

参考資料 1

首都圏広域地方計画中間整理（案）

平成20年10月24日

首都圏広域地方計画協議会

首都圏広域地方計画中間整理（案）は、これまでの首都圏広域地方計画プレ協議会等における検討状況を事務局が整理したものであり、今後、必要な追加・修正を行っていくものである。

***** 目 次 *****

はじめに

序 章 計画策定の意義

(1) 計画の意義	1
(2) 計画の位置付け	2
(3) 計画の対象区域	2
(4) 計画の期間	2

第1章 首都圏を取り巻く諸状況と課題

第1節 首都圏を取り巻く諸状況と地域特性	3
1. 地勢	3
(広大な関東平野と多様な地勢)	3
(自然災害に対して脆弱な地勢)	3
2. 人口・土地利用	3
(約4,200万人が暮らす大都市圏)	3
(少子高齢化社会の到来による人口減少と急速な高齢化の進行)	4
(多様な土地利用と拡散する市街地)	4
(荒廃が進む森林、農地)	5
3. 経済・産業	5
(1) 経済	5
(日本経済を牽引する首都圏経済)	5
(2) 産業	5
(産業構造)	5
(製造業)	6
(運輸物流業)	6
(商業)	7
(農業)	7
(林業)	7
(水産業)	7
(観光業)	8
4. 暮らし	8
(都市的サービス水準)	8
(居住水準・居住環境)	8
(ライフスタイルに対応した多様な働き方・住まい方)	9

5. 水資源・エネルギー	9
(脆弱性を増す水資源)	9
(他圏域及び海外に依存するエネルギー)	9
6. 環境	10
(大都市圏が抱える地球温暖化問題)	10
(ヒートアイランド現象)	10
(更なる改善を要する大気汚染と土壌汚染の顕在化)	10
(緑地の減少、生態系の喪失)	10
(閉鎖性水域の水質悪化)	10
(沿岸域環境の悪化)	11
(大量消費に伴う廃棄物処理)	11
7. 災害	11
(地震)	11
(風水害及び高潮災害)	11
(土砂災害)	12
(火山)	12
8. 交通・情報通信基盤	12
(1) 交通	12
(道路)	12
(公共交通)	12
(港湾)	13
(空港)	13
(国土基盤の維持・更新)	14
(2) 情報通信	14
(情報通信サービス水準の地域差)	14
9. 新たな公	14
(社会的サービスの分野への多様な主体の参加)	14
(地縁型コミュニティの弱体化)	14
10. 首都圏の地域特性	15
(1) 雇用圏域	15
(2) 生活圏、都市的サービス	15
(3) 地域の産業特化度	16
第2節 時代の潮流から見た首都圏の課題	16
(1) グローバル化の進展への対応	16
(2) 少子高齢化社会の到来への対応	17
(3) 安全・安心に対する国民意識の高まりへの対応	17
(4) 地球温暖化等の環境問題への対応	17
(5) ライフスタイルの多様化への対応	18

(6) 地域の特性を踏まえたきめ細かな対応	18
-----------------------	----

第2章 首都圏の果たすべき役割と目指すべき方向

第1節 首都圏の果たすべき役割	19
(1) 東アジア・世界のリーディング圏域としての役割	19
(世界に開かれた国際ビジネス拠点)	20
(エネルギー・環境関連の技術・ノウハウの先進地域)	20
(2) 日本の首都中枢機能を有する圏域としての役割	21
(日本経済を牽引する成長エンジン)	21
(多様な情報発信・情報交流を推進する世界に対する日本の顔)	21
(首都中枢機能の安全で持続的な維持)	22
(全国の産業の発展に寄与する巨大市場)	22
(3) 約4,200万人の多様な人々が暮らし、働く場としての役割	22
(安全・安心な暮らしを実現する圏域)	22
(良好な環境と暮らしが共生する美しい圏域)	22
(豊かで多様なライフスタイルが実現できる圏域)	23
(「新たな公」による地域づくりを推進する圏域)	23
第2節 新たな首都圏の目指すべき方向	24
方針1 日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化	24
(1) イノベーションの創出	24
(地域クラスターの育成)	25
(情報ベンチャーの育成)	25
(バイオベンチャーの育成)	25
(量子ビームネットワークの形成による産業利用促進)	25
(2) 太平洋・日本海ゲートウェイ機能の強化	25
(太平洋側ゲートウェイ)	26
(日本海側ゲートウェイ)	27
(港湾・空港アクセス及び陸上交通網)	27
(3) 国際ビジネス拠点としての都市環境整備	28
(4) 地域を支える産業の創出	28
(農商工連携の促進)	28
(基盤技術型中小工場の振興)	28
方針2 人口約4,200万人が暮らしやすく、美しい地域の実現	28
(1) 新たな圏域構造の構築	29
(2) 活力あふれる都市圏及び地域の形成	29
(集約型都市構造への転換)	29
(大都市のリノベーション)	30
(持続可能な地域交通体系の構築)	30

(中山間地域の整備)	31
(島しょ地域の整備)	31
(3) 生活の質の向上と良好な居住環境の形成	31
(子育て支援と児童の安全・安心の確保)	31
(地域の属性に応じた住宅・宅地の供給)	32
(良好な住宅ストックの形成・活用と長く大切に使う社会の実現)	32
(高齢者等が安心して暮らせる地域づくり)	33
(良好な都市景観の形成と快適な住生活空間の整備)	33
(ニュータウン等の再生)	34
(安全・安心な医療体制の構築)	34
(4) 水資源の安定的確保	35
(5) 歴史、文化、地域資源を活用したまちづくり	35
(日本の顔づくり)	35
(街道を活かしたまちづくり)	36
(川や水辺の持つ多様な機能を活かしたかわまちづくり)	36
(産業遺産や歴史的街並みなどの地域資源を活かした歴史まちづくり)	36
(芸術・文化やスポーツを活かした地域づくり)	37
(6) 農林水産業の強化と農山漁村の活性化	37
(農業の強化)	37
(林業の強化)	37
(水産業の強化)	37
(農山漁村の活性化)	38
方針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	38
(1) 地震・津波対策の推進	38
(地震対策の推進)	38
(津波対策の推進)	39
(2) 風水害・高潮・土砂災害・豪雪対策等の推進と球温暖化に伴う影響への対応	39
(風水害対策の推進)	39
(高潮対策の推進)	40
(土砂災害対策の推進)	40
(豪雪対策の推進)	40
(地球温暖化に伴う影響への対応)	40
(3) 火山噴火対策の推進	40
(4) 危機管理体制の充実	41
方針4 良好な環境の保全・創出	41
(1) 先導的な地球温暖化対策の推進	41
(2) 森林・農地の整備・保全	42
(森林の整備・保全)	42

(農地の整備・保全)	42
(鳥獣害防止対策)	43
(3) 水と緑の保全と活用	43
(水と緑のネットワーク、エコロジカル・ネットワークの形成)	43
(閉鎖性水域の再生)	44
(沿岸域の保全)	44
(4) 循環型社会の形成	44
(5) 大気・土壌汚染対策の推進	45
(大気汚染の防止)	45
(土壌環境の保全)	45
方針5 多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現	46
(1) 観光交流の強化	46
(2) 都市・農山漁村の交流・連携	47
(3) 多文化共生社会の実現	47
(4) 「新たな公」による地域づくり	48

第3章 新しい首都圏の実現に向けた地域の戦略

第1節 日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化	49
(1) イノベーション創出プロジェクト	49
(2) 太平洋・日本海ゲートウェイプロジェクト	51
第2節 人口約4,200万人が暮らしやすく、美しい地域の実現	51
(3) web（蜘蛛の巣）構造プロジェクト	51
(4) 少子高齢化に適合したすべての人にやさしい地域づくりプロジェクト	52
(5) 利根川・荒川おいしい水プロジェクト	53
(6) 日本の顔づくりプロジェクト	54
(7) 五街道・歴史街道魅力アッププロジェクト	54
(8) 農山漁村活性化プロジェクト	55
第3節 安全で安心な生活が保障される災害に強い圏域の実現	55
(9) 大規模地震災害対策プロジェクト	55
(10) 風水害対策プロジェクト	56
(11) 火山噴火災害対策プロジェクト	57
第4節 良好な環境の保全・創出	57
(12) 地球温暖化対策プロジェクト	57
(13) 森林・農地保全推進プロジェクト	58
(14) 南関東水と緑のネットワーク形成プロジェクト	58
(15) みんなの尾瀬を みんなで守り みんなで楽しむプロジェクト	59
(16) 泳げる東京湾・水環境再生プロジェクト	59

(17) 泳げる霞ヶ浦・水質浄化プロジェクト	60
(18) 循環型社会形成推進プロジェクト	60
(19) 南関東大気汚染対策プロジェクト	61
第5節 多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現	61
(20) 広域観光交流推進プロジェクト	61
(21) 地域間交流・二地域居住推進プロジェクト	63
(22) 北関東多文化共生地域づくりプロジェクト	63
(23) 富士箱根伊豆交流圏プロジェクト	63

第4章 計画の効果的推進

1. 他の計画との整合・調整	65
2. 計画のフォローアップ	65
(PDCAサイクルによるフォローアップ)	65
(首都圏に関する諸情報の収集・整備)	65
(首都圏広域地方計画のモニタリングと評価)	66
3. 「選択と集中」に基づく効率的な施策展開	66
4. 国土基盤ストックのマネジメント	66
5. 計画の見直しと残された課題への対応	67

はじめに

序章 計画策定の意義

(1) 計画の意義

首都圏（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び山梨県の1都7県の区域を一体とした区域）は、約4,200万人の人口を抱え、域内総生産額も約194兆円とイギリス、フランスに匹敵する経済規模を持つ巨大な広域ブロックである。圏域内には、日本の政治、経済の中核機能を有する東京都特別区をはじめ、4つの政令指定都市を含む人口30万人以上の都市が多数存在している。もとより首都圏は、そこに暮らす多くの人々の生活の場であるとともに、都市・産業・金融・流通・学術・文化・芸術・情報・中枢管理など、様々な機能やサービスが巨大に集積し、国内外から集まる個人や企業などの様々な主体が活動する場となっており、質の高い生活や活動の場として発展していくことが求められている。

また、21世紀前半期を見通した上で、今後の首都圏については、様々な生活や活動が多様かつ重層的に展開する「産業・経済活動、生活・学術・文化、環境等のバランスがとれた世界の先端を行く広域ブロック」としての整備や、質の高い公共サービスと個性と魅力ある生活空間の実現、経済のグローバル化や東アジア¹の発展に対応した政治・経済・金融などの国際機能の充実など、首都機能を有する圏域として我が国、東アジア、世界の発展に積極的に貢献する役割を果たしていくための条件整備を進めていくことが求められている。

さらに、食料・水・電力等の供給、廃棄物の広域的処理などからも明らかなように、産業活動や人々の日々の生活において、首都圏単独で諸活動が営めるものではなく、また圏域内を見ても、大都市部と地方部、都市と農山漁村、河川の上流域と下流域などが相互依存、互恵の密接な関係を保ちながら成り立っていることを常に肝に銘じながら、圏域内外を通じて相互の連携関係の強化を目指す必要がある。

一方、少子高齢化の進展、グローバル化やアジア諸国等の急速な発展の中での我が国の地位の相対的低下、地球温暖化、国民の価値観の変化、地域活力の低下など日本の社会全体が抱える課題に加え、人口・産業の集積に起因した交通渋滞や通勤混雑などの大都市問題や、自然災害に対する脆弱性など、現在の首都圏が特徴的に抱える課題に対し、迅速かつ着実に

¹東アジア：概念としての「東アジア」の範囲は、人的交流・経済的相互依存の現状及び地理的近接性等にかんがみ、日本、中国、韓国、台湾、ASEAN10ヶ国及び沿海地方など隣接するロシアの極東地域を指すこととする。ただし、昨今の経済連携の動向等も踏まえ、インド、オーストラリア、ニュージーランド等も視野に入れることが必要である。

取り組むことが必要になっている。

首都圏広域地方計画は、時代の潮流が大きく変化する中、将来に亘って、首都圏に暮らす人々や首都圏を活躍の場とする多様な活動主体が、それぞれに生活や活動の質を高め、加えて、首都圏に存する貴重な自然・歴史・文化・風土などの地域資産を保全・継承し、発展させる社会を実現するために、国、地方公共団体、各種経済主体、学界、NPO、首都圏に暮らす人々が相互に連携・協力して、広域的に取り組むべき諸施策を示すものである。

(2) 計画の位置付け

首都圏広域地方計画は、国土形成計画法第9条に基づき、「首都圏」についての「広域地方計画」として、首都圏における国土形成の方針及び目標と広域的見地から必要とされる主要な施策を定める。即ち、今後の首都圏が果たすべき役割と目指すべき方向を定め、新しい首都圏の実現に向けた地域の戦略を明らかにしていく。

(3) 計画の対象区域

国土形成計画法第9条第1項第1号の首都圏（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び山梨県の1都7県の区域を一体とした区域）を計画の対象区域とする。

また、対象区域に隣接する福島県、新潟県、長野県及び静岡県については、首都圏広域地方計画に密接な関係を有すると認められる事項に関して、計画に盛り込むこととし、首都圏とこれらの隣接する4県の区域を一体とした区域を「広域首都圏」と称する。

さらに、北関東地域3県（茨城県、栃木県、群馬県）に磐越地域2県（福島県、新潟県）を加えた「北関東・磐越地域」については、その規模や都市集積等の状況から見て相当の発展ポテンシャルを有する地域であり、既に、相互連携の強化や自立的発展に向けた取組みもなされていることから、それらの広域的取組みを本計画に積極的に位置付け、実効性ある形で推進していくこととする。

(4) 計画の期間

本計画は21世紀前半期を展望して策定するが、計画期間は概ね10年間、平成30年度（2018年）を目標年次とする。

第1章 首都圏を取り巻く諸状況と課題

第1節 首都圏を取り巻く諸状況と地域特性

首都圏は、我が国の国土の約10%にあたる総面積約3.6万km²に約4,200万人が暮らす世界有数の大都市圏であり、日本の政治・経済・文化等において中心的役割を果たすとともに、東アジア、世界の中でも、様々な分野で重要な役割を担っている。また、それぞれ多くの課題を抱えつつも、歴史、文化、自然等魅力あふれる要素を持つ、大都市地域、地方都市、中山間地域、島しょ地域などが共存する、いわば「日本の縮図」とも言える圏域である。

1. 地勢

(広大な関東平野と多様な地勢)

首都圏の土地利用状況は、森林が約48%、農地が約18%、宅地が約12%、道路、河川等が約22%となっている。地形的には、日本最大の平野である関東平野がほぼ中央に広がり、北西側には山岳地帯があり、南東側は太平洋に面している。東部には房総半島、南部には三浦半島が太平洋に突き出し、その間には東京湾が広がっている。さらに、南には、伊豆諸島から日本の最南端である沖ノ鳥島や最東端である南鳥島を含む小笠原諸島へと長く連なる島しょ地域が広がり、豊かな自然環境や海洋・水産資源等の宝庫となっているとともに、我が国の領海及び排他的経済水域の形成上極めて重要な役割を担っている。

(自然災害に対して脆弱な地勢)

我が国は世界有数の地震国であり、首都圏も、これまで関東大震災(1923年(大正12年))をはじめ、幾度となく大規模な地震災害に見舞われてきた。M7程度の首都直下地震の発生確率は今後30年以内に70%程度とされ、その切迫性は極めて高いといわれており、大規模な地震災害や津波災害の発生が危惧されている。

また、広範に分布している水害に対して脆弱な河川や海面の水位より低い土地に、多くの人口が集中し資産等も集積している。

一方、首都圏外周部に位置する山地部から中山間地域にかけては、急峻な地形、脆い地質等自然条件が厳しく、土砂災害等によりインフラが遮断される危険性も高い。

2. 人口・土地利用

(約4,200万人が暮らす大都市圏)

首都圏は、日本の人口の約3分の1に当たる約4,200万人が暮らす日本最大の圏域であり、

そのうち約8割（約3,500万人）が南関東の1都3県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）に集中している。人口分布については、東京都区部を中心に広がる市街地に高密度な集中が見られるほか、県庁所在地などでも人口が集中している。一方、中山間地域や島しょ地域においては、過疎化が広範に進んでいる。

（少子高齢化社会の到来による人口減少と急速な高齢化の進行）

人口動向を見ると、北関東地域では既に2005年をピークに減少に転じているものの、南関東地域については2015年まで増加が見込まれている。首都圏全体では当面微増で推移した後、2010年をピークに緩やかに減少すると予測されている。しかしながら、合計特殊出生率や15歳未満の年少人口比率が全国平均より低いことから、今後、少子高齢化が急速に進むことが確実視されている。特に、高齢化率は、地方部や中山間地域、島しょ地域で高く、都市部で相対的に低くなっているものの、今後、都市部における高齢者数は増加するものと予想される。さらに、首都圏では、総世帯に対する高齢単身世帯の割合が既に全国平均を上回っており、今後、更なる増加が見込まれる。

（多様な土地利用と拡散する市街地）

東京中心部²は、我が国の政治・経済・文化等の中枢機能が集中した高密度な土地利用がなされている。近年の都市開発事業の進展により、商業・業務施設や宿泊施設などが更新されるとともに、居住機能の回復も進みつつある。京浜・京葉臨海部は、これまで重厚長大型の製造業や運輸物流業が集積し、我が国の経済成長に大きく寄与してきたが、近年、商業・業務・住宅などの複合的土地利用への転換が図られているほか、研究開発機能等の新たな受け皿となっている地区も多く、土地需要が旺盛である。

東京中心部から概ね60kmの範囲にある東京中心部を取り巻く地域（近郊地域）では、業務や生活サービス機能の集積が進み、複合的な都市機能を有する業務核都市³が存在する。また、東京中心部から放射状に伸びる鉄道沿線には、東京中心部等への通勤者のための住宅地が集積している。鉄道の狭間にある地域や鉄道利便性の低い地域では、自動車利用等を前提とした密度の低い市街地が広がっている。

東京中心部から概ね80-100kmの地域には、水戸、宇都宮、前橋、高崎、甲府などの都市を中心とした自立的な圏域（地域中核拠点都市圏）が形成されている。これら地域中核拠点

²東京中心部：概ね山手線の内側直径約10kmの範囲

³業務核都市：東京都区部に集中する人口や行政、経済、文化等に関する機能を分散させることを目的に、業務施設を集積させるべき区域として、多極分散型国土形成推進法に基づき定められた都市。

都市圏の中心部は商業・業務機能が集積し、その周辺には低密度な住宅系市街地が広がっている。また、高速自動車道等の沿線には、製造業や運輸物流業の産業集積が進んでいる。

近郊地域と地域中核拠点都市圏との間の東京中心部から概ね60-80kmの地域（圏央地域）には、平坦な地形と大消費地への近接性を活かした近郊農業地帯が広がり、首都圏の食料供給の重要な場となっている。

（荒廃が進む森林、農地）

農山村の過疎化、高齢化等の進展、農林業の低迷等に伴い、手入れの行き届かない森林や耕作放棄地が増加している。その結果、食料や木材等の安定供給、森林及び農地が持つ公益的・多面的機能の発揮に支障が生じることが懸念されている。

3. 経済・産業

（1）経済

（日本経済を牽引する首都圏経済）

首都圏の経済規模（GDP）は約194兆円にのぼる。これは、日本全体のGDPの約4割を占めるものであり、イギリス、フランスなどのGDPに相当する。

ここ10年間（平成8年～平成17年）のGDP（実質）は、中部圏を除く他圏域で減少しているのに対し、首都圏ではサービス業、特に金融業が大きく寄与し、約4.2%増加している。東京証券取引所に上場する企業の株式時価総額は世界の上場株式時価総額の約1割を占めるとともに、同取引所における株取引は国内株取引の約98%を占めている。

また、首都圏は、世界でも有数の洗練された巨大消費市場であり、世界各国から多くの企業も進出している。このような国内外の企業の集積により、金融・貿易などの国際ビジネス拠点としての役割も果たしている。近年、中国をはじめとする東アジアが急速な経済成長を遂げ、首都圏との間での人、物、情報の動きが活発化している。

しかしながら、近年の我が国の経済成長が諸外国と比較して相対的に緩やかだったことから、フランスとの差は拡大傾向にあり、また、イギリスや中国にも抜かれ、韓国との差も縮まっている。このように、首都圏経済の相対的な地位の低下は顕著である。

（2）産業

（産業構造：サービス業中心の南関東地域、製造業など”ものづくり”中心の北関東地域）

首都圏の産業構造は、南関東1都3県と北関東地域及び山梨県で大きく異なっている。南関東地域はサービス業や商業など第三次産業が大半を占めており、特に、国際法務、会計等

の専門的サービス、新産業創出の礎となる研究開発機能、新しい文化等を創造・発信するメディア・情報通信関連産業などが多く集積している。また、製造業など様々な産業も集積しており、雇用機会も比較的多い。

一方、北関東地域や山梨県では、第一次産業及び製造業などの第二次産業の比率が南関東地域と比較して高い。

(製造業：世界ブランドの大企業とともに、高度な技術力を持つ中小企業も立地)

首都圏は、企業の本社機能の集積が極めて高いほか、研究開発機関、大学等の高等教育機関で、数多くの優れた研究者が活動している。また、品質や価格に対して高い要求水準を持った消費者や産業部門により、質の高い市場が形成されており、こうした需給両面の集積が、イノベーション⁴を起こす一つの原動力となっている。

首都圏には、世界的なブランド力を持つ大企業とともに高度な技術力を持つ世界的にも先端的な中小企業が、特に京浜・京葉臨海部、近郊地域、北関東地域に多く立地している。

京浜・京葉臨海部は、重厚長大型の素材産業も多数立地し、これまで日本経済の成長を牽引してきた。近年、既存産業の高付加価値化が進展する一方で、一部のエリアでは業態の転換が見られる。

近郊地域には、高度経済成長期に立地した工場、研究開発機関が多い。近年、首都圏中央連絡自動車道などの整備に伴い、その沿道に工場や物流施設の新たな立地が進んでいる。

北関東地域では、高度経済成長期以降に、工場、研究開発機関の立地が進み、近年、既存産業の集積、労働力の確保の容易さ、消費地へのアクセス性の良さ等から工場立地件数が増加している。また、主に製造業で外国人就業者も増加している。

(運輸物流業：国際ゲートウェイ機能と物流施設の立地)

首都圏では、港湾・空港といった国際ゲートウェイがある東京湾臨海部及び成田国際空港（成田空港）周辺に運輸物流業が集積している。大消費地を抱える首都圏においては、輸入量の伸びが著しく、輸入品を国内に配送するための物流施設の立地が進展している。これらの中には流通加工機能を併設した高度な物流施設も見られる。

また、首都圏中央連絡自動車道や北関東自動車道、常陸那珂港等の整備に伴い、沿線などへの物流施設の立地が進んでいる。

⁴ イノベーション：経済発展や景気循環をもたらす新製品の開発、新生産方式の導入、新市場の開拓、新原料・新資源の開発、新組織の形成など。

(商業：集積の地域差、地方部の中心市街地での空洞化)

首都圏は、商業機能の集中が著しく、全国の商品販売額の約5割を占めている。

東京中心部、近郊地域などでは、ターミナル駅、工場跡地、住宅地周辺等に大規模な商業施設が立地している。また、東京中心部などでは、海外有名店の立地も増加しており、最先端のファッション機能が集積している。

一方、地方部では、近年、市役所等の公共公益施設の郊外移転、大規模店舗の郊外立地、中心市街地の居住人口の減少などにより、中心市街地の空洞化が進行している地域が多く見られる。

(農業：一大食料供給基地として多様な農業を展開)

首都圏における農業については、農地の宅地転用が進行するなど都市化の影響を強く受けてきたが、大消費地に近い優位性を活かし、我が国の一大食料供給基地として機能している。北関東地域では、一戸当たり耕地面積が大きく、水稻を中心とした土地利用型農業のほか、酪農、肉用牛生産等の畜産が盛んであり、南関東地域や山梨県では、野菜や果実などの近郊農業が盛んである。近年、首都圏においても、農業従事者の高齢化や減少等による生産活動の停滞・後退等が見られるが、認定農業者⁵等の担い手も増加している。また、耕作放棄地は増加しているが、企業の農業参入などによりその解消等に取り組んでいる事例も見られる。

(林業：林業再生の兆し)

森林は、林業活動として適切な手入れが行われることにより、水源かん養や国土保全、CO₂の吸収など多様な機能と役割を果たしている。首都圏においても、北関東地域、山梨県、奥多摩などの林産地はあるものの、これまでの長期にわたる木材価格の低迷によって採算性確保が厳しく、林業活動は停滞していた。しかし、近年、木材として利用可能な森林資源の増加、加工技術の向上や丸太の流通体制の改善等により国産材の利用には回復の兆しが見られる。

(水産業：太平洋沿岸部・島しょ地域の基幹産業)

水産業は、太平洋沿岸部はもとより、我が国の領海や排他的経済水域の形成上重要な島しょ地域における基幹的産業として首都圏という巨大消費地の新鮮な水産物等に対する多様なニーズにきてきた。また、近年の海外における魚介類等に対する需要の高まりや日本食ブ

⁵ 認定農業者：農業経営基盤強化促進法に基づき、農業経営改善計画を作成し、市町村から当該改善計画の認定を受けた者。

ームを背景に、水産物の輸出の増加傾向が見られる。

(観光業：多く存する観光資源)

大都市地域には、歴史・文化・芸術などの観光資源、レクリエーション・アミューズメントなどの要素を取り入れた観光施設が多く存する。近年、日本全体では、特にアジアからの観光旅客が増加しているが、首都圏とりわけ東京都、神奈川県にはビジネスや都市観光を目的とした欧米諸国からの来訪者が多い。

中山間地域には、貴重な自然や、歴史的・文化的建造物などが多く残されており、スキー場や古くからの温泉地など、宿泊施設の整った観光地も多い。

観光振興は地域産業の活性化など大きな経済効果が期待され、観光地を核としたまちづくりや広域観光ルートの設定などの取組みが各地で活発となっている。一方、観光地までのアクセス道路、外国人等を受け入れる宿泊施設などのハード面や外国語の案内表示やホスピタリティの醸成などのソフト面の対応は、ともに十分とは言えない状況にある。

4. 暮らし

(都市的サービス水準)

東京中心部や近郊地域の業務核都市などでは、企業の本社などの業務機能、高次医療施設、文化・教育施設、商業施設が多く立地し、発達した鉄道等の公共交通網と相まって、極めて利便性の高い都市が形成されている。また、高次の教育機関が集積し、全国から広く学生を集めている。しかし、一方では、通勤混雑や環状道路整備の遅れなどによる慢性的な交通渋滞など大都市特有の課題も抱えている。

南関東地域については、保育所の待機児童が多く生じているとともに、人口千人あたりの高齢者向けの介護施設の定員は全国平均を大きく下回っている。

地域中核拠点都市圏には、業務機能、医療施設、文化・教育施設、商業施設などが集積しており、周辺地域に都市的サービスを提供しているが、医療面では、小児科、産科などの医師が不足している地域がある。

基礎的条件の厳しい集落が存する中山間地域や島しょ地域においては、一次医療の確保すらままならない地域もある。また、近年の路線バス再編により、病院・診療所、役場、文化施設等の生活拠点施設への交通の確保が一層困難になってきている。

(居住水準・居住環境)

住宅供給に追われてきた首都圏では、住宅ストックは量的には充足しているものの、耐震性能やバリアフリー性能に問題のある建築物や木造老朽住宅、狭小住宅なども存しており、

それらが集積する密集市街地が広範囲に存在する。北関東地域及び山梨県では全国平均を上回る一人当たり居住面積を実現している。南関東地域では、共同住宅の比率が特に高いこともあり、一人当たり居住面積は全国平均を大きく下回っているほか、諸外国の主要都市に比べ一人当たり都市公園面積も小さい現状にある。また、全国的に見られる住宅ストック（住宅規模）とニーズ（世帯人員数）のミスマッチの傾向は首都圏でより顕著であり、今後急増する高齢者単身世帯が引き続き現在の住宅に居住すると一層その傾向に拍車がかかる。

（ライフスタイルに対応した多様な働き方・住まい方）

近年、「物質的豊かさ」よりも「心の豊かさ」を重視するなど国民の価値観の多様化に伴い、働き方、暮らし方も極めて多様なものになっている。例えば、職住が近接した生活実現のための都心回帰も見られる。また、インターネットの急速な普及など情報通信技術の進展に伴い、テレワークの人口が増加する一方で、郊外型居住や複数の生活拠点を同時に持つ「二地域居住」など自分の職業や希望に応じた住まい方を選択するといった動きがみられる。

5. 水資源・エネルギー

（脆弱性を増す水資源）

首都圏の豊かな生活の実現に必要な不可欠な水資源については、地盤沈下の懸念や汲み上げ規制により地下水利用が少なく、河川などの表流水に依存している。首都圏の水需要の供給源である利根川、荒川などの河川は、諸外国の河川に比べると勾配が急で、水資源の安定供給の観点からは地形的に極めて不利な状況にある。しかも、近年、少雨の年と多雨の年の年降水量の開きが大きくなっており、表流水に依存する水資源の脆弱性が増している。

また、水源地域の森林については、手入れ不足による水源かん養機能の低下が懸念されている。一方、ミネラルウォーター等に対する需要は年々高まるなど、美味しい水に対するニーズが増している。

（他圏域及び海外に依存するエネルギー）

住民の日常生活や産業活動に不可欠な膨大なエネルギーに対する需要に対応するため、京浜・京葉臨海部に火力発電所が集中し、山地部から中山間地域にかけて多くの水力発電所が立地している。首都圏の電力需要の約3分の1は、磐越地域の原子力発電所等からの供給により賄われている。また、利用用途の広い石油・LPガスは中東地域等から、天然ガスは東南アジア等から、石炭は豪州等からほぼ全面輸入している。

6. 環境

(大都市圏が抱える地球温暖化問題)

首都圏は人口が集中し、経済等の諸機能が集積しており、生活、経済活動による環境への負荷が大きい。近年、地球温暖化対策が世界的な重要課題となる中、依然として大量の温室効果ガスが首都圏でも排出されている。部門別CO₂排出構成比をみると、素材型産業が立地する県では産業部門の割合が高く、東京都では民生部門の割合が高い。

(ヒートアイランド現象)

近年、平均気温の上昇や熱帯夜の出現日数の増加が見られるが、これは都市における熱環境の悪化（ヒートアイランド現象）も原因の一つと考えられる。

(更なる改善を要する大気汚染と土壌汚染の顕在化)

技術力の進展や、ディーゼル車の排出ガス規制の強化などにより、浮遊粒子状物質(SPM)や窒素酸化物(NO_x)などによる大気汚染に改善は見られるが、現状では幹線道路沿線において環境基準未達成の箇所も存在している。また、近年、高濃度の光化学オキシダントが出現する日数が増加傾向にある。また、市街地の再開発や工場跡地の利用転換を契機として、土壌汚染が顕在化する事例が増加している。

(緑地の減少、生態系の喪失)

首都圏では、山間部には豊かな自然が残るものの、南関東地域を中心とした平野部では急激に都市的土地利用に転換され、生態系の喪失も進行している。三浦半島、埼玉県南部、下総台地等に残された緑地も次第に縮小、分断化されてきている。一方で、河川の水辺、海辺、公園、緑地等の貴重な自然環境を保全・創出する取組みや、これらを結ぶことにより水と緑のネットワークを形成する取組みも各所で行われている。

(閉鎖性水域の水質悪化)

東京湾は、後背地に首都圏の膨大な人口、諸機能を有する閉鎖性水域であるため、湾内に流入する窒素・りん等による富栄養化が進行することで、湾奥部に赤潮等が発生し、棲息生物にも悪影響を及ぼしている。陸域・海域の両面から水質改善に向けた取組みが進められてきてはいるが、依然として、水質環境基準未達成の箇所が存在している。

霞ヶ浦・印旛沼などの湖沼においても、同様に閉鎖性水域特有の水質問題が発生し、周辺環境や生態系に影響を及ぼしている。霞ヶ浦では、流域での生活排水や工場、事業所、畜産等の生産活動に伴う排水により人為的な富栄養化が重なり、アオコが発生するなど、周辺経

済にも大きな影響が生じている。また、印旛沼・手賀沼については、1960年代以降、流域人口の増加に伴い水質の悪化が著しく進行した。湖沼水質保全計画に基づく総合的な浄化対策の結果、各湖沼で水質改善は見られるものの、環境基準達成には程遠く、依然として深刻な状況にある。

(沿岸域環境の悪化)

鹿島灘、九十九里、相模湾等の首都圏沿岸部の海岸では、陸域から海域への土砂供給の減少や沿岸構造物等による漂砂移動の変化が海岸侵食を助長し、高潮、波浪等に対する砂浜の防災機能を低下させるとともに、自然環境や海岸景観に影響を及ぼしている。また、漂着ゴミなどによる環境の悪化が問題となっている。東京湾などの内湾域においては、干潟・浅場などの埋立に伴い自然の浄化機能が減退している。

(大量消費に伴う廃棄物処理)

大量生産・大量消費・大量廃棄といった社会システムから循環型社会への転換に向け、廃棄物処理・リサイクル施設の整備などの取組みが進められ、リサイクル率は向上しているものの、依然として廃棄物発生量は高い水準が続いている。東京湾の埋立て処分にも限界があり、内陸の最終処分場の確保も困難を極めていることから、廃棄物の最終処分の一部を首都圏外にも依存している状況にある。また、不法投棄などの不適正処理による環境への影響も問題となっている。

7. 災害

(地震:切迫性の高い首都直下地震)

中央防災会議が首都直下地震の発生 of 切迫性を指摘するなど、首都圏では都市型震災被害が強く懸念されている。首都圏には、地盤が脆弱な沖積平野の低地上に人口が集中し、高度な土地利用がなされ、政治・司法・行政・経済などの首都中枢機能が集積している。

また、地震時に大規模な火災が発生する可能性が高く、重点的に改善すべき市街地として都市再生プロジェクトに位置づけられた重点密集市街地の約46%が首都圏に存する。

平成17年の中央防災会議専門調査会報告によると、首都直下地震の被害想定は、最大震度6強、死者数約11,000人、建物全壊棟数・火災焼失棟数約85万棟、帰宅困難者約650万人、経済被害額約112兆円と見込まれている。

(風水害及び高潮災害:台風や計画規模を上回る集中豪雨等による浸水被害)

近年、台風や計画規模を上回る集中豪雨等による浸水被害が多発している。地球温暖化に

伴う災害リスクの増大も指摘される中、利根川、荒川などの河川沿い、各種の中核機能が集積する東京湾沿岸部のゼロメートル地帯などの低平地や地下街等においては、河川の氾濫・高潮による大規模な浸水被害が懸念されている。

(土砂災害)

中山間地域などの集落では、台風、集中豪雨、地震等に伴い土石流、地すべり、がけ崩れ等の土砂災害が発生し、ライフラインの寸断により集落が孤立するなど、大きな被害が生じている。

急峻な地帯や荒廃した山地においては、土砂災害が発生し易く、森林の持つ水源かん養機能の低下や、ダム貯水池への土砂の堆積など、流域全体にわたる影響が生じている。

また、高度成長期以降の急激な都市化の進行により、急傾斜地やがけ崩れの恐れのある箇所隣接している住宅地も多数存在している。

(火山:多数の活火山)

首都圏には、今も活発な活動をしている浅間山や三宅島、噴火時には広域的な影響が予想される富士山をはじめ、多数の活火山が存在し、過去にも噴火による大規模な被害が記録されている。このような噴火が発生した場合、その被害は甚大なものになる恐れがある。

8. 交通・情報通信基盤

(1) 交通

(道路:環状道路等の整備の遅れ)

首都圏では東名高速道路をはじめとする放射状の高速道路ネットワークは概ね形成されているが、これらを結ぶ環状道路の整備が遅れている。このため、首都高速道路の都心環状線を通行する車両の約6割が通過車両となっており、都心環状線を先頭に慢性的な交通渋滞の発生が見られる。また、これを回避しようとする車が生活道路などに入り込み、交通渋滞や交通事故を引き起こしている。この他にも開かずの踏切や国際標準コンテナ車の通行支障区間の存在などにより、円滑な交通が阻害されている。

(公共交通:世界有数の鉄道ネットワーク)

首都圏では世界有数の鉄道ネットワークが形成され、環境負荷の少ない都市構造になっている。混雑緩和を進めるための新線建設、複線化等の輸送力増強が着実に進められているが、依然として朝夕の通勤通学ラッシュ時間帯を中心に混雑の激しい路線がある。また、ラッシュ時間帯の地下鉄などでは、定時性の確保が難しい路線もある。さらに、広域的な鉄道路線

であるが故に一部箇所での事故等の影響が広範囲に及ぶことがある。

首都圏の拠点的な都市間の連携を強化するため、既存の鉄道ネットワーク間の連絡線や乗換駅・拠点駅の整備、複々線化、各路線間の相互乗入れ促進など、利用者の利便性向上の取組みがなされている。一方、利用者が減少している地方部では、鉄道、バス等の公共交通機関の維持・確保が困難となってきている。

(港湾:国際的地位向上が求められている港湾機能)

首都圏は、京浜港（東京港、横浜港、川崎港）などの国際港湾を有している。また、広域首都圏には千葉港・清水港の特定重要港湾や常陸那珂港等の重要港湾があり、北関東自動車道・中部横断自動車道との連携により常陸那珂港・清水港の利便性向上が見込まれている。

東アジアにおいては、経済成長と域内経済の相互依存関係の深まりにより、国内輸送と変わらないスピード・時間帯・頻度等の物流体系の構築（対東アジア輸送の準国内輸送化）が進む中、東アジア内における港湾間競争は熾烈を極めていく。

首都圏の港湾におけるコンテナ取扱量は、増加しており、東アジアの経済成長により、今後とも中国、韓国をはじめ周辺諸国との貿易量拡大が見込まれる。しかしながら、香港、上海をはじめとする中国諸港、釜山やシンガポールなどの港湾で取扱量が飛躍的に増加しているため、首都圏の港湾の相対的地位は低下している。

また、国際的な情勢として、船社は東アジア発貨物の増大に対応すべく、コンテナ船の大型化を進めており、一定規模以上のコンテナを取り扱う港へのみ寄港する戦略を展開している。加えて日本のコンテナターミナルは、大水深岸壁やターミナルの規模が劣位にあることや、東アジアと比べ港湾利用コストが高く、貨物の搬出入に時間がかかる等サービス水準が低下していること等により、欧州・北米基幹航路数が減少傾向にある。

なお、日本海側のゲートウェイとしての、新潟港については、環日本海の拠点として貨物取扱量が著しく伸びており、首都圏内の産業発展のための活用が期待される。

(空港:国際的地位向上が求められている空港機能)

首都圏では成田国際空港（成田空港）、東京国際空港（羽田空港）を中心に、世界各都市、全国各都市を結ぶ航空ネットワークが形成されている。しかし、成田空港と羽田空港は、需要の集中により、容量的に限界となっており、新たな乗り入れ希望や、既に乗り入れている航空会社からの強い増便要請に対応できない。特に、成田空港の現在の暫定平行滑走路長が短く大型機の離発着が出来ないため、東南アジア周辺までの近距離便の利用に限られており、

増加する国際旅客、国際貨物の航空需要に支えられていない。また、東アジア地域で香港、上海（浦東）、ソウル（仁川）といった大規模空港が次々と整備されていることから、成田空港の相対的地位の低下が懸念されている。

また、北関東地域や埼玉県西部からは両空港へのアクセスに極めて時間がかかっており、首都圏の第3番目の空港として整備中の百里飛行場（茨城空港）、軍民共用化が検討されている横田飛行場の活用が期待される。

（国土基盤の維持・更新）

道路、鉄道、港湾、空港等の国土基盤については、首都圏には比較的早期に整備されたものが多く、既に一部には老朽化が顕在化しているものもある。今後、こうした既存施設の老朽化に伴う更新・維持管理費用の増大が見込まれる。

（2）情報通信

（情報通信サービス水準の地域差）

中山間地域や島しょ地域では、ブロードバンドサービスの利用や地上デジタル放送の受信ができない地域がある。

また、携帯電話サービスについては、人口カバー率は100%近くになっているが、山間部を中心にサービスの未提供地域が残っている。

9. 新たな公

（社会的サービスの分野への多様な主体の参加）

近年、災害発生時の企業や個人のボランティア活動に代表されるように社会貢献意識が高まっており、福祉、教育、文化活動など従来は行政が担ってきた社会的サービスの分野に、個人、NPO、企業などの多様な主体が参画するようになってきた。首都圏においては、全国の約35%に当たる約12,200団体が都県知事所轄のNPO法人として認証されている。

NPOや地域住民などによる道路、河川の清掃や美化活動、河川の上下流域の市民間の連携による森林や水辺の保全・創出活動などの取組みが行われている。

（地縁型コミュニティの弱体化）

中心市街地の活性化や防犯対策などの面では、地域コミュニティが機能することにより成功した事例も見られるものの、居住者の移動が激しく、また、高齢化が急速に進む首都圏では、従来からの地縁型コミュニティはますます弱体化してきている。特に、郊外型ニュータ

ウンや郊外の住宅市街地では、居住者の減少や高齢化により様々な課題が生じている。

また、首都圏には、農林漁業を営みながら実質的に国土を管理してきた人々の高齢化と後継者不足などで、その担い手が大きく減少し、集落そのものの維持が困難になってきている地域なども見られる。今後、行政のみならず、地域住民、NPO、企業、教育機関などの多様な主体の参画により、これらの課題に対応していくことが期待される。

10. 首都圏の地域特性

上記1～9では分野別に首都圏の特徴を概括してきたが、さらに、「雇用圏域」、「生活圈、都市的サービス（医療、商業、教育）」、「地域の産業特化度」から地域特性を分析する。

(1) 雇用圏域⁶

昼夜間人口比を見ると、東京中心部においては、夜間人口に対して、昼間人口が最大で20倍を示すなど、極めて高い比率を示し、近郊地域などから東京中心部に多くの就業者等が移動している。

東京中心部の雇用圏域は、さいたま、千葉、横浜、川崎市といった政令指定都市や立川、厚木市などを含む広い範囲に及んでおり、さらに、これらの都市にはそれぞれ周辺地域から就業者が通勤しており、独自の雇用圏域を形成している。

また、県庁所在都市の水戸、宇都宮、前橋、甲府市を中心とした雇用圏域のほか、日立、土浦、小山、足利、桐生、太田、伊勢崎、高崎、小田原市などの都市を中心とした雇用圏域が形成されている。

このように、首都圏には複数の雇用圏域が存在しているほか、これらの雇用圏域のいずれにも属さない地域がこれら雇用圏域の狭間に存在し、主として当該地域内で就業している。

(2) 生活圈、都市的サービス（医療、商業、教育）

首都圏においては、医療機関、スーパー、バスターミナルなどの日常生活を支える都市的サービスを提供する5万人以上の人口を有する都市が連たんし、島しょ地域などを除き概ね全域で、これらのサービスを楽しむことができる。

また、三次救急医療機関⁷、床面積1万㎡以上の大型小売店舗、大学などにより高度の都市的サービスが、南関東地域のほか、北関東地域及び山梨県の中核拠点都市圏で確保されてい

⁶ 雇用圏域：DID（人口集中地区）人口が10万人以上の中心都市と、その都市に通勤する者が全就業者の1割以上の市町村を合わせた圏域。

⁷ 三次救急医療機関：心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重篤救急患者の救命医療を担当する施設

る。

(3) 地域の産業特化度⁸

第三次産業の特化度は、情報通信業は東京中心部及び政令指定都市などで、卸売・小売業は東京中心部、政令指定都市、地域中核拠点都市圏などで、観光旅客向けの飲食店・宿泊業の特化度は北関東・磐越地域の中山間地域、島しょ地域、富士箱根伊豆地域及び房総半島南部で各々高い。さらに、港湾や高速交通体系への容易なアクセスが求められる運輸物流業は東京湾臨海部及び近郊地域で高い。

また、製造業の特化度は、北関東地域、埼玉県北部、千葉県東葛地域に高い地域が広がっている。

さらに、第一次産業の特化度は、農業は圏央地域、北関東地域及び山梨県で、林業は北関東地域北部、埼玉県西部、山梨県などの中山間地域で、漁業は、房総半島、茨城県南部太平洋岸、島しょ地域、内陸部に点在する河川・湖沼に隣接した地域で各々高い。

第2節 時代の潮流から見た首都圏の課題

経済のグローバル化の進展、少子高齢化社会の到来、安全・安心に対する国民意識の高まり、地球環境問題の顕在化、インターネットや携帯電話の普及によるライフスタイルの多様化など、我が国、首都圏を取り巻く諸状況は大きく変化している。このような時代の潮流に適切に対応していくことが重要である。その際には、地域の特性を踏まえた地域ごとのきめ細かな対応を行っていく必要がある。

首都圏の将来像は、大きな時代の潮流と地域の特性を十分踏まえた上で、具体的に描いていく必要がある。

(1) グローバル化の進展への対応

近年、中国をはじめとする東アジアにおいて、急速な経済成長と産業の高度化が進展している。

急成長する東アジアとの競争の中で、首都圏の国際競争力を強化するため、経済・産業の発展の源泉となるイノベーションの創出を推進するとともに、国内の各地域、東アジア、世界を結ぶ総合的なネットワークを強化し、物流の高コスト構造の是正と円滑な人流の確保を

⁸ 産業特化度：市町村における当該産業への就業人口割合を全国のそれで除した数値。

(市町村の当該産業の就業人口／市町村の就業人口) ／ (全国の当該産業就業人口／全国の就業人口)

図ることが重要な課題となっている。

また、金融分野等においては、近年は東アジアの台頭により、東京の国際ビジネス拠点としての地位が相対的に低下しており、東アジアにおける日本の存在感向上のためにも、首都圏における国際ビジネス環境の一層の拡充が急務である。

農林水産業は、国民全体の生命を支える役目を担っていることから、食料自給率の向上及び安全、安心な食料供給を図るため、その体質の一層の強化を図ることが重要である。

我が国を訪れる外国人旅行者数は年々増加傾向にあり、ビジット・ジャパン・キャンペーンの取組み等により更に増加が見込まれる。観光立国の推進を目指し首都圏においても、地域資源等を活用した国際競争力の高い魅力ある観光圏の形成を推進していく必要がある。

(2) 少子高齢化社会の到来への対応

今後、少子高齢化が急速に進むことが確実視されており、労働力人口の減少とそれに伴う経済活力の低下や高齢者の増加、特に高齢者単独世帯の増加など多方面にわたる課題への対応が急務である。

このため、安定した経済成長と労働力の確保に向けて、イノベーション等による生産性の向上、人材の育成、女性・高齢者等の就業機会の拡大等を図るとともに、子どもを産み育てやすい環境づくりや高齢者が暮らしやすい地域づくり、さらには、女性や外国人が暮らしやすく、働きやすい環境整備を行う必要がある。

(3) 安全・安心に対する国民意識の高まりへの対応

安全や安心に対する国民意識が高まる中、地震・津波発生時に想定される大きな被害、集中豪雨等により多発する浸水被害、依然として頻発する交通事故や犯罪、従来からの地縁型コミュニティの弱体化などとあいまって、人々の災害、事故等に対する不安は大きくなっており、これを解消し、安全で安心な豊かな生活を実現していく必要がある。

(4) 地球温暖化等の環境問題への対応

地球温暖化の進行により、地球規模での生態系の著しい変化や、経済社会活動による地球環境への負荷の増加等の課題が顕在化している。特に、首都圏は、公共交通機関が発達しているものの、集中する人口・交通、活発な経済活動に起因して、環境負荷が高い地域であり、地球温暖化の防止対策、循環型社会の構築、廃棄物処理の適正化など環境負荷軽減への取り組みや自然環境の保全・再生等が強く求められている。

(5) ライフスタイルの多様化への対応

ライフスタイルの多様化や社会貢献活動への参加意識の高まり等、人々の社会との関わり方の変化等を確実に捉え、地域の活性化に結び付ける取組みを積極的に展開していく必要がある。このため、インターネットや携帯電話を利用したテレワーク、二地域居住、また「新たな公」を基軸とする地域づくりを推進することが求められている。

(6) 地域の特性を踏まえたきめ細かな対応

これまで首都圏では、各種機能の東京への集中に対応すべく、分散型ネットワーク構造の形成を目指し、業務核都市の形成が進められ、首都圏全体の発展に寄与してきた。しかしながら、東京中心部や近郊地域への各種機能集中と中山間地域等での高齢化、人口減少による地域活力の衰退は、依然として同時に進行するとともに、都市地域の自然環境の保全も十分には実現されていない。特に、農山漁村については、地域の活力が低下し、美しく豊かな自然環境や良好な景観、伝統・文化の継承も困難となっていることから、農山漁村全体の活性化が課題となっている。

今後、首都圏の国土形成に当たっては、高度な機能集積を活かして、日本全体を牽引するよう更なる発展を図ることはもちろんのこと、地域資源を活かした地方都市や農山漁村などの地域活性化、基礎的条件の厳しい集落を抱える中山間地域、島しょ地域の生活基盤の拡充や耕作放棄地への対応、人口密集地域の米軍基地の周辺対策と跡地の有効活用など、それぞれの地域の状況を踏まえ、きめ細かな取組みを進めていくことがますます重要な課題になっている。

第2章 首都圏の果たすべき役割と目指すべき方向

第1章で述べたとおり、首都圏においても、少子高齢化は急速に進み、社会・経済構造に大きく影響を与えることが予測される。また、グローバル化の進展、情報通信技術（ICT）の発達、従来の社会・経済構造を変貌させるとともに、地球温暖化への対応等も求められる中で、人々のライフスタイルも大きく変わっていく。

このような大きな時代の潮流に的確に対応しつつ、第1節に述べるような首都圏に期待される役割を果たしていくために、第2節のとおり、①「国際競争力の強化」、②「暮らしやすく、美しい地域の実現」、③「安全で安心な生活の保障」、④「良好な環境の保全・創出」、⑤「多様な主体の交流・連携」を、新たな首都圏の目指すべき方向として設定し、これに基づき施策展開を図る。

第1節 首都圏の果たすべき役割

21世紀においても我が国が国際社会の中で重要な役割を担っていくためには、首都圏が、引き続き世界有数の国際ビジネス拠点として機能し、日本全体、東アジア、世界を牽引する成長エンジンとしての役割を果たしていくことが期待される。また、首都中枢機能を有することが本圏域の特性であり、この機能を安全に維持しつつ、他圏域との連携・互恵の下、世界に対する日本の顔としての役割を果たしていくことも重要である。さらに、約4,200万人の人々が生活している圏域として、多様な人々が交流し、働き、暮らす、豊かな地域社会を実現していくことが求められている。

これらを踏まえ、21世紀の首都圏が果たすべき基本的な役割として、「東アジア・世界のリーディング圏域としての役割」、「日本の首都中枢機能を有する圏域としての役割」、「約4,200万人の多様な人々が暮らし、働く場としての役割」の3点を位置付けることとする。

（1）東アジア・世界のリーディング圏域としての役割

首都圏が、グローバル化の進展に対応し、引き続き、日本全体、東アジア、世界の発展に寄与する成長エンジンとしての役割を果たすとともに、国際ビジネス拠点の一翼を担うことが重要である。

また、EU、NAFTA⁹などの世界的な地域統合・経済連携の動きが活発化し、東アジアにおいてもブロックとしての連携強化が課題となっており、政治・経済など多方面にわたり首都圏としても積極的な役割を果たす必要がある。

さらに、東アジアの経済発展は、国際的な環境問題にも波及し、資源・エネルギー需給のバランスにも大きな影響を及ぼしている。首都圏には優れた環境技術を有する企業等が多数立地している。日本が先進的に取り組んでいるこれらのエネルギー・環境関連技術を東アジアなどに発信することにより、東アジアはもとより世界全体の持続可能な発展に貢献することも重要である。

(世界に開かれた国際ビジネス拠点)

首都圏が我が国のみならず、東アジア、世界の成長エンジンとなるためには、産業のイノベーションの一層の推進を図りつつ、国際ビジネス拠点としての役割を継続して担い、その拠点性を高めていくことが重要である。グローバル化の中で世界に開かれた国際ビジネス拠点として、東アジア、世界とをシームレスに結ぶハブとしての役割を果たしていく必要がある。

このため、陸・海・空の高速交通ネットワークやニーズに対応した迅速かつ効率的な国際人流・物流システムなど、国際ゲートウェイとしての基盤の整備・強化を図ることが重要である。

また、金融業をはじめ、各種産業の国際ビジネス拠点として、グローバル化や情報社会にふさわしい充実したビジネス環境を整備することが重要である。

(エネルギー・環境関連の技術・ノウハウの先進地域)

我が国は、高度経済成長期の公害を克服し、オイルショックを契機として省エネルギー技術を開発し、近年は3R（リデュース：発生抑制、リユース：再使用、リサイクル：再生利用）技術の進展も目覚ましく、首都圏はこれらが暮らしの中に溶け込んだ先進的な地域である。

東アジアの経済発展に伴い共通課題となっているエネルギー・環境問題に対して、これらの技術・ノウハウを活用していくことが、東アジアの持続可能な発展に繋がっていく。これまで開発され、また今後開発される省エネルギー・環境関連の技術やノウハウはビジネスチャンスとしても活用すべきものであるが、世界の環境先進地域として、首都圏から積極的に

⁹ NAFTA：北米自由貿易協定の略称で、アメリカ・カナダ・メキシコの3か国による域内の貿易自由化をめざす協定。

これらの技術・ノウハウを発信するとともに、交流を深め、東アジアはもとより世界のエネルギー・環境問題の改善に寄与していく必要がある。

(2) 日本の首都中枢機能を有する圏域としての役割

首都圏は、政治・経済・文化等の中枢として、日本全体の成長エンジンとしての役割を果たすとともに、情報発信や相互の交流・連携により、東アジア、世界に向けた日本の顔・玄関としての役割を果たす必要がある。

また、首都中枢機能を安全に維持していくための防災・危機管理体制の確立が極めて重要となる。

さらに、首都圏は、巨大な消費地でもあり、圏域内はもとより、他圏域にとっても魅力的な消費市場を形成しており、他圏域との互惠関係の下、我が国全体の発展に貢献することができる。

(日本経済を牽引する成長エンジン)

日本全体として多様な広域ブロックの自立的発展を目指す中で、首都圏においては、本社機能の集積など、高次の都市機能を有する特性を活かして、経済を成長させることにより、日本経済を牽引する成長エンジンとして、その活性化に貢献する役割を担っていく必要がある。

製造業等の生産機能のグローバル化が進む中で、我が国が、コスト競争力と品質だけでBRICs¹⁰に代表される新興国に対する競争力を維持することは極めて難しい。今後、首都圏が我が国の成長エンジンとして引き続きその役割を果たしていくためには、高付加価値な商品やサービスで差別化を図るとともに、生産方法の革新を進め、連続的なイノベーションの創出を推進していくことが重要である。

また、サービス産業についても、情報通信技術の高度な活用や人材の技能向上などにより、顧客満足度を高めるとともに、生産性の向上を図るサービスイノベーションを推進することが重要である。

(多様な情報発信・情報交流を推進する世界に対する日本の顔)

グローバル化が進展する中で、首都圏がその存在感を高め、交流の中核を担っていくため

¹⁰ BRICs : 経済発展が著しいブラジル (Brazil)、ロシア (Russia)、インド (India)、中国 (China) の頭文字を合わせた4ヶ国の総称。

には、世界に向けて、首都中枢機能を有する日本の顔として個性を発信していくことが重要となる。歴史、文化、政治・経済、環境等の各方面で我が国の独自性・特長を情報発信し、東アジア、世界との交流の拡大に貢献する役割を担っていくことが必要である。

(首都中枢機能の安全で持続的な維持)

首都圏に集中している首都中枢機能をいかなる時でも安全かつ持続的に保つことは、首都圏に課せられた重要な責務である。首都直下地震等の大規模な地震や風水害、高潮災害、停電や電話の不通などライフラインの機能障害、テロなどの危機に対して、防災・危機管理体制を強化し、機能不全に陥らないような仕組みを構築する必要がある。

(全国の産業の発展に寄与する巨大市場)

首都圏は巨大な消費地を形成しており、この消費市場への参入は、他圏域にとっても魅力的である。首都圏内で自給できない商品は多く、現在でも他圏域にその供給を頼っているものも多い。他圏域との交通・情報・流通等のアクセスの向上を図り、他圏域とのビジネスや地域産業の交流を促進することにより、他圏域の発展にも大いに寄与することも重要である。

(3) 約4,200万人の多様な人々が暮らし、働く場としての役割

首都圏は約4,200万人の人々が生活する場であり、大都市地域、地方都市、中山間地域、島しょ地域などの各地域に住み、働く人々が安全に安心して活動でき、多様なライフスタイルに応じて、健全で恵み豊かな環境を享受できることが必要である。

(安全・安心な暮らしを実現する圏域)

首都圏における安全で安心な暮らしの確保は、そこに暮らす人々の生存の基本的な条件であり、自然災害による被害への対応はもちろんのこと、未経験の大規模災害等に耐えうる都市基盤の構築、減災のための情報提供、危機管理体制の強化、災害時の官民連携など災害に強い圏域づくりが必要である。また、安全で安心な暮らしは、身近な日常生活でも保障されることが重要である。交通安全対策、防犯体制の強化など、官民連携の新たな仕組みも踏まえて、安全で安心して暮らせる地域社会を構築していくことが求められる。

(良好な環境と暮らしが共生する美しい圏域)

首都圏は都市的土地利用の多い圏域ではあるが、その面積の約8割は、森林・農地・河川等であり、美しく豊かな自然環境も多く残されている。東京中心部では、都市的な景観だけ

でなく公園や河川などの身近な自然、近郊地域から圏央地域にかけては、農地やまとまった平地林・河川・湖など、中山間地域・島しょ地域では、森林・農地・河川・海など、地域によって特有の環境・美しい景観を創出しており、それらの連続性を確保していくことが重要である。

首都圏の森林や農地は、放置したままでは荒廃していく。自然環境の保全は国土管理の観点からも重要であり、地域間や多様な主体間の連携を図り、美しい国土の管理と継承に向けた取組みを進めることが求められる。

また、首都圏に暮らし、働く人々が後々の世代まで活力ある営みを続けていくためには、首都圏が抱える地球温暖化をはじめ、大気汚染やヒートアイランド現象、廃棄物問題、生態系の変化などの様々な環境問題に積極的に取り組み、循環と共生を重視した国土管理を進めていくことが必要である。

(豊かで多様なライフスタイルが実現できる圏域)

首都圏では、大都市地域、地方都市、中山間地域、島しょ地域など、様々な特色を持つ地域で人々が多様な暮らし方をしている。少子高齢化やグローバル化、情報通信技術の発展は人々のライフスタイルにも大きく影響し、その多様化をもたらした。首都圏は人口も多く、海外の人々との交流も盛んであり、先進的なライフスタイルが生まれやすい環境にあることから、美しく豊かな自然環境、歴史・文化等に囲まれた田園的暮らし、ダイナミックな経済活動が営まれる都市的暮らし、情報通信技術を最大限活用した暮らし、さらには都市機能、自然、知的な文化等の多くの要素を享受できる暮らしなど、豊かで多様なライフスタイルが実現できる圏域づくりを目指す。

(「新たな公」による地域づくりを推進する圏域)

社会経済情勢が変化する中、従来の公と私の中間的な領域などにおいて多様な主体が活動する「新たな公」による地域づくりが注目されつつある。

従来は行政や一部の民間企業が対応してきた地域社会における様々な問題の解決に、住民やサービスの受益者側の民間企業等が自らの手で取り組み、生活の質の向上を目指す動きをより促進し、「新たな公」の考え方を基軸とする地域経営システムの実現を目指すことが必要である。

首都圏には、社会貢献に対する意欲を持つ人々が多く居住するほか、NPO、学術研究機関、各種企業等その担い手となりうる主体も多く、既に様々な分野において、NPO等による先進的な地域づくりの取組みもなされている。今後、これらの取組みを一層展開すること

で、「新たな公」による地域づくりに先導的に取り組んでいく。

第2節 新たな首都圏の目指すべき方向

第1章第2節で述べた、時代の潮流から見た首都圏の課題に的確に対応しつつ、首都圏の果たすべき3つの役割、すなわち「東アジア・世界のリーディング圏域としての役割」、「日本の首都中枢機能を有する圏域としての役割」及び「約4,200万人の多様な人々が暮らし、働く場としての役割」を果たしていくため、21世紀の新たな首都圏の実現を目指し、以下の5つの方針の下、これまで以上に各種の主体が連携を取りつつ、施策に積極的に取り組む。

方針1 日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化

首都圏が、産業・金融・学術・情報等の巨大集積を活かし、今後も日本全体を牽引する成長エンジンとして、世界の中でも重要な役割を果たしていくためにはグローバル化に対応し、その国際競争力を一層強化する必要がある。

このため、我が国のみならず、世界に通用する製品、サービス、知的財産等を生み出すイノベーションを創出する地域として強化・育成するとともに、港湾、空港、情報通信基盤など世界とのゲートウェイ機能を強化する。また、我が国の金融機能の国際的地位の低下が顕在化している中で、国際ビジネス拠点の強化に向けた取組みを推進し、世界の企業関係者が快適に仕事のできるビジネス環境及び生活環境を有する都市の形成を目指す。

(1) イノベーションの創出

首都圏が日本経済を牽引する成長エンジンとして引き続きその役割を担っていくためには、世界をリードする新産業群を創出し、国際競争力のある企業を育てていくことが重要である。このため、製造業の産業集積力の高い地域において産業クラスターを育成するとともに、首都圏各地に存するIT、バイオ、環境などの各産業分野におけるネットワークの形成、量子ビーム施設の民間利用の促進などに取り組む。

併せて、イノベーションの創出を担う人材を育成するため、筑波研究学園都市、東京大学柏キャンパス等の首都圏の研究開発拠点の機能強化を図るとともに、大学と企業の垣根を越えた人材の交流の活発化や海外からの研究者の受入れ、海外の地域クラスターとの人材交流などの取組みを進めていく。

(地域クラスターの育成)

首都圏には、北関東地域における製造業など、産業集積が進んだ地域が存在する。これらの地域に集積する企業や大学、研究機関等（地域クラスター）による交流連携活動を、各々の強みを最大限に発揮し合いながら、深化させる。また、インキュベーション施設¹¹や、高速道路網及び沿線の産業基盤の整備、コーディネート機能を果たす人材の育成、東京湾臨海地域などにあるコンベンション施設の一層の活用による商談機能の強化などハード・ソフトの両面でこれを支える。

(情報ベンチャーの育成)

優れた情報関連企業・新事業を創出するため、首都圏各地に存在するIT・コンテンツ関連企業のネットワークの形成や産学官の連携強化を図る。

(バイオベンチャーの育成)

東京、横浜、つくば、かずさ、しずおか富士山麓等集積するバイオ関連の高度技術を有する研究機関・大学等の技術シーズや研究成果を企業の研究開発や事業化に展開できる環境を整備するため、産学官連携による高密度な人的ネットワークの形成を図る。

(量子ビームネットワークの形成による産業利用促進)

つくば市（高エネルギー加速器研究機構）、東海村（日本原子力研究開発機構）、高崎市（日本原子力研究開発機構）、和光市（理化学研究所）等に存する量子ビーム施設¹²間のネットワークを形成し、これらの施設の産業利用の促進を図ることにより、新産業創出を推進する。

(2) 太平洋・日本海ゲートウェイ機能の強化

国際競争力の強化に資する物流の効率化と新たな企業立地の促進、旺盛な航空需要への対応を図るため、港湾コンテナターミナルの整備や空港容量の拡大など国際ゲートウェイの基

¹¹ インキュベーション施設：国や地方自治体などが経営技術・金銭・人材などを起業者に提供し、新規事業を育成するための施設。

¹² 量子ビーム施設：光子、イオン、電子、中性子等のビームを用いて、高度の物質構造解析を可能とする施設であり、ライフサイエンス分野などの産業界の先端応用技術の開発を支える重要なツール。

盤強化、ゲートウェイへのアクセスや陸上交通網の整備・改善を総合的に推進する。

併せて、日本海沿岸諸国の経済の発展ポテンシャルを取り込むことも視野に入れた日本海側のゲートウェイとの連携を進める必要がある。

このような中、太平洋、日本海に面している広域首都圏の地理的優位性を最大限活用し、アジアの成長を取り込み、自らも成長し、新たな価値を生み出すとともに、東アジア、世界の成長に貢献するため、太平洋、日本海それぞれのゲートウェイ機能の強化に向けた取組みを行う。

(太平洋側ゲートウェイ)

<港湾>

太平洋側のゲートウェイとして、首都圏のみならず我が国の国際海上コンテナ物流の基幹を担い、欧米、東アジア双方に対するメインゲートの役割を果たしている京浜港については、国際海上コンテナターミナルの整備など、スーパー中枢港湾としての一層の機能の充実・深化を図る。特定重要港湾や重要港湾については、首都圏の内陸部製造業等の国際競争力強化のため、効率的な国際・国内の海上輸送網の構築が図られるよう必要な整備を推進する。特に、北関東地域においては、京浜港に過度に依存しない物流体系の構築により物流効率化等を図るため、各港湾間の広域的な連携を推進する。また、開発保全航路を整備するとともに、はしけ・インランドデポ¹³等の活用による東京湾諸港の集荷環境の改善を図る。さらに、貨物情報の可視化、保安性能の向上等により貨物輸送の広域的連携を図る基盤を構築する。

<空港>

空港については、旅客・貨物の旺盛な航空需要に対応するとともに、空港容量の制約等が首都圏の潜在的な競争力の発揮を阻害することがないように成田空港の平行滑走路北伸及び羽田空港の再拡張を着実に進める。

成田空港については、新たな乗り入れ希望や強い増便要求に対応するため、平行滑走路の北伸整備後、年2万回の増便を図る。

羽田空港については、騒音問題等に配慮しつつ、深夜早朝利用（24時間化）を促進するとともに、4本目の滑走路の供用開始時に国際旅客定期便の就航を図る。

また、成田空港と羽田空港を一体的に活用していくため、両空港間のアクセス改善等を図り、有機的連携を強化する。

¹³ インランドデポ：港湾から離れた内陸部に設置された「共同配送機能」、「コンテナ蔵置機能」、「通関機能」を備えた施設。

首都圏の第3番目の空港としての百里飛行場（茨城空港）については、北関東地域の航空需要に対応し、首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすため、ローコストキャリアを含む国際定期便、チャーター便、ビジネスジェット等の就航を視野に入れ、利用促進等に取り組む。

また、福島空港、松本空港（信州まつもと空港）、静岡空港（富士山静岡空港）等の地方空港については、広域観光ルートの形成等による外国人旅行者の誘致等も視野に入れて、航空ネットワークの充実を図り、その利用を促進する。

さらに、東京都心部に近い米軍基地である横田飛行場についても、地域の航空需要に対応し、首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすものとして活用するため、軍民共用化に向けた取組みを積極的に推進する。

（日本海側ゲートウェイ）

首都圏として、中国東北地方、韓国、ロシア等の発展ポテンシャルを取り込むため、日本海側のゲートウェイとしての新潟港、新潟空港との連携を一層強化する。

（港湾・空港アクセス及び陸上交通網）

太平洋・日本海ゲートウェイ機能が十分活かされるようにするためには、首都圏各地と港湾・空港のゲートウェイ間及びゲートウェイ相互間のアクセス向上を図り、時間コストも含め、人流・物流の高コスト構造の是正を図っていく必要がある。このため、高速道路網やこれらと地域を繋ぐ地域高規格道路などによる交通ネットワークの形成を図っていく。併せて、コンテナの長大化も視野に入れつつ、国際標準コンテナ車等の通行支障区間の解消に重点的に取り組むとともに、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化に向けたE T Cを活用した有料道路の料金割引やスマート I C¹⁴の整備等を実施する。また、鉄道網の整備を推進するほか、空港連絡バス等の充実を図ることにより、ゲートウェイへのアクセス改善等を進める。

これらの施策の推進により、物流・人流コストを削減し、国内企業の国際競争力強化及び産業立地環境の改善を図る。特に、自動車をはじめとする輸送機器産業や精密機械産業等の製造業が集積する北関東地域及び埼玉県北部においては、京浜港、常陸那珂港、新潟港等とのアクセスが向上し、輸移出入の方面、貨物の種類、荷姿などに応じた利用港湾・空港の選択肢が広がることから、高速道路網沿線の産業基盤の整備と併せて、産業の国際競争力強化

¹⁴ スマート I C：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、E T C車専用インターチェンジ。

と更なる企業立地を推進する。

(3) 国際ビジネス拠点としての都市環境整備

企業が世界的な戦略の下で立地する国や地域を選択する今日にあって、首都圏の国際競争力を高めるためには、規制緩和の推進等による自由なビジネス環境の整備や高コスト構造の是正等が図られた利便性・効率性が高い、国際ビジネス拠点にふさわしい都市の形成が不可欠である。

そのため、高度な情報通信インフラを備えたオフィス環境、魅力的なアミューズメント施設、仕事の合間の休息の空間（緑、水辺、海辺）などの整備に官民挙げて取り組む。併せて、国際交通ゲートウェイへのアクセスの改善、各種迎賓施設の整備に取り組む。

また、外国語で診療可能な医療機関の整備、公共施設などでの外国語標示、あるいは一定水準以上の教育ができるインターナショナルスクールの整備など、外資系企業などで働く外国人やその家族にとって、暮らしやすい生活基盤の整備に官民挙げて取り組む。

(4) 地域を支える産業の創出

(農商工連携の促進)

首都圏の各地域が持つ地域資源を活かして自立的、持続的な成長を実現させていくことが重要である。このため、製造業の技術や流通等のノウハウを農林水産業へ活用する「農商工連携」等を促進し、新たな地場産業と雇用の創出と地域資源の高付加価値化・ブランド化を図る必要がある。

(基盤技術型中小工場の振興)

首都圏には、日本の製造業を支えてきた基盤技術型中小工場（いわゆる町工場）の集積があり、操業環境の改善等を進めていく。

方針2 人口約4,200万人が暮らしやすく、美しい地域の実現

首都圏においては、東京中心部の交通渋滞、通勤混雑、長時間の通勤時間などが、今日もなお解消されないまま存続している。その一方で、既に人口減少、少子高齢化局面に入っている地域も多い。これら各地域が抱える個々の課題に対応し、相互の連携を強化することにより、人々が暮らしやすく、美しい地域への転換を急ぐ必要がある。

(1) 新たな圏域構造の構築

今後の本格的な人口減少、さらに急速に進む高齢化に備えて、圏域内外の都市間連携・交流、都市と農山漁村との相互連携・交流を強化して一体的発展を図ることにより、暮らしやすく、働きやすい首都圏を実現するため、新たな圏域構造として「web（蜘蛛の巣）構造」を目指す。

このため、県庁所在地や業務核都市などで生活や商業等の機能が集積した自立的な都市の育成・整備を図る。また、東京中心から放射状に伸びる高速道路とこれらを相互に連絡する環状道路等の高速道路網の整備や既存高速道路ネットワークの有効活用に資するスマートICの整備、鉄軌道の延伸・相互乗入れや既存路線の活用を促進する新駅の設置などにより拠点的地域間を結ぶネットワーク機能を向上させる。

また、独自に生活圏を維持することが困難な地域を抱える地方部においては、地域の実情に応じたモビリティの確保に取り組むことにより、都市と周辺市町村とのネットワークを向上させ、一体的な生活圏の形成を目指す。

さらに、東京中心部や業務核都市をはじめ、交通渋滞が発生しているエリアにおいては、交通円滑化の取組みを推進する。

加えて、全国の広域的な連携を支えるため、中央新幹線について調査を進めるほか、超電導磁気浮上式鉄道の実用化技術を確立するために、走行試験等の技術開発を一層推進し、科学技術創造立国にふさわしい、新時代の革新的高速鉄道システムの早期実現を目指す。

併せて、高度情報通信網の整備を推進するとともに、安定的な維持運用につながるよう、アプリケーション開発等による通信網利用の需要喚起に取り組む。

(2) 活力あふれる都市圏及び地域の形成

(集約型都市構造への転換)

首都圏においても、街なかの居住人口の減少、空き店舗の増加などによる商店街の衰退とともに、大規模商業施設や公共公益施設の郊外移転・立地が進み、中心市街地の衰退が深刻化している地域も見られる。

それぞれの地域の実情を踏まえた選択がありうるものの、生活利便性の向上やCO₂の排出量削減、中心市街地の活性化の観点からは、拡散型から集約型の都市構造への転換を図り、輸送効率の高い輸送機関を基軸としたコンパクトな市街地構造を目指すことが求められている。このため、都市の再生を目指して、各種市街地整備事業や土地利用規制・誘導も活用して、まちなかへの都市機能の集積等を推進し、中心市街地における小売販売額の増加等の経済活動の活性化や交流人口の増加を図るとともに、歩いて暮らせるまちづくりなどを重点的

に進める。また、郊外における開発の抑制や適切な土地利用への転換を進める。

(大都市のリノベーション)

首都圏は、人口、産業等の膨大な集積に伴い、交通混雑、居住環境、災害に対する脆弱性などの面で諸問題を抱えていることから、東アジアの諸都市との機能集積の競争を視野に入れた戦略的な都市基盤整備を進めるとともに、歴史・文化、景観を重視した都市形成を推進する必要がある。このため、密集市街地の整備・改善、交通混雑の緩和、遊休地・低未利用地の有効利用の促進、多様で高質な住宅の供給、歴史・文化等次世代に誇ることのできる良質な資産の形成・継承、安全で安心なユビキタスネットワーク社会の実現などにより、快適な都市生活と都市機能の高度化を実現する「大都市のリノベーション」を推進する。

また、特に国土基盤整備が早い段階から進められた首都圏においては、高度経済成長期等に整備された都市基盤が、順次その更新期を迎えつつある。既存ストックの適切な維持・管理や有効活用、さらには老朽化する都市基盤の計画的かつ重点的な更新や長寿命化を図っていくことが極めて重要である。

(持続可能な地域交通体系の構築)

首都圏では、近年における急速な少子高齢化の進展や自動車交通への過度の依存から、地域公共交通の維持が困難になっている地域も多い。地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保の観点からも、バス、鉄軌道等の地域公共交通の活性化及び再生のための創意工夫を凝らした総合的な取組みが求められている。

地域内の円滑な活動を支えるために、都市の規模と特性に応じて、鉄道、バス、新交通システム、都市モノレールの整備、住民の足の確保を図るために運行するコミュニティバス等の導入を推進するほか、コンパクトな市街地構造を形成するための交通機関としてのLRT¹⁵やBRT¹⁶の導入を検討する。なお、公共施設の整備に当たっては、公共交通軸に沿って集約化に努めるなど、公共交通の整備とまちづくりとを一体となって進める。また、鉄道駅等の交通結節点において、他の公共交通機関とも連携し、周辺地域の土地利用と交通機能を一体的に整備することが必要である。特に、つくばエクスプレスなどの鉄道沿線については、沿線全体で質の高い生活環境を提供できるよう、土地区画整理事業等を活用し各地区において地域の特性を活かしたまちづくりに取り組んでいく。

¹⁵ LRT：車両や輸送システムが近代化された路面電車

¹⁶ BRT：専用走行路を走行し、近代的な駅、ハイテク車両を用いて高頻度・高速サービスを実現する都市公共交通システムで、バスを用いることで安価かつ効率的な整備が可能なシステム

(中山間地域の整備)

自然豊かな中山間地域は、住民の居住・就業の場であるとともに、首都圏の水源地域として水源かん養の役割を果たす場、都市住民が自然を体験できる場として、多くの人々がその恩恵を受けていることから、流域全体で支えていくことが重要である。こうした点を踏まえ、国土保全施設の整備を行うとともに、無秩序な開発を防止し、自然環境を保全することにより、豊かな自然を活かした地域の整備を推進する。

また、主要産業である農業の生産条件を改善するとともに、暮らしを支える医療・福祉・情報サービスの向上を図る。生活拠点施設（病院・診療所、役場、文化施設等）への生活交通の維持確保のため、地方バスの再生、コミュニティバスの導入を進める。また、污水处理施設の整備、ブロードバンド・ゼロ地域、地上デジタル放送の難視地域、携帯電話のサービス未提供地域の解消に向けた取組み等により生活環境の向上を図る。これらにより、農林業やその他の地場産業の維持・活性化、雇用の確保、定住・交流人口の維持・拡大等を目指す。

(島しょ地域の整備)

伊豆諸島から、沖ノ鳥島を含む小笠原諸島へと長く連なる島しょ地域は、我が国の排他的経済水域等の形成、海上交通の安全の確保など、国益上も極めて重要な役割を果たしている。また、伊豆諸島は比較的近郊に、小笠原諸島は約 1,000 kmの外海にあり、黒潮洗う海に囲まれた島しょ特有の豊かな自然に恵まれている。

こうした役割や魅力を維持増進するには、島しょ地域の保全・管理を推進するとともに、そこに定住する人々がコミュニティを形成・維持していくことが極めて重要である。このため、島しょ地域の安全・安心な「暮らし」を支える海上・航空交通機能について、離島航路の就航率向上のための施設整備を始めとした機能強化に取り組む。また、伊豆諸島については、関東平野との近接性を最大限活かした海洋・島しょ地域固有の観光戦略を展開する。小笠原諸島については、沖ノ鳥島の保全に万全を期するとともに、振興制度を活用した地域の魅力づくりを進める等、一層の振興策を推進する。その際、特異な生態系等の固有の自然資源について、その保全に十分配慮しつつ、活用を図る。さらに、情報格差が生じないよう情報通信基盤を整備するとともに、本土との交流拠点を形成することによって、島しょ地域の活性化を推進する。

(3) 生活の質の向上と良好な居住環境の形成

(子育て支援と児童の安全・安心の確保)

首都圏における深刻な少子化の状況を踏まえ、子どもを生き育てやすい住環境づくりの観

点から、市場では十分な量が確保されない家族向け賃貸住宅については、公的賃貸住宅等の既存ストックの活用を進める。高齢者の所有する住宅を借り上げて子育て世帯等に転貸する仕組みを構築すること等により、居住ニーズと住宅ストックのミスマッチの解消を図る。

また、公共賃貸住宅団地の建替え、都市再開発などの機会を捉え、また駅前空き店舗を活用して、保育所等を整備する。乳幼児を持つ親が気軽に交流・相談しあえる場所として、地域子育て支援拠点を整備する。さらに、家族による在宅介護や育児にも資するテレワークの促進に取り組む。

児童の安全・安心の確保の観点からは、放課後の居場所づくりを推進するとともに、通学路の歩道整備、防犯パトロール隊など地域による見守りの徹底など、通学時の安全確保に取り組む。また、道路や公園の整備に当たっては、夜間の照明や死角の解消に十分配慮する。

(地域の属性に応じた住宅・宅地の供給)

東京都区部その他既成市街地内では、住宅・建築物の建替、低・未利用の状態にある工場跡地や埋立地等の利用適性を踏まえた有効・高度利用により、住宅及び住宅地の供給促進、既存の公共公益施設の有効活用、防災性の向上、職住近接の実現を図る。

また、市街化区域内農地については、市街地内の貴重な緑地資源であることを十分に認識し、保全を視野に入れ、農地と住宅地が調和したまちづくりを進めるなど計画的な利用を図る。

さらに、郊外における市街地開発については、既に着手している事業を含め、地域の住宅需要を慎重に見極めつつ、自然環境の保全に配慮がなされ、将来に亘って地域の資産となる豊かな居住環境を備えた優良な市街地の形成が見込まれるものについて促進する。

(良好な住宅ストックの形成・活用と長く大切に使う社会の実現)

首都圏は、我が国の住宅総数の約34%に相当する約1,840万戸もの膨大な住宅ストックを有している。今後、住生活全般の質の向上を図る政策への本格的な転換を図るためには、耐久性の高い良質な住宅を供給し、適切に維持管理して、住宅ストックを社会全体の資産として将来世代に継承するという観点が極めて重要である。このため、いわゆる200年住宅¹⁷の取組みに象徴されるように、耐用年数が長く、維持管理やリフォームのしやすい住宅ストックの形成を図る。また、既存ストックを有効に活用しつつ、住替えや既存住宅の流通の円滑化及びリフォームの促進、住宅の履歴情報の整備・継承を推進していく。さらに、長期居住を

¹⁷ 200年住宅：構造及び設備について長期にわたり良好な状態で使用するための措置が講じられた優良な住宅

可能とする住まいの観点からの住宅の省エネルギー性能の向上やユニバーサルデザインの推進を図る。

併せて、住宅性能表示制度¹⁸の普及・充実、長期固定金利型等の多様な住宅ローンが安定的に供給される住宅金融市場の形成等により、住宅を無理のない負担で安心して選択できる住宅市場の実現を目指す。

なお、公的賃貸住宅から民間住宅まで重層的かつ柔軟な住宅セーフティネットの構築を積極的に推進する。

(高齢者等が安心して暮らせる地域づくり)

首都圏では今後、高齢者の絶対数の急速な増加が見込まれていることから、その居住の安定を確保するため、公的賃貸住宅のストックを有効活用するほか、高齢者等が安心して入居できる民間賃貸住宅についての情報を提供する。

また、ケア付き住宅の供給促進、介護施設等の整備、既存団地における建替等に併せた福祉施設の併設・誘致を図り、地域包括支援センター管轄区域ごとに、地域の福祉拠点が配置されるよう努める。併せて、地元商店街などの地縁ネットワーク、情報通信技術を活用した見守りサービスを提供する。

さらに、交通機関、住宅・建築物、歩行空間等におけるユニバーサルデザイン化の考え方を踏まえた生活環境の整備を図る。

(良好な都市景観の形成と快適な住生活空間の整備)

都市における潤いある豊かな生活環境を実現するため、人口の密集する首都圏については、特に良好な都市景観の創出が大きな課題となっている。都市整備や個々の建築物、宅地の整備に当たって、地域特性を活かした調和のとれた美しい都市景観を形成するため、景観計画の策定促進などにより、景観に配慮したまちづくりを推進する。

また、地域住民の住環境に対するニーズに的確に応えて、公共空間からコミュニティの共有空間、さらには私的空間に至る良好な住環境を整備するため、地区計画、建築協定等の活用、まちづくりに関するNPO活動の活発化等地域住民との連携や地域コミュニティによる居住環境の維持・形成を促進する。

なお、米軍基地周辺の良好な生活環境を確保するため、基地周辺対策を進めるとともに、返還米軍施設跡地については、広域の防災拠点や大規模な公園・緑地の整備等を検討し、周

¹⁸ 住宅性能表示制度：共通ルールに基づき、構造耐力、遮音性、省エネルギー性などの住宅の性能を相互に比較しやすく表示する制度。

辺の居住環境にも配慮しつつ、その有効活用を図る。

(ニュータウン等の再生)

東京大都市圏のベットタウンとして、早くから同世代の集中的な人口増加が進んだ多摩ニュータウン等の郊外型ニュータウンや郊外の住宅市街地の中には、居住者の高齢化、住宅・施設の老朽化、空き家・空き地の増大等の課題を有する地域が存在している。そうした郊外型ニュータウンや郊外の住宅市街地では、公営住宅等の公的賃貸住宅が数多く見られ、地域の住生活の基盤となっていることから、老朽化した低水準の公的賃貸住宅の建替えや改善を計画的に進めるとともに、子育て世帯や高齢者世帯等の優先入居、子育て支援施設や高齢者のための社会福祉施設の併設・誘致を図るなど、住宅政策と子育て・医療・福祉政策の連携を促進する。また、多様な世帯が住み、働き、憩うことのできる複合機能を持つ地域づくりを推進する。

併せて、多摩ニュータウンや千葉海浜ニュータウンでその萌芽が見られる地域住民や地区組織によるエリアマネジメントを各地で促進することにより、コミュニティの形成に多様な世帯の参加等を促し、高齢者も住み慣れた地域で生き甲斐を持って住み続けることができ、さらには、新たな居住者にとっても住みやすい住宅団地や住宅市街地に再生していく。

(安全・安心な医療体制の構築)

首都圏全域においても深刻な問題となっている小児科や産科などにおける医師不足に対応するため、地域内の医師を確保する方策を推進する。また、かかりつけ医やかかりつけ薬局の普及により、医療機関の機能分担を推進するとともに、疾病ごとの医療連携体制を構築し、地域医療体制の充実を図る。

特に、圏央地域や中山間地域等では高齢化率が高いにもかかわらず、無医地区が存在するため、コミュニティバスなど診療所への交通の確保、巡回医療の提供によって無医地区の解消に努めるとともに、これらの取組みによっても診療機会が提供できない地区には情報通信技術を利用して遠隔医療を広域的に提供していく。

また、救急医療については、島しょ地域はもとより首都圏全域で、周産期・小児救急をはじめ、救急病院への円滑な搬入が課題となっているため、消防と医療機関の相互の情報共有の徹底、ヘリコプターの導入・活用や幹線道路ネットワークの整備などによる救急医療施設へのアクセス確保により救急医療の充実を図る。併せて、公共施設を中心に、AED¹⁹の導入

¹⁹ AED：自動体外式除細動器の略称で、電気ショックを与えて、心臓の働きを取り戻すための救命機器。

を促進し、救命率の向上を図る。

(4) 水資源の安定的確保

中山間地域に存在するダムは、首都圏住民の生活や産業に不可欠な都市用水及び農業用水の供給をしているが、降雨が少ないときでも安定した水供給を行える容量は確保されていない。また近年、安全でおいしい水へのニーズが高まり、良質な水を供給することが従来にも増して重要になっている。

このため、水資源開発施設の整備による水資源確保、既存ダムの適正な維持管理及び容量配分の見直しなど既存ストックの有効活用、森林の適切な整備・保全による水源かん養機能の維持により、安定した水供給を推進していく。また、雨水の貯留・浸透・利用、下水処理水の利用等を積極的に進め、水循環の健全化を図る。

また、河川の浄化対策、下水道等污水处理施設の整備などによる河川の水質改善及び浄水処理の最適化等に努めるとともに、水質事故等に対する危機管理体制の整備を図る。

さらに、地球温暖化による積雪量の減少や地表、森林からの蒸発散量の増加に伴う河川流量の減少が予測されている。また、経年的に見ると毎年の降水量の変動幅が大きくなる傾向にあり、将来の気候変動が、首都圏の水利用に及ぼす影響について検討し、必要な対策を進める。

(5) 歴史、文化、地域資源を活用したまちづくり

(日本の顔づくり)

首都中枢機能を有する首都圏が、国内はもとより東アジア、世界との関係でもその魅力を高め、情報の発信、交流等を行っていくため、風格ある新たな「日本の顔づくり」に取り組む。

首都圏は、京浜港や成田空港、羽田空港などの国際港湾・国際空港といった日本の玄関口を持ち、また、訪日外国人の約半数が訪れている。自然、歴史、文化、芸術、産業など観光資源も多く存在しており、これらを有機的に結びつけるとともに、迎賓機能の強化や訪日を促すための情報発信を行うことにより、国際競争力の高い魅力ある観光拠点づくりを進める。

このため、玄関口としての国際港湾や国際空港の整備はもとより、民間事業者の取組みを支援することにより、都市再生プロジェクト²⁰に位置づけられている国際金融拠点機能の強化

²⁰ 都市再生プロジェクト：内閣が定める都市再生のための統一した方針の下に様々な主体が協力して具体的な行動をとる行動計画。これまでに23プロジェクトが選定（平成19年6月現在）されている。

や都市再生緊急整備地域²¹に指定されている東京駅周辺などの整備等に取り組む。

また、東京スカイツリーの整備や秋葉原、浅草、横浜、成田、筑波（研究学園都市）、富士山周辺など、外国人への認知度が高いと考えられる地域における、魅力あるまちづくり・地域づくりを一層推進する。加えて、歴史的景観の保全・再生や文化芸術による地域振興にも取り組み、風格を高める。

さらに、企業の本社機能や研究機関が集積する巨大な市場を活用し、国際コンベンション誘致にも積極的に取り組むとともに、研究拠点としての国際競争力の向上を図る。

（街道を活かしたまちづくり）

街道は、道本来が持つ「繋ぐ」、「往来」という文化的機能を人々に思い起こさせる貴重な歴史的資産である。首都圏においては、江戸時代に、東海道、中山道などの五街道が江戸を基点として整備され、水戸街道や日光脇往還など数多くの街道とともに、交流の基盤として、人やモノが往来し、多種多様な自然、歴史、文化を持つ地域を繋いできたが、今日では往古の街道の面影が失われつつある地域がある。

このため、五街道・脇街道などが築いてきた歴史・文化・風土・景観等の地域資源に着目し、美しい景観形成や観光地としての魅力の向上を図り、街道を活かした文化の薫り高いまちづくりに取り組む。

（川や水辺の持つ多様な機能を活かしたかわまちづくり）

川は地域の歴史や文化、暮らしと密接に関わっており、貴重な自然空間や公園、運動場が存するなど、地域との結びつきが極めて高い空間となっている。

このため、地域の風土・文化に触れるかわづくり、都市の川を活用した賑わいの創出など、川の利活用とまちづくりが連携した取組みを推進する。

（産業遺産や歴史的街並みなどの地域資源を活かした歴史まちづくり）

首都圏には、富岡製糸場など明治期の産業遺産の他、歴史的街並みや寺社仏閣など多くの観光資源や歴史的風土が現存している。しかも、都心部の背後地に存するという、観光旅客の誘致にも有利な立地を活かし、これらの遺産や歴史的街並みの保存・修復・復元など、歴

²¹都市再生緊急整備地域：都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として都市再生特別措置法の政令で定める地域。首都圏では25地域（平成20年2月現在）が指定されている。

史的風致を後世に継承する歴史まちづくりを推進する。

(芸術・文化やスポーツを活かした地域づくり)

首都圏における芸術・文化の集積を地域振興のために積極的に活用し、地域の魅力や活力を向上させていくことが必要である。このため、住民、文化芸術団体、社会教育関係者、学校、地方公共団体、企業等地域文化の担い手が相互に連携・協力する取組みを促進していく。

また、学校、地域でのスポーツ活動や地域に密着したスポーツチームの活躍は、地域の活力や地域への誇り・愛着をもたらすものであることから、地域スポーツの振興を図る。

(6) 農林水産業の強化と農山漁村の活性化

(農業の強化)

関東平野部では、土地利用型農業が広く展開されている。農地の利用集積の加速化、意欲と熱意のある担い手・後継者の確保・育成、集落営農組織の育成等により、体質強化を一層図る。また、圃場等の整備や農業水利施設の適切な維持管理・更新により、農業生産性の向上等を図る。

近郊地域で多く展開されている農業については、巨大消費地に近いという利点を活かした都市住民への新鮮で安全な農産物の供給、身近な農業体験の場の提供を促進するため、市民農園や農産物直売施設の整備、多様な担い手の育成・確保などを推進し、都市農業の振興を図る。

さらに、圏域全体で、優良農地の確保、農業への新規参入、消費者と生産者との信頼関係を基盤とする「地産地消」、「食育」の取組み、生産情報に関する情報発信、農産物の輸出による販路拡大などを推進する。

(林業の強化)

木材の生産、加工・流通段階に亘って規模の拡大、効率化等を進め、品質・性能の明確な製品を大量かつ安定的に供給することなどにより競争力を高める。また、森林整備の担い手の育成・確保を推進する。さらに、森林所有者、木材産業関係者、住宅生産者など関係者が一体となった地域材を利用した家づくりの取組みなどを進め、林業・木材産業の一体的な再生を図る。

(水産業の強化)

活力ある漁業就業構造を確立するため、将来の漁業生産を担う若い意欲的な人材の確保を

進めるとともに、漁場等の地域の経営資源を活用し、様々なノウハウを有する異業種事業者の新規参入を促進する。さらに、作り、育て、管理する栽培漁業・資源管理型漁業及び漁港・漁場・漁村の総合的かつ計画的な整備を推進し、水産物の安定供給を図るとともに、首都圏近郊という地の利を活かした高鮮度の水産物というブランド化を進め、販売促進に向けた取組みを推進する。特に、島しょ地域などにおいては、地域ぐるみで基幹産業の一つである漁業の維持・再生活動を支援する。

(農山漁村の活性化)

首都圏の農山漁村においては、地域の人材、農林水産物、伝統文化などを「地域力」として十分に活用することが重要である。このため、地域特性を活かした美しい魅力あるむらづくり、「地域力」の発掘を担う人材の育成、多様な主体（地域住民、都市住民、NPO、企業等）の参画による祭り・伝統文化の保存・復活に取り組む。また、農商工連携、観光を通じた雇用の創出、情報通信技術の活用による高齢者でも利用可能な特産品の流通システムの整備を推進する。

方針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

我が国は、地震、津波、暴風、豪雨、高潮、噴火等の自然現象による災害に脆弱な国土構造であり、地球温暖化など気候変動に伴う近年の集中豪雨の増加や海水面の上昇による災害リスクの増大を背景として、災害に対する首都圏の住民の意識は高まっている。

このような自然災害が我が国の中枢機能を担う首都圏に及んだ場合、その影響は日本全体に広がることも想定されることから、国・都県・市区町村の緊密な連携及び情報通信技術の活用により、防災対策の高度化を図る。あらゆる場所で誰もが安全に安心して暮らせる、災害に強い圏域を実現する。

(1) 地震・津波対策の推進

(地震対策の推進)

首都直下地震等大規模地震が発生した場合にも首都中枢機能を維持・確保するため、官民それぞれの立場から業務継続計画や事業継続計画（BCP）を早期に策定するとともに、迅速な災害対応が可能な地域におけるオフィスやシステムのバックアップ機能の充実を図る。また、広域首都圏の各自治体による相互応援協定の締結、合同防災訓練の実施、緊急地震速

報の一層の活用などソフト面での広域連携に取り組む。

併せて、住宅・学校などの建築物、国宝・重要文化財等の建造物や大規模盛土造成地などの宅地の耐震化、道路・鉄道・港湾・空港・海岸や電気・ガス・上下水道・通信など各種基盤施設の耐震化、都市公園等の広域防災拠点の整備、緊急輸送道路ネットワークの整備、基幹的広域防災拠点と首都圏域内外の港湾とを結ぶ海運や内陸部とを結ぶ舟運のネットワークの整備、国際物流機能を維持するための国際海上コンテナターミナルの整備、交通・情報通信網の迂回ルート（リダンダンシー）の確保など、ハード面での地震対策を着実に推進する。

首都圏においては、特に大火の可能性が高い密集市街地が多く存在するため、住宅市街地の面的整備事業等により、耐火建築物等への改修・共同化・建替えを促進する。併せて、広域避難地・避難路を整備するとともに、幹線道路の整備や沿道建築物の不燃化により延焼遮断機能の形成を促進する。

このほか、高齢者、障害者などの災害時要援護者や、都市部に滞留して行き場を失う帰宅困難者などに対する取組みを強化する。

（津波対策の推進）

大規模地震によって発生する津波について、早期に地域の安全度を高め被害を最小化するため、海岸保全施設の耐震化や老朽化対策、津波防護施設の整備などの予防対策等を的確かつ着実に実行。また、津波警報及び津波に関する情報を迅速かつ的確に提供するとともに、津波ハザードマップや津波情報提供施設等による避難対策の充実、津波防災技術・知識の蓄積・普及を図るなど、ハード・ソフト一体となった津波対策を推進する。

（2）風水害・高潮・土砂災害・豪雪対策等の推進と地球温暖化に伴う影響への対応

（風水害対策の推進）

首都圏は、大河川の氾濫域に人口・資産等の集積が著しく、これらの河川が氾濫すると人命、資産、さらには日本の中核機能にも大きな影響を与えることとなる。

このため、これまで河川堤防の整備、河床の掘削及び様々な洪水調節施設の整備等を進めてきたが、未だ整備は途中段階であり、治水の根幹となる整備を引き続き着実に推進する。

また、現在の河川堤防は長い歴史の中で、嵩上げ・拡幅を繰り返してきたことから、均質な土で十分な強度を有しているとは言えない箇所も多く、堤防の質的強化対策を推進する。排水機場、水門等の河川管理施設等についても改築や老朽化対策等を推進する。

加えて、河川の整備をはじめとし、治山・砂防、間伐等森林整備、農地の保全や海岸の整備・保全など、流域全体で地域と一体となった取組みを進めるとともに、多様な主体の参加

による水防体制の強化、洪水ハザードマップの作成、災害時要援護者の避難誘導體制の確保等の取組みを進め、自助、共助、公助のバランスのとれた地域防災力の向上を図る。

さらに、都市においては記録的な集中豪雨等により、特に中小河川の流域で浸水被害が多発しており、流域の関係機関と連携しながら、河川、下水道、雨水貯留浸透施設の整備など、総合的な治水対策を推進する。高度な利用がなされている地下街等での浸水被害など都市特有の課題に対しても、地下空間における利用者の避難計画の策定を進める。

(高潮対策の推進)

東京湾沿岸部のゼロメートル地帯など低平地では人口が集中し、高度な土地利用がなされているため、ひとたび高潮に襲われ浸水が発生した場合には、社会経済への影響が極めて甚大となる。また、台風等による高潮のリスクが高い離島においては、安全な生活を確保する必要がある。このため、海岸保全施設等の着実な整備に加え、老朽化対策を推進する。同時に、高潮ハザードマップ等による情報提供とこれを活用した避難・救援体制の整備、迅速な復旧・復興を考慮した施設機能の維持等により被害の最小化を図る。

(土砂災害対策の推進)

頻発する土砂災害に着実に対応するため、砂防関連施設の整備などを行うとともに、土砂災害ハザードマップの作成、土砂災害警戒区域等の指定、土砂災害警戒情報の提供等を推進し、ハード・ソフトが一体となった効率的な土砂災害対策を図る。

(豪雪対策の推進)

首都圏の中山間地域等における豪雪地帯では、地域コミュニティ内での共助はもとより、ボランティア等の活用を含めた除雪体制の整備や雪崩予防施設の整備、凍雪害による通行障害の除去等の雪害対策を推進し、冬期における生活の安全と安心を確保する。

(地球温暖化に伴う影響への対応)

地球温暖化に伴う海水面の上昇、大雨の頻度増加や台風の強度増大の可能性が指摘されており、風水害、土砂災害、高潮災害等の頻発・激甚化や海岸侵食の一層の進行が懸念される。これらの地球温暖化に伴う様々な影響への適応策を検討し、適切に対応する。

(3) 火山噴火対策の推進

広域首都圏の山岳部や島しょ地域においては、今も活発な活動をしている火山をはじめと

して多数の活火山が存在し、噴火による被害は甚大となる恐れがあるため、広域連携による火山噴火対策を推進する必要がある。

このため、火山噴火予知のための調査研究や情報共有化のための基盤整備により、観測・監視体制を強化するとともに、火山噴火に関する危険区域・避難場所などを示す火山ハザードマップの作成、火山砂防施設の整備、噴火後の降灰処理対策の検討などに広域的に取り組む。

(4) 危機管理体制の充実

国際化の進展にも対応しつつ、港湾・空港及びその周辺における入管、検疫、防疫などの監視体制・救護体制の強化やNBC攻撃²²などに備えたテロ対策、感染症対策などの強化・充実に努める。

また、産業防災については、企業と行政が連携し、生産体制の再構築や迅速な操業再開支援などリスク管理に取り組んでいく。

さらに、災害派遣医療チームの確保に取り組むとともに、交通ネットワークのリダンダンシーの確保に努める。

方針4 良好な環境の保全・創出

首都圏において良好な環境との共生を図るためには、人々の諸活動による環境への過大な負荷を是正するとともに、生物多様性を保全・再生していく必要がある。このため、国、地方自治体、企業、地域住民、NPO等様々な主体の協働と参画の下に、地球温暖化防止や循環型社会の形成、自然の保全、創出などの取組みを推進する。

(1) 先導的な地球温暖化対策の推進

地球規模の環境問題として、地球温暖化対策に早急に取り組むことが求められている。

京都議定書に基づく温室効果ガスの6%削減の確実な達成と、更なる長期的継続的な排出削減を図り、低炭素社会を構築していくことが重要である。特に人口や産業の集積規模が大きい首都圏において、低炭素社会の実現に向け、先導的な取組みを実施していく。

このため、個別のエネルギー関連機器や事業所ごとの低炭素化に向けた取組みや国民運動の展開などの横断的な対策を引き続き推進するほか、次のようなエネルギー需給構造そのも

²² NBC攻撃：核兵器、生物兵器、化学兵器を使用した攻撃のこと。

のを低炭素型に変えていく取組みを進める。

①拡散型都市構造を地域の実情に応じて集約型都市構造に転換する取組み、地域のバイオマス資源など新エネルギー等の効率的な地産地消、地域冷暖房等のエネルギーの面的利用や屋上緑化等のヒートアイランド対策等を通じた低炭素型の地域づくり

②円滑な道路交通の実現に資する環状道路等幹線道路ネットワークや高度道路交通システム（ITS）の整備、環境的に持続可能な交通の実現に資する公共交通機関の利用促進や低公害車の導入促進等の交通関連対策

③物流体系のグリーン化、貨物輸送の効率化等の物流関連対策

これらに加え、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上や省エネルギー型の設備機器の導入、森林の整備・保全、都市緑化等の吸収源対策を推進する。

（2）森林・農地の整備・保全

（森林の整備・保全）

森林は、木材等の生産の場というだけではなく、国土の保全、CO₂吸収、水源かん養、自然環境の保全や良好な景観の形成などの多面的機能を有しており、都市住民を含めた首都圏全体で守り育てる取組みを推進する必要がある。

立地条件等に応じ、人工林の間伐等による多様で健全な森林の整備、境界の明確化を推進するとともに、災害防備等のために特に重要な森林は保安林として指定、管理し、保全を図る。また、森林整備の担い手の確保・育成、NPO等の協力による都市・農山村の交流・連携、森林づくりや環境教育に取り組む個人やNPO、企業等への支援、地域材の積極的な利用等を促進する。加えて、こうした取組みにおける上下流域の役割分担や費用負担のあり方などの検討も含めて、木を植え、育て、伐採し、木材を有効利用する取組みを流域全体で進める。

さらに、社会的な問題となっているスギ花粉症に対処するため、針広混交林・広葉樹林への誘導、花粉の少ない樹種への植替え等の花粉発生源対策を推進する。

（農地の整備・保全）

耕作放棄地の発生防止・解消対策を強力に推進するとともに、多様な主体の参画を得て、地域資源・環境を保全する「農地・水・環境保全向上対策」の推進や企業等の農業参入の促進、多様な担い手の育成・確保に取り組む。特に、中山間地域においては、中山間地域等直

接支払制度²³の活用やオーナー制等による棚田地域の保全活動を推進する。

(鳥獣害防止対策)

鳥獣害被害情報を広域的に共有するとともに、農林水産物被害の軽減及び生態系の維持・管理を図るため、地域的に著しく増加している在来種（イノシシ、シカ、サル等）については、個体数の管理をしつつ防除する。また、特定外来生物についても適切な防除を行うことにより、人と自然が共生した地域づくりを目指す。

(3) 水と緑の保全と活用

(水と緑のネットワーク、エコロジカル・ネットワークの形成)

首都圏においては、経済活動の拡大と都市化が進み、大規模開発等により、水辺や緑地などの豊かな自然環境やオープンエリアが失われてきた。水辺や緑地は、防災機能、自然と触れあう癒しの空間の提供、ヒートアイランド対策等の様々な機能や役割を有している。このため、貴重な水辺空間・緑地空間を保全・再生し、これらを周辺地域に存在する歴史・文化遺産、景勝地も含めて連続的に結ぶことにより水と緑のネットワークの形成を進める。

具体的には、多自然川づくりの推進、自然と共生できる海岸づくりの推進、親水護岸の整備や雨水、下水処理水を活用した水辺の再生により、親水性のある水辺空間を保全・創出する。また、首都圏に広がる大規模緑地や各地に点在する里地、里山林、樹林地、農地、谷津田等の保全、自然公園・都市公園の整備、海の森など臨海部における緑地の創出、市街地におけるビル等の屋上や壁面等の緑化、街路樹の植樹等を推進する。

これらの自然の保全・再生の取組みは、野生生物の生息・生育空間を確保し、自然とのふれあいや環境学習の場を提供するものであることから、エコロジカル・ネットワーク（生態系ネットワーク）の形成を併せて図る。

このため、ラムサール条約に基づく国際的にも重要な湿地の保全、国立公園、国有林等の保護制度に基づく森林等の保護、生息・生育環境の改善による希少野生生物の保護を進める。

また、尾瀬国立公園や富士箱根伊豆国立公園などで行われている専門家、地域住民、NPO等の多様な主体の参画による自然環境の保全や地域の自然環境を活用したエコツーリズムを首都圏全域で展開する。

²³ 中山間地域等直接支払制度：中山間地域等において、農業生産条件の不利を補正するために、農業者等への交付金を交付することにより、農業生産活動の維持を通じて、耕作放棄の発生を防止し多面的機能の確保を図る制度。

(閉鎖性水域の再生)

<東京湾の再生>

東京湾は、江戸湾の昔から豊かな漁業生産の場であるとともに、近年は、水辺に親しみたい・楽しみたいという要望の高まりに伴い、都市住民の東京湾への回帰も進んでいる。しかしながら、複数の河川が流入する東京湾には、家庭、事業者など種々の主体から流出する排水が負荷を与えていることから、源流域である森林地域を含め流域単位で、関係者が連携して総量削減計画を着実に実施することにより、水質改善を図る必要がある。

陸域においては、污水处理施設の整備や、下水道処理施設の高度化を推進するとともに、水源機能を持つ森林の整備・保全を推進する。

また、海域においては、底泥浚渫・覆砂による水質の改善、干潟・浅場等の整備を行うとともに、NPOや漁業関係者による海底ゴミの回収や海浜・干潟の清掃活動を推進する。

さらに、今後の東京湾の環境を的確に把握するため、水質、海流などについて、モニタリングを実施する。

<湖沼等閉鎖性水域の再生>

霞ヶ浦や手賀沼・印旛沼などの湖沼については、農業用水・工業用水や日常生活に欠かせない生活用水としても利用されていることから、水環境の改善は不可欠である。

このため、下水道や農業集落排水施設、高度処理型浄化槽等の污水处理施設の整備、底泥の浚渫や流入する河川の浄化対策などを推進するとともに、市街地などからの汚濁負荷の削減対策や畜舎における排せつ物処理の適正管理等を行い、富栄養化に適切に対応する。また、導水事業等の推進により、河川との水の融通による水質浄化と水需給バランスの調整を図っていく。

さらに、流域住民との協働のもと、湖沼植生帯の再生などにより、親しみと潤いのある水辺空間を創造する。

(沿岸域の保全)

山地から海岸まで一貫した総合的な土砂管理の取組み、海岸保全施設の整備、養浜、藻場・干潟・珊瑚礁等の保全、漂流・漂着ゴミや流出油の回収、陸域における污水处理対策により、沿岸域における景観や固有の生態系の保全を推進する。

(4) 循環型社会の形成

人口が集中し、産業活動が活発な首都圏で大きな課題となっている廃棄物等の問題に対し

ては、国、地方公共団体、事業者、住民等すべての主体が協働・連携し、一体となって、3R及び適正処理の推進に取り組み、循環型社会への転換に向けて環境負荷の軽減と資源の節約を図る必要がある。

このため、環境教育、セミナー等による環境意識の醸成や環境配慮製品・サービスの普及を図り、廃棄物の発生を抑制していく。また、建設発生土の発生量の削減、円滑かつ適正な再使用を促進する。

さらに、リサイクル施設や廃棄物溶融施設等の整備やその高度化と静脈物流ネットワークの整備、産学官連携によるリサイクル技術の研究開発を推進するとともに、食品廃棄物、下水汚泥、木材などのバイオマス資源や建設汚泥の再生利用を促進することにより、一層の資源の有効利用を図る。

加えて、廃棄物中間処理施設の整備や最終処分場の確保、延命化を図るとともに、産業廃棄物の不法投棄防止対策を広域首都圏で総合的に進めることにより、廃棄物の広域的な適正処理を図る。

併せて、廃棄物の県外からの搬入量が集中している地域が一部に偏在している問題については、過度に集中しないような方策を検討し、その実現に向けて連携を図る。

(5) 大気・土壌汚染対策の推進

(大気汚染の防止)

人口が集中する首都圏では、主として自動車に起因する大気汚染が問題になっている。このため、環状道路等幹線道路ネットワークの整備、交差点改良等の道路構造の改善、公共交通機関の利用を促進するための都市の基盤整備、高度道路交通システム（ITS）の整備などの交通流の円滑化対策を推進する。また、開発・実用化が進んでいる低公害車・低燃費車の一層の普及を促進するとともに、モビリティマネジメント²⁴の推進や公共交通機関の利便性向上策などにより公共交通機関の利用を促進する。また、八都県市の連携によるディーゼル自動車の排出ガス規制強化の取組みやモーダルシフト等の物流のグリーン化などによる物流関連対策を推進する。

さらに、固定発生源による大気汚染の防止を図る。

(土壌環境の保全)

土壌汚染の未然防止と対策に取り組み、健全な土壌環境を維持していくことが重要である。

²⁴ モビリティマネジメント：一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す交通政策。

このため、大気環境や水環境との間の汚染物質の移動に留意しながら、有害物質の排水規制・地下浸透規制、ばい煙の排出規制などを引き続き適正に実施する。また、人の健康被害の防止の観点から、市街地における土壌汚染の適切な調査や対策を推進するとともに、土壌汚染が懸念されるため利用が進まない土地の利用促進に向けての課題を把握し、対応方策を進める。

さらに、汚染土壌の適切な処理の推進を図るとともに、土壌汚染が生活環境に与える影響の把握など、土壌環境に係る科学的知見の蓄積を進める。

方針5 多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現

(1) 観光交流の強化

広域首都圏には、山、海などの優れた景観を有する自然資源や温泉、歴史、伝統的建築物・文化などの資源が多く存在している。今後、我が国人口が減少する中、首都圏を訪れる国内旅行者だけでなく、外国人旅行者を含めた交流人口を拡大させ、日本の文化・生活等への理解を深めてもらうとともに、地域・経済の活性化に繋げていくことが重要である。

海外の観光地との競争に勝ち抜けるよう、地域における集客力を相乗的に高めるためには、地域の魅力ある観光資源を広域的にネットワーク化することが重要である。しかも、広域的な観光圏の形成は旅行者の圏内における滞在日数の増加にも寄与するものでもある。

このため、観光圏整備実施計画²⁵に基づく宿泊の魅力向上の取組みを推進する。また、国際観光交流の拡大に向けて官民が一体となってビジット・ジャパン・キャンペーンを展開し、地域情報の発信、旅行商品の造成等を行うとともに、首都圏1都7県と長野県及び静岡県で構成する国際観光圏関東推進協議会や国際観光テーマ地区²⁶における取組みなど既存の枠組みも活用し、富士山、東京湾、世界遺産等の広域首都圏にある魅力ある資源をテーマにした広域観光モデルルートの開発、広域連携によるプロモーションを進める。

その際、道を舞台に多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源や個性を活かした美しい国土景観の保全・形成を図る「日本風景街道」の取組みも活用して

²⁵ 観光圏整備実施計画：「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（観光圏整備法）」に基づき、観光圏において観光旅客の来訪及び滞在の促進のために実施すべき事業の計画として、国土交通大臣の認定を受けた計画。

²⁶ 国際観光テーマ地区：「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律（外国人旅行容易化法）」に基づき、訪日外国人旅行者が3～5泊程度できる観光ルートを備えた地域として指定された地域。首都圏では、上信越地区、茨城・千葉県地区、富士箱根伊豆地区等がある。

いく。

特に、北関東・磐越地域においては、五県連携による広域観光をはじめとした連携施策を推進しており、自然、史跡、レジャー、産業や科学技術の集積などの地域資源を活かしたテーマ別の広域観光モデルルートの開発、各県連携による観光キャンペーンの実施などにより、さらなる観光旅客誘致と地域の知名度向上に取り組んでいく。

さらに、広域的な移動の高速化・円滑化を図るための交通体系の整備、多言語表示の案内標識の整備や情報通信技術を活用した情報提供など観光旅客の受入体制の整備を推進する。

(2) 都市・農山漁村の交流・連携

首都圏の農山漁村は、高い高齢化率と後継者不足等による耕作放棄地や管理の行き届かない森林の増加といった問題を抱えており、集落そのものの存在が危ぶまれる地区も存在する。これらの地域における人口の定着と雇用の確保・創出を図り、地域の活性化を目指すためには、恵まれた地域資源を活用し、交流人口の拡大を図ることが必要である。一方、都市は食料や水・エネルギーなどの資源を農山漁村に大きく依存しているが、農山漁村の果たす役割や現状について、都市住民の認識は必ずしも深いものがあるとはいえない。また、都市の生活では得られない、緑や土との触合いに対する都市住民ニーズも高まってきている。都市住民が、豊かな自然、美しい景観、伝統文化等の魅力を享受したり、農林水産業・農山漁村を体験することで、都市と農山漁村の住民の相互認識を深めることが重要である。このため、交流・協働や観光振興の取組みとも連携しつつ、地域資源に関する情報の発信や、近傍の地域などと連携した魅力ある地域の演出、各地域でプロモーター的役割を果たしている人材への支援を充実させ、都市と農山漁村の交流の活発化を図る。

また、「教育ファーム」や子どもたちの長期宿泊体験活動等により、食育の一層の推進を図る。

さらに、様々なライフスタイルを指向する多数の人々が暮らす首都圏の都市部においては、農山漁村などへの二地域居住のニーズが高い。これらの人々が二地域目の居住地における地域づくりの担い手として、地域の活性化に貢献することが期待される。このため、移住・交流・住替えを支援する組織やNPO、民間企業とも連携して、地域の空き家を必要に応じてリフォームするとともに、空き家情報等を共有し、二地域居住希望者のライフスタイルに合わせた情報提供・仲介を行う情報プラットフォームを構築する。

(3) 多文化共生社会の実現

首都圏には、就労や婚姻等により多くの外国人が居住し、地域の産業など様々な分野で重

要な役割を担っており、今後も首都圏で住み続け、集住化が進むことも予想される。一方、在住外国人と日本人住民との間における生活習慣の違いによる生活トラブルや、外国人児童生徒の就学問題、民間賃貸住宅への入居の困難さ、言語習得の難しさに起因するコミュニケーション不足など、地域では様々な課題が生じている。このため、在住外国人と地域の日本人住民が共に同じ地域社会の一員として暮らしていく多文化共生の地域づくりの実現を目指し、地域活動、職場、学校、住まいなど各生活場面において、在住外国人、日本人住民、企業、行政等、地域の各主体が連携する取組みを促進する。

特に、医療、教育等の分野で、外国人が日本人と同様の公共サービスを享受できる環境整備を進めるとともに、国と地方公共団体とが連携し、日本語教室や在住外国人を支援する民間団体等の情報を一元化したウェブサイトが多言語で作成し、在住外国人にとってより便利な地域情報を発信する。

(4) 「新たな公」による地域づくり

首都圏には、首都圏で生まれ育った人材はもとより、全国各地から集まり、我が国経済の発展に寄与してきた団塊世代の人々をはじめ、様々な社会への貢献を望む、意欲にあふれた人材が多く、こうした人材を地域づくりを担う「新たな公」として捉える。また、既に様々な分野で社会貢献を果たしているNPOをはじめ、地域に密着した民間企業や大学等の高等教育機関などについても、「新たな公」として捉え、地域づくりを担うことを期待する。

行政においては、多様な民間主体が情報を共有するための情報公開などにより、相互の信頼感等の醸成を支援するとともに、民間主体が継続的に活動できるような仕組みづくりを促進する。

さらに、地域や住民のニーズに即した政策課題の発掘や政策立案の段階からの連携・協働を推進するとともに、住民やNPO等による自発的な地域の課題解決力が強化されるよう、必要な支援を行っていく。

これにより、従来の「公」を中心とした地域の管理・運営から、「新たな公」との協働による新しい能動的・積極的な地域の管理・運営、さらには、「新たな公」が主役となった地域づくりを進めていく。

第3章 新しい首都圏の実現に向けた地域の戦略

新しい首都圏を実現するため、第2章第2節で述べた5つの首都圏の目指すべき方向に基づき各種の施策を展開していく。それらの施策のうち、特に、共通の目標に向かって広域的な連携・協力を図りつつ、今後概ね10年にわたって実施する事業・プログラムを、新しい首都圏の実現に向けた地域の戦略プロジェクトとして位置づけ、重点的に推進する。

以下の23のプロジェクトについては、これに参加する主体が、首都圏広域地方計画に盛り込まれた内容の実現に向け、必要に応じ具体的に実施に移すための実行計画を策定し、具体的な指標項目等を設定した上で進捗を把握しながら、着実に取り組むこととする。

「広域的な連携」のあり方として、①協議会などを設置して情報共有を図りつつ、共通の目標に向かって実施する、②協議会などは設置しないものの情報共有を図りつつ、共通の目標に向かって実施する、などの形態が考えられる。いずれの場合も、第4章で述べるとおり、首都圏広域地方計画協議会において、そのフォローアップを行う。

第1節 日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化

(1) イノベーション創出プロジェクト

①目標・コンセプト：我が国の国際競争力を強化するため、各地域に集積する産業や先端技術の広域的連携・交流の深化やネットワーク化等により、地域クラスターや先端産業を育成し、国際競争力の源泉となるイノベーション創出を推進する。

②実施地域：

(地域クラスターの育成)

- a. 首都圏西部（埼玉県、東京都、神奈川県）
- b. 中央自動車道沿線（山梨県、長野県）
- c. 首都圏北部（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県）
- d. 京浜（東京都、神奈川県）
- e. 東葛川口つくば・TX沿線（茨城県、埼玉県、千葉県、東京都）

(情報ベンチャーの育成)

埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

(バイオベンチャーの育成)

茨城県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、福島県、長野県、静岡県（東京、横浜、つくば、かずさ、しずおか富士山麓等）に集積する高度技術をこれらの地域で活用

(量子ビームネットワークの形成による産業利用促進)

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、新潟県、長野県、静岡県（つくば市、東海村、高崎市、和光市に存する量子ビーム施設のネットワーク化により、その産業利用促進をこれらの地域で展開）

③実施内容

(地域クラスターの育成)

i. 地域クラスターの交流連携活動の深化

- ・各地域クラスター内の企業、研究機関等のネットワークの形成。特に、大学、公的・民間研究機関、金融機関等の支援ネットワークの充実 等

ii. 地域クラスターの支援のための基盤構築

- ・コーディネート機能を果たす人材の育成 等

(情報ベンチャーの育成)

- ・企業間及び産学官のネットワークの形成 等

(バイオベンチャーの育成)

- ・産学官連携による人的ネットワークの形成 等

(量子ビームネットワークの形成による産業利用促進)

- ・各地の量子ビーム施設間のネットワークの形成 等

④連携主体

(地域クラスターの育成)

- a. 首都圏西部－埼玉県、東京都、神奈川県、関東経済産業局 等
- b. 中央自動車道沿線－山梨県、長野県、関東経済産業局 等
- c. 首都圏北部－茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、関東経済産業局 等
- d. 京浜－東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、関東経済産業局 等
- e. 東葛川口つくば・TX沿線－茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、関東経済産業局 等

(情報ベンチャーの育成)

埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、関東総合通信局、関東経済産業局 等

(バイオベンチャーの育成)

茨城県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、福島県、長野県、静岡県、千葉市、横浜市、川崎市、関東経済産業局 等

(量子ビームネットワークの形成による産業利用促進)

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、新潟県、長野県、静岡県、さいたま市、千葉市、関東総合通信局、関東経済産業局 等

(2) 太平洋・日本海ゲートウェイプロジェクト

①目的・コンセプト：我が国の国際競争力を強化するため、港湾コンテナターミナルの整備や空港容量の拡大などの基盤強化、ゲートウェイへのアクセスや陸上交通網の整備・改善などを総合的に進めることにより、太平洋、日本海に面している広域首都圏の地理的有利性を生かした国際ゲートウェイ機能の強化を図る。

②実施地域：広域首都圏

③実施内容

(太平洋側ゲートウェイの機能強化)

i. 港湾機能の強化

- ・国際海上コンテナターミナルの整備（京浜港） 等

ii. 空港機能の強化

- ・成田空港の平行滑走路の北伸
- ・羽田空港の再拡張、深夜早朝利用の促進、国際旅客定期便の就航 等

(日本海側ゲートウェイの機能強化)

- ・新潟港との連携強化
- ・新潟空港の利用促進 等

(港湾・空港アクセス及び陸上交通網の整備、改善)

i. 道路ネットワークの整備と渋滞対策

- ・高規格幹線道路の整備 等

ii. 鉄道の整備、改善

- ・空港アクセス鉄道の整備、改善 等

④連携主体：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、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東地方整備局、関東運輸局、東京航空局 等

第2節 人口約4,200万人が暮らしやすく、美しい地域の実現

(3) w e b（蜘蛛の巣）構造プロジェクト

①目的・コンセプト：都市間連携・交流及び都市と農山漁村との相互連携・交流を強化し、活力あふれる首都圏を形成するため、各地域の活性化を図りつつ、環状道路等の交通ネットワークや高度情報通信網の整備を推進することにより、w e b（蜘蛛の巣）構造の首都圏を構築する。

②実施地域：広域首都圏

③実施内容

i. 拠点地域間ネットワークの構築

- ・高規格幹線道路の整備 等

ii. 高度情報通信網の整備

- ・光ファイバーの整備とアプリケーション開発の促進による需要喚起 等

iii. 持続可能な地域交通体系の構築と周辺市町村との一体的生活圏の形成

- ・バス、鉄軌道等の活性化及び再生 等

- ④連携主体：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、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東総合通信局、関東地方整備局、関東運輸局 等

(4) 少子高齢化に適合したすべての人にやさしい地域づくりプロジェクト

- ①目的・コンセプト：今後急速に進展する少子高齢化に伴う医療、福祉、住宅、都市構造など様々な分野における課題に対応するため、子どもを生み育てやすく、また高齢者をはじめ誰もが安心して暮らすことのできる快適なまちづくり・すまいづくりを推進する。

- ②実施地域：首都圏

③実施内容

(子育て支援と児童の安全・安心の確保)

i. 子育て世帯向け住宅の重層的な提供

- ・公的賃貸住宅への優先入居 等

ii. 育児を支援するサービスの重層的な提供

- ・公共賃貸住宅団地の建替え、都市再開発に併せた保育所の整備 等

iii. 児童の安全・安心が確保された地域づくり

- ・放課後子ども教室や放課後児童クラブの設置 等

(高齢者等が安心して暮らせる地域づくり)

i. 高齢者向け住宅の重層的な提供

- ・公的賃貸住宅への優先入居 等

ii. 高齢者を見守る地域づくり

- ・地域の介護施設等、福祉拠点の整備 等

iii. ユニバーサルデザインの推進

- ・旅客施設におけるエレベーターの導入、ノンステップバスの導入

(安全・安心な医療体制の構築)

- i. 地域医療体制の充実
 - ・大学医学部の地域枠拡充など地域内医師の確保方策の推進 等
- ii. 無医地区への広域的な対応
 - ・コミュニティバスの運行など医療機関への交通の確保 等
- iii. 広域的な救急医療体制の整備
 - ・消防と医療機関の情報共有の徹底 等

(集約型都市構造への転換)

- i. まちなかへの都市機能の集積
 - ・区画整理・再開発を契機とした公共公益施設等のまちなか誘導の推進 等
 - ii. 公共交通機関を軸とした交通体系の構築
 - ・モビリティマネジメントの推進 等
- ④連携主体：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、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東総合通信局、関東信越厚生局、関東地方整備局、関東運輸局 等

(5) 利根川・荒川おいしい水プロジェクト

- ①目的・コンセプト：安全でおいしい水を安定的に供給するため、水資源の確保、河川の水質改善、浄水処理対策、危機管理体制の整備に広域的に取り組む。
- ②実施地域：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都
- ③実施内容
- i. 水資源の確保
 - ・ダム等の整備 等
 - ii. 河川の水質改善
 - ・河川の浚渫、浄化用水の導入 等
 - iii. 浄水処理の最適化
 - ・浄水処理の高度化の促進 等
 - iv. 危機管理体制の整備
 - ・渇水調整協議会の充実 等
- ④連携主体：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、さいたま市、千葉市、関東森林管理局、関東地方整備局 等

(6) 日本の顔づくりプロジェクト

- ①目的・コンセプト：首都中枢機能を有する首都圏が、世界に向けてその魅力を情報発信し、交流を深めていくため、世界に対する日本の玄関口や金融・歴史・文化・科学技術などの分野において、風格ある日本の顔づくりに取り組む。
- ②実施地域：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、静岡県
- ③実施内容
 - i. 日本の玄関口
 - ・成田空港の平行滑走路の北伸
 - ・羽田空港の再拡張、深夜早朝利用の促進、国際旅客定期便の就航 等
 - ii. 政治・経済・金融拠点
 - ・国際金融拠点機能の強化に向けた都市再生プロジェクトの推進 等
 - iii. 歴史的景観
 - ・江戸城（皇居）周辺 等
 - iv. 文化の発信拠点
 - ・東京スカイツリーとその周辺 等
 - v. 科学技術拠点
 - ・国際ナノアーキテクニクス、数物連携宇宙研究等の分野における世界トップレベルの研究拠点づくり 等
- ④連携主体：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、静岡県、千葉市、横浜市、川崎市、関東地方整備局、関東運輸局、東京航空局 等

(7) 五街道・歴史街道魅力アッププロジェクト

- ①目的・コンセプト：美しい景観形成や観光地としての魅力の向上を図るため、五街道・脇街道などに存する地域資源を活用し、文化の薫り高い地域づくりに広域的に連携して取り組む。
- ②実施地域：広域首都圏
- ③実施内容
 - i. 街道を活かした歴史まちづくり
 - ・関所復活、宿場町再生、本陣の保存・再生など、歴史的風致を後世に継承する歴史まちづくりの推進 等

ii. 広域連携の取組み

- ・街道ウォークスタンプラリー等の合同イベントの開催 等

④連携主体：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、関東地方整備局、関東運輸局 等

(8) 農山漁村の活性化プロジェクト

①目的・コンセプト：農林水産業の強化を図りつつ、農山漁村の活性化を推進するため、その担い手となる人材を育成し、多様な主体の参画を得ながら、農林水産物、伝統文化等の「地域力」を活かした美しい魅力ある村づくりを進める。

②実施地域：首都圏

③実施内容

i. 農業の強化

- ・意欲と熱意のある担い手・後継者の確保・育成 等

ii. 林業の強化

- ・機械化による効率的な生産システムの導入 等

iii. 水産業の強化

- ・栽培漁業・資源管理型漁業の推進 等

iv. 農山漁村の活性化

- ・「地域力」の発掘と活用を担う人材の育成 等

④連携主体：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、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東総合通信局、関東農政局、関東森林管理局、関東運輸局 等

第3節 安全で安心な生活が保障される災害に強い圏域の実現

(9) 大規模地震災害対策プロジェクト

①目的・コンセプト：首都直下地震等大規模地震に対して、首都中枢機能を維持、確保するとともに、被害を軽減するため、広域的な連携体制の確立、都市基盤の耐震化、緊急輸送ネットワークの確保、密集市街地の解消等防災対策の高度化を図る。

②実施地域：広域首都圏

③実施内容

(大規模地震対策)

- i. 首都中枢機能の維持、確保

- ・首都圏内の官民それぞれにおけるBCPの早期策定 等
- ii. 広域連携体制の確立
 - ・相互応援協定等の締結及び充実 等
- iii. 都市基盤の耐震化及び輸送ネットワークの確保
 - ・住宅、学校等の建築物、国宝・重要文化財等の建造物や宅地の耐震化 等
- iv. 密集市街地対策をはじめとする火災対策
 - ・耐火建築物への改修、建替え 等
- v. 地域防災力の向上
 - ・自主防災組織、消防団等の充実、強化 等

(津波対策)

- ・津波ハザードマップの作成 等
- ④連携主体：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、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東総合通信局、関東森林管理局、関東地方整備局、関東運輸局、東京航空局、第三管区海上保安本部 等

(10) 風水害対策プロジェクト

①目的・コンセプト：首都圏における風水害による被害を軽減するため、治水施設や海岸保全施設の整備、自然保水力の向上、ハザードマップ作成や避難・救援体制の強化など地域防災力の向上に流域全体で一体となって取り組む。

②実施地域：首都圏

③実施内容

(大規模水害対策)

- i. 治水施設の整備
 - ・堤防強化対策の推進 等
- ii. 自然保水力の向上
 - ・森林の整備・保全 等
- iii. 地域防災力の向上
 - ・水防体制の強化 等

(都市型水害対策)

- ・総合治水対策の推進 等

(高潮対策)

- ・海岸保全施設の整備 等

(土砂災害対策)

- ・砂防関連施設の整備 等

- ④連携主体：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、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東総合通信局、関東農政局、関東森林管理局、関東地方整備局、関東運輸局 等

(11) 火山噴火災害対策プロジェクト

- ①目的・コンセプト：浅間山、伊豆大島などの火山噴火による被害を軽減するため、観測・監視体制や避難体制の強化、火山泥流対策や降灰処理対策等に広域的に取り組む。

- ②実施地域：栃木県、群馬県、東京都、神奈川県、山梨県、福島県、新潟県、長野県、静岡県

③実施内容

i. 観測・監視体制の強化

- ・火山噴火予知の調査研究の推進 等

ii. 避難体制の強化

- ・火山ハザードマップの作成 等

iii. 土砂災害対策、降灰処理対策の推進

- ・火山砂防施設等の整備 等

- ④連携主体：栃木県、群馬県、東京都、神奈川県、山梨県、福島県、新潟県、長野県、静岡県、関東総合通信局、関東森林管理局、関東地方整備局、関東運輸局、東京管区气象台 等

第4節 良好な環境の保全・創出

(12) 地球温暖化対策プロジェクト

- ①目的・コンセプト：地球規模での取組みが求められている地球温暖化対策を推進するため、集約型都市構造に転換する取組みや新エネルギー等の効率的な地産地消などによる低炭素型の地域づくり、交通・物流関連対策などにより、低炭素社会の実現に先導的に取り組む。

- ②実施地域：首都圏

③実施内容

i. 低炭素型の地域づくり

- ・集約型都市構造への転換 等
 - ii. 交通関連対策
 - ・環状道路等幹線道路ネットワークの整備 等
 - iii. 物流関連対策
 - ・物流体系のグリーン化 等
 - iv. 住宅・建築物関連対策
 - ・住宅・建築物の省エネルギー性能の向上 等
 - v. 吸収源対策
 - ・森林の整備・保全、都市緑化の推進 等
- ④連携主体：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、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東総合通信局、関東農政局、関東森林管理局、関東経済産業局、関東地方整備局、関東運輸局、関東地方環境事務所 等

（13）森林・農地保全推進プロジェクト

- ①目的・コンセプト：森林・農地が有する国土保全、水源かん養、自然環境などの多面的機能を適正に維持するため、多様な主体の参画を得ながら、森林・農地の整備・保全や鳥獣害防止対策に取り組む。
- ②実施地域：広域首都圏
- ③実施内容
- i. 森林の整備・保全
 - ・森林整備の担い手となる人材の確保・育成、NPO等との協力による交流連携 等
 - ii. 農地の整備・保全
 - ・耕作放棄地の発生防止対策、解消対策の推進 等
 - iii. 鳥獣害防止対策
 - ・鳥獣害情報の広域的共有 等
- ④連携主体：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、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東農政局、関東森林管理局、関東地方整備局、関東地方環境事務所 等

（14）南関東水と緑のネットワーク形成プロジェクト

- ①目的・コンセプト：豊かな自然環境やオープンエリアを確保するため、様々な水辺空間

や緑地空間の保全と創出に広域的に取り組むことにより、それらを連続的に結ぶ水と緑のネットワークの形成を推進する。

②実施地域：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

③実施内容

i. 水辺空間の保全・創出

・多自然川づくりの推進、自然再生事業の推進 等

ii. 緑地空間の保全・創出

・大規模緑地、里地里山、谷津田等の保全 等

④連携主体：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東農政局、関東森林管理局、関東地方整備局、関東地方環境事務所 等

(15) みんなの尾瀬を みんなで守り みんなで楽しむプロジェクト

①目的・コンセプト：新たに誕生した尾瀬国立公園の豊かな自然環境を保全するため、多様な関係者の協働のもと、生態系及び風景の保護や公園の適正利用のための取組みを推進する。

②実施地域：尾瀬国立公園及びその周辺地域（栃木県、群馬県、福島県、新潟県）

③実施内容：

i. 生態系及び風景の保護

・生態系の状況を的確に把握できるモニタリングの実施 等

ii. 適正な利用の推進

・環境教育とエコツーリズムの推進 等

iii. 管理運営体制の確立

・関係者の情報共有と協働を促進するための総合調整の場の設定 等

④連携主体：栃木県、群馬県、福島県、新潟県、関東森林管理局、関東運輸局、関東地方環境事務所 等

(16) 泳げる東京湾・水環境再生プロジェクト

①目的・コンセプト：人々が快適に親しみ、多くの生物が生息する、美しい泳げる東京湾を再生・創出するため、多様な主体が連携して、陸域から海域に至る総合的な水環境改善対策を実施する。

②実施地域：群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

③実施内容

- i. 陸域における水環境改善
 - ・下水道施設、農業集落排水施設、合併処理浄化槽の整備 等
 - ii. 海域における水環境改善
 - ・底泥の浚渫、覆砂の実施 等
 - iii. モニタリングの実施
 - ・船舶等による水質、海流のモニタリングの強化 等
- ④連携主体：群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東農政局、関東地方整備局、関東地方環境事務所 等

(17) 泳げる霞ヶ浦・水質浄化プロジェクト

- ①目的・コンセプト：広大で多様な機能を有する霞ヶ浦の良好な水環境を創出するため、水質改善対策を推進するとともに、潤いのある水辺空間を創出する。
- ②実施地域：茨城県、栃木県、千葉県
- ③実施内容
- i. 水質改善対策
 - ・下水道、農業集落排水施設、高度処理型浄化槽の整備 等
 - ii. 潤いのある水辺空間の創出
 - ・湖沼植生帯の再生 等
- ④連携主体：茨城県、栃木県、千葉県、関東農政局、関東地方整備局、関東地方環境事務所 等

(18) 循環型社会形成推進プロジェクト

- ①目的・コンセプト：循環型社会への転換に向けて環境負荷の軽減と資源の節約を図るため、3R（リデュース：発生抑制、リユース：再使用、リサイクル：再生利用）の取り組み及び廃棄物の広域的な適正処理を推進する。
- ②実施地域：広域首都圏
- ③実施内容
- i. 発生抑制
 - ・環境教育、環境セミナー、マイバッグキャンペーンなど国民啓発運動の実施 等
 - ii. 再使用
 - ・建設発生土の再使用の促進 等
 - iii. 再生利用

- ・リサイクル技術の研究開発の推進 等
 - iv. 熱回収
 - ・事業所、変電所、清掃工場、高圧地中送電線、地下鉄、地下街等からの廃熱など未
利用エネルギーの利用促進 等
 - v. 廃棄物の広域的な適正処理
 - ・最終処分場の確保、延命化 等
- ④連携主体：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、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関
東農政局、関東森林管理局、関東経済産業局、関東地方整備局、関東運輸局、
関東地方環境事務所 等

(19) 南関東大気汚染対策プロジェクト

- ①目的・コンセプト：南関東地域における大気汚染問題に対処するため、交通・物流関連
対策、固定発生源対策等を推進する。
- ②実施地域：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
- ③実施内容
- i. 交通関連対策
 - ・環状道路等幹線道路ネットワークの整備 等
 - ii. 物流関連対策
 - ・八都県市の連携によるディーゼル自動車の排出ガス規制強化の取組みの促進 等
 - iii. 固定発生源対策
 - ・良質燃料使用の促進 等
- ④連携主体：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、
関東経済産業局、関東地方整備局、関東運輸局、関東地方環境事務所 等

第5節 多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現

(20) 広域観光交流推進プロジェクト

- ①目的・コンセプト：海外との競争にも勝ち抜く魅力ある観光地づくりのため、世界遺産、
国立公園など歴史的文化遺産や豊かな自然環境をテーマにした広域観光モデルルート
の開発とそのプロモーションの実施、広域的な移動の高速化・円滑化のための交通体
系の整備、観光旅客受入体制の整備等を推進する。
- ②実施地域

- a. 1都9県周遊観光圏（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、長野県、静岡県）
- b. 首都圏広域周遊観光圏（21世紀の船出プロジェクト）（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市）
- c. 上信越国際観光テーマ地区（群馬県、新潟県、長野県）
- d. FIT地域広域観光圏（福島県、茨城県、栃木県の3県の県際地域）
- e. 北関東・磐越地域広域観光圏（茨城県、栃木県、群馬県、福島県、新潟県）
- f. 茨城・千葉国際観光テーマ地区（茨城県、千葉県）
- g. 中央内陸県広域観光圏（山梨県、長野県）
- h. 群馬・長野広域観光圏（群馬県、長野県）

③実施内容

- i. 広域的連携による広域観光モデルルートの開発、プロモーションの実施
 - ・ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進 等
- ii. 高速で円滑な広域的な移動のための交通体系の整備
 - ・高速交通ネットワークの整備 等
- iii. 観光旅客受入体制の整備
 - ・多言語表示の案内標識の整備 等

④連携主体

- a. 1都9県周遊観光圏—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、長野県、静岡県、関東地方整備局、関東運輸局 等
- b. 首都圏広域周遊観光圏—埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、関東地方整備局、関東運輸局 等
- c. 上信越国際観光テーマ地区—群馬県、新潟県、長野県、関東地方整備局、関東運輸局 等
- d. FIT地域広域観光圏—茨城県、栃木県、福島県、関東地方整備局、関東運輸局 等
- e. 北関東・磐越地域広域観光圏—茨城県、栃木県、群馬県、福島県、新潟県、関東地方整備局、関東運輸局 等
- f. 茨城・千葉国際観光テーマ地区—茨城県、千葉県、関東地方整備局、関東運輸局 等
- g. 中央内陸県広域観光圏—山梨県、長野県、関東地方整備局、関東運輸局 等
- h. 群馬・長野広域観光圏—群馬県、長野県、関東地方整備局、関東運輸局 等

(21) 地域間交流・二地域居住推進プロジェクト

- ①目的・コンセプト：多様なライフスタイルの実現と農山漁村の活性化を図るため、交流拠点の整備、空き家の活用とその情報提供・仲介等により、都市と農山漁村との交流拡大や二地域居住を推進する。
- ②実施地域：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、山梨県、福島県、新潟県、長野県、静岡県
- ③実施内容
 - i. 都市と農山漁村との交流拡大
 - ・交流拠点の整備 等
 - ii. 二地域居住の推進
 - ・空き家改修の支援、空き家診断・認定制度の創設、空き家活用アドバイザーの地方自治体への派遣 等
- ④連携主体：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、山梨県、福島県、新潟県、長野県、静岡県、関東農政局、関東地方整備局、関東運輸局 等

(22) 北関東多文化共生地域づくりプロジェクト

- ①目的・コンセプト：外国人居住者が地域社会で自立し、共生できるような環境を整備するため、様々な主体が連携して、公共サービスや情報提供などの課題に取り組む。
- ②実施地域：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県
- ③実施内容
 - i. コミュニケーション支援
 - ・行政情報、医療、教育等生活情報を一元化した多言語ウェブサイトの整備 等
 - ii. 地域住民のコンセンサスの醸成
 - ・地域コミュニティにおける日本人住民の意識啓発 等
- ④連携主体：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県 等

(23) 富士箱根伊豆交流圏プロジェクト

- ①目的・コンセプト：富士箱根伊豆地域において、豊かなくらしを実感できる魅力ある地域づくりを進めるため、観光振興、防災対策、交通体系整備、環境対策、国際的な評価の向上などの広域的な行政課題に対し、連携して取り組む。
- ②実施地域：神奈川県、山梨県、静岡県
- ③実施内容

- i. 観光の振興
 - ・地域の多彩な観光資源を活かした国内外からの観光旅客誘致の促進 等
 - ii. 防災対策の推進
 - ・富士山及び伊豆東部火山群の広域監視体制の強化、情報基盤の整備等による情報の共有化、広域降灰処理対策の推進 等
 - iii. 交通体系整備の推進
 - ・県境を跨ぐ幹線道路等の整備 等
 - iv. 環境対策の推進
 - ・廃棄物の不法投棄防止のための三県合同パトロール、キャンペーンの実施 等
 - v. 国際的な評価の向上（世界に向けたPR）
 - ・富士山の世界文化遺産登録に向けた取組みの推進 等
- ④連携主体：神奈川県、山梨県、静岡県、関東総合通信局、関東地方整備局、関東運輸局、
関東地方環境事務所 等

第4章 計画の効果的推進

1. 他の計画との整合・調整

首都圏広域地方計画は、国土形成計画（全国計画）と一体となって、首都圏の今後の発展方向を示すものである。

一方、社会資本整備重点計画法に基づく社会資本整備重点計画は、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に実施することにより、国際競争力の強化等による経済社会の活力の向上及び持続的発展、豊かな国民生活の実現及びその安全の確保、環境の保全並びに自立的で個性豊かな地域社会の形成が図られるべきことを基本理念として定めるものであり、国土形成計画と相俟ってその効果を十分に発揮するものである。したがって、首都圏広域地方計画と「関東地方の社会資本の重点整備方針」とが、「車の両輪」として、首都圏の今後の方向性や地域戦略を実現していくこととなる。

また、産業・環境・福祉等の国の分野別計画や地方自治法に基づく総合計画など首都圏に関係する諸計画との整合・調整を図りつつ、総合的かつ計画的に今後のあるべき首都圏の形成を推進する。なお、必要に応じて、隣接する広域地方計画との調整を図っていく。

2. 計画のフォローアップ

（P D C Aサイクルによるフォローアップ）

首都圏広域地方計画が描き出す首都圏の将来の姿を実現していくため、計画の策定に参画した関係機関は、それぞれ責任ある立場で、積極的に各種施策を展開し、その具体化を推進していくものとする。その際、首都圏広域地方計画の実効性を高め、着実な推進を図る観点から、計画（plan）・実行（do）・評価（check）・改善（act）のプロセスを繰り返すことにより、効果的な進捗管理を行い、常に点検・評価を実施し、必要な改善措置を講ずる。

（首都圏に関する諸情報の収集・整備）

P D C Aサイクルによる効果的な進捗管理を推進するためには、まず第一に、首都圏に関する諸情報を把握することが肝要である。

このため、国及び地方公共団体は、進捗が遅れている都市部を含めた地籍調査に加えて、国勢調査等の基本的な統計情報、土地利用や自然環境等に関する情報など、首都圏に関する基本的な情報の収集、整備を進めるとともに、情報の標準化等を推進する必要がある。また、首都圏に関する様々な情報を効率的に収集、整備、分析し、活用するために有益な手段であ

るGIS（地理情報システム）の積極的な活用を図る。その際、首都圏に関する情報は、国、地方公共団体のみならず、大学・研究機関、企業、NPO等国内外の多様な主体によって作成されていることを踏まえ、各主体間でこれらのデータを流通させ、相互利用することが重要であり、そのための社会的なルールや仕組みづくり、人材育成を進めることが必要である。なお、近年の市町村合併を踏まえ、市町村単位の統計データの連続性を確保することも重要である。

（首都圏広域地方計画のモニタリングと評価）

首都圏広域地方計画の実効性を高めるためには、首都圏をめぐる様々な情報を常時収集、整理し、総合的・体系的に分析し、計画の進捗状況をモニタリングすることが必要となる。計画のモニタリングの対象としては、第3章のプロジェクトに関する様々な情報が考えられる。今後のモニタリングの実施に向けて、GISの活用を含め、具体的な実施手順や体制のあり方等を検討する。また、国民生活の改善に及ぼす効果や満足度がより適切に把握できるようなモニタリング指標の設定についても検討を加える。

こうしたモニタリングの結果も踏まえて、首都圏広域地方計画協議会において、評価を適切に実施し、その結果に応じて必要な措置を講ずる。

3. 「選択と集中」に基づく効率的な施策展開

人口減少・高齢化社会の到来等の潮流を踏まえつつ、経済社会への負荷が本格化するまでの今後の期間、特に本計画期間の概ね10年間を一刻も無駄にすることなく、自立的に発展し、美しく、暮らしやすい首都圏の着実な形成を図っていく必要がある。このため、これまでの国土基盤ストックを活かしつつ、首都圏の特性を踏まえた国土基盤投資を重点的、効率的に推進していくことが重要である。

特に、首都圏には、他圏域に比べ比較的早期に整備された道路、鉄道、港湾、空港等の国土基盤が多く、今後は、膨大な国土基盤ストックの老朽化に伴う維持更新投資の増加により、投資環境が厳しくなることが予想されるため、首都圏広域地方計画が描く地域戦略や関東地方の社会資本の重点整備方針を踏まえた投資の重点化が必要である。

4. 国土基盤ストックのマネジメント

限られた資源を投入して整備されてきた国土基盤ストックの機能を最大限に発揮させるためには、これまでの公物管理の概念に加えて、民間部門における資産管理手法等を参考にし

た国土基盤ストックの管理と運営（国土基盤ストックマネジメント）を実践する。その際、国土基盤ストックの整備からその使命を終えるまでの間の総投資額（ライフサイクルコスト）の最小化を図る必要がある。また、国土基盤の必要性を常に点検し、利用度の低い資産の処分や他の機能・用途への転用等による有効活用を推進する視点が重要である。さらに、「新たな公」との協働により地域の自立的・効率的な国土基盤ストックの管理を推進することも重要である。

5. 計画の見直しと残された課題への対応

首都圏広域地方計画は、国土形成計画（全国計画）の計画内容や首都圏ブロックの特徴を踏まえて策定したものである。社会経済情勢の変動や国土形成計画（全国計画）、社会資本整備重点計画等の各種中長期計画の策定・見直しの状況を踏まえ、フォローアップを適時適切に行う中で、首都圏広域地方計画の柔軟な見直しを行っていくことも必要となる。

そのためにも、国土形成計画策定の中心的な場として位置付けられた首都圏広域地方計画協議会については、計画策定後も存続させることとし、首都圏としての広域的観点からの連携の考え方や、国、地方公共団体、経済界、学界、さらには首都圏に暮らす各主体等が幅広く参加し、取組みを強化するという考え方を一層発展させていく必要がある。このため、本計画の実行に当たって、新しい首都圏形成を目指して、さらに幅広い参加を促す工夫をしていくものとする。

また、現在、招致に向けた取組みが行われているオリンピック開催（2016年）については、招致決定の結果如何に拘わらず、首都圏として取り組むべき課題を本計画に盛り込んでいるところであるが、正式招致決定がなされた後、新たに必要となる取組みが生ずる場合には、首都圏広域地方計画協議会の構成員をはじめ関係者が挙げて必要な取組みを行うこととする。