

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。

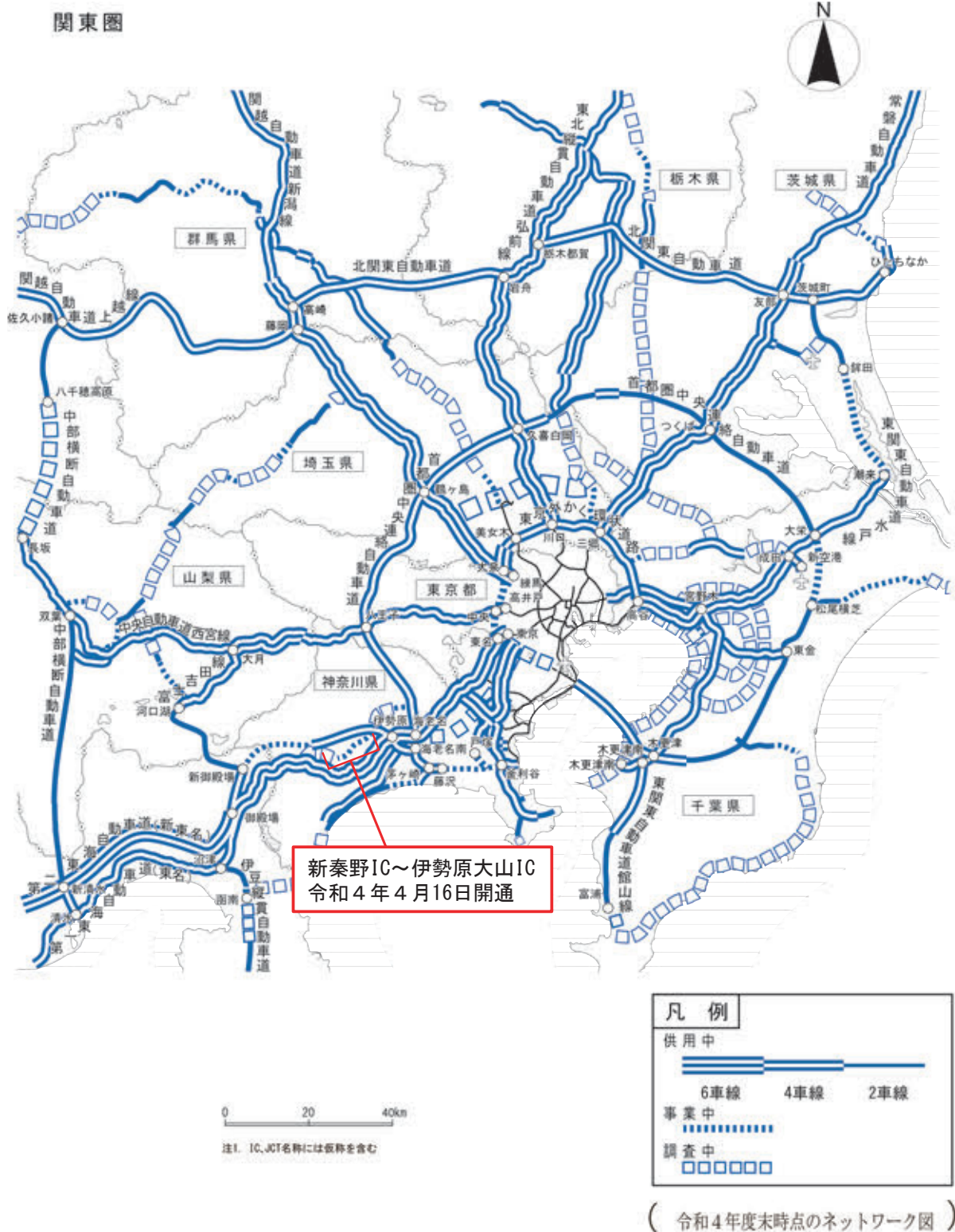
東京外かく環状道路(外環)は、平成30(2018)年6月に三郷南ICから高谷JCTまでの区間が開通し、大泉JCTから高谷JCTまでの区間約50kmが開通済であり、関越から東名までの区間も事業が進められている。

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。

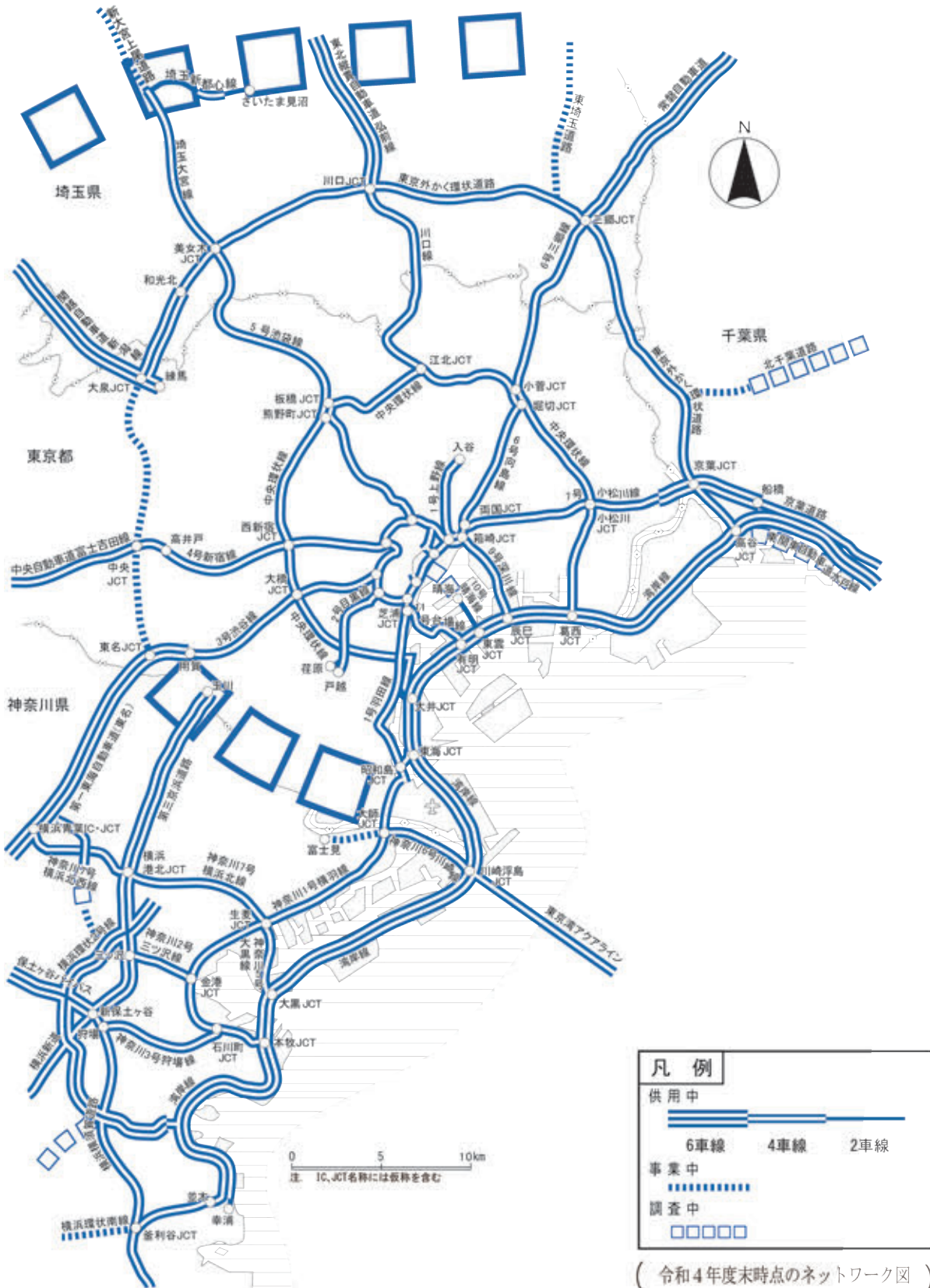
そのほか、令和4(2022)年4月には、新東名高速道路(伊勢原大山IC~新秦野IC間)が開通した(図表3-2)。並行する国道246号や東名高速道路の災害時や通行止め時には、代替路として機能する。また、沿線地域の観光地へのアクセスが向上し、観光活性化に寄与するもので、東京駅から秦野市に直通する高速バスの試験運行が開始されるなど、観光客の増加が期待されている。さらに、周辺の工業団地から都心方面への所要時間が短縮され、企業立地の促進、物流の効率化による生産性の向上も期待される。開通区間の周辺地域においては、さらなる企業立地を見据え、土地区画整理事業の検討も進んでいる。

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



首都近郊



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

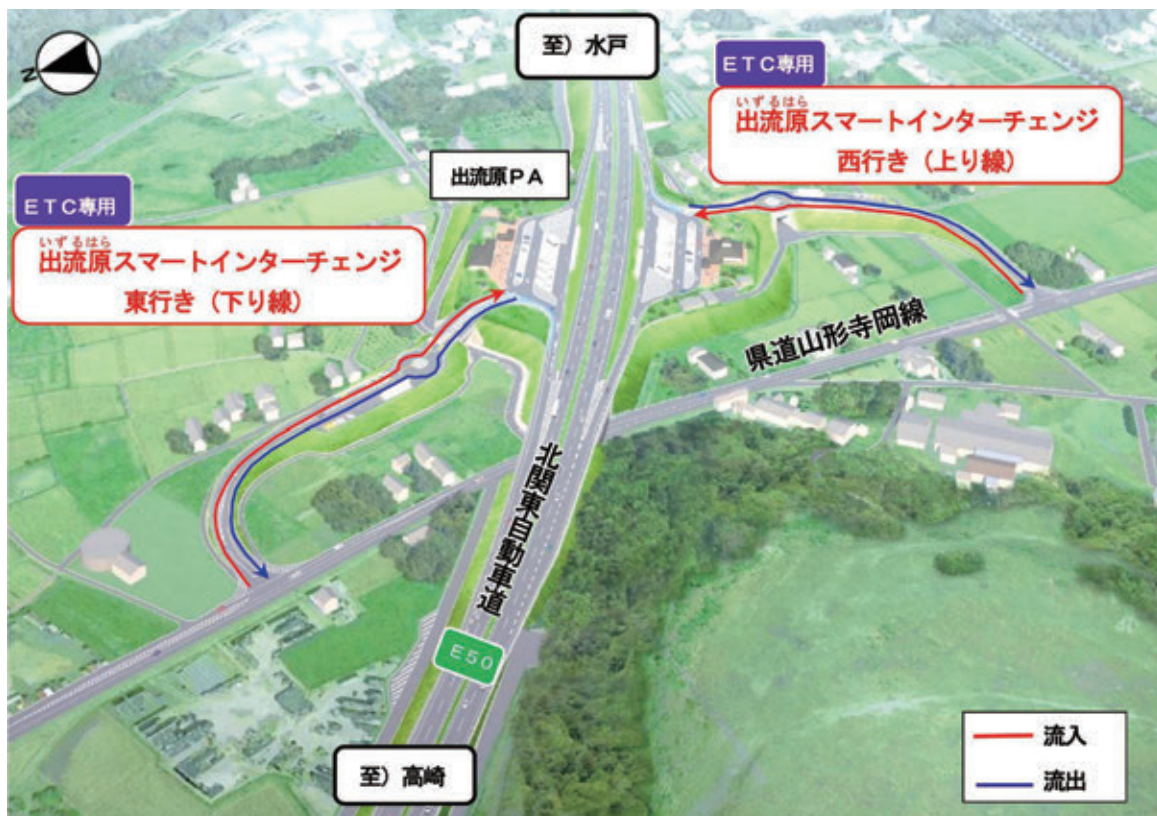
（ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化）

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

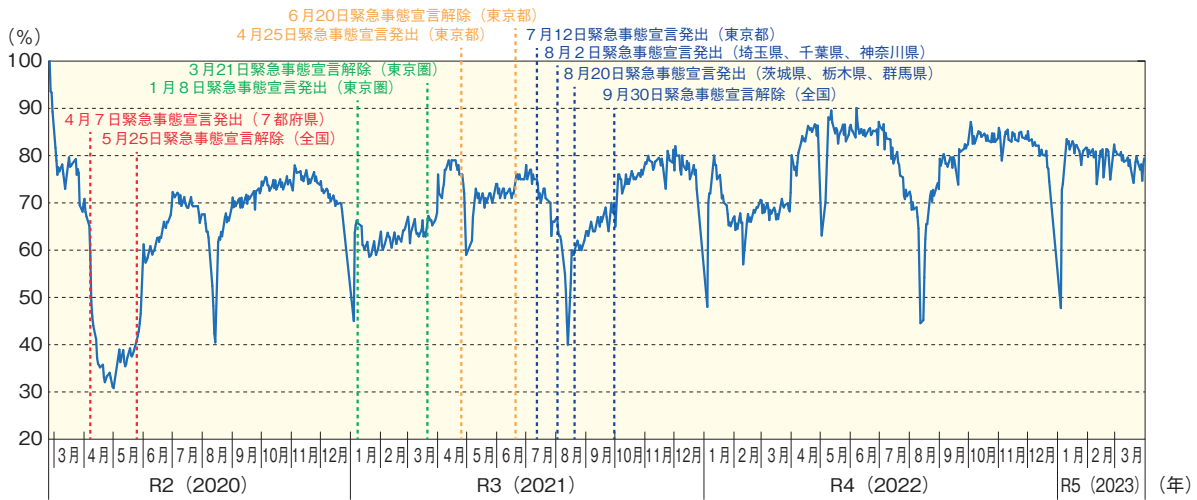
- ※ 令和5(2023)年2月時点／詳細は国の認可等を経て決定
- ※ 所要時間は普通運行時のもの
- ※ 駅名の () についてはLRT副停留所名称

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。

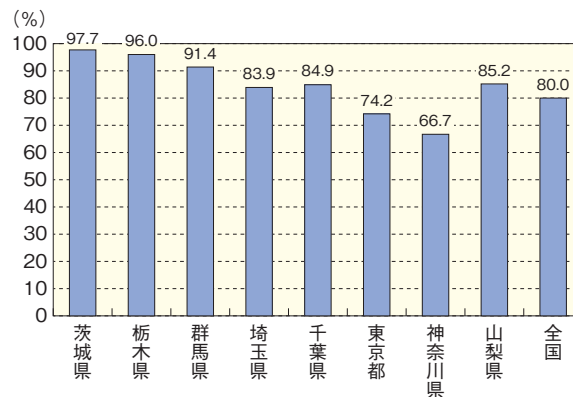
（2）情報通信体系の整備

（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）

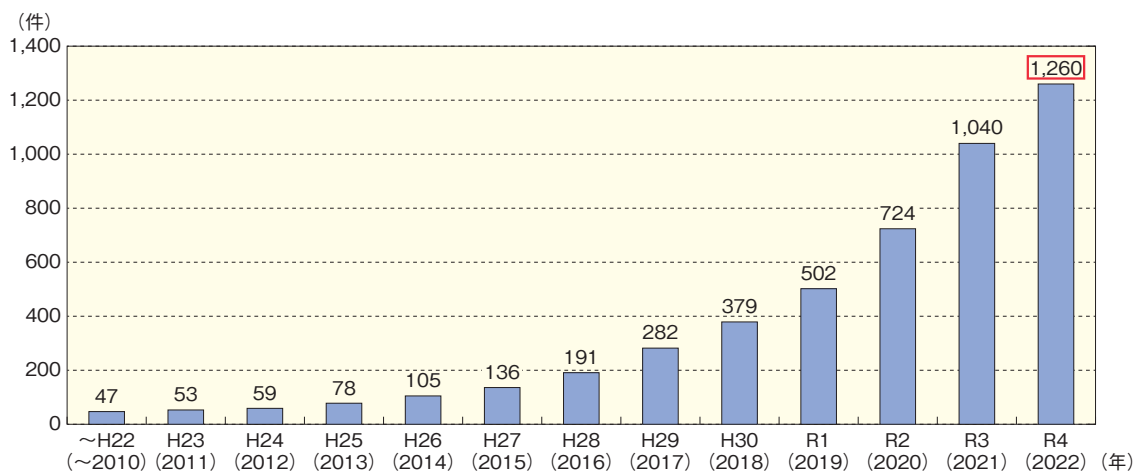


資料：大和ハウス工業株式会社提供

（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。

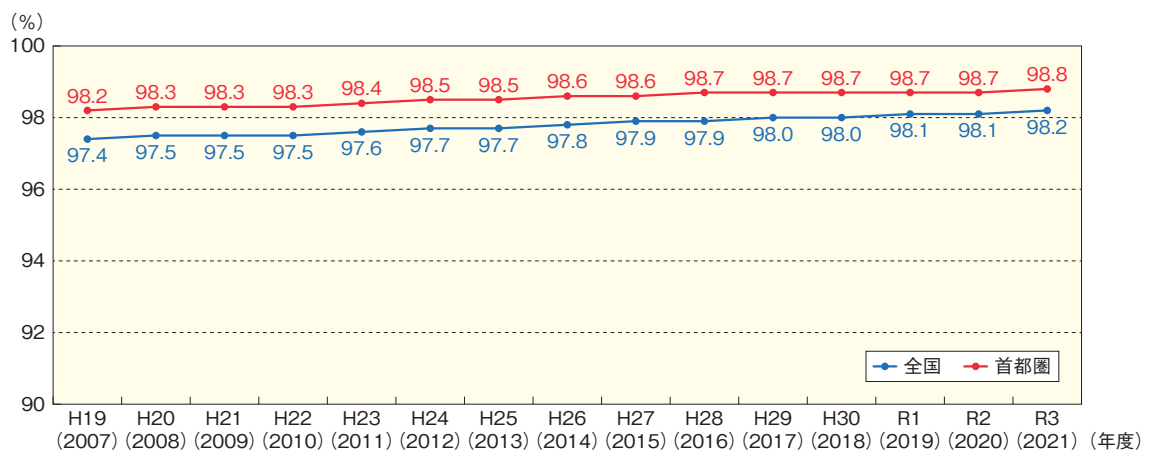
また、ダム等の水資源開発施設の建設や既存施設の耐震対策、老朽化対策等により、用水の安定供給が図られている。

(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)。

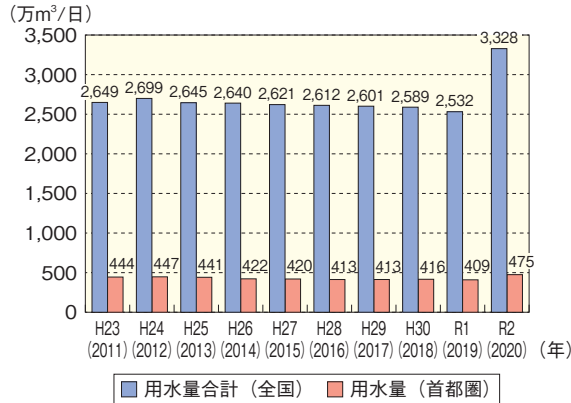
全国・首都圏の工業用水の1日当たり用水使用量(回収水及び海水を除く)は、平成24(2012)年以降減少傾向にあったが、令和2(2020)年にはそれぞれ、3,328万 m^3 、475万 m^3 に増加した(図表3-11)。

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

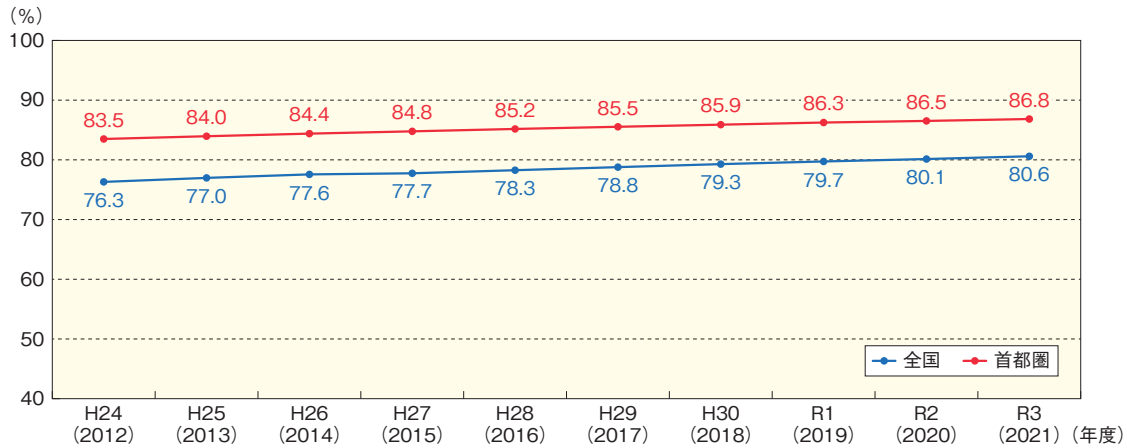


注1：従業員30人以上の製造事業所における工業用水の1日当たり水使用量（回収水及び海水を除く。）
 注2：平成23(2011)年については「平成24年経済センサス—活動調査」、平成27(2015)年については「平成28年経済センサス—活動調査」、令和2(2020)年については「令和3年経済センサス—活動調査」による。
 資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサス—活動調査」、「平成28年経済センサス—活動調査」、「令和3年経済センサス—活動調査」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

(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%)

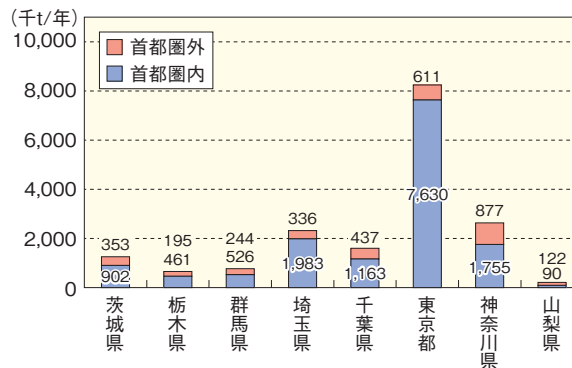
注：汚水処理人口の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。

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

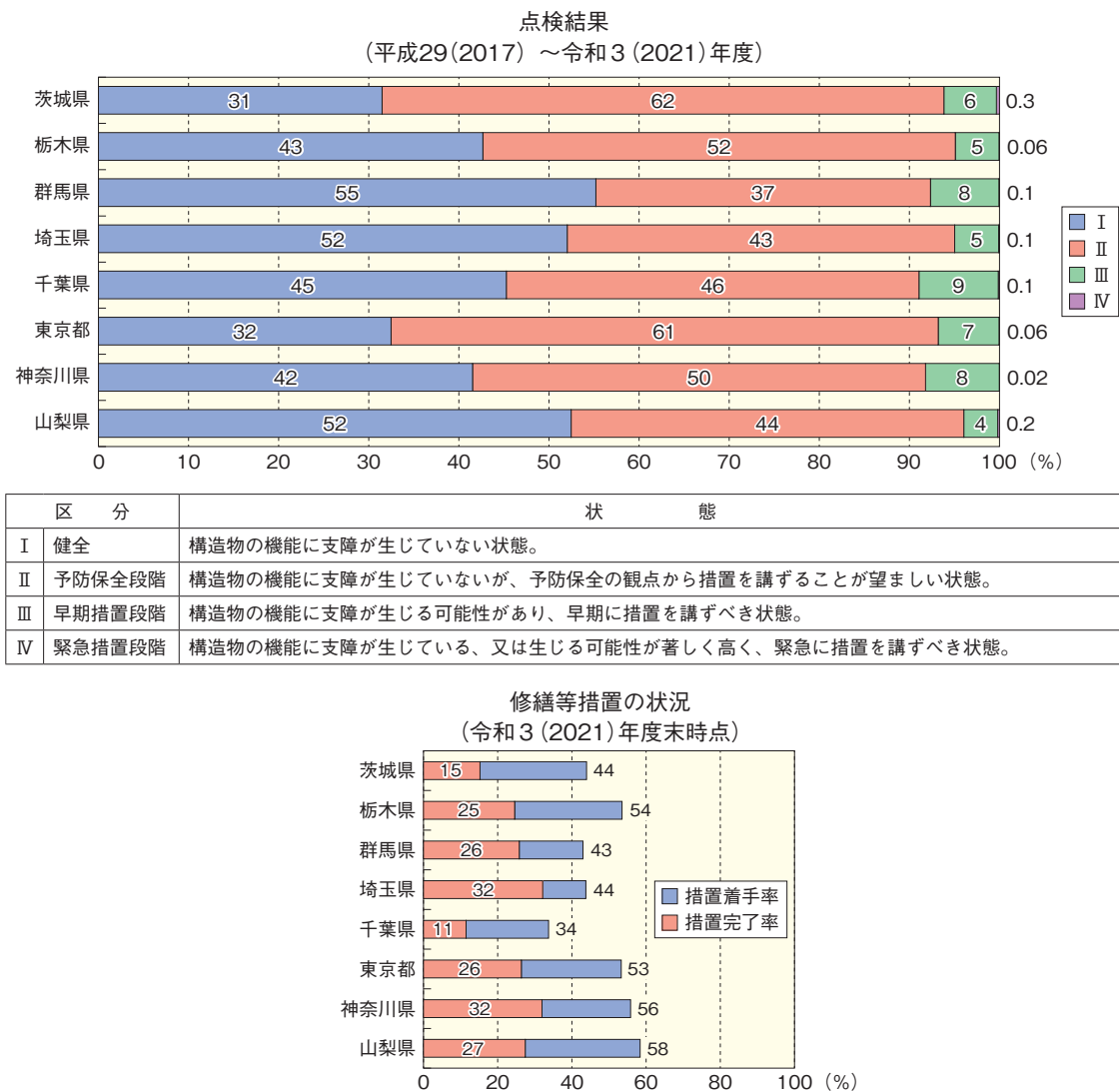
我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期以降に集中的に整備されており、加速度的に老朽化している。平成24（2012）年の笹子トンネル天井板崩落事故をはじめとして、社会資本の維持管理・更新に係る問題が各方面で顕在化している。

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



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 ・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 ⇒ 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 ・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 ⇒ 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 ・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 ⇒ 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 約2.4倍増加</p> <p>2018年度 5.2</p> <p>2048年度(30年後) 6.5</p> <p>約1.3倍増加</p> <p>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 ・「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1.5兆円増減） ・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 ・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 ・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"> 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 等 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 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 等 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 等 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 等 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 等 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
<p>●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</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）。

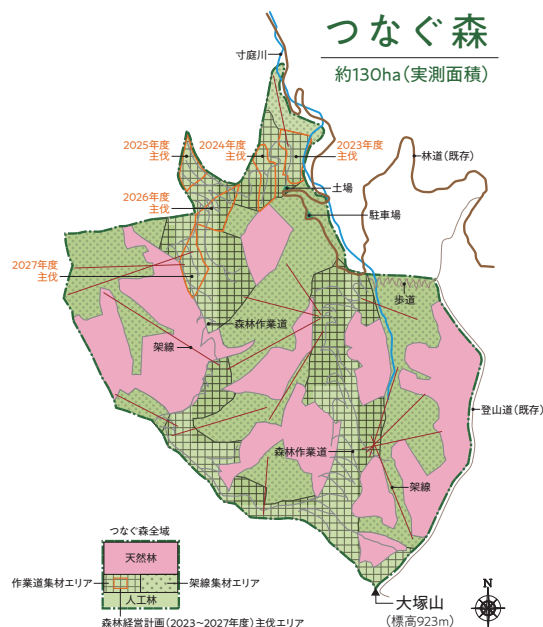
また、野村不動産ホールディングス株式会社は東京都奥多摩町と包括連携協定を結び、町内の約130ha（実測面積）の森を「つなぐ森」として、地産地消の循環する森づくりの取組を開始した（図表3-18）。奥多摩町をはじめ、東京都森林組合、地元製材加工所や建材メーカー、施工会社等の複数の主体と連携し、植林・保育、伐採、製材加工、木質化建物の開発及び生物多様性等に一体的に取り組み、地元の産業・雇用の創出等への貢献も期待される。

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。

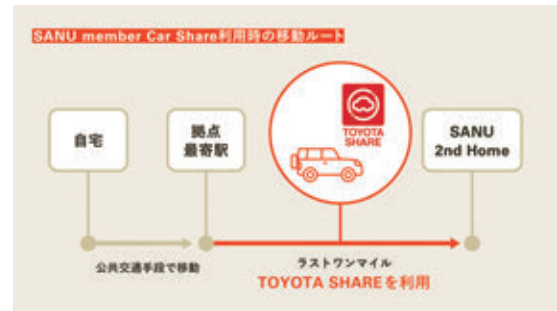
2) 詳細は全国二地域居住等促進協議会HP <https://www.mlit.go.jp/2chiiki/index.html>

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