

平成 27 年度

首都圏整備に関する年次報告
要旨

平成 28 年 5 月

国 土 交 通 省

全体構成

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

- 第1節 少子・高齢化の進展
- 第2節 安全・安心への対応
- 第3節 首都圏の活力の維持
- 第4節 環境問題等への対応
- 第5節 多様な個性を持つ地域間の対流促進を通じた国際競争力のある安全・安心な首都圏の実現に向けて

第2章 首都圏整備の状況

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

資料編 首都圏整備に関する各種データ（省略）

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

本文中の「首都圏」「東京圏」等は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県

周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

都心3区：千代田区、中央区、港区

特にことわりのない限り、図表中の「S」は昭和を、「H」は平成を示す。

本要旨に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

はじめに

現在、我が国は本格的な人口減少社会を迎え、少子化と団塊の世代が高齢者となったことにより、生産年齢人口の減少と高齢人口の増加が進み、近年、高齢化が急速に進展している。

国際的な都市間競争の激化の中で、今後も我が国が存在感を発揮していくには、首都圏、とりわけ東京圏が日本経済を牽引し、経済成長の原動力であるイノベーションが各地で幅広く創出することが不可欠であり、イノベーションの創出を促す「対流促進型国土」及び「コンパクト＋ネットワーク」の形成を進め、交通ネットワークを最大限「賢く使い」、ヒト、モノ、情報等の新たな対流を創出することが重要である。

一方、東京圏への一極集中により、日本経済全体のリスクが高まっており、東京圏の防災力の向上を図り、確固たる安全・安心を確立していく必要がある。

また、首都圏はエネルギーの大消費地であり、エネルギーのクリーン化、分散化、再生可能エネルギーの利活用等にも積極的に取り組みつつ、地球温暖化対策を率先して進めていく必要がある。

このような状況を踏まえ、第1章においては、「多様な個性を持つ地域間の対流促進を通じた国際競争力ある安全・安心な首都圏の実現に向けて」と題し、首都圏の現状についての分析を行うものである。

第1節 少子・高齢化の進展

1. 生産年齢人口の減少と少子化

我が国の総人口は2008年を頂点として減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えた。なお、首都圏はまだ人口減少期には入っていないものの、いわゆる団塊世代が高齢者に移行したことも合わせ、高齢者数は増加しており、生産年齢人口は今後、減少することが見込まれている（図表1-1-1、1-1-2）。

高齢者1人当たりの生産年齢人口は、2010年と比較して、2040年では1人未満の市町村が都心部から概ね50km以上離れた縁辺部に多数出現すると推計されている。また、都心部においても2010年には生産年齢人口2人以上で高齢者1人を支える状況にあるが、2040年には一部を除くほとんどの地域において2人未満になる（図表1-1-3）。

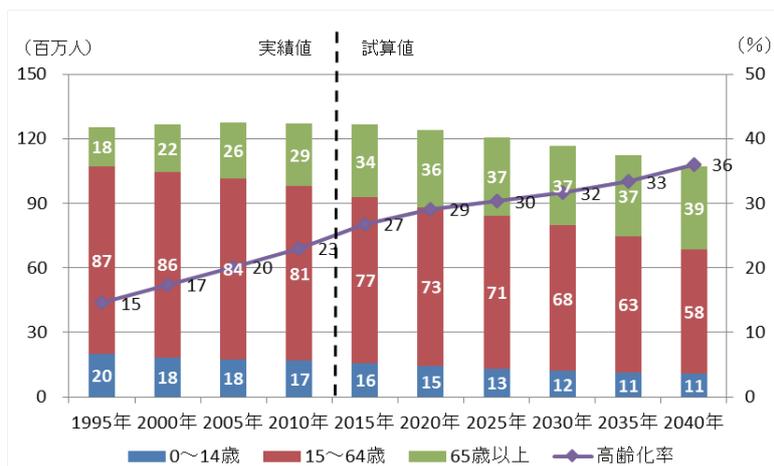
首都圏における生産年齢人口の減少をもたらしている背景には出生率の低さがあり、首都圏、とりわけ東京圏の合計特殊出生率は、全国値より低く1.2程度を推移している（図表1-1-4）。国立社会保障・人口問題研究所の「人口統計資料集2015」によると、仮に、今後全国の合計特殊出生率が人口置換水準といわれる2.07まで回復したとしても、回復後の数十年間は総人口の減少が避けられないと見込まれ

ている。

また、有効求人倍率はここ10年、全職種で1を上回ることはほとんどなかったが、運輸、建設、社会福祉等の職種では、1を上回る状況が続いており、生産年齢人口の減少もあいまって、今後、職種によっては労働力の不足が懸念される（図表1-1-5）。

一方、社会の成熟化、国民の価値観の多様化の中で、結婚や出産後も仕事を継続しキャリアを積んでいくことを希望する女性や、退職後も健康であれば働き続ける意向を持つ高齢者が増加しているため、足下では労働力人口は増加しており、今後も、女性活躍の促進、高齢者参画社会の構築、ユニバーサル社会の実現など、誰もが働きやすい環境づくりを社会全体で進めることが重要であり、これらに取り組むことは結果として、生産年齢人口減少にともなう労働力不足問題に寄与することも期待される。

図表 1-1-1 将来推計人口の動向（全国）



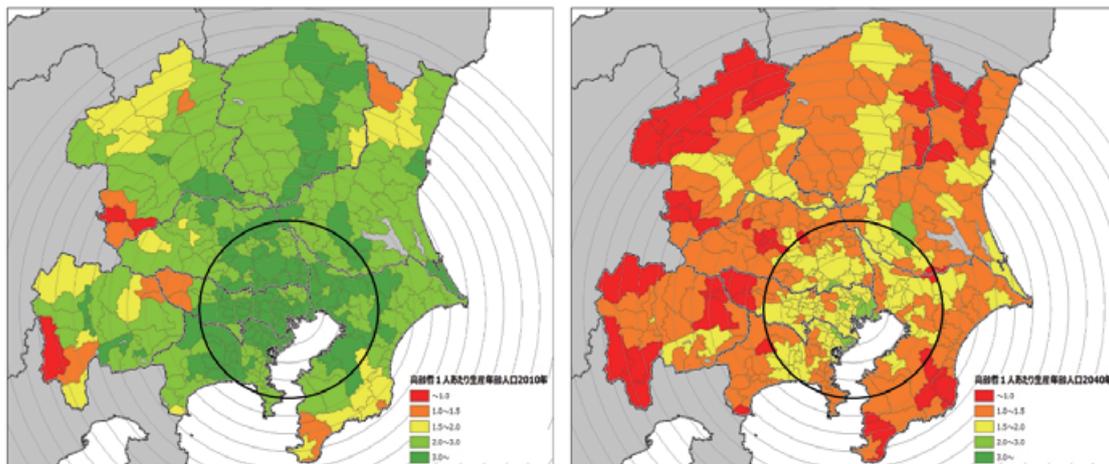
資料：2010年までは「国勢調査」（総務省統計局）、2015年以降は「日本の地域別将来推計人口（2013年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-2 将来推計人口の動向（首都圏）



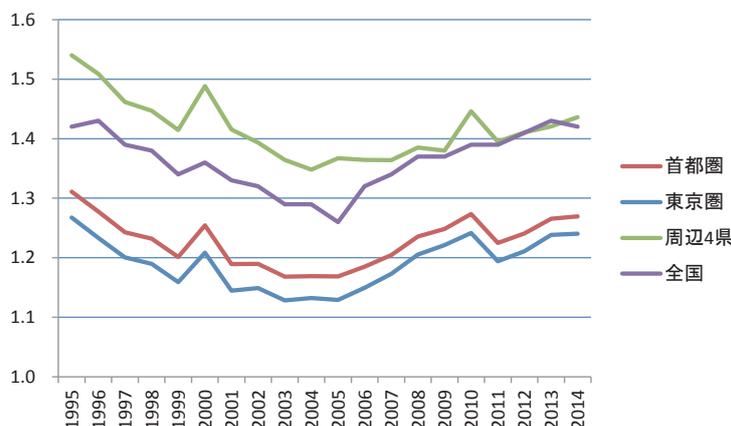
資料：2010年までは「国勢調査」（総務省統計局）、2015年以降は「日本の地域別将来推計人口（2013年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-3 高齢者1人あたりの生産年齢人口の変化（2010→2040）



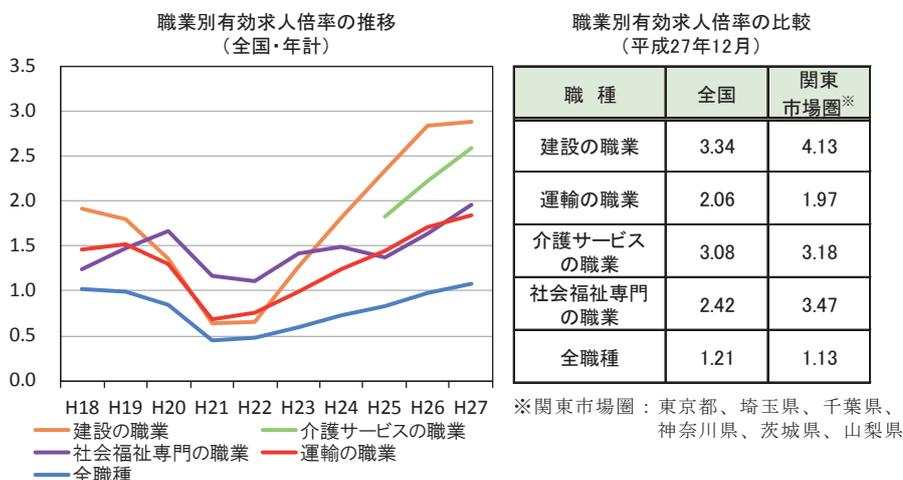
注：図中の同心円の1目盛は10kmを表す。
 資料：「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）の中位推計をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-4 合計特殊出生率の推移



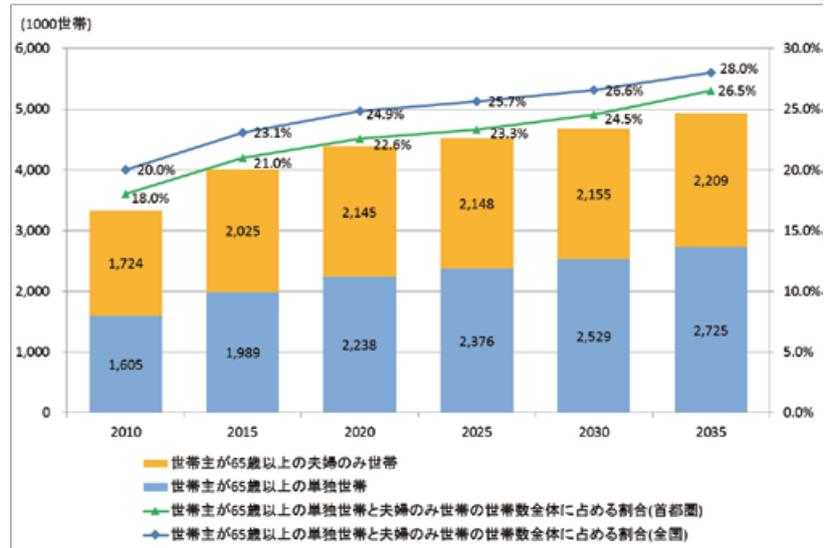
注：国勢調査年については、国籍不詳及び年齢不詳を按分している。
 資料：「人口動態調査」（厚生労働省）、国勢調査年の人口は「国勢調査」（総務省）、国勢調査年以外の人口は「人口推計」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-5 全国の職業別有効求人倍率の推移・関東市場圏の職業別有効求人倍率



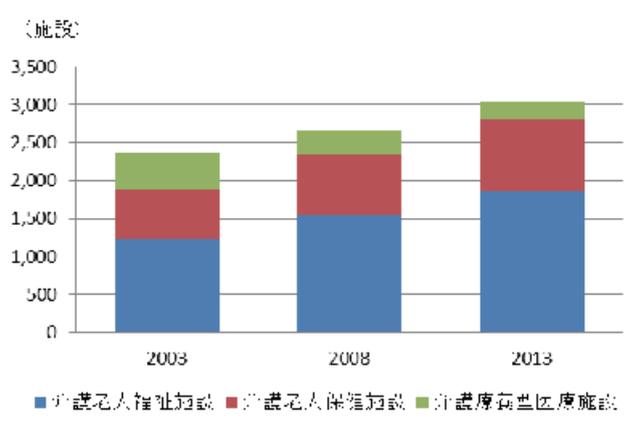
注：『運輸の職業』は、厚生労働省編職業分類における「鉄道運転」、「自動車運転」、「船舶・航空機運転」、「その他の輸送」（H23年以前は「その他の運輸」）を対象に算出した。
 資料：「一般職業紹介状況」（厚生労働省）、「関東市場圏職種別有効求人・求職状況（一般常用）」（厚生労働省東京労働局）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-7 世帯主が高齢者単独及び夫婦のみ世帯数の推移



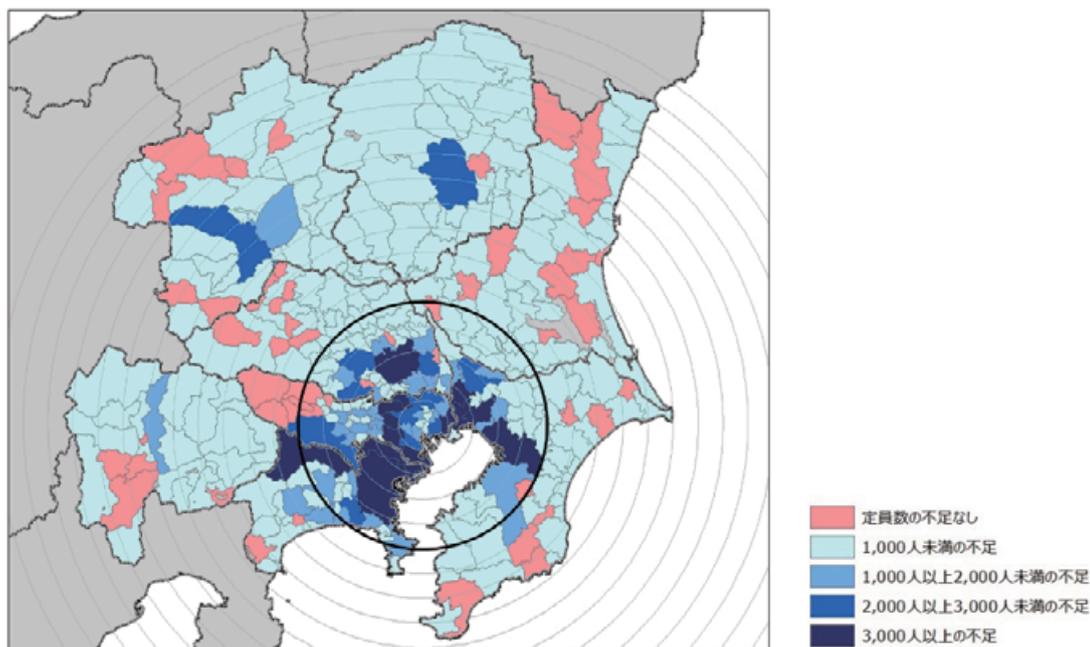
資料:「日本の世帯数将来推計(都道府県)」(国立社会保障・人口問題研究所)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-8 介護保険施設の推移(首都圏)



資料:「介護サービス施設・事業所調査」(厚生労働省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-9 将来推計人口に対する介護保険施設の状況（2035年）



注 1: 図中の同心円の1目盛は10kmを表す。

注 2: 推計の前提条件は下記の通りとする。

- ・将来の要介護認定率は、現行水準のまま一定
- ・将来の要介護認定者のうちの施設サービス利用率は、現行水準のまま一定
- ・ただし、推計の精緻化にあたって、以下を考慮している。
 - 要介護者率は、性・年代・地域差を考慮して、都道府県別・性・年代別に要介護度別の要介護者率を用いる。
 - 要介護者のうちの施設サービス利用率は、年代・要介護度による差を考慮して、年代・要介護度別の施設利用者割合を用いている(男女・全国一律)。
- ・施設サービスとは、介護保険施設3施設(介護福祉施設、介護保健施設、介護療養施設)のサービスである。

資料: 「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)、
「平成26年介護サービス施設・事業所調査」(厚生労働省)をもとに国土交通省都市局作成。

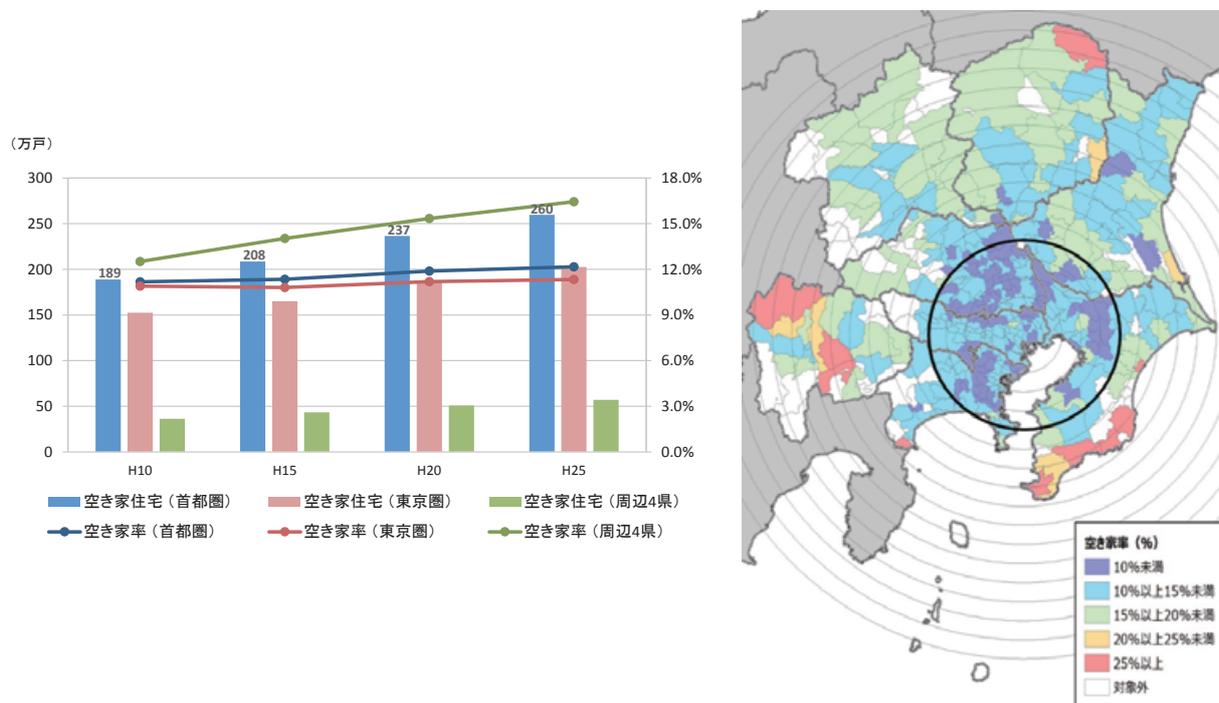
3. 空き家等の増加

人口減少、既存の住宅・建築物の老朽化、社会的ニーズや産業構造の変化等に伴い、年々空き家が増加し、首都圏全体では平成20年から平成25年までに約23万戸増加した。そのうち、東京圏が約8割を占め、絶対数は東京圏で多いものの、周辺4県では空き家率が上昇しており、特に縁辺部では25%を超えている市町村もある（図表1-1-10）。

一方、新設住宅着工戸数のうち、既存住宅を除却し同一敷地内で住宅着工する割合を示す再建築割合は、首都圏全体、東京圏では全国平均より毎年高い水準で推移している（図表1-1-11）。また、中古住宅について、東京圏での中古マンション・戸建ての成約件数は平成17年から平成27年までに約2割増加し（図表1-1-12）、建物の売買に伴う所有権移転件数が平成20年代に入ってから増加傾向を示しているなど、中古住宅市場が徐々に拡大している（図表1-1-13）。

今後、高齢化が進行すると、空き家が更に増加する可能性もある。安全で安心して暮らせる居住環境の実現や住宅の空き家を子育てしやすい環境づくりに役立てるためにも、円滑な住み替えや有効活用に加えて、空き家や中古物件の流通を促進することが重要である。

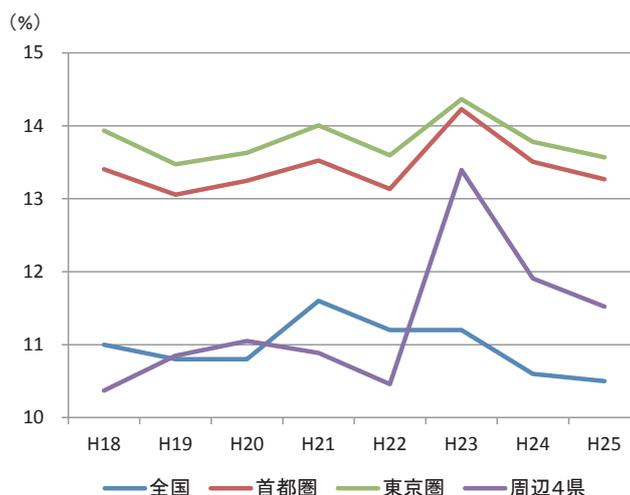
図表 1-1-10 首都圏の空き家状況(平成25年)



注：図中の同心円の1目盛は10kmを表す。

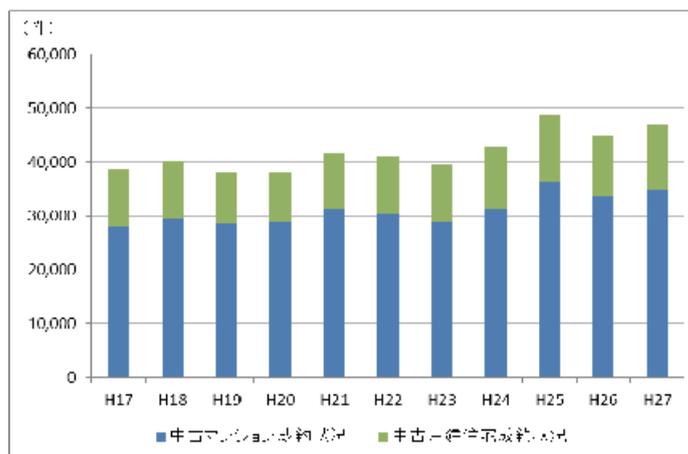
資料：「住宅・土地統計調査」(総務省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-11 再建築率の推移



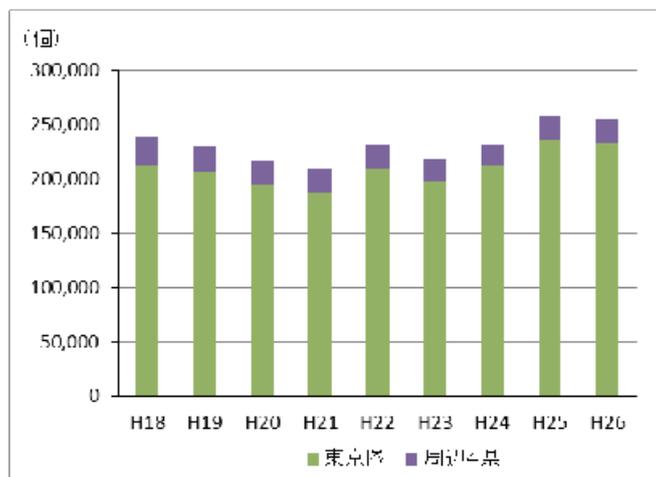
資料:「住宅着工統計による再建築状況の概要」(国土交通省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-12 中古マンション・中古戸建住宅の成約件数 (東京圏)



資料:「首都圏不動産流通市場の動向(2015年)」(東日本不動産流通機構)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-13 建物の売買による所有権移転の推移



資料:「登記統計」(法務省)をもとに国土交通省都市局作成。

第2節 安全・安心への対応

1. 首都直下地震等巨大災害の切迫、風水害の激甚化

首都直下地震の発生確率は今後30年以内に70%程度と予測されており、被害は揺れ等による全壊や地震火災による焼失等の建物被害及び地震火災や建物倒壊等による死者等の人的被害の発生が想定されている。特に、全壊及び焼失棟数は最大約61万棟になるものと想定されている（図表1-2-1）。

また、近年、1時間降水量が50ミリ以上の発生回数や日降水量100ミリ以上の発生回数が増加しており、風水害等の頻発・激甚化が懸念されている（図表1-2-2、1-2-3）。

首都圏には人口・資産が集中し、特に東京圏には、我が国の中枢機能が集積しているため、巨大地震の発生や風水害、土砂災害の激甚化により、我が国全体の国民生活や経済活動に支障が生じるほか、世界にも影響が波及することが想定される。このため、ハード対策とソフト対策の両面の効果的な組み合わせによる重点化や水害等のリスクマネジメントを行い、防災・減災対策に取り組むことが必要である。

図表 1-2-1 首都直下地震の被害想定

・建物被害

項目		冬・深夜	夏・昼	冬・夕
揺れによる全壊			約175,000棟	
液状化による全壊			約22,000棟	
急傾斜地崩壊による全壊			約1,100棟	
地震火災による焼失	風速3m/s	約49,000棟	約38,000棟	約268,000棟
	風速8m/s	約80,000棟	約75,000棟	約412,000棟
全壊及び焼失棟数合計	風速3m/s	約247,000棟	約236,000棟	約465,000棟
	風速8m/s	約287,000棟	約272,000棟	約610,000棟
ブロック塀等転倒数			約80,000件	
自動販売機転倒数			約15,000件	
屋外落下物が発生する建物数			約22,000棟	

全壊の定義：（以降、同じ）

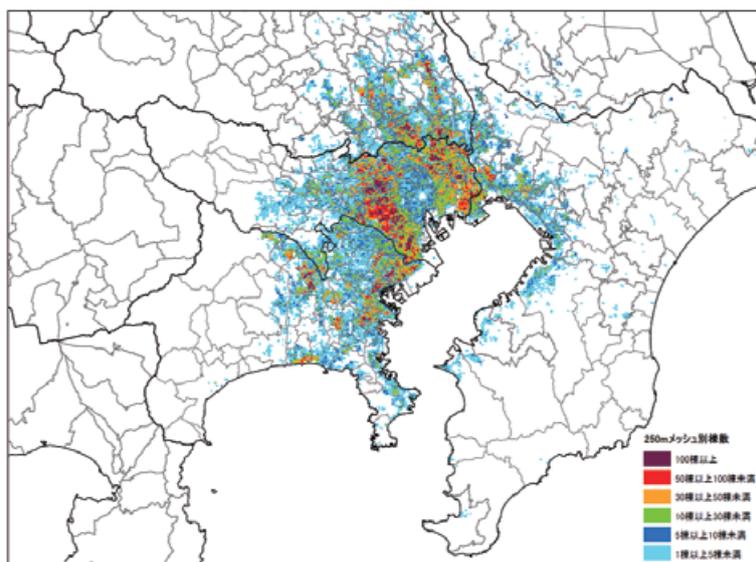
住家はその居住のための基本的機能を喪失したもの、すなわち、住家全部が倒壊、流失、埋没、焼失したもの、または住家の損壊が甚だしく、補修により元通りに再使用することが困難なもの。なお、建物の構造的な倒壊・崩壊はこの全壊に含まれる。

なお、液状化の場合、外観目視判定により一見して住家全部あるいは一部の階が倒壊している等の場合、あるいは傾斜が1/20以上の場合、あるいは住家の床上1mまで地盤面下に潜り込んでいる場合が全壊に相当する。液状化による建物全壊等によって人的被害は発生した事例は少ない。

・ 人的被害

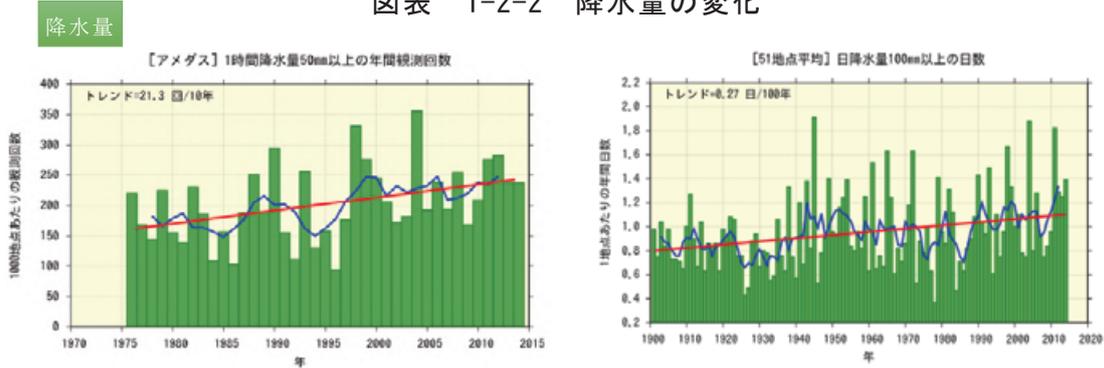
項目	冬・深夜	夏・昼	冬・夕
建物倒壊等による死者 (うち屋内収容物移動・転倒、屋内落下物)	約 11,000 人 (約 1,100 人)	約 4,400 人 (約 500 人)	約 6,400 人 (約 600 人)
急傾斜地崩壊による死者	約 100 人	約 30 人	約 60 人
地震火災による死者	風速3m/s 約 2,100 人 ～約 3,800 人	約 500 人 ～約 900 人	約 5,700 人 ～約 10,000 人
	風速8m/s 約 3,800 人 ～約 7,000 人	約 900 人 ～約 1,700 人	約 8,900 人 ～約 16,000 人
ブロック塀・自動販売機の転倒、屋外落下物による死者	約 10 人	約 200 人	約 500 人
死者数合計	風速3m/s 約 13,000 人 ～約 15,000 人	約 5,000 人 ～約 5,400 人	約 13,000 人 ～約 17,000 人
	風速8m/s 約 15,000 人 ～約 18,000 人	約 5,500 人 ～約 6,200 人	約 16,000 人 ～約 23,000 人
負傷者数	約 109,000 人 ～約 113,000 人	約 87,000 人 ～約 90,000 人	約 112,000 人～ 約 123,000 人
揺れによる建物被害に伴う要救助者 (自力脱出困難者)	約 72,000 人	約 54,000 人	約 58,000 人

・ 全壊及び焼失棟数 (冬夕、風速 8m/s)



資料:「首都直下地震の被害想定と対策について(最終報告)(平成 25 年 12 月 19 日公表)」(内閣府)

図表 1-2-2 降水量の変化



注：折れ線は5年移動平均、直線は期間にわたる変化傾向(トレンド)を示す。
資料：「気候変動監視レポート2014」(気象庁)

図表 1-2-3 平成 27 年 9 月の浸水被害 (埼玉県越谷市)



資料：「平成 28 年度水管理・国土保全局関係予算概要」(国土交通省水管理・国土保全局)

2. 高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化

高度成長期以降に集中的に整備された橋梁・トンネルなどのインフラについて、建設後 50 年を経過する道路橋の割合は、全国では 2013 年度時点で約 18% (約 7.1 万橋) に対し、20 年後の 2033 年度には約 67% (約 26.7 万橋) まで増加すると見込まれており(図表 1-2-4)、国土交通省関東地方整備局管内(首都圏 1 都 7 県及び長野県)においては、2013 年度時点で約 21% (581 箇所) に対し、2033 年度には約 62% (1726 箇所) となるなど老朽化が急速に進む。それに伴い、インフラの維持管理・更新費用も増加するものと見込まれることから(図表 1-2-5)、予防保全の考え方に基づく措置による施設の長寿命化等の戦略的な維持管理・更新を進め、トータルコストの縮減・平準化を図っていくことが重要である。

このため戦略的な維持管理・更新等の方向性を示す基本計画として、「インフラ長寿命化基本計画」がとりまとめられ、国、地方公共団体等において、維持管理、更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、「インフラ長寿命化計画(行動計画)」の策定を推進している。

なお、首都圏において橋梁の長寿命化修繕計画を策定している地方公共団体の割合は、都県・政令市では概ね全国平均である 98% 前後となっているが、市区町村では全国平均 79% を下回っている県もある(図表 1-2-6)。

インフラの老朽化については、高度成長期以降に整備したインフラが今後、一斉に老朽化することから、戦略的な維持管理・更新等を推進することが求められる。そのため、計画的な点検・修繕の実施や、インフラの大部分を管理する地方公共団体への技術的・財政的支援を推進するとともに、インフラの維持の担い手も含めた人材育成にも取り組んでいる。

具体的な支援として、維持管理に係る基準やマニュアルの整備、点検・修繕に関する国等による代行制度の構築、実務的な研修の強化・充実、点検・診断等に係る技術者の民間資格の登録制度の創設等の対応を行っており、国土交通省関東地方整備局では地方公共団体への支援として、技術力の向上を図るための研修、橋梁長寿命化修繕計画に関する説明会の実施や道路橋の保全に関する地区講習会の開催による教育の支援を実施している（図表 1-2-7）。

図表 1-2-4 建設後 50 年以上経過する社会資本の割合（全国）

	2013年3月	2023年3月	2033年3月
道路橋 [約40万橋注1(橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約18%	約43%	約67%
トンネル [約1万本注2]	約20%	約34%	約50%
河川管理施設（水門等） [約1万施設注3]	約25%	約43%	約64%
下水道管きよ [総延長：約45万km注4]	約2%	約9%	約24%
港湾岸壁 [約5千施設注5(水深-4.5m以深)]	約8%	約32%	約58%

- 注1) 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。
 注2) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。
 注3) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)
 注4) 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)
 注5) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

資料：国土交通省

図表 1-2-5 社会資本の維持管理・更新費の推計結果

年度	推計結果
2013年度	約3.6兆円※
2023年度(10年後)	約4.3～5.1兆円
2033年度(20年後)	約4.6～5.5兆円

※2013年度の値(約3.6兆円)は、実績値ではなく、その他の年度と同様の条件のもとに算出した推計値

注1) 国土交通省所管の社会資本10分野(道路、治水、下水道、港湾、公営住宅、公園、海岸、空港、航路標識、官庁施設)の、国、地方公共団体、地方道路公社、(独)水資源機構が管理者のものを対象に、建設年度毎の施設数を調査し、過去の維持管理、更新実績等を踏まえて推計。

注2) 今後の新設、除却量は推定が困難であるため考慮していない。

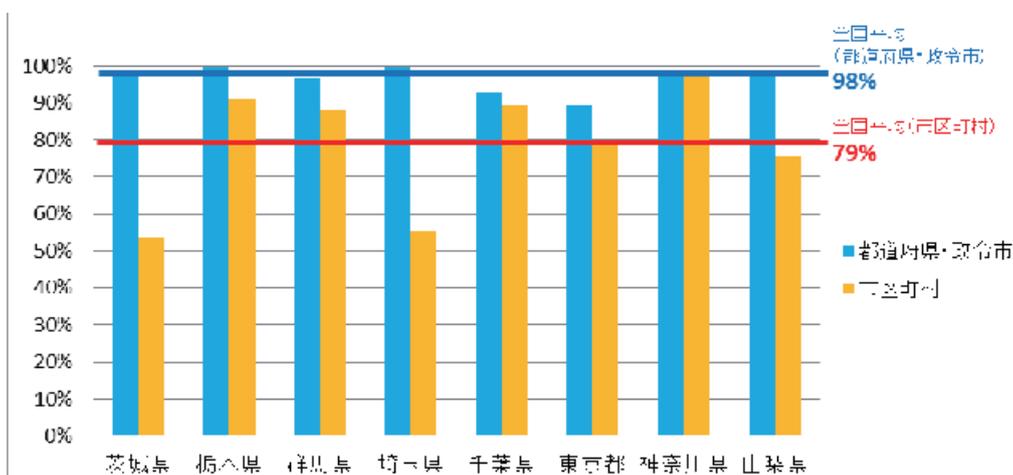
注3) 施設更新時の機能向上については、同等の機能で更新(但し、現行の耐震基準等への対応は含む。)するものとしている。

注4) 用地費、補償費、災害復旧費は含まない。

注5) 個々の社会資本で、施設の立地条件の違いによる損傷程度の差異や維持管理・更新工事での制約条件が異なる等の理由により、維持管理・更新単価や更新時期に幅があるため、推計額は幅を持った値としている。

資料: 国土交通省

図表 1-2-6 地方公共団体における橋梁の長寿命化修繕計画策定状況



資料: 「長寿命化修繕計画策定状況(H25.4)」(国土交通省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-2-7 地方公共団体への技術支援

・ 道路橋保全に関する地区講習会

・ 技術力の向上を図るための研修



資料: 国土交通省関東地方整備局

第3節 首都圏の活力の維持

1. アジアの主要都市の急速な台頭による国際的な都市間競争の激化

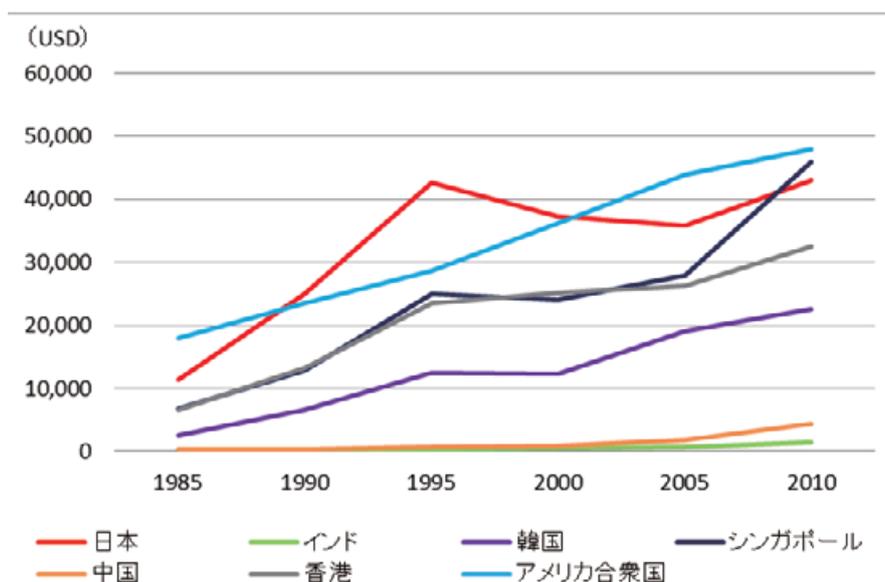
近年、経済発展と戦略的、重点的な施策展開によりアジアの主要都市が急速に台頭しており、国際的な都市間競争は激化している（図表 1-3-1）。

日本の労働生産性はOECD加盟国の中で20位前後と低迷しており（図表 1-3-2）、また、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）の国際的なランキングでは、近年では西欧諸国やシンガポールが上位を占める中、日本は10～20位付近を推移している（図表 1-3-3）。

本格的な人口減少社会を迎える中、国際社会の中で存在感を発揮するためには、産業の競争力の強化とともに東アジアやロシア等のダイナミズムを的確に取り入れ、世界中の優れた人材と投資を引きつける魅力を持った大都市圏を形成していかなければならない。

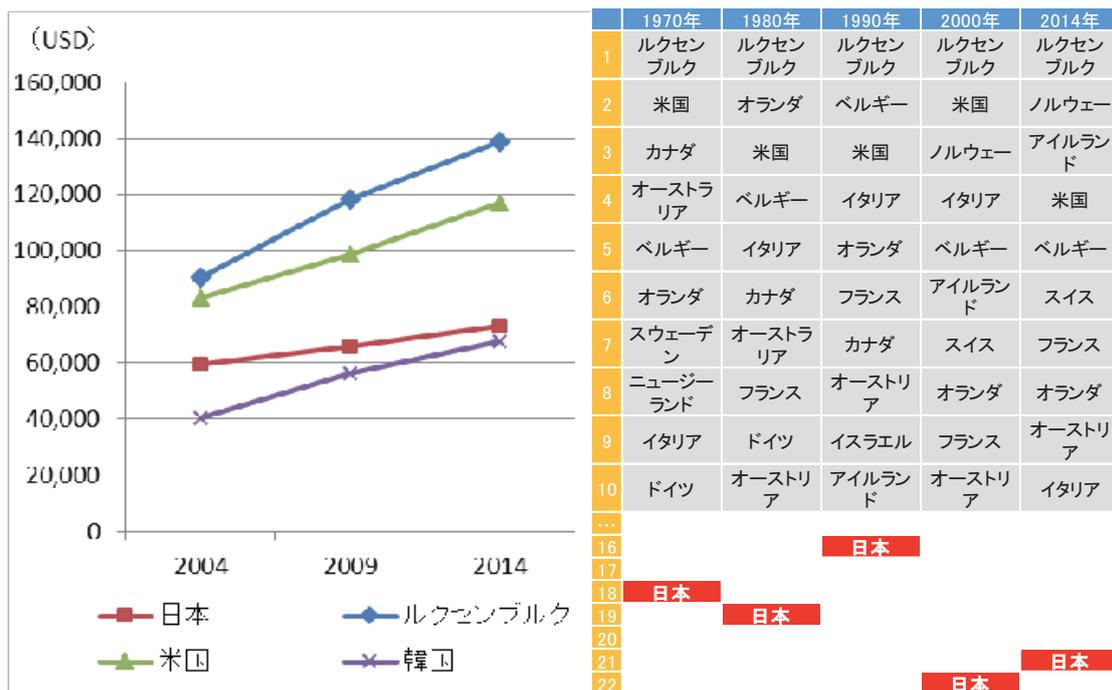
今後、日本が国際競争を勝ち抜いていくためには、クリエイティブな産業の振興が必須であり、そのためには、多様な個性が出会い融合できる「対流拠点」ともいふべき場の創出が重要になってくる。既に高度利用されている都市空間では都市の再生に取り組むとともに、それらが相互にネットワークで結ばれることが重要なことから、「コンパクト+ネットワーク」によって、日本だけでなく世界にとっての新たな価値を創造する場に首都圏全域を発展させることが重要である。

図表 1-3-1 主要国の一人当たり国内総生産の推移



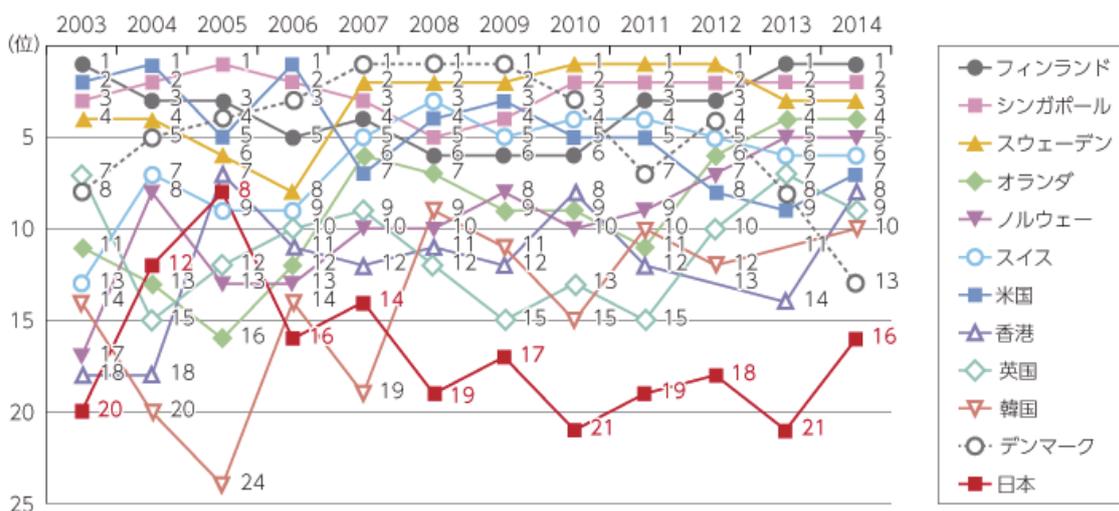
資料：「世界の統計 2015」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-2 労働生産性の国際比較



資料:「日本の生産性の動向(2006、2010、2014年版)」(公益財団法人日本生産性本部)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-3 ICT競争力ランキング



資料:「平成 26 年版 情報通信白書」(総務省)

2. アジア等の新興国の旺盛な国際観光需要の取り込み

日本の旅行・観光の競争力順位は、2009年の29位から2015年には9位と急激に上昇している（図表 1-3-4）。それとともに、訪日外国人旅行者数も近年急増しているものの、いまだ世界の旅行者数上位国との差は大きい（図表 1-3-5）。また、訪日外国人旅行者のうち約4割が首都圏を訪問している（図表 1-3-6）が、訪問先は東京やゴールデンルートに集中し（図表 1-3-7）、必ずしも地方が恩恵を享受できているとは言えない。

近年、出発地域別国際観光客数では、特にアジア太平洋地域を発地とした観光客の増加が顕著であるため（図表 1-3-8）、そのアジア等の新興国の旺盛な観光需要を取り込むためにも、ターゲットに応じた訪日プロモーションの強化や受入環境の整備、地域の魅力の創出等に取り組み、地方への誘客を図ることが重要となっている。

首都圏は、東京周辺のリング状のエリアに、国際観光の資源となり得る多様で多彩な自然や歴史、文化を擁しており、これらを活かして、国際的な広域観光周遊ルートを構築できれば、首都圏全域へのインバウンド観光の拡大に大きく寄与することとなる。

今後は、交流人口の拡大と旅行消費の増大、雇用の創出を図り、外国人旅行者がストレスなく移動または滞在しやすい環境を整備するなどの体制準備を進めるとともに、高速交通ネットワーク整備の進展や、東京オリンピック・パラリンピックの開催といった好機を最大限生かして首都圏全域へのインバウンド観光の拡大を図る必要がある。

図表 1-3-4 旅行・観光の競争力順位

	2007 (H19)	2009 (H21)	2011 (H23)	2013 (H25)	2015 (H27)
1	スイス	スイス	スイス	スイス	スペイン
2	オーストリア	オーストリア	ドイツ	ドイツ	フランス
3	ドイツ	ドイツ	フランス	オーストリア	ドイツ
4	アイスランド	フランス	オーストリア	スペイン	アメリカ合衆国
5	アメリカ合衆国	カナダ	スウェーデン	イギリス	イギリス
6	香港	スペイン	アメリカ合衆国	アメリカ合衆国	スイス
7	カナダ	スウェーデン	イギリス	フランス	オーストリア
8	シンガポール	アメリカ合衆国	スペイン	カナダ	イタリア
9	ルクセンブルク	オーストリア	カナダ	スウェーデン	日本
10	イギリス	シンガポール	シンガポール	シンガポール	カナダ
...					
14				日本	
25			日本		
28	日本				
29		日本			

注：「旅行・観光の競争力」とは、環境整備、観光政策・条件、インフラ、自然・文化資源といった4項目を指標としている。

資料：「Travel and Tourism Competitiveness Report 2015」(World Economic Forum)をもとに国土交通省都市局作成。

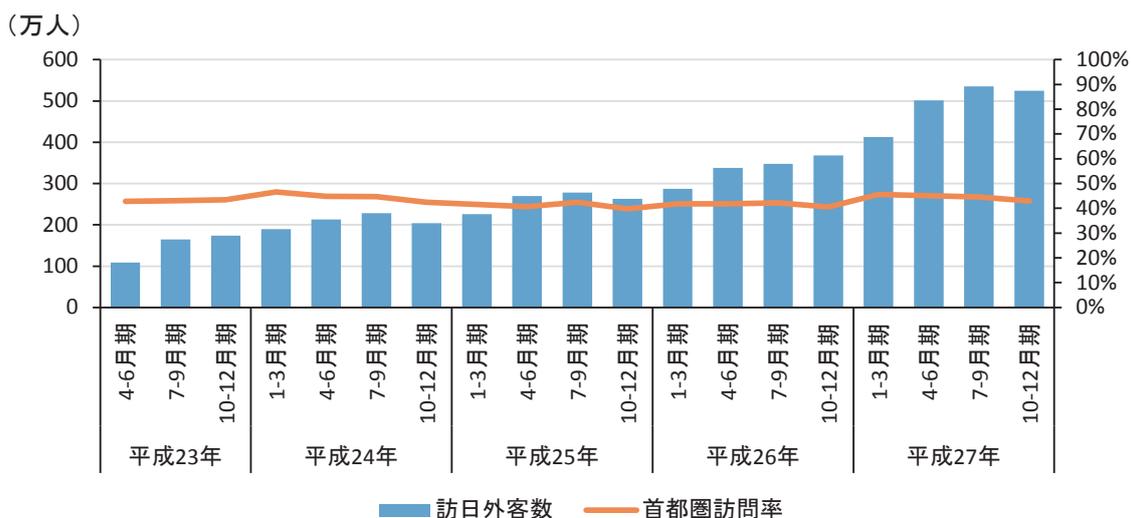
図表 1-3-5 外国人旅行者受入数上位国（2014年（平成26年））

順位	国名	受入人数（万人）
1	フランス	8,370
2	米国	7,476
3	スペイン	6,500
4	中国	5,562
5	イタリア	4,858
6	トルコ	3,981
7	ドイツ	3,301
8	英国	3,261
9	ロシア	2,985
10	メキシコ	2,909
：	：	：
15	ギリシャ	2,203
16	カナダ	1,653
：	：	：
22	日本	1,341

2015年は16位に相当
1,974万人(47.1%増)

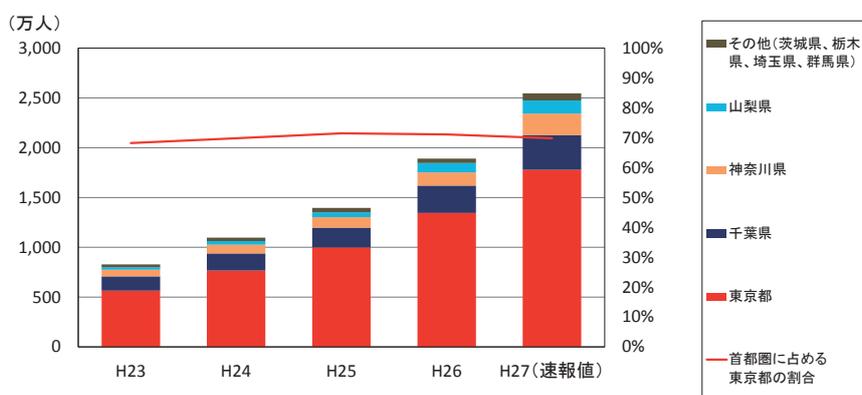
資料：「UNWTO Tourism Highlights, 2015 Edition」(国連世界観光機関)、「2015 訪日外客数(総数)」

図表 1-3-6 訪日外客数・首都圏訪問率の推移



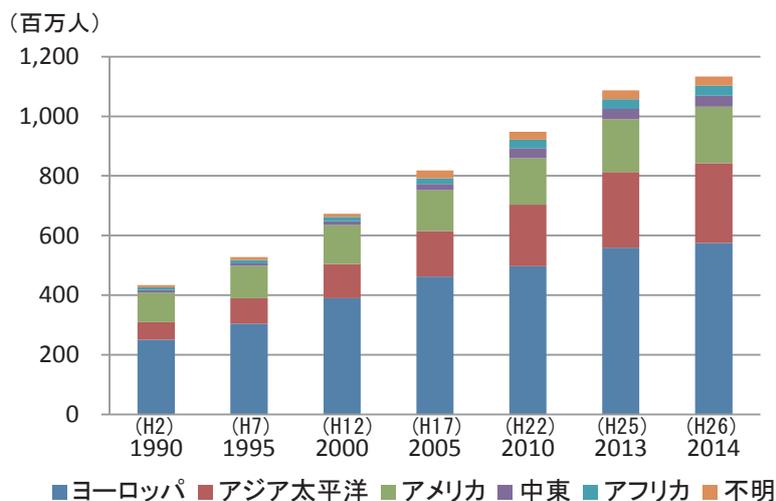
資料:「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-7 首都圏の都県別外国人延べ宿泊者数の推移



資料:「宿泊旅行統計調査」(観光庁)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-8 出発地域別国際観光客数の推移



資料:「UNWTO Tourism Highlights 2015 Edition」(国連世界観光機関)をもとに国土交通省都市局作成。

3. 対流促進に資する交通ネットワークの整備

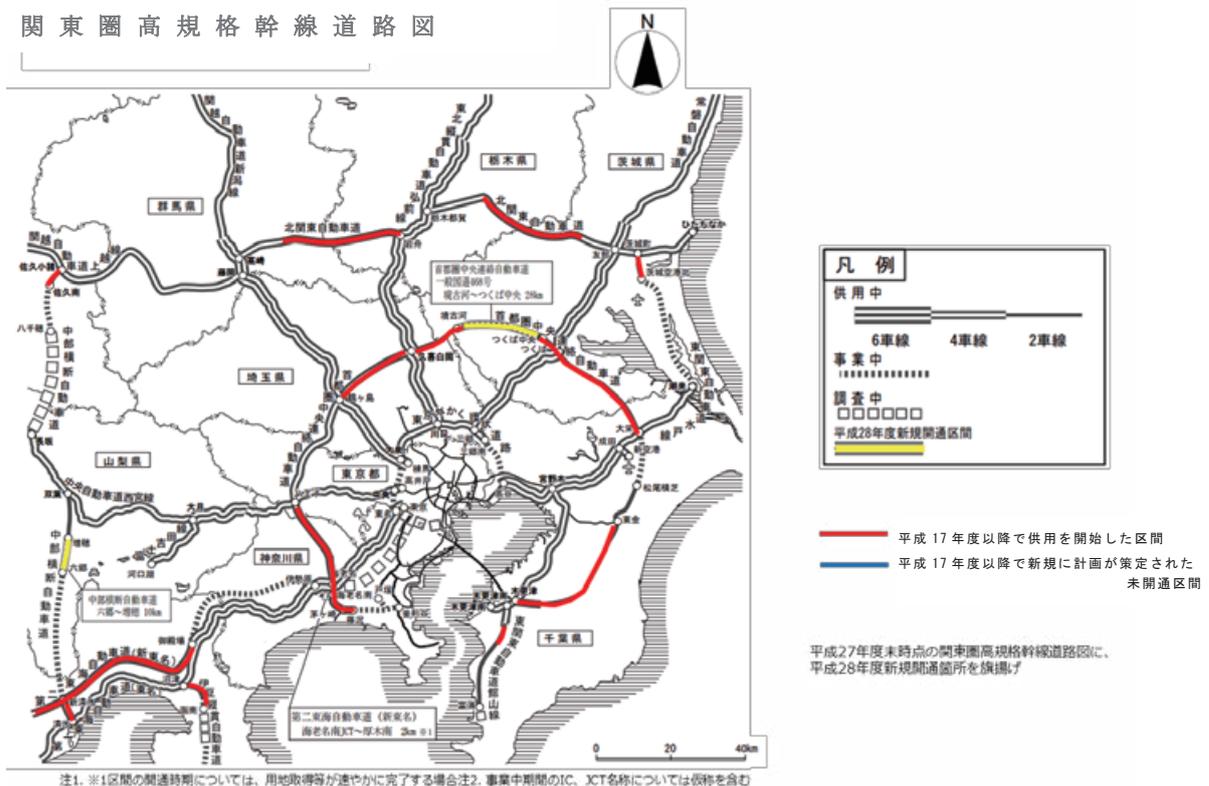
多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れである「対流」を発生、維持、拡大させるには、多様な価値観を認め、尊重する社会環境が最も基本的な必要条件であるとともに、ヒト、モノ、カネ、情報のスムーズな動きと連携を支える交通・情報通信等の良好なネットワークが必要である。

首都圏においては、3環状道路の整備率が平成27年10月末時点で約74%となるなど、3環状9放射等の道路ネットワークの整備が着実に進捗してきており、これらを賢く使うことでインフラのストック効果を高め、都市機能、産業競争力等の維持、強化を図る必要がある（図表1-3-9）。

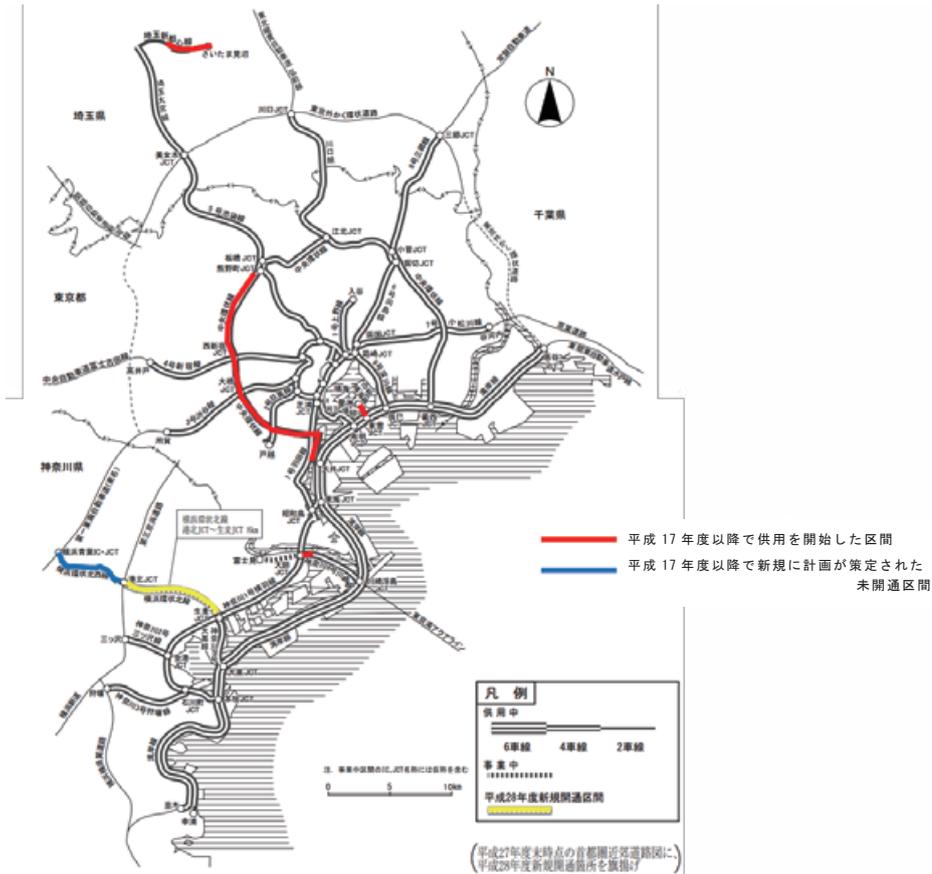
例えば、群馬県に工場がある大手自動車メーカーでは、海外での需要の高まりを背景に販売台数が増加し、工場の生産能力を向上させたが、これまでは京浜港まで片道3時間半かかるため1往復しかできないという課題があった。しかし、北関東自動車道と茨城港（常陸那珂港区）の整備により、片道1時間40分で2往復できるようになり、トラック運転手不足への対応と輸送効率化による競争力の強化が図られている（図表1-3-10）。

このような交通ネットワーク等を積極的に活用し、様々な地域の個性に磨きをかけ、その異なる個性が互いに連携し、これまでのヒト、モノ等が東京圏へ一方向に向かう一極集中から、様々な方向に行き交う面的な対流に転換し、広域に分散する新しい対流を創出することが重要である。

図表 1-3-9 首都圏高規格幹線道路・都市高速道路の整備状況

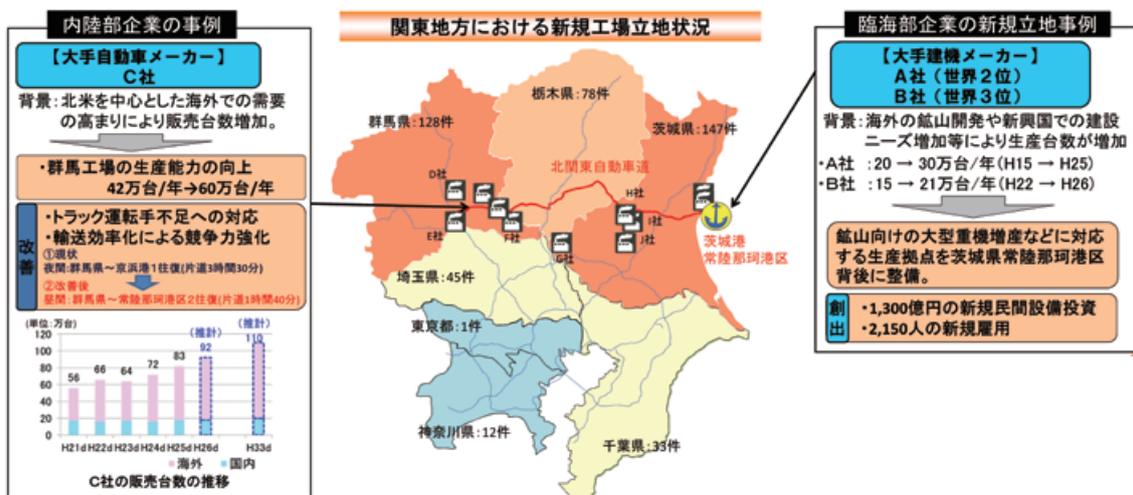


首都圏近郊道路図



資料:「道路関係予算概要(平成17年度、平成28年度)」(国土交通省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-10 インフラを活用したストック効果
 (北関東自動車道・茨城港(常陸那珂港区))



資料:国土交通省関東地方整備局

第4節 環境問題等への対応

1. 地球温暖化対策の取組

「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）」によると、世界の気温は2100年までの100年間で、特段の温暖化対策を講じない場合には最大で4.8℃上昇するといわれており、都市においては、経済・社会活動の増大と過密化による熱環境の悪化（ヒートアイランド現象）により、気温は更に上昇すると見込まれている。

このため、特に大都市圏においては、エネルギー消費量の抑制等の観点から環境負荷の少ない都市構造を形成することが必要であり、未利用熱の有効利用にも資する都市機能を集約したコンパクトな都市構造の形成が低炭素社会の実現に貢献することが期待される。

例えば、千葉県幕張新都心では、下水処理水を冷暖房・給湯熱源として利用することで、CO2排出量を削減するとともに、年間約1億円の経費節減効果が発現しているなど、下水道熱の利用状況は、近年、利用量・利用箇所数ともに増加している（図表1-4-1、1-4-2）。

また、我が国はエネルギーの大部分を海外に依存し、エネルギー自給率も低迷しているため、国際情勢の変化等による供給の不安定性、新興国の高い経済成長等を背景とした需給の逼迫等によるリスクに対して脆弱性を抱えている（図表1-4-3）。

一方、太陽光、風力等の再生可能エネルギーについては、エネルギー安全保障にも寄与できる有望かつ多様で、低炭素の国産エネルギー源であることから、積極的に活用拡大を推進する必要があるとあり、首都圏においては再生可能エネルギーの認定容量・導入容量ともに近年増加している（図表1-4-4）。

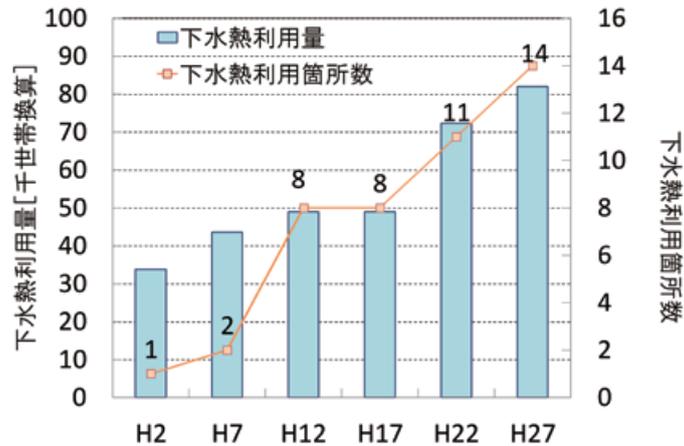
また、高いエネルギー効率、低い環境負荷等の効果が期待される水素は、将来の二次エネルギーの中心的役割も期待されており、燃料電池車の普及拡大等に資する水素ステーションは平成27年年6月現在、全国で81箇所、そのうち首都圏で37箇所の設置が決まっている（図表1-4-5）。

図表 1-4-1 下水熱の利用事例（千葉県千葉市）



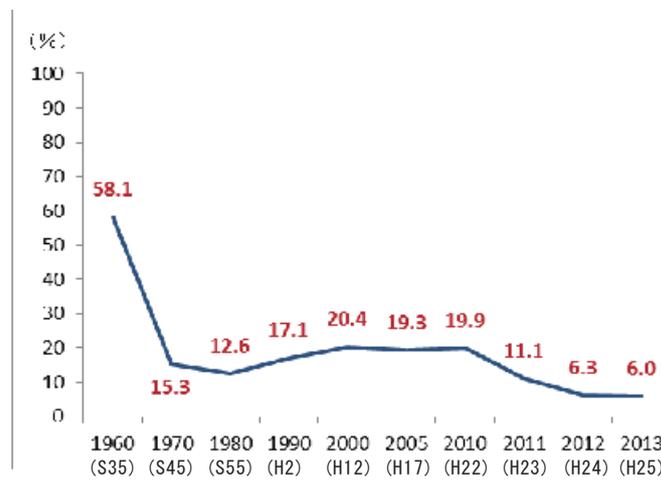
資料：国土交通省水管理・国土保全局

図表 1-4-2 下水熱の利用状況（全国）



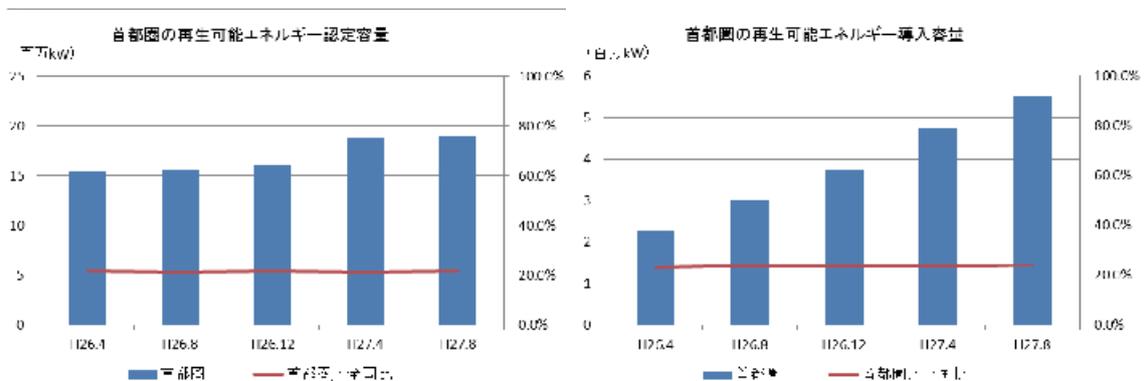
資料：国土交通省水管理・国土保全局

図表 1-4-3 エネルギー自給率の推移



資料：「Energy Balances of OECD Countries 2013 Edition」(IEA)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-4-4 再生可能エネルギー認定・導入容量の推移



注：「認定容量」とは、固定価格買取制度の下で経済産業大臣が認定した発電設備の容量、「導入容量」とは、認定取得後、運転を開始した設備の容量を表す。

資料：「固定価格買取制度 情報公表用ウェブサイト」(経済産業省)をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-4-5 S S 併設型水素ステーション



資料:「平成 28 年度経済産業省予算関連事業の PR 資料:エネルギー対策特別会計」(経済産業省 HP)

2. 生物多様性の保全

我が国でも生物多様性の損失が広汎に進んでおり、首都圏においても、過去の開発・改変による影響の継続、河川環境の変化、樹林地等の緑地の消失・分断化、里地里山等の利用・管理の縮小及び耕作放棄地や必要な施業が行われない森林等の問題の顕在化等により、今後も更なる損失が懸念される。このような生物多様性の損失は、食料や木材の安定供給、水源の涵養や国土の保全等の暮らしを支える生態系サービス（自然の恵み）に大きな影響を及ぼすとともに、地域の魅力の喪失にもつながる。

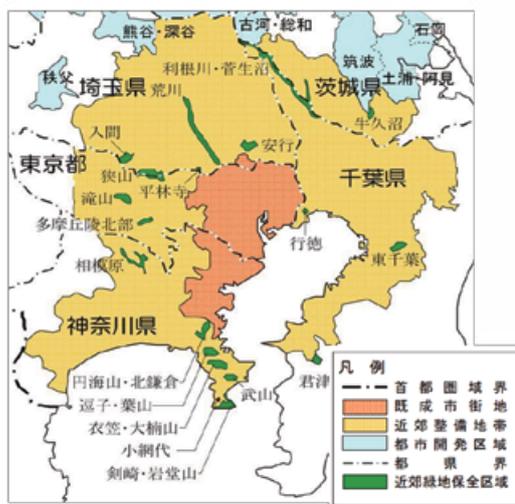
生物多様性を保全するためには、河川、緑地、農地及び森林等における多面的機能を持続的に発揮させることが重要であり、都市と農山漁村の対流を通じて、将来にわたり担い手を確保するなど、農地の確保・管理、森林の整備・保全を行うとともに、緑地の保全・創出等による適正な配置、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出する「多自然川づくり」を通じた、河川を基軸とした生態系のネットワーク形成の推進等について、生物多様性の保全といった観点から首都圏が先進的に取り組むことが必要であり、以下のような取り組みを実施している。

このうち、緑地の適正な配置に関しては、首都圏の郊外部においては、人口・産業の集中に伴って無秩序な市街化が進み、緑地が荒廃することで住民の生活環境の悪化が見られていたため、無秩序な市街化の防止とともに、広域的な見地から緑地を保全する近郊緑地保全制度が創設され（図表 1-4-6）、水や緑の保全、希少種を含む貴重な生態系の形成等が推進されてきている。近年、三浦半島及び多摩丘陵では、それぞれの関係自治体が連携した普及啓発等の取組がなされるなど、より広域的なネットワークの形成に向けた動きも見られる。

また、河川を基軸とした生態系ネットワーク形成に関して、「関東エコロジカル・ネットワーク推進協議会」では、コウノトリ・トキ等を指標・シンボルとして、多様な主体が協働・広域連携し、河川及び周辺地域における水域の連続性確保など水辺環境等の保全・再生に向けた取り組みが行われている（図表 1-4-7）。

図表 1-4-6 近郊緑地保全区域の指定状況と事例

近郊緑地保全区域等の指定状況



事例① 小網代近郊緑地保全区域

- 水系を軸に森林、湿地、干潟及び海が自然状態でまとまって完結した集水域が残り、首都圏における希少種を含む貴重な生態系を形成。
- 平成17年9月に国が近郊緑地保全区域（約70ha）に指定、平成23年10月に神奈川県が近郊緑地特別保全地区（約65ha）に指定。



事例② 多摩三浦丘陵の緑と水景に関する広域連携会議

- 多摩・三浦丘陵を中心として形成されている緑地群のネットワークを図るため、多摩・三浦丘陵に立地する関係自治体が組織。
- 多摩・三浦丘陵の緑地をつなぐ広域連携トレイルを設定し、市民向けのウォーキングラリーを開催する等、広域的な緑地に関する普及啓発等に取組んでいる。



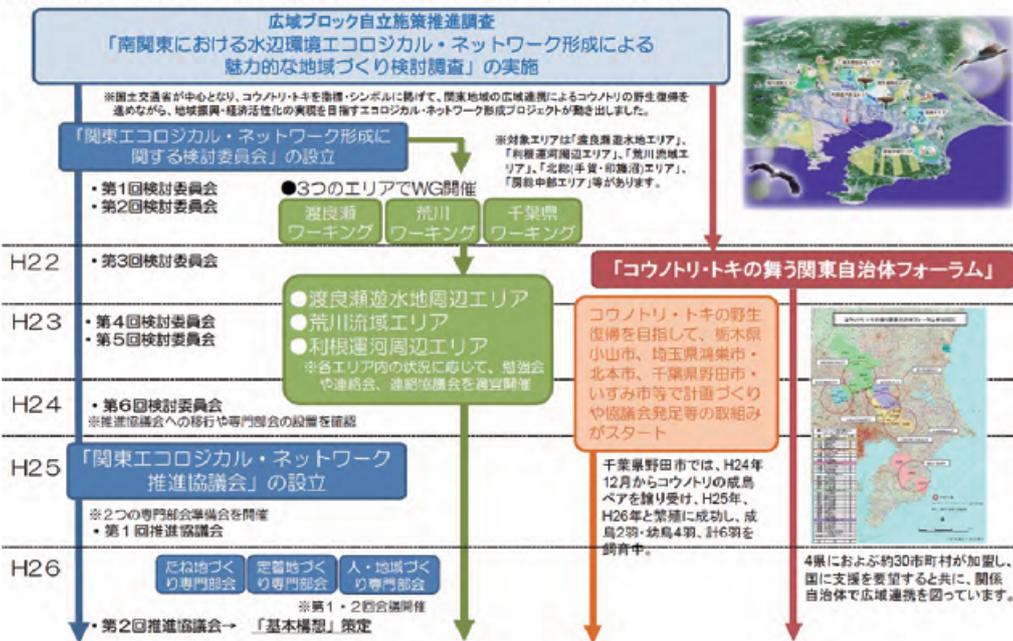
資料：国土交通省都市局

図表 1-4-7 関東エコロジカル・ネットワークの経緯

関東エコロジカル・ネットワーク（コウノトリ・トキの舞う魅力的な地域づくり）経緯

H20 ●国土形成計画・全国計画の間議決定（「エコロジカル・ネットワークの形成」が位置づけられる）

H21 ●首都圏広域地方計画の策定（「南関東水と緑のネットワーク形成プロジェクト」が挙げられる）



資料：国土交通省関東地方整備局

第5節 多様な個性を持つ地域間の対流促進を通じた国際競争力のある 安全・安心な首都圏の実現に向けて

我が国は本格的な人口減少社会を迎え、少子化、高齢化が進展する中、今後首都圏においても、生産年齢人口の減少、ニュータウンなど郊外部での急速な高齢化の進展による介護施設等の需要の増加や、空き家の増加が懸念されており、誰もが働きやすい環境づくり、高齢者が生きがい・役割を持って地域で生活していくための介護予防、空き家の有効活用や、中古住宅市場の拡大等を進めていく必要がある。

安全・安心への対応に関しては、首都直下地震等の巨大災害の切迫や風水害の激甚化に加え、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化の急速な進行が懸念されている。予防保全の考え方に基づく戦略的な維持管理・更新を含めたハード・ソフト対策の適切な組み合わせによる重点化等を行い、首都圏の防災力を高めることにより、確固たる安全・安心の確立を土台にすることは、我が国だけでなく世界に対する基本的かつ重大な責務である。

首都圏の活力の維持については、アジア等新興国のダイナミズムを的確に取り入れ、世界中の優れた人材と投資を引きつける魅力を持つとともに、対流の発生、維持、拡大に資する高速交通ネットワークなどを賢く使い、インフラのストック効果を高め、新しい対流を生み出すことで、首都圏を一極集中型から対流型に転換すると同時に首都圏全体の国際競争力を向上させていくことが重要である。

環境問題等への対応については、我が国がエネルギーの大部分を海外に依存し、首都圏がエネルギーの大消費地でもあることを踏まえ、国産エネルギー源である太陽光、風力等の自然エネルギーや下水熱等の未利用エネルギー等の再生可能エネルギーの活用拡大等を推進し、環境負荷の少ないコンパクトな都市構造を形成することが必要である。2020年に東京で開催されるオリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、世界に先駆けて水素社会の実現を目指すなど、先進的な取組の推進により、国際競争力の強化につなげていくことが重要である。

また、生物多様性の保全に関しては、首都圏の郊外部における無秩序な市街化を防止し、広域的な見地から緑地を保全する近郊緑地保全制度が創設され、水や緑の保全、貴重な生態系の形成等が推進されている。河川環境や緑地の保全等により、河川を基軸とした生態系のネットワーク形成の推進に首都圏が先進的に取り組むことが必要である。

なお、平成27年8月に国土形成計画（全国計画）が閣議決定され、その中で国土の基本構想として、「対流促進型国土」及び「コンパクト＋ネットワーク」の形成を図ることとしており、首都圏においても、多様な個性を持つ各地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れである「対流」をダイナミックに湧き起こし、人や地域間の連携を促すことによって、イノベーションの創出を促すことが重要である。また、首都圏では、特に東京圏やその周辺においては市街地が大規模に連たんしており、今後急速に高齢化と人口減少が進展

する中で、そのまま放置すれば、人口密度が全体に低下し粗密化した都市構造となり、サービス産業が成立せず都市機能が提供されないなど、面的な対流創出に支障となる地域が出てくるおそれがある。こうした地域において、各種の都市機能や周辺の人口を一定のエリアに集約化し、複数の拠点が連携し相互補完的に提供しあう「コンパクト+ネットワーク」の形成を進めていくことが重要である。その際、確固たる安全・安心を土台とすることは首都圏が目指す目標の大前提であるとの認識に立った上での取組が重要である。

第2章 首都圏整備の状況

第1節 人口等の状況

1. 人口

(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成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

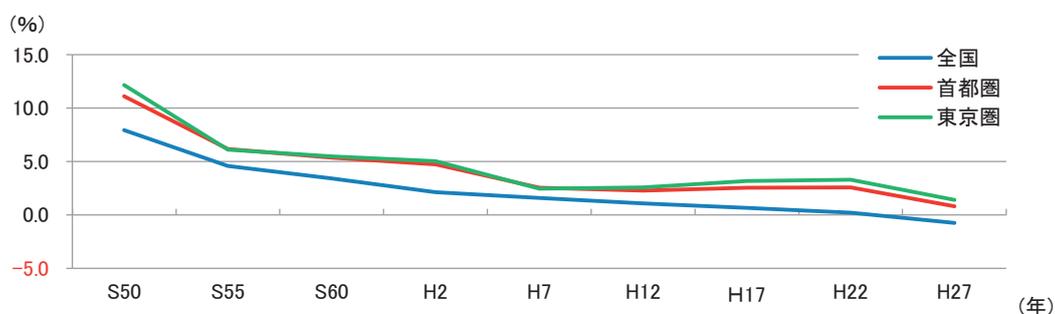


注1：人口は10月1日現在人口

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

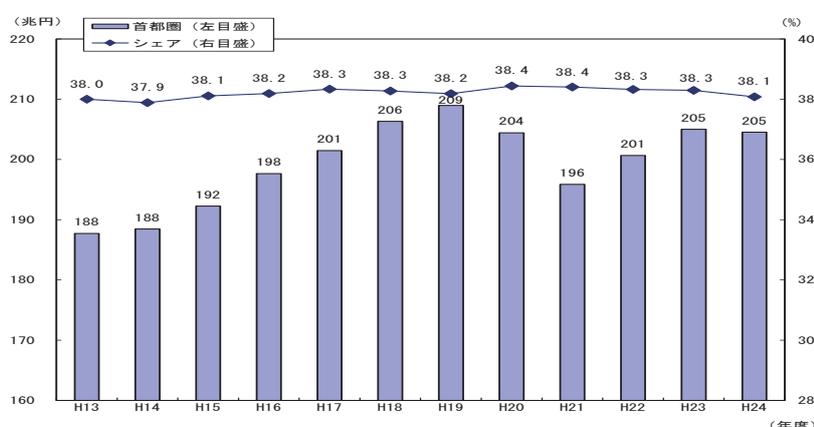
第2節 産業機能の状況

1. 首都圏の経済状況

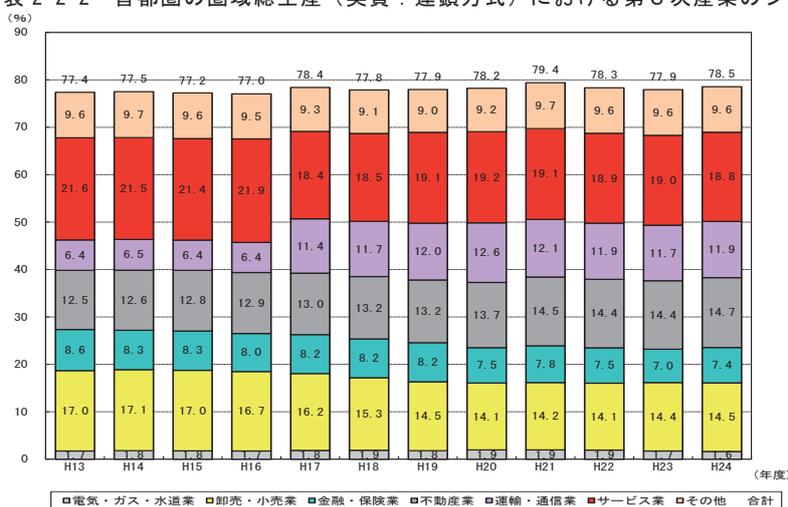
日本経済における首都圏の位置付けを見ると、各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアは38.1%を占めており（図表2-2-1）、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

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%と大きなウェイトを占めている。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。

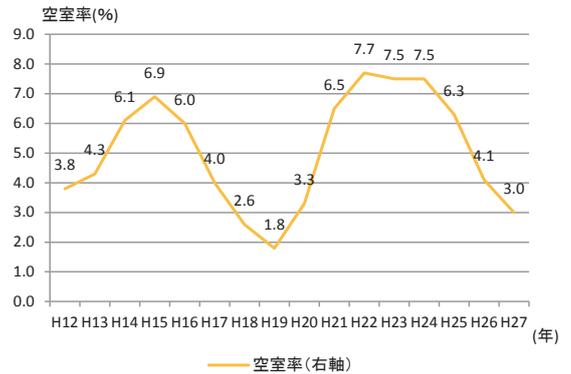
資料：図表2-2-1、図表2-2-2ともに「県民経済計算」（内閣府）により国土交通省都市局作成

2. 首都圏における諸機能の展開

(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2-2-3）。

図表 2-2-3 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

(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2-2-4）。

図表 2-2-4 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

(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パ

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。

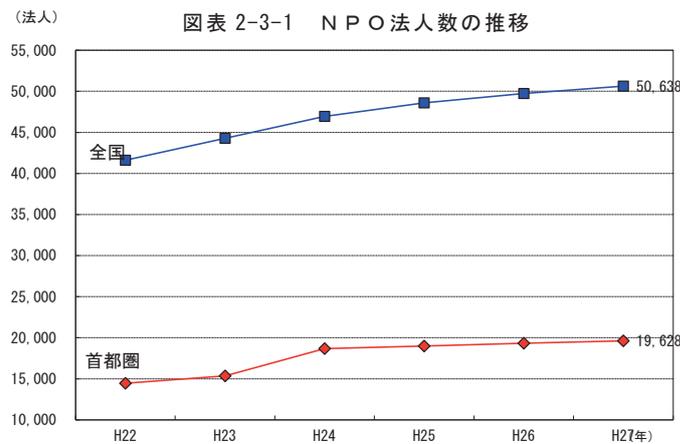
なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における平成26年の外国人延べ宿泊者数は、全国約6,637万人泊のうち約2,547万人泊となっており、そのほとんどが東京圏で約2,359万人泊となっている。

第3節 個人主体の多様な活動の展開

1. 首都圏のNPO法人等の動向

(NPO法人の動向)

近年、福祉、環境、まちづくりなど様々な分野において、民間非営利団体による社会貢献活動が活発化している。特定非営利活動法人（以下「NPO法人」という。）の数は、特定非営利活動促進法（以下「NPO法」という。）の施行以降、増加し続けており、平成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）。



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

(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に関わり、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。

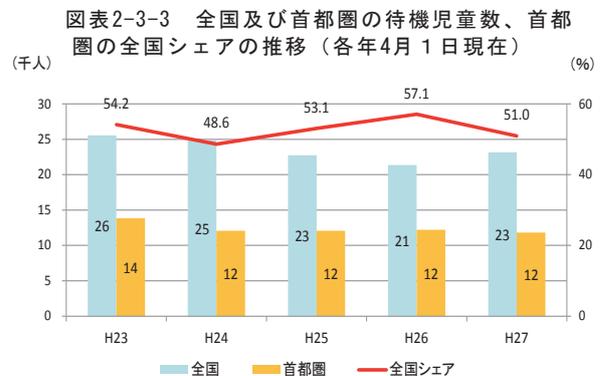
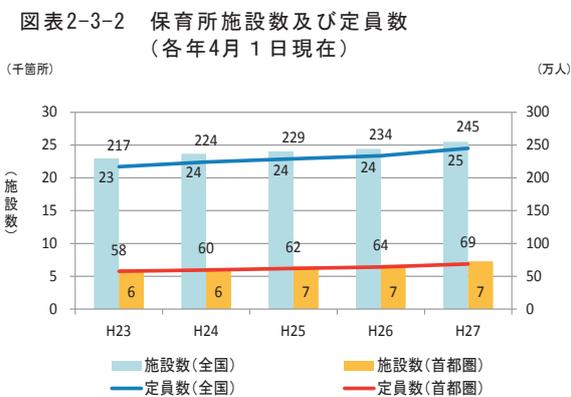
国土交通省では、地方部における多様な主体の協働による自立的・持続的な地域づくりを促進するため、事業型の地域づくり活動（地域ビジネス）を生み育てるための多様な主体が連携した支援体制の構築への支援を行っている。

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 N P O 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 (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 2-3-2）。

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 2-3-3）。



注：保育所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 2-3-2、図表 2-3-3 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

第4節 環境との共生

1. 首都圏の自然環境の状況

(都市公園の整備及び緑地保全の状況)

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

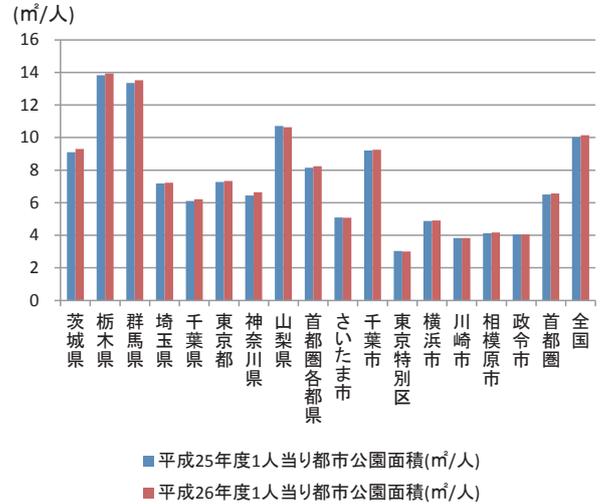
平成26年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成25年度末と比較し、面積は約27,880haから約28,168haと約288ha(約1%)増加、箇所数は32,194箇所から32,948箇所と754箇所増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.6㎡/人となっている(図表2-4-1)。

しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園等の整備水準は依然として低く、平成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。

(首都圏の指定湖沼)

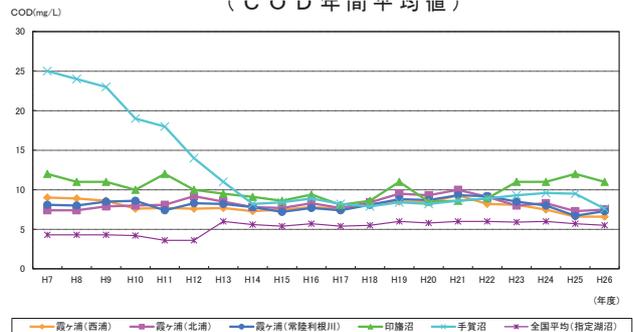
首都圏の水質状況(平成26年度)については、河川におけるBOD¹⁾の環境基準達成率²⁾が首都圏全体で約89.6%となっており、全国の93.9%と比較して低い状況である³⁾。また、湖沼においてはCOD⁴⁾の環境基準達成率が、首都圏全体で約56%³⁾と依然低い状況にある。指定湖沼⁵⁾については、手賀沼(千葉県)で平成7年度から水質の改善がみられるものの、霞ヶ浦(茨城県)や印旛沼(千葉県)を含め、いまだに全ての測定地点で環境基準を達成していない状況であり、近年ではCOD値はほぼ横ばいとなっている。(図表2-4-2)。

図表 2-4-1 首都圏の一人当たり都市公園面積



資料：国土交通省資料により国土交通省都市局作成

図表 2-4-2 首都圏における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。

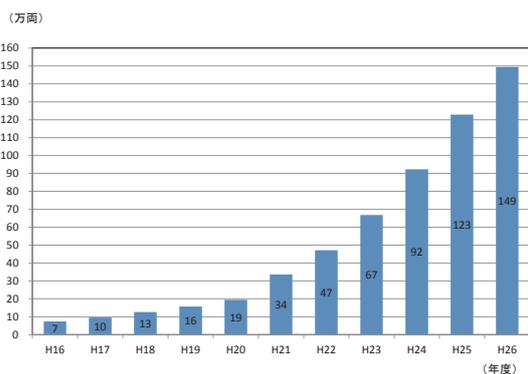
2. 環境負荷の低減

(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はその大半を占めている（図表 2-4-3、2-4-4）。

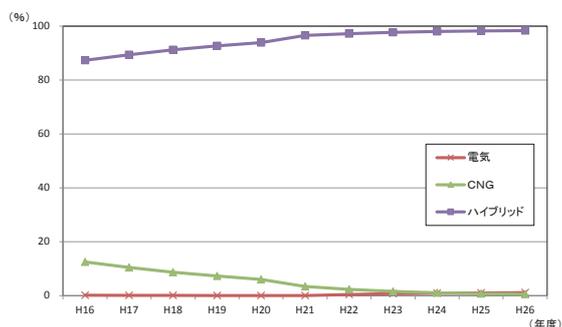
図表 2-4-3 首都圏の次世代車の保有台数



注：次世代車＝電気自動車、CNG（圧縮天然ガス）自動車、ハイブリッド自動車

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

図表 2-4-4 首都圏の次世代車別の保有台数割合



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

第5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備

1. 安全、安心の確保

(1) 震災対策

(首都直下地震対策特別措置法の制定及びこれに基づく取組)

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

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

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

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

等を示している。

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。

（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。

図表 2-5-1 八方向作戦



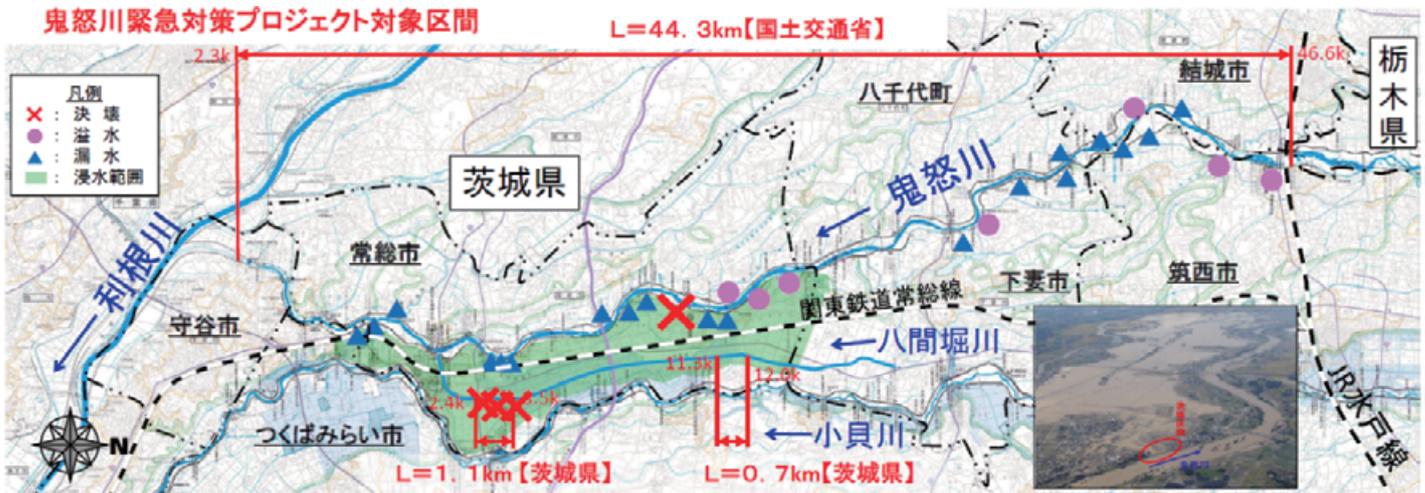
資料：国土交通省関東地方整備局

(2) 治山治水等

(首都圏の水害被害)

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 2-5-2）。

図表 2-5-2 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

2. 良好な市街地や住宅・住環境整備等による魅力ある居住環境の整備

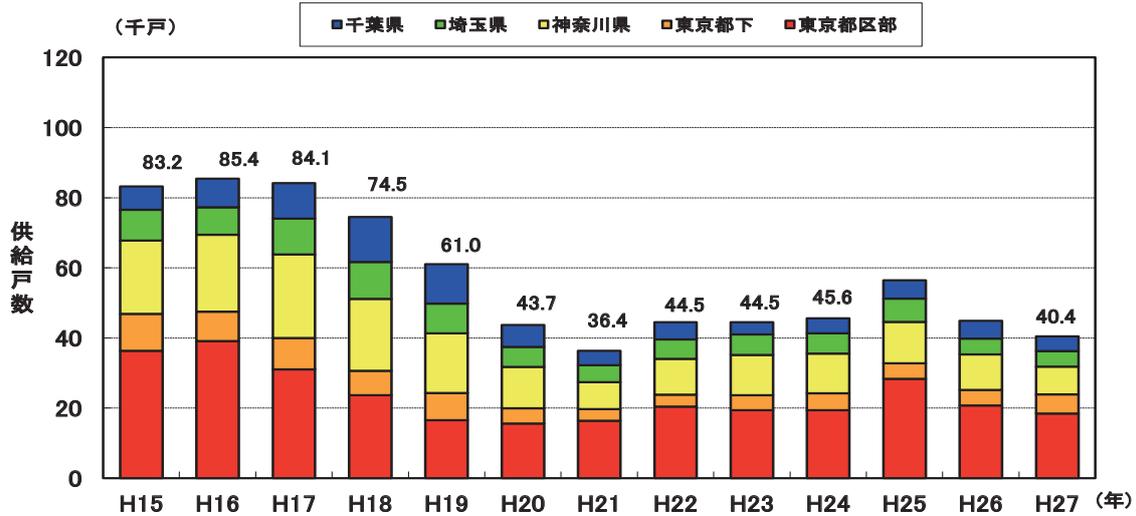
(1) 住宅及び住環境の整備

(分譲マンションの供給動向)

今後、建築後相当の年数を経た分譲マンション等の急増が見込まれる中で「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」を活用した建替え事業は首都圏で平成 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 2-5-3）。

図表 2-5-3 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



資料：(株)不動産経済研究所資料により国土交通省都市局作成

(高齢者向け住宅の供給状況)

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

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

平成 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。

(良好な都市景観の創出)

国土交通省においては、良好な景観形成に向けた取組を推進しており、平成 3 年度から実施されている都市景観大賞（主催「都市景観の日」実行委員会）を支援している。

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

平成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「ジョンソントウン地区（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ちの景観デザイン「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。

第6節 将来に引き継ぐ社会資本の整備

1. 交通体系の整備

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

(1) 陸上輸送に関する状況

(高規格幹線道路の整備等)

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

具体的には、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成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）。

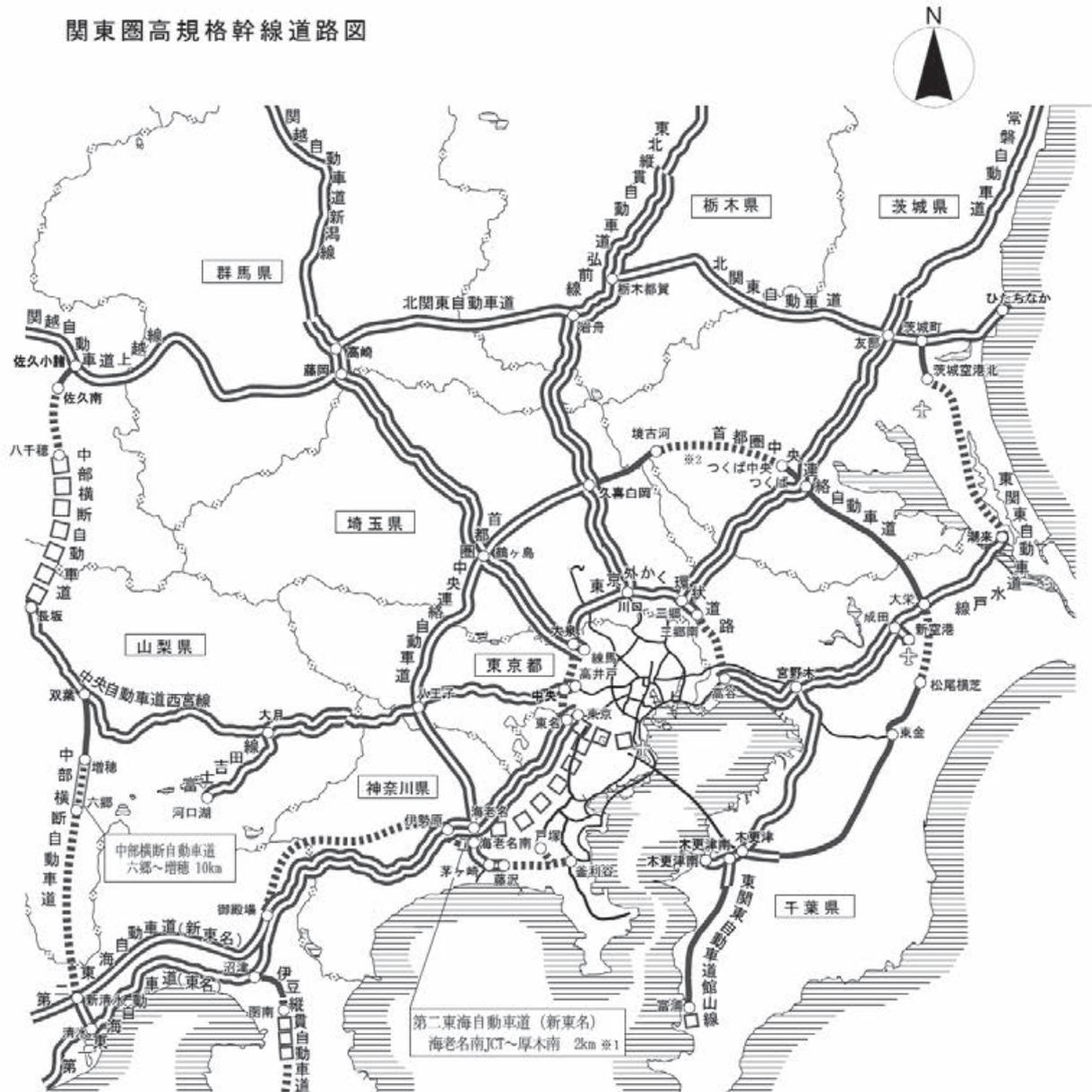
(都市高速道路の整備)

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）。

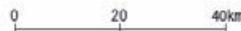
また、横浜環状北西線、横浜環状北線、晴海線については、開通に向けて整備を推進している。

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



凡例	
供用中	
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

(2) 海上輸送に関する状況

(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・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

(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 2-6-3）。

図表 2-6-3 横浜港南本牧コンテナターミナル



資料：国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

2. 都市再生施策の進捗状況

（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。

（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. 首都圏整備計画

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

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な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す」としており、さらに将来像の実現のため「防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化」、「スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化」、「都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢社会への対応」等、10の施策の方向性が定められた。

2. 国土形成計画

（全国計画の推進）

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

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

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. 筑波研究学園都市の整備

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

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

(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。