

令和4年度

首都圏整備に関する年次報告

第211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4年度

首都圏整備に関する年次報告

第211回国会（常会）提出

目次

首都圏整備の状況

第1節	人口・居住環境・産業機能の状況	2
1.	人口の状況	2
	(1) 首都圏の人口推移	2
	(2) 首都圏の年齢別構成	3
	(3) 首都圏の将来人口推計の推移	3
	(4) 首都圏の一般世帯数	4
	(5) 首都圏の少子化の状況	4
2.	居住環境の状況	7
	(1) 住宅供給の状況	7
	(2) 居住環境の整備	11
	(3) 再開発等の推進	12
3.	産業機能の状況	13
	(1) 首都圏の経済状況	13
	(2) 首都圏のビジネス環境等	14
	(3) 首都圏における各産業の動向	19
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	23
	(1) 女性の活躍の促進	23
	(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	24
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	26
1.	巨大災害対策	26
	(1) 防災体制の構築	26
	(2) 防災拠点に関する取組状況	27
	(3) 密集市街地の現状及び整備状況	28
	(4) 避難行動支援に関する取組状況	29
	(5) 火山災害からの避難対策	30
2.	治山・治水事業等による水害対策等	30
	(1) 治山事業	30
	(2) 治水事業	31
第3節	面的な対流を創出する社会システムの質の向上	36
1.	社会資本の整備	36
	(1) 陸上輸送体系の整備	36
	(2) 情報通信体系の整備	43
	(3) 水供給体系の整備	44
	(4) 下水道・廃棄物処理体系の整備	46

	(5) インフラ老朽化対策	47
	2. 農山漁村の活性化	49
第4節	国際競争力の強化	52
	1. 国際的な港湾・空港機能の強化等	52
	(1) 航空輸送体系の整備	52
	(2) 海上輸送体系の整備	55
	2. スーパー・メガリージョンの形成	57
	(1) リニア中央新幹線の整備	57
	(2) ナレッジ・リンクの形成	58
	3. 洗練された首都圏の構築	59
	(1) 広域的な観光振興に関する状況	59
	4. 都市再生施策等の進捗状況	60
	(1) 都市再生緊急整備地域の指定等	60
	(2) 国家戦略特区の取組	61
	(3) スマートシティの推進	61
第5節	環境との共生	63
	1. 自然環境の保全・整備	63
	(1) 自然環境の保全・再生	63
	(2) 緑地の保全・創出	63
	(3) 水環境・水循環の保全・回復	65
	2. 環境負荷の低減	67
	(1) 温室効果ガスの削減	67
	(2) エネルギーの消費動向と対策	67
	(3) グリーン社会の実現に向けた取組	69
第6節	首都圏整備制度と東京一極集中の是正	74
	1. 首都圏整備制度	74
	(1) 首都圏整備計画	74
	(2) 政策区域等に基づく諸施策の推進	74
	(3) 業務核都市の整備	75
	(4) 近郊緑地保全制度	76
	2. 国土形成計画	76
	3. 東京一極集中の是正	77
	(1) 東京一極集中の状況	77
	(2) 東京一極集中の是正に向けた取組	79
	(3) 魅力ある地方の創生	80
	(4) 筑波研究学園都市の整備	81
	(5) 国の行政機関等の移転	82

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。

首都圏整備の状況

第1節

人口・居住環境・産業機能の状況

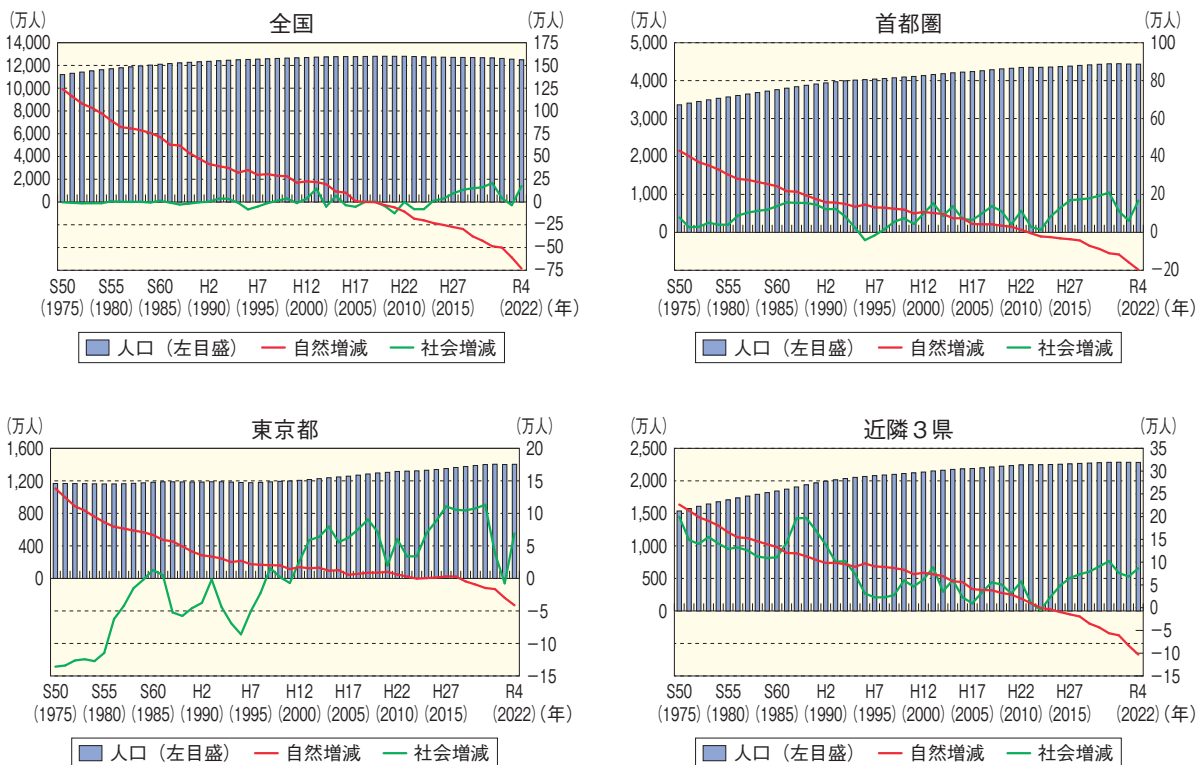
1. 人口の状況

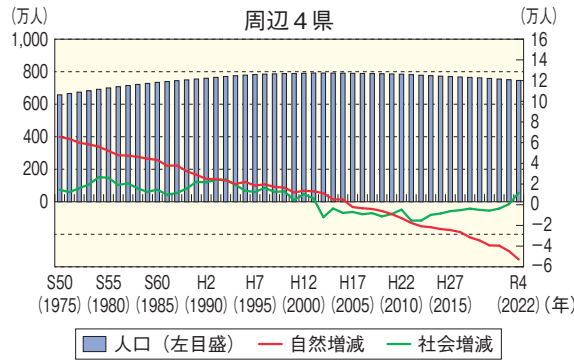
(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、昭和50(1975)年以降一貫して増加していたが、令和3(2021)年には減少に転じ、令和4(2022)年も引き続き減少傾向となっている。圏域別の人口を見ると、令和3(2021)年は全ての圏域で減少したが、東京都は令和4(2022)年に増加傾向に転じた。一方、近隣3県は引き続き減少傾向にあり、周辺4県は、平成13(2001)年をピークに減少が続いている(図表1-1)。

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、近年、全国及び首都圏の全圏域で減少が続いている。また、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は、新型コロナウイルス感染症(以下「新型感染症」という。)の拡大した令和2(2020)年以降、減少が続いていたが、令和4(2022)年には増加に転じた。首都圏の圏域別に見ても、周辺4県を除いた圏域において同様の傾向である。

図表1-1 人口の推移(昭和50(1975)年～令和4(2022)年)

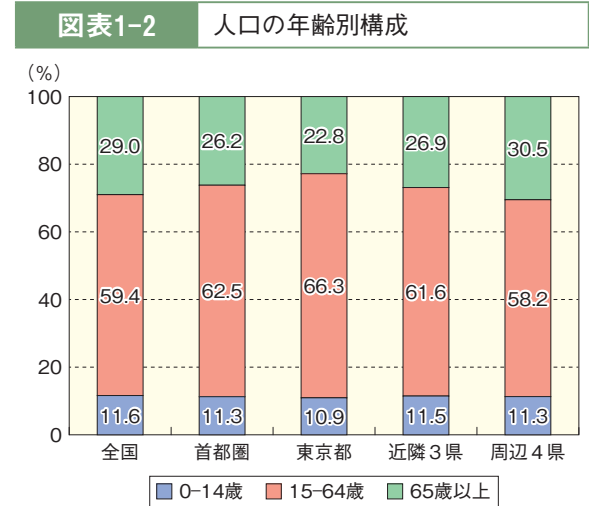




資料：「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）（総務省）を基に国土交通省国土政策局作成

(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1-2）。

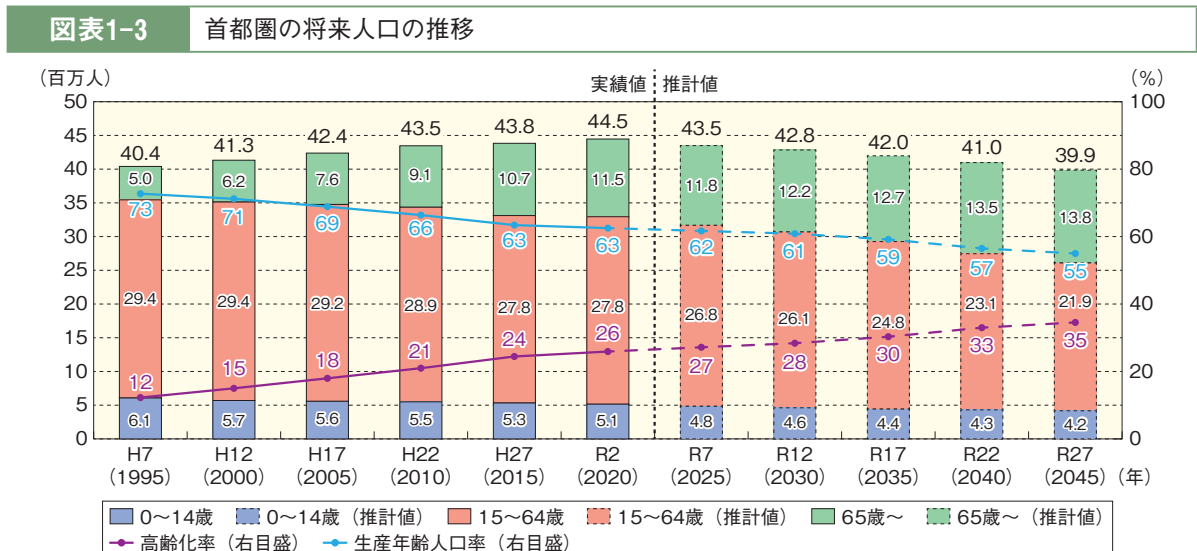


注1：令和4（2022）年10月1日現在
 注2：年齢別人口の割合は不詳補完値により算出
 資料：「人口推計」（総務省）を基に国土交通省国土政策局作成

(3) 首都圏の将来人口推計の推移

首都圏の将来推計人口は令和2（2020）年から令和7（2025）年までに減少に転じる見込みとなっていた（図表1-3）。首都圏の総人口は、令和3（2021）年に減少に転じ、令和4（2022）年も引き続き減少傾向となっている（図表1-1）。

今後も、人口減少が続く見込みであり、さらに、生産年齢人口率の低下と高齢化率の増加が進行することが予想されている。

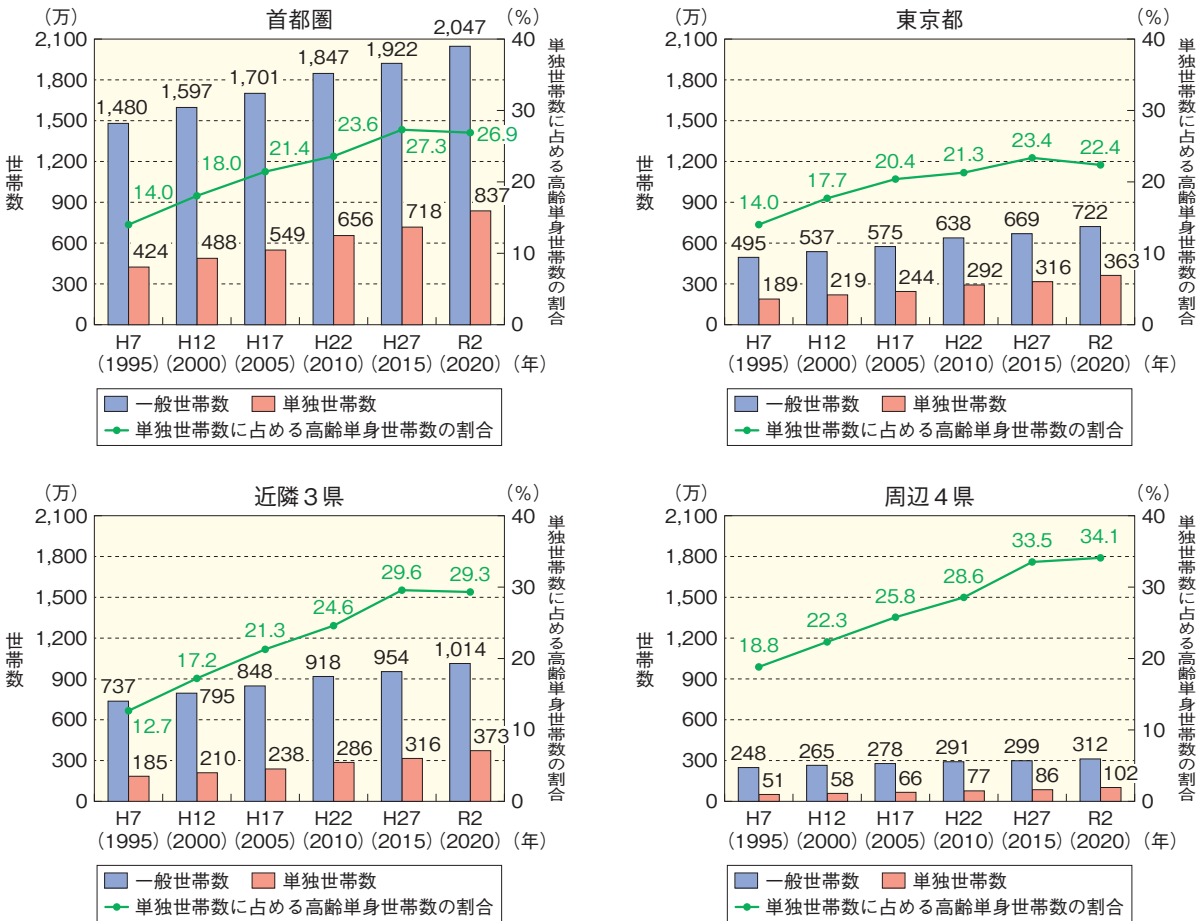


注：H7～H22は「人口推計」、H27及びR2は「国勢調査」、R7～R27は「日本の地域別将来推計人口」による
 資料：「人口推計」（総務省）、「国勢調査」（不詳補完値による）（総務省）、「日本の地域別将来推計人口」（平成30(2018)年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省国土政策局作成

(4) 首都圏の一般世帯数¹⁾

首都圏の一般世帯数は、令和2(2020)年は2,047万世帯で増加傾向にあり、特に東京都及び近隣3県における増加率が高い(図表1-4)。一般世帯数のうち、単独世帯数は837万世帯で、単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合は、平成27(2015)年まで増加していたが、令和2(2020)年は横ばいとなっている。

図表1-4 一般世帯数等の推移



注1：各年10月1日現在
 注2：「単独世帯数」は世帯主の年齢が不詳であるものを含む。
 資料：「国勢調査」(総務省)を基に国土交通省国土政策局作成

(5) 首都圏の少子化の状況

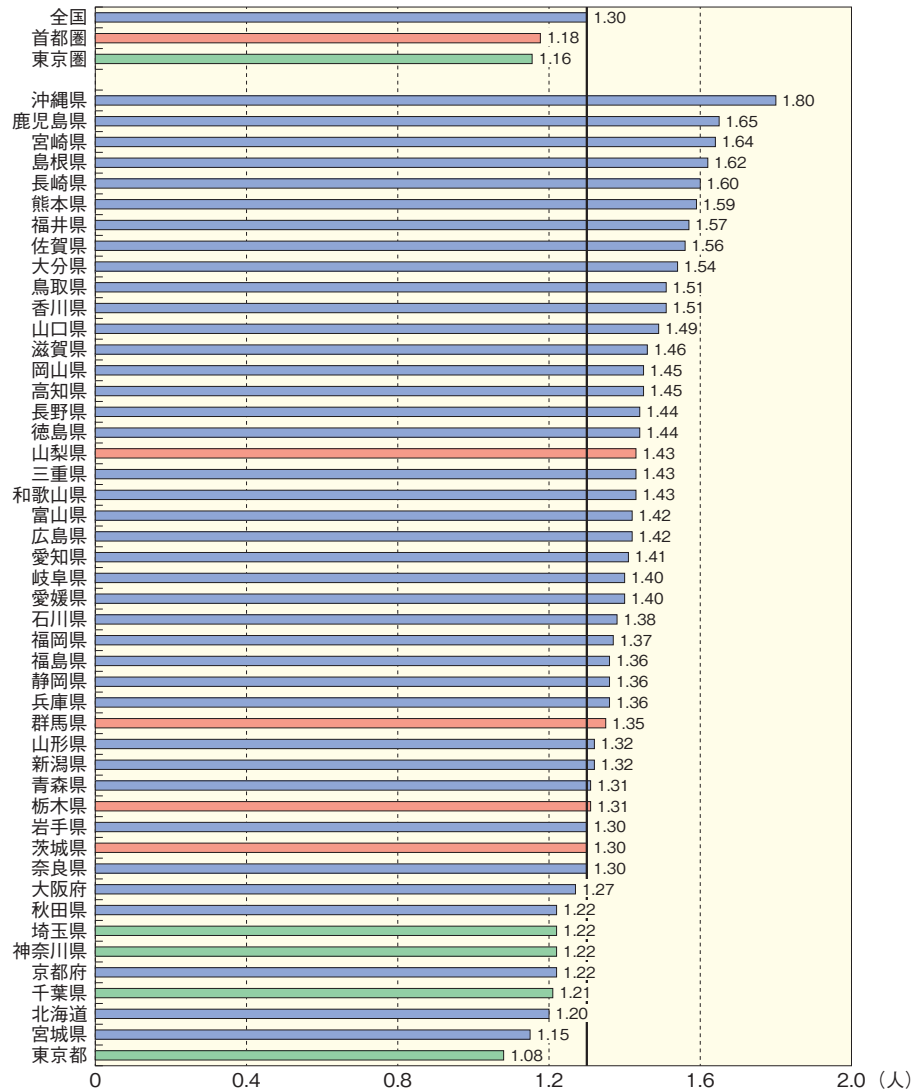
首都圏では、全国平均と比べて合計特殊出生率が低い(図表1-5)。特に東京都は、合計特殊出生率が最も低く、50歳時の未婚割合²⁾が男女ともに最も高くなっている(図表1-6)。

また、小学校の児童数について、東京都の小学1年生の児童数の推移をみると、平成24(2012)

1) 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、矯正施設の入所者等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の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。
 2) 50歳時の未婚割合は、45～49歳の未婚率と50～54歳の未婚率の平均として算出

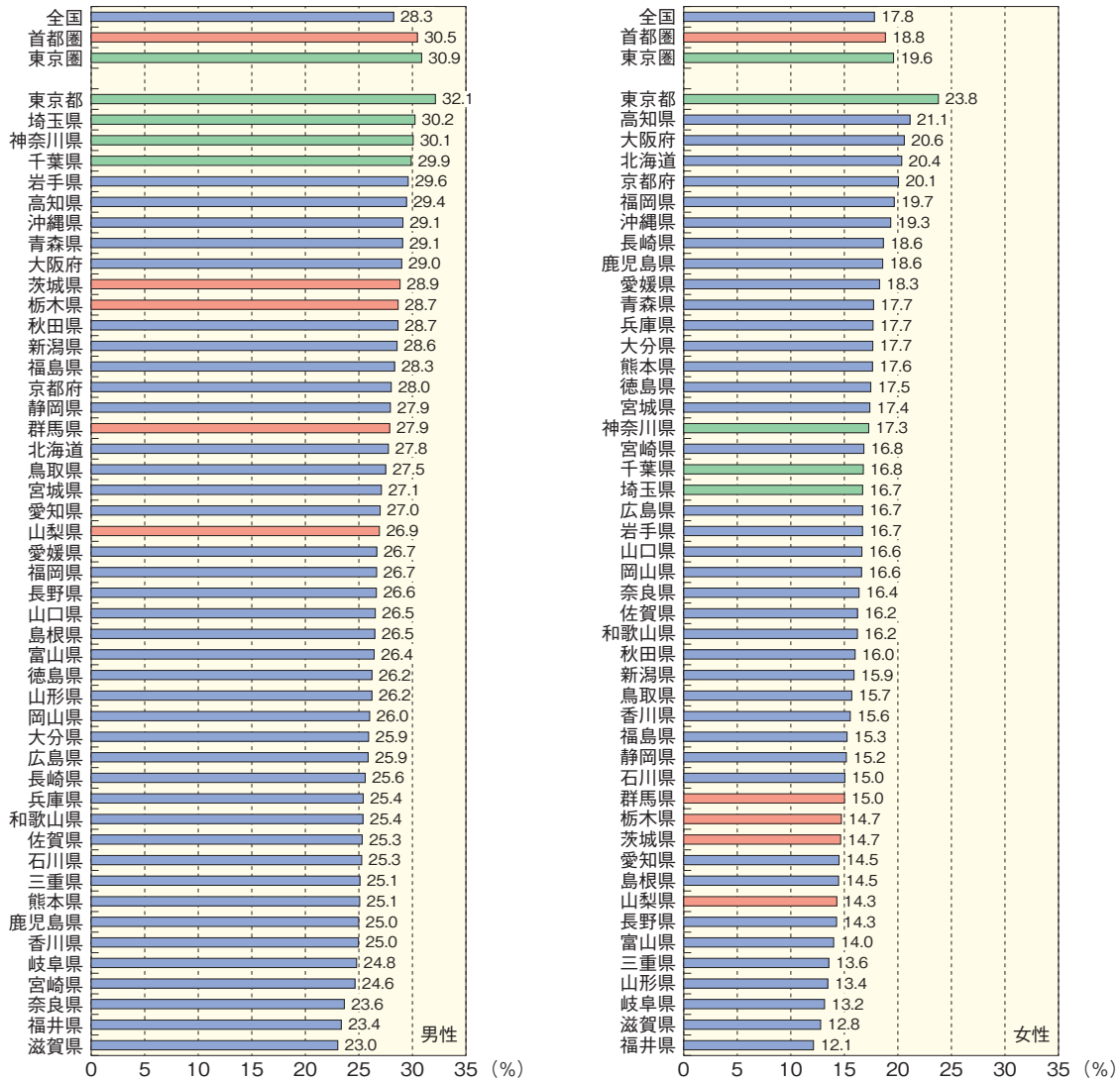
年以降は微増傾向であったが、令和4(2022)年は減少に転じた(図表1-7)。令和5(2023)年以降は東京都の公立小学校の総児童数が減少傾向に転じるとの推計がなされている(図表1-8)。

図表1-5 合計特殊出生率(令和3(2021)年)



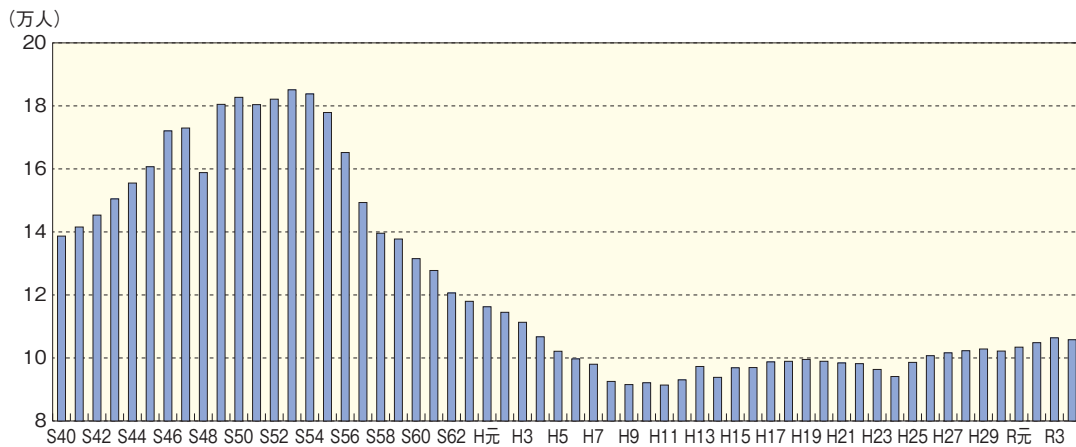
資料:「人口動態統計」(厚生労働省)を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-6 50歳時の未婚割合（令和2（2020）年）



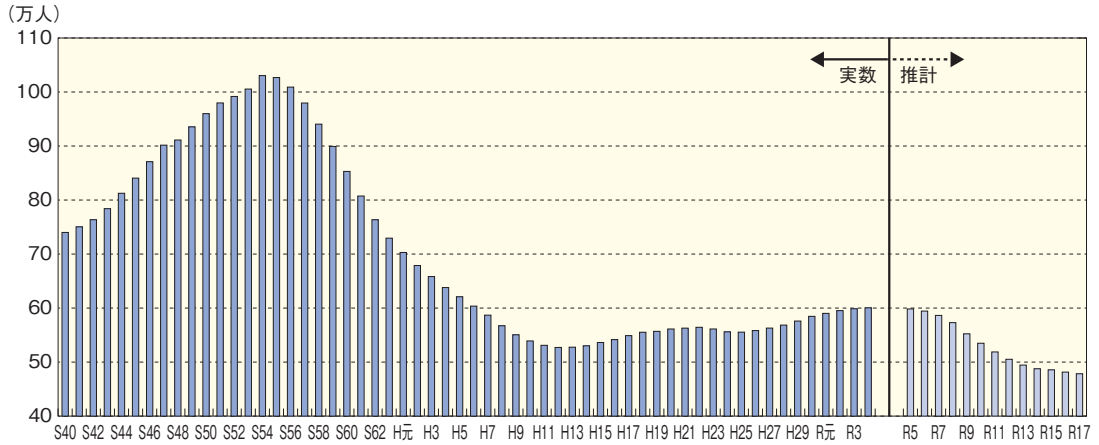
資料：「人口統計資料集」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-7 東京都の小学1年生児童数の推移



資料：「学校基本調査」（文部科学省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-8 東京都の公立小学校児童数の推移



資料：「令和4年度 教育人口等推計報告書」（東京都教育委員会）を基に国土交通省国土政策局作成

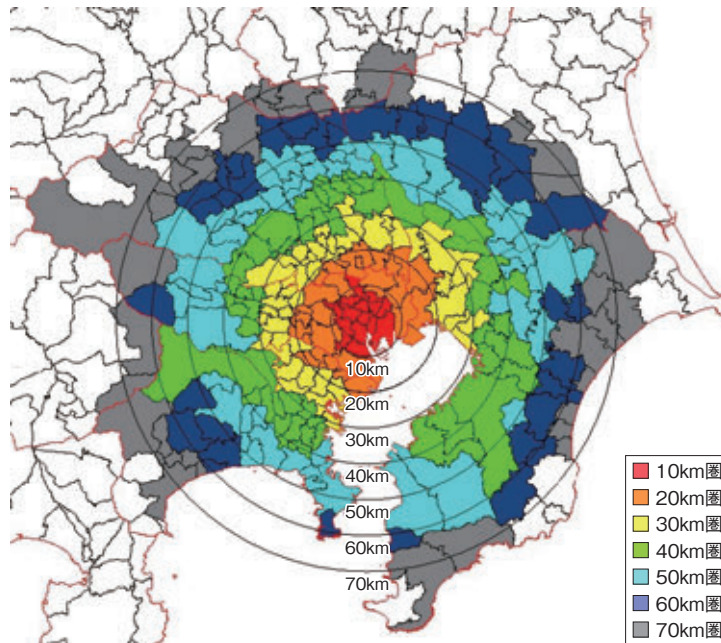
2. 居住環境の状況

(1) 住宅供給の状況

(距離別の住宅供給の状況)

東京70km圏内（図表1-9）における平成2（1990）年から令和4（2022）年までの累計着工戸数は約1,271万戸となっており、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1-10）。

図表1-9 東京70km圏内の市区町村

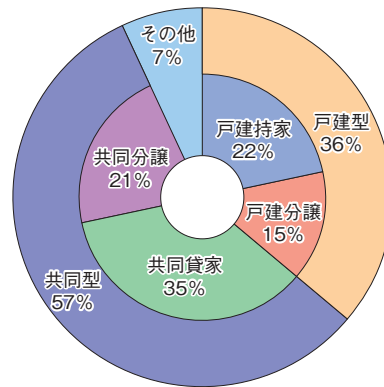


図表1-10

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4（2022）年の累計）

単位（千戸）

	一戸建	長屋建	共同建	合計
持家	2,758	25	41	2,824
貸家	72	570	4,501	5,143
給与住宅	11	6	134	151
分譲住宅	1,858	15	2,715	4,587
合計	4,699	615	7,391	12,706

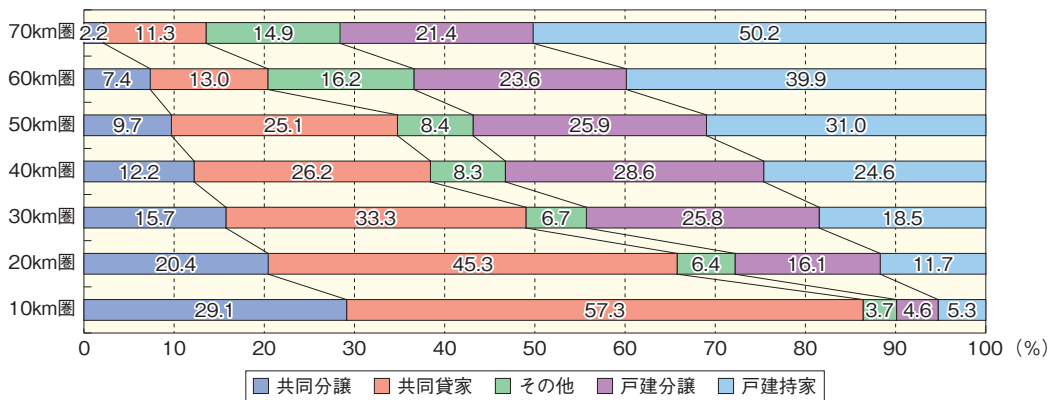


注1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するものをいう。
 注2：着色部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。
 注3：内訳の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。
 資料：「建築着工統計調査」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

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4（2022）年では、10km圏における着工戸数の29.1%が共同分譲、57.3%が共同貸家となっている（図表1-11）。

図表1-11

距離圏別の住宅型ごとの着工戸数シェア（令和4（2022）年）

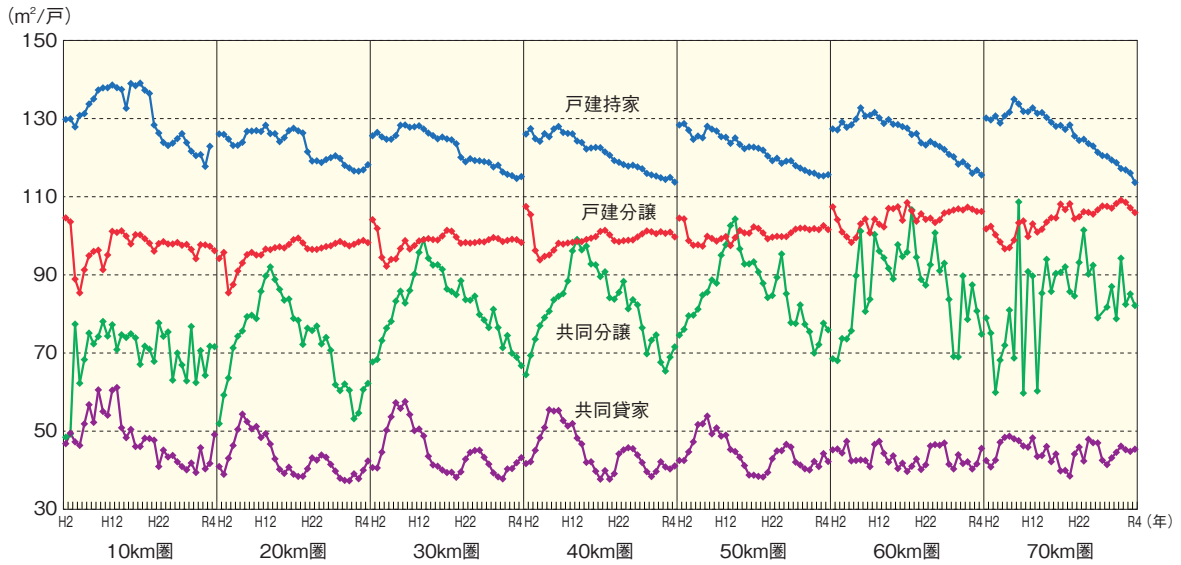


注：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。
 資料：「建築着工統計調査」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

（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、30km～70km圏域では減少傾向にある一方、戸建分譲は、概ね横ばいで推移している（図表1-12）。また、共同分譲は、平成24（2012）年と比較して全圏域において減少しており、特に20～60km圏域では、10%以上減少している。共同貸家は、全圏域で他の住宅型に比べて住宅床面積は最も小さく、令和4（2022）年は44㎡/戸程度となっている。

図表1-12 距離圏別の住宅型ごとの住宅一戸当たり床面積の推移

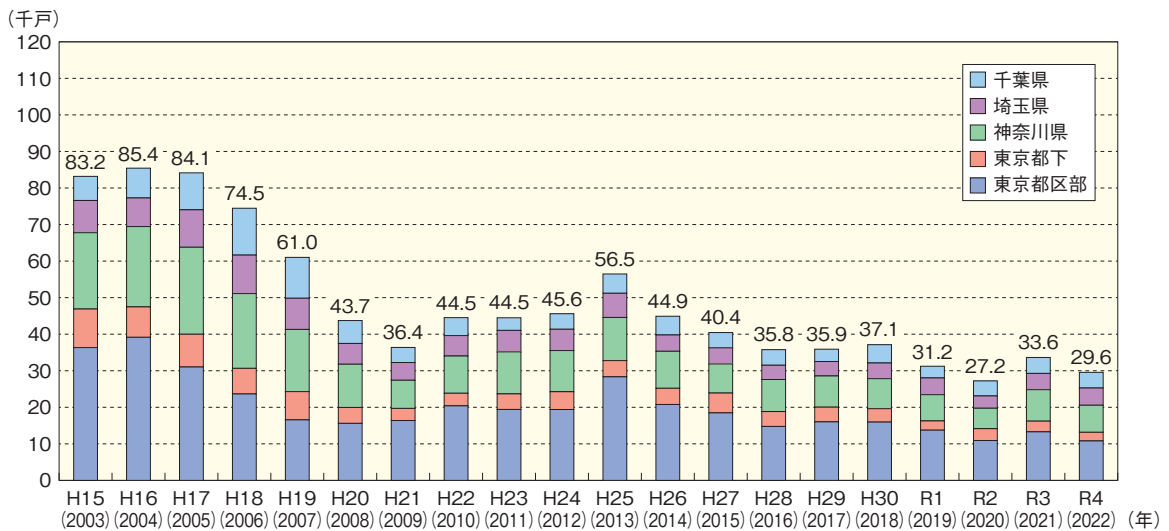


資料：「建築着工統計調査」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

(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)年以降概ね減少傾向が続いており、令和4(2022)年は前年比で約4千戸減少し、29.6千戸であった（図表1-13）。

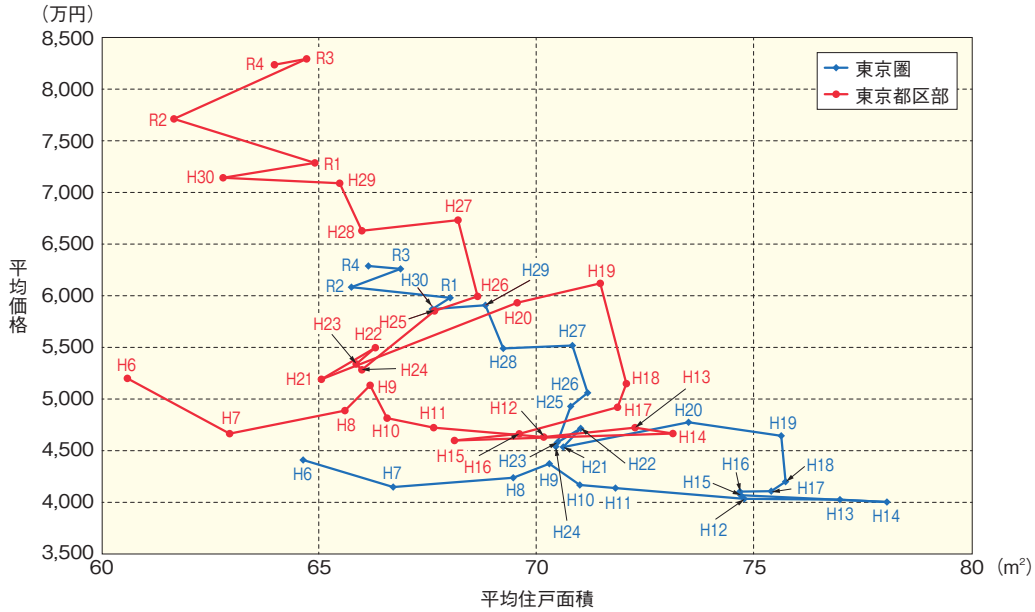
図表1-13 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



資料：株式会社不動産経済研究所資料（<https://www.fudousankeizai.co.jp/mansion>）を基に国土交通省国土政策局作成

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4(2022)年における東京都区部の、平均販売価格・平均住戸面積はともに前年を下回った一方で、東京圏の平均住戸面積は前年より減少したが、平均販売価格は前年より上昇した（図表1-14）。

図表1-14 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：「CRI」（株式会社長谷工総合研究所）を基に国土交通省国土政策局作成

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、マンションの建替え等の円滑化に関する法律（平成14年法律第78号）を活用した建替え事業は、首都圏で令和4（2022）年4月までに106件の実績となっている。

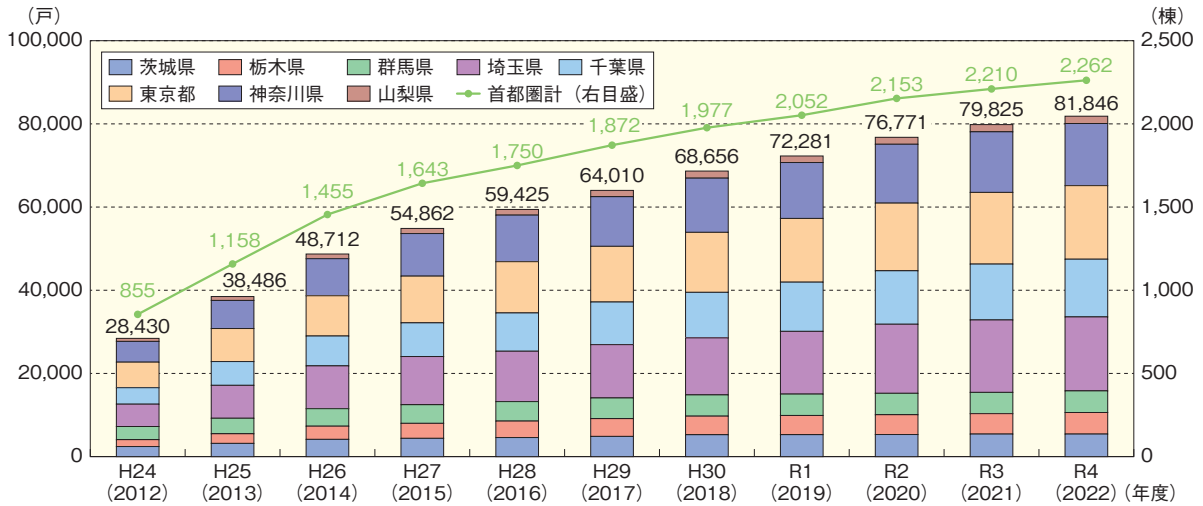
維持管理の適正化に当たっては、改正されたマンションの管理の適正化の推進に関する法律（平成12年法律第149号）が令和4（2022）年4月に施行された。令和4（2022）年12月末時点で国土交通省が調査したマンション管理適正化推進計画の作成状況について、同年度末までに作成済み又は作成予定と回答した首都圏の地方公共団体は、6都県及び41市区となっている。

また、東京都では、分譲マンションの管理不全を予防し適正な管理を促進するため、令和2（2020）年4月から「管理状況届出制度」を開始しており、届出義務のあるマンションの管理組合からの届出数は、令和4（2022）年12月末時点で約10,300件（約89%）となっている。

（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。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」の供給も進められ、首都圏の登録状況は増加傾向にあり、令和5（2023）年3月末時点で2,262棟、81,846戸が登録されている（図表1-15）。

図表1-15 サービス付き高齢者向け住宅の登録状況の推移



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）を基に国土交通省国土政策局作成

(2) 居住環境の整備

(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とされており、首都圏では、189の景観行政団体のうち162団体が景観計画を策定している（令和3（2021）年度末時点）。

令和4（2022）年度の都市景観大賞（主催「都市景観の日」実行委員会）では、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」において、「竹芝地区（東京都港区）」が特別賞に選ばれた（図表1-16）。

図表1-16 竹芝地区の概要

当地区は、東京都港区JR浜松町駅東側の海岸沿いにある約28haの地区である。

バブル景気の際に整備が進んだが、その後も賑わいを維持する浜松町駅西側と2つの高架で隔てられ、色合いが褪せていた。

そんな中、東京ポートシティ竹芝とウォーターズ竹芝という2つの大規模な土地利用更新が同時進行したことをきっかけに、開発事業者や地元企業など民間事業者と、東京都、港区など行政の指導行政を超えた立場での協働が実現した。

新たな都市景観「世界を代表する水辺」を目指し、既存の公共・民有空間の魅力に、街の分断を解消する歩行者ネットワークや、既存の魅力を引き出すだけでなく、新たな方向性を与える民有空間を加えたこと、またそれらをエリマネ組織をはじめとする多彩な組織がシームレスに活用することで、緑と水と空が豊かな都市の中で、賑わいだけでなく、テクノロジーや環境共生といった次世代の都市を先行して体験できる都市景観を形成した。

ハードを活用する組織のバリエーションがこの地区の特徴であり、それ自体が、持続的に街のユーザーが豊かで多様な体験ができる都市景観を形成していくものとする。

ウォーターズ竹芝から、汐留川を臨む。地域の人々がくつろぎ、あたかも地域の公園のような存在となっている。

資料：令和4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）

(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はじ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、新しい時代の学びを実現する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が推進されている。

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生かした公民館、図書館、博物館等の機能強化・多様化や効果的な活用のあり方が検討されている。

令和4(2022)年9月には、東京都の中央区立城東小学校がJR東京駅前の複合ビル「東京ミッドタウン八重洲」内に新校舎を開設した。小学校の屋上等には、運動場のほかにビオトープや菜園・水田が整備され、自然と触れ合うことができるよう配慮されている。

(保健・医療・福祉施設の整備)

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、令和3(2021)年の施設数は143箇所となっており、全国平均の144箇所とほぼ同水準となっている一方、病院病床数では919床と全国平均の1,195床を大きく下回っており、特に、東京都は897床、近隣3県は860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、令和3(2021)年の56箇所、定員数は3,071人と、全国平均の66箇所、3,465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14箇所、435人に対し、首都圏は11箇所、264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」)。

このため、首都圏では、引き続き保健・医療・福祉施設の整備を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29(2017)年度から令和3(2021)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。)は約2.0%増加し、市街地再開発事業地区数(施行済みの地区を含む。)は約20%増加している(図表1-17)。

図表1-17 再開発等事業地区数推移

	土地区画整理事業		市街地再開発事業	
	平成29(2017)年度	令和3(2021)年度	平成29(2017)年度	令和3(2021)年度
首都圏計	2,967	3,027	429	516
東京都	461	471	228	260
近隣3県	1,612	1,648	157	208
周辺4県	894	908	44	48

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)を基に国土交通省国土政策局作成

今後のまちづくりにおいては、人口の急激な減少と高齢化を考慮し、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を活用してこれらの

生活利便施設等にアクセスできるようにする「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方が重要となる。このため、平成26(2014)年に都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）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4(2022)年12月末時点で、全国で470の市町村、首都圏では107の市町村が立地適正化計画を作成・公表している（図表1-18）。

図表1-18 首都圏の立地適正化計画作成市町村（令和4(2022)年12月末）

茨城県	30	水戸市・日立市・土浦市・古河市・石岡市・龍ヶ崎市・下妻市・常総市・常陸太田市・高萩市・笠間市・取手市・牛久市・つくば市・ひたちなか市・守谷市・常陸大宮市・那珂市・坂東市・かすみがうら市・神栖市・鉾田市・つくばみらい市・小美玉市・茨城町・大洗町・城里町・東海村・阿見町・境町
栃木県	13	宇都宮市・足利市・栃木市・佐野市・鹿沼市・日光市・小山市・真岡市・大田原市・那須塩原市・下野市・茂木町・芳賀町
群馬県	13	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・千代田町・邑楽町
埼玉県	22	川越市・熊谷市・秩父市・本庄市・東松山市・春日部市・深谷市・草加市・蕨市・戸田市・志木市・蓮田市・坂戸市・鶴ヶ島市・日高市・毛呂山町・越生町・小川町・鳩山町・上里町・寄居町・杉戸町
千葉県	10	千葉市・木更津市・松戸市・成田市・佐倉市・柏市・市原市・流山市・酒々井町・栄町
東京都	3	八王子市・福生市・狛江市
神奈川県	12	相模原市・横須賀市・鎌倉市・藤沢市・小田原市・秦野市・厚木市・大和市・伊勢原市・海老名市・南足柄市・松田町
山梨県	4	甲府市・山梨市・大月市・上野原市
合計	107	

資料：国土交通省

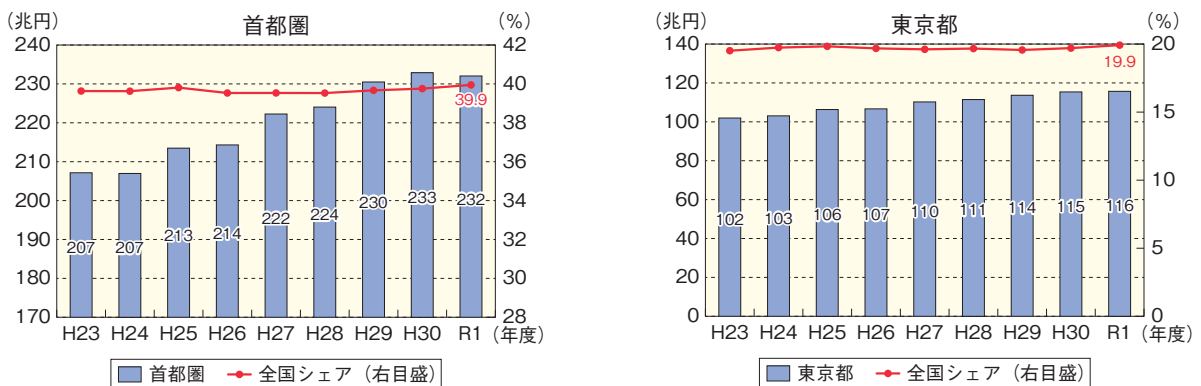
3. 産業機能の状況

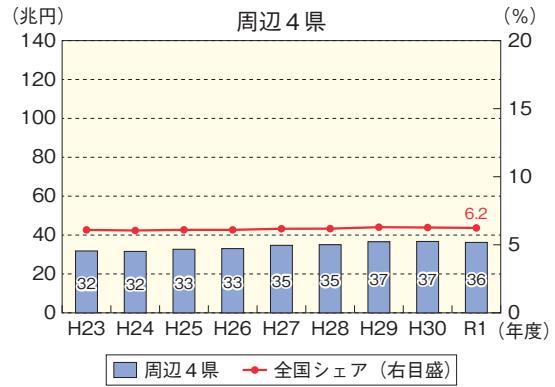
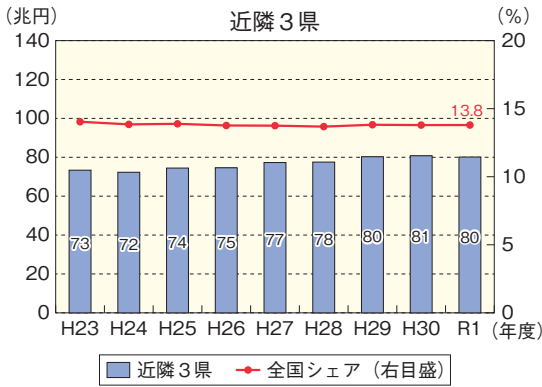
(1) 首都圏の経済状況

首都圏における県内総生産（名目）の合計は、平成23(2011)年度以降は概ね増加傾向にあり、いずれの圏域においても同様の傾向が見られる（図表1-19）。

また、全国各都道府県の県内総生産（名目）の合計に対する首都圏のシェアは39.9%を占めており、特に東京都の割合が高く、首都圏のシェアの約半分を占めている。

図表1-19 県内総生産（名目）と全国シェア





資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省国土政策局作成

人口一人当たりの県内総生産(実質)の都道府県別の順位(令和元(2019)年度)を見ると、全国1位は東京都(812.9万円/人)であり、2位の愛知県(546.6万円/人)と比較しても、約1.5倍の高い水準にある(図表1-20)。一方、平成26(2014)年度から令和元(2019)年度までの間における東京都の人口増加率は全国1位と高いものの、県内総生産(実質)の成長率は14位、人口1人当たりの県民所得の伸び率は46位であり、人口増加に比べて経済成長は低い水準にある。

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

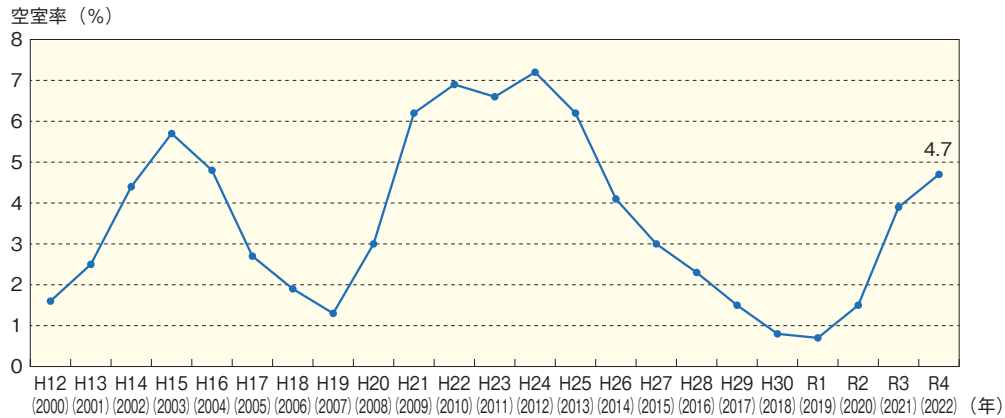
1人当たり県内総生産(実質) (2019) (万円/人)	人口増加率 (2014→2019)	県内総生産(実質)の成長率 (2014→2019)	1人当たり県民所得の伸び率 (2014→2019)
1 東京都 812.9	1 東京都 4.5%	1 福井県 14.1%	1 長崎県 19.6%
2 愛知県 546.6	2 沖縄県 2.5%	2 滋賀県 14.0%	2 熊本県 16.2%
3 滋賀県 494.6	3 神奈川県 1.3%	3 沖縄県 12.1%	3 山形県 15.8%
4 静岡県 493.1	4 埼玉県 1.3%	4 佐賀県 11.3%	4 沖縄県 15.3%
5 茨城県 486.6	5 愛知県 1.2%	5 長崎県 10.5%	5 佐賀県 14.9%
⋮	⋮	⋮	⋮
		14 東京都 6.8%	
		⋮	46 東京都 1.7%
全国 455.5	全国 -0.5%	全国 4.9%	全国 6.5%

資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省国土政策局作成

(2) 首都圏のビジネス環境等 (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24(2012)年以降は企業の業績回復等に伴い低下する傾向にあった(図表1-21)。特に平成30(2018)年、令和元(2019)年は1%を切るなど非常に低い状況にあったが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴うテレワーク拡大によるオフィス面積の見直し等の影響もあり、令和2(2020)年より上昇に転じ、令和4(2022)年には4.7%となった。

図表1-21 東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率



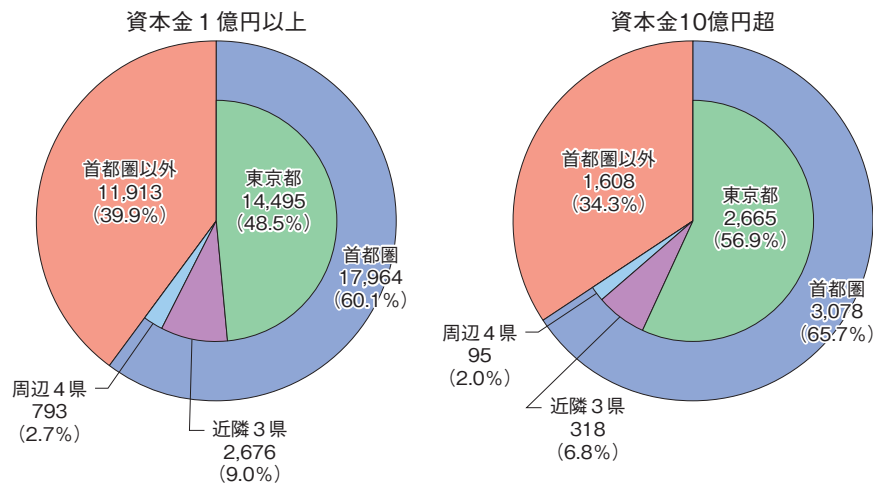
注：各年第4四半期時点

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国土政策局作成

(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17,964社で全国（29,877社）の60.1%を占め、特に、東京都が14,495社と全国の48.5%を占めている（図表1-22）。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3,078社で全国（4,686社）の65.7%を占め、特に、東京都が2,665社と全国の56.9%を占めており、東京都に立地が集中している状況がわかる。

図表1-22 普通法人数（令和3（2021）年度）



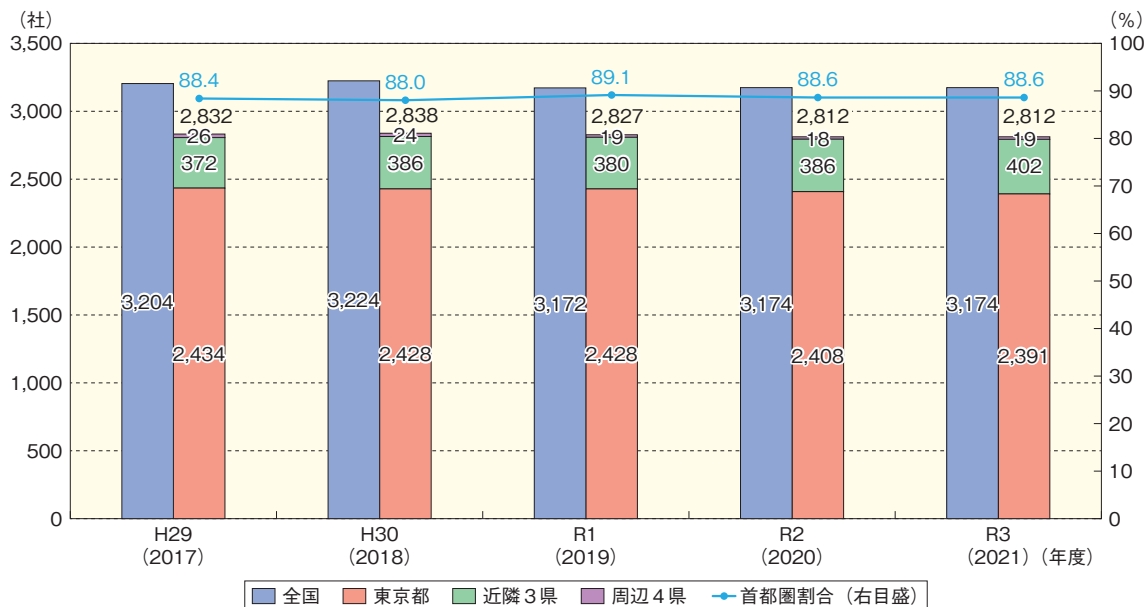
資料：「国税庁統計年報」（国税庁）を基に国土交通省国土政策局作成

(外資系企業の立地状況)

外資系企業の我が国における本社の立地状況を見ると、令和3（2021）年度末には全国の3,174社の約89%に当たる2,812社が首都圏に立地しており、高い割合を占めている（図表1-23）。このうち東京都が占める割合は非常に高く、首都圏に立地する外資系企業の約85%に当たる2,391社が東京都に所在している。

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、平成27(2015)年度には、東京23区からの企業の本社機能の移転や、地方での企業の本社機能の拡充を促進する「地方拠点強化税制」が創設された。本税制については、令和4(2022)年度より、要件の緩和等（雇用者増加要件の撤廃や情報サービス事業部門の対象への追加等）の拡充等が行われている。

図表1-23 外資系企業数の推移

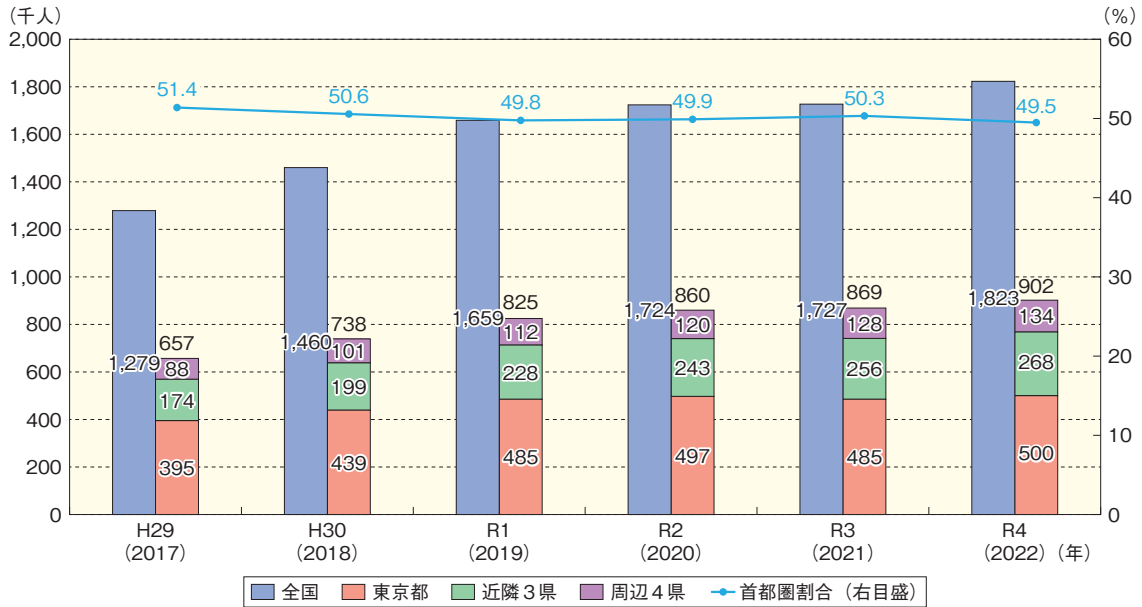


注：数値は原則資本金5,000万円以上かつ外資の比率が49%以上の企業数
資料：「外資系企業総覧」(株式会社東洋経済新報社)を基に国土交通省国土政策局作成

(外国人労働者の動向)

首都圏における外国人労働者数は近年継続して増加している。令和4(2022)年には約90万人となっており、そのうち東京都が5割以上を占めている。また、全国の外国人労働者数のうち、首都圏の占める割合は、近年、5割程度で推移している(図表1-24)。

図表1-24 外国人労働者数の推移



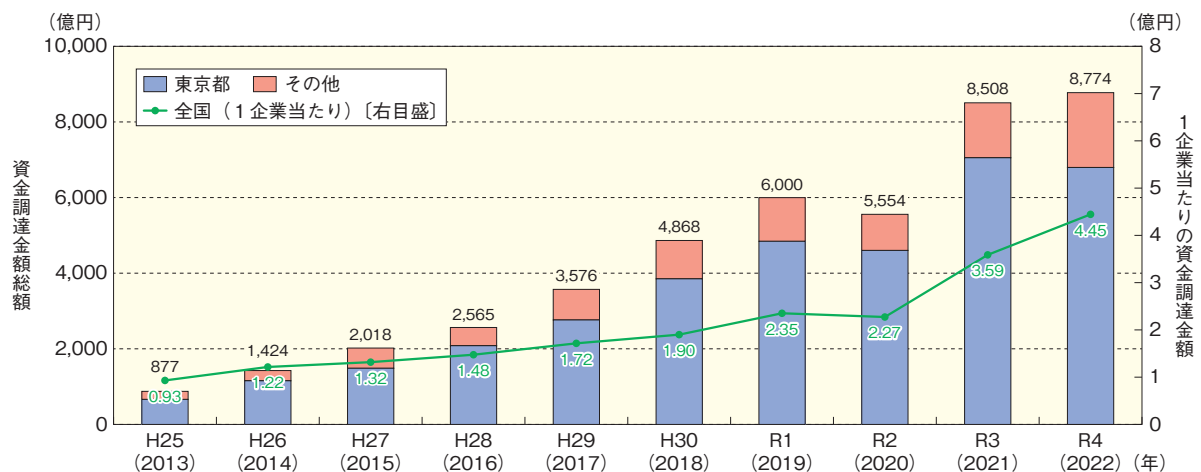
注：各年の数値は10月末時点

資料：「外国人雇用状況」の届出状況まとめ（厚生労働省）を基に国土交通省国土政策局作成

(イノベーションの動向)

都市のイノベーション創出環境に関する指標である全国のスタートアップ企業の資金調達状況を見ると、概ね増加傾向にある（図表1-25）。このうち、東京都の企業が全国の約8割を占めており、令和4（2022）年の調達額は6,776億円となっている。また、1企業当たりの調達金額は、平成25（2013）年以降、増加傾向が続いている。

図表1-25 東京都等のスタートアップ企業の資金調達金額及び1企業当たりの資金調達金額

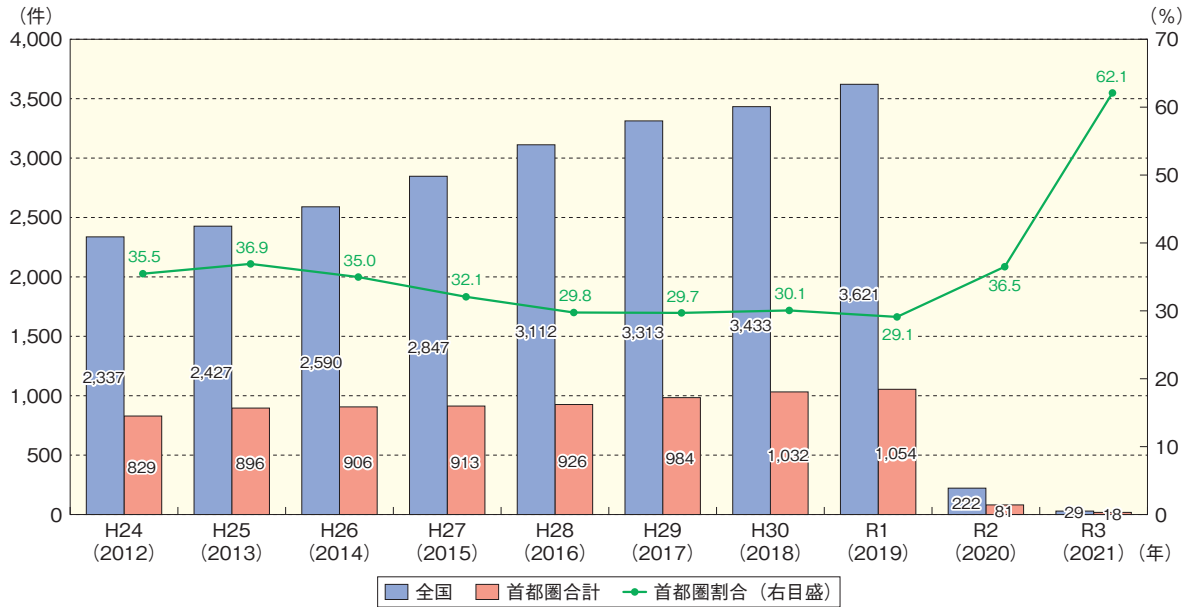


資料：INITIAL、「2022年 Japan Startup Finance—国内スタートアップ資金調達動向決定版—」を基に国土交通省国土政策局作成

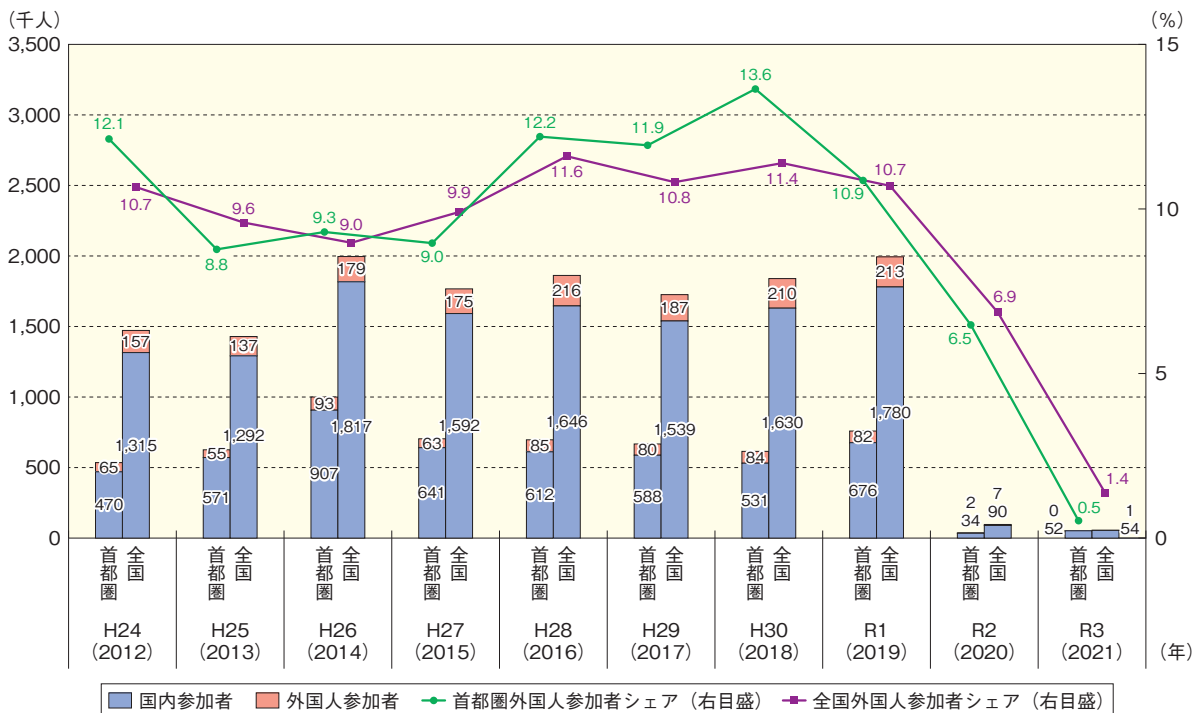
(国際会議の開催状況)

令和3（2021）年の国際会議の開催件数は、新型コロナウイルスの世界的な拡大・長期化等が続いた影響を受けて全国的に大きく減少し、首都圏においても前年比で約8割減である18件となった（図表1-26）。首都圏における国際会議の参加者数は令和元年比で9割以上減少しており、外国人参加者シェアは約1%まで減少した（図表1-27）。

図表1-26 国際会議開催件数の推移



図表1-27 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、報道関係者、在日外国人（留学生を含む）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：「国際会議統計」（日本政府観光局（JNTO））を基に国土交通省国土政策局作成

（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4（2022）年度の大学・大学院数は271校となっている（図表1-28）。また、大学・大学院学生数は前年度から6,485人増となっており、特に千葉県、東京都では3,000人以上増加している。

また、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等が懸念されることから、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（平成30年法律第37号）に基づき、平成30(2018)年10月から令和10(2028)年3月までの間、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されている。

図表1-28 大学・大学院数及び学生数（令和4(2022)年度）

	大学・大学院数		大学・大学院学生数	
	実数（校）	対前年度増減	実数（人）	対前年度増減
全国	807	4	2,930,780	12,782
首都圏合計	271	2	1,293,181	6,485
茨城県	11	1	36,021	-2,434
栃木県	9	0	23,055	108
群馬県	15	0	30,903	150
埼玉県	27	0	113,835	-278
千葉県	27	0	119,400	3,130
東京都	144	1	766,548	3,530
神奈川県	31	0	186,246	2,303
山梨県	7	0	17,173	-24

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。

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

（3）首都圏における各産業の動向 （製造業の動向）

令和3(2021)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46,712件で全国の26.4%、従業者数は約192万人で全国の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（35.4%）よりも、いずれも低い状況となっている（図表1-29）。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1-29 製造業の事業所数等

	事業所数 (R3)			従業者数 (R3)			製造品出荷額等 (R2)			人口 (R3)	
	実数 (件)	全国シェア (%)	R2年比 (%)	実数 (人)	全国シェア (%)	R2年比 (%)	金額 (百万円)	全国シェア (%)	R1年比 (%)	実数 (千人)	全国割合 (%)
全国	176,858	100.0	-2.8	7,465,556	100.0	-3.3	302,003,273	100.0	-6.4	125,502	100.0
首都圏合計	46,712	26.4	-1.7	1,916,478	25.7	-2.3	78,536,841	26.0	-6.7	44,366	35.4
茨城県	4,813	2.7	-2.3	264,266	3.5	-2.9	12,177,310	4.0	-3.2	2,852	2.3
栃木県	3,903	2.2	-3.4	195,131	2.6	-4.1	8,235,252	2.7	-8.2	1,921	1.5
群馬県	4,530	2.6	1.1	212,329	2.8	0.8	7,888,919	2.6	-12.2	1,927	1.5
埼玉県	10,102	5.7	-3.7	379,482	5.1	-2.6	12,862,957	4.3	-6.5	7,340	5.8
千葉県	4,748	2.7	-0.1	206,017	2.8	-1.2	11,926,431	3.9	-4.7	6,275	5.0
東京都	9,738	5.5	-1.5	238,817	3.2	-2.9	7,080,474	2.3	-1.1	14,010	11.2
神奈川県	7,202	4.1	-0.9	348,312	4.7	-2.4	15,835,278	5.2	-10.8	9,236	7.4
山梨県	1,676	0.9	0.1	72,124	1.0	-2.5	2,530,220	0.8	1.9	805	0.6

注1：従業者4人以上の事業所

注2：事業所数、従業者数は令和3(2021)年6月1日時点、製造品出荷額は令和2(2020)年1月～12月実績

注3：人口は令和3(2021)年10月1日時点

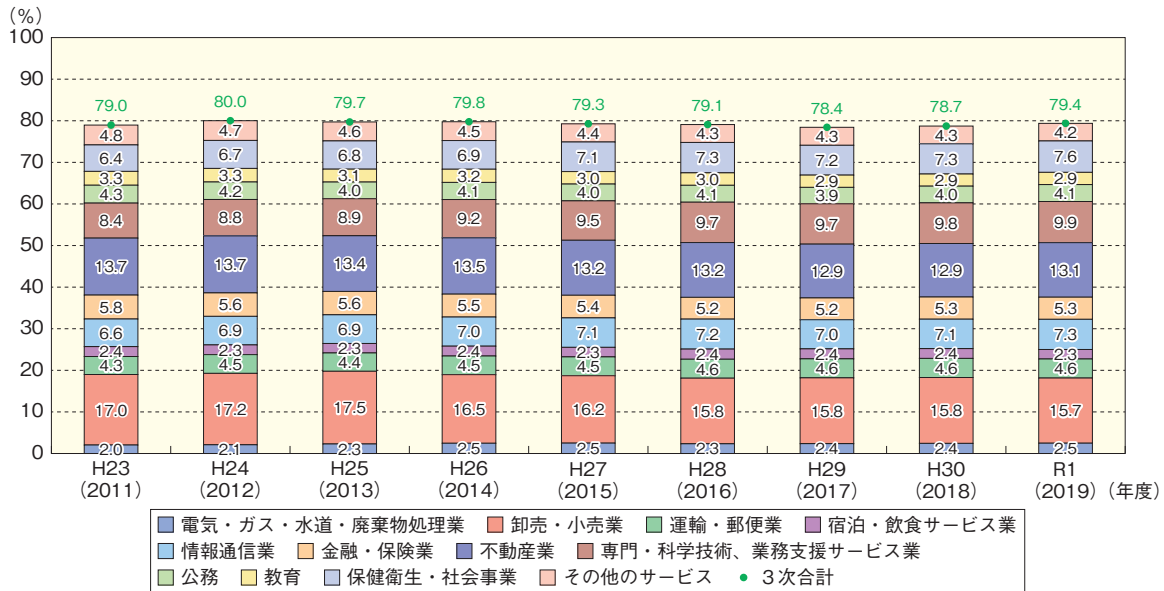
注4：この統計表では、参考までに前年比を表示しているが、令和3年経済センサス—活動調査では個人経営を含まない集計結果であることから、令和2年工業統計調査と単純に比較ができないことに留意されたい。

資料：「令和3年経済センサス—活動調査」(総務省・経済産業省)、「人口推計」(総務省)を基に国土交通省国土政策局作成

(第3次産業の動向)

首都圏の圏域総生産(名目)に占める第3次産業のシェアを見ると、令和元(2019)年度において全体の79.4%と大きなウェイトを占めている(図表1-30)。このうち、卸売・小売業が圏域総生産の15.7%を占めており、また、保健衛生・社会事業や不動産業、専門・科学技術、業務支援サービス業などのシェアが増加している。

図表1-30 圏域総生産(名目)における第3次産業のシェア



資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省国土政策局作成

(ショッピングセンターの立地動向)

令和3(2021)年度末における首都圏の営業中のショッピングセンター³⁾は1,002店舗ある(図表1-31)。平成27(2015)年から令和3(2021)年の増減で見ると、首都圏では6%程度増加しており、東京都、近隣3県で増加する一方、周辺4県では減少している。

図表1-31 ショッピングセンター(SC)店舗数

	R3末現在で営業中のSC店舗数		H27末現在で営業中のSC店舗数	SC店舗数増減数(H27末からR3末)	
	全国比	増減率		増減数	増減率
全国	3,169	100.0%	3,195	-26	-0.8%
首都圏	1,002	31.6%	947	55	5.8%
東京都	348	11.0%	312	36	11.5%
近隣3県	507	16.0%	475	32	6.7%
周辺4県	147	4.6%	160	-13	-8.1%

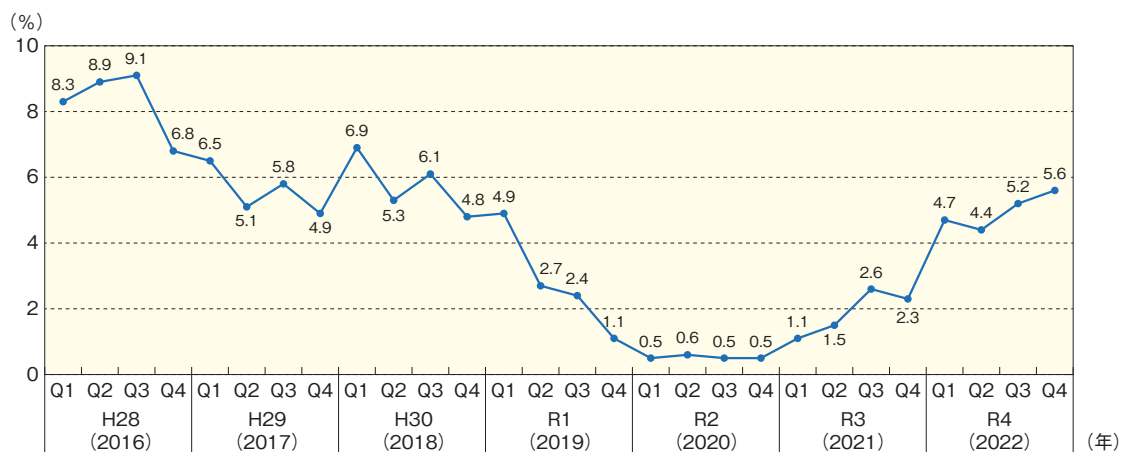
資料：「SC白書2022」(一般社団法人日本ショッピングセンター協会HP https://www.jcsc.or.jp/sc_data/data/overvieww)を基に国土交通省国土政策局作成

(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。後背圏には大きな人口・産業を抱えており、これらの広域物流拠点に加え、高規格道路をはじめとした道路網の沿線等では、大型マルチテナント型物流施設の整備も見られている。

東京圏を中心とした大型マルチテナント型物流施設では、電子商取引(EC)の需要が高まる中、令和2(2020)年の空室率は0.5%程度と低い状況にあったが、令和3(2021)年以降は、大型物件の竣工等により上昇に転じ、令和4(2022)年の第3、4四半期においては5%台となった(図表1-32)。

図表1-32 東京圏を中心とした大型マルチテナント型物流施設の空室率



注：Q1～Q4は各年4半期時点

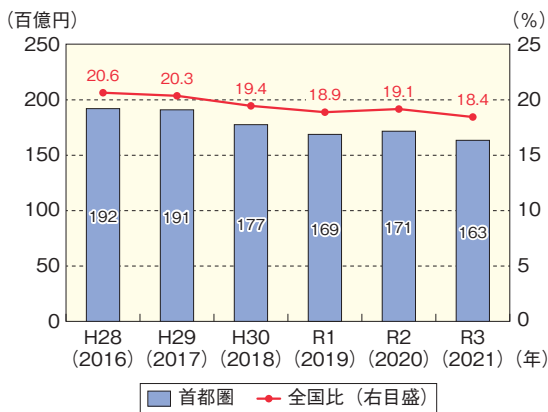
資料：シービーアールイー株式会社資料を基に国土交通省国土政策局作成

- 3) 一般社団法人日本ショッピングセンター協会の基準によれば、ディベロッパーにより一つの単位として計画、開発、所有、管理運営される商業・サービス施設の集合体で、駐車場を備えるものであり、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。

(農業の動向)

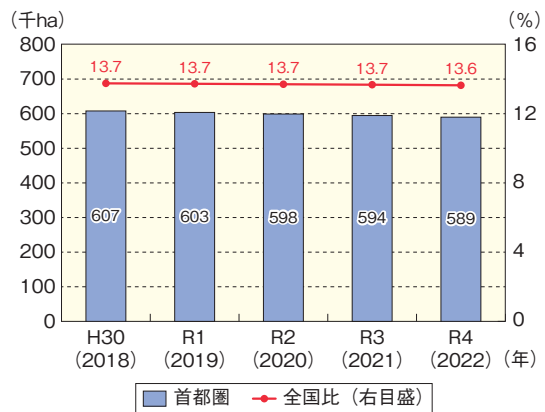
首都圏の農業は、世界最大規模の消費地に近いという優位性があり、令和3(2021)年において、茨城県は全国3位と、全国有数の農業産出額となっている。また、同年の首都圏全体の農業産出額は全国の約2割程度を占め、野菜は、東京都中央卸売市場に集まる野菜総取扱高の約4割(令和3(2021)年)を産出しており、大消費地への新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている(図表1-33)。しかしながら、都市化の影響を受け、耕地面積は漸減傾向にあり、食料の安定供給に向けて限りある農地を有効に利用するため、荒廃農地の再生利用に向けた取組が実施されている(図表1-34)。首都圏では、再生利用可能な荒廃農地が約2.2万haにのぼる中、令和3(2021)年には2,519haの荒廃農地が再生利用されている⁴⁾。

図表1-33 農業産出額の推移



資料：「生産農業所得統計」(農林水産省)を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-34 耕地面積の推移



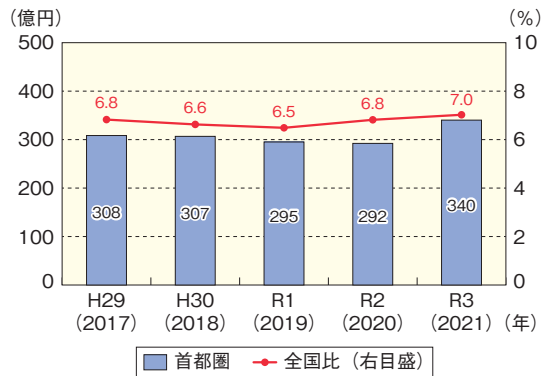
資料：「耕地及び作付面積統計」(農林水産省)を基に国土交通省国土政策局作成

(林業の動向)

首都圏の林業は、令和3(2021)年の林業産出額が約340億円で全国の約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80%を産出している(図表1-35)。

首都圏では、茨城県、栃木県、群馬県、神奈川県、山梨県において、森林の整備を主な目的とした独自の課税制度が導入されており、公益的機能を発揮する森づくり等が進められている。

図表1-35 林業産出額の推移



資料：「林業産出額」(農林水産省)を基に国土交通省国土政策局作成

(水産業の動向)

首都圏の水産業は、令和3(2021)年の漁業産出額(海面漁業・養殖業)が約662億円で、前年に比べて約109億円の減少となっている⁵⁾。

4) 「令和3年の荒廃農地面積について」(農林水産省)を基に国土交通省国土政策局算出

5) 「令和3年漁業産出額」(農林水産省)を基に国土交通省国土政策局算定

(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。

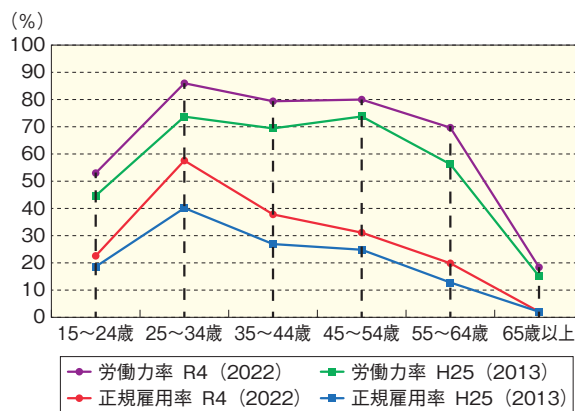
農林水産省は、改正された卸売市場法（昭和46年法律第35号）の施行（令和2（2020）年6月）にあわせて、同法に基づく新たな基本方針に即した生鮮食品等の公正な取引の場として、首都圏の16市場を中央卸売市場に認定し、各市場において流通の効率化や国内外の需要への対応等の観点から整備が進められている。

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、結婚・出産を機に減少する緩やかなM字カーブを描いていたが、近年は先進諸国で見られる台形に近づきつつある。関東甲信地方における令和4（2022）年の女性の労働力率は、平成25（2013）年と比べて全年齢階層で上昇しており、M字カーブの谷となる35～44歳の労働参加率も79.4%と上昇している（図表1-36）。また、国内では、女性の正規雇用率が20代後半でピークを迎えた後、低下が見られるという課題もあり、関東甲信地方においても同様の傾向が見られている。

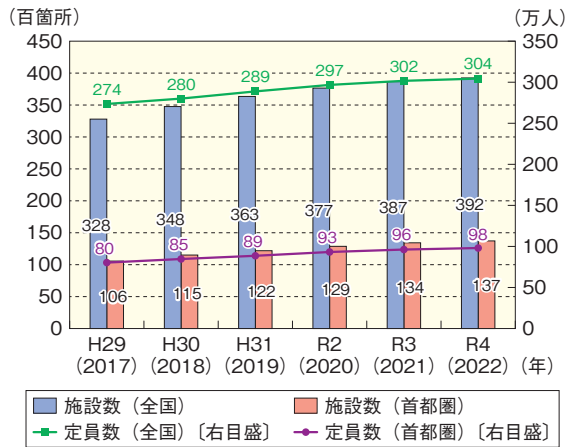
図表1-36 関東甲信地方の年齢階層別の女性の労働力率及び正規雇用率



注：関東甲信地方は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県を含む。
資料：「労働力調査」（総務省）を基に国土交通省国土政策局作成

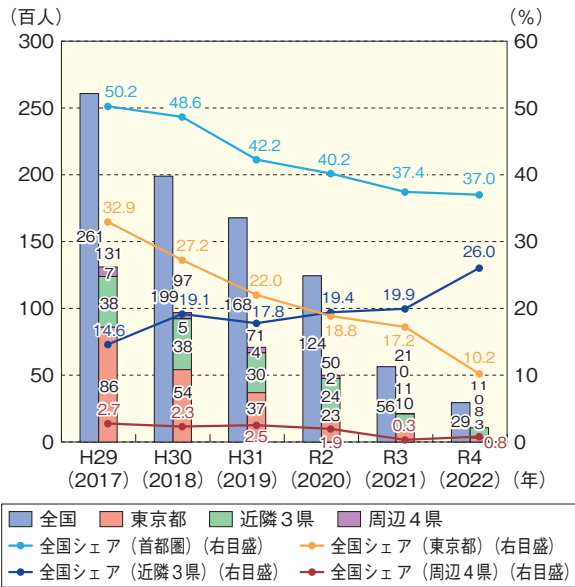
一方、首都圏の令和4（2022）年の保育所等施設数は約1.4万箇所、利用定員数は約98万人となっており、保育の受皿の整備が進んでいる（図表1-37）。また、令和4（2022）年の待機児童は、全国で約2.9千人、首都圏では約1.1千人と前年を大きく下回っており、東京都では、平成29（2017）年から令和4（2022）年にかけて9割以上減少している（図表1-38）。

図表1-37 保育所等施設数及び利用定員数 (各年4月1日時点)



注：定員数については、以下のものを集計している。
 平成29(2017)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(2018)年～令和4(2022)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)を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-38 待機児童数及び全国シェアの推移 (各年4月1日時点)



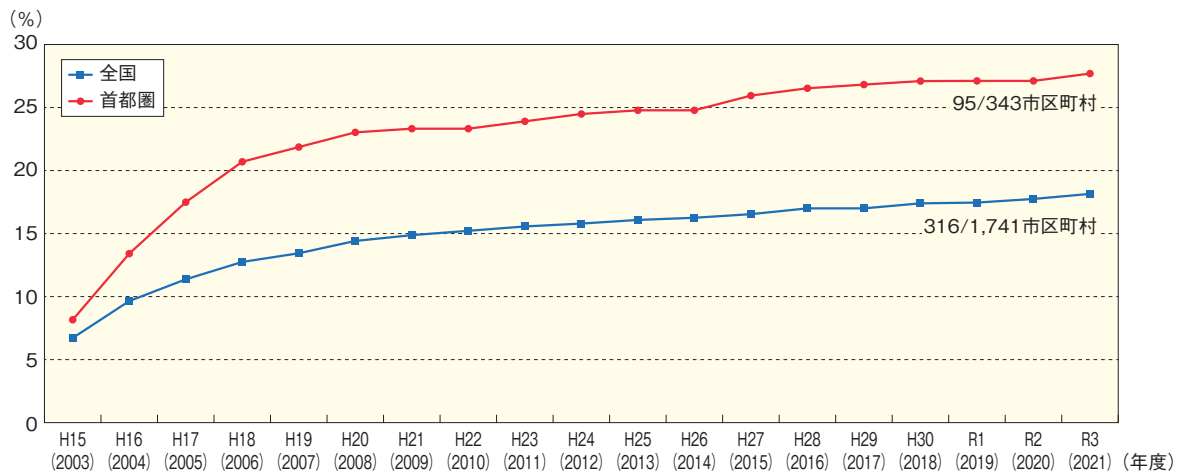
資料：「保育所等関連状況取りまとめ」(厚生労働省)を基に国土交通省国土政策局作成

(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

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。)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いて面的・一体的なバリアフリー化の方針を示す移動等円滑化促進方針(以下「マスタープラン」という。)及び同様の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事業等を記載した基本構想を作成するよう努めることとされている。

首都圏においては、令和3(2021)年度末時点で、マスタープランについては6市区、基本構想については首都圏の市区町村の約28%にあたる95市区町が作成しており、バリアフリー法に基づく整備目標(令和7(2025)年度までの概ね5年間)の達成に向け、面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進等を通じたハード・ソフト両面でのバリアフリー化に取り組んでいる(図表1-39)。

図表1-39 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30(2018)年10月1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) 防災体制の構築

(首都直下地震対策特別措置法に基づく取組状況)

「首都直下地震対策特別措置法」（平成25年法律第88号）に基づき、「政府業務継続計画（首都直下地震対策）」（平成26年3月）及び「首都直下地震緊急対策推進基本計画¹⁾（以下「基本計画」という。）」（平成27年3月）が閣議決定された（図表2-1）。基本計画には、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が掲げられている。

この基本計画に基づき、「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。）」（平成28年3月）が中央防災会議幹事会で決定された（図表2-2）。具体計画には、人命救助に重要な72時間を意識したタイムラインと目標行動の設定等が示されており、訓練等を通じて内容を評価し、定期的に改善することで、実効性を高めている。

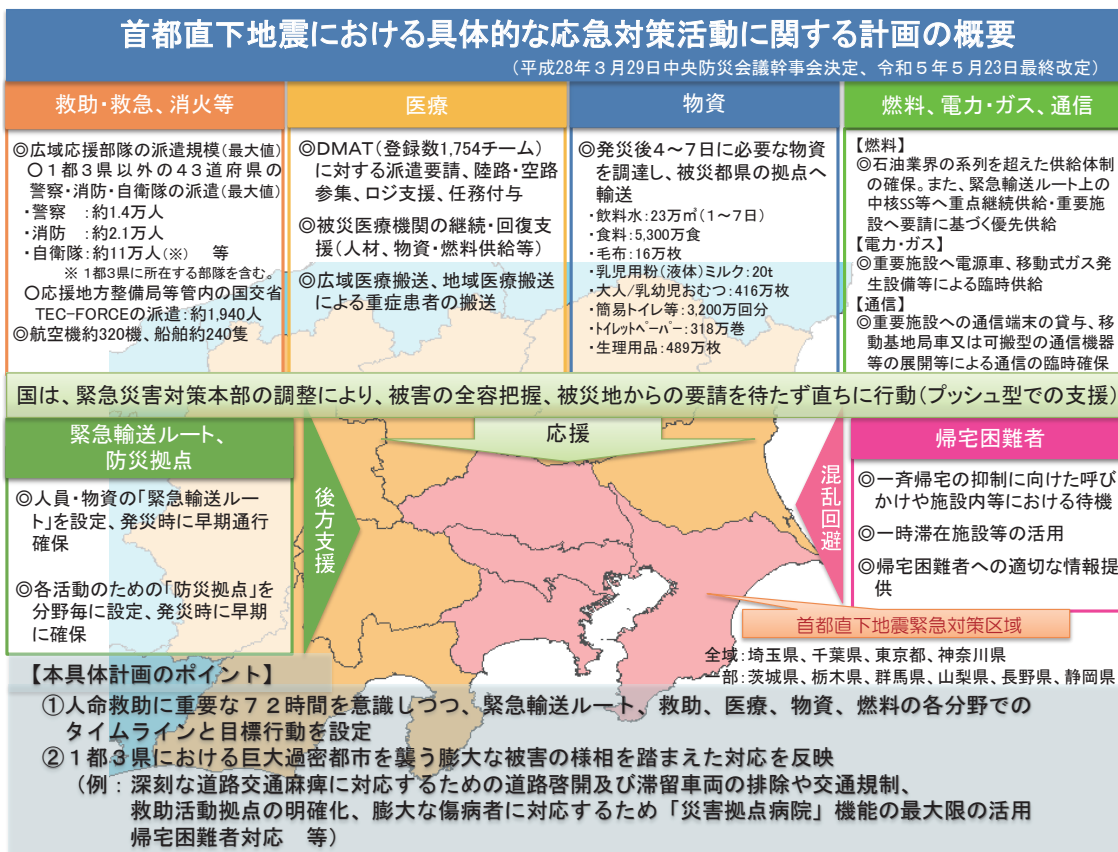
図表2-1 首都直下地震緊急対策推進基本計画の概要

首都直下地震緊急対策推進基本計画の概要	
<p>1. 緊急対策区域における緊急対策の円滑かつ迅速な推進の意義に関する事項</p> <p>○ 首都中核機能の継続性の確保は必要不可欠</p> <ul style="list-style-type: none"> 首都中核機能の障害は災害応急対策に大きな支障を及ぼすおそれ 加えて、我が国全体の国民生活や経済活動にも支障が生じるおそれ <p>○ 予防対策・応急対策で被害を大きく減少させることが可能</p> <ul style="list-style-type: none"> 耐震化率100%で全壊棟数・死者数が約9割減、感震ブレーカー等の設置や初期消火成功率の向上等で焼失棟数・死者数が9割以上減 <p style="text-align: right;">➔ 予防対策・応急対策の計画的・戦略的実施</p>	
<p>2. 緊急対策区域における緊急対策の円滑かつ迅速な推進のために政府が着実に実施すべき施策に関する基本的な方針</p> <p>(1) 首都中核機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 首都中核機能の支障継続体制の構築 首都中核機能を支えるライフライン及びインフラの維持 <p>(2) 多大な人的・物的被害への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 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等、膨大な数の避難者・帰宅困難者等 <p>(3) 地方公共団体への支援等</p> <ul style="list-style-type: none"> 国は、調査研究成果を始めとする各種情報の提供、助言等を実施 <p>(4) 社会全体での首都直下地震対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 「社会のあらゆる関係者が連携した」自助「共助」「公助」による被害の軽減に向けた備え <p>(5) 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客の避難誘導対策など安心して大会に参加・観戦できるよう取組強化 	
<p>3. 首都直下地震が発生した場合における首都中核機能の維持に関する事項</p> <p>(1) 首都中核機能の維持を図るための施策に関する基本的な事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 首都中核機能及び首都中核機関 ～ 政治中核：国会、行政中核：中央省庁・都庁、駐日外国公館等、経済中核：中央銀行・企業本社等 首都中核機能の機能目標 ～ 防災直後においても最低限果たすべき機能目標を設定 政府全体としての業務継続体制の構築：非常時優先業務の実施に必要な執行体制、執務環境の確保について緊急対策実施計画に定める。 空襲及び経済機能の継続性の確保、企業本社等における事業継続への備え <p>(2) 首都中核機能の全部又は一部を維持することが困難となった場合における当該中核機能の一時的な代替に関する基本的な事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府の代替拠点の検討、代替庁舎の確保等 <p>(3) ライフライン及びインフラの維持に係る施策に関する基本的な事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ライフライン及び情報通信インフラの機能目標 施設の耐震化・多重化や早期復旧体制の整備等 <p>(4) 緊急輸送を確保する等のために必要な港湾、空港等の機能の維持に係る施策に関する基本的な事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通インフラの機能目標 施設の耐震化や早期の道路閉鎖・復旧体制の整備等 <p>(5) その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 各主体が業務継続計画を作成・見直し 	<p>4. 5. 6. 法に基づく各種計画に係る事項</p> <p>4. 首都中核機能維持施設整備等指定地区の指定及び施設整備等計画の認定に関する基本的な事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 首都中核機能維持施設整備等指定地区指定の考え方（首都中核機能の集積状況等を勘案）激震圏参加 地方公共団体が作成する施設整備等計画の認定基準 <p>5. 地方緊急対策実施計画の基本となるべき事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 都県知事が作成する地方緊急対策実施計画に記載すべき地震防災対策、災害応急対策、災害復旧への備え、住民の協働等の対策等 <p>6. 特定緊急対策事業推進計画の認定に関する基本的な事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体が作成する特定緊急対策事業推進計画の認定基準
<p>7. 緊急対策区域における緊急対策の円滑かつ迅速な推進に関し政府が講ずべき措置</p> <p>(1) 首都中核機能の継続性の確保 → 3. 参照</p> <p>(2) 多大な人的・物的被害への対応</p> <p>① 計画的かつ早急な予防対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 建築物、施設の耐震化の推進等 出火防止対策、発災時の速やかな初期消火、延焼被害の抑制対策等 ライフライン等の耐震化、発災時の速やかな機能回復 物資の供給対策 交通インフラ、河川・海岸埋込等の耐震化、発災時の速やかな機能回復 その他（集客施設・原子力事業所・石油コンビナート等地区の安全確保等） <p>② 津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 津波から迅速な災害応急対策、災害復旧・復興への備え 災害応急体制の整備 道路閉鎖と道路交通渋滞対策 市街地火災への対応 膨大な数の避難者・帰宅困難者等 広域連携のための防災拠点、交通支援の確保 物資の絶対的な不足に対応した物資輸送機能の確保 的確な情報収集・発信 実践的な防災訓練 多様な発生態様への対応 円滑な復旧・復興 <p>③ 各個人の防災対策の啓発活動</p> <ul style="list-style-type: none"> 適切な避難行動、車両の利用抑制、備蓄等 企業活動等の回復・維持 主要経路計画の作成、地域貢献等 <p>(3) 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設の耐震化、外国人観光客の避難誘導等 <p>(4) 長周期地震動対策（中長期的対応）</p> <ul style="list-style-type: none"> 高層建築物等への影響等の専門的検討 	
<p>8. その他</p> <p>(1) 計画の効果的な推進 別途地震防災戦略・応急対策の具体計画を作成</p> <p>(2) 災害対策基本法に規定する防災計画との関係</p>	

注：詳細は首都直下地震緊急対策推進基本計画の概要
https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto_keikaku_gaiyou.pdf
https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto_keikaku_henkou.pdf
 資料：内閣府提供

1) 詳細は内閣府HP <https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/index.html>

図表2-2 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の概要



注 : 詳細は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の概要
https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto_oukyu_gaiyou.pdf
 資料: 内閣府提供

(国土交通省 防災・減災対策本部における取組状況)

国土交通省は、あらゆる自然災害に対し、国土交通省として総力を挙げて防災・減災に取り組むべく、令和2(2020)年1月に「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」と「水災害に関する防災・減災対策本部」を発展的に統合し、「国土交通省 防災・減災対策本部」を設置した。令和4(2022)年6月にとりまとめられた「令和4年度 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」では、前年度の災害対応で明らかになった課題等を踏まえ、「再度災害の防止」及び「初動対応の迅速化・適正化」が強化すべきテーマとして設定され、昼夜・天候を問わない早期の被災状況の把握など、対策の充実・強化が図られている。

(2) 防災拠点に関する取組状況

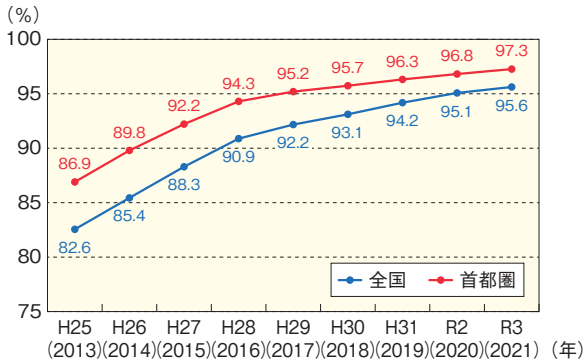
首都直下地震等の大規模地震に備え、地方公共団体の防災拠点となる公共施設等の耐震化率は着実に増加しており、令和3(2021)年10月時点で首都圏では97.3%と、全国に比べて高い水準で推移している(図表2-3)。災害対策本部が設置される地方公共団体の庁舎における非常用電源については、令和4(2022)年6月時点で、首都圏の全ての都県及び約96%の市区町村で設置されているものの、72時間以上稼働可能な非常用電源²⁾が設置されているのは、首都圏の全

2) 「大規模災害発生時における地方公共団体の業務継続の手引き」(平成28年2月)(内閣府)では、「72時間は、外部からの供給なしで非常用電源を稼働可能とする措置が望ましい。」とされている。

ての都県及び約55%の市区町村となっている（図表2-4）。

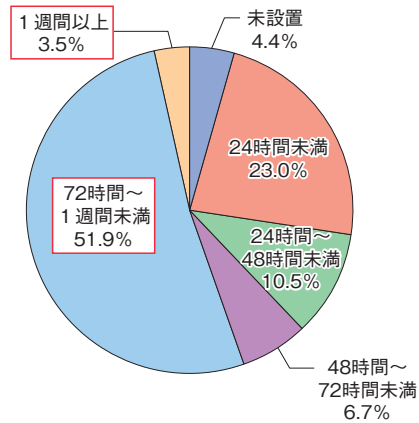
また、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点として、東扇島地区が平成20(2008)年4月に、有明の丘地区が平成22(2010)年7月に供用を開始し、国土交通省や内閣府等により、運用体制の強化が進められている。令和4(2022)年11月には、首都直下地震発生を想定し、船舶による帰宅困難者輸送や緊急確保航路啓開などの防災訓練（15機関・団体が参加）が行われた。

図表2-3 防災拠点となる公共施設等の耐震化率の推移



注：平成25(2013)～平成31(2019)年は各年3月31日時点、令和2(2020)～令和3(2021)年は各年10月1日時点
資料：「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」（消防庁）を基に国土交通省国土政策局作成

図表2-4 非常用電源の整備状況と稼働可能時間



注：令和4(2022)年6月1日時点
資料：「地方公共団体における業務継続性確保のための非常用電源に関する調査結果」（消防庁）を基に国土交通省国土政策局作成

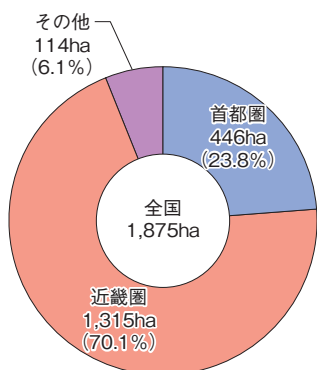
(3) 密集市街地の現状及び整備状況

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、防災上多くの課題を抱えており、早急な整備改善が課題になっている。

密集市街地については、令和3(2021)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、「地震時等に著しく危険な密集市街地」を令和12(2030)年度までに概ね解消することとしている。首都圏では、同密集市街地が令和4(2022)年度末時点で446ha(前年度より20ha減)となっており、都県別に見ると、東京都と神奈川県が首都圏の9割近くを占めている（図表2-5、図表2-6）。

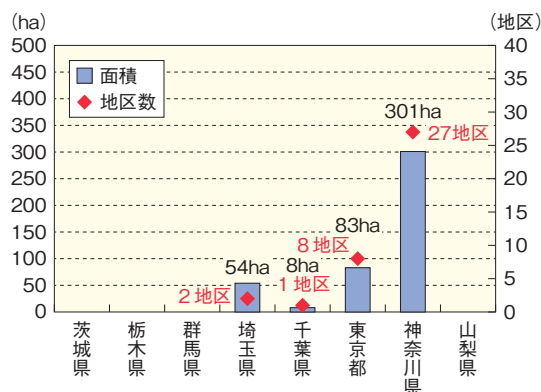
また、東京都は令和4(2022)年12月に策定した「TOKYO強靱化プロジェクト」において、木造住宅密集地域の不燃化や建築物の耐震化、無電柱化等の地震対策を示している。これらに加え、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等が行われており、住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）等の令和4(2022)年度の実施地区については、首都圏では東京都が約8割を占めている（図表2-7）。

図表2-5 全国における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況



注：令和4(2022)年度末時点
資料：国土交通省

図表2-6 都県別の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況



注：令和4(2022)年度末時点
資料：国土交通省

図表2-7 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	86地区
東京都	68地区
近隣3県	14地区
周辺4県	4地区
全国	139地区

注1：密集市街地総合防災事業を含む。
注2：令和4(2022)年度実績
資料：国土交通省

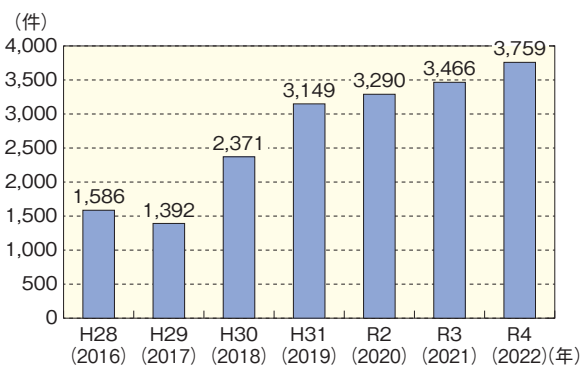
(4) 避難行動支援に関する取組状況

災害による被害を軽減するためには、発災時に適切に避難行動をとることが重要であり、平時より住民の避難に対する意識を醸成するとともに、多くの避難者を支援する環境を確保しておく必要がある。避難所の確保や物資支援などについて、民間機関との応援協定の締結が進められており、平成28(2016)年から令和4(2022)年で、首都圏の都県と応援協定を結ぶ民間機関等の数は、2倍以上に増加している(図表2-8)。

内閣府の被害想定によれば、首都直下地震では1都4県(東京都、茨城県、埼玉県、千葉県、神奈川県)で約800万人の帰宅困難者が見込まれている³⁾。

特に、大都市のターミナル駅周辺を中心に指定されている「都市再生緊急整備地域」は、業務機能、商業機能等が集積し、地震等の大規模災害が発生した場合、大量の帰宅困難者が発生するリスクがある。そのため、都市再生特別措置法に基づき、滞在者等の安全確保のための「都市再生安全確保計画」の作成が進められており、首都圏では令和4(2022)年3月末時点で、16件策定されている。帰宅困難者対策として一時滞在施設の確保も進められており、民間事業者

図表2-8 応援協定を結ぶ民間機関等の数



注：各年4月1日時点での状況
資料：「地方防災行政の現況」(消防庁)を基に国土交通省国土政策局作成

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

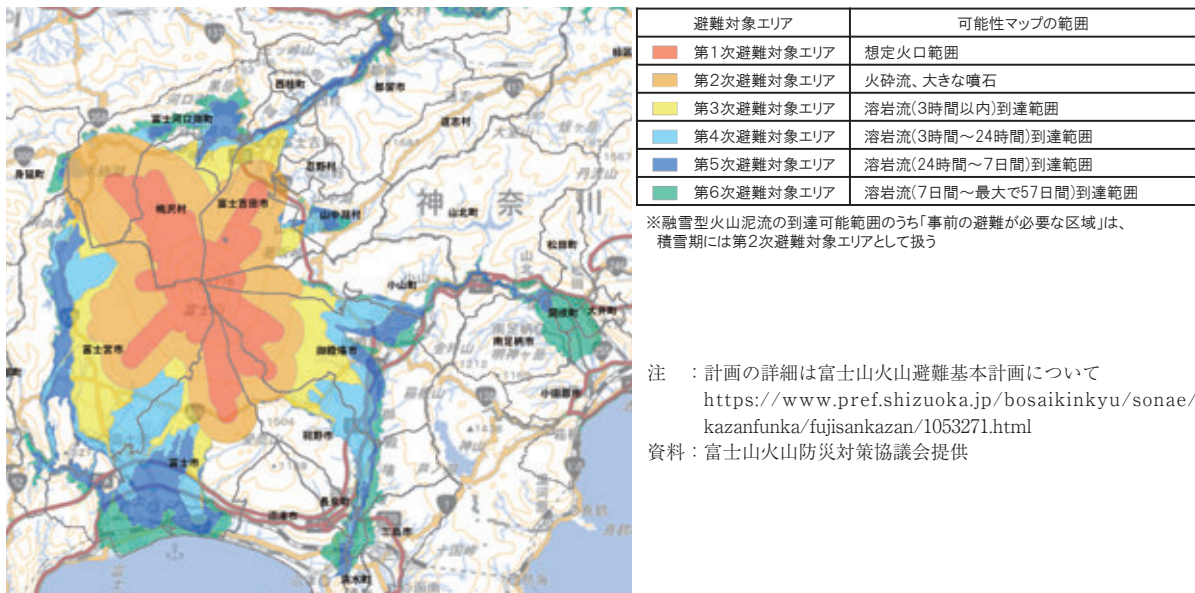
等の協力により、東京都では令和5(2023)年1月時点で約45万人分が確保されている。

また、令和3(2021)年10月に発生した千葉県北西部を震源とするマグニチュード5.9の地震は、発災時刻が深夜に近かったこともあり、帰宅困難者等対策の在り方を再検討する契機となった。同年11月に設置された「首都直下地震帰宅困難者等対策検討委員会」において、令和4(2022)年8月に、3日間の一斉帰宅抑制の基本原則を維持した上で、近年の社会状況の変化等を踏まえた対策の実効性確保の観点から、帰宅困難者等対策に関する今後の対応方針がとりまとめられた。具体的には、一斉帰宅抑制等の認知度の向上やデジタル技術の活用等による適切な行動の促進、一部鉄道が運行再開する場合の鉄道帰宅者への支援について、対策の具体化を図っていくとされている。

(5) 火山災害からの避難対策

現在、富士山の火山活動が活発化する兆候は見られていないが、大規模な噴火が発生した場合、降灰による影響は神奈川県や東京都を含む東京圏まで拡大する可能性があるとしてされている。令和3(2021)年3月に富士山ハザードマップが改定され、従前と比較して「より短時間で」「より遠くまで」噴火現象の影響が及ぶことが判明し、これに伴い富士山の火山災害警戒地域も拡大され、3県(神奈川県、山梨県、静岡県)27市町村となった。国、3県及び周辺市町村等により構成される富士山火山防災対策協議会は、新たな被害想定に対応するため、令和5(2023)年3月に「富士山火山避難基本計画」を公表した(図表2-9)。

図表2-9 富士山火山避難基本計画うち避難対象エリアの区分の見直し



2. 治山・治水事業等による水害対策等

(1) 治山事業

首都圏における令和3(2021)年の山地災害の発生状況は、45箇所となった(図表2-10)。被災した治山施設や山林の復旧が図られるとともに、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、治山施設の設置や機能の低下した森林の整備などを行う治山事業が進められている。

図表2-10 山地災害発生状況（令和3（2021）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	1	75	1	75	0	0
栃木県	5	97	3	53	2	45
群馬県	5	364	5	364	0	0
埼玉県	0	0	0	0	0	0
千葉県	16	157	14	118	2	39
東京都	1	45	1	45	0	0
神奈川県	16	670	10	452	6	218
山梨県	1	50	1	50	0	0
合計	45	1,459	35	1,157	10	302

注：被害額の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。

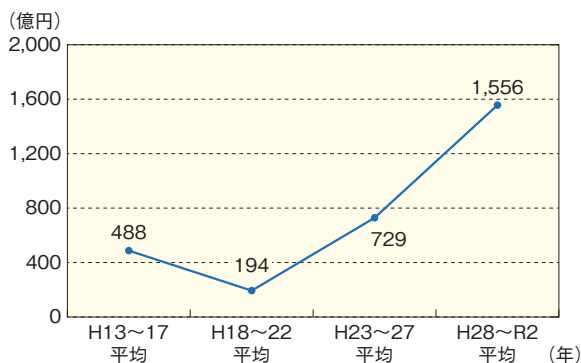
資料：「森林・林業統計要覧」（林野庁）を基に国土交通省国土政策局作成

（2）治水事業

（水害被害への対応）

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。水害被害額は、平成28(2016)年から令和2(2020)年までの5年間の平均値がそれまでの期間と比較して大きく増加し、水害密度⁴⁾に関しては、全国の約2倍となっている（図表2-11、図表2-12）。

図表2-11 水害被害の推移

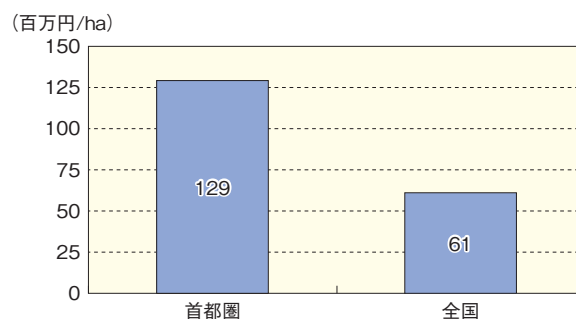


注1：首都圏の都県を対象に集計

注2：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27年=1.00）を用いて算出した。

資料：「水害統計」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表2-12 水害密度の比較（平成28(2016)年～令和2(2020)年平均）



注：経年比較のため水害密度の算出に当たり、一般資産被害額（営業停止損失分を含む）は、水害被害額デフレーター（平成27年=1.00）を用いて算出した。

資料：「水害統計」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

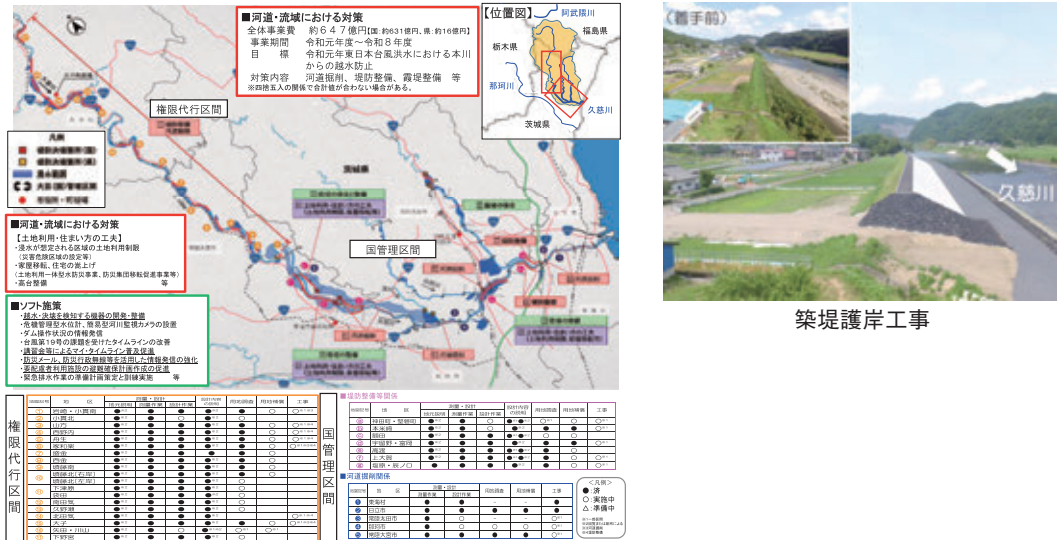
令和元年東日本台風により、首都圏で特に甚大な被害の発生した入間川流域（荒川水系）、那珂川、久慈川、多摩川の4水系では、令和2(2020)年1月より、国、都県、市区町村が連携して再度災害防止のための「緊急治水対策プロジェクト」が進められている。令和4(2022)年度は例えば、久慈川ではハード対策として堤防整備、河道掘削や霞堤の保全・整備などが実施され、ソフト対策としても越水・決壊検知機器の現地試験等が進められている（図表2-13）。

また、東京圏では内水氾濫のリスクが高く、平成28(2016)年から令和2(2020)年までの過去5年間においては、特に東京都で内水被害の占める割合が高くなっている（図表2-14）。令和

4) 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）

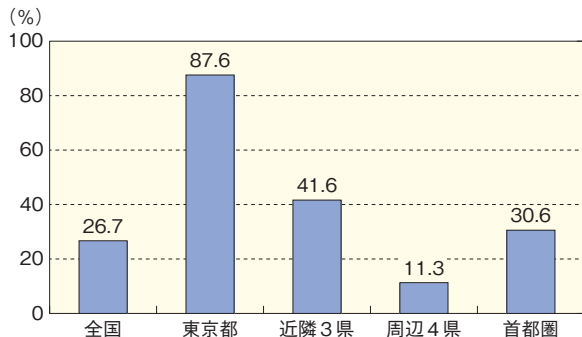
3 (2021)年度には、下水道浸水被害軽減総合計画策定マニュアル（案）等が改訂されるとともに、計画的かつ着実に耐水化を実施するためのロードマップが示されているほか、地方公共団体では洪水、内水の浸水想定区域内における下水道施設の耐水化計画の策定が進められている。

図表2-13 久慈川緊急治水対策プロジェクトの状況



注：詳細は、国土交通省HP <https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/hitachi00814.html>
 資料：国土交通省

図表2-14 平成28(2016)年から令和2(2020)年までの水害被害額のうち内水被害の占める割合



資料：「水害統計」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

(流域治水による水災害対策)

近年、頻発化・激甚化する水災害に対応するため、河川・下水道管理者等による治水対策に加え、国・都道府県・市町村・企業・住民等のあらゆる関係者が協働して流域全体で取り組む「流域治水」が進められている。首都圏の一級水系では13の「流域治水プロジェクト」が策定されており、築堤や河道掘削、地下調整池等の治水施設の整備を実施し、水位・雨量情報、洪水予測、災害状況把握等の防災情報の高度化を図るなど、ハード・ソフト一体となった対策が推進されている（図表2-15）。

また、令和4(2022)年に国土交通省は、水害の激甚化・頻発化を踏まえた治水対策の更なる推進や、脱炭素社会の実現に向けた取組の加速化を図るため、「ハイブリッドダム」の取組⁵⁾

5) ダムを活用し、「治水機能の確保・向上」「カーボンニュートラル」「地域振興」の3つの政策目標の実現を図るもの

を進めていくこととした。この取組は、多様な民間企業との連携による水力発電の推進や地域振興の実現が期待されており、民間の提案等を参考に取組の方法や進め方の具体化が図られている。

図表2-15 首都圏の一級水系における流域治水プロジェクト

■ 流域治水プロジェクトの特徴



資料：国土交通省

(ハード・ソフト対策の状況)

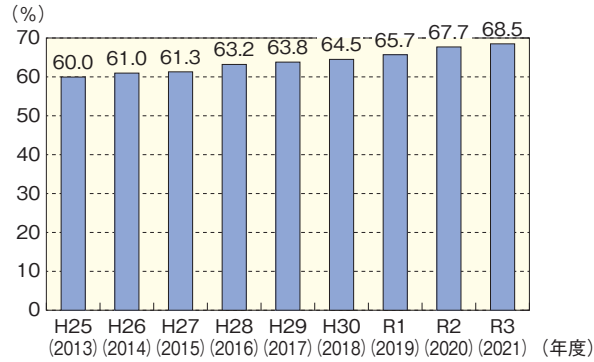
洪水等へのハード対策として、例えば、国土交通省関東地方整備局が管轄する8水系(荒川、利根川、那珂川、久慈川、多摩川、鶴見川、相模川、富士川)における堤防整備率は、令和4(2022)年3月末時点で68.5%となっている(図表2-16)。特に流域に人口・資産等が集中している利根川、江戸川においては、堤防拡幅等による堤防強化対策が実施されている。

また、洪水、内水対策に加え、東京港等における高潮への対策として、河川・海岸の堤防、水門、排水機場等の整備が進められており、令和4(2022)年度には、東京都が気候変動の影響による海面上昇等を考慮し、「東京湾沿岸海岸保全基本計画[東京都区間]」を改定した。

ソフト面では、多発する水害等から身を守るため、ハザードマップ等を効果的に活用し、地域の災害リスクを適切に理解し、気象情報や地方公共団体から発令される避難情報を踏まえて、早期に避難することが重要である。また、浸水や、土砂災害などの災害ハザードエリアの指定、ハザードマップの整備も進められており、災害リスク情報の充実が図られている(図表2-17)。

さらに、国土交通省では、土地利用や住まい方の工夫、水災害リスクを踏まえた防災まちづくりの検討及び企業の立地選択など、流域治水の取り組みを推進するため、令和4(2022)年に浸水範囲と浸水頻度の関係を図示した「水害リスクマップ(浸水頻度図)」を作成・公表するとともに、水害リスクマップをまとめたポータルサイトを開設した(図表2-18)。

図表2-16 国土交通省関東地方整備局が管轄する8水系の堤防整備率の推移



注1：8水系は、荒川、利根川、那珂川、久慈川、多摩川、鶴見川、相模川、富士川

注2：整備率は堤防必要区間に対する計画断面堤防区間として算出

資料：「直轄河川管理施設状況」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

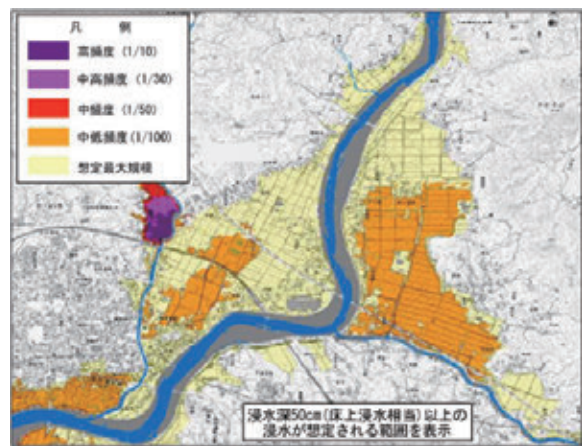
図表2-17 ハザードマップ公表状況（令和4（2022）年12月末時点）

	市区町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
茨城県	44	42	6	0	10	40	0
栃木県	25	25	4	0	0	22	3
群馬県	35	23	2	0	0	24	5
埼玉県	63	57	47	0	0	38	0
千葉県	54	49	21	5	25	41	0
東京都	62	51	38	10	9	49	3
神奈川県	33	31	13	5	15	31	1
山梨県	27	14	1	0	0	26	7
合計	343	292	132	20	59	271	19

注：公表状況は「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

資料：「ハザードマップポータルサイト」（国土交通省HP <https://disaportal.gsi.go.jp/>）を基に国土交通省国土政策局作成

図表2-18 水害リスクマップ（浸水頻度図）



注：詳細は国土交通省HP https://www.mlit.go.jp/river/kasen/ryuiki_pro/risk_map.html

資料：国土交通省

(まちづくりによる水災害対策)

まちづくりによる水災害対策としては、流域治水関連法に基づき創設された「浸水被害防止区域」での開発規制や、都市再生特別措置法等による、災害ハザードエリアにできるだけ住まわせないための土地利用の規制等により、安全なまちづくりに向けた総合的な対策が進められている。

この対策の一環として、国土交通省では、コンパクトシティの取組において防災指針⁶⁾を先行的に作成し、都市の防災・減災対策に意欲的に取り組む「防災コンパクト先行モデル都市」を選定しており、首都圏では、ひたちなか市、宇都宮市、秩父市、厚木市が選定されている。首都圏では、令和4(2022)年12月末時点で、選定された4市を含む22市町において防災指針が立地適正化計画に位置付けられている。

また、東京ゼロメートル地帯に位置する江東5区等では、「災害に強い首都『東京』形成ビジョン」(令和2(2020)年12月策定)に基づき、線的・面的につながった高台・建物群の創出による、「高台まちづくり」が進められている。モデル地区である板橋区では、令和4(2022)年9月に高台まちづくりを盛り込んだ官民連携の都市計画を決定し、地区計画では、高台広場、避難施設(緊急一時退避場所)、避難路等の整備について定めた(図表2-19)。この計画で定められた施設は、本地区で大型物流施設を開発する事業者が整備し、整備にあたっては、災害対策とあわせて、緑道の整備など開放的な広場空間の創出や地域ものづくり産業との連携などを行うことで、新たな時代のニーズに対応した多面的なまちづくりの推進が期待されている。

図表2-19 水害時に機能する高台広場のイメージ



資料：板橋区(出典：三井不動産株式会社、日鉄興和不動産株式会社)

6) 立地適正化計画の居住誘導区域等内で行う防災対策・安全確保策を定めたもの

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

(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つな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¹⁾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)年度末に久喜白岡JCT~幸手IC間付近、境古河IC~坂東IC間が開通した。

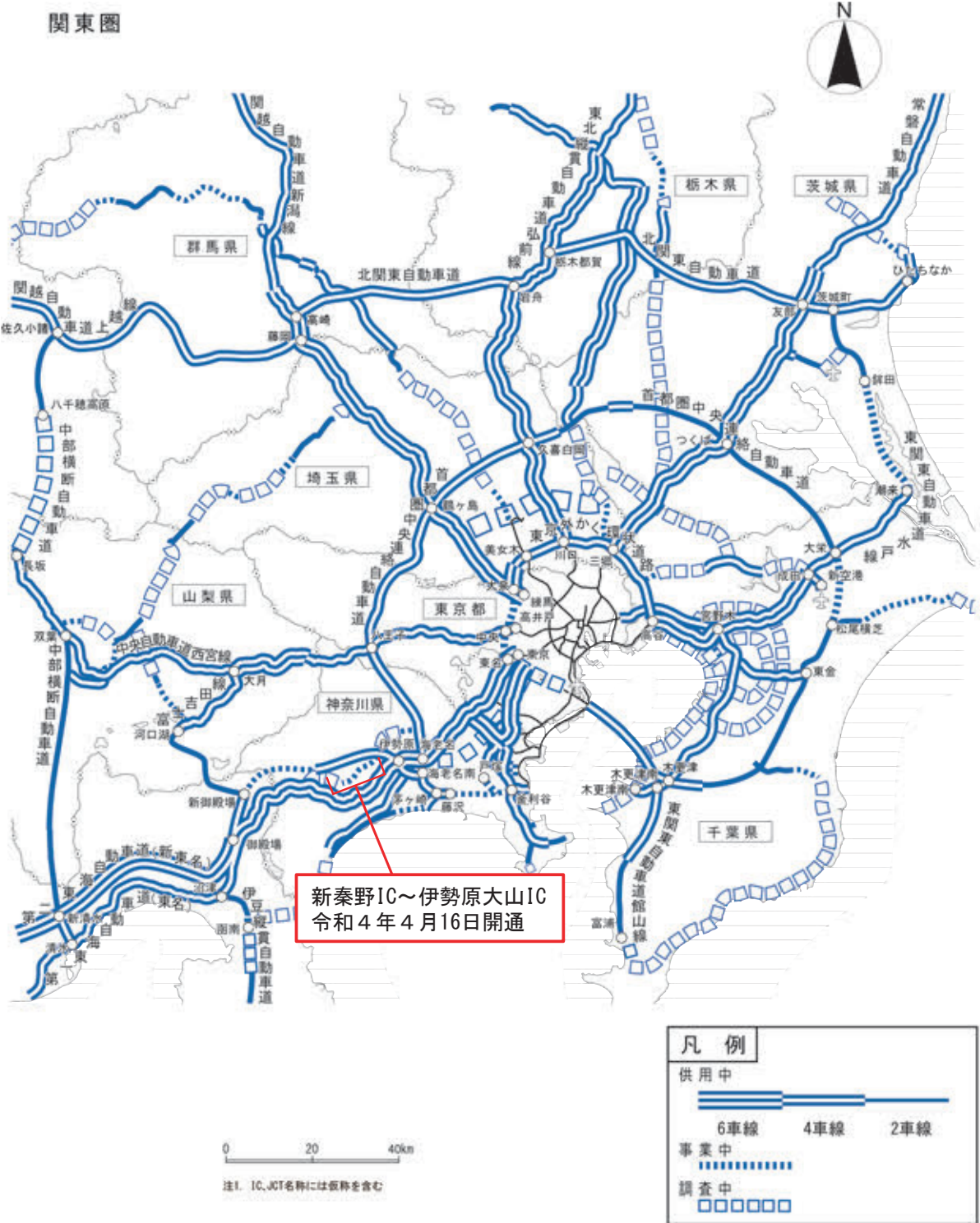
東京外かく環状道路(外環)は、平成30(2018)年6月に三郷南ICから高谷JCTまでの区間が開通し、大泉JCTから高谷JCTまでの区間約50kmが開通済であり、関越から東名までの区間も事業が進められている。

また、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、呉服橋・江戸橋出入口が廃止されるなど、工事が進められており、新大宮上尾道路(与野~上尾南)についても、開通に向けて整備が推進されている。

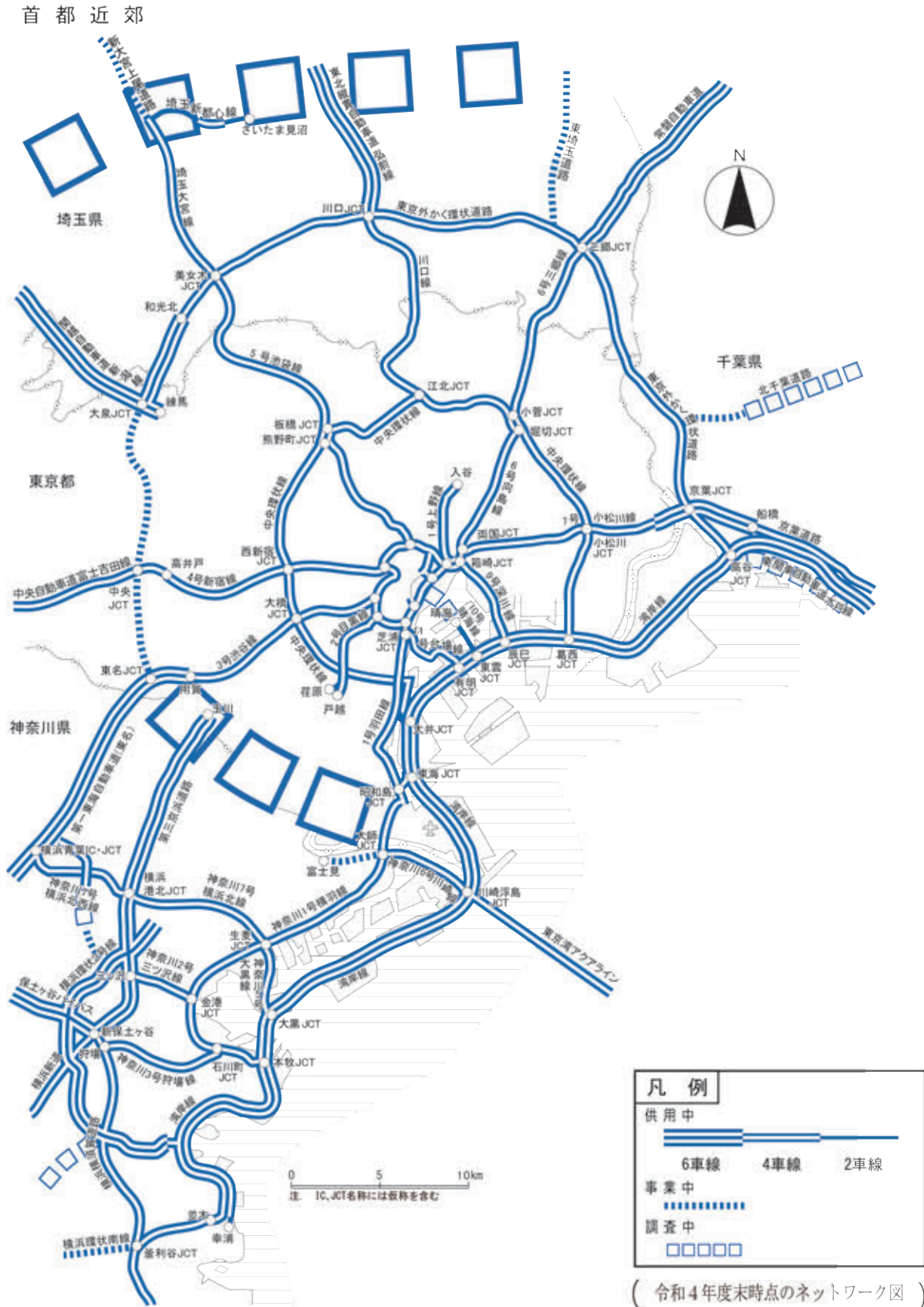
そのほか、令和4(2022)年4月には、新東名高速道路(伊勢原大山IC~新秦野IC間)が開通した(図表3-2)。並行する国道246号や東名高速道路の災害時や通行止め時には、代替路として機能する。また、沿線地域の観光地へのアクセスが向上し、観光活性化に寄与するもので、東京駅から秦野市に直通する高速バスの試験運行が開始されるなど、観光客の増加が期待されている。さらに、周辺の工業団地から都心方面への所要時間が短縮され、企業立地の促進、物流の効率化による生産性の向上も期待される。開通区間の周辺地域においては、さらなる企業立地を見据え、土地区画整理事業の検討も進んでいる。

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3-1 高規格道路の整備状況



(令和4年度末時点のネットワーク図)



資料：国土交通省

図表3-2 新東名高速道路（伊勢原大山IC～新秦野IC）の開通



資料：国土交通省

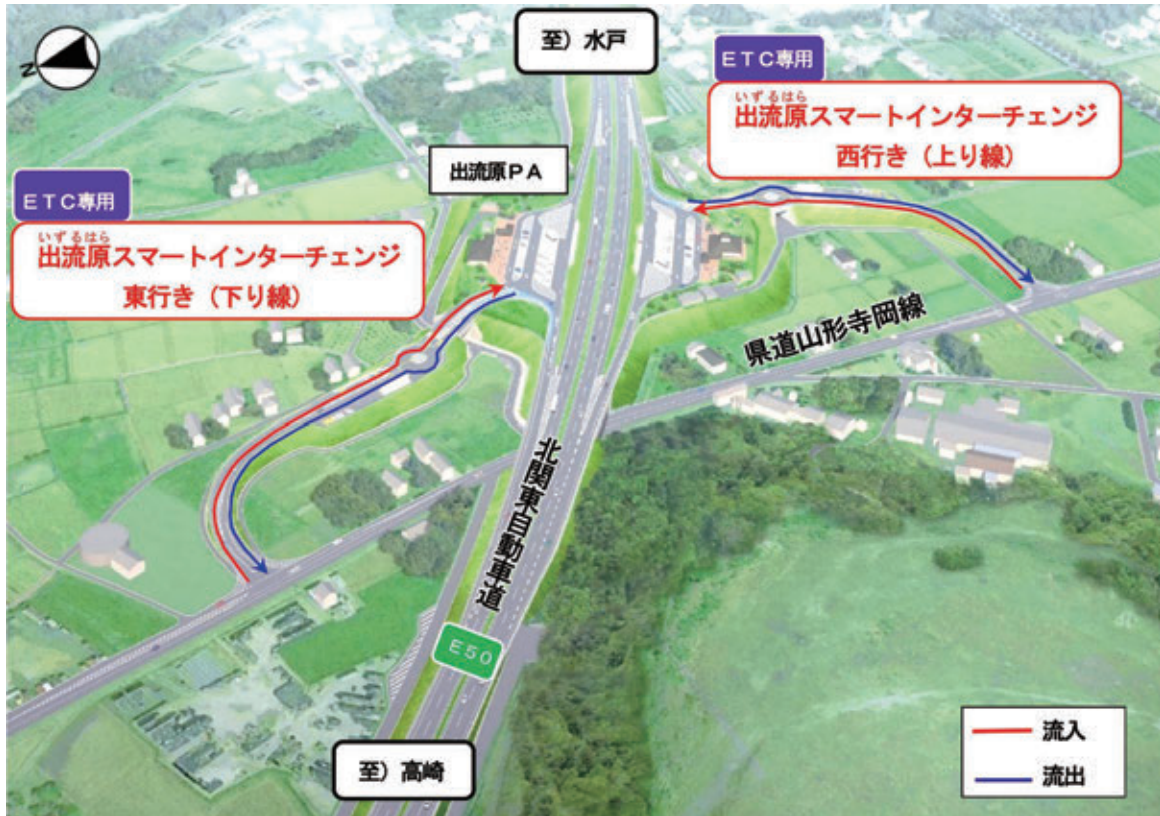
（ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化）

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33箇所で開催されている（令和4（2022）年9月時点）。令和4（2022）年度には、例えば出流原スマートICが整備され、産業団地や観光施設へのアクセス性向上等による地域産業の活性化や、救急医療機関への搬送時間短縮等による安全・安心のまちづくりへの寄与が期待されている（図表3-3）。また、同年9月には千代田PAスマートIC、足利スマートIC、検見川・真砂スマートIC、外環八潮スマートICが新たに事業認可された。

また、料金所における業務の効率化や渋滞の解消、感染リスクの軽減等を図るため、既存のICのETC専用化を計画的に推進することとしており、首都圏では令和4（2022）年度末までに、40箇所の料金所で導入を開始しているところであり、引き続き順次拡大することとしている。

図表3-3 出流原スマートIC



資料：佐野市提供

(鉄道の利便性向上や混雑緩和)

令和5(2023)年3月に相鉄・東急直通線(横浜羽沢付近～日吉)が開業した(図表3-4)。この連絡線は、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)年度より事業が進められてきた。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央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(開業前と比較し約22分の短縮)されるほか、新幹線へのアクセスの向上が期待される。

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5(2023)年3月には工事が完了し、4月には全区間で試運転が始まるなど、8月の開業を目指して整備が進められている(図表3-5)。

図表3-4 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3-5 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

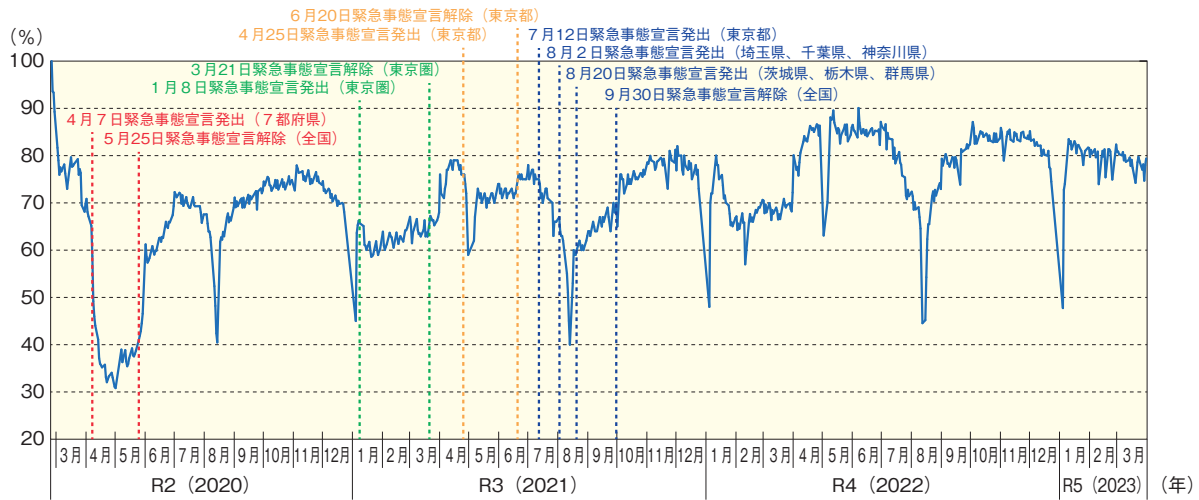
- ※ 令和5(2023)年2月時点／詳細は国の認可等を経て決定
- ※ 所要時間は普通運行時のもの
- ※ 駅名の () についてはLRT副停留所名称

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）、品川地下鉄の新設（白金高輪～品川）について、早期事業化が提言された。国土交通省は、令和4(2022)年3月に同事業を許可し、その後、東京都が都市計画や環境影響評価の手続きに着手するなど、事業化に向けた諸手続が進められている。

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たが、令和4(2022)年度は再度混雑が増している（図表3-6）。また、国土交通省は、新型コロナウイルスも含まれ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おり、令和4(2022)

年7月には、議論の中間とりまとめを公表した。これを踏まえ、同年12月には、東日本旅客鉄道株式会社に対し、オフピーク定期券の導入のための運賃の変更認可を行った。

図表3-6 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)

(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）に基づき、令和4（2022）年度には首都圏で新たに40箇所が改良すべき踏切道として指定された。

鉄道駅の安全対策について、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4（2022）年3月時点において、それぞれの目標に対し、1,133番線、318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従事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。

(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、②の新線区間（東京貨物ターミナル～羽田空港）に関して、令和5（2023）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、東日本旅客鉄道株式会社に対して、工事の施行の認可を行った。

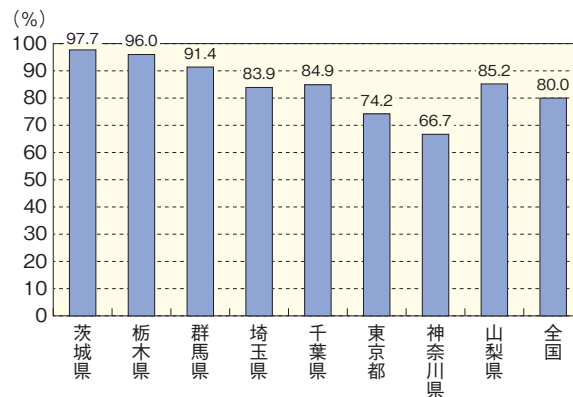
（2）情報通信体系の整備

（情報通信基盤等の整備）

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3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、SNS（無料通話機能を含む）の利用、電子メールの送受信、情報検索で7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。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、山梨県では、全国に比べて高い導入水準となっている（図表3-7）。

図表3-7 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3（2021）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）

また、デジタル社会においては、データを蓄積・処理するデータセンターの整備が重要となっている。データ量の増大に伴い、日本も含めて国際的にデータセンターへの投資が活況となっているが、データセンターの立地状況は、6割程度が東京圏に集中している。例えば、千葉県印西市は、電力・通信インフラが整備されていること等を背景に、様々な企業が大規模なデータセンターの整備を進めており、大和ハウス工業株式会社は、14棟、総床面積約33万㎡の開発を行うこととしている（図表3-8）。一方で、東京圏が大震災等で被災した場合、全国規模で通信環境に多大な影響が生じる可能性があることも踏まえ、災害に対する通信ネットワークの強靱化等の観点から、データセンターの全国での分散立地を政策として推進するため、総務省が令和4（2022）年3月に公表した「デジタル田園都市国家インフラ整備計画」においては、地方データセンター拠点を経済産業省と連携して5年程度で整備するとしている。

図表3-8 千葉県印西市におけるデータセンターの集積（DPDC印西パーク）

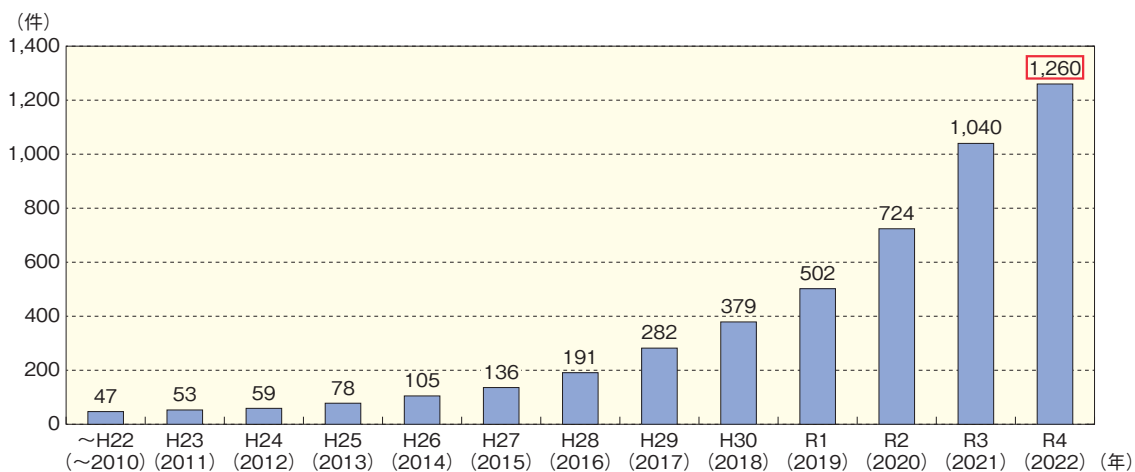


資料：大和ハウス工業株式会社提供

（テレワークの推進）

令和4（2022）年度も、引き続き、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3-9）。また、その約7割が都心5区（千代田区、中央区、港区、渋谷区、新宿区）に立地している。

図表3-9 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：詳細はフレキシブルオフィス市場調査2023

https://soken.xymax.co.jp/2023/02/07/2302-flexible_office_survey_2023/

資料：「フレキシブルオフィス市場調査2023」（株式会社ザイマックス不動産総合研究所）を基に国土交通省国土政策局作成

（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「水資源開発の促進」からリスク管理型の「水の安定供給」へ向けた水資源開発基本計画へと、抜本的に見直された。

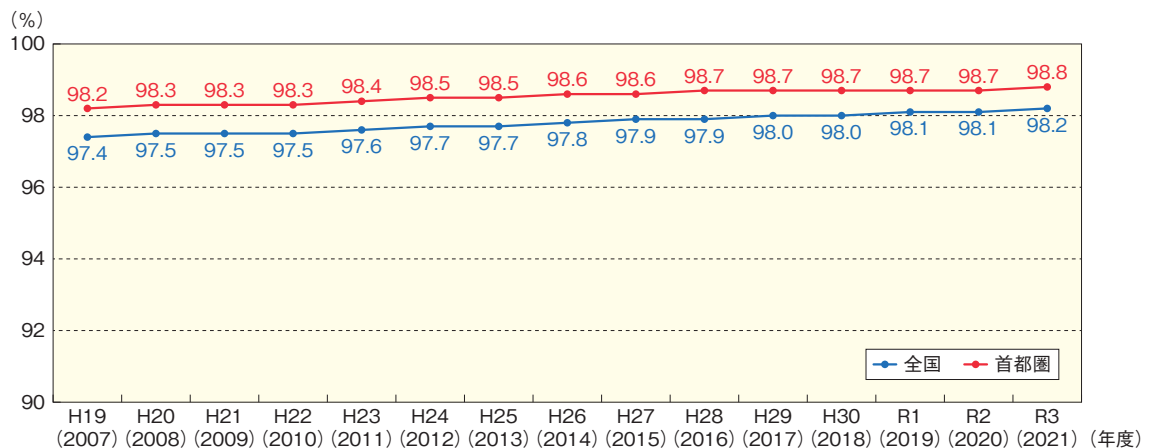
また、ダム等の水資源開発施設の建設や既存施設の耐震対策、老朽化対策等により、用水の安定供給が図られている。

(普及状況等)

水道の普及率は、令和3(2021)年度において首都圏で98.8%となっており、全国に比べて高い水準になっている(図表3-10)。

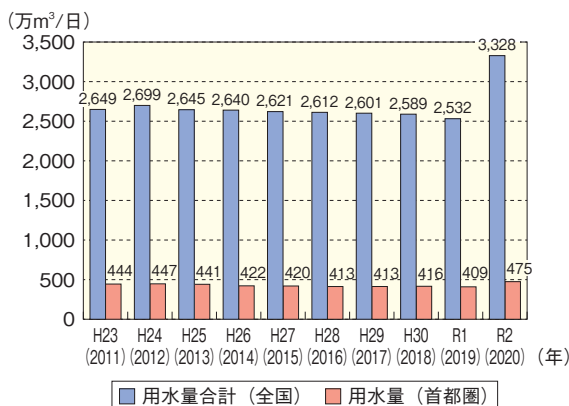
全国・首都圏の工業用水の1日当たり用水使用量(回収水及び海水を除く)は、平成24(2012)年以降減少傾向にあったが、令和2(2020)年にはそれぞれ、3,328万 m^3 、475万 m^3 に増加した(図表3-11)。

図表3-10 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)を基に国土交通省国土政策局作成

図表3-11 全国・首都圏の工業用水量の推移



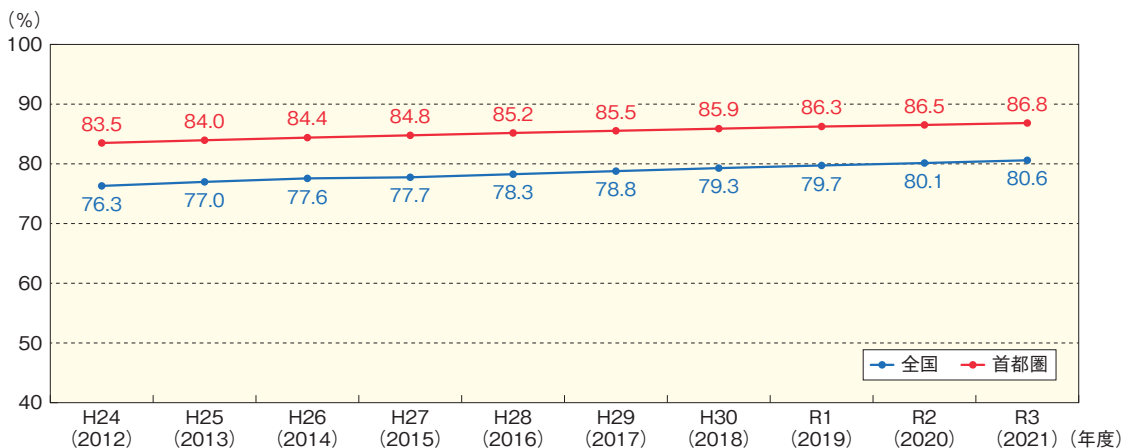
注1：従業員30人以上の製造事業所における工業用水の1日当たり水使用量（回収水及び海水を除く。）
 注2：平成23(2011)年については「平成24年経済センサス—活動調査」、平成27(2015)年については「平成28年経済センサス—活動調査」、令和2(2020)年については「令和3年経済センサス—活動調査」による。
 資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサス—活動調査」、「平成28年経済センサス—活動調査」、「令和3年経済センサス—活動調査」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

(4) 下水道・廃棄物処理体系の整備

(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3(2021)年度末は86.8%であった（図表3-12）。

図表3-12 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）を基に国土交通省国土政策局作成

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3-13）。

図表3-13 汚水処理人口普及率（令和3（2021）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	125,540 (100.0%)	116,213 (92.6%)	101,181 (80.6%)	3,103 (2.5%)	11,758 (9.4%)	171 (0.1%)
首都圏	44,265 (100.0%)	41,942 (94.8%)	38,439 (86.8%)	504 (1.1%)	2,954 (6.7%)	46 (0.1%)
東京都	13,802 (100.0%)	13,778 (99.8%)	13,747 (99.6%)	2 (0.0%)	27 (0.2%)	2 (0.0%)
近隣3県	22,869 (100.0%)	21,638 (94.5%)	19,883 (86.8%)	138 (0.6%)	1,608 (7.0%)	9 (0.0%)
周辺4県	7,567 (100.0%)	6,526 (86.2%)	4,809 (63.6%)	364 (4.8%)	1,319 (17.4%)	35 (0.5%)

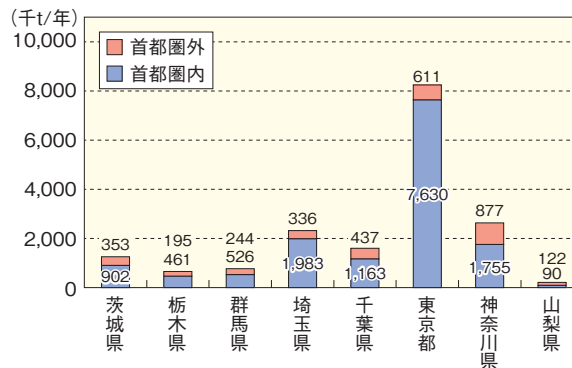
注：汚水処理人口の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。

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）を基に国土交通省国土政策局作成

（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3（2021）年度における首都圏の搬出量は約17,686千トンとなっており、特に東京都が多く（約8,240千トン）、首都圏の約46.6%を占める（図表3-14）。

図表3-14 首都圏の都県域を超えた産業廃棄物の搬出量（令和3（2021）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4年度）、広域移動状況編（令和3年度実績）」（環境省）を基に国土交通省国土政策局作成

（5）インフラ老朽化対策

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期以降に集中的に整備されており、加速度的に老朽化している。平成24（2012）年の笹子トンネル天井板崩落事故をはじめとして、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。

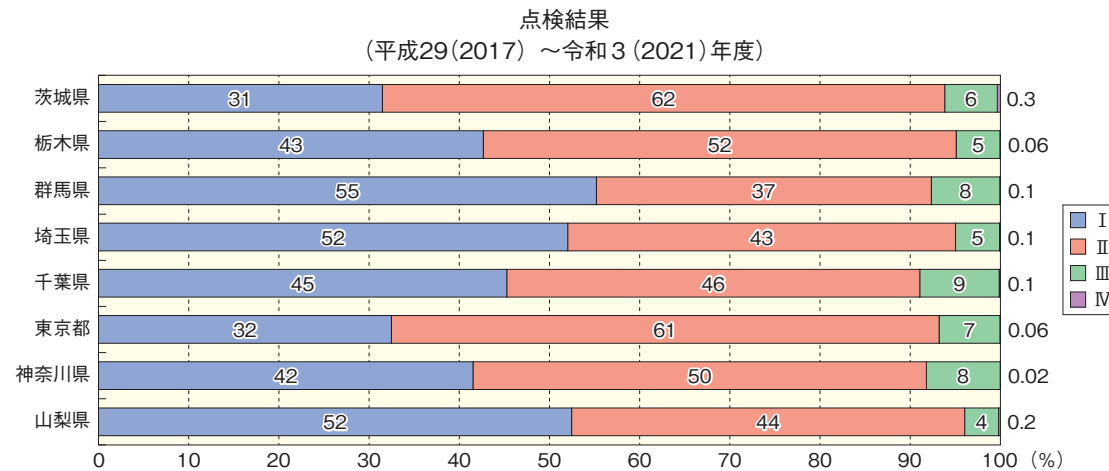
社会資本の大部分は地方公共団体が管理しており、国のみならず、地方公共団体等も含めた大きな課題である。例えば、首都圏の道路橋梁（橋長2m以上）については、令和4（2022）年3月末時点で、9割以上が地方公共団体の管理であり、緊急又は早期に措置を講ずべき状態の橋梁も多く存在し、約3割から6割の施設で修繕等措置に着手している（図表3-15）。また、首都高速道路については、交通量が多く過酷な使用状況にあり、老朽化に対して長期の安全・安心を確保するため、維持管理上の問題等を精査しながら、大規模更新・大規模修繕が実施さ

れている。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。

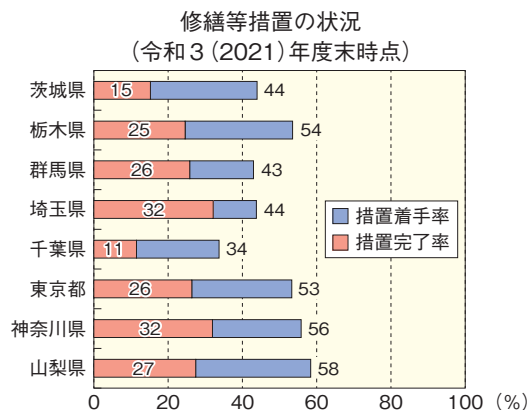
国や地方公共団体等における今後の取組の全体像として、平成25(2013)年11月に決定された「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、各インフラの管理者等によりインフラ長寿命化行動計画(地方公共団体においては、「公共施設等総合管理計画」にて代替可能)が策定されている。これまでに全13府省庁で行動計画が策定され、令和3(2021)年6月には国土交通省が、第2次「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」を策定(図表3-16)、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」も活用した予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換や、新技術等の普及促進によるインフラメンテナンスの生産性向上、集約・再編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「公共施設等総合管理計画」が策定されているものの、多くの地方公共団体では、財源や技術職員の不足により、これらの取組が十分に進んでいない状況であり、各府省庁から財政的・技術的の支援を受けながら、維持管理・更新等が進められている。

図表3-15

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3-16 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

<p>●計画の範囲</p> <p>【対象施設】 国土交通省が制度等を所管する全ての施設</p> <p>【計画期間】 令和3年度～令和7年度（2021年度～2025年度）</p>	<p>●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</p> <p>■メンテナンスサイクルの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 等 <p>⇒ 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</p> <p>■将来にかかる維持管理・更新費の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 等 <p>⇒ 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</p> <p>■メンテナンスの生産性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 等 <p>⇒ 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</p>
<p>●中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し</p> <p>■事後保全 12.3 (単位: 兆円)</p> <p>■予防保全 6.5 (約1.3倍増加)</p> <p>2018年度 5.2 (約2.4倍増加)</p> <p>2048年度(30年後) 12.3 (約5割削減)</p> <p>・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</p>	<p>●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</p> <p>■計画期間内に重点的に実施すべき取組</p> <p>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</p> <p>・「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により対応可能な取組（概ね1.5兆円増）</p> <p>・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</p> <p>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</p> <p>・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</p> <p>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</p> <p>・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</p> <p>■具体的取組の例</p> <ol style="list-style-type: none"> 個別施設計画の策定・充実 <ul style="list-style-type: none"> 定期的な計画更新の促進 計画内容の充実化 等 点検・診断／修繕・更新等 <ul style="list-style-type: none"> 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 マスプロダクト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 等 予算管理 <ul style="list-style-type: none"> 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 等 体制の構築 <ul style="list-style-type: none"> 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 等 新技術の開発・導入 <ul style="list-style-type: none"> 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 等 情報基盤の整備と活用 <ul style="list-style-type: none"> データベースの適切な運用、情報の蓄積・更新・発信・共有 等 基準類等の充実 <ul style="list-style-type: none"> 適切な運用、必要に応じて適時・適切な改定
<p>●フォローアップ計画</p> <p>・計画のフォローアップにより、進捗状況等を把握</p>	<p>・ホームページ等を通じた積極的な情報提供</p>

資料：国土交通省HP 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が行われている（図表3-17）。

また、野村不動産ホールディングス株式会社は東京都奥多摩町と包括連携協定を結び、町内の約130ha（実測面積）の森を「つなぐ森」として、地産地消の循環する森づくりの取組を開始した（図表3-18）。奥多摩町をはじめ、東京都森林組合、地元製材加工所や建材メーカー、施工会社等の複数の主体と連携し、植林・保育、伐採、製材加工、木質化建物の開発及び生物多様性等に一体的に取り組み、地元の産業・雇用の創出等への貢献も期待される。

図表3-17 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3（2021）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	674	41,383	467	30,367	267	17,741
栃木県	437	43,396	259	32,953	37	7,016
群馬県	281	18,915	218	15,636	154	12,941
埼玉県	374	18,224	232	11,331	84	4,791
千葉県	547	33,717	404	25,672	237	15,497
東京都	4	35	3	17	2	12
神奈川県	28	1,119	10	319	3	91
山梨県	206	7,754	184	7,396	116	4,452
首都圏	2,551	164,543	1,777	123,691	900	62,541
全国	26,258	2,311,040	20,878	2,063,282	11,175	764,660

注：本取組状況は、令和4（2022）年3月末現在で取りまとめた値
資料：「令和3年度多面的機能支払交付金の取組状況」（農林水産省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表3-18 「つなぐ森」の概要



資料：野村不動産ホールディングス株式会社 提供

（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²⁾」には、首都圏では令和4（2022）年度末時点で130の地方公共団体が登録している。

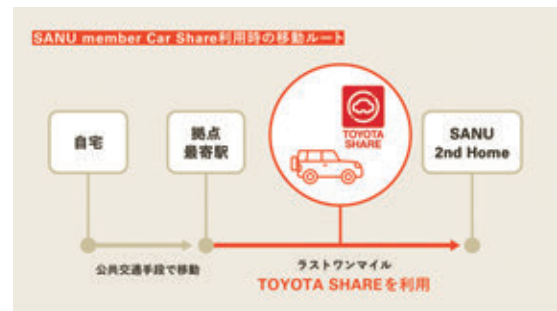
2) 詳細は全国二地域居住等促進協議会HP <https://www.mlit.go.jp/2chiiki/index.html>

例えば首都圏では、令和3(2021)年11月にセカンドホームのサブスクリプションサービスを展開する株式会社Sanuが山梨県と二拠点居住推進に関する協定を締結し、山梨県の上質な暮らしのPR、二拠点居住者の税制上の課題に対するふるさと納税を活用した取り組みの促進など新たな地方創生の推進を図っていくこととした。また、セカンドホームのサブスクリプションサービス利用者が、カーシェアサービスや子供の一時預かりサービスを利用できるようにすることで、環境や子育て世代へ配慮した二地域居住の実現も目指している(図表3-19)。

図表3-19 セカンドホームとカーシェアによる二地域居住の推進



資料：株式会社Sanu 提供



(離島振興の取組)

離島は、我が国の領域や排他的経済水域の保全、自然・文化の継承などの重要な役割を担っている。一方で、人口減少、高齢化が加速するなど、その状況は依然厳しく、医療・介護、教育、交通など、様々な分野で課題を抱えている。このため、令和4(2022)年11月に離島振興法(昭和28年法律第72号)が延長・改正され、同法に基づき、離島の自立的発展を促進し、島民の生活安定・福祉向上を図るとともに、地域間交流を促進し、人が住んでいない離島の増加及び人口の著しい減少を防止するための取組を行っている。

首都圏における離島としては、離島振興法に基づく振興の対象となる東京都の伊豆諸島(人口21,532人³⁾)及び小笠原諸島振興開発特別措置法(昭和44年法律第79号)に基づく振興開発の対象となる小笠原諸島(人口2,561人⁴⁾)があり、各島で様々な事業を行っている。

例えば、東京都神津島村では島外からの高校生を受け入れる離島留学を進めており、令和4(2022)年度は、離島活性化交付金を活用して、村営学生寮の運営を行い12名の離島留学生を受け入れている(図表3-20)。

図表3-20 村営学生寮「しらすな寮」



資料：神津島村提供

3)「令和2年国勢調査」(総務省)に基づく2町6村(9島)の人口の合計

4)「令和2年国勢調査」(総務省)に基づく小笠原村(父島・母島)の人口

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

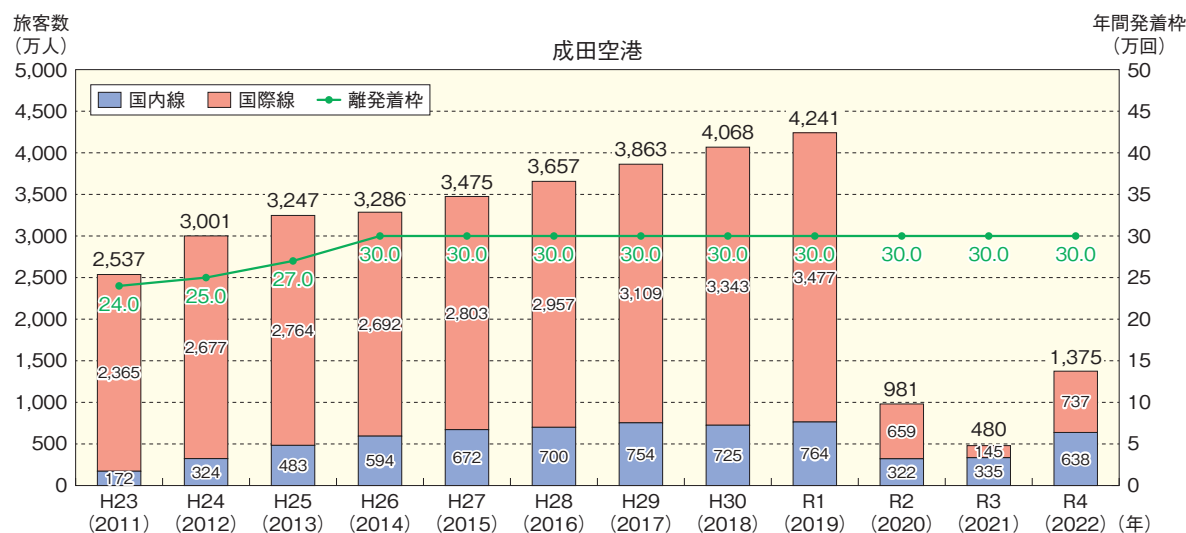
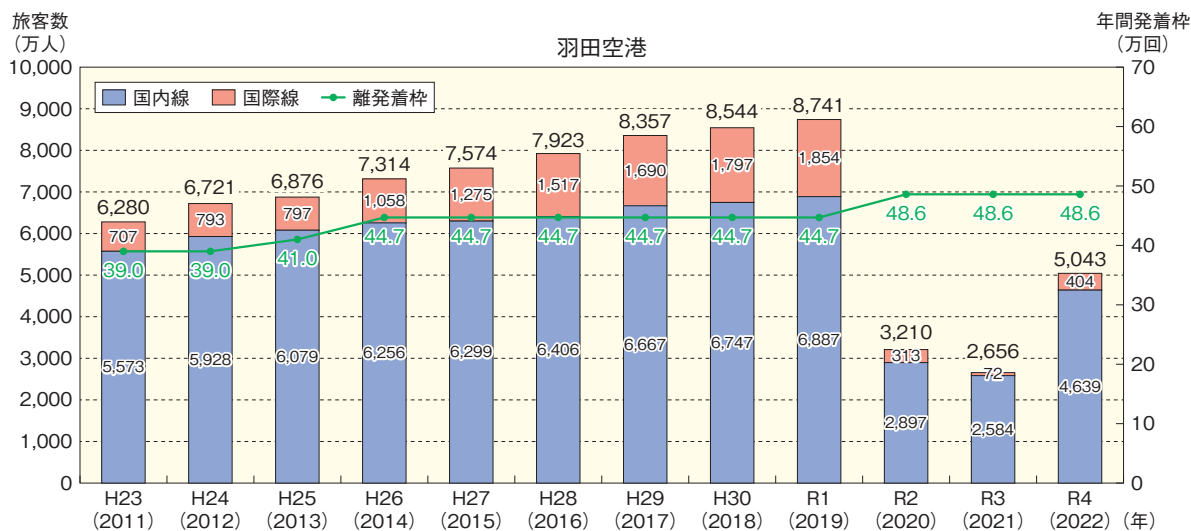
(都市間競争力アップにつながる羽田・成田両空港の強化)

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））の機能強化が必要である。

両空港の年間旅客数は令和2（2020）年に新型コロナウイルスの影響により大きく落ち込んだが、令和4（2022）年には羽田空港で5,043万人、成田空港で1,375万人となり、前年比でそれぞれ約1.9倍、約2.9倍に増加した（図表4-1）。

また、新型コロナウイルス収束後の需要回復を見据え、訪日外国人旅行者の受入拡大、我が国の国際競争力の強化等の観点から、現在の約83万回である首都圏空港の年間合計発着容量を、約100万回まで増加させる取組が進められている。

図表4-1 羽田・成田空港の年間旅客数と発着枠数（各年12月末日時点）



注：令和3(2021)年までの旅客数は空港管理状況により、令和4(2022)年は管内空港の利用概況(速報)による。
資料：国土交通省

(羽田空港の整備)

羽田空港においては、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が開始され、年間発着容量が約49万回まで拡大されている。新飛行経路の運用開始後は、騒音対策・落下物対策や、丁寧な情報提供が行われているほか、関係自治体等から騒音軽減や新飛行経路の固定化回避に関する要望があることを踏まえ、国土交通省において「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されている。令和4(2022)年8月の検討会では、飛行方式に関する技術的検証の進捗状況や今後のスケジュール等について報告がなされており、引き続き、安全性評価等の必要な取組が進められている。

上記に加えて、令和4(2022)年度には、拠点空港としての機能拡充に向けて、航空旅客の内陸乗り継ぎ利便性向上を図るために必要な人工地盤の整備の検討に着手したほか、空港アクセス鉄道の基盤施設整備のための取組や駐機場の整備等が進められた。また、引き続き、防災・減災の観点から、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、護岸の整備等が実施された(図表4-2)。

図表4-2 羽田空港の整備

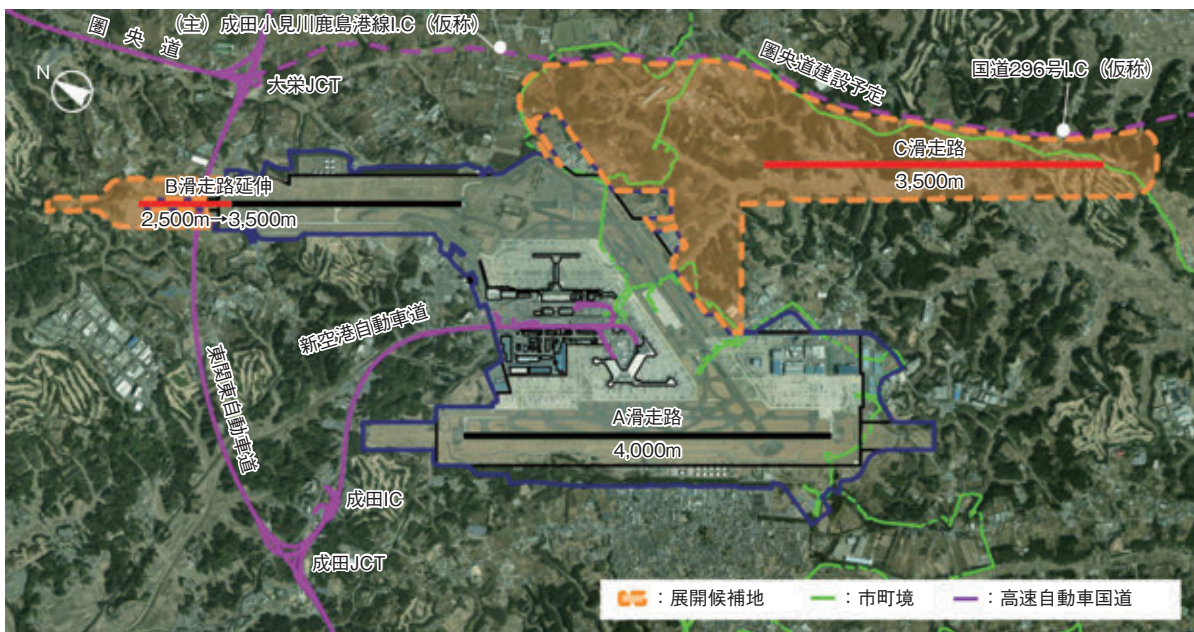


資料：国土交通省

(成田空港の整備)

成田空港においては、地域との共生・共栄の考え方のもと、C滑走路新設等の年間発着容量を50万回に拡大する取組が進められている（図表4-3）。

図表4-3 成田空港の施設計画



資料：国土交通省

(2) 海上輸送体系の整備

(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長期的には増加しているものの、相対的な地位を低下させている（図表4-4）。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4-4 コンテナ取扱貨物量ランキング

1984年			2021年（速報）		
	港名	取扱量		港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1(1)	上海（中国）	4,703
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2(2)	シンガポール	3,747
3	香港	211	3(3)	寧波-舟山（中国）	3,107
4	神戸	183	4(4)	深圳（中国）	2,877
5	高雄	178	5(5)	広州（中国）	2,418
6	シンガポール	155	6(6)	青島（中国）	2,371
7	アントワープ	125	7(7)	釜山（韓国）	2,271
8	基隆	123	8(8)	天津（中国）	2,027
9	ロングビーチ	114	9(9)	香港（中国）	1,780
10	横浜	110	10(10)	ロッテルダム（オランダ）	1,530
			41(37)	東京	486
			72(70)	横浜	286
12	釜山	105	73(71)	神戸	282
			77(74)	名古屋	273
15	東京	92	82(79)	大阪	243
31	大阪	42			

注1：内外貨を含む数字

注2：TEUとは国際標準規格（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3：（ ）は令和2（2020）年の順位

資料：国土交通省

(国際コンテナ戦略港湾)

我が国と欧州・北米等を結ぶ国際基幹航路の寄港を維持・拡大し、日本に立地する企業のサプライチェーンの安定化等を通じて我が国産業の国際競争力強化を図るべく、国際コンテナ戦略港湾である京浜港等が選定されて以降、ハード・ソフト一体となった総合的な施策が実施されてきた。国土交通省は、令和3（2021）年5月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまとめ」を公表し、国際コンテナ戦略港湾である京浜港等に、国内外から貨物を集約する「集貨」、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等の整備の推進等によるコストや利便性の面での「競争力強化」の3本柱の施策に加え、近年の社会的要請や技術の進歩を踏まえ、「カーボンニュートラルポート（CNP）の形成」、「港湾物流のDXの推進」、「安定したサプライチェーンの構築のための港湾の強靱化」も強力に推進し、世界に選ばれる港湾の形成を目指す必要があると位置付けた。これを踏まえ、国際コンテナ戦略港湾政策を、引き続き国・港湾管理者・民間の協働体制で推進している。

また、令和5（2023）年2月には「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、第1回を開催。これまでの取組成果のレビューや政策の効果を検証するとともに、今後の取組等についてとりまとめ、令和5（2023）年夏頃に中間とりまとめの策定を予定している。

(京浜港の整備)

横浜港において、令和元(2019)年度より、「横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業」として新本牧ふ頭地区及び本牧ふ頭地区で整備が進められている。基幹航路に就航する大型船の入港や、増加するコンテナ貨物の取扱いに適切に対応し、寄港する基幹航路の維持・拡大を図るもので、令和4(2022)年度は、本牧ふ頭地区及び新本牧ふ頭地区において、岸壁等の整備が進められている(図表4-5)。また、京浜港の物流ネットワークを形成するため、川崎港臨港道路東扇島水江町線等の整備が進められている。

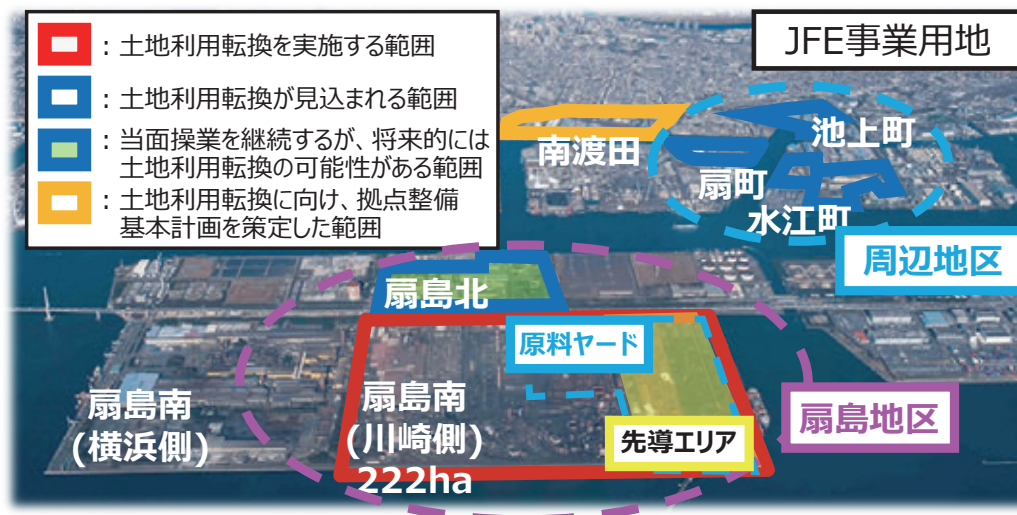
川崎臨海部では、JFEスチール株式会社が東日本製鉄所京浜地区の高炉等を令和5(2023)年9月に休止することの決定を受け、川崎市が学識経験者から意見を聴取する「扇島地区土地利用検討会議」や、新たな導入機能や基盤整備等に関して、川崎市と関係省庁等が一体となって必要な措置等を検討する「臨海部大規模土地利用調整会議」を開催するなど、令和4(2022)年11月に策定・公表した「JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用に係る基本的な考え方」を踏まえた公共性の高い土地利用を実現するために、高炉等休止前までの土地利用方針策定及び令和12(2030)年度までの一部土地利用開始に向けた検討が行われている(図表4-6)。

図表4-5 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

図表4-6 扇島地区の土地利用状況等



資料：川崎市

(LNGバンカリング拠点の形成)

国際的な船舶の排出ガス規制強化に伴い、国土交通省は、LNG（液化天然ガス）燃料船の寄港の増加による国際競争力の強化や国内外の船舶のLNG燃料への転換を支援するため、首都圏の港湾においても、LNGバンカリング（船舶燃料としてLNGの供給を行うこと）拠点の形成促進に向けた取組を進めている。

外航コンテナ船やクルーズ船の寄港地となっている東京湾では「東京湾におけるSTS方式での船舶向けLNG燃料供給事業」の早期開始を目指し、LNGバンカリング船（LNG燃料船に燃料供給する船舶）の建造及び運航準備が進められている。

(安心してクルーズを楽しめる環境整備)

令和4（2022）年度における首都圏でのクルーズ船の運航や受入については、令和3（2021）年度に引き続き、国内クルーズに関するガイドラインを基に、船内や旅客ターミナル等における感染防止対策を徹底するなどして実施された。

国際クルーズについては、業界団体により運航再開に必要なガイドラインが策定され、日本における国際クルーズの受入再開に向けた準備が整ったことから、令和4（2022）年11月に国土交通省より受入再開を公表した。日本籍船については令和4（2022）年12月から、外国籍船については令和5（2023）年3月から、首都圏においても国際クルーズの運航が再開された。

また、国土交通省では、クルーズの再興に向け、クルーズを安心して楽しめる環境づくりやクルーズ旅客の受入機能の高度化、訪日クルーズ寄港促進の取組等を推進するとともに、寄港地での消費を船内等で喚起するスキームの構築や上質な寄港地観光を造成するなど、クルーズ船寄港の地域経済効果を最大化させる取組を進めることとしている。

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開業により、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。リニア中央新幹線の開業に向けて、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。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（平成12年法律第87号）に基づく使用の認可が行われた。

首都圏では、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅のほか、神奈川県相模原市、山梨県甲府市に中間駅が計画され、リニア開業を見据えたまちづくりの検討が進められている。山梨県では、リニア中央新幹線の整備を機に最先端技術の集積による地域活性化等を目的に、令和3(2021)年度より「TRY! YAMANASHI! 実証実験サポート事業」を実施しており、令和4(2022)年度は、医療、介護、保育等への最先端技術の導入に向けた実証実験が13件行われた。例えば、株式会社キッチハイクは、県内4地域に「保育園留学[®]」¹⁾の拠点をプレオープンさせ、各地域の需要検証の実証実験を実施した（図表4-7）。事業の展開により、地域と域外の子育て世帯をつなぎ、関係人口を創出することが期待される。

図表4-7 保育園留学[®]の実証実験を実施した保育園の例（山梨県甲府市、早川町）



資料：株式会社キッチハイク提供

(2) ナレッジ・リンクの形成

国・企業等の様々な研究機関、大学等が集積する筑波研究学園都市では、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整備を契機として中部や関西との広域的で新たな知的活動の連携を深め、知的対流（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。

茨城県や関係団体においては、研究機能の向上に加えてTX（つくばエクスプレス）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。茨城県では、県外からの移住促進を図るため、TX沿線移住情報サイト「新!つくば²⁾」により、茨城県TX沿線地域

1) 子育て家族を対象に、1週間～3週間地域に滞在し、子どもは保育園に通い、親は宿泊施設やコワーキングスペース等を活用してリモートワークも行える、親子で地域の暮らしを体験するプログラム。なお、「保育園留学[®]」は、株式会社キッチハイクの商標であり、特許取得済。（特許第7164260号「滞在支援システム、滞在支援方法、およびプログラム」）

2) 詳細は茨城県HP <https://new-tsukuba.jp/>

の魅力情報等が発信されている。

3. 洗練された首都圏の構築

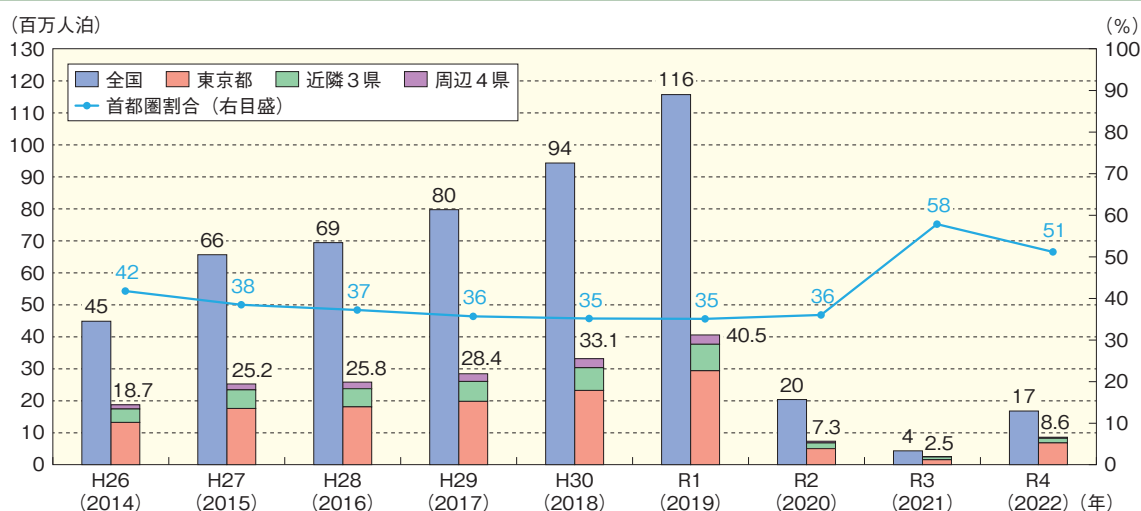
(1) 広域的な観光振興に関する状況

(観光立国の推進)

日本政府観光局(JNTO)によると、令和4(2022)年の訪日外国人旅行者数は約383万人となった。6月より観光目的の入国受入れの再開や段階的な水際措置の緩和がなされ、10月には本格的な受入れが再開されたため、前年と比較し回復傾向であるが、新型コロナウイルスの感染拡大以前の令和元(2019)年と比較すると約88%減となっている。また、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における令和4(2022)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1,676万人泊のうち約857万人泊となっており、その約8割が東京都で約679万人泊となっている(図表4-8)。

観光立国の推進に当たっては、新型コロナウイルス対策として「新たな旅のスタイル」の普及・定着を図るとともに、ポストコロナにおける新たな市場、ニーズを取り込んだコンテンツ形成等により、国内外の旅行者を引きつける観光政策の展開を見据えていく必要がある。

図表4-8 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)を基に国土交通省国土政策局作成

令和4(2022)年度の実施計画として、持続可能な観光、自然災害や新型コロナウイルス等への対応も重大な課題となっている中、DXの技術も活用し、既存の観光案内所の課題を解決しつつ機能強化につなげる取組を実施する外国人観光案内所機能強化実証事業を開始した。首都圏においては、「DXを活用したエリアマーケティングと機能強化」(東京都、栃木県)、「Googleマップを活用したFIT周遊支援実証事業」(東京都、山梨県、静岡県)、「ターミナル拠点観光案内所連携による機能強化事業」(東京都、北海道)が採択され、実証実験が実施された。

(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(首都圏広域リング)に、国際観光の資源となり得る多様で多彩な自然や歴史、文化を擁しており、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に分散させていく必要がある。

観光庁では、訪日外国人旅行者等の広域周遊観光促進のための観光地域支援事業（観光地域づくり法人（DMO）が中心となった調査・戦略策定、滞在コンテンツの充実、受入環境整備、情報発信・プロモーション等）に取り組んでいる。令和4（2022）年度は、首都圏4県で事業が実施され、例えば山梨県北杜市では星空を活用したナイトタイムコンテンツの造成等の支援が行われた。

4. 都市再生施策等の進捗状況

（1）都市再生緊急整備地域の指定等

都市再生特別措置法に基づき、都市開発事業を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域（都市再生緊急整備地域）、及び都市再生緊急整備地域のうち都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域（特定都市再生緊急整備地域）の指定が順次行われている。首都圏における都市再生緊急整備地域は、令和4（2022）年度末までに20地域（うち特定都市再生緊急整備地域7地域）が指定されている。

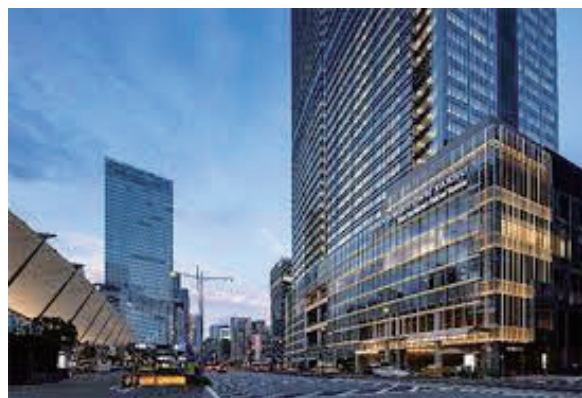
令和5（2023）年3月には、「東京ミッドタウン八重洲」がグランドオープンした（図表4-9）。JR東京駅と直結する地上45階の大規模複合ビルであり、オフィス・商業・ホテル・バスターミナル・小学校・エネルギーセンター等の多様な要素で構成される。ポストコロナ時代のオフィスビルとして、ビジネス交流施設やテナント企業向けのフィットネスジム等の柔軟な働き方を支援する施設の整備や、顔認証システム等による入館導線のタッチレス化を導入している。

また、脱炭素社会の実現に向け、オフィスビルとして国内最大級のZEB Ready³⁾認証の取得やグリーン電力の導入、EV充電器の設置等が実施されている。さらに、エネルギーセンターから電気と熱の供給を受けることで、高いエネルギーレジリエンスによる街の防災力の向上や、エネルギーの地産地消による省エネ・省CO₂への貢献等も期待される。

また、都市再生緊急整備地域に指定された地域では、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おり、国土交通大臣が認定する優良な民間都市再生事業計画は、税制の特例措置等が受けられる。首都圏では、令和4（2022）年度に「みなとみらい21中央地区62街区ハーバーエッジプロジェクト」等が新たに追加されるなど、合計で154件の計画が認定を受けている（図表4-10）。

みなとみらい21中央地区62街区ハーバーエッジプロジェクトは、令和8（2026）年完成予定となっており、グローバルラグジュアリーホテル&ホテルレジデンスを核に、水族館や飲食・物

図表4-9 東京ミッドタウン八重洲の外観

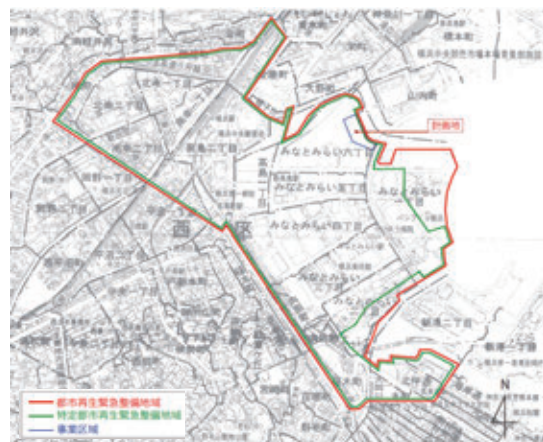


資料：三井不動産株式会社

3) ZEB（Net Zero Energy Building）とは、年間の一次エネルギー消費量が正味ゼロ又はマイナスの建築物である。ZEB Readyは、一次エネルギー消費量から50%以上の一次エネルギー消費量削減に適合した建築物であり、ZEBを見据えた先進建築物として位置づけられている。

販商業店舗も併設する複合施設を開発し、国内各地からの旅行者及びインバウンド旅行者を呼び込む新たな観光拠点の創出を図るとしている。

図表4-10 みなとみらい21中央地区62街区ハーバーエッジプロジェクト計画の完成イメージ



資料：国土交通省

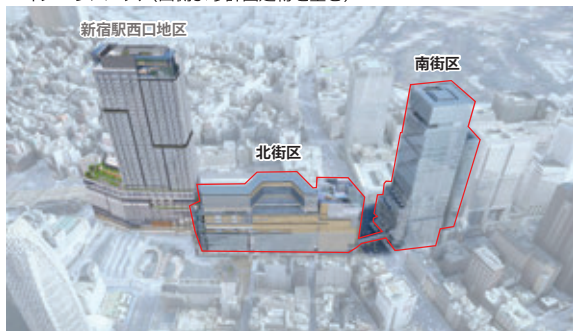
(2) 国家戦略特区の取組

国家戦略特別区域法（平成25年法律第107号）に基づく東京圏国家戦略特別区域として、令和4（2022）年度末時点で東京都、神奈川県、千葉県成田市及び千葉市が指定されている。国・地方公共団体・民間により構成される東京圏国家戦略特別区域会議は、令和4（2022）年度末現在、40回にわたって開催され、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が推進されている。

令和4（2022）年度には新たに7事業が加わり、154事業が認定を受けている（図表4-11）。

図表4-11 令和4年度に事業認定された新宿駅西南口地区における再開発事業の整備イメージ

■イメージパース（西側より計画建物を望む）



■位置図



資料：内閣府

(3) スマートシティの推進

ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市や地域である「スマートシティ」の実装に向け、国土交通省は先進的取組を支援している。支援に当たり、令和4（2022）年度までに、首都圏で17地区が選定されている。その中で、さいたま市の「スマート・ターミナル・シティさいたま」では、AIを活用したオンデマンド交通サー

ビスや3D都市モデルを用いた環境評価等を実施することで、大宮駅・さいたま新都心駅を核としたウォークブルで誰もが移動しやすい、人中心に最適化された都市空間・環境の構築を目指すとしている（図表4-12）。

また、国土交通省はスマートシティをはじめとするまちづくりのDX基盤として、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化（Project PLATEAU⁴）も進めており、令和4（2022）年度末時点で、首都圏24都市で整備・オープンデータ化され、社会的課題の解決などに当たり利用を促進している。

図表4-12 スマート・ターミナル・シティさいたま概要

スマート・ターミナル・シティさいたま（埼玉県さいたま市）

駅を核としたウォークブルで誰もが移動しやすい、人中心に最適化された都市空間・環境（スマート・ターミナル・シティ）の形成に向け、生活利便性向上・まちの賑わい形成を支えるマルチモーダル・インターモーダルな移動環境・交通サービス体系づくりを軸に、3D都市モデルや各種サービスデータの統合・分析による施策効果の可視化等を通じて、多様な地域プレイヤーを巻き込んだ産官学民連携によるモビリティサービス普及、都市空間・環境整備に向けた合意形成等を推進する。

KPI（目標）	現況値	目標値
まちなかの滞留人口・時間	（取組の中で計測）	（取組の中で計測）
交通利便性への満足度	57.8%（R2）	64.0%（R7）
自動車分担率（市全体）	26.8%（H30）	現況からの減
グリーンポイント発行数	0ポイント	（取組の中で計測）

実行計画

駅を核とした「スマート・ターミナル・シティ」

「市民のウェルビーイングな暮らしを実現する（スマートシティさいたま）」の実現に向け、駅を核としたウォークブルで誰もが移動しやすい、人中心に最適化された都市空間・環境を構築。

施策①（モビリティサービスの充実）により、健康で環境にやさしい脱クルマ依存型生活行動を支え、地域回遊性を高めるとともに、

施策② モビリティと地域経済活動が連携した（ライフサポート型MaaSの構築）を進め、

施策③ 各種サービスデータや都市データを活用した（スマートプランニングによるウォークブルな都市空間・環境の形成）を促進する。

【先行モデル地区】

- **中心市街地型モデル**（高密度エリア・商業業務地ゾーン）
→ 大宮駅・さいたま新都心駅周辺地区
- **郊外住宅地型モデル**（中高密度エリア・住宅地ゾーン）
→ 美園地区

先行モデル地区での実践・成果を市内他地区等へ横展開

実証内容

過年度実証成果等も踏まえつつ、施策①～③に関するR4実証1～3を展開。

【R4実証1】 AIオンデマンド交通サービスの地域共創民間実装モデルの構築（郊外住宅地型モデル）

- AIオンデマンド交通サービスの実装モデル構築に向け、地域ポイントを活用したダイナミックプライシング、まちに還元されるインセンティブの獲得を目標とした脱炭素貢献可視化による交通行動変容の促進等を試行・検証。

【R4実証2】 シェア型マルチモビリティと既存公共交通の連携ポートの実証（中心市街地型モデル）

- 国道と連携したモビリティポートの設置により、シェアサイクルと路線バスの乗り継ぎを促すとともに、効果検証からバス需要と連携したポート配置を検討。

【R4実証3】 スマートターミナルシティの実現に向けたスマートプランニング実施（中心市街地型モデル）

- バス等の滞留状況の解析から、時間帯でバス数等を変動させる「スマート駅前広場」のプランニングに活用。
- 建物形状等を反映した3D都市モデルを用いた環境評価から、ウォークブル空間形成施策へ活用。

体制

スマートシティ施策をエリア・分野の拡張のフェーズへ進めるにあたり、さいたま市スマートシティ推進コンソーシアムが推進主体として統括・マネジメントし、各種プレイヤーの参画・連携を促進。

推進主体

さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム

（一社）アーバンデザインセンター大宮
さいたま市
大学等

（一社）美園タウンマネジメント
都市OS運営者
サービス提供者

地産事業者・組織
市民等

スケジュール

市内先行モデル地区で実証・実装。市内他地区・他都市へ展開。

施策	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度～
①モビリティサービスの充実	シェア型マルチモビリティ実証実験（中心市街地） AIオンデマンド交通サービス実証実験（郊外住宅地）				
②ライフサポート型MaaSの構築		モード間連携実証 地域経済連携実証			
③スマートプランニングによるウォークブルな都市空間・環境の形成			スマートプランニング高度化（3D都市モデル活用含む） 空間・都市基盤等の計画		

先行モデル地区での実装
市内他地区・他都市へ

資料：国土交通省

4) 詳細は国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/plateau/>

第5節

環境との共生

1. 自然環境の保全・整備

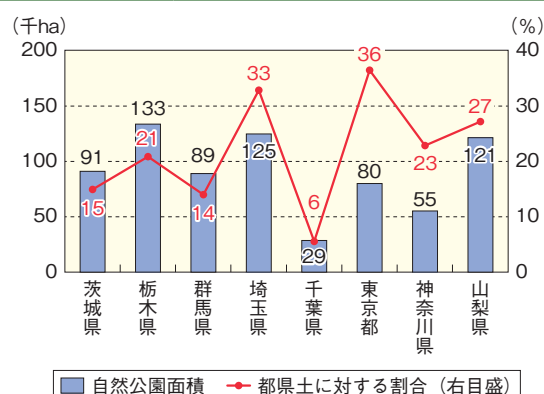
(1) 自然環境の保全・再生

(自然公園及び自然環境保全地域の指定状況)

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5-1)。

また、大規模な高山植生や優れた天然林等を都県条例により指定する自然環境保全地域の面積は、神奈川県が約11,236ha(令和5(2023)年3月末時点)と最も大きい状況となっている。

図表5-1

自然公園都県別面積
(令和5(2023)年3月末時点)

資料:「自然保護各種データ一覧」(環境省)を基に国土交通省国土政策局作成

(2) 緑地の保全・創出

(都市公園の整備及び緑地保全の状況)

都市公園の整備や都市緑地法(昭和48年法律第72号)に基づく特別緑地保全地区等の指定、生産緑地法(昭和49年法律第68号)に基づく生産緑地地区の指定等により、都市における緑地の保全や緑化が総合的に推進されている。首都圏の令和3(2021)年度末の都市公園は、平成23(2011)年度末と比較し、面積は約27,226haから約30,235haへと約3,009ha(約11%)増加、箇所数は30,962箇所から35,744箇所へと4,782箇所(約15%)増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.8㎡/人となっている。

都市公園は環境面だけでなく、国民のレクリエーション・休息、地域活性化、防災等、様々なニーズに対応する施設であり、公園の魅力向上やまちづくりと一体となった整備促進のため、公募設置管理制度(Park-PFI)¹⁾や滞在快適性等向上公園施設設置管理協定制(都市公園リノベーション協定制)²⁾(令和2(2020)年度創設)の活用が進められている。

Park-PFIの活用例として、千葉市は、千葉公園において、千葉都心の活性化に向け、千葉

- 1) 都市公園において飲食等の公園施設の設置又は管理を行う民間事業者を公募により選定し、得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者が都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用される制度
- 2) 都市再生整備計画に定める「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域の都市公園において、都市再生推進法人等が公園管理者との協定に基づき、飲食店等の公園施設の設置又は管理を行い、得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者が都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用される制度

駅北エリアのリノベーション拠点の核として、さらなる賑わいや交流を生み出す公園となるようPark-PFIを活用して民間事業者による飲食施設等の整備とあわせて、一体となって賑わいを創出できる芝生広場等の整備を推進している（図表5-2）。

図表5-2 千葉公園の外観（イメージ図）



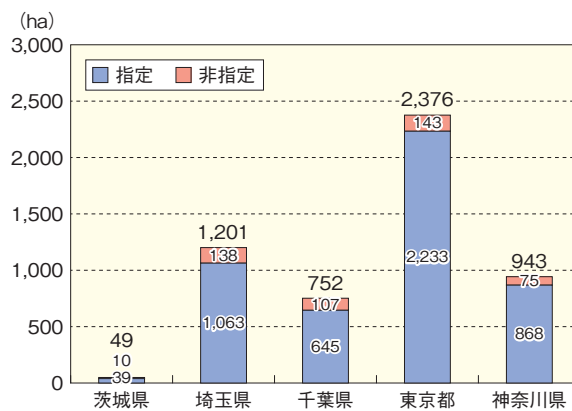
資料：千葉市提供

（都市農地の保全・活用）

都市農地は、都市に新鮮な農作物を提供する場であるとともに、市民の自然とのふれあいの場、都市住民のレクリエーション活動の場として都市住民と農村住民との交流の機会を提供している。また、防災・減災、景観形成など都市にとって貴重な緑地として保全・活用されている。

生産緑地については、平成29(2017)年の生産緑地法の改正により特定生産緑地制度が創設された。これにより、令和4(2022)年12月末時点において、平成4年に定められた生産緑地の約9割が特定生産緑地に指定され、保全が図られている（図表5-3）。

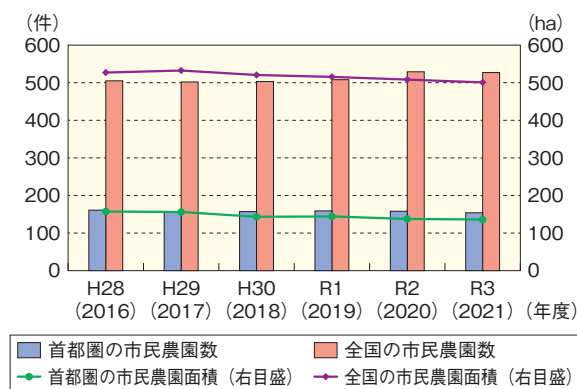
図表5-3 首都圏の特定生産緑地の指定状況（令和4(2022)年12月末時点）



資料：国土交通省

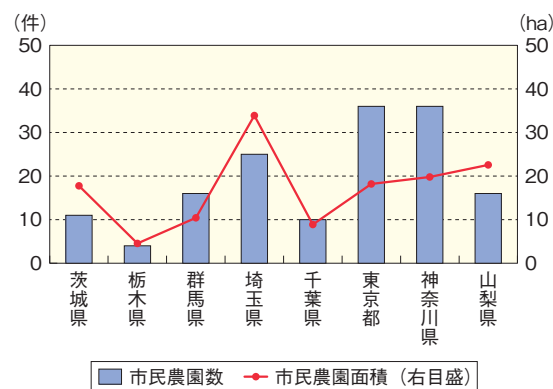
首都圏の市民農園整備促進法（平成2年法律第44号）に基づき開設された市民農園数、市民農園面積は概ね横ばいとなっており、都県別に令和3（2021）年度末の整備状況を見ると、市民農園数では東京都と神奈川県がそれぞれ36件、市民農園面積では埼玉県が約34haと、首都圏内で最も大きくなっている（図表5-4、図表5-5）。

図表5-4 市民農園数と市民農園面積推移
（各年度末時点）



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）を基に国土交通省国土政策局作成

図表5-5 市民農園数と市民農園面積
（令和3（2021）年度末時点）



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）を基に国土交通省国土政策局作成

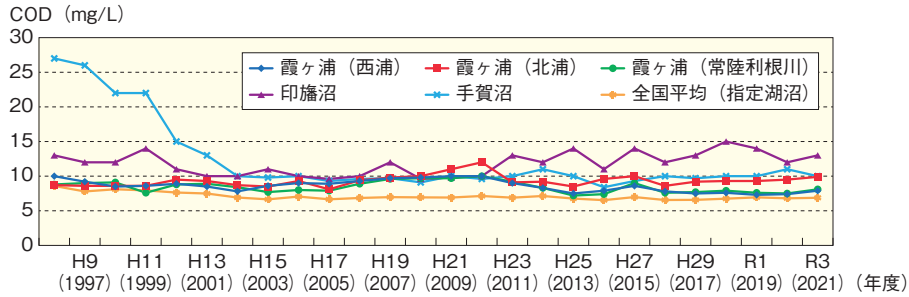
（3）水環境・水循環の保全・回復 （河川、湖沼等の水質改善）

首都圏の令和3（2021）年度の水質状況は、河川におけるBOD³⁾の環境基準達成率⁴⁾が首都圏全体で87.9%⁵⁾となっており、全国の93.1%と比較して依然低い状況である。一方で、首都圏の湖沼では、COD⁶⁾の環境基準達成率が56.1%に上昇し、全国の53.6%と比較して高い達成率となっている。また、首都圏の指定湖沼⁷⁾では、手賀沼（千葉県）で平成8（1996）年度から水質の改善が見られるものの、いまだに全ての湖沼でCODの環境基準を達成していない状況である。（図表5-6）。

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り、河川や湖沼等の水質改善を推進している。

- 3) 水中の有機物を分解するために水中の微生物が必要とする溶存酸素量。河川の水質汚濁指標の1つ。数値が高い程、水質汚濁の程度が大きいことを示す。
- 4) 各水域に指定されている環境基準が達成されている水域の割合
- 5) 「令和3年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により、国土交通省国土政策局算出
- 6) 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。数値が高い程、水質汚濁の程度が大きいことを示す。
- 7) 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5-6 指定湖沼の水質状況（COD75%値）



注1：年間の日間平均値の全データをその値の小さいものから順に並べ0.75×n番目（nは日間平均値のデータ数）のデータ値をもって75%水質値とする。（0.75×nが整数でない場合は端数を切り上げた整数番目の値をとる。）

注2：75%値は各環境基準点の75%値のうちの最高値。全国平均（指定湖沼）は75%値の平均値。

注3：各指定湖沼における環境基準は、霞ヶ浦（西浦、北浦、常陸利根川）3mg/L、印旛沼3mg/L、手賀沼5mg/L。

資料：「公共用水域水質測定結果」（環境省）を基に国土交通省国土政策局作成

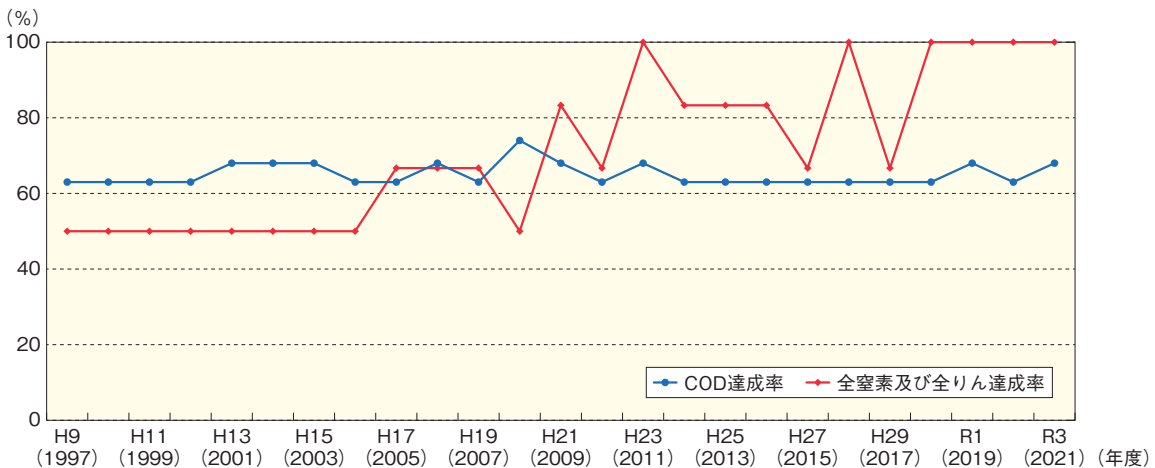
（東京湾再生に向けた取組）

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いる。令和5（2023）年3月には、第二期計画における10年間の取組状況を確認し、分析・評価を行う期末評価が取りまとめられた。期末評価では、東京湾の環境は長期的には一定の改善が見られているとしながらも、東京湾全体の水質改善については目標を達成しておらず、今後も関係者の連携をより一層強化し、これまでよりも柔軟で持続的な計画を目指し、検討を進める必要があるとされた。

これを受け、令和5（2023）年3月、第三期計画の策定を行い、新たな全体目標として「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豊かな「海」を多様な主体が協力しあうことで取り戻す～流域3000万人の心を豊かにする「東京湾」の創出～」と掲げている。

なお、東京湾の水質指標の状況は、長期的に見ると、CODの環境基準達成率では横ばいであるものの、全窒素及び全りん的环境基準達成率は上昇しており、平成30(2018)年度以降は100%を維持している（図表5-7）。

図表5-7 東京湾における環境基準達成率の推移（COD、全窒素及び全りん）



資料：「公共用水域水質測定結果」（環境省）を基に国土交通省国土政策局作成

2. 環境負荷の低減

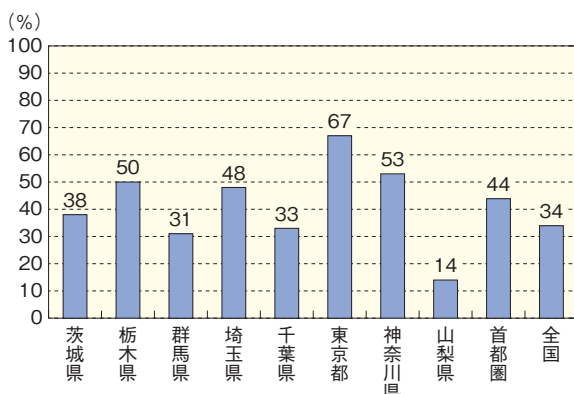
(1) 温室効果ガスの削減

我が国は、令和32(2050)年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること（2050年カーボンニュートラル）を目指しており、首都圏ではエネルギー消費量の削減や再生可能エネルギーの導入拡大が進められている。

地方公共団体では、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）に基づき、地域住民や事業者を含めた区域全体の施策に関する事項を定める「地方公共団体実行計画（区域施策編）」を策定しており、首都圏では群馬県、千葉県、山梨県を除く都県において、全国値以上の策定率（令和4(2022)年12月時点）となっている（図表5-8）。また、令和2(2020)年度の東京都の温室効果ガス排出量（速報値）は、5,990万t-CO₂であり、前年比3.4%の減少となっている（図表5-9）。

図表5-8

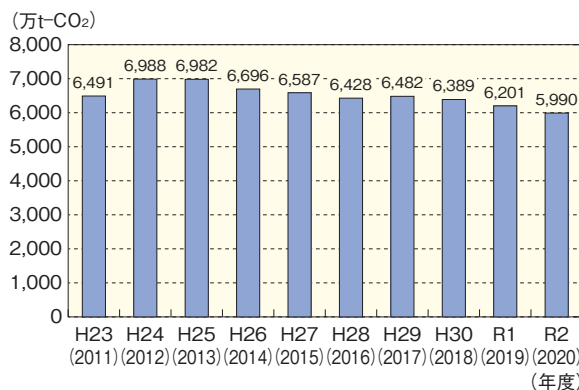
都県別地方公共団体実行計画（区域施策編）の策定率
（令和4(2022)年12月時点）



資料：「地方公共団体実行計画策定・実施支援サイト」（環境省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表5-9

東京都の温室効果ガス排出量の推移



注：H23～R1は「東京都における最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量総合調査（2019（令和元）年度実績）」、R2は「都内の最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量（2020年度速報値）」による

資料：「東京都における最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量総合調査（2019（令和元）年度実績）」、「都内の最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量（2020年度速報値）」（東京都）を元に国土交通省国土政策局作成

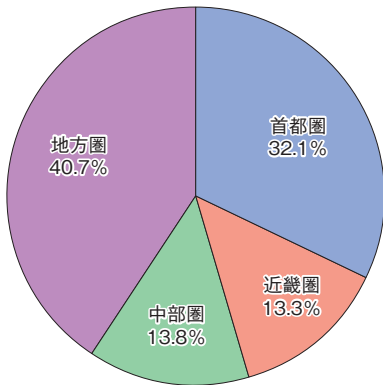
(2) エネルギーの消費動向と対策

(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、全国の約3割を占めており（図表5-10）、平成19(2007)年度以降は漸減傾向で推移し、令和2(2020)年度には約3,659PJ（ペタジュール）となっている。また、首都圏の約6割を近隣3県が占めており、全国都道府県別の順位を見ると、千葉県が第1位（約1,178PJ）、神奈川県が第2位（約828PJ）となっている（図表5-11）。

図表5-10

最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の対全国シェア（令和2（2020）年度）



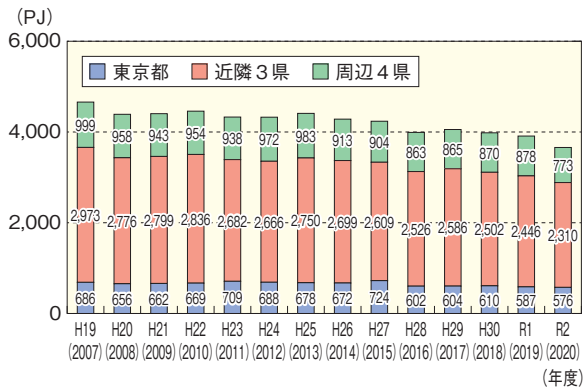
注1：令和2（2020）年度は暫定値

注2：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：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）を基に国土交通省国土政策局作成

図表5-11

首都圏の最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の推移



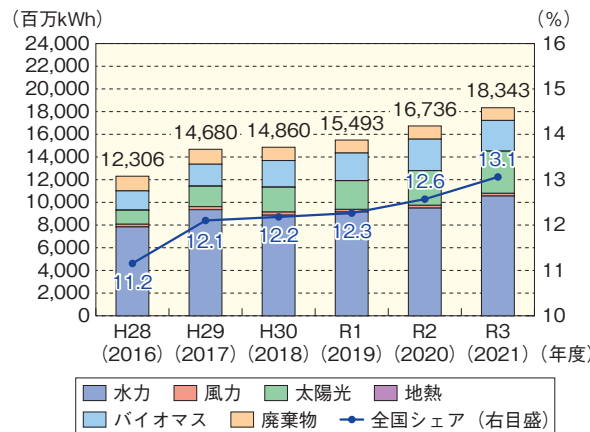
（再生可能エネルギーの導入）

カーボンニュートラルの実現に当たっては、水力、太陽光、バイオマス等の再生可能エネルギーの導入拡大が必要不可欠である。電気事業者による首都圏の再生可能エネルギー発電量は、令和3（2021）年度において18,343百万kWhと着実に増加傾向にあり（全国シェア約13%）、水力発電が占める割合が最も高く、太陽光発電やバイオマス発電についても、近年増加傾向にある（図表5-12）。

固定価格買取制度（FIT）による首都圏の再生可能エネルギー導入量も増加傾向で、令和3（2021）年度までに1,765万kW（全国シェア約23%）となっており、太陽光発電が1,636万kWと9割以上を占めている（図表5-13）。

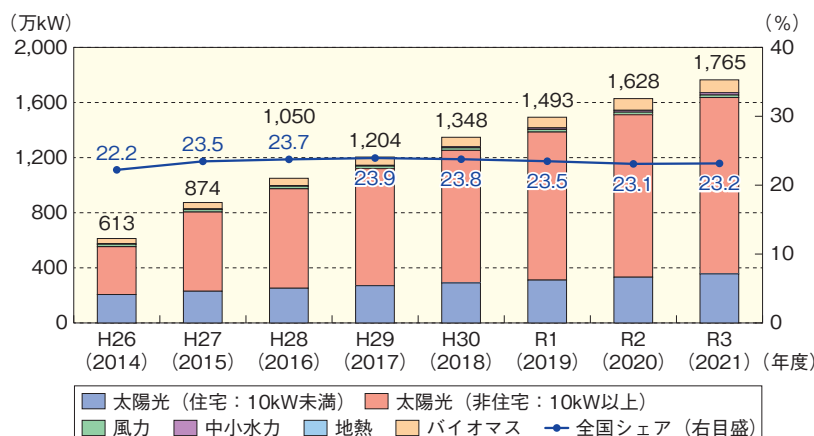
図表5-12

首都圏の再生可能エネルギー発電量の推移（電気事業者）



注：電力調査統計は、電気事業者からの報告をもとに作成している統計表であるため、電気事業者ではない事業者の発電所は含まれない。
資料：「電力調査統計」（資源エネルギー庁）を基に国土交通省国土政策局作成

図表5-13 FITによる首都圏の再生可能エネルギー導入量の推移



注1：移行認定分を含む

注2：「移行認定分」とは、電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法（以下「法」という。）施行規則第2条に規定されている、法の施行の日において既に発電を開始していた設備、又は法附則第6条第1項に定める特例太陽光発電設備（太陽光発電の余剰電力買取制度の下で買取対象となっていた設備）であって、固定価格買取制度開始後に当該制度へ移行した設備

資料：「固定価格買取制度情報公開用ウェブサイト」（資源エネルギー庁）を基に国土交通省国土政策局作成

（3）グリーン社会の実現に向けた取組

国土・都市・地域空間におけるグリーン社会の実現に向けて、国土交通省は令和12(2030)年度までの10年間で重点的に取り組む分野横断・官民連携プロジェクト等を盛り込んだ「国土交通グリーンチャレンジ」を令和3(2021)年7月に策定した。首都圏でも2050年カーボンニュートラルを見据え、各分野で取組が進められている。

また、令和4(2022)年11月にフランス・パリにおいて第171回BIE(博覧会国際事務局)総会が開催され、「2027年国際園芸博覧会」が国際条約に基づく国際博覧会として認定された(図表5-14)。「2027年国際園芸博覧会」では、花・緑・農に関連した最新技術の国内外での共有による、SDGsの達成やグリーン社会の実現の推進などに取り組むこととしており、令和9(2027)年の横浜市での開催に向けて準備が進められている(図表5-14)。

図表5-14 2027年国際園芸博覧会の概要

- ▶ **2027年国際園芸博覧会**は、「**幸せを創る明日の風景**」をテーマに、**花や緑との関わりを通じ、自然と共生した持続可能で幸福感が深まる社会の創造**を目的として開催。
- ▶ 本博覧会では、多様な屋内外の展示、コンペティション、行催事等を通じて、以下に取り組む。
 - ① 花・緑・農に関連した**最新技術の国内外での共有**による、**SDGsの達成やグリーン社会の実現の推進**
 - ② **国内の優れた花きの魅力や、日本庭園・いけばな等の文化の発信**を通じた、**花き園芸産業・造園業等の発展**への貢献
 - ③ 花の名所や様々な庭園をはじめとする**観光資源との全国的な連携**を通じた、**観光振興**

開催概要	開催場所・会場イメージ
位置付け ：最上位の国際園芸博覧会（A1） <small>※我が国では1990年の大阪花の万博以来の開催</small>	 <p>相鉄線「瀬谷駅」から北に2 km</p>
開催場所 ：旧上瀬谷通信施設の一部（約100ha） <small>（横浜市旭区・瀬谷区）</small>	
開催期間 ：2027年3月19日～9月26日 <small>（6か月間）</small>	
参加者数 ：1,500万人（ICT活用等の多様な参加形態含む） <small>※大阪花の万博では約2,300万人が来場</small>	
会場建設費 ：約320億円	
テーマ ：幸せを創る明日の風景 <small>～Scenery of the Future for Happiness～</small>	
開催主体 ：公益社団法人 2027年国際園芸博覧会協会 <small>※園芸博法に基づき国が指定</small>	

資料：国土交通省

(グリーンインフラの推進)

グリーンインフラとは、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能な国土・都市・地域づくりを進める取組である。国土交通省は、令和元(2019)年7月に「グリーンインフラ推進戦略」を公表し、グリーンインフラ推進のための支援の充実等に取り組んでいる。

グリーンインフラの基本構想の策定等や専門家派遣等の支援を行う「先導的グリーンインフラモデル形成支援」（令和2(2020)年度創設）において、首都圏では、令和4(2022)年度にレインガーデン（雨庭）の試験施工等に取り組む埼玉県川口市が採択されている。このほか、グリーンインフラに関する優れた取組を表彰する「グリーンインフラ大賞」において、令和4(2022)年度は、首都圏では9件が優秀賞となった。このうち小田急小田原線の地下化による線路跡地の一部を緑化し、連続したみどりの空間創出に資するまちづくりの取組など2件が国土交通大臣賞に決定した（図表5-15）。

図表5-15 グリーンインフラ大賞「国土交通大臣賞」

小田急線上部利用施設等のグリーンインフラの取組



品川シーズンテラス
ノースガーデンとサウスガーデン



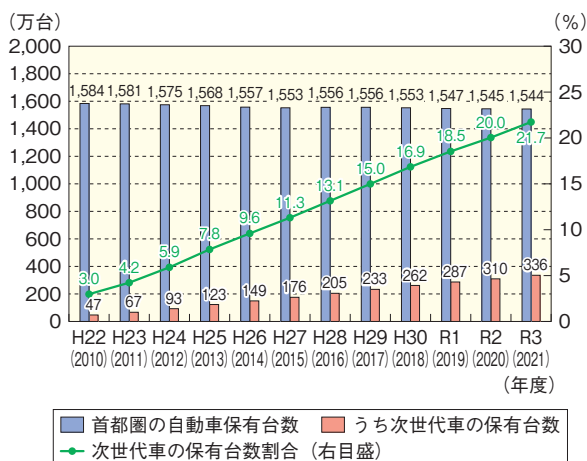
資料：グリーンインフラ官民連携プラットフォーム

(交通分野における取組)

首都圏のCO₂総排出量について、運輸部門が2割近くを占め、そのうち9割以上が自動車からの排出となっている。

首都圏では、次世代車⁸⁾の保有台数及び保有台数割合は年々増加を続けている（図表5-16）。また、電気自動車（EV）の充電施設のほか、利用中にCO₂等を排出しないことから、環境負荷低減効果が期待されている燃料電池自動車の水素充填施設の整備も進められている。首都圏における充電施設数は、4,390箇所（令和5（2023）年2月21日時点）、水素充填施設数は58箇所（令和5（2023）年2月末日時点）であり、充電施設、水素充填施設ともに東京都と近隣3県の設置数が多くなっている（図表5-17）。

図表5-16 次世代車の保有台数と割合

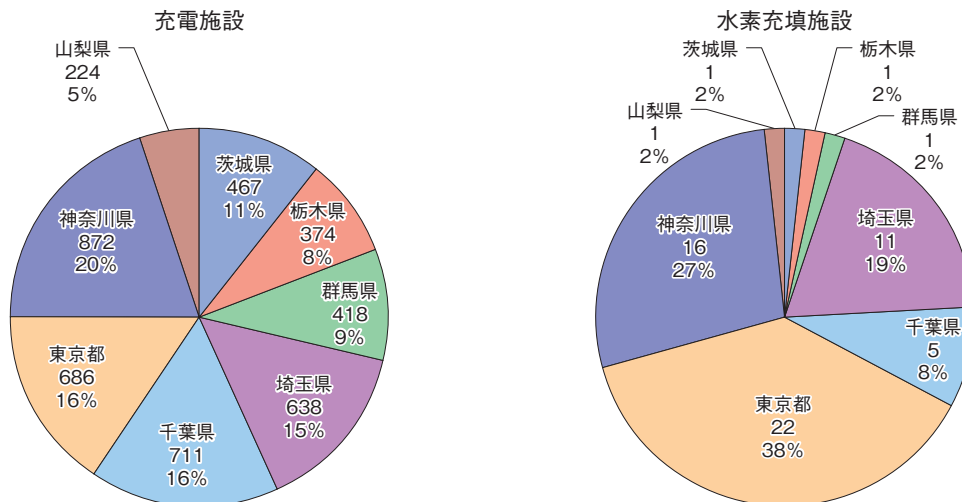


注：保有台数は各年度末時点

資料：「自動車保有車両数」（（一般財団法人）自動車検査登録情報協会）を基に国土交通省国土政策局作成

8) EV、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、CNG(圧縮天然ガス)自動車等をいう。ただし、軽自動車を除く

図表5-17 首都圏における充電施設・水素充填施設のシェア



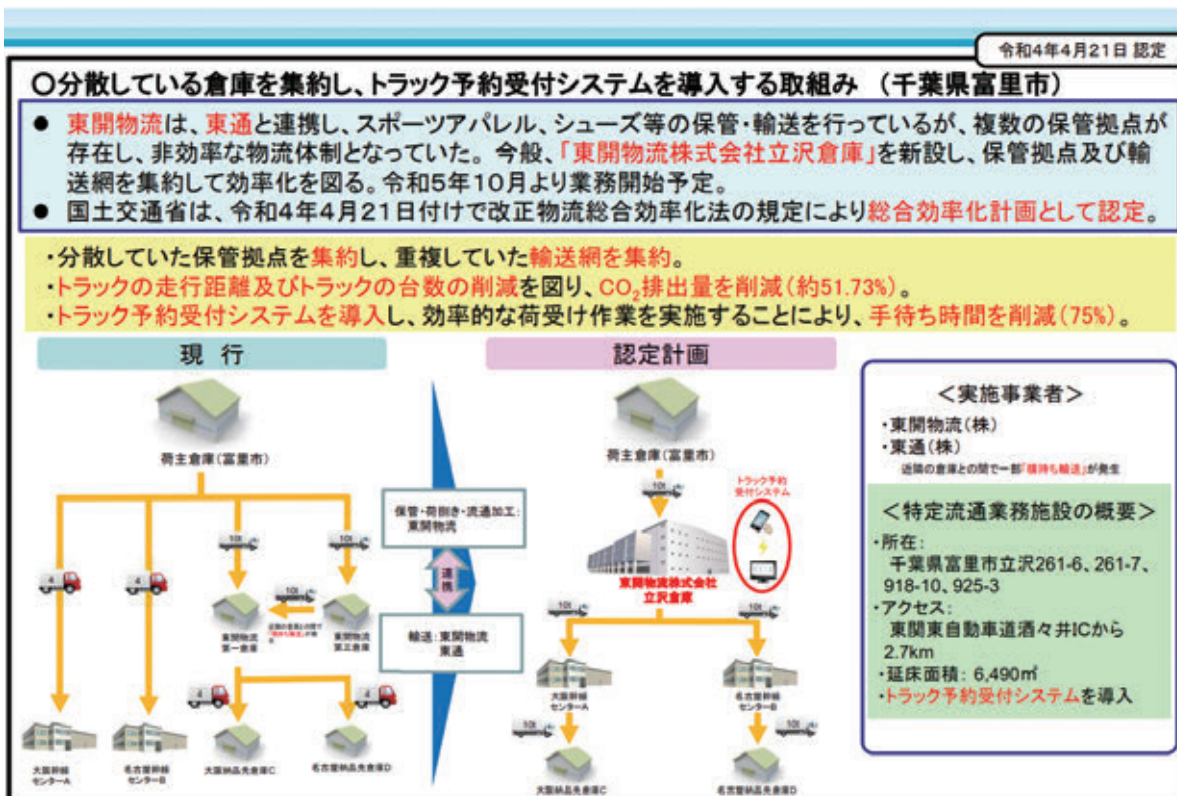
注：充電施設数は令和5(2023)年2月21日時点、水素充填施設数は令和5(2023)年2月末日時点
 資料：充電施設は「充電施設位置情報ファイル」(一般社団法人CHAdeMO協議会)、水素充填施設は「水素ステーション一覧(全国)」(燃料電池実用化推進協議会(FCCJ))を基に国土交通省国土政策局作成

(物流における取組)

物流分野では、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)に基づき、物資の流通に伴う環境負荷の低減等に資する総合効率化計画の認定制度を通じた流通業務の総合化及び効率化の取組が進められている。令和4(2022)年度には、千葉県内に新設された倉庫に保管拠点、輸送網を集約し、トラック予約受付システムを導入することにより効率化を図る事例等が認定された(図表5-18)。

図表5-18

保管拠点の集約及びトラック予約受付システムの導入（令和4（2022）年度首都圏における物流総合効率化計画の認定事例）



注：詳細は国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/bukkouhou.html>
 資料：「物流総合効率化法の認定状況」（国土交通省）

（カーボンニュートラルポート（CNP）の形成）

港湾分野では、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進している。首都圏では、CNPの形成に向け、茨城港、鹿島港、東京港、川崎港、横浜港、千葉港及び木更津港において、官民の連携による協議会等が開催されている。令和5（2023）年3月には、茨城県が、協議会における検討を踏まえ、港湾法に基づく茨城港及び鹿島港の「港湾脱炭素化推進計画」を作成、公表した。

第6節

首都圏整備制度と
東京一極集中の是正

1. 首都圏整備制度

(1) 首都圏整備計画

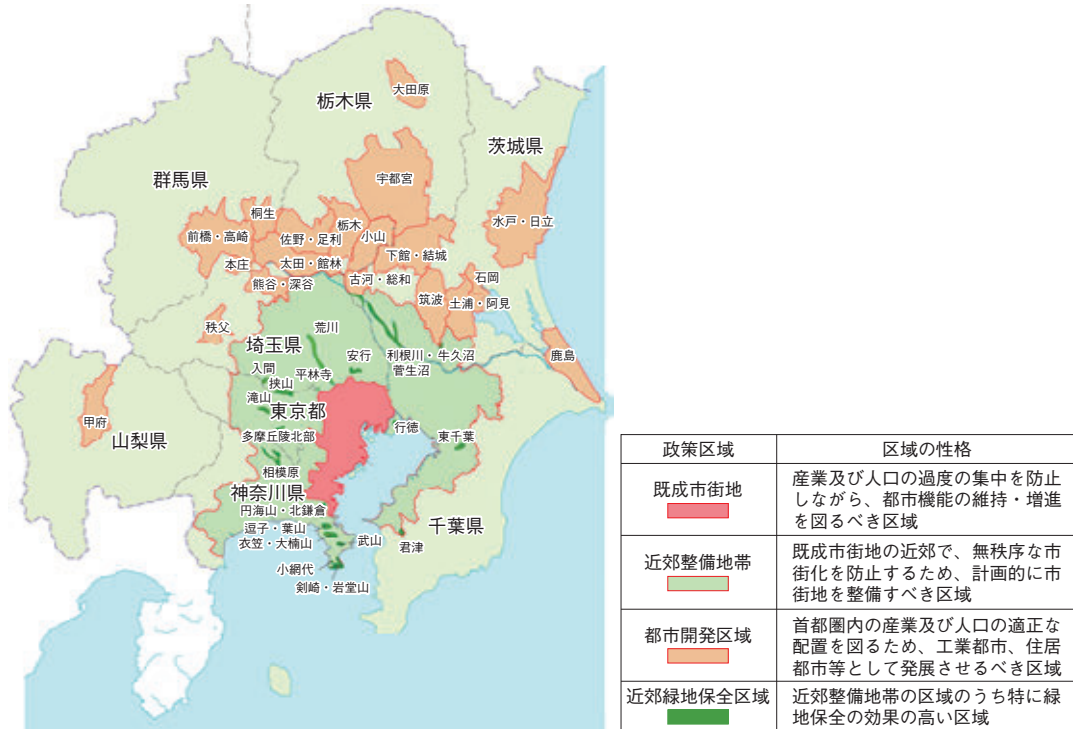
首都圏整備計画は、首都圏整備法（昭和31年法律第83号）に基づいて策定される計画であり、我が国の政治、経済、文化等の中心としてふさわしい首都圏の建設とその秩序ある発展を図ることを目的としたものである。

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、この区域に応じ、土地利用規制、事業制度等の施策が講じられている（図表6-1）。

図表6-1 首都圏整備法における政策区域等



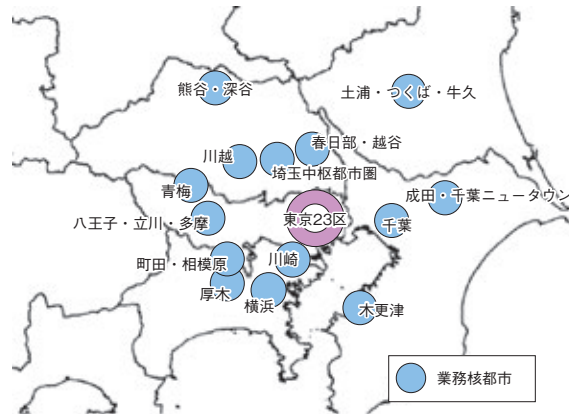
資料：国土交通省

(3) 業務核都市の整備

首都圏においては、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、業務機能をはじ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ことが重要である。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が図られ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されている。

図表6-2 業務核都市基本構想が策定された業務核都市の配置



資料：国土交通省

(4) 近郊緑地保全制度

計画的に市街地を整備し、あわ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、近郊整備地帯内の緑地のうち、保全の効果が著しい土地の区域については、近郊緑地保全区域として指定されている（令和4（2022）年3月末現在で19区域、15,861ha）。また、近郊緑地保全区域内で、特に保全による効果が著しく、特に良好な自然の環境を有する等の土地の区域については、現状凍結的に保全する近郊緑地特別保全地区として指定されている（令和4（2022）年3月末現在で13地区、1,056ha）。

2. 国土形成計画

(全国計画の推進)

国土形成計画は、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。

平成27（2015）年8月に、今後概ね10年間を計画期間とする第二次国土形成計画（全国計画）が閣議決定されたが、少子高齢化の加速化、巨大災害リスクの切迫、気候危機の深刻化などのリスクの増大、さらには新型コロナウイルスの拡大を契機としたテレワークの拡大などデジタル化の進展等による社会変化を踏まえ、令和3（2021）年9月より国土審議会計画部会で新たな国土形成計画（全国計画）の検討を開始し、令和5（2023）年夏の策定を目指している。

令和5（2023）年3月には、国土づくりの目標として「新時代に地域力をつなぐ国土」の形成を目指すこととしており、国土の刷新に向けて、「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」、「持続可能な産業への構造転換」など4つの重点テーマを掲げ、さらにこれらを効果的に実行するため、国土基盤の高質化と地域を支える人材の確保・育成を分野横断的なテーマとしている。

(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、政令指定都市（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が国土交通大臣により決定された。

本計画では、首都圏の将来像と、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や、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べき役割が示された。

令和4(2022)年2月には、首都圏広域地方計画協議会において、計画前半期間を総括する中間評価が公表され、計画後半期間に向けた課題として、激甚化・頻発化している風水害等への対応力強化や、スーパー・メガリージョンを前提としたさらなる国際競争力の強化、地球温暖化対策に向けた新たな社会システムの構築等に対応する必要があるとされた。

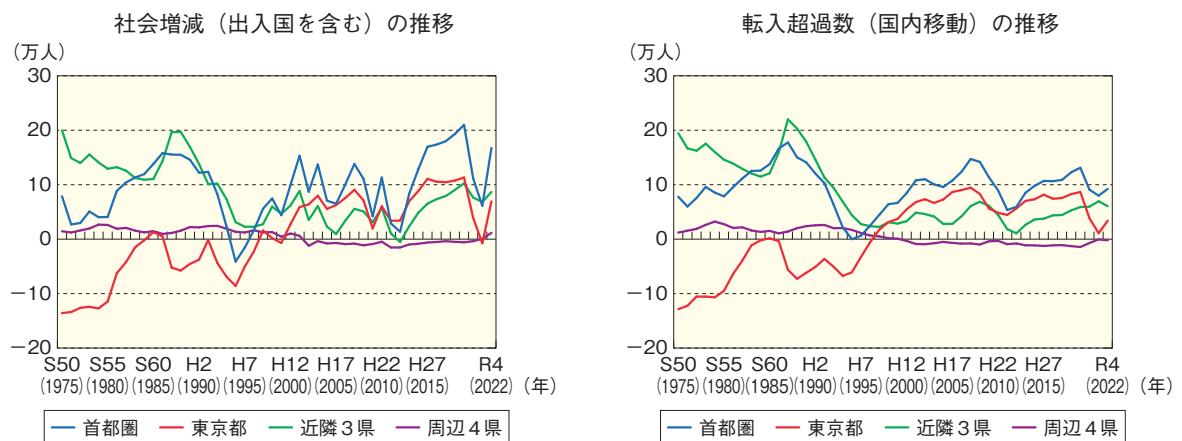
そのため、前述した新たな国土形成計画（全国計画）の検討とあわせて、新たな首都圏広域地方計画のとりまとめに向けた議論を進め、令和5(2023)年夏の骨子公表を目指している。

3. 東京一極集中の是正

(1) 東京一極集中の状況

首都圏における人口の社会増減は、昭和50(1975)年以降、平成6(1994)年、平成7(1995)年に一時マイナスに転じたものの、それ以降はプラスで推移している（第1節1.（1）参照）。これは、専ら東京圏への社会増加によるものである（図表6-3）。

図表6-3 首都圏における社会増減と転入超過数の推移



注：ここでいう「社会増減」は、前年10月～当年9月までの1年間における「入国者数－出国者数」に「都道府県間転入者数（外国人を含む）－都道府県間転出者数（外国人を含む）」を加算したものをいう。

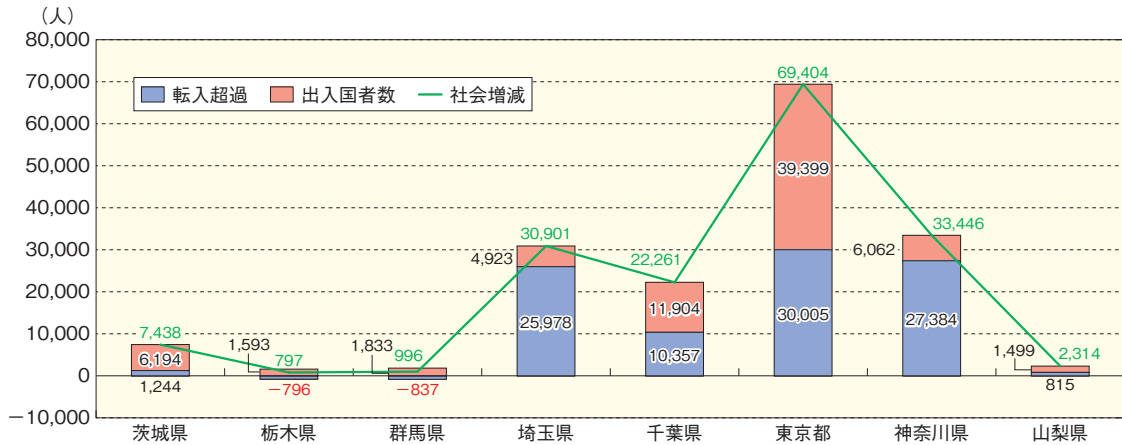
資料：「人口推計」（総務省）の参考表を基に国土交通省国土政策局作成

注：ここでいう「転入超過数（日本人移動者）」は1月～12月までの1年間における「都道府県間転入者数（日本人）－都道府県間転出者数（日本人）」をいう。マイナスは転出超過数である。

資料：「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）を基に国土交通省国土政策局作成

令和4(2022)年の首都圏の都県別社会増減の内訳をみると、いずれの都県も社会増となっている。埼玉県、神奈川県では、社会増の要因は主に国内の移動であるが、それ以外の6都県では、社会増の要因としては国内の移動よりも出入国による移動によるところが大きい(図表6-4)。

図表6-4 首都圏の都県別社会増減の内訳(令和4(2022)年)



注：ここでいう「転入超過数」は2021年10月～2022年9月までの1年間における「都道府県間転入者数(外国人を含む)－都道府県間転出者数(外国人を含む)」をいう。マイナスは転出超過数である。

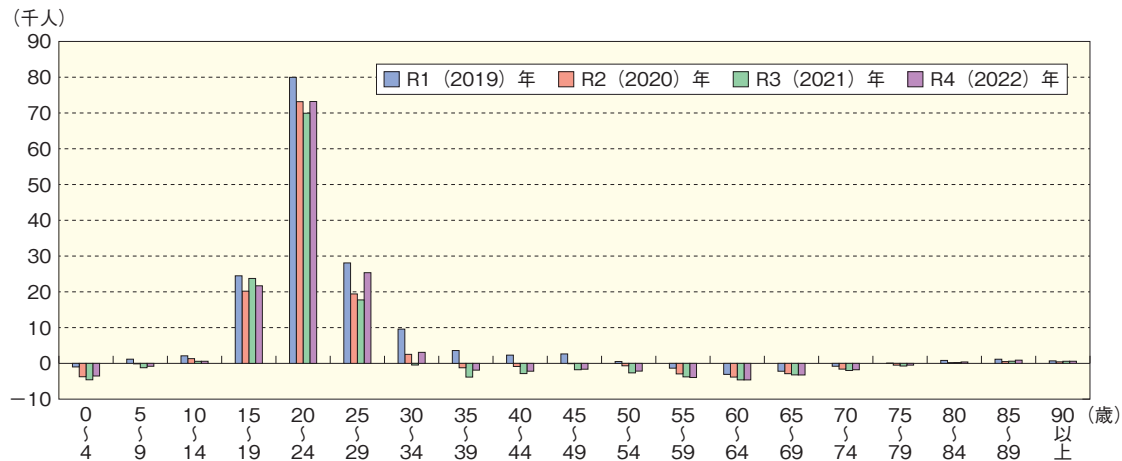
ここでいう「社会増減」は、2021年10月～2022年9月までの1年間における「入国者数－出国者数」に「転入超過数」を加算したものをいう。

資料：「人口推計」(総務省)の参考表を基に国土交通省国土政策局作成

住民基本台帳人口移動報告によると、令和4(2022)年の東京圏の転入超過数は、約10万人(前年比約2万人増)となり、令和2(2020)年(約9.9万人)と同程度まで増加した。また、世代別の転入超過の状況については、10代後半から20代の若者が大部分を占める傾向が続いている(図表6-5)。

東京都の転入超過数を月別に見ると、令和4(2022)年度においては、7月、11月、12月に転出超過となった(図表6-6)。各道府県から東京都への転入状況を見ると、近隣3県への転出超過は前年に比べて縮小したものの継続しており、転出者の半数以上を占めている(図表6-7)。

図表6-5 東京圏の年齢5歳階級別転入超過数



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）等が進められている。

さらに、政府は、デジタル田園都市国家構想を掲げ、令和4(2022)年6月に閣議決定された「デジタル田園都市国家構想基本方針」や令和4(2022)年12月に閣議決定された「デジタル田園都市国家構想総合戦略」において、デジタルの力も活用しつつ、地方の社会課題解決や魅力向上の取組を加速化・深化することで、地方から全国へのボトムアップの成長を目指すデジタル田園都市国家構想を実現し、東京圏への一極集中の是正や多極化を図っていくこととしている。このため、令和3(2021)年11月より「デジタル田園都市国家構想実現会議」で構想の実現に向けた議論を進めており、今後も政府一丸となって取組を推進していく。

(3) 魅力ある地方の創生

東京一極集中の是正とともに、魅力ある地方創生にあたり、政府は、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」において、「魅力的な地域をつくる」ことを重要な柱の一つとして位置づけた上で各種施策を推進し、「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」の実現を目指している。

また、首都圏では前述した東京一極集中の是正に向けた取組が行われるとともに、地方公共団体においては、新型コロナウイルスを契機とした移住促進等の動きも見られている。宇都宮市は、令和4(2022)年11月に、移住定住相談窓口「miya come (ミヤカム)」をJR宇都宮駅東口直結の複合施設内に開設した。相談窓口では、移住に関する助成金等の支援制度などの相談のほか、市内の教育環境・企業情報、移住者の暮らしの実例に関する情報等の発信や、市の魅力発信等を行っている。

さらに、令和5(2023)年2月には、群馬県安中市が、セイノーホールディングス株式会社、株式会社エアロネクストと連携し、買物弱者や医療弱者等の地域課題の解決に貢献する新スマート物流モデルの構築に向けたドローン配送の実証実験を実施した（図表6-8）。物流の最適化を目指し、地上輸送とドローン配送を連結する新スマート物流の構築に向けた取組であり、市内の3拠点を農産物や食料品、処方薬等、常に積み荷を空にすることのない運用で配送を実施した。また、事前に実施したオンライン診療や服薬指導により処方薬の配送を行い、医療弱者の解決に貢献することも期待される。

このように、地方創生に資する取組が各地で進められているところであるが、Society5.0に代表される革新的技術も活用しつつ、新型コロナウイルス等の影響を考慮しながら、今後も様々な方向にヒト、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））を創出し続けていくことが重要である。

図表6-8 ドローン配送実証実験の概要



資料：安中市提供（左）、地理院タイルを基に国土交通省国土政策局作成（右）

（4）筑波研究学園都市の整備

（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、筑波研究学園都市建設法（昭和45年法律第73号）に基づき整備が進められてきた。同法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には、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・モデル都市が掲げられ、これを実現するための総合的な施策展開の方向が示されている。

研究学園地区に移転・新設した国等の試験研究教育機関等として、令和4（2022）年度末現在29機関が業務を行っている。また、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。

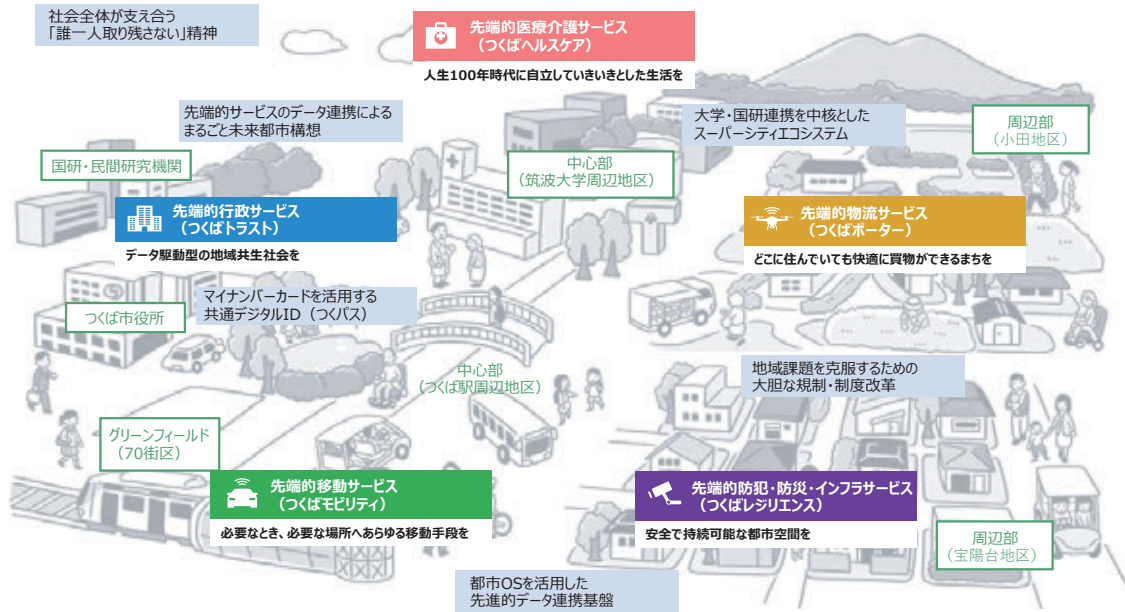
（先端的研究開発）

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4（2022）年度末時点で9つの研究開発プロジェクトが進められている。

また、つくば市は、規制改革と先端的な技術とサービスを社会実装することで、人々に新たな選択肢を示し、多様な幸せをもたらす大学・国研連携型スーパーシティの実現を目指しており、令和3（2021）年度に「つくばスーパーサイエンスシティ構想」¹⁾をとりまとめ、令和4（2022）年4月に「スーパーシティ型国家戦略特別区域」として指定された（図表6-9）。

1) 詳細はつくば市HP <https://www.city.tsukuba.lg.jp/shisei/torikumi/1013732.html>

図表6-9 「つくばスーパーサイエンスシティ構想」における先端的サービスの概要



資料：つくば市提供

(5) 国の行政機関等の移転

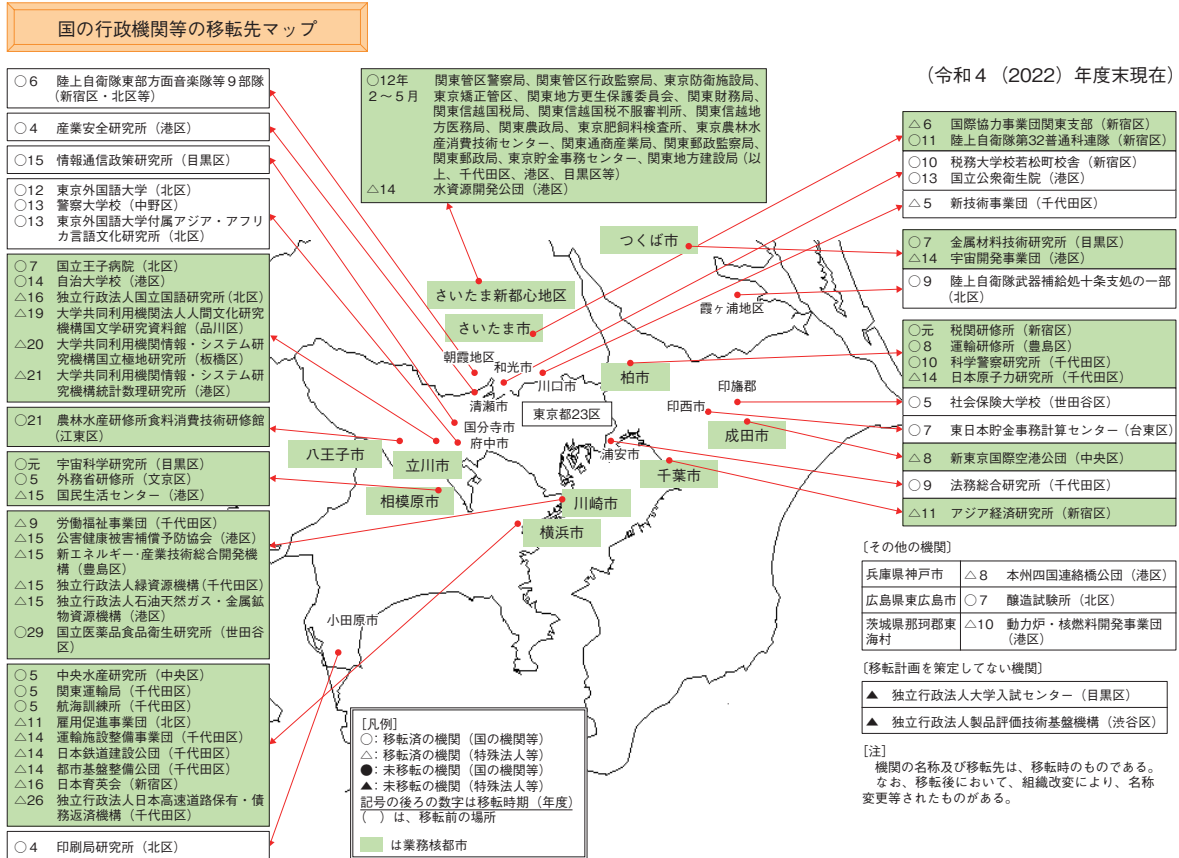
(多極分散型国土形成促進法に基づく国の行政機関等の移転)

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(1988)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(1988)年7月閣議決定）にのっとり、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4(2022)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。

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、その着実な推進が図られている（図表6-10）。

図表6-10 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)

「政府関係機関移転基本方針」(平成28(2016)年3月まち・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月まち・ひと・しごと創生本部決定)に基づき、地方移転の取組を進めている。政府関係機関のうち、研究機関・研修機関等は、全ての機関において機能移転等の取組に着手している(31府県50案件)。中央省庁については、令和5(2023)年3月に文化庁が全面的に京都に移転し、移転先での業務を開始した(図表6-11)。移転を機に、文化財を活用した観光振興などを進めるとしており、携わる交流人口の増大や人材育成、関連イベントの開催等による地元への経済効果も期待されている。

引き続き、国は、中央省庁の地方移転の取組を推進するとともに、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推進し、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こととしている。

図表6-11 文化庁新行政棟の外観



資料：文部科学省