

首都圏広域地方計画 計画原案

～世界の経済・社会をリードする
風格ある圏域づくり～

平成21年6月30日
国土交通省

(首都圏広域地方計画協議会資料)

***** 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：サービス業中心の南関東地域、 製造業等「ものづくり」中心の北関東地域)	5
(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)	6
(運輸物流業：国際ゲートウェイ機能と物流施設の立地)	6
(商業：集積の地域差、地方部の中心市街地での空洞化)	7
(農業：一大食料供給基地として多様な農業を展開)	7
(林業：林業再生の兆し)	7

(水産業：太平洋沿岸部・島しょ地域の基幹産業)	8
(観光業：多く存する観光資源)	8
4. 暮らし	8
(都市的サービス水準)	8
(居住水準・居住環境)	9
(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、生態系の劣化)	10
(閉鎖性水域の水質悪化)	10
(沿岸域環境の悪化)	11
(大量消費にともなう廃棄物処理)	11
7. 災害	11
(地震：切迫性の高い首都直下地震)	11
(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)	12
(土砂災害)	12
(火山：多数の活火山)	12
8. 交通・情報通信基盤	12
(1) 交通	12
(道路：環状道路等の整備の遅れ)	12
(公共交通：世界有数の鉄道ネットワーク)	13
(港湾：国際的地位向上が求められている港湾機能)	13
(空港：国際的地位向上が求められている空港機能)	14
(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)	15
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(医療、商業、教育)	16
(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	17
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	18
5. ライフスタイルの多様化への対応	18
6. それぞれの地域の課題への対応	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
(世界経済のリーディング圏域)	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	20
(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)	21
(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
(安全で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	23
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. 国際ビジネス拠点の強化	24
2. 産業イノベーションの創出	24

(ものづくり産業の新事業展開)	25
(戦略分野における先端技術を活かした新事業の展開)	25
(産業イノベーションを支える基盤の構築)	25
3. 太平洋・日本海ゲートウェイ機能の強化	26
(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)	27
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	28
2. 活力あふれる都市圏及び地域の形成	29
(大都市のリノベーション)	29
(集約型都市構造への転換)	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
(高齢者等が安心して暮らせる地域づくり)	32
(ニュータウン等の再生)	32
(安全で安心な医療体制の構築)	33
(地域の属性に応じた住宅・宅地の供給)	33
(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)	33
(良好な都市景観の形成と快適な住生活空間の整備)	34
4. 水資源の安定的確保	34
5. 歴史、文化、地域資源を活用したまちづくり	35
(街道・歴史的街並み、産業遺産等の 地域資源を活かした歴史まちづくり)	35
(川や水辺の持つ多様な機能を活かしたかわまちづくり)	35
(芸術・文化やスポーツを活かした地域づくり)	35
6. 農林水産業の強化と農山漁村の活性化	36

(農業の強化)	36
(林業の強化)	36
(水産業の強化)	36
(農山漁村の活性化)	36
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 . . .	37
1. 地震・津波対策の推進	37
(地震対策の推進)	37
(津波対策の推進)	37
2. 風水害・高潮・土砂災害・豪雪対策等の推進と 地球温暖化にともなう影響への対応 . . .	38
(風水害対策の推進)	38
(高潮対策の推進)	38
(土砂災害対策の推進)	38
(豪雪対策の推進)	38
(地球温暖化にともなう影響への対応)	39
3. 火山噴火対策の推進	39
4. 危機管理体制の充実	39
方針4 良好な環境の保全・創出	39
1. 先導的な地球温暖化対策の推進	40
2. 森林・農地の整備・保全	40
(森林の整備・保全)	40
(農地の整備・保全)	40
(鳥獣被害防止対策)	41
3. 水と緑の保全と活用	41
(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) . . .	41
(閉鎖性水域の再生)	42
(沿岸域の保全)	42
4. 循環型社会の形成	43
5. 大気・土壌汚染対策の推進	43
(大気汚染の防止)	43
(土壌環境の保全)	43
方針5 多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現	44
1. 観光交流の強化	44

2. 都市・農山漁村の交流・連携	45
3. 多文化共生社会の実現	45
4. 「新たな公」による地域づくり	46

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	47
1. 国際ビジネス拠点強化プロジェクト	47
(1) 国際金融等国際ビジネスの業務基盤の強化	47
(2) 外国人ビジネスマンや その家族の快適な滞在・暮らしを支える環境整備	48
(3) 世界に魅力を発信する風格ある佇まいの形成	48
2. 産業イノベーション創出プロジェクト	48
(1) 産業クラスターの育成によるものづくり産業の新事業の展開	48
(2) 先端技術の集積を活かした新事業の展開	49
(3) 産業イノベーションを支える基盤の構築	49
3. 太平洋・日本海ゲートウェイプロジェクト	49
(太平洋側ゲートウェイ)	50
(1) 港湾機能の強化	50
(2) 空港機能の強化	50
(日本海側ゲートウェイ)	50
(港湾・空港アクセス)	50
(1) 道路ネットワークの整備と渋滞対策の推進	50
(2) 公共交通機関の整備、改善	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
4. web（蜘蛛の巣）構造プロジェクト	51
(1) 拠点地域の機能向上	51
(2) 集約型都市構造への転換	51
(3) 中山間地域等の地方部におけるモビリティの確保	52
(4) 拠点地域間ネットワークの構築と渋滞対策の推進	52
(5) 高度情報通信網の整備	52
5. 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
(1) 子育て支援と児童の安全・安心の確保	52

(2) 高齢者等が安心して暮らせる地域づくり	53
(3) ニュータウン等の再生	53
(4) 安全で安心な医療体制の構築	53
6. 利根川・荒川おいしい水プロジェクト	54
(1) 安定的な水資源の確保	54
(2) 安全でおいしい水の供給	54
(3) 危機管理体制の強化	54
7. 街道・歴史まちづくりプロジェクト	54
(1) 歴史的風致を後世に継承する歴史まちづくり	54
(2) 広域連携の取組	55
8. 農山漁村の活性化プロジェクト	55
(農業の強化)	55
(1) 平野部における土地利用型農業の強化	55
(2) 近郊地域等における都市農業の振興	55
(3) 農産物の販路拡大	55
(林業の強化)	56
(水産業の強化)	56
(農山漁村の活性化)	56
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	56
9. 大規模地震災害対策プロジェクト	56
(1) 大規模地震対策	57
(2) 津波対策	57
10. 風水害対策プロジェクト	57
(1) 大規模水害対策	57
(2) 都市型水害対策	58
(3) 高潮対策	58
(4) 土砂災害対策	58
(5) 地球温暖化にともなう影響への対応	58
11. 火山噴火災害対策プロジェクト	58
第4節 良好な環境の保全・創出	59
12. 地球温暖化対策プロジェクト	59
(1) 低炭素型の地域づくり	59
(2) 交通関連対策	59

(3) 物流関連対策	60
(4) 住宅・建築物関連対策	60
(5) 温室効果ガス吸収源対策	60
13. 森林・農地保全推進プロジェクト	60
(1) 森林の整備・保全	60
(2) 農地の整備・保全	60
(3) 鳥獣被害防止対策	61
14. 南関東水と緑のネットワーク形成プロジェクト	61
(1) 水辺空間の保全・創出	61
(2) 緑地空間の保全・創出	61
15. 泳げる東京湾・水環境再生プロジェクト	61
(1) 陸域における水環境改善	62
(2) 海域における水環境改善	62
(3) モニタリングの実施	62
16. 泳げる霞ヶ浦・水質浄化プロジェクト	62
(1) 水質改善対策	62
(2) 潤いのある水辺空間の創出	62
17. 循環型社会形成推進プロジェクト	62
(1) 発生抑制	63
(2) 再使用	63
(3) 再生利用	63
(4) 熱回収	63
(5) 産業廃棄物の広域的な適正処理	63
18. 南関東大気汚染対策プロジェクト	63
(1) 交通関連対策	63
(2) 物流関連対策	64
(3) 固定発生源対策	64
第5節 多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現	64
19. 広域観光交流推進プロジェクト	64
(1) 地域と観光事業者等の連携による魅力ある観光地の形成	64
(2) 観光旅客の来訪促進のための交通体系の整備	65
(3) 観光旅客受け入れ体制の整備	65

20. 地域間交流・二地域居住推進プロジェクト	65
(1) 都市と農山漁村との交流拡大	65
(2) 二地域居住の推進	65
21. 北関東多文化共生地域づくりプロジェクト	66
(1) コミュニケーション支援	66
(2) 地域住民のコンセンサスの醸成	66
第6節 首都圏域を越えた施策横断的な地域連携の実現	66
22. 富士箱根伊豆交流圏プロジェクト	66
(1) 観光の振興	66
(2) 災害対策の推進	66
(3) 交通体系整備の推進	67
(4) 環境対策の推進	67
(5) 国際的な評価の向上（世界に向けたPR）	67
23. 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	67
(1) 生態系及び風景の保護	67
(2) 適正な利用の推進と多様な主体の交流・連携による地域振興	67
(3) 管理運営体制の確立	67
24. FIT広域交流圏プロジェクト	67
(1) FITブランドの創出・育成	68
(2) 広域観光交流の推進	68
(3) 交流・二地域居住の推進	68
(4) 安全・安心の創出	68

第4章 計画の効果的推進

1. 他の計画との整合・調整	69
2. 計画のフォローアップ	69
(PDCAサイクルによるフォローアップ)	69
(首都圏に関する諸情報の収集・整備)	69
(首都圏広域地方計画のモニタリング等)	70
3. 「選択と集中」に基づく効率的な施策展開	70
4. 国土基盤ストックのマネジメント	70
5. 計画の見直しと残された課題への対応	71

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始め、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・中枢管理等、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等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・金融等の国際機能の充実等、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、産業廃棄物の処理等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、都市部と地方部、都市と農山漁村、河川の上流域と下流域等が相互依存、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にともなう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、地域活力の低下等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等の大都市問題や、自然災害に対する脆弱性等、現在の首都圏が特徴的に抱える課題に対し、迅

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ヶ国及び沿海地方等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。

速かつ着実に取り組むことが必要になっている。

「首都圏広域地方計画（以下、「本計画」という。）」は、時代の潮流が大きく変化
する中、将来にわたって、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・風土等の地域資源を保全・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。また、100年に一度と言われる世界的
な金融危機を契機とした、首都圏の経済や雇用の厳しい状況等を踏まえつつ、これらを
乗り越える自立的発展に向けた将来像を描くものである。

2. 計画の位置付け

本計画は、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の見地から必要とされる主要な
施策を定める。すなわち、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、本計画に
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、その位置、規模、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
展に向けた取組もなされていることから、それらの広域的取組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つつ、今後概ね10年間を計画期間とする。

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、島しょ地域等が共存する、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)を始め、幾度となく大規模な地震災害に見舞われてきた。マグニチュード7クラス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、土砂災害の危険性が高い。

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）が南関東地域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、県庁所在地等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、地方都市や中山間地域、島しょ地域では高齢化率が高く、大都市地域では高齢化率は相対的に低いものの、今後、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者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等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・住宅等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、甲府等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

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促進法に基づき定められた都市。

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 60～80 km 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、農林業の低迷等にともない、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、フランス等の GDP に相当する。

ここ 10 年間（平成 8～17 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・貿易等の国際ビジネス拠点としての役割も果たしている。近年、中国を始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、イギリス、フランスや中国との差は拡大傾向にあり、また、韓国との差も縮まるなど、世界における首都圏経済の相対的な地位の低下は顕著である。また、100 年に一度と言われる世界的な金融危機を契機とする世界同時不況により、昨今の我が国経済は厳しい状況におかれており、首都圏においても経済や雇用の状況等が深刻化している。

（2）産業

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

首都圏の産業構造は、南関東地域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等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・情報通信関連産業等が多く集積している。また、製造業等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等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等の整備にともない、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、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。

なお、近年の製造業は、アジア諸国等との国際分業が進展し、世界規模の生産ネットワークを構築する企業が増加している。

（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。

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、新組織の形成等。

また、首都圏中央連絡自動車道や北関東自動車道、茨城港（日立港区、常陸那珂港区、大洗港区）等の整備にともない、沿線等への物流施設の立地が進んでいる。

（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、近郊地域等では、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、東京中心部等では、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等により、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、野菜や果実等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、企業の農業参入等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（二酸化炭素）の吸収等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、奥多摩等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。

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。

(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応じてきた。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)

大都市地域等には、歴史・文化・芸術等の観光資源、レクリエーション・アミューズメント等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。また、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・文化的建造物等が多く残されており、スキー場や古くからの温泉地等、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等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等の取組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等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等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等では、企業の本社等の業務機能、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等による慢性的な交通渋滞等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、人口千人当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、商業施設等が集積しており、周辺地域に都市的サービスが提供されているが、医療面では、小児科、産科等の医師が不足しており、そのサービスが十分に提供されていない。

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、狭小住宅等も存しており、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ともない、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等情報通信技術の進展にともない、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」等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、地盤沈下の懸念から地下水の利用が規制されていることから、その多くを河川等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、荒川等の河川は、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、おい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。首都圏に供給される電力（発電設備出力ベース）の約3分の1は、磐越地域2県から賄われている。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等により、SPM（浮遊粒子状物質）やNO_x（窒素酸化物）等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NO₂（二酸化窒素）の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り、首都圏ではいずれの測定局においても、環境基準を上回っている。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、生態系の劣化）

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、生態系の劣化も進行している。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、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・リン等による富栄養化が進行することで、赤潮や貧酸素水塊に起因する青潮等が発生し、特に湾奥部を中心に棲息生物に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・印旛沼等の湖沼においても、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ともな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、流域人口の増加にともな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、漂着ゴミ等による環境の悪化が問題となっている。東京湾等の内湾域においては、干潟・浅場等の埋立にともない自然の浄化機能が減退している。

(大量消費にともなう廃棄物処理)

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等の取組が進められ、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、不法投棄等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等の発生の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・経済等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⁶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。地球温暖化にともなう災害リスクの増大も指摘される中、利根川、荒川等の河川沿い、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等の低平地や地下街等においては、河川の氾濫・高潮等による大規模な浸水被害が懸念されている。

(土砂災害)

中山間地域等の集落では、台風、集中豪雨、地震等にもない土石流、地すべり、がけ崩れ等の土砂災害が発生し、生命が失われ、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。

急峻地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等、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おそれのある箇所に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、火山噴火時には広域的な影響が予想される富士山を始め、多数の活火山が存在し、過去にも火山噴火による大規模な被害が記録されている。このような火山噴火が発生した場合、その被害は甚大なものになるおそれがある。

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始めとする放射状の高速道路ネットワークは概ね形成さ

⁶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。

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、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等に入り込み、交通渋滞や交通事故を引き起こしている。さらに、災害や事故が起こった場合のリダンダンシーの確保も要請されるなど道路ネットワークの脆弱性が指摘されている。このほか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、高速道路へのアクセス道路の整備の遅れ等により、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、複々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等では、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、各路線間の相互乗り入れ促進等、利用者の利便性向上の取組がなされている。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た。

(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）や千葉港、茨城港等の国際港湾を有している。また、広域首都圏には新潟港、清水港、小名浜港等がある。東関東自動車道、北関東自動車道、中部横断自動車道との連携により茨城港、鹿島港、清水港の利便性向上が見込まれている。

東アジアの経済成長や製造業におけるアジア諸国等との国際分業の進展等にもない、日本の対アジア諸国との貿易量は顕著な増加を示しており、国際物流ニーズの高度化、多様化に対応したスピーディーでシームレスかつ低廉な物流体系の構築が急務となっている。

香港、上海をはじめとする中国諸港、釜山及びシンガポール等の港湾ではトランシップ貨物⁷等により、貨物量を飛躍的に増大させており、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、船社は貨物量の増大と輸送能力の効率化に対応するため、基幹航路におけるコンテナ船の大型化を進めており、寄港地を集約化する戦

⁷ トランシップ貨物: 本船が貨物の目的地に寄港しないため、途中の港でその目的地に寄港する船舶に積み替える貨物。

略を展開している。一方、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など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できないため、東南アジア周辺までの近距離便等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応えられていない。また、東アジアで香港国際空港、上海浦東国際空港、仁川国際空港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成田・羽田両空港へのアクセスに極めて時間がかかっており、国際便が就航する首都圏の第3番目の空港となる百里飛行場(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ともなう更新・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を中心に、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、文化活動等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、企業等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12,800団体が都県知事所轄のNPO法人として認証されている。

NPOや地域住民等による道路、河川の清掃や美化活動、河川の上下流域の住民間の連携による森林や水辺の保全・創出活動等の取組が行われている。

(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等の面では、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等で、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等も見られる。今後、行政のみならず、地域住民、NPO、企業、教育機関等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

前述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

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、近郊地域等から東京中心部に多くの就業者等が流入している。

東京中心部の雇用圏域は、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市といった政令指定都市や立川市、厚木市等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市、宇都宮市、前橋市、甲府市を中心とした雇用圏域のほか、日立市、土浦市、つくば市、小山市、足利市、桐生市、太田市、伊勢崎市、高崎市、熊谷市、木更津市、小田原市等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）生活圏、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、バスターミナル等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、島しょ地域等を除き概ね全域で、これらのサービスを享受することができる。

また、三次救急医療機関⁸、床面積1万㎡以上の大型小売店舗、大学等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地域中核拠点都市圏で確保されている。

（３）地域の産業特化度⁹

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等で、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等で、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、千葉県東葛地域で高くなっている。

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、山梨県で、林業は北関東地域北部、埼玉県西部、山梨県等の中山間地域で、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等、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。

⁸ 三次救急医療機関：心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷等一刻を争う重篤な救急患者の救命医療を担当する施設。

⁹ 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と除した数値。
(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)

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、中国を始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で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とともな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等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、子どもを生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・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等とあいまって、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等環境負荷軽減への取組や自然環境の保全・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. それぞれの地域の課題への対応

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、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等の地域活性化、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、人口密集地域における米軍基地の周辺対策と跡地の有効活用等、それぞれの地域の状況を踏まえ、きめ細かな取組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、経済社会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、情報通信技術の発達、従来の経済社会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、昨今の経済や雇用の厳しい状況等乗り越え、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・互惠の下、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、①「東アジア・世界のリーディング圏域としての役割」、②「日本の首都中枢機能を有する圏域としての役割」、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」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、国際ビジネス拠点の一翼を担うとともに、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ことが重要である。

また、EU、NAFTA¹⁰等の世界的な地域統合・経済連携の動きが活発化し、東ア

¹⁰ 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目指す協定。

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・経済等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等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。

(世界経済のリーディング圏域)

首都圏が国際ビジネス拠点の一翼を担うとともに、我が国のみならず、東アジア、世界の成長エンジンとしての役割を果たすためには、グローバル化の中で、ビジネス環境の一層の充実を図りつつ、産業のイノベーションの一層の推進と併せて、東アジア、世界とをシームレスに結ぶハブ機能の強化を図る必要がある。

このため、金融業を始め、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。

また、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・物流システム等、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。

(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。

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を首都圏から積極的に発信し、東アジアの経済発展にともな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、東アジアひいては世界の持続可能な発展に繋がっていく。また、これらの技術・ノウハウをビジネスチャンスとして活用し、エネルギー・環境を成長エンジンとして、日本が世界経済をリードしていくことが必要である。

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、本社機能の集積等、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BRICs¹¹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等により、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

¹¹ 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。

災害、停電や電話の不通等ライフラインの機能障害、テロ等の危機に対して、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、島しょ地域等の各地域に住み、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。

（安全で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、災害時の官民連携等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、防犯体制の強化等、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等の身近な自然、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・湖等、中山間地域・島しょ地域では、森林・農地・河川・海等、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始め、大気汚染やヒートアイランド現象、廃棄物問題、生態系の変化等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、島しょ地域等、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等、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）

経済社会情勢が変化する中、従来の公と私の中間的な領域等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もなされている。今後、これらの取組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、昨今の経済や雇用の厳しい状況等を乗り越え、首都圏の果たすべき3つの役割、すなわち①「東アジア・世界のリーディング圏域としての役割」、②「日本の首都中枢機能を有する圏域としての役割」及び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」を果たしていくため、21世紀の新たな首都圏の自立的発展を目指し、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。また、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、情報通信基盤等世界とのゲートウェイ機能を強化する。

1. 国際ビジネス拠点の強化

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、首都圏が世界有数の国際ビジネス拠点として引き続き機能し、世界に向けて情報発信していくためには、国際金融等国際ビジネスの業務基盤の強化、外国人のための生活環境整備、景観に配慮した風格ある佇まいの形成を推進することが重要である。

そのため、都市再生プロジェクトに位置づけられている国際金融拠点機能の強化に向け、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）等の整備に官民挙げて取り組む。あわせて、首都圏の玄関口としての国際港湾や国際空港の整備、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、公共施設等での外国語標示、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等、外資系企業等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。

さらに、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、都市再生緊急整備地域¹²に指定されている東京駅周辺等の整備等により、風格ある新たな「日本の顔づくり」に取り組む。

2. 産業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

¹² 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。

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、ものづくり産業の新事業展開を促進するとともに、首都圏各地に存する情報通信技術、バイオ、環境等の戦略分野における先端技術を活かした新事業の展開に取り組む。

（ものづくり産業の新事業展開）

大学、中小企業・ベンチャー企業等の自由な交流が、新しい技術やサービスを生み出すイノベーションの源泉となっている。首都圏においては、幹線道路沿線や東京湾臨海部等に中小規模のものづくり産業が多く集積しているほか、研究機関も数多く立地している。これらの地域に集積する企業や大学、研究機関等により形成される産業クラスターの交流連携活動の深化を通じ、ものづくり産業の新事業展開を促進し、優れた製品開発・供給力と国際競争力を持った圏域を目指す。

（戦略分野における先端技術を活かした新事業の展開）

日本経済を牽引するとともに、環境先進地域でもある首都圏では、数多く立地する企業や高度な研究機関の持つ先端技術を活用し、バイオ、ライフサイエンス、省エネルギー、環境、情報通信技術・コンテンツ、ロボット等の日本経済の将来の発展を支える戦略分野において新事業を展開していくことが重要である。これらの分野は、国民や社会のニーズが強く、潜在需要が多く見込まれるものの、市場メカニズムによる競争のダイナミズムだけでは新事業が発展しにくい障壁や制約も抱えている。このため、障害を除去し、成長の加速化を図るため、官民の一体的な取組を総合的に展開する。

（産業イノベーションを支える基盤の構築）

地域のものづくり産業の新事業展開や戦略分野における先端技術を活かした新事業展開を促進するため、産学官連携ネットワークの強化、新分野等への資金供給、インキュベーション施設¹³の整備等による創業支援を推進する。また、行政分野における先端技術の率先導入等により汎用性の高い技術基盤を構築し、情報通信技術や環境技術等の普及・商用化を促進する。

さらに、幹線道路ネットワーク及び沿線の産業基盤の整備、情報通信技術・コンテンツ産業等の情報発信拠点の形成等により、世界をリードする経済圏域にふさわしい経済・ビジネス基盤を構築する。

¹³ インキュベーション施設：国や地方自治体等が経営技術・金銭・人材等を起業者に提供し、新規事業を育成するための施設。

あわせて、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け入れ、海外の地域クラスターとの人材交流等の取組を進める。

3. 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、コンテナターミナルの整備や空港容量の拡大等国际ゲートウェイの基盤強化、ゲートウェイへのアクセスの向上等を総合的に推進する。

あわせて、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等の整備、連携強化による一体的運用等、スーパー中枢港湾としての一層の機能の充実・強化を図る。また、はしけ、内航フィーダー輸送、インランドデポ¹⁴、臨海部物流拠点等の活用による東京湾諸港の集荷環境の改善を図る。

京浜港以外の港湾については、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、茨城港の港湾機能を強化するとともに、京浜港との適切な役割分担を推進する。

<空港>

空港については、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

¹⁴ 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。

がないよう、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とともに、両空港の一体的活用を推進することにより、国際航空機能の最大化を図り、旺盛な首都圏の航空需要に的確に対応する。

成田空港については、新たな乗り入れ希望や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とともに、地元との合意を踏まえつつ、更なる空港容量拡大に向けた取組を推進する。また、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本目の新滑走路の供用開始時に国際定期便の就航を実現する。さらに、成田空港と羽田空港の一体的活用を推進するため、両空港間及び都心と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。

国際便が就航する首都圏の第3番目の空港としての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。

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。

また、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を積極的に推進する。

さらに、グローバルな経済活動を行う上で世界的に広く利用されているビジネスジェットの利用環境の改善を図る。

（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、新潟空港等との連携を一層強化する。

（港湾・空港アクセス）

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、広域首都圏各地と港湾・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、放射状道路、環状道路等高規格幹線道路やこれらと地域を繋ぐ地域高規格道路等による交通ネットワークの形成を図っていく。あわせて、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、ETC（有料道路における自動料金収受

システム) を活用した多様で弾力的な料金施策やスマート I C¹⁵の増設等を推進する。

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、自動車を始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、茨城港、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、荷姿等に応じた利用港湾・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と更なる企業立地を推進する。

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、製造業等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、長時間の通勤時間等が、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、さまざまな地域が相互に補完し合いながら一体的発展を図り、暮らしやすく、働きやすい首都圏を実現するため、

¹⁵ スマート I C：高速道路の本線やサービスエリア・パーキングエリアから乗り降りができるように設置される、E T C車専用のインターチェンジ。

各地域の特性を活かした整備の推進と併せ、拠点地域の機能向上、拠点地域間ネットワークの構築と渋滞対策、高度情報通信網の整備等により、新たな圏域構造として「web（蜘蛛の巣）構造」を目指す。

拠点地域の機能向上のための取組として、業務核都市や地方拠点都市等で業務・商業・生活等の機能が集積した自立性の高い個性的で魅力ある都市の育成・整備を図る。また、都市機能及び居住のまちなか誘導、既成市街地の再構築等により集約型都市構造への転換を図るとともに、新交通システム等コンパクトな市街地に適した交通体系を構築する。さらに、交通渋滞が発生している拠点地域内においては、連続立体交差事業等により交通円滑化と都市機能の改善を図る。

あわせて、独自に生活圏を維持することが困難な地域においては、近接都市との一体的な生活圏の形成を目指し、モビリティ確保のため、コミュニティバスの導入等を推進する。

拠点地域間ネットワークの構築の取組として、放射状道路、環状道路等高規格幹線道路やこれらと地域を繋ぐ地域高規格道路等を整備するとともに、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化に向け、ETCを活用した多様で弾力的な料金施策やスマートICの増設等を推進し、あわせて幹線道路の渋滞対策を推進する。また、鉄軌道の延伸、相互乗り入れ、既存路線の活用を促進する新駅の設置、複々線化等の鉄道網の強化を図る。これらにより地域間の相互連携・交流の強化、通勤環境の改善等を図る。さらに、全国の広域的な連携を支えるため、中央新幹線東京都・大阪市間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。

2. 活力あふれる都市圏及び地域の形成

（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ともない、交通混雑、居住環境、災害に対する脆弱性等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等により、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。

(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、空店舗の増加等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、公共交通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等を重点的に進める。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。

(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、タクシー、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、バスの活性化、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LR T（低床等の次世代型路面電車）やBR T（専用道路等を活用した高速輸送バスシステム）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（TX）、成田新高速鉄道等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。

（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、汚水処理施設の整備、ブロードバンド・ゼロ地域、地上デジタル放送の難視聴地域、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や水産業の振興等、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、島しょ地域の安全で安心な「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、農業、漁業等による経済活動の活発化を図るとともに、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など、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、駅前空店舗等を活用して、保育所等を整備するとともに、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、地域による見守りの徹底等、通学時等の安全確保に取り組む。

(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等から、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え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。

さらに、高齢者や障害者を始めとする全ての人々が、自立的に快適かつ安全に生活できるようにするため、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を推進し、生活環境の整備を図る。

(ニュータウン等の再生)

東京中心部等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、空家・空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。

あわせて、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。

（安全で安心な医療体制の構築）

首都圏においても深刻な問題となっている小児科や産科等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、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、コミュニティバス等診療所への交通の確保等によって無医地区の解消に努める。

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・小児救急を始め、救急病院への円滑な搬送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や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。

（地域の属性に応じた住宅・宅地の供給）

東京都区部その他の既成市街地内では、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、将来にわた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、長期優良住宅¹⁶の取組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

¹⁶ 長期優良住宅：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。

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。

あわせて、住宅性能表示制度¹⁷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。

（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等により、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、米軍基地周辺の良い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、周辺の居住環境にも配慮しつつ、その有効活用を図る。

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、ダムを始めとする水資源開発施設の整備や既存ダムの適正な維持管理等による安定的な水資源の確保を推進する。また、雨水の貯留・浸透・利用等を積極的に進め、水循環の健全化を図るとともに、森林の適切な整備・保全により、水源かん養機能を維持する。

¹⁷ 住宅性能表示制度：共通ルールに基づき、構造耐力、遮音性、省エネルギー性等の住宅の性能を相互に比較しやすく表示する制度。

また、河川の浄化対策、下水道等汚水処理施設の整備等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強化を図る。

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ともなう河川流量の減少が予測されており、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ることから、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

(街道・歴史的街並み、産業遺産等の地域資源を活かした歴史まちづくり)

首都圏においては、江戸時代に東海道、中山道等の五街道が江戸を基点として整備され、水戸街道や日光例幣使街道等数多くの街道とともに、交流の基盤として、人やものが往来し、多種多様な自然、歴史、文化を持つ地域を繋いできた。旧街道を中心に歴史的街並みや寺社仏閣、明治期の産業遺産等多くの観光資源や歴史的風土が現存している一方、今日では往古の面影が失われつつある地域も多い。また、身近な地域資源を育む取組も見られる。

このため、これらの地域資源の重要性を再認識し、それらの保存・修復・復元等を行い、歴史的風致を後世に継承する歴史まちづくりを推進することにより、美しい景観形成や観光地としての魅力の向上を図り、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。

(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・文化に触れる川づくり、都市の川を活用した賑わいの創出等、川の再生・利活用とまちづくりが連携した取組を推進する。

(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。意欲と熱意のある担い手の確保・育成、集落営農組織の育成、農地の利用集積の加速化、安定的な用水供給機能等の確保により、農業の体質を一層強化し、食料供給力の強化を図る。

近郊地域では、巨大消費地に近いという利点を活かし、農産物直売施設の整備、消費者と生産者との信頼関係を基盤とする「地産地消」の推進等を通じて都市住民に新鮮で安全な農産物を供給するとともに、身近な農業体験の場の提供、多様な担い手の育成・確保等を推進し、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、「食育」の取組、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等を推進する。

(林業の強化)

木材の生産、加工・流通段階にわたって規模の拡大、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等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、住宅生産者等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等を進め、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を推進する。特に、島しょ地域等においては、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、伝統文化等を「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）の参画による祭り等伝統文化の保存・復活、田園環境の再生・創造等により地域特性を活かした美しい魅力あるむらづくりに取り組み、都市と農山漁村との交流を進める。また、観光振興等を通じた雇用の創

出を図るとともに、農業災害の防止と被害の軽減により、安全で安心な地域社会を形成する。

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、火山噴火等の自然現象による災害に脆弱な地勢であり、地球温暖化等気候変動にともな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、災害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、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、基幹的広域防災拠点の運用体制の強化等ソフト面での広域連携に取り組む。

あわせて、建築物、建造物、宅地、交通インフラ、ライフライン等都市基盤の耐震化、都市公園等の広域防災拠点の整備、緊急輸送道路・海運・舟運のネットワークの整備、国際物流機能の維持、交通・情報通信網の迂回ルート（リダンダンシー）の確保等、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る耐火建築物等への改修・共同化・建替えや延焼遮断機能の形成を促進する。

このほか、都市部に滞留して行き場を失う帰宅困難者等に対する取組を強化する。

(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、海岸保全施設の整備、耐震化・老朽化対策等を的確かつ着実にを行うとともに、津波ハザードマップの作成・活用等による避難対策の強化を図るなど、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ともなう影響への対応 (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、河道内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、ダムや河川の堤防の整備等、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とともに、河川管理施設等の改築や老朽化対策等を推進する。

加えて、河川の整備を始めとし、治山・砂防、海岸の整備・保全等、流域全体で地域と一体となった取組を進めるとともに、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等の作成・活用等による避難対策の強化等の取組を進め、自助、共助、公助のバランスのとれた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等、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等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等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、経済社会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、堤防等の着実な整備や老朽化・耐震化対策の推進、高潮ハザードマップの作成・活用等による避難対策の強化等を通じ、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・治山関連施設の整備等を行うとともに、土砂災害ハザードマップの作成・活用、土砂災害警戒区域等の指定等による避難対策を強化し、ハード・ソフトが一体となった効率的な土砂災害対策を推進する。

(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・安心を確保する。

(地球温暖化にともなう影響への対応)

地球温暖化にともなう海水面の上昇、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ともな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始めとして多数の活火山が存在し、火山噴火による被害は甚大となるおそれがあるため、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、火山噴火に関する危険区域・避難場所等を示す火山ハザードマップの作成・活用、広域的な情報共有化等による避難対策の強化を推進するとともに、火山砂防施設の整備、火山噴火後の降灰処理対策の検討等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、検疫等の監視体制・救護体制の強化、NBC攻撃¹⁸等に備えたテロ対策の強化や新型インフルエンザ等の感染症に対する対策の強化を図る。

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等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、自然環境の保全、創出等の取組を推進する。

¹⁸ NBC攻撃：核兵器、生物兵器、化学兵器を使用した攻撃のこと。

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や国民運動の展開等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のを低炭素型に変えていく取組を進める。

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、地域のバイオマス資源等新エネルギー等の効率的な地産地消や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幹線道路ネットワークの整備やITS（高度道路交通システム）の推進、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、低公害・低燃費の自動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、都市緑化等による温室効果ガス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等の多面的機能を有しており、森林整備の担い手の育成・確保を図るとともに、都市住民を含めた広域首都圏全体で守り育てる取組を推進する必要がある。

境界の明確化、人工林の間伐等による多様で健全な森林の整備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、地域材の積極的な利用等を促進する。さらに、上下流域の役割分担や費用負担のあり方等の検討も含めて、木を植え、育て、伐採し、木材を有効利用する取組を流域全体で進める。

加えて、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・広葉樹林への誘導等の花粉発生源対策を推進する。

（農地の整備・保全）

企業等の農業参入の促進、多様な担い手の育成・確保による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、農地、農業用水等の適切な保全管理を行う。特に、中山間地域においては、中山間地域等直接支払制度¹⁹の活用等を推進する。

（鳥獣被害防止対策）

鳥獣被害情報を広域的に共有するとともに、農林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、経済活動の拡大にともない都市化や大規模開発等が進み、水辺や緑地等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かつ広域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、自然と共生できる河川や海岸の整備、親水護岸の整備や雨水・下水処理水等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、谷津田等の保全、自然公園の保全・整備、都市公園の整備、海の森²⁰等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等で行われている専門家、地域住民、N

¹⁹ 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。

²⁰ 海の森：水と緑の回廊に包まれた美しいまち東京を実現するため、ゴミと残土の島（中央防波堤内側埋立地）を緑あふれる森に生まれ変わらせるプロジェクト。

PO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。

(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とともに、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、事業者等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污水处理の高度化、合流式下水道の改善、河川の浄化対策、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、漁業関係者やNPOによる海底ゴミの回収や河川、海岸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、海流等について、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・印旛沼等の湖沼については、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・富栄養化対策が不可欠である。

このため、污水处理施設の整備、市街地における雨水浸透対策、畜舎における排せつ物処理の適正化等を推進する。また、底泥の浚渫、流入河川の浄化対策を推進するとともに、他河川からの導水により、水質浄化と流況の安定化を図る。

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

(沿岸域の保全)

山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組、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地球温暖化対策にも資する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、バイオマス資源や建設廃棄物の再生利用を促進するとともに、リサイクルポートの活用促進等により静脈物流システムを構築し、一層の資源の有効利用を図る。

加えて、地域の環境に配慮しつつ、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、産業廃棄物の広域的な適正処理を図る。

あわせて、産業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、幹線道路ネットワークの整備、交差点改良等道路構造の改善、ETCの利用促進等のITSの推進等の交通流の円滑化対策に取り組む。また、開発・実用化が進んでいる低公害・低燃費の自動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²¹の推進等により公共交通機関の利用を促進する。また、八都県市²²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やモーダルシフト等の物流のグリーン化等による物流関連対策を推進する。

さらに、工場・事業場の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。

²¹ 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。

²² 八都県市：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市。

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、ばい煙の排出規制等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、市街地における土壤汚染の適切な調査や対策を推進するとともに、土壤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、汚染土壤の適切な処理の推進を図るとともに、土壤汚染が生活環境に与える影響の把握等、土壤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、海等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・文化等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²³に基づく宿泊の魅力向上の取組を推進する。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²⁴における取組等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下、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」の取組も活用していく。

²³ 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。

²⁴ 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。

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始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等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等により、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、観光旅客の来訪促進のため、広域的な移動の高速化・円滑化を図る交通体系の整備、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等観光旅客の受け入れ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・エネルギー等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受受したり、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、多くの企業の本社が所在する首都圏の都市部においては特に仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）を実現するための企業への働きかけを推進するとともに、農山漁村においては、交流・協働や観光振興の取組とも連携しつつ、地域資源に関する情報の発信や各地域でプロモーター的役割を果たしている人材の育成・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、農山漁村等への二地域居住のニーズが高い。これらの人々が2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、地域の空家を必要に応じてリフォームするとともに、空家情報等を共有し、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、研究や婚姻等により多くの外国人が居住し、地域の産業等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等、地域では様々な課題が生じている。また、昨今の経済や雇用の厳しい状況等を反映して雇用問題も深刻化している。

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、住まい等各生活場面において、在住外国人、日本人住民、企業、大学・研究機関、行政等、地域の各主体が連携する取組を促進する。

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、行政情報、生活情報等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。あわせて、受け入れる側の地域住民のコンセンサスの醸成を図る取組を促進する。

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始め、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を始め、地域に密着した民間企業や大学等の高等教育機関等についても、「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等により、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、以下24のプロジェクトを、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。

なお、各プロジェクトにおいては、その推進に必要な広域性のある代表的な社会資本の整備事業を記述しているが、これらの事業については、最新のデータ等を用いて厳格な事業評価を実施し、評価結果の公表によって透明性を確保しつつ、必要と認められるものについて実施されるものとする。

プロジェクトの実施に当たっては、必要に応じ、国、地方公共団体、企業、大学・研究機関、NPO、住民等の役割分担を明確化しつつ、具体的に実施に移すための計画の策定等を行い、モニタリング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。また、昨今の経済や雇用の厳しい状況等を踏まえて、機動的に実施する。

「広域的な連携」のあり方として、①協議会等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協議会等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。

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. 国際ビジネス拠点強化プロジェクト

■目的・コンセプト：世界有数の国際ビジネス拠点として機能し、世界に向けて情報発信していくため、東京中心部・東京臨海地域等を中心として、国際金融等国際ビジネスの業務基盤の強化、外国人のための生活環境の整備、景観に配慮した風格ある佇まいの形成を推進する。

■具体的取組内容

(1) 国際金融等国際ビジネスの業務基盤の強化

- ①丸の内地区等において、国際金融拠点機能の強化に向け、高機能オフィス供給の促進や情報インフラの再構築を図るとともに、東京臨海地域等の都市再生緊急整備地域において、高機能オフィス・住宅の供給を促進する。
- ②主要ターミナル駅周辺の整備・機能改善を図るとともに、アクセス時間の短縮が求められている成田空港について鉄道や道路の整備・改善、空港連絡バスの充実等により、空港アクセスの改善を推進し、移動の利便性向上を図る。
- ③みなとみらい21、幕張新都心等東京湾臨海部において、国際コンベンションを

誘致し、商談機能の強化を図る。

(2) 外国人ビジネスマンやその家族の快適な滞在・暮らしを支える環境整備

①外国人ビジネスマン居住地において、多言語による情報提供システムの充実や多言語によるサービスが受けられる医療施設、保育施設、サービスアパートメント、インターナショナルスクールの整備等を推進し、外国人受け入れ体制の強化を図る。

②東京湾臨海部や浅草、鎌倉等において、都市機能や日本文化等を活かしたアフターコンベンション機能の充実を図る。また、日光の社寺、富士山等の観光資源も積極的に活用する。

(3) 世界に魅力を発信する風格ある佇まいの形成

①東京駅周辺、日比谷公園、皇居外苑、上野恩賜公園等における良好な景観の形成、東京スカイツリーを中心とした文化・生活・観光拠点の整備、日本橋地区の再生を目指した水辺環境の改善、横浜市臨海部におけるみなと・文化等を活用した拠点整備等に向けた取組を推進する。

②東京中心部を中心として都市環境、就業環境等の改善に向けた取組を推進するとともに、NPO等多様な主体による地域の魅力の演出と情報発信、ユビキタスID技術²⁵の活用等を通じて、まちの魅力の向上を図る。

2. 産業イノベーション創出プロジェクト

■目的・コンセプト：我が国の国際競争力を強化するため、広域首都圏各地域に存する産業や先端技術の集積の活用と支援基盤の構築により、ものづくり産業やエネルギー・環境分野等における新事業を展開し、国際競争力の源泉となる産業イノベーション創出を推進する。

■具体的取組内容

(1) 産業クラスターの育成によるものづくり産業の新事業の展開

以下のとおり、各地に集積する基盤技術や先端技術を活用した高付加価値製品への事業展開を促進する。

- a. 首都圏西部（埼玉県、東京都、神奈川県） ナノテク等先端企業との融合による高付加価値産業の創出
- b. 中央自動車道沿線（山梨県、長野県） 精密機器等の基盤技術を活用した高機能デバイス生産企業の創出

²⁵ ユビキタスID技術：「場所」や「もの」に世界唯一の固有識別子“ucode”を付け、コンピューターが自動認識することにより、現実世界とバーチャル空間を結び付ける最先端のテクノロジー。

- c. 東葛川口つくば（TX沿線）（茨城県、埼玉県、千葉県、東京都） つくばの先端技術の融合による研究開発型企業の創出
- d. 首都圏北部（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県） 輸送機器等の基盤技術を活用した製品開発型企業の創出
- e. 京浜地域（東京都、神奈川県） 試作開発等を行う技術デザイン拠点の創出

（２）先端技術の集積を活かした新事業の展開

- ①太陽電池等エネルギー・環境分野を始めとして、資源、医療、水、ロボット等の分野における国内外での新たなビジネス展開を促進する。このため、筑波研究学園都市、バイオ関連研究機関（東京、横浜、かずさ、つくば、しずおか富士山麓地域等）や、量子ビーム施設（東海、つくば、高崎、和光）の関係地域等における先端技術の集積について、地域内及び地域間の連携・交流の強化を図りつつ、その活用を促進する。
- ②情報ベンチャーの育成等により、ビジネスコミュニケーション、セキュリティ、交通・物流等の分野において、新たな情報通信技術サービスの展開を促進する。

（３）産業イノベーションを支える基盤の構築

- ①コーディネート機能を果たす人材の育成、セミナーの開催等により企業間及び産学官のネットワーク形成・交流連携活動の深化を支援する。
- ②イノベーション創出を担う人材の育成を図るとともに、株式会社産業革新機構（仮称）の設立等による資金融通の円滑化、インキュベーション施設の整備・活用、ポストインキュベーション施策²⁶の展開等により創業及び創業後の成長を支援する。
- ③幹線道路ネットワークや産業基盤の整備等産業立地環境の改善により、高速道路沿線やつくばエクスプレス（TX）沿線等における内陸型製造業や研究開発型企業の集積促進を図る。
- ④筑波研究学園都市や、世界トップレベルの研究開発拠点である（独）物質・材料研究機構（つくば市）及び東京大学数物連携宇宙研究機構（柏市）の機能強化を図るとともに、秋葉原地区等において情報通信技術・コンテンツ産業の情報発信拠点の形成を図る。

3. 太平洋・日本海ゲートウェイプロジェクト

■目的・コンセプト：我が国の国際競争力を強化するため、コンテナターミナルの整

²⁶ ポストインキュベーション施策：インキュベーター卒業企業を地域に定着させ、継続的に支援することで、地域の雇用や税収を増加させる政策。

備や空港容量の拡大等の基盤強化、ゲートウェイへのアクセスの向上等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活かした国際ゲートウェイ機能の強化を図る。

■ 具体的取組内容

(太平洋側ゲートウェイ)

(1) 港湾機能の強化

- ①京浜港において、国際海上コンテナターミナル等を整備し、更なる機能強化を推進するとともに、関係機関の連携強化による一体的運用を通じた入港諸手続の簡素化を図る。
- ②東京湾諸港において、はしけの活用、インランドデポ・共同デポ、臨海部物流拠点等の整備・活用により、集荷環境の改善と環境負荷の低減を図る。
- ③千葉港、茨城港等において、多目的国際ターミナル等の整備を推進するとともに、清水港、小名浜港等の利用促進による広域首都圏における相互連携の強化等を図り、効率的な国内外の海上輸送網の構築を図る。
- ④貨物情報の可視化、メガポートイニシアティブの推進等により保安性能の向上を図るとともに、航路・泊地の浚渫、開発保全航路の開発・保全等により、航路機能の確保を図る。

(2) 空港機能の強化

- ①成田空港の平行滑走路の北伸や羽田空港の再拡張、深夜早朝利用の促進、国際定期便の就航を進めるとともに、両空港の一体的活用を推進することで国際航空機能の最大化を図る。また、成田空港と羽田空港の一体的活用を推進するため、両空港間及び都心と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。また、成田・羽田両空港周辺空域において、関東空域再編、航空保安システムの高度化、RNAV（広域航法）の活用等により運航効率の改善を図る。
- ②広域首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすため、茨城空港、福島空港、信州まつもと空港、富士山静岡空港について、ローコストキャリアを含む国際定期便、チャーター便等の誘致により、利用の促進を図る。また、横田基地の軍民共用化に向けた取組を積極的に推進する。

(日本海側ゲートウェイ)

東アジアの発展ポテンシャルを踏まえ、北関東地域及び埼玉県北部の内陸型製造業等による新潟港の利用を促進するとともに、ローコストキャリアを含む国際定期便、チャーター便等の誘致により新潟空港の利用を促進する。

(港湾・空港アクセス)

(1) 道路ネットワークの整備と渋滞対策の推進

- ①ゲートウェイと後背圏を連絡する国際物流基幹ネットワークを構築し、円滑な物流の確保を図るため、首都圏三環状道路、東関東自動車道や第二東海自動車道（新東名高速道路）等の高規格幹線道路、横浜環状道路等の地域高規格道路等の必要な整備を推進する。
- ②国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消等物流ボトルネックの改善を推進するとともに、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化に向け、E T C（有料道路における自動料金収受システム）を活用した多様で弾力的な料金施策やスマート I C の増設等を推進する。

（２）公共交通機関の整備、改善

成田新高速鉄道の整備、空港連絡バスの充実等により、空港までのアクセスや成田・羽田両空港間アクセスの改善を図る。また、都心と両空港間及び成田・羽田両空港間の鉄道アクセスの更なる改善のための調査・検討を推進する。

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

4. w e b（蜘蛛の巣）構造プロジェクト

■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の一体的発展を図るため、拠点地域の機能向上を図りつつ、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。

■具体的取組内容

（１）拠点地域の機能向上

- ①業務核都市や地方拠点都市等において、各都市の特性に応じて、業務・商業・生活機能の集積を促進し、自立性の高い個性的で魅力ある都市の育成・整備を図る。
- ②鉄道、バスの活性化、新交通システム、都市モノレールの整備、L R T（低床等の次世代型路面電車）、B R T（専用道路等を活用した高速輸送バスシステム）の導入に向けた検討等により公共交通機関を軸とした都市交通体系の構築を図るとともに、連続立体交差事業の推進、交通結節点の改善、モビリティマネジメントの推進、自転車利用の促進等により交通円滑化と都市機能の改善を図る。

（２）集約型都市構造への転換

- ①商業機能の充実、公共公益施設等のまちなか立地やまちなか居住の促進、歩行者に配慮した空間の構成等により、中心市街地活性化に向けた取組を推進する。
- ②公民のパートナーシップに基づく土地区画整理事業、市街地再開発事業等により既成市街地の再構築を図るとともに、郊外市街地の賢い縮退（スマートシュリンク）に向けた取組を推進する。

(3) 中山間地域等の地方部におけるモビリティの確保

- ①バス、鉄道等の公共交通機関の活性化、コミュニティバス・デマンドバスの導入等により生活交通を確保し、近接都市との一体的生活圏の形成を図る。
- ②離島航路の就航率向上のための施設整備を始めとした海上・航空交通機能の強化を図る。

(4) 拠点地域間ネットワークの構築と渋滞対策の推進

- ①業務核都市、地方拠点都市等の拠点地域間のネットワークを構築し、相互連携・交流の強化による一体的発展を図るため、首都圏三環状道路、北関東自動車道や中部横断自動車道等の高規格幹線道路、上信自動車道等の地域高規格道路等の必要な整備を推進する。
- ②既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化に向け、E T Cを活用した多様で弾力的な料金施策やスマート I Cの増設等を推進する。また、中央自動車道を始めとする休日の渋滞対策の検討や渡河部等における渋滞対策の検討を含め、幹線道路の渋滞対策を推進する。
- ③相鉄・J R直通線、相鉄・東急直通線の整備による相互直通化、既設路線の複々線化等を推進するとともに、時差出勤、テレワーク等にも取り組み、通勤環境等の改善を図る。
- ④東京湾沿岸地域においては、産業、業務、都市機能の交流・補完が活発になされ、競争力が高く、利便性の高い沿岸域を目指し、多様なネットワークの形成による湾岸地域相互、湾岸地域と内陸地域の交流・連携機能の強化を図る。

(5) 高度情報通信網の整備

アプリケーション開発の促進によるブロードバンドへの需要喚起とあわせて、光ファイバーの整備を推進するとともに、ブロードバンド・ゼロ地域、地上デジタル放送の難視聴地域、携帯電話サービス未提供地域の解消を図る。

5. 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

■目的・コンセプト：今後急速に進展する少子高齢化にともなう医療、福祉、住宅等様々な分野における課題に対応するため、子どもを生き育てやすく、また高齢者を始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・住まいづくりを推進するとともに、安全で安心な医療体制を構築する。

■具体的取組内容

(1) 子育て支援と児童の安全・安心の確保

- ①公的賃貸住宅への優先入居、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の構築等により子育て世帯向け住宅を重層的に提供する。

- ②公共賃貸住宅団地の建替えや都市再開発に併せた保育所の整備、駅前空店舗を活用した保育所等の整備や、地域子育て支援拠点等乳幼児を持つ親が気軽に交流・相談できる場の整備を推進するとともに、企業内保育所の設置やテレワーク、仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）の実現に向けた企業への働きかけを促進する。
- ③放課後子ども教室や放課後児童クラブの設置等により児童の放課後の居場所を確保するとともに、通学路における歩道の整備、防犯パトロール隊や「こどもの110番の家」等地域による見守り、防犯カメラやI C端末等の活用、道路、公園における夜間照明の確保や死角の解消等を推進し、通学時等の安全を確保する。

(2) 高齢者等が安心して暮らせる地域づくり

- ①公的賃貸住宅への優先入居、高齢者向けサービス付き住宅の供給の促進、高齢者向けの民間賃貸住宅の入居可能情報の提供等により、高齢者向け住宅を重層的に提供する。
- ②地域の介護施設等福祉拠点の整備、公共賃貸住宅等の建替えに併せた福祉施設の併設・誘致、地縁ネットワークや情報通信技術を活用した見守りサービスの提供、NPO等による移送サービスの充実等により高齢者等を見守る地域づくりを推進する。
- ③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等交通機関のユニバーサルデザイン化、住宅・建築物のユニバーサルデザイン化、スロープの設置、歩道の段差解消等歩行空間等のユニバーサルデザイン化を推進する。

(3) ニュータウン等の再生

- ①子育て世帯や高齢者世帯の優先入居、保育所や福祉施設の併設・誘致等により世帯・世代構成の多様化を図る。
- ②ニュータウン再生を担う人材の育成、住民主体のまちづくりのルール作成やコミュニティビジネスの育成等エリアマネジメントの推進、PFI的手法の活用等民間ノウハウ・資金の積極的活用により、活力ある地域を再生する。

(4) 安全で安心な医療体制の構築

- ①地域内の医師の確保方策の推進、かかりつけ医やかかりつけ薬局の普及による適切な医療の機能分担の推進、疾病ごとの医療連携体制の構築等を通じて地域医療体制の充実を図る。
- ②コミュニティバスの運行等により医療機関への交通を確保するとともに、巡回医療や遠隔医療を推進し、無医地区への広域的な対応を図る。
- ③消防機関と医療機関の情報共有、ドクターヘリの導入と必要に応じた自治体間相互利用、幹線道路ネットワークの整備等による救急医療施設へのアクセス確保、

- 公共施設等へのAED²⁷の導入等を推進し、広域的な救急医療体制の整備を図る。
- ④新型インフルエンザ等の感染症に対する対策の強化を図る。

6. 利根川・荒川おいしい水プロジェクト

■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、浄水処理の最適化等総合的水資源管理に広域的に取り組む。

■具体的取組内容

(1) 安定的な水資源の確保

- ①ダム等の水資源開発施設の整備、既存ダムの適正な維持管理を通じた容量確保、既存ダム間の容量調整を推進し、安定した水資源を確保する。
- ②雨水の貯留・浸透・利用、地下水の適正な利用・保全、下水処理水の再利用を推進し、水循環の健全化を図る。
- ③森林の整備・保全により水源かん養機能を維持するとともに、上下流の交流を通じて住民の意識啓発を図る。

(2) 安全でおいしい水の供給

- ①河川の浚渫、浄化用水の導入、下水道等污水处理施設の整備等を推進し、河川の水質改善を図る。
- ②取水施設・排水施設の配置の適正化、浄水処理の高度化、水道施設の整備・維持管理・更新を推進し、浄水処理の最適化を図る。

(3) 危機管理体制の強化

渇水対策や水質汚濁対策に関する連絡調整会議の充実等により危機管理体制の強化を図る。

7. 街道・歴史まちづくりプロジェクト

■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、19. 広域観光交流推進プロジェクトと連携しながら、街道周辺に存する地域資源を保存・活用した歴史まちづくり等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。

■具体的取組内容

(1) 歴史的風致を後世に継承する歴史まちづくり

- ①五街道等に存する関所、宿場町、本陣等の保存・再生と周辺の地域づくりや日光、鎌倉、浅草等の寺社仏閣、富岡製糸場と絹産業遺産群、近世の教育資産の保存・

²⁷ 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。

再生と周辺の地域づくりに向けた取組を推進する。また、古都鎌倉の寺院・神社、富岡製糸場と絹産業遺産群については、世界文化遺産登録に向けた取組を推進する。

- ②日本橋地区における多様な主体によるまちづくり等歴史的資源を活かした地域コミュニティの創生に取り組む。
- ③非幹線道路も含めた無電柱化の面的な整備により歴史的街並みの保全を図る。

(2) 広域連携の取組

- ①広域観光交流の推進等との有機的連携を確保するとともに、日本風景街道の取組を推進し、地域の活性化を図る。
- ②日光ツアーウオーク等の合同イベントの開催、広域首都圏歴史街道ガイドマップの作成、史跡案内等の統一的整備の検討、横浜港と各地域の製糸工場を結んでいた「絹の道」に係る広域連携等により観光振興を図る。

8. 農山漁村の活性化プロジェクト

■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、地元特産物、伝統文化等の「地域力」を活かした美しい魅力あるむらづくりを進める。

■具体的取組内容

(農業の強化)

(1) 平野部における土地利用型農業の強化

- ①意欲と熱意のある担い手・後継者の確保・育成、認定農業者・集落営農組織の育成を図るとともに、優良農地の確保、農地の利用集積の促進等により、効率的で安定的な経営の確立を図る。
- ②千葉北部地域や那珂川沿岸地域等の農業水利施設、圃場等生産基盤の整備や適切な維持管理・更新等を推進し、安定的な用水供給機能等の確保や生産性の向上を図るとともに、産学官の連携による新品種・新技術の開発を促進する。

(2) 近郊地域等における都市農業の振興

- ①農産物直売施設等の整備、地産地消の促進等により都市住民に新鮮で安全な農産物を供給するほか、市民農園の整備等により身近な農業体験の場を提供する。
- ②農地リース方式等による異業種事業者や企業の農業参入、ボランティア等の農業参加を促進する。

(3) 農産物の販路拡大

イベントの開催等PR活動を推進し、地元特産品のブランド化や輸出促進を図るとともに、「農商工連携」の促進により製造業等の技術・流通ノウハウの活用を

図る。

(林業の強化)

- ①森林整備の担い手の育成・確保や森林組合等の体制の強化を図るとともに、異業種事業者の林業参入を促進する。
- ②機械化、規模の拡大等を通じた生産・加工・流通の効率化、地域材認証制度によるブランド化、製材・加工技術の向上による品質の確保、民有林と国有林の連携を通じた安定的供給の確保を図り、林業の競争力を強化する。
- ③地域材を活用した住宅建設、公共施設の整備、木質バイオマスの推進と消費者への啓発等により林業・木材産業の一体的な再生を図る。

(水産業の強化)

- ①意欲的な人材の確保、異業種事業者の新規参入の促進により漁業就業構造の確立を図るとともに、水産資源の回復を図りつつ、栽培漁業・資源管理型漁業を推進する。
- ②漁業生産物の流通の効率化、漁業者等による直販、ブランド化等を推進し、販売促進を図る。
- ③漁港・漁場・漁村の総合的かつ計画的な整備を推進するとともに、島しょ地域等における漁業の維持・再生活動を支援する。

(農山漁村の活性化)

- ①「地域力」の発掘と活用を担う人材の育成を推進するとともに、多様な主体の参画による祭り等伝統文化の保存・復活、田園環境の再生・創造等により地域コミュニティの維持を図る。
- ②着地型観光の振興、情報通信技術を活用した高齢者でも利用可能な流通システムの整備等により雇用の創出を図る。
- ③農業生産基盤の整備と併せて農村生活環境施設の整備を実施するとともに、「農地・水・環境保全向上対策」の取組等により地域資源・環境の保全を図る。
- ④農業水利施設に関する防災情報の的確な伝達・共有化を推進すること等により、農業災害の防止と被害の軽減を図る。

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

- 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、津波対策の強化等災害対策の高度化を図る。

■ 具体的取組内容

(1) 大規模地震対策

- ①官民におけるBCPの早期策定、オフィスやシステムのバックアップ機能の充実強化により首都中枢機能の維持・確保を図るとともに、相互応援協定等の締結及び充実、合同防災訓練の実施、緊急地震速報の活用、帰宅困難者・災害時要援護者対策を推進する。
- ②住宅、学校等の建築物、国宝・重要文化財等の建造物、大規模盛土造成地等の宅地、道路、鉄道、港湾、空港等の交通インフラ、電気、ガス、上下水道、通信等のライフライン等都市基盤の耐震化を推進するとともに、国営東京臨海広域防災公園等都市公園や道の駅等の防災拠点の整備を推進する。
- ③緊急輸送道路、海運、荒川等における舟運のネットワークの整備、航空輸送のためのヘリポートの確保、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を推進し、災害時の輸送ネットワークを確保するとともに、交通・情報通信網のリダンダンシーの確保を図る。
- ④東京中心部外縁等の密集市街地等における耐火建築物への改修・共同化・建替え、幹線道路等の整備や沿道建築物の不燃化による延焼遮断機能の形成、消防水利の確保等を推進し、火災対策を強化するとともに、自主防災組織、消防団等の充実・強化、防災教育の推進により地域防災力の向上を図る。

(2) 津波対策

- ①重要沿岸域（東海地震に係る防災対策強化地域等）等において、海岸保全施設の整備や耐震化・老朽化対策を推進するとともに、開口部の水門等の自動化・遠隔操作化を推進するなど予防対策を強化する。
- ②津波ハザードマップの作成・活用、津波警報等津波に関する情報の迅速かつ的確な提供等により避難対策の強化を図る。
- ③津波防災教育や津波防災訓練の実施等啓発活動を推進するとともに、津波予測を含む津波防災技術等の高度化・蓄積・普及を図る。

10. 風水害対策プロジェクト

■ 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、河川、海岸の整備や治山・砂防、ハザードマップの作成・活用による避難対策の強化等に流域全体で一体となって取り組む。

■ 具体的取組内容

(1) 大規模水害対策

- ①八ツ場ダム、湯西川ダム、堤防、多目的遊水地、河川防災ステーション等の治水

施設の整備を推進するとともに、利根川、江戸川等の堤防の質的強化、排水機場・水門等河川管理施設等の改築等既存施設の改善を推進する。

- ②洪水ハザードマップの作成・活用、洪水警報等洪水に関する情報の迅速かつ的確な提供等により避難対策を強化するとともに、水防体制の強化、災害時広域支援体制や避難誘導體制の整備等により地域防災力の向上を図る。

(2) 都市型水害対策

- ①鶴見川、中川等の都市河川の整備、流域における雨水貯留幹線、雨水ポンプ場等の下水道や雨水貯留浸透施設の整備等総合治水対策を推進するとともに、農地から宅地等への造成時における雨水浸透阻害行為の規制を図る。

- ②地下鉄や地下街等地下空間における利用者の避難計画の策定、洪水ハザードマップ等の作成・活用、洪水警報等洪水に関する情報の迅速かつ的確な提供等により避難対策を強化するとともに、河川親水施設の利用や道路アンダーパス部等に関する対策を推進する。

(3) 高潮対策

- ①東京湾沿岸のゼロメートル地帯等において、堤防、防潮堤等の整備や老朽化・耐震化対策を推進する。

- ②高潮ハザードマップの作成・活用、高潮警報等高潮に関する情報の迅速かつ的確な提供等により避難対策の強化を図る。

(4) 土砂災害対策

- ①砂防えん堤等砂防関連施設の整備や、治山関連施設の整備等による森林の整備・保全を推進するとともに、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組を推進する。

- ②土砂災害ハザードマップの作成・活用、土砂災害警戒区域等の指定の促進、観測・監視機器の整備、土砂災害警戒情報等土砂に関する情報の迅速かつ的確な提供等により避難対策の強化を図る。

(5) 地球温暖化にともなう影響への対応

着実に被害の軽減を図る施設の整備、エネルギーの効率性、都市内の環境や水災害リスクの軽減を考慮した地域づくり、一体的な減災、復旧、復興対策等、災害の頻発・激甚化等地球温暖化にともなう様々な影響への適応策を検討する。

1.1. 火山噴火災害対策プロジェクト

- 目的・コンセプト：浅間山、伊豆大島等の火山噴火による被害を軽減するため、避難対策の強化、火山砂防施設の整備や降灰処理対策等に広域的に取り組む。

- 具体的取組内容

- ①火山噴火予知のための調査研究、火山ハザードマップの作成・活用、避難場所や避難路の確保、監視機器・情報通信基盤の整備を通じた広域的な情報共有化、噴火警報等火山に関する情報の迅速かつ的確な提供等により避難対策の強化を図るとともに、広域避難訓練の実施や火山防災に関するパンフレットの作成等により、地域住民、観光客等に対する啓発活動を推進する。
- ②噴火の際に発生する火山泥流や土石流を抑える火山砂防施設等の整備を推進するとともに、除灰資機材の確保や火山灰の処分方法等広域降灰処理対策の検討を進める。
- ③離島において、船舶やヘリコプター等により避難するため、運航事業者等との協力体制の確保を図る。

第4節 良好な環境の保全・創出

1.2. 地球温暖化対策プロジェクト

■目的・コンセプト：地球規模での取組が求められている地球温暖化対策を推進するため、集約型都市構造への転換や新エネルギー等の供給推進等低炭素型の地域づくり、交通・物流関連対策等により、低炭素社会の実現に先導的に取り組む。

■具体的取組内容

(1) 低炭素型の地域づくり

- ①都市機能及び居住のまちなか誘導、公共交通機関を軸とした都市交通体系の構築、既成市街地の再構築等を推進し、集約型都市構造への転換を図る。
- ②バイオマスタウンの構築等新エネルギー等の効率的な地産地消や地域冷暖房等エネルギーの面的利用、屋上緑化等ヒートアイランド対策を推進する。
- ③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の活用を図るとともに、太陽光、太陽熱、風力、河川水・海水の温度差、中・下水の熱を利用した新エネルギーの供給や既存ダムの維持・更新による水力エネルギーの供給を推進する。
- ④環境モデル都市等における交通システムやエネルギー利用構造の変革等の取組の広域首都圏全体への普及を図る。

(2) 交通関連対策

- ①幹線道路ネットワークの整備、交差点改良等道路構造の改善、E T Cの利用促進等のI T S（高度道路交通システム）の推進、G P S（人工衛星による測位システム）デジタルタクシー無線の導入促進等により、自動車交通流対策を推進する。
- ②公共交通機関の利便性向上、マイカー自粛キャンペーン等を通じたモビリティマネジメントの推進等により、公共交通機関の利用を促進する。

- ③ハイブリッド自動車、電気自動車等低公害・低燃費の自動車の導入を促進するとともに、エコドライブキャンペーンを推進する。

(3) 物流関連対策

複合一貫輸送、複数荷主による大規模モーダルシフト等物流体系のグリーン化、3PL事業²⁸を通じた物流最適化、東京中心部等のオフィスへの共同輸送等貨物輸送の効率化、接岸中の船舶のアイドリングストップを推進する。

(4) 住宅・建築物関連対策

外壁の断熱化等住宅・建築物の省エネルギー性能の向上を図るとともに、太陽光発電設備、省エネルギー型の家庭用電化製品等の導入を促進する。

(5) 温室効果ガス吸収源対策

人工林や育成林等健全な森林の整備・保全を図るとともに、都市公園の整備等による地表面被覆の改善、屋上緑化、壁面緑化等の都市緑化を推進する。

1.3. 森林・農地保全推進プロジェクト

■目的・コンセプト：森林・農地が有する国土保全、水源かん養、自然環境等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・保全や鳥獣被害防止対策に取り組む。

■具体的取組内容

(1) 森林の整備・保全

- ①森林整備の担い手の育成・確保、異業種事業者の林業参入の促進を図るとともに、森林づくりや環境教育に取り組む個人、NPO、企業等への支援や上下流の交流を通じた住民の意識啓発を推進する。
- ②境界の明確化、人工林の間伐の促進、立地条件に応じた広葉樹林化・複層林化等により森林の整備・保全を推進するとともに、地域の安全で安心な暮らしを確保するため、保安林指定や、野呂川流域における治山施設の整備等により、災害防備を強化する。
- ③地域材を活用した住宅建設、公共施設の整備、木質バイオマスの推進と消費者への啓発等により林業・木材産業の一体的な再生を図る。
- ④スギ花粉症に対応するため、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花粉発生源対策を推進する。

(2) 農地の整備・保全

- ①企業等の農業参入の促進、多様な担い手の育成・確保により、耕作放棄地の発生

²⁸ 3PL事業：荷主に対して物流改革を提案し、包括して物流業務を受託する事業。

防止・解消対策を強力に推進するとともに、「農地・水・環境保全向上対策」の取組等により集落等の地域共同活動を通じた農地、農業用水等の適切な保全管理を行う。

- ②中山間地域等直接支払制度の活用、オーナー制度を通じた棚田地域の保全活動等により中山間地域における農地の保全を推進する。

(3) 鳥獣被害防止対策

鳥獣被害情報の広域的共有、在来種の個体数管理・防除、特定外来生物の適切な防除により農林産物被害の軽減と生態系の維持・管理を図る。

1.4. 南関東水と緑のネットワーク形成プロジェクト

■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各地域がきめ細かく取り組むことにより、それらを連続的かつ広域的に結ぶ水と緑のネットワークの形成を推進する。

■具体的取組内容

(1) 水辺空間の保全・創出

- ①多自然川づくりや自然再生事業、干潟・藻場・浅場・人工海浜の整備等による自然と共生できる河川、運河、海岸の整備、都市河川の緩傾斜護岸・テラス護岸、港湾の親水護岸等親水性の高い施設の整備、雨水・下水処理水の活用によるせせらぎ水路の整備を推進する。

- ②地域住民等による美化活動、不法係留対策等を通じた親水空間の保全・創出を図る。

(2) 緑地空間の保全・創出

- ①都市計画制度の活用等による三浦半島、見沼田圃等に残された大規模緑地や都市内の生産緑地等の保全や、里地里山・谷津田の保全区域指定等による里地里山、谷津田等の保全を図る。

- ②自然公園の保全・整備、都市公園の整備、幹線道路等における街路樹の整備、臨海部における海の森等の緑地の保全・創出や市街地における屋上緑化、壁面緑化等を推進するとともに、利根川・江戸川において堤防の質的強化と併せた堤防斜面の森林化を図る。

- ③河川、海岸、湖沼、公園等を連絡する緑豊かな歩道やサイクリングロード、長距離自然歩道の整備を推進する。

1.5. 泳げる東京湾・水環境再生プロジェクト

■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。

■具体的取組内容

(1) 陸域における水環境改善

- ①下水道、農業集落排水施設、浄化槽の整備、合流式下水道の改善、汚水処理の高度化を推進し、汚濁負荷の削減を図る。
- ②河川の浚渫、浄化用水の導入、多自然川づくり等河川の浄化対策を推進するとともに、森林の整備・保全により水源かん養機能の維持を図る。

(2) 海域における水環境改善

- ①底泥の浚渫、覆砂、深堀り跡の埋め戻し、干潟・藻場・浅場・人工海浜の整備等を推進し、水質の改善と漁場環境の改善を図る。
- ②漁業関係者やNPOによる浮遊ゴミ、海底ゴミ、赤潮の回収、河川、運河、海岸の清掃、磯浜の整備を推進する。

(3) モニタリングの実施

東京湾の環境を的確に把握するため、船舶等による水質、海流のモニタリングを強化するとともに、NPO等による漂着ゴミの分類調査を推進する。

16. 泳げる霞ヶ浦・水質浄化プロジェクト

■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。

■具体的取組内容

(1) 水質改善対策

- ①下水道、農業集落排水施設、高度処理型浄化槽の整備や、市街地における雨水浸透対策、農地における肥料の節減、家畜排せつ物堆肥化施設の整備等を推進し、汚濁負荷の削減を図る。
- ②湖内において、底泥の浚渫や外来魚の回収、死魚の適正処理等を推進する。
- ③水性植生帯の再生等流入河川の浄化対策を推進するとともに、環境に配慮した他河川からの導水により、水質浄化と流況の安定化を図る。

(2) 潤いのある水辺空間の創出

流域住民との協働による湖沼植生帯の再生や緑地の保全を図る。

17. 循環型社会形成推進プロジェクト

■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)の取組及び産業廃棄物の広域的な適正処理を推進する。

■具体的取組内容

(1) 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等を実施するとともに、グリーン購入等環境マネジメントシステム²⁹を推進し、環境配慮製品・サービスの普及を図る。

(2) 再使用

リユース容器の使用や、建設発生土の再使用を促進する。

(3) 再生利用

①リサイクル技術の研究開発の推進、リサイクル製品や優良事業者の認定を通じた流通促進等により、バイオマス資源（食品廃棄物、下水汚泥、木材等）、建設廃棄物、プラスチック、自動車、家庭用電化製品等の再生利用を促進する。

②リサイクルポートの活用促進、臨港産業団地におけるリサイクル施設や廃棄物熔融施設の整備や高度化等により静脈物流システムの構築を図る。

(4) 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の活用を図る。

(5) 産業廃棄物の広域的な適正処理

地域の環境に配慮した、廃棄物中間処理施設の整備及び最終処分場の確保・延命化により広域的な廃棄物処分容量を確保するとともに、運搬車両一斉調査、不法投棄監視パトロール等広域的な不法投棄防止対策を実施する。

18. 南関東大気汚染対策プロジェクト

■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。

■具体的取組内容

(1) 交通関連対策

①幹線道路ネットワークの整備、交差点改良等道路構造の改善、ETCの利用促進等のITSの推進、GPSデジタルタクシー無線の導入促進等により、自動車交通流対策を推進する。

②公共交通機関の利便性向上、マイカー自粛キャンペーンの実施等を通じたモビリ

²⁹環境マネジメントシステム：事業者が自主的に環境保全に関する取組を進めるに当たり、環境に関する方針や目標等を自ら設定し、これらの達成に向けて取り組んでいくこと。

ティマネジメントの推進により、公共交通機関の利用を促進する。

- ③ハイブリッド自動車、電気自動車等低公害・低燃費の自動車の導入を促進するとともに、エコドライブキャンペーンを推進する。

(2) 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を促進するとともに、複合一貫輸送、複数荷主による大規模モーダルシフト等物流体系のグリーン化、3PL事業を通じた物流最適化、東京中心部等のオフィスへの共同輸送等貨物輸送の効率化、接岸中の船舶のアイドリングストップを推進する。

(3) 固定発生源対策

良質燃料の使用、揮発性有機化合物（VOC）排出抑制の自主的取組や、排煙脱硫装置、集塵装置等の設置等によるばい煙等の排出量削減対策を促進する。

第5節 多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現

19. 広域観光交流推進プロジェクト

■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、国立公園等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、観光旅客受け入れ体制の整備等を推進する。

■具体的取組内容

(1) 地域と観光事業者等の連携による魅力ある観光地の形成

- ①以下に挙げる広域的な観光交流の枠組み等も活用しつつ、ビジット・ジャパン・キャンペーン等により我が国の観光魅力の海外発信を推進するとともに、広域的連携による広域観光モデルルートの開発やプロモーションを推進する。

- a. 国際観光圏関東推進協議会
- b. 北関東磐越五県広域観光推進協議会
- c. 上信越国際観光テーマ地区推進協議会
- d. FIT構想推進協議会
- e. 北関東三県広域観光推進協議会
- f. 茨城・千葉国際観光テーマ地区推進協議会
- g. 中央内陸県連合広域観光推進協議会
- h. 21世紀の船出プロジェクト実行委員会
- i. 富士箱根伊豆国際観光テーマ地区推進協議会

- ②日本風景街道の取組を推進し、景観に配慮した公共空間を形成する。

- ③地域の取組を企画・演出し、合意形成を図る観光地域プロデューサーの発掘・育

成を推進するとともに、土産製品や着地型旅行商品の開発・販売等収益事業とまちづくりとの一体的展開、交流拠点、身近な地域資源等の整備・活用を図る。

(2) 観光旅客の来訪促進のための交通体系の整備

①地域の観光資源へのアクセスを向上させることにより、その魅力を一層高めるため、高速で円滑な広域的移動を実現する高規格幹線道路や常総・宇都宮東部連絡道路、茨城西部宇都宮広域連絡道路、熊谷渋川連絡道路、西関東連絡道路等の地域高規格道路等の必要な整備を推進するとともに、パークアンドバスライド等により、観光地における交通渋滞対策を推進する。

②広域観光ルート形成等と連携した、茨城空港、福島空港、新潟空港、信州まつもと空港、富士山静岡空港の利用促進により、外国人旅行者の誘致を図る。

(3) 観光旅客受け入れ体制の整備

多言語表示の案内標識の整備、情報通信技術を活用した情報提供の推進のほか、宿泊施設における外国人旅行者のニーズの高い設備の導入、ボランティアガイドの育成等により、外国人の受け入れ体制の向上を図る。

20. 地域間交流・二地域居住推進プロジェクト

■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、空家の活用等により、都市と農山漁村との交流拡大や二地域居住を推進する。

■具体的取組内容

(1) 都市と農山漁村との交流拡大

①多くの企業の本社が所在する首都圏の都市部において仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）の実現に向けた企業への働きかけを推進するとともに、プロモーター的役割を果たす人材の育成・支援の充実を図る。

②道の駅等の交流拠点の整備を推進するとともに、魅力ある地域の演出と形成を図る。

③「教育ファーム」や子どもたちの長期宿泊体験活動、グリーンツーリズム等の農山漁村滞在型余暇活動を促進する。

(2) 二地域居住の推進

①空家改修の支援、空家情報等の一元的提供と仲介等により居住支援を推進するとともに、二地域居住者の経済的負担の軽減を図る。

②二地域居住者に対する農業大学校やNPO等による農業指導を促進する。

2 1. 北関東多文化共生地域づくりプロジェクト

■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、情報提供等のコミュニケーション支援や地域住民のコンセンサスの醸成に取り組む。

■具体的取組内容

(1) コミュニケーション支援

- ①行政情報、医療・教育等生活情報、日本語教室・外国人支援団体等支援ツールに係る情報を一元化した多言語ウェブサイトの整備を推進する。
- ②通訳ボランティアや公共サービスにおいて多言語で対応できる人材の育成を進める。
- ③日本語教室やセミナーの開催等により日本語及び日本社会に関する学習の機会を提供する。

(2) 地域住民のコンセンサスの醸成

外国人居住者と日本人住民との交流イベントを開催するとともに、企業経営者を対象としたセミナーの開催等により意識啓発を図る。

第6節 首都圏域を越えた施策横断的な地域連携の実現

2 2. 富士箱根伊豆交流圏プロジェクト

■目的・コンセプト：富士箱根伊豆地域において、豊かな暮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、災害対策、交通体系整備、環境対策、国際的な評価の向上等の行政課題に対し、連携して取り組む。

■具体的取組内容

(1) 観光の振興

富士箱根伊豆国立公園等地域の多彩な観光資源を活かした広域観光モデルルートの開発やプロモーション等により、国内外からの観光旅客誘致を推進するとともに、来訪者にとって利便性の高い案内標識を整備する。

(2) 災害対策の推進

- ①富士山、箱根山及び伊豆東部火山群に係る火山噴火予知のための調査研究、火山ハザードマップの作成・活用、広域的な情報の共有化等により避難対策の強化を推進するとともに、広域降灰処理対策の検討を行う。
- ②東海地震等に対して、被害を軽減するため、住宅・建築物や鉄道・道路の耐震化、緊急輸送道路ネットワークの整備、住民や観光客等の避難者・帰宅困難者対策を推進するとともに、酒匂川等の水防情報の共有化を推進する。

(3) 交通体系整備の推進

観光振興や災害対策等に資する、第二東海自動車道（新東名高速道路）、中部横断自動車道等の高規格幹線道路、県境を跨ぐ幹線道路等の必要な整備を推進するとともに、公共交通機関の利便性向上を図る。

(4) 環境対策の推進

- ①廃棄物の不法投棄防止のための3県合同パトロールやキャンペーンを実施する。
- ②富士山周辺地域の景観形成として、魅力的な公共空間の景観づくりや屋外広告物の是正・改善に向けた取組を行う。

(5) 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を推進する。

2.3. 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

■目的・コンセプト：新たに誕生した尾瀬国立公園において、自然環境の保全とエコツーリズムの推進等多様な主体の交流・連携による地域振興を図るため、関係者の協働の下、生態系及び風景の保護や公園の適正利用推進のための取組を進める。

■具体的取組内容

(1) 生態系及び風景の保護

- ①シカ、クマの生態把握と管理対策を推進するとともに、植生荒廃地における植生復元対策を実施する。
- ②登山道の荒廃区域における登山ルートの見直しと利用のルールづくりを促進する。

(2) 適正な利用の推進と多様な主体の交流・連携による地域振興

- ①環境教育とエコツーリズムを推進するとともに、利用の分散を図るためのアプローチ方法の改善や情報提供の充実を図る。
- ②展示、スタッフの充実等ビジターセンターの機能強化を促進する。

(3) 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を設けるとともに、傷病・遭難対策の体制や、企業・団体や国民のサポート体制を整備する。

2.4. FIT広域交流圏プロジェクト

■目的・コンセプト：FIT地域（福島・茨城・栃木の3県の県際地域）において、豊かな地域資源を活かした一体的な交流圏の形成を目指し、FITブランドの創出・育成、広域観光交流、二地域居住の推進、安全・安心の創出等に連携して取り組む。

■ 具体的取組内容

(1) F I Tブランドの創出・育成

農林水産物等豊富な地域資源を活かした特産品開発や販路拡大の支援を行う。

(2) 広域観光交流の推進

F I T地域周辺の観光周遊ルートの構築やホームページ、キャンペーンによる情報発信を推進するとともに、多様な自然等地域資源を活用した体験メニューの企画等体験を軸にした観光を推進する。

(3) 交流・二地域居住の推進

二地域居住者に対する地域住民の意識の醸成やサポート体制の充実を図るとともに、空家情報の提供や都市住民からの相談に対応する「田舎暮らし相談窓口」の設置等情報提供体制の整備を推進する。

(4) 安全・安心の創出

広域的な防災体制の整備等防災機能の充実を図るとともに、医師不足解消等による地域医療の確保を推進する。

第4章 計画の効果的推進

1. 他の計画との整合・調整

本計画は、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、本計画と「関東ブロック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等首都圏に係る諸計画との整合・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

（PDCAサイクルによるフォローアップ）

本計画が描き出す首都圏の将来の姿を実現していくため、本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、本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）

PDCA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等、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等)

本計画の実効性を高め、着実な推進を図るため、毎年度、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、首都圏広域地方計画協議会において十分協議しながら、各プロジェクトの進捗状況をモニタリングするとともに、その推進に向けた課題への対応等について検討する。その結果も踏まえ、プロジェクトを始め計画の一層の推進を図る。

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、本計画が描く地域戦略や関東ブロックの社会資本の重点整備方針を踏まえ、各種施策を重点的・効率的に推進することが必要である。

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

本計画は、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。経済社会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や政策評価等に併せた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、本計画の実施状況を評価し、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おいて、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、招致に向けた取組が行われているオリンピック・パラリンピック開催(2016年)については、招致決定の結果如何にかかわらず、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始め関係者を挙げて必要な取組を行うこととする。