

第2章

首都圏整備の状況

第1節

人口等の状況

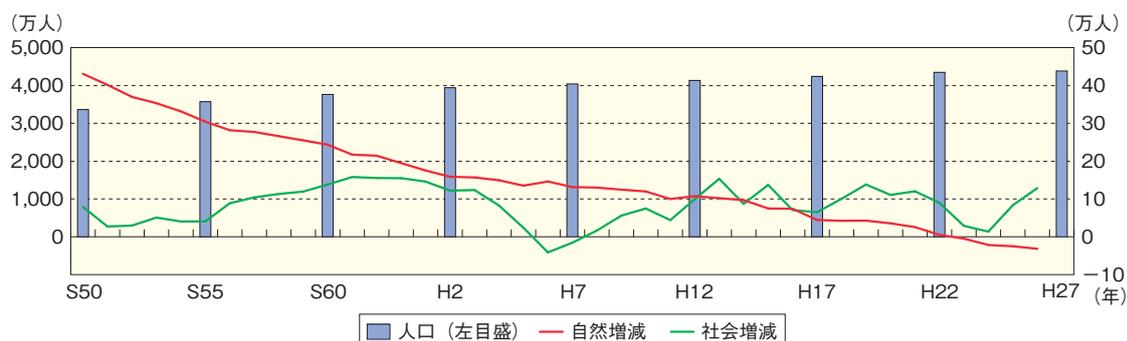
1. 人口

(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成27年10月1日現在で4,383万人となっており、全国の34.5%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

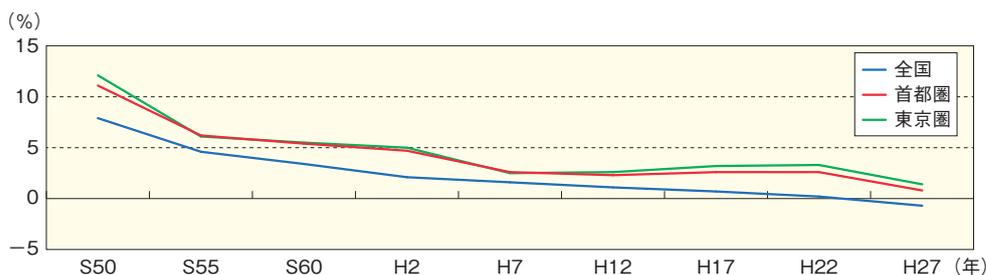


注1：人口は10月1日現在人口

資料：首都圏の人口については、「国勢調査」及び「平成27年国勢調査（人口速報集計結果）」（いずれも総務省）、自然増減数及び社会増減数については「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

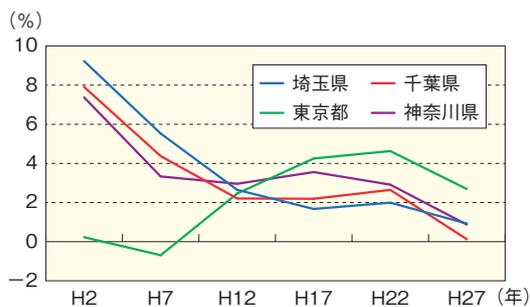


資料：「国勢調査」及び「平成27年国勢調査（人口速報集計結果）」（いずれも総務省）により国土交通省都市局作成

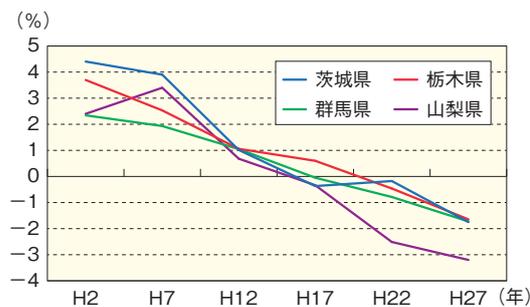
都県別にみると、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県は増加基調にあるものの、周辺4県は全ての県で減少している（図表2-1-3、図表2-1-4、図表2-1-5）。

首都圏の人口増加率に対する寄与度をみると、近隣3県は一貫して増加に寄与している。東京都は、平成12年国勢調査以降プラス寄与を続けており、一方、周辺4県は、平成17年国勢調査以降マイナス寄与が続いている（図表2-1-6）。

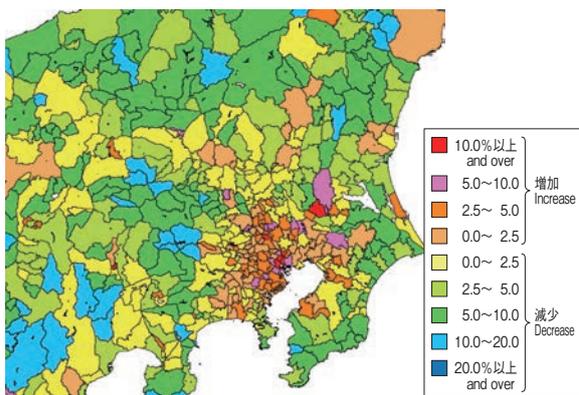
図表2-1-3 東京都及び近隣3県の人口増加率の推移



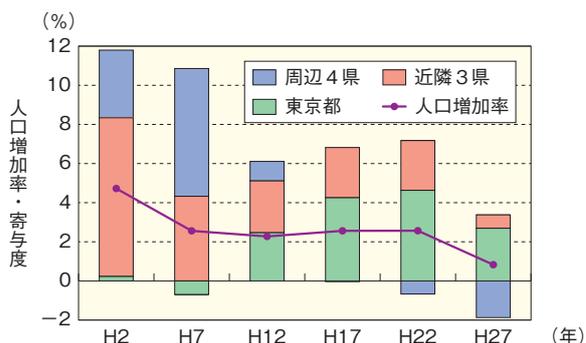
図表2-1-4 周辺4県の人口増加率の推移



図表2-1-5 市区町村別人口増減率 (平成22年~27年)



図表2-1-6 首都圏の人口増加率に対する地域別寄与度の推移



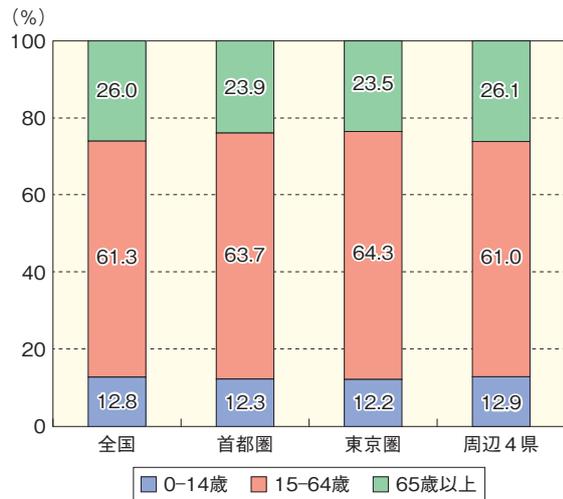
資料：図表2-1-3、2-1-4、2-1-6は、「国勢調査」及び「平成27年国勢調査（人口速報集計結果）」（いずれも総務省）により国土交通省都市局作成。図表2-1-5は、「日本統計地図 平成27年国勢調査 都道府県・市区町村別人口増減率」（総務省）より一部抜粋。

(2) 首都圏の年齢別構成

首都圏における人口の年齢別構成を見ると、全国と比較して15～64歳人口の割合が高く、65歳以上の高齢者人口の割合が低くなっている（図表2-1-7）。

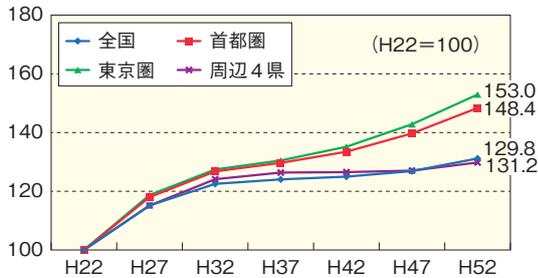
一方、高齢者数で見ると、平成52年の高齢者は平成22年と比較して、全国は31.2%、東京圏は53.0%増加し（図表2-1-8）、高齢者数の全国シェアは平成52年時点で首都圏は35.0%、東京圏は28.9%に上昇する見込みである（図表2-1-9）。

図表2-1-7 首都圏等の年齢別構成（平成26年）



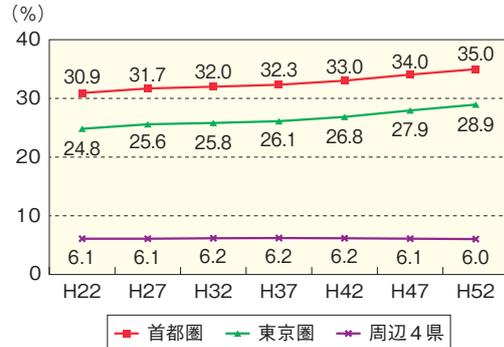
資料：「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

図表2-1-8 高齢者の将来推計人口の指数



資料：図表2-1-8、2-1-9ともに「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）により国土交通省都市局作成

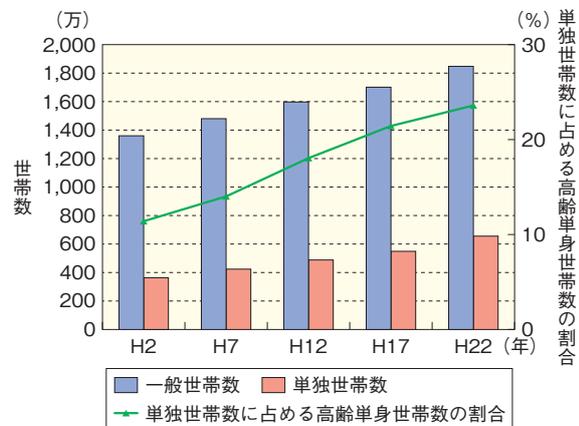
図表2-1-9 高齢者数の全国シェアの推移



(3) 首都圏の一般世帯数等

首都圏の一般世帯数は増加しており、平成22年の一般世帯数は1,847万世帯となっている。そのうち、単独世帯数は656万世帯で、単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合は平成2年の11.4%から、平成22年は23.6%と急激に増加している（図表2-1-10）。

図表2-1-10 首都圏の一般世帯数等の推移



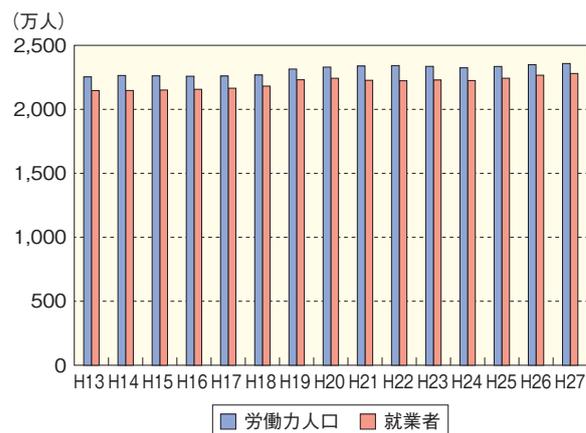
資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

2. 就業者数

(首都圏の労働力人口、就業者数)

首都圏の労働力人口及び就業者数は近年、ほぼ横ばいで推移し、平成27年の労働力人口は2,358万人、就業者数は2,250万人となっており（図表2-1-11）、それぞれ全国の35.8%を占めている。

図表2-1-11 首都圏の労働力人口及び就業者数の推移



資料：「労働力調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

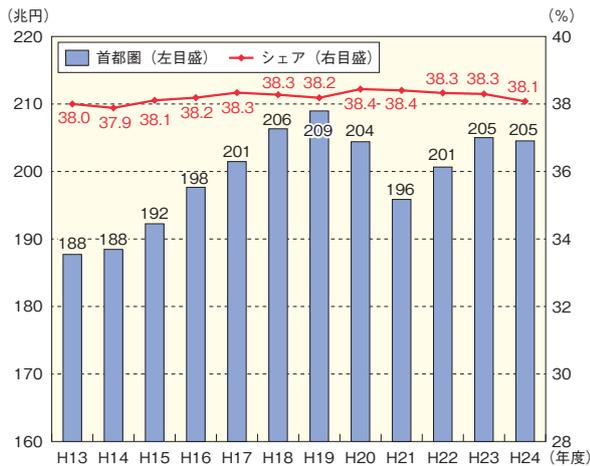
第2節 産業機能の状況

1. 首都圏の経済状況

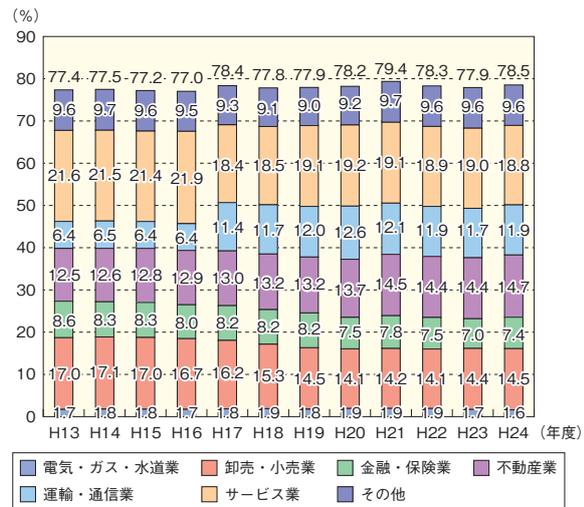
日本経済における首都圏の位置付けを見ると、各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアは38.1%を占めており（図表2-2-1）、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

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18.8%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

(1) 首都圏の事業・業務環境

① 国際的な企業活動から見た首都圏

(首都圏への外資系企業参入状況)

外資系企業本社の本社所在地数を見ると、平成26年で全国は3,117社、首都圏は2,758社で、約90%が首都圏にあり、その数は平成24年以降、増加している（図表2-2-3）。

② 最近のオフィス需要動向

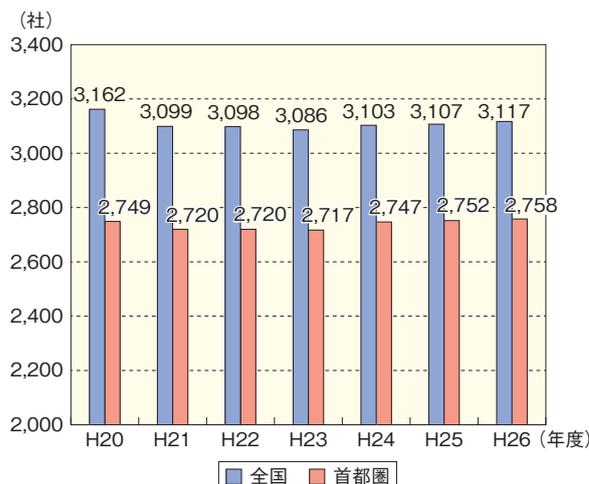
東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、大規模ビルの大量供給による平成15年の6.9%をピークに平成19年まで減少傾向にあった。平成20年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから上昇に転じたが、近年は企業の業績回復等に伴い減少傾向にある（図表2-2-4）。

(2) 首都圏における各産業の動向

① 起業の動向

有業者のうち、現在の事業を自ら起こした者（以下、「起業者」という。）をみると、平成24年における首都圏の起業者は、180万8千人で、そのうち「自営業主」の起業者は119万人、「会社などの役員」の起業者は61万8千人となっている。平成19年と比べると、それぞれ減少しているが、首都圏の全国に占める割合は35.2%と平成19年から0.7%増加しており、首都圏での起業割合は増えている（図表2-2-5）。

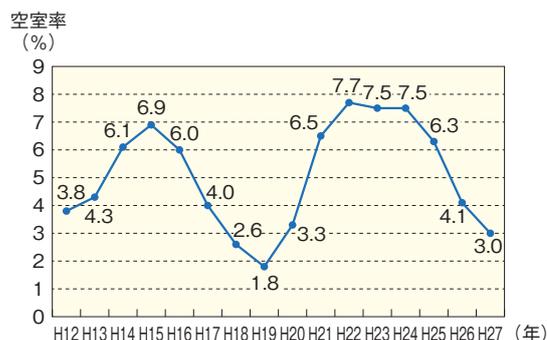
図表2-2-3 外資系企業の本社所在地と数



注：数値は原則資本金5,000万円以上かつ外資の比率が49%以上の企業数（各年3月時点）。

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。

図表2-2-4 東京都区部のオフィスビルの需給動向



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

図表2-2-5 首都圏の起業者及び割合

		実数			割合		
		起業者総数	自営業主の起業者	会社などの役員 の起業者	起業者総数	自営業主 の起業者	会社などの役員 の起業者
H24	全国	5,138.2	3,682.4	1,455.8	—	—	—
	首都圏	1,808.0	1,190.4	617.6	35.2	32.3	42.4
H19	全国	5,909.7	4,246.3	1,663.4	—	—	—
	首都圏	2,036.8	1,337.0	699.8	34.5	31.5	42.1

資料：「就業構造基本調査」(総務省)により国土交通省都市局作成

②工業機能

(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、製造品出荷額等は首都圏の全ての都県で前年比増となっており、首都圏合計で4.7%増となっている（図表2-2-6）。

図表2-2-6 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。

(既成市街地における製造業の動向)

「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」が廃止された平成14年以降の埼玉県、東京都及び神奈川県¹⁾の製造業の動向を見ると、平成20年までは、事業所数、従業者数は共にほぼ横ばいで推移、平成21年以降事業所数については平成23年に増加がみられるものの、全体として減少傾向となっている（図表2-2-7）。

図表2-2-7 埼玉県、東京都及び神奈川県の製造業のシェア

	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
事業所数	51,974	47,356	48,487	44,548	44,639	45,833	39,718	37,115	39,547	35,134	33,081	31,910
全国シェア	17.7%	17.5%	17.5%	17.2%	17.3%	17.4%	16.8%	16.5%	17.0%	16.2%	15.9%	15.8%
従業者数	1,276,295	1,235,304	1,230,755	1,206,983	1,247,332	1,220,177	1,106,288	1,083,186	1,070,968	1,032,452	1,010,470	998,785
全国シェア	15.5%	15.2%	15.1%	14.7%	14.6%	14.6%	14.3%	14.1%	14.3%	13.9%	13.6%	13.5%

注1：従業者4人以上の事業所。

注2：調査は毎年12月31日現在で実施。ただし、平成23年は平成24年2月1日現在。

資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサス-活動調査（製造業）」（総務省・経済産業省）により国土交通省都市局作成。

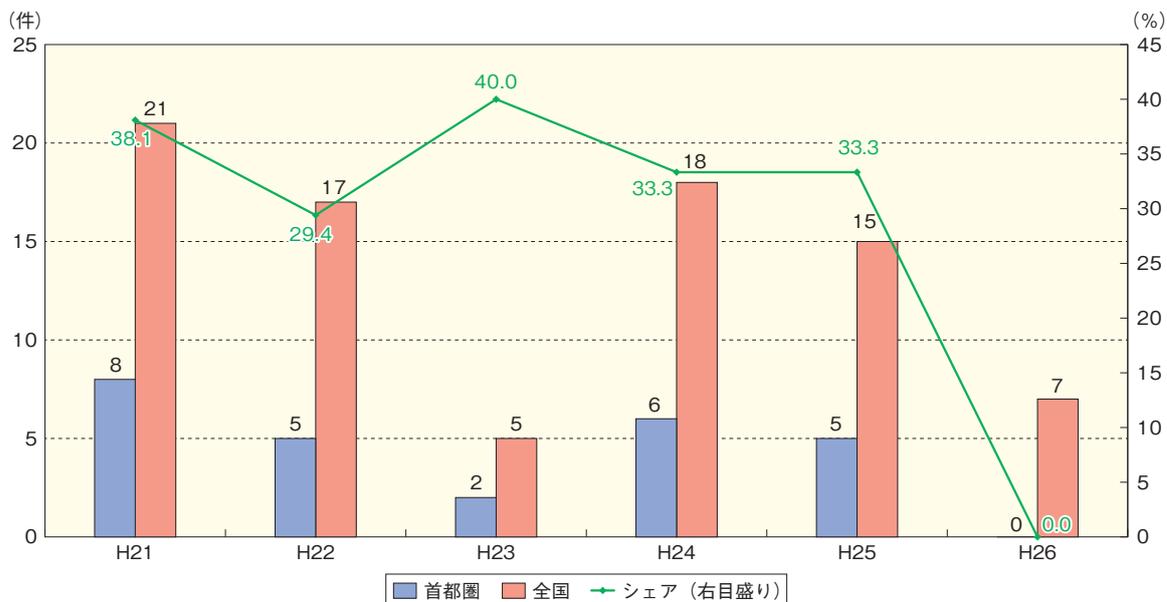
1) 工業等制限制度が適用された地域は、埼玉県、東京都及び神奈川県に含まれる既成市街地である。

③ 研究開発機能

(研究開発施設等の立地状況)

研究所（工場敷地内に研究開発機能を付設する場合を除く。）立地件数²⁾の推移を見ると、平成21年の全国は21件、首都圏は8件で全国シェアは38.1%となっていたが、平成26年は全国で7件、首都圏は0件となっている（図表2-2-8）。

図表2-2-8 研究所立地件数の推移



資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）により国土交通省都市局作成

2) 製造業、電気業、ガス業、熱供給業の用に供する工場又は研究所を建設する目的をもって、1,000㎡以上の用地（埋立予定地を含む）を取得（借地を含む）したもの。

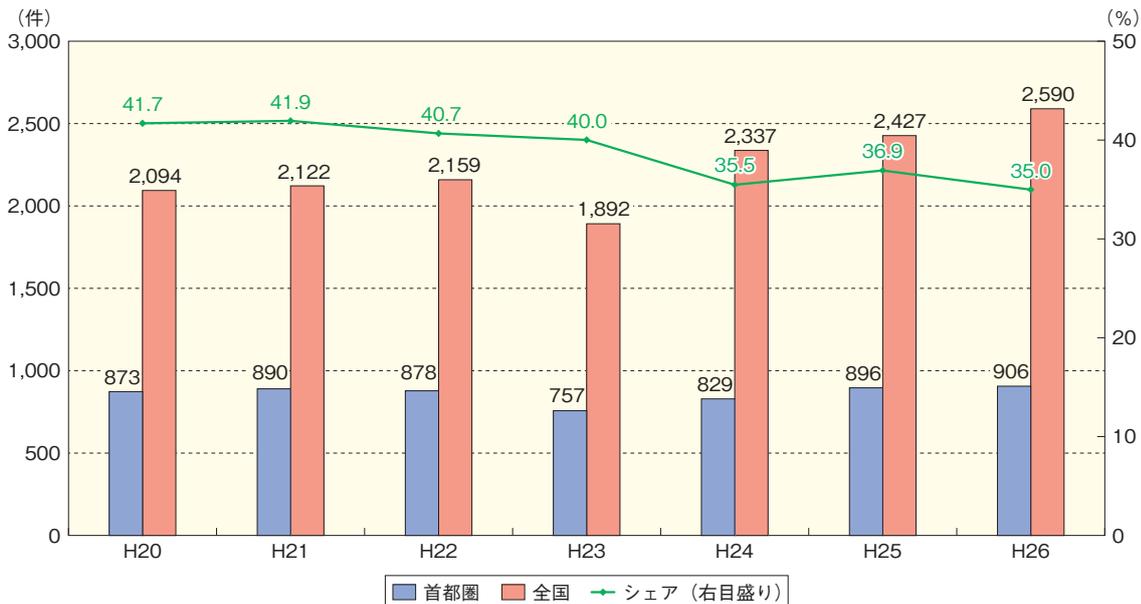
④交流・文化機能

(交流・文化施設等の整備状況)

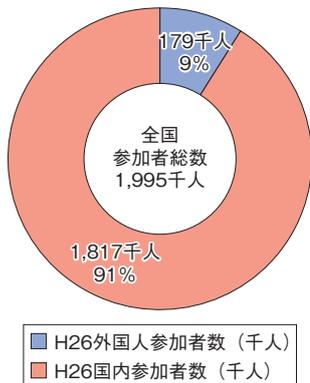
国際会議開催件数の推移を見ると、平成20年に全国では2,094件、首都圏では873件で全国シェアは41.7%であったが、平成26年は全国では2,590件、首都圏では906件で全国シェアは35%となっており、首都圏での開催件数は増加しているものの、全国シェアに占める首都圏の割合は減少している（図表2-2-9）。

また、平成26年の国際会議参加者数を見ると、全国は1,995千人、首都圏は1,000千人で、そのうち外国人はそれぞれ1割程度の参加となっている（図表2-2-10、2-2-11）。

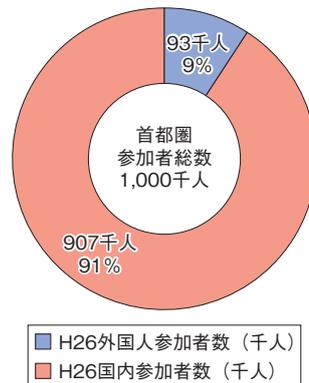
図表2-2-9 国際会議開催件数の推移



図表2-2-10 平成26年国際会議参加者内訳 (全国)



図表2-2-11 平成26年国際会議参加者内訳 (首都圏)



注1：国際会議の選定基準は、国際機関・国際団体（各国支部を含む）又は国家機関・国内団体（各々の定義が明確ではないため民間企業以外は全て）が主催する会議で参加者総数が50名以上、参加国が日本を含む3カ国以上及び開催期間が1日以上のもをいう。

注2：外国人参加者数には、会議出席を目的に来日した会議代表、オブザーバー、同伴家族を含む。但し、プレス関係者、在日外国人は含めない。

注3：1つの会議が複数の都市にまたがって開催された場合、それぞれの都市に計上しているため、参加者数は、実際の参加者数の総数よりも多くなっている場合がある。

資料：図表2-2-9、2-2-10、2-2-11は「国際会議統計」（日本政府観光局（JNTO））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、クルーズ船の寄港増加、航空路線の拡大、燃油サーチャージの値下がりによる航空運賃の低下、これまでの継続的な訪日旅行プロモーションによる訪日旅行需要の拡大、さらに円安による割安感の定着、ビザの大幅緩和、消費税免税制度の拡充等により、平成27年の訪日外国人旅行者数は、対前年比47.1%増の1,973万7千人で、これまで過去最高であった平成26年の1,341万3千人を600万人余り上回り、昭和45年以来45年ぶりに訪日外客数が出国日本人数を上回った。

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6,637万人泊のうち約2,547万人泊となっており、そのほとんどが東京圏で約2,359万人泊となっている。

⑤大学等高等教育機能

(首都圏における大学の動向)

首都圏における大学・大学院の動向について見ると、平成27年度の大学・大学院数は262校となっており、東京都が減少している。また、大学・大学院学生数は前年度比0.2%増となっており、埼玉県、千葉県、山梨県を除いた首都圏の一都四県で増加している（図表2-2-12）。

図表2-2-12 首都圏の大学・大学院数及び学生数（平成27年度）

	大学・大学院数		大学・大学院学生数	
	実数（校）	前年比（%）	実数（人）	前年比（%）
全 国	779	-0.3	2,860,210	0.2
首都圏合計	262	0.0	1,274,754	0.2
茨 城 県	9	0.0	38,421	0.6
栃 木 県	9	0.0	22,143	0.4
群 馬 県	13	0.0	30,182	2.6
埼 玉 県	30	3.4	121,725	-0.5
千 葉 県	27	0.0	110,038	-1.1
東 京 都	137	-1.4	740,488	0.3
神 奈 川 県	30	3.4	194,468	0.4
山 梨 県	7	0.0	17,289	-0.3

注1：「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による

注2：「大学・大学院学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による

資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）により国土交通省都市局作成

(既成市街地における大学の動向)

「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」が廃止された平成14年以降の埼玉県、東京都及び神奈川県内の大学・大学院の動向を見ると、大学・大学院数は平成22年頃まで、大学・大学院学生数は平成23年まで増加傾向にあり、近年はほぼ横ばいで推移している。（図表2-2-13）。

図表2-2-13 埼玉県、東京都及び神奈川県内の大学・大学院数と学生数のシェア

	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
大学・大学院数(校)	164	171	176	184	187	189	192	196	196	196	197	197	197
全国シェア	23.4%	24.1%	24.2%	24.7%	24.7%	24.7%	24.8%	25.2%	25.1%	25.0%	25.2%	25.2%	25.3%
大学・大学院学生数(人)	1,010,968	1,010,219	1,030,398	1,027,245	1,015,311	1,027,371	1,039,600	1,060,521	1,064,688	1,057,975	1,057,140	1,054,360	1,056,681
全国シェア	36.1%	36.0%	36.0%	35.9%	35.9%	36.2%	36.5%	36.7%	36.8%	36.8%	36.8%	36.9%	36.9%

注1：「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による

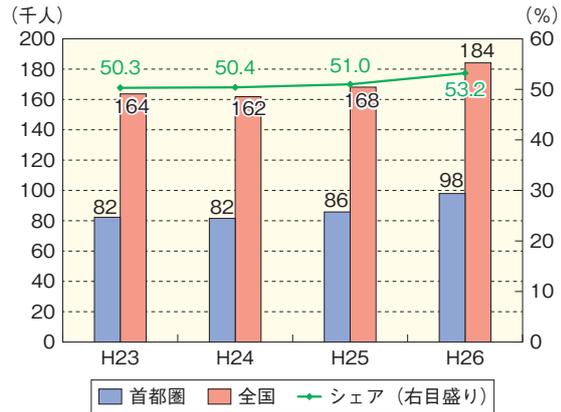
注2：「大学・大学院学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による

資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）により国土交通省都市局作成

(外国人留学生の動向)

外国人留学生数の推移をみると、平成23年に全国では164千人、首都圏では82千人で全国シェアは50.3%であったが、平成26年には全国で184千人、首都圏では98千人で全国シェアは53.2%となっている。首都圏における外国人留学生数は平成25年から増加した。(図表2-2-14)。

図表2-2-14 外国人留学生数の推移



注1：ここでいう「留学生」とは、「出入国管理及び難民認定法」別表第1に定める「留学」の在留資格により、我が国の大学(大学院を含む。)、短期大学、高等専門学校、専修学校(専門課程)、我が国の大学に入学するための準備教育課程を設置する教育施設及び日本語教育機関において教育を受ける外国人学生をいう。

注2：各年5月1日時点。

資料：「外国人留学生在籍状況調査」((独)日本学生支援機構)により国土交通省都市局作成

⑥商業機能

(中心市街地・都心における商業機能の状況)

中心市街地・都心における商業機能の状況を見ると、平成26年12月末現在で全国のショッピングセンター³⁾の店舗面積について、全国47,869千㎡のうち首都圏は15,884千㎡と約3割を占めている。店舗数では全国3,134店のうち首都圏は921店で、立地別⁴⁾では中心地域(211店)、周辺地域(253店)が50.4%を占めており、全国に比べて中心地域・周辺地域に集中して立地している(図表2-2-15)。

図表2-2-15 立地別ショッピングセンター数(平成26年12月末現在営業中のもの)

県名	中心地域(店)		周辺地域(店)		郊外地域(店)		合計(店)		店舗面積(千㎡)
	数	構成比(%)	数	構成比(%)	数	構成比(%)	数	構成比(%)	
全国	612	19.3	776	24.5	1,781	56.2	3,169	100	49,760
首都圏計	213	22.7	262	28.0	462	49.3	937	100	16,544
茨城県	10	14.1	10	14.1	51	71.8	71	100	1,134
栃木県	7	21.9	2	6.3	23	71.9	32	100	679
群馬県	7	19.4	3	8.3	26	72.2	36	100	669
埼玉県	31	23.3	19	14.3	83	62.4	133	100	2,795
千葉県	29	21.0	16	11.6	93	67.4	138	100	3,080
東京都	77	25.2	158	51.6	71	23.2	306	100	4,372
神奈川県	48	24.4	53	26.9	96	48.7	197	100	3,511
山梨県	4	16.7	1	4.2	19	79.2	24	100	303

資料：(一社)日本ショッピングセンター協会資料により国土交通省都市局作成

- 3) ディベロッパーにより計画、開発されるものであり、次の条件を備えることを必要とする。
 - ・小売業の店舗面積は、1,500㎡以上であること
 - ・キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれていること
 - ・キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の80%程度を超えないこと(但し、その他テナントのうち小売業の店舗面積が1,500㎡以上である場合には、この限りではない。)
 - ・テナント会(商店会)等があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること
- 4) 中心地域は、当該市・町・村の商業機能が集積した中心市街地。周辺地域は、中心地域に隣接した商業・行政・ビジネス等の都市機能が適度に存在する地域。郊外地域は、都市郊外で住宅地・農地等が展開されている地域。

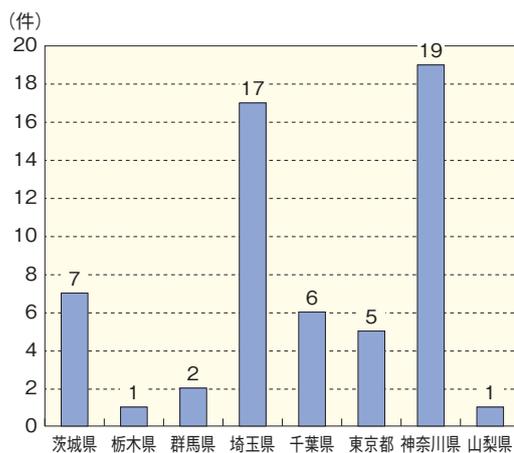
⑦交通・物流機能
 (物流拠点の整備状況)

首都圏には成田国際空港、東京国際空港(羽田空港)、京浜港など我が国を代表する広域物流拠点が存在している。また、これらの広域物流拠点を中心として高規格幹線道路をはじめとした道路網が整備されるなど都市インフラの整備が進んでいることに加え、後背圏に大きな人口・産業を抱えている。

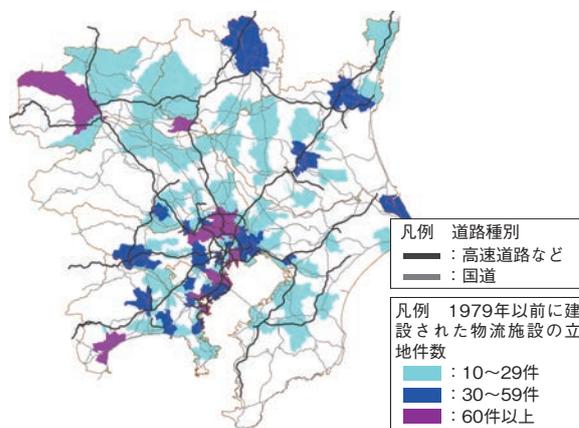
このような状況の中、我が国産業の競争力強化、高度化・多様化した物流ニーズへの対応、物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図るため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づいた法定計画の認定制度を通じた物流の総合化及び効率化を図っている。首都圏における同法に基づく総合効率化計画の認定は、平成27年3月末時点で58件である(図表2-2-16)。

また、平成26年11月に首都圏に立地する物流施設⁵⁾の老朽化の状況(図表2-2-17)等について、「第5回東京都市圏物資流動調査結果【速報版】」が公表され、老朽化した物流施設の適切な機能更新を促すための支援など、物流施策のあり方について検討がなされている。

図表2-2-16 総合効率化計画認定数 (H27年3月末時点)



図表2-2-17 首都圏の老朽化物流施設立地状況



資料：図表2-2-16は国土交通省総合政策局資料より国土交通省都市局作成
 図表2-2-17は「第5回東京都市圏物資流動調査結果【速報版】」(東京都市圏交通計画協議会)資料より作成

5) 施設の種類が物流施設、倉庫、集配センター・荷捌き場、トラックターミナル、その他の輸送中継拠点のいずれかに該当する事業所としている。

⑧農林水産機能

(農業)

首都圏の農業は、都市化の影響を受けながらも、世界最大規模の消費地に近いという優位性を活かし、全国有数の農業産出額をあげている茨城県（2位）、千葉県（4位）（平成26年農業産出額の全国順位）を有している。直近5年を見ると、首都圏全体の農業産出額は、横ばいで推移し、全国の約2割程度を占めている（図表2-2-18）。

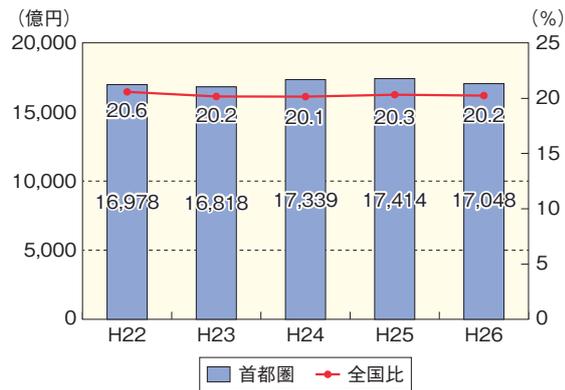
中でも、野菜については、東京都中央卸売市場に集まる野菜総取扱高の約4割（平成27年）を産出しており、新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている。しかし、都市化の影響を受け、耕地面積は、年々ゆるやかに減少している（図表2-2-19）。このような状況の中、食料の安定供給に向けて限りある農地を有効に利用するため、増加傾向にある荒廃農地（首都圏では、再生利用可能な荒廃農地が約3万ha）の再生利用に向けた取組が実施されており、平成26年は2,214haの荒廃農地が再生利用されている（農林水産省「平成26年の荒廃農地の面積について」による）。また、都市の内部においても、規模は小さいながら営農が続けられており、新鮮な農産物の供給、農業体験・交流活動の場の提供、災害時の防災空間の確保、都市住民の農業への理解の醸成等、多様な役割を果たしている。

(林業)

首都圏の林業は、平成26年の林業産出額が312億円で、全国の1割弱を産出しており（図表2-2-20）、中でも茨城県、栃木県、群馬県の3県で首都圏全体の約77%を産出している。林業産出額を構成している木材生産・薪炭生産・栽培きのこ類生産・林野副産物採取の4項目のうち、首都圏全体の林業産出額の約6割が木材生産、約4割が栽培きのこ類生産となっている。

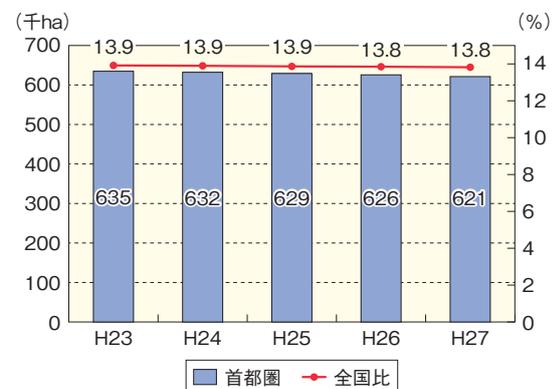
各都道府県では、森林の整備を主な目的として、独自の課税制度を導入する取組が増加している。首都圏では、茨城県が「森林湖沼

図表2-2-18 首都圏における農業産出額の推移



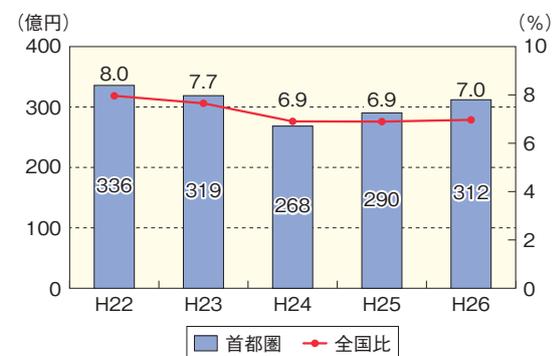
資料：「平成26年農業産出額及び生産農業所得（都道府県別）」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

図表2-2-19 首都圏における耕地面積の推移



資料：「耕地及び作付面積統計」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

図表2-2-20 首都圏における林業産出額の推移



資料：「平成26年林業産出額」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

環境税」を、栃木県が「とちぎの元気な森づくり県民税」を、山梨県は「森林環境税」を、群馬県は「ぐんま緑の県民税」を導入し、公益的機能が発揮される森づくりを進めている。

(水産業)

首都圏の水産業は、平成26年の漁業生産額（海面漁業・養殖業）が491億円であり、前年に比べて約87億円の増加となっている⁶⁾。

(中央卸売市場の動向)

首都圏は、我が国最大の生鮮食料品などの消費地である。そのような中、卸売市場は、消費者ニーズの多様化や大型需要者ニーズの増大などに応え、生鮮食料品などを安定的に供給していく役割を担っている。このため、平成22年10月に、卸売市場の整備等についてのニーズの変化に的確に対応し、その機能を十全に発揮していくための基本方針である第9次卸売市場整備基本方針を策定し、基本方針に即して平成23年3月に、第9次中央卸売市場整備計画を策定し、卸売市場の再編措置、施設の改善等に取り組んでいる。

6) 「平成26年漁業生産額」（農林水産省）により国土交通省都市局算定。なお、首都圏の生産額として数値を公表している千葉県、神奈川県合計となっている。

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

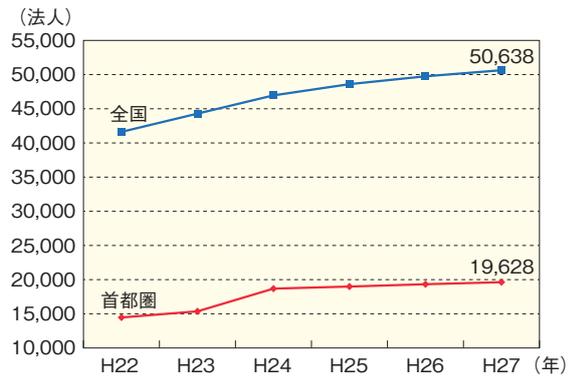
(1) NPO法人の動向

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27年の認証法人数は全国で50,638団体あり、首都圏は全国の約39%にあたる19,628団体がNPO法人として認証されている（図表2-3-1）。

平成27年における首都圏都県別の認証状況を見ると、NPO法人数、人口1万人当たりの法人数は東京都、平成26年からの1年間の増加数は神奈川県が最も多くなっている。また、山梨県は、法人数は比較的少ないものの、人口当たりの法人数は東京都に次いで多く、全国平均を上回っている（図表2-3-2）。

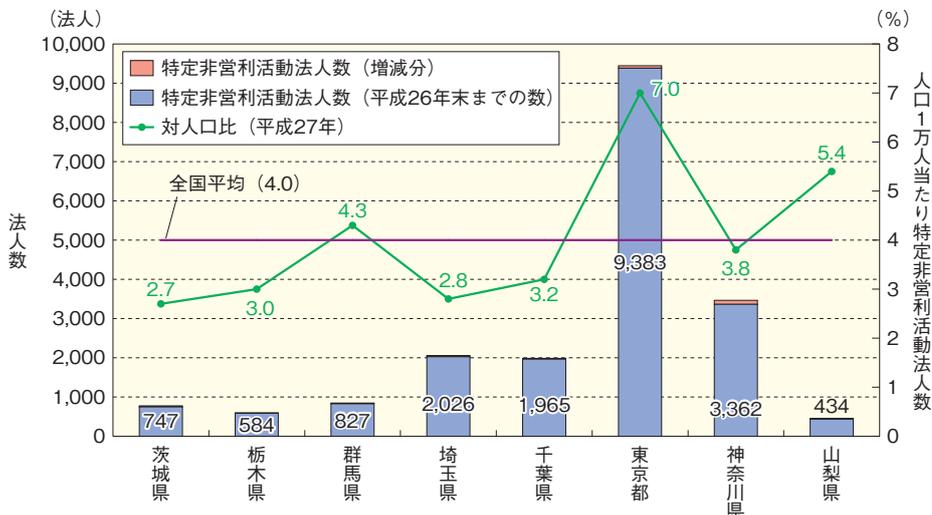
次に、首都圏のNPO法人について、活動分野別の認証状況を見ると、保健、医療又は福祉の増進、他団体の支援、社会教育の推進等の分野が多くなっている。（図表2-3-3）。

図表2-3-1 NPO法人数の推移



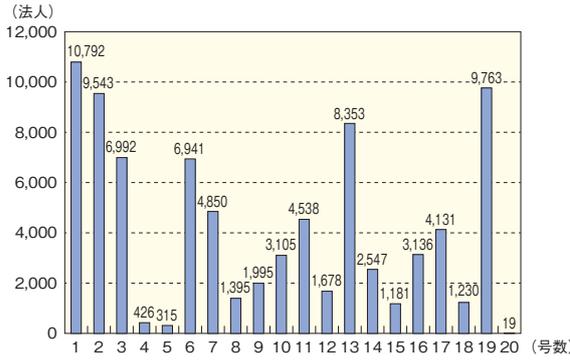
注：NPO法人数は各年12月末現在の値である。
資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

図表2-3-2 首都圏都県別のNPO法人の認証状況



注：NPO法人数は各年12月末現在、各都県の人口は平成27年10月1日現在の値である
資料：内閣府資料及び「平成27年国勢調査（人口速報集計結果）」（総務省）により国土交通省都市局作成

図表2-3-3 首都圏における活動分野別のNPO法人認証状況（平成27年9月末現在）



号数	活動の種類
第1号	保健、医療又は福祉の増進を図る活動
第2号	社会教育の推進を図る活動
第3号	まちづくりの推進を図る活動
第4号	観光の振興を図る活動
第5号	農山漁村又は中山間地域の振興を図る活動
第6号	学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動
第7号	環境の保全を図る活動
第8号	災害救援活動
第9号	地域安全活動
第10号	人権の擁護又は平和の推進を図る活動
第11号	国際協力の活動
第12号	男女共同参画社会の形成の促進を図る活動
第13号	子どもの健全育成を図る活動
第14号	情報化社会の発展を図る活動
第15号	科学技術の振興を図る活動
第16号	経済活動の活性化を図る活動
第17号	職業能力の開発又は雇用機会の拡充を支援する活動
第18号	消費者の保護を図る活動
第19号	前各号に掲げる活動を行う団体の運営又は活動に関する連絡、助言又は援助の活動
第20号	前各号で掲げる活動に準ずる活動として都道府県又は指定都市の条例で定める活動

注1：号数及び活動の種類は、NPO法に基づいている。

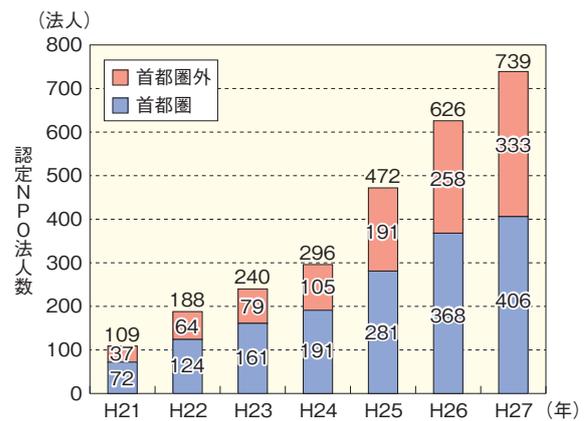
注2：ひとつの法人が複数の号の活動を行う場合、各号を1法人として複数計上している（総活動数82,930）。

資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

(2) 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27年12月末現在で406（全国では739）となっている（図表2-3-4）。

図表2-3-4 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年以降は翌年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

(3) 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28年1月末現在、全国で22法人、うち首都圏で10法人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。

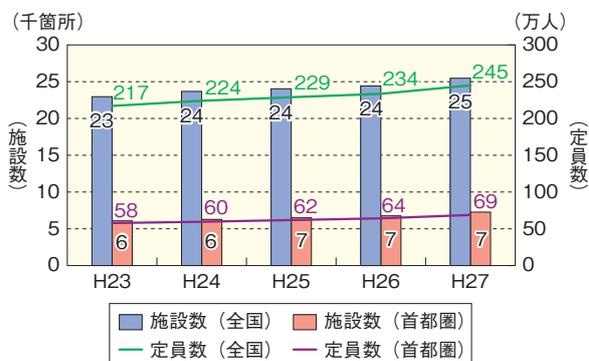
2. 女性・高齢者等の社会的活動に対する支援

(1) 女性の社会進出の支援

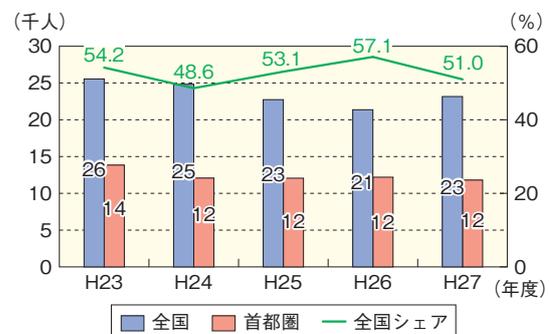
首都圏においては、高度な技術、経験を有し、就業の意欲を持ちながら育児・介護等のため就業を断念せざるを得ない女性が多数居住している。そのような女性の社会進出の支援策の一つである保育所等施設数及びその定員数の推移を見ると、平成27年4月時点で、全国の施設数は25,475か所、定員数は2,450,317人となっており、首都圏の施設数は7,267か所、定員数は688,116人となっている（施設数、定員数ともに概数）（図表2-3-5）。

保育所施設等に入ることができない待機児童数は、平成23年以降全国では減少していたが、平成27年は全国で23,167人となり、前年比で1,796人の増加、首都圏では11,805人と前年比で395人の減少となった（図表2-3-6）。

図表2-3-5

保育所等施設数及び定員数
(各年4月1日現在)

図表2-3-6

全国及び首都圏の待機児童数、
首都圏の全国シェアの推移
(各年4月1日現在)

注：保育所等施設数及び定員数は、H22からH26までは確定数、H27は概数である。

資料：図表2-3-5、図表2-3-6ともに「福祉行政報告例」（厚生労働省）及び「保育所の状況」（厚生労働省）により国土交通省都市局作成。

(2) 高齢者等の社会参加の支援

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するための施策を総合的に推進するため、旧ハートビル法¹⁾と旧交通バリアフリー法²⁾を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）（以下、「バリアフリー法」という。）が平成18年12月に施行された。本法に基づき、市町村³⁾は、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区における旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化に関する基本的事項を記載した基本構想を作成することができることとなっている。首都圏においては、平成27年12月末現在で、全市町村の約28%にあたる89市町村が基本構想を作成済みである（図表2-3-7）。加えて、国土交通省内に設置（平成26年9月）した「バリアフリーワーキンググループ」において、2020年に向けて今後重点的に取り組むべきバリアフリー施策について検討し、平成27年8月にとりま

1) ハートビル法：「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（平成6年法律第44号）の通称。

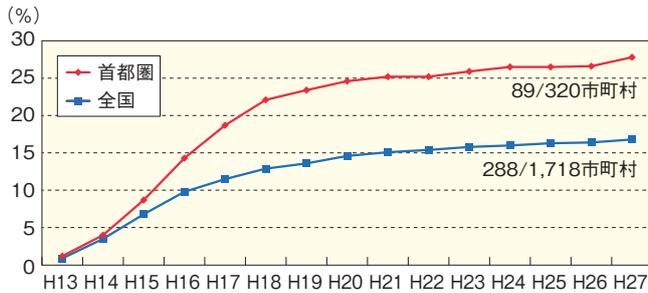
2) 交通バリアフリー法：「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成12年法律第68号）の通称。

3) 市町村には、特別区を含む。

とめを公表した。このとりまとめに基づき、成田・羽田空港から競技会場周辺駅等までの連続的なエリアにおいてバリアフリー化に向けた調査を実施し、具体的な施策の検討を行った。

また、本年2月には、東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部の下に、東京大会を契機として、ユニバーサルデザイン化・心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくための施策を実行するため、ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議を設置し検討を開始したところである。

図表2-3-7 バリアフリー基本構想の作成市町村の割合



注1：バリアフリー法の施行日（平成18年12月20日）以前は、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成市町村数による。
 注2：市町村割合は、平成26年4月5日時点の市町村数で計算している。
 注3：市町村には、特別区を含む。
 資料：国土交通省総合政策局資料より国土交通省都市局作成

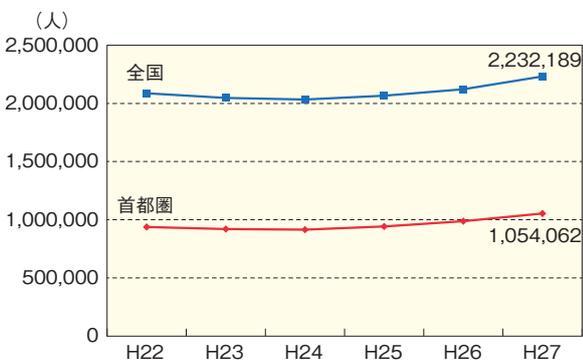
(3) 外国人の活動しやすい環境づくり

平成27年末現在の在留外国人数は2,232,189人で、前年末に比べ、110,358人増加した。また、首都圏における在留外国人数は、全国の約47%にあたる1,054,062人であった（図表2-3-8）。

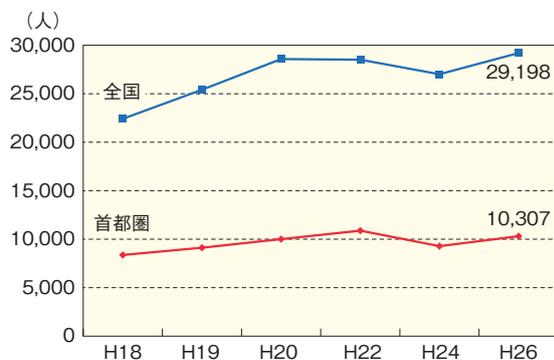
このような状況において、公立小・中・高等学校等に在籍している外国人児童生徒のうち日本語指導が必要な外国人児童生徒数は、平成26年度は29,198人となり、平成24年度に比べ2,185人増加している。首都圏においては全国の35%にあたる10,307人となり、増加傾向にある（図表2-3-9）。

こうした外国人児童生徒等に対して、日本語指導を行う教員等を配置するとともに、「公立学校における帰国・外国人児童生徒に対するきめ細かな支援事業」（補助事業）においては、平成27年度は全国で53、そのうち首都圏では7の自治体が行う公立学校への受入促進・日本語指導の充実・支援体制の整備に係る取組を支援している。

図表2-3-8 在留外国人数（外国人登録者数）の推移



図表2-3-9 日本語指導が必要な外国人児童生徒数の推移



注：平成23年までは外国人登録者数（短期滞在等を除く。）を計上していたが、平成24年7月に出入国管理及び難民認定法等が改正されて新しい在留管理制度が導入されたことに伴い、外国人登録法が廃止されたことから、平成24年は新しい在留管理制度の対象となる中长期在留者及び特別永住者（これらを合わせて「在留外国人」という。）を計上している。なお、この制度改正により対象範囲が異なることとなったため、在留外国人数と従来の外国人登録者を単純に比較することはできない。

資料：図表2-3-8は「平成27年末現在における在留外国人数について（確定値）」（法務省）、図表2-3-9は「日本語指導が必要な児童生徒の受入れ状況等に関する調査」（文部科学省）により国土交通省都市局作成

第4節

環境との共生

1. 首都圏の自然環境の状況

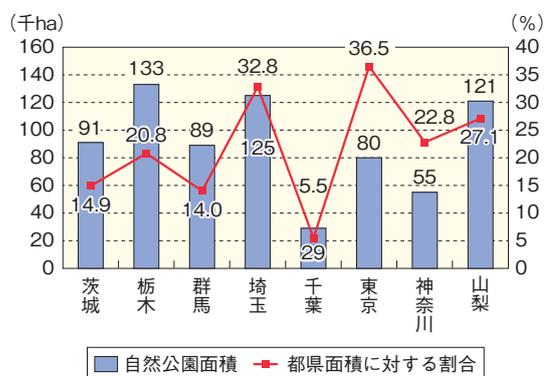
(1) 自然環境の保全・再生

(自然環境保全地域等や自然公園地域等の指定状況)

首都圏の国立公園・国定公園・都県立自然公園を合わせた自然公園の面積は、日光国立公園のある栃木県、富士箱根伊豆国立公園のある山梨県などで大きく、各都県面積に占める割合は、秩父多摩甲斐国立公園を有する東京都が約37%と最も高くなっている（図表2-4-1）。

また、大規模な高山植生や優れた天然林などを指定対象とする自然環境保全地域の面積は、神奈川県自然環境保全地域が約11,236haと最も多い状況となっている。

図表2-4-1 首都圏の自然公園都県別面積（平成27年3月末現在）



資料：環境省資料により国土交通省都市局作成

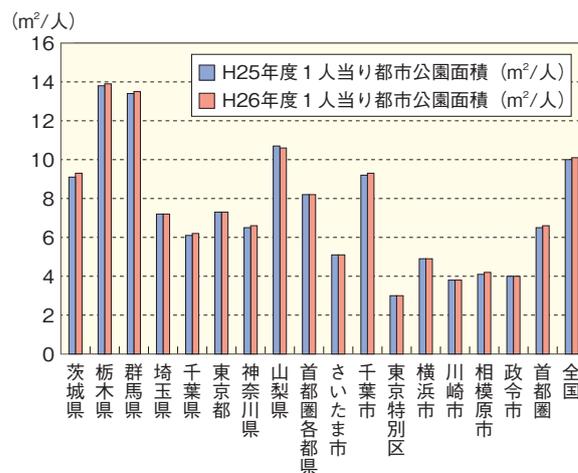
(2) 緑地の保全・創出

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26年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成25年度末と比較し、面積は約27,880haから約28,168haと約288ha（約1%）増加、箇所数は32,194箇所から32,948箇所と754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6.6㎡/人となっている（図表2-4-2）。

図表2-4-2 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

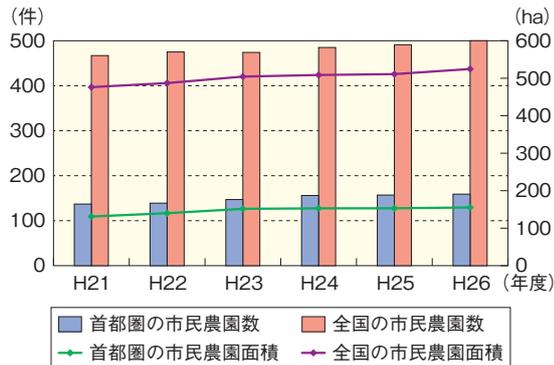
しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園等の整備水準は依然として低く、平成27年度は、引き続き防災や環境問題への対応などの各種政策課題に対応しつつ、都市公園等の整備の推進を図ってきたところである。

②市民農園の面積の推移

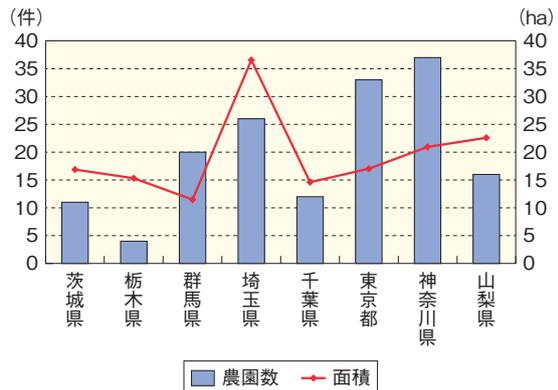
市民の自然とのふれあいの場として、市民農園の開設が進んでいる。市民農園は、都市住民のレクリエーション活動としての作物栽培の場や都市住民と農村住民との交流の機会を提供するとともに、貴重な自然としての農地の保全・活用に寄与している。

首都圏の市民農園面積は増加を続けてきており、都県別に平成26年度の整備状況を見ると、面積では埼玉県が約37ha、農園数では神奈川県が37件と大きくなっている（図表2-4-3、2-4-4）。

図表2-4-3 首都圏の市民農園の面積推移



図表2-4-4 平成26年度首都圏内各都県の市民農園面積と農園数



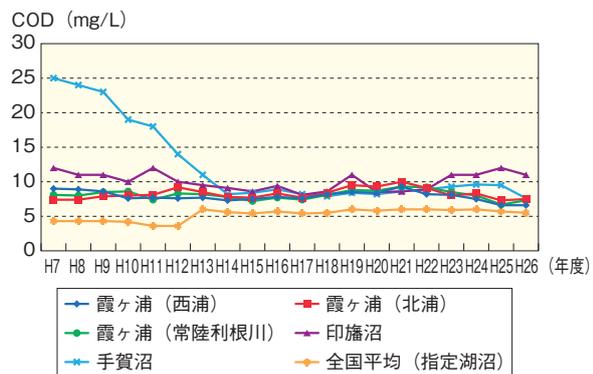
資料：図表2-4-3、2-4-4ともに「都市緑化施策の実績調査」（国土交通省都市局）により作成

(3) 水環境・水循環の保全・回復

①首都圏の指定湖沼

首都圏の水質状況（平成26年度）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89.6%となっており、全国の93.9%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56%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）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2-4-5）。

図表2-4-5 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。

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東京湾再生に向けた取組

平成14年2月に関係省庁及び7都県市（平成26年度末時点ではさいたま市と横須賀市が加入して9都県市）が東京湾再生推進会議を設置し、平成15年3月に策定した「東京湾再生のための行動計画」に基づき、陸域汚濁負荷削減、海域環境改善対策、モニタリング等の総合的な施策を推進してきた。

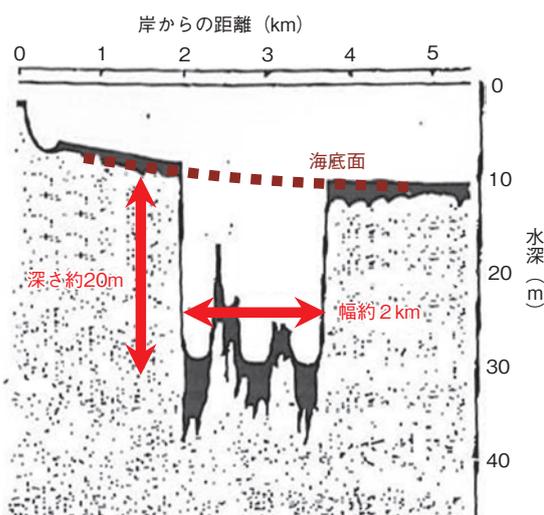
平成25年5月にこれまで10年間の取組の評価と第二期計画の策定を行い、新たな目標を『快適に水遊びができ、「江戸前」をはじめ多くの生物が生息する、親しみやすく美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する』と掲げたところである。第二期計画では、関係省庁及び9都県市はこれまでの取組を引き続き粘り強く進めて行くことに加え、多様な関係者の参画による議論や行動の活発化・多様化を図るための体制を構築することが位置づけられ、平成25年11月に多様な主体で構成される「東京湾再生官民連携フォーラム」が設置されている。

国土交通省では、平成27年度において、以下のような取組を推進しているところである。

（浚渫土砂等の有効活用）

東京湾奥部においては、過去の大規模な土砂採取の跡である深掘部が点在している。深掘り部は、青潮発生の原因の一つと考えられている貧酸素水塊の発生場所となっているため、湾内の港湾整備等により発生した浚渫土砂を、埋め戻しに活用している（図表2-4-6、2-4-7）。

図表2-4-6 深掘り部の断面図



資料：国土交通省港湾局

図表2-4-7 東京湾の青潮

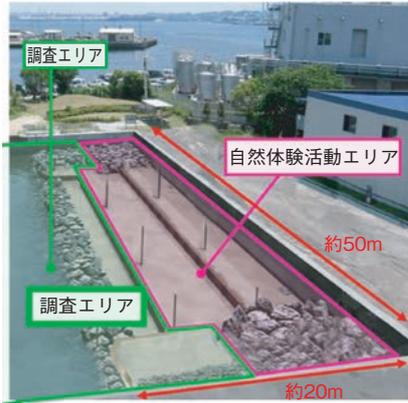


資料：国土交通省港湾局

（生物共生型護岸の整備）

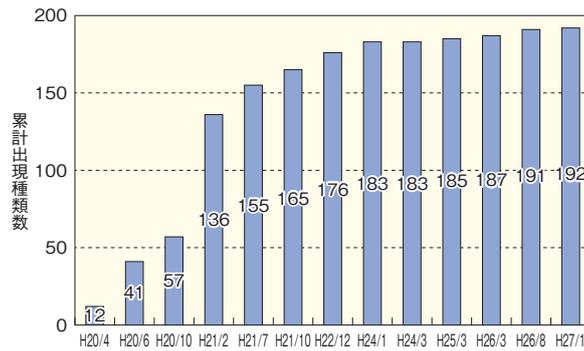
横浜港において、階段状の人工干潟・磯場（潮彩の渚）（図表2-4-8）の整備を推進しているところであり、生物種が着実に増加し（図表2-4-9）、良好な生物生息環境の場として、研究機関等との連携による環境改善効果の検証やNPO等による自然体験活動・環境学習活動の実践

図表2-4-8 潮彩の渚



資料：国土交通省港湾局

図表2-4-9 横浜港において確認された生物種類の推移



資料：国土交通省港湾局

の場となっている。

東京港運河域における護岸整備にあたり、水生生物に配慮したミニ干潟やカニ護岸等の整備を実施。潮だまりでは、ハゼ、ウナギ、エビ等多数の幼稚魚が確認され、また環境学習の場としても活用されている（図表2-4-10、2-4-11）。

図表2-4-10 堀込み式の潮だまり



資料：東京都港湾局、国土技術政策総合研究所

図表2-4-11 市民参加型の生き物調査



平成24年度が第一期行動計画の最終年度であったことから、平成25年5月に、東京湾再生推進会議は、これまでの取組状況とその分析・評価をとりまとめた。その中で、陸域では発生汚濁負荷量は着実に減少し、海域では再生された浅場や干潟で生物の生息が確認されるなど、取組を実施したエリアで一定の成果がみられたことが報告されている。

また、第一期では陸域からの発生汚濁負荷量の減少など一定の成果がみられたものの、目標達成指標である「湾内の底層DO」に明らかな改善傾向が認められなかったことを踏まえ、第二期においては、「東京湾全体でとれる新鮮な魚介類」を「江戸前」と定義し、東京湾再生と「食」とを結びつけ、「快適に水遊びができ、「江戸前」をはじめ多くの生物が生息する、親しみやすく美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する。」を全体目標とした。

現在、平成25年度を初年度とする第二期行動計画がスタートしており、同計画においては、東京湾の環境改善に向けた活動や行動の輪を拡げ、推進会議への提言を担う組織として、多様な主体で構成される「東京湾再生官民連携フォーラム」を設置すること、施策の効果を端的に評価できる場所として7カ所のアピールポイントを設定すること、長期的視点で取組を継続す

るとともに、できるところから一つずつ環境改善対策を積み重ねること、あらゆる興味を東京湾に引き付けられるよう、評価指標や手法を工夫することなどに取り組んでいくこととしている。

東京湾を海洋空間として利用するための東京湾の再生は長期に継続して取組を行うことが重要であり、多様な関係者による主体的な参画を促すべく、今後とも官民協働で取り組んでいく必要がある。

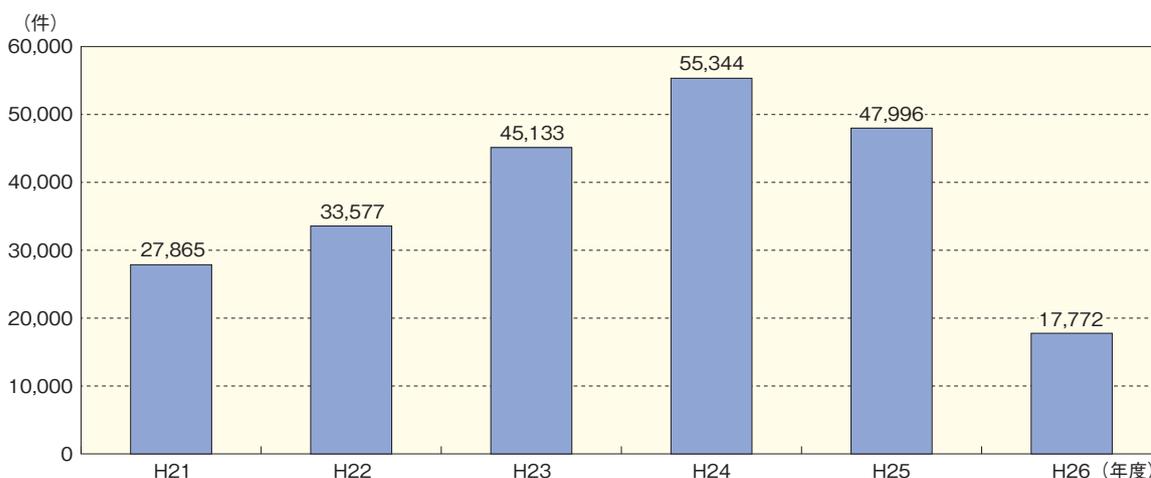
2. 環境負荷の低減

(1) 新エネルギー等

(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2-4-12）。なお、経済産業省の補助を受けて太陽光発電普及拡大センター（J-PEC）が行ってきた住宅用太陽光発電導入支援補助金の補助金申込書の受付は、平成26年3月31日を以て終了した。

図表2-4-12 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

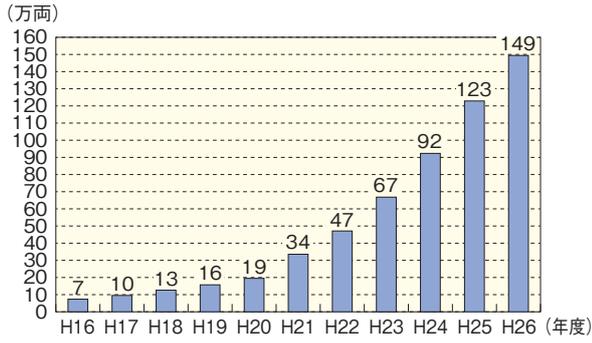
(2) 交通分野における取組

(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（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2-4-13、2-4-14）。

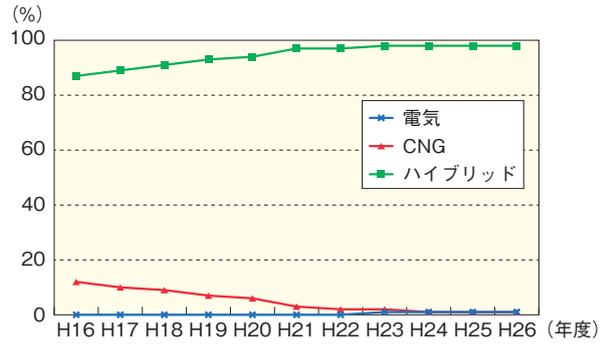
図表2-4-13 首都圏の次世代車の保有台数



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2-4-14 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

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」として指定（平成28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。

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、地方ブロックごとに、より具体的かつ実践的な「地域対策計画」を策定した。同年7月及び27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、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28年度の重点対策の具体事例としては、平成26年度策定した「首都直下地震道路啓開計画」、いわゆる「八方向作戦」の充実（図表2-5-1）や、発災直後の輸送体制を確保するため、①河川も活用し、輸送ルートを多重化する「緊急時河川活用計画」の策定、②陸海空の輸送ルートをフル活用して、災害支援物資を迅速かつ確実に輸送する「即応型物資輸送計画」の策定、③地震によって閉鎖された空港へ向かう飛行機の代替空港への着陸（ダイバート）を迅速に行うための、最適な代替空港を即時選定する「緊急ダイバート運航総合支援システム」の本格運用等を決定した。



資料：国土交通省関東地方整備局

③帰宅困難者対策における取組状況

平成23年9月に、内閣府及び東京都は、首都直下地震発災時における帰宅困難者等対策につ

いて、東日本大震災の教訓を踏まえ、国、地方公共団体、民間企業等が、それぞれの取組に係る情報を共有するとともに、横断的な課題について検討するための協議会を設置した。本協議会では、具体的課題や取り組みについて検討するための幹事会、また幹事会の下に「帰宅困難者等への情報提供体制」、「帰宅困難者等への支援体制」及び「駅前滞留者対策及び帰宅困難者等の搬送体制」も3つの課題について検討するためのワーキンググループを設置し、平成24年9月に最終報告が取りまとめられた。平成25年には、各機関における帰宅困難者等対策に係る調整や情報交換を行うことを目的として、「首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議」を設置し、一時滞在施設の確保な実務的な検討を継続して行い、平成27年2月に「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」を改定した。本改定では、市区町村と事業者等との協定締結、安全点検のためのチェックシートの作成、受入条件の署名等、一時滞在施設を円滑に開設し、運営するための手順等を示した。

九都県市首脳会議（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）では、九都県市内において災害等が発生し、被災都県市独自では十分な応急措置ができない場合に、九都県市の相互連携と協力のもと、被災都県市の応急対策及び復旧対策を円滑に遂行するため、平成2年6月から災害時相互応援に関する協定を締結し、相互応援体制を確保している。

一方、「帰宅困難者」の徒歩帰宅を支援するため、九都県市では、コンビニエンスストアやファーストフード店、ファミリーレストランと、さらに1都3県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）では、ガソリンスタンド等の事業者の協力を得て「災害時における帰宅困難者支援に関する協定」を締結し、この協定に基づき平成17年8月から「災害時帰宅支援ステーション」を設置することとしている。災害時帰宅支援ステーションでは、①水道水の提供 ②トイレの使用 ③地図等による道路情報、ラジオ等で知り得た通行可能な道路に関する情報の提供など、可能な範囲で協力することになっている。

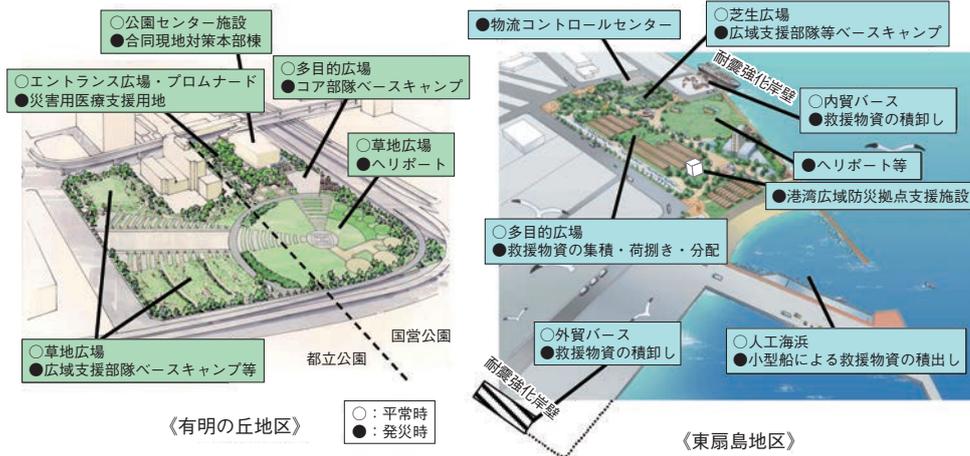
また、日本赤十字社東京都支部は、地域赤十字奉仕団や救護ボランティアなどにより、徒歩帰宅者への支援活動（簡単な応急手当・水分の補給・休憩など）を目的とした「赤十字エイドステーション」を設置している。

④広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の整備状況

都市再生プロジェクト第一次決定（平成13年6月）を受け、首都圏において大規模な地震等による甚大な被害が発生した際に、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点の整備を東京湾臨海部において行っており、内閣府等との運用体制の強化を進めつつ、東扇島地区は平成20年度に供用を開始し、有明の丘地区は平成22年7月に東京臨海広域防災公園の供用を開始した（図表2-5-2、2-5-3、2-5-4）。

また、発災時に迅速かつ効率的な緊急物資輸送を行うため、東扇島地区において、応急復旧訓練や緊急物資輸送訓練を行い、関係行政機関や民間事業者との連携強化を図っている。

図表2-5-2 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備



資料：国土交通省

図表2-5-3 国営東京臨海広域防災公園



資料：国土交通省関東地方整備局

図表2-5-4 東扇島防災拠点



資料：国土交通省関東地方整備局

⑤ 密集市街地の現状及び整備状況

老朽化した木造住宅が密集し、細街路が多く公園等のオープンスペースの少ない密集市街地では、地震時に家屋の倒壊や大火等の発生、さらには消火・避難・救助活動の遅れ等により重大な被害を受ける危険性が極めて高く、早急な整備改善が課題になっている。

国土交通省では、「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」(約8,000ha(平成13年))の状況を、都道府県及び政令指定都市の協力を得て詳細に把握し、その結果を平成15年7月に公表した。

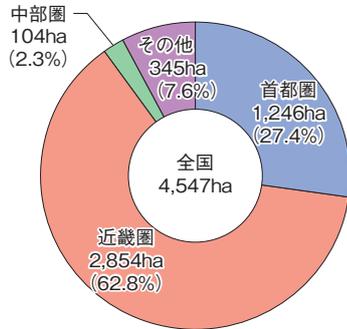
このような密集市街地の安全性確保のため、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進するため、平成19年3月に「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」(平成9年法律第49号)を改正した。

こうしたなか、密集市街地については、平成23年3月に閣議決定された住生活基本計画(全国計画)において、従来の延焼危険性の指標に加え、避難の困難性、つまり、地区内閉塞度や地域特性等を考慮した「地震時等に著しく危険な密集市街地」(約6,000ha(平成22年))について、平成32年までにおおむね解消(最低限の安全性を確保)することとしている。

このため、国土交通省では、全国の市区町村を対象に調査を実施し、その地区数及び面積を

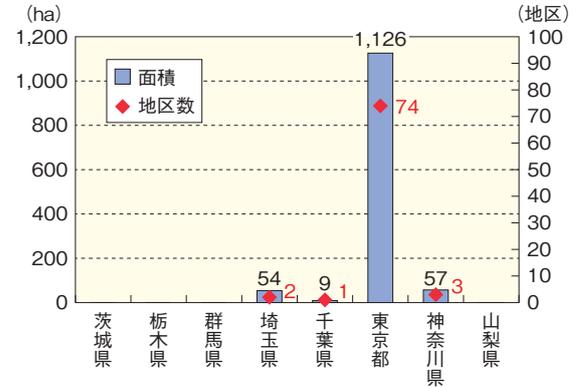
平成24年10月に公表したところである。平成27年3月末時点では、首都圏に全国の約27%にあたる1,246haの「地震時等に著しく危険な密集市街地」が存在している（図表2-5-5、2-5-6、2-5-7）。

図表2-5-5 全国における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の分布状況 (H26)



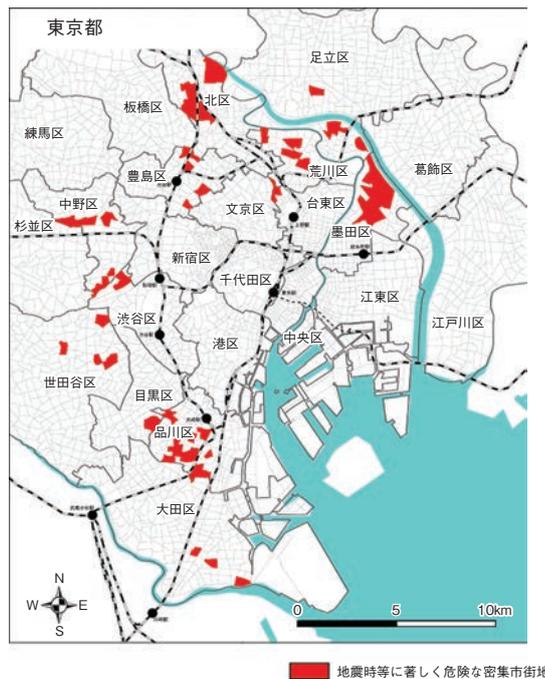
注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。
資料：国土交通省

図表2-5-6 首都圏における都県別の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況 (H26)



資料：国土交通省

図表2-5-7 東京都の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の区域図 (H24)



資料：東京都

平成28年3月に閣議決定された住生活基本計画（全国計画）においても、「地震時等に著しく危険な密集市街地（約4,450ha（平成27年速報）」を平成32年までにおおむね解消することとしている。

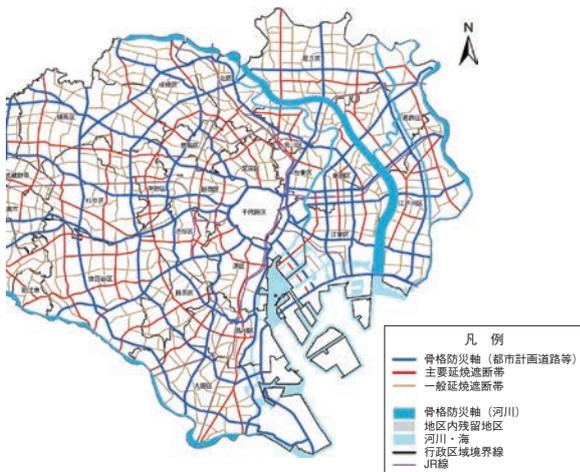
首都圏における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の過半が存在する東京都では、木造住宅密集地域の中でも防災上危険な整備地域¹⁾等の整備方策を定めた「防災都市づくり推進計

1) 整備地域：地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の大きな被害が想定される地域で、28地域、約6,900haが定められている。

画」を平成28年3月に改定した。平成24年1月には「木密地域不燃化10年プロジェクト」実施方針を策定し、整備地域における不燃領域率²⁾を平成32年度までに70%に引き上げ、その実現を目指して地区毎の整備プログラムを定めることとしている（図表2-5-8）。なお、平成28年3月までに、53地区が指定された。

また、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等が総合的に行われ、密集市街地の整備改善が図られているところである。住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の実施状況をみると、実施地区については、首都圏では東京都が約9割を占めている（図表2-5-9）。

図表2-5-8 防災都市づくり推進計画図



資料：東京都

図表2-5-9 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の実施状況

地域	地区数
首都圏	75地区
東京都	64地区
近隣3県 (埼玉県、千葉県、神奈川県)	8地区
周辺4県 (茨城県、栃木県、群馬県、山梨県)	3地区
全国	138地区

注：平成27年度実績値である。
資料：国土交通省

(2) 治山治水等

① 治山事業

平成26年の首都圏における山地災害の発生状況は29箇所（図表2-5-10）となっており国土の保全、水源の涵養等の森林のもつ公益的機能の確保が特に必要な保安林等において、必要に応じて治山施設を設置しつつ、崩壊箇所における森林の再生や機能の低下した森林の整備等を推進する治山事業に取り組んでいる。

図表2-5-10 首都圏における山地災害発生状況（平成26年）

(単位：百万円)

	合計		林地荒廃		治山施設	
	箇所数	被害額	箇所数	被害額	箇所数	被害額
茨城県	2	8	2	8	0	0
栃木県	12	69	6	44	6	25
群馬県	10	254	10	254	0	0
埼玉県	0	0	0	0	0	0
千葉県	4	107	3	105	1	2
東京都	0	0	0	0	0	0
神奈川県	0	0	0	0	0	0
山梨県	1	10	1	10	0	0
合計	29	448	22	421	7	27

資料：森林・林業統計要覧（農林水産省）により国土交通省都市局作成

2) 不燃領域率70%：不燃領域率が70%を超えると、市街地の焼失率はほぼ0となる。

②治水事業

(首都圏の水害被害)

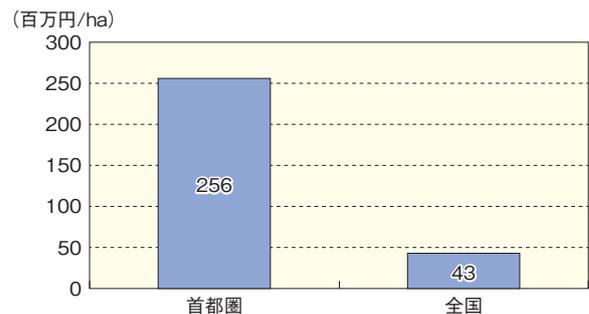
首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまでに治水施設の整備を進めてきたことにより、近年は、水害区域面積、一般資産被害額は減少傾向にあるが（図表2-5-11）、水害密度³⁾に関しては、過去五箇年平均（平成21年～平成25年）においては、全国と比較して約6倍（図表2-5-12）と高い。

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鬼怒川緊急対策プロジェクトに取り組んでいる（図表2-5-13）。

図表2-5-11 首都圏の水害被害の推移
(過去5ヶ年平均)



図表2-5-12 水害密度の比較 (H21~H25平均)



注1：経年比較のため水害被害額デフレーター（平成17年=1.00）にて算出

注2：一般資産被害額、水害密度は営業停止損失分を含む

注3：値は過去5箇年の平均値

資料：図表2-5-11、2-5-12ともに「水害統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

図表2-5-13 鬼怒川緊急対策プロジェクト



資料：国土交通省関東地方整備局

3) 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。

(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。特に流域に人口・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いる。このほか、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2-5-14)。

図表2-5-14 首都圏のハザードマップ公表状況(平成28年3月3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	44	0	0	7	0
千葉県	54	47	21	2	25	14	0
東京都	62	46	34	0	8	11	2
神奈川県	33	31	12	1	15	11	1
山梨県	27	13	2	0	0	10	6
合計	343	271	122	3	58	93	13

注：公表状況は「ハザードマップポータルサイト」に登録されている市町村数を集計した。
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

(局地的な大雨や集中豪雨への対策)

近年、局地的な大雨や集中豪雨により、洪水被害や水難事故等が多発している。これらの方策として、従来の広域レーダに加え、より早くより詳細に観測できる「XRAIN(XバンドMPレーダネットワーク)」の配信を平成22年7月より開始している。首都圏においては、合計5基を運用している。また、このレーダから得られるデータを活用した技術研究開発の推進のため産学官によるコンソーシアムを設置し、XRAINの機能を最大限活用するとともに、従来の広域レーダとも連携して、局地的な大雨などの予測技術の開発やさらなる洪水予測の高度化を図っている。

首都圏における自治体の取組では、練馬区において、平成2年に「練馬区総合治水計画」を策定し、雨水の流出を抑える「流域対策」として雨水流出抑制施設の整備、指導などに取り組んできたが、近年、東京都区部で局所的な集中豪雨が頻発していることから、集中豪雨による被害軽減の取り組みを強化するため、東京都豪雨対策基本方針等を踏まえ、10年後の目標を新たに設定し、区と区民が一体となり水害対策を一層進めるため、平成24年3月に練馬区総合治水計画を改定している。

(ダム事業の検証)

平成22年9月に、全国の83のダム事業を対象として、国土交通大臣から検討主体(関係各地方整備局等、(独)水資源機構、関係各道府県)に対し、ダム事業の検証に係る検討を行うよう、指示又は要請を行った。これは、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」における討議を経て取りまとめた「中間とりまとめ」を踏まえて、指示又は要請を行ったものであり、あわせて、検討の手順や手法を定めた「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」を通知した。これらに基づき、各検討主体において、「関係地方公共団体からなる検討の場」の設置、複数の治水対策案の立案、各評価軸による評価等が進められている。

平成27年9月現在で71のダム事業について検証が終了し、うち継続が47事業、中止が24事業となっている。

(首都圏大規模水害対策協議会)

平成24年9月に中央防災会議において決定された、首都圏大規模水害対策大綱を踏まえ、構成員間で共通の対応方針等の合意形成を図り、それに基づく各構成員の取組みに係る情報を共有するとともに、相互に連携・協働して取り組むべき課題について検討すること等により、利根川、荒川の洪水氾濫や東京湾の高潮浸水による大規模な水害に対し、広域的に整合性がとれた避難や復旧等の対応がとれるようにすることを目的として、平成25年11月に首都圏大規模水害対策協議会が設置された。本協議会では、具体的な課題や対応について検討するための幹事会を設置し、現在は利根川の堤防決壊を想定した避難準備及び避難について検討を進めている。

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) 再開発の推進とニーズに応じた良質な宅地の供給

都市における土地の合理的かつ健全な高度利用や公共施設の整備改善及び周辺部における計画的な新住宅市街地の開発整備などを図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業などの取組が進められている(図表2-5-15)

図表2-5-15 首都圏の再開発等の取組地区数(平成26年度実績)

	土地区画整理事業	市街地再開発事業
首都圏計	224地区	74地区
東京都	26地区	17地区
近隣3県	111地区	39地区
周辺4県	87地区	18地区

資料：国土交通省(都市計画現況調査)

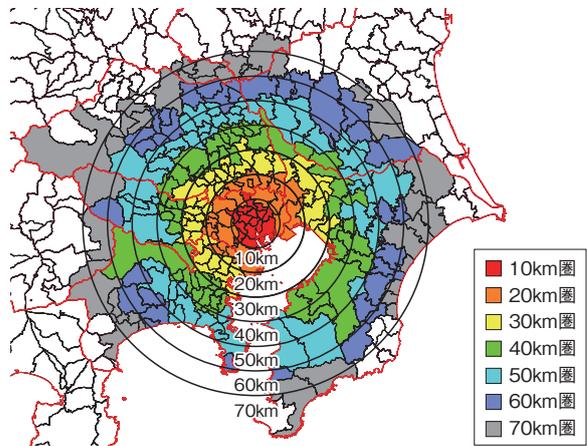
(2) 住宅及び住環境の整備

① 住宅のストックの動向

(距離別の住宅供給状況)

東京70km圏内における平成2年から平成27年までの累計着工戸数は約1,045万戸となっており、一戸建の持家(戸建持家)、一戸建の分譲住宅(戸建分譲)の戸建型が全体の約36%を占める一方、共同建の貸家(共同貸家)、共同建の分譲住宅(共同分譲)の共同型が約57%と、共同型の占める割合が大きい(図表2-5-16、2-5-17)。

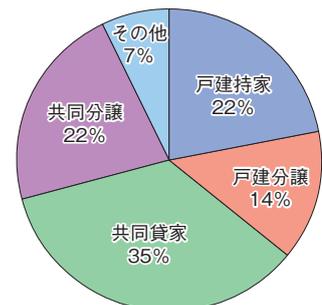
図表2-5-16 東京70km圏内の市区町村



図表2-5-17 70km圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数(平成2~27年の累計)

単位：戸

	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	2,338,970	17,303	36,502	2,392,775
貸家	197,681	277,231	3,703,363	4,178,275
給与住宅	11,378	3,403	124,746	139,527
分譲住宅	1,425,239	12,415	2,304,026	3,741,680
合計	3,973,268	450,967	6,168,637	10,452,257



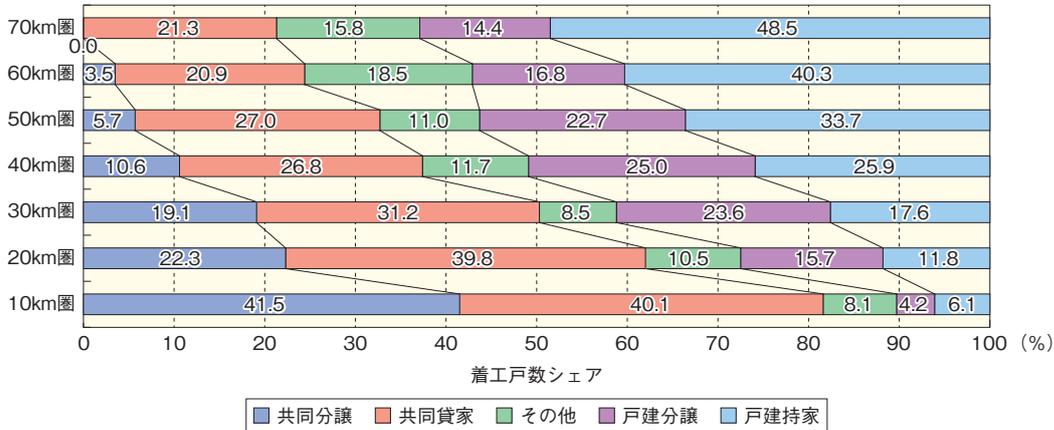
注1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するもの。

注2：網掛け部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

資料：「住宅着工統計」(国土交通省)により国土交通省都市局作成

また、距離圏別の住宅型毎のシェアを見ると、東京都心から遠ざかるほど戸建持家のシェアが大きくなる一方、都心に近づくほど共同分譲のシェアが大きくなっており、平成27年では、10km圏における着工戸数の約41%が共同分譲となっている（図表2-5-18）。

図表2-5-18 距離圏別の住宅型毎のシェア（平成27年）



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

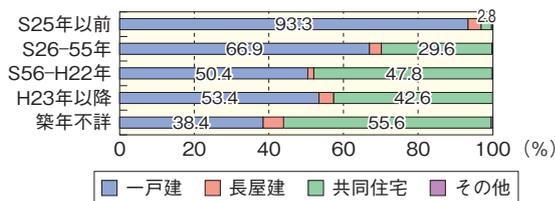
（住宅の築年別分布状況）

住宅の築年別分布について、建て方別に全国と首都圏を比較すると、首都圏では共同住宅の割合が高く、全国では一戸建の割合が高くなっている。

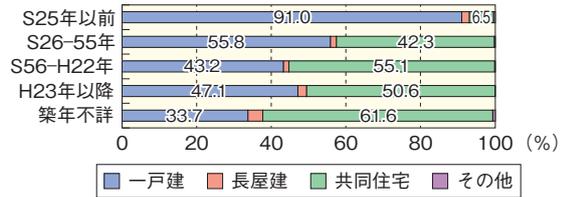
また、昭和55年以前に建築された築30年以上の住宅について見ると、昭和26～55年の間に建築された共同住宅の割合は全国29.6%に対し、首都圏は42.3%となっている。

なお、東京都区部においては、その割合が68.8%と更に高くなっている（図表2-5-19、2-5-20、2-5-21）。

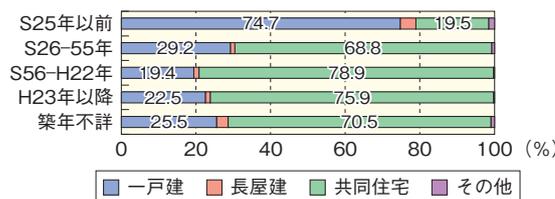
図表2-5-19 住宅の建て方別建築年の状況（全国）



図表2-5-20 住宅の建て方別建築年の状況（首都圏）



図表2-5-21 住宅の建て方別建築年の状況（東京都区部）

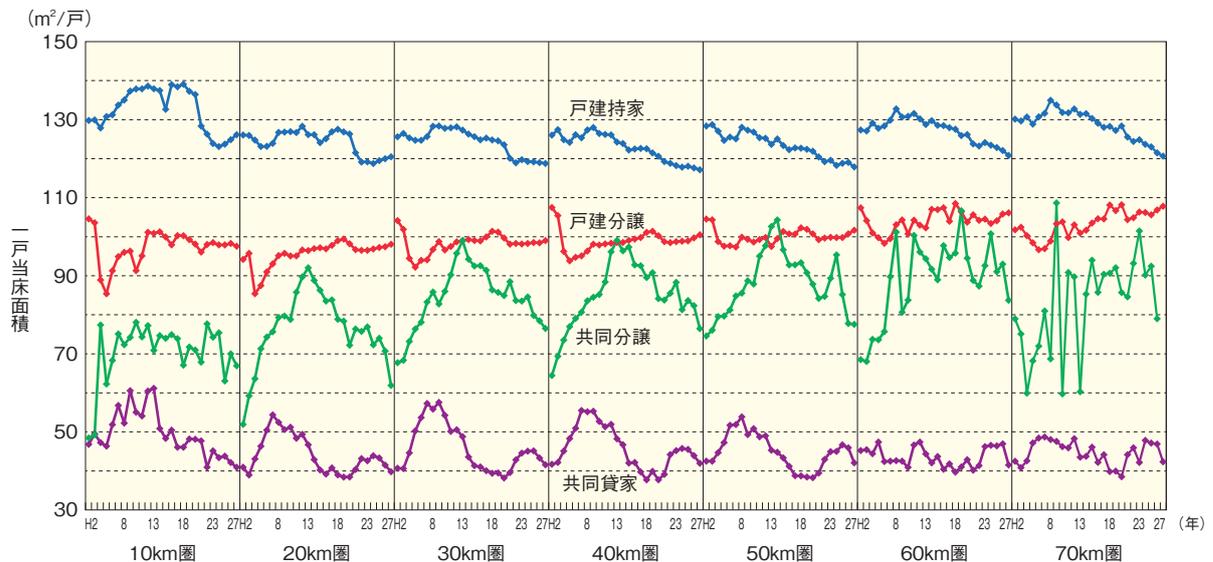


資料：「平成25年住宅・土地統計調査」（総務省）より国土交通省都市局作成

(住宅床面積の変化)

一戸当たりの住宅床面積をみると、戸建持家は、平成27年は前年に比べおおむね横ばいとなっている。戸建分譲は、平成2年～5年頃に大幅に減少して以降、一部圏域を除きおおむね横ばいとなっている。共同分譲は、全圏域で前年より減少している。共同貸家は、特に10～50km圏域において一時大幅に増加した後、減少基調となっている（図表2-5-22）。

図表2-5-22 住宅一戸当たり床面積の推移



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

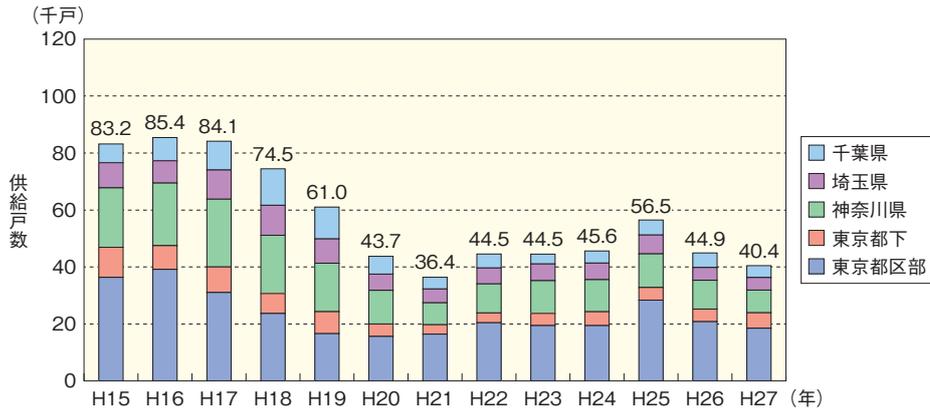
②分譲マンションの供給動向

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27年4月までに65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27年は前年比で減少し、約4万戸であった（図表2-5-23）。

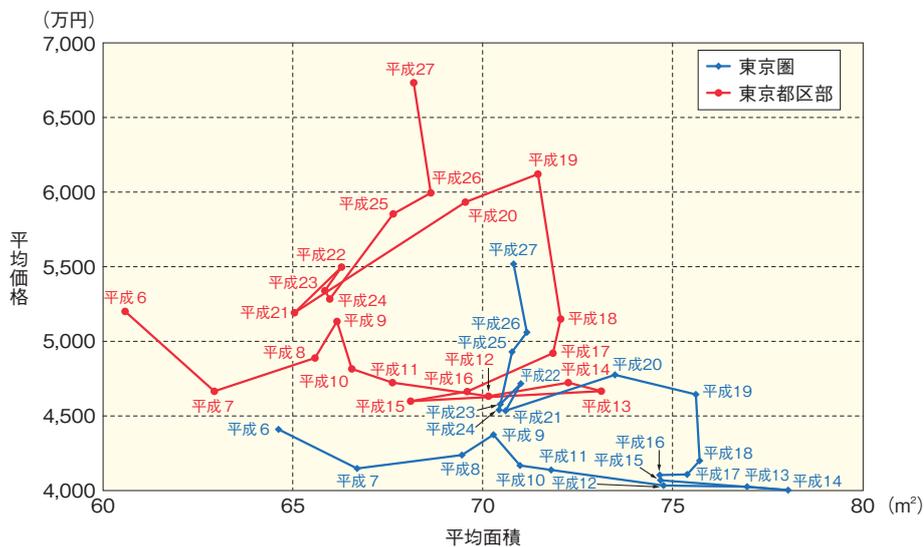
また平成27年の東京圏及び東京都区部の平均販売価格は前年を上回った（図表2-5-24）。

図表2-5-23 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

図表2-5-24 分譲マンション平均価格・面積の推移



資料：(株)長谷工総合研究所資料により国土交通省都市局作成

③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28年2月末時点において、全国で6,007棟196,164戸、首都圏で1,597棟53,988戸の登録がなされている。

(3) 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27年9月30日現在、全国に673団体存在し、そのうち492団体が景観計画を策定している。なお、首都圏においては、139の景観行政団体のうち114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27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「ジョンソンタウン地区（埼玉県入間市）」及び「大手町・丸の内・有楽町地区内、丸の内仲通り沿道街区地区（東京都千代田区）」が、「優秀賞」に「伊香保石段街地区（石段アルウィン公園）（群馬県渋川市）」が選ばれた。また、「景観教育・普及啓発部門」の「優秀賞」に住居がつくる我がまの景観デザイン「まちなみデザイン逗子」（神奈川県逗子市）が、「景観づくり活動部門」の「特別賞」に花とおはなしできる北鴻巣すたいる（埼玉県鴻巣市）が選ばれている。（図表2-5-25）。

図表2-5-25 大手町・丸の内・有楽町地区内、丸の内仲通り沿道街区地区の概要

【地区の概要】

東京都心の業務中心部である千代田区大手町・丸の内・有楽町地区は、1890年に一帯が三菱社に払い下げられて以降、ビジネス街として発展し続けた地区である。この地区を南北に縦断する「丸の内仲通り」は、古くから地区の中心軸となる通りであり、1990年代以降、老朽化した建物の建て替えによるビジネスセンター再構築とあわせ、再整備がすすめられた。公民協働で作成した「まちづくりガイドライン」に沿って、「都市の居間」を整備コンセプトとし、幅員21mの街路空間の車道を狭め歩道を拡大、歩道のみならず車道にも使用した自然石舗装、樹木、ストリートファニチャーをトータルに捉えて空間形成を行い、通りに親密な空間を創出するよう、一体的な整備を行った。また、沿道建物の用途の改修・活性化用途の誘致なども併せて実施し、通りを利用したイベント活動など、ソフト的な展開が継続的に行われている地区でもある。

従来の道路整備の範疇を超え、建築と一体となった空間やデザインを取り入れながら、街路と沿道施設との相互作用を組み込むことにより都市空間を新たにし、さらにはエリアマネジメントの実施によって、東京の都心に相応しい景観の実現を継続的に展開している。



高度経済成長時と、今回改修整備された丸の内仲通りを比較したもの。道路幅員が9mから7mに変化し、歩行者優先の街路へと変化していることがわかる。



歩行者空間は民有地と千代田区道が一体で構成されている。民有地の歩道状空間は地区計画による壁面後退により担保されている。

資料：「平成27年度都市景観大賞「都市空間部門」受賞地区の概要（平成27年5月）」（「都市景観の日」実行委員会）

②教育・文化施設の整備

学校は、児童生徒等の学習・生活の場であり、生涯学習活動や高齢者をはじめとする地域住民の交流など多様な活動の拠点であるとともに、災害時には避難所としての役割を果たす施設となっている。このため、児童生徒等の安全を守り、安心して豊かな教育環境を確保することに

加え、地域住民の安全と安心の確保にも資することを目的として、地方公共団体の創意工夫を活かしながら、学校をはじめとする教育・文化施設の整備を推進している。

③都市公園等の整備

都市公園等は、国民の多様なニーズに対応するための基幹的な施設であり、避難地等となる防災公園の整備による安全・安心な都市づくり、少子・高齢化に対応した安心・安全なコミュニティの拠点づくり、循環型社会の構築、地球環境問題への対応に資する良好な自然環境の保全・創出、地域の個性をいかした観光振興や地域間の交流・連携のための拠点づくり等に重点を置き、国営公園、防災公園等の整備や古都及び緑地の保全を効率的かつ計画的に実施している。

④保健・医療・福祉施設の整備

少子高齢化は首都圏においても今後急速に進行することが予想されており、これに対応した首都圏の整備が必要となる。

首都圏における医療施設について、人口10万人当たりで見ると、平成27年の施設数は139箇所となっており、全国平均の140箇所と同水準である。また、病床数では984床と全国平均の1,322床を大きく下回っており、特に、東京圏は930床で、その傾向は顕著である。

首都圏における社会福祉施設等について、人口10万人当たりで見ると、平成26年の社会福祉施設等の総数は37箇所、定員数は2,134人と、全国平均の48箇所、2,610人を大きく下回っている。さらに、社会福祉施設等のうち老人福祉施設について、65歳以上人口10万人当たりで見ると、全国平均の16箇所、479人に対し、首都圏は12箇所、293人と大きく下回っている。

以上のように、首都圏における保健・医療・福祉施設の整備は、今後も引き続き推進する必要がある。

⑤農山村地域の整備

(集落機能の低下に対する取組)

首都圏の農山村地域は、過疎化・高齢化の進行に伴う集落機能の低下により、農地や農業用水等の資源の保安全管理が困難になってきている。そのような状況の中、首都圏の農山村地域では、「多面的機能支払交付金」を通じて、地域共同による農地・農業用水等の資源の基礎的な保安全管理活動や、施設の長寿命化のための活動等を行っている（図表2-5-26）。

図表2-5-26 首都圏における多面的機能支払交付金の取組状況（平成27年度）

	農地維持支払交付金		資源向上支払交付金 (地域資源の質的向上を図る共同活動)		資源向上支払交付金 (施設の長寿命化のための活動)	
	対象組織数	取組面積 (ha)	対象組織数	取組面積 (ha)	対象組織数	取組面積 (ha)
茨城県	536	28,523	438	24,036	256	13,332
栃木県	481	42,294	323	32,044	137	12,336
群馬県	240	13,963	217	13,252	110	7,491
埼玉県	264	10,868	193	7,606	72	2,954
千葉県	400	25,327	348	22,557	166	11,300
神奈川県	22	751	14	379	5	145
山梨県	191	7,728	179	7,529	102	3,736
首都圏	2,137	129,470	1,712	107,403	848	51,294
全国	28,157	2,178,405	22,765	1,933,220	11,474	636,180

注：本取組状況（見込み）は、平成28年1月末現在で取りまとめた概数値。

資料：「平成27年度多面的機能支払交付金の取組状況（見込み）」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

(二地域居住の取組)

近年、価値観の多様化や社会情勢の変化に伴い多様なライフスタイル・ワークスタイルの選択が可能になってきており、大都市居住者の地方圏・農山漁村への居住など住まい方の多様化、テレワークなど働き方の多様化などの動きなどがみられる。

中でも、例えば、都市住民が農山漁村等の他の地域にも同時に生活拠点を持つなどのライフスタイルである「二地域居住」については、地域社会や個人のライフスタイルにおいて多様な選択、働き方、住まい方、学び方等を実現することを通し、地域の活性化につながると期待されることから、その促進を図ることは重要な課題である。

このため、民間事業者や地域が主体的に取り組む環境を整えることを目的として、二地域居住等に関する国や地方公共団体の支援策や取組について情報発信を行っている。

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

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27年10月には桶川北本ICから白岡菖蒲IC間10.8kmが開通するなど、約8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）。

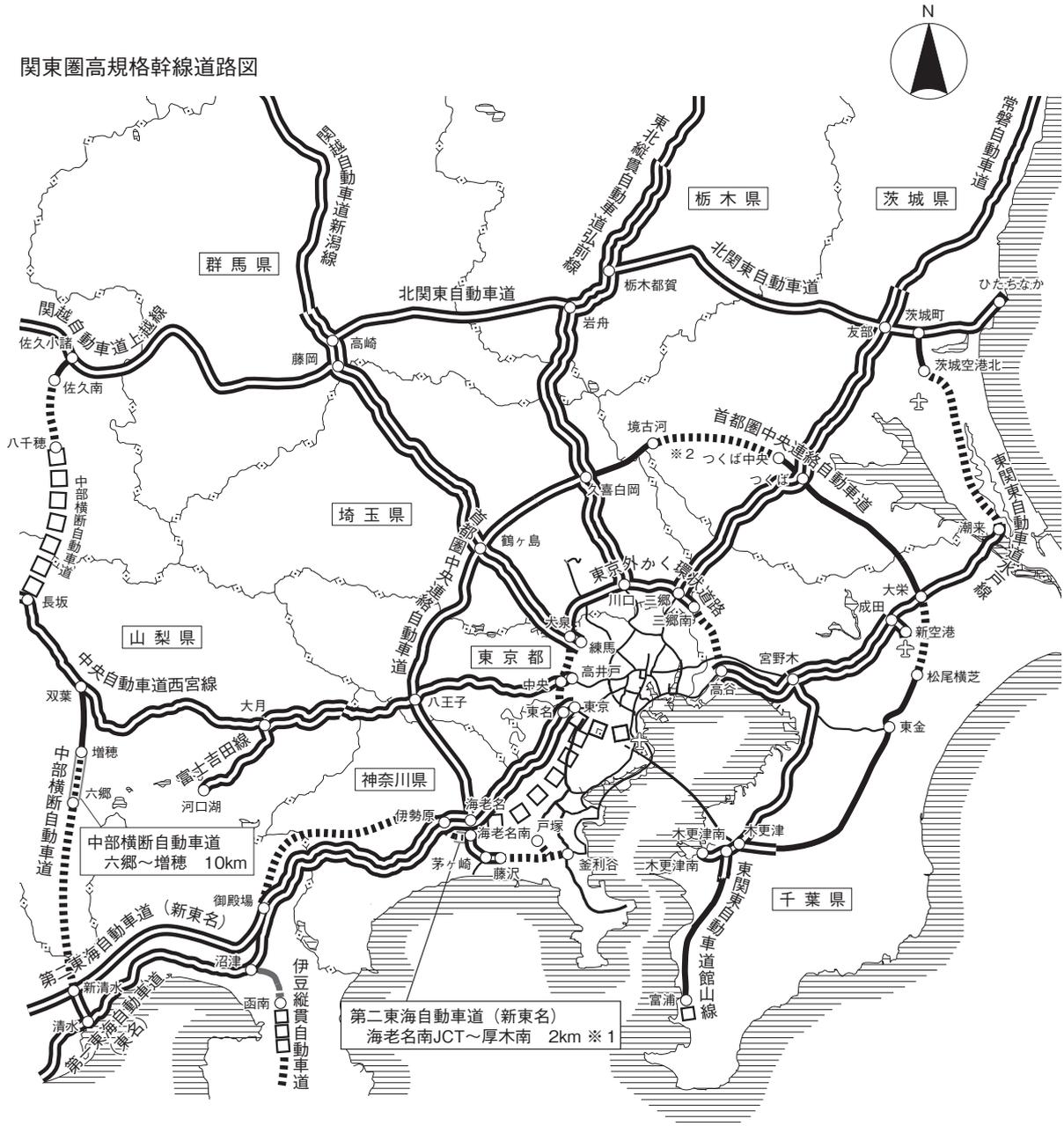
② 都市高速道路の整備

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）。

また、横浜環状北西線、横浜環状北線、晴海線については、開通に向けて整備を推進している。

図表2-6-1 高規格幹線道路の整備状況

関東圏高規格幹線道路図



注1 ※1区間の開通時期については、用地取得等が速やかに完了する場合
 注2 ※2区間の開通時期については、検討が必要
 注3 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

0 20 40km

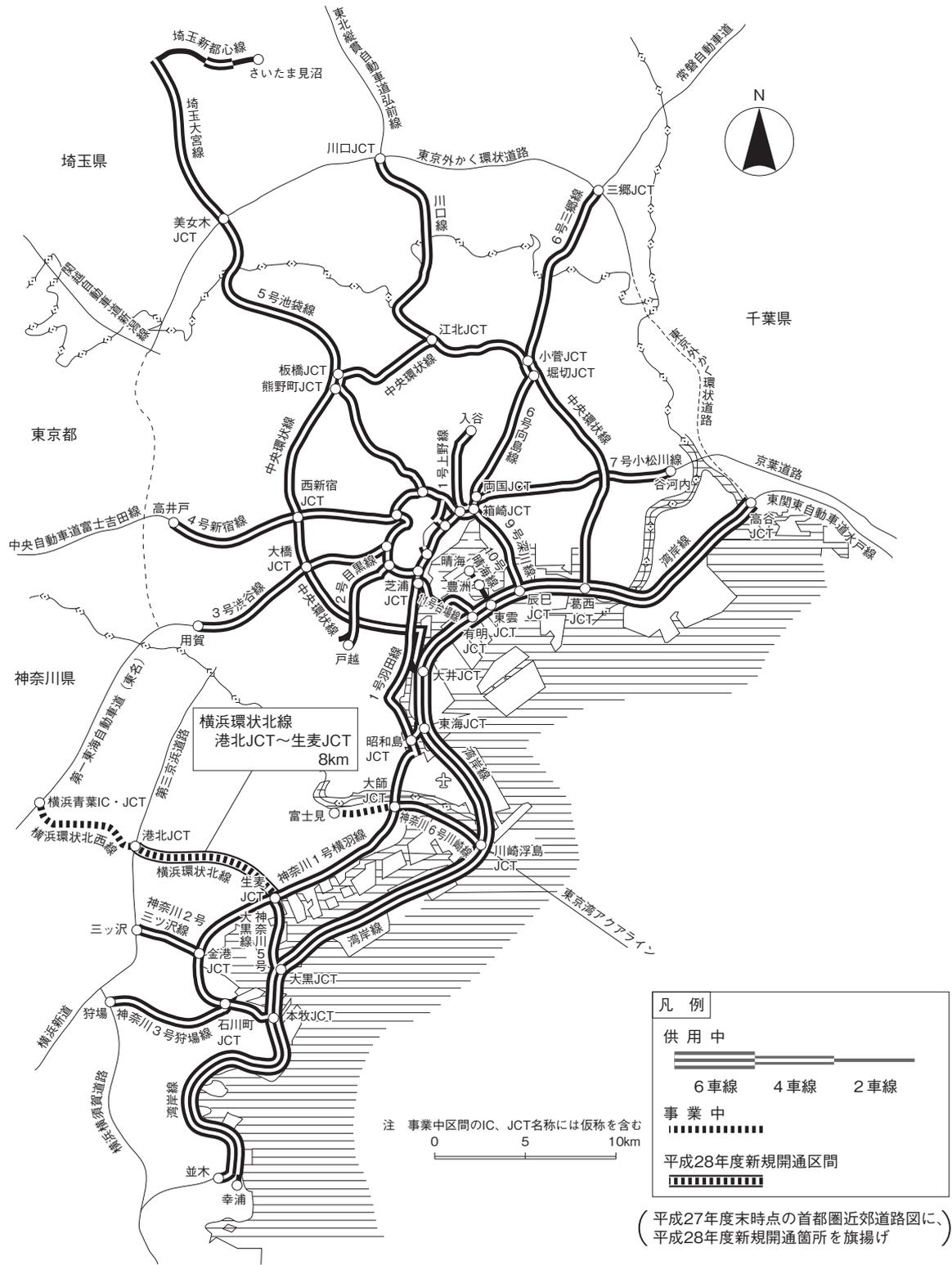
凡例		
供用中		
≡≡≡≡	≡≡	≡
6車線	4車線	2車線
事業中		
- - - - -		
調査中		
□□□□□□		
平成28年度新規開通区間		
- - - - -		

(平成27年度末時点の関東圏高規格幹線道路図に、平成28年度新規開通箇所を旗揚げ)

資料：国土交通省道路局

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

③ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化

交通事故の削減や渋滞改善に向けた取組は、道路交通の円滑化を図る上で重要であり、最先端の情報通信技術によるITSの活用が注目されている。

国では、ETC（自動料金支払システム）、VICS（道路交通情報通信システム）などの開発・実用化・普及を推進しており、道路利用者の利便性向上のみならず、渋滞の解消や環境負荷の軽減に寄与している。平成27年8月より、全国の高速度路上に設置された約1,600ヶ所の通信スポットと走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、

- ・大量の情報の送受信が可能となる
- ・ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる

など、格段と進化した機能を有し、ITS推進に大きく寄与するシステムであるETC2.0の本格導入を開始した。ETC2.0により収集した、速度データや、利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、渋滞と事故を減らす賢い料金や、生産性の高い賢い物流管理など、道路を賢く使う取組を推進している（図表2-6-3）。



資料：国土交通省

（スマートICの導入）

スマートICは、効率的に追加ICの整備を図り、利便性の向上・地域の活性化・物流の効率化に寄与することを目的として、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるICであり、通行可能な車両はETCを搭載した車両に限定されている。このため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なことから、従来のICに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。

平成21年4月には、本線料金所に併設する



資料：国土交通省

全国初のスマートICである三郷料金所スマートICが本格運用されるなど、首都圏では、平成18年度以降、19箇所（平成28年3月31日現在）で導入されている（図表2-6-4）。

④鉄道の混雑緩和や利便性向上

首都圏における鉄道の通勤・通学の混雑は輸送力の増強等によって改善傾向が見られ、平成26年度における主要31区間の平均混雑率は165%となっている。しかし、主要31区間のうち8区間、及びその他区間の5区間において、当面の目標である混雑率180%を上回っている（図表2-6-5）。このため、これらの路線をはじめとして、更なる混雑緩和を図るため、新線の建設や既存ストックの機能向上等による鉄道ネットワークの一層の充実を図ることが必要となっている（図表2-6-6）。

また、「都市鉄道等利便増進法」（平成17年法律第41号）に基づき、既存ストックを有効活用し、都市鉄道の利便増進を図るため、平成19年度より相鉄・東急直通線（横浜羽沢付近～日吉）の事業に着手した。この連絡線は平成18年度から着手した相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）と接続することで相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とし、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部とを直結することにより、両地域間の速達性が向上するほか、新幹線へのアクセスの向上が期待される。平成27年度は、羽沢～新横浜間のトンネルの掘削を順次進める等、工事の進捗を図っている。

図表2-6-5 混雑率180%を超える区間（平成26年度）

事業者	路線名	区間	混雑率(%)
東日本旅客鉄道(株)	東海道線	川崎→品川	182
	横須賀線	武蔵小杉→西大井	192
	山手線外回り	上野→御徒町	199
	中央線快速	中野→新宿	191
	京浜東北線	上野→御徒町	197
		大井町→品川	182
	総武線緩行	錦糸町→両国	199
	南武線	武蔵中原→武蔵小杉	195
	武蔵野線	東浦和→南浦和	182
	埼京線	板橋→池袋	188
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	200
小田急電鉄(株)	小田原線	世田谷代田→下北沢	189
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	185

資料：国土交通省鉄道局

図表2-6-6 主な新線の建設及び既存ストックの機能向上（平成28年3月末現在）

整備主体	路線名、駅名	区分	開業予定年度
小田急電鉄(株)	小田原線（東北沢～世田谷代田）	複々線化	平成29年度
西武鉄道(株)	新宿線（中井～野方駅）	連続立体交差	平成32年度
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）	新線建設	平成30年度
	相鉄・東急直通線（横浜羽沢付近～日吉）	新線建設	平成31年度

資料：各鉄道事業者公表資料より国土交通省都市局作成

⑤安全対策の推進

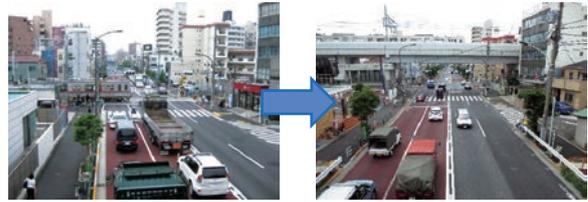
踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化等の対策が総合的に進められているところであるが、大都市圏を中心とした「開かずの踏切」¹⁾等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。

このため、道路管理者及び鉄道事業者が連携し、踏切を除却する連続立体交差事業等と踏切の安全性向上を図る歩道拡幅等が緊急かつ重点的に推進されている。東京都では、平成27年8月に、京成押上線（京成曳舟駅付近）で高架化を行い、6箇所の踏切を除却した。（図表2-6-7）。

また、鉄道駅のプラットホームにおいて、視覚障害者等をはじめとする全ての駅利用者にとって線路への転落等を防止するために効果が高いホームドアの整備を推進しており、平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」中間とりまとめを踏まえ、ホームドア等の整備促進や新しいタイプのホームドアの技術開発とともに、鉄道事業者等と連携した一般利用者による視覚障害者等への声かけを普及させるためのキャンペーン等のソフト対策と併せて、総合的な転落等の防止対策を進めている。なお、平成27年度に首都圏では、JR山手線秋葉原駅にホームドアが設置された（図表2-6-8）。

図表2-6-7

明治通り（京成押上線平成27年8月全線高架化・踏切除却）



資料：東京都建設局

図表2-6-8

ホームドアの設置状況（JR山手線有楽町駅）



資料：国土交通省都市局

⑥広域的な鉄道事業の推進

中央新幹線については、平成22年3月より、交通政策審議会において「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定」についての審議が行われた。平成23年5月に、営業主体及び建設主体をJR東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申がとりまとめられた。これを受け、同月、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、国土交通大臣が営業主体及び建設主体としてJR東海を指名し、整備計画の決定並びにJR東海に対する建設の指示を行った。

なお、超電導リニアについては、平成9年から山梨実験線先行区間において走行試験が行われ、平成21年には「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」において、「超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られた」との評価を受けた。平成25年8月からは、山梨実験線全線において、車両や推進コイル等について実用化仕様を最終検証するための走行試験が実施されている。

1) 電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

⑦ 空港へのアクセス強化

成田国際空港と都心のアクセスを向上させるため、平成22年7月17日に成田高速鉄道アクセス線が開業した。この鉄道は千葉NT線印旛日本医大駅から成田空港高速鉄道接続点までが新規敷設され、北総線、千葉NT線改良工事と一体的に整備された。成田高速鉄道アクセス線の完成により、日暮里と空港第2ビルが36分で結ばれ、大幅な時間短縮となり、諸外国主要空港に比肩しうるアクセス利便性が実現された（図表2-6-9）。

一方、東京国際（羽田）空港では、平成22年10月21日の国際線ターミナルの供用に併せて、京浜急行空港線「羽田空港国際線ターミナル駅」、東京モノレール線「羽田空港国際線ビル駅」が開業し、同地区へのアクセスの強化が図られた（図表2-6-10）。

また、平成24年10月21日には京浜急行本線及び空港線の京急蒲田駅での、付近の連続立体交差事業等と併せた駅改良（ホームの2層高架構造化）が完了した。これにより、都心方面及び横浜方面から羽田空港へのアクセス強化が図られた。

(2) 航空輸送に関する状況

① 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方策の検討を進めているところであり、具体的には、羽田空港における飛行経路の見直し等による機能強化方策の具体化に向けて、平成27年8月に関係自治体や航空会社等の関係者が参画した協議会を設置し、協議を進めているところである。

特に、羽田空港については、住民の幅広い理解を得るため、説明会の開催を行ったところであり、平成28年夏までに環境影響に配慮した方策を策定する予定である。

また、平成32年以降の機能強化については、成田空港における抜本的な容量拡大などの機能強化方策の具体化に向けて、関係自治体等と協議を進めている。

図表2-6-9

成田スカイアクセス
「新型スカイライナー」

資料：関東運輸局

図表2-6-10

東京モノレール線羽田空港国際
線ビル駅

資料：東京モノレール（株）

②東京国際（羽田）空港の整備

東京国際（羽田）空港は、我が国の国内線の基幹空港として、年間約7,421万人（平成26年度）が利用している。

国際線旅客ターミナルビルの拡張や駐機場等の整備を行い、平成26年3月に、国際線の発着枠を3万回増枠し、年間発着枠を44.7万回へ拡大した。また、同年12月にC滑走路延伸事業を完了し、長距離国際線の輸送能力増強を図った。

引き続き国際線・国内線地区を結ぶトンネル（際内トンネル）の整備を行い、効率的な乗継ぎ動線を確認する等、国際競争力強化のために必要な施設整備を実施する。（図表2-6-11）。

図表2-6-11 東京国際（羽田）空港の整備



資料：国土交通省航空局

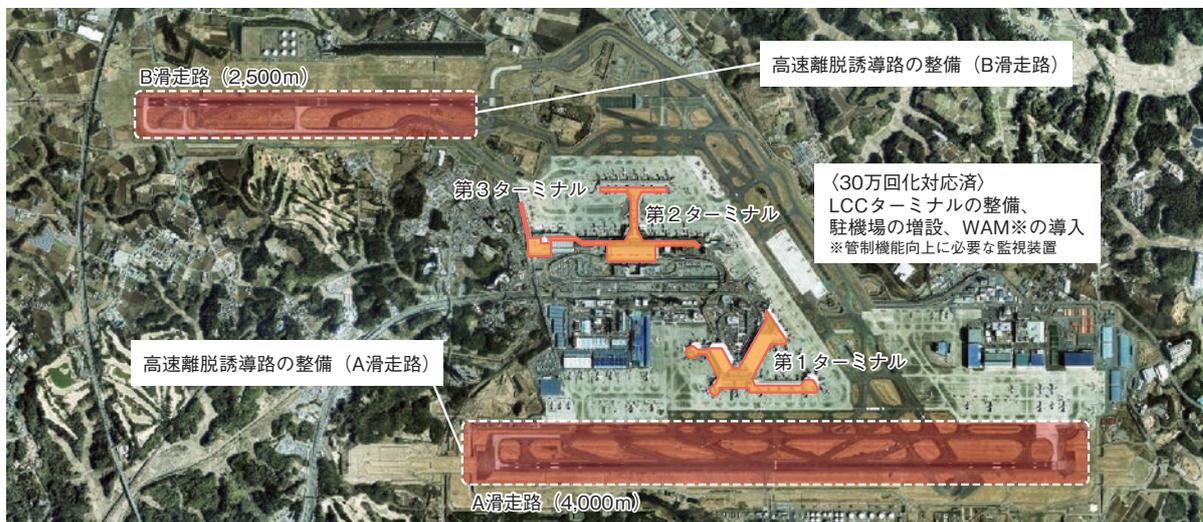
③成田国際空港の整備

成田国際空港は、我が国の国際航空の中心として、年間約3,266万人（平成26年度）の人々が利用している。

平成25年3月末に年間発着枠を27万回まで拡大し、オープンスカイを実現した。また、オープンスカイの実現にあわせて、6時から23時までという現在の運用時間を前提としつつ、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合に限り、24時までの離着陸を認める離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用を開始した。さらに、平成27年3月には成田国際空港第3旅客ターミナル（LCCターミナル）や駐機場の整備により、年間合計発着枠30万回化を達成、首都圏空港の年間合計発着枠75万回化が達成された。

今後も、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港として、地元合意を踏

図表2-6-12 成田国際空港の施設計画



資料：国土交通省航空局

まえ、高速離脱誘導路の整備等による時間値の向上や、国際ネットワークの拡充に取り組み、著しく成長しているLCCや、今後も拡大が見込まれるアジアから北米への乗継ぎ需要を取り込んでいくことで、アジアのハブ空港としての地位を確立していく（図表2-6-12）。また、ビジネスジェットを受け入れ体制の整備等、サービスの充実についても取り組んでいく。

(3) 海上輸送に関する状況

①首都圏におけるコンテナ取扱状況

上海、香港をはじめとする中国諸港やシンガポールといったアジア諸国の港湾のコンテナ取扱量が飛躍的に増加している中で、首都圏の港湾は、コンテナ取扱貨物量自体は増加しているものの、相対的な地位を低下させており（図表2-6-13）、国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワーク（北米航路、欧州航路といった大型コンテナ船が投入される航路）を維持していくためには、港湾機能の強化等により、国際競争力の向上を図ることが必要である。

②国際コンテナ戦略港湾

我が国の産業活動や国民生活を物流面から支えるためには、国際海上コンテナ物流において我が国と北米・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年に阪神港（神戸港・大阪港）、京浜港（東京港・川崎港・横浜港）を国際コンテナ戦略港湾として選定し、両港において、コンテナターミナル等のインフラ整備、貨物集約、民の視点による効率的な港湾運営等のハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきたところである。

一方、コンテナ船の大型化や船会社同士の連携等が予想をはるかに超えて進んだ結果、国際基幹航路の寄港が著しく減少してきている。

このような状況を踏まえ、平成25年7月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、平成26年1月に、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等による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の3本柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。同委員会の議論を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して政府出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする港湾法の一部を改正する法律が平成26年7月に施行された。

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

図表2-6-13 コンテナ取扱貨物量ランキング

(単位：万TEU)

1984年			2014年 (速報値)		
	港名	取扱量		港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1(1)	上海	3,529
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2(2)	シンガポール	3,387
3	香港	211	3(4)	深圳	2,404
4	神戸	183	4(3)	香港	2,228
5	高雄	178	5(5)	寧波-舟山	1,943
6	シンガポール	155	6(6)	釜山	1,865
7	アントワープ	125	7(8)	青島	1,670
8	基隆	123	8(7)	広州	1,641
9	ロングビーチ	114	9(9)	ドバイ	1,520
10	横浜	110	10(10)	天津	1,405
			28(28)	東京	489
12	釜山	105			
			-(48)	横浜	288
			-(51)	名古屋	274
15	東京	92			
			-(56)	神戸	260
31	大阪	42			
			-(60)	大阪	244

注1：内外貨を含む数字
 注2：TEUとは国際標準規格（ISO規格）の20フィートコンテナを1として計算する単位。
 注3：（ ）は2013年の値。
 資料：国土交通省港湾局資料

者・民間の協働体制が構築された。

③京浜港の整備

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、10,000TEUクラスの大型コンテナ船の入港が可能な水深-16m級の岸壁を有する国際海上コンテナターミナルの整備を行っている。平成27年4月には、横浜港南本牧ふ頭において、我が国最大となる水深18mの大水深コンテナターミナルが供用を開始した(図表2-6-14)。



資料：国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

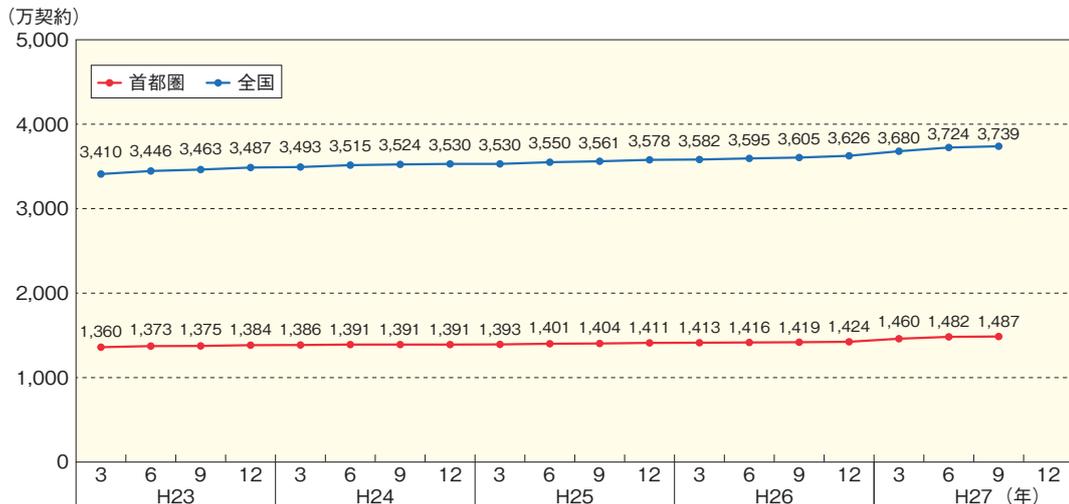
2. 情報通信体系の整備

(1) 個人が活用できる情報環境の整備

①固定系ブロードバンドサービスの契約数

全国の固定系ブロードバンドサービス²⁾の契約数は、平成23年3月末の3,410万から、平成27年12月末には3,739万に増加しており、首都圏においても平成23年3月末の1,360万から平成27年12月末には1,487万に増加している(図表2-6-15)。

図表2-6-15 固定系ブロードバンドサービスの契約数の推移



注：各月は月末時点

資料：「ブロードバンドサービス等の契約数の推移」(総務省)により国土交通省都市局作成

2) FTTHアクセスサービス、DSLアクセスサービス、CATVアクセスサービス、FWAアクセスサービスの合計。

- ・FTTHアクセスサービス：光ファイバー回線でネットワークに接続するアクセスサービス(集合住宅内等において一部に電話回線を利用するVDSL等を含む)
- ・DSLアクセスサービス：電話回線(メタル回線)でネットワークに接続するアクセスサービス(ADSL等)
- ・CATVアクセスサービス：ケーブルテレビ回線でネットワークに接続するアクセスサービス
- ・FWAアクセスサービス：固定された利用者端末を無線でネットワークに接続するアクセスサービス

②世帯カバー率

ブロードバンド³⁾の世帯カバー率は、全国、首都圏ともに100.0%となっている。

(テレワークの推進)

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」は、女性等の活躍の推進や新たな働く場の創出等による大都市郊外部等の活性化につながるもので、その推進が求められている。また、職住近接の実現による通勤負担の軽減や、仕事と生活の調和(ワーク・ライフ・バランス)の実現、災害時等における事業継続性の確保などの効果が期待されており、社会的な関心も高い。

平成27年6月30日に閣議決定された「世界最先端IT国家創造宣言」においては、「就業継続が困難となる子育て期の女性や育児に参加する男性、介護を行っている労働者等を対象に、週一回以上、終日在宅で就業する雇成型在宅型テレワークにおける、労働者にやさしいテレワーク推奨モデルを産業界と連携して支援し、平成28年までにその本格的な構築・普及を図り、女性の社会進出や、少子高齢化社会における労働力の確保、男性の育児参加、仕事と介護の両立等を促進する」こととされるなど、これまで以上にテレワークの普及促進に取り組むこととしている。

関係省庁では、テレワークが様々な働き方を希望する者の就業機会の創出及び地域の活性化等に資するものとして、テレワークの一層の普及拡大に向けた環境整備、普及啓発等を連携して推進している。

また、総務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省のテレワーク関係4省は、平成17年度に設立した産学官からなる「テレワーク推進フォーラム」において、テレワークの円滑な導入や効率的な運用に資する調査研究や普及活動を展開している。

国土交通省では、テレワークによる働き方の実態やテレワーク人口の定量的な把握、テレワーク展開拠点の整備推進方策の検討を行った。

3. 水供給体系の整備

(水資源開発の状況)

利根川水系及び荒川水系において、平成20年7月に「利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画」が閣議決定され、平成21年3月、平成26年8月、平成28年1月に一部変更されている。

また、平成27年度においても、用水の安定供給を確保するため、既存施設の機能増強を目的とする事業などが実施されている。

(1) 生活用水

(普及状況)

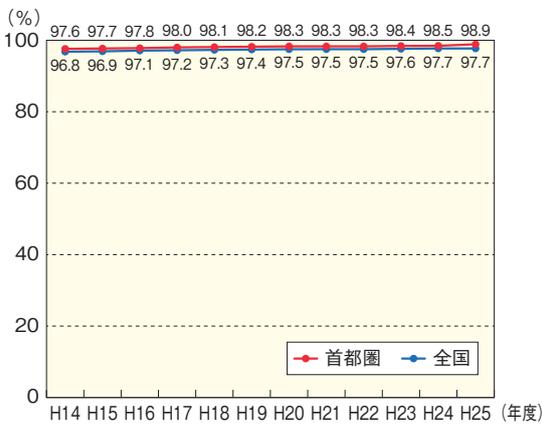
水道の普及率は平成14年度には全国で96.8%であったが、年々上昇し、平成25年度には97.7%となり、首都圏は98.9%となっている(図表2-6-16)。

3) FTTH、DSL、CATVインターネット、FWA、衛星、BWA、LTE、3.5世代携帯電話

(施設能力)

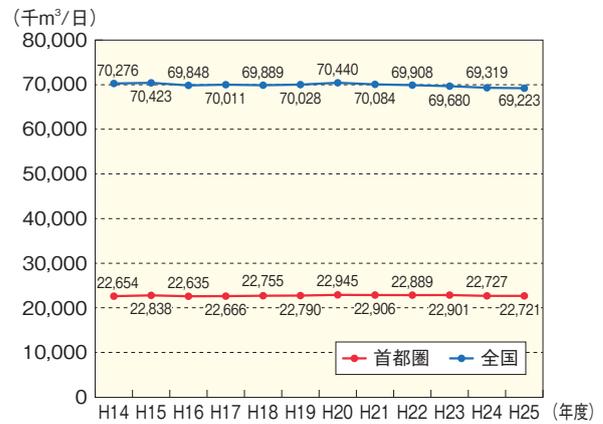
水道の施設能力は平成14年度には全国で70,276千 m^3 /日であったものが、平成25年度には69,223千 m^3 /日となり、首都圏は22,721千 m^3 /日となっている（図表2-6-17）。

図表2-6-16 普及状況の推移



資料：図表2-6-16、図表2-6-17とも「水道統計」（日本水道協会）により国土交通省都市局作成

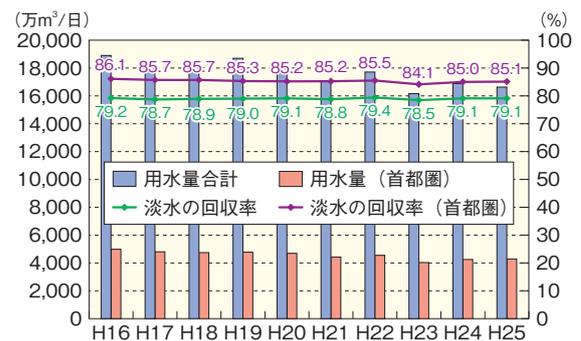
図表2-6-17 施設能力の推移



(2) 工業用水

工業用水の1日当たり用水使用量は、全国では平成16年1億8,897万 m^3 （淡水の回収率79.2%）が平成25年1億6,630万 m^3 （同79.1%）となり、首都圏では平成16年4,980万 m^3 （同86.1%）が平成25年4,284万 m^3 （同85.1%）と、平成16年に比べて用水使用量は減少し、淡水の回収率は同水準となっている（図表2-6-18）。

図表2-6-18 工業用水量の推移



注1：従業者30人以上の製造事業所における工業用水の1日当たり用水量

注2：平成23年については、「平成24年経済センサス-活動調査」（平成24年2月1日現在）による

資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサス-活動調査（製造業）」（総務省・経済産業省）により国土交通省都市局作成

4. エネルギー供給体系の整備

(首都圏のエネルギー消費)

平成2年度以降の首都圏における最終エネルギー消費量は増加基調にあったが、平成20年度以降は、緩慢に減少して推移している。平成25年度（暫定値）における首都圏の最終エネルギー消費量は、約4,046PJ（ペタジュール）であり、その約8割を東京圏が占めている（図表2-6-19）。都道府県別にみると、千葉県が約1,121PJで全国トップであり、神奈川県が約857PJで全国第2位、東京都が約831PJで全国第3位である。

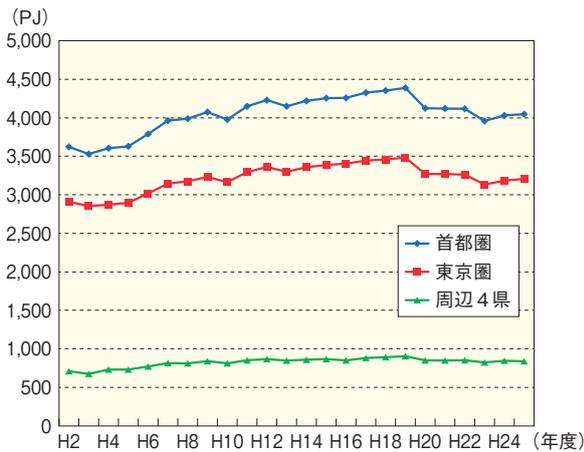
最終エネルギー消費量を圏域別にみると、首都圏は全国の3割以上を占めている（図表2-6-20）。

(再生可能エネルギーの導入)

2012年の固定価格買取制度の開始以降、再生可能エネルギーの導入拡大が進んでおり、平成27年11月末時点で、その導入量は20,415千kWに達している（図表2-6-21）。

例えば、非住宅用太陽光発電においては、東京電力株式会社が、平成23年12月に運転を開始

図表2-6-19 最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の推移



注：H25年度は暫定値。

資料：図表2-6-19、図表2-6-20ともに資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計調査」より国土交通省都市局作成

した扇島太陽光発電所（太陽電池出力約13,000kW、当時国内最大級）及び同年8月に先行して運転を開始した、浮島太陽光発電所（太陽電池出力約7,000kW）に続き、平成24年1月に米倉山太陽光発電所（太陽電池出力約10,000kW）の運転を開始するなど、導入が進んでいる（図表2-6-22）。

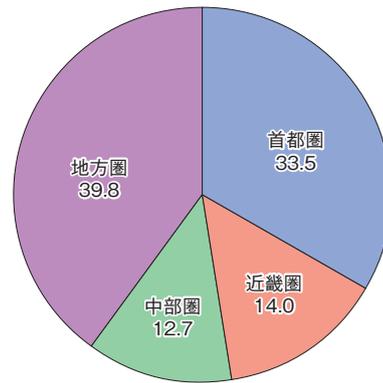
また、風力発電についても、茨城県鹿嶋市北海浜工業団地及び隣接する平井海岸に単機出力2,000kWの風力発電機10基が設置され、2007年2月に運用を開始し、風力エネルギーにより発電した電気（年間約4,200万kWh）の全量を東京電力株式会社に売電している。

（家庭における省エネルギー対策）

平成25年度における首都圏の最終エネルギー消費量のうち約15.5%に当たる629PJは家庭部門が占めており、家庭における省エネルギー対策の一層の推進が求められている。こうしたなか、家庭用省エネルギー機器の普及・導入が進んでいる。

ヒートポンプ技術を活用し空気の熱でお湯を沸かすことができる「自然冷媒ヒートポンプ給湯機」の市場全体での累計出荷台数は平成21年10月には200万台、平成23年8月に300万台、平成25年10月に400万台、平成26年12

図表2-6-20 最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の対全国シェア（H25年度（暫定値））



図表2-6-21 首都圏における再生可能エネルギー発電設備の認定状況（平成27年11月末時点）

	認定容量(千kW)	
	新規認定分	移行認定分
太陽光発電設備	17,980	1,233
風力発電設備	30	159
水力発電設備	64	28
地熱発電設備	0	0
バイオマス発電設備	581	341
合計	18,655	1,760

注1：「新規認定分」とは固定価格買取制度開始後に新たに認定を受けた設備

注2：「移行認定分」とは、電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法（以下、「法」という。）施行規則第2条に規定されている、法の施行の日において既に発電を開始していた設備、もしくは、法附則第6条第1項に定める特例太陽光発電設備（太陽光発電の余剰電力買取制度の下で買取対象となっていた設備）であって、固定価格買取制度開始後に当該制度へ移行した設備

資料：固定価格買取制度 情報公開用ウェブサイトより国土交通省都市局作成

図表2-6-22 米倉山太陽光発電所



資料提供：山梨県

月には450万台を突破した。

また、都市ガス、LPガスなどのエネルギーから水素を取り出し、自宅に設置した燃料電池で発電し、その時に生じる排熱によりお湯をつくり出す「家庭用燃料電池コージェネレーションシステム」の導入が平成21年から本格的に始まり、平成27年3月までに約11.5万台を超える導入が行われた。

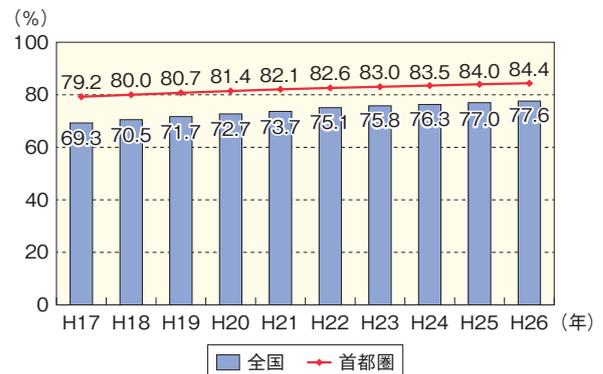
5. 下水道・廃棄物処理体系の整備

(1) 下水道

全国の下水道処理人口普及率は、平成17年度末は69.3%(下水道整備人口8,802万人)であったが、平成26年度末は77.6%(同9,775万人)となっている。

首都圏においては、平成17年度末は79.2%(同3,322万人)であったが、平成26年度末は84.4%(同3,701万人)となっており、下水道整備については全国と比較して高い状況である(図表2-6-23)。

図表2-6-23 普及状況の推移



注1：東日本大震災の影響で、下記の県は調査対象外となっている。
平成22年度：岩手県、宮城県、福島県
平成23年度：岩手県、福島県
平成24年度：福島県
平成25年度：福島県
平成26年度：福島県

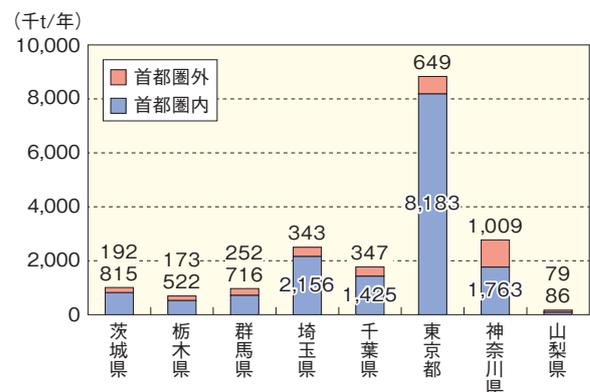
資料：「汚水処理人口普及状況について」(農林水産省、国土交通省、環境省)により国土交通省都市局作成

(2) 産業廃棄物の状況

(産業廃棄物の広域移動)

首都圏では、産業廃棄物の中間処理または最終処分のため、産業廃棄物を都県域を越え他の地方自治体に移動させて処理・処分している。平成26年度におけるその移動量は、東京都が8,832千トン(首都圏内の他県へ8,183千トン、首都圏外へ649千トン)、神奈川県が2,772千トン(首都圏内の他都県へ1,763千トン、首都圏外へ1,009千トン)などとなっており、産業廃棄物を広域に移動し処理・処分する構造となっている(図表2-6-24)。

図表2-6-24 都県外への産業廃棄物の搬出量(平成26年度)



資料：「平成27年度廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用量実態調査報告書(広域移動状況編 平成26年度実績)」(環境省)により国土交通省都市局作成

6. 沿岸域の利用

(1) 東京湾沿岸域の役割と今後の展開

東京湾沿岸域は、海域や埋立地等の活用により、これまで首都圏の経済社会の発展、国際交流の進展、市民生活の向上に寄与してきた。しかし、経済情勢や産業構造等の変化に伴う地域活力の低下等の課題が生起している。

このようなことを踏まえ、沿岸域についてはそのポテンシャルを将来にわたって発揮させら

れる利用が、沿岸陸域については、産業や港湾物流機能等の既存集積の活用・高度化、土地利用の転換による大都市のリノベーションへの活用、交通基盤施設整備等利便性の向上による新たなニーズの掘り起こし等、地域の個性と特色を発揮させることにより、地域活力を発展させることが進められている。

（東京国際（羽田）空港の再拡張・国際化を生かす拠点整備構想）

東京国際（羽田）空港は、再拡張・国際化により国内・海外とのヒト・モノの動きが盛んになるなど、経済の発展や国際交流の進展が期待されている。東京国際（羽田）空港の沖合展開事業及び平成16年度より実施されてきた羽田空港再拡張事業の結果、発生した53haの跡地については、市街地に隣接した土地として、「空港を活かす」、「空港と連携する」、「周辺と調和する」といった方向性に基づき、羽田空港移転問題協議会（国、東京都、大田区、品川区で構成）において、土地利用の検討を行い、平成22年10月に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定した。本計画は、「緑と水辺に囲まれ、空港と隣接する立地をいかした、多様な人々が行き交い、魅力と賑わいのある、世界とつながるまちの実現」をコンセプトに掲げ、東京国際（羽田）空港の持つポテンシャルを最大限活用しつつ、国際航空機能の拡充にも対応する内容となっている（図表2-6-25）。

図表2-6-25 羽田空港跡地まちづくり推進計画



資料：国土交通省航空局

（2）周辺沿岸域の状況

東京湾外の沿岸域においては、地域の振興、首都圏における地域構造の再編及び緊急時も想定した東京湾の諸機能の適切な分担に資するため、広域的、総合的な視点に立って利用が進められており、国土保全や自然環境の保全及び良好な環境の創造に努めるとともに、生産性の高い漁業空間、安全で快適な海洋性レクリエーション空間等海洋空間として利用が進められている。

7. 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27年度末までに7地域が指定されている。

(2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定

都市再生緊急整備地域（特定都市再生緊急整備地域を含む。）に指定された地域においては、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められている。民間都市再生事業計画の認定は、平成14年度から始まり、首都圏においては平成27年度末時点で59件の計画が認定を受けている。

特定都市再生緊急整備地域「東京都心・臨海地域」では、平成28年2月、株式会社ホテルオークラから申請があった「(仮称)虎ノ門2-10計画」が認定された。

本事業計画は、国際競争力の強化に資するホテルの機能更新と共に、虎ノ門エリアの拠点性を強化する業務機能の整備、緑の拠点となる広場空間の形成、災害時の一時滞在施設の整備などを実現することにより、東京の都市再生に貢献することを目的とするものであり、平成31年度の竣工を予定している。

図表2-6-26 外観イメージ



資料：株式会社ホテルオークラ

(3) 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8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10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5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2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、新たな国土形成計画（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) 政策区域等に基づく諸施策の推進

首都圏においては、その秩序ある整備を図るため、圏域内に国土政策上の位置付けを与えた「政策区域」を設定し（図表2-7-1）、この区域に応じ、土地利用規制、事業制度、税制上の特別措置等の各種施策が講じられている。

図表2-7-1 首都圏における政策区域



資料：国土交通省都市局作成

(3) 業務核都市の整備

東京圏においては、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中心となる都市（業務核都市）を、業務機能をはじめとした諸機能の集積の核として重点的に育成・整備し、東京都区部への一極依存型構造をバランスのとれた地域構造に改善していくため、多極分散型国土形成促進法（昭和63年法律第83号）に基づき、都県又は政令指定都市が作成する業務核都市基本構想に基づく業務核都市の整備の推進を図ってきたところであり、これまでに承認・同意された地域は14地域となっている（図表2-7-2）。

首都圏整備計画においては、業務核都市について、今後、自立性の高い地域の中心として、各都市の既存集積、立地、交通条件、自然環境等の特徴をいかした個性的で魅力ある都市を目指して整備を推進することとしている。

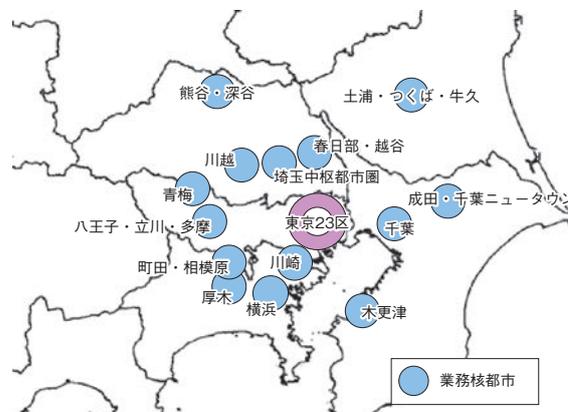
(4) 近郊緑地保全制度

(近郊緑地保全区域における緑地保全の経緯)

首都圏の既成市街地への人口と産業の集中に伴い、大都市近郊において無秩序な市街地化が進み、緑地等が荒廃することにより、地域住民の生活環境が著しく悪化した。

昭和31年4月に成立した首都圏整備法では、首都圏を既成市街地、近郊地帯及び周辺地域の三

図表2-7-2 業務核都市の配置



資料：国土交通省都市局

地域に分け、近郊地帯を「既成市街地の無秩序な膨張発展を抑制し、その健全な発展を図るため、その外周に緑地地帯（10km程度の幅のグリーンベルト）を設定する必要がある区域」として定めた。しかし、近郊地帯の土地は公有地ではなく、また、特段の政策措置も採られなかったため、無秩序な市街化が進み、近郊地帯を指定する政令を制定することができないまま、昭和40年の首都圏整備法の改正により現行の既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域の三地域に変更された。

首都圏整備法が改正され、従来の近郊地帯に替わって、計画的に市街地を整備し、あわせて緑地を保全する必要がある区域を近郊整備地帯として指定することとしたため、近郊整備地帯において広域的な見地から緑地を保全することにより、無秩序な市街地化を防止し、大都市圏の秩序ある発展に寄与することを目的に、「首都圏近郊緑地保全法」（昭和41年法律第101号）が制定された。

同法に基づき、近郊整備地帯の区域のうち特に緑地保全の効果の高い区域が近郊緑地保全区域として指定され（平成26年度末現在で、19地区、15,861ha）、この区域内における建築物等の新築、改築及び増築、宅地の造成、木竹の伐採等の行為について、都県知事等への届出が義務づけられているなど、緑地保全の推進が図られている。

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。

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。

新たな国土形成計画（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、全国計画を踏まえた新たな広域地方計画策定に向け、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。さらに広域的な連携・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. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

大深度地下利用については、平成12年に「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（平成12年法律第87号）が成立し、平成13年より施行されている。

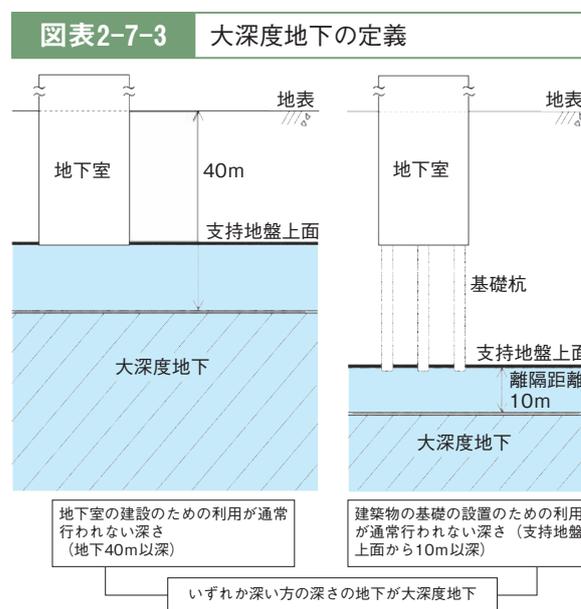
同法では、法律の対象地域（首都圏・近畿圏・中部圏：首都圏では、首都圏整備法に基づく既成市街地又は近郊整備地帯に含まれる1都4県の特別区、市町村の全域が対象。）において、道路、河川、鉄道、電気通信、ガス、上下水道等の公共の利益となる事業が大深度地下を使用する場合、国土交通大臣又は都府県知事の認可を受けた上で、原則として事前に補償を行うことなく、大深度地下に使用権を設定することができ、事業を実施することが可能となっている。

具体的なメリットとして、以下の点が挙げられる。

- ① ライフラインや社会資本の円滑な整備
- ② 合理的なルート設定による事業期間の短縮、コスト縮減への寄与
- ③ 地震に対する安全性向上、騒音・振動の減少、景観の保護

また、秩序ある地下利用を行うとともに、安全の確保や環境の保全等にも配慮する必要があるため、「大深度地下の公共的使用に関する基本方針」（平成13年閣議決定）のほか、以下の指針を定めている。

- ・ 大深度地下使用技術指針・同解説（国土交通省告示第1113号）
- ・ 大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針（平成16年 国都大第58号）
- ・ 大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針（平成16年 国都大第58号）
- ・ 大深度地下の公共的使用におけるバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する指針



資料：国土交通省

針（平成17年国都大第22号）

同法において認可を受けようとする事業者は、申請に先立って、事業概要書の送付及び公告・縦覧を行い、他の事業者から事業の共同化、事業区域の調整等の申出があった場合、調整に努めることとしている。

これらの調整を適切に行うため、対象地域ごとに、大深度地下使用協議会を設置し、大深度地下使用の構想・計画に関する情報交換や事業の共同化、事業間調整に関する協議を行うこととしており、首都圏大深度地下使用協議会については、国土交通省関東地方整備局がその運営を行っている。

国土交通省においては、大深度地下使用制度の円滑な運用を図り、大深度地下の適正かつ合理的な利用を推進するための取組を進めており、これまで「安全の確保」、「環境の保全」、「バリアフリー化の推進・アメニティーの向上」に関して指針を策定してきた。

平成27年度は、大深度地下の利用情報について、検討・整備を行った。

4. 筑波研究学園都市の整備

(1) 筑波研究学園都市の現状

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。

本都市に移転・新設した国等の試験研究教育機関等については、平成13年4月1日の一部機関の統合・独立行政法人化を経て、現在32機関が業務を行っており、周辺開発地区の研究開発型工業団地を中心に多数の民間研究所や研究開発型企业が立地している。

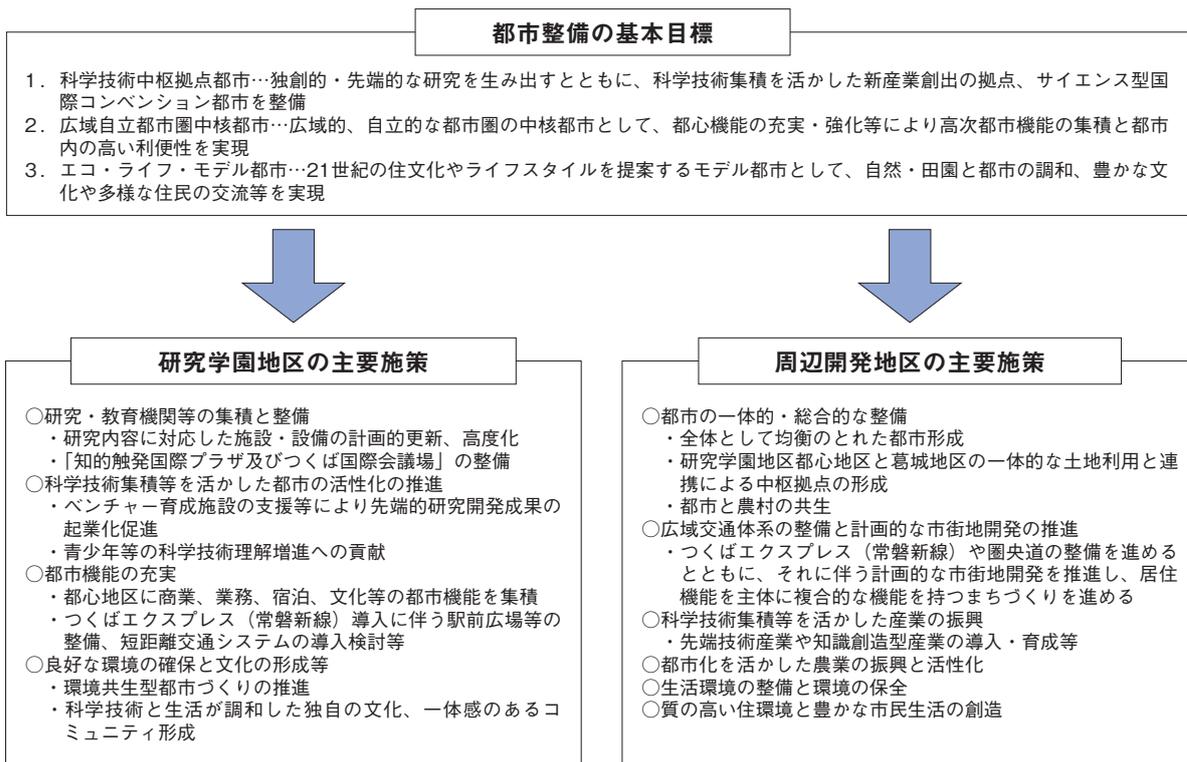
(2) 研究学園地区・周辺開発地区の整備について

「筑波研究学園都市建設法」（昭和45年法律第73号）に基づく研究学園地区建設計画と周辺開発地区整備計画（いずれも平成10年4月改定）においては、今後の筑波研究学園都市が目指すべき都市整備の基本目標として、①科学技術中枢拠点都市、②広域自立都市圏中核都市、③エコ・ライフ・モデル都市、を掲げ、これを実現するための総合的な施策展開の方向を示している（図表2-7-4）。

(3) つくば国際戦略総合特区

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。

図表2-7-4 研究学園地区建設計画及び周辺開発地区整備計画の骨子



5. 国会等の移転に関する検討

(国会等の移転の主な経緯)

国会等の移転とは、国会をはじめとする三権の中枢機能を東京圏以外の地域へ移転することを意味し、平成2年の衆参両院における「国会等の移転に関する決議」以来検討がなされてきている。平成4年には、議員立法により「国会等の移転に関する法律」（平成4年法律第109号。以下「移転法」という。）が制定され、「国は、国会等の移転の具体化に向けて積極的な検討を行う責務を有する」とされた。移転法により設置された国会等移転調査会において、平成7年に移転の意義、移転先地の選定基準等を内容とする「国会等移転調査会報告」がとりまとめられ、さらに、平成8年の移転法の一部改正により設置された国会等移転審議会は、平成11年12月に国会等の移転先候補地の選定等についての「国会等移転審議会答申」を内閣総理大臣に提出し、内閣総理大臣から国会に同答申の報告がなされた。

この答申を踏まえ、平成15年には、国会において超党派による「国会等の移転に関する政党間両院協議会」が設置され、平成16年12月に同協議会で「座長とりまとめ」がまとめられた。この「座長とりまとめ」では、今後、同協議会において国会等の移転の意思決定に向けた議論に資するため、政府その他の関係者の協力を得て、分散移転や防災、とりわけ危機管理機能（いわゆるバックアップ機能）の中枢の優先移転などの考え方を深めるための調査、検討を行うこととされている。

政府としては、移転法に基づき、また「座長とりまとめ」の主旨を踏まえ、関連する調査や国民への情報提供等、国会における検討に必要な協力を行うこととしている。

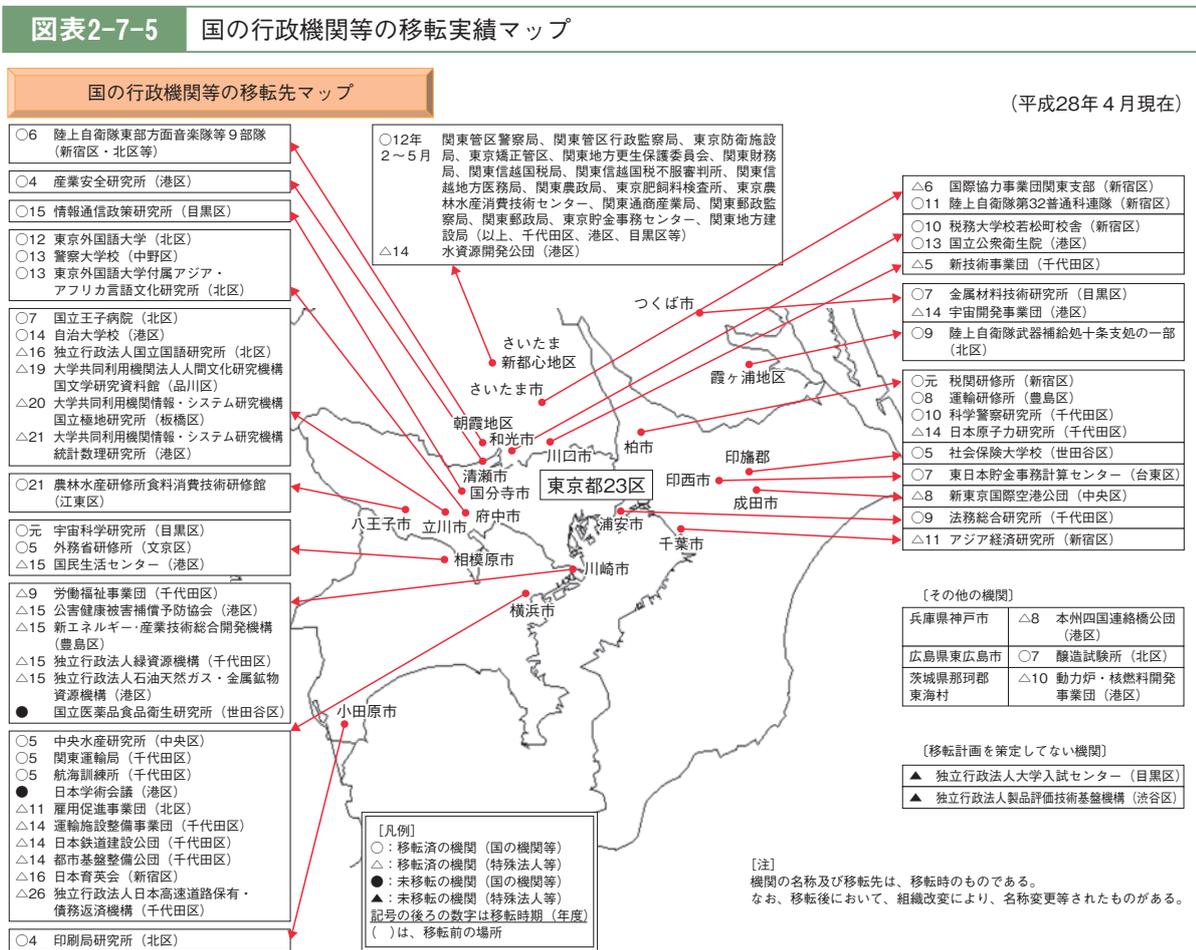
6. 国の行政機関等の移転

(多極分散型国土形成促進法に基づく国の行政機関等の移転)

多極分散型国土形成促進法に基づく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、「国の機関等の移転について」（昭和63年1月閣議決定）及びこれに基づく「国の行政機関等の移転について」（昭和63年7月閣議決定）にのっとり、国の行政機関の官署（地方支分部局等）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70機関11部隊等）のうち、66機関11部隊等が移転した。

残る移転対象機関についても、閣議決定及び移転計画にしたがって移転が円滑に実施されるよう、その着実な推進を図っている。



資料：国土交通省

(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。