

首都圏メガロポリス構想

21世紀の首都像と圏域づくり戦略



本構想は、首都機能を担う一体的な大都市圏エリア（埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・横浜市・川崎市・千葉市のおおむね首都圏中央連絡道路に囲まれた区域）を主な対象とするものであり、その区域を『首都圏メガロポリス』と呼ぶ。



首都圏メガロポリスを構成する七都県市は、約3,300万人の人口を擁しイギリス一國に匹敵する生産力を持つ世界最大の都市圏です。これまで、我が国の首都としての役割を担いながら日本経済を牽引してきました。

一方、現在の首都圏メガロポリスは、バブルの後遺症による経済の低迷や汚染された大気による健康被害、凶悪犯罪の増加、都市型災害の危険性など、重大な危機に直面しています。また、空港などの活動を支える重要なインフラの整備は遅々として進まず、世界都市としての地位が揺らいでいます。

危機の中でも最大のものが、前世紀から持ち越された負の遺産としての首都移転問題です。首都移転は膨大な手間や経費と、大きな混乱をもたらす事業であり、我が国全体に対して大きな損失をもたらします。

今、行うべきことは、将来を見据えて首都再生に取り組み、我が国の経済再生をリードする国際競争力を備えるため、七都県市が共同して未来の展望を拓くビジョンを策定することです。そのため、東京都は「首都圏メガロポリス構想」を策定し、都民をはじめ広く国民や国及び首都圏メガロポリスの行政主体に、提唱することとしました。

今こそ、首都圏メガロポリスの再生に向け、七都県市や国が、共同で具体的な戦略に取り組むべきときです。本構想が、そのきっかけとなるとともに、有効に活用されることを強く望みます。

2001（平成13）年4月

東京都知事

◆目次

1	首都圏メガロポリス構想策定の意義	1
2	21世紀の首都像	2
3	環状メガロポリス構造の構築	3
4	広域連携戦略の展開	4
4-1	迅速なアクセスを実現する交通連携	5
4-2	都県連携による空港機能の強化	7
4-3	東京湾の一体的整備	9
4-4	効率的な広域物流システムの構築	11
4-5	広域防災連携の推進	13
4-6	首都機能（国家の中核機能）のバックアップ	14
4-7	東京湾の水質改善に向けた一体的な取組	15
4-8	大気汚染対策の連携	16
4-9	リサイクル・廃棄物処理連携	17
4-10	首都圏メガロポリス情報ネットワーク	18
4-11	21世紀を支える人づくり	19
4-12	産業政策における広域ネットワークの構築	20
4-13	広域行政の新たな展開に向けて	21
5	首都圏メガロポリス構想の整備効果	22

1 首都圏メガロポリス構想策定の意義

◆目的

首都機能を担う七都県市（埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・横浜市・川崎市・千葉市）は、これまで「展都」と「分権」による首都圏の再編整備の推進を強く主張してきた。そのための施策は徐々に実践され、一定の成果も見えてきている。

しかし今、右肩上がりの時代は終焉し、21世紀初頭には人口も減少に向かうと見込まれるなど、我が国の社会経済は大きな転換の渦中にある。こうした中で、首都圏メガロポリスにおいて、国際競争力を高め市民の生活の質を向上させるためには、国内外の活発な交流を促進する交通基盤を充実・強化するとともに、七都県市の広域連携を進めることにより、約3,300万人の集積のメリットを生かす一体的な圏域づくりを進め、首都圏のみならず、我が国全体の活力を底上げし、環境とも共生する魅力的な首都圏メガロポリスの再生を図ることが不可欠である。

このため、東京都は「首都圏メガロポリス構想」を策定し、都民をはじめ広く国民や国及び首都圏メガロポリスの行政主体に対し提唱することにより、首都圏メガロポリスの再生に向けた七都県市による将来整備構想の確立と共同の戦略的取組の展開の契機となることを目指すものである。

◆対象範囲

本構想は、首都機能を担う一体的な大都市圏エリア（埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・横浜市・川崎市・千葉市のおおむね首都圏中央連絡道路（以下「圏央道」という。）に囲まれた区域）を主な対象とするものであり、その区域を『首都圏メガロポリス』と呼ぶ。

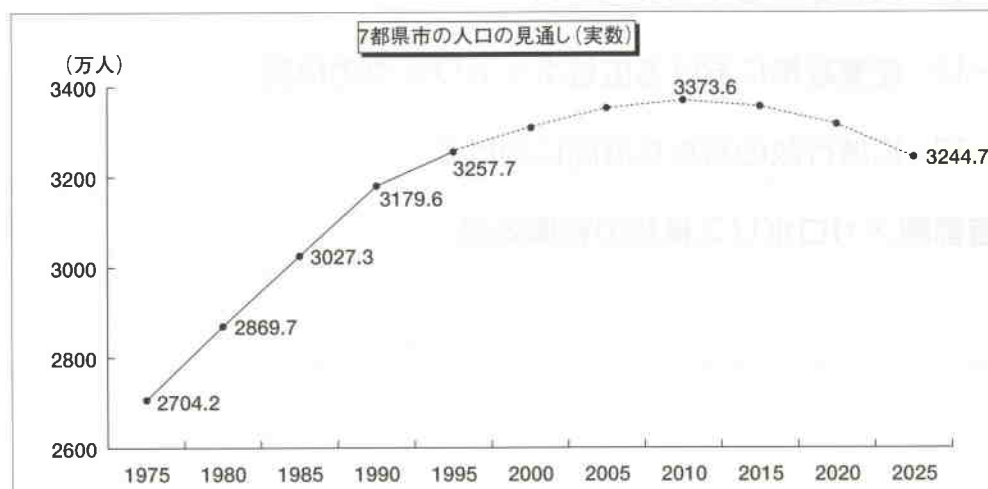
◆目標時期

本構想は、長期的な視点に立った首都圏メガロポリスの再生を目指すため、50年先を見据えつつ、その中間年次である2025（平成37）年を目標時期とする。

◆人口の見通し

我が国の人口は、今後少子・高齢化が一層進むことにより、今世紀初頭に減少に転じ、1995（平成7）年値に対し、2025（平成37）年には約4%減、2050（平成62）年には約2割減になると見込まれている。

それに対し、首都圏メガロポリスを構成する七都県市の人口は、2010（平成22）年頃まで増え続け、その後、減少に転ずるが、2025（平成37）年において1995（平成7）年値と同程度の人口になるものと予想される。



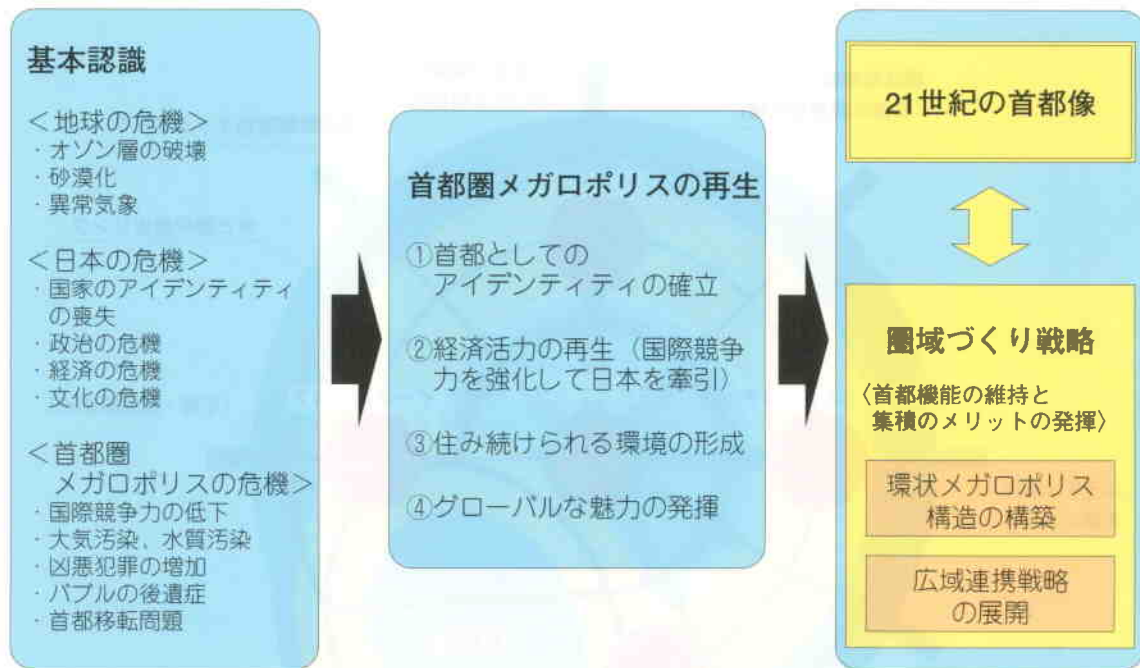
資料：国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口（平成9年5月推計）」（1997年）ほかより作成

2 21世紀の首都像

◆新たな首都像の確立

首都圏メガロポリスは、現在、社会経済の大きな変動の中で地球レベル、国家レベル、都市圏レベルの様々な危機に直面している。こうした危機を突破するためには、圏域における経済活力の再生、住み続けられる環境の形成、グローバルな魅力の発揮を実現し、新たな首都像を確立することが不可欠である。

このため本構想では、首都圏メガロポリスの再生に向け、目指すべき「21世紀の首都像」とその実現を図る「圏域づくり戦略」を明らかにすることとする。



◆21世紀の首都像

首都圏メガロポリスが目指すべき「21世紀の首都像」は、その歴史的、地理的、社会的、経済的、文化的特性等をふまえ、以下のとおりとする。

- ①約3,300万人の集積が支える世界最大の首都
- ②一国*に匹敵する経済活力を持つ世界のリーディング都市
- ③アジアの新しい文明をリードする生活都市
- ④400年の歴史を有する魅力ある文化都市
- ⑤山・海・川など豊かな自然環境と共生する環境都市
- ⑥地震などの自然災害を克服できる防災都市

* 圏域の域内総生産は、イギリスやイタリア一国のGDPに匹敵する。

◆圏域づくり戦略

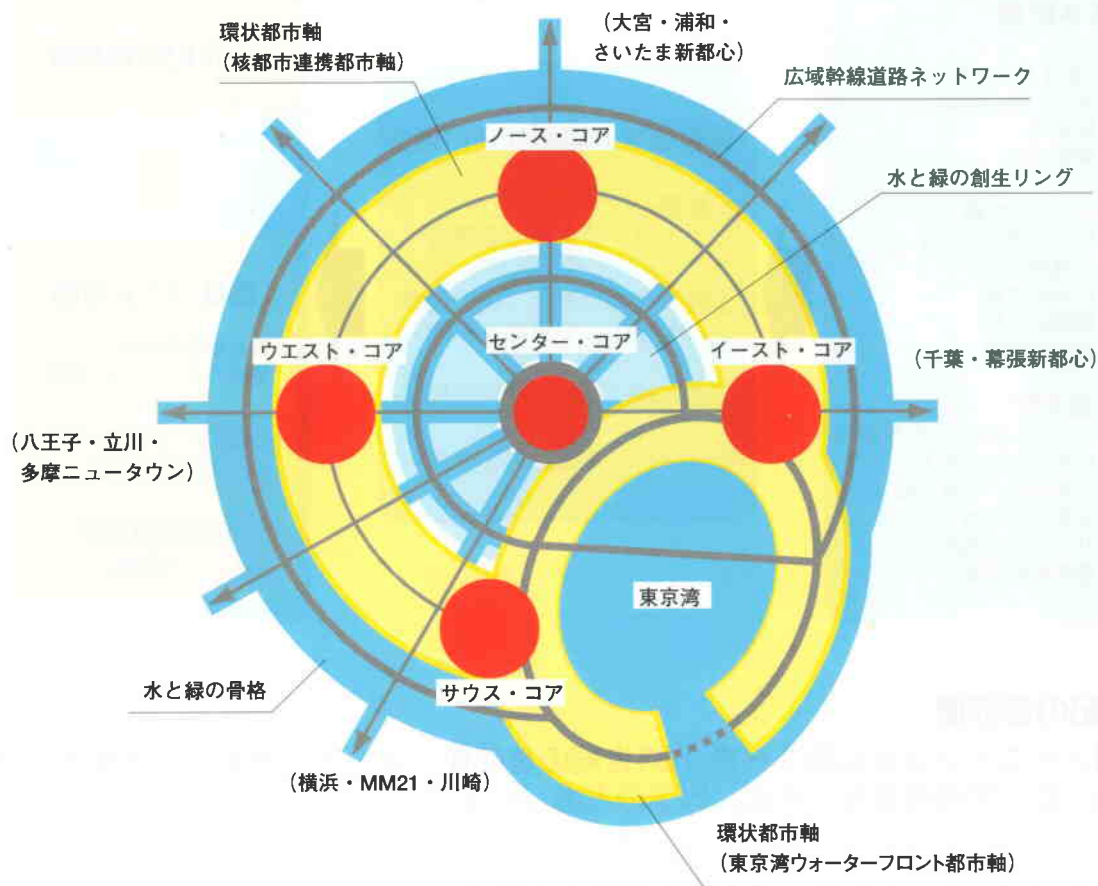
21世紀の首都像を確立するためには、首都機能を維持し集積のメリットを発揮する圏域づくり戦略の展開が必要である。圏域づくり戦略は、首都圏メガロポリスの集積のメリットを生かす環状メガロポリス構造の構築と圏域の一体的機能発揮を実現する広域連携戦略により構成される。

3 環状メガロポリス構造の構築

◆新たな都市構造への再編

首都圏メガロポリスが危機を克服し、やがて到来する人口減少時代においても活力を維持するためには、約3,300万人の集積のメリットを最大限に生かし、国際競争力を発揮できる魅力ある首都へ再生を図らなければならない。

そのためには、首都圏メガロポリスが備える多様な機能をそれぞれの地域が分担し、緊密な交通ネットワーク等により地域間の活発な交流が行われ、活力と魅力にあふれた都市活動が展開できるよう、圏域の都市構造を新たな「環状メガロポリス構造」へ再編することが重要な課題となる。



◆環状メガロポリス構造

- 首都圏メガロポリスの交通・情報ネットワークとりわけ環状方向のネットワークを強化して活発な交流を実現
- 業務、居住、産業、物流、文化など多様な機能を地域や拠点が分担し、広域連携により首都圏メガロポリス全体の一体的な機能発揮を実現
- 環境との共生を目指し、首都圏メガロポリスの内外にわたる水と緑の骨格を形成
- 首都圏メガロポリスの活発な都市活動を担うコアや都市軸が骨格となり、集積のメリットを発揮
- 5つのコアが、首都圏メガロポリスの活力と魅力の発揮を先導
- 核都市連携都市軸と東京湾ウォーターフロント都市軸が連結し、首都圏メガロポリスの人、モノ、情報の流れを円滑化、効率化する環状都市軸を形成
- 環状都市軸は、環状方向の連携を強化するとともに、センター・コアと接続することにより、首都圏メガロポリス全体の効率的、効果的な機能連携を実現

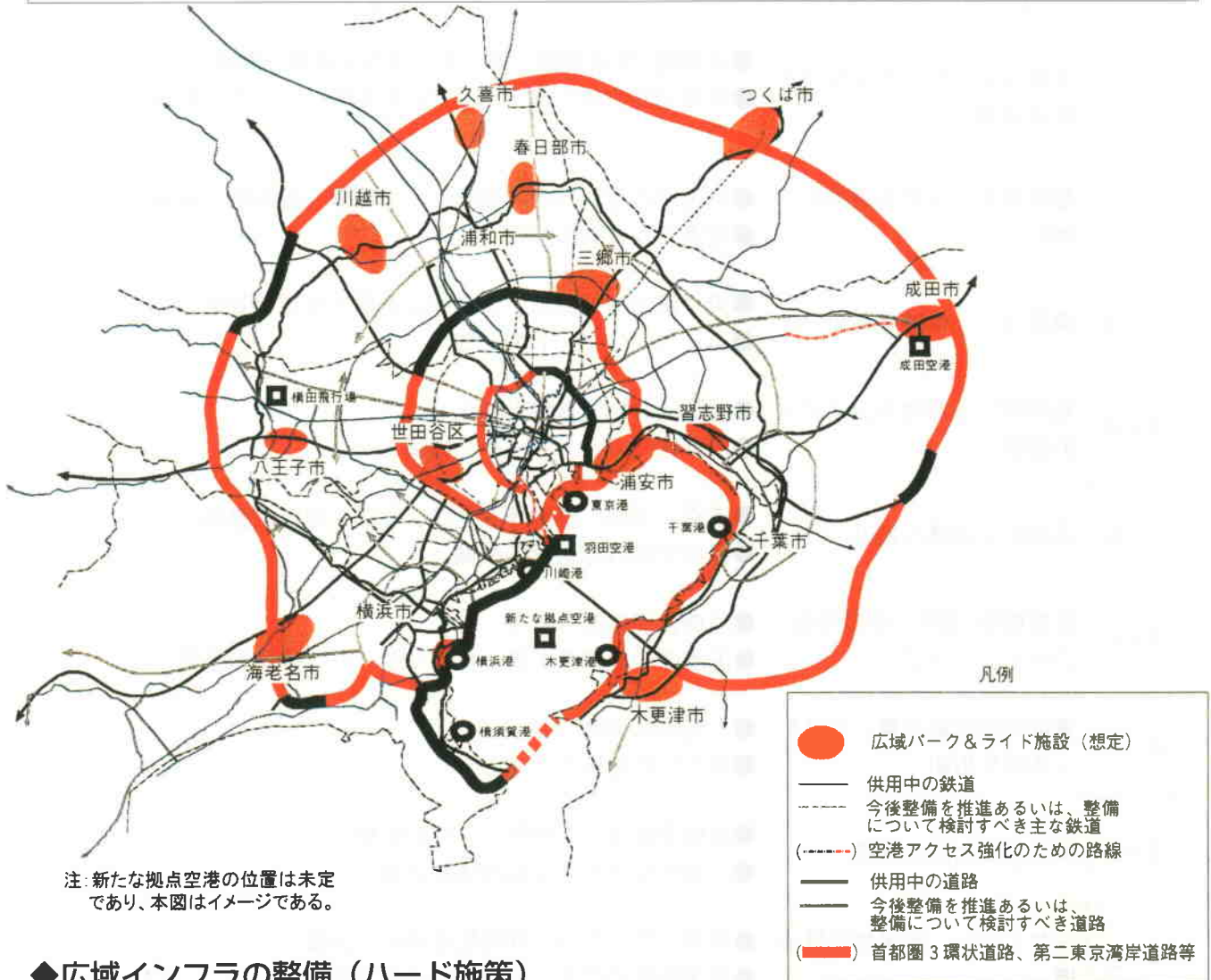
4 広域連携戦略の展開

21世紀の首都像を実現するためには、環状メガロポリス構造の構築とともに、広域連携戦略の展開による圏域づくりが必要である。

NO	主な圏域づくり戦略	主な個別施策
4-1	迅速なアクセスを実現する交通連携	<ul style="list-style-type: none"> ●首都圏3環状道路、第二東京湾岸道路等の整備 ●高度道路交通システム(ITS)を活用した円滑な交通コントロール
4-2	都県連携による空港機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ●空港間の役割分担の見直し(国際線、国内線の再編) ●空港アクセスの強化
4-3	東京湾の一体的整備	<ul style="list-style-type: none"> ●東京湾沿岸域のポテンシャルを高める都市基盤の強化 ●アーバンリゾートの形成
4-4	効率的な広域物流システムの構築	<ul style="list-style-type: none"> ●国際的な物流基盤の強化 ●広域物流ネットワークの構築
4-5	広域防災連携の推進	<ul style="list-style-type: none"> ●道路、河川、港湾等を生かした防災拠点の整備 ●広域災害対応組織の整備
4-6	首都機能(国家の中核機能)のバックアップ	<ul style="list-style-type: none"> ●危機管理体制の強化 ●国家の中核機能を支えるバックアップ体制の整備
4-7	東京湾の水質改善に向けた一体的な取組	<ul style="list-style-type: none"> ●一元的な体制づくり ●新たな制度等の仕組みづくり
4-8	大気汚染対策の連携	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車排出ガス規制の一体的取組 ●広域的な大気汚染監視体制の確立
4-9	リサイクル・廃棄物処理連携	<ul style="list-style-type: none"> ●共同リサイクル・共同処理施設の設置 ●産業廃棄物の適正処理に向けた広域的な取組
4-10	首都圏メガロポリス情報ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ●情報インフラの整備促進 ●広域行政情報ネットワークの構築
4-11	21世紀を支える人づくり	<ul style="list-style-type: none"> ●次代を担う子どもたちの健全育成に向けた共同の取組 ●様々な分野の人材を連携して育成
4-12	産業政策における広域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ●産業振興ネットワークの構築 ●循環型社会づくりに向けた連携
4-13	広域行政の新たな展開に向けて	<ul style="list-style-type: none"> ●新たな広域的自治体のあり方等の検討

4-1 迅速なアクセスを実現する交通連携

交通渋滞の慢性化に伴う経済効率の低下や排ガスによる健康への影響の深刻化に対し、広域インフラの整備（ハード施策）と交通需要マネジメント（ソフト施策）を併せて推進することにより、圏域全体の交通利便性・効率性の向上や環境負荷の低減を図る。



◆広域インフラの整備（ハード施策）

約3,300万人を擁する首都圏メガロポリスが、都市として一体的に機能発揮するためには、快適で迅速な移動を可能とする広域インフラを整備し、地域間のモビリティを高めることが重要である。

<主な連携戦略>

●首都圏3環状道路、第二東京湾岸道路等の整備

放射方向に比べ環状方向の道路整備が遅れているため、首都圏3環状道路、第二東京湾岸道路等の環状方向の道路整備により、放射・環状のバランスのとれた広域幹線道路ネットワークの実現を図る。

●鉄軌道網の整備

運輸政策審議会答申第18号をふまえ、必要性の高い路線の整備を着実に推進することにより、環境負荷の少ない利便性にすぐれた公共交通網の実現を図る。

●空港アクセスの強化

4-2で記述

◆圏域全体の交通需要マネジメント（ソフト施策）

環状道路等の整備に加え、交通需要マネジメント施策を圏域全体で取り組むことにより、首都圏メガロポリスにおける自動車交通を円滑にするとともに、公共交通機関の利用を促進し都市環境の改善を図る。

<主な連携戦略>

●広域パーク・アンド・ライド

公共交通機関への転換による、通勤時の自動車交通の混雑緩和や事故渋滞を抑制するために、圏域全体での高度道路交通システム（ITS）の取組と広域パーク・アンド・ライドの導入を検討する。

●公共交通機関への乗換利便性の向上

鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターを設置や鉄道相互の直通運転化など、公共交通の乗換利便性の向上を図ることにより、公共交通機関への利用転換を促進する。

●高度道路交通システム（ITS）を活用した円滑な交通コントロール

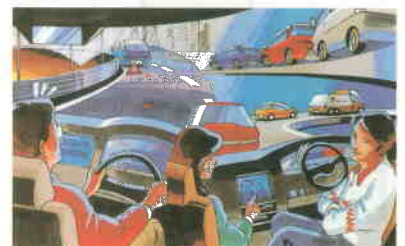
ナビゲーションシステムの高度化や、交通管理の最適化等ITSの活用を首都圏メガロポリス全体で進めることにより、渋滞緩和、交通管制技術の向上、安全確保、物流の効率化、都市環境改善などを旨とする。



1. ナビゲーションシステムの高度化
①交通関連情報の提供
②目的地情報の提供



2. 自動料金收受システム
③自動料金收受



3. 安全運転の支援
④走行環境情報の提供
⑤危険警告⑥運転補助⑦自動運転



4. 交通管理の最適化
⑧交通流の最適化
⑨交通事故時の交通規制情報の提供



5. 道路管理の効率化
⑩維持管理業務の効率化
⑪特殊車両等の管理
⑫通行規制情報の提供



6. 公共交通の支援
⑬公共交通利用情報の提供
⑭公共交通の運行・運行管理支援



7. 商用車の効率化
⑮商用車の運行管理支援
⑯商用車の連続自動運転



8. 歩行者等の支援
⑰経路案内
⑱危険防止



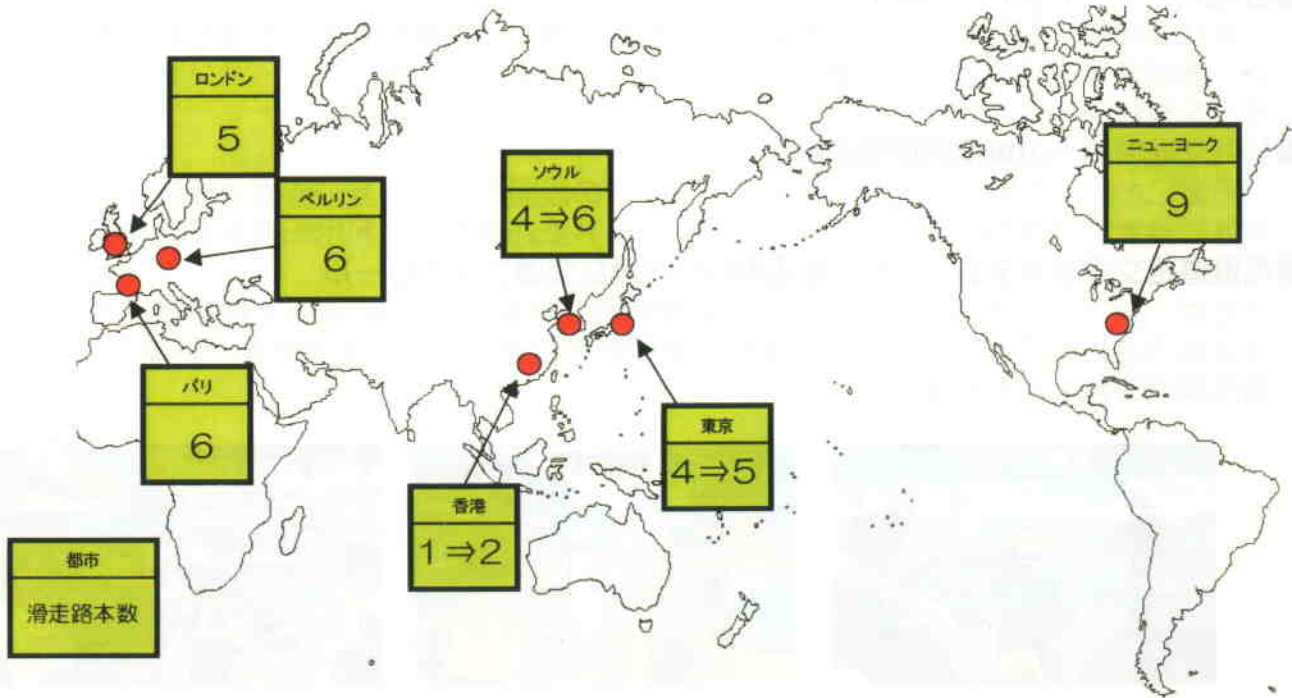
9. 緊急車両の運行支援
⑲緊急時の自動通報
⑳緊急車両経路誘導・緊急活動支援

資料提供：道路・交通・車両インテリジェント化推進協議会（VERTIS）

4-2 都県連携による空港機能の強化

首都圏メガロポリスにおいては、空港容量が絶対的に不足している。国際競争力を保ち国際都市として発展していくためには、近隣アジア諸国をはじめ世界の大都市のように空港機能の拡充が必要であり、早急な強化が不可欠である。

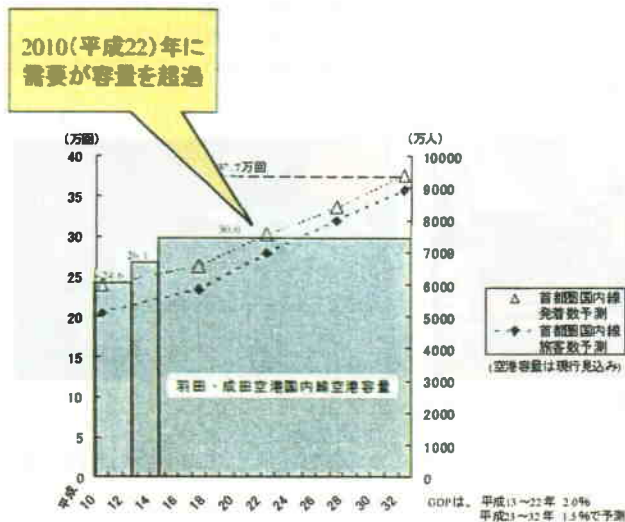
各国主要都市圏における主な空港（滑走路の本数）の状況



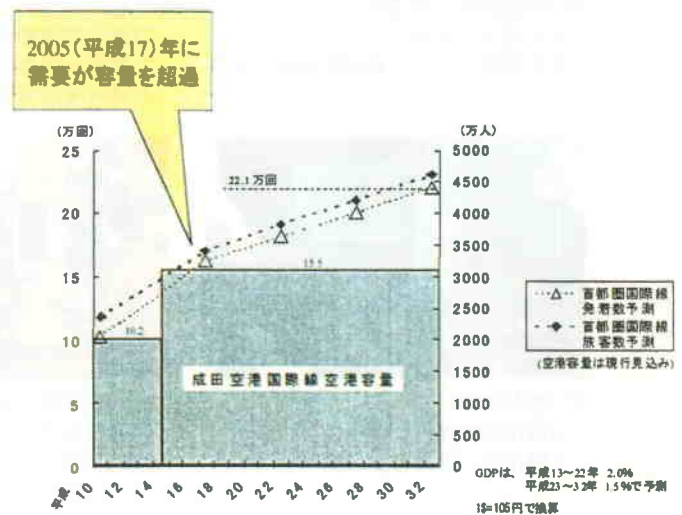
国名	アメリカ*1	フランス*1	ドイツ*2	韓国*2	イギリス*1	日本*1	中国*2
都市圏名	ニューヨーク	パリ	ベルリン	ソウル	ロンドン	東京	香港
空港数	3	2	3	2*3	3	2	1
滑走路本数	9	6	6	4*3→6	5	4→5	1→2
都市圏人口 (千人)	19,700 (1990年)	10,700 (1990年)	3,460 (1996年)	10,330 (1998年)	17,500 (1990年)	31,800 (1990年)	6,690 (1998年)

*1：東京都「航空政策基本方針」（2000年） *2：東京都「危機突破・戦略プラン」（1999年） *3：平成13年仁川空港開港

国内線旅客数需要予測



国際線旅客数需要予測



資料：東京都「航空政策基本方針」（2000年）

◆空港施設の整備・充実

<主な連携戦略>

●羽田空港の国際化と再拡張

首都圏メガロポリスのみならず日本の国際競争力の維持向上や経済の活性化を図るとともに、首都圏の空港容量不足に早急に対応するため、羽田空港の国際化と再拡張を図る。

●成田空港の拡充

平行滑走路の早期完成を図ることにより、増加傾向が続く首都圏の航空需要に対応する。

●首都圏新空港の整備

首都圏新空港については、羽田空港・成田空港とともに首都圏の基幹空港としての機能を確保する。

◆空港活用の連携強化

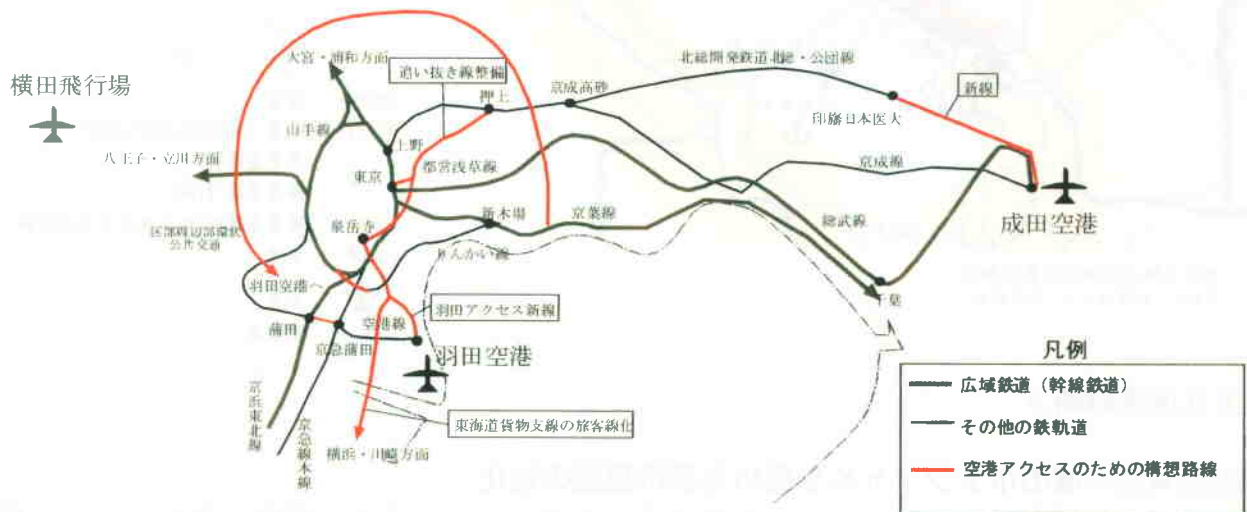
<主な連携戦略>

●空港間の役割分担の見直し（国際線、国内線の再編）

主要な国際都市では複数の空港が適切な役割分担の下に運用されているが、首都圏の空港では、事実上、国際線と国内線の分離政策がとられている。航空需要増大の対応とともに、空港間の機能分担を見直し、首都圏における空港の効果的な運用を図る。

●空港アクセスの強化

首都圏における空港の利用者は、羽田空港で年間約5,400万人、成田空港で約2,600万人となっており、空港アクセスの充実により、このような大量の航空旅客の移動時間の短縮と定時性の確保など、利用者の利便性の向上を図る必要がある。特に、空港アクセスの利便性向上は、国際競争力を維持する上で重要である。また、横田飛行場の民間航空利用に伴う空港アクセスを検討する。



●横田空域の返還

米軍の管制下にある横田空域は、首都圏の西の空に立ちはだかっている。そのため、国内航空輸送の大動脈である羽田空港から西日本へ向かう路線では、不自然な飛行を余儀なくされるとともに、幹線となる航空路の過密化を招いている。首都圏の航空需要に対応し、航空路の新設や複線化等が可能となるよう、横田空域の返還を図る。

●横田飛行場の民間航空利用

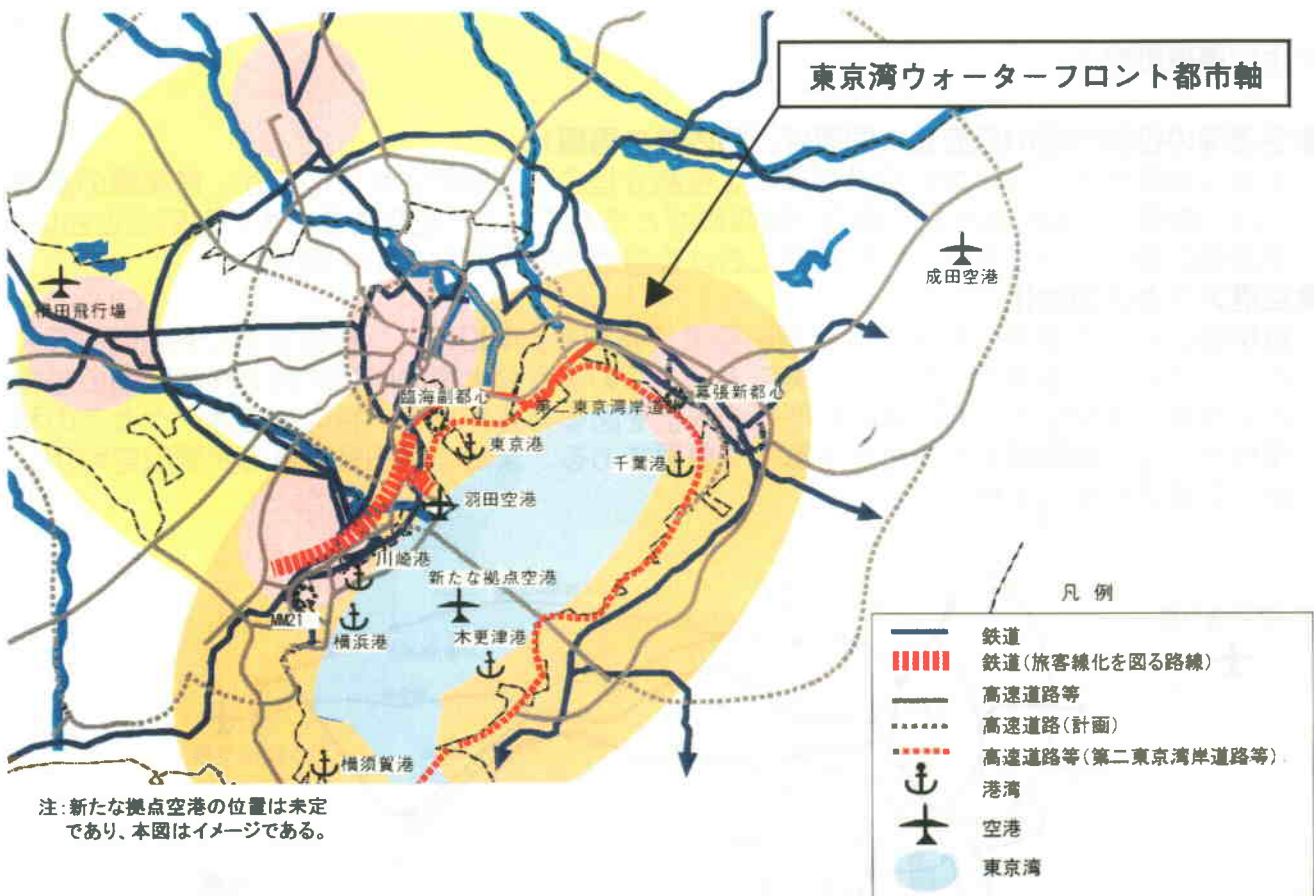
横田飛行場の民間航空利用を図ることにより、首都圏西部地域の航空需要を担い、この方面の航空利便性を飛躍的に高めるとともに、首都圏の空港容量の拡大を図る。

4-3 東京湾の一体的整備

東京湾は埼玉県などの内陸県をも含めた首都圏メガロポリス共通の財産である。陸・海・空の交通インフラで結びつけられる東京湾沿岸域は、潤いのある環境を生む広大な水域を中央に抱え、首都圏メガロポリスの都市活動を支え、けん引していく、かけがえのない空間として、大きな潜在的可能性を持っている。

◆東京湾ウォーターフロント都市軸の形成

空港・港湾・道路・鉄道の重層化された交通インフラを生かし、臨海副都心、MM21、幕張新都心などの拠点連携を強化することにより、水辺の魅力と豊かな空間資源を生かした東京湾を取り巻くウォーターフロントの一体的な都市軸を形成し、国内外との人やモノの活発な交流、首都圏メガロポリスの発展に必要な新たな機能の導入、国際的な魅力の創出を図る。



<主な連携戦略>

●東京湾沿岸域のポテンシャルを高める都市基盤の強化

東京湾沿岸域の持つポテンシャルを最大限に生かし、人、モノ、情報のネットワーク機能を強化するために、世界への2つの窓である空港と港湾機能の強化を図る。また、それらを結ぶ第二東京湾岸道路、東京港臨海道路の整備や東海道貨物支線の旅客線化などを検討する。

●東京湾ウォーターフロント都市軸における効果的な機能配置

これまでの東京湾沿岸域の開発や施設立地は、必ずしも東京湾ウォーターフロント都市軸全体の効果的な連携の視点からなされたとはいえないが、今後は、新たな機能の導入などに当たって、本都市軸の機能が最大限に発揮されるよう、七都県市が相互に連携を強化して一体的な魅力を高めていくことが必要である。

◆アーバンリゾートの形成

国際都市としての評価を高めるためにも、都市観光の強化が必要である。東京湾沿岸域は、世界への2つの窓とともに、大規模商業施設、アミューズメント施設、ホテル・コンベンション施設が立地している。このような特徴を生かし、水辺空間の魅力を一層高めながら沿岸域の観光資源の連携を図ることにより、アーバンリゾートの形成を図る。



<主な連携戦略>

●アーバンリゾートをつなぐ水上ネットワークの構築

国内外の人々が訪れる魅力と刺激に満ちたにぎわい空間を整備し、東京湾におけるアミューズメント拠点としての機能を高めるためには、海上・水上バスなどの水域を利用した交通手段による水上ネットワークの構築が必要である。また、東京湾に面する都県市が連携するだけでなく、河川を活用した埼玉県との連携を強めることにより、首都圏メガロポリスの水上ネットワークの充実を図る。

●夢のある空間の創出

水辺の豊かな環境を生かしながら、自然環境、親水空間の保全、創出を図るとともに、集客に寄与する魅力的なコンベンション施設や子どもから大人まで楽しめる各種のアミューズメント施設などを育成することにより、多様な要求を満足させる高アメニティ空間を創出する。

4-4 効率的な広域物流システムの構築

首都圏メガロポリスの都市構造の再編に併せた、港湾や空港、道路、物流拠点などの基盤施設の整備を図るとともに、都県を越えたサービスの効率化や情報化など総合的な物流効率化の取組を進めることにより、環境負荷の低減、コストの縮減、渋滞を引き起こさない物流の実現を図る。

◆国際的な物流基盤の強化

経済のグローバル化の進展の中で、物流は世界的規模で拡大を続けている。首都圏メガロポリスの世界への窓として、港湾や空港機能の整備を推進し、首都圏メガロポリスの国際的な物流基盤の強化を図る。

港別貿易額順位表（平成11年）

（単位：金額・百万円、全国比・％）

順位	港	輸 出		順位	港	輸 入	
		金 額	全国比			金 額	全国比
1	新東京国際空港	8,023,938	15.3	1	新東京国際空港	7,719,331	20.4
2	名古屋港	5,965,640	13.6	2	東京港	4,177,706	12.2
3	横浜港	5,801,627	13.1	3	横浜港	2,624,072	8.3
4	東京港	4,357,054	9.3	4	名古屋港	2,300,630	6.7
5	神戸港	4,075,977	9.0	5	大阪港	2,097,612	6.3
6	関西国際空港	2,831,223	5.0	6	神戸港	2,015,551	5.9
7	三河港	1,902,410	3.6	7	関西国際空港	1,551,598	4.3
8	清水港	1,667,052	3.5	8	千葉港	1,455,001	4.0
9	大阪港	1,621,277	3.3	9	川崎港	955,056	2.6
10	千葉港	826,235	1.8	10	堺港	516,574	1.5
	総 計	47,547,556	100.0		総 計	35,268,008	100.0

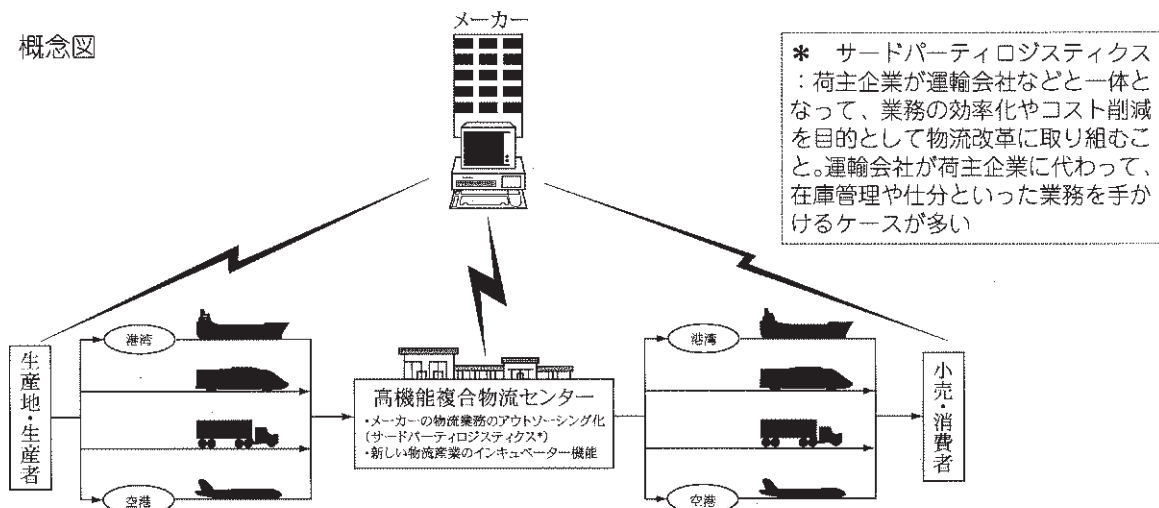
資料：物流問題研究所「数字で見る物流2000」（2000年）

<主な連携戦略>

●ITを活用した効率的な物流サービスの展開

首都圏メガロポリスには、日本一の外国貿易高を誇る成田空港による航空物流や、全国の約4割のコンテナを取り扱う東京湾内の港湾物流などをはじめとする大量かつ多様な物流機能が求められる。このため、国際物流から都市内物流まで、陸・海・空の様々な物流を結合し、高機能複合物流センターを中心にITを活用した効率的な物流サービスの展開を図る。

概念図

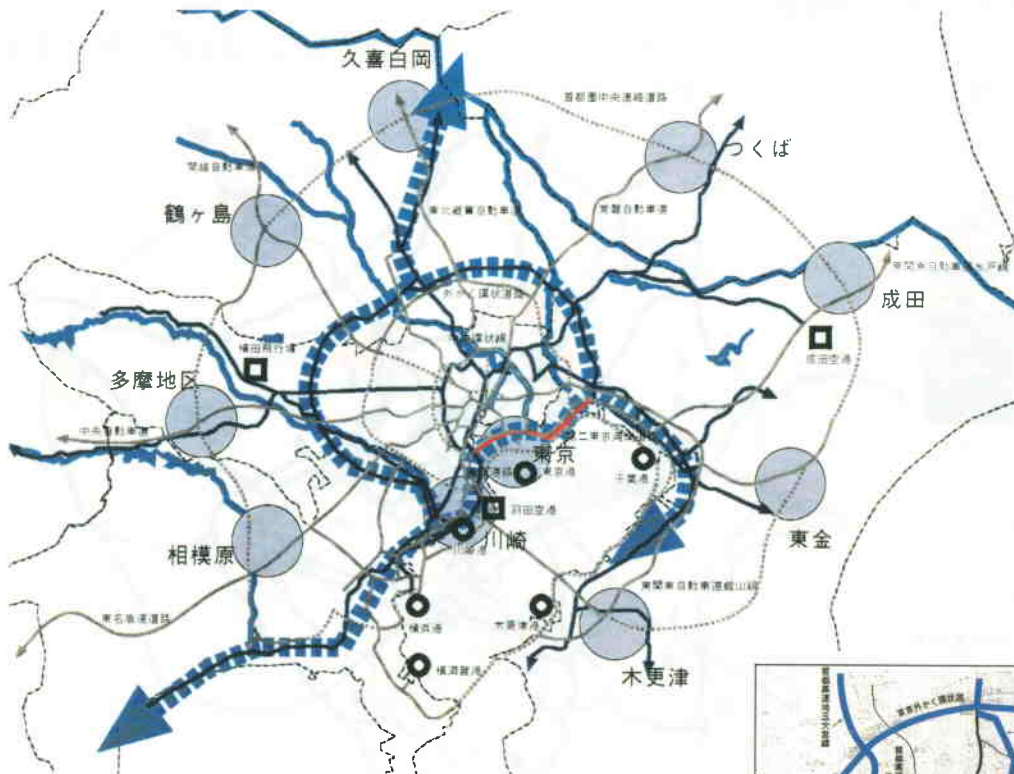


◆広域物流ネットワークの構築

<主な連携戦略>

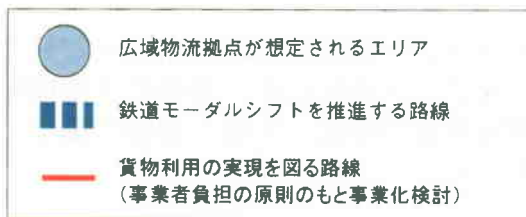
●広域物流拠点の戦略的な整備誘導

首都圏メガロポリスにおける広域物流の玄関口として、道路、空港、港湾、鉄道などとの連携強化を視野に入れながら、圏央道と都市間高速道路のジャンクション付近に、広域物流拠点を整備誘導する。



注：新たな拠点空港の位置は未定であり、本図はイメージである。

凡例



注) 平日の午前7時から午後7時の交通量
資料：建設省「平成9年度 道路交通センサス」(1998年)より作成

普通貨物車交通量

資料：東京都「東京都市白書2000」(2000年)

●モーダルシフトの推進

鉄道貨物ネットワークの強化や建設副産物・廃棄物などの静脈物流機能の整備、大量輸送が可能な海上輸送など、首都圏メガロポリス全体でモーダルシフトを推進することにより、トラック輸送による環境負荷や交通渋滞の低減を図る。

●大深度地下を利用した将来の物流システムの検討

物流による交通負荷と環境負荷を低減し、物流自体の効率化を図るために、空港、港湾、物流拠点を効率的に結ぶ大深度地下物流システムについて、技術面、採算面、安全面を含め、その実現可能性を検討する。

4-5 広域防災連携の推進

阪神・淡路大震災では、家屋の倒壊、大規模な火災等により死者が6,400人を超るとともに、都市機能が麻痺するなど甚大な被害をもたらした。震災等の大規模な災害に備え、広域的な防災体制の整備を図ることにより、首都圏メガロポリスの災害対応力を強化する。

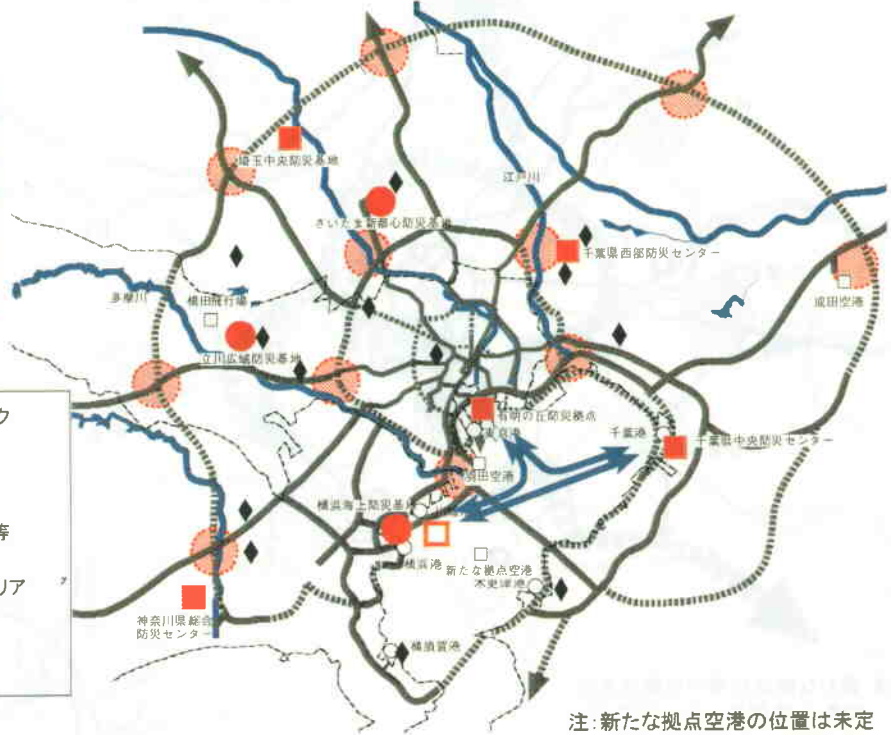
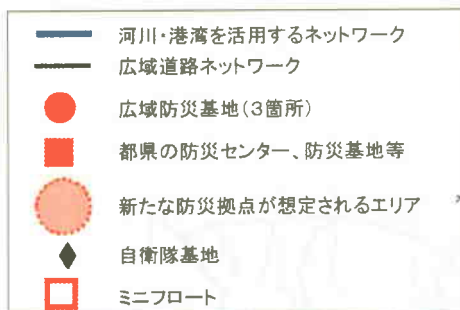
◆広域防災活動プロジェクトの推進

首都圏メガロポリスにおける災害対応力を強化するため、七都県市の広域連携や相互支援により、広域防災活動プロジェクトを体系的に推進する。

ミニフロード



資料：運輸省「東京湾浮体式防災基地」
凡例



注：新たな拠点空港の位置は未定であり、本図はイメージである。

<主な連携戦略>

●道路、河川、港湾等を生かした防災拠点の整備

圏央道と高速道路が交差するジャンクション周辺や臨海部に、広域的な防災拠点を整備する。さらに、大規模公園や河川の船着き場、耐震強化岸壁のふ頭などを、都市の大規模復旧活動に必要な大量の資機材や食糧・衣料品などの救援物資の輸送・中継、避難の拠点となるよう整備することにより、防災拠点の広域的なネットワーク化を図る。

●医療活動の広域連携

民間ヘリコプターなどの活用により広域的な医療・搬送体制を整備し、大規模災害時の大量に発生する患者に対して、迅速、的確に対応する。

●帰宅困難者対策の推進

ターミナル駅周辺や幹線道路沿いで水・トイレや情報等を提供することにより、昼間都民の徒歩帰宅を支援する。また、自力での徒歩帰宅が困難な人に対して海上輸送等の代替輸送手段を確保する。

●ライフラインの確保

交通施設や各種ライフラインの耐震性を向上させるとともに、共同溝等電線類の地中化や、耐震性を有する下水道等への光ファイバーの敷設促進により、情報通信機能を確保する。

●広域災害対応組織の整備

災害時の応急活動能力を向上させるため、警察や消防、自衛隊などと連携を図り、広域災害に機動的に対応できる組織体制の検討を行う。

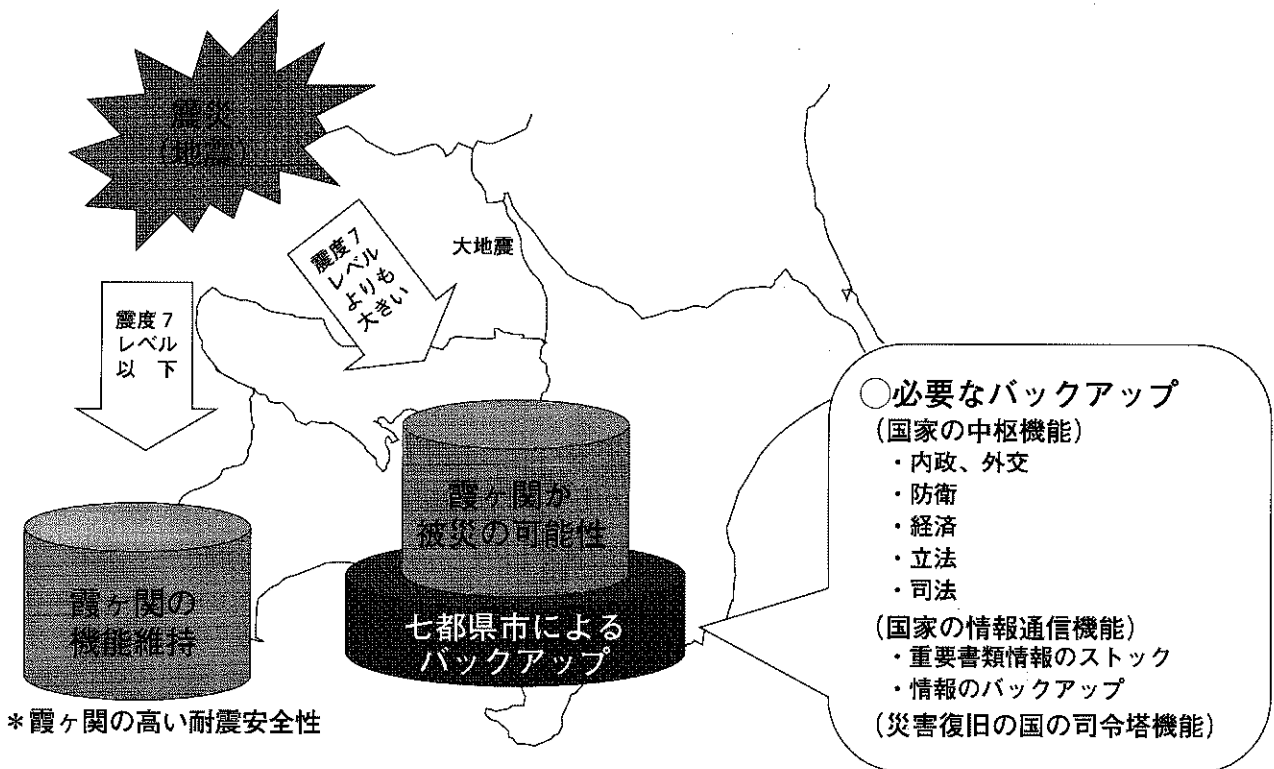
4-6 首都機能（国家の中核機能）のバックアップ

災害対応力の強化が首都移転の意義の一つに上げられているが、首都移転によってではなく、首都圏の再編整備によるリスク分散はもとより、現在の危機管理体制の強化とバックアップ体制の整備を図ることにより、災害時においても万全の体制で国家の中核機能の安全の確保を図る。

東京都における国家公務員数（人）

	全従業員
千代田区	66,836
中央区	4,499
港区	17,576
その他の特別区	84,438
合計	173,349

資料：東京都「平成10年東京都統計年鑑」(2000年)



<主な連携戦略>

●危機管理体制の強化

防災・危機管理の情報ネットワークを構築し、国と七都府市が災害時における連携の強化を図る。

●国家の中核機能を支えるバックアップ体制の整備

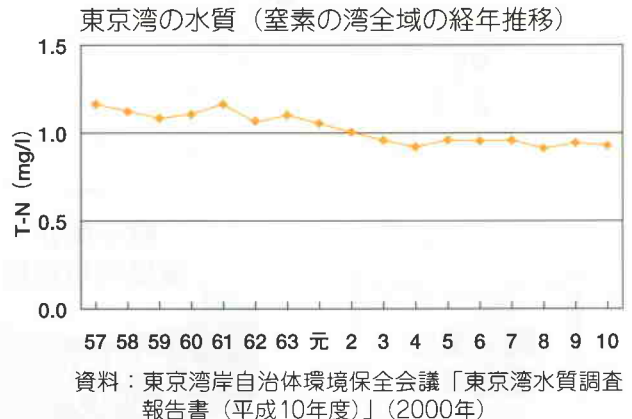
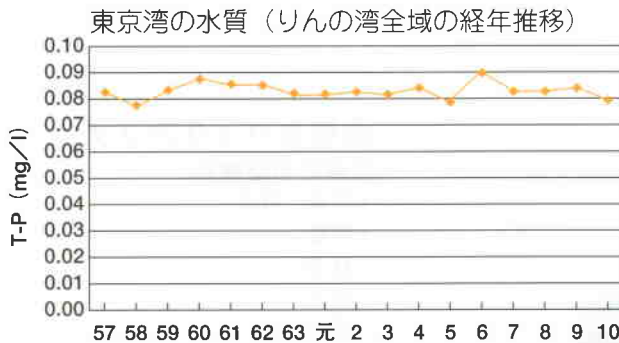
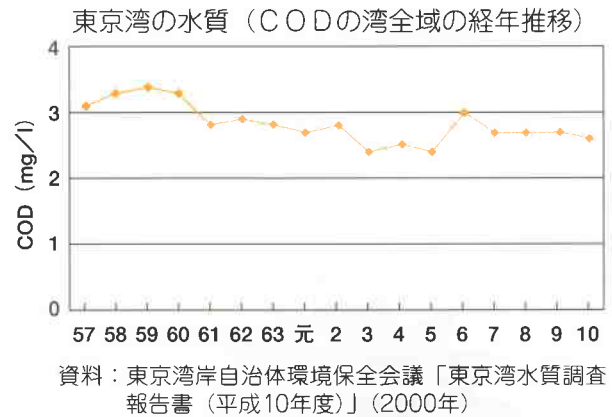
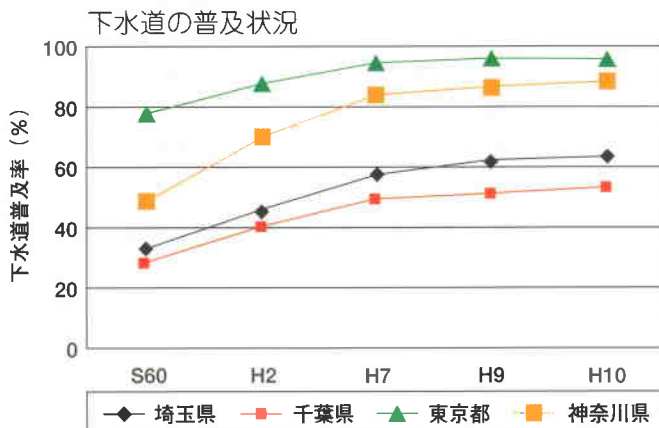
国家の中核機能（内政、外交、防衛、経済、立法、司法等）が麻痺することなく、正常に機能し続けるために、バックアップ体制（政府、国会、宿泊等の臨時施設）を確保する。

●情報バックアップセンターの整備

国家の情報通信機能として、重要書類や情報のストック方法・管理の徹底が図られることが重要であり、情報バックアップの具体化（施設規模、場所等）を図ることが必要である。

4-7 東京湾の水質改善に向けた一体的な取組

東京湾の水質を改善するため、これまでも各都県による下水道の整備等が行われてきた。また、都県間の連携として、東京湾へ流入する有機性汚濁物質の総量規制や、窒素・リンの目標値の設定による削減指導などを行ってきた。しかし、湾内に流入する有機性汚濁物質及び窒素・リンにより湾内で増殖する植物プランクトンに由来する有機性汚濁物質のため、東京湾の水質は改善傾向になく、これまで以上の連携した取組が必要である。



東京湾の富栄養化防止対策として、窒素・リンの負荷量削減のために三都県（東京、千葉及び神奈川）で窒素・リンの上乗せ排水基準を条例化している。

<主な連携戦略>

●一元的な体制づくり

東京湾の関係流域全体における窒素・リンの削減指導や未普及地域における下水道整備の促進、東京湾のしゅんせつや干潟、浅場の保全など、個別施策を一元的に行うための体制づくりを検討する。

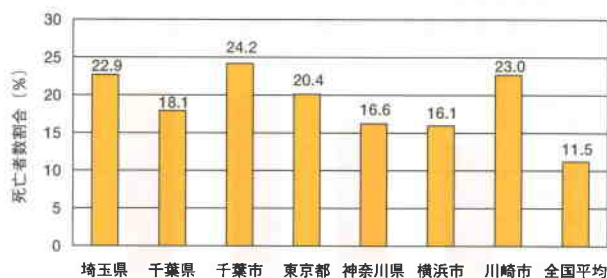
●新たな制度等の仕組みづくり

東京湾の環境基準達成に向けて、都県を越えた流域下水道の整備や、東京湾の関係流域全体における統一的な排水規制を可能とする新たな制度等の創設を検討する。

4-8 大気汚染対策の連携

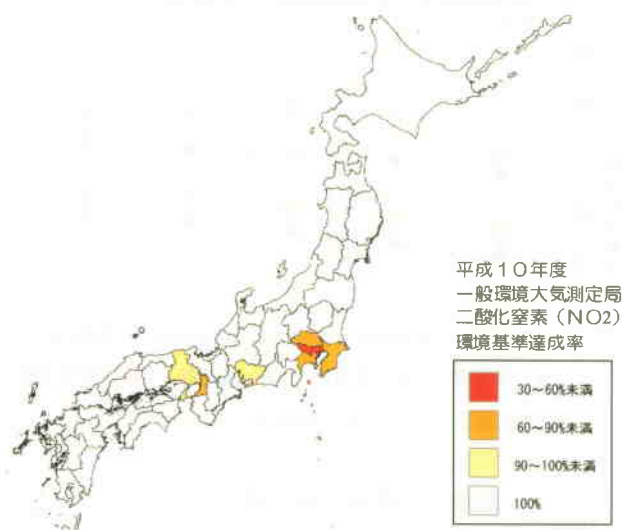
首都圏メガロポリスにおける平成10年度の環境基準達成状況は、自動車排出ガス測定局で二酸化窒素が29.8%、浮遊粒子状物質が4.1%と深刻な状況になっている。自動車から排出される窒素酸化物の70%、粒子状物質の大部分を占めるディーゼル車の対策などを、圏域全体で、一体的に取り組む必要がある。

肺がん死亡者数のうち、原因がディーゼル排気微粒子の割合



資料：大気環境学会誌2000「ディーゼル車排出粒子による人肺がんリスク試算<予測>」

NO₂環境基準を未達成な三大都市圏



資料：環境庁

現在、七都府市では、自動車からの窒素酸化物や粒子状物質の排出量の削減に向け、「低公害車の指定」や「七都府市ぐるっと青空キャンペーン」を共同で実施するとともに、地球温暖化防止に関する普及啓発として「七都府市地球温暖化防止キャンペーン」を実施している。

<主な連携戦略>

●自動車排出ガス規制の一体的取組

首都圏メガロポリス全体で、七都府市が独自に設定した「粒子状物質排出基準」に違反するディーゼル車の運行規制を図る。

●低公害車の普及

事業者の需要と供給を調整する場を設定し、割高な車両価格、少ない利用者、燃料スタンドの未整備といった三すくみの状況を打破するため、七都府市が連携して一体的に取り組むことにより、窒素酸化物の排出が少なく、粒子状物質の排出がほとんどない天然ガス自動車 (CNG車) や液化石油ガス自動車 (LPG車) への転換を推進する。

●低硫黄軽油の首都圏メガロポリスへの早期投入

硫黄濃度が50ppm以下の低硫黄軽油の首都圏メガロポリス全域への、早期供給を推進する。

●交通需要マネジメントの推進

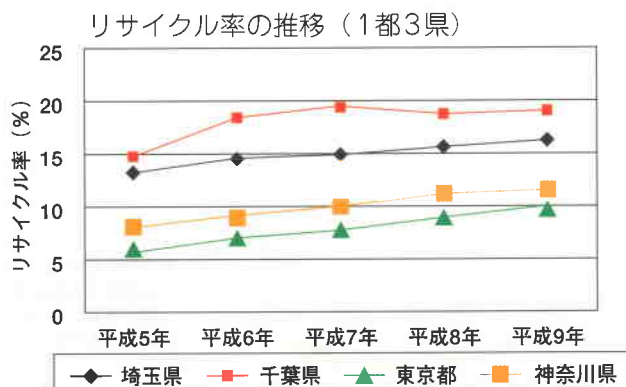
東京湾や河川を利用した水上輸送や首都圏メガロポリスを環状に結ぶ鉄道輸送へのモーダルシフト等を推進することにより、自動車による環境負荷の低減を図る。

●広域的な大気汚染監視体制の確立

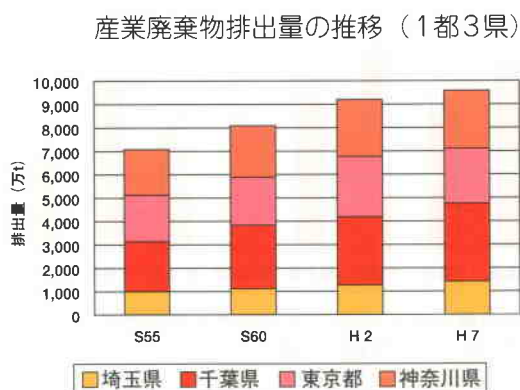
各都府で測定・収集を行ったデータを統合して、連携した対策を講じるなど、首都圏メガロポリスの広域的な大気汚染監視体制を確立する。

4-9 リサイクル・廃棄物処理連携

不法投棄や野焼きなどの不適正な処理により、廃棄物処理に対する不信が広まっている。今後、地球環境や資源循環への対応が、ますます重要になってくることから、最終処分場だけに依存せず、廃棄物の発生から処分までのすべての過程において、環境への負荷を極力低減する循環型社会の構築を目指し、共同・協調して、廃棄物の発生・排出抑制や再資源化、適正処理に取り組む必要がある。



資料：厚生省「日本の廃棄物処理」（2000年ほか）



資料：七都県市廃棄物問題検討委員会「廃棄物の広域処理に関する調査報告書」（1998年）



資料：国土庁「首都圏白書」（2000年）



資料：国土庁「首都圏白書」（2000年）

<主な連携戦略>

●共同リサイクル・共同処理施設の設置

環境問題への意識の高まり等から、リサイクル産業や廃棄物処理関係等の環境関連産業等の土地需要が増大していく。これらの施設は、既成市街地での立地が困難なことから、東京湾沿岸域などにおいて、物流機能や都市機能との関係を考慮しながら施設の設置を検討する。

●リサイクルの徹底に向けた取組

容器リサイクル法、家電リサイクル法などによる適正なリサイクルの推進を図るとともに、デポジット制度の法制化などを含め、一層効果的な推進方策の検討を進める。

●産業廃棄物の適正処理に向けた広域的な取組

産業廃棄物の適正処理に向けて、連絡体制の強化及び情報の共有化を図ることにより、指導方針・方策の強化や不法投棄の未然防止を推進する。

●首都圏メガロポリスの共同の広域処分場の検討

廃棄物に係る最終処分場の確保が、今後ますます困難になることが予想されるとともに、廃棄物の一部が首都圏メガロポリスを越えて他地域に移動して処理されていることから、広域での事業連携を図るとともに、長期的に圏域共同の広域処分場を検討する。

4-10 首都圏メガロポリス情報ネットワーク

首都圏メガロポリスにおける情報通信機能の強化を図ることにより、約3,300万人の集積を生かした情報ネットワークを構築する。これにより、物流、サービス、金融、情報のハブ機能を高めるとともに産業の生産性向上を実現し、圏域に住む人々の生活の質の向上を図る。さらに、七都県市の連携を強化し、広域的な取組を進めていくために、七都県市の広域行政情報ネットワークを構築する。

◆情報ネットワークの構築

首都圏メガロポリスの約3,300万人を超える人口の集積のメリットを最大限に活用し、我が国の発展に大きく寄与する世界最大の情報ネットワークの構築を目指す。

<主な連携戦略>

●情報インフラの整備促進

下水道光ファイバーネットワークの積極的活用など高速・大容量情報ネットワークの整備を首都圏メガロポリス全体で促進する。

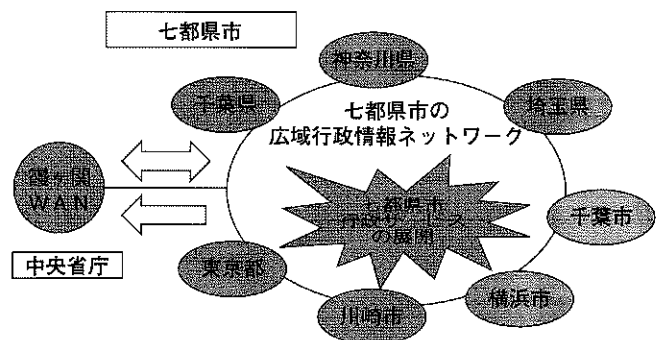
●情報ネットワークの活用促進

市民生活の様々な局面で、情報ネットワークの活用を促進し、生活の質の向上を図る。

◆七都県市の広域行政情報ネットワークの構築

総合行政ネットワーク*等を活用して七都県市の連携を支える広域行政情報ネットワークを構築する。

* 総合行政ネットワーク：平成15年度までに、国の霞ヶ関WAN（省庁間のネットワーク）と全国約3,300の地方公共団体間をネットワークで結び、公文書交換、情報提供等のサービスを相互に行うことにより、全国的な行政情報化の推進を図ろうとするもの



<主な連携戦略>

●広域的な交通規制システム

情報通信技術を活用した多目的システムとして、信号制御の高度化などにより交通の円滑化を図る。

●政策情報の共有化

地理情報システム(GIS)などを活用し、基礎的な政策情報をデータベースとして共有することにより、広域的な計画策定や施設管理等の効率的・効果的な施策展開を図る。

●広域防災連携の推進

情報バックアップセンターの整備により、首都機能（三権の中核機能）を確保する。また、気象、河川、地震など様々な情報の共用化やインターネットを活用した帰宅困難者支援システムなどにより、防災連携を強化する。

●産業政策における広域ネットワーク

産業技術データベースや企業情報データベースの相互リンクなどを始めとして、ITを活用した産業行政の広域的な連携を進める。

●行政ワンストップサービス

複数箇所又は数回にわたる申請、届出等の各種行政サービスについて、1か所又は1回で提供することにより、圏域内におけるサービスの向上を図る。

4-11 21世紀を支える人づくり

現在、1都3県は青少年の健全育成に共同で取り組んでいる。
人々の生活圏や行動領域が広がるなか、多様で多才な人材を擁する首都圏メガロポリスの特性を生かして、21世紀の社会を支える多世代の人材の育成を推進する。

<主な連携戦略>

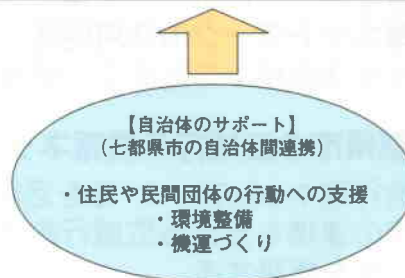
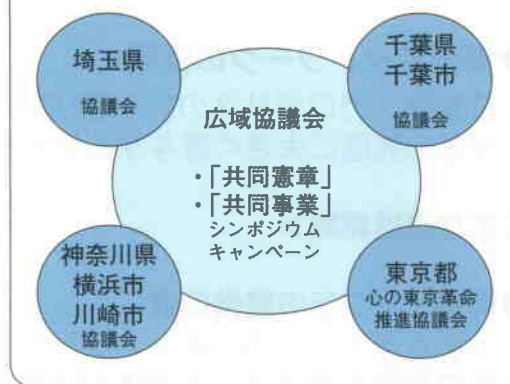
●次代を担う子どもたちの健全育成に向けた共同の取組

首都圏メガロポリスという広域のメリットを生かした体験学習の相互協力や個別施策の連携等、自治体間の連携強化を図る。同時に、民間団体と行政が協働して、七都県市共同の協議会を設置してシンポジウム、キャンペーン等の各種共同事業を展開する。



資料：東京都「心の東京革命行動プラン概要版」(2000年)

【住民・民間団体・企業等の参加による広域的な運動の展開】



●高齢者等の社会参加のしくみの構築

到来する人口減少時代に対応し、社会の活力を維持するためには、高齢者等が有する豊富な経験や能力を積極的に生かしていくことが不可欠である。同時に、高齢者の活動領域も広がっている。そのために、広域的な視点に立って、NPO、ボランティア活動等の充実やネットワークの強化等による情報提供などを推進することにより社会参加のしくみを構築する。

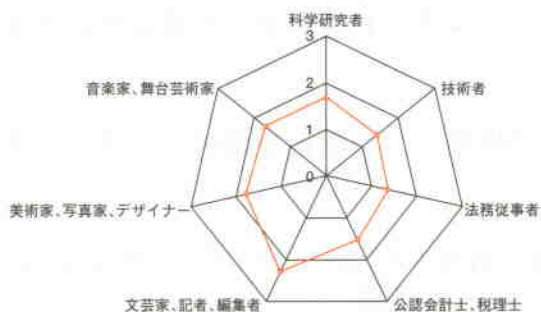


資料：東京都「東京構想2000」(2000年)

●文化、芸術、産業、ボランティアなど、様々な分野の人材を連携して育成

約3,300万人を擁する首都圏メガロポリスは、多様で専門性の高い人々の活動の場となっており、このような人材の集積を生かし、次代を担う人材を連携して育成する。

専門的職業従事者の特化係数



— 1都3県の専門職業従事者の特化係数

注：特化係数とは、標準区分での構成比(全国を1)を基準として各区分での構成比をその何倍にあたるという形で表現した比率

資料：総務庁「平成7年国勢調査」

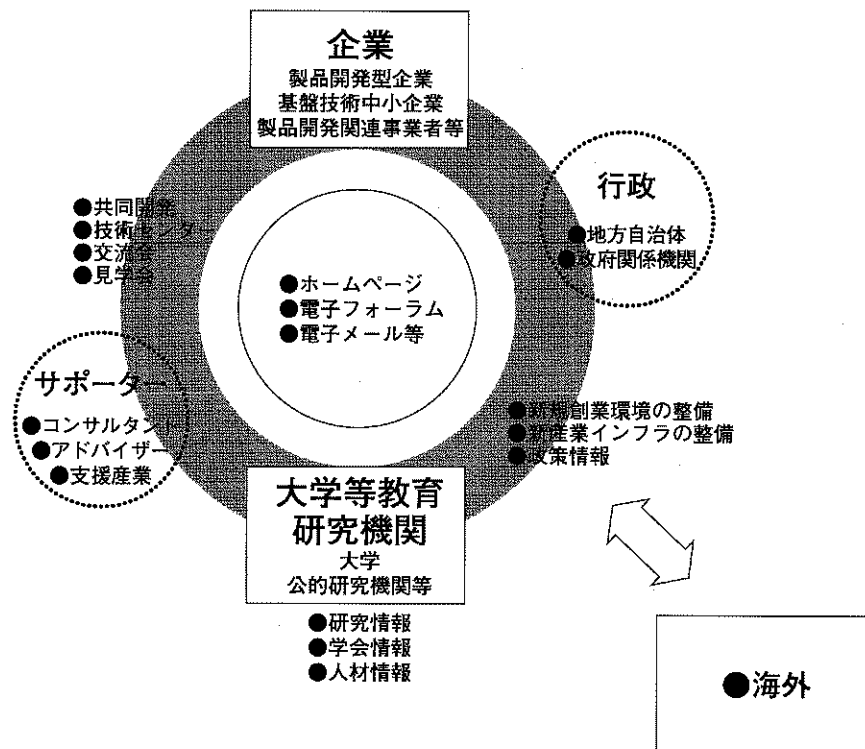
4-12 産業政策における広域ネットワークの構築

首都圏メガロポリスが、日本経済の活性化をけん引していくためには、中小企業をはじめとする産業活力を維持・発展させていくことが重要である。圏域の企業活動の実績や産業・大学等の集積を生かして、自治体自ら、産業政策における広域連携を積極的に推進し、産業活動の支援を行っていく必要がある。

<主な連携戦略>

●産業振興ネットワークの構築

ITを最大限に活用した、企業、研究機関、大学や自治体間の共同開発、政策情報などの連携が可能となる産業振興ネットワークの構築に向けた検討を行う。



(社)首都圏産業活性化協会（多摩地域、神奈川県中央部、埼玉県南西部地域における産・学・官の協議組織）では、情報ネットワーク事業、産学連携・研究開発促進事業、イベント事業、新規事業支援、国際交流事業を展開している。

●循環型社会づくりに向けた連携

21世紀のエネルギーとして期待される木質バイオマスの利用や、都市から排出される未利用有機質の活用などを目的とした循環型社会をめざす事業や施策の広域的な連携を促進する。

●情報発信による産業活動の強化

中小企業の多岐にわたり、より高度で複合的な技術開発や評価基準に対応するための情報や、中小企業データベースの情報を首都圏メガロポリスでネットワークし、圏内外に発信することにより、圏域における産業活動を強化する。

4-13 広域行政の新たな展開に向けて

首都圏メガロポリスにおける巨大な市場、先端的な産業や人材、情報などの集積は、これまで我が国の経済的な発展をけん引してきた。しかし一方で、環境問題や交通問題などの行政課題が、都県の境界を越えて圏域全体へと広がっている。このような課題に対し、現在の自治体単独もしくは自治体間の連絡調整を中心とした取組では、問題解決には限界がある。このため、現在の広域連携の仕組みを越え、自治体間の合併も視野に入れた、新たな広域的自治体のあり方を検討する必要がある。

地方公共団体が事務処理を効率化し、また、複雑・多様化した広域行政需要に適切に対応する目的で、共同して事務を処理するための方式として、協議会、機関の共同設置、一部事務組合、広域連合等がある。

区 分	地方自治法上の根拠	概 要
協 議 会	252条の2	普通地方公共団体が、共同して事務執行、連絡調整又は広域にわたる総合的な計画の作成を行うために、議会の議決を経て協議により規約を定め設置する。
機 関 等 の 共 同 設 置	252条の7	普通地方公共団体が議会の議決を経て協議により規約を定め、共同して各種の行政委員会、附属機関、専門委員などを設置する。
事 務 の 委 託	252条の14	普通地方公共団体が議会の議決を経て協議により規約を定め、事務の一部を他の普通地方公共団体に委託し、管理執行させる。
一 部 事 務 組 合	284条	2以上の地方公共団体（普通地方公共団体や特別区）が、事務の一部を共同処理するために、総務大臣又は都道府県知事の許可を得て設置する。
広 域 連 合	284条	2以上の地方公共団体（普通地方公共団体や特別区）が、広域にわたり処理することが適当な事務を総合的かつ計画的に処理するために、「広域計画」を策定し、総務大臣又は都道府県知事の許可を得て設置する。

<主な連携戦略>

●新たな広域的自治体のあり方等の検討

首都圏メガロポリスが、圏域全体の行政課題に的確な対応を行うことにより、一体として首都機能を担い、持続的に発展していけるよう、新たな広域連携の仕組みや広域的自治体のあり方について検討することが必要である。

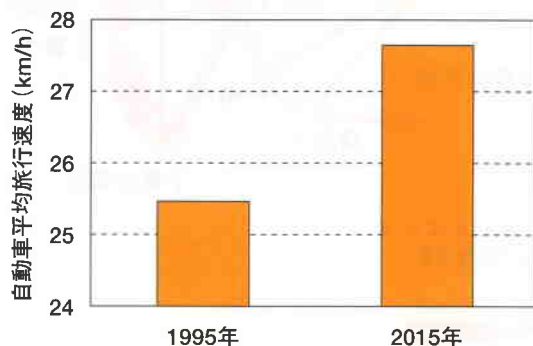
5 首都圏メガロポリス構想の整備効果

首都圏3環状道路などの基本的なインフラが2015（平成27）年に完成したときの整備効果を土地利用・交通統合モデルによりシミュレーションを行い把握した。

<主な効果>

①自動車の走行速度が圏域全体で約1割向上

→ 年間約1兆7千億円に相当する時間短縮効果

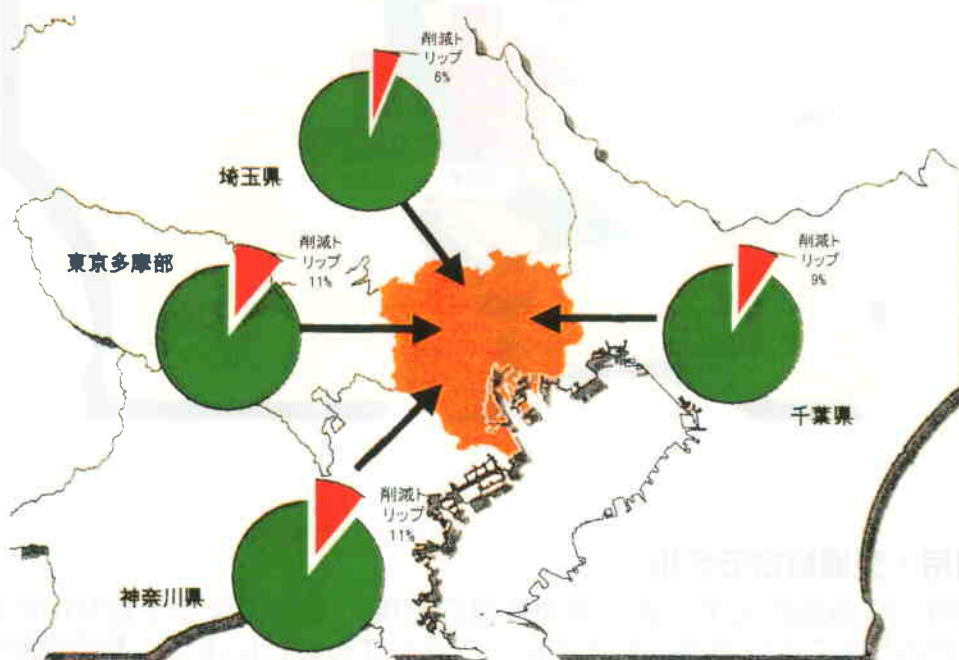


②自動車の走行速度の向上等による首都圏メガロポリスの大気汚染の低減

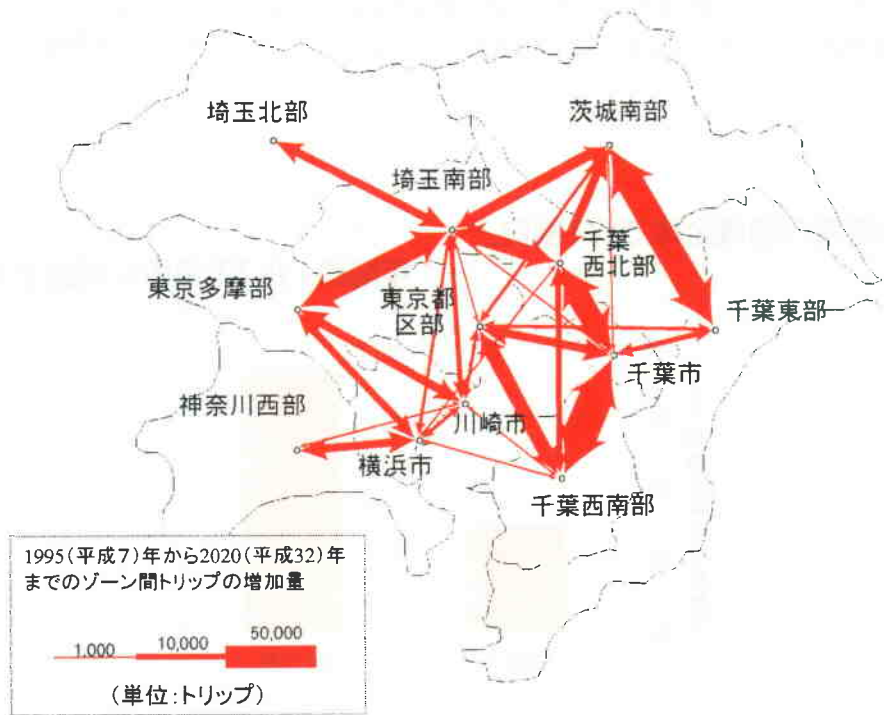
NOx：約1割削減
(約1万トン/年)

CO₂：約1割削減
(約123万トン-C/年)

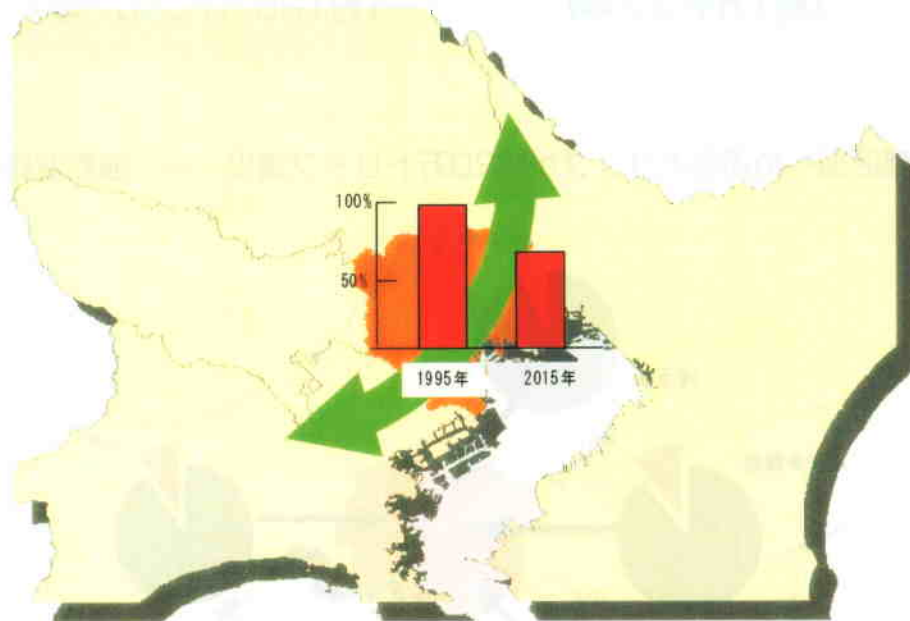
③鉄道による都区部への通勤トリップが約20万トリップ減少 → 通勤混雑の緩和



- ④環状都市軸上の移動量が増加 → 圏域の一体性を高める環状都市軸の強化
 (核都市等の成長)
 → 都心部の環境負荷の低減



- ⑤都区部の通過交通が約3割減少 → 交通渋滞の緩和、交通の円滑化
 → 環境負荷の低減



◆土地利用・交通統合モデル

土地利用・交通統合モデルは、交通基盤の整備とそれによる土地利用の変化を関連させながら5年ごとに次々にシミュレーションすることにより、都市活動の変化を現実の動きに近い形で把握することができる新しいモデルである。