

副本

第 5 次

首都圏基本計画

平成 1 1 年 3 月

国 土 庁

〔平成11年3月26日 決定
平成11年4月 7日 総理府告示第22号〕

この基本計画は、首都圏整備法第22条第1項の規定に基づき、平成11年3月26日に決定され、平成11年4月7日総理府告示第22号をもって公表されたものである。

目次

序説

1 計画の意義	1
2 計画の性格	1
3 計画の対象区域	1
4 計画の実施	1
5 計画の期間	2
6 計画の運用等	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

1 我が国をめぐる大きな変化	3
2 我が国が目指す将来像と課題	4
3 首都圏の果たすべき役割	5

第2節 首都圏の現状と課題

1 これまでの首都圏整備	6
(1) 戦後から高度経済成長期における東京への集中	
(2) 首都圏整備の経緯	
2 首都圏整備の現状と課題	7
(1) 依然として大きな問題である過密、東京中心部への一極依存構造	
(2) 一層の取組が必要な自立性の高い地域の形成のための拠点整備	
(3) 北関東・山梨・関東東部地域における地域整備の新たな展開	
(4) 都市空間の再編整備への取組の必要性	
3 首都機能移転	9

第2章 首都圏の将来像

第1節 目標とする社会や生活の姿

1 我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備	10
2 個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現	10
3 環境と共生する首都圏の実現	10
4 安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成	11
5 将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造	11

第2節 目指すべき地域構造	
1 地域の構造の基本的方向	12
(1) 分散型ネットワーク構造の構築	
(2) 分散型ネットワークの拠点の育成と連携の推進	
2 地域整備の基本的考え方	13
(1) 東京都市圏	
(2) 関東北部地域、関東東部地域、内陸西部地域	
(3) 島しょ地域	
3 地域整備の推進に当たって	16
(1) 地域整備の推進方策	
(2) 分散型ネットワーク構造を支える広域的基盤施設整備	
(3) 都市空間の再編整備の推進	
(4) 新しい首都圏整備体系の確立	

第3節 人口規模等の将来見通し	
1 人口	19
(1) 首都圏の人口	
(2) 年齢別構成	
(3) 一般世帯数	
2 就業者数	20
(1) 首都圏の労働力人口、就業者数	
(2) オフィスワーカー数	
(3) テレワーク型就業者数	

第3章 首都圏の将来像実現のための施策

第1節 我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備	
1 国際的な魅力を備えた事業環境の形成	21
(1) 事業展開のための魅力ある環境づくり	
(2) 新たな産業の育成	
2 活力創出に資する諸機能の展開	22
(1) 政治・行政機能	
(2) 業務機能	
(3) 交流・文化機能	
(4) 工業機能	
(5) 研究開発機能	
(6) 大学等高等教育機能	
(7) 商業機能	
(8) 交通・物流機能	
(9) 農林水産業機能	

第2節 個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現	
1 個人主体の社会的活動の活発化	25
(1) 個人単位の活動の活発化	
(2) NPOの活発化	
(3) テレワーク等による就業形態の多様化	
2 女性・高齢者等の社会的活動の支援	26
(1) 女性の社会進出の支援	
(2) 高齢者等の社会参加の支援	
(3) 外国人の自由な活動を可能とする環境づくり	
3 多様な主体の参加による首都圏づくり	28
第3節 環境と共生する首都圏の実現	
1 水と緑の保全・創出	28
(1) 都市的、農業的、自然的土地利用の調和	
(2) 自然環境の保全・再生	
(3) 緑地の保全・創出	
(4) 水環境・水循環の保全・回復	
2 環境負荷の低減	30
(1) 省エネルギー等	
(2) 環境負荷の少ない交通体系の形成	
(3) 資源循環・リサイクル	
第4節 安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成	
1 安全、安心の確保	32
(1) 震災対策	
(2) 治山治水等	
(3) 地域のセキュリティの確保	
2 良好な市街地や住宅・住環境整備等による魅力ある居住環境の整備	35
(1) 再開発の推進とニーズに応じた良質な宅地の供給	
(2) 住宅及び住環境の整備	
(3) 良好な都市景観の創出	
(4) 教育・文化施設の整備	
(5) ゆとりのある生活空間の整備	
(6) 保健・医療・福祉施設の整備	
(7) 農山漁村地域の整備	
第5節 将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造	
1 社会資本整備の進め方の新たな展開	39
(1) 総合的な社会資本整備の推進	
(2) 成熟した社会における社会資本整備	

(3) 効率的かつ効果的な整備	
(4) 幅広い人々の参加による社会資本整備	
2 広域的基盤施設の整備	41
(1) 交通体系	
(2) 情報通信体系	
(3) 水供給体系	
(4) エネルギー供給体系	
(5) 下水道・廃棄物処理体系	
3 沿岸域の利用	47
(1) 東京湾沿岸域の役割	
(2) 東京湾沿岸域整備の課題とその対応	
(3) 周辺沿岸域	

第4章 地域別整備構想

第1節 東京都市圏	
1 東京中心部	50
(1) 地域整備の考え方	
(2) 都心、副都心の整備	
(3) 都市空間の再編整備	
2 東京中心部と社会的経済的に一体的である地域（近郊地域）	52
(1) 地域整備の考え方	
(2) 広域連携拠点の整備方針	
(3) 地域の拠点の整備方針	
第2節 関東北部地域	57
(1) 地域整備の考え方	
(2) 広域連携拠点の整備方針	
(3) 地域の拠点の整備方針	
第3節 関東東部地域	60
(1) 地域整備の考え方	
(2) 地域の拠点の整備方針	
第4節 内陸西部地域	61
(1) 地域整備の考え方	
(2) 広域連携拠点の整備方針	
(3) 地域の拠点の整備方針	
第5節 島しょ地域	62

第2章 首都圏の将来像

第1節 目標とする社会や生活の姿

1 我が国の活力創出に資する自由な活動の場の整備

首都圏は、国の内外から様々な人が訪れ、自分の可能性を試し、そして夢の実現に向けて活動していくことができる場である。また、国際化、情報化の急速な進展は、経済活動における世界規模での競争を激化させており、国際的に通用する公正で透明度の高い経済社会の仕組みの構築が課題となっている。このような背景を踏まえ、これからの首都圏整備においては、個人・組織による多様な経済的・社会的活動が展開しやすい場の形成が重要となる。

このため、事業展開のための魅力ある環境の整備を推進し、産業の国際的な競争力を強化する。さらに、個人の自由な主体的活動、起業家精神を評価し事業化に結びつけることによる付加価値の高い新産業の創出・育成や、テレワークを始めとした新たな就業形態による産業の創出を図る。

また、地域における生活環境、自然や文化の豊かさ、円滑で安全、快適な交通体系の形成等、都市の魅力を高めるとともに、適切な都市間競争の下で地域にあった諸機能の展開を図る。

2 個人主体の多様な活動の展開を可能とする社会の実現

個人の価値観、生活様式は多様化しており、自らの判断による活動を通じて自己実現を図る個人が増えつつある。また、交通、情報通信体系の発達により女性、高齢者を含めた個人の活動領域は、地域や国境の枠を越えて国内外に飛躍的に広がりつつあり、特に、情報通信手段の普及は個人の情報収集・蓄積・発信能力を高め、個人の社会的影響力は大きなものとなっている。また、このような情報化の進展に伴って、人々の生活の拠点となる地域社会も新たな段階を迎え、その在り方が問い直されるに至っている。

そのため、これからの首都圏整備においては、個人やNPO等の主体的・自発的活動を積極的に取り入れていく必要がある。そして、それらの活動をより充実させるためには、社会が個人の個性や創造力を重視する方向へ変化することが不可欠であり、また、就業、居住の選択自由度を高めるための各種施策やNPOの活動等の支援を実施し、特に女性、高齢者等について、その自由な社会的活動を妨げる諸要因の解消に努める。さらに、人々の主たる生活の拠点となる地域社会の意義を、情報化時代に対応して再構築していく必要がある。

3 環境と共生する首都圏の実現

持続可能な発展に対する認識や自然環境に対するニーズが高まる中、二酸化炭素排出量の削減等の地球環境問題への取組、人々の活動と地域環境との調和及び健康で快適な都市環境の形成が重要な課題となっている。このため、都市的、農業的、自然的土地利用の調

和、計画的な緑地の保全・創出、水環境・水循環の保全・回復、海域の自然環境の保全・創造、環境負荷の少ない交通体系の形成、リサイクル、省エネルギー対策等を総合的に進めることにより、環境負荷を低減し、自然循環を回復し、個人の健康、快適性の向上を重視した持続可能な社会を実現する地域整備とそれにふさわしい生活様式の創造を図る。

4 安全、快適で質の高い生活環境を備えた地域の形成

震災等の大規模災害に対して脆弱な首都圏の地域構造を改編するため、諸機能の分散や基盤施設の多重化によるリダンダンシーの確保（非常時の代替・補完手段の確保）、老朽木造密集市街地の解消を推進する。交通、情報、水、エネルギー等に係る施設の安全性向上、防災拠点の確保を図るとともに、市民活動との連携を重視する。また、地域のセキュリティの確保を図る。

通勤混雑、長時間通勤、低い居住水準等の大都市問題の解決を図り、居住に関する選択自由度を高めるため、都心部を都心居住にふさわしい住宅の供給や生活関連施設の整備等により、生活空間として再生するとともに、各地域において地域特性を踏まえ、暮らしやすい居住環境の整備を推進する。

人口・世帯構造の変化に伴い市街地の整備の重点を既存の市街地の再編整備に移す。また、障害者、高齢者、健常者等の区別なく、誰もが使えるよう配慮されたデザイン（ユニバーサルデザイン）による住宅、市街地の整備を推進するとともに、医療・福祉サービス、保育サービスの拡充を図る。良質な住宅ストックの形成・維持と住み替えの円滑化を図るとともに、地区計画等を活用して、市民社会共有の資産としての美しい街並みの形成を図る。また、特に、東京都心部においては、鉄道駅が世界に類を見ないほど高密度に配置され、大部分の地域が駅徒歩圏に含まれていることに着目し、駅を中心とした地域を単位としたまちづくりの在り方について検討する必要がある。

5 将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造

これまでの首都圏整備は、基盤施設の絶対的不足や東京への人口集中圧力に対応するため、基盤施設の量的拡大を着実にを行うことに主眼がおかれていた。一方、我が国は人口増加や経済成長を前提とした成長の時代から成熟の時代への大きな転換期を迎えている。したがって、今後の社会資本は、機能面で優れ、社会の多様なニーズに対応し、なおかつ維持管理が容易であることにより、世代を越えて効用が長期間にわたり十分に発揮されるよう整備を行うとともに、効果的、効率的に整備を推進する必要がある。これにより、我が国の中核圏としてふさわしい魅力や美しさを備えた圏域を50年、100年という時間をかけて築き蓄積し、これを共有の資産として将来の世代に引き継いでいくという基本的考え方に立って首都圏を創造していく。このため、官民一体となって総合的に社会資本の整備を推進することが必要である。成熟した社会に対応するため、既存のストックの有効活用や利用上の工夫、広域的な地域連携による効率的な施設の整備とその活用、地域レベルで見たマネジメント等に関する技術やノウハウの集積・体系化等により、様々な社会サービスをできる限り低廉なコストで効率的に供給・運営する必要がある。また、限られた投資を真に効果的なものとするため、社会資本の重点的、効率的な整備、ユニバーサルデザインによる施設整備等社会ニーズへの対応に努めるとともに、幅広い人々の参加による社会資

本整備を推進する。

広域的基盤施設の整備については、国際的な競争力の強化、首都圏内外の機能連携の推進、地域内の円滑で安全、快適な活動を支えるための交通、情報通信体系の整備を推進するとともに、首都圏での諸活動を支え居住する人々の快適な生活を確保するため、水供給体系、エネルギー供給体系、下水道・廃棄物処理体系の整備を推進する。

また、東京湾については、首都圏における物流、産業、生活等の多彩な諸活動を支える貴重な空間であり、自然環境としてかけがえのない資産であることから、適正な利用と保全を図る。

第2節 目指すべき地域構造

1 地域の構造の基本的方向

(1) 分散型ネットワーク構造の構築

(地域構造の改編の必要性)

首都圏における東京中心部への一極依存構造は、様々な形の大都市問題を引き起こしているだけでなく、東京中心部を頂点にそれへの依存という関係を通じて社会・経済の多くの側面や、さらには国民の意識にも様々な影響を与えている。

これに対し、国際化・情報化の進展、個人の価値観や生活様式の多様化等の変化を受け止め、活力に充ちた社会・経済の場を首都圏に築くため、また、環境との共生を実現し、安全、快適な生活の場としての首都圏を実現するため、そしてそのような首都圏を将来の世代へ引き継いでいくためには、東京中心部に大きく依存し、これを頂点とする地域構造を是正し、首都圏の各地域がそれぞれこのような社会、経済、居住の場としての価値をもって自立し、かつ相互に高密度で水平的なネットワークを形成していく地域の構造を実現することが不可欠である。さらに、首都圏内の各地域が、全国各地との連携・交流を進め、首都圏に関連する地域相互の連携を進めることが必要である。

(目指すべき地域構造)

幸い、首都圏には、東京近郊における住宅地の外延的拡大の中で社会、経済の一定の拠点性のある都市が育ってきているとともに、北関東、山梨等の地域においても地域の中心となっている都市において拠点性の高まりがみられる。これらの拠点的な都市を連絡する交通体系については、従来より整備を推進してきた東京中心部に集中する放射状の路線に加えて、これらの都市を横断的につなぐ路線の整備を推進している。さらに、情報化の進展により、企業の立地の新たな展開や、テレワーク等の新しい就業形態の展開が進みつつある。

このような動きを最大限に押し進めることにより、特色ある都市機能が集積する拠点的な都市を中心に、業務、商業、文化、居住等の諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域を形成するとともに、それぞれが首都圏内の他の拠点や、さらには首都圏外の拠

点とも相互の連携・交流によって機能を分担し、補完し高めあう地域の構造を目指すこととする。このような「分散型ネットワーク構造」を形成することにより、大都市問題の解決を図るとともに、第1節で述べた社会や生活の姿を支える首都圏を実現する。

(2) 分散型ネットワークの拠点の育成と連携の推進

首都圏には、生活の中心や様々な機能を担う拠点となっている多数の都市が存在している。これらの都市は、それぞれ日常の生活から広域的な活動まで様々な機能を担っているが、その担う機能に応じて範囲が異なる圏域を形成し、それらが重層的に重なり合っただけでなく、地域を構成している。分散型ネットワーク構造の形成に当たっては、これらの拠点において、それぞれの特性に応じた諸機能の集積を図ることにより、地域の自立性を高めるとともに、拠点相互の連携と機能補完により、さらに質の高い生活や諸活動の実現を支えていく。

この地域の拠点的な都市のうち、特に諸機能の集積が高く、広域的中心性を有する業務核都市、関東北部・内陸西部地域の中核都市圏を、全国的、首都圏全域にわたる広域的な機能を担い連携・交流の要となる「広域連携拠点」としてその育成・整備を図る。広域連携拠点の育成に当たっては、首都圏の諸機能の受け皿及び新たな活動が生まれる場として、都市の持っている既存の集積を活用しその魅力を高めるとともに、東京中心部からの諸機能の誘導や新たな機能立地を戦略的に推進し、国際、全国的な中枢機能の集積及び広範な地域を対象とする質の高い教育、文化、医療等の高次都市機能等の充実を推進する。このため、諸機能の受け皿として拠点的な新市街地の整備を進めるとともに、近年空洞化等の問題が発生している既存の市街地においても、既存ストックの有効利用と併せた再開発等の市街地整備を推進することにより都市空間の再編整備を積極的に推進し、高次の業務、商業、文化等の機能の集積を高める。さらに、広域連携拠点相互や他の拠点、他の地域との連携・交流を通してネットワークを形成し、集積した機能の広域的な波及を進める。

地域における生活や諸活動の中心としての機能を担う他の拠点的な都市については、その機能の集積を高めていくため「地域の拠点」として市街地の整備等を推進する。地域の拠点の育成に当たっては、地域における都市的サービスの向上を図るとともに、工業機能の集積や地域の特色ある産業の育成等を通して就業機会の向上を図り、拠点性を高めていく。このため、地域の特色に応じた産業の振興のための拠点となる市街地の整備を推進する。さらに、近年は中心市街地の空洞化等の問題が発生し、活力の低下や都市機能の発揮に支障をきたしていることから、既存の市街地の再整備を推進し中心市街地の活性化を進める。また、ニーズに応じた都市機能の提供が図られるよう広域連携拠点を始めとする様々な都市間との多様な地域連携を推進する。

これらの拠点間の連携・交流を推進するため、拠点相互間の連絡を可能とし、ネットワーク構造を支える交通、情報通信体系等広域的基盤施設の整備を推進する。

2 地域整備の基本的考え方

以上のような首都圏の目指すべき地域構造を踏まえて、首都圏を、「東京都市圏」、「関東北部地域」、「関東東部地域」、「内陸西部地域」及び「島しょ地域」の5つに分け、各地域の特性に応じて、地域の整備を推進する。さらに、各地域間で、相互に人、もの、情報等がより活発に行き来するように、地域間の連携を深めつつその密接な関係をバラン

スよくいかすことにより、首都圏全体の分散型ネットワーク構造の形成を進めていく。

(1) 東京都市圏

「東京都市圏」は、東京中心部とその近郊等、すでに連坦した市街地が形成され、社会経済的に一体的な都市圏となっている、おおむね東京の通勤圏である既成市街地、近郊整備地帯等からなる地域であり、東京中心部への一極依存構造に伴う、長時間通勤、通勤混雑を始め様々な大都市問題が現れている地域である。そのため、広域連携拠点となる業務核都市への選択的分散と地域の拠点となっている都市における機能の集積の向上等により、自立性の高い地域の形成を図るとともに、交通、情報通信体系の整備等を通じて拠点間の連携及び関東北部地域の拠点等との連携を強化し、さらに東京中心部における居住の場の再生等を進めることにより、「都市構造の再編」を行い大都市のリノベーションを推進すべき地域である。

(東京中心部)

東京中心部においては、諸機能の選択的分散を進めながら、副都心等の多心型構造の形成を図るとともに、国際金融機能や高次の本社機能等この地域が担う機能を発揮するための都市空間の再編整備を推進する。また、バランスのとれた地域構造の実現のため、都心居住を一層積極的に推進する。

(近郊地域)

東京中心部の近郊の地域においては、東京中心部から環状の方向に拠点的な都市が帯状に連坦しており、それらの都市を「環状拠点都市群」として育成・整備を図るとともに、相互の連携を強化し、東京中心部との適切な機能分担を推進する。また、東京中心部に隣接する市街地等においては都市空間の再編整備を推進する。この地域では、業務機能等の都市機能集積を有し広域的な連携・交流の要となる広域連携拠点を業務核都市として育成・整備を図るとともに、交通の結節点等で生活や商業等の機能の集積がみられ地域の中心性を有している都市を、地域の拠点となる都市として育成・整備を図る。

このうち、東京都市圏西部は相当の機能集積を有する都市が環状方向に連なっており、それらが緊密に連携することによって、東京都市圏の都市構造の再編に大きな戦略的役割を果たし得る地域である。このため、この地域においては、広域連携拠点が連なり自立性の高い地域が連携した重層的かつ一体的な地域構造の形成を図るとともに、内陸西部地域や静岡方面との連携を進める。

また、東京都市圏北部・東部については放射状の交通体系に沿って拠点的な都市に集積が進みつつあるが、東京都市圏における業務等の機能分担を進めていく上で、環状方向の連携が課題となっている。今後は、広域連携拠点の育成を図り、諸機能の集積を高めるとともに、環状方向の連携を強化し、長期的には自立性の高い地域が連携した重層的な地域構造を目指し整備を進め、都市間の緑地の保全等自然環境との調和を図りつつ、東京都市圏西部から東部にいたる環状方向の拠点群の形成を図る。さらに、関東北部や関東東部地域との連携を進める。

東京湾沿岸域においては広域連携拠点や地域の拠点となっている都市相互の広域的な連

携を推進し、沿岸域の環状的なネットワークの形成を図るとともに、内陸の拠点との連携を進める。また、臨海部等においては、東京湾のもつ貴重な自然環境の保全と良好な環境の創造を図りつつ、都市空間の再編整備、産業の活性化等を総合的に推進する。

(2) 関東北部地域、関東東部地域、内陸西部地域

「関東北部地域」、「関東東部地域」、「内陸西部地域」においては、大きく2つの特色ある地域が存在する。

関東北部、関東東部、内陸西部地域の平野部等は、人口や諸機能が集積し、地域の中心として発展する都市が形成されてきた一方で、比較的周辺に農業的、自然的環境が残されている風土性豊かで魅力ある暮らしやすい地域となっている。そのため広域連携拠点として広域的な中心性を持っている中核都市圏や、地域の拠点となっている都市開発区域及び地方拠点都市地域の都市を中心に、自立性の高い地域の整備を推進するとともに、無秩序な市街地の外延化を防ぎ、秩序ある土地利用を守りつつ「都市的な活力と田園的な魅力を兼ね備えた地域の整備」を推進する。

また、この地域は、これまで東京都市圏からの放射状の広域的な交通体系に関連して地域が発展してきたが、今後は、それぞれの地域内の連携及び長野、静岡方面を含めて地域間の連携を進め、首都圏における大環状連携軸を形成するとともに、東京都市圏及び首都圏外の地域との連携を図る。

一方、首都圏周辺の自然的土地利用が卓越した地域は、住民の居住・就業の場であるとともに、首都圏の水源地域であり、かつ都市住民が自然を体験できる場としても重要な地域である。そのため、国土の保全という観点からも、国土保全施設の整備とともに、無秩序な開発を防止し、貴重な自然環境を保全することはもちろんであるが、その豊かな自然をいかした交流の場、自然の中で個人や企業が活動を行う場として「豊かな自然との交流をいかした地域の整備」を推進する。

1) 関東北部地域

「関東北部地域」は、東京都市圏に近接し、比較的農業的土地利用、自然的土地利用が残されている北関東3県等からなる地域であり、都市的な活力と田園的な魅力を兼ね備えた、自立性の高い地域の整備を推進する。

南部の平野部では、広域的な中心性を有する水戸市、宇都宮市、前橋市・高崎市を中心する中核都市圏を、広域的な連携・交流の要となる広域連携拠点として整備を推進する。また、これらの広域連携拠点の間には、商工業機能等特色ある産業、文化等の蓄積を有する地域の拠点となる都市群が連なって発展してきている。今後、これらの都市群の育成・整備を図るとともに、北関東自動車道に沿った都市群相互の連携や広域連携拠点となる都市との連携をより一層深めることにより、軸状に拠点が連携する地域を形成し、東北・北海道地域、日本海沿岸諸地域、さらには西日本諸地域との連携・交流の要としての役割を果たしていく。

また、山間部等では、豊かな自然を保全しつつ、それをいかしたレクリエーション等による交流の場として、また自然の中で個人や企業が活動する場として整備を推進する。

このため、都市開発区域、地方拠点都市地域等の施策を活用し、拠点の整備を推進し、

諸機能の集積及び新たな活動を育成するとともに、横断方向の交通体系の整備や従来からの放射状の交通体系の活用を図り、地域内及び各地域との連携を推進する。

2) 関東東部地域

「関東東部地域」は、東京都市圏に近接する一方、太平洋沿岸の自然的環境に恵まれた、都市、田園、自然、海洋資源といった地域特性が混在している茨城県東部・千葉県東部等からなる地域であり、都市と自然環境との調和を図りながら、自立性の高い地域の形成を図る。この地域では、首都圏中央連絡自動車道、東関東自動車道等に沿って位置する、地域の拠点となっている都市の育成・整備を図る。

このため、都市開発区域、地方拠点都市地域等の施策を活用し、拠点の整備を推進し、諸機能の分散及び新たな活動を育成する。さらに、国際空港、国際港湾との近接性をいかしつつ、国際交流、首都圏内外との連携・交流を深める。

3) 内陸西部地域

「内陸西部地域」は、自然的土地利用が卓越する等豊かな自然が残された山梨県等からなる地域であり、固有の自然を守りつつ、諸機能の集積を図ることによって、自立性の高い地域の形成を図る。この地域では、甲府市を中心とする中核都市圏を広域連携拠点として育成・整備を図り、また、地域の拠点となる都市の整備を推進する。

また、特に山岳等の恵まれた環境をいかし、広域的なレクリエーション機能の整備を推進する。さらに、長野県東部や静岡県中部をつなぐ南北の横断方向の交通体系の整備の下で、首都圏外の地域との連携・交流の強化を図る。

(3) 島しょ地域

「島しょ地域」は、美しい海洋や独特の生態系に代表される自然に恵まれた地域であり、また、これを取り巻く広大な海洋は、豊かな水産資源や観光資源をもたらすとともに、広域にわたる環境に大きな役割を果たしている。この地域は、交通、情報通信体系の整備を推進することにより、本土と島しょ及び島しょ相互間の連携・交流を強化するとともに、生活環境の改善を図り、地域の自立性を高める。

3 地域整備の推進に当たって

(1) 地域整備の推進方策

地域整備の推進に当たっては、それぞれの地域の状況に応じて既成市街地、近郊整備地帯、都市開発区域について講じられている施策を有効に活用するとともに、業務核都市制度等の積極的活用、交通、情報通信体系等広域的基盤施設の整備等を推進する。

これらの地域整備に当たっては、国において業務核都市の育成への支援や地域連携の推進への支援等を行うとともに、基幹的な基盤施設の整備を推進する。さらに、地域が自らの選択と責任で、地域の個性と特色ある地域整備を推進することが重要であり、地方公共団体が主体となって地域づくりを行うために地方分権を積極的に進め、諸権限の地方への委譲、必要な財源の確保等を行う。さらに、国と地方の適切な役割分担を踏まえつつ、広

域行政制度や協議組織等を活用し、地方公共団体間の連携、協力を推進するとともに、相互の調整を図っていく。

また、近年の地域づくりに対する住民の参加意識の高まりに応え、地域づくりにおける幅広い人々の参加と協力を進めるため、情報公開や意見を広く求め合意形成を図る仕組みづくりを推進する。

(既成市街地、近郊整備地帯、都市開発区域)

首都圏内においては首都圏整備法に基づき、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域が指定されている。これらを活用し、①既成市街地においては、諸機能の選択的分散を図りながら既存の市街地の整備改善を進め、②近郊整備地帯については、計画的に市街地を整備するとともに、緑地を保全し、③都市開発区域については、諸機能の集積を推進し、地域の中心的な役割を担う都市として育成を進めることにより地域の整備を推進する。

(業務核都市)

東京中心部における諸機能の過度の集中の是正、東京都市圏における諸機能の適正な配置を図るため整備を進めてきた業務核都市は、整備が進んでいる都市では、業務施設集積地区における基盤施設や中核的施設の完成により、業務の立地、諸機能の集積が進展しつつあり、東京一極依存構造の是正に一定の効果を上げてきた。

しかし、業務核都市は未だ整備途上の段階にあり、整備進捗状況も各都市で相当異なっている。業務核都市への民間企業の進出や中核的民間施設の整備に遅れが生ずる例もみられ、近年は、業務関連機能等が十分整備されていない等の理由により、一部で業務機能等の東京中心部への回帰の動きもみられる。

このような状況を踏まえ、今後、業務核都市については、引き続き東京都市圏における諸機能の適正な配置先としての役割を果たすとともに、自立性の高い地域の中心として、各都市の既存集積、立地、交通条件、自然環境等の特徴をいかした個性的で魅力ある都市を目指して整備を推進する。

また、業務核都市は広域的な連携・交流の拠点として、業務核都市相互や、関東北部、関東東部及び内陸西部地域の諸都市を含む首都圏内における各地域の拠点となっている都市との連携・交流、さらに首都圏外の各地域との連携・交流を図ることにより分散型ネットワーク構造を構成し、地域構造の改編を進めていく。

このため、各業務核都市においては、その整備状況に応じ、業務施設集積地区への業務機能の誘導を推進するとともに、業務及び従業者に関連する施設・サービスを充実させることにより、一層諸機能の集積を高め、就業の場として、成長産業を育てる場として、また、高次の都市的サービスの提供等の中心として重点的かつ戦略的に育成し、東京都市圏における広域的な従業地として熟成させていく。さらに、商業機能、文化・娯楽・居住等の生活機能を充実させるとともに、良好な市街地の形成、緑地の保全、円滑な諸活動を支える交通、情報通信体系等の広域的基盤施設の整備を推進し、広域的な地域の中心性を持った都市としての育成を図る。

(筑波研究学園都市)

筑波研究学園都市については、科学技術中枢拠点都市を目指し、研究開発機能の高い集積をいかし、国際的研究交流の拠点としての機能の充実や、先端的研究開発成果の起業化による新産業の創出・育成を図り、分散型ネットワークの拠点となる都市として整備を推進する。

(2) 分散型ネットワーク構造を支える広域的基盤施設整備

首都圏内の各地域や都市間の機能連携を強化し、業務核都市や関東北部地域等の中核都市圏からなる広域連携拠点の新たな展開を支援する交通、情報通信体系等、分散型ネットワーク構造を支える広域的基盤施設整備を推進し、東京一極依存構造から分散型ネットワーク構造への改編を図る。

首都圏の広域的交通体系については、放射方向の交通体系と組み合わせるべき環状方向の交通体系の整備が遅れており、圏域内各地域や都市間の連携並びに、ネットワーク形成の効率性の視点から見た場合、十分に機能していない。このため、多様なニーズへの対応、複数の交通機関の連携等を図りながら環状方向の道路及び公共交通機関の整備を重点的に推進するとともに、地域内の活動の円滑化に資する交通体系の整備及び利便性の向上を推進する。また、テレワーク等の新しい就業形態による地域構造の改善を進めるため、情報通信体系の整備を推進する。

(3) 都市空間の再編整備の推進

広域連携拠点や地域の拠点においては、地域の中心としての拠点性を高めていくため、広域的基盤施設の整備と併せて、新たに機能の受け皿となる市街地の整備や、従来の活動の中心である既存の市街地の再整備を組み合わせ、都市の再構築を進めていく必要がある。

特に既存の市街地においては、老朽木造密集市街地の存在等に加え、近年は低・未利用地の発生や中心市街地における空洞化の進行等様々な問題が発生している。このため、成熟の時代を迎える中でこれまでに集積した既存のストックを改善・活用しながら、都市機能の更新及び都市基盤の整備を総合的に行う都市空間の再編整備を推進し、都市の活力を創出するとともに、多様な生活を支える場の形成を図っていくことが必要となっている。

(東京都市圏における都市空間の再編整備)

東京中心部及びその周辺の拠点的な都市の都心部や臨海部等においては、長期的・計画的な都市づくりの視点に立ち、産業構造の転換等により生じる低・未利用地等について、総合的な土地対策により有効活用・土地利用転換を進めるとともに、重点的な都市基盤の整備により、業務、商業、居住等の諸機能が調和した都市空間の形成やこれを活用した周辺の密集市街地の解消等を図る。さらに、地域構造の改編を担う幹線道路や鉄道等の整備と一体的に市街地整備を推進するとともに、既存建築物の維持更新を推進し、都市空間の再編を図る。特に、東京都心部においては必要な都市基盤の整備と併せて土地の有効利用を図りつつ都心居住を推進し、21世紀にふさわしい居住の場として既存の市街地を再生する。

また、既存の市街地の都市空間の再編整備により、過密や土地利用の不適切な混在によ

り悪化した都市環境の改善、老朽木造密集市街地の解消等による防災性の向上を図るとともに、美しさと魅力を兼ね備えた都市づくりを行う。

(諸都市における中心市街地の整備)

東京都市圏、関東北部地域等を通じて、広域連携拠点や地域の拠点となっている都市の中心部、さらにその他の中心・中小都市においても、人口の減少、高齢化の進展等による地域の消費購買力の低下や、交通網の整備等を背景とした大規模な商業施設の郊外立地等により、近年中心市街地における空洞化がみられる。このため、都市機能の集積・再配置を進めるための面整備事業や道路、公園、駐車場等の整備を推進するとともに、商業活性化のための商業施設等の整備や都市型新事業の立地促進のための施設の整備を推進し、さらに、公共交通機関の利便性の増進、電気通信の高度化等を推進することにより、都市的魅力を創出し、その活性化を図る。

(4) 新しい首都圏整備体系の確立

現在の首都圏整備体系は、昭和31年に制定された首都圏整備法を始めとして関連諸法令の制定により構築され、これに基づく諸政策により整備が進められてきた。今日においては、人口や諸機能の集積に伴う過密の問題や一極依存構造は依然として大きな問題である一方で、国際化・情報化の進展、高齢化・少子化の進行、環境意識の高まり、右肩上がりの成長の時代から成熟の時代への変化等に対応した経済社会の大きな構造転換が求められているほか、地方分権、行政改革等の諸改革への対応等が求められている。

新しい全国総合開発計画においては、21世紀に向けた新たな要請にこたえ得る国土計画体系の確立を目指すこととしており、今後、国土計画体系の中での首都圏基本計画の在り方の検討を踏まえ、首都圏整備法体系に基づく諸政策についても所要の検討を行っていく必要がある。

第3節 人口規模等の将来見通し

1 人口

(1) 首都圏の人口

我が国の人口が2007年を頂点に減少に転じると予想される中で、首都圏の人口については、他圏域からの流入が減少し、自然増を中心に人口が増加している現状を踏まえて、全国における分散施策や地方振興施策を含む各般の国土政策を推進することを前提に人口推計を行い、1995年の約4,040万人から2011年に約4,190万人に達したのち減少に転じ、2015年には1995年と比べて約140万人増の約4,180万人となると見込む。

(2) 年齢別構成

首都圏における生産年齢人口(15～64歳)は、1995年の約2,940万人から2015年には約2,590万人に減少し、年少人口(0～14歳)は、1995年の約610万人から2015年には約580

管理が困難になってきている。こうした状況を踏まえ、農用地等が適切に保全管理されるための基礎的條件の整備や、地域の状況に応じて公的支援を図る。

さらに、農山漁村は、近年、都市住民の心の故郷としての役割が求められており、その潜在力も高い。このため、マルチハビテーションやUJIターンのための条件整備を推進するとともに、大都市と農山漁村の有機的な連携を積極的に推進する。

第5節 将来の世代に引き継ぐ共有の資産としての首都圏の創造

首都圏の社会資本については、人口増加や経済成長等を前提とした成長の時代には、その量的拡大に主眼が置かれていたが、社会が成熟し、高齢化が進行する時代を迎え、今後は様々なニーズに対応した社会資本整備を官民一体となり重点的かつ効率的に推進する。また、地域構造の再編整備に資する社会資本として分散型ネットワーク構造を支える広域的基盤施設の整備を重点的に推進する。さらに貴重な内湾である東京湾は首都圏全体の共有資源として適正な利用と保全を図る。このため、次のような施策が必要である。

1 社会資本整備の進め方の新たな展開

(1) 総合的な社会資本整備の推進

社会資本は将来の世代に引き継ぐ共有の資産であり、首都圏においては、我が国の中枢としてふさわしい魅力や美しさを50年、100年といった長期的視点に立って築き、蓄積していくという基本的考え方に基づき、整備を推進する。

このため、公的主体により整備される施設のみならず、民間によっても整備される住宅、交通基盤施設、情報通信基盤施設、社会福祉施設等の施設を含め、官民一体となった総合的な整備を推進する。各々の地域の整備に当たっては、地域の自立を促す社会資本整備を推進するとともに、地域が自らの将来像を明確にし、地域産業の育成等自立した地域づくりを進める。さらに、本計画を始めとする広域的な計画を活用し、行政主体や地域間の調整、協力等により、地域間の交流、連携を図り、相互に補完し高めあい、活力を創出するための社会資本整備を推進する。

また、過密の弊害を招くことなく土地を有効に利用し、質の高い空間を形成するため、都市的、農業的、自然的な土地利用の計画と整合を図りつつ、基盤施設の整備を推進する。取り分け、都市空間の再編整備に当たっては、土地利用制度の的確な運用に加えて、基盤施設等の公共投資と建築物等の民間投資を一体的かつ総合的に行うための制度の活用を図る。

(2) 成熟した社会における社会資本整備

我が国は、成長の時代から成熟の時代への大きな転換期を迎えているが、特に首都圏においては、社会資本が比較的早期に整備され、機能の陳腐化、老朽化も全国に先駆けて進むと見込まれるため、既存ストックの管理の充実及び改良、再整備により新しいニーズに対応する等施設の有効活用を図る。あわせて、既存の施設における多目的利用や弾力的運

営等利用上の工夫、地域間で相互利用を図る施設整備等広域的な地域連携による効率的な施設の整備とその活用、地域レベルで見たマネジメント等に関する技術やノウハウの集積・体系化等により、様々な社会サービスをできる限り低廉なコストで効率的に供給・運営する必要がある。

一方、人々の価値観や生活様式は多様化しており、施設整備に当たっては、個人主体の多様な活動を支援するため、一層利用者の利便性を重視するとともに、あらゆる人々が社会の重要かつ対等な構成員であるとの認識の下、障害者、高齢者及び健常者等の区別なく、誰もが使いやすいように配慮すること（ユニバーサルデザイン）に努めるほか、環境影響評価等を適切に実施する等環境との調和、女性の社会進出等社会ニーズへの的確な対応に努める。

(3) 効率的かつ効果的な整備

高齢化の進行等に起因して、長期的な投資余力の減少が予想されるとともに、公共投資基本計画（平成9年6月）において「21世紀初頭には社会資本が全体として概ね整備されることを目標とする」としていることから、本計画の計画期間は社会資本の形成のための重要な時期であり、限られた投資を真に効果的なものとするため、目標を定め、計画的かつ重点的に整備を推進する。

このため、地域連携に資する施設や地域相互で利用する施設の整備等効果的な投資を行うとともに、事業の実施に当たっては、客観的な評価指標等による事業評価を踏まえつつ対応する等投資の効率化を図る。

また、今後の社会資本整備については、施設の種類、必要性等に応じて、国、地方公共団体が適切な役割を果たし整備を推進する一方、民間の資金やノウハウを活用し効果的かつ効率的な整備を推進するとともに、官民の適切な役割分担の下での整備を推進するため、PFIや受益者負担等の手法の活用を図る。

施設整備の際には、建設工事のコスト縮減を図るとともに、これと併せて社会資本ストックの増加により維持管理費についても増大が見込まれることから、ライフサイクルコストの低減を図る。

さらに、新しい施策の導入は社会的に大きな影響を与えることが多いため、地域を限定し試行する等社会実験の積極的導入を図り、その効果を見極めると同時に関係者の理解と協力を得よう努める。

また、首都圏においては、土地利用が高度化・複雑化していること等から、地上部で社会資本整備を推進することが困難となってきたおり、地下を利用する場合が極めて多いが、道路等の公共用地の地下については、比較的浅い地下の利用は輻輳してきている。

一方、土地所有者等による地下室や建築物の基礎としての利用は、一定の深度、地層にとどまっており、通常の利用が行われない地下空間である大深度地下の特性を踏まえ、公益性を有する事業の円滑化に資する制度が構築できれば、権利調整が円滑になり、理想に近い立地・ルートを選択や計画的な事業の実施が可能となるなど、良質な社会資本を効率的・効果的に整備することができる。このため、大深度地下利用にかかる制度化の推進を図る。

(4) 幅広い人々の参加による社会資本整備

住民や施設利用者等幅広い人々の参加と協力による社会資本整備を推進するため、整備に当たっては、情報公開を進めるとともに、これらの人々が計画段階からより一層の参加が可能となるようにする。特に身近なまちづくりについては、仕組みづくり等も含め、住民による主体的取組を促す。

2 広域的基盤施設の整備

(1) 交通体系

交通体系は、各地域や都市間の機能連携を強化し、分散型ネットワーク構造を支える役割を果たすことはもちろんのこと、様々な活動や生活環境といった面でも重要な役割を果たす。このため、多様なニーズへの対応、複数の交通機関の連携等を図りながら、その整備を推進する必要がある。

① 国際的な交流を支える交通体系の整備

首都圏の国際競争力を確保するため、国際的な人の移動の利便性向上と物流の効率化に資する交通体系の整備を推進する。このため、空港については、新東京国際空港の平行滑走路等の完成を目指す。港湾については、東京湾内諸港の効率的連携を図りながら、既存ストックをも活用して大水深・高規格の国際海上コンテナターミナルの整備を推進し、さらに関東北部地域において東京湾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、常陸那珂港等の整備を推進する。また、これら空港及び港湾が世界との交流の玄関として機能するよう、空港、港湾等の交通拠点と連結する高規格幹線道路の整備等を推進するとともに、空港へのアクセス鉄道の整備や利便性の向上について検討する。

物流については、手続の簡素化・情報化、輸入促進地域における総合輸入ターミナル等の物流拠点の整備等により、近年の輸入増加に対応した国際物流システムを形成して、コストの低減及び所要時間の減少等を図り、国際的に遜色のない水準とする。

② 全国との広域的な連携を支える交通体系の整備

大都市圏相互や地方都市圏との双方向的、水平的な広域連携の活発化に資するため、首都圏が有する国内における広域的な交通体系の結節点としての機能の強化を図る。このため、道路については、第二東名高速道路等の高規格幹線道路や地域高規格道路、空港及び港湾へ連絡する道路等の整備を推進する。鉄道については、新幹線の輸送力増強等を図るとともに、中央新幹線について調査を進めるほか、科学技術創造立国にふさわしく、超電導磁気浮上式鉄道の実用化に向けた技術開発を推進し、21世紀の革新的高速鉄道システムの早期実現を目指す。空港については、東京国際空港の沖合展開事業の早期完成を図るとともに、百里飛行場の共用化について関係者との調整を行い結論を得た上で所要の整備を図る。さらに海上を中心とした新たな拠点空港の整備について調査検討を進める。港湾については、東京港、常陸那珂港等において複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を推進する。

物流については、輸送機関の特性に応じて適切な役割分担を図るマルチモーダル施策を

推進するため、船舶の近代化等による内航海運の一層の効率化、海陸輸送を結節する物流拠点の整備、主要幹線鉄道の貨物輸送力の増強、高規格幹線道路のインターチェンジ周辺等における広域物流拠点と道路の一体的整備、幹線におけるトラックの共同運行等を推進する。

③ 首都圏の各地域の機能連携を強化する交通体系の整備

首都圏内外の円滑な人流・物流を支え、拠点間の交流、連携により相互に機能を補完し高めあい活力を創出し、分散型ネットワーク構造の実現を図るため、放射方向と環状方向からなる交通網を形成する。また、首都圏内と福島、新潟、長野、静岡の近接する地域との連携を図るための交通体系の整備を推進する。

このため、道路については、分散型ネットワーク構造の形成に資する首都圏の交通網の形成、並びに通過交通に対応し渋滞の緩和等を図る上から、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路、首都高速中央環状線等特に重要となっている環状方向の道路の整備を重点的に推進するとともに、放射方向の道路である東関東自動車道等の整備を推進する。関東北部や内陸西部の中核都市圏相互やこれらと首都圏に近接する地域を連絡する北関東自動車道、中部横断自動車道等の整備を推進する。湾岸部の環状道路については、東京湾岸道路の整備を推進し、第二東京湾岸道路について構想の具体化を図る。また、東京湾口道路の構想については、長大橋等に係る技術開発、地域の交流、連携に向けた取組等を踏まえ調査を進めることとし、その進展に応じ、周辺環境への影響、費用対効果、費用負担のあり方等を検討することにより、構想を進める。

また、最先端の情報通信技術等を活用し、道路交通の安全性、輸送効率、快適性を飛躍的に向上させるため、道路交通情報通信システム（VICS）の首都圏全域への展開及び有料道路における自動料金収受システムの導入やドライバーの安全運転の支援に資する自動運転の実用化、交通管理の最適化等を目指す高度道路交通システム（ITS）の研究開発・導入、道路管理用の光ファイバ及びその収容空間の整備を推進する。

さらには、利用者の利便性向上等を図るため、高速道路やその休憩施設への民間の集客施設等の連結等を推進する。

一方、首都圏における道路の交通事故死者数は、毎年高い水準で推移しており、交通事故の抑止を図るため、事故多発地点における事故削減策の集中的実施、住居系地区等において通過交通の進入を抑え暮らしの安全を確保する良好なコミュニティ・ゾーンの形成等による重点的かつ効率的な交通安全施策を推進する。

鉄道については、都心居住や業務機能の分散等職住近接を推進するとともに、引き続き通勤時の混雑緩和、長時間通勤等の課題への対応や快適性向上等を図り、広域連携拠点相互間や広域連携拠点と東京都心部の連絡強化等交通網形成を図るための整備が不可欠である。このため、首都圏新都市鉄道常磐新線等新線建設の推進、小田急電鉄小田原線等既存路線の複々線化等輸送力の増強に加え、オフピーク通勤、ピーク時の速度向上等を推進する。環状方向の路線強化のため、東武鉄道野田線の複線化等を推進するとともに、新たな公共交通体系の検討を進める。また、既存ストックである貨物線を活用して旅客を併用化するための検討を進める。

さらに、都市においても地下鉄等鉄軌道網の整備を推進し、あわせて相互直通運転や乗

り換え円滑化等を図ることにより、利便性が高く、利用者にとっていわばシームレスな交通網として機能する公共交通体系を形成する。

一方、鉄軌道の運転事故は、一度事故が発生すると、甚大な被害を生じるおそれ等があることから、自動列車停止装置の高機能化の促進等による一層の安全性の向上、緊急時に備えた安全対策を推進する。

また、複数の交通機関の連携を図るため、アクセス強化、交通結節点の改善等を推進する。

東京都市圏においては、業務核都市相互間を結び業務核都市間の連絡機能を高めるための交通体系として、核都市広域幹線道路について構想の具体化を図るとともに、業務核都市相互間及び業務核都市と基幹的交通施設を環状に結ぶ新方式の高速交通機関について検討する。さらに、業務核都市等へ集中する交通を円滑に処理するための環状道路等の整備、公共交通機関のサービス水準の向上等を推進する。

関東北部、関東東部、内陸西部地域においては、中核都市圏等の交通需要に対応し、利便性の向上を図るため交通体系整備を推進し、地域特性に応じ鉄道や高速バスを含めたバス交通等の公共交通機関のサービス水準の向上を図る。中小都市、中山間地域等や島しょ地域においては、住民の日常活動を支える交通体系として、自動車の利便性向上等に資する交通基盤施設の整備を推進するとともに、公共交通等地域における生活交通のサービス確保を図る。

④ 円滑な活動を支える都市内の交通体系の整備

交通手段が限られる人々を含めた様々な人の活動を支えるため、都市の規模と特性に応じつつ、鉄道、新交通システム、都市モノレール、LRTを始めとする路面電車、バス等公共交通機関の整備を推進する。あわせて利便性向上のため、交通拠点として、鉄道駅等と駅前広場、自由通路、情報提供システム等を一体かつ総合的に整備するとともに、相互直通運転、利用しやすい乗車券の導入等を推進する。

また、安全で快適な歩行空間の確保や自転車利用の促進を図るため、広幅員の歩行者・自転車道のネットワーク、自転車駐車場等の整備を推進する。

道路空間や公共交通機関については、誰もが安全で快適に移動できるようバリアフリー化を積極的に進める。また、これらが交通機能のみならず貴重な公共空間として多様な機能を有し、トランジットモール導入、駅や目抜き通りを中心としたまちづくり等により、中心市街地のにぎわい形成や美しい街並み形成等に重要な役割を果たすことに着目しつつ、その整備を推進する。

都市内における渋滞を始めとする交通問題に対応し、円滑な交通を実現するため、バイパス・環状道路の整備等交通容量拡大施策、駐車場の整備、連続立体交差等の推進、国、地方公共団体、企業等における時差通勤、フレックスタイム制の導入やパーク・アンド・ライドの推進等を行う交通需要マネジメント（TDM）施策、交通結節点整備等複数の交通機関の連携による交通施策を推進し、利便性を向上するマルチモーダル施策を推進する。また、高度道路交通システム（ITS）の導入を進める。

物流については、効率化を図るとともにニーズの高度化、多様化に対応するため、物流拠点の整備、荷主の自家用トラックから営業用トラックへの利用の転換、市街地における

共同集配、鉄道貨物及び河川舟運の活用等を図る。

さらに、交通基盤施設の整備と土地の有効活用等を効果的に行うため、東京都環状第2号線等道路と建築物の一体的整備や土地区画整理、市街地再開発による整備等を推進する。

(2) 情報通信体系

近年情報通信技術の進展は目覚ましく、21世紀における首都圏の個人・組織の多様な活動・交流と選択の自由度の向上や分散型ネットワーク構造の実現を図る上で、情報通信は極めて重要な役割を果たすものである。

首都圏においては、経済活動の活性化や、テレワーク等による就業形態の多様化、女性や高齢者の社会参加等を図るために、ハード、ソフト、制度、人のすべての分野で総合的に、かつ誰もがどこでも利活用可能なように情報通信体系の整備を推進する。これらの整備に当たっては、民間主導で行うことを基本として、公的部門は情報化を推進するための制度的枠組みの整備、民間投資への支援等環境整備を推進する。

ハード面では、移動通信の利用可能地域を需要に応じて拡大するとともに、動画情報の円滑な伝達を可能にすることを目標に、光ファイバ網等の整備推進、広帯域ISDNやより高速・高品質な移動通信システム等の導入と普及等によって高速通信環境の実現を図る。また、固定及び移動系、有線及び無線系といった各種情報通信ネットワーク相互の接続性に優れ、全体としてあたかも一体のように機能するシームレスな情報通信体系を形成し、その際、衛星通信の活用により、系全体の代替性や補完性を確保する。さらに、施設整備に当たっては、道路、河川空間等公共空間の一層の活用及び下水道等公的施設管理用等の光ファイバ網の民間事業者による活用のための環境整備を推進するとともに、国民生活における情報通信の利活用を図るため、役場、郵便局等既存の公共施設を活用する。

ソフト面では、行政情報を始め幅広い知識と情報の電子化を推進し、誰もが活用可能な知識データベースの構築を図る。また、教育、医療等の各分野における情報通信の活用のためのソフトウェアの整備を推進するとともに、身近な場所等で各種の行政サービスを受けることができるようにするワンストップサービスについては、制度的・技術的課題を解決しつつ段階的に実施する。

制度面では、商取引を始めとする各分野における情報化の前提となる制度的枠組みの整備を推進する。また、通信料金の低減を図るため、より一層の競争促進のための取組を引き続き推進するほか、多様なニーズに柔軟に対応できる料金体系の実現を目指す。なお、個人情報保護、セキュリティの確保等に配慮するとともに、地域住民の生活圏域の拡大を考慮し、既存の行政区域を超えた広域的な情報化を推進する。

人的な面では、技術者の養成や住民の情報リテラシー（情報活用能力）の向上のため、インターネットの活用を含め多様な学習機会を提供する。また、障害者にも使いやすい端末機器の普及を図るとともに、音声や文字等多様な手段、国際化の進展に対応した多様な言語による情報提供に配慮する。

放送については、より高画質で多様な放送の実現に向けて、地上放送について早期にデジタル放送を開始できるよう所要の取組を推進するとともに、衛星放送等のデジタル化を促進し、光ファイバ網等各種通信ネットワークのシームレスな接続とともに「トータルデジタルネットワーク」の構築を目指す。また、地域の生活・文化面での利便性向上やコミ

第4章 地域別整備構想

第1節 東京都市圏

1 東京中心部

(1) 地域整備の考え方

東京中心部は、都心部を中心に世界でも有数の高度な機能が集積している地域であり、経済、文化等いろいろな面で我が国を代表する地域である。また同時に、約800万人に及ぶ人々の居住の場、700万人を超える人々の就業の場でもある。

したがって、我が国の活力創出の中核を担う機能の充実を図るとともに、東京中心部に住み、働き、学ぶ多くの人々がゆとりと豊かさを実感できる活動の場として整備していくことが必要である。

また、一方では、この地域への諸機能の過度の集中、依存が通勤混雑、長時間通勤等を始めとする大都市問題を引き起こしており、近郊地域と一体となった都市機能の再配置を進めることが必要である。

このため、東京都市圏が、東京中心部と業務核都市等との適切な機能分担と連携の下、全国的、国際的な中枢機能を果たすよう地域の整備を進めることとし、東京中心部においては、国際金融機能、高次の本社機能等、我が国の経済社会を先導していくことが期待される機能の充実を図るとともに、その他の機能については、地域活力の低下を来さないよう配慮しつつ、業務核都市等へ誘導する。また、副都心等の整備を推進することにより、都心一点集中型の地域構造を多心型に改編する。さらに、都心部等における居住空間の創出、老朽木造密集市街地の解消等の都市空間の再編整備を推進する。

また、交通体系の整備として、道路については、環状方向のネットワークを形成する東京外かく環状道路、首都高速中央環状線を始めとする首都高速道路等の整備を推進するとともに、湾岸部の環状道路である東京湾岸道路の整備を推進し、第二東京湾岸道路について構想の具体化を図る。鉄道については、帝都高速度交通営団11号線、環状方向の路線である東京都交通局12号線等の整備を推進するとともに、環状方向、既存鉄道の有効活用、相互乗り入れ等を含めた利便性の高い公共交通体系について検討を進める。また、地域の交通利便性の向上を図る新交通システムとして、日暮里・舎人線の整備を推進する。港湾については、東京港において中枢国際港湾としての国際海上コンテナターミナルや複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の整備を推進する。空港については、東京国際空港の沖合展開事業の早期完成を図る。

(2) 都心、副都心の整備

都心部については、高次都市機能の円滑かつ効率的な発揮を可能とするため、再開発等による計画的な更新を進め、我が国の経済を代表し先導する地区としての機能の質的高度化と居住機能等の回復を図り、諸機能のバランスのとれた地域として再編整備を推進する。

また、これと併せて、東京都環状第2号線等都市内交通体系の整備を汐留地区の再開発等沿道の土地利用、まちづくり等と整合を図りながら推進する。

新宿、渋谷、池袋、上野・浅草、錦糸町・亀戸、大崎の副都心については、業務機能、商業機能の高度化に加え、文化、娯楽、居住等多様な機能の充実を図り、地域の特性をいかした個性ある拠点として整備を推進する。副都心を結び利便性を高める交通体系の整備として、首都高速中央環状線、帝都高速度交通営団13号線等の整備を推進する。また、新宿駅南口地区における基盤整備等により、道路整備に併せ、副都心における交通結節機能の強化を図る。

これら副都心のうち、新宿、渋谷、池袋については、商業機能の高度な集積をベースに、業務、文化、交流等の機能の充実を図り、多様な機能の複合的な集積や都市活力をいかした先進的な情報発信、交流の拠点として整備する。上野・浅草、錦糸町・亀戸については、文化施設の集積等を活用しつつ、文化、産業、娯楽の拠点として整備する。大崎については、城南地域の産業と連携しつつ、知識・技術集約型産業の集積を進め、都市型研究開発の拠点として整備する。

さらに、臨海副都心については、これまでの開発の成果をいかしながら、国際的な人と文化、情報の交流、防災拠点の整備、新しい産業の振興、環境と共生する都市づくりへの取り組み等を進め、新たな魅力と活力を生み出す副都心を形成し、あわせて整備すべき交通基盤施設である東京臨海高速鉄道臨海副都心線、東京臨海新交通臨海線、高速青海線等により、都心部等との連絡性を高める。

(3) 都市空間の再編整備

東京中心部においては、就業の場と居住の場の質・量にわたる不均衡、生活環境の悪化、老朽木造密集市街地の存在等の問題を抱える一方で、産業構造の転換に伴う工場跡地の発生等土地利用転換の機会も生じている。これらの状況に総合的に対処し、豊かさの実感でできる生活の実現と都市機能の円滑かつ効率的な発揮を図るため、都市空間の再編整備を推進する必要がある。

このため、都心部及びその周辺部においては、整備が進んだ鉄道網等の基盤施設をいかしつつ、大規模な工場等跡地、バブル期に生じた虫食い状の低・未利用地の有効活用等による良質な中高層共同住宅の供給の誘導等を図るとともに、これと併せて、都市基盤施設、生活関連施設、高齢化社会に対応した医療・福祉サービスの充実、新たな生活文化の創造等に努め、豊かな都心居住の場の形成を図る。また、東海道新幹線品川駅の新設を含めた品川駅周辺の再開発等に見られる都市機能の高度化等に対応した再開発を推進する。

さらに、山手線の外周部及び中央線沿線一帯等に広がる老朽木造密集市街地については、地域の特性に応じた市街地の面的な更新または段階的な修復を重点的・集中的に実施することにより、建築物の不燃化・難燃化、住宅の質の向上、道路・公園の整備等の総合的なまちづくりを推進し、防災性の向上と住環境の改善を図る。

また、臨海部においては、東京湾の持つ多様な機能に配慮しながら、沿岸域の豊かな自然環境の保全・創出を図るとともに、低・未利用地の適正な利用を図る。このほか、海域環境の改善、親水空間の整備を推進する。

これらの施策の実施に当たっては、高齢化の進行や環境との共生に配慮し、ユニバーサ

ルデザインによる施設整備、身近な緑の確保による都市環境の改善等に努めるとともに、都市計画制度等を活用しつつ、基盤施設の整備、既存の公共住宅の建て替え等の事業間の連携を図る等、様々なニーズに対応した社会資本整備を一体的かつ総合的に推進する。

2 東京中心部と社会的経済的に一体的である地域（近郊地域）

(1) 地域整備の考え方

近郊地域は、就業の場を強く東京中心部に依存した東京の通勤圏となっている地域であり、長時間通勤等の大都市問題の解決のためには、この地域において業務、商業、文化、居住等の諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域の形成を推進する必要がある。このため、都市空間の再編整備と併せて拠点的な都市の整備を推進し、それぞれの特性に応じた魅力的な地域づくりを進める。また、拠点的な都市相互の連携、並びに、それを通じた東京都市圏西部・北部・東部、東京湾岸部の連携の強化により、環状方向のネットワークの形成を進め、環状拠点都市群の育成を図る。さらに、関東北部地域、関東東部地域、内陸西部地域や首都圏外の都市との連携・交流を深めることにより、東京一極依存構造の是正を図る。

近郊地域のうち、東京都市圏西部は、多摩自立都市圏及び神奈川自立都市圏の業務核都市等を中心に都市機能の集積がみられ、両自立都市圏の接点に位置する町田・相模原地域の拠点性の高まりとともに、1千万人を超える人口を擁する環状方向の圏域を形成しつつある地域である。このため、横浜市・川崎市、厚木市、町田市・相模原市、八王子市・立川市・多摩市、青梅市を中心とする地域を広域連携拠点として重点的に育成・整備するとともに、これらの地域相互の連携の強化に資する環状方向の交通体系を整備し、自立性の高い地域が相互に連携した重層的な地域構造の形成を図る。さらに、内陸西部地域及び静岡方面との連携・交流の強化を図る。

東京都市圏北部から東部にかけての地域においては、浦和市・大宮市、土浦市・つくば市・牛久市、千葉市等を中心に諸機能の集積が進展しており、自立性の高い地域の形成が図られつつあるが、地域全体としては集積の水準や拠点的な都市相互の連携は必ずしも十分ではない。

このため、東京都市圏北部については、川越市、熊谷市、浦和市・大宮市、春日部市・越谷市、柏市、土浦市・つくば市・牛久市を中心とする地域を、広域連携拠点として重点的に育成・整備する。また、東京都市圏西部・東部、さらには関東北部地域との連携の強化を図り、東京都市圏における環状方向のネットワークと併せて、関東北部地域の広域連携拠点等との放射方向のネットワークの形成を図る。

また、東京都市圏東部については、成田市、千葉市、木更津市を中心とする地域を広域連携拠点として重点的に育成・整備する。さらに、東京都市圏西部・北部との連携とともに、関東東部地域との連携の強化を図るため、広域的な交通体系の整備を推進する。

さらに、東京湾沿岸域に位置する横浜市、川崎市、東京中心部、千葉市、木更津市等の連携を深めつつ、自然環境の保全と良好な環境の創造、産業や港湾物流等の既存機能の高度化等による地域活力の創出、低・未利用地等を活用した地域整備の推進等による安全でゆとりある生活空間の創出等を図る。このほか、海域環境の改善、親水空間の整備を推進