

令和元年度

首都圏整備に関する年次報告

第201回国会（常会）提出

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。

令和元年度

首都圏整備に関する年次報告

第201回国会（常会）提出

目次

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

～活力ある健康長寿社会に向けた首都圏における取組～

はじめに	2
第1節 高齢化社会に対応したまちづくり・都市機能の確保	3
1. 首都圏における人口・高齢化の動向	3
2. 公的不動産の活用等によるまちづくり・都市機能の確保	5
①道の駅「むつざわ つどいの郷」〔千葉県睦沢町〕	5
②はーとんスクエア〔埼玉県鳩山町〕	6
3. 住宅団地の再生を通じた地域の福祉機能の充実	7
地域医療福祉拠点化〔UR都市機構〕	7
4. スマートモビリティ活用による高齢者等の外出機会の確保	8
横須賀市 AI運行バス〔神奈川県横須賀市〕	8
第2節 多世代交流・高齢者の社会参画による生きがいづくり	10
1. 高齢者の意識調査	10
2. 多世代間の交流の促進	12
①官学連携団地活性化推進事業〔埼玉県春日部市〕	12
②喫茶ランドリー〔株式会社グランドレベル〕	13
3. 高齢者の社会活動への参画の促進	13
①鎌倉リビングラボ〔神奈川県鎌倉市〕	13
②小さな公園活用プロジェクト〔東京都豊島区〕	14
4. 年齢・障害の有無を超えた交流の促進	15
ボッチャの普及・啓発〔東京都多摩市〕	15
第3節 健康増進の取組（健康寿命の延伸等）	17
1. 健康寿命と平均寿命、医療費の動向	17
2. ウォーキングなど運動の促進による健康寿命の延伸	19
①健康ポイント事業〔山梨県甲府市〕	19
②いばらきヘルスロード〔茨城県〕	20
3. ICTを活用した健康情報の一覧化	21
マイME-BYOカルテ〔神奈川県〕	21
4. 高齢者の就労促進を通じた健康増進	22
ウェブアプリGBER〔東京大学〕	22
小括	24

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	26
1. 人口の状況	26

(1) 首都圏の人口推移	26
(2) 首都圏の年齢別構成	28
(3) 首都圏の一般世帯数	29
2. 居住環境の状況	30
(1) 住宅供給の状況	30
①住宅ストックの動向	30
②分譲マンションの供給動向	33
③高齢者向け住宅の供給状況	34
(2) 居住環境の整備	35
①良好な都市景観の創出	35
②教育・文化施設の整備	36
③都市公園等の整備	36
④保健・医療・福祉施設の整備	37
(3) 再開発等の推進	37
3. 産業機能の状況	38
(1) 首都圏の経済状況	38
(2) 首都圏の事業・業務環境等	40
(3) 首都圏における各産業の動向	45
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	52
(1) 女性の活躍の促進	52
(2) 高齢者参画社会の構築、障害者の活躍促進及びユニバーサル社会の実現	53
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	55
1. 巨大災害対策	55
(1) 震災対策	55
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	55
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	56
③帰宅困難者等対策の取組状況	57
(2) 広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の取組状況	58
(3) 密集市街地の現状及び整備状況	59
2. 治山治水等	62
(1) 治山事業	62
(2) 治水事業	62
第3節 面的な対流を創出する社会システムの質の向上	67
1. 社会資本の整備	67
(1) 陸上輸送体系の整備	67
①高規格幹線道路の整備等	67
②都市高速道路の整備	67
③ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化	70
④鉄道の混雑緩和や利便性向上	70
⑤安全対策の推進	71

	⑥空港へのアクセス強化	72
	(2) 情報通信体系の整備	72
	(3) 水供給体系の整備	74
	①生活用水	74
	②工業用水	74
	(4) 下水道・廃棄物処理体系の整備	75
	①下水道	75
	②産業廃棄物の状況	76
	(5) インフラ老朽化対策	76
	2. 農山漁村の活性化	78
	3. 中枢中核都市の機能強化・わくわく地方生活の実現を通じた地方創生の動向	79
第4節	国際競争力の強化	80
	1. 国際的な港湾・空港機能の強化等	80
	(1) 航空輸送体系の整備	80
	①都市間競争力アップにつながる羽田・成田両空港の強化	80
	②東京国際空港（羽田空港）の整備	80
	③成田国際空港の整備	81
	(2) 海上輸送体系の整備	82
	①コンテナ取扱状況	82
	②国際コンテナ戦略港湾	83
	③京浜港の整備	83
	④LNGバンカリング拠点の形成	84
	⑤国際旅客船拠点形成港湾	84
	2. スーパー・メガリージョンの形成	85
	(1) リニア中央新幹線の整備	85
	(2) ナレッジ・リンクの形成	86
	3. 洗練された首都圏の構築	86
	(1) 広域的な観光振興に関する状況	86
	(2) オリンピック・パラリンピックに向けた取組	87
	4. 都市再生施策の進捗状況	90
	(1) 都市再生緊急整備地域の指定等	90
	(2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定	90
	(3) 国際競争力強化及びシティセールスへの支援	91
	(4) 国家戦略特区の取組	92
第5節	環境との共生	93
	1. 自然（的）環境の保全・整備	93
	(1) 自然環境の保全・再生	93
	(2) 緑地の保全・創出	93
	①都市公園の整備及び緑地保全の状況	93
	②市民農園の開設	94

(3) 水環境・水循環の保全・回復	94
①河川、湖沼等の水質改善	94
②東京湾再生に向けた取組	95
2. 環境負荷の低減	97
(1) エネルギーの消費動向と対策	97
(2) 交通分野における取組	99
第6節 首都圏整備の推進	100
1. 首都圏整備制度	100
(1) 首都圏整備計画	100
(2) 政策区域等に基づく諸施策の推進	100
(3) 業務核都市の整備	101
(4) 近郊緑地保全制度	102
2. 国土形成計画	102
3. 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け	103
(1) 東京一極集中の状況	103
(2) 東京一極集中の是正に向けた取組と魅力ある地方の創生	103
4. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進	105
5. 筑波研究学園都市の整備	106
(1) 筑波研究学園都市の現状	106
(2) 研究学園地区・周辺開発地区の整備について	106
(3) つくば国際戦略総合特区	107
6. 国会等の移転に関する検討	107
7. 国の行政機関等の移転	108

資料編 首都圏整備に関する各種データ

..... 112

本文中の「首都圏」「東京圏」等は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県

周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

特にことわりのない限り、図表中の「S」は昭和を、「H」は平成を、「R」は令和を示す。

本白書に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

第1章

首都圏をめぐる最近の動向

～活力ある健康長寿社会に向けた首都圏における取組～

はじめに

我が国は、平成20(2008)年に人口のピークを迎え、人口減少局面に入っている。平均寿命は男女とも延伸し、世界でもトップクラスの長寿国となっており、急速な人口減少・少子高齢化が進んでいる。首都圏においても、今後（令和2(2020)年以降）人口減少局面に転じ、これに併せ、高齢化が急速に進行すると予想されている中、単に長く生きるだけでなく、誰もが安心して生活ができ、かつ、健康で生きがいのある生活を送ることができる健康長寿社会を築くことが、非常に重要な課題となっている。

このような状況を踏まえ、高齢者の暮らしに必要な生活機能等を確保し、高齢者の生活を支援する「高齢化社会に対応したまちづくり・都市機能の確保」、高齢者だけでなく若者や子育て世帯等を含めた多世代が交流するなど、生きがいを感じる活力ある場を創出する「多世代交流、高齢者の社会参画による生きがいづくり」、高齢者に適切な運動や食生活を促す等により、健康寿命の延伸等を図る「健康増進の取組（健康寿命の延伸等）」といった取組が、官民の連携、公的不動産やICTの活用など様々な工夫を施しながら各地で行われている。

本報告第1章においては、「活力ある健康長寿社会に向けた首都圏における取組」と題し、首都圏におけるこれらの取組に関する状況や様々な工夫を施した事例について整理・分析を行い、更なる取組の横展開を促すことを目的に、報告を行う。

第1節

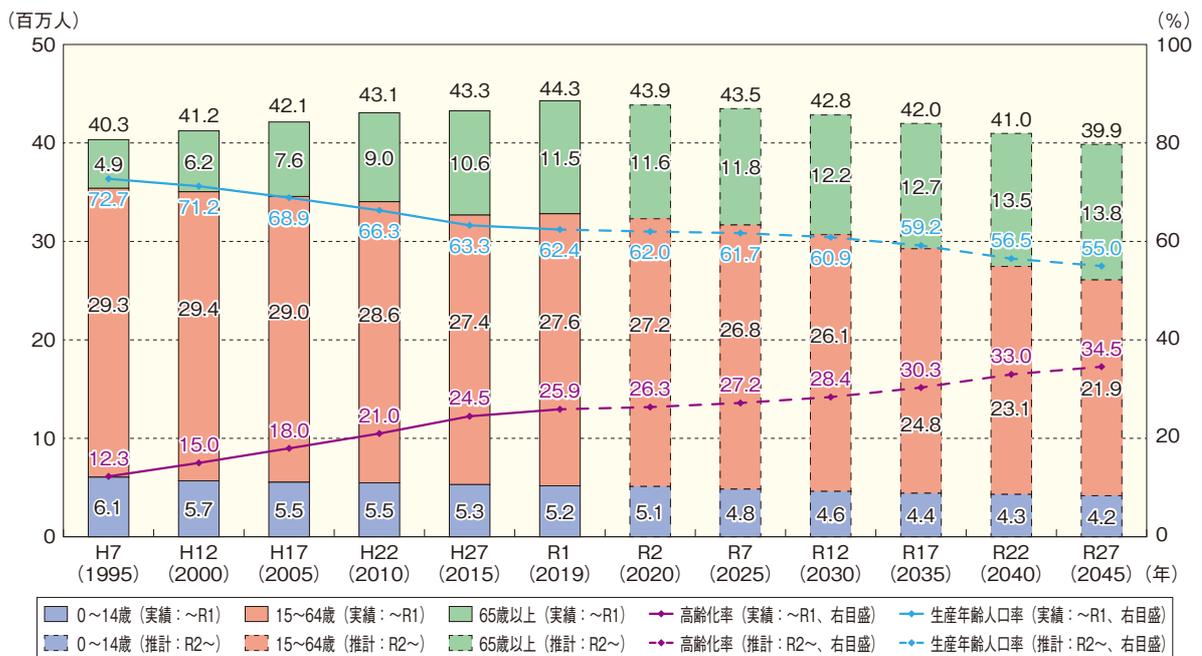
高齢化社会に対応したまちづくり・都市機能の確保

1. 首都圏における人口・高齢化の動向

首都圏における人口の推移をみると、これまで増加傾向にあったものの（令和元(2019)年には過去最高の約4,428万人）、今後（令和2(2020)年）には減少局面に転じ、人口減少の時代が本格化するものと見込まれている。

一方、人口減少と併行し、高齢者（65歳以上）人口の割合が急速に増加することが予想されており、令和22(2040)年には約3人に1人が高齢者となる見込みである（図表1-1-1）。

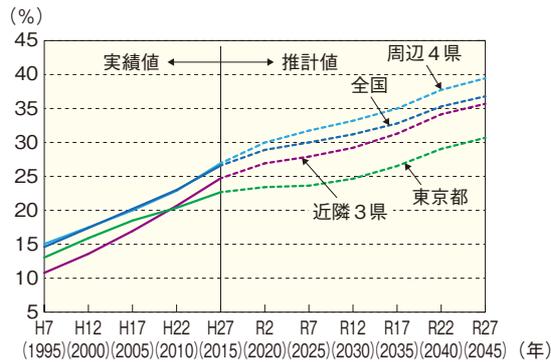
図表1-1-1 首都圏における将来推計人口の推移



資料：「国勢調査（～H27）」「人口推計（R1）」（総務省）、「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

首都圏の圏域別（東京都、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））の高齢者の高齢化率の推移を見ると、周辺4県では現時点（平成27(2015)年）で既に全国平均を超える割合になっている一方、将来推計人口によれば、今後は特に、東京都や近隣3県において、急激に高齢化が進行するものと見込まれている（図表1-1-2、1-1-3）。

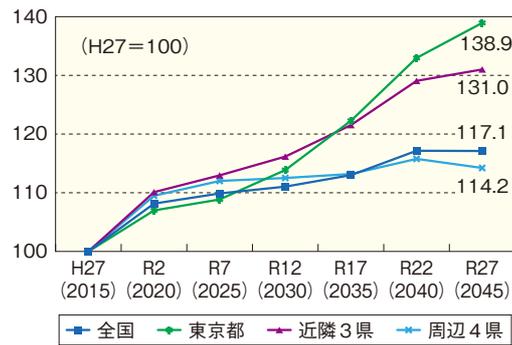
図表1-1-2 首都圏等の圏域別高齢化率の推移



資料：「国勢調査（～H27）」（総務省）、「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

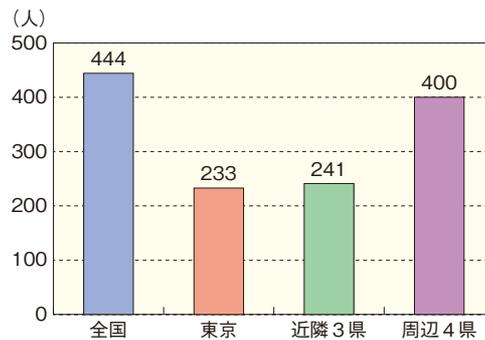
首都圏における老人福祉施設の整備状況は、65歳以上人口10万人当たりの定員数を見ると、特に東京都と近隣3県では、現時点での高齢化率が比較的低いこともあり、全国平均に比べ、定員数の値が低くなっている（図表1-1-4）。また、首都圏で整備されてきたニュータウンでは、地域住民の一斉の高齢化進行によるいわゆるオールドニュータウン化の問題が進んでいる地区も多く存在し、急激な高齢化の進行に伴うまちとしての活力の低下などの課題が生じつつある（図表1-1-5）。

図表1-1-3 首都圏等の圏域別高齢者の将来推計人口の指数



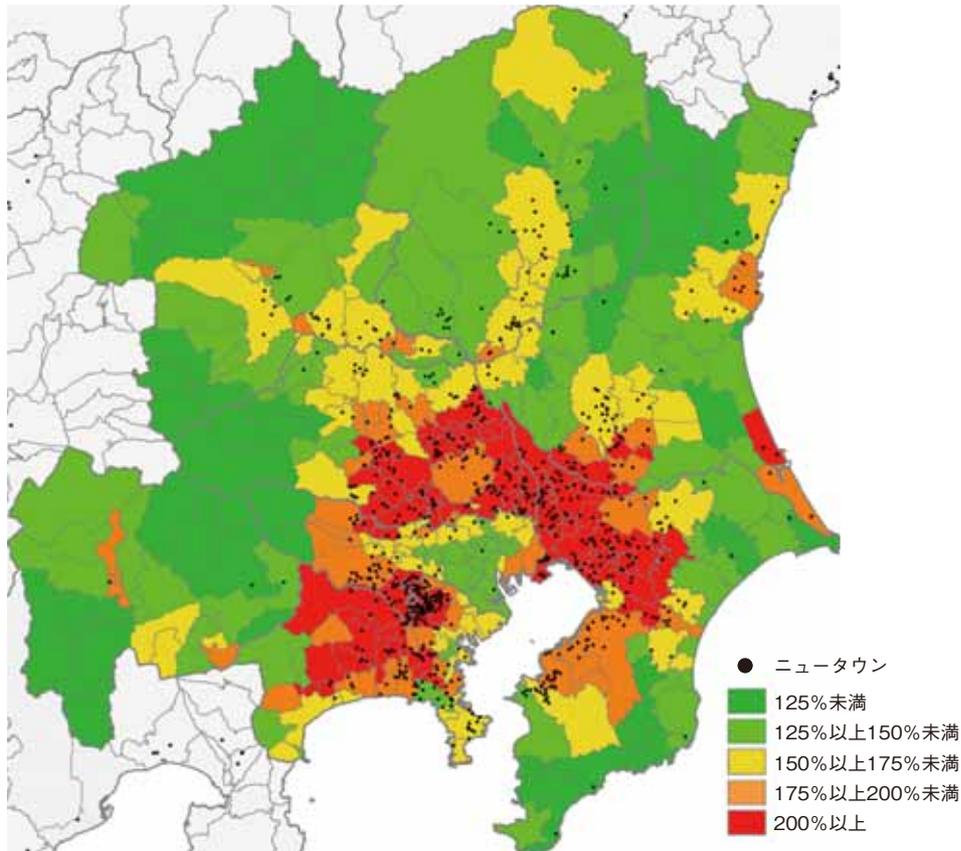
資料：「国勢調査（H27）」（総務省）、「日本の地域別将来推計人口（全国）（平成30年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-4 首都圏等における老人福祉施設の定員数（65歳以上人口10万人当たり）



資料：「人口推計（H30）」（総務省）、「平成30年社会福祉施設等調査」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-5 首都圏での65歳以上の人口増加率（平成12（2000）年から平成27（2015）年）とニュータウンの分布



資料：「国勢調査」（総務省）、「ニュータウン」（国土数値情報）を基に国土交通省都市局作成

このような状況の中、特に急激に高齢化が進行するこれらの圏域においては、高齢者の生活を支えるために必要な施設等の不足が見込まれることから、生活機能、医療・福祉機能など、高齢者が安心して暮らすためのまちづくりや都市機能の確保が急務となっている。

2. 公的不動産の活用等によるまちづくり・都市機能の確保

①道の駅「むつざわ つどいの郷」〔千葉県睦沢町〕

高齢者等の生活拠点づくり×道の駅再生

千葉県南東部に位置する睦沢町では、東西に広がる町の中心部である、県道と町道が交差する場所に、平成16(2004)年に道の駅が整備された。町の中でもアクセスが容易であり、周辺には商業施設等もあって利便性が高いため、町のにぎわいの場となっていた。

一方、この道の駅の敷地の一部は民間の所有地であり、令和4(2022)年には当該土地の返却期限を迎えていたため、少子高齢化・人口減少の進展が著しい町としては、町のにぎわいの場を維持し、更なる発展につなげることを目的に、道の駅を隣接地に移転し、新たな道の駅「むつざわスマートウェルネスタウン・道の駅・つどいの郷」として、その再生・拡充を行い、新たな道の駅を拠点に、高齢者や子育て世代の地域住民が、徒歩圏内で必要な生活機能を得ることができるコンパクトなまちづくりを進めている。

新たな道の駅の隣接地には、官民連携手法を採用し、高齢者及び子育て世代向けのスマート

ウェルネス住宅等を整備したほか、道の駅本体には、従来の物販・情報案内等の機能のほか、温浴施設等を整備し、地域住民の交流促進を図るとともに、今後は、レストランにおける健康支援メニューの提供や健康イベントの開催等、健康支援サービスを充実させることとしている。

町としては、この道の駅を中心に、町民の健康意識の底上げによる「暮らしているだけで健康になれるまち」づくりに取り組むとともに、町の魅力向上による移住・定住促進を目指すとしている（図表1-1-6）。

図表1-1-6 道の駅「むつざわ つどいの郷」（完成予想図）



資料：睦沢町提供

②はーとんスクエア〔埼玉県鳩山町〕

高齢者福祉機能の充実×廃小学校活用

鳩山町は埼玉県の中央部に位置し、町内に都内等への通勤者向けの住宅団地として鳩山ニュータウンが開発され、昭和49(1974)年より入居が始まった。鳩山ニュータウンへの入居開始以降、町の人口は急速に増加したが、平成7(1995)年をピークに減少に転じた。高齢化率も年々上昇し、令和2(2020)年以降の人口推計結果においてもその傾向は続く見込まれ、令和22(2040)年の高齢化率は50%を超えると推計されている。

このように町の高齢化が進む中、必要とされる高齢者福祉施設等は、町内に複数あるが、特に高齢者の増加が顕著な鳩山ニュータウン地区内では不足しており、その整備が急務となっていた。このため、町としては、地区内の児童数減少により廃校となった旧松栄小学校敷地を活用し、福祉・健康、多世代交流活動を集積させ、超高齢化に対応した「はーとんスクエア」を整備し、平成31(2019)年4月に全面的にオープンした。

具体的には、廃校敷地を活用して介護老人福祉施設や地域包括ケアセンターを新設し、福祉機能を充実させるとともに、旧校舎を改修し、シルバー人材センターや、健康づくり施設・多世代活動交流施設（トレーニング施設、集会施設等）を設置している。

町としては、「はーとんスクエア」が新たな町の核となり、高齢者が安心して暮らせる地域づくりを実現するとともに、子どもから高齢者までの多様な住民の交流を促進し、交流の輪を広げ、安心で活力ある地域社会を実現する環境整備を目指している（図表1-1-7）。

図表1-1-7

はーとんスクエア全景図（完成予想図）及びはーとんスクエア内にある鳩山町地域包括ケアセンター



資料：鳩山町提供

3. 住宅団地の再生を通じた地域の福祉機能の充実

地域医療福祉拠点化〔UR都市機構〕

団地入居者の高齢化×地域医療福祉拠点

全国的に少子高齢化が進む中、独立行政法人都市再生機構（UR都市機構）の団地の中には、特に急速に高齢化が進展し、日本の高齢化問題を先取りした形となったものが多数存在している。そのような状況の中、団地の住人が、子育て、介護などの必要に迫られて転居するのではなく、住み慣れたまちでいつまでも暮らし続けられるよう、UR都市機構は、地域が必要とする医療福祉施設等の充実をはじめ、各地域のニーズに合わせた包括的な支援・サービス提供体制を団地内に構築することにより、高齢者を含む多世代の生活に対応した住環境の整備実現を推進している。

各団地の状況に合わせた取組が行われており、首都圏の事例として、東京都板橋区の高島平団地では、既存の住棟に分散している空き部屋を活用し、分散型のサービス付き高齢者向け住宅として改修、運営を行うとともに、団地内に、サービス拠点施設として、地域包括支援センター、訪問看護ステーション、在宅ケアセンター（居宅介護支援事業所）、療養相談室（在宅医療・介護連携支援窓口）の機能を設置し、これら諸機能の連携により医療・介護のワンストップサービスの提供を実現している。

また、千葉県柏市の豊四季台団地では、団地再生事業で生まれた余剰敷地を活用し、サービス付き高齢者向け住宅と在宅医療・看護・介護サービス施設、子育て支援施設を併設した複合機能施設や、地域医療連携センターを誘致し、24時間対応の地域包括ケアシステムの構築を図っている（図表1-1-8）。

図表1-1-8 地域医療福祉拠点化のイメージ、高島平団地における運用、豊四季台団地に誘致された地域医療連携センター



資料：UR都市再生機構提供

4. スマートモビリティ活用による高齢者等の外出機会の確保

横須賀市AI運行バス〔神奈川県横須賀市〕

高齢化等に対応した持続可能な移動手段確保×AI活用

横須賀市は、人口減少や高齢化という背景の下、移動に関するさまざまな問題に直面している中、産学官が一体となって社会課題の解決や地域活性化を進めるヨコスカ×スマートモビリティ・チャレンジを展開、「横須賀スマートモビリティ宣言」を掲げ、誰もひとりにさせないまち、新たな価値をつくるまち、活力に溢れるまちの確立に取り組んでいる。その取組の一環として、横須賀市、京浜急行電鉄株式会社、株式会社NTTドコモ、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構の4者が協力し、バス路線がないエリアの一つである逸見地区及びその周辺の地域を対象に、令和元(2019)年12月から令和2(2020)年2月にかけて、スマートフォンのアプリ等で予約ができるオンデマンド乗合交通「AI運行バス」の実証実験が行わ

れた。

このAI運行バスは、利用者のスマートフォンのアプリや、コールセンターへの電話予約に応じて、AIがリアルタイムに乗車車両を決定、配車するため、時刻表に縛られることなく、自由度の高い形で移動可能なシステムとなっている。

この実証実験は、単なる効率的な移動手段の確保だけでなく、「地域施設+新たなモビリティ+ICT技術を連携した健康生活を創生する持続可能なスマートなまちづくりへのチャレンジ!」をテーマとし、日常生活に必要な地域の医療施設や商業施設で使われるシステムとも連携し、利用者が様々なサービスを楽しみながら、AI運行バスを運行する全国初の取組でもある。

AI運行バスと医療施設の電子カルテシステムと連携することで、病院の予約をしている人に、通院前日にリマインド通知がアプリに届き、併せてAI運行バスの乗車予約もできるため、通院忘れの防止や通院に関する移動ハードルの低減による確実な通院が可能となる。

さらに、地域のスーパーと提携する健康レシピアプリとAI運行バスの連携により、お買い物リスト作成からスーパーへの移動といったお買い物の導線を提供するとともに、AI運行バスのアプリを通じて、スーパーで開催される管理栄養士による健康イベント等の情報の受取りや、お得な買い物クーポン、来店時に使えるAI運行バス乗車クーポンを受取ることができ、来店者数増加につなげ、売上の一部を移動手段確保のための原資に充てることにより、より持続的な交通の実現をめざす取組にもなっている。

このようなシステム連携や、昨今注目されているMaaSにおいて必要不可欠となるスマートフォンの活用にも着目し、ドコモショップとの連携など、スマートフォン利用を促進・サポートする仕組みが取り入れられていることもこの取組の特徴である。

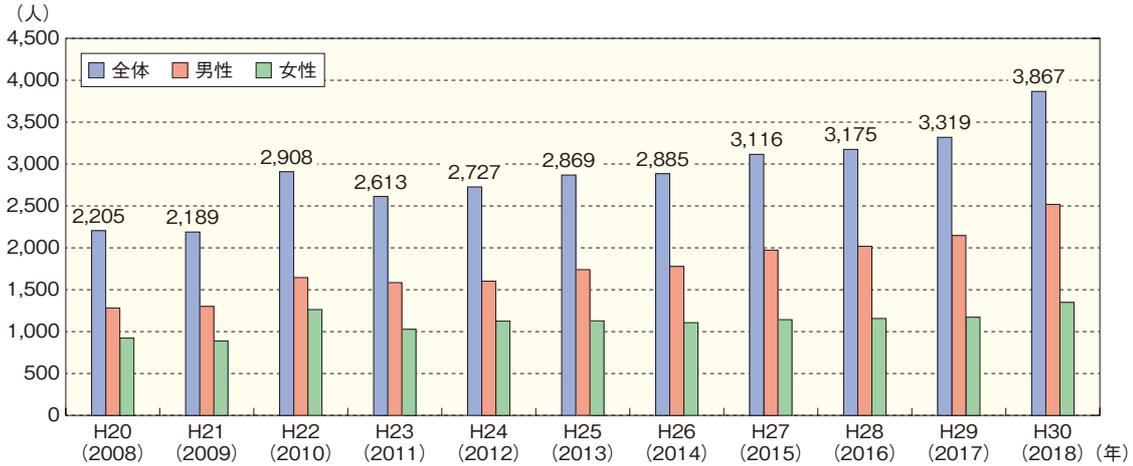
本実証実験を通じ、高齢者等の地域住民の移動手段の確保を実現するほか、利用者の外出機会を創出し、健康寿命の増進、社会保障費抑制、地域経済活性化にもつながるとされており、今後は、日本全国への取組の展開も見据え、検証が進められたところである（図表1-1-9）。

図表1-1-9 AI運行バス 実証全体概要



資料：横須賀市、京浜急行電鉄株式会社、株式会社NTTドコモ提供

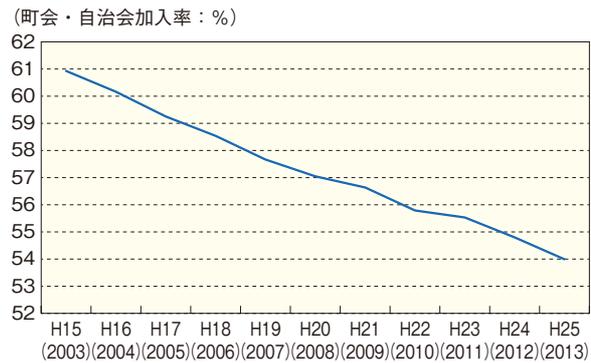
図表1-2-2 東京23区内における孤独死の推移（65歳以上の単身世帯の自宅での死亡者数）



資料：「東京都監察医務院で取り扱った自宅住居で亡くなった単身世帯の者の統計」（東京都福祉保健局東京都監察医務院）を基に国土交通省都市局作成

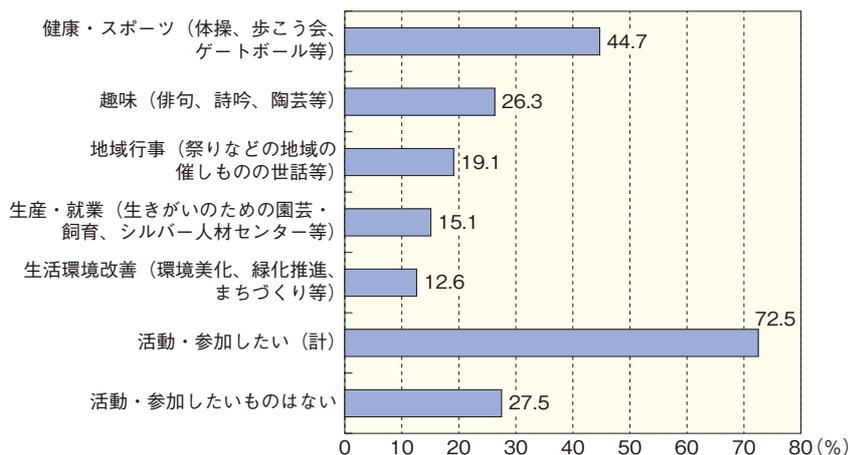
一方、内閣府による「高齢者の地域社会への参加に関する意識調査」では、7割以上の方が何らかの活動に参加したいと回答しており、他者との交流を持つことに対する意識が高いことが分かる。参加したい具体的な活動内容については、健康やスポーツだけでなく、趣味や地域行事等、多岐にわたっており（図表1-2-4）、このような高齢者のニーズに応え、その孤立化を防止するためには、高齢者の心の豊かさや生きがいづくりにつながる、多世代間の交流や高齢者による社会参画の機会創出を促進する取組が重要である。

図表1-2-3 東京都における町会・自治会加入率の推移



資料：「東京の自治のあり方研究会（H27）」（東京都）
 ※事務局による各区市町村ヒアリング結果により集計。
 平成15年から25年までの10年間の数値が把握されている33区市町村の平均値を集計。

図表1-2-4 高齢者が参加したい活動（上位抜粋）



資料：「高齢者の地域社会への参加に関する意識調査（H25年）」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

2. 多世代間の交流の促進

①官学連携団地活性化推進事業（埼玉県春日部市）

大学生等の地域貢献活動を通じた多世代間交流×団地の活性化

春日部市の武里団地は、UR都市機構が管理する約5,000戸の大型団地であり、昭和41(1966)年に入居が開始され、当時は東洋一のマンモス団地と呼ばれていた。しかし、近年、入居者の急激な高齢化が進展しているほか、入居者自体の減少も進んでいる。

このような状況を受け、市では、平成23(2011)年から、地元の大学や専修学校等と連携し、団地に居住し、かつ、地域貢献活動に取り組む大学生等を対象に、家賃や通学費用の一部を助成し、団地への入居促進やその活性化に向けた取組を行っている。

学生が行う地域貢献活動としては、夏祭り等の団地自治会が主催するイベントへの運営協力・参加がある。物資の運搬やテントの組み立てを行い、イベント当日の会場アナウンスで会場を盛り上げるとともに、子どもの見守りも行っている。また、キャンドルナイトなどの学生自主企画イベントも行われており、地域の子ども達も交えた多世代間の交流を促進し、高齢入居者の孤立化の防止を図るとともに、学生の入居・活動による団地の活性化が期待されている（図表1-2-5）。

図表1-2-5 武里団地における多世代交流イベント（夏祭りの様子、キャンドルナイトの様子）



資料：春日部市提供

②喫茶ランドリー〔株式会社グランドレベル〕

家事室付き喫茶店×地域住民の交流促進

株式会社グランドレベルは、「1階づくりは、まちづくり」との考えのもと、人々のための居場所となる様々な空間づくりを行っており、その一つが、家事室付きの喫茶店「喫茶ランドリー」である。平成30(2018)年1月に墨田区の住宅街にある建物の1階にオープンしたこの店は、手袋の梱包作業場であった空間を改装し、店内に洗濯機や乾燥機、ミシンやアイロンなどの家事が行えるスペースと、喫茶スペースを併設した施設となっており、店内スペースのレンタルも行っている。

高齢者から子ども、主婦、サラリーマンまで、地域の多様な人々に、ものづくりやワークショップなど様々な目的で利用され、私設の公民館のような役割を担っている。施設に集う人々の間では、知らない人との会話も生まれ、新たなコミュニティの創出にもつながっている。

また、令和元(2019)年10月には、3店目の喫茶ランドリーが、神奈川県座間市のホシノタニ団地にオープンした。ホシノタニ団地は、高齢単身世帯の入居が多い市営住宅と、30、40代の子育て世帯の入居が多い一般住宅が共存していることから、今後、喫茶ランドリーに幅広い世代の地域住民が集い、多世代間の交流が広がることが期待されている（図表1-2-6）。

図表1-2-6 喫茶ランドリーの外観及び利用者の様子（東京都墨田区）



資料：外観写真は阿野太一、利用者の様子は株式会社グランドレベル提供

3. 高齢者の社会活動への参画の促進

①鎌倉リビングラボ〔神奈川県鎌倉市〕

高齢者の社会参画×地域コミュニティの活性化

鎌倉市では、平成29(2017)年1月より、住民、行政、企業、大学等の多様なステークホルダーの共創による「鎌倉リビングラボ」を設立し、運用を開始した。リビングラボとは、まちの主役である住民が主体となって、暮らしを豊かにするための物・サービスを生み出すことなどを通じて、暮らしをより良いものにしていく活動である。主にヨーロッパで広まってきているが、近年日本でも注目されてきている地域・社会活動である。

鎌倉リビングラボでは、特に高齢化が進む今泉台地区を、超高齢社会の先進地域として、世界が迎える長寿社会のニーズにかなう暮らしを豊かにするためのモノやサービス、まちの仕組みを、住民が主役となって生み出し、そこから新しい価値を創出する活動が行われている。

具体的には、東京大学高齢社会総合研究機構によるコーディネートのもと、高齢者をはじめ

とする住民が望むまちの未来やライフスタイル像をワークショップ等の対話から抽出し、それを叶える具体的な商品、サービスを企業とともに試作し、住民が試作品等を実際に試用し、住民の意見を引き出すことにより、生活者目線に立った使い勝手の良い商品の開発・改善につながるという活動が行われている。生活の現場で住民が開発の初期段階から主体的に参加するのが特徴で、これまでテレワーク用家具などが商品化された。

今後、鎌倉リビングラボは、引き続き産官学民の連携のもと、様々なテーマを設定して新たな企業や団体、住民の参加を募りつつ、活動を広げていく予定である。

このような長寿社会のニーズを踏まえた産官学民の連携による住民中心のイノベーション創出活動の過程で、高齢者の社会参画の促進や、地域コミュニティの活性化に貢献することが期待されている（図表1-2-7）。

図表1-2-7

国際産学共同研究相手であるスウェーデンとの多世代ワークショップ及び平成30(2018)年のスウェーデン国王夫妻と高円宮妃久子殿下による御視察の様子



資料：鎌倉市提供

②小さな公園活用プロジェクト〔東京都豊島区〕

中小規模公園の再生×高齢者から子どもに至る様々な住民の社会参画等

豊島区は、もともと大規模な公園が少なく、区民一人当たりの公園面積は23区中最も小さい。一方で、区内には、160箇所以上もの公園・児童遊園が点在し、区の面積に対する公園の数の割合は、23区でもトップクラスである。これらの多くは、中小規模であるが、十分活用されてきたとは言い難く、区としては、これらの公園・児童遊園を、住民にとって魅力ある地域のコミュニティの場として再生する取組を進めている。

この一環として、区は、地元に本社を置く民間企業との協働プロジェクトとして、西巢鴨二丁目公園と上り屋敷公園の2公園をモデル公園として、園内の施設リニューアルや新たな活用方法について検討を実施。両公園では、平成30(2018)年10月から、公園周辺の住民や高齢者施設、保育園、商店、事業者等の方々が参加する「井戸端かいぎ」を継続的に開催。参加者が公園の現状に関する「見つめ直し」を行うことから始め、公園の再生に関する意見交換を行い、「井戸端かいぎ」の場でも出された住民の多種多様なアイデアをもとに、公園の中心にあるシンボルである樹木の周りにツリーベンチを設置する等、様々な工夫を施した上で、令和元(2019)年12月に、公園をリニューアルオープンした。「公園でくつろぎたい」との住民の意見に応えるため、園内のハード面を補完する手段として、「PARK TRUCK(パークトラック)」と呼ばれる移動車両の運行も開始した。「PARK TRUCK」では、コーヒーなどのドリンクや焼き菓

子を提供するほか、区立図書館の本や絵本を用意し、公園内で自由に読むことができる。

公園の再生を検討する過程で、「井戸端かいぎ」を通じ、高齢者から子どもに至る様々な住民による社会活動への参画の機会が創出され、また、多世代間の住民の交流が行われるとともに、地域のコミュニティの場として再生された公園の場を通じ、多様な利用者間の新たな交流の創出も期待されている（図表1-2-8）。

図表1-2-8 井戸端かいぎ及びPARK TRUCKの様子



資料：豊島区提供

4. 年齢・障害の有無を超えた交流の促進

ボッチャの普及・啓発〔東京都多摩市〕

ユニバーサルスポーツ×年齢・障害の有無を超えた交流促進

「ボッチャ¹⁾」は、年齢・障害の有無を問わず多様な人々がプレーでき、高齢者や障害者も一緒に楽しむことができるユニバーサルスポーツである。

多摩市は、市内の特別支援学校が、地域団体や公立小中学校の交流にボッチャを活用してきたことをきっかけとして、ボッチャの普及・啓発に取り組んでいる。児童館、公民館においてボッチャの体験会を開催するほか、青少年問題協議会、社会福祉協議会等の地域団体や企業のイベントなどにおいても体験会や競技会が開催されており、その裾野が広がっている。

また、令和元(2019)年10月には、市内のチームのみならず、友好都市である長野県富士見町のチームも交えて、「ボッチャ2020TAMAカッププレ大会」を開催し、ボッチャを「知り」、「楽しみ」、「交流する」機会を通じて、「共生社会の実現」に向けた取組を進めている。

ボッチャというユニバーサルスポーツの普及に伴い、これに参加することによる年齢・障害の有無を超えた多様な人々の交流が促進され、様々な世代の人々に障害者の方々に対する理解が深まるとともに、地元の特別支援学校の生徒による大会メダル・参加賞の作成など障害者の方々が様々な形で役割を担うことを通じ、障害者の方々の活動の幅が広がることも期待されている（図表1-2-9）。

1) ボッチャ：ヨーロッパで生まれた重度脳性麻痺者もしくは同程度の四肢重度機能障害者のために考案されたスポーツで、パラリンピックの正式種目（一般社団法人日本ボッチャ協会HP）

図表1-2-9 ボッチャのプレ大会の様子



資料：多摩市提供

第3節

健康増進の取組（健康寿命の延伸等）

1. 健康寿命と平均寿命、医療費の動向

日本人の平均寿命は延伸傾向であり、世界でもトップクラスの長寿国となっている。平成30(2018)年における我が国の男性の平均寿命は81.25歳で世界第3位、女性の平均寿命は87.32歳で世界第2位となっており、世界有数の長寿国となっている(厚生労働省の「平成30年簡易生命表」)。

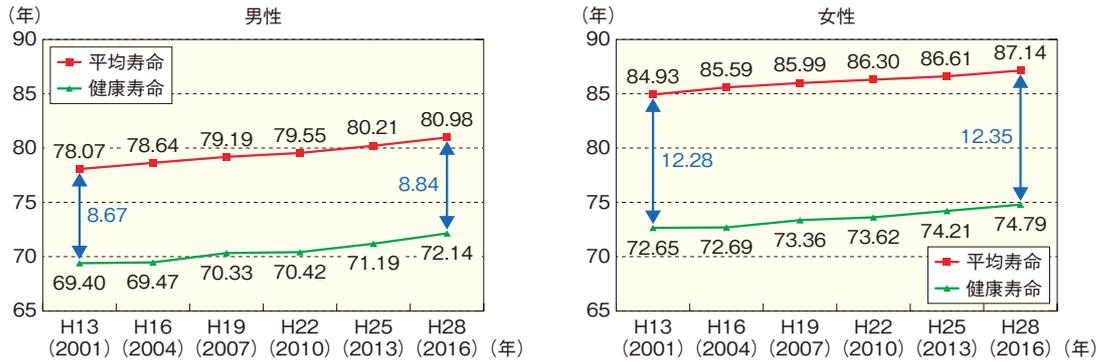
一方、平均寿命の延伸は、少子化の進行とも相まって、結果として急速な高齢化にもつながっている。内閣府の「高齢社会白書(令和元年版)」によると、高齢化の要因は、年齢階級別の死亡率の低下による65歳以上人口の増加及び少子化の進行による若年人口の減少であるとしている。高度経済成長は医療技術の進歩を促し、死亡率を低下させ、長寿社会という恩恵を生み出した一方で、我が国の高齢化は「世界のどの国も経験したことの無い速度で進行している」と言われる状況にもなっている。

特に、急速な高齢化は、高齢者の生活の質に大きな影響を与えている。寿命が長くなっても健康に支障が生じ、医療や介護が必要になる期間が長くなると、経済的にも精神的にも大きな負担を生じ、高齢者個人の生活の質の低下を招くおそれがあるとともに、医療費や社会保障費の増加にもつながることとなっている。

寿命の指標として、世界保健機関(WHO)は、平成12(2000)年に健康寿命という概念を提唱している。健康寿命とは、平均寿命から寝たきりや認知症など介護状態の期間を差し引いた期間であるとされており、平成28(2016)年世界の健康寿命ランキングでは、1位はシンガポールで76.2歳、日本は2位で74.8歳となっている(WHO「Life expectancy and Healthy life Data by country」)。

我が国においては、平均寿命と健康寿命がともに延伸傾向にあり、その乖離幅が示す、介護等で日常生活が制限される期間は、近年ほとんど変化していない(図表1-3-1)。

図表1-3-1 健康寿命と平均寿命の推移



資料：「平成30年高齢社会白書」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成
 平均寿命：平成13・16・19・25・28年は、厚生労働省「簡易生命表」、平成22年は「完全生命表」
 健康寿命：平成13・16・19・22年は、厚生労働科学研究費補助金「健康寿命における将来予測と生活習慣病対策の費用対効果に関する研究」、平成25・28年は「第11回健康日本21（第二次）推進専門委員会資料」

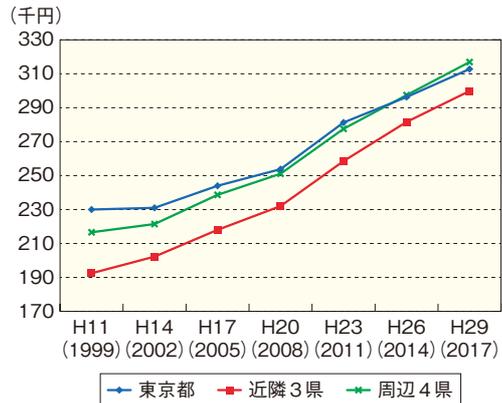
一方、一人当たりの国民医療費の推移を首都圏の圏域別に見ると、いずれの圏域でも増加傾向にあり、高齢者割合の増加や医療の高度化に伴い、医療費の増大が、高齢化社会の抱える課題の一つとなっている（図表1-3-2）。

平均寿命を高い水準で維持しながら健康寿命との乖離幅を低減させるためには、高齢者においても生活の中で運動を習慣づけるなど、健康増進に取り組む必要があるが、厚生労働省の「平成30年国民健康・栄養調査」によれば、高齢者の1週間における運動の傾向では、全く運動をしない割合が約4割程度存在しており、健康寿命の延伸につなげるためにも、これらの集団が適度な運動に取り組むよう促す仕掛けづくりが重要である（図表1-3-3）。

また、新潟県見附市では、寝たきり予防や生活習慣病予防などの健康増進を目的として、科学的プログラムに基づく健康づくり教室（有酸素運動や筋力トレーニング等）を開催したところ、3年後には、健康づくり教室参加者の医療費が、非参加者に比べ、年間一人当たり10万円程度抑制されたという報告もされている（図表1-3-4）。

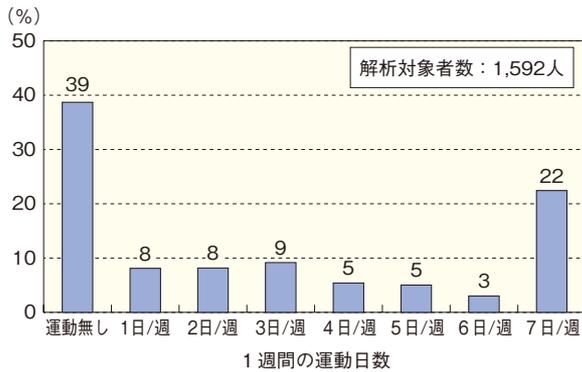
このような状況を踏まえ、活力ある健康長寿社会を実現する観点から、適切な「運動」や「食生活」、健康意識の向上等を通じ、高齢者等の健康増進を図り、健康寿命の一層の延伸に向けた取組を強化することが重要である。

図表1-3-2 圏域別一人当たり国民医療費の推移（首都圏）



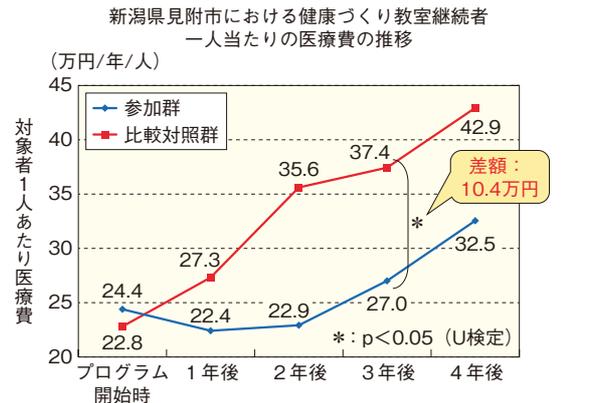
資料：「国民医療費」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-3 65歳以上の1週間の運動日数（全国）



資料：「平成30年国民健康・栄養調査」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-4 健康づくりによる医療費抑制の実例



- ※1 参加者228人中4か年継続で国民健康保険の被保険者であった者 ◆参加群 94人 ※1
平均年齢70.1歳
- ※2 運動群と比較のために性・生年および総医療費を合わせ、国民健康保険4か年継続加入者から3倍の人数を抽出 ■対照群 282人 ※2
平均年齢70.2歳

資料：筑波大学久野研究室・(株)つくばウエルネスリサーチ提供

2. ウォーキングなど運動の促進による健康寿命の延伸

①健康ポイント事業（山梨県甲府市）

健康意識の向上等による生活習慣改善×ポイント制度活用

甲府市では、市民が健康に対する関心を高め、健康的な生活習慣を実現することを目的に、平成30(2018)年度から令和元(2019)年度にかけて、実証事業として健康ポイント事業を実施している。本実証事業への参加者は、高齢者だけでなく、40～50歳代の働き盛り世代の参加者も比較的多い。

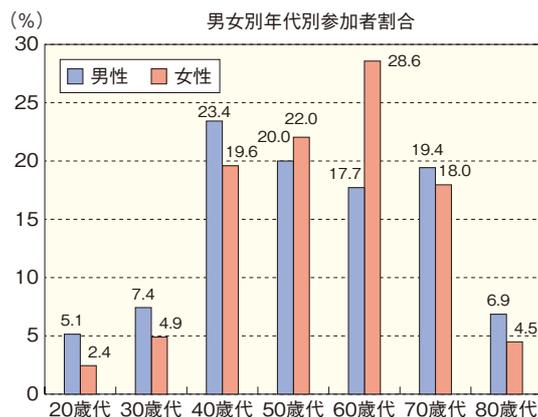
本実証事業では、「食」をテーマにした管理栄養士による講演、体組成測定（筋肉量、体脂肪率、BMI値等の身体測定）を行う健康セミナーの開催やウォーキングイベントを実施するとともに、体組成測定の結果における体脂肪率、BMI値等の改善状況やウォーキングの日々の歩数に応じてポイントを付与する取組を実施している（図表1-3-5）。なお、付与されたポイントについては、プリペイドカードへの交換ができ、買い物等への利用が可能となっている。

市としては、この実証事業を通じ、今後の健康づくり施策の展開や、健康寿命の延伸につながることを目指している。

図表1-3-5 健康セミナーの様子及び健康ポイント事業における参加者の男女別・年代別割合



資料：甲府市提供



②いばらきヘルスロード〔茨城県〕

ウォーキングの推進×安全等に配慮したコースの指定・公表

茨城県では、健康づくりのため、ウォーキングの推進を図るとともに、高齢化社会を見据え、子どもから高齢者、障害のある人も安全に歩くことができる県を目指す「いばらきヘルスロード」という取組を行っている。

様々な自治体で、誰でも手軽に取り組めるウォーキングが健康増進のために推進されており、ウォーキングマップの作製・配布が行われているが、「いばらきヘルスロード」では、歩行上の安全等の観点からコースが備えるべき要件が定められており、ガードレール等による歩車道区分など歩行者の安全性が配慮されていること、看板等によりコースの案内がなされていること、トイレや休憩できる場所があること、車椅子がすれ違える道幅があること等が要件とされ、令和2(2020)年3月末時点で、360のコースが指定されている。

また、コースとしての必須の要件ではないものの、備えることが望ましい要件として、景観が良く、歩行に飽きがこないこと、周辺に名所・旧跡があること、地域の農林水産物や文化に接するポイントがあること等が定められており、コースを歩くことで、住民が地元の風土・歴史・産物に触れ、自然や環境を大切に思うことにもつながることを期待している。

県は、コースガイドのほか、日々のウォーキングを記録するカードも配布するとともに、ウォーキングの成果に応じた表彰等も行っている（図表1-3-6）。

である（平成29(2017)年の政府の「健康・医療戦略」）。

県は、平成28(2016)年3月から体重や血圧、歩数等の運動量など日々の健康記録、使用している薬の情報、予防接種歴の記録など母子健康手帳の情報、健康診断の結果等を一覧で管理できるアプリ「マイME-BYOカルテ」を公開している。個人の健康情報を一覧化することで、健康状態の把握を容易にすることを目的としている。

また、令和2(2020)年3月に、「マイME-BYOカルテ」に個人の未病の状態を数値で確認できる「未病指標」を実装した。「未病指標」は4つの領域（生活習慣、メンタルヘルス・ストレス、認知機能、生活機能）の15項目を入力することで、未病の状態を点数で表示するなど、生活習慣の改善等につながる取組となっている（図表1-3-7）。

図表1-3-7 未病の概念及び未病指標



資料：神奈川県提供

4. 高齢者の就労促進を通じた健康増進

ウェブアプリGBER(東京大学)

ICTを活用したシニア就労マッチング×健康増進

高齢化が進む中、多くの高齢者が就労等の何かしらの社会参画をしたいと考えている中、平成28(2016)年、東京大学では、勤労意欲のある高齢者の持つ多様なスキルと、地域の各種求人情報とのマッチングをサポートするため、高齢者にとって使い勝手のよいウェブアプリ「GBER」(Gathering Brisk Elderly in the Region(地域の元気高齢者を集める)の略)を開発した。

首都圏では、千葉県柏市の高齢者団体が本アプリを活用し、植木の剪定作業等の就業機会のマッチングを行い、平成28(2016)年のアプリ運用開始から4年で延べ3,800人以上の就労機会の創出を実現した。現在では、本アプリは、千葉県内だけでなく、他の自治体や民間においても活用の場を広げている（図表1-3-8）。

「健康日本21（第二次）」においても、高齢者の就業等の社会参加の促進が目標に掲げられているところであり、本アプリのように就労支援にICTを活用することが、高齢者の社会参加を促進することにより、健康増進に寄与することも期待されている。

図表1-3-8 GBER及びGBERを介した剪定作業



資料：東京大学提供

小括

活力ある健康長寿社会に向けた首都圏における取組として、「高齢化社会に対応したまちづくり・都市機能の確保」、「多世代交流、高齢者の社会参画による生きがいづくり」、「健康増進の取組（健康寿命の延伸等）」の観点から、その背景や意義、内容等について、様々な事例を交えながら、簡単な分析と紹介を行ってきた。

特に、ここに紹介したそれぞれの取組は、急速な高齢化が進行する中、それぞれの地域の特性や課題の内容に応じ、事業主体が様々な創意工夫を施して進めてきたものであり、誰もが健康で、かつ、生きがいのある生活を送ることができる健康長寿社会の構築につながるものと評価される。

我が国の社会の活力を維持し、健康長寿社会を実現する上で、今後は、これらの取組が一層の拡がりを見せることはもとより、首都圏内のみならず、全国各地において、地域の実情に即した創意工夫に富む新たな取組が創出され、深化されることが重要である。地方公共団体をはじめとする各種主体が、実効的な新たな取組を検討し、深化させる上で、ここに紹介した様々な取組が一つの参考になるものと、確信するところである。

第2章

首都圏整備の状況

第1節

人口・居住環境・産業機能の状況

1. 人口の状況

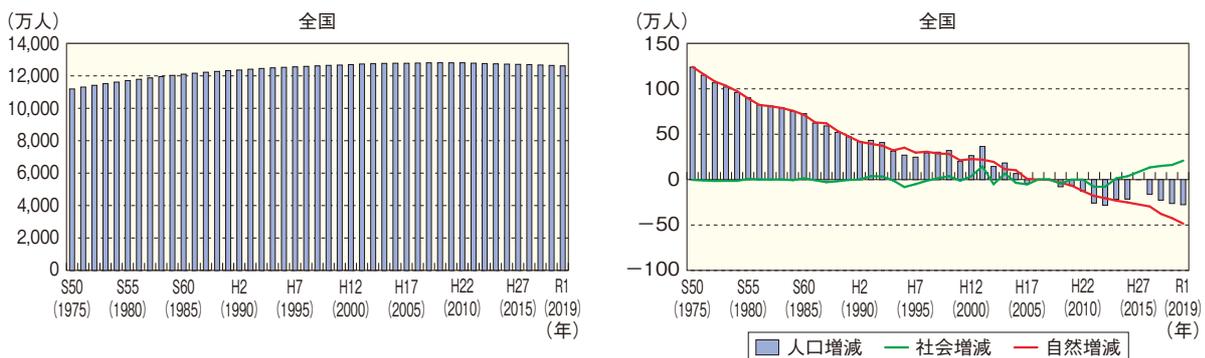
(1) 首都圏の人口推移

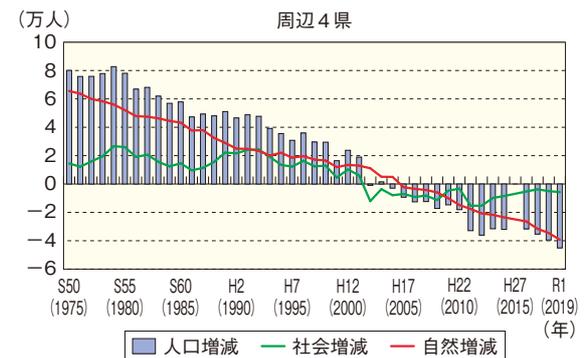
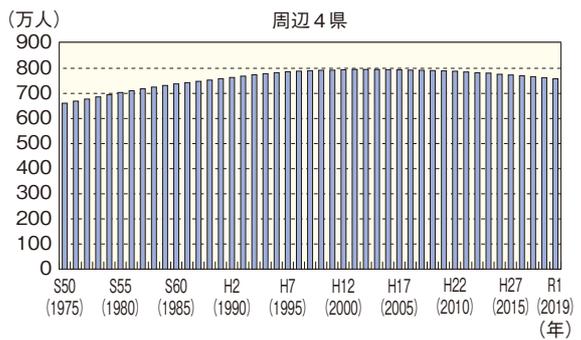
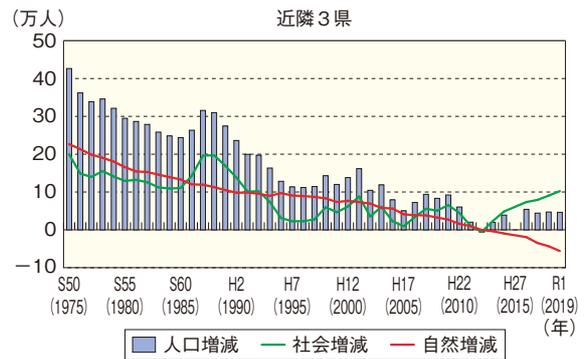
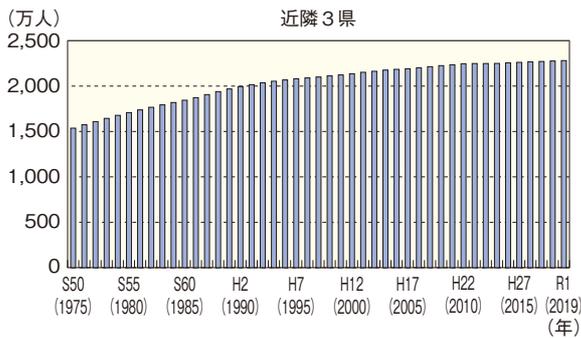
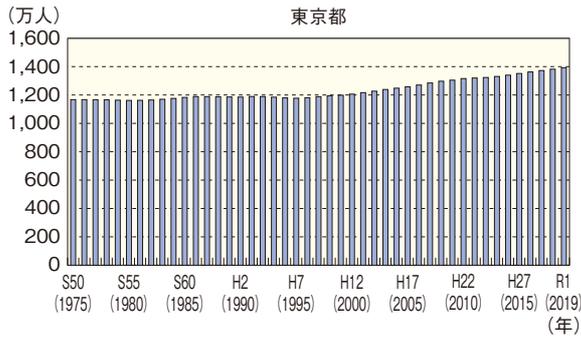
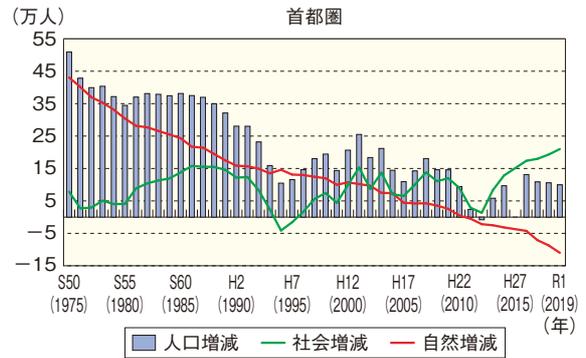
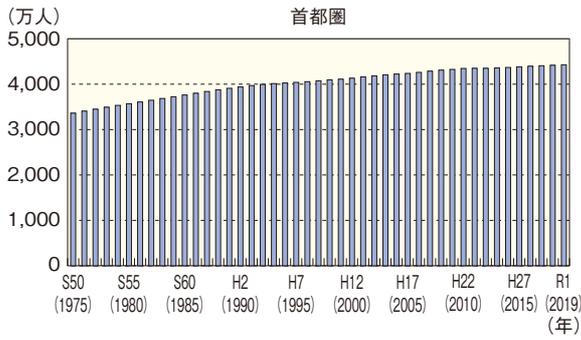
首都圏の総人口は、昭和50(1975)年以降一貫して増加し、令和元(2019)年10月1日現在で4,428万人となっており、全国の35.1%を占めている一方、令和2(2020)年には減少局面に転じるものと見込まれている。圏域別の人口を見ると、東京都は平成7(1995)年以降、近隣3県は昭和50(1975)年以降増加傾向である一方、周辺4県は、平成13(2001)年をピークに減少に転じている。

人口動態を見ると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は、首都圏においては漸減傾向にあったものの、平成22(2010)年まではプラスで推移していたが、平成23(2011)年に初めて減少に転じ、令和元(2019)年は11万人減となっている。東京都は平成28(2016)年までは増加していたものの、それ以降は減少に転じている。

また、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は、首都圏においては、平成6(1994)年、平成7(1995)年に一時マイナスに転じたものの、平成8(1996)年からはプラスで推移しており、令和元(2019)年は20.9万人増となっている。圏域別に見ると、特に、東京都及び近隣3県は近年大きく増加している一方、周辺4県は平成14(2002)年以降マイナスで推移している(図表2-1-1)。

図表2-1-1 人口、自然増減数及び社会増減数の推移





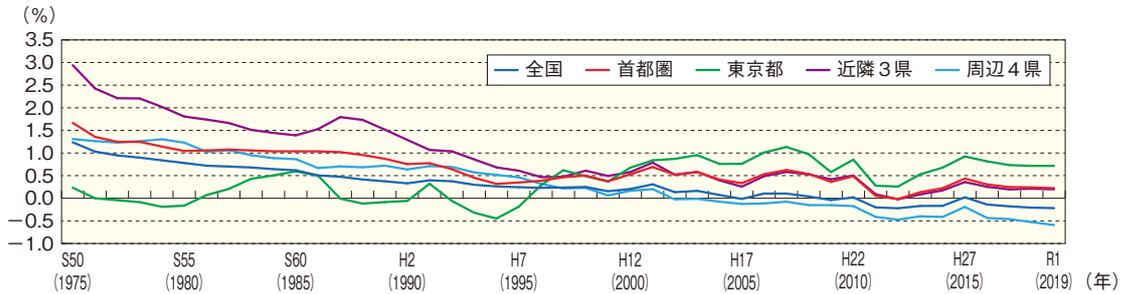
資料：「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）（総務省）を基に国土交通省都市局作成

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

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

下回る形で推移しており、平成14(2002)年以降はマイナスで推移している（図表2-1-2）。

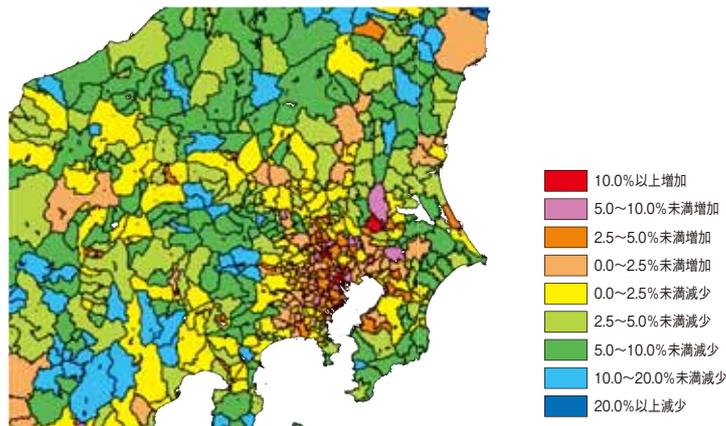
図表2-1-2 全国・首都圏・東京都・近隣3県の人口増減率の推移



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

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

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



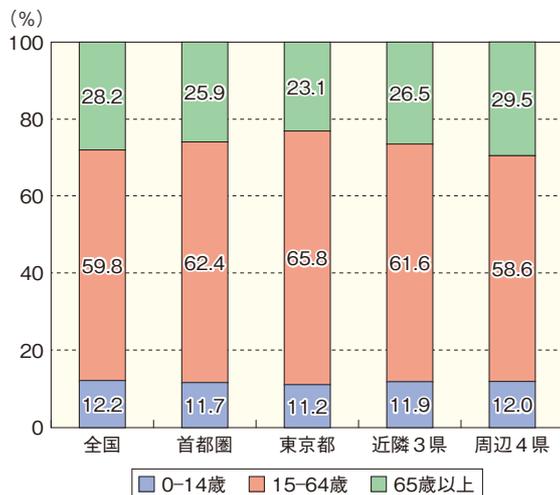
資料：「日本統計地図 平成27年国勢調査 都道府県・市区町村別人口増減率」（総務省）より一部抜粋

(2) 首都圏の年齢別構成

首都圏における人口の年齢別構成を見ると、全国と比較して15～64歳人口の割合が高く、65歳以上の高齢者人口の割合が低くなっている。圏域別に見ると、東京都と近隣3県においてその傾向が強い一方、周辺4県においては、全国と比較しても、15～64歳人口の割合が低く、65歳以上の高齢者人口の割合が高い結果となっている（図表2-1-4）。

第1章第1節1. で論じたように、高齢者数の増加率で見ると、令和27(2045)年の高齢者は平成27(2015)年と比較して、全国は17.1%上昇する見込みである一方、周辺4県

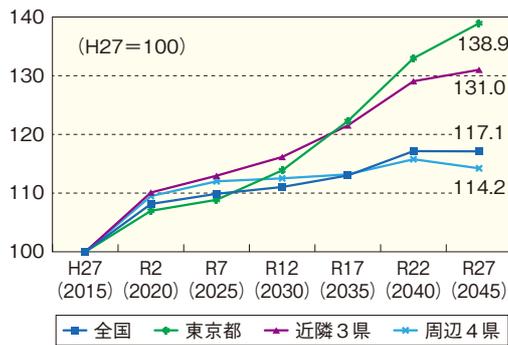
図表2-1-4 首都圏等の年齢別構成（令和元(2019)年）



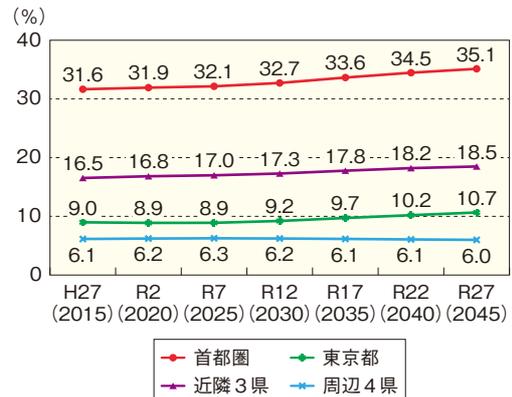
資料：「人口推計」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

の増加率（14.2%）は全国より低い一方、東京都の増加率（38.9%）、近隣3県の増加率（31.0%）は全国の増加率と比較しても高い推計値となっている（図表1-1-3）。高齢者数の全国シェア見ると、平成27（2015）年から令和27（2045）年までの間に、首都圏では31.6%から35.1%に上昇する見込みであるとともに、東京都においても9.0%から10.7%に上昇する推計となっている（図表2-1-5）。

図表1-1-3 首都圏等の圏域別高齢者の将来推計人口の指数



図表2-1-5 首都圏の高齢者数の全国シェアの推移



資料：図表1-1-3（再掲）、図表2-1-5ともに、平成27年の実績値は「国勢調査」（総務省）、令和2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

（3）首都圏の一般世帯数¹⁾

首都圏の一般世帯数は増加しており、平成27（2015）年は1,922万世帯となっており、特に東京都及び近隣3県における増加率が高い。そのうち、単独世帯数は718万世帯で、単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合は平成2（1990）年の11.4%から、平成27（2015）年は27.3%と急激に増加している。圏域別に見ても、一般世帯数、単独世帯数、単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合はすべて増加傾向であるが、特に周辺4県では単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合が高く、平成27（2015）年は33.5%となっている（図表2-1-6）。

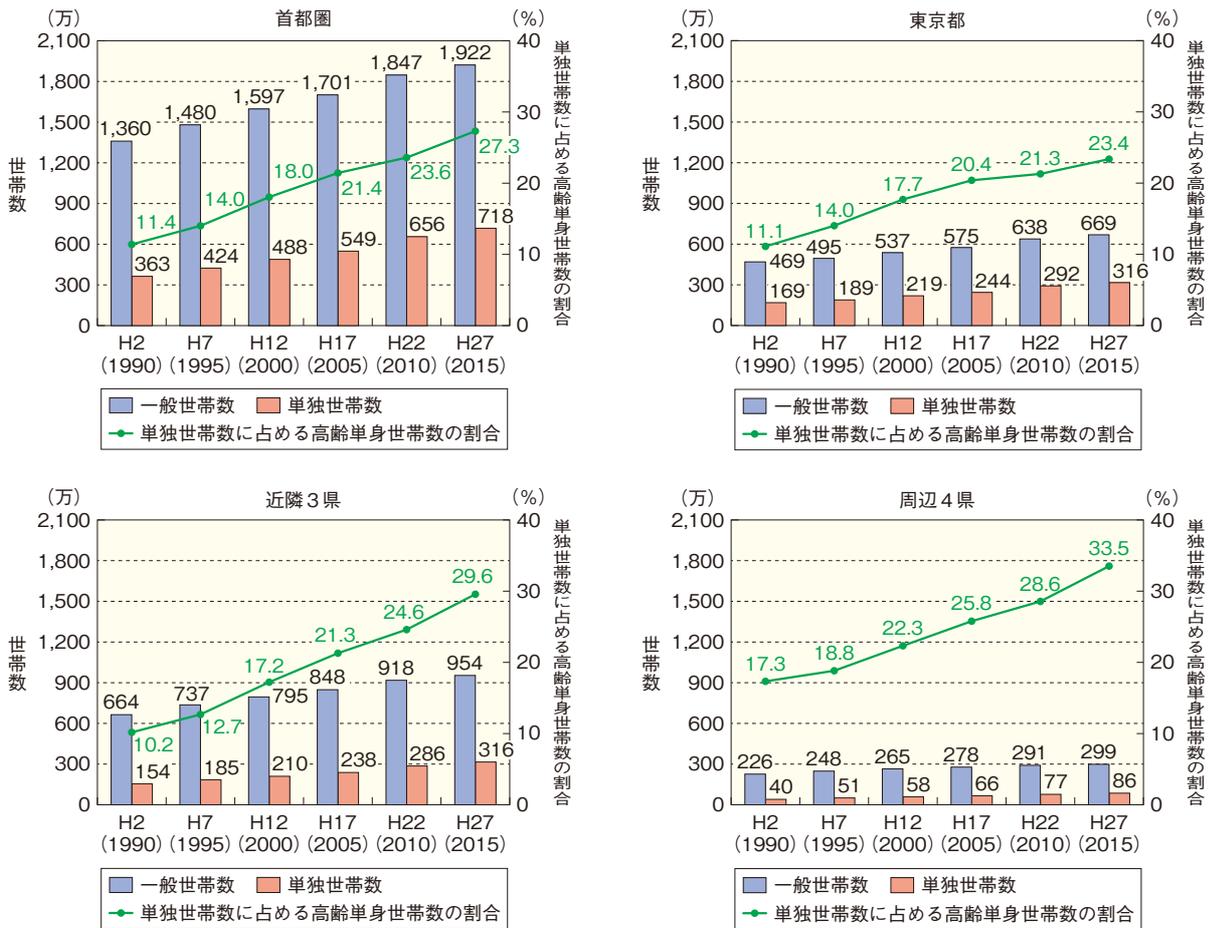
1) 一般世帯：以下のア、イ、ウのいずれかに該当するものであり、「施設等の世帯」以外の世帯をいう。なお、「施設等の世帯」とは、学校の寮・寄宿舎の学生・生徒、病院・療養所等の入院者、社会施設の入所者、自衛隊の営舎内・艦船内の居住者、矯正施設の入所者から成る世帯をいう。

ア) 住居と生計を共にしている人の集まり又は一戸を構えて住んでいる単身者。ただし、これらの世帯と住居を共にする単身の住込みの雇人については、人数に関係なく雇主の世帯に含める。

イ) 上記の世帯と住居を共にし、別に生計を維持している間借りる単身者又は下宿屋等に下宿している単身者。

ウ) 会社・団体・商店・官公庁等の寄宿舎、独身寮等に居住している単身者。

図表2-1-6 首都圏の一般世帯数等の推移



資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成
 注：「単独世帯数」は世帯主の年齢が不詳であるものを含む。

2. 居住環境の状況

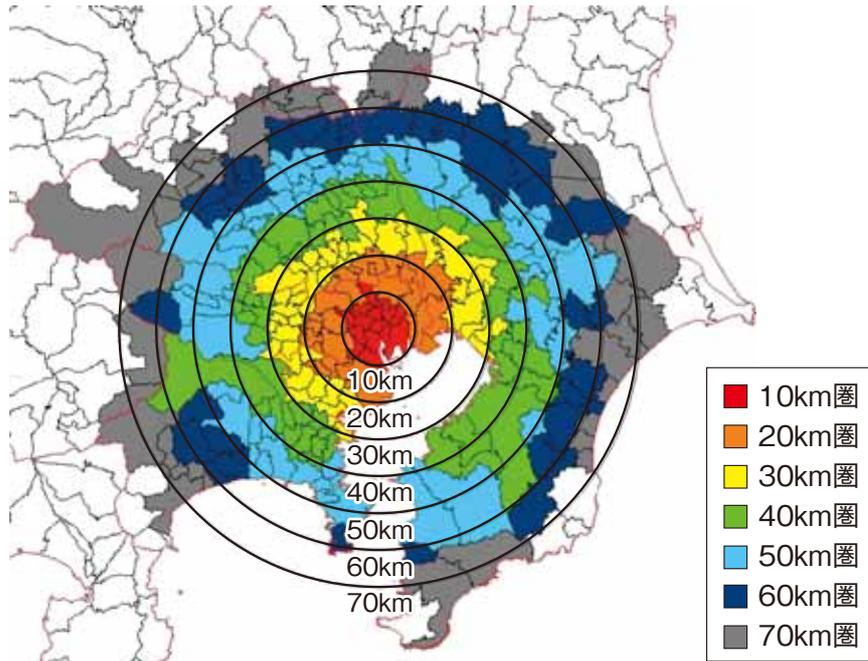
(1) 住宅供給の状況

①住宅ストックの動向

(距離別の住宅供給の状況)

東京70km圏（図表2-1-7参照）内における平成2（1990）年から令和元（2019）年までの累計着工戸数は約1,180万戸となっており、一戸建の持家（戸建持家）又は分譲住宅（戸建分譲）の戸建型が全体の36%である一方、共同建の貸家（共同貸家）又は分譲住宅（共同分譲）の共同型が57%と、共同型の占める割合が大きい（図表2-1-8）。

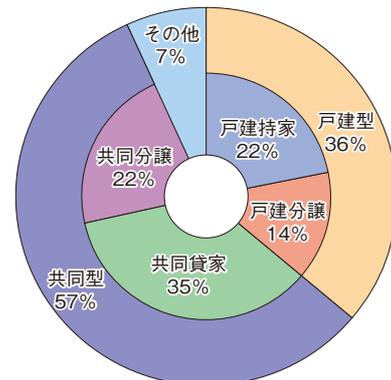
図表2-1-7 東京70km圏内の市区町村



図表2-1-8 東京70km圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数（平成2（1990）年～令和元（2019）年の累計）

(単位：戸)

	一戸建	長屋建	共同建	合計
持家	2,578,554	21,037	39,374	2,638,965
貸家	67,087	517,630	4,178,453	4,763,170
給与住宅	10,713	5,239	130,645	146,597
分譲住宅	1,681,005	13,789	2,554,592	4,249,386
合計	4,337,359	559,371	6,903,064	11,798,118



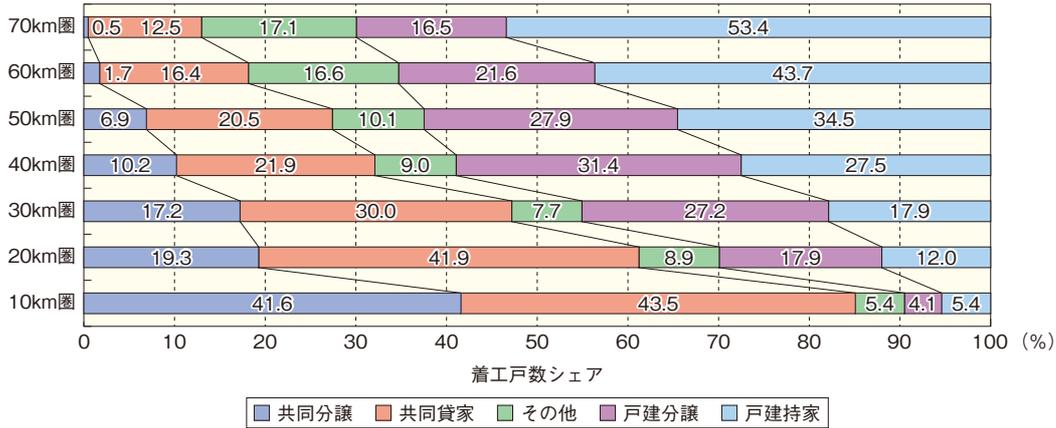
注1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するものをいう。

注2：着色部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

資料：「建築着工統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

また、距離圏別の住宅型ごとのシェアを見ると、中心に近づくほど共同分譲や共同貸家のシェアが大きくなる一方、中心から遠ざかるほど戸建持家のシェアが大きくなる傾向にあり、令和元（2019）年では、10km圏における着工戸数の41.6%が共同分譲、43.5%が共同貸家となっている（図表2-1-9）。

図表2-1-9 距離圏別の住宅型ごとのシェア（令和元(2019)年）

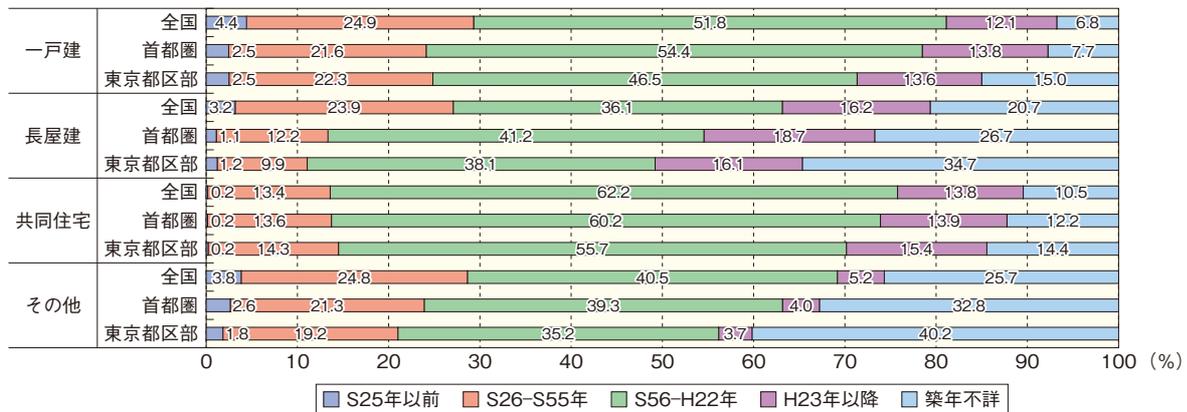


資料：「住宅着工統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

（住宅の築年別分布状況）

旧耐震基準適用の昭和55(1980)年以前に建築された住宅の割合について、一戸建と長屋建では首都圏及び東京都区部は全国より低いですが、共同住宅では全国が13.6%に対し、マンションが早くから普及した首都圏が13.8%、東京都区部が14.5%と若干高くなっている（図表2-1-10）。

図表2-1-10 住宅の建て方別築年数の状況

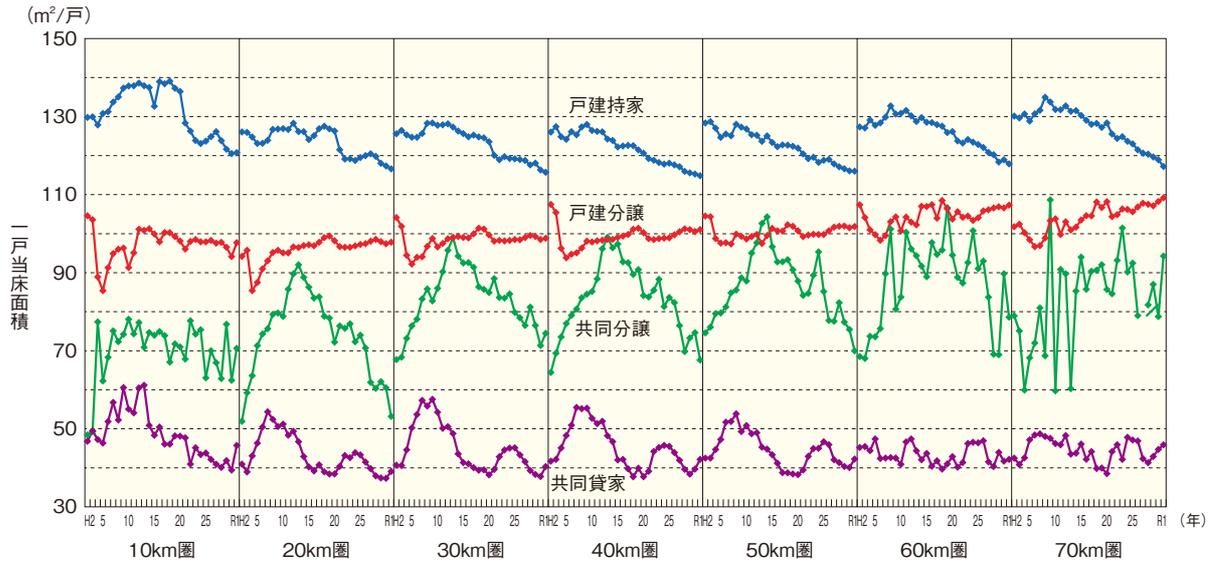


資料：「平成30年住宅・土地統計調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

（住宅床面積の変化）

首都圏の一戸当たりの住宅床面積を見ると、戸建持家は、近年は概ね減少傾向にある一方、戸建分譲は、平成2(1990)年から平成5(1993)年頃に大幅に減少して以降、一部圏域を除き概ね横ばいとなっている。また、共同分譲は、圏域により差はあるものの、平成12(2000)年頃を境に、近年は減少傾向にある圏域が多い一方、共同貸家は、特に20~50km圏域において、平成7(1995)年及び平成24(2012)年頃に一時大幅に増加した後、減少基調となっている（図表2-1-11）。

図表2-1-11 首都圏の距離圏別・住宅型別の住宅一戸あたり床面積の推移



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

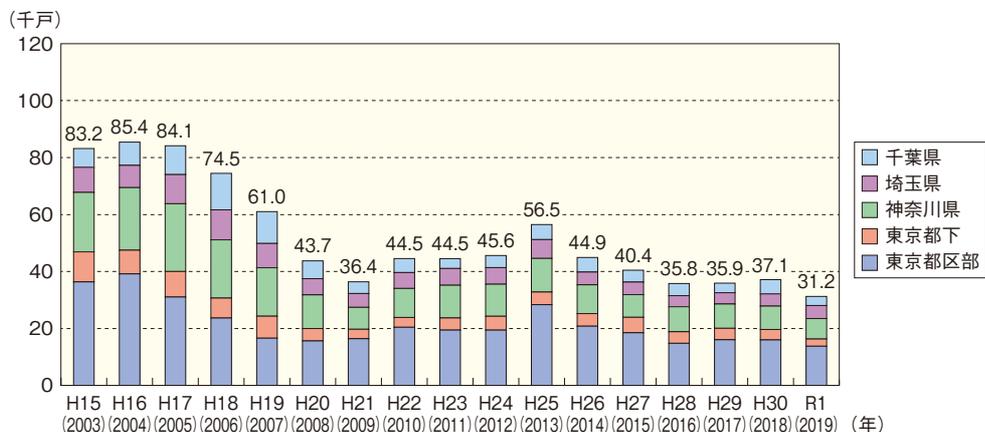
②分譲マンションの供給動向

東京圏における分譲マンションの供給動向は、平成25(2013)年以降ほぼ減少傾向が続いており、令和元(2019)年は前年比で微減し、約3万1千戸であった（図表2-1-12）。

また、今後、建築後相当の年数を経た分譲マンション等の急増が見込まれる中で「マンションの建替えの円滑化等に関する法律（平成14年法律第78号）」を活用した建替え事業は首都圏で平成31(2019)年4月までに87件の実績となっている。

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

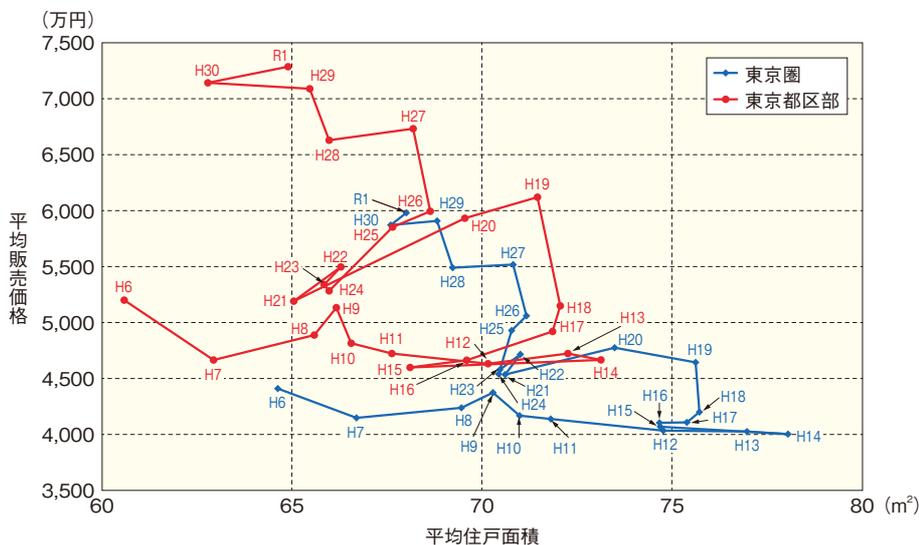
図表2-1-12 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



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

東京圏・東京都区部における分譲マンションの平均販売価格・平均住戸面積の推移を見ると、令和元(2019)年は、平成30(2018)年と比較し、平均販売価格・平均住戸面積ともに増加している(図表2-1-13)。

図表2-1-13 東京圏・東京都区部の分譲マンション平均販売価格・平均住戸面積の推移



資料：(株)長谷工総合研究所資料を基に国土交通省都市局作成

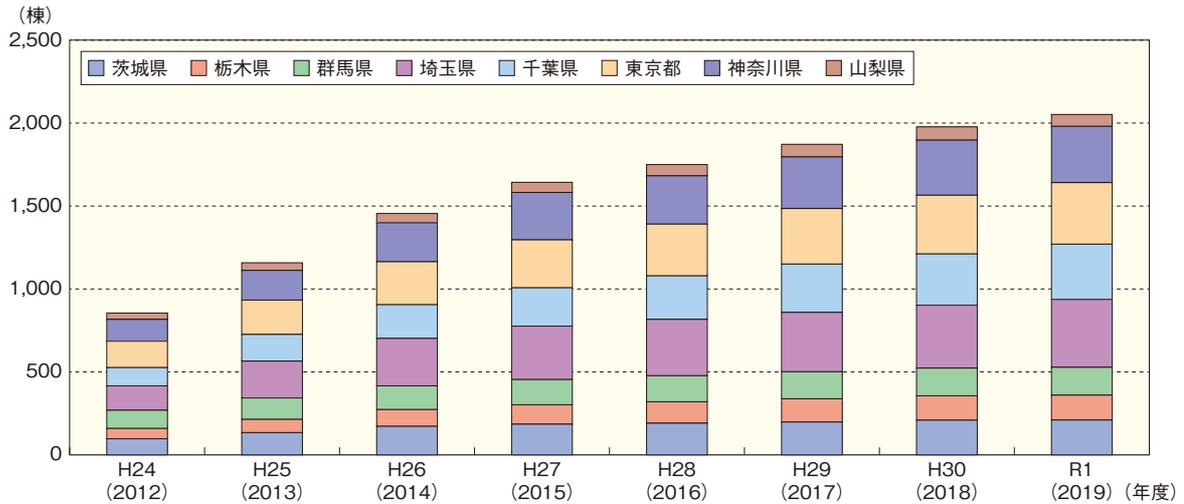
③高齢者向け住宅の供給状況

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

このため、平成23(2011)年4月に「高齢者の居住の安定確保に関する法律」を改正し、国土交通省と厚生労働省との共同により、バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の登録制度を創設し、同年10月に施行した。

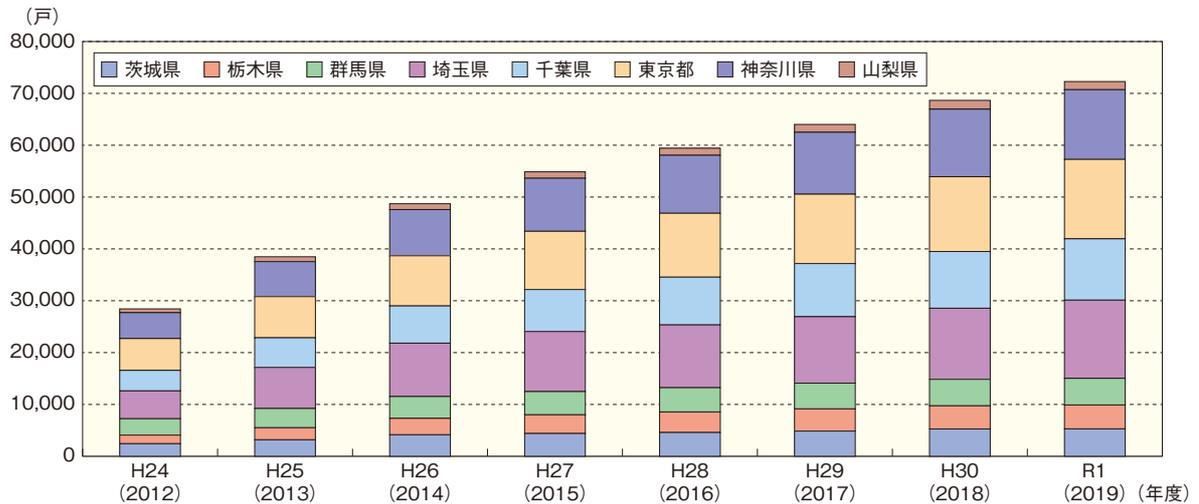
令和2(2020)年3月末時点において、全国では7,600棟254,747戸、首都圏では2,052棟72,281戸の登録がなされており、いずれも増加する傾向にある(図表2-1-14、2-1-15)。

図表2-1-14 サービス付き高齢者向け住宅の登録状況の推移（棟数）



資料：「サービス付き高齢者向け住宅情報提供システム」（一般社団法人高齢者住宅協会）を基に国土交通省都市局作成

図表2-1-15 サービス付き高齢者向け住宅の登録状況の推移（戸数）



資料：「サービス付き高齢者向け住宅情報提供システム」（一般社団法人高齢者住宅協会）を基に国土交通省都市局作成

(2) 居住環境の整備

① 良好な都市景観の創出

良好な景観形成への取組を総合的かつ体系的に推進するため制定された「景観法」（平成16年法律第110号）においては、景観行政団体が景観計画を策定することができることとされている。景観行政団体は、都道府県、政令指定都市、中核市及び都道府県知事と協議して同法に基づく景観行政に係る事務を処理する市町村であり、平成30(2018)年度末現在で全国に737団体存在し、そのうち578団体が景観計画を策定している。首都圏においては、180の景観行政団体のうち153団体が景観計画を策定している。

国土交通省においては、良好な景観形成に向けた取組を推進しており、平成3(1991)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28(2016)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」及び景観まちづくりを

地域に根ざして行っている活動を対象にした「景観まちづくり活動・教育部門」の表彰を実施している。

2019年度都市景観大賞では、首都圏からは、「都市空間部門」の優秀賞に「江古田三丁目地区（東京都中野区）」（図表2-1-16）が、「都市空間部門」の特別賞に「新百合山手都市景観形成地区（神奈川県川崎市）」と「山中湖村平野ゆいの広場ひらり周辺地区（山梨県南都留郡山中湖村）」が、「景観まちづくり活動・教育部門」の優秀賞に「浦安景観まちづくり啓発事業（千葉県浦安市）」が選ばれた。

図表2-1-16 江古田三丁目地区の概要

当地区は、都営大江戸線新江古田駅から徒歩10分、中野区の北端、練馬区との区境に位置する。都心に近接した立地にありながら、緑豊かな江古田の森公園に隣接しており「都市の利便性」と「豊かな自然環境」を兼ね備えた地区である。元々の樹木を保全しつつ、新たに地区外周を縁取るように植栽し、「緑のリング」を形成している。また、地区中央を縦に結ぶ「緑の軸」となるプロムナードは、歩道状空地と一体的に整備され、リブインラボ等のコミュニティ施設から賑わいを感じる通りとなっている。さらにプロムナードは、地区が東京都の広域避難場所にも指定されていることから、地区の南側からの避難路としての役割も担っている。公募時に、まちづくりガイドラインにより統一的な街並みを担保しつつ、事業者決定後、計画段階からまちづくり協議会を設立することで、綿密な外構・インフラ調整を行った。また、協議会の中で運営体制の検討を行ったリブインラボ協議会が平成30年9月に発足している。住民が地区に愛着を持ち、よりよい景観を維持するための仕組みとして、エリアマネジメントを活用し、賑わいのある風景、親しみが感じられるコミュニティづくりが始まっている。



当地区は、中野区北端、練馬区との区界に位置し、江古田の森公園に隣接している。リング状の緑地帯が形成されている。



プロムナード。地区南側からの避難路としての役割も持つ。右側歩道（区道）と左側歩道状空地で舗装等設えを統一。

資料：2019年度都市景観大賞「都市空間部門」受賞地区の概要（「都市景観の日」実行委員会）

②教育・文化施設の整備

学校は、児童生徒等の学習・生活の場であり、生涯学習活動や高齢者を始めとする地域住民の交流など多様な活動の拠点であるとともに、災害時には避難所としての役割を果たしている。このため、多様な学習活動に対応した機能的な学校施設の整備を推進するとともに、学校施設の耐震化や長寿命化の取組を推進している。

また、人口減少等に伴う社会の要請の変化や多様なニーズに対応するため、地域の歴史や特色をいかした公民館、図書館、博物館等の機能更新や効率的、効果的な集約、再編を進めている。神奈川県大和市は、平成28(2016)年11月に、図書館、芸術文化ホール、生涯学習センター、屋内こども広場の4つの機能を融合した文化創造拠点シリウスを開設し、開館から3年と2か月あまりとなる令和2(2020)年1月、累計来館者数1,000万人を超えた。

③都市公園等の整備

都市公園等は、国民のレクリエーション・休息等のニーズに対応するための基幹的な施設で

ある。災害時の避難地等となる安全・安心な都市づくりや、少子・高齢化に対応した安心・安全なコミュニティの拠点づくり、循環型社会の構築、地球環境問題への対応に資する良好な自然環境の保全・創出、地域の個性をいかした観光振興や地域間の交流・連携のための拠点づくり等に重点を置き、国営公園、防災公園等の整備や古都及び緑地の保全を効率的かつ計画的に実施している。

④保健・医療・福祉施設の整備

少子高齢化は、首都圏においても今後急速に進行することが見込まれる。

首都圏における医療施設について、人口10万人当たりで見ると、平成30(2018)年の施設数は140箇所となっており、全国平均の142箇所とほぼ同水準となっている一方病床数では969床と全国平均の1,298床を大きく下回っており、特に、東京都は955床、近隣3県は898床とその傾向が顕著である（厚生労働省「医療施設調査」）。

同様に首都圏における社会福祉施設等については、人口10万人当たりで見ると、平成30(2018)年の社会福祉施設等の総数は51箇所、定員数は2,725人と、全国平均の61箇所、3,176人を下回っている。そのうち老人福祉施設については、65歳以上人口10万人当たりで見ると、全国平均の15箇所、444人に対し、首都圏は11箇所、270人と大きく下回っている（厚生労働省「社会福祉施設等調査」）。

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

(3) 再開発等の推進

都市における土地の合理的かつ健全な高度利用や公共施設の整備改善等を図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の事業が進められている。平成25(2013)年度から平成30(2018)年度の5年間の推移を見ると、首都圏において土地区画整理事業地区数（施行済みの地区を含む。）は4.1%増加し、市街地再開発事業地区数（施行済みの地区を含む。）は13.2%増加している（図表2-1-17）。

図表2-1-17 首都圏の再開発等事業地区数推移（平成30(2018)年度末現在）

	土地区画整理事業		市街地再開発事業	
	平成25(2013)年度	平成30(2018)年度	平成25(2013)年度	平成30(2018)年度
首都圏計	2,870	2,990	391	443
東京都	426	464	209	239
近隣3県	1,556	1,626	145	160
周辺4県	888	900	37	44

注：各年度における調査時点は3月31日現在のもの
資料：「都市計画現況調査」（国土交通省）

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっている。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通

によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが重要となる。このため、平成26(2014)年に都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設された。令和2(2020)年3月末時点で、首都圏の116都市で立地適正化計画についての具体的な取組が行われている(図表2-1-18)。

図表2-1-18 立地適正化計画の作成状況(令和2(2020)年3月末)(首都圏)

茨城県	29	水戸市・日立市・土浦市・古河市・石岡市・結城市・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・ひたちなか市・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・那珂市・大洗町・城里町・東海村・阿見町・境町・茨城町
栃木県	16	宇都宮市・足利市・栃木市・佐野市・鹿沼市・日光市・ <u>小山市</u> ・真岡市・大田原市・ <u>那須塩原市</u> ・ <u>那須烏山市</u> ・ <u>下野市</u> ・矢板市・茂木町・芳賀町・益子町
群馬県	12	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・富岡市・吉岡町・明和町・邑楽町
埼玉県	25	さいたま市・川越市・熊谷市・秩父市・本庄市・東松山市・春日部市・狭山市・深谷市・草加市・蕨市・戸田市・朝霞市・志木市・蓮田市・坂戸市・鶴ヶ島市・日高市・所沢市・毛呂山町・越生町・小川町・鳩山町・上里町・寄居町
千葉県	13	千葉市・船橋市・木更津市・ <u>松戸市</u> ・ <u>成田市</u> ・ <u>佐倉市</u> ・ <u>柏市</u> ・ <u>市原市</u> ・ <u>流山市</u> ・君津市・習志野市・酒々井町・栄町
東京都	5	八王子市・府中市・日野市・福生市・狛江市
神奈川県	11	相模原市・横須賀市・鎌倉市・藤沢市・小田原市・秦野市・厚木市・ <u>大和市</u> ・ <u>伊勢原市</u> ・ <u>海老名市</u> ・ <u>松田町</u>
山梨県	5	甲府市・ <u>山梨市</u> ・ <u>大月市</u> ・上野原市・甲州市
合計	116	

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、令和2(2020)年3月末までに作成、公表済みの都市である。

資料：国土交通省都市局作成

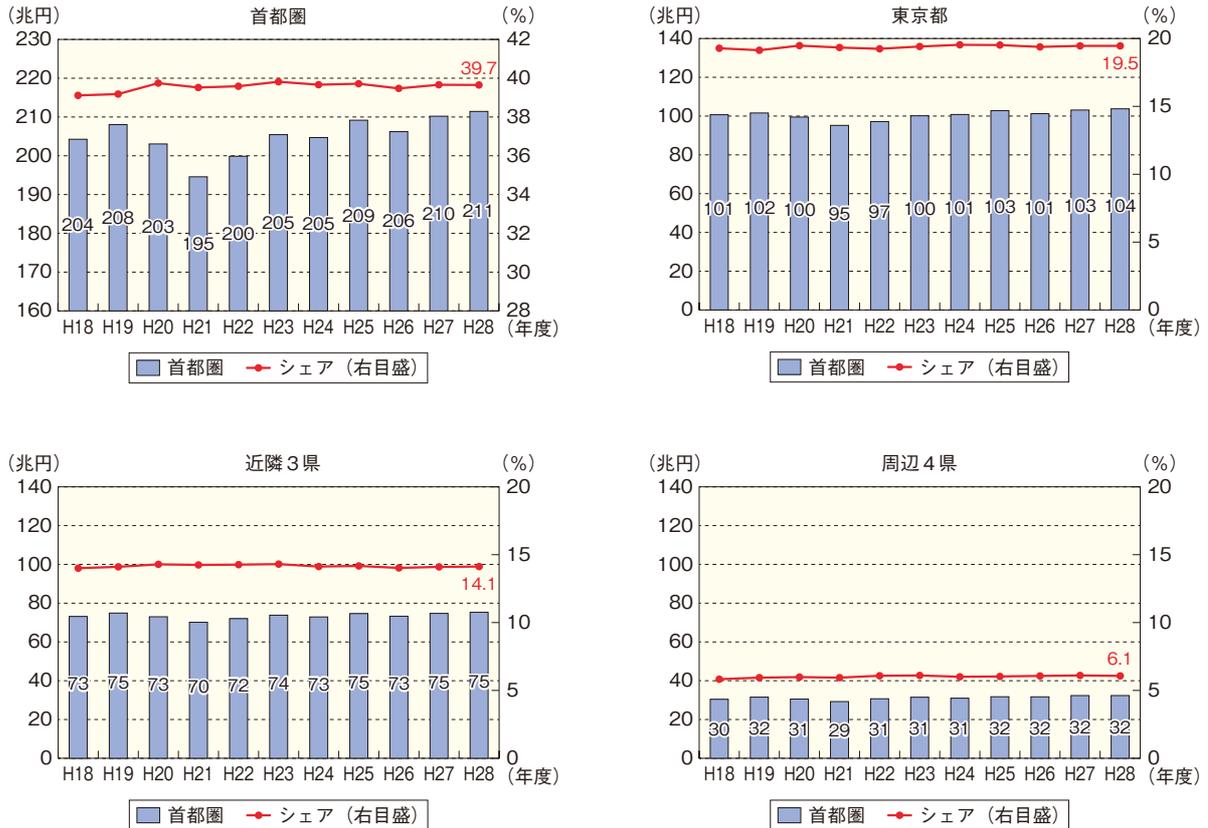
3. 産業機能の状況

(1) 首都圏の経済状況

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

また、全国各都道府県の県内総生産(実質)の合計に対する首都圏のシェアは39.7%を占めており、特に東京都の割合は高く、首都圏のシェアの約半分を占めている(図表2-1-19)。

図表2-1-19 各都道府県の県内総生産の合計に対する首都圏のシェアと実額



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

人口一人当たりの県内総生産（実質）の都道府県別の順位（平成28(2016)年度）を見ると、全国1位は東京都（761.5万円/人）であり、2位の愛知県（499.3万円/人）と比較しても、1.5倍以上の高い水準にある。一方、平成23(2011)年度から平成28(2016)年度までの間における東京都の人口増減率は全国中1位と高いものの、県内総生産（実質）の成長率は18位、人口一人当たりの県民所得の伸び率は46位であり、人口増加の勢いほど経済成長できていない（図表2-1-20）。

図表2-1-20 都道府県別人口増加率、県内総生産（実質）成長率、1人当たり県民所得伸び率

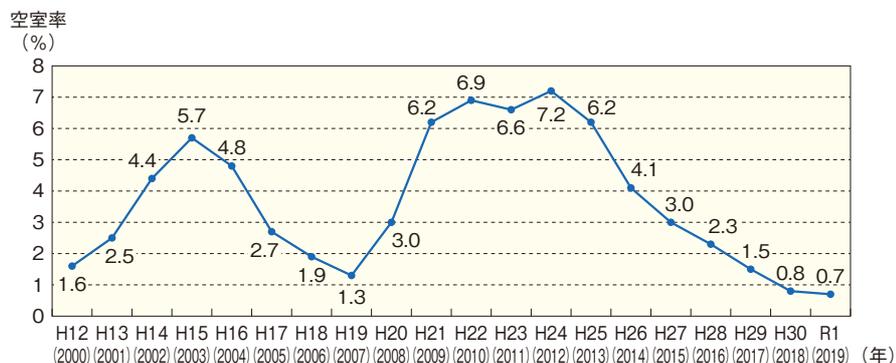
県内人口の増加率 (2011→2016)		県内総生産（実質）の成長率 (2011→2016)		1人当たり県民所得の伸び率 (2011→2016)	
1	東京都 3.2%	1	宮城県 18.9%	1	福島県 19.9%
2	沖縄県 2.6%	2	福島県 14.9%	2	宮城県 19.1%
3	愛知県 1.2%	3	沖縄県 11.8%	3	岩手県 16.8%
4	埼玉県 1.1%	4	岩手県 10.1%	4	沖縄県 14.5%
5	神奈川県 0.9%	5	石川県 8.7%	5	山形県 14.4%
⋮		⋮		⋮	
		18	東京都 3.6%	46	東京都 1.8%
⋮		⋮		⋮	
全国平均	△0.7%	全国平均	3.3%	全国平均	7.4%

資料：「県民経済計算」（内閣府）に基づき国土交通省都市局作成

(2) 首都圏の事業・業務環境等 (オフィスの需給動向)

東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、平成20(2008)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、平成24(2012)年以降は企業の業績回復等に伴い減少傾向にあり、特に平成30(2018)年以降は1%を切るなど非常に低い状況にある（図表2-1-21）。

図表2-1-21 東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率



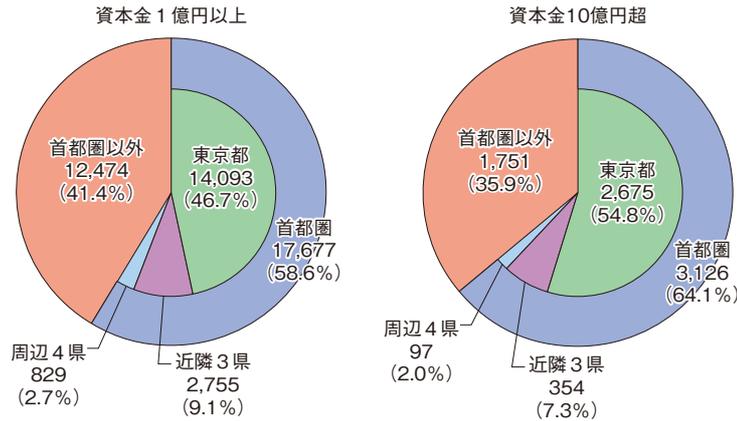
資料：シービーアールイー株式会社資料を基に国土交通省都市局作成

(内国法人の立地状況)

資本金1億円以上の普通法人（内国法人（国内に本店又は主たる事務所を有する法人）のうち、公共法人、公益法人等、協同組合等、人格なき社団等以外の法人）の立地状況を見ると、首都圏が17,677社で、全国（30,151社）の58.6%を占め、特に、東京都が14,093社と、全国の46.7%を占めている。

また、資本金10億円超の普通法人の立地状況を見ると、首都圏が3,126社で、全国（4,877社）の64.1%を占め、特に、東京都が2,675社と、全国の54.8%を占めており、東京都への立地が集中している状況がわかる。（図表2-1-22）。

図表2-1-22 首都圏における普通法人数（平成30(2018)年度）

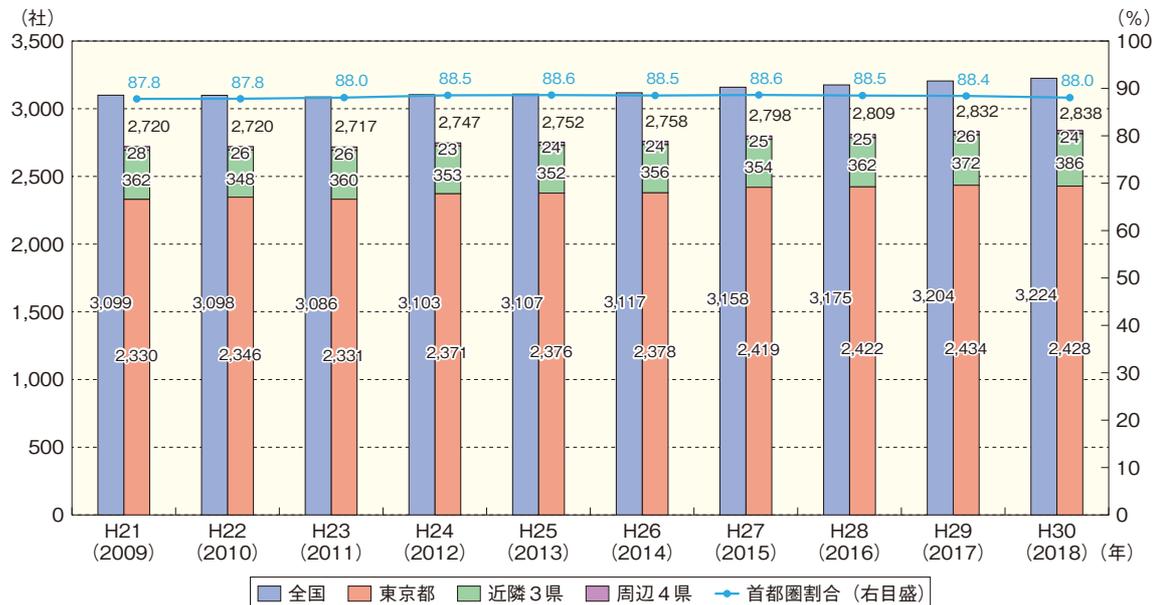


資料：「国税庁統計年報」（国税庁）を基に国土交通省都市局作成

（外資系企業の立地状況）

外資系企業の日本における本社の立地状況を見ると、平成31(2019)年3月には全国の3,224社の88%に当たる2,838社が首都圏にあり、その数は平成23(2011)年以降増加している。特に東京都が占める割合は非常に高く、平成31(2019)年3月には首都圏の約86%の2,428社が東京都に所在している（図表2-1-23）。

図表2-1-23 全国・首都圏の外資系企業数の推移



注：数値は原則資本金5,000万円以上かつ外資の比率が49%以上の企業数
資料：「外資系企業総覧」（株式会社東洋経済新報社）を基に国土交通省都市局作成

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

(起業の動向)

「自営業主」及び「会社などの役員」のうち、現在の事業を自ら起こした者（以下「起業者」という。）を見ると、平成29(2017)年における首都圏の起業者は、約171万3千人で、そのうち「自営業主」の起業者は約115万4千人、「会社などの役員」の起業者は約55万9千人となっている。平成24(2012)年と比べると、それぞれの起業者は減少しているが、全国の起業者も減少しているため、首都圏の起業者の全国に占める割合は35.9%と平成24(2012)年から0.7%増加しており、首都圏の人口の全国に占める割合（34.8%）を若干上回る状況となっている（図表2-1-24）。

図表2-1-24 首都圏等の起業者及び割合

		実数（千人）			割合（%）			人口	
		起業者総数	自営業主の起業者	会社などの役員の起業者	起業者総数	自営業主の起業者	会社などの役員の起業者	実数（千人）	割合（%）
H29	全国	4,770.9	3,430.1	1,340.8	100.0	100.0	100.0	126,706.0	100.0
	首都圏	1,713.0	1,154.1	558.9	35.9	33.6	41.7	44,070.0	34.8
	東京都	657.6	416.2	241.4	13.8	12.1	18.0	13,724.0	10.8
	近隣3県	763.0	518.7	244.3	16.0	15.1	18.2	22,714.0	17.9
	周辺4県	292.4	219.2	73.2	6.1	6.4	5.5	7,632.0	6.0
H24	全国	5,138.2	3,682.4	1,455.8	100.0	100.0	100.0	127,515.0	100.0
	首都圏	1,808.0	1,190.4	617.6	35.2	32.3	42.4	43,483.0	34.1
H19	全国	5,909.7	4,246.3	1,663.4	100.0	100.0	100.0	128,033.0	100.0
	首都圏	2,036.8	1,337.0	699.8	34.5	31.5	42.1	42,871.0	33.5
H24からH29への増減	全国	-367.3	-252.3	-115.0	-	-	-	-809.0	-
	首都圏	-95.0	-36.3	-58.7	0.7	1.3	-0.7	587.0	0.7

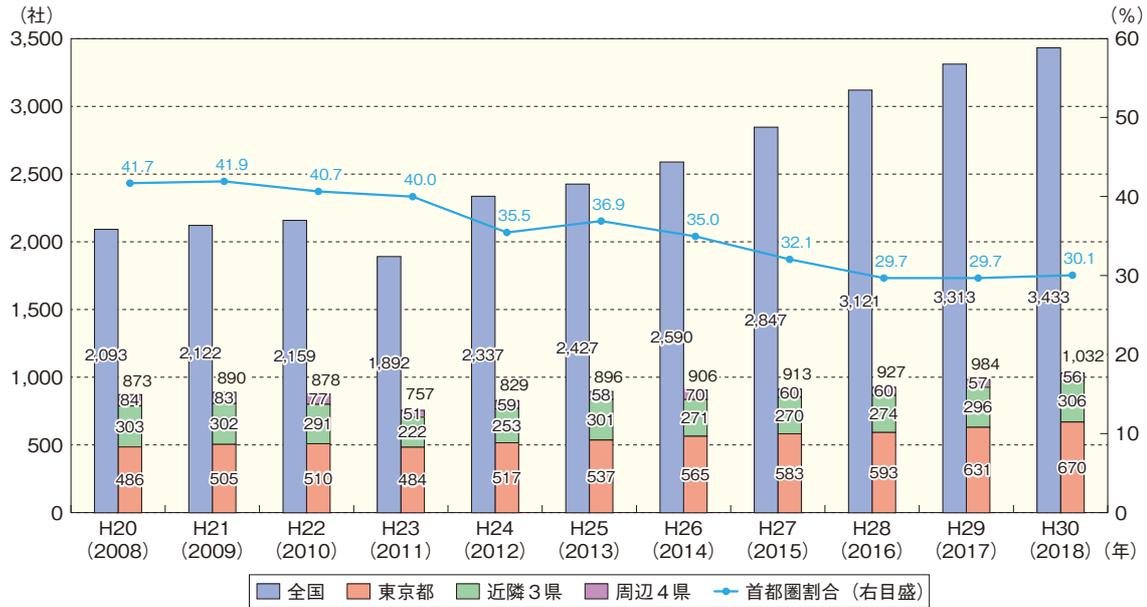
資料：「就業構造基本調査」（総務省）、「人口推計」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

(国際会議の開催状況)

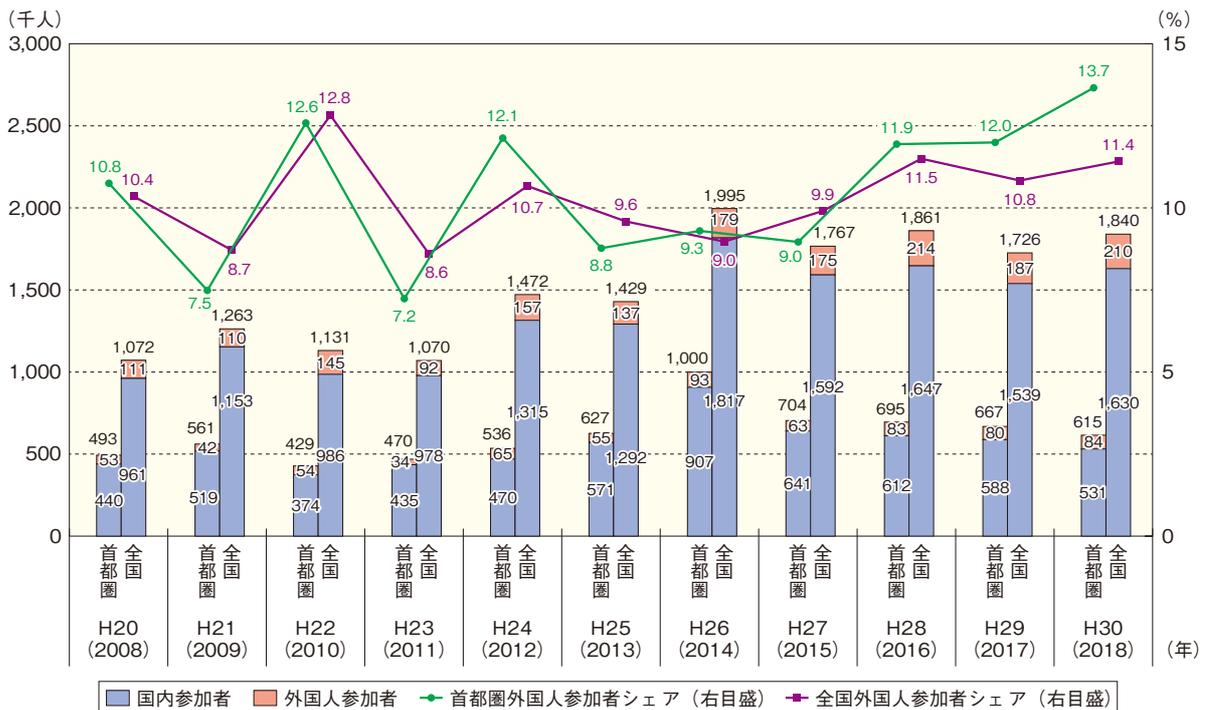
首都圏の平成30(2018)年の国際会議の開催件数は1,032件で、全国3,433件の約3割を占めている一方、東京都の開催件数が670件と、首都圏の開催件数の64.9%を占めている。近年全国的に開催件数が増加しており、首都圏の開催件数の全国に占める割合はほぼ横ばいとなっている（図表2-1-25）。

また、平成30(2018)年の国際会議参加者数は、全国で約184万人、首都圏で約62万人となっており、そのうち外国人はそれぞれ1割程度である（図表2-1-26）。

図表2-1-25 全国・首都圏の国際会議開催件数の推移



図表2-1-26 全国・首都圏の国際会議参加者内訳



注1：国際会議の選定基準は、国際機関・国際団体（各国支部を含む）又は国家機関・国内団体（各々の定義が明確ではないため民間企業以外は全て）が主催する会議で参加者総数が50名以上、参加国が日本を含む3カ国以上及び開催期間が1日以上のもをいう。
 注2：外国人参加者数には、会議出席を目的に来日した会議代表、オブザーバー、同伴家族を含む。
 ただし、プレス関係者、在日外国人は含めない。
 注3：1つの会議が複数の都市にまたがって開催された場合、それぞれの都市に計上しているため、参加者数は、実際の参加者数の総数よりも多くなっている場合がある。
 資料：図表2-1-25、2-1-26は「国際会議統計」（日本政府観光局（JNTO））を基に国土交通省都市局作成

（大学・大学院の動向）

首都圏における大学・大学院の動向について見ると、令和元（2019）年度の大学・大学院数は265校となっている。また、大学・大学院学生数は前年度から283人減となっている一方で、特に、東京都、千葉県等において増加している（図表2-1-27）。

また、今後18歳人口が全国的に大幅に減少すると見込まれる中、東京23区の大学等の学生の収容定員増が進むと、東京一極集中の加速化や、地方大学の経営悪化による撤退等に伴う地域間での高等教育の修学機会の格差拡大が懸念されるため、平成30(2018)年5月、「地域における大学の振興及び若者の雇用機会の創出による若者の修学及び就業の促進に関する法律」が成立した。本法律においては、地域における大学振興・若者雇用創出事業に関する計画の認定制度を設けるとともに、同年10月1日から令和10(2028)年3月31日までの間、東京23区内の大学等の学部等について、スクラップアンドビルドによる新たな学部等の設置等の例外的な場合を除き、学生の収容定員を増加させてはならないこととしている。

図表2-1-27 首都圏等の大学・大学院数及び学生数（令和元(2019)年度）

	大学・大学院数		大学・大学院学生数	
	実数（校）	対前年増減	実数（人）	対前年増減
全国	786	4	2,918,668	9,509
首都圏合計	265	2	1,294,203	▲ 283
茨城県	10	0	38,156	▲ 824
栃木県	9	0	22,567	305
群馬県	14	0	33,121	▲ 605
埼玉県	28	0	116,925	▲ 1,769
千葉県	27	0	115,499	2,941
東京都	140	2	760,035	2,568
神奈川県	30	0	190,675	▲ 2,885
山梨県	7	0	17,225	▲ 14

注1：「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による。

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

注3：「学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による。

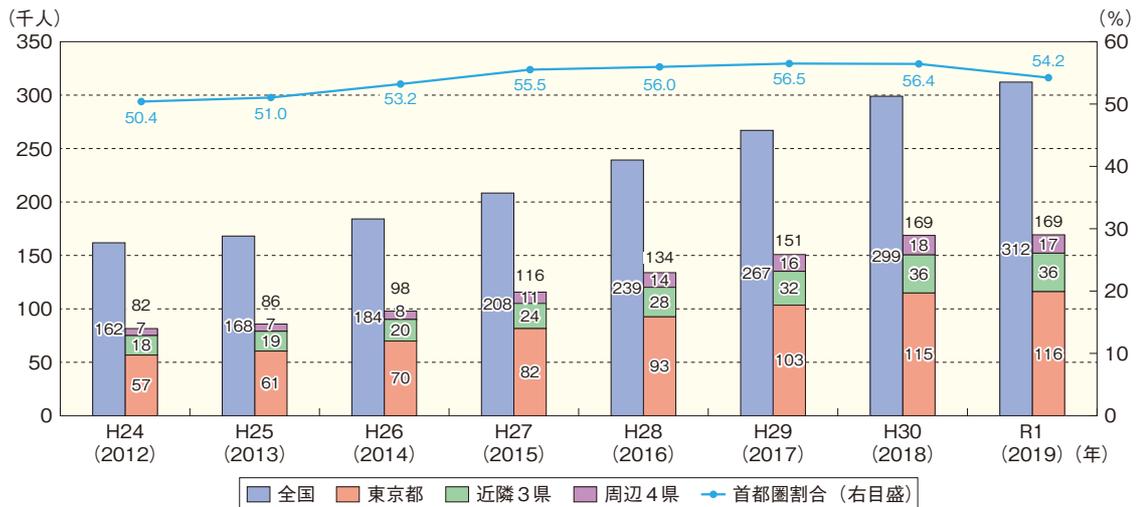
資料：「学校基本調査報告書（高等教育機関）」（文部科学省）を基に国土交通省都市局作成

(外国人留学生の動向)

首都圏における外国人留学生数は近年増加傾向にあり、令和元(2019)年5月現在の外国人留学生数は、約16万9千人となっており、特に東京都の占める割合が高く、令和元(2019)年5月現在、東京都の外国人留学生数の首都圏に占める割合は、68%となっている。

一方、全国における外国人留学生数も増加傾向にあるため、首都圏の全国シェアは近年横ばいで推移しており、令和元(2019)年5月現在、首都圏の外国人留学生の全国に占める割合は、54.2%となっている（図表2-1-28）。

図表2-1-28 全国・首都圏の外国人留学生数の推移（各年5月1日時点）



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

資料：「外国人留学生在籍状況調査」（独）日本学生支援機構）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)

平成30(2018)年における首都圏の製造業の動向について見ると、事業所数は49,356件で全国の26.2%、従業者数は約198万人で全国の25.7%であり、それぞれの全国に占める割合は、首都圏の人口の全国に占める割合（34.9%）よりも、いずれも低い状況となっている。

ただし、周辺4県においては、事業所数、従業者数のいずれの全国シェアとも、各県の人口の全国に占める割合を超える状況となっている（図表2-1-29）。

図表2-1-29 首都圏等の製造業の事業所数等

	事業所数 (H30)			従業者数 (H30)			製造品出荷額等 (H29)			人口 (H30)	
	実数 (件)	全国シェア (%)	H29年比 (%)	実数 (人)	全国シェア (%)	H29年比 (%)	金額 (百万円)	全国シェア (%)	H28年比 (%)	実数(千人)	全国シェア (%)
全国	188,249	100.0	-1.6	7,697,321	100.0	1.7	319,035,840	100.0	5.6	126,443	100.0
首都圏合計	49,356	26.2	-1.7	1,976,517	25.7	2.4	84,292,939	26.4	6.3	44,176	34.9
茨城県	5,043	2.7	-2.2	271,055	3.5	3.1	12,279,488	3.8	9.6	2,877	2.3
栃木県	4,210	2.2	-0.2	206,152	2.7	2.3	9,233,280	2.9	3.2	1,946	1.5
群馬県	4,763	2.5	-0.6	211,738	2.8	3.2	9,029,035	2.8	3.8	1,952	1.5
埼玉県	10,902	5.8	-0.7	396,691	5.2	3.3	13,507,456	4.2	6.5	7,330	5.8
千葉県	4,774	2.5	-0.9	207,400	2.7	2.3	12,126,270	3.8	6.4	6,255	4.9
東京都	10,322	5.5	-4.3	251,310	3.3	-0.4	7,628,318	2.4	-2.0	13,822	10.9
神奈川県	7,604	4.0	-1.2	359,025	4.7	2.4	17,956,427	5.6	10.2	9,177	7.3
山梨県	1,738	0.9	-1.5	73,146	1.0	2.7	2,532,665	0.8	12.5	817	0.6

注1：従業者4人以上の事業所

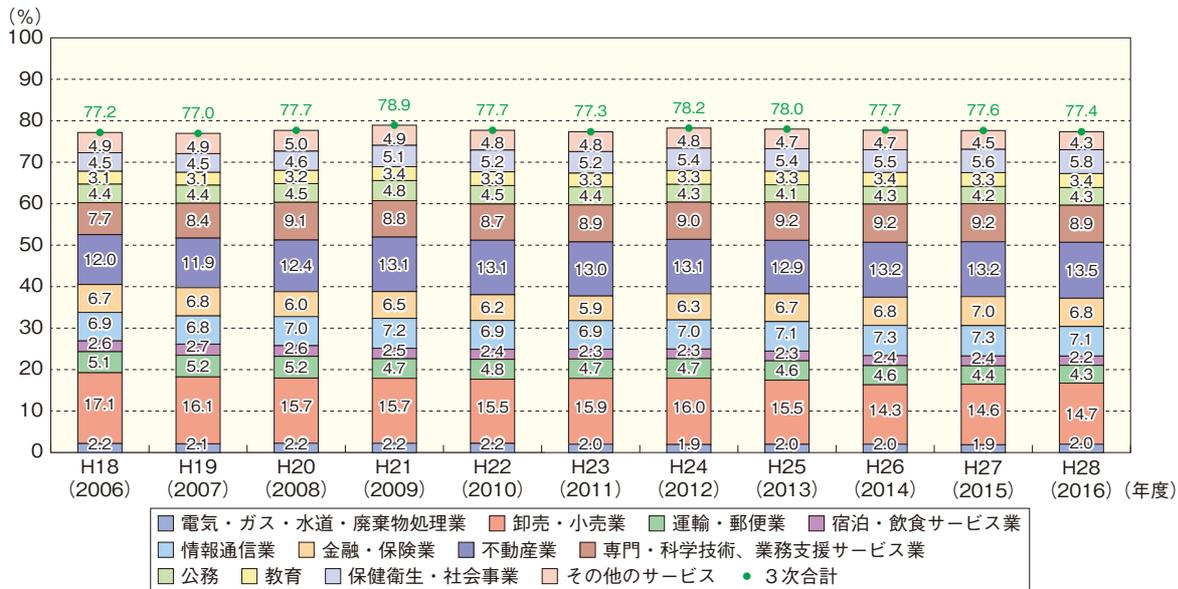
注2：製造品出荷額等は平成29(2017)年値

資料：「平成30年工業統計調査」（経済産業省）、「人口推計」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

(第3次産業の動向)

首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第3次産業のシェアを見ると、全体の77.4%と大きなウエイトを占めている。なかでも卸売・小売業が圏域総生産の14.7%を占めているものの、近年そのシェアは減少傾向にあり、その一方、不動産業や保健衛生・社会事業のシェアが増加している（図表2-1-30）。

図表2-1-30 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：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：「県民経済計算」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

(ショッピングセンターの立地動向)

首都圏において平成30(2018)年末で営業中のショッピングセンター²⁾の店舗数は、971件であるが、全国比で見ると、人口の構成比に比して、いずれの圏域でも低い水準にある。

一方、平成25(2013)年末で営業中のショッピングセンターの店舗からの増減数で見ると、首都圏は、全国に比して高い割合で増加しており、東京都、近隣3県において増加率が高い一方、周辺4県においては減少している。（図表2-1-31）。

2) ディベロッパーにより計画、開発されるものであり、次の条件を備えたものをいう。

- ・小売業の店舗面積は、1,500㎡以上であること。
- ・キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれていること。
- ・キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の80%程度を超えないこと。
(ただし、その他テナントのうち小売業の店舗面積が1,500㎡以上である場合には、この限りではない。)
- ・テナント会（商店会）等があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること。

図表2-1-31 首都圏等のショッピングセンター（SC）店舗数

	人口（千人）（H30）		H30末現在で営業中の		H25末現在で 営業中のSC店舗数	SC店舗数増減数（H25末 からH30末）	
		全国比	SC店舗数	全国比			増減率
全国	126,443	100.0%	3,220	100.0%	3,134	86	2.7%
首都圏	44,176	34.9%	971	30.2%	921	50	5.4%
東京都	13,822	10.9%	329	10.2%	298	31	10.4%
近隣3県	22,762	18.0%	487	15.1%	458	29	6.3%
周辺4県	7,592	6.0%	155	4.8%	165	△10	△6.1%

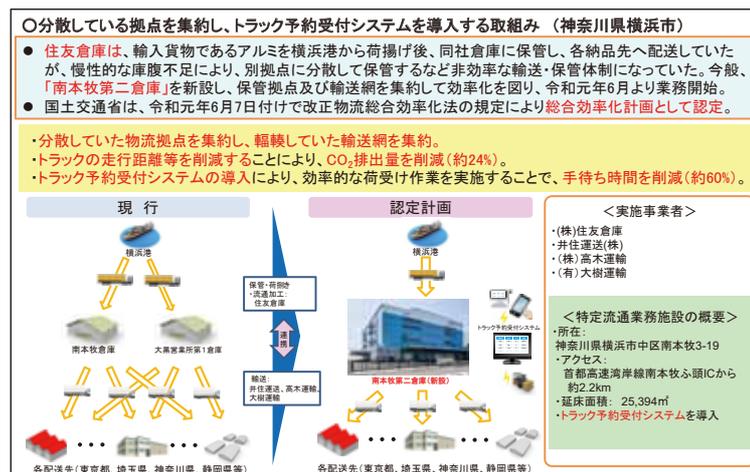
資料：（一社）日本ショッピングセンター協会資料を基に国土交通省都市局作成

（物流拠点の整備状況）

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

このような状況の中、我が国産業の競争力強化、高度化・多様化した物流ニーズへの対応、物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図るため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（平成17年法律第85号）に基づく総合効率化計画の認定制度を通じた物流の総合化及び効率化を図っている。首都圏における同法に基づく令和元（2019）年度の総合効率化計画の認定事例としては、分散していた物流拠点を集約し、トラック予約受付システムを導入することにより、輸送網の集約、トラックの走行距離等の削減に伴う二酸化炭素排出量の削減等を指向する取組（神奈川県横浜市）等がある（図表2-1-32）。

図表2-1-32 首都圏における物流総合効率化計画の認定事例（令和元（2019）年度）

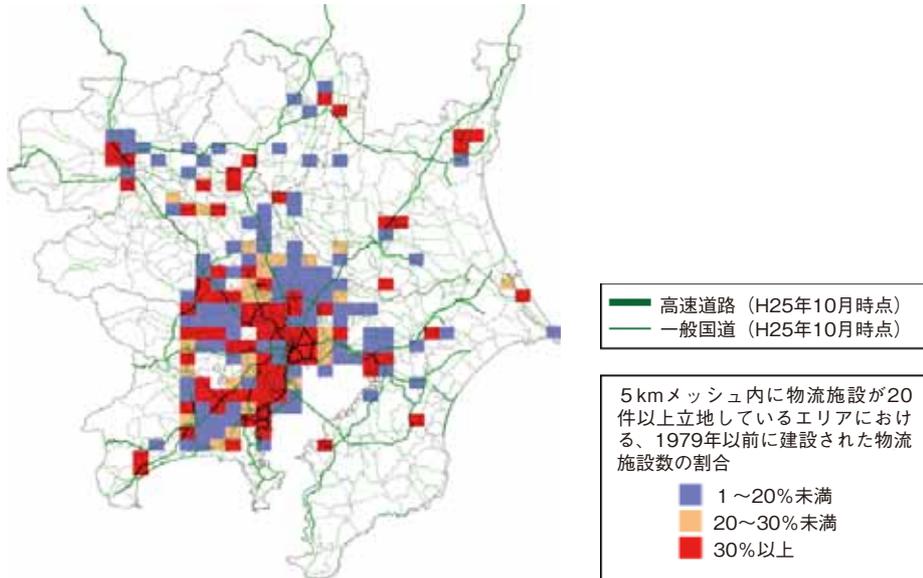


資料：「物流総合効率化法の認定状況」（国土交通省）

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

構築等が提言されている（図表2-1-33）。

図表2-1-33 首都圏の老朽化物流施設の立地状況



資料：「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」（東京都市圏交通計画協議会）

（産業拠点の形成を支える基盤整備の進展）

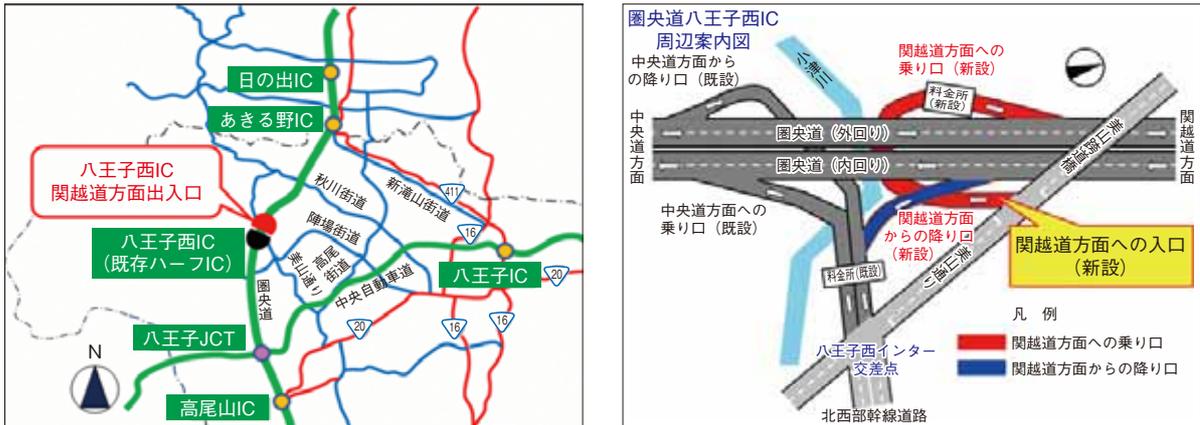
（事例1）圏央道IC整備の効果（八王子市）

圏央道八王子西ICの関越道方面出入口が平成28(2016)年12月24日に完成し、同ICがフルインターチェンジ化した。これにより、従来の東名道方面に加え関越道方面へのルートが新たに生まれたことで、関越道方面のIC間の距離が短縮されるとともに、八王子西部地域からの埼玉方面への利用可能圏域が拡大する等、交通の利便性の向上が期待される。また、高速道路ネットワーク間の連携強化により、広域的な移動の利便性が向上するため、IC周辺の産業活動の更なる活性化も期待される。

さらに、中央道八王子IC周辺地区から西方向に伸びて圏央道八王子西ICに接続する北西部幹線道路（左入美山線）が計画されており、本地区は広域自動車交通の要衝となっており、周辺には大学や民間研究所等が数多く立地している一方、大規模な低・未利用地が残されている。

このような広域的なアクセスの良さ等の立地環境や開発余地を活かし、東京都による「多摩の拠点整備基本計画」においては、本地区は「核都市」八王子と機能分担し、活力の向上に寄与する新たな拠点の形成を図ることとされている。また、東京都による「八王子・立川・多摩業務核都市基本構想」においては、業務施設集積地区に位置付けられており、多摩西部地域を対象とする流通業務機能、車社会に対応した商業機能等の導入を図ることとされている（図表2-1-34）。

図表2-1-34 圏央道八王子西ICの出入口の新設（八王子市）



資料：中日本高速道路株式会社提供

(事例2) 圏央道周辺の企業立地（茨城県）

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

圏央道は、沿線の産業立地の進展に大きく寄与してきている。これまでの整備が呼び水となって茨城県内の圏央道沿線では企業の立地が進んでおり、平成30(2018)年には、平成25(2013)年以降、工場立地面積が5度目の全国1位となっている。(図表2-1-35)。

図表2-1-35 茨城県内の圏央道沿線市町村における立地企業



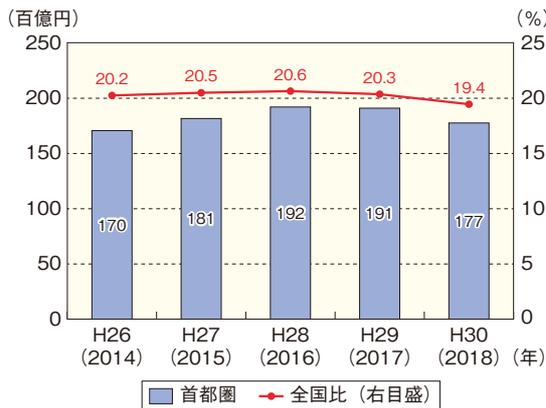
資料：東日本高速道路株式会社提供、国土交通省

(農業の動向)

首都圏の農業は、都市化の影響を受けながらも、世界最大規模の消費地に近いという優位性を活かし、茨城県、千葉県は、全国有数の農業産出額をあげている（平成30(2018)年農業産出額の全国順位でそれぞれ3位、4位）。平成30(2018)年の首都圏全体の農業産出額は、全国の約2割程度を占めている（図表2-1-36）。

なかでも、野菜については、東京都中央卸売市場に集まる野菜総取扱高の約4割（平成30(2018)年）を産出しており、大消費地への新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている。しかし、都市化の影響を受け、耕地面積は、年々漸減傾向にある（図表2-1-37）。このような状況の中、食料の安定供給に向けて限りある農地を有効に利用するため、荒廃農地（首都圏では、再生利用可能な荒廃農地が約2.2万ヘクタール）の再生利用に向けた取組が実施されており、平成30(2018)年には首都圏で2,177ヘクタールの荒廃農地が再生利用されている（農林水産省「平成30年の荒廃農地面積について」）。また、市街地内においても、規模は小さいながら営農が続けられており、新鮮な農産物の供給、農業体験・交流活動の場の提供、災害時の防災空間の確保、都市住民の農業への理解の醸成等、多様な役割を果たしている。

図表2-1-36 首都圏における農業産出額の推移



図表2-1-37 首都圏における耕地面積の推移



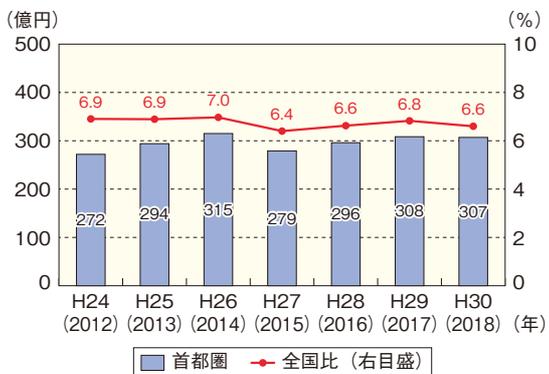
資料：図表2-1-36は「生産農業所得統計」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成
 図表2-1-37は「耕地及び作付面積統計」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

(林業の動向)

首都圏の林業は、平成30(2018)年の林業産出額が307億円で、全国の約7%となっており、なかでも茨城県、栃木県、群馬県の3県で首都圏全体の約81%を産出している（図表2-1-38）。

また、37府県では、森林の整備を主な目的として、独自の課税制度を導入しており、首都圏では、神奈川県が「水源環境保全税」を、茨城県が「森林湖沼環境税」を、栃木県が「とちぎの元気な森づくり県民税」を、山梨県は「森林環境税」を、群馬県は「ぐんま緑の県民税」を導入し、公益的機能が発揮される森づくりを進めている。

図表2-1-38 首都圏における林業産出額の推移



資料：「林業産出額」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

(水産業の動向)

首都圏の水産業は、平成30(2018)年の漁業産出額（海面漁業・養殖業）が838億円であり、前年に比べて約44億円の減少となっている³⁾。

(中央卸売市場の動向)

首都圏は、我が国最大の生鮮食料品等の消費地である。卸売市場は、消費者ニーズの多様化や大型需要者ニーズの増大等に応え、生鮮食料品等を安定的に供給していく役割を担っている。このため、平成28(2016)年1月に、卸売市場の整備等についてのニーズの変化に的確に対応し、その機能を十全に発揮していくため、農林水産省では卸売市場法に基づく方針である第10次卸売市場整備基本方針を、同方針に即して平成28(2016)年4月に第10次中央卸売市場整備計画を策定し、卸売市場の再編措置、施設の改善等に取り組んでいる。

なお、平成30(2018)年10月11日には、東京都中央卸売市場豊洲市場が開場しており、東京のみならず、我が国を代表する市場として発展していくことが期待される。

3) 「平成30年漁業産出額」（農林水産省）を基に国土交通省都市局算定。

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

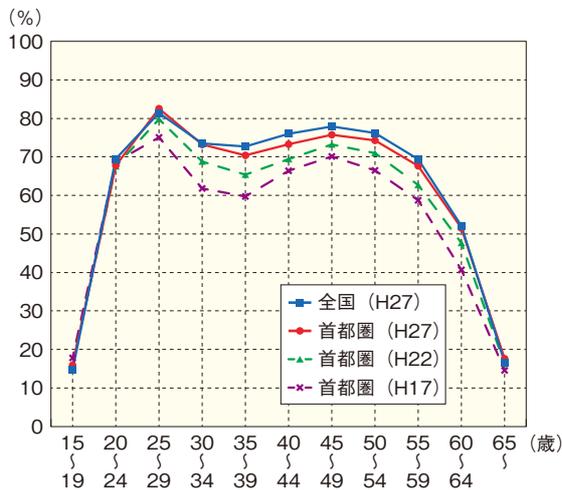
(1) 女性の活躍の促進

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

また、平成30(2018)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30年度雇用均等基本調査（確報）」）、育児休業は着実に定着しつつある。また、全国における妊娠前に就業していた女性の第1子出産前後の就業継続率の推移を見ると、これまでは、4割前後で推移してきたが、最新の調査では53.1%へと上昇している。育児休業制度を利用して就業継続をした女性の割合も39.2%と上昇している（図表2-1-40）。

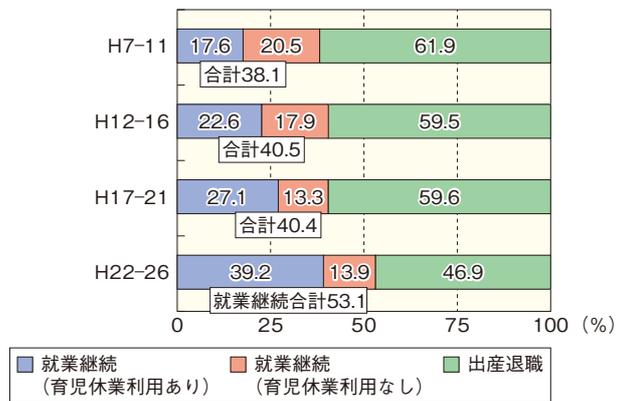
一方、首都圏の平成31(2019)年4月時点の保育定員数は89万人と、対前年で約4万人の増加となり、保育の受け皿の整備が進んでいる（図表2-1-41）。また、平成31(2019)年4月時点の待機児童は、全国で約1.7万人、首都圏では約7千人と前年を下回った。なお、東京都における待機児童は、平成29(2017)年4月から平成31(2019)年4月にかけて大きく減少しているものの、依然として、首都圏の待機児童数の約52%と過半を占めている（図表2-1-42）。

図表2-1-39 全国・首都圏の年齢階層別の女性の労働力率



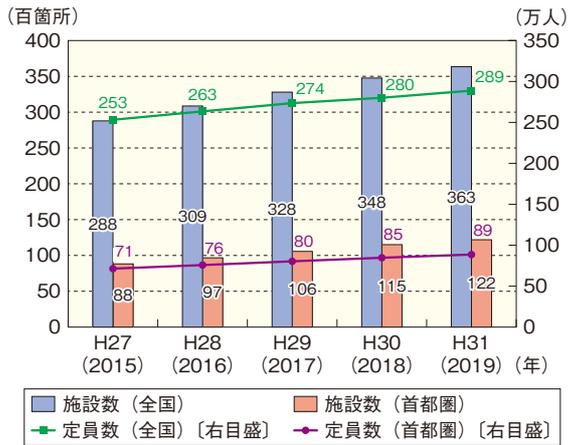
資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表2-1-40 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2-1-41 全国・首都圏の保育所等施設数及び定員数（各年4月1日時点）



注1：平成27年度以降の施設数、定員数の対象には、平成27年4月に施行された子ども・子育て支援新制度において新たに位置付けられた幼保連携型認定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。

注2：定員数については、以下のものを集計している。

平成27年～平成29年

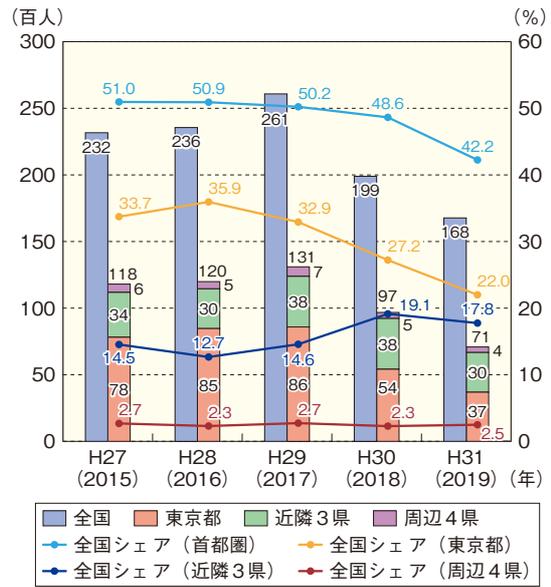
保育所、特定地域型保育事業の認可定員並びに幼保連携型認定こども園、幼稚園型認定こども園、地方裁量型認定こども園の利用定員

平成30年～平成31年

保育所、特定地域型保育事業、幼保連携型認定こども園、幼稚園型認定こども園、地方裁量型認定こども園の利用定員

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

図表2-1-42 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）



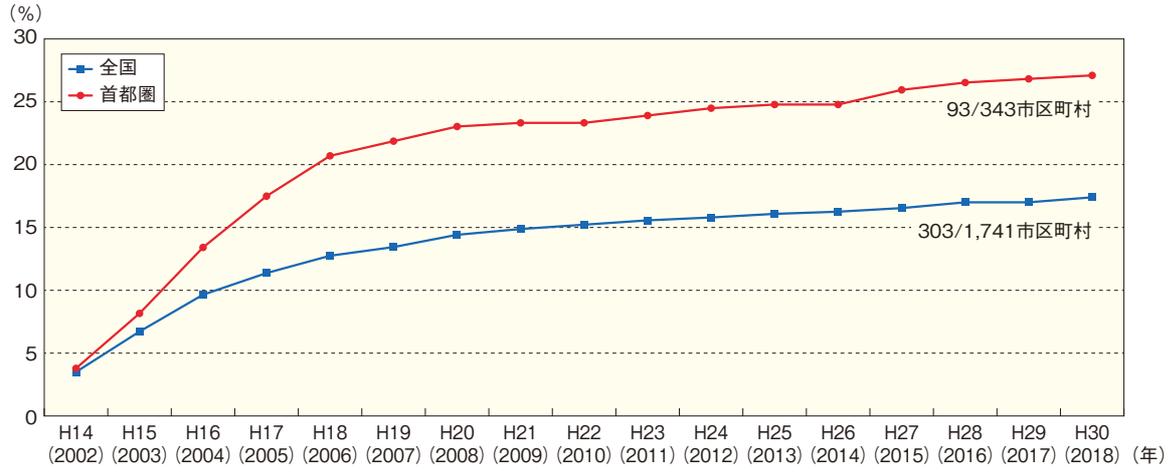
資料：「保育所等関連状況取りまとめ」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

(2) 高齢者参画社会の構築、障害者の活躍促進及びユニバーサル社会の実現

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するための施策を総合的に推進するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）が平成18(2006)年12月に施行された。同法に基づき、市区町村は、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区における旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化に関する基本的事項を記載した基本構想を作成できることとされ、首都圏においては、平成30(2018)年度末現在で、全市区町村の約27%にあたる93市区町村が基本構想を作成している（図表2-1-43）。さらに、平成29(2017)年3月に、障害当事者も参画した「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を設置し、バリアフリー法及び関連施策の見直しに着手した。平成30(2018)年11月には、バリアフリー法改正法が施行され、交通事業者によるハード対策・ソフト対策一体となった取組の推進、バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化、利用者へのバリアフリー情報の提供の推進等の措置を講ずることとされた。

また、平成29(2017)年2月には、ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議が開催され、東京2020大会のレガシーとして残していくための「ユニバーサルデザイン2020行動計画」が決定され、大会を契機とした共生社会の実現を目指している。また、平成30(2018)年12月には「ユニバーサルデザイン2020行動計画」の加速化を図るため、第1回ユニバーサルデザイン2020評価会議が開催された。令和元(2019)年11月に開催された第3回ユニバーサルデザイン2020評価会議では、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」に係る各省の取組みについて報告を行っている。

図表2-1-43 全国・首都圏のバリアフリー基本構想の作成市区町村の割合



注1：バリアフリー法の施行日（平成18(2006)年12月20日）以前は、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成市区町村数による。

注2：市区町村割合は、平成26(2014)年4月5日時点の市区町村数で計算している。

資料：国土交通省

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(2013)年11月に、首都直下地震が発生した場合において首都中枢機能の維持を図るとともに、首都直下地震による災害から国民の生命、身体及び財産を保護することを目的として、「首都直下地震対策特別措置法」(平成25年法律第88号)が制定され、同年12月に施行された。

同法に基づき、平成26(2014)年3月、震度6弱以上の地域や津波高3m以上で海岸堤防が低い地域等を「首都直下地震緊急対策区域」として指定した上で、「首都直下地震緊急対策推進基本計画(以下「基本計画」という。)」及び「政府業務継続計画(首都直下地震対策)」を閣議決定した。

基本計画においては、首都直下地震対策の基本的な方針として、

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

等を示している。

また、基本計画には、平成27(2015)年3月の閣議決定により、期限を定めた定量的な減災目標を設定するとともに、当該目標を達成するための施策について具体目標等が盛り込まれた。定量的な減災目標として、平成27(2015)年度から今後10年間で、想定される最大の死者数を約2万3千人から概ね半減、想定される最大の建築全壊・焼失棟数を約61万棟から概ね半減させることを掲げている。

さらに、平成28(2016)年3月、基本計画に基づき、首都直下地震の発生時に各防災関係機関が行う応急対策活動の具体的な内容を定めた「首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画(以下「具体計画」という。)」が中央防災会議幹事会において決定された。具体計画では、切迫性の高いマグニチュード7クラスの首都直下地震を想定しており、人命救助に重要な72時間を意識しつつ、緊急輸送ルート、救助、医療、物資、燃料の各分野でのタイムラインと目標行動の設定等が示された。具体計画は、令和元(2019)年5月に改定され、緊急輸送ルート、各種防災拠点等について更新されている。

一方、政府業務継続計画(首都直下地震対策)においては、首都直下地震発生時に、首都中枢機能の維持を図り、国民生活及び国民経済に及ぼす影響を最小化するため、発災時においても政府として維持すべき必須機能(「内閣機能」「被災地域への対応」等)を定め、これに該当

する中央省庁の非常時優先業務を円滑に実施することができるよう、一週間外部から庁舎への補給なしで、職員が交代で非常時優先業務を実施できる体制を目指し、執行体制、執務環境等を確保することとしている。本計画に基づき、中央省庁は、省庁業務継続計画について見直しを行い、内閣府においては、省庁業務継続計画について有識者等による評価を行ったほか、平成28(2016)年4月には、「中央省庁の業務継続ガイドライン」の改定を行った。このような取組を通じて、首都直下地震発生時においても政府として業務を円滑に継続することのできるよう、業務継続体制を構築していくこととしている。

このほか、首都直下地震対策特別措置法に基づき、首都中枢機能の維持及び滞在者等の安全確保を図るべき地区を「首都中枢機能維持基盤整備等地区」（令和元(2020)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(2013)年に「国土交通省南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」及び「対策計画策定ワーキンググループ」を設置し、省の総力を挙げて取り組むべきリアリティのある対策を「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」として、平成26(2014)年4月1日に策定した。南海トラフ巨大地震については、本対策計画の策定と併せて、地方ブロックごとに、より具体的かつ実践的な「地域対策計画」を策定した。

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

図表2-2-1 「国土交通省 南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省 首都直下地震対策計画」改定（平成31（2019）年1月）の概要



資料：国土交通省

③帰宅困難者等対策の取組状況

平成23(2011)年9月に、内閣府及び東京都は、首都直下地震発災時における帰宅困難者等の対策について、東日本大震災の教訓を踏まえ、国、地方公共団体、民間企業等が、それぞれの取組に係る情報を共有するとともに、横断的な課題について検討するための協議会を設置した。本協議会では、具体の課題や取組について検討するための幹事会、幹事会の下に「帰宅困難者等への情報提供体制」、「帰宅困難者等への支援体制」及び「駅前滞留者対策及び帰宅困難者等の搬送体制」という3つの課題について検討するためのワーキンググループを設置し、平成24(2016)年9月に最終報告が取りまとめられた。平成25(2013)年には、各機関における帰宅困難者等の対策に係る調整や情報交換を行うことを目的として、「首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議」を設置し、一時滞在施設の確保について実務的な検討を継続して行い、平成27(2015)年2月に「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」を改定した。本改定では、市区町村と事業者等との協定締結、安全点検のためのチェックシートの作成、受入者による受入条件の署名等、一時滞在施設を円滑に開設し、運営するための手順等を示した。平成30(2018)年2月には、東京都が設置した有識者による「今後の帰宅困難者対策に関する検討会議」において、「助け合い」の意識を広く社会全体に根付かせることや、要配慮者が安心して退避先で滞在できる環境整備を進めること等を基本的な考え方とする報告書を取りまとめた。

九都県市首脳会議（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいた

ま市、相模原市)では、九都県市内において災害等が発生し、被災都県市独自では十分な応急措置ができない場合に、九都県市の相互連携と協力の下、被災都県市の応急対策及び復旧対策を円滑に遂行するため、平成2(1990)年6月から災害時相互応援に関する協定を締結し、相互応援体制を確保している。

一方、帰宅困難者の徒歩帰宅を支援するため、九都県市は、コンビニエンスストアやファーストフード店、ファミリーレストランと、さらに1都3県(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)は、ガソリンスタンド等の事業者の協力を得て「災害時における帰宅困難者支援に関する協定」を締結し、この協定に基づき平成17(2005)年8月から「災害時帰宅支援ステーション」を設置することとしており、平成31(2019)年3月時点で28,414箇所を確保している。災害時帰宅支援ステーションでは、①水道水の提供 ②トイレの使用 ③地図等による道路情報、ラジオ等で知り得た通行可能な道路に関する情報の提供等、可能な範囲で協力することになっている。

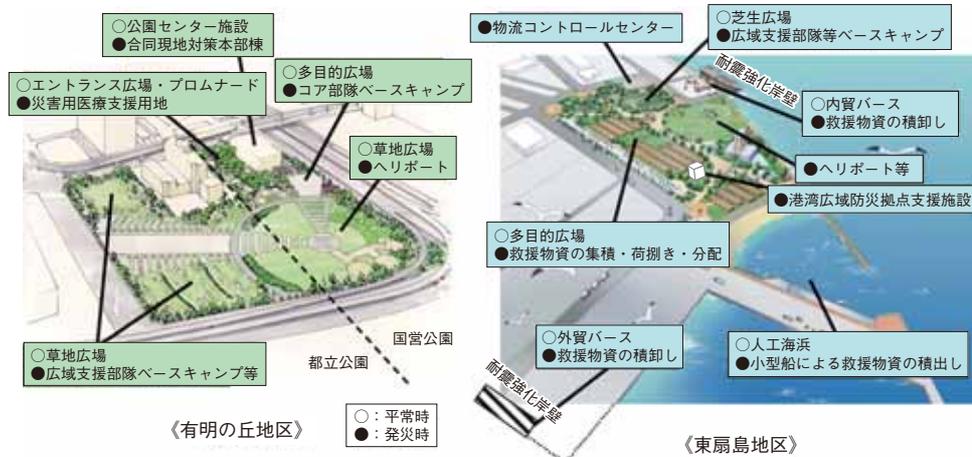
また、日本赤十字社東京都支部は、地域赤十字奉仕団や救護ボランティア等により、徒歩帰宅者への支援活動(簡単な応急手当・水分の補給・休憩等)を目的とした「赤十字エイドステーション」を設置している。

(2) 広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の実施状況

都市再生プロジェクト第一次決定(平成13(2001)年6月)を受け、首都圏において大規模な地震等による甚大な被害が発生した際に、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点の整備を東京湾臨海部において行っており、国土交通省は内閣府等との運用体制の強化を進めつつ、東扇島地区は平成20(2008)年4月に、有明の丘地区は平成22(2010)年7月に東京臨海広域防災公園の供用を開始した(図表2-2-2、2-2-3、2-2-4)。

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

図表2-2-2 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備



資料：国土交通省

図表2-2-3 国営東京臨海広域防災公園



資料：国土交通省関東地方整備局

図表2-2-4 東扇島防災拠点



資料：国土交通省関東地方整備局

(3) 密集市街地の現状及び整備状況

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

国土交通省では、「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」(約8,000ヘクタール(平成13(2001)年))の状況を、都道府県及び政令指定都市の協力を得て詳細に把握し、その結果を平成15(2003)年7月に公表した。

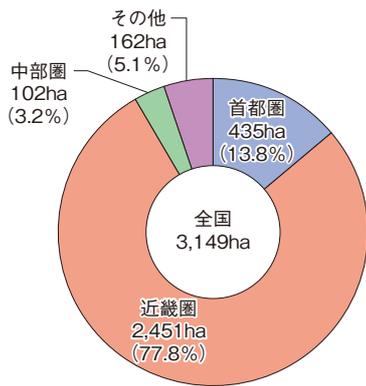
このような密集市街地の安全性確保のため、危険な密集市街地のリノベーションの戦略的な推進を目的に、平成19(2007)年3月に「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」(平成9年法律第49号)を改正した。

密集市街地については、平成23(2011)年3月に閣議決定された住生活基本計画(全国計画)において、従来の延焼危険性の指標に加え、避難の困難性、つまり、地区内閉塞度や地域特性等を考慮した「地震時等に著しく危険な密集市街地」(約6,000ヘクタール(平成22(2010)年))について、令和2(2020)年度までに概ね解消(最低限の安全性を確保)することとしている。

このため、国土交通省では、全国の市区町村を対象に調査を実施し、その地区数及び面積を平成24(2012)年10月に公表した。平成30(2018)年度末時点では、首都圏に全国の約14%に当たる435ヘクタールの「地震時等に著しく危険な密集市街地」が存在しており、なかでも、東京都が316ヘクタールと首都圏の7割を占めている(図表2-2-5、2-2-6、2-2-7)。

図表2-2-5

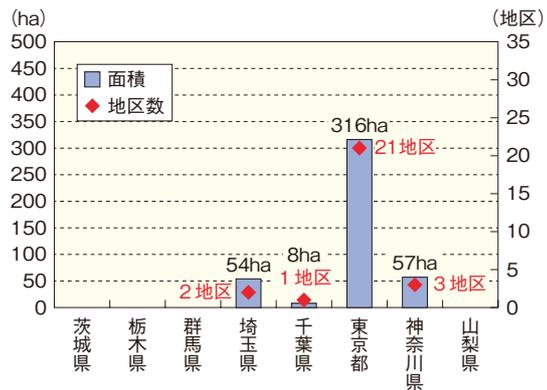
全国における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の分布状況（平成30(2018)年度末）



注1：面積の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。
 注2：割合の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。
 資料：国土交通省

図表2-2-6

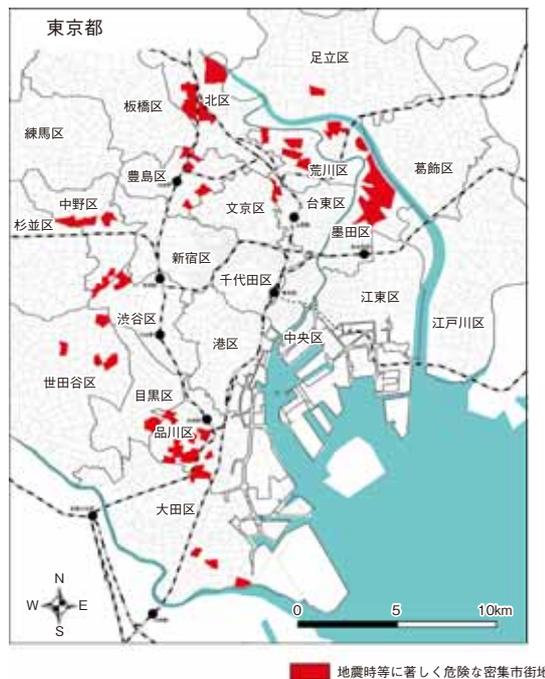
首都圏における都県別の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況（平成30(2018)年度末）



資料：国土交通省

図表2-2-7

東京都の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の区域図（H24）



資料：国土交通省

平成28(2016)年3月に閣議決定された「住生活基本計画（全国計画）」においても、「地震時等に著しく危険な密集市街地 約4,450ヘクタール（平成27年速報）」を令和2（2020）年度までに概ね解消することとしている。

「地震時等に著しく危険な密集市街地」が集中する東京都では、「防災都市づくり推進計画」を策定し、木造住宅密集地域を中心に震災時に特に甚大な被害が想定される地域を整備地域¹⁾として指定するなどして、具体的な方策を定めている。平成24(2012)年1月には「木密地域不

1) 整備地域：地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築が集積する等、震災時の大きな被害が想定される地域で、28地域、約6,900haが定められている（令和2年度末に改定予定の推進計画では約6,500haに縮小）。

燃化10年プロジェクト」実施方針を策定し、整備地域のうち、地域危険度が高いなど、特に重点的・集中的に改善を図るべき地区について、不燃化特区（重点整備地域）（令和元(2019)年度末現在53地区）を指定し、特区ごとに整備プログラムを定めることとしている（図表2-2-8）。令和2(2020)年3月には「防災都市づくり推進計画」の「基本方針」を改定し、整備地域全28地域のうち不燃領域率70%²⁾以上の地域数を、令和7(2025)年度までに半数以上、令和12(2030)年度までに全地域とする目標を定めている。

また、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等が総合的に行われ、密集市街地の整備改善が図られているところである。住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）等の実施状況を見ると、実施地区については、首都圏では東京都が約8割を占めている（図表2-2-9）。

図表2-2-8 東京都の整備地域・重点整備地域（不燃化特区）・延焼遮断帯の図



資料：東京都提供

2) 不燃領域率70%：不燃領域率が70%を超えると、市街地の延焼による焼失はほぼゼロとなるとされている。

図表2-2-9 全国・首都圏の住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）等の実施状況

地域	地区数
首都圏	104地区
東京都	87地区
近隣3県 (埼玉県、千葉県、神奈川県)	13地区
周辺4県 (茨城県、栃木県、群馬県、山梨県)	4地区
全国	171地区

注1：密集市街地総合防災事業を含む。
 注2：令和元(2019)年度実績
 資料：国土交通省

2. 治山治水等

(1) 治山事業

首都圏における平成30(2018)年の山地災害の発生状況は39箇所となっており、国土の保全、水源の涵養等の森林が有する公益的機能の確保が特に必要な保安林等において、必要に応じ治山施設を設置しつつ、崩壊箇所における森林の再生や機能の低下した森林の整備等を推進する治山事業に取り組んでいる（図表2-2-10）。

図表2-2-10 首都圏における山地災害発生状況（平成30(2018)年）

(単位：百万円)

	合計		林地荒廃		治山施設	
	箇所数	被害額	箇所数	被害額	箇所数	被害額
茨城県	0	0	0	0	0	0
栃木県	0	0	0	0	0	0
群馬県	6	50	2	35	4	15
埼玉県	0	0	0	0	0	0
千葉県	9	124	4	64	5	60
東京都	0	0	0	0	0	0
神奈川県	2	95	1	15	1	80
山梨県	22	889	22	889	0	0
合計	39	1,158	29	1,003	10	155

資料：「森林・林業統計要覧」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

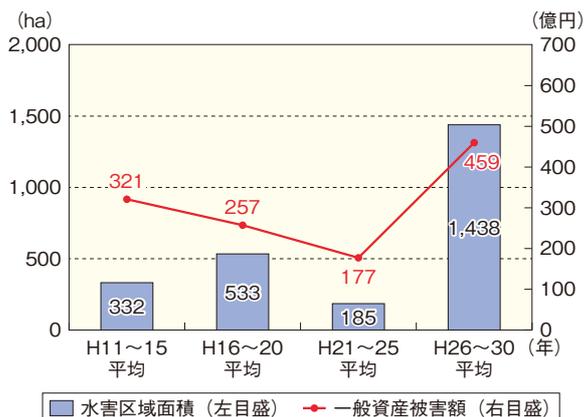
(2) 治水事業

(水害被害)

首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。気候変動等に伴う水害の頻発により水害区域面積、一般資産被害額の平成26(2014)年から平成30(2018)年までの5年間の平均は平成25(2013)年までの期間と比較して大きく増加しており（図表2-2-11）、水害密度³⁾に関しては、全国と比較して約2倍（図表2-2-12）と高い。

3) 水害密度：宅地等が水害により被った単位浸水面積当たりの一般資産被害額（営業停止損失分を含む。）をいう。

図表2-2-11 首都圏の水害被害の推移

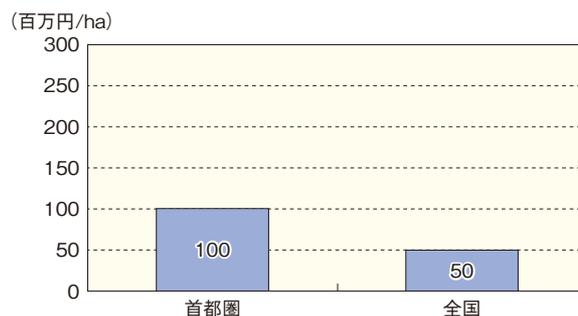


注1：経年比較のため水害被害額は、水害被害額デフレーター（平成23年=1.00）を用いて算出した。

注2：それぞれの値は各5年間の平均値である。

資料：図表2-2-11、2-2-12ともに「水害統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表2-2-12 水害密度の比較（平成26（2014）年～平成30（2018）年平均）



令和元(2019)年度においては、台風第19号（令和元年東日本台風）により首都圏の広範囲に大きな被害が生じた。首都圏で特に甚大な被害の発生した入間川流域（荒川水系）、那珂川、久慈川、多摩川の4水系において、再度災害防止のための「緊急治水対策プロジェクト」に令和2(2020)年1月から着手している。このプロジェクトでは、河道掘削、遊水地、堤防整備等に着手する他、国、都県、市区町村が連携し、霞堤等の保全・有効活用、浸水リスクを考慮した立地適正化計画の作成などのソフト対策を組み合わせ総合的な治水対策が進められている（図表2-2-13）。

また、鬼怒川では平成27(2015)年9月関東・東北豪雨により、1箇所の堤防決壊、7箇所の溢水等により多くの家屋浸水被害等が発生するとともに、避難の遅れによる多数の孤立者が発生した。このため、鬼怒川下流域（茨城県区間）においては、国、茨城県、常総市等の7市町が主体となり、再度災害防止を目的とした、決壊した堤防の本格的な復旧、高さや幅が足りない堤防の整備（嵩上げや拡幅）、洪水時の水位を下げるための河道掘削等のハード対策のみならず、タイムラインの整備とこれに基づく訓練の実施、地域住民等も参加する危険箇所の共同点検の実施、広域避難に関する仕組みづくり等のソフト対策も一体となった治水対策が、現在、鬼怒川緊急対策プロジェクトとして取り組まれている（図表2-2-14）。令和2年(2020)年3月末時点では、堤防整備が約58%完成、整備中も併せると約95%となっており、河道掘削は約89%完成、整備中も併せると約95%と整備が進んでいる。

図表2-2-13 関東4水系における「緊急治水対策プロジェクト」



※今後の調査・検討等により追加・変更があります。
 ※事業費は、緊急治水対策プロジェクトのうち、河川大規模災害関連事業、河川等災害復旧事業により、国で実施する事業・流域における対策について記載しています。
 ※四捨五入により合計値が合わない箇所があります。

図表2-2-14 鬼怒川緊急対策プロジェクト



(予防的治水対策)

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

2-2-15)。

図表2-2-15 首都圏のハザードマップ公表状況（令和2（2020）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	40	0
栃木県	25	24	5	0	0	22	1
群馬県	35	19	3	0	0	24	3
埼玉県	63	50	46	0	0	38	0
千葉県	54	48	24	3	25	37	0
東京都	62	49	38	2	9	36	2
神奈川県	33	31	14	1	14	30	1
山梨県	27	13	2	0	0	26	7
合計	343	276	136	6	58	253	14

注：公表状況は「国土交通省ハザードマップポータルサイト」に登録されている市区町村数を集計した。
資料：「国土交通省ハザードマップポータルサイト」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

（局地的な大雨や集中豪雨への対策）

首都圏における局地的な大雨や集中豪雨に備えた取組の一つとして、令和元(2019)年5月に栃木県足利市で「第68回利根川水系連合・総合水防演習」が実施された。この演習は、昭和22(1947)年のカスリーン台風による未曾有の被害を教訓として昭和27(1952)年から始められ、国土交通省及び1都6県並びに開催市町村の主催により、毎年利根川水系の河川で開催されている。今回は見学者を含めた約16,000人の参加の下、地域特性を活かした伝統工法を織り交ぜた実践的な水防訓練、流域住民の主体的な避難につながる緊急速報メールを活用した洪水情報の大規模配信訓練、関係機関が連携した救出・救護訓練等、実践的な演習が実施された（図表2-2-16）。

図表2-2-16 第68回利根川水系連合・総合水防演習



資料：国土交通省関東地方整備局

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

平成31(2019)年3月には、「避難勧告等に関するガイドライン」が改定され、住民は「自ら

の命は自らが守る」意識を持ち、自らの判断で避難行動をとるとの方針が示され、この方針に沿って自治体や気象庁等から発表される防災情報を用いて住民がとるべき行動を直感的に理解しやすくなるよう、5段階の警戒レベルとの対応を明記して防災気象情報が提供されている。

第3節

面的な対流を創出する
社会システムの質の向上

1. 社会資本の整備

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

首都圏においては、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、約9割が開通済であり、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、高速横浜環状南線（釜利谷JCT～戸塚IC間）、横浜湘南道路（栄IC・JCT～藤沢IC間）の整備や、久喜白岡JCT～大栄JCT間の4車線化について、現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用して、整備の加速化を図ることとしている。

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

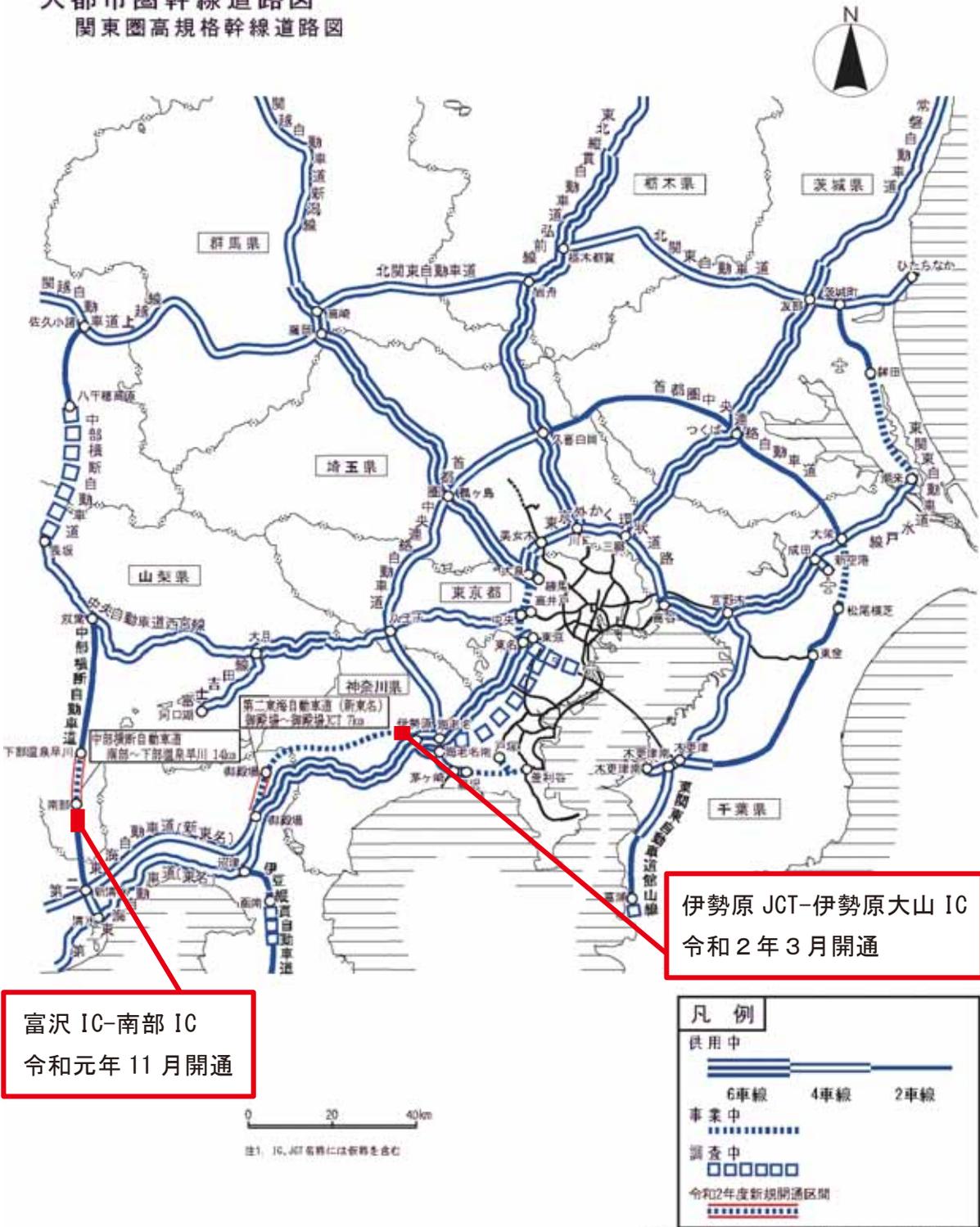
また、東関東自動車道水戸線は、平成30(2018)年2月に鉾田ICから茨城空港北IC間約9kmが開通し、未開通区間についても整備を推進している（図表2-3-1）。

② 都市高速道路の整備

令和元(2019)年12月に首都高速道路小松川JCTが開通した。これにより、中央環状線へのアクセス性の向上や周辺道路の混雑の回避・緩和や埼玉方面への入口アクセス圏域の拡大が期待される。また、同月に首都高速道路渋谷線（下り）渋谷入口が開通した。これにより、渋谷・六本木等からの首都高速道路へのアクセス性向上や渋谷駅周辺の混雑緩和が期待される。さらに、令和2(2020)年3月には横浜北西線が開通した。これにより、東名高速道路から横浜港までが直結され、横浜市北西部と横浜都心、湾岸エリアとの連絡強化等が期待される（図表2-3-2）。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



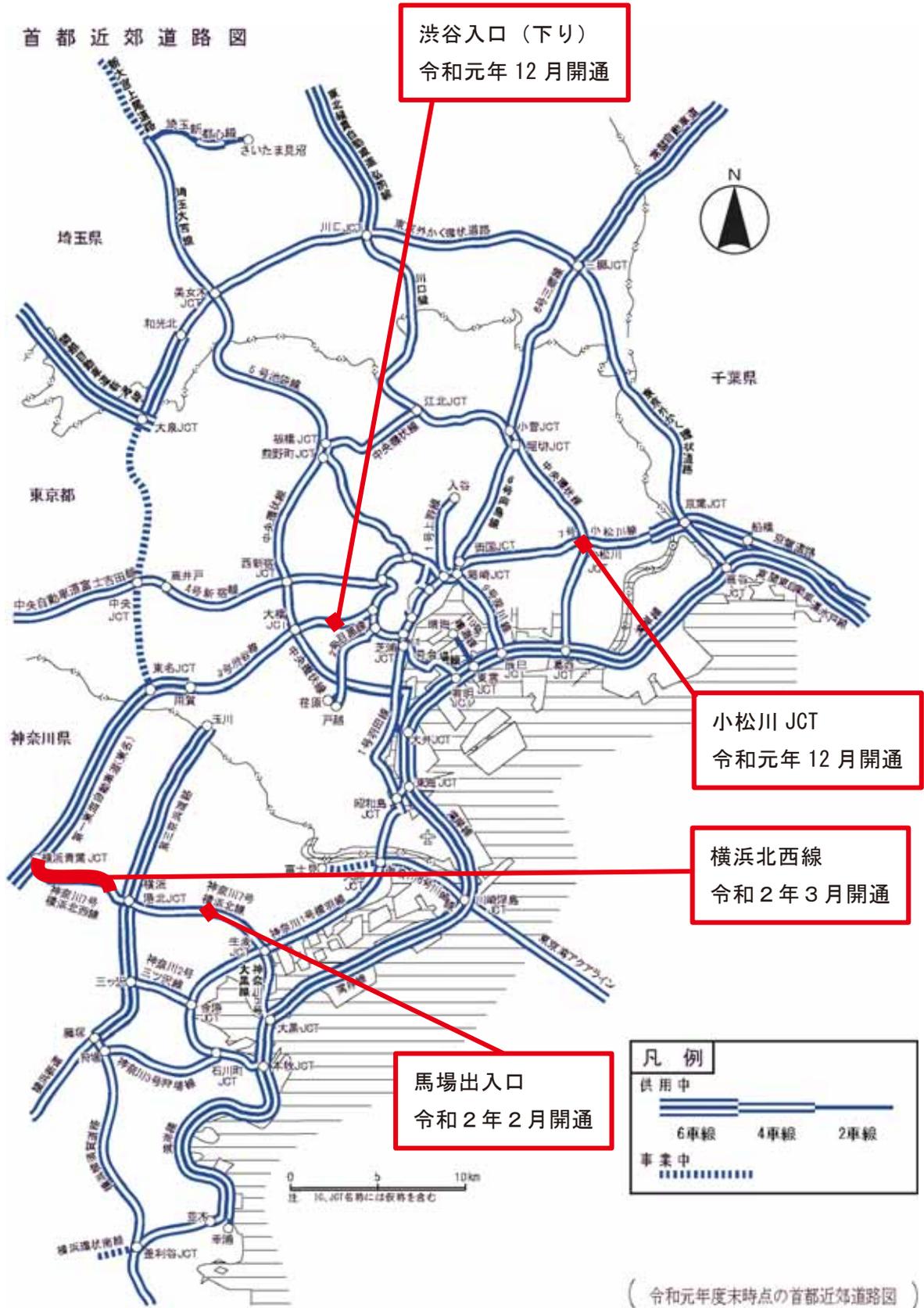
富沢 IC-南部 IC
令和元年 11 月開通

伊勢原 JCT-伊勢原大山 IC
令和 2 年 3 月開通

(令和元年度末時点の関東圏高規格幹線道路図に、
令和2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



資料：国土交通省

③ITS(高度道路交通システム)の活用による交通の円滑化

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

国では、ETC(自動料金支払システム)、VICS(道路交通情報通信システム)等のITSの開発・実用化・普及を推進しており、道路利用者の利便性向上のみならず、渋滞の解消や環境負荷の軽減に寄与している。平成27(2015)年8月より、全国の高速度道路上に設置された約1,700ヶ所の路側機と走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、大量の情報の送受信が可能となるとともに、ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる等、格段に進化した機能を有し、ITSの推進に大きく寄与するシステムであるETC2.0の本格導入を開始した。ETC2.0により収集した、速度データや利用経路・時間データ等、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、渋滞と事故を減らす料金設定や、生産性の高い物流管理等、道路を賢く使う取組を推進している(図表2-3-3)。



資料：国土交通省

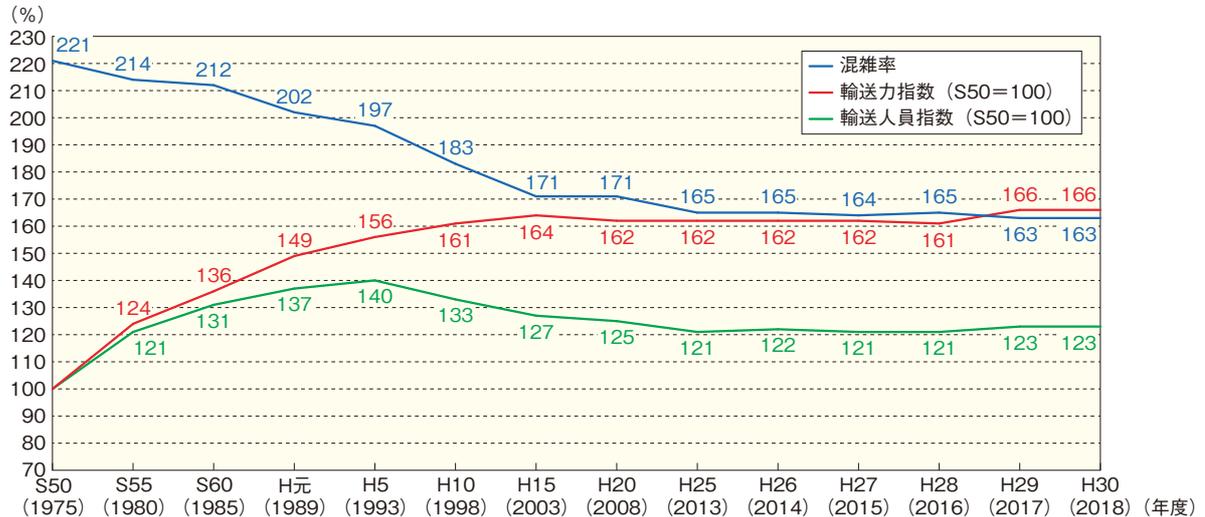
④鉄道の混雑緩和や利便性向上

首都圏における鉄道の通勤・通学の混雑は新線整備、複々線化、車両の長編成化等の取組の結果、改善傾向にあり、平成30(2018)年度における主要31区間の平均混雑率は163%となっているが、このうち7区間を含む全11区間では当面の目標である混雑率180%を超えるなど、依然として混雑の激しい区間も存在する(図表2-3-4、2-3-5)。近年、各鉄道事業者は運行本数増や車両増備等のハード面の対策に加え、通勤時間帯の混雑状況の発信や時差通勤によるポイント・クーポンの付与等のソフト面の対策にも取り組んでいる。また、国土交通省としても、最混雑時間帯に加え前後の1時間の平均混雑率(ピークサイド)についても平成30(2018)年度より公表を開始し、混雑の見える化を進めているところである。引き続き、各鉄道事業者との連携を深めつつ、混雑緩和に向けた対策を進めていく。

また、「都市鉄道等利便増進法」(平成17年法律第41号)に基づき、既存ストックを有効活用し、都市鉄道の利便増進を図るため、平成19(2007)年度より相鉄・東急直通線(横浜羽沢付近～日吉)の事業に着手した。この連絡線は令和元(2019)年11月に開業した相鉄・JR直通線(西

谷～羽沢横浜国大)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。現在、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2-3-4 東京圏における主要31区間の平均混雑率の推移



資料：国土交通省

図表2-3-5 目標混雑率180%を超えている個別路線（11路線）（平成30(2018)年度）

事業者	路線名	区間	混雑率
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	199%
東日本旅客鉄道(株)	横須賀線	武蔵小杉→西大井	197%
	総武緩行線	錦糸町→両国	196%
	東海道線	川崎→品川	191%
東京都交通局	日暮里・舎人ライナー	赤土小学校前→西日暮里	189%
東日本旅客鉄道(株)	京浜東北線(北行)	大井町→品川	185%
	南武線	武蔵中原→武蔵小杉	184%
	埼京線	板橋→池袋	183%
	中央快速線	中野→新宿	182%
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	182%
総武快速線	総武快速線	新小岩→錦糸町	181%

資料：国土交通省

⑤安全対策の推進

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

このため、道路管理者及び鉄道事業者が連携し、踏切を除却する連続立体交差事業等と踏切の安全性向上を図る歩道拡幅等が緊急かつ重点的に推進されている。令和元(2019)年度には踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道として、首都圏で新たに13箇所の指定を行っている。

また、鉄道駅のホームにおける安全対策については、平成28(2016)年8月に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」が国土交通省で開催され、同年12月に中間とりまとめが公表

された。ハード面では、1日当たりの利用者数が10万人以上の駅について、車両の扉位置が一定している等ホームドアの整備条件を満たしている場合、原則として令和2(2020)年度までに整備するとともに、扉位置の不一致等の課題に対応可能な新型ホームドアの普及を促進すること等により、交通政策基本計画の目標(令和2(2020)年度にホームドア約800駅)について、できる限りの前倒しを図るよう求められている。また、内方線付き点状ブロックについては、1日当たりの利用者1万人以上の駅について、平成30(2018)年度までに概ね整備が完了している。ソフト面では、申出があった視覚障害者に対して駅員等が乗車及び降車の誘導案内を実施することとしたほか、危険時に視覚障害者が明確に気付くような声かけの強化や、旅客による声かけの促進等を図ることとしている。平成30(2018)年度末現在で首都圏の426駅にホームドアが設置されている。

⑥空港へのアクセス強化

首都圏空港への鉄道によるアクセスの改善については、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について検討を行っている交通政策審議会において審議が行われ、平成28(2016)年4月に答申がとりまとめられた。答申では、具体的な空港アクセスの向上に資するプロジェクトの検討結果として、以下の事業が示されている。

- ①都心直結線の新設(押上～新東京～泉岳寺)
- ②羽田空港アクセス線の新設(田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港)及び京葉線・りんかい線相互直通運転化(新木場)
- ③新空港線の新設(矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居)
- ④京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設

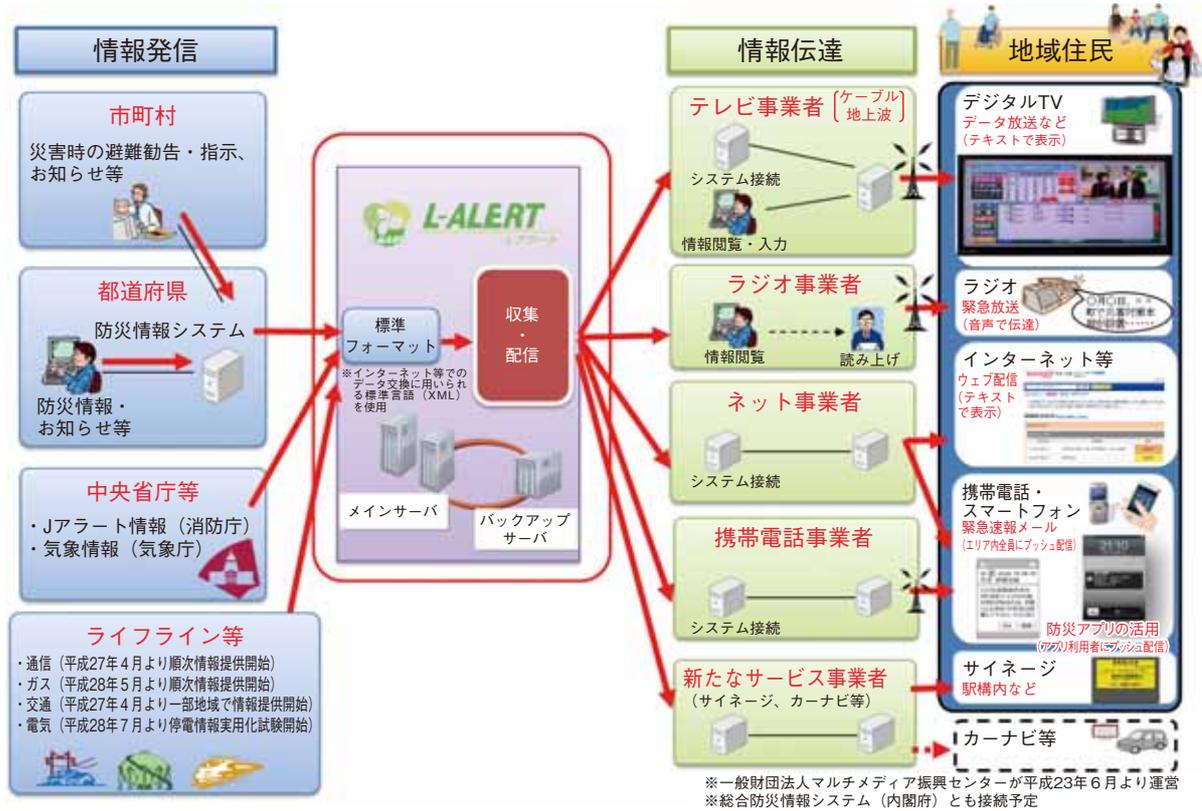
(2) 情報通信体系の整備

(Lアラートの普及)

Lアラートとは、安心・安全に関わる公的情報等、住民が必要とする情報が迅速かつ正確に住民に伝えられることを目的とした情報基盤である。地方公共団体、ライフライン関連事業者など公的な情報を発信する「情報発信者」と、放送事業者、新聞社、通信事業者等その情報を住民に伝える「情報伝達者」とが、この情報基盤を共通に利用することによって、効率的な情報伝達を実現できることから、普及に向けた取組が進められている(図表2-3-6)。

首都圏の全ての都県が平成31(2019)年3月時点で情報発信者として運用を開始しており、144団体が情報伝達者として登録している。なお、平成29(2017)年10月から、東京電力パワーグリッド株式会社により、初めて停電発生状況の配信が開始されている。

図表2-3-6 Lアラートの概要



資料：総務省

(テレワークの推進)

ICT(情報通信技術)を利用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方である「テレワーク」は、ワークライフバランスの実現のほか、人口減少時代における労働力人口の確保や地域の活性化等へも寄与する働き方改革実現の切り札となる働き方で、その推進が求められている。

また、令和元(2019)年6月に閣議決定された「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」や「成長戦略フォローアップ」において、テレワークの推進が位置付けられる等、これまで以上にテレワークの推進に向けた機運が高まってきている。

関係府省は、平成28(2016)年7月から、各府省の副大臣を構成員に含めたテレワーク関係府省連絡会議を開催し、テレワーク推進に向けた取組の共有や連携施策の検討・推進を行う等、テレワークの一層の普及拡大に向けた環境整備、啓発等を連携して推進している。

令和元(2019)年7月22日から同年9月6日には、テレワークの全国的な普及拡大及び東京2020大会の交通混雑の緩和に向け、テレワークの実施を呼びかける「テレワーク・デイズ」が実施され、2,887団体から約68万人が参加してテレワークに取り組んだ。同年のテレワーク・デイズ集中実施期間中、東京23区全体で通勤者が1日当たり約26.8万人減少し、区別では、千代田区、港区、新宿区、中央区など都心部で減少量が多かった。また競技場周辺エリアでは、新国立競技場周辺で減少率が大きい傾向となっており、業務効率化の観点では、事務用紙等の使用量が約38%減少、残業時間が約45%減少(テレワーク・デイズ実施後の効果測定アンケートに回答があった団体の平均値)する等、交通混雑の緩和や業務効率化に大きな効果が見られた。

なお、首都圏整備としてのテレワークについては、東京等の既成市街地の過度な集中の是正や交通混雑の緩和を目的に、これまで国土交通省として、「テレワーク人口実態調査」(例年秋

頃を調査対象期間)や上述のテレワーク・デイズ等を通じた普及啓発活動など、関係府省と連携しその推進を図ってきたところであるが、今般、令和2(2020)年2月18日の政府の第11回新型コロナウイルス感染症対策会議において、感染拡大の防止の手段として「テレワークも有効な手段である」旨の内閣総理大臣の発言や、「感染の拡大を防止するためには、通勤ラッシュを回避し、在宅での勤務も可能となるテレワークが有効な対策である。」との総務大臣の発言を受け、2月上旬から3月上旬を調査対象期間として、新型コロナウイルス感染症対策としての在宅型テレワークの実施状況等を緊急に調査したところである。

(3) 水供給体系の整備

(水資源開発の状況)

首都圏を流れる利根川水系及び荒川水系については、産業の開発又は発展及び都市人口の増加に伴い広域的な用水対策を緊急に実施する必要があることから、「水資源開発促進法」(昭和36年法律第217号)に基づき、昭和37(1962)年4月に利根川水系、昭和49(1974)年12月に荒川水系が、水資源開発水系として指定されている。両水系においては、水資源の総合的な開発及び利用の合理化の基本となる計画である「利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画」が決定されており、現行の基本計画は、平成20(2008)年7月に全部変更が閣議決定され、これに基づき安定的な水利用を可能とするための各施策が進められている。

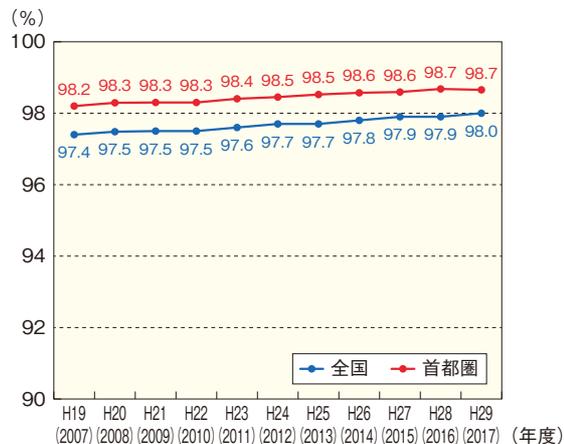
また、令和元(2019)年度においても、用水の安定供給を確保するため、一級河川利根川水系八ッ場ダム(令和2(2020)年3月完成)を始めとするダム等の水資源開発施設の建設や既存施設の耐震対策、老朽化対策を目的とする事業等が実施されている。

(普及状況)

①生活用水

水道の普及率は増加傾向にあり、平成29(2017)年度には全国では98.0%、首都圏は98.7%となっている(図表2-3-7)。

図表2-3-7 全国・首都圏の水道普及率の推移



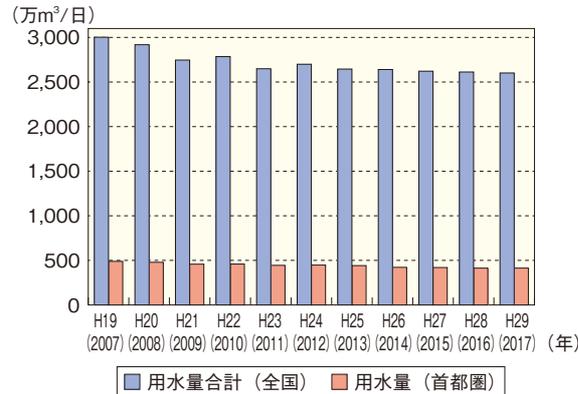
資料:「水道統計」(日本水道協会)を基に国土交通省都市局作成

②工業用水

首都圏の工業用水の1日当たり用水量は年々減少しており、平成29(2017)年には、413

万 m^3 （回収水及び海水を除く。）であった（図表2-3-8）。

図表2-3-8 全国・首都圏の工業用水量の推移



注1：従業者30人以上の製造事業所における工業用水の1日当たり用水使用量（回収水及び海水を除く。）

注2：平成23(2011)年については「平成24年経済センサスー活動調査」、平成27(2015)年については「平成28年経済センサスー活動調査」による。

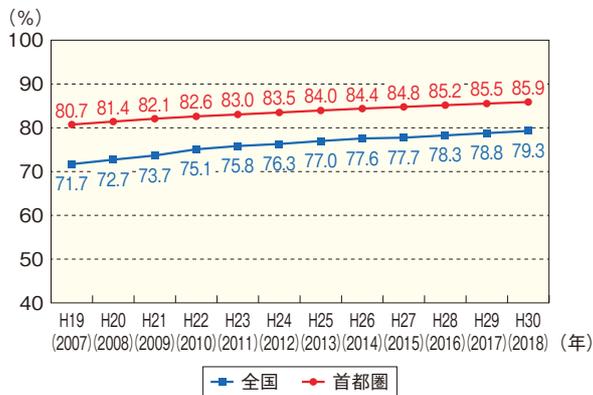
資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサスー活動調査」、「平成28年経済センサスー活動調査」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

(4) 下水道・廃棄物処理体系の整備

① 下水道

首都圏の下水道処理人口普及率は、全国と比較して高い状況であり、平成30(2018)年度末は85.9%であった（図表2-3-9）。

図表2-3-9 全国・首都圏の下水道処理人口普及率の推移



注1：東日本大震災の影響で、下記の地方公共団体は調査対象外となっている。

平成22年度：岩手県、宮城県、福島県

平成23年度：岩手県、福島県

平成24年度：福島県

平成25年度：福島県

平成26年度：福島県

平成27年度：福島県相馬市、南相馬市、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村

平成28年度：福島県相馬市、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村

平成29年度：楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村

平成30年度：楡葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村

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

下水道、農業集落排水施設、合併処理浄化槽も含めた污水処理人口普及率を見ると、首都圏の普及率は、全国に比べ高く、特に東京都は非常に高い水準にあるが、周辺4県は全国よりも低い状況にある。処理施設別の普及率を見ると、東京都及び近隣3県は全国に比べ、特に下水道の普及率が高い一方、周辺4県は、全国に比べ下水道の普及率は低いものの、農業集落排水施設や合併処理浄化槽の普及率が高い状況となっている（図表2-3-10）。

図表2-3-10 汚水処理人口普及率（平成30(2018)年度末現在）

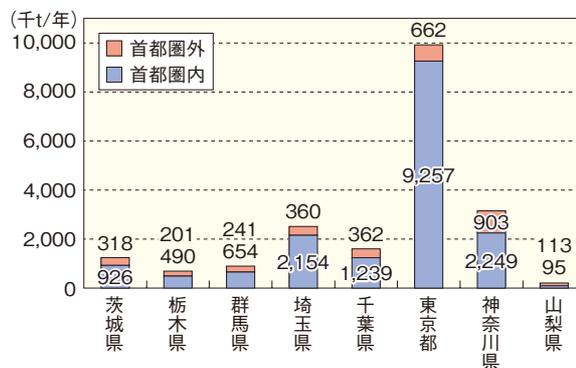
	人口（千人）	汚水処理人口（千人）			
		下水道	農業集落排水	合併処理浄化槽	
全国	127,062 (100.0%)	116,077 (91.4%)	100,741 (79.3%)	3,371 (2.7%)	11,761 (9.3%)
首都圏	44,345 (100.0%)	41,638 (93.9%)	38,089 (85.9%)	534 (1.2%)	2,964 (6.7%)
東京都	13,768 (100.0%)	13,739 (99.8%)	13,707 (99.6%)	2 (0.0%)	27 (0.2%)
近隣3県	22,878 (100.0%)	21,410 (93.6%)	19,610 (85.7%)	148 (0.6%)	1,644 (7.2%)
周辺4県	7,699 (100.0%)	6,489 (84.3%)	4,772 (62.0%)	384 (5.0%)	1,293 (16.8%)

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

②産業廃棄物の状況

首都圏では、産業廃棄物の中間処理又は最終処分のため、産業廃棄物は都県域を越え、他の地方公共団体に移動させて処理・処分している。平成30(2018)年度におけるその移動量は、東京都が9,919千トン（首都圏内の他県へ9,257千トン、首都圏外へ662千トン）、神奈川県が3,152千トン（首都圏内の他都県へ2,249千トン、首都圏外へ903千トン）等となっており、産業廃棄物を広域に移動し処理・処分する構造となっている（図表2-3-11）。

図表2-3-11 首都圏の圏内外への産業廃棄物の搬出量（平成30(2018)年度）



資料：「令和元年度廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用実態調査報告書（広域移動状況編 平成30年度実績）」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

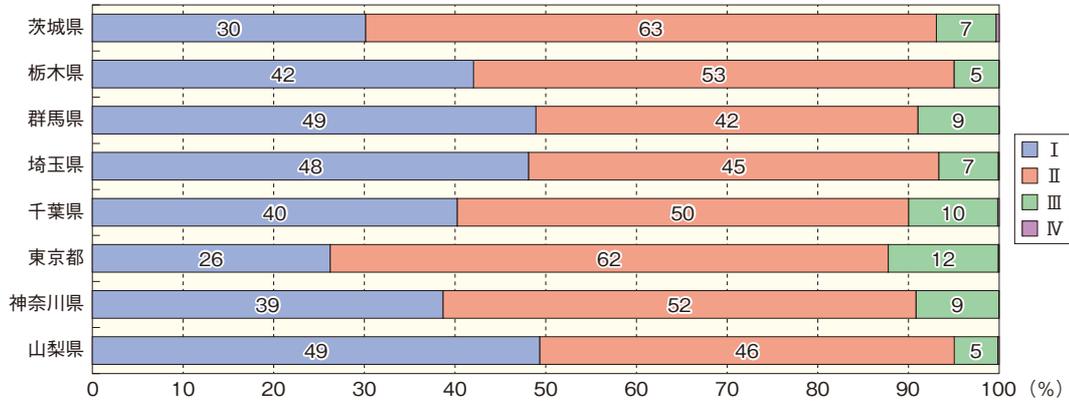
(5) インフラ老朽化対策

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期等に集中的に整備され、今後急速に老朽化することが懸念される。高速道路における天井落下事故や鉄道の線路施設におけるトラブルの発生を始めとして、社会資本の維持管理・更新に係る問題が各方面で顕在化しており、国民が社会資本の安全性に不安を抱く事態が生じている。また、今般国土交通省が所管する社会資本について実態把握を行った結果では、例えば、道路橋梁（橋長2m以上）については9割以上が地方公共団体の管理である等、大部分が地方公共団体が管理している施設であり、社会資本の維持管理・更新は国のみならず、地方公共団体等も含めた我が国全体の大きな課題である。真に必要な社会資本整備とのバランスを取りながら、いかに戦略的に維持管理・更新を行って

くかが問われている（図表2-3-12）。

首都高速道路については、老朽化に対して長期の安全・安心を確保するため、大規模更新・大規模修繕を実施しているところである。

図表2-3-12 首都圏の橋梁点検結果（平成30(2018)年度単年度：地方公共団体管理分）



区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

資料：「平成30年度・一巡目道路メンテナンス年報データ集（集計表）」（国土交通省）

政府、地方公共団体等における、あらゆるインフラを対象にした今後の取組の全体像を示すものとして、平成25(2013)年11月に決定された「インフラ長寿命化基本計画」の中では、全国のあらゆるインフラについて、着実に老朽化対策を実施するため、各インフラの管理者等がインフラ長寿命化計画（行動計画）を作成することが規定されている。

これを受け、インフラの維持管理・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、これまでに全13府省庁においてインフラ長寿命化計画（行動計画）が策定された。また、地方公共団体では、国における行動計画に当たる「公共施設等総合管理計画」の策定が進められており、首都圏においては平成31(2019)年3月末時点で全ての都県、指定都市及び99%の市区町村で策定済みである。

現在、行動計画及び公共施設等総合管理計画に基づき、各施設の管理者が点検や修繕等を行うとともに、個別施設ごとの具体的な対応方針を定める長寿命化計画（個別施設計画）を策定している。さらに、インフラの損傷が軽微な段階で補修を行い、施設の機能を保つことでインフラを長寿命化させる「予防保全」の取組や、新技術の開発・導入によるトータルコストの縮減・平準化を図りつつ、計画的な維持管理・更新に取り組んでいる。平成28(2016)年11月には、「インフラメンテナンス国民会議」が設立され、産官学民の多様な主体の技術や知恵を総動員し、オープンイノベーションによる革新的技術の開発と実装の加速や、施設管理者における民間企業のノウハウの活用の横展開等を推進している。

また、平成29(2017)年から国土交通省、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省及び防衛省が、インフラメンテナンスに係る優れた取組や技術開発を表彰し、ベストプラクティスとして広く紹介することにより、メンテナンス産業の活性化を図るとともに、インフラメンテ

ナンスの理念の普及を図ることを目的とする「インフラメンテナンス大賞」を決定している。

さらに、平成30(2018)年は、平成30年7月豪雨や台風21号、北海道胆振東部地震等の大規模な自然災害が頻発し、重要インフラの機能に支障を来すなど国民生活・国民経済に多大な影響を及ぼす事態が発生した。これらの自然災害により明らかとなった重要インフラの機能確保の課題を踏まえ、同年9月、「重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議」において、電力や空港を始めとする「重要インフラに関する緊急点検」を実施することを決定し、その点検結果を踏まえ、同年11月、同会議において「重要インフラの緊急点検の結果及びその対応方策」がとりまとめられた。また、本とりまとめ等を踏まえ、「防災のための重要インフラ等の機能維持」、「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、国土強靱化基本計画に位置付けられたプログラムのうち、特に緊急に実施すべきハード・ソフト両面の対策について、平成30(2018)年度から令和2(2020)年度までの3年間で集中的に実施する「防災、減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を平成30(2018)年12月に閣議決定し、現在その推進を図っているところである。

2. 農山漁村の活性化

(集落機能の低下に対する取組)

首都圏の農山村地域は、過疎化・高齢化の進行に伴う集落機能の低下により、農地、水路、農道等の地域資源の保全管理が困難になってきている。そのような状況の中、「多面的機能支払交付金」を通じて、地域共同による地域資源の基礎的な保全管理活動や、施設の長寿命化のための活動等を行っている（図表2-3-13）。

図表2-3-13 首都圏等における多面的機能支払交付金の取組状況（平成30(2018)年度）

	農地維持支払交付金		資源向上支払交付金 (地域資源の質的向上を図る共同活動)		資源向上支払交付金 (施設の長寿命化のための活動)	
	対象組織数	取組面積 (ha)	対象組織数	取組面積 (ha)	対象組織数	取組面積 (ha)
茨城県	621	34,497	459	27,372	211	11,647
栃木県	479	43,882	296	32,738	41	6,435
群馬県	259	17,684	213	15,075	139	11,768
埼玉県	349	16,345	218	9,671	79	3,577
千葉県	531	31,929	397	24,761	226	14,396
東京都	4	32	1	4	2	11
神奈川県	30	1,180	11	366	5	150
山梨県	198	7,529	176	7,188	115	4,383
首都圏	2,471	153,078	1,771	117,175	818	52,367
全国	28,348	2,292,522	22,223	2,023,175	11,616	710,587

注：本取組状況は、平成31(2019)年3月末現在で取りまとめた値

資料：「平成30年度多面的機能支払交付金の取組状況」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

(二地域居住の取組)

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

なかでも、例えば、都市住民が農山漁村等の他の地域にも同時に生活拠点を持つ等のライフスタイルである「二地域居住」については、地域社会や個人のライフスタイルにおいて多様な選択、働き方、住まい方、学び方等を実現することを通し、地域の活性化につながると期待されることから、その促進を図ることは重要な課題である。このため、民間事業者や地域が主体的に取り組む環境を整えることを目的として、二地域居住等に関する国や地方公共団体の支援策や取組について情報発信を行っている。

3. 中枢中核都市の機能強化・わくわく地方生活の実現を通じた地方創生の動向

(中枢中核都市の機能強化)

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

このような状況の打開に向け、中枢中核都市が抱えている課題を解決し、その都市力を向上するため、平成30(2018)年12月に策定した「まち・ひと・しごと創生総合戦略(2018改訂版)」に基づき、政策テーマに応じて、関係省庁連携によるハンズオン支援を行うとともに、地方創生推進交付金を始めとする各種支援策を活用した支援を行っている。また、令和元(2019)年12月に策定された第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、この5年間で進められてきた施策の検証や優先順位を見極めながら、関係省庁との連携により、引き続き支援を行っていく。

(わくわく地方生活の実現)

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

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

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

第4節

国際競争力の強化

1. 国際的な港湾・空港機能の強化等

(1) 航空輸送体系の整備

① 都市間競争力アップにつながる羽田・成田両空港の強化

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、我が国の成長の牽引車となる首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））の機能強化を図っており、令和2（2020）年3月には最優先課題としていた首都圏空港の年間合計発着容量83万回を達成した。

また、首都圏の国際競争力の強化のほか、地方創生、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28（2016）年3月30日、明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）における訪日外国人旅行者数を令和2（2020）年に4,000万人、令和12（2030）年に6,000万人にする目標の達成等の観点からも、両空港の更なる機能強化は必要不可欠であり、両空港を合わせて年間約100万回の発着容量とするための取組を進めているところである。

② 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8,532万人（令和元（2019）年）が利用している。

羽田空港においては、訪日外国人旅行者の受入拡大や我が国の国際競争力の強化を主眼として、令和2（2020）年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線の年間発着容量を約4万回拡大した。新飛行経路の運用にあたっては、騒音・落下物対策を着実に実施するとともに引き続き丁寧な情報提供に努めていくこととしている。

上記に加えて、拠点空港としての機能拡充に向けて、羽田空港のアクセス利便性の向上を図るため、空港アクセス鉄道の基盤施設整備に新規着手する。併せて、駐機場の整備や、航空機の安全な運航を確保するための基本施設及び航空保安施設の更新・改良等とともに、地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめるための滑走路等の耐震性強化や、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策として多摩川沿いの護岸の整備等を実施する（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

③成田国際空港の整備

成田国際空港は、我が国の国際航空の中心として、年間約4,246万人（令和元(2019)年）が利用している。

成田国際空港においては、令和元(2019)年12月に高速離脱誘導路の整備が完了し、令和2(2020)年3月29日から空港処理能力を年間約4万回拡大したところである。また、更なる機能強化として、平成30(2018)年3月の国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を進めることとしている。その第一歩として、上記合意を受け、令和元(2019)年11月に「成田国際空港株式会社法」（平成15年法律第124号）第3条に基づき国土交通大臣が定める基本計画を53年ぶりに改定し、滑走路の配置・空港敷地の面積等に関する項目を改定するとともに、令和2(2020)年1月に成田国際空港株式会社に対して航空法に基づく空港施設の変更許可を実施し、今後整備を行うこととしている（図表2-4-2）。

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

今後も、国際線の基幹空港としての機能を持ちつつ、国際線・国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 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 コンテナ取扱状況

首都圏の港湾は、上海、香港をはじめとする中国諸港やシンガポールといったアジア諸国の港湾のコンテナ取扱量が飛躍的に増加している中で、コンテナ取扱貨物量自体は増加しているものの、相対的な地位を低下させており（図表2-4-3）、国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワーク（北米航路、欧州航路といった大型コンテナ船が投入される航路）を維持していくためには、港湾機能の強化等により、国際競争力の向上を図ることが必要である。

図表2-4-3 コンテナ取扱貨物量ランキング

昭和59(1984)年			平成30(2018)年 (速報値)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1(1)	上海(中国)	4,201
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2(2)	シンガポール	3,660
3	香港	211	3(4)	寧波-舟山(中国)	2,635
4	神戸	183	4(3)	深圳(中国)	2,574
5	高雄	178	5(7)	広州(中国)	2,192
6	シンガポール	155	6(6)	釜山(韓国)	2,166
7	アントワープ	125	7(5)	香港(中国)	1,960
8	基隆	123	8(8)	青島(中国)	1,932
9	ロングビーチ	114	9(10)	天津(中国)	1,597
10	横浜	110	10(9)	ドバイ(UAE)	1,495
...
12	釜山	105	30(28)	東京	511
...
15	東京	92	58(57)	横浜	305
...
31	大阪	42	63(58)	神戸	294
...
			66(64)	名古屋	288
		
			75(77)	大阪	241

TEU (twenty-foot equivalent unit) : 国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1として計算する単位。

注：数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける()内は平成29(2017)年の順位。

資料：国土交通省

②国際コンテナ戦略港湾

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

このため、平成22(2010)年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定して以降、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施し、平成23(2011)年にはコンテナターミナルの一体的運用を可能とする港湾運営会社制度の創設を内容とする港湾法の改正が行われ、さらに平成26(2014)年からは、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に、国・港湾管理者・民間の協働体制で取り組んできた。

京浜港においては、平成28(2016)年3月に横浜港と川崎港で先行して設立された横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社として指定し、同社に対して国も出資したことにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。港湾運営会社が実施する集貨事業に係る経費の一部を国が支援する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用して同社が集貨事業を実施しており、欧州航路の運航の再開(令和元(2019)年5月)に続き、新たな欧州航路の開設(令和2(2020)年5月)が予定されるなど、具体的な成果が出ている。

他方、平成30(2018)年4月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合によるONE(Ocean Network Express Pte. Ltd.)のサービス開始など、船社間の共同運航体制の再編やさらなる船舶の大型化の進展により、国際基幹航路の寄港地の絞り込み等が進んでおり、これは京浜港でも例外ではない。こうした中、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、今後の政策目標等の見直しを行った結果を「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」として、平成31(2019)年3月に公表した。具体的には、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標として、「Cargo Volume(貨物量)」「Cost(コスト)」「Convenience(利便性)」の3つの観点を備えた国際コンテナ戦略港湾を目指し、重点的・効率的な集貨、コンテナターミナルの生産性向上、港湾の完全電子化をはじめとする「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の取り組みを引き続き推進する。

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

③京浜港の整備

京浜港においては、令和元(2019)年度より横浜港新本牧ふ頭地区を整備する(図表2-4-4)等、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、京浜港の物流ネットワークを形成するため、東京港臨港道路南北線、川崎港臨港道路東扇島水江町線、横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路の整備を進めている。

図表2-4-4 横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業（大水深コンテナターミナル）



資料：国土交通省関東地方整備局

④LNGバンカリング拠点の形成

国際海事機関（IMO）の決定（平成28(2016)年10月）により、一般海域における船舶から排出されるSO_x（硫黄酸化物）の規制が令和2（2020）年から強化されるなど、船舶への国際的な環境規制が強化されており、排出ガスのクリーンなLNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の増加が見込まれていることから、LNGバンカリング（船舶への燃料供給）拠点の有無が港湾の国際競争力を左右する状況となっている。我が国は世界最大のLNG輸入国であり、LNG基地が港湾に多数立地していることから、横浜港をモデルケースとしたLNGバンカリング拠点の整備方策に関する検討会を平成28(2016)年6月に設置し、同年12月にとりまとめを行った。また平成29(2017)年4月には、「LNGバンカリング国際シンポジウムin横浜」を開催し、LNGバンカリング拠点形成と国際的なネットワーク構築に向け、船会社等様々な関係者の取り組みを推進した。さらに、平成30(2018)年度より、LNGバンカリング拠点を形成するために必要となる施設整備に対する補助制度を創設し、平成30(2018)年6月には「東京湾における事業」を含む2事業を採択したところである。引き続き、世界最大の重油バンカリング拠点であるシンガポール港をはじめ、諸外国港との連携を深めつつ、我が国港湾におけるLNGバンカリング拠点の令和2（2020）年度中の供用開始に向けて支援を行う。

⑤国際旅客船拠点形成港湾

クルーズ船の受入環境を改善するため、既存岸壁の改良・延伸、クルーズ船の誘致を目指す地

方公共団体とクルーズ船社との商談会の実施や乗客の満足を向上させるための上質な寄港地観光プログラムの造成等、ハード・ソフト一体となったクルーズ船の受入環境の整備に取り組んでいる。

これらの取組の一環として、国土交通省は、クルーズ船社による旅客施設等に対する投資と国や港湾管理者による受入環境の整備を組み合わせ、短期間で効果的な国際クルーズ拠点の形成を図るため、国土交通大臣が指定する「国際旅客船拠点形成港湾」において旅客ターミナルビル等に投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める制度を創設した。首都圏からは、横浜港が指定され、大さん橋ふ頭と新港ふ頭に拠点を形成することとしており、平成30(2018)年11月に横浜市とそれぞれのふ頭に投資を行うクルーズ船社との間で長期の岸壁優先使用を認めること等が記載された協定が締結され、平成31(2019)年3月には大さん橋ふ頭の、令和元(2019)年11月には新港ふ頭の供用を開始した。

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31(2019)年3月に国道15号・品川駅西口駅前広場について事業計画を取りまとめた上で、同年4月に国道15号 品川駅西口基盤整備として事業化を行い、集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」の一つとして官民連携で整備を推進している。

また、国土交通省は、平成29(2017)年8月に「スーパー・メガリージョン構想検討会」を設置し、リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす国土構造の大きな変革の効果を最大限引き出すための取組に関する検討を行い、令和元(2019)年5月に最終とりまとめを公表したところである。

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

(2) ナレッジ・リンクの形成

国、独立行政法人、企業の様々な研究機関、大学等、我が国を代表する高水準の研究・教育機能が集積する筑波研究学園都市においては、TX（つくばエクスプレス）沿線の大学、研究機関や、近畿圏の知の創発拠点である関西文化学術研究都市との連携が強化され、知的対流（ナレッジ・リンク）が形成・拡大されることで、スーパー・メガリージョン内外のヒト、モノ、情報の高密度な連携から、高度な価値創造が行われる可能性がある。

このように、筑波研究学園都市を最大限に活用し、近接する柏の葉キャンパス等と連携しながら、リニア中央新幹線の開通を契機として中部や関西との広域的で新たな知識活動の連携を深め、ナレッジ・リンクの具体化につながるスーパー・メガリージョンを牽引するイノベーション拠点を形成することが重要である。また、研究機能の向上に加え、TX沿線地域ならではの暮らし方「つくばスタイル」が実現できる魅力的なまちづくりを進めることにより、日本の発展に寄与する知的対流拠点の形成を図ることとしている。

3. 洗練された首都圏の構築

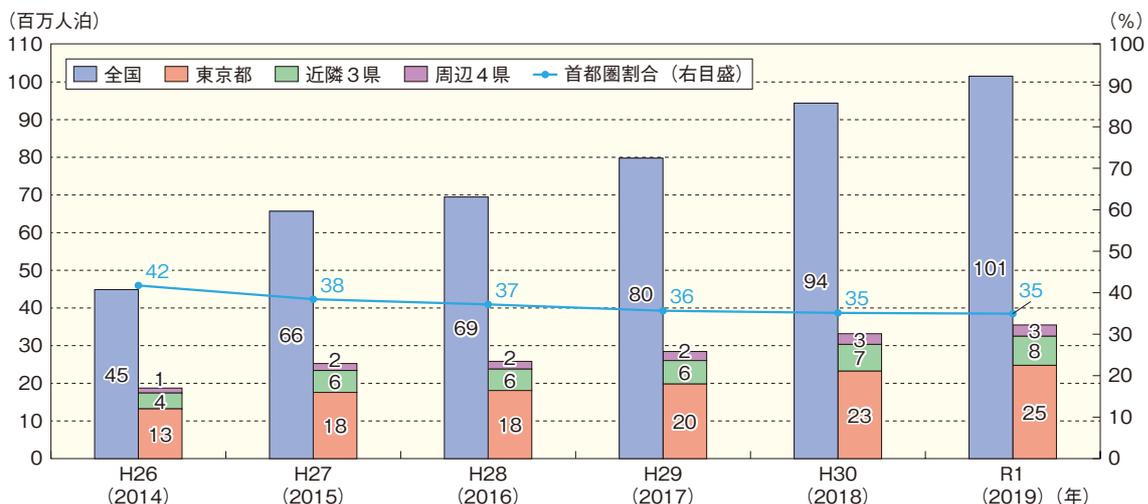
(1) 広域的な観光振興に関する状況

(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、令和元(2019)年の訪日外国人旅行者数は、対前年比2.2%増の3,188万2千人で、過去最高を更新した。

なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における令和元(2019)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1億143万人泊のうち約3,545万人泊となっており、その約7割が東京都で約2,474万人泊となっている（図表2-4-5）。

図表2-4-5 全国・首都圏の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）を基に国土交通省都市局作成
注：令和元(2019)年は速報値

(広域的な観光振興)

首都圏は、東京周辺のリング上のエリアに、国際観光の資源となり得る多様で多彩な自然や歴史、文化を擁している。東京に一極集中するインバウンド観光を、この首都圏広域リングとすべきエリアに分散させていく必要がある。

観光庁では、広域周遊観光促進のための観光地域支援事業として、訪日外国人旅行者等の各地域への周遊を促進するため、観光地域づくりの舵取り役である観光地域づくり法人（DMO）が中心となって行う、調査・戦略策定からそれに基づく滞在コンテンツの充実、受入環境整備、情報発信・プロモーションといった、地域の関係者が広域的に連携して観光客の来訪・滞在促進を図る取組に対して総合的な支援を行っている。

令和元(2019)年度は、外国人旅行者限定コンテンツ体験モニター、多言語パンフレット・マップ作成、海外でのセミナー開催及び旅行博出展等の東京周辺エリアでの広域的な周遊観光促進に資する取組への支援を行った。

(2) オリンピック・パラリンピックに向けた取組

(オリンピック・パラリンピック開催を契機としたレガシーの創出)

平成25(2013)年9月に行われた第125次国際オリンピック委員会総会にて、東京2020大会を開催することが決定した。国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～（平成26(2014)年 国土交通省）において「東京2020年大会は、東京だけでなく日本の各地域の姿を世界に見せることのできる絶好のチャンスであり、同時に、2050年を見据えて、その後のグローバル化に対応した国土を形作る上でのまたとない機会である」とらえるべきである。」と位置付けられている。

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

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

交通体系整備に係るインフラについて見ると、臨港道路南北線や環状第二号線等の道路ネットワークの整備（図表2-4-6、2-4-7）、都心と臨海地域とを結ぶ新しい交通機関であるBRT（バス高速輸送システム：bus rapid transit）の整備（図表2-4-8）、首都圏空港の機能強化及び空港アクセス等の改善に向けた都市鉄道の在り方の検討、更には美しい都市景観の創出や道路の防災性向上等の観点から無電柱化の推進等、東京2020大会のみならず、その開催後を見据えた首都圏の整備・検討が行われている。

また、開催に当たっては障害者だけでなく、高齢者等も含めた全ての人に向けたユニバーサルデザインの導入等、高い水準のアクセシビリティを提供するための取組が各地で進められている（図表2-4-9）ほか、暑熱対策として、道路緑化等の総合的な道路空間の温度上昇抑制

対策を推進している。

さらに、東京2020大会開催前や開催中に首都直下地震が発生することも想定し、本大会の開催を支えるため、平成29(2017)年8月、国土交通省及び関係機関の防災情報提供ツールを一元化し、多言語化やスマートフォン対応により、海外や国内において平時から容易に防災情報等を入手できる「防災ポータル/Disaster Prevention Portal」を開設している。また、平成30(2018)年の平成30年7月豪雨、同年2月の大雪、同年3月の霧島山(新燃岳)噴火等、近年頻発する災害を踏まえ、地震以外の災害の情報やライフライン情報、多言語対応サイトを追加する等、そのコンテンツを充実している(図表2-4-10)。

図表2-4-6 東京港臨港道路南北線の概要



資料：国土交通省

図表2-4-7 東京都市計画道路環状第二号線の概要



資料：東京都提供

図表2-4-8 BRT運行ルート(大会期間前・期間中 プレ運行(一次))、デザイン



資料：東京都提供

図表2-4-9 全国・首都圏の鉄道駅の段差解消率（平成30(2018)年度末）

	1日当たりの 平均利用者が 3千人以上の駅	段差が解消されている駅		うち基準に適合している設備により 段差が解消されている駅	
		駅数	割合	駅数	割合
茨城県	37	32	86.5%	31	83.8%
栃木県	27	27	100.0%	27	100.0%
群馬県	21	15	71.4%	15	71.4%
埼玉県	175	174	99.4%	165	94.3%
千葉県	218	204	93.6%	204	93.6%
東京都	715	707	98.9%	677	94.7%
神奈川県	328	317	96.6%	316	96.3%
山梨県	13	10	76.9%	9	69.2%
首都圏	1,534	1,486	96.9%	1,444	94.1%
全国	3,586	3,407	95.0%	3,241	90.4%

注：対象駅は、利用者3,000人/日以上の旅客施設

資料：国土交通省

図表2-4-10 東京2020大会開催に向けた防災情報ポータルサイト「防災ポータル」

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

「Disaster Prevention Portal / 防災ポータル」を開設！
○防災に役立つ情報150サイトを見やすくカテゴリ化してひとまとめに！
多言語対応サイトは79サイト（2019年9月時点）

訪日中に地震が発生し、医療機関を探す場合
①被災者支援情報をクリック！
②訪日外国人旅行者受入可能な医療機関をクリック！
③必要な検索項目を入力して検索！
（検索欄内「内装」は必須）

国土交通省防災ポータル <http://www.mlit.go.jp/river/bousai/olympic/> 防災ポータル 検索

資料：国土交通省

（オリンピック・パラリンピックと東北の復興）

東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会は、多様なステークホルダーが連携して、レガシーを残すためのアクションを推進していくために、「スポーツ・健康」、「街づくり・持続可能性」、「文化・教育」、「経済・テクノロジー」、「復興・オールジャパン・世界への発信」の5本の柱を定め、関係各者が一丸となって、計画当初の段階から包括的にアクションを進めていくこととしている。

このうち、「復興・オールジャパン・世界への発信」については、東京2020大会が、東日本大震災からの復興の過程で世界から受けた支援への感謝を伝えるとともに、復興しつつある東

北の姿を世界に発信する絶好の機会になることから、この機会を利用して、復興の状況や被災地の魅力を発信すること等により、今後の復興や更なる発展を後押しすることとしている。

4. 都市再生施策の進捗状況

(1) 都市再生緊急整備地域の指定等

「都市再生特別措置法」(平成14年法律第22号)に基づき、都市の再生に関する施策の重点的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針(都市再生基本方針)が平成14(2002)年7月に閣議決定されるとともに、平成14(2002)年度以降、都市再生緊急整備地域の指定が順次行われ、令和元(2019)年度末現在、首都圏においては20地域が指定されている。首都圏内における直近(令和元(2019)年度末現在)の事例としては、平成29(2017)年8月、「大宮駅周辺地域」(埼玉県さいたま市)が指定されているほか、平成30(2018)年10月に、「新宿駅周辺地域」及び「横浜都心・臨海地域」(神奈川県横浜市)の指定区域が拡大されている。

都市再生緊急整備地域内においては、国土交通大臣により事業計画が認定された優良な民間都市再生事業については、一般財団法人民間都市開発推進機構による金融支援や税制上の特例等の措置を受けることができるほか、既存の用途地域等に基づく用途、容積率等の規制を適用除外とした上で自由度の高い計画を定めることができる都市再生特別地区等の都市計画の特例がある。

また、平成23(2011)年10月には、官民の連携を通じて、都市の国際競争力の強化と魅力の向上を図るため、特定都市再生緊急整備地域制度の創設、当該地域における整備計画の作成、民間都市開発プロジェクトに対する新たな金融支援、道路占用許可の特例の創設等を内容とする都市再生特別措置法の改正が全面施行した。首都圏における特定都市再生緊急整備地域は令和元(2019)年度末までに7地域が指定されている。

(2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定

都市再生緊急整備地域(特定都市再生緊急整備地域を含む。)に指定された地域においては、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められている。民間都市再生事業計画の認定は、平成14(2002)年度から始まり、首都圏においては令和元(2019)年度末現在で88件の計画が認定を受けている。

特定都市再生緊急整備地域「新宿駅周辺地域」では、令和元(2019)年5月、東京急行電鉄株式会社、株式会社東急レクリエーションの実施する「(仮称)歌舞伎町一丁目地区開発計画(新宿TOKYU MILANO再開発計画)」が、都市再生特別措置法に基づく認定を受けた。

本事業計画では、多様な文化を発信する劇場、ライブホール、映画館などの複合エンターテインメント施設や、外国人旅行者の多様な滞在ニーズに対応する宿泊施設を整備し、歌舞伎町の集客力を強化するとともに、シネシティ広場と一体となった「屋外劇場的都市空間」を形成することにより、新たな都市観光拠点を創出する。また、バス乗降場の整備により、観光客の歌舞伎町へのダイレクトなアクセスを可能とする空港連絡バスルートを形成し、歌舞伎町へのアクセス性を向上させる。あわせて、西武新宿駅前通りのリニューアルを通して、歌舞伎町と新宿駅及び大久保エリア間の回遊性を強化し、まちのにぎわいを創出する都市観光インフラの整備を目的としており、本事業は令和4(2022)年8月の竣工を予定している(図表2-4-11)。

このほか、首都圏内における直近（令和(2019)年度末現在）の事例としては、特定都市再生緊急整備地域「東京都心・臨海地区」において、令和元(2019)年7月、「虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業」（東京都港区）が、民間都市再生事業計画の認定を受けている。

図表2-4-11 (仮称) 歌舞伎町一丁目地区開発計画（新宿TOKYU MILANO再開発計画）外観イメージ



資料：国土交通省

(3) 国際競争力強化及びシティセールスへの支援

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

支援事業の活用事例として、東京都心・臨海地域（大手町・丸の内・有楽町地区）の取組がある。同地区の企業集積と交通等の利便性を活かし、日本・東京の市場におけるビジネス拡大と、市場参入の入口としての機能を担うべく、巨大・先進マーケットとしての魅力を伝えるため、優れたビジネス環境を訴えるPR映像を制作し、外国企業に適切に届く発信等を行っている（図表2-4-12）。

図表2-4-12 シティセールス支援事業の活用事例（東京都心・臨海地域（大手町・丸の内・有楽町地区））

PR映像の制作



地域情報の映像コンテンツの作成



資料：国土交通省

(4) 国家戦略特区の取組

「国家戦略特別区域法」(平成25年法律第107号)に基づき、東京圏国家戦略特別区域として、首都圏では、平成26(2014)年5月に東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区及び渋谷区、神奈川県並びに千葉県成田市を指定し、平成27(2015)年8月には東京都に係る特区の区域を東京都全域に拡大し、さらに、平成28(2016)年1月には千葉県千葉市を追加した。

平成26(2014)年10月に、国・地方公共団体・民間により構成する東京圏国家戦略特別区域会議を立ち上げ、令和元(2019)年度末現在、26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36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11件のエリアマネジメント事業(図表2-4-13)、都市公園法の特例を活用した都市公園内における保育所等の設置(全国展開済)、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。また、国家戦略特区を活用した規制改革等を推進していくため、平成28(2016)年10月4日付で内閣府及び東京都による「東京特区推進共同事務局」が設置されている。

図表2-4-13 エリアマネジメントに係る道路法の特例による認定状況(令和2年3月18日時点)

認定年度	地域	事業主体
平成26年度	東京都	大丸有地区まちづくり協議会【丸の内仲通り等】
平成27年度	東京都	一般社団法人新宿副都心エリア環境改善委員会【新宿副都心四号線・十二号線】
	東京都	一般社団法人大崎エリアマネジメント等【大崎駅東西自由通路・夢さん橋】
	東京都	さかさ川通りーおいしい道計画ー【蒲田駅周辺街路】
平成28年度	東京都	自由が丘商店街振興組合【特別区道一級幹線28号線・特別区道一級幹線29号線・特別区道H103号線】
	東京都	一般社団法人日本橋室町エリアマネジメント【日本橋仲通り及び江戸桜通り地下歩道】
平成28年度	東京都	グリーン大通りエリアマネジメント協議会【池袋駅東口グリーン大通り】
	千葉県	株式会社幕張メッセ【千葉市道中瀬幕張町線等】
平成30年度	東京都	歌舞伎町タウン・マネージメント【シネシティ広場】
令和元年度	東京都	一般社団法人新虎通りエリアマネジメント【都道外濠環状線】
	東京都	一般社団法人浅草六区エリアマネジメント協会【浅草六区ブロードウェイ】

資料:「国家戦略特区」(内閣府)を基に国土交通省都市局作成

第5節

環境との共生

1. 自然（的）環境の保全・整備

(1) 自然環境の保全・再生

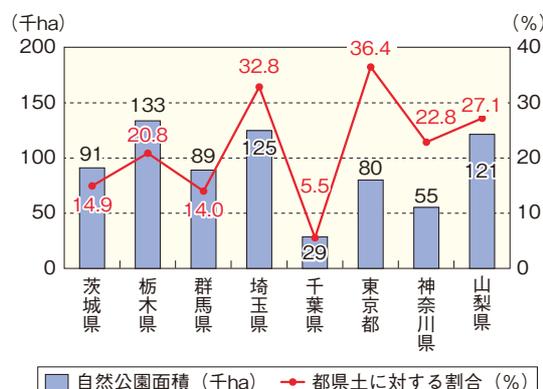
(自然環境保全地域等や自然公園地域等の指定状況)

首都圏の国立公園・国定公園・都県立自然公園を合わせた自然公園の面積は、日光国立公園のある栃木県、秩父多摩甲斐国立公園のある埼玉県、富士箱根伊豆国立公園のある山梨県等で大きく、各都県面積に占める割合は、東京都が約36%と最も高くなっている（図表2-5-1）。

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

図表2-5-1

首都圏の自然公園都県別面積
(平成31(2019)年3月末時点)



資料：「自然保護各種データ一覧」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

(2) 緑地の保全・創出

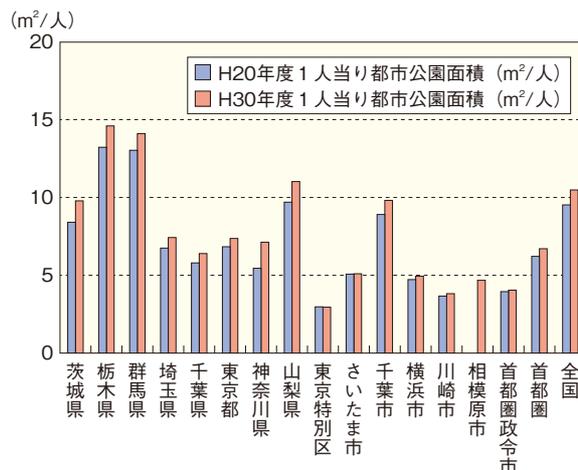
① 都市公園の整備及び緑地保全の状況

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

首都圏の平成30(2018)年度末の都市公園の整備量は、平成20(2008)年度末と比較し、面積は約26,312ヘクタールから約29,266ヘクタールと約2,954ヘクタール（約11%）増加、箇所数は29,449箇所から34,392箇所と4,943箇所（約17%）増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.7㎡/人となっている（図表2-5-2）。

図表2-5-2

首都圏等の一人当たり都市公園面積



注1：平成20(2008)年度の首都圏政令市には、政令市移行（平成22(2010)年4月）前の相模原市を含まない。
注2：首都圏政令市には、東京都特別区を含む。
資料：「都市公園データベース」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

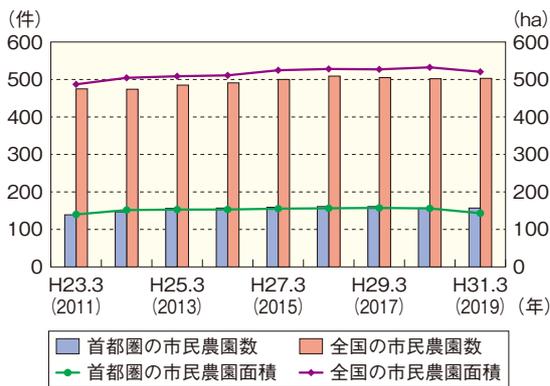
しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園の整備水準は依然として低く、防災、地域活性化等の社会的要請に応えるため、引き続き都市公園の整備を推進している。

②市民農園の開設

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

首都圏の市民農園整備促進法に基づき開設された市民農園面積は概ね横ばいとなっており、都県別に平成30(2018)年度末の整備状況を見ると、面積では埼玉県が約33ヘクタール、農園数では神奈川県が37件と、首都圏内で最も大きくなっている（図表2-5-3、2-5-4）。

図表2-5-3 首都圏等の市民農園の面積推移
(各年3月末時点)



資料：「都市緑地の保全及び緑化の推進に関する施策の実績調査」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

図表2-5-4 首都圏の市民農園面積と農園数
(平成31(2019)年3月末時点)



資料：「都市緑地の保全及び緑化の推進に関する施策の実績調査」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

(3) 水環境・水循環の保全・回復

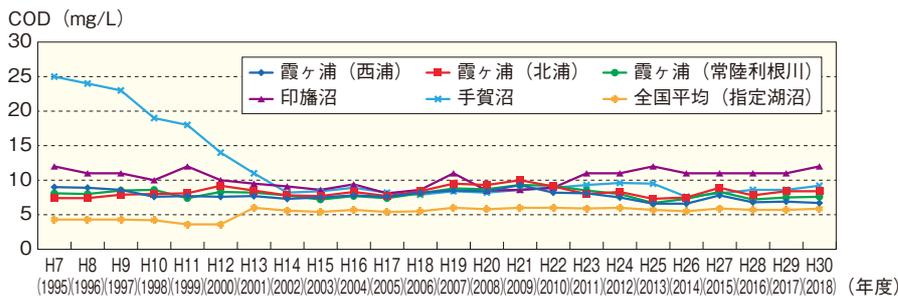
①河川、湖沼等の水質改善

首都圏の平成30(2018)年度の水質状況は、河川におけるBOD¹⁾の環境基準達成率²⁾が首都圏全体で約88.9%となっており、全国の94.6%と比較して低い状況である³⁾。また、首都圏の湖沼においても、COD⁴⁾の環境基準達成率が約48.8%³⁾となっており、全国の54.3%と比較して依然低い状況にある。指定湖沼⁵⁾は、手賀沼(千葉県)で平成7(1995)年度から水質の改善がみられるものの、霞ヶ浦(茨城県)や印旛沼(千葉県)を含め、いまだに全ての測定地点で環境基準を達成していない状況であり、近年ではCOD値はほぼ横ばいとなっている。(図表2-5-5)。

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。

- 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30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2-5-5 首都圏等の指定湖沼の水質状況（COD年間平均値）



資料：「平成30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東京湾再生に向けた取組

関係省庁及び9都県市が設置した東京湾再生推進会議では、「東京湾再生のための行動計画」に基づき、陸域汚濁負荷の削減、海域環境改善対策、モニタリング等の総合的な施策を推進しており、平成25(2013)年5月にそれまで10年間の取組の評価と、平成25(2013)年度からの10年間の計画期間とする第二期計画の策定を行い、新たな目標として「快適に水遊びができ、「江戸前」を始め多くの生物が生息する、親しみやすく美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する。」と掲げている（図表2-5-6）。

第二期計画では、これまでの取組を引き続き粘り強く進めていくことに加え、多様な関係者の参画による議論や行動の活発化・多様化を図るための体制を構築することが位置付けられ、平成25(2013)年11月に多様な主体で構成される「東京湾再生官民連携フォーラム」が設置され

図表2-5-6 「東京湾再生のための行動計画（第二期）」の全体目標と目標達成のための施策

全体目標

快適に水遊びができ、「江戸前」をはじめ多くの生物が生息する、
親しみやすく美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する。
(第一期の目標に赤線部を追加。「江戸前」とは、東京湾全体でとれる新鮮な魚介類と定義。)

目標達成のための施策

陸域

- 水質総量削減の推進
- 汚水処理施設の整備・普及
- 雨天時における流出負荷の削減
- 河川の浄化対策
- 面源から発生する汚濁負荷の削減
- 浮遊ゴミ等の回収 等

汚水処理施設の整備・普及(高度処理)



海域

- 干潟・浅場・藻場等の保全・再生・創出
- 汚泥浚渫と覆砂の実施による底質の改善
- 過去の土砂採取等による深掘り跡の埋め戻し
- 生物共生型護岸への整備・改修
- 貧酸素水塊及び青潮発生メカニズムの解明及び有効対策の実施 等

生物共生型護岸の整備



モニタリング

- 東京湾水質一斉調査の実施
- モニタリングポストや海洋レーダー、調査船等による水質・底質調査、赤潮・青潮調査、生物調査等

東京湾水質一斉調査



資料：国土交通省

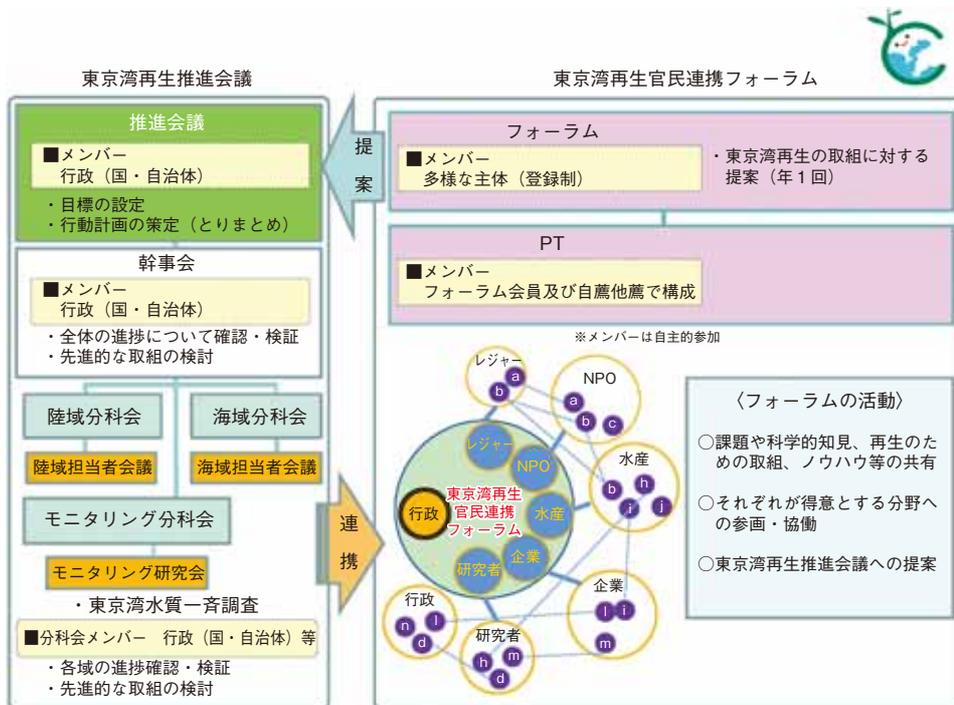
た（図表2-5-7）。

平成26(2014)年11月に同フォーラムは、東京湾再生推進会議への初の政策提案となる「新たな指標に関する提案」とその解説書を提出し、同提案を基に東京湾再生推進会議では、平成27(2015)年5月に第二期計画の新たな評価指標として水質や生物の生息環境に関する28項目を決定した。

平成29(2017)年3月には、平成25(2013)年度から27(2015)年度までの3年間で実施した第二期計画に位置付けられた施策と28項目の評価指標について評価、分析を行い、第二期計画の第1回の中間評価が取りまとめられた。評価の結果、多くの政策が着実に実施され、一部水質指標について一定の改善がみられたものの、東京湾全体の水質改善に向けては目標の達成に至っていない状況である。

東京湾の再生は長期的な展望が不可欠であることを念頭に、今後も各関係主体が連携し、着実な取組を進めていくことが必要である。

図表2-5-7 東京湾再生官民連携フォーラムの組織構成



資料：東京湾再生官民連携フォーラム事務局提供

2. 環境負荷の低減

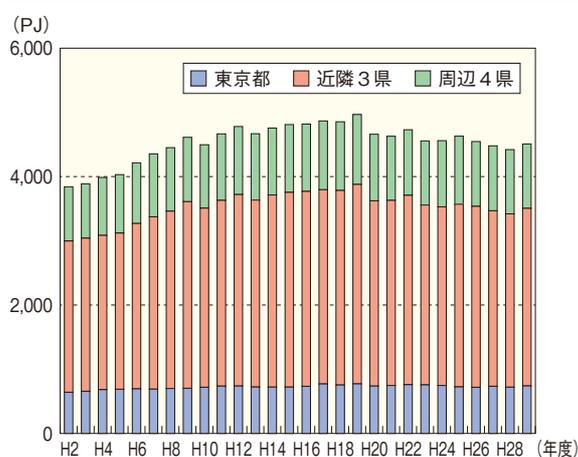
(1) エネルギーの消費動向と対策

(エネルギー消費の状況)

首都圏における最終エネルギー消費量は、平成2(1990)年度以降増加傾向にあったが、平成20(2008)年度以降は漸減傾向で推移している。平成29(2017)年度(暫定値)における首都圏の最終エネルギー消費量は、4,508PJ(ペタジュール)であり、その約6割を近隣3県が占めている(図表2-5-8)。また、首都圏の最終エネルギー消費量は、全国の3割以上を占めており(図表2-5-9)、全国都道府県別の順位を見ると、千葉県が1,384PJで第1位であり、神奈川県が1,011PJで第2位、東京都が740PJで第4位である。

図表2-5-8

首都圏の最終エネルギー消費量
(直接利用分合計)の推移



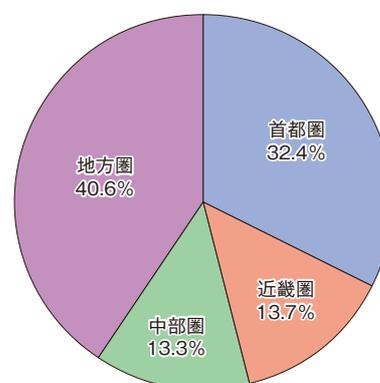
注1：図表2-5-8の平成29(2017)年度は暫定値

注2：図表2-5-9の近畿圏は滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県であり、中部圏は長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県である。

資料：図表2-5-8、図表2-5-9ともに「都道府県別エネルギー消費統計調査」(資源エネルギー庁)を基に国土交通省都市局作成

図表2-5-9

最終エネルギー消費量(直接利用分合計)の対全国シェア
(H29(2017)年度(暫定値))



(再生可能エネルギーの導入)

平成24(2012)年の固定価格買取制度の開始以降、再生可能エネルギーの導入拡大が進んでおり、首都圏におけるその導入量は、平成31(2019)年3月末時点で22,599千キロワットに達している(図表2-5-10)。

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

太陽光発電については、平成27(2015)年3月に東京地下鉄株式会社が、東西線地上駅8駅において、合計最大出力が1メガワットとなるメガソーラー規模の太陽光発電システムを導入している。これは、同社が掲げる2020年度に向けた長期環境戦略「みんなでECO。」の取組として実施したものである(図表2-5-11)。

図表2-5-10

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31(2019)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	19,343	1,239	20,582
風力発電設備	112	157	269
水力発電設備	184	28	211
地熱発電設備	4	0	4
バイオマス発電設備	1,187	345	1,532
合計	20,830	1,769	22,599

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ウェブサイト」(資源エネルギー庁)を基に国土交通省都市局作成

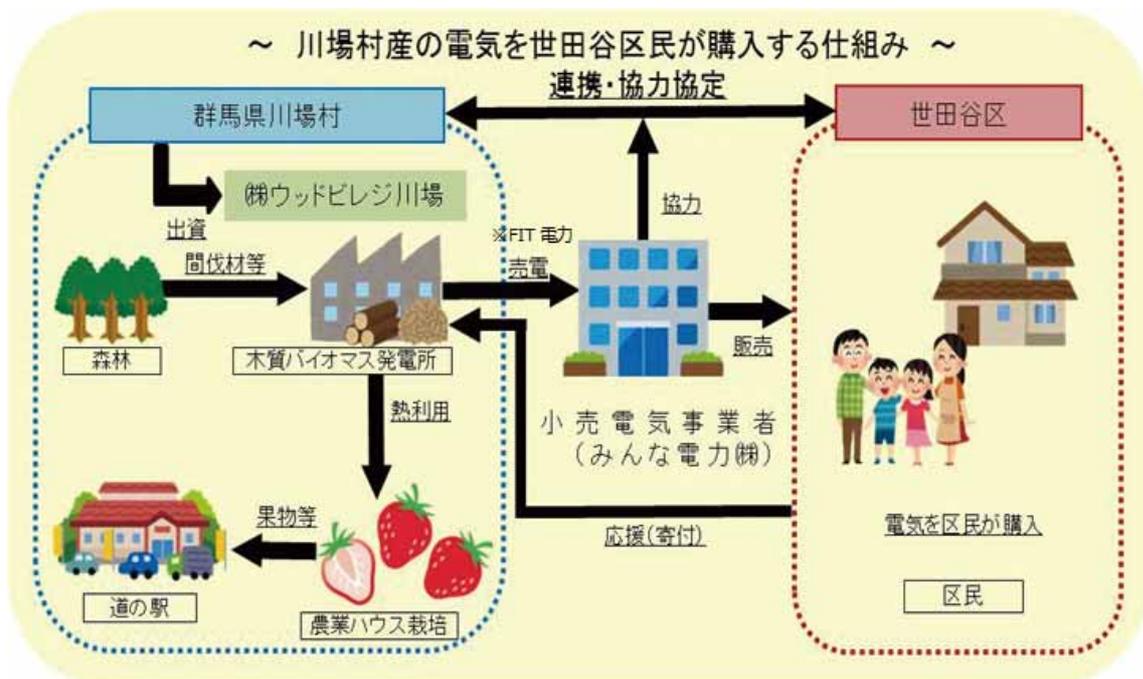
図表2-5-11 西船橋駅の太陽光発電システム



資料:東京地下鉄株式会社提供

また、東京都世田谷区では、平成28(2016)年2月群馬県川場村と川場村における自然エネルギー活用による発電事業に関する連携・協力協定を締結し、木質バイオマス発電所で発電された川場村産の電気が平成29(2017)年5月から区民40世帯に供給されている(図表2-5-12)。平成30(2018)年5月には、青森県弘前市と自然エネルギー活用による発電事業に関する連携・協力協定を締結し、雪国対応型メガソーラーで発電された弘前市産の電気が同年8月から区民60世帯に供給されるなど、自然エネルギーを通じた自治体間連携を拡大、推進している。

図表2-5-12 川場村産の電気を世田谷区民が購入する仕組み



資料:東京都世田谷区、群馬県川場村提供

(家庭における省エネルギー対策)

首都圏の平成29(2017)年度における最終エネルギー消費量のうち14.6%に当たる658PJは家庭部門が占めており、家庭における省エネルギー対策の一層の推進が求められている。家庭用省エネルギー機器の普及・導入が進んでおり、ヒートポンプ技術を活用し空気中の熱でお湯を沸かすことができる「自然冷媒ヒートポンプ給湯機」の市場全体での累計出荷台数は、令和2(2019)年3月に686万台に達した。

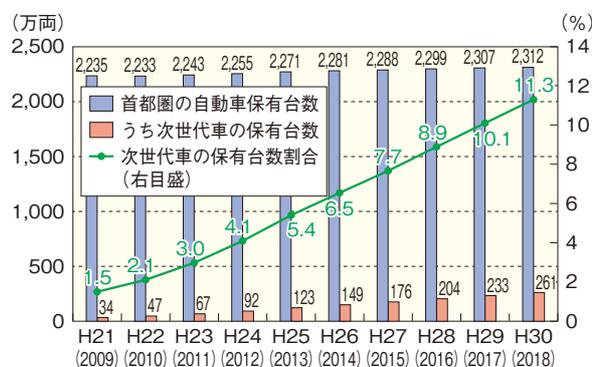
また、都市ガス、LPガス等のエネルギーから水素を取り出し、自宅に設置した燃料電池で発電し、その時に生じる排熱によりお湯をつくり出す「家庭用燃料電池コージェネレーションシステム(エネファーム)」の導入が平成21(2009)年から本格的に始まり、令和2(2020)年2月末までに約31.2万台が導入されている。

(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。)の保有台数は年々増加を続けている(図表2-5-13)。

図表2-5-13 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、鉄道など首都圏整備法第21条第1項第2号及び第3号に規定する各種施設の整備に関し、その根幹となるべきものを定めたものである。

本計画は、第二次国土形成計画(全国計画)及び首都圏広域地方計画の内容を踏まえ、平成28(2016)年3月に改定されたものであり、首都圏の将来像を「確固たる安全・安心を土台に、面的な対流を創出し、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す」としている。さらに、将来像の実現のため「防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化」、「スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化」、「都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢社会への対応」等、10の施策の方向性が定められた。

(2) 政策区域等に基づく諸施策の推進

首都圏においては、その秩序ある整備を図るため、圏域内に国土政策上の位置付けを与えた「政策区域」を設定し(図表2-6-1)、この区域に応じ、土地利用規制、事業制度、税制上の特別措置等の各種施策が講じられている。

図表2-6-1 首都圏の政策区域



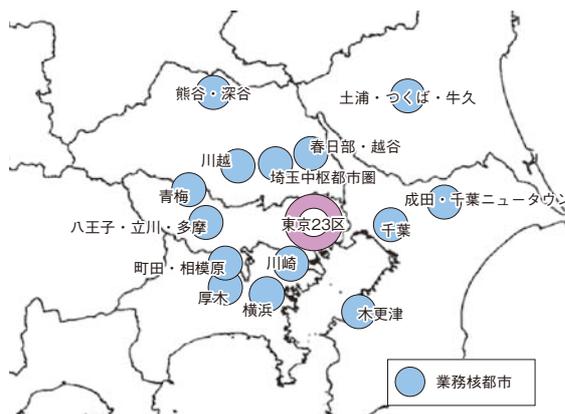
資料：国土交通省

(3) 業務核都市の整備

東京圏においては、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中心となる都市（業務核都市）を、業務機能を始めとした諸機能の集積の核として重点的に育成・整備し、東京都区部への一極依存型構造をバランスのとれた地域構造に改善していくため、多極分散型国土形成促進法（昭和63年法律第83号）に基づき、都県又は政令指定都市が作成する業務核都市基本構想に基づく業務核都市の整備の推進を図ってきたところであり、これまでに承認・同意された地域は14地域となっている（図表2-6-2）。

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

図表2-6-2 業務核都市の配置



資料：国土交通省

(4) 近郊緑地保全制度

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

首都圏整備法では、首都圏を既成市街地、近郊地帯及び周辺地域の三地域に分け、近郊地帯を「既成市街地の無秩序な膨張発展を抑制し、その健全な発展を図るため、その外周に緑地地帯（10km程度の幅のグリーンベルト）を設定する必要がある区域」として定めた。しかし、近郊地帯の土地は公有地ではなく、また、特段の政策措置も採られなかったため、無秩序な市街化が進み、近郊地帯を指定する政令は制定されないまま、昭和40(1965)年の同法の改正により現行の既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域の三地域に変更された。

計画的に市街地を整備し、併せて緑地を保全する必要がある区域として指定する近郊整備地帯において、広域的な見地から緑地を保全することにより、無秩序な市街地化を防止し、大都市圏の秩序ある発展に寄与することを目的に、「首都圏近郊緑地保全法」(昭和41年法律第101号)が制定された。

同法に基づき、近郊整備地帯の区域のうち特に緑地保全の効果の高い区域が近郊緑地保全区域として指定され（平成31(2019)年3月末現在で19区域、15,861ヘクタール）、区域内における建築物等の新築・増改築、宅地の造成、木竹の伐採等の行為について、都県知事等への届出が義務付けられる等、緑地保全の推進が図られている。

2. 国土形成計画

(全国計画の推進)

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

国土交通省では、急激な人口減少・少子化や巨大災害の切迫等、国土を取り巻く厳しい状況変化に対応するため、国民と危機感を共有し、中長期（概ね令和32(2050)年）を見据えた国土・地域づくりの理念を示す「国土のグランドデザイン2050」を、平成26(2014)年7月に発表した。これも踏まえ、平成27(2015)年8月に、今後概ね10年間を計画期間とする国土形成計画（全国計画）の変更について閣議決定を行った。

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

計画の進捗状況を管理するとともに、有効な推進方策を検討するため、国土審議会の下に設置された計画推進部会及び各専門委員会等において検討を行い、令和元(2019)年6月の国土審議会において、これらの検討結果の報告を行った。また、中長期の視点に立った今後の国土づくりの方向性を考えるため、概ね令和32(2050)年の国土を見据えた長期的な課題と解決方策を整理する「国土の長期展望」の検討を実施している。

(首都圏広域地方計画の推進)

首都圏においては、第二次国土形成計画（全国計画）を踏まえ、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、福島県、新潟県、長野県、静岡県、政令市（さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、相模原市）、国の出先機関、経済団体等を構成メンバーとする首都圏広域地方計画協議会における協議を経て、平成28(2016)年3月に首都圏広域地方計画を国土交通大臣決定した。

本計画では、首都圏の将来像を「確固たる安全・安心を土台に、面的な対流を創出し、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す。」としており、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、東京2020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、令和2(2020)年3月に、本計画におけるこれまでの取組状況を取りまとめた。

3. 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

(1) 東京一極集中の状況

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

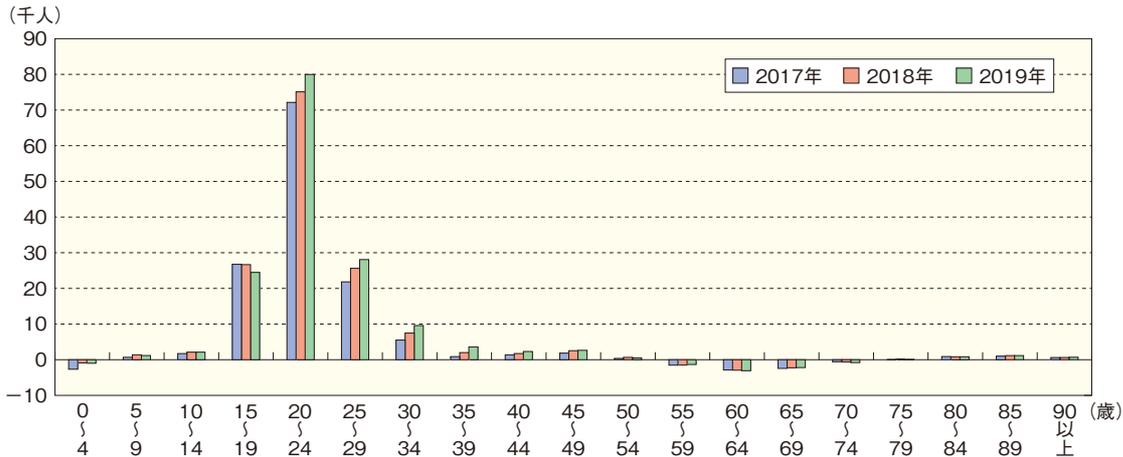
また、第1節3.(1)で分析したように、平成28(2016)年の首都圏の人口の全国に占める割合は34.6%である一方、首都圏の県内総生産（実質）の合計の全国に占める割合は39.7%であり、人口の占める割合よりも県内総生産の占める割合の方が上回っているが、これは、東京都の県内総生産（実質）の全国に占める割合（19.5%）が、東京都の人口の全国に占める割合（10.7%）を大きく上回っている影響が大きい。

このように、ヒト、モノ、カネが東京圏、特に東京都に集中する「東京一極集中」の状況は継続している状況にあり、平成28(2016)年3月に決定された現行の首都圏整備計画においては、都心への長時間通勤、交通渋滞等の従来からの大都市問題に加え、首都直下地震や大規模水害等の巨大災害のリスクの観点から、「東京圏の機能強化と同時に一極集中の是正を図っていくことが重要である。」と論じている。

(2) 東京一極集中の是正に向けた取組と魅力ある地方の創生

近年の東京圏への転入超過者の年齢階層別の割合を見ると、10代後半や20代の若者が大宗を占めている（図表2-6-3）。

図表2-6-3 東京圏の年齢5歳階級別転入超過数



注：マイナスは転出超過数。

資料：「住民基本台帳人口移動報告令和元(2019)年結果」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

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

一方、地域においても、例えば、群馬県みなかみ町においては、東京駅から新幹線を利用し最速66分でアクセスできるなど都心部からの近接性に優れ、豊富な温泉や大自然を活かしたアウトドアスポーツが盛んである等、仕事と余暇を両立できる場所として高い魅力を有していることを活かし、総務省が実施する「お試しサテライトオフィス」事業を活用し、テレワークセンター、サテライトオフィスの設置を行っている。また、山梨県等においては、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワークを活用し、世界遺産富士山や南アルプス等の自然環境を背景とした国際観光地の形成を図るとともに、サテライトオフィスの誘致等を通じた都市・農山村対流の強化に向けた取組も進められている。このように、地域の特性に応じた魅力ある地方創生の取組が各地で進められているところであるが、今後、Society5.0に代表される革新的技術も活用しつつ、地域の創意工夫に富む多様な取組が更に拡大され、これまでの東京圏へ一方向的に向かう一極集中から、様々な方向にヒト、モノ等が行き交う「対流」(国土形成計画(全国計画)(平成27(2015)年8月))を創出していくことが重要である。

このように東京一極集中の是正については、これまで様々な取組が行われてきたところであるが、近年においても、東京圏への転入超過数は年々増加している。このような状況に鑑みると、今後は、これまで実施してきた取組のみならず、従来の枠組みにとらわれない更なる取組についても検討・実施し、東京一極集中の是正を実現することにより、魅力ある地方の創生を

実現するとともに、東京圏の過密の問題や防災面等の課題への対応を通じて活力の維持・向上を図り、快適かつ安全・安心な首都圏・国土を実現すべきである。

4. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

大深度地下利用については、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（平成12年法律第87号）が制定され、平成13(2001)年から施行されている。

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

具体的なメリットとして、以下の点が挙げられる。

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

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

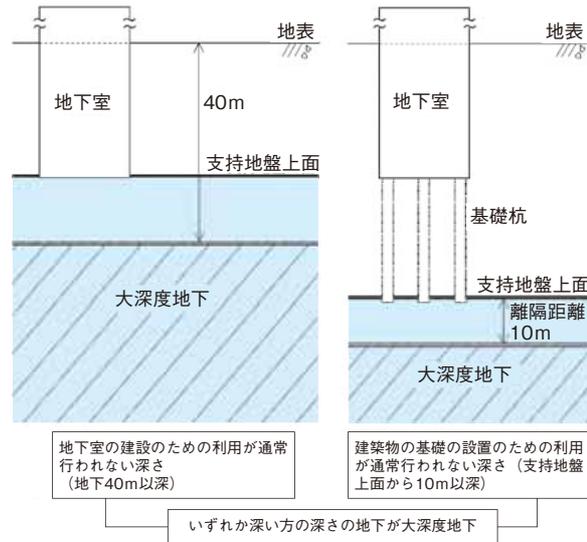
- ・ 大深度地下使用技術指針・同解説
- ・ 大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針（平成16年 国都大第58号）
- ・ 大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針（平成16年 国都大第58号）
- ・ 大深度地下の公共的使用におけるバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する指針（平成17年 国都大第22号）

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

これらの調整を適切に行うため、対象地域ごとに、大深度地下使用協議会を設置し、大深度地下使用の構想・計画に関する情報交換や事業の共同化、事業間調整に関する協議を行うこととしている。

首都圏においては、平成26(2014)年3月に東京外かく環状道路について、平成30(2018)年10月に中央新幹線品川・名古屋間建設工事について、国土交通大臣により大深度地下使用の認可、告示が行われた。

図表2-6-4 大深度地下の定義



資料：国土交通省

5. 筑波研究学園都市の整備

（1）筑波研究学園都市の現状

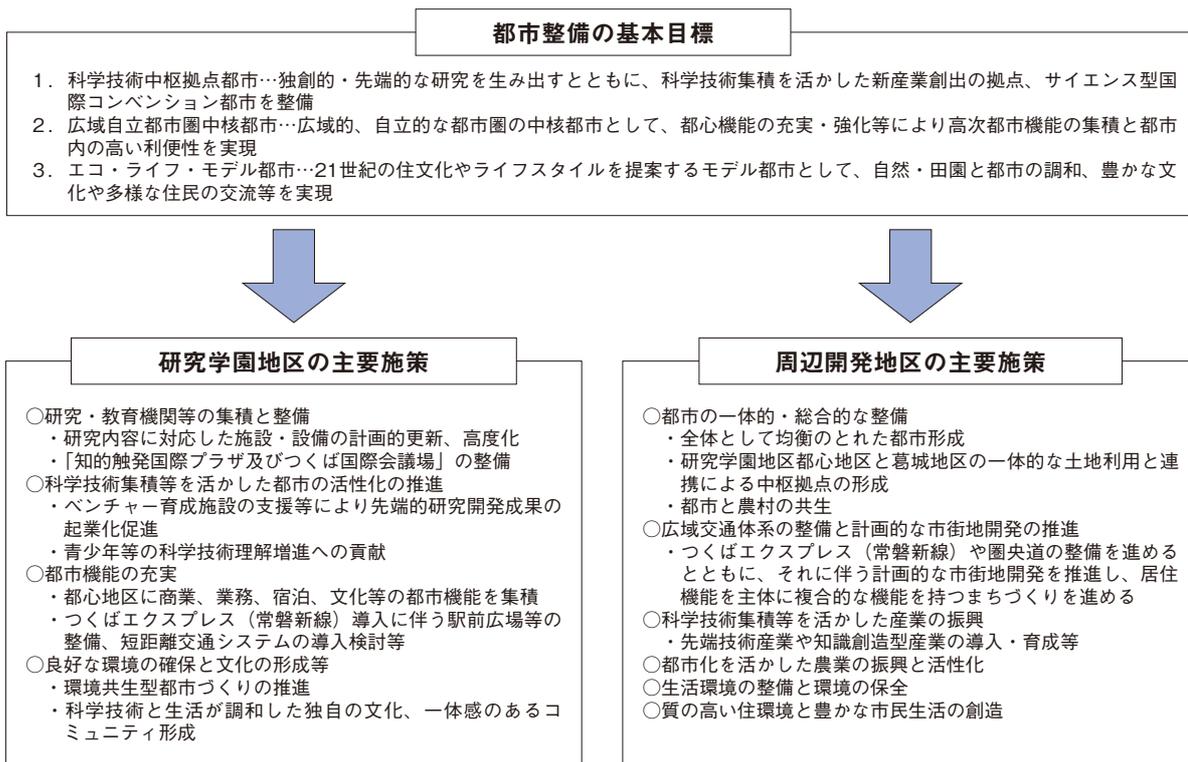
筑波研究学園都市は、我が国における高水準の試験研究・教育の拠点形成と首都圏既成市街地への人口の過度な集中の緩和を目的として、整備が進められてきた。

本都市に移転・新設した国等の試験研究教育機関等については、平成13(2001)年4月1日の一部機関の統合・独立行政法人化を経て、平成30(2018)年度末現在29機関が業務を行っており、周辺開発地区の研究開発型工業団地を中心に多数の民間研究所や研究開発型企業が立地している。

（2）研究学園地区・周辺開発地区の整備について

「筑波研究学園都市建設法」（昭和45年法律第73号）に基づく研究学園地区建設計画と周辺開発地区整備計画（いずれも平成10(1998)年4月改定）においては、今後の筑波研究学園都市が目指すべき都市整備の基本目標として、①科学技術中枢拠点都市、②広域自立都市圏中核都市、③エコ・ライフ・モデル都市を掲げ、これを実現するための総合的な施策展開の方向を示している（図表2-6-5）。

図表2-6-5 研究学園地区建設計画及び周辺開発地区整備計画の骨子



資料：国土交通省

(3) つくば国際戦略総合特区

科学技術の集積効果を最大限に活用し、イノベーションを絶え間な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すること、あるいは国際的モデルの提示により、我が国の経済成長を牽引し、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(2011)年12月に「つくば国際戦略総合特区」が指定された。令和2(2020)年3月時点で「次世代がん治療法（BNCT）の開発実用化」等、9つの研究開発プロジェクトが進められている。

6. 国会等の移転に関する検討

国会等の移転とは、国会を始めとする三権の中核機能を東京圏以外の地域へ移転することを意味し、平成2(1990)年の衆参両院における「国会等の移転に関する決議」以来検討がなされてきている。平成4(1992)年には、議員立法により「国会等の移転に関する法律」（平成4年法律第109号。以下「移転法」という。）が制定され、「国は、国会等の移転の具体化に向けて積極的な検討を行う責務を有する」とされた。移転法により設置された国会等移転調査会において、平成7(1995)年に移転の意義、移転先地の選定基準等を内容とする「国会等移転調査会報告」がとりまとめられ、さらに、平成8(1996)年の移転法の一部改正により設置された国会等移転審議会は、平成11(1999)年12月に国会等の移転先候補地の選定等についての「国会等移転審議会答申」を内閣総理大臣に提出し、内閣総理大臣から国会に同答申の報告がなされた。

この答申を踏まえ、平成15(2003)年には、国会において超党派による「国会等の移転に関する政党間両院協議会」が設置され、平成16(2004)年12月に同協議会で「座長とりまとめ」がま

とめられた。この「座長とりまとめ」では、今後、同協議会において国会等の移転の意思決定に向けた議論に資するため、政府その他の関係者の協力を得て、分散移転や防災、とりわけ危機管理機能（いわゆるバックアップ機能）の中核の優先移転等の考え方を深めるための調査、検討を行うこととされている。

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

7. 国の行政機関等の移転

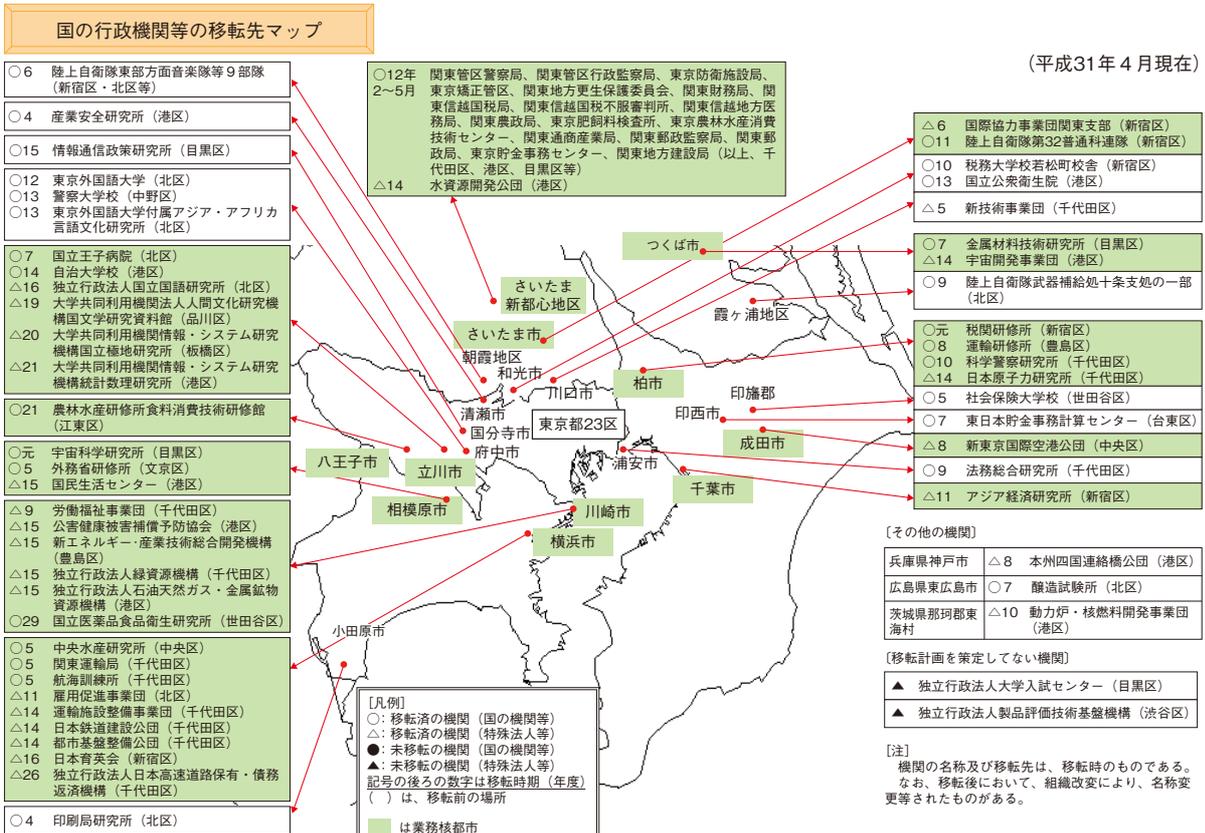
（多極分散型国土形成促進法に基づく国の行政機関等の移転）

多極分散型国土形成促進法に基づく国の行政機関等の移転については、東京都区部における人口及び行政、経済、文化等に関する機能の過度の集中の是正に資することを目的として、「国の機関等の移転について」（昭和63年1月閣議決定）及びこれに基づく「国の行政機関等の移転について」（昭和63年7月閣議決定）に則り、国の行政機関の官署（地方支分部局等）及び特殊法人の主たる事務所の東京都区部からの円滑な移転が推進されている。

閣議決定で移転対象とされた79機関11部隊等（廃止等により令和元(2019)年度末現在は69機関11部隊等）のうち、67機関11部隊等が移転した。平成29(2017)年度には、国立医薬品食品衛生研究所（旧国立衛生試験所）が、東京都世田谷区から神奈川県川崎市に移転している。

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

図表2-6-6 国の行政機関等の移転実績マップ（多極分散型国土形成促進法に基づく）



資料：国土交通省

(政府関係機関の地方移転について)

政府関係機関の地方移転について、「政府関係機関移転基本方針」（平成28(2016)年3月22日まち・ひと・しごと創生本部決定）及び「政府関係機関の地方移転にかかる今後の取組について」（平成28(2016)年9月1日まち・ひと・しごと創生本部決定）に基づき、研究機関・研修機関等については、31府県50案件の移転に取り組むとともに、中央省庁については、消費者庁の「消費者庁新未来創造戦略本部」の徳島県への令和2(2020)年度中の恒常的設置のほか、文化庁では平成29(2017)年度から先行移転として京都で設置されている「地方文化創生本部」へ一部の職員を派遣し、京都で執務を行うほか、令和元(2019)年の臨時国会期間中には、テレビ会議等の機器を活用し会議等への出席を行うなど、本格的な移転を見据えた業務のシミュレーションを行った。なお、庁舎の工期延伸により令和4(2022)年8月下旬の竣工を目指すことが京都府より示されたが、引き続き京都府・京都市や関係省庁、地方創生や観光などの関連分野とも連携しながら取組を進める。

今後とも、中央省庁の地方移転の取組の推進等を図るとともに、将来的な地域イノベーション等の実現に向けた研究機関・研修機関等の移転の取組を進める。これらの取組の結果を踏まえ、令和5(2023)年度中に地方創生上の効果、国の機関としての機能の発揮等について総括的な評価を行い、これを踏まえ必要な対応を行う。

資料

首都圏整備に関する各種データ

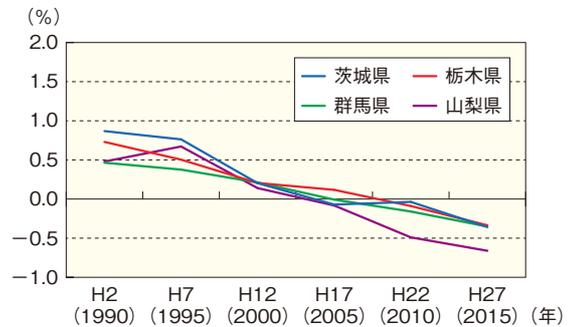
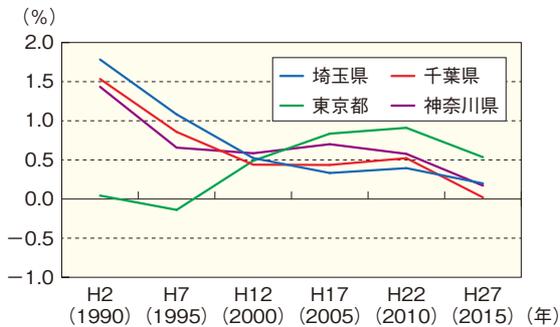
1 人口の状況

1-1 全国・首都圏の人口とその増減率

	人口(千人)					人口増加率(%)			
	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	H7~12	H12~17	H17~22	H22~27
全国	125,570	126,926	127,768	128,057	127,095	1.1	0.7	0.2	-0.8
首都圏	40,402	41,322	42,379	43,467	43,830	2.3	2.6	2.6	0.8
東京都	11,774	12,064	12,577	13,159	13,515	2.5	4.2	4.6	2.7
東京都区部	7,968	8,135	8,490	8,946	9,273	2.1	4.4	5.4	3.7
都心3区	244	268	326	375	443	10.0	21.7	15.0	18.1
近隣3県	20,803	21,354	21,902	22,459	22,615	2.6	2.6	2.5	0.7
周辺4県	7,825	7,904	7,900	7,849	7,699	1.0	-0.0	-0.7	-1.9

資料：「国勢調査」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

1-2 首都圏の都県別人口増減率の推移



注：国勢調査の人口増加率(5箇年分)を基に算出した単年度当たりの増加率

資料：「国勢調査」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

1-3 全国・首都圏の総人口に占める年齢3区分別人口割合

		(単位：%)				
		平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
0~14歳人口	全国	16.0	14.6	13.8	13.2	12.6
	首都圏	15.0	13.8	13.2	12.7	12.3
	東京都	12.8	11.8	11.5	11.4	11.5
	近隣3県	15.6	14.3	13.7	13.2	12.6
	周辺4県	16.9	15.3	14.3	13.6	12.7
15~64歳人口	全国	69.5	68.1	66.1	63.8	60.7
	首都圏	72.7	71.2	68.9	66.3	63.3
	東京都	74.2	72.3	70.0	68.2	65.9
	近隣3県	73.6	72.1	69.4	66.2	62.7
	周辺4県	68.1	67.2	65.7	63.5	60.4
65歳以上人口	全国	14.6	17.4	20.2	23.0	26.6
	首都圏	12.3	15.0	18.0	21.0	24.5
	東京都	13.0	15.9	18.5	20.4	22.7
	近隣3県	10.8	13.6	16.9	20.7	24.7
	周辺4県	15.0	17.5	20.0	22.9	26.9

注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係である。

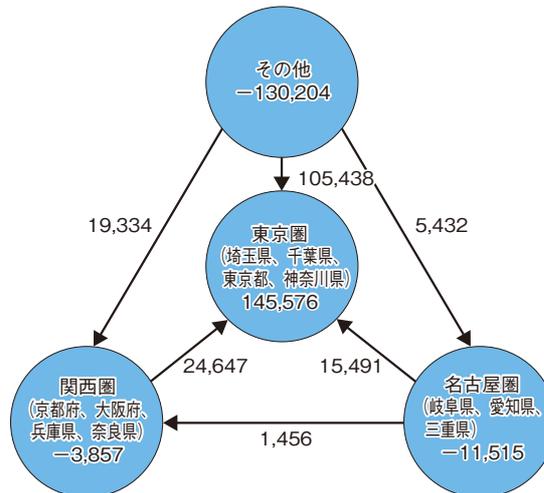
資料：「国勢調査」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

1-4 全国・首都圏における65歳以上単身世帯の状況

		平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
65歳以上単身世帯数 (単位：千世帯)	全国	2,202	3,032	3,865	4,791	5,928
	首都圏	594	881	1,177	1,546	1,960
	東京都	265	388	498	622	740
	近隣3県	234	362	507	704	933
	周辺4県	95	131	171	220	287
65歳以上単身世帯数の割合（一般世帯総数に占める） (単位：%)	全国	5.0	6.5	7.9	9.2	11.1
	首都圏	4.0	5.5	6.9	8.4	10.2
	東京都	5.3	7.2	8.7	9.8	11.1
	近隣3県	3.2	4.6	6.0	7.7	9.8
	周辺4県	3.8	4.9	6.2	7.6	9.6
65歳以上単身者数の割合（65歳以上人口に占める） (単位：%)	全国	12.1	13.8	15.1	16.4	17.7
	首都圏	12.0	14.2	15.5	17.1	18.5
	東京都	17.3	20.3	21.7	23.6	24.6
	近隣3県	10.4	12.5	13.7	15.3	16.9
	周辺4県	8.1	9.5	10.8	12.3	14.0

資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

1-5 大都市圏の人口移動量（令和元(2019)年）



注：数字は転入者数と転出者数の差（人）を表す。

資料：「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

1-6 業務核都市等の人口の状況

(単位：人)

	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
全国	125,570,246	126,925,843	127,767,994	128,057,352	127,094,745
首都圏	40,402,054	41,321,883	42,379,351	43,467,160	43,829,961
東京都区部	7,967,614	8,134,688	8,489,653	8,945,695	9,272,740
業務核都市計 ^{注1}	10,663,015	11,070,109	11,496,563	11,925,831	12,103,643
横浜市	3,307,136	3,426,651	3,579,628	3,688,773	3,724,844
川崎市	1,202,820	1,249,905	1,327,011	1,425,512	1,475,213
厚木市	208,627	217,369	222,403	224,420	225,714
町田市	360,525	377,494	405,534	426,987	432,348
相模原市 ^{注2}	646,513	681,150	701,630	717,544	720,780
八王子市	503,363	536,046	560,012	580,053	577,513
立川市	157,884	164,709	172,566	179,668	176,295
多摩市	148,113	145,862	145,877	147,648	146,631
青梅市	137,234	141,394	142,354	139,339	137,381
川越市	323,353	330,766	333,795	342,670	350,745
熊谷市 ^{注3}	205,605	206,446	204,675	203,180	198,742
さいたま市 ^{注4}	1,078,545	1,133,300	1,176,314	1,222,434	1,263,979
春日部市 ^{注5}	238,598	240,924	238,506	237,171	232,709
越谷市	298,253	308,307	315,792	326,313	337,498
柏市 ^{注6}	362,880	373,778	380,963	404,012	413,954
土浦市 ^{注7}	141,862	144,106	144,060	143,839	140,804
つくば市 ^{注8}	182,327	191,814	200,528	214,590	226,963
牛久市	66,338	73,258	77,223	81,684	84,317
成田市 ^{注9}	112,662	116,898	121,139	128,933	131,190
千葉市	856,878	887,164	924,319	961,749	971,882
木更津市	123,499	122,768	122,234	129,312	134,141

注1：業務核都市に含まれる表中の市を対象とした。市のデータは平成27年10月1日現在の境域とし、市の一部が業務核都市に指定されている場合も、市全域のデータとした。

注2：相模原市には、合併前の津久井町、相模湖町、藤野町及び城山町の数値を含む。

注3：熊谷市には、合併前の大里町（村）、妻沼町及び江南町の数値を含む。

注4：さいたま市には、合併前の浦和市、大宮市、与野市及び岩槻市の数値を含む。

注5：春日部市には、合併前の庄和町の数値を含む。

注6：柏市には、合併前の沼南町の数値を含む。

注7：土浦市には、合併前の新治村の数値を含む。

注8：つくば市には、合併前の茎崎町の数値を含む。

注9：成田市には、合併前の下総町及び大栄町の数値を含む。

資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

1-7 業務核都市等の事業所数（民営）の状況

(単位：事業所)

	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成18年	平成21年	平成24年	平成26年	平成28年
全国	6,521,837	6,203,249	6,138,312	5,728,492	5,722,559	5,886,193	5,453,635	5,541,634	5,340,783
首都圏	1,970,027	1,870,648	1,860,928	1,738,656	1,759,349	1,832,839	1,697,921	1,742,817	1,672,608
東京都区部	620,959	580,531	577,545	538,602	549,199	547,610	498,735	521,270	494,337
業務核都市計 ^{注1}	406,599	387,210	385,438	362,142	367,087	404,120	379,764	394,370	381,608
横浜市	123,040	115,100	114,563	107,201	107,557	121,943	114,454	119,509	114,930
川崎市	45,942	43,255	42,023	41,249	39,260	43,525	40,916	42,616	40,934
厚木市	10,539	10,347	10,120	9,472	9,565	10,083	9,498	9,796	9,602
町田市	11,850	11,374	11,679	11,332	11,807	12,666	11,985	12,476	12,106
相模原市 ^{注2}	23,193	24,427	23,680	22,620	22,281	24,790	23,124	23,526	22,480
八王子市	19,205	18,281	18,620	17,709	18,468	19,542	18,384	18,979	18,180
立川市	7,410	7,045	7,345	7,225	7,541	8,015	7,584	7,631	7,522
多摩市	3,408	3,382	3,640	3,190	3,435	3,882	3,551	3,899	3,597
青梅市	5,187	4,872	5,074	4,804	4,765	4,979	4,600	4,686	4,504
川越市	11,398	10,914	11,094	10,241	10,446	11,406	10,663	11,097	10,657
熊谷市 ^{注3}	9,594	9,228	9,175	8,351	8,688	9,194	8,531	8,366	8,140
さいたま市 ^{注4}	43,424	41,130	41,021	36,769	39,555	43,066	40,692	42,429	41,330
春日部市 ^{注5}	9,056	8,681	8,599	7,690	7,657	8,167	7,518	7,831	7,508
越谷市	12,614	11,940	11,269	10,738	11,220	11,947	11,213	11,371	11,053
柏市 ^{注6}	11,869	11,433	11,112	10,360	11,167	12,189	11,588	12,073	12,017
土浦市 ^{注7}	7,960	7,402	7,222	6,737	6,669	7,072	6,618	6,731	6,373
つくば市 ^{注8}	7,296	7,051	7,080	6,953	7,309	8,302	7,876	8,463	8,346
牛久市	2,114	2,178	2,380	2,422	2,348	2,406	2,308	2,421	2,402
成田市 ^{注9}	5,112	4,832	5,150	4,960	5,135	5,502	5,225	5,348	5,350
千葉市	30,834	29,157	29,290	27,195	27,353	30,198	28,629	30,059	29,326
木更津市	5,554	5,181	5,302	4,924	4,861	5,246	4,807	5,063	5,251

注1：業務核都市に含まれる表中の市を対象とした。市のデータは平成26年10月1日現在の境域とし、市の一部が業務核都市に指定されている場合も、市全域のデータとした。

注2：相模原市について、平成18年以前のデータは合併前の津久井町及び相模湖町の数値を含み、平成21年以降のデータは合併後の城山町及び藤野町の数値を含む。

注3：熊谷市については、平成18年以前のデータは合併前の大里町（村）及び妻沼町の数値を含み、平成21年以降のデータは合併後の江南町の数値を含む。

注4～9：「1-6 業務核都市等の人口の状況」の脚注を参照。

注10：「事業所・企業統計調査」は平成18年を最後に、「経済センサス」に統合されたため、平成18年以前のデータと単純に比較できない。

注11：事業所数については公務及び事業内容など不詳のものを除いた数値である。

資料：平成18年まで「事業所・企業統計調査」（総務省）、平成21年、平成26年は「経済センサス-基礎調査」（総務省）、平成24年、平成28年は「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

1-8 業務核都市等の従業者数（民営）の状況

(単位：人)

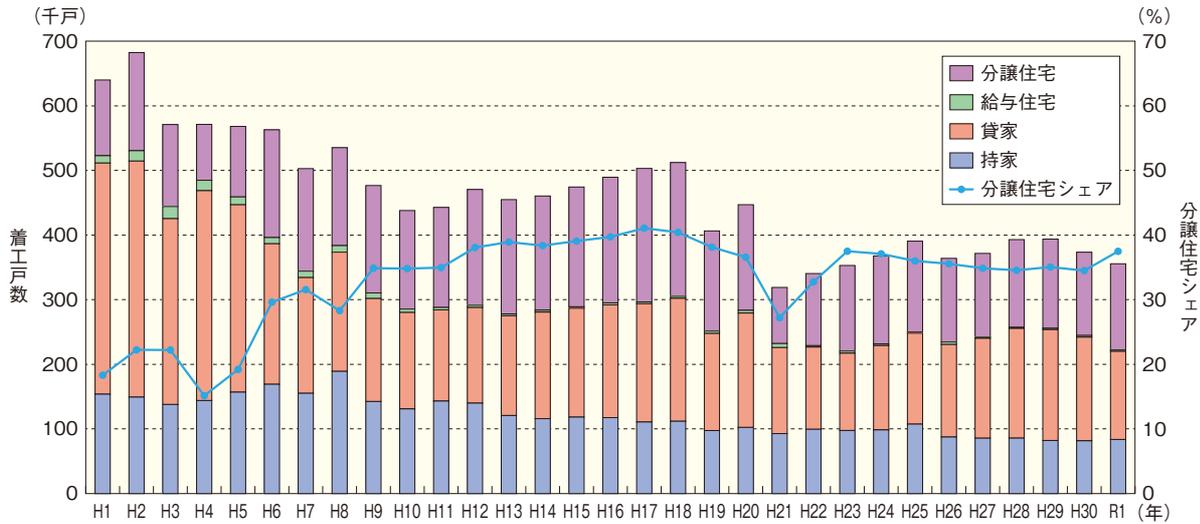
	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成18年	平成21年	平成24年	平成26年	平成28年
全国	57,583,042	53,806,580	54,912,703	52,067,396	54,184,428	58,442,129	55,837,252	57,427,704	56,872,826
首都圏	19,505,813	18,079,172	18,798,365	17,953,460	18,905,137	20,720,235	19,888,342	20,734,354	20,539,161
東京都区部	7,040,196	6,319,406	6,711,510	6,456,600	6,859,800	7,542,838	7,211,906	7,711,329	7,550,364
業務核都市計 ^{注1}	4,243,621	4,001,919	4,123,418	3,936,883	4,188,972	4,750,205	4,612,956	4,806,095	4,810,373
横浜市	1,289,372	1,215,524	1,246,714	1,185,778	1,271,937	1,468,395	1,428,600	1,491,163	1,475,974
川崎市	504,118	468,140	464,655	447,983	459,768	517,728	514,781	554,757	543,812
厚木市	145,871	135,096	135,712	128,404	132,103	144,697	141,511	143,635	147,906
町田市	113,130	105,943	115,549	116,992	126,827	134,592	127,476	134,188	134,323
相模原市 ^{注2}	224,132	225,101	226,317	212,551	223,079	252,931	240,371	248,495	248,832
八王子市	198,951	187,974	197,074	191,713	205,740	221,681	211,823	218,712	215,748
立川市	82,015	79,440	88,823	84,823	94,607	109,038	112,936	108,457	112,294
多摩市	48,178	51,300	52,582	49,805	56,532	63,391	59,324	61,798	60,945
青梅市	51,182	49,637	52,929	50,869	50,597	52,721	52,370	50,933	47,556
川越市	120,699	111,962	120,838	116,856	123,538	137,578	127,523	136,202	141,082
熊谷市 ^{注3}	84,798	81,008	82,296	78,734	80,392	89,659	87,755	85,507	82,550
さいたま市 ^{注4}	441,162	410,504	420,439	397,334	438,942	500,855	483,588	505,680	509,450
春日部市 ^{注5}	67,669	62,868	63,299	59,170	62,341	65,136	62,371	66,928	66,102
越谷市	98,235	92,824	92,360	87,967	95,195	106,944	106,415	109,772	110,758
柏市 ^{注6}	118,472	114,270	118,335	111,637	119,138	135,404	132,541	138,449	144,210
土浦市 ^{注7}	76,157	70,366	71,585	67,581	72,289	78,119	72,782	75,037	75,552
つくば市 ^{注8}	71,494	70,302	73,968	73,709	96,917	116,214	113,530	122,181	123,657
牛久市	17,283	17,871	19,973	21,624	21,409	24,076	23,452	24,583	25,151
成田市 ^{注9}	80,510	78,570	85,761	85,073	78,735	91,895	81,848	84,718	87,039
千葉市	364,175	332,173	350,984	326,411	336,430	392,002	385,877	397,226	406,378
木更津市	46,018	41,046	43,225	41,869	42,456	47,149	46,082	47,674	51,054

注：「1-7 業務核都市等の事業所数（民営）の状況」の脚注を参照。

資料：平成18年まで「事業所・企業統計調査」（総務省）、平成21年、平成26年は「経済センサス-基礎調査」（総務省）、平成24年、平成28年は「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

2 住宅の供給状況

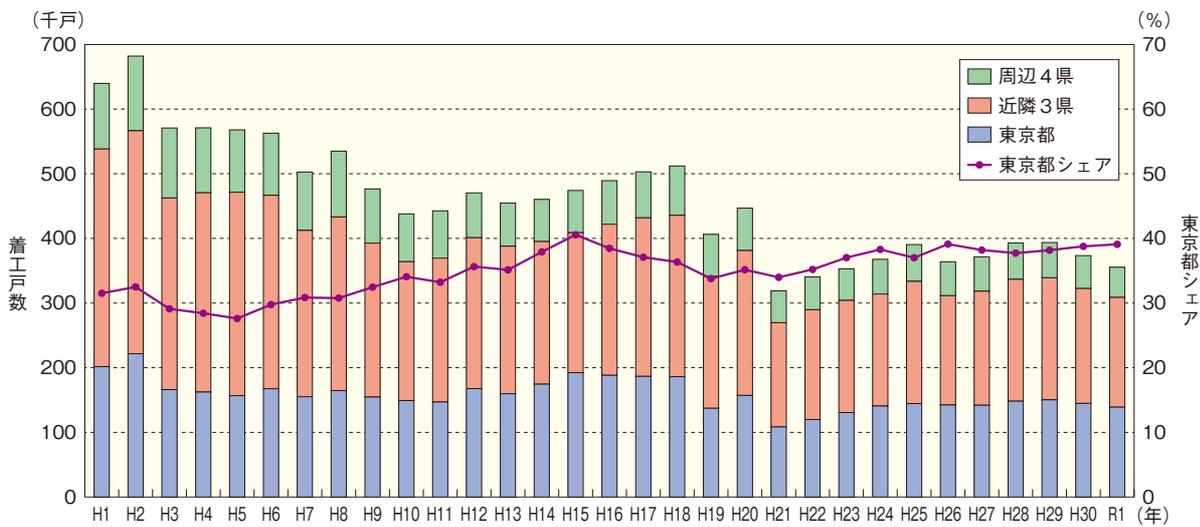
2-1 首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移



注：「持家」とは、建築主が自分で居住する目的で建築するものをいう。
 「貸家」とは、建築主が賃貸する目的で建築するものをいう。
 「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するものをいう。
 「分譲住宅」とは、建売り又は分譲の目的で建築するものをいう。

資料：「住宅着工統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

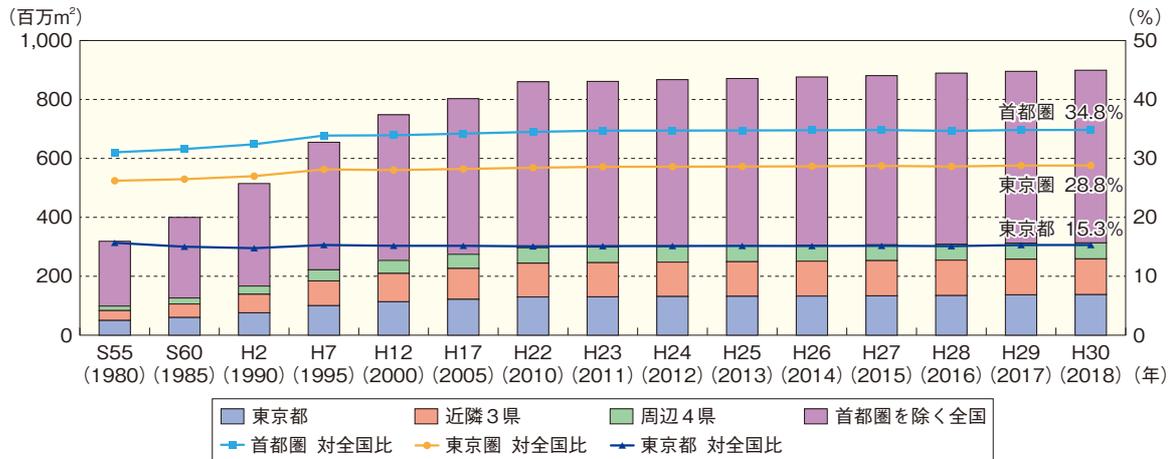
2-2 首都圏の地域別の新設住宅着工戸数の推移



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

3 産業機能

3-1 全国・首都圏の事務所・店舗等の床面積の推移

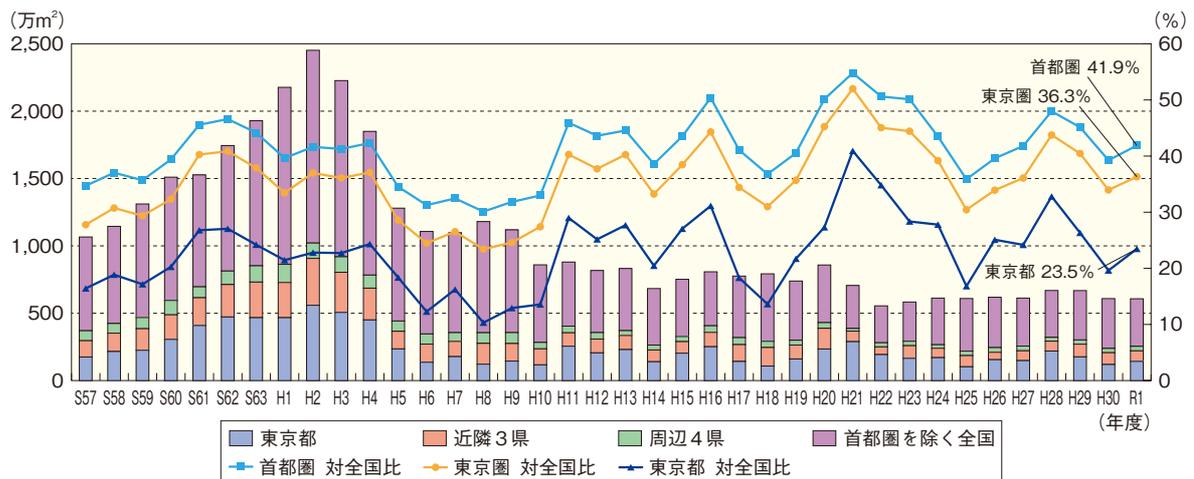


注1：事務所・店舗等とは、木造の事務所・銀行及び店舗並びに非木造の事務所・店舗・百貨店及び銀行を指す。

注2：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料：「固定資産の価格等の概要調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

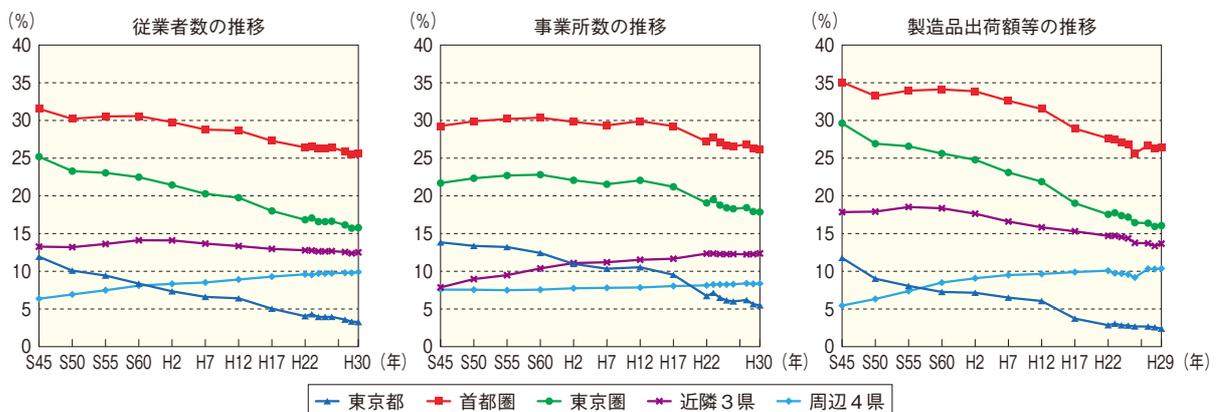
3-2 全国・首都圏の事務所着工床面積の推移



注：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料：「建築統計年報」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

3-3 首都圏の製造業の対全国シェアの推移



注1：平成22年は「従業員4人以上の事業所に関する統計表」より作成

注2：従業員数及び事業所数は平成28年以降、各年6月1日時点の数値を基に作成

資料：「工業統計表」（経済産業省）、「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

3-4 全国・首都圏の主要農業・林業・水産業部門のシェア等

主要農業部門のシェア等（平成30(2018)年）

	農業産出額 (億円)	全国順位	農業産出額部門別シェア (%)				耕地面積 (ha)
			1位	2位	3位		
全国	91,283		畜産 35.7	野菜 25.4	米 19.2	4,420,000	
首都圏	17,740		野菜 36.6	畜産 29.4	米 16.6	607,190	
茨城県	4,508	3	野菜 37.9	畜産 28.3	米 19.3	166,000	
千葉県	4,259	4	野菜 36.3	畜産 30.2	米 17.1	125,200	
栃木県	2,871	9	畜産 38.1	野菜 28.4	米 24.9	123,200	
群馬県	2,454	14	畜産 42.7	野菜 40.1	米 6.8	68,400	
埼玉県	1,758	20	野菜 47.4	米 21.0	畜産 14.8	74,800	
山梨県	953	34	果実 66.0	野菜 11.8	畜産 8.1	23,700	
神奈川県	697	38	野菜 51.6	畜産 20.9	果実 11.8	19,100	
東京都	240	47	野菜 55.8	花き 15.4	果実 13.8	6,790	

注：計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

資料：「平成30年生産農業所得統計」、「平成30年耕地及び作付面積統計」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

主要林業部門のシェア等（平成30(2018)年）

	林業産出額 (千万円)	全国順位	林業産出額主要部門別シェア (%)				現況森林面積 (千ha)
			1位	2位	3位		
全国	46,285		木材生産 49.2	栽培きのご類 48.8	林野副産物採取 1.2	24,433	
首都圏	3,067		木材生産 51.8	栽培きのご類 47.7	林野副産物採取 0.3	1,730	
栃木県	1,071	12	木材生産 62.9	栽培きのご類 36.7	薪炭生産 0.3	341	
茨城県	716	22	木材生産 60.3	栽培きのご類 39.5	林野副産物採取 0.1	189	
群馬県	688	24	栽培きのご類 68.3	木材生産 31.3	薪炭生産 0.3	406	
埼玉県	160	40	栽培きのご類 59.4	木材生産 40.0	林野副産物採取 0.6	121	
千葉県	223	38	栽培きのご類 67.7	木材生産 30.9	林野副産物採取 1.3	157	
山梨県	122	42	木材生産 77.0	栽培きのご類 20.5	林野副産物採取 1.6	347	
神奈川県	43	46	栽培きのご類 58.1	木材生産 39.5	薪炭生産 0.0	94	
東京都	44	45	木材生産 52.3	栽培きのご類 47.7	林野副産物採取 0.0	76	

注：計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

資料：「平成30年林業産出額」、「2015年農林業センサス」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

海面における主要水産業部門のシェア等（平成30(2018)年）

	漁業産出額 (海面漁業・ 養殖業) (億円)	全国順位	漁業産出額魚種別シェア (%)				生産量 (海面漁業・ 養殖業) (千t)
			海面漁業		海面養殖業		
			1位	2位	1位		
全国	14,238		まぐろ類 13.2	貝類 9.2	ぶり類 25.5	4,364	
首都圏	838		さば類 34.4	いわし類 33.3	のり類 81.1	174	
東京都	173	26	×	×	×	×	
千葉県	263	17	その他の魚類 17.8	いわし類 15.8	のり類 91.6	140	
神奈川県	168	27	まぐろ類 33.5	かつお類 25.5	わかめ類 48.8	34	
茨城県	235	19	×	×	×	×	

注1：漁業産出額及び生産量は、海面漁業、海面養殖業を合わせたもの。

注2：東京都及び茨城県の生産量については、秘匿措置（調査客体が2以下）を講じており、生産量の秘匿に伴い漁業産出額魚種別シェアも秘匿措置を講じている。

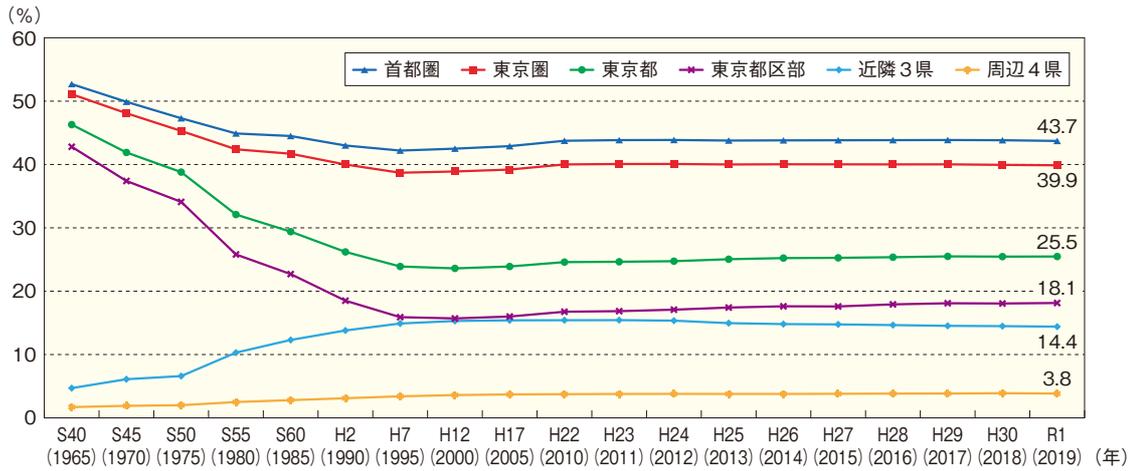
注3：首都圏の生産量は、千葉県及び神奈川県の計から算出した。

注4：計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

注5：首都圏の漁業産出額魚種別シェアは、千葉県及び神奈川県の漁業産出額の計から算出した。

資料：「平成30年漁業産出額」、「平成30年漁業・養殖業生産統計」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

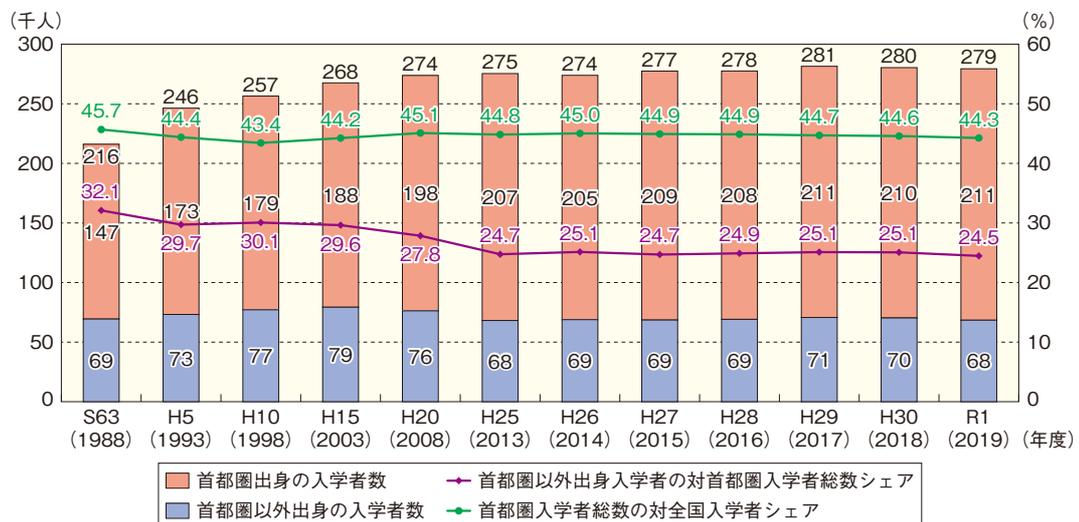
3-5 首都圏の大学・短期大学・大学院学生数の対全国シェアの推移



注：地域区分は、在籍する学部、研究科、学科等の所在地による。

資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）を基に国土交通省都市局作成

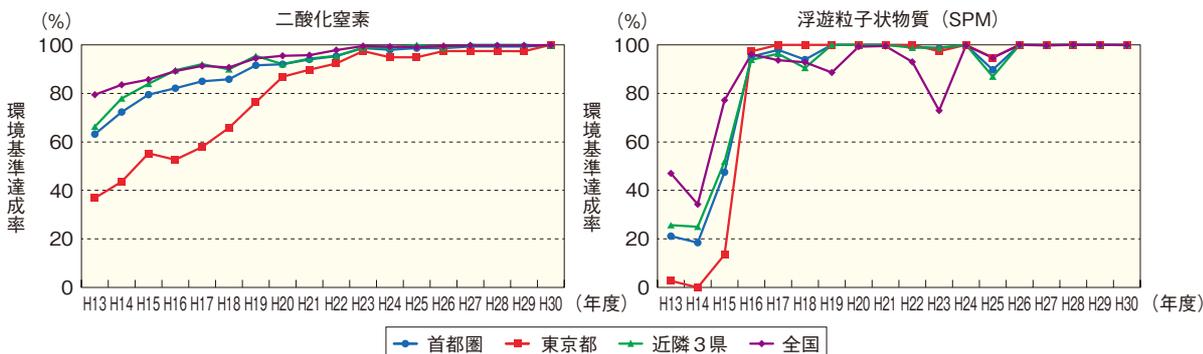
3-6 首都圏の大学への入学者数とその出身者別内訳とシェアの推移



資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）を基に国土交通省都市局作成

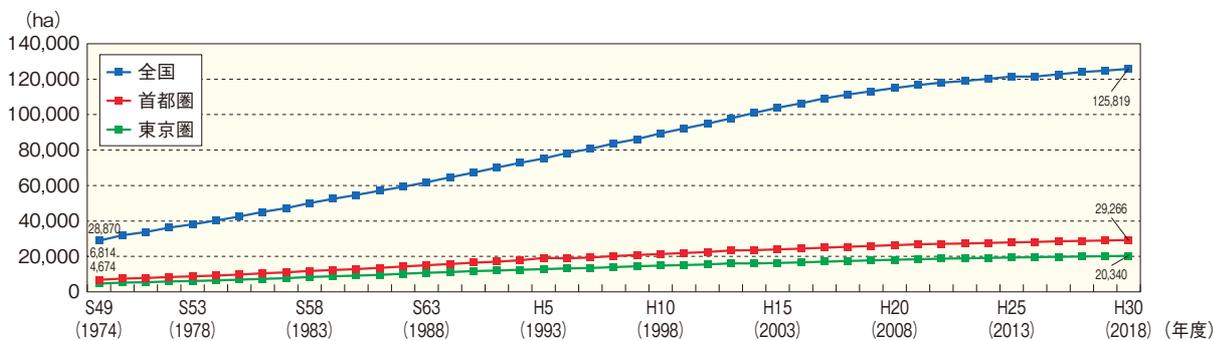
4 環境との共生

4-1 全国・首都圏の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質 (SPM) の環境基準達成状況 (自動車排出ガス測定局)



資料: 「大気汚染状況について」(環境省)を基に国土交通省都市局作成

4-2 全国・首都圏の都市公園等の開園面積の推移



注: 各年度3月31日時点の数値

資料: 国土交通省都市局作成

4-3 首都圏の緑地保全関連制度の指定状況

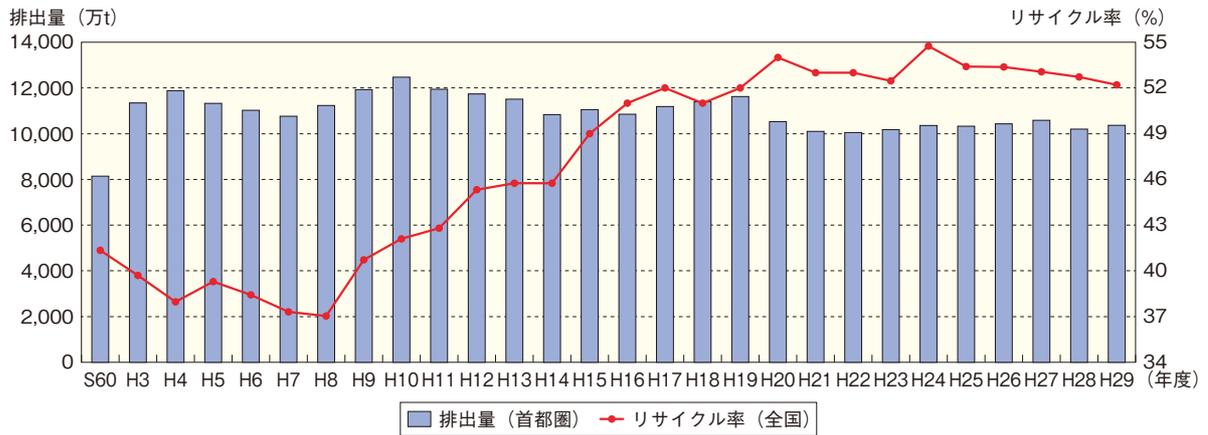
(年度)

	S61		H5		H12		H19		H26		H27		H28		H29		H30	
	地区数	面積 (ha)																
特別緑地保全地区	22	143	47	281	69	358	149	603	263	983	298	1,040	351	1,146	370	1,201	384	1,244
近郊緑地保全区域	18	15,693	18	15,693	18	15,693	19	15,861	19	15,861	19	15,861	19	15,861	19	15,861	19	15,861
近郊緑地特別保全地区	8	653	8	655	9	758	9	759	13	1,049	13	1,049	13	1,049	13	1,049	13	1,049
歴史的風土保存区域	5	956	5	956	5	989	5	989	5	989	5	989	5	989	5	989	5	989
歴史的風土特別保存地区	9	266	13	571	13	571	13	574	13	574	13	574	13	574	13	574	13	574

注: 各種制度は、都市緑地法、首都圏近郊緑地保全法、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法による。特別緑地保全地区には近郊緑地特別保全地区を含まない。

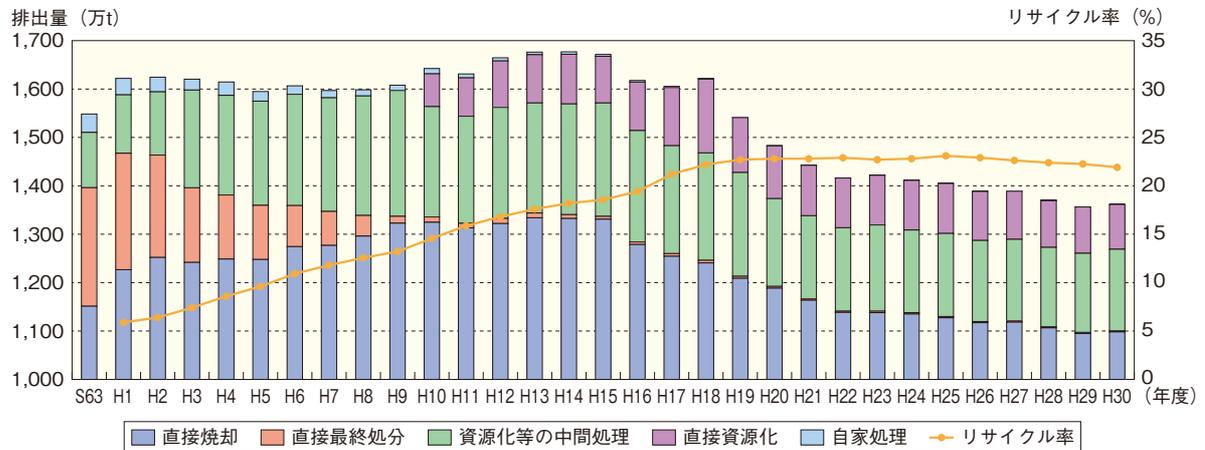
資料: 国土交通省都市局作成

4-4 首都圏の産業廃棄物の排出量及び全国のリサイクル率の推移



資料：「産業廃棄物排出・処理状況調査」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

4-5 首都圏の一般廃棄物の処理方法別の排出量及びリサイクル率の推移



注1：処分方法別の処分量を基に作成している。

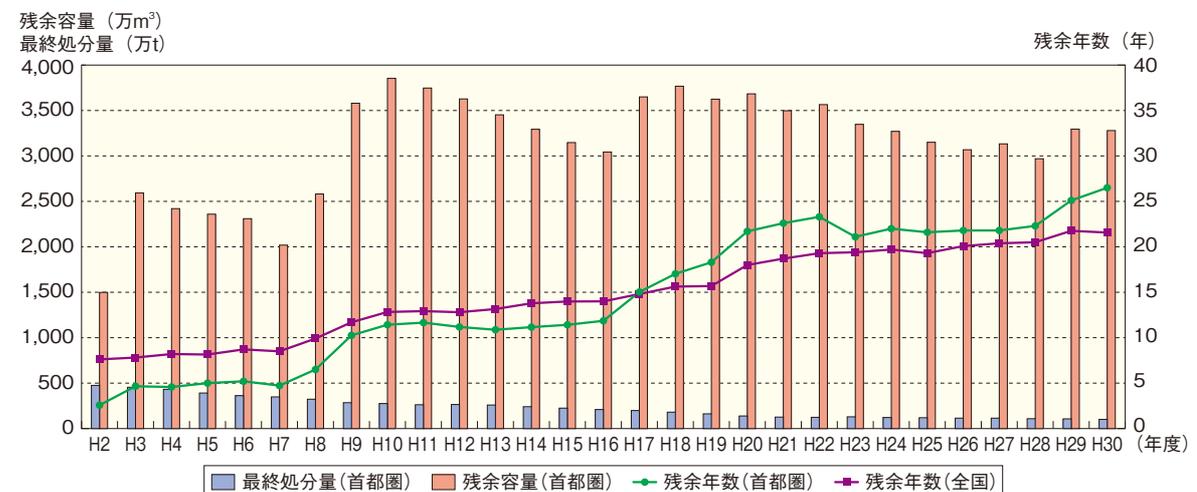
注2：「資源化等の中間処理」の処理方法は、粗大ごみ処理施設、ごみ堆肥化施設、ごみ飼料化施設、メタン化施設、ごみ燃料化施設、その他の資源化等を行う施設、及びその他施設における処理をいう。

注3：排出量には集団回収量は含まない。

注4：リサイクル率 = (中間処理後の再生利用量 + 直接資源化量 + 集団回収量) / (ごみ総処理量 + 集団回収量) × 100。

資料：「日本の廃棄物処理」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

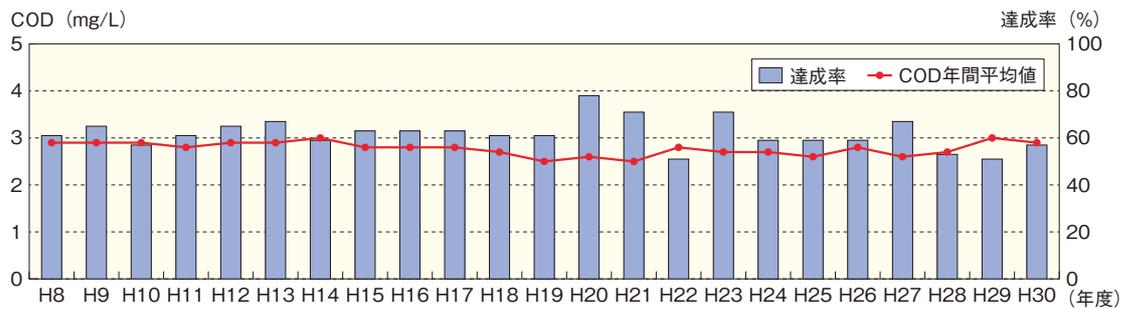
4-6 全国・首都圏の一般廃棄物最終処分場の残余年数の推移



注：残余年数 = 当該年度の処分場残余容量 / (当該年度の最終処分量 / 埋立ごみ比重 (= 0.8163))

資料：「日本の廃棄物処理」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

4-7 東京湾におけるCOD及び環境基準の地点達成率

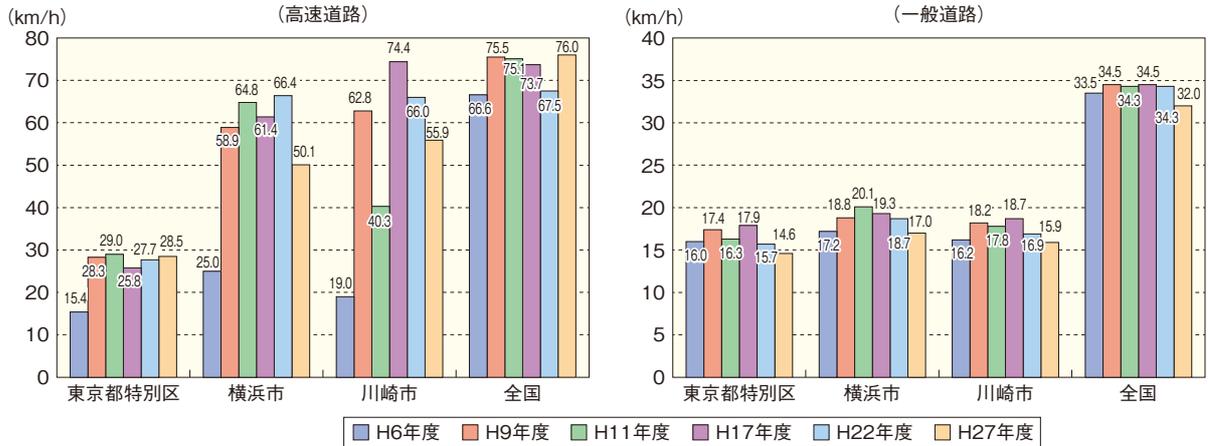


注：地点達成率 = (環境基準達成地点数/基準地点数) × 100

資料：「平成30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

5 将来に引き継ぐ社会資本の整備

5-1 全国・東京圏主要都市の道路における混雑時平均旅行速度



資料：「道路交通センサス」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

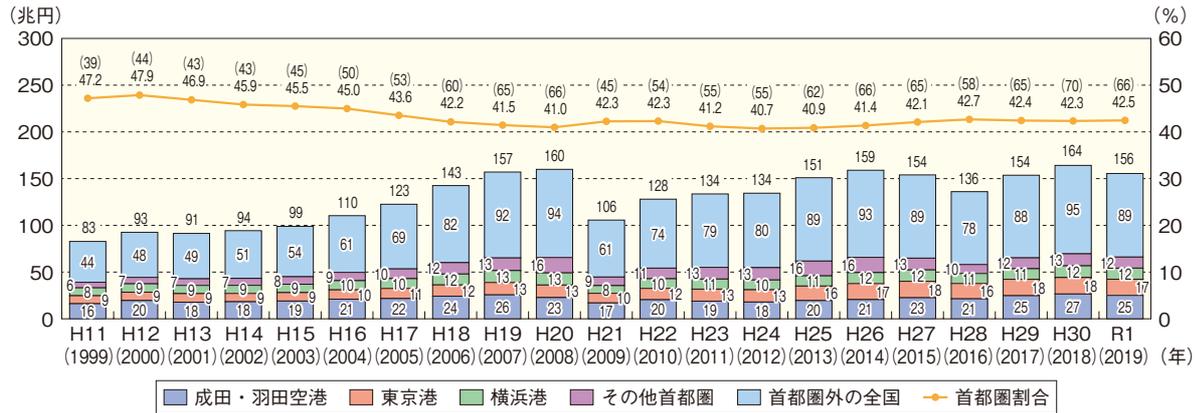
5-2 東京圏における主要区間の混雑率（平成30(2018)年度）

事業者名	線名	区間	時間帯	編成・本数 (両・本)	輸送力 (人)	輸送人員 (人)	混雑率 (%)
東武	伊勢崎	小菅 → 北千住	7:30~8:30	8.4 × 41	45,314	67,956	150
	東上	北池袋 → 池袋	7:30~8:30	10 × 24	33,120	45,023	136
西武	池袋	椎名町 → 池袋	7:30~8:30	9 × 24	30,072	47,807	159
	新宿	下落合 → 高田馬場	7:31~8:31	9.2 × 26	33,412	53,283	159
京成	押上	京成曳舟 → 押上	7:40~8:40	8 × 24	23,232	34,660	149
	本線	大神宮下 → 京成船橋	7:20~8:20	7 × 18	15,246	19,810	130
京王	京王	下高井戸 → 明大前	7:40~8:40	10 × 27	37,800	62,428	165
	井の頭	池ノ上 → 駒場東大前	7:45~8:45	5 × 28	19,600	29,172	149
小田急	小田原	世田谷代田 → 下北沢	7:41~8:41	9.6 × 36	48,300	75,842	157
東急	東横	祐天寺 → 中目黒	7:50~8:50	8.8 × 24	31,650	54,376	172
	田園都市	池尻大橋 → 渋谷	7:50~8:50	10 × 27	40,338	73,504	182
京急	本線	戸部 → 横浜	7:30~8:30	9.5 × 27	32,000	45,909	143
東京都	浅草	本所吾妻橋 → 浅草	7:30~8:30	8 × 24	23,040	30,576	133
	三田	西巢鴨 → 巢鴨	7:40~8:40	6 × 20	16,800	26,546	158
	新宿	西大島 → 住吉	7:40~8:40	9.6 × 17	22,960	35,861	156
東京地下鉄	日比谷	三ノ輪 → 入谷	7:50~8:50	8 × 27	27,216	42,754	157
	銀座	赤坂見附 → 溜池山王	8:00~9:00	6 × 30	18,300	29,240	160
	丸ノ内	新大塚 → 茗荷谷	8:00~9:00	6 × 31	22,989	38,815	169
	東西	木場 → 門前仲町	7:50~8:50	10 × 27	38,448	76,674	199
	有楽町	東池袋 → 護国寺	7:45~8:45	10 × 24	34,176	56,254	165
	千代田	町屋 → 西日暮里	7:45~8:45	10 × 29	44,022	78,583	179
	半蔵門	渋谷 → 表参道	8:00~9:00	10 × 27	38,448	64,422	168
JR東日本	東海道	川崎 → 品川	7:39~8:39	13 × 19	35,036	66,780	191
	横須賀	武蔵小杉 → 西大井	7:33~8:33	13 × 10	18,640	36,790	197
	中央(快速)	中野 → 新宿	7:55~8:55	10 × 30	44,400	81,000	182
	中央(緩行)	代々木 → 千駄ヶ谷	8:01~9:01	10 × 23	34,040	32,240	95
	京浜東北	川口 → 赤羽	7:39~8:39	10 × 25	37,000	63,390	171
	常磐(快速)	松戸 → 北千住	7:18~8:18	14.2 × 19	38,852	59,640	154
	常磐(緩行)	亀有 → 綾瀬	7:23~8:23	10 × 24	33,600	51,150	152
	総武(快速)	新小岩 → 錦糸町	7:34~8:34	13 × 19	35,416	64,150	181
総武(緩行)	錦糸町 → 両国	7:34~8:34	10 × 26	38,480	75,230	196	
31区間の平均混雑率							163

注1：混雑率は最混雑時間帯1時間の平均

注2：主要区間は国土交通省において継続的に混雑率の統計をとっている区間等

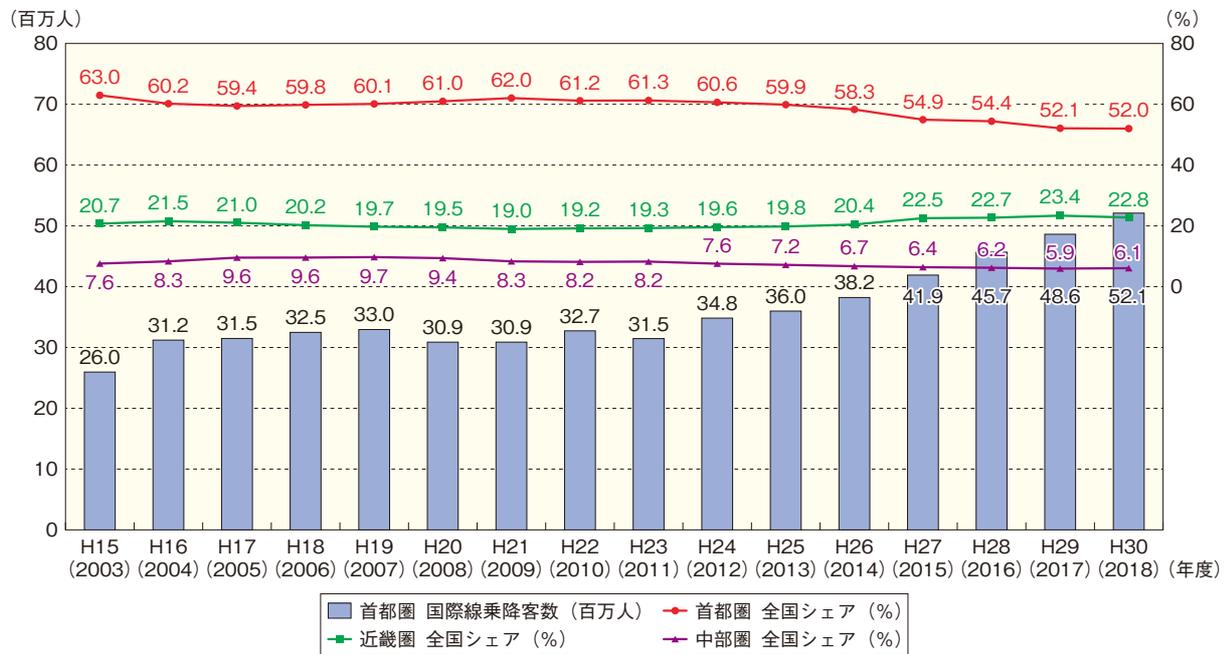
5-3 全国と首都圏の貿易額の推移



注：(カッコ)は首都圏貿易額の合計値

資料：「外国貿易概況」(財)日本関税協会)を基に国土交通省都市局作成

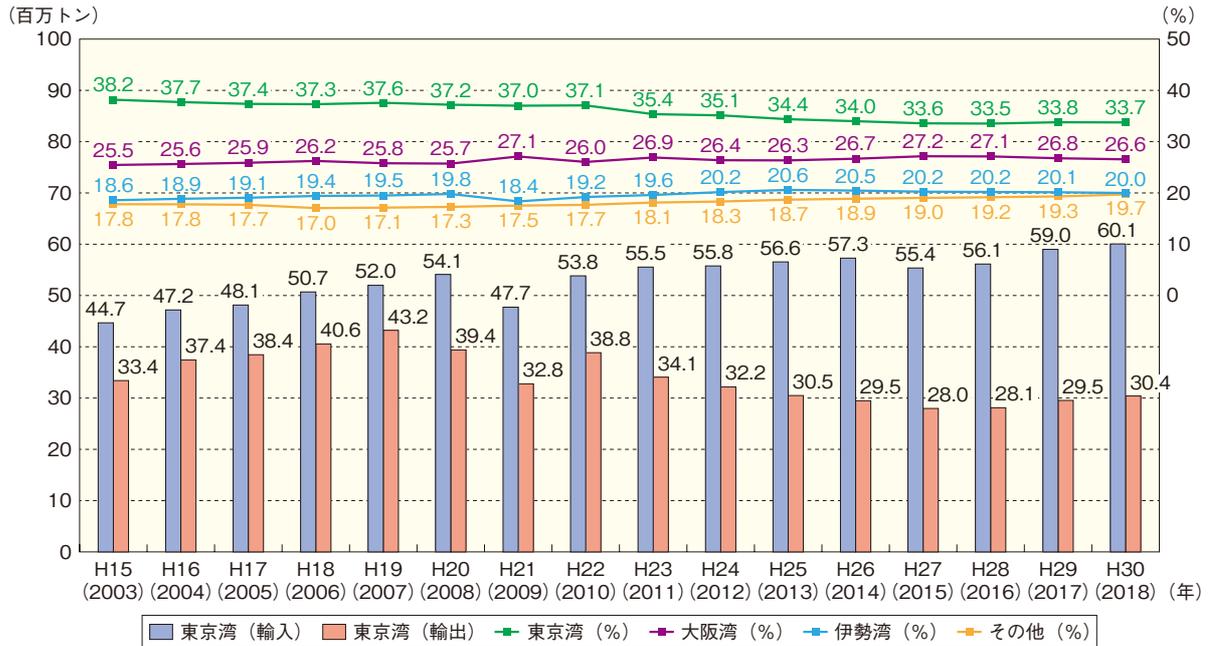
5-4 首都圏の空港の国際線利用状況と三大都市圏のシェア



注：首都圏とは成田国際空港及び東京国際空港の合計、中部圏とは中部国際空港及び名古屋空港、近畿圏とは関西国際空港の乗降客数を指す。

資料：「空港管理状況調査」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

5-5 首都圏の外貿コンテナ取扱貨物量と三大湾のシェア

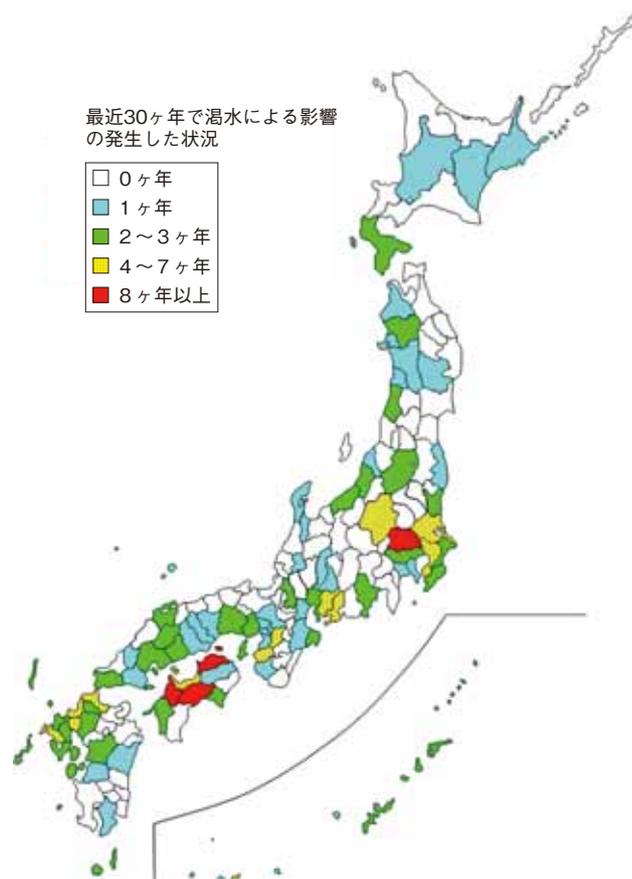


注1：東京湾とは千葉港、東京港、横浜港、川崎港、横須賀港の、大阪湾とは大阪港、堺泉北港、神戸港の、伊勢湾とは名古屋港、三河港、四日市港のそれぞれの取扱貨物量の合計を指す。

注2：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。

資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

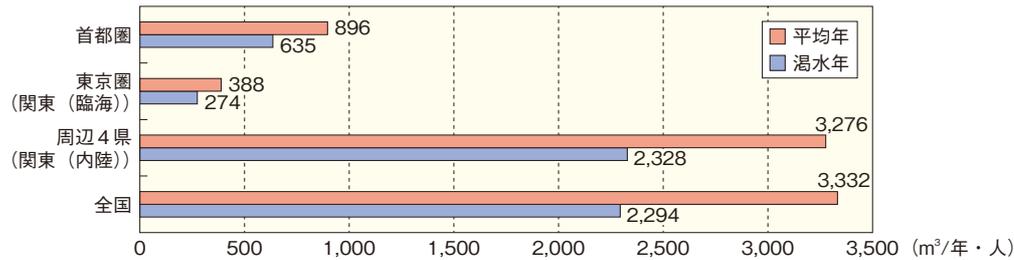
5-6 全国の最近30ヵ年で渇水による影響の発生した状況



注：平成元年から平成30年の間、上水道について減断水のあった年数を図示したものである。

資料：「令和元年版日本の水資源の現況」（国土交通省）

5-7 全国・首都圏の1人当たりの水資源賦存量



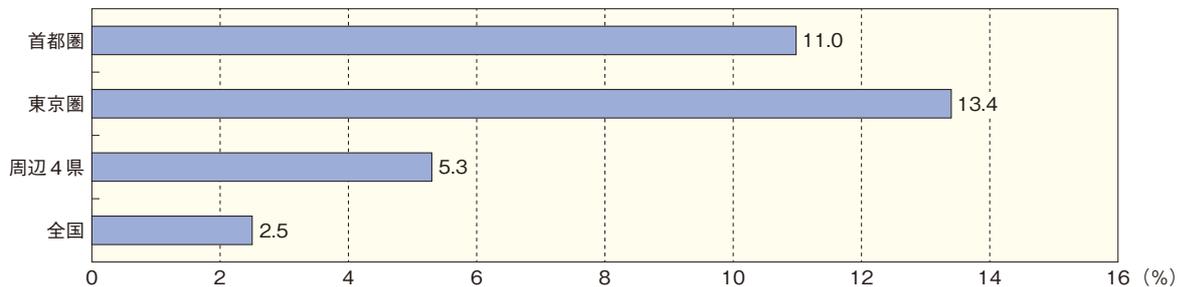
注1：水資源賦存量とは、水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量であり、降水量から蒸発散によって失われる量を引いたものに当該地域の面積を乗じた値。

注2：平均年の水資源賦存量は、昭和61年から平成27年までの平均値である。

注3：渇水年とは、昭和61年から平成27年において降水量が少ない方から数えて3番目の年。

資料：「令和元年版日本の水資源の現況」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

5-8 全国・首都圏の都市用水使用量¹⁾に対する不安定取水量²⁾の割合

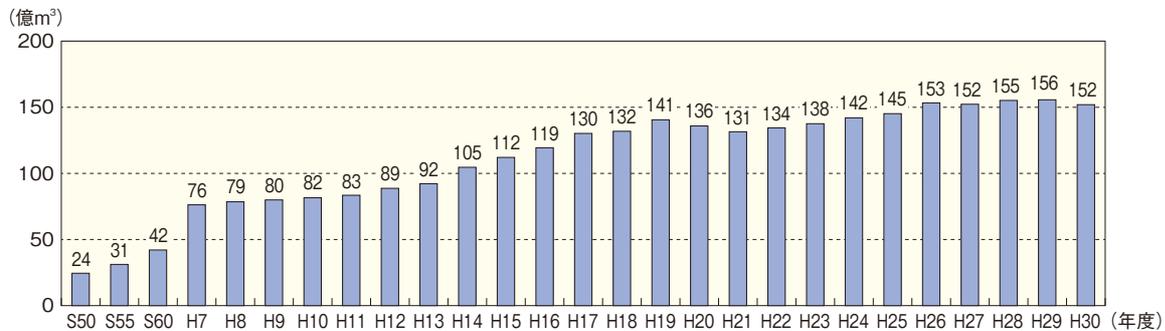


注1：都市用水：生活用水と工業用水

注2：不安定取水：水源となる水資源開発施設が完成していないため、河川流量が豊富な時にのみ可能となる取水で、河川流量が少ない時には取水することが困難となる河川からの取水。

資料：「令和元年版日本の水資源の現況」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

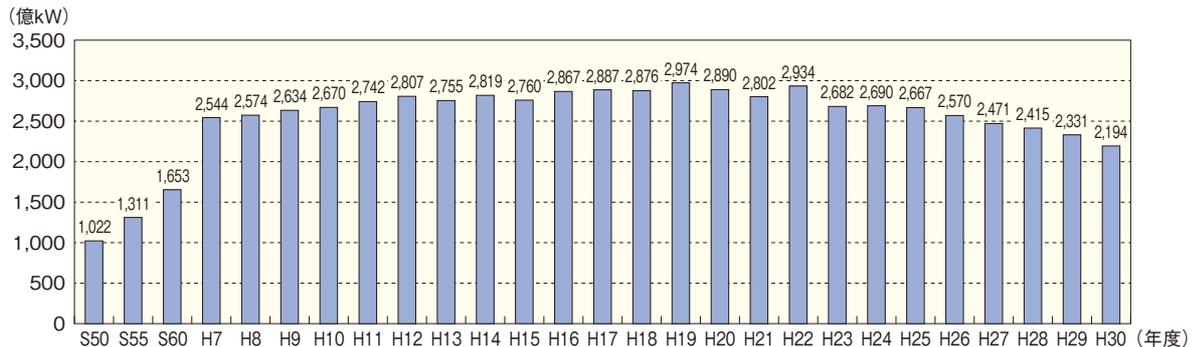
5-9 首都圏のガス販売量の推移（東京ガス（株）管内）



注：平成29年度、平成30年度は連結決算の数値を基に作成

資料：「平成29年3月および平成28年度ガス販売量実績」（東京ガス（株））等を基に国土交通省都市局作成

5-10 首都圏の販売電力量の推移（東京電力（株）管内）



資料：「販売電力量」（東京電力ホールディングス（株））等を基に国土交通省都市局作成

