

平成 25 年度

首都圏整備に関する年次報告
要旨

平成 26 年 6 月

国 土 交 通 省

全体構成

第1章 首都圏整備をめぐる最近の動向

- 第1節 首都圏の国際競争力の現状と国際的ビジネス環境の整備
- 第2節 国内外からの首都圏へのアクセスの更なる改善
- 第3節 首都直下地震等による被害を軽減するための防災対策の推進
- 第4節 都市の老朽化への対応と大街区化の推進
- 第5節 首都圏の人口移動と居住傾向の現状と地域活性化の推進
- 第6節 東京湾の利用の状況と環境再生の推進
- 第7節 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会後も見据えた首都圏の国際競争力の向上とその効果の波及

第2章 首都圏整備の状況

- 第1節 人口等の状況
- 第2節 産業機能の状況
- 第3節 個人主体の多様な活動の展開
- 第4節 環境との共生
- 第5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備
- 第6節 将来に引き継ぐ社会資本の整備
- 第7節 首都圏整備の推進

資料編 首都圏整備に関する各種データ（省略）

この文書は、首都圏整備法（昭和31年法律第83号）第30条の2の規定に基づき、首都圏整備計画の策定及び実施に関する状況について、報告を行うものである。

本文中の「首都圏」「東京圏」等は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県

周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

都心3区：千代田区、中央区、港区

特にことわりのない限り、図表中の「S」は昭和を、「H」は平成を示す。

本要旨に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

はじめに

平成 25 年 9 月に 2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催が決定し、東京オリンピックに向けて、あるいは東京オリンピック開催後も見据え、インフラ整備や首都圏の国際競争力の向上に関する取組についての社会的な関心が高まっている。

このような状況を踏まえ、本報告第 1 章においては、「2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会をトリガーとした首都圏の国際競争力の向上とその効果の波及」と題し、首都圏の国際競争力の現状を分析し、人口減少・少子高齢化社会の進展下で首都圏が先導して日本を牽引していくために目指すべき方向性について記述するものである。

第 1 節 首都圏の国際競争力の現状と国際的ビジネス環境の整備

首都圏は、産業・人口が集積する世界有数の都市圏であるものの、首都圏の国際競争力の現状を様々な指標から国際比較すると、ビジネスのしやすさで第 9 位、知的資本・イノベーションで第 10 位、交通アクセスで第 10 位、自然災害リスクで第 19 位等、近年急速に台頭してきたアジアの諸都市に比べても多岐にわたり遅れをとっている状況である。

今後アジアの諸都市との競争に打ち勝ち、世界から資金、人材、企業を集積するため、ビジネスのしやすさ、交通アクセス、高性能のオフィスビルや国際会議場等の施設整備を含めた国際的ビジネス環境の整備に取り組むことが求められている。

このような中、平成 26 年 5 月に政府は東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区及び渋谷区、神奈川県並びに千葉県成田市を国家戦略特別区域に指定し、法人設立手続の簡素化・迅速化、人材の確保等、課題の一つであるビジネスのしやすさの改善に向けた取組を開始したところであり、国際競争力の向上につながることを期待されている。

なお、日本に在住する外国人の半数近く、また日本に進出する外国企業の約 9 割は首都圏を選んでおり、日本の中においても多様化が進むような工夫が課題である。

1. 首都圏における外国人居住等の現状

東京圏は世界的にも産業・人口の集積が極めて進んでいる地域であり、海外主要都市圏と GRP の比較をしてみると、世界の都市圏で最も大きな経済力を有している（図表 1-1-1）。

また、日本を訪れる外国人旅行客の半数以上は東京圏を訪れており、外国人にとって日本で最も魅力的な都市であると言える（図表 1-1-2）。

図表 1-1-1 主要都市の 2012 年の GRP 比較

順位	都市名	GRP(10億ドル)
1	東京	1,519.4
2	ニューヨーク	1,209.6
3	ロサンゼルス	786.7
4	ソウル(仁川)	773.9
5	ロンドン	731.2
6	パリ	669.2
7	大阪・神戸	654.8
8	シカゴ	524.6
9	モスクワ	520.1
10	上海	516.5

注：東京は、概ね、東京都、埼玉県、千葉県及び神奈川県にまたがる都市圏。
 資料：「Global MetroMonitor 2012」(The Brookings Institution)をもとに
 国土交通省都市局作成。

図表 1-1-2 都道府県別の外国人旅行客の訪問先

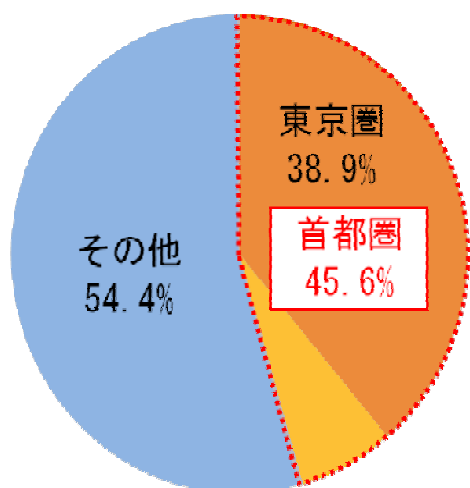
順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京都	47.3
2	大阪府	25.1
3	京都府	18.9
4	神奈川県	11.2
5	福岡県	11.0

注：期間は平成 25 年 1 月から 12 月。
 資料：平成 25 年「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)をもとに
 国土交通省都市局作成。

日本に居住する外国人の 45.6%は首都圏に居住しており、38.9%は東京圏に居住している(図表 1-1-3)。

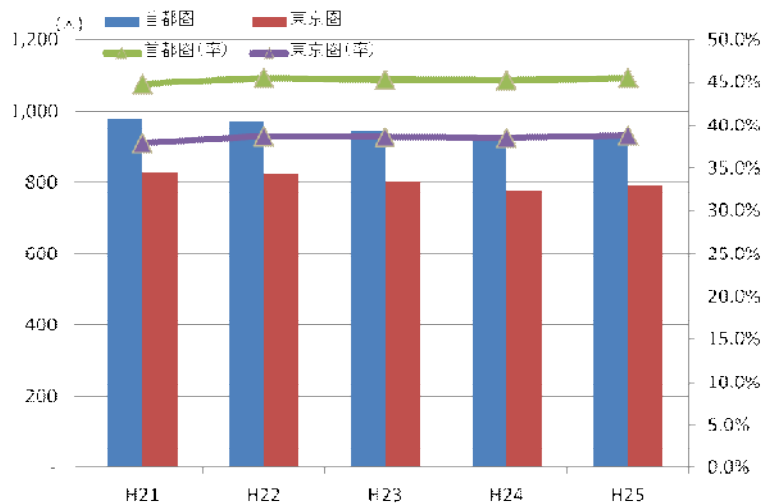
首都圏に居住する外国人の数は平成 21 年以降減少傾向であったが、平成 25 年には前年より増加し、下げ止まりの傾向が見られた。また、日本に居住する外国人のうち首都圏に居住する割合は平成 21 年以降 45%前後で横ばいとなっている(図表 1-1-4)。

図表 1-1-3 首都圏に居住する外国人の割合



注：平成 25 年 12 月末現在の在留外国人の割合
資料：平成 25 年「在留外国人統計」(法務省)をもとに国土交通省都市局作成。

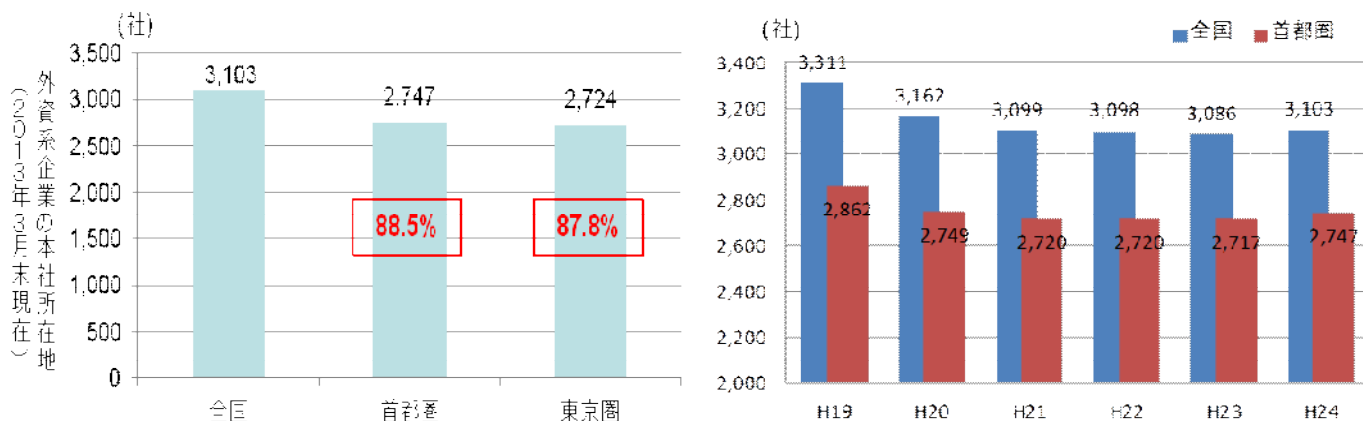
図表 1-1-4 首都圏に居住する外国人の推移



注 1：平成 24 年、平成 25 年は「在留外国人統計」(法務省)、平成 23 年以前は「登録外国人統計」(法務省)であり統計の対象が異なる。
注 2：毎年 12 月末時点。
資料：「在留外国人統計」(法務省)、「登録外国人統計」(法務省)をもとに国土交通省都市局作成。

また、日本に所在する外資系企業本社の約 90%が首都圏にあり、その数は近年横ばいで推移している(図表 1-1-5)。

図表 1-1-5 外資系企業の本社所在地と数



注：数値は原則資本金 5000 万円以上かつ外資の比率が 49%以上の企業数(各年 3 月末時点)。
資料：「外資系企業総覧」(東洋経済)をもとに国土交通省都市局作成。

2. 国際競争力からみた首都圏の現状

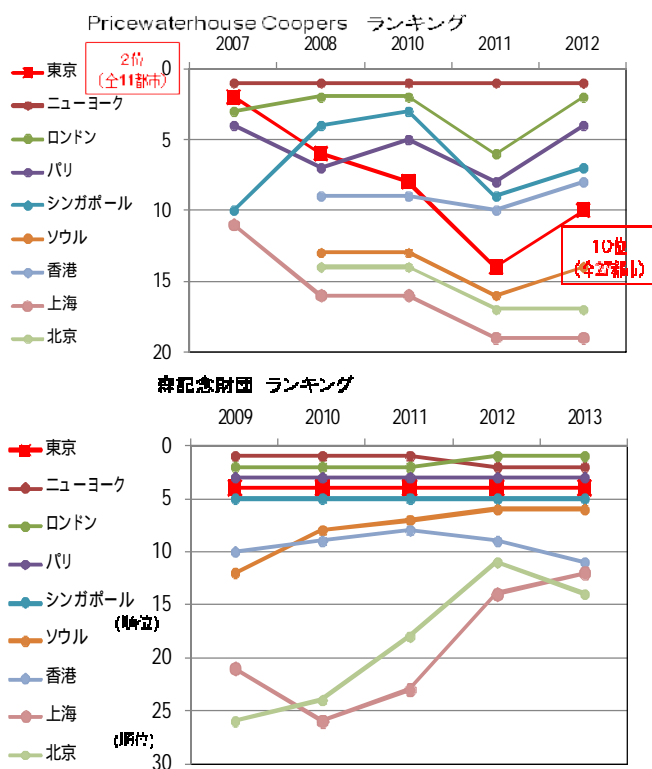
「Cities of Opportunity」(PricewaterhouseCoopers 社と Partnership for New York City の共同発表)においては、対象都市数が変化しているものの、東京は 2007 年の総合評価で 2 位であったのが、2012 年には 10 位となり、順位を下げている(図表 1-1-6)。都市内の移動のしやすさなどの「交通・インフラ」では評価が高いが、自然災害リスクなどの「持続可能性と自然環境」で評価が低く、消費

者物価指数などの「産業・生活のコスト」は最下位となっている（図表 1-1-7）。

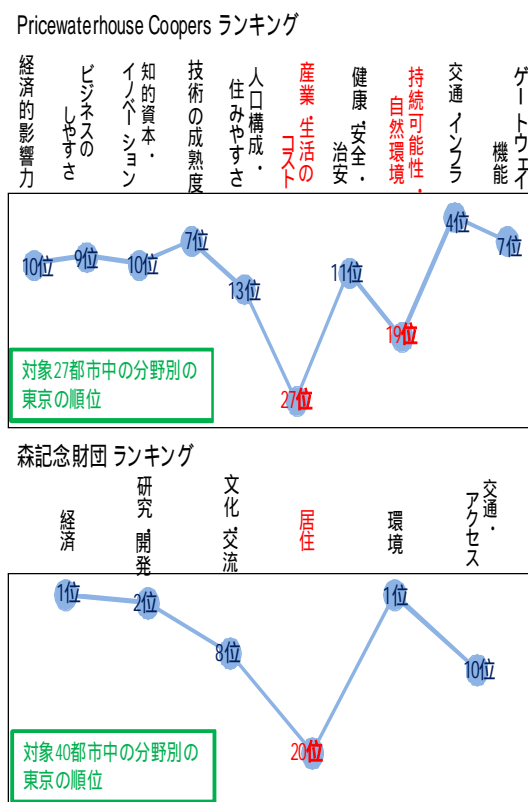
「世界の都市総合力ランキング」（一般社団法人森記念財団）においては、対象都市数が変化しているものの 2009 年以降総合評価は東京は 4 位を維持している（図表 1-1-6）。市場の規模などの「経済」、エコロジーなどの「環境」では 1 位の評価であるが、居住コストなどの「居住」は評価が低く、「Cities of Opportunity」同様、生活のコストの高さが順位を下げる一因となっている。（図表 1-1-7）。

ただし、生活者の視点からは生活のコストが居住する都市を選択する際の大きな要因となるものの、ビジネス拠点として都市を選択する際には生活のコストよりもむしろ企業の進出のしやすさなどビジネスを展開しやすい環境が重要になってくる。そうした観点の評価においても、東京は上位に位置しておらず、アジアの諸都市に遅れをとっている要因となっている。

図表 1-1-6 主要都市の国際競争力ランキング



図表 1-1-7 東京の部門別国際競争力ランキング

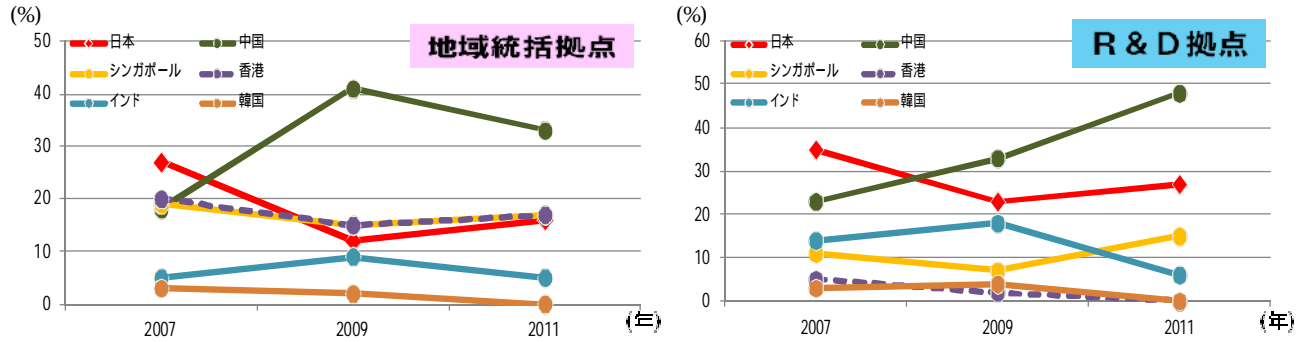


注：Pricewaterhouse Coopers の 2007 年～2010 年は個別要素の数値のみが発表されているため、総合順位は国土交通省都市局にて各数値を合計。

資料：「Cities of Opportunity」（Pricewaterhouse Coopers）、「Global Power City Index」（一般社団法人森記念財団）をもとに国土交通省都市局作成。

外国企業から見て最も魅力的なアジアの国・地域は、2007 年には地域統括拠点としても R & D 拠点としても日本であったが、2011 年には地域統括拠点、R & D 拠点ともに急速な発展を遂げている中国が最も魅力的な国・地域となっている（図表 1-1-8）。

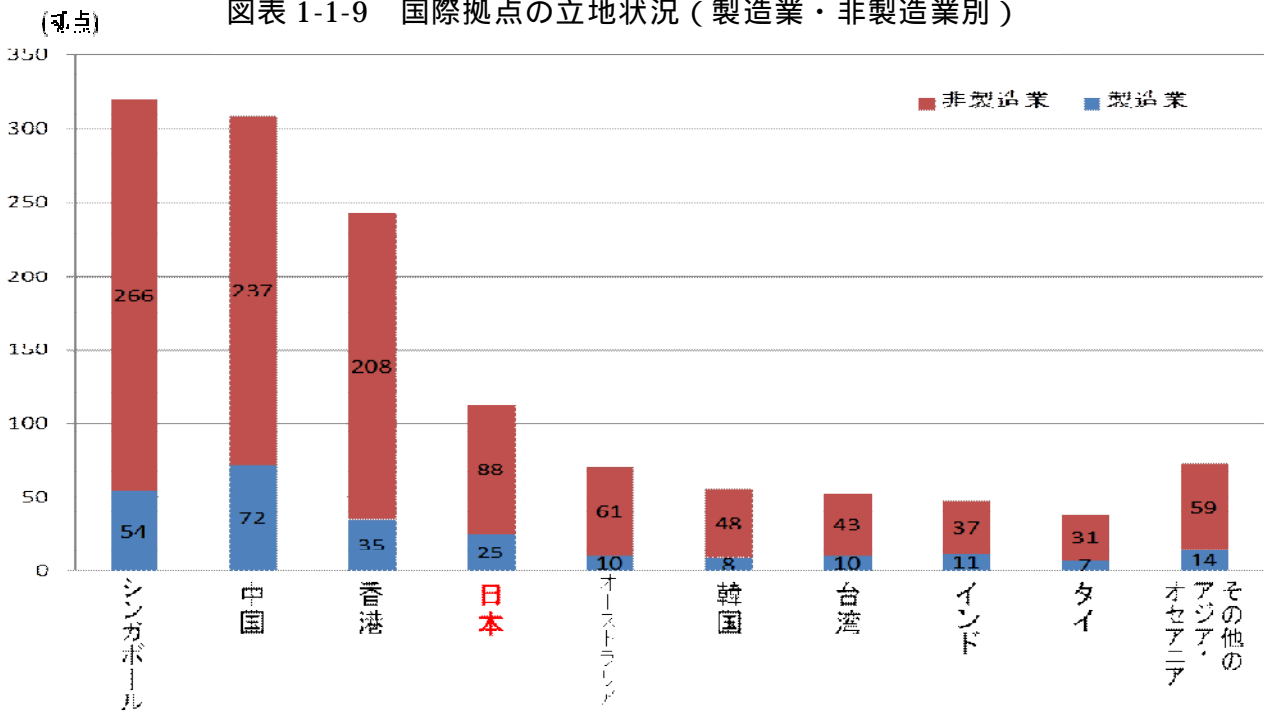
図表 1-1-8 外国の企業から見て最も魅力的なアジアの国・地域



注：数値は本社所在地が日本以外の企業で、本社所在地以外の国・地域に展開している企業へアンケート調査を実施した結果、アジアで最も魅力的と認識している国・地域の割合。
資料：「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査報告書（平成 24 年 3 月）」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

また、日本に進出している外資系企業のアジア・オセアニアの地域拠点数は、シンガポール、中国、香港に次ぎ、日本は 113 拠点の 4 番目と相対的に地位が低迷しており、シンガポールの 35% 程度となっている（図表 1-1-9）。

図表 1-1-9 国際拠点の立地状況（製造業・非製造業別）

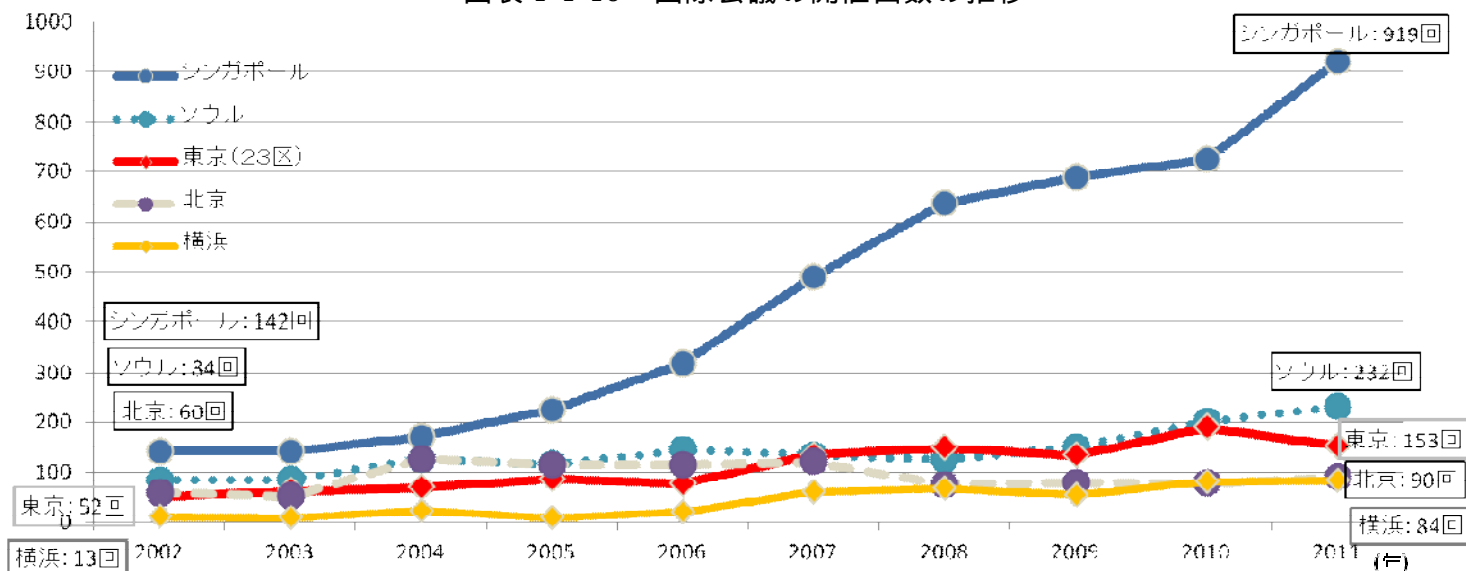


注：数値は日本に進出している企業で、外国投資家が株式又は持ち分の 3 分の 1 超となる企業を対象に、アジア・オセアニア地域統括拠点を設置している国・地域をアンケートにより調査（平成 24 年 3 月末時点・複数回答可）の結果。
資料：平成 24 年度「外資系企業動向調査」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

さらに、UIA の集計によるアジアの国際会議の開催件数は、2002 年から 2011 年に約 2.2 倍となっている。特にシンガポールでは開催件数が 2002 年の 142 件から 2011 年の 919 件と約 6.5 倍に伸びているのに対し、東京は、東日本大震災の影響や日本では開催都市が分散する傾向が存在することもあり、2002 年の 52 件か

ら 2011 年の 153 件と約 2.9 倍にとどまっている。外資系企業の地域拠点数では韓国よりも日本が多くなっているものの、国際会議の開催回数では、東京はソウルを下回っている状況である（図表 1-1-10）。

図表 1-1-10 国際会議の開催回数の推移



注：U I A 国際会議統計選定基準による

(1) 国際機関・国際団体の本部が主催又は後援した会議で 参加者数 50 人以上、参加国数 3 カ国以上（開催国を含む）開催期間 1 日以上
又は

(2) 国内団体もしくは国際団体支部等が主催した会議で 参加者数 300 人以上 参加国数 5 カ国以上（開催国を含む）開催期間 3 日以上

(3) 国全体では、日本 598 件、韓国 469 件で、日本が上回っている。

資料：「国際会議統計 2011」（日本政府観光局）をもとに国土交通省都市局作成。

また、アジアのライバル都市がグローバルニーズにマッチした MICE 施設の整備を積極的に進めているのに対し、我が国首都圏の MICE 施設では、稼働率が高く予約が取りづらい等の課題がある（図表 1-1-11）。

図表 1-1-11 MICE 施設の国際比較

国	施設名	最大規模の会議場の収容人数	総展示面積
日本	東京国際フォーラム(会議場)	5,012人	5,000㎡
	東京ビッグサイト(展示場)	1,000人	80,660㎡
	パシフィコ横浜(会議場・展示場)	5,002人	20,000㎡
韓国	COEX(会議場)	7,000人	36,007㎡
	KINTEX(展示場)	6,000人	108,049㎡
シンガポール	Suntec Singapore(会議場・展示場)	10,000人	22,600㎡
	Marina Bay Sands(会議場・展示場)	11,000人	31,750㎡
中国	北京国家会議中心(会議場)	5,700人	35,000㎡
	広州琶洲展示場(展示場)	不明	338,000㎡

資料：「MICE 国際競争力強化委員会 最終とりまとめ資料編」（国土交通省観光庁）をもとに国土交通省都市局作成。

3. 国際的ビジネス環境整備に向けて

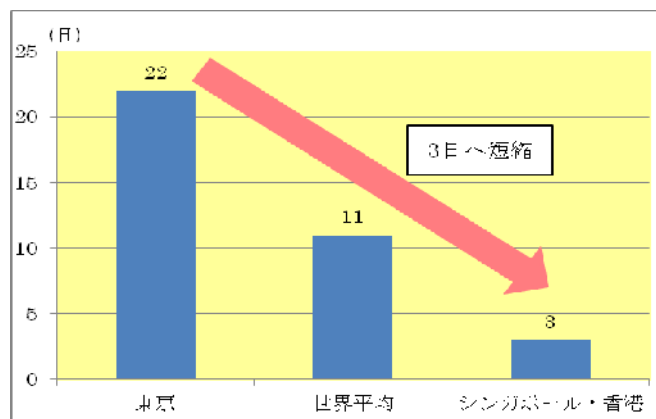
首都圏は、諸外国と比較すると、グローバルな企業・人材・資金等の受入れ促進や、外国人居住者向けを含めたビジネスを支える生活環境の整備など、ビジネスのしやすさにおいて遅れをとっていることから、国際的ビジネス環境の整備が求められるところである。

そのような中、平成26年5月1日、政府は、「2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックも視野に、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成するとともに、創薬分野等における起業・イノベーションを通じ、国際競争力のある新事業を創出する」ことを目標に、東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区及び渋谷区、神奈川県並びに千葉県成田市の区域を国家戦略特別区域に指定した。

今後、国際的ビジネス拠点の形成に資する建築物の整備、グローバル企業等に対する雇用条件の整備、歴史的建築物の活用によるMICEに伴うアフターコンベンションの充実、法人設立手続の簡素化・迅速化などの実施が見込まれている。

まず、東京都は、世界に開かれたグローバルビジネス都市の創造を目指しており、例えば、スピーディーな法人設立支援プロジェクトとして、現在、約22日かかる法人設立手続日数をシンガポール・香港並みの3日間への短縮を目指している(図表1-1-12)。これにより、手続きの煩雑さがネックとなっていた外国企業の日本法人設立を後押しし、起業・ビジネスのしやすい環境づくりが推進されることとなる。

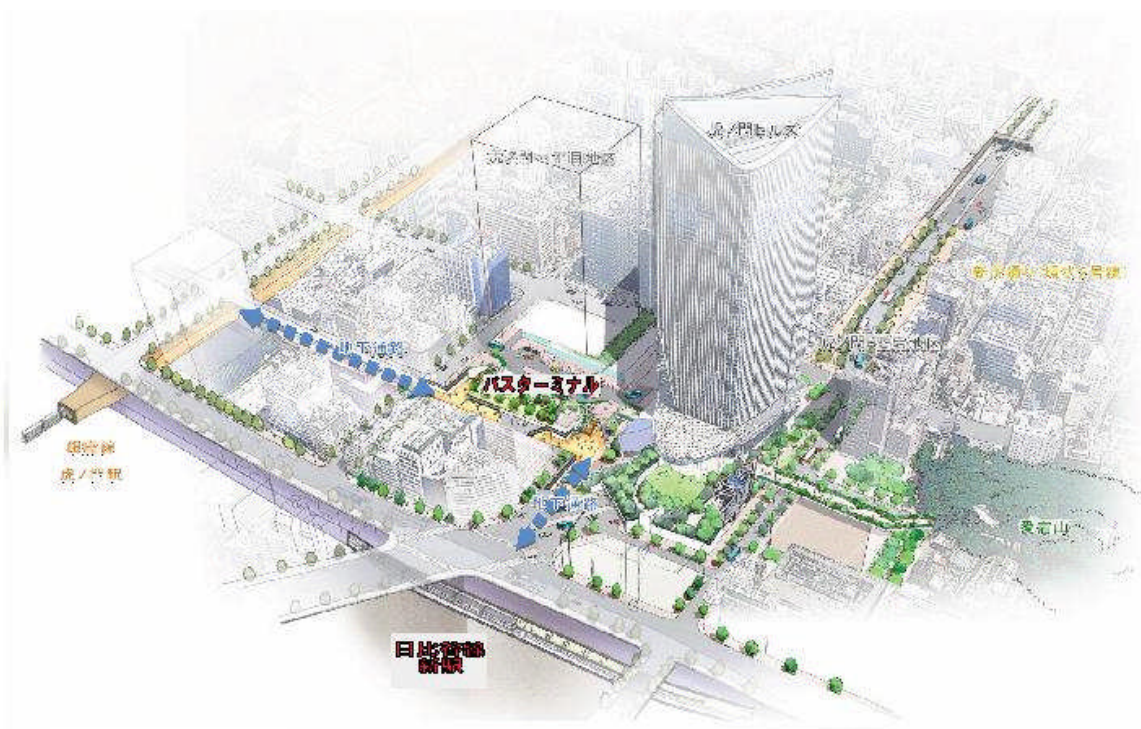
図表 1-1-12 起業に必要な日数



資料:「東京発グローバル・イノベーション特区」(東京都)をもとに国土交通省都市局作成。

また、国際標準のビジネス空間づくりプロジェクトとして、虎ノ門地区や大丸有地区に代表されるような都市再生を展開させ、地域の魅力向上に貢献するとともに、良質なオフィス空間を提供し、新たなビジネス拠点の創出を目標としている(図表1-1-13)。

図表 1-1-13 虎ノ門交通結節拠点のイメージ



資料：東京都

次に、神奈川県、横浜市及び川崎市は、イノベーションを生み出す基盤構築として、国内外の人材・情報の交流の場の整備や、国際的医療人材の養成、ベンチャー企業等への資金供給の拡大などを目指している。

さらに横浜市は、MICE 施設を世界からの交流人口の獲得の基幹的な公共施設と捉え、実績の高い「パシフィコ横浜」に資本を集中した拡充整備により機能強化を図るとともに、国際会議参加者の入国手続きの迅速化や外国商品を保税のまま展示する手続きの簡素化する特例措置を設け、更なる国際競争力の強化を目指している。

最後に、千葉県成田市は、成田空港の持つ国際線、国内線ネットワークによる国内外からのヒトやモノの集積地という特性を生かした「エアポート都市構想」として、空港周辺の広範で安価な土地で、税制上の優遇・外国企業への就労ビザの審査の迅速化といった措置を講じ、外国企業の進出しやすい環境づくりを目指している。

第2節 国内外からの首都圏へのアクセスの更なる改善

2020年オリンピック・パラリンピックの東京開催が昨年9月に決定し、その立候補ファイルに記載のインフラ整備プロジェクトの実施が本格化する中、首都圏空港の機能強化、首都圏空港アクセスの改善、三環状道路の整備、駅の改良等と併せて、国内外から首都圏へのアクセスの更なる改善が必要である。

このうち三環状道路の整備は、高速バスによるアクセスにおける複数経路の選択を可能にし、特に首都圏周辺部と羽田空港・成田空港とのアクセスの定時性・速達性の確保に大きく寄与するものであり、東京圏のアクセス改善の効果が首都圏全体にも波及することとなる。

1. オリンピック・パラリンピック開催を契機としたインフラ整備

2013年9月7日、アルゼンチンのブエノスアイレスで開催された第125次IOC総会において、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会の開催都市が東京に決定した。オリンピック競技大会で行われる全28競技は37の競技会場で行われ、そのうち28会場は晴海地区（東京都中央区）に置かれる予定の選手村から8km圏内に配置される予定である。このコンパクトな会場配置は本オリンピック競技会の大きな特徴の一つとなっており、選手や観客等の移動の負担を軽減させている。この移動を支える主なインフラ整備として、首都高速晴海線や国道357号等が事業中であり、環状第二号線及び国道357号の一部が開通するなど着実な整備が進められている（図表1-2-1～3）。

2020年オリンピック・パラリンピック競技大会の開催にあたっては障がい者だけでなく、高齢者等も含めたすべての人にむけたユニバーサルデザインの導入など、高い水準のアクセシビリティを提供する必要がある。

東京圏の鉄道事業者主要10社の鉄軌道駅におけるバリアフリー化の状況を見ると、視覚障がい者誘導用ブロック設置率は99.8%であり、バリアフリー対応のトイレ設置率は89.1%、段差解消率は84.8%となっている（図表1-2-4）。

バスについては、東京都交通局のノンステップバスの導入比率は99.9%に達している（図表1-2-5）。

図表 1-2-1 オリンピック・パラリンピックに向けた主なインフラ整備箇所



資料:東京 2020 オリンピック・パラリンピック招致委員会の資料をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-2 国道 357 号新木場立体
(平成 26 年 3 月時点)



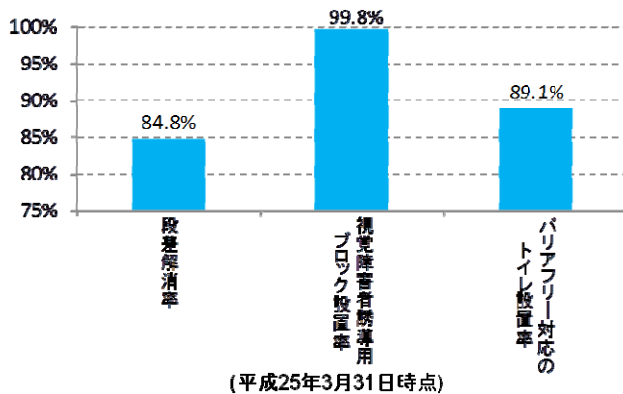
資料：国土交通省関東地方整備局
首都国道事務所

図表 1-2-3 環状第二号線
(平成 26 年 3 月時点)

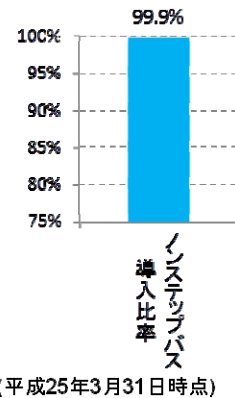


資料：東京都

図表 1-2-4 東京圏鉄道事業者主要 10 社の鉄軌道駅におけるバリアフリー化状況



図表 1-2-5 東京都交通局のノンステップバス導入比率



注 1：鉄道事業者主要 10 社は東京都区内に鉄軌道駅を有する JR 東日本、大手民鉄 7 社、地下鉄 2 社。

注 2：鉄軌道駅は 1 日あたりの平均利用者数が 3000 人以上の駅が対象。

注 3：「段差解消率」は「公共交通移動等円滑化基準第 4 条に適合している設備により段差が解消されている駅数」が、「視覚障害者誘導用ブロック設置率」は「公共交通移動等円滑化基準第 9 条に適合しているブロックを設置している駅数」が総駅数に占める割合。

注 4：「バリアフリー対応のトイレ設置率」は「公共交通移動等円滑化基準第 13 条から第 15 条に適合するトイレを設置している駅数」が「トイレを設置している駅数」に占める割合。

資料：「平成 24 年度駅のバリアフリー状況」(国土交通省鉄道局)、「ノンステップバス導入率が高い事業者ベスト 30(平成 25 年 10 月)」(国土交通省自動車局)をもとに国土交通省都市局作成。

2. オリンピック・パラリンピック開催後も見据えたインフラ整備

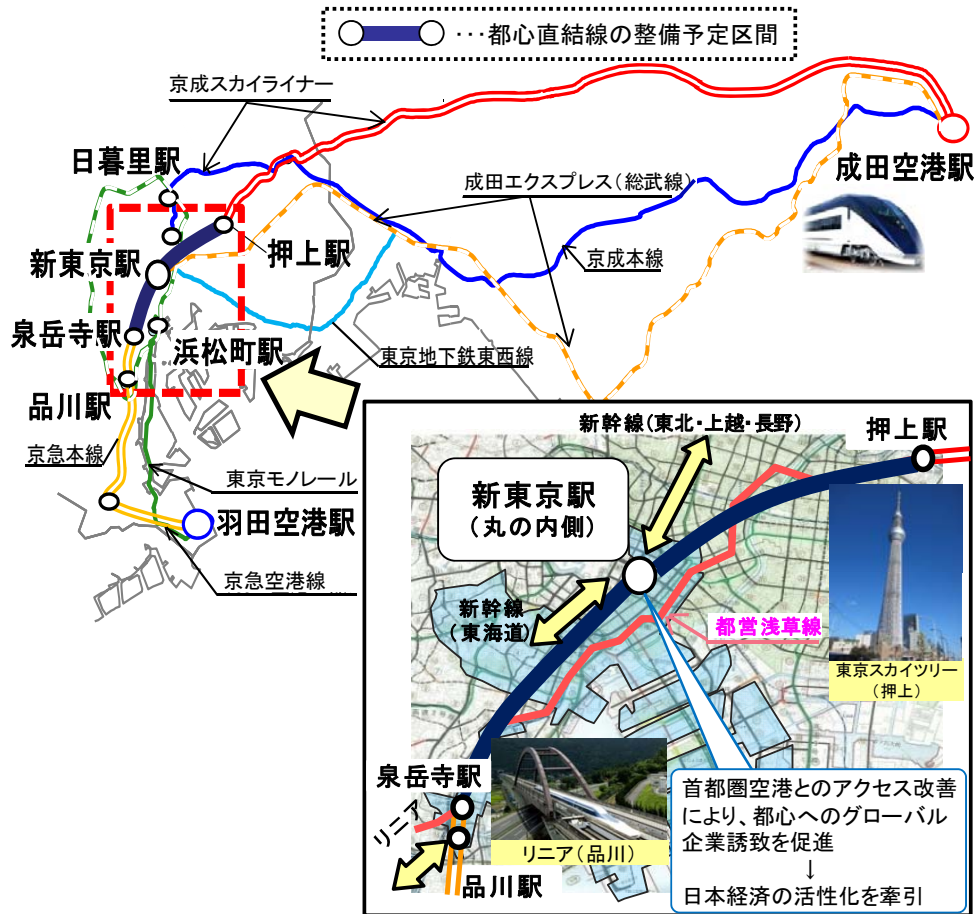
現状では、鉄道利用の場合、都心から羽田空港までは 27 分（乗換あり）、成田空港までは 53 分（乗換なし）要しており、首都圏が国際競争力の維持、向上を図るには、オリンピック・パラリンピック開催後も見据え、国内外からの首都圏への拠点である羽田空港・成田空港と都心部、さらには首都圏内での移動利便性確保等、更なるアクセス向上に向けたインフラ整備が必要である。

具体的には、アジア、世界のビジネス拠点として日本経済の再生の牽引を担う東京都心と羽田・成田両国際空港を結ぶ鉄道アクセスを世界の主要都市に劣らない水準に向上させる「都心直結線」等の整備（図表 1-2-6）が検討されている（都心～羽田空港 18 分（乗換なし）、都心～成田空港 36 分（乗換なし））。

また、我が国のゲートウェイである空港、港湾へのアクセス向上や都心部の慢性的な交通渋滞の緩和など、首都圏の経済活動と暮らしを支える首都圏三環状道路（首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道）の整備（図表 1-2-7）が進められている。

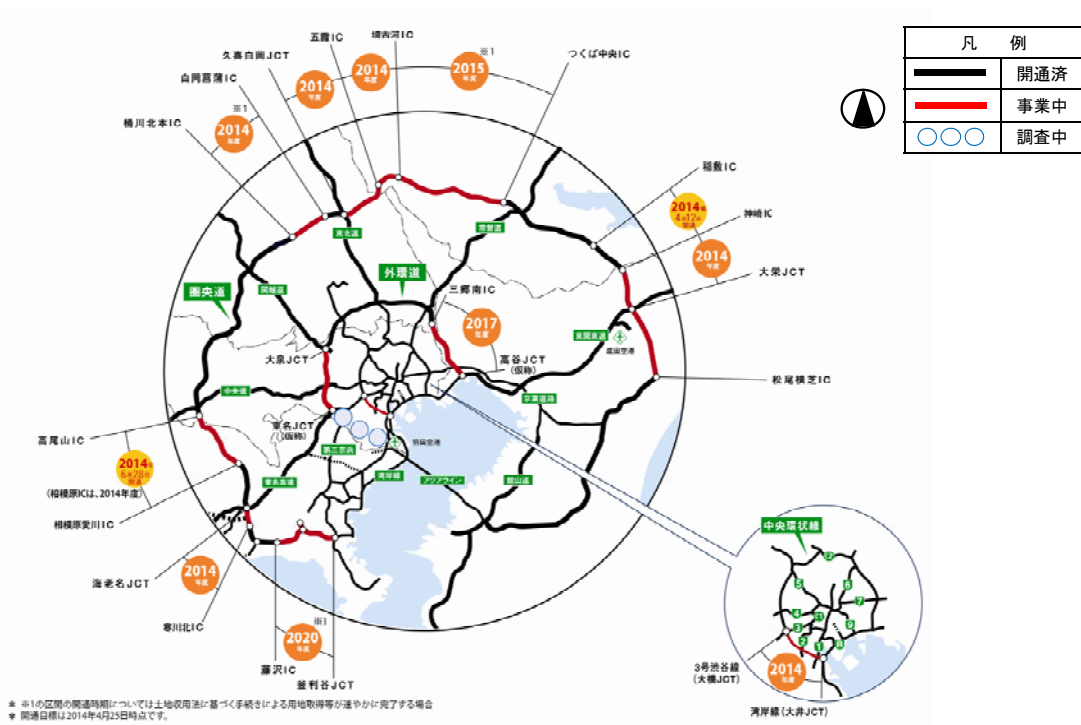
さらに、虎ノ門エリアをトータルでリニューアルし、国際標準のビジネス空間への改造を目指す中で周辺開発と合わせ日比谷線新駅の整備に向け、検討が進められている。

図表 1-2-6 都心直結線整備概要



資料：国土交通省鉄道局

図表 1-2-7 首都圏三環状道路の開通目標



資料：国土交通省関東地方整備局

第3節 首都直下地震等による被害を軽減するための防災対策の推進

近い将来発生するおそれのある首都直下地震は、甚大な被害が予測されているが、適切な対策によりその被害の軽減が可能である。密集市街地の改善整備に向けた取組や、退避施設等の整備、災害時に被害を受けやすい高齢者や障がい者への避難支援対策、業務継続計画の策定等、ハードとソフト両面での防災対策の一層の推進が必要である。

高齢者等の災害時要援護者の避難支援に関する計画については東京圏の7割以上の市町村が作成済みである。また、主要駅の周辺地域における帰宅困難者支援対策や民間企業の業務継続計画については、策定が進みつつあるものの、いまだ対策途上の状況である。今後は民間企業等、多様な主体によるこれらの取組の促進誘導が課題である。

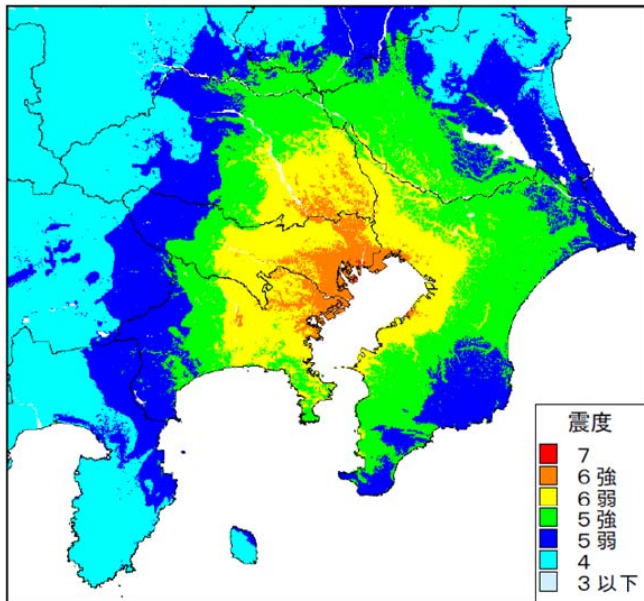
1. 首都直下地震の被害想定

首都東京は、我が国の政治・経済・文化等の中心であり、首都直下地震により大きな被害を受けた場合、その影響は非常に大きいと考えられる。

マグニチュード7クラスの地震は切迫性が高いとされるが、どこで発生するかは分からない。しかし、東京には新幹線や空港等の交通施設が存在するため被災による影響が大きく、首都中枢機能への影響が大きいと考えられる都区部直下の都心南部直下地震では、一部の地域で震度7となる極めて強い揺れが想定されている（図表 1-3-1）。

都心南部直下地震による被害は、「首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）（平成25年12月 中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ）」によれば、最大で死者約2万3,000人、建物の全壊及び焼失約61万棟、経済的被害約95兆円、東日本大震災で対応の必要性が認識された帰宅困難者は約800万人と想定されている。あらゆる対策の大前提である建築物の耐震化の取組を推進し、感震ブレーカー等の設置による電気関係の出火の防止及び家庭用消火器・簡易消火器具の保有等「消火資機材の保有率の向上」や隣保共助率の向上等、初期消火成功率の向上を行えば、火災による死者数は20分の1程度になると想定されていることから、建物の耐震化とともに被害軽減のための取組を進めていくことが必要である。

図表 1-3-1 都心南部直下地震震度分布



注 1: 「都心南部直下地震」の規模はモーメントマグニチュード 7.3 を想定。

注 2: 「建物倒壊による死者」数は「冬・深夜」を、市街地火災の多発と延焼による「焼失」棟数及び「死者」数(それぞれ建物倒壊等と合わせた数)、「インフラ・ライフライン等」の被害概要、「経済的被害」額は「冬・夕方、風速毎秒 8m」を、「帰宅困難者」数は「平日・12 時」を想定して推計されている。

注 3: 「東京都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び茨城県の南部を示す。

資料: 「首都直下地震の被害想定と対策について最終報告(平成 25 年 12 月)」(中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ)

2. 首都直下地震対策特別措置法の制定及びこれに基づく取組

平成 25 年 11 月に、首都直下地震が発生した場合において首都中枢機能の維持を図るとともに、首都直下地震による災害から国民の生命、身体及び財産を保護することを目的として、首都直下地震対策特別措置法(平成 25 年法律第 88 号)が制定され、同年 12 月に施行された。

同法に基づき、平成 26 年 3 月、震度 6 弱以上の地域や津波高 3 m 以上で海岸堤防が低い地域等を「首都直下地震緊急対策区域」として指定した上で、「首都直下地震緊急対策推進基本計画」及び「政府業務継続計画(首都直下地震対策)」を閣議決定した。

首都直下地震緊急対策推進基本計画においては、首都直下地震対策の基本的な方針として、

- ・首都中枢機関の業務継続体制の構築とそれを支えるライフライン及びインフラの維持
- ・膨大な人的・物的被害へ対応するため、あらゆる対策の大前提としての耐震化と火災対策、深刻な道路交通麻痺対策、膨大な数の避難者・帰宅困難者対策等
- ・社会のあらゆる構成員が連携した「自助」「共助」「公助」による社会全体での首都直下地震対策の推進
- ・2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた対応等を示している。

また、政府業務継続計画(首都直下地震対策)においては、首都直下地震発生時に、首都中枢機能の維持を図り、国民生活及び国民経済に及ぼす影響を最小化するため、発災時においても政府として維持すべき必須機能(「内閣機能」「被災地域への対応」等)を定め、これに該当する中央省庁の非常時優先業務を円滑に実施することができるよう、一週間外部から庁舎への補給なしで、職員が交代で

非常時優先業務を実施できる体制を目指し、執行体制、執務環境等を確保することとしている。

このほか、首都中枢機能の維持及び滞在者等の安全確保を図るべき地区を「首都中枢機能維持基盤整備等地区」として指定（平成 26 年 3 月現在で千代田区、中央区、港区及び新宿区）し、必要な基盤整備等を図ることとしている。

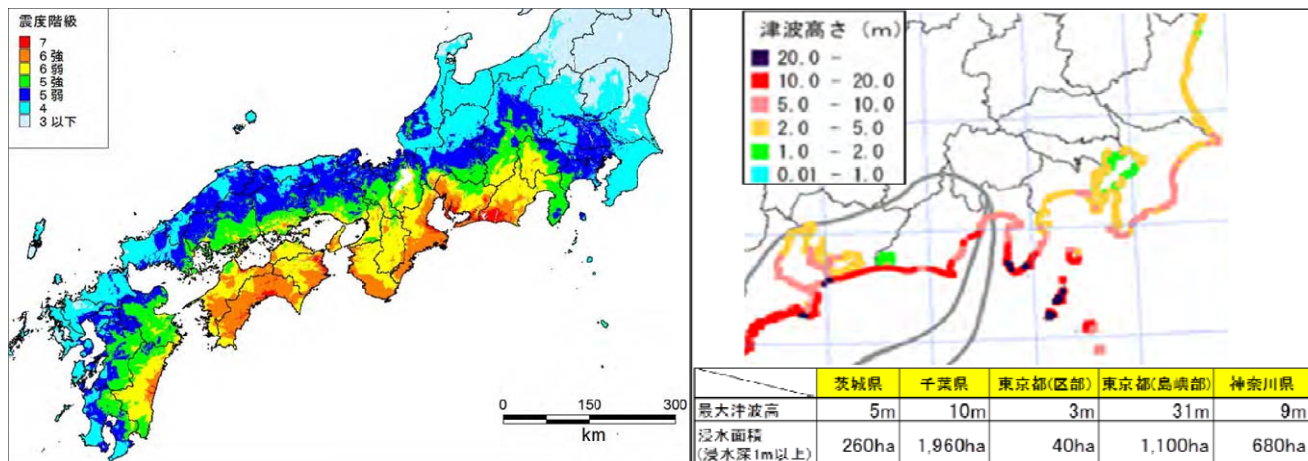
3. 南海トラフ巨大地震による首都圏の被害想定

南海トラフ沿いで発生することが懸念されている南海トラフ巨大地震は、一部の地域で震度 7 となる極めて強い揺れが想定されており、地域によっては極めて短時間で大きな津波が押し寄せ、関東地方から九州地方まで広範囲で被害が発生すると予測されている（図表 1-3-2、3）。

首都圏においても、東京都島しょ部で最大 31m、千葉県で最大 10m の津波が押し寄せると予測されている。南海トラフ巨大地震による首都圏の被害は、最大で死者約 6,400 人（うち津波による死者は約 6,000 人）、建物の全壊及び焼失約 1 万 7,000 棟（うち津波による全壊は約 6,000 棟）である。死者のほとんどは津波によるものであるが、早期に避難が開始できれば大きく減らせることから、避難意識の啓発や津波避難ビル等の整備を進めていくことが必要である。

図表 1-3-2 南海トラフ巨大地震震度分布

図表 1-3-3 津波の高さ



注 1: 「南海トラフ巨大地震による震度分布」は揺れによる被害が最大となる「強震動生成域の配置」が陸側にある場合、「津波高分布図」は「駿河湾～紀伊半島沖」に「大すべり域+超大すべり域」を設定した場合でかつ「満潮位」を想定している。

注 2: 「全壊及び消失棟数」は「冬 18 時、風速毎秒 8m」を、「死者数」は「冬・深夜、風速毎秒 8m、早期避難率低」を想定して推計されている。

資料: 「南海トラフ巨大地震の被害想定について第一次報告(平成 24 年 8 月)」(中央防災会議 防災対策推進検討会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ)

4. 南海トラフ地震対策特別措置法に基づく取組

南海トラフ巨大地震の被害想定公表を受け、特に人命を守る観点から、その最大の課題である津波避難対策を始めハード・ソフト両面からの総合的な地震防災対策の推進を図るため、平成 25 年 11 月、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が改正され、南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法として、同年 12 月に施行された。

同法に基づき、平成 26 年 3 月、震度 6 弱以上の地域や津波高 3 m 以上で海岸堤防が低い地域等を「南海トラフ地震防災対策推進地域」として指定した上で、「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」を中央防災会議において決定した。

南海トラフ地震防災対策推進基本計画においては、南海トラフ地震対策の基本的な方針として、極めて広域にわたって強い揺れと巨大な津波が発生するなどの南海トラフ地震の特徴を踏まえ、国、公共機関、地方公共団体、事業者、住民など様々な主体が連携し、計画的かつ速やかに、ハードとソフトを組み合わせた総合的な防災対策を推進することとしている。

また、この方針を踏まえて、今後 10 年間で達成すべき減災目標を、死者数を概ね 8 割、建物被害を概ね 5 割減少させることとし、建築物の耐震化・不燃化や津波ハザードマップの作成、地域コミュニティの防災力の向上といった減災目標を達成するための具体的な施策をその目標及び達成期間とともに示している。

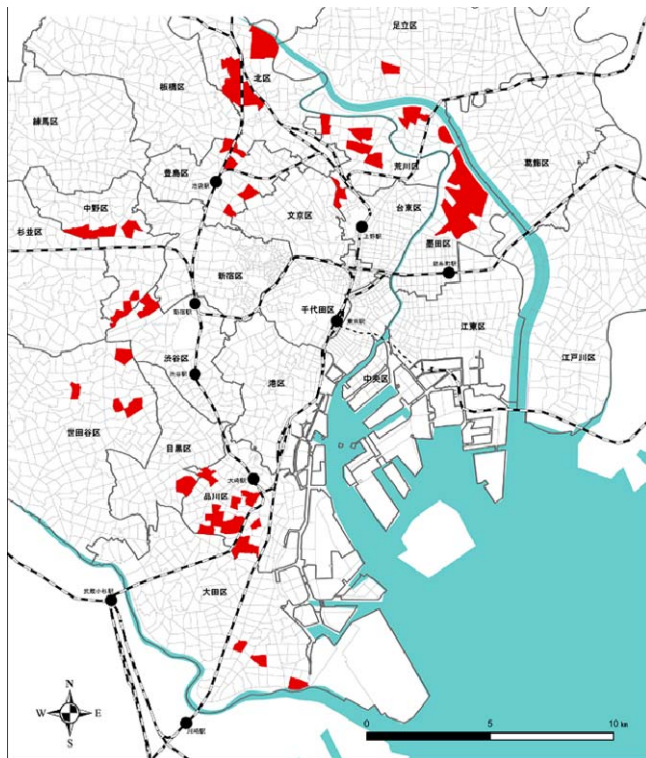
さらに、津波により 30 cm 以上の浸水が地震発生から 30 分以内に生じる地域等を「南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域」として指定し、津波避難施設・避難路の整備等、南海トラフ地震対策の最大の課題である津波避難対策を重点的に進めていくこととしている。

5. 被害軽減に向けた取組の必要性

(1) 密集市街地の改善整備

地震防災対策上多くの課題を抱える地震時等に著しく危険な密集市街地は東京都区部に 113 地区 1,683ha 存在する。都区部でも墨田区や北区などに多く分布しており、早急な改善整備が求められている。「住生活基本計画（全国計画）」（平成 23 年 3 月閣議決定）ではこれらの密集市街地を平成 32 年までに概ね解消（最低限の安全性を確保）する目標を設定している（図表 1-3-4）。

図表 1-3-4 東京都区部の地震時等に著しく危険な密集市街地



区名	地区数	面積(ha)
文京区	1	13
台東区	3	29
墨田区	19	389
品川区	23	257
目黒区	3	47
大田区	4	61
世田谷区	6	104
渋谷区	3	45
中野区	9	152
豊島区	5	84
北区	21	270
荒川区	8	126
足立区	8	107
合計	113	1,683

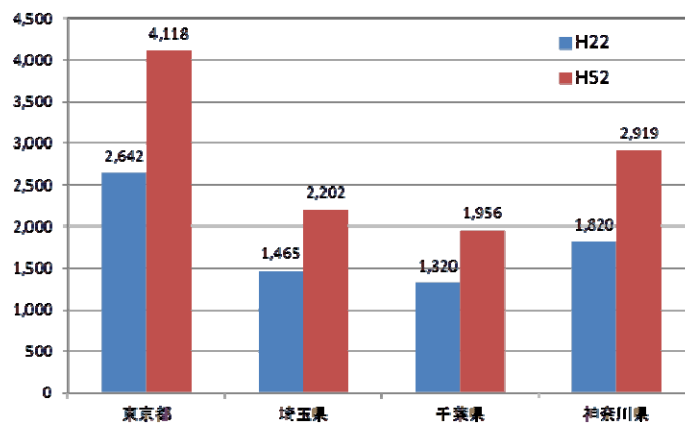
■ 地震時等に著しく危険な密集市街地

資料:「地震時等に著しく危険な密集市街地」について(平成 24 年 10 月) (国土交通省)

(2) 高齢化の進展

東京圏の人口は戦後一貫して増加してきたが、平成 27 年をピークに減少すると予測されている。一方、高齢者の数は増加し、平成 22 年に約 725 万人であった高齢者人口は、平成 52 年には約 1,120 万人へと約 1.5 倍に増加する見通しである(図表 1-3-5)。

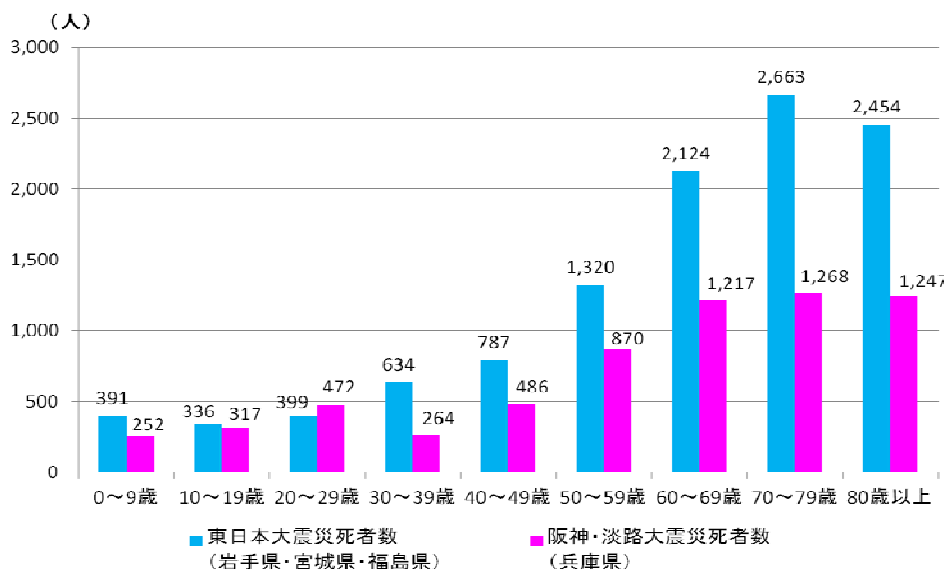
図表 1-3-5 東京圏の高齢化



資料: H22 は「国勢調査」(総務省)、H52 は「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年 3 月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所) をもとに国土交通省都市局作成。

また、高齢化の進展は災害の被害にも大きな影響を及ぼすと想定されている。東日本大震災と阪神・淡路大震災の年齢別死亡者数を見ると、高齢者ほど死亡者数が大きくなっており、全死亡者数に占める60歳以上の割合は、東日本大震災では約65%、阪神・淡路大震災では約58%となっている（図表1-3-6）。

図表 1-3-6 東日本大震災と阪神・淡路大震災の年齢別死亡者数



資料：「平成23年版防災白書」（内閣府）をもとに国土交通省都市局作成

（3）災害時要援護者の避難支援

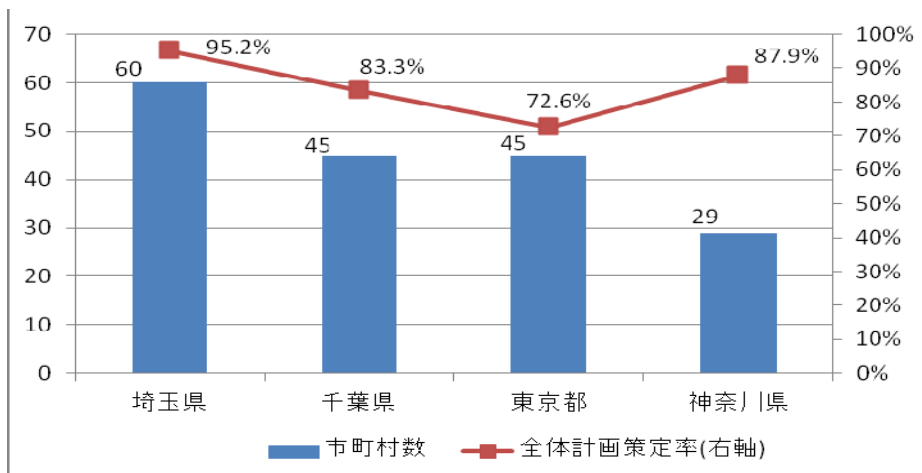
東日本大震災では高齢者や障がい者などの災害時要援護者が多数亡くなられたため、その教訓を踏まえて平成25年に災害対策基本法の改正がなされた。従来は「災害時要援護者の避難支援ガイドライン」（平成18年3月）において、災害時要援護者の避難支援についての全体的な考え方等を全体計画において定めることとしていた。改正災害対策基本法では、市町村における自ら避難することが困難な者であって、その円滑かつ迅速な避難の確保を図るため特に支援を要する「避難行動要支援者」に関する名簿の作成・活用について位置づけており、これを踏まえて策定した「避難行動要支援者の避難行動支援に関する取組指針」（平成25年8月）において、市町村は当該地域における災害特性等を踏まえつつ、避難行動要支援者の避難支援についての全体的な考え方を整理し、地域防災計画に重要事項を定め、その上で、細目的な部分も含め、地域防災計画の下位計画として、従来の全体計画を位置づけ、策定することが適当であるとされた。

従来の全体計画の作成状況を見ると、東京圏の市町村の70%以上で全体計画を作成済みとなっている（図表1-3-7）。

また、都市機能が集積した大都市で大規模地震が発生した場合、多くの帰宅困難者の発生が見込まれる。首都圏では主要駅の周辺地域のうち、7地域において大規模地震が発生した場合における滞在者等の安全確保を図るために必要な退避

経路、退避施設及び備蓄倉庫等の整備等について定めた都市再生安全確保計画又はエリア防災計画を策定済みであり、その他の地域についても計画の策定に向けて検討を行っているところである（図表 1-3-8）。大規模災害発生時の帰宅困難者支援対策は極めて重要であり、今後も引き続き関係者間で連携して当該計画の策定を促進していく必要がある。

図表 1-3-7 災害時要援護者の避難支援対策における全体計画策定状況



注1：平成24年4月1日現在の状況

資料：「災害時要援護者の避難支援対策の調査結果(平成24年7月3日)」(消防庁)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-8 帰宅困難者対策協議会による都市再生安全確保計画等策定状況

地域名	策定日
都市再生安全確保計画	
川崎駅周辺地域	平成26年3月17日
横浜都心・臨海地域	平成26年3月24日
新宿駅周辺地域	平成26年3月27日
エリア防災計画^{注)}	
立川駅周辺地域	平成25年8月6日
北千住駅周辺地域	平成25年12月18日
藤沢駅周辺地域	平成26年1月21日
吉祥寺駅周辺地域	平成26年3月24日

平成26年4月1日時点

注：都市再生緊急整備地域以外の主要駅周辺地域における都市再生安全確保計画に準じた計画

資料：国土交通省都市局

(4) BCPの作成

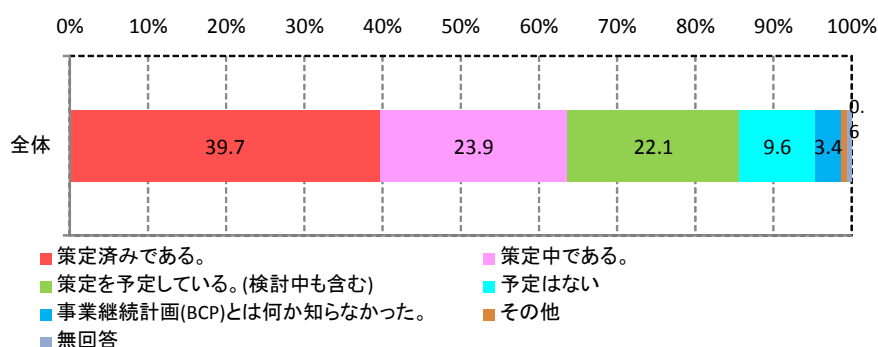
災害時においても重要業務を中断せず、被害を軽減するためには事業継続計画(BCP)の作成が重要である。国のすべての省庁ではBCPを作成済みである。一方、首都直下地震に係る地域に本所・本社・本店が所在する企業に対する調査によるとBCPを策定済み又は策定中であるとした企業は63.6%であった(図表1-3-9)。

図表 1-3-9 中央省庁と民間企業のBCP策定状況

○中央省庁

すべての省庁で業務継続計画を策定済み

○民間企業



注1:調査実施時期は平成23年11月1日～11月18日。

注2:調査対象は業種及び資本金・従業員規模によって分類した「大企業」、「中堅企業」及びこれらを除く「資本金1億円超の企業」。

注3:「首都直下地震に係る地域に本所・本社・本店が所在する企業」数は1,072社のうちの62.5%。

注4:「首都直下地震に係る地域」とは首都直下地震で被害が想定される地域(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)。

資料:「企業の事業継続の取組に関する実態調査について概要(平成24年12月)」(内閣府防災担当)をもとに国土交通省都市局作成。

(5) 臨海部における防災対策

東京湾において、港湾計画により耐震強化岸壁として定め、耐震化を進めることとしていた京浜港の国際海上コンテナターミナル12バースのうち、耐震強化岸壁が整備されているものは4バース(約3%)である(図表1-3-10)。また、耐震強化岸壁が整備済みかつ、コンテナクレーンの耐震/免震化、岸壁背後の臨港道路の耐震化及び臨港道路における緊急輸送道路の指定が全て行われているバースは京浜港においては1バースである(図表1-3-11)。

震災発生後の国際・国内幹線物流を確保するため、国際海上コンテナターミナルや、フェリーターミナル・ROROターミナルの耐震化を計画的に進めることが重要である。特に、京浜港については、国際コンテナ戦略港湾の選定を踏まえ、重点投資により、早急に耐震強化岸壁等の整備を図る必要がある。

図表 1-3-10 京浜港の国際海上コンテナターミナルにおける耐震強化岸壁の整備状況
(2010年7月末現在)

		港湾計画上の耐震岸壁整備数			
			整備済	整備中	未整備
京浜港	東京港	5	3	1	1
	横浜港	6	1	2	3
	川崎港	1	0	0	1
計		12	4	3	5

資料:国土交通省港湾局資料より同省都市局作成

図表 1-3-11 国際海上コンテナターミナルにおける耐震強化の整備状況

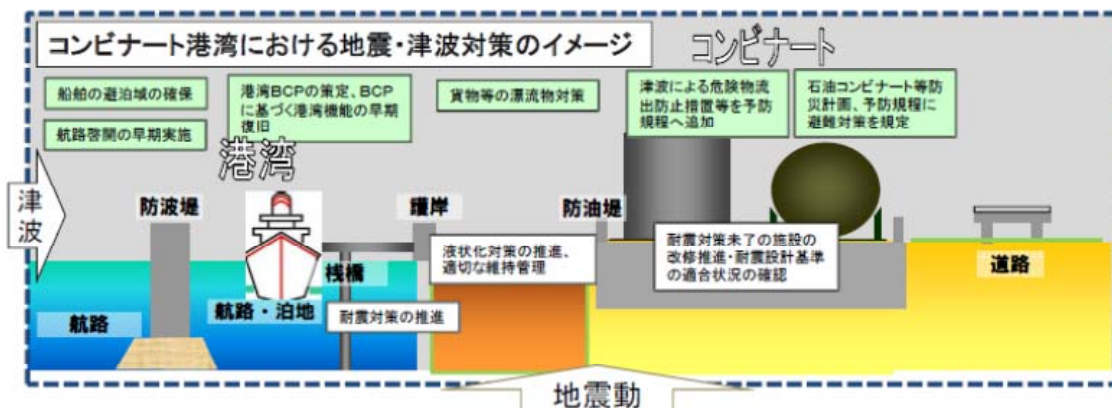
	港湾計画上の耐震岸壁整備数 (整備中、整備済含む)	岸壁、クレーン、臨港道路 が耐震化済
合計	43 バース	3 バース(7%)
京浜港	12 バース	1 バース(8%)
伊勢湾	6 バース	0 バース(0%)
阪神港	14 バース	1 バース(7%)
北部九州	4 バース	0 バース(0%)
中枢国際港湾	7 バース	1 バース(14%)

資料:国土交通省港湾局

また、東京湾臨海部では、6カ所の石油コンビナート等特別防災区域が指定されており、その区域における石油の貯蔵量、高圧ガスの処理量等が国内の20～30%程度を占め、日本有数の工業地帯・地域を形成している。

危険物、高圧ガス等を大量に扱う企業については、法律等に基づき一定の予防対策が講じられている。一方で耐震安全性の基準に未適合の施設も一部残っていることから早期改修を促進するとともに、津波対策を推進していく必要がある(図表 1-3-12)。

図表 1-3-12 コンビナート港湾における地震・津波対策のイメージ



資料:「コンビナート港湾における地震・津波対策について(概要)」(平成24年8月2日
コンビナート港湾における地震・津波対策検討会議)より

第4節 都市の老朽化への対応と大街区化の推進

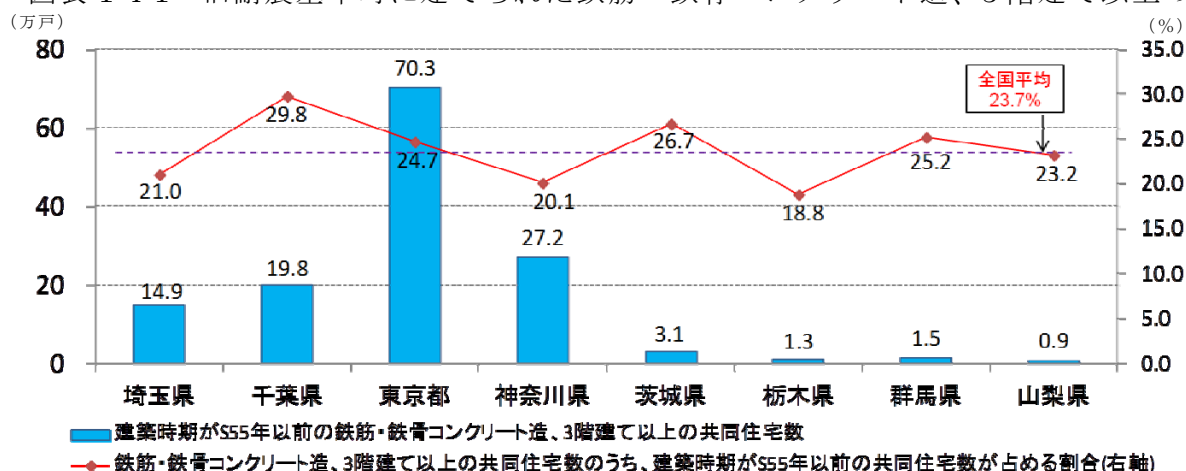
高速道路などの公共インフラは老朽化が進行しており、公共側の財政状況が厳しい中、民間資金を有効に活用することで効率的、効果的に更新を進めていくことが必要である。こうした中、都市再生と一体となった首都高速の再生やREITを通じた資金獲得が課題であり、制度改正とも相まってその実績の増加が期待されている。

また、日本橋・八重洲・京橋地区等の戦災復興区画整理事業等が実施された地区においては、街区の規模が小さく、事業に合わせて建設された建築物が一斉に老朽化する状況が起きており、オフィスビルの中には築後相当年数が経過して更新時期を迎えつつあるものも多い。一方、大都市の国際競争力の強化等に向け、都心部の低未利用地等において、土地の有効高度利用を図り、地域ポテンシャルを生かした都市機能の更新を推進することが必要であり、複数の街区に細分化された土地を集約する大街区化を推進することにより、敷地の一体的利用、老朽化した建築物の更新に合わせ、公共施設の再編を図ることが効果的と考えられる。

1. 首都圏における共同住宅及び公共施設等の老朽化

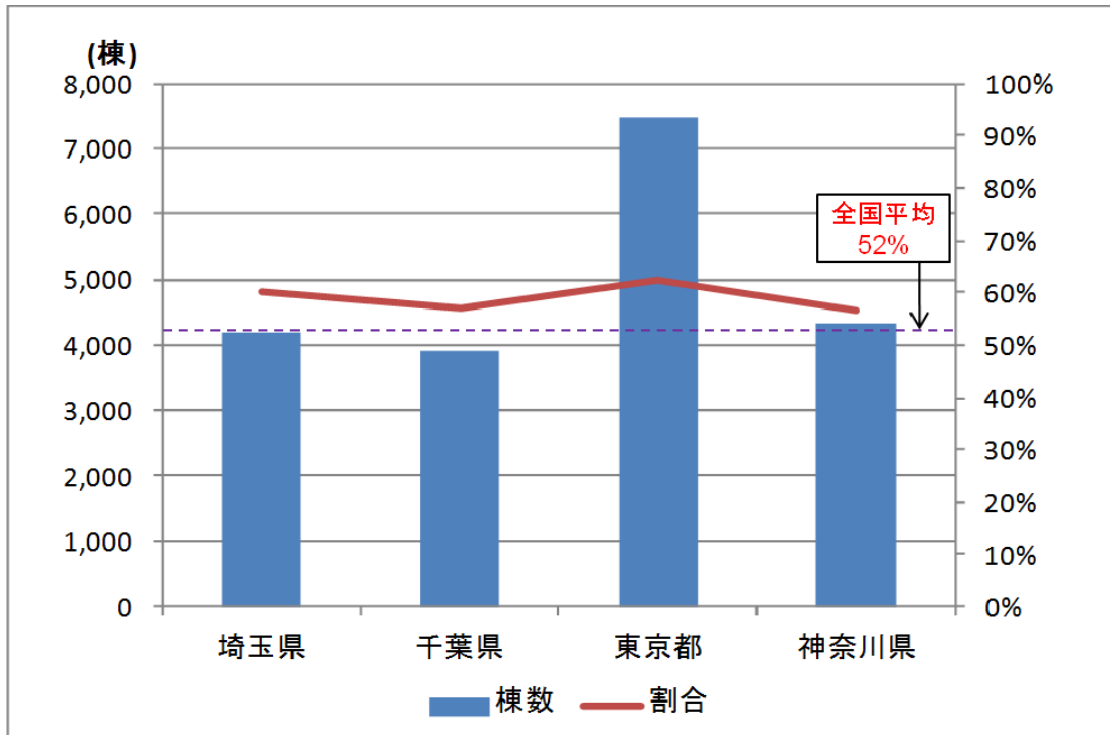
建築時期が昭和55年以前（旧耐震基準時）である鉄筋・鉄骨コンクリート造、3階建て以上の共同住宅の数は、東京都が約70万戸と突出して多い。また、割合では千葉県や茨城県で高くなっている（図表1-4-1）。東京圏の建築時期が昭和56年以前（旧耐震基準時）である防災拠点となる公共施設等の割合は60%前後であり、全国平均の52%より高く、東京圏では防災拠点となる公共施設等の老朽化が進んでいる（図表1-4-2）。

図表 1-4-1 旧耐震基準時に建てられた鉄筋・鉄骨コンクリート造、3階建て以上の共同住宅



注：「建築時期がS55年以前の共同住宅数」に「建築時期が不詳」の共同住宅数は含まれていない。
資料：「平成20年住宅・土地統計調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-4-2 旧耐震基準時に建てられた防災拠点となる公共施設等



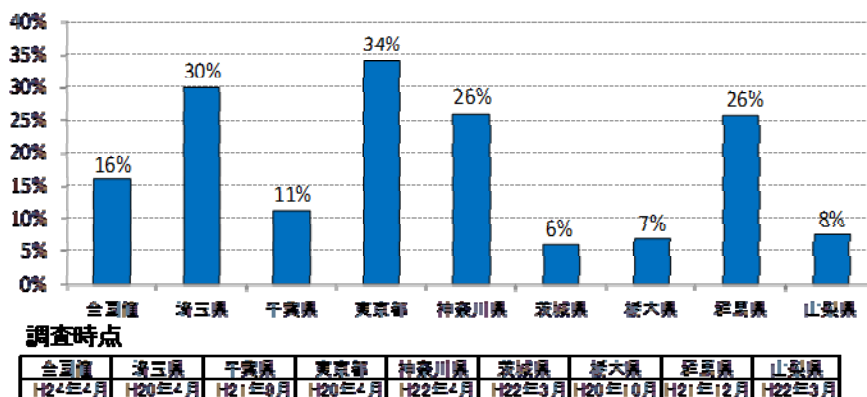
注：防災拠点となる公共施設等とは「地方公共団体が所有又は、管理している公共施設等（公共用及び公用の建物：非木造の2階建以上又は延べ床面積 200 ㎡超の建築物）全体のうち、災害応急対策を実施するに当たり拠点（防災拠点）となる施設」。

資料：「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果(平成 24 年 11 月 30 日)」(消防庁)をもとに国土交通省都市局作成。

2. インフラの老朽化とその対応

首都圏では、戦後の高度経済成長期を中心に大量に整備・蓄積されてきた社会資本の老朽化が懸念されている。各都県が管理する道路橋梁のうち、建設後 50 年を超えた道路橋の割合をみると、東京都 34%、埼玉県 30%、神奈川県 26%、群馬県 26%と全国平均（16%）を上回っている（図表 1-4-3）。

図表 1-4-3 建設後 50 年を経過した橋梁が占める割合



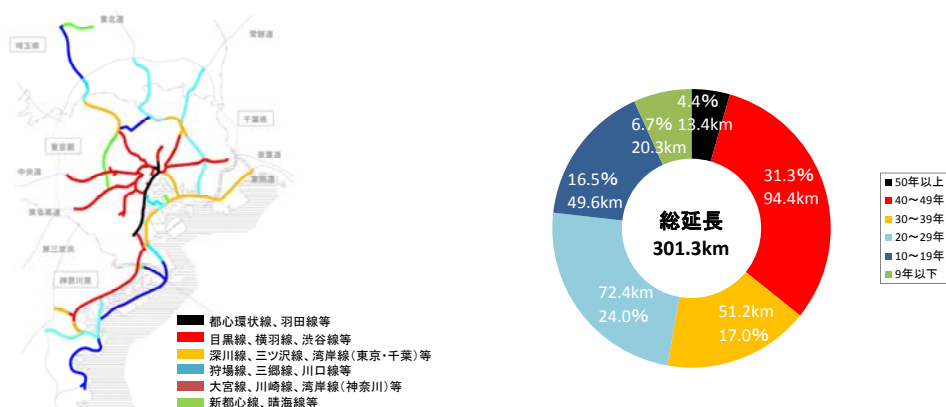
注1：千葉県は橋長 2m 以上の道路橋、栃木県、茨城県は橋長 15m 以上の道路橋が調査対象。その他の都県は出典資料に記載なし。

注2：「全国値」は平成 24 年 4 月 1 日時点の高速自動車道、一般国道、主要地方道、一般都道府県道、市町村道に存する橋長 2m 以上の道路橋数のうち、建設後 50 年を超えた道路橋数が占める割合(建設年度が「不明」の橋梁は除く)。

資料：「道路構造物の適切な管理のための基準類のあり方と調査の背景(平成 25 年 1 月)」(道路メンテナンス技術小委員会)、「埼玉県橋梁長寿命化修繕計画(平成 22 年 1 月)」(埼玉県)、「千葉県橋梁長寿命化修繕計画(平成 22 年 3 月)」(千葉県)、「橋梁の管理に関する中長期計画概要版(平成 21 年 3 月)」(東京都)、「神奈川県橋りょう長寿命化修繕計画(平成 22 年 3 月)」(神奈川県)、「茨城県の橋梁長寿命化修繕計画(平成 22 年 3 月)」(茨城県)、「栃木県橋梁長寿命化修繕計画」(栃木県)、「群馬県橋梁長寿命化計画(平成 22 年 10 月)」(群馬県)、「山梨県橋梁長寿命化実施計画(平成 22 年 3 月)」(山梨県)をもとに国土交通省都市局作成。

また、首都高速道路の総延長約 300km のうち、経過年数 40 年以上の構造物が約 4 割 (約 110km)、30 年以上が約 5 割 (約 159km) を占めており、老朽化が進展している (図表 1-4-4)。

図表 1-4-4 首都高速道路の現況



開通からの経過年数(H25.12 時点)

開通からの経過年数比率(H25.12 時点)

資料：首都高速会社 HP 資料より作成

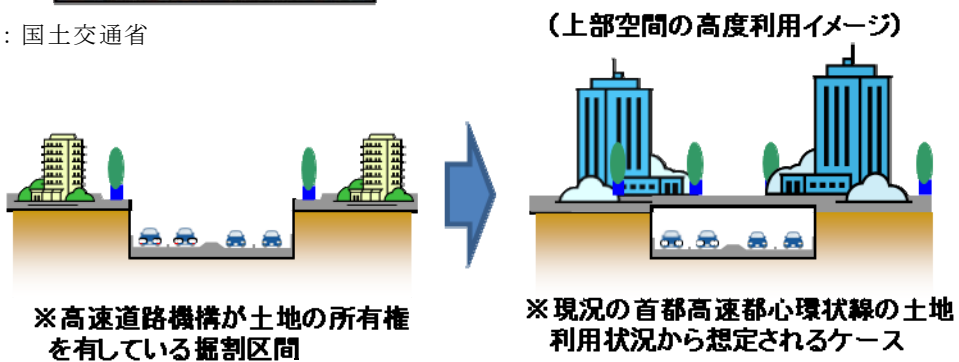
インフラのストックは、高度成長期に急速に整備されたため、更新時期が一斉に迫ってきている。一方で、厳しい財政制約の現状の下、公共側のインフラの投資は抑えられている。

今般の道路法改正に伴う立体道路制度の適用事例の拡大や、平成 26 年 3 月末で時価総額 7 兆円を超える J-REIT などの多様な資金及び民間の知恵の積極的な活用による適正なアセットマネジメントは、十分な社会資本サービスを提供しつつ、事業機会を民間に広げていく効果が期待されるため、今後の効率的、効果的なインフラ更新に当たっては、こうした民間事業者との連携や民間資金のより積極的な活用が重要である (図表 1-4-5、6)。

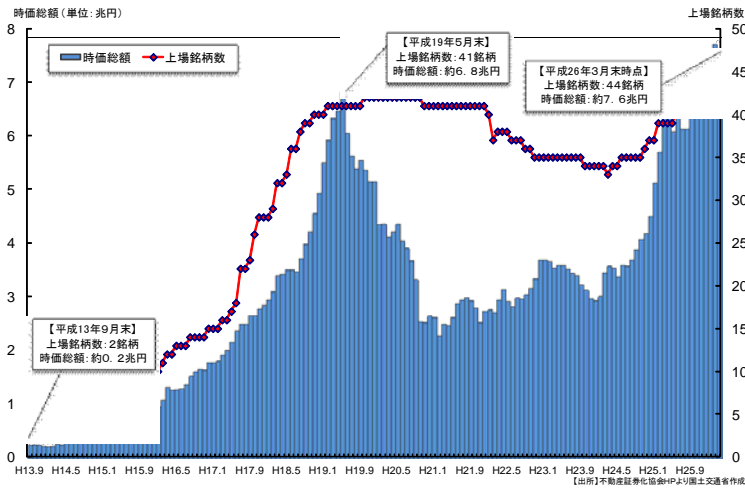
図表 1-4-5 都心環状線の周辺と上部空間の高度利用イメージ



資料：国土交通省



図表 1-4-6 J-REIT の時価総額と上場銘柄数

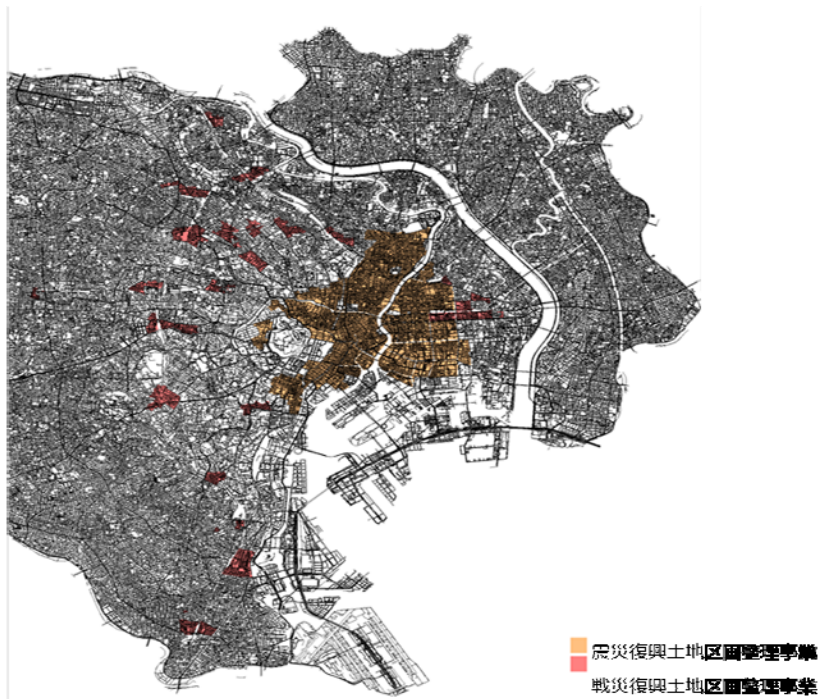


資料：国土交通省土地・建設産業局

3. 大街区化の推進

我が国の主要都市中心部の多くは、戦災復興土地区画整理事業等により街区が形成されており、現在の土地利用や交通基盤、防災機能に対するニーズ等に対して、街区の規模や区画道路の構造が十分には対応していない（図表 1-4-7）。

図表 1-4-7 東京都区部の震災・戦災復興区画整理施行地区

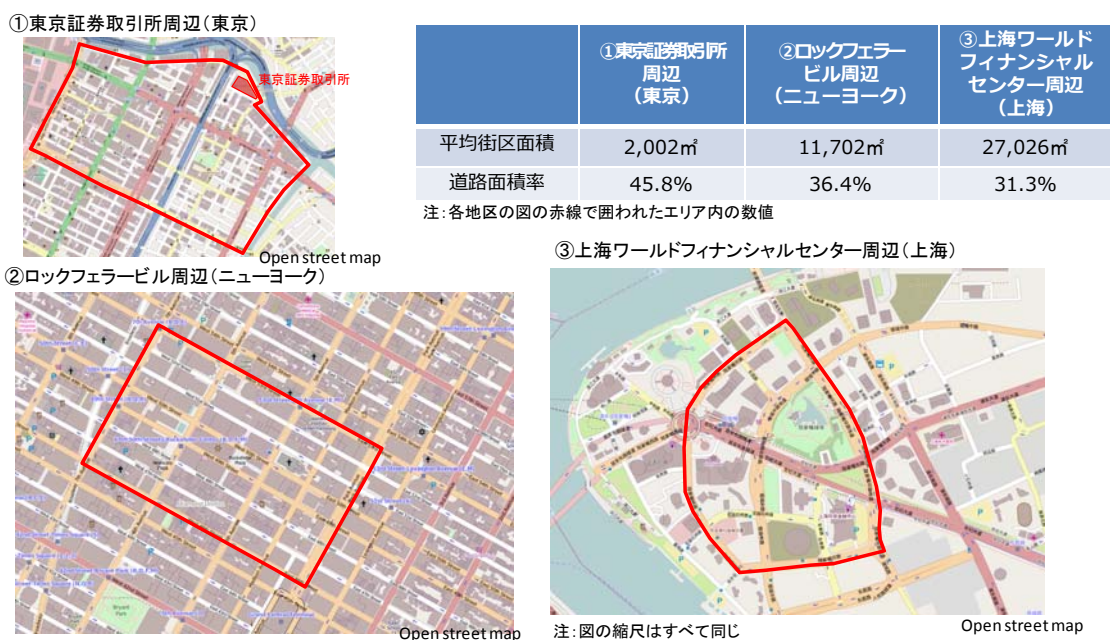


資料：国土交通省都市局

「国土地理院の基盤地図情報 縮尺レベル 2500 を使用」

東京証券取引所周辺と海外主要都市との街区の状況を比較すると、東京証券取引所周辺では道路面積率は大きいものの、街区の平均面積は小さい(図表 1-4-8)。

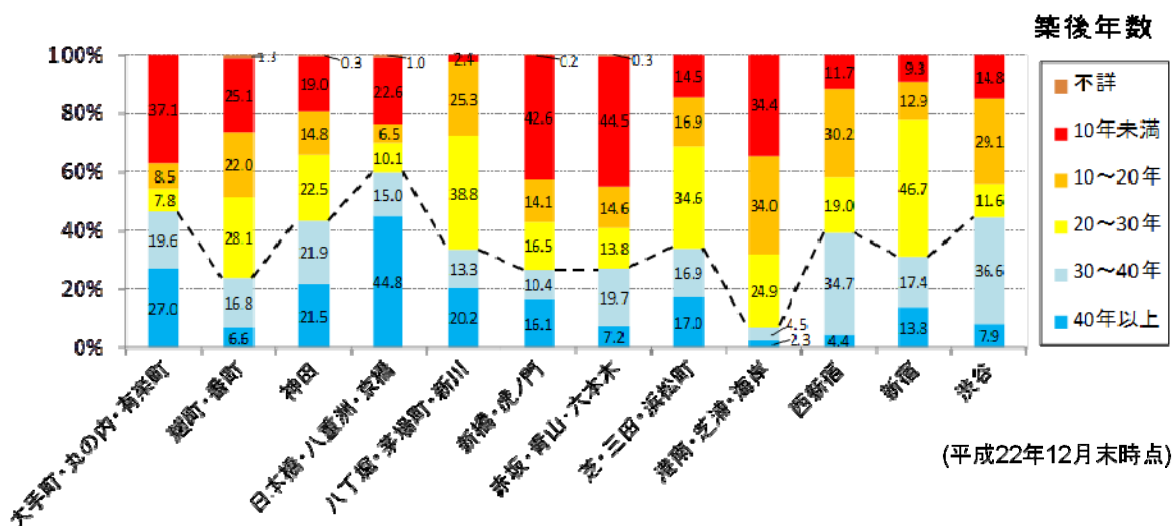
図表 1-4-8 海外主要都市との街区の比較



資料:国土交通省都市局

また、東京都区部のオフィスビルの老朽化状況を見ると日本橋・八重洲・京橋地区等では築後年数の長いビルの割合が他地区と比べて大きい(図表 1-4-9)。

図表 1-4-9 東京都区部のオフィスビルの築後年数



注1:「オフィスビル」は延床面積 5,000 ㎡以上が調査対象。
 注2:「オフィスビルの築後年数別割合」は当該地区において「当該築後年数を経過したオフィスビルの延床面積の合計(㎡)/当該地区に立地するオフィスビルの延床面積(㎡)の合計」である。
 資料:「全国オフィスビル調査(平成 22 年 12 月)」(一般財団法人日本不動産研究所)をもとに国土交通省都市局作成。

一方で、近年竣工した、環境性能や防災性能に優れておりオフィス立地や集客力で強い競争力を持つビルは、大きな敷地に整備されており、複数の街区に細分化された土地の集約・整形等の大街区化により、このようなビルの立地が可能となる（図表 1-4-10）。

図表 1-4-10 大きな建築面積を有するビル

	東京ミッドタウン・タワー 所在地: 港区 竣工年: 平成19年 基準階床面積: 3,326㎡ 建築面積: 6,288㎡		渋谷ヒカリエ 所在地: 渋谷区 竣工年: 平成24年 基準階床面積: 2,215㎡ 建築面積: 8,314㎡		大手町フィナンシャルシティサウスタワー 所在地: 千代田区 竣工年: 平成24年 基準階床面積: 2,422㎡ 建築面積: 9,347㎡
	新丸の内ビルディング 所在地: 千代田区 竣工年: 平成19年 基準階床面積: 2,900㎡~3,200㎡ 建築面積: 7,557㎡		JPタワー 所在地: 千代田区 竣工年: 平成24年 基準階床面積: 2,700㎡~3,200㎡ 建築面積: 8,491㎡		虎ノ門ヒルズ 所在地: 港区 竣工年: 平成26年 基準階床面積: 約3,400㎡ 建築面積: 約9,300㎡

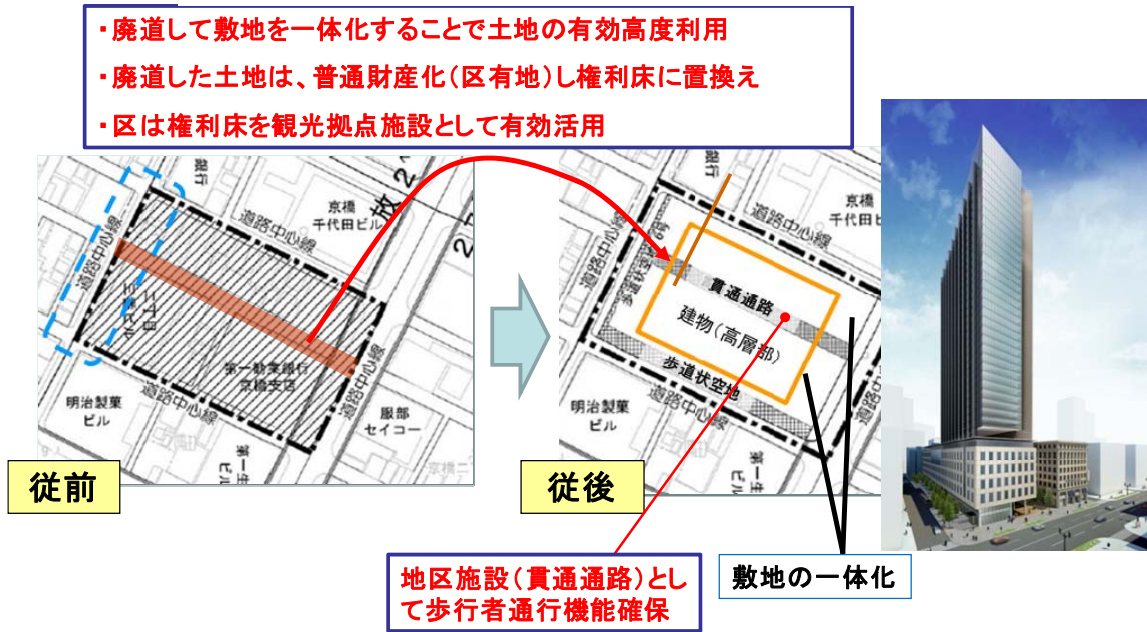
注 1: 「虎ノ門ヒルズ」は「基準階貸室面積」を記載。

注 2: 「大手町フィナンシャルシティサウスタワー」の建築面積には、ノースタワーの建築面積も含まれている。

資料: 「三井不動産オフィスビル検索 <http://www.mitsuidosan.co.jp/office/search/init.php>」(三井不動産株式会社)、「三菱地所オフィス情報 <http://office.mec.co.jp/>」(三菱地所株式会社)、「東急のオフィス・ビル情報 <http://www.t-build.com/build/>」(東京急行電鉄株式会社)、「OFFICE 虎ノ門ヒルズ <http://toranomohills.com/ja/project/office/>」(森ビル株式会社)、「建築物環境計画書制度 <http://www7.kankyo.metro.tokyo.jp/building/index.html>」(東京都環境局)をもとに国土交通省都市局作成。

大街区化の事例として、中央区京橋二丁目西地区では、区道で分かれていた2つの街区を一体化し、東京駅前地域の先導プロジェクトとして国際競争力を高める機能更新を図っている（図表 1-4-11）。

図表 1-4-11 中央区京橋二丁目西地区の事例



資料：国土交通省都市局

国土交通省では、大都市の国際競争力の強化等、今日の土地利用ニーズを踏まえた土地の有効高度利用等を図るため、「大街区化ガイドライン」及び「まちづくり推進のための大街区化活用にかかる執務参考資料」に基づき、複数の街区に細分化された土地を集約し、敷地の一体的利用と公共施設の再編を図る大街区化の取組みを推進している。

第5節 首都圏の人口移動と居住傾向の現状と地域活性化の推進

首都圏への人口流入は戦後のピーク時に比べれば規模は縮小しているものの、依然継続しており、東京駅から40km圏内の駅1km圏内において人口が増加している。人口減少・少子高齢化社会の進展下でも東京圏は首都圏さらには日本を引っ張る役割を担うものの、日本全体の人口が減少する中で特に社会動態により東京圏への人口の集積傾向が強まることは決して好ましい状況ではなく、首都圏周辺部さらには日本の地方における効果的な地方活性化施策を講じ、各々の拠点都市への人口の定着を図ることが課題となっている。

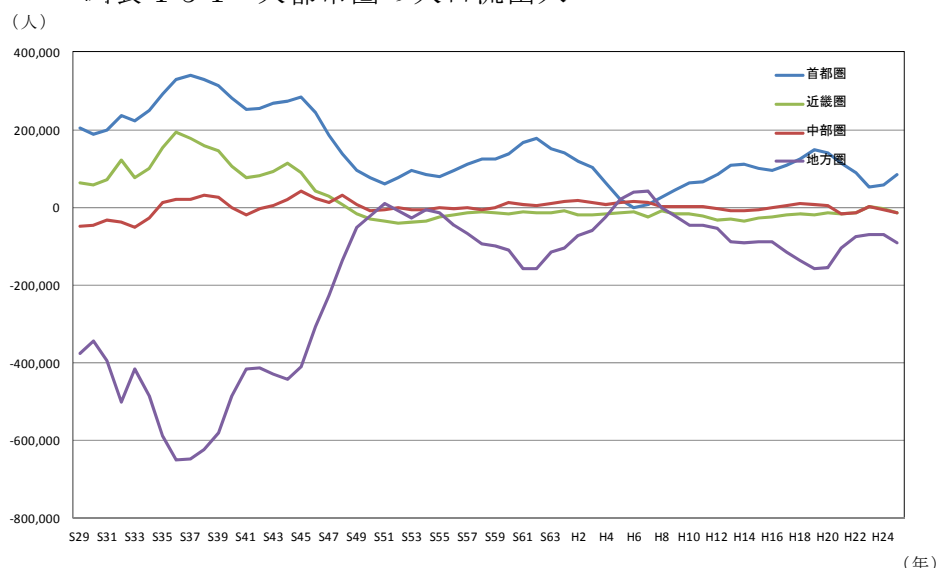
また、首都圏においても人口増減の地域差があり、特に首都圏周辺部では全国平均並に高齢化が進展しており、介護施設の整備等の高齢者支援施策が課題となっている。

1. 首都圏への人口流入の現状

首都圏への人口流入は昭和30年代後半、昭和60年代、平成10年代後半の3回のピークがあり、最も人口が流入した昭和37年の33.9万人に対し平成25年は8.5万人と4分の1程度となったが、依然として人口流入は継続している（図表1-5-1）。

首都圏、とりわけ東京圏は日本全体を牽引する重要な役割を担っており、国際競争力を確保、維持する観点から、人口の誘引も避けられない面はあるものの、日本全体の人口が減少する中で特に社会動態により東京圏への人口の集積傾向が強まることは決して好ましい状況ではなく、首都圏周辺部さらには日本の地方の拠点都市への人口の定着という観点からは地方が活力を保持すべく、効果的な地方活性化施策を展開することが課題となっている。

図表 1-5-1 大都市圏の人口流出入



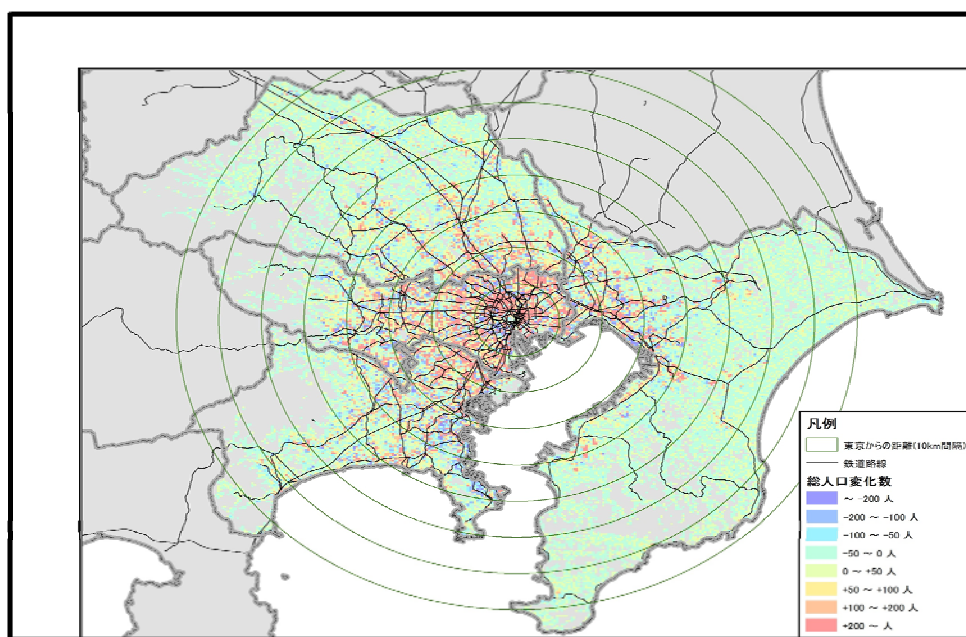
注：人口流出入数は住民基本台帳移動報告による各年の都道府県間の転入者数と転出者数の差を圏域ごとに国土交通省で集計したもの。

資料：「住民基本台帳移動報告」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

2. 首都圏の人口変化

平成 17 年から平成 22 年の首都圏の人口変化をみると、首都圏周辺部の広い地域で人口が減っている状況となっている。都心部では人口が増加しているが、都心近傍でも大きく人口が減少している地区があり、千葉、埼玉、神奈川においても人口集積地の郊外エリアでは大きく人口が減少している現象が見られている（図表 1-5-2）。

図表 1-5-2 東京圏の人口変化（H17-H22）

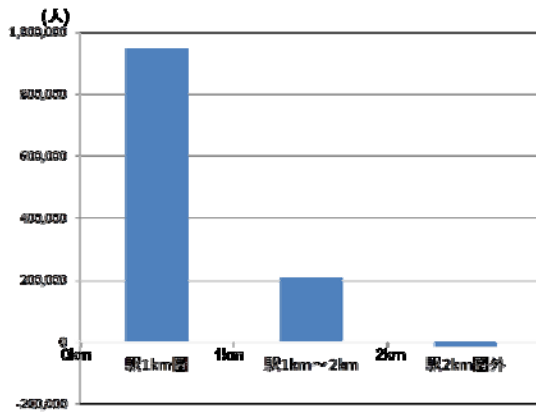


注：人口変化数は平成22年国勢調査の500mメッシュ人口から平成17年国勢調査の500mメッシュ人口を引いた数。
資料：平成22年「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

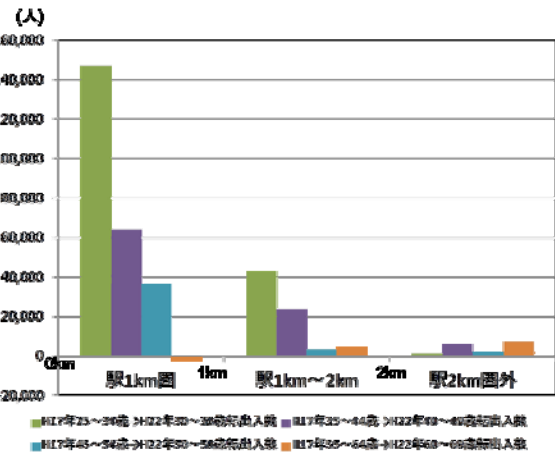
平成 17 年から平成 22 年の東京圏内の駅からの距離別の転出入をみると、転入となるエリアは駅 1 km 圏で 82%、駅 1 km-2 km 圏で 18%であり、転入のほとんどが駅 1 km 圏内となっている（図表 1-5-3）。

持ち家割合が高まってくる 30 歳代以上の年代別に見ると、他の年代と異なり、60 歳代は駅 1 km 圏で転出し、駅 2 km 圏外で転入が多くなっている（図表 1-5-4）。

図表 1-5-3 駅からの距離別転出入状況 (H17-H22)



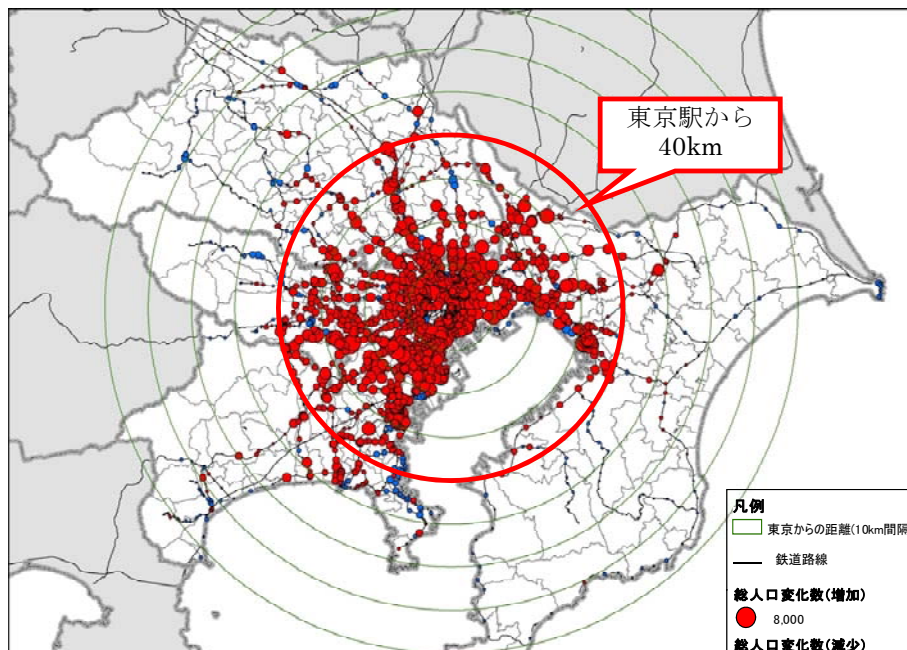
図表 1-5-4 駅からの距離別年代別転出入状況 (H17-H22)



注:年代別の人口は平成17年国勢調査及び平成22年国勢調査の結果から期間中の死亡率を考慮し、国土交通省で算出。
資料:「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏で平成 17 年から平成 22 年にかけて駅 1km 圏内の人口が増加しているのは、ほとんどが東京駅から 40km 圏域内となっている (図表 1-5-5)。

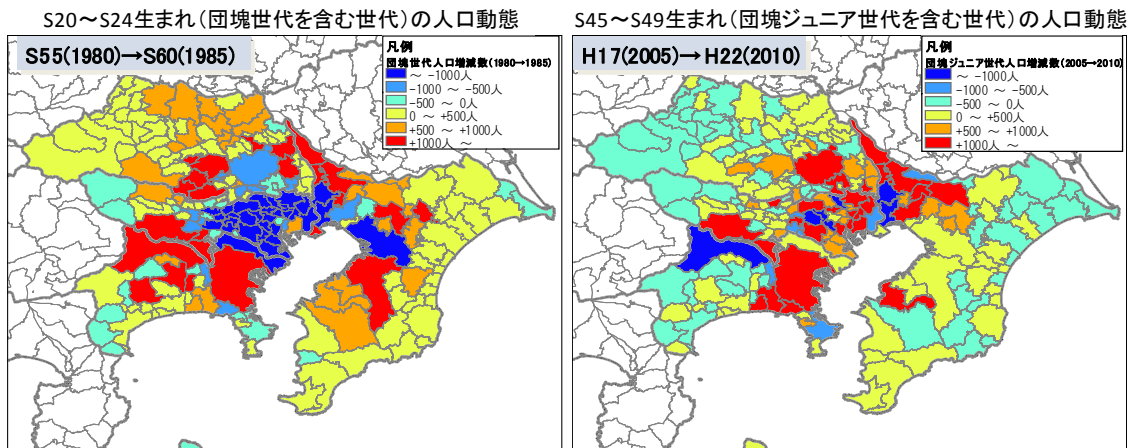
図表 1-5-5 駅 1km 圏の総人口変化数 (H17-H22)



資料:「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成

また、昭和 20~24 年生まれの世代 (団塊世代を含む世代) の 30 歳代 (30~34 歳時から 35~39 歳時) の人口動態を見ると、都心では減少が多く郊外の増加が目立ったが、昭和 45~49 年生まれの世代 (団塊ジュニア世代を含む世代) の 30 歳代では、郊外での増加もあるものの、団塊世代に比べて都心での増加が目立つ (図表 1-5-6)

図表 1-5-6 団塊世代と団塊ジュニア世代の30～34歳→35～39歳の人口動態



注：人口変化数は昭和55年、昭和60年、平成17年及び平成22年の国勢調査の結果から期間中の死亡数を考慮し、国土交通省都市局で算出。

資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

3. 首都圏周辺部における高齢化の進行

都心から概ね40km以上離れている周辺4県における高齢者の割合の経年変化は、全国平均とほぼ同様の傾向を示し、全国平均よりも低い値で推移している東京都及び近隣3県よりも、高齢化が進んでいる状況となっている（図表1-5-7）。

このことは、若年層は通勤、通学に至便な都心近傍の鉄道駅の徒歩圏内への移動傾向を示しており、首都圏周辺部の都心から離れたエリアでは若年層の転出により高齢化が進展していることを示すものとなっている。

図表 1-5-7 首都圏における総人口に占める年齢3区分別人口割合の状況

(単位:%)

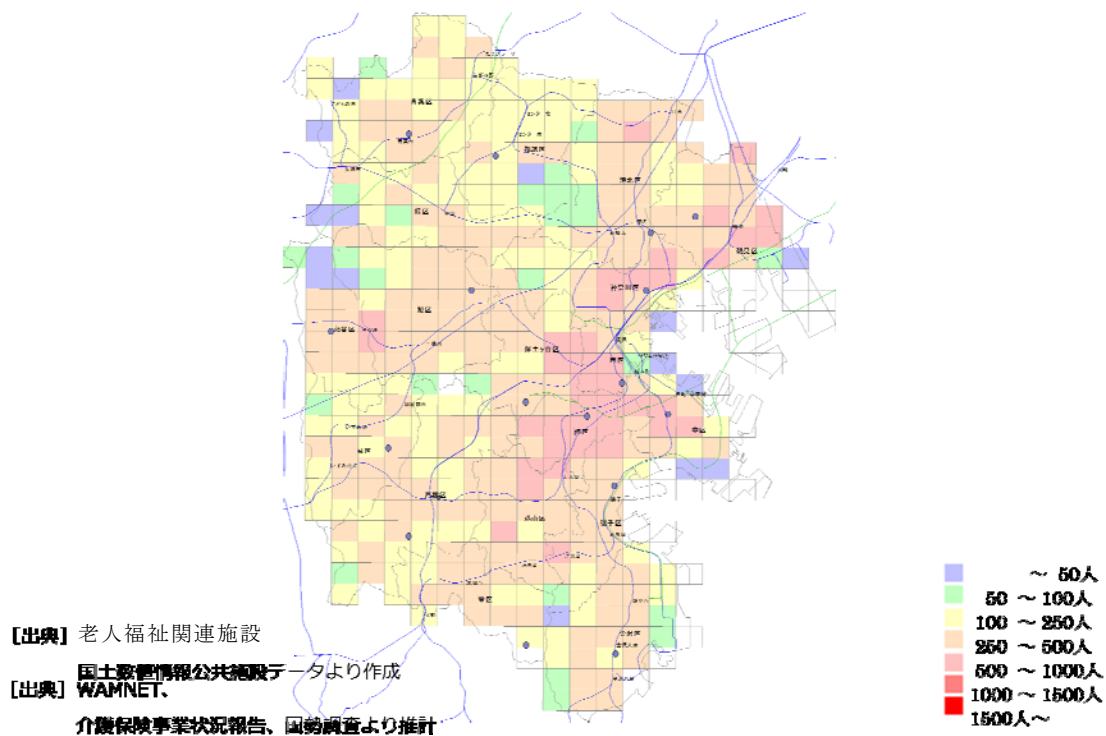
		昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
0～14歳人口	全国	21.5	18.2	15.9	14.6	13.7	13.1
	首都圏	21.1	17.3	15.0	13.8	13.1	12.6
	東京都	18.0	14.6	12.7	11.8	11.3	11.2
	近隣3県	22.6	18.1	15.6	14.3	13.7	13.1
	周辺4県	22.5	19.3	16.9	15.3	14.3	13.5
15～64歳人口	全国	68.2	69.5	69.4	67.9	65.8	63.3
	首都圏	70.2	72.3	72.6	71.1	68.5	65.7
	東京都	73.0	74.1	73.9	72.0	69.1	67.3
	近隣3県	69.9	72.9	73.5	72.0	69.1	65.7
	周辺4県	66.7	68.0	68.1	67.1	65.7	63.1
65歳以上人口	全国	10.3	12.0	14.5	17.3	20.1	22.8
	首都圏	8.6	10.0	12.2	15.0	17.9	20.8
	東京都	8.9	10.5	13.0	15.8	18.3	20.1
	近隣3県	7.5	8.8	10.8	13.6	16.9	20.5
	周辺4県	10.9	12.6	15.0	17.5	20.0	22.7

注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係及び人口割合の分母である「総人口」に「年齢不詳」を含むことによる。
資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

図1-5-8において、横浜市を例として要介護者数と老人福祉関連施設の分布を示しているところ、必ずしも要介護者の多いゾーンに老人福祉関連施設が立地し

ておらず、今後、介護施設の整備等が必要となると想定される状況となっている。
 首都圏周辺部においては都心部以上に高齢化が進展しており、介護施設の整備等
 の高齢者支援施策の展開が課題となっている。

図表 1-5-8 要介護者数と老人福祉関連施設の分布（横浜市）



資料：国土交通省都市局