

平成 26 年度

首都圏整備に関する年次報告
要旨

平成 27 年 6 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 首都圏を取り巻く現状
- 第2節 生産年齢人口減少への対応
- 第3節 首都圏の魅力を生かした活力の維持
- 第4節 首都圏の技術力の高さを生かした活力の維持
- 第5節 人口減少・少子高齢化の進展下での持続可能な首都圏の実現に向けて

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。

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

はじめに

現在、我が国における人口減少・少子高齢化は大きな課題であり、首都圏においても今後顕在化する課題である。本白書では、首都圏（1都7県）について、今後も我が国の政治・経済・文化等の中心地としてふさわしい活力ある圏域であるために必要な視点について記述するものである。

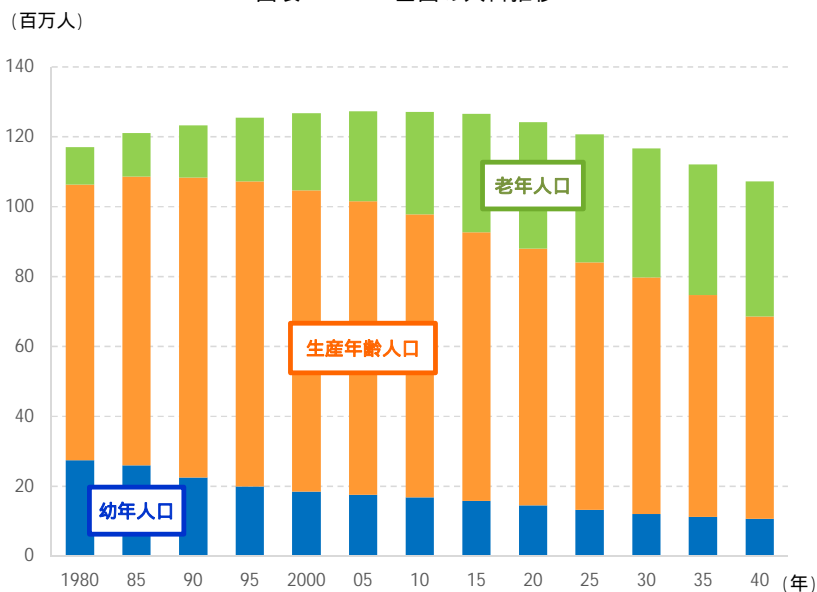
一方、地方においては、地方創生・人口減少の克服が課題となっており、これを受けて、政府において、まち・ひと・しごと創生本部が平成26年9月に設置され、同年12月に「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」が閣議決定された。ここでは、地方創生との関係で、地方と首都圏など大都市圏は、パイを奪い合う関係ではなく、地方と首都圏がそれぞれ強みを活かし日本全体を引っ張っていく「プラスサム」でなければならないとされている。また、首都圏は、日本の成長のエンジンとしての役割も果たし、地方と、いわば「ウィン・ウィン（win-win）」の関係を目指していくことが重要である。

第1節 首都圏を取り巻く現状

1. 全国・首都圏の人口の推移

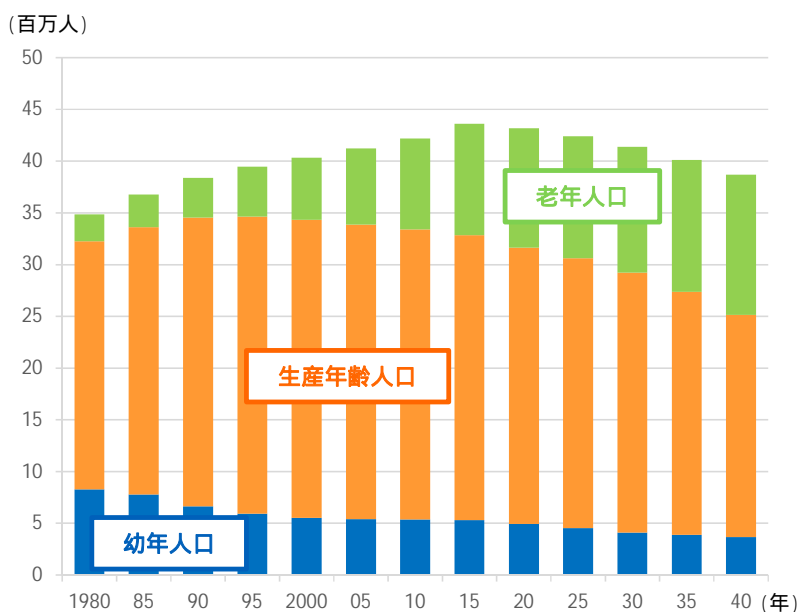
全国及び首都圏の人口は戦後長らく増加し続けてきた。しかし、全国では2010年（平成22年）の1億2,806万人をピークに既に減少し始め、首都圏についても現状は増加が続いているものの、今後は2015年（平成27年）の4,360万人をピークに減少すると推計されている。また、生産年齢人口については、少子高齢化の進展によって人口よりも早い時期にピークを迎えており、全国では1995年（平成7年）の8,716万人、首都圏においても2000年（平成12年）の2,936万人を境に減少を続けている（図表1-1-1、1-1-2）。

図表 1-1-1 全国の人口推移



資料：1980年から2010年までの実績値は「国勢調査」(総務省)を、2015年以降の推計値は「日本の将来推計人口(平成24年1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。推計値はいずれも出生中位・死亡中位。

図表 1-1-2 首都圏の人口推移

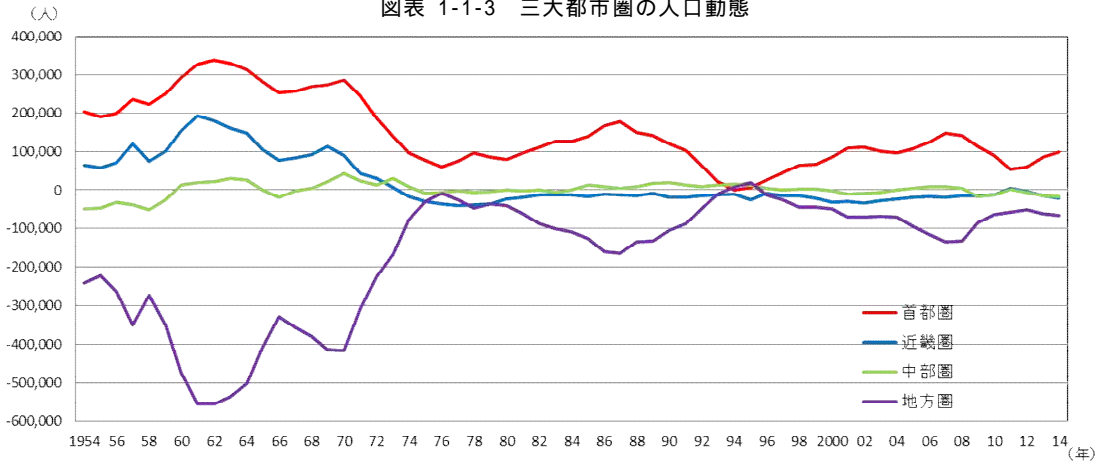


資料：1980年から2010年までの実績値は「国勢調査」(総務省)を、2015年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)をもとに国土交通省都市局作成。推計値はいずれも出生中位・死亡中位。

2. 首都圏の人口動態

大都市圏の圏域によって人口動態の様相は異なっており、近畿圏・中部圏では高度成長期以降、流出入がほぼ均衡しているが、首都圏は高度成長期以降も流入超過が続いている(図表 1-1-3)。

図表 1-1-3 三大都市圏の人口動態

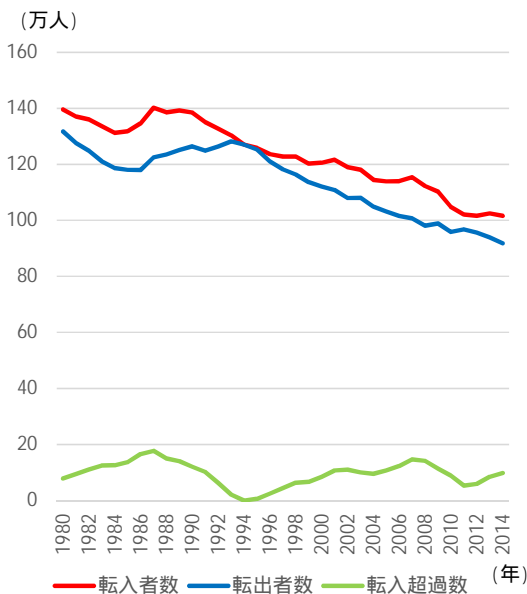


注1：人口流入数は住民基本台帳人口移動報告による各年の都道府県間の転入者数と転出者数との差を圏域毎に国土交通省で集計したもの。
 注2：「近畿圏」とは、福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県を指す。また、「中部圏」とは、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県を指す。
 資料：「住民基本台帳人口移動報告」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏における1990年(平成2年)以降の転入超過は転入者数の増加ではなく、むしろ転出者数の減少により首都圏に滞留しているために生じている(図表1-1-4)。

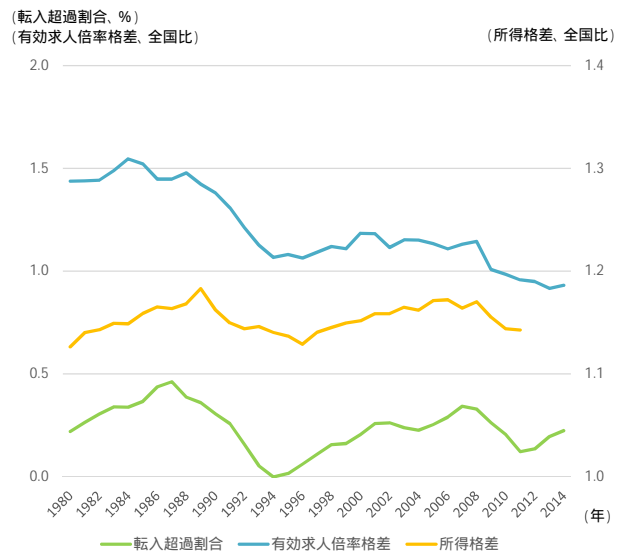
また、首都圏への転入超過割合は、首都圏と全国との有効求人倍率格差及び首都圏と全国との所得格差と同じ傾向の変化をしており、雇用環境などの格差が首都圏での人口の滞留につながっていると考えられる(図表1-1-5)。

図表 1-1-4 首都圏への転入・転出の推移



資料：「住民基本台帳人口移動報告」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-5 転入超過割合との相関

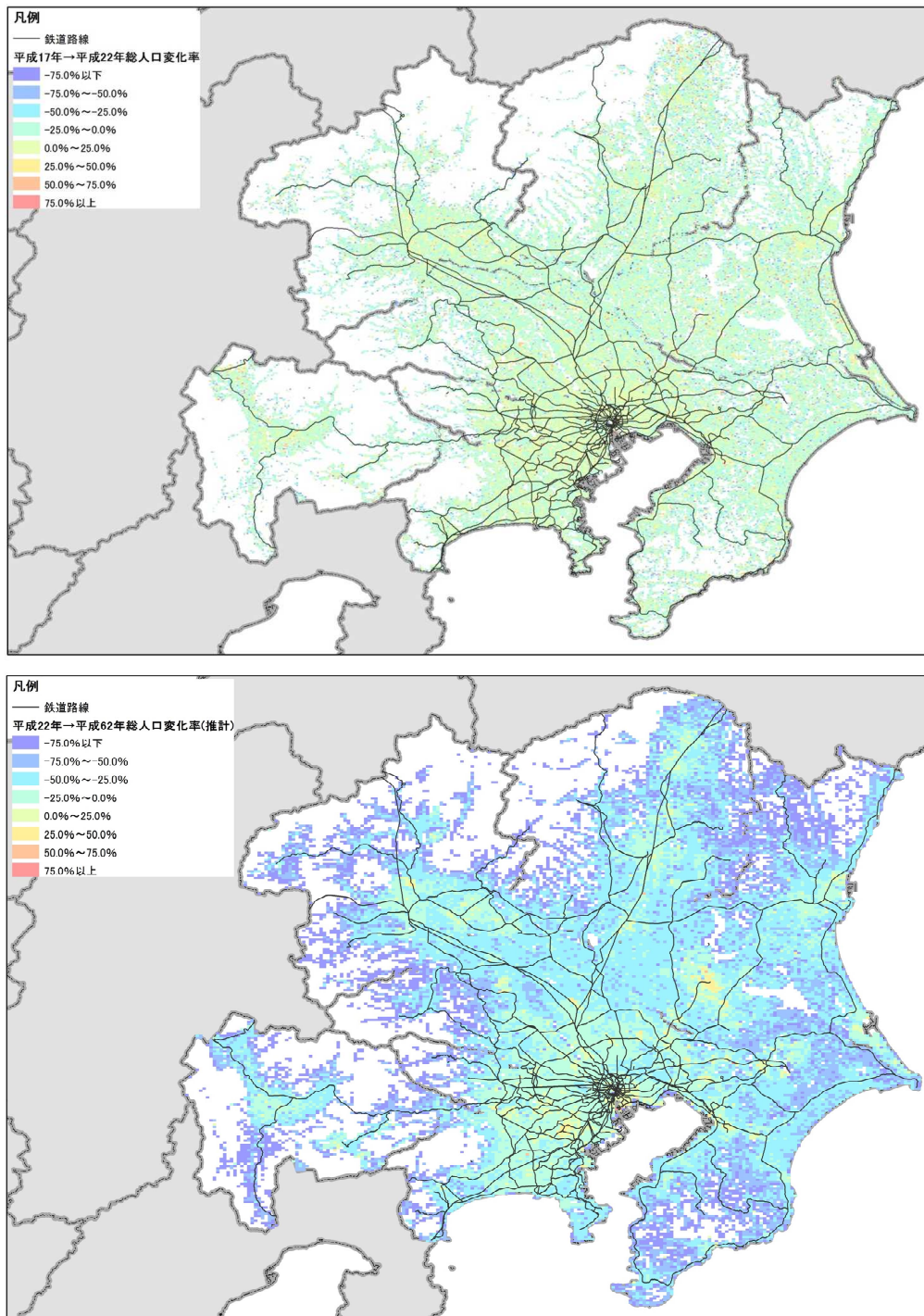


注1：転入超過割合は「(転入者 - 転出者) / 総人口」、所得格差は「1人あたりの県民所得の首都圏平均 / 全県計」、有効求人倍率格差は「有効求人倍率の首都圏平均 / 全国値」で計算。

資料：「住民基本台帳人口移動報告」(総務省)、「一般職業紹介状況(職業安定統計)」(厚生労働省)、「県民経済計算」(内閣府)より国土交通省都市局作成。

また、首都圏の人口変化・将来推計を俯瞰的に見ると、平成17年から22年にかけて、都心近傍の鉄道駅周辺等を除き、ほとんどの地域で人口の増加が止まっており、平成22年から62年の人口変化の推計では、これまで人口が増加していた地域の多くも減少に転じ、首都圏においても人口減少は避けられない課題となっている（図表1-1-6）。

図表 1-1-6 メッシュ別人口変化(H17-22 及び H22-62)



注1：H17-22 は 2分の1 地域メッシュ、H22-62 は基準地域メッシュを使用

資料：「国勢調査」(総務省)、「国土数値情報 将来推計人口メッシュ」(国土交通省国政局)をもとに国土交通省都市局作成。

一方で、人口総数は減少していくが、高齢者数は今後急激に増えると推計されている。特に首都圏をはじめとする大都市圏ではその他の圏域に比べて急激なペースで増加すると推計されている（図表 1-1-7）。

図表 1-1-7 大都市圏の高齢者増加数・増加率（2010年～2040年）

| | | 増加数(万人) | 増加率(%) |
|-----|------|---------|--------|
| 首都圏 | 65歳～ | 109 | 21.5 |
| | 75歳～ | 104 | 34.3 |
| | 85歳～ | 229 | 220.2 |
| 中部圏 | 65歳～ | 20 | 7.8 |
| | 75歳～ | 23 | 13.4 |
| | 85歳～ | 105 | 159.7 |
| 近畿圏 | 65歳～ | 14 | 4.8 |
| | 75歳～ | 28 | 15.0 |
| | 85歳～ | 124 | 189.3 |
| その他 | 65歳～ | -23 | -4.5 |
| | 75歳～ | -2 | -0.4 |
| | 85歳～ | 216 | 134.3 |

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

3. 首都圏の活力維持に向けて

首都圏においては、近年流入者数は減少傾向であるものの、求人倍率の格差など雇用環境による影響等により、流出者数が減少しているために、人口が首都圏に留まり転入超過となっていると考えられる。

しかしながら、これまで社会増により人口が増加してきた首都圏においても今後は自然減の影響による人口減少は避けられない。一方で、高齢者人口については大幅な増加が見込まれている。

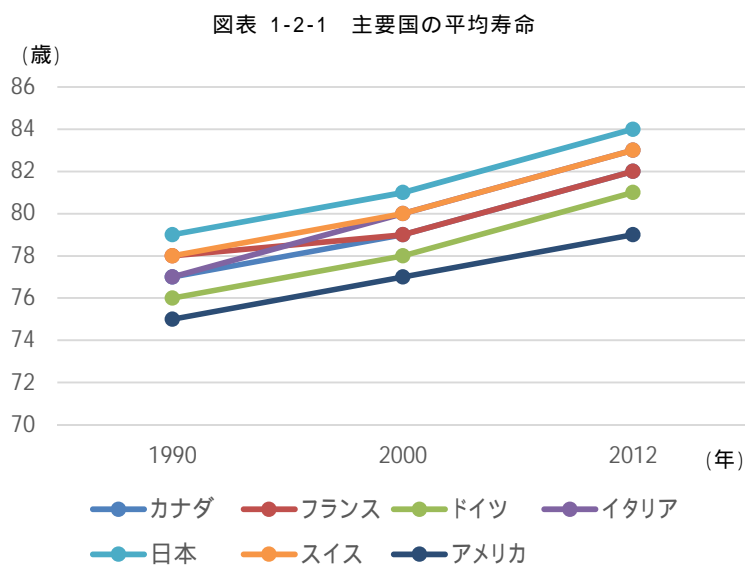
そのような中で首都圏が今後も活力を維持していくためには、急増する高齢者を社会で支えるべき対象と見る視点から、経験・知識を持っている貴重な社会的資産、社会を支える人材と見るなど新たな視点が必要となってきた。

第2節 生産年齢人口減少への対応

前節において、今後の我が国及び首都圏の人口動態について取り上げた。生産年齢人口の減少が我が国の活力に与える影響の軽減に向けて、平均寿命が伸びている中で元気な高齢者が一層活躍できる社会、これまで以上に女性等が活躍できる社会の実現などが必要である。

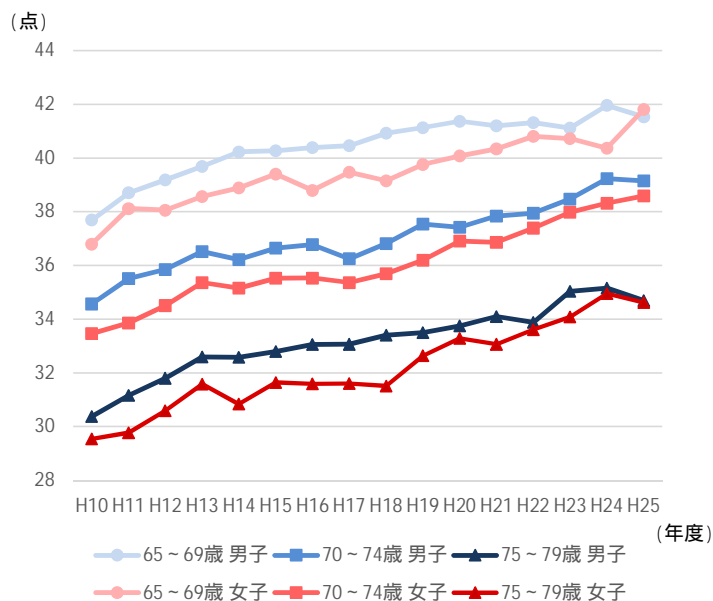
1. 高齢者の一層の社会参加に向けて

前節で取り上げたように高齢者が増加する一方で、日本の平均寿命は先進国の中でも高く(図表 1-2-1) 高齢者の体力は年々向上しており、平成 25 年の体力・運動能力調査結果(文部科学省)は、15 年前の 5 歳下の年齢層の結果を上回るものとなっている(図表 1-2-2)。また、病気やけがなどの自覚症状のある高齢者の割合は年々低下しており(図表 1-2-3) 前述の体力の向上と併せて考慮すると、健康を維持している元気な高齢者が全体的に増加していると推察される。



資料:「World Health Statistics 2014」(WHO)をもとに国土交通省都市局作成。

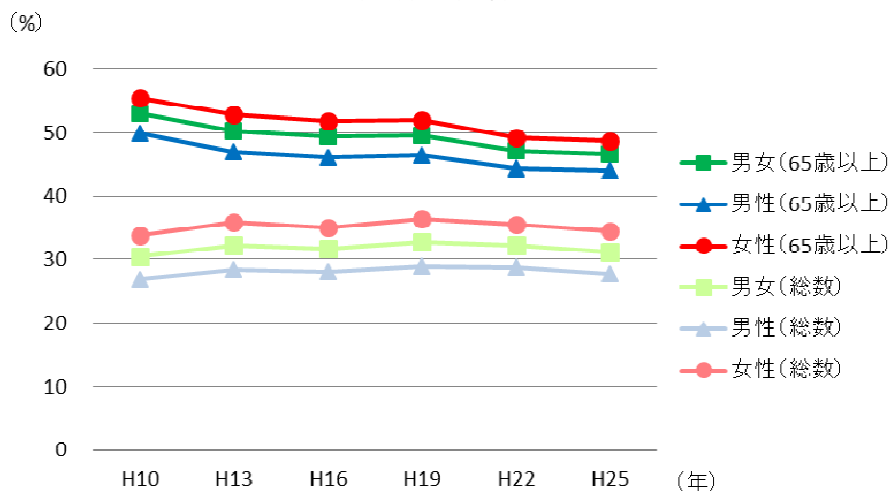
図表 1-2-2 高齢者の体力・運動能力調査結果の推移



注1：点数は、「新体力テスト実施要項」に基づく握力・上体起こし・長座体前屈・開眼片足立ち・10m障害物歩行・6分間歩行の6種目の合計点である。

資料：「平成25年体力・運動能力調査」(文部科学省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-3 高齢者の有訴者^{注1)}率の推移



注1：「有訴者」とは、病気やけがなどの自覚症状を訴える者をいう。

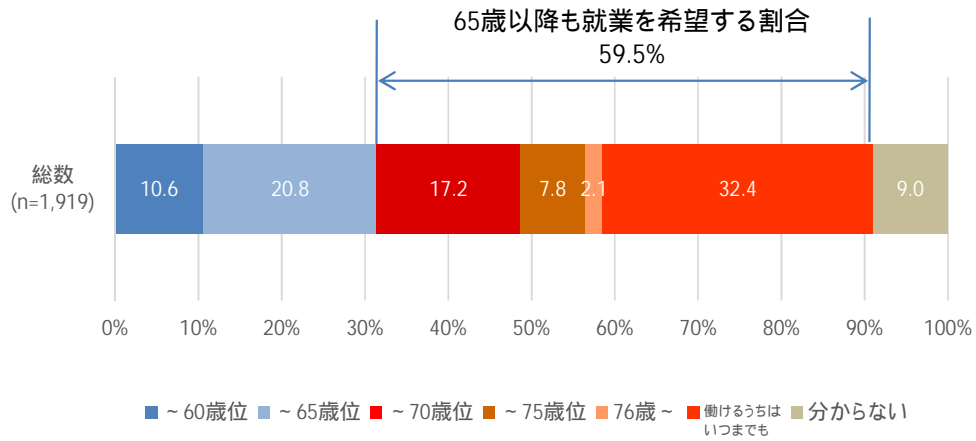
資料：「国民生活基礎調査」(厚生労働省)をもとに国土交通省都市局作成。

高齢者のうち、65歳以降も就業を望む人の割合は約6割にのぼり(図表1-2-4, 1-2-5)、元気な高齢者の増加と相まって、首都圏の高齢者の就業者は増加しているものの、高齢者数全体も増加しているため、就業率は約2割と横ばいである(図表1-2-6)。

今後は、就業などを通じて高齢者の一層の社会参加を促進することにより、社会を支える活力の維持が可能となる。

また、社会参加の進展の結果、健康寿命が延びれば将来不足することが予想される医療・介護サービスの課題にも貢献することが期待できる。

図表 1-2-4 退職希望年齢



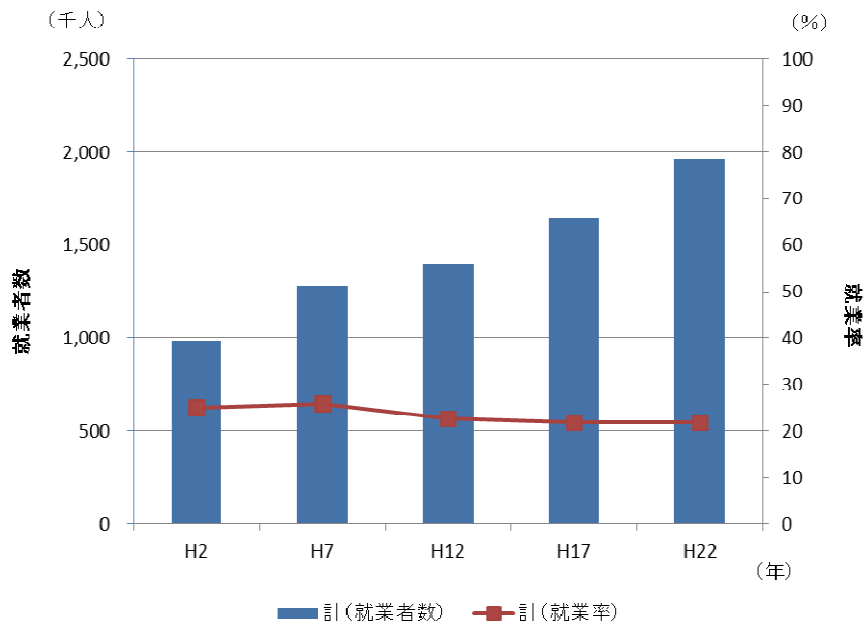
資料：「高齢者の健康に関する意識調査結果」(内閣府)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-5 元気高齢者の就業事例



資料：「生涯現役社会の実現に向けた就労のあり方に関する検討会 報告書」(H25.6.26 厚生労働省報道発表資料)

図表 1-2-6 高齢者の就業者数の推移

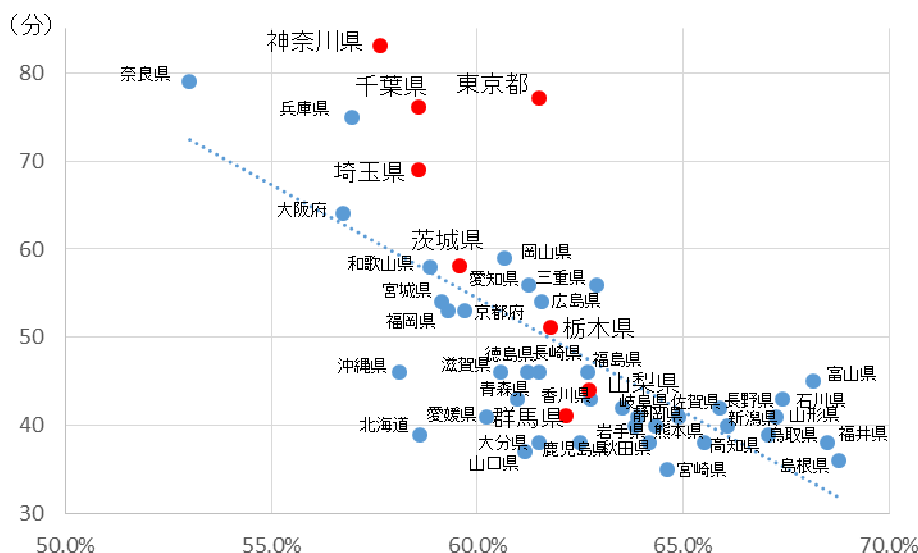


資料：「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

2. 女性の一層の社会参加に向けて

通勤時間の長い首都圏などの大都市圏では地方に比べて女性の就業率は低い状態に留まっている（図表 1-2-9）ものの、就業者総数に占める女性の割合は増加傾向にあり、首都圏でも近年では 40% を超えている（図表 1-2-10）。また、管理的職業従事者、いわゆる管理職の女性割合についても増加傾向にあり、首都圏・東京圏は全国値よりもおおむね高い数値で推移している（図表 1-2-11）。

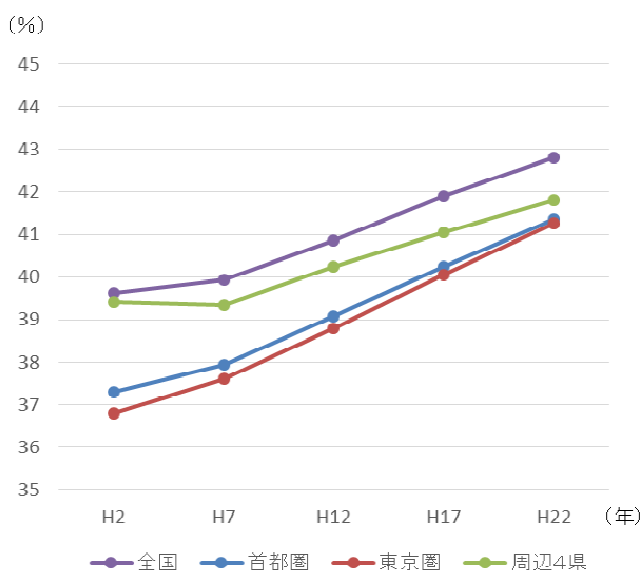
図表 1-2-9 女性の就業率（15～64 歳）と通勤時間との関係



注 1：就業率 = 就業者 / 15 歳以上人口（労働力状態「不詳」を除く）

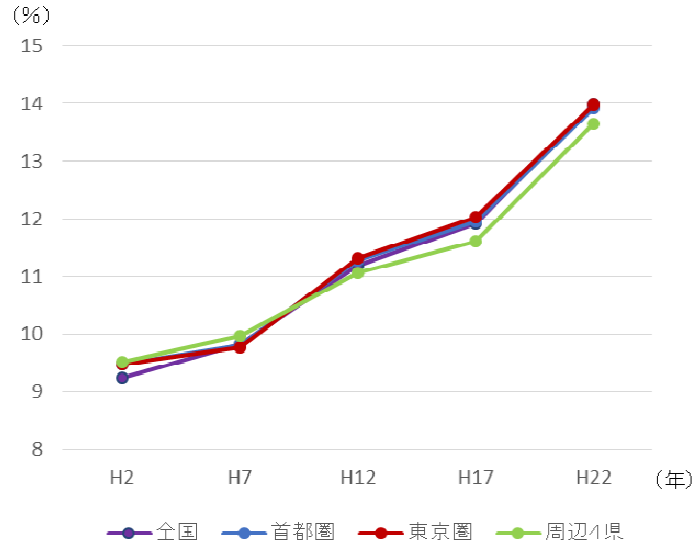
資料：「平成 22 年国勢調査」、「平成 23 年社会生活基本調査」（ともに総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-10 就業者総数に占める女性の割合の推移



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-11 管理的職業従事者の女性割合の推移



資料：「国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

大都市圏の女性の社会参加を一層促すには、いわゆるM字カーブといわれる子育て期間中の就業率の低下の解消が必要であり、首都圏など大都市部においては全国平均に比べてもその期間での低下が大きいのでとりわけ重要である(図表1-2-12)。そのためには、保育所等の充実による待機児童の解消に向けた取り組みとともに、病児保育対応施設・定員の充実も必要である(図表1-2-13)。

保育所等の子供の預け先を選ぶ際には、「通うのに便利な場所にある」という項目を重視する割合が高い(図表1-2-14)というニーズもあり、首都圏の大手鉄道会社では利便性の高い自社の駅近辺の施設等を保育所に活用するケースが近年多く見られるようになってきた(図表1-2-15)。

また、ICT(情報通信技術)を活用した場所にとらわれない柔軟な働き方であるテレワークなど、働きやすい環境の実現も重要である。

図表 1-2-12 年齢階層別の女性就業率(首都圏・全国)



注1：就業率=就業者/15歳以上人口(労働力状態「不詳」を除く)

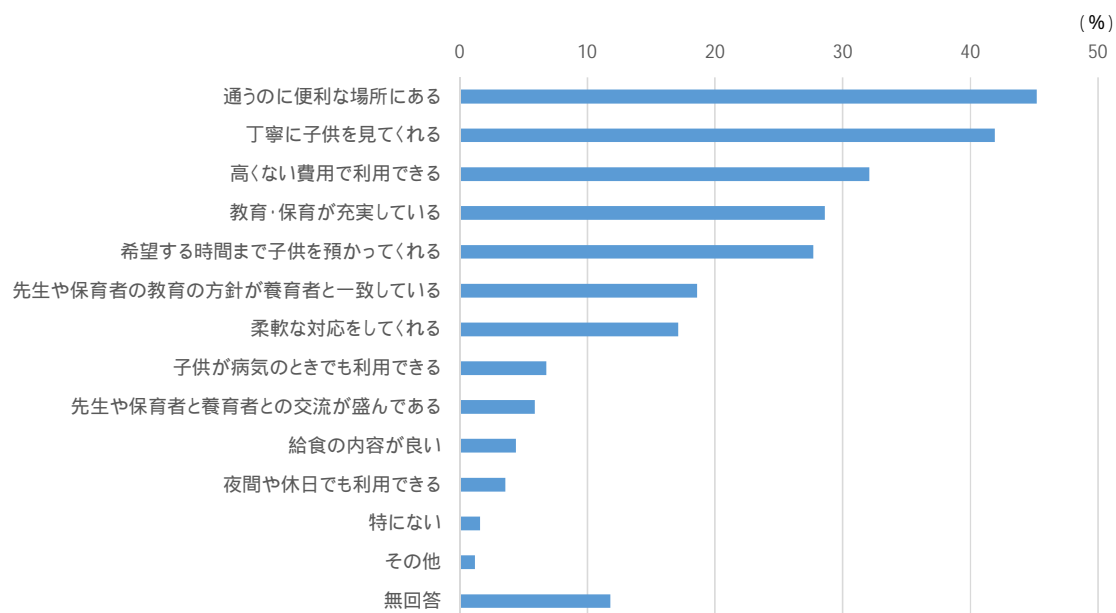
資料：「平成22年国勢調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-13 首都圏における病児保育所の充足率(平成24年)

| | 茨城 | 栃木 | 群馬 | 埼玉 | 千葉 | 東京 | 神奈川 | 山梨 |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|
| 保育所定員数(人) | 44,938 | 30,712 | 41,890 | 86,374 | 79,263 | 186,698 | 104,805 | 20,674 |
| 病児保育所定員数(人) | 13 | 12 | 15 | 81 | 112 | 328 | 93 | 36 |
| 病児保育所充足率(%) | 0.03 | 0.04 | 0.04 | 0.09 | 0.14 | 0.18 | 0.09 | 0.17 |

注1：病児保育所定員数については、不明のものは0、2～4の場合、最大値の4をとり、カウントした。
 資料：保育所定員数は「保育所の状況等、保育所関連状況とりまとめ」(厚生労働省)、病児保育所定員数は全国病児保育協議会加盟施設一覧表(2012年7月10日現在)全国病児保育協議会HPをもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-14 子供の預け先を選ぶ際に重視すること〔複数回答〕



資料：「平成24年度東京都福祉保健基礎調査」(東京都)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-15 首都圏の主な鉄道事業者による保育所施設数(平成27年2月時点)

| 鉄道事業者名 | 現在の施設数 | 参入時の開設場所 | 参入時期 |
|------------|--------|---------------------------|------|
| 東日本旅客鉄道(株) | 62 | JR中央本線・国分寺駅 | 1996 |
| 東京急行電鉄(株) | 18 | 東急目黒線・大井町線大岡山駅 | 2003 |
| 小田急電鉄(株) | 13 | 小田急小田原線・喜多見駅 | 2000 |
| 西武鉄道(株) | 9 | 西武新宿線・武蔵関駅 | 2004 |
| 京王電鉄(株) | 7 | 京王相模原線・京王多摩川駅 | 2008 |
| 京浜急行電鉄(株) | 6 | 京急本線・金沢文庫駅 | 2000 |
| 東京地下鉄(株) | 5 | 東西線・西葛西駅 | 2002 |
| 東武鉄道(株) | 4 | 東武東上線・ときわ台駅 東武大師線・大師前駅 | 2012 |
| 相模鉄道(株) | 4 | いずみ野線・緑園都市駅 | 2001 |
| 京成電鉄(株) | 3 | 京成金町線・京成金町駅 | 2010 |

資料：国土交通省都市局調べ。

第3節 首都圏の魅力を生かした活力の維持

首都圏の活力の維持には、交流人口を引きつけることも重要であり、国内外から旅行者・居住者等を誘引する魅力の観点から分析する。

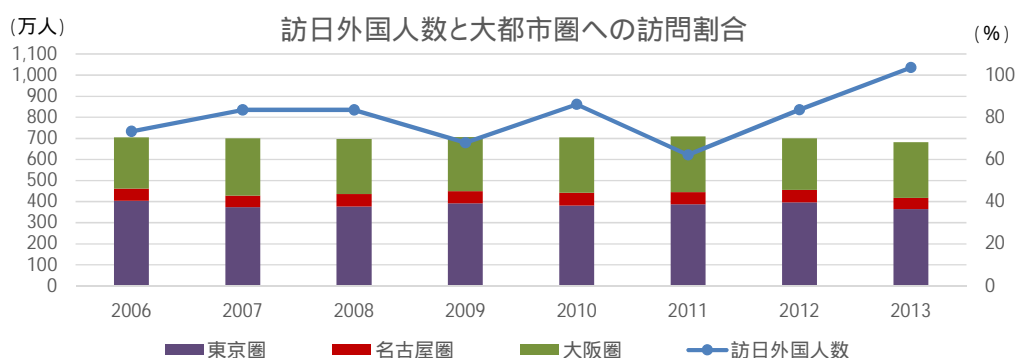
1. 外国人旅行者による満足度

訪日外国人は2013年に初めて1,000万人を突破した。そのうちの約4割は東京圏を訪れており、特にビジネス目的では6割が東京圏に滞在している（図表1-3-1）。

日本に滞在している間での活動で、訪日前の期待以上であった項目は、2位「日本の生活文化体験」、3位「日本の歴史・伝統文化体験」などであり、実体験を踏まえた日本文化への評価が高いことがうかがえる（図表1-3-2）。日本の特色ある文化や歴史、日本食などが、外国人にとって、魅力的なものとなっている。

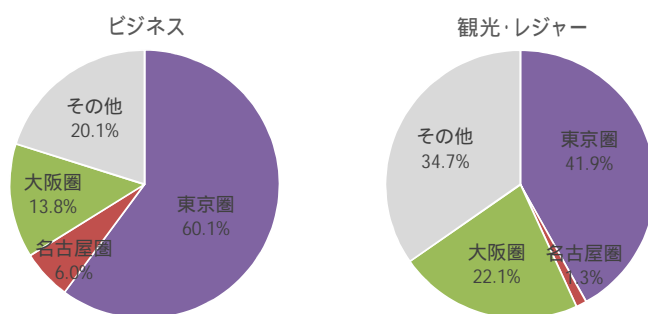
また、東京・首都圏は、旅行者受入のホスピタリティの高さや発達した公共交通サービスなどへの高評価もあり、旅行者による満足度の国際比較においても上位に位置している（図表1-3-3）。

図表 1-3-1 訪日外国人の活動状況



注1：「名古屋圏」とは、愛知県、岐阜県及び三重県を指す。また、「大阪圏」とは、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県を指す。

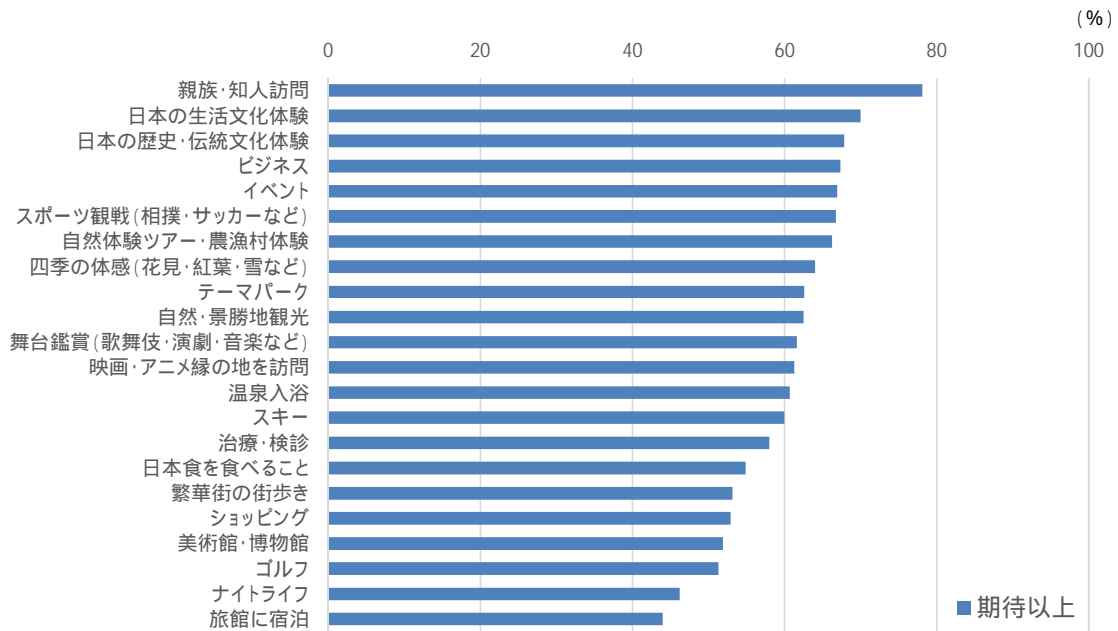
資料：訪日外国人数は「訪日外客数の動向」(JNTO)、訪問割合は2010年までは「訪日外客訪問地調査」(JNTO)、2011年からは「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)をもとに国土交通省都市局作成。



注1：主な来訪目的を「展示会・見本市、国際会議、社内会議、研修、商談等その他ビジネス」と回答した人（合計8,022人）をビジネス目的とし、「観光・レジャー」と回答した人（12,889人）を観光・レジャー目的として、宿泊地別の割合を示している。

資料：「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 1-3-2 訪日外国人の活動別に見る満足度



資料：「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 1-3-3 旅行者による世界の都市調査「総合的な満足度」ランキング

| 順位 | 都市 |
|----|---------|
| 1 | 東京 |
| 2 | ニューヨーク |
| 3 | バルセロナ |
| 4 | イスタンブール |
| 5 | プラハ |
| 6 | ウィーン |
| 7 | ベルリン |
| 8 | ローマ |
| 9 | パリ |
| 10 | ドゥブロヴニク |

資料：「旅行者による世界の都市調査 2014」(トリップアドバイザー)をもとに国土交通省都市局作成。

2. 首都圏における様々な地域資源とその活用

首都圏には、世界遺産、無形文化遺産、伝統工芸品など多くの特色ある地域資源や特色ある文化などがあり(図表 1-3-4)、多種多様な魅力により国内外から多くの訪問者を引き寄せている。平成 26 年 6 月には「富岡製糸場と絹産業遺産群」が世界遺産一覧表へ正式に記載され、さらに同年 11 月には埼玉県小川町・東秩父村の「細川紙」を含む「和紙：日本の手漉和紙技術」がユネスコの無形文化遺産代表一覧表への記載の決議がなされた。

今後、各地域の魅力を情報発信することにより、更なる観光客等の誘致とそれによる地域の活性化につなげる必要がある。また、首都圏に入国する外国人を、各地域に誘導していくことも、地方創生の観点から重要な課題である。

図表 1-3-4 首都圏における地域資源の例

首都圏の世界遺産(平成26年6月現在)

| 名称 | 所在地 | 記載年 |
|-------------------|---------|-------|
| 日光の社寺 | 栃木県日光市 | 平成11年 |
| 小笠原諸島 | 東京都小笠原村 | 平成23年 |
| 富士山 - 信仰の対象と芸術の源泉 | 静岡県・山梨県 | 平成25年 |
| 富岡製糸場と絹産業遺産群 | 群馬県 | 平成26年 |

資料：「我が国の世界遺産一覧表記載物件」(外務省 HP 記載情報)をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏の無形文化遺産登録(平成26年12月現在)

| 名称 | 地域 | 登録年 |
|-----------------------------|------------------------------|-------|
| 日立風流物 | 茨城県日立市宮田地区 | 平成21年 |
| チャッキラコ | 神奈川県三浦市三崎仲崎(なかざき)・花暮(はなぐれ)地区 | 平成21年 |
| 結城紬 | 茨城県結城市、栃木県小山市(旧絹村) | 平成22年 |
| 和紙：日本の手漉和紙技術【石州半紙、本美濃紙、細川紙】 | 島根県浜田市、岐阜県美濃市、埼玉県小川町・東秩父村 | 平成26年 |

資料：「ユネスコ無形文化遺産について」(文化庁 HP 記載情報)をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏の伝統的工芸品指定品目

| 都県名 | 品目数 | 品目名 |
|-----|-----|---|
| 茨城 | 5 | 笠間焼 真壁石燈籠 結城紬(*) 江戸切子(*) 江戸木版画(*) |
| 栃木 | 4 | 益子焼 結城紬(*) 桐生織(*) 江戸和竿(*) |
| 群馬 | 2 | 伊勢崎絣(*) 桐生織(*) |
| 埼玉 | 10 | 春日部桐箆笥 岩槻人形 秩父銘仙 伊勢崎絣(*) 村山大島紬(*) 江戸木目込人形(*) 江戸和竿(*) 江戸からかみ(*) 江戸切子(*) 江戸節句人形(*) |
| 千葉 | 6 | 房州うちわ 江戸和竿(*) 江戸からかみ(*) 江戸切子(*) 江戸木版画(*) 江戸硝子(*) |
| 東京 | 14 | 村山大島紬(*) 東京染小紋 本場黄八丈 江戸木目込人形(*) 東京銀器 東京手描友禅 多摩織 江戸和竿(*) 江戸指物 江戸からかみ(*) 江戸切子(*) 江戸節句人形(*) 江戸木版画(*) 江戸硝子(*) |
| 神奈川 | 5 | 鎌倉彫 箱根寄木細工 小田原漆器 江戸和竿(*) 江戸切子(*) |
| 山梨 | 3 | 甲州水晶貴石細工 甲州印伝 甲州手彫印章 |

注1：指定が他の都府県と重複する品目は(*)で表記。

資料：「伝統的工芸品指定品目一覧 [都道府県別]」(経済産業省 HP 記載情報)をもとに国土交通省都市局作成。



資料：「世界遺産（富岡製糸場と絹産業遺産群）」（文化庁HP）



資料：「無形文化遺産「和紙：日本の手漉和紙技術」（細川紙）」

3. 首都圏の住みやすさ

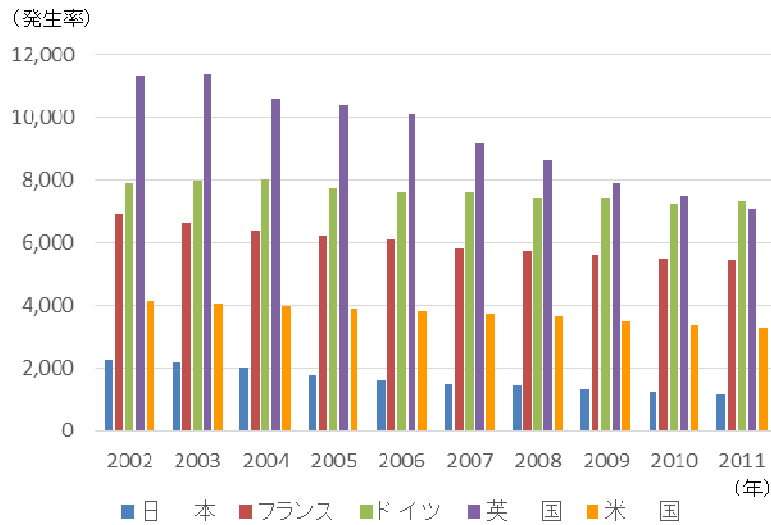
東京・首都圏は、国際ランキングにおいて住みやすさの面で上位に位置している（図表 1-3-5）。世界有数の大都市でありながら、ヨーロッパの都市などと並ぶ高い評価を受けているが、これは、犯罪発生率が低く治安がよい（図表 1-3-6）、レストラン・ショッピングが充実している、高い水準の公共交通など、住みやすさにつながる指標において規模と質の両面で評価が高いことが一因と考えられる。

図表 1-3-5 世界で最も住みやすい都市ランキング

| 順位 | 都市 |
|----|---------|
| 1 | コペンハーゲン |
| 2 | 東京 |
| 3 | メルボルン |
| 4 | ストックホルム |
| 5 | ヘルシンキ |
| 6 | ウィーン |
| 7 | チューリッヒ |
| 8 | ミュンヘン |
| 9 | 京都 |
| 10 | 福岡 |

資料：「クオリティ・オブ・ライフ 2014」(MONOCLE) をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-6 各国における犯罪発生率



注1：発生率とは人口10万人当たりの認知件数をいう。
資料：「犯罪白書」（法務省）をもとに国土交通省都市局作成。

4 . 首都圏の市場の魅力

日本の国内総生産(GDP)は中国に抜かれたものの世界第3位であり、また1人当たりGDPは人口5,000万人以上の国では米国、ドイツ、英国、フランスに次ぐ世界第5位であり、購買力のある消費者による市場の規模を持つ(図表1-3-7, 1-3-8)。

それとともに、「製品・サービスの付加価値や流行に敏感であり、新製品・新サービスに対する競争力が検証できる」(「第47回外資系企業動向調査」より)、「付加価値の高い製品に思い切った投資のできる洗練された市場」(「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査」より)など海外企業から評価されている市場の質も兼ね備えている。

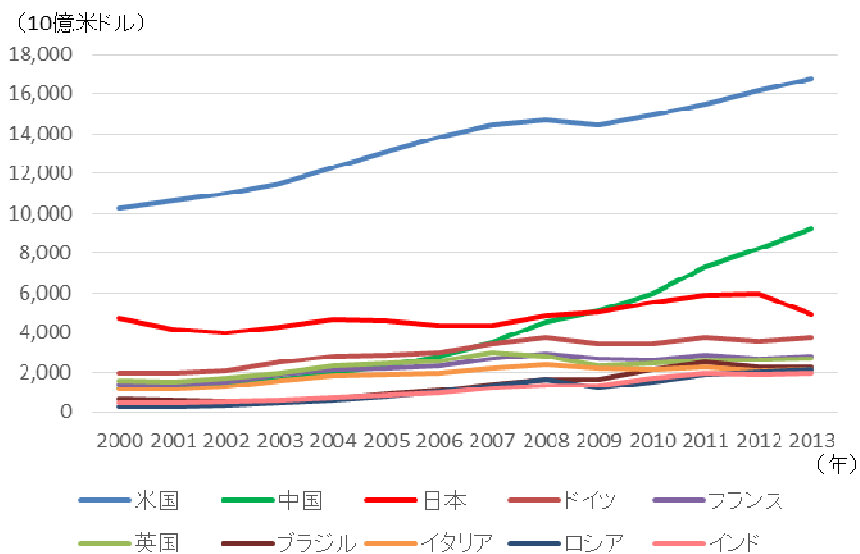
その中でも首都圏は世界随一の人口と産業の集積を抱えており、消費地としての購買力が非常に大きく、企業にとって魅力的な地域である。外国企業の対日投資関心度の調査によると、アジアにおけるR&D(研究開発)拠点、販売拠点(統括販売拠点を含む)としての魅力は近年改善傾向にある(図表1-3-9)。

また、日本のビジネス環境の強みとして、「インフラ(交通、エネルギー、情報通信等)が充実している」(「第47回外資系企業動向調査」より)、「輸送インフラにより、国内のサプライチェーン網が整備されている」(「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査」より)なども評価が高く、首都圏においては三環状道路の整備進捗に伴って物流企業等の立地が進んでいる(図表1-3-10)。

以上のことから、首都圏には多様な魅力が備わっており、世界中から様々な人材・企業を引き寄せることで、将来にわたり世界随一の巨大都市圏としての規模

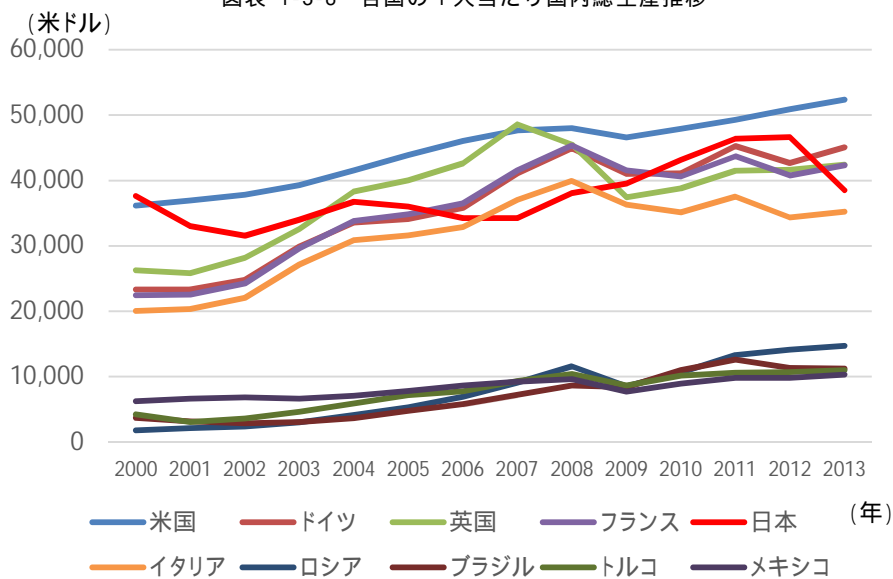
を維持すると推計されている（図表 1-3-11, 1-3-12）。

図表 1-3-7 各国の国内総生産（GDP）推移



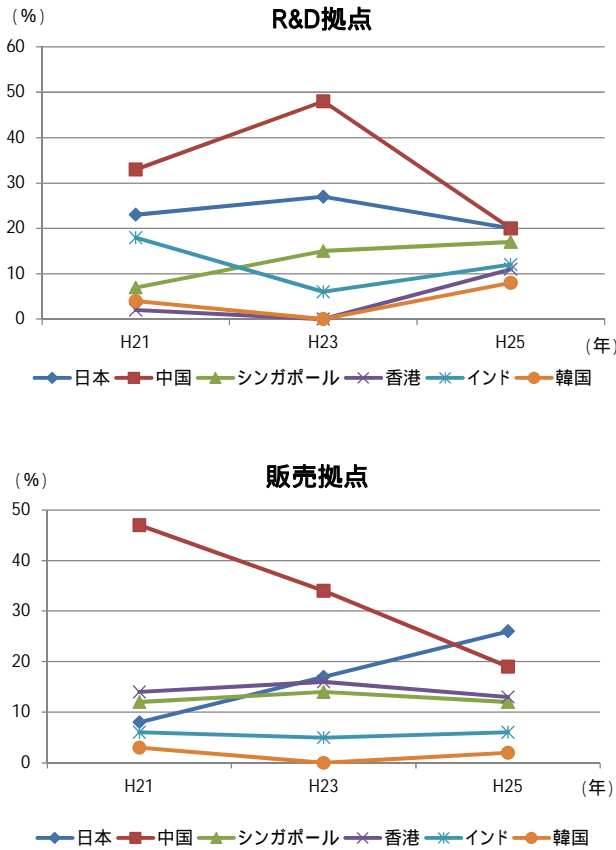
資料：UN, National Accounts Main Aggregates Database をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-8 各国の1人当たり国内総生産推移



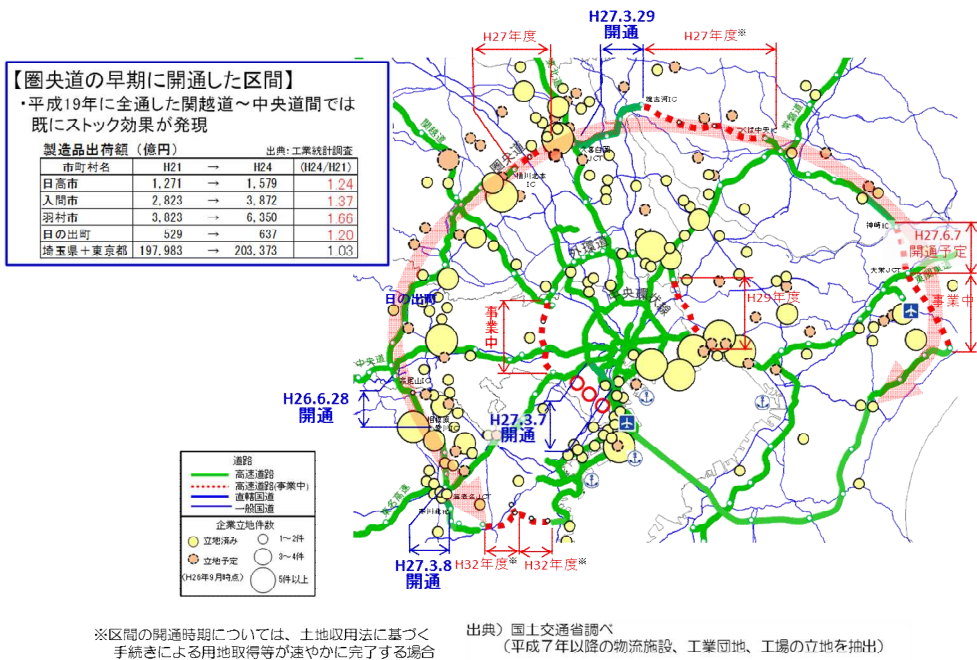
資料：UN, National Accounts Main Aggregates Database をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-9 外国企業の対日投資関心度



注1：数字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26年3月）」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-10 高速道路網整備による民間投資の喚起



資料：国土交通省道路局

図表 1-3-11 都市別グローバル企業本社所在数（2013年）

| 順位 | 本社所在都市 | 企業数 | 占有率 |
|----|--------|-----|-------|
| 1 | 北京 | 48 | 53.9% |
| 2 | 東京 | 45 | 72.6% |
| 3 | パリ | 19 | 61.3% |
| 4 | ニューヨーク | 18 | 13.6% |
| 5 | ロンドン | 17 | 63.0% |
| 6 | ソウル | 12 | 85.7% |
| 7 | 大阪 | 8 | 12.9% |
| 7 | 上海 | 8 | 9.0% |

資料：フォーチュングローバル500 2013 をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-12 世界の巨大都市圏人口ランキングと 2030 年の推計

| 2014 | | | 2030 | | |
|------|---------|---------|------|---------|---------|
| 順位 | 都市的集積地域 | 人口(百万人) | 順位 | 都市的集積地域 | 人口(百万人) |
| 1 | 東京 | 37.8 | 1 | 東京 | 37.2 |
| 2 | デリー | 25.0 | 2 | デリー | 36.1 |
| 3 | 上海 | 23.0 | 3 | 上海 | 30.8 |
| 4 | メキシコシティ | 20.8 | 4 | ムンバイ | 27.8 |
| 5 | サンパウロ | 20.8 | 5 | 北京 | 27.7 |
| 6 | ムンバイ | 20.7 | 6 | ダッカ | 27.4 |
| 7 | 大阪 | 20.1 | 7 | カラチ | 24.8 |
| 8 | 北京 | 19.5 | 8 | カイロ | 24.5 |
| 9 | ニューヨーク | 18.6 | 9 | ラゴス | 24.2 |
| 10 | カイロ | 18.4 | 10 | メキシコシティ | 23.9 |

注1：本表の「東京」とは、総務省統計局の「関東大都市圏（東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、静岡県のそれぞれ一部）」を指す。

資料：国連経済社会局 "World Urbanization Prospects, the 2014 Revision" をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏は、来訪者、居住者だけでなく、企業にとっても魅力的なところとなっている。今後、首都圏の魅力を高め、世界から人や企業を更に呼び込み、首都圏は日本経済のエンジンとして国際競争力を高め、首都圏全体が活力を維持していくと共に、各地域の魅力を活かして地方への人の流れを作り出していくことが重要である。

第4節 首都圏の技術力の高さを生かした活力の維持

1. 首都圏における技術力

首都圏が今後も日本の成長・発展を牽引していく原動力の一つとして技術力の高さがある。

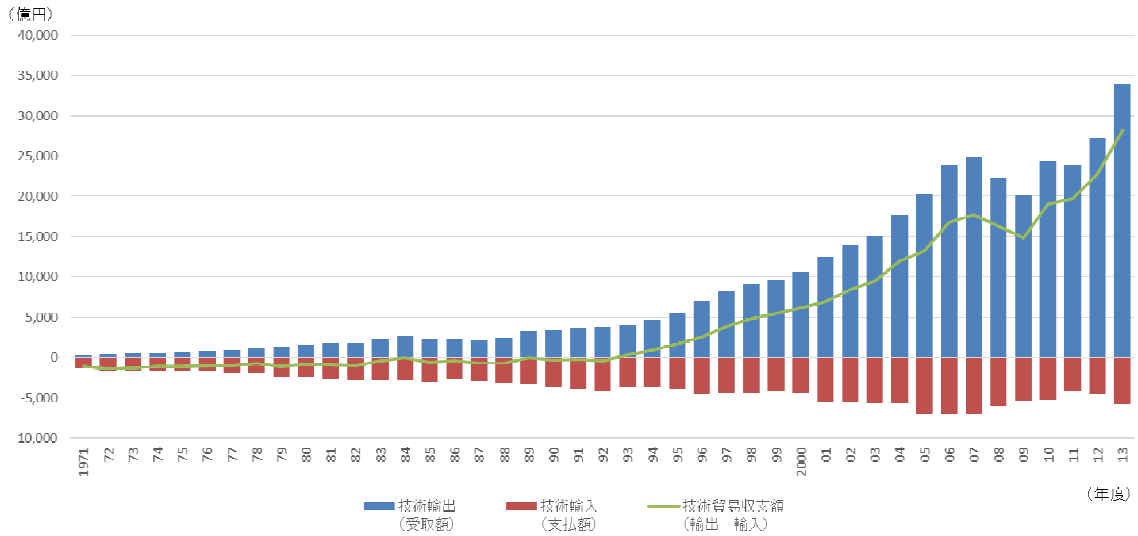
技術力は、技術立国である日本の持つ大きな魅力の一つである。その技術を活かした日本の製品やサービスについては、高品質、省エネ、きめ細かい、安全、快適、クール、ハイテクなどの評価がされることがあるが、それらが「日本製(ジャパンプランド)」の魅力となり、製品・サービスの輸出や世界からの訪日客増加につながっている面もある。

ハイブリッド技術や燃料電池等の環境対応自動車、50年間乗客の死亡事故ゼロの新幹線、世界最速603キロを記録した超電導リニア、平成26年10月にロールアウトした国産小型旅客機MRJ、打ち上げ成功率96%のH-Aロケットなどは、日本が世界に誇れる技術である。特に、高速輸送機械で使用されることが多いCFRP(炭素繊維強化プラスチック)に関して、その原材料となる炭素繊維は、東レ等の日本企業が世界シェア7割を占め、その炭素繊維自体も日本で発明(1961年大阪工業試験所(現産業技術総合研究所)されたものであり、日本発の世界一の技術の一つである。

また、伝統工芸品である桐生織の技術から偏光板製造装置を開発した群馬県桐生市の西工業や、オリンピックで使用される「砲丸」を製造する埼玉県富士見市の辻谷工業などは、世界一の技術を持つ首都圏の中小企業の一例であり、日本の中小企業の技術力の高さを示すものでもある。

図表1-4-1は、諸外国との間における特許権、ノウハウの提供や技術指導等、技術の提供又は受入れ状況を表す技術貿易収支の推移を示しており、首都圏のみならず日本の技術力の高さを示すものであり、直近の2013年度(平成25年度)において過去最高値(2兆8,174億円の黒字)を記録している。

図表 1-4-1 技術貿易収支の推移



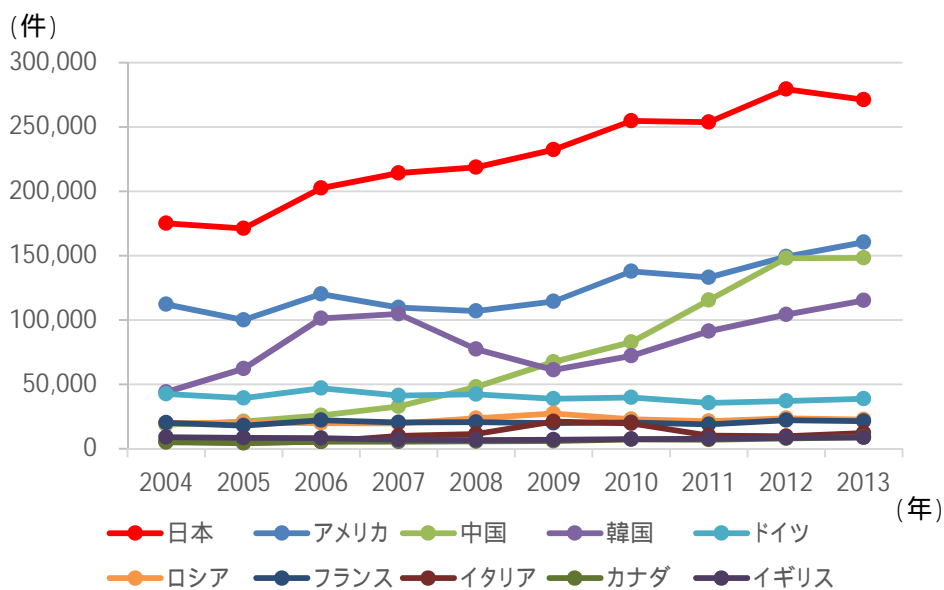
注1：1996年度（平成8年度）から「ソフトウェア業」、2001年度（平成13年度）から「卸売業」、「銀行・信託業」、「貸金業、投資業等非預金信用機関（政府関係金融機関を除く）」、「補助的金融業、附帯業」、「証券業、商品先物取引業」、「保険業（保険媒介代理業、保険サービス業を含む）」、「情報処理・提供サービス業」、「専門サービス業（他に分類されないもの）」、「その他の事業サービス業」及び「学術研究機関」を調査の対象に追加した。

資料：「科学技術研究調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

また、国籍別特許登録件数の推移においても、日本は他国より圧倒的に多く、日本の高い技術力を示している（図表 1-4-2）。

国内の特許登録件数では、首都圏の登録件数のシェアは60%超で推移している（図表 1-4-3）。

図表 1-4-2 国籍別特許登録件数の推移



資料：WIPO(World Intellectual Property Organization)資料をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-4-3 国内の特許登録件数の推移

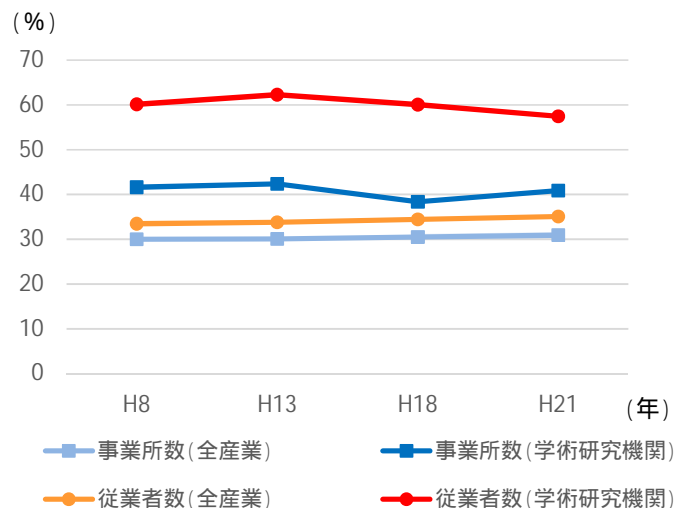
| 都県 | 2011年 | 2012年 | 2013年 |
|-----------|---------|---------|---------|
| 茨城 | 1,354 | 1,733 | 1,721 |
| 栃木 | 288 | 353 | 365 |
| 群馬 | 863 | 1,089 | 1,015 |
| 埼玉 | 2,984 | 3,004 | 2,593 |
| 千葉 | 1,522 | 1,672 | 1,392 |
| 東京 | 102,416 | 115,692 | 117,970 |
| 神奈川 | 13,297 | 15,482 | 15,943 |
| 山梨 | 390 | 456 | 519 |
| 首都圏計 | 123,114 | 139,481 | 141,518 |
| 全国計 | 197,594 | 224,917 | 225,571 |
| 首都圏 / 全国比 | 62.3% | 62.0% | 62.7% |

資料：「特許行政年次報告書（2014年版）」（特許庁）をもとに国土交通省都市局作成。

また、首都圏の学術研究機関等の事業所数・従業者数の全国に対する比率は事業所数で40%前後、従業者数で60%前後であり、全産業での首都圏の比率（事業所数・従業者数いずれも30%前後）を大きく上回っている（図表1-4-4）。

このことから、首都圏は、学術研究に係る人材集積・知財創出が活発であり、イノベーションにつながる好循環を生んでいる。また、これらの強みを活かすため、インフラを含めた技術・サービス等を海外に輸出することも、今後の首都圏の活力維持にとって、さらに重要となってくる。

図表 1-4-4 首都圏における学術研究機関等の事業所数・従業者数（対全国比）

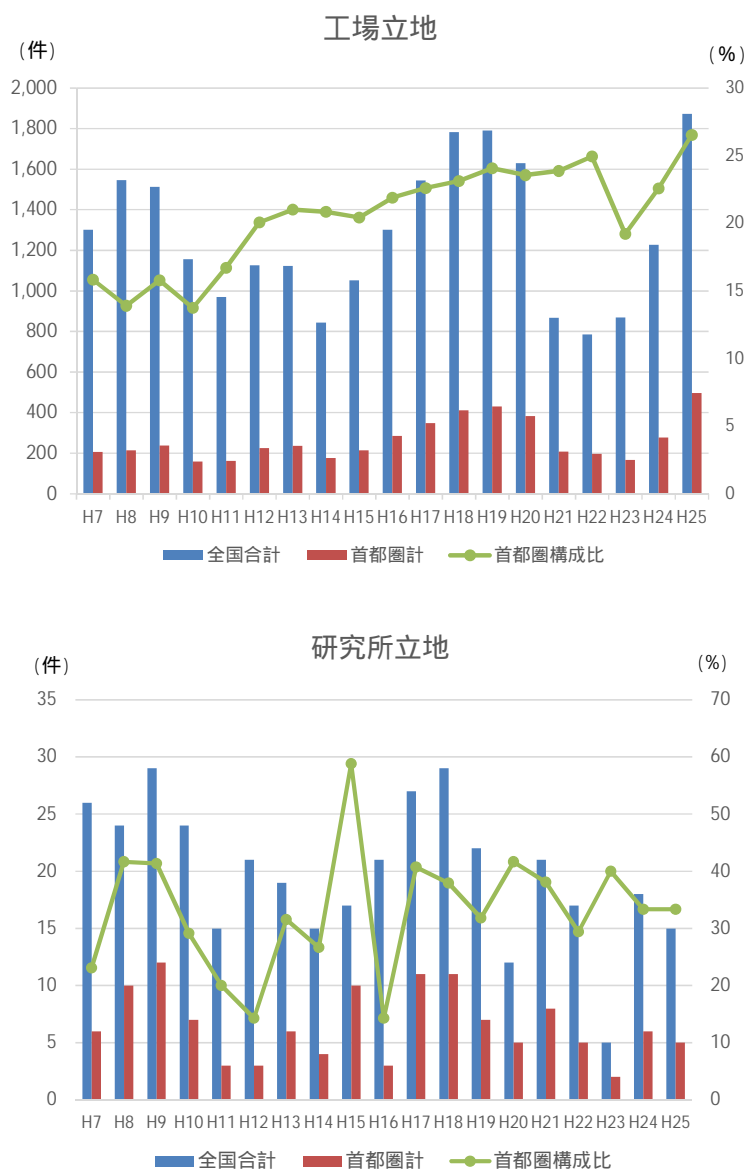


資料：「事業所・企業統計調査」（経済産業省）「平成21年経済センサス - 基礎調査」をもとに国土交通省都市局作成。

首都圏でのものづくりを支える工場・研究所の立地動向に関し、工場の立地件数の首都圏の比率は、交通アクセスや地価等を理由として、近年概ね増加傾向にあり、30%近くまで上昇している。また、研究所は工場に比べて全体数が少なく、年による変動が大きいものの、首都圏の比率は近年概ね30~40%で推移している（図表1-4-5）。

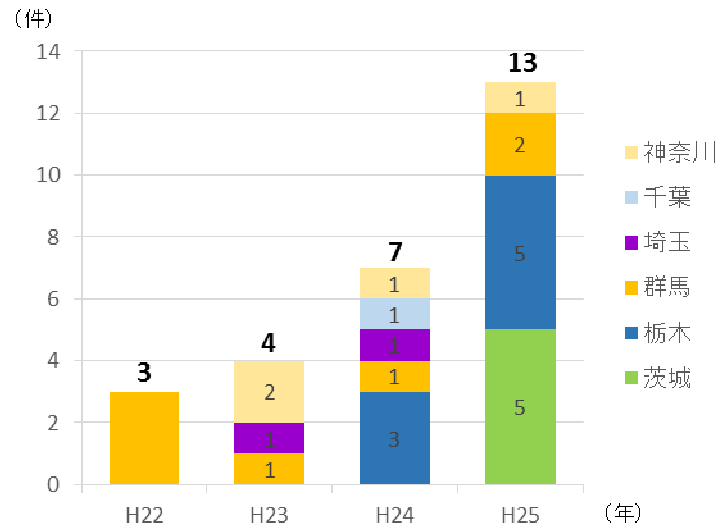
外資系企業の工場立地状況は、近年、茨城県や栃木県などにおいて増加傾向にある（図 1-4-6）。このことは、首都圏の市場の魅力によるものであり、前節で述べた外国企業の対日投資関心度調査の結果とも整合している。

図表 1-4-5 工場・研究所立地推移



資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-4-6 外資系企業（外資比率 50%以上）の立地状況



資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）をもとに国土交通省都市局作成。

2. 総合的な技術力の高さを生かしたインフラ輸出

日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限に活かすため、平成 25 年 6 月に「日本再興戦略」が閣議決定された。これは、同年 5 月に決定された「インフラシステム輸出戦略」で掲げた 2020 年に約 30 兆円のインフラシステムの受注を目標とし、官民一体となった市場開拓に取り組む戦略である。

現在、新興国を中心にインフラ整備需要が伸び、中でも民間活用型の交通プロジェクトは、アジア・中南米を中心に、急速に増えており、さらに整備に加えて運営まで求める「運営型プロジェクト」が多くなっている。

交通・都市開発プロジェクトは、長期的にはリターンが期待される一方で、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響から、民間だけでは参入が困難な面もある。

そこで、「日本再興戦略」の一環として、交通事業・都市開発事業の海外市場への我が国事業者の参入促進を図るため、需要リスクに対応した「出資」と「事業参画」を一体的に行う、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構が国と民間企業の出資により平成 26 年 10 月に設立された（図表 1-4-8, 1-4-9）。

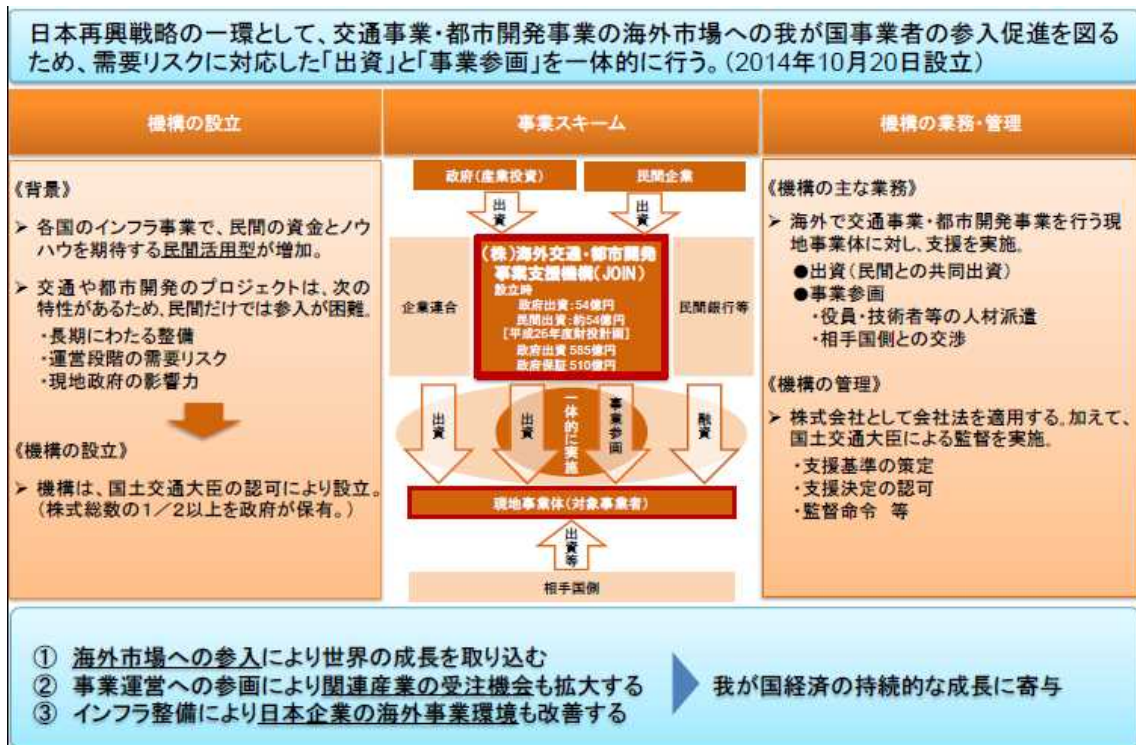
共同出資による民間企業とのリスク分担と事業性向上によるファイナンス組成の円滑化、現地事業体への役員・技術者の派遣による商業リスクの軽減、政府出資機関としての参画による相手国との交渉力強化・政治リスク軽減、といった支援により、海外市場への参入による世界の成長の取り込み、事業運営への参画により関連産業の受注機会の拡大、インフラ整備による日本企業の海外事業環境の改善、を通じた我が国経済の持続的な成長に寄与することを企図している。

また、顧客を重視する姿勢、ライフサイクルを考慮した中長期的視野といった日本の強みを活かし、相手国の実情を考慮した総合的な施策の提案等を行う「ソ

ソリューション提案型モデル」を推進し、海外市場での我が国のプレゼンス向上、日本式ソリューション導入による持続的なパートナーシップの構築、日本の技術を活用した優良案件発掘・形成を通じ日本企業の受注獲得を目指す。

さらに、日本の優れた技術力に裏付けられた安全性・信頼性の高いシステムは、官民協働のもとでの輸出による外貨獲得のみならず、それらの技術のデファクト・スタンダード化を視野に入れており、世界の都市圏と比較して高い競争力を持つ首都圏を支えている。

図表 1-4-8 海外交通・都市開発事業支援機構の概要



資料：「(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)について」(国土交通省)

図表 1-4-9 海外交通・都市開発事業支援機構の主要プロジェクトの例

| | 短期(1~3年後) | 中期(3~7年後) | 長期 |
|--------------|---|---|--|
| 高速鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ■ インド・高速鉄道 (ムンバイ~アーメダバード500km) ■ マレーシア~シンガポール・高速鉄道(350km) ■ ブラジル・高速鉄道(500km) | <ul style="list-style-type: none"> ■ インド・高速鉄道(6路線3500km) ■ タイ・高速鉄道 ■ 米国・高速鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム・高速鉄道(1700km) ■ 米国・リニア構想 |
| 都市鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・ジャカルタ都市鉄道 ■ タイ・バンコク都市鉄道 ■ ベトナム・ホーチミン市都市鉄道1号線 ■ ブラジル・都市鉄道 ■ カタール・都市鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ■ インド・主要都市メトロ、LRT、モノレール ■ ベトナム・ハノイ都市鉄道1号線・2号線 ■ ミャンマー・ヤンゴン都市鉄道近代化 | |
| 高速道路 幹線道路 | <ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム・ファッパン~カウゼー高速道路 ■ トルコ・ダーダネルス海峡大橋プロジェクト | | <ul style="list-style-type: none"> ■ インド・高速道路(18000km) ■ インドネシア・高速道路(5400km) ■ ベトナム・高速道路(5900km) ■ インドネシア・セラマヤ新港アクセス道路 ■ ミャンマー・幹線道路 |
| バス事業 物流事業 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 東南アジア・コールドチェーン対応の物流施設 ■ ラオス・ロジスティックパーク | <ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム・BRT ■ インド・鉄道による完成自動車輸送事業 | |
| 船舶 海洋開発 | <ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・内航海運 ■ ノルウェー・海洋資源開発(PSV/AHTS) ■ ブラジル・海洋資源開発(ロジスティックハブ) ■ ブラジル・海洋資源開発(FPSO) ■ 米国・シェールガス輸送 | | <ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・洋上石炭貯蔵・出荷システム ■ タイ・内航タンカー ■ ベトナム・洋上国家石油備蓄基地 ■ ミャンマー・内陸水運船舶 |
| 港湾 ターミナル | <ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・タンジュンプリオク港 ■ ベトナム・カイメップ・チーバイ港 ■ ベトナム・ラックフェン港 ■ ミャンマー・ティラワ港 ■ ケニア・モンバサ港 | | <ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・セラマヤ新港 |
| 空港 ターミナル | <ul style="list-style-type: none"> ■ インドネシア・ジャカルタ首都圏空港 ■ ミャンマー・マンダレー国際空港 | <ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム・ロンタイン新国際空港 | |
| 都市・住宅 開発 | <ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム・都市開発 ■ ミャンマー・都市開発 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 中国・都市開発 | |

資料：「(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)について」(国土交通省)

第5節 人口減少・少子高齢化の進展下での持続可能な首都圏の実現に向けて

首都圏は、現状では流入超過により人口が増加しているものの、今後は減少に転じ、特に生産年齢人口の減少による活力低下が懸念される場所である。

首都圏などの大都市圏では高齢者が他の圏域に比べて急激に増加すると推計されているが、一方で健康を維持し就労意欲のある元気な高齢者が増えてきている。このような状況を踏まえ、高齢者を、これまでのように社会「で」支える存在ととらえる視点から、豊富な知識・経験を活かして社会「を」支える存在ととらえる視点への転換が必要であり、高齢者の社会参加を一層促すことが社会の活力維持につながる。

また、首都圏では全国に比べ女性の就業率が相対的に低いが、徐々に増加してきている。保育所・病児保育対応施設等の充実やテレワークなど柔軟な働き方の進展など、働きやすい環境の実現を通じ、女性の一層の就労の進展によっても社会の活力維持を図る必要がある。

交流人口の増加という視点から捉えると、首都圏は都心部に限らず周辺部においても様々な魅力ある地域資源があり、国内外から訪問客を引き寄せている。また、首都圏に入国する外国人を各地域に誘導していくことも地方創生、観光立国の観点から重要である。

首都圏は、購買力のある消費者による市場の規模とともに付加価値や流行に敏感な市場の質を兼ね備え、企業にとっても魅力のある地域であり、人材・企業を引き寄せることで巨大都市圏の地位を維持すると考えられる。

首都圏が、今後も日本の頭脳・エンジンとして牽引していく原動力の一つとして技術力の高さがある。首都圏には学術研究機関や従業者の集積とともに、我が国の特許登録件数の過半を占めるなど知財創出が活発であり、イノベーションにつながる好循環を生んでいる。

このような市場の魅力と技術力という首都圏の強みを伸ばしていくことで世界の高度人材を引きつけて我が国経済を牽引する役割を果たすとともに、首都圏から地方圏へその効果が波及していくことが期待される。

今後、首都圏が日本全体を引っ張っていく活力ある圏域であるために、地方と「ウィン・ウィン」の関係でそれぞれの強みを活かしていくことが必要である。そのためには、首都圏では、日本全体の牽引役として、「各地域・地方の魅力」の情報発信、高付加価値品等の輸出、及び国際競争力向上のための都市機能の向上が、また、日本のゲートウェイとして、海外からのヒトやモノなどの流れを地方へ誘導することが求められるが、地方においても、各地域の魅力を発掘・情報発信することにより、内外からのヒトやモノなどの流れを作り出すことも求められる。

2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会は、国際見本市としての面を有しており、世界へ向けた情報発信の絶好の機会である。首都圏のみならず日本の様々な地域の魅力・文化の魅力・技術の魅力等を東京に集めて、ショーケースとして、来訪者などへ情報発信することが必要である。選手村には、日本の省エネ技術などをアピールできる住宅や住宅設備等を導入し、また、高度な都市交通システムやリニア新幹線などの技術を展示し、世界へ売り込むことも重要であり、このような取り組みが実施されることにより、単にスポーツの大会が2020年に東京で行われるというだけでなく、2020年以降も日本や世界全体に対し、レガシーとして後世に残され、未来に引き継がれ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 人口等の状況

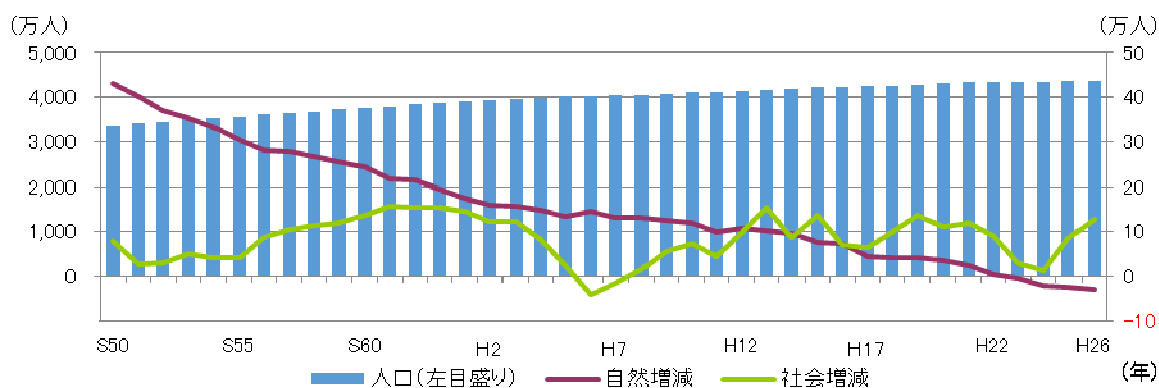
1. 人口

(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成26年10月1日現在で4,364万人となっており、全国の34.3%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26年は3.2万人減となっている。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26年は12.9万人増となっている(図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

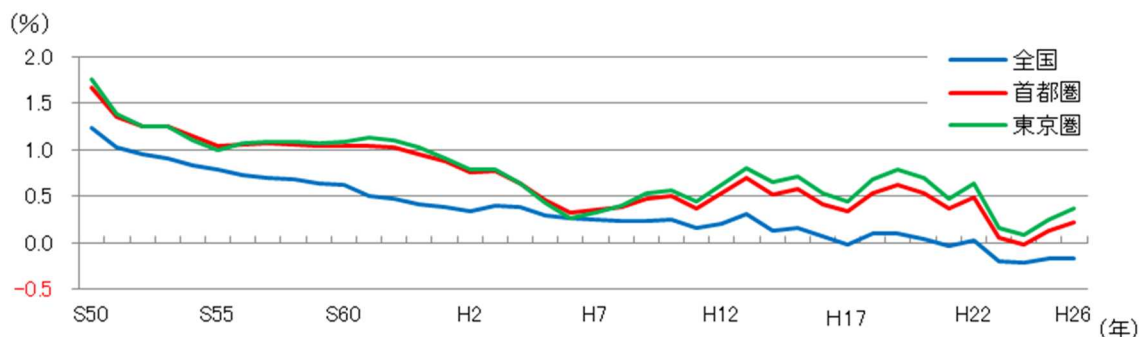


注1：人口は10月1日現在人口

資料：首都圏の人口については、「国勢調査」(総務省)、「人口推計」(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・東京圏の人口増加率の推移



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

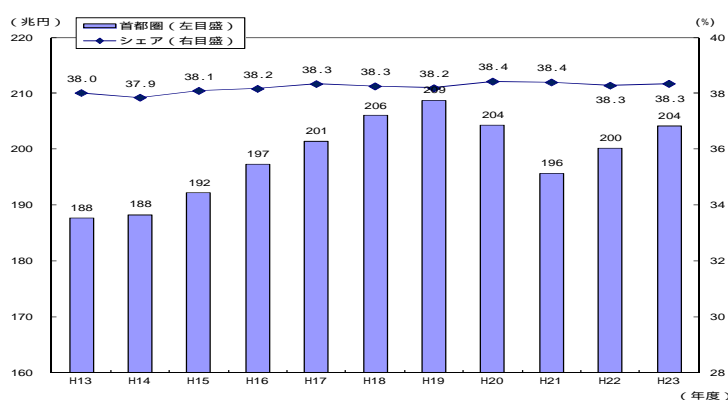
第2節 産業機能の状況

1. 首都圏の経済状況

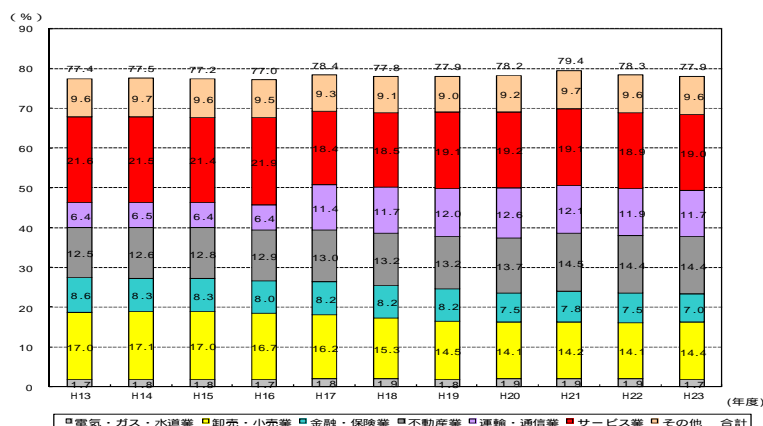
日本経済における首都圏の位置付けを見ると、各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアは38.3%を占めており(図表2-2-1)、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

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77.9%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19.0%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2-2-2)。

図表 2-2-1 各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアと実額



図表 2-2-2 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



注1: 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。

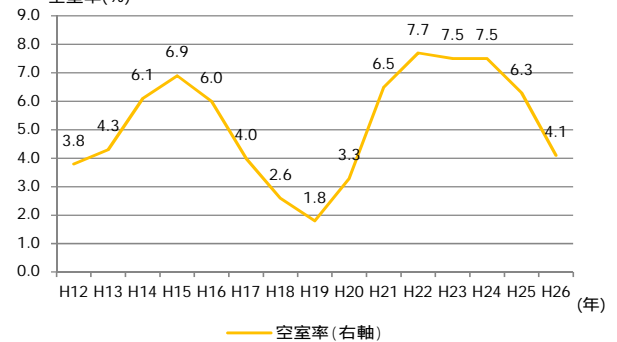
資料: 図表2-2-1, 図表2-2-2ともに「県民経済計算」(内閣府)により国土交通省都市局作成

2. 首都圏における諸機能の展開

(最近のオフィス需要動向)

東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、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に伴い減少傾向にある(図表2-2-3)。

図表 2-2-3 東京都区部のオフィスビルの需給動向
空室率(%)



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

(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25年の事業所数は前年比で5.1%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1.6%減となっており、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県で増加したものの他の県では減少している。また、製造品出荷額等は0.6%増となっており、全国と比して増加率が小さい。(図表2-2-4)。

図表 2-2-4 首都圏の製造業の事業所数等(平成25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 | 208,029 | -3.8 | 7,402,984 | -0.3 | 292,092,130 | 1.2 |
| 首都圏合計 | 55,461 | -5.1 | 1,919,707 | -1.6 | 78,657,659 | 0.6 |
| 茨城県 | 5,569 | -4.3 | 253,718 | -4.7 | 10,901,331 | -1.8 |
| 栃木県 | 4,438 | -3.3 | 192,205 | 1.6 | 8,179,507 | 10.0 |
| 群馬県 | 5,205 | -4.0 | 195,224 | 0.3 | 7,722,701 | 3.6 |
| 埼玉県 | 11,868 | -2.6 | 375,408 | 0.8 | 11,787,702 | -2.9 |
| 千葉県 | 5,223 | -4.2 | 199,586 | 0.4 | 13,003,297 | 5.0 |
| 東京都 | 12,780 | -9.0 | 279,770 | -4.5 | 7,851,824 | -4.2 |
| 神奈川県 | 8,433 | -5.4 | 355,292 | -3.2 | 17,226,142 | -1.3 |
| 山梨県 | 1,945 | -4.5 | 68,504 | -3.1 | 1,985,155 | -1.4 |

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。

(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ビジットジャパン事業等、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、円高の是正による旅行費用の割安感の浸透、平

成 25 年 7 月より開始された東南アジア諸国に対する査証緩和措置、継続的なビジットジャパン事業による訪日プロモーションの効果、LCC などの新規就航等による航空座席供給量の増加などにより、平成 26 年の訪日外国人旅行者数は、対前年比 29.4% 増の 1,341 万 4 千人で、これまで過去最高であった平成 25 年の 1,036 万 4 千人を上回った。

なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における平成 26 年の外国人延べ宿泊者数は、全国約 4,482 万人泊のうち約 1,891 万人泊となっており、そのほとんどが東京圏で約 1,761 万人泊となっている。

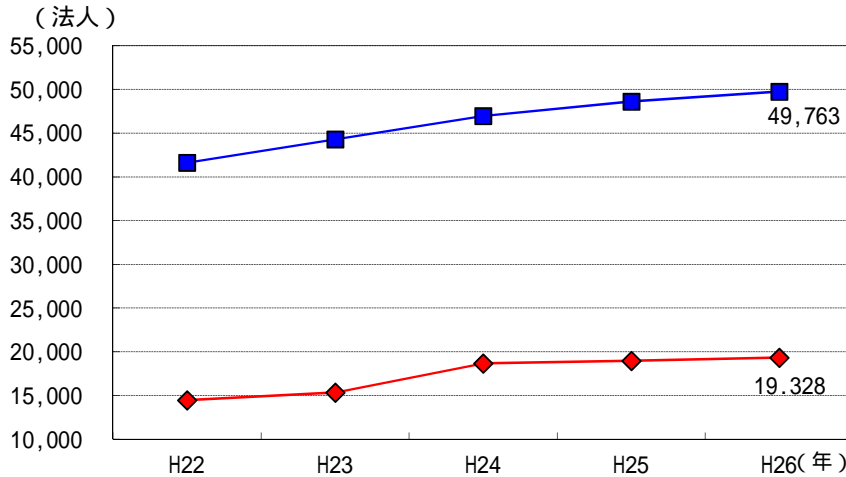
第3節 個人主体の多様な活動の展開

1. 首都圏のNPO法人等の動向

(NPO法人の動向)

近年、福祉、環境、まちづくりなど様々な分野において、民間非営利団体による社会貢献活動が活発化している。特定非営利活動法人(以下「NPO法人」という。)の数は、特定非営利活動促進法(以下「NPO法」という。)の施行以降、増加し続けており、平成26年の認証法人数は全国で49,763団体あり、首都圏は全国の約39%にあたる19,328団体がNPO法人として認証されている(図表2-3-1)。

図表 2-3-1 NPO法人数の推移

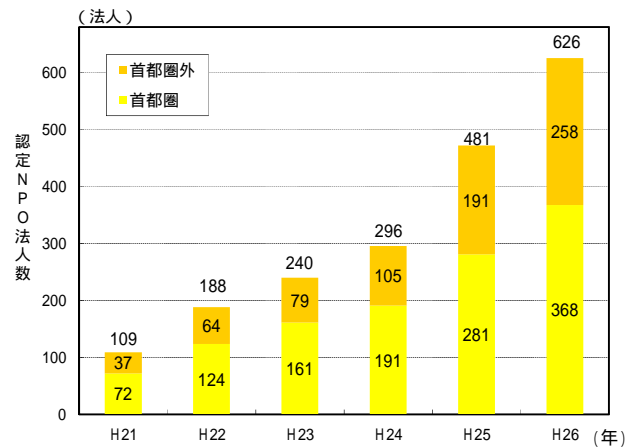


注：NPO法人数は各年12月末現在の値である。
資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

(NPO法人への支援)

NPO法人に係る税制上の措置としては、NPO法人のうち一定の要件を満たすものとして所轄庁の認定を受けたもの(以下「認定NPO法人」という。)に対して支出した寄附金について、寄附金控除等の対象とする措置が平成13年10月から講じられている。この認定NPO法人制度については、NPO法の改正により、平成24年4月から、国税庁長官に代わって所轄庁が認定するとともに、仮認定を導入した新たな認定制度へと切り替わっている。なお、首都圏における認定の有効期間内にある認定NPO法人数は、平成26年12月末現在で368(全国では626)となっている(図表2-3-2)。

図表 2-3-2 認定NPO法人数の推移



注1：旧認定法人(国税庁認定)を含む認定の有効期間内にある認定NPO法人数であり、所轄庁と国税庁の認定を両方受けている法人は複数計上している。

注2：各年12月末現在。(旧認定法人については、平成25年は平成26年2月1日時点。平成26年は平成27年1月1日時点。)

資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

(多様な主体の参加による共助社会の実現と首都圏づくり)

これまで、地域における課題の解決に当たっては、行政や市場に任せられるケースが多かったが、教育や子育て、まちづくり、防犯や防災、医療や福祉などの様々な分野において、地域住民、企業等の多様な主体がそれぞれの役割で関わり、課題解決に取り組むとともに、自助の精神に立ちながらも、身近な分野で多様な主体が、共に助け合い、支え合うという共助の精神で活動することにより、活力あふれる共助社会が実現されることが期待される。

内閣府においては、NPO等による地域の絆を活かした共助の活動を推進するため、必要な政策課題の分析と支援策の検討を行う場として、平成25年4月より「共助社会づくり懇談会」を開催しており、平成27年3月には、報告書「共助社会づくりの推進について～新たな『つながり』の構築を目指して～」がとりまとめられ、共助社会の担い手の取組と課題の整理に加えて、2020年までに実施すべき具体的な取組の提示がなされた。

また、こうした共助社会の実現に向けて、NPO等の活動が継続的に発展していくために、専門的なノウハウを持つマネジメント人材の育成を通じて、全国に普及しうるビジネスモデルの調査・検討を行っている。

国土交通省では、地方部における多様な主体の協働による自立的・持続的な地域づくりを促進するため、事業型の地域づくり活動（地域ビジネス）を生み育てるための多様な主体が連携した支援体制の構築への支援を行っている。

平成23年4月には都市再生特別措置法が改正され、市町村が指定するまちづくり会社やNPO法人に「都市再生推進法人」として法的な位置付けを与え、優良なまちづくりの担い手の積極的な活用を図る制度が創設された。平成26年7月末現在、全国で15社が都市再生推進法人として指定され、行政の補完的機能を担う団体として活動している。

第4節 環境との共生

1. 首都圏の自然環境の状況

(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25年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成24年度末と比較し、面積は約27,562haから約27,880haと約318ha(約1%)増加、箇所数は31,496箇所から32,194箇所と698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6.5㎡/人となっている(図表2-4-1)。

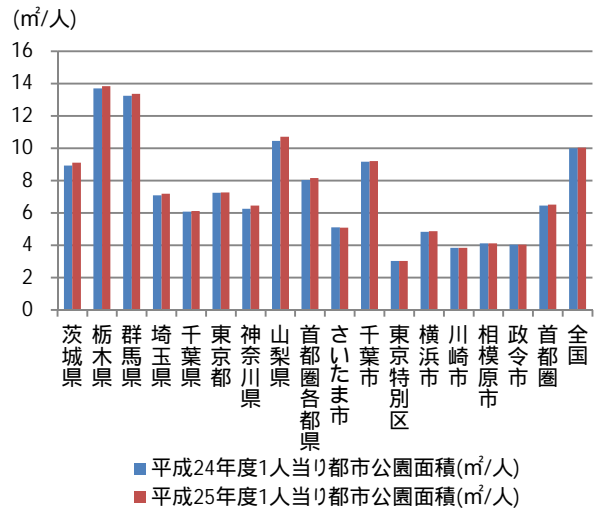
しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園等の整備水準は依然として低く、平成26年度は、引き続き防災や環境問題への対応などの各種政策課題に対応しつつ、都市公園等の整備の推進を図ってきたところである。

2. 環境負荷の低減

(住宅用太陽光発電システムの導入拡大)

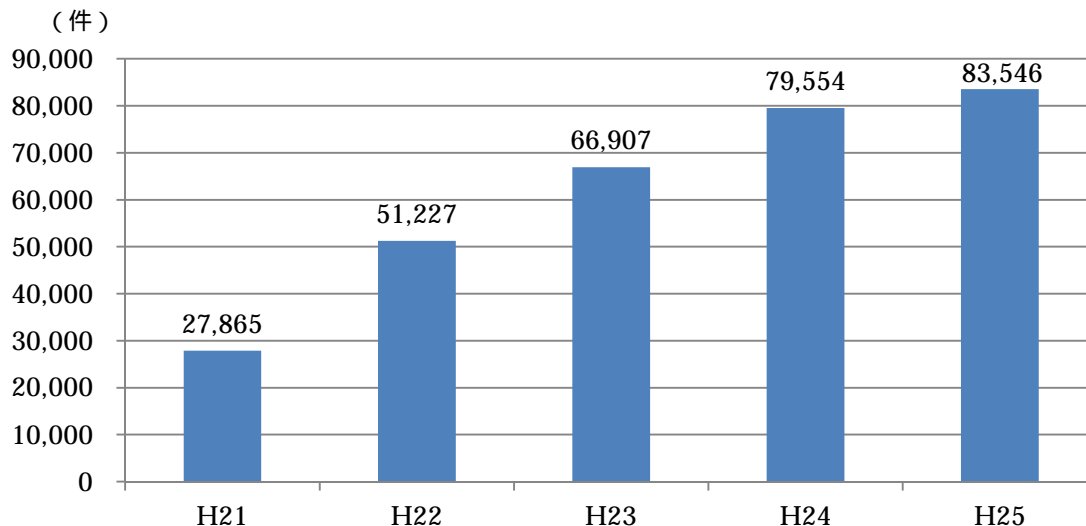
太陽光発電は、エネルギー自給率の低い我が国の純国産エネルギーとして、また、低炭素社会の形成や太陽電池関連産業による雇用の創出や地域経済の活性化などの観点から、その導入拡大が期待されている。首都圏においても、平成21年に開始された余剰電力買取制度、24年度に開始された固定価格買取制度を活用して、住宅用太陽光発電システムは着実に導入が進んでいる(図表2-4-2)。

図表 2-4-1 首都圏の一人当たり都市公園面積



資料：国土交通省資料により国土交通省都市局作成

図表 2-4-2 首都圏における住宅用太陽光発電補助金交付決定件数



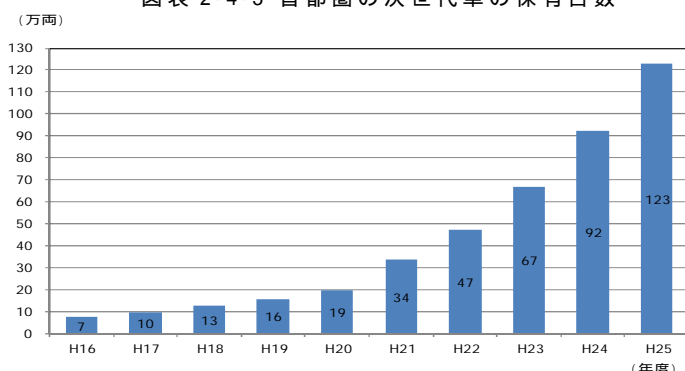
資料：「住宅用太陽光発電補助金交付決定件数」(一般社団法人太陽光発電協会)より国土交通省都市局作成

(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(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。)保有台数は増加を続けており、そのうちハイブリッド自動車がその大半を占めている(図表2-4-3、2-4-4)。

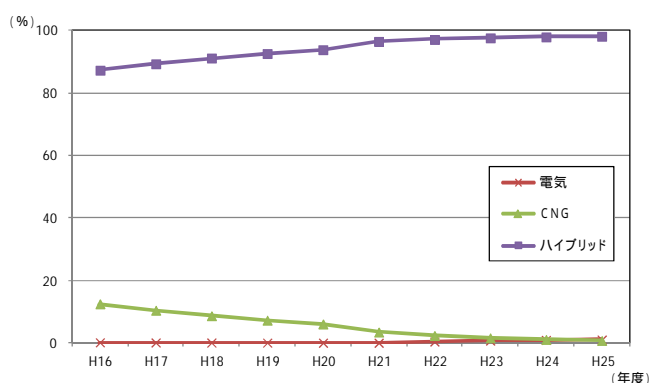
図表 2-4-3 首都圏の次世代車の保有台数



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」(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

図表 2-4-4 首都圏の次世代車別の保有台数割合



資料：「自動車保有車両数」(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5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備

1. 安全、安心の確保

(1) 震災対策

(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。

(首都直下地震道路啓開計画(八方向作戦))

国土交通省は、首都直下地震発生時の道路啓開についてより具体的な計画を策定するため、平成26年7月に国土交通省、東京都、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)、警察庁、警視庁、防衛省、陸上自衛隊、消防庁、東京消防庁により「首都直下地震道路啓開計画検討協議会」を組織し、平成27年2月20日に「首都直下地震道路啓開計画(初版)」を策定した。

なお、平成26年11月21日に災害対策基本法の一部を改正する法律が施行され、迅速な道路啓開に向けた措置として放置車両対策等の強化を図るための措置が盛り込まれ、首都直下地震をはじめとする大規模な災害発生時に、道路管理者が放置車両・立ち往生車両の移動・撤去を行うことが可能となったところである。

本計画では、都心23区内で震度6弱以上の地震が発生した場合に各方面からのアクセスが可能となるよう、放射方向の八方向のうちそれぞれ1ルートを最優先で啓開を行う「八方向作戦」(図表2-5-1)を実施することとしている。八方向作戦では、各道路管理者が連携・協力のもと、人命救助の72時間の壁を意識しつつ、発災後48時間以内に各方向から最低1ルートの道路啓開を完了することを目

図表 2-5-1 八方向作戦



資料：2-5-1 国土交通省関東地方整備局

標とし、八方向毎に、高速道路(NEXCO、首都高)、国道、都道の被災が少ない区間を交互に利用する(いわゆるあみだ状に組み合わせる)ことにより、少なくとも都心へ向かう1車線及び都心から郊外へ向かう1車線(合計2車線)を緊急に確保することを目標としている。

また、本計画では、一定の条件により被災を想定したうえで、点検及び啓開が発災後迅速、かつ、円滑に実施できるように、必要な人員体制・資機材の確保を図ることとしており、啓開に必要な資機材については、各方向別に集結場所に搬入可能なエリアに備蓄場所を設定し、平時から十分な量を備蓄しておくこととしている。

また、今後、定期的な訓練等を通じ、各プロセスにおける課題の把握・検証・改善を行い、計画のスパイラルアップを図ることとしている(図表2-5-2)。

図表 2-5-2 防災実動訓練の様子



資料：国土交通省関東地方整備局

(2) 治山治水等

(首都圏の治水対策)

予防的な治水対策として築堤、河道掘削、地下調整池等の治水施設の整備や、水位・雨量情報、洪水予測等の防災情報の高度化を図るなど、ハード・ソフト一体となった対策を推進している。また、流域に人口・資産等が集中している利根川、荒川、江戸川においては、堤防拡幅等による堤防強化対策を実施しており、また、流域一体となった総合的な治水対策として、河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が協働して流域水害対策を推進している。高潮災害に対しては、河川・海岸の堤防、水門、排水機場の整備や高潮ハザードマップの整備等が進められている(図表2-5-3)。

図表 2-5-3 首都圏のハザードマップ公表状況
(平成27年2月27日時点)

| | 市区町村数 | 洪水 | 内水 | 高潮 | 津波 | 土砂災害 | 火山 |
|------|-------|-----|-----|----|----|------|----|
| 茨城県 | 44 | 42 | 4 | 0 | 10 | 20 | 0 |
| 栃木県 | 25 | 24 | 3 | 0 | 0 | 14 | 1 |
| 群馬県 | 35 | 19 | 2 | 0 | 0 | 6 | 3 |
| 埼玉県 | 63 | 49 | 35 | 0 | 0 | 7 | 0 |
| 千葉県 | 54 | 47 | 20 | 2 | 23 | 12 | 0 |
| 東京都 | 62 | 46 | 32 | 0 | 8 | 10 | 2 |
| 神奈川県 | 33 | 31 | 10 | 1 | 15 | 11 | 1 |
| 山梨県 | 27 | 13 | 2 | 0 | 0 | 10 | 6 |
| 合計 | 343 | 271 | 108 | 3 | 56 | 90 | 13 |

資料：「国土交通省 ハザードマップポータルサイト」
(国土交通省)により国土交通省都市局作成

2. 良好な市街地や住宅・住環境整備等による魅力ある居住環境の整備

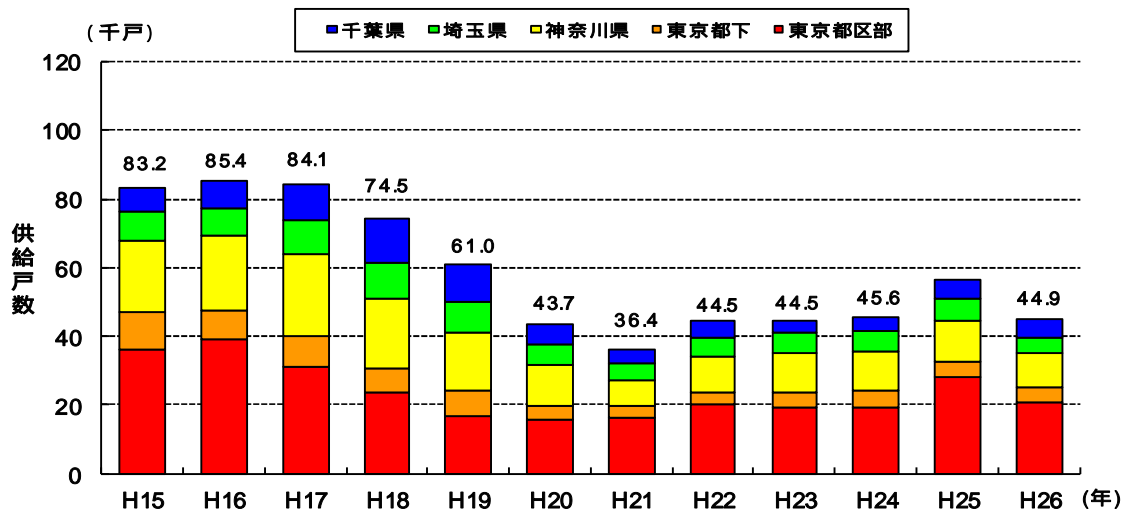
(1) 住宅及び住環境の整備

(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26年4月までに63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22年以降増加傾向にあったが、平成26年は前年比で減少し、約4万4千戸であった(図表2-5-4)。

図表2-5-4 東京圏における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

(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27年3月末時点において、全国で5,493棟177,722戸、首都圏で1,455棟48,712戸の登録がなされている。

第6節 将来に引き継ぐ社会資本の整備

1. 交通体系の整備

平成25年9月に行われた第125次国際オリンピック委員会総会にて、東京が2020年夏期オリンピック開催地となることが決定したが、それに応じた交通体系の整備が必要とされている。具体的には、首都圏三環状道等の道路ネットワークの整備、首都圏空港の機能強化及び空港アクセス等の改善に向けた都市鉄道のあり方の検討、さらには美しい都市景観の創出や道路の防災性向上等の観点から無電柱化の推進、産学官共同で2020年に向けた社会全体のICT化推進に関する検討等2020年オリンピック・パラリンピック東京大会及び開催後を見据えた首都圏の整備・検討が行われている。

(1) 陸上輸送に関する状況

(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26年6月には相模原愛川ICから高尾山IC間14.8kmが開通するなど、約7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。

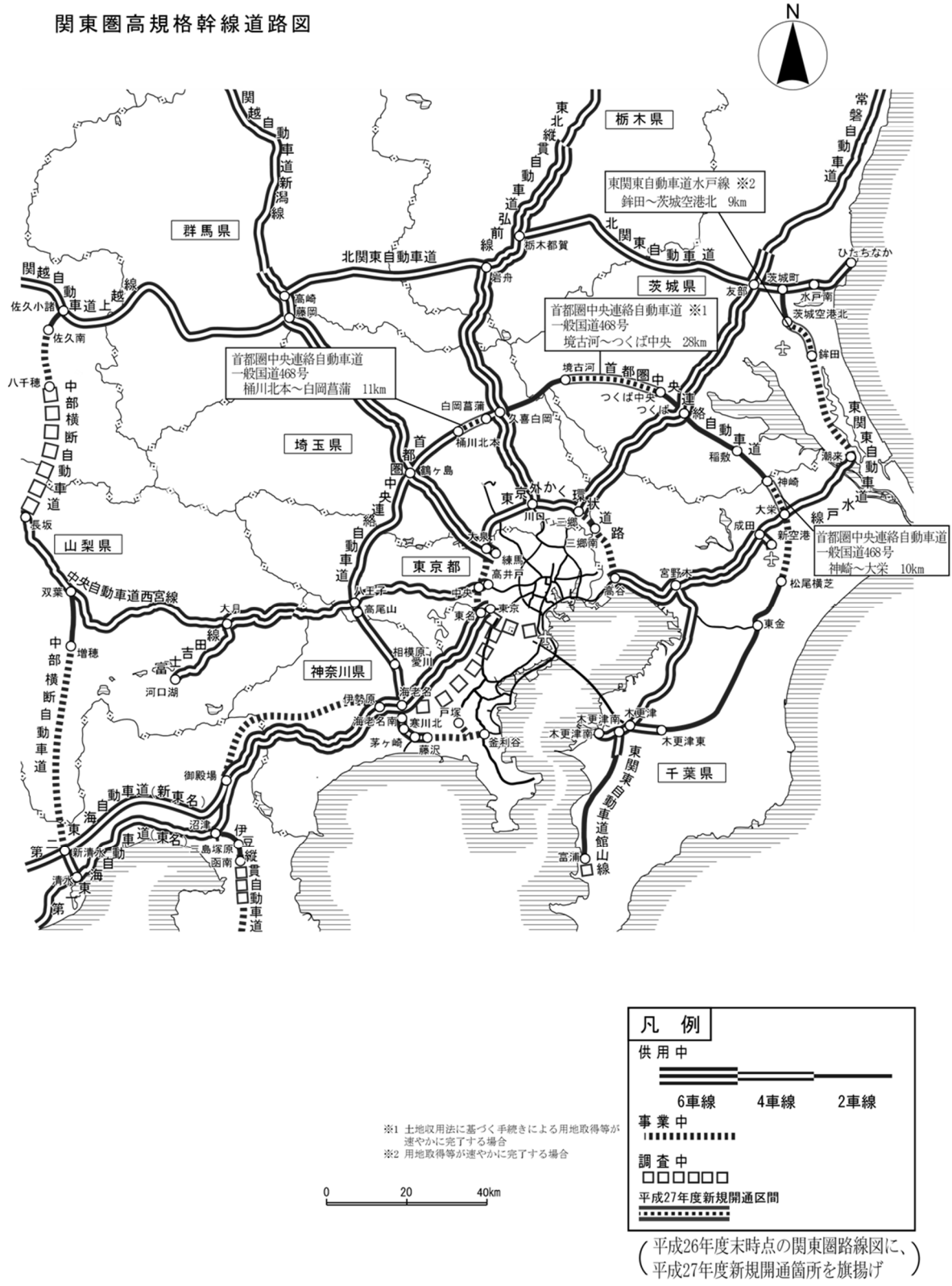
東京外かく環状道路(外環)は、大泉JCTから三郷南ICまでの区間約34kmが開通済である。未開通区間のうち、三郷南ICから高谷JCTまでの区間は、平成29年度の開通を目指し、事業が実施され、関越から東名までの区間も事業に着手している。

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2-6-1)。

(都市高速道路の整備)

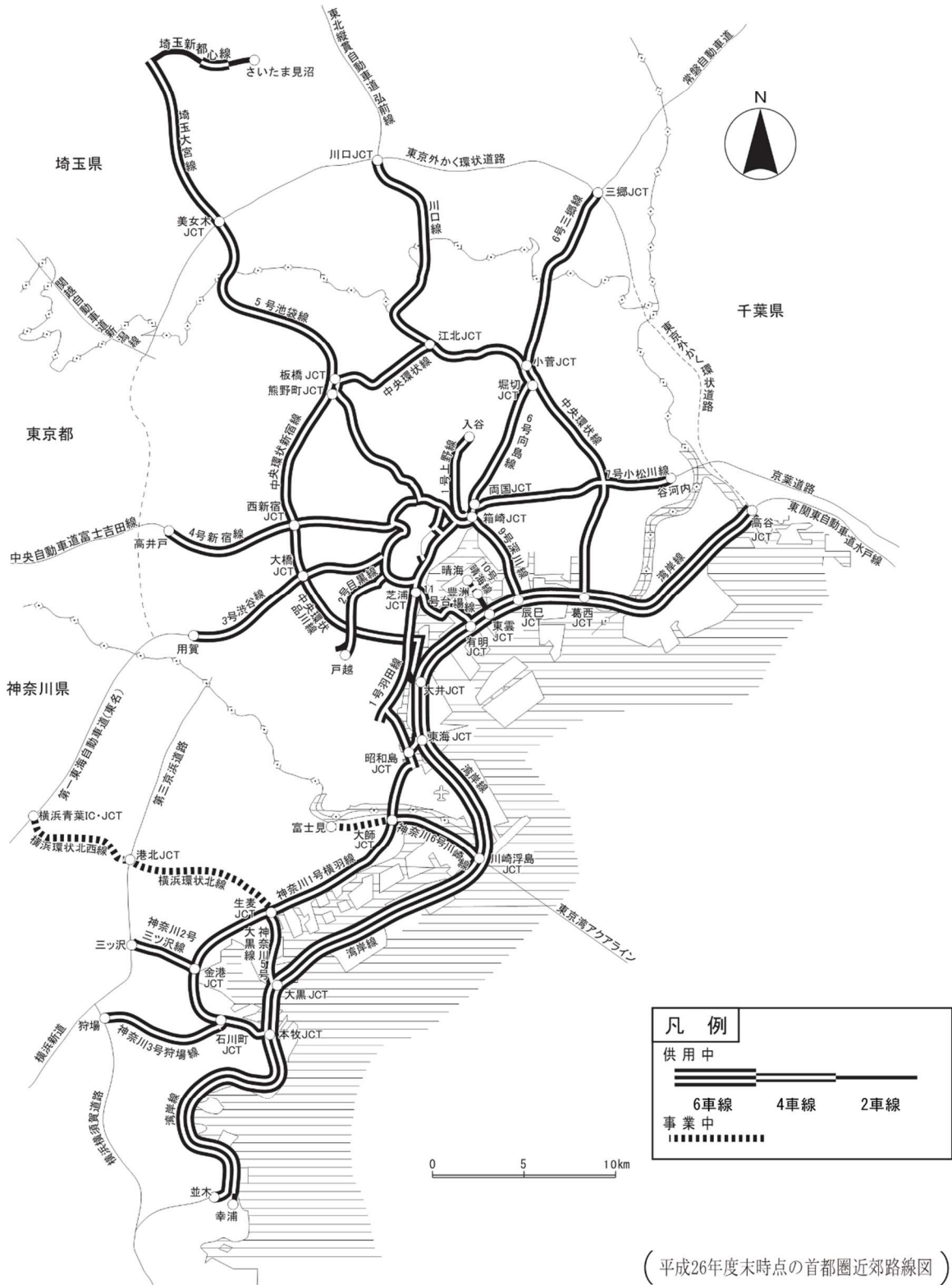
首都高速中央環状線は、平成22年3月、首都高速中央環状新宿線の西新宿JCT(4号新宿線との接続地点)から大橋JCT(3号渋谷線との接続地点)間約4.3kmが開通、平成27年3月に中央環状品川線が開通し、全線開通となった(図表2-6-2)。

図表 2-6-1 高規格幹線道路の整備状況



図表 2-6-2 都市高速道路（首都高速道路）の整備状況

首都圏近郊道路図



資料：国土交通省道路局

(2) 航空輸送に関する状況

(首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化)

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、我が国の成長のけん引車となる首都圏空港の機能強化を図っており、平成 27 年 3 月には最優先課題としていた首都圏空港の年間合計発着枠 75 万回化を達成した。

また、2020 年の東京オリンピック・パラリンピック、さらにはその先を見据え、首都圏空港の年間合計発着枠 75 万回化達成以降の首都圏空港の更なる機能強化に向けた具体的な方策の検討を進めているところ。具体的には、平成 25 年 11 月から交通政策審議会航空分科会基本政策部会の下に開催している首都圏空港機能強化技術検討小委員会において技術的な選択肢をとりまとめた後、関係自治体や航空会社が参画した新たな場を設置し、機能強化方策の具体化について検討・協議を進めている。

2 . 都市再生施策の進捗状況

(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、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東京圏国家戦略特別区域に指定した。

平成 26 年 10 月には、国・地方公共団体・民間により構成する国家戦略特別区域会議を立ち上げ、平成 26 年 12 月及び平成 27 年 3 月に、区域計画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具体的な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 3 つの民間都市開発事業を推進しているほか、外国人を含めた開業を促進するため、法人設立に関する申請等のための窓口を集約した「東京開業ワンストップセンター」を開設する等の取組を実施している。

第7節 首都圏整備の推進

1．首都圏整備計画

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。

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。

平成26年7月、中長期（おおむね2050年）を見据えた国土・地域づくりの指針として、「コンパクト＋ネットワーク」により地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間の対流を生み出す「対流促進型国土」の形成を掲げた「国土のグランドデザイン2050」を公表した。

これらを踏まえ、国土形成計画を改定するために国土審議会に計画部会を設置し、平成27年3月には計画の基本的な考え方を「新たな国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ」としてまとめた。

（首都圏広域地方計画の推進）

首都圏広域地方計画においては、世界の経済・社会をリードする風格ある圏域づくりを目指し、多様な主体の協働によって、計画に位置付けている24のプロジェクトを推進している。

平成26年9月には、首都圏広域地方計画協議会において、平成25年度の各プロジェクトの推進状況等を取りまとめるとともに、計画策定から5年が経過すること等を踏まえ、計画前半期を総括する中間評価を実施し、公表した。

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

国の行政機関等の移転については、東京都区部における人口及び行政、経済、文化等に関する機能の過度の集中の是正に資することを目的として、国の行政機関の官署及び特殊法人の主たる事務所の東京都区部からの円滑な移転が推進されている。

閣議決定で移転対象とされた 79 機関 11 部隊等（廃止等により現在は 71 機関 11 部隊等）のうち、66 機関 11 部隊等が移転した。