

平成21年度
首都圏整備に関する年次報告（案）
要旨

平成22年5月

国土交通省

全体構成

第1章 「大都市圏戦略」により東京圏を世界のイノベーションセンターへ

序 節 国土政策における大都市圏の役割

第1節 メガリージョン間競争時代の到来と東京の地位低下

第2節 厳しい財政状況下におけるインフラの急激な老朽化

第3節 生物多様性等の観点からの広域的な緑地の保全・再生の必要性

第4節 海外の大都市圏政策から見る「大都市圏戦略」の必要性

第5節 首都圏整備法等の制度概要と果たしてきた役割

第2章 首都圏整備の状況

第1節 人口等の状況

第2節 産業機能の状況

第3節 個人主体の多様な活動の展開

第4節 環境との共生

第5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備

第6節 将来に引き継ぐ社会資本の整備

第7節 首都圏整備の推進

資料 首都圏整備に関する各種データ

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。

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

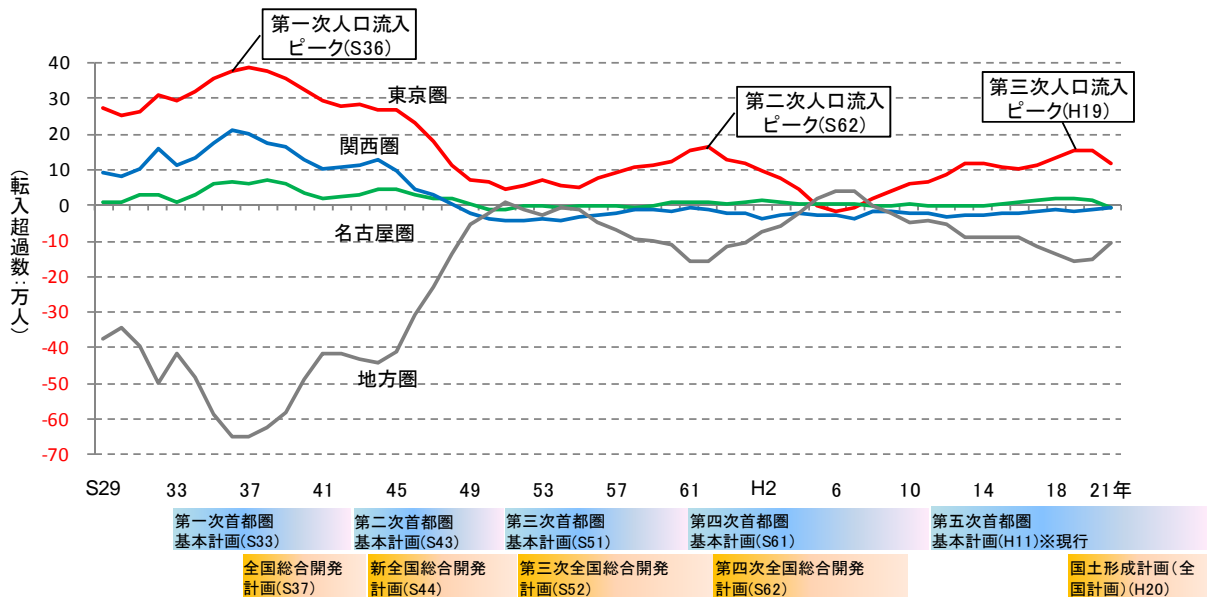
第1章 「大都市圏戦略」により東京圏を世界のイノベーションセンターへ 序節 国土政策における大都市圏の役割

1. これまでの国土政策と大都市圏政策

戦後、高度経済成長等を背景に、東京圏を始めとする三大都市圏（東京圏、関西圏、名古屋圏）への人口集中が急激に進行したが、これは、他地域から三大都市圏への転入超過を主因としてもたらされたものであった。

なお、転入超過の推移を見ると、地方圏から三大都市圏への転入超過には、戦後、大きく三つのピークがあることが分かる（図表 1-序-1）。

図表 1-序-1 三大都市圏への転入超過数、首都圏及び全国計画の推移



資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」より国土交通省国土計画局作成

このような三大都市圏への人口集中を背景に、全国総合開発計画においては、地域間格差の是正、多極分散型国土の構築等を目指してきたところである。

また、首都圏整備計画においては過度の集中に伴う住宅環境の悪化、公害の発生等を防止するため、首都圏域内における分散を基調とし、その実現を指向してきたところである（図表 1-序-2）。

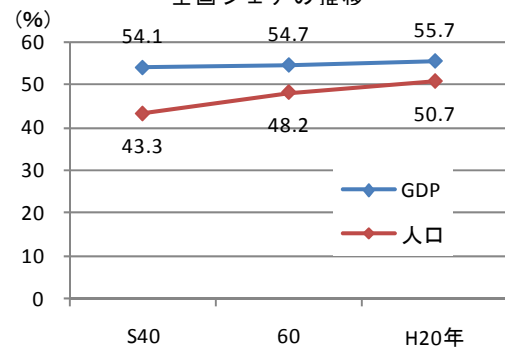
図表 1-序-2 首都圏整備計画及び全国計画の流れ

首都圏		全国	
第一次基本計画(S33.7)	・グリーンベルト構想 ・衛星都市の開発	全国総合開発計画(S37.10)	・地域間の均衡ある発展 ・新産業都市の建設促進、工業整備特別地域の整備促進(新産・工特制度)
第二次基本計画(S43.10)	・近郊整備地帯における計画的な市街地化と緑地保全 ・大規模住宅市街地の開発	新全国総合開発計画(S44.5)	・豊かな環境の創造 ・地域間の新ネットワークの形成
第三次基本計画(S51.11)	・地域の中心性を有する核都市の育成	第三次全国総合開発計画(S52.11)	・定住構想 ・全国に44のモデル定住圏
第四次基本計画(S61.6)	・多核他圏域型構造に向けた業務核都市等の育成	第四次全国総合開発計画(S62.6)	・多極分散型国土の構築 ・大都市圏、地方中核都市、地方中核都市
第五次基本計画(H11.3) ※現行の首都圏整備計画	・分散型ネットワーク構造 ・業務核都市等を広域連携拠点として育成	21世紀の国土のグランドデザイン(H10.3) 国土形成計画(全国計画)(H20.7)	・多軸型国土構造形成 ・中核拠点都市圏 ・多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築

資料：国土交通省国土計画局作成

しかしながら、この間、三大都市圏において全国の GDP の約 55% を担い、人口の約半数を占めているという国土構造には変化が見られない（図表 1-序-3）。

図表 1-序-3 三大都市圏の GDP 及び人口の全国シェアの推移



注：GDP は平成 19 年度の数値。

資料：内閣府「県民経済計算」、総務省「国勢調査」、
「人口推計」により国土交通省国土計画局作成

また、広域ブロック別に、国から地方への移転額（地方交付税、地方譲与税、国庫支出金）から国税収入を差し引いた国から地方への純移転額について見ると、三大都市圏がマイナスであるのに対し、地方圏はプラスとなっており、地方圏への移転額を三大都市圏が担っているとともに、その中でも東京圏の比率が高いことが分かる（図表 1-序-4）。

図表 1-序-4 広域ブロック別の経済力データ（平成 20 年）

	①	②	③	④(③-①)	⑤		⑥	
	国税	地方税	国から地方への移転額 (地方交付税+ 地方譲与税+ 国庫支出金)	国から 地方への 純移転額	圏域GDP (対全国シェア)		人口 (対全国シェア)	
	億円	億円	億円	億円	億円	%	千人	%
北海道	11,285	13,282	22,601	11,315	184,584	3.5	5,535	4.3
東北圏	21,709	28,646	42,471	20,762	422,801	8.1	11,823	9.3
首都圏	258,914	159,629	47,240	▲ 211,674	1,956,430	37.6	42,848	33.6
北陸圏	7,228	9,123	9,809	2,581	126,716	2.4	3,081	2.4
中部圏	54,707	57,903	25,210	▲ 29,497	778,408	15.0	17,349	13.6
近畿圏	75,380	62,883	38,144	▲ 37,237	813,206	15.6	20,839	16.3
中国圏	20,504	20,977	23,666	3,163	298,597	5.7	7,600	6.0
四国圏	9,241	9,739	14,973	5,733	135,348	2.6	4,014	3.1
九州圏	25,796	30,891	45,440	19,644	450,205	8.7	13,224	10.4
沖縄県	2,456	2,511	6,262	3,806	36,620	0.7	1,376	1.1
全国計	487,220	395,585	275,816	▲ 211,404	5,202,915	100.0	127,692	100.0
東京圏	241,534	136,581	31,380	▲ 210,154	1,650,198	31.7	34,990	27.4
関西圏	70,284	56,237	31,515	▲ 38,768	719,002	13.8	18,425	14.4
名古屋圏	41,311	39,703	13,871	▲ 27,440	527,654	10.1	11,378	8.9
計	353,129	232,520	76,766	▲ 276,363	2,896,854	55.7	64,793	50.7

注：GDP は平成 19 年度の数値

資料：国税庁「税務統計」、総務省「都道府県決算状況調」、総務省「市町村別決算状況調」、
内閣府「県民経済計算」、総務省「人口推計」により国土交通省国土計画局作成

2. OECD レポート「グローバル経済における都市の競争力」

2006年 OECD レポート「グローバル経済における都市の競争力」によると、多くの OECD 諸国では人口、GDP が大都市圏に集中しており、大都市圏には戦略ビジョンが必要であるとともに、大都市圏問題は対症療法ではなく国家戦略として対応すべきとされている。

以下、2006年 OECD レポート「グローバル経済における都市の競争力」(OECD Territorial Reviews : Competitive Cities in the Global Economy) より。

(1) 多くの OECD 諸国では人口、GDP が大都市圏に集中

- ・「現在、OECD 総人口の半分より多く (53%) は都市部に住んでいる。OECD には、150万人以上の人口を擁し、しばしばその国の経済活動の重要な部分を結集している大都市が78 ある。例えば、ブダペスト、ソウル、コペンハーゲン、ダブリン、ヘルシンキ、ランドスタット (オランダ)、ブリュッセルはそれぞれの国のGDP の約半分を結集し、オスロ、オークランド、プラハ、ロンドン、ストックホルム、東京、パリはそれぞれの国のGDP の約3分の1を占めている。」

(2) 大都市圏に戦略ビジョンが必要

- ・「国全体の利益と大都市圏の利益をプラスサムゲームで折り合わせるためには、「中心対周辺」という通常の二項対立を越える新たな戦略が必要とされる。OECD 諸国の都市 (パリ、東京、ロンドン、ソウル) が採用している抑制策は、他地域の活性化につながっているか定かではない。その上、国際競争力を後退させる懸念がある。最も効果的な措置は、パフォーマンスが最もよい地域をないがしろにして遅れている地域にじかに補助金を交付することではなく、差別化された地域の競争優位を認識することにある。」
- ・「大都市圏の競争力を助長するには、戦略ビジョンや全般的なインフラ整備計画が必要である。」

(3) 大都市圏問題は対症療法ではなく国家戦略として対応

- ・「大都市の協力体制を強化する上で中心的役割を果たすのは、より高次の政府である。大半の場合は中央政府が改革の強要や奨励により指導的役割を果たしている。」

3. 今後の新たな大都市圏政策（首都圏政策）

今後、東京圏が直面する課題としては、以下の3つが挙げられるが、これらの課題を踏まえつつ、世界都市東京を中心とする東京圏における国家戦略が必要であると考えられる。

（1）メガリージョン間競争時代の到来

経済のグローバル化が進展する中で、世界的な大競争を繰り広げているのは、大都市を中心とするいわゆる「広域経済圏」（メガリージョン）¹⁾と呼ばれる広域的なブロックであり、アジア諸国の急速な経済成長に伴い、相対的な地位低下が懸念されている東京圏の国際競争力強化が急務となっている。

（2）厳しい財政状況下における社会資本の維持更新

東京圏においては、高度経済成長期に集中的に社会資本整備が進められており、今後、これらの社会資本が同時に老朽化を迎えることとなる。

国及び地方公共団体においては、厳しい財政状況の下、公共投資のあり方について見直しを行っているところであるが、大都市圏における既存の社会資本の更新投資は喫緊の課題となっている。

（3）生物多様性、地球温暖化等の地球規模の環境問題

近年、生物多様性保全、地球温暖化対策等の地球規模の環境問題への対応が国際的に求められる中、世界有数の大都市圏である東京圏においても、経済と環境が両立した持続可能な都市圏構造を構築することが必要である。

1) 「メガリージョン」については、これまで様々な定義付けがなされてきたが（例えばYusuf, S. (2007), PricewaterhouseCoopers (2007), Regional Plan Association (2006), Lang, R. E. and D. Dhavale (2005), Scott, A. J. (2001), Gottman, J. (1961)), グローバル・シティ・リージョンとも言われている（(出典) "Megaregions: The Importance of Place," Richard Florida, Diamond Harvard Business Review(July 2008), pp. 12-13)。なお、「メガリージョン」の概念及びそれを踏まえた政策的分析については『メガリージョンの攻防』（細川昌彦著、東洋経済新報社（2008年））に詳しく記述されており、参考にすべき部分が多い。

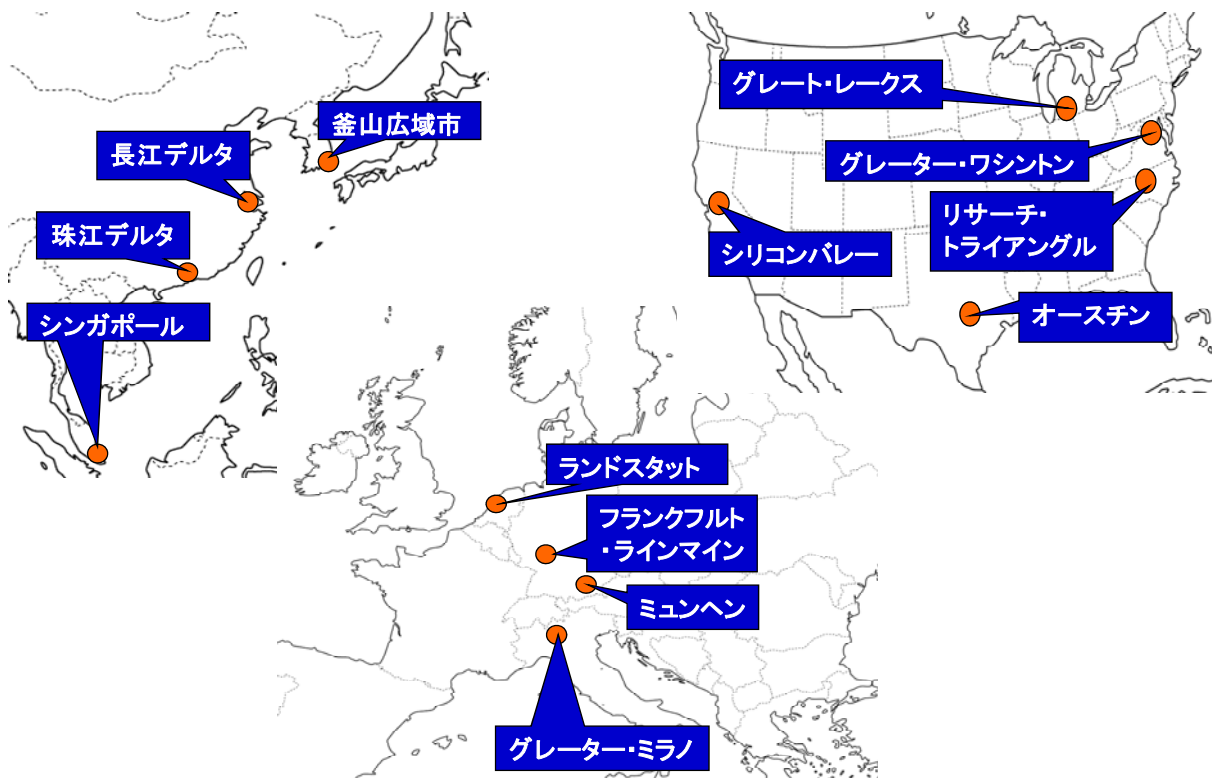
第1節 メガリージョン間競争時代の到来と東京の地位低下

(1) 成長著しい世界のメガリージョン

近年、経済のグローバル化が進展する中で、各国の成長エンジンの核となり、世界的な大競争を繰り広げているのは、大都市を中心とするいわゆる「広域経済圏」(メガリージョン)と呼ばれる広域的なブロックであり、それぞれが、行政界、国境等の枠にとらわれず、都市間の広域的な役割分担と連携により、人、モノ、金、情報等と呼び込む競争を行っている(図表 1-1-1)。

なお、「メガリージョン」は世界で40近く存在し、それらだけで世界人口の18%、経済活動の66%、特許取得するイノベーションの86%が集中している。

図表 1-1-1 世界のメガリージョン (Mega-regions)



資料：国土交通省国土計画局作成

(2) 東京の相対的地位低下

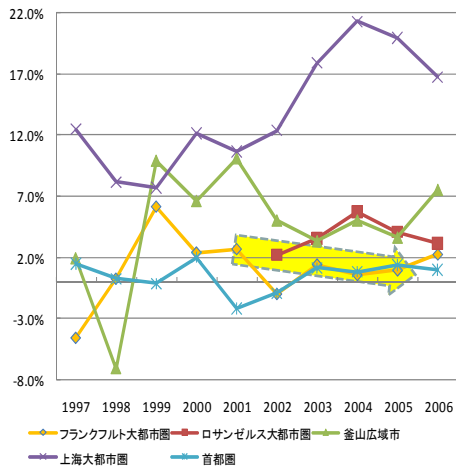
首都圏は、人口や経済規模においては、諸外国に匹敵する実力を有しており、国際競争力強化に向けたポテンシャルは高いと言えるが、近年の動向を見ると、首都圏全体の GDP 成長率は緩やかな減少傾向にあるとともに、他の大都市圏と比較してもその成長率は低くなっている(図表 1-1-2)。

また、イギリスの PricewaterhouseCoopers の調査によれば、2005 年時点の東京の GDP は1位となっているが、2025 年時点の東京の成長率は 1.7%で、151 都市中 131 位となると推定されている(図表 1-1-3)。

さらに、東京への外国からの投資額について試算し、上海、シンガポール、香

港と比較すると、東京が最も低くなっている（図表 1-1-4）。

図表 1-1-2 首都圏と他の大都市圏の GDP 成長率推移



資料：国土交通省国土計画局作成

図表 1-1-3 2025 年の GDP 推定成長率

	GDP推定成長率 (2008~2025年平均)	ランキング (151都市)
東京	1.7%	131位
ハノイ	7.0%	1位
北京	6.7%	8位

資料：PricewaterhouseCoopers UK Economic Outlook November 2009

図表 1-1-4 都市別の外国からの投資額

都市	対内投資額
上海 (2009)	105 億ドル
シンガポール (2008)	114 億ドル
香港 (2008)	630 億ドル
東京(試算) (2009)	71 億ドル

注：暫定版であり、今後検証が必要。
資料：国土交通省国土計画局作成

PricewaterhouseCoopers による世界の都市力比較によると、税負担、ビジネスコスト、住宅コスト、自然災害リスク等において、アジアの諸都市と比較して低い評価を受けている（図表 1-1-5）。

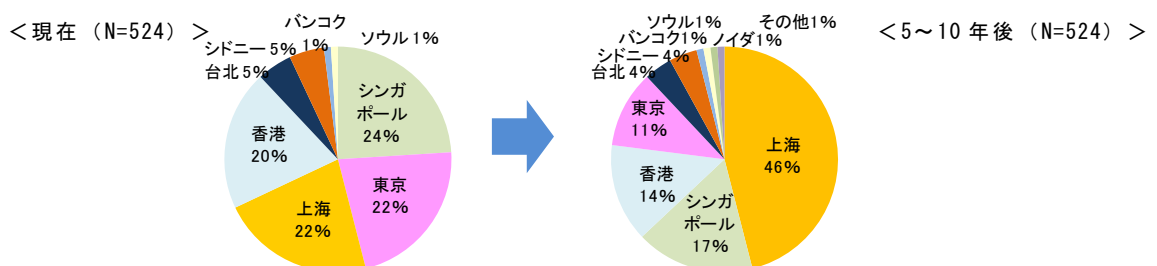
図表 1-1-5 アジア諸都市と東京の比較

税負担		ビジネスコスト		住宅コスト		自然災害リスク	
香港	2位	ソウル	3位	上海	14位	北京	3位
シンガポール	4位	北京	8位	ソウル	15位	シンガポール	7位
ソウル	5位	上海	12位	シンガポール	16位	上海	15位
東京	16位	シンガポール	17位	北京	17位	ソウル	16位
北京	20位	東京	20位	香港	20位	香港	18位
上海	20位	香港	21位	東京	21位	東京	20位

資料：PricewaterhouseCoopers「Cities of Opportunity」

また、森ビル株式会社による上海、香港、台北、シンガポール、東京のビジネスパーソンへの最も魅力的な都市に関する意識調査によると、現在はシンガポール（24%）、東京・上海（22%）、香港（20%）の順となっているが、5～10年後については投資環境、ビジネス市場規模等を背景に上海が半数近くを占め（46%）、東京の割合は大きく落ち込んでいる（11%）（図表 1-1-6）。

図表 1-1-6 アジアにおける総合的に魅力的な都市に関する意識調査結果

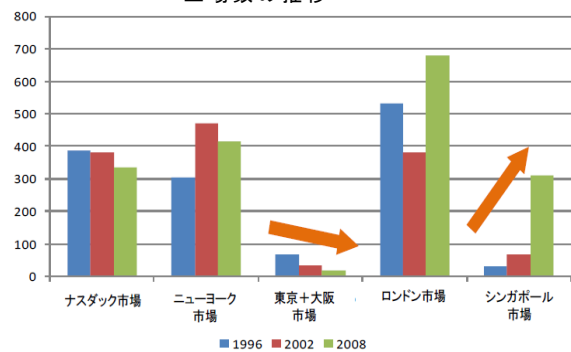


注：対象はアジア主要5都市の超高層複合ビルに勤務するビジネスパーソン524人
(上海100人、香港100人、台北105人、シンガポール100人、東京119人)
資料：森ビル(株)「2006年アジアビジネスパーソン意識調査」

各国証券取引所における外国会社上場数の推移を見ると、ニューヨークやロンドン市場の上場数に比べ、東京と大阪の上場数の合計が極端に低くなっている。

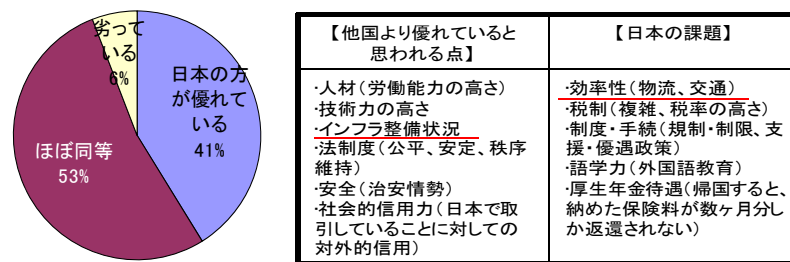
アジアにおいても、シンガポール市場が2002年から2008年にかけて大幅に増加しているのに対し、東京と大阪の合計は減少している（図表1-1-7）。

図表 1-1-7 各国証券取引所における外国会社上場数の推移



日本に進出している中国及び韓国企業からの評価によると、日本のビジネス環境は海外とほぼ同等との回答が最も多くなっており、高い優位性を有しているとは考えられていない。評価内容を見ると、道路や鉄道等の個々のインフラ整備状況は他国より優れているとの評価の一方、乗り換え等を含めた全体では非効率との指摘がなされており、都市間の効率的な物流・交通網の構築に向け、各種インフラを含めた都市構造の改善が求められている（図表1-1-8）。

図表 1-1-8 中国及び韓国企業による日本のビジネス活動環境の国際比較



注：日本に進出した中国及び韓国企業へのサンプルアンケート調査（中国17社、韓国12社）
資料：国土交通省国土計画局調べ

東京圏における国際会議の開催状況を見ると、東京は6位で150件、横浜市は68件、千葉市は27件となっており、最も多い東京においても、1位のシンガポール（637件）とは大きく差が開いている（図表1-1-9）。

図表 1-1-9 都市別国際会議の開催件数（2008年）

順位	都市	件数
1	シンガポール	637
2	パリ	419
3	ブリュッセル	299
4	ウィーン	249
5	バルセロナ	193
6	東京	150
7	ソウル	125
8	ブダペスト	116
9	コペンハーゲン	104
10	ロンドン	103
11	ジュネーブ	102
12	アムステルダム	99
13	リスボン	98
14	シドニー	97
15	ローマ	94

資料：日本政府観光局「2008年国際会議統計」

(4) 海外メガリージョンにおける先進的な取組

海外の大都市圏においては、都市間の役割分担と連携によるメガリージョンを形成し、国家戦略として人、モノ、金、情報と呼び込み、イノベーションを誘発するプロジェクトを推進している（図表 1-1-10、1-1-11）。

図表 1-1-10 上海大都市圏（長江デルタ）の事例



資料：国土交通省国土計画局作成

図表 1-1-11 フランクフルト大都市圏（フランクフルト・ラインマイン）の事例

フランクフルト大都市圏(フランクフルト・ラインマイン)

フランクフルト大都市圏の概要

- 人口: 552万人(2006年時点)
- 面積: 14,755Km²(ヘッセン州南ヘッセン地域が主な範囲)
- GDP: 193,201百万ユーロ

フランクフルト大都市圏の特徴

- 欧州全域を3時間のフライトでカバーする欧州有数のハブ空港(フランクフルト・アム・マイン空港)が存在する「外に開かれた国際都市圏」
- 欧州中央銀行本店、フランクフルト証券取引所及び330以上の金融機関等を有する世界第4位の金融センターである。
- 自動車産業等の産業拠点としての強みを活かした国際的な見本市、展示会が年間50以上も開催され、世界最大の国際モーターショーが開催されることでも有名(メッセ会場の規模は世界第3位(32万m²)。なお、東京ビックサイトの規模世界第70位(8万m²)

ドイツにおける大都市圏



フランクフルト大都市圏の範囲



イノベティブな取組の例

事例1: フランクフルト大都市圏における経済促進委員会(Economic Promotion Board)の取組

- 本大都市圏に含まれる200の自治体、12の郡、7の商工会議所、7の大学、フランクフルト空港管理会社((株)フラポート社)等の約240のメンバー(2007年時点)から構成される、大都市圏全体の産業力強化を企図する官民連携組織
- 経済発展方策について議論するだけでなく、産業用地の自治体によるプロモーションに対する支援、投資家や不動産市場関係者とのマッチング支援(商展示会等の開催)などを行っているほか、本大都市圏における投資家への相談窓口の一本化までも実践する「シンク&ドゥタンク」型組織

事例2: 長距離鉄道と空港の戦略的連携

- 1999年に(株)フラポート社は、採算性の悪い短距離航空便の乗客の足を鉄道に向けてることによる空港容量の確保を企図して、ルフトハンザドイツ航空及びドイツ鉄道との連携の下、ICE(都市間高速鉄道)の駅を空港内に導入。
- これを受けて、ルフトハンザドイツ航空は、自社運行便の予約時に併せてICEの座席の確保が可能なAIRailサービスを展開し、乗客の利便性を著しく増進。

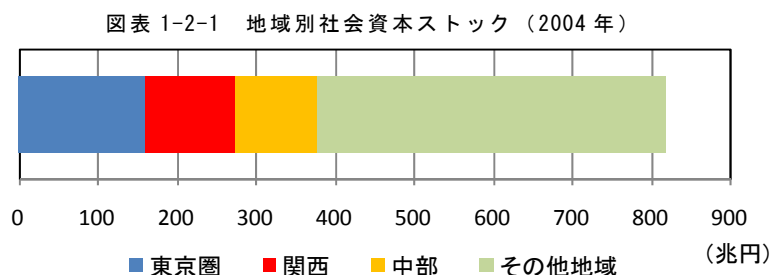
資料: 国土交通省国土計画局作成

第2節 厳しい財政状況下におけるインフラの急激な老朽化

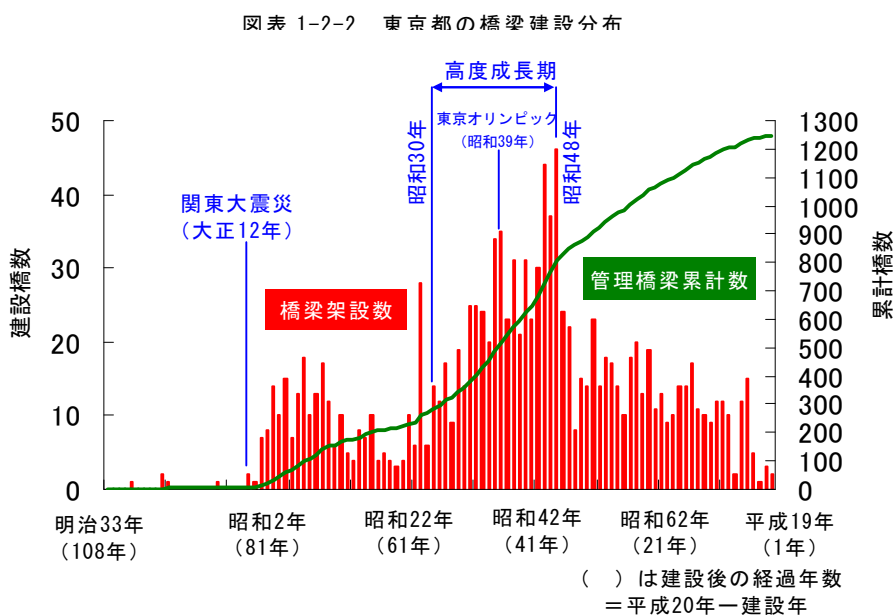
(1) 社会資本ストックの大都市圏での急激な老朽化

(財)電力中央研究所の推計によると、我が国の社会資本ストックは、三大都市圏に全国約800兆円のうちの約半数が集中している。

そのうち、東京圏は約160兆円となっており、全国シェアは約20%と最も高く、国際競争力強化、大規模災害への対応等にとって、大都市圏における既存の社会資本の維持更新は重要な課題と言える(図表1-2-1)。



なお、戦後の経済復興及び高度経済成長を背景に、東京都を中心に昭和20年代後半から昭和40年代に多くの社会資本が整備されている。経過年数別の東京都の橋梁数を見ると、昭和39年の東京オリンピック前後に建設橋梁数が集中し、既に建築後50年を迎えているもの数多く存在している(図表1-2-2)。

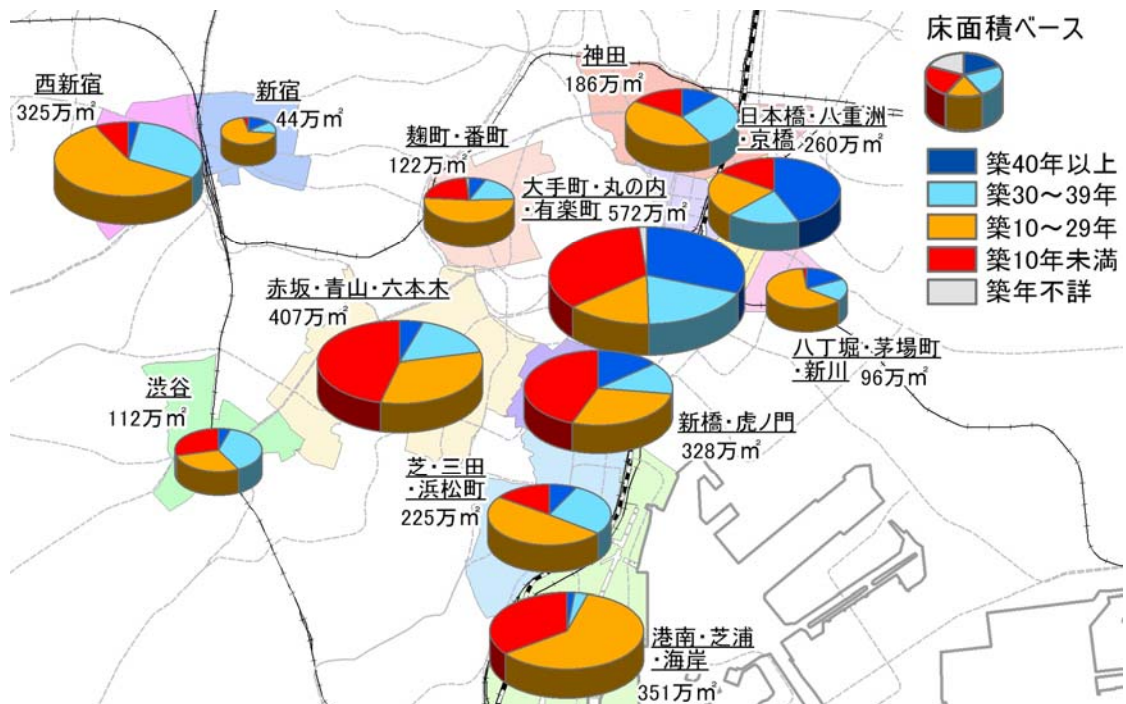


(2) 民間建築ストックの老朽化の状況

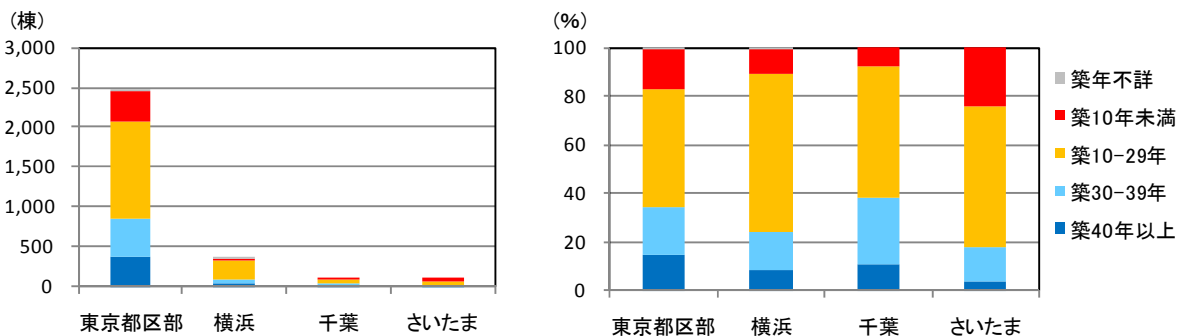
東京圏の民間オフィスビルは、都心3区を中心に築30年以上の割合が高く、既に老朽化が進行していることから、再開発等による都心の公共空間ストックの再編・有効活用等を勘案しつつ、維持更新を図る必要がある(図表1-2-3)。

なお、東京圏のオフィスビルストックは、築後年別で見ると築後30年以上の割合が東京都区部で34.1%、横浜市で24.0%、千葉市で38.5%、さいたま市で17.6%となっている。横浜市、さいたま市においては、東京都区部に比べ、比較的新しいオフィスビルの割合が高いことから、都市間の役割分担と連携等も踏まえ、維持更新を推進することも考えられる(図表1-2-4)。

図表1-2-3 東京都区部の主要地区別オフィスビルの経過年数状況(2008年末現在)



図表1-2-4 首都圏主要都市におけるオフィスビルストック及び築後年別の状況(2008年末現在)



注 : 調査対象規模は、東京都区部は延床面積 5,000 ㎡以上、横浜市、千葉市及びさいたま市は 3,000 ㎡以上
資料 : (財)日本不動産研究所「2009 全国オフィスビル調査」

(3) インフラストックの戦略的維持更新の必要性

① 地方公共団体における取組状況

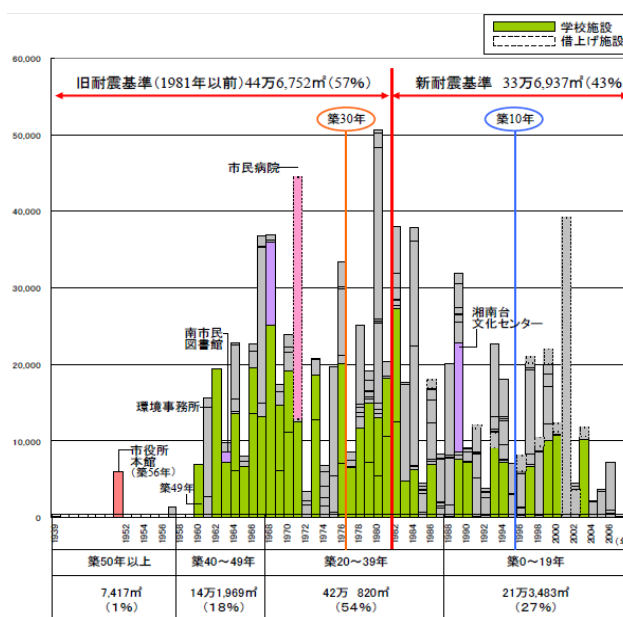
地方公共団体において、厳しい財政状況の下、今後の公共施設等の維持更新の対応の方向性を検討するため、所管する公共施設やインフラ等を施設横断的に把握し、その現状について整理した上で分析する例が見られる。

(神奈川県藤沢市の「公共施設マネジメント白書」)

神奈川県藤沢市においては、各種公共施設の計画的な施設の再整備や長期的視点からの改修計画、維持管理計画の検討等に資するため、公共施設の現状について様々な角度から整備・分析を行った「公共施設マネジメント白書」を平成20年11月に作成、公表している。

藤沢市が保有する施設の築年別整備状況によると、築年別では築20年以上が約57万㎡で全体の72.8%、更に一般に建物の寿命とされる築30年以上は約41万㎡で全体の52.3%となっており、老朽化した建物が既に全体の過半数を占めている(図表1-2-5)。

図表 1-2-5 藤沢市が保有する施設の築年別整備状況



資料：藤沢市「公共施設マネジメント白書」
(平成20年11月)

② 大都市圏における戦略的インフラの維持更新

厳しい財政状況の下、公共施設等の今後の維持更新の方向性を検討するに当たっては、個別施設毎の所在、老朽度、費用、利用状況等の詳細な情報を把握、公開した上で、それらを勘案した維持更新計画を策定することが有効な手段と考えられる。

中でも、高度経済成長期の集中投資により各種インフラが整備された大都市圏においては、大都市圏の機能向上に向けて、①のような地方公共団体の取組と連動しつつ、行政区域を超えた広域的かつ国家的視点から、老朽化が進行しているインフラストックの戦略的な維持更新を進めることが重要であると考えられる。

さらに、厳しい財政状況が続く中で、民間の資金も活用して必要な財源を確保し、真に必要な社会資本の新規投資や維持更新を行うことが我が国の持続可能な成長につながるため、PPP/PFIの活用を拡大することが必要である。

第3節 生物多様性等の観点からの広域的な緑地の保全・再生の必要性

(1) 広域的な緑地の機能

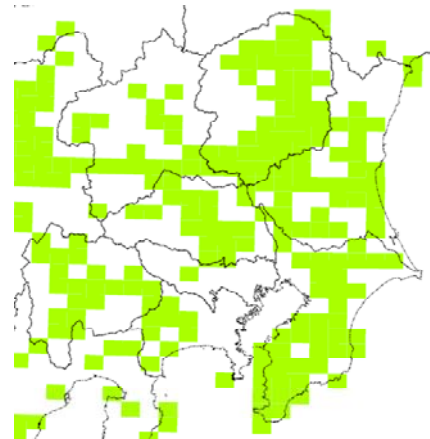
これまで、首都圏における広域的な緑地保全は、主として無秩序な市街地化の防止、住民の健全な心身の保持及び増進、公害、災害の防止を目的としてきたところであるが、近年、地球規模の環境問題の発生等により、生物多様性保全、地球温暖化対策への対応、都市環境負荷調節等の役割の重要度が高まっている。

①生物多様性保全

平成22年は、国際連合が定めた国際生物多様性年に当たり、10月には名古屋市において、生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)が開催される予定となっている。

平成22年3月に「生物多様性国家戦略2010」が閣議決定されたところであり、生物多様性は、開発や、高齢化等に伴う里地里山における管理活動の減少等により危機を迎えていることから、市街地周辺に存在する里地里山の保全・再生が必要である。(図表1-3-1)。

図表 1-3-1 里地里山の分布状況(首都圏)



注 : 2次メッシュ(10km四方)内で、二次林、草原が優占する箇所、農地が優占し、かつ二次林が存在する箇所を抽出

資料 : 国土交通省国土計画局作成

②地球温暖化対策

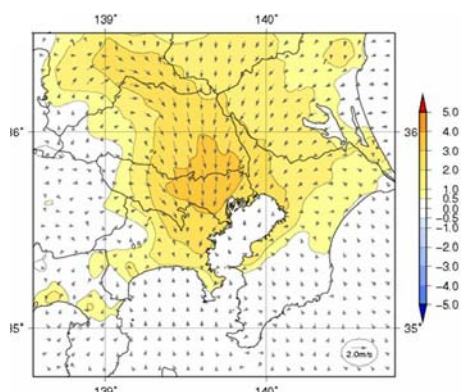
地球温暖化対策の基本的な方向性として、都市機能の集積等による地球温暖化の防止等に資する地域社会の形成に関する施策や、森林の整備及び保全、緑地の保全、緑化の推進等の温室効果ガスの吸収作用の保全及び強化に関する施策等の必要性が指摘されている。

③都市環境負荷調節機能

都市環境負荷調節機能に関しては、大規模な緑地は、コンクリート建造物やアスファルト舗装で覆われた都市の地表面と比べ、樹木からの蒸発散作用により気温上昇を抑制する効果があることが確認されている。

ヒートアイランド現象は東京都及び埼玉県を中心に広域的に発生しており(図表1-3-2)、ヒートアイランド対策大綱(平成16年3月30日ヒートアイランド対策関係府省連絡会議決定)においても、都市において緑地の保全を図りつつ、水と緑のネットワークの形成を推進するとしている。

図表 1-3-2 首都圏のヒートアイランド現象の解析結果



注：午後3時における「都市がある場合」と「都市がない場合」の気温と風それぞれの差の分布。都市気候モデルでのシミュレーションによる。平成19年の弱風（大規模な気圧配置による東京付近の平均風速が6m/s以下）晴天日17事例の平均。

資料：気象庁「ヒートアイランド監視報告（平成19年冬・夏ー関東・近畿地方）」

（2）広域的な緑地の質の高度化

大都市圏の市街地周辺に存在する里地里山においては、人口減少と高齢化の進行や、産業構造の変化により里山林や野草地などの利用を通じた自然資源の循環が少なくなってきたため、大きな環境変化が起きている。

生物多様性保全の面においては、近年、人と里山林や野草地との関わりが希薄になった結果、人為的な管理により維持されてきた里山林や野草地が放棄され、タケ類やササ類、クズ類が繁茂するようになり、かつては普通に見られた里山や草原に生息・生育する動植物種の減少等が起きている。

なお、良好な緑地を保全すべき近郊緑地保全区域においても、これらの問題が発生していることから（図表 1-3-3）、今後、大都市圏の広域的な緑地の保全・再生による質の高度化に向けた管理のあり方についても検討していく必要がある。

図表 1-3-3 近郊緑地保全区域とその周辺緑地の管理放棄の状況

竹林の拡大



クズ類、ササ類の繁茂



資料：国土交通省国土計画局資料

第4節 海外の大都市圏政策から見る「大都市圏戦略」の必要性

(1) 海外における大都市圏政策

海外の大都市圏においては、各都市の役割分担と連携強化により、大都市を中心とするメガリージョンを形成し、行政的な単位を超えた広域的な地域としての国際競争力強化を図っており（図表 1-4-1）、我が国においても、国際競争力強化に向けて、都市間の役割分担・連携、産業政策及び都市政策等との連携も図りつつ、戦略的に大都市圏政策を展開するべきであると考えている。

図表 1-4-1 海外大都市圏の事例

「グラン・パリ」構想(フランス)	ラドスタット地域(オランダ)
<ul style="list-style-type: none">・フランスでは、2009年4月にサルコジ大統領が大首都圏としての国際競争力を取り戻し、国全体の経済社会発展に寄与することを目的に「グラン・パリ」構想を発表。・構想では、金融等に特化した7つの地域、公共交通網の更なる整備、首都圏の持続可能な開発等を示している。	<ul style="list-style-type: none">・アムステルダム(首都・商都)、ハーグ(行政)、ロッテルダム(港湾)、ユトレヒト(鉄道・サービス業)の4都市を中心にした広域的な地域で、域内の4州・4市等12の地方政府により「ラドスタット評議会」を構成。・地域としての国際競争力を高め、ラドスタット地域を住む拠点、働く場所として魅力あふれる場所にするという戦略目標を共有し、都市間の役割分担を明確にしているほか、圏域内の中心に「グリーンハート」という広大な緑地を保全しているのが特徴。

資料：国土交通省国土計画局作成

(2) 大都市圏戦略の策定により世界のイノベーションセンターへ

平成 22 年 5 月 17 日に取りまとめられた国土交通省成長戦略会議報告書においては、住宅・都市分野の重点項目として、「I 大都市イノベーション創出戦略 ～国際都市間競争に打ち勝ち、世界のイノベーションセンターへ」と題して、「東京をはじめ我が国のポテンシャルの高さを世界に発信可能な大都市において、オフィス機能の単なる拡大でなく、以下の多様な機能が備わった都市拠点を形成することにより、激化する国際都市間の競争に勝ち抜き、人、モノ、カネ、情報呼び込むアジアの拠点、イノベーションセンターを目指す。特に東京においては、羽田の24時間国際拠点空港化等を契機として文化・交流機能や交通アクセス機能を強化し、経済と環境が両立した世界最先端の「ビジネス・エコシティ」を目指す。」としており、国家戦略的観点から「大都市圏戦略基本法(仮称)」を制定し(首都圏整備法等を抜本改正)、国が国家戦略として「大都市圏戦略」を策定する(平成 23 年度)こととしている。

第5節 首都圏整備法等の制度概要と果たしてきた役割

首都圏整備法は、戦後の急速な経済復興に伴い、首都への産業及び人口の集中とこれに伴う環境の悪化が著しくなり、東京都の区域内の施設整備ではその対応が困難となったことに伴い、産業及び人口の過度の集中を防ぐとともに、交通施設、住宅その他首都における重要な施設の整備を促進することを目的とするもので、東京都及びその周辺地域を一体とした広域的な区域について総合的な都市建設を推進し、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の建設とその秩序ある発展を図ることを目的として制定された。

法目的を達成するため、首都圏の基本的な整備の方向を示す首都圏整備計画の策定、政策区域の指定等が進められるとともに、同法に関連し、業務核都市制度、近郊緑地保全制度、工業等制限制度等に係る法律が定められ、首都圏整備法と一体となって首都圏の秩序ある発展を推進してきたところである。

(1) 首都圏整備計画に基づく各種事業の推進

首都圏整備計画は、当初、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域のそれぞれにおいて各種事業を位置づける整備計画を策定していたが、昭和52年にそれらの整備計画を統合、一本化した現行の首都圏整備計画（平成11年3月、平成18年改定）においては、首都圏整備に係る宅地、道路、鉄道、飛行場、港湾、公園、下水道、河川、住宅、学校等の800を超える各種事業が位置づけられている。

戦後の急速な経済復興から高度経済成長期にかけて、社会資本の絶対量が不足している時代背景の下、整備を早急に進める必要がある過程においては、計画に位置づけ事業推進を図ることで一定の成果が見られた。

(2) 既成市街地への集中抑制と周辺地域の計画的整備

(政策区域)

首都圏においては、その秩序ある整備を図るため、既成市街地周辺に近郊整備地帯、都市開発区域といった「政策区域」を設定し（図表1-5-1）、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を講じてきており、既成市街地への産業及び人口の集中抑制とその周辺地域の計画的整備を推進してきたところである。

図表 1-5-1 首都圏における政策区域等



資料：国土交通省国土計画局作成

(近郊整備地帯・都市開発区域における工業団地造成事業の実施)

近郊整備地帯及び都市開発区域においては、「首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律」(昭和33年法律第98号)に基づき、地方公共団体等により、都市計画事業として、これまでに42の工業団地造成事業が実施されている(図表1-5-2)。

工業団地造成事業により造成された敷地については、工業団地造成事業の支援のため、税制上の特別措置等が講じられている。

図表 1-5-2 工業団地造成事業の状況
(平成 21 年 12 月)

都県名	地区数	面積(ha)
埼玉県	3	255
千葉県	2	139
神奈川県	3	138
茨城県	14	3864
栃木県	9	1479
群馬県	9	593
山梨県	2	141
首都圏計	42	6609

資料：国土交通省都市・地域整備局調べ

(税制上の特別措置)

首都圏整備計画の実施を支援するため、以下の税制上の特別措置が講じられている。

①特定の事業用資産の買換え等における課税の繰延べ措置

次の要件に該当する特定の事業用資産の買換え等を行った場合には、譲渡益の一部について課税の繰延べが認められる。

- ・既成市街地から既成市街地以外の区域への買換え等
- ・工業団地造成事業敷地の区域以外の区域から工業団地造成事業敷地の区域への買換え等
- ・都市開発区域以外の区域から都市開発区域への買換え等

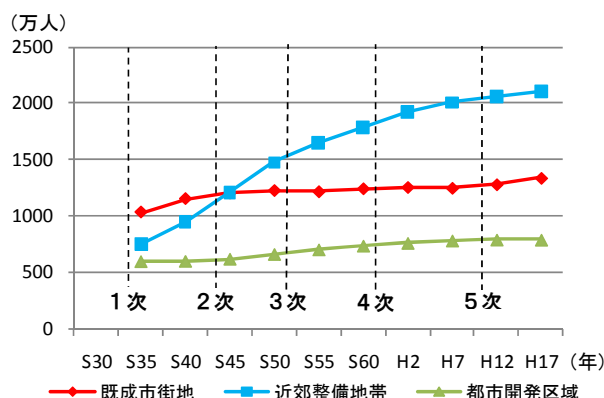
②都市開発区域における工業生産設備に係る特別土地保有税の非課税措置

都市開発区域において一定の工業生産設備を新增設した場合に、当該設備に係る工場用の建物の敷地の用に供する土地に係る特別土地保有税を非課税とする。

(人口の動向)

首都圏の人口推移について見ると、計画の進捗に伴い、既成市街地の人口増加と比較し、近郊整備地帯の人口増加が大きくなっており(図表 1-5-3)、既成市街地への人口の集中緩和が図られている。

図表 1-5-3 首都圏の地域別人口推移



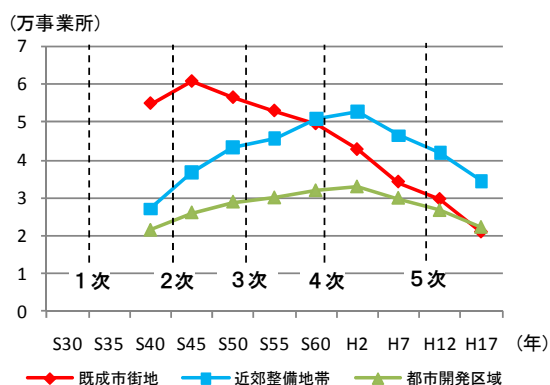
注：既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域は、データの都合により、首都圏整備法における区域と完全には一致しない。

資料：総務省「国勢調査」より国土交通省国土計画局作成

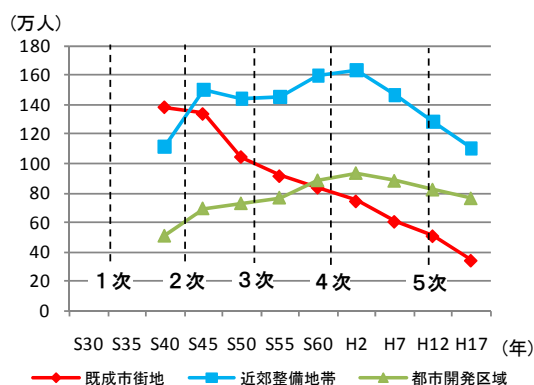
(産業（工業）の動向)

首都圏の製造業事業所数及び製造業従業者数の推移について見ると、昭和45年以降、既成市街地が一貫して減少している一方、平成2年まで近郊整備地帯及び都市開発区域は増加基調（図表1-5-4、1-5-5）にあり、近郊整備地帯及び都市開発区域への工業集積、既成市街地の産業（工業）の集中緩和が図られている。

図表 1-5-4 首都圏の製造業事業所数推移



図表 1-5-5 首都圏の製造業従業者数推移



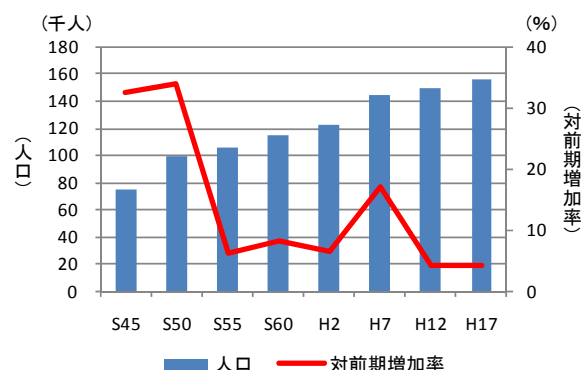
注：既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域は、データの都合により、首都圏整備法における区域と完全には一致しない。

資料：経済産業省「工業統計調査」より国土交通省国土計画局作成

(関連施策の効果)

工業団地造成事業は、都市計画事業として施行され、収用権が付与されており、首都圏では42地区、6,609haで実施されている（平成21年12月末現在）。中でも、最大規模である鹿島臨海工業団地造成事業（昭和42～48年）は、120の企業が立地しており、今日まで鹿島都市開発区域の人口は増加基調にある（図表1-5-6）。

図表 1-5-6 鹿島都市開発区域の人口推移



資料：総務省「国勢調査」より国土交通省国土計画局作成

(今後の課題等)

現行制度は、既成市街地に急激に人口が集中してきた時代背景の下、産業及び人口の集中を抑制することを目的とした制度であり、産業及び人口の既成市街地への集中緩和が図られるなど、一定の成果は見られるものの、近年の産業構造の変化や、大都市圏の国際競争力強化の必要性を踏まえつつ、現行制度のあり方について検討することが必要と考えられる。

(3) 業務核都市の整備等

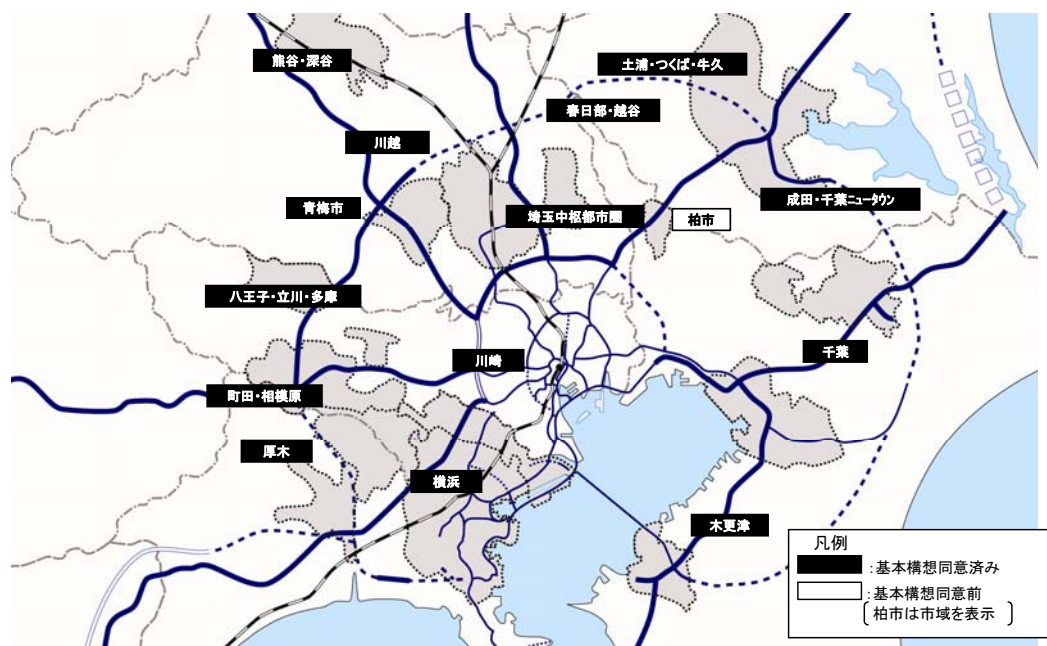
① 業務核都市の育成・整備

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いる。

平成 21 年 4 月に青梅業務核都市基本構想が策定され、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 1-5-7）。

図表 1-5-7 業務核都市の配置



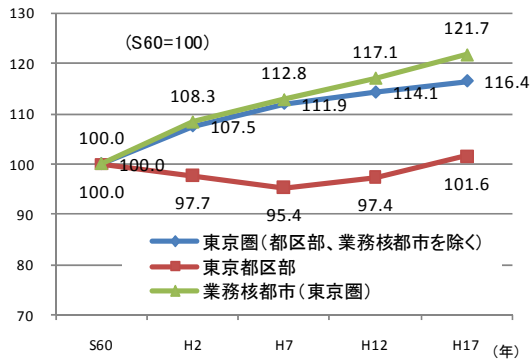
資料：国土交通省国土計画局資料

(人口・就業者数の動向)

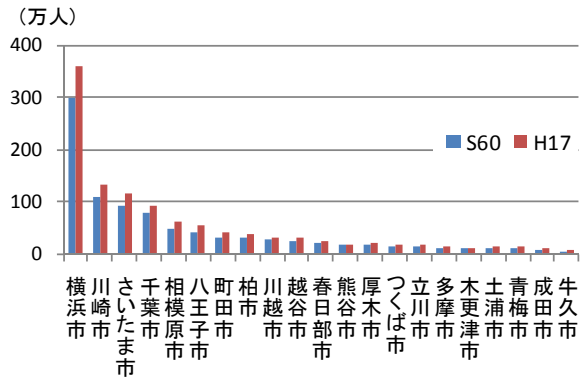
東京圏における東京都区部と業務核都市全体の人口推移を比較すると、昭和 60 年以降、東京都区部がほぼ横ばいであるのに対し、東京都区部周辺は一貫して増加傾向にある。中でも、業務核都市の伸びが高いことから、業務核都市の育成・整備には一定の効果があったものと考えられる（図表 1-5-8）。

また、昭和 60 年と平成 17 年の人口を業務核都市別に見ると、全ての都市で人口が増加している（図表 1-5-9）。

図表 1-5-8 業務核都市等の人口動向



図表 1-5-9 業務核都市別の人口動向



資料：総務省「国勢調査」より国土交通省国土計画局作成

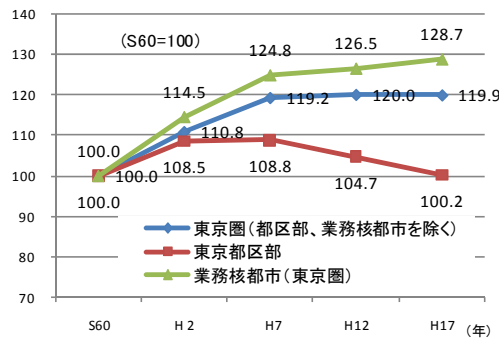
また、東京圏における東京都区部と業務核都市全体の就業者数の推移を比較すると、全就業者は、昭和60年以降、東京都区部がほぼ横ばいであるのに対し、東京都区部周辺は一貫して増加傾向にある。

このことについて、産業別に見ると、東京都区部での第2次産業就業者数の減少と、業務核都市等の東京都区部周辺の第3次産業就業者の増加が同時に進行したことによる結果であると考えられる。

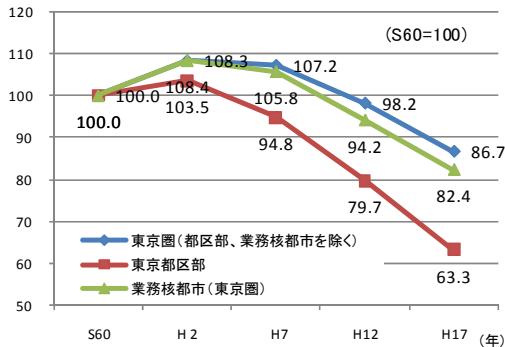
なお、東京都区部周辺の中でも、業務核都市の伸びが高いことから、業務核都市の育成・整備には一定の効果があったものと考えられる(図表1-5-10)。

図表 1-5-10 業務核都市等の就業者数動向

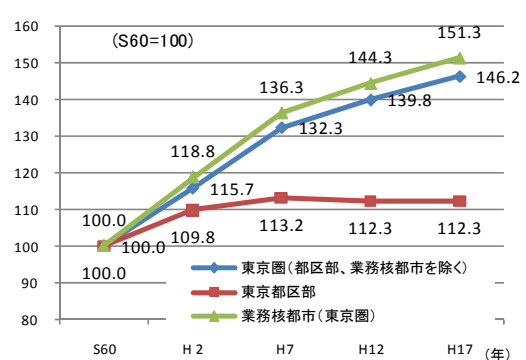
(全就業者)



(第2次産業就業者)



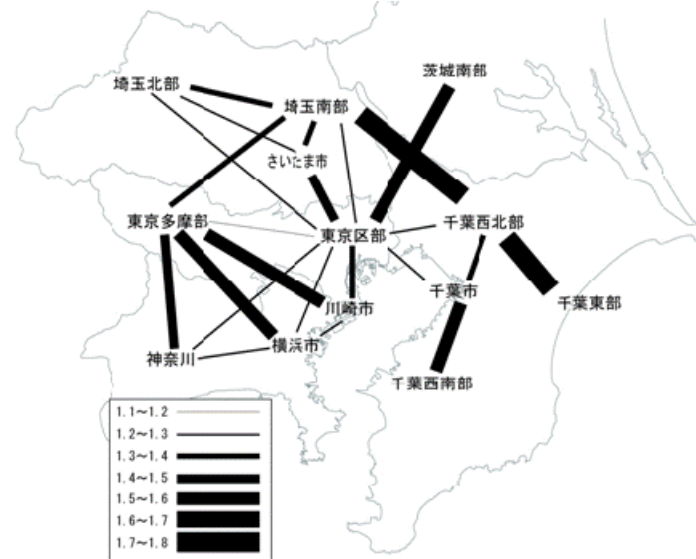
(第3次産業就業者)



資料：総務省「国勢調査」より国土交通省国土計画局作成

さらに、東京都市圏パーソントリップ調査による地域間トリップ増加率を見ると、東京都区部の周辺地域間のトリップ増加率が高くなっており、業務核都市間の連携、交流の進展が見受けられる（図表 1-5-11）。

図表 1-5-11 地域間トリップ増加率（昭和 63 年から平成 20 年）



注：トリップ増加数が 5 万トリップ以上の地域間を表示
資料：東京都市圏交通計画協議会「東京都市圏パーソントリップ調査」

②国の行政機関等の移転

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。

平成 21 年度においては、2 機関が移転し、これにより、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、65 機関 11 部隊等が移転を完了した。

（今後の課題等）

業務核都市においては、人口や業務機能の一定の集積が見られるものの、都区部からの諸機能の受け皿として見ると、必ずしも、当初の想定どおりの業態となっていない都市が見受けられる。業務核都市のあり方については、都市間連携や都市圏における位置付けなどの視点から、さらなる検証が求められる。

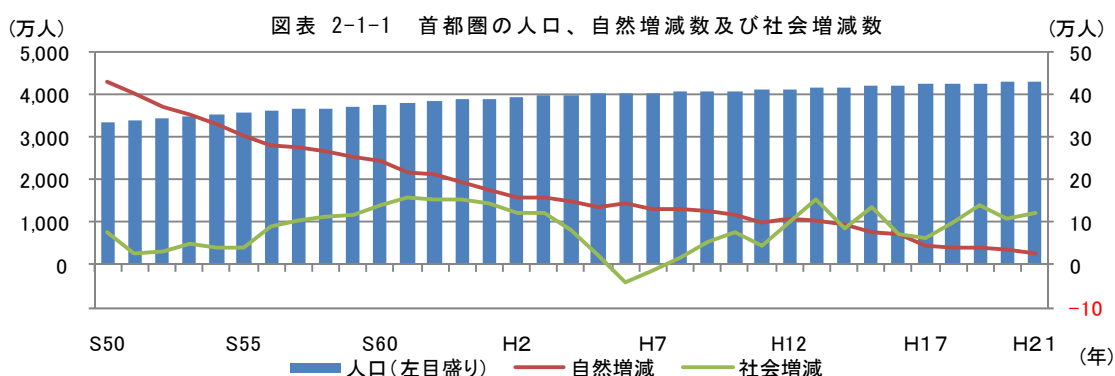
また、国の行政機関等の移転に関しては、東京圏の国際競争力の強化の必要性、移転に伴う経済合理性の観点等を踏まえ、地方公共団体や行政機関の意向等を踏まえつつ、施策のあり方について検討する必要がある。

第2章 首都圏整備の状況

第1節 人口等の状況

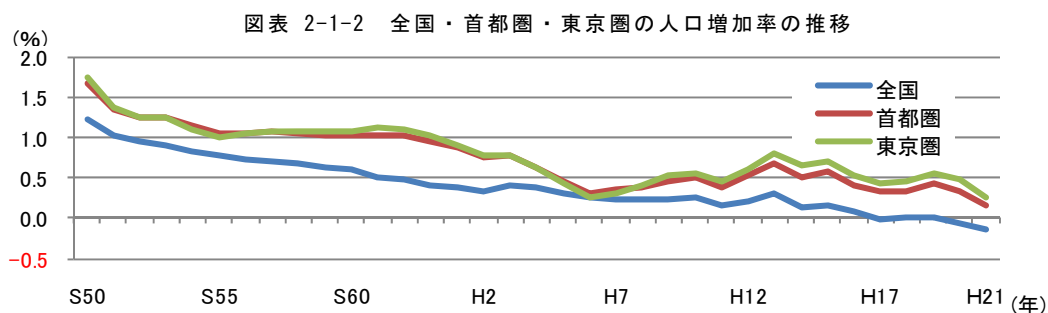
首都圏の総人口は、平成21年10月1日現在で4,292万人となっており、全国の33.7%を占めている。

人口動態をみると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は一貫して増加しているものの、増加幅は縮小基調で推移しており、平成21年は2.6万人増となっている。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、近年は増加基調で推移しており、平成21は12.0万人増となっている（図表2-1-1）。



注：人口は10月1日現在、自然増減及び社会増減は前年の10月1日から当年の9月30日までの期間による。
資料：「国勢調査」、「国勢調査結果による補完補正人口」及び「10月1日現在推計人口」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

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、全国人口が減少した中でも増加を続けている（図表2-1-2）。



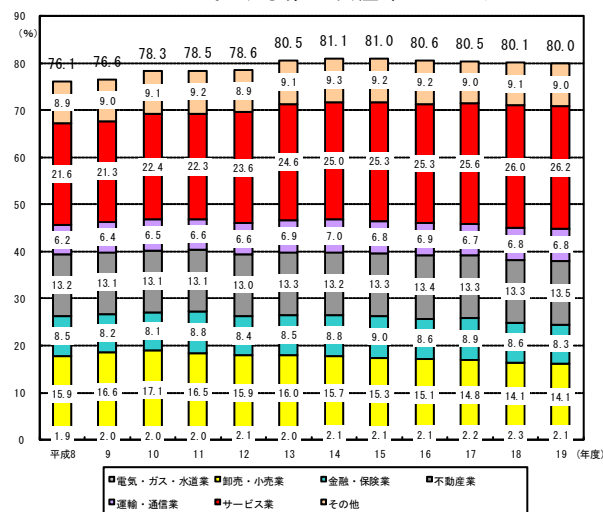
資料：「国勢調査」、「国勢調査結果による補完補正人口」及び「10月1日現在推計人口」（いずれも総務省）により国土交通省国土計画局作成

第2節 産業機能の状況

1. 首都圏の経済状況

首都圏は全国のGDPの37.4%を占めており、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。また、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80.0%と大きなウェイトを占めている。中でもサービス業は、圏域総生産の26.2%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2-2-1）。

図表 2-2-1 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：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。

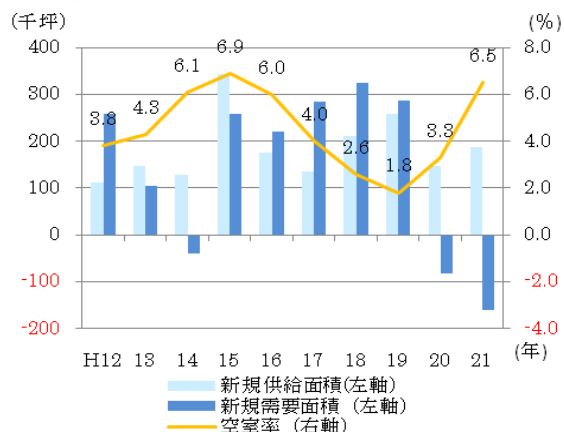
資料：「県民経済計算」（内閣府）により国土交通省国土計画局作成

2. 首都圏における諸機能の展開

①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、平成21年は前年比3.2ポイント増の6.5%と上昇している（図表2-2-2）。

図表 2-2-2 東京都区部のオフィスビルの需給



注：新規供給面積は年間、空室率は各年12月の値
 新規需要面積は前年と当該年の稼働床面積の差
 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国土計画局作成

②交流・文化機能

観光立国の推進については、「訪日外国人旅行者数を2016年までに2,000万人、2019年までに2,500万人、将来的には3,000万人とする」ことを目標とする訪日外国人3,000万人プログラムについて、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。

なお、平成20年1月～12月の外国人延べ宿泊者数は、全国約2,225万人、首都圏は約1,025万人となっており、そのほとんどが東京圏で約964万人となっている。

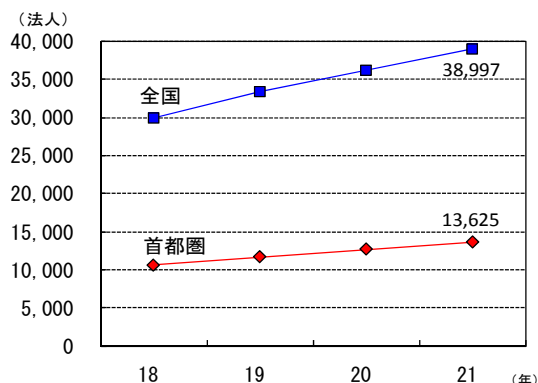
第3節 個人主体の多様な活動の展開

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21年の認証法人数は全国で38,997団体、首都圏は全国の約35%にあたる13,625団体がNPO法人として認証されている（図表2-3-1）。

図表 2-3-1 NPO法人数の推移

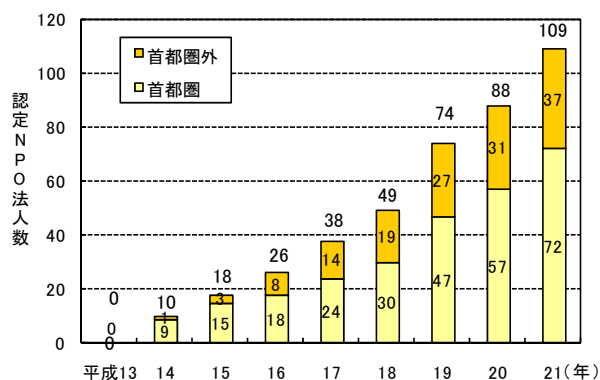


資料：内閣府資料により国土交通省国土計画局作成

(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。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21年末現在で72（全国では109）となっている（図表2-3-2）。

図表 2-3-2 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国土計画局作成

(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

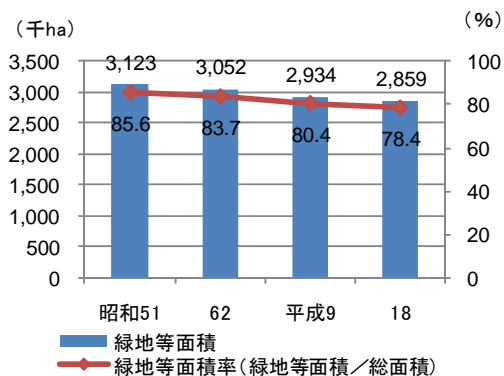
人を支えるという役割を、官だけが担うのではなく、教育や子育て、まちづくり、防犯や防災、医療や福祉などに地域で関わっている人も参加し、それを社会全体として応援しようという「新しい公共」という考え方やその展望を市民、企業、行政などに広く浸透させるとともに、これからの日本社会の目指すべき方向性やそれを実現させる制度・政策の在り方などについて議論を行うことを目的として、「新しい公共」円卓会議が平成22年1月より開催されている。

第4節 環境との共生

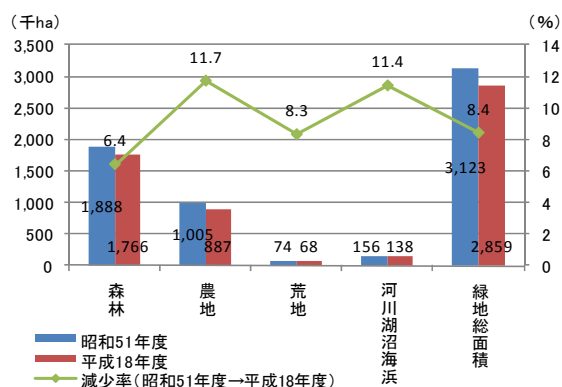
(1) 首都圏における緑地の減少

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2-4-1)。

図表2-4-1 首都圏の緑地等面積と緑地等面積率



図表2-4-2 首都圏における緑地等の種類別減少率(S51→H18)



資料：「国土数値情報」(国土交通省国土計画局)により国土交通省国土計画局作成

(2) 水環境・水循環の保全・回復

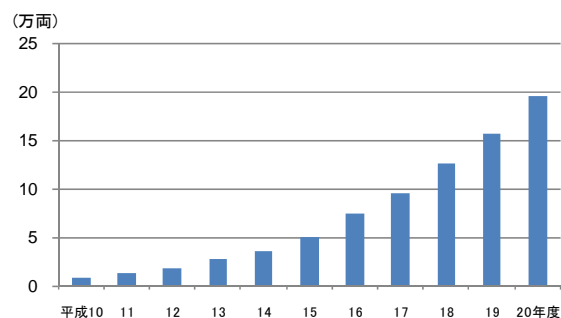
(東京湾再生に向けた取組)

国土交通省では、平成21年度において、東京湾再生のための行動計画の第2回中間評価及びフォローアップを行ったほか、東京湾における海域環境の観測システムを強化するため、モニタリングポスト(自動連続観測装置)を設置したとともに、東京湾再生のための行動計画に基づき、各種取組を推進しているところである。

(3) エコカーの普及拡大

首都圏のエコカー(ここでは、メタノール自動車、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いる(図表2-4-3)。

図表2-4-3 首都圏のエコカーの保有台数



注：エコカー＝メタノール自動車、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)により国土交通省国土計画局作成

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

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」（平成 17 年 7 月）の報告を受けて、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。

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「首都直下地震避難対策等専門調査会報告」が取りまとめられた。また、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。

(2) 治水事業

(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、多摩川の大河川においては、堤防が破堤した場合の壊滅的被害の発生を回避する高規格堤防（スーパー堤防）の整備や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。

(できるだけダムにたよらない治水)

人口減少社会、少子高齢化、さらには厳しい財政という 3 つの制約要因の中で、「できるだけダムにたよらない治水」への政策転換を進めるとの考えに基づき、今後の治水対策について検討を行う際に必要となる、幅広い治水対策案の立案手法、新たな評価軸及び総合的な評価の考え方等を検討するとともに、さらにこれらを踏まえて今後の治水理念を構築し、提言することを目的として、国土交通省において、平成 21 年 12 月から「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」を開催している。

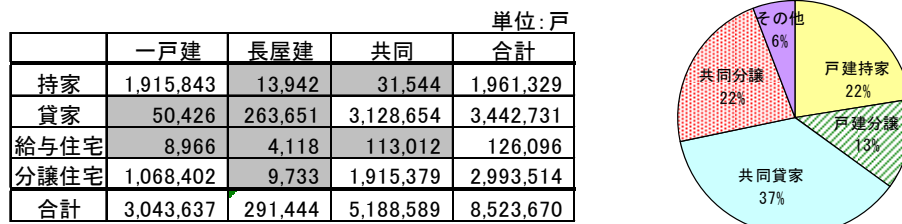
検証対象としたダム事業については、本年夏頃を目途に公表予定の同会議の中間とりまとめ等を踏まえ、検証を進めることとしている。

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) 住宅のストックの状況

東京 70km 圏内における平成 2 年から平成 21 年までの累計着工戸数は約 852 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 35%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 59%と、共同型の占める割合が大きい（図表 2-5-1）。

図表 2-5-1 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 2～21 年の累計）



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。

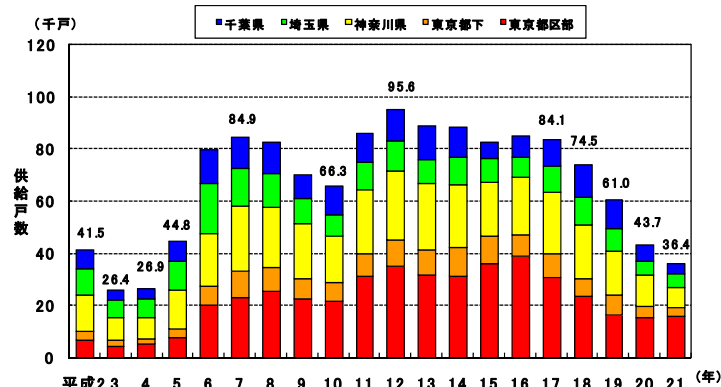
注 2: 網掛け部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

資料: 「住宅着工統計」(国土交通省)により国土交通省国土計画局作成

(2) 分譲マンションの供給動向

今後建て替え時期を迎える分譲マンション等の急増が見込まれる中で「マンションの建て替えの円滑化等に関する法律」を活用した建て替え事業は首都圏で平成 21 年 10 月までに 40 件の実績となっている。なお、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る（図表 2-5-2）。

図表 2-5-2 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国土計画局作成

(3) ニュータウンの高齢化の現状

首都圏において高度経済成長期を中心に建設された大規模団地では、成長した子どもが離家・独立し、60 歳台や 70 歳台のひとり暮らしや高齢夫婦のみの世帯が増加しつつある。例えば千葉市の高齢化率は 19 年度で 18%であるが、昭和 36 年から 42 年の間に建設された 2000 戸強の「大宮台団地」における高齢化率は約 40%と高水準となっている。千葉市の第 2 次 5 か年計画によると、同団地の高齢化率は平成 22 年時点で 47.0%、平成 27 年時点で 51.6%と予測されている。

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

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成22年2月に海老名JCTから海老名IC間約2km、平成22年3月に河島ICから桶川北本IC間約6kmが開通し、全延長約300kmのうち、約3割にあたる約103kmが開通済（平成21年度末現在）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は、大泉JCTから三郷南ICまでの区間が開通済である。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（図表2-6-1）。

図表 2-6-1 高規格幹線道路の整備状況



資料：国土交通省

② 広域的な鉄道事業の推進

超電導リニアについては、平成9年より山梨実験線において走行実験を行っており、これまでに国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において、平成17年には「実用化の基盤技術が確立した」、平成21年には「実用化の技術の確立の見通しが得られており、営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備された」との評価を受けている。中央新幹線については、平成21年12月、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構及びJR東海より、東京都・大阪市間の調査について報告書が提出された。これを受けて、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開始されている。

(2) 航空輸送に関する状況

① 首都圏空港における国際航空ネットワークの拡充

平成22年の首都圏空港（東京国際空港、成田国際空港）の容量拡大に併せ、東京国際空港（以下「羽田空港」という。）については12の国・地域と、成田国際空港（以下「成田空港」という。）については22の国・地域と、それぞれ新規路線の開設や増便について合意している。

また、羽田空港の24時間国際拠点空港化や成田空港の更なる国際航空ネットワークの拡大に取り組み、首都圏にアジア有数のハブ空港の形成を目指すとともに、オープン・スカイ構想を推進する。

なお、平成 22 年 10 月に予定されている羽田空港の 4 本目の滑走路等の供用開始後には、首都圏における国際線の 24 時間就航が可能となる予定である。

②成田空港の整備

成田空港においては、我が国の国際交流拠点としての機能を強化するため、平成 18 年 9 月から北伸による平行滑走路（2,180m）の 2,500m 化の整備が実施され、平成 21 年 10 月に供用が開始された。これにより、ジャンボ機等の利用や米国西海岸までの就航が可能となるとともに、平成 22 年 3 月 28 日には年間発着容量が年間 20 万回から 22 万回に拡大された。

また、今後さらに増大することが予想される航空需要に対応するため、年間発着容量を 30 万回に拡大すべく検討を進めている。

③羽田空港の整備

羽田空港は、国内航空旅客の約 66%が利用する国内航空輸送ネットワークの要であるが、首都圏において、今後さらに国内・国際航空需要の増大が見込まれる中、既にその能力の限界に達している。そのため、新たに 4 本目の滑走路等を整備する再拡張事業を実施し、これにより、年間の発着能力を 44.7 万回（昼間は 40.7 万回）まで段階的に増強することとしている。増加した発着枠については、国内・国際双方の需要の伸びを勘案しつつ、国際定期便の就航を図ることとしている。滑走路整備については、設計施工一括発注方式による埋立・栈橋組合せ工法により、平成 19 年 3 月に本格着工し、平成 22 年 10 月の供用開始を目指し整備を着実に推進している。

（3）海上輸送に関する状況

アジア諸港の躍進等により、国際基幹航路の寄港数が減少しており、国際的な競争力の低下が懸念されることから、東京港、川崎港、横浜港は、国際競争力の強化を図るため、連携を強化している。

平成 20 年度には、入港料の一元化などを進めているほか、三港共同でのポートセールスを展開している。また平成 21 年度には、三港の実質的な一元化に向けた港湾経営と港湾整備の方針を示した「京浜港共同ビジョン」を策定している。

2. 沿岸域の利用

平成22年10月は、羽田空港の再拡張・国際化により発着便数が増加し、国際定期便線の就航などが予定されている。これに伴い、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。

こうしたことを受け、神奈川県及び川崎市では地域のさらなる活性化に向け、羽田空港の対岸に位置する塩浜周辺地区（神奈川口）に、物流基盤の整備や研究開発機能の集積のほか商業、住宅の整備など新たな拠点の形成に向けて検討が進められている。

第7節 首都圏整備の推進

1. 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ており、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、多様な主体の協働によって、計画に位置づけている24のプロジェクトを推進している。

2. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

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として、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ており、平成21年度は、大深度地下使用制度の円滑な運用に向けて、技術的な調査検討を行った。また、地下施設の埋設情報等を収集、一元化する「大深度地下情報システム」に関しては、首都圏の地下情報を更新した。

3. 筑波研究学園都市の整備

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31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。