

## 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 高規格道路の整備

首都圏においては、大都市周辺における渋滞ボトルネック箇所への集中的対策等に資する首都圏3環状の整備の推進とともに、高速道路ネットワークが繋がっておらず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向けた取組が進められている。また、令和3(2021)年7月には、安定した物流を確保するため、高規格道路を含む道路交通ネットワークの中長期的な整備・管理や道路交通マネジメントの基本となる「新広域道路交通計画」が関東ブロック<sup>1)</sup>で策定され、空港・港湾等へのアクセス強化などが基本戦略として示されている。

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が推進されている(図表2-3-1)。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されており、久喜白岡JCT~大栄JCT間の4車線化については、令和4(2022)年度から順次開通が見込まれている。

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が進められている。

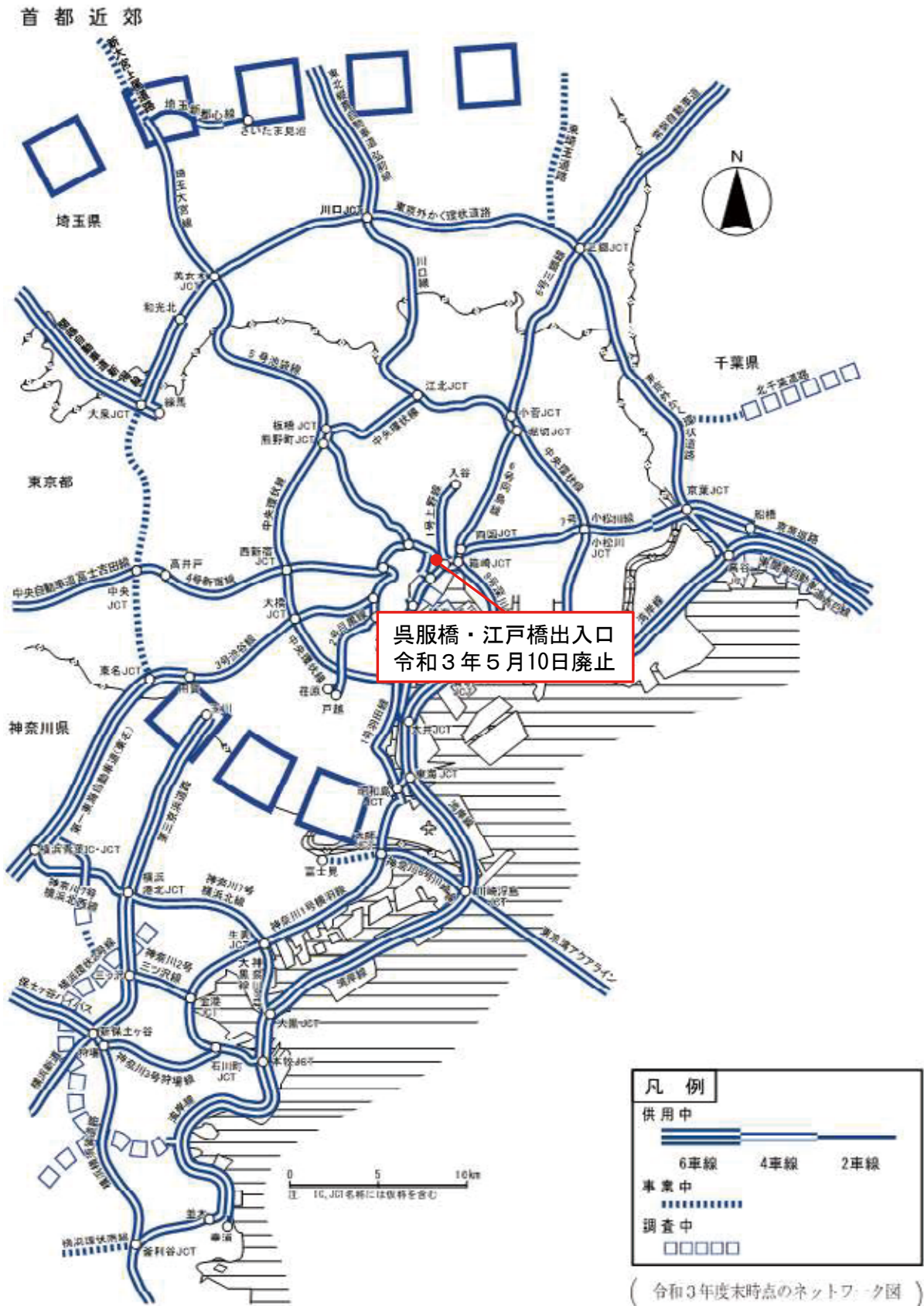
また、中部横断自動車道は、南部ICから下部温泉早川IC間約13.2kmが令和3(2021)年8月に開通したことで全線開通(山梨~静岡間)となった。

そのほか、首都高速道路都心環状線では日本橋区間の地下化に向けて、日本橋川内での施工が必要となるため、令和3(2021)年5月には呉服橋・江戸橋出入口が先行して廃止されるなど、工事が進められている。また、新大宮上尾道路(与野~上尾南)については、開通に向けて整備が推進されている。

1) 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、長野県

図表2-3-1 高規格道路の整備状況





資料：国土交通省

## ②ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化

道路交通の円滑化などに当たり、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・普及が推進されている。ETC2.0の導入により、多種多様なビッグデータが活用可能となり、ピンポイント渋滞対策や交通事故対策、生産性の高い賢い物流管理など、道路ネットワークの機能を最大限に発揮する取組に活用されている。

ETC搭載車に通行を限定することで、料金徴収施設が不要でコンパクトな整備が可能となる「スマートIC」の整備も進められ、首都圏の30箇所で開催されている（令和3（2021）年8月時点）。令和3（2021）年度は7月に駒寄スマートICが大型車対応可能となったほか、同年8月には笠間PAスマートICが新たに事業認可された（図表2-3-2）。

また、新型コロナウイルスの感染拡大を受けた「新たな日常」構築の原動力となるデジタル化への集中投資・実装とその環境整備の一つとして、既存のICのETC専用化等による高速道路の料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進することとしており、首都圏では令和7（2025）年度の概成に向けて、令和4（2022）年4月1日までに、首都圏において38箇所の料金所で試行が開始されている。

図表2-3-2 大型車対応となった駒寄スマートIC



資料：前橋市、吉岡町提供

## ③鉄道の利便性向上や混雑緩和

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）の事業が進められている。この連絡線は相鉄・JR直通線（西谷～羽沢横浜国大）と接続することで、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。令和4（2022）年3月31日現在、トンネルや新横浜駅・新綱島駅の土木工事は概ね完了し、令和5（2023）年3月の開業に向けた整備が進められている（図表2-3-3）。

また、宇都宮市と芳賀町を結ぶLRT（次世代型路面電車システム）事業について、令和3（2021）年度には鬼怒川橋りょう区間のレール敷設が完了するなど、令和5（2023）年の開業を目指して整備が進められている（図表2-3-4）。

将来的な整備については、交通政策審議会の「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」の答申（令和3（2021）年7月）で、東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）、品川地下鉄の整備（白金高輪～品川）について、早期事業化が提言されており、国土交通省は、令和4（2022）年3月に同事業を許可した。

首都圏の鉄道における通勤混雑については、令和2(2020)年度に新型コロナウイルスの感染拡大による外出・移動の自粛により緩和され、令和3(2021)年度も同様の傾向が続いている(図表2-3-5)。また、国土交通省は、新型コロナウイルスも含めた大きな事業環境の変化に事業者が適切に対応し、利用者ニーズに即した、より良いサービスを持続的に提供できるよう、鉄道運賃・料金制度のあり方について議論を行っている。

図表2-3-3 相鉄・東急直通線の事業範囲



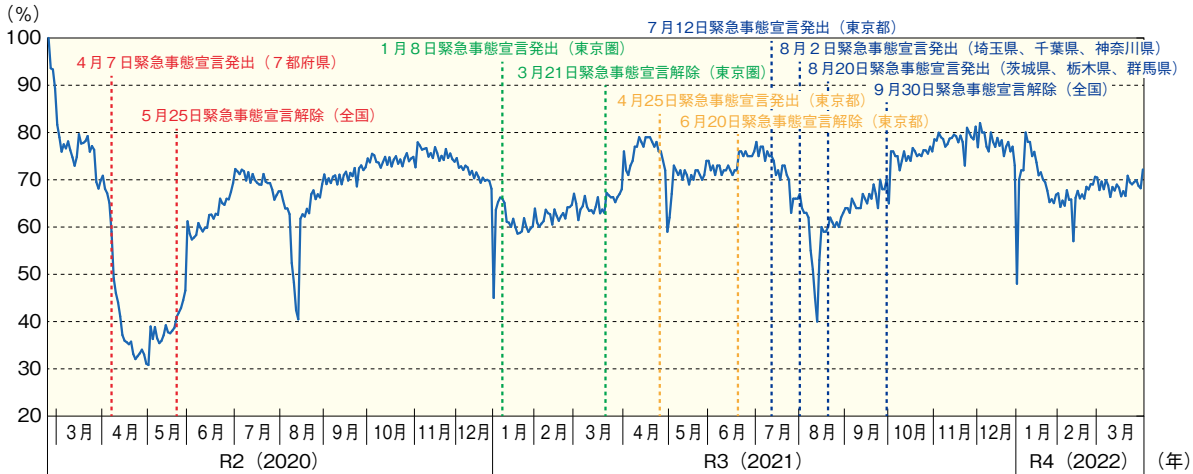
資料：独立行政法人鉄道・運輸機構提供

図表2-3-4 宇都宮市と芳賀町を結ぶLRTの導入ルート



資料：宇都宮市提供

図表2-3-5 テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅の利用状況推移



資料：「鉄道の混雑情報について」（国土交通省HP [https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_fr1\\_000062.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000062.html)）

#### ④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」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。また、改良すべき踏切道の指定期限を撤廃するなどの改正が行われた踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）が令和3（2021）年4月1日より施行され、首都圏で新たに44箇所が指定された。

鉄道駅的安全対策について、令和3（2021）年5月に策定された第2次交通政策基本計画では、ホームドアの整備目標として、令和7（2025）年度までに全国の鉄軌道駅全体で3,000番線、うち平均的な利用者数が10万人以上/日の駅で800番線を整備することとしている。首都圏に本社等を置くJR、大手民鉄、地下鉄の駅では、令和3（2021）年3月時点において、それぞれの目標に対し、1,054番線、262番線が整備されている。また、同計画ではソフト面での対策強化として、交通事業の現場において全ての事業者や利用者が高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」の用語の認知度向上が目標として位置付けられている。

#### ⑤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、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28（2016）年4月）において、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第1・第2ターミナル駅引上線の新設

このうち、④に関して、令和4（2022）年3月、国土交通省は、鉄道事業法（昭和61年法律第

92号)に基づき、京浜急行電鉄株式会社による鉄道施設の変更申請に対する認可を行った。

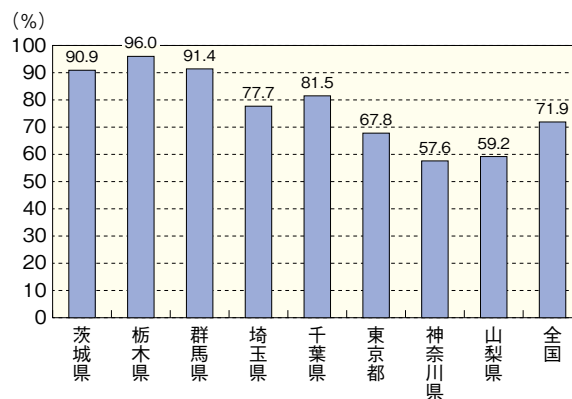
## (2) 情報通信体系の整備

### (情報通信基盤の整備)

国内では、5Gの利用可能エリアが広がるなど、インターネットの利用に係るデジタルインフラの整備が進められている。総務省の令和2年通信利用動向調査によれば、首都圏のインターネット利用者の割合は約86%となっている(全国では約83%)。利用目的は、電子メールの送受信、情報検索、ソーシャルネットワーキングサービスの利用、商品・サービスの購入・取引で6割を超えている。

また、地域活性化や災害時の通信手段として、総務省の「防災等に資するWi-Fi環境の整備計画」を基に地方公共団体の公的拠点(博物館、都市公園等)や防災拠点等においてWi-Fi環境が整備され、首都圏では9割以上が整備済みとなっている(令和3(2021)年10月1日時点)。さらに、クラウドサービスの利用も広がっており、地方公共団体の情報システムにおいても導入が進められ、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県では、全国に比べて高い導入水準となっている(図表2-3-6)。

図表2-3-6 首都圏等の地方公共団体における情報システムへのクラウド導入状況



注：令和2(2020)年4月1日時点  
資料：「自治体クラウドポータルサイト」(総務省)

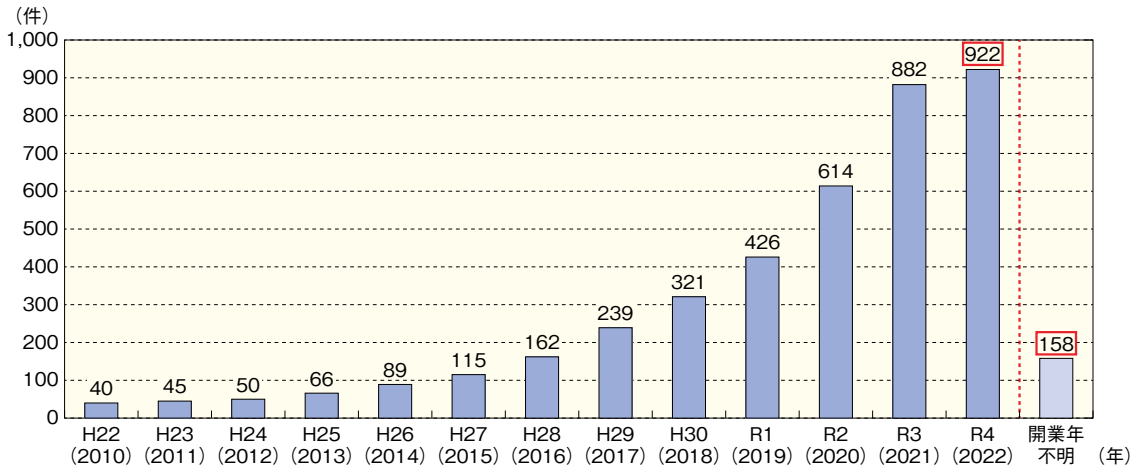
### (テレワークの推進)

第1章第2節1.でも取り上げたように、令和3(2021)年度も新型コロナウイルスの感染拡大により、東京圏を中心にテレワークが実施されており、東京23区におけるサテライトオフィス等の供給も増加している(図表2-3-7)。また、その約7割が都心5区に立地しているが、令和3(2021)年に開業したものでは都心5区での集中度が低下しており、郊外への分散化の傾向が見られる<sup>2)</sup>。

テレワークの更なる推進に向けた取組も行われ、東京2020大会の開催に当たり、全国一斉のテレワーク実施を呼びかける「テレワーク・デイズ2021」が令和3(2021)年7月19日～9月5日に実施され、首都圏では約1千団体、約76万人が参加し、東京2020大会の混雑緩和に寄与した。

2) 「フレキシブルオフィス市場調査2022」(株式会社ザイマックス不動産総合研究所)によれば、サテライトオフィス等の立地は、都心5区に拠点数の70.5%があるが、令和3(2021)年に開業した拠点に限れば都心5区の割合は57.8%となっている。

図表2-3-7 東京23区内におけるサテライトオフィス等の累計拠点数



注1：令和4(2022)年は1月時点で稼働中か、令和4(2022)年以降に開業が予定されているものを含む東京23区内にあるフレキシブルオフィス（利用契約・普通賃貸借契約・定期賃貸借契約などさまざまな契約形態で、事業者が主に法人および個人事業主に提供するワークスペースサービス）を計上

注2：詳細はフレキシブルオフィス市場調査2022

[https://soken.xymax.co.jp/2022/02/25/2202-flexible\\_office\\_survey\\_2022/](https://soken.xymax.co.jp/2022/02/25/2202-flexible_office_survey_2022/)

資料：「フレキシブルオフィス市場調査2022」（株式会社サイマックス不動産総合研究所）を基に国土交通省都市局作成

### (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月に利根川水系が、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た。両水系では、「利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画」に基づき、安定的な水利用に向けた施策が進められており、令和3(2021)年5月には、水供給に影響が大きいリスク（危機的な渇水等）が供給目標に追加されるなど、従来の需要主導型の計画からリスク管理型の計画へ、抜本的に見直された。

また、ダム等の水資源開発施設の建設や既存施設の耐震対策、老朽化対策等により、用水の安定供給が図られている。

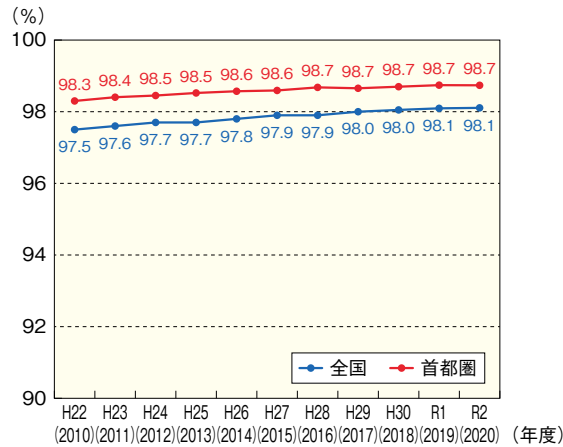
#### (普及状況等)

水道の普及率は、令和2(2020)年度において首都圏で98.7%となっており、全国に比べて高い水準になっている（図表2-3-8）。

首都圏の工業用水の1日当たり用水使用量は減少傾向にあり、令和元(2019)年には409万 $\text{m}^3$ （回収水及び海水を除く）であった（図表2-3-9）。

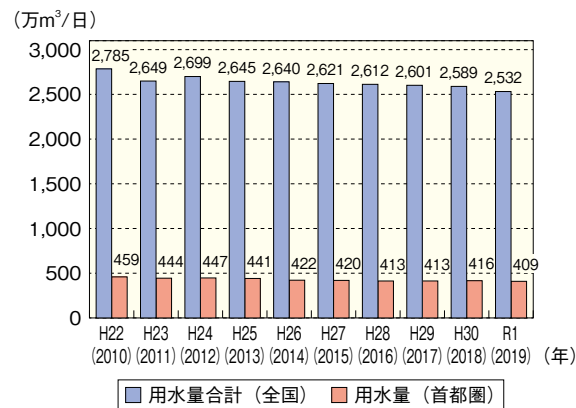


図表2-3-8 全国・首都圏の水道普及率の推移



資料：「現在給水人口と水道普及率」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表2-3-9 全国・首都圏の工業用水量の推移



注1：従業員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。

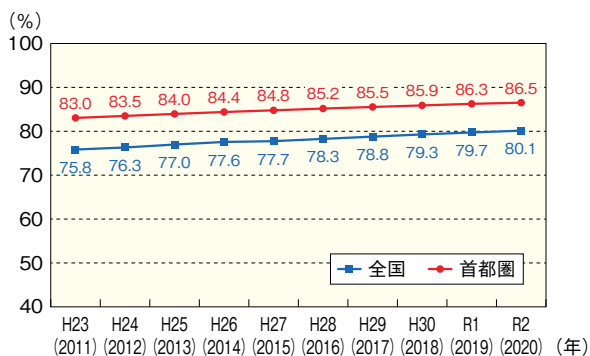
資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサスー活動調査」、「平成28年経済センサスー活動調査」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

## (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、令和2(2020)年度末は86.5%であった（図表2-3-10）。

図表2-3-10 全国・首都圏の下水道処理人口普及率の推移



注：東日本大震災の影響で、一部の地方公共団体は調査対象外となっている。  
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

下水道に加え、農業集落排水施設や合併処理浄化槽等も含めた汚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2-3-11）。

図表2-3-11 汚水処理人口普及率（令和2（2020）年度末現在）

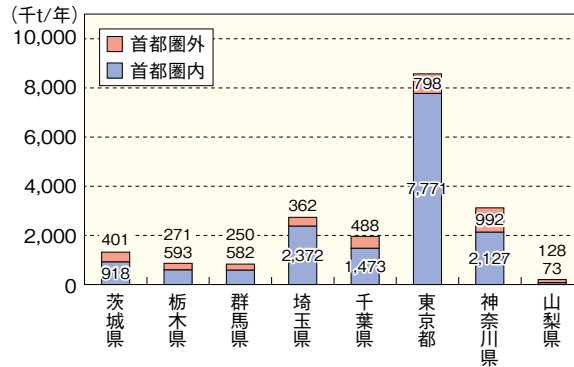
	人口（千人）	汚水処理人口（千人）				
		下水道	農業集落排水	合併処理浄化槽	コミュニティ・プラント	
全国	126,315 (100.0%)	116,375 (92.1%)	101,226 (80.1%)	3,211 (2.5%)	11,751 (9.3%)	188 (0.1%)
首都圏	44,394 (100.0%)	41,916 (94.4%)	38,409 (86.5%)	514 (1.2%)	2,945 (6.6%)	49 (0.1%)
東京都	13,840 (100.0%)	13,812 (99.8%)	13,781 (99.6%)	2 (0.0%)	27 (0.2%)	2 (0.0%)
近隣3県	22,933 (100.0%)	21,593 (94.2%)	19,832 (86.5%)	142 (0.6%)	1,611 (7.0%)	9 (0.0%)
周辺4県	7,621 (100.0%)	6,511 (85.4%)	4,796 (62.9%)	370 (4.9%)	1,307 (17.1%)	38 (0.5%)

注：汚水処理人口の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。  
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、産業廃棄物は都県域を越え、他の地方公共団体に移動させて中間処理・最終処分している。令和2（2020）年度における首都圏の移動量は約19,600千トンとなっており、特に東京都が多く（約8,568千トン）、首都圏の約43.7%を占める（図表2-3-12）。

図表2-3-12 首都圏の都県域を超えた産業廃棄物の搬出量（令和2（2020）年度）



資料：「廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用量実態調査報告書（令和3年度）、広域移動状況編（令和2年度実績）」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

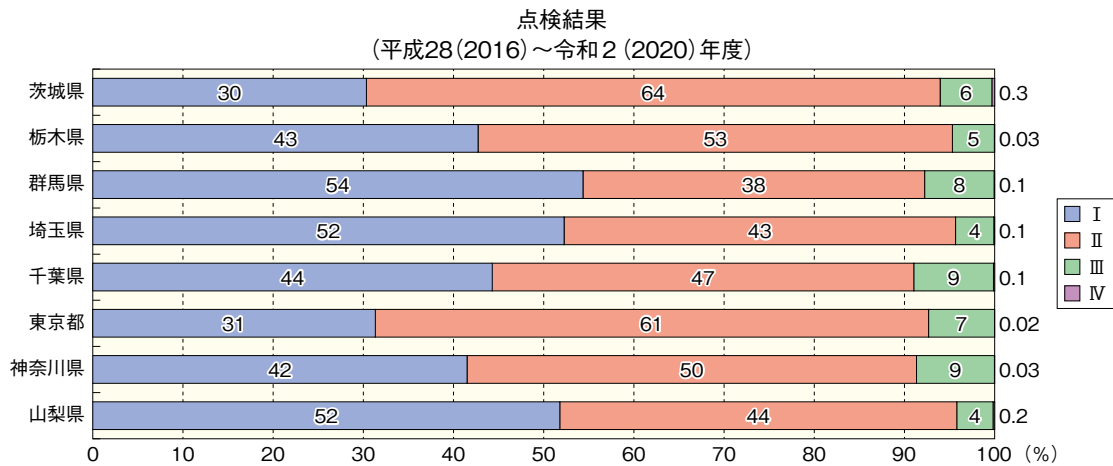
### （5）インフラ老朽化対策

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ており、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板落下事故を始めとして、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いる。

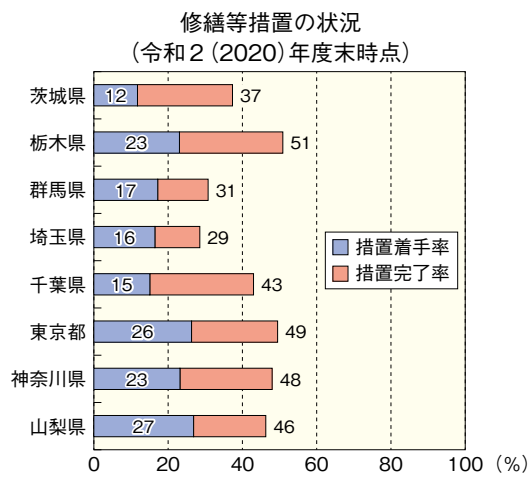
社会資本の大部分は地方公共団体が管理しており、国のみならず、地方公共団体等も含めた大きな課題である。例えば、首都圏の道路橋梁（橋長2m以上）については、令和3（2021）年3月末時点で、9割以上が地方公共団体の管理であり、予防保全や措置を講ずべき段階の橋梁も多く存在し、約3割から5割の施設で修繕等措置に着手している（図表2-3-13）。また、首都高速道路については、交通量が多く過酷な使用状況にあり、老朽化に対して長期の安全・安心を確保するため、維持管理上の問題等を精査しながら、大規模更新・大規模修繕が実施されている。真に必要な社会資本整備とのバランスを取りながら、いかに戦略的に維持管理・更新等を行っていくかが問われている。

国や地方公共団体等における今後の取組の全体像として、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」に基づき、各インフラの管理者等によりインフラ長寿命化計画（行動計画）が策定されている（図表2-3-14）。これまでに全13府省庁で行動計画が策定され、令和3（2021）年6月には国土交通省が、第2次の「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を踏まえた予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換や、新技術等の普及促進によるインフラメンテナンスの生産性向上、集約・再編等によるインフラストック適正化などの取組を推進し、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続可能なインフラメンテナンスの実現を目指すこととしている。また、首都圏の全ての地方公共団体では、国の行動計画に当たる「公共施設等総合管理計画」が策定され、各府省庁から支援を受けながら、維持管理・更新等が進められている。

図表2-3-13 首都圏の橋梁点検結果（地方公共団体管理分）と点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設の修繕等措置の状況



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：「道路メンテナンス年報」（国土交通省）

図表2-3-14 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）の概要

国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）令和3年度～令和7年度 概要

- 「国民の安全・安心の確保」「持続可能な地域社会の形成」「経済成長の実現」の役割を担うインフラの機能を、将来にわたって適切に発揮させる必要
- メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画の充実化やメンテナンス体制の確保など、インフラメンテナンスの取組を着実に推進
- 更に、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(令和2年12月11日閣議決定)」等による**予防保全への本格転換の加速化**や、**メンテナンスの生産性向上の加速化、インフラストック適正化の推進**等により、**持続可能なインフラメンテナンスの実現**を目指す

**●計画の範囲**  
 【対象施設】国土交通省が制度等を所管する全ての施設  
 【計画期間】令和3年度～令和7年度（2021年度～2025年度）

**●中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し**

・予防保全型インフラメンテナンスにより将来にかかる維持管理・更新費用を削減  
 ⇒ **予防保全型インフラメンテナンスの取組の徹底が重要**

**●これまでの取組と課題** ※平成26年5月策定の国土交通省インフラ長寿命化計画に基づき、以下の取組を実施

- メンテナンスサイクルの構築
  - ・個別施設計画の策定
  - ・計画内容の見える化
  - ・点検実施によるインフラ健全性の把握
  - ・点検要領の改定
  - ・法令等の整備
  - ⇒ **地方公共団体管理施設も含めインフラメンテナンスのサイクル構築が図られたと評価**
- 将来にかかる維持管理・更新費の抑制
  - ・修繕等の措置への財政的支援
  - ・集約・再編に関する事例集等の作成
  - ⇒ **早期に措置が必要なインフラが多数残存、機械設備をはじめ耐用年数が到来するインフラの存在**
- メンテナンスの生産性向上
  - ・広域的な連携の促進（情報提供の場の構築、地域一括発注の取組等）
  - ・官民連携手法の導入促進
  - ・維持管理に関する資格制度の充実
  - ・維持管理情報データベース化、施設管理者間・分野間でのデータベース連携
  - ・新技術の開発・導入推進
  - ・管理者ニーズと技術シーズのマッチング
  - ⇒ **多くのインフラを管理する地方公共団体等ではメンテナンスに携わる人的資源が依然不足**

**●今後の取組の方向性** ■目指すべき姿 **持続可能なインフラメンテナンスの実現**

■計画期間内に重点的に実施すべき取組

- I. 計画的・集中的な修繕等の確実な実施による「予防保全」への本格転換**  
 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」における「インフラストックの適正化（概ね1.5兆円程度）」  
 ・予防保全の管理水準を下回る状態となっているインフラに対して、計画的・集中的な修繕等を実施し機能を早期回復
- II. 新技術・官民連携手法の普及促進等によるインフラメンテナンスの生産性向上の加速化**  
 ・地方公共団体等が適切かつ効率的なインフラメンテナンスの実施に資するため、新技術や官民連携手法の導入を促進
- III. 集約・再編やパラダイムシフト型更新等のインフラストックの適正化の推進**  
 ・社会情勢の変化や利用者ニーズ等を踏まえたインフラの集約・再編や、来たるべき大更新時代に備えた更新時におけるパラダイムシフトの検討等を推進

**■具体的取組の例**

1. 個別施設計画の策定・充実
  - ・定期的な計画更新の促進
  - ・計画内容の充実化
2. 点検・診断／修繕・更新等
  - ・早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応による機能回復
  - ・マスプロダクツ型排水ポンプの技術開発
  - ・集約・再編に関する事例集等の作成・周知
3. 予算管理
  - ・メンテナンスの取組に対する地方公共団体等への財政的支援
4. 体制の構築
  - ・研修等による技術力向上
  - ・広域的な連携による維持管理体制の確保
  - ・官民連携による維持管理手法の導入促進
5. 新技術の開発・導入
  - ・NETIS等の活用による技術研究開発の促進
  - ・インフラメンテナンス国民会議等の活用による円滑な現場展開
6. 情報基盤の整備と活用
  - ・データベースの適切な運用、情報の蓄積・更新・発信・共有
7. 基準類等の充実
  - ・適切な運用、必要に応じて適時・適切な改定

**●フォローアップ計画** ・計画のフォローアップにより、進捗状況等を把握 ・ホームページ等を通じた積極的な情報提供

資料：国土交通省HP [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03\\_01\\_03.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_01_03.html)

## 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安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安全管理活動や施設の長寿命化のための活動等が行われている（図表2-3-15）。

図表2-3-15 首都圏等における多面的機能支払交付金の取組状況（令和2（2020）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	657	39,833	467	29,468	258	16,061
栃木県	437	42,354	259	32,296	35	7,163
群馬県	266	17,858	211	14,882	139	11,508
埼玉県	360	17,826	218	10,192	72	4,322
千葉県	547	33,623	403	25,750	232	15,268
東京都	4	35	3	17	3	17
神奈川県	28	1,125	10	319	3	91
山梨県	203	7,718	181	7,365	115	4,423
首都圏	2,502	160,372	1,752	120,289	857	58,853
全国	26,233	2,290,820	20,815	2,042,052	11,116	757,628

注：本取組状況は、令和3（2021）年3月末現在で取りまとめた値

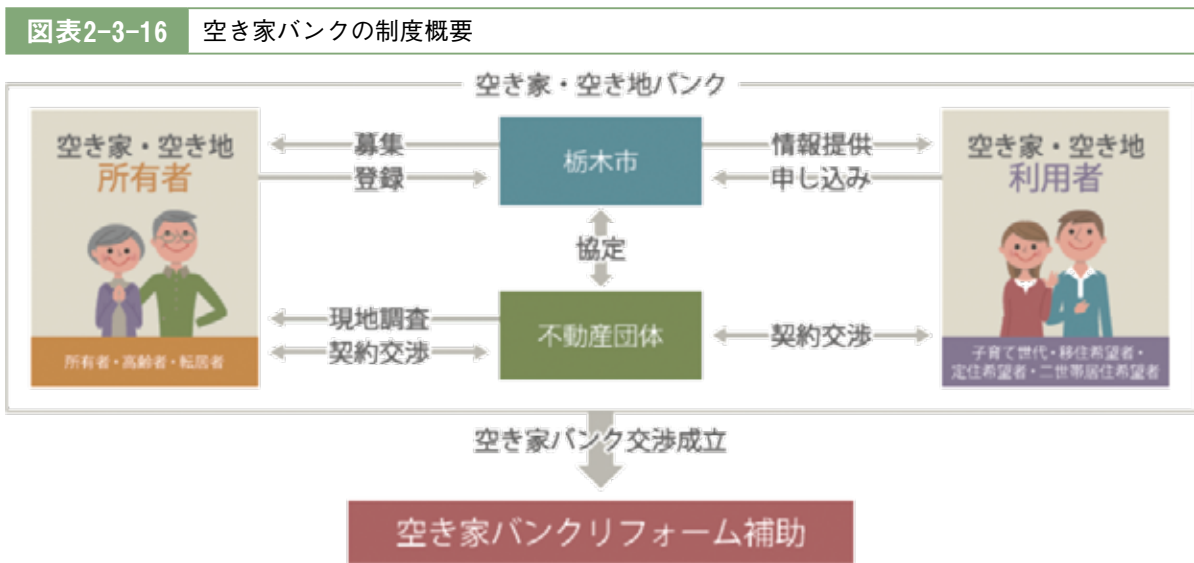
資料：「令和2年度多面的機能支払交付金の取組状況」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

### (二地域居住等の取組)

近年、価値観の多様化や新型コロナウイルスの感染拡大によるテレワークの普及等の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、住み方や働き方の多様化の動きが見られる。

なかでも、「二地域居住」については、個人が多様なライフスタイルを選択することを可能とし、多様な働き方、住まい方、学び方等を実現するとともに、都市住民が農山漁村の他の地域にも同時に生活拠点を持つこと等によって、地域の活性化につながると期待されており、その促進を図ることは重要な課題となっている。令和3(2021)年3月に設立された「全国二地域居住等促進協議会<sup>3)</sup>」(首都圏では令和3(2021)年度末時点で129の地方公共団体が登録)では、同年7月に協議会の取組方針や先進的取組事例の収集・情報発信の検討などを目的に、企画・普及部会(栃木県那須町が部会長)が設立され、体制の強化が図られている。

首都圏では例えば、栃木市において、マッチングにより空き家の活用を促す「空き家バンク」を活用したアプローチが進められている(図表2-3-16)。リフォームなどの支援もあり、令和3(2021)年度までに476件が空き家バンクを通じて成約しており、再利用困難な空き家への解体支援や自治会と連携した空き家の早期発掘なども実施されている。



資料：栃木市提供

3) 詳細は全国二地域居住等促進協議会HP <https://www.mlit.go.jp/2chiiki/index.html>