

令和6年度

# 首都圏整備に関する年次報告

第217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6年度

# 首都圏整備に関する年次報告

第217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)	首都圏の将来推計人口の推移	4
(4)	首都圏の一般世帯数	5
(5)	首都圏の少子化の状況	6
2.	居住環境の状況	6
(1)	住宅供給の状況	6
(2)	居住環境の整備	10
(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	18
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	21
(1)	女性の活躍の促進	21
(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	22
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	24
1.	巨大災害対策	24
(1)	防災体制の構築	24
(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	29
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	30
第3節	面的な対流を創出する社会システムの質の向上	35
1.	社会資本の整備	35
(1)	陸上輸送体系の整備	35
(2)	情報通信体系の整備	42
(3)	水供給体系の整備	42
(4)	下水道・廃棄物処理体系の整備	43

(5) インフラ老朽化対策	44
2. 地域生活圏の形成・二地域居住等の促進・関係人口の拡大	46
コラム1「地域生活圏の形成・二地域居住等の促進」	48
第4節 国際競争力の強化	54
1. 国際的な港湾・空港機能の強化等	54
(1) 航空輸送体系の整備	54
(2) 海上輸送体系の整備	56
2. 日本中央回廊の形成	58
3. 広域的な観光振興に関する状況	60
4. 都市再生施策等の進捗状況	61
(1) 都市再生緊急整備地域の指定等	61
(2) 国家戦略特区の取組	63
(3) スマートシティの推進	63
第5節 環境との共生	65
1. 自然環境の保全・再生	65
(1) 自然環境の保全・再生	65
(2) 緑地の保全・創出	65
(3) 水環境・水循環の保全・回復	68
2. 環境負荷の低減	69
(1) 温室効果ガスの削減	69
(2) エネルギーの消費動向と対策	69
(3) グリーン社会の実現に向けた取組	71
第6節 首都圏整備制度と東京一極集中の是正	75
1. 首都圏整備制度	75
(1) 首都圏整備計画	75
(2) 政策区域に基づく諸施策の推進	75
(3) 業務核都市の整備	76
(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	80
(3) 魅力ある地方の創生	81
(4) 筑波研究学園都市の整備	82
(5) 国の行政機関等の移転	82
コラム2「東京圏における「なりわい」と「住まい」	84

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。

本白書は、原則として、令和7(2025)年3月末時点で把握可能な情報を元に記載している。

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

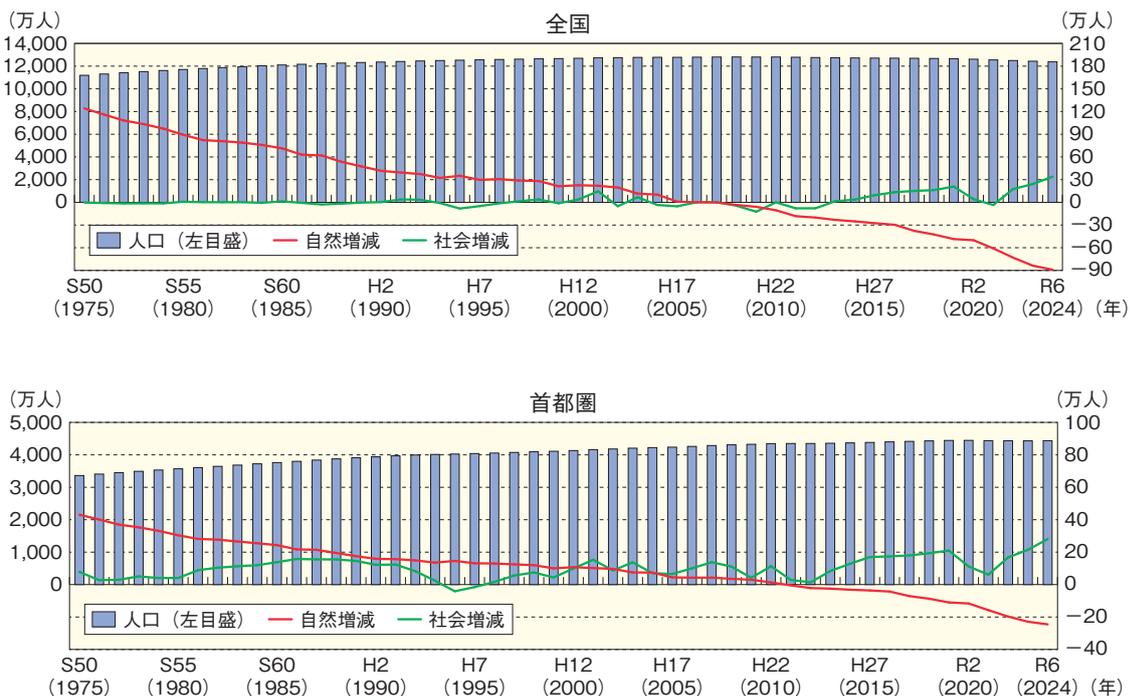
### 1. 人口の状況

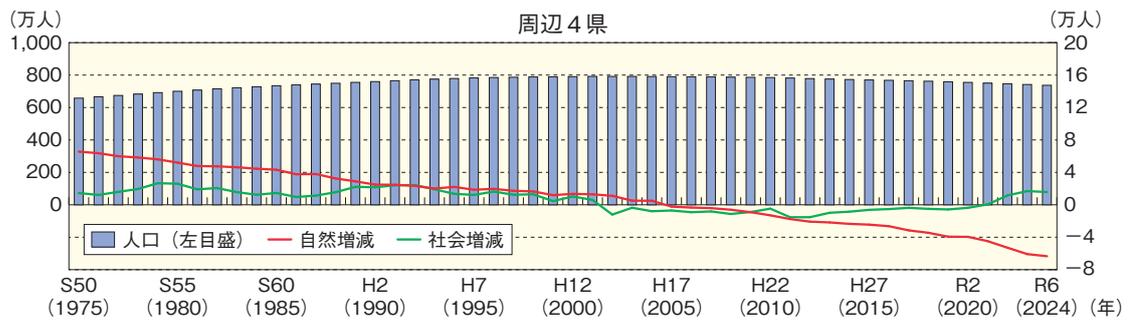
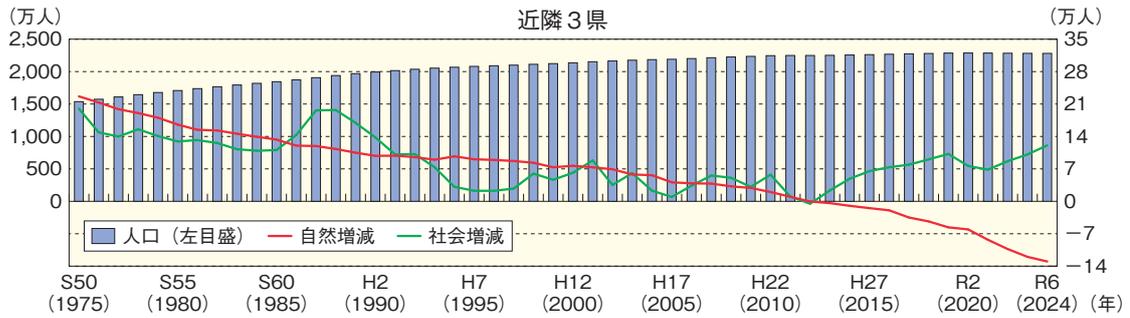
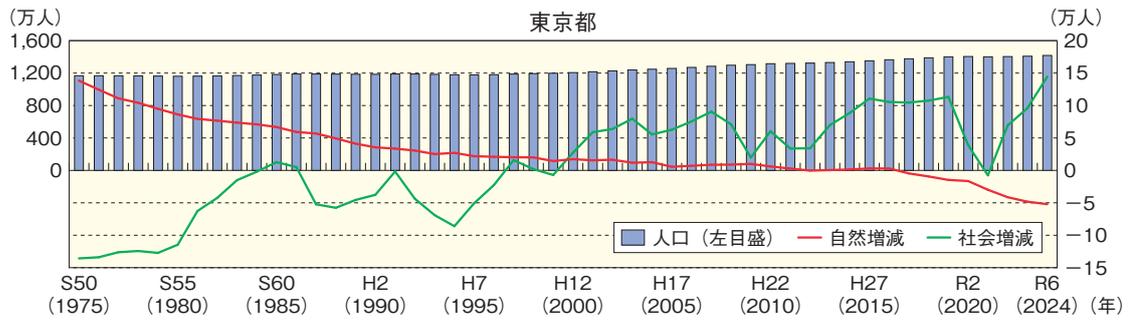
#### (1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、昭和50(1975)年以降一貫して増加し、令和2(2020)年をピークに減少に転じていたが、出入国者数及び転入超過からなる社会増減が増えたことにより、令和6(2024)年は前年から増加したものの、令和2(2020)年を下回った(図表1-1)。全国及び首都圏の圏域別の人口の推移を見ると、全国は、平成20(2008)年をピークに減少傾向にある。東京都は令和3(2021)年に減少したが、その後令和4(2022)年から再び増加傾向に転じている。一方、近隣3県は、令和3(2021)年をピークに、また、周辺4県は、平成13(2001)年をピークに、ともに減少が続いている。

人口動態を見ると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は、近年、全国及び首都圏の圏域で減少が続いている。また、前述の「社会増減」は、首都圏では、新型コロナウイルス感染症(以下「新型感染症」という。)が拡大した令和2(2020)年以降、減少が続いていたが、令和4(2022)年以降、増加傾向に転じており、令和5(2023)年以降は新型感染症拡大以前を上回っている。首都圏の圏域別に見ても、令和2(2020)年以降に減少し、令和4(2022)年以降に増加傾向に転じているのは、周辺4県を除いた圏域において同様である。

図表1-1 人口の推移(昭和50(1975)年～令和6(2024)年)

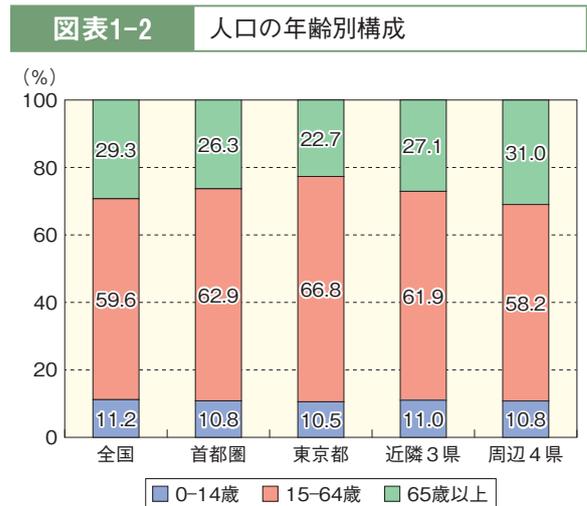




資料：総務省「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）を基に国土交通省国土政策局作成

## (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（図表1-2）。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。



注1：令和6（2024）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

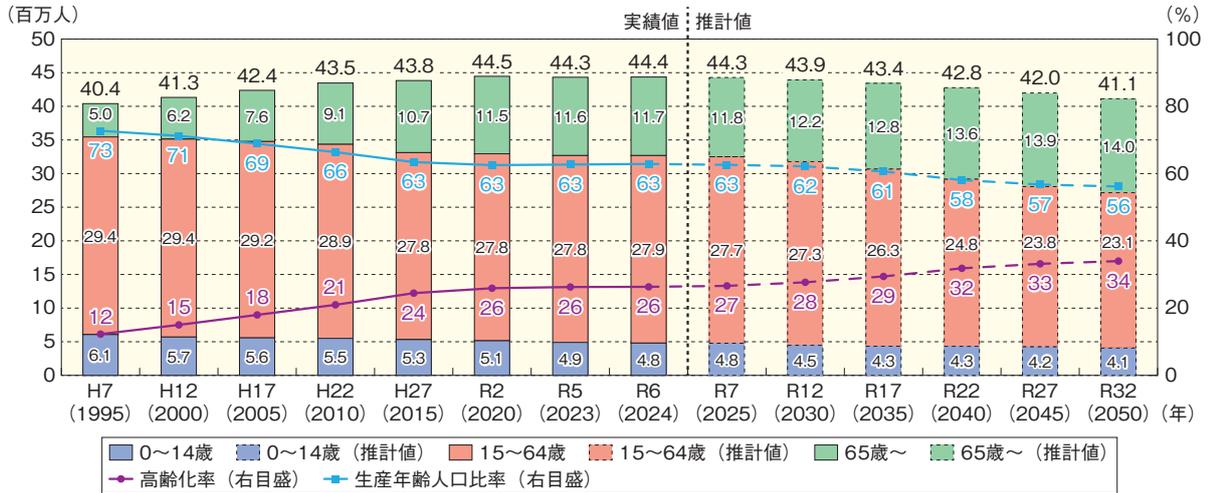
資料：総務省「人口推計」を基に国土交通省国土政策局作成

### (3) 首都圏の将来推計人口の推移

首都圏の総人口は、令和2(2020)年をピークに減少に転じていたが、令和6(2024)年は前年から増加したものの、令和2(2020)年を下回った。

今後、長期的には人口減少に転じる見込みであり、さらに、生産年齢人口比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(図表1-3)。

図表1-3 首都圏の将来推計人口の推移



注1: H7~R2は「国勢調査」、R5、R6は「人口推計」、R7~R32は「日本の地域別将来推計人口」による。

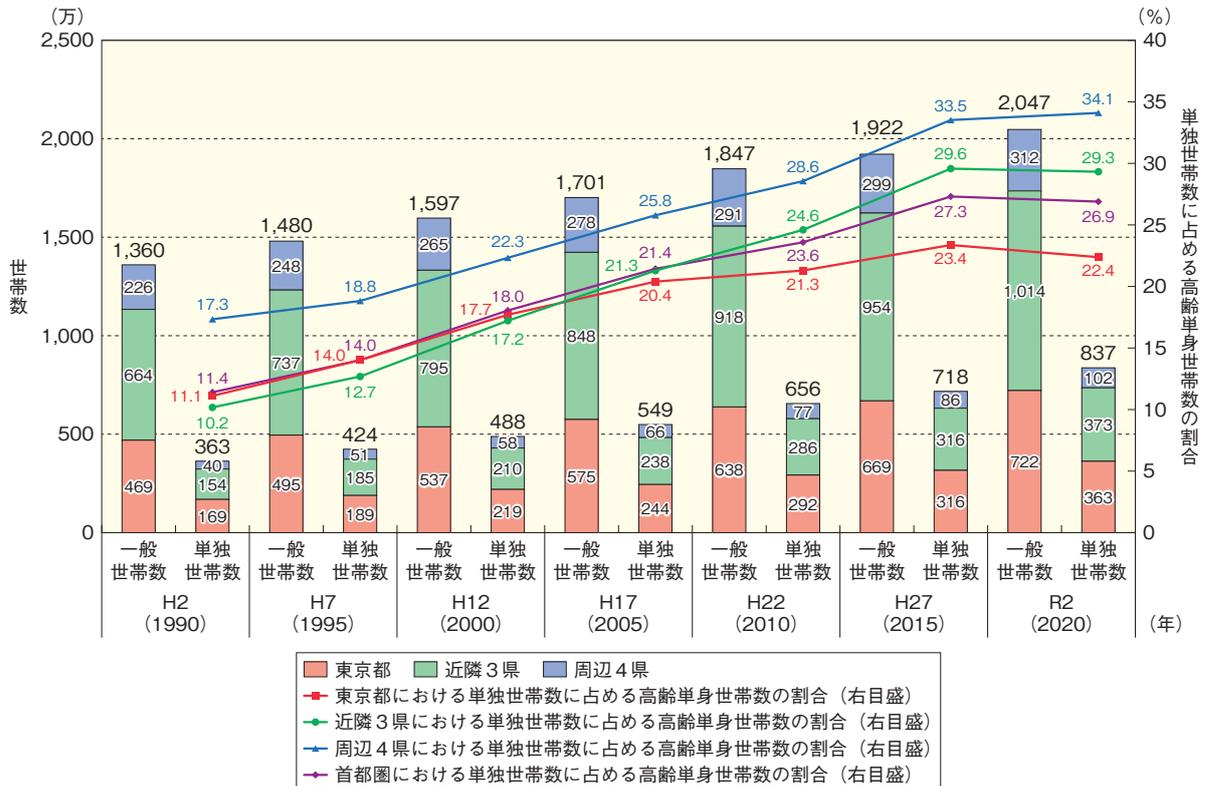
注2: 内訳の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。

資料: 総務省「国勢調査」(H7~H27は年齢不詳をあん分した人口、R2は不詳補完値による)、総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」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<sup>1)</sup>

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)年は横ばい傾向となっている。

図表1-4 一般世帯数等の推移



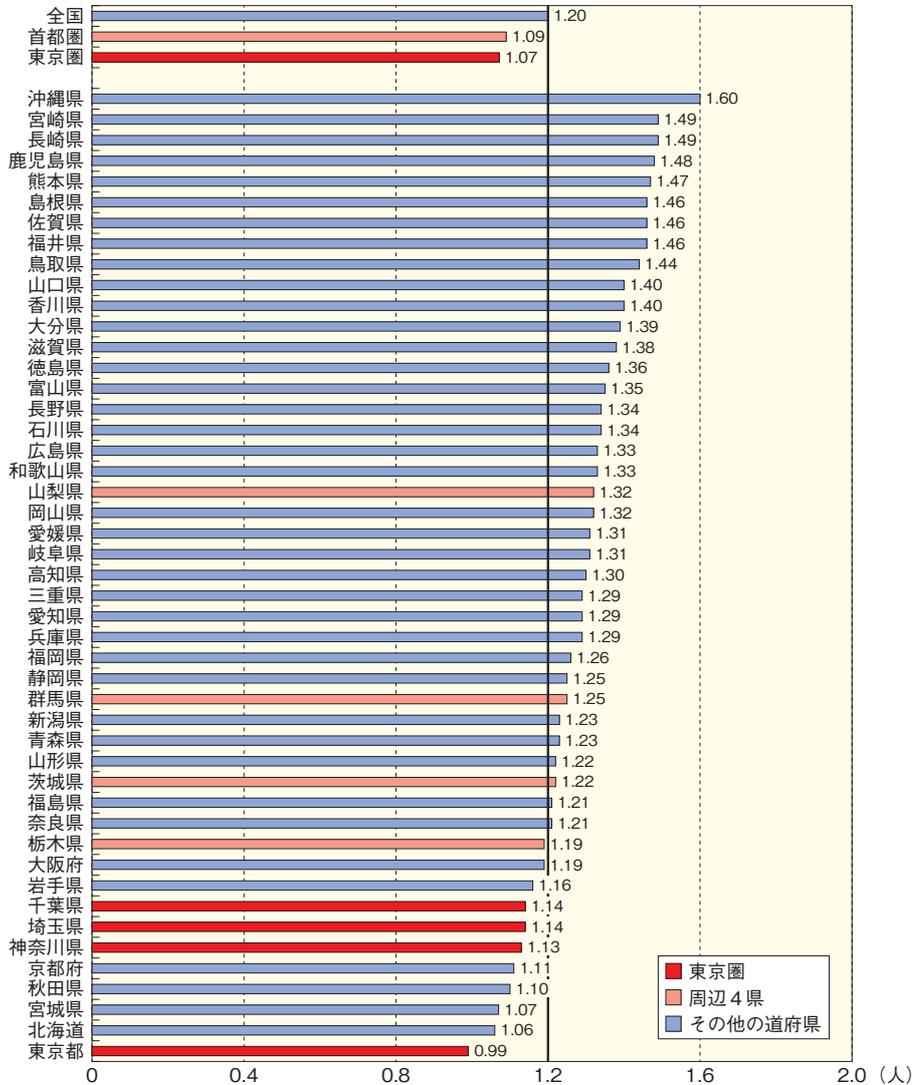
注1：各年10月1日現在  
 注2：「単独世帯数」は世帯主の年齢が不詳であるものを含む。  
 注3：内訳の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。  
 資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

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。

### (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く、特に東京都は全国で最も低くなっている（図表1-5）。

図表1-5 合計特殊出生率（令和5（2023）年）



資料：厚生労働省「人口動態統計」、総務省「人口推計」を基に国土交通省国土政策局作成

## 2. 居住環境の状況

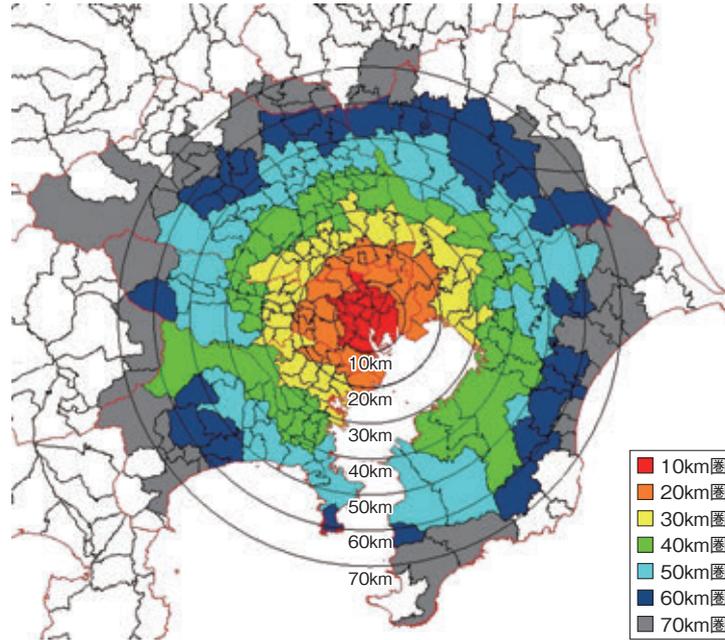
### (1) 住宅供給の状況

#### (距離別の住宅供給の状況)

東京70km圏内の市区町村（図表1-6）における平成2（1990）年から令和6（2024）年までの累計着工戸数は約1,330万戸となっており、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1-7）。

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6（2024）年では、10km圏における着工戸数の29.8%が共同分譲、56.0%が共同貸家となっている（図表1-8）。

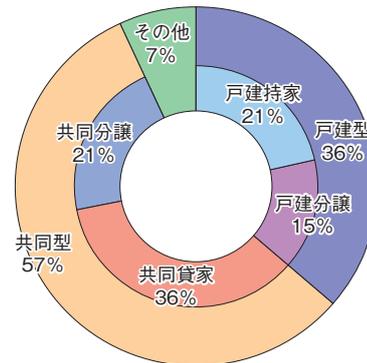
図表1-6 東京70km圏内の市区町村



資料：国土交通省

図表1-7 東京70km圏内の市区町村における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数（平成2（1990）年～令和6（2024）年の累計）

	単位（千戸）			
	一戸建	長屋建	共同建	合計
持家	2,856	26	42	2,924
貸家	75	607	4,731	5,413
給与住宅	12	6	136	153
分譲住宅	1,974	15	2,821	4,810
合計	4,916	654	7,730	13,300



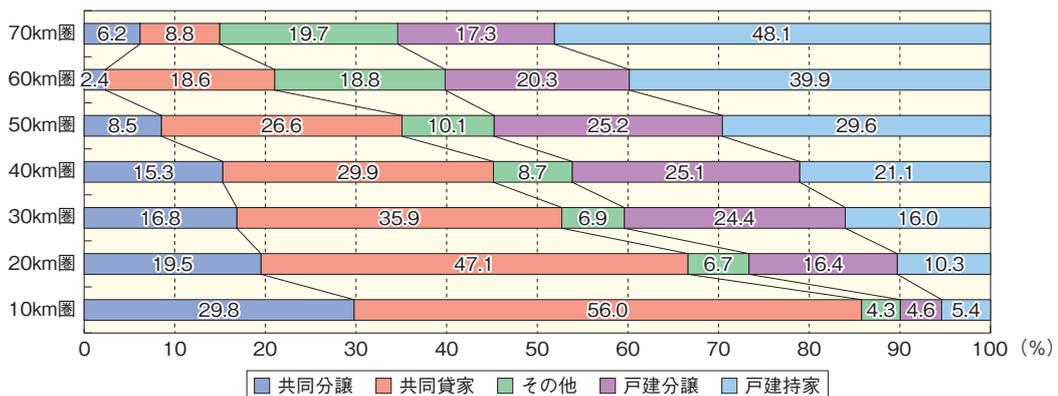
注1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するものをいう。

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：国土交通省「建築着工統計調査」を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-8 距離圏別の住宅型ごとの着工戸数シェア（令和6（2024）年）



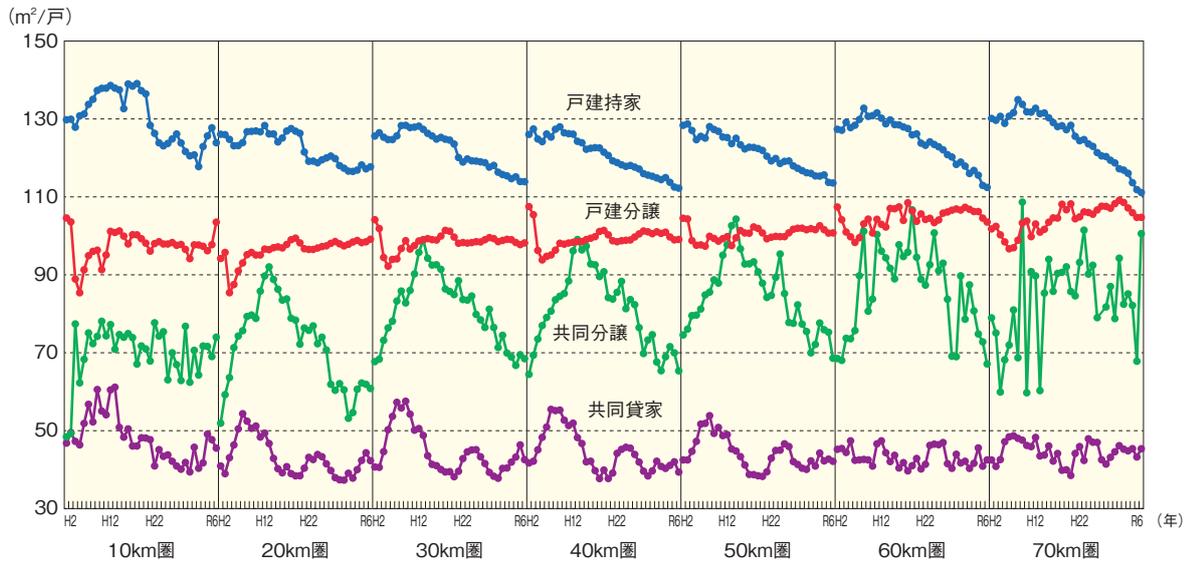
注：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。

資料：国土交通省「建築着工統計調査」を基に国土交通省国土政策局作成

### (住宅床面積の変化)

近年の首都圏の一戸当たりの住宅床面積を見ると、戸建持家は、20km～70km圏域ではおおむね減少傾向となっている。また、共同分譲は、平成26(2014)年と比較して令和6(2024)年は、20km～60km圏域で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6(2024)年は43㎡/戸程度となっている(図表1-9)。

**図表1-9** 距離圏別の住宅型ごとの住宅一戸当たり床面積の推移

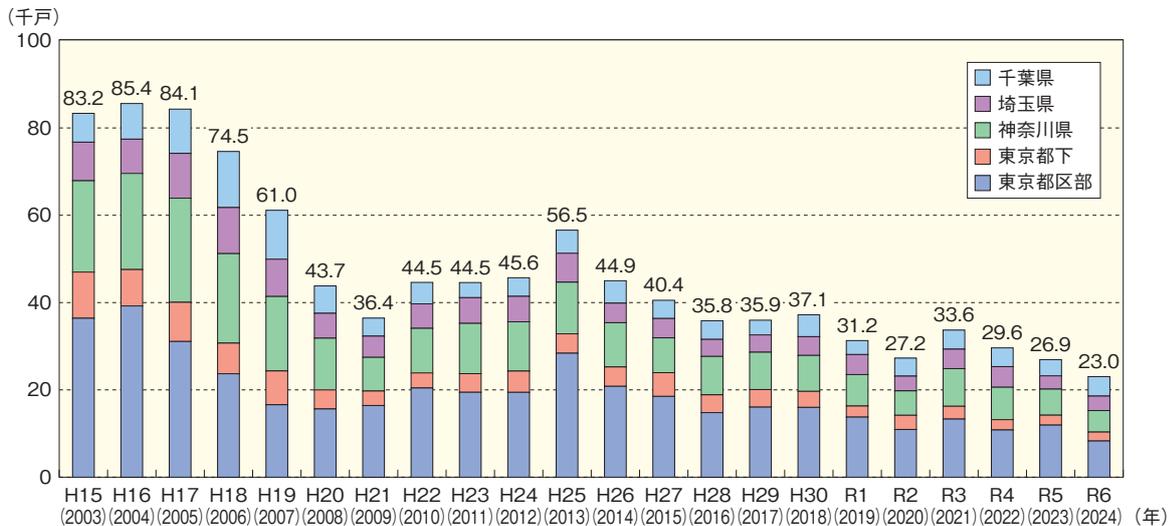


資料：国土交通省「建築着工統計調査」を基に国土交通省国土政策局作成

### (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、おおむね減少傾向が続いており、令和6(2024)年は前年比で約3.9千戸減少し、23.0千戸であった(図表1-10)。

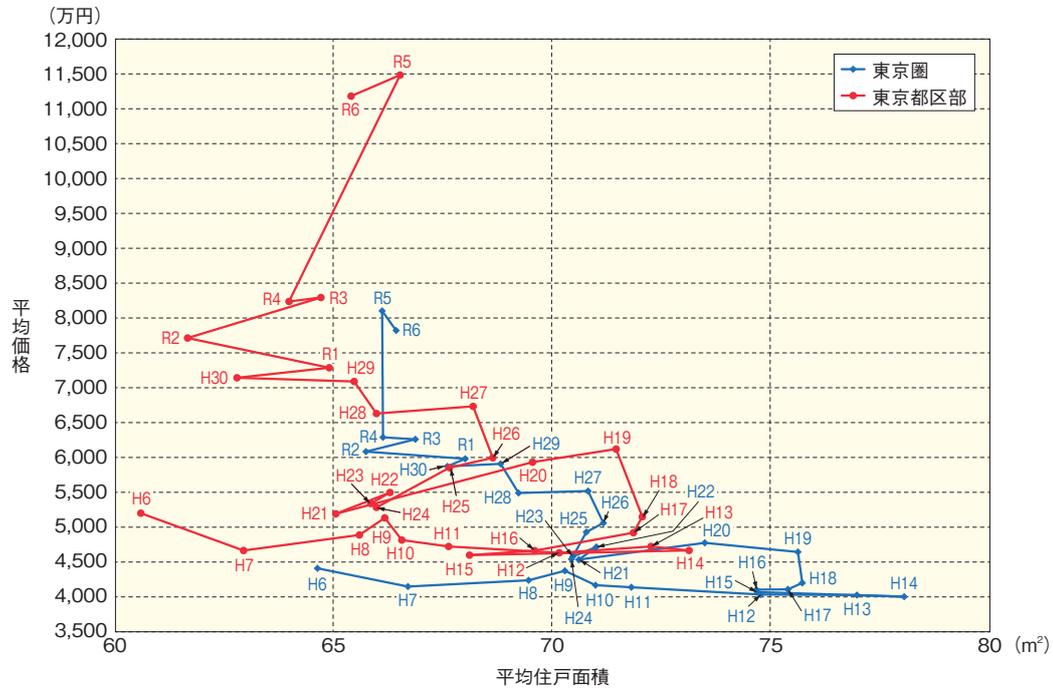
**図表1-10** 東京圏における分譲マンション供給戸数の推移



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価格・平均住戸面積の推移を見ると、東京都区部では、令和6(2024)年は平均価格が大幅に上昇した令和5(2023)年から僅かに下落し、平均住戸面積は前年より縮小した。また、東京圏の平均価格は、大幅に上昇した令和5(2023)年から僅かに下落し、平均住戸面積は前年より僅かに拡大した(図表1-11)。

図表1-11 東京圏・東京都区部の分譲マンション平均価格・平均住戸面積の推移



資料：株式会社長谷工総合研究所「CRI」を基に国土交通省国土政策局作成

今後、建築後に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6(2024)年3月までに105件の実績となっている。

維持管理の適正化に当たっては、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)が一部改正され、令和4(2022)年4月に施行された。マンション管理適正化推進計画の作成状況について、令和6(2024)年12月末時点で作成済みと回答した首都圏の地方公共団体は、8都県及び162市区となっている。

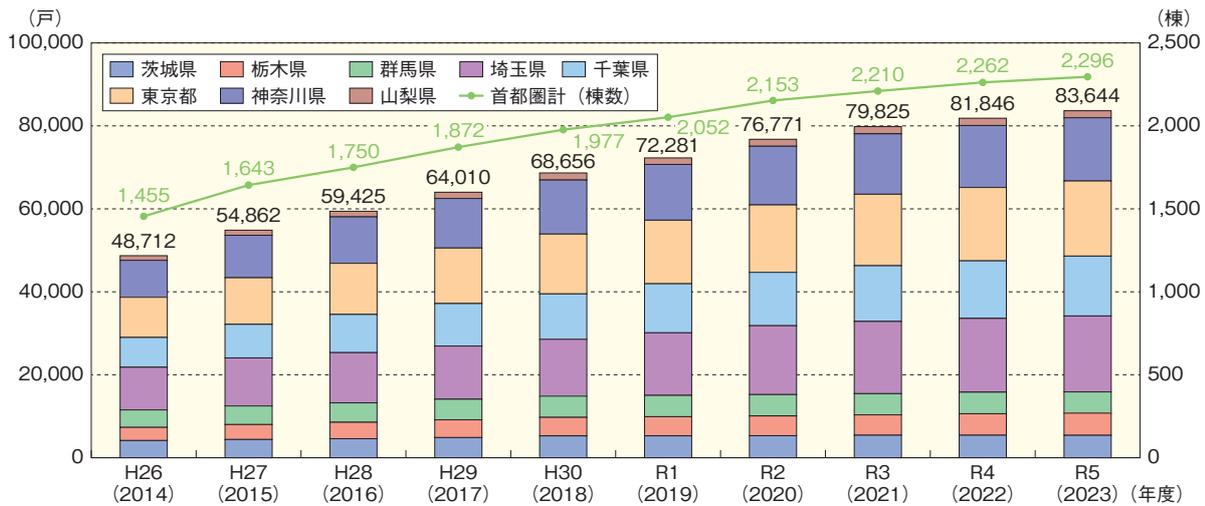
また、東京都では、分譲マンションの管理不全を予防し適正な管理を促進するため、令和2(2020)年4月から「管理状況届出制度」を開始しており、届出義務のあるマンションの管理組合からの届出数は、令和6(2024)年3月末時点で10,665件(約94%)となっている。

### (高齢者向け住宅等の供給状況)

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)年度は2,296棟、83,644戸が登録されている(図表1-12)。

令和6(2024)年6月には、住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律等の一部を改正する法律(令和6年法律第43号)が公布された。単身世帯の増加、持ち家率の低下等により、高齢者を含む住宅確保要配慮者などの賃貸住宅への円滑な入居に対するニーズが高まることを見込まれる一方、住宅確保要配慮者の賃貸住宅への入居は大家の拒否感が大きい傾向にある。このため、本改正法では賃貸人と住宅確保要配慮者の双方が安心して利用できる市場環境の整備や、居住支援法人等が入居中のサポートを行う賃貸住宅の供給促進、住宅施策と福祉施策が連携した地域の居住支援体制の強化に向けた施策が盛り込まれている。

図表1-12 サービス付き高齢者向け住宅の登録状況の推移



注：各年度の数値は3月末時点

資料：一般社団法人高齢者住宅協会「サービス付き高齢者向け住宅情報提供システム」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<sup>2)</sup>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、191の景観行政団体のうち166団体が景観計画を策定している(令和5(2023)年度末時点)。

令和6(2024)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、それを市民が十分に活用することによって、地域の活性化が図られている地区を対象にした「都市空間部門」において、「汐留イタリア街地区(東京都港区)」が特別賞に選ばれた(図表1-13)。

2) 景観法を活用した景観行政を推進する地方公共団体。具体的には政令指定都市・中核市及び都道府県と協議・同意した市町村、それ以外の地域では都道府県を指す。

図表1-13 汐留イタリア街地区（東京都港区）の概要

汐留イタリア街地区は、東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）の線路沿いに位置する約5.6haの元流通業務系市街地で、日本国有鉄道の民営化に伴い旧汐留貨物駅周辺区域に編入される形で、平成4（1992）年に汐留地区土地区画整理事業（東京都施行）が決定された。地権者で組織された汐留地区対策協議会（特定非営利活動法人コムーネ汐留の前身）は、平成10（1998）年に生活再建を念頭に中心広場を囲む汐留イタリア街の構想をまとめた。

土地区画整理事業で東京都により石畳の中心広場（汐留西公園）と道路が整備され、街並み誘導型地区計画の下で広場空間を取り囲む個性豊かな街並みが実現した。

その後、コムーネ汐留は平成20（2008）年から「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づき、新築建物から屋外広告物までデザイン調整を行うとともに、港区と公共施設管理協定を締結して協働で清掃、路面補修、植栽管理等も行い、景観の創出だけでなく維持にも取り組んでいる。

当地区は、撮影地としても人気があり、コムーネ汐留はその管理も担ってきた。また、中心広場の活用は、地元汐留町会との協働で、イベントの定期開催だけでなく、地域の賑わいと交流を促す場を創出している。



中心広場（汐留西公園）と外周道路を囲むシンボル施設と色彩豊かな街並み。

資料：「都市景観の日」実行委員会「令和6年度都市景観大賞受賞概要 都市空間部門」

### （教育・文化・スポーツ施設の整備）

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。

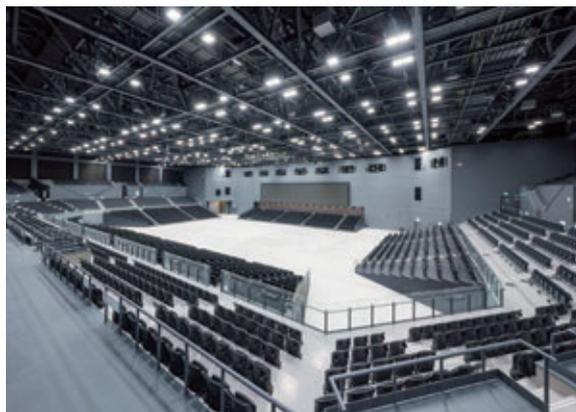
スポーツ施設について、スポーツ庁・経済産業省は、まちづくりや地域活性化の核となるスタジアム・アリーナの実現を目指す「スタジアム・アリーナ改革」に取り組んでおり、全国のモデル施設となる「多様な世代が集う交流拠点としてのスタジアム・アリーナ」を選定している。選定施設の一つである横浜市の「横浜BUNTAI」が令和6（2024）年4月に開館した（図表1-14）。「横浜BUNTAI」は、大規模な大会やコンサートなどの興行利用にも対応した多目的のアリーナ施設である。令和2（2020）年に先行して開館した横浜武道館など周辺施設との連携により、横浜の新たなスポーツ・文化の発信地となるとともに、様々な興行利用を積極的に図り、関内駅周辺地区の賑わい創出の核となることを目指している。

図表1-14 横浜BUNTAI

横浜BUNTAIの外観



アリーナ



資料：横浜市提供

### （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5（2023）年の施設数は144か所となっており、全国平均の145か所とほぼ同水準となっている一方、病院病床数では917床と全国平均の1,191床を大きく下回っており、特に、東京都は891床、近隣3県は859床とその傾向が顕著である<sup>3)</sup>。

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5（2023）年の56か所、定員数は2,952人と、全国平均の63か所、3,028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か所、432人に対し、首都圏は11か所、263人と大きく下回っている<sup>4)</sup>。

### （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30（2018）年度から令和4（2022）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19.2%増加している（図表1-15）。

図表1-15 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	
	H30(2018)年度	R4(2022)年度	H30(2018)年度	R4(2022)年度
首都圏計	2,990	3,050	443	528
東京都	464	480	239	270
近隣3県	1,626	1,654	160	209
周辺4県	900	916	44	49

注：各年度における調査時点は3月31日現在のもの。

資料：国土交通省「都市計画現況調査」を基に国土交通省国土政策局作成

3) 厚生労働省「医療施設調査」を基に国土交通省国土政策局算出

4) 厚生労働省「社会福祉施設等調査」、総務省「人口推計」を基に国土交通省国土政策局算出

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6(2024)年7月末時点で、全国で585の市町村、首都圏では126の市町村が立地適正化計画を作成・公表している。

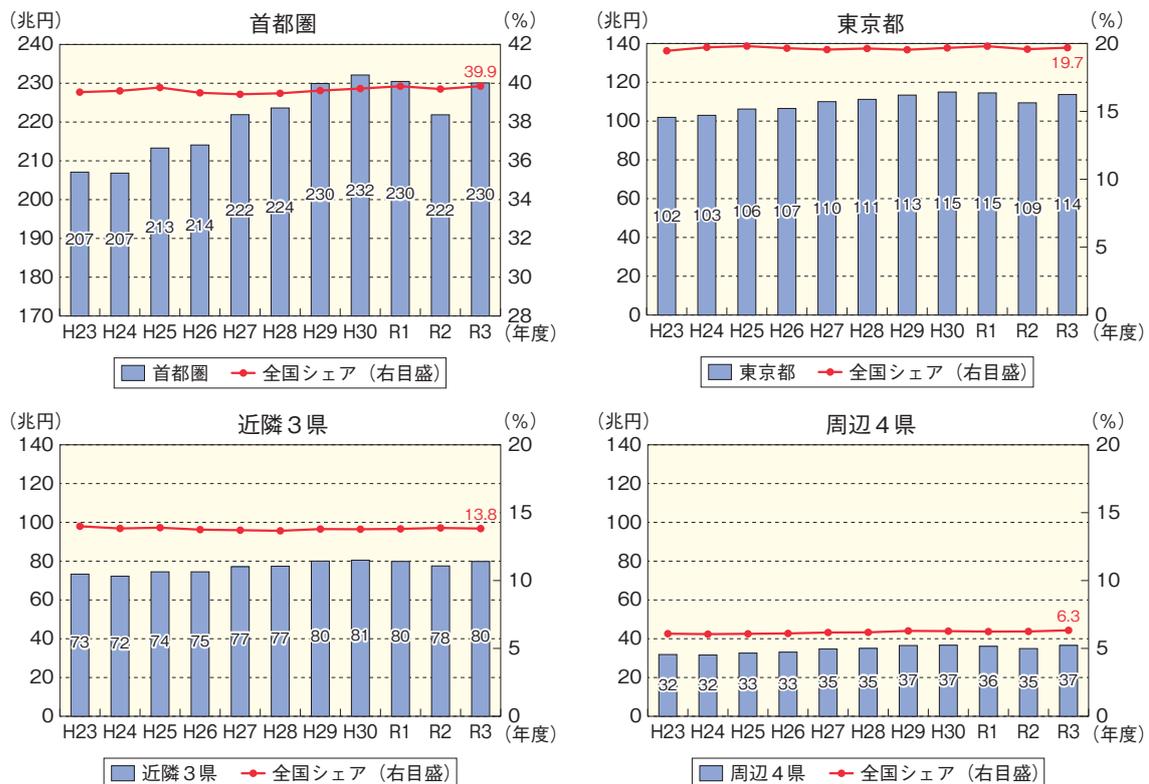
### 3. 産業機能の状況

#### (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)年度以降はおおむね増加傾向にある。令和2(2020)年度は新型コロナウイルスの影響により減少したが、令和3(2021)年度は前年から増加しており、いずれの圏域においても同様の傾向が見られる（図表1-16）。

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1-16 県内総生産（名目）と全国シェア



資料：内閣府「県民経済計算」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3(2021)年度）を見ると、全国1位は東京都（783.7万円/人）であり、2位の愛知県（541.9万円/人）と比較しても、約1.4倍の高い水準にある（図表1-17）。一方、平成28(2016)年度から令和3(2021)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35位、人

口一人当たりの県民所得の伸び率は33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1-17** 都道府県別一人当たり県内総生産（実質）、人口増加率、県内総生産（実質）成長率、一人当たり県民所得伸び率

一人当たり県内総生産（実質） （2021）（万円/人）	県内人口の増加率 （2016→2021）	県内総生産（実質）の成長率 （2016→2021）	一人当たり県民所得の伸び率 （2016→2021）
1 東京都 783.7	1 東京都 2.7%	1 福井県 10.7%	1 山梨県 15.4%
2 愛知県 541.9	2 沖縄県 1.9%	2 山梨県 10.5%	2 青森県 12.6%
3 茨城県 504.9	3 神奈川県 0.9%	3 茨城県 8.1%	3 茨城県 9.2%
4 三重県 500.9	4 埼玉県 0.7%	4 大分県 8.0%	4 熊本県 8.5%
5 滋賀県 496.8	5 千葉県 0.5%	5 佐賀県 6.6%	5 大分県 8.0%
：	：	：	：
		35 東京都 -0.9%	33 東京都 0.0%
		：	：
全国 452.5	全国 -1.2%	全国 0.6%	全国 1.5%

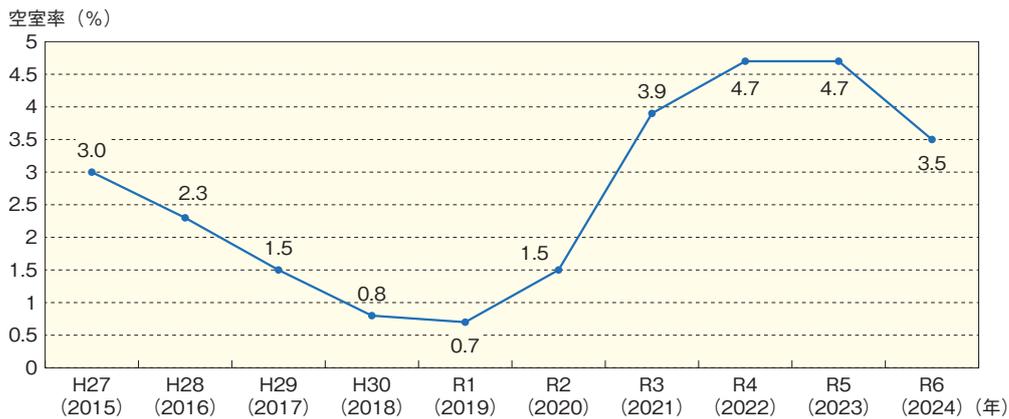
資料：内閣府「県民経済計算」を基に国土交通省国土政策局作成

## （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の空室率を見ると、令和元(2019)年までは企業の業績回復等に伴い低下する傾向にあり、令和元(2019)年は0.7%と非常に低い状況にあった（図表1-18）。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)年より上昇に転じていたが、令和6(2024)年は再度低下し、3.5%となった。

**図表1-18** 東京都区部の賃貸オフィスの空室率の推移



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「ジャパンオフィスマーケットビュー」を基に国土交通省国土政策局作成

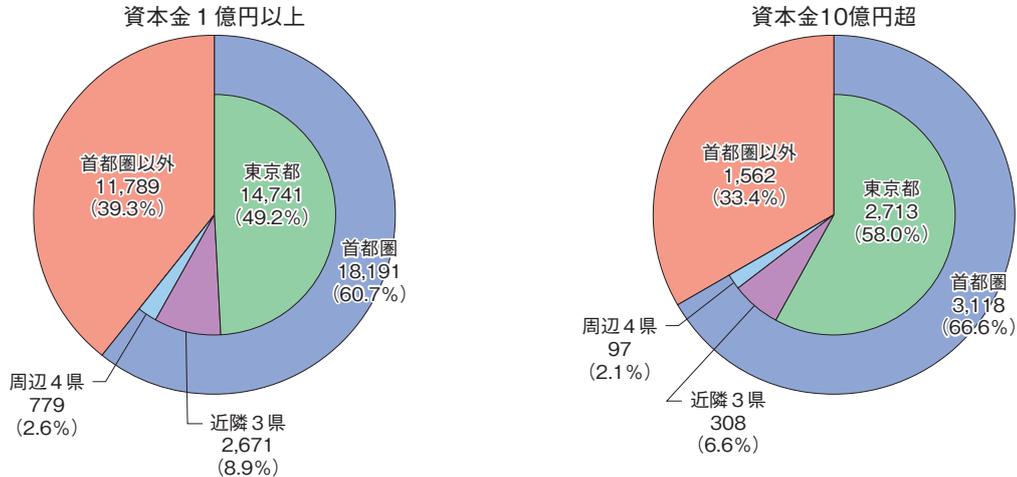
### （内国法人の立地状況）

資本金1億円以上の普通法人<sup>5)</sup>の立地状況を見ると、首都圏が18,191社で全国（29,980社）の

5) 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

60.7%を占め、特に、東京都が14,741社と全国の49.2%を占めている（図表1-19）。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3,118社で全国（4,680社）の66.6%を占め、特に、東京都が2,713社と全国の58.0%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1-19 普通法人数（令和4（2022）年度）



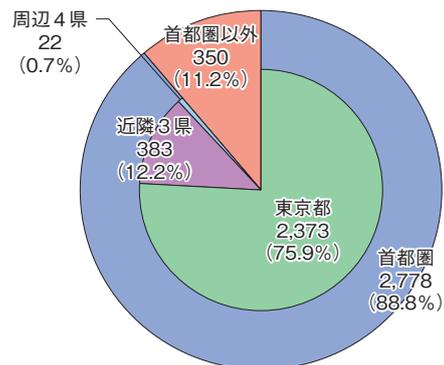
資料：国税庁「国税庁統計年報」を基に国土交通省国土政策局作成

### （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5（2023）年度末には全国の3,128社の約89%に当たる2,778社が首都圏に立地しており、高い割合を占めている（図表1-20）。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2,373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、東京都区部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、令和7（2025）年2月末までに755件（内訳 移転型事業73件、拡充型事業682件）の事業が認定を受けている。本税制については、令和6（2024）年度税制改正において、制度の適用期限が令和8（2026）年3月末まで2年間延長されるとともに、女性・若者・子育て世代にとって魅力ある雇用の創出を図るため、税制の対象に子育て施設の追加等が行われている。

図表1-20 外資系企業数（令和5（2023）年度）



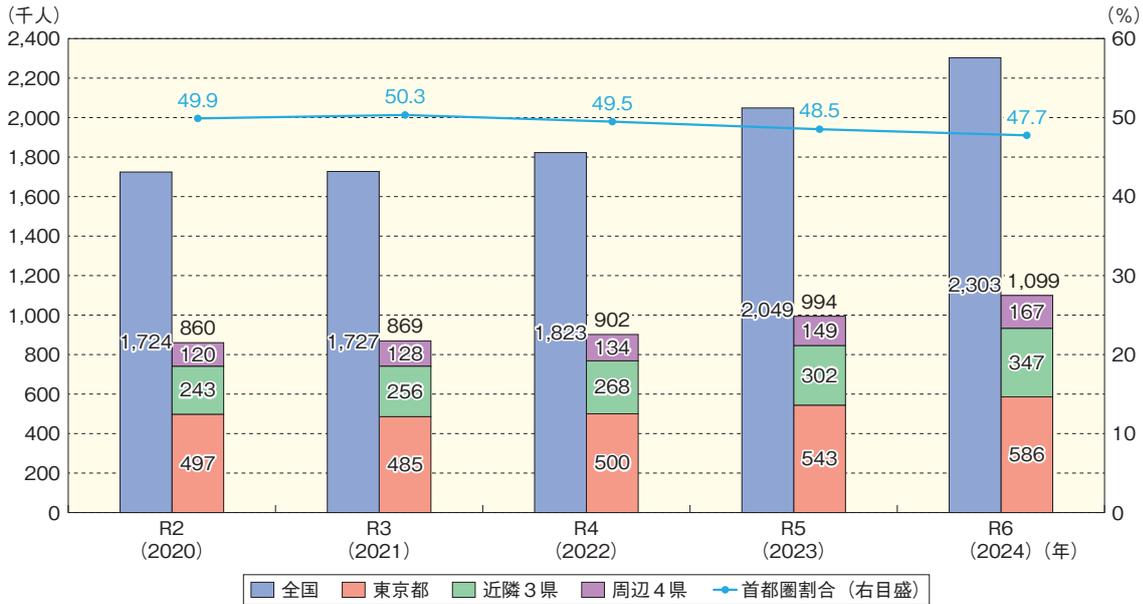
注：数値は原則資本金5,000万円以上かつ外資の比率が49%以上の企業数

資料：株式会社東洋経済新報社「外資系企業総覧」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6（2024）年には約110万人となっており、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1-21）。

図表1-21 外国人労働者数の推移



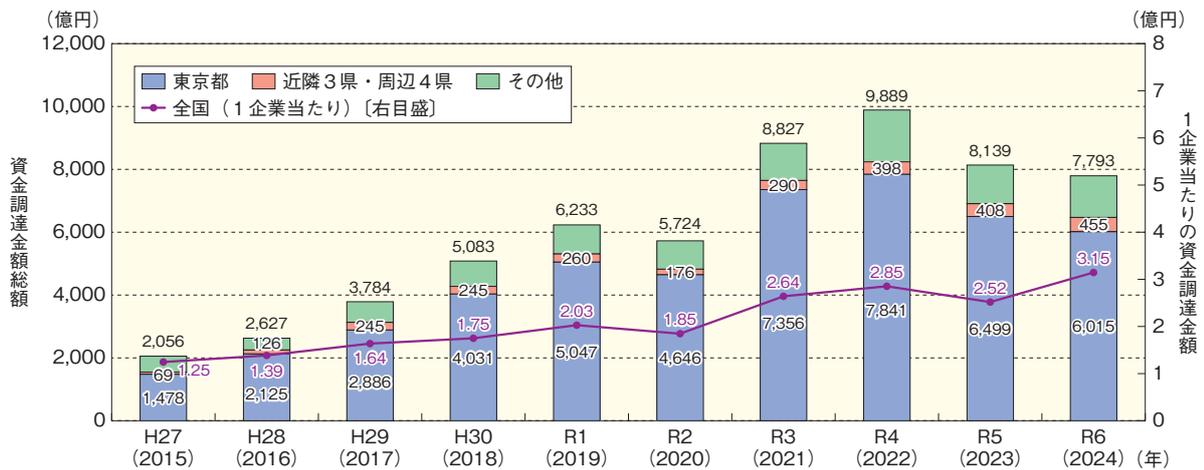
注：各年の数値は10月末時点

資料：厚生労働省「外国人雇用状況」の届出状況まとめ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と考えられるスタートアップ企業の資金調達状況を見ると、東京都の企業の状況は令和4(2022)年まではおおむね増加傾向にあったが、令和5(2023)年から減少傾向にあり、令和6(2024)年の調達額は6,015億円となっている(図表1-22)。なお、全国に占める割合は東京都の企業が約8割を占めている。

図表1-22 スタートアップ企業の資金調達金額及び全国の1企業当たりの資金調達金額の推移



注1：各年の値は、集計時点(令和7年1月20日)までに観測されたものが対象

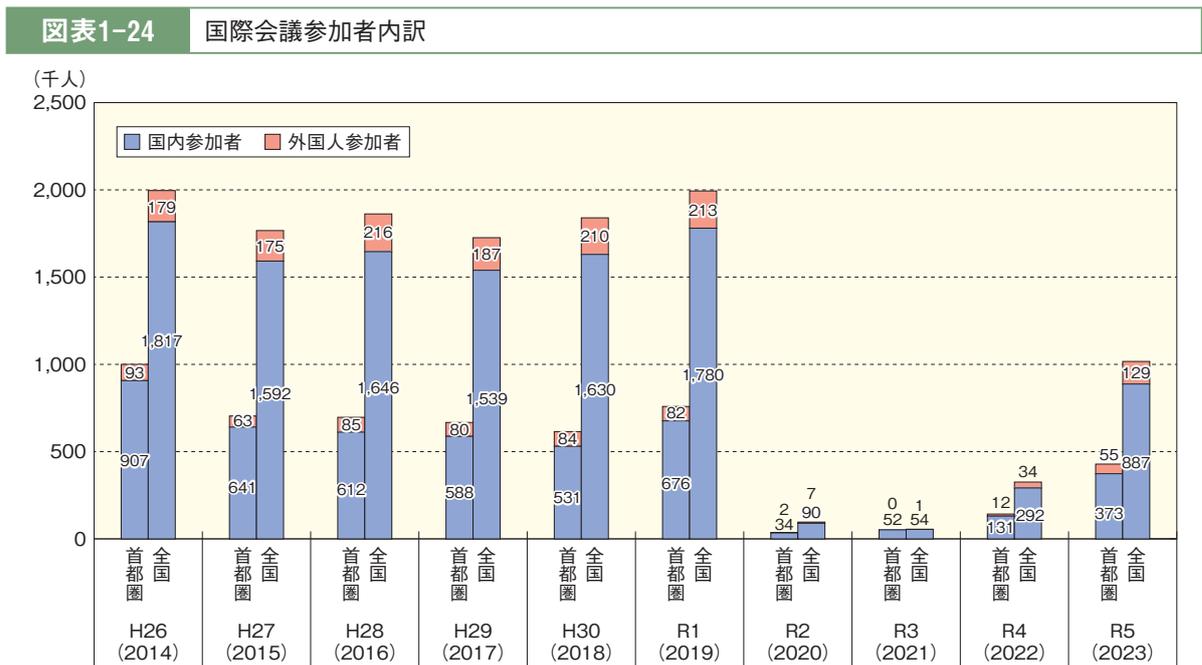
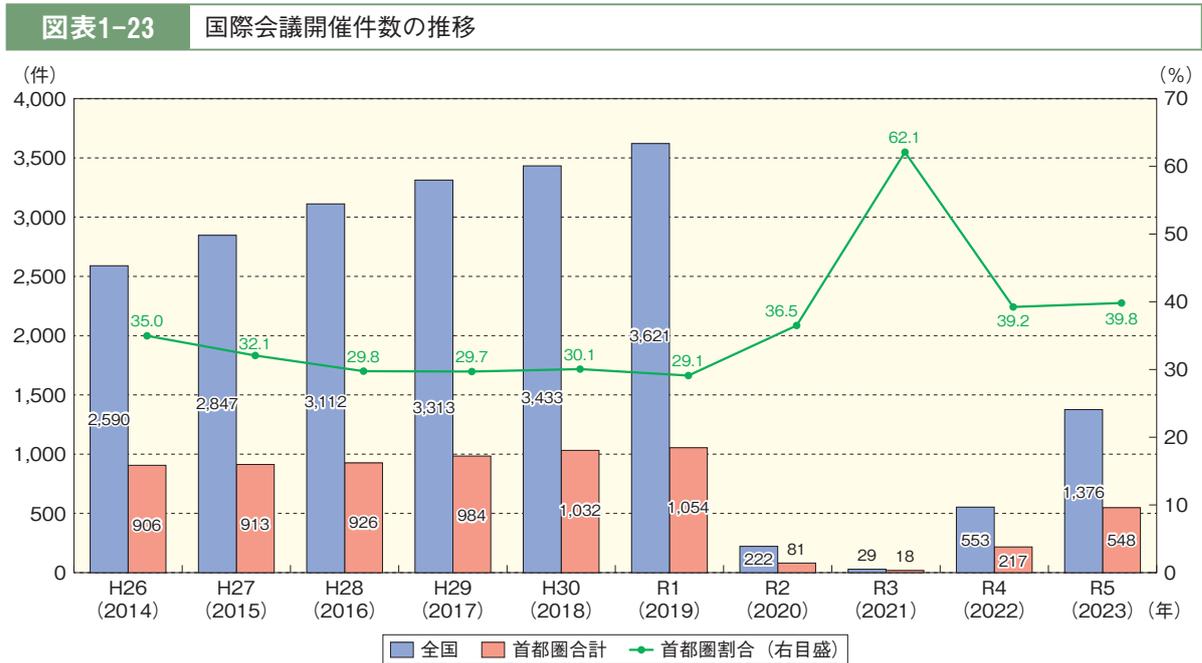
注2：データの特性上、調査進行により過去含めて数値が変動する。調査進行による影響は金額が小さい案件ほど受けやすく、直近年ほど受けやすい。

資料：スピーダ、「2024年 Japan Startup Finance 一国内スタートアップ資金調達動向」を基に国土交通省国土政策局作成

### (国際会議の開催状況)

国際会議の開催件数は、新型コロナウイルスの影響を受けて令和2(2020)年に全国的に大きく減少した。首都圏においても令和2(2020)年に大幅に減少しており、令和5(2023)年は前年から増加したものの、令和元(2019)年の5割程度にとどまっている(図表1-23)。首都圏における国際

会議の参加者数も令和2(2020)年は大幅に減少し、令和3(2021)年以降は増加傾向にあるものの、令和5(2023)年は令和元(2019)年の6割程度にとどまっている(図表1-24)。



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日以上のものである。

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)は含まない。

注3：一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：日本政府観光局「JNTO国際会議統計」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6(2024)年度の大学・大学院数は274校となっている(図表1-25)。また、大学・大学院学生数は前年度から5,029人の増加となっており、特に東京都では9,000人以上増加している。

図表1-25 大学・大学院数及び学生数（令和6（2024）年度）

	大学・大学院数		大学・大学院学生数	
	実数（校）	対前年増減	実数（人）	対前年増減
全国	813	3	2,949,795	4,196
首都圏合計	274	0	1,307,785	5,029
茨城県	11	0	37,083	939
栃木県	9	0	23,221	-30
群馬県	15	0	29,358	-1,235
埼玉県	27	-1	108,667	-4,090
千葉県	27	0	118,192	-907
東京都	145	1	784,700	9,695
神奈川県	33	0	189,489	589
山梨県	7	0	17,075	68

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

東京23区内の大学等の学生の収容定員の増加が進むと、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。

一方で、同法附則の規定に基づき見直しが行われ、令和5（2023）年6月には「特定地域内学部収容定員の抑制等に関する命令」を一部改正し、東京23区内の定員増加抑制について、産業界からのニーズが極めて高い高度なデジタル人材を育成する情報系学部・学科に限定し、一定の要件のもと、限定的な例外措置が設けられた。

### （3）首都圏における各産業の動向

#### （製造業の動向）

令和5（2023）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62,964件で全国の28.2%、従業者数は約199万人で全国の25.7%であり、それぞれの全国シェアは、首都圏の人口の全国シェア（35.6%）よりも、いずれも低い状況となっている（図表1-26）。ただし、周辺4県においては、事業所数、従業者数のいずれも、各県の人口の全国シェアを超える状況となっている。

図表1-26 製造業の事業所数等

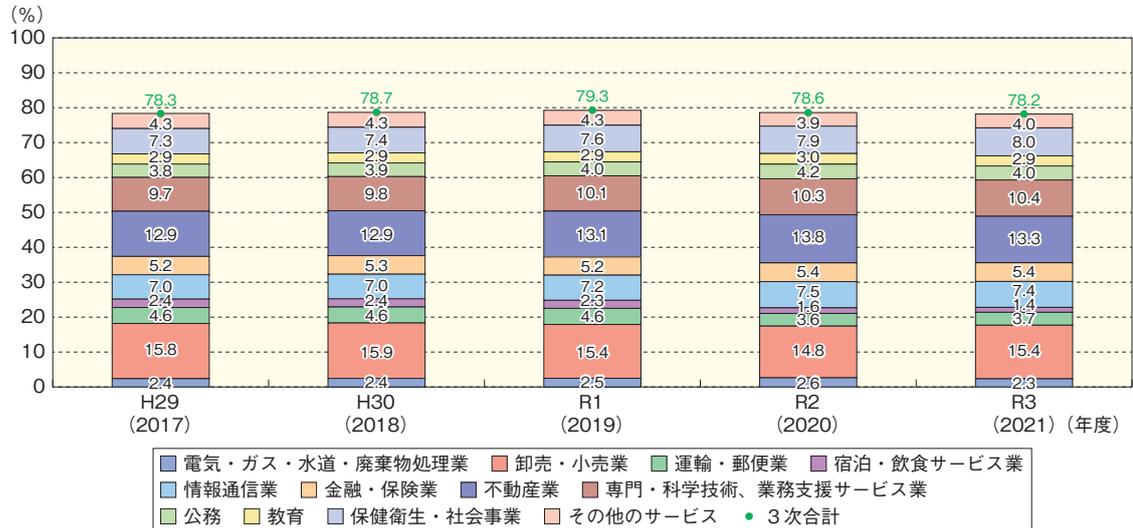
	事業所数（R5）		従業者数（R5）		製造品出荷額等（R4）		人口（R5）	
	実数（件）	全国シェア（%）	実数（人）	全国シェア（%）	金額（百万円）	全国シェア（%）	推計数（千人）	全国シェア（%）
全国	223,391	100.0	7,751,935	100.0	361,774,867	100.0	124,352	100.0
首都圏合計	62,964	28.2	1,993,186	25.7	94,012,888	26.0	44,323	35.6
茨城県	5,717	2.6	277,608	3.6	14,859,573	4.1	2,825	2.3
栃木県	4,879	2.2	201,306	2.6	9,478,322	2.6	1,897	1.5
群馬県	5,733	2.6	221,123	2.9	9,562,364	2.6	1,902	1.5
埼玉県	13,252	5.9	385,746	5.0	14,799,788	4.1	7,331	5.9
千葉県	5,956	2.7	210,821	2.7	15,892,538	4.4	6,257	5.0
東京都	15,400	6.9	264,693	3.4	8,283,779	2.3	14,086	11.3
神奈川県	9,911	4.4	357,750	4.6	18,231,778	5.0	9,229	7.4
山梨県	2,116	0.9	74,139	1.0	2,904,746	0.8	796	0.6

注1：個人経営を除く事業所  
 注2：事業所数、従業者数は令和5（2023）年6月1日時点、製造品出荷額等は令和4（2022）年1月～12月実績  
 注3：人口は令和5（2023）年10月1日時点  
 資料：総務省・経済産業省「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」、総務省「人口推計」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3（2021）年度において全体の78.2%と大きなウエイトを占めている（図表1-27）。このうち、卸売・小売業が圏域総生産の15.4%を占めており、また、前年度と比較すると、特に卸売・小売業のシェアが増加している。

図表1-27 首都圏の圏域総生産（名目）における第3次産業のシェア



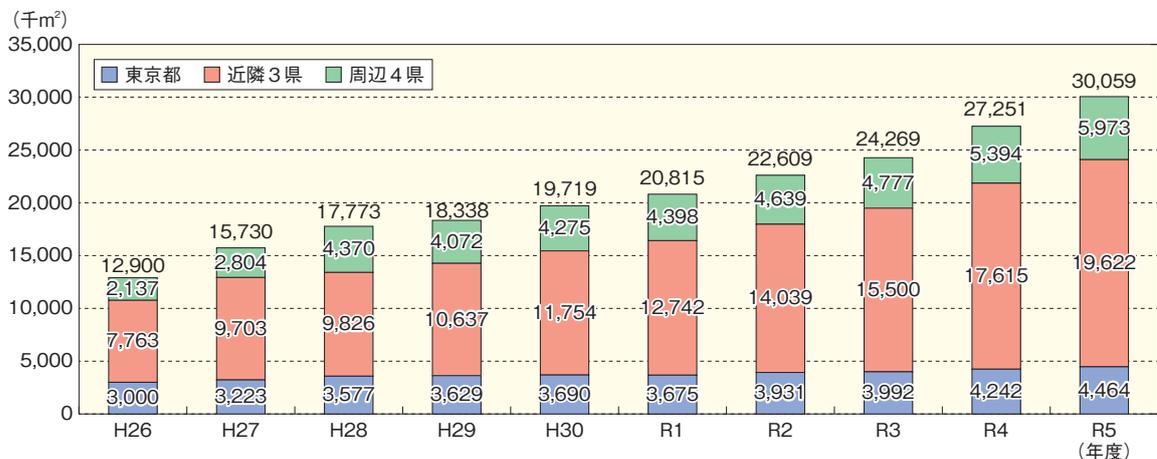
資料：内閣府「県民経済計算」を基に国土交通省国土政策局作成

### (物流拠点の整備状況)

東京圏には、成田国際空港（成田空港）、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、大型物流施設の整備も見られている。

首都圏に所在する普通倉庫の所管面積を見ると、平成26(2014)年度には約1,290万㎡であったのに対し、令和5(2023)年度は約3,006万㎡と約2.3倍となっており、特に近隣3県及び周辺4県における伸びが大きくなっている（図表1-28）。

図表1-28 首都圏における普通倉庫の所管面積の推移



注1：各年度の第1四半期実績

注2：普通倉庫のうち、1～3類倉庫の所管面積の合計

資料：国土交通省「倉庫統計季報」を基に国土交通省国土政策局作成

令和6(2024)年9月、株式会社ビームスは、東京都江東区の新たな物流拠点「ビームスウェアステーション」を稼働させた(図表1-29)。移転に際し、延床面積を移転前の2倍程度(約9,000坪)に拡張するとともに、将来の国内労働市場における生産年齢人口減少を見据え、自律型ケースハンドリングロボットシステムなど、複数の先端自動化システムを新たに導入している。

図表1-29 ビームスウェアステーション

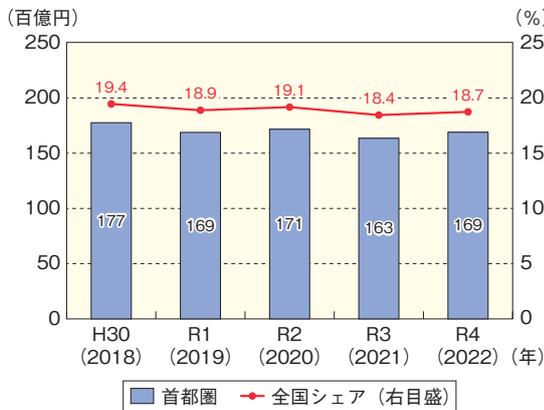


資料：株式会社ビームス提供

(農業の動向)

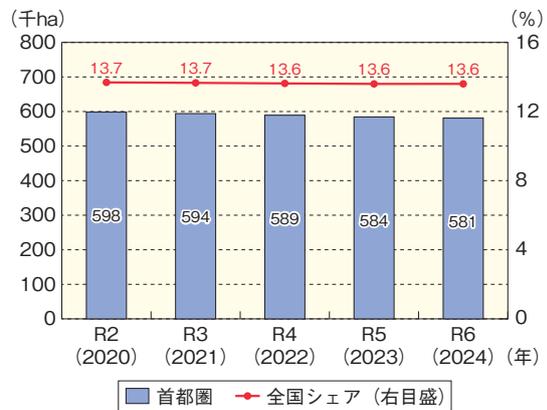
首都圏の農業は、世界最大規模の消費地に近いという優位性があり、令和4(2022)年において、茨城県は全国3位と、全国有数の農業産出額となっており、同年の首都圏全体の農業産出額は全国の約2割を占める(図表1-30)。令和6(2024)年の東京都中央卸売市場における野菜総取扱高の約4割が首都圏にて産出されており、大消費地への新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている。しかしながら、都市化の影響を受け、耕地面積は漸減傾向にあり(図表1-31)、食料の安定供給に向けて限りある農地を有効に利用するため、荒廃農地の再生利用に向けた取組が実施されている。首都圏では、再生利用可能な荒廃農地が令和5(2023)年度は約2.3万haにのぼる中、1,874haの荒廃農地が再生利用されている<sup>6)</sup>。

図表1-30 農業産出額の推移



資料：農林水産省「生産農業所得統計」を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-31 耕地面積の推移



資料：農林水産省「耕地及び作付面積統計」を基に国土交通省国土政策局作成

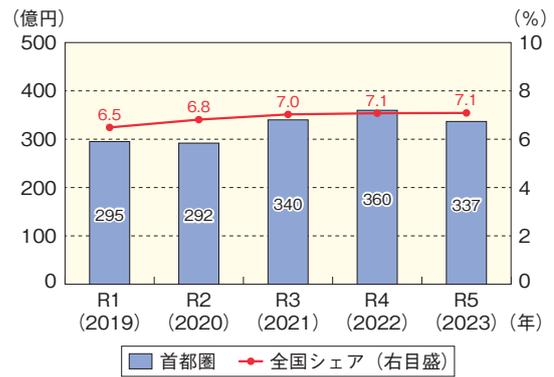
6) 農林水産省「令和5年度の荒廃農地面積について」を基に国土交通省国土政策局算出

### (林業の動向)

首都圏の林業は、令和5(2023)年の林業産出額が約337億円で全国の約7%となっており(図表1-32)、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。

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各県独自の税制が導入されており、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1-32 林業産出額の推移



資料：農林水産省「林業産出額」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4(2022)年の漁業産出額(海面漁業・養殖業)が約703億円で、前年に比べて約41億円の増加となっている<sup>7)</sup>。

### (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。

平成30(2018)年に改正された卸売市場法(昭和46年法律第35号)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、令和6(2024)年4月1日時点で、首都圏の16市場が中央卸売市場として認定されており、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。

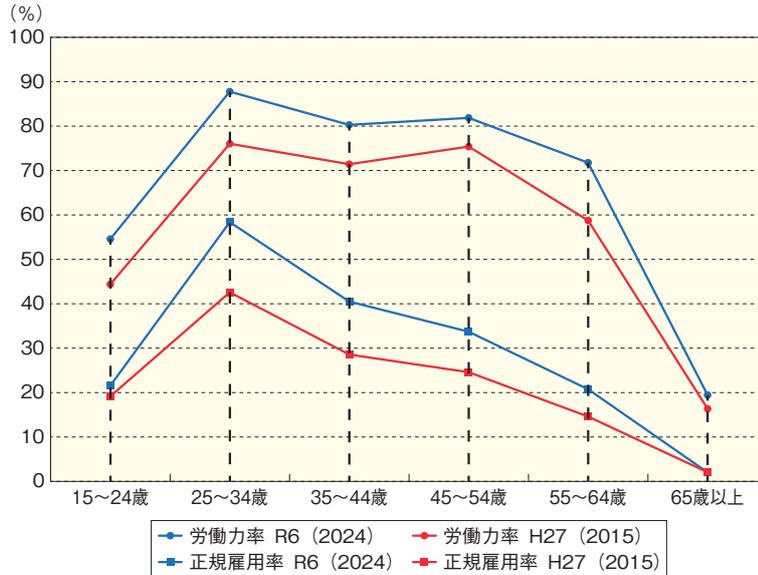
## 4. 女性・高齢者等の社会への参加可能性を開花させる環境づくり

### (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6(2024)年の女性の労働力率は、平成27(2015)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歳の労働力率も80.3%と上昇している(図表1-33)。また、国内では、女性の正規雇用率が20代後半から30代前半でピークを迎えた後、低下が見られるという課題(いわゆるL字カーブ)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。

7) 農林水産省「令和4年漁業産出額」を基に国土交通省国土政策局算出

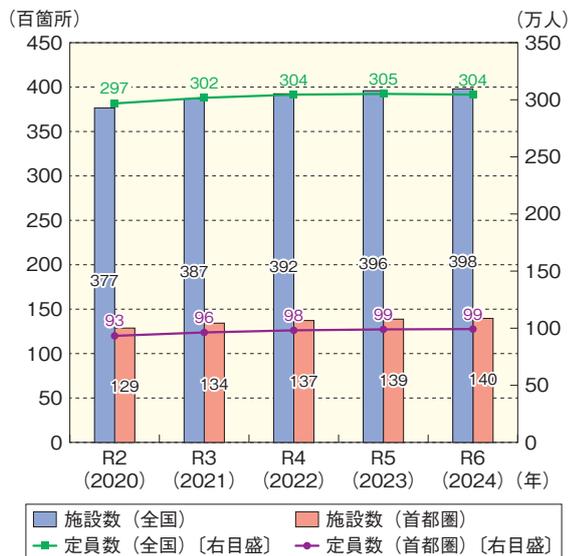
図表1-33 関東甲信地方の年齢階層別の女性の労働力率及び正規雇用率



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：総務省「労働力調査」を基に国土交通省国土政策局作成

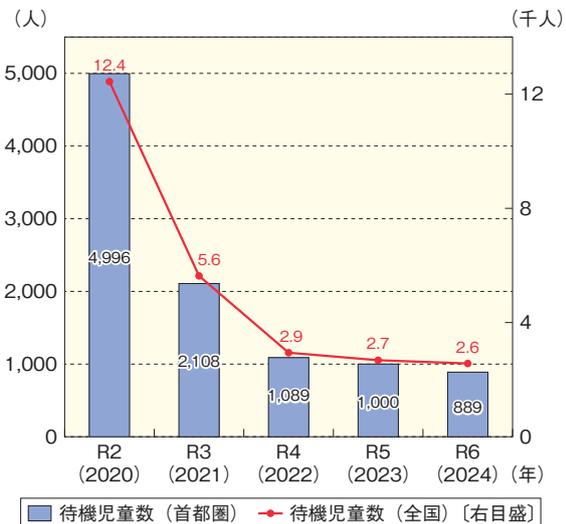
一方、首都圏の令和6(2024)年の保育所等施設数は約1.4万か所で、利用定員数は約99万人となっており、保育の受け皿の整備が進んでいる(図表1-34)。また、令和6(2024)年の待機児童は、首都圏では約900人と前年より減少している(図表1-35)。

図表1-34 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、保育所、特定地域型保育事業、幼保連携型認定子ども園、幼稚園型認定子ども園、地方裁量型認定子ども園の利用定員を集計している。  
資料：子ども家庭庁「保育所等関連状況取りまとめ」を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-35 待機児童数の推移(各年4月1日時点)



資料：子ども家庭庁「保育所等関連状況取りまとめ」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。

令和2（2020）年にとりまとめられたバリアフリー法に基づく整備目標（令和7（2025）年度までのおおむね5年間）では、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、地方部を含めたバリアフリー化や聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリー、マスタープラン・基本構想の作成、「心のバリアフリー」の推進に留意されている。首都圏においては、令和5（2023）年度末時点で、マスタープランについては14市区、基本構想については首都圏の市区町村の約29%にあたる98市区町が作成しており、整備目標の達成に向け、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<sup>8)</sup>。

高齢社会対策基本法（平成7年法律第129号）に規定される、高齢社会対策の基本的かつ総合的な政府指針である「高齢社会対策大綱」が令和6（2024）年9月に閣議決定された。大綱では、基本的な考え方として、年齢に関わりなく希望に応じて活躍し続けられる経済社会の構築や、一人暮らしの高齢者の増加等の環境変化に適切に対応し、多世代が共に安心して暮らせる社会の構築、加齢に伴う身体機能・認知機能の変化に対応したきめ細かな施策展開・社会システムの構築を掲げており、今後、分野別の基本的施策を進めることとしている。

8) 国土交通省「基本構想作成市町村一覧」を基に国土交通省国土政策局算出

# 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<sup>1)</sup>」（以下「基本計画」という。）（平成27年3月）が閣議決定されている（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2万3千人からおおむね半減、想定される最大の建物全壊・焼失棟数を約61万棟からおおむね半減させることが掲げられている。

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><b>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</b></p> <p>○ <b>首都中枢機能の継続性の確保は必要不可欠</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>首都中枢機能の障害は災害応急対策に大きな支障を来すおそれ</li> <li>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</li> </ul> <p>○ <b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>→ 予防対策・応急対策の計画的・戦略的实施</b></p>	
<p><b>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</b></p> <p>(1) <b>首都中枢機能の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>首都中枢機能及び首都中枢機関の<b>業務継続体制の構築</b></li> <li>首都中枢機能を支える<b>ライフライン及びインフラの維持</b></li> </ul> <p>(2) <b>膨大な人的・物的被害への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>あらゆる対策の前提としての<b>耐震化と火災対策</b>、深刻な<b>道路交通麻痺対策</b>等、膨大な数の<b>避難者・帰宅困難者</b>等</li> </ul> <p>(3) <b>地方公共団体への支援等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>(4) <b>社会全体での首都直下地震対策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>社会のあらゆる構成員が連携した「自助」「共助」「公助」による被害の軽減に向けた備え</li> </ul> <p>(5) <b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>外国人観光客の<b>避難誘導対策</b>など安心して大会に参加・観戦できるよう取組強化</li> </ul>	
<p><b>3. 首都直下地震が発生した場合における首都中枢機能の維持に関する事項</b></p> <p>(1) <b>首都中枢機能の維持を図るための施策に関する基本的な事項</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>首都中枢機能及び首都中枢機関 ～ 政治中枢：国会、行政中枢：中央省庁・都庁・駐日外国公館等、経済中枢：中央銀行・企業本社等</li> <li>首都中枢機関の機能目標 ～ 発災直後においても最低限果たすべき機能目標を設定</li> <li>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<b>執行体制、執務環境の確保</b>について緊急対策実施計画に定める。</li> <li><b>金融決済機能</b>の継続性の確保、<b>企業本社等における事業継続</b>への備え</li> </ul> <p>(2) <b>首都中枢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枢機能の一時的な代替に関する基本的な事項</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政府の代替拠点の検討、代替庁舎の確保等</li> </ul> <p>(3) <b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ライフライン及び情報通信インフラの機能目標</li> <li>施設の<b>耐震化・多重化</b>や<b>早期復旧体制</b>の整備等</li> </ul> <p>(4) <b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通インフラの機能目標</li> <li>施設の<b>耐震化</b>や<b>早期の道路啓閉、復旧体制</b>の整備等</li> </ul> <p>(5) <b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各主体が業務継続計画を作成・見直し</li> </ul>	<p><b>4. 5. 6. 法に基づく各種計画に係る事項</b></p> <p><b>4. 首都中枢機能維持基盤整備等地区的指定及び基盤整備等計画の認定に関する基本的な事項</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>首都中枢機能維持基盤整備等地区的指定の考え方（首都中枢機関の集積状況等を勘案）<b>逐別逐層</b></li> <li>地方公共団体が作成する基盤整備等計画の認定基準</li> </ul> <p><b>5. 地方緊急対策実施計画の基本となるべき事項</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
<p><b>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</b></p> <p>(1) <b>首都中枢機能の継続性の確保</b> → 3. 参照</p> <p>(2) <b>膨大な人的・物的被害への対応</b></p> <p>① <b>計画的かつ早急な予防対策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建築物、施設の<b>耐震化の推進</b>等</li> <li><b>出火防止対策</b>、発災時の速やかな<b>初期消火</b>、延焼被害の抑制対策等</li> <li><b>ライフライン</b>等の耐震化、発災時の速やかな機能回復</li> <li><b>燃料の供給</b>対策</li> <li><b>交通インフラ、河川・海岸堤防</b>等の耐震化、発災時の速やかな機能回復</li> <li>その他（集客施設・原子力事業所・石油コンビナート等地区的安全確保等）</li> </ul> <p>② <b>津波対策</b></p> <p>③ <b>円滑かつ迅速な災害応急対策、災害復旧・復興への備え</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>災害応急体制</b>の整備</li> <li><b>道路啓閉と道路交通渋滞</b>対策</li> <li><b>市街地火災</b>への対応</li> <li><b>救命・救助、災害時医療</b>機能</li> <li>膨大な数の<b>避難者・被災者</b>、膨大な数の<b>帰宅困難者</b>等</li> <li>広域連携のための<b>防災拠点、交通基盤</b>の確保</li> <li>物資の絶対的な不足に対応した<b>物資輸送機能</b>の確保</li> <li>的確な<b>情報収集・発信</b>、実践的な<b>防災訓練</b></li> <li>多様な発生態様への対応</li> <li>円滑な<b>復旧・復興</b></li> </ul> <p>④ <b>各個人の防災対策の啓発活動</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>適切な避難行動、車庫の利用抑制、備蓄</b>等</li> </ul> <p>⑤ <b>企業活動等の回復・維持</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>事業継続計画</b>の作成、地域貢献等</li> </ul> <p>(3) <b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施設の<b>耐震化</b>、外国人観光客の<b>避難誘導</b>等</li> </ul> <p>(4) <b>長周期地震動対策（中長期的対応）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高層建築物等への影響等の専門的検討</li> </ul>	
<p><b>8. その他</b></p> <p>(1) <b>計画の効果的な推進</b> 別途地震防災戦略・応急対策の具体計画を作成</p> <p>(2) <b>災害対策基本法に規定する防災計画との関係</b></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_gaiyou.pdf)

[https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto\\_keikaku\\_henkou1.pdf](https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto_keikaku_henkou1.pdf)

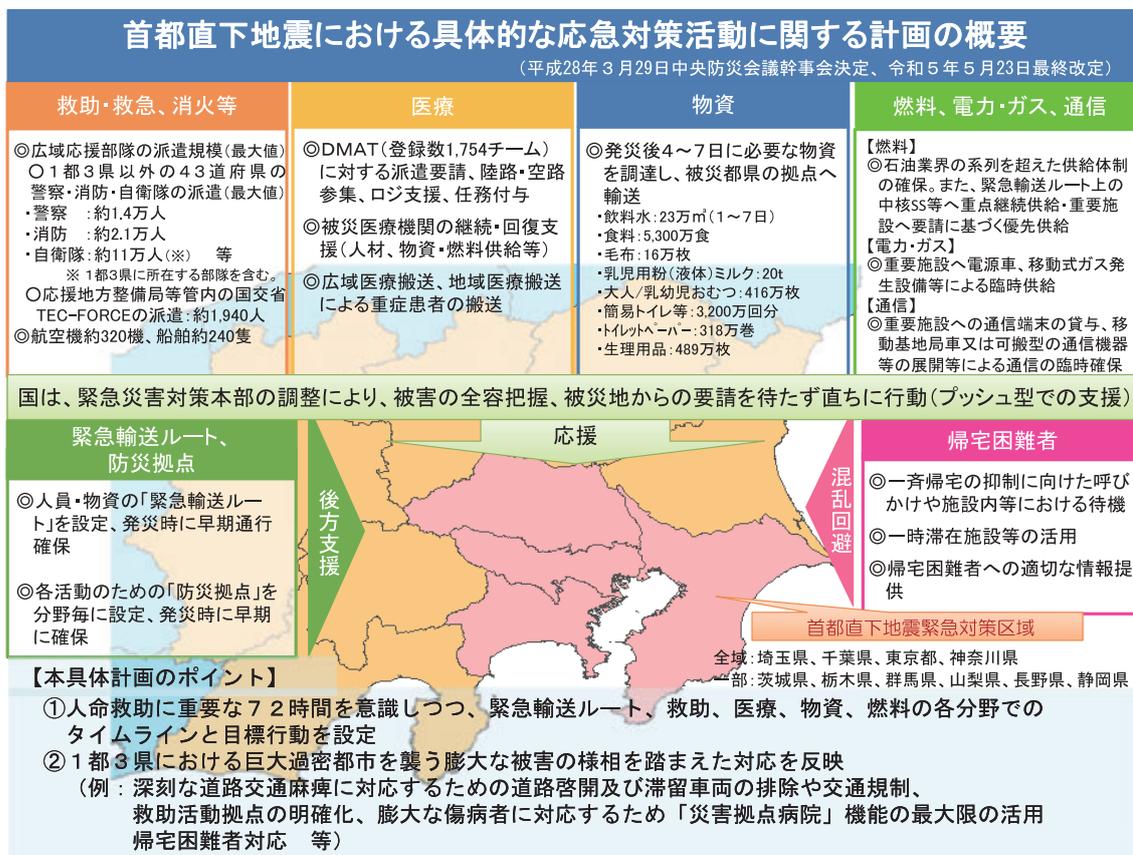
資料：内閣府提供

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

基本計画の策定から10年が経過することから、基本計画等の見直しに向けて、令和5(2023)年12月に、中央防災会議・防災対策実行会議の下、首都直下地震対策検討ワーキンググループが設置された。現行では死者数最大約2万3千人、建物全壊・焼失棟数最大約61万棟、要救助者数最大約7万2千人、被害額約95兆円とされている被害想定の見直しや防災対策の進捗状況の確認、新たな防災対策の検討が進められている。

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。)(令和5年5月)が中央防災会議幹事会で決定されている(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2-2 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](https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto_oukyu_gaiyou.pdf)  
 資料: 内閣府提供

また、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発生すると見込まれており<sup>2)</sup>、大量の帰宅困難者が徒歩等により一斉帰宅を開始した場合、緊急車両の通行の妨げになる等により応急対策活動に支障をきたすことが懸念される。このため、平成27(2015)年に内閣府において「大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策のガイドライン」を策定し、原則3日間の一斉帰宅抑制を基本原則とする対策に取り組むとともに、耐震化やデジタル技術の進展等の社会状況の変化等を踏まえ、対策の実効性確保に向けた検討を行っている。

2) 内閣府「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)

令和6(2024)年7月、内閣府は「大規模地震の発生に伴う帰宅困難者等対策のガイドライン」を改定・公表した。同ガイドラインでは分散帰宅の基本原則のもと、大規模地震発生時における帰宅困難者等の適切な行動判断のための情報提供シナリオ、一斉帰宅抑制後の帰宅行動指針及びこれを踏まえた各主体の対応例などが追加された。同ガイドラインの改定に併せて、大規模地震発生時の帰宅行動についてまとめた普及啓発リーフレットが作成されている(図表2-3)。

図表2-3 分散帰宅を促すリーフレット

**発災後の混乱が収拾したら...**  
**「分散帰宅」で新たな混乱を防止**

帰宅開始は発災後おおむね**4日目以降**が**目安**  
 待機していた人が一斉に帰宅を開始すると、再び危険な混雑が発生することになります。

**ご存じですか?**

**入場規制**

❑ **鉄道は、すぐには通常ダイヤに戻らない**

- 鉄道の運転再開直後は、運行路線や区間が限られたり、運行本数が少なかったりします。
- 大勢の人が一斉に駅に殺到すると危険な混雑が発生するため、駅では入場規制を行うことがあります。
- 特に乗り継ぎ駅は、接続する路線の運行状況により、ホームから人が溢れるような危険な状態になる可能性があります。

❑ **災害時の徒歩帰宅は、普段とは勝手が異なる**

- 沿道被害や迂回などにより、思った以上に時間がかかるかと覚悟しましょう。
- 歩きやすい靴、水や食料、携帯トイレなど、徒歩帰宅に必要なグッズを職場などに備えたり携行することも有効です。
- 「災害時帰宅支援ステーション」は、都道府県や市区町村と提携するコンビニエンスストアやファミリーレストラン、ガソリンスタンドなどで、災害時に徒歩帰宅者に対し、水道水やトイレ、沿道の情報、休憩の場などを提供します。各自治体のホームページなどで場所を確認してみましょう。
- あらかじめ徒歩ルートを確認し、実際に歩いてみましょう。横は、ボトルネックとなって、災害時には混雑が発生しやすいポイントです。「災害時帰宅支援ステーション」のステッカーのある店舗も探してみましょう。

❑ **「自力」での徒歩帰宅が可能な場合は歩いて帰宅!**

- 普段よりも時間がかかることを思い出して、天候や時間帯、ルートの選択や混雑状況などを考慮して、移動を開始するタイミングを計りましょう。
- 道路に亀裂が入っていたり、落下物が散乱していたりする可能性があります。暗い時間帯での移動は避けましょう。
- 「災害時帰宅支援ステーション」を利用するなど、無理をせず、自分のペースで帰ります。

❑ **混雑が落ち着いたら確認できたら帰宅を開始**

- 早期に駅に行くことで、帰ることはありません。
- まずは、運転再開区間や混雑状況などの情報を収集し、移動を開始するのは、「目的の駅まで運転再開」したことが確認できたら。
- 特に急いで帰宅を必要とする特別な事情がなければ、少しだけ時間をずらして、帰宅による混雑の緩和にご協力ください。

徒歩帰宅グッズの例  
 ペットボトル飲料水(水筒)/携帯電話の予備バッテリー・充電器/  
 チョコ・キャラメルなど(携帯食料)/地図(帰宅マップ)/リュックサック/携帯ラジオ/  
 歩きやすい靴/携帯トイレ/マスク/帽子/保温シート/懐中電灯 など

資料：内閣府提供

観光地やビジネス街が集積する東京都中央区の歌舞伎座では令和6(2024)年8月、中央区帰宅困難者支援施設運営協議会、中央区、アマゾンジャパン合同会社の3者協働による帰宅困難者受入れ訓練が実施された(図表2-4)。訓練では、広域で鉄道の運行が停止している状況を想定し、受入態勢の整備や来街者への避難誘導、支援物資の提供等が行われた。銀座地区には、国内のみならず、多くの外国人旅行者が滞留する可能性が高いことから、訪日外国人役も参加し、英語対応も考慮した訓練が行われた。

図表2-4 帰宅困難者受入訓練の様子



資料：株式会社歌舞伎座提供

(国土交通省 防災・減災対策本部における取組状況)

国土交通省ではその総力を挙げて、抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指すため、「国民目線」と「連携」をキーワードに施策の検討を進め、令和2(2020)年7月に「総力戦で

挑む防災・減災プロジェクト」として主要10施策をとりまとめた。

その後、令和3(2021)年度には「住民避難」と「輸送確保」、令和4(2022)年度には「再度災害の防止」と「初動対応の迅速化・適正化」、令和5(2023)年度には「首都直下地震等の大規模地震対策の強化」と「デジタル等の新技術を活用した防災施策の推進」を、特に強化すべきテーマとしてそれぞれ設定し、プロジェクトをとりまとめてきた。

令和6年度プロジェクトでは、「能登半島地震を踏まえた防災対策の推進」を強化すべきテーマとして設定し、半島等の類似した特性を持つ地域への備えの強化、及び南海トラフ地震・首都直下地震等の大規模災害への備えの強化をとりまとめにおける観点とし、「(1) 発災後に被害の影響を軽減するための応急対応」、「(2) 被害を防止・軽減するための事前対策」の2つに分けてとりまとめた。

### (国土強靱化の取組)

国土強靱化の取組を推進するため、「人命の保護」、「国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される」、「国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化」、「迅速な復旧復興」の4つの基本目標を設定し、取組全体に対する基本的な方針を定めた「国土強靱化基本計画」が平成26(2014)年6月に閣議決定された。

令和5(2023)年6月には、国土強靱化実施中期計画の策定の法定化及び国土強靱化推進会議の設置を主な内容とする強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法の一部を改正する法律(令和5年法律第59号)が可決・成立し、継続的かつ安定的に国土強靱化を進めることが可能となった。

同年7月には、国土強靱化基本計画を変更し、国土強靱化に当たって考慮すべき主要な事項と情勢の変化を踏まえ、「デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化」及び「地域における防災力の一層の強化による『地域力の発揮』」が新たな施策の柱として、基本的な方針に追加され、国土強靱化にデジタルと地域力を最大限いかし、具体的な取組を進めるとされた。

現在、令和2(2020)年12月に閣議決定された防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策等に基づく取組を着実に推進してきているが、5か年加速化対策後も、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に切れ目なくこれまで以上に必要な事業が着実に進められるよう、令和7(2025)年6月を目途に国土強靱化実施中期計画を策定すべく検討が進められている。

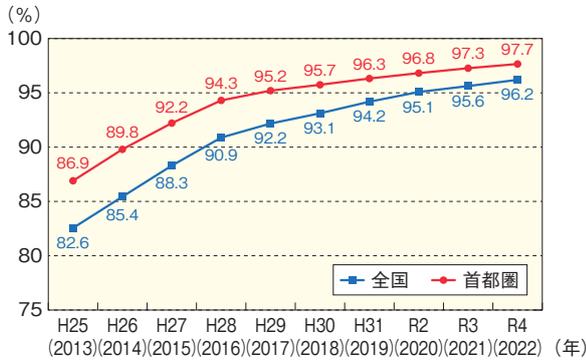
### (2) 防災拠点に関する取組状況

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上昇しており、首都圏では令和4(2022)年10月時点で97.7%と、全国に比べて高い水準で推移している(図表2-5)。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5(2023)年6月時点で、首都圏の全ての都県及び約97%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<sup>3)</sup>が設置されているのは、首都圏の全ての都県及び約62%の市区町村となっている(図表2-6)。

3) 内閣府「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」(令和5年5月)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。

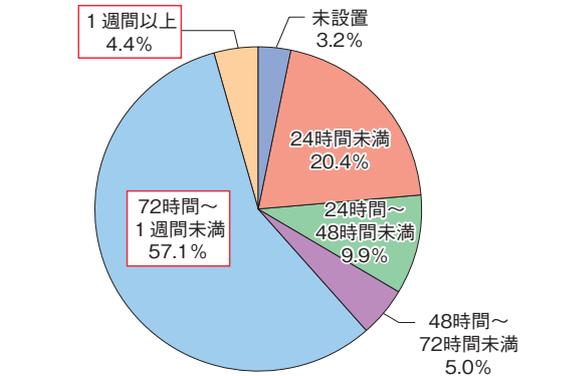
また、広域的な防災活動の核となる東京湾臨海部基幹的広域防災拠点として、東扇島地区（神奈川県川崎市）が平成20(2008)年4月に、有明の丘地区（東京都江東区）が平成22(2010)年7月にそれぞれ供用を開始し、国土交通省や内閣府等により、運用体制の強化が進められている。

図表2-5 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月末時点、令和2(2020)～令和4(2022)年は各年10月1日時点  
資料：消防庁「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」を基に国土交通省国土政策局作成

図表2-6 非常用電源の整備状況と稼働可能時間



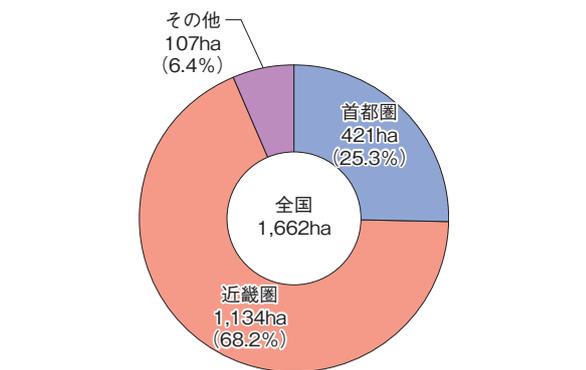
注：令和5(2023)年6月1日時点  
資料：消防庁「地方公共団体における業務継続性確保のための非常用電源に関する調査結果」を基に国土交通省国土政策局作成

### (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。

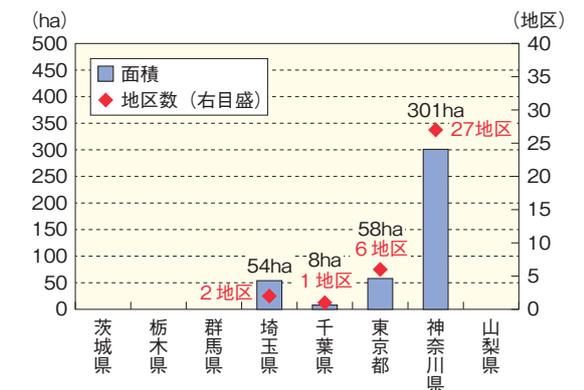
密集市街地については、令和3(2021)年3月に閣議決定された「住生活基本計画(全国計画)」において、「地震時等に著しく危険な密集市街地」を令和12(2030)年度までにおおむね解消することとしている。首都圏では、同密集市街地が令和5(2023)年度末時点で421ha(前年度より25ha減)となっており、都県別に見ると、神奈川県が首都圏の約7割を占めている(図表2-7、図表2-8)。

図表2-7 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5(2023)年度末時点  
資料：国土交通省

図表2-8 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5(2023)年度末時点  
資料：国土交通省

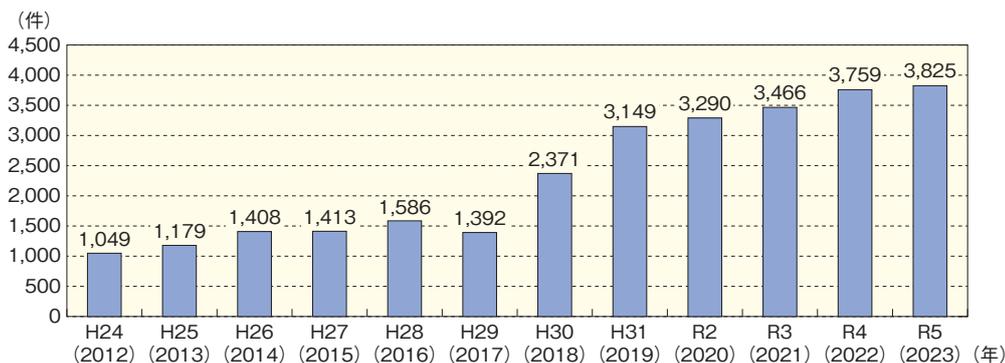
密集市街地の改善に向け、住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)、都市防災総合推進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等が行われている。

東京都では令和4(2022)年に立ち上げた「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対策のほか、建築物の耐震化、無電柱化等の地震対策を進めている。

#### (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、発災時に適切な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、民間機関等との応援協定の締結が進められており、平成24(2012)年から令和5(2023)年で、首都圏の都県と応援協定を結ぶ民間機関等の数は、約3.6倍に増加している(図表2-9)。

図表2-9 応援協定を結ぶ民間機関等の数の推移



注：各年4月1日時点での状況

資料：消防庁「地方防災行政の現況」を基に国土交通省国土政策局作成

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6(2024)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、民間事業者等の協力により、東京都では令和6(2024)年7月時点で約47万人分が確保されている。

#### (5) 火山災害からの避難対策

世界でも有数の火山大国である我が国において、国内の火山活動が活発化した際の備えは急務となっており、噴火災害が発生する前の予防的な観点から、活動火山対策の更なる強化を図るため、活動火山対策特別措置法の一部を改正する法律(令和5年法律第60号)が令和6(2024)年4月1日から施行された。本改正によって、火山調査研究推進本部の設置や、8月26日を「火山防災の日」とすることなどが新たに規定された。

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、富士山で大規模噴火が発生した場合、首都圏を含む広い地域への降灰の影響が懸念される。このため、内閣府では、富士山で大規模噴火が発生した場合の首都圏をモデルケースとして、「首都圏における広域降灰対策検討会」を開催し、その検討を踏まえ、「できる限り降灰域内に留まって自宅等で生活を継続する」といった広域降灰に対する住民の基本的な行動や、そのために、日頃からの十分な備蓄、輸送手段やライフライン等の復旧・維持等、広域降灰対策に係る考え方や留意点等を「首都圏における広域降灰対策ガイドライン」として令和7(2025)年3月にとりまとめた。

## 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5(2023)年の山地災害の発生状況は、82か所となった(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。

### (2) 治水事業

#### (水害被害への対応)

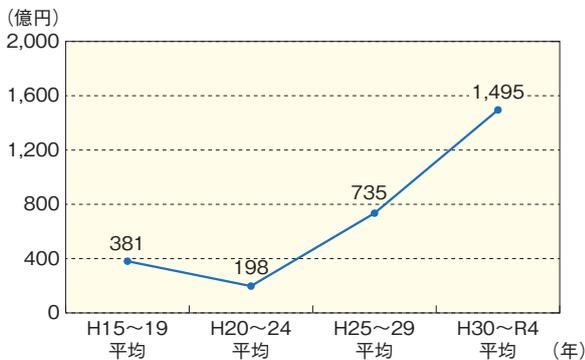
首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。水害被害額は、平成30(2018)年から令和4(2022)年までの5年間の平均値がそれまでの期間と比較して大きく増加し、水害密度<sup>4)</sup>に関しては、全国の2倍以上となっている(図表2-11、図表2-12)。

図表2-10 山地災害発生状況(令和5(2023)年)

	合計		林地荒廃		治山施設	
	箇所数	被害額(百万円)	箇所数	被害額(百万円)	箇所数	被害額(百万円)
茨城県	44	812	44	812	0	0
栃木県	15	384	11	380	4	4
群馬県	4	236	4	236	0	0
埼玉県	0	0	0	0	0	0
千葉県	18	153	12	124	6	29
東京都	0	0	0	0	0	0
神奈川県	1	44	1	44	0	0
山梨県	0	0	0	0	0	0
合計	82	1,629	72	1,596	10	33

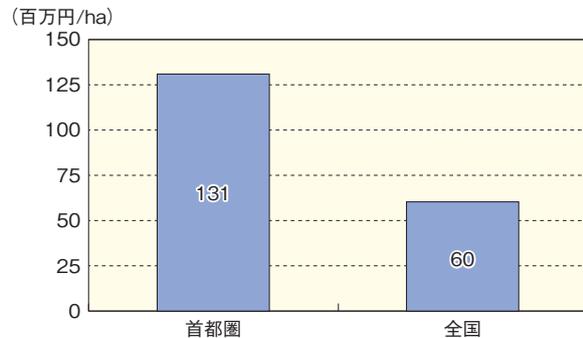
資料：林野庁「森林・林業統計要覧2024」を基に国土交通省国土政策局作成

図表2-11 水害被害額の推移



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：国土交通省「水害統計」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30(2018)年~令和4(2022)年平均)



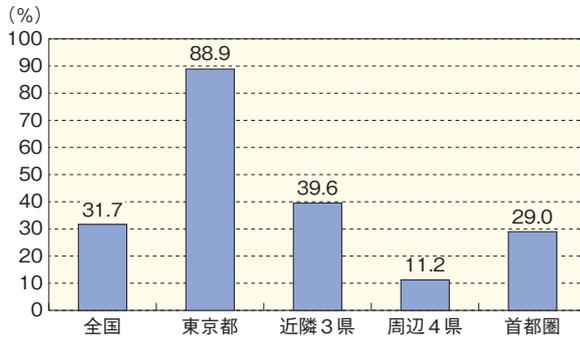
注：水害密度の算出に当たり、一般資産被害額(営業停止損失分を含む)は水害被害額デフレーター(平成27年=1.00)を用いて算出した。  
 資料：国土交通省「水害統計」を基に国土交通省国土政策局作成

また、東京圏では、下水道等の排水施設の能力を超えた雨が降った時や雨水の排水先の河川の水位が高くなった時等に雨水が排水できなくなり浸水する内水氾濫のリスクが高く、平成30(2018)年から令和4(2022)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2-13)。令和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

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)

施設の耐水化計画の策定が進められている。

図表2-13 平成30(2018)年から令和4(2022)年までの水害被害額のうち内水被害の占める割合

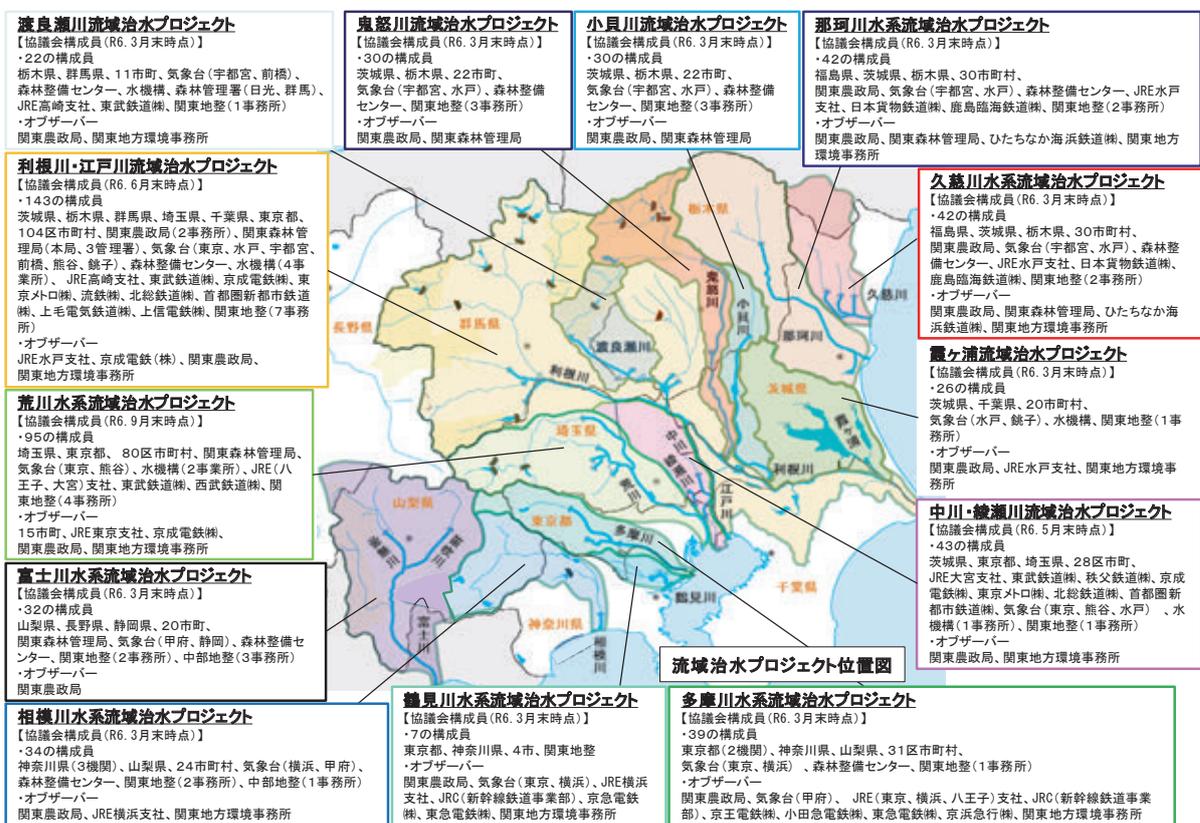


資料：国土交通省「水害統計」を基に国土交通省国土政策局作成

(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2-14）。

図表2-14 首都圏の一級水系における流域治水プロジェクト



資料：国土交通省

令和5年6月大雨（台風第2号）により甚大な浸水被害が発生した中川・綾瀬川流域の埼玉県下流部（春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、吉川市、松伏町）では、国、県、市町が連携して、令和6（2024）年4月に「中川・綾瀬川緊急流域治水プロジェクト」をとりまとめた（図表2-15）。浸水被害の要因が内水氾濫であることを踏まえ、国、県においては内水の排水先となる河川での堤防整備や河道掘削などの洪水氾濫対策の加速化、市町等においては排水ポンプ整備等の排水機能強化や雨水貯留施設整備等の貯留機能強化など内水氾濫対策の加速化といった流域治水の取組を実施し、今後おおむね5か年で浸水被害の大幅な軽減を目指す。

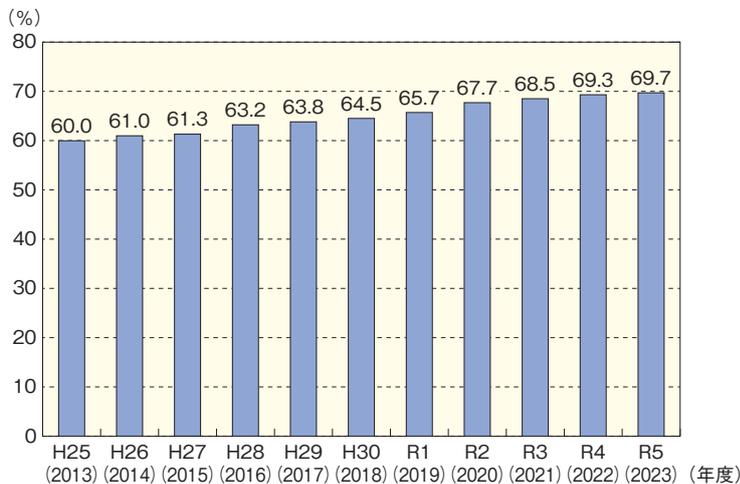


資料：国土交通省関東地方整備局江戸川河川事務所

**(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6（2024）年3月末時点で69.7%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。

**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：国土交通省「直轄河川管理施設状況」を基に国土交通省国土政策局作成

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いる。なお、東京都では、気候変動の影響による海面上昇等に対応するため、令和4(2022)年度に「東京湾沿岸海岸保全基本計画〔東京都区間〕」を改定するとともに、令和5(2023)年度には「気候変動を踏まえた河川施設のあり方」を策定した。

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)。

図表2-17 ハザードマップ公表状況(令和7(2025)年1月時点)

	市区町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
茨城県	44	43	7	0	10	40	0
栃木県	25	25	2	0	0	22	3
群馬県	35	28	2	0	0	27	7
埼玉県	63	61	45	0	0	38	0
千葉県	54	52	21	13	26	46	0
東京都	62	52	37	15	9	51	6
神奈川県	33	31	16	8	15	31	2
山梨県	27	17	1	0	0	26	7
合計	343	309	131	36	60	281	25

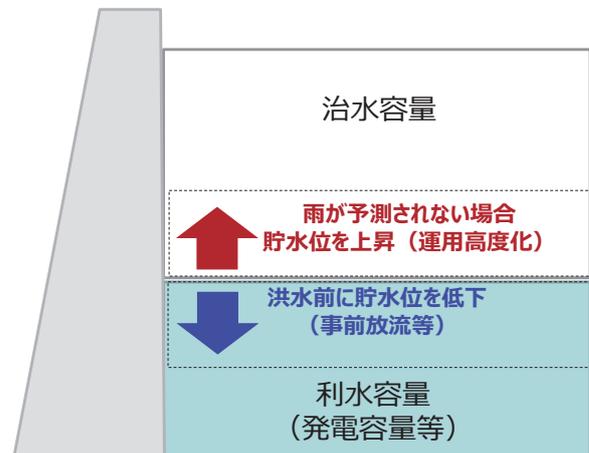
注：公表状況は「ハザードマップポータルサイト」に登録されている市区町村数を集計

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

また、気候変動への適応・カーボンニュートラルへの対応のため、治水機能の強化と水力発電の促進を両立させる「ハイブリッドダム」の取組<sup>5)</sup>を進めている(図表2-18)。

令和6(2024)年度は、このうち、ダムの運用高度化について、<sup>やんぼ</sup>ハツ場ダムを含む国土交通省及び独立行政法人水資源機構管理の76ダムで試行をした。また、令和6(2024)年6月に「事業者公募の手引き及び募集要項」を取りまとめ、国土交通省が管理する湯西川ダム等の3ダムで民間事業者等による水力発電施設設置の公募手続きを開始した。

図表2-18 ハイブリッドダムのイメージ



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、特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律(令和3年法律第31号)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。

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

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<sup>6)</sup>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6(2024)年7月末時点で、選定された4市を含む67市町村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（墨田区、江東区、足立区、葛飾区、江戸川区）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。

---

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環状道路の整備の推進とともに、高規格道路が未整備で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、早期整備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ネットワークの中長期的な整備・管理や道路交通マネジメントの基本となる「新広域道路交通計画」が関東ブロック<sup>1)</sup>で策定され、空港・港湾等へのアクセス強化などが基本戦略として示されている。

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、約9割が開通済みであり、未開通区間の大栄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)において整備が推進されている(図表3-1)。また、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、境古河IC~坂東IC間が開通し、令和7(2025)年3月には幸手IC~五霞IC間が開通し、残る区間においても整備が推進されている。

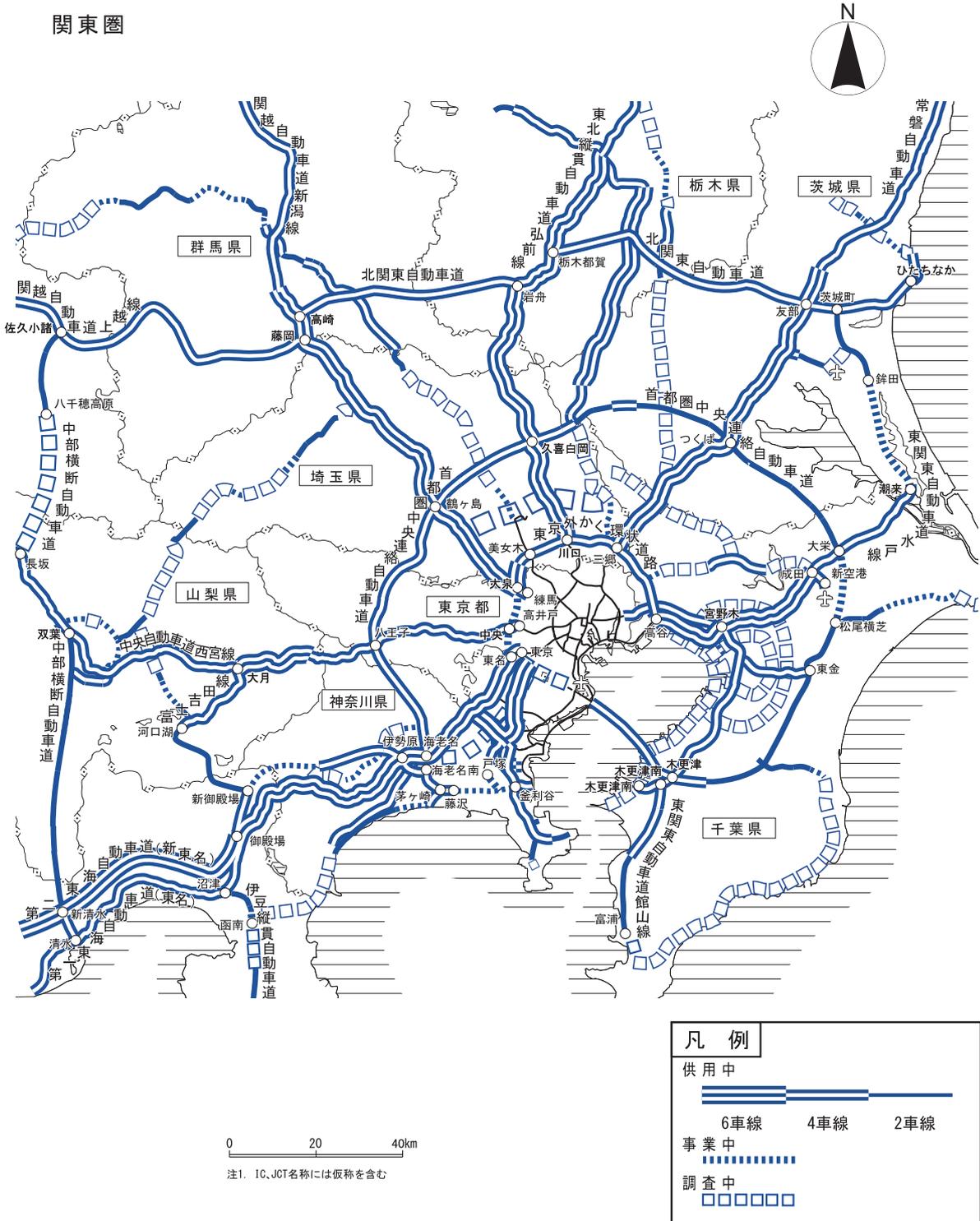
東京外かく環状道路(外環)は、平成30(2018)年6月に三郷南IC~高谷JCT間が開通し、大泉JCT~高谷JCT間の約50kmが開通済みであり、関越~東名までの区間も事業が進められている。

また、東関東自動車道水戸線(潮来~鉾田)においては、開通に向けて整備が推進されている。

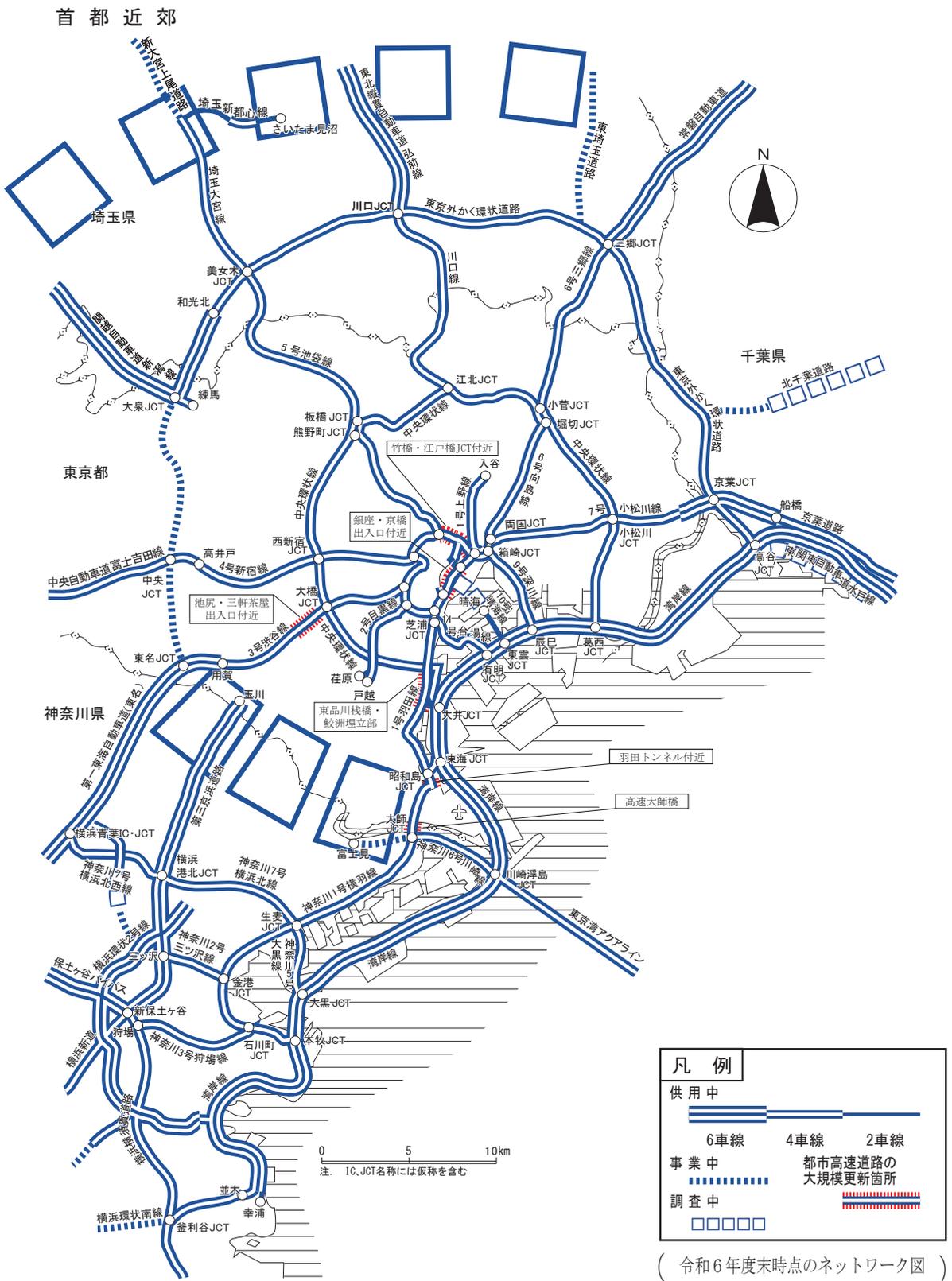
さらに、首都高速道路都心環状線では日本橋区間の地下化に向けて、呉服橋・江戸橋出入口が廃止されるなど、工事が進められており、新大宮上尾道路(与野~上尾南)についても、開通に向けて整備が推進されている。

1) 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県及び長野県の1都8県の区域

図表3-1 高規格道路の整備状況（令和6年度末時点）



（令和6年度末時点のネットワーク図）



### (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、令和6（2024）年12月時点で首都圏の35か所で整備されている。令和6（2024）年度には、例えば、茨城県つくば市のつくば西スマートICが整備され、アクセス向上に伴い、商業施設誘致等による地域活性化、筑波山周辺地域の観光振興への寄与が期待されている（図表3-2）。同年9月には茨城県守谷市の守谷SAスマートIC、茨城県土浦市の土浦スマートICが新たに事業認可された。

図表3-2 つくば西スマートIC



資料：つくば市、東日本高速道路株式会社提供

また、料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、既存のICのETC専用化を計画的に推進することとしている。首都圏では令和6（2024）年度末までに、59か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。

### (地域公共交通の取組)

地方創生の基盤といえる地域交通は、買い物・医療・教育など日常生活に不可欠なサービスへのアクセスという重要な役割を担っているものの、人口減少や高齢化等による長期的な需要の減少や運転者不足等に伴い、大変厳しい事業環境となっている。

こうした状況に対して、令和5（2023）年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）を改正し、地域の関係者の連携と協働の促進を国の努力義務として位置付けるとともに、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みを創設するなど制度面での拡充を行った。

さらに、地域の多様な関係者との連携・協働による取組の導入に対する支援や交通事業者によるDX・GXによる経営改善支援、社会資本整備総合交付金による鉄道施設やバス施設の整備への支援など、予算面の拡充も行い、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのリ・デザインを推進している。

令和6(2024)年4月、道路運送法(昭和26年法律第183号)第78条第3号に基づく「自家用車活用事業」(日本版ライドシェア)が東京都・神奈川県で運行を開始した。日本版ライドシェアは地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、安全・安心を前提として、地域の自家用車や普通免許を持つ一般ドライバーを活用し、有償で人を運ぶ運送サービスである。

大都市部以外でも、深刻なタクシー不足が発生している群馬県桐生市では、令和6(2024)年11月から日本版ライドシェアが開始され、タクシーが不足する夕方から夜間にかけての時間帯、アプリを活用した配車が可能となった(図表3-3)。

令和6(2024)年7月には、タクシー、乗合タクシー、公共ライドシェア、日本版ライドシェア等を地域住民や来訪者が利用できない「交通空白」の解消に向け、国土交通省「交通空白」解消本部(本部長:国土交通大臣)

を立ち上げた。この本部のもと、地方運輸局・運輸支局等による課題を抱える自治体の首長への直接訪問、現場担当者への伴走支援、関係業界との橋渡しなどに精力的に取り組んでいるほか、令和6年度補正予算においては、自治体等が、「交通空白」解消に向けて公共ライドシェアや日本版ライドシェア等を導入する場合に、制度設計段階からサービス開始まで、総合的に支援する制度を新たに創設した。さらに、同年11月には、「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」を設置し、官民関係者の幅広い連携をもとに、全国各地の課題解決に取り組む体制を整えた。

図表3-3 日本版ライドシェア(群馬県桐生市)



資料: 桐生市提供

### (自動運転の社会実装に向けた取組)

茨城県日立市では、令和3(2021)年より、経済産業省及び国土交通省が進める「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト」の一環として、ひたちBRTバス専用道を利用した、レベル4自動運転バスの社会実装に向けた取組が行われている。令和7(2025)年1月までに、求められる許認可を取得し、2月より国内初となる中型バスでのレベル4自動運転による運行が開始された。

### (鉄道の利便性向上や混雑緩和)

東京メトロ有楽町線(豊洲~住吉)及び南北線(品川~白金高輪)の延伸について、国土交通省は令和6(2024)年に両線の工事施行の認可を行い、東京メトロにおいては同年11月より延伸工事に着手した(図表3-4)。東西線の混雑緩和及び都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や羽田空港へのアクセス向上等を目的としており、2030年代半ばの開業を目指し今後工事が進められる。

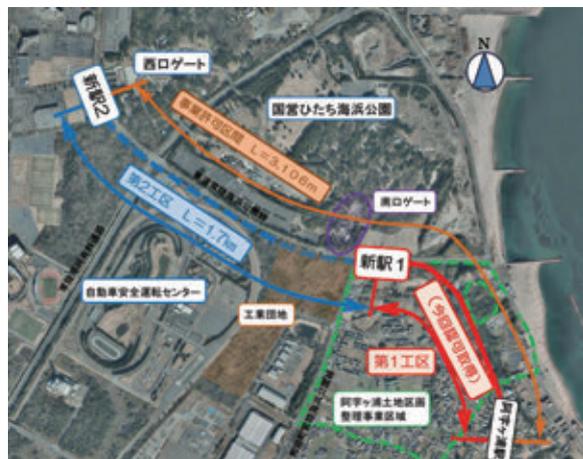
図表3-4 有楽町線及び南北線の延伸区間



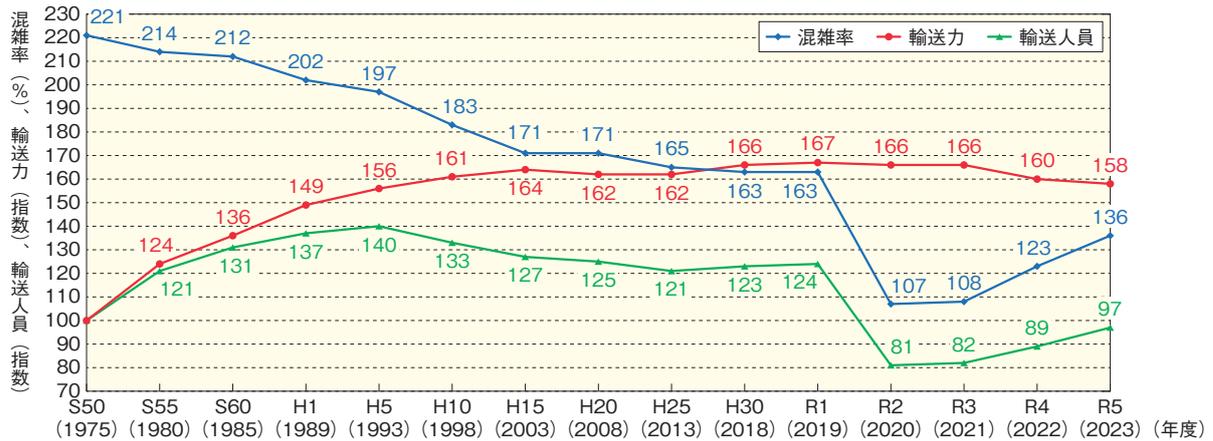
さらに、令和6(2024)年11月、国土交通省はひたちなか海浜鉄道湊線の阿字ヶ浦駅以遠1.4kmの区間について、延伸工事を認可した(図表3-5)。延伸によって、国営ひたち海浜公園へのアクセス改善のほか、新駅近くに進出している企業への通勤輸送等が期待されている。今回工事認可された区間については、令和11(2029)年度の開業を目途に整備を進め、最終的には事業認可区間である合計約3.1kmの延伸を目指すとしている。

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・移動の自粛等により緩和され、令和3(2021)年度も同様の傾向が続いていたが、令和4(2022)年度は混雑率が増加し、令和5(2023)年度も引き続き増加した(図表3-6)。

図表3-5 ひたちなか海浜鉄道の延伸区間



図表3-6 東京圏における主要31区間の平均混雑率等の推移



注1：国土交通省において昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている主要31区間

注2：輸送力、輸送人員は、昭和50年度を100とした指数

資料：国土交通省資料を基に国土交通省国土政策局作成

### (安全対策の推進)

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化等の対策が総合的に進められているところであるが、大都市圏を中心とした「開かずの踏切」等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。このため、道路管理者及び鉄道事業者が連携し、踏切を除却する連続立体交差事業及び統廃合等並びに踏切の安全性向上を図る歩道拡幅及び踏切保安設備の整備等が緊急かつ重点的に推進されている。

また、視覚障害者の踏切道内での事故を受け、令和6(2024)年1月に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定し、踏切道内誘導表示の設置方法や構造等を規定した。この改定も踏まえ、踏切道改良促進法(昭和36年法律第195号)に基づき、令和6(2024)年度には首都圏で新たに49か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されている。

### (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国内線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6月に、JR東日本が工事に着手した。

## (2) 情報通信体系の整備

### (情報通信基盤等の整備)

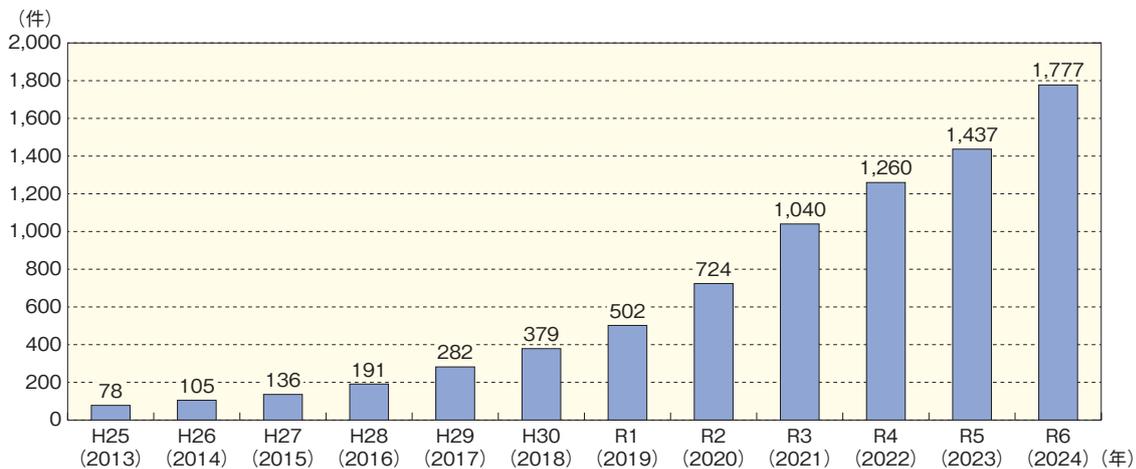
国内では、5Gの利用可能エリアが広がるなど、インターネットの利用に係るデジタルインフラの整備が進められている。総務省の令和5年通信利用動向調査によれば、首都圏のインターネット利用者の割合は約89%となっている（全国では約86%）。利用目的は、SNS（無料通話機能を含む）の利用、電子メールの送受信、情報検索で7割を超えている。

さらに、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。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、データセンターの分散立地を政策として推進する必要がある。このため、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」（令和5（2023）年4月改訂）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。

### (テレワークの推進)

令和6（2024）年も、引き続き東京圏を中心にテレワークが実施されており、東京都区部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3-7）。また、その約6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3-7 東京都区部におけるサテライトオフィス等の累計拠点数の推移



注1：詳細はフレキシブルオフィス市場調査2023、フレキシブルオフィス市場調査2024、フレキシブルオフィス市場調査2025

[https://soken.xymax.co.jp/2023/02/07/2302-flexible\\_office\\_survey\\_2023/](https://soken.xymax.co.jp/2023/02/07/2302-flexible_office_survey_2023/)

[https://soken.xymax.co.jp/2024/03/12/2403-flexible\\_office\\_survey\\_2024/](https://soken.xymax.co.jp/2024/03/12/2403-flexible_office_survey_2024/)

[https://soken.xymax.co.jp/2025/02/21/2502-flexible\\_office\\_survey\\_2025/](https://soken.xymax.co.jp/2025/02/21/2502-flexible_office_survey_2025/)

注2：R4以前、R5、R6では調査手法が一部異なるため、過去調査との単純比較はできない。

資料：株式会社ザイマックス総研「フレキシブルオフィス市場調査2023」「フレキシブルオフィス市場調査2024」「フレキシブルオフィス市場調査2025」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)

首都圏の水がめといわ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」に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4(2022)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<sup>2)</sup>。

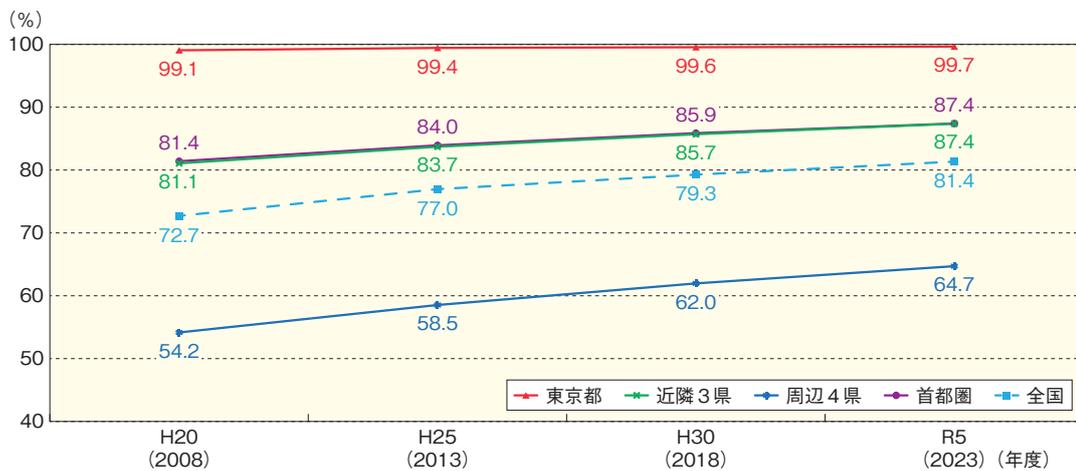
首都圏の工業用水の1日当たり用水使用量（回収水及び海水を除く）は、令和4(2022)年には408万m<sup>3</sup>となった<sup>3)</sup>。

## （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5(2023)年度末時点では87.4%であり、東京都においては100%に近い水準となっている（図表3-8）。

図表3-8 下水道処理人口普及率の推移



注：H25、H30については、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：農林水産省、国土交通省、環境省「污水処理人口普及状況について」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污水処理人口普及率を見ると、首都圏の普及率は全国に比べ高く、特に東京都は非常に高い水準にあるが、周辺4県は全国よりも低い状況にある。処理施設別の普及率を見ると、東京都及び近隣3県は全国に比べ、特に下水道の普及率が高い一方、周辺4県は、全国に比べ下水道の普及率は低いものの、農業集落

2) 国土交通省「現在給水人口と水道普及率」を基に国土交通省国土政策局算出

3) 総務省・経済産業省「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」を基に国土交通省国土政策局算出

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3-9）。

図表3-9 汚水処理人口普及率（令和5（2023）年度末現在）

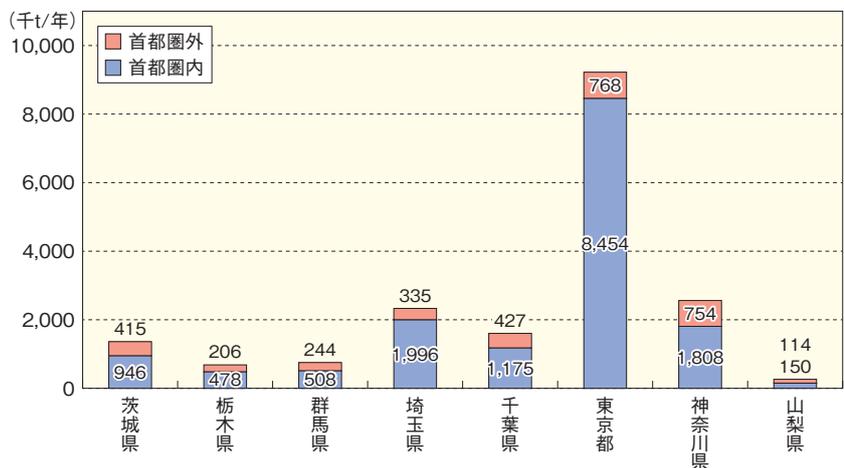
	人口（千人）	汚水処理人口（千人）				
		下水道	農業集落排水	合併処理浄化槽	コミュニティ・プラント	
全国	124,483 (100.0%)	116,144 (93.3%)	101,279 (81.4%)	2,938 (2.4%)	11,772 (9.5%)	154 (0.1%)
首都圏	44,285 (100.0%)	42,206 (95.3%)	38,713 (87.4%)	481 (1.1%)	2,973 (6.7%)	39 (0.1%)
東京都	13,916 (100.0%)	13,899 (99.9%)	13,869 (99.7%)	2 (0.0%)	26 (0.2%)	2 (0.0%)
近隣3県	22,888 (100.0%)	21,750 (95.0%)	20,002 (87.4%)	127 (0.6%)	1,612 (7.0%)	8 (0.0%)
周辺4県	7,481 (100.0%)	6,557 (87.6%)	4,842 (64.7%)	352 (4.7%)	1,335 (17.8%)	29 (0.4%)

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：農林水産省、国土交通省、環境省「汚水処理人口普及状況について」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4（2022）年度における首都圏の搬出量は約1,878万tとなっており、特に東京都が多く（約922万t）、首都圏の約49.1%を占める（図表3-10）。

図表3-10 首都圏の都県域を越えた産業廃棄物の搬出量（令和4（2022）年度）



資料：環境省「令和5年度廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用量実態調査報告書（広域移動状況編令和4年度実績）」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

我が国のインフラの多くは、高度経済成長期以降に集中的に整備されており、加速度的に進行する老朽化への対応が急務となっている。また、令和6（2024）年1月に発生した能登半島地震のような大規模地震や、激甚化・頻発化する自然災害に対応することが求められる中で、防災・減災のため、また、インフラが持つ機能を将来にわたって適切に発揮させるためには、平素から戦略的なメンテナンスを行っていくことが求められる。

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14府省庁で行動計画が策定され、国土交通省が令和3(2021)年6月に策定した第2次「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」(図表3-11)では、「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・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、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ていくこととしている。

多くのインフラは地方公共団体が管理しており、老朽化対策は国のみならず、地方公共団体等も含めた大きな課題である。多くの地方公共団体では、適切なメンテナンスを進める上で体制面・予算面に課題を抱えている状況も踏まえ、国土交通省では、新技術活用などのメンテナンスの効率化に向けた取組を進めるとともに、各地方公共団体が個々のインフラを管理するのではなく、広域・複数・多分野のインフラを「群」としてとらえ、効率的・効果的にマネジメントを行う「地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)」(図表3-12)を推進し、持続可能なインフラメンテナンスの実現を図っていくこととしている。

首都高速道路については、老朽化に対して長期の安全・安心を確保するため、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。

図表3-11 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><b>●計画の範囲</b></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><b>●これまでの取組と課題</b> ※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> <ul style="list-style-type: none"> <li>■メンテナンスサイクルの構築                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・個別施設計画の策定</li> <li>・計画内容の見える化</li> <li>・点検実施によるインフラ健全性の把握</li> <li>・点検要領の改定</li> <li>・法令等の整備 等</li> <li>⇒ 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</li> </ul> </li> <li>■将来にかかる維持管理・更新費の抑制                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・修繕等の措置への財政的支援</li> <li>・集約・再編に関する事例集等の作成 等</li> <li>⇒ 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</li> </ul> </li> <li>■メンテナンスの生産性向上                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・官民連携手法の導入促進</li> <li>・維持管理に関する資格制度の充実</li> <li>・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</li> <li>・新技術の開発・導入推進</li> <li>・管理者ニーズと技術シーズのマッチング 等</li> <li>⇒ 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</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>●中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し</b></p> <p>単位: 兆円</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・更新費用を縮減 ⇒ 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><b>●今後の取組の方向性</b> ■目指すべき姿 <b>持続可能なインフラメンテナンスの実現</b></p>
<p><b>■計画期間内に重点的に実施すべき取組</b></p> <p><b>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</b></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><b>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</b></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><b>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</b></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><b>■具体的取組の例</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 個別施設計画の策定・充実                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期的な計画更新の促進</li> <li>・計画内容の充実化 等</li> </ul> </li> <li>2. 点検・診断/修繕・更新等                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・マスロケット型排水ポンプの技術開発</li> <li>・集約・再編に関する事例集等の作成・周知 等</li> </ul> </li> <li>3. 予算管理                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>4. 体制の構築                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・研修等による技術力向上</li> <li>・広域的な連携による維持管理体制の確保</li> <li>・官民連携による維持管理手法の導入促進 等</li> </ul> </li> <li>5. 新技術の開発・導入                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・NETIS等の活用による技術研究開発の促進</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>6. 情報基盤の整備と活用                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・データベースの適切な運用、情報の蓄積・更新・発信・共有 等</li> </ul> </li> <li>7. 基準類等の充実                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な運用、必要に応じて適時・適切に改定</li> </ul> </li> </ol>	
<p><b>●フォローアップ計画</b> ・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](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_01_03.html)

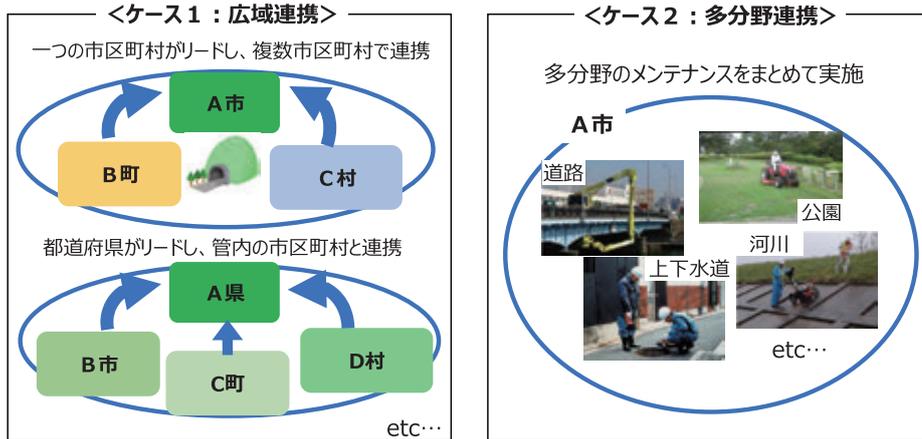
図表3-12 地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）の概要

地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）（R4.12.2社整審・交政審技術分科会技術部会より提言）

- 市区町村が抱える課題を踏まえつつ、適確にインフラ機能を発揮させるためには、個別施設のメンテナンスのみならず「**地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）**」の考え方が重要。
- 既存の行政区域に拘らない広域的な視点で、道路、公園、上下水道といった複数・多分野のインフラを「群」として捉え、更新や集約・再編、新設も組み合わせた検討により、効率的・効果的にマネジメントし、地域に必要なインフラの機能・性能を維持するもの。**

群マネのイメージ

提言：https://www.mit.go.jp/policy/shingikai/sogo03\_sg\_000214.html



資料：国土交通省

令和7(2025)年1月に埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故を踏まえ、国土交通省は、同年2月、「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」を設置した。

委員会は同様の事故の発生を未然に防ぎ、国民の安全・安心が得られるよう、同年3月17日に下水道管路の全国特別重点調査の実施について提言をとりまとめた。国土交通省は、これを踏まえて翌18日に地方公共団体に対して全国特別重点調査の実施を要請した。引き続き委員会において議論を進め、必要な対策を検討・実施していくこととしている（図表3-13）。

図表3-13 下水道管路の全国特別重点調査

全国特別重点調査では対象の下水道管路（延長約5,000km）を調査し、緊急度を特別な基準で判定する。異状が確認された管路については必要な対策を確実に実施。



資料：国土交通省

## 2. 地域生活圏の形成・二地域居住等の促進・関係人口の拡大

### （地域生活圏の形成・二地域居住等の促進）

我が国においては、近年、都市住民の地方への関心が高まっており、地方創生移住支援事業を活用した地方への移住者数も年々増加し、令和5(2023)年度は約7,800名となっている（第6節3.（2）参照）。さらに、国民の価値観、ライフスタイルが多様化していることに加え、新型コロナウイルス感染症を契機として、働き方、生き方、住まい方が大きく変わろうとしている。

そういった社会情勢の変化のなか、令和5(2023)年7月に改定された第三次国土形成計画(全

国計画)では、目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、その実現に向けた国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図るとともに、同計画の推進に向けた重要な施策として「地域生活圏の形成」と「二地域居住等の促進」が掲げられている。

## 地域生活圏の形成・二地域居住等の促進

## Column 1

本コラムでは、第三次国土形成計画の推進に向けた重要な施策として掲げられた「地域生活圏の形成」と「二地域居住等の促進」について、その取組状況を紹介する。

### （地域生活圏の形成）

人口減少、少子高齢化が進むことにより、地域の暮らしを支える中心的生活サービス提供機能が低下・喪失するおそれがある。国土全体にわたって、地域で生き生きと安心して暮らし続けるためには、「共助」を通じて人と人とのつながりを生み出すなど地域の共同体を形づくりつつ、日常の生活実感や経済活動のまとまりを有する圏域を地域社会の新しい原単位と捉え、事業の発想を「供給者目線」から「需要者目線」に転換し、地域交通、不動産・住まい、買い物、医療・福祉・介護、教育等の生活関連サービスを持続的に提供していくことが必要である。

こういった状況を受け、令和6(2024)年9月に、国土審議会推進部会に「地域生活圏専門委員会」が設置され、「地域生活圏」の形成を促進するために講ずべき施策について検討が進められている。

### 〈首都圏における地域生活圏の形成の事例〉

中心市街地の空洞化が課題となっていた群馬県前橋市では、「新しい価値の創造都市・前橋」の実現に向け、民主導による「共助」の取組が進められている。前橋市に拠点のある企業家有志により結成された「太陽の会<sup>1)</sup>」が中心となって、「自分たちの街は自分たちでつくる」の精神のもと、各種の地域活性化プロジェクトが行われている（図表 コラム1-1）。具体的には、参加企業の寄付金等を原資に、民主導で馬場川通りの改修を行ったり、中心街での店舗や事業所の開業に助成金を支給する制度といった、特徴的な取組が進められている。

図表 コラム1-1 馬場川通りの改修

整備後の馬場川通り



資料：前橋市提供

まちづくり団体主催のイベントが定期的開催



1) 令和6(2024)年8月に任意団体から一般社団法人に移行。

## (二地域居住等の促進)

多様な価値・魅力を持ち、持続可能な地域の形成を目指すためには、地域づくりの担い手となる人材の確保が必要である。人口減少社会においては、「定住人口」の増加だけでなく、主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点を設ける「二地域居住」などを通じ、地域の「関係人口」の増加を図っていく必要がある。

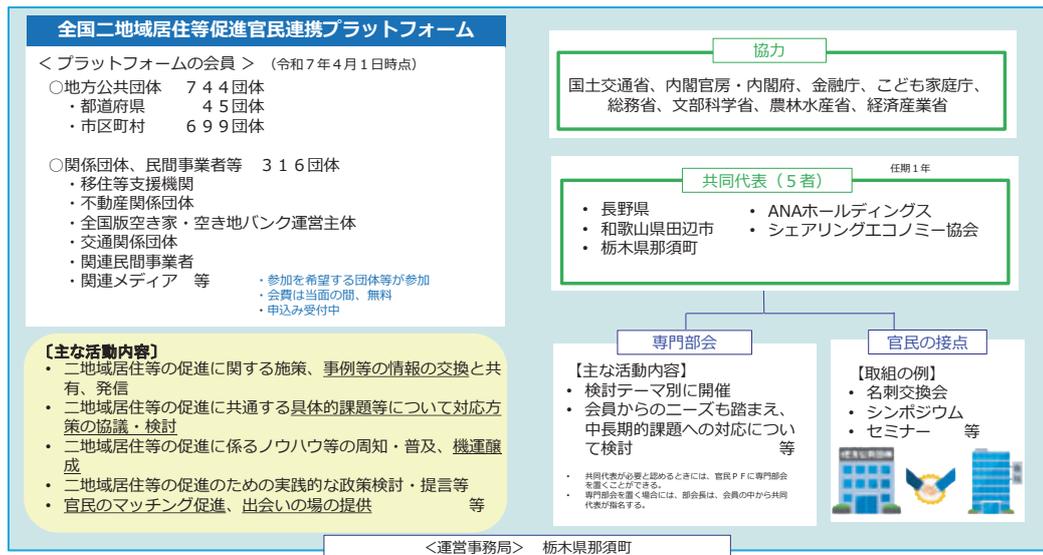
二地域居住等は、二つ以上の地域に生活拠点を設けるライフスタイルであり、地方での豊かな自然・生活環境、自己実現、地域コミュニティへの参加や社会参画・協働、ふるさと回帰等への志向に応えるとともに、地域活性化が図られるという意義を有し、いわば人生を2倍楽しむ豊かな暮らし方として提唱され、普及促進、実践されてきている。

さらに、新型コロナウイルスの流行を経て、企業における勤務体制の見直し等によりテレワークが普及したことや、地方における豊かな生活（例：都市部の企業に勤務する者が地方部において定期的な滞在等を行う生活様式）への関心が以前よりも高まったこともあり、二地域居住等というライフスタイルに興味関心のある層が多くなっている。

こういった状況を踏まえ、二地域居住等の促進を通じて、地方への人の流れを創出・拡大するため、その促進に向けた市町村計画制度（特定居住促進計画制度）、二地域居住者と地域を繋ぐコーディネーターの役割を担う法人の指定制度（特定居住支援法人制度）の創設等を内容とした広域的な地域活性化のための基盤整備に関する法律の一部を改正する法律（令和6年法律第31号）が令和6（2024）年5月に公布され、同年11月に施行された。

同法に基づき、二地域居住等に必要な「住まい」「なりわい」「コミュニティ」の環境整備や特定居住支援法人の育成・確保とともに、官民で連携して二地域居住等を推進していくための「全国二地域居住等促進官民連携プラットフォーム<sup>2)</sup>」の設立や官民一体となったモデル的な取組への支援など、各種取組が進められている（図表 コラム1-2、1-3）。

図表 コラム1-2 全国二地域居住等促進官民連携プラットフォームの概要



資料：全国二地域居住等促進官民連携プラットフォーム

2) 詳細は全国二地域居住等促進官民連携プラットフォームHP [https://www.mlit.go.jp/2chiiki\\_pf/](https://www.mlit.go.jp/2chiiki_pf/)

図表 コラム1-3 全国二地域居住等促進官民連携プラットフォームキックオフイベント



資料：国土交通省

### 〈首都圏における二地域居住等の促進の事例〉

別荘地・観光地で有名な栃木県那須町では、移住・定住に加え、テレワーク等を前提とした「新しい生活様式」に対応した二地域居住等を促進するため、先進的な取組が進められている。

具体的には、Webアプリを活用し、二地域居住者の訪問頻度や滞在時間増加、地域住民との交流促進を図るとともに、二地域居住体験プログラムの実施により、新たな二地域居住者を創出する取組が実施されている（図表 コラム1-4）。

「森林文化都市」を宣言する群馬県沼田市では、二地域居住等の取組と連携して人材育成を行う「二拠点教育」の取組が進められている。

具体的には、一般社団法人利根沼田テクノアカデミーが、二地域居住等の取組と連携して将来の建設業を担う人材を育てるべく、「二拠点教育」として、東京都の工科高等学校と愛知県の工業高等専門学校の生徒を迎え、林業の現場見学、建設の現場実習、まちづくりの意見交換などが行われた（図表 コラム1-5）。継続的に二拠点教育に取り組むことで、都市側の教育現場が抱える「現場体験ができない」「ドローン飛行等先端技術の実習が難しい」といった課題解決と、「二地域居住等の促進」、「関係人口の増加」による地域活性化の同時達成を目指す。

図表 コラム1-4 二地域居住体験プログラムの様子（那須町）



資料：那須町提供

図表 コラム1-5 現場見学の様子（沼田市）



資料：一般社団法人利根沼田テクノアカデミー提供

### (地域づくりにおける取組)

国土交通省では、第三次国土形成計画に掲げる「新時代に地域力をつなぐ国土」の実現に向け、地域づくり活動の奨励と地域づくりノウハウの伝搬を推進し、地域の資源を総動員し、地域の力を結集するとともに、各地方の地域力を国土全体でつなぎ合わせ、未来へとつなげる持続可能な国土の実現を図ることを目的に、他関係団体とともに、創意・工夫ある「地域づくり」活動の優良事例を「地域づくり表彰」として表彰している。

「地域づくり表彰」において、令和6(2024)年は「一般社団法人 釜川から育む会」(栃木県宇都宮市)が「地域づくり表彰審査会特別賞」を受賞した。当団体は、宇都宮市の中心市街地を流れる釜川周辺において、官民連携まちなか再生推進事業を活用し構築されたエリアプラットフォーム「カマクリ協議会」の一員として、「みんなでつくる釜川ミライ」の実現に向けて、官地と民地の一体的な利活用による、人と生き物の居場所となる空間づくりの展開を目指して活動しており、令和5(2023)年には栃木県内初となる都市再生推進法人に指定された。

具体的な取組として、釜川周辺の空き地、空きビル等を活用し、人と生き物の共生推進事業、低未利用地の利活用事業、学びと交流の場の形成事業等を展開している。令和6(2024)年度は「釜川クロッシング!」と題し、釜川流域を舞台に、アートを通じて釜川の生物多様性やまちの特性を学ぶプロジェクトを実施しており、釜川の自然環境の再生を体験するワークショップ等を開催した(図表3-14)。

図表3-14 釜川の自然環境の再生を体験するワークショップ



資料：一般社団法人釜川から育む会提供

### (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3-15)。

図表3-15 首都圏等における多面的機能支払交付金の実施状況（令和5（2023）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	707	43,030	485	31,479	285	18,941
栃木県	440	44,740	258	34,106	33	8,020
群馬県	285	19,340	222	16,270	158	13,288
埼玉県	396	19,474	237	11,688	92	5,020
千葉県	546	34,348	404	26,098	244	16,619
東京都	5	39	3	17	5	39
神奈川県	30	1,180	10	318	3	91
山梨県	201	7,518	181	7,175	115	4,394
首都圏	2,610	169,669	1,800	127,151	935	66,412
全国	26,138	2,330,950	20,736	2,084,377	11,267	797,436

注1：取組面積は、都道府県別面積の小数点以下を四捨五入している関係で、合計値と一致しない場合がある。

注2：令和6年3月末時点の数値

資料：農林水産省「令和5年度多面的機能支払交付金の実施状況」を基に国土交通省国土政策局作成

### （条件不利地域の取組）

半島地域は、我が国の食料の安定供給拠点であるなど、重要な役割を担う一方、三方を海に囲まれ平地に恵まれないなどの制約から、産業基盤や生活環境の整備等が他の地域と比較して低位にあり、また人口減少や高齢化が進行するなど厳しい状況に置かれている。

首都圏の半島としては、半島振興法（昭和60年法律第63号）に基づく振興の対象となる千葉県の南房総地域がある。令和7（2025）年3月には時限立法である同法の改正及び期限の延長がなされ、令和6年能登半島地震を受けた内容の拡充として、例えば防災については、「半島防災」の推進として、災害時における住民の孤立防止などが規定されたところである。

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。

首都圏の離島としては、離島振興法（昭和28年法律第72号）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<sup>4)</sup>）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<sup>5)</sup>）がある。令和4（2022）年11月に離島振興法が延長・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。また、令和6（2024）年3月に小笠原諸島振興開発特別措置法が延長・改正され、法の目的規定等に「移住の促進」が追加された。同年5月には新たな小笠原諸島振興開発基本方針が策定され、住宅用地確保のための土地利用計画の見直し等が記載されたほか、デジタル技術の活用や防災機能の強化等が盛り込まれた。

小笠原諸島では若年層の移住が進んでおり、東京都小笠原村の出生率は高い水準で推移している。これに伴い、子育て支援に対するニーズは多様化・増大化しているが、村内の保育園は老朽化が進むほか、津波による浸水想定区域に立地しており、安全・安心な保育環境への改善

4) 総務省「令和2年国勢調査」に基づく2町6村（9島）の人口の合計

5) 総務省「令和2年国勢調査」に基づく小笠原村（父島・母島）の人口

が急務となっている。このため、母島保育園について、高台への移転を行うとともに、建替えに併せて総合的な子育てサービスを提供するための拠点施設として整備を行っている（図表3-16）。

図表3-16 母島保育園の高台移転（東京都小笠原村）



資料：小笠原村提供

# 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

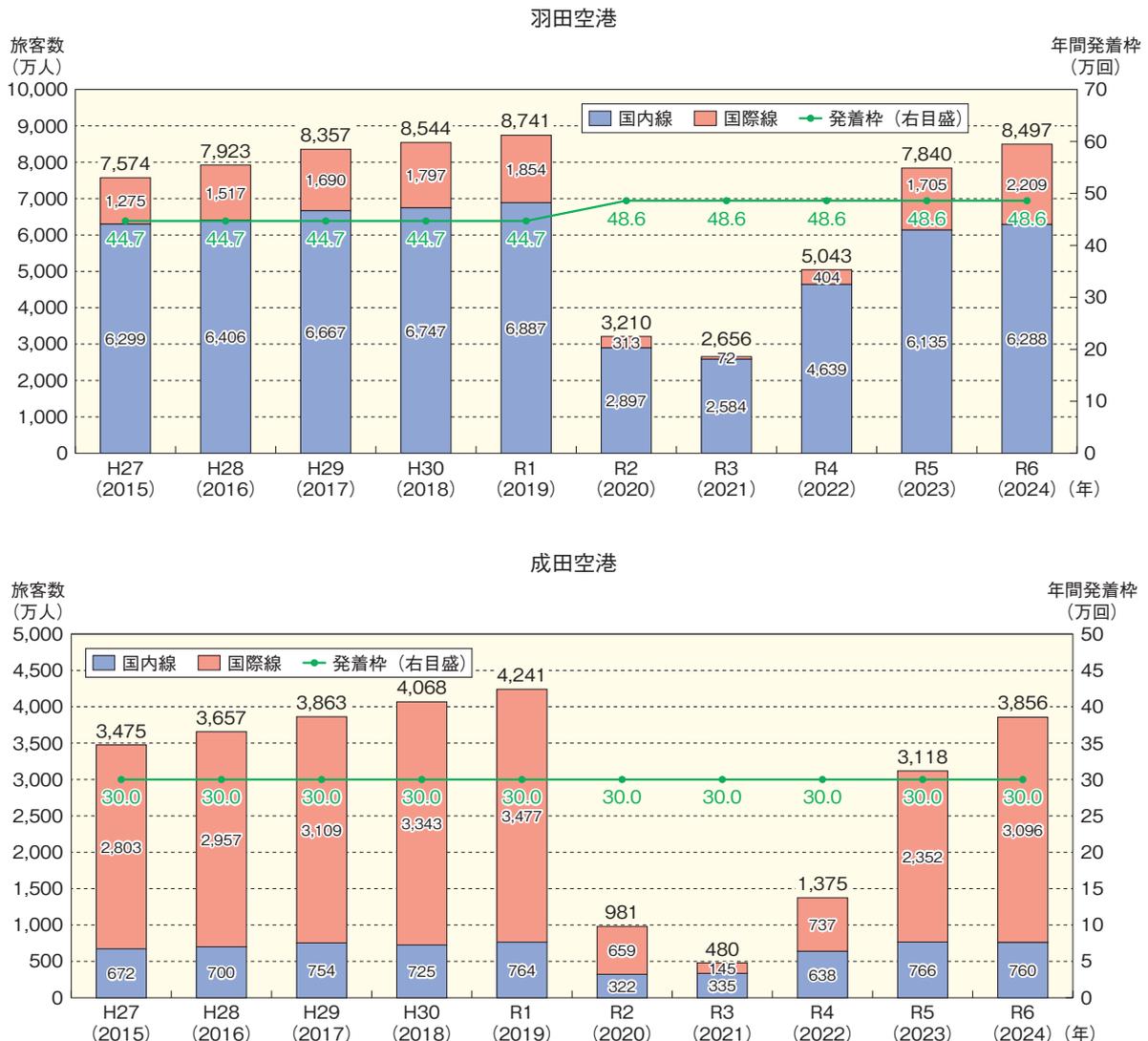
### (1) 航空輸送体系の整備

#### (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（羽田空港、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6（2024）年には羽田空港で8,497万人、成田空港で3,856万人となり、前年比でそれぞれ約1.1倍、約1.2倍に増加した（図表4-1）。

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5（2023）年までの旅客数は空港管理状況により、令和6（2024）年は管内空港の利用概況（速報）による。  
資料：国土交通省

また、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。

### (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。

上記に加えて、令和6(2024)年度には、アクセス利便性向上を図るため、京浜急行電鉄空港線の鉄道基盤施設整備に本格着工したほか、JR東日本羽田空港アクセス線の鉄道基盤施設整備、国内線・国際線の乗り継ぎ利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を実施した。また、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の強化及び防災・減災に向けた護岸等の整備が実施された(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約50万回に拡大する取組を進めるとともに、旅客ターミナルの再構築や航空物流機能の高度化等の検討が進められている。令和6(2024)年7月、成田国際空港株式会社は「『新しい成田空港』構想とりまとめ 2.0」を国土交通省に報告した。「『新しい成田空港』構想とりまとめ 2.0」

では、旅客ターミナルを再構築し集約型のワンターミナルとすることで、乗継利便性や空間デザイン、災害・環境に配慮した使いやすく分かりやすい旅客ターミナルを実現するほか、航空物流機能を集約する新貨物地区の整備、公共交通・道路等によるアクセス面の改善強化、地域と空港の一体的・持続的な発展への貢献についても取り組むこととしている（図表4-3）。令和6（2024）年9月、国土交通省は「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」を立ち上げ、今後の整備について検討を進めている。

図表4-3 成田空港新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ



資料：成田国際空港株式会社提供

## (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貨物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

(単位：万TEU)

1980年			2022年 (速報)		
	港名	取扱量		港名	取扱量
1	ニューヨーク	195	1	上海 (中国)	4,730
2	ロッテルダム (オランダ)	190	2	シンガポール	3,729
3	香港	147	3	寧波-舟山 (中国)	3,335
4	神戸	146	4	深圳 (中国)	3,004
5	高雄 (台湾)	98	5	青島 (中国)	2,567
6	シンガポール	92	6	広州 (中国)	2,486
7	サンファン (プエルトリコ)	85	7	釜山 (韓国)	2,208
8	ロングビーチ (米国)	83	8	天津 (中国)	2,102
9	ハンブルグ (ドイツ)	78	9	香港 (中国)	1,669
10	オークランド (米国)	78	10	ロッテルダム (オランダ)	1,446
13	横浜	72			
16	釜山 (韓国)	63	42	東京	493
18	東京	63	70	横浜	298
			72	神戸	289
39	大阪	25	78	名古屋	268
			82	大阪	239

注1：内外貿を含む数字

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

資料：国土交通省

### (国際コンテナ戦略港湾)

我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路の寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済・産業の国際競争力を強化するため、京浜港等を国際コンテナ戦略港湾として選定し、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。

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、令和6(2024)年2月に、今後5年程度で取り組むべき施策の方向性等について最終とりまとめを行った。とりまとめに基づき、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組について、引き続き、国が前面に立ち、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に推進するほか、物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応等を踏まえ、DX、GXを加速するとともに情報セキュリティ対策を強化することとしている。

### (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」として本牧ふ頭地区及び新本牧ふ頭地区で整備が進められている。これは、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6(2024)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)。

川崎臨海部においては、JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等の休止を受けて、JFEグループと川崎市が協議をしながら土地利用の検討を進めており、令和5(2023)年8月に川崎市が「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方針」、同年9月にJFEグループが土地利用構想「OHGISHIMA2050」をそれぞれ取りまとめた。令和6(2024)年5月に川崎市とJFEホールディングス株式会社は、「扇島地区先導エリアの整備推進に関する協定」を締結し、世界初の液化水素サプライチェーンに向けた商用化実証における水素供給拠点の整備などが進められている。

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

### （クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組）

クルーズについては、令和5（2023）年3月より本格的に国際クルーズの運航が再開し、首都圏においても運航が再開された。

クルーズの再興へ向け、「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」をキーワードに、「観光立国推進基本計画（令和5（2023）年3月31日閣議決定）」で掲げた、日本におけるクルーズ再興に向けた令和7（2025）年までの目標である「訪日クルーズ旅客250万人」「外国クルーズ船の寄港回数2,000回超」「外国クルーズ船が寄港する港湾数100港」の達成に向け、引き続き訪日クルーズ本格回復への取組を進めることとしている。

## 2. 日本中央回廊の形成

### （リニア中央新幹線の整備）

リニア中央新幹線の開業等により、三大都市圏を約1時間で結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化を図っている。リニア中央新幹線の早期開業に向けて、事業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に、事業主体や関係自治体と連携して環境整備を進めている。

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ており、リニア開業を見据えたまちづくりや地域活性化などの検討が進められている。

令和6（2024）年1月、リニア中間駅を始めとした新たな広域圏形成に向け、関係府省、リニア中間駅予定地の4県（神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県）及び東海旅客鉄道株式会社が構成員となり、「リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議」が設置され、同年

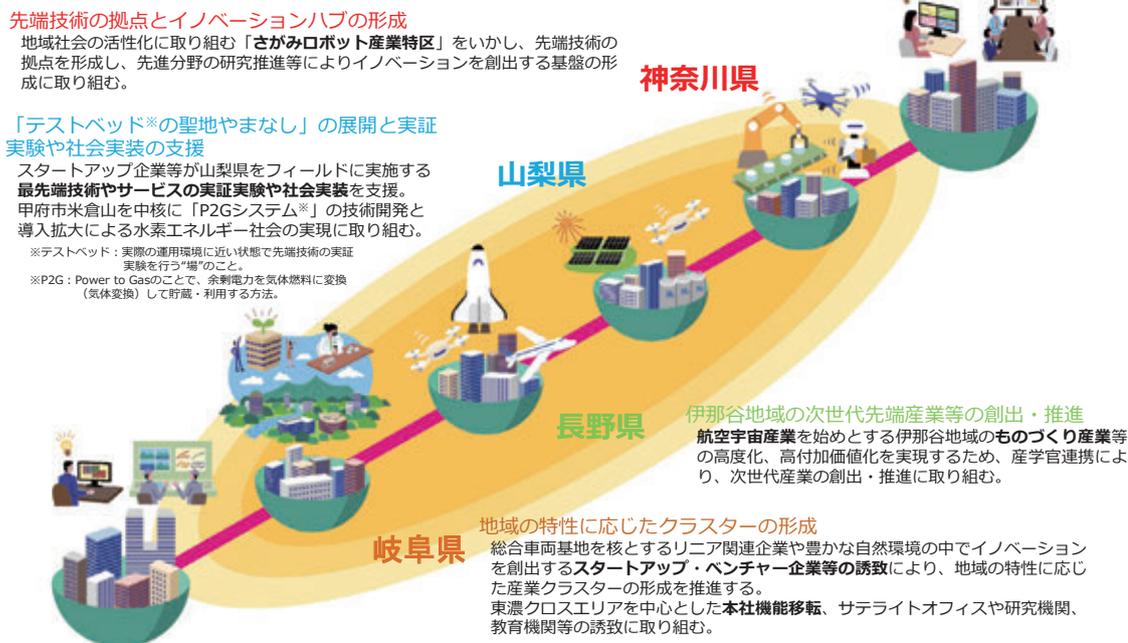
9月に中間取りまとめが公表された。

本中間取りまとめでは、リニア開業により、多様な自然や文化を有する地域を内包する新たな経済集積圏域の形成を目指すとともに、4つのテーマ（①生活・交流②産業・しごと③観光④交通ネットワーク）に基づく施策を実現することで、新たな圏域形成の効果を広域に波及させることとしている（図表4-6）。

このうち「産業・しごと」のテーマでは、神奈川県は「さがみロボット産業特区」をいかした先端技術の拠点とイノベーションハブの形成、山梨県は先端技術の実証実験や社会実装の支援に取り組むことで「テストベッドの聖地やまなし」の実現を目指している（図表4-7、図表4-8）。

**図表4-6 【産業・しごと】リニア中間駅から広がる次世代のビジネスフロンティア**

- 全国各地との時間距離短縮の効果をいかし、サテライトオフィス拠点やインキュベーション施設の設置、新たな産業創出に取り組むスタートアップ企業の誘致等、**国内外各都市と新たな圏域の「人流」「物流」の活性化**を図り、多様な自然や文化を有する地域を内包する**世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域を形成**する。
- リニア中間駅周辺地域の先端技術拠点の形成や地場産業の強みをいかし、ビジネス・商圏・販路の拡大につなげることで、新たな圏域全体の活力を広域に波及させ我が国の成長を牽（けん）引する。



資料：リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議「リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議 中間取りまとめ」より抜粋

**図表4-7 神奈川県相模原市の商業施設でのロボットの導入実証**



資料：神奈川県提供

**図表4-8 山梨県のドローン物流の実証実験**



資料：山梨県提供

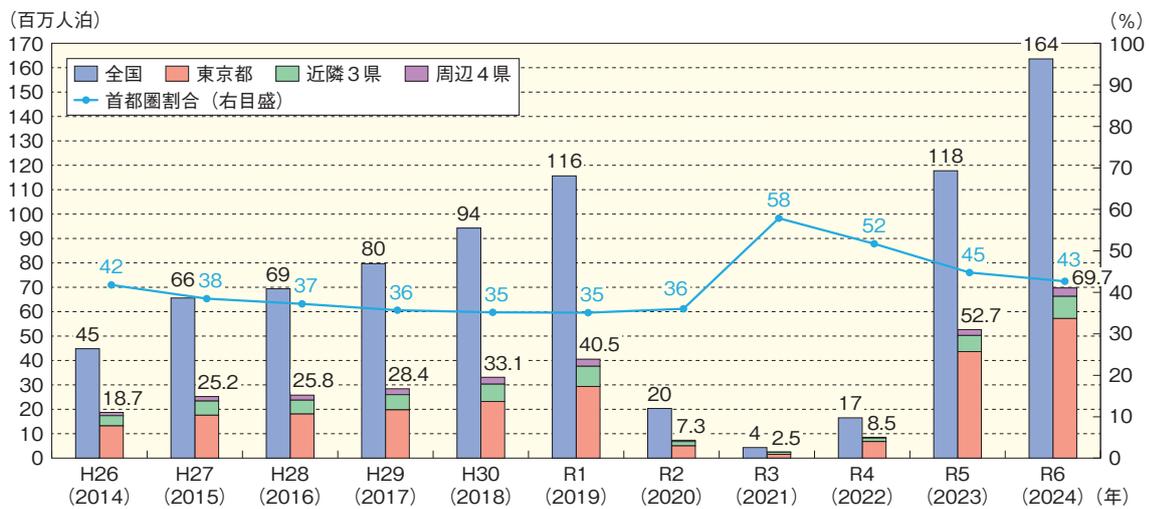
### 3. 広域的な観光振興に関する状況

#### (観光立国の推進)

令和4(2022)年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、同年10月には本格的な受入れが再開された。日本政府観光局(JNTO)によると、令和6(2024)年の訪日外国人旅行者数は約3,687万人となり、新型コロナウイルス拡大以前の令和元(2019)年の約3,188万人を約16%上回り、過去最多となった。

また、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における令和6(2024)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1億6,360万人泊のうち約6,973万人泊となっており、その約8割が東京都で約5,720万人泊となっている(図表4-9)。

図表4-9 外国人延べ宿泊者数の推移



資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に国土交通省国土政策局作成

#### (広域的な観光振興・オーバーツーリズム対策)

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。

国内外の観光需要は急速に回復し多くの観光地が賑わいを取り戻している一方、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度低下への懸念が生じており、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策が求められている。

国内外からの観光客によるオーバーツーリズムが課題となっている鎌倉市・藤沢市エリア(神奈川県)では、国・自治体・交通事業者・観光協会等から構成される「鎌倉市・藤沢市エリアにおけるオーバーツーリズム未然防止・抑制に向けた協議会」を令和5(2023)年11月に設置し、持続的な観光地域づくりの実現と各種施策の推進を図るための検討が行われている。国土交通省関東運輸局は人流の分散化・平準化を図る実証事業として、令和6(2024)年5月、旅ナカ情報の発信により、特に混雑が予測される鎌倉から長谷(大仏)間において、「歩く観光」へと来訪者の行動変容を促すことを目的とし、江ノ島電鉄鎌倉駅前でプラカードの掲示やマップ配布等を行った。また、同年11月から実証期間終了となる令和7(2025)年2月まで、藤沢市から

鎌倉市への周遊観光を推奨し、「えのかま巡り～左回りで快適に～」をキャッチフレーズに、旅マエ情報の提供を行う特設サイトを開設し、分散観光を促す取組を実施した（図表4-10）。

図表4-10 分散観光を促す特設サイト



資料：国土交通省関東運輸局

## 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、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域（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6（2024）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。

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、税制上の特例措置等を受けることができる。首都圏では、令和6（2024）年度に東京都新宿区の新宿駅西口地区開発計画等が新たに追加されるなど、同年度末までに合計で111件の計画が認定を受けている。

令和7（2025）年3月には、「TAKANAWA GATEWAY CITY」の先行開業として、高輪ゲートウェイ駅が全面開業するとともに、駅正面のツインタワー「THE LINKPILLAR 1」が開業した（図表4-11）。街全体を「100年先の心豊かな暮らしのための実験場」と位置づけており、ツインタワーには商業施設やホテル、駅直結型施設としては都心最大級のMICE施設、スタートアップ企業と大学等研究機関の連携によるビジネス創造施設等が順次開業する。交流の拠点となる街の中心「Gateway Park」では、街に訪れる多様な人々が楽しめるマルシェや、ナイトミュージアム&バーなど、多彩なイベントプログラムを実施予定としている。今後のグラン

ドオープンに向け、住宅、インターナショナルスクール、複合文化施設、クリニック等が開業を予定している。

また、日本初の鉄道が開業した時の構造物である高輪築堤について、令和3(2021)年9月に「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」として国史跡に指定されており、令和9(2027)年度の公開を目指し整備等が進められている。

図表4-11 TAKANAWA GATEWAY CITYの外観



資料：JR東日本提供

令和6(2024)年4月には、大規模な再開発が継続的に行われている渋谷駅周辺のうち、原宿カルチャーを継承する市街地再開発事業として、原宿・神宮前エリアの文化醸成力・文化発信力の再生に向け、東急プラザ原宿「ハラカド」が開業した(図表4-12)。

ハラカドはSNSを通じて誰もが発信や自分なりの表現を行う現在の時代背景から、新しい体験価値を享受できる場所を目指している。このため、「多様な人々の感性を刺激する、新たな原宿カルチャーの創造・体験の場」をコンセプトとして、クリエイターの共創を促す場となるラウンジ、スタジオ、ギャラリー等が入居し、音楽、ファッション、アニメなどの体験型イベント等が開催されている。また、地域密着型の施設を目指し、銭湯も開業し、住民に日常的に利用されている。

図表4-12 東急プラザ原宿「ハラカド」

ハラカドの外観



ハラカド内の銭湯



資料：東急不動産株式会社提供

## (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）に基づく国家戦略特別区域として、令和6（2024）年度末時点で東京圏（東京都、神奈川県、千葉県成田市及び千葉市）及び茨城県つくば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国家戦略特別区域会議が作成・変更し、内閣総理大臣の認定を受けた区域計画に記載されている規制の特例措置等を活用した事業が推進されている。東京圏及び茨城県つくば市の国家戦略特別区域における認定事業数は令和6（2024）年度末時点で176事業であり、令和6（2024）年は、京浜急行電鉄株式会社、JR東日本が、品川駅街区地区において、リニア中央新幹線の開業等とあわせ、歩行者ネットワーク強化や施設整備等を行うために実施する都市計画変更（都市再生特別地区（品川駅街区地区）都市計画等）などが新たに認定された。

## (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。

「令和6年度 スマートシティ実装化支援事業」の支援地区として、令和6（2024）年度は首都圏で4地区が選定されている。その中で、東京都江東区の「住民参加型でまちのリアルな情報を活用した平時から災害時までの仕組みづくり実証事業」では、住民や企業が平時にまちのモニタリングを実施することで、災害時の情報収集の有用性を上げるほか行動変容への効果の検証を行うこととしている（図表4-13）。

図表4-13 江東区提案事業の概要

【東京都江東区】提案事業概要 [R6年度実証の内容]

事業名:住民参加型でまちのリアルな情報を活用した平時から災害時までの仕組みづくり実証事業

■実証の概要

実証したい事項	① 平時のまちのモニタリングを実施することで、災害時にサービスを使い、状況把握と行動変容に繋がるかを検証 ② 有効な住民参加意識を高める方法、共助を効果的に促す方法を検証
実証方法	1. 実証期間中に災害時の予行練習として住民/来街者はLINEで画像(不便・劣化/危険など)を投稿 2. LLM(大規模言語モデル)×画像分析の先端技術を使い、画像の場所を特定し地図上で可視化、災害または状況の特徴分析を実施 3. 利用者である住民は地図で2の分析結果を閲覧し危険回避などの行動変容を起すか、利用者の自治体/地域事業はフリーワードで画像を絞り込み、迅速な対処・対策に繋がりそうかを確認 4. 宣伝/啓発活動、リアルイベント運動、インセンティブ提供などを通して、住民の参加意欲(認知、共感、投稿意欲、利用、意見)を向上させる方法、運用面の課題などエリア拡大、地域連携時の知見提供、課題を検証したい ※今回の実証では、画像の信頼性判定はスコープ外
実証後の検証・報告事項	1. 平時に使いこなすことで災害時の情報収集の有用性、行動変容への効果。2. 住民/来街者のサービスに対する受容性、参加の実態/懸念点/理解度ははかり、参加意識を高める方法を示唆できるように報告。上記をもって実装に向けた改善や利用シーンの深掘りに繋げていく

■実証内容の必要性・妥当性

- 避難地区に指定されている豊洲エリアでは、住民/来街者、自治体/企業が連携しまちを平時からモニタリングすることで有事に備えていく必要がある
- 災害時にいち早くまちの状況を情報提供できる住民/来街者に参加していただき、分析結果もフィードバックすることで、参加意識向上による住民参加型のスマートシティ実現を図る
- 先進技術であるLLM×画像分析、衛星データを活用し、実証を通しPLATEAUとの連携、サービスへの反映を検討し、さらに東京都のデジタルツイン事業、データ連携基盤との施策連動も目指しながら実証を行いたい。
- 官民連携、地域連携による社会実装、横展開を目指し、豊洲以外のエリア/団体(大学、企業、自治体、省庁)との連携、スマートシティ官民連携PF活動へ積極的に協力できる



■R6年度実証事業のスケジュール

R6.6	R6.7	R6.8	R6.9	R6.10	R6.11	R6.12	R7.1	R7.2	R7.3	R7年度
関係者調整		実証環境開発			実証			成果報告	効果検証	実装準備

■本格導入までのスケジュールおよび中長期的な展望

R6.9	R7.3	R7.9	R8.3	R8.9	R9.3	R9.9	R10.3	中長期的な展望
本実証(今回)	R6実証を踏まえたブラッシュアップ	本格実装 豊洲エリア+江東区内	東京都施策連動による都内展開	他都市への横展開				

資料: 国土交通省

また、国土交通省では3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化 (Project PLATEAU<sup>1)</sup>) を推進しており、令和6 (2024) 年度末時点で、首都圏87都市において展開されている。

さらに、地理空間情報も活用し、建築BIM、PLATEAU及び不動産IDを一体的に推進する「建築・都市のDX」により、屋内外シームレスで高精細な3Dデジタルツインや建築・都市分野の多様な地理空間情報を不動産IDを情報連携キーとして連携する環境を構築し、EBPM<sup>2)</sup>に基づく行政課題の解決やオープンイノベーションによる新サービス・産業創出の加速化を図っている。

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

2) EBPM: 証拠に基づく政策立案のこと (Evidence-Based Policy Making)

## 第5節

## 環境との共生

## 1. 自然環境の保全・再生

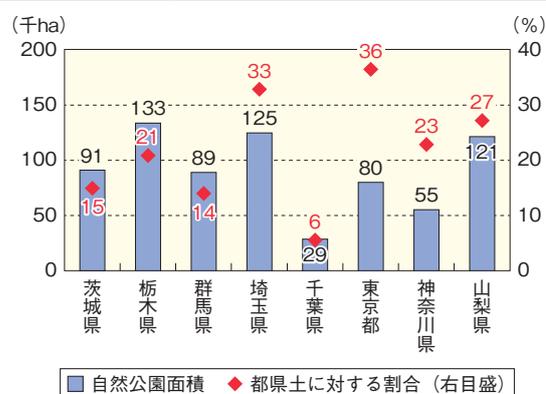
## (1) 自然環境の保全・再生

## (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6（2024）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6（2024）年3月末時点）



資料：環境省「自然保護各種データ一覧」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4（2022）年度末の都市公園等は、平成24（2012）年度末と比較し、面積は約27,618haから約30,384haへと約2,766ha（約10%）増加、箇所数は31,504か所から36,151か所へと4,647か所（約15%）増加している。また、首都圏一人当たり都市公園等面積は、約6.9㎡/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）<sup>1)</sup>や滞在快適性等向上公園施設設置管理協定制度（都市公園リノベーション協定制度）<sup>2)</sup>（令和2（2020）年度創設）の活用が進められている。

- 1) 都市公園において飲食店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事業者となり、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

Park-PFI、PFI<sup>3)</sup>併用による民間活力をいかした公園再整備事例として、令和6(2024)年10月には、市民の憩いの場、まちのにぎわいの拠点として富士見公園(川崎市)がリニューアルオープンした(図表5-2)。川崎駅にほど近い富士見公園(昭和15(1940)年供用開始)は、園内にスタジアム(旧川崎球場)やテニスコート等の運動施設を有する総合公園であり、競輪場にも隣接する。古くから市民に親しまれてきた一方、公園本来の緑地や広場が少なく、施設の老朽化等の課題もあったことから、「緑、活気、憩い、ふれあいのある都心のオアシス」というコンセプトのもと、広大な芝生広場、インクルーシブな遊びの広場とスポーツ広場、農と自然を体感する広場等が整備された。今後はプロスポーツの運営主体でもある公園指定管理者のノウハウを生かし、定期的なスポーツイベントの開催などが予定されている。

また、オープンと同時期に、川崎市内にある3つの総合公園(富士見公園、等々力緑地、生田緑地)を主会場とする「全国都市緑化かわさきフェア」が開催された。川崎市は工業都市として発展してきたが、市制100周年を節目に、みどりのまちづくりに向けた分野連携、多様な主体がつながり、行動するきっかけとする市民総参加型の取組を実施している。具体的には、「協働の花づくり・花かざり」として、市立小・中・特別支援学校全校で育てた花を市内全域で飾るほか、市内152の保育園・幼稚園も花を育てる取組に参加している。

図表5-2 富士見公園(川崎市)



気候変動対策や生物多様性の確保、幸福度(Well-being)の向上等の課題解決に向けて、都市において緑地の質・量両面での確保等を推し進めるため、都市緑地法等の一部を改正する法律(令和6年法律第40号)が令和6(2024)年5月に公布され、同年11月に施行された。本改正は、国基本方針の策定、緑地の買入れを代行する国指定法人制度の創設、国土交通大臣が認定する「優良緑地確保計画認定制度」の創設等を内容としている。優良緑地確保計画認定制度(TSUNAG)は、民間事業者等による気候変動への対応、生物多様性の確保及びWell-beingの向上などに貢献する良質な緑地の確保の取組を評価するものであり、令和7(2025)年3月には、令和6年度認定として首都圏では10件が認定された(図表5-3)。

図表5-3 優良緑地確保計画認定制度 ロゴマーク



資料：国土交通省

3) 民間の資金と経営能力・技術力(ノウハウ)を活用し、公共施設等の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う公共事業の手法。

### (都市農地の保全・活用)

都市農地は、都市に新鮮な農産物を供給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交流の機会を提供している。また、防災・減災、景観形成などの機能を有し、都市にとって貴重な緑地として保全・活用が図られている。都市農地の計画的な保全を図るため、首都圏では令和5(2023)年末時点で6,482haが生産緑地地区として指定されている。

環境分野における民間投資の機運が急速に高まる中で、市民レベルでの取組も進んでいる。収穫体験イベント、観光ツアー、炊き出し訓練等の地域住民や農家等による都市農地を保全・活用した取組が、都心部とは違う形の新たなエリアマネジメントとして地域に展開されるなど、農を基軸としたまちづくりが進められている。

東京都は、都市の貴重な農地を保全し、農のある風景を維持していくために平成23(2011)年に「農の風景育成地区制度」を創設し、これまでに7地区が指定されている。この制度は、農地や屋敷林などが比較的まとまって残る地区を指定し、散在する農地を一体の都市計画公園等として計画決定するなどの都市計画制度の積極的な活用も視野に、地域のまちづくりと連携しながら農のある風景を保全、育成する制度である。

令和2(2020)年7月に指定された「第五号深大寺・佐須地域農の風景育成地区」(東京都調布市)は、国分寺崖線の周辺に広がる「はげ」の豊かな湧水による用水路に沿って、南北に農地や屋敷林等が大規模に分布しており、武蔵野の面影を残す農の風景を感じられる地域である。令和6(2024)年7月、地域の農のある風景の保全・活用を象徴する場、活動拠点として、深大寺・佐須地域農業公園(北農業公園・南農業公園)が開園した(図表5-4)。今後、農業体験学習、地域における自然環境を学ぶ環境学習、地域コミュニティを育成する交流の場としての活用が想定されている。

図表5-4 深大寺・佐須地域農業公園



深大寺・佐須地域南農業公園におけるイベントの様子



資料：調布市提供

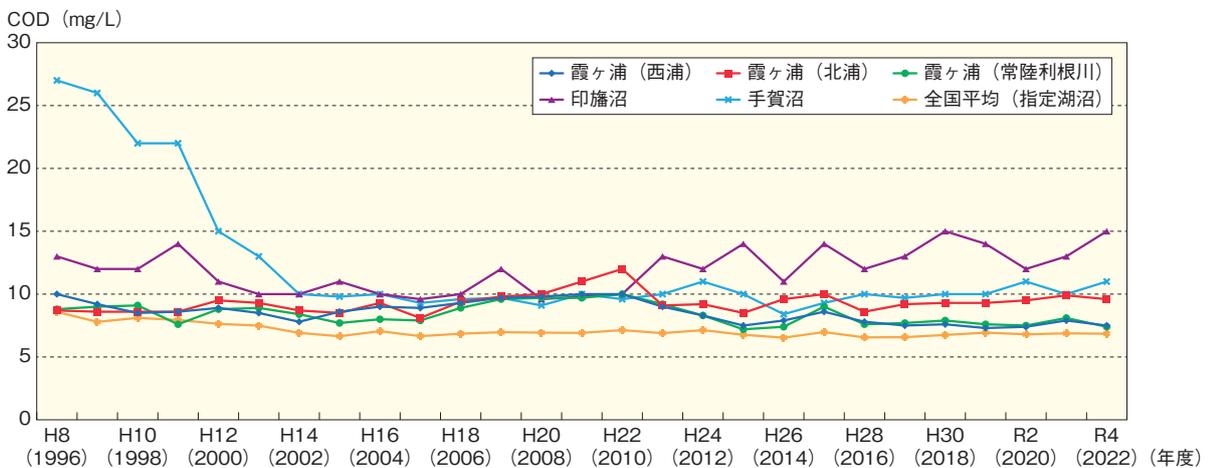
### (3) 水環境・水循環の保全・回復

#### (河川、湖沼等の水質改善)

首都圏の令和4(2022)年度の水質状況は、河川におけるBOD<sup>4)</sup>の環境基準達成率<sup>5)</sup>が首都圏全体で85.8%<sup>6)</sup>となっており、全国の92.4%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、COD<sup>7)</sup>の環境基準達成率が56.1%に上昇し、全国の50.3%と比較して高い達成率となっている。なお、首都圏の指定湖沼<sup>8)</sup>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5-5)。

国及び地方公共団体は、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。

図表5-5 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: 環境省「公共用水域水質測定結果」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)

関係府省庁及び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

4) BOD (生物化学的酸素要求量): 水中の有機物を分解するために水中の微生物が必要とする溶存酸素量。河川の水質汚濁指標の一つ。数値が高い程、水質汚濁の程度が大きいことを示す。

5) 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

6) 環境省「令和4年度公共用水域水質測定結果」により、国土交通省国土政策局算出

7) COD (化学的酸素要求量): 水中の有機物を酸化剤によって酸化する際に消費された酸化剤の量を酸素に換算した値。湖沼及び海域の水質汚濁指標の一つ。数値が高い程、水質汚濁の程度が大きいことを示す。

8) 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。

める必要があるとされた。

これを受け、同月、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3,000万人の心を豊かにする『東京湾』の創出～」を掲げている。

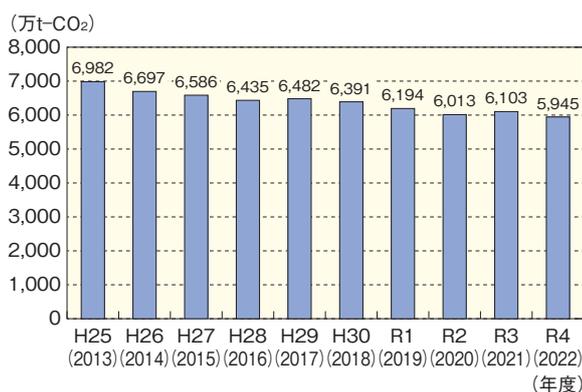
## 2. 環境負荷の低減

### (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。

令和4(2022)年度の東京都の温室効果ガス排出量(速報値)は、5,945万t-CO<sub>2</sub>であり、前年比2.6%の減少となっている(図表5-6)。

図表5-6 東京都の温室効果ガス排出量の推移



注：H25～R3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(2021(令和3)年度実績)」、R4は「都内の最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量(2022年度速報値)」による

資料：東京都「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(2021(令和3)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(2022年度速報値)」を基に国土交通省国土政策局作成

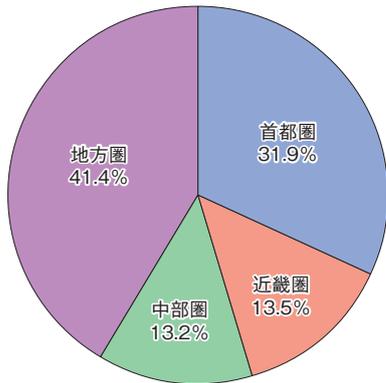
### (2) エネルギーの消費動向と対策

#### (エネルギー消費の状況)

令和4(2022)年度の最終エネルギー消費量をみると、首都圏が全国の約3割を占めており(図表5-7)、全国都道府県別の順位では、千葉県が第1位(約1,151PJ)、神奈川県が第2位(約807PJ)となっている。首都圏の最終エネルギー消費量の推移をみると、平成19(2007)年度以降は漸減傾向で推移しており、令和3(2021)年度に増加したものの令和4(2022)年度は減少した(図表5-8)。

図表5-7

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4（2022）年度）



注1：令和4（2022）年度は暫定値  
 注2：近畿圏は滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の2府4県の区域。中部圏は長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県の5県の区域。  
 資料：資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計」を基に国土交通省国土政策局作成

図表5-8

首都圏の最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の推移



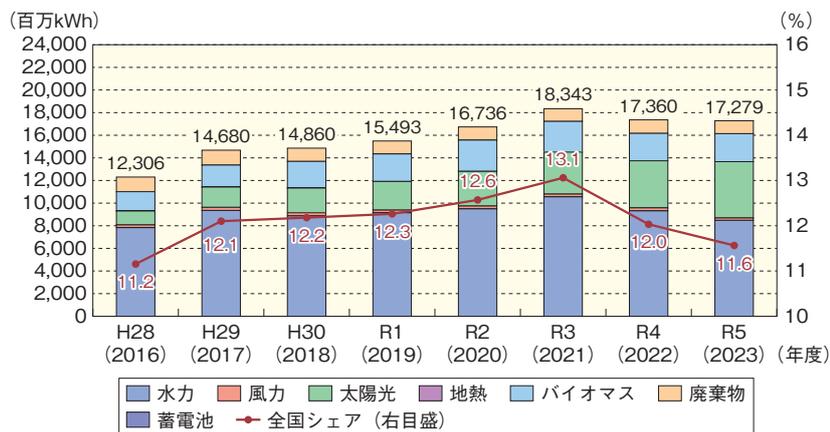
注：令和4（2022）年度は暫定値  
 資料：資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計」を基に国土交通省国土政策局作成

### （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、近年、増加傾向が続いていたが、令和5（2023）年度は17,279百万kWhと前年度から僅かに減少した（全国シェア約12%）。水力発電は減少傾向だが、太陽光発電については増加傾向が続いている（図表5-9）。

図表5-9

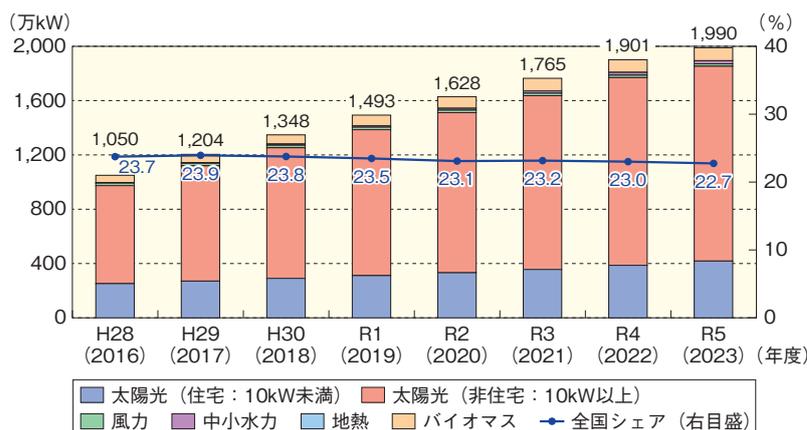
首都圏の再生可能エネルギー発電量の推移（電気事業者）



注：電力調査統計は、電気事業者からの報告を基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：資源エネルギー庁「電力調査統計」を基に国土交通省国土政策局作成

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5（2023）年度までに1,990万kW（全国シェア約23%）となっており、太陽光発電が1,853万kWと9割以上を占めている（図表5-10）。

図表5-10 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（平成23年法律第108号）（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：資源エネルギー庁「固定価格買取制度情報公開ウェブサイト」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 (国土交通グリーンチャレンジの策定)

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。

#### (グリーンインフラの活用)

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ものである。国土交通省は、令和5(2023)年9月にグリーンインフラ推進戦略を全面改訂し（グリーンインフラ推進戦略2023）、グリーンインフラの活用推進のための支援の充実等に取り組んでいる。その支援策として、グリーンインフラの基本構想の策定や専門家派遣等を行う「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）を実施している。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6(2024)年度は、首都圏では9件が賞に選ばれ、「武蔵野台地における『雨にわ』による NbS<sup>9)</sup>の普及・実証事業（東京都世田谷区、武蔵野市）」及び「おおはしりの杜 ～都市部の道路空間を活用した“生きもの中心の緑地”～（東京都目黒区）」が国土交通大臣賞を受賞した。

#### (国際園芸博覧会の開催に向けた取組)

国際博覧会条約に基づく認定を受けた「GREEN×EXPO 2027」（正式名称：2027年国際園芸博覧会）が令和9(2027)年に横浜市で開催予定であり、様々な取組が進められている。

9) NbS：自然を活用した解決策のこと（Nature-based Solutions）

本博覧会は、「幸せを創る明日の風景」をテーマに、地球規模の課題解決に取り組む方針が示されている。気候変動等の世界的な環境変化を踏まえ、日本が培ってきた自然との関係性の中で、自然環境が持つ多様な機能を暮らしにいかす知恵や文化について、その価値を再評価し、持続可能な社会の形成に活用するとともに、国際的な園芸文化の普及、花と緑があふれ農が身近にある豊かな暮らしの実現、多様な主体の参画等により幸福感が深まる社会を創造することを目的として開催するものである。

政府一丸となり、本博覧会の開催に向けた取組が進められており、令和5(2023)年4月には、「2027年国際園芸博覧会関係閣僚会議」が設置され、同年8月には「2027年国際園芸博覧会(GREEN×EXPO 2027)の準備及び運営に関する施策の推進を図るための基本方針」及び「2027年国際園芸博覧会(GREEN×EXPO 2027)関連事業計画」が決定され、令和7(2025)年3月には、主要施設の展示内容など、最新の会場計画が公表された(図表5-11)。

図表5-11 GREEN×EXPO 2027の会場計画(令和6年度時点)

➤ 尾根地形や水の流れ、風の動き、残された樹林等の自然資本を活かした会場づくり(Nature-based Design)。



資料：国土交通省

公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会は、令和6(2024)年10月から開催された「第41回全国都市緑化かわさきフェア」に参加し、「GREEN×EXPO 2027」のPR出展や連携フォーラムを実施した。

**(住宅・建築・まちづくり分野における取組)**

令和3(2021)年、公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律(令和3年法律第77号)が成立し、法律の題名が脱炭素社会の実現に資する等のための建築物等における木材の利用の促進に関する法律(平成22年法律第36号)に変わるとともに、法の対象が公共建築物から建築物一般に拡大され、建築物におけるさらなる木材利用の促進に向けた取組が進められている。

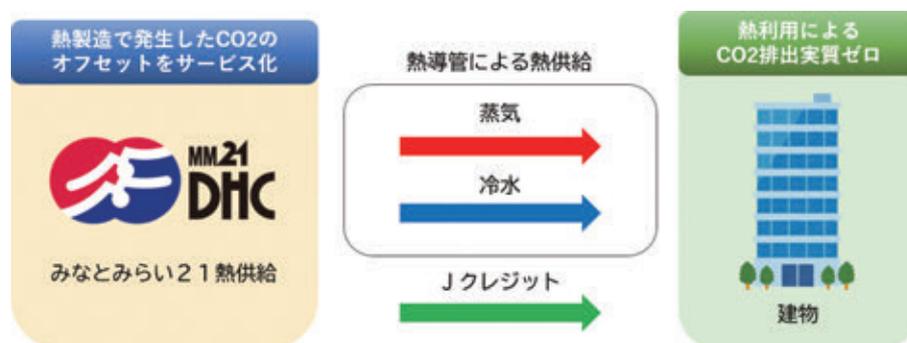
また、令和4(2022)年6月に、建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律(平成27年法律第53号)が改正され、令和6(2024)年4月より建築物への再生可能エネルギー利用設備の設置の促進が図られているほか、令和7(2025)年4月より全ての新築住宅・非住宅に対し省エネ基準適合が義務付けられることとなっている。

東京都では、令和4(2022)年に改正された都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に基づき、中小規模新築建物に対する「東京都建築物環境報告書制度」が令和7(2025)年4月より施行され、大手ハウスメーカー等に対し新築住宅等への太陽光発電設備の設置、断熱・省エネ性能の確保等が義務付けられる予定である。

横浜市のみなとみらい21地区はオフィス・商業施設・住宅等に加え、企業の本社、大学、MICE拠点など多様な機能が集積する街であり、エネルギーの大消費地である。令和4(2022)年4月に環境省が推進する「脱炭素先行地域」に選定されており、公民で連携し2030年の電力消費に伴うCO<sub>2</sub>排出の実質ゼロの実現など、脱炭素化に向けた取組を進めている。

地区の脱炭素化を実現するためには、電力に加えて、CO<sub>2</sub>排出量の約3割を占める熱の脱炭素化が不可欠である。同地区は、冷暖房などに利用する熱(冷水・蒸気)を一括して地域熱供給事業者が製造することで省エネの実現に取り組んでおり、地域冷暖房の単一供給エリアとしては日本最大規模である。さらに、令和6(2024)年9月、同地区の15施設により、J-クレジットなどを活用しカーボン・オフセットを行うことで熱の使用に伴うCO<sub>2</sub>排出量(令和6年度分)を約1万8千トン削減する、熱エネルギーの脱炭素化としては日本最大規模の取組がスタートした(図表5-12)。

図表5-12 みなとみらい21地区における熱エネルギーの脱炭素化



資料：横浜市提供

### (交通分野における取組)

首都圏のCO<sub>2</sub>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推計されている。

首都圏では、次世代車<sup>10)</sup>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5-13)。首都圏における電気自動車(EV)の充電施設数は、6,222か所(令和7(2025)年2月末時点)、水素充填施設数は47か所(令和6(2024)年12月時点)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5-14)。

10) 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。

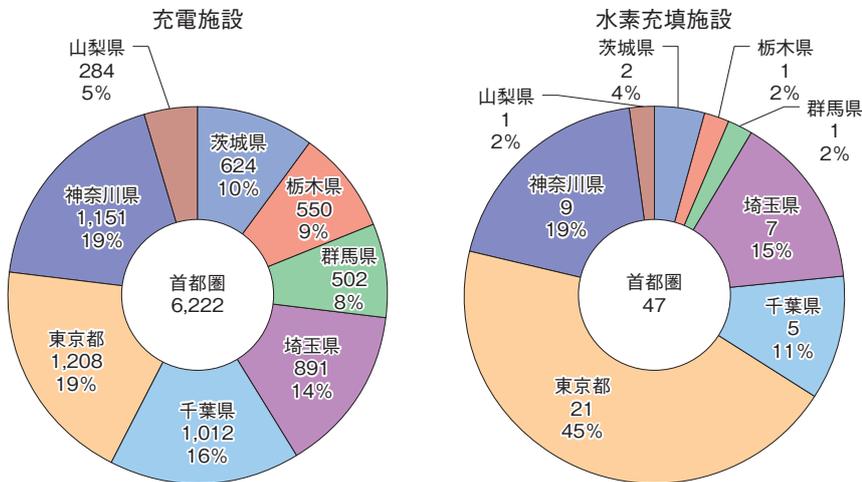
図表5-13 次世代車の保有台数と割合の推移



注：保有台数は各年度末時点

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

図表5-14 充電施設・水素充填施設のシェア



注：充電施設数は令和7(2025)年2月末時点、水素充填施設数は令和6(2024)年12月時点

資料：充電施設はENECHANGE株式会社「EVsmart」、水素充填施設は燃料電池実用化推進協議会（FCCJ）「水素ステーション一覧（全国）」を基に国土交通省国土政策局作成

### (物流における取組)

物流の「2024年問題」に対応し、物流の持続的成長を図るため、令和6(2024)年5月に流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和6年法律第23号）が公布された。改正物流法等に基づき、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について抜本的・総合的な対策を実施することとしている。

### (カーボンニュートラルレポート（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・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルレポート（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、木更津港及び横須賀港において、官民の連携による協議会等が開催されている。港湾管理者は、協議会における検討を踏まえ、港湾法（昭和25年法律第218号）に基づく港湾脱炭素化推進計画を作成・公表しており、令和7(2025)年2月時点で、首都圏では3港湾（茨城港、鹿島港、川崎港）が計画作成済である。

## 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」、「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」、「社会システムの質の更なる向上」等、10の施策の方向性が定められた。

## (2) 政策区域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



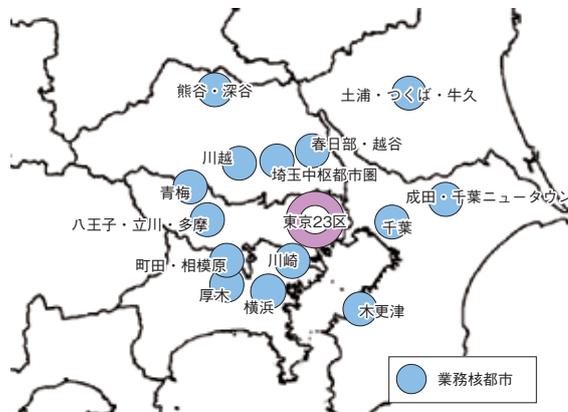
資料：国土交通省

### (3) 業務核都市の整備

東京圏においては、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中心となる都市（業務核都市）を、業務機能を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6（2024）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、かつ、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6（2024）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。

第三次国土形成計画（全国計画）（令和5（2023）年7月閣議決定）では、我が国が直面するリスクと構造的な変化を踏まえ、地方に軸足を置いたビジョンとして、目指す国土の姿に「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、地域の魅力を高め、地方への人の流れを創出・拡大するため、国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」の構築を目指すこととしている。

また、首都直下地震等による広域かつ長期にわたる被害を最小限に抑えるため、東京における防災・減災、国土強靱化の取組を推進することはもとより、平時からの対応を含めて、国土全体にわたって広域レベルで人口や諸機能が分散的に配置される国土構造の実現を目指すとともに、政府機能等の中枢管理機能のバックアップ<sup>1)</sup>の強化を図ることとしている。

さらに、国土の刷新に向けた4つの重点テーマとして、「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」、「グリーン国土の創造」、「人口減少下の国土利用・管理」を掲げるとともに、これを支える横断的な重点テーマとして、「国土基盤の高質化」、「地域を支える人材の確保・育成」を位置付け、相互に連携しながら相乗効果を発揮できるように、統合的に取り組むこととしている。

### （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。

また、現在、首都圏広域地方計画協議会において、第三次国土形成計画（全国計画）を基本とする、新たな首都圏広域地方計画の策定に向けて議論を進めている。令和6（2024）年12月に公表された中間とりまとめ（素案）では、①世界の中での我が国の地位低下、②都市への集中と集積に伴う巨大災害のリスク、③エネルギー・食料確保のリスクと生態系への影響、④少子化の深刻化・人口の地域偏在を、首都圏が直面する4つの危機として捉え、課題解決に向けた4つの柱として「首都圏の強みを伸ばす」「巨大災害に対応」「“グリーンメトロポリス”の実現」「多様で“ゆたかな”暮らしの創造」を掲げている。

## 3. 東京一極集中の是正

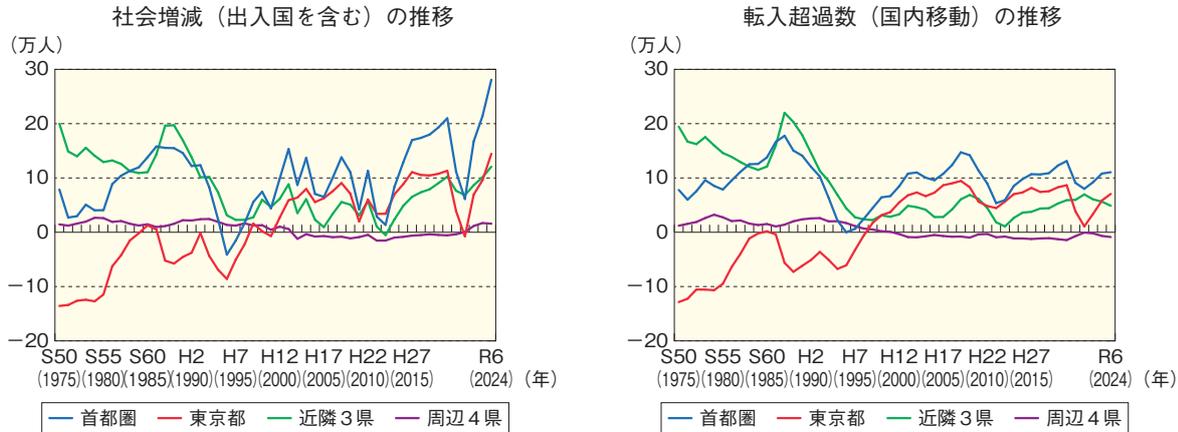
### （1）東京一極集中の状況

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、専ら東京圏の社会増加によるものである。首都圏及び東京都における転入超過数は、

1) このうち政府機能については、例えば政府業務継続計画（首都直下地震対策）に基づき、行政中枢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行政中枢機能の一時的な代替に関する事項について更に検討を深めることとなっている。

新型感染症前に迫る水準となっている（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

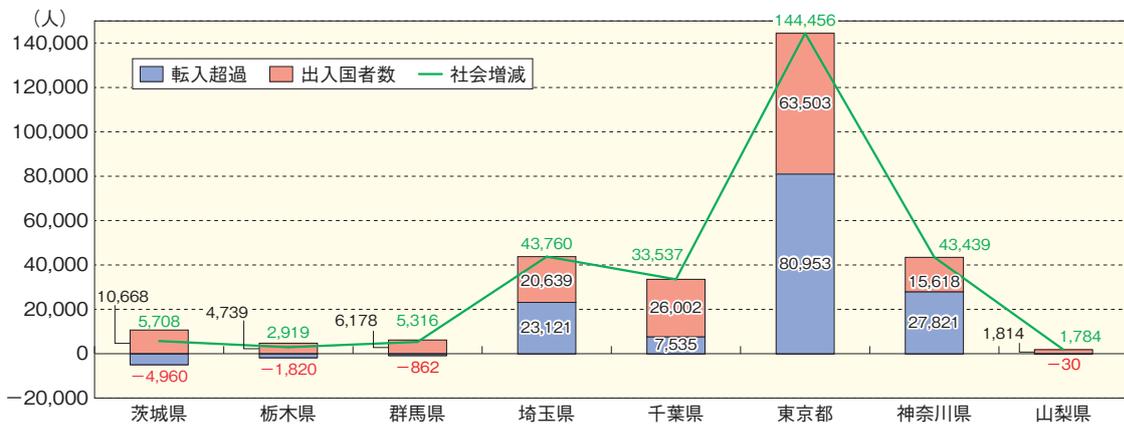


注：ここでいう「社会増減」は、前年10月～当年9月の1年間における「入国者数－出国者数」に「都道府県間転入者数（外国人を含む）－都道府県間転出者数（外国人を含む）」を加算したものをいう。  
資料：総務省「人口推計」の参考表を基に国土交通省国土政策局作成

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：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

令和6（2024）年の首都圏の都県別社会増減の内訳を見ると、いずれの都県も社会増となっている。埼玉県、東京都、神奈川県では、社会増の要因は国内の移動によるところが大きく、それ以外の5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6（2024）年）

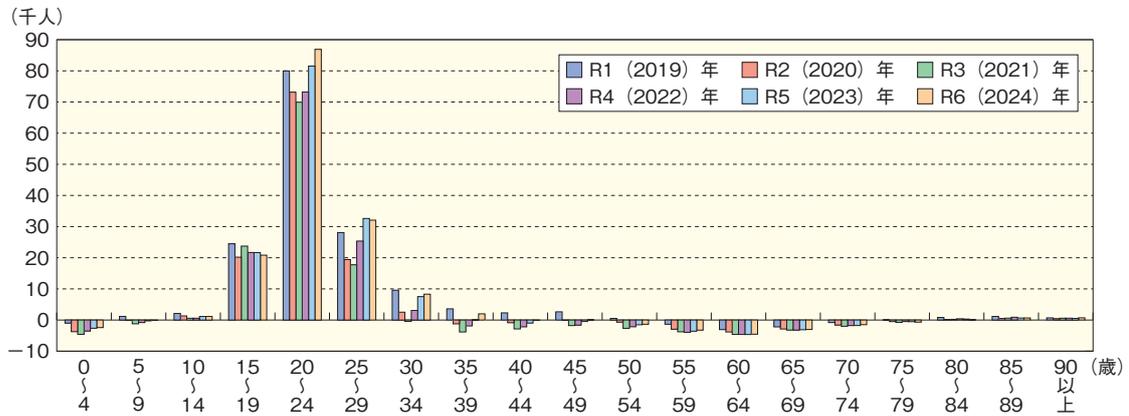


注：ここでいう「転入超過数」は2023年10月～2024年9月の1年間における「都道府県間転入者数（外国人を含む）－都道府県間転出者数（外国人を含む）」をいう。マイナスは転出超過数である。  
ここでいう「社会増減」は、2023年10月～2024年9月の1年間における「入国者数－出国者数」に「転入超過数」を加算したものをいう。  
資料：総務省「人口推計」の参考表を基に国土交通省国土政策局作成

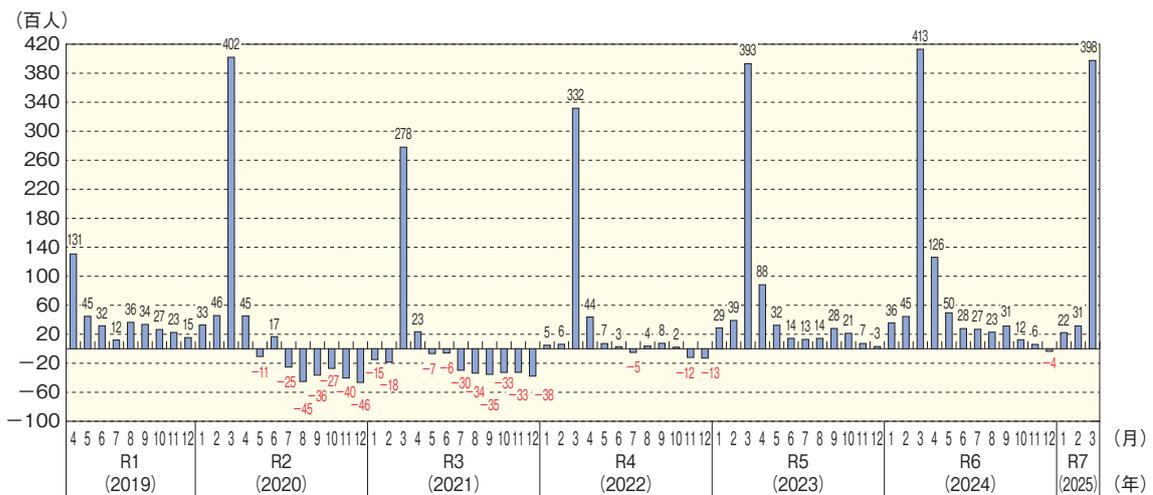
住民基本台帳人口移動報告によると、令和6（2024）年の東京圏の転入超過数は、約13.6万人（前年比約0.9万人増）となり、令和5（2023）年（約12.7万人）と2年連続で10万人を超えた。また、世代別の転入超過の状況については、10代後半から20代の若者が大部分を占める傾向が続いている（図表6-5）。

東京都の転入超過数を月別に見ると、最も転入超過が多い3月については、令和6(2024)年3月時点で新型コロナウイルス前の令和2(2020)年3月を上回っていたが、令和7(2025)年3月は前年を下回った(図表6-6)。各道府県と東京都の転入・転出の状況を見ると、近隣3県のうち埼玉県への転出超過が継続しているが、千葉県、神奈川県は令和元(2019)年以来の転入超過となった(図表6-7)。

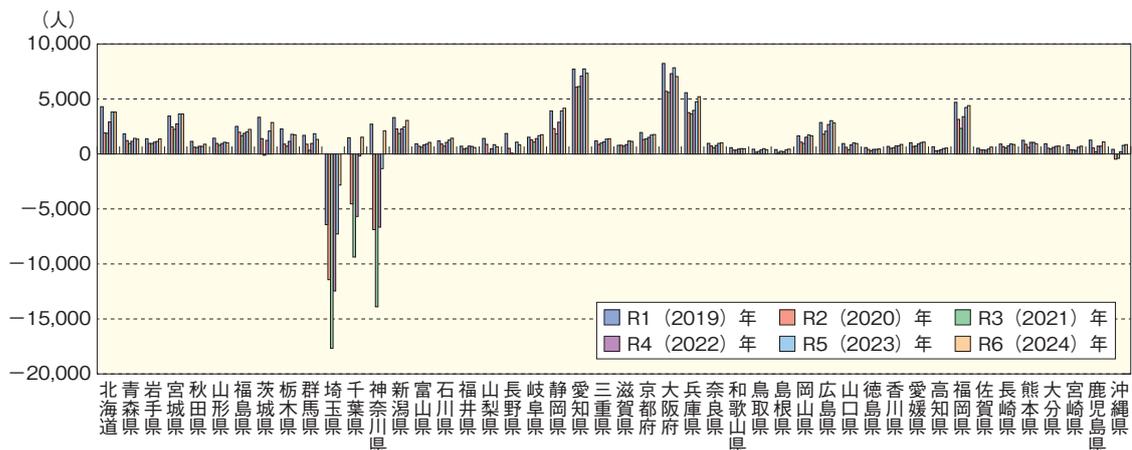
**図表6-5** 東京圏の年齢5歳階級別転入超過数(令和元(2019)年~令和6(2024)年)



**図表6-6** 東京都における転入超過数



**図表6-7** 令和元(2019)年から令和6(2024)年の各道府県から東京都への転入超過数



注：マイナスは転出超過数。  
資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

また、第1節で取り上げているように、資本金1億円以上の普通法人の立地状況については、首都圏が全国の60.7%を占め、特に東京都において全国の49.2%を占めている。さらに、令和3(2021)年度首都圏における県内総生産(名目)の全国シェアは39.9%である一方、同年10月1日時点の首都圏の人口の全国シェアは35.4%であり、人口のシェアよりも県内総生産のシェアの方が上回っている。

このように、ヒト、モノ、カネが東京圏、特に東京都に集中する「東京一極集中」の状況は継続している。

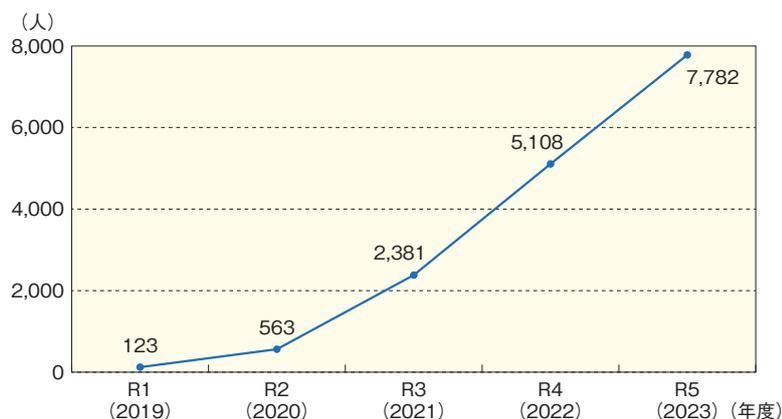
## (2) 東京一極集中の是正に向けた取組

第三次国土形成計画(全国計画)では、東京一極集中の是正に向けて、国土全体にわたって人口や諸機能が分散的に配置される国土構造の構築を目指し、地方への人の流れの創出・拡大を図るとともに、若者世代や女性に開かれた魅力的な地域づくりを推進することとしている。

「地方への人の流れの創出・拡大」の実現に向けて、地方部と都市部等にそれぞれ暮らしの拠点を持つ「二地域居住等」を促進するため、令和6(2024)年5月、広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律の一部を改正する法律が公布された。

東京一極集中の是正にあたっては、様々な取組が行われている。例えば、東京23区内の大学等の学生の収容定員の抑制(第1節3.(2)参照)や、「地方拠点強化税制」による東京都区部からの企業の本社機能の移転促進(第1節3.(2)参照)、UIJターンにより地方で起業・就業する若者たちを支援する取組(地方創生起業支援事業・地方創生移住支援事業)等が進められている。地方創生移住支援事業を活用し、令和5(2023)年度は、7,782人が東京圏外に移住しており(図表6-8)、令和6年度からは、大学卒業後に地方移住する学生への就職活動に参加するための交通費支援として、地方就職学生支援事業を新設し、若者の地方定着の促進を図っている。

図表6-8 地方創生移住支援事業による移住人数(令和6(2024)年3月末時点)



注：東京都区部に在住又は通勤する人が、東京圏外等へ移住し、起業や就業等を行う場合が対象。

資料：内閣府「地方創生移住支援事業 交付実績(令和元年度～5年度)」を基に国土交通省国土政策局作成

令和6(2024)年に設置された「新しい地方経済・生活環境創生本部」は「地方創生2.0の『基本的な考え方』」を同年12月に決定した。「地方創生2.0」は、官民が連携して地域の拠点をづくり、地域の持つ潜在力を最大限引き出し、ハードだけではないソフトの魅力が新たな人の流

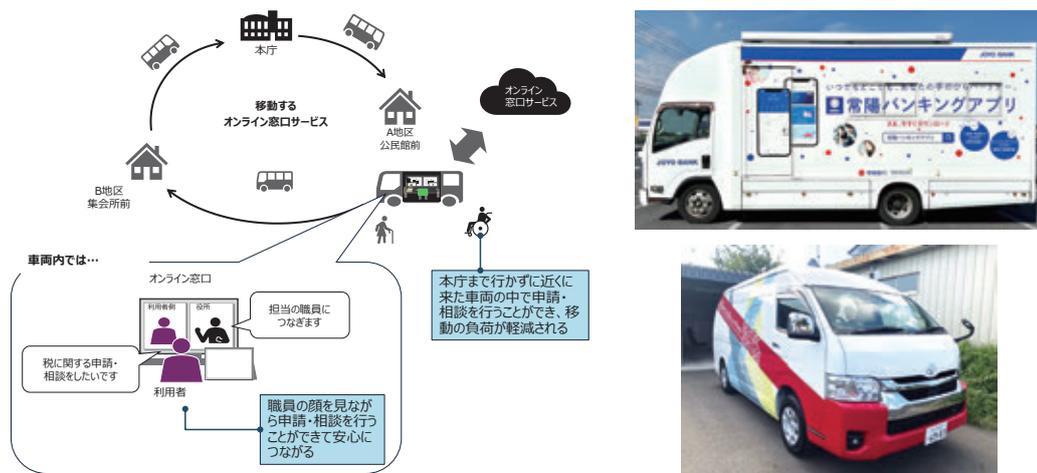
れを生み出すとともに、新技術を徹底的に活用し、一極集中を是正し、多極分散型の多様な経済社会を構築していくものである。「地方創生2.0の『基本的な考え方』」においても、基本構想の5本柱の一つとして「東京一極集中のリスクに対応した人や企業の地方分散」が掲げられており、分散型国づくりの観点から、企業や大学の地方分散や政府機関等の移転に取り組むとともに、地方への移住や企業移転、関係人口の増加など人の流れを創り、東京圏への過度な一極集中の弊害を是正するとしている。

### (3) 魅力ある地方の創生

「地方創生2.0の『基本的な考え方』」の中で、我が国の成長力を維持していくためには、都市も地方も、楽しく、安心・安全に暮らせる持続可能な社会を創っていく必要があるとし、特に、人口減少が続く地方を守り、若者・女性にも選ばれる地方（＝楽しい地方）、高齢者も含め誰もが安心して住み続けられる地方の構築が必要であるとしている。

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「新時代に地域力をつなぐ」（第三次国土形成計画（全国計画））ことが重要である。人口減少や高齢化を背景に、移動の利便性向上やデジタルデバイドの解消など様々な課題が生まれている中で、茨城県笠間市では、市役所から遠隔にある地域、移動困難者をはじめとする市民の行政サービスの向上を図るため、令和5（2023）年10月から「動く市役所」を運行している。動く市役所とは、自宅近くや地域の集会所等にオンライン端末を搭載した車両が出向き、ビデオ通話で行政への相談や申請支援などを実施するアナログとデジタルが融合したサービスである。令和6（2024）年9月には、行政だけではなく複数のサービスが同時に地域に訪れてほしいとの市民からの要請を踏まえ、ATMサービスを搭載する常陽銀行の「移動相談車」を配置し、「動く市役所」と合わせて複数サービスを同時に提供する運行実験を実施した（図表6-9）。

図表6-9 「動く市役所」×「常陽銀行 移動相談車」



資料：笠間市提供

## (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の既成市街地における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6(2024)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业が立地している。

さらに、TX（つくばエクスプレス）沿線地域では、鉄道の整備に併せてまちづくりが進められ、商業、業務、住宅系施設の集積が進んでいる。さらに、圏央道の4車線化や、東関東自動車道の全線開通（第3節1.（1）参照）等に向けた取組が進められている。

### (先端的な研究開発)

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5(2023)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、規制改革とともに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」<sup>2)</sup>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。

## (5) 国の行政機関等の移転

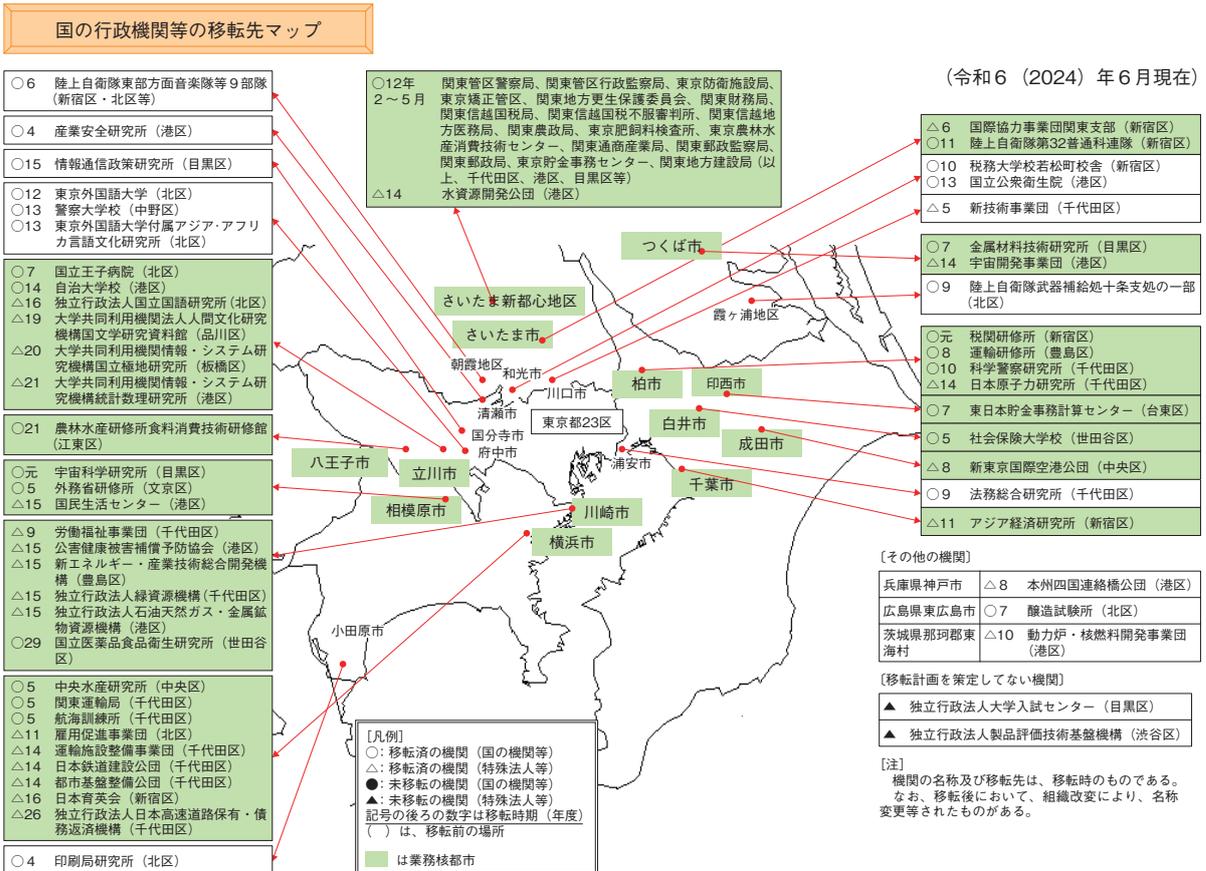
### (多極分散型国土形成促進法に基づく国の行政機関等の移転)

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な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）に基づき、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5(2023)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（図表6-10）。

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

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、中央省庁7機関、研究・研修機関等23機関の計57件に関して地方移転の取組を進めている。文化庁の京都への全面的な移転や、消費者庁の徳島における恒常的拠点の設置等のほか、研究・研修機関においても地域イノベーションの創出等を通じて地方創生上の効果が現れはじめている。

これらの取組の結果を踏まえ、令和5(2023)年度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った。今後は同評価結果及びデジタル技術の普及をはじめとした昨今の社会的な変化を踏まえ、必要な対応を行うこととしている。

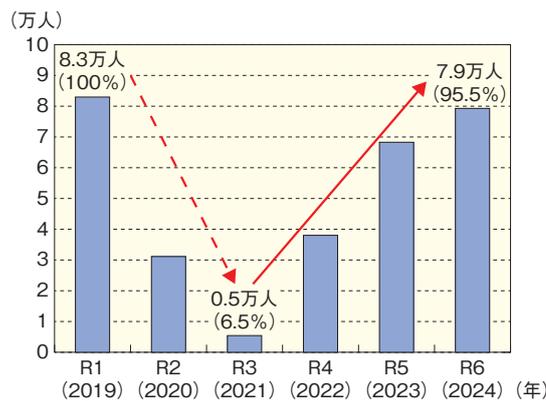
## 東京圏における「なりわい」と「住まい」

東京都及び東京圏への転入超過は、新型コロナウイルスの流行期間中において一時的に減少傾向となったものの、新型コロナウイルスが収束し社会経済活動が正常化するにつれて、再び増加傾向となっている。本稿では、東京都及び東京圏における人の流れを概括するとともに、近年の東京都及び東京圏における「なりわい」に関して就業者の状況を、そして「住まい」に関して住宅価格の状況をそれぞれ紹介する。

### （新型コロナウイルス前の水準に迫る東京都への転入超過と減少傾向にある日本人の東京都からの転出数）

はじめに、過去6年間の東京都の転入超過数の推移を確認すると、新型コロナウイルスの流行前にあたる令和元(2019)年には約8.3万人であったが、令和3(2021)年に約0.5万人まで急減したのち、令和4(2022)年は約3.8万人、令和5(2023)年は約6.8万人と2年連続で増加し、令和6(2024)年は約7.9万人と、新型コロナウイルス前に迫る水準になった(図表 コラム2-1)。

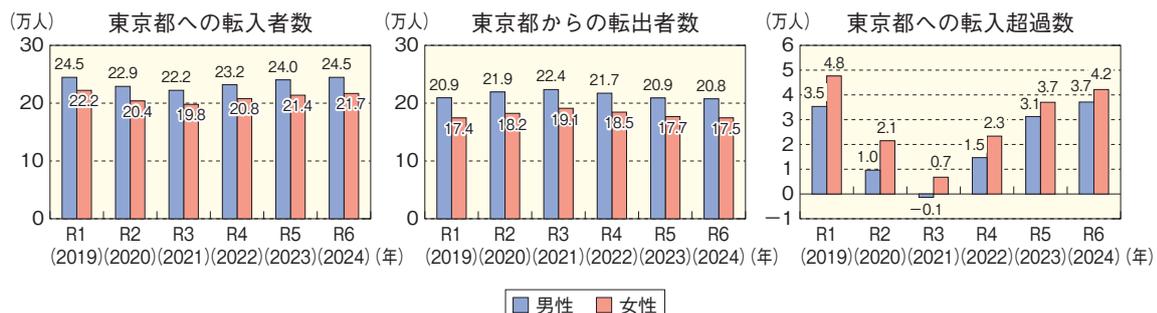
図表 コラム2-1 東京都の転入超過数の推移



注：括弧内はR1を100%としたときの各年の転入超過数の割合  
資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

これを、男女別に、転入及び転出に分けて見ると、転入者数及び転出者数は、いずれも男性が多いものの、転入超過は女性が多い傾向にあることが分かる。(図表 コラム2-2)。

図表 コラム2-2 東京都の転入者数・転出者数・転入超過数の推移 (男女別)



注：マイナスは転出超過数を示す。  
資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

続いて、東京都の転入超過数を年代別に分けて推移を見てみると、15～19歳及び20歳代では、新型コロナウイルス流行期間中を含めて転入超過が続く傾向となっており、特に20歳代については、令和5（2023）年に続き令和6（2024）年においても、新型コロナウイルス前を上回る水準での転入超過となっている。また、新型コロナウイルス流行期間中の令和3（2021）年において大幅な転出超過となっていた15歳未満及び30歳代～60歳以上については、令和4（2022）年以降、転出超過幅が縮小する傾向が続いている（図表 コラム2-3）。30歳代以降について転入数及び転出数それぞれの推移を見ると、転入数は、令和3（2021）年にかけて大きく減少し、同年を底として、その後増加傾向に転じており、令和6（2024）年は新型コロナウイルス前の水準を約1万人下回っている。一方、転出数は、令和3（2021）年にかけて大きく増加した後、同年を頂点として、減少傾向に転じ、令和6（2024）年時点では新型コロナウイルス前の水準とほぼ同水準となっている。また、20歳代の転入数及び転出数それぞれの推移を見ると、転入数については、令和3（2021）年にかけて大きく減少したことは30歳代以上と変わらないが、同年を底として、その後、増加に転じ、令和6（2024）年は、新型コロナウイルス前の水準を約1万人上回っている。一方、転出数は、30歳代と同じく、令和3（2021）年にかけて大きく増えた後、同年を頂点として減少に転じ、令和6（2024）年時点では新型コロナウイルス前の水準とほぼ同水準となっている（図表 コラム2-4）。

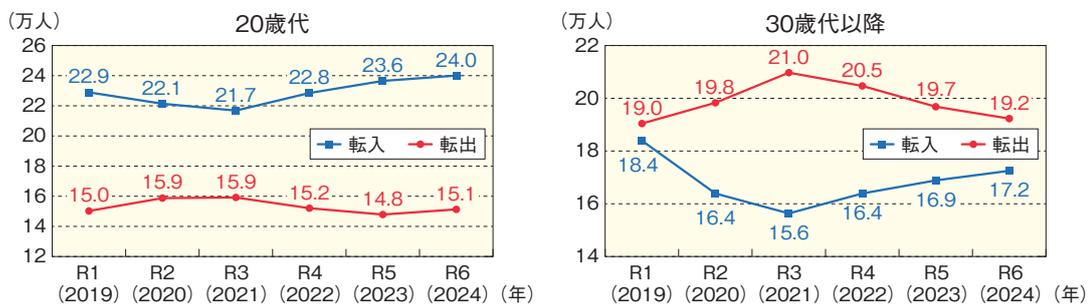
図表 コラム2-3 年代別の東京都の転入超過数

(単位：人)

	R1 (2019) [イ]	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024) [ロ]	差 [ロ-イ]
15歳未満	▲ 3,582	▲ 8,356	▲ 13,029	▲ 11,394	▲ 6,983	▲ 3,982	▲ 400
15-19歳	14,369	11,225	14,182	13,795	14,566	14,286	▲ 83
20歳代	78,667	62,630	57,635	76,388	88,635	88,776	10,109
30歳代	3,797	▲ 10,855	▲ 21,554	▲ 12,813	▲ 3,564	▲ 811	▲ 4,608
40歳代	1,047	▲ 6,172	▲ 10,642	▲ 8,203	▲ 5,287	▲ 2,330	▲ 3,377
50歳代	▲ 2,029	▲ 5,165	▲ 8,001	▲ 6,796	▲ 6,890	▲ 4,842	▲ 2,813
60歳以上	▲ 9,286	▲ 12,181	▲ 13,157	▲ 12,956	▲ 12,192	▲ 11,815	▲ 2,529

資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

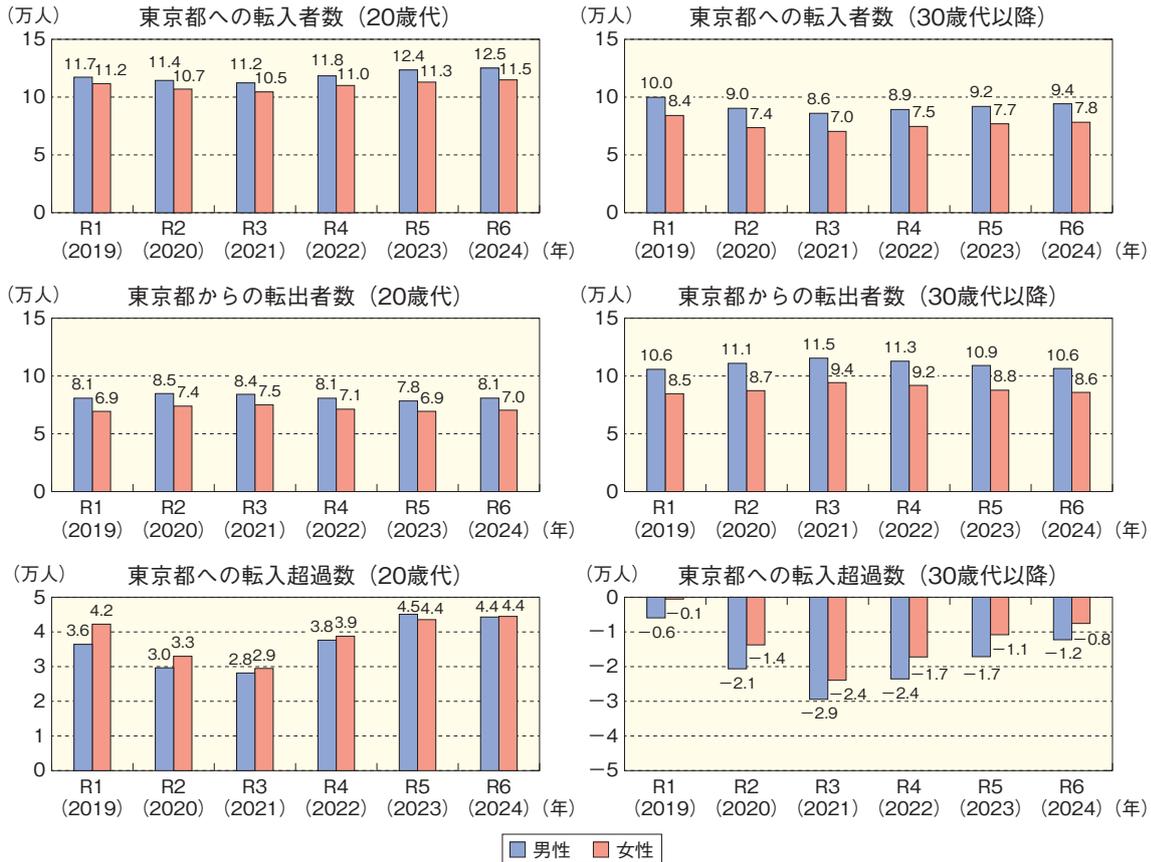
図表 コラム2-4 20歳代及び30歳代以降の東京都への転入数及び東京都からの転出数の推移



資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

これを男女別に見ると、転入数が転出数を上回る20歳代では、令和元（2019）年から令和2（2020）年では、女性の方が転入超過が多い傾向が見られたが、近年は男女別で転入超過に大きな差は見られない。一方で、転出数が転入数を上回る30歳代以降では、男性に比較して女性の転出数が少なく、結果として、女性の転出超過が少ない傾向にあることが分かる（図表 コラム2-5）。

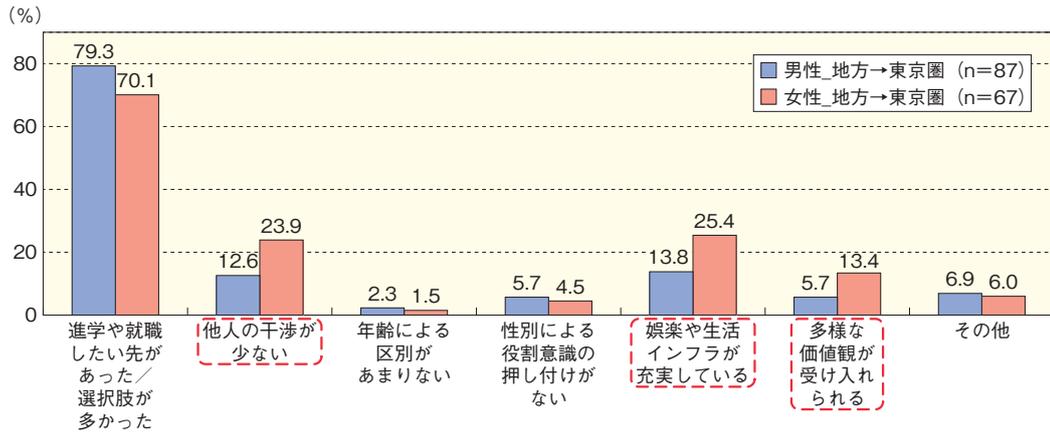
図表 コラム2-5 20歳代及び30歳代以降の東京都への転入数及び東京都からの転出数の推移（男女別）



注：マイナスは転出超過数を示す。  
資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

地方から東京圏への移動者の移動理由（図表 コラム2-6）を見ると、「進学や就職した先があった/選択肢が多かった」が男女ともに最も多かった一方で、「娯楽や生活インフラが充実している」といった生活環境、「他人の干渉が少ない」、「多様な価値観が受け入れられる」といった価値観等に関する理由も多くなっている。そして、これらの生活環境や価値観等に関する理由を挙げたのは、男性よりも女性が多いことが分かる。進学や学卒での就職を終えた30歳代以降の世代にとっては、進学や就職に関する重要度は相対的に低くなって、生活環境の充実、他人の干渉が少ないこと及び多様な価値観が受け入れられることの重要度は引き続き高いものと考えられ、これが30歳代以降の東京からの転出超過数が、男性より女性が少ない背景にあるものと考えられる。

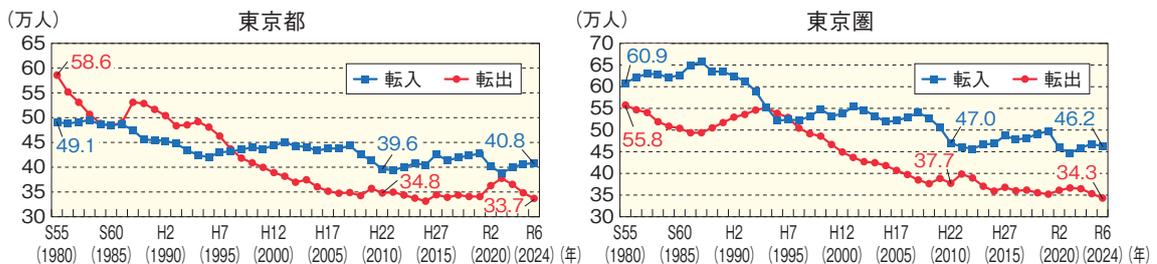
図表 コラム2-6 地方から東京圏への移動者の移動理由（男女別）



注：移動者の定義について、中学校入学時および現在住んでいる都道府県を指し、「地方」は東京圏のほか、愛知県、大阪府、福岡県を除き集計  
 資料：内閣府「令和4年度性別による無意識の思い込み（アンコンシャス・バイアス）に関する調査研究」を基に国土交通省国土政策局作成

さらに、東京都への転入数及び東京都からの転出数について、その大多数を占め、また長期間での比較ができる日本人の推移を見てみると、転入数については、昭和55(1980)年に約50万人であったものが、令和6(2024)年には約40万人、同じく転出数については、昭和55(1980)年に約60万人であったものが、令和6(2024)年には約30万人となっており、いずれも長期的には減少傾向にある。また、東京圏への転入及び東京圏からの転出についても同様に、いずれも長期的には減少傾向となっている（図表 コラム2-7）。

図表 コラム2-7 東京都及び東京圏への転入数並びに東京都及び東京圏からの転出数の長期推移



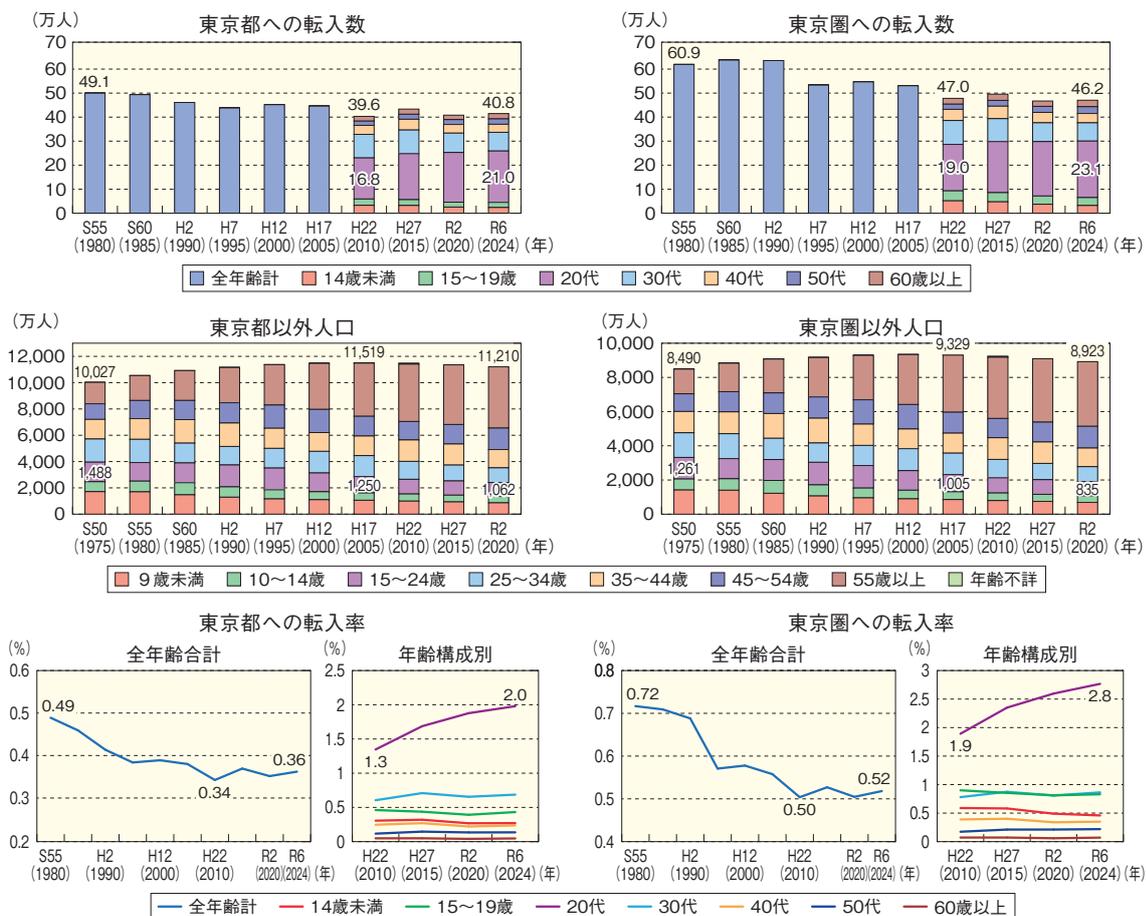
注：日本人移動者が対象  
 資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

当該推移について、詳細に分析するため、年齢構成別の転入数及び転出数と年齢構成別の人口数を対比しながら見てみよう。図表 コラム2-8は、昭和55(1980)年以降の東京都及び東京圏の転入総数及び平成22(2010)年以降については年齢構成別の同数値と、当該転入が発生する5年前（令和6(2024)年については4年前）の東京都及び東京圏への転入元となる東京都及び東京圏以外の年齢構成別の人口数を示している。これを見ると、東京都及び東京圏への転入総数は昭和55(1980)年から平成22(2010)年にかけて長期的に減少傾向であるものの、平成22(2010)年以降は減少が緩やかとなっている。また、最も転入数が多い20歳代について、2000年代以降人口は減少しているものの、東京都及び東京圏への転入数は平成22(2010)年以降で増加傾向にあることが分かる。東京都及び東京圏への転入数を、転入元となる東京都及び東京圏以外の人口で割ったものを東京都及び東京圏への転入率と

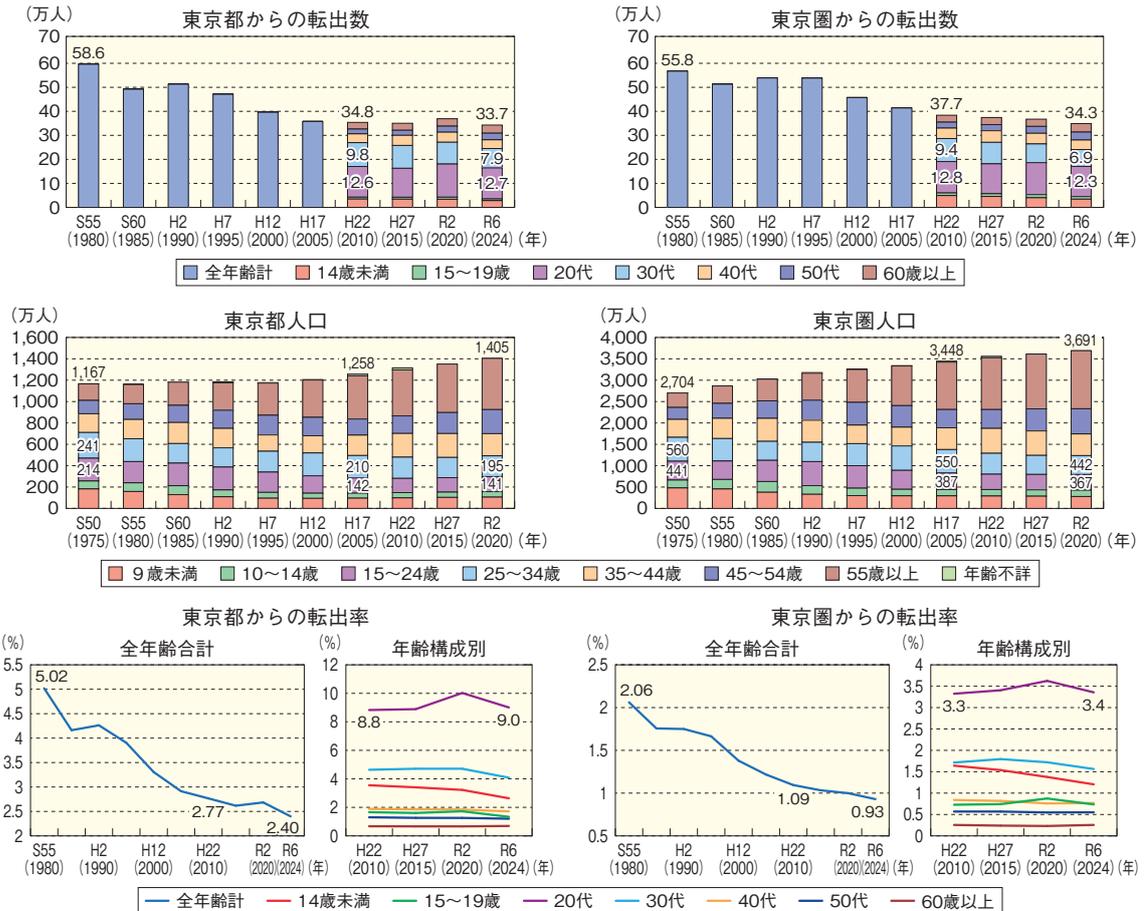
すると、全年齢合計での転入率は、昭和55(1980)年から平成22(2010)年にかけて一貫して低下したものの、その後下げ止まり、令和6(2024)年にかけて安定的に推移している。年齢構成別で転入率を見ると、平成22(2010)年以降、20歳代の転入率が上昇しており、これが、平成22(2010)年以降の東京都及び東京圏への転入数が安定している背景と考えられる。

また、図表 コラム2-9は、昭和55(1980)年から直近の令和6(2024)年までの、5年ごとの東京都及び東京圏からの転出総数及び平成22(2010)年以降の年齢構成別の同数値と、当該転出が発生する5年前(令和6(2024)年については4年前)の東京都及び東京圏の年齢別人口数を示している。これを見ると、転出総数は昭和55(1980)年から平成22(2010)年にかけて減り続けており、その背景として、東京都及び東京圏からの転出数が多い20歳代、30歳代の人口が減少していることが見て取れる。東京都及び東京圏からの転出数を、転出元となる東京都及び東京圏の人口で割ったものを東京都及び東京圏からの転出率とすると、転出率は一貫して下落傾向にあることが分かり、転出の多い20歳代、30歳代の人口減少が影響していることが推察される。また、平成22(2010)年以降の年齢構成別で転出率を見ると、15～19歳及び20歳代の若い世代において新型コロナウイルス流行期間中の令和2(2020)年に転出率が上昇したことを除き、ほぼすべての世代で令和2(2020)年から令和6(2024)年にかけて転出率がわずかに下落傾向にあることが見て取れる(図表 コラム2-8、2-9)。

図表 コラム2-8 年齢構成別東京都及び東京圏への転入数及び人口推移



図表 コラム2-9 年齢構成別東京都及び東京圏からの転出数及び人口推移



注1：日本人移動者が対象

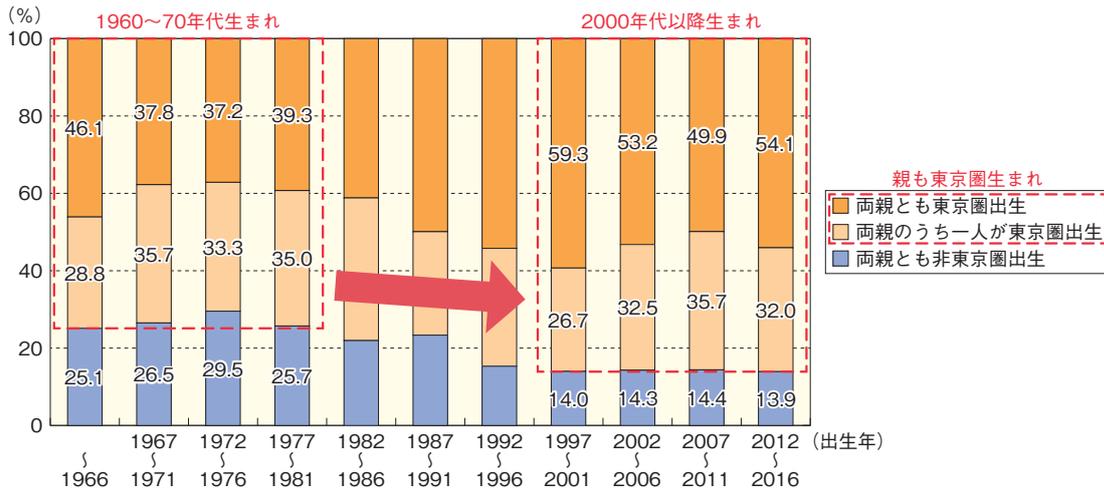
注2：転入率、転出率は住民基本台帳人口移動報告における移動数を国勢調査における人口で除して算出

注3：2015年及び2020年の年齢構成別人口は不詳補充結果による

資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」、総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

東京都及び東京圏からの転出が減っている背景として、東京圏出生者について、1960～70年代生まれと比べ、2000年代以降の生まれでは、両親ともに又は両親のうち一人が東京圏出生である人、すなわち親子2代にわたる東京圏生まれの人の割合が増えているとの分析も存在する（図表 コラム2-10）。本人と親がいずれも東京圏生まれであり非東京圏と馴染みが薄い場合は、Iターンなどの形で非東京圏にいきなり居住することはハードルが高いと考えられることから、二地域居住等の促進などを通じ、まずは「関係人口」として非東京圏との関わりを深めるような取組を進めていくことが人の流れを生み出していく上で有効であろう。

図表 コラム2-10 年齢別でみた東京圏出生者の両親の出生地分布



資料：国立社会保障・人口問題研究所「人口問題研究第76巻第1号（2020年3月刊）「第8回人口移動調査の結果から（その3）東京圏一極集中は継続するか？—出生地分布変化からの検証—（小池司朗・清水昌人著）」を基に国土交通省国土政策局作成

（就業者数の産業別及び地域別分布）

前節での分析のとおり、年齢別で見ると、東京都及び東京圏への転入超過が多いのは、15～19歳及び20歳代である。また、20歳代については、東京都及び東京圏への転入率が平成22(2010)年以降上昇していることも見て取れた。そこで、これらの若い年代について1歳刻みでの転入超過数の推移を見ると、多くの大学卒業者が就職するタイミングに当たる22歳における転入超過数が最も多くなっている（図表 コラム2-11）。これに対応するように、東京圏への転入者に対し、地元に残らず移住することを選択した背景を聞いたアンケート調査では、「希望する職種の仕事が見つからないこと」、「賃金等の待遇が良い仕事が見つからないこと」など、仕事に関する理由を答えた割合が、男女ともに多かった（図表 コラム2-12）。

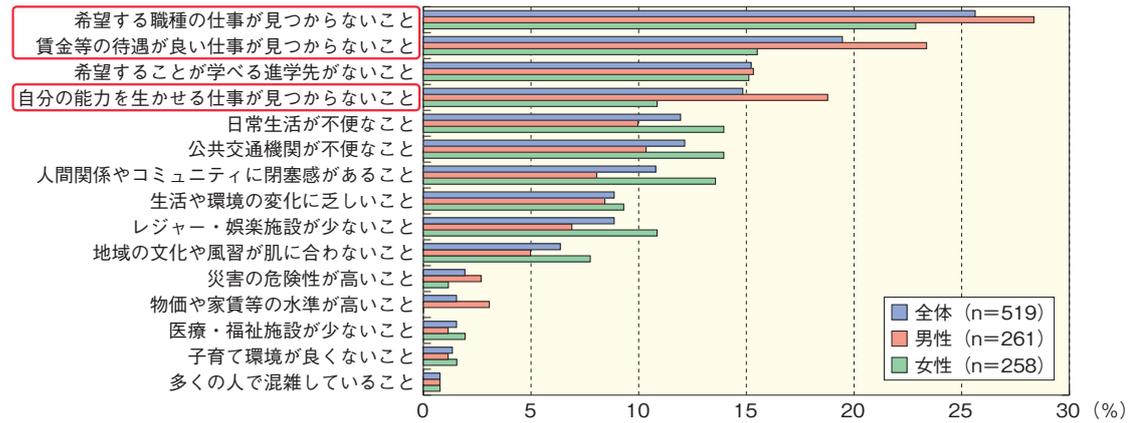
図表 コラム2-11 15～29歳における年齢別でみた東京都及び東京圏への転入超過数の推移

	東京都 (単位：人)								東京圏 (単位：人)							
	R1 (2019) [イ]	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023) [ロ]	R6 (2024) [ハ]	差 [ハ-イ]	差 [ハ-ロ]	R1 (2019) [イ]	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023) [ロ]	R6 (2024) [ハ]	差 [ハ-イ]	差 [ハ-ロ]
15歳	596	360	239	260	367	923	327	556	830	576	384	304	496	635	▲195	139
16歳	174	131	13	6	269	419	245	150	304	158	116	126	227	249	▲55	23
17歳	165	100	89	155	162	391	226	229	374	209	239	224	244	267	▲107	22
18歳	10,316	8,095	10,272	10,138	10,321	9,589	▲727	▲732	19,340	15,964	18,162	17,147	17,358	16,322	▲3,018	▲1,036
19歳	3,118	2,539	3,569	3,236	3,447	2,964	▲154	▲483	3,637	3,279	4,841	3,893	3,324	3,354	▲283	30
20歳	10,289	8,211	8,161	8,933	8,900	8,612	▲1,677	▲288	16,627	14,237	13,704	12,741	12,923	13,133	▲3,494	210
21歳	5,478	4,119	4,184	5,105	5,874	5,394	▲84	▲480	8,679	7,275	7,038	6,996	7,725	8,063	▲616	338
22歳	23,622	22,988	21,991	23,422	25,704	27,264	3,642	1,560	22,589	32,123	30,588	30,998	34,321	37,436	4,847	3,115
23歳	9,172	8,376	8,204	10,471	11,613	11,548	2,376	▲65	10,651	9,926	9,022	11,171	12,509	13,503	2,852	994
24歳	8,636	6,645	6,975	9,222	11,353	11,252	2,616	▲101	11,418	9,605	9,584	11,307	14,059	14,773	3,355	714
25歳	6,697	5,299	4,406	7,620	8,511	8,600	1,903	89	8,356	7,215	6,033	8,462	10,164	10,684	2,328	520
26歳	5,281	3,396	2,864	5,233	6,484	5,961	680	▲523	6,471	4,413	4,454	5,759	7,630	7,187	716	▲443
27歳	4,237	2,449	1,570	3,741	4,847	4,808	571	▲39	5,343	3,458	3,491	5,005	6,102	6,017	674	▲85
28歳	3,046	910	55	1,889	3,223	3,418	372	195	4,352	2,418	2,308	3,790	4,826	4,723	371	▲103
29歳	2,209	237	▲775	752	2,126	1,919	▲290	▲207	3,562	1,913	1,461	2,341	3,883	3,454	▲108	▲429

注：日本人及び外国人移動者が対象

資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

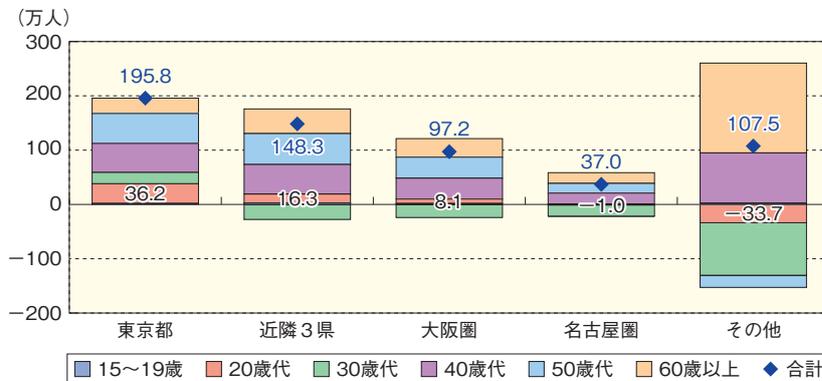
図表 コラム2-12 東京圏転入者が移住することを選択した背景となった地元の事情



注：15歳になるまでの間で最も長く過ごした地域が東京圏外である東京圏在住者が対象  
 資料：国土交通省「企業等の東京一極集中に係る基本調査（市民向け国際アンケート）」（2020.11速報）を基に国土交通省国土政策局作成

そこで、東京都及び東京圏における「なりわい」について見るため、平成22(2010)年から令和2(2020)年間の就業者数の変化について、就業者の居住している地域別・年齢構成別で見ると、この間、20歳代の就業者数は、東京都、近隣3県及び大阪圏で増えている一方、名古屋圏及びその他の地域で減っていることが見て取れる<sup>1)</sup>(図表 コラム2-13)。

図表 コラム2-13 平成22(2010)年から令和2(2020)年までの地域別・年齢構成別でみた就業者数の増減



注：「2020年の年齢構成別就業者数は不詳補完結果による  
 資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

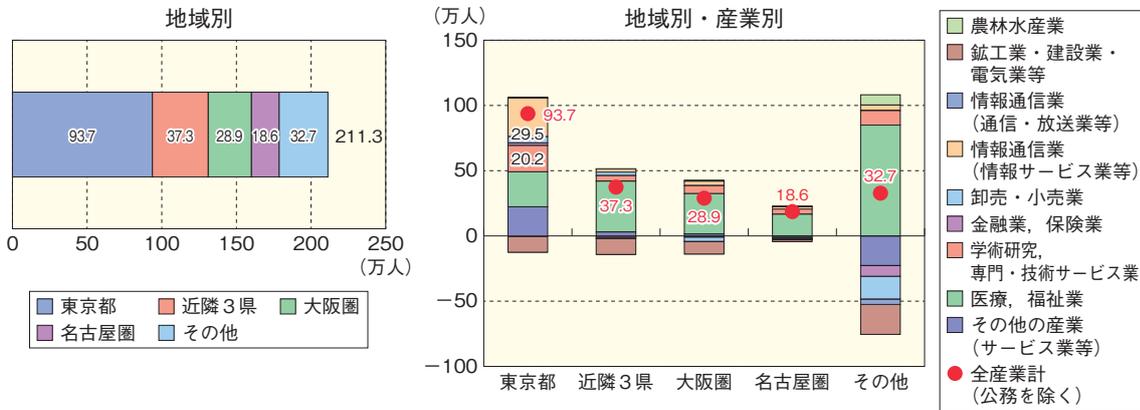
続いて、雇い主側である事業者の情報から東京都をはじめとした地域別での従業者の状況を見るため、平成24(2012)年から令和3(2021)年間の従業者数（民間事業者のみ）の増減を見ると、この間、従業者数は全国で211.3万人増えているところ、その半数弱である93.7万人は東京都で増えていることが分かる。これをさらに産業分類別にする、東京都では、情報通信業（情報サービス業等）、学術研究、専門・技術サービス業、医療、福祉業、その他の産業（サービス業等）など幅広い産業で従業者数が増えている一方で、東

1) 本文中の「大阪圏」「名古屋圏」は、「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）の定義と同じ。具体的には次の区域を示す。

大阪圏：大阪府、奈良県、兵庫県、京都府      名古屋圏：愛知県、岐阜県、三重県

京都以外の地域では、医療、福祉業で大きく従業員が増えているものの、他の産業ではほとんど従業員は増えていない。また、全地域で、鉱工業・建設業・電気業等の従業員数が減っている（図表 コラム2-14）。

図表 コラム2-14 地域別・産業別でみた従業員数の増減（平成24(2012)年～令和3(2021)年）

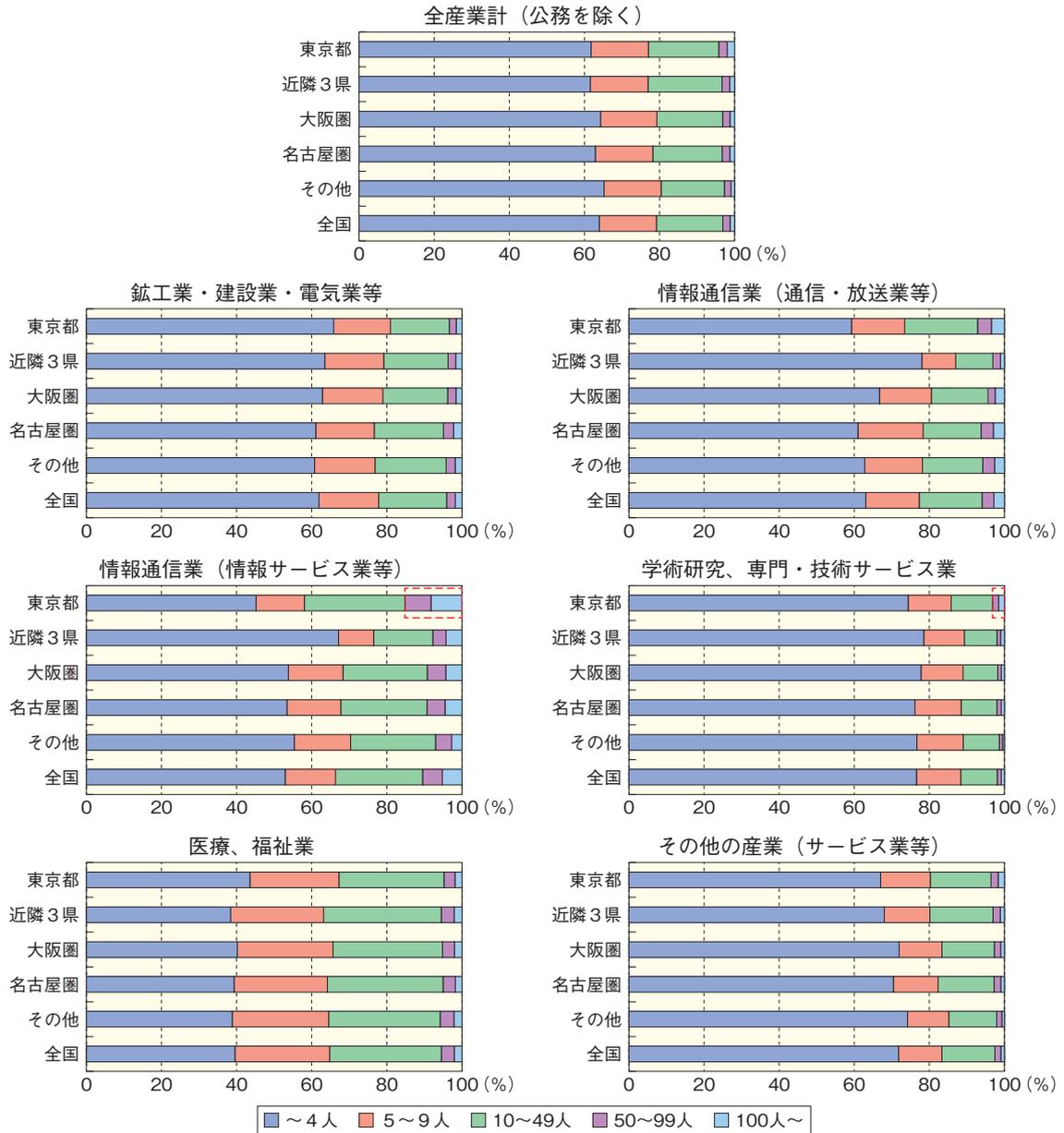


資料：総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」を基に国土交通省国土政策局作成

続いて、これらの産業について、従業員規模別の民営事業所数の割合を地域別で比較すると、全産業合計及び多くの産業で、従業員規模の構成比に地域別で大きな違いは見られない中、情報通信業（情報サービス業等）及び学術研究、専門・技術サービス業においては、東京都で、従業員数が50-99人又は100人以上である、比較的大規模な事業所の割合が高い傾向が見て取れる（図表 コラム2-15）。情報通信業の中でも、通信業・放送業等ではなく、ICT関連企業が多く含まれる情報サービス業等において、東京都で大規模事業所の割合が多いことは、注目に値するだろう。情報サービス業等や学術研究、専門・技術サービス業などの知識集約型サービス業は、集積のメリットを求めて人口が最も多い都市（首位都市）に集まりやすい傾向があることが指摘されている<sup>2)</sup>。これら産業が近年急成長していることを背景として、東京都におけるこれらの産業の従業員が増加した可能性が考えられる。

2) 西崎（2015）は、「知識集約型サービス業の集中度を従業員総数の集中度との対比でみると）金融保険業、情報通信業、学術研究・専門技術サービス業のいずれについても、どの国でも例外なく従業員総数の集中度を上回っており、知識集約型サービス業は集積のメリットを求めて首位都市に集まりやすいことがわかる。」と指摘している。（西崎文平、【特集 地方と東京の創生に向けて—これからの「まち・ひと・しごと」を考える】東京一極集中と経済成長、JRIレビュー Vol. 6、No. 25、株式会社日本総合研究所、2015）

図表 コラム2-15 産業別及び地域別でみた従業者規模別民営事業所数の割合



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

さらに、テレワークの実施率について、産業及び地域別の状況を見てみると、産業別では、情報通信業や学術研究、専門・技術サービス業において実施率が高く、令和5（2023）年との比較でも、さらに実施率は高くなっていることが分かる。また、地域別で見ると、東京圏におけるテレワーク実施率が高くなっている（図表 コラム2-16）。

図表 コラム2-16 産業別及び地域別テレワーク実施率

	産業別				
	サンプル数 (件) (R6)	実施率 (%)			差 [イ-ロ]
		R6 (2024) 7月 [イ]	R5 (2023) 7月 [ロ]		
建設業	1,689	18.5	17.5	1.0	
製造業	7,104	23.8	22.2	1.6	
電気・ガス・熱供給・水道業	516	24.8	23.5	1.3	
情報通信業	2,045	56.2	55.3	0.9	
運輸業、郵便業	1,753	9.5	9.0	0.5	
卸売業、小売業	2,651	14.1	15.9	▲1.8	
金融業、保険業	1,581	23.5	24.3	▲0.8	
不動産業、物品賃貸業	613	25.3	24.2	1.1	
学術研究、専門・技術サービス業	330	36.9	28.6	8.3	
宿泊業、飲食サービス業	538	11.0	10.6	0.4	
生活関連サービス業、娯楽業	499	11.8	13.1	▲1.3	
教育、学習支援業	509	22.8	19.8	3.0	
医療、介護、福祉	2,216	7.2	7.7	▲0.5	
その他のサービス業	2,069	21.9	23.4	▲1.5	
上記以外の業種	1,302	32.6	30.9	1.7	

	地域別				
	サンプル数 (件) (R6)	実施率 (%)			差 [イ-ロ]
		R6 (2024) 7月 [イ]	R5 (2023) 7月 [ロ]		
北海道・東北	2,336	14.4	13.2	1.2	
関東	10,888	31.6	31.9	▲0.3	
東海・北陸・甲信越	4,362	14.5	13.8	0.7	
近畿	4,329	20.5	19.4	1.1	
中国・四国・九州	3,499	12.5	11.6	0.9	
東京圏	9,753	33.4	33.7	▲0.3	
名古屋圏	2,474	16.0	16.2	▲0.2	
大阪圏	3,948	21.1	20.0	1.1	

注1：正社員ベース

注2：サンプル数は性別・年代・職種の補正のためのウェイトバック後の数値。四捨五入処理の関係で、合計数値が異なる場合がある。

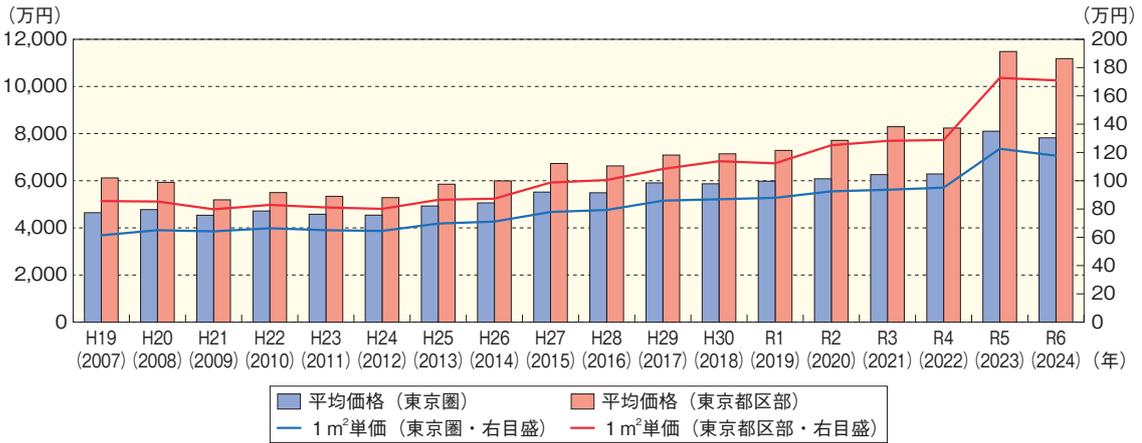
資料：株式会社パーソル総合研究所「第九回・テレワークに関する調査」を基に国土交通省国土政策局作成

雇い主側である事業者の情報から、情報通信業（情報サービス業等）や学術研究、専門・技術サービス業の従業者が東京都において増えていること、同産業では東京都において大規模事業所が多いこと、また、多様な働き方の一つであるテレワーク実施率がこれらの産業及び東京圏で高いことが示されたのは、先の東京圏への転入者に対するアンケート結果において、地元を離れた理由として「希望する職種の仕事が見つからないこと」、「賃金等の待遇が良い仕事が見つからないこと」と答えた割合が大きかったことと対応している可能性がある。

### （東京圏の住宅供給及び価格の状況）

最後に、東京圏における「住まい」について、住宅供給の状況を見てみよう。昨今、東京圏では、住宅価格については様々な理由により大幅な上昇を見せている。東京圏・東京都区部における分譲マンションの平均価格の推移を見ると、令和5（2023）年における東京圏の平均価格は前年より大幅に上昇し8,101万円と過去最高値を更新した。また、東京都区部の平均価格は前年から39.4%上昇し1億1,483万円となり、初めて1億円を上回り、令和6（2024）年においても1億1,181万円と同水準になるなど、住宅価格が高止まりしている状況となっている（図表 コラム2-17）。加えて、東京都区部のマンション平均価格と平均住戸面積の推移を見てみると、2000年代や2010年代と比べて、2020年代は、平均価格が上昇するとともに、平均居住面積も小さくなっていることが見て取れる（図表 コラム2-18）。マンション購入に対する意識調査では、「購入を諦めるほど高い」又は「購入をためらうほど高い」と回答した人が約7割となり、東京都区部を対象とすると約8割を占めている（図表 コラム2-19）。

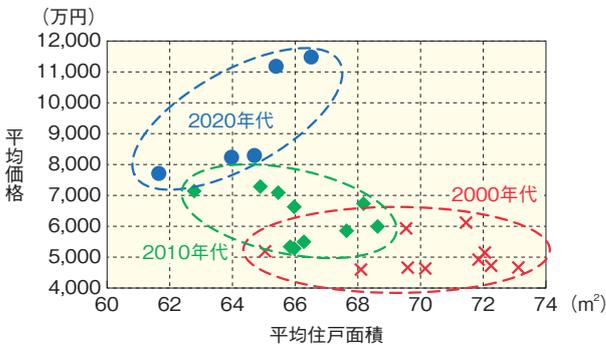
図表 コラム2-17 東京圏・東京都区部のマンション価格の推移



注：東京圏における新築分譲マンションが対象

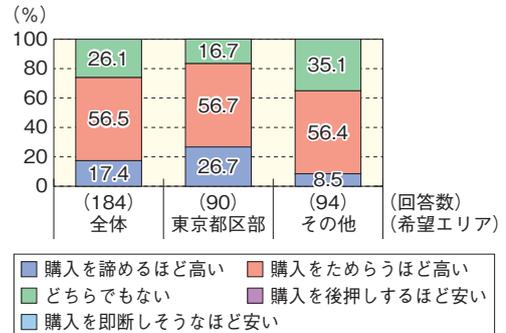
資料：株式会社不動産経済研究所資料 (https://www.fudousankeizai.co.jp/mansion) を基に国土交通省国土政策局作成

図表 コラム2-18 東京都区部のマンション平均価格と平均住戸面積の推移



資料：株式会社長谷工総合研究所「CRI」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 コラム2-19 マンション購入に対する意識調査 (令和7 (2025) 年1月調査)



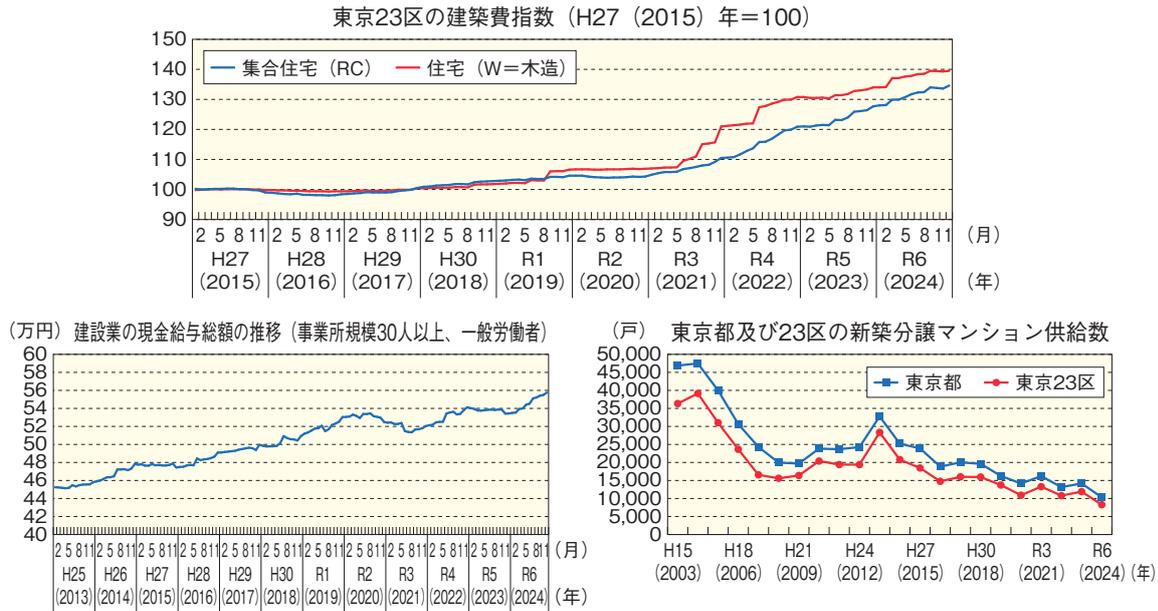
注1：Webサイト「住まいサーフィン」の登録会員31万人のうち、直近3か月間に新築マンションの販売センターに行った経験がある人が対象

注2：四捨五入の関係で、合計が100にならない場合がある。

資料：スタイルアクト株式会社「第68回マンション購入に対する意識調査」を基に国土交通省国土政策局作成

住宅価格が高騰している原因は複数考えられ、建築費や労務費等の建設コストの高騰や、新築分譲マンションの供給数が年々減少している (図表 コラム2-20) といった供給面の要因が指摘されているが、これに加えて需要面の要因もあると考えられる。

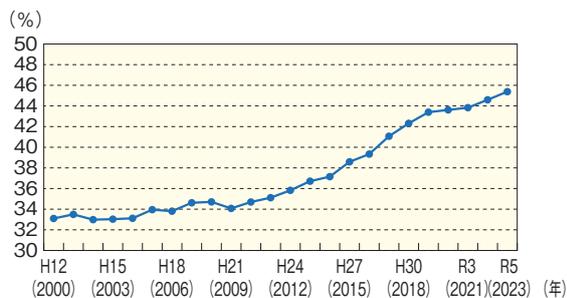
図表 コラム2-20 建築費及び労務費の推移、マンション供給数の推移



注1：建築費指数について、R6（2024）年12月は暫定値を使用  
 注2：建設業の現金給与総額の推移（事業所規模30人以上、一般労働者）について、H25（2013）年1月～R6（2024）年11月の値を使用。また、金額は1か月あたり現金給与総額の後方12か月平均。  
 資料：一般財団法人建設物価調査会「建設物価 建築費指数<sup>®</sup>」、厚生労働省「毎月勤労統計調査」、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

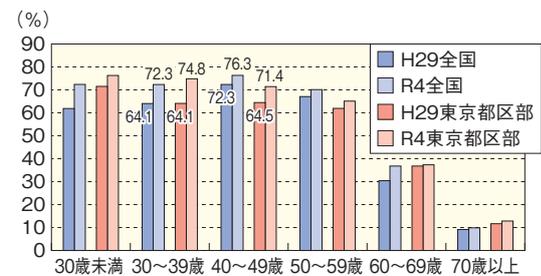
東京都の住宅価格の高騰が顕著となり始めた2010年代後半以降は、共働き世帯が増加した時期に当たる（図表 コラム2-21）。この間、東京都区部では子育て世代に当たる妻が30歳代、40歳代の世帯で、共働き世帯率が全国平均を上回って増加した（図表 コラム2-22）。また、この間、共働き子育て世帯の世帯所得分布をみると、世帯年収が1,000万円を超える世帯の数が増加しており、東京都、特に東京都区部では、その動きが一層顕著となっている（図表 コラム2-23）。共働き子育て世帯は、住宅を選ぶポイントとして「家の広さ、間取り」、「治安の良さ」といった住環境面に加えて、「駅からの近さ」、「通勤距離」といった通勤時間を考慮する割合も高く、東京都での子育て世代の共働き世帯率の増加も相まって、通勤時間を短縮できる東京都区部などの住宅に対する需要が高まっていることも背景にあるものと考えられる（図表 コラム2-24）。

図表 コラム2-21 共働き世帯率の推移



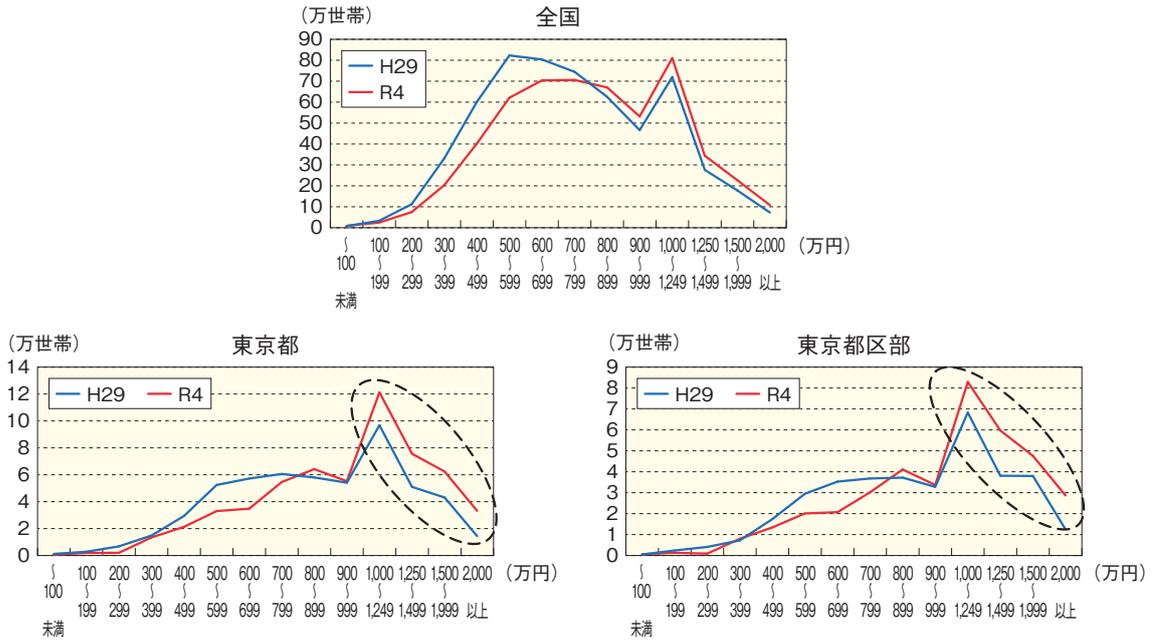
注1：H23は岩手県、宮城県及び福島県を除く。  
 注2：H12、H13は「労働力調査特別調査」、H14以降は「労働力調査」であり、それぞれ調査方法、調査月が異なることから、経年での比較には注意されたい。  
 資料：総務省「労働力調査特別調査」「労働力調査」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 コラム2-22 年齢別でみた共働き率の変化



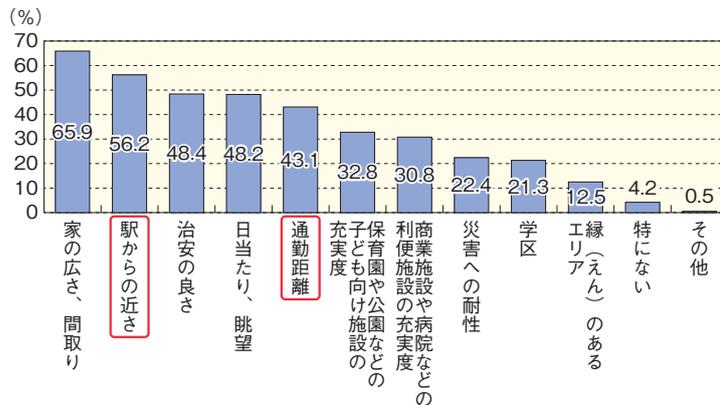
資料：総務省「就業構造基本調査」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 コラム2-23 共働き子育て世帯の世帯所得分布



注：共働き子育て世帯は、妻の年齢が30歳代と40歳代の「夫婦と子供から成る世帯」及び「夫婦、子供と親から成る世帯」のうち「夫婦ともに有業」の世帯数  
資料：総務省「就業構造基本調査」を基に国土交通省国土政策局作成

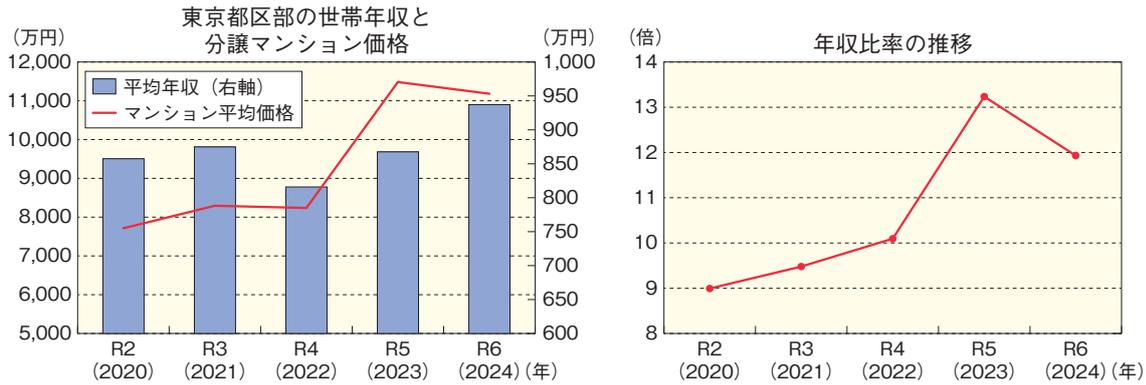
図表 コラム2-24 共働き子育て世帯が住宅を選ぶ際に重視しているポイント



注：回答は複数回答を含む  
資料：LIFULL HOME'S「共働き子育て世帯を対象とした理想の住宅立地」についての調査結果」を基に国土交通省国土政策局作成

一方で、東京都区部の2人以上の勤労者世帯の年収(経常収入)の推移を見ると、2023年以降上昇しているが、この間の東京都区部の分譲マンション価格の上昇には追いついておらず、分譲マンション価格を年収で割った年収比率は上昇傾向にあり、令和6(2024)年には約12倍と高い水準になっている(図表 コラム2-25)。

図表 コラム2-25 世帯年収・マンション価格と年収比率



注1：平均世帯収入は、総務省「家計調査」における、東京都区部の二人以上の勤労者世帯の経常収入（令和6（2024）年平均）を12倍して計算

注2：年収比率は、株式会社不動産経済研究所資料におけるマンション平均価格を総務省「家計調査」における平均年収にて除して算出資料：総務省「家計調査」、株式会社不動産経済研究所資料を基に国土交通省国土政策局作成

ここで、具体的なイメージを持てるよう、東京都区部の勤労者が、東京都区部のマンションを買う場合のシミュレーションを行った（図表 コラム2-26）。まずフラット35を利用した固定金利で、通常の最も長い返済期間である35年ローンを組む場合を考える。フラット35での最大借入金額は8,000万円であるため、借入金額をその範囲内に収めるために頭金として約3,200万円が必要となる。元利均等で支払うとすると、ローン期間を35年に収めるためには、年収の約1/3（34%）にあたる約320万円を毎年の返済に充てる必要がある。この金額は、ボーナス分で年間100万円返済する場合は、毎月の返済額は約18万円となる。次に、頭金なしで、変動金利でローンを組む場合を考える。この場合も、固定金利の場合と同じく、年収の約1/3（34%）にあたる約320万円を毎年の返済に充てる場合、金利が変わらなければ、39年で完済する形となる。

シミュレーションの結果をまとめると、固定金利の場合は3,000万円以上の頭金が必要で、年収の1/3以上の返済が必要となる。また、頭金を用意しない場合は、変動金利となるが、同じく年収の1/3以上の返済をした上で、借入時と金利が変わらなくとも39年の返済期間となる。このように、現在、東京都区部の2人以上勤労者世帯が東京都区部でマンションを取得する場合は、多額の頭金を準備するか、変動金利で40年近いローンを組む必要があることが分かる。

図表 コラム2-26 東京都区部のマンションを買う場合のシミュレーション

【シミュレーションの各種前提】

- ◆ 東京都区部の平均世帯収入<sup>(注1)</sup>： 937.1万円
- ◆ 東京都区部の分譲マンション平均価格<sup>(注1)</sup>： 1億1,181万円

【固定金利の場合(35年ローン)】

頭金<sup>(注2)</sup>： 3,181万円  
 年間返済額<sup>(注3)</sup>： 319万円  
 返済期間： 35年  
 金利<sup>(注5)</sup>： 1.94%

【頭金なし・変動金利の場合】

頭金： 0円  
 年間返済額<sup>(注3)</sup>： 319万円  
 返済期間<sup>(注4)</sup>： 39年  
 金利<sup>(注5)</sup>： 0.515%

注1：平均世帯収入は、「家計調査」（総務省）における、東京都区部の二人以上の勤労者世帯の経常収入（令和6（2024）年平均）を12倍して計算。分譲マンション平均価格は、株式会社不動産経済研究所資料より。

注2：フラット35での上限の借入金（8,000万円）となる頭金

注3：年収の約1/3（34%）を返済額に設定

注4：変動金利のシミュレーションにおける返済期間及び借入残金は、金利借り入れ時の0.515%から変わらない場合

注5：固定金利35年ローンの金利（1.94%）は、新機構団信付きの【フラット35】等の借入金利水準（2025年3月）における、融資率9割以下の取扱金融機関が提供する最も多い金利。変動金利（0.515%）は、「（一財）住宅金融普及協会」の住宅ローンの金利情報（2025年2月10日最終更新）における、みずほ銀行、三菱UFJ銀行、三井住友銀行が東京都で提供する変動金利（優遇金利（借入時に負担がないもの）の平均値

### (おわりに)

本コラムでは、東京都及び東京圏における人の流れの変化を紹介するとともに、東京都及び東京圏における「なりわい」に関し、就業者数や働き先の状況、「住まい」に関し、住宅の供給及び価格の状況を紹介した。人の流れについては、東京への転入超過が新型感染症前に迫るとともに、新型感染症流行期間中に東京近郊への転出傾向が見られた30歳代以降についても、その転出傾向が弱まり、新型感染症前に近づいていることが分かった。加えて、転出数、転入数ともに長期的には減少傾向にある中、2010年以降は20歳代の若者の転入率が上昇していることも見て取れた。また、「なりわい」については、東京都において特定の産業の雇用が増えていること、またそれらの産業については大規模事業所が東京都において多いことなどが見て取れた。そして、「住まい」については、2010年代中後半以降の共働き世帯の増加や2010年以降の20歳代の若者の転入率の上昇と軌を一にして東京都のマンション価格が上昇していることとともに、東京都において住宅を取得するためには、多額の頭金を用意するか、40年近い長期間のローンを組む必要があることが見て取れた。これらの事象は、今後の東京都及び東京圏への転入及び転出の動きに対しても大きな影響を与える要因であると考えられ、これらの分析が今後の政策立案等の参考となれば幸いである。