

平成30年度

首都圏整備に関する年次報告 要旨

令和元年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 首都圏における公共空間の民間経済活動の場への開放
- 第2節 首都圏における民間空間での公共的機能の発揮
- 第3節 首都圏における都市開発を通じたイノベーション空間の創出

第2章 首都圏整備の状況

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

資料編 首都圏整備に関する各種データ（省略）

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

本文中の「首都圏」「東京圏」等は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県
周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

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、「R」は令和を示す。

本白書に記載した地図は、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

わが国は、平成20(2008)年に人口のピークを迎え、人口減少局面に入っている。首都圏では、全体で見ると依然として人口は増加傾向ではあるものの、既に減少局面を迎えた県もあり、首都圏全体でも将来は減少に転じると予測されている。

また、高度経済成長期を中心に、道路、都市公園、下水道等の社会資本の整備が進んだ一方、厳しい財政制約の中での社会資本の効率的な整備、老朽化した施設の適切なメンテナンス等が課題となっている。

人口減少・少子高齢化、公的部門の財政制約等に加え、都市のスポンジ化等の課題に対応し、身の回りの持続可能なまちづくりを進めるためには、従前の基盤施設整備や土地利用規制等の公的主体の力だけではなく、都市の活力を高める経済活動や、地域住民に不可欠な生活サービスの担い手である「民」の力を活かす必要がある。

近年、まちなかの空間活用や、まちづくりの担い手といった分野において、官民の垣根を越えたボーダーレスの取組が全国に広がりを見せている。民間収益の公共還元、街区の快適性・機能性の向上、経済活動・ビジネス機会創出を行う「公共空間の民間経済活動の場への開放」、民間空間多機能化、低未利用空間の社会的有効活用、都市の防災性・効率性向上を行う「民間空間での公共的機能の発揮」、新規事業を創造する起業家等人材の呼び込み、多様な人材や企業の交流する場の創出、イノベーションを創出する「都市開発を通じたイノベーション空間の創出」、これらの都市空間の「官民ボーダーレス化」の取組により、多彩な空間活用・生産性向上を図ることが重要である。

このような状況を踏まえ、本報告第1章においては、「首都圏における官民ボーダーレスな都市空間の創造」と題し、首都圏における取組事例等について整理・分析を行い、更なる取組の横展開を促すことを目的に、報告を行う。

第1節

首都圏における公共空間の
民間経済活動の場への開放

1. 公共空間の民間経済活動の場への開放

近年、街路、公園等の公共空間を民間の経済活動の場として開放し、公共空間の運営の一部について、民間の創意工夫や資金を活用することにより、良好な公共サービスを提供するとともに、民間の事業機会の拡大による経済成長を促し、また、まちのにぎわいの創出、エリアとしての価値向上を指向する取組が、首都圏においても活発化しつつある。法制度としても、このような取組を推進する観点から、都市再生特別措置法、国家戦略特別区域法及び中心市街地の活性化に関する法律の規定に基づく道路占用許可の特例制度（平成23(2011)年度施行、平成25(2013)年度施行、平成26(2014)年度施行）や都市緑地法等の一部を改正する法律（都市公園法の一部改正）の規定に基づく都市公園の公募設置管理制度（いわゆるPark-PFI。平成29(2017)年度施行）等が措置されている。

これらの取組は、民間事業者にとっては、新たな事業機会の創出、投資対象の多様化等のメリットがある一方、公的主体にとっても、民間事業者からの収益の還元を通じた公共施設等の運営等に関する財政負担の軽減、公共サービスの効率的・安定的な供給といったメリットがあり、両者のwin-winの関係を実現するものと評価される。加えて、地域住民にとっても、公共サービスの充実に伴う利便性・安全性の向上、まちのにぎわいの拡大に伴う地域の活性化、集客増加に伴う経済波及効果といった多様な効果も期待できる。

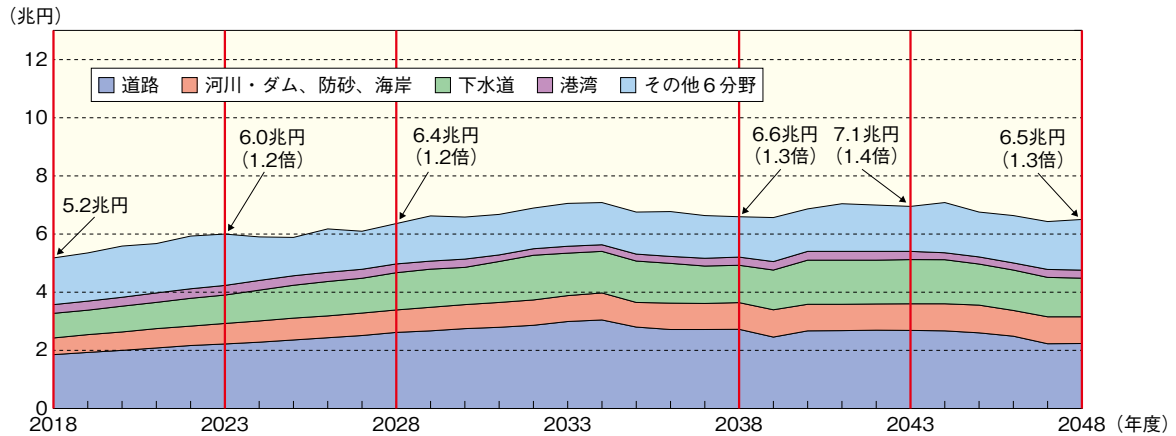
以下、現在、首都圏において、公共空間を民間の経済活動の場として開放し、インフラの効率的維持管理やまちのにぎわい創出等を目的に行われている取組について、その背景や具体的内容を検証・紹介し、今後、首都圏内、ひいては全国において創意工夫に富む取組が拡大することを期待するものである。

2. 民間経済活動に伴う収益還元等によるインフラ維持管理の効率化

我が国の社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、今後急速に老朽化することが懸念されている。国土交通省所管分野における社会資本の今後30年後までの維持管理・更新費の推計によると、長期的な費用の増加の程度は、平成30(2018)年と比較し、20年後、30年後ともに約1.3倍となる見込みである。その間、26年後に最大の1.4倍（7.1兆円）となると見込まれている。また、今後30年間の維持管理・更新費の合計は、176.5～194.6兆円程度となると推計されている（図表1-1-1）。

今後も継続した新技術やデータの積極的活用、集約・再編等の取組による効率化を図り、持続的・実効的なインフラメンテナンスの実現を目指す必要がある。

図表1-1-1 国土交通省所管分野における維持管理・更新費の推計結果



注1：国土交通省所管12分野（道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設）の国、都道府県、市町村、地方公共団体、地方道路公社、(独)水資源機構、一部事務組合（海岸、下水道、港湾）、港務局（海岸、港湾）が管理者のものを対象に推計。鉄道、自動車道は含まれていない。このほかに、高速道路6会社は、維持管理・更新費として約19.4兆円（2019～2048年度）を予定。

注2：2018年度の値は、実績値ではなく、今回実施した推計と同様の条件のもとに算出した推計値

注3：河川等は、河川・ダム、砂防、海岸の合計

注4：6分野は、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設

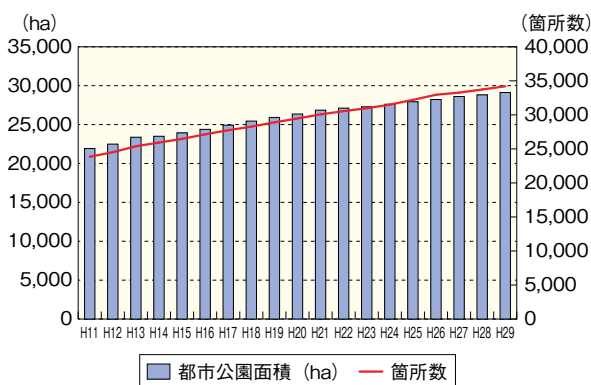
注5：推計値は幅を持った値としているため、グラフは最大値を用いている

資料：国土交通省

都市インフラの一つである都市公園等の面積、箇所数の推移を見てみると、ともに増加傾向であり、平成11(1999)年と比較し、平成28(2016)年時点において面積で約3割、箇所数で約4割増加している（図表1-1-2）。

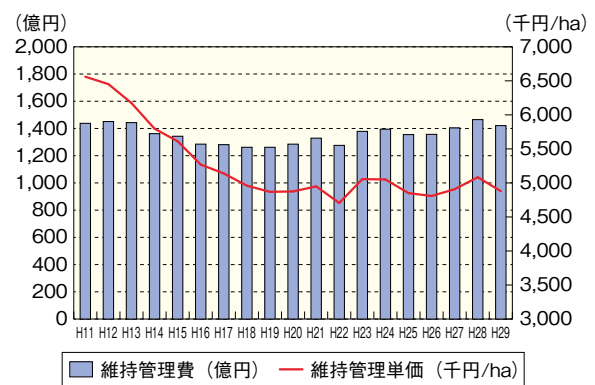
維持管理費の推移を見てみると、ヘクタール当たりの維持管理単価は平成11(1999)年時点の3分の2程度で推移するものの、公園面積の増加に伴い維持管理費総額は増加傾向にある（図表1-1-3）。

図表1-1-2 首都圏における都市公園等の箇所数、面積の推移



資料：「都市公園等整備現況調査」（国土交通省）

図表1-1-3 首都圏における都市公園等の維持管理費の推移



①南池袋公園/グリーン大通り〔東京都豊島区〕

持続可能な公園経営×緑の回廊

豊島区の南池袋公園は、従前、木がうっそうとして薄暗く、治安も決して良いとは言い難い公園であった。池袋エリアの再開発に伴い新たな変電設備用地を必要とした東京電力と、南池袋公園の公園環境改善を望みながらも財政的に難しかった豊島区との利害が一致し、さらに、地下の余剰空間に自転車駐輪場を整備することで、当時の地域課題であった放置自転車の解消も実現できるとして、南池袋公園の再整備プロジェクトが実施されることとなった。工事により6年半閉鎖されていたが、周辺の木々は伐採され、全面芝生張りの明るい空間の公園に生まれ変わり、平成28(2016)年4月にリニューアルオープンして以降、昼夜問わず多くの人で賑わう人気のスポットとなっている。

本公園の再整備を検討するに際し、行政と地域とが協働しながら公園空間の良好な保全と健全なにぎわいを創出し、地域の活性化を図ることを目的に、「南池袋公園をよくする会」が設立された。会員は商店会・町会・区の代表者、隣接地権者、カフェレストラン運営者、学識経験者、植栽管理者で構成され、公園利用のルールや公園の更なる魅力向上につながる活動等について協議をする場となっている。

また、南池袋のエリアとしての価値向上を図るため、公園の再整備に併せ、園内に魅力的な店舗（オープンスタイルのカフェ・レストラン）の誘致を行い、出店者の収益の一部は、変電所の地下占用料等とともに、公園の維持管理を始め、公園における地域貢献活動やイベントの実施経費に充当される仕組みとなっている。

さらに、南池袋公園に隣接するグリーン大通りにおいても、緑豊かな広幅員歩道の街路空間（緑の回廊）を有効活用し、オープンカフェ・キッチンカーやマルシェ等の社会実験を行い、南池袋公園との相乗効果を目指している（図表1-1-4）。

図表1-1-4 南池袋公園/グリーン大通り



資料：豊島区提供

② (仮称) 造幣局地区防災公園〔東京都豊島区〕

公園空間活用×民間・公共のWIN-WIN

(仮称) 造幣局地区防災公園は独立行政法人造幣局東京支局跡地に整備中の防災公園で、首都圏初のPark-PFI（公募設置管理制度）導入事業である。

豊島区は、造幣局東京支局の移転による大規模な土地利用転換に合わせ、池袋副都心と木造住宅密集地域の双方に隣接した立地特性に配慮した上で、災害に強く、文化とにぎわいを創出する活力ある市街地の形成を目指し、平成26(2014)年10月に「造幣局地区街づくり計画」を策定するとともに、併せて、同計画で位置付けられた公園の役割や機能、公園計画の基本的な考え方を示した「(仮称) 造幣局地区防災公園基本計画」を策定した。また、平成27(2015)年1月、区は、独立行政法人都市再生機構に対し、防災公園街区整備事業の実施を要請した。

その後、区と機構は、公園の整備において事業の早い段階から維持管理・運営を見据えた計画立案を行うため、Park-PFIの手法を前提とし、平成29(2017)年9月から平成30(2018)年1月にかけて、公園施設の設計、工事及び管理運営等を一体的に行う民間事業者の公募・選定を行った。

民間事業者と区、機構が連携しながら事業を推進することで、公募対象公園施設の運営による収益を活用し、公共の財政負担を軽減しつつ、にぎわいの創出及び防災公園としての都市公園の質の向上を図り、既存の枠組みにとられない新たなパブリックスペースを生み出すことを目的としている。なお、民間事業者は、公園内でスモールビジネスのスタートアップの拠点施設を整備し、飲食・物販等の起業支援を実施する予定である。

(仮称) 造幣局地区防災公園は、令和2(2020)年春の開園を予定している（図表1-1-5）。

図表1-1-5 (仮称) 造幣局地区防災公園（完成予想図）



資料：豊島区提供

[Park-PFI (公募設置管理制度)]

Park-PFI (公募設置管理制度) は、都市公園に民間の優良な投資を誘導し、公園管理者の財政負担を軽減しつつ、都市公園の質の向上、公園利用者の利便の向上を図ることを目的に、平成29(2017)年度に施行された都市緑地法等の一部を改正する法律 (都市公園法の一部改正) により創設された制度。

都市公園において飲食店、売店等の公園施設 (公募対象公園施設) の設置又は管理を行う民間事業者を、公募対象施設から得られる収益により園路、広場など公園管理者が指定する公園施設 (特定公園施設) の整備を一体的に行う (収益還元する) ことを条件に、公募により選定する手続。民間事業者には、以下の特例措置がインセンティブとして適用される。

- ① 設置管理許可の期間の上限を、10年から20年に延長。
- ② 建ぺい率 (公園の面積に占める飲食店、売店等の面積の割合) の上限を、2%から12%に拡大。
- ③ 自転車駐車場、看板、広告等について、「利便増進施設」(占用物件) として設置可能に。

図表1-1-6 Park-PFIのイメージ



資料：国土交通省都市局作成

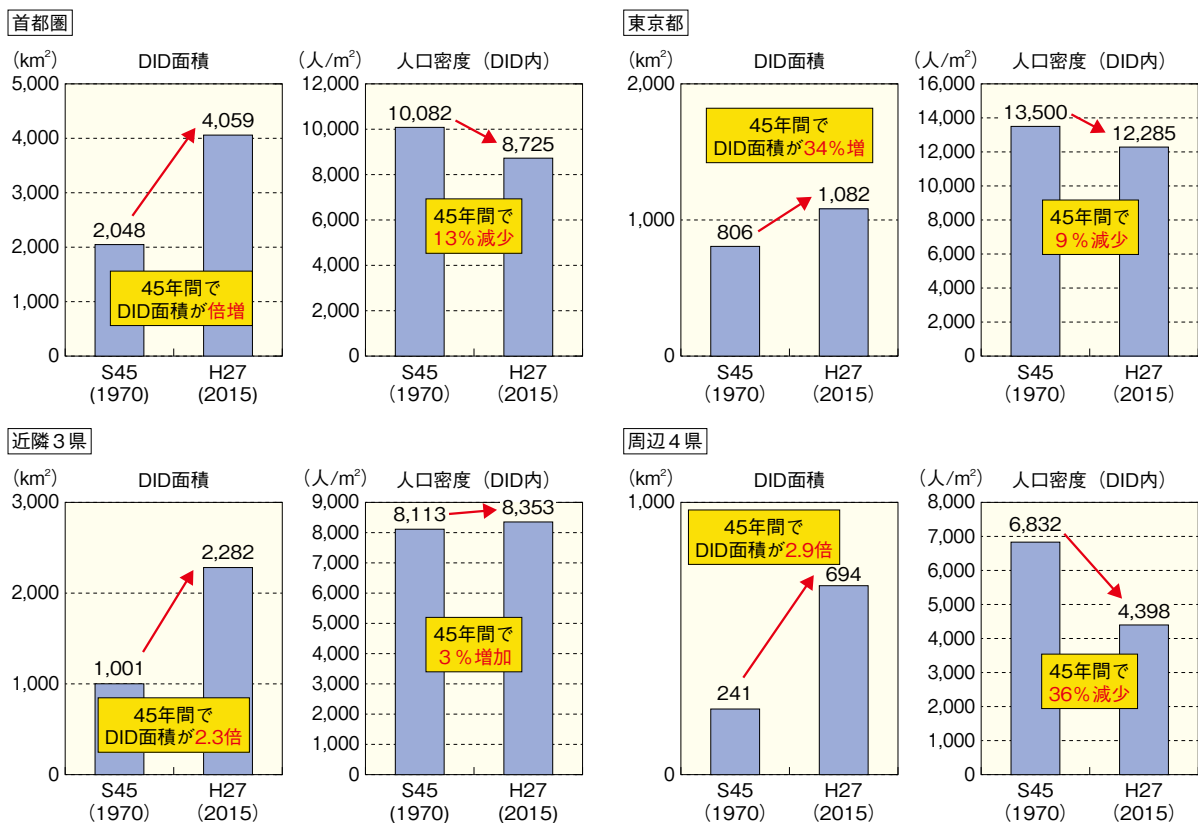
3. 公共空間の有効活用によるまちのにぎわいの創出

首都圏におけるDID（人口集中地区：Densely Inhabited District）面積の推移を見ると、高度経済成長期の末期である昭和45(1970)年から平成27(2015)年までの45年間で面積が倍増している。一方、DID地区における人口密度は87%に減少しており、市街地が拡散し低密度化している状況を確認できる。

東京都、近隣3県、周辺4県と圏域毎に見ると、DID面積は共通して増加しており、特に、近隣3県及び周辺4県における増加率が非常に高い。一方、DID地区における人口密度は、近隣3県において若干増加しているものの、東京都及び周辺4県においては減少しており、特に、周辺4県における減少率が非常に高い。このように、特に周辺4県では市街地の拡散、低密度化の傾向が著しく、DID面積が2.9倍に増加している一方、人口密度は64%に減少している。

この指標自体が直接まちのにぎわいの喪失を示すものではないが、DID面積の増加とDID地区における人口密度の減少が同時に進行していることは、郊外部の開発が進み、中心市街地のまちのにぎわいの喪失が進んでいることを示唆しているものと推察され、首都圏内各地において、まちのにぎわいの創出が急務の課題となっている（図表1-1-7）。

図表1-1-7 首都圏におけるDID（人口集中地区）面積とDID内人口密度の推移



注：DID（人口集中地区）とは、平成27年度では国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、1）原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2）それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域をいう。一方、昭和45年度では国勢調査の担当する地域である調査区を基に設定している。

資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

①高崎まちなかオープンカフェ、コミュニティサイクル（群馬県高崎市）

街路空間活用×中心街のにぎわいづくり

高崎市の中心市街地は、古くから交通の要衝として発展した歴史を有し、今日でも県内随一の広域交通ターミナル機能を擁し、人口、製造品出荷額等の規模的にも群馬県内最大の都市となっているが、近年、大型小売店の郊外立地や、小規模住宅など開発のスプロールが生じ、中心市街地のにぎわいが減少しているため、快適でにぎわいのある都市の再生等、人々を魅きつけるまちづくりが急務となっていた。

そこで、高崎市と高崎商工会議所は、道路占用許可特例制度に着目し、沿道や地域が一体となった街路空間の利活用により、中心市街地の新たなにぎわいの創出や回遊性の向上を図ることを目的に、高崎市、商工会議所、商店街等により構成する「高崎まちなかオープンカフェ推進協議会」、「高崎まちなかコミュニティサイクル推進協議会」を設立した。平成24(2012)年度にオープンカフェ事業の社会実験を行い、平成25(2013)年4月よりオープンカフェ、コミュニティサイクル事業を実施している。

カフェ等の収益は道路の維持管理、地域イベント等のまちづくりに還元されるとともに、中心市街地等のまちのにぎわい創出につながっている。また、オープンカフェを常設することで、出店者が継続的に道路の管理を行うことから、良好な景観の形成も期待できる。

コミュニティサイクルは稼働率と利便性を高めるため、無登録・無料（デポジット料金100円）で利用可能としており、街の回遊性の向上に寄与している。自転車への広告掲載のスポンサーを商工会議所の会員企業から募集しているが、募集件数を超えて応募があるほど盛況である（図表1-1-8）。

図表1-1-8 高崎まちなかオープンカフェ、コミュニティサイクル スキーム図



資料：高崎市提供

【道路占用許可特例制度】

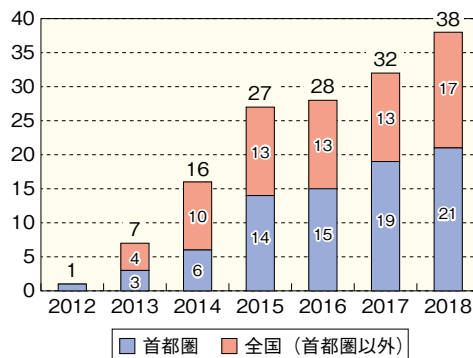
道路占用許可特例制度は、まちの利便性を高めるための施設や設備の設置、まちのにぎわいを創出するためのイベント開催等に対し、道路空間の活用を促す制度であり、平成23(2011)年度に施行された都市再生特別措置法の一部を改正する法律により創設されたものであって、制度の利用実績も着実に増加している(図表1-1-9)。

通常、道路の占用は、道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合で一定の基準に適合する場合にのみ許可できることとされているが、市町村が、まちのにぎわい創出等に必要であるとして、都市再生整備計画に位置付けた施設については、一定の条件の下で、許可基準を緩和できることとされている。

これにより、道路や地下道といった公共空間を使用し、オープンカフェの展開、道路区域内への看板や広告塔の設置等が円滑化され、まちの回遊性やにぎわいの創出が促進されている。

また、平成26(2014)年度に施行された中心市街地の活性化に関する法律の一部を改正する法律においては、ほぼ同様の道路占用許可の特例制度が創設され、平成25(2013)年度に施行された国家戦略特別区域法においては、占用許可の対象物件の範囲が一部拡大された特例制度が創設された。

図表1-1-9 道路占用許可特例制度実績の推移(累計)



資料：国土交通省都市局作成

②soso park(埼玉県草加市)

リノベーションまちづくり×公共空間活用

近年、少子・高齢化による人口構成の変化、人口減少に伴い、空き家や空き店舗といった遊休不動産が増加している。草加市ではこれらの遊休不動産を負の遺産ではなく、これまでよりも安価に活用することができる有用な空間資源として捉え、地域のにぎわい創出、エリア価値向上、コミュニティの活性化、都市型産業の集積といったまちの地域経営課題の解決を目的に、草加駅東口周辺エリアにおいて、「そうかりノベーションまちづくり」が、民間主導・公民連携で取り組まれている。

soso parkは、市の公募型プロポーザルにより選定された民間のまちづくり会社が、道路拡張の際に生じた公共用地の余剰地を借り上げて整備した飲食店を併設したコミュニティパークであり、草加市に住む多様な市民が行き交い集まる活動の拠点として、また、かつての日光街

道と現代のメインストリートとが交差する歴史文化と現代生活の交点として、平成30(2018)年8月にオープンした。

体験の創出、産業の創出、交流の振興の3つのビジョンの下に、パーク内には、草加産採れたて野菜を使用したカフェのほか、キッチンカー等の移動販売車やチャレンジショップスペース、誰もが気軽に利用できる憩いスペース等が設置されており、定期的にマーケットを開催することで草加駅東口周辺エリアのにぎわいづくりに寄与している（図表1-1-10）。

図表1-1-10 soso park



資料：草加市提供

③ミズベリング／渋谷川再生〔東京都渋谷区〕

水辺とまちの未来創造×高度処理再生水による水辺空間の再生

「ミズベリング」とは、かつてのにぎわいを失ってしまった、まちにある川や水辺空間について新しい活用の可能性を創造していくプロジェクトである（「水辺+RING（輪）」、「水辺+R（リノベーション）+ING（進行形）」の造語）。水辺とまちの未来の創造を指向し、市民、企業、行政が三位一体となって、水辺とまちが一体となった美しい景観と新しいのにぎわいを生み出すことを目的としている。

渋谷川は、元々、新宿御苑に主な水源を持ち、渋谷区・港区内（港区内は「古川」と呼ぶ。）を通り、東京湾に流れ込む河川であった。都市化に伴い、東京オリンピックが開催された昭和39(1964)年までには、渋谷川上流（稲荷橋以北）のほとんどが暗渠化された。また、開渠となっている部分については、都市の治水機能を補完するものとして、大雨時を除き、水の少ない状態となっていた。

渋谷駅南側エリアの再開発に伴い、渋谷区が主催し、東京都、地元の町会・商店会・まちづくり団体、民間事業者、学識者が参加した「渋谷川環境整備協議会」における検討も踏まえ、清流復活水（高度処理再生水）を放流するための管路を上流側に移設し、護岸の壁伝いに高度処理水を流す「壁泉」と呼ばれる水景施設が整備された。併せて、渋谷駅周辺エリアは緑が少なく、歩行者の滞留空間も不足していたことから、遊歩道（「渋谷リバーストリート」）や広場（「稲荷橋広場」「金王橋広場」）が整備され、のにぎわいと潤いのある緑豊かな水辺空間が創出された（図表1-1-11）。

平成30(2018)年9月には、渋谷リバーストリートの供用開始と渋谷ストリームの開業を記念したまちびらきプロモーション（「Shibuya River Fes ～あたらしい景色をソウゾウしよう～」）

が行われた。さらに、平成31(2019)年2月には、渋谷ストリームホール及び渋谷川の水辺空間において、ミズベリング・プロジェクト事務局と国土交通省の主催による、ミズベリングのイベント（MIZBERING FORUM 2019）も開催され、河川活用の先進事例の発表等が行われた。

図表1-1-11 渋谷川 清流復活水を活用した壁泉の様子



資料：渋谷ストリーム提供

④敷島公園（群馬県前橋市）

Park-PFI×公園によるにぎわいの創出

群馬県立敷島公園は、利根川と利根川の支流である広瀬川に挟まれた場所に位置する約17.8ヘクタールの公園であり、県内最高峰の野球場や陸上競技場等の運動施設を有した運動公園として、県民のスポーツ・レクリエーション活動の拠点として親しまれている。

公園管理者である群馬県は、来園者のアンケート結果をもとに、園内のにぎわい創出の観点から、カフェやベンチ等を設置することとし、その手法として、北関東三県で初となるPark-PFIの仕組みを活用することとし、平成31(2019)年3月、その設置等予定者となる民間事業者を選定した。この民間事業者は、園内に、公募対象公園施設としてカフェを設置するとともに、その収益をもとに、特定公園施設としてベンチ等を整備することとしている。

なお、カフェの完成、オープンは、令和元(2019)年冬期を予定している（図表1-1-12）。

図表1-1-12 敷島公園内の公募対象施設（カフェ）（完成予想パース）



資料：群馬県提供

⑤ プロジェクションマッピング in 県庁（栃木県宇都宮市）

プロジェクションマッピング×都市の魅力発信

栃木県では、2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を、とちぎの文化を世界に発信する絶好の機会と捉え、「とちぎ版文化プログラム」を策定し、2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会で訪日する旅行者を一人でも多く県に呼び込み、文化に触れてもらい、その魅力を世界中に広めてもらうことで、とちぎの魅力ある文化を国内外に発信しつつ、文化の底上げはもとより、県の知名度やブランド力のアップ、更には地域の活性化に繋げていくこととしている。

このプログラムのコンセプトに基づく先導的な取組として、県の魅力を国内・海外に広く発信するため、平成29(2017)年10月、栃木県庁の庁舎を活用して、プロジェクションマッピングイベントが開催された。「祭り」を始め、栃木県が誇る日本有数の自然、歴史的価値の高い建造物等、県の魅力を効果的に発信する3D映像を県庁昭和館に投影した（図表1-1-13）。

なお、本イベントの主催は栃木県であり、本節のテーマである「民間経済活動の場への開放」には直接該当するものではないが、県庁庁舎という公共空間を活用した創意工夫のある取組であると評価し、紹介するものである。

図表1-1-13 栃木県庁昭和館へのプロジェクションマッピング



資料：栃木県提供

【投影広告物条例ガイドライン】

プロジェクションマッピングは、従来、屋外広告物法に基づく地方公共団体の条例のほとんどにより看板等と同様の規制を受けており、一般的に駅前広場や官公署等における実施が禁止されているとともに、禁止されていない地域であっても地方公共団体の許可が必要とされる場合がある等、必ずしも柔軟な活用ができていたという状況ではなかった。

そこで、平成30(2018)年3月に、国土交通省では、プロジェクションマッピング実施の環境整備を推進するため、「投影広告物条例ガイドライン」を作成した。このガイドラインでは、プロジェクションマッピングについて、禁止する地域を住居系用途地域など配慮が必要なところ限定したほか、公益性があり期間限定で行われるものは許可制の適用除外とすることができること等を明示している。

4. 公共空間の有効活用による社会問題の解決

① JR宇都宮駅東口地区整備事業〔栃木県宇都宮市〕

LRT×PRE（公的不動産活用）による交通結節点のにぎわい創出

宇都宮市の人口は、平成19(2007)年に北関東で初めて50万人を超える等、昭和30(1955)年以降一貫して増加傾向を続けてきたが、平成30(2018)年に、対前年で人口減少に転じたところである。こうした状況下においても、人や企業に選ばれ、持続的に発展できるまちづくりを進めるため、市では、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に取り組んでおり、その施策の中心となっているのが、JR宇都宮駅の東西を結ぶLRT（Light rail transit）である。既に平成30(2018)年6月に工事着手しており、令和4(2022)年3月の優先整備区間（JR宇都宮駅東側約15km）の開業を目指している。

一方、このLRT等との交通結節点となるJR宇都宮駅東口地区では、民間事業者等との一体的な開発を前提として、市が平成8(1996)年と平成10(1998)年に旧国鉄清算事業団用地を取得し、平成15(2003)年には最優先交渉者を選定したが、リーマンショック等の影響もあり、平成21(2009)年に開発が頓挫した。このため、同地区においては、約10年間にわたり餃子店や駐車場による暫定利用が続き、市としては、LRT等との交通結節点としてのにぎわい創出が大きな課題となっていた。

そこで、市は、LRTの整備を契機として、改めて同地区において民間事業者を活用した開発を実施することとし、公募により平成30(2018)年6月に不動産会社や建設会社等の複数の企業等から構成される「うつのみやシンフォニー」を優先交渉権者として選定した。この「うつのみやシンフォニー」の整備計画においては、市が保有する同地区内の土地を、50年の定期借地により活用し（一部の用地は売却予定）、コンベンション施設や交流広場、自転車駐車場といった公共施設のほか、タイの5つ星ホテルや商業施設、高度専門病院等の民間施設を整備することとしており、LRT等との交通結節点としてのにぎわいづくりに大きく寄与することが期待されている。また、本事業については、未利用エネルギーの活用等による低炭素なまちづくりのほか、良好な景観形成を指向するとともに、施設開業後はエリアマネジメント協議会を設立し、エリアとしての価値向上を図ることとしている（図表1-1-14）。

図表1-1-14 JR宇都宮駅東口地区整備事業（完成予定パース）



資料：宇都宮市提供

②いずみ反町公園保育園〔神奈川県横浜市〕

都市公園活用×保育待機児童解消

平成29(2017)年4月、横浜市の反町公園内に国家戦略特別区域による特例制度を活用した都市公園内保育所の設置特例により政令市で初めて認定を受けた保育所として、いずみ反町公園保育園が開園した。

横浜市では、従来から待機児童対策に力を入れており、保育所整備を積極的に進める一方で、用地の確保が困難な地域での整備については課題となっていた。そこで市は、本制度を活用した保育所と公園との両者の有益な関係性等について検討するため、学識経験者や保育施設整備担当、公園管理担当を交えた研究会を発足させた。その検討結果を踏まえ、現状の公園利用や景観等を損なわずに保育所の設置が可能であることから、平成26(2014)年4月に用途廃止した旧公園管理詰所の建物を有効活用し、保育所（いずみ反町公園保育園）としてリノベーションした。

本保育所の開園後は、保育所と公園愛護会との合同イベント等が実施され、子供たちと公園愛護会員との親睦を深める活動が行われている（図表1-1-15）。

図表1-1-15 いずみ反町公園保育園外観と公園愛護会と合同の焼き芋大会・クラフトづくり体験イベント



資料：横浜市提供

【都市公園における保育所等の設置】

従来、都市公園において、保育所その他の社会福祉施設は占用物件として認められてこなかった。近年、全国各地において待機児童問題等が深刻化する中、その課題解決の一つの手法として、平成27(2015)年度に施行された国家戦略特別区域法及び構造改革特別区域法の一部を改正する法律（国家戦略特別区域法の一部改正）により、国家戦略特別区域内の都市公園に限り、そのオープンスペース機能を損なわない範囲で都市公園における占用許可特例として保育所等の設置が認められるようになった。

また、平成29(2017)年の都市緑地法等の一部を改正する法律（都市公園法の一部改正）により、本制度が一般化され、国家戦略特別区域以外の全国の都市公園においても保育所等の設置が認められるようになっている。

第2節

首都圏における
民間空間での公共的機能の発揮

1. 民間空間での公共的機能の発揮

近年、首都圏においても、人口減少や高齢化の進展に伴い、空き地等の増加や、まちなぎわいの喪失といった課題が発生するとともに、震災等の自然災害が頻発する中、従前にも増して都市の安全性の向上が強く求められるようになる等、地域を巡る課題が非常に多様化しつつある。これらの課題について、公的主体が公共空間のみを用いて解決を図ることには限界があり、民間空間においても公共的機能の一部を担い、公民一体となって課題解決を図り、エリアの価値向上等を指向する取組が、首都圏内の各地において見られつつある。

また、このような取組は、公的主体にとっての財政負担軽減、公共サービスの効率的・安定的な供給といったメリットのみでなく、民間空間の所有者にとっても、例えば、空き地の管理問題の解決、まちなぎわい創出に伴う経済効果や企業評価の向上（CSR：Corporate Social Responsibility）等のメリットがあり、官民両者がwin-winの関係を実現するものと評価される。

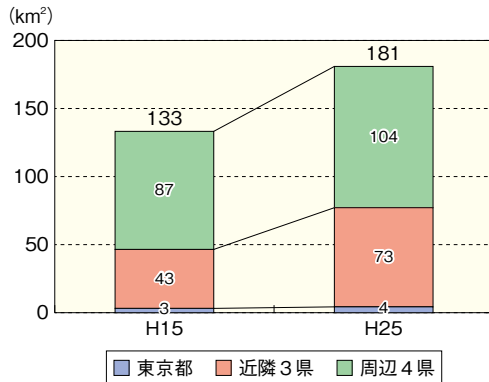
以下、現在、首都圏内において、民間空間が公共的機能を発揮し、地域の課題解決等を行うことを目的に行われている取組について、その背景や具体的内容を検証・紹介し、今後、首都圏内、ひいては全国において創意工夫に富む取組が拡大することを期待するものである。

2. 民間の空き地等の活用によるエリアの価値向上

首都圏における世帯所有の空き地面積の状況を見ると、平成25(2013)年では181平方キロメートル（ほぼ八王子市の面積（186平方キロメートル）に相当）であり、圏域別に見ると、東京都は4平方キロメートルとわずかであるが、近隣3県は73平方キロメートル、周辺4県は104平方キロメートルとなっている。平成15(2003)年からの平成25(2013)年までの10年間の推移を見ると、首都圏全体では約36%（48平方キロメートル）増加しており、圏域別に見ると、東京都の増加割合はわずかであるが、近隣3県では約70%（30平方キロメートル）、周辺4県では約20%（17平方キロメートル）増加している（図表1-2-1）。

首都圏における空き家件数の状況を見ると、平成25(2013)年では74万件であり、平成15(2003)年からの平成25(2013)年までの10年間で見ると、近隣3県・周辺4県において大幅に増加している（図表1-2-2）。

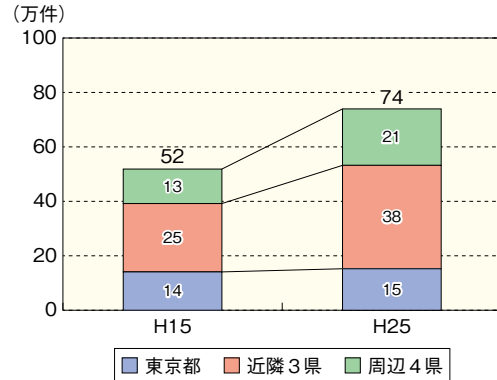
図表1-2-1 空き地面積の推移（世帯所有）



注：空き地：宅地や農地等の利用目的がなく放置された状態にある土地であり、原野、荒地、池沼等も含む。
世帯：住居と生計を共にしている人々の集まりを一つの世帯とする。一人で1戸を構えて暮らしている人（一人でアパート等に住んでいる人を含む）は、一人で一つの世帯とする。

資料：「土地基本調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-2 空き家件数の推移（狭義の空き家）

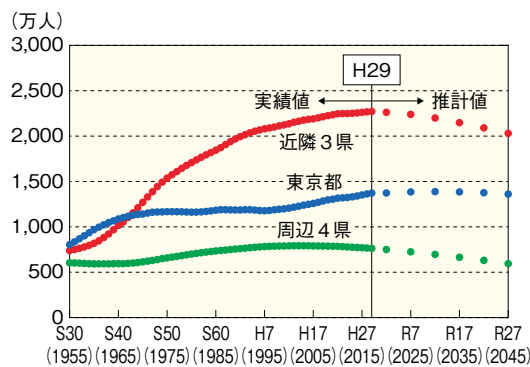


注：狭義の空き家とは、転勤・入院等のため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替え等のために取り壊すことになっている住宅等を指し、別荘等の二次的住宅や賃貸・売却のために空き家になっている住宅は除く。

資料：「平成25年住宅・土地統計調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

一方、首都圏における圏域別の人口の推移を見ると、東京都、近隣3県はなお増加傾向にあるのに対し、周辺4県は平成10(1998)年代以降既に減少局面に入っている。また、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口によると、近隣3県においても令和2(2020)年までには減少に転じるとされている（図表1-2-3）。

図表1-2-3 圏域別人口の推移（1955年～2045年）



注：実績値は昭和30(1955)年から平成29(2017)年までの毎年の数値、推計値は2020年から2045年までの5年ごとの数値
資料：実績値は総務省「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）、推計値は国立社会保障・人口問題研究所推計値（平成30年3月推計）を基に国土交通省都市局作成

これら空き地等・人口の状況を見ると、今後、首都圏においても、近隣3県・周辺4県を中心に、空き地等の増加に拍車がかかるおそれがあり、まちなぎわいを維持し、持続可能な地域づくりを担保するためにも、空き地等の対策が急務となっている。このような状況の下、地方公共団体によるニーズのマッチングを通じ、民間の空き地等についてNPO等の市民団体による利活用を促進し、エリアの価値や魅力の向上を図る取組も出てきている。

①カシニワ（千葉県柏市）

空き地対策×グリーンインフラ

カシニワ制度とは、柏市内において、空き地、樹林地等を市民団体（町会、ボランティア団体、NPO等）の人々が手を加え公開しているオープンスペース（緑地等）や一般公開している個人の庭を「カシニワ（「かしわの庭」と「貸す庭」をかけた造語）」として活用するプロジェクトであり、平成22(2010)年から運用を開始している。

具体的には二つの柱で構成されており、一つは、市が、土地を貸したい土地所有者（空き地等の所有者）、使いたい市民団体等に関する情報を集約するとともに、両者のニーズのマッチングを行う「カシニワ情報バンク」である。空き地等を、シェアガーデン、コミュニティ農園、イベント広場等に生まれ変わらせ、公園等に代わる新たな公共的空間、グリーンインフラを創造し、空閑地の解消・利活用を図ることを目的としている。もう一つは、個人の庭を一般公開する“オープンガーデン”や法人・市民団体が整備した庭を一般公開する“地域の庭”を総称した「カシニワ公開」である。市内のカシニワを一斉に公開する「カシニワフェスタ」も例年開催されており、オープンガーデンや地域の庭の見学や利用を通じ、楽しみながら市民等の人々が交流を深めるとともに、カシニワ制度の周知を図ることを目的としている（図表1-2-4）。

図表1-2-4 カシニワ



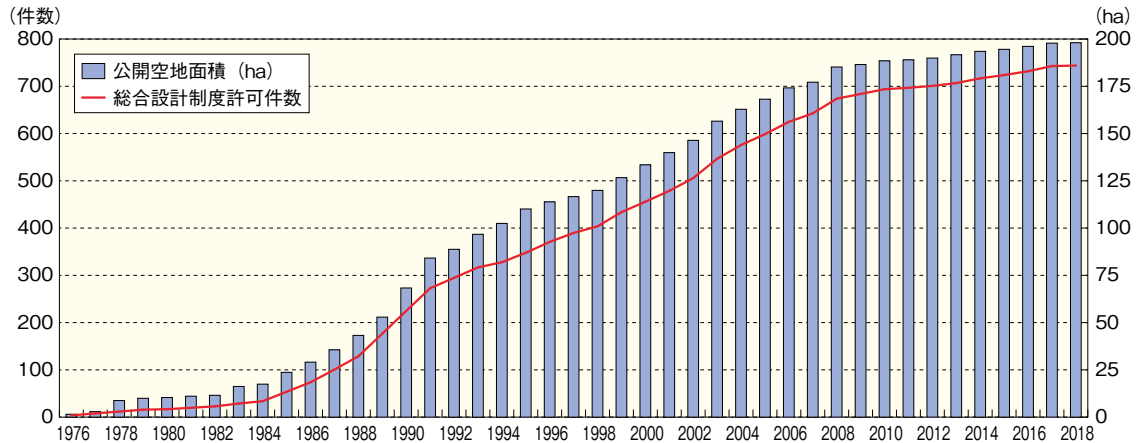
資料：特定非営利活動法人牧場跡地の緑と環境を考える会提供

3. 都市開発事業に伴う公開空地の有効活用によるまちのにぎわいの創出

大規模な都市開発事業を実施する場合、民間事業者が、容積率ボーナス等の適用を受ける条件として、公開空地を整備するケースが多い。公開空地の整備を伴う代表的な事業手法である総合設計制度について、東京都における許可件数及び当該制度による公開空地の面積の推移を見ると、ともに着実に増加傾向を示しており、平成31(2019)年3月末時点でプロジェクト数は745件、公開空地面積は約200ヘクタール（皇居外苑（約115ヘクタール）の2倍近くに相当）となっている（図表1-2-5）。

また、都市開発プロジェクトの実施に当たり、公開空地の整備を伴う総合設計制度以外の事業手法についても、着実に活用がなされている（図表1-2-6）。

図表1-2-5 東京都における総合設計制度許可件数及び公開空地面積の推移（累計）



資料：「東京都総合設計制度許可実績一覧表」（東京都）を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-6 東京都における公開空地を創出する都市開発プロジェクトの実績（平成30年末時点）

特定街区	64
高度利用地区	166
総合設計制度	745
再開発等促進区を定める地区計画	79
都市再生特別地区	45

資料：東京都都市整備局HPを基に国土交通省都市局作成

公開空地において認められる利用方法等については、各地方公共団体の要綱等により定められている例が多いが、特に、物品販売や有料のイベント等については、いずれの地方公共団体においても原則としては認められておらず、まちなぎわ創出といった目的での公開空地の柔軟な利活用は困難な状況にあると評価される。

一方、近年、首都圏においては、東京都や横浜市等、公開空地の利活用による地域のまちなぎわ創出を期待し、一定の条件・手続の下に、公開空地において物品販売や有料のイベント等を行うことを認めている地方公共団体も見られるところである。

①まちづくり団体の登録制度〔東京都〕

公開空地等活用×都市のにぎわい向上

東京都のまちづくり団体の登録制度は、平成15(2003)年に「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」（しゃれた街条例）に位置付けられた仕組みの一つであり、都市開発プロジェクトにより創出される公開空地等の活用を通じて、地域の特性を生かし魅力を高めるまちづくり活動を主体的に行う法人を登録し、その活動を促進することにより、民間の発意を引き出しながら地域の魅力を高めることを目的とした制度である。

本制度により登録を受けた法人（登録法人）でなければ、公開空地等について、有料のイベントは禁止、活用日数も年間180日まで等の利活用上の制限が課されている一方、登録法人であれば、コンサートや展覧会等の有料イベントやオープンカフェ、物品販売等が可能になるとともに、無料の公益的イベントやオープンカフェ等については活用日数上の制限も課されないこととなっている。

平成30(2018)年度末現在で、大丸有地区の「NPO法人大丸有エリアマネジメント協会」を始め、延べ72団体（重複を除くと48団体）が登録されている（図表1-2-7）。

図表1-2-7 公開空地におけるイベントの様子



ワテラス（千代田区神田淡路町）



東京日本橋タワー（中央区日本橋）

4. 民間空間の活用による都市の防災性向上

近年、震災等の自然災害が頻発する中、従前にも増して都市の防災性向上が強く求められている。民間企業でも防災意識は高まっており、「平成29年度企業の事業継続及び防災の取組に関する実態調査」（内閣府）によると、民間企業のBCP（業務継続計画：Business Continuity Planning）の策定状況については、大企業では「策定済み」あるいは「策定中」との回答が8割を超えている。

特に、大都市部においては、都市の国際競争力の強化の観点からも、レジリエンスの向上は重要な課題であり、近年では、企業単位で防災性向上、業務継続に向けた取組を行うのみでなく、エリア単位で、官民協議会による都市再生特別措置法に基づく都市再生安全確保計画等の策定や、民間空間も活用し、災害時の業務継続に必要なエネルギーの安定供給を確保するBCD（業務継続地区：Business Continuity District）の構築、帰宅困難者受入れを想定した震災備蓄等の取組が進められている。

①日本橋自立・分散型エネルギー供給施設〔東京都中央区〕

エリアのレジリエンス×国際競争力強化

日本橋室町三丁目地区には、日本を代表する金融・製薬・化学関連会社の本社・本部機能の集積が進んでおり、日本の経済活動上の重要拠点の一つであると言える。さらに、近年この地区では、再開発等による建物の高度利用化により、高機能オフィス、商業施設、宿泊施設等、様々な用途の集積が図られており、特に、災害時における事業継続が可能な安全なまちを構築することが重要な課題となっている。

このため、日本橋室町三丁目地区において市街地再開発事業により整備された再開発ビル（「日本橋室町三井タワー」平成31(2019)年3月竣工、秋商業施設オープン予定）では、エネルギープラントを誘致。エネルギープラントでは都市ガスを燃料とした高効率の大型ガスコージェネレーションシステムを導入し、系統電力との併用によりエネルギー供給の複線化を実現す

るとともに、帰宅困難者の一時滞在施設を含むこの地区内の既存街区のオフィスビルや商業施設等と電力線・熱導管を接続し、面的エネルギーネットワークを整備することにより、このエリアとしての事業継続に寄与することとしている。また、都市ガスの供給ラインについては、東日本大震災クラスの大震災にも十分耐えられる構造となっている中圧ガスパイプラインを採用することにより、非常時に系統電力が停止した場合であっても、都市ガスの利用により発生させたエネルギー（電気・熱）の供給が可能な体制とすることとしている（図表1-2-8）。

また、本再開発ビル内のエネルギープラントでは、平常時においても、面的エネルギーネットワークによる地域電気・熱供給事業を実施するとともに、ガスコージェネレーションシステムの発電時に発生する排熱を有効活用し、空調等に利用する温水・冷水・蒸気を製造・供給することにより、エリア全体の省エネルギー、低炭素化を実現することとしている。

図表1-2-8 日本橋自立・分散型エネルギー供給施設



資料：三井不動産株式会社提供



②大規模複合再開発施設における帰宅困難者対策〔東京都港区〕

再開発施設整備×帰宅困難者受入れ

阪神・淡路大震災以降、建物の耐震性向上の取組が進んだ一方、東日本大震災の経験を通じ、建物の耐震性といったハード面の対策のみではなく、被災情報等の伝達、帰宅困難者対策等のソフト面の対策の重要性も認識されたところである。

六本木ヒルズ、虎ノ門ヒルズでは、「逃げ出す街から逃げ込める街へ」をコンセプトに、災害に強い安全・安心なまちを目指して、建物のハード面だけでなく、周辺地域住民や帰宅困難者を受入れるためのソフト面の対策も講じている。具体的には、震災備蓄及び災害用井戸の整備が行われ、食料のほか、毛布や医薬品、簡易トイレ等の災害時に必要な備蓄品が用意されているとともに、災害用井戸については、近隣住民等へ生活用水を供給することも可能としている。また、受け入れた帰宅困難者への適時適切な情報提供の手段として、エリア放送（フルセグ）を活用した独自の災害時情報配信システムを構築している。

加えて、東京都港区と「災害発生時における帰宅困難者の受入れ等に関する協力協定」を締結し、官民連携の下、周辺地域への貢献も含め、防災拠点としてのまちづくりを目指し、帰宅困難者の誘導等の協力も行うこととしている。

なお、六本木ヒルズでは5,000人、虎ノ門ヒルズでは3,600人の帰宅困難者受入れ体制を確保

している（図表1-2-9）。

図表1-2-9 備蓄品配布訓練の様子



資料：森ビル株式会社提供

5. 民間空間における社会貢献

①大手門タワー・JXビル〔東京都千代田区〕

都市再開発プロジェクト×お濠の浄化

大手門タワー・JXビルは、内堀通りと大手濠^(ほり)を挟み大手門の前に位置する地上22階地下5階建てのオフィスビルであり、平成27(2015)年に竣工している。

皇居外苑は、外国人観光客も含め、多数の観光客等が訪れる憩いの空間であり、お濠^(ほり)には、かつては玉川上水からの補給水が供給されていたが、現在は水源を雨水に頼らざるを得ない状況である。良好な水辺空間を再現する観点から、環境省では濠水^(ほり)浄化施設を整備するとともに、東京都が下水道の放流を止める等の取組を進めた結果、濠水^(ほり)環境は改善傾向にあるものの、未だ十分とは言えない状況にある。

このため、政府の取組に加えて、大手濠^(ほり)に隣接する大手門タワー・JXビルの地下に濠水^(ほり)の大型貯留槽・高速浄化施設が設置され、内堀通りの地下に設置したパイプで大手濠^(ほり)から取水し、この施設で不純物を除去した濠水^(ほり)を再び大手濠^(ほり)へ放流することにより、日比谷濠^(ほり)に設置されている環境省の浄化施設と連携しながら、皇居外苑濠^(ほり)の水質改善効果を一層高めている。なお、大手門タワー・JXビルの大型貯留槽・高速浄化施設は、年間約50万立方メートルの水を浄化する能力を備えており、1年で皇居外苑濠^(ほり)の水を入れ替えることが可能な計算となっている。

また、大手門タワー・JXビルについては、この大型貯留槽・高速浄化施設の設置が、緑地空間の創出や災害時の帰宅困難者対策等の取組とともに公共貢献と評価され、都市再生特別地区における都市計画に関する特例制度の適用を受け、容積率の緩和等が認められており、官民両者でwin-winの関係が構築されている事例と言える（図表1-2-10）。

図表1-2-10 大手門タワー・JXビルと^{ほり}濠水の大型貯留槽・高速浄化施設

資料：三菱地所株式会社提供

②川崎信用金庫・保育所併設〔神奈川県川崎市〕

CSR(企業の社会的責任) × 保育待機児童解消

企業が社会に対して責任を果たし、社会とともに発展していくための活動（CSR）が活発化する中、企業と地方公共団体が連携して社会課題の解決に取り組むことを目的に、包括連携協定を締結する動きが進んでいる。

川崎市では、平成23(2011)年度から平成25(2013)年度にかけて、3年連続で、神奈川県内における市町村別の待機児童数が最多となる状況となっていた(神奈川県記者発表資料)。そこで、市としては、子どもを安心して産み育てやすいまちにすることを目指し、平成26(2014)年、待機児童ゼロに向けた考え方やそれに伴う施策の方向性を定めた「待機児童ゼロの実現に向けた新たな挑戦」を策定し、課題解決に取り組んでいる。その成果もあり、近年待機児童数の大幅な改善が見られるものの、保育所利用申請者数は依然として増加傾向にあり、待機児童解消に向けた継続した取組が必要となっている。

平成26(2014)年、川崎信用金庫と川崎市は包括連携協定を締結し、その取組の一つとして、待機児童解消に向けた市の保育所整備事業に協力するため、川崎信用金庫は、老朽化した登戸支店の建替えに当たり、建替え後の建物内に保育所を設置することとし、平成29(2017)年3月にリニューアルオープンした。信用金庫の店舗・会議室を1～3階に整備する一方、保育所が4階(約570㎡)に設置されるとともに、屋上に保育所用の人工芝の園庭(約215㎡)も整備している。

また、この建物は、まちの防災拠点としての機能も備え、非常用発電設備の設置、園児のための紙おむつや粉ミルク等の備蓄も行い、大規模災害時には帰宅困難者の受け入れも可能な施設となっている(図表1-2-11)。

図表1-2-11 川崎信用金庫・保育所



資料：川崎信用金庫提供



資料：登戸ゆりのき保育園提供

第3節

首都圏における都市開発を通じたイノベーション空間の創出

1. 都市開発を通じたイノベーション空間の創出

人口減少社会において経済成長を持続するには、生産年齢人口の減少による影響を上回る生産性向上が必要である。

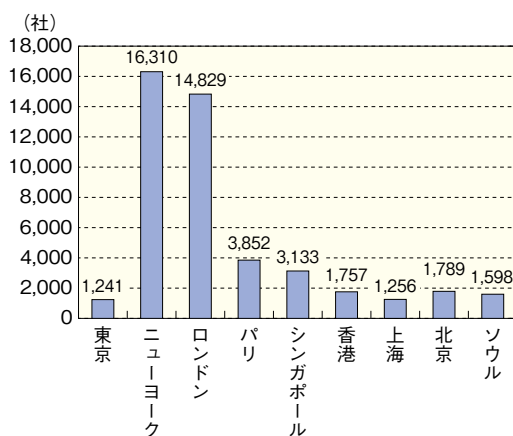
生産性向上にとって、イノベーションの創出は、その重要な鍵を握る要素である。20世紀前半の経済学者シュンペーター（Joseph Alois Schumpeter）は、イノベーションの本質について、知と知の「新たな結合」（neue Kombination）であると述べているが、イノベーションの創出を通じ生産性の向上を実現するためには、「新たな結合」を支援する経済的循環を活性化するとともに、「新たな結合」を生み出す空間形成を行うことが重要である。

スタートアップはイノベーションの重要なトリガーであり、各都市におけるスタートアップ企業数は、それぞれの都市のイノベーション創出環境を測る上での一つの指標となるものと考えられるところ、東京におけるスタートアップ企業数は、世界の主要都市に比較して、依然として十分な水準に達しているとは言い難いのは事実である（図表1-3-1）。

一方、近年、日本国内のベンチャーキャピタルに対する投資額は着実に増加しているとともに、特に一昨年、昨年と、多様な人材や企業の交流を促し、「新たな結合」を指向する新たな形のオフィス空間であるコワーキング・オフィス（コワーキングスペース）が、東京の渋谷や五反田等の地域を中心に急激に増加しつつある。これは、我が国においてイノベーション創出に向けた動きが活発化しつつある一つの表れと評価される（図表1-3-2、1-3-3）。

図表1-3-1

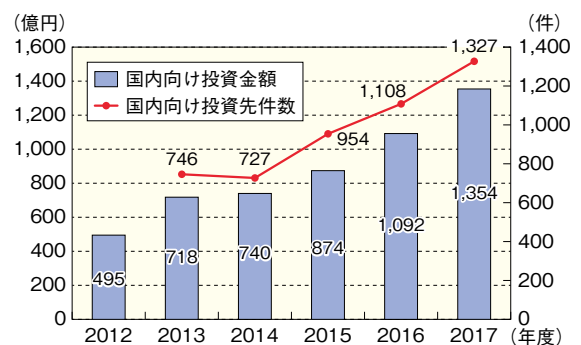
諸外国主要都市のスタートアップ企業数（2018年）



※) ベンチャー企業データベースcrunchbase登録企業
資料：「crunchbase pro」(Crunchbase Inc.)に基づき国土交通省都市局作成

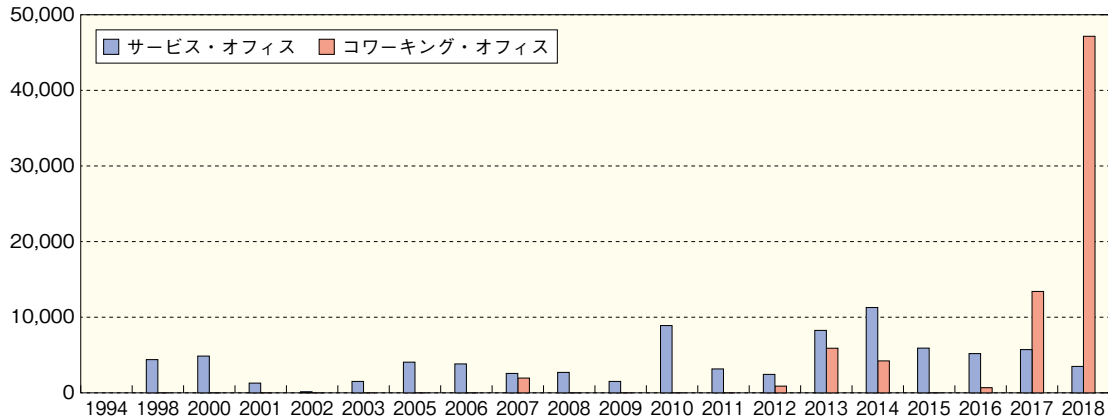
図表1-3-2

国内のVC投資金額とVC投資先件数の推移



資料：一般財団法人ベンチャーエンタープライズセンター「2017年度ベンチャーキャピタル等投資動向速報」に基づき国土交通省都市局作成

図表1-3-3 東京における新規床面積（コワーキング・オフィス、サービス・オフィス）開設時点



資料：JLL提供データに基づき国土交通省都市局作成

また、このような動きは東京におけるもののみでなく、地方都市においても、中心市街地における空きビルや廃校のリノベーションといった創意工夫を施したイノベーション空間の形成等を図る取組が始まりつつある。

さらに、オフィス空間に緑や自然音等の効果を取り入れ、イノベーションの創出、生産性の向上を図る「バイオフィリックデザイン」について、近年、日本におけるインキュベーション施設等においても、この考え方（デザイン）を導入した空間づくりの取組が見られつつある。

以下、現在、首都圏内において行われている、イノベーション空間の創出など生産性向上を指向した空間形成に関する取組について、その背景や具体的内容を検証・紹介し、今後、首都圏内、引いては全国において創意工夫に富む取組が拡大することを期待するものである。

2. イノベーション空間の創出による都市の国際競争力強化等

① SHIBUYA+FUN PROJECT（東京都渋谷区）

駅まち一体整備×エリアマネジメント

現在、渋谷駅周辺においては、東京メトロ副都心線との相互直通運行に伴う東急東横線の地下化を始めとする駅の再整備、東急文化会館や都営住宅など駅周辺の建築物の老朽化に伴う都市空間の更新等を契機として、多数の大規模再開発プロジェクトが同時並行的に進められている（図表1-3-4）。

図表1-3-4 渋谷駅周辺再開発エリア



資料：渋谷駅前エリアマネジメント提供

渋谷駅を中心とした大規模再開発プロジェクトについては、公共交通機関の利用を前提にした都市開発により、多くの人が集まる駅と周辺のまちとのつながりを良くし、人の集積をまちの価値向上につなげる取組がなされている。

また、良質なオフィス空間や商業施設の整備、帰宅困難者の一時滞在施設や防災備蓄倉庫等のほか、クリエイティブ・コンテンツ産業等の交流施設や支援施設等、イノベーションの創出につながる空間を形成することにより、国際競争力の強化を目指すコンセプトとなっている。

平成27(2015)年8月、開発事業者、土地地区画整理事業施行者による「一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント」が発足し、都市再生推進法人として、渋谷の魅力を駅前から発信する「SHIBUYA+FUN PROJECT(シブヤ プラスファン プロジェクト)」を推進している。

「遊び心で、渋谷を動かせ。」をキーワードに、渋谷のまちの魅力を高める様々な施策を国土交通省、東京都、渋谷区、鉄道事業者と協力しながら実施しており、渋谷の将来像や工事の進捗等の情報発信を行うウェブサイトの開設や、工事現場の仮設通路等の装飾、歩行者動線MAPの掲出、子供達の参加するイベントの開催等を行い、渋谷のまちのにぎわいを創出している(図表1-3-5)。

図表1-3-5 ワークショップ「渋谷の街をレゴ®ブロックでつくろう！」の様子



資料：渋谷駅前エリアマネジメント提供

未来の渋谷を担う子供達と渋谷の街を作るワークショップ「渋谷の街をレゴ®ブロックでつくろう！」が、SHIBUYA+FUN PROJECTの一つとして、一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント等の主催により、平成30(2018)年1月と平成31(2019)年2月に開催された。

LEGO社から優れた作品制作能力が認められたレゴ®認定プロビルダーが子供たちとともにレゴ®ブロックで渋谷の街を再現し、展示・公開することで、渋谷の街および駅周辺の再開発へ興味を持ってもらうことを目的としている。

②五反田バレー（東京都品川区）

スタートアップコミュニティ×オープンイノベーション

従来、ベンチャー・スタートアップ企業については、特に渋谷における集積の度合いが高かったが、近年、渋谷での賃料が上昇し、空きスペースも減少する中、「賃料が安価」、「交通の利便性が高い」、「社員が住みやすい街」等の観点から、五反田に関心が集まるようになり、五反田におけるベンチャー・スタートアップ企業の集積が高まっている。

平成30(2018)年7月には、五反田に立地したベンチャー企業6社が一般社団法人五反田バレーを設立し、現在その加盟企業を増やしつつある。資金調達や人材確保等の創業時の課題を相互に支援することで、ベンチャー・スタートアップ企業の集積を促進するとともに、広報等を通じ五反田エリアのベンチャー・スタートアップ企業の集積地としての認知度を上げ、五反田バレーに参画している企業の成長に貢献することを目的としている。また、品川区と連携協定を締結し、官民連携により、五反田エリアの創業支援、企業の成長支援等を行うこととしている（図表1-3-6）。

さらに、平成30(2018)年12月に開催された地元の団体や学校の主催による中学生向けの合同しごと説明会「ドリームジョブツアー in 五反田バレー」に、五反田エリアのベンチャー・スタートアップ企業がツアーガイド（講師）として参加し、地元中学生が、これらの企業の経営者等との対話を通じて、「これからの社会で求められること」、「働くということ」等を学ぶ教育機会の実現に寄与している（図表1-3-7）。

図表1-3-6

品川区と（一社）五反田バレーとの協定締結式



資料：品川区提供

図表1-3-7

ドリームジョブツアー in 五反田バレーの開催状況



資料：未来協育推進機構提供

③アーツ千代田 3331（東京都千代田区）

PRE（公的不動産活用）×イノベーション

アーツ千代田 3331は、文化芸術を通して人々の生活の質を高め、様々な自己表現の場や交流の機会を広く提供する目的で、学校統合により閉校となった中学校校舎をリノベーションして誕生した、千代田区初の新たな文化芸術活動の拠点施設である。千代田区の実施したプロポーザルを通じ、PPP(Public Private Partnership)方式により、校舎のリノベーション、施設の運営が行われ、既存施設の活用により費用対効果を高めるとともに、体育館をイベントホールとして利用する等、元中学校としての特性を活かしたものとなっている。

アートギャラリーやカフェ等が入居し、現代アートの展覧会、ワークショップ、講演会等の

文化的活動の拠点として利用されているほか、クリエイティブ企業等のオフィススペースやコミュニティスペースといったイノベーション空間も備えている。

様々な講座やワークショップも実施されるなど「地域の憩いの場」ともなっており、誰でも無料で利用できるフリースペースは、昼時には近隣で勤務する人やベビーカーを押すお母さんたちでにぎわい、夕方には宿題をする子供たちの姿も見られる。第一線で活躍するアーティストやクリエイターから、地域の子供達までが集い、日常的に創造力を育む文化的活動に触れることができる場となっている（図表1-3-8）。

施設名称の「3331」は、祝いの席で行われる江戸時代からの風習である「江戸一本締め」の手拍子のリズム（シャン・シャン・シャン、シャン・シャン・シャン、シャン・シャン・シャン、シャン）を数字に変換して表記したもの。

図表1-3-8 アーツ千代田 3331



資料：アーツ千代田 3331提供

3. イノベーション空間の創出による地方創生

①M-WORK(エム・ワーク)〔茨城県水戸市〕

地方創生×スタートアップ

M-WORK(エム・ワーク)は起業家やクリエイターの輩出を目指すコワーキングスペース(シェアオフィス)&カフェであり、中心市街地空洞化の進む水戸市の地方創生を目的に、実業家や行政等による新たなまちづくりを進める「水戸ど真ん中再生プロジェクト」の一つとして、平成30(2018)年10月にオープンしている。

市中心部にある、築50年程の老朽化ビルを、クラウドファンディングにより集めた資金等によりリノベーションし、地下1階には、水戸の中心市街地活性化を目的としたまちづくり会社「株式会社まちなみとラボ」と共同運営するイベントスペースを設置し、1階にはカフェ、2、3階にはコワーキングスペースを整備するとともに、屋上にはテーブルやソファ等を置いた多目的利用スペースを設け、施設を利用する人が交流できる空間としている。また、若者を中心とした起業を支援するための教育プログラム等のイベントも実施している。

水戸から新しいビジネスを生み出し、地域活性化につなげることを目指し、起業を目指す個人、法人や学生に居場所や交流の場を提供している（図表1-3-9）。

図表1-3-9 M-WORK (エム・ワーク)



資料：M-WORK提供

②子育て世代向けのクラウドソーシング（山梨県小菅村）

クラウドソーシング×地方創生

山梨県小菅村では長年人口減少の問題を抱えているところ、教育・観光事業（小菅村源流親子留学）に力を入れた結果、平成26(2014)年から平成30(2018)年10月までの間に、中学生以下の子供37人を含む19世帯が移住する成果を上げている。

しかし、移住世帯の多くが子育て世代である一方、子育てをしながら働ける仕事環境が、村の地理的条件等から少ないことが課題となっていた。そこで、村は、平成28(2016)年6月、村の活性化への寄与を目的とした「NPO法人多摩源流こすげ」、クラウドソーシングサービスを運営する民間企業と3者連携協定を締結し、廃校となり遊休施設になっていた小学校白沢分校を活用して、コワーキングスペース兼コミュニティスペースを整備するとともに、クラウドソーシングによる仕事づくり、ビジネス機会の創出に取り組んでいる。

クラウドソーシングとは、企業がインターネット上で不特定多数の者にホームページの作成等の業務を発注するというアウトソーシングの一形態であり、これを活用した働き方であれば、地理的条件の不利を克服することができるとともに、子育てしながら働くことも可能となり得る。村はこれに着目し、3者連携協定に基づき、コワーキングスペースを活用してオンライン講座等を実施し、クラウドソーシングによる仕事づくりに関するスキルアップやその普及啓発を図るとともに、オンライン講座の受講を通じ、移住者や従来からの住民の方々がコワーキングスペースに集うことにより、地域としてのコミュニケーションの活性化を図ることとしている（図表1-3-10）。

なお、本取組は、必ずしもスタートアップ等を促すことを直接の目的とするものではないが、クラウドソーシングによる仕事づくりを促進し、地理的条件の不利を克服したビジネス機会を創出することにより移住者の生活を担保するとともに、移住者と従来からの住民の方々との交流を促進する仕掛けをつくり、地域のコミュニティ形成を図るという村の取組そのものが、地域づくりのあり方としてイノベティブであり、かつ、地方創生の一つのモデルになり得るものと評価したため、紹介するものである。

図表1-3-10 山梨県小菅村のワーキング兼コミュニティスペース



資料：NPO法人多摩源流こすげ提供

4. 緑等を取り入れた空間形成による生産性向上

① BUSINESS HUB インキュベーションラウンジ〔東京都千代田区〕

バイオフィリア×イノベーション

バイオフィリア (Biophilia) は、「人間には“自然とつながりたい”という本能的欲求がある」とする概念であり、この概念を空間に反映し、建築物に植物、自然光、水、香り、音等の自然環境の要素を反映したデザインはバイオフィリックデザイン (Biophilic Design) と呼ばれている。

バイオフィリックデザインをオフィス空間に取り入れることにより、緑や自然音等の効果でオフィスワーカーのストレスが軽減し、集中力が増すことより、幸福度、生産性、創造性が向上するという研究結果が発表されており、欧米諸国では、既に、バイオフィリックデザインを本格的に導入したオフィスの事例が各地で見られるところである。特に、シアトルのダウンタウンのAmazon本社やシリコンバレーのGoogle本社は、このデザインを大規模に導入した代表的な事例と言われている。

一方、日本においてもバイオフィリックデザインが導入され始めている。千代田区大手町にあるBUSINESS HUB((株)パソナグループ)は、ベンチャー・スタートアップ企業を始めとする多様な人材・企業を対象としたインキュベーションラウンジとして平成29(2017)年6月に開設しているが、快適でクリエイティブな空間形成により生産性向上を図るため、平成30(2018)年6月からバイオフィリックデザインを導入している。オフィス内では、視野に入る植物の割合(緑視率)が一定の水準となるような植栽配置計画(「コモレビズ」提供)や、ハイレゾ音(高

質自然音)の効果により、イノベーションの創出等の効果を指向している(図表1-3-11、1-3-12)。

なお、バイオフィリックデザインについては、株式会社竹中工務店が、2018年に実施した東京本店(江東区新砂)のリニューアル工事に併せ、共創、多様性、健康の3つの視点で「生産性向上と新たな価値創造」を目的に、バイオフィリックデザインを本格的に導入したオフィス空間を創出するとともに、首都圏内の事例ではないが、平成29(2017)年11月、ヤンマー株式会社本社(大阪市)が、国際的な環境建築の顕彰「Biophilic Design Award」(International Living Future Institute主催)において入賞(Honorable Mention)しており、我が国におけるバイオフィリックデザインを導入したオフィス空間形成の先駆けと評価されている(図表1-3-13、図表1-3-14)。

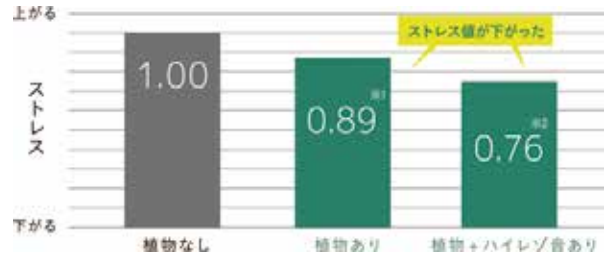
図表1-3-11 BUSINESS HUB



※1 実験期間：2016年10月～2017年3月 実験場所：日本テレネット(株) A居室
日本テレネット開発のストレス指標アルゴリズムにより、植物なしの時の居室在席者全体のストレス値平均を「1」とし、植物ありの効果が出た時の同様の平均ストレス値を比較。

※2 期間：2017年10月16日～2017年11月17日 実験場所：株式会社ジンズ本社
資料：パナソニック・パナソニック ビジネスサービス(株)が提供する「コモレビス」のHPより抜粋

図表1-3-12 植物あり、なしのストレス軽減効果



図表1-3-13 株式会社竹中工務店東京本店



資料：株式会社竹中工務店提供 (撮影：小川泰祐)

図表1-3-14 ヤンマー株式会社本社



資料：ヤンマー株式会社提供

小括

首都圏において、都市・地域空間の官民ボーダーレス化を通じ、都市インフラの持続可能な維持更新、まちや地域のにぎわい創出、生産性の向上、地域の課題解決等を指向する様々な取組について、その背景や意義、内容等について検証、紹介してきた。

無論、それぞれの取組について未だ多様な課題を抱えているものもあり、更なる創意工夫が求められているものも存在する。しかし、このような都市・地域の空間について官民の壁を取り払い、柔軟に相互に乗り入れることを可能とし、更には、連続する公共空間、半公共的空間、民間空間を一体的に、空間利用者の視点からヒューマンスケールで再構築（トータルリノベーション）を進めることは、都市・地域空間の魅力を高め、ひいては、国際競争力の強化や地方創生のまちづくりにつながるものである。

今後は、このような取組の一層の拡がりに向け、首都圏内のみならず、全国各地において創意工夫に富む取組の創出を促すとともに、制度面も含め、取組の一層の深化を可能とする施策について検討を進めることが重要である。

第2章 首都圏整備の状況

第1節

人口・居住環境・産業機能の状況

1. 人口の状況

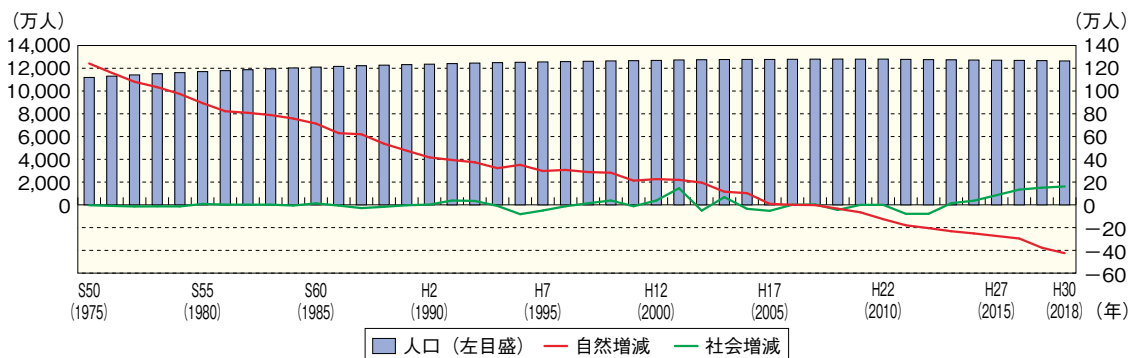
首都圏の人口推移

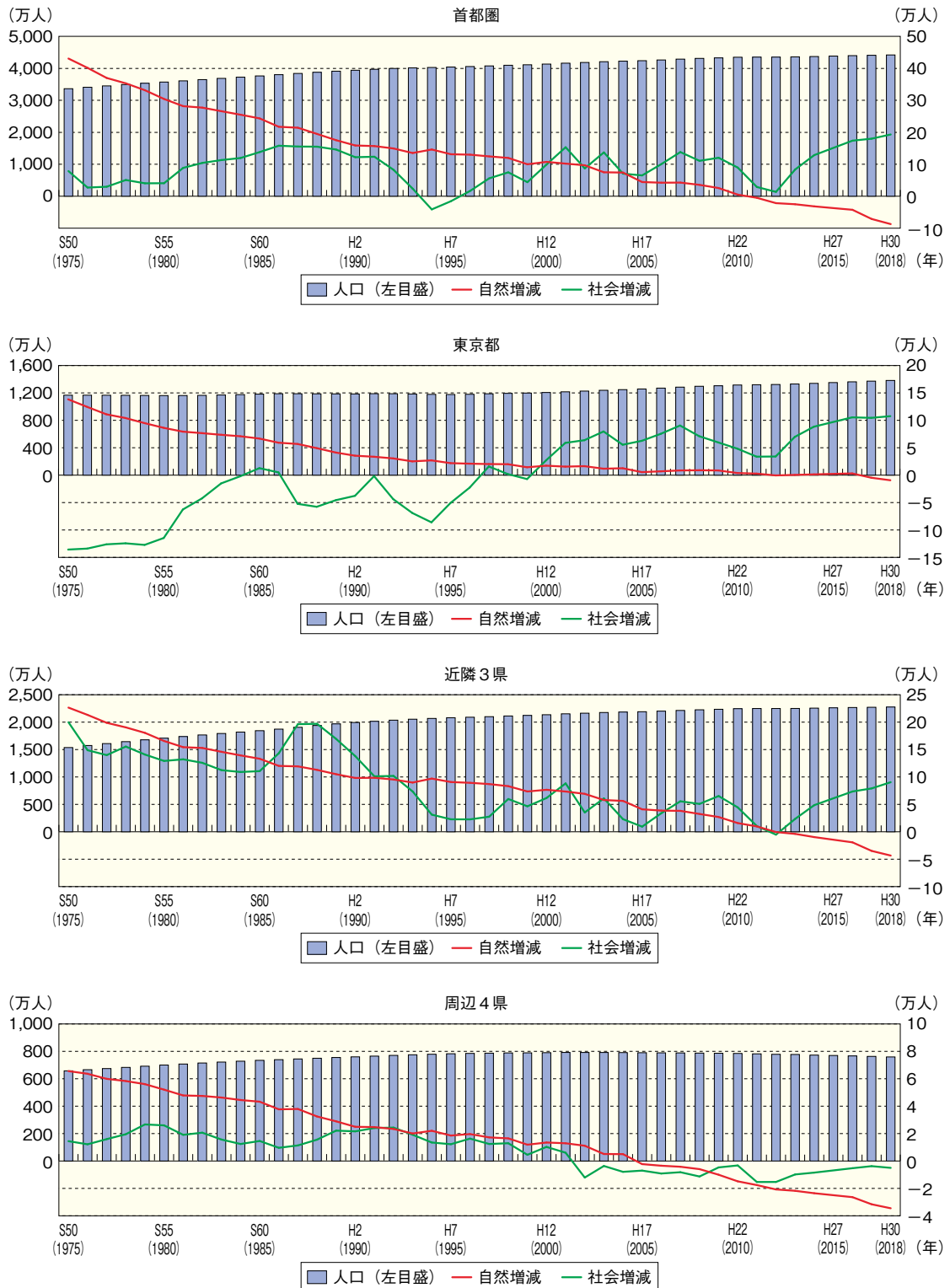
首都圏の総人口は、昭和50(1975)年以降一貫して増加し、平成30(2018)年10月1日現在で4,417万人となっており、全国の34.9%を占めている。圏域別の人口を見ると、東京都は平成7(1995)年以降、近隣3県は昭和50(1975)年以降増加傾向である一方、周辺4県は、平成13(2001)年をピークに減少に転じている。

人口動態を見ると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は、首都圏においては漸減傾向にあったものの、平成22(2010)年まではプラスで推移していたが、平成23(2011)年に初めて減少に転じ、平成30(2018)年は8.7万人減となっている。東京都は平成28(2016)年までは増加していたものの、それ以降は減少に転じた。

また、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は、首都圏においては、平成6(1994)年、平成7(1995)年に一時マイナスに転じたものの、平成8(1996)年からはプラスで推移しており、平成30(2018)年は19.3万人増となっている。圏域別に見ると、特に、東京都及び近隣3県は近年大きく増加している一方、周辺4県は平成14(2002)年以降マイナスで推移している(図表2-1-1)。

図表2-1-1 人口、自然増減数及び社会増減数の推移



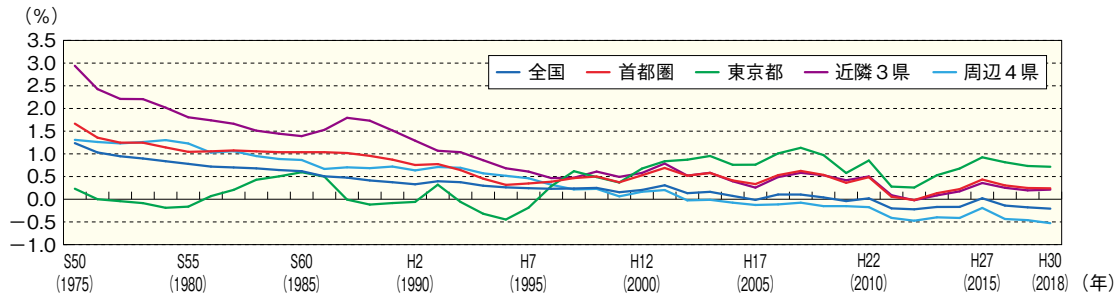


資料：総務省「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）を基に国土交通省都市局作成

人口増減率を見ると、首都圏の人口増減率は、昭和50(1975)年以降一貫して全国水準を上回って推移している。

圏域別に見ると、東京都の人口増減率は、平成7(1995)年まで全国を下回っており、プラスとマイナスを往復する形で推移していたが、その後全国平均を上回り、近年では高い水準で維持されている。また、近隣3県の人口増減率はおおむね減少傾向が続いているものの、一貫して全国を上回る形で推移している。一方、周辺4県の人口増減率は、平成9(1997)年を境に全国を下回る形で推移しており、平成14(2002)年以降はマイナスで推移している（図表2-1-2）。

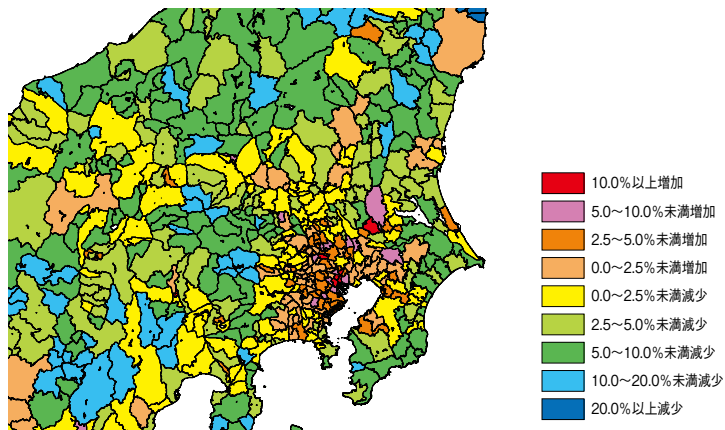
図表2-1-2 全国・首都圏・東京都・近隣3県・周辺4県の人口増減率の推移



資料：総務省「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）を基に国土交通省都市局作成

首都圏内の市区町村別の人口増加率を見ると、平成22(2010)年から平成27(2015)年までの5年間で、特に、東京都心部及びその周辺の市区町村における増加率が高いことがわかる（図表2-1-3）。

図表2-1-3 市区町村別人口増減率（平成22(2010)年～27(2015)年）



資料：「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. 居住環境の状況

住宅供給の状況

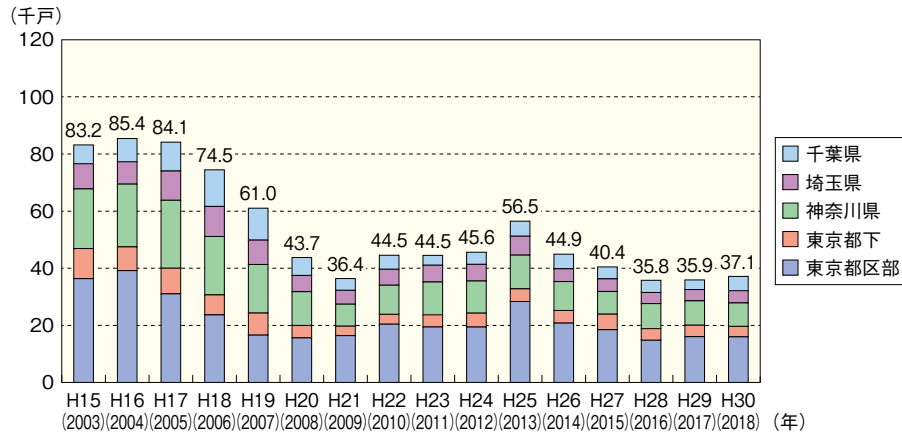
①分譲マンションの供給動向

東京圏における分譲マンションの供給動向は、平成25(2013)年以降ほぼ減少傾向が続いていたが、平成30(2018)年は前年比で微増し、約3万7千戸であった（図表2-1-4）。

また、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（平成14年法律第78号）」を活用した建替え事業は首都圏で平成30(2018)年4月までに86件の実績となっている。

なお、近年、超高層住宅（一般には、20階建て以上のいわゆるタワーマンションを指す。）が東京の湾岸エリア等で増加し、局所的な人口増加が学校の教室不足等の課題をもたらしていると指摘されている。このような中、平成30(2018)年には、江東区では一定の大規模なマンションの建築に際し、多様な世代、世帯が交流できるマンションと近隣地域を含めた良好な住環境の形成を推進するための条例改正を行う等の対策が講じられている。

図表2-1-4 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を基に国土交通省都市局作成

②高齢者向け住宅の供給状況

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

このため、平成23(2011)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、国土交通省と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31(2019)年3月末時点において、全国では7,335棟244,054戸、首都圏では1,977棟68,656戸の登録がなされている。

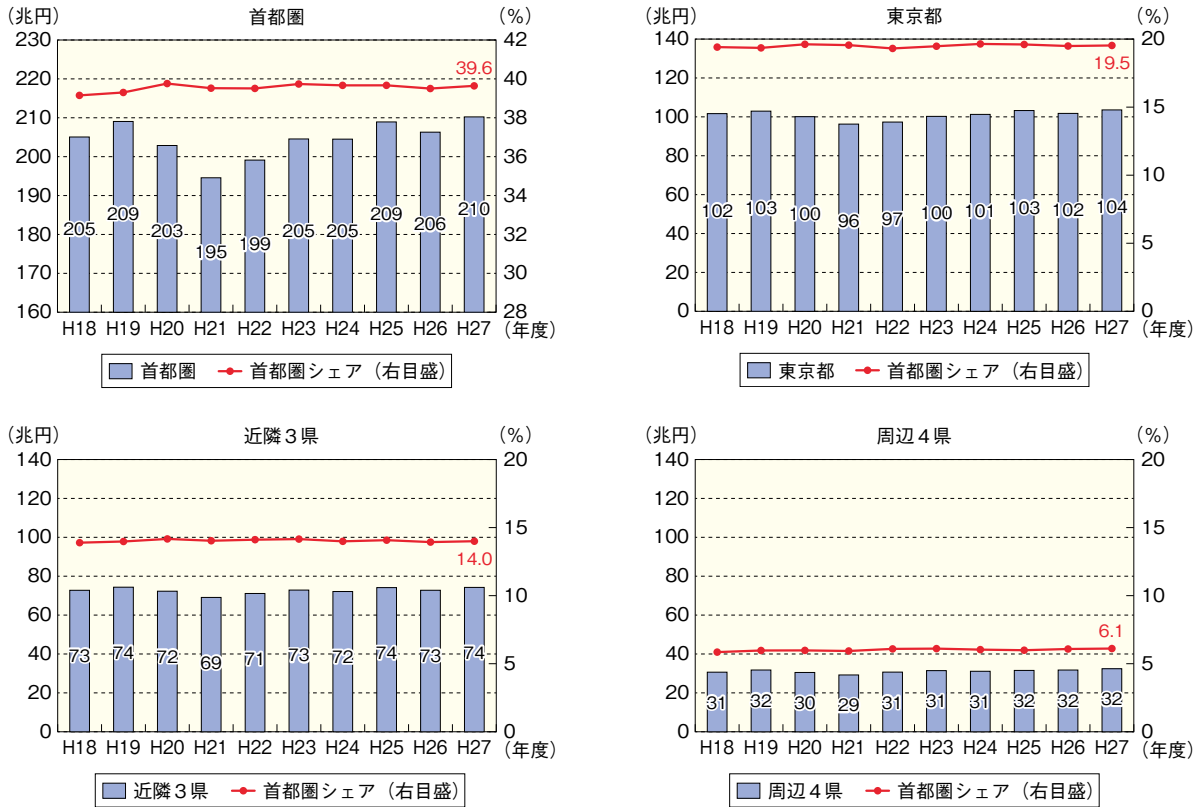
3. 産業機能の状況

(1) 首都圏の経済状況

首都圏における県内総生産(実質)の合計は、平成21(2009)年度以降はほぼ漸増傾向にあり、いずれの圏域においてもほぼ同様の傾向が見られる。

また、全国各都道府県の県内総生産(実質)の合計に対する首都圏のシェアは39.6%を占めており、特に東京都の割合は高く、首都圏のシェアの約半分を占めている(図表2-1-5)。

図表2-1-5 各都道府県の県内総生産の合計に対する首都圏のシェアと実額



注：全国各都道府県の県内総生産（実質）の合計値は、便宜的に該当項目を積み上げて作成しており、統計の性質上、実質値とは一致しない。
資料：「県民経済計算」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

人口一人当たりの県内総生産（実質）の都道府県別の順位（平成27(2015)年度）を見ると、全国1位は東京都（766.2万円/人）であり、2位の愛知県（499.5万円/人）と比較しても、1.5倍以上の高い水準にある。一方、平成22(2010)年度から平成27(2015)年度までの間における東京都の人口増減率は全国中2位と高いものの、県内総生産（実質）の成長率は15位、人口一人当たりの県民所得の伸び率は33位であり、人口増加の勢いほど経済成長できていない（図表2-1-6）。

図表2-1-6 都道府県別人口増加率、県内総生産（実質）成長率、1人当たり県民所得伸び率

県内人口の増加率 (2010→2015)		県内総生産（実質）の成長率 (2010→2015)		1人当たり県民所得の伸び率 (2010→2015)	
1	沖縄県 2.9%	1	宮城県 19.0%	1	宮城県 24.3%
2	東京都 2.7%	2	岩手県 14.0%	2	岩手県 20.0%
3	埼玉県 1.0%	3	愛知県 12.3%	3	愛知県 18.0%
4	愛知県 1.0%	4	沖縄県 11.0%	4	群馬県 15.4%
5	神奈川県 0.9%	5	群馬県 8.8%	5	高知県 13.8%
⋮		⋮		⋮	
		15	東京都 6.4%		
⋮		⋮		⋮	
		33	東京都 6.5%		
⋮		⋮		⋮	
全国平均	△0.8%	全国平均	5.2%	全国平均	8.7%

資料：「県民経済計算」（内閣府）に基づき国土交通省都市局作成

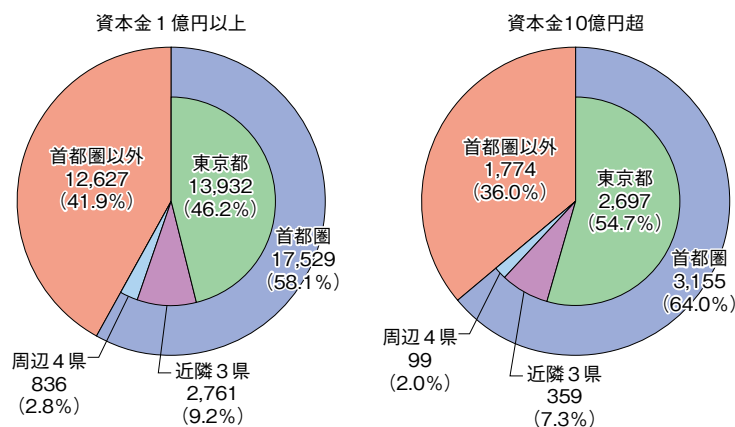
(2) 首都圏の事業・業務環境等

(内国法人の立地状況)

資本金1億円以上の普通法人（内国法人（国内に本店又は主たる事務所を有する法人）のうち、公共法人、公益法人等、協同組合等、人格なき社団等以外の法人）の立地状況を見ると、首都圏が17,529社で、全国（30,156社）の58.1%を占め、特に、東京都が13,932社と、全国の46.2%を占めている。

また、資本金10億円超の普通法人の立地状況を見ると、首都圏が3,155社で、全国（4,929社）の64.0%を占め、特に、東京都が2,697社と、全国の54.7%を占めており、東京都への立地が集中している状況がわかる（図表2-1-7）。

図表2-1-7 首都圏における普通法人数



資料：「国税庁統計年報」（国税庁）を基に国土交通省都市局作成

(外資系企業の立地状況)

外資系企業の日本における本社の立地状況を見ると、平成30(2018)年3月には全国の3,204社の約88%に当たる2,832社が首都圏にあり、その数は平成23(2011)年以降増加している。特に東京都が占める割合は非常に高く、平成30(2018)年3月には首都圏の約86%の2,434社が東京都に所在している（図表2-1-8）。

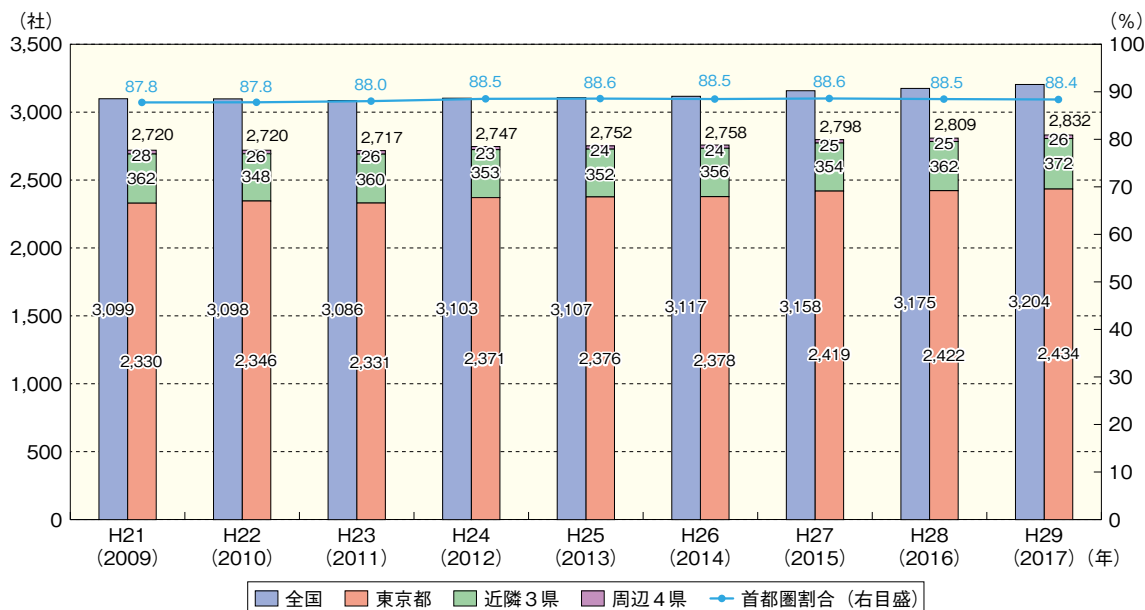
以上のように、内国法人、外資系企業ともに、その立地が東京都に集積している状況を踏まえ、東京一極集中の是正に向け、地方での良質・安定な雇用機会を確保する観点から、平成27(2015)年度、地方での企業の本社機能の拡充や、東京23区からの企業の本社機能の移転を促進する「地方拠点強化税制」が創設され、平成30(2018)年度には、税制特例の適用に係る要件の緩和など本税制の拡充が図られている。

(大学・大学院の動向)

首都圏における大学・大学院の動向について見ると、平成30(2018)年度の大学・大学院数は263校となっている。また、大学・大学院学生数は前年度から6,167人増となっており、特に、東京都、群馬県等で増加している（図表2-1-9）。

また、今後18歳人口が全国的に大幅に減少すると見込まれる中、東京23区の大学等の学生の収容定員増が進むと、東京一極集中の加速化や、地方大学の経営悪化による撤退等に伴う地域間での高等教育の就学機会の格差拡大が懸念されるため、平成30(2018)年5月、「地域におけ

図表2-1-8 全国・首都圏の外資系企業数の推移



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
 資料：「外資系企業総覧」((株)東洋経済新報社)を基に国土交通省都市局作成

図表2-1-9 首都圏の大学・大学院数及び学生数 (平成30(2018)年度)

	大学・大学院数		大学・大学院学生数	
	実数 (校)	対前年増減	実数 (人)	対前年増減
全国	782	2	2,909,159	18,279
首都圏合計	263	0	1,294,486	6,167
茨城県	10	1	38,980	162
栃木県	9	0	22,262	80
群馬県	14	1	33,726	1,629
埼玉県	28	0	118,694	371
千葉県	27	0	112,558	673
東京都	138	0	757,467	3,079
神奈川県	30	▲2	193,560	75
山梨県	7	0	17,239	98

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。
 注3：「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(高等教育機関)」(文部科学省)を基に国土交通省都市局作成

る大学の振興及び若者の雇用機会の創出による若者の修学及び就業の促進に関する法律」が成立した。本法律においては、地域における大学振興・若者雇用創出事業に関する計画の認定制度を設けるとともに、同年10月1日から令和10(2028)年3月31日までの間、東京23区内の大学等の学部等について、スクラップアンドビルドによる新たな学部等の設置等の例外的な場合を除き、学生の収容定員を増加させてはならないこととしている。

(3) 首都圏における各産業の動向

(製造業の動向)

平成29(2017)年における首都圏の製造業の動向について見ると、事業所数は50,206件で全国の26.2%、従業者数は約193万人で全国の25.5%、製造品出荷額は約79.3兆円と全国の26.2%であり、それぞれの全国に占める割合は、首都圏の人口の全国に占める割合(34.8%)よりも、いずれも低い状況となっている。

ただし、茨城県、栃木県、群馬県の3県においては、事業所数、従業者数、製造品出荷額のいずれの全国シェアとも、各県の人口の全国に占める割合を超える状況となっている（図表2-1-10）。

図表2-1-10 首都圏の製造業の事業所数等

	事業所数 (H29)			従業者数 (H29)			製造品出荷額等 (H28)			人口 (H29)	
	実数 (件)	全国シェア (%)	H28年比 (%)	実数 (人)	全国シェア (%)	H28年比 (%)	金額 (百万円)	全国シェア (%)	H27年比 (%)	実数 (千人)	全国シェア (%)
全国	191,339	100.0	-12.1	7,571,369	100.0	1.0	302,185,204	100.0	-3.5	126,706	100.0
首都圏合計	50,206	26.2	-14.0	1,930,583	25.5	-0.7	79,263,302	26.2	-5.2	44,070	34.8
茨城県	5,154	2.7	-11.7	262,878	3.5	0.4	11,208,758	3.7	-6.9	2,892	2.3
栃木県	4,218	2.2	-10.5	201,552	2.7	2.2	8,946,775	3.0	1.6	1,957	1.5
群馬県	4,794	2.5	-14.5	205,086	2.7	0.1	8,699,262	2.9	-3.9	1,960	1.5
埼玉県	10,975	5.7	-13.4	384,055	5.1	-0.1	12,682,801	4.2	-0.6	7,310	5.8
千葉県	4,815	2.5	-13.3	202,833	2.7	-1.4	11,401,976	3.8	-10.0	6,246	4.9
東京都	10,789	5.6	-19.8	252,315	3.3	-6.3	7,784,885	2.6	-7.0	13,724	10.8
神奈川県	7,697	4.0	-8.8	350,673	4.6	0.0	16,288,163	5.4	-6.8	9,159	7.2
山梨県	1,764	0.9	-16.2	71,191	0.9	1.4	2,250,682	0.7	-7.9	823	0.6

注1：従業者4人以上の事業所

注2：事業所数 (H29)、従業者数 (H29)、製造品出荷額 (H28) については、「平成29年工業統計調査」(経済産業省)の数値を用いている一方、「H29比」又は「H28比」の前提となっている事業所数 (H28)、従業者数 (H28)、製造品出荷額 (H27) については、「平成28年経済センサス-活動調査」(経済産業省・総務省)の数値を用いており、それぞれの調査は調査対象となる母集団が異なっている。なお、「経済センサス-活動調査」(5年ごとに実施)が実施される年においては、「工業統計調査」は実施されていない。

資料：「平成29年工業統計調査」(経済産業省)、「平成28年経済センサス-活動調査」(経済産業省・総務省)、「人口推計」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

(物流拠点の整備状況)

東京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始めとした道路網が整備される等、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」(平成17年法律第85号)に基づく総合効率化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平成30(2018)年度の総合効率化計画の認定事例としては、トラック営業所を併設する特定流通業務施設を新設することにより、複数存在していた保管拠点を集約し、輸送網の集約、トラック台数の削減に伴う二酸化炭素排出量の削減等を指向する取組(埼玉県加須市)等がある。

また、東京都市圏交通計画協議会が平成27(2015)年12月にとりまとめた「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、1970年代以前に建設された古い物流施設が、東京湾沿岸の臨海部や東京都北部から埼玉県にかけての外環道周辺地域等に多く立地している状況等を踏まえ、臨海部等における老朽化施設の共同建替・更新を含む大規模で広域的な物流施設の立地支援や、災害に強い物流拠点やネットワークの形成など大規模災害時も機能する物流システムの構築等が提言されている。

(産業拠点の形成を支える基盤整備の進展)

(事例) 圏央道周辺の企業立地(茨城県)

平成29(2017)年2月26日に圏央道茨城県区間の境古河IC～つくば中央IC間が開通し、湘南から成田までの地域が結ばれた。

圏央道は、沿線の産業立地の進展に大きく寄与してきている。これまでの整備が呼び水となって茨城県内の圏央道沿線では、平成25(2013)年から平成28(2016)年の4年間で79件の企業が立地し、茨城県は4年連続で工場立地面積が全国1位となっている(図表2-1-11)。

図表2-1-11 茨城県内の圏央道沿線市町村における立地企業



資料：東日本高速道路株式会社、国土交通省

4. 女性・高齢者等の社会への参加可能性を開花させる環境づくり

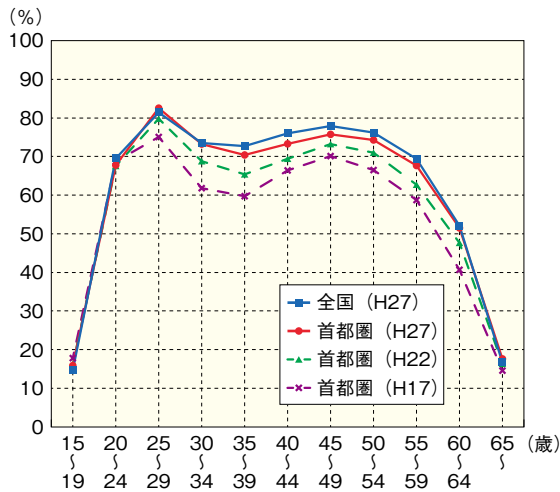
女性の活躍の促進

我が国の女性の労働力率は、30歳代を谷としたM字カーブを描いている。平成27(2015)年国勢調査では、全国の女性の労働力率は、25～29歳で1950年代以降初めて8割を超え、M字カーブの底である35～39歳の労働参加率が72.7%に上昇する等、全年齢階層で上昇している。また、全国と首都圏でM字カーブの谷となる30歳代の労働力率を比べると、30～39歳の段階で首都圏が全国よりも低くなり、それより高齢層の労働力率も全国を上回らない傾向が見られる(図表2-1-12)。

また、平成29(2017)年の全国の女性の育児休業取得率は8割を超えており(厚生労働省「平成29年度雇用均等基本調査(確報)」による)、育児休業は着実に定着しつつある。また、全国における妊娠前に就業していた女性の第1子出産前後の就業継続率の推移を見ると、これまでは、4割前後で推移してきたが、最新の調査では53.1%へと上昇している。育児休業制度を利用して就業継続をした女性の割合も39.2%と上昇している(図表2-1-13)。

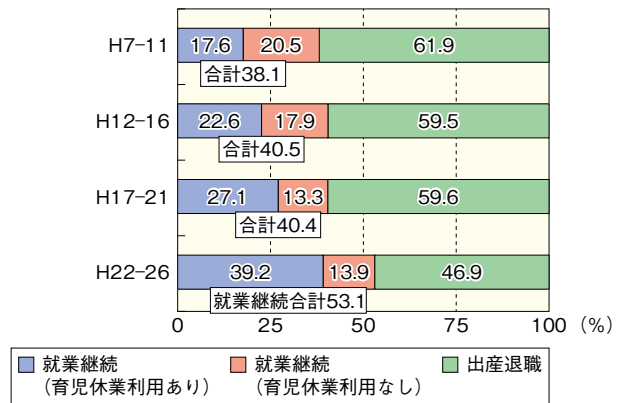
一方、首都圏の平成30(2018)年度の保育定員数は85万人と、対前年で約5万人の増加となり、保育の受け皿の整備が進んでいる(図表2-1-14)。また、平成30(2018)年4月時点の待機児童は、全国で約2万人、首都圏では約1万人と前年を下回った。なお、東京都における待機児童は、平成29(2017)年から平成30(2018)年にかけて大きく減少しているものの、依然として、首都圏の待機児童数の約56%と過半を占めている(図表2-1-15)。

図表2-1-12 全国・首都圏の年齢階層別の女性の労働力率



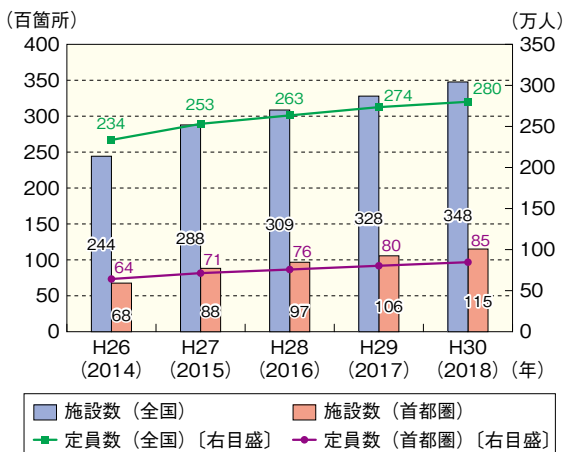
資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表2-1-13 全国の出産前有職者の第1子出産前後の就業変化



資料：「第15回出生動向基本調査」（平成27年・社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省都市局作成

図表2-1-14 全国・首都圏の保育所等施設数及び定員数（各年4月1日時点）

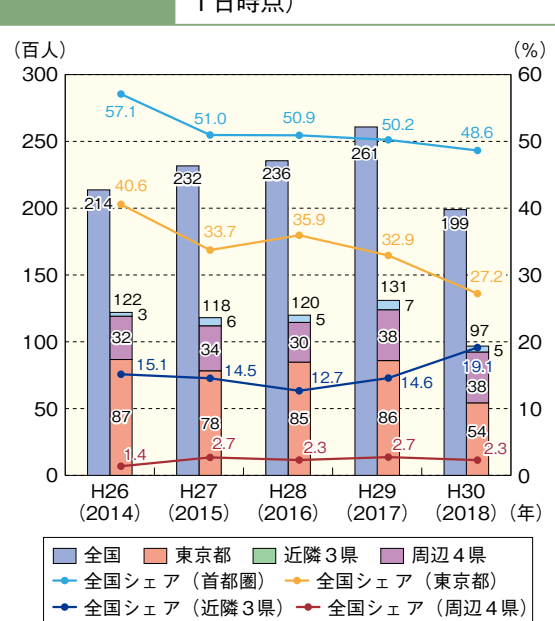


注1：平成27年度以降の施設数、定員数の対象には、平成27年4月に施行された子ども・子育て支援新制度において新たに位置付けられた幼保連携型認定子ども園等の特定教育・保育施設と特定地域型保育事業（うち2号・3号認定）を含む。
注2：定員数については、以下のものを集計している。

- 平成26年 保育所の認可定員
- 平成27年～平成29年 保育所、特定地域型保育事業の認可定員並びに幼保連携型認定子ども園、幼稚園型認定子ども園、地方裁量型認定子ども園の利用定員
- 平成30年 保育所、特定地域型保育事業、幼保連携型認定子ども園、幼稚園型認定子ども園、地方裁量型認定子ども園の利用定員

資料：「保育所等関連状況取りまとめ」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表2-1-15 全国・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日時点）



資料：「保育所等関連状況取りまとめ」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

第2節

確固たる安全、安心の実現に向けた
基礎的防災力の強化

1. 巨大災害対策

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状況

平成25(2013)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(2014)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(以下「基本計画」という。)」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。

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年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた対応

等を示している。

また、基本計画には、平成27(2015)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(2015)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(2016)年3月、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」という。)」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。

一方、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、平成28(2016)年4月には、「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、首都直下地震対策特別措置法に基づき、首都中枢機能の維持及び滞在者等の安全確保を図るべき地区を「首都中枢機能維持基盤整備等地区」（平成31(2019)年3月現在で千代田区、中央区、港区及び新宿区）として指定し、必要な基盤整備等を行うこととしている。

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弱から震度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(2013)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、省の総力を挙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(2014)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併せて、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。

平成31(2019)年1月の「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」では、平成28(2016)年の熊本地震や平成30(2018)年の大阪府北部地震や北海道胆振東部地震等、地域に深刻な影響を与える災害が頻発していることを踏まえ、「防災・減災・国土強靱化のための3か年緊急対策」の推進や南海トラフ巨大地震及び首都直下地震対策計画の改定を決定した（図表2-2-1）。

図表2-2-1 「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」改訂（平成31年1月）の概要

「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」改訂（平成31年1月）の概要

背景

平成26年4月に策定した「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」について、以下の状況を踏まえ改定

(1) 近年の地震対応を踏まえた改定（平成28年熊本地震、平成30年北海道胆振東部地震等）
 (2) 最近の社会経済情勢を踏まえた改定（2020年の東京五輪、道路法等・港湾法改正等）

主な改定内容

(1) 近年の地震対応を踏まえた改定

①平成28年熊本地震

- ラストマイルを含めた円滑な支那物資輸送体制の構築の推進
- 災害現場における無人化施工技術の開発 等



物質集積所における
物流専門家による仕上げ

②平成30年大阪北部地震、北海道胆振東部地震

- 住宅・建物の耐震化及びブロック塀等の安全確保に向けた取組
- 観光需要の早期復旧に向けた支援
- 駅間停車した列車からの乗客の救済、露切長時間遮断対策等の取組
- 外国人利用者を含む帰宅困難者等の行動判断に資する情報提供体制を強化 等



過去の地震での建物や塀の被害状況

(2) 最近の社会経済情勢を踏まえた改定

①2020年東京オリンピック・パラリンピック

- 外国人を含む旅行者の安全確保のための情報提供や避難誘導
- 航空機の安全対策 等



NTTにおいて、グローバルサイトでの情報発信や
24時間体制による問い合わせ対応を多言語で実施

②関係法令の改正（道路法等、港湾法）

- 国による重要物流道路の指定及び災害復旧等代行制度の創設
- 国による非常災害時の港湾施設の管理業務の実施 等



道路復旧の実施

資料：国土交通省

2. 治山治水等

(1) 治山事業

首都圏における平成29(2017)年の山地災害の発生状況は51箇所（図表2-2-2）となっており、国土の保全、水源の涵養等の森林が有する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2-2-2 首都圏における山地災害発生状況（平成28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	0	0	0	0	0	0
栃木県	13	134	10	64	3	70
群馬県	12	507	12	507	0	0
埼玉県	1	30	1	30	0	0
千葉県	5	72	1	20	4	52
東京都	1	8	0	0	1	8
神奈川県	5	83	0	0	5	83
山梨県	14	1,311	11	1,251	3	60
合計	51	2,145	35	1,872	16	273

資料：「森林・林業統計要覧」（農林水産省）を基に国土交通局都市局作成

(2) 治水事業

(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。気候変動等に伴う水害の頻発により水害区域面積、一般資産被害額の平成24(2012)年から平成28(2016)年までの5年間の平均は平成23(2011)年までの期間と比較して大きく増加しており、水害密度に関しては、全国と比較して約4倍と高い。

鬼怒川では平成27(2015)年9月関東・東北豪雨により、1箇所の堤防決壊、7箇所の溢水等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）においては、国、茨城県、常総市等の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等のハード対策のみならず、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等のソフト対策も一体となった治水対策が、現在、鬼怒川緊急対策プロジェクトとして取り組まれている。平成30(2018)年度末時点では、堤防整備が約26%完成、整備中も併せると約62%となっており、河道掘削は約60%完成、整備中も併せると約82%と整備が進んでいる。

(予防的治水対策)

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等、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2-2-3）。

図表2-2-3

首都圏のハザードマップ公表状況
(平成31(2019)年3月31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	5	0	10	40	0
栃木県	25	24	5	0	0	22	1
群馬県	35	19	4	0	0	24	3
埼玉県	63	49	47	0	0	38	0
千葉県	54	48	23	3	25	37	0
東京都	62	49	38	0	9	32	2
神奈川県	33	31	14	1	14	30	1
山梨県	27	13	2	0	0	26	7
合計	343	275	138	4	58	249	14

注：公表状況は「国土交通省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）を基に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)

首都圏における局地的な大雨や集中豪雨に備えた取組の一つとして、平成30(2018)年5月に千葉県印旛郡栄町で「第67回利根川水系連合・総合水防演習」が実施された。この演習は、昭和22(1947)年のカスリーン台風による未曾有の被害を教訓として昭和27(1952)年から始められ、国土交通省及び1都6県並びに開催市町村の主催により、毎年利根川水系の河川で開催されている。今回は見学者を含めた約12,000人の参加の下、地域特性を活かした伝統工法を織り交ぜた実践的な水防訓練、流域住民の主体的な避難につながる緊急速報メールを活用した洪水

情報の大規模配信訓練、関係機関が連携した救出・救護訓練等、実践的な演習が実施された（図表2-2-4）。

図表2-2-4 第67回利根川水系連合・総合水防演習

開会式



水防団による水防工法訓練（屏風返し工）



資料：国土交通省関東地方整備局

また、集中豪雨時の防災活動等に役立てるため、平成28(2016)年7月から高精度に雨量情報を観測できるXバンドMPレーダのデータと広域で雨量情報を観測できるCバンドMPレーダのデータを組み合わせたデータを雨量情報サイト「XRAIN」で配信しており、詳細な雨量情報の観測エリアの広域化と欠測が生じにくい安定した観測が可能となっている。

第3節

面的な対流を創出する
社会システムの質の向上

1. 社会資本の整備

陸上輸送体系の整備

①高規格幹線道路の整備等

高速道路ネットワークがつながっておらず、観光振興や医療等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、定時性等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。

首都圏においては、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、約9割が開通済みであり、未開通区間についても整備を推進している。特に大栄JCT～松尾横芝IC間の整備や、久喜白岡JCT～大栄JCT間の4車線化について、現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用して、整備の加速化を図ることとしている。

東京外かく環状道路（外環）は、平成30(2018)年6月に三郷南ICから高谷JCTまでの区間が開通し、大泉JCTから高谷JCTまでの区間約50kmが開通済みであり、関越から東名までの区間も事業に着手している。

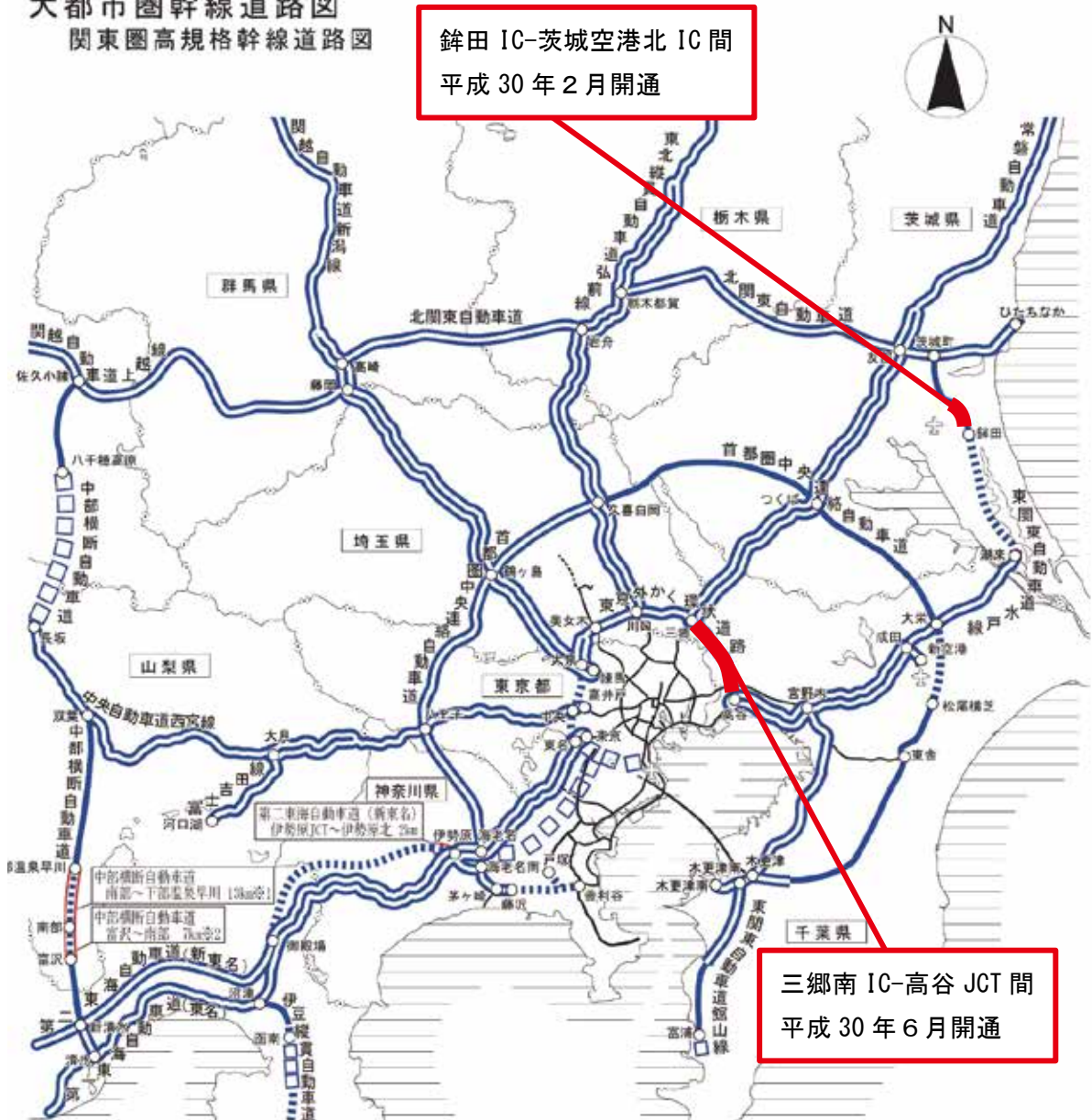
また、東関東自動車道水戸線は、平成30(2018)年2月に鉾田ICから茨城空港北IC間約9kmが開通し、未開通区間についても整備を推進している（図表2-3-1）。

②都市高速道路の整備

平成30(2018)年3月に首都高速道路晴海線（晴海～豊洲）が開通した。これにより、晴海地区全体の混雑緩和や臨海部の防災機能の強化、湾岸線と都心をつなぐルートの新なる強化が期待される（図表2-3-2）。横浜環状北西線、新大宮上尾道路（与野～上尾南）については、開通に向けて整備を推進している。

図表2-3-1 高規格幹線道路の整備状況

大都市圏幹線道路図
関東圏高規格幹線道路図



凡例

供用中
 6車線 4車線 2車線

事業中
 〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰

調査中
 □□□□□□

平成31年度新規開通区間
 〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰

0 20 40km

注1 ※1 区間の開通時期については、トンネルの進捗が顕著な場合
 注2 ※2 区間については、平成31年度末に開通予定
 注3 IC、JCT名称には仮称を含む

(平成30年度末時点の関東圏高規格幹線道路図に、平成31年度新規開通箇所を旗揚げ)

資料：国土交通省

図表2-3-2 都市高速道路（首都高速道路）の整備状況

首都近郊道路図



資料：国土交通省

③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みられ、平成28(2016)年度における主要31区間の平均混雑率は165%となっているが、このうち8区間及びその他区間の4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2-3-3)。このため、これらの路線を始めとして、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2-3-4)。平成30(2018)年3月には小田急小田原線で進められてきた複々線化工事が完了し、代々木上原～登戸間で新しいダイヤでの運行を開始しており、輸送力の増強により、平成28(2016)年度に192%であった朝の通勤ラッシュ時の混雑率が平成29(2017)年度には151%へと低下している。

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(2007)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(2006)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30(2018)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2-3-3 首都圏の混雑率180%を超える区間(平成29(2017)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	187
	横須賀線	武蔵小杉→西大井	196
	中央線快速	中野→新宿	184
	総武線快速	新小岩→錦糸町	181
	総武線緩行	錦糸町→両国	197
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	199
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

図表2-3-4 首都圏の主な新線の建設及び既存ストックの機能向上(平成31(2019)年3月末現在)

整備主体	路線名、駅名	区分	開業予定年度
東武鉄道(株)	東武アーバンパークライン(六実～逆井)	複線化	平成31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31年度
宇都宮ライトレール(株)	JR宇都宮駅東口(宇都宮市)～本田技研北門(芳賀町)	新線建設	平成33年度
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	相鉄・東急直通線(横浜羽沢付近～日吉)	新線建設	平成34年度

資料：各鉄道事業者公表資料を基に国土交通省都市局作成

2. 中枢中核都市の機能強化・わくわく地方生活の実現を通じた地方創生の動向

(中枢中核都市の機能強化)

政令指定都市や県庁所在地等の地方の中枢中核都市¹⁾は、相当の人口規模を有し、産業活動、住民生活の基盤や、国際的な投資の受入れ環境等の機能を備え、活力ある地域社会を維持するための拠点として、近隣市町村を含めた地域全体の経済、生活を支え、東京圏への人口流出を抑制する機能が期待される。

一方で、東京圏の人口転入の状況を見ると、中枢中核都市からの人口移動が多くなっている。

このような状況の打開に向け、中枢中核都市が抱えている課題を解決し、その都市力を向上するため、平成30(2018)年12月に策定した「まち・ひと・しごと創生総合戦略(2018改訂版)」に基づき、政策テーマに応じて、関係省庁連携によるハンズオン支援を行うとともに、地方創生推進交付金を始めとする各種支援策を活用した支援を行うこととしている。

(わくわく地方生活の実現)

東京圏への過度な一極集中が継続する中、地方の担い手不足が指摘されている。一方で、若い世代を中心に、地方移住への関心の高まりが見られる。

このような状況を踏まえ、平成30(2018)年6月に策定した「わくわく地方生活実現政策パッケージ」に基づき、UIターンによる起業・就業者創出、女性・高齢者等の活躍による新規就業者の掘り起こし、地方における外国人材の受入れ等に取り組んでいる。

1) 東京圏以外の、政令指定都市、中核市、施行時特例市、県庁所在市、連携中枢都市に該当する市のうち、昼夜間人口比率が概ね1.0未満の都市を除いたもの。

第4節 国際競争力の強化

1. 国際的な港湾・空港機能の強化等

(1) 航空輸送体系の整備

① 東京国際空港（羽田空港）の整備

羽田空港は、我が国の国内線の基幹空港として、年間約8,489万人（平成30(2018)年）が利用している。

羽田空港においては、現在、訪日外国人旅行者の受入拡大や我が国の国際競争力の強化を主眼として、飛行経路の見直し等により、令和2(2020)年までに発着容量を約4万回拡大する機能強化に取り組んでおり、必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備、騒音・落下物対策等を進めるとともに、5巡目となる住民説明会を開催する等、丁寧な情報提供に努めているところである。引き続き、こうした対策や情報提供に着実に取り組み、住民の方々に理解を得られるよう努めていくこととしている。

上記に加えて、重要インフラの緊急点検の結果を踏まえた対策として多摩川沿いの護岸の整備等を実施するとともに、駐機場の整備、国際線・国内線地区を結ぶトンネル（際内トンネル）、空港アクセス道路の改良、川崎市と羽田空港を結ぶ連絡道路の整備、A滑走路等の耐震対策及び基本施設・航空保安施設等の老朽化に伴う更新・改良等を行うこととしている（図表2-4-1）。

図表2-4-1 東京国際（羽田）空港の整備



資料：国土交通省

②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4,067万人（平成30(2018)年）が利用している。

令和2(2020)年までに高速離脱誘導路の整備等により発着容量を約4万回拡大することとしている。また、それ以降を見据え、第3滑走路の整備、夜間飛行制限の緩和等の更なる機能強化について、平成30(2018)年3月に国土交通省、千葉県、空港周辺9市町及び成田国際空港株式会社からなる「成田空港に関する四者協議会」において合意を得たところであり、この合意に基づき、「成田国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」（昭和45年法律第7号）による周辺地域の整備や騒音・落下物対策を行いつつ、更なる機能強化を進め、年間発着枠を50万回に拡大することとしている。

夜間飛行制限の緩和については、令和元(2019)年10月（冬ダイヤ）よりA滑走路において制限時間を午前0時から午前6時までの6時間（従来から1時間短縮）とし、第3滑走路供用後は空港全体としての制限時間を午前0時半から午前5時までとするとともに、各滑走路の運用時間を「午前5時から午後10時」と「午前7時半から午前0時半」の2種類とする「スライド運用」を採用し、飛行経路下における静穏時間をそれぞれ7時間確保することとしている。

今後も、国際線の基幹空港としての機能を持ちつつ、国際線・国内線の乗継需要も取り込めるよう国際航空ネットワークの強化を図りながら、国際・国内のLCC需要、貨物需要にも対応できるよう取り組んでいく。

図表2-4-2 成田国際空港の施設計画



資料：国土交通省

(2) 海上輸送体系の整備

国際コンテナ戦略港湾

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

このため、平成22(2010)年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。しかし、この間にも、船舶の更なる大型化や船社間の連携の進展等、我が国港湾を取り巻く情勢は目まぐるしく変化している。このため、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を、国・港湾管理者・民間の協働体制で取り組んでいる。

京浜港においては、平成28(2016)年3月に横浜港と川崎港で先行して設立された横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社として指定し、同社に対して国も出資したことにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。港湾運営会社が実施する集貨事業に係る経費の一部を国が支援する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用して同社が集貨事業を実施しており、平成30(2018)年8月に北米航路が新規開設され、平成30(2018)年9月には中南米航路が新規開設される等、具体的な成果が出ている。

他方、平成30(2018)年4月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合によるONE (Ocean Network Express Pte. Ltd.) のサービス開始等、世界の海運情勢は大きく変化している。こうした中、国際コンテナ戦略港湾政策の政策目標等を定めた「最終とりまとめ」の公表以降5年が経過したことも踏まえ、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、今後の政策目標等の見直しを行った結果を「最終とりまとめフォローアップ」として、平成31(2019)年3月に公表した。具体的には、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカなど多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標として、「Cargo Volume(貨物量)」「Cost(コスト)」「Convenience(利便性)」の3つの観点を備えた国際コンテナ戦略港湾を目指し、重点的・効率的な集貨、コンテナターミナルの生産性向上、港湾の完全電子化をはじめとする「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進する。

例えば、大型コンテナ船が寄港するコンテナターミナルの荷役能力向上や港湾労働者の確保に向けた労働環境改善に対応するため、近年、目覚ましい発展を遂げているAI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現を図る。具体的には、平成31(2019)年3月に策定した目標と工程に基づき、AIを活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等の各種実証事業を実施するとともに、2019年度から新たに創設した支援制度を活用して遠隔操作RTGの導入促進を図る。これにより、令和5(2023)年度中に、コンテナ船の大型化に際しても運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。

2. スーパー・メガリージョンの形成

リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロ

プロジェクトであり、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力が行われている。

リニア中央新幹線の開業により、三大都市圏が1時間で結ばれ、人口7,000万人の世界最大の巨大な都市圏が形成されることとなり、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものとなる。時間的には都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港（羽田、成田、中部、関西）、2つの国際コンテナ戦略港湾（京浜、阪神）を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。具体的には、東京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに、関西圏で長きにわたり培われてきた文化、歴史、商業機能及び健康・医療産業等が、新しい時代にふさわしい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されていくことが期待される。

リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺については、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の実現に向け、まちづくりの計画段階から官民連携で検討を進めている。国土交通省と東京都は、関係者による議論を重ね、「国際交流拠点・品川」の実現に向けた基盤整備を前進させるため、平成31(2019)年3月に国道15号・品川駅西口駅前広場について事業計画を取りまとめた上で、同年4月に国道15号品川駅西口基盤整備として事業化を行い、官民連携で整備を推進している。

また、国土交通省は、平成29(2017)年8月に「スーパー・メガリージョン構想検討会」を設置し、リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす国土構造の大きな変革の効果を最大限引き出すための取組に関する検討を進めており、平成30(2018)年7月に中間とりまとめを公表したところである。

なお、リニア中央新幹線（品川・名古屋間）については、平成30(2018)年10月、国土交通大臣により、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づく使用の認可が行われている。

3. 洗練された首都圏の構築

(1) 広域的な観光振興に関する状況

(観光立国の推進)

観光立国の推進については、訪日外国人旅行者数の拡大に向けた訪日プロモーション等、実効性の高い観光政策を強力に展開していくこととしているが、日本政府観光局（JNTO）によると、クルーズ船の寄港数増加、航空路線の拡充、これまでの継続的な訪日プロモーションによる訪日旅行需要の拡大、さらに、ビザの緩和、外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充内容の周知等により、平成30(2018)年の訪日外国人旅行者数は、対前年比8.7%増の3,119万2千人で、過去最高を更新した。

なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における平成30(2018)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約8,900万人泊のうち約3,152万人泊となっており、その約7割が東京都で約2,177万人泊となっている。

(2) オリンピック・パラリンピックに向けた取組 (オリンピック・パラリンピック開催を契機としたレガシーの創出)

平成25(2013)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年夏季オリンピック・パラリンピック競技大会の開催地となることが決定した。国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～(平成26(2014)年国土交通省)においては、「東京2020年大会は、東京だけでなく日本の各地域の姿を世界に見せることのできる絶好のチャンスであり、同時に、2050年を見据えて、その後のグローバリゼーションに対応した国土を形作る上で、のまたとない機会である」とらえるべきである。」と位置付けられている。

昭和39(1964)年の前回大会の開催時は、高度経済成長期という時代背景の下、不十分であった交通インフラを、オリンピック・パラリンピックの開催に合わせ整備し、新幹線や首都高速道路等、高度経済成長を牽引するレガシー、つまり、競技大会等の開催により長期にわたり継承・享受できる社会的・経済的・文化的恩恵を生み出した。

一方、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会は、既に成熟した都市である東京を中心とした開催であり、国土のグランドデザイン2050にも示されているように、まさに我が国の先進的な取組を世界に示す契機であると考えられる。「持続可能性に配慮した運営計画」が定められ、前回大会の開催時と同様に新たに整備する施設もある一方、数多くの既存施設の活用・改良により環境負荷の低減等を図るなど、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の持続可能性のコンセプト「Be better, together/より良い未来へ、ともに進もう。」の下、持続可能な社会の実現に向けた取組が進められている。

交通体系整備に係るインフラについて見ると、臨港道路南北線や環状第二号線等の道路ネットワークの整備(図表2-4-3、2-4-4)、都心と臨海地域とを結ぶ新しい交通機関であるBRT(バス高速輸送システム: bus rapid transit)の整備(図表2-4-5)、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在り方の検討、更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等、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のみならず、その開催後を見据えた首都圏の整備・検討が行われている。

また、開催に当たっては障害者だけではなく、高齢者等も含めた全ての人に向けたユニバーサルデザインの導入等、高い水準のアクセシビリティを提供するための取組が各地で進められている(図表2-4-6)ほか、暑熱対策として、道路緑化等の総合的な道路空間の温度上昇抑制対策を推進している。

さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催前や開催中に首都直下地震が発生することも想定し、本大会の開催を支えるため、平成29(2017)年8月、国土交通省及び関係機関の防災情報提供ツールを一元化し、多言語化やスマートフォン対応により、海外や国内において平時から容易に防災情報等を入手できる「防災ポータル/Disaster Prevention Portal」を開設している。また、平成30(2018)年の平成30年7月豪雨、同年2月の大雪、同年3月の霧島山(新燃岳)噴火等、近年頻発する災害を踏まえ、地震以外の災害の情報やライフライン情報、多言語対応サイトを追加する等、そのコンテンツを充実している(図表2-4-7)。

図表2-4-3 東京港臨港道路南北線の概要



資料：国土交通省

図表2-4-4 東京都市計画道路環状第二号線の概要

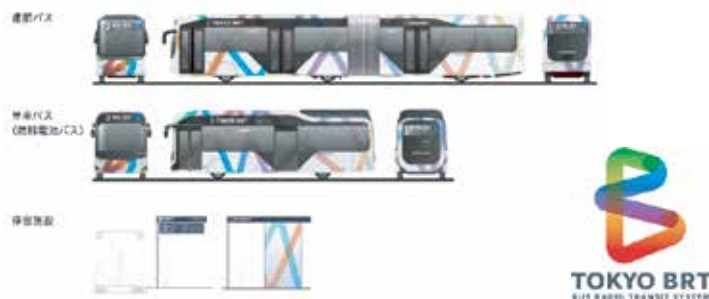


資料：東京都

図表2-4-5 BRT運行ルート (大会期間前・期間中 プレ運行 (一次))、デザイン



資料：東京都



※図はデザインの展開イメージを表したものであり、具体的なデザインの導入においては変更になる場合があります。

図表2-4-6 全国・首都圏の鉄道駅の段差解消率 (平成29(2017)年度末)

	1日当たりの平均利用者が3千人以上の駅	段差が解消されている駅		うち基準に適合している設備により段差が解消されている駅	
		数	割合	数	割合
茨城県	36	30	83.3%	30	83.3%
栃木県	27	27	100.0%	27	100.0%
群馬県	21	15	71.4%	15	71.4%
埼玉県	173	172	99.4%	163	94.2%
千葉県	217	204	94.0%	204	94.0%
東京都	711	704	99.0%	667	93.8%
神奈川県	327	314	96.0%	313	95.7%
山梨県	12	9	75.0%	8	66.7%
首都圏	1,524	1,475	96.8%	1,427	93.6%
全国	3,575	3,375	94.4%	3,192	89.3%

注：対象駅は、利用者3,000人/日以上旅客施設
資料：国土交通省

図表2-4-7 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた防災情報ポータルサイト「防災ポータル」

○東京オリ・パラ開催を支えるため、国土交通省及び各関係機関の防災情報提供ツールを一元化し、多言語化やスマートフォン対応により、平時から容易に防災情報等を入手できるよう、**防災ポータルを開設。(平成29年8月)**
 ○平成30年7月豪雨などの近年頻発する災害を踏まえ、**地震以外の災害に関する情報やライフライン情報、多言語対応サイトの追加等、コンテンツを充実。(平成30年10月)**



資料：国土交通省

4. 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(2002)年7月に閣議決定されるとともに、平成14(2002)年度以降、都市再生緊急整備地域の指定が順次行われ、平成30(2018)年度末現在、首都圏においては22地域が指定されている。首都圏内における直近(平成30(2018)年度末現在)の事例としては、平成29(2017)年8月、「大宮駅周辺地域」(埼玉県さいたま市)が指定されているほか、平成30(2018)年10月に、「新宿駅周辺地域」及び「横浜都心・臨海地域」(神奈川県横浜市)の指定区域が拡大されている。

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、一般財団法人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ほか、既存の用途地域等に基づく用途、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等の都市計画の特例がある。

また、平成23(2011)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改正が全面施行した。首都圏における特定都市再生緊急整備地域は平成30(2018)年度末までに7地域が指定されている。

(2) 国際競争力強化及びシティセールスへの支援

諸外国との都市間競争に打ち克ち、外国企業や高度な人材を呼び込むためには、国際的なビジネス環境の改善に加え、シティセールスが重要となる。国土交通省では、特定都市再生緊急整備地域におけるこれらの取組に対し、国際競争力強化・シティセールス支援事業によりソフト・ハード両面で総合的に支援を行っている。

支援事業の活用事例として、東京都心・臨海地域（大手町・丸の内・有楽町地区）の取組がある。同地区の企業集積と交通等の利便性を活かし、日本・東京の市場におけるビジネス拡大と、市場参入の入口としての機能を担うべく、巨大・先進マーケットとしての魅力を伝えるため、優れたビジネス環境を訴えるPR映像を制作し、外国企業に適切に届く発信等を行っている（図表2-4-8）。

図表2-4-8 シティセールス支援事業の活用事例（東京都心・臨海地域（大手町・丸の内・有楽町地区））



資料：国土交通省

(3) 国家戦略特区の取組

「国家戦略特別区域法」（平成25年法律第107号）に基づき、東京圏国家戦略特別区域として、首都圏では、平成26(2014)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(2015)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(2016)年1月には千葉県千葉市を追加した。

平成26(2014)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、平成30(2018)年度末現在、22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32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9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12件の都市公園内における保育所等の設置、法人設立に関する申請等のための窓口を集約し、外国人を含めた開業を促進する「東京開業ワンストップセンター」の開設、内閣府及び東京都による「東京特区推進共同事務局」の設置等の取組を実施している。

第5節 環境との共生

1. 自然（的）環境の保全・整備

(1) 緑地の保全・創出

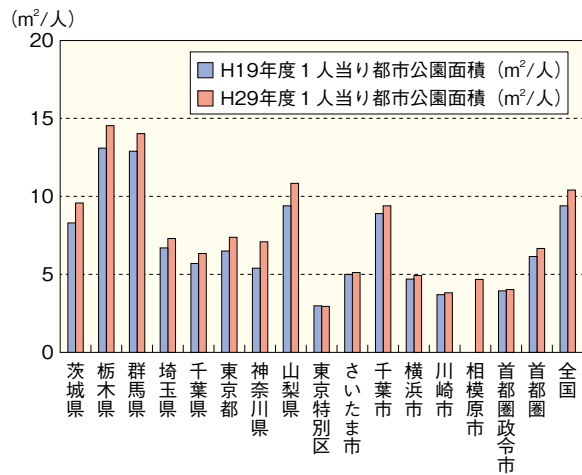
都市公園の整備及び緑地保全の状況

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。

首都圏の平成29(2017)年度末の都市公園の整備量は、平成19(2007)年度末と比較し、面積は約25,921ヘクタールから約28,990ヘクタールと約3,069ヘクタール（約11%）増加、箇所数は28,898箇所から34,049箇所と5,151箇所（約17%）増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.7㎡/人となっている（図表2-5-1）。

しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園の整備水準は依然として低く、防災、地域活性化等の社会的要請に応えるため、引き続き都市公園の整備を推進している。

図表2-5-1 首都圏の一人当たり都市公園面積



注1：平成19(2007)年度の首都圏政令市には、政令市移行（平成22(2010)年4月）前の相模原市を含まない。

注2：首都圏政令市には、東京都特別区を含む。

資料：「都市公園データベース」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

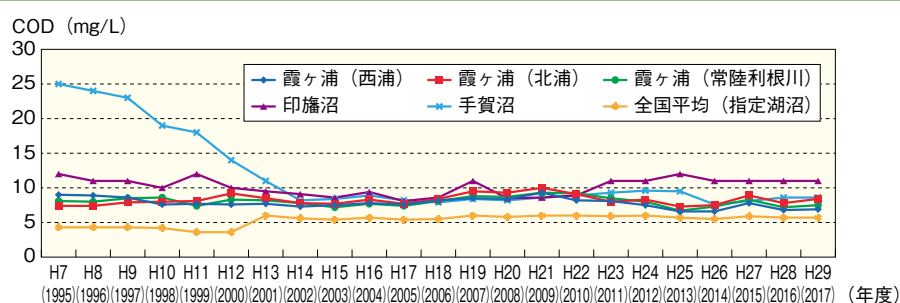
(2) 水環境・水循環の保全・回復

河川、湖沼等の水質改善

首都圏の平成29(2017)年度の水質状況は、河川におけるBOD¹⁾の環境基準達成率²⁾が首都圏全体で約88.2%となっており、全国の94.0%と比較して低い状況である³⁾。また、首都圏の湖沼においては、COD⁴⁾の環境基準達成率が約53.7%³⁾と依然低い状況にある。指定湖沼⁵⁾は、手賀沼(千葉県)で平成7(1995)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2-5-2)。

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

図表2-5-2 首都圏の指定湖沼の水質状況 (COD年間平均値)



資料：「平成29年度公共用水域水質測定結果」(環境省)を基に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29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

2. 環境負荷の低減

(1) エネルギーの消費動向と対策 (再生可能エネルギーの導入)

平成24(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、首都圏におけるその導入量は、平成30(2018)年3月末時点で20,574千キロワットに達している(図表2-5-3)。

バイオマス発電については、平成27(2015)年11月に昭和シェル石油株式会社が神奈川県川崎市で「京浜バイオマス発電所」(発電出力：49,000キロワット)の運転を開始した。

太陽光発電については、平成27(2015)年3月に東京地下鉄株式会社が、東西線地上駅8駅において、合計最大出力が1メガワットとなるメガソーラー規模の太陽光発電システムを導入している。これは、同社が掲げる2020年度に向けた長期環境戦略「みんなでECO。」の取組として実施したものである(図表2-5-4)。

図表2-5-3 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30(2018)年3月末時点)

	認定容量 (千kW)		
	新規認定分	移行認定分	計
太陽光発電設備	17,232	1,238	18,470
風力発電設備	111	159	269
水力発電設備	185	28	212
地熱発電設備	4	0	4
バイオマス発電設備	1,280	337	1,618
合計	18,812	1,762	20,574

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、又は法附則第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を基に国土交通省都市局作成

図表2-5-4 西船橋駅の太陽光発電システム



資料：東京地下鉄株式会社

(2) 交通分野における取組

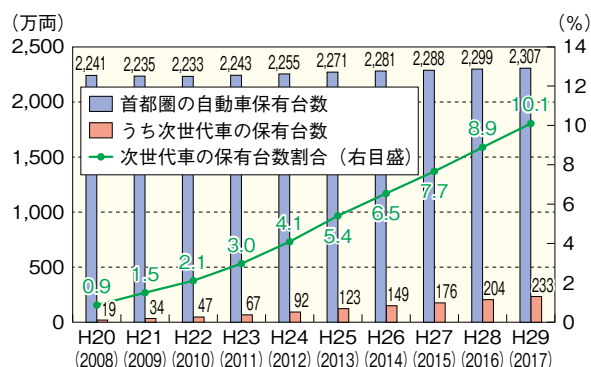
(次世代車の普及拡大)

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、プラグインハイブリッド自動車、圧縮天然ガス自動車、ハイブリッド自動車をいう。）の保有台数は増加を続けている（図表2-5-5）。

図表2-5-5

首都圏の次世代車の保有台数と割合



注：次世代車＝電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、CNG（圧縮天然ガス）自動車、ハイブリッド自動車
 資料：「自動車保有車両数」（一財）自動車検査登録情報協会を基に国土交通省都市局作成

第6節

首都圏整備の推進

1. 首都圏整備計画

首都圏整備計画は、「首都圏整備法」(昭和31年法律第83号)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、第1部及び第2部により構成され、第1部は、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って、関係行政機関及び関係地方公共団体の首都圏の整備に関する諸計画の指針となるべきものである。

また、第2部は、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、所要の広域的整備の観点を含め、道路、鉄道など首都圏整備法第21条第1項第2号及び第3号に規定する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。

本計画は、第二次国土形成計画(全国計画)及び首都圏広域地方計画の内容を踏まえ、平成28(2016)年3月に改定されたものであり、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」としている。さらに、将来像の実現のため「防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化」、「スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化」、「都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢社会への対応」等、10の施策の方向性が定められた。

2. 国土形成計画

(全国計画の推進)

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

国土交通省では、急激な人口減少・少子化や巨大災害の切迫等、国土を取り巻く厳しい状況変化に対応するため、国民と危機感を共有し、中長期(おおむね2050年)を見据えた国土・地域づくりの理念を示す「国土のグランドデザイン2050」を、平成26(2014)年7月に発表した。これも踏まえ、平成27(2015)年8月に、今後おおむね10年間を計画期間とする国土形成計画(全国計画)の変更について閣議決定を行った。

第二次国土形成計画（全国計画）では、地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な動き（対流）を生み出す「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とした。そして、対流を生み出すための国土構造、地域構造として、生活サービス機能を始め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、国土審議会計画推進部会に設置した4つの専門委員会において、対流促進型国土の形成に向けた検討を行うとともに、平成30(2018)年6月、各専門委員会の検討結果を国土審議会及び計画推進部会に報告した。

（首都圏広域地方計画の推進）

首都圏においては、第二次国土形成計画（全国計画）を踏まえ、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、福島県、新潟県、長野県、静岡県、政令市（さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、相模原市）、国の出先機関、経済団体等を構成メンバーとする首都圏広域地方計画協議会における協議を経て、平成28(2016)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目指す必要があること、東京一極集中から対流型首都圏への転換など日本の中で首都圏が果たす役割が示された。これら首都圏の政策の基本的考え方にに基づき、広域的な連携・協力を図りつつ、今後おおむね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。また、同協議会は、平成31(2019)年3月に、本計画におけるこれまでの取組状況を取りまとめた。

3. 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

（1）東京一極集中の状況

第1節1.（1）で分析したように、首都圏における人口の社会増減、つまり転入超過者数は、昭和50(1975)年以降、バブル経済崩壊後の一時期（平成6(1994)年、平成7(1995)年）を除き、一貫してプラスで推移しているが、これは、近年では、専ら東京圏（東京都及び近隣3県）への転入超過によるものであり、周辺4県においては、平成14(2002)年以降、人口の社会増減はマイナスで推移している。

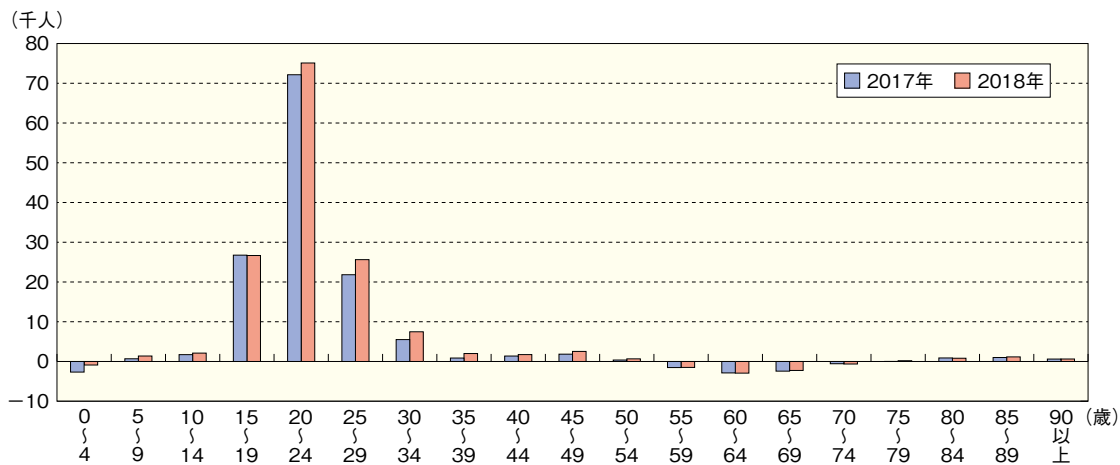
また、第1節3.（1）で分析したように、平成27(2015)年の国勢調査によると、首都圏の人口の全国に占める割合は34.5%である一方、首都圏の県内総生産（実質）の合計の全国に占める割合は39.6%であり、人口の占める割合よりも県内総生産の占める割合の方が上回っているが、これは、東京都の県内総生産（実質）の全国に占める割合（19.5%）が、東京都の人口の全国に占める割合（10.6%）を大きく上回っている影響が大きい。

このように、ヒト、モノ、カネが東京圏、特に東京都に集中する「東京一極集中」の状況は継続している状況にあり、平成28年3月に決定された現行の首都圏整備計画においては、都心への長時間通勤、交通渋滞等の従来からの大都市問題に加え、首都直下地震や大規模水害等の巨大災害のリスクの観点から、「東京圏の機能強化と同時に一極集中の是正を図っていくことが重要である。」と論じている。

(2) 東京一極集中の是正に向けた取組と魅力ある地方の創生

近年の東京圏への転入超過者の年齢階層別の割合を見ると、10代後半や20代の若者が大宗を占めている（図表2-6-1）。

図表2-6-1 東京圏の年齢5歳階級別転入超過数（平成29(2017)年、平成30(2018)年）



注：マイナスは転出超過数。
資料：「住民基本台帳人口移動報告平成30年(2018年)結果」(総務省)

このため、過度の東京一極集中を是正する観点から、平成30(2018)年5月には、「地域における大学の振興及び若者の雇用機会の創出による若者の修学及び就業の促進に関する法律」が成立し、令和10(2028)年3月31日までの間、東京23区内の大学等の学部等について学生の収容定員を抑制するとともに、地域における大学振興・若者雇用創出のために行われる事業を支援する取組（地方大学・地域産業創生交付金事業）を実施している（第1節3.（2）参照）ほか、令和元(2019)年度からは、UIJターンにより地方で起業・就業する若者たちを支援する取組（地方創生起業支援事業・地方創生移住支援事業）も開始している。さらに、過度の東京一極集中を是正し、地方創生を推進する観点から、企業の本社機能の東京23区から地方への移転や地方での拡充を促進するための特例措置（地方拠点強化税制等。第1節3.（2）参照）や、文化庁、消費者庁等の政府関係機関の地方移転に向けた取組（7. 参照）等も進めているところである。

一方、地域においても、第1章に掲げた山梨県小菅村におけるICTを活用し地理的条件の不利を克服したビジネス機会創出等の取組のほか、例えば、栃木県那須烏山市においては、地元特産品を活用した新商品開発や里山等の自然環境や農業等の生産活動を体験する観光ツアーの開発を通じ、雇用の創出を図る取組が行われた。また、山梨県等においては、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワークを活用し、世界遺産富士山や南アルプス等の自然環境を背景とした国際観光地の形成を図るとともに、サテライトオフィスの誘致等を通じた都市・農山村対流の強化に向けた取組も進められている。このように、地域の特性に応じた魅力ある地方創生の

取組が各地で進められているところであるが、今後、Society5.0に代表される革新的技術も活用しつつ、地域の創意工夫に富む多様な取組が更に拡大され、これまでの東京圏へ一方的に向かう一極集中から、様々な方向にヒト、モノ等が行き交う「対流」（国土形成計画（全国計画）（平成27(2015)年8月））を創出していくことが重要である。

このように東京一極集中の是正については、従来より様々な取組が行われてきたところであるが、近年においても、東京圏への転入超過数は年々増加している。このような状況に鑑みると、今後は、これまで実施してきた取組のみならず、従来の枠組みにとらわれない更なる取組についても検討・実施し、東京一極集中の是正を実現することにより、魅力ある地方の創生を実現するとともに、東京圏の過密の問題や防災面等の課題への対応を通じて活力の維持・向上を図り、快適かつ安全・安心な首都圏・国土を実現すべきである。