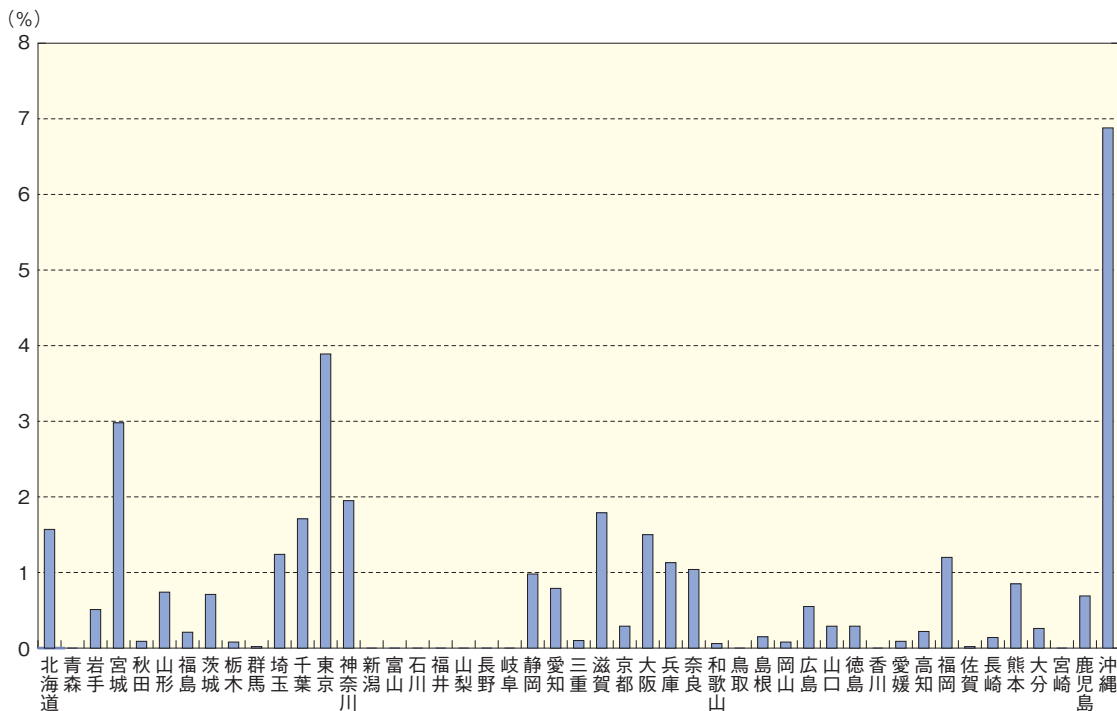
資料：「平成23年社会生活基本調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

4) 社会生活基本調査による通勤・通学時間は往復のため、2で割って片道を算出した。

3. 保育所の待機児童数

都道府県別に保育所定員に対する待機児童数の割合をみると、東京圏では比較的高い割合を示している（図表1-4-5）。そのため、子供を預けたくても望むような保育所に預けられない世帯もあると考えられ、女性の就労に影響が出ている可能性がある。

図表1-4-5 保育所定員に対する待機児童数の割合



(H24年4月1日現在)

都道府県	待機児童数の割合 (%)	都道府県	待機児童数の割合 (%)	都道府県	待機児童数の割合 (%)	都道府県	待機児童数の割合 (%)
北海道	1.57	東京	3.89	滋賀	1.79	香川	0.00
青森	0.00	神奈川	1.95	京都	0.29	愛媛	0.09
岩手	0.51	新潟	0.00	大阪	1.50	高知	0.22
宮城	2.98	富山	0.00	兵庫	1.13	福岡	1.20
秋田	0.09	石川	0.00	奈良	1.04	佐賀	0.02
山形	0.74	福井	0.00	和歌山	0.06	長崎	0.14
福島	0.21	山梨	0.00	鳥取	0.00	熊本	0.85
茨城	0.71	長野	0.00	島根	0.15	大分	0.26
栃木	0.08	岐阜	0.00	岡山	0.08	宮崎	0.00
群馬	0.02	静岡	0.98	広島	0.55	鹿児島	0.69
埼玉	1.24	愛知	0.79	山口	0.29	沖縄	6.88
千葉	1.71	三重	0.10	徳島	0.29		

注：保育所の調査対象は、児童福祉法に基づき、都道府県、政令指定市又は、中核市が設置を認可した認可保育所のみ。
資料：「保育所関連状況取りまとめ（平成24年4月1日）」（厚生労働省）をもとに国土交通省都市局作成。

第5節 公共交通アクセスが高齢者の自立を支える

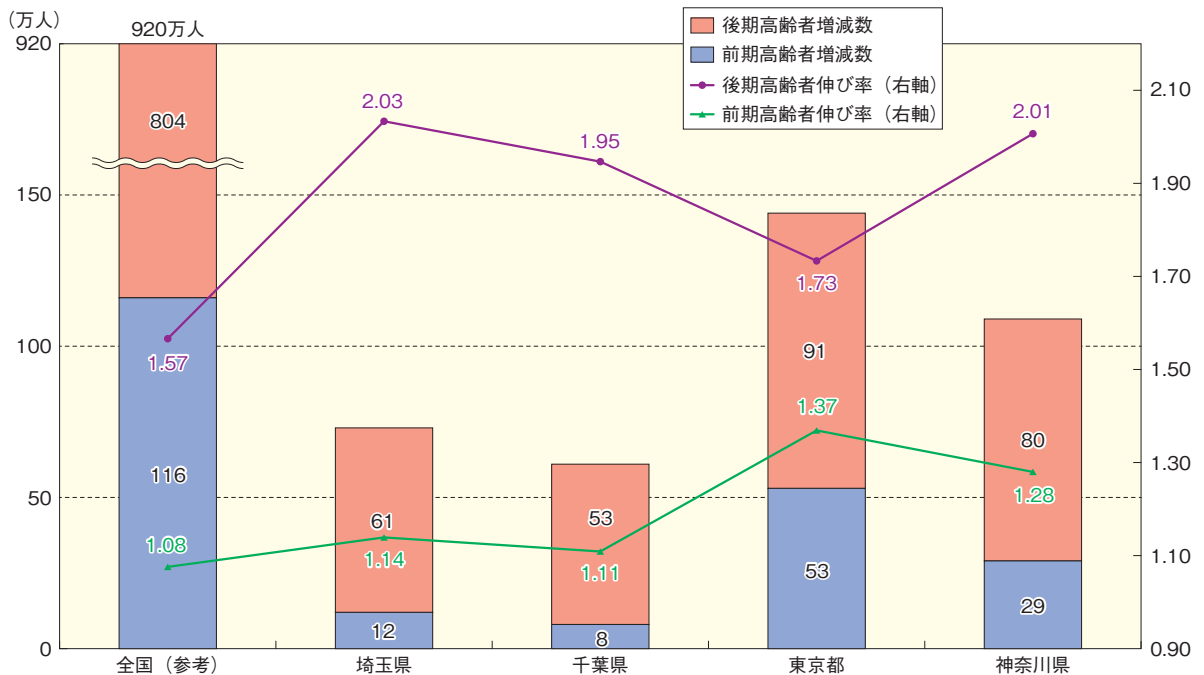
東京圏では、都心部及びその周辺を中心に高齢者数の急激な増加が見込まれており、高齢者が安心して生き生きと生活できる都市整備が求められている。駅へのアクセスが不便な地域に居住する高齢者は、外出を控える傾向があり、高齢者が自立的な生活を継続していくためには、公共交通機関へのアクセスを確保することが重要である。

1. 東京圏の高齢者数の急増

東京圏の高齢者数は、平成22年から平成52年までの間に約387万人増加する見込みである。同じ期間での全国の高齢者数増加見込みが約920万人であることから、その4割程度が東京圏において増加する見込みである（図表1-5-1）。

また、平成22年から平成52年までの高齢者数の伸び率をみると、東京圏の都県の高齢者数の伸び率は、全国の伸び率を上回っており、特に75歳以上の後期高齢者の伸び率は全国が1.57に対して、埼玉県2.03、千葉県1.95、東京都1.73、神奈川県2.01であり、東京圏では高齢者数の急激な増加に対応した都市の整備が求められている。

図表1-5-1 H22年からH52年までの前期・後期高齢者増減数と伸び率の比較

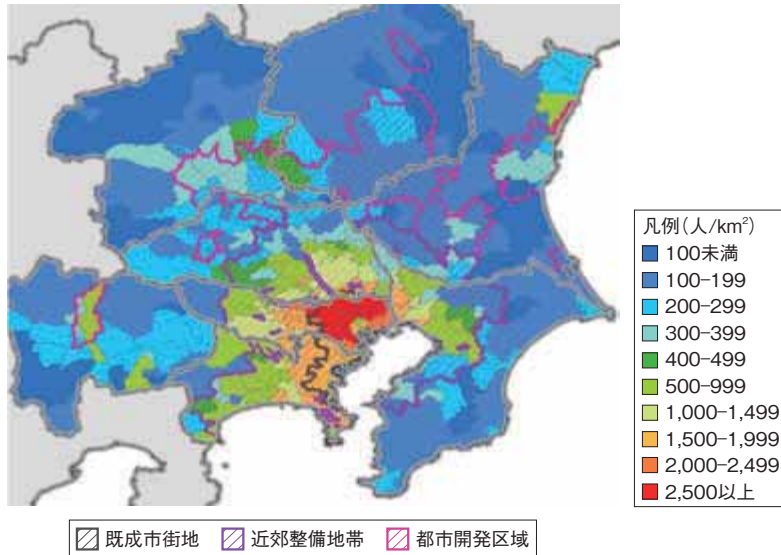


注：前期高齢者は65歳以上74歳以下の者、後期高齢者は75歳以上の者。
 資料：「都道府県別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

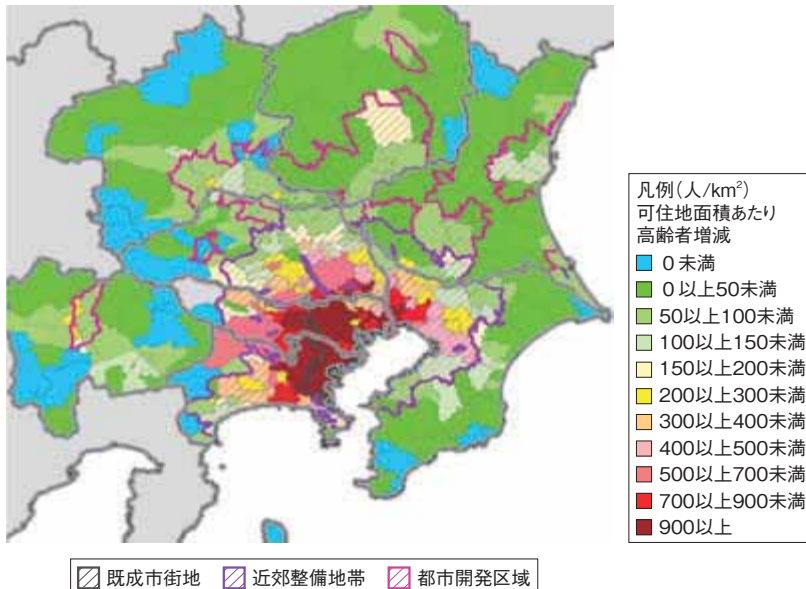
2. 都心部及びその周辺での高齢者密度の増加

首都圏における平成22年の可住地面積¹⁾ 1 km²あたりの高齢者数をみると、首都圏郊外部では少なく、東京都心部に近いほど多くなっている（図表1-5-2）。また、今後、可住地面積1 km²あたりの高齢者の増加数を推計してみると、東京都心部だけでなくその周辺においても大幅な増加が見込まれる地域が広がると見込まれる（図表1-5-3）。

図表1-5-2 可住地面積あたり高齢者数（H22）



図表1-5-3 可住地面積あたり高齢者増加数（H22～H37）



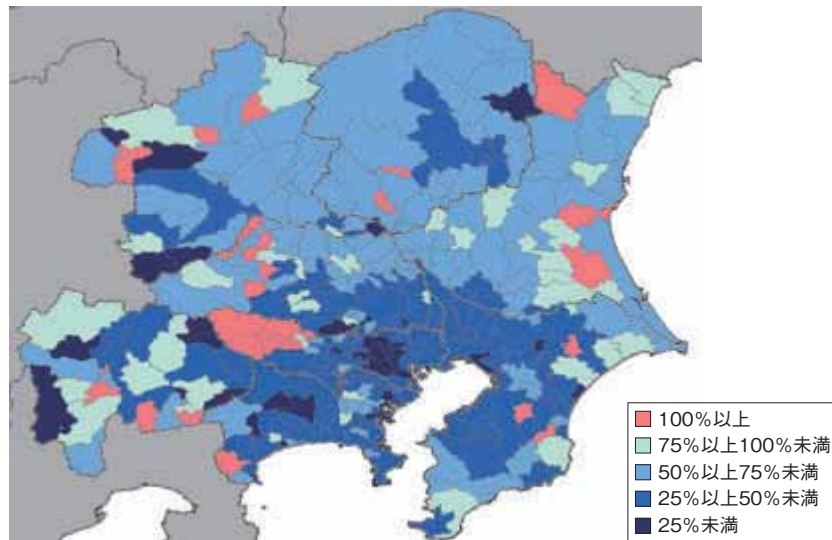
資料：平成22年の高齢者人口は「国勢調査」（総務省）を、平成37年の高齢者人口は「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を、市町村別の可住地面積は「平成18年全国都道府県市区町村別面積調（平成18年10月）」（国土地理院）、「世界農林業センサス林業地域調査報告書（平成12年）」（農林水産省）をもとに国土交通省都市局作成。

1) 可住地面積は市町村別の総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いた面積を示す。ただし、各市町村別の統計データについて市町村合併を考慮し、2011年11月11日時点の市町村にあわせて再集計した。

3. 都心部及びその周辺での介護保険施設の不足

高齢者数の急増が見込まれる東京都心部とその周辺の地域では、介護サービス等の高齢者向けのサービスに対する需要が増大すると予想される。介護保険施設の設置状況を見るため、平成37年の施設のサービス利用者数²⁾を推計し、平成22年の介護保険施設の定員数と比較してみると、サービス利用者数に対する施設定員数の割合が、東京23区西部では25%未満、23区周辺の地域では50%未満になると推計され、現状では、将来の需要に対して介護保険施設が大幅に不足すると予想される（図表1-5-4）。

図表1-5-4 平成37年施設のサービス利用者数に対する介護保険施設定員数比率



資料：平成22年性別・年齢別人口は「国勢調査」（総務省）、平成22年性別・年齢別・要介護度別要介護認定者数、平成22年年齢別・要介護度別施設のサービス利用者数及び平成22年の施設の定員数は「平成22年介護サービス施設・事業所調査」（厚生労働省）、平成37年性別・年齢別人口は「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12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。

- 2) 施設のサービスは、介護老人福祉施設、介護老人保健施設、介護療養型医療施設のサービス。平成37年の施設のサービス利用者は、平成37年の性別・年齢別人口に占める要介護度別要介護認定者の割合及び要介護認定者に占める施設のサービス利用者の割合を、平成22年のそれぞれの割合と同水準と仮定して、平成22年性別・年齢別人口、平成22年性別・年齢別・要介護度別要介護認定者数、平成22年年齢別施設のサービス利用者数及び平成37年性別・年齢別人口（推計値）を用いて推計した。

（推計方法）

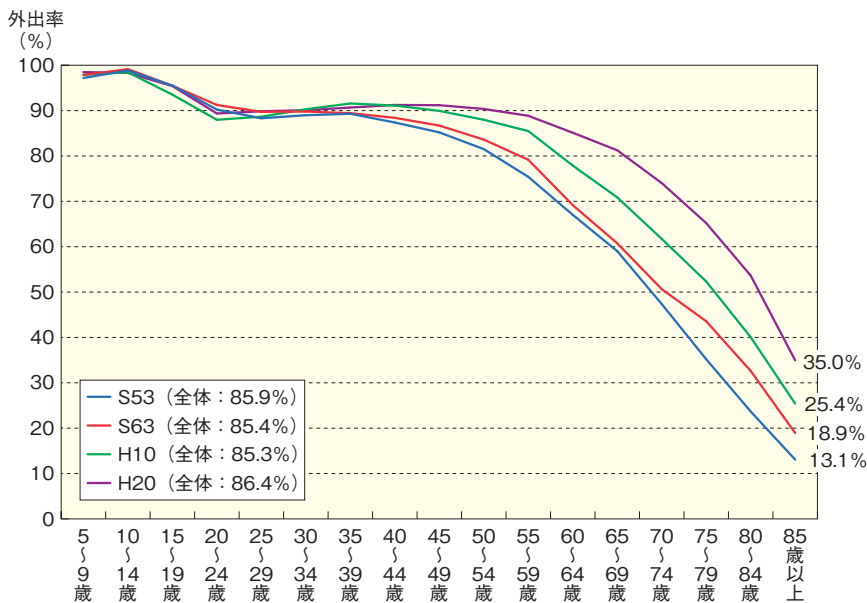
$$\begin{aligned}
 & \left[\frac{\text{平成37年性別・年齢別・要介護度別要介護認定率}}{=} \left(\frac{\text{平成22年度性別・年齢別・要介護度別要介護認定者数}}{\text{平成22年性別・年齢別人口}} \right) \right] \times \left[\text{平成37年性別・年齢別人口 (推計値)} \right] \\
 & = \left[\text{平成37年性別・年齢別 要介護度別要介護者数} \right] \\
 & \left[\frac{\text{平成37年年齢別・要介護度別施設サービス利用率}}{=} \left(\frac{\text{平成22年度年齢別・要介護度別施設のサービス利用者数}}{\text{平成22年年齢別・要介護度別要介護認定者数}} \right) \right] \times \left[\text{平成37年性別・年齢別 要介護度別要介護者数} \right] \\
 & = \left[\text{平成37年施設のサービス利用者数} \right]
 \end{aligned}$$

4. 高齢者の外出率

東京都市圏³⁾の年齢階級別の外出率⁴⁾をみると、40歳以上の外出率は経年的に上昇している（図表1-5-5）。特に65歳から84歳までの外出率を平成10年と平成20年とで比べると10%以上大きく増加している。

一方で、自動車運転免許を保有していない高齢者と保有していない非高齢者の外出率をみると、自動車運転免許を保有していても非高齢者の場合は居住地にかかわらず外出率が高い。しかし、自動車運転免許を保有していない高齢者は外出率が低く、特に東京都区部以外で駅から1.5km圏外に居住する高齢者の外出率は51%と低くなっている（図表1-5-6、1-5-7）。今後、東京区部から離れた地域で、交通が不便な地域に居住する高齢者も増加することが想定されることから、これらの高齢者の公共交通へのアクセシビリティの確保を図っていく必要がある。

図表1-5-5 東京都市圏の外出率の推移

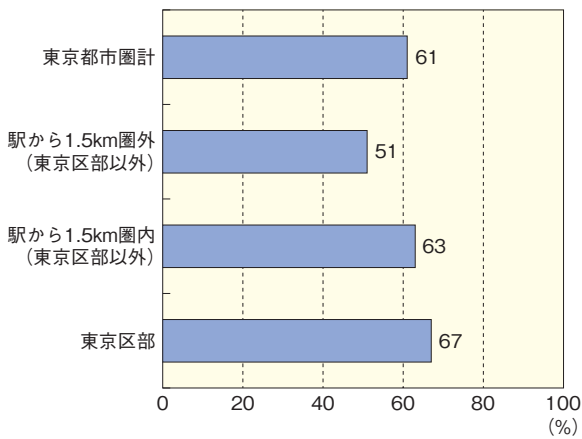


	年齢階級 [歳] (H20年)																
	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-
外出率 [%]	98.5	98.3	95.4	89.4	89.9	90.1	90.7	91.2	91.2	90.4	88.9	85.1	81.3	74.0	65.2	53.6	35.0

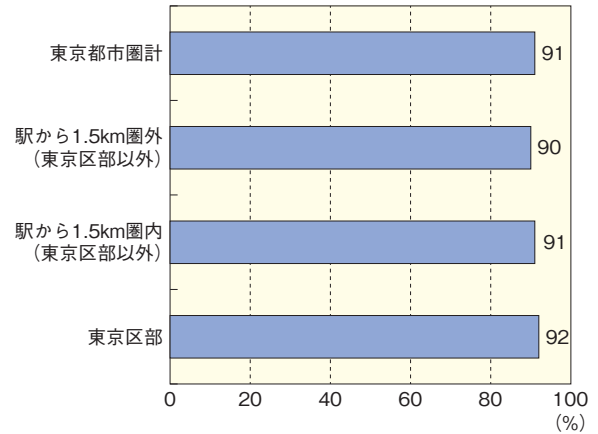
3) 「東京都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び茨城県の南部を示す。

4) 「外出率」とは調査日（1日間）で、居住人口に対する外出した人の割合。

図表1-5-6 自動車運転免許を保有していない高齢者（65歳以上）の外出率



図表1-5-7 自動車運転免許を保有していない非高齢者（65歳未満）の外出率



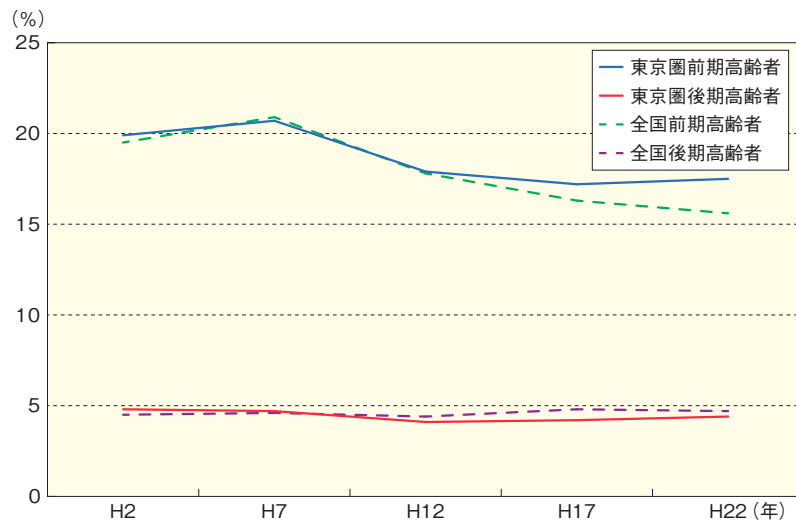
資料：図表1-5-5は「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」（平成24年1月、東京都市圏交通計画協議会）、図表1-5-6、図表1-5-7は「平成20年東京都市圏パーソントリップ調査（交通実態調査）」（東京都市圏交通計画協議会）をもとに国土交通省都市局作成。

5. 高齢者の就業率

前期高齢者の就業率をみると、東京圏では平成7年以降減少傾向にあったが、平成22年は平成17年に比べて0.3%増加した。なお、全国では平成7年以降減少傾向にある（図表1-5-8）。

後期高齢者の就業率をみると、東京圏、全国ともに平成2年以降横ばいとなっている。

図表1-5-8 東京圏高齢者の就業率の推移



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

老朽化が進む東京圏の社会資本

東京圏では、社会資本の老朽化による都市運営の効率性の悪化、災害脆弱性の高まりが懸念されている。安全で快適な都市の構築を図るためには今後も公共投資は重要であるため、社会資本の老朽化を示す指標であるヴィンテージの推計を試みた。

※ヴィンテージとは設備の古さのことであり、ここではある時点における社会資本ストックの平均経過年齢を示している。

1. 対象分野

内閣府『日本の社会資本2012』で対象としている分野のうち、下記分野を対象とした。

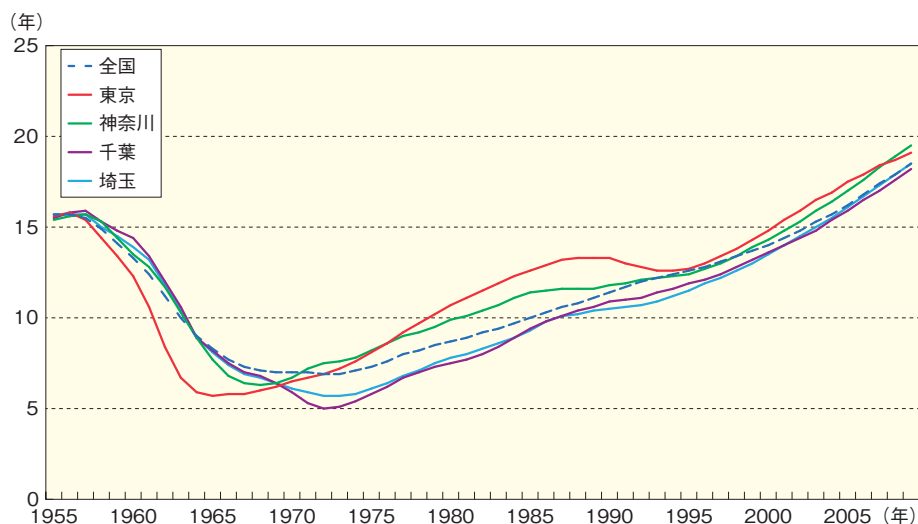
道路、港湾、航空、工業用水道、地下鉄等、公共賃貸住宅、下水道、廃棄物、上水道、都市公園、学校、社会教育

2. 東京圏のヴィンテージ推計

(1) 産業基盤

産業基盤（道路、港湾、航空、工業用水道）のヴィンテージは1975年以降増加している。2009年のヴィンテージをみると、東京都（19.1年）、神奈川県（19.5年）は全国平均（18.5年）を上回っている。一方、千葉県（18.2年）は下回っており、埼玉県（18.5年）は全国平均と同水準となっている（図表1-5-9）。

図表1-5-9 東京圏のヴィンテージの推移（産業基盤）

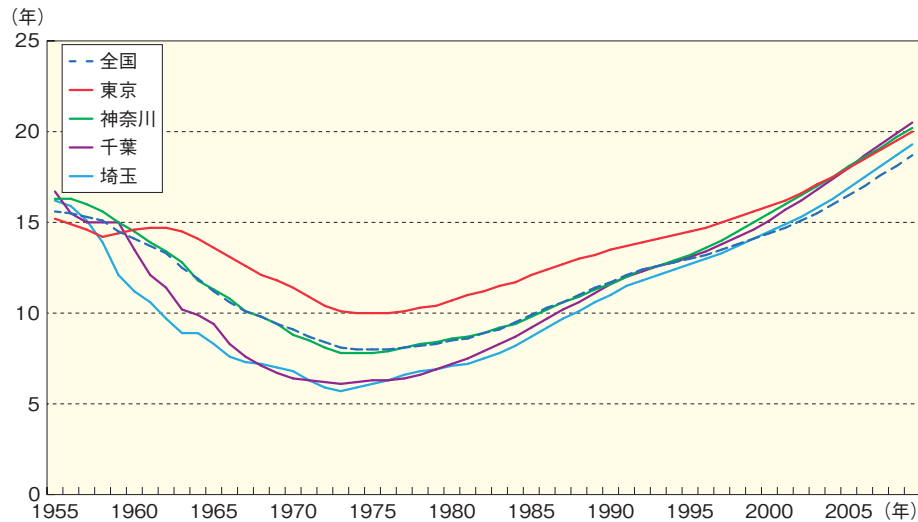


資料：「日本の社会資本」（内閣府）、「行政投資」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

(2) 生活基盤

生活基盤（地下鉄等、公共賃貸住宅、下水道、廃棄物、上水道、都市公園、学校、社会教育）のヴィンテージは1975年以降一貫して増加している。2009年のヴィンテージをみると、全国平均（18.7年）に対して、東京都（20.0年）、神奈川県（20.2年）、千葉県（20.5年）、埼玉県（19.3年）は全国平均（18.7年）を上回っている（図表1-5-10）。

図表1-5-10 東京圏のヴィンテージの推移（生活基盤）



資料：「日本の社会資本」（内閣府）、「行政投資」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

3. ヴィンテージの推計方法

- (1) 「日本の社会資本2012」（内閣府）について公表されている全国・分野別投資額¹⁾（新設改良費・災害復旧費）を、「行政投資」（総務省）の都道府県別支出額で都道府県別に配分し、都道府県別・分野別投資額²⁾を推計。
- (2) (1) で算定した都道府県別・分野別投資額に、恒久棚卸法（PI法）³⁾を適用して、都道府県別・分野別粗ストック額を推計（耐用年数は『日本の社会資本2012』の設定に準拠）（図表1-5-11）。
- (3) (2) で算定した、都道府県別・分野別粗ストック額⁴⁾を用いて、都道府県別・分野別ヴィンテージ（平均年齢）を推計。

図表1-5-11 耐用年数

分野	耐用年数（年）
道路	50
港湾	47
航空	16
工業用水道	37
地下鉄等	33
公共賃貸住宅	62
下水道	52
廃棄物	23
上水道	35
都市公園	28
学校	45
社会教育	45

資料：「日本の社会資本2012」（内閣府）をもとに国土交通省都市局作成。

- 1) 全国・分野別投資額について、1952年以前（1885～1952年）は、全分野の合計額が、『国民経済計算』の公的総固定資本形成の変化率と同じ割合で変化したものを見做して全分野合計額を推計し、それを、1953年の分野別構成比率で按分して、分野別の投資額を推計した。
- 2) 都道府県別・分野別投資額について、『行政投資』のデータが存在しない年（分野によって異なるが概ね1950年代以前）については、データが把握できる初め5年間の単純平均値を使用した。
- 3) 再調達価格を毎年度積み上げるとともに、耐用年数を経る等その機能を果たさなくなった資産については除却・償却することにより、資本ストックを推計する方法。
- 4) ストックの概念としては、年数の経過に伴う資産価値の減耗を考慮しない「粗ストック額」と、減耗を考慮する「純ストック額」とがある。ストックのヴィンテージ（平均年齢）は、ストックの年齢を、年齢別のストック量で加重平均して算出されるものである。本推計では、ストック量の代替として、ストック額を用いるにあたって、物量を適切に表すために、「純ストック額」ではなく「粗ストック額」を使用した。

第6節

人口減少を踏まえた今後の東京圏の
都市整備

東京圏の人口は戦後間もない昭和25年には約1,300万人であったが、平成22年には約3,600万人となり、60年で約2.7倍に増加した。この巨大な都市圏の都市活動を交通面から支えているのは、サービス水準の高い鉄道ネットワークである。東京圏では鉄道と郊外の住宅地が一体で開発されてきたことにより、鉄道が利用しやすい都市が形成されていることから、東京都市圏の鉄道分担率は世界の主要都市と比べても高くなっている。

一方、我が国は人口が減少し始めており、東京圏においても平成27年をピークに人口が減少に転じ、高齢化がより一層進むことが推計されている。また、東京都区部への東京都下及び近隣3県からの通勤流入人口も減少しており、今後の輸送力向上を考えれば、かつては大きな社会問題にもなった最混雑時間帯における鉄道の混雑率は緩和されてくると考えられる。世界にも例を見ない東京圏の鉄道ネットワークを今後も有効に活用するためには、どのように都市整備を行っていくかについて考えなければならない時期に来ていると思われる。

東京圏の世帯数はこれまで一貫して増加しており、平成22年には1,550万世帯となっている。しかし、今後は平成37年をピークに減少に転じる見込みである。いままで、新規の宅地需要は世帯数の増加を主たる要因として発生するとされていたが、今後の世帯数の減少見通しに加え、単身世帯の増加等により宅地の需給は緩和していく可能性が高いとみられる。また、東京圏の空き家は一貫して増加してきており、平成20年には約186万戸が空き家で、住宅約10戸のうち1戸は空き家となっている。今後の世帯数の減少を前提とすると既存住宅地の空き家はより一層増加するおそれがあるため、暮らしの利便性の高い既存住宅地の再整備に取り組んでいく必要がある。

首都圏の鉄道定期券利用者の平均通勤時間は約70分であり、世界の主要都市と比べても長くなっている。また、最近では社会経済情勢の変化に伴い共働き世帯が増えている。東京圏の18歳未満の子供がいる共働きの世帯は平成12年から平成22年までの10年間で概ね9万世帯増加しており、その増加率は地方圏に比べて高い。この共働き子育て世帯の妻の通勤時間は他の世帯形態の妻や男性と比べても短くなっており、通勤時間が短くなるような居住地・職場選択をしていると考えられる。通勤利便性の高い都市構造へ再構築することが求められている。

東京圏では、平成22年から平成52年までの間に横浜市の人口を上回る約388万人の高齢者が増加すると見込まれている。元気な高齢者が増えていることもあり、高齢者の外出率は経年的に上昇しているが、自動車運転免許を保有していない高齢者で鉄道駅から離れた地域に居住する高齢者の外出率は低い傾向がある。高齢者の円滑な移動を支え、生活の質を向上させるためには、鉄道などの公共交通へのアクセシビリティの確保に向けた取組も重要である。

首都圏では今後、人口減少、高齢化が見込まれ、投資余力の減少に伴う社会資本の老朽化の問題も懸念されている中で、引き続き国際競争力を維持し、豊かな生活を享受できる首都圏を形成していくためには、より効率的な都市構造を目指していく必要がある。そのためには、首都圏の抱える課題を的確に把握し、選択と集中の観点から今後の都市構造のあるべき姿や都市

整備の推進方策を検討することが必要となっている。

第2章

首都圏整備の状況

第1節 人口等の状況

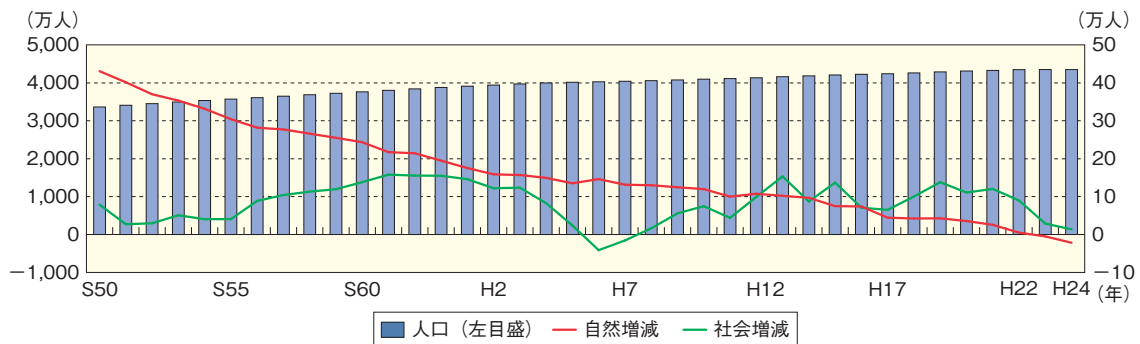
1. 人口

(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成24年10月1日現在で4,348万人となっており、全国の34.1%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、0.5万人減となっている。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21年までは増加基調で推移していたが、近年増加幅は縮小しており、平成24年は1.4万人増となっている（図表2-1-1）。

図表2-1-1 首都圏の人口、自然増減数及び社会増減数の推移

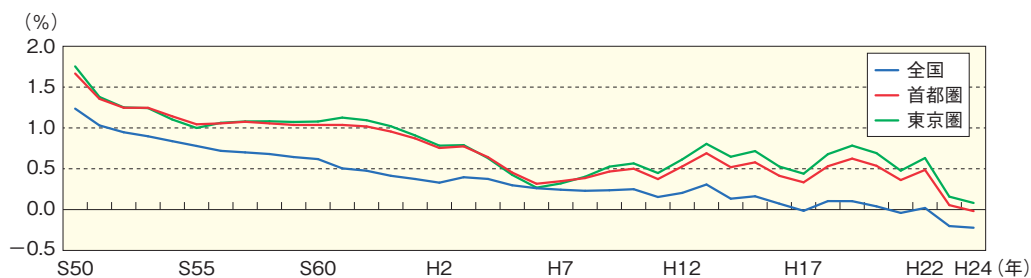


注1：人口は10月1日現在人口

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おり、近年、全国の人口増加率が減少する一方で首都圏の人口増加率は横ばいで推移していたが、平成24年には全国、首都圏、東京圏で増加率が減少した（図表2-1-2）。

図表2-1-2 全国・首都圏・東京圏の人口増加率の推移

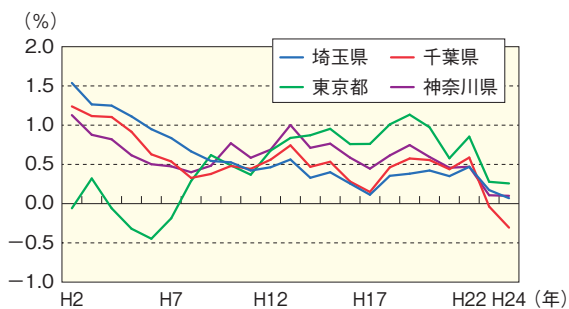


資料：「国勢調査」（総務省）、「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

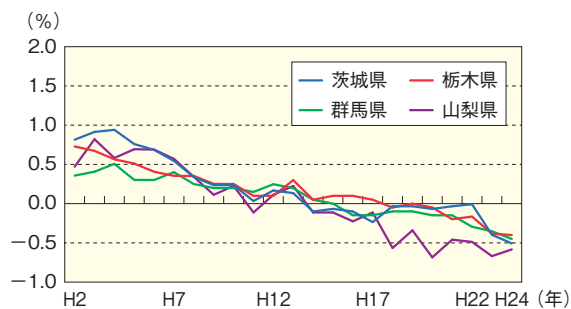
都県別にみると、全ての都県で平成22年国勢調査より減少している。(図表2-1-3、図表2-1-4、図表2-1-5)。

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12年国勢調査以降プラス寄与を続けている。また、周辺4県は、平成17年国勢調査以降マイナス寄与が続いている(図表2-1-6)。

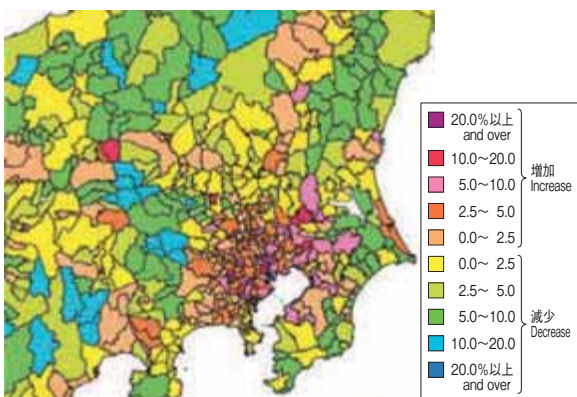
図表2-1-3 東京都及び近隣3県の人口増加率の推移



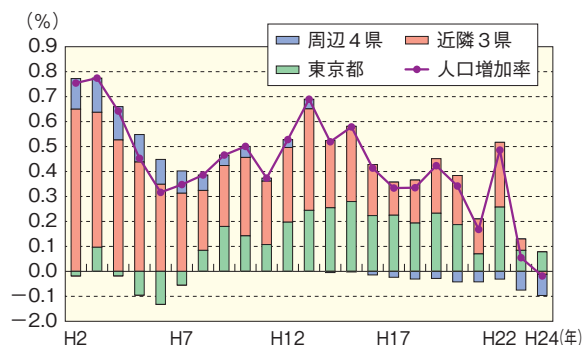
図表2-1-4 周辺4県の人口増加率の推移



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



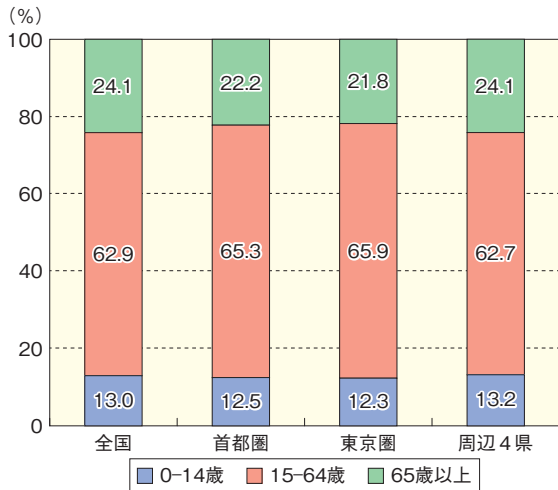
資料：図表2-1-3、2-1-4、2-1-6は、「国勢調査」(総務省)、「人口推計」(総務省)により国土交通省都市局作成。図表2-1-5は、「日本統計地図 平成22年国勢調査 都道府県・市区町村別人口増減率」(総務省)より一部抜粋。

(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）。

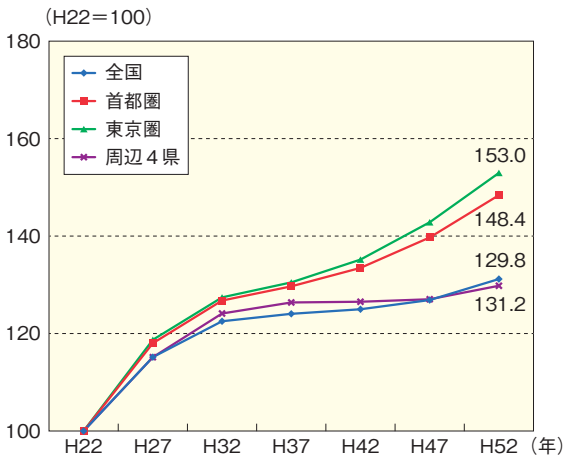
一方、高齢者数で見ると、平成52年の高齢者は平成22年と比較して、全国は31.2%、東京圏は53.0%増加し（図表2-1-8）、高齢者数の全国シェアは平成22年時点で首都圏は35.0%、東京圏は28.9%に上昇する見込みである（図表2-1-9）。

図表2-1-7 首都圏等の年齢別構成（平成24年）



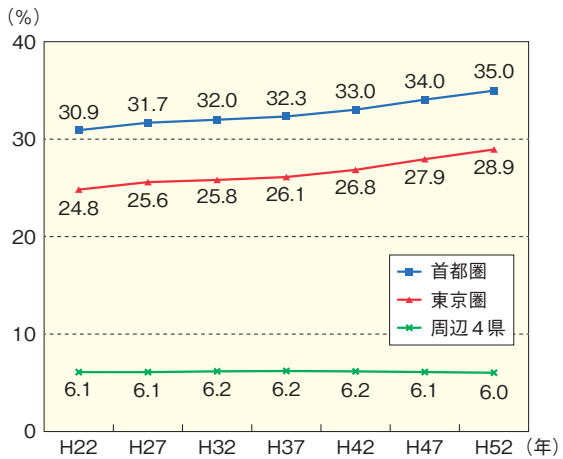
資料：「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

図表2-1-8 高齢者の将来推計人口の指数



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

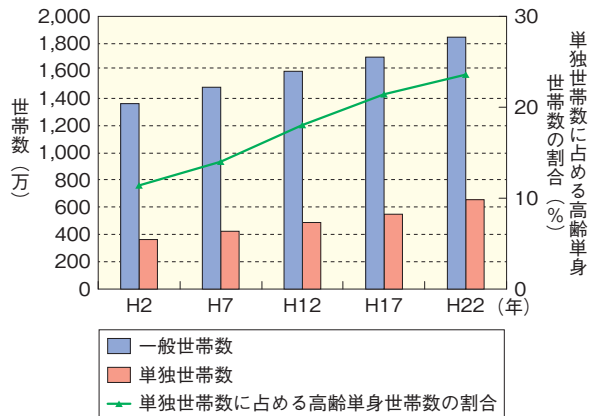
図表2-1-9 高齢者数の全国シェアの推移



(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）。

図表2-1-10 首都圏の一般世帯数等の推移



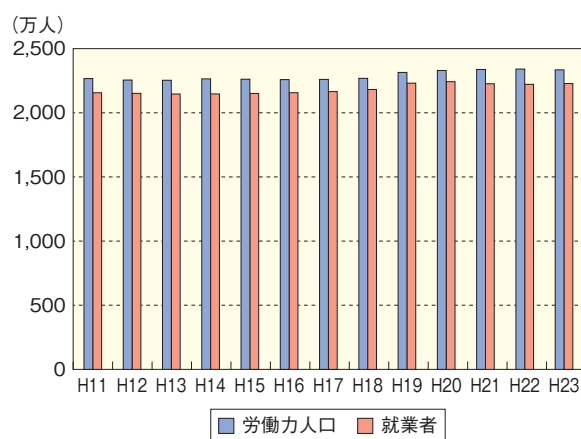
資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

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23年の労働力人口は2,335万人、就業者数は2,228万人となっており（図表2-1-11）、それぞれ全国の35.4%を占めている。

図表2-1-11 首都圏の労働力人口及び就業者数の推移



資料：「労働力調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

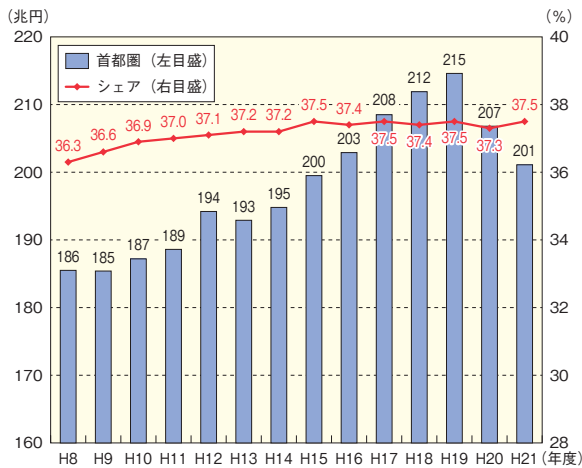
第2節 産業機能の状況

1. 首都圏の経済状況

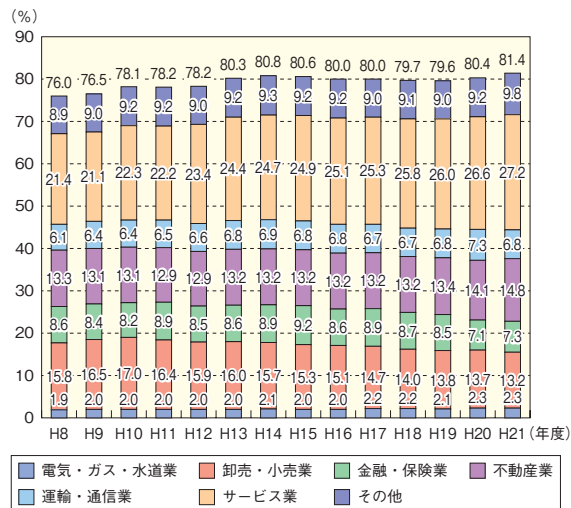
日本経済における首都圏の位置付けを見ると、首都圏は全国のGDPの37.5%を占めており（図表2-2-1）、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

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81.4%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27.2%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）。

図表2-2-1 全国のGDP（実質：連鎖方式）に対する首都圏のシェアと実額



図表2-2-2 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



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

(首都圏への海外企業参入状況)

外国の企業数の推移を見ると、平成8年の全国の外国の企業数は2,294社、首都圏は1,385社で全国シェアは60.4%となっており、平成18年は全国は2,190社、首都圏は1,400社で全国シェアは63.9%となっている(図表2-2-3)。

② 最近のオフィス需要動向

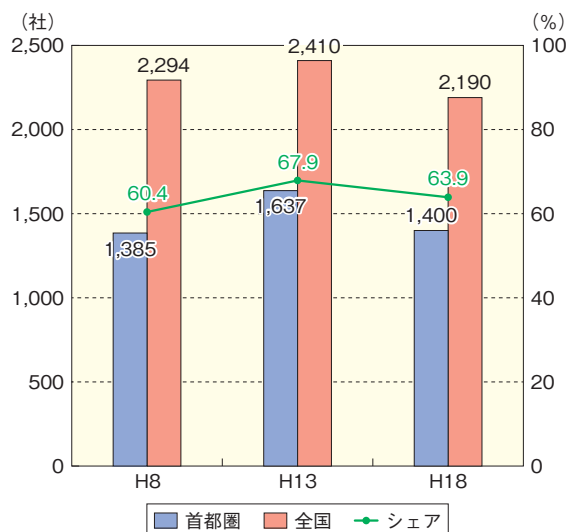
近年の東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、大規模ビルの大量供給による平成15年の6.9%をピークに平成19年まで減少傾向にあったが、平成20年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから上昇に転じた。なお、上昇幅については、平成21年は前年比3.2ポイント、平成22年は、1.2ポイントと縮小し、平成23年には0.2ポイント減となった(図表2-2-4)。

(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

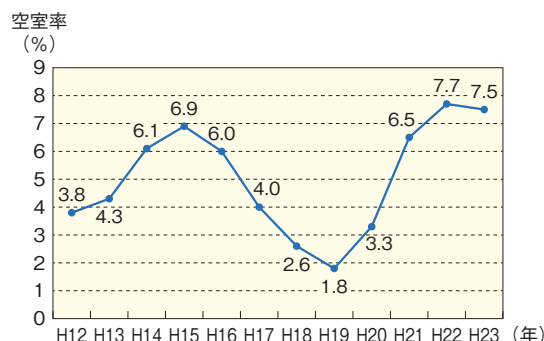
大学発ベンチャー企業数の推移について見ると、平成14年は全国で531社、首都圏は207社で全国シェアは39.0%、平成20年は全国で1,809社、首都圏は718社で全国シェアは39.7%となっており、全国的に大学発ベンチャー企業数が着実に増加を続けているなか、首都圏は約4割を占めている(図表2-2-5)。

図表2-2-3 外国の企業数の推移



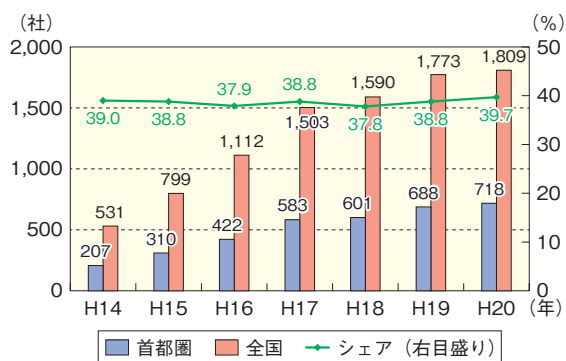
資料:「事業所・企業統計調査」(総務省)により国土交通省都市局作成

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

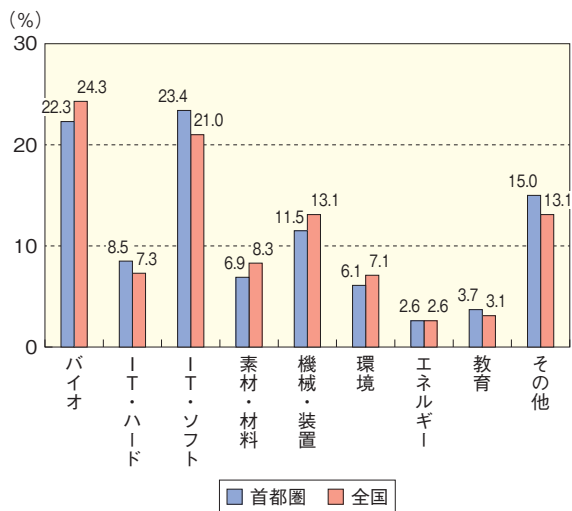


資料:「大学発ベンチャーに関する基礎調査」(経済産業省)により国土交通省都市局作成

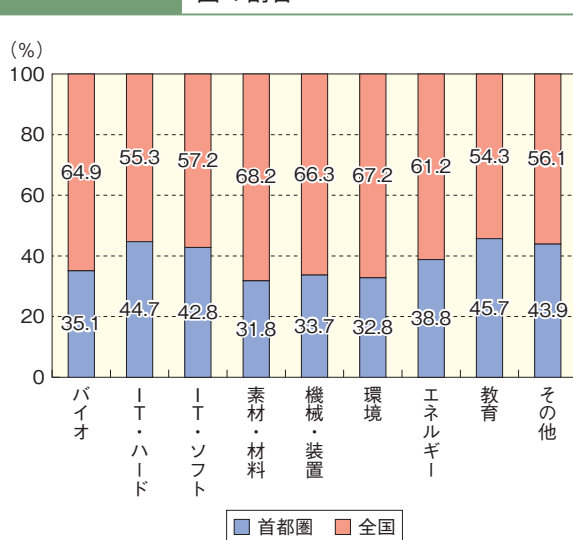
平成20年度の大学発ベンチャー企業数について、事業分野別割合を見ると、首都圏及び全国共にバイオ、IT・ソフト分野の割合が高くなっている（図表2-2-6）。

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）。

図表2-2-6 首都圏及び全国の事業分野別



図表2-2-7 全国の事業分野別に占める首都圏の割合



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22年の事業所数は前年比で5.8%減となっており、首都圏内の全ての都県で減少している。また、従業者数は1.3%減となっており、茨城県、群馬県、埼玉県及び山梨県で増加したものの他の都県では減少している。

一方、製造品出荷額等は9.3%増と、プラスに転じている。首都圏の数値の動向は、全国の動向とおおむね一致する。（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22年）

	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	224,403	-4.8	7,663,847	-0.9	289,107,683	9.0
首都圏合計	61,026	-5.8	2,025,398	-1.3	79,875,192	9.3
茨城県	5,934	-4.0	267,549	0.6	10,845,754	10.9
栃木県	4,718	-4.3	198,685	-0.2	8,459,108	10.1
群馬県	5,509	-4.5	195,678	2.0	7,526,827	12.2
埼玉県	12,876	-5.4	393,413	0.4	12,853,155	9.2
千葉県	5,663	-5.6	206,510	-4.1	12,380,529	0.3
東京都	15,082	-8.4	310,022	-4.6	8,242,176	2.7
神奈川県	9,157	-5.0	379,751	-2.4	17,246,683	16.0
山梨県	2,087	-14.0	73,790	0.9	2,320,960	22.2

注：従業者4人以上の事業所。

資料：「平成22年工業統計調査（確報）」（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しているが、平成21年以降減少傾向となっている（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
事業所数	51,974	47,356	48,487	44,548	44,639	45,833	39,718	37,115
全国シェア	17.7%	17.5%	17.5%	17.2%	17.3%	17.4%	16.8%	16.5%
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
全国シェア	15.5%	15.2%	15.1%	14.7%	14.6%	14.6%	14.3%	14.1%

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。

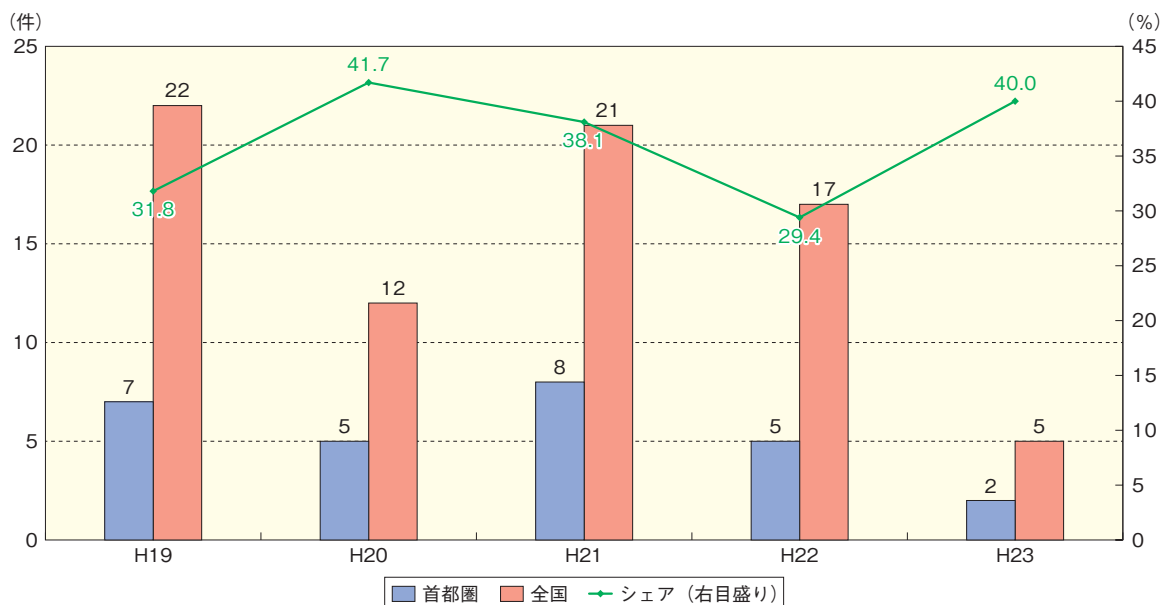
資料：「平成22年工業統計調査（確報）」（経済産業省）により国土交通省都市局作成。

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19年の全国は22件、首都圏は7件で全国シェアは31.8%となっていたが、平成23年は全国で5件、首都圏は2件となっている（図表2-2-10）。

図表2-2-10 研究所立地件数の推移



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）したものを。

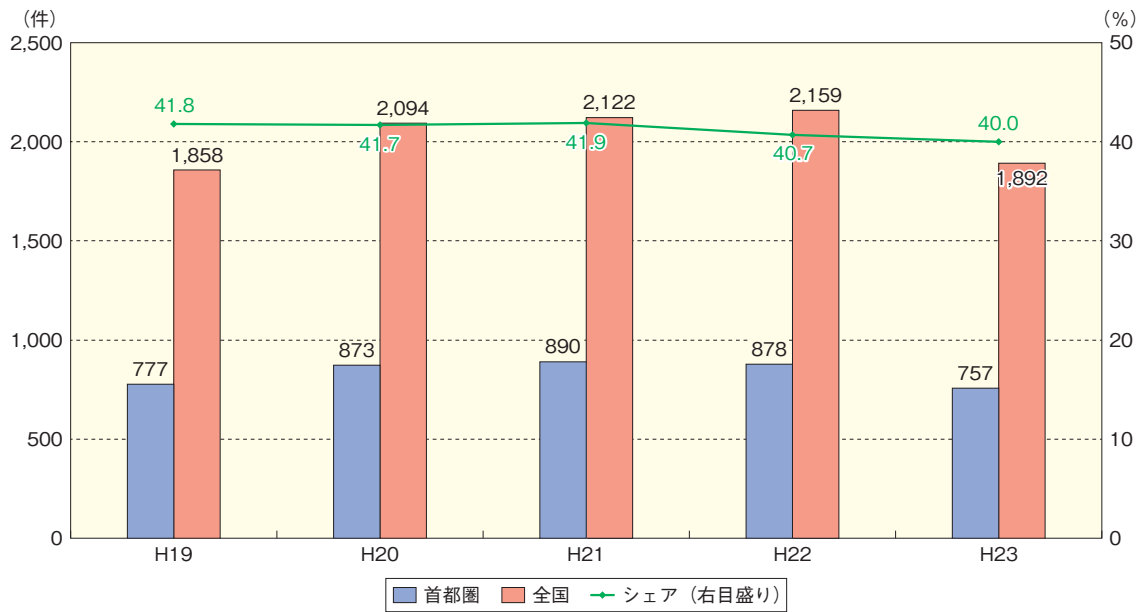
④交流・文化機能

(交流・文化施設等の整備状況)

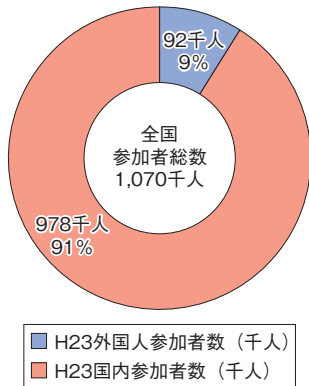
国際会議開催件数の推移を見ると、平成19年に全国では1,858件、首都圏では777件で全国シェアは41.8%であったが、平成23年の全国では1,892件、首都圏では757件で全国シェアは40.0%となっており、開催件数は減少傾向にある（図表2-2-11）。なお、UIA（国際団体連合）の統計（International Meeting Statistics for the year 2011）によると、東京は153件（世界7位）、横浜は84件（世界22位）となっている。

また、平成23年の国際会議参加者数を見ると、全国は1,070千人、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）。

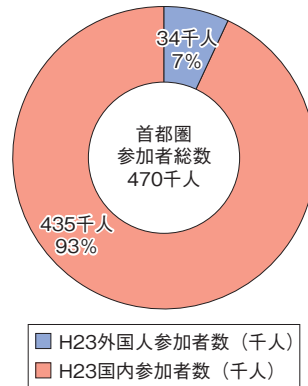
図表2-2-11 国際会議開催件数の推移



図表2-2-12 平成23年国際会議参加者内訳 (全国)



図表2-2-13 平成23年国際会議参加者内訳 (首都圏)



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

(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、平成24年の訪日外国人旅行者は、対前年比34.6%増の837万人と大幅に増加した。他方、月別の訪日外国人旅行者数の推移を見ると、23年3月以降、東日本大震災前と比較して15ヶ月連続して減であったものの、平成24年6月には対前々年同月比0.9%増となり、その後減少傾向が続いたが、11月に2.2%増、12月には6.4%増と震災後最大の増加幅となった。

なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における平成23年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1,842万人泊のうち約828万人泊となっており、そのほとんどが東京圏で約781万人泊となっている。

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24年度の大学・大学院数は264校となっており、東京都が減少している。また、大学・大学院学生数は前年度比0.6%減となっており、群馬県を除いた首都圏の一都六県で減少している（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24年度）

	大学・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	783	0.4	2,876,134	-0.6
首都圏合計	264	0.4	1,283,325	-0.6
茨城県	9	0.0	38,629	-0.6
栃木県	9	0.0	22,492	-1.3
群馬県	14	0.0	29,247	2.2
埼玉県	29	0.0	124,016	-1.1
千葉県	29	3.6	117,337	-1.0
東京都	138	-0.7	730,825	-0.2
神奈川県	29	3.6	203,134	-1.7
山梨県	7	0.0	17,645	-0.3

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
大学・大学院数（校）	164	171	176	184	187	189	192	196	196	196
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%
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	1,065,035	1,057,975
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%

注1：「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による

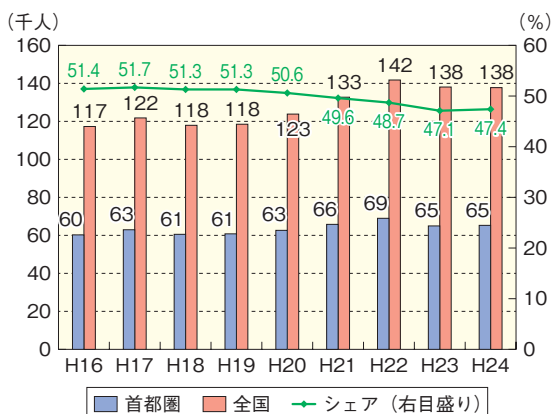
注2：「大学・大学院学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による

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

(外国人留學生の動向)

外国人留學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24年度（5月1日現在）の全国では138千人、首都圏では65千人で全国シェアは47.4%となっている。首都圏における外国人留學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 外国人留學生数の推移



注：留學生とは、「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：「外国人留學生在籍状況調査」（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23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3,090店、首都圏は878店となっており、首都圏の立地別⁴⁾では中心地域（208店）、周辺地域（248店）が51.9%を占めている。また、店舗面積について見ると、全国45,697千㎡のうち首都圏は14,661千㎡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23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)		店舗面積 (千㎡)
	数	構成比 (%)	数	構成比 (%)	数	構成比 (%)	数	構成比 (%)	
全国	643	20.8	752	24.3	1,695	54.9	3,090	100	45,697
首都圏計	208	23.7	248	28.2	422	48.1	878	100	14,661
茨城県	10	13.5	13	17.6	51	68.9	74	100	1,079
栃木県	7	21.2	2	6.1	24	72.7	33	100	649
群馬県	7	21.2	3	9.1	23	69.7	33	100	615
埼玉県	30	24.8	18	14.9	73	60.3	121	100	2,478
千葉県	27	20.8	15	11.5	88	67.7	130	100	2,626
東京都	78	27.6	141	49.8	64	22.6	283	100	3,735
神奈川県	45	25.0	54	30.0	81	45.0	180	100	3,176
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」（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。

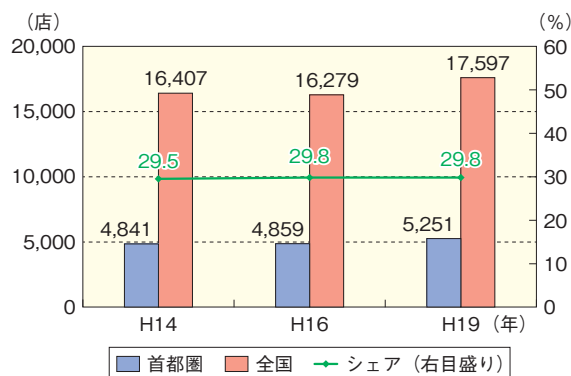
- ・小売業の店舗面積は、1,500㎡以上であること
- ・キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれていること
- ・キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の80%程度を超えないこと（但し、その他テナントのうち小売業の店舗面積が1,500㎡以上である場合には、この限りではない。）
- ・テナント会（商店会）等があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること

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。

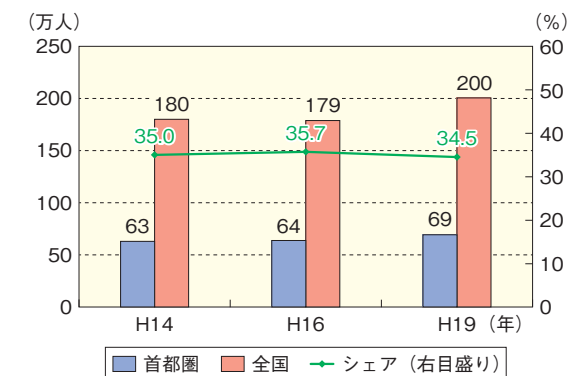
(郊外型大規模店舗)

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）。

図表2-2-18 大規模小売店舗数の推移



図表2-2-19 大規模小売店舗従業者数の推移



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

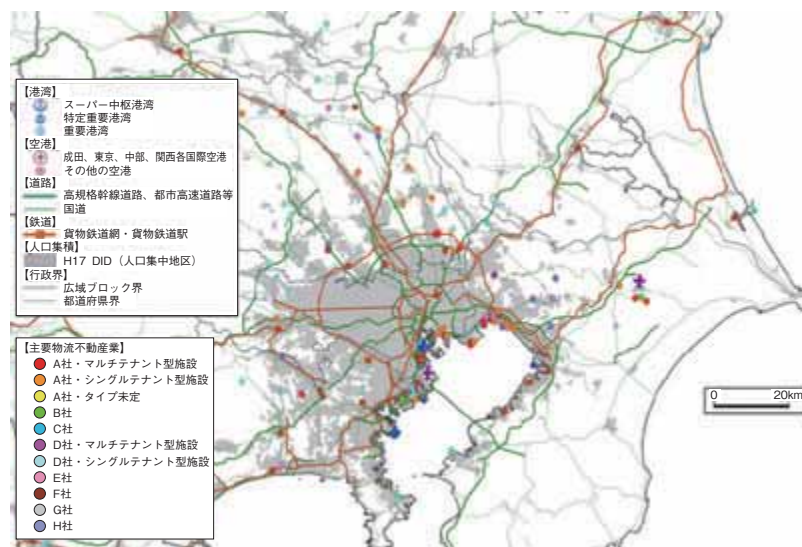
⑦交通・物流機能

(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）。

図表2-2-20 主要物流不動産の物流施設の分布状況



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。

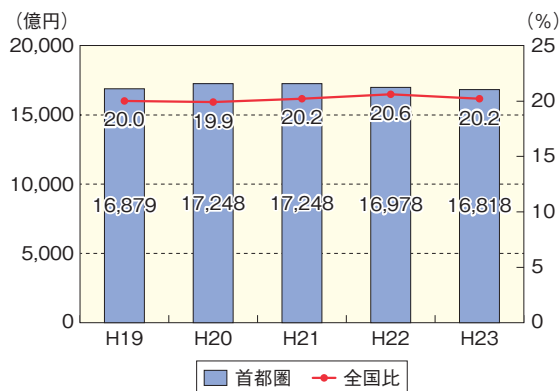
⑧農林水産機能

(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（4位）（平成23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）。

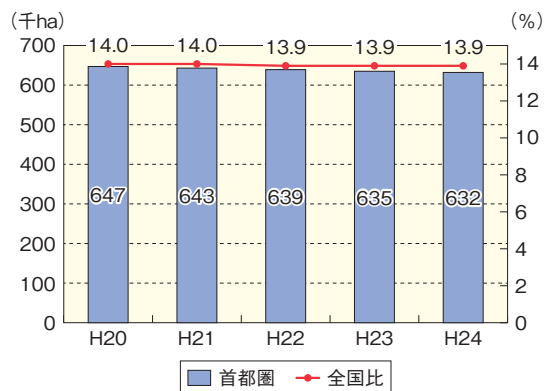
中でも、野菜については、東京都中央卸売市場に集まる野菜総取扱高の約4割（平成23年）を産出しており、新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている。しかし、都市化の影響を受け、耕地面積は、年々ゆるやかに減少している（図表2-2-22）。このような状況の中、食料の安定供給に向けて限りある農地を有効に利用するため、増加傾向にある荒廃農地（首都圏では再生利用可能な荒廃農地が約3万ha）の再生利用に向けた取組が実施されており、平成23年は2,552haの荒廃農地が再生利用されている（農林水産省「平成23年の荒廃農地に関する調査の結果」による）。

図表2-2-21 首都圏における農業産出額の推移



資料：「平成23年農業産出額」（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



資料：「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

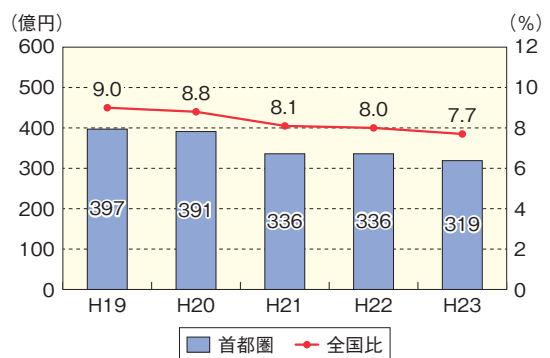
(林業)

首都圏の林業は、平成23年の林業産出額が319億円で、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割が木材生産、約5割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している。首都圏では、平成20年度に、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」を導入している。山梨県は平成24年度に「森林環境税」を導入し、公

図表2-2-23 首都圏における林業産出額の推移



資料：「平成23年林業産出額」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

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23年の漁業生産額（海面漁業・養殖業）が418億円であり、前年に比べて約38億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。

6) 「平成23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。

第3節

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

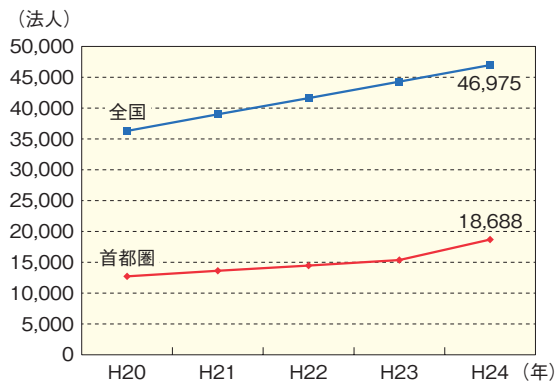
(1) NPO法人の動向

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24年の認証法人数は全国で46,975団体あり、首都圏は全国の約40%にあたる18,688団体がNPO法人として認証されている（図表2-3-1）。

平成24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1万人当たりの法人数、平成23年からの1年間の増加数は、東京都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）。

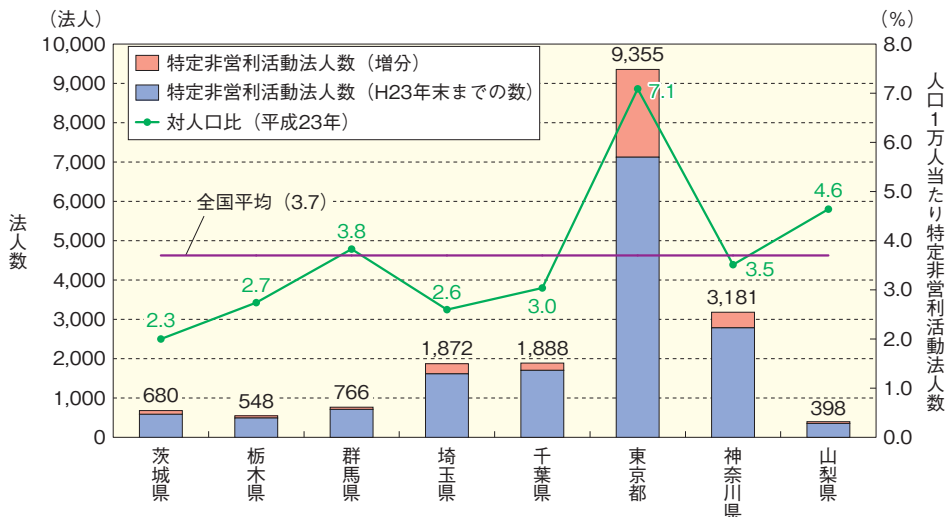
次に、首都圏のNPO法人について、活動分野別の認証状況を見ると、保健、医療又は福祉の増進、他団体の支援、社会教育の推進等の分野が多くなっている（図表2-3-3）。

図表2-3-1 NPO法人数の推移



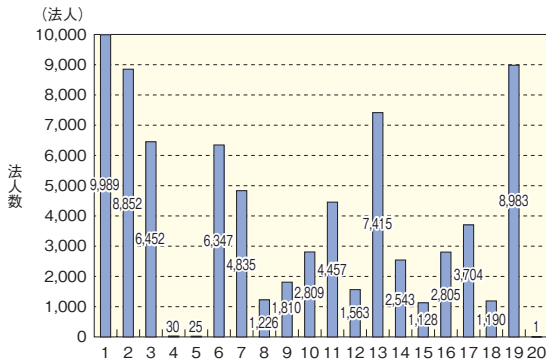
注：NPO法人数は各年12月末現在の値である
資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

図表2-3-2 首都圏都県別のNPO法人の認証状況



注：NPO法人数は各年12月末現在、各都県の人口は平成23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24年9月末現在）



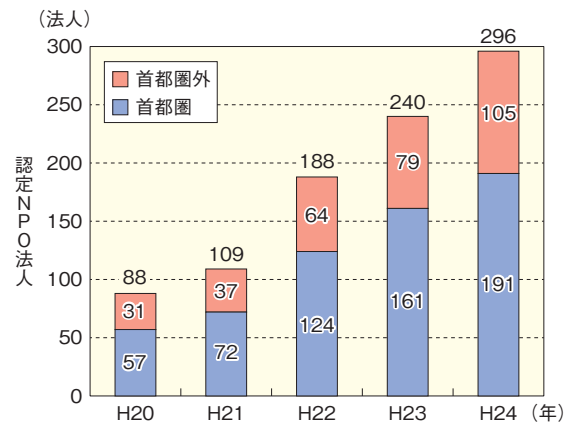
号数	活動の種類
第1号	保健、医療又は福祉の増進を図る活動
第2号	社会教育の推進を図る活動
第3号	まちづくりの推進を図る活動
第4号	観光の振興を図る活動
第5号	農山漁村又は中山間地域の振興を図る活動
第6号	学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動
第7号	環境の保全を図る活動
第8号	災害救援活動
第9号	地域安全活動
第10号	人権の擁護又は平和の推進を図る活動
第11号	国際協力の活動
第12号	男女共同参画社会の形成の促進を図る活動
第13号	子どもの健全育成を図る活動
第14号	情報化社会の発展を図る活動
第15号	科学技術の振興を図る活動
第16号	経済活動の活性化を図る活動
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（施行日：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76,164）。
 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国税庁長官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24年12月現在で191（全国では296）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：各年12月末現在において認定の有効期間内にある認定NPO法人数である。
 資料：国税庁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。

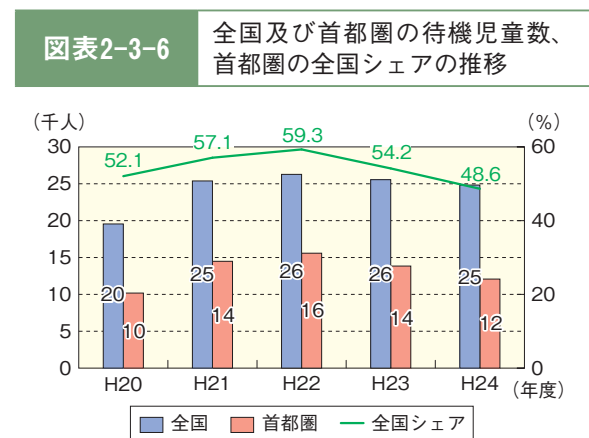
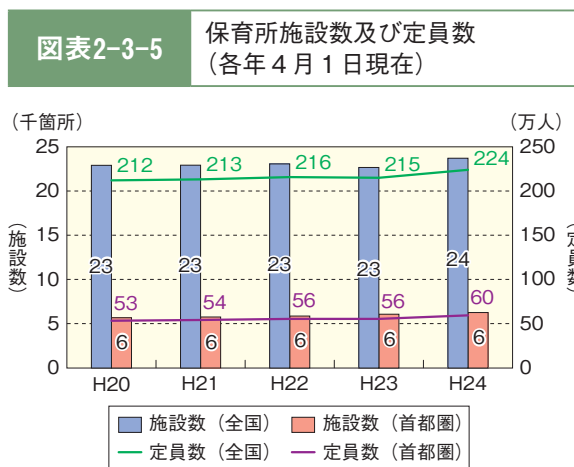
また、官だけでなく、市民、NPO、企業などが積極的に公共的な財・サービスの提供主体となり、身近な分野において、共助の精神で活動する「新しい公共」の推進について、「新しい公共」を支える多様な担い手が検討を行う場として、平成22年10月より、「新しい公共」推進会議が開催され、「新しい公共」円卓会議からの提案に対する政府の対応や「新しい公共」と行政の関係の在り方などNPO等の活動基盤整備について議論が行われている。

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24年4月時点で、全国の施設数は23,711か所、定員数は2,240,178人となっており、首都圏の施設数は6,271か所、定員数は595,354人となっている（施設数、定員数ともに概数）（図表2-3-5）。

一方、保育所施設等に入ることができない待機児童数は、近年増加傾向にあったが、平成23年以降減少し、平成24年は全国で24,825人、首都圏で12,076人となっており、全国シェアは48.6%であった。首都圏の待機児童数は前年比で約10%減少した（図表2-3-6）。



注：保育所施設数及び定員数は、H20からH23までは確定数、H24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

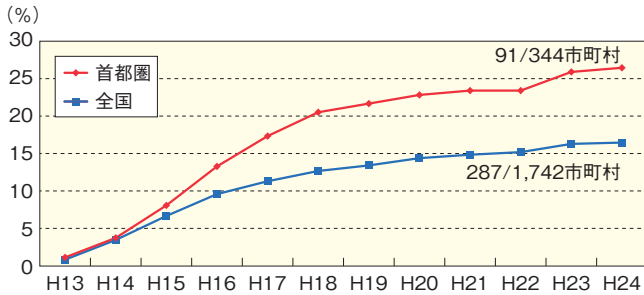
「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するための施策を総合的に推進するため、旧ハートビル法¹⁾と旧交通バリアフリー法²⁾を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）（以下、「バリアフリー法」という。）が平成18年12月に施行された。本法に基づき、市町村³⁾は、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区における旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化に関する基本的事項を記載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24年3月現在で、全市町村の約27%にあたる91市町村が基本構想を作成済み（うち9市町村は作成中）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24年3月31日時点の市町村数で計算している。
 注3：平成24年の数値は、基本構想を作成済みの市町村に、作成着手中の市町村の数値を加算した推計値である。
 注4：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

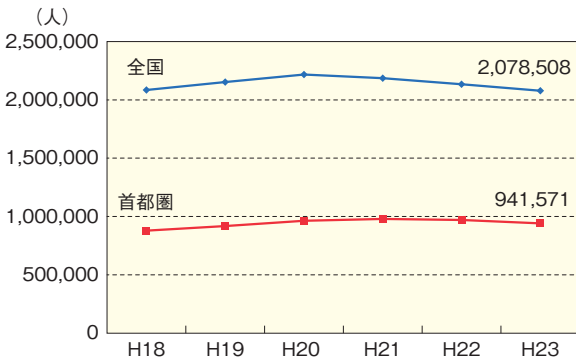
(3) 外国人の活動しやすい環境づくり

国際化の進展とともに、海外から我が国に活動の場を求める外国人についてみると、平成23年の外国人登録者数は2,078,508人で、過去最高を記録した平成20年以降減少傾向にある。また、首都圏における外国人登録者数は、全国の45%にあたる941,571人であった（図表2-3-8）。

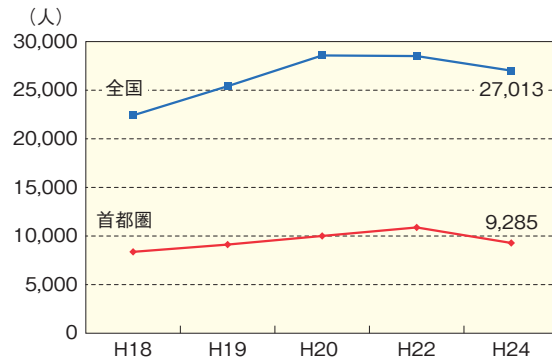
このような状況において、公立小・中・高等学校等に在籍している外国人児童生徒のうち日本語指導が必要な外国人児童生徒数は、平成24年度は27,013人となり、平成22年度に比べ1,498人減少している。首都圏においては全国の34%にあたる9,285人となり、減少傾向にある（図表2-3-9）。

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22年度より実施している「帰国・外国人児童生徒受入促進事業」（補助事業）においては、平成24年度は全国で37地域に対して、学校への受入体制の整備に係る取組を支援している。

図表2-3-8 外国人登録者数の推移



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



資料：図表2-3-8は「外国人登録者数」の報道発表資料（法務省）、図表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」の報道発表資料（文部科学省）により国土交通省都市局作成

第4節

環境との共生

1. 首都圏の自然環境の状況

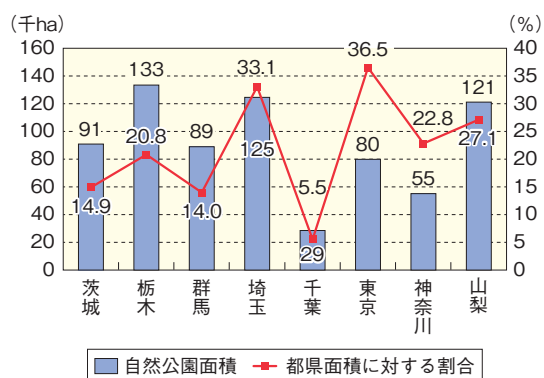
(1) 自然環境の保全・再生

(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、神奈川県が約11,236haと最も多い状況となっている。

図表2-4-1 首都圏の自然公園都県別面積(平成24年度)



資料：環境省資料により国土交通省都市局作成

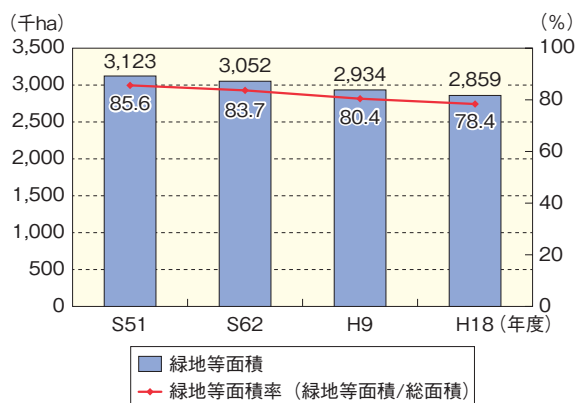
(2) 緑地の保全・創出

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)。

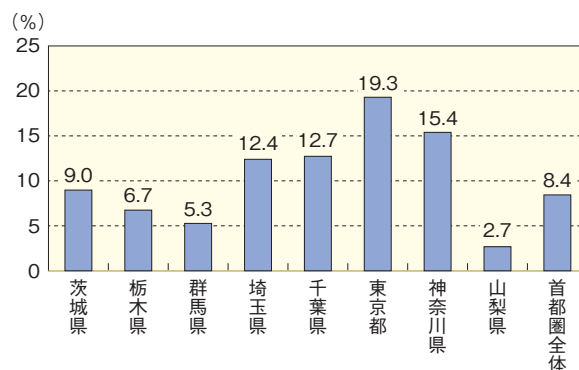
また、都県別に昭和51年度と平成18年度の緑地等面積を比較すると、東京都で19.3%、神奈川県で15.4%、千葉県で12.7%、埼玉県で12.4%それぞれ減少しており、特に1都3県で緑地等の減少率が高くなっている(図表2-4-3)。

図表2-4-2 首都圏の緑地等面積と緑地等面積率



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

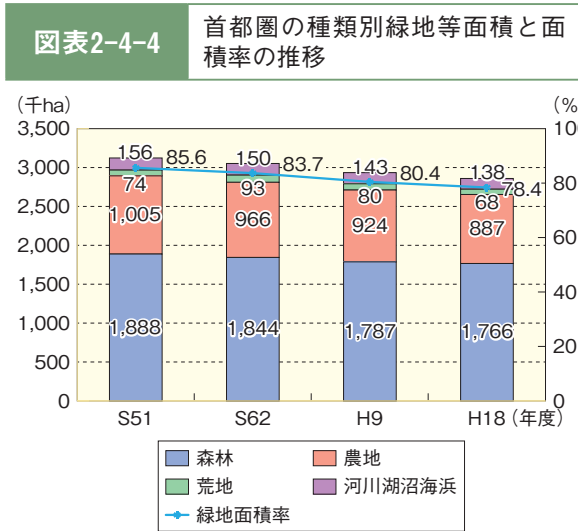
図表2-4-3 首都圏各都県の緑地等減少率(昭和51年度→平成18年度)



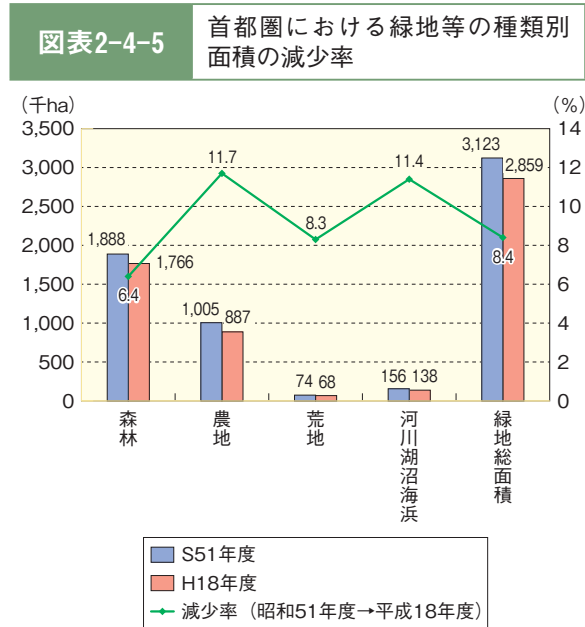
資料：「国土数値情報」(国土交通省国土政策局)により国土交通省都市局作成

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



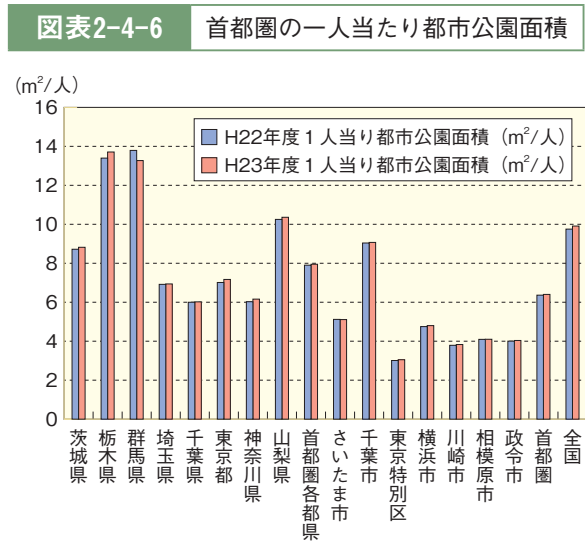
資料：「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）により国土交通省都市局作成

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23年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成22年度末と比較し、面積は約27,068haから約27,226haと約158ha（約1%）増加、箇所数は30,540箇所から30,962箇所と422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）。

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24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。



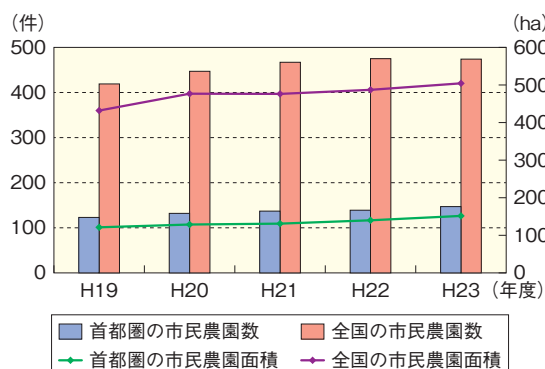
資料：国土交通省資料により国土交通省都市局作成

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。

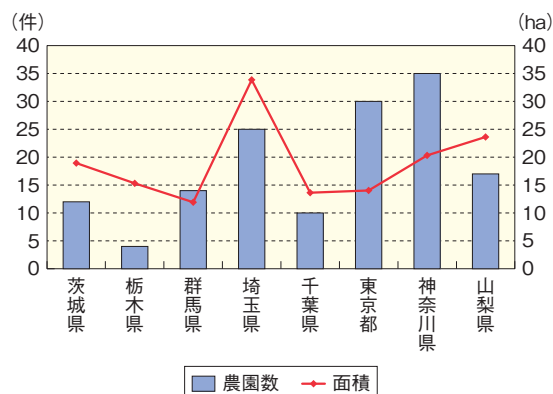
首都圏の市民農園面積は増加を続けてきており、都県別に平成23年度の整備状況を見ると、面積では埼玉県が約34ha、農園数では神奈川県が35件と大きくなっている（図表2-4-7、2-4-8）。

図表2-4-7 首都圏の市民農園の面積推移



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

図表2-4-8 平成23年度首都圏内各都県の市民農園面積と農園数



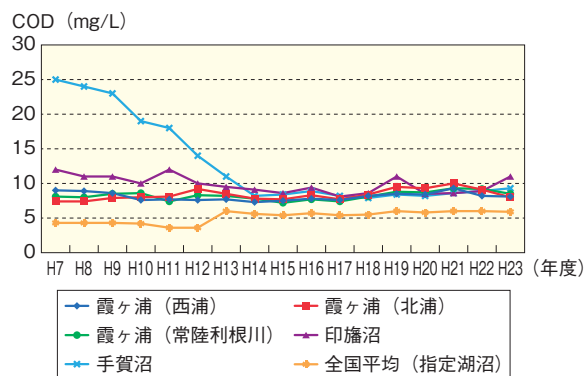
資料：「都市緑化施策の実績調査」（国土交通省都市局）により作成

(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23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89%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49%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）。

図表2-4-9 首都圏における指定湖沼の水質状況（COD年間平均値）



資料：「平成23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

- 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23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月には対象期間を今後10年間とした「東京湾再生のための行動計画」を策定した。本計画は、平成25年度に第二期計画を策定する予定である。

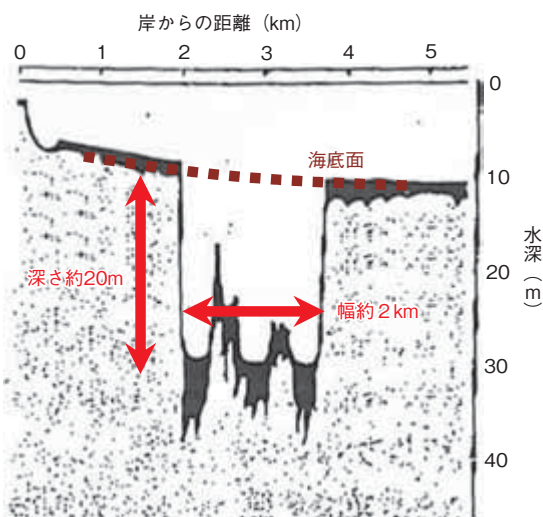
行動計画では、東京湾再生の目標を『快適に水遊びができ、多くの生物が息息する、親しみやすく美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する』とし、関係省庁及び9都県市は同計画に基づき、陸域汚濁負荷削減、海域における環境改善対策、モニタリング等の施策を推進している。

国土交通省では、平成24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、11）。

図表2-4-10 深掘り部の断面図



資料：国土交通省港湾局

図表2-4-11 東京湾の青潮

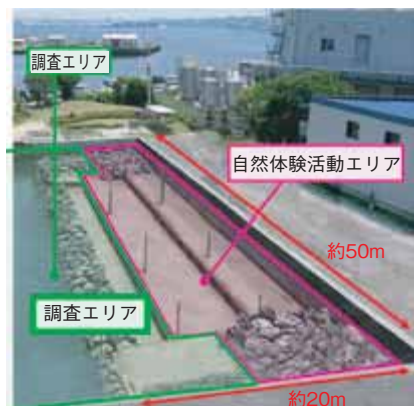


資料：国土交通省港湾局

(生物共生型護岸の整備)

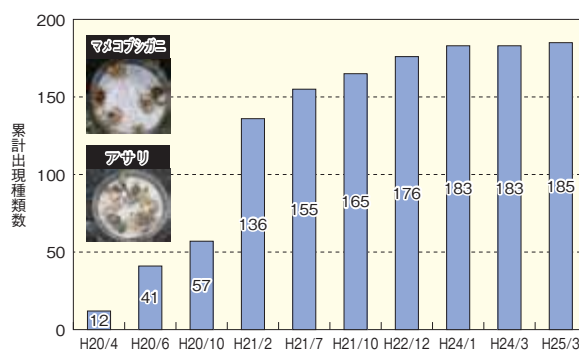
横浜港において、階段状の人工干潟・磯場（潮彩の渚）（図表2-4-12）の整備を推進しているところであり、生物種が着実に増加し（図表2-4-13）、良好な生物生息環境の場として、研究機関等との連携による環境改善効果の検証やNPO等による自然体験活動・環境学習活動の実践の場となっている。

図表2-4-12 潮彩の渚



資料：国土交通省港湾局

図表2-4-13 横浜港において確認された生物種類の推移



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 掘込み式の潮だまり



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



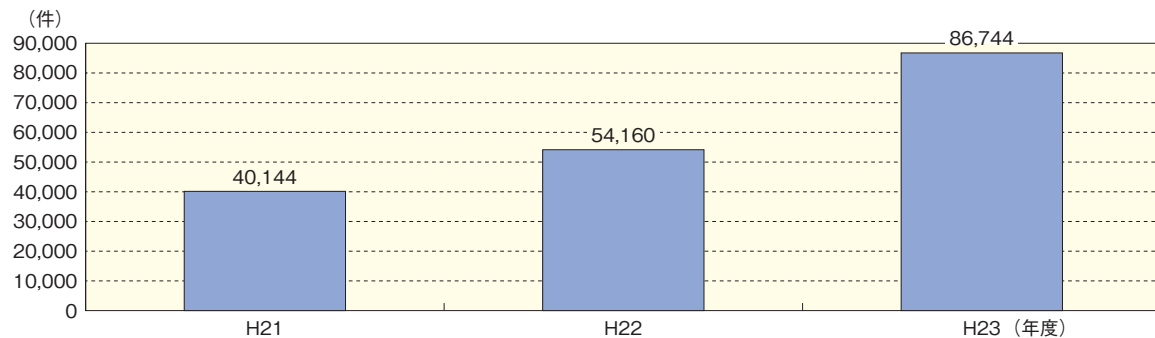
2. 環境負荷の低減

(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）。

図表2-4-16 首都圏における住宅用太陽光発電補助金申請（件数）



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

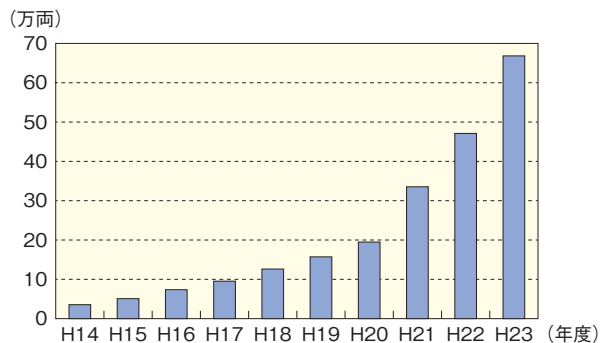
(2) 交通分野における取組

(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はその大半を占めている（図表2-4-17、2-4-18）。

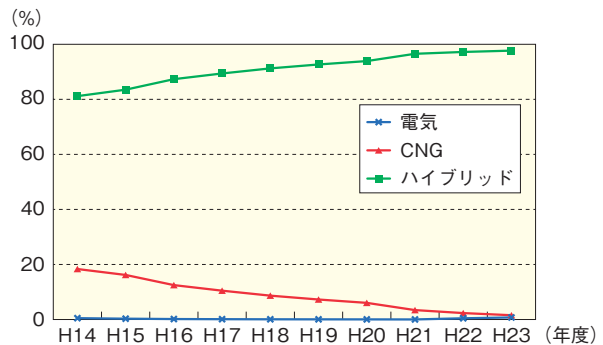
図表2-4-17 首都圏の次世代車の保有台数



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」（(財)自動車検査登録情報協会）より国土交通省都市局作成

図表2-4-18 首都圏の次世代車別の保有台数割合



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

第5節

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中央防災会議による首都直下地震対策

首都直下地震への防災対策については、中央防災会議「首都直下地震対策専門調査会」の報告（平成17年7月）を受けて、予防段階から発災後の全ての段階において各主体が行うべき対策を明確化する「首都直下地震対策大綱」（以下、大綱）が中央防災会議において平成17年9月に決定された。また、平成23年10月には、未曾有の甚大な被害をもたらした東日本大震災における政府の対応を検証し、同大震災の教訓の総括を行うとともに、首都直下地震や東海・東南海・南海地震等の大規模災害や頻発する豪雨災害に備え、防災対策の充実・強化を図るための調査審議を行うため、新たに「防災対策推進検討会議」を設置した。

首都直下地震の復興については、内閣府において平成18年度から4カ年にわたり有識者からなる「首都直下地震の復興対策のあり方に関する検討会」が開催され、過去の災害における教訓や教訓から示唆される課題等を復興の段階ごとに網羅的・体系的に抽出・整理した報告書が平成22年4月に取りまとめられた。

避難者及び帰宅困難者等対策については、中央防災会議「首都直下地震避難対策等専門調査会」において、平成20年10月に報告が取りまとめられた。この報告等を受けて、大綱等の修正が平成22年1月の中央防災会議において行われ、首都直下地震発災時に発生する膨大な数の避難者・帰宅困難者等の具体的な対策等が追加された。また、東日本大震災によって発生した、首都圏における大量の帰宅困難者による混乱等は、首都直下地震に備えて帰宅困難者等対策を一層具体化させていく必要性を顕在化させた。このため、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。なお、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、対応策を検討するため、本協議会幹事会構成員を中心に「首都直下地震帰宅困難者等対策連絡協議会（仮称）」を新たに設置し、今後、実務的な検討を継続して行うこととしている。

②帰宅困難者対策における都県等の取組状況

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ィアなどにより、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。

③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）。



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。

④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。

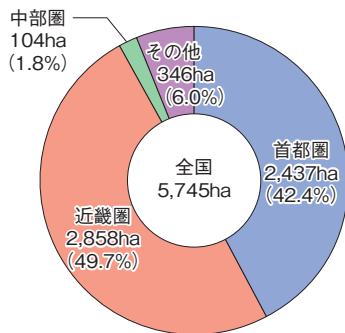
国土交通省では、「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」(約8,000ha(平成13年))の状況を、都道府県及び政令指定都市の協力を得て詳細に把握し、その結果を平成15年7月に公表した。

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)。

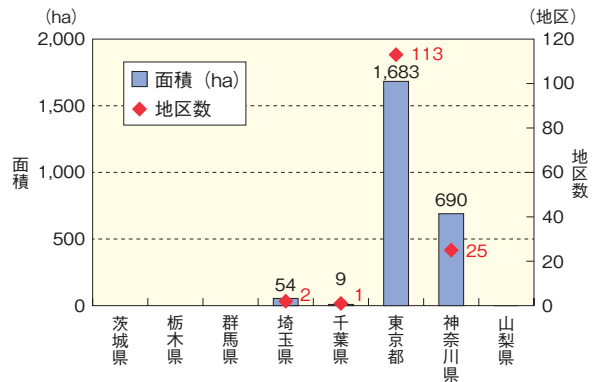
図表2-5-2 全国における「地震時に著しく危険な密集市街地」の分布状況(H24)



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による。

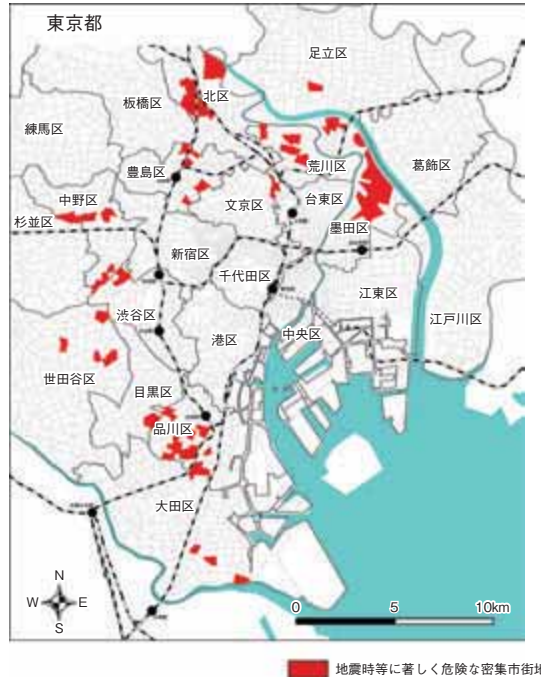
資料：国土交通省

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)



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)

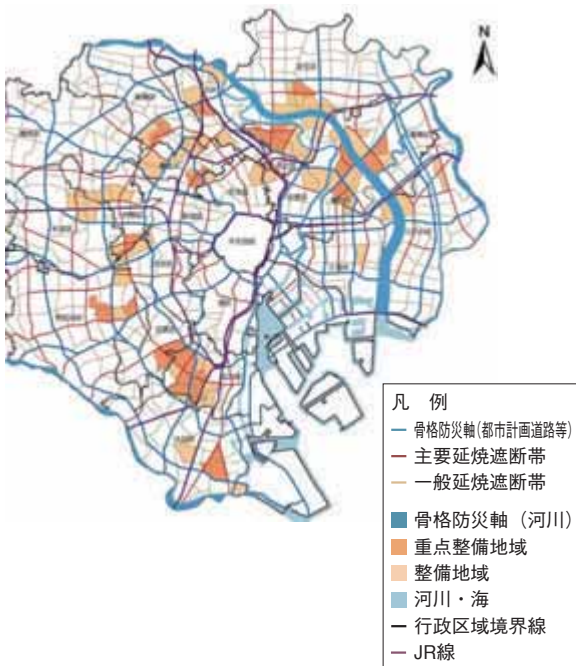


■ 地震時に著しく危険な密集市街地

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、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方策を定めることとしている (図表2-5-5)。なお、平成25

年4月には、12地区の整備方策が認定された。

図表2-5-5 防災都市づくり推進計画図



また、住宅市街地総合整備事業、都市防災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)。

図表2-5-6 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

地域	地区数
首都圏	82地区
東京都	64地区
近隣3県 (埼玉県、千葉県、神奈川県)	16地区
周辺4県 (茨城県、栃木県、群馬県、山梨県)	2地区
全国	149地区

注 : 平成24年度実績値である。
資料 : 国土交通省

資料 : 東京都

- 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。

(2) 治山治水等

① 治山事業

平成23年の首都圏における山地災害の発生状況は402箇所（図表2-5-7）となっており、平成22年の60箇所を大幅に上回った。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23年）

(単位：百万円)

	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	89	4,452	72	1,441	17	3011
栃木県	167	3,507	157	3,471	10	36
群馬県	64	1,471	59	1,442	5	29
埼玉県	5	33	5	33	0	0
千葉県	39	672	7	149	32	523
東京都	2	5	2	5	0	0
神奈川県	1	79	1	79	0	0
山梨県	35	1,773	27	1,514	8	259
合計	402	11,992	330	8,134	72	3,858

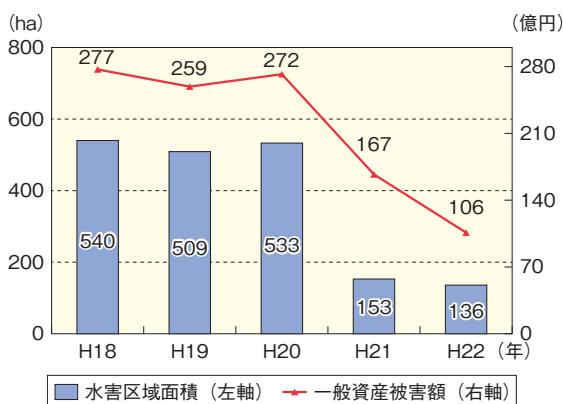
資料：「森林、林業統計要覧」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

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2倍以上（図表2-5-9）と高い。

図表2-5-8 首都圏の水害被害の推移
(過去5ヶ年平均)



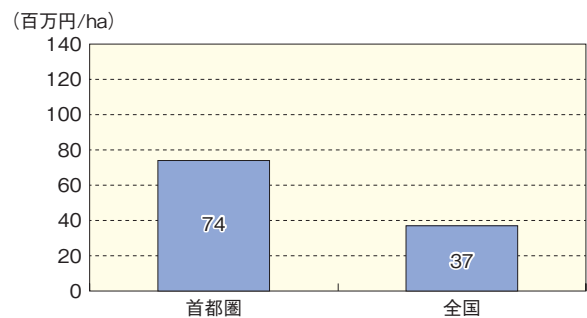
注1：経年比較のため平成18年価格にて算出

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

図表2-5-9 平成22年水害密度の比較



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。

(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、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）。

	市区町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
茨城県	44	40	2	1	9	18	0
栃木県	26	24	0	0	0	15	1
群馬県	35	18	0	0	0	5	3
埼玉県	63	49	6	0	0	5	0
千葉県	54	45	16	2	17	8	0
東京都	39	41	28	0	3	6	2
神奈川県	33	28	5	1	13	9	1
山梨県	27	12	2	0	0	9	6
合計	321	257	59	4	42	75	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

(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」を平成22年度末までに、首都圏においては2基導入し、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。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25年3月現在で53のダム事業について検証が終了し、うち継続が35事業、中止が18事業となっている。

(大規模水害対策に関する専門調査会)

平成18年6月に中央防災会議に「大規模水害対策に関する専門調査会」が設置され、平成18年8月に第1回会合が開催された。平成22年3月までに、合わせて20回の会合が開催され、地球温暖化に伴う気候変動等も勘案しつつ、洪水氾濫時の浸水想定や被害想定を取りまとめや大規模水害時における対応課題と対策についての検討がなされた。これらを踏まえ、大規模水害発生時の対応を中心に、首都圏において講ずべき大規模水害対策をとりまとめた「大規模水害対策に関する専門調査会報告」が平成22年4月に公表された。

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行うため、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22年度実績)

	土地区画整理事業	市街地再開発事業
首都圏計	458地区	97地区
東京都	62地区	47地区
近隣3県	247地区	39地区
周辺4県	149地区	11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

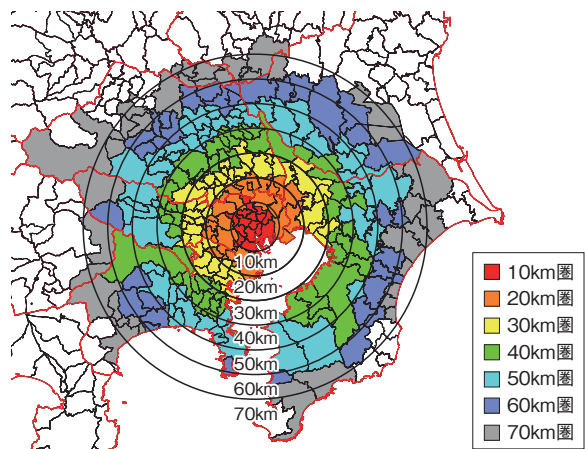
①住宅のストックの動向

(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24年までの累計着工戸数は約946万戸となっており、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2-5-12

東京70km圏内の市区町村

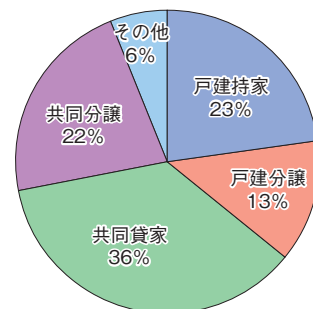


図表2-5-13

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2～24年の累計）

(単位：戸)

	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	2,134,593	15,784	33,765	2,184,142
貸家	54,494	333,138	3,395,260	3,782,892
給与住宅	9,398	4,312	119,225	132,935
分譲住宅	1,241,631	11,151	2,106,969	3,359,751
合計	3,440,116	364,385	5,655,219	9,459,720



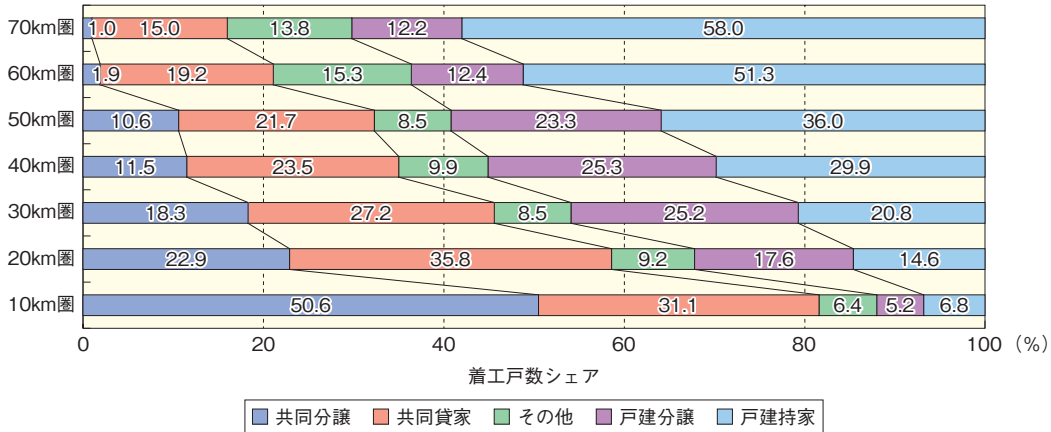
注1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するもの。

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24年では、10km圏における着工戸数の約51%が共同分譲となっている（図表2-5-14）。

図表2-5-14 距離圏別の住宅型毎のシェア（平成24年）



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

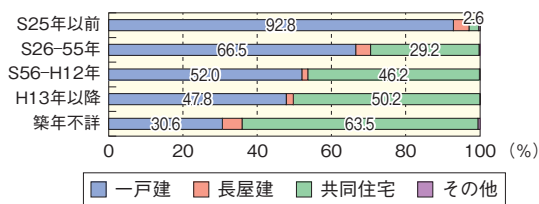
（住宅の築年別分布状況）

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。

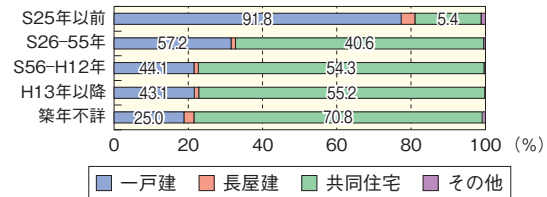
また、昭和55年以前に建築された築30年以上の住宅について見ると、昭和26～55年の間に建築された共同住宅の割合は全国29.2%に対し、首都圏は40.6%となっている。

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）。

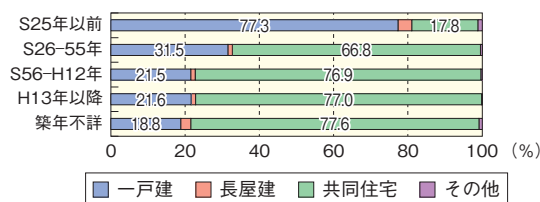
図表2-5-15 住宅の建て方別建築年の状況（全国）



図表2-5-16 住宅の建て方別建築年の状況（首都圏）



図表2-5-17 住宅の建て方別建築年の状況（東京都区部）

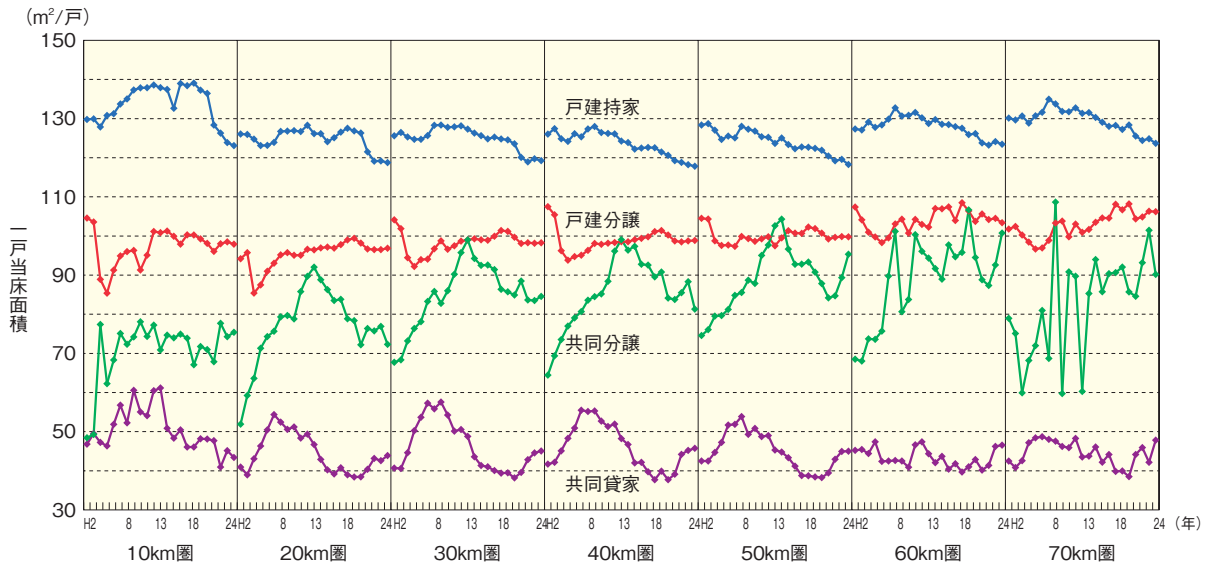


資料：「平成20年住宅・土地統計調査」（総務省）より国土交通省都市局作成

(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



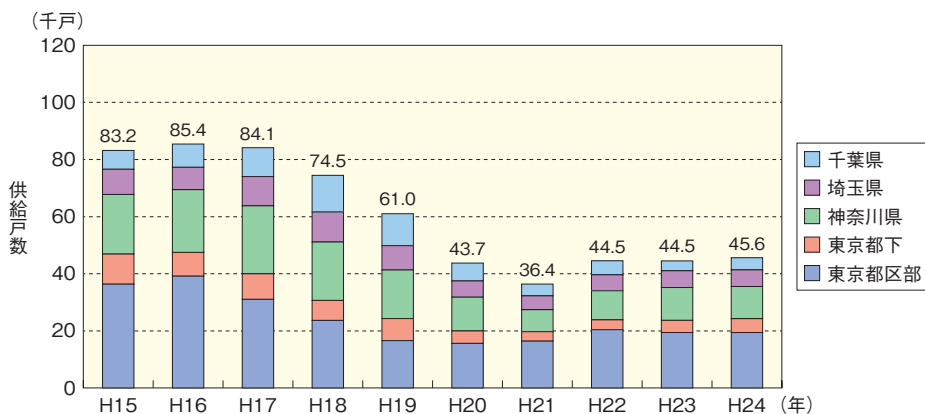
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

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24年は約4万6千戸であった（図表2-5-19）。

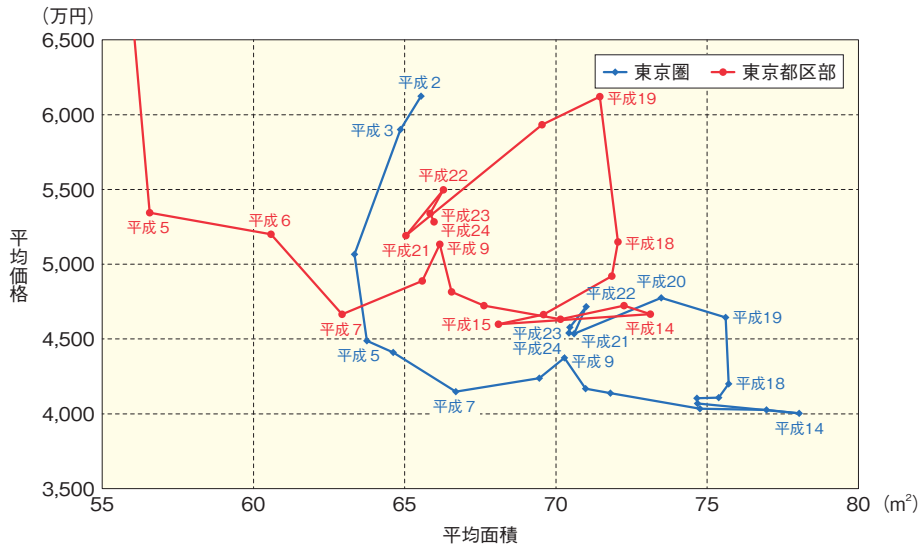
図表2-5-19 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



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24年の東京圏及び東京都区部の平均販売価格は前年を下回った（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25年3月末時点において、全国で3,391棟109,239戸、首都圏で855棟28,430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1月1日現在、全国に568団体存在し、そのうち360団体が景観計画を策定している。なお、首都圏においては、141の景観行政団体のうち95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24年度都市景観大賞「都市空間部門」の「大賞」(国土交通大臣賞)には、首都圏から

自由が丘地区が選ばれた。大改造の手段は一切なく、様々な表情をもつ既存の狭い街路、路地など、その小さな空間の特徴を活かしながら丁寧に誘導、整備し、デザインし直すことで、歩いて楽しい回遊性のある都市空間と、変化に富んだ魅力的景観を作り上げていること、都心の商業空間でありながら心地よい生活感があり、随所に緑とベンチを配して、ゆっくりした時の感覚を楽しめる人々にとっての居場所を生んでいることが高く評価されている（図表2-5-21）。

図表2-5-21 自由が丘地区の概要

【地区の概要】

当地区は、東京都目黒区の南端に位置し、東急東横線、大井町線が交差する自由が丘駅を中心に面的な商業集積が広がり、周囲は低層の住宅地となっている地区である。様々な表情を持つ路地空間に路面店やテラス型の店舗が連なり、歩いて楽しい界隈となっているが、来街者の多さに対して道路が狭く歩行環境の改善が求められていた。

長年にわたり、官民一体になって道路、緑道、駅前広場の改善整備をすすめ、あわせて地区ごとに街並みルールを定め、拡充、改訂に取り組んできている。それにより、駅前広場や南口緑道は、来街者の憩いの場となり、イベント時の会場にも使われている。また、路地状の通りも限られた空間の中で個々の通りの表情を活かした歩きやすい環境づくりに継続的に取り組み、商店街振興組合や住民団体、地元大学の協力により、独自の巡回やクリーン活動、緑化など、まちの安全確保、美化にも努めている。

これらを一体のまちづくりにつなぐため、まちづくり会社を中心となって、取り組みの調整や街並み形成指針の運用を進めており、結果、歩いて楽しい街としての評価は定着し、街に開かれた店舗開発も増えてきている。



歩行空間を広げてバリアフリー化をはかった駅前広場。シンボルである女神像は移設され、広場内に設置している。



南口緑道（九品仏川緑道）。自転車を追い出すベンチ配置実験から広場化に至った。現在は、集い・憩いの場として多くの方に利用されている。通りに開く店構えも増えてきている。

資料：「平成24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24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、災害発生時には応急避難場所としての役割を果たす重要な施設となっている。このため、児童生徒等の安全を守り、安心して豊かな教育環境を整備するとともに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施設等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23年の施設数は138箇所となっており、全国平均の138箇所と同水準である。また、病床数では986床と全国平均の1,340床を大きく下回っており、特に、東京圏は939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23年の社会福祉施設等の総数は30箇所、定員数は1,700人と、全国平均の39箇所、2,169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16箇所、491人に対し、首都圏は12箇所、299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。平成23年度においては、「がん・感染症医療センター（駒込病院）」が平成23年9月に全面供用開始し、「精神医療センター（松沢病院）」が平成25年度に全面開設の予定となる等、整備を推進している。

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25年1月時点、1,457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。

図表2-5-22 首都圏における農地・水保全管理支払交付金の取組状況

	活動組織数		取組面積 (ha)	
	24年度	23年度	24年度	23年度
茨城県	299	304	16,802	16,543
栃木県	332	378	28,108	30,167
群馬県	193	224	12,825	13,897
埼玉県	186	219	6,128	9,416
千葉県	285	326	18,991	19,862
神奈川県	18	16	674	628
山梨県	144	128	6,584	6,454
首都圏	1,457	1,595	90,112	96,967
全国	18,666	19,698	1,455,438	1,432,471

注1：取組面積は、道府県別面積の小数点以下を四捨五入している関係で、合計値と一致しない。

注2：平成24年度取組状況は、平成25年1月31日現在で取りまとめた数値。

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、価値観の多様化や生涯可処分時間の増加等に伴い多様なライフスタイルの選択が可能になってきており、テレワークなど働き方の多様化、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の動きなどがみられる。

国土政策の観点からは、適切なコストや負担を前提に自ら決めるという自律の精神と、地域の違いによる制約を少なくするための多様な交流を重視しつつ、地方圏・農山漁村への居住の動きをとらえ、地域の活性化等につなげていく必要がある。

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、都市地域の居住者の願望が高く、団塊の世代を中心に大きな動きとなることが期待されるとともに、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。

なお、全国の20歳以上の男女（12,846サンプル）を対象に、「自然豊かな地方と都市を行き来する暮らしをしてみたいか」について聞いたアンケート結果によると、全体で約44%、首都圏で約46%が「希望あり」と回答している（図表2-5-23）。

促進に当たっては、二地域居住等による定住、交流など多様な形での人の誘致・移動を促進するために、各地域がそれぞれの特性や戦略を持ち、地域の情報や住まい方について広く発信することを目指すことが重要である。

現在、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地域情報の提供や実状把握と普及啓発、二地域居住等を契機とした地域振興策、二地域間の移動等の円滑化等の様々な施策が実施されている。

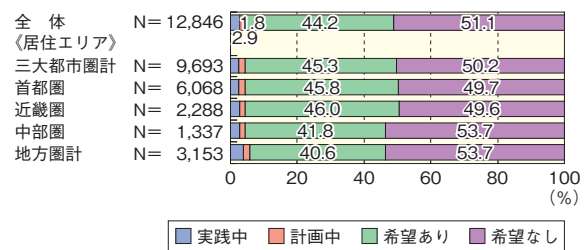
・古民家活用などによる受入環境の整備

農山村地域においては、二地域居住者を増やすための取組を行政だけでなくNPO法人等が実施している地域がみられる。

山梨県山梨市八幡地区では、少子高齢化、過疎化、農業後継者不足等が顕在化し耕作放棄地や空き家が増加している地域の課題に対して、都会からの交流・居住人口の増加と地域の活性化を目指し、NPO法人が地域の住民及び行政と連携し、古民家改修体験等の交流体験事業、空き屋物件の情報提供や移住・二地域居住希望者の相談事業等を実施している（図表2-5-24）。古民家改修体験事業では、都市住民と地域住民（移住者も含む）が協働して、古民家を改修することで、都市・地域及び地域内の地元・移住者の新たなコミュニティが創生されるとともに地域側も地域資源を再認識ができ、都市住民を受け入れる意識が地域内に醸成されてきている。

図表2-5-23

自然豊かな地方と都市を行き来する暮らしをしてみたいか



資料：「平成21年度二地域居住推進施策のための基礎的調査」（国土交通省国土政策局）

図表2-5-24

古民家改修体験事業
(交流体験事業)



資料：国土交通省資料（平成21年度「新たな公」によるコミュニティ創生支援モデル事業 事業名「二地域居住・定住希望者のニーズを踏まえた古民家活用などによる受け入れ環境整備事業」実施団体：特定非営利活動法人山梨ガバメント協会）

第6節

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25年3月に海老名ICから相模原愛川IC間約10km、平成25年4月には茅ヶ崎JCTから寒川北IC間約5km、東金JCTから木更津東IC間約43kmが開通し、全延長約300kmのうち、5割を超える約170kmが開通済（平成25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27年度の開通を目指し、事業を実施している。

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。

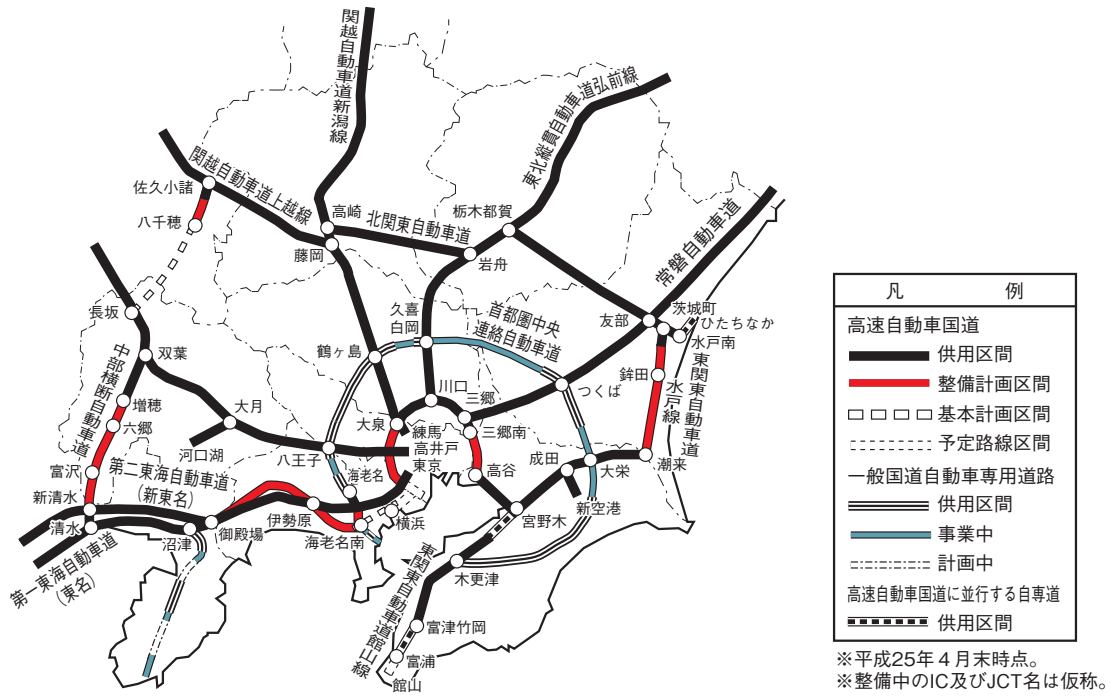
北関東自動車道は、平成22年4月に佐野田沼IC～岩舟JCT間約5km、平成23年3月、太田桐生ICから佐野田沼IC間約18kmが開通し、これにより群馬県高崎市から茨城県ひたちなか市に至る延長約150km（東水戸道路約10kmを含む）の区間で全線開通した（図表2-6-1）。

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、中央環状新宿線は全線開通した。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。

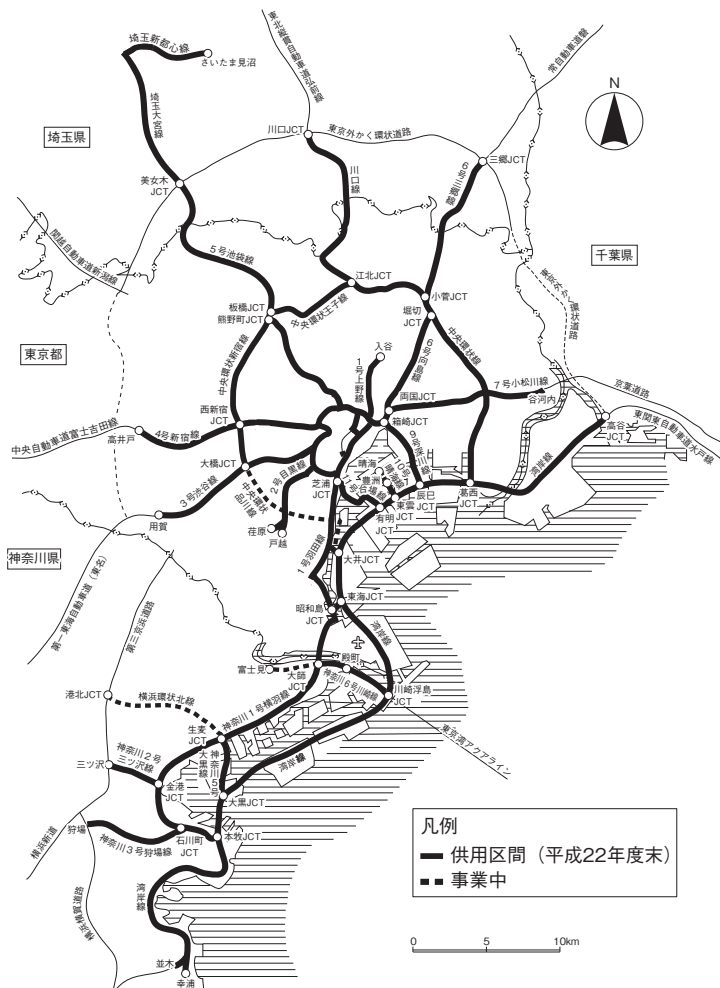
首都高速川崎縦貫線は、殿町から大師JCT間が平成22年10月に開通した。これにより、横羽線と湾岸線が川崎線で接続され、羽田空港や東京湾アクアラインへのアクセスが向上した（図表2-6-2）。

図表2-6-1 高規格幹線道路の整備状況



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



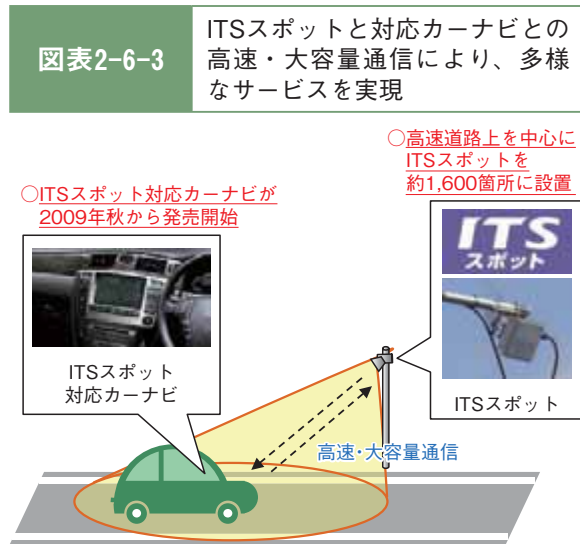
資料：国土交通省道路局

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）、AHS（走行支援道路システム）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²⁾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）。



資料：国土交通省

（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、15箇所（平成25年2月28日現在）で導入されている（図表2-6-4）。



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23年度における主要31区間の平均混雑率は164%となっている。しかし、主要31区間のうち9区間、及びその他区間の6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、ピーク時に混雑率200%を超える区間も依然として残っている（図表2-6-5）。このため、混雑緩和や速達性の更なる向上など、鉄道ネットワークの充実に向け、新線の建設や既存ストックの機能向上が進められている（図表2-6-6）。

図表2-6-5 混雑率180%を超える区間（平成23年度）

事業者	路線名	区間	混雑率 (%)
東日本旅客鉄道(株)	東海道線	川崎→品川	186
	横須賀線	新川崎→品川	195
	山手線外回り	上野→御徒町	200
	中央線快速	中野→新宿	193
	高崎線	宮原→大宮	191
	京浜東北線	上野→御徒町	194
		大井町→品川	183
	総武線緩行	錦糸町→両国	201
	南武線	武蔵中原→武蔵小杉	193
	武蔵野線	東浦和→南浦和	187
	横浜線	小机→新横浜	184
	埼京線	板橋→池袋	198
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	199
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	181
小田急電鉄(株)	小田原線	世田谷代田→下北沢	186

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25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25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25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27年度
	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中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。なお、平成24年10月に、相鉄・JR直通線の工事施行認可を受けた。

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12月から進めていた「京急蒲田駅付近連続立体交差事業」が平成24年10月に事業区間全線で高架化が完成し、これにより28箇所の踏切が除却された（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24年度に首都圏では、東武東上線光市駅、東京メトロ有楽町線銀座一丁目駅、都営大江戸線両国駅、京王線調布駅、小田急小田原線新宿駅及びJR山手線大崎駅、池袋駅等にホームドアが設置された（図表2-6-8）。

図表2-6-7 京急蒲田駅付近連続立体交差事業



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年から山梨実験線において走行試験を行っており、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。現在、山梨実験線の延伸更新工事が実施されており、平成25年9月を目途に走行試験を再開し、長大

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

編成化された新型車両によるトップスピードでの長距離走行や、長大トンネルの走り抜けなど、実用化に向けた技術上の最終的な確認を行う予定である。

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。

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)

（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

羽田・成田の両空港は、我が国の産業・経済活動の基盤としての役割を担っているところであるが、我が国のさらなる成長のためにも、より一層の機能強化を図るべきである。両空港については、平成22年5月の国土交通省成長戦略において示されたように、容量拡大、抜本的な機能強化、徹底的なオープンスカイの推進等の施策を着実に実行することとし、首都圏の都市間競争力の強化を図る。

今後も、両空港の容量拡大・機能強化を進め、羽田については24時間国際拠点空港化を推進、成田についてはアジアにおけるハブ空港としての地位確立を目指しつつ、両空港を最大限に活用していくことで、ビジネス・観光両面における都市間競争力を大幅に強化し、我が国にヒト・モノ・カネを呼び込む原動力とする。

②東京国際（羽田）空港の整備

東京国際（羽田）空港は、年間発着枠が平成25年3月に41万回（昼間37万回＋深夜早朝4万回）へ拡大した。

今後も、引き続き24時間国際拠点空港化を着実に推進し、平成25年度末の年間発着枠44.7万回（昼間40.7万回+深夜早朝4万回）への拡大を機に、昼間時間帯の国際線を3万回拡大することとしている。このため、国際線9万回（昼間6万回+深夜早朝3万回）への拡大に必要な国際線地区の拡充、発着枠44.7万回への増枠に必要な駐機場等の整備を行うほか、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。

こうした取組みを通じ、昼間においてもアジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線を展開することで、旺盛な首都圏航空需要に対応するとともに、充実した国内線ネットワークを活用した内・際ハブ機能を強化していく（図表2-6-11）。



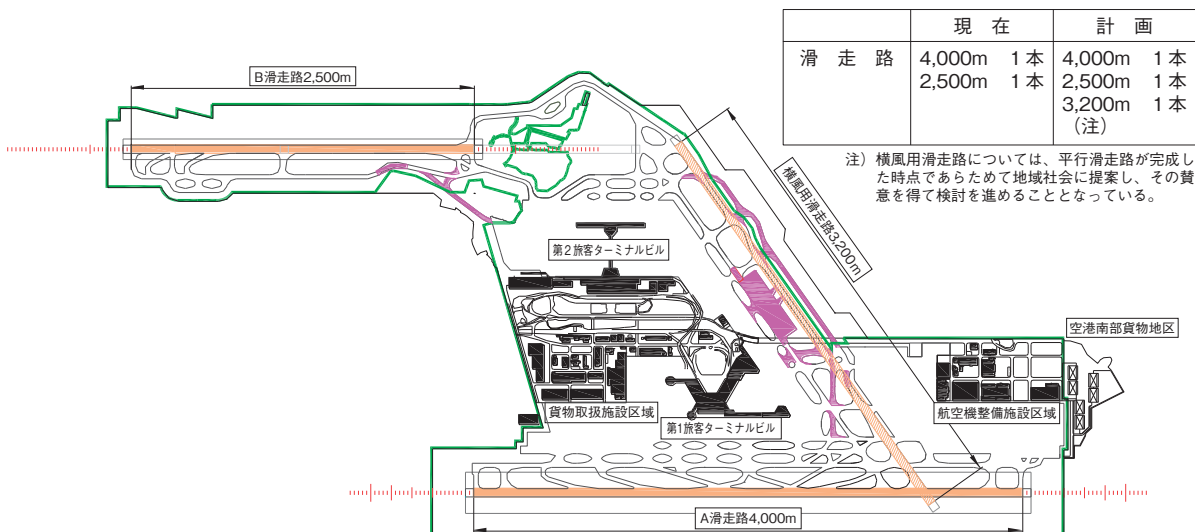
資料：国土交通省航空局

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2,885万人（平成23年度）の人々が利用している。平成23年10月から、同時平行離着陸方式が開始されるとともに、年間発着枠が22万回から23.5万回、平成24年3月には25万回まで拡大した。さらに、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（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、専用ターミナルの整備による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

(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

経済のグローバル化によって産業が国際的最適立地を求めて行動する中、我が国経済の空洞化への懸念が一層高まっている。こうした中、国際基幹航路の我が国への寄港の減少及び海外トランシップ率の増大は、企業にとっての輸送時間の増大や物流コストの上昇を招き、国内産業の海外流出や、それに伴う雇用と所得の消失につながるなど、我が国の経済活動や産業構造に深刻な影響を与えかねず、我が国港湾の国際競争力の抜本的強化はまさにまったなしの状況となっている。こうした状況を踏まえ、平成22年に阪神港（大阪港、神戸港）、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、これらの港湾に対して国際競争力の強化のための抜本的施策を総合的に講じていくこととしたところである。現在、両港のハブ機能の強化に向けたコンテナターミナル等のインフラ整備や、両港への貨物集約、港湾運営の民営化等のハード・ソフト一体となった総合的な施策を集中して実施し、その機能強化を図っている。また、平成24年12月には、横浜港において、特例港湾運営会社が指定されたところであり、既に同社による戦略的かつ効率的な港湾運営が行われている。

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月に開通した（図表2-6-14）。

図表2-6-13 コンテナ取扱貨物量ランキング

1980年			2011年速報値（万TEU）		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195	1(1)	上海	3,150
2	ロッテルダム	190	2(2)	シンガポール	2,994
3	香港	146	3(3)	香港	2,440
4	神戸	146	4(4)	深圳	2,257
5	高雄	98	5(5)	釜山	1,618
6	シンガポール	92	6(6)	寧波	1,469
7	サンファン	85	7(7)	広州	1,440
8	ロングビーチ	82	8(8)	青島	1,302
9	ハンブルク	78	9(9)	ドバイ	1,300
10	オークランド	78	10(10)	ロッテルダム	1,190
...			...		
13	横浜	72	27(25)	東京	455
...			...		
16	釜山	63	40(36)	横浜	308
...			...		
18	東京	63	47(48)	名古屋	255
...			...		
39	大阪	25	49(47)	神戸	247
...			...		
46	名古屋	21	—(56)	大阪	(228)

注1：外内貨を含む数字

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として計算する単位。

注3：（ ）内は2010年の順位。

注4：大阪港の取扱量は2010年の取扱量。

資料：「CONTAINERISATIONINTERNATIONAL」より国土交通省港湾局作成

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

2. 情報通信体系の整備

(個人が活用できる情報環境の整備)

①契約数

全国のプ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24年6月末には3,820万と年々増加しており、首都圏においても18年12月末の1,055万から24年6月末には1,548万に増加している（図表2-6-15）。

②世帯普及率

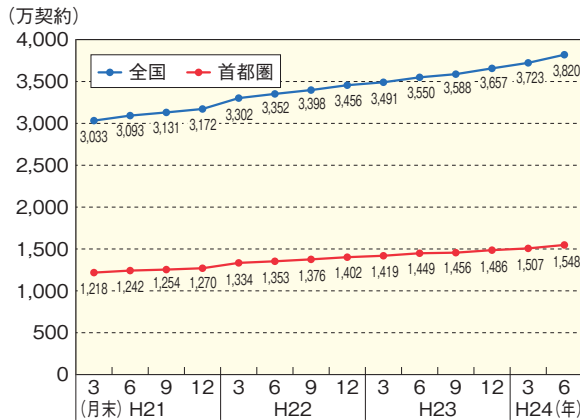
全国の家帯普及率も平成18年12月末の50.4%から24年6月末には70.5%と年々増加しており、首都圏においても18年12月末の59.7%から24年6月末には81.4%に増加している（図表2-6-16）。

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アクセスサービス及びBWAアクセスサービスの合計。

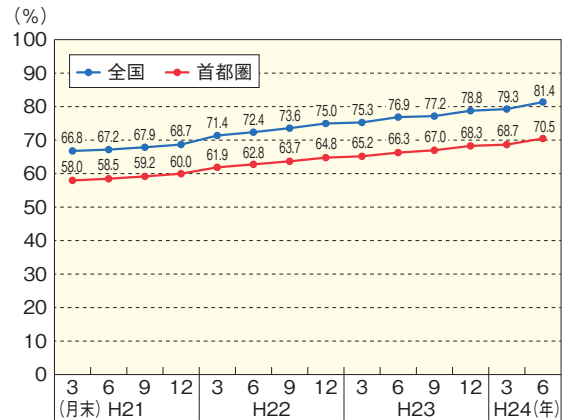
- ・FTTHアクセスサービス：光ファイバー回線でネットワークに接続するアクセスサービス（集合住宅内等において一部に電話回線を利用するVDSL等を含む）
- ・DSLアクセスサービス：電話回線（メタル回線）でネットワークに接続するアクセスサービス（ADSL等）
- ・CATVアクセスサービス：ケーブルテレビ回線でネットワークに接続するアクセスサービス
- ・FWAアクセスサービス：固定された利用者端末を無線でネットワークに接続するアクセスサービス
- ・BWAアクセスサービス：2.5GHz帯を使用する広帯域移動無線アクセスシステムでネットワークに接続するアクセスサービス

※BWAアクセスサービスは、平成21年6月末から契約数を計上

図表2-6-15 契約数の推移



図表2-6-16 世帯普及率の推移



資料：「ブロードバンドサービス等の契約数の推移（平成24年6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24年3月31日現在）」（総務省）により国土交通省都市局作成

③世帯カバー率

全国の固定系ブロードバンド⁵⁾の世帯カバー率は平成24年3月末時点で99.7%となっており、首都圏は全国を上回る100.0%となっている（図表2-6-17）。

図表2-6-17 全国及び首都圏の固定系ブロードバンド世帯カバー率

(単位：%)

全国	首都圏	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
99.7	100.0	99.6	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	99.7

資料：総務省

注：小数点以下第二位を四捨五入

(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。

政府では、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関係各省が連携し、テレワークの一層の普及拡大に向けた環境整備、普及啓発等を推進することとしている。

また、テレワークの着実・迅速な実施に向けて、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年度に産学官からなる「テレワーク推進フォーラム」を設立し、課題解決のための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、官民連携によるテレワークセンターの汎用化に向けた推進方策等の検討、企業のテレワーク普及・促進を図るためのセミナーの開催等、テレワークの普及に向けた取組を行った。

5) FTTH、DSL、CATVインターネット、FWA、衛星、BWA(地域WiMAXに限る)。

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24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

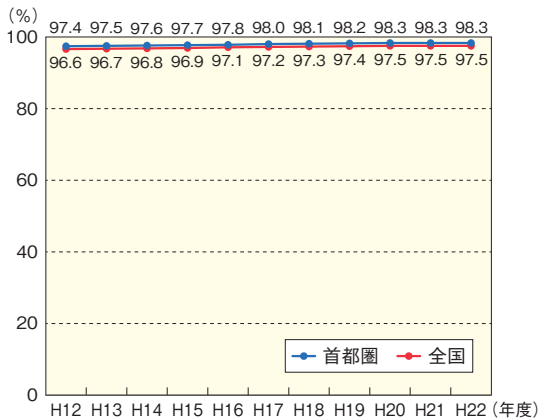
(普及状況)

水道の普及率は平成12年度には全国で96.6%であったが、年々上昇し、平成22年度には97.5%となり、首都圏は98.3%となっている（図表2-6-18）。

(施設能力)

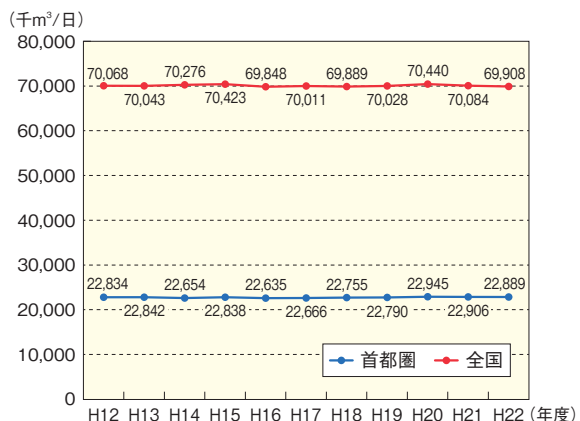
水道の施設能力は平成12年度には全国で70,068千 m^3 /日であったものが、平成22年度には69,908千 m^3 /日となり、首都圏は22,889千 m^3 /日となっている（図表2-6-19）。

図表2-6-18 普及状況の推移



資料：「水道統計」（日本水道協会）により国土交通省都市局作成

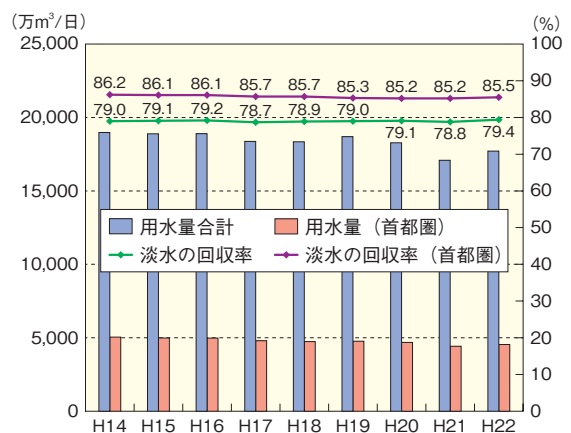
図表2-6-19 施設能力の推移



図表2-6-20 工業用水量の推移

(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14年1億8,977万 m^3 （淡水の回収率79.0%）が平成22年1億7,711万 m^3 （同79.4%）となり、首都圏では平成14年5,047万 m^3 （同86.2%）が平成22年4,543万 m^3 （同85.5%）と、平成14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2-6-20）。



注：従業員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

資料：「工業統計調査」（経済産業省）により国土交通省都市局作成

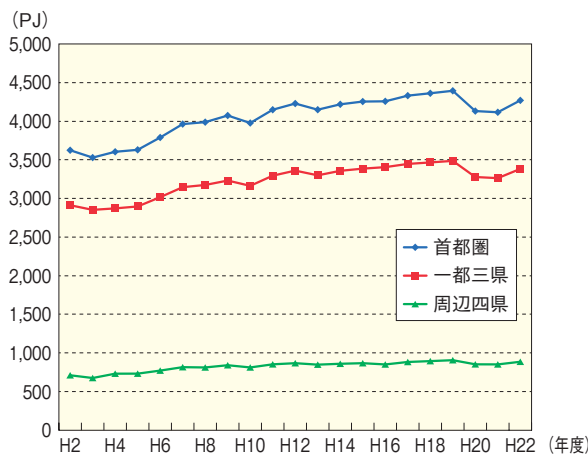
4. エネルギー供給体系の整備

(首都圏のエネルギー消費)

1990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、2010年度（暫定値）は、景気悪化によって製造業・鉱業の生産量が低下したことに伴い、全国・首都圏とも減少に転じている。2010年度（暫定値）における首都圏の最終エネルギー消費量は、4,269PJ（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2-6-21）。都道府県別にみると、千葉県が1,292PJで全国トップであり、神奈川県が894PJで全国第2位、東京都が809PJ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2-6-22）。

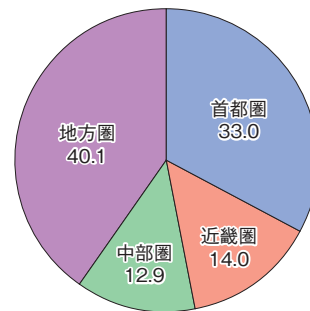
図表2-6-21 最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の推移



注：H22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

図表2-6-22 最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の対全国シェア（H22年度（暫定値））



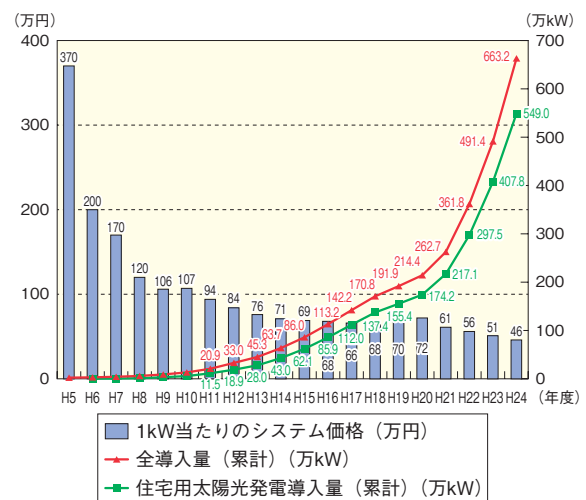
(再生可能エネルギーの導入)

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、2012年末時点において累積で約640万kWに達している（図表2-6-23）。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2-6-24）。

図表2-6-23 太陽光発電の国内導入量とシステム価格の推移（全国）



資料：一般社団法人太陽光発電協会等のデータに基づき資源エネルギー庁作成

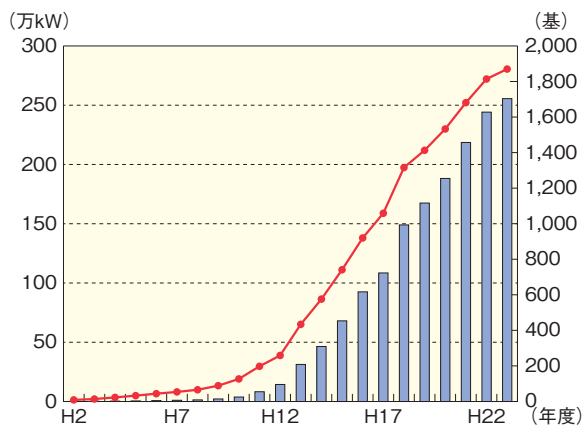
一方、風力発電についても2000年以降、急速に導入が進んでおり（図表2-6-25）、茨城県鹿嶋市北海浜工業団地及び隣接する平井海岸に単機出力2,000kWの風力発電機10基が設置され、2007年2月に運用を開始し、風力エネルギーにより発電した電気（年間約4,200万kWh）の全量を東京電力株式会社に売電している。

図表2-6-24 扇島太陽光発電所



資料提供：東京電力

図表2-6-25 風力発電導入の推移（全国）



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）

2010年における首都圏の最終エネルギー消費量のうち約16.4%に当たる699PJ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2007年9月に100万台、2009年10月には200万台、2011年8月に300万台を突破した。

また、都市ガス、LPガス、灯油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2009年から本格的に始まった。

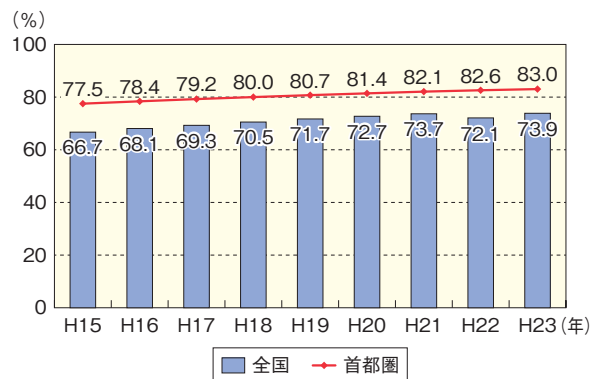
5. 下水道・廃棄物処理体系の整備

(1) 下水道

全国の下水道処理人口普及率は、平成15年度末は66.7%（下水道整備人口8,458万人）であったが、23年度末は73.9%（同9,355万人）となっている。

首都圏においては、15年度末は77.5%（同3,222万人）であったが、23年度末は83.0%（同3,547万人）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2-6-26）。

図表2-6-26 普及状況の推移



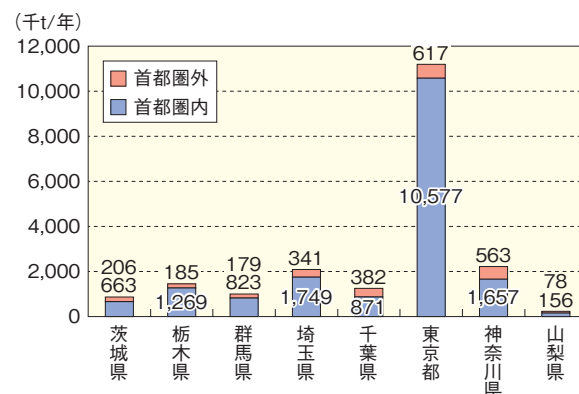
注：平成22年度、23年度末は、東日本大震災の影響で、岩手県、宮城県、福島県の3県は調査対象外としている。
資料：「污水処理人口普及状況について」（農林水産省、国土交通省、環境省）、「住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数」（総務省）により国土交通省都市局作成

(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地方自治体に移動させて処理・処分している。平成23年度におけるその移動量は、東京都が11,194千トン（首都圏内の他県へ10,577千トン、首都圏外へ617千トン）、神奈川県が2,220千トン（首都圏内の他都県へ1,657千トン、首都圏外へ563千トン）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2-6-27）。

図表2-6-27 都県外への産業廃棄物の搬出量（平成23年度）



資料：「平成24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 平成23年度実績）」（環境省）により国土交通省都市局作成

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2-6-28）。

図表2-6-28 羽田空港跡地まちづくり推進計画



資料：国土交通省航空局

(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2-6-29）。

図表2-6-29 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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇大都市圏における国際交流・物流機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ○大都市圏における空港の機能強化と空港アクセスの利便性向上 ○大都市圏における国際港湾の機能強化 ◇大都市圏における環状道路体系の整備 <ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇密集市街地の緊急整備 <ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇国有地の戦略的な活用による都市拠点形成 <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇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 <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇「密集市街地の緊急整備」一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)	<ul style="list-style-type: none"> ◇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、(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24年度末時点で41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2-6-30）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。

図表2-6-30

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

第7節

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。

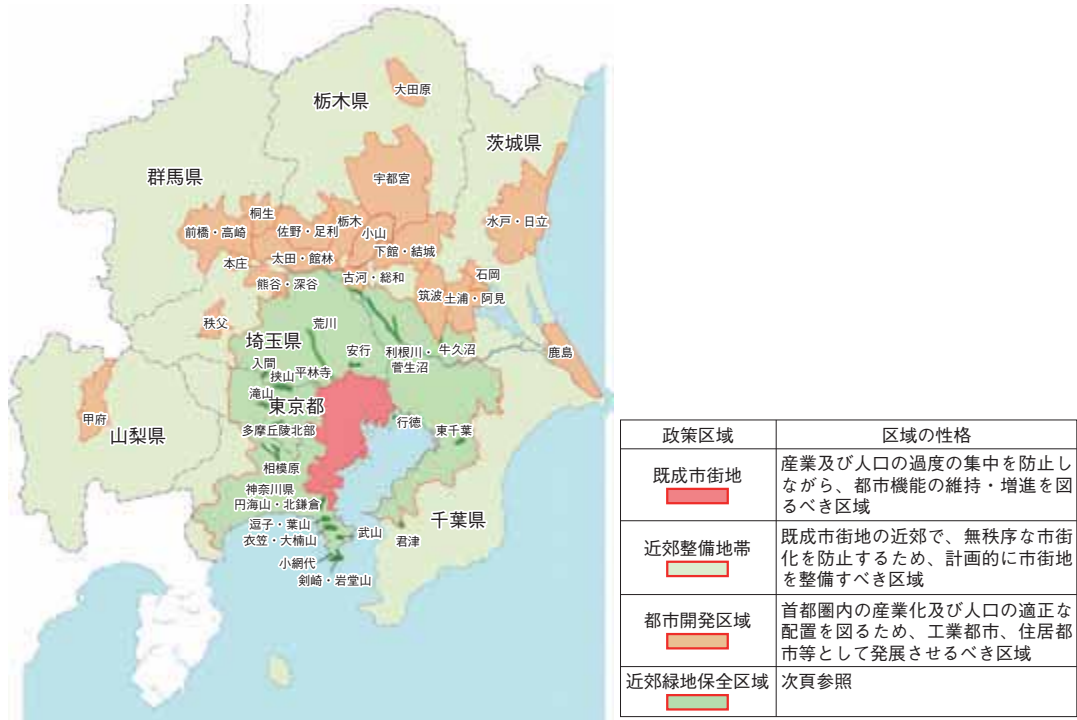
平成17年7月の首都圏整備法の一部改正により、首都圏整備計画を構成していた基本計画、整備計画、事業計画のうち、事業計画は廃止され、平成11年に策定された基本計画と整備計画は首都圏整備計画として一本化された。

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



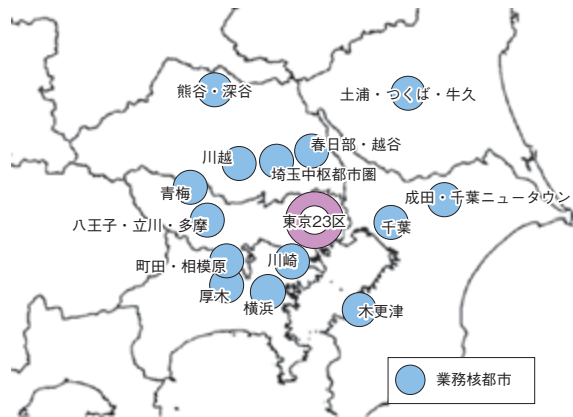
資料：国土交通省都市局作成

(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）。

図表2-7-2 業務核都市の配置



資料：国土交通省都市局

(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24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24年9月には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、首都圏広域地方計画について、総点検を実施したところであり、引き続き、災害に強い地域づくりへの取組み等を進めていく。

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。

具体的なメリットとして、以下の点が挙げられる。

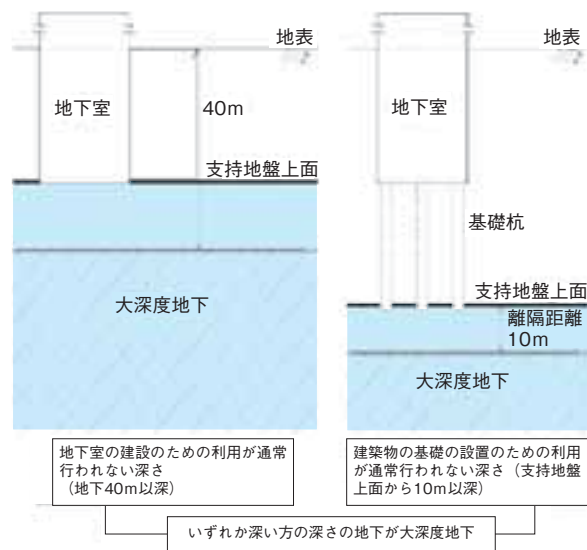
- ① ライフラインや社会資本の円滑な整備
- ② 合理的なルート設定による事業期間の短縮、コスト縮減への寄与
- ③ 地震に対する安全性向上、騒音・振動の減少、景観の保護

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）を定め、これを使用の認可の要件とするとともに、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1月に同協議会幹事会を開催し、大深度地下使用を予定している中央新幹線の概要について情報提供等を行った。

国土交通省においては、大深度地下使用制度の円滑な運用を図り、大深度地下の適正かつ合理的な利用を推進するための取組を進めており、これまで「安全の確保」、「環境の保全」、「バリアフリー化の推進・アメニティーの向上」に関して指針を策定してきた。

図表2-7-3 大深度地下の定義



資料：国土交通省

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业が立地している（図表2-7-4）。

本都市の人口は、平成25年3月現在で約21.7万人と、着実に増加している。

国等の試験研究・教育機関等に従事している職員の約14,900人のうち、研究関係職員は約8,400人であり、民間研究機関の研究者約2,800人を加えると、本都市の研究者数は約11,200人となる（平成22年現在）。

(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2-7-6）。

平成17年8月の「つくばエクスプレス」開業を契機に、各沿線開発地区では、土地区画整理事業（茨城県・都市再生機構が施行）による宅地開発等が進められている（図表2-7-5）。公共・公益的施設については、首都圏中央連絡自動車道（つくば中央IC～つくばJCTについては、平成22年4月に開通）及び国道6号牛久土浦バイパス等の工事の進捗が図られている。

なお、同都市では大学や研究機関等と連携を図りつつ、環境配慮型の都市づくりへの取組が進められている。また、平成21年度には、茨城県やつくば市、研究機関等が協働で、同都市の将来像やその実現に向けた戦略等を示したビジョンである「新たなつくばのランドデザイン」、平成24年度には、研究学園地区の具体的なまちづくりの将来像を示した「研究学園地区まちづくりビジョン」が策定され、その実現に向けた各種取組が進められている。

図表2-7-4 筑波研究学園都市内の工業団地等

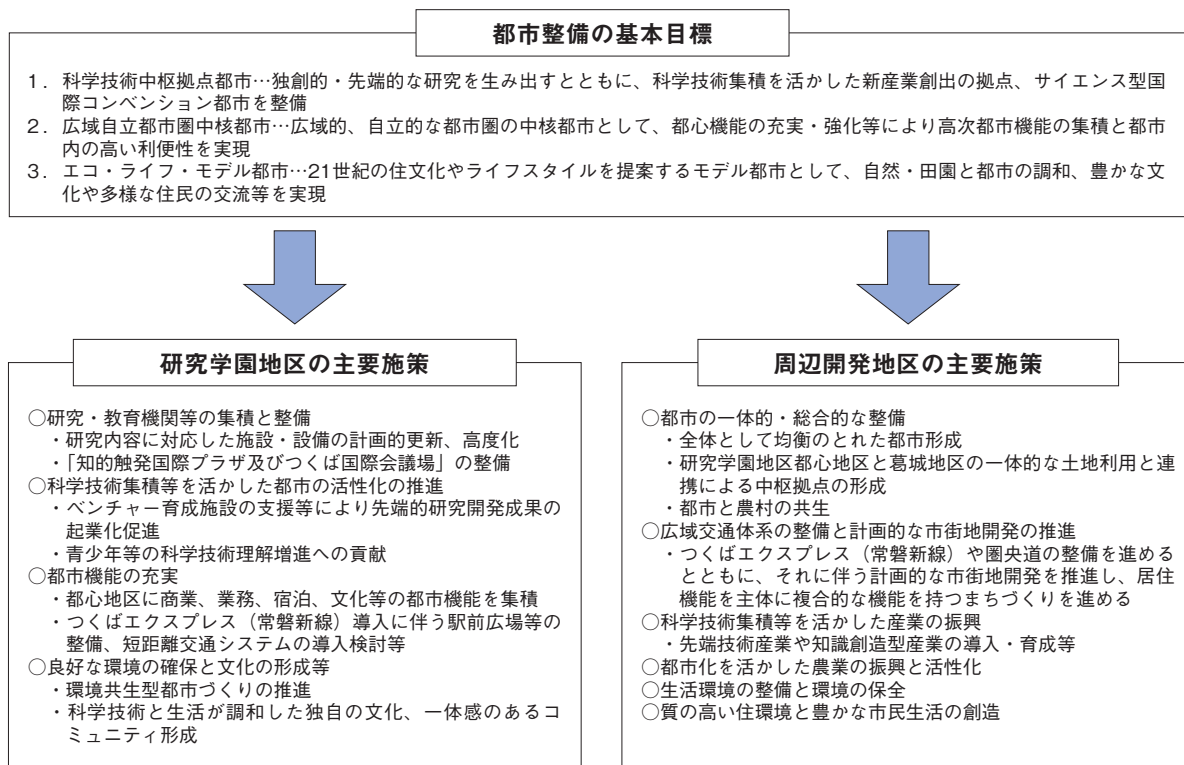


図表2-7-5 筑波研究学園都市内の沿線開発地区等



資料：図表2-7-4、2-7-5ともに茨城県資料により国土交通省都市局作成

図表2-7-6 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



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核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）の中核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

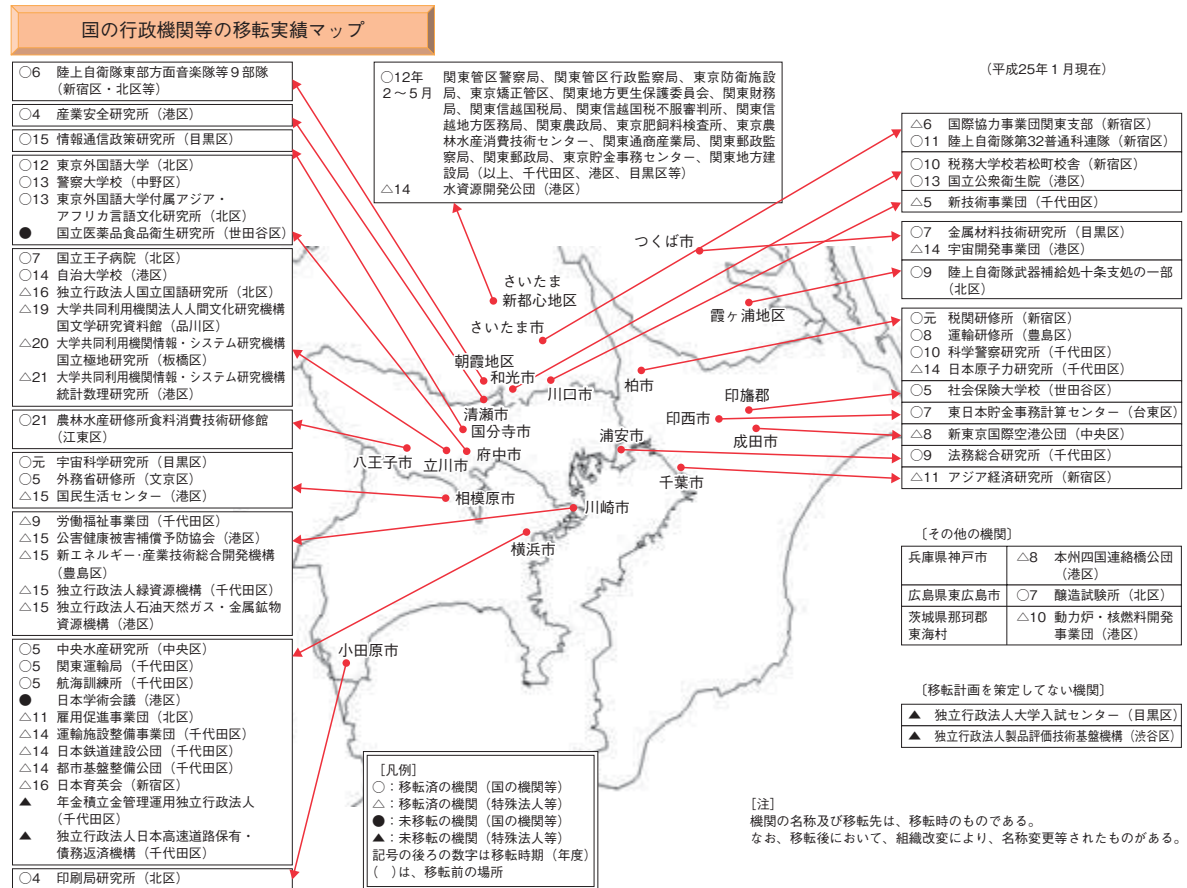
(移転に向けた取組の経緯)

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、平成25年1月までに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2-7-7 国の行政機関等の移転実績マップ



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	H7~12	H12~17	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
0~14歳人口	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
	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
15~64歳人口	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
	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
65歳以上人口	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
	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。

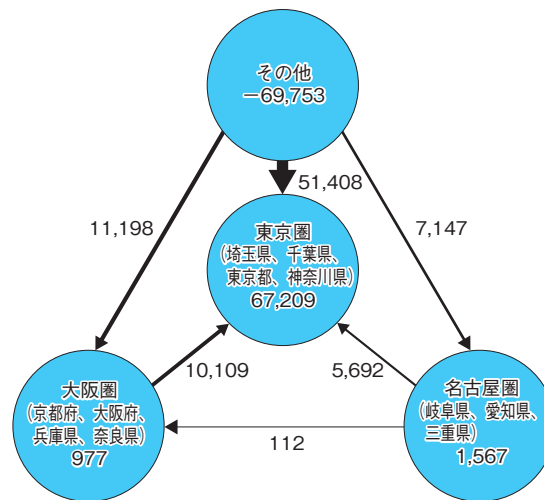
資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省都市局

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
65歳以上単身世帯数 (単位：千世帯)	全国	1,181	1,623	2,202	3,032	3,865	4,791
	首都圏	286	414	594	881	1,177	1,546
	東京都	134	187	265	388	498	622
	近隣3県	102	157	234	362	507	704
	周辺4県	50	70	95	131	171	220
65歳以上単身世帯数の割合 (一般世帯総数に占める) (単位：%)	全国	3.1	4.0	5.0	6.5	7.9	9.2
	首都圏	2.3	3.0	4.0	5.5	6.9	8.4
	東京都	3.0	4.0	5.3	7.2	8.7	9.8
	近隣3県	1.8	2.4	3.2	4.6	6.0	7.7
	周辺4県	2.4	3.1	3.8	4.9	6.2	7.6
65歳以上単身世帯数の割合 (65歳以上人口に占める) (単位：%)	全国	9.5	10.9	12.1	13.8	15.1	16.4
	首都圏	8.8	10.5	12.0	14.2	15.5	17.1
	東京都	12.7	15.1	17.3	20.3	21.7	23.6
	近隣3県	7.4	9.0	10.4	12.5	13.7	15.3
	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24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）

	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、筑波町及び荃崎町の数値を含む。

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	6,199,222
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	1,967,708
東京都区部	657,499	634,114	629,367	620,959	580,531	577,545	538,602	549,199	611,040
業務核都市計 ^{注1}	372,777	395,301	400,025	406,599	387,210	385,438	362,142	367,087	437,807
横浜市	116,200	120,861	121,092	123,040	115,100	114,563	107,201	107,557	135,149
川崎市	44,124	46,275	46,691	45,942	43,255	42,023	41,249	39,260	47,337
厚木市	8,693	9,858	10,452	10,539	10,347	10,120	9,472	9,565	10,703
町田市	9,491	10,055	10,434	11,850	11,374	11,679	11,332	11,807	13,516
相模原市 ^{注8}	20,954	22,971	23,381	23,193	24,427	23,680	22,620	22,281	26,585
八王子市	15,667	16,580	16,947	19,205	18,281	18,620	17,709	18,468	21,074
立川市	7,834	7,564	7,352	7,410	7,045	7,345	7,225	7,541	8,746
多摩市	2,178	2,926	3,126	3,408	3,382	3,640	3,190	3,435	4,271
青梅市	4,723	4,946	5,005	5,187	4,872	5,074	4,804	4,765	5,195
川越市	11,107	11,560	11,599	11,398	10,914	11,094	10,241	10,446	12,129
熊谷市 ^{注2}	9,320	9,325	9,406	9,594	9,228	9,175	8,351	8,688	9,573
さいたま市 ^{注3}	38,765	41,895	42,711	43,424	41,130	41,021	36,769	39,555	46,385
春日部市 ^{注4}	8,366	8,807	8,902	9,056	8,681	8,599	7,690	7,657	8,602
越谷市	10,323	11,828	11,974	12,614	11,940	11,269	10,738	11,220	12,710
柏市 ^{注5}	10,227	11,735	11,830	11,869	11,433	11,112	10,360	11,167	13,027
土浦市 ^{注9}	7,801	7,916	7,905	7,960	7,402	7,222	6,737	6,669	7,387
つくば市 ^{注6}	5,854	6,316	6,522	7,296	7,051	7,080	6,953	7,309	9,084
牛久市 ^{注7}	1,374	1,574	1,830	2,114	2,178	2,380	2,422	2,348	2,540
成田市 ^{注10}	4,493	4,830	5,006	5,112	4,832	5,150	4,960	5,135	5,880
千葉市	29,442	31,690	31,980	30,834	29,157	29,290	27,195	27,353	32,478
木更津市	5,841	5,789	5,880	5,554	5,181	5,302	4,924	4,861	5,436

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：相模原市については、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柴町の数値を含む。

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。

注12：平成21年のデータは事業内容等不詳を含む。

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)

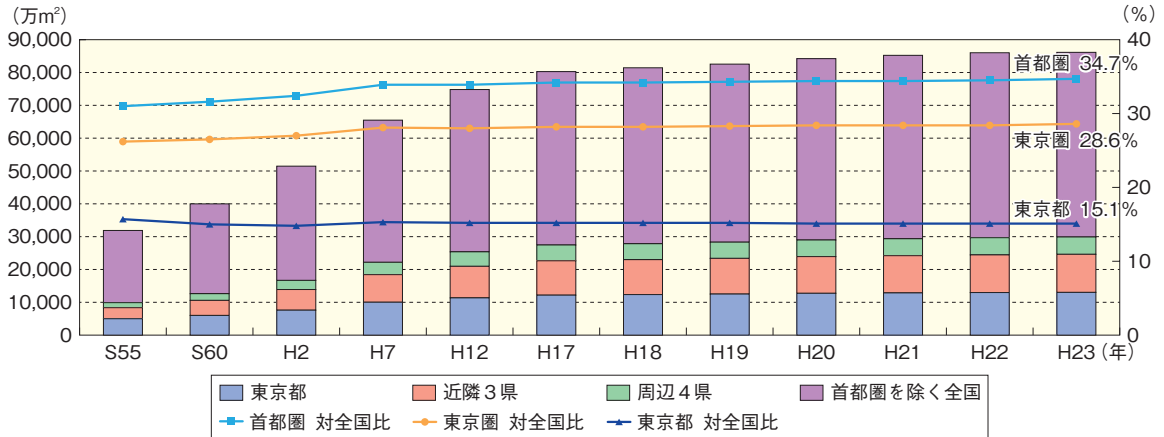
	昭和61年	平成3年	平成6年	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成18年	平成21年
全国	49,224,514	55,013,776	54,366,015	57,583,042	53,806,580	54,912,703	52,067,396	54,184,428	58,442,129
首都圏	16,358,753	18,663,626	18,318,707	19,505,813	18,079,172	18,798,365	17,953,460	18,905,137	20,720,235
東京都区部	6,312,581	6,964,640	6,570,661	7,040,196	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	96,917	116,214
牛久市 ^{注7}	9,285	13,351	15,084	17,283	17,871	19,973	21,624	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	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

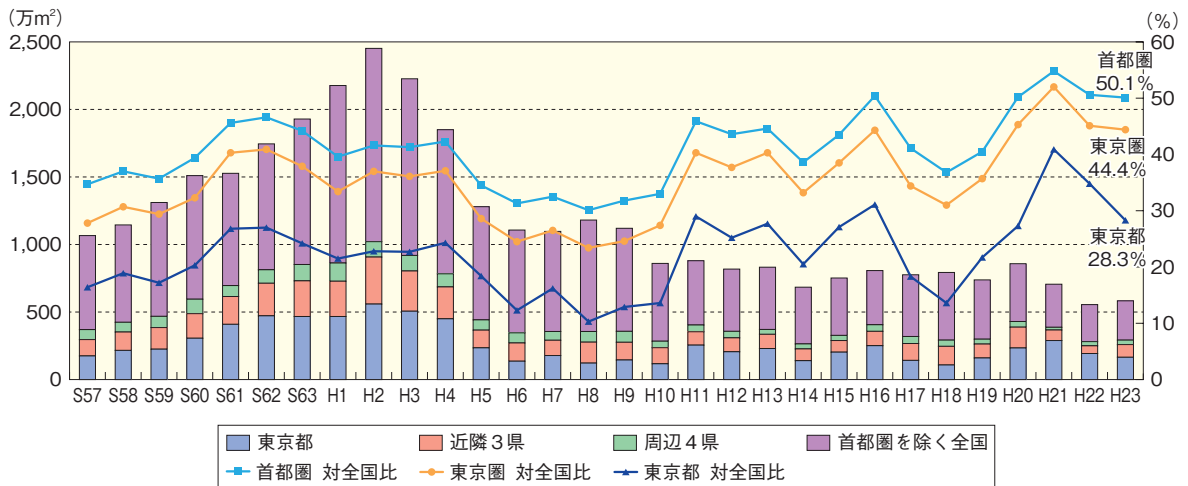


注1：事務所・店舗等とは、木造の事務所・銀行及び店舗並びに非木造の事務所・店舗・百貨店及び銀行を指す。

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査」（総務省）により国土交通省都市局作成。

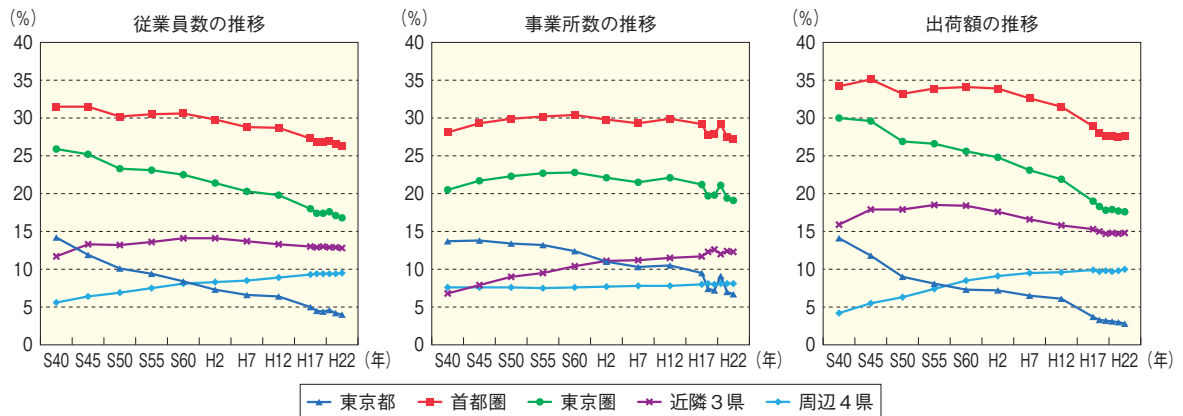
2-2 事務所着工床面積の推移



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、平成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）」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23年）

	農業産出額 (億円)	全国順位	農業産出額部門別シェア(%)						耕地面積 (千ha)
			1位		2位		3位		
全 国	83,462		畜産	31.5	野菜	25.6	米	22.2	4,561
首都圏	16,818		野菜	37.9	畜産	26.2	米	18.7	635
茨城県	4,097	2	野菜	37.6	畜産	26.3	米	22.3	174
千葉県	4,009	4	野菜	39.1	畜産	25.8	米	18.2	128
栃木県	2,659	10	畜産	31.4	米	30.0	野菜	29.2	127
群馬県	2,213	13	畜産	41.4	野菜	38.3	米	7.9	75
埼玉県	1,967	17	野菜	48.8	米	21.5	畜産	14.6	79
神奈川県	809	33	野菜	52.5	畜産	19.3	果実	13.7	20
山梨県	792	35	果実	62.0	野菜	12.2	畜産	9.5	25
東京都	272	47	野菜	56.3	花き	17.6	果実	11.9	8

資料：「平成23年農業産出額」、「平成23年耕地及び作付面積」（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23年）

	林業産出額 (千万円)	全国順位	林業産出額主要部門別シェア (%)						現況森林面積 (千ha)
			1位		2位		3位		
全 国	41,659		木材生産	49.3	栽培きのご類	49.1	薪炭生産	1.2	24,462
首都圏	3,188		木材生産	51.5	栽培きのご類	48.1	薪炭生産	0.3	1,736
栃木県	1,049	10	木材生産	59.3	栽培きのご類	40.3	薪炭生産	0.4	341
群馬県	773	18	栽培きのご類	70.4	木材生産	29.1	薪炭生産	0.5	404
茨城県	661	22	木材生産	61.9	栽培きのご類	38.1	薪炭生産	0.0	188
埼玉県	218	37	栽培きのご類	56.4	木材生産	43.1	薪炭生産	0.5	122
山梨県	177	40	木材生産	76.3	栽培きのご類	23.2	薪炭生産	0.0	347
千葉県	159	41	栽培きのご類	57.2	木材生産	42.8	薪炭生産	0.6	160
神奈川県	77	44	木材生産	57.1	栽培きのご類	41.6	薪炭生産	0.0	94
東京都	74	45	木材生産	60.8	栽培きのご類	39.2	薪炭生産	0.0	79

資料：「平成23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23年）

	漁業生産額 (海面漁業・養殖業) (億円)	全国順位	漁業生産額魚種別シェア (%)						生産量 (海面漁業・養殖業) (千t)
			海面漁業			海面養殖業			
			1位	2位	1位	2位	3位		
全 国	13,289		まぐろ類	13.1	いか類	8.8	ぶり類	29.5	4,692
首都圏	418		まぐろ類	18.2	いわし類	14.7	のり類	81.5	232
東京都	×	—	まぐろ類	47.0	かつお類	15.5	×	×	×
千葉県	260	15	いわし類	20.4	貝類	13.9	のり類	94.3	179
神奈川県	158	26	まぐろ類	39.4	かつお類	12.9	わかめ類	65.3	53
茨城県	×	—	さば類	31.6	いわし類	24.5	×	×	×
栃木県	—	—	—	—	—	—	—	—	—
群馬県	—	—	—	—	—	—	—	—	—
埼玉県	—	—	—	—	—	—	—	—	—
山梨県	—	—	—	—	—	—	—	—	—

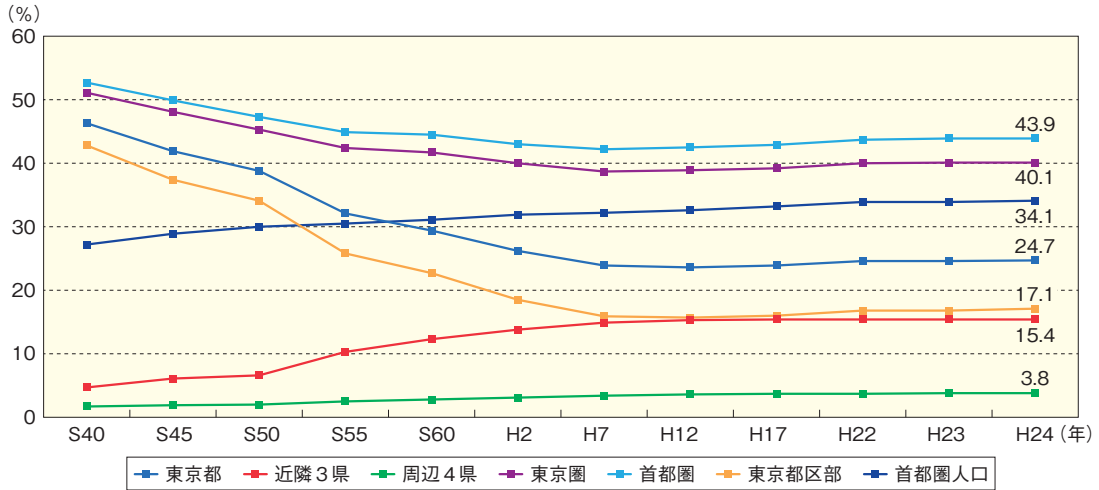
注1：東京都及び茨城県の漁業生産額、海面養殖業生産額及び海面養殖業量については、秘匿措置（調査客体が2以下）により非公表である。このため、漁業生産額の魚種別シェアのうち、海面漁業のシェアのみ計上している。

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：漁業生産額については、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23年漁業生産額」、「平成23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

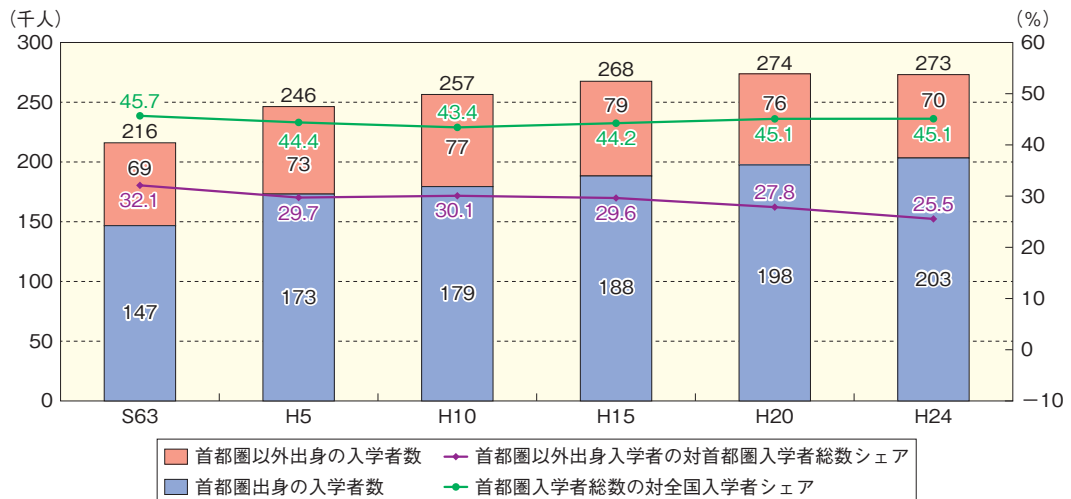
2-5 大学・短期大学・大学院学生数の対全国シェアの推移



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）、「推計人口」（総務省）により国土交通省都市局作成

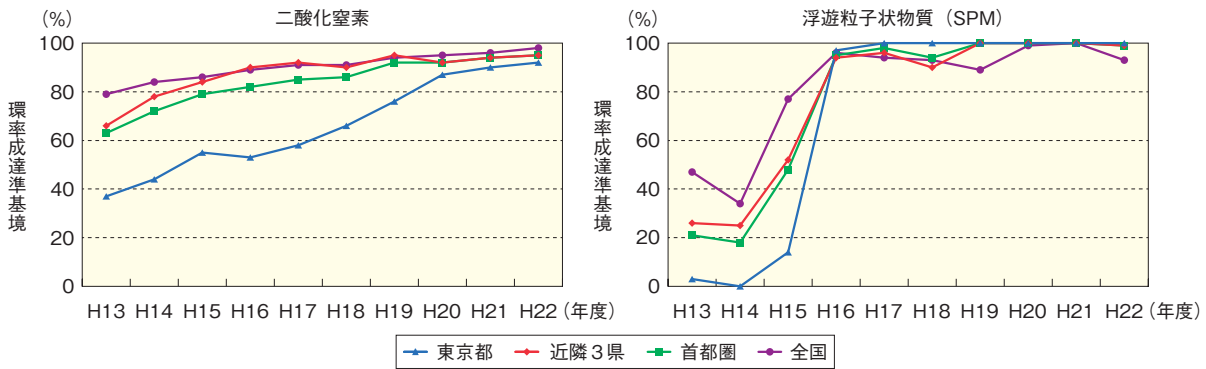
2-6 首都圏にある大学への入学者数とその出身地別内訳とシェア



資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）

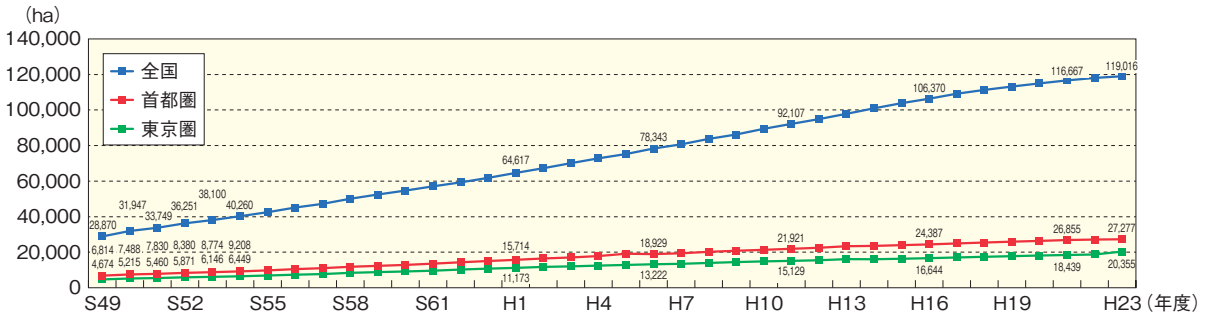
3 環境との共生

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

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

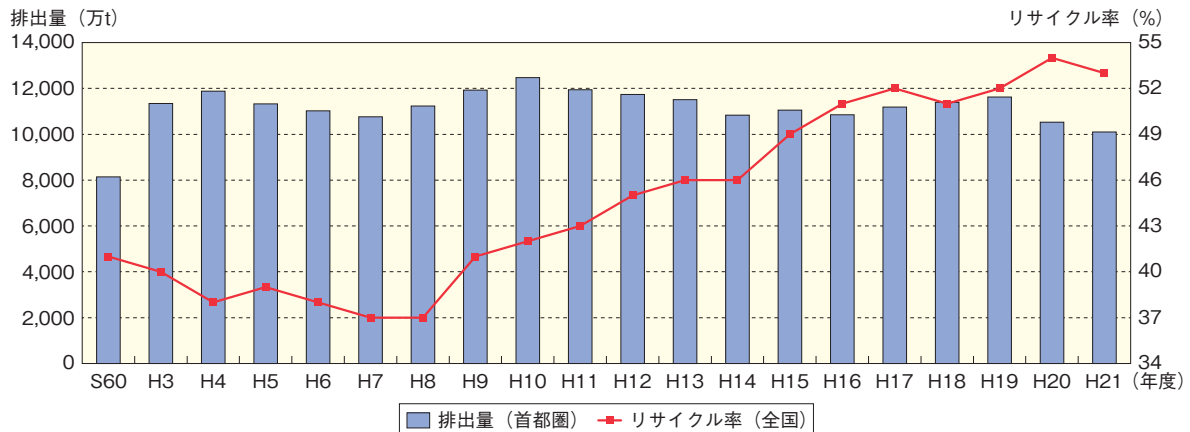
3-3 首都圏における緑地保全関連制度の指定状況

	S61年度		H5年度		H12年度		H23年度	
	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	212	889
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	10	819
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

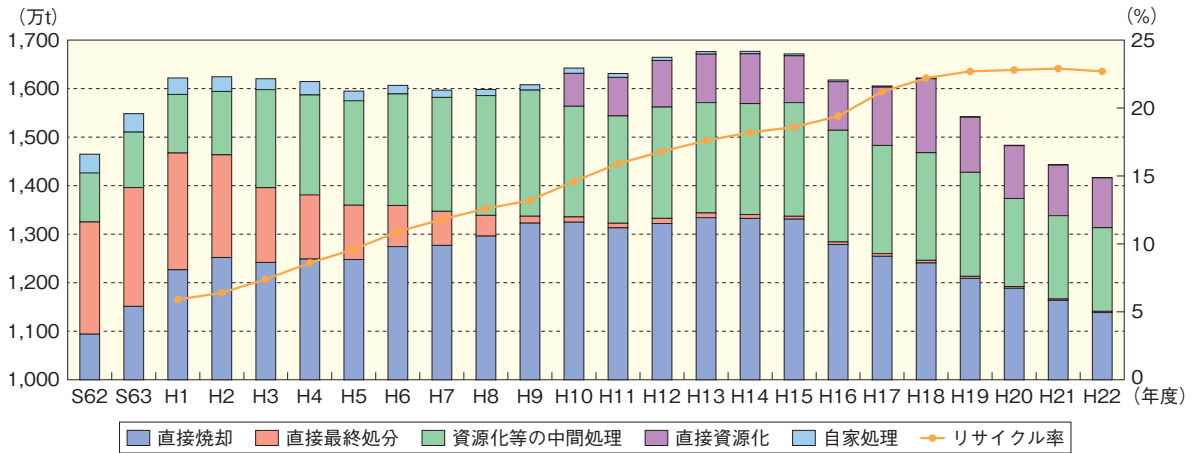
資料: 国土交通省資料により国土交通省都市局作成

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

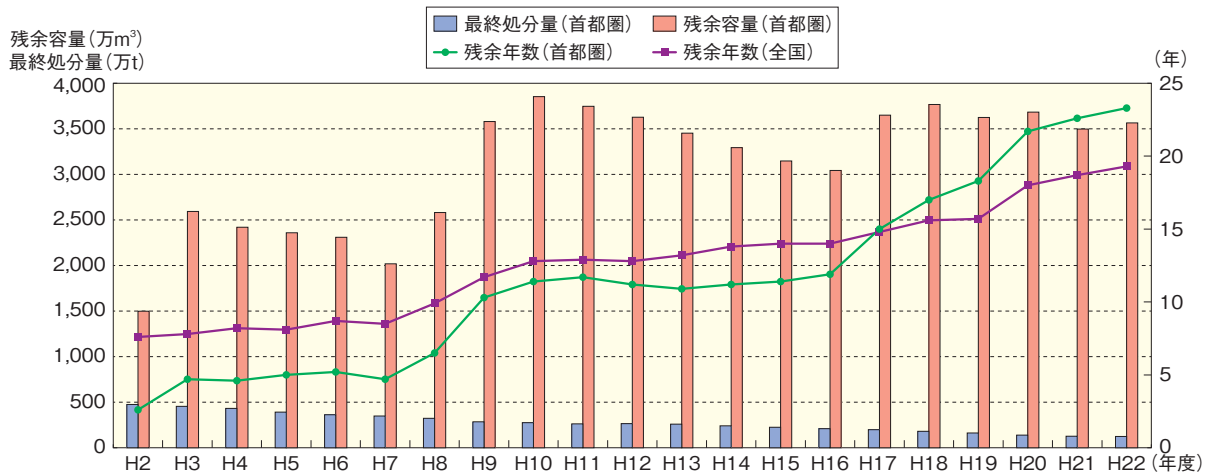


資料: 環境省資料により国土交通省都市局作成

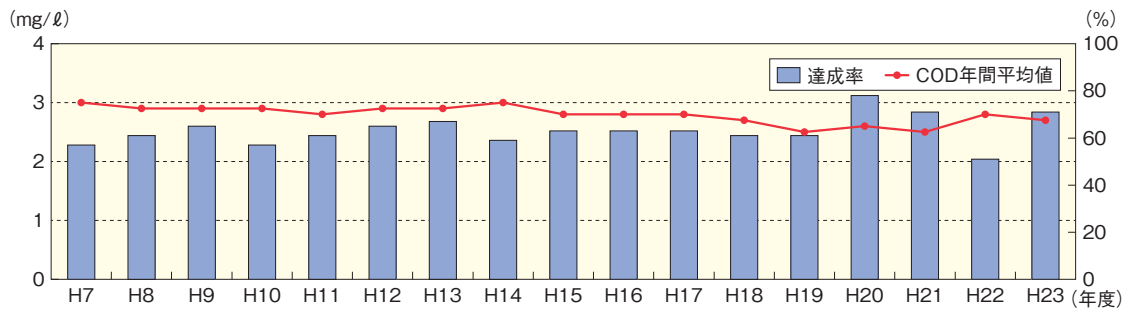
3-5 首都圏における一般廃棄物の処理方法別の排出量及びリサイクル率の推移



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

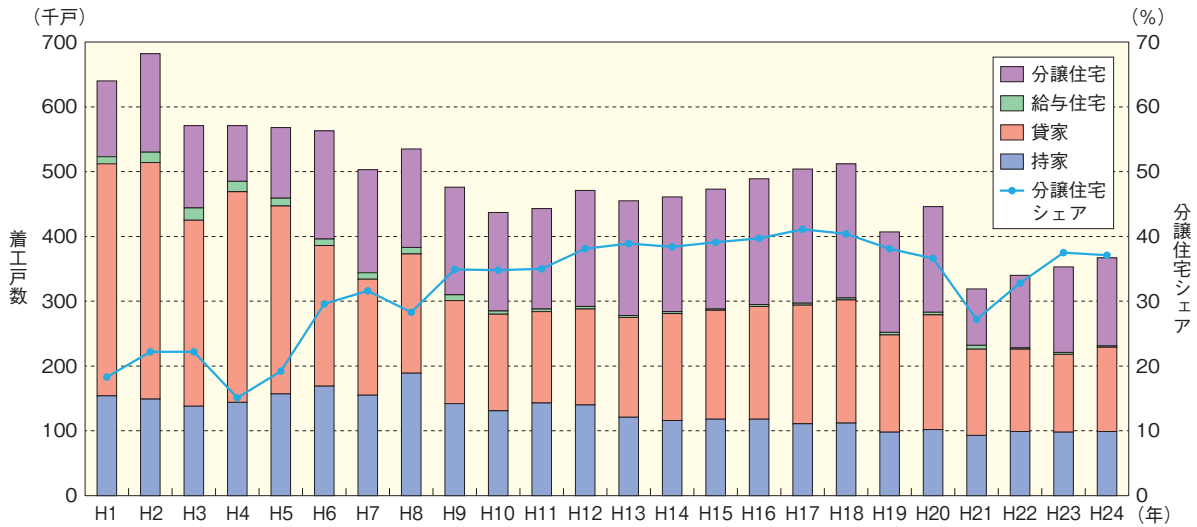


3-7 東京湾におけるCOD及び環境基準の地点達成率



4 住宅の供給状況

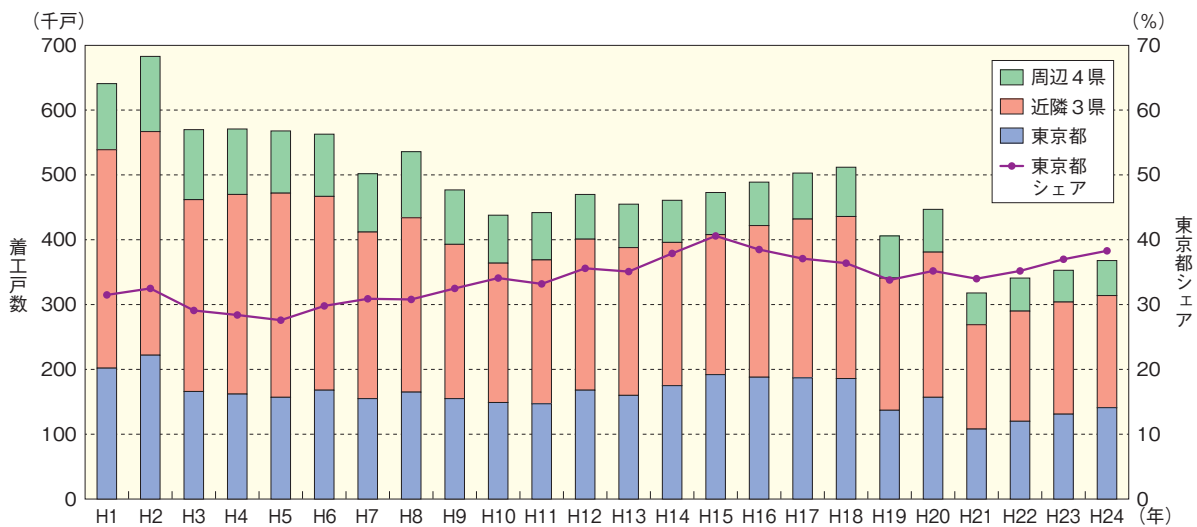
4-1 首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移



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）により国土交通省国土計画局作成

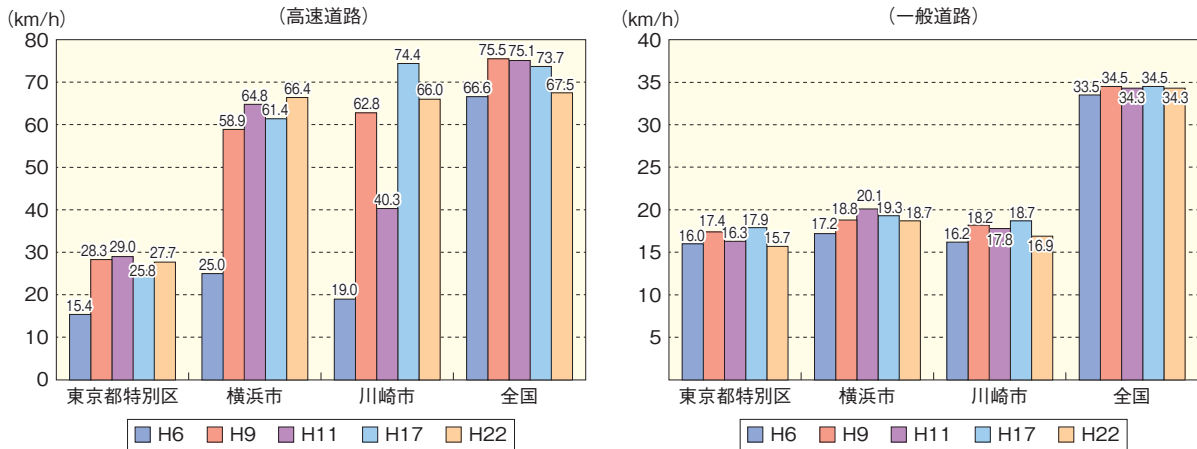
4-2 首都圏の地域別の新設住宅着工戸数の推移



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省国土計画局作成

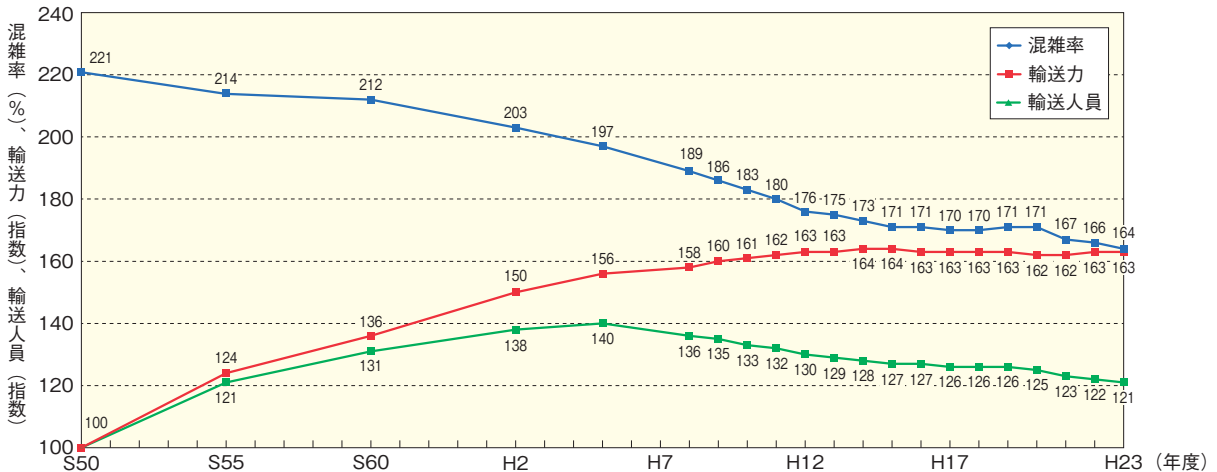
5 将来に引き継ぐ社会資本の整備

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



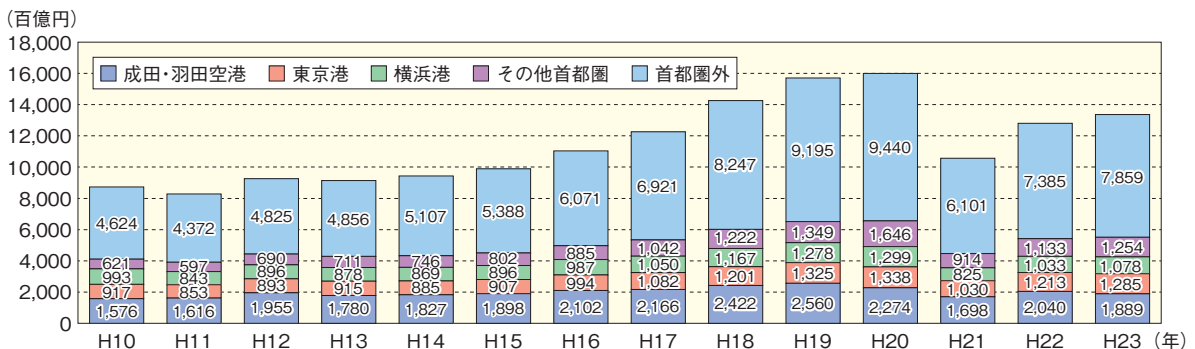
資料：「道路交通センサス」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

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



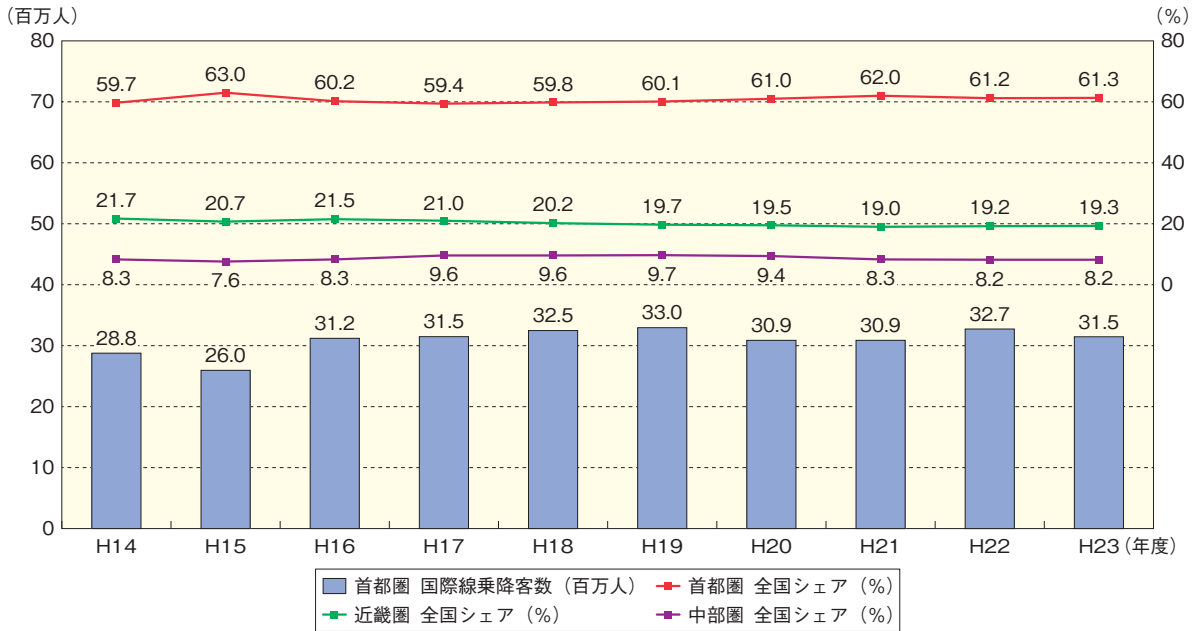
注1：国土交通省において昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている主要31区間
 注2：輸送力、輸送人員は、昭和50年度を100とした指数
 資料：国土交通省資料により都市局作成

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

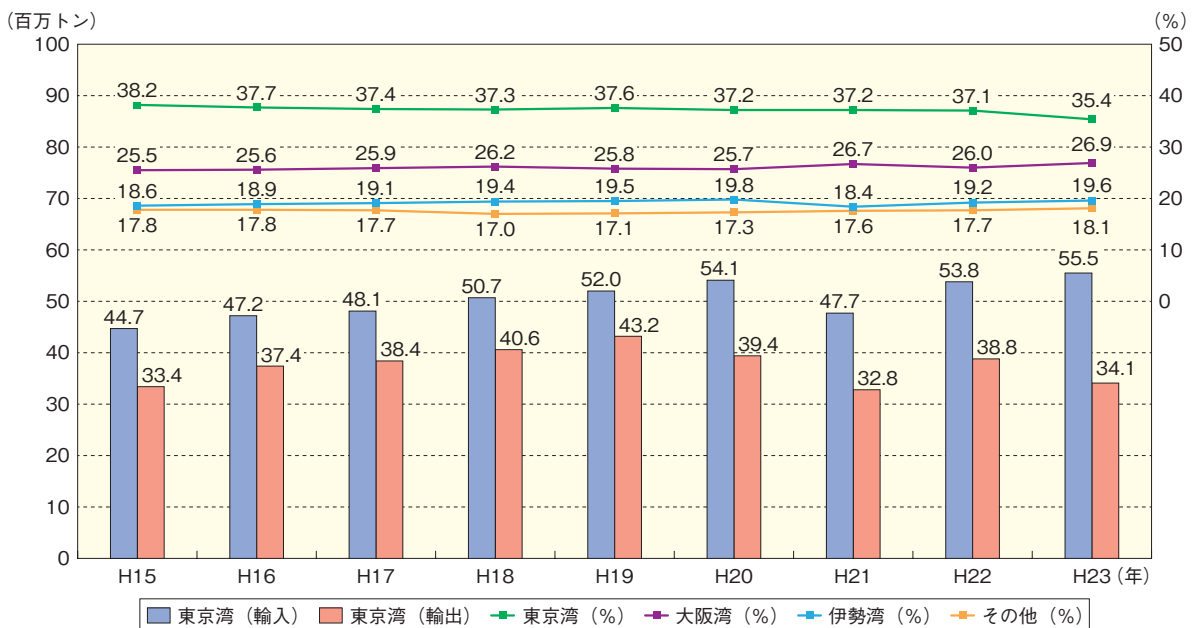
5-4 首都圏の空港の利用状況と三大都市圏のシェア



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（平成16年度のみ合算）、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：「空港管理状況調査」（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

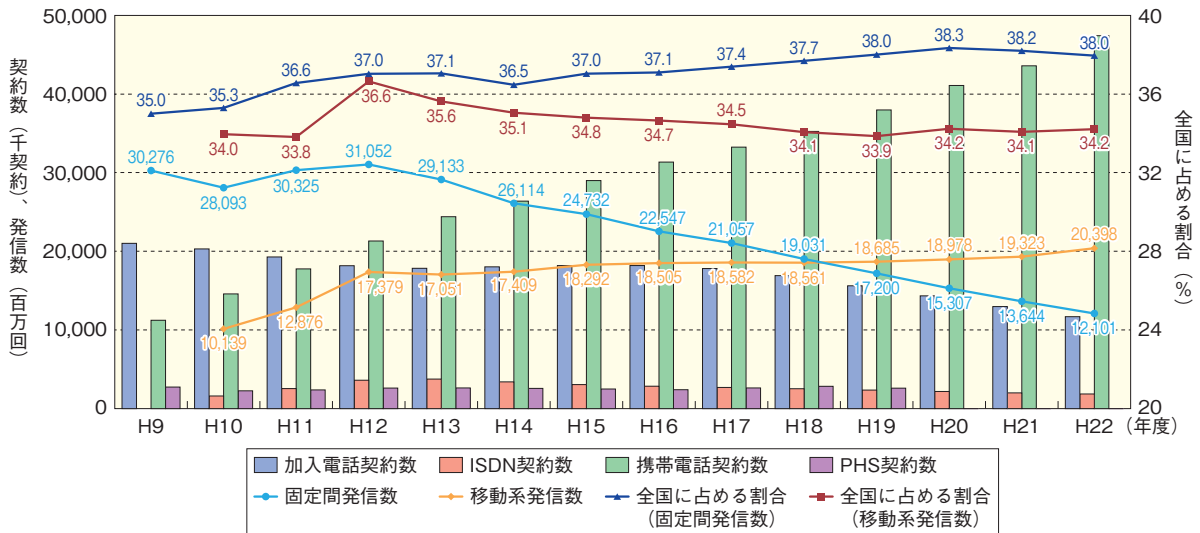


注1：東京湾とは千葉港、東京港、横浜港、川崎港、横須賀港の、大阪湾とは大阪港、堺泉北港、神戸港の、伊勢湾とは名古屋港、三河港、四日市市のそれぞれの取扱貨物量の合計を指す。

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



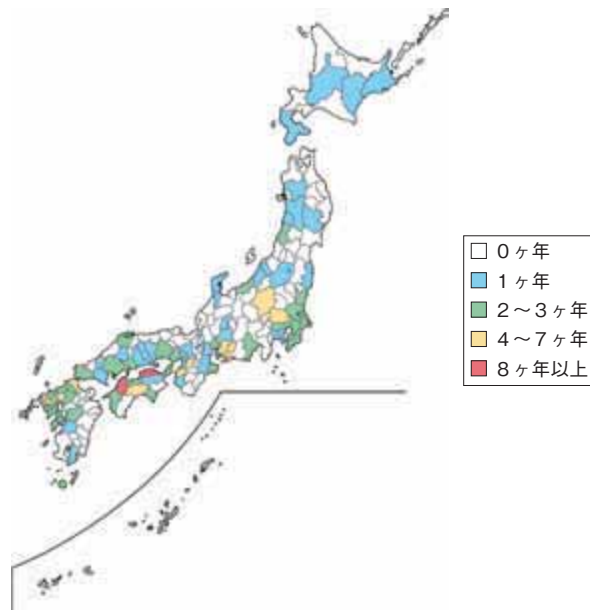
注1：「固定回線発信数」とは、加入電話及びISDNからの発信のうち、加入電話、ISDN、無線呼出しへの発信数

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：「トラヒックからみた我が国の通信利用状況」（総務省）、「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

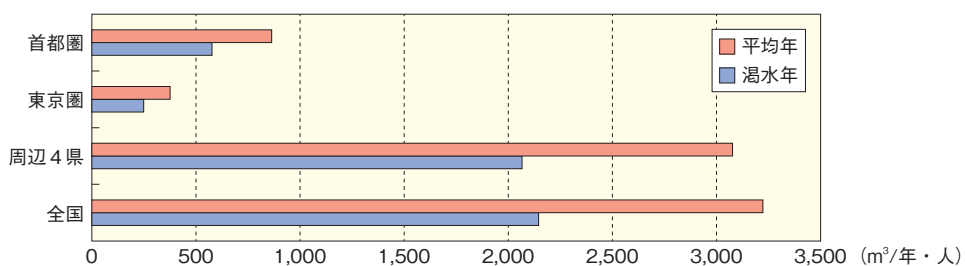
5-7 最近20カ年で渇水の発生した状況



注：平成4年から平成23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24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



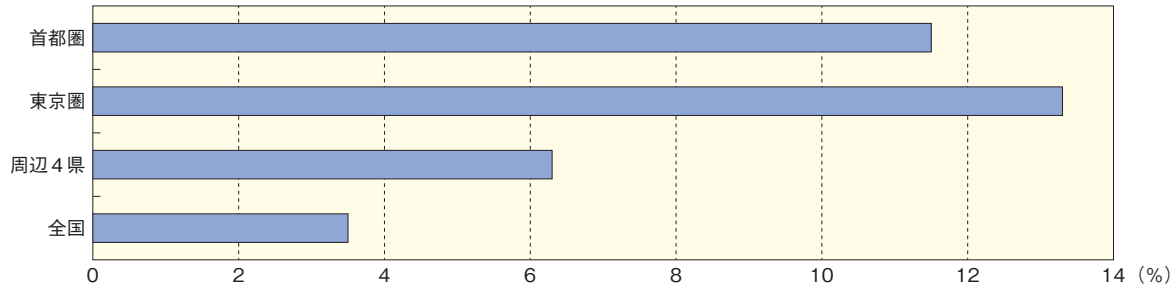
注1：水資源賦存量とは、水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量であり、降水量から蒸発散によって失われる量を引いたものに当該地域の面積を乗じた値。

注2：平均年の水資源賦存量は、昭和51年から平成17年までの平均値である。

注3：渇水年とは、昭和51年から平成17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24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

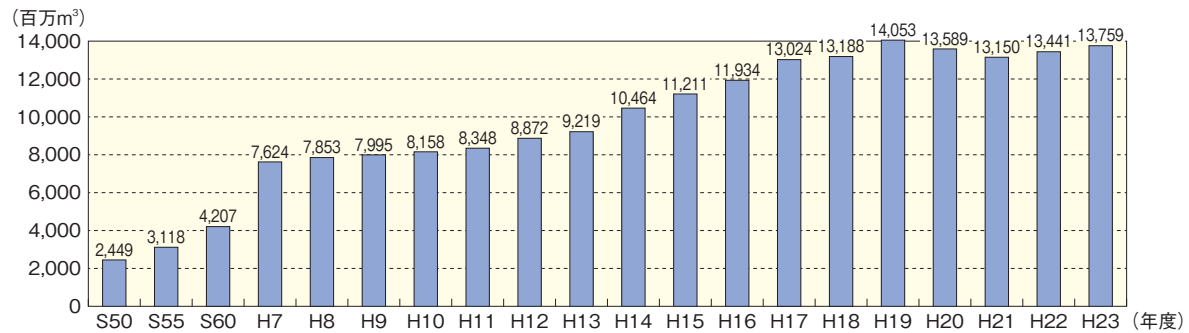


注1：都市用水：生活用水と工業用水

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。

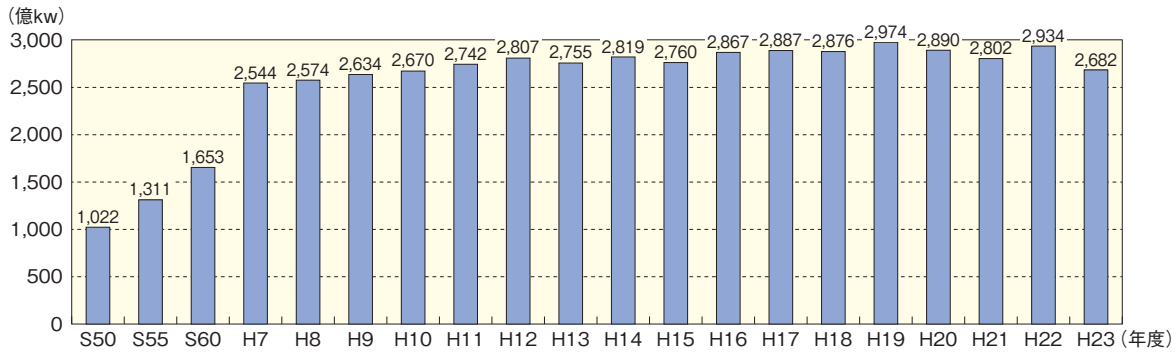
資料：「日本の水資源」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

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

5-11 首都圏における販売電力量の推移（東京電力(株)管内）



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