

平成29年度

# 首都圏整備に関する年次報告 要旨

平成30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「都市のスポンジ化」の動向
- 第2節 首都圏における「都市のスポンジ化」への対応
- 第3節 首都圏の魅力・活力の維持向上
- コラム 明治東京のまちづくり、明治記念大磯邸園（仮称）の整備

## 第2章 首都圏整備の状況

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

## 資料編 首都圏整備に関する各種データ（省略）

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

本文中の「首都圏」「東京圏」等は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県  
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県  
近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県  
周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県  
都心3区：千代田区、中央区、港区

特にことわりのない限り、図表中の「S」は昭和を、「H」は平成を示す。

本要旨に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

# 第1章 首都圏をめぐる最近の動向

## はじめに

わが国は、既に平成20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、依然として人口が増加しているが、今後5年のうちに減少に転じると予測されている。人口減少社会において、利便性が確保された都市生活を持続させるため、居住・都市機能をまちなかの拠点や公共交通沿線等に集約し、人口密度が適度に維持された市街地の形成を目指すコンパクト・プラス・ネットワーク政策が推進されている。

この大きな社会構造の変化が、都市構造にもたらしている影響として、都市の大きさや外縁が変わらない、又はいまだ拡大しているにもかかわらず人口が減少し、使われない都市内空間として、空き地・空家が小さい穴があくように生じ、密度が下がっていくという事象が見られている。空き地等は、都市の中心部、郊外部を問わず、あちこちで不規則に発生するという特徴があり、この「都市の内部において、空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダム性をもって、相当程度の分量で発生する現象」は、都市の利便性の低下や行政サービスの非効率化等の弊害をもたらすため、『都市のスポンジ化』と呼び、その対策を講じる必要がある。

首都圏では、空家等の増加は、現状では圏域全体に及ぶ大きな問題として顕在化してはいないものの、ニュータウンが多く分布する郊外住宅地等においては、課題となりつつある。また、都心部では、老朽化マンション等において空き室が増加する立体的なスポンジ化や、駅周辺において低利用の小規模な屋外駐車場の増加等が懸念されている。

その一方で、空き地等をオープンスペースなどの、空間ストック、地域資源と捉え、地域の環境改善・活性化に活用する動きもみられる。また、空き地等に限らず、市場規模の大きい首都圏を中心に、観光資源や個人・組織が保有する場所、モノ、スキル等の遊休資産を活用するシェアリングエコノミーが発展しつつある。さらに夜間の時間帯をインバウンド観光等に十分に活用するナイトタイムエコノミーの振興が、首都圏の魅力、活用の向上のため、重要となっている。

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「都市のスポンジ化」への対応と魅力・活力の向上』と題し、首都圏の現状についての分析を行うものである。

# 第1節

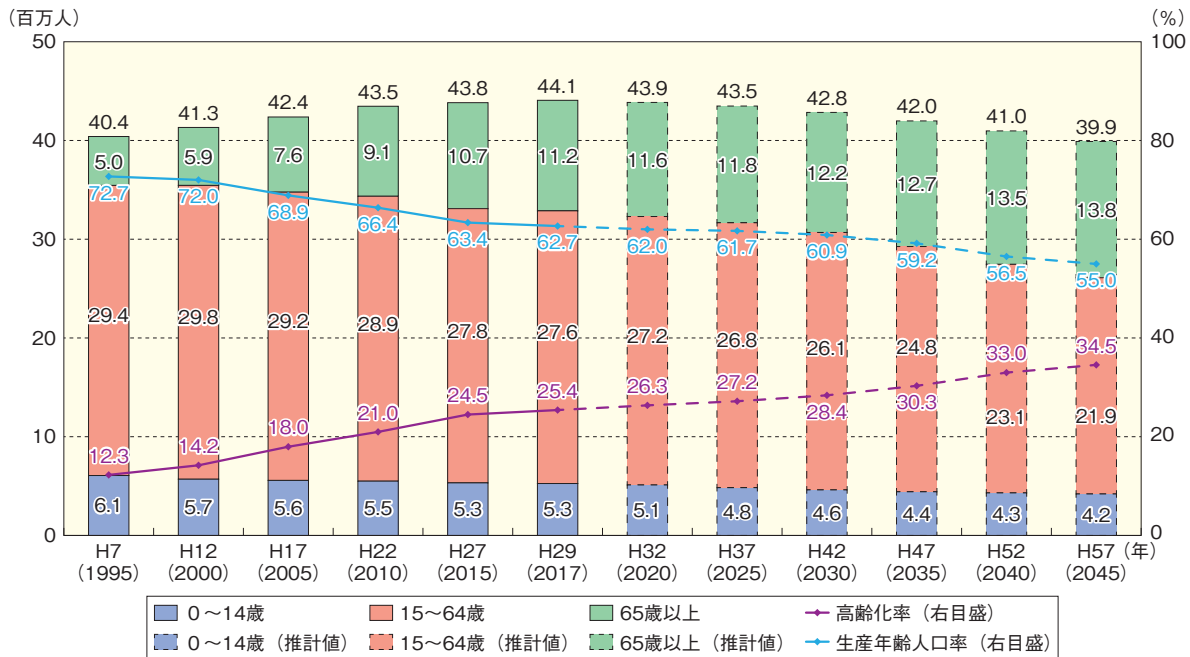
## 首都圏における「都市のスポンジ化」の動向

### 1. 首都圏の人口・居住の動向

#### (1) 人口の動向

平成29年の首都圏の人口は4,407万人であり、今後は減少に転じると予測されている<sup>(注)</sup>(図表1-1-1)。また、圏域別の人口の推移をみると、東京都、近隣3県はなお増加の傾向にあるのに対し、周辺4県は平成10年代(2000年代)以降既に減少局面を迎えている。国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口をみると、前推計(平成25年3月)では、東京都、近隣3県は2020年までに減少に転じるとされていたが、直近推計(平成30年3月)では、近年の人口移動の状況の反映等により、東京都が減少に転じる時期は2035年までと遅くなっている(図表1-1-2)。

図表1-1-1 将来推計人口の動向(首都圏)



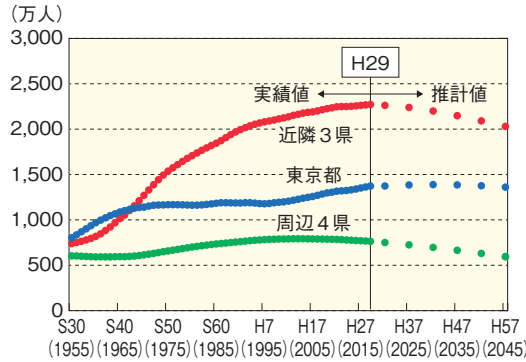
注：平成27(2015)年までの実績値は、年齢等不詳分をあん分した人口

注：推計値は出生中位・死亡中位による。

資料：平成7(1995)年～平成17(2005)年は国立社会保障・人口問題研究所、平成22(2010)・27(2015)年は「国勢調査」(総務省)、平成29(2017)年は「人口推計」(総務省)、平成32(2020)年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口(全国)(平成30年3月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)を基に国土交通省都市局作成



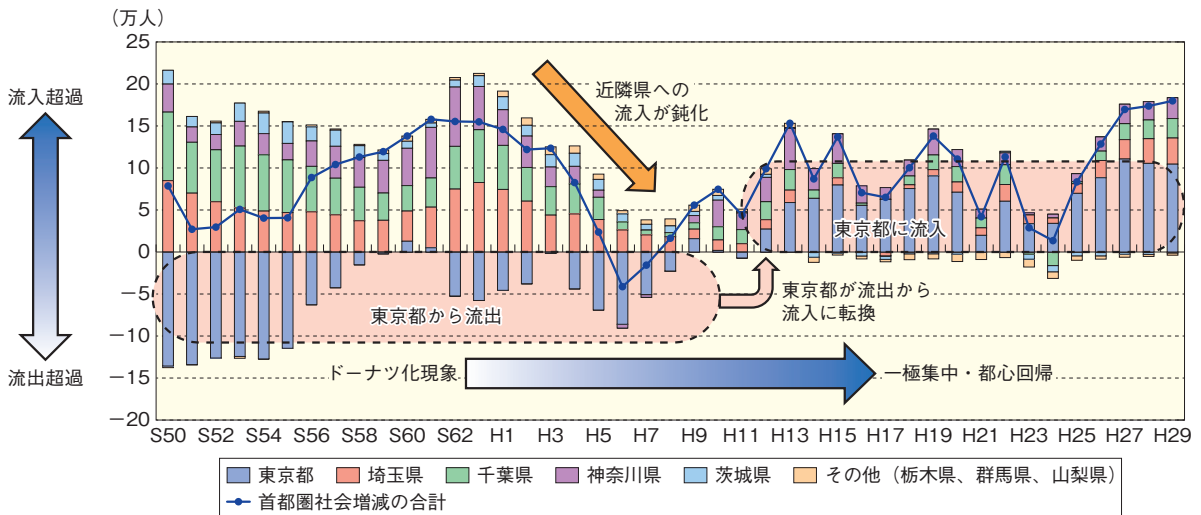
図表1-1-2 圏域別人口の推移（昭和30（1955）年～平成57（2045）年）



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、推計値は平成32（2020）年から平成57（2045）年までの5年ごとの数値  
 資料：実績値は「国勢調査」「人口推計」（いずれも総務省）、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

首都圏の人口の社会増減の推移をみると、昭和50（1980）年代中頃からの景気拡大を背景に首都圏への流入量は増加したが、いわゆるバブル崩壊による景気の低迷とともに流入量が減少し、平成6（1994）年には流出超過に転じた。以降は再び流入超過に転じているが、以前とは都県別の内訳が異なっている。東京都では流出超過が流入超過に転じたのに対し、近隣県（埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県など）では流入量が鈍化しており、圏域中心部への一極集中、都心回帰の傾向がみられる（図表1-1-3）。

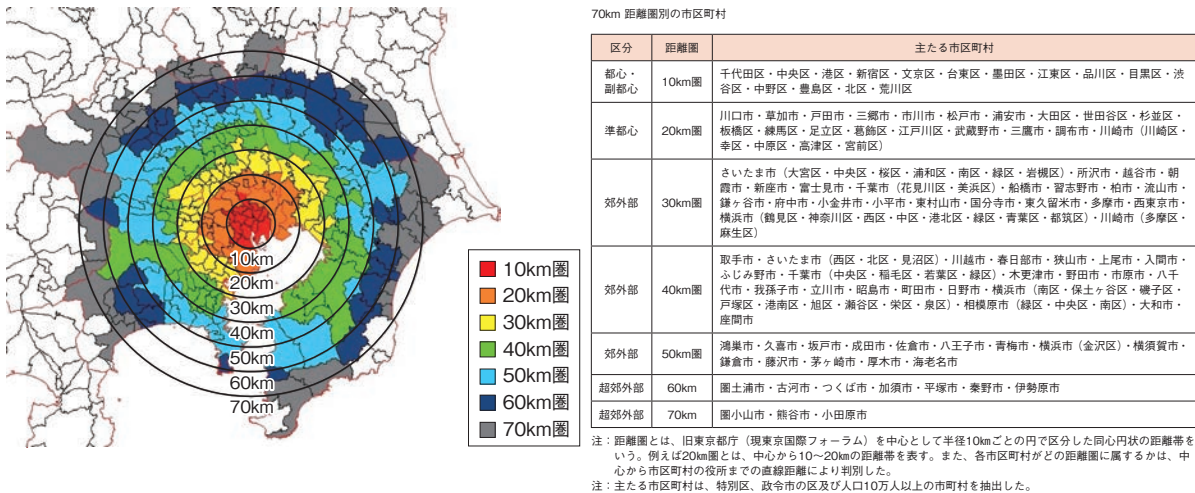
図表1-1-3 首都圏の人口の社会増減の推移（昭和50（1975）年～平成29（2017）年）



資料：「人口推計」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

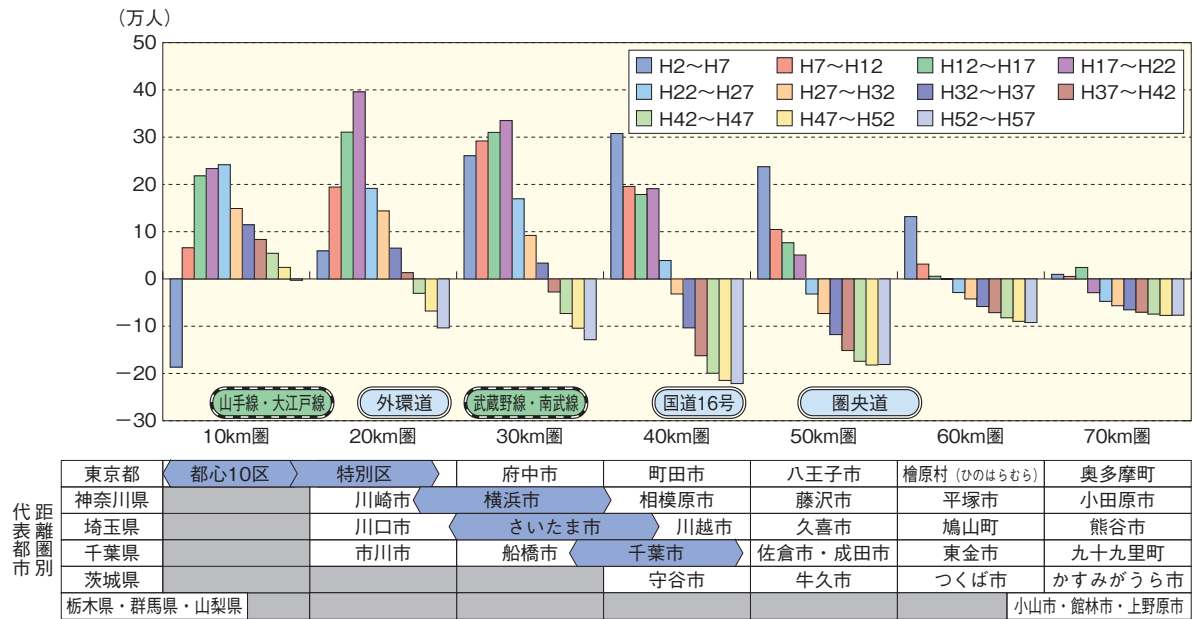
首都圏の人口増減の推移を距離圏別にみると、平成22（2010）～27（2015）年の5年間で、50km圏以遠では人口が減少し、50km圏以内では人口が増加しているが増加量が鈍化しており、今後は全ての圏域で減少に転じることが見込まれている（図表1-1-4、1-1-5）。

図表1-1-4 東京70km圏内の市区町村距離圏区分



資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成。

図表1-1-5 距離圏別人口増減の推移（平成7（1995）年～平成57（2045）年）

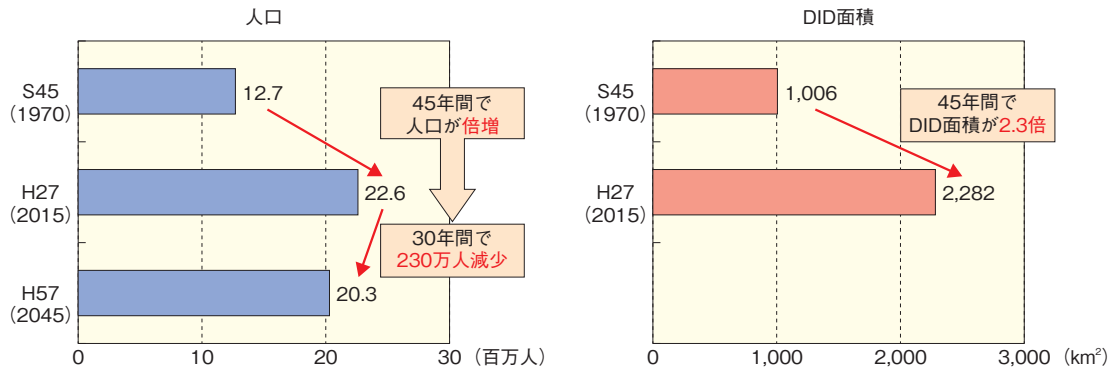


注1：距離圏とは、旧東京都庁（現東京国際フォーラム）を中心として半径10kmごとの円で区分した同心円状の距離帯をいう。例えば20km圏とは、中心から10～20kmの距離帯を表す。  
 注2：各市区町村がどの距離圏に属するかは、中心から市区町村の役所までの距離により判別する。  
 注3：H27までに合併等により区域変更した市区町村は、H27時点における合併後の市区町村の距離圏で集計している。  
 注4：数値は、5年間の増減人口を表す。例えば、H7はH2とH7の増減人口を表す。  
 注5：さいたま市の行政区のうち、旧大宮市（西区、北区、大宮区、見沼区）および旧浦和市（桜区、浦和区、南区、緑区）の政令指定都市移行（H15.4.1）以前の人口は、移行後（H17）の人口割合に基づく按分計算により算出した。  
 注6：H2～H27は実績値、H32～H52は推計値（H27ベース推計）から算出した。  
 注7：さいたま市、相模原市の区別の将来推計人口は、H27実績を元に各市の将来推計人口を按分して算出した。  
 資料：平成27（2015）年までの実績値は「国勢調査」（総務省）、平成32（2020）年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口（全国）（平成30年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省都市局作成

また、近隣3県（埼玉県、千葉県、神奈川県）における人口とDID（人口集中地区）面積の推移を見みると、昭和45（1970）年から平成27（2015）年までの45年間で人口が倍増しており、宅地等の需要の増加に合わせて市街地面積が拡大してきたことがわかる。

しかしながら、平成57（2045）年人口推計では、平成27（2015）年人口の約10%に相当する230万人の減少が予想されており、市街地の低密度化による生活サービスの低下等の影響が懸念される（図表1-1-6）。

**図表1-1-6** 近隣3県の人口と人口集中地区（DID）面積の推移

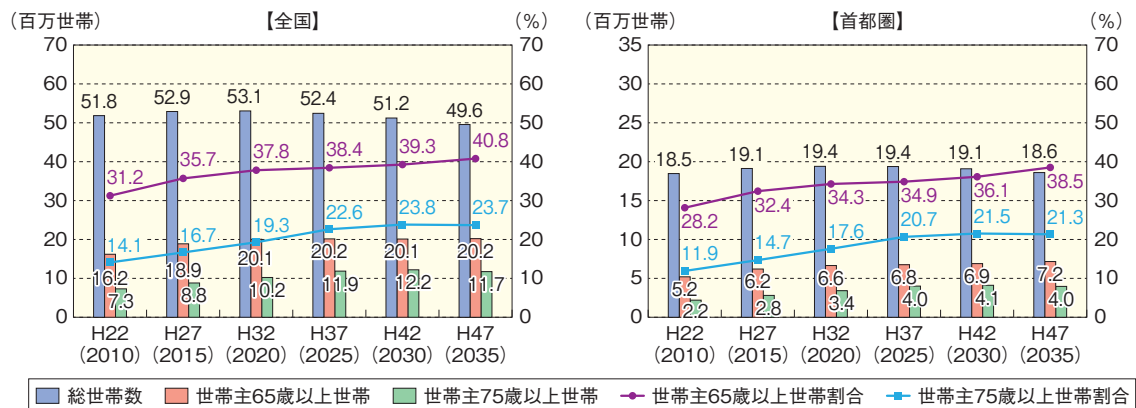


注：DID（人口集中地区）とは、国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、1）原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、2）それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域  
 資料：S45（1970）、H27（2015）は「国勢調査」（総務省）、H57（2045）推計は「日本の地域別将来推計人口（全国）（平成30年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省都市局作成

## (2) 世帯数と居住の動向

世帯数の将来推計をみると、全国、首都圏ともに平成32（2020）年をピークに減少に転じる。75歳以上の高齢世帯主の世帯数では、全国、首都圏ともに平成42（2030）年にピークを迎える（図表1-1-7）。

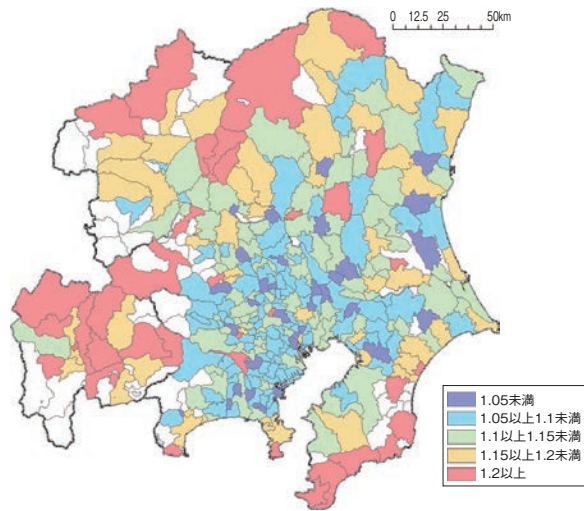
**図表1-1-7** 世帯数の推移（全国、首都圏）



資料：「日本の世帯数の将来推計（都道府県別推計）（H26.4）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省都市局作成

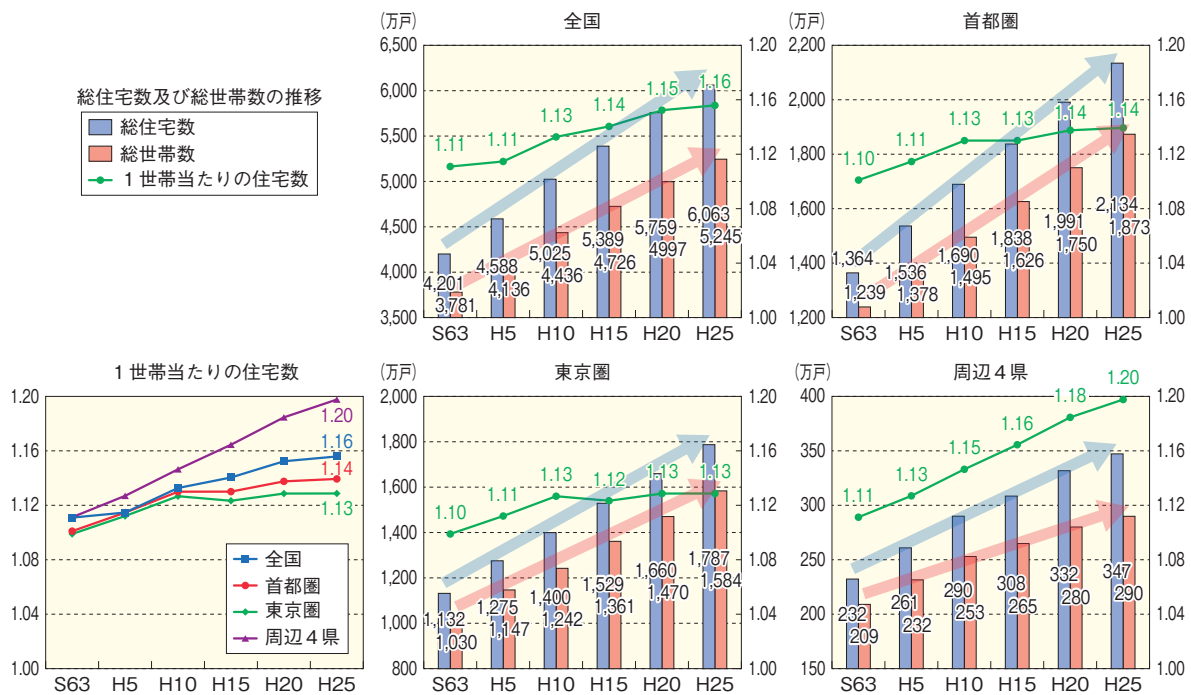
首都圏では、住宅数が世帯数を上回る状況が続いている。平成25年の首都圏1世帯当たりの住宅数は1.14であり、住宅の総数と世帯数の解離が拡大している。東京圏では、1世帯当たりの住宅数は平成10年以降1.13程度でほぼ横ばいであるが、周辺4県では、世帯の増加数が鈍化する一方で、住宅数は増加し続けており、平成25年には1.20となっている（図表1-1-8、1-1-9）。

図表1-1-8 首都圏における市区町村別の1世帯当たりの住宅数（平成25年）



資料：「平成25年住宅・土地統計調査」、「平成27年国勢調査」（いずれも総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-9 総住宅数及び総世帯数の推移



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

## 2. 都市のスポンジ化の状況

### (1) 空家の動向

#### (空家の定義)

総務省の「住宅・土地統計調査」では、「住宅」を「一戸建の住宅やアパートのように完全に区画された建物の一部で、一つの世帯が独立して家庭生活を営むことができるように建築又は改造されたもの」とした上で、「空家」を「二次的住宅」、「賃貸用の住宅」、「売却用の住宅」、「その他の住宅」の4類型に分けて定義している。本白書では、都市のスポンジ化に直接的な要因となる「その他の住宅」を「狭義の空家」と表記し、これと区別するため「空家」を「広義の空家」と表記する場合がある（図表1-1-10）。

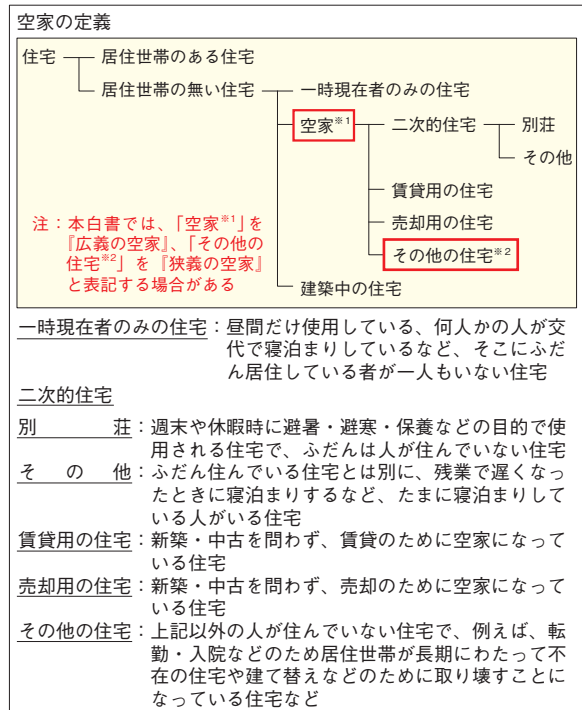
#### (空家の動向)

首都圏の広義の空家数は、平成25年調査で260万戸と過去最高となり、住宅総数2,134万戸の12.2%を占めており、平成5年から25年の20年間では1.8倍に増加している。

首都圏の狭義の空家は、同調査で74万戸あり、広義の空家の28.5%、住宅総数の3.5%を占める。

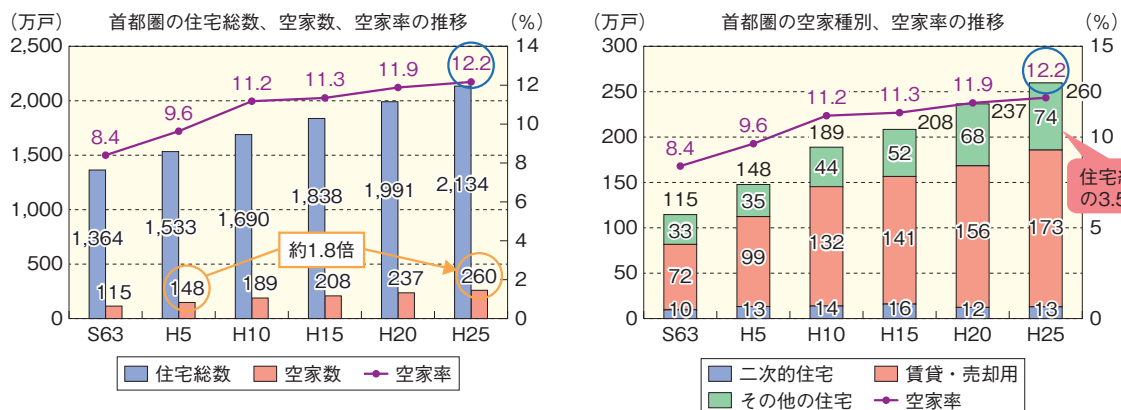
また、三大都市圏の比較では、首都圏の広義の空家率は、全国や他の大都市圏に比べ低く推移している。首都圏内では、周辺4県の広義の空家率が16.4%と全国の13.5%を超えている（図表1-1-11、1-1-12）。

図表1-1-10 空家の定義



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

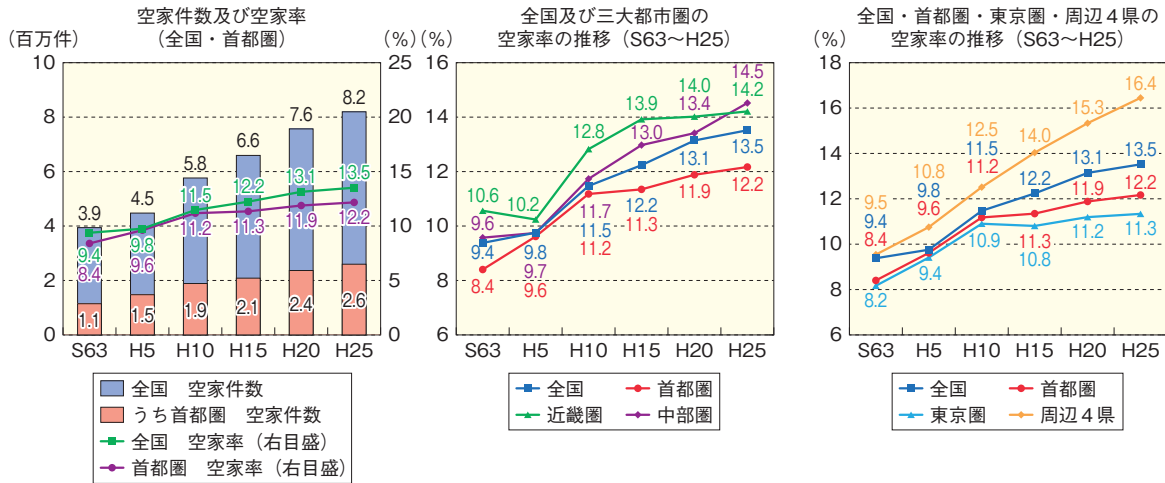
図表1-1-11 首都圏の住宅総数、空家数、空家率及び空家種別の推移



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



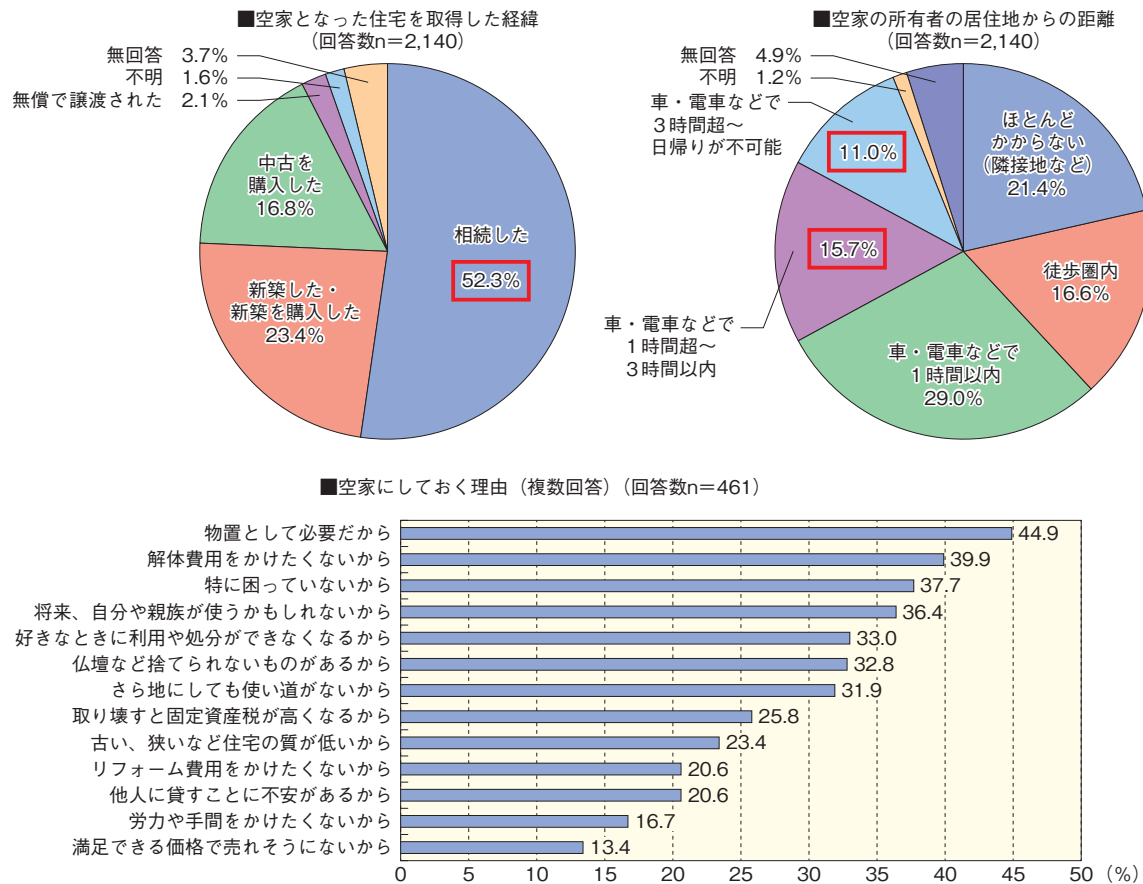
図表1-1-12 空家件数及び空家率の推移（広義の空家）



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

全国を対象とした空家実態調査では、空家となった住宅の取得原因の半数以上を相続が占めており、空家所有者の約4分の1が、空き家から車・電車などで1時間超かかる遠隔地に居住している。空家にしておく理由として、物置として必要であることのほか、解体に係る費用負担や、当面の必要性がないことなどが挙げられている（図表1-1-13）。

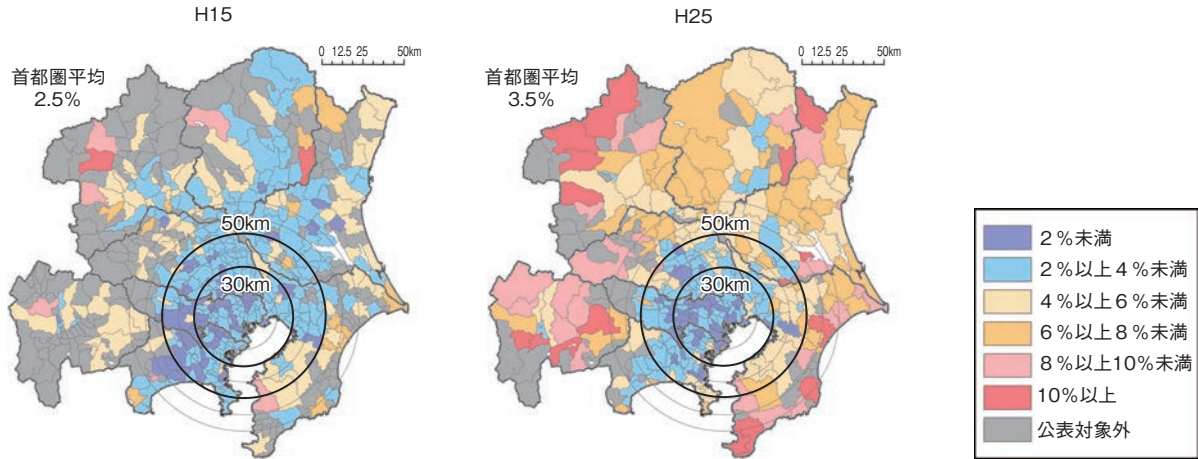
図表1-1-13 空家の取得原因、居住地からの距離、空家にしておく理由



資料：「平成26年空家実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

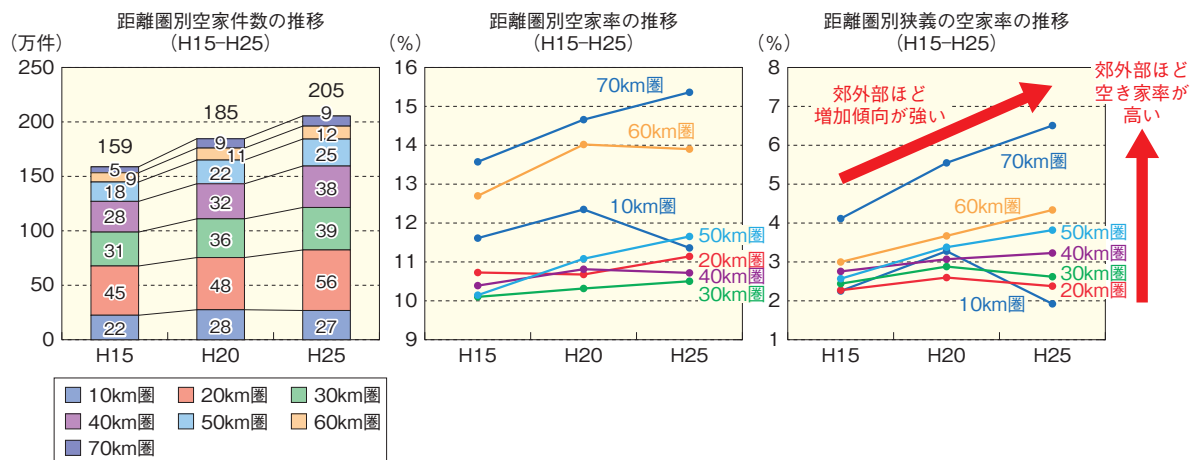
首都圏における市区町村ごとの狭義の空家率について、平成15年～25年の推移をみると、郊外部ほど空家率が高く、増加傾向が強くなっており、縁辺部では10%を越える地域も現れている（図表1-1-14、1-1-15、1-1-16）。

図表1-1-14 首都圏の空家の分布（狭義の空家）



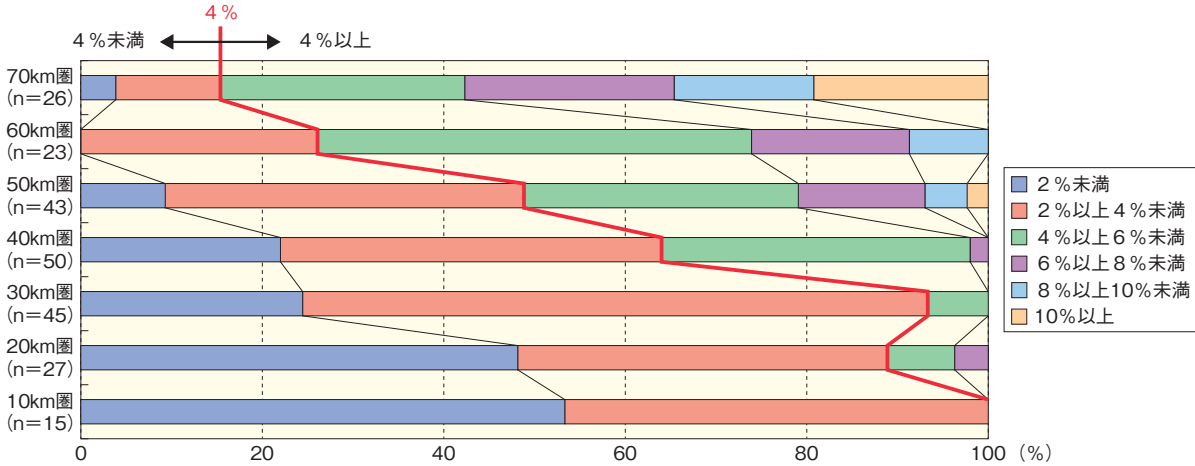
注1：空家率は、総住宅数に占める「その他住宅」（狭義の空家）の割合である。  
 注2：住宅・土地統計調査は全域を対象としているが、結果公表は、市、区及び人口1万5千人以上の町村を対象としている。  
 資料：「平成25年住宅・土地統計調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-15 距離圏別の空家数、空家率の推移



注：各距離圏に属する市区町村の数値を集計したものである（図表1-1-4参照）。  
 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

図表1-1-16 距離圏別の空家率ごとの市町村割合



注：東京70km圏内の254市区町村のうち、「住宅・土地統計調査」において空き家数が公表されている229市区町村を対象とした。  
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

(立体的スポンジ化)

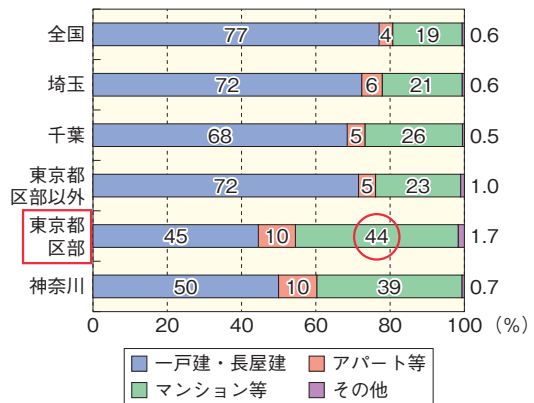
東京圏の狭義の空家の種別割合をみると、マンションの割合が高く、都区部では約4割を占める（図表1-1-17）。

東京圏における中古住宅の在庫物件の推移をみると、戸建住宅はほぼ横ばいに推移しているのに対し、マンションは、この10年間で約1.6倍に増加している（図表1-1-18）。

また、東京都の既存マンションのうち、旧耐震基準の昭和56年以前に建築されたものは、分譲マンションで22%、賃貸マンションで16%を占める（図表1-1-19）。

このような傾向が続くと、老朽化した既存マンションで空家が増加する「立体的スポンジ化」が生じる懸念がある。

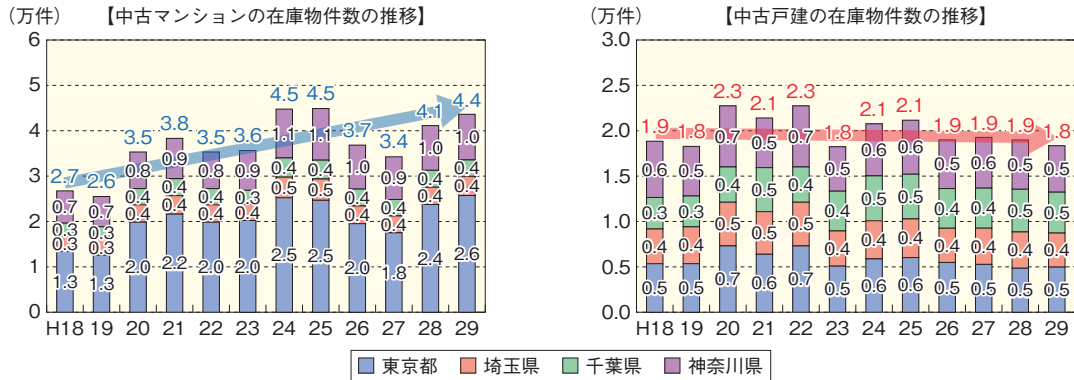
図表1-1-17 東京圏の狭義の空家（その他の住宅）の種別割合



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

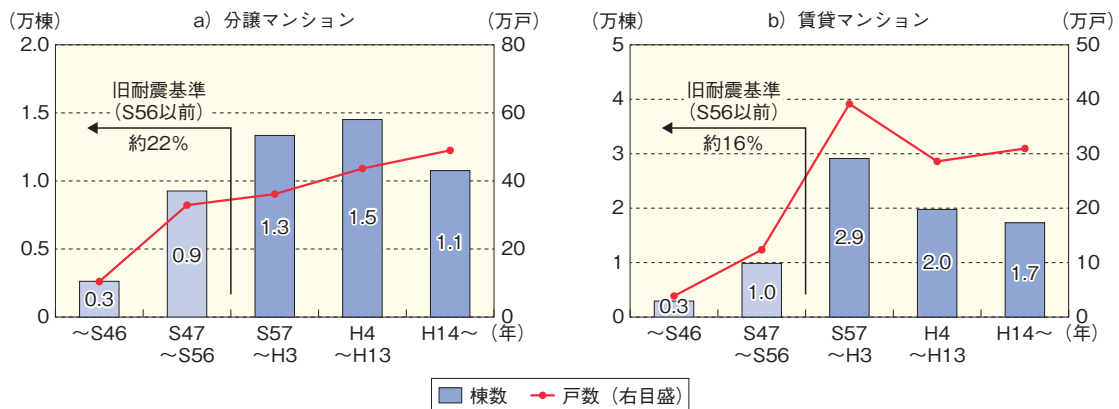


図表1-1-18 中古マンション、中古戸建の在庫物件数の推移



注：各年1月末の値である。  
資料：「月例マーケットウォッチ」（公益財団法人・東日本不動産流通機構）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-19 東京都 建築年別マンションの棟数・戸数



注：建築年不明分（分譲マンション：2,706棟、賃貸マンション：951棟）を除く。  
資料：「マンション実態調査（H25.3）」（東京都都市整備局）を基に国土交通省都市局作成

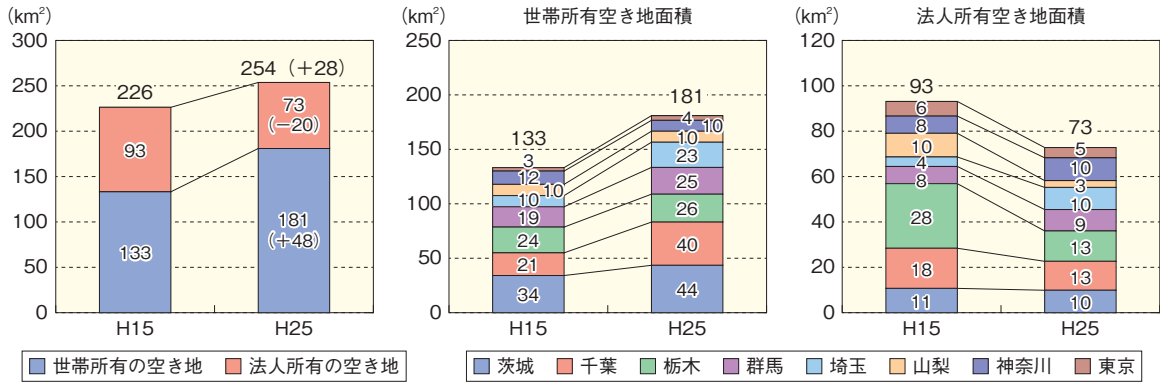
## (2) 空き地等の動向 (空き地の定義と動向)

総務省の「住宅・土地統計調査」では、「空き地」を宅地や農地など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、池沼なども含むものと定義している。

首都圏の空き地面積は、この10年間（平成15年と平成25年の比較）では、28km<sup>2</sup>（12%）増加しており、このうち法人所有が20km<sup>2</sup>減少し、世帯所有が48km<sup>2</sup>増加している（図表1-1-20）。

首都圏において、世帯の所有する空き地の取得方法では、相続・贈与で取得した空き地がこの10年間で大きく増加し、平成25年には7割以上を占めている。また、全国を対象とした「所有する土地を利用していない理由」の調査では、当面の利用予定がないこと、所有者の高齢化のほか、希望する価格での売却・賃貸が実現しないことなどが挙げられている（図表1-1-21、1-1-22）。

図表1-1-20 空き地面積の推移



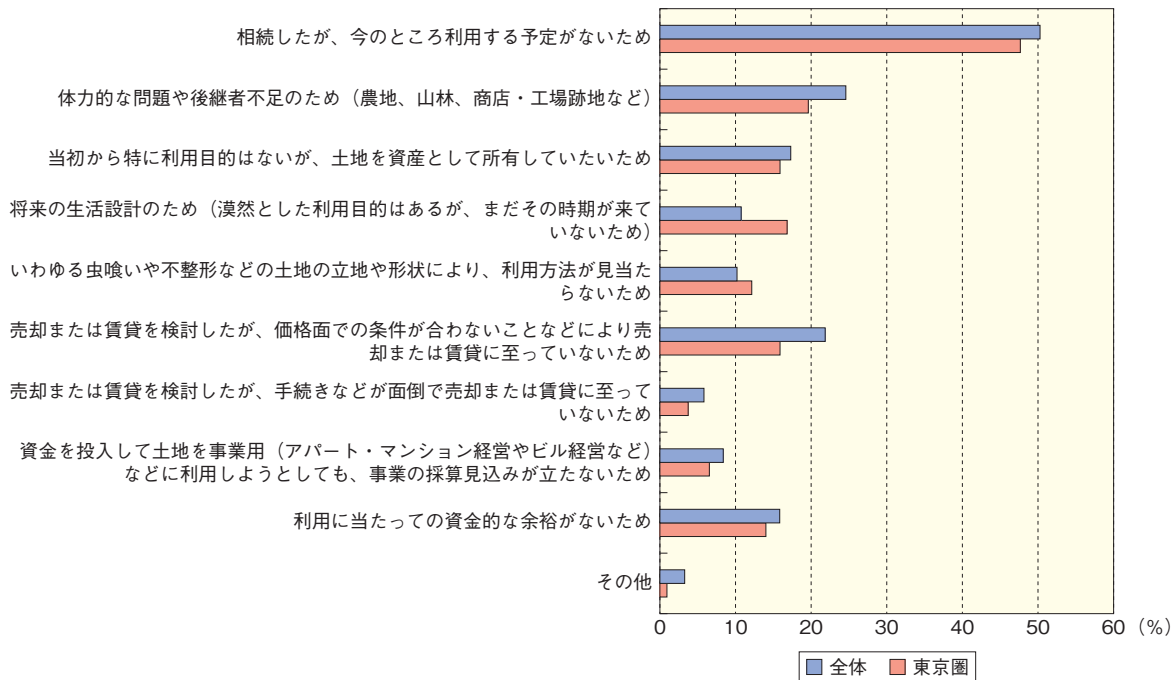
資料：「平成25年住宅・土地統計調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-21 世帯の所有する空き地の取得方法（首都圏）

取得方法	平成15年時面積	平成25年時面積	増加率
国・都道府県・市区町村から購入	3.2	1.8	-43%
会社・都市再生機構・公社などの法人から購入	17.0	13.5	-20%
個人から購入	25.1	26.7	6%
相続・贈与で取得	84.1	131.7	57%
その他	2.3	6.1	170%
不詳	1.5	1.0	-31%

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

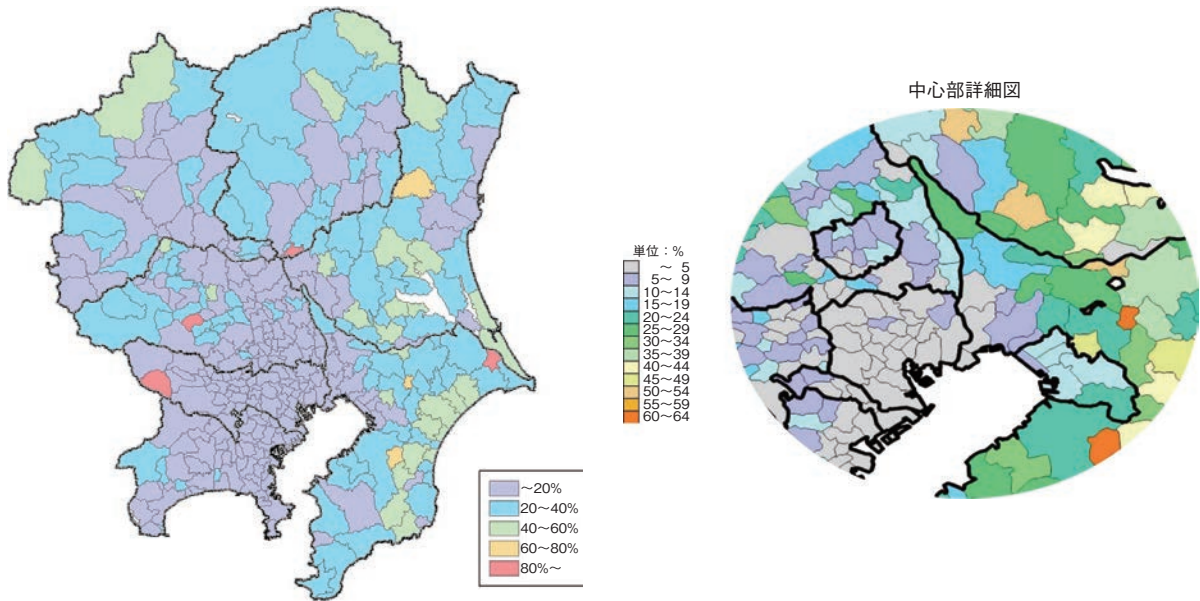
図表1-1-22 所有する土地を利用していない理由



資料：「人口減少・高齢化社会における土地利用の実態に関する調査（H25.3）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

首都圏において世帯が所有する、現住所の敷地以外の宅地に占める空き地の割合の分布状況を見ると、外縁部ほどその割合が高い傾向にある（図表1-1-23）。

図表1-1-23 世帯所有の空き地件数率の分布（市区町村別）



注1：首都圏から山梨県を除く1都6県で集計

注2：空き地件数率は、世帯の所有する宅地（現住居の敷地以外に限る。）に占める空き地の件数の割合

資料：左図は「遊休不動産の現状と課題」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

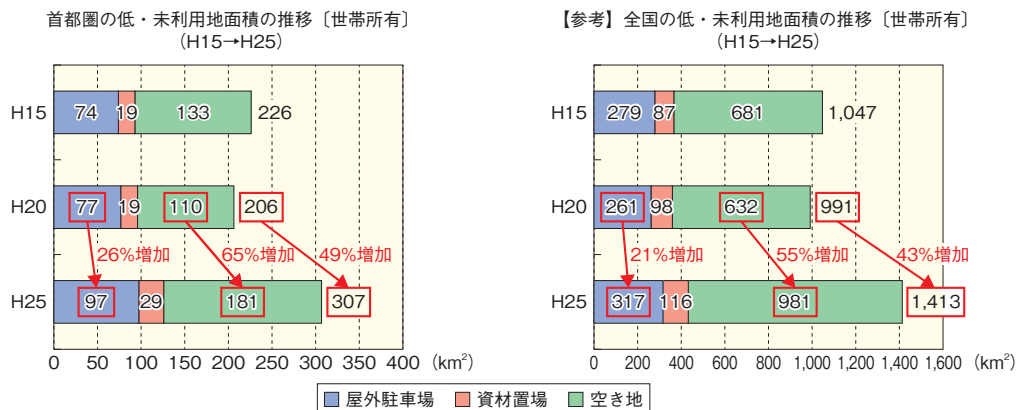
右図は「平成25年土地基本調査」（国土交通省）

### （低・未利用地の定義と動向）

国土交通省の「土地基本調査」では、低・未利用地を、空き地に加え、屋外駐車場、資材置場として利用されている土地を含む土地と定義している。

首都圏における世帯所有の低・未利用地は増加傾向にあり、平成20年～25年の直近5年間の比較では1.5倍に増加している。このうち、「屋外駐車場」は1.3倍、「空き地」が1.6倍に増加しており、どちらも全国よりも高い増加率となっている。また、首都圏では「屋外駐車場」が低・未利用地の約3割を占めている（図表1-1-24）。

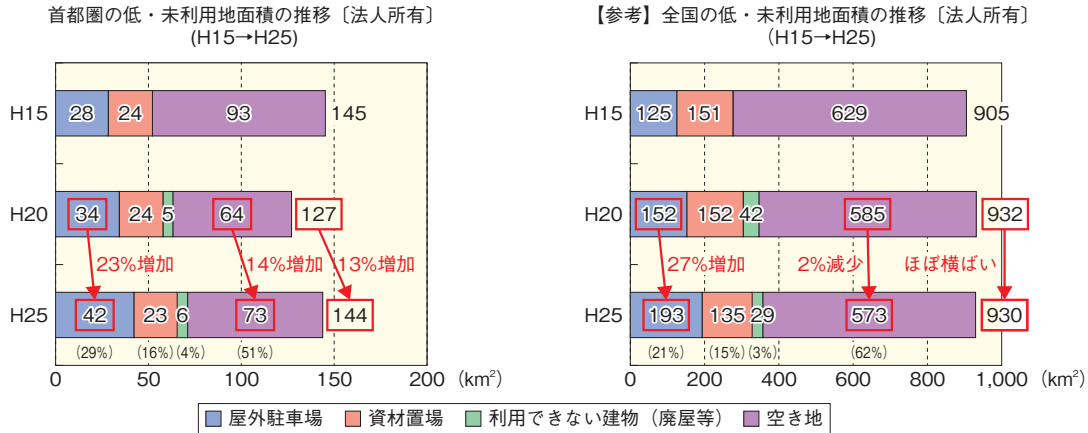
図表1-1-24 首都圏・全国の低・未利用地面積の推移〔世帯所有〕（平成15年→平成25年）



資料：「住宅・土地統計調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

首都圏の法人所有の低・未利用地も増加傾向にあり、平成20年～25年の直近5年間の比較では1.1倍に増加している。このうち「屋外駐車場」が1.2倍、「空き地」が1.1倍となっており、首都圏、全国ともに「屋外駐車場」の割合が大きく増加している（図表1-1-25）。

図表1-1-25 首都圏・全国の低・未利用地面積の推移〔法人所有〕（平成15年→平成25年）

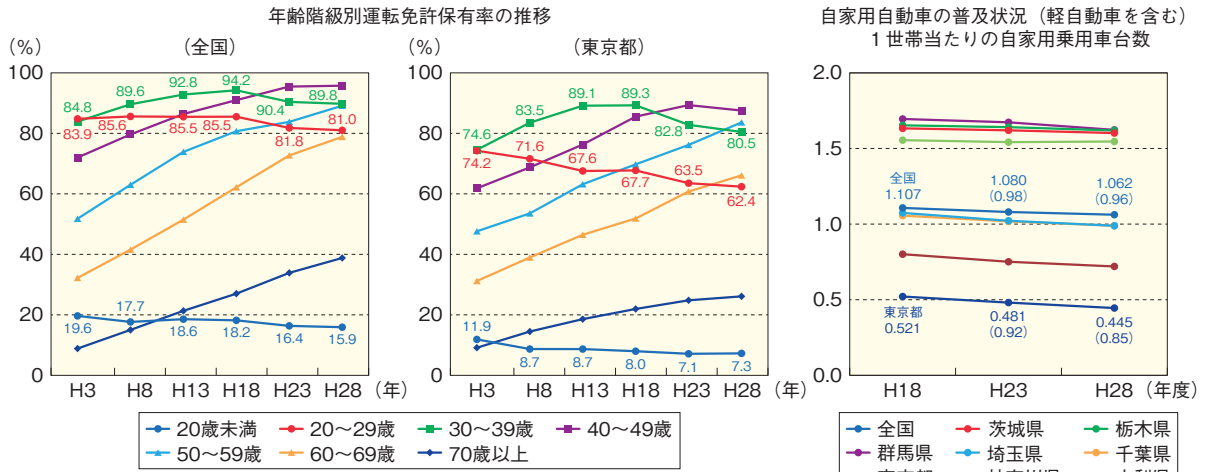


### （中心市街地などの平面駐車場の増加）

首都圏では、若年層の運転免許保有率や、世帯当たりの自動車保有台数が低下するなか、中心市街地などにおいて、民間の小規模平面駐車場、いわゆるコインパーキングが増加傾向にあり、まちの賑わいに影響を及ぼしている地域が見られる。これは、中心市街地の衰退に伴い商店等が撤退した跡地の活用にあたり、比較的低いリスクで一定の収益が期待できる資産運用手段として駐車場経営が選択されるケースが多いことに起因していると考えられる。このような地域では、地域の駐車需要やその将来見通しだけでなく、まちづくり計画等も考慮されずに駐車場が無秩序に整備されている場合が多いと考えられる。

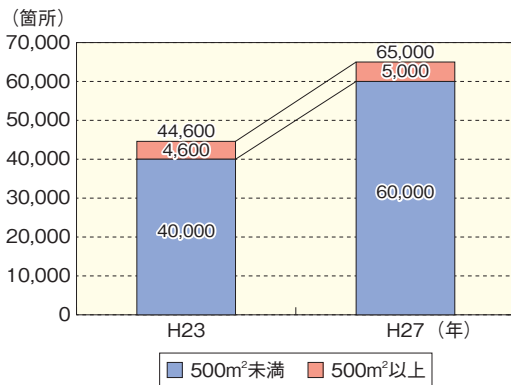
コインパーキング1箇所当たりの平均車室数をみると、都心部ほど小規模な駐車場が多いことがわかる。まちなみの分断等により、まちの賑わいを阻害するほか、駐車場に出入りする自動車と歩行者が錯綜し、安全で快適な歩行が困難になる懸念もある（図表1-1-26、1-1-27、1-1-28）。

図表1-1-26 運転免許及び自家用乗用車の保有状況

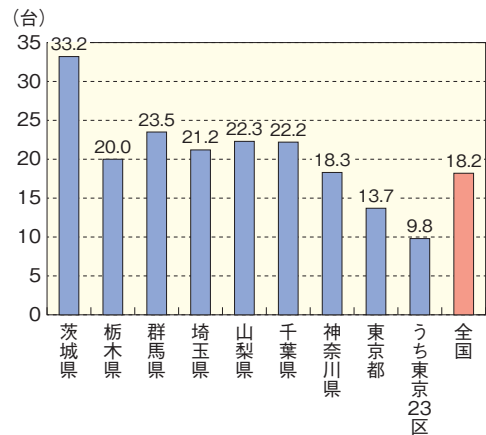


注1：運転免許保有率は、年齢階層別運転免許（大型・中型・普通）保有者数（年末）を年齢別総人口（前年10月1日）で除した割合。  
 注2：自家用車保有台数は、各年度3月末の数値であり、グラフ中の（カッコ）は、H18を1.0とした変化率を表す。  
 資料：運転免許保有者数は、「運転免許統計」（警視庁）、人口は「国勢調査」（総務省）  
 自家用状況者台数は、「わが国の自動車保有動向」（一般財団法人自動車検査登録情報協会）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-27 コイン式駐車場箇所数の推移 (全国) (H23~H27)



図表1-1-28 コイン式駐車場1箇所あたりの平均車室数 (H27)



資料：「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査2015版」（一般社団法人日本パーキングビジネス協会）を基に国土交通省都市局作成



# 第2節

## 首都圏における「都市のスポンジ化」への対応

### 1. 都市のスポンジ化がもたらす影響

第1節では、首都圏における空き地等の発生状況を整理した。拡散した市街地で人口が減少する「都市の低密度化」は、都市住民の生活を支える医療・福祉、商業等のサービスの縮小・撤退による利便性の低下、行政サービスやインフラの維持管理の非効率化、環境負荷の増大等の弊害をもたらす。

首都圏の市町村では、都市のコンパクト化の実現に向けて、立地適正化計画を作成するなどの取組が進んでいるが（図表1-2-1）、居住や都市機能を集約すべき区域においてスポンジ化が過度に進行すれば、居住・都市機能の誘導・集約の取組効果を減殺するものとなる。

また、一定の区域内における空き地・空家等の大量発生は、都市の活気を失わせるとともに、管理が放棄された空間となって治安、景観、居住環境等の悪化、災害危険性の増大など、近隣・周辺を含めた都市環境の悪化という外部不経済を発生させるおそれが高い。

空き地等に関する全国の市区町村を対象としたアンケート調査（平成28年度）では、空き地が周辺に迷惑を及ぼす現象の上位に「景観の悪化」「ごみの投棄」「害虫の発生」が挙げられた。また、空き地が複数存在する悪影響として、「地域イメージの低下」「地域活力の低下」「治安の悪化」が挙げられている（図表1-2-2）。

加えて、特に中心市街地において、潜在的な需要や利用価値があるにもかかわらず、それに見合った適正利用がなされないことは、都市全体の社会経済活動上の機会損失となり、ひいては、郊外への需要の流出、更なる市街地の拡大、インフラ投資等の非効率化を招くことにもなる。

第1節のとおり、首都圏では都心から30km以遠の地域でスポンジ化が顕在化しつつあり、このまま事態を放置すれば、首都圏における居住環境の悪化など将来的に深刻な課題となるおそれが高い。このため、既に発生したスポンジ化への対処のほか、いまだ顕在化していない地域での予防的な措置をあわせて、都市計画上の課題として対策を喫緊に講じる必要があると考えられる。老朽化マンション等における立体的スポンジ化の発生についても、面的に広がりを見

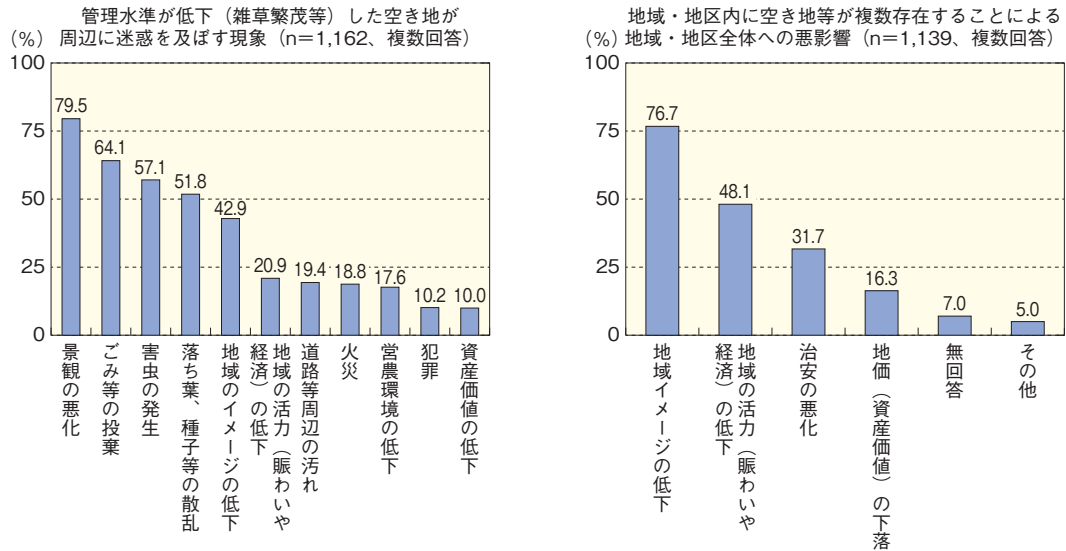
図表1-2-1 立地適正化計画の作成状況〔H29.12末〕（首都圏）

茨城県	24	水戸市・日立市・土浦市・古河市・石岡市・龍ヶ崎市・下妻市・常総市・常陸太田市・高萩市・笠間市・取手市・牛久市・つくば市・守谷市・常陸大宮市・坂東市・かすみがうら市・つくばみらい市・小美玉市・大洗町・城里町・東海村・境町
栃木県	12	宇都宮市・栃木市・佐野市・鹿沼市・日光市・小山市・真岡市・大田原市・那須塩原市・那須烏山市・下野市・芳賀町
群馬県	11	前橋市・高崎市・桐生市・伊勢崎市・太田市・館林市・渋川市・藤岡市・吉岡町・明和町・邑楽町
埼玉県	17	さいたま市・川越市・本庄市・東松山市・春日部市・深谷市・戸田市・志木市・坂戸市・鶴ヶ島市・日高市・毛呂山町・越生町・小川町・鳩山町・上里町・寄居町
千葉県	8	千葉市・松戸市・成田市・佐倉市・柏市・市原市・流山市・酒々井町
東京都	4	八王子市・府中市・日野市・福生市
神奈川県	10	相模原市・横須賀市・鎌倉市・藤沢市・小田原市・秦野市・厚木市・大和市・伊勢原市・海老名市
山梨県	5	甲府市・山梨市・大月市・笛吹市・上野原市
合計	91	

注：表は、立地適正化計画について具体的な取組を行っている市町村であり、下線は、H29年末までに作成、公表済みの都市である。

資料：国土交通省都市局作成

図表1-2-2 空き地等に関する自治体アンケート結果



注：上位回答（回答率10%以上）のみを記載

資料：「空き地等に関する自治体アンケート結果（速報版）（H28.12～H29.2）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

せる課題として、目を向ける必要がある。

## 2. 発生したスポンジ化への対応

### (1) 空き地等の有効活用事例

都市における使い道が失われた土地等の発生は、必ずしもマイナス面だけでなく、土地利用の転換過程で生じる暫定的な需要の受け皿や、中心部での将来の整備事業のタネ地となるほか、成熟社会の市街地にふさわしいゆとり空間を提供するなど、プラス面の要素もとらえられる。

既に発生している空き地等を有効活用する手法として、市場性や利用価値の有無により、それぞれ以下の手法が有効と考えられる。

空き地等のうち、「市場価値があるもの」については、当該土地等の所有者とそれを利用する意向がある者との適切なマッチングを通じて取引コストを下げる市場整備の施策により、権利の移転・設定や用途転換の円滑化を図り、土地の区画再編やリノベーションなどの需要を発掘し新たな担い手につなぐ手法が有効である。

また、「市場価値にかかわらず、コミュニティ・公共にとって利用価値があるもの」については、空き地・空家であることにより生じる負の外部性を回避する意味や地域資源としてコミュニティ・公共にとっての利用価値が認められる場合、情報の集中管理や媒介の仕組みを通じて、公的空間として位置付けたり、共用空間等、近隣で認められる利用価値を顕在化するコミュニティに引き渡すことが有効である。更に、こうした取組がもたらす市場価値やコミュニティによる利用価値の顕在化により、周辺エリアが活性化され、土地等の市場価値を回復させるという相互作用も期待される。

本節では、首都圏における空き地等の有効活用事例を紹介する。

#### (商店街の再生〔宇都宮市・もみじ通り〕)

もみじ通りは、東武宇都宮線・東武宇都宮駅にほど近い場所にあり、周囲の高級住宅街の生

活を支える商店街として繁栄してきたが、ほとんどの店が世代交代することなく高齢化が進み、平成21年には商店会が解散した。

平成22年に不動産業も営む建築家が同地にオフィスを移転し、カフェを誘致したことをきっかけに、空き店舗の物件所有者とテナントの仲介を手がけるようになった。後背地の住宅地等の客層をとらえ、平成28年までに、建築家の目利きで選ばれたレコード店や美容室、雑貨店など17店舗が出店し、若いカップルや子ども連れが行き交う賑わいのある通りとして再生している（図表1-2-3）。

空き店舗所有者は、金銭的に困っておらず、手間や費用をかけてまで貸す意欲に欠けるケースが多いことから、費用負担なく貸せて、相続などで売却の必要が生じた際には円滑に返還されることが望ましい。そのため、改修費を入居者負担とし、10年の定期借家契約とすることで、テナント側のオーダーメイドの要望を満たしつつ、空き店舗所有者の負担感が少なく、貸してもよいと思える仕組みを構築している。

図表1-2-3 もみじ通りの活性化の状況（栃木県宇都宮市）

空き店舗の再生事例



イベント時の賑わいの様子



資料：株式会社ビルスタジオ提供

商店街再生を契機に周辺エリアでの住宅の空家化の防止や、流通の促進にも取組が広がっている。地域の動向を綴ったフリーペーパーを発行して周辺世帯に配布し、屋敷を残す意識を醸成している。また、宇都宮市と栃木銀行、宇都宮大学と連携し、建物所有者に今後の意向を尋ねる調査を行い、空家発生を防ぐ施策を検討するなど、この通りをモデル地域とした空家対策を開始した。

### （自治体との協定の締結による流通促進〔神奈川県海老名市〕）

空き地等の流通促進に向けて、不動産事業者と地方自治体の連携が進んでいる。空家対策に関して協定等を締結している自治体と宅地建物取引業協会（支部を含む）は、全国では476、うち首都圏では139に上る（平成29年12月～平成30年1月・（公社）全国宅地建物取引業協会連合会調べ）。協定の内容は、各地方自治体の状況に応じて、空家に関する調査・情報提供、空家取引の相談や媒介、移住希望者への住宅確保などである。不動産事業者のノウハウを活用するとともに、行政が業者との間に入ることで安心感が生まれ、空家等の不動産流通を促進させる取組である。

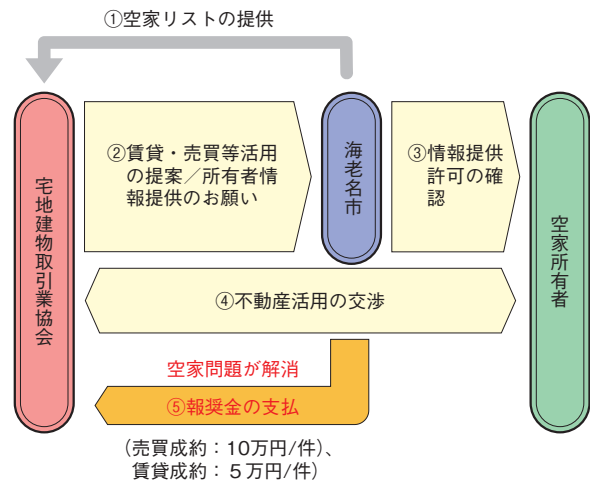
このうち、神奈川県海老名市と海老名市宅建業者協力会により空家対策について締結された協定（平成29年4月）の事例では、市が作成する「空家リスト」に登録された空家の現況報告



と不動産業者視点での空家活用策の提案の2つの事業が柱となっている。

空家リストに登録された管理不全の状態に近い空家を同会が定期的に見回り、その状況を半年に1度、市に報告する。また、同会は現状を把握した上で、隣地統合等による駐車場や賃貸への転用、売買などの新たな活用法を市に提案する。市は提案物件の所有者と同会のマッチングの結果、空家が解消した場合には、同会に報奨金を支払うことで、市場性の低い物件の流通促進を図ろうとしている（図表1-2-4）。

図表1-2-4 協定の概要フローチャート



資料：国土交通省都市局作成

### (隣地統合〔埼玉県毛呂山町〕)

埼玉県毛呂山町は、昭和30年代に開発され、敷地が狭小な戸建て住宅地が多く、県内で最も空家率が高くなっている（県：11%、町：20%（総務省「平成25年住宅・土地統計調査」による））。当初分譲に関わった地元不動産業者がまちづくりへの責任感から継続的に関与しており、空家・空き地が発生すると、当該事業者がまず隣地の居住者等に購入を働きかけている。隣接する空き地と所有地を合わせて活用する隣地統合で、駐車場にしたり、大きい家に建て替えたりと、これまで約200件の実績をあげている（図表1-2-5）。

図表1-2-5 隣地の取得による敷地の拡大



資料：「人口減少社会に対応した郊外住宅地等の再生・再編手法の開発」（国土交通省国土技術政策総合研究所）

### (ポケットパーク整備事業〔埼玉県本庄市〕)

埼玉県本庄市では、住宅密集地の空き地対策として、管理不全の空家等が除却されて生じた土地を、市が無償で借り受け、簡易な植栽やベンチ等を設置したポケットパークとして整備している。

原則5年の契約期間中は、市又は地域団体が管理し、土地所有者は固定資産税の減免を受けられることができ、平成26年の事業開始以降、これまでに4件の実績があり、まちなかの衰退とともに、空家を解体した地権者等からの相談は増加傾向にある。

ポケットパークは、市内の六つの高校の合同文化祭の一環で音楽ライブが開催されるなど、まちなかの賑わいの創出の場にもなっている（図表1-2-6）。

図表1-2-6 ポケットパークの整備事例

まちなかに整備された「ポケットパーク仲町」



資料：本庄市提供

高校生で賑わう音楽ライブ



### (公共空間の広場としての有効利用〔東京都町田市〕)

東京都町田市は、旧市役所本庁舎の移転に伴い生じた跡地を、町田駅周辺地区に残る貴重な大規模空間としての特性を活かし、新たな賑わいを創出する芝生広場「シバヒロ」として整備し、平成26年5月に供用を開始した。競技用芝が植えられた約5,700㎡の敷地は、スポーツイベントをはじめ、フリーマーケットやワークショップなどの多彩な催しに対応できる設備を整えており、「まちだの未来をふくらませる」のコンセプトの下、地域や学校のレクリエーション、企業、団体のイベントなどに幅広く活用されている（図表1-2-7）。

図表1-2-7 シバヒロの活用状況

スポーツイベント



フードイベント



資料：町田市提供

### (交流拠点整備による団地再生〔埼玉県・鳩山ニュータウン〕)

鳩山町は都心60km圏の埼玉県西部に位置しており、鳩山ニュータウンは昭和40年代から、都内などへの通勤者向けの住宅団地として開発された。都心部から比較的遠い立地であること等から、若い世代の流入が少なく高齢化率は45%を超えており、開発初期の地域を中心に、全体で約3,000世帯のニュータウンで空家が100件を超えるなど課題が顕在化した。

鳩山町では、ニュータウン一帯を「生涯活躍のまち」として捉え、機能整備を進めるため、平成27年度から30年度にかけて都市再生整備計画の実施に取り組んでおり、統合により閉校となった小学校の跡地に、鳩山町地域包括ケアセンターを設置した。この施設では、高齢者を対象とした包括的な相談や支援を行うとともに、子どもから高齢者まで多世代が交流できる体操教室などの介護予防事業や健康づくり事業が開催される。

また、町はアクティブシニアの活性化のほか、若い世代の移住促進も視野に、平成29年7月にはニュータウン内の空き店舗を利用した交流拠点「鳩山町コミュニティ・マルシェ」を開設した。マルシェ内の移住推進センターでは、移住の相談受付や移住推進のためのPR、空家バンクの整備などを行うとともに、地場産品を提供、販売する「まちおこしカフェ」や起業や学習を支援する「シェア・オフィス」、「マルシェ研修室」などの地域交流のための機能も用意し、ニュータウンの活性化を目指している（図表1-2-8）。県内の住宅団地の調査研究に関わる建築家が、ニュータウン再生のモデルを作る意図で自ら主催する設計事務所で指定管理を引き受け

ている。

図表1-2-8 鳩山ニュータウンの様子

鳩山町地域包括ケアセンター



鳩山町コミュニティ・マルシェ外観



まちおこしプロジェクトの様子



資料：埼玉県鳩山町提供

# 第3節

## 首都圏の魅力・活力の維持向上

### 1. 都市空間の再生

#### (1) 都市再生の推進

我が国の成長を牽引する大都市では、官民が連携して市街地の整備を強力に推進し、海外から企業、人材、投資を呼び込むことができる魅力ある拠点を形成することが重要である。

都市再生緊急整備地域は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域であり、53地域が指定されている。さらに、その内から、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として、特定都市再生緊急整備地域が13地域指定されている（平成30年3月31日時点）。

都市再生緊急整備地域では、土地利用規制の緩和や、都市計画の提案、事業認可等の手続期間の短縮、民間プロジェクトに対する金融支援や税制措置といった特別な措置を受けることができ、都市再生本部が定める地域整備方針等に従って、関係省庁及び地方公共団体が、市街地の整備のための施策を強力に推進している。

首都圏においては22地域が都市再生緊急整備地域として、その内、7地域が特定都市再生緊急整備地域として指定されているが、ここでは、日比谷地区でオフィス・商業複合施設に建て替えた東京ミッドタウン日比谷と、東京駅丸の内駅前広場の事例を取り上げる（図表1-3-1）。

図表1-3-1

首都圏における都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域（平成30年3月31日時点）

都市名	地域名	指定年月日	面積 【 】は特定地域	
埼玉県	さいたま市	大宮駅周辺地域	H29.8.2	130ha
		さいたま新都心駅周辺地域	H15.7.18	47ha
	川口市	川口駅周辺地域	H16.5.12	68ha
千葉県	千葉市	千葉蘇我臨海地域	H14.10.25 H15.7.18（拡大）	116ha
		千葉駅周辺地域	H14.10.25	28ha
		千葉みなと駅西地域	H14.10.25	21ha
柏市	柏駅周辺地域	H15.7.18	20ha	
東京都	千代田区 中央区 港区 江東区	【特定地域】 東京都心・臨海地域	H14.7.24 H15.7.18（拡大） H24.1.25（特定・拡大） H29.8.2（拡大）	2,040ha 【2,040ha】
		千代田区 台東区	秋葉原・神田地域	H14.7.24
	港区 品川区	【特定地域】 品川駅・ 田町駅周辺地域	H24.1.25	184ha 【184ha】
	新宿区	【特定地域】 新宿駅周辺地域	H14.7.24 H24.1.25（特定）	220ha 【220ha】
	品川区	大崎駅周辺地域	H14.7.24	61ha
	渋谷区	【特定地域】 渋谷駅周辺地域	H17.12.28 H24.1.25（特定）	139ha 【139ha】
	豊島区	【特定地域】 池袋駅周辺地域	H27.7.24	143ha 【143ha】
東京都・神奈川県	大田区 川崎市	【特定地域】 羽田空港南・ 川崎殿町・ 大師河原地域	H14.10.25 H24.1.25（特定・拡大） H28.11.24（拡大）	339ha 【66ha】
神奈川県	横浜市	横浜山内ふ頭地域	H14.10.25	7ha
		【特定地域】 横浜都心・臨海地域	H14.7.24 H24.1.25（特定・拡大）	252ha 【233ha】
		横浜上大岡駅西地域	H14.10.25	7ha
	川崎市	浜川崎駅周辺地域	H14.10.25	104ha
		川崎駅周辺地域	H15.7.18 H23.11.24（拡大）	66ha
	相模原市	相模原橋本駅周辺・ 相模原駅周辺地域	H15.7.18 H27.7.24（拡大）	89ha
厚木市	本厚木駅周辺地域	H16.5.12	20ha	

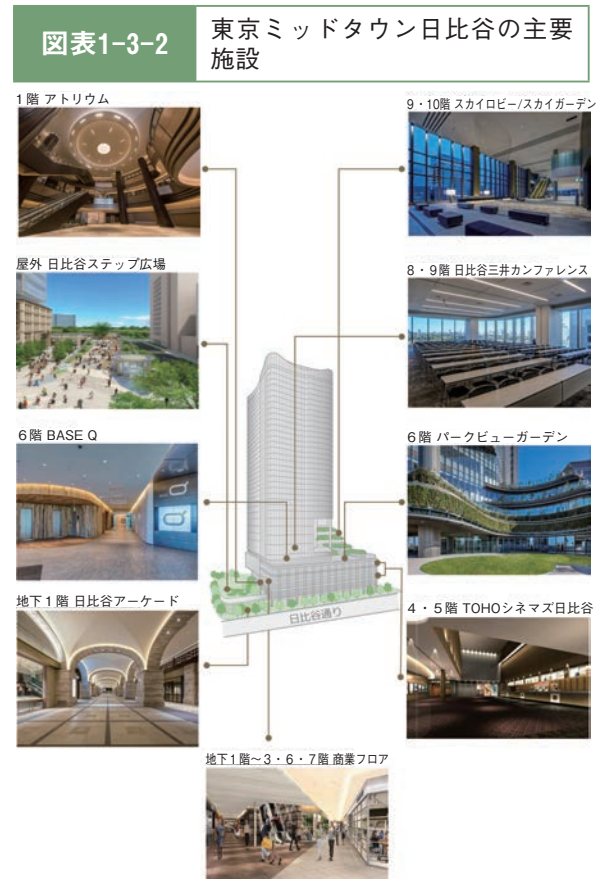
資料：内閣府地方創生推進事務局ウェブサイトを基に国土交通省都市局作成



### (東京ミッドタウン日比谷)

日比谷地区は、平成26年に東京圏として初となる国家戦略特別区域の区域計画の認定を受け、「国際ビジネス・芸術文化都心」となることが期待される地区である。「東京ミッドタウン日比谷」は、地上35階、地下4階、延床面積約189,000㎡のオフィス・商業などから構成される大規模複合開発として平成30年3月29日にオープンした。

日比谷公園を眼下に望む9階～34階のオフィスフロアは、「Business Hospitality」をコンセプトにフレキシブルなワークスタイルを実現しており、6階には「BASE Q（日比谷ビジネス連携拠点）」としてベンチャー企業や大企業等、多種多様な人材が集結したコミュニティを形成し、ビジネス支援の場の提供や、新産業の創出を支援する（図表1-3-2）。



資料：三井不動産株式会社ウェブサイト

### (丸の内駅前広場)

東京駅丸の内駅前広場が、平成28年12月に全面オープンした。歩行者空間として整備される中央広場は、総面積が約18,700㎡あり、白色が基調の御影石舗装となり、夏季には涼感を演出するために水を張る仕組みも設けた。東京駅と皇居を結ぶ行幸通では、外国大使が本国から持参した信任状を天皇陛下に奉呈する「信任状奉呈式」の馬車列も復活した。

また、駅舎の復元整備に当たっては、特例容積率適用地区制度を活用し、東京駅と周辺街区との間において容積率を移転することで、地区の高度利用を実現している（図表1-3-3）。



資料：国土交通省都市局撮影

## (2) リノベーション等によるまちづくり

首都圏の都心部等において、既存のビル、倉庫等の雰囲気을いかし、都市の記憶を承継しつつ、リノベーションやコンバージョン（用途転換）により、地域のポテンシャルに合った新しい機能を導入して、エリア価値を高める取組が多く見られるようになっている。

### (ランドマークだった老朽化ビルのコンバージョン（神奈川県川崎市）)

川崎市でかつて簡易宿泊所が軒を連ねた日進町エリアで、地元卸販売会社が、旧本社ビルや倉庫をリノベーションし、複合施設「unico（ウニコ）」を整備した。取壊しも検討されたが、高度成長期を支えた、まちのシンボリック存在だったビルの外形を残しつつ、新たな創造を支える場となることを目指しコンバージョンした。店舗・事務所・住居のほか、カフェ、木材3D加工機など最先端の工作機械を備え、市民の発明を促す工房（ファブラボ）、シェアオフィス、バスケットボールコートなど、多様な業種と機能が入り交じり、最先端で活躍するクリエイターや起業家が入居する施設となっている。川崎市は、事業費を一部補助したほか、「川崎駅周辺総合整備計画」（H28.3改定）で、周辺一帯を空きビル等を活用して賑わいを創出するエリアに位置付け、「リノベーションまちづくり検討会」（H28.12～）や「リノベーションスクール」（H29.2～）等を開催し、地域主体のまちづくりを推進している（図表1-3-4）。

図表1-3-4 複合施設：unico



資料：川崎市提供

### (エリア一帯のリノベーションの連鎖（東京都江東区）)

江東区清澄白河エリアは、かつての水運の中継地点の名残で、倉庫や町工場が点在しているが、平成7年の現代美術館の設立以来、増加しつつあった空き倉庫の大空間が作品展示に適していたことから、ギャラリーへのコンバージョンが進み、アートの発信拠点となっている。清洲橋や隅田川テラスの川床など居心地のよい水辺空間、アクセスの利便性、庭園・寺社と現代アートなど古さと新しさの共存等、街のポテンシャルを見出した主体による自然発生的なリノベーションと出店の連鎖が活性化をもたらしている。民間不動産会社の「この2～3年で人気が高まったと思う街ランキング・関東（2017）」で4位になるなど、近年注目を集めるエリアとなっている（図表1-3-5）。

図表1-3-5 清澄白河エリアのリノベーション物件

①旧東京市営店舗向住宅



建設から80年以上が経過した今もなお店舗付住宅として使用されており、カフェやギャラリーなどが入居。

②ブルーボトルコーヒー（倉庫⇒カフェ）



アメリカ発の人気コーヒーチェーンは、日本初出店に、焙煎機設置に適した材木倉庫のリノベーションを選んだ。

③LYURO東京清澄「かわてらす」（川床）  
（オフィスビル⇒ホテル）

オフィスビルをホテルにリノベーション。隅田川に面して、河川空間を活用した川床「かわてらす」を開設。

④ソーシャルアパートメント（社員寮⇒ホテル）



旧社員寮をリノベーション。地域住民も利用可能なコインランドリーとカフェを併設。

資料：①一般社団法人江東区観光協会、②ブルーボトルコーヒージャパン合同会社、  
③株式会社リビタ、④株式会社グローバルエージェンツ 提供



### (3) 鉄道沿線活性化

首都圏の郊外部に目を向けると、少子高齢化や都心回帰の傾向により、鉄道沿線に広がる住宅団地やニュータウンで空家の増加等が顕在化しつつある中、公共交通機関の乗降人員の鈍化・停滞等に対して危機感を抱く鉄道事業者各社が沿線の活性化対策に乗り出している。自治体等と連携した生活支援サービスの提供やコミュニティ形成の支援、鉄道高架下の遊休空間を活用した賑わいづくりなど、居住者ニーズに的確に対応することで、沿線の住宅地に新たな魅力をもたらし、歩いて暮らせるサステイナブルなまちづくりの取組が進められている（図表1-3-6）。

図表1-3-6 首都圏における鉄道沿線活性化の代表事例

事例名称	提供企業／サービス開始時期	概要	サービスイメージ
次世代郊外街づくりの推進	東京急行電鉄株式会社 平成24年4月	東京急行電鉄株式会社では、郊外住宅地を持続発展させていくために、横浜市と包括協定を締結し、「既存のまち」におけるさまざまな課題を住民、行政、大学、民間事業者で協力して解決していく「次世代郊外のまちづくり」の活動を推進している。 平成29年には横浜市との協定を更新し、「次世代郊外まちづくり」の情報発信や活動拠点となる「WISE Living Lab」を開業。さらに住まいから歩ける範囲内に、暮らしに必要な機能が整い、誰もが安心して住み続けることができるまちを目指す「コミュニティ・リビング」の具現化に向けた取り組みとして、分譲マンション「ドレッセWISEたまプラザ」内に設ける地域利便施設の整備を進めている。	
住民生活サービスの支援	京王電鉄株式会社 平成25年～	別記	別記
若い世代をターゲットにした住宅の改装	小田急電鉄株式会社 平成27年3月	別記	別記
中央線沿線活性化「中央ラインモール」	東日本旅客鉄道株式会社 株式会社 JR中央ラインモール 平成22年12月	東日本旅客鉄道株式会社（以下、JR東日本）では、東京圏ネットワークにおいて、「選ばれる沿線ブランドづくり」に取り組んでいる。 「中央ラインモール」は、その代表的な取り組みであり、「緑×人×街つながる」をコンセプトに、中央線三鷹～立川間における連続立体交差化事業（事業主体：東京都）に伴い生み出された高架下空間等を活用して商業施設「nonowa」等の開発を推進している。 商業施設の展開だけでなく、歩行空間「ののみち」やシェアサイクル「Suicle(スイクル)」のポート等を整備し、沿線エリアの回遊性の向上を図るとともに、地域と連携したイベントを定期的開催するなど中央線沿線エリアの活性化に取り組んでいる。	
南武線沿線活性化「くらすクラス」	東日本旅客鉄道株式会社 一般社団法人 いなぎくらすクラス 平成28年4月	「中央ラインモール」と同様に、東日本旅客鉄道株式会社（以下、JR東日本）が、東京圏ネットワークにおいて取り組んでいる「選ばれる沿線ブランドづくり」のひとつである。 「くらすクラス」は、南武線矢野口～南多摩間における連続立体交差化事業（事業主体：東京都）に伴い生み出された高架下空間等を活用して、地域の皆さまとともに南武線沿線の活性化を図るプロジェクト。稲城市全体をフィールドとして、誰もが参加できる稲城市ならではの学びのクラス（講座）を開催し、クラスを通じて新たなコミュニティづくりのサポート、地域独自の魅力発信、地域資源を活かした文化の醸成に取り組んでいる。	

資料：上から順に東京急行電鉄株式会社、京王電鉄株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社提供



### (若い世代をターゲットにした住宅の改装 (神奈川県座間市))

小田急電鉄株式会社の老朽化した旧社宅を、駅前の立地と住棟間隔の広い敷地を活かし、20～30代の子育て世帯を新たな入居者層のターゲットとして、リノベーションし、「ホシノタニ団地」として再生した。かつて閉鎖的だった場所を「まちのひろば」として開放し、カフェ、貸し農園、ドッグラン、子育て支援施設等の併設、イベント開催により、居住者同士だけでなく地域の交流機会を創出し、コミュニティの形成をサポートしている。座間市外からの入居者が約9割を占めるなど、人気の団地となっている（図表1-3-7）。

図表1-3-7 ホシノタニ団地



資料：株式会社ブルースタジオ提供

### (住民生活支援サービスの提供 (東京都多摩市他))

京王電鉄株式会社と多摩市は、平成25年8月に「地域発展の推進に関する包括連携協定」を締結し、少子高齢化が進む中でも「住んでもらえる、選んでもらえる沿線」を目指し、高齢者世代が生き生きと暮らせる街づくり、子育て世代が暮らしたくなる街づくりに積極的に取り組んでいる。

多摩ニュータウンでは、住民の高齢化が進行するにつれ、居住エリアの急勾配の生活道路、近隣商店の減少等を背景に、日常の買い物に不便を感じる住民が多数にのぼるようになった。このため、上記協定に基づき、多摩市と京王電鉄株式会社が連携し、移動販売サービスを開始した。対面販売を通じたコミュニケーションの回復により、御用聞きやよろず相談で物販にとどまらない生活支援サービスを提供し、地域における日常生活を支えている（図表1-3-8）。

図表1-3-8 移動販売サービス



資料：京王電鉄株式会社提供

## 2. 遊休資産を活かした経済活性化

### (1) シェアリング・エコノミー

「シェアリング・エコノミー」とは、個人・組織が所有する場所（空間）、モノ等の遊休資産をインターネット上のプラットフォームを介して他者も利用可能とする新たな経済活動である。対象となる資産には、スキル、時間など無形のものも含まれる。シェアリングエコノミーは、不動産に限らず、様々な遊休資産の有効活用を通じて、経済活性化、生活利便の向上に資するほか、一億総活躍社会や、共助社会の実現、持続可能な地域づくりに寄与することが期待され、経済規模の大きい首都圏を中心にサービス事業が急成長している。

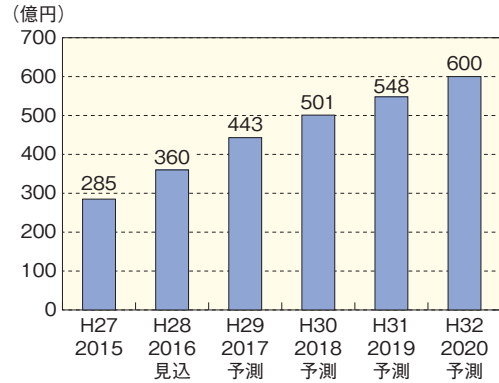
平成29年版情報通信白書では、シェアリング・エコノミーの国内市場規模は平成27年度には約285億円であったものが、平成32（2020）年までに600億円まで拡大するという予測が紹介されている。（図表1-3-9）。

また、シェアリングサービスの利用意向を持つ人が全員利用した場合の潜在市場は2兆6,300億円まで拡大するとの推計もある（株式会社情報通信総合研究所によるWEBアンケート調査に基づく推計）。

シェアリング・エコノミーの拡大は、都市の低未利用となっている施設や空間の有効利用、共助による子育てや移動の支援などを実現することで、働きやすく暮らしやすい地域づくりに寄与すると考えられる（図表1-3-10）。

図表1-3-9

シェアリング・エコノミーの市場規模



資料：「平成29年版情報通信白書」（総務省）

図表1-3-10 首都圏におけるシェアリング・エコノミーの代表事例

事例名称	提供企業／サービス開始時期	概要	サービスイメージ
スペースマーケット	株式会社 スペースマーケット 平成26年4月	「スペースマーケット」は古民家、映画館、球場、お寺、自治体の公共施設等の場所を貸し借りできるプラットフォームサービスである。「お寺で創立記念パーティー」、「映画館で社内セミナー」等、オーナーに対して新しい遊休スペースの活用を提案し、ユーザーと結び付けている。平成30年3月に登録件数は9,000スペースを突破した。 マイクロアントレプレナー（小規模起業家）創出による一億総活躍社会の実現、遊休資産活用による地方創生、少子高齢化の進展による空家問題解消を目指している。	
スペースイ	株式会社スペースイ 平成25年10月	ミーティングや研修などビジネスに活用できる会議室スペースを1時間500円から貸し借りできるマーケットプレイス「スペースイ」を運営している。首都圏を中心とし約4,000室の会議室や研修施設・イベントホール等を取り扱っており、ビジネスパーソンを中心とした会員数は12万人を超えている。遊休スペースの運用を効率化することで、ビジネス環境の向上を目指している。	
notteco	株式会社notteco 平成27年9月	「notteco」は、自家用車で中長距離を移動するドライバーと、それに同乗したい人をウェブサイト上でマッチングするサービスを提供している。ドライバーが、ドライブ情報と空いている座席数を事前に掲載することで、同じ区間を移動したい希望者が相乗りできる。平成30年3月現在、42,000人を超えるユーザーが会員登録している。	
akippa	akippa株式会社 平成26年4月	「akippa」は、契約の埋まっていない月極駐車場や空いている自宅の駐車スペースと、外出先で一時的に駐車場を利用したい人とをインターネット上で仲介するサービスである。駐車場の利用者は、同社が提供するスマートフォンの専用アプリを利用して、どこからでも簡単に空き駐車場の検索や予約を行うことができる。現在は全国に1.9万拠点あり、累計利用者は65万を超える。	
AsMama	株式会社AsMama 平成21年11月	「AsMama」は、1歳から18歳までの子供の送迎・託児を知人間で行いやすくするマッチングプラットフォームとして子育てシェアサービスを提供している。送迎・託児のお礼ルールとして1時間あたり500～700円を依頼者が支援者に支払い、「AsMama」は依頼者からは料金を徴収せず、タイアップした企業から活動資金を得ている。子育てを共助できる地域社会づくりによって、超少子高齢化社会における労働力の確保、出生率の向上、あるいは社会参画したい主婦や中高齢者の活躍支援等の社会課題の解決を目指している。	
TABICA	株式会社ガイアックス 平成27年1月	「TABICA」は、地域の暮らし、食、芸術などを、地元の人から学ぶことができる、体験型観光旅行の予約サイトである。当初は「東京から一番近い田舎へ」をコンセプトに、東京近郊で約100件のプランを掲載していたが、現在は全国規模へ拡大し、地方都市の活性化を目指している。	

資料：上記各社のウェブサイト等を基に国土交通省都市局作成

## .(シェアリングシティ)

一般社団法人シェアリングエコノミー協会は、シェアサービスを活用し、地域の課題解決に取り組む都市を「シェアリングシティ」として、全国15自治体を認定している。首都圏では千葉県千葉市と埼玉県横瀬町が認定されている。

千葉市においては、MICE開催地としての魅力の向上や観光活性化等に取り組む上で、シェアサービスを積極的に活用している。レンタルスペース予約サイト（スペースマーケット）において、文化財のホールやプロチームの競技場等のユニークベニユーを貸し出しているほか、体験型観光情報提供サイト（TABICA）を通じて、動物園や商店街のツアー、そば打ち等の体験型観光プランの紹介を、特設ページを設けて情報発信し、マッチングを行っている。

## (民泊サービス)

自宅の一部や別荘、マンションの空き室などを活用して宿泊サービスを提供する、いわゆる「民泊サービス」は、空き室を短期で貸したい人と旅行者をマッチングするビジネスとして世界各地で展開されている。

我が国でも、急増する訪日外国人観光客のニーズ等への対応といった観光立国の推進の観点や、増加する空家等の有効活用といった地域活性化の観点から活用の期待が高まっている。一方、安全面・衛生面の確保や地域住民等とのトラブル防止、無許可で旅館業を営む違法民泊への対応の必要が生じている。これらの課題を踏まえ、一定のルールの下、健全な民泊サービスの普及を図るため、「住宅宿泊事業法」（平成29年法律第65号）が成立し、平成30年6月15日から施行されることになった。

## (2) ナイトタイムエコノミーの振興

空間やモノに限らず、経済活動等に十分に活用されていない資源には「時間」も挙げられる。レストラン、ナイトクラブ、ホテル、エンターテインメント等のサービス産業をはじめ、夜間の時間帯を中心に行われる経済活動が、一般にナイトタイムエコノミーと称されるようになっている。「モノ消費」から「コト消費」へと観光客や消費者の嗜好が移行しているとされる中、夜間帯の消費機会を拡大し、都市経済を活性化することが注目されている。特に観光インバウンドでは、訪日外国人旅行者の意向調査で、ナイトライフ体験に対する不満が高くなっている結果が見られるのも、夜の観光資源の乏しさを示している。OECDレポートのデータを基に比較すると、訪日外国人消費額のうち娯楽サービス費に相当する割合は、全体の2.5%にとどまり、アメリカの12.2%、フランスの11.1%と比較しても低い状況にある（いずれも2015年の数値）。

これに対し、観光庁が平成29年10月より開催している『『楽しい国 日本』の実現に向けた観光資源活性化に関する検討会議』では、ナイトタイムエコノミーなどの体験型観光の推進が検討されている。観光資源の体験メニューを充実させ、その満足度を向上することで、地方への誘客や訪日滞在での消費額向上を目指している。同庁では、平成32（2020）年までに訪日外国人4千万人、訪日外国人の消費額8兆円にすることを目標に据えており、このためには、1人当たりの消費額を現状の15万6千円（平成29年）から20万円まで引き上げる必要がある。このため、ユニークベニユー利用の促進などの観光資源の拡大や、テーマ別観光などの体験メニュー増加、多言語解説整備の支援などに取り組んでいる。

インバウンドを牽引する首都圏において、体験型消費の機会を拡大することが、経済活性化



に効果が大きいと考えられる。夜の時間帯を活用する余地はまだ残されており、近年では、新宿歌舞伎町でライブショーを公演するレストランが観光名所として人気を博しているほか、上野のナイトミュージアムや、上野公園の夜の花見、京浜工業地帯の工場夜景クルーズなど日本ならではの夜の観光資源が開発されている（図表1-3-12）。自治体においても独自の取組が進められており、渋谷区では観光大使ナイトアンバサダーを任命し、夜に特化して推奨コースを掲載した観光マップが好評である。豊島区では、アフター・ザ・シアター懇談会で、演劇、コンサート等を楽しんだ後の時間帯にも安心して過ごせるサードプレイスの実現を検討している。

なお、統合型リゾート（IR）は、観光振興に寄与する施設とカジノ施設が一体となった施設群であり、ナイトタイムエコノミーの文脈でもインパクトが大きいと考えられる。政府においては、特定複合観光施設区域の整備の推進に関する法律（平成28年法律第115号）に基づき、特定複合観光施設区域の整備に関し推進本部及び推進会議を設置し、観光先進国の実現に向け、特定複合観光施設区域整備法案を平成30年4月に閣議決定し、第196回国会に提出している。

ナイトタイムエコノミーの振興は、経済活性化やまちの賑わい創出だけでなく、市民の余暇時間の充実、音楽、演劇等の文化・クリエイティブ産業の興隆、文化面での都市のブランディングに寄与することも期待される。これらの取組を都市の魅力・活用の向上につなげることが重要である。

図表1-3-11 ナイトタイムエコノミーに関する都市比較

【経済効果】

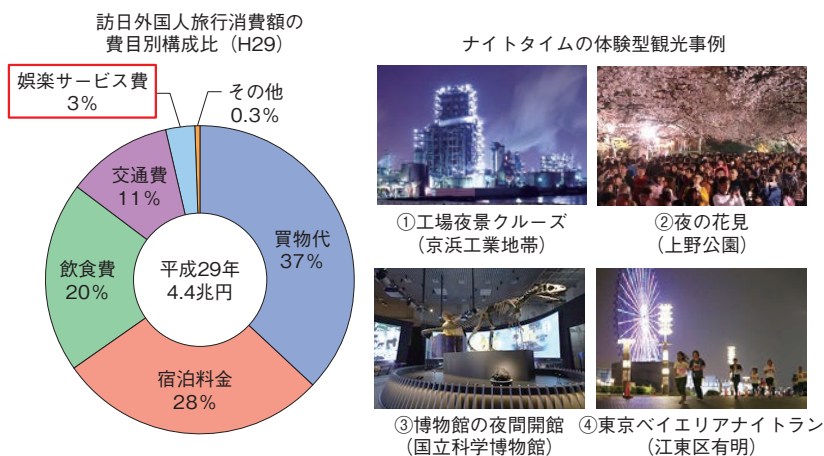
- ロンドン
  - ：ナイトタイムエコノミーのGVA（粗付加価値）約3.9兆円（2016）（ロンドン全体の約8%）
- ニューヨーク
  - ：ブロードウェイの経済波及効果
  - ：約1.4兆円（2015～16）

【深夜交通】

- ロンドン
  - ：地下鉄の24時間運行（2016～）（5路線、金・土、深夜バスの運行）
- ニューヨーク
  - ：地下鉄の24時間運行
- パリ
  - ：深夜バスの運行

資料：「LONDON'S 24 HOUR ECONOMY」（Ernst & Young）、「The Broadway League」ウェブサイト、「楽しい国日本」検討会議資料（観光庁）、「世界の地下鉄」ウェブサイト（（一社）日本地下鉄協会）、パリ観光局ウェブサイト等を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-12 訪日外国人旅行消費額の費目構成比（平成29年）とナイトタイムの体験型観光事例



資料：費目構成比は、「訪日外国人消費動向調査」（観光庁）を基に国土交通省都市局作成  
体験型観光事例は、次の各者からの提供資料を基に国土交通省都市局作成

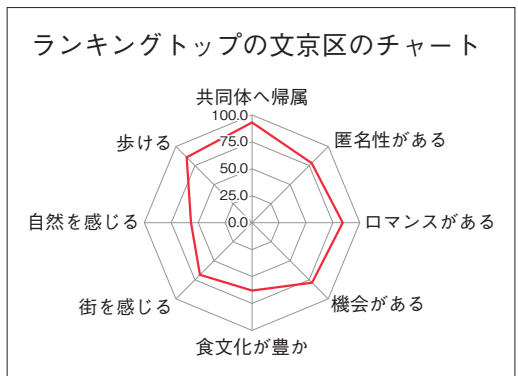
①一般社団法人川崎市観光協会、②上野観光連盟、③国立科学博物館、④スポーツニッポン新聞社東京事業部

### (3) 都市空間の新たな評価手法

都市の魅力进行评估する新たな試みとして、住宅や生活インフラ等の施設のスペックや経済・財政状況の指標で評価する従来の方法とは異なり、都市で暮らす人々が、日常生活でどのように体験し、感じたか、活動（アクティビティ）を重視する「センシユアス・シティ調査」が注目されている。これは、平成27年に民間シンクタンク（LIFULL HOME'S総研）が提唱し、他者や地域との「関係性」と五感を通じた「身体性」を基に設定された、様々な体験（「お寺や神社にお参りをした」等）について、住んでいるまちでの経験頻度をもって都市を測定しようとするもので、より豊かなアクティビティが観測された都市を魅力的なものとして評価している（図表1-3-13）。

図表1-3-13 センシユアス・シティ調査（平成27年3月）

<p>センシユアス・シティ調査の指標</p> <p>(1) 関係性：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・共同体に所属している</li> <li>・ロマンスがある</li> <li>・匿名性がある</li> <li>・機会がある</li> </ul> <p>(2) 身体性：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・食文化が豊か</li> <li>・自然を感じる</li> <li>・街を感じる</li> <li>・歩ける</li> </ul>	<p>センシユアス・シティとは？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 住みやすい             <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な人が住みやすい</li> <li>・住人の満足度、幸福度が高い</li> <li>・定着意向が高い</li> </ul> </li> <li>&gt; まちの中で豊かなアクティビティがみられる             <ul style="list-style-type: none"> <li>・出会いや交流があり、1人でいても楽しめる</li> <li>・食べて、歩いて、まちを感じる</li> </ul> </li> <li>&gt; まちの特徴（名詞、形容詞）             <ul style="list-style-type: none"> <li>・混在：用途が混在、古い建物と新しい建物が混在</li> <li>・多様性：チェーン店から個人店まで多様に富む商業</li> <li>・カルチャー：文化的アメニティが多い</li> <li>・コンパクト：職住が近接</li> </ul> </li> </ul>
--	--



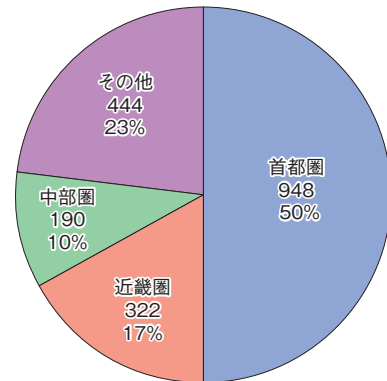
資料：「身体で経験する都市－センシユアス・シティ・ランキング」（LIFULL HOME'S総研）

### 3. 働き方改革に資する就労拠点の展開

#### (1) テレワーク

テレワークは、ICT(情報通信技術)等を活用し、普段仕事を行う事務所・仕事場とは違う場所で仕事を行うことであり、在宅型、サテライト型(自社の他事業所や共同利用型オフィス、コワーキングスペース等で勤務する)、モバイル型(訪問先や出張先で、又は移動中に勤務する)がある。テレワークは、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方であり、通勤時間の短縮、二地域居住、新たな労働力の確保など、働く人々のワークライフバランスの確保や企業の生産性向上などを通じて、働き方改革をリードする重要な役割が期待されている。テレワークセンター(通信環境やセキュリティ等のオフィス環境が整った共同利用型オフィス)の施設立地は、人口や企業数の多い大都市部に集中しており、首都圏には全国の半数が立地している(図表1-3-14)。

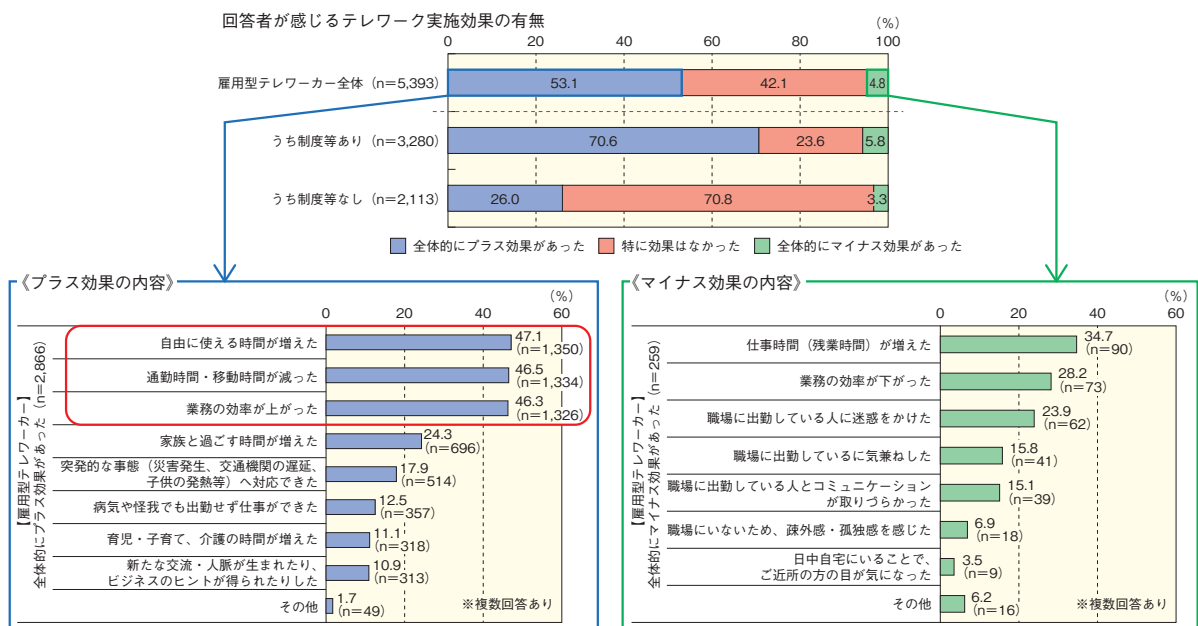
図表1-3-14 テレワークセンターの立地状況



注：テレワークセンターが検索できる全国の主なポータルサイトから1,904箇所の施設を抽出した(H29.3.1時点)。  
資料：「テレワークセンター事例集(H29.3)」を基に国土交通省都市局作成

国土交通省「平成29年度テレワーク人口実態調査結果」によると、雇成型テレワーカーの過半数がプラスの効果があると回答しており、勤務先にテレワーク制度がある場合、約7割にのぼっている。内容としては「自由に使える時間が増えた」「通勤時間・移動時間が減った」「業務の効率が上がった」が上位となっている(図表1-3-15)。

図表1-3-15 テレワークの実施効果



資料：「平成29年度テレワーク人口実態調査」(国土交通省都市局)

## (2) サードワークプレイス

近年、上記のテレワークの普及等も背景に、首都圏を中心に、サテライトオフィス、シェアオフィス、コワーキングスペースなどの、企業等のオフィスや自宅以外の第三の働く場所（サードワークプレイス）と呼ばれる施設が増加している。

サテライトオフィスは主に企業が契約し、テレワーカーによる営業等の移動の合間の一時利用のほか、通勤時間の削減や職住近接による人材の確保を意図した長時間の作業場としても活用される。シェアオフィスは、複数企業が同じスペースを利用するオフィスであり、企業単位で個室を提供する場合も多い。コワーキングスペースは、主に個人やベンチャー等の小規模な企業が利用するオープンな大部屋を提供するサービス等である。

このように、これらの施設は、①企業内の勤労者のテレワーク拠点、②スタートアップ企業等の共用オフィス、ベンチャーや大企業等との交流・連携の拠点、③郊外住宅地等の子育て世代や高齢者等の就業の場等の多様な役割がある（図表1-3-16）。



図表1-3-16 首都圏におけるサードワークプレイス等の事例

事例名称	提供企業／サービス開始時期	概要	サービスイメージ
3×3 (さんさん) Lab Future (東京都千代田区)	エコツェリア協会 平成28年3月	別記	別記
NewWork (吉祥寺、たまプラーザ等)	東京急行電鉄株式会社 平成28年5月	NewWorkはテレワークを導入する企業を対象に、快適な執務環境を提供する会員制のサテライトシェアオフィス事業である。首都圏を中心とする全国約90箇所の主要駅近くに展開し、企業の働き方改革を支援するとともに、通勤電車の混雑解消などの効果も企図している。企業にとっては人材の確保やオフィスのスリム化によるコストの削減、移動時間の短縮などによる生産性の向上などのメリットがある。	
ママスクエア (埼玉県戸田市等)	株式会社ママスクエア 平成27年4月	育児等の事情で離職中の者の就業機会を提供する、在宅でもない、保育所でもない新しいタイプのワーキングプレイスである。仕事場に託児スペース(カフェ)を併設し、子どものそばで仕事に従事できる。同社が提携先から業務(コールセンター等)をまとめて受注し、就業者の就業時間等の都合に合わせて分配し、柔軟な働き方を実現している。首都圏を中心に全国で展開しており、戸田市の事例ではクリニックモール内の遊休スペースに設置した。空家をリノベーションして展開する事例もある。	
タカサキチ (群馬県高崎市)	一般社団法人コトハバ 平成27年3月	別記	別記
COCOTOMO (群馬県桐生市)	NPO法人キッズバレイ 平成27年3月	COCOTOMOは、商店街に面したビルの1階ワンフロアを利用したワーキング&コミュニティスペースである。中心市街地の拠点性を活かしたコミュニティの構成を図る点が特徴でキッズスペースも設けている。団体のビジョンとして『子どもたちに誇れる地域の未来をつくる』を掲げており、子どもの体験教育の場としてのアフタースクールや女性起業等をサポートする取組を行い、施設の立ち上げには国の補助事業(地域商業自立促進事業:経済産業省)を活用している。	
小菅村サテライトオフィス (山梨県小菅村)	NPO法人多摩源流こすげ 平成26年6月	小菅村サテライトオフィスは、温泉施設「小菅の湯」の宿泊施設をワークスペースとして転用したものである。利用者は東京都内のIT系企業の短期滞在(合宿)型の業務利用が中心である。 同施設の他に移住、定住の促進のための、就労機会の創出を目的とした住民が無料で利用できるワーキングスペースがあり、これらの取組を通じて小菅村は、移住世帯が定住できる仕事とコミュニティづくりにより、農村の文化と景観の継承を目指している。	
トライアル移住・二地域居住プロジェクト	茨城県 平成28年度	茨城県では、移住・二地域居住の推進を図るため、平成28年度から、東京圏に立地する企業とタイアップし、将来的に地方への移住に関心を持つ東京圏在住の従業員が、トライアルとして茨城県に移住・二地域居住する取組を実施している。 タイアップする企業は、①テレワークやフレックスタイト制度等の導入により、勤務の時間や場所に捉われない多様な働き方を推進する企業、②生産性の向上、災害時のリスク分散、または事業の拡大等により、地方への本社や機能の一部を移転しようと検討する企業を対象としている。 平成29年6月にはタイアップ企業9社を決定し、企業と市町村とのマッチングをすすめ、同年8月から約半年間かけて、従業員の移住と県内での勤務を実施している(合計延べ541人・日)。	

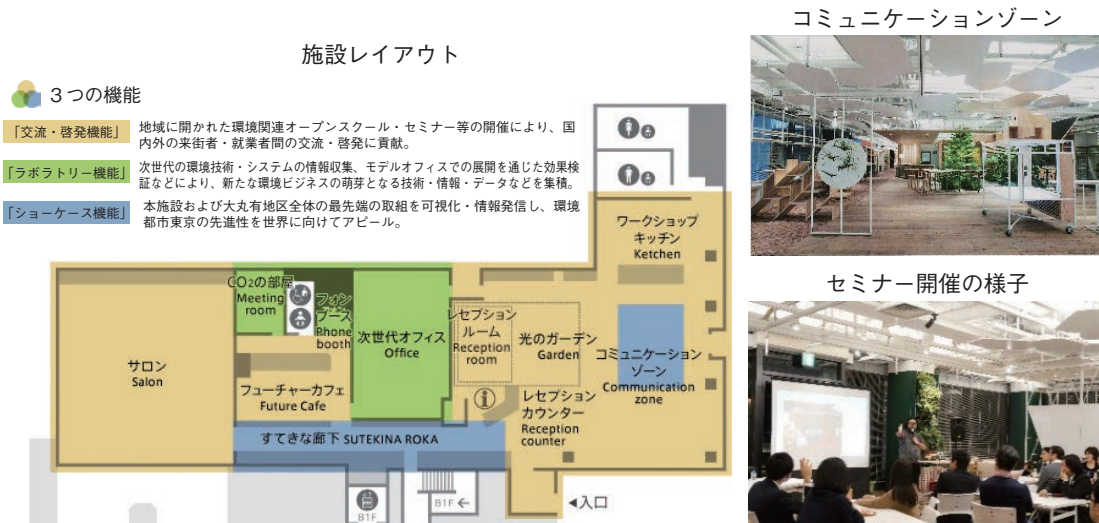
資料：各社ウェブサイトをもとに国土交通省都市局作成

### (オープン・イノベーション拠点 (東京都千代田区))

3×3 (さんさん) Lab Futureは、日本を代表するオフィス街・大手町地区で、地権者・テナント企業等を会員とするエコツェリア協会が運営する、「社会・環境・経済」の三要素を取り入れたサードプレイスとしてのビジネス交流拠点である。

交流・啓発機能を果たすサロンやキッチン、ラボラトリー機能を果たす次世代オフィス等があり、ネットワークコーディネーターが常駐し、会員同士の多面的な交流を支援している。セミナーやイベントの開催により外部の人々の交流を生み出し、知見を共有することで、組織の垣根を越えた新たなビジネス創発の拠点を目指している (図表1-3-17)。

図表1-3-17 3×3 (さんさん) Lab Future



資料：エコツェリア協会提供

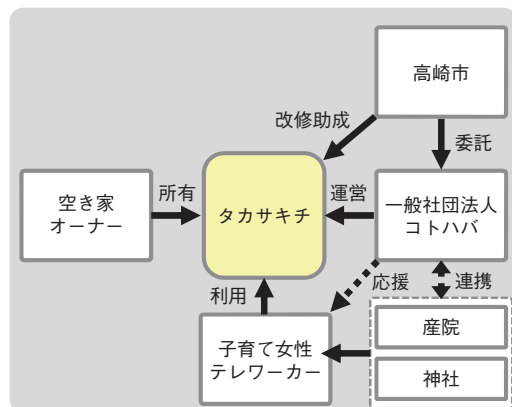
### (子育て中の親の就労等を支援するテレワークセンター（群馬県高崎市）)

タカサキチは、一般社団法人コトハバが、子育てと両立できる働き方を支援するため、高崎市内の空家を改修し、相談窓口、子育てサロン、サテライトオフィスを兼ねて運営するテレワークセンターである。

育児中の母親には、妊娠、出産を機に離職したものの学びや仕事の意欲を持つ者も多いが、他方、育児の相談ができる相手が身近におらず孤独を感じがちな環境にある。このような母親たちに気軽に集まれる場を提供するとともに、個別に相談に応じて、子育てしながら働くノウハウや仕事の機会創出、さらには母親同士の交流やカルチャー教室など趣味の実現を手助けしている。施設運営者が、女性の健康啓発、キャリア創出等の業務委託を受け、web作成等のクリエイティブな業務をママさんテレワーカーたちが請け負うといった形態で仕事を創出している。

施設の利用料は原則無料であるため、空家改修には高崎市の補助金を活用して初期投資負担を軽減し、市から子育てサロンの運営業務を受託することで無理のない事業運営を実現した。近隣の産院、神社でイベントの周知、開催を行う等、地域と連携しながら、民間活力と公的資金の活用による持続性のある仕組みが構築されている（図表1-3-18）。

図表1-3-18 タカサキチ



出典：「テレワークセンター事例集（H29.3）」（国土交通省都市局）



## 明治東京のまちづくり…欧米に範をとった街並みの整備

明治時代初期は、都市計画の観点で振り返れば、政府が近代国家としての体裁を整えるべく、江戸期の町割りや広大な武家地などの都市構造を基盤として引き継ぎつつ、欧米の都市整備の技術を導入して都市改造を試みた時代とすることができます。日比谷官庁集中計画のように未完の計画に終わったものもありますが、ここでは後の東京の礎となった2つのプロジェクトを取り上げます。

### 銀座煉瓦街計画

明治5（1872）年2月26日、和田倉門付近から上がった火の手は、強風にあおられて瞬く間に延焼し、銀座・築地一帯を焼き払いました。41ヶ町5,000戸を焼失させた、いわゆる「銀座の大火」です。遷都間もない東京に大きな衝撃を与えたこの大火は、木造家屋中心であった日本の都市の脆さを露呈させ、煉瓦による不燃化都市政策を推し進めるきっかけとなりました。焼失した銀座の再建は、この政策に基づき、早くも同年8月に開始されます。それが大蔵省雇のお雇い外国人、トーマス J. ウォートルスに設計・監督にあたらせた「銀座煉瓦街」でした。

街並みは、15間（27.3m）に拡幅された車道と、街路樹とガス灯が配された3間半（6.36m）×2の歩道によって構成された表通りを中心に、8間（14.5m）の交差通りや3間（5.45m）の裏路地に至るまで緻密に設計されており、通りに沿って区画分けされた2階建連結式商店家屋は、列柱を配した歩廊にバルコニーを設けた、ジョージアン様式によって整然と統一されていました。

着工から1年後の明治6年（1873）10月に表通り部分が完成した煉瓦街は、以降も断続的に建設が進められ、明治10年（1877）にその全計画を完了しました。居住環境としての煉瓦街は、高額な家賃や湿気による被害など、問題を抱えていたものの、東京の新名所としての地位を確立し、銀座を首都東京の中心街区として機能させていくことになるのです。



明治10年（1877年）頃の銀座煉瓦街  
※歩行者が写っていないのは長時間露光のため。

### 丸の内オフィス街計画

江戸時代には大名の上屋敷が並び、維新後は軍用地となった丸の内地区は、明治23年（1890）三菱社に払い下げられました。三菱社は、丸の内を経済の中心地にしようと考え、当時のロンドンにおいて主要な銀行・会社が集中した国際金融経済の中心地、ロンバート街を理想の姿



明治末期の八重洲町通（一丁ロンドン）  
（国立国会図書館所蔵）



## Column

とし、完成した煉瓦街は一丁倫敦（ロンドン）と評されるまでに発展しました。一丁ロンドンの計画とその実現は、まさに、この地域の環境を近世から近代へと一新するものでした。

丸の内の設計を委嘱されたのはかつて工部大学校の教師であったコンドルであり、師弟関係にあった曾禰達蔵を中心に丸の内オフィス街の計画が進められました。明治前半のようなお雇い外国人に恃む時代は終わり、日本人建築家たちが活躍する時代になっていました。

## 明治記念大磯邸園（仮称）の整備

「明治150年」関連施策の一環として、国が地方公共団体との連携の下、神奈川県大磯町において「明治記念大磯邸園（仮称）」を設置することが閣議決定されました（平成29年11月21日）。明治期の立憲政治の確立等に貢献した先人の業績等を後世に伝えるため、歴史的遺産である旧伊藤博文邸等を中心とする建物群及び緑地の一体的、有機的な保存・活用を図ります。

大磯町は、明治以降に政財界の重鎮が構えた別荘が数多く現存しており、このうち整備を計画しているのは、旧伊藤邸（滄浪閣・そうろうかく）のほか、旧西園寺公望邸（旧池田成彬邸）、旧大隈重信邸、旧陸奥宗光邸とその周辺の緑地の約6ヘクタールの区域です。建物は、いずれも明治以降に使われた歴史的建造物で現在は企業が所有していますが、当時の面影を色濃く残しています。

平成30年度に整備に着手し、平成30年10月を目途に一部の建物を含む区域の公開を目指しています。



旧伊藤邸（滄浪閣）等を中心とする建物群及び緑地



明治期の滄浪閣

（参考資料）

「技師たちがみた 江戸・東京の風景」（笠原知子著・学芸出版社）

「東京のインフラストラクチャー 巨大都市を支える」（中村英夫編著・技法堂出版株式会社）

「明治の東京計画」（藤森照信著・岩波書店）

「霞ヶ関100年」（建設大臣官房官庁営繕部監修・社団法人公共建築協会）

「江戸から東京へ 大都市TOKYOはいかにしてつくられたか？」（津川康雄著・実業之日本社）

「日本近代都市計画の百年」（石田頼房著・自治体研究社）





# 第2章 首都圏整備の状況

## 第1節

## 人口・居住環境・産業機能の状況

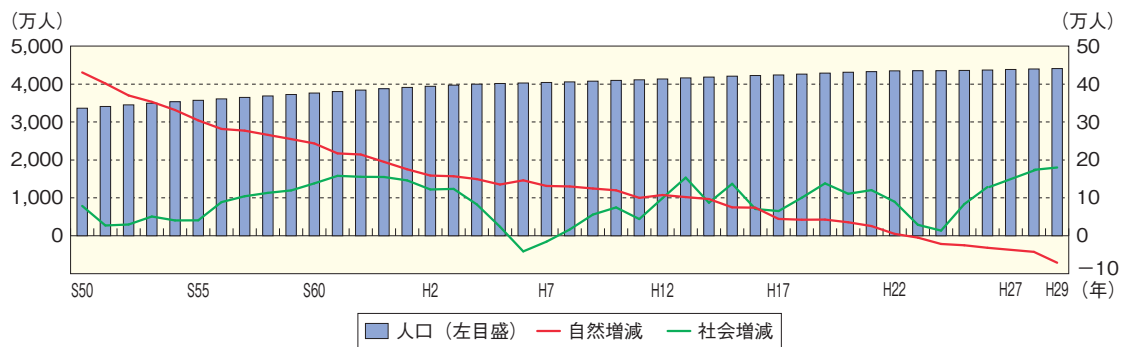
### 1. 人口の状況

#### (1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成29年10月1日現在で4,407万人となっており、全国の34.8%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、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年に初めて減少に転じ、平成29年は7.1万人減となっている。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29年は18.0万人増となっている（図表2-1-1）。

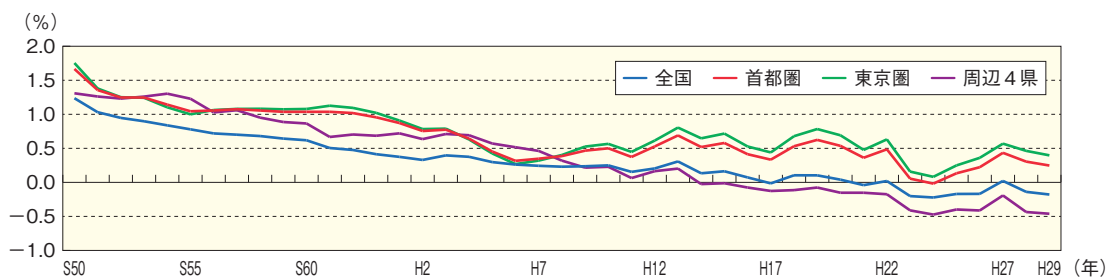
図表2-1-1 首都圏の人口、自然増減数及び社会増減数の推移



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

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

図表2-1-2 全国・首都圏・東京圏・周辺4県の人口増減率の推移



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

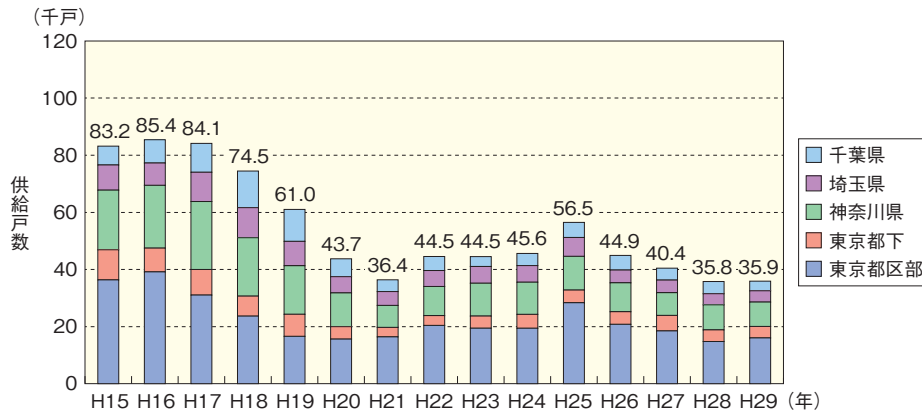
## 2. 居住環境の状況

### (1) 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29年は前年比で微増し、約3万6千戸であった（図表2-1-3）。

図表2-1-3 東京圏における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

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。東京都中央区では住宅に対する容積率の緩和の廃止が検討され、江東区ではマンションに多様な世帯が入居できる住戸の設置を求める条例改正を行う等の対策が講じられている。

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29年4月までに75件の実績となっている。

#### ② 高齢者向け住宅の供給状況

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

このため、平成23年4月に「高齢者の居住の安定確保に関する法律」を改正し、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。

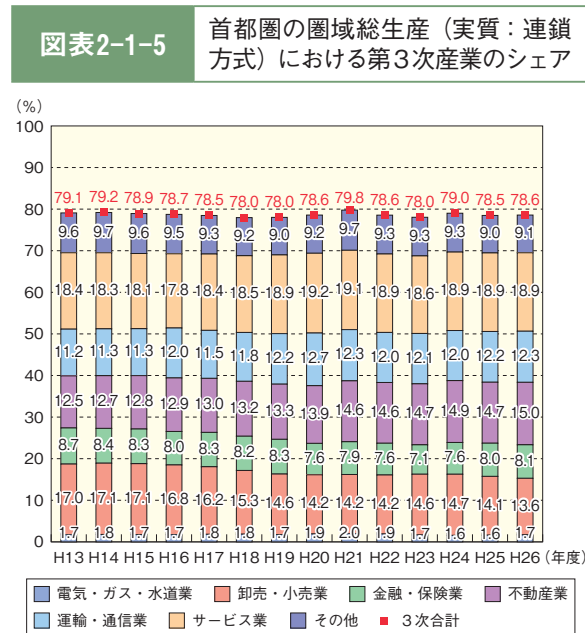
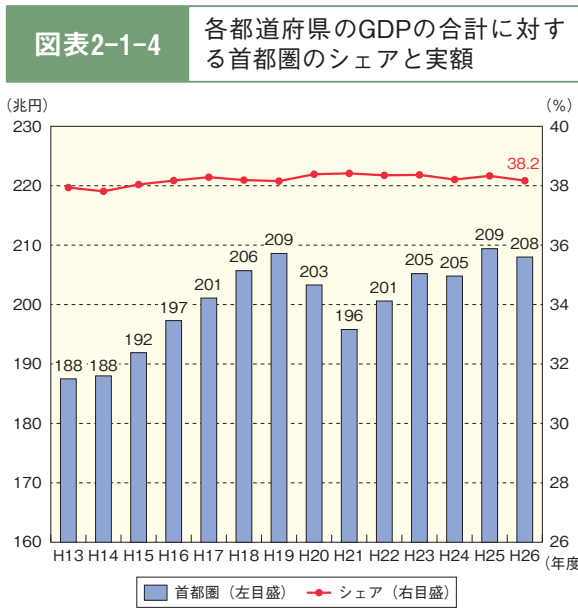
平成30年3月末時点において、首都圏では1,872棟64,010戸、全国では6,999棟229,947戸の登録がなされている。

### 3. 産業機能の状況

#### (1) 首都圏の経済状況

各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアは38.2%を占めており（図表2-1-4）、日本経済において重要な役割を担っている。

首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第3次産業のシェアをみると、全体の78.6%と大きなウェイトを占め、なかでもサービス業が圏域総生産の18.9%を占めており、首都圏経済の最も重要な産業となっている（図表2-1-5）。



注1：各都道府県のGDPの合計値は、便宜的に該当項目を積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。

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をいう。

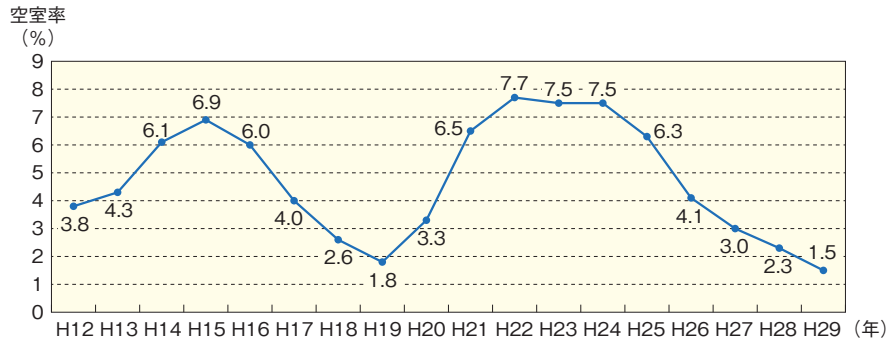
資料：図表2-1-19、図表2-1-20ともに「県民経済計算」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

#### (2) 首都圏の事業・業務環境等

##### (オフィス需給動向)

東京都区部の賃貸オフィスの空室率をみると、平成20年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから上昇に転じたが、近年は企業の業績回復等に伴い減少傾向にある（図表2-1-6）。

図表2-1-6 東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率



資料：シービー・リチャードエリス総合研究所(株)資料を基に国土交通省都市局作成

### (3) 首都圏における各産業の動向

#### (製造業の動向)

首都圏における製造業の動向についてみると、平成28年の事業所数は平成26年比で8.6%増となっており、首都圏内の全ての都県で増加している。従業者数は1.4%増となっており、東京都を除く全ての県で増加している。

また、平成27年の製造品出荷額等は、平成26年比で1.5%増となっており、千葉県、神奈川県で減少したものの他の都県で増加している（図表2-1-7）。

図表2-1-7 首都圏の製造業の事業所数等

	事業所数 (H28)		従業者数 (H28)		製造品出荷額等 (H27)	
	実数 (件)	H26年比 (%)	実数 (人)	H26年比 (%)	金額 (百万円)	H26年比 (%)
全国	217,601	7.5	7,497,792	1.3	313,128,563	2.6
首都圏合計	58,375	8.6	1,944,365	1.4	83,613,274	1.5
茨城県	5,836	6.4	261,726	0.8	12,037,605	5.5
栃木県	4,713	8.2	197,229	3.7	8,802,168	6.1
群馬県	5,604	10.7	204,971	2.5	9,050,380	8.2
埼玉県	12,667	9.1	384,568	1.4	12,760,252	3.0
千葉県	5,551	8.8	205,648	2.5	12,668,824	-8.7
東京都	13,459	10.7	269,197	-0.2	8,374,172	2.6
神奈川県	8,439	3.7	350,804	0.3	17,477,226	-1.4
山梨県	2,106	13.3	70,222	1.9	2,442,647	14.5

注：従業者4人以上の事業所

資料：「平成28年経済センサス-活動調査」(総務省・経済産業省)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はじめとした道路網が整備されるなど、都市インフラの整備が進んでいることに加え、後背圏に大きな人口・産業を抱えている。

このような状況の中、我が国産業の競争力強化、高度化・多様化した物流ニーズへの対応、物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図るため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(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29年度の総合効率化計画の認定事例として、既存倉庫の隣接地に倉庫を新設し、トラック営業所を併設することで横持ち輸送やトラックの走行距離を削減する取組（茨城県つくばみらい市）や、老朽化した倉庫の建替えに伴いトラック予約受付システムの導入を行い、荷待ち時間を削減する取組（東京都大田区）などがある。

また、東京都市圏交通計画協議会が平成27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、首都圏の老朽化した物流施設の適切な機能更新を促すための支援など、物流施策の在り方について検討されている。

**(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年から平成28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2-1-8）。

**図表2-1-8 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

**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**

**(1) 女性の活躍の促進**

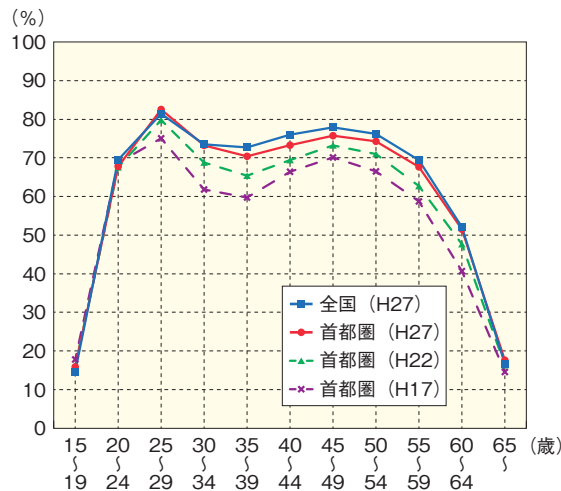
我が国の女性の労働参加率は、30歳代を谷としたM字カーブを描いている。平成27年国勢調査では、全国の女性の労働参加率は、25～29歳で1950年代以降初めて8割を超え、M字カーブの底である35～39歳の労働参加率が72.7%に上昇するなど、全年齢階層で上昇している。また、全国と首都圏でM字カーブの谷となる30歳代の労働参加率を比べると、30～39歳の段階で首都圏が全国よりも低くなり、その後の水準も高まらない傾向がみられる（図表2-1-9）。



平成28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28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みると、育児休業制度を利用して就業継続をした女性の割合が39.2%と大きく上昇した（図表2-1-10）。

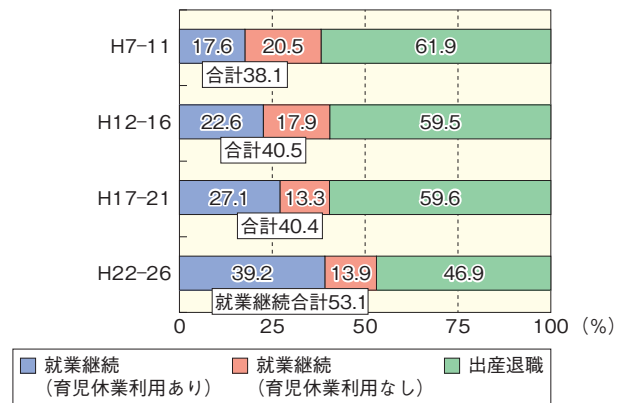
首都圏の平成29年度の保育定員数は78万人と、対前年で約2万人の増加となり、保育の受け皿の整備が進んでいる（図表2-1-11）。一方で、保育所等申込者の増加が受け皿拡大分を上回ることによって、平成29年4月時点の待機児童は、全国で約2.6万人、首都圏では約1.3万人となった（図表2-1-12）。

図表2-1-9 全国・首都圏の年齢階層別の女性の労働参加率



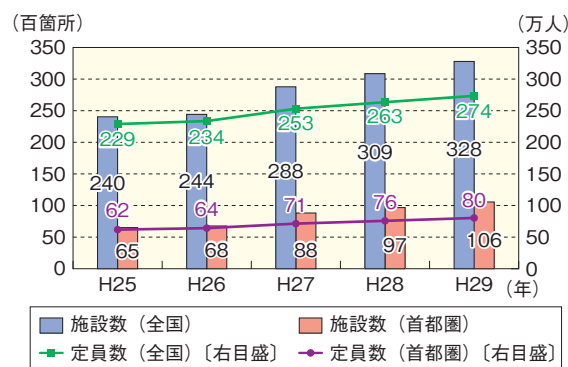
資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表2-1-10 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

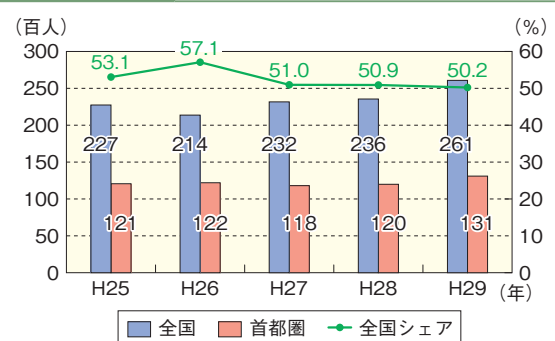
図表2-1-11 全国・首都圏の保育所等施設数及び定員数（各年4月1日時点）



注：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こ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。

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2-1-12 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

## (1) 震災対策

## ① 首都直下地震対策特別措置法の制定及びこれに基づく取組状況

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（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、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2万3千人からおおむね半減、想定される最大の建築全壊・焼失棟数を約61万棟からおおむね半減させることを掲げている。

さらに、平成28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」）」が中央防災会議幹事会において決定された。具体計画では、切迫性の高いマグニチュード7クラスの首都直下地震を想定しており、人命救助に重要な72時間を意識しつつ、緊急輸送ルート、救助、医療、物資、燃料の各分野でのタイムラインと目標行動の設定等が示された。

政府業務継続計画（首都直下地震対策）においては、首都直下地震発生時に、首都中枢機能の維持を図り、国民生活及び国民経済に及ぼす影響を最小化するため、発災時においても政府として維持すべき必須機能（「内閣機能」「被災地域への対応」等）を定め、これに該当する中央省庁の非常時優先業務を円滑に実施することができるよう、一週間外部から庁舎への補給な

しで、職員が交代で非常時優先業務を実施できる体制を目指し、執行体制、執務環境等を確保することとしている。本計画に基づき、中央省庁は、省庁業務継続計画について見直しを行い、内閣府においては、省庁業務継続計画について有識者等による評価を行ったほか、「中央省庁の業務継続ガイドライン」の改定を行った。このような取組を通じて、首都直下地震発生時においても政府として業務を円滑に継続することのできるよう、業務継続体制を構築していくこととしている。

このほか、首都中枢機能の維持及び滞在者等の安全確保を図るべき地区を「首都中枢機能維持基盤整備等地区」（平成28年3月現在で千代田区、中央区、港区及び新宿区）として指定し、必要な基盤整備等を図ることとしている。

### ②南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部における取組状況

首都直下地震が発生した場合、首都圏の広域において震度6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年

図表2-2-1 首都直下地震におけるTEC-FORCE活動計画の概要



資料：国土交通省

4月に策定した。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。

平成29年8月には、「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」において、「水防災意識社会」の考え方を地震や土砂災害など他の災害にも拡大する「防災意識社会」への転換の取組の加速化、平成30年度の重点対策及び東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた「首都直下地震対策ロードマップ [第1版]」、首都直下地震による甚大な被害に対して発災後速やかに応急対策活動を実施するための「首都直下地震におけるTEC-FORCE活動計画」などを決定した（図表2-2-1）。

平成30年度の重点対策の具体事例としては、①東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた首都直下地震対策ポータルサイトの機能向上及び理解浸透、②大規模地震に備えた道路啓開計画の深化、③広域応援部隊進出における海上輸送対策の実施などがある。

## 2. 治山治水等

### (1) 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・激甚化により水害区域面積、一般資産被害額の平成24年から平成28年までの5箇年平均は平成23年までと比較して大きく増加しており（図表2-2-11）、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年9月関東・東北豪雨により、1箇所の堤防決壊、7箇所の溢水などにより多くの家屋浸水被害等が発生するとともに、避難の遅れによる多数の孤立者が発生した。このため、鬼怒川下流域（茨城県区間）において、国、茨城県、常総市など7市町が主体となり、再度災害防止を目的とした、決壊した堤防の本格的な復旧、高さや幅が足りない堤防の整備（嵩上げや拡幅）、洪水時の水位を下げるための河道掘削などのハード対策と、タイムラインの整備とこれに基づく訓練の実施、地域住民等も参加する危険箇所の共同点検の実施、広域避難に関する仕組みづくりなどのソフト対策が一体となった治水対策を鬼怒川緊急対策プロジェクトとして取り組んでいる。ハード対策については、56工事が完了し、28工事を施工している（平成30年1月1日時点）。

#### (治水対策)

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



**(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29年5月に埼玉県加須市で「第66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70年の節目としての大規模な演習であり、見学者を含めた約15,000人の参加の下、増水時に堤防を守るための水防工法、避難に結びつく情報伝達訓練、住民避難訓練、救出・救護訓練など関係機関と連携した実践的な訓練が実施された（図表2-2-3）。

図表2-2-2

首都圏のハザードマップ公表状況（平成30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	4	0	10	39	0
栃木県	25	24	3	0	0	21	1
群馬県	35	19	4	0	0	25	3
埼玉県	63	49	45	0	0	35	0
千葉県	54	47	23	3	25	33	0
東京都	62	46	37	0	8	22	2
神奈川県	33	31	13	1	15	30	1
山梨県	27	13	2	0	0	26	6
合計	343	271	131	4	58	231	13

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

図表2-2-3 第66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（釜段工）



資料：国土交通省関東地方整備局



## 第3節

面的な対流を創出する  
社会システムの質の向上

## 1. 社会資本の整備

## (1) 陸上輸送体系の整備

## 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。

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、財政投融資を活用して、整備の加速を図ることとしている。

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が開通済みである。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30年6月までの開通を目指し、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は、平成30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も更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		
事業中		
調査中		
平成30年度新規開通区間		

0 20 40km

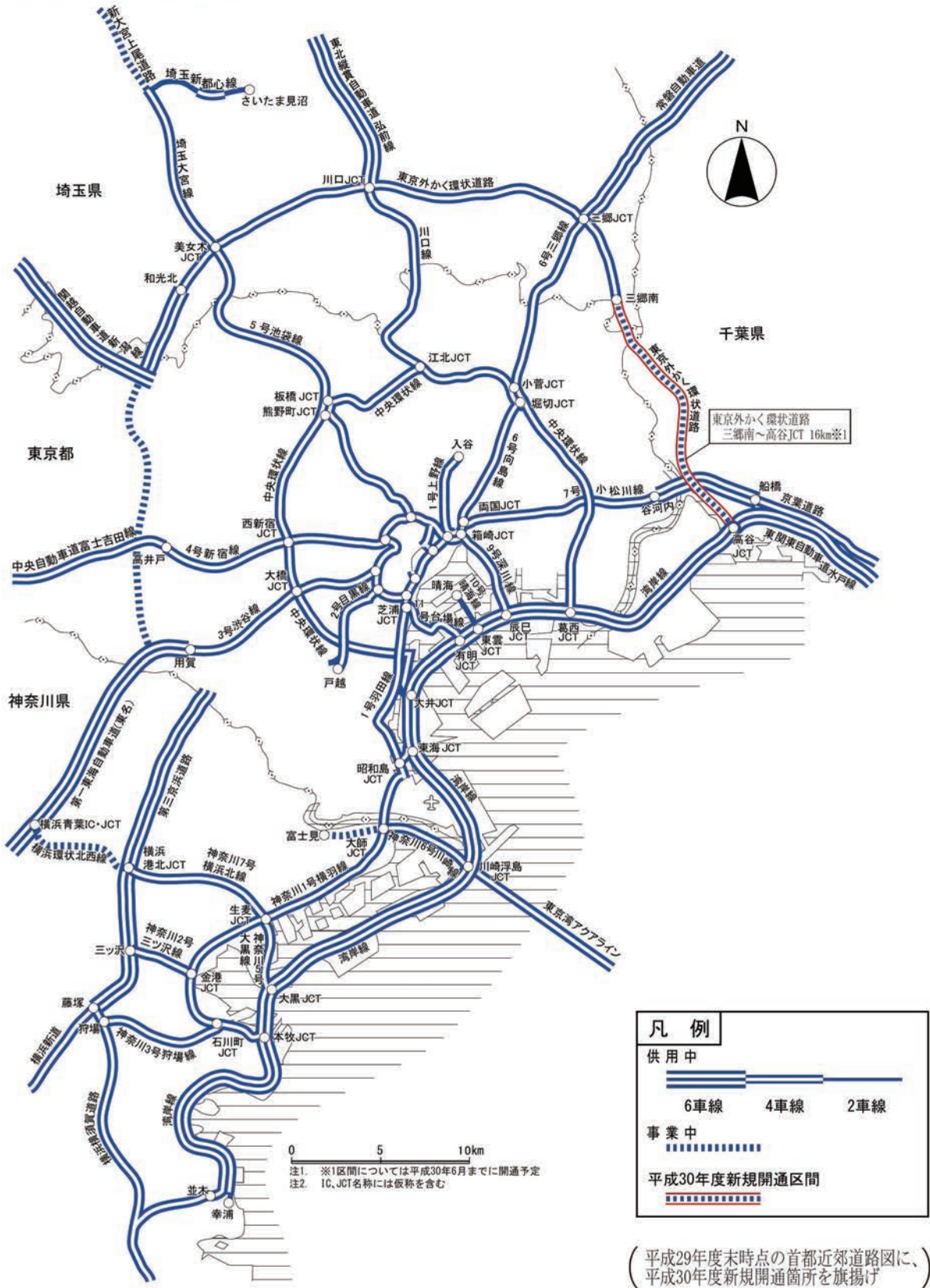
注1. ※1区間の開通時期については、トンネルの進捗が順調な場合  
 注2. ※2区間の開通時期については、検討が必要  
 注3. ※3区間については平成30年6月までに開通予定  
 注4. IC、JCT名称には仮称を含む

(平成29年度末時点の関東圏高規格幹線道路図に、平成30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



凡例	
供用中	
	6車線 4車線 2車線
事業中	
平成30年度新規開通区間	

(平成29年度末時点の首都近郊道路図に、平成30年度新規開通箇所を旗揚げ)

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、これらの路線をはじめとして、更なる混雑緩和を図るため、新線の建設や既存ストックの機能向上等による鉄道ネットワークの一層の充実を図ることが必要となっている（図表2-3-4）。平成30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、輸送力の増強による朝の通勤ラッシュ時の混雑緩和や所要時間の短縮などが期待されている。

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年度より相鉄・東急直通線（横浜羽沢付近～日吉）の事業に着手した。この連絡線は平成18年度から着手した相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）と接続することで相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とし、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部とを直結することにより、両地域間の速達性が向上するほか、新幹線へのアクセスの向上が期待される。平成29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28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	184
	横須賀線	武蔵小杉→西大井	191
	中央線快速	中野→新宿	187
	京浜東北線	大井町→品川	182
	総武線快速	新小岩→錦糸町	181
	総武線緩行	錦糸町→両国	198
	南武線	武蔵中原→武蔵小杉	188
	埼京線	板橋→池袋	180
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	199
小田急電鉄(株)	小田原線	世田谷代田→下北沢	192
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	184
東京都	日暮里・舎人ライナー	赤土小学校前→西日暮里	188

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30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
	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

# 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8,174万人（平成28年度）が利用している。

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

現在、飛行経路の見直し等により、平成32（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、4巡目となる住民説明会を開催するなど、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。また、拡大される発着容量は、訪日外国人旅行者数の目標達成を戦略的に進めるために重要な路線や国際競争力の強化に資する日本発の直行需要が高い路線への活用を主眼とし、路線の選定作業に着手する。

上記に加えて、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3,725万人（平成28年度）が利用している。

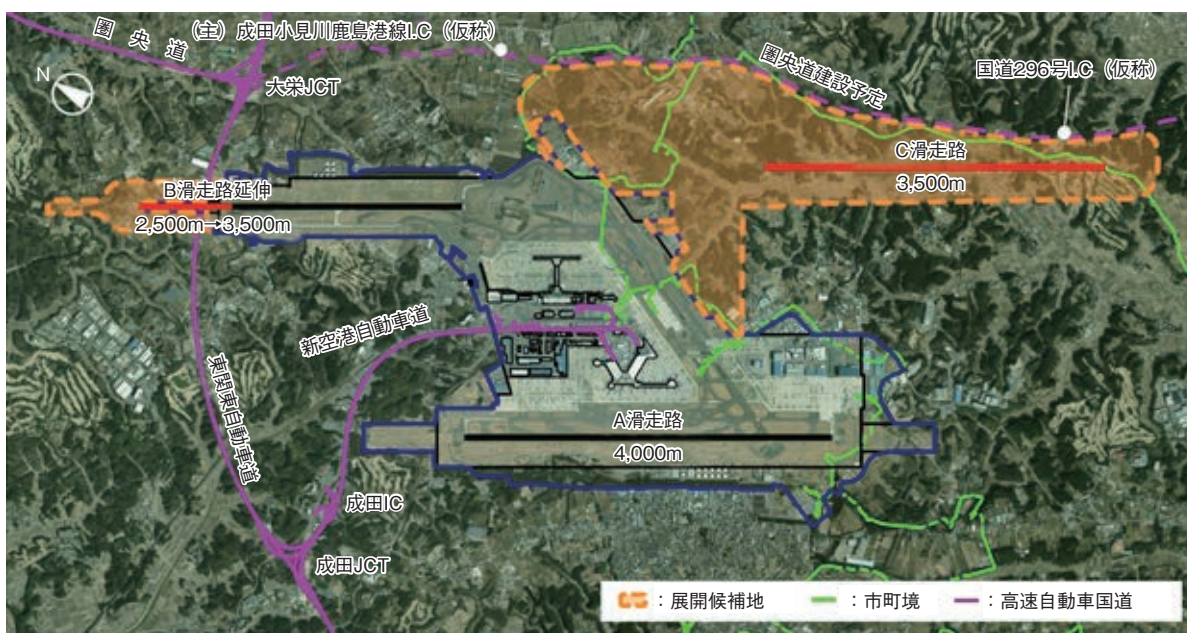
成田空港においては、平成25年3月末にオープンスカイを実現するとともに、平成27年3月における第3旅客ターミナル（LCCターミナル）や駐機場の整備により、年間合計発着枠30万回化が達成された。

現在、平成32（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4万回拡大するとともに、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、第3滑走路供用までの当面の間は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時間とし（東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催までに実施）、供用後は制限時間を午前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時間確保した。

今後も、国際線の基幹空港としての機能を持ちつつ、北米＝アジア間を中心として国際線・国際線の乗継需要も取り込んで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、貨物需要にも対応するよう取り組んでいく（図表2-4-2）。

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

### ①国際コンテナ戦略港湾

我が国経済の国際競争力を強化し、国民の雇用を維持・創出するためには、我が国と北米・

欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持・拡大していくことが必要である。

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

京浜港においては、平成28年3月に横浜港と川崎港で先行して設立された横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社として指定し、同社に対して国も出資したことにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。平成29年度は、港湾運営会社が実施する集貨事業に係る経費の一部を国が支援する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用して同社が集貨事業を実施した結果、平成29年4月に北米基幹航路の新規開設が実現し、平成28年9月以降、13ヶ月連続でコンテナ取扱個数が前年同月比を上回るなど成果が現れ始めている。

他方、平成28年8月の韓進海運の経営破綻、平成30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.）のサービス開始など、世界の海運情勢は大きく変化している。今後は、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を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（AIターミナル）の実現を図るため、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にも取り組み、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めていく。

## ②京浜港の整備

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

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

図表2-4-3 南本牧はま道路



資料：国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

## 2. スーパー・メガリージョンの形成

### (1) 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29年2月に国道15号・品川駅西口駅前広場について整備方針を取りまとめ、官民連携で計画の具体化を図っている。

また、国土交通省は、平成29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29年の訪日外国人旅行者数は、対前年比19.3%増の2,869万1千人で、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29年の外国人延べ宿泊者数は、全国約7,800万人泊のうち約2,731万人泊となっており、そのほとんどが東京圏で約2,504万人泊となっている。



## 4. 都市再生の推進

### (1) 都市再生緊急整備地域の指定等

「都市再生特別措置法」(平成14年法律第22号)に基づき、都市の再生に関する施策の重点的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針(都市再生基本方針)が平成14年7月に閣議決定され、平成14年度以降、都市再生緊急整備地域の指定が順次行われ、首都圏においては22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29年度末までに13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整備に加え、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2-4-4)。

図表2-4-4 シティセールス支援事業活用事例(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18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29件の都市開発事業を推進しているほか、道路法の特例を活用した8件のエリアマネジメント事業、都市公園法の特例を活用した12件の都市公園内における保育所等設置、法人設立に関する申請等のための窓口を集約し、外国人を含めた開業を促進する「東京開業ワンストップセンター」の開設、内閣府及び東京都による「東京特区推進共同事務局」の設置等の取組を実施している。

# 第5節

## 環境との共生

### 1. 自然（的）環境の保全・整備

#### (1) 緑地の保全・創出

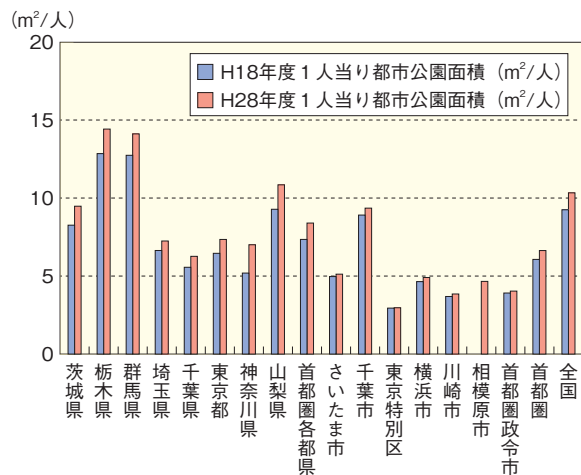
##### ① 都市公園の整備及び緑地保全の状況

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

首都圏の平成28年度末の都市公園の整備量は、平成18年度末と比較し、面積は約25,399ha から約28,765haと約3,366ha（約13%）増加、箇所数は28,262箇所から33,718箇所と5,456箇所（約19%）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2-5-1）。

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の推進を図っている。

図表2-5-1 首都圏の一人当たり都市公園面積



注：平成18年度の首都圏政令市には、政令市移行（平成22年4月）前の相模原市を含まない。  
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

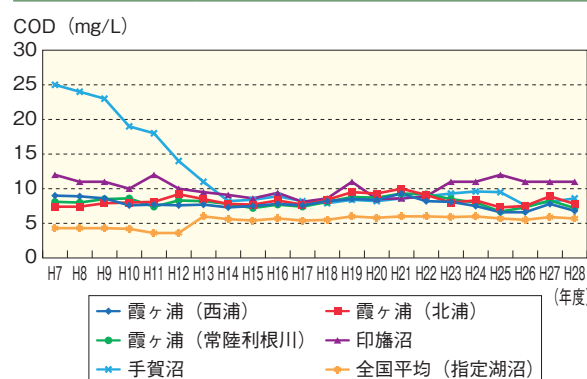
## (2) 水環境・水循環の保全・回復

### ① 河川、湖沼等の水質改善

首都圏の平成28年度の水質状況は、河川におけるBOD<sup>1)</sup>の環境基準達成率<sup>2)</sup>が首都圏全体で約91.0%となっており、全国の95.2%と比較して低い状況である<sup>3)</sup>。また、首都圏の湖沼においては、COD<sup>4)</sup>の環境基準達成率が約58.5%<sup>3)</sup>と依然低い状況にある。指定湖沼<sup>5)</sup>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2-5-2）。

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28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

## 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)

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29年3月末時点で25,224千kW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：49,000kW）の運転を開始した。

太陽光発電については、平成27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1MW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）。

- 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28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

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29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	20,575	1,236	21,811
風力発電設備	113	159	272
水力発電設備	189	28	216
地熱発電設備	4	0	4
バイオマス発電設備	2,581	339	2,920
合計	23,462	1,762	25,224

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

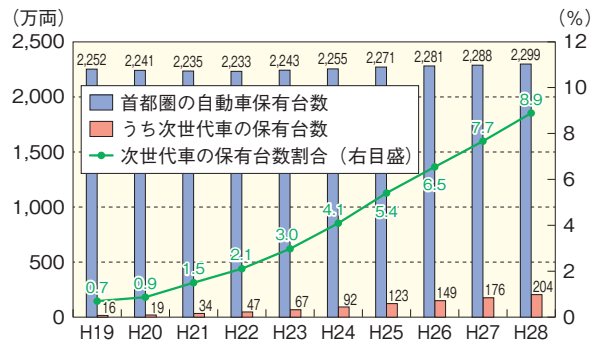
### （次世代車の普及拡大）

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. 首都圏整備制度

## (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、鉄道等首都圏整備法第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年7月に発表した。これも踏まえ、平成27年8月に、今後おおむね10年間を計画期間とする国土形成計画(全国計画)

の変更について閣議決定を行った。

第二次国土形成計画（全国計画）では、地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な動き（対流）を生み出す「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とした。そして、対流を生み出すための国土構造、地域構造として、生活サービス機能をはじめとした各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結ぶ「コンパクト+ネットワーク」を提示した。

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

### （首都圏広域地方計画の推進）

首都圏においては、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基づき、広域的な連携・協力を図りつつ、今後概ね10年にわたって重点的に実施する具体的取組を38の戦略プロジェクトとして位置付けた。また、同協議会は、平成30年3月に、本計画におけるこれまでの取組状況をとりまとめた。