

平成28年度

首都圏整備に関する年次報告 要旨

平成29年5月

国土交通省

全体構成

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

- 第1節 首都圏の労働力の現状と将来
- 第2節 社会のベースを活用した生産性の向上
- 第3節 産業分野における労働生産性の向上
- 第4節 首都圏における労働力の現状と生産性向上に向けた取組

第2章 首都圏整備の状況

- 第1節 人口・居住環境・産業機能の状況
- 第2節 確固たる安全、安心の実現に向けた基礎的防災力の強化
- 第3節 面的な対流を創出する社会システムの質の向上
- 第4節 国際競争力の強化
- 第5節 環境との共生
- 第6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。

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

はじめに

我が国は、平成20年の約1億2800万人をピークに人口減少社会に突入し、少子化は深刻で、極めて速いペースで高齢化も進んでいる。これは、これまで日本経済を支えてきた労働力が急激に減っていくことを意味する。首都圏においては、東京圏への一極集中により人口は増加傾向にあるものの、今後は減少するものと推計されている。

このような人口減少下でも持続的な経済成長を実現するためには、労働者の減少を上回る生産性の向上が必要不可欠であり、都市部の渋滞解消やコンパクト・プラス・ネットワークの形成によりインフラのストック効果を最大化させ、社会全体の生産性の向上を図るとともに、今後の人材不足が懸念される建設産業や介護産業などの産業分野において、急速に発達しつつあるロボット技術、IoT技術などの新技術の活用が期待されている。

更に、生産性の向上は、潜在的な成長力を高めるとともに、新たな需要を掘り起こしていくことが期待されており、首都圏において面的に広がる交通ネットワークを活用し、東京圏に集中している機能を分散させて、ヒト、モノ等の新しい対流を創出することが重要である。

このような状況を踏まえ、本報告第1章においては、「首都圏における労働力の現状と生産性向上に向けた取組」と題し、首都圏の現状についての分析を行うものである。

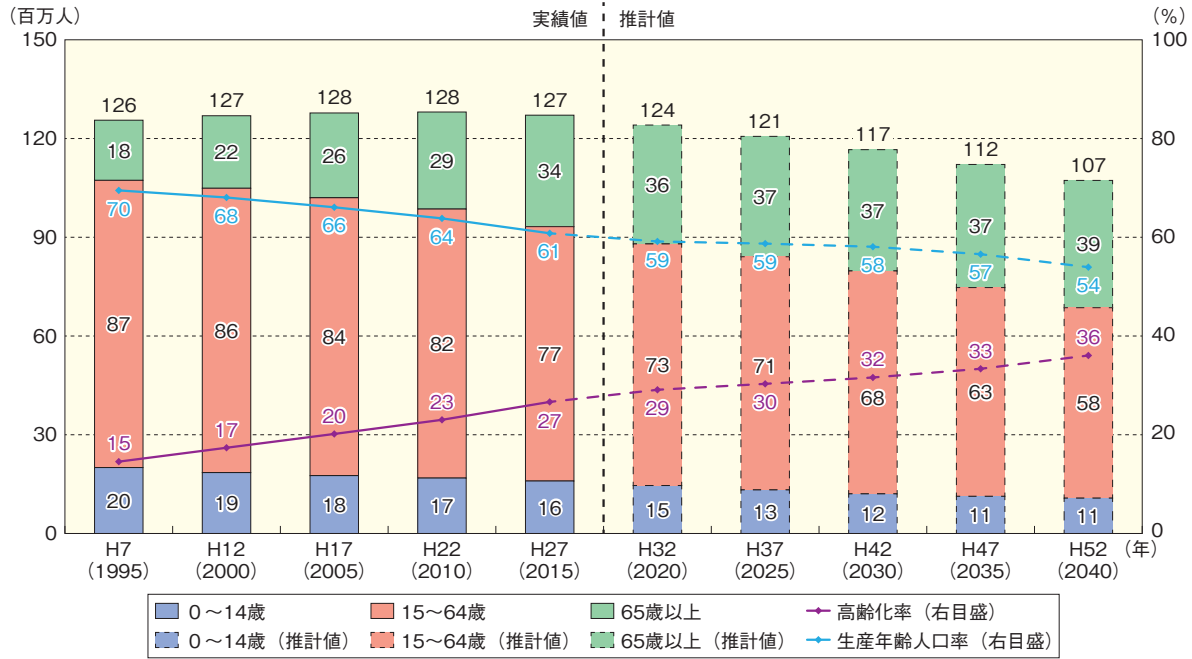
第1節

首都圏の労働力の現状と将来

1. 生産年齢人口の減少と高齢化の進展

我が国の総人口は平成20年を頂点として減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えた。平成27年の国勢調査によると、我が国の総人口は1億2,711万人であり、高齢者の割合が約4分の1まで上昇した。首都圏の人口は増加が続いているものの、今後は減少するものと推計されている。また、働く年齢の中核の人々である生産年齢人口（15～64歳）については、少子高齢化の進展によって人口よりも早い時期にピークを迎えており、全国では平成7年、首都圏においては平成12年を境に減少を続けている（図表1-1-1、1-1-2）。

図表1-1-1 将来推計人口の動向（全国）

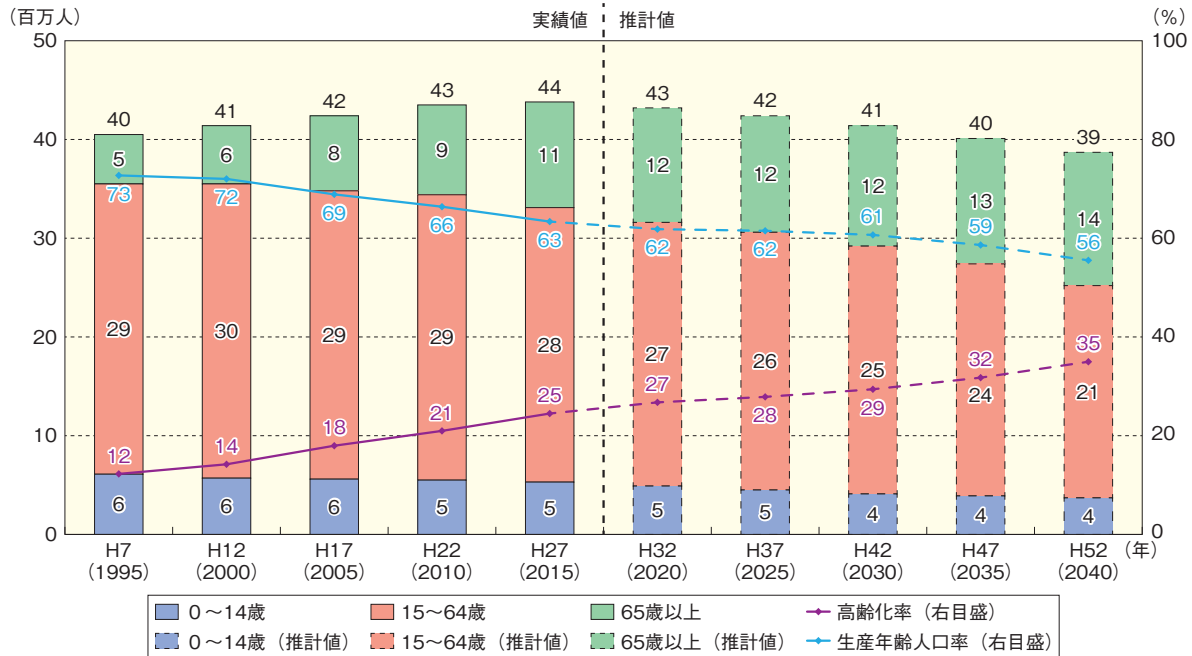


注：平成27年までの実績値は、年齢等不詳分をあん分した人口。

注：推計値は出生中位・死亡中位。

資料：平成7年～平成17年は国立社会保障・人口問題研究所、平成22・27年は「国勢調査」（総務省統計局）、平成32年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口（全国）（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。

図表1-1-2 将来推計人口の動向（首都圏）



注：平成27年までの実績値は、年齢等不詳分をあん分した人口。

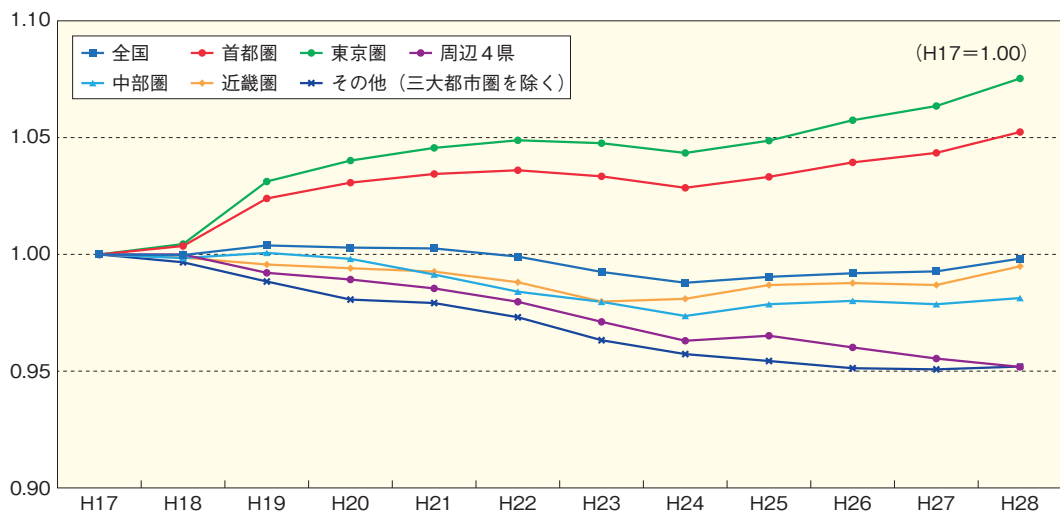
注：推計値は出生中位・死亡中位。

資料：平成7年～平成17年は国立社会保障・人口問題研究所、平成22・27年は「国勢調査」（総務省統計局）、平成32年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口（全国）（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。

平成17年以降の全国と三大都市圏の労働力人口¹⁾の変化率の推移をみると、首都圏では約1.05倍に増加しているが、全国、中部圏、近畿圏は平成24年以降増加傾向にあるものの1.00倍を下回っている（図表1-1-3）。

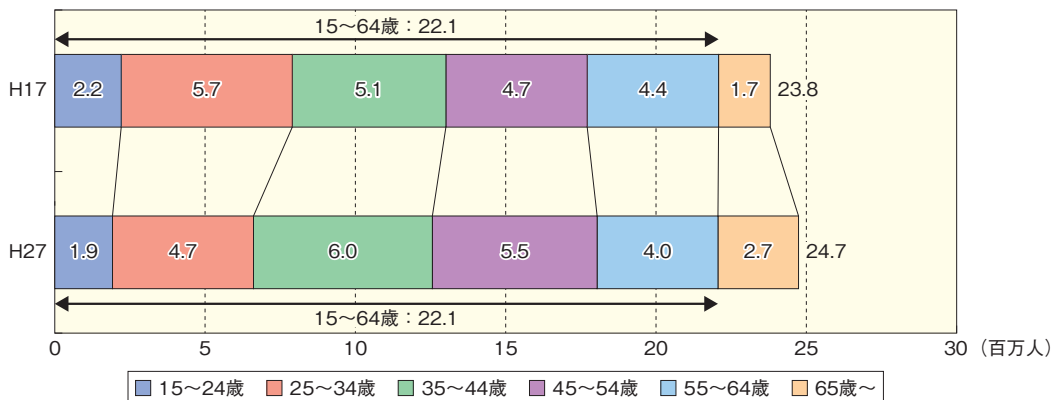
関東・甲信地域の年齢階層別の労働力人口をみると、15歳～64歳の労働力人口は平成17～27年の10年間でほぼ横ばいであるのに対し、65歳以上の高齢者の労働力人口が約100万人増加していることがわかる（図表1-1-4）。また、男女別の労働力人口では、ここ10年間で男性がほぼ横ばいであるのに対し、女性が約90万人増加していることがわかる（図表1-1-5）。

図表1-1-3 全国・三大都市圏の労働力人口変化率の推移（H17-28）



資料：「労働力調査都道府県別結果（モデル推計値）」（総務省統計局）をもとに国土交通省都市局作成。

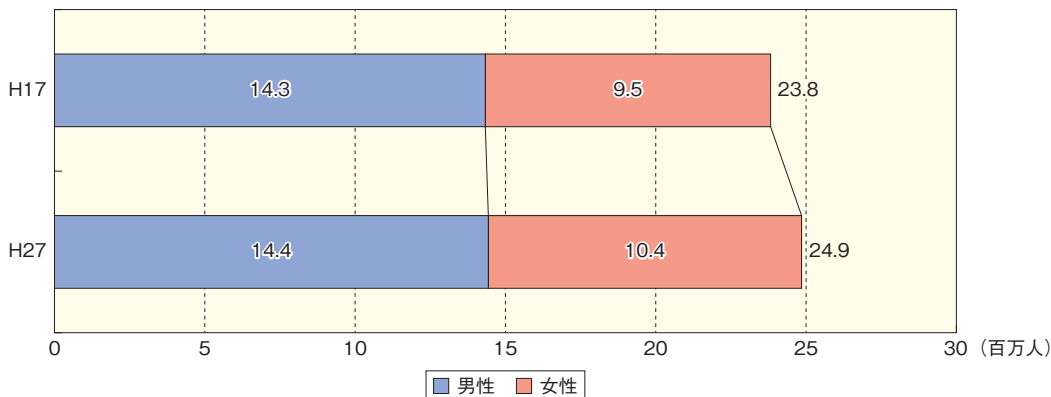
図表1-1-4 年齢階層別の労働力人口の推移（関東・甲信）



注：「関東・甲信」は、首都圏に長野県を加えた1都8県。
資料：「労働力調査地域別結果」（総務省統計局）をもとに国土交通省都市局作成。

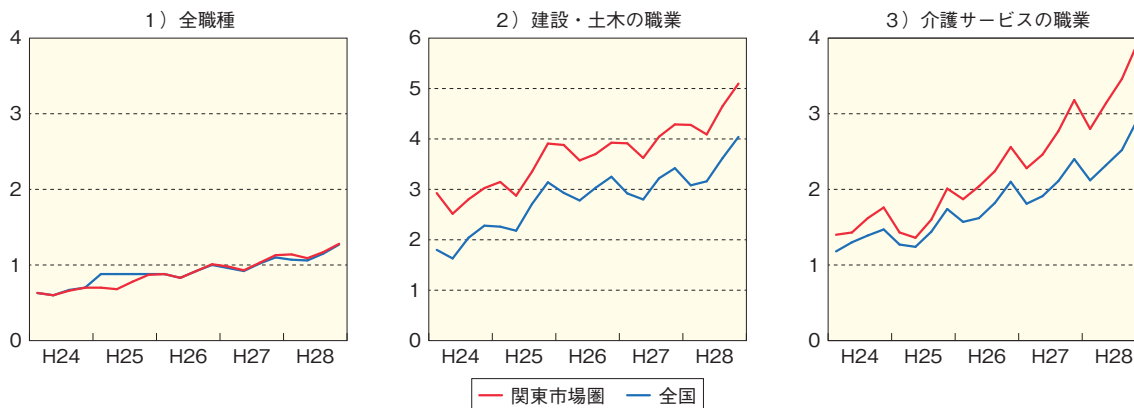
1) 「労働力人口」は15歳以上の人口のうち「就業者」と「完全失業者」を合わせたもの。

図表1-1-5 男女別の労働力人口の推移（関東・甲信）



注：「関東・甲信」は、首都圏に長野県を加えた1都8県。
 注：H27の数値は、H27国勢調査結果を基準とする推計人口に基づいて補正された数値（時系列接続用数値）をもとに算出しているため、図表1-1-4と合計値が異なる。
 資料：「労働力調査地域別結果」（総務省統計局）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-6 職業別有効求人倍率の推移（全国、関東市場圏）



注：「関東市場圏」は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県、山梨県の1都5県である。
 注：「建設・土木の職業」は、建設躯体工事、建設、電気工事、土木の職業の合計である。
 資料：「一般職業紹介状況」（厚生労働省）、「関東市場圏職種別有効求人・求職状況（一般常用）」（厚生労働省東京労働局）をもとに国土交通省都市局作成。

過去5年間の職業別有効求人倍率の推移（図表1-1-6）をみると、全職種では、全国、関東市場圏ともに1倍前後で推移している一方で、建設業や介護サービス業は、経年で増加傾向にある。

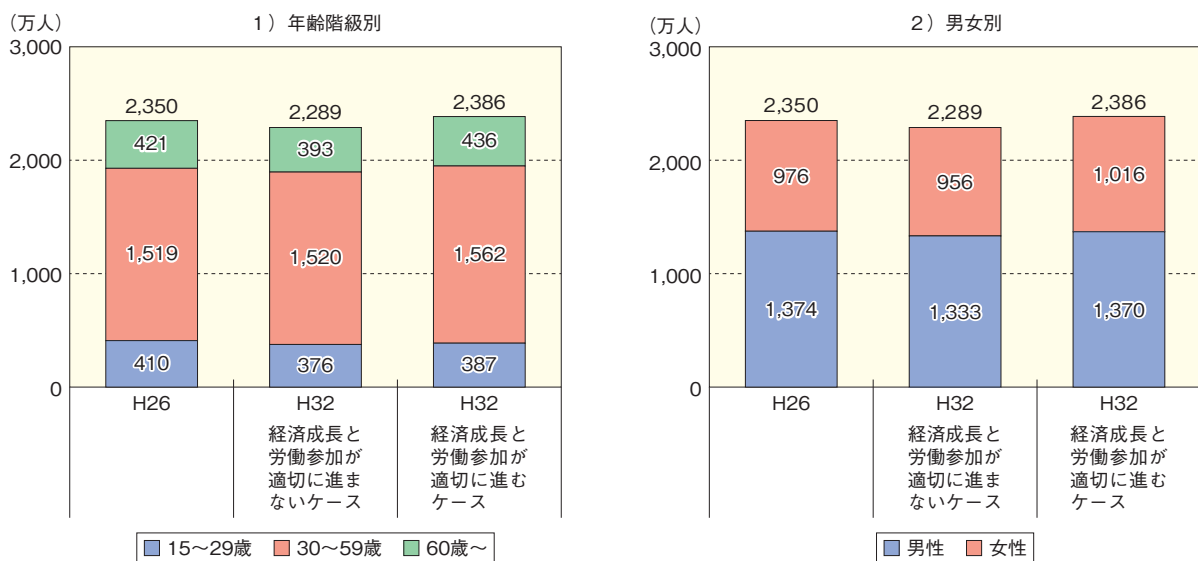
これらの職種は、全国的に倍率水準が高い中でも、関東市場圏では全国よりも1程度高く推移し、求職者一人に対して建設業では5つ、介護サービス業では4つ程度の職業が提示される状況となっている。

人口減少と高齢化は構造的な問題であり、今後もその方向に進むことが推測されている。そこで、首都圏の将来の労働力がどのようなようになるのかをみる。

独立行政法人労働政策研究・研修機構（JILPT）による「平成27年労働力需給の推計」では、全国の性・年齢階級別労働力人口の推計を行い、都道府県別の労働力人口の試算を行っている。これによると、首都圏の労働力人口は、経済成長と労働参加が適切に進まないケースでは、平成32年には2,289万人と、平成26年の2,350万人と比較して約61万人の減少となる。一方で、一定の経済成長をしつつ各種労働施策の実施により労働参加が図られる場合には（経済成長と労働参加が適切に進むケース）、平成32年の労働力人口は2,386万人となり、平成32年における労働力人口の減少を食い止めることができる。

年齢別構成については、人口の高齢化を反映して、60歳以上の労働力人口が平成26年の421万人から、経済成長と労働参加が適切に進むケースでは、平成32年に436万人となり15万人増加すると見込まれる。また、男女別構成では、女性の労働力人口が平成26年の976万人から、女性のM字カーブ対策及びワークライフ・バランス関連施策等が充実する経済成長と労働参加が適切に進むケースでは平成32年には1,016万人となり、40万人増加すると見込まれる（図表1-1-7）。

図表1-1-7 年齢階級別、男女別の労働力将来推計値（首都圏）



注：「経済成長と労働参加が適切に進むケース」は、「日本再興戦略」を踏まえた高成長が実現し、かつ、労働市場への参加が進むケース。
注：「経済成長と労働参加が適切に進まないケース」は、復興需要を見込んで平成32年まで一定程度の経済成長率を想定し、かつ、労働市場への参加が進まないケース（平成26年の性・年齢階級別の労働力率固定ケース）。

資料：「平成27年労働力需給の推計」（（独）労働政策研究・研修機構）をもとに国土交通省都市局作成。

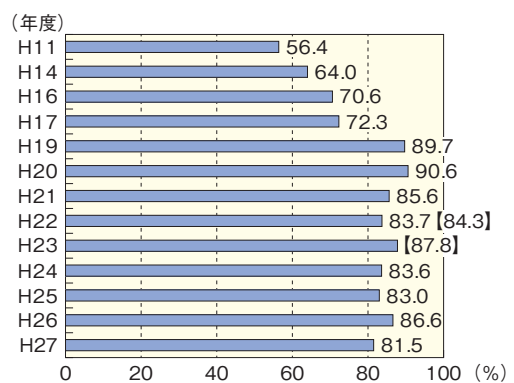
全国の女性の育児休業取得率は平成19年度調査以降8割を超えており、育児休業の着実な定着が図られつつある（図表1-1-10）。また、全国における妊娠前に就業していた女性の第1子出産前後の就業継続率をみると、就業継続は、これまで約4割前後で推移しており、平成22～26年では53.1%へと上昇した。また、このうち育児休業制度を利用して就業継続をした女性の割合が39.2%と大きく上昇した（図表1-1-11）。

その一方で、第1子出産後に退職をしている女性が46.9%であり、仕事と育児の両立が難しいために、やむを得ず仕事を辞めた女性も少なくないと考えられる。

「地域の経済2016」（内閣府）では、労働参加率の地域差の要因について分析を行い、女性の労働参加率の高い都道府県の特徴をいくつか挙げている。そのうち、都道府県ごとの保育所定員数と女性の労働参加率の関係では、女性の労働参加率が高い都道府県において、女性人口（25～49歳）一人当たりの保育所定員が多い傾向があることが示されている（図表1-1-12）。

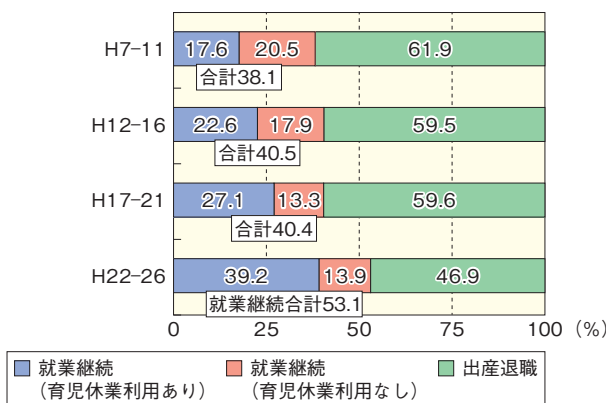
保育サービスの供給量が相対的に多い都道府県では女性の労働参加が高まり、保育サービスの供給不足により待機児童問題が深刻になるような都市部を抱える都道府県では、女性の労働参加が低迷している。首都圏には、全国に比べ保育サービス供給量が比較的低い都県も多く、保育の受け皿拡大は女性の労働参加の推進に有効と考えられる。

図表1-1-10 育児休業取得率の推移（全国）



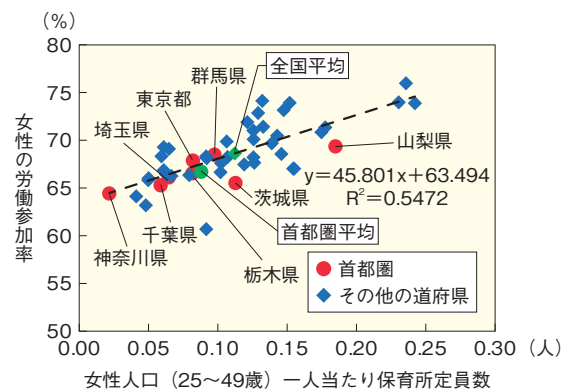
注：H27調査においては、H25.10.1からH26.9.30までの1年間の出産者が対象。
注：H22及びH23の【 】内の比率は、岩手県、宮城県、福島県を除く全国の結果。
資料：「雇用均等基本調査」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

図表1-1-11 出産前有職者の第1子出産前後の就業変化（全国）



資料：「第15回出生動向基本調査」（2015年・社会保障・人口問題研究所）より国土交通省都市局作成。

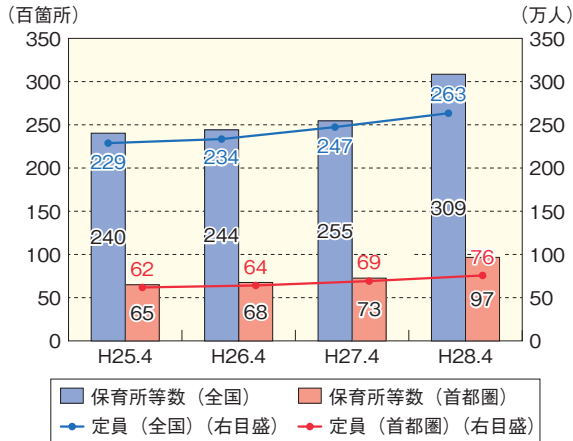
図表1-1-12 保育所定員数（H26）と女性の労働参加率（H27）の関係（都道府県）



資料：「地域の経済2016」（内閣府）、「平成27年国勢調査抽出速報集計」（総務省統計局）、「平成26年社会福祉施設等調査」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

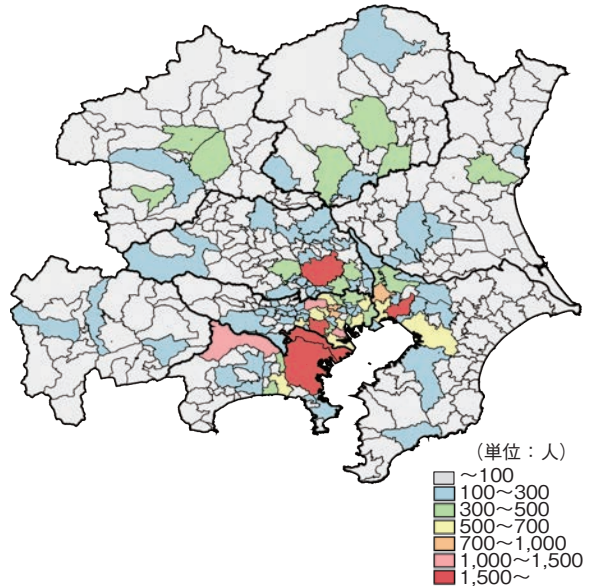
保育定員数の推移をみると、平成25～27年度までの3年間で、全国では約34万人分、首都圏では約14万人分増加しており（図表1-1-13）、平成27年4月～28年4月の保育所定員数の増加数の分布を見ると、首都圏中心部ほど増加数が多い傾向がある（図表1-1-14）。「待機児童解消加速化プラン」（平成25年4月策定）では、平成25～29年度末までの5年間で、全国で50万人分の保育の受け皿を確保することとしており、各自治体の取組に加え、平成28年度から実施している企業主導型保育事業により、保育の受け皿の拡大が進められている。

図表1-1-13 保育所等数と定員数の推移
(全国、首都圏)



資料：「保育所等関連状況とりまとめ」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

図表1-1-14 保育所定員数の増加数の分布
(H27.4→H28.4・首都圏)

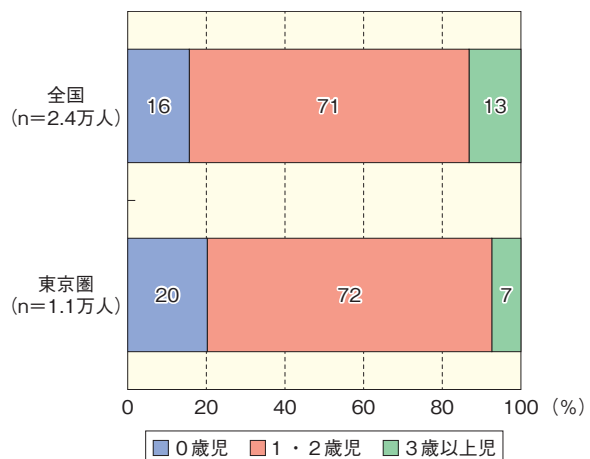


資料：「保育所等関連状況とりまとめ（平成28年4月1日）」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

その一方で、保育所等申込者の増加が受け皿拡大分を上回ることによって、平成28年4月時点の待機児童は、全国で約2.4万人、東京圏では約1.1万人となった。

このうち1・2歳児が約7割と大部分を占めている（図表1-1-15）ことから、女性の希望に応じた多様な就業機会の確保といった観点からも、小規模保育や家庭的保育（保育ママ）の整備などの1・2歳児の受け皿拡大の取り組みが重要となっている。

図表1-1-15 待機児童の年齢区分別割合
(H28.4)



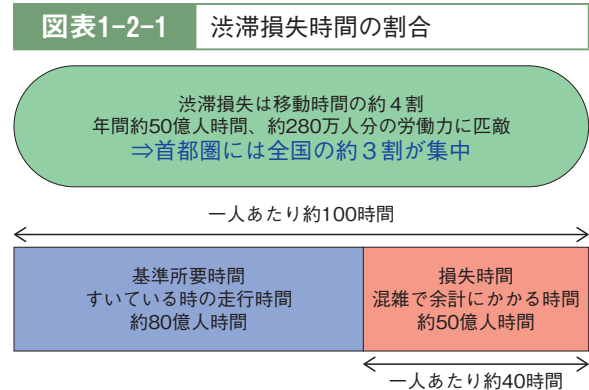
資料：「保育所等関連状況とりまとめ」（厚生労働省）及び保育所等利用待機児童数に関する公表資料（首都圏1都4県）をもとに国土交通省都市局作成。

第2節 社会のベースを活用した生産性の向上

1. ピンポイント渋滞対策

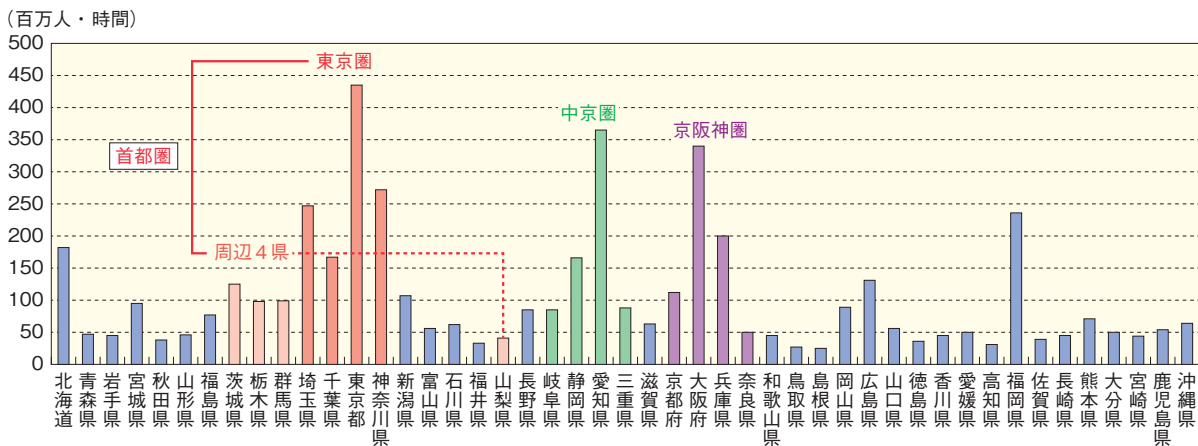
渋滞に費やされる時間は、物流産業、ひいては日本経済にとって大きな損失の原因となっている。例えば、図表1-2-1のとおり、道路移動時間の約4割は渋滞に費やされている状況であり、これは年間約280万人分の労働力に匹敵する。

渋滞損失時間は、都道府県別の総量では三大都市圏等の都市部が突出するが、人口あたりで見ると都市部以外でも発生しており、渋滞損失の解消は、都市部のみならず日本全体での生産性向上に資すると考えられる（図表1-2-2、1-2-3）。中でも、全国の渋滞損失時間が最も集中している首都圏では、競争力の維持や少子高齢化社会における労働力確保の観点から、渋滞を解消し、社会全体の生産性向上を目指すことが不可欠である。



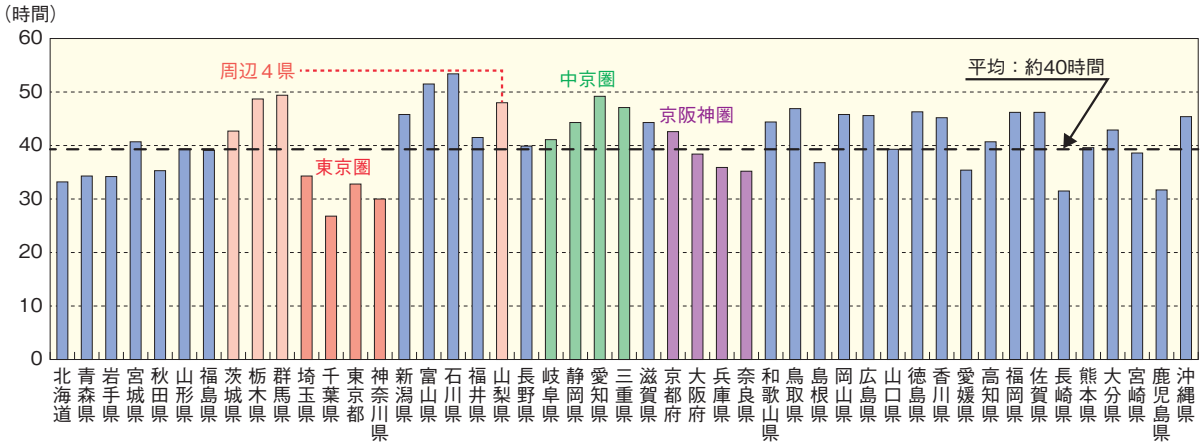
資料：渋滞損失時間は「平成24年度プローブデータ」、人口は「総務省統計資料」（平成24年10月）をもとに国土交通省作成。

図表1-2-2 都道府県別の渋滞損失時間



資料：「平成24年度プローブデータ」をもとに国土交通省作成。
出典：「社会整備審議会・第18回国土幹線道路部会」（国土交通省）配布資料。

図表1-2-3 都道府県別の人口あたり渋滞損失時間



資料：渋滞損失時間は「平成24年度プローブデータ」、人口は「総務省統計資料」(平成24年10月)をもとに国土交通省作成。
 出典：「社会整備審議会・第18回国土幹線道路部会」(国土交通省) 配布資料。

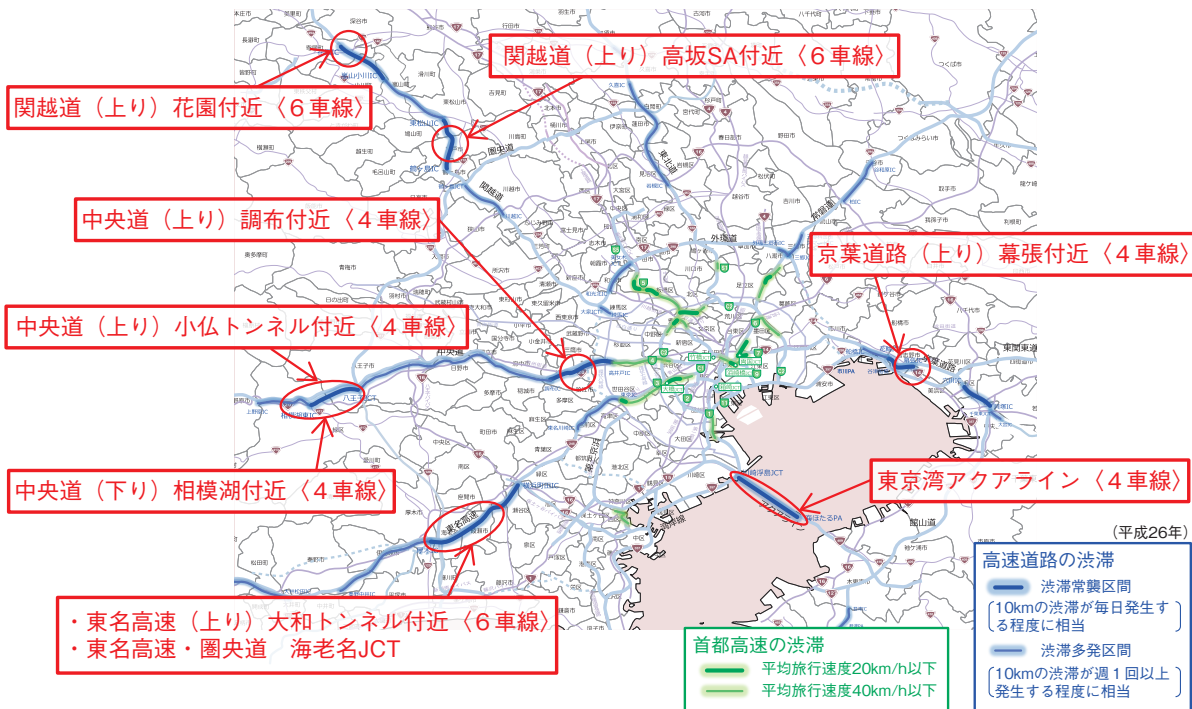
高速道路の渋滞については、サグ部（下り坂から上り坂にさしかかる凹んだ部分）などの構造上の問題で、速度が低下し交通が集中することが渋滞要因の約28%を占めている（NEXCO3社（平成25年1～12月））。ETC2.0では、こうした速度低下箇所の道路交通状況を効率的に把握することが可能であり、車線ごとの旅行速度などのデータ分析から高速道路の速度低下の原因箇所を特定し、効果的・効率的に是正するピンポイント対策の取り組みが進められている。国土交通省が公表した、NEXCO3社及び本四高速における平成27年の「高速道路（IC区間別）の渋滞ワーストランキング」では首都圏の高速道路が上位を占めている（図表1-2-4）。

図表1-2-4 高速道路（IC区間別）の渋滞ワーストランキング上位（平成27年・全国）

順位	渋滞損失時間 (万人・時間/年)	都道府県	路線名	区間名 (方向)	延長 (km)	平成26年 順位
1位	134	東京・神奈川	東名高速道路	海老名JCT～横浜町田 (上り)	13.9	1
2位	126	神奈川・東京	東名高速道路	東名川崎～東京 (上り)	7.7	6
3位	107	神奈川・東京	東名高速道路	横浜町田～海老名JCT (下り)	14.0	3
4位	101	東京	中央自動車道	調布～高井戸 (上り)	7.7	5
5位	100	兵庫	中国自動車道	西宮山口JCT～宝塚 (上り)	10.3	4
6位	90	神奈川	東名高速道路	秦野中井～厚木 (上り)	15.1	2
7位	85	大阪・兵庫	中国自動車道	中国池田～宝塚 (下り)	6.8	8
8位	84	三重	東名阪自動車道	亀山JCT～鈴鹿 (上り)	5.2	9
9位	82	愛知	東名高速道路	豊川～音羽蒲郡 (下り)	15.1	7
10位	80	山梨	中央自動車道	大月～上野原 (上り)	19.8	12

注：上り・下り（内回り・外回り）を分けて集計。
 注：対象は7時～19時（12時間）。
 出典：「高速道路の交通状況ランキング（平成27年）」(国土交通省道路局)。

図表1-2-5 首都圏の高速道路における主な交通集中箇所



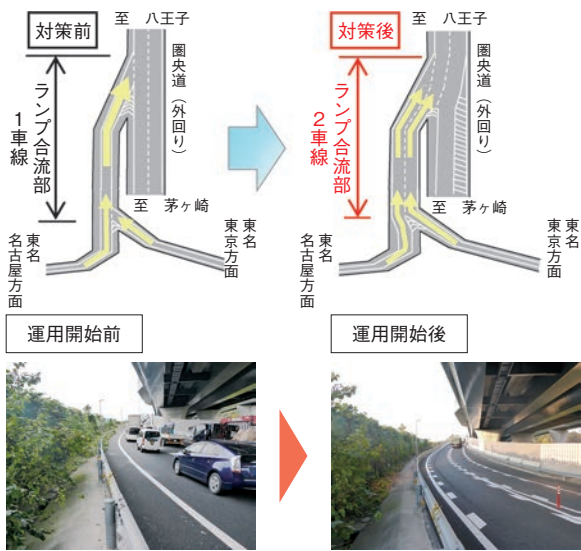
首都圏では、深刻な渋滞が発生している箇所において、対策が進められている（図表1-2-5）。

圏央道と東名高速道路を結ぶ海老名JCTでは、外回りのランプ合流部および内回りランプ分流部において、既存の道路幅員内で2車線が確保された。外回りについては、平成27年10月の対策実施以降、渋滞が解消し発生していない（図表1-2-6）。

中央道の小仏トンネル付近では、上り線において別線トンネルを含む付加車線の設置が進められている。

東名高速道路の大和トンネル付近では、上下線における付加車線設置について、東京オリンピック・パラリンピックまでに運用を開始することを目標に事業が進められている。

図表1-2-6 ピンポイント渋滞対策の事例（東名高速道路・海老名JCT外回り方面）



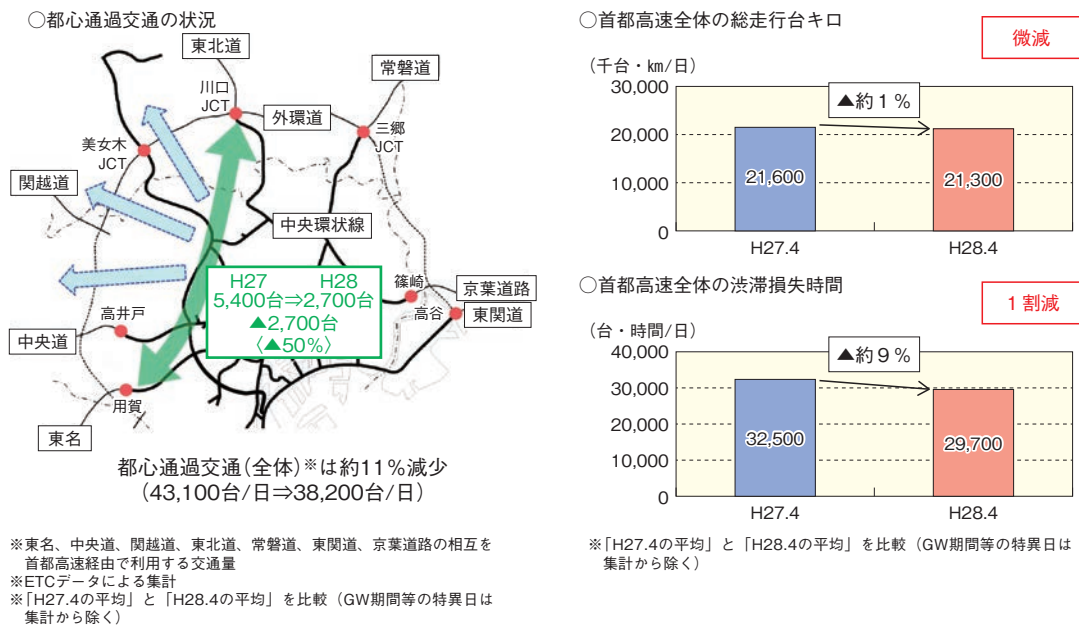
2. 首都圏の高速道路を賢く使う料金体系の導入

首都圏では、平成29年2月末の圏央道の境古河IC～つくば中央IC間の開通により、首都圏3環状道路の整備率が約79%となるなど、3環状9放射等の道路ネットワーク整備が着実に進捗している。これらを賢く使うことで、インフラのストック効果を高め、都市機能、産業競争力等の維持、強化を図る必要がある。

平成28年4月より、首都圏の高速道路を賢く使うための新たな高速道路料金が導入され、圏央道等のネットワーク整備の進展にあわせ、首都圏の交通流動の最適化を目指し、整備重視から利用重視の料金体系に移行した。これは、整備の経緯の違いなどから料金水準や車種区分などが路線や区間によって異なる整備重視の料金体系を、大都市近郊区間の料金水準に統一するとともに、車種区分を統一するなど、対距離制を基本とした利用重視の料金体系に移行したものである。

この新たな高速道路料金体系の導入により、東名高速道路と東北自動車道間を利用する都心通過交通が環状道路へ転換し約5割減少するなど、都心通過交通全体が約1割減少した。この結果、首都高速道路の交通量が約1%減少し、首都高速道路全体の渋滞損失時間が約1割減少するなどの渋滞緩和の効果が確認された（図表1-2-7）。

図表1-2-7 新たな高速道路料金の導入効果の一例



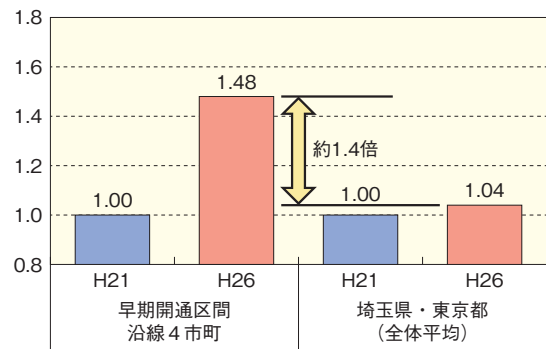
出典：「生産性革命本部（第3回会合）」（国土交通省）資料

3. 圏央道のストック効果

平成19年に開通した、圏央道の中央道から関越道間の沿線4市町（羽村市、日高市、日の出町、入間市）では、製造品出荷額の伸びが平成21年から5年間で、埼玉県と東京都の全体平均の1.4倍となった（図表1-2-8）。首都圏3環状道路の整備により、新たな企業立地に伴う雇用促進、物流ネットワークの形成等の効果が発現され、首都圏の成長発展・国際競争力の強化が期待されており、例えば、茨城県五霞町の企業では、都心経由から圏央道経由にすることで都心の渋滞を避け、五霞～静岡・神奈川間の配送時間が往復約1時間短縮し、配送コストが約1割削減したという声があるなど、圏央道利用により生産性の向上が図られている。

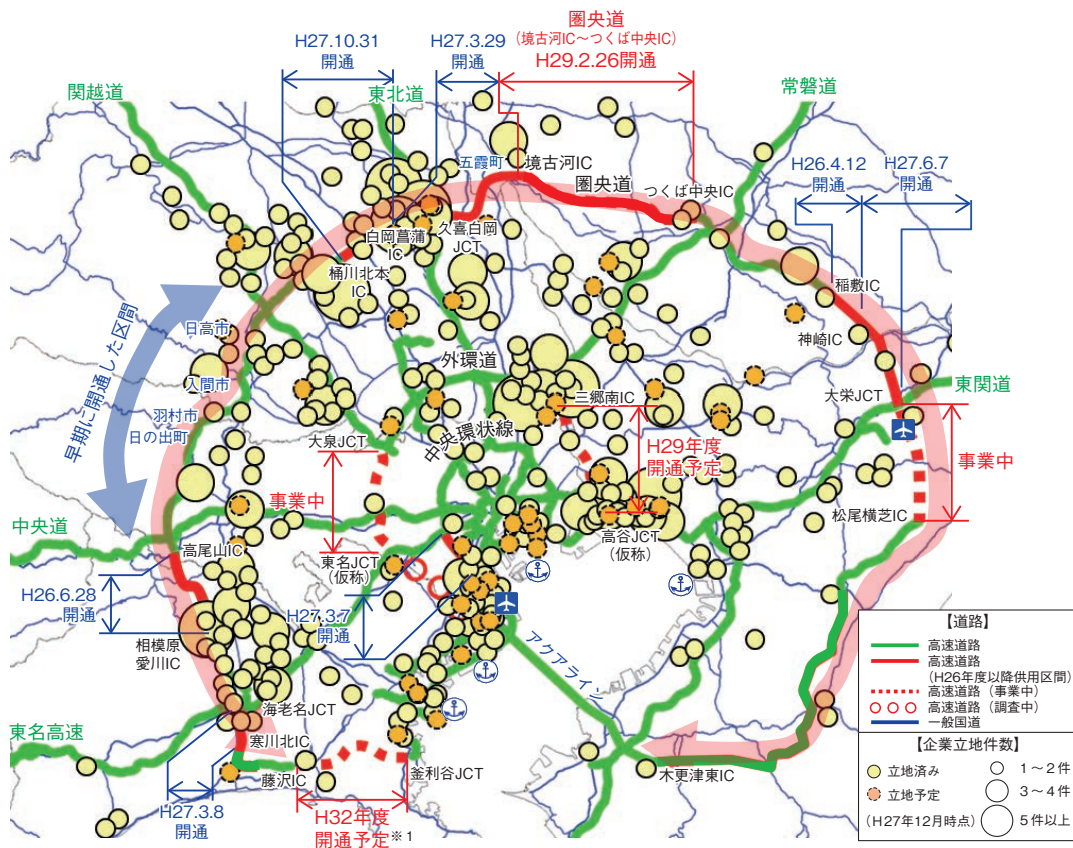
圏央道の沿線地域では、既存産業の集積や道路整備にともなう交通アクセスの利便性向上に加えて、労働力の確保や災害時の事業継続性の観点等を要因とする工場や物流施設の立地が進んでいる。具体的には、主にコスト削減やマザー工場化等の拠点強化及び操業環境改善など、国内生産拠点の再編を一因とした工場立地が進んでいるほか、圏央道沿線を中心に、Eコマース（電子商取引）の普及等を背景にした大規模な広域物流施設の立地が進んでいる（図表1-2-9）。これらの地域では、施設立地にとともなう雇用創出や、地域経済の発展に対する寄与などのストック効果も期待される。

図表1-2-8 圏央道沿線製造品出荷額の伸び率（H21⇒H26）



注：沿線4市町は、日高市、入間市、羽村市、日の出町。
資料：国土交通省調べ

図表1-2-9 圏央道周辺の工場・物流施設立地件数



注1：※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
注2：久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線
資料：国土交通省調べ

茨城県では、面的高速交通ネットワークを活用した周遊観光の強化に取り組んでいる。平成27年6月の圏央道の神崎IC～大栄JCT間の開通を受けて、茨城県が、アジア圏の旅行会社に向けて、観光地の魅力と成田空港から茨城県内へのアクセス性の向上についてPR活動を実施した。その結果、従来の首都高経由のツアールートを手戸経由に変更・増加する旅行会社もあり、圏央道開通前後（H26→H28）で、外国人の茨城県周遊ツアー数が約6倍に増加した（図表1-2-10）。また、外国人宿泊客数も約2倍に増加しており、茨城県では、圏央道の県内全線開通を踏まえ、更なるインバウンド観光推進の方策を検討しているところである。

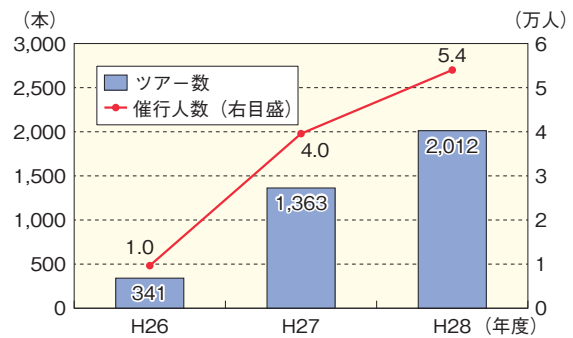
このように、首都圏には、東京周辺のリング状のエリアに、国際観光の資源となり得る多様な多彩な自然や歴史、文化を擁しているものの、外国人の宿泊は東京都に集中しており、観光がもたらす滞在人口の面でも、首都圏では一極集中構造となっている。このため、東京での宿泊施設の逼迫や交通渋滞等の問題が生じ、宿泊施設の確保は今後の更なる大幅なインバウンド観光の拡大のボトルネックとなってきた。多面的なニーズにこたえることと併せて、東京等に集中する観光客を首都圏全域に分散化していくことが重要であり、東京オリンピック・パラリンピックの開催といった好機も最大限いかしながら世界からの視線をこれらのエリアに誘導していく必要がある。

図表1-2-10 圏央道開通に伴うインバウンド観光拡大の事例（茨城県）

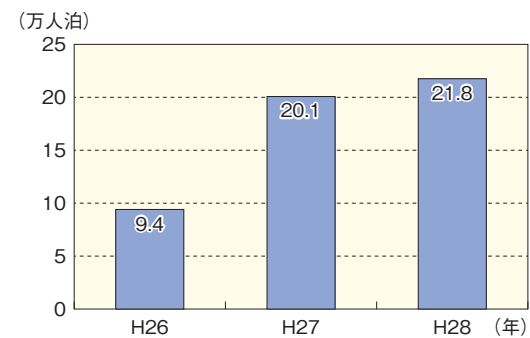
■圏央道の開通（H27.6）に伴い、成田空港から茨城県内へのアクセス性が向上し、外国人の周遊ツアー催行数が約6倍、外国人宿泊客数が約2倍に増加（H26→H28）



■外国人の周遊ツアー数と催行人数（茨城県内）



■外国人の延べ宿泊客数の推移（茨城県内）



注：所要時間は、プローブデータの平日平均旅行速度を用いて、成田空港～水戸市役所間の所要時間を算出。（開通前H26.11、開通後H27.11）

資料：「圏央道のストック効果記者発表資料（H28.2）」（国土交通省関東地方整備局）、「海外からの周遊ツアーの催行状況」（茨城県）、「宿泊旅行統計調査」（観光庁）より国土交通省都市局作成。

第3節

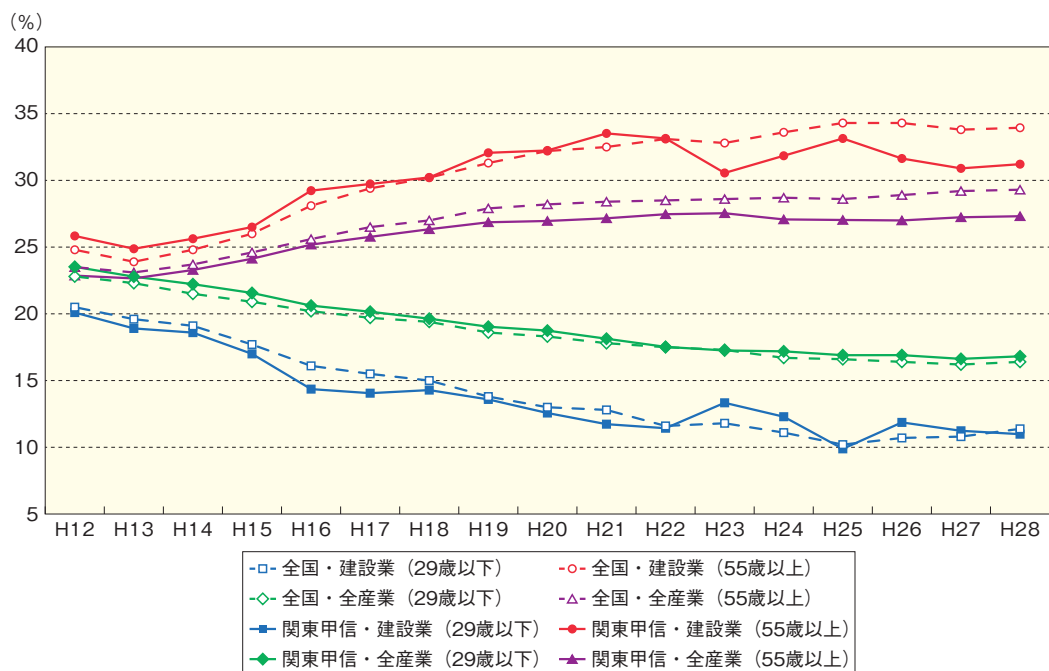
産業分野における労働生産性の向上

1. 建設産業の生産性向上

建設産業は、地域のインフラ整備や維持管理等の担い手であると同時に、地域経済・雇用を支え、災害時には最前線で地域社会の安全・安心の確保を担う地域の守り手として、国民生活や社会経済を支える大きな役割を担っている。しかし、若手入職者の減少や高齢化の進行等構造的な問題が発生している。

関東・甲信の建設業就業者の年齢構成は、55歳以上の割合が約3割、29歳以下の割合が約1割となっており、全産業平均と比較して高齢化が進行し、若い世代の入職増加が課題となっている状況である（図表1-3-1）。

図表1-3-1 建設業就業者の年齢構成の推移（全国、関東・甲信）



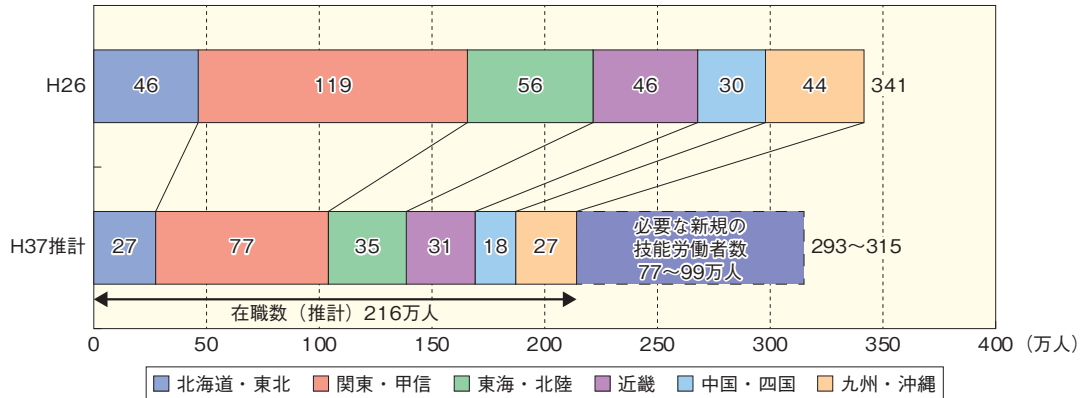
注：「関東・甲信」は首都圏（1都7県）に長野県を含む。

資料：「労働力調査」（総務省統計局）より国土交通省都市局作成。

「建設業の長期ビジョン（平成27年3月）」（一般社団法人日本建設業連合会）では、全国の建設技能労働者約341万人のうち、高齢化等の影響により今後10年間で約3分の1に相当する約125万人が離職すると推計されており、関東・甲信では、約119万人のうち約42万人が離職すると推計される（図表1-3-2）。同ビジョンによれば、建設投資が同規模で推移するとの見通しを踏まえ、生産性向上による約35万人の省人化を前提に、平成37年度には全国で約293万人～315万人の建設技能労働者が必要と見込んでおり、約77～99万人の新規入職者を確保することが必要と推計している。

このような状況を踏まえ、国土交通省では関係業界と連携を図りつつ、技能労働者の入職を促進するための取組を進めており、技能労働者の賃金向上や社会保険への加入促進、働きやすい現場の職場環境改善、施工時期の平準化や建設産業の魅力発信などに取り組んでいる。

図表1-3-2 平成37年度の建設技能労働者数の離職数の推計（全国／地域別）



注1：技能労働者数の地域別内訳は、建設就業者数の地域別、年齢階層別割合を技能労働者総数に適用し、国土交通省都市局作成。

注2：平成37年度の技能労働者の離職率は、15～49歳は0.1、50～59歳は0.4、60歳以上は1.0として推計。

資料：「再生と進化に向けて－建設業の長期ビジョン－」（一般社団法人日本建設業連合会）、「労働力調査」（総務省統計局）をもとに国土交通省都市局作成。

このように人口減少や高齢化が進む中であって、建設業が国民生活や社会経済を支える役割を果たすためには、担い手の確保とともに生産性向上に取り組むことが不可欠である。そのため、国土交通省では、労働力不足を克服し、建設産業の成長を持続・発展させていくため、調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までのあらゆる建設現場の全プロセスにおいてICT（情報通信技術）を活用し、建設企業の経営環境を改善し、多様な人材が活躍できる現場を目指す取組「i-Construction」を推進している（図表1-3-3）。

図表1-3-3 i-Constructionの推進（ICT土工の流れ）



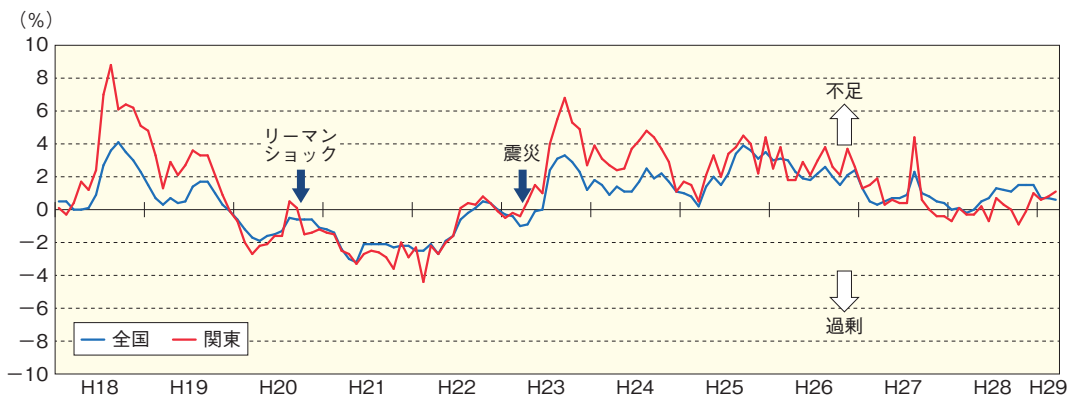
出典：「国土交通省生産性革命プロジェクト」（国土交通省）資料

なお、建設現場における人手の過不足率をみると、平成29年3月では全国で0.6%、関東地域で1.1%となっており（図表1-3-4）、民間工事を中心に事業量の多い関東地域においても足許の人手の需給は緩和してきているが、中長期的な視点に立ち生産性向上に取り組む必要がある。

建設躯体工事のうち配筋作業の省人化、生産性向上の取組として、企業が重量鉄筋の配筋作業をアシストするロボットアーム型の作業支援ロボットを開発した事例がある。従来6～7人を要していた重量200kgクラスの重量鉄筋の配筋作業を、操作者1人、鉄筋の介添え役2人の計3人で効率的に行うことが可能で、作業員の負担も大幅に軽くなる技術であり、現場実証が進められている（図表1-3-5）。

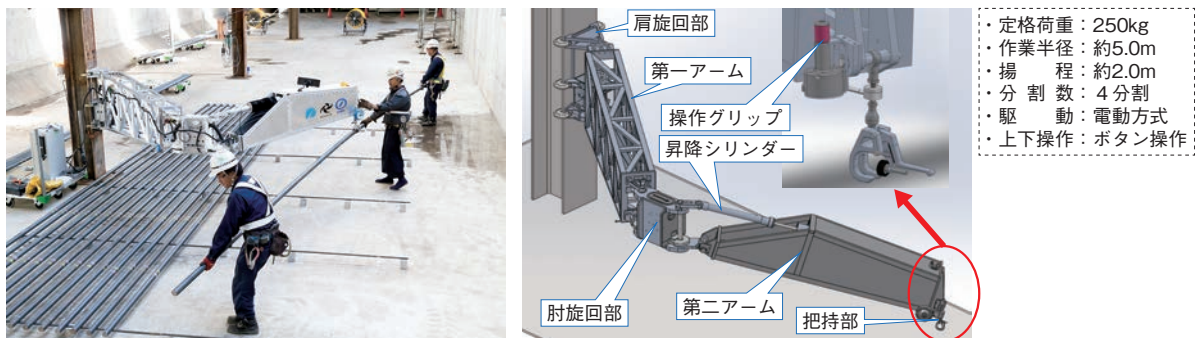
また、重量物を持った時や中腰姿勢を続ける時に腰にかかる負担を軽減する装着型ロボットの現場実証（図表1-3-6）など、建設業界では新技術の導入に向けた取組が進められており、労働環境改善や省人化、生産性向上とともに、若者、女性、高齢者などの参加促進も期待される。

図表1-3-4 建設現場における建設技能労働者過不足率の推移〔6職種〕（H18.1～H29.3）



注：「関東地域」は、首都圏（1都7県）に長野県を含む。
 注：「6職種」とは、型枠工（土木）、型枠工（建築）、左官、とび工、鉄筋工（土木）、鉄筋工（建築）をいう。
 注：調査対象は建設業法上の許可を受けた法人企業（資本金300万円以上）で、調査対象職種の労働者を直用する建設業者のうち全国約3,000社（うち有効回答者数1,538（H27.12の場合））
 注：現在の過不足状況調査事項：モニター業者が手持ち現場において①確保している労働者数、②確保したかったが出来なかった労働者数、③確保したが過剰となった労働者数 過不足率 = ((②-③)/(①+②)) × 100
 資料：「建設労働需給調査」(国土交通省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-3-5 配筋アシストロボと構造概念図



写真：千葉県市川市の道路建設現場におけるデモンストレーションの様子。
 資料提供：清水建設株式会社

図表1-3-6 装着型ロボットの現場実証事例



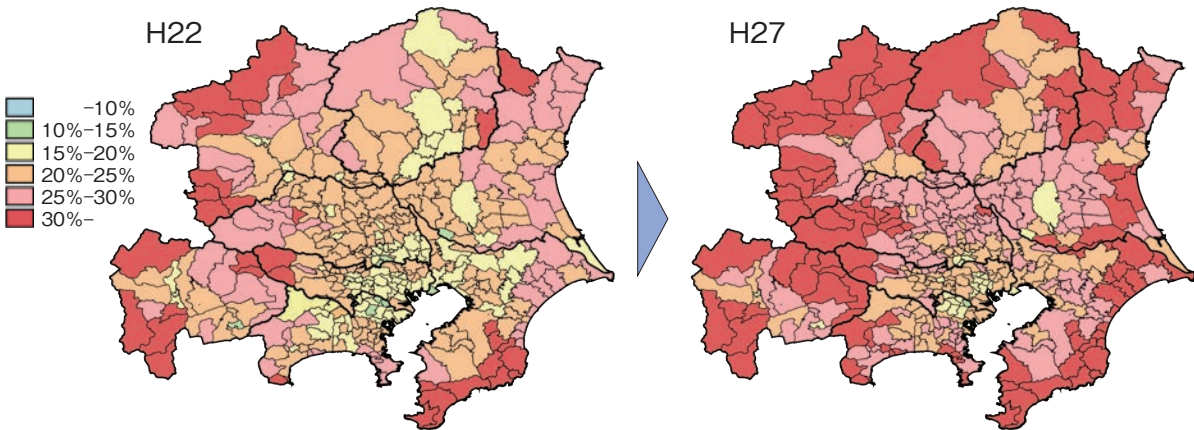
資料提供：株式会社大林組

2. 介護サービスの生産性向上

首都圏では、高齢化の進展により、首都圏縁辺部を中心に高齢化率が30%を超える地域が拡大している（図表1-3-7）。介護サービス業の有効求人倍率をみると、全国的に倍率水準が高い中でも、関東市場圏では全国よりも1程度高く推移し、有効求人倍率が約4倍（平成28年12月）となっている（図表1-1-6）。

首都圏では、今後、加速度的に高齢者が増加することが予想されており、介護サービスの労働力不足等の問題が懸念されている。「2025年に向けた介護人材にかかる需給推計」（厚生労働省）によると、平成37年度の介護人材の不足率の首都圏平均が17.5%と、全国平均の14.9%を上回っており、首都圏の平成37年度の介護人材の需給ギャップは約14万人になると推計されている。（図表1-3-8）。

図表1-3-7 高齢化率の分布（H22→H27・首都圏）



資料：「H22・H27国勢調査」（総務省統計局）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-3-8 介護人材の不足率〔平成37年度推計〕（首都圏）

全国順位	都道府県	需要見込 (千人)	供給見込 (千人)	不足率 (%)	需給ギャップ (千人) ※
2	群馬県	43.8	32.2	26.5%	11.6 (10)
3	埼玉県	121.4	93.9	22.6%	27.5 (3)
4	栃木県	31.3	24.4	21.9%	6.9 (17)
5	茨城県	50.8	40.7	19.9%	10.1 (11)
6	千葉県	115.3	92.5	19.7%	22.8 (6)
∫					
19	東京都	243.7	208.0	14.7%	35.8 (1)
∫					
24	神奈川県	182.6	157.9	13.5%	24.7 (4)
∫					
32	山梨県	15.4	13.6	11.2%	1.7 (37)
	全国	2,529.7	2,152.4	14.9%	377.4
	首都圏	804.2	663.2	17.5%	141.0

※（カッコ）は需給ギャップの全国順位

注：需要見込は、市町村により第6期介護保険事業計画に位置付けられたサービス見込み量等に基づく。

注：供給見込は、平成27年度以降に取り組む新たな施策の効果を見込まず、近年の入職・離職等の動向に将来の生産年齢人口の減少等の人口動態を反映した「現状推移シナリオ」に基づく。

資料：「2025年に向けた介護人材にかかる需給推計（確定値）」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

首都圏において懸念される介護人材の不足に対応するには、介護職員の処遇改善や潜在介護人材の呼び戻し、学生や中高年齢者等の新規参入の促進、離職防止・定着促進なども含めた総合的な取組による介護人材の育成・確保が重要である。

更に、介護ロボットやセンサー等の新技術の活用により、介護サービスの生産性向上や現場の負担軽減、高齢者の自立支援等にもつながる質の高い介護の実現が期待されており、現在、介護施設等において、移動支援、見守り支援等のロボット技術の介護利用の実証実験が行われている（図表1-3-9）。

また、経済活動の装置である都市のコンパクト化、密度アップ、公共交通の利便性向上は、訪問介護に要する移動時間の減少などによる介護サービスの生産性の向上にも有効であると考えられる。都市のコンパクト化、密度アップに向けては、平成28年12月末現在で全国では309都市、首都圏では63都市が立地適正化計画の作成についての具体的な取組を行っており、このうち平成28年度末までに全国では100都市、首都圏では16都市が計画を策定・公表している（図表1-3-10）。

また、中心市街地への居住促進に併せて介護人材の確保を図る事例として、群馬県高崎市において、福祉サービス施設と住居機能が一体となった多機能型住居を整備した事例がある（平成29年4月）（図表1-3-11）。中心市街地の市有地を活用して民間事業者が10階建ての建物を建設し、1・2階には市営の福祉センター「高崎市シルバーセンター田町」や子育てに関する様々

図表1-3-9

ロボット技術の介護利用における重点分野



出典：「ロボット技術の介護利用における重点分野」（平成24年11月経済産業省・厚生労働省公表、平成26年2月改定）。

な相談や支援を行う「高崎市子育てなんでもセンター」、3～6階は民間事業者が運営する特別養護老人ホームとサービス付き高齢者向け住宅、7～10階は市が管理する住宅「レジデンス田町」となっている。この住宅部分の入居資格を、市内で介護、保育、看護職として働く人やこれらの分野を学んでいる学生とすることで、地域における福祉人材の確保を目指している。

図表1-3-10 立地適正化計画の作成に取り組む都市〔H28.12末〕（首都圏）

茨城県	12	水戸市・日立市・土浦市・古河市・石岡市・下妻市・高萩市・取手市・牛久市・つくば市・坂東市・境町
栃木県	8	宇都宮市・栃木市・鹿沼市・日光市・那須塩原市・那須烏山市・下野市・芳賀町
群馬県	11	前橋市・高崎市・桐生市・伊勢崎市・太田市・館林市・渋川市・藤岡市・吉岡町・明和町・邑楽町
埼玉県	13	さいたま市・川越市・本庄市・春日部市・深谷市・戸田市・志木市・坂戸市・毛呂山町・越生町・小川町・鳩山町・寄居町
千葉県	7	松戸市・成田市・佐倉市・柏市・市原市・流山市・酒々井町
東京都	2	日野市・福生市
神奈川県	6	相模原市・横須賀市・藤沢市・小田原市・秦野市・大和市
山梨県	4	山梨市・大月市・笛吹市・上野原市
合計	63	

注：下線はH28年度末までに策定・公表済み。
資料：国土交通省都市局作成。

図表1-3-11 多機能型住宅整備事業による地域の福祉人材確保の事例（群馬県高崎市）



1階	高崎市シルバーセンター田町〔市〕
2階	高崎市子育てなんでもセンター〔市〕
3・4階	地域密着型特別養護老人ホーム（29床）〔民間〕
5・6階	サービス付き高齢者向け住宅（32戸）〔民間〕
7～10階	レジデンス田町（64戸）〔市〕

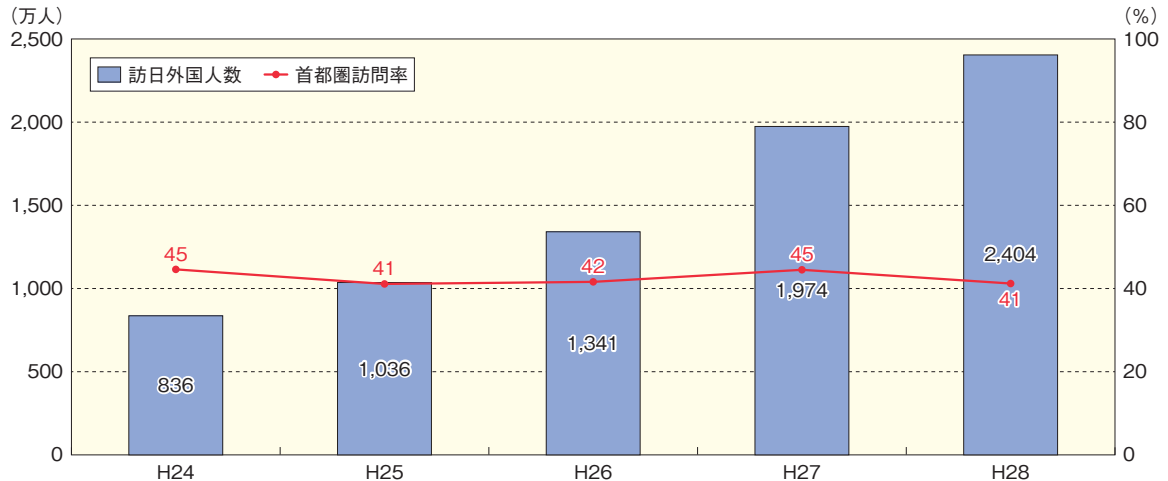
資料提供：高崎市

3. 観光産業の生産性向上

少子高齢化、人口減少時代を迎えるなか、わが国の社会、経済を維持・発展させるには地方の活性化が重要であり、生産、雇用、消費が根付いた産業の振興が不可欠である。その点で観光産業は、まさに地方創生の切り札の一つといえる。

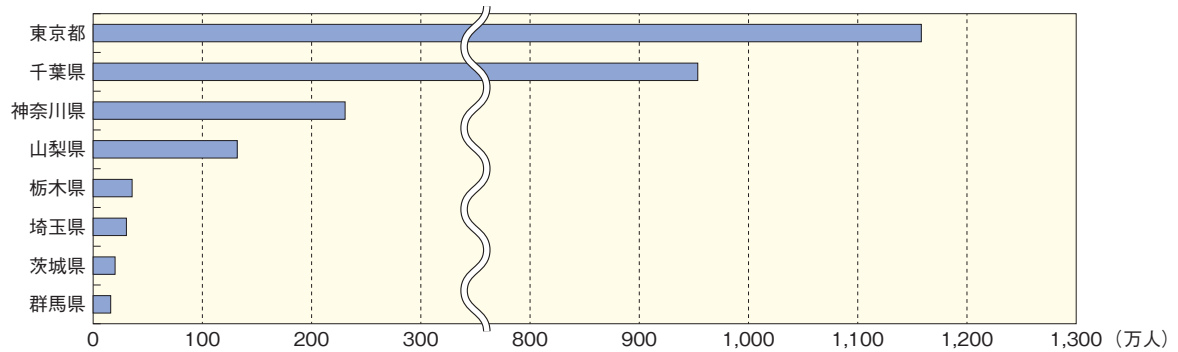
平成28年の訪日外国人旅行者数は2,404万人となり、従来の平成32年の目標である2,000万人を前倒して達成した（図表1-3-12）。訪日外国人旅行者が増加するなか、首都圏への訪問率は約4割と高い割合を維持しているが、都県別の訪問数を見ると、東京都、千葉県への一極集中構造となっている（図表1-3-13）。また、首都圏訪問率の推移をみると、直近の平成28年は、平成27年に比べて約4%下がっており、九州、沖縄へのクルーズ船の増大や、北海道や沖縄への航空便の新設等もあり、インバウンドが直接首都圏以外へ向かう動きも出てきている。

図表1-3-12 訪日外国人・首都圏訪問率の推移



資料：訪日外国人数は「訪日外客統計」（日本政府観光局（JNTO））、首都圏訪問率は「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。

図表1-3-13 訪日外国人・都県別訪問数推計値（H28・首都圏）



注：都県別訪問数は、平成28年度の訪日外国人数に都県別の訪問率を適用した推計値。

注：訪問地には出入国空港の所在地が含まれる。

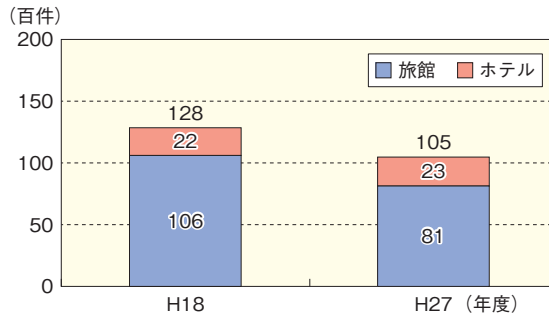
資料：訪日外国人数は「訪日外客統計」（日本政府観光局（JNTO））、首都圏訪問率は「訪日外国人消費動向調査」（観光庁）をもとに国土交通省都市局作成。

政府は平成28年3月に、今後の中期的な観光政策である「明日の日本を支える観光ビジョン」（以下、ビジョン）を策定し、観光を我が国の基幹産業へと成長させ、「観光先進国」を目指すとともに、訪日外国人旅行者数の政府目標を大幅に前倒して、平成32年には4,000万人、平成42年には6,000万人とした。

観光先進国を目指すためには、旅行者に質の高いサービスを提供するため、観光を支える産業の品質向上に取り組み、生産性の高い国際競争力のある産業へと変革していく必要があるが、宿泊業等の観光産業はインバウンド市場の急速な拡大や国内外旅行者のニーズの多様化などに必ずしも応えられていない状況となっている。

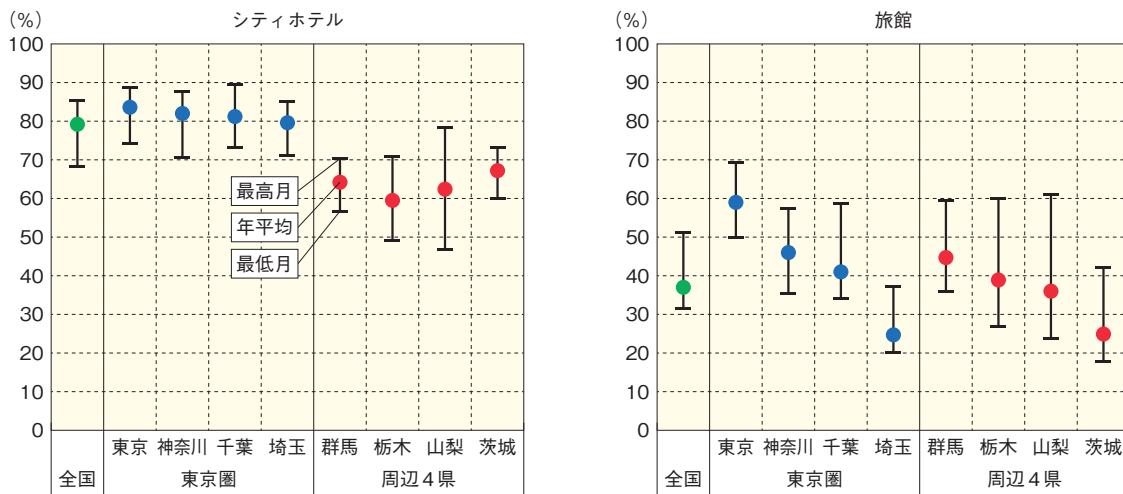
首都圏の宿泊施設数の変化をみると、インバウンド観光が増大しているにもかかわらず、宿泊施設数は減少しており、中でも旅館数が近年10年間で約10,600件から約8,100件と約23%減少している（図表1-3-14）。また、客室稼働率では、ホテルに比べ旅館の稼働率が低く、訪日外国人旅行者数の急増等を十分に取り込めていない。さらに、季節変動が首都圏周辺部ほど大きい傾向がみられ、これは、宿泊業では、需要の季節、曜日、時間帯変動が大きく、業務の繁閑があるためと考えられる（図表1-3-15）。

図表1-3-14 首都圏の宿泊施設数の変化（H18年度→H27年度）



注：施設数は各年度末現在の件数
資料：「衛生行政報告例」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

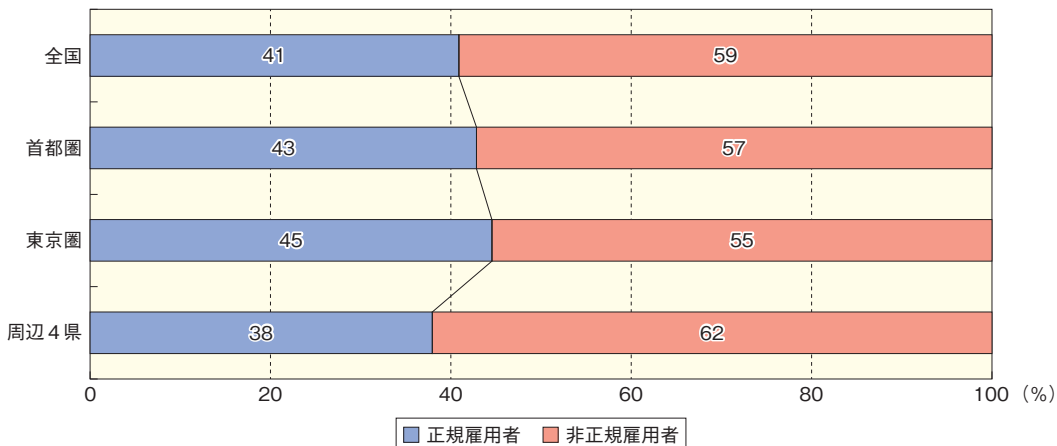
図表1-3-15 首都圏の宿泊施設の客室稼働率（H27）



資料：「宿泊旅行統計調査」（観光庁）をもとに国土交通省都市局作成。

次に、旅館・ホテルにおける正規、非正規雇用の割合をみると、全国、首都圏ともに正規雇用者と非正規雇用者の比は4：6と、非正規雇用者の割合が高く（全産業では6：4）、その傾向は周辺4県ほど大きくなっている（図表1-3-16）。

図表1-3-16 旅館・ホテルにおける正規、非正規雇用者の割合（H26）



資料：「平成26年経済センサス・基礎調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

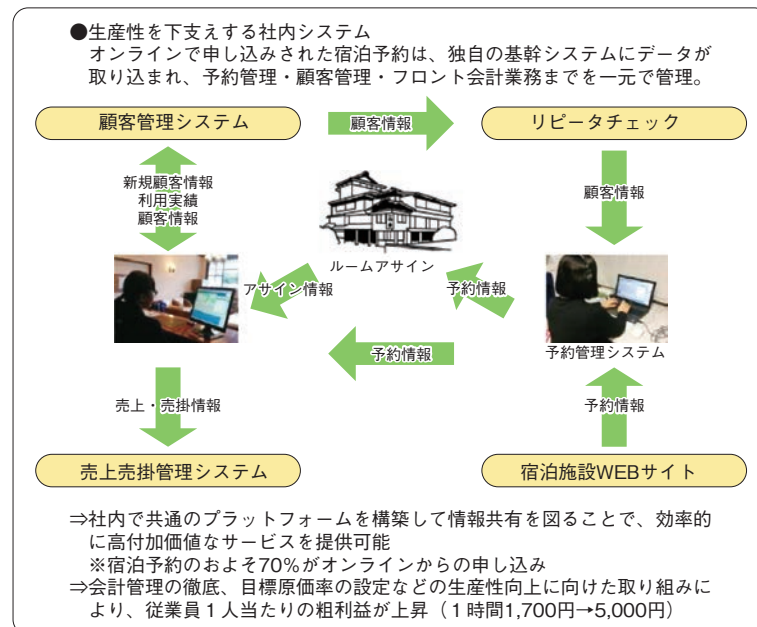
このように、首都圏の宿泊業では、業務の繁閑や、非正規雇用者の割合が高いなどの課題を抱えている状況であり、宿泊業の変革は、観光地の活性化、地域の雇用創出にとって重要である。

ビジョンでは、生産性が高く、国際競争力のある基幹産業の育成・強化の観点から、宿泊業の業務効率化等の支援を実施することとしており、具体的には、ICTの利活用による在庫管理や厨房業務の効率化、マルチタスク化による業務効率化の先導事例の横展開、全国のモデル旅館・ホテルへのコンサルティングを実施することとしている。

神奈川県・箱根町の旅館の事例では、ICTの新技术を活用した業務の効率化等により、高付加価値なサービスの提供を可能にするとともに、従業員の賃金の上昇も実現している（図表1-3-17）。

更には、家族が休暇を取りやすい制度の導入、休暇の分散化等を含む休暇改革を行うことにより、国内旅行の振興や、ゴールデンウィーク等に集中している観光需要の平準化を図り、観光産業の生産性向上を促すことも重要である。

図表1-3-17 新技术を活用した宿泊産業の生産性向上事例（神奈川県・箱根町の旅館）



資料：「地域しごと創生会議（第4回）（平成28年3月）」（内閣府）資料をもとに国土交通省都市局作成。

第4節

首都圏における労働力の現状と
生産性向上に向けた取組

我が国が本格的な人口減少社会を迎えるなか、首都圏の人口は増加が続いているが、今後は減少に転じると推計されている。首都圏の労働力人口は増加傾向にあるものの、今後は減少が懸念されており、足下では、建設、介護などの職業において、全国に比べて高い有効求人倍率を示している。首都圏における将来の労働力人口を維持するうえでは、若者、女性、高齢者など潜在的な能力を有する人々の労働市場への参加促進が不可欠となっている。

首都圏の女性の労働参加率は、30歳代以降で全国よりも低くなる傾向があり、仕事と育児の両立が難しく、やむを得ず仕事を辞めた女性も少なくないと考えられる。女性の希望に応じた多様な就業機会の確保に向けて、育児と両立できるような環境整備が重要であり、中でも待機児童の7割を占める1・2歳児の受け皿確保の取組が重要である。

道路の渋滞解消については、有効労働時間の増加により生産性が大きく向上するとともに、首都圏における競争力の維持や少子高齢化社会における労働力確保の観点からも重要である。首都圏の高速道路では、ETC2.0により把握した旅行速度などのデータをもとに、道路渋滞の原因箇所を特定し効果的・効率的に是正するピンポイント対策の取り組みが進められている。また、圏央道等の道路ネットワーク整備の進展にあわせ、平成28年4月には利用重視の新たな高速道路料金体系が導入された結果、都心を通過する交通の減少による渋滞緩和の効果が確認されており、今後は更に首都圏の交通流動の最適化が進むことが期待される。

首都圏では、3環状道路の整備率が約79%となるなど、道路ネットワーク整備が着実に進捗しており、沿線では新たな企業立地に伴う雇用促進、物流ネットワークの形成等の効果が発現され、首都圏の成長発展・国際競争力の強化が期待される。更に、首都圏は、東京周辺のリング状のエリアに国際観光の資源となり得る多様で多彩な自然や歴史、文化を擁しており、道路ネットワークを活用した周遊観光の拡大に向けて、東京オリンピック・パラリンピックの開催といった好機も最大限いかしながら、世界からの視線をこれらのエリアに誘導していく必要がある。

産業分野における生産性向上については、建設産業、介護サービス業、観光産業において急速に発達しつつあるICT、IoT、ロボット技術などの新技術の活用が欠かせない。

建設産業では、若手入職者の減少や高齢化の進行等により今後懸念される担い手不足に対応するため、技能労働者の入職促進とともに、i-Constructionの推進や、作業支援型ロボットの導入による生産性の向上が重要となる。

介護サービス業では、今後予測される首都圏の介護人材不足に対応するため、介護人材の育成確保に取り組むとともに、ロボットやセンサー等新技術の活用による現場の負担軽減や高齢者の自立支援等の取組が重要となる。

観光産業については、宿泊業の繁閑などの課題を克服し、国際競争力ある基幹産業への育成・強化を図る観点から、国内旅行の振興や観光需要の平準化とともに、ICTを活用した業務効率化等が重要となる。

首都圏では、今後懸念される働き手の減少を上回る生産性の向上等により潜在的な成長力を高めるとともに、新たな需要を掘り起こしていくことが重要である。社会全体の生産性を高め、人々の成長期待を高めることで企業の設備投資や賃上げ、更には個人消費の拡大が促され、一時的な需要の喚起にとどまらない、持続的な経済成長につながっていくことが期待される。

第2章 首都圏整備の状況

第1節

人口・居住環境・産業機能の状況

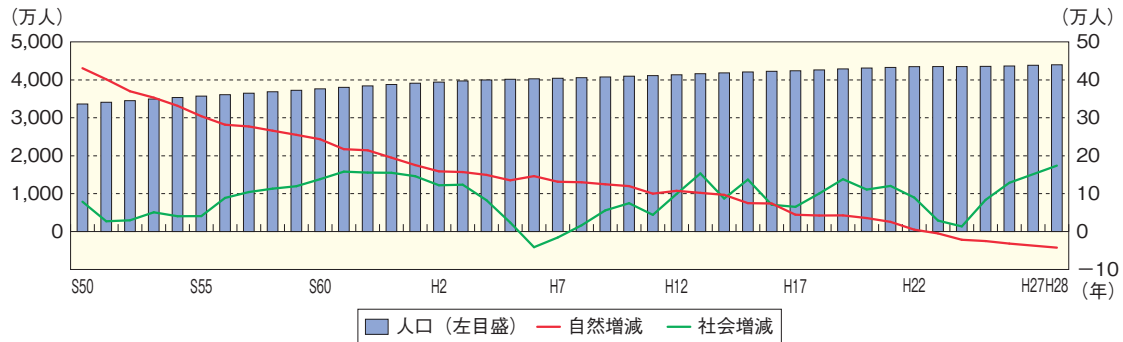
1. 人口の状況

(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成28年10月1日現在で4,396万人となっており、全国の34.6%を占めている。

人口動態をみると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は、近年増加幅は縮小基調で推移していたものの一貫して増加していたが、平成23年は初めて減少に転じ、平成28年は4.3万人減となっている。また、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は平成6、7年に一時減少に転じたものの、平成8年からは増加基調で推移しており、平成28年は17.4万人増となっている（図表2-1-1）。

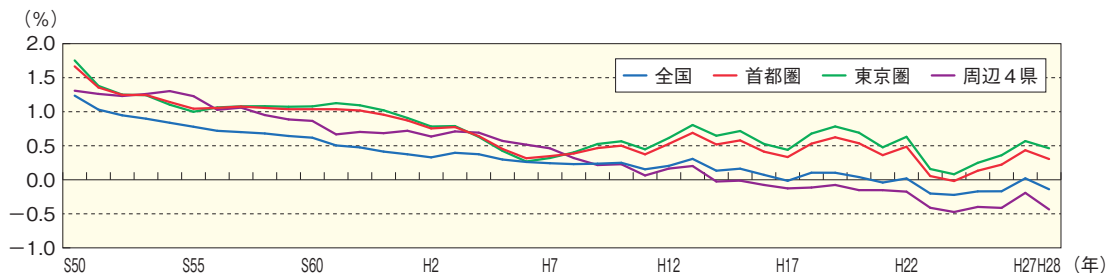
図表2-1-1 首都圏の人口、自然増減数及び社会増減数の推移



資料：「国勢調査」、「人口推計」（いずれも総務省）により国土交通省都市局作成

首都圏の人口増加率は、一貫して全国水準を上回って推移している（図表2-1-2）。

図表2-1-2 全国・首都圏・東京圏・周辺4県の人口増減率の推移



資料：「国勢調査」、「人口推計」（いずれも総務省）により国土交通省都市局作成

2. 居住環境の状況

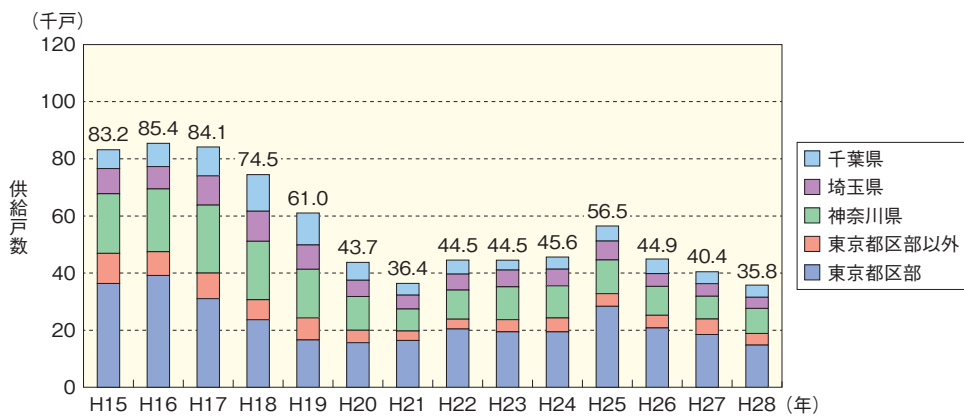
(1) 住宅供給状況

①分譲マンションの供給動向

今後、建築後相当の年数を経た分譲マンション等の急増が見込まれる中で「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」を活用した建替え事業は首都圏で平成28年4月までに70件の実績となっている。

東京圏における分譲マンションの供給動向は、平成28年は前年比で減少し、約3万6千戸であった（図表2-1-3）。

図表2-1-3 東京圏における分譲マンション供給戸数の推移



資料：(株)不動産経済研究所資料により国土交通省都市局作成

②高齢者向け住宅の供給状況

高齢化が急速に進む中で、高齢の単身者や夫婦のみの世帯の居住の安定を確保することが重要な課題となっている。

このため、平成23年4月に「高齢者の居住の安定確保に関する法律」を改正し、厚生労働省との共同により、バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の登録制度を創設し、同年10月に施行した。

平成29年3月末時点において、全国で6,633棟216,680戸、首都圏で1,751棟59,475戸の登録がなされている。

(2) 居住環境の整備

①良好な都市景観の創出

良好な景観形成への取組を総合的かつ体系的に推進するため、平成16年に制定された「景観法」（平成16年6月18日法律第110号）においては、景観計画を景観行政団体が策定することとされている。同法に基づく景観行政団体は、都道府県、政令指定都市、中核市及び都道府県知事とあらかじめ協議した上で、景観法に基づく景観行政に係る事務を処理する市町村であり、平成28年3月31日現在、全国に681団体存在し、そのうち523団体が景観計画を策定しており、首都圏においては、153の景観行政団体のうち141団体が景観計画を策定している。

国土交通省においては、良好な景観形成に向けた取組を推進しており、平成3年度から実施

されている都市景観大賞（主催「都市景観の日」実行委員会）を支援している。

平成23年度からは、公共的空間と建物等が一体となって良質で優れた都市景観が形成され、市民に十分に活用されている地区を対象にした「都市空間部門」及び景観に関する教育等に取り組んでいる活動を対象にした「景観教育・普及啓発部門」の表彰を実施している。

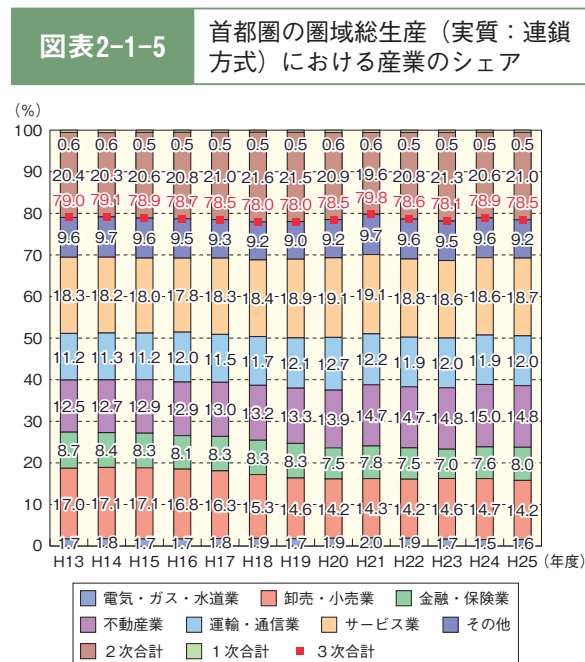
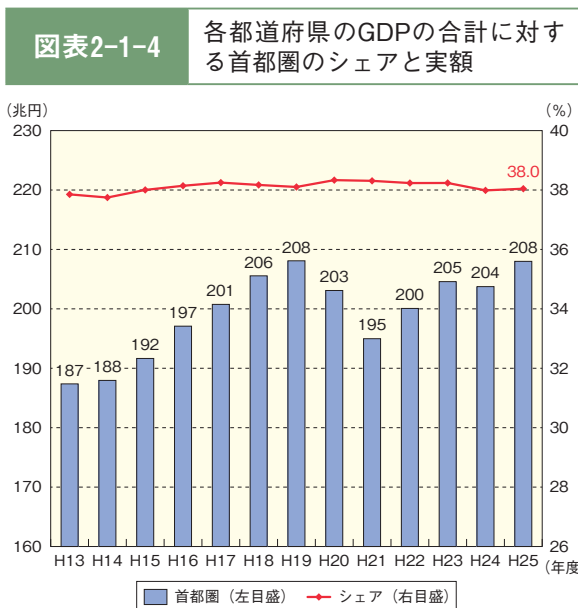
平成28年度都市景観大賞では、首都圏からは、「都市空間部門」の「大賞」に「越谷レイクタウン地区（埼玉県越谷市）」「新川千本桜沿川地区（東京都江戸川区）」「旧調布富士見町住宅地区（東京都調布市）」が選ばれている。

3. 産業機能の状況

(1) 首都圏の経済状況

日本経済における首都圏の位置付けを見ると、各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアは38.0%を占めており（図表2-1-4）、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第3次産業のシェアを見ると、全体の78.5%と大きなウエイトを占めている。中でもサービス業は、圏域総生産の18.7%を占めており、首都圏経済の重要な産業となっている（図表2-1-5）。



注1：各都道府県のGDPの合計値は、便宜的に該当項目を積上げて作成しているが、統計の性質上、積上げた合計値と実質値は一致しない。
 注2：連鎖方式とは、実質化の指数算式において前年を基準年とし、それらを毎年積み重ねて接続する方法。
 資料：図表2-1-4、図表2-1-5ともに「県民経済計算」（内閣府）により国土交通省都市局作成

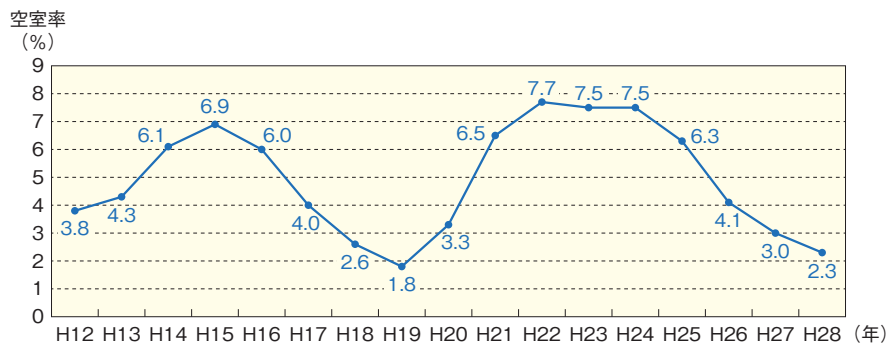
(2) 首都圏における諸機能の展開

① 首都圏の事業・業務環境

(オフィス需給動向)

東京都区部の賃貸オフィスの空室率を見ると、大規模ビルの大量供給による平成15年の6.9%をピークに平成19年まで減少傾向にあった。平成20年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから上昇に転じたが、近年は企業の業績回復等に伴い減少傾向にある（図表2-1-6）。

図表2-1-6 賃貸オフィスの空室率（東京都区部）



資料：シービー・リチャードエリス総合研究所（株）資料により国土交通省都市局作成

② 首都圏における各産業の動向

(製造業の動向)

首都圏における製造業の動向について見ると、平成26年の事業所数は前年比で3.0%減となっており、首都圏内の全ての都県で減少している。

従業者数は0.1%減となっており、栃木県、東京都、神奈川県で減少したものの他の県では増加している。また、製造品出荷額等は4.7%増となっており、首都圏の全ての都県で増加している（図表2-1-7）。

図表2-1-7 首都圏の製造業の事業所数等（平成26年）

	事業所数		従業者数		製造品出荷額等	
	実数（件）	前年比（%）	実数（人）	前年比（%）	金額（百万円）	前年比（%）
全国	202,410	-2.7	7,403,269	0.0	305,139,989	4.5
首都圏合計	53,772	-3.0	1,918,078	-0.1	82,344,455	4.7
茨城県	5,485	-1.5	259,595	2.3	11,408,497	4.7
栃木県	4,354	-1.9	190,191	-1.0	8,293,780	1.4
群馬県	5,064	-2.7	199,877	2.4	8,363,510	8.3
埼玉県	11,614	-2.1	379,238	1.0	12,390,803	5.1
千葉県	5,101	-2.3	200,718	0.6	13,874,330	6.7
東京都	12,156	-4.9	269,815	-3.6	8,159,351	3.9
神奈川県	8,140	-3.5	349,732	-1.6	17,721,051	2.9
山梨県	1,858	-4.5	68,912	0.6	2,133,133	7.5

注：従業者4人以上の事業所。

資料：「工業統計調査」（経済産業省）により国土交通省都市局作成。

第2節

確固たる安全、安心の実現に向けた
基礎的防災力の強化

1. 巨大災害対策

(1) 震災対策

① 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3m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、首都直下地震緊急対策推進基本計画には、平成27年3月の閣議決定により、期限を定めた定量的な減災目標を設定するとともに、当該目標を達成するための施策について具体目標等が盛り込まれた。定量的な減災目標として、平成27年度から今後10年間で、想定される最大の死者数を約2万3千人から概ね半減、想定される最大の建築全壊・焼失棟数を約61万棟から概ね半減させることを掲げている。

さらに、平成28年3月、首都直下地震緊急対策推進基本計画に基づき、首都直下地震の発生時に各防災関係機関が行う応急対策活動の具体的な内容を定めた「首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画」（以下、「具体計画」）が中央防災会議幹事会において決定された。具体計画では、切迫性の高いマグニチュード7クラスの首都直下地震を想定しており、人命救助に重要な72時間を意識しつつ、緊急輸送ルート、救助、医療、物資、燃料の各分野でのタイムラインと目標行動の設定等が示された。

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。本計画に基づき、中央省庁は、省庁業務継続計画について見直しを行い、内閣府においては、省庁業務継続計画について有識者等による評価を行ったほか、「中央省庁の業務継続ガイドライン」の改定を行った。このような取組を通じて、首都直下地震発生時においても政府として業務を円滑に継続することのできるよう、業務継続体制を構築していくこととしている。

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」（平成28年3月現在で千代田区、中央区、港区及び新宿区）として指定し、必要な基盤整備等を図ることとしている。

②南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部における取組状況

首都直下地震が発生した場合、首都圏の広域において震度6から震度7の強い揺れが発生することが想定されており、首都圏は、他の地域と比べ人口や建築物、経済活動が極めて高度に集積していることから、人的・物的被害や経済被害が甚大なものになると予想される。さらに、首都圏には政治・行政・経済の首都中枢機能も集積しているため、国全体の経済活動等への影響や海外への波及も懸念されている。

これらの国家的な危機に備えるべく、多くの社会資本の整備・管理や交通政策、海上における人命・財産の保護等を所管し、また全国に多数の地方支分部局を持つ国土交通省では、平成25年に「国土交通省南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」及び「対策計画策定ワーキンググループ」を設置し、省の総力をあげて取り組むべきリアリティのある対策を「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」として、平成26年4月1日に策定した。南海トラフ巨大地震については、本対策計画の策定とあわせて、地方

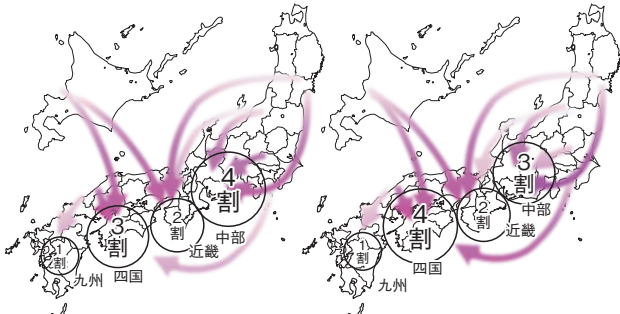
図表2-2-1 南海トラフ巨大地震におけるTEC-FORCE活動計画の概要

○南海トラフ巨大地震による甚大な被害に対し、発生直後から円滑かつ迅速に災害応急対策活動（緊急輸送ルートの確保や緊急排水活動など）を行うことを目的として、あらかじめ活動計画を策定。
 ○活動計画は、動員計画、広域派遣のタイムライン、広域進出拠点等を規定。
 ※「南海トラフ地震防災対策推進基本計画（H26.3中央防災会議）」及び「南海トラフ巨大地震対策計画（H26.4国土交通省）」に基づき策定。

■ TEC-FORCEの動員計画



◆被害想定※に応じた、TEC-FORCE及び災害対策用機械の動員規模

①中部の被害想定が最大のケース ②四国の被害想定が最大のケース



（※津波浸水深2m以上の浸水面積、全壊棟数）

- ・ TEC-FORCE 約7.7千人
- ・ 災害対策用ヘリコプター 8機
- ・ 災害対策用機械 約565台
- ・ 災害対策用船舶 43隻

TEC-FORCE 排水ポンプ車

■ 広域派遣のタイムラインのイメージ

1日目：発災後、直ちに派遣準備を開始するとともに、本省災害対策本部長の指示に従い、広域進出拠点等に向けて出動

2日目：受援・応援地整等のTEC-FORCEが一体での活動を開始

3日目：最大勢力のTEC-FORCE・災害対策用機械等が活動

■ 広域進出拠点

派遣先 (受援)	広域進出拠点	所在地
中部地整	足柄SA（下り）	静岡県駿東郡小山町
	恵那峡SA（下り）	岐阜県恵那市
	川島PA（上り）	岐阜県各務原市
近畿地整	草津PA（下り）	滋賀県草津市
四国地整	豊浜SA（下り）	香川県観音寺市
	石鎚山SA（上り）	愛媛県西条市
九州地整	美東SA（下り）	山口県美祿市

資料：国土交通省

ロックごとに、より具体的かつ実践的な「地域対策計画」を策定した。

平成28年8月には、「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」において、「水防災意識社会」の考え方を地震や土砂災害など他の災害にも拡大する「防災意識社会への転換」、特に、「国土交通省首都直下地震対策計画」を踏まえた具体的なアクションプランを示した「東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた首都直下地震対策ロードマップ」を策定することや、両対策計画のこれまでの実施状況をフォローアップしたうえで重点対策を決定した。

平成29年度の重点対策の具体事例としては、①大規模地震に備えた道路啓開計画の深化、②首都直下地震に備え、住宅・建築物の耐震化を積極的に推進、③船舶の大量輸送特性を活かした広域的な災害廃棄物処理体制のための官民を含めた連携体制構築を推進することなどを決定した。

また、発災後速やかにTEC-FORCE等を派遣するため、「南海トラフ巨大地震におけるTEC-FORCE活動計画」を決定した（図表2-2-1）。

2. 治山治水等

(1) 治水事業

(首都圏の水害被害)

首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまでに治水施設の整備を進めてきたことにより、近年は、水害区域面積、一般資産被害額は減少傾向にあるが、水害密度¹⁾に関しては、過去五箇年平均（平成21年～平成25年）においては、全国と比較して約6倍と高い。

鬼怒川では平成27年9月関東・東北豪雨により、1箇所の堤防決壊、7箇所の溢水などにより多くの家屋浸水被害等が発生するとともに、避難の遅れによる多数の孤立者が発生した。このため、鬼怒川下流域（茨城県区間）において、国、茨城県、常総市など7市町が主体となり、再度災害防止を目的とした、決壊した堤防の本格的な復旧、高さや幅が足りない堤防の整備（嵩上げや拡幅）、洪水時の水位を下げるための河道掘削などのハード対策と、タイムラインの整備とこれに基づく訓練の実施、地域住民等も参加する危険箇所の共同点検の実施、広域避難に関する仕組みづくりなどのソフト対策が一体となった治水対策を鬼怒川緊急対策プロジェクトとして取り組んでいる。

1) 水害密度：宅地等が水害により被った単位浸水面積当たりの一般資産被害額。

第3節

面的な対流を創出する
社会システムの質の向上

1. 社会資本の整備

(1) 陸上輸送に関する状況

① 高規格幹線道路の整備等

高速道路ネットワークが繋がっておらず、観光振興や医療などの地域サービスへのアクセスもままならない地域や災害に脆弱な地域等において、国土のミッシングリンクの早期解消に取り組むとともに、定時性などネットワークの質を高めるため、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策や通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞の解消に資する首都圏3環状の整備を推進している。また、環状道路の整備等による道路ネットワークの強化により、拠点的な空港・港湾・鉄道駅へのアクセスの向上を図っている。

具体的には、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成29年2月には境古河ICからつくば中央IC間28.5kmが開通するなど、約9割が開通済である。未開通区間についても全区間で事業に着手済である。

東京外かく環状道路（外環）は、大泉JCTから三郷南ICまでの区間約34kmが開通済である。未開通区間のうち、三郷南ICから高谷JCTまでの区間は、平成29年度の開通を目指し、事業が実施され、関越から東名までの区間も事業に着手している。

また、東関東自動車道水戸線の潮来IC以北の茨城県区間は、茨城町JCTから茨城空港北IC間約9kmが開通済である。未開通区間についても、事業を推進している（図表2-3-1）。

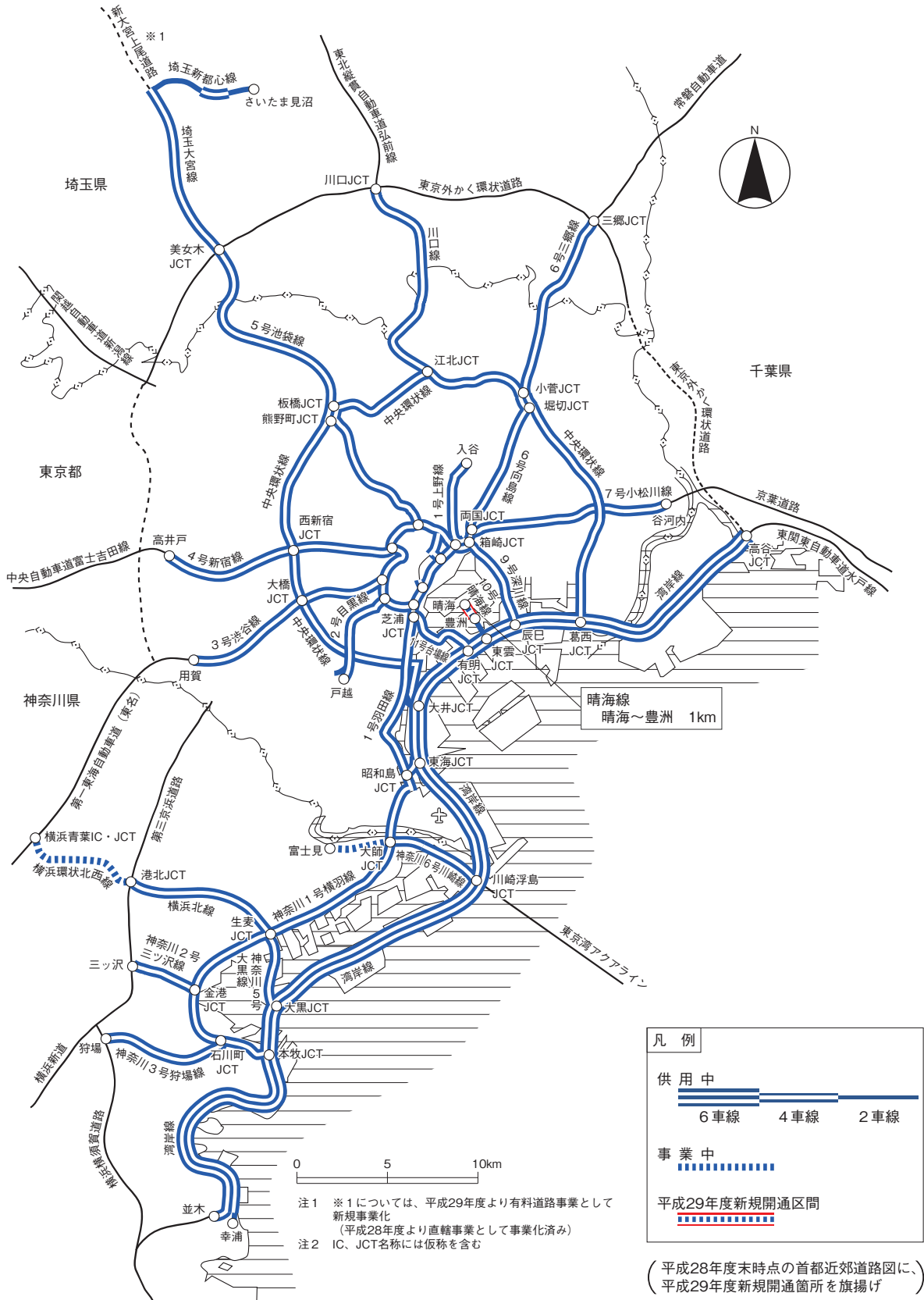
② 都市高速道路の整備

平成29年3月に横浜北線（横羽線～第三京浜）が開通した。これにより、新横浜から横浜港や羽田空港までのアクセスが向上し、さらに、横浜市内の高速道路ネットワークが強化され、物流の効率化や災害時の信頼性向上、観光振興などのストック効果が期待される（図表2-3-2）。

また、横浜環状北西線、晴海線、新大宮上尾道路（与野～上尾南）については、開通に向けて整備を推進している。

図表2-3-2 都市高速道路（首都高速道路）の整備状況

首都近郊道路図



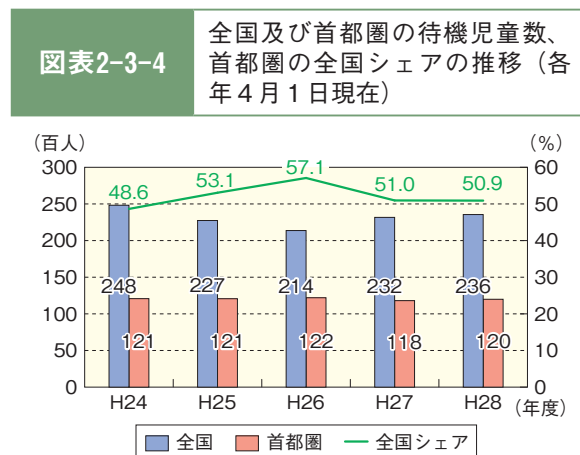
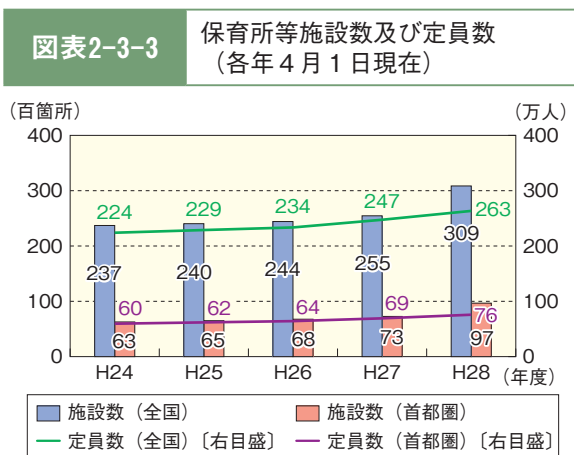
資料：国土交通省道路局

2. 女性・高齢者等の社会参加を可能にする環境づくり

(1) 女性の活躍の促進

首都圏においては、高度な技術、経験を有し、就業の意欲を持ちながら育児・介護等のため就業継続を断念せざるを得ない女性が多数存在しており、そのような女性の社会進出の支援策の一つとして保育所等施設の整備が重要である。保育所等施設数及びその定員数の推移を見ると、平成28年4月時点で、全国の施設数は30,859か所、定員数は2,634,510人となっており、首都圏の施設数は9,669か所、定員数は757,532人となっている（施設数、定員数ともに概数）（図表2-3-3）。

保育所施設等に入ることができない待機児童数は、平成28年は全国で23,553人となり、前年比で386人の増加、首都圏では11,991人と前年比で186人の増加となった（図表2-3-4）。



注：保育所等施設数及び定員数は、H23からH27までは確定数、H28は概数である。
資料：図表2-3-16、図表2-3-17ともに「保育所等関連状況取りまとめ」（厚生労働省）により国土交通省都市局作成

第4節

国際競争力の強化

1. 国際的な港湾・空港機能の強化等

(1) 海上輸送に関する状況

①国際コンテナ戦略港湾

我が国経済の国際競争力を強化し、国民の雇用を維持・創出するためには、我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持・拡大していくことが必要である。

このため、平成22年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。しかし、この間にも、更なる船舶の大型化や船社間の連携の進展など、我が国港湾を取り巻く情勢はめまぐるしく変化してきた。このため、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を、国・港湾管理者・民間の協働体制で取り組んでいる。

京浜港においては、平成28年3月に横浜港と川崎港で先行して設立された横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社として指定し、同社に対して国も出資したことにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。平成28年度は、港湾運営会社が実施する集貨事業に係る経費の一部を国が支援する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用して同社が集貨事業を本格的に開始した結果、平成29年4月に北米航路の新規寄港が実現するなど成果が現れ始めている。

他方、平成28年8月の韓進海運の経営破綻、同年10月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合の発表など、海運情勢は厳しさを増しており、こうした中、これまでの取り組みを強化するため、今後はアジアからの広域集貨にも取り組み、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めていく。

②京浜港の整備

京浜港においては、平成19年度より東京港中央防波堤外側地区及び横浜港南本牧ふ頭地区等において、コンテナ船の大型化に対応した大水深コンテナターミナル（水深16m以上）の整備を行っている。

また、京浜港全体の広域交通ネットワークを形成するため、平成21年度より大水深コンテナ船用岸壁が集結する南本牧地区と高速道路ネットワーク及びふ頭間を連結する臨港道路の整備を進めており、平成29年3月には、南本牧ふ頭から首都高速湾岸線に接続する「南本牧はま道路」が開通した（図表2-4-1）。

図表2-4-1 南本牧はま道路



資料：国土交通省関東地方整備局
京浜港湾事務所

2. 洗練された首都圏の構築

(1) 広域的な観光振興に関する状況

(観光立国の推進)

観光立国の推進については、訪日外国人旅行者数の拡大に向けた訪日プロモーション等、実効性の高い観光政策を強力に展開していくこととしているが、日本政府観光局（JNTO）によると、クルーズ船の寄港数増加、航空路線の拡充、これまでの継続的な訪日プロモーションによる訪日旅行需要の拡大、さらにビザの緩和、外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充等により、平成28年の訪日外国人旅行者数は、対前年比21.8%増の2,403万9千人で、過去最高を更新した。

なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における平成28年の外国人延べ宿泊者数は、全国約7,088万人泊のうち約2,599万人泊となっており、そのほとんどが東京圏で約2,395万人泊となっている。

3. 都市再生施策の進捗状況

(1) 都市再生緊急整備地域の指定等

「都市再生特別措置法」（平成14年法律第22号）に基づき、都市の再生に関する施策の重点的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針（都市再生基本方針）が平成14年7月に閣議決定され、平成14年度以降、順次都市再生緊急整備地域の指定が行われ、首都圏においては、24地域が指定されている。

都市再生緊急整備地域内においては、国土交通大臣により事業計画が認定された優良な民間都市再生事業については、（一財）民間都市開発推進機構による金融支援や税制上の特例等の措置を受けることができることとされているほか、既存の用途地域などに基づく用途、容積率等の規制を適用除外とした上で自由度の高い計画を定めることができる都市再生特別地区などの都市計画の特例がある。

また、平成23年10月には、官民の連携を通じて、都市の国際競争力の強化と魅力の向上を図るため、特定都市再生緊急整備地域制度の創設、当該地域における整備計画の作成、民間都市

開発プロジェクトに対する新たな金融支援、道路占用許可の特例の創設等を内容とする「都市再生特別措置法の一部を改正する法律」が全面施行した。本法に基づき、首都圏における特定都市再生緊急整備地域は平成28年度末までに7地域が指定されている。

(2) 国家戦略特区の取組

平成25年12月に成立した「国家戦略特別区域法」に基づき、政府は、東京圏国家戦略特別区域として、平成26年5月に東京都千代田区、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を指定し、平成27年8月には東京都に係る特区の区域を東京都全域に拡大し、さらに、平成28年1月には千葉県千葉市を追加した。

平成26年10月に、国・地方公共団体・民間により構成する東京圏国家戦略特別区域会議を立ち上げ、その後15回にわたって区域計画の作成・変更について内閣総理大臣の認定を受け、規制の特例措置を活用した事業を推進している。

具体的には、都市計画法や都市再生特別措置法の特例を活用し、日比谷地区等において20件の都市開発事業を推進しているほか、道路法の特例を活用した8件のエリアマネジメント事業、都市公園法の特例を活用した9件の都市公園内における保育所等設置、法人設立に関する申請等のための窓口を集約し、外国人を含めた開業を促進する「東京開業ワンストップセンター」の開設、内閣府及び東京都による「東京特区推進共同事務局」の設置等の取組を実施している。

第5節 環境との共生

1. 首都圏の自然環境の状況

(1) 緑地の保全・創出

① 都市公園の整備及び緑地保全の状況

都市公園の整備や都市緑地法（昭和48年法律第72号）に基づく特別緑地保全地区等の指定、生産緑地法（昭和49年法律第68号）に基づく生産緑地地区の指定等により、都市における緑地の保全や緑化の推進に総合的に取り組んでいる。

平成27年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成26年度末と比較し、面積は約28,168haから約28,552haと約384ha（約1%）増加、箇所数は32,948箇所から33,258箇所と310箇所増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.6m²/人となっている（図表2-5-1）。

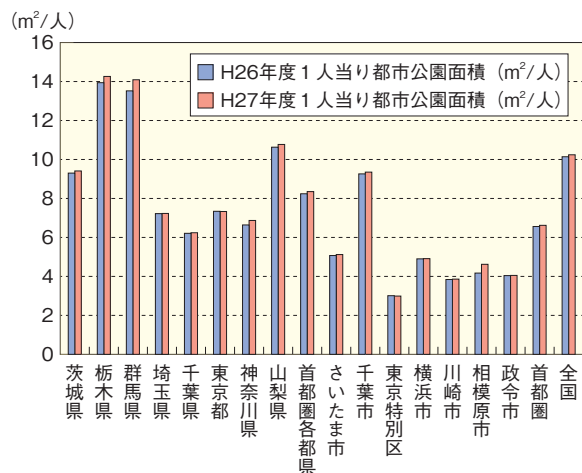
しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園等の整備水準は依然として低く、平成28年度は、引き続き防災や地域の活性化等の社会的要請に応えるため、都市公園の整備の推進を図ってきたところである。

(2) 水環境・水循環の保全・回復

① 首都圏の指定湖沼

平成27年度の首都圏の水質状況については、河川におけるBOD¹⁾の環境基準達成率²⁾が首都圏全体で約91.0%となっており、全国の95.8%と比較して低い状況である³⁾。また、湖沼においてはCOD⁴⁾の環境基準達成率が、首都圏全体で約63%³⁾と依然低い状況にある。指定湖沼⁵⁾については、手賀沼（千葉県）で平成7年度から水質の改善がみられるものの、霞ヶ浦（茨城県）

図表2-5-1 首都圏の一人当たり都市公園面積



資料：「都市公園データベース」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

1) BOD（生物化学的酸素要求量）：水中の有機物を分解するために水中の微生物が消費した溶存酸素量。河川の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
 2) 環境基準達成率：各水域に指定されている環境の基準が達成されている水域の割合。
 3) 「平成26年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により、国土交通省都市局算出。
 4) COD（化学的酸素要求量）：水中の有機物を酸化剤によって酸化する際に消費された酸化剤の量を酸素に換算した値。湖沼及び海域の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
 5) 指定湖沼：「湖沼水質保全特別措置法」（昭和59年法律第61号）に基づき、環境基準が達成されていない又は達成されないこととなるおそれが高い湖沼であって、水質保全施策を総合的に講ずる必要がある湖沼について指定。

や印旛沼（千葉県）を含め、いまだに全ての測定地点で環境基準を達成していない状況であり、近年ではCOD値はほぼ横ばいとなっている。（図表2-5-2）。

国及び地方公共団体は、引き続き河川環境の整備や下水道の整備等による水質改善対策を実施し、河川や湖沼等の水質改善を推進している。

2. 環境負荷の低減

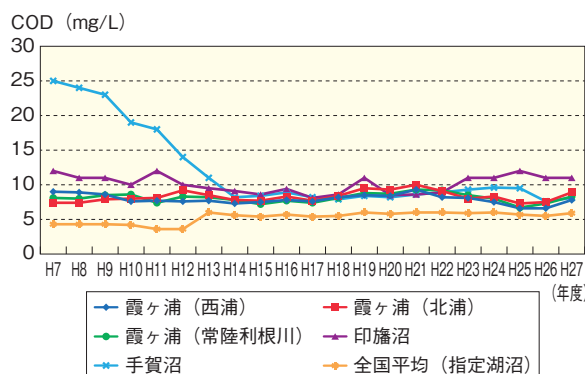
(1) 交通分野における取組

(次世代車の普及拡大)

我が国の二酸化炭素総排出量のうち約2割が運輸部門からであり、そのうち約9割が自動車から排出されている。環境負荷の少ない自動車社会の構築に向け次世代車の普及拡大が進められている。

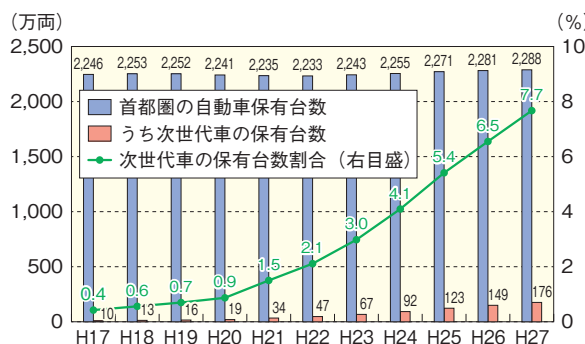
首都圏の次世代車保有台数は増加を続けている（ここでは、電気自動車、圧縮天然ガス自動車、ハイブリッド自動車をいう。）（図表2-5-3）。

図表2-5-2 首都圏における指定湖沼の水質状況（COD年間平均値）



資料：「平成27年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により国土交通省都市局作成

図表2-5-3 首都圏の次世代車の保有台数と割合



注：次世代車＝電気自動車、CNG（圧縮天然ガス）自動車、ハイブリッド自動車

資料：「自動車保有車両数」（（一財）自動車検査登録情報協会）により国土交通省都市局作成

第6節

首都圏整備の推進

1. 首都圏整備制度

(1) 首都圏整備計画

首都圏整備計画は、首都圏整備法に基づいて策定される計画であり、我が国の政治、経済、文化等の中心としてふさわしい首都圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県、栃木県、群馬県及び山梨県）の建設とその秩序ある発展を図ることを目的としたものである。

首都圏整備計画は、「基本編」及び「整備編」により構成されており、基本編は、長期的かつ総合的な視点から、今後の首都圏整備に対する基本方針、目指すべき首都圏の将来像及びその実現に向けて取り組むべき方向を明らかにしたものであり、整備編は、首都圏の区域のうち、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域において、主要の広域的整備の観点を含め、道路、鉄道等各種施設の整備に関し、その根幹となるべきものを定めたものである。

平成28年3月、第二次国土形成計画（全国計画）及び首都圏広域地方計画の内容を踏まえ、首都圏整備計画が改定された。本計画では、首都圏の将来像を「確固たる安全・安心を土台に、面的な対流を創出し、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す」としており、さらに将来像の実現のため「防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化」、「スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化」、「都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢社会への対応」等、10の施策の方向性が定められた。

2. 国土形成計画

(全国計画の推進)

国土形成計画は、従来の開発基調の計画から成熟社会型への計画へと転換を図るとともに、総合的な国土の形成に関する施策の指針となる「全国計画」と、複数の都府県にまたがる広域地方計画区域における国土形成のための計画である「広域地方計画」から構成される二層の計画体系となっている。

国土交通省では、急激な人口減少・少子化や巨大災害の切迫等、国土を取り巻く厳しい状況変化に対応するため、国民と危機感を共有し、中長期（おおむね2050年）を見据えた国土・地域づくりの理念を示す「国土のグランドデザイン2050」を、平成26年7月に発表した。これも踏まえ、平成27年8月に、今後おおむね10年間を計画期間とする国土形成計画（全国計画）の変更について閣議決定を行った。

第二次国土形成計画（全国計画）では、地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な動き（対流）を生み出す「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想

とした。そして、対流を生み出すための国土構造、地域構造として、生活サービス機能をはじめとした各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結ぶ「コンパクト+ネットワーク」を提示した。

計画の進捗状況を管理するとともに、有効な推進方策を検討するため、平成28年2月に国土審議会に計画推進部会を設置し、対流促進型国土の形成に向けた検討に着手した。

(首都圏広域地方計画の推進)

首都圏においては、平成27年8月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）を踏まえ、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、福島県、新潟県、長野県、静岡県、政令市（さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、相模原市）、国の出先機関、経済団体等を構成メンバーとする首都圏広域地方計画協議会における協議を経て、平成28年3月に首都圏広域地方計画を国土交通大臣決定した。

本計画では、首都圏の将来像を「確固たる安全・安心を土台に、面的な対流を創出し、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す。」としており、首都圏の三大課題である①巨大災害の切迫への対応、②国際競争力の強化、③異次元の高齢化に対応する必要があること、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会もターゲットに置き、より洗練された首都圏の構築をめざす必要があること、そして東京一極集中から対流型首都圏への転換など日本の中で首都圏が果たす役割が示された。これら首都圏の政策の基本的考え方にに基づき、広域的な連携・協力を図りつつ、今後概ね10年にわたって重点的に実施する具体的取組を38の戦略プロジェクトとして位置付けた。

3. 筑波研究学園都市の整備

筑波研究学園都市は、我が国における高水準の試験研究・教育の拠点形成と首都圏既成市街地への人口の過度集中緩和を目的として、整備が進められている。

また、科学技術の集積効果を最大限に活用し、イノベーションを絶え間無く創出する産学官の連携拠点を形成し、そこから生まれる新事業・新産業で国際標準を獲得、あるいは国際的モデルの提示により、我が国の経済の成長を牽引し、世界的な課題の解決に貢献していくことを目的として、平成23年12月に「つくば国際戦略総合特区」として指定を受けた。

4. 国の行政機関等の移転

(政府関係機関の地方移転について)

平成26年に制定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略」においては、政府関係機関（独立行政法人等の関連機関を含む）の中で地方が目指す発展に資する機関について、地方公共団体から移転要望があること等を踏まえ、創生に資すると考えられる政府関係機関について、まち・ひと・しごと創生本部においてその必要性や効果につき検証した上で移転すべき機関を決定し、その具体化を図ることとした。平成28年3月に、道府県等からの提案を踏まえ検討を行

い、研究機関・研修機関等及び中央省庁の地方移転についての方針を取りまとめた「政府関係機関移転基本方針」がまち・ひと・しごと創生本部において決定された。その中で、研究機関・研修機関等においては、31府県50機関について移転の内容が示された。また、中央省庁においては、文化庁について、現在と同等以上の機能が発揮できることを前提とした上で、機能強化を図りつつ、数年の内に京都に移転することが示される等、提案のあった機関についての具体的な対応方向が示された。平成28年度は、移転基本方針を踏まえた検討・取組がなされた。