

## 地方公共団体からの提出資料

## 第4回大都市圏政策ワーキングチームにおける首都圏1都7県の意見資料

群馬県企画部地域政策課長 中野三智男

### 1 これまでの大都市圏制度の評価について

- ・評価できる点
- ・評価できない点

### 2 首都圏整備計画の必要性について

- ・首都圏の特異性
- ・首都圏整備計画の必要性

### 3 首都圏整備計画に盛り込むべき内容について

- ・大都市圏問題として解決すべき課題
- ・首都圏整備計画に盛り込むべき内容

### 4 政策区域制度について

- ・制度の継続・廃止
- ・廃止した場合の問題点
- ・緑地保全についての方向性

### 5 その他の意見

- ・業務核都市制度
- ・首都圏近郊緑地保全法に関する地方分権推進委員会第3次勧告における指摘事項について

【川崎市発言要旨】

- 大都市圏制度については、これまで既成市街地の過密解消や業務核都市を中心とした周辺地域の発展等に一定の役割を果たしてきたものと考えています。
- 全国的な人口減少傾向の中で、高齢化等の問題が顕著になってきています。川崎市では、現在も人口が増加していますが、一定の時期には他地域同様に減少傾向に移行するものと推計しています。人口減少・高齢社会への移行は本市のみならず全ての自治体において重要な政策課題であり、今後の大都市圏制度の見直しにあたっては、こうした課題への対応について検討する必要があるものと考えています。
- 既成市街地への産業及び人口の過度の集中を防止することを目的として施行された工業等制限法は、その眼目とするところは一定の成果を出したといえる半面、本市を含む多くの工業地域では、工場移転後の跡地利用などの課題が新たに発生しました。本市では、工業等制限法の影響や国内産業構造の変化などにより平成10年頃には京浜臨海部の遊休地の増加が大きな課題でしたが、その後、工業等制限法が緩和・廃止され、企業の研究開発機関などの立地が進むとともに、以前から企業が培ってきた高度な技術力を、エネルギー・環境産業や福祉産業などの新事業に活かしていく取組が進んでおり、そうした取組が我が国の国際競争力を高めることにも繋がっています。
- 国においては各地域で進んでいる様々な取組状況を踏まえ、大都市圏制度の見直しの中で、首都圏のあるべき姿や、その中での役割分担について示していくことが必要と考えています。
- 首都圏整備計画にもあるとおり、今後とも首都圏は世界の中核として我が国の活力創出に貢献していくことが求められています。
- 先般、国土交通大臣から羽田空港のハブ空港化の方針が示されましたが、本市の空港対岸地域では、『神奈川口構想』を神奈川県や横浜市と共に推進しているところです。こうした取組も、首都圏における取組の一つの事例ですが、成長エンジンとしての首都圏の役割を大都市圏制度の見直しの中で明確に示していく必要があると考えています。
- 環境については我が国において極めて重要な課題と考えています。特に緑地の保全に関しては、ヒートアイランド対策等の観点からも、都市部において重要な課題です。政策区域制度における近郊緑地保全制度が首都圏の緑地保全において大きな役割を果たしているというのは、南関東の1都3県と政令市で構成している八都県市首脳会議の首都機能部会等での議論の中でも共通の認識であり、大都市圏制度見直しの中でも近郊緑地保全制度については制度の維持または代替となる制度の創設を必要とする意見が多くありました。
- 首都圏の自治体にはそれぞれ様々な特色があり、また各自治体の内部でも様々な地域特性が存在しています。大都市圏制度を見直していくにあたっては、“首都圏という枠”に特定の地域が埋没することのないよう、自治体の声をきめ細かく取り入れながら、国と自治体が共に新たな制度構築に取り組んでいくことが必要と考えています。

国土審議会第4回大都市圏政策ワーキングチーム  
川崎市説明資料

平成21年10月23日

川崎市

# 川崎市の概要

●面積：144.35平方キロメートル

●人口：1,409,558人  
(平成21年10月1日現在)

●世帯数：652,609世帯  
(平成21年10月1日現在)

●市内総生産：4兆9,651億円  
(平成18年度)

●平成21年度当初予算  
一般会計  
5,816億7,762万円  
特別会計(14会計)  
5,209億8,055万円  
企業会計(6会計)  
2,147億 613万円

(合計) 1兆3,173億6,431万円

◎「先端産業・研究開発」のまち

☆200を超える研究開発機関が立地・・・

◎「芸術・文化」のあふれまち

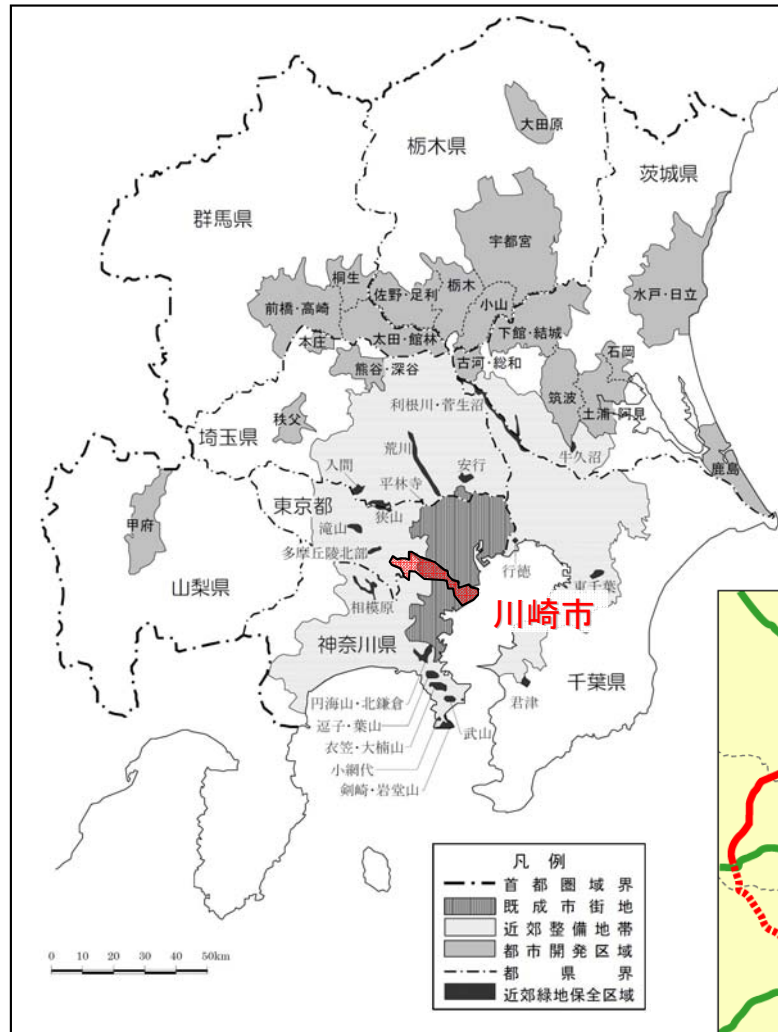
☆ミュージア川崎シンフォニーホール、昭和音楽大学・・・

◎「スポーツ」のまち

☆アメフトシティKAWASAKI

◎「自然」が豊かなまち・・・

☆多摩川、生田緑地・・・



首都圏の都市基盤（3環状9放射）



～凡例～

- 首都圏の環状道路(完成)
- 首都圏の環状道路(事業中・計画)
- ○ ○ 首都圏の環状道路(構想)
- 首都圏の放射道路(完成)
- 首都圏の放射道路(事業中・計画)
- 自動車専用道路(供用済み)
- 自動車専用道路(整備中・計画)

# 川崎市の利便性(鉄道)

※各駅間の所要時分は、特急・急行等を利用した標準的な時分です。

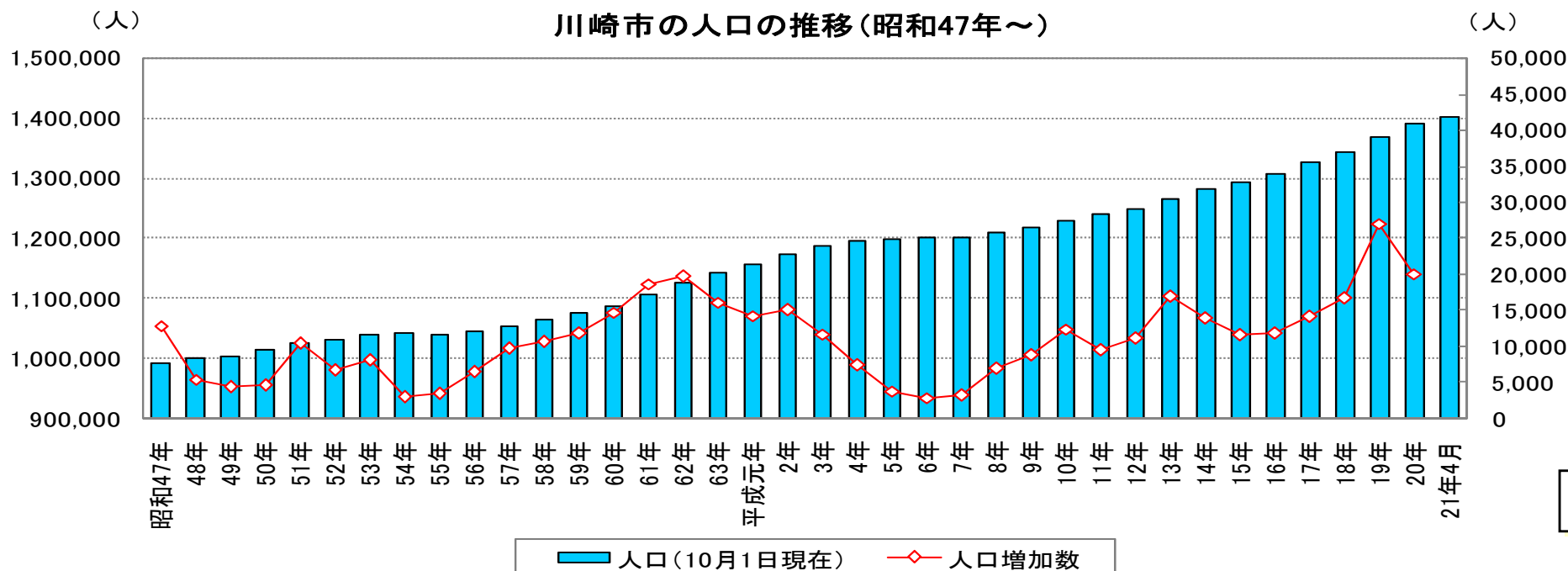


# 川崎市の人口推移

## ★人口140万人のあゆみ

- 昭和48年 100万人達成
- 昭和61年に110万人、平成5年に120万人  
平成16年に130万人を達成
- 平成19年以降人口増加数が2万人を  
超えるなど人口が大幅に増加
- 平成21年4月9日現在で140万人を達成

年・月	人口(人)	備考
大正13年	50,188	市制施行
昭和18年	390,673	昭和20年以前の最高人口
昭和20年	200,459	
昭和47年4月	980,280	政令指定都市移行
48年6月	1,002,097	100万人突破
55年6月	1,050,229	105万人突破
57年7月	1,055,509	行政区再編
61年5月	1,101,815	110万人突破
平成元年5月	1,152,824	115万人突破
5年6月	1,200,498	120万人突破
12年11月	1,251,184	125万人突破
16年4月	1,300,069	130万人突破
19年3月	1,350,014	135万人突破
21年4月	1,402,997	140万人突破



# 人口構成の変化に伴う政策課題

◎人口構成の変化に伴い、地域ごとの政策課題が生じている。

## 1. 人口急増対策

- 小中学校の大規模改修 等

## 2. 高齢化対策

- 大規模団地の高齢化への対応

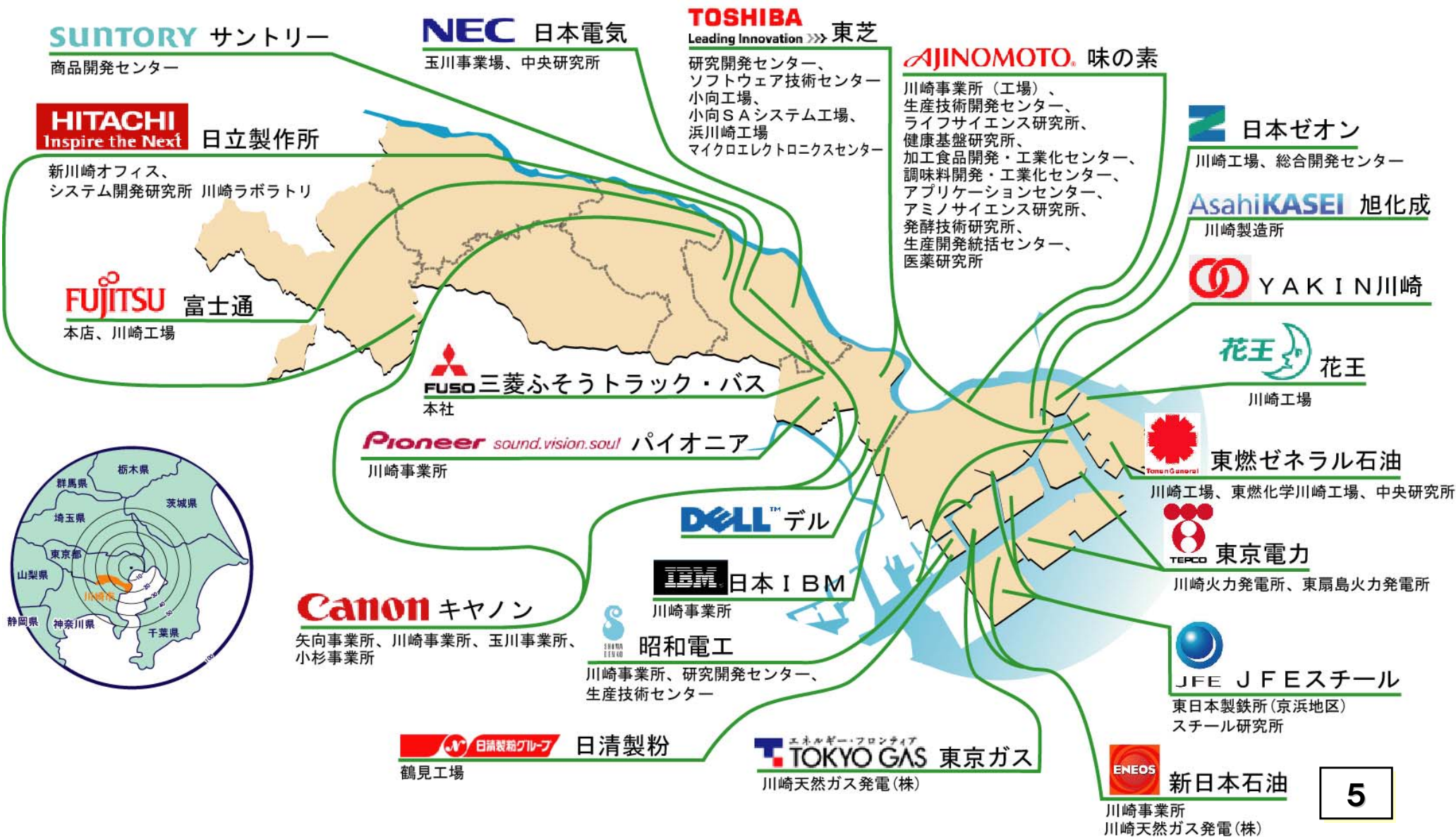
・建築物の更新、バリアフリー対策、地域コミュニティの意識低下 等

## 3. 子育て支援

- 保育所の整備、「保育緊急5ヵ年計画」の実施 等



# 川崎市に立地する世界的企業



# 京浜臨海部における遊休地の状況

- 遊休地はピーク時の10分の1以下となっている。

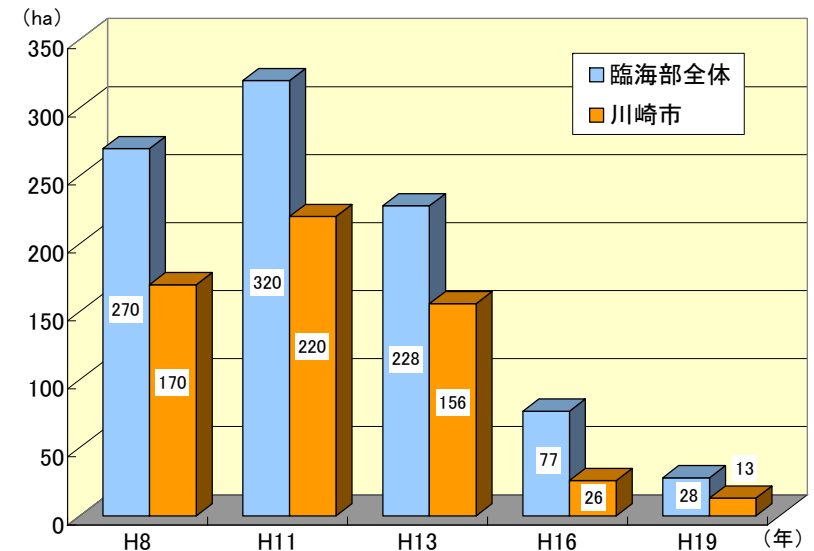
<川崎市の遊休地の状況>

平成11年:220ha ⇒ 平成19年:13ha

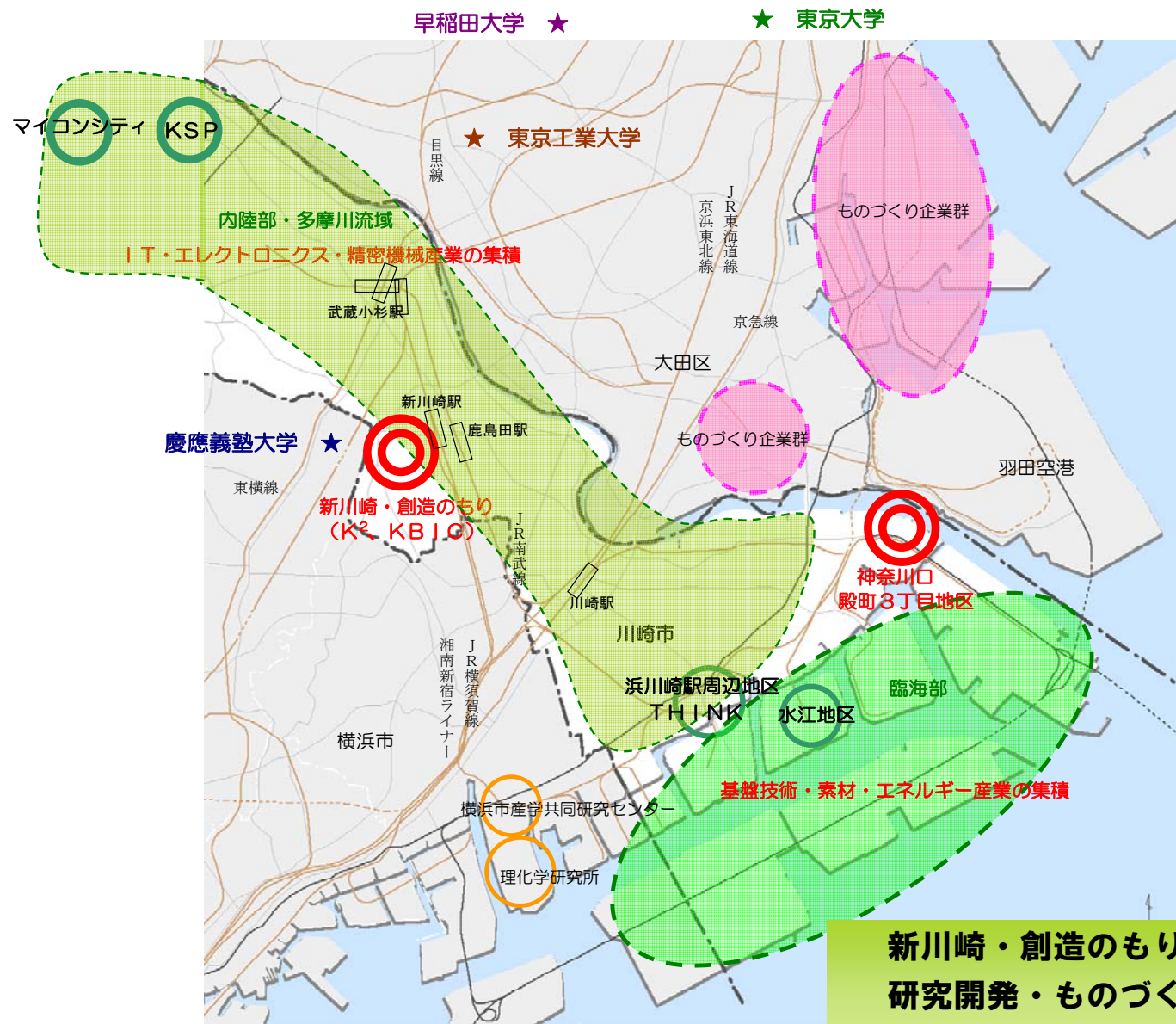
- 新たな土地利用の内容

→物流・リサイクル・エネルギー施設の進出

→自社又は周辺企業の設備投資



# 研究開発・ものづくり拠点連携



新川崎・創造のもりを中心とした  
研究開発・ものづくり拠点連携図

# 創造のもり第3期の事業展開

新川崎・創造のもり 4大学コンソーシアムへの支援と先端科学技術分野の研究開発・産学連携拠点整備の事業展開イメージ図

## 第一段階

KBICを活用した4大学コンソーシアム活動拠点の形成支援と産学連携のモデルづくり

4大学コンソーシアムの活動の具体化に対応して

## 第二段階

第3期事業用地を活用した本格的な事業展開の検討

### ◎第1期事業

(平成12年7月開設)

「産学公民の連携による創造的研究開発拠点の形成」を目的とした慶応義塾大学の先導的研究施設「K2タウンキャンパス」。慶応義塾大学の14研究室が入居・約350名の研究者・学生が研究従事

敷地：約1.5ha

建物：延床面積(6,300㎡)

研究棟4棟

厚生棟1棟



慶応義塾大学による14の先端的な研究プロジェクト ～主な研究の紹介～

●未来自動車プロジェクト  
(清水浩教授)



●小池フォトリソグラフィプロジェクト  
(小池康博教授)

●ナノテク次世代薄膜プロジェクト  
(白鳥世明教授)

●アクセス空間支援基盤技術の高度国際連携プロジェクト  
(大西公平教授)

●WIDEプロジェクト  
(村井純教授)

# 殿町3丁目地区(神奈川口構想の推進)



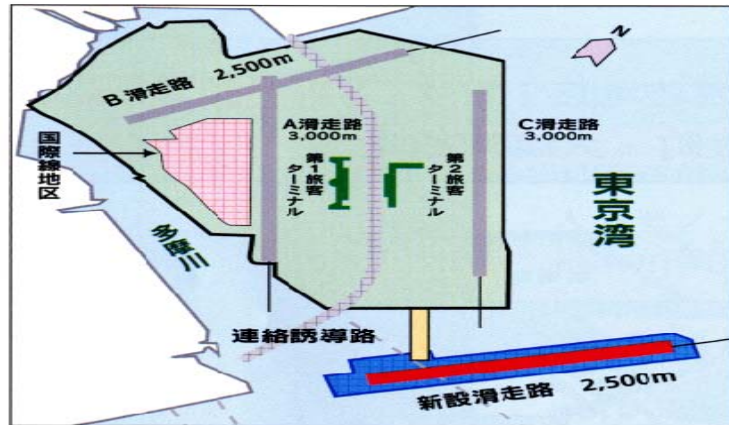
# 羽田空港の再拡張国際化と神奈川口構想

## 羽田空港の再拡張・国際化

2010年10月  
完成・供用開始

## 神奈川口構想

- ◎羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線を展開
- ◎欧米を含む世界の主要都市に就航し、首都圏全体の国際航空機能を24時間化



☆**臨空関連・業務・研究開発機能**  
空港機能を支える臨空関連産業や産業支援業務機能等

☆**環境、ライフサイエンス機能**  
環境技術、ライフサイエンス（健康・福祉・医療等）分野の産業集積、先導的な研究の推進・支援機能等



再拡張により発着容量が**1.4倍増加**

〈11.1万回/年（152便/日に相当）増加〉

現行 (H17.10.1~)	再拡張後
30便/時間	40便/時間
29.6万回/年	40.7万回/年
〈405便/日(810回)に相当〉	〈557便/日(1114回)に相当〉

## 土地利用方針の基本的な考え方

殿町三丁目地区		
商業・業務・レクリエーション・交流ゾーン	研究開発・業務・交流ゾーン	物流（流通加工）ゾーン
商業・業務・レクリエーション・交流機能を中心とした複合機能の導入を図ります。	空港関連機能や研究開発（環境技術・ライフサイエンス）・業務機能の導入を図ります。	物流機能を中心とし、地区への集客を担う商業機能などの導入を図ります。

## 大都市圏制度に関する意見（近畿圏）

### 【大都市圏制度の評価】

- 戦後の急速な経済復興とそれに続く高度経済成長に伴う大都市圏への人口・産業の集中による環境悪化等に対処するため、昭和 38 年に近畿圏整備法が制定され、近畿圏の人口・産業立地の集中抑制・分散を目的に政策区域制度が導入。
- 政策区域制度については、人口推移で見ると、既成都市区域に比べて近郊整備区域・都市開発区域の人口増加が進み、近郊整備区域・都市開発区域のインフラ整備、工場集積も進展したことから、一定の法目的は達したと思われる。
- しかしながら、社会経済情勢は変化し、近畿圏では、既成都市区域での工場立地ができない状況が長く続き、業務管理機能も流出したことから中枢的機能は低下。
- 一方、保全区域に関しては、既成都市区域近郊において、まとまりのある樹林地（グリーンベルト）が保全されており、市街化の抑制に効果があったものと評価できる。

### 【大都市圏制度の見直し】

- 近畿圏では、人口流入低下・人口減少傾向にあり、人材・産業の域外流出が進むなど、政策区域制度創設時から社会情勢は大きく変化しており、現行制度の必要性が大きく後退していることは、否定できない状況。  
大都市圏制度については、抜本的な見直しが必要と考える。

### 【各府県、政令市の意見】

- 現時点では、近畿圏の総意としてまとめたものではないが、「産業集積等のためのインセンティブの付与」については、複数の自治体から意見があり、概ね、各府県政令市の共通認識であると考えている。
- その他、各自治体からの意見については、別紙のとおり。
- なお、大阪府では、近郊緑地制度については、制度創設当初の趣旨に加えて、地球環境問題やヒートアイランド現象等、新たな時代の要請があるなかで、制度の存続が必要と考える。  
併せて、現行法の届出・勧告制度において、基準等の整備や緑地の創出・再生も含めた広域的な施策のあり方についての検討が必要である。

### 【まとめ】

- 近畿圏整備法などの大都市圏整備法制が真に近畿圏の発展に資するよう、抜本的な見直しを図られたい。
- 見直しにあたっては、関係自治体の意見を十分尊重して頂き、近畿圏が、人口・産業・インフラの集積を持つわが国の中枢地域であり、わが国を牽引する成長エンジンとして重要な役割を果たしていることに鑑み、引き続き、その役割が担えるよう、それに相応しい機能集積が図れる施策が必要。  
その施策効果が、都市部だけでなく、近畿圏全体の発展に資する新たな制度を整備されたい。

## 大都市圏政策についての意見（近畿圏）

府 県 政 令 市	意 見
福井県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの大都市圏政策の枠組みでは、都市部への資源の集中が是正されず、結果的に日本全体の活力の低下につながった。</li> <li>・今後は都市と地方の間で人、物、資金の循環が図られるよう、都市と地方を結ぶインフラ整備を優先するなど、都市と地方の関係を重視した政策を実行する必要がある。</li> </ul>
三重県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国が抱える問題点として、東京一極集中のリスクがあり、日本のもう一つの中心圏域である近畿圏をどう位置づけ、国としてどのような投資を行っていくかを明確にすべき。</li> <li>・現行制度は、補助制度がなく、市町村等からの関心も非常に薄い状況。新しく制度を作る際は、補助制度もセットにしてインセンティブが働くような制度設計をしていただきたい。</li> </ul>
滋賀県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本県においては、企業立地における優遇措置の要望が依然として根強い。</li> <li>・圏域内の発展のため、産業の集積は欠かせないことから、都市計画区域内における企業誘致に係る税制上の緩和措置について検討をお願いしたい。</li> </ul>
大阪府	<ul style="list-style-type: none"> <li>・政策区域制度に関しては、既成都市区域における工場・学校等の分散、及び近郊整備区域における人口増加と社会基盤整備の推進に寄与したといえる。</li> <li>・近郊緑地制度は、国における区域指定と府独自の行政指導により、緑地保全に大きく寄与した。</li> <li>・政策区域の今後としては、既成都市区域についての機能分散政策は、本格的な人口減少社会の到来において、見直しが必要と思われる。</li> <li>・見直しにおいては、戦略的な機能立地に向けたインセンティブの付与が望まれるとともに、近郊緑地制度については、制度存続と併せ、開発行為に係る届出に対する助言・勧告の基準等の法的な整備や緑地の創出・再生も含めた広域的な施策のあり方についての検討が必要と考える。</li> </ul>
奈良県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近郊整備区域については、指定された時代と社会経済状況が大きく変化しており、一部の地域で実態と合わなくなってきたものもあることから、制度見直しの中で検討してもらいたい。</li> <li>・企業誘致促進の観点から、特定市街化区域農地に関する税負担について、制度見直しの中で検討してもらいたい。</li> </ul>
和歌山県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑地保全については、本県から近畿圏広域地方計画で提案した「緑のヒンターランド」という提案において、「企業の森」等都市部の様々な主体が緑を活用する取組を行っているが、今後の政策検討にあたっては、都市部における緑地確保という視点だけではなく、都市が地方の緑地保全・活用も考えるといった広域的視点で取り組む必要があると考える。</li> </ul>
大阪市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の土地利用誘導等により都市空間の更新を図り、人口減少社会、成熟社会に適合したコンパクトな集約型都市構造を推進していくことや、大阪駅北地区の開発、夢洲・咲洲地区のまちづくりなど、近畿全体の活性化に寄与する大規模プロジェクトについては、特区制度の活用や戦略的な機能立地に向けたインセンティブの付与など、国家的なサポートが必要である。</li> <li>・また、計画を効果的に推進するためには、近畿全体での連携が一層重要で、例えば、広域的に機能する交通インフラなど、近畿全体に波及効果をもたらす施設・プロジェクトについては、一部の地域のみを負担を求めるのではなく、財政面でも広域的に結集し、近畿全体で事業を集中的・効率的に実施する仕組みや制度改正の検討が必要である。</li> <li>・さらに、税制、政策金融、インフラ整備の地方負担軽減など、特例措置を総合的に講じるため、新たな「経済特区」の制度化も必要であると考えます。</li> </ul>
神戸市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・政策区域制度に関連する諸制度については、個々の制度運用の観点からの課題整理と対応について、十分な配慮をお願いしたい。</li> </ul>



## 大都市圏制度に関する意見（中部圏）

### ＜現行制度の評価＞

- ◎ 大都市圏制度として、中部圏開発整備法は、昭和41年の制定以来40数年にわたり、首都圏、近畿圏に比べ、未整備だった中部圏の社会資本整備に一定の成果をあげ、我が国を支えるモノづくりの拠点としての中部圏の今日の形成に大きな役割を果たしてきたものと評価・認識。
- ◎ その中で、政策ツールについては、地域・区域によって活用度合いにバラつきはあるものの、現在も活用されているものもあり、一定の効果があったものと認識。
- ◎ 同時に、推進母体として設置された中部圏開発整備地方協議会を中心に、中部広域での課題とそれに対する取組の圏域自治体間の共有と協働の深化に大きく寄与。

### ＜中部圏の課題＞

- ◎ 中部圏においても、大都市圏固有の課題はこれまで以上に顕在化。モノづくりの中枢性を基軸とする中部圏では、国際競争力の強化、災害リスクの回避、さらに環境問題への対応等の観点から、他の圏域以上に特別な対応が不可欠と考える。
  - 急速な産業経済のグローバル化に即応した国際競争力の一層の強化が不可欠。特に、東アジア・極東圏に伍し、また連携していくために、環太平洋及び環日本海での一体的な取組が、従来にも増して重要。東西の国土軸に加えて、南北の国土軸の一層の確立により、さらなる役割を發揮していくことが必要。
  - 一方、我が国の産業経済を牽引する重要な圏域であるものの、防災面での脆弱性が課題。圏域内での補完機能の確保、ゼロメートル地帯対策など災害リスクを未然防止する取組が不可欠。首都圏、近畿圏の中間に位置し、物流・人流の大動脈をも担う日本のロータリーが災害により遮断されないための対策は、国家としても必然。
  - さらに、モノづくりの中枢圏として、持続可能な産業経済社会を構築していくことが必要。そのためには、CO<sub>2</sub>の排出抑制をはじめ「環境」問題への総合的な対応が必要であり、産業における環境対応に加えて、世界に通ずる大都市圏域として、緑地整備など、圏域での環境保全の取組も重要な課題。

### ＜今後の制度のあり方＞

- ◎ 人口減少・高齢化が進行する中、世界規模での状況変化に対応し、我が国の活力を維持・向上させていくために、三大都市圏の果たすべき役割は一層大きなものがある。
- ◎ 中部圏としては、現行の枠組みを維持・発展させつつ、引き続き新たな大都市圏制度の構築・運用を図っていくことが不可欠であると考え。
  - 計画論では、新たに策定された広域地方計画と多くの部分で重複。広域地方計画の意義を發揮していくためにも、大都市圏計画を見直すことが必要。
  - 地域主体により策定され、地域自立による発展をめざす広域地方計画に対して、それに付加する形で大都市圏固有の課題と対応策を示す大都市圏計画においては、国が国家的観点から政策課題やあるべき方向を指針的に明確に示し、それに応じた措置を図ることもこれまで以上に重要。
  - 政策区域及び政策ツールは、都市開発区域に係る不均一課税など現行制度の継続が必要なものもあるが、関係自治体の意見も踏まえつつ、新しい課題に即応できるものに変えていく必要。
  - 上記のように制度の転換がなされれば、知事による建設計画等の作成に意義。但し、地方分権改革推進委員会の勧告を踏まえ、義務付け等については廃止すべき。

以上