

令和2年度

首都圏整備に関する年次報告

第204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2年度

首都圏整備に関する年次報告

第204回国会（常会）提出

目次

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

～首都圏が向き合う多様なリスクへの対応と活力ある社会の構築～

はじめに	2
第1節 新型コロナウイルスの感染拡大への対応	3
1. 首都圏における新型コロナウイルスの感染拡大	3
〔事例〕 仮設医療施設の整備（神奈川県）	7
2. 新型コロナウイルス対策と社会経済活動との両立のための取組	7
(1) テレワークの拡大	7
(2) 様々な業種におけるデジタル技術の活用	8
〔事例〕 次世代型大規模物流センター（SGホールディングスグループ）	9
〔事例〕 建築現場のデジタル変革（株式会社NTTドコモ、株式会社竹中工務店）	9
(3) オンラインサービスの利用拡大	10
〔事例〕 鉄道事業者による混雑情報の見える化（東日本旅客鉄道株式会社）	11
〔事例〕 オンライン診療アプリの導入（株式会社メドレー）	11
〔事例〕 VRによる展示施設等のコンテンツ配信（一般社団法人VR革新機構）	12
第2節 新型コロナウイルスの感染拡大を契機とした変化	14
1. 都市における生活・行動の変化	14
(1) テレワークによる生活・行動の変化	14
(2) オープンスペース等の利用ニーズの高まり	15
〔事例〕 立体都市公園制度の活用による多機能空間の創出（東京都渋谷区、三井不動産株式会社）	16
〔事例〕 道路空間の新たな利活用に向けた社会実験（NPO法人大丸有エリアマネジメント協会、一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、三菱地所株式会社）	17
(3) オフィスを巡る変化	18
〔事例〕 行政によるテレワーク導入支援とサテライトオフィスの設置（東京都）	20
〔事例〕 「未来のオフィス空間」づくり（ダイキン工業株式会社、株式会社オカムラ、パナソニック株式会社、株式会社point0）	21
2. テレワークの拡大に伴うワーケーションの意向等	22
〔事例〕 秩父地域におけるワーケーション（埼玉県秩父郡横瀬町）	22
3. テレワークの拡大に伴う移住の意向等	24
〔事例〕 移住や関係人口創出による地域活性化（茨城県）	26
第3節 ハード・ソフト一体となった防災・減災対策による安全・安心の確保	27
1. 首都圏における自然災害のリスク	27

2. 災害リスクに備えたインフラの機能強化	29
(1) 水災害リスクへの対応	29
〔事例〕大規模再開発と一体的な雨水貯留施設の整備（東急株式会社、 独立行政法人都市再生機構）	31
(2) 首都直下地震等への対応	32
〔事例〕庁舎の建替えによる業務継続機能の強化（神奈川県横浜市）	33
(3) インフラの老朽化への対応	34
〔事例〕ドローンによる効率的な点検モデルの構築（千葉県君津市）	36
3. 災害リスクを考慮したまちづくり	37
〔事例〕コンパクトなまちづくりによる防災・減災対策（栃木県宇都宮市）	39
〔事例〕大規模水害に備えた高台まちづくり（東京都葛飾区、江戸川区）	39
4. 被害の低減に資する避難行動支援	40
(1) 避難行動を支援する環境の確保	40
〔事例〕超高層建築物のリニューアルと公開空地の利活用（住友不動産株 式会社）	41
(2) ハザードマップの整備と活用	42
〔事例〕ハザードマップを活用した逃げ地図づくり（株式会社日建設計）	43
(3) 広域避難への対応	45

第2章 首都圏整備の状況

第1節 人口・居住環境・産業機能の状況	48
1. 人口の状況	48
(1) 首都圏の人口推移	48
(2) 首都圏の年齢別構成	50
(3) 首都圏の一般世帯数	51
2. 居住環境の状況	52
(1) 住宅供給の状況	52
①住宅ストックの動向	52
②分譲マンションの供給動向	54
③高齢者向け住宅の供給状況	55
(2) 居住環境の整備	56
①良好な都市景観の創出	56
②教育・文化施設の整備	57
③都市公園等の整備	57
④保健・医療・福祉施設の整備	58
(3) 再開発等の推進	58
3. 産業機能の状況	59
(1) 首都圏の経済状況	59
(2) 首都圏の事業・業務環境等	61
(3) 首都圏における各産業の動向	65

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	71
	(1) 女性の活躍の促進	71
	(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	73
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	74
1.	巨大地震対策	74
	(1) 防災体制の構築	74
	①首都直下地震対策特別措置法の制定及びこれに基づく取組状況	74
	②国土交通省 防災・減災対策本部における取組状況	74
	③帰宅困難者等対策の取組状況	75
	(2) 広域防災拠点における取組状況	76
	(3) 密集市街地の現状及び整備状況	77
2.	治山・治水事業等による水害対策等	78
	(1) 治山事業	78
	(2) 治水事業	79
第3節	面的な対流を創出する社会システムの質の向上	84
1.	社会資本の整備	84
	(1) 陸上輸送体系の整備	84
	①高規格道路の整備	84
	②ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化	87
	③鉄道の利便性向上や混雑緩和	87
	④安全対策の推進	88
	⑤空港へのアクセス強化	89
	(2) 情報通信体系の整備	89
	(3) 水供給体系の整備	91
	(4) 下水道・廃棄物処理体系の整備	92
	①下水道	92
	②産業廃棄物の状況	93
	(5) インフラ老朽化対策	93
2.	農山漁村の活性化	95
3.	中枢中核都市の機能強化・わくわく地方生活の実現を通じた地方創生の動向	96
第4節	国際競争力の強化	97
1.	国際的な港湾・空港機能の強化等	97
	(1) 航空輸送体系の整備	97
	①都市間競争力アップにつながる羽田・成田両空港の強化	97
	②羽田空港の整備	97
	③成田国際空港の整備	99
	(2) 海上輸送体系の整備	100
	①コンテナ取扱状況	100

②国際コンテナ戦略港湾	101
③京浜港の整備	101
④LNGバンカリング拠点の形成	103
⑤安心してクルーズを楽しむ環境整備	103
2. スーパー・メガリージョンの形成	103
(1) リニア中央新幹線の整備	103
(2) ナレッジ・リンクの形成	104
3. 洗練された首都圏の構築	104
(1) 広域的な観光振興に関する状況	104
(2) オリンピック・パラリンピックに向けた取組	105
4. 都市再生施策等の進捗状況	108
(1) 都市再生緊急整備地域の指定等	108
(2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定	108
(3) 官民連携まちなか再生推進事業	109
(4) 国家戦略特区の取組	109
(5) スマートシティの推進	110
第5節 環境との共生	111
1. 自然（的）環境の保全・整備	111
(1) 自然環境の保全・再生	111
(2) 緑地の保全・創出	111
①都市公園の整備及び緑地保全の状況	111
②市民農園の開設	112
③グリーンインフラの推進	112
(3) 水環境・水循環の保全・回復	113
①河川、湖沼等の水質改善	113
②東京湾再生に向けた取組	113
2. 環境負荷の低減	115
(1) 温室効果ガスの削減	115
(2) エネルギーの消費動向と対策	116
(3) 交通分野における環境負荷低減	118
第6節 首都圏整備の推進	119
1. 首都圏整備制度	119
(1) 首都圏整備計画	119
(2) 政策区域等に基づく諸施策の推進	119
(3) 業務核都市の整備	120
(4) 近郊緑地保全制度	121
2. 国土形成計画	121
3. 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け	123
(1) 東京一極集中の状況	123
(2) 東京一極集中の是正に向けた取組	124

(3) 魅力ある地方の創生……………	124
4. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進……………	125
5. 筑波研究学園都市の整備……………	126
6. 国会等の移転に関する検討……………	127
7. 国の行政機関等の移転……………	127

資料編 首都圏整備に関する各種データ

……………	130
-------	-----

本文中の「首都圏」、「東京圏」等は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県

周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

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

本白書に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

第1章

首都圏をめぐる最近の動向

～首都圏が向き合う多様なリスクへの対応と活力ある社会の構築～

はじめに

令和元(2019)年12月に中国で新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナウイルス感染症」という。）の感染者が報告されて以降、感染は我が国を含む世界各地に拡大し、その影響は社会経済の広範囲に及んでいる。我が国においても、令和2(2020)年度に2度にわたり新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が発出され、各種対策が講じられた。

これまで、首都圏が抱えるリスクとしては、巨大地震の発生や台風等による風水害・高潮等の災害リスクが広く認識されており、長年にわたって様々な取組が進められてきたところであるが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、感染症の流行というリスクへの対応が、首都圏を初めとする我が国大都市圏における課題として、これまでになくクローズアップされることとなった。

新型コロナウイルス対策については、引き続き対応がとられているところであるが、以上のような状況を踏まえ、本報告においては、まず、令和2(2020)年以降の新型コロナウイルス感染症の感染拡大に対応して首都圏で講じられた各種取組について報告することとする（「第1節 新型コロナウイルス感染症の感染拡大への対応」）。

また、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大する中で、テレワークの普及や社会のデジタル化が急速に進み、人々の働き方や暮らし方、ひいては社会経済のあり方にも大きな変化が生じていることから、首都圏各地で見られるこのような変化やそれに対応した取組についてもあわせて報告する（「第2節 新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした変化」）。

最後に、災害に関しては、近年、その激甚化・頻発化やインフラの老朽化等への対応が喫緊の課題となっていることを踏まえ、首都圏の災害リスクについて整理を行うとともに、最新の取組事例等について報告することとする（「第3節 ハード・ソフト一体となった防災・減災対策による安全・安心の確保」）。

首都圏が抱える多様なリスクを直視しつつ、活力ある社会の構築が実現されるよう、報告する最新の取組事例等の横展開が今後進むことを期待するものである。

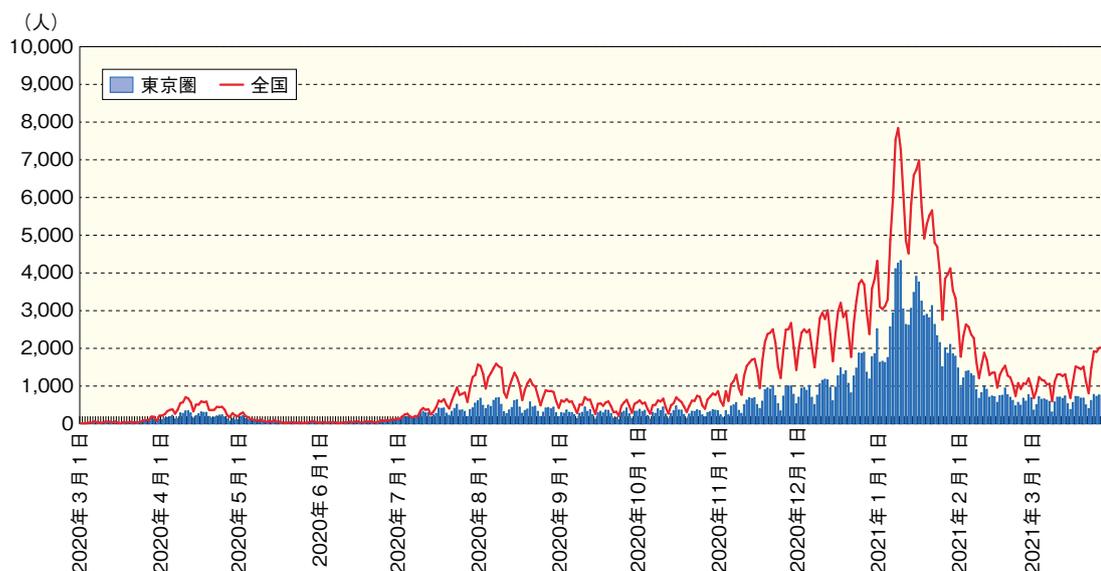
第1節

新型コロナウイルスの感染拡大への対応

1. 首都圏における新型コロナウイルスの感染拡大

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大は令和3(2021)年に入って以降も続いており、3月末時点で全世界の感染者数は約1億2,700万人¹⁾にのぼる。国内では、感染拡大に伴い、令和2(2020)年4月7日～5月25日、令和3(2021)年1月8日～3月21日の2回にわたり、新型インフルエンザ等対策特別措置法(平成24年法律第31号)に基づく緊急事態宣言が発出され、各種対策が講じられてきたが、令和3(2021)年3月末時点で感染者累計は約47万人に達している(図表1-1-1)。首都圏では、東京圏を中心に人口10万人当たりの感染者数が全国に比べて多くなっている(図表1-1-2)。

図表1-1-1 新規の新型コロナウイルス感染者数の推移



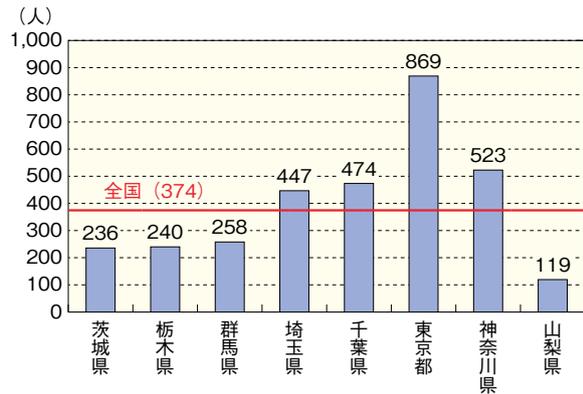
資料：厚生労働省、各都県の公表値を基に国土交通省都市局作成

1) 「WHO Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard」(世界保健機関)

新型感染症は、主に「飛沫感染²⁾」や「接触感染³⁾」によって感染し、①密閉空間（換気の悪い密閉空間である）、②密集場所（多くの人が密集している）、③密接場面（互いに手を伸ばしたら届く距離での会話や発声が行われる）という3つの条件（「3つの密」）のある場では、感染リスクが高まる⁴⁾。

このため、3つの密を避けること等を内容とした「新しい生活様式」が厚生労働省より示されるとともに、人との接触機会を低減する観点から、テレワークや時差出勤、外出自粛等が呼びかけられた（図表1-1-3）。この結果、令和2（2020）年の1回目の緊急事態宣言時には、東京都等の主要ターミナル駅の利用状況や滞在人口は、感染拡大前に比べて大幅に低下し、居住・勤務以外での人々の滞在時間も東京圏内の広い範囲で減少した（図表1-1-4、図表1-1-5、図表1-1-6）。1回目の緊急事態宣言が解除された同年5月以降は、駅利用状況等は一定程度回復したものの、感染拡大前と比較して低い水準が続いている。

図表1-1-2 首都圏等における人口10万人当たりの新型感染症の感染者数



資料：厚生労働省の公表値（令和3（2021）年3月31日掲載分）、「人口推計」（令和元（2019）年10月1日現在）（総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-3 緊急事態宣言期間に実施された主な新型感染症対策の概要

期間	令和2（2020）年4月7日～5月25日	令和3（2021）年1月8日～3月21日
首都圏の対象地域	首都圏の全都県 ただし、周辺4県は4月16日～5月14日	東京圏及び栃木県 ただし、栃木県は1月13日～2月7日
外出や人との接触機会	不要不急の外出や移動の自粛を要請し、接触機会の削減	令和2（2020）年6月19日に新型コロナウイルス接触確認アプリ（COCOA）が運用開始されインストールを呼びかけ
職場への出勤	出勤者数の7割削減を目標（テレワークやローテーション勤務の徹底）	20時以降の勤務を抑制するとともに、東京圏を中心とする鉄道事業者に終電時間の繰上げの前倒しを要請
学校の運営	休業の要請等	地域の感染状況に応じた感染防止策の徹底の要請
劇場、展示施設等の利用	休業の要請等	時短営業等を呼びかけ
イベントの開催	開催自粛の要請等	屋内では人数上限5,000人、かつ収容人数の50%以下を目安にするなど、要件に沿った開催を要請
感染拡大予防ガイドライン	所管省庁で各業種のガイドラインを発出し、関係団体においてもガイドラインを策定し、遵守の呼びかけ等を実施	
飲食店の営業時間	営業時間の短縮要請等（例えば、午後8時までの範囲の営業や午前11時～午後7時での酒類提供）	新型インフルエンザ等対策特別措置法の改正（令和3（2021）年2月13日施行）により、要請に応じない場合の命令や命令に違反した場合の過料の規定で、対策を強化

資料：「新型コロナウイルス感染症対策ウェブページ」（内閣官房）を基に国土交通省都市局作成

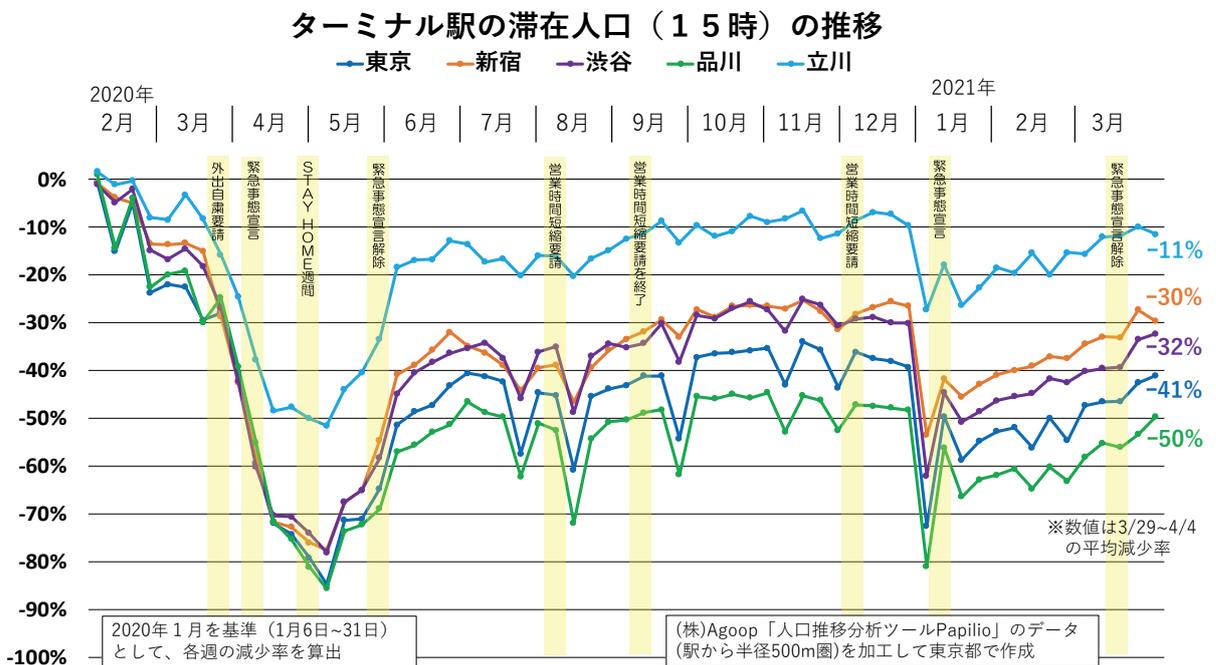
- 2) 感染者の飛沫（くしゃみ、咳、つばなど）と一緒にウイルスが放出され、他の人がそのウイルスを口や鼻などから吸い込んで感染する現象。
- 3) 感染者がくしゃみや咳を手で押さえた後にその手で周りの物に触れるとウイルスが付き、他の人がそれを触るとウイルスが手に付着し、その手で口や鼻を触ることにより粘膜から感染する現象。
- 4) 「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（新型コロナウイルス感染症対策本部決定）

図表1-1-4 東京都等の主要ターミナル駅におけるテレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅の利用状況推移



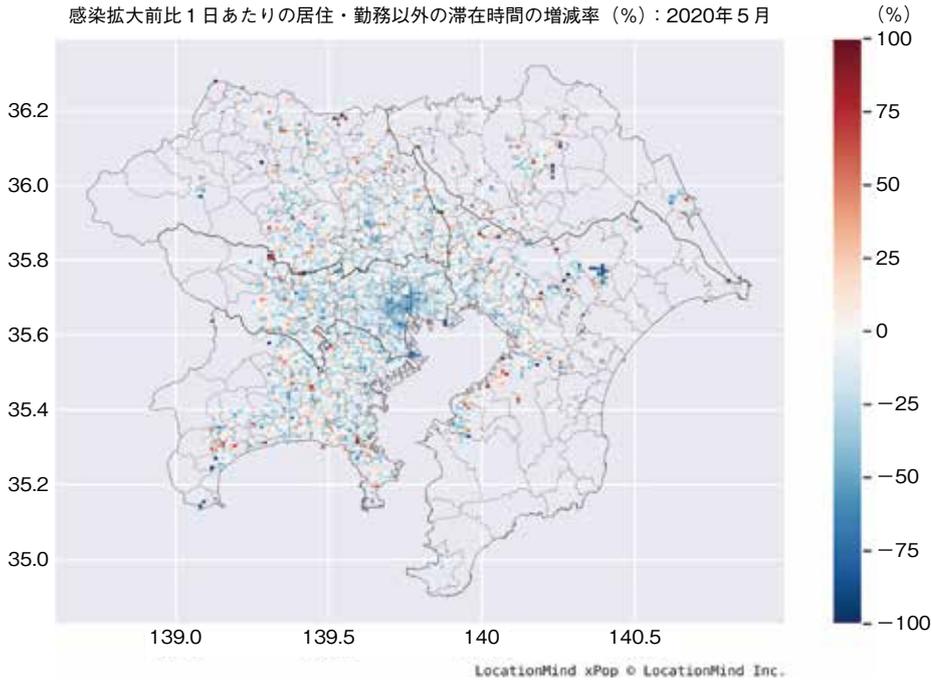
注1：数値は、JR東日本、大手民鉄（東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄）の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値。主なターミナル駅は、東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜。
 注2：数値は、呼びかけ前（令和2（2020）年2月17日の週の特定日）を100とした場合の指数。ピーク時間帯は、各駅において7：30～9：30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯。
 資料：「鉄道の混雑情報について」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-5 都内主要ターミナル駅周辺における滞在人口の増減状況



資料：「東京都内における滞在人口の増減状況について」（東京都）

図表1-1-6 東京圏を中心とする居住・勤務以外での滞在時間の変化



注1：感染拡大前の令和2(2020)年1、2月の1日あたりの居住・勤務以外での滞在時間を同年5月と比較

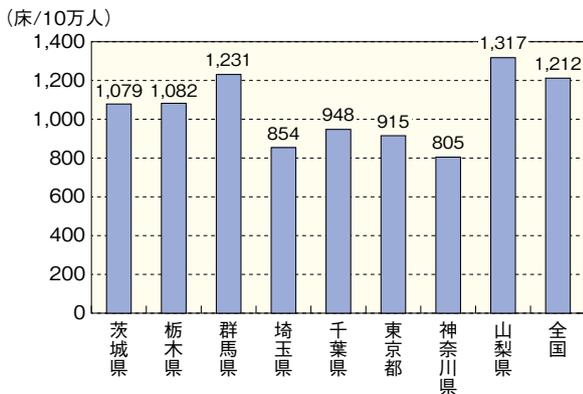
注2：図は、LocationMindが提供する分析サービス(LocationMind xPop)より作成

LocationMind xPopのデータは、NTTドコモが提供するアプリケーションサービス「ドコモ地図ナビ」のオートGPS機能利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータを使用。位置情報は最短5分ごとに測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

資料：「新型コロナウイルス感染症対策ウェブページ」(内閣官房)

感染拡大を受けて、医療提供体制の強化も進められた。東京圏は、人口10万人当たりの病院病床数が全国平均に比べて低く(図表1-1-7)、新型感染症に対応する病床やホテル等の宿泊療養施設の確保が進められたが、2度目の緊急事態宣言が発出された令和3(2021)年1月には、東京都で新型感染症の病床使用率が8割を超える状況となり(図表1-1-8)、都立・公立病院の新型感染症病床を大きく拡大する対応がとられた⁵⁾。

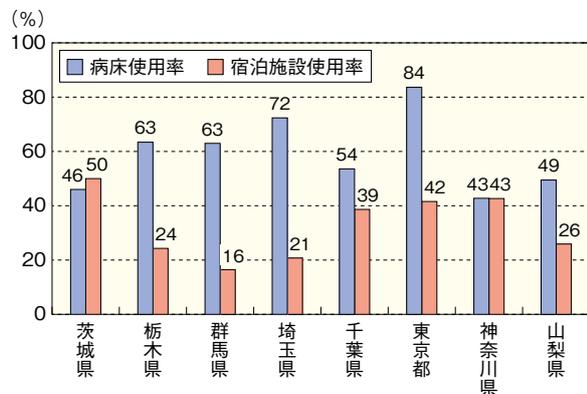
図表1-1-7 人口10万人当たりの病院病床数



注：令和元(2019)年10月1日現在

資料：「令和元(2019)年医療施設(動態)調査」(厚生労働省)を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-8 新型感染症対策として確保された病床や宿泊施設の使用率



注：病床と宿泊施設とも令和3(2021)年1月13日0時時点

資料：「療養状況等及び入院患者受入病床数等に関する調査について」(厚生労働省)を基に国土交通省都市局作成

5) 「都立・公社病院における今後の新型コロナウイルス感染症への対応について」(東京都病院経営本部)で、都立・公社病院の新型感染症病床を、14病院合計で1,700床まで拡大することを公表(令和3(2021)年1月8日)。

【事例】 仮設医療施設の整備（神奈川県）

新型コロナウイルス患者の治療・療養施設の確保にあたっては、既存の医療機関や宿泊施設等の利用だけでなく、応急的に仮設建築物を新設する対応も取られ、これらの建築物に対しては、新型コロナウイルス等対策特別措置法により、建築基準法（昭和25年法律第201号）等の規定の適用が免除されるなどした。

神奈川県では、新型コロナウイルス患者の急増により医療崩壊に陥る事態を避けるため、新型コロナウイルス等対策特別措置法に基づく臨時的仮設医療施設（180床）を、全国で初めて、湘南ヘルスイノベーションパーク内のグラウンドに設置した。

令和2（2020）年4月、県は、湘南ヘルスイノベーションパークからの有期無償貸与により、臨時的仮設医療施設の建設用地を確保し、重点医療機関（中等症患者受入れ機関）として完成後の施設の運営を医療法人沖縄徳洲会湘南鎌倉総合病院に委託した。掘削を行わない工法の採用や整備に係る各種基準や手続きの適用免除等により工期短縮が図られ、同年4月に着工、同年5月から施設の一部が稼働、同年6月に施設全体が開業した（図表1-1-9）。

令和3（2021）年3月、県は、同年7月までとなっていた建設用地の貸与期間の契約を令和4年（2022）1月まで延長し、本施設を重点医療機関として引き続き活用することとしている。

図表1-1-9 仮設医療施設の外観



資料：神奈川県提供

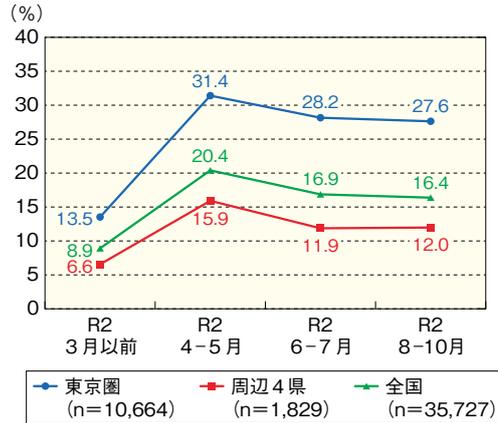
2. 新型コロナウイルス対策と社会経済活動との両立のための取組

（1）テレワークの拡大

新型コロナウイルスの感染拡大を防ぐためには人との接触機会の低減を図ることが重要であり、緊急事態宣言下においては、政府による出勤者の7割削減の要請等により、テレワークの導入が大きく進んだ。

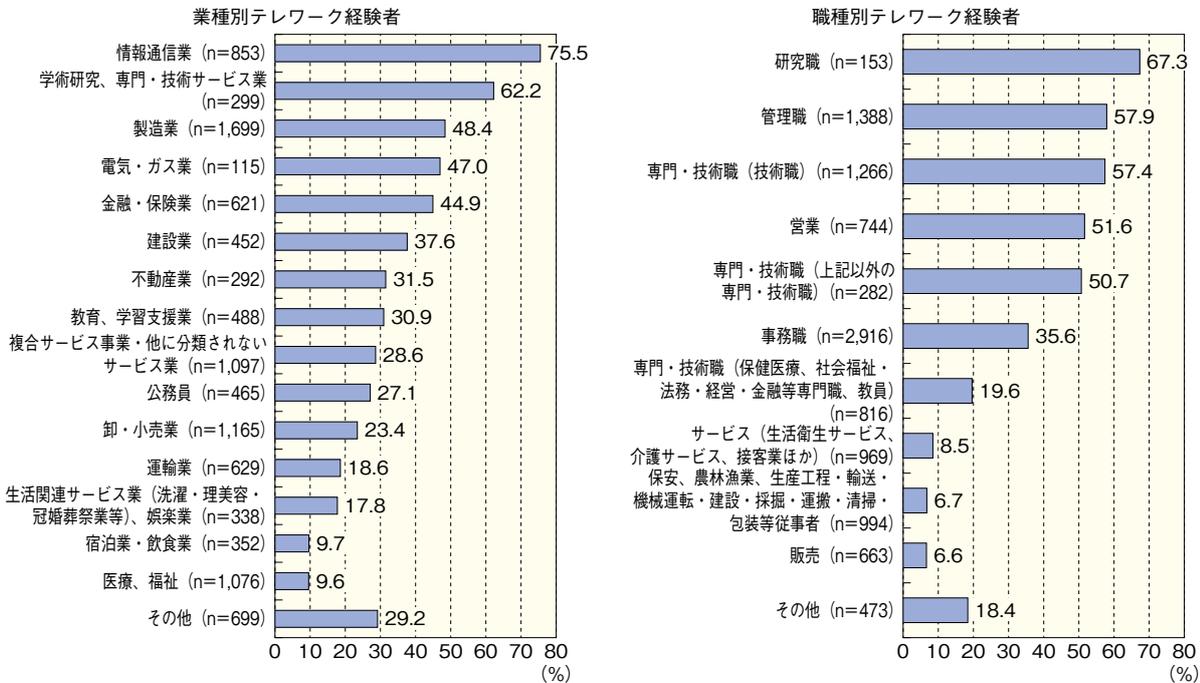
東京圏ではその傾向が特に著しく、全国に緊急事態宣言が発出された令和2（2020）年4～5月は、発出前の3月と比較して、テレワーク実施率が2倍以上となった（図表1-1-10）。ただし、情報通信業、学術研究、専門・技術サービス業では実施率が高かった一方、医療・福祉や宿泊・飲食業、生活関連サービス業など、現場での作業が必要な業種では実施率が低くなるなど、業種や職種によって取組状況には差異が見られた（図表1-1-11）。

図表1-1-10 東京圏等の就業者における期間別のテレワーク実施率



資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-11 東京圏の業種別、職種別テレワーク経験者の割合



注：民間会社、官公庁、その他の法人・団体の正社員・職員、及び派遣社員・職員、契約社員・職員、嘱託、パート、アルバイトを本業として回答した人のうち、テレワーク経験者で集計（令和2（2020）年11～12月）
 資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

（2）様々な業種におけるデジタル技術の活用

新型コロナウイルス対策としてテレワークを導入することが困難な業種等もある中、事業者に対しては、業種ごとに策定された感染拡大予防ガイドラインを実践し、手洗いや換気の徹底、さらには「三つの密」の回避のための対策等を講じることが求められた。

感染対策を講じつつ社会経済活動を継続するためには、人との接触機会の低減に資するデジタル技術やロボット技術の活用が有効である。感染拡大前から、首都圏の物流、建設等の現場では、労働力不足への対応や生産性向上等の観点からデジタル化が進められていたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、デジタル・トランスフォーメーション（DX）の取組が加速している。

[事例] 次世代型大規模物流センター（SGホールディングスグループ）

外出自粛が呼びかけられた令和2(2020)年4月以降、EC市場の急拡大により宅配便の数が増加し^{6,7)}、物流・運送サービスの重要性が高まった。物流施設内の作業や配送作業における感染対策の徹底が求められる中、倉庫内作業におけるロボット技術の活用を図った取組では、接触機会を低減する効果も得られている。

SGホールディングスグループでは、労働力不足やEC市場の急拡大等を踏まえ、宅配や国際物流等を集約する次世代型大規模物流センター「Xフロンティア」を東京都江東区に新築し、令和3(2021)年3月に全面稼働させた。

Xフロンティアは総延床面積が約17万㎡あり、5階のロジスティクスセンターに設けられた次世代型ECプラットフォームセンターでは、自動棚搬送ロボット（EVE）や無人搬送機（OTTO100）等を導入し、商品の棚への保管、取り出し、移動の各作業をロボット化しているほか、自動梱包機（Carton Wrap）により商品を入れる箱の作成や梱包、さらに納品書等の投入を自動化している（図表1-1-12）。これらの業務自動化により、従来型倉庫と比較して約50%の省人化が図られており、新型感染症対策としても有効な取組となっている。

図表1-1-12 自動棚搬送ロボット（EVE）と自動梱包機（Carton Wrap）



資料：佐川グローバルロジスティクス株式会社提供

[事例] 建築現場のデジタル変革（株式会社NTTドコモ、株式会社竹中工務店）

建築現場では、感染リスク低減のため、オンライン会議やメール・電話の活用により対面の打合せ等を削減する動きが見られるが、生産性の向上を目的として情報伝達手法や働き方の見直しを従前から進めてきた経験が活かされている部分も大きい。

株式会社NTTドコモと株式会社竹中工務店は、令和2(2020)年7月、建築現場における「人」の活動に焦点をあて、生産性向上を目的としたデジタル変革の共同検討に着手し、モバイル端末やデジタルサイネージ等を活用した非対面による分散型の朝礼の実施等に取り組んでいる（図表1-1-13）。また、株式会社竹中工務店は、ウェアラブルデバイスや360度カメラ、BIM等をクラウドサービス環境下で連携させた遠隔臨場の取組も進めている。

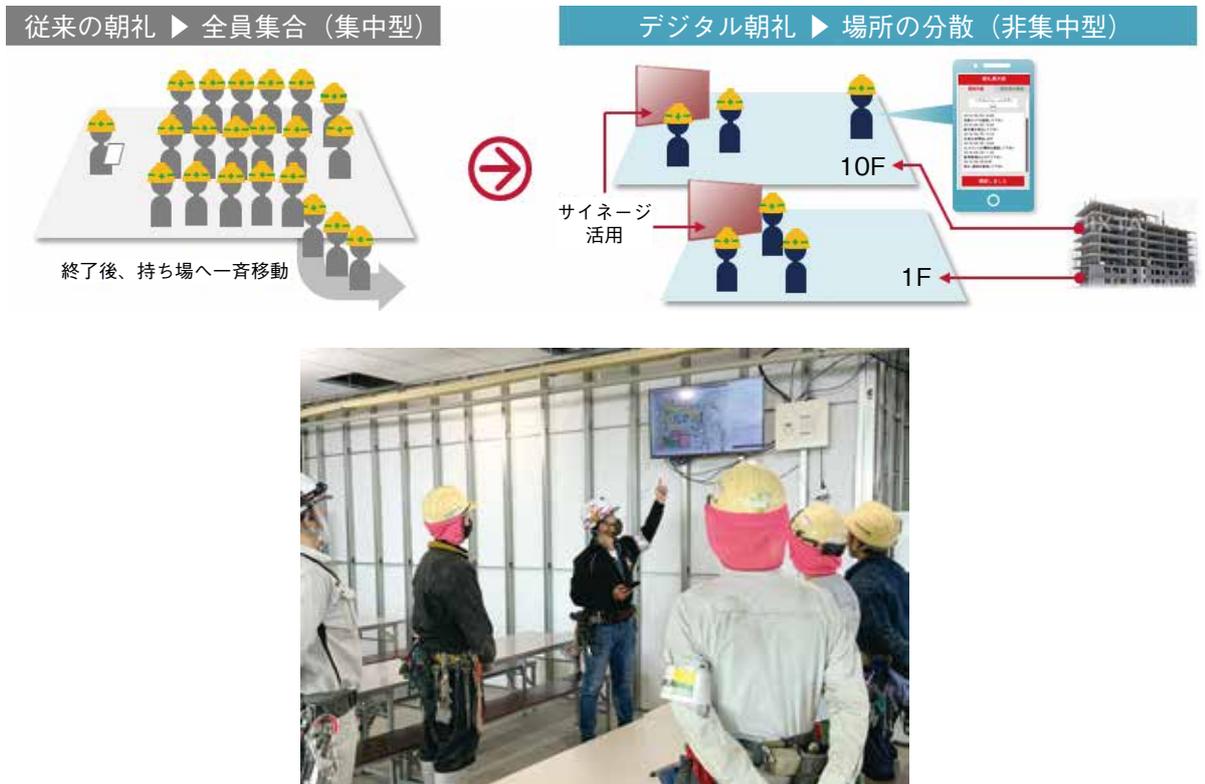
さらに、「協働」の観点だけでなく「個人」のパフォーマンスの維持・向上を図るためのデ

- 6) 「家計消費状況調査」（総務省）によれば、令和2(2020)年4月～12月までの間、1世帯当たり（関東・二人以上の世帯）のネットショッピング支出額が前年同月に比べて最大で6,460円増加（令和元(2019)年11月17,377円→令和2(2020)年11月23,837円）
- 7) 「トラック輸送情報」（国土交通省）によれば、令和2(2020)年4月～12月までの間、宅配便取扱個数が前年同月に比べて最大約18%増加（令和元(2019)年6月339,789千個→令和2(2020)年6月399,727千個）

デジタル技術の活用についても検討が進められており、今後、日々のバイタルデータなどから作業効率や健康状態などをデジタルデバイスで見える化して本人にフィードバックすることなどが予定されている。

これらの技術は、東京都と神奈川県の実験現場でも適用・改善が進められており、新型感染症が拡大する中、建設分野における働き方の新たなモデルの確立が期待される。

図表1-1-13 モバイル端末やデジタルサイネージの活用による朝礼のイメージ及び現場での活用の様子



資料：株式会社NTTドコモ、株式会社竹中工務店提供

(3) オンラインサービスの利用拡大

日常生活は、労働だけでなく、食事、買物、家事、子育て、趣味やスポーツ、これらに伴う移動等、人と人との接触を伴う様々な営みから構成されている。新型感染症対策として人との接触機会の低減が必要とされる中でニーズが高まっているのが、「非接触」を可能とするオンラインサービスや、混雑状況を見える化するサービスである。感染リスクをコントロールしつつ日常生活の維持に必要なサービス等を利用することを可能とするものであり、関連技術の開発や第5世代移動通信システム（5G）環境の拡大などにより、多様な取組が進むことが期待される。

[事例] 鉄道事業者による混雑情報の見える化（東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。））

鉄道各社では、新型コロナウイルス対策として車内換気の取組を行っているが⁸⁾、これに加え、利用者の分散を促すため、事業者のホームページやスマートフォン用アプリで、運行する列車や駅の混雑状況等の情報を提供する取組が始まっている。

JR東日本は、混雑情報の見える化へのニーズの高まりを受け、令和2（2020）年7月、既にサービスを開始していた山手線に加え、首都圏在来線の主な線区（19線区）について、リアルタイム混雑情報提供サービスを開始した。このサービスは、列車の在線位置情報や遅延情報を提供していたスマートフォン用アプリ「JR東日本アプリ」において、各列車の混雑度を5段階で可視化した情報の提供も行うこととしたものである（図表1-1-14）。

アプリの運用に当たっては、他の鉄道事業者との連携も行われており、今後も利用者のニーズを踏まえたサービスの充実が期待される。

図表1-1-14 JR東日本アプリのリアルタイム混雑状況の画面イメージ（令和3（2021）年3月時点）



資料：JR東日本提供

[事例] オンライン診療アプリの導入（株式会社メドレー）

新型コロナウイルスが拡大する中、医療が必要な患者にとって診療の機会が失われることがないように、令和2（2020）年4月10日から、初診からオンライン診療等を行うことが、時限的・特例的な取扱いとして認められることとなった。この措置を受け、令和3（2021）年3月時点において、首都圏では、約2,500の医療機関⁹⁾が初診のオンライン診療等に対応している。

8) 「窓開け等による車内換気効果に関する数値シミュレーション」（（公財）鉄道総合技術研究所）によれば、標準的な通勤型車両（速度約70km/h）で、窓開けに加えて、車内の空調装置（強制換気あり）を併用した場合、車内の空気は概ね2～3分程度で入れ替わる（空車時）とされている。

9) 「新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえたオンライン診療について」（厚生労働省）で公表されている施設数

株式会社メドレーは、オンラインで予約から診療、会計、薬の手配までを実現するオンライン診療システム「CLINICS」を開発し、平成28(2016)年にサービスを開始した。新型コロナウイルスの拡大や特例措置を受けて、サービス利用者は増加しており、システムを利用した累計診察回数は20万回を超えた（令和3(2021)年1月時点）。本サービスは、首都圏では約1,000施設の医療機関において利用可能となっている（図表1-1-15）。

また、診療に限らず様々な医療関連サービスにおいてオンラインのニーズが拡大しており、令和2(2020)年8月には、神奈川県や県内の病院との連携により、CLINICSを用いて入院患者と家族等が顔を見て会話するオンライン面会サービスの実証を行った。また、令和2(2020)年5月から埼玉県産婦人科医会と連携し、妊産婦を対象にした心のケア・無料オンライン相談を行い、令和3(2021)年1月までに約90名が利用するなど、より良い医療の実現に向けてサービスの拡充が図られている。

図表1-1-15 オンライン診療のイメージ



資料：株式会社メドレー提供

【事例】VRによる展示施設等のコンテンツ配信（一般社団法人VR革新機構）

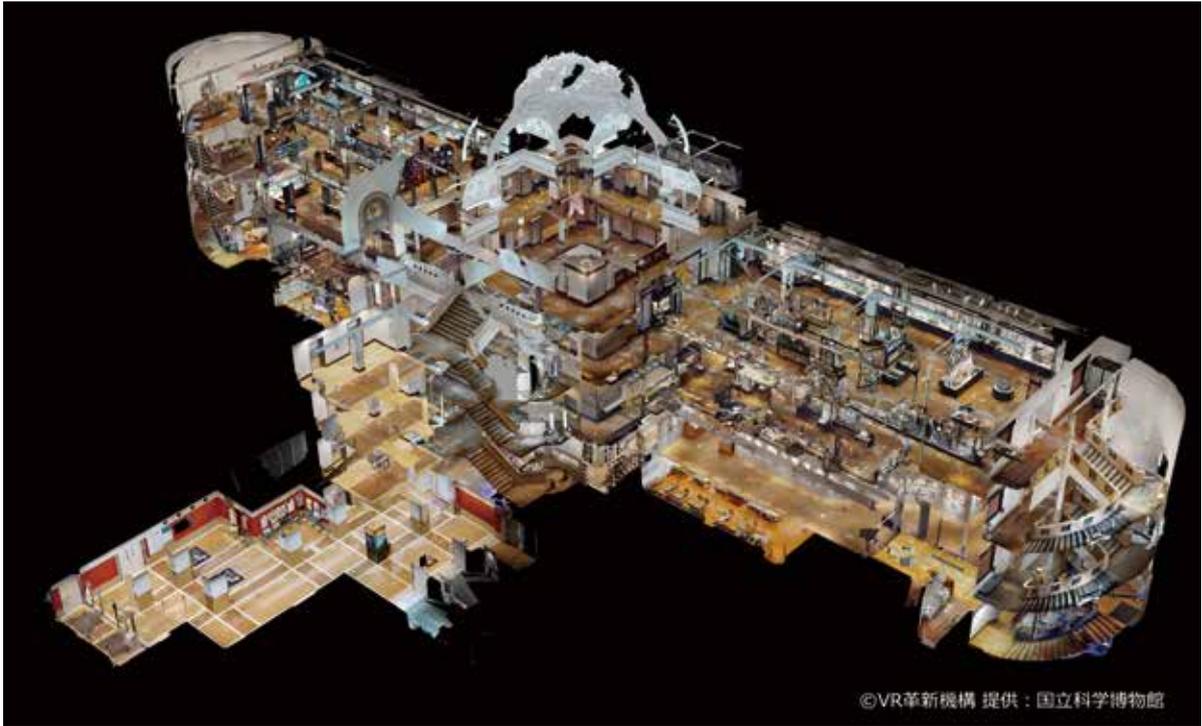
新型コロナウイルスの感染拡大により、美術館や博物館、観光施設等では、休館や入場制限等の利用の制約が生じたが、新型コロナウイルスの影響下においても文化芸術の振興を図るため、オンラインによるコンテンツ配信の取組が進められている。

一般社団法人VR革新機構は、バーチャルリアリティ（VR）を普及させることを目的に平成30(2018)年より、360°画像や動画を使った地域の紹介等に取り組んできた。新型コロナウイルスの感染拡大後は、これまでの取組のノウハウやVR映像等の撮影技術を生かし、集客施設の運営を支援するため、臨時休館中の施設の仮想体験を来館できない観客等に提供する取組を支援している（図表1-1-16）。

令和2(2020)年4月以降、首都圏の施設では、東京都の国立科学博物館をはじめ、図書館、博物館、美術館など約30施設（令和3(2021)年3月末時点）をVR映像で撮影し、その映像を公開しており、パソコンやスマートフォンからの施設見学が誰でも可能となっている。

このような取組は、アフターコロナにおける集客へとつながる可能性も有しており、配信されるコンテンツの充実が期待される。

図表1-1-16 国立科学博物館のVR画像



資料：一般社団法人VR革新機構、国立科学博物館提供

第2節

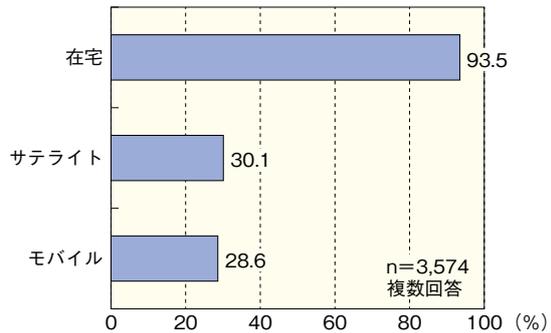
新型感染症の感染拡大を契機とした変化

1. 都市における生活・行動の変化

(1) テレワークによる生活・行動の変化

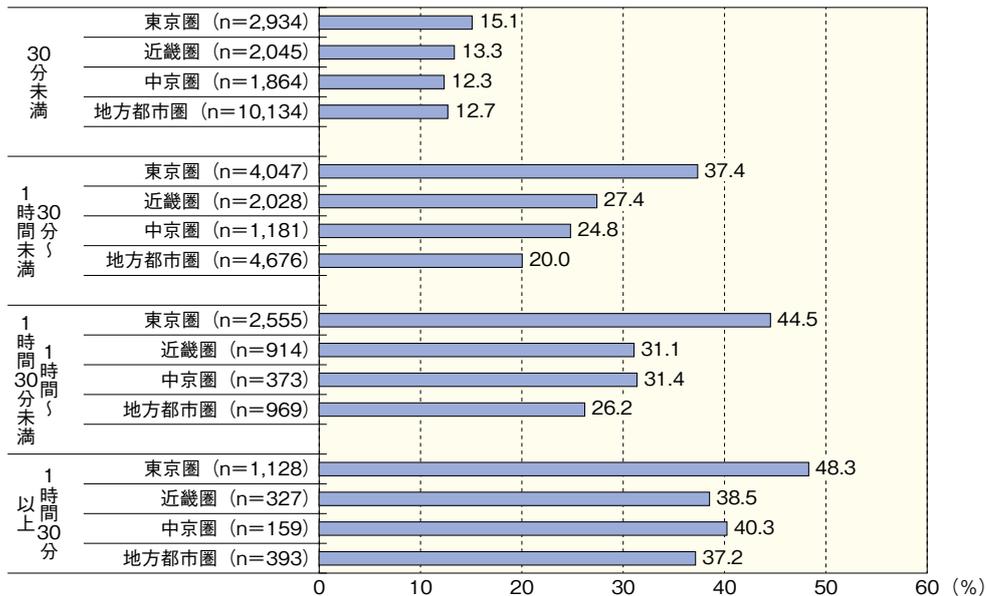
新型感染症拡大を契機として、東京圏を中心に在宅勤務によるテレワークの導入が急速に進み、通勤の負担軽減や可処分時間の増加¹⁾が、テレワークのメリットとして広く認識されるようになった(第1節2.(1)参照、図表1-2-1)。東京圏のテレワーカーには通勤に長時間を要する人が多く(図表1-2-2)、新型感染症拡大前と比較して、自宅から離れた都心・中心市街地での活動が大きく減り、自宅周辺での活動が増える傾向がより強く見られた(図表1-2-3)。

図表1-2-1 東京圏におけるテレワークの実施場所



注：東京圏のテレワーカーを対象に集計（令和2(2020)年11~12月）
資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-2 居住地域別・通勤時間別テレワーク経験者の割合



注1：民間会社、官公庁、その他の法人・団体の正社員・職員、及び派遣社員・職員、契約社員・職員、嘱託、パート、アルバイトを本業としていると回答した人のうち、テレワーク経験者で集計（令和2(2020)年11~12月）
注2：近畿圏は京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、中京圏は愛知県、岐阜県、三重県、地方都市圏はその他の道県
資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

1) 「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）によれば、東京圏のテレワーク経験者は、テレワークを実施してよかった点として、約80%が「通勤が不要、または、通勤の負担が軽減された」、約63%が「時間の融通が利くので、時間を有効に使えた」と回答している。

図表1-2-3 活動別の最も頻繁に訪れた場所（新型感染症流行前から調査時点（令和2（2020）年8月）への変化）

活動種類	地域	（%）			
		自宅周辺	勤務地・学校周辺	自宅から離れた都心・中心市街地	自宅から離れた郊外
食品・日用品の買物	全国	0.9	0.7	-0.9	-0.8
	東京都市圏	1.1	0.4	-1.3	-0.1
食料品・日用品以外の買物	全国	4.3	0.8	-3.8	-1.4
	東京都市圏	5.5	0.8	-5.4	-1.0
外食	全国	11.1	-1.6	-12.0	1.7
	東京都市圏	13.6	-2.8	-13.0	1.3
散歩・休憩・子どもとの遊び等の軽い運動・休養・育児	全国	5.1	-0.1	-3.3	-2.1
	東京都市圏	5.4	0.4	-4.2	-1.9
映画鑑賞・コンサート・スポーツジム等の趣味・娯楽	全国	11.2	2.9	-15.5	-0.5
	東京都市圏	12.6	3.5	-18.7	0.6

注：東京都市圏とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、茨城県南部

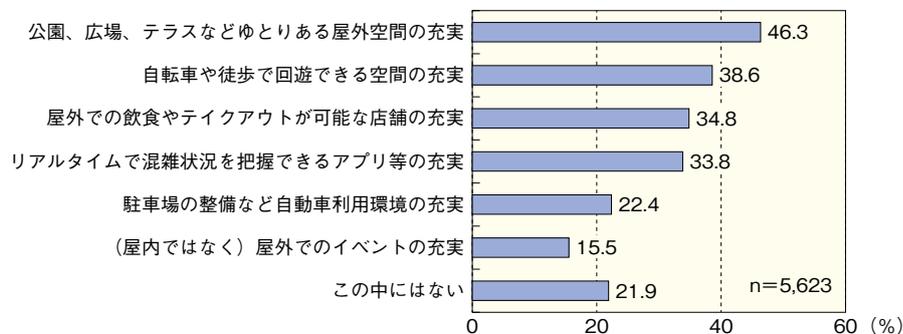
資料：「全国の都市における生活・行動の変化 新型コロナ生活行動調査（速報版）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

（2）オープンスペース等の利用ニーズの高まり

新型感染症の感染拡大に伴い、自宅周辺の公園等の利用者が増加し、ゆとりある屋外空間や、自転車や徒歩で回遊できる空間へのニーズも高まった（図表1-2-4、図表1-2-5）。公園や広場などのオープンスペースをフィットネスのための空間としたり、屋根付きスペースを設けてテレワーカーが仕事をすることができる場所とするなど、密を避けるために屋内活動を屋外空間に移す取組も見られた。

新型感染症の影響を受ける飲食店等を支援する観点から、道路空間の有効活用を進める取組も緊急措置として行われた。国土交通省では、令和2（2020）年6月、地方公共団体と地域住民・団体等が一体となって取り組む沿道飲食店等の路上利用に関し、直轄国道における占用許可基準を緩和した。首都圏では令和2（2020）年8月11日時点で全ての都県で実施されるなど、地方公共団体でも同様の取組が行われており、道路空間がテイクアウトやテラス営業等の場として有効活用されている。

図表1-2-4 東京圏の都市空間において充実してほしい空間



注：令和2（2020）年8月に調査を実施

資料：「全国の都市における生活・行動の変化 新型コロナ生活行動調査（速報版）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-5 令和元(2019)年及び令和2(2020)年3月の公園利用者の比較(都内3公園の平均)



注：都内3公園は都立狭山公園、都立武蔵国分寺公園、都立野川公園
資料：「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

【事例】立体都市公園制度の活用による多機能空間の創出(東京都渋谷区、三井不動産株式会社)

公園利用のニーズが高まる中、地域の特性を踏まえた公園整備が進められている。

渋谷区は、立体都市公園制度を活用して区立宮下公園の再整備を行うこととし、平成27(2015)年に三井不動産株式会社をPPP事業者として選定。令和2(2020)年7月、公園・駐車場・商業施設・ホテルを融合させた複合利用型施設として、「MIYASHITA PARK」をオープンさせた。

従前は南北2つの街区に分かれていた公園を屋上部で一体化させ、約1haのフルフラットでバリアフリーな多機能空間として再整備するとともに、壁面の緑化を図り、全長約330mの街区を4階建ての公園に見立てた設計により、街の賑わいに刺激を受けながら公園の心地よさを感じられる空間を生み出した。

建物内にはシェアオフィスも併設されたほか、屋上の公園スペースでは、テイクアウトサービスなどによりゆとりある空間で食事を楽しむこともでき、新型感染症を踏まえた「新たな日常」にも対応した施設となっている。(図表1-2-6)。

図表1-2-6 MIYASHITA PARKの外観



資料：渋谷区提供

[事例] 道路空間の新たな利活用に向けた社会実験（NPO法人大丸有エリアマネジメント協会、一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、三菱地所株式会社）

屋外空間の有効活用に取り組むエリアマネジメントの事例も増えている。

大手町・丸の内・有楽町地区では、低層部の用途を業務系から商業・文化系へと転換し、歩道を拡幅して歩行者空間を充実させるなど、町の活性化や賑わい創出を目指して様々な整備が進められてきた。

エリアマネジメントの一環として、街路空間を利用したウォークブルな空間の創出にも取り組んでおり、令和2(2020)年7月27日から9月6日には、丸の内仲通りで、3密を避ける新しいライフスタイルを検証する社会実験「Marunouchi Street Park 2020」が実施された。実験ではエリア内の道路空間を3つに分け、①「Urban Terrace+」ではビジネスやランチの場としてソーシャルディスタンスを保った空間を24時間提供し、②「Cozy Green Park」では天然芝を車道一面に敷いた公園空間を創出、③「Open Air Office」はフリーWi-Fiや電源設備等を備えた居心地の良い屋外ワークプレイスとした。また、人流センサー等を用いて来街者の行動や利用状況等を計測・検証したり、天然芝設置による温熱環境改善効果を測定したりしたほか、新型感染症対策として各ブロックの混雑度のリアルタイムでの配信も行われた（図表1-2-7）。

来街者へのアンケートでは、丸の内仲通りを年間通じて歩行者向けに開放することについて、約9割が賛成と回答しており、ウォークブル空間に対する高い評価が確認された。

図表1-2-7 Marunouchi Street Park 2020の3エリア



資料：NPO法人大丸有エリアマネジメント協会提供

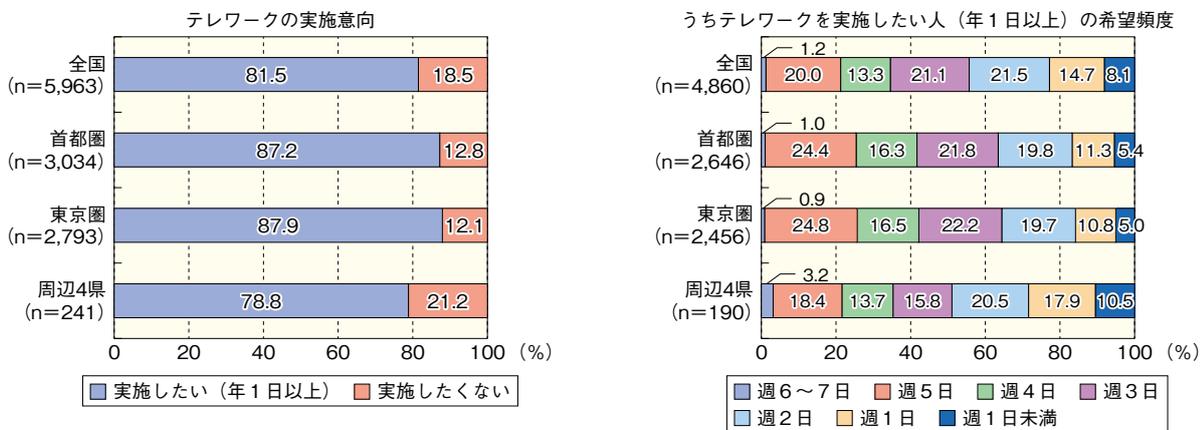
(3) オフィスを巡る変化

テレワークの導入は新型感染症対策として急速に進んだが、テレワーク経験者の総合的な満足度は高く²⁾、東京圏のテレワーク経験者では、その約88%が今後も実施したいとの意向を有している（図表1-2-8）。一方で、テレワークをする際の課題として、自宅の部屋や机などの物理的環境やWi-Fiなどの通信環境の不備等が挙げられている²⁾。このため、サテライトオフィスやコワーキングスペースへのニーズは広がりを見せており、特に最寄り駅近くの施設へのニーズが高い（図表1-2-9）。

東京におけるサテライトオフィス等の整備状況はニューヨークやロンドン等に比べて低い水準にあるが（図表1-2-10）、近年は事業者による整備が急速に進んでいる（図表1-2-11）。東京23区でみると、立地は都心5区に集中しているが、令和2（2020）年に開業したものでは集中度はやや低下しており、分散化の傾向が見られる³⁾。このほか、行政によるサテライトオフィスの整備等も各地で進められている。

また、テレワークの導入が進む一方で、オンラインでは代替できないリアルな場におけるディスカッション等の重要性も認識されるようになっており、テレワークとオフィスでの勤務を組み合わせた柔軟な働き方ができる環境整備が求められている（図表1-2-12）。オフィス空間に関しては、東京23区における令和元（2019）年の1人当たりのオフィス面積は平成20（2008）年以降で最も小さくなっており⁴⁾、ゆとりある快適なオフィス空間の整備が求められている。

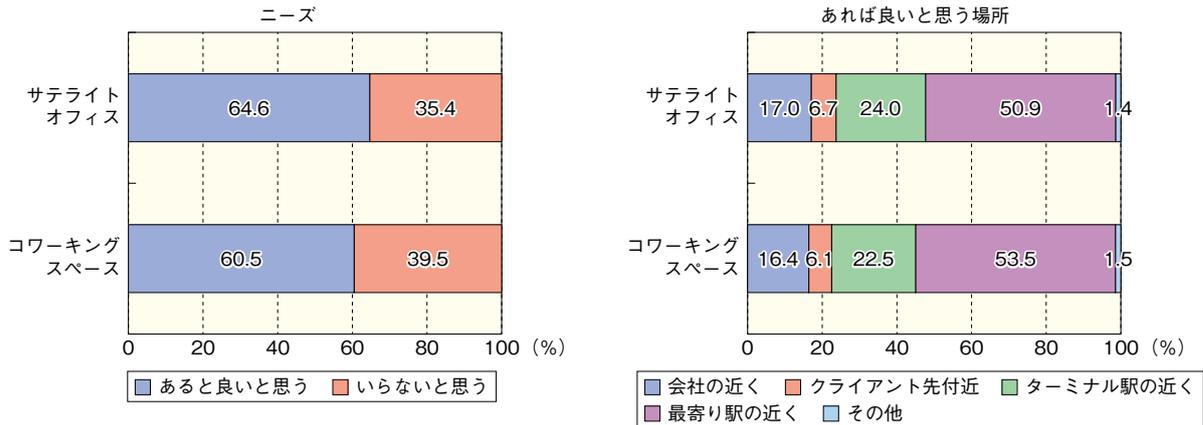
図表1-2-8 テレワーク経験者のテレワークに対する意向



注1：民間会社、官公庁、その他の法人・団体の正社員・職員、及び派遣社員・職員、契約社員・職員、嘱託、パート、アルバイトを本業としていると回答した人のうち、テレワーク経験者で集計（令和2（2020）年11～12月）
 注2：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：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

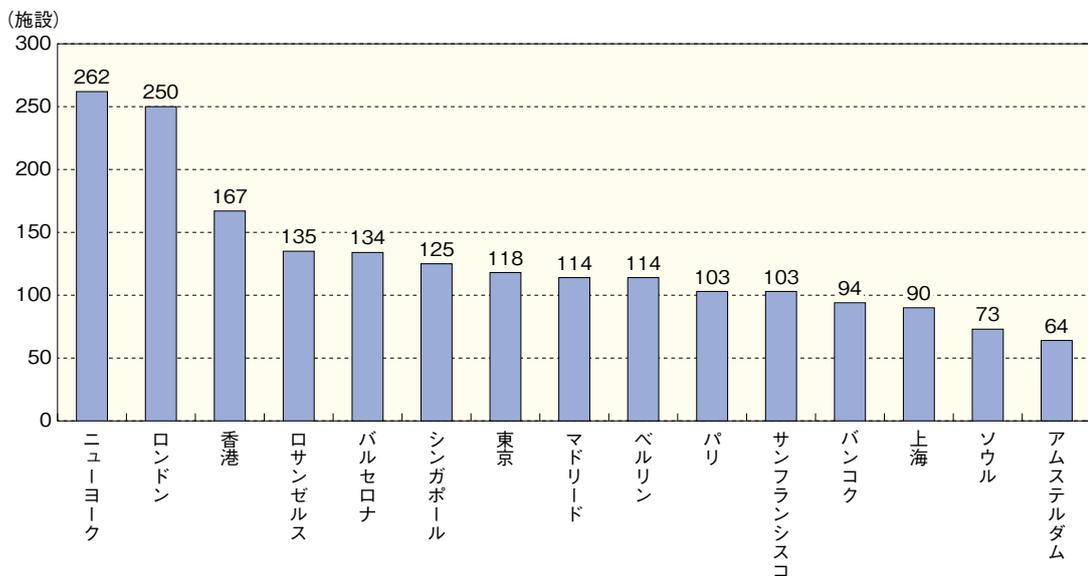
- 「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）によれば、東京圏のテレワーク経験者のうち、テレワークに対する総合的な満足度について約7割が「大変満足している」、「やや満足している」と回答している。
 また、テレワークをして悪かった点として、約37%が「仕事をする部屋や机・椅子、インターネット環境や、プリンター・コピー機などの環境が十分でなく不便だった」と回答している。
- 「フレキシブルオフィス市場調査2021」（株式会社ザイマックス不動産総合研究所）によれば、サテライトオフィス等の立地は、都心5区に拠点数の72.3%があるが、令和2（2020）年に開業した拠点に限れば都心5区の割合は64.4%となっている。
- 「1人あたりオフィス面積調査（2019年）」（ザイマックス不動産総合研究所）によれば、令和元（2019）年は3.71坪と前年の3.85坪から大きく減少した。

図表1-2-9 サテライトオフィスとコワーキングスペースの利用意向



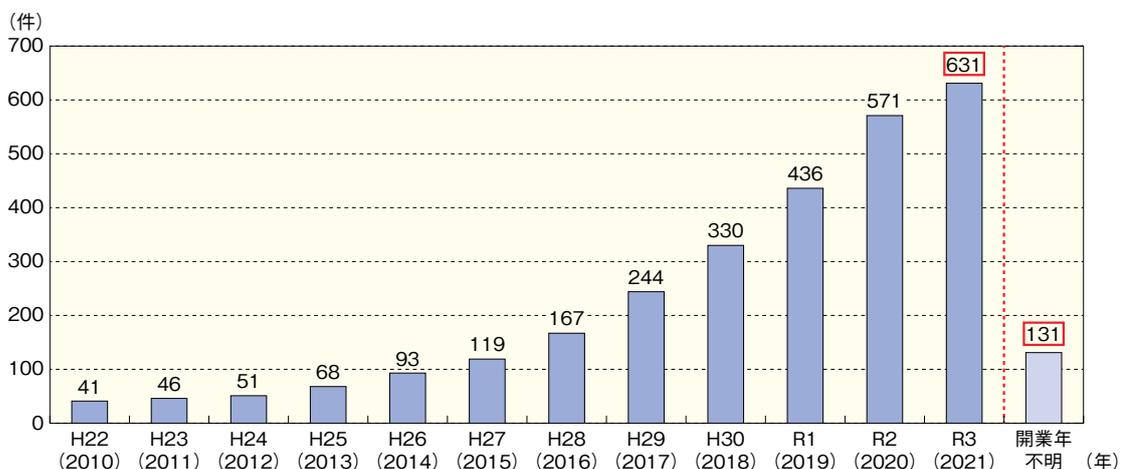
注：アンケートは令和2(2020)年6月19日～23日に実施し、回答者は14,522人
 資料：「東京都内に勤務する一都三県在住の約15,000人のオフィスワーカーに対するアンケート調査」(三菱地所株式会社)を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-10 諸外国の主要都市におけるコワーキング施設数



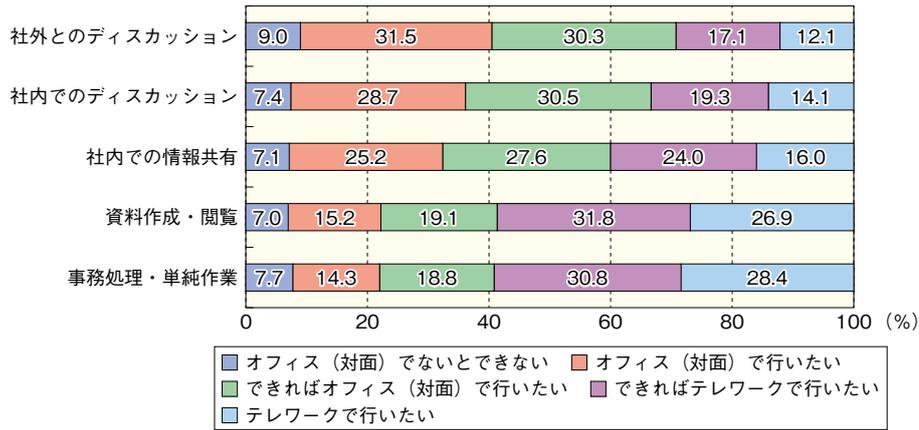
資料：「世界の都市総合ランキング2020」(森記念財団都市戦略研究所)を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-11 東京23区内におけるサテライトオフィス等の累計拠点数



注：令和3(2021)年は1月時点で稼働中か、令和3(2021)年以降に開業が予定されているものを含む東京23区内にあるフレキシブルオフィス(一般的な賃貸借契約によらず利用契約を結び、事業者が主に法人ユーザーに提供するワークプレイスサービス)を計上
 資料：「フレキシブルオフィス市場調査2021」(株式会社ザイマックス不動産総合研究所)を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-12 オフィス/テレワークで取り組みたい業務の内容



注1：アンケートは令和2（2020）年6月19日～23日に実施し、回答者は14,522人

注2：内訳の合計が100%とまらないのは、四捨五入の関係による。

資料：「東京都内に勤務する一都三県在住の約15,000人のオフィスワーカーに対するアンケート調査」（三菱地所株式会社）を基に国土交通省都市局作成

【事例】 行政によるテレワーク導入支援とサテライトオフィスの設置（東京都）

東京都は、テレワーク導入による働き方改革を支援するため、様々な取組を実施してきている。

テレワークの導入をワンストップでサポートする東京テレワーク推進センターもその一つであり、平成29（2017）年7月に東京都と国が設置主体となり文京区に開設された。同センターでは、施設内に常設展示を設け、テレワーク導入の進捗状況に合わせた最新の機器やサービスを体験する機会を提供している（図表1-2-13）。

また、東京都では、令和2（2020）年7月には、自宅以外でのテレワーク環境を提供し、郊外での職住近接に資する拠点として、府中市、東久留米市、国立市において、いずれも最寄り駅から徒歩数分のエリアにモデル的にサテライトオフィスを開設した。都内在住者や在勤の就労者（個人事業主を含む）は無料で利用することができ、席数を調整してソーシャルディスタンスを確保する等、新型感染症への配慮もなされている。

これらの取組によってテレワークが更に普及・定着し、働き方の進化につながることを期待される。

図表1-2-13 東京テレワーク推進センターの展示及びモデルとして設置されたサテライトオフィス（府中市）

東京テレワーク推進センターの展示



モデルオフィスの内観（オープンワークスペース）



資料：東京都提供

[事例] 「未来のオフィス空間」づくり（ダイキン工業株式会社、株式会社オカムラ、パナソニック株式会社、株式会社point0）

オフィスの快適性はビジネス環境を評価する一つの視点であり、サテライトオフィス等でも様々な取組が進められている。

ダイキン工業株式会社、株式会社オカムラ、パナソニック株式会社など9社は、様々な企業との協業を通じた「未来のオフィス空間」づくりを目的に、令和元(2019)年7月、快適で健康に働けるオフィスを実際に体感できるコワーキングスペースとして、東京都千代田区に「point 0 marunouchi」を開設した（図表1-2-14）。

「point 0 marunouchi」では、利用者ごとに目的や好みに合わせた働き方ができるよう、総席数260席の緑豊かな様々な空間(80名収容可能なイベントスペース、会議室、音や視線をシャットアウトする集中ブース、仮眠ブース、シャワースペース、ヨガ等が可能な瞑想ルームなど)を提供している。

また、快適性の向上に資する様々な実証実験を18社の企業が施設内で実施している（令和3(2021)年2月現在）。例えば、エントランス部に夏は冷風、冬は暖気をシャワー状に浴びて素早く体温調節ができる空調を設けたり、室内に様々な色彩で調光できるフルカラーライトを設けたりしているほか、好ましい着座姿勢と家具の調節による執務体験・モニタリングも実施している。

運営する株式会社point0は、個人ワークに特化したサテライトオフィスの郊外展開も計画している。新型コロナウイルス対策として、ワークスペースの個室化や空気環境のモニタリングによる効率的な換気・除菌設備、非接触でのスイッチ操作技術の採用も検討されており、最先端のテクノロジーによる健康的な働き方が各地で実現されることが期待される。

図表1-2-14 point 0 marunouchiの内観及びフルカラー照明による調光



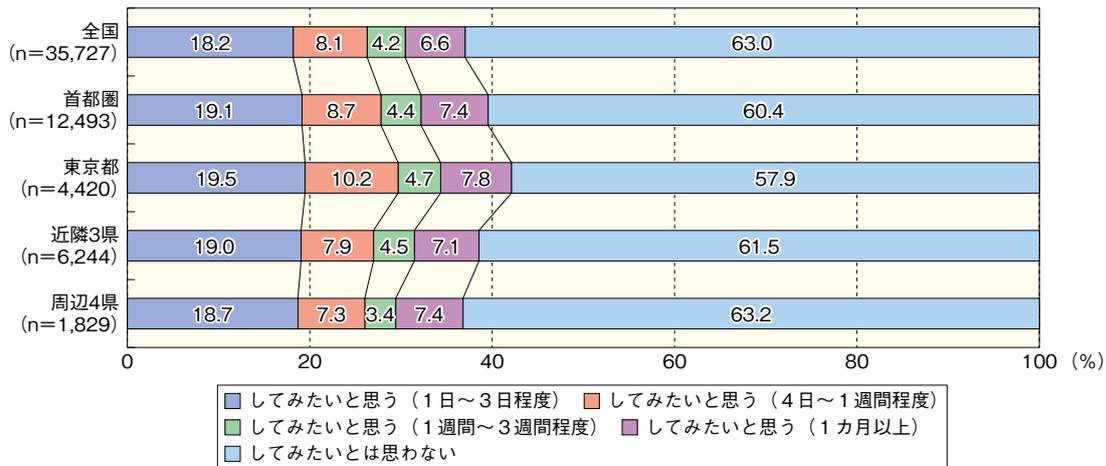
資料：株式会社point0提供

2. テレワークの拡大に伴うワーケーションの意向等

テレワークの拡大をきっかけに、リゾート地等で働きながら休暇取得を行う「ワーケーション」が、新しい働き方や旅行のスタイルとして注目を集めている。全国の就業者の約7割がワーケーションという言葉を知っており⁵⁾、首都圏では約4割が利用意向を有している（図表1-2-15）。

首都圏では、観光地に隣接してサテライトオフィスを設ける動きが以前からあったが、新型コロナウイルス感染症拡大後は、地域活性化や観光戦略の多様化を図る観点から、ワーケーションの普及に向けた取組が各地で進められている。

図表1-2-15 就業者のワーケーションの利用意向



注1：令和2（2020）年11～12月に集計

注2：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：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

【事例】 秩父地域におけるワーケーション（埼玉県秩父郡横瀬町）

埼玉県秩父郡横瀬町では、町が関係人口の創出・拡大のために立ち上げた官民連携プラットフォーム「よこらぼ」が、企業・団体・個人が提案する社会実証プロジェクトのフィールド提供等を行っており、令和元（2019）年10月には横瀬ワーケーションプロジェクトを開始した（図表1-2-16）。

秩父地域でテレワークをしながら様々なアクティビティを体験できるオリジナルプランを提供しており、里山を再生するボランティア活動等による法人向けCSR活動や経営セミナー、農業・染物体験等、大人から子供まで楽しめるアクティビティが充実している。提携するコワーキングスペースは毎日別の場所を利用でき、宿泊施設もビジネスホテル、温泉旅館、古民家やキャンプ場等から選べるため、多様なプランを楽しむことができる。

さらに、令和2（2020）年9月には、連携企業が運営するコワーキングスペースにおいて、利便性向上のためにシェアリングサービスのアプリによる決済や入退館管理機能が導入され、ワーケーションだけでなく、鉄道沿線に在住する就業者のテレワーク拠点となることも期待されている。

5) 「ワーケーションに関する調査（令和2年8月）」（株式会社クロス・マーケティング）

図表1-2-16

ワーケーションプログラムでのテレワークの様子（よこらぼで設置したコワーキングスペースエリア898）

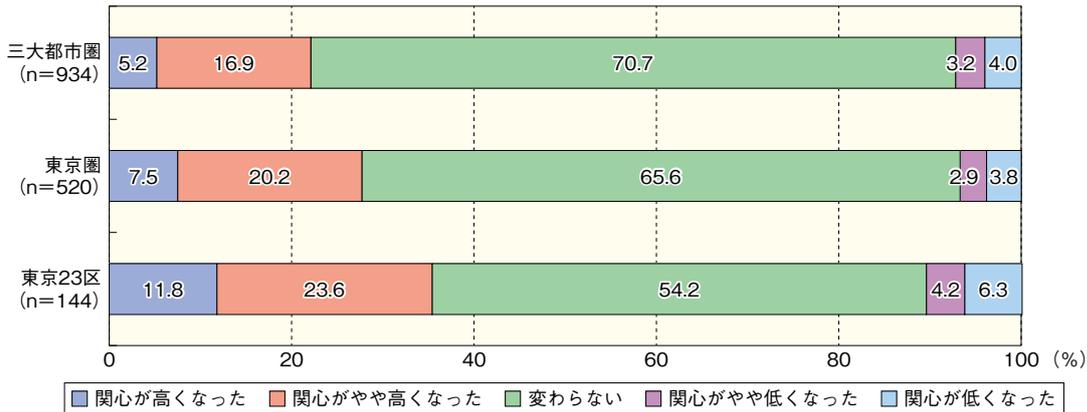


資料：横瀬町提供

3. テレワークの拡大に伴う移住の意向等

テレワークの拡大という働き方の変化に伴い、地方移住への関心が高まっている。令和2(2020)年6月に行われた調査では、年齢別では20歳代、地域別では東京23区に住む者の地方移住への関心が高くなっていた(図表1-2-17)。ほぼ完全にテレワークでの勤務が可能となった場合、東京圏在住の約4割が引っ越しを検討したいとの調査結果もあり、移住先の意向としては東京圏や関東地方が約7割となっている(図表1-2-18)。

図表1-2-17 新型感染症の影響下における地方移住への関心の変化(20歳代)

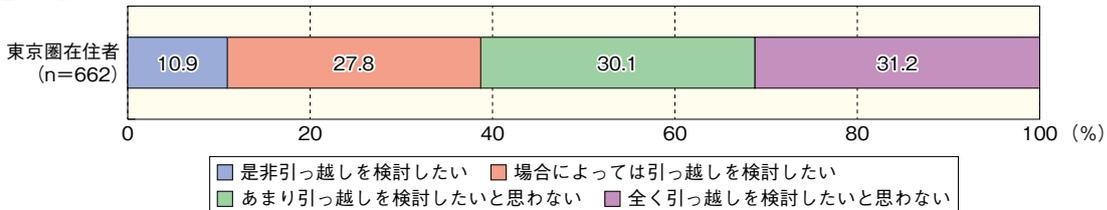


注：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。

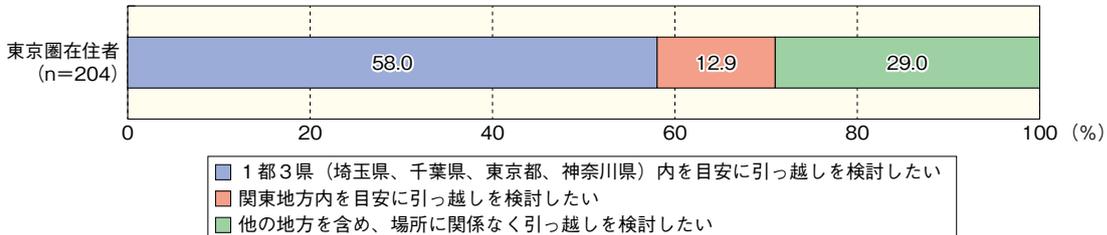
資料：「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年6月21日)(内閣府)を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-18 ほぼ完全にテレワークでの勤務(出勤は月に1度未満)が可能となった場合の現住地からの引っ越しの意向と「引っ越しを検討したい」人の引っ越し先の意向

引っ越しの意向



「引っ越しを検討したい」人の引っ越し先の意向



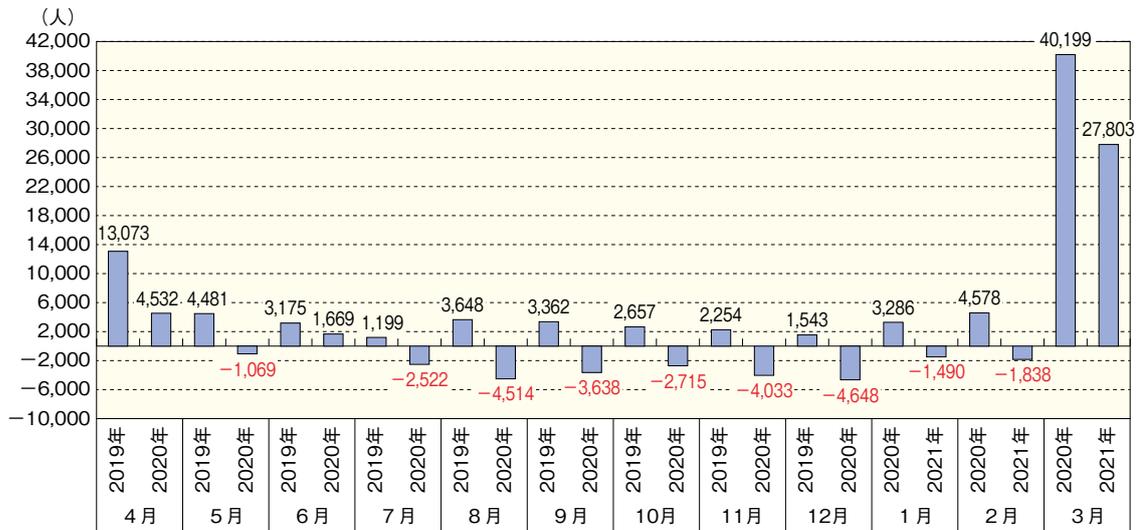
注1：東京圏の居住者を対象にしたアンケート調査(令和2(2020)年9月18日~10月18日に実施)

注2：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：「国土の長期展望専門委員会(第10回)資料」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

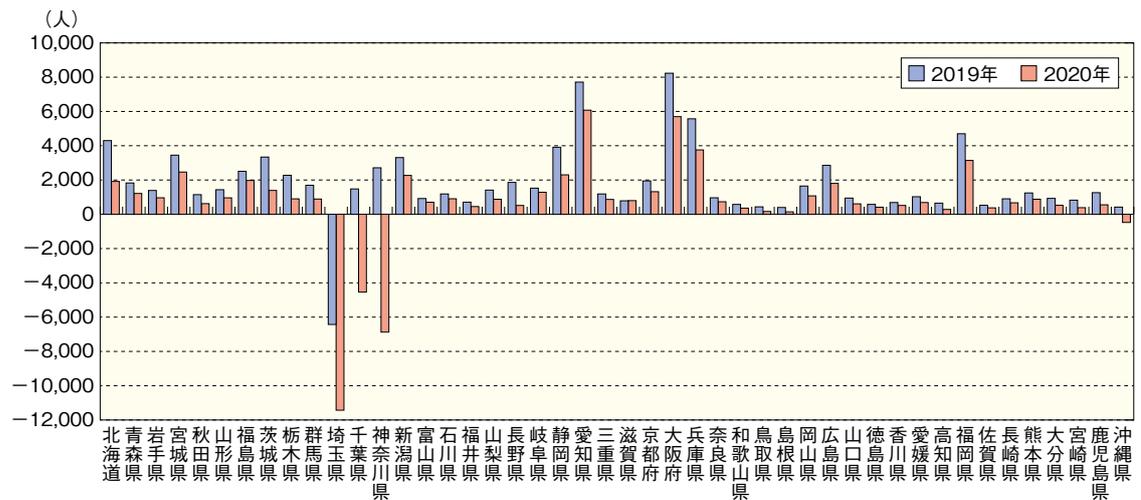
転出入の動向を見ると、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による1回目の緊急事態宣言が発出された令和2(2020)年4月、東京都への転入超過者数が前年度比で大幅に減少し、同年5月には、比較可能な平成25(2013)年7月以降で初めて転出超過に転じた。同年6月は転入が転出を上回ったものの、その後は令和3(2021)年2月にかけて転出超過が続いた(図表1-2-19)。道府県別の東京都への転入超過数を令和2(2020)年と令和元(2019)年で比較すると、全国的に減少しており、近隣3県においては、埼玉県で転出超過数が増加したほか、千葉県及び神奈川県で転入超過から転出超過に転じている(図表1-2-20)。このような傾向が今後も継続するのか、注視していく必要がある。

図表1-2-19 東京都における転入超過数の状況



注：プラスが転入超過を、マイナスが転出超過を示す。
資料：「住民基本台帳移動人口報告(月報)」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-20 令和元(2019)年及び令和2(2020)年の各道府県からの東京都への転入超過数



資料：「住民基本台帳移動人口報告(年報)」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

[事例] 移住や関係人口創出による地域活性化（茨城県）

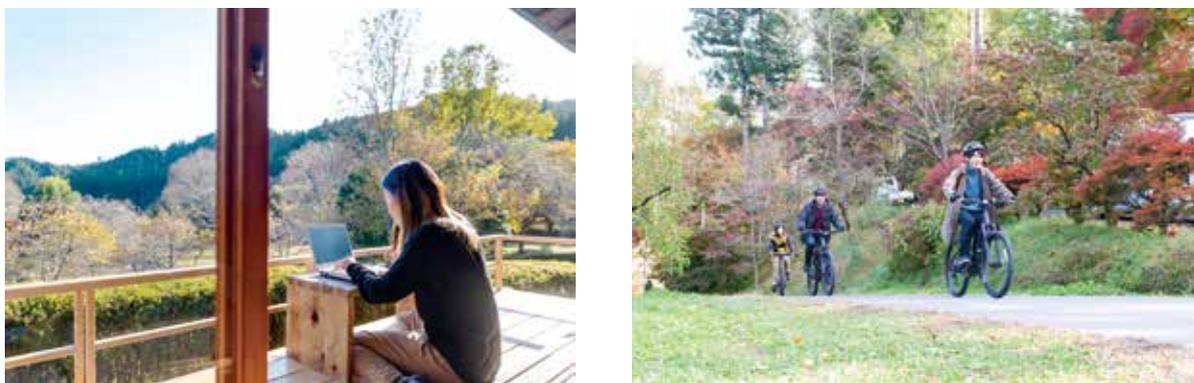
首都圏の地方公共団体では、テレワーカーを対象として移住を促進する取組も見られる。

茨城県では、令和2(2020)年10月、県内5市町（日立市、土浦市、笠間市、潮来市、大子町）で、テレワークで働く人の移住や二地域居住を促進する「たのしむ茨城テレワーク移住促進事業」を開始した。

例えば、大子町で実施した1泊2日のテレワークツアーでは、豊かな緑が臨める茶室でのテレワークや、りんご狩りなどの地元産業の体験、Eバイク（電動アシスト機能搭載のスポーツサイクル）による町内散策などを実施し、参加者に町の魅力をPRした（図表1-2-21）。ツアーのほか、日立市では、テレワークをきっかけとする移住者の住宅取得やテレワーク機器購入などの補助制度を創設した。県は、特設サイト「Work Life Journey in Ibaraki」を開設し、テレワークをきっかけにした移住希望者等へのこのような情報の発信を強化している。

また、県は、「茨城県というフィールドを使い、実践する人」を増やすことを目的に、茨城県内でチャレンジしたい人たちを応援する実践型ラボ「STAND IBARAKI」を令和2(2020)年8月から7か月間にわたって開催。このイベントでは、「プロジェクトオーナー」となる参加者が茨城に関する活動を企画し、外部審査員によるアドバイスや参加者同士による交流を通じてプロジェクトを発展させるとともに、情報発信を行った。さらに、茨城での暮らしや地域プロジェクトの情報収集ができるオンラインイベント「STAND TOKYO」も展開するなど、県は、関係人口の創出や地域活性化に向けた取組を進めている。

図表1-2-21 大子町のテレワークツアーにおける茶室でのテレワークやEバイクでの町内散策の様子



資料：茨城県提供

第3節

ハード・ソフト一体となった防災・減災対策による安全・安心の確保

1. 首都圏における自然災害のリスク

我が国では、河川が急勾配なため洪水が発生しやすく、約400万人が居住する三大都市圏のゼロメートル地帯でも度々水災害に見舞われてきた。また、多くの活断層やプレート境界が分布し、巨大地震発生の切迫性が懸念されている。このように、我が国は脆弱な国土条件にあり、東京についても、自然災害による経済損失リスクは世界第3位との試算がある（図表1-3-1）。

さらに、地球温暖化等の影響により、豪雨が高頻度化し、甚大な水害が発生すると考えられている。全国の1時間降水量50mm以上の年間発生日数は、昭和51(1976)年から令和元(2019)年にかけて増加傾向にあり、関東甲信地方の将来気候（令和58(2076)～令和77(2095)年）では更に増加することが見込まれている（図表1-3-2）。また、首都圏の水害被害額は、平成27(2015)年から令和元(2019)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た（図表1-3-3）。

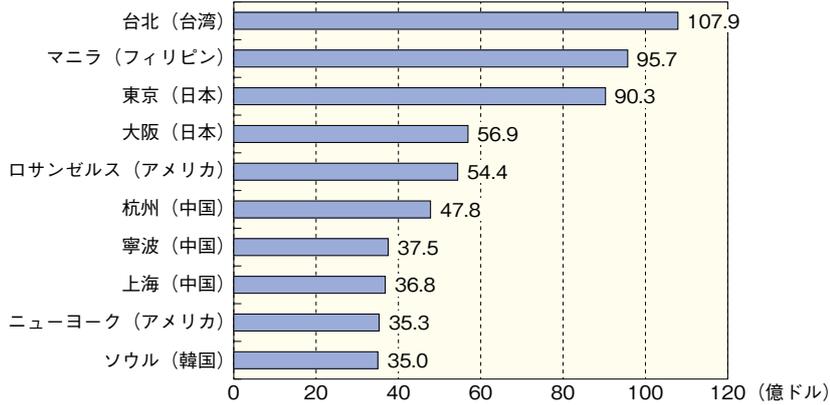
台風の接近数が増加したと指摘する研究報告もあり、昭和55(1980)年からの20年間と令和元(2019)年までの20年間の比較では、東京への接近数が約1.5倍となった¹⁾。近年では、令和元(2019)年9月の令和元年房総半島台風（台風第15号）が記録的な暴風をもたらし、関東地方を中心に19地点で観測史上1位の最大風速や最大瞬間風速を観測した。また、同年10月の令和元年東日本台風（台風第19号）では、首都圏の多くの地点で24時間降水量等の観測史上1位の値を更新し、洪水、内水等の被害は、首都圏の広範囲に及んだ（図表1-3-4）。

また、大規模地震のリスクも高まっている。甚大な被害が想定されているマグニチュード7クラスの首都直下地震の発生確率は、今後30年以内で約70%とされ、震源によっては被害が首都圏の広範囲に及ぶ可能性がある（図表1-3-5）。

さらに、今後、首都圏でも高齢化がさらに進み、高齢者の単身世帯も増加する見込みであることから、地域における防災力の低下が懸念されている。感染症との複合災害のリスクもあり、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策を実行していくことが重要である。

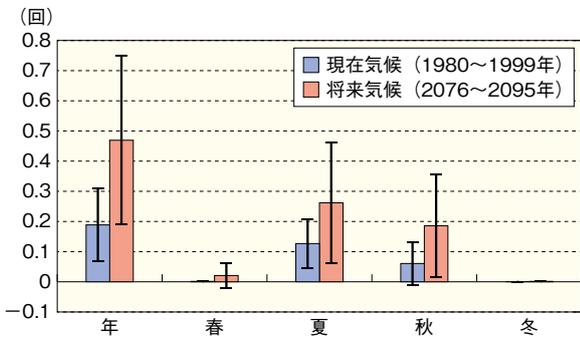
1) 「令和2年8月25日報道発表資料」（気象研究所）

図表1-3-1 世界の都市における自然災害の経済損失リスク（GDP換算）



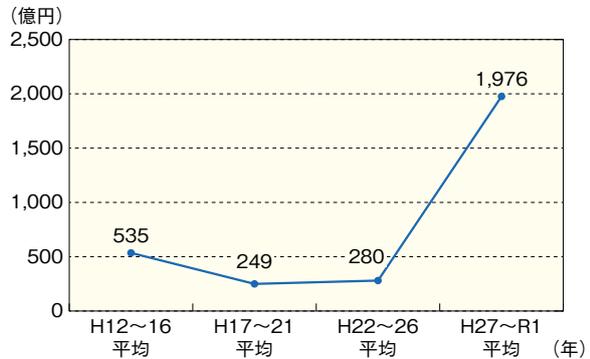
資料：「Lloyd's and Cambridge Centre for Risk Studies (2018)」(lloyds.com) を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-2 関東甲信地方における1時間降水量50mm以上の発生回数の変化



注：黒細線は年々変動の標準偏差を示す。
資料：「気象変化レポート2018」(東京管区气象台) を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-3 首都圏の水害被害額の推移



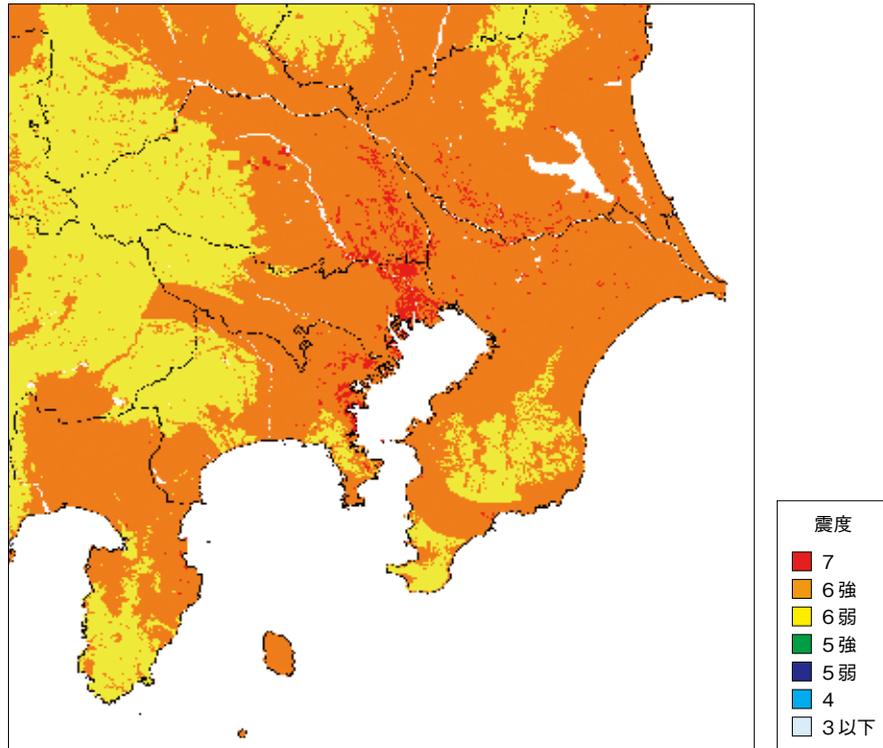
注1：経年比較のため水害被害額は、水害被害額デフレーター（平成23年=1.00）を用いて算出した。
注2：それぞれの値は各5年間の平均値である。
資料：「水害統計」(国土交通省) を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-4 令和元年東日本台風による荒川、久慈川水系における被害



資料：「気候変動を踏まえた水災害対策検討小委員会」(国土交通省) を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-5 首都直下地震の震源に応じた最大震度分布



注：震度推計に用いた19ケースの最大震度の重ね合わせ
資料：「首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）」（内閣府）

2. 災害リスクに備えたインフラの機能強化

（1）水災害リスクへの対応

首都圏においては、これまで、災害に対する安全度を向上させるためのインフラの整備が着実に進められてきた。例えば、洪水を安全に流下させるための堤防整備の推進により、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2（2020）年3月末時点で、65.7%となっている（図表1-3-6）。また、洪水のピーク流量を調節することのできるダムの整備も順次進められ、令和2（2020）年3月には利根川上流に八ッ場ダムが完成した。

一方で、気候変動等による豪雨の増加により、氾濫危険水位を超過した河川数は近年増加傾向にある。令和元年東日本台風では、首都圏の国管理河川5水系（荒川、利根川、那珂川、久慈川、多摩川）の13河川で氾濫危険水位を超え、3水系（荒川、那珂川、久慈川）の堤防で決壊が生じるなど、洪水被害が発生した（図表1-3-7）。このため、入間川流域（荒川水系）、那珂川、久慈川、多摩川の4水系において、河道掘削や堤防整備等の「緊急治水対策プロジェクト²⁾」が進められるとともに、既存ダムの洪水調節機能を強化する観点からダムの運用が見直され、首都圏の7水系（荒川、利根川、那珂川、久慈川、多摩川、相模川、富士川）では、事前放流等を含む治水協定の締結により、洪水調節可能容量43,438万 m^3 が確保された。

また、東京圏では内水氾濫のリスクが高く、令和元（2019）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1-3-8）。このため、下水道による

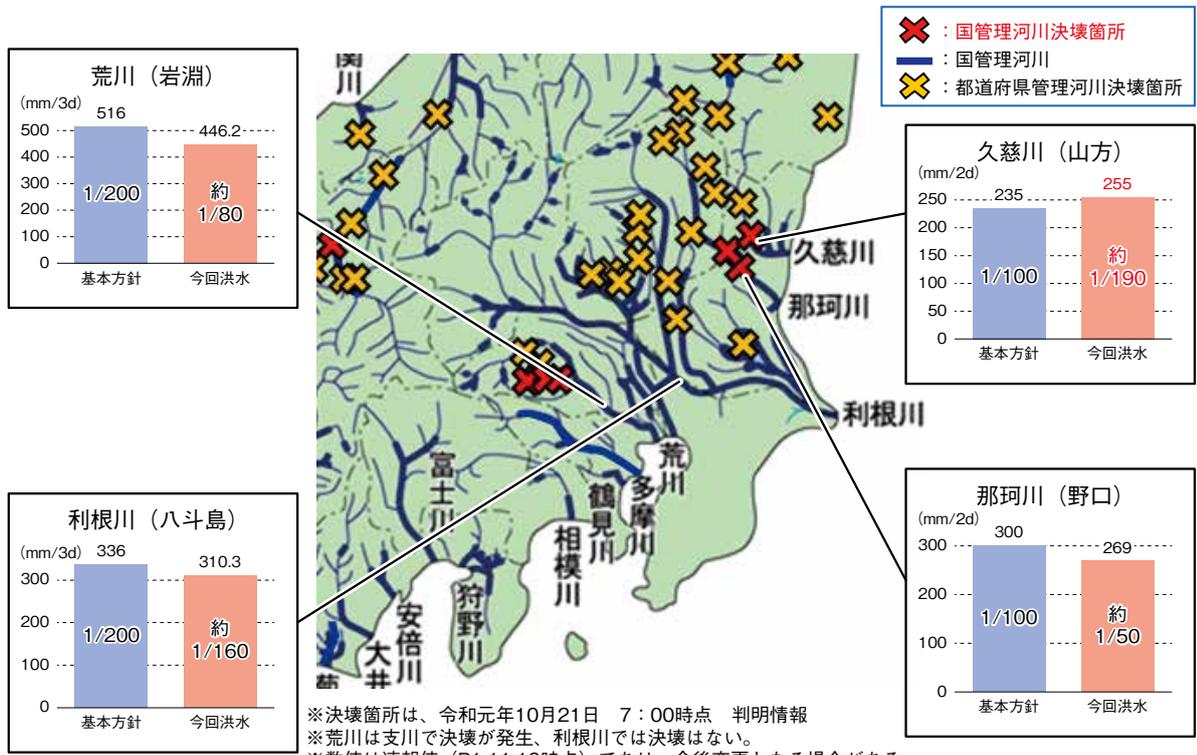
2) 令和元（2019）年度から令和6（2024）年度までの概ね5年間で実施予定

都市浸水対策が着実に進められてきており、完了している区域では一定の浸水被害軽減効果を発揮している。一方で、令和元年東日本台風では、さいたま市や川崎市などで内水氾濫による大きな被害が発生したほか、茨城県、栃木県、埼玉県、神奈川県において、浸水により下水処理場の処理機能やポンプ場の運転が停止する被害が生じた（図表1-3-9）。このため、洪水、内水の浸水想定区域内における下水道施設の耐水化計画の策定が、令和3（2021）年度を目標に各地方公共団体において進められている。

図表1-3-6 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）の堤防整備率の推移

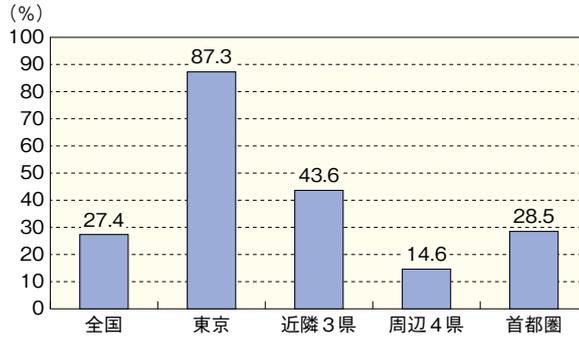


図表1-3-7 令和元年東日本台風における国管理河川等の決壊箇所及び首都圏の水系における降雨状況（首都圏拡大）



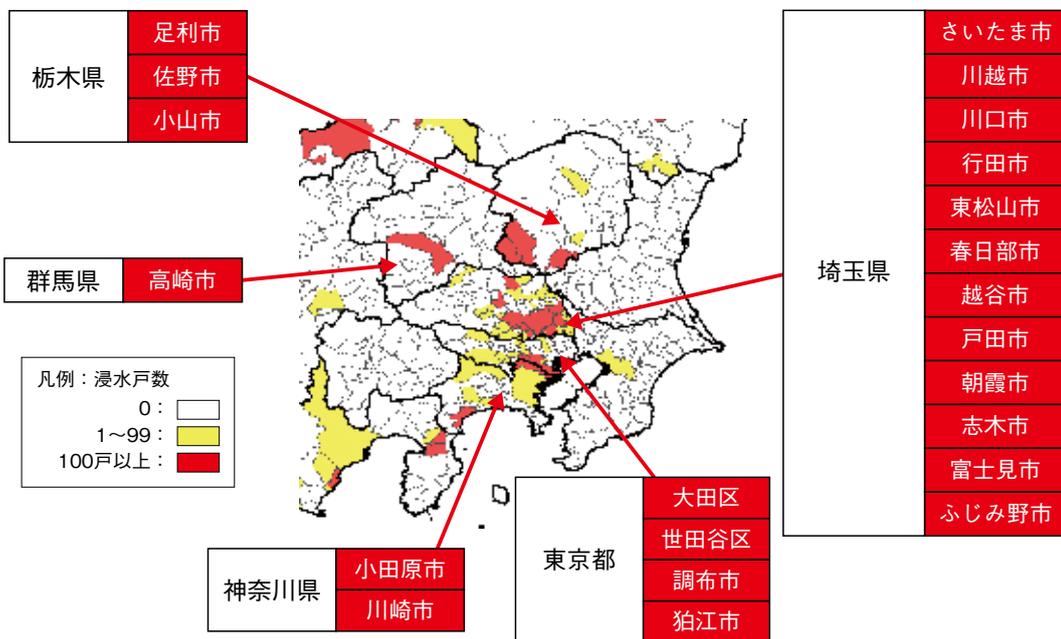
注：グラフ内の基本方針は、河川整備基本方針の対象雨量
 資料：「気候変動を踏まえた水災害対策検討小委員会」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-8 平成27(2015)年から令和元(2019)年までの水害被害額のうち内水被害の占める割合



資料：「水害統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-9 令和元年東日本台風による内水被害浸水戸数（首都圏拡大）



注：令和2(2020)年1月末現在（被害戸数は地方公共団体からの報告による。なお、外水被害を含む場合があることから、今後変動することがある。
 資料：「第1回 下水道による内水浸水対策に関するガイドライン類改訂検討委員会（令和2年12月7日）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

【事例】大規模再開発と一体的な雨水貯留施設の整備（東急株式会社、独立行政法人都市再生機構）

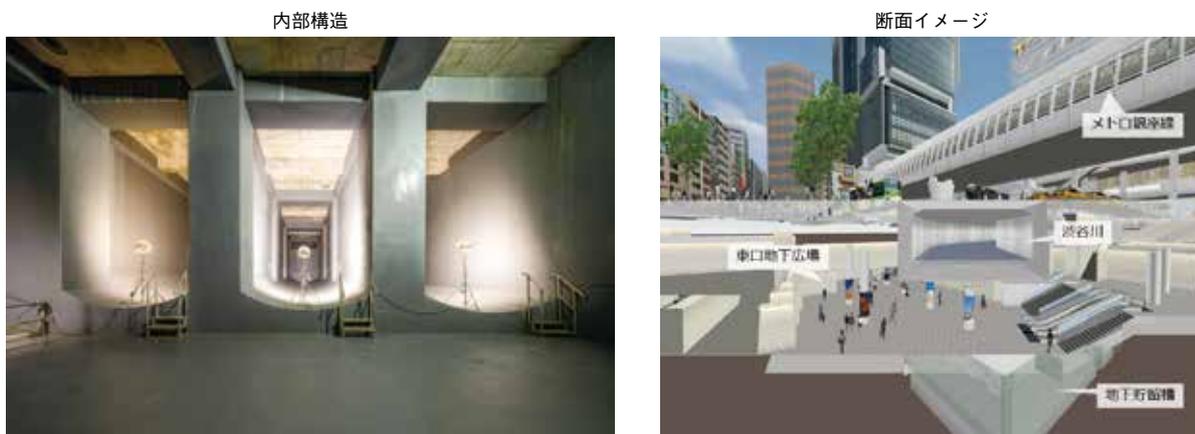
内水氾濫対策としては、公共下水道の整備に加えて、雨水貯留浸透施設の設置を進めることが有効であり、そのためには行政だけではなく、民間事業者を含めた地域関係者による自主的な取組が必要不可欠である。

渋谷駅周辺は、局地的大雨による地下街への浸水を防ぐため、雨水貯留施設や取水管の整備が急務とされていたが、駅周辺には高層ビルなどが密集し、整備が難しい地域となっていた。

このため、東急株式会社と独立行政法人都市再生機構が共同施行者となり、「渋谷駅街区土地区画整理事業」の一環として渋谷駅東口で雨水貯留施設を整備することとなり、令和2(2020)年8月に整備が完了し、供用を開始した（図表1-3-10）。整備に当たっては、区画整理エリア外の整備を担う東京都下水道局との連携により、平成23(2011)年2月の着工から早期の供用開始が実現されている。

本施設は、渋谷駅東口広場の地下約25mの深さに位置し、1時間あたり50mmを超える強い雨が降った場合に取水し、天候が回復した後にポンプで既設下水道幹線へ排水する仕組みである。一時的に貯留できる雨水量は約4,000m³にのぼり、100年に一度といわれる渋谷の大規模再開発の機会を生かした防災機能の強化が実現されている。

図表1-3-10 渋谷駅東口雨水貯留施設の内部構造と断面イメージ



資料：東急株式会社、独立行政法人都市再生機構提供

(2) 首都直下地震等への対応

首都直下地震等の大規模地震に備え、災害対応や避難者の受け入れ、負傷者等への診療・治療等の機能を継続することが期待される庁舎、避難所、病院等の防災拠点建築物については、業務継続のために必要な対応をあらかじめ講じておくことが求められる。

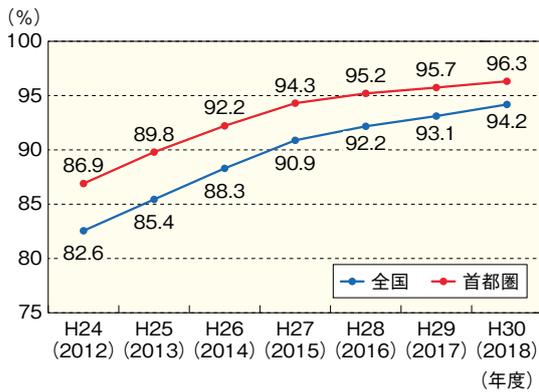
地方公共団体の防災拠点となる公共施設等の耐震化率は着実に増加しており、平成30(2018)年度末時点で首都圏では96.3%と、全国に比べて高い水準で推移している(図表1-3-11)。災害対策本部が設置される庁舎における非常用電源の設置については、令和2(2020)年6月時点で、首都圏の全ての都県及び約95%の市区町村で設置されているものの、72時間以上稼働可能な非常用電源³⁾が設置されているのは、首都圏の全ての都県及び約47%の市区町村にとどまる(図表1-3-12)。

また、内閣府の想定⁴⁾によれば、首都圏においても南海トラフ巨大地震による被害が見込まれており、千葉県、東京都及び神奈川県の実定死者数のほとんどが津波によるものである。そのため、防災拠点の確保にあたっては、津波のリスクも十分に考慮する必要がある、津波防災地域づくりに関する法律(平成23年法律第123号)に基づく最大クラスの津波に対する浸水想定(首都圏では茨城県、千葉県及び神奈川県で公表済)を踏まえ、整備を進める必要がある。

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

4) 「南海トラフ巨大地震の被害想定について(建物被害・人的被害)」(令和元年6月)(内閣府)

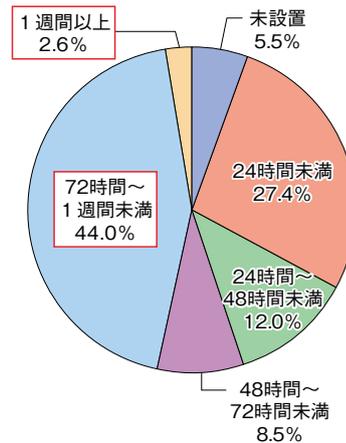
図表1-3-11 首都圏等における防災拠点となる公共施設等の耐震化率の推移



注：各年度末時点
資料：「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」（消防庁）を基に国土交通省都市局作成

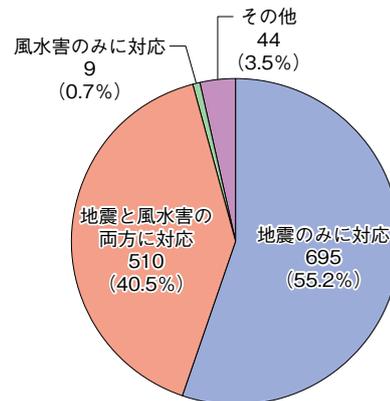
首都直下地震がいつ発災しても対処できるよう、「首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画」（令和2年5月中央防災会議幹事会）では、防災公園や広場等が、救助活動拠点や広域物資輸送拠点等の防災拠点として想定されている。一方で、首都圏では、地震に比べて風水害に対応した防災公園が少なく、多様な災害に対応できる防災機能の整備を進める必要がある（図表1-3-13）。

図表1-3-12 首都圏の市区町村における非常用電源の整備状況と稼働可能時間(令和2(2020)年6月1日現在)



注：内訳の合計が100%とまらないのは、四捨五入の関係による。
資料：「地方公共団体における業務継続性確保のための非常用電源に関する調査結果」（消防庁）を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-13 首都圏の災害対応別の防災公園数(平成30(2018)年度末時点)



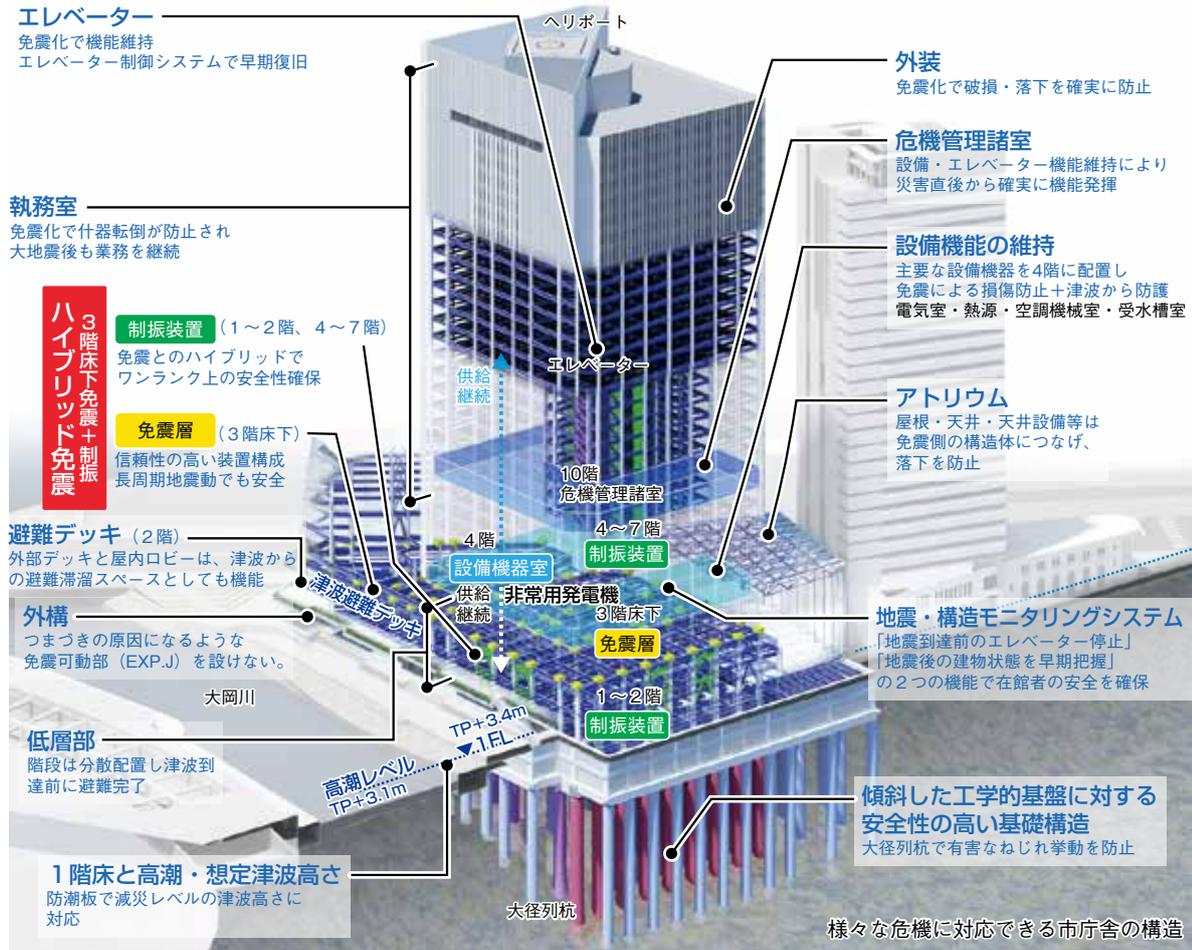
注：内訳の合計が100%とまらないのは、四捨五入の関係による。
資料：国土交通省

【事例】庁舎の建替えによる業務継続機能の強化（神奈川県横浜市）

旧横浜市庁舎は、横浜開港100周年記念の記念事業の一環として昭和34(1959)年に建設された鉄筋コンクリート造の建物で、施設の老朽化、スペース不足等に加え、危機管理機能の強化や災害時の拠点として業務継続できる安全性の確保が課題であった。

令和2(2020)年6月に全面供用を開始した新市庁舎では、中間階免震に加え制振装置を配置したハイブリッド免震を建物構造に採用し、大規模地震による建物の損傷防止と什器の転倒防止を図っている（図表1-3-14）。また、津波に備えて、1階には防潮板を設置可能とし、2階には市民・来街者の避難滞留スペースとしても機能する津波避難デッキを設置している。さらに、建物の管理・保全の中核である防災センターや主要な設備機器を浸水の恐れのない高さに設置するとともに、1週間のライフライン途絶に対応した非常用発電機（2,000kVAを2台）や飲料水・雑用水を確保するなど、発災時に行政機能を最大限発揮できるよう、様々な対策が講じられている。

図表1-3-14 横浜市新庁舎の業務継続機能



資料：横浜市提供

(3) インフラの老朽化への対応

首都圏の交通インフラを支える道路は、高速自動車国道及び一般道路の実延長が約245,517km⁵⁾に達するなど整備が進む一方で、例えば、首都高速道路ではその4割以上が開通から40年以上経過するなど、高度経済成長期に整備された施設を中心に、老朽化が進んでいる(図表1-3-15)。

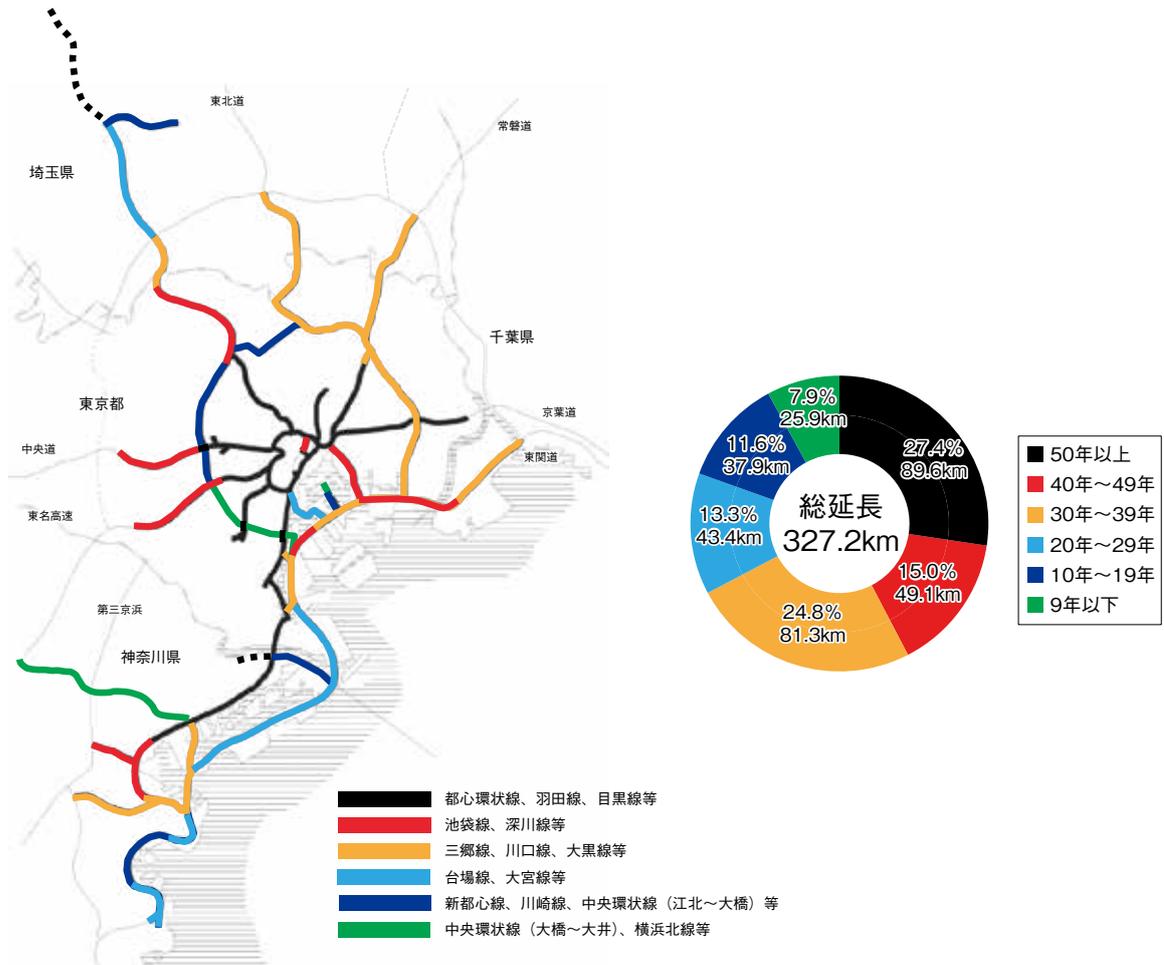
老朽化のリスクはインフラ全般に共通する課題であり、インフラに対する意識調査において、維持管理・更新がされない場合の問題として「災害に対する危険性が高まる」との回答が約7割と最も高くなるなど、近年はその問題意識が広く共有されている⁶⁾。

国や地方公共団体等では、平成25(2013)年11月に関係省庁連絡会議においてとりまとめられた「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、老朽化対策を進めてきた。維持管理・更新を効率的に進めるため、施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じる「予防保全」に転換し、新技術の活用も考慮した持続可能なメンテナンスサイクルを構築することが必要である(図表1-3-16)。

5) 「道路統計年報2020」(国土交通省)

6) 「国民意識調査(令和2年2月)」(国土交通省)

図表1-3-15 首都高速道路の開通からの経過年数（令和3（2021）年3月末時点）



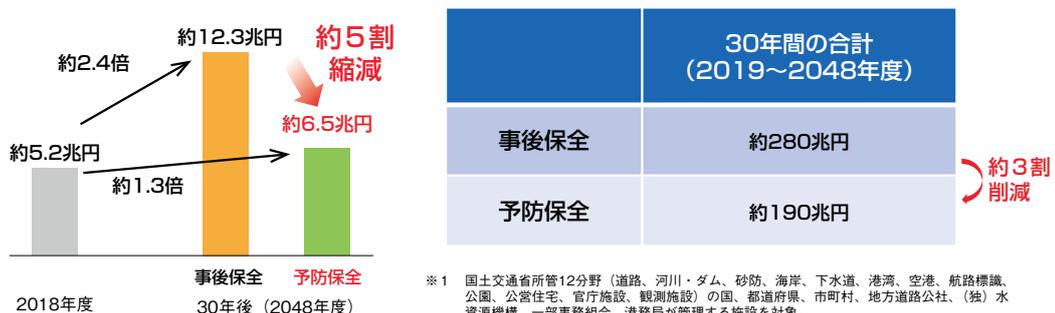
資料：首都高速道路株式会社提供

図表1-3-16 予防保全による将来の維持管理・更新費用の効果

【将来の維持管理・更新費用の推計結果（2018年11月30日公表）】

30年後（2048年度）の見通し

30年後（2048年度）の見通し（累計）



(参考) 用語の定義

予防保全	施設の機能や性能に不具合が生じる前に修繕等の対策を講じること。
事後保全	施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

- ※1 国土交通省所管12分野（道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設）の国、都道府県、市町村、地方道路公社、（独）水資源機構、一部事務組合、港務局が管理する施設を対象。
- ※2 様々な仮定をおいた上で幅を持った値として推計したもの。グラフ及び表ではその最大値を記載。
- ※3 推計値は不確定要因による増減が想定される。

資料：「将来の維持管理・更新費用の推計結果」（国土交通省）

[事例] ドローンによる効率的な点検モデルの構築（千葉県君津市）

千葉県君津市では、クラウドサービスと連携したドローン事業を展開する株式会社アイネットが、平成29(2017)年にドローン飛行場を市内に開設したことを契機として、同社と災害連携協定を締結し、ドローンを活用したまちづくりに取り組んでいる。

令和元(2019)年には、新たな橋梁点検手法である「君津モデル」の構築を目的に、ドローンを活用した橋梁点検の実証実験を行い、市職員がドローンを操縦し、映像の撮影・分析・診断、データの蓄積を繰り返し行った（図表1-3-17）。実験で得られた知見から、当該手法を導入する橋梁の選定方法や映像データの保管・共有方法の検討等も行われ、令和2(2020)年3月31日までに市内227橋のうち13橋で実験が行われた。令和2(2020)年度には、本格運用に移行し、法令に基づく点検が必要な29橋のうち20橋について、ドローンを活用した点検を行った。

また、市は、令和2(2020)年7月にインフラ点検ソリューションを提供する株式会社ジャパン・インフラ・ウェイマークと協定を締結しており、同社の障害物を認識する機能を持つ高性能ドローンの活用等により、君津モデルを進化させ、ドローンを活用したまちづくりを一層推進していくとしている。

図表1-3-17 君津モデルの概要及びAIを活用した画像解析による錆検出



資料：君津市、Automagi株式会社提供

3. 災害リスクを考慮したまちづくり

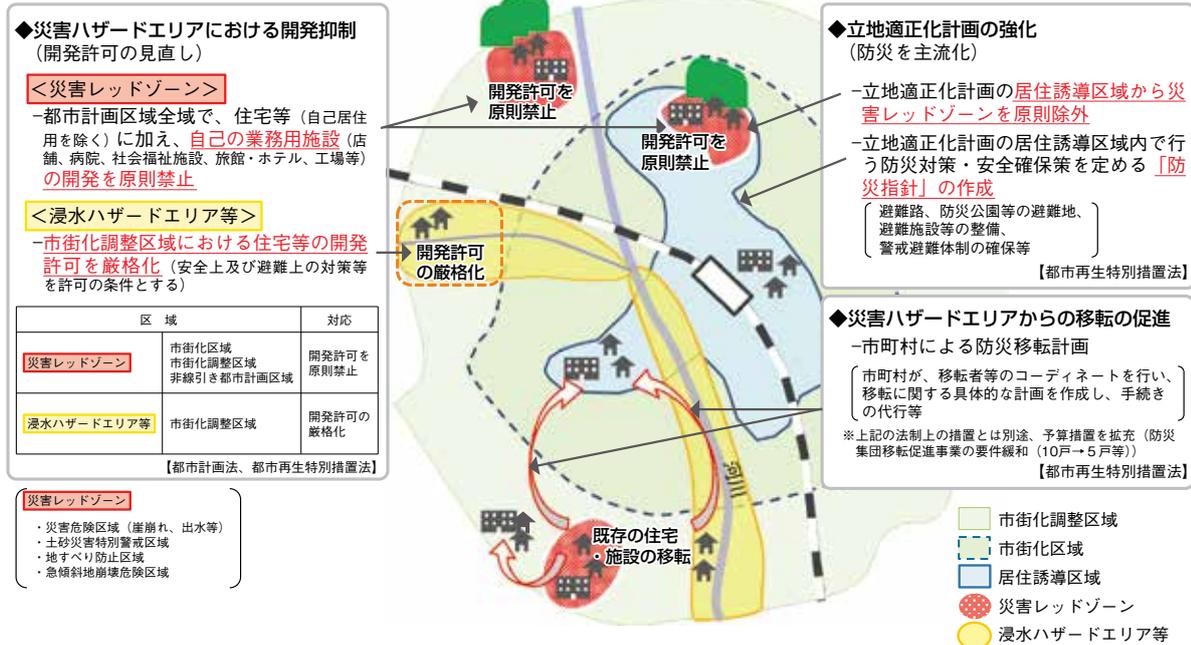
国土交通省の防災・減災対策本部が令和2(2020)年7月にとりまとめた「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト 主要施策」では、河川・下水道管理者等による治水対策に加え、あらゆる関係者(国・都道府県・市町村・企業・住民等)により流域全体で取組を行う「流域治水」への転換が盛り込まれた。あわせて、「防災・減災のためのすまい方や土地利用の推進」も打ち出され、令和2(2020)年6月に改正された都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)等に基づき、災害レッドゾーンや浸水ハザードエリア等の災害ハザードエリアにできるだけ住まわせないための土地利用の規制等により、安全なまちづくりに向けた総合的な対策が進められている(図表1-3-18)。

この取組の一環として、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、厚木市が選定された。令和2(2020)年9月には、防災指針⁷⁾のガイダンスとなる「都市計画運用指針」、「立地適正化計画の手引き」が改正され、自治体における防災指針の作成等の取組が進められている。

また、東京ゼロメートル地帯に位置する江東5区等において広域避難への対応が課題となる中、国土交通省や東京都等は、令和2(2020)年12月に『災害に強い首都「東京」形成ビジョン』を策定し、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」をゼロメートル地帯等への対策として推進することとしている(図表1-3-19)。

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

図表1-3-18 都市再生特別措置法等の改正による土地利用規制・誘導



資料：「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト 主要施策」（国土交通省）

図表1-3-19 高台まちづくり（高台・建物群）の整備イメージ

高台まちづくりのイメージ



資料：「災害に強い首都「東京」の形成に向けた連絡会議」（国土交通省）

[事例] コンパクトなまちづくりによる防災・減災対策（栃木県宇都宮市）

宇都宮市は、水害に強いまちづくりを実現するため、自助・共助・公助を組み合わせた総合的な計画として「総合治水・雨水対策推進計画」の策定を進めている。

市は、連携・集約型のネットワーク型コンパクトシティ（NCC）構想を掲げ、平成29(2017)年、中心市街地や駅周辺などに都市機能誘導区域等を定めた立地適正化計画を策定するなど、NCCによるまちづくりに取り組んできた。しかし、令和元年東日本台風では、中心市街地を流れる一級河川田川の氾濫により、都市機能誘導区域を含む市街地を中心に被害は市域全体に及び、二次救急病院や小学校、特別養護老人ホーム等、多数の公共公益施設が浸水した。

市は、この被害を踏まえ、令和元(2019)年11月に「雨水対策強化推進チーム」を設置し、令和2(2020)年2月に、「総合治水・雨水対策基本方針」を策定。立地適正化計画の「防災指針」の策定に向けて、各種ハザード情報と都市機能の立地情報を重ね合わせて分析するとともに、顕在化したリスクとその対応方針についても整理を行った。また、わかりやすいハザード情報を提供するため、洪水浸水想定区域図等の3D表示にも取り組み、国土交通省で令和2(2020)年12月に開始した3D都市モデルリーディングプロジェクト（Project PLATEAU）の先行事例として成果が公開されている（図表1-3-20）。

市は今後も、安全・安心なNCC形成を着実に進め、災害に強く、暮らしやすさが持続できるまちづくりに取り組んでいくとしている。

図表1-3-20 3D都市モデルによる建物の浸水イメージ（宇都宮市の鬼怒川流域）



資料：国土交通省

[事例] 大規模水害に備えた高台まちづくり（東京都葛飾区、江戸川区）

東京都では、「高台まちづくり」の実践モデル地区を設定し、関係機関が連携して取組を進めている。

東京都葛飾区では、大規模水害への対策として、水が引くまでの間、許容できる生活レベルを担保し、応急・復旧活動の拠点となる空間が配置された市街地を目指す「浸水対応型市街地づくり」に取り組んでいる。令和元(2019)年6月にとりまとめられた「葛飾区浸水対応型市街地構想」においては、第一段階として、広域避難できなかつた住民が緊急的に垂直避難できる

建物空間を、第二段階として、短期間（1～3日程度）の備蓄等を備え一時的に避難できる建物空間を、そして第三段階として、湛水期間（2週間程度）の間、安全に待避できる建物空間の確保を目指しており、おおむね2050年代までに整備することとしている（図表1-3-21）。

江戸川区においても、高台まちづくりの検討が進められており、令和3（2021）年3月に公表した「船堀駅周辺地区まちづくり基本構想」では、歩行者デッキと建物群の接続による水害時の避難路確保構想が示された。また、同時公表された「江戸川区新庁舎建設基本構想・基本計画」では、「災害対応の拠点」として70万区民を守る、たくましい庁舎」を第一の基本理念として、機動力に富んだ災害対策本部機能を確保するとともに、様々な用途に使える災害対応スペースを新庁舎に設けることとしている。新庁舎は、市街地再開発事業による民間建築物との一体的な整備が計画されており、連続性のある歩行者デッキの整備の検討が進められている。

図表1-3-21 浸水対応型拠点建築物のイメージ



注：図の作成は東京大学生産技術研究所 今井研究室、加藤孝明研究室
資料：「葛飾区浸水対応型市街地構想」（葛飾区）

4. 被害の低減に資する避難行動支援

（1）避難行動を支援する環境の確保

災害による被害を軽減するためには、発災時に適切に避難行動をとることが重要であり、平時より住民の避難に対する意識を醸成するとともに、多くの避難者を支援する環境を確保しておく必要がある。避難所の確保や物資支援などについて、民間機関との応援協定の締結が進められており、令和2（2020）年4月1日までの過去5年間で、首都圏の都県と応援協定を結ぶ民間機関等の数は、約2倍に増加している（図表1-3-22）。

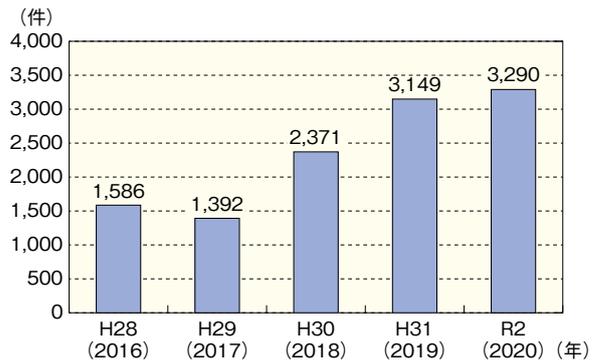
また、首都圏では、令和元年東日本台風等で避難所によっては避難者の集中も見られたことから、適切な避難を促すために、ICTの活用により避難所の混雑状況を見える化する取組も進められている。さらに、新型コロナウイルスが広がる中、避難所での感染症の蔓延も懸念されるため、令和2（2020）年6月には、関係省庁（内閣府、消防庁、厚生労働省）で「新型コロナウイルス感染症対策に配慮した避難所開設・運営訓練ガイドライン」が取りまとめられた。同ガイドラインを踏まえ、首都圏の地方公共団体では、訓練等により、複合災害に備えた準備が進められている。

内閣府の被害想定によれば、首都直下地震では、1都4県（東京都、茨城県、埼玉県、千葉県、神奈川県）で約800万人の帰宅困難者が見込まれている⁸⁾。

特に、大都市のターミナル駅周辺を中心に指定されている「都市再生緊急整備地域」は、業務機能、商業機能等が集積し、地震等の大規模災害が発生した場合、大量の帰宅困難者が発生するリスクがある。そのため、都市再生特別措置法に基づき、滞在者等の安全確保のための「都市再生安全確保計画」の作成が進められており、首都圏では令和3(2021)年

3月末時点で、15件策定されている。各地域においては、策定された計画に基づき、施設整備や訓練が行われ、ハード・ソフト両面から都市の安全確保策が進められている。

図表1-3-22 首都圏の都県と応援協定を結ぶ民間機関等の数



注：各年4月1日時点での状況

資料：「地方防災行政の現況」(消防庁)を基に国土交通省都市局作成

【事例】超高層建築物のリニューアルと公開空地の利活用（住友不動産株式会社）

災害発生時、多くの人々が一斉に帰宅しようとする、救命救助活動に支障をきたすおそれや二次被害に遭うおそれがあることから、むやみに移動を開始せず、職場や安全な場所に留まることが重要である。

「新宿住友ビル」を管理運営する住友不動産株式会社は、有事の防災対応力や日常の賑わい活性化といった西新宿街全体の機能強化に資するリニューアル構想の具体化を掲げ、ビルの大規模改修と低層部における広場の整備を実施し、令和2(2020)年6月30日にリニューアル工事が完了した(図表1-3-23)。

このリニューアルにより、屋内型の公開空地として、天井高さ約25mの大型アトリウム「三角広場」が整備された。最大2,000人収容可能な全天候対応型イベントスペースとなっている広場は、新宿駅周辺地域都市再生安全確保計画において、発災時には帰宅困難者の一時滞在施設として2,850人を受け入れることが想定されており、人数分の3日間の水と食料を備蓄している。そのほか、オイルタンク・自家発電設備の増強により、停電時においても72時間の電力供給を可能とするなど、施設全体で防災対応力の向上が図られている。

図表1-3-23 三角ビルの外観およびアトリウム内部



資料：住友不動産株式会社提供

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

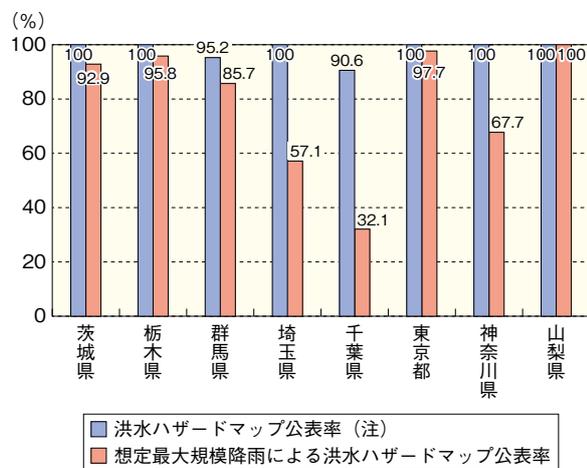
(2) ハザードマップの整備と活用

多発する水害等から身を守るためには、ハザードマップ等により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。首都圏では、群馬県と千葉県を除き、水防法（昭和24年法律第193号）により洪水ハザードマップの作成が義務付けられている全市町村でハザードマップが公表されており、想定最大規模の降雨に対しても整備が進められている（図表1-3-24）。

一方で、令和元年東日本台風で人的被害が生じた市町村の住民へのアンケート調査では、約半数の住民は、ハザードマップ等の資料を「見たことがない」又は「見たことはあっても避難の参考としていない」と回答し、ハザードマップ等を見たことがある人の約7割が、ハザードマップがわかりづらい等の課題があると考えているとの結果が得られた（図表1-3-25）。

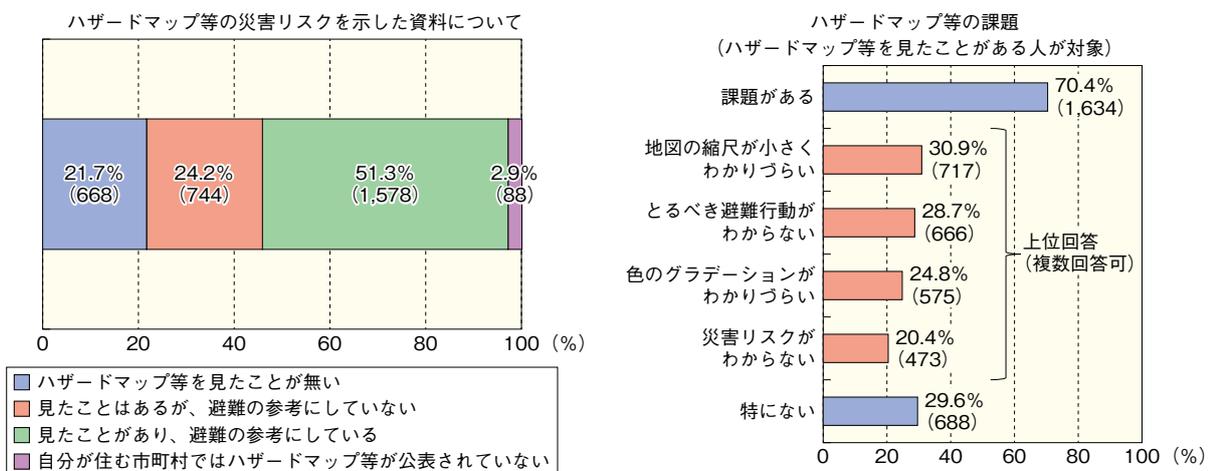
このような状況を踏まえ、ハザードマップの活用により災害リスクととるべき行動の把握が進むよう、産学官で取組が進められている。国土交通省では、市区町村が作成・公表した洪水ハザードマップを用いて、洪水リスクを知り、住民自らがいつ、どのように避難すべきかを考えるマイ・タイムライン（防災行動計画）の普及・促進に取り組んでいる。令和2（2020）年6月には、地方公共団体の職員や地域のリーダー等が、マイ・タイムラインの意義や重要性を住民等に分かりやすく伝えられるよう、「マイ・タイムラインかんたん検討ガイド」が公表された。

図表1-3-24 首都圏における洪水ハザードマップの整備率（令和2（2020）年7月末現在）



注：水防法第14条に基づき洪水浸水想定区域が指定された市町村のうち、ハザードマップを公表済みの市町村（特別区を含む）
資料：「洪水浸水想定区域及び洪水ハザードマップ作成・公表状況」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-25 ハザードマップ等の資料に対する認知や課題



注1：台風第19号等により人的被害が生じた市町村の住民を対象に実施

注2：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：「令和元年台風第19号等による災害からの避難に関するワーキンググループ資料」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

[事例] ハザードマップを活用した逃げ地図づくり（株式会社日建設計）

ハザードマップを活用して地域の避難に関する課題の抽出やリスクコミュニケーション等を促進するツールとして、日建設計ボランティア部が考案した「避難地形時間地図（通称 逃げ地図）」がある。逃げ地図は、東日本大震災後に津波災害から命を守るための最短な避難経路を考えるため開発され、住民との共同制作が進められてきた。その後、明治大学及び千葉大学の社会実装に係る研究と連携しながら逃げ地図作成マニュアルなどを整備し、発展させてきた。

逃げ地図は、ハザードマップ上で自宅から災害時の避難場所までの経路を確認し、白地図上に当該経路を3分間隔で色分けすることにより作成する。完成した地図からは、避難に要する時間と経路のほか、危険箇所の位置なども把握できる。

埼玉県秩父市上白久地区では、地域の大半が土砂災害警戒区域に指定されていることから、秩父市と上白久町会が連携して平成28(2016)年よりワークショップを開催して逃げ地図を作成。さらに、作成した逃げ地図を地区防災計画に盛り込み、各世帯に配布した（図表1-3-26）。

また、令和2(2020)年には、神奈川県鎌倉市において、津波被害に備えてワークショップが開催され、高台への避難を意識しながら逃げ地図の作成が行われた。

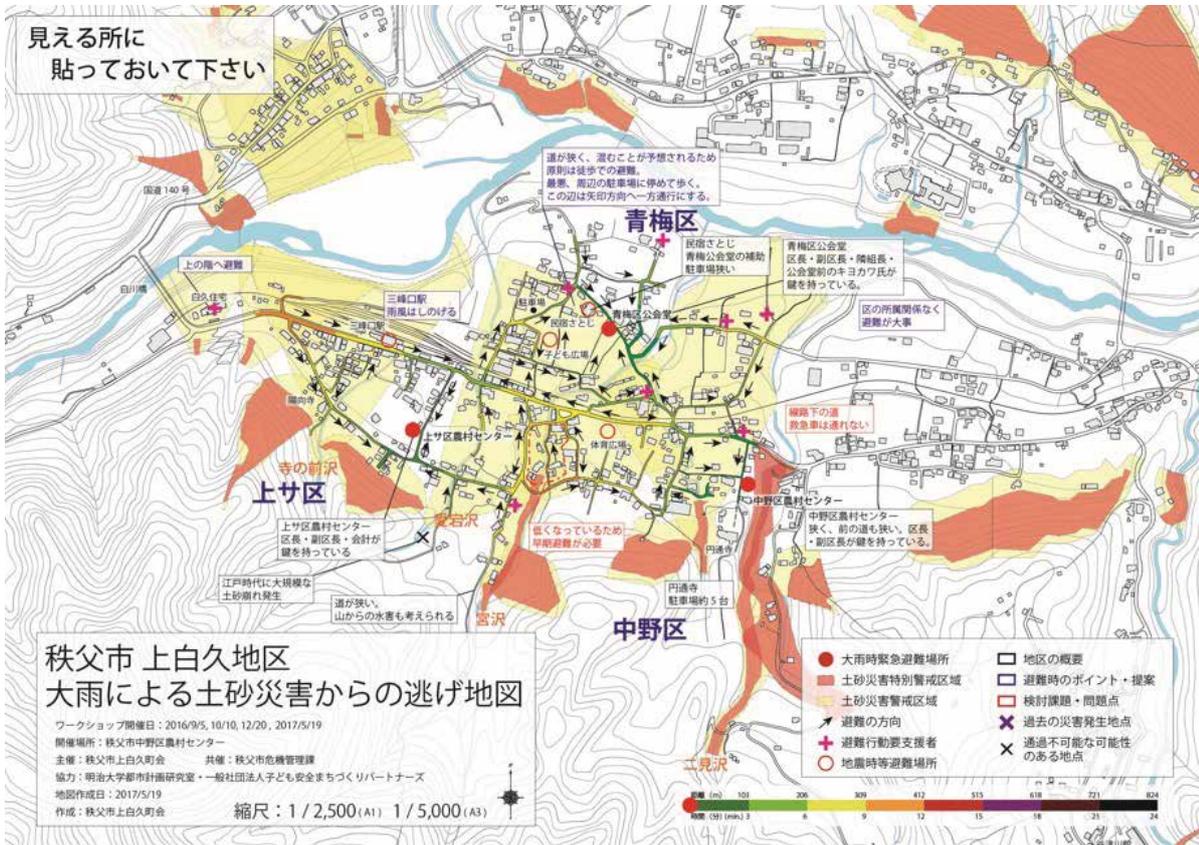
逃げ地図づくりを通じたリスクコミュニケーションの促進により、地域における自助、共助の意識が高まることも期待される。

図表1-3-26 逃げ地図づくりの様子及び秩父市上白久地区における逃げ地図

逃げ地図づくりの様子（高齢者が3分で歩く距離（129m）で色分け）



秩父市上白久地区における逃げ地図



資料：明治大学山本俊哉研究室提供

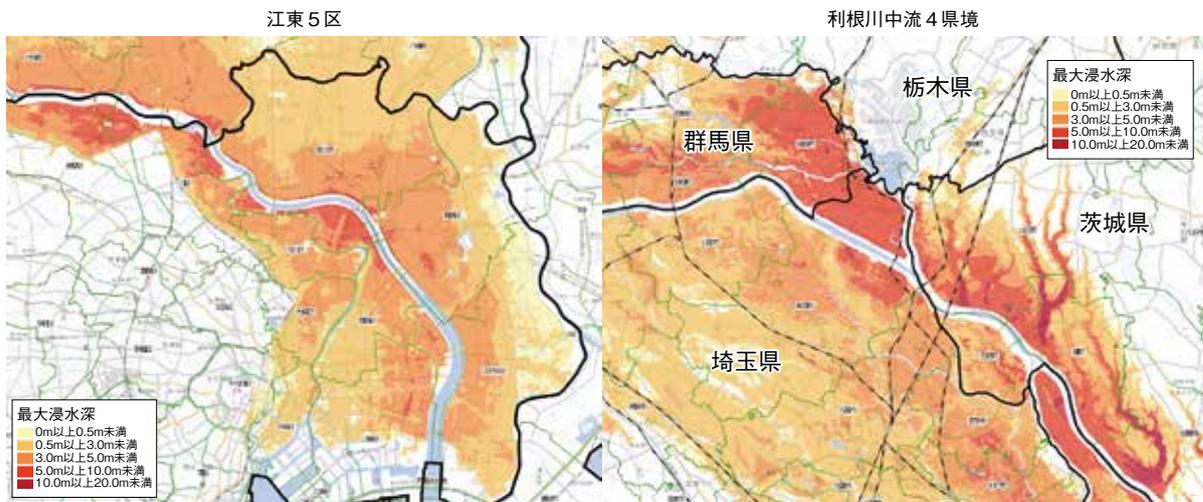
(3) 広域避難への対応

首都圏では、「ゼロメートル地帯」が広く存在している東京都の江東5区（墨田区・江東区・足立区・葛飾区・江戸川区）や利根川中流4県境（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県）等において、堤防の決壊等により大規模水害が発生した場合、多数の住民が避難することによる大混雑の発生や、逃げ遅れによる多数の孤立者の発生が予想されている（図表1-3-27）。そのため、これらの地域においては、行政界をまたいだ広域避難に関する検討や取組が進められてきた。

令和元年東日本台風の際には、利根川中流4県境の茨城県境町では、防災行政無線、境町防災アプリ、エリアメール等により避難の呼びかけを行い、町外2箇所の指定広域避難所に約2,200人が広域避難を実施した。一方で、江東5区においては、当初想定されていたタイミング（氾濫72時間前）より遅い氾濫48時間前を切ってから広域避難の共同検討開始の雨量基準に達したことや、既に風雨が強まっていたこと、鉄道の計画運休等により移動手段の確保が困難な状況であったことなど、広域避難の課題が明らかとなった。

これらを踏まえ、中央防災会議の下のワーキンググループで検討が行われ、内閣府の「令和元年台風第19号等を踏まえた避難情報及び広域避難等に関するサブワーキンググループ」の最終とりまとめ（令和2（2020）年12月公表）では、想定外の事態に円滑に対応できるよう、「災害が発生するおそれ」の段階での国の対策本部設置の制度化等の方向性が示されている。

図表1-3-27 江東5区（墨田区・江東区・足立区・葛飾区・江戸川区）と利根川中流4県境（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県）の浸水想定



注：浸水想定はいずれも想定最大規模

資料：「国土数値情報」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

第2章

首都圏整備の状況

第1節

人口・居住環境・産業機能の状況

1. 人口の状況

(1) 首都圏の人口推移

各都県の公表値によると、首都圏の総人口は、令和2(2020)年9月1日現在で4,434万人である。そのうち東京都は1,398万人で、首都圏の31.5%を占めている。

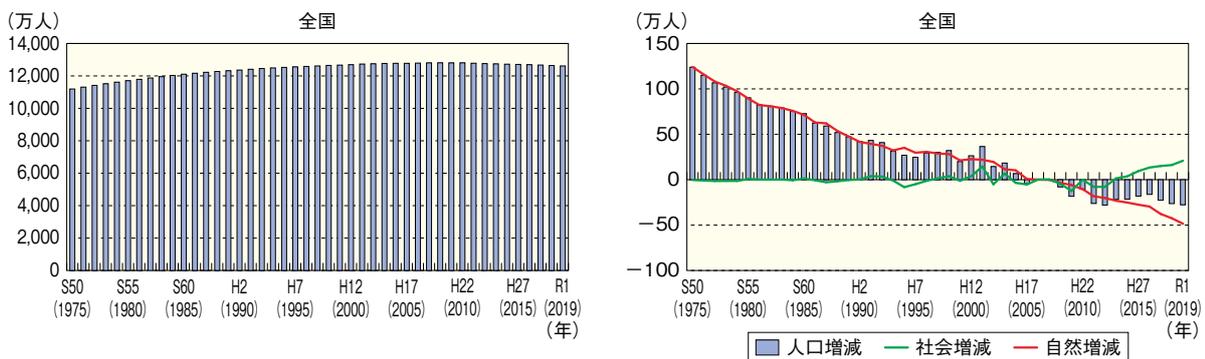
令和2(2020)年実施の国勢調査結果は令和3(2021)年5月末日時点で未公表のため、以下の人口推移等の分析は、令和元(2019)年までの国勢調査及び総務省の人口推計を用いた分析を中心とし、末尾において、各都県の公表値による令和2(2020)年以降の人口増減状況に触れることとする。

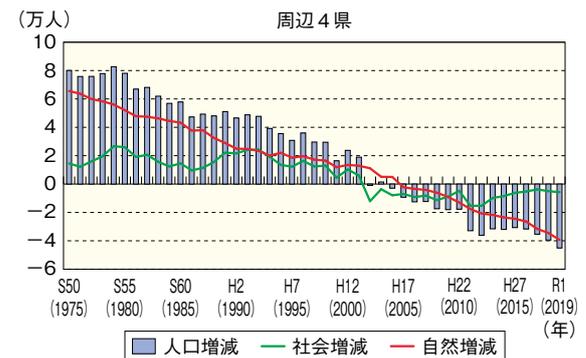
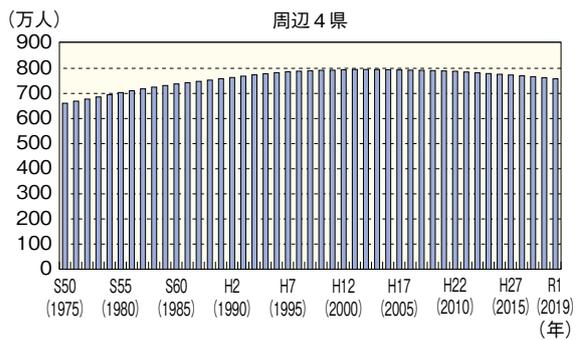
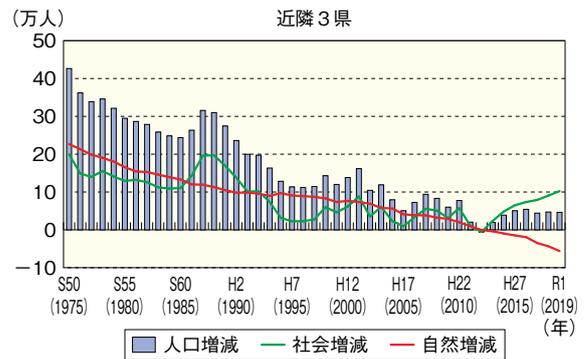
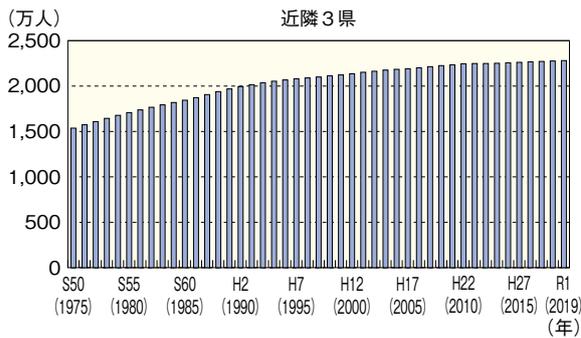
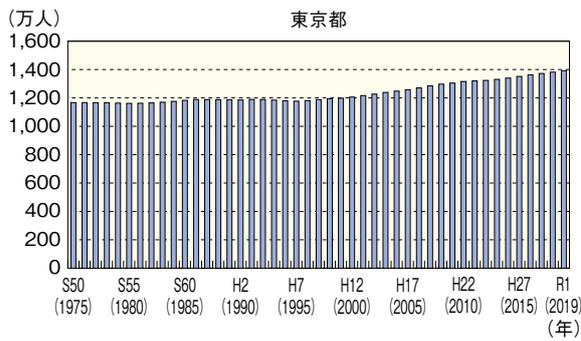
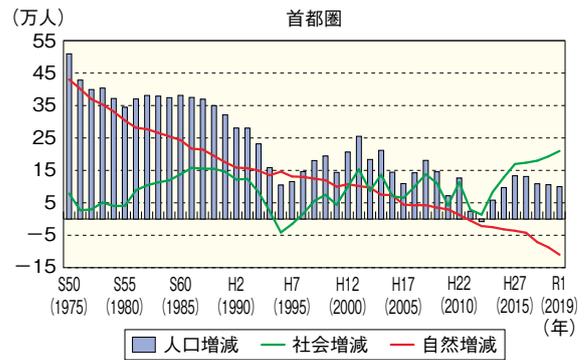
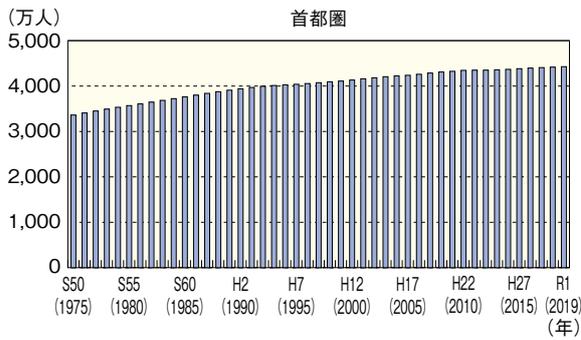
圏域別の人口では、東京都は平成7(1995)年以降、近隣3県は昭和50(1975)年以降増加傾向である一方、周辺4県は、平成13(2001)年をピークに減少に転じている(図表2-1-1)。

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

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

図表2-1-1 全国・首都圏の人口の推移(昭和50(1975)年～令和元(2019)年)



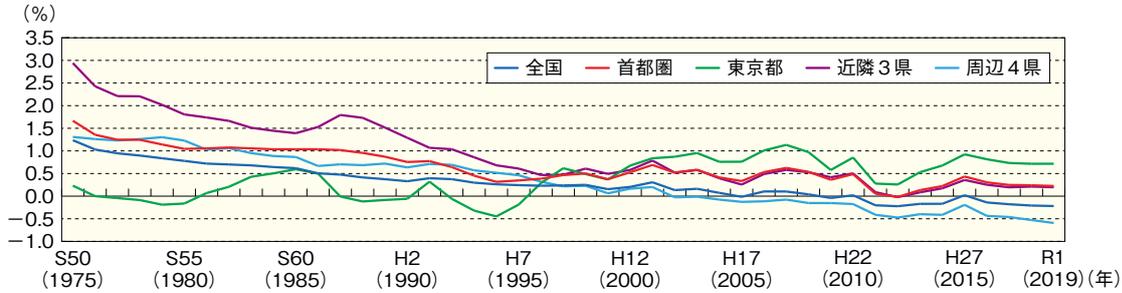


資料：「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）（総務省）を基に国土交通省都市局作成

人口増減率を見ると、首都圏の人口増減率は、昭和50(1975)年以降一貫して全国水準を上回って推移している。圏域別に見ると、東京都の人口増減率は、平成7(1995)年まで全国を下回っており、プラスとマイナスを往復する形で推移していたが、その後全国平均を上回り、近年では高い水準で維持されている。また、近隣3県の人口増減率は概ね減少傾向が続いているものの、一貫して全国を上回る形で推移している。一方、周辺4県の人口増減率は、平成9(1997)年を境に全国を下回る形で推移しており、平成14(2002)年以降はマイナスで推移している（図表2-1-2）。

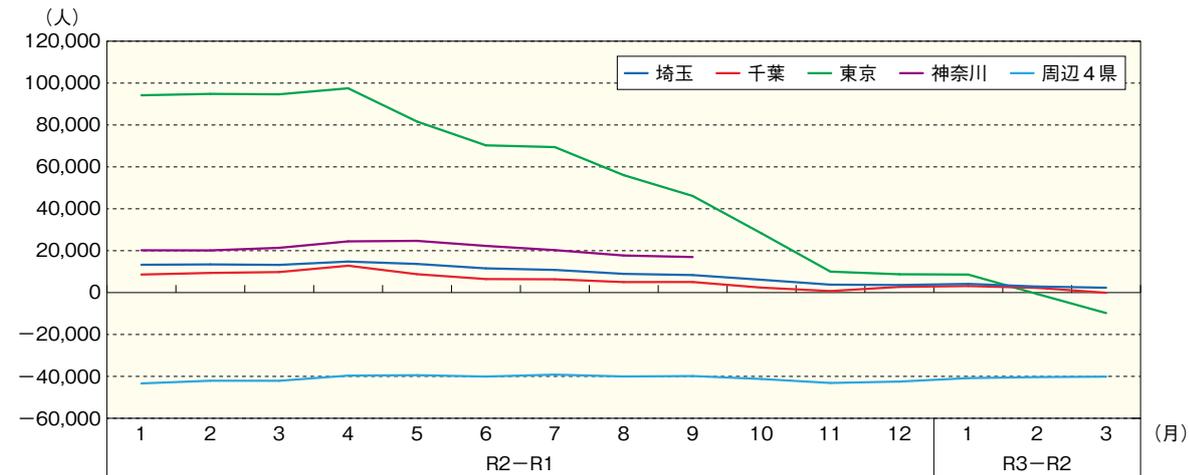
各都県の公表値に基づき、前年同月と比較した人口の増減を見ると、東京都においては、令和2(2020)年4月には9.7万人であったのが、同年5月以降大幅に減少し、令和3(2021)年2月にはマイナスに転じた。また、近隣3県における増加幅も縮小傾向にある。これらは、第1章第2節3.で分析した東京都における転出超過の動きと同様に、新型コロナウイルスの感染拡大やこれに伴うテレワークの普及等が要因となっている可能性があり、今後の推移を注視していく必要がある。(図表2-1-3)。

図表2-1-2 全国・首都圏の人口増減率の推移 (昭和50(1975)年～令和元(2019)年)



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

図表2-1-3 首都圏における前年同月と比較した人口の増減

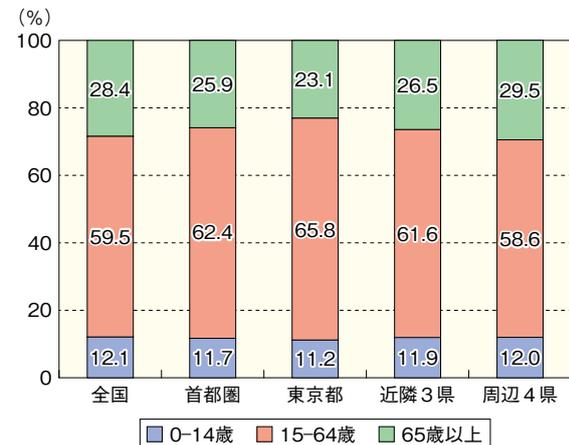


注：神奈川県は令和2(2020)年10月以降は非公表
資料：国勢調査を基にした各都県の推計を基に国土交通省都市局作成

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

図表2-1-4 首都圏等の人口の年齢別構成 (令和元(2019)年)

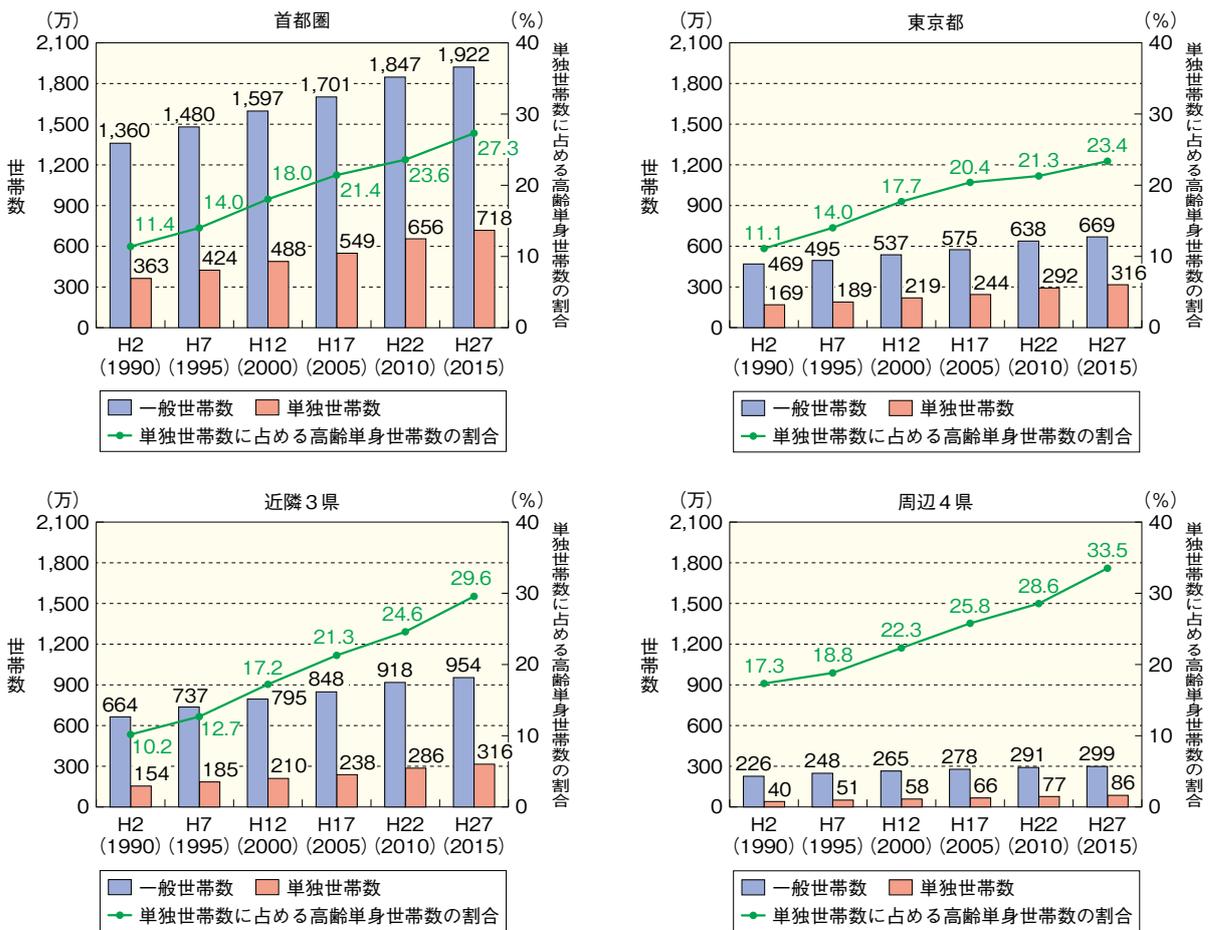


資料：「人口推計」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

(3) 首都圏の一般世帯数¹⁾

首都圏の一般世帯数は平成27(2015)年は1,922万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。そのうち、単独世帯数は718万世帯で、単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合は平成2(1990)年の11.4%から、平成27(2015)年は27.3%と急激に増加している。圏域別に見ても、一般世帯数、単独世帯数、単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合はすべて増加傾向であるが、特に周辺4県では単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合が高く、平成27(2015)年は33.5%となっている(図表2-1-5)。

図表2-1-5 首都圏の一般世帯数等の推移



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

- 1) 一般世帯：以下のア、イ、ウのいずれかに該当するものであり、「施設等の世帯」以外の世帯をいう。なお、「施設等の世帯」とは、学校の寮・寄宿舎の学生・生徒、病院・療養所等の入院者、社会施設の入所者、自衛隊の営舎内・艦船内の居住者、矯正施設の入所者から成る世帯をいう。
- ア) 住居と生計を共にしている人の集まり又は一戸を構えて住んでいる単身者。ただし、これらの世帯と住居を共にする単身の住込みの雇人については、人数に関係なく雇主の世帯に含める。
 - イ) 上記の世帯と住居を共にし、別に生計を維持している間借りの単身者又は下宿屋等に下宿している単身者。
 - ウ) 会社・団体・商店・官公庁等の寄宿舎、独身寮等に居住している単身者。

2. 居住環境の状況

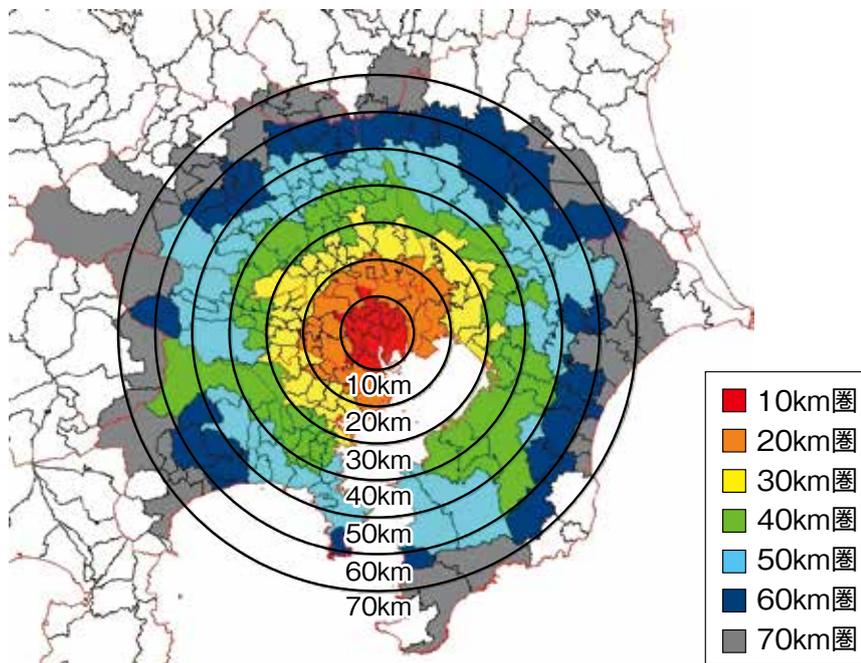
(1) 住宅供給の状況

①住宅ストックの動向

(距離別の住宅供給の状況)

東京70km圏内（図表2-1-6）における平成2（1990）年から令和2（2020）年までの累計着工戸数は約1,209万戸となっており、一戸建の持家（戸建持家）又は分譲住宅（戸建分譲）の戸建型が全体の36%である一方、共同建の貸家（共同貸家）又は分譲住宅（共同分譲）の共同型が57%と、共同型の占める割合が大きい（図表2-1-7）。

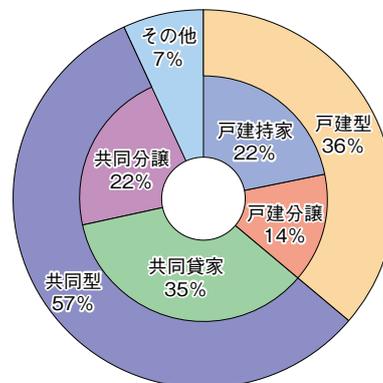
図表2-1-6 東京70km圏内の市区町村



図表2-1-7 東京70km圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数（平成2（1990）年～令和2（2020）年の累計）

(単位：千戸)

	一戸建	長屋建	共同建	合計
持家	2,636	23	40	2,700
貸家	69	536	4,281	4,885
給与住宅	11	5	132	148
分譲住宅	1,738	14	2,610	4,361
合計	4,454	578	7,062	12,094



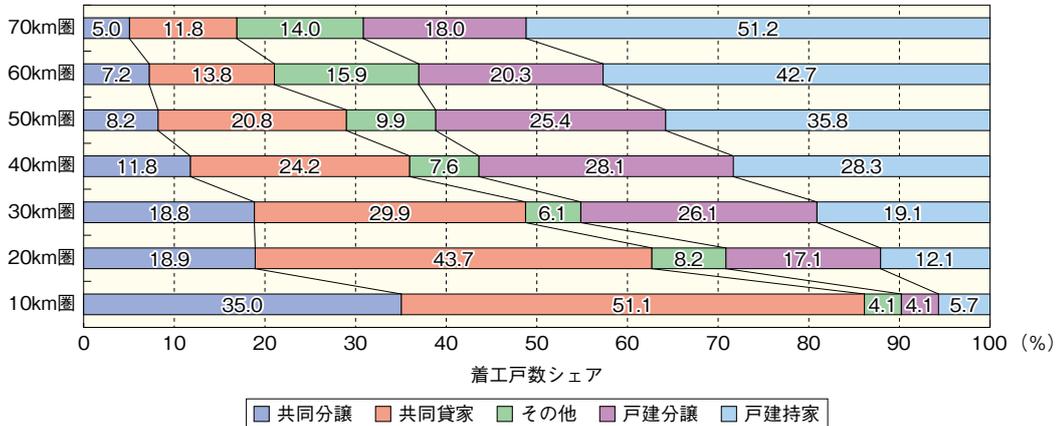
注1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するものをいう。

注2：着色部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

資料：「建築着工統計調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

また、距離圏別の住宅型ごとのシェアを見ると、中心に近づくほど共同分譲や共同貸家のシェアが大きくなる一方、中心から遠ざかるほど戸建持家のシェアが大きくなる傾向にあり、令和2(2020)年では、10km圏における着工戸数の35.0%が共同分譲、51.1%が共同貸家となっている(図表2-1-8)。

図表2-1-8 距離圏別の住宅型ごとのシェア(令和2(2020)年)

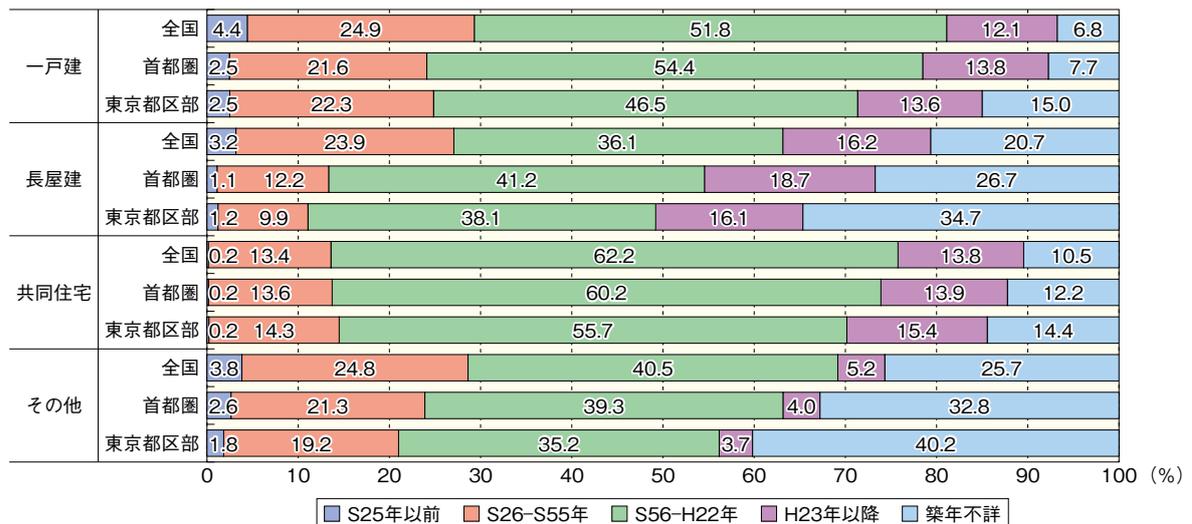


資料:「建築着工統計調査」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

(住宅の築年別分布状況)

旧耐震基準適用の昭和55(1980)年以前に建築された住宅の割合について、一戸建と長屋建では首都圏及び東京都区部は全国より低いが、共同住宅では全国が13.6%に対し、マンションが早くから普及した首都圏が13.8%、東京都区部が14.5%と若干高くなっている(図表2-1-9)。

図表2-1-9 住宅の建て方別建築年の状況

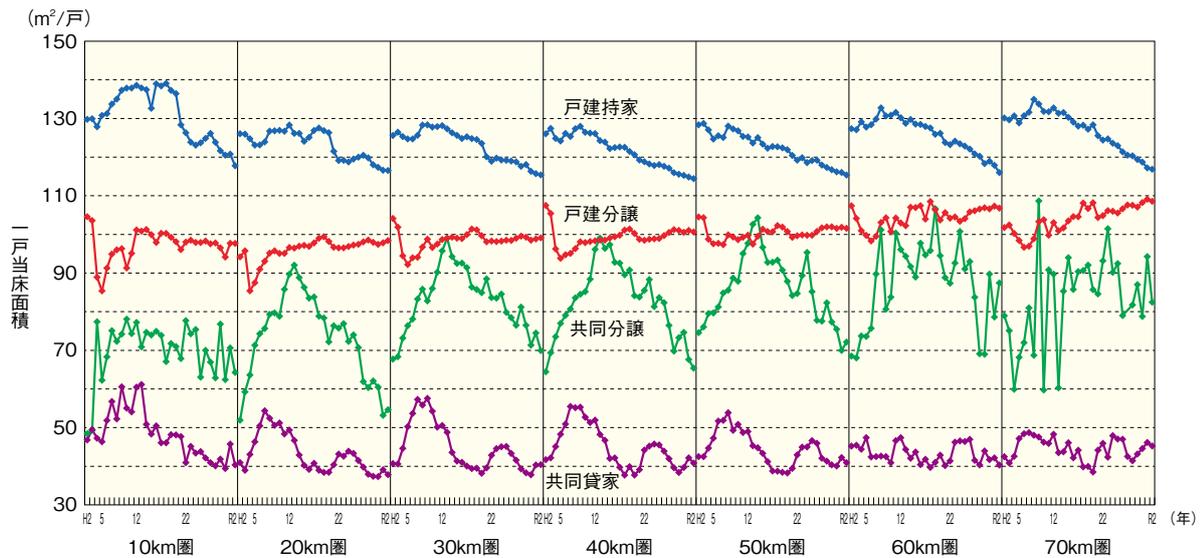


資料:「平成30年住宅・土地統計調査」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

(住宅床面積の変化)

首都圏の一戸当たりの住宅床面積を見ると、戸建持家は、近年は概ね減少傾向にある一方、戸建分譲は、平成2(1990)年から平成5(1993)年頃に大幅に減少して以降、一部圏域を除き概ね横ばいとなっている。また、共同分譲は、特に20~50km圏域で、平成12(2000)年頃をピークとして、近年は減少傾向にある。共同貸家は、30~50km圏域で平成7(1995)年及び平成24(2012)年頃見られたような明確なピークは近年生じておらず、令和2(2020)年は40㎡/戸程度となっている(図表2-1-10)。

図表2-1-10 首都圏の距離圏別・住宅型別の住宅一戸あたり床面積の推移

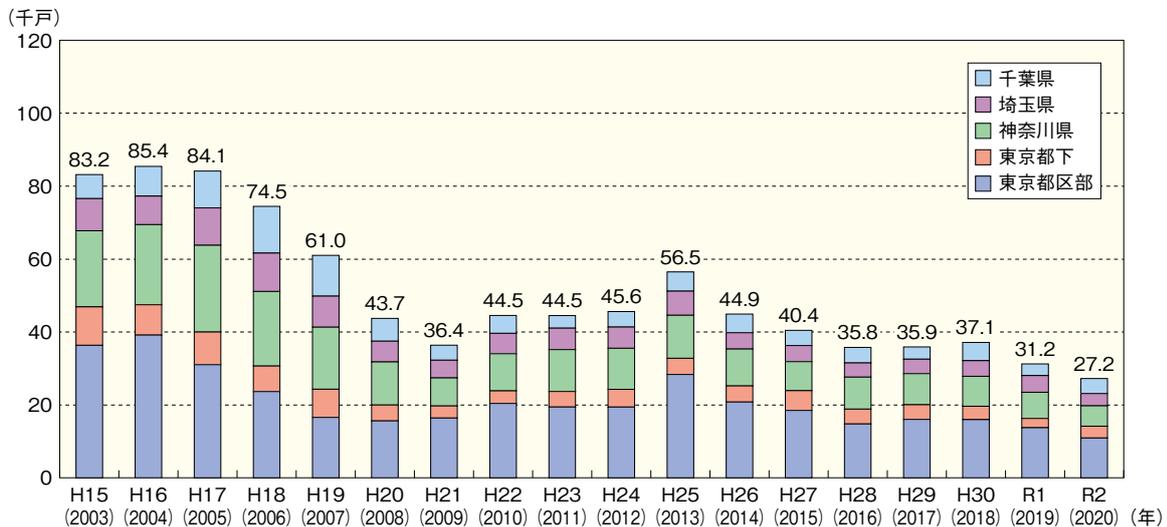


資料：「建築着工統計調査」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

②分譲マンションの供給動向

東京圏における分譲マンションの供給動向は、平成25(2013)年以降概ね減少傾向が続いており、令和2(2020)年は前年比で約4千戸減少し、約2万7千戸であった(図表2-1-11)。

図表2-1-11 東京圏におけるマンション供給戸数の推移

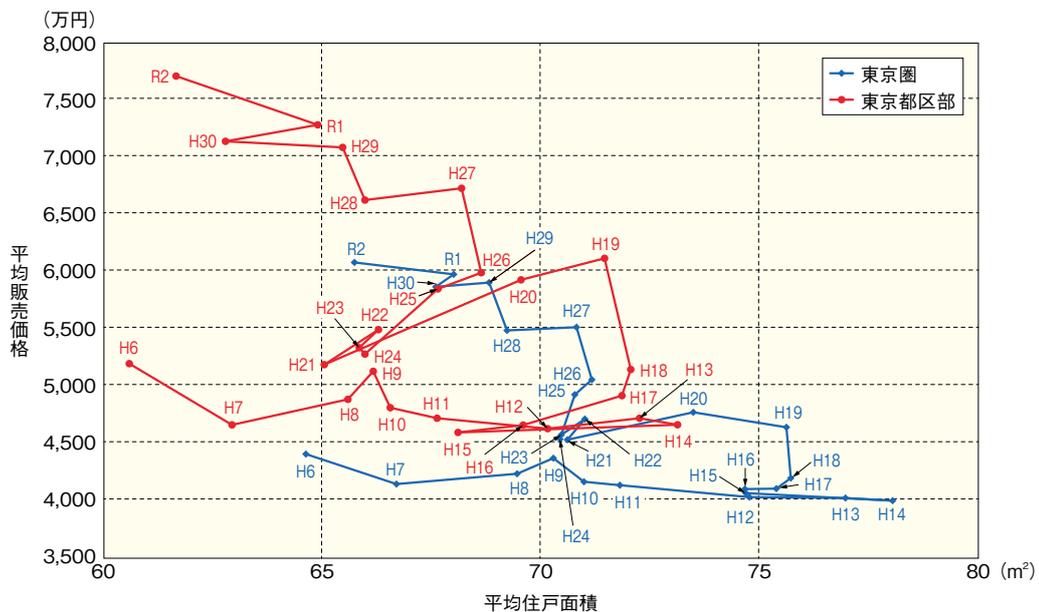


資料：株式会社不動産経済研究所資料を基に国土交通省都市局作成

東京圏・東京都区部における分譲マンションの平均販売価格・平均住戸面積の推移を見ると、令和2(2020)年は、令和元(2019)年と比較し、平均販売価格は上昇している一方で、平均住戸面積は減少している(図表2-1-12)。

また、今後、建築後相当の年数を経た分譲マンション等の急増が見込まれる中、マンションの建替えの円滑化等に関する法律(平成14年法律第78号)を活用した建替え事業は、首都圏で令和2(2020)年4月までに88件の実績となっている。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、「東京におけるマンションの適正な管理の促進に関する条例」に基づき、マンションの管理組合からの管理状況に関する届出や、管理状況に応じた助言や専門家の派遣などの支援からなる「管理状況届出制度」を令和2(2020)年4月から開始している。また、特別区や政令指定都市等では、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)が令和2(2020)年6月に改正されたことを受けて、マンション管理適正化推進計画の作成及びマンションの管理計画の認定に向けた準備が進められている。

図表2-1-12 東京圏・東京都区部の分譲マンション平均販売価格・平均住戸面積の推移



資料：株式会社長谷工総合研究所資料を基に国土交通省都市局作成

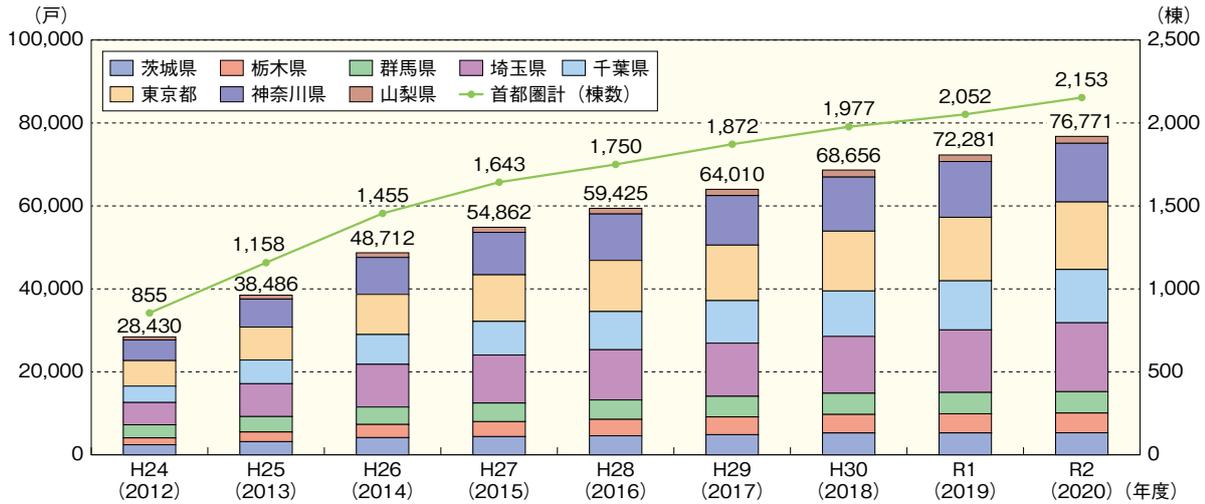
③高齢者向け住宅の供給状況

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

このため、平成23(2011)年4月に高齢者の居住の安定確保に関する法律(平成13年法律第26号)が改正され、バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の登録制度が国土交通省と厚生労働省により創設された(同年10月施行)。

令和3(2021)年3月末時点において、首都圏では2,153棟76,771戸が登録されており、いずれも増加する傾向にある(図表2-1-13)。

図表2-1-13 サービス付き高齢者向け住宅の登録状況の推移



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

(2) 居住環境の整備

① 良好な都市景観の創出

良好な景観形成への取組を総合的かつ体系的に推進するため制定された景観法（平成16年法律第110号）においては、景観行政団体が景観計画を策定することができることとされている。景観行政団体は、都道府県、政令指定都市、中核市及び都道府県知事と協議して同法に基づく景観行政に係る事務を処理する市町村であり、令和元(2019)年度末現在で全国に759団体存在し、そのうち604団体が景観計画を策定している。首都圏においては、184の景観行政団体のうち157団体が景観計画を策定している。

国土交通省においては、良好な景観形成に向けた取組を推進するため、平成3(1991)年度から実施されている都市景観大賞（主催「都市景観の日」実行委員会）を支援しており、平成28(2016)年度からは、公共的空間と建物等が一体となって良質で優れた都市景観が形成され、市民に十分に活用されている地区を対象にした「都市空間部門」及び景観まちづくりを地域に根ざして行っている活動を対象にした「景観まちづくり活動・教育部門」の表彰が実施されている。

令和2年度都市景観大賞では、首都圏からは、「都市空間部門」の大賞に「南町田グランベリーパーク地区（東京都町田市）」（図表2-1-14）が、「景観まちづくり活動・教育部門」の大賞に「北斎通りまちづくりの会の取り組む景観まちづくり活動（東京都墨田区）」が、選ばれた。

図表2-1-14 南町田グランベリーパークの概要

「南町田グランベリーパーク」は、東京都町田市の南端にある東急田園都市線「南町田グランベリーパーク駅」（2019年10月1日に「南町田駅」から改称）南側の約20haのエリアで、地元自治体と鉄道事業者の強力なパートナーシップのもと、都市基盤・商業施設・都市公園などを一体的に再整備・再構築し「新しい暮らしの拠点」の創出に取り組んできた。

「鉄道駅と都市公園と商業施設が隣接している」という南町田ならではのまちの資源を最大限に生かし、既存道路等の再配置を行って商業街区と公園をスーパーブロック化した上に、駅・商業施設から公園、そして周辺の住宅市街地まで、歩車分離かつバリアフリーでつながる歩行者ネットワークを配置、さらに14の広場空間を地区全体に散りばめ、歩いて楽しいまちを構成した。これにより、駅と商業施設、公園がシームレスにつながり、まちびらき後、まるでひとつの「パーク」のようなこの新しいまちにおいて、人々が思い思いにパークライフを満喫する光景が日々更新されている。多世代がいきいきと暮らし、魅力あふれる持続可能なまち「南町田」は、次世代へとつなぐ選ばれるまちへと生まれ変わった。



官民連携・共同でスーパーブロック化し、駅直結で商業街区と都市公園が融合。



商業施設の屋上緑化から公園と融合するパークプラザと鶴間公園の眺め。

資料：令和2年度都市景観大賞「都市空間部門」受賞地区の概要（「都市景観の日」実行委員会）

②教育・文化施設の整備

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

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いかした公民館、図書館、博物館等の機能更新や効率的、効果的な集約、再編が進められている。埼玉県所沢市と株式会社KADOKAWAは、文化と自然が共生した、誰もが「住んでみたい」「訪れてみたい」地域づくりを進める「COOL JAPAN FOREST構想」に共同して取り組んでいる。旧所沢浄化センター跡地では、ところざわサクラタウンの建設が進められ、令和2（2020）年11月、図書館、美術館、博物館の機能を融合した角川武蔵野ミュージアムがオープンした。

③都市公園等の整備

都市公園等は、国民のレクリエーション・休息等のニーズに対応するための基幹的な施設である。災害時の避難地等となる安全・安心な都市づくりや、少子・高齢化に対応した安心・安全なコミュニティの拠点づくり、循環型社会の構築、地球環境問題への対応に資する良好な自然環境の保全・創出、地域の個性をいかした観光振興や地域間の交流・連携のための拠点づくり等に重点を置き、国営公園、防災公園等の整備や古都及び緑地の保全が効率的かつ計画的に実施されている。

令和2（2020）年12月には、豊島区の造幣局跡地に「としまみどりの防災公園（愛称：IKE・

SUNPARK)」が開園した。木造密集地域に隣接する地域特性から、防災公園として整備されるとともに、Park-PFIの手法が取り入れられている。

④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、令和元(2019)年の施設数は141箇所となっており、全国平均の142箇所とほぼ同水準となっている一方、病院病床数では926床と全国平均の1,212床を大きく下回っており、特に、東京都は915床、近隣3県は860床とその傾向が顕著である(厚生労働省「医療施設調査」)。

同様に首都圏における社会福祉施設等については、人口10万人当たりで見ると、令和元(2019)年の社会福祉施設等の施設数は52箇所、定員数は2,841人と、全国平均の62箇所、3,277人を下回っている。そのうち老人福祉施設については、65歳以上人口10万人当たりで見ると、全国平均の15箇所、440人に対し、首都圏は11箇所、267人と大きく下回っている(厚生労働省「社会福祉施設等調査」)。

このため、首都圏では、引き続き保健・医療・福祉施設の整備を推進する必要がある。

(3) 再開発等の推進

都市における土地の合理的かつ健全な高度利用や公共施設の整備改善等を図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の事業が進められている。平成27(2015)年度から令和元(2019)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3%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18%増加している(図表2-1-15)。

図表2-1-15 首都圏の再開発等事業地区数推移

	土地区画整理事業		市街地再開発事業	
	平成27(2015)年度	令和元(2019)年度	平成27(2015)年度	令和元(2019)年度
首都圏計	2,926	3,013	401	474
東京都	442	469	208	255
近隣3県	1,595	1,642	154	172
周辺4県	889	902	39	47

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

今後のまちづくりにおいては、人口の急激な減少と高齢化を考慮し、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通を活用してこれらの生活利便施設等にアクセスできるようにする「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方が重要となる。このため、平成26(2014)年に都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設された。令和2(2020)年12月末時点で、首都圏の123都市で立地適正化計画についての具体的な取組が行われている(図表2-1-16)。

図表2-1-16 首都圏の立地適正化計画の作成状況（令和2（2020）年12月末）

茨城県	31	水戸市・日立市・土浦市・古河市・石岡市・結城市・龍ヶ崎市・下妻市・常総市・常陸太田市・高萩市・笠間市・取手市・牛久市・つくば市・ひたちなか市・守谷市・常陸大宮市・那珂市・坂東市・かすみがうら市・神栖市・鉾田市・つくばみらい市・小美玉市・茨城町・大洗町・城里町・東海村・阿見町・境町
栃木県	16	宇都宮市・足利市・栃木市・佐野市・鹿沼市・日光市・小山市・真岡市・大田原市・矢板市・那須塩原市・那須烏山市・下野市・益子町・茂木町・芳賀町
群馬県	13	前橋市・高崎市・桐生市・伊勢崎市・太田市・館林市・渋川市・藤岡市・富岡市・吉岡町・明和町・千代田町・邑楽町
埼玉県	26	さいたま市・川越市・熊谷市・秩父市・所沢市・本庄市・東松山市・春日部市・狭山市・深谷市・草加市・蕨市・戸田市・朝霞市・志木市・蓮田市・坂戸市・鶴ヶ島市・日高市・毛呂山町・越生町・小川町・鳩山町・上里町・寄居町・杉戸町
千葉県	14	千葉市・船橋市・木更津市・松戸市・成田市・佐倉市・習志野市・柏市・市原市・流山市・君津市・酒々井町・栄町・芝山町
東京都	5	八王子市・府中市・日野市・福生市・狛江市
神奈川県	12	相模原市・横須賀市・鎌倉市・藤沢市・小田原市・秦野市・厚木市・大和市・伊勢原市・海老名市・南足柄市・松田町
山梨県	6	甲府市・山梨市・大月市・韮崎市・上野原市・甲州市
合計	123	

注：表は、立地適正化計画について具体的な取組を行っている市町村であり、下線は、令和2（2020）年12月末までに作成、公表済みの都市である。

資料：国土交通省

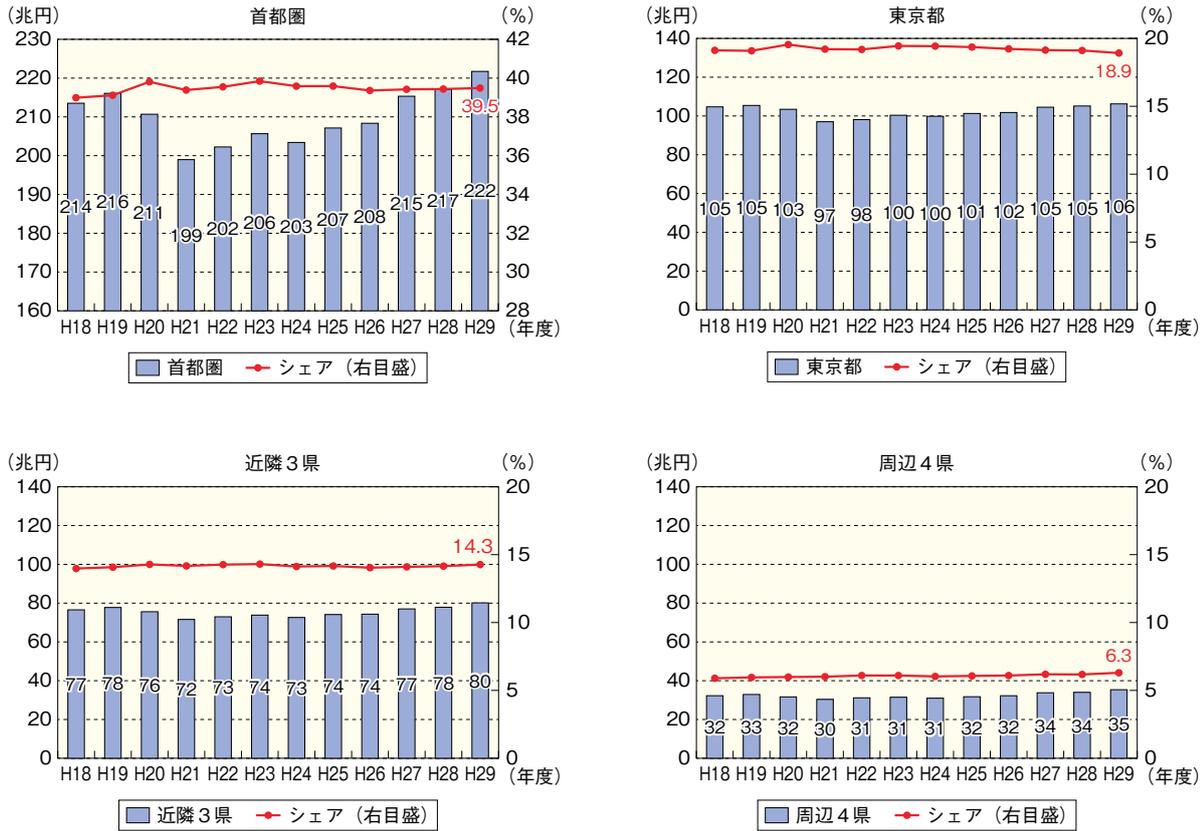
3. 産業機能の状況

（1）首都圏の経済状況

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

また、全国各都道府県の県内総生産（名目）の合計に対する首都圏のシェアは39.5%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2-1-17）。

図表2-1-17 首都圏の県内総生産（名目）とシェア



資料：「県民経済計算」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

人口一人当たりの県内総生産（実質）の都道府県別の順位（平成29(2017)年度）を見ると、全国1位は東京都（767.8万円/人）であり、2位の愛知県（513.3万円/人）と比較しても、1.5倍以上の高い水準にある。一方、平成24(2012)年度から平成29(2017)年度までの間における東京都の人口増減率は全国中1位と高いものの、県内総生産（実質）の成長率は32位、人口一人当たりの県民所得の伸び率は46位であり、人口増加に比べて経済成長は低い水準にある（図表2-1-18）。

図表2-1-18 都道府県別人口増加率、県内総生産（実質）成長率、1人当たり県民所得伸び率

県内人口の増加率 (2012→2017)		県内総生産（実質）の成長率 (2012→2017)		1人当たり県民所得の伸び率 (2012→2017)	
1	東京都 3.7%	1	沖縄県 14.7%	1	山形県 20.3%
2	沖縄県 2.3%	2	山形県 11.6%	2	福島県 20.0%
3	埼玉県 1.3%	3	群馬県 11.3%	3	沖縄県 19.1%
4	愛知県 1.3%	4	栃木県 11.0%	4	群馬県 18.8%
5	神奈川県 1.0%	5	滋賀県 10.9%	5	秋田県 18.0%
∴		∴		∴	
		32	東京都 4.5%		
		∴		46	東京都 3.8%
		∴		∴	
全国平均	-0.7%	全国平均	5.8%	全国平均	10.6%

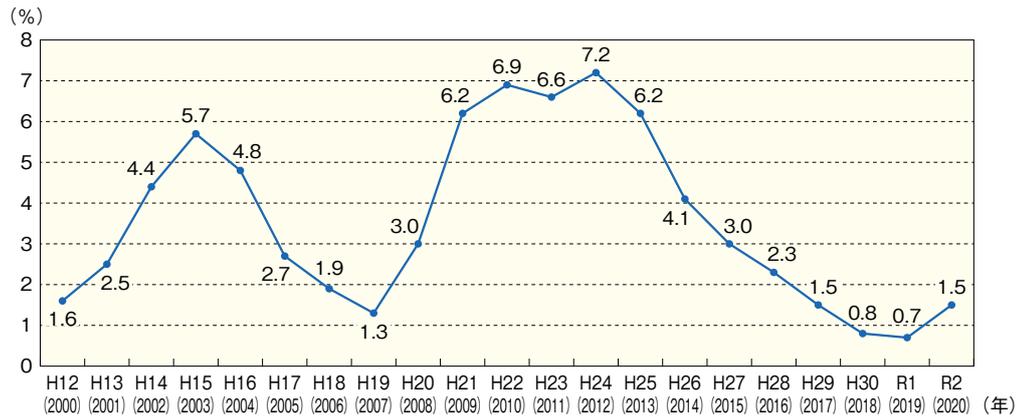
資料：「県民経済計算」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

(2) 首都圏の事業・業務環境等

(オフィスの需給動向)

東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、平成24(2012)年以降は企業の業績回復等に伴い低下する傾向にあった。特に平成30(2018)年以降は1%を切るなど非常に低い状況にあったが、令和2(2020)年は、上昇に転じており、新型コロナウイルスの感染拡大が影響を及ぼしている可能性がある。(図表2-1-19)。

図表2-1-19 東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率



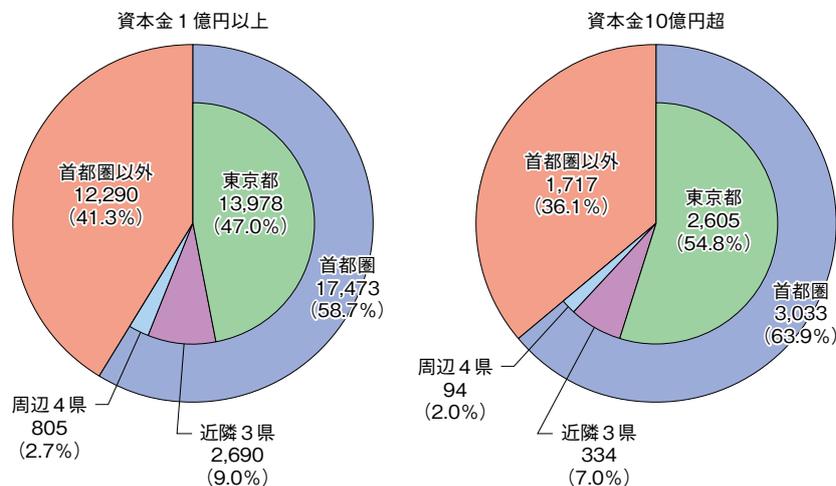
注：各年第4四半期時点

資料：シービーアールイー株式会社資料を基に国土交通省都市局作成

(内国法人の立地状況)

資本金1億円以上の普通法人（内国法人（国内に本店又は主たる事務所を有する法人）のうち、公共法人、公益法人等、協同組合等、人格なき社団等以外の法人）の立地状況を見ると、首都圏が17,473社で全国（29,763社）の58.7%を占め、特に、東京都が13,978社と全国の47%を占めている。また、資本金10億円超の普通法人の立地状況を見ると、首都圏が3,033社で全国（4,750社）の63.9%を占め、特に、東京都が2,605社と全国の54.8%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2-1-20)。

図表2-1-20 首都圏における普通法人数（令和元(2019)年度)



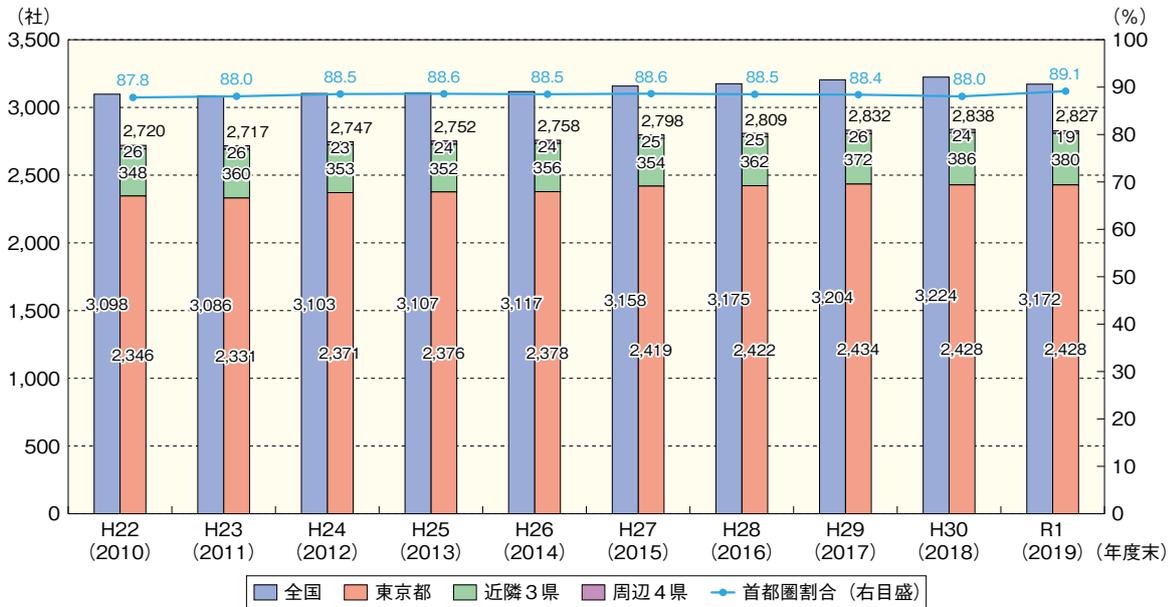
資料：「国税庁統計年報」（国税庁）を基に国土交通省都市局作成

(外資系企業の立地状況)

外資系企業の日本における本社の立地状況を見ると、令和2(2020)年3月には全国の3,172社の約89%に当たる2,827社が首都圏に立地しており、高い割合を占めている。

首都圏のうち東京都が占める割合は非常に高く、令和2(2020)年3月には首都圏に立地する外資系企業の約86%に当たる2,428社が東京都に所在している(図表2-1-21)。

図表2-1-21 全国・首都圏の外資系企業数の推移



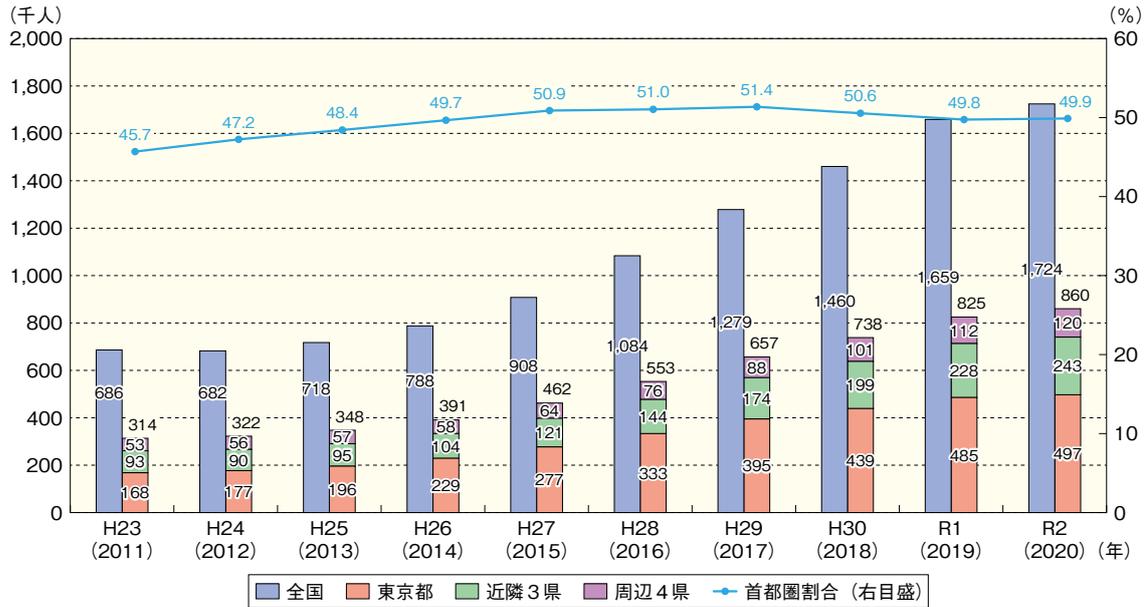
注：数値は原則資本金5,000万円以上かつ外資の比率が49%以上の企業数
資料：「外資系企業総覧」(株式会社東洋経済新報社)を基に国土交通省都市局作成

以上のように、内国法人、外資系企業ともに、その立地が東京都に集積している状況を踏まえ、平成27(2015)年度には、地方での企業の本社機能の拡充や、東京23区からの企業の本社機能の移転を促進する「地方拠点強化税制」が創設された。さらに、令和2(2020)年度には、東京から移転する際の税額控除の拡大や税制特例の適用に係る要件の緩和・廃止などが図られている。

(外国人労働者の動向)

首都圏における外国人労働者数は増加傾向にある。令和2(2020)年には86万人となっており、そのうち東京都が約6割を占めている。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、約5割で推移している(図表2-1-22)。

図表2-1-22 全国・首都圏の外国人労働者数の推移

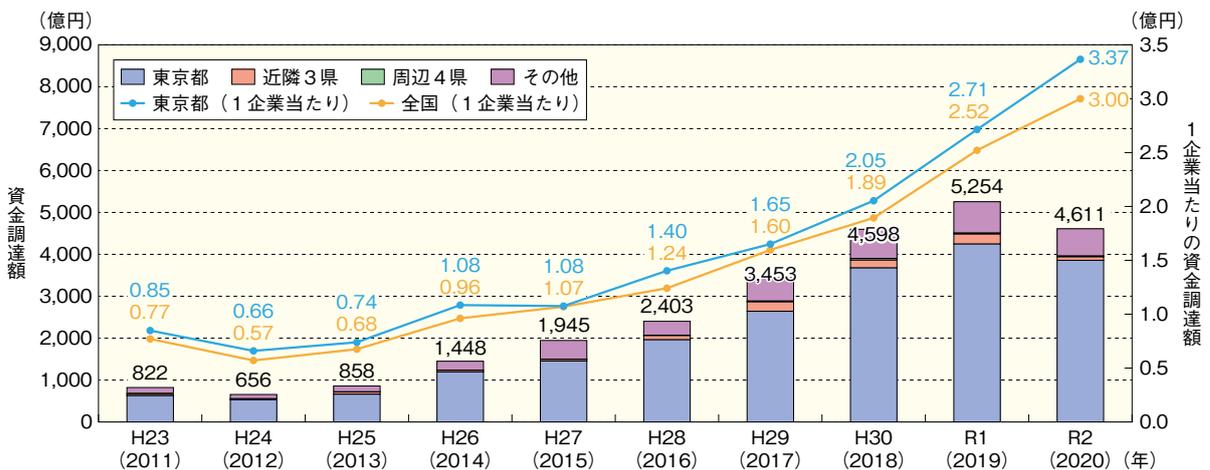


注：各年の数値は10月末時点
資料：「外国人雇用状況の届出状況」(厚生労働省)を基に国土交通省都市局作成

(イノベーションの動向)

都市のイノベーション創出環境に関する指標である国内のスタートアップ企業の資金調達状況を見ると、国内の資金調達額のうち東京都の企業が占める割合が高く、令和2(2020)年は前年よりも調達額が減少したものの、その割合は8割を超えている。また、1企業当たりの資金調達額は増加傾向にあり、令和2(2020)年には東京都では3億円を超えている(図表2-1-23)。

図表2-1-23 首都圏等のスタートアップの資金調達額及び1企業当たりの資金調達額



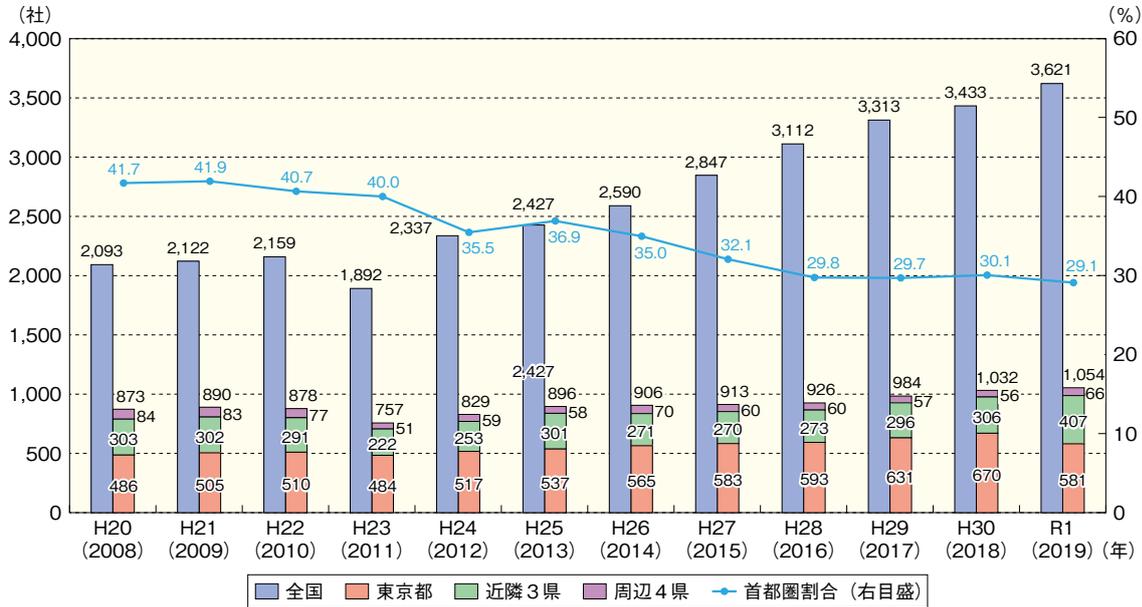
資料：「Japan Startup Finance 2020」(INITIAL)を基に国土交通省都市局作成

(国際会議の開催状況)

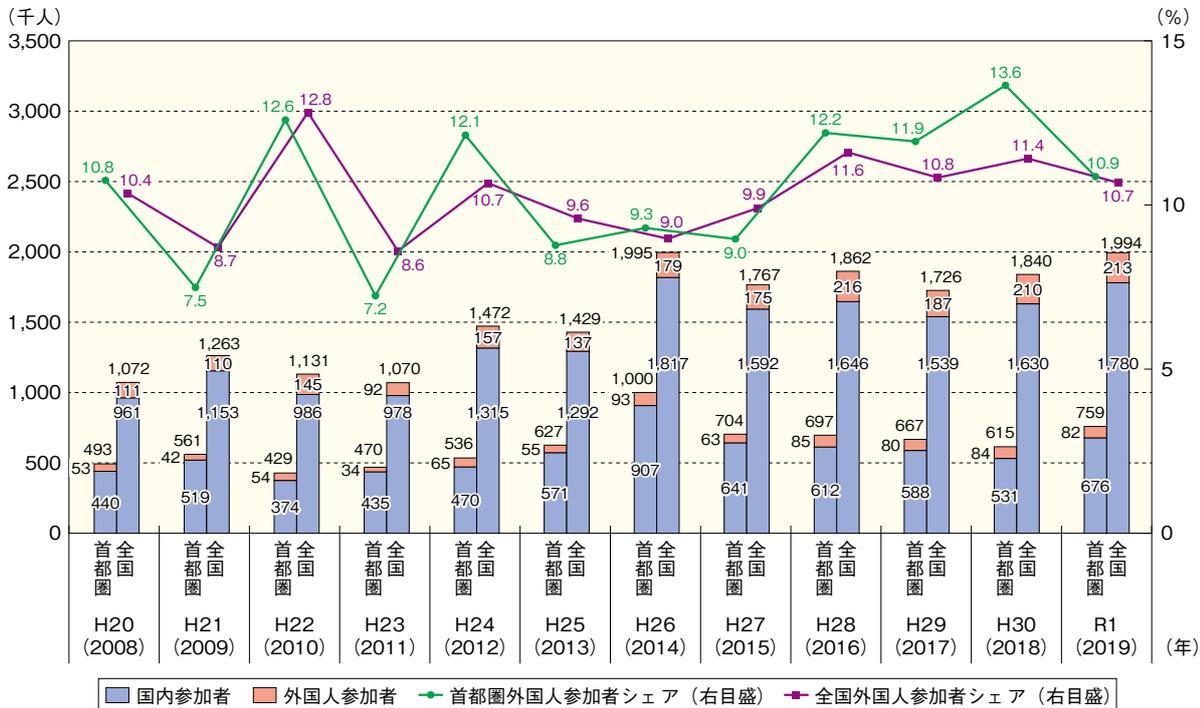
首都圏の令和元(2019)年の国際会議の開催件数は1,054件で、全国3,621件の約3割を占めている一方、東京都の開催件数が581件と、首都圏の開催件数の約55%を占めている。平成23(2011)年以降、全国的に開催件数が増加しており、首都圏の開催件数の全国に占める割合は平成28(2016)年以降ほぼ横ばいとなっている(図表2-1-24)。

また、令和元(2019)年の国際会議参加者数は、全国で約199万人、首都圏で約76万人となっており、そのうち外国人はそれぞれ1割程度である(図表2-1-25)。

図表2-1-24 全国・首都圏の国際会議開催件数の推移



図表2-1-25 全国・首都圏の国際会議参加者内訳



注1：国際会議の選定基準は、国際機関・国際団体（各国支部を含む）又は国家機関・国内団体（各々の定義が明確ではないため民間企業以外は全て）が主催する会議で参加者総数が50名以上、参加国が日本を含む3カ国以上及び開催期間が1日以上のもをいう。

注2：外国人参加者数には、会議出席を目的に来日した会議代表、オブザーバー、同伴家族を含む。ただし、プレス関係者、在日外国人は含めない。

注3：1つの会議が複数の都市にまたがって開催された場合、それぞれの都市に計上しているため、参加者数は、実際の参加者数の総数よりも多くなっている場合がある。

資料：「国際会議統計」（日本政府観光局（JNTO））を基に国土交通省都市局作成

(大学・大学院の動向)

首都圏における大学・大学院の動向について見ると、令和2(2020)年度の大学・大学院数は269校となっている。また、大学・大学院学生数は前年度から6,486人減となっている一方で、茨城県、栃木県、山梨県において増加している(図表2-1-26)。

また、今後18歳人口が全国的に大幅に減少すると見込まれる中、東京23区の大学等の学生の収容定員増が進むと、東京一極集中の加速化や、地方大学の経営悪化による撤退等に伴う地域間での高等教育の修学機会の格差拡大が懸念されるため、平成30(2018)年5月、地域における大学の振興及び若者の雇用機会の創出による若者の修学及び就業の促進に関する法律(平成30年法律第37号)が成立した。本法律においては、地域における大学振興・若者雇用創出事業に関する計画の認定制度を設けるとともに、同年10月1日から令和10(2028)年3月31日までの間、東京23区内の大学等の学部等について、スクラップアンドビルドによる新たな学部等の設置等の例外的な場合を除き、学生の収容定員を増加させてはならないこととしている。

図表2-1-26 首都圏等の大学・大学院数及び学生数(令和2(2020)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	795	9	2,915,605	-3,063
首都圏合計	269	4	1,287,717	-6,486
茨城県	10	0	38,799	643
栃木県	9	0	22,928	361
群馬県	14	0	30,791	-2,330
埼玉県	28	0	116,602	-323
千葉県	27	0	114,993	-506
東京都	143	3	759,035	-1,000
神奈川県	31	1	187,328	-3,347
山梨県	7	0	17,241	16

注1:「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による。

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

注3:「学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による。
資料:「学校基本調査報告書(高等教育機関)」(文部科学省)を基に国土交通省都市局作成

(3) 首都圏における各産業の動向

(製造業の動向)

令和元(2019)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48,414件で全国の26.2%、従業者数は約198万人で全国の25.5%であり、それぞれの全国に占める割合は、首都圏の人口の全国に占める割合(35.1%)よりも、いずれも低い状況となっている。

ただし、周辺4県においては、事業所数、従業者数のいずれの全国シェアとも、各県の人口の全国に占める割合を超える状況となっている(図表2-1-27)。

図表2-1-27 首都圏等の製造業の事業所数等

	事業所数 (R1)			従業者数 (R1)			製造品出荷額等 (H30)			人口 (R1)	
	実数 (件)	全国シェア (%)	H30年比 (%)	実数 (人)	全国シェア (%)	H30年比 (%)	金額 (百万円)	全国シェア (%)	H29年比 (%)	実数(千人)	全国シェア (%)
全国	185,116	100.0	-1.7	7,778,124	100.0	1.0	331,809,377	100.0	4.0	126,167	100.0
首都圏合計	48,414	26.2	-1.9	1,979,932	25.5	0.2	87,282,243	26.3	3.5	44,275	35.1
茨城県	5,058	2.7	0.3	273,749	3.5	1.0	13,036,042	3.9	6.2	2,860	2.3
栃木県	4,149	2.2	-1.4	206,973	2.7	0.4	9,211,118	2.8	-0.2	1,934	1.5
群馬県	4,640	2.5	-2.6	213,151	2.7	0.7	9,136,037	2.8	1.2	1,942	1.5
埼玉県	10,796	5.8	-1.0	399,193	5.1	0.6	14,147,008	4.3	4.7	7,350	5.8
千葉県	4,856	2.6	1.7	212,015	2.7	2.2	13,143,167	4.0	8.4	6,259	5.0
東京都	9,870	5.3	-4.4	246,895	3.2	-1.8	7,577,669	2.3	-0.7	13,921	11.0
神奈川県	7,349	4.0	-3.4	355,924	4.6	-0.9	18,443,058	5.6	2.7	9,198	7.3
山梨県	1,696	0.9	-2.4	72,032	0.9	-1.5	2,588,144	0.8	2.2	811	0.6

注1：従業者4人以上の事業所

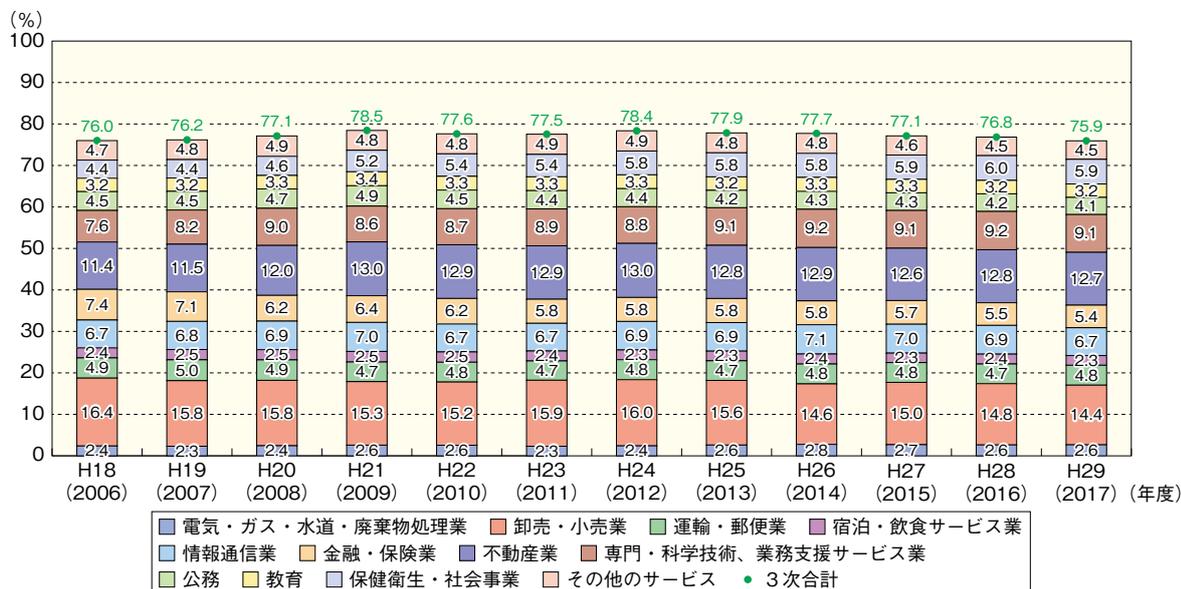
注2：事業所数、従業者数は令和元(2019)年6月1日時点、製造品出荷額は平成30年(2018)1～12月実績、人口は令和元(2019)年10月1日時点

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

(第3次産業の動向)

首都圏の圏域総生産(名目)に占める第3次産業のシェアを見ると、平成29(2017)年度において全体の75.9%と大きなウエイトを占めている。このうち、卸売・小売業が圏域総生産の14.4%を占めているものの、長期的な視点で見るとそのシェアは減少傾向にある一方、不動産業や保健衛生・社会事業、専門・科学技術、業務支援サービス業のシェアが増加している(図表2-1-28)。

図表2-1-28 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：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省都市局作成

(ショッピングセンターの立地動向)

首都圏において営業中のショッピングセンター²⁾の店舗数は、令和元(2019)年末で982件であるが、全国比で見ると、人口の構成比に比していずれの圏域でも低い水準にある。

一方、平成26(2014)年末の営業中ショッピングセンター店舗数からの増減で見ると、首都圏は全国に比して高い割合で増加しており、東京都、近隣3県において増加率が高い一方、周辺4県においては減少している。(図表2-1-29)。

図表2-1-29 首都圏等のショッピングセンター(SC)店舗数

	人口(千人)(R1)		R1末現在で営業中の		H26末現在で 営業中のSC店舗数	SC店舗数増減数(H26末 からR1末)	
		全国比	SC店舗数	全国比			増減率
全国	126,167	100.0%	3,209	100.0%	3,169	40	1.3%
首都圏	44,275	35.1%	982	30.6%	937	45	4.8%
東京都	13,921	11.0%	339	10.6%	306	33	10.8%
近隣3県	22,807	18.1%	493	15.4%	468	25	5.3%
周辺4県	7,547	6.0%	150	4.7%	163	-13	-8.0%

注：人口は令和元(2019)年10月1日時点

資料：一般社団法人日本ショッピングセンター協会資料を基に国土交通省都市局作成

(物流拠点の整備状況)

東京圏には、成田国際空港、東京国際空港(羽田空港)、京浜港など我が国を代表する広域物流拠点が存在している。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を中心として高規格道路を始めとした道路網が整備されるなど、都市インフラの整備が進んでいる。

このような中、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)に基づく総合効率化計画の認定制度を通じた流通業務の総合化及び効率化の取組が進められており、令和2(2020)年度には、あきる野市と檜原村との間の宅配貨物の一部を路線バスの車内スペースを活用して輸送する「貨客混載」へ転換する取組が認定された。新たな収入源の確保や輸送の効率化による二酸化炭素量の削減といった効果があるとされている(図表2-1-30)。

また、首都圏三環状道路沿線等では、圏央道(境古河IC~つくば中央IC)の開通(平成29(2016)年2月)等により、大型マルチテナント型物流施設の立地が進んでおり、平成29(2017)年度以降、圏央道沿線自治体においては、基準地価格(工業地)の上昇が継続している(図表2-1-31)。さらに、東京圏を中心とした大型マルチテナント型物流施設では、ECの需要の高まりから、令和2(2020)年以降においては、空室率は0.5%程度と低い状況が続いている(図表2-1-32)。

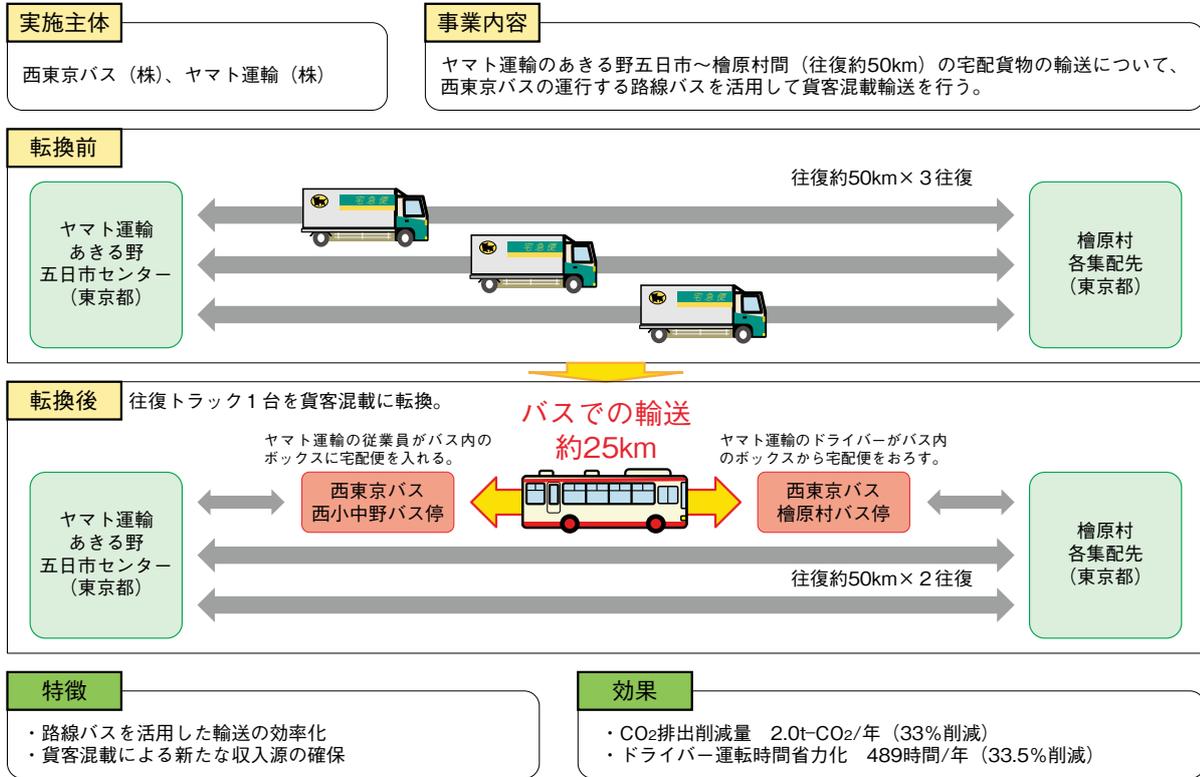
令和2(2020)年6月、株式会社シーアールイー(CRE)は、圏央道狭山日高ICより約0.7kmに位置する埼玉県飯能市に、大型物流施設「ロジスクエア狭山日高(飯能)」を開設した(図

2) 一般社団法人日本ショッピングセンター協会の基準によれば、ディベロッパーにより計画、開発されるものであり、次の条件を備えたものをいう。

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

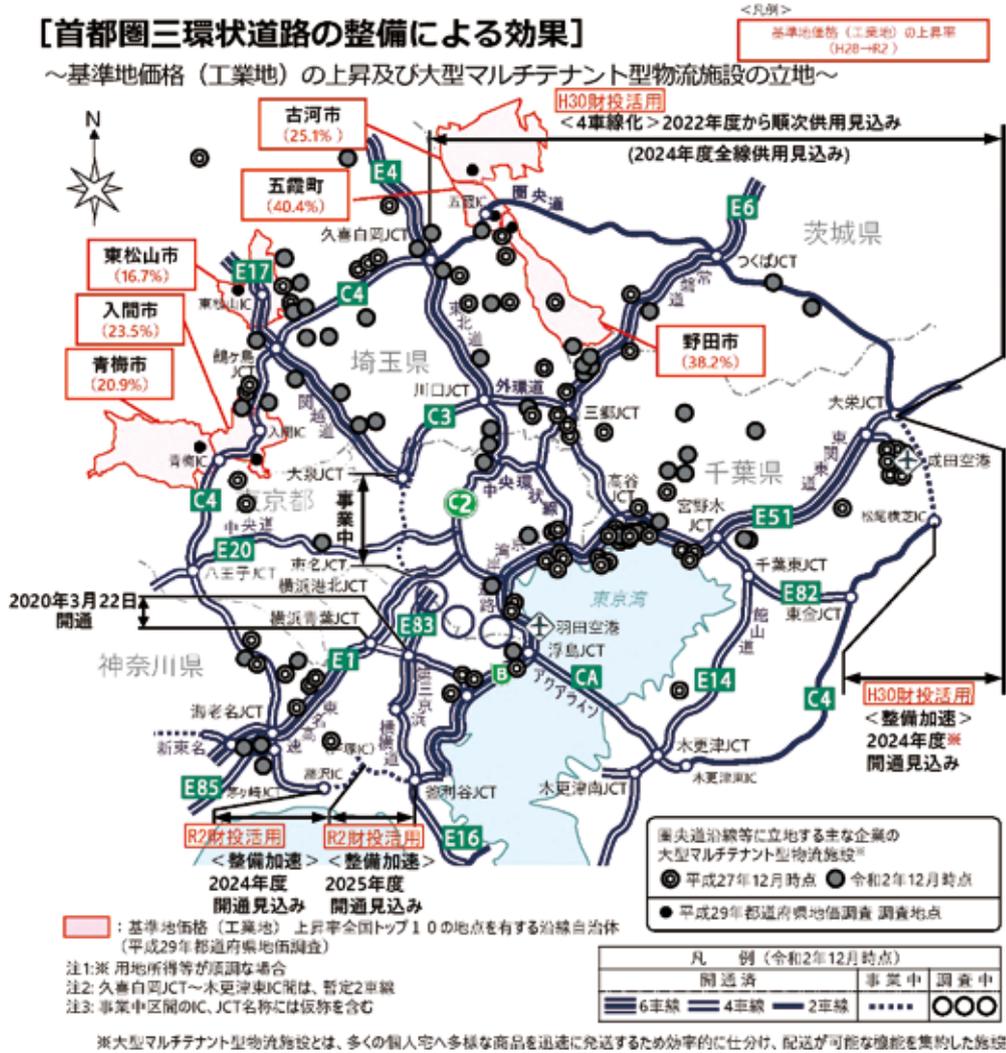
表2-1-33)。延べ面積は84,132㎡あり、国道407号へのアクセスも良く、周辺は工業系施設（倉庫・工場等）が多い立地で、24時間稼働可能な施設となっている。

図表2-1-30 首都圏における物流総合効率化計画の認定事例（令和2（2020）年度）



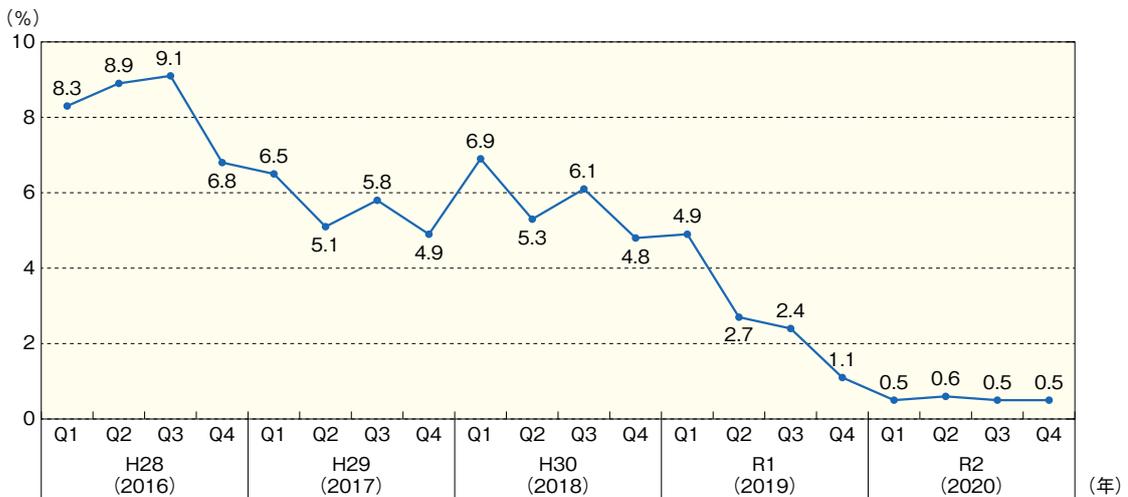
資料：「物流総合効率化法の認定状況」（国土交通省）

図表2-1-31 三環状道路等における大型マルチテナント型物流施設の立地状況



資料：国土交通省

図表2-1-32 東京圏を中心とした大型マルチテナント型物流施設の空室率



注：Q1～Q4は各年4半期時点
資料：シービーアールイー株式会社資料を基に国土交通省都市局作成

図表2-1-33 ロジスクエア狭山日高（飯能）の外観



資料：株式会社CRE提供

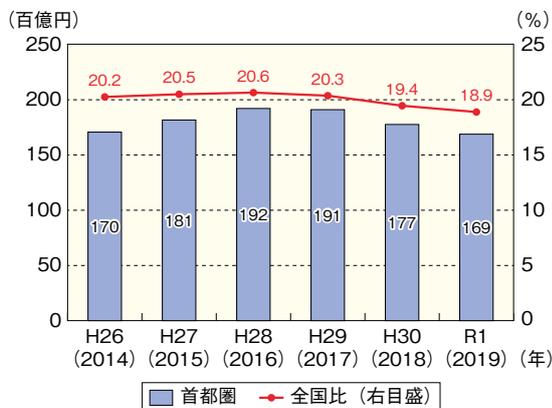
(農業の動向)

首都圏の農業は、都市化の影響を受けながらも、世界最大規模の消費地に近いという優位性を活かし、茨城県、千葉県では全国有数の農業産出額をあげており（令和元(2019)年農業産出額の全国順位でそれぞれ3位、4位）、令和元(2019)年の首都圏全体の農業産出額は、全国の約2割程度を占めている（図表2-1-34）。なかでも、野菜については、東京都中央卸売市場に集まる野菜総取扱高の約4割（令和2(2020)年）を産出しており、大消費地への新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている。

しかしながら、都市化の影響を受け、耕地面積は漸減傾向にあり（図表2-1-35）、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約2.1万ヘクタールにのぼる中、令和元(2019)年には2,190ヘクタールの荒廃農地が再生利用されている³⁾。

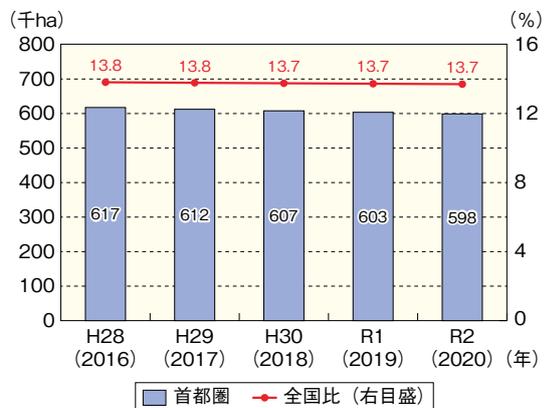
また、市街地内においても、規模は小さいながらも営農が続けられており、新鮮な農産物の供給、農業体験・交流活動の場の提供、災害時の防災空間の確保、都市住民の農業への理解の醸成等、多様な役割を果たしている。

図表2-1-34 首都圏における農業産出額の推移



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

図表2-1-35 首都圏における耕地面積の推移



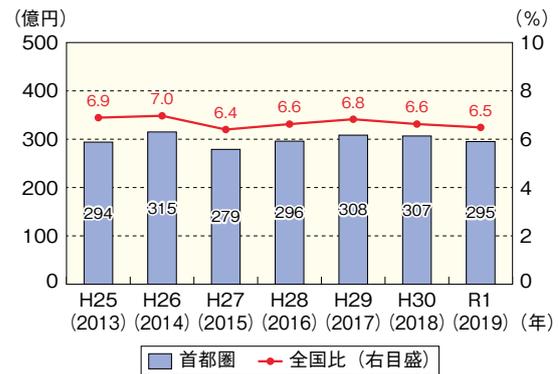
3) 「令和元年の荒廃農地面積について」（農林水産省）

(林業の動向)

首都圏の林業は、令和元(2019)年の林業産出額が295億円で全国の約7%となっており、なかでも茨城県、栃木県、群馬県の3県で首都圏全体の約80%を産出している(図表2-1-36)。

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

図表2-1-36 首都圏における林業産出額の推移



資料：「林業産出額」(農林水産省)を基に国土交通省都市局作成

(水産業の動向)

首都圏の水産業は、令和元(2019)年の漁業産出額(海面漁業・養殖業)が834億円であり、前年に比べて約5億円の減少となっている⁴⁾。

(中央卸売市場の動向)

首都圏は、我が国最大の生鮮食料品等の消費地である。卸売市場は、消費者ニーズの多様化や大型需要者ニーズの増大等に応え、生鮮食料品等を安定的に供給していく役割を担っている。このため、平成28(2016)年1月に、卸売市場の整備等についてのニーズの変化に的確に対応しその機能を十全に発揮していくため、農林水産省では卸売市場法(昭和46年法律第35号)に基づく方針である第10次卸売市場整備基本方針を策定した。また、同年4月には、同方針に即して第10次中央卸売市場整備計画を策定し、卸売市場の再編措置、施設の改善等に取り組んでいる。

なお、平成30(2018)年10月11日には、東京都中央卸売市場豊洲市場が開場しており、東京のみならず、我が国を代表する市場として首都圏の食を支えている。

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

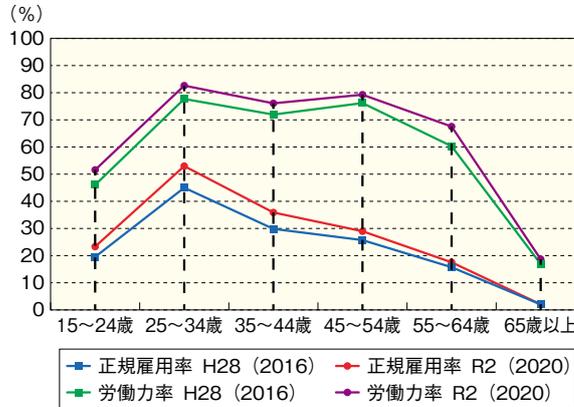
我が国の女性の労働力率は、結婚・出産を機に減少する緩やかなM字カーブを描いているが、関東甲信地方では、令和2(2020)年にはM字カーブの谷となる35~44歳の労働参加率が76.1%に上昇する等、平成28(2016)年と比べて全年齢階層で上昇している。また、国内では、女性の正規雇用率が20代後半でピークを迎えた後低下が見られるという新たな課題も指摘されており、関東甲信地方においても同様の傾向が見られている(図表2-1-37)。

一方、首都圏の令和2(2020)年4月時点の保育定員数は93万人と、対前年で約4万人の増加となり、保育の受け皿の整備が進んでいる(図表2-1-38)。また、令和2(2020)年4月時点の

4)「令和元年漁業産出額」(農林水産省)を基に国土交通省都市局算定

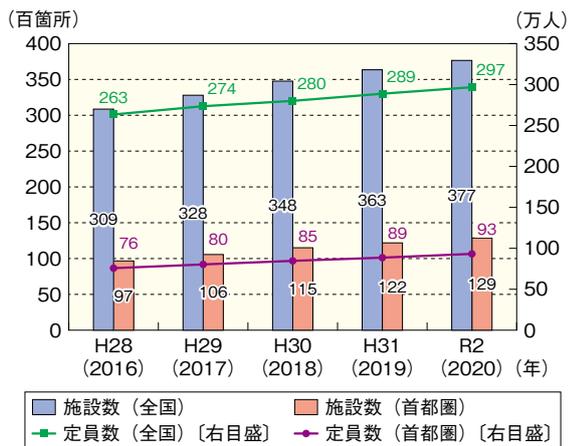
待機児童は、全国で約1.2万人、首都圏では約5千人と前年を下回った。なお、東京都における待機児童は、平成29(2017)年4月から令和2(2020)年4月にかけて大きく減少しているものの、依然として、首都圏の待機児童数の約46%と約半数を占めている(図表2-1-39)。

図表2-1-37 関東甲信地方の年齢階層別の女性の労働力率及び正規雇用率



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

図表2-1-38 全国・首都圏の保育所等施設数及び定員数(各年4月1日時点)



注1：平成28(2016)年度以降の施設数、定員数の対象には、平成27(2015)年4月に施行された子ども・子育て支援新制度において新たに位置付けられた幼保連携型認定こども園等の特定教育・保育施設と特定地域型保育事業(うち2号・3号認定)を含む。

注2：定員数については、以下のものを集計している。

平成28(2016)年~平成29(2017)年

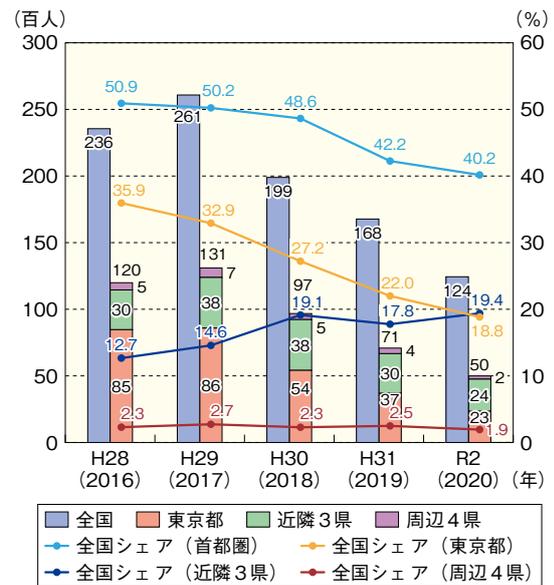
保育所、特定地域型保育事業の認可定員並びに幼保連携型認定こども園、幼稚園型認定こども園、地方裁量型認定こども園の利用定員

平成30(2018)年~令和2(2020)年

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

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

図表2-1-39 全国・首都圏の待機児童数、首都圏の全国シェアの推移(各年4月1日時点)



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

(2) 高齢者参画社会の構築、障害者の活躍促進及びユニバーサル社会の実現

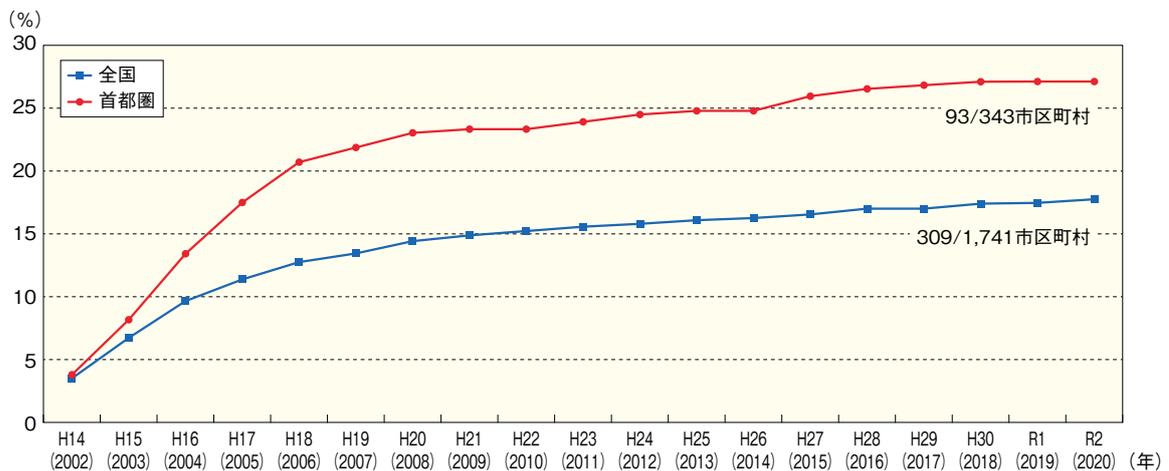
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）に基づき、市区町村は、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区において面的・一体的なバリアフリー化の方針を示す移動等円滑化促進方針（以下「マスタープラン」という。）及び同様の地区における旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化に関する事業等を記載した基本構想を作成するよう努めることとされている。

首都圏においては、マスタープランについては、令和2（2020）年度末時点で2市区、基本構想については令和2（2020）年度末現在で首都圏の全市区町村の約27%にあたる93市区町村が作成している（図表2-1-40）。

さらに、障害当事者も参画した「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」における検討を経て、令和2（2020）年12月、バリアフリー法に基づく基本方針が改定され、令和3（2021）年度から5年間を目標期間とする新たなバリアフリー整備目標が示された。目標の達成に向けて、基本構想等の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進等を通じて、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化に取り組むとされている。

また、平成29（2017）年2月には、ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議が開催され、東京2020大会のレガシーとして残していくための「ユニバーサルデザイン2020行動計画」が決定され、大会を契機とした共生社会の実現を目指している。令和2（2020）年12月に開催されたユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議では、東京オリンピック・パラリンピックの延期に伴い、令和3（2021）年においても施策の実効性が担保されるよう行動計画が改正された。

図表2-1-40 全国・首都圏のバリアフリー基本構想の作成市区町村の割合



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

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

資料：国土交通省

第2節

確固たる安全、安心の実現に向けた
基礎的防災力の強化

1. 巨大地震対策

(1) 防災体制の構築

① 首都直下地震対策特別措置法の制定及びこれに基づく取組状況

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、「首都直下地震緊急対策推進基本計画（以下「基本計画」という。）」及び「政府業務継続計画（首都直下地震対策）」が閣議決定されている。基本計画には、定量的な減災目標として、平成27(2015)年度から今後10年間で、想定される最大の死者数を約2万3千人から概ね半減、想定される最大の建築全壊・焼失棟数を約61万棟から概ね半減させることが掲げられている。

さらに、平成28(2016)年3月、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。）」が中央防災会議幹事会において決定され、人命救助に重要な72時間を意識しつつ、緊急輸送ルート、救助、医療、物資、燃料の各分野でのタイムラインと目標行動の設定等が示された。具体計画は、令和2(2020)年5月に改定され、物資調達・輸送調整等支援システムを用いた効率的な物資調達・輸送の実施等が盛り込まれるとともに、緊急輸送ルート、各種防災拠点等について更新されている。

一方、政府業務継続計画（首都直下地震対策）においては、発災時においても政府として維持すべき必須機能（「内閣機能」「被災地域への対応」等）を定め、これに該当する中央省庁の非常時優先業務を円滑に実施することができるよう、一週間外部から庁舎への補給なしで職員が交代で非常時優先業務を実施できる体制を目指し、執行体制、執務環境等を確保することとしている。本計画に基づき、中央省庁は、省庁業務継続計画について見直しを行い、内閣府においては、省庁業務継続計画について有識者等による評価を行ったほか、平成28(2016)年4月には、「中央省庁の業務継続ガイドライン」の改定を行った。

このほか、首都直下地震対策特別措置法に基づき、首都中枢機能の維持及び滞在者等の安全確保を図るべき地区を「首都中枢機能維持基盤整備等地区」（令和3(2021)年3月現在で千代田区、中央区、港区及び新宿区）として指定し、必要な基盤整備等を図ることとしている。

② 国土交通省 防災・減災対策本部における取組状況

首都直下地震による国家的な危機に備えるべく、国土交通省では、平成25(2013)年に「国土交通省南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」及び「対策計画策定ワーキンググループ」を設置し、平成26(2014)年4月、「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」を策定した。南海トラフ巨大地震については、本対策計画の策定と併せて、地方ブロックごとに、より具体的かつ実践的な「地域対策計画」が策定された。

平成31(2019)年1月の「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」では、平成28(2016)年の熊本地震や平成30(2018)年の大阪府北部の地震や北海道胆振東部地震等、地域に深刻な影

響を与える災害が頻発していることを踏まえ、「防災・減災・国土強靱化のための3か年緊急対策」を反映した南海トラフ巨大地震対策計画及び首都直下地震対策計画の改定を決定した。

さらに、国土交通省では、あらゆる自然災害に対し、国土交通省として総力を挙げて防災・減災に取り組むべく、令和2(2020)年1月21日に「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」と「水災害に関する防災・減災対策本部」を発展的に統合し、「国土交通省 防災・減災対策本部」を設置した。令和2(2020)年7月には、同本部により「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」がまとめられ、ハード・ソフト一体となった取組が進められている(図表2-2-1)。

図表2-2-1 「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」の概要

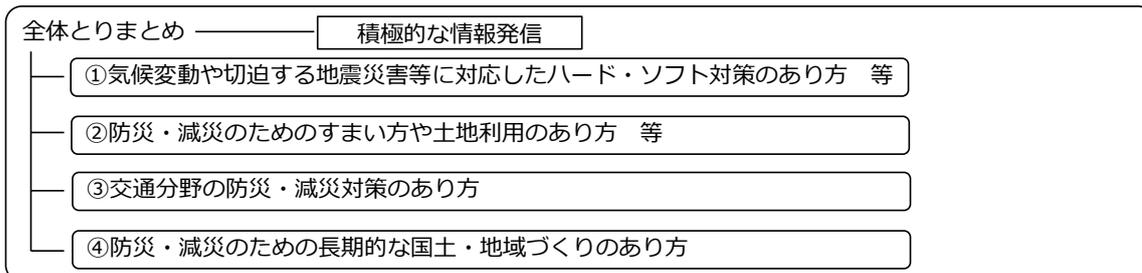
総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしをまもる防災減災～

いのちとくらしをまもる
防 災 減 災

- 平成28年熊本地震、平成30年7月豪雨、令和元年台風第15号・19号など、気候変動の影響等により激甚な災害が頻発している状況や新型コロナウイルス感染症拡大のリスクに鑑み、国民の命と暮らしを守るためには、抜本的かつ総合的な防災・減災対策を講じる必要。
- 国土交通省の総力を挙げて、抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指すため、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト ～いのちとくらしをまもる防災減災～」を立ち上げ。
- 国土交通大臣を本部長とする「国土交通省防災・減災対策本部」を設置し、プロジェクトを強力かつ総合的に推進。

1. 検討テーマ

- ・以下のテーマについて、オール国交省として検討を推進。



2. 検討体制等

- ・令和2年1月21日に第1回国土交通省防災・減災対策本部(※)を開催し、プロジェクトをスタート。
- ・令和2年7月6日に第2回本部を開催し、プロジェクトの成果をとりまとめ。

※「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」と「水災害に関する防災・減災対策本部」を発展的に統合

3. 情報発信

- ・防災・減災対策を進めるにあたっては、防災意識の向上などが不可欠。国民各層へ広く理解・共感を得ていく視点から、本プロジェクトについて、若手職員等の知見も活かして積極的な情報発信を行う。

資料：国土交通省

③帰宅困難者等対策の取組状況

平成23(2011)年9月に、内閣府及び東京都は、「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会」を設置し、「帰宅困難者等への情報提供体制」、「帰宅困難者等への支援体制」等を検討し、平成24(2012)年9月に最終報告が取りまとめられた。平成27(2015)年2月には、「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」が改定され、市区町村と事業者等との協定締結のひな形や、安全点検のためのチェックシート等が追加された。平成30(2018)年2月には、東京都が設置した「今後の帰宅困難者対策に関する検討会議」において、要配慮者が安心して退避先で滞在できる環境整備を進めること等を基本的な考え方とする報告書を取りまとめた。

九都県市首脳会議(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市)では、平成2(1990)年6月から災害時相互応援に関する協定を締結し、相互応援体制を確保している。また、帰宅困難者の徒歩帰宅を支援するため、九都県市は、コンビ

ニエンスストアやファーストフード店、ファミリーレストランと、さらに1都3県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）は、ガソリンスタンド等の事業者の協力を得て「災害時における帰宅困難者支援に関する協定」を締結しており、この協定に基づく「災害時帰宅支援ステーション」は、令和2（2020）年5月末時点で28,519箇所確保されている。

（2）広域防災拠点における取組状況

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

有明の丘基幹的広域防災拠点施設においては、「危機事態に迅速・的確に対応できる人」、「国・地方のネットワークを形成できる人」を育成するため、国や地方公共団体の職員を対象とする「防災スペシャリスト養成研修（有明の丘）」が内閣府により継続的に実施されている（令和2（2020）年度は新型コロナウイルス拡大防止に配慮しオンラインで実施）。

また、発災時に迅速かつ効率的な緊急物資輸送を行うため、東扇島地区において応急復旧訓練や緊急物資輸送訓練を行い、関係行政機関や民間事業者との連携強化を図っている。令和2（2020）年11月には、首都直下地震の発生に備え、東扇島地区等の応急復旧、道路・河川の応急復旧訓練（荒川河川敷等）と連動した緊急支援物資水上輸送、ヘリコプターによる非常参集・緊急支援物資輸送訓練など、大規模災害発生に備えた実動訓練が実施された（図表2-2-2）。

図表2-2-2 「令和2年度首都直下地震防災訓練（実動訓練）」東扇島防災拠点会場

緊急支援物資輸送訓練



感染症対策施設設置・活用訓練



資料：国土交通省関東地方整備局

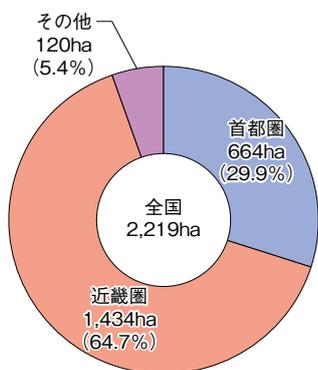
(3) 密集市街地の現状及び整備状況

老朽化した木造住宅が密集し、細街路が多く公園等のオープンスペースの少ない密集市街地では、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」(令和2(2020)年度末時点で約2,220ヘクタール)を令和12(2030)年度までに概ね解消するとともに、地震時等に著しく危険な密集市街地における地域防災力の向上に資するソフト対策の実施率(令和2(2020)年度末時点で46%)を令和7(2025)年度までに100%とすることとしている。

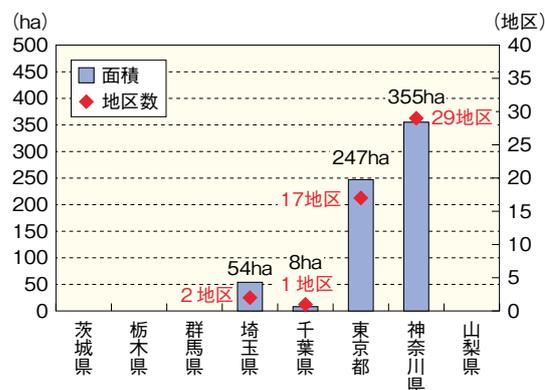
令和2(2020)年度末時点では、首都圏に全国の約30%に当たる664ヘクタールの地震時等に著しく危険な密集市街地が存在しており、なかでも、東京都と神奈川県で首都圏の約9割を占めている(図表2-2-3、図表2-2-4)。

図表2-2-3 全国における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の分布状況(令和2(2020)年度末)



注：面積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

図表2-2-4 首都圏における都県別の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況(令和2(2020)年度末)



資料：国土交通省

東京都は、「防災都市づくり推進計画」で、地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築が集積する等、震災時の大きな被害が想定される地域を整備地域として、28地域指定している。このうち、特に重点的・集中的に改善を図るべき地区について、令和3(2021)年4月時点で重点整備地域(不燃化特区)を52地区指定している(図表2-2-5)。令和3(2021)年3月には「防災都市づくり推進計画」を改定し、整備地域のうち不燃領域率70%¹⁾以上の地域数を、令和7(2025)年度までに半数以上、令和12(2030)年度までに全地域とする目標を定めた。

また、国と東京都は、令和2(2020)年12月に『災害に強い首都「東京」形成ビジョン』を策定し、道に接していない敷地の解消や、総合的な地域防災力の向上等の地震対策を示している。これらに加え、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等が行われており、住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)等の実施地区については、首都圏では東京都が約8割を占めている(図表2-2-6)。

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

図表2-2-5 東京都の整備地域・重点整備地域（不燃化特区）・延焼遮断帯の図



資料：東京都提供

図表2-2-6 全国・首都圏の住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）等の実施状況

地域	地区数
首都圏	85地区
東京都	67地区
近隣3県 （埼玉県、千葉県、神奈川県）	13地区
周辺4県 （茨城県、栃木県、群馬県、山梨県）	5地区
全国	141地区

注1：密集市街地総合防災事業を含む。
注2：令和2（2020）年度実績
資料：国土交通省

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元（2019）年の山地災害の発生状況は、令和元年東日本台風等の影響により744箇所となった。被災した治山施設や山林において、災害復旧事業等による早期復旧が図られるとともに、国土の保全、水源の涵養等の森林が有する公益的機能の確保が特に必要な保安林等において、治山施設の設置や機能の低下した森林の整備などを行う治山事業が進められている（図表2-2-7）。

図表2-2-7 首都圏における山地災害発生状況（令和元(2019)年）

(単位：百万円)

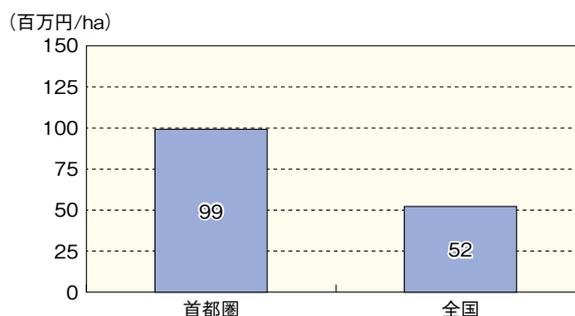
	合計		林地荒廃		治山施設	
	箇所数	被害額	箇所数	被害額	箇所数	被害額
茨城県	26	862	26	862	0	0
栃木県	219	4,887	157	4,578	62	309
群馬県	62	2,933	62	2,933	0	0
埼玉県	50	768	50	768	0	0
千葉県	169	3,537	139	3,423	30	114
東京都	16	886	14	736	2	150
神奈川県	183	3,925	159	3,629	24	296
山梨県	19	1,685	15	1,181	4	504
合計	744	19,483	622	18,110	122	1,373

資料：「森林・林業統計要覧」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

(2) 治水事業 (水害被害への対応)

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。水害密度²⁾に関しては、全国と比較して約2倍高くなっている（図表2-2-8）。

図表2-2-8 水害密度の比較（平成27(2015)年～令和元(2019)年平均）



注：経年比較のため水害密度の算出に当たり、一般資産被害額（営業停止損失分を含む）は、水害被害額デフレーター（平成23年=1.00）を用いて算出した。

資料：「水害統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

令和元年東日本台風により、首都圏で特に甚大な被害の発生した入間川流域（荒川水系）、那珂川、久慈川、多摩川の4水系では、再度災害防止のための「緊急治水対策プロジェクト」が、令和2(2020)年1月から行われている。このプロジェクトでは、河道掘削、遊水地、堤防整備等に着手するほか、国、都県、市区町村が連携し、霞堤等の保全・有効活用、浸水リスクを考慮した立地適正化計画の作成などのソフト対策を組み合わせた総合的な治水対策が進められている（図表2-2-9）。

また、鬼怒川では、平成27(2015)年9月関東・東北豪雨により、1箇所の堤防決壊、7箇所の溢水等により多くの家屋浸水被害等が発生するとともに、避難の遅れによる多数の孤立者が発生した。このため、鬼怒川下流域（茨城県区間）においては、国、茨城県、常総市等の7市町が主体となり、決壊した堤防の本格的な復旧、高さや幅が足りない堤防の整備（嵩上げや拡

2) 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）。

幅)、洪水時の水位を下げるための河道掘削等のハード対策のみならず、タイムラインの整備とこれに基づく訓練の実施、地域住民等も参加する危険箇所の共同点検の実施、広域避難に関する仕組みづくり等のソフト対策も一体となった治水対策を鬼怒川緊急対策プロジェクトとして取り組み、令和3(2021)年3月に完成した。

また、同様の災害に備えて、緊急治水対策プロジェクトでも進めている流域治水を全国で推進するため、令和3(2021)年3月末に各一級水系等で「流域治水プロジェクト」が策定・公表され(首都圏の一級水系では8水系)、あらゆる関係者との連携により、事前防災対策が進められる予定である(図表2-2-10)。

図表2-2-9

令和元年東日本台風の被害に対する首都圏4水系の「緊急治水対策プロジェクト」の概要及び那珂川緊急対策プロジェクト

令和元年東日本台風関連 首都圏における4水系緊急治水対策プロジェクト【令和2年度版】

<p>入間川流域緊急治水対策プロジェクト 約338億円</p> <p>■ハード対策 ・河道掘削、遊水地、堤防整備</p> <p>■ソフト対策 ・高台整備、広域避難計画の策定 等</p>  <p>越辺川右岸0k付近</p>		<p>久慈川緊急治水対策プロジェクト 約350億円</p> <p>■ハード対策 ・河道掘削、堤防整備</p> <p>■ソフト対策 ・霞堤等の保全・有効活用 等</p>  <p>久慈川左岸34k付近</p>
<p>多摩川緊急治水対策プロジェクト 約191億円</p> <p>■ハード対策 ・河道掘削、堰改築、堤防整備</p> <p>■ソフト対策 ・下水道樋管等のゲート自動化・遠隔操作化 等</p>  <p>多摩川右岸20k付近</p>		<p>那珂川緊急治水対策プロジェクト 約665億円</p> <p>■ハード対策 ・河道掘削、遊水地、堤防整備</p> <p>■ソフト対策 ・霞堤等の保全・有効活用 等</p>  <p>那珂川右岸28k6付近</p>

※今後の調査・検討等により追加・変更がある。

那珂川緊急治水対策プロジェクト プロジェクトマップ

① 多重防御治水の推進【河道・流域における対策】

- 1 河道の流下能力の向上
- 2 遊水・貯留機能の確保・向上
- 3 土地利用・住まい方の工夫

全体事業費 約665億円【国：約521億円、県：約144億円】
 災害復旧 約219億円【国：約101億円、県：約117億円】
 改良復旧 約447億円【国：約208億円、県：約239億円】
 事業期間 令和元年度～令和6年度
 目標 令和元年東日本台風洪水における那珂川からの越水防止
 対策内容 河道掘削、遊水地、堤防整備 等
 ※四捨五入の関係で合計値が合わない場合があります。

① 多重防御治水の推進

1 河道の流下能力の向上

例：堤防決壊箇所の復旧

▶ 堤防、護岸等の被災施設を迅速に復旧します。
 ▶ 河道内の土砂掘削、樹木伐採により水位低減を図るとともに、固形土を堆積して堤防整備することで、洪水が円滑に流れやすい河道整備を推進します。
 ▶ 施設規模を上回る洪水に対する取組として、堤防決壊までの時間を少しでも伸ばすための堤防裏法灰の補強等を進めます。
 ▶ 堤防、水門等の維持管理や、河道内の堆積土砂の撤去、樹木・ヨシ等の植生管理を進めます。

② 遊水・貯留機能の確保・向上

▶ 地形や現状の土地利用等を考慮した遊水地・霞堤の整備を進めます。既存する霞堤は保全・有効活用します。
 ▶ 既存ダムの有効貯水容量を、洪水調節に最大限活用できるよう検証・検討を行い、既存ダムの有効活用を進めます。

遊水地整備事例 利根川(水島小川川)【茨城県】
 遊水地整備事例 入間川(山崎川)【埼玉県】

③ 土地利用・住まい方の工夫

▶ 都市計画マスタープランや立地適正化計画等「まちづくり」による水害に強い地域への誘導を進めます。
 ▶ 浸水が想定される区域の土地利用制限や家屋移転、住宅の嵩上げ、輪中堤整備、高台整備、高台移転等を進めます。

② 減災に向けた更なる取組の推進【ソフト施策】

▶ 越水・決壊を検知する機器の開発・整備
 ▶ 危機管理型水位計、簡易型河川監視カメラの設置
 ▶ 講習会等によるマ、タイムライン普及促進
 ▶ 防災メール、防災行政情報伝達システム、防災行政無線等を活用した情報発信の強化
 ▶ 要配慮者利用施設の避難確保計画作成の促進
 ▶ 緊急排水作業の準備計画策定と訓練実施 等

※今後の状況により整備箇所が変更となる可能性があります。

資料：国土交通省

図表2-2-10 荒川流域治水プロジェクト



(予防的水害対策)

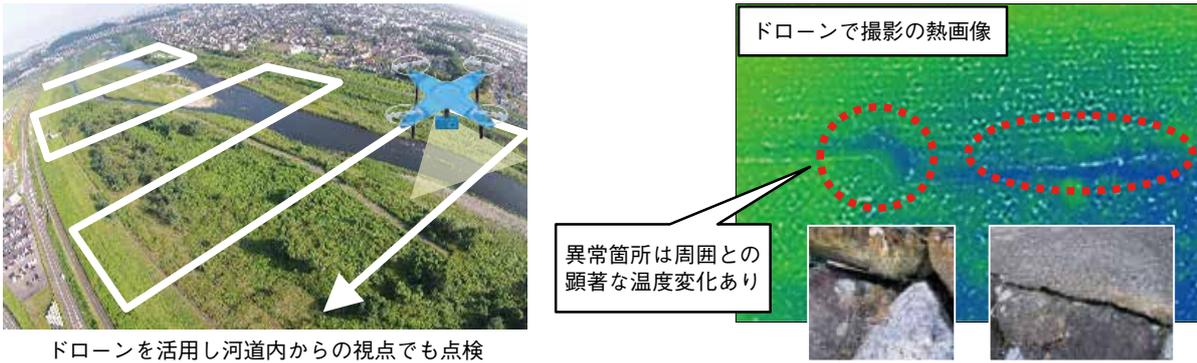
第1章第3節1.でも取り上げたように、流域治水の考え方にに基づき、予防的な水害対策として築堤や河道掘削、地下調整池等の治水施設の整備を実施し、水位・雨量情報、洪水予測、災害状況把握等の防災情報の高度化を図るなど、ハード・ソフト一体となった対策が推進されている。特に流域に人口・資産等が集中している利根川、荒川、江戸川においては、堤防拡幅等による堤防強化対策を実施している。また、災害状況の把握にあたっては、ICTの活用も効果的であり、令和2(2020)年度は、国土交通省の革新的河川技術プロジェクトにおいて、荒川水系では河川の監視体制強化としてドローンで取得した画像解析により河川の変状把握を行うなど、監視の高度化に向けた検証が進められている(図表2-2-11)。

内水、洪水対策に加え、東京湾等における高潮災害への対策として、河川・海岸の堤防、水門、排水機場の整備が進められており、東京都の東京港海岸保全施設整備計画における防潮堤の新設・耐震対策の進捗は、令和元(2019)年度末時点で約74%となっている(図表2-2-12)。

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2-2-13)。

そのほか、首都圏における局地的な大雨や集中豪雨に備えた取組の一つとして、国土交通省及び1都6県並びに開催市町村の主催による「利根川水系連合・総合水防演習」があり、令和2(2020)年度は、新型コロナウイルスの感染拡大により、令和3(2021)年度に延期となったが、関係自治体において、水害対策に向けた取組が進められている。

図表2-2-11 ドローンによる河川監視の高度化（河川の変状把握イメージ）



ドローンを活用し河道内からの視点でも点検

資料：国土交通省

図表2-2-12 東京港海岸保全施設整備計画における整備状況



資料：「事前防災・複合災害ワーキンググループ（第1回）の東京湾高潮対策の取組状況について」（国土交通省）

図表2-2-13 首都圏のハザードマップ公表状況（令和2（2020）年12月末時点）

	市区町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
茨城県	44	42	3	0	10	40	0
栃木県	25	24	4	0	0	22	1
群馬県	35	20	2	0	0	24	3
埼玉県	63	50	46	0	0	35	0
千葉県	54	48	23	3	25	36	0
東京都	62	49	37	4	9	36	2
神奈川県	33	31	13	1	14	30	1
山梨県	27	13	1	0	0	26	7
合計	343	277	129	8	58	249	14

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

資料：「国土交通省ハザードマップポータルサイト」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

第3節

面的な対流を創出する社会システムの質の向上

1. 社会資本の整備

(1) 陸上輸送体系の整備

① 高規格道路の整備

首都圏においては、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策等に資する首都圏3環状の整備の推進とともに、高速道路ネットワークがつながっておらず地域サービスへのアクセスもままならない地域や災害に脆弱な地域等において、国土のミッシングリンクの早期解消に向けた取組が進められている。また、環状道路の整備等による道路ネットワークの強化により、拠点的な空港・港湾・鉄道駅へのアクセスの向上が図られている。

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、約9割が開通済であり、未開通区間についても整備が推進されている。特に大栄JCT～松尾横芝IC間、高速横浜環状南線（釜利谷JCT～戸塚IC間）、横浜湘南道路（栄IC・JCT～藤沢IC間）の整備や、久喜白岡JCT～大栄JCT間の4車線化について、現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用して整備の加速化を図ることとされている。

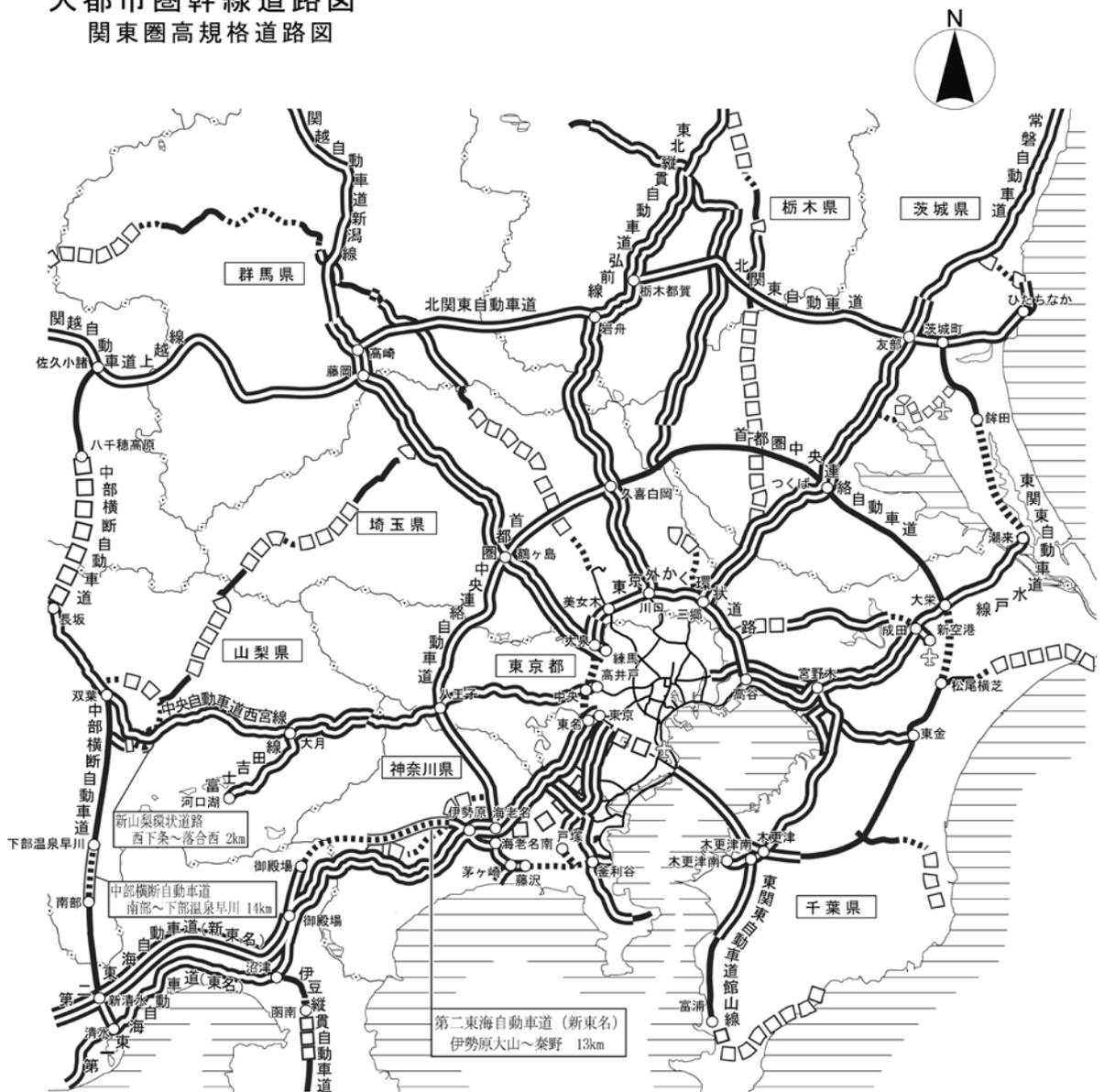
東京外かく環状道路（外環）は、平成30(2018)年6月に三郷南ICから高谷JCTまでの区間が開通し、大泉JCTから高谷JCTまでの区間約50kmが開通済であり、関越から東名までの区間も事業が進められている。

また、中部横断自動車道は、令和元(2019)年11月に富沢ICから南部IC間約7kmが開通し、残る区間も令和3(2021)年に開業する見込みである（図表2-3-1）。

そのほか、都市高速道路については、令和2(2020)年10月に首都高速道路横浜北線馬場入口（内路交差点側）が開通したことで、馬場入口南側エリアからのアクセス性が向上した（図表2-3-2）。新大宮上尾道路（与野～上尾南）については、開通に向けて整備が推進されている。

図表2-3-1 高規格幹線道路の整備状況

大都市圏幹線道路図
関東圏高規格道路図



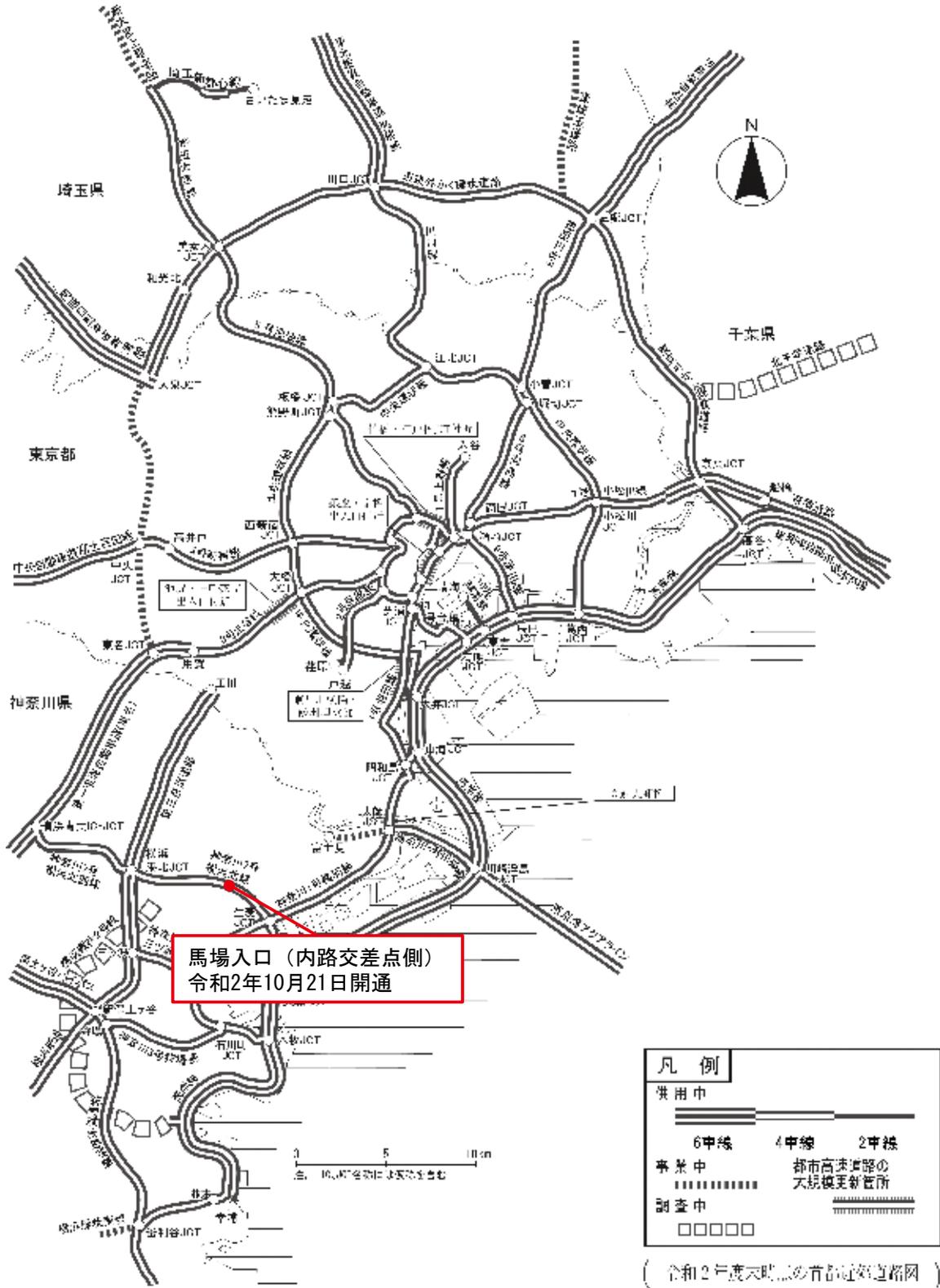
凡例	
供用中	
	6車線 4車線 2車線
事業中	
調査中	
令和3年度新規開通区間	

(令和2年度末時点の関東圏高規格道路図に、
令和3年度新規開通箇所を旗揚げ)

資料：国土交通省

図表2-3-2 都市高速道路（首都高速道路）の整備状況

首都近郊道路図



資料：国土交通省

②ITS(高度道路交通システム)の活用による交通の円滑化

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

国では、ETC(自動料金支払システム)、VICS(道路交通情報通信システム)等のITSの開発・実用化・普及を推進しており、道路利用者の利便性向上のみならず、渋滞の解消や環境負荷の軽減に寄与している。平成27(2015)年8月から、路側機と車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて大量の情報の送受信が可能となるとともに、IC(インターチェンジ)の出入り情報だけでなく、経路情報の把握等が可能となるETC2.0の本格導入が開始された。ETC2.0により収集した速度や利用経路、急ブレーキのデータなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、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が推進されている。

また、新型コロナウイルスの感染拡大を受けた「新たな日常」構築の原動力となるデジタル化への集中投資・実装とその環境整備の一つとして、ETC専用化等による高速道路の料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進することとしており、例えば、首都圏では令和7(2025)年度の概成を目指している(図表2-3-3)。

図表2-3-3 高速道路等のキャッシュレス化・タッチレス化のイメージ



資料：国土交通省

③鉄道の利便性向上や混雑緩和

都市鉄道等利便増進法(平成17年法律第41号)に基づき、既存ストックを有効活用し、都市鉄道の利便増進を図るため、平成19(2007)年度より相鉄・東急直通線(横浜羽沢付近～日吉)の事業が進められている。この連絡線は令和元(2019)年11月に開業した相鉄・JR直通線(西谷～羽沢横浜国大)と接続することで、相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とするものである。横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部とを直結することにより、両地域間の速達性が向上するほか、新幹線へのアクセスの向上が期待される。令和2(2020)年10月1日現在、全ての土木工事に着手している(図表2-3-4)。

また、これまでの首都圏の鉄道において慢性的に続いていた通勤混雑は、新型コロナウイルスの感染拡大による外出・移動の自粛により緩和された(第1章第1節1.参照)。国土交通省は、テレワーク等の新たな働き方の進展など社会情勢が変化していく中、鉄道サービス水準向上のため、ポストコロナ時代における今後の鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩和等の方策を検討するとともに、これらを実現するための鉄道運賃のあり方に

ついて検討を行うこととしている。

また、新線の建設については、平成30(2018)年より宇都宮市と芳賀町を結ぶLRT(次世代型路面電車システム)事業が、令和5(2023)年の開業を目指して進められており、令和2(2020)年9月より清原工業団地内でレールの敷設が開始された(図表2-3-5)。

図表2-3-4 相鉄・東急直通線の事業範囲



資料：独立行政法人鉄道・運輸機構提供

図表2-3-5 宇都宮市と芳賀町を結ぶLRTの導入ルート



資料：宇都宮市提供

④安全対策の推進

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

このため、道路管理者及び鉄道事業者が連携し、踏切を除却する連続立体交差事業等と踏切の安全性向上を図る歩道拡幅等が緊急かつ重点的に推進されている。令和2(2020)年度には踏

切道改良促進法（昭和36年法律第195号）に基づき、改良すべき踏切道として、首都圏で新たに7箇所が指定された。

また、鉄道駅のホームにおける安全対策については、扉位置の不一致等の課題に対応可能な新型ホームドアの普及を促進すること等により、交通政策基本計画の目標（令和2（2020）年度にホームドアの設置数約800駅）を1年前倒しで達成しており、令和元（2019）年度末時点で、首都圏において485駅に設置されている。ソフト面では、申出があった視覚障害者に対して駅員等が行う乗車及び降車の誘導案内のほか、危険時に視覚障害者が明確に気付くような声かけの強化や、旅客による声かけの促進等を図ることとされている。

また、令和2（2020）年12月に告示されたバリアフリー法に基づく基本方針では、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでのホームドアの整備の加速化を目指し、令和7（2025）年度までに鉄軌道駅全体で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が目標として示されている。

⑤空港へのアクセス強化

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

- ①都心直結線の 신설（押上～新東京～泉岳寺）
- ②羽田空港アクセス線の 신설（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 신설（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 신설

このうち、②に関しては、令和3（2021）年1月、国土交通省は、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）に基づき、東日本旅客鉄道株式会社による羽田空港アクセス線の第一種鉄道事業許可申請に対する許可を行った。

（2）情報通信体系の整備

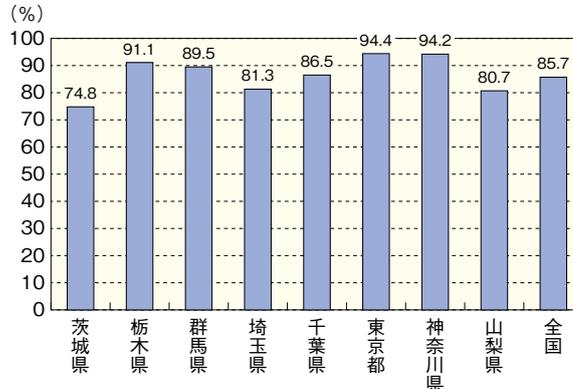
（情報通信基盤の整備）

国内では、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。総務省の令和元年通信利用動向調査によれば、東京圏、茨城県、群馬県のインターネットの利用者の割合は、9割を超えている。令和2（2020）年には、超高速、超低遅延、多数同時接続環境を実現する5Gのサービスが開始され、首都圏においても利用できるエリアが順次拡大している。

また、地域活性化への寄与が期待され、災害時においても効果的に情報を受発信できる通信手段として、地方公共団体が運営する公的拠点（博物館、都市公園等）や地方公共団体の防災拠点等におけるWi-Fi環境の整備も進められており、総務省の「防災等に資するWi-Fi環境の整備計画」の目標に対する整備状況は、栃木県、東京都、神奈川県で9割を超えている（図表2-3-6）。

さらに、クラウドサービスの利用も広がっており、地方公共団体の情報システムにおいても導入が進められ、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県では、全国に比べて高い導入水準となっている（図表2-3-7）。

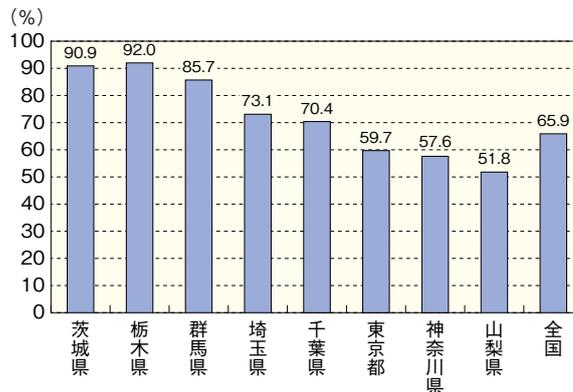
図表2-3-6 首都圏等の防災拠点等におけるWi-Fi環境の整備状況



注：令和元(2019)年10月1日時点で、対象となる施設は、防災拠点（避難所・避難場所、官公署）及び被災場所として想定され災害対応の強化が望まれる公的拠点（博物館、文化財、自然公園等）

資料：「地方公共団体におけるWi-Fi環境の整備」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表2-3-7 首都圏等の地方公共団体における情報システムへのクラウド導入状況



注：平成31(2019)年4月1日時点

資料：「自治体クラウドポータルサイト」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

(テレワークの推進)

テレワークは、東京等の既成市街地への過度な集中の是正や交通混雑の緩和を目的としてこれまでも推進が図られてきたところであるが、第1章第1節2.でも取り上げたように、新型コロナウイルス感染症が拡大する中、急速に普及し、様々な業種で導入が進められている。

平成29(2017)年からは、関係府省・団体が連携し、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）の開会式が予定されていた7月24日を「テレワーク・デイ」と位置付け、全国一斉のテレワークの実施を呼びかけている。令和2(2020)年の「テレワーク・デイズ2020」では、新型コロナウイルスの影響も踏まえ、期間を限定せず、継続したテレワーク推進の呼びかけ、情報提供等が実施された。

(3) 水供給体系の整備

(水資源開発の状況)

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

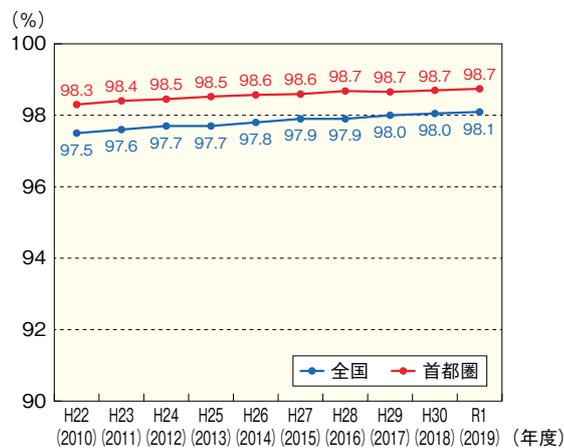
また、用水の安定供給を確保するため、ダム等の水資源開発施設の建設や既存施設の耐震対策、老朽化対策を目的とする事業等が実施されるとともに、令和2(2020)年度においては利水ダムの治水活用が進められている（第1章第3節2. 参照）。

(普及状況等)

水道の普及率は、令和元(2019)年度において首都圏で98.7%となっており、全国に比べて高い水準になっている（図表2-3-8）。

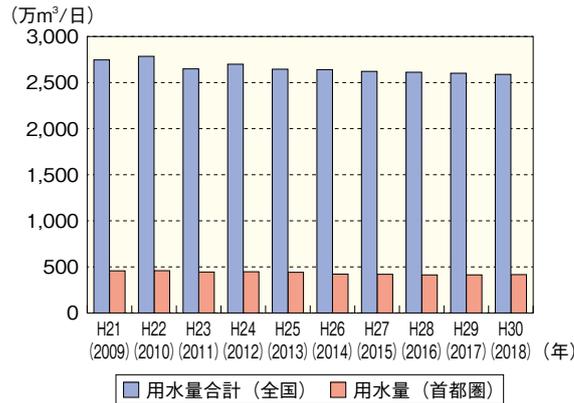
首都圏の工業用水の1日当たり用水使用量は減少傾向にあり、平成30(2018)年には416万^m（回収水及び海水を除く。）であった（図表2-3-9）。

図表2-3-8 全国・首都圏の水道普及率の推移



資料：「現在給水人口と水道普及率」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表2-3-9 全国・首都圏の工業用水量の推移



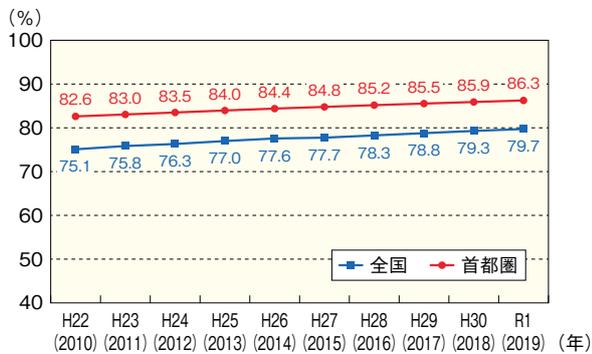
注1：従業員30人以上の製造事業所における工業用水の1日当たり水使用量（回収水及び海水を除く。）
 注2：平成23(2011)年については「平成24年経済センサス—活動調査」、平成27(2015)年については「平成28年経済センサス—活動調査」による。
 資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサス—活動調査」、「平成28年経済センサス—活動調査」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

(4) 下水道・廃棄物処理体系の整備

① 下水道

首都圏の下水道処理人口普及率は、全国と比較して高い状況であり、令和元(2019)年度末は86.3%であった（図表2-3-10）。

図表2-3-10 全国・首都圏の下水道処理人口普及率の推移



注：東日本大震災の影響で、下記の地方公共団体は調査対象外となっている。
 平成22年度：岩手県、宮城県、福島県
 平成23年度：岩手県、福島県
 平成24年度：福島県
 平成25年度：福島県
 平成26年度：福島県
 平成27年度：福島県相馬市、南相馬市、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村
 平成28年度：福島県相馬市、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村
 平成29年度：楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村
 平成30年度：楡葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村
 令和元年度：大熊町、双葉町、葛尾村
 資料：「汚水処理人口普及状況について」（農林水産省、国土交通省、環境省）を基に国土交通省都市局作成

下水道、農業集落排水施設、合併処理浄化槽も含めた汚水処理人口普及率を見ると、首都圏の普及率は全国に比べ高く、特に東京都は非常に高い水準にあるが、周辺4県は全国よりも低い状況にある。処理施設別の普及率を見ると、東京都及び近隣3県は全国に比べ、特に下水道の普及率が高い一方、周辺4県は、全国に比べ下水道の普及率は低いものの、農業集落排水施設や合併処理浄化槽の普及率が高い状況となっている（図表2-3-11）。

図表2-3-11 汚水処理人口普及率（令和元(2019)年度末現在）

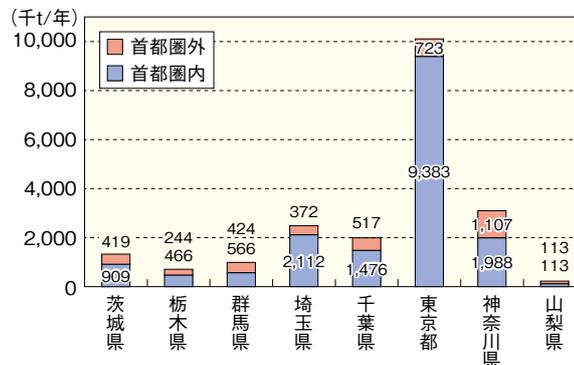
	人口（千人）	汚水処理人口（千人）			
		下水道	農業集落排水	合併処理浄化槽	
全国	126,843 (100.0%)	116,361 (91.7%)	101,131 (79.7%)	3,287 (2.6%)	11,746 (9.3%)
首都圏	44,456 (100.0%)	41,881 (94.2%)	38,344 (86.3%)	519 (1.2%)	2,965 (6.7%)
東京都	13,866 (100.0%)	13,835 (99.8%)	13,804 (99.6%)	2 (0.0%)	27 (0.2%)
近隣3県	22,930 (100.0%)	21,537 (93.9%)	19,752 (86.1%)	144 (0.6%)	1,632 (7.1%)
周辺4県	7,660 (100.0%)	6,509 (85.0%)	4,788 (62.5%)	373 (4.9%)	1,306 (17.0%)

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

②産業廃棄物の状況

首都圏では、産業廃棄物の中間処理又は最終処分のため、産業廃棄物は都県域を越え、他の地方公共団体に移動させて処理・処分している。令和元(2019)年度におけるその移動量は、東京都が10,106千トン（首都圏内の他県へ9,383千トン、首都圏外へ723千トン）、神奈川県が3,095千トン（首都圏内の他都県へ1,988千トン、首都圏外へ1,107千トン）等となっており、産業廃棄物を広域に移動し処理・処分する構造となっている（図表2-3-12）。

図表2-3-12 首都圏の圏内外への産業廃棄物の搬出量（令和元(2019)年度）



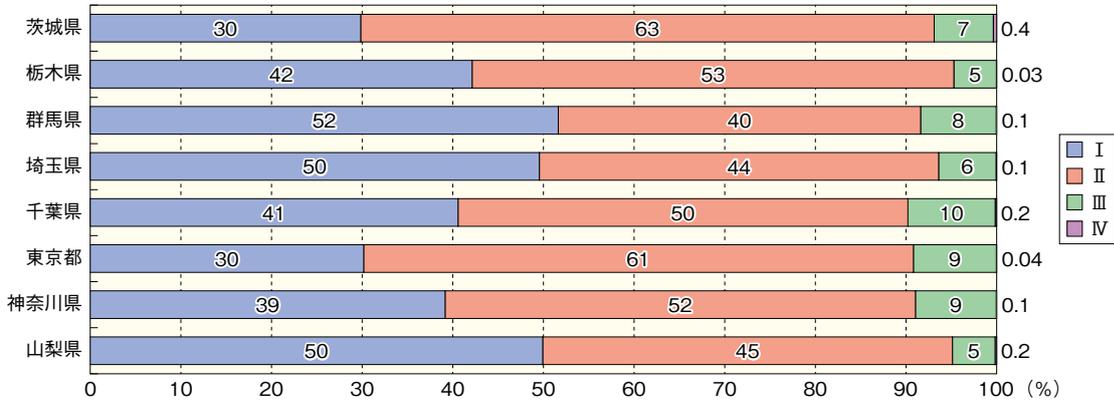
資料：「廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用量実態調査報告書（令和2年度）、広域移動状況編（令和元年度実績）」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

(5) インフラ老朽化対策

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期等に集中的に整備されており、今後急速に老朽化することが懸念される。高速道路における天井板落下事故を始めとして、社会資本の維持管理・更新に係る問題が各方面で顕在化しており、国民が社会資本の安全性に不安を抱く事態が生じている。また、社会資本の大部分は地方公共団体が管理しており、国のみならず、地方公共団体等も含めた大きな課題である。首都圏の道路橋梁（橋長2m以上）については、令和2(2020)年3月末時点で、9割以上が地方公共団体の管理であるが、予防保全や措置を講ずべき段階の橋梁も多く存在する（図表2-3-13）。真に必要な社会資本整備とのバランスを取りながら、いかに戦略的に維持管理・更新を行っていくかが問われている。例えば、首都高速道路

については、交通量が多く過酷な使用状況にあり、老朽化に対して長期の安全・安心を確保するため、維持管理上の問題等を精査しながら、大規模更新・大規模修繕が実施されているところである。

図表2-3-13 首都圏の橋梁点検結果（平成26(2014)～令和元(2019)年度：地方公共団体管理分）



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

資料：「道路メンテナンス年報」（国土交通省）

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

これを受け、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、これまでに全13府省庁においてインフラ長寿命化計画（行動計画）が策定された。また、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するため、地方公共団体では、国における行動計画に当たる「公共施設等総合管理計画」の策定が進められており、首都圏においては令和2(2020)年3月末時点で全ての都県、指定都市及び市区町村で策定済みである。

さらに、平成30(2018)年は、平成30年7月豪雨や台風第21号、平成30年北海道胆振東部地震等の大規模な自然災害が頻発したことから、国土強靱化基本計画に位置付けられたプログラムのうち、特に緊急に実施すべきハード・ソフト両面の対策として、「防災、減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が同年12月に閣議決定され、令和2(2020)年度まで集中的に実施された。概ね施策目標の達成が見込まれる一方、災害等への備えは十分でないことから、令和2(2020)年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定され、取組の更なる加速化、深化が図られている。

2. 農山漁村の活性化

(集落機能の低下に対する取組)

首都圏の農山村地域は、過疎化・高齢化の進行に伴う集落機能の低下により、農地、水路、農道等の地域資源の保全管理が困難になってきている。そのような状況の中、「多面的機能支払交付金」を通じて、地域共同による地域資源の基礎的な保全管理活動や施設の長寿命化のための活動等が行われている（図表2-3-14）。

図表2-3-14 首都圏等における多面的機能支払交付金の取組状況（令和元(2019)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	629	35,549	463	28,154	230	13,172
栃木県	440	42,439	260	32,587	39	8,499
群馬県	258	17,516	208	14,862	139	11,436
埼玉県	347	17,048	214	9,604	71	4,215
千葉県	541	32,555	402	25,098	233	14,829
東京都	4	32	2	12	2	26
神奈川県	26	1,051	7	241	1	25
山梨県	203	7,631	181	7,289	115	4,368
首都圏	2,448	153,821	1,737	117,847	830	56,570
全国	26,618	2,274,027	20,923	2,013,793	11,134	741,169

注：本取組状況は、令和2(2020)年3月末現在で取りまとめた値

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

(二地域居住等の取組)

近年、価値観の多様化や新型コロナウイルスの感染拡大によるテレワークの普及等の社会情勢の変化に伴い、多様なライフスタイル・ワークスタイルの選択が可能になってきており、大都市居住者の地方圏・農山漁村への居住など、住み方や働き方の多様化の動きが見られる。

なかでも、「二地域居住」については、個人が多様なライフスタイルを選択することを可能とし、多様な働き方、住まい方、学び方等を実現するとともに、都市住民が農山漁村の他の地域にも同時に生活拠点を持つこと等によって、地域の活性化につながると期待されており、その促進を図ることは重要な課題となっている。令和3(2021)年3月、ウィズ／ポストコロナ社会において、二地域居住のニーズが高まりつつあることを踏まえ、二地域居住等の普及促進と機運の向上を図るため、国土交通省が事務局となり、関係省庁協力の下、地方公共団体や関係団体等からなる「全国二地域居住等促進協議会」が設立された。首都圏では、設立時点で111の地方公共団体が登録されており、二地域居住等の推進に係る様々な施策や事例等の共有・発信等を行うこととしている。首都圏の地方公共団体においては、例えば、山梨県では、令和2(2020)年度より、都市部にも拠点をもちながら豊かな自然のある山梨に住み・働く「デュアルベースタウン」の実現に向けて、大月市をモデルケースに検討を進めるなど、地方への移住・定住に向けた新しい人の流れの創出に取り組んでいる。

3. 中枢中核都市の機能強化・わくわく地方生活の実現を通じた地方創生の動向

(中枢中核都市の機能強化)

政令指定都市や県庁所在地等の地方の中枢中核都市¹⁾は、相当の人口規模を有し、産業活動、住民生活の基盤や、国際的な投資の受入れ環境等の機能を備え、活力ある地域社会を維持するための拠点である。近隣市町村を含めた地域全体の経済、生活を支え、東京圏への人口流出を抑制する機能が期待されている。

中枢中核都市が抱えている課題を解決し、その都市力を向上するため、平成27(2015)年度から令和元(2019)年度を期間とする第1期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、政策テーマに応じて関係省庁連携によるハンズオン支援等が行われてきた。また、令和2(2020)年12月には、新型コロナウイルスによる意識・行動変容を踏まえた地方へのひと・しごとの流れの創出等の観点から、令和元(2019)年12月に策定された第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が改訂され、関係省庁との連携により引き続き支援が行われている。

(わくわく地方生活の実現)

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

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

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

第4節

国際競争力の強化

1. 国際的な港湾・空港機能の強化等

(1) 航空輸送体系の整備

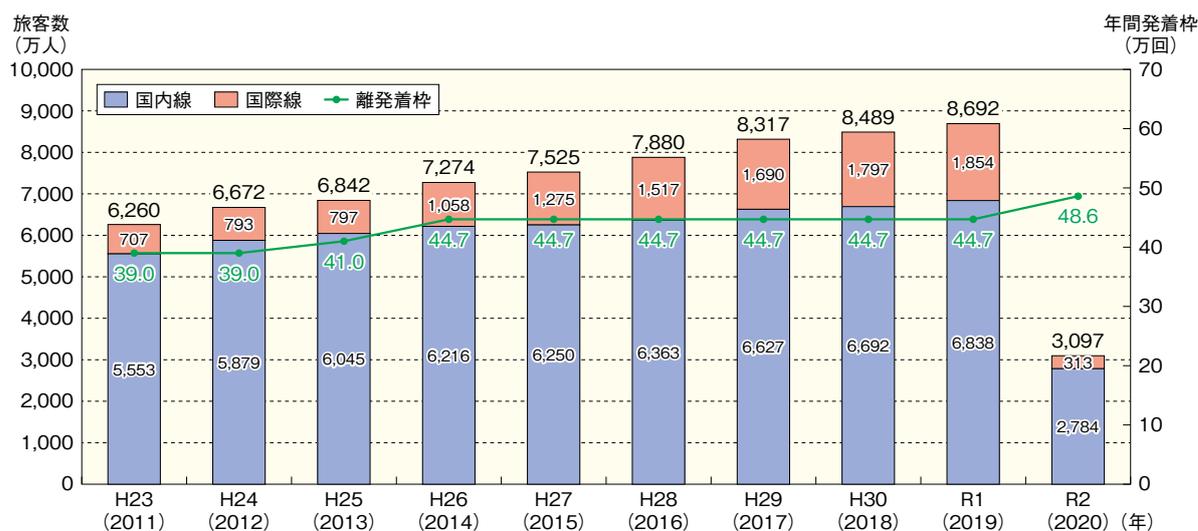
① 都市間競争力アップにつながる羽田・成田両空港の強化

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、我が国の成長の牽引車となる首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））の機能強化が進められている。令和2（2020）年3月には、最優先課題とされていた首都圏空港の年間合計発着容量83万回が達成された。現在は、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28（2016）年3月30日、明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）における訪日外国人旅行者数を令和12（2030）年に6,000万人にする目標の達成等の観点から、両空港を合わせて年間約100万回の発着容量とするための取組が進められているところである。

② 羽田空港の整備

羽田空港は、我が国の国内線の基幹空港であり、令和2（2020）年の年間旅客数は新型コロナウイルスの影響により3,097万人に落ち込んだが、令和元（2019）年までは増加傾向にあり、同年には8,692万人が利用した（図表2-4-1）。

図表2-4-1 羽田空港の年間旅客数と発着枠数（各年12月末日時点）



注：令和元（2019）年までの旅客数は空港管理状況により、令和2（2020）年は管内空港の利用概況（速報）による。

資料：国土交通省

羽田空港においては、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、国際線の年間発着容量が約4万回拡大された。新飛行経路の運用開始後は、騒音対策・安全対策や、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、令和2(2020)年6月に「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が設置されている。検討会では、現在の滑走路の使い方を前提とした上で、騒音軽減等の観点から見直しが可能な方策がないかについて、最近の航空管制や航空機器の技術革新を踏まえ、技術的観点から検討が行われている。

上記に加えて、令和2(2020)年度には、拠点空港としての機能拡充に向けて、羽田空港のアクセス利便性の向上を図るため、空港アクセス鉄道の基盤施設整備が新規着手された。あわせて、駐機場の整備や、航空機の安全な運航を確保するための基本施設及び航空保安施設の更新・改良等とともに、地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめるための滑走路等の耐震性強化や、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策として多摩川沿いの護岸の整備等が実施された(図表2-4-2)。

図表2-4-2 羽田空港の整備

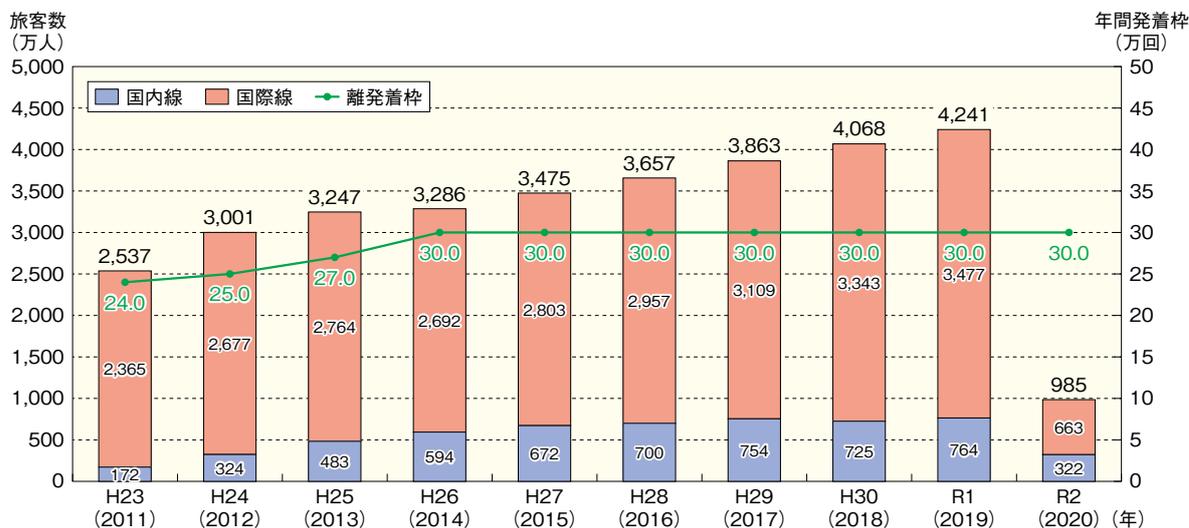


資料：国土交通省

③成田国際空港の整備

成田国際空港は、我が国の国際航空の中心であり、高速離脱誘導路の整備等により、令和2(2020)年3月29日から空港処理能力が年間約4万回拡大した。また、令和2(2020)年の年間旅客数は、新型コロナウイルスの影響により985万人に落ち込んだが、令和元(2019)年までは増加傾向にあり、同年には4,241万人が利用した(図表2-4-3)。

図表2-4-3 成田国際空港の年間旅客数と発着枠数(各年12月末日時点)



注：令和元(2019)年までの旅客数は空港管理状況により、令和2(2020)年は管内空港の利用概況(速報)による。

資料：国土交通省

成田国際空港においては、平成30(2018)年3月の国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意に基づき、令和10(2028)年度末を完成目標とするB滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組が進められている(図表2-4-4)。令和2(2020)年度は、LCCの成長に伴う抜本的な能力増強策として、第3ターミナル増築に伴うCIQ(税関、出入国管理、検疫所)の施設整備等が実施されている。

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

今後も、成田国際空港は、国際線の基幹空港としての機能を持ちつつ、国際線・国際線の乗継需要も取り込んで国際航空ネットワークの強化を図りながら、国際・国内のLCC需要、貨物需要にも対応していくこととされている。

図表2-4-4 成田国際空港の施設計画



資料：国土交通省

(2) 海上輸送体系の整備

① コンテナ取扱状況

首都圏の港湾は、上海、香港をはじめとする中国諸港やシンガポールといったアジア諸国の港湾のコンテナ取扱量が飛躍的に増加している中で、コンテナ取扱貨物量自体は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2-4-5）。国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワーク（北米航路、欧州航路といった大型コンテナ船が投入される航路）を維持していくためには、港湾機能の強化等により、国際競争力の向上を図ることが必要である。

図表2-4-5 コンテナ取扱貨物量ランキング

(単位：万TEU)

1984年			2019年（速報）		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1(1)	上海（中国）	4,330
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2(2)	シンガポール	3,720
3	香港	211	3(4)	寧波-舟山（中国）	2,753
4	神戸	183	4(3)	深圳（中国）	2,577
5	高雄	178	5(7)	広州（中国）	2,324
6	シンガポール	155	6(6)	釜山（韓国）	2,199
7	アントワープ	125	7(8)	青島（中国）	2,101
8	基隆	123	8(7)	香港（中国）	1,836
9	ロングビーチ	114	9(9)	天津（中国）	1,726
10	横浜	110	10(11)	ロッテルダム（オランダ）	1,481
...
12	釜山	105	34(29)	東京	501
...
15	東京	92	61(59)	横浜	299
...
31	大阪	42	67(65)	神戸	287
		
			68(67)	名古屋	284
		
			80(76)	大阪	246

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

注3：（ ）は平成30(2018)年の順位

資料：国土交通省

②国際コンテナ戦略港湾

我が国の国際競争力の強化等のため、我が国と欧州・北米等を結ぶ国際基幹航路の安定的な維持・拡大を図る国際コンテナ戦略港湾に京浜港等が選定されて以降、ハード・ソフト一体となった総合的な施策が実施されてきた。平成31(2019)年3月にはそれまでの個別施策の取組状況と政策目標のフォローアップ、今後の政策目標等の見直しが行われ、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめフォローアップ」が公表された。このフォローアップに基づき、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策が、国・港湾管理者・民間の協働体制で推進されている。

例えば、京浜港の港湾運営会社である横浜川崎国際港湾株式会社は、集貨事業に係る経費の一部を国が支援する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用した集貨事業を実施している。令和3(2021)年3月には、日本に寄港するコンテナ船としては過去最大級の船舶の寄港が実現するなど、具体的な成果が出ている。

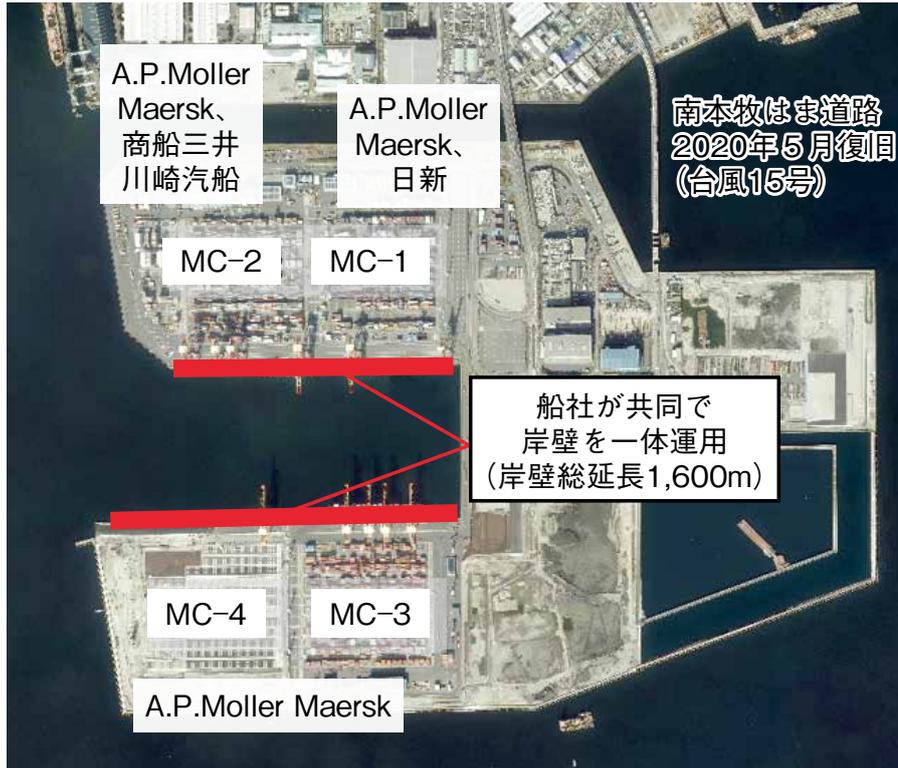
また、AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組が進められている。具体的には、遠隔操作RTGの導入に係る事業に対する支援制度を活用し、令和2(2020)年に首都圏では、横浜港における事業を採択しており、導入促進が図られている。

③京浜港の整備

京浜港においては、コンテナ船の大型化に対応した大水深コンテナターミナル(水深16m以上)の整備が行われており、令和2(2020)年8月には、世界最大級のコンテナ船に対応できる国内最大深度を有するMC4コンテナターミナル(横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業)の暫定供用が開始されている(図表2-4-6)。また、令和元(2019)年度より、横浜港海上コンテナターミナル再編整備事業として新本牧ふ頭地区及び本牧ふ頭地区についても整備が進められている(図表2-4-7)。

上記整備と併せて、令和元年房総半島台風により被災した南本牧はま道路の復旧が進められ、令和2(2020)年5月に供用が再開された。また、京浜港の物流ネットワークを形成するため、東京港臨港道路南北線、川崎港臨港道路東扇島水江町線、横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路の整備が進められている。

図表2-4-6 横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業(大水深コンテナターミナル)



資料：国土交通省

図表2-4-7 横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業 (大水深コンテナターミナル)



資料：国土交通省関東地方整備局

④LNGバンカリング拠点の形成

国際海事機関（IMO）による船舶に対する環境規制の強化が見込まれる中、環境負荷の少ないLNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の導入が進んでおり、LNGバンカリング（船舶へのLNG燃料供給）拠点の有無が、港湾の国際競争力を左右する状況となっている。

平成30(2018)年度には、「東京湾におけるSTS方式での船舶向けLNG燃料供給事業」が、LNGバンカリング拠点を形成するために必要となる施設整備に対する補助事業として採択されており、同事業は、令和3(2021)年に供用開始予定である。

国土交通省は、引き続き、世界最大の重油バンカリング拠点であるシンガポール港をはじめ、諸外国港との連携を深めつつ、我が国港湾におけるLNGバンカリング拠点形成を促進していく。

⑤安心してクルーズを楽しめる環境整備

令和2(2020)年度は新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、クルーズ船の運航が休止となるなど厳しい状況が続いた。このため、国土交通省ではクルーズの安全・安心の確保のための検討を行い、同年9月18日に中間とりまとめを公表し、同時に、中間とりまとめを踏まえた国内クルーズに関するガイドラインが関係業界団体（日本外航客船協会・日本港湾協会）から公表された。国内クルーズの運航や受入は、これらのガイドラインに基づく船内や旅客ターミナル等での感染予防対策の徹底に加え、都道府県等の衛生主管部局を含む協議会等における合意を得た上で行われており、首都圏の港湾への寄港も同年11月から再開された。

また、国土交通省では、クルーズの再興に向け、船内・旅客ターミナルにおける感染防止対策や、感染拡大防止に寄与する上質かつ多様なツアーメニューの造成等を促進しており、首都圏の港湾における取組についても支援した。引き続き、ハード・ソフト両面にわたる支援を実施し、安心してクルーズを楽しめる環境整備を推進することとしている。

2. スーパー・メガリージョンの形成

(1) リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線の開業により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港（羽田、成田、中部、関西）、2つの国際コンテナ戦略港湾（京浜、阪神）を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。国土交通省は、「スーパー・メガリージョン構想検討会」を平成29(2017)年8月に設置し、リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす国土構造の大きな変革の効果を最大限引き出すための取組に関する検討を行い、令和元(2019)年5月に最終とりまとめを公表した。

リニア中央新幹線の開業に向けて、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力が行われている。品川・長野間については、平成30(2018)年10月、国土交通大臣により、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成12年法律第87号）に基づく使用の認可が行われた。

首都圏では、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅のほか、神奈川県相模原市、山梨県甲府市に中間駅が計画され、リニア開業を見据えたまちづくりの検討が進められている。例えば、品川駅西口基盤整備については、平成31(2019)年4月に集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」の一つとして事業化されるなど、官民連携で事業が推進されている。山梨県では、リニアの開業を

契機として、国内外の多くの人から目的地として選ばれる山梨県となるよう、令和2(2020)年3月に「リニアやまなしビジョン」を策定し、令和2(2020)年度は、リニア駅前の交通結節機能の整備やリニア駅と既存駅等との公共交通によるアクセス向上に向けたあり方について検討を進めている。

(2) ナレッジ・リンクの形成

国・企業等の様々な研究機関、大学等が集積する筑波研究学園都市においては、TX(つくばエクスプレス)沿線の大学、研究機関や、近畿圏(関西文化学術研究都市)との連携が強化され、知的対流(ナレッジ・リンク)が形成・拡大されることで、高度な価値創造が行われる可能性がある。このように、筑波研究学園都市を最大限に活用し、近接する柏の葉キャンパス等と連携しながら、リニア中央新幹線の開通を契機として中部や関西との広域的で新たな知識活動の連携を深め、ナレッジ・リンクの具体化につながるスーパー・メガリージョンを牽引するイノベーション拠点を形成することが重要である。

茨城県や関係団体においては、研究機能の向上に加えてTX沿線地域ならではの暮らし方「つくばスタイル」が実現できる魅力的なまちづくりを進めることにより、日本の発展に寄与する知的対流拠点の形成を図ることとしている。

3. 洗練された首都圏の構築

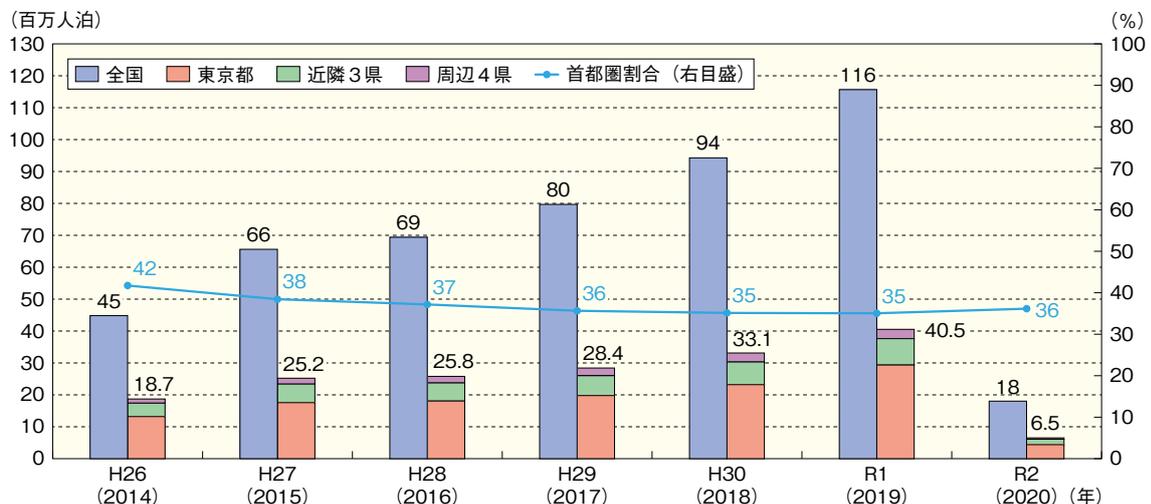
(1) 広域的な観光振興に関する状況

(観光立国の推進)

観光立国の推進に当たっては、訪日外国人旅行者数の拡大に向けた訪日プロモーション等、実効性の高い観光政策を強力に展開していくこととされている。

日本政府観光局(JNTO)によると、令和2(2020)年の訪日外国人旅行者数は、新型コロナウイルスの感染拡大により、対前年比87.1%減の約411万6千人となっている。また、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における令和2(2020)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1,803万人泊のうち約652万人泊となっており、その約7割が東京都で約439万人泊となっている(図表2-4-8)。

図表2-4-8 全国・首都圏の外国人延べ宿泊者数の推移



資料:「宿泊旅行統計調査」(観光庁)を基に国土交通省都市局作成

政府は、令和2(2020)年7月に、今後1年を目途とした行動計画として「観光ビジョン実現プログラム2020」を決定し、「GOTOトラベル事業」等による国内旅行の需要喚起とともに、国・地域ごとの新型コロナウイルスの感染収束を十分に見極め、インバウンドの回復を図るとしている。インバウンド促進に向けた施策の一つとして、国土交通省は、スノーリゾートの国際競争力を高めるため、令和2(2020)年度よりスキー場インフラ整備等の支援事業を開始しており、首都圏においては、「ONSEN-SNOW RESORT Shiobara (栃木県那須塩原市)」が採択されている。

(広域的な観光振興)

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

観光庁では、訪日外国人旅行者等の広域周遊観光促進のための観光地域支援事業に取り組んでいる。同事業では、観光地域づくりの舵取り役である観光地域づくり法人(DMO)が中心となって行う、調査・戦略策定からそれに基づく滞在コンテンツの充実、受入環境整備、情報発信・プロモーション等の取組に対して、総合的な支援を行っている。令和2(2020)年度は、外国人旅行者限定コンテンツ体験モニター、多言語パンフレット・マップ作成等の東京周辺エリアでの広域的な周遊観光促進に資する取組への支援が行われた。

(2) オリンピック・パラリンピックに向けた取組

(オリンピック・パラリンピック開催を契機としたレガシーの創出)

第125次国際オリンピック委員会総会(平成25(2013)年9月開催)にて開催が決定した東京2020大会は、世界的な新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえ、令和2(2020)年3月に、1年間開催を延期することが決定された。

延期の発表後も、競技会場等の整備については、東京2020大会の持続可能性コンセプトである「Be better, together/より良い未来へ、ともに進もう。」の下、引き続き既存施設の活用・改良による環境負荷の低減など、持続可能な社会の実現に向けた取組が進められている。

交通体系整備に係るインフラについて見ると、臨港道路南北線や環状第2号線等の道路ネットワークの整備、都心と臨海地域とを結ぶ新しい交通機関であるBRT(バス高速輸送システム: bus rapid transit)の整備、東京国際クルーズターミナルの整備、首都圏空港の機能強化及び空港アクセス等の改善に向けた都市鉄道の在り方の検討、さらには、美しい都市景観の創出や道路の防災性向上等の観点からの無電柱化の推進等、東京2020大会のみならず、その開催後を見据えた首都圏の整備・検討が行われている(図表2-4-9、図表2-4-10、図表2-4-11、図表2-4-12)。このうち、令和2(2020)年度には、臨港道路南北線の開通(6月)、東京国際クルーズターミナルの開業(9月)、BRTの虎ノ門ヒルズ~晴海BRTターミナル間のプレ運行(1次)の開始(10月)がされている。

また、障害者だけでなく、高齢者等も含めた全ての人に向けたユニバーサルデザインの導入等、高い水準のアクセシビリティを提供するための取組が各地で進められているほか、暑熱対策として、道路緑化等の総合的な道路空間の温度上昇抑制対策が推進されている(図表2-4-13)。

さらに、東京2020大会開催前や開催中に首都直下地震が発生することも想定し、本大会の開催を支えるため、平成29(2017)年8月より、海外や国内において平時から容易に防災情報等を

入手できる「防災ポータル／Disaster Prevention Portal」が開設されている。令和2(2020)年9月には、閲覧利便性の更なる向上、首都圏以外の地域の地域情報と災害情報の充実、在留外国人等のための防災情報の拡充のため、サイトのリニューアルが行われた(図表2-4-14)。

図表2-4-9 東京港臨港道路南北線の概要



資料：国土交通省

図表2-4-10 東京都市計画道路環状第二号線の概要



注：令和2(2020)年度末時点で虎ノ門～豊洲区間のうち、汐留～虎ノ門区間(約1.25km)、晴海～汐留区間(1.81km)を除き整備済み。

資料：東京都提供

図表2-4-11 BRT運行ルート(プレ運行(一次))、車両のデザイン



資料：東京都提供



図表2-4-12 東京国際クルーズターミナル



資料：東京都提供

図表2-4-13 全国・首都圏の鉄道駅の段差解消率（令和元(2019)年度末）

	1日当たりの 平均利用者が 3千人以上の駅	段差が解消されている駅		うち基準に適合している設備により 段差が解消されている駅	
		駅数	割合	駅数	割合
茨城県	37	33	89.2%	33	89.2%
栃木県	26	26	100.0%	26	100.0%
群馬県	21	15	71.4%	15	71.4%
埼玉県	175	174	99.4%	165	94.3%
千葉県	218	208	95.4%	208	95.4%
東京都	716	707	98.7%	687	95.9%
神奈川県	328	318	97.0%	311	94.8%
山梨県	13	11	84.6%	10	76.9%
首都圏	1,534	1,492	97.3%	1,455	94.9%
全国	3,580	3,432	95.9%	3,288	91.8%

注：対象駅は、利用者3,000人/日以上旅客施設

資料：国土交通省

図表2-4-14 東京2020大会開催に向けた防災情報ポータルサイト「防災ポータル」

防災ポータルのリニューアルのポイント

① 閲覧利便性の更なる向上

平時・災害時に参照されやすいサイトを上位表示

サイト説明文を分かりやすい表現に改善

国土交通省 | 地震や風水害など自然災害発生時に、いち早く現場から災害情報を収集し、災害情報を地図上に表示するシステム

- 各カテゴリにおいて、閲覧者数が多いサイトや平時・災害時に参照されやすいサイトを上位に表示し、閲覧利便性を向上。
- サイト説明文の専門用語を減らし、サイト情報がわかりやすくなるように改善。

② 対象地域、災害情報の充実

「地域の情報」カテゴリを追加

様々な災害情報を追加

噴火警報・予報

熱中症から身を守るために

- 首都圏以外の情報（各地域の南海トラフ巨大地震対策等）の充実に合わせて、「地域の情報」カテゴリを追加し、サイト利用時の利便性を向上。
- 多様化する災害に対応するために、火山噴火や熱中症などのサイトを追加。

③ 在留外国人等のための防災情報の拡充

外国人向け情報を追加

対応言語の追加

中文、日本語、英語、ベトナム語、ポルトガル語、タイ語

- 母国の支援情報や外国人のための相談窓口など、外国人にとって災害時に参考となる情報提供サイトを追加。
- 新たにベトナム語、ポルトガル語、タイ語を追加し、8言語に対応。

資料：国土交通省

（オリンピック・パラリンピックと東北の復興）

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

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

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

4. 都市再生施策等の進捗状況

(1) 都市再生緊急整備地域の指定等

都市再生特別措置法に基づき、都市開発事業を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域（都市再生緊急整備地域）及び都市再生緊急整備地域のうち、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域（特定都市再生緊急整備地域）の指定が順次行われている。首都圏における都市再生緊急整備地域は、令和2（2020）年度末までに、19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。首都圏内における直近の事例としては、平成29（2017）年8月に「大宮駅周辺地域」（埼玉県さいたま市）が指定されたほか、平成30（2018）年10月に「新宿駅周辺地域」（東京都新宿区・渋谷区）及び「横浜都心・臨海地域」（神奈川県横浜市）の指定区域が拡大されている。

(2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定

都市再生緊急整備地域（特定都市再生緊急整備地域を含む。）に指定された地域においては、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められている。国土交通大臣が認定する優良な民間都市再生事業計画は、税制の特例措置等が受けられ、首都圏では、令和2（2020）年度に「品川開発プロジェクト（第I期）（品川駅・田町駅周辺地域）」等の4件が新たに追加され、92件の計画が認定を受けている。

「品川開発プロジェクト（第I期）」では、令和2（2020）年3月に開業したJR高輪ゲートウェイ駅前に、文化創造施設などの国際競争力強化に資する整備を行うとともに、防災対応力強化や環境負荷低減にも取り組むとされている。さらに、合計約2万㎡の歩行者広場やデッキレベルの歩行者ネットワーク整備を行い、令和6（2024）年度の竣工を予定している（図表2-4-15）。

図表2-4-15 品川開発プロジェクト（第I期）



資料：JR東日本提供

(3) 官民連携まちなか再生推進事業

国土交通省は、都市の魅力・国際競争力の強化を図るため、官民の様々な人材が集積するエリアプラットフォームの構築やエリアの将来像を明確にした未来ビジョンの策定等の取組を総合的に支援する補助制度を令和2(2020)年度に創設した(図表2-4-16)。首都圏では令和2(2020)年度に18者が採択されている。例えば、「水戸のまちなか大通り等魅力向上検討協議会」は、JR水戸駅北口の中心市街地を貫く国道50号沿道を多くの人が楽しめるウォークアブル空間に転換すること等を目指し、未来ビジョンの策定に向けた実態調査等を実施している。

図表2-4-16 官民連携まちなか再生推進事業の概要

官民連携まちなか再生推進事業

官民の様々な人材が集積する**エリアプラットフォームの構築**やエリアの将来像を明確にした**未来ビジョンの策定**、ビジョンを実現するための**自立・自走型システムの構築**に向けた取組を総合的に支援し、多様な人材の集積や投資を惹きつける都市の魅力・国際競争力の強化を図る。
【令和2年度創設】

未来ビジョン策定とビジョン実現のための自立・自走型システムの構築への支援



※1：新規に取り組む「エリアプラットフォーム構築」と「未来ビジョン等策定」については、単年度あたり合計1,000万円を上限とする。(最大2年間 ただし、試行・実証実験を行いながら、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたビジョンを策定するものに限り、最大3年間に延長)
※2：1事業あたり1年間に限る。 ※3：「エリアプラットフォーム構築」及び「未来ビジョン等策定」における準備段階においてのみ、市区町村を補助対象とすることができる。

資料：国土交通省

(4) 国家戦略特区の取組

国家戦略特別区域法(平成25年法律第107号)に基づく東京圏国家戦略特別区域として、令和2(2020)年度末時点で東京都、神奈川県、千葉県成田市及び千葉県千葉市が指定されている。国・地方公共団体・民間により構成される東京圏国家戦略特別区域会議は、令和2(2020)年度末現在、33回にわたって開催され、区域計画の作成・変更について内閣総理大臣の認定を受け、規制の特例措置を活用した事業が推進されている。

令和2(2020)年度には新たに10事業が加わり、134事業が認定を受けている。例えば、都市計画法(昭和43年法律第100号)や都市再生特別措置法の特例を活用した都市開発事業(39事業)、道路法(昭和27年法律第180号)の特例を活用したエリアマネジメント事業(12事業)、法人設立に関する申請等のための窓口を集約し、外国人を含めた開業を促進する「東京開業ワンストップセンター」の開設等の取組が実施されている(図表2-4-17)。また、国家戦略特区を活用した規制改革等を推進していくため、平成28(2016)年10月4日付で内閣府及び東京都による「東京特区推進共同事務局」が設置されている。

図表2-4-17 エリアマネジメントに係る道路法の特例による認定状況（令和3（2021）年3月末日時点）

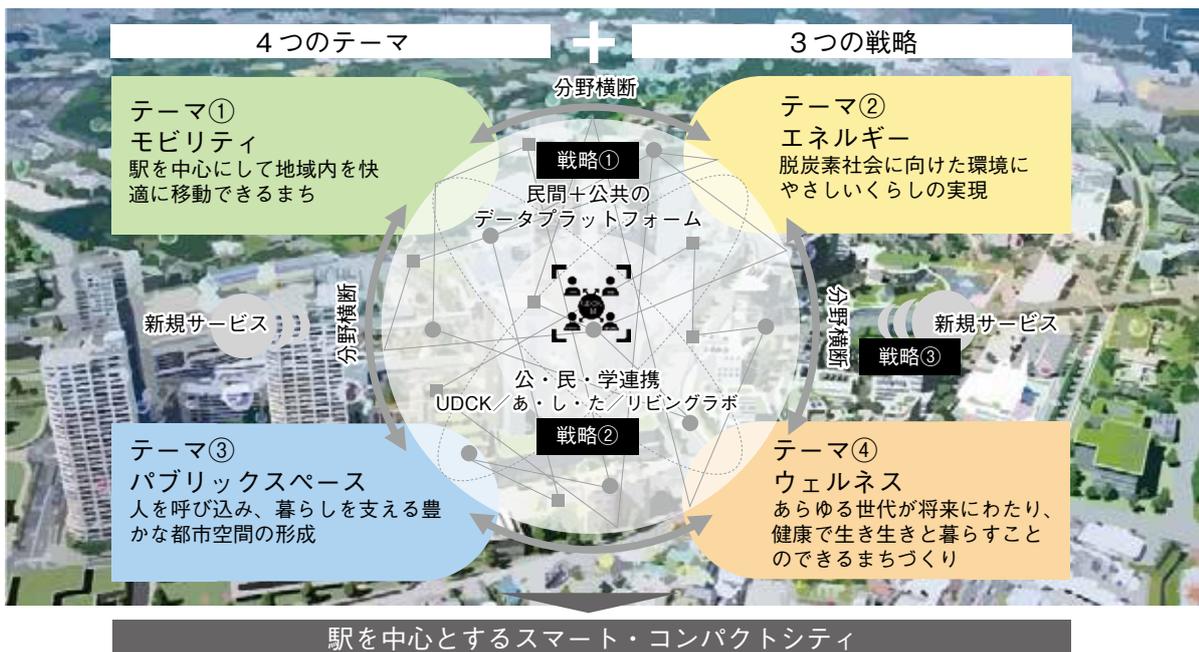
認定年度	地域	事業主体
平成26年度	東京都	大丸有地区まちづくり協議会【丸の内仲通り等】
平成27年度	東京都	一般社団法人新宿副都心エリア環境改善委員会【新宿副都心四号線・十二号線】
	東京都	一般社団法人大崎エリアマネジメント等【大崎駅東西自由通路・夢さん橋】
	東京都	さかさ川通りーおいしい道計画ー【蒲田駅周辺街路】
平成28年度	東京都	自由が丘商店街振興組合【特別区道一級幹線28号線・特別区道一級幹線29号線・特別区道H103号線】
	東京都	一般社団法人日本橋室町エリアマネジメント【日本橋仲通り及び江戸桜通り地下歩道】
平成28年度	東京都	グリーン大通りエリアマネジメント協議会【池袋駅東口グリーン大通り】
	千葉県	株式会社幕張メッセ【千葉市道中瀬幕張町線等】
平成30年度	東京都	歌舞伎町タウン・マネージメント【シネシティ広場】
令和元年度	東京都	一般社団法人新虎通りエリアマネジメント【都道外濠環状線】
	東京都	一般社団法人浅草六区エリアマネジメント協会【浅草六区プロードウェイ】
令和2年度	東京都	一般社団法人日比谷エリアマネジメント【日比谷仲通り等】

資料：「国家戦略特区」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

（5）スマートシティの推進

国土交通省では、「都市の抱える諸課題に対して、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）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区」を「スマートシティ」と定義し、その実現に向けた取組を推進している。令和2（2020）年度までに、首都圏で8事業の先行モデルプロジェクト、8事業の重点事業化促進プロジェクトが選定されている。例えば、先行プロジェクトである千葉県柏市の「柏の葉スマートシティコンソーシアム」は、4つのテーマ（モビリティ、エネルギー、パブリックスペース、ウェルネス）に対して、公・民・学によるまちづくり体制を活かし、分野横断的なサービスの創出に取り組んでいる（図表2-4-18）。

図表2-4-18 柏の葉スマートシティの概要



資料：柏の葉スマートシティコンソーシアム提供

第5節

環境との共生

1. 自然（的）環境の保全・整備

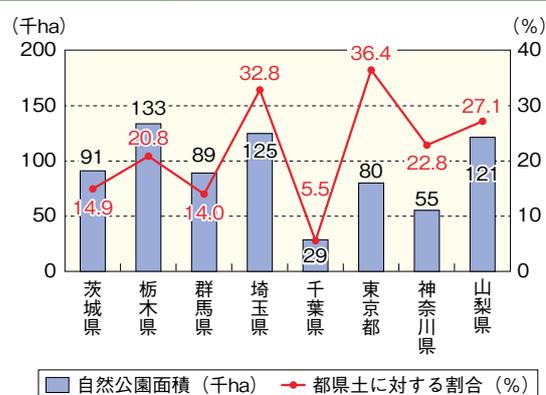
(1) 自然環境の保全・再生

(自然環境保全地域等や自然公園地域等の指定状況)

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

また、大規模な高山植生や優れた天然林等を指定対象とする自然環境保全地域の面積は、神奈川県自然環境保全地域が約11,236ヘクタール（令和3（2021）年3月末時点）と最も大きい状況となっている。

図表2-5-1

首都圏の自然公園都県別面積
（令和2（2020）年3月末時点）

資料：「自然保護各種データ一覧」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

(2) 緑地の保全・創出

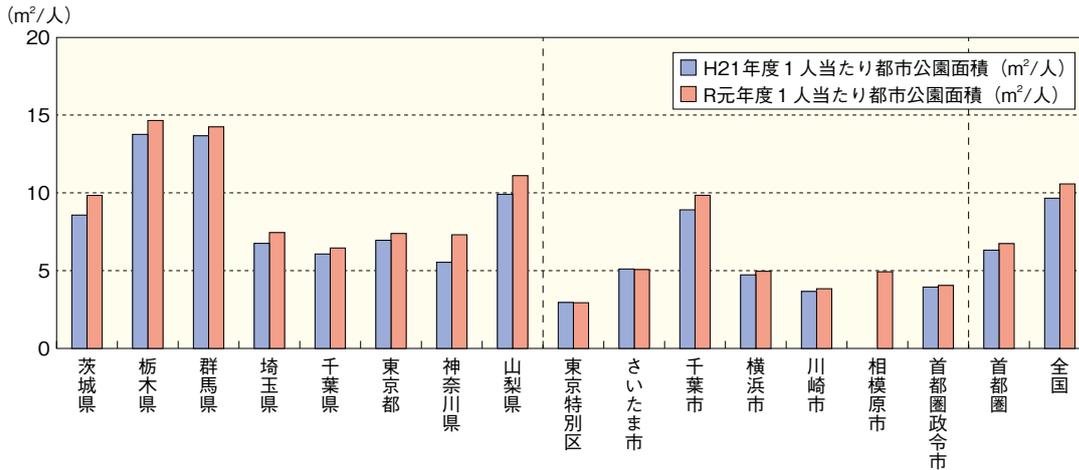
① 都市公園の整備及び緑地保全の状況

都市公園の整備や都市緑地法（昭和48年法律第72号）に基づく特別緑地保全地区等の指定、生産緑地法（昭和49年法律第68号）に基づく生産緑地地区の指定等により、都市における緑地の保全や緑化が総合的に推進されている。

首都圏の令和元（2019）年度末の都市公園の整備量は、平成21（2009）年度末と比較し、面積は約26,807ヘクタールから約29,471ヘクタールと約2,664ヘクタール（約10%）増加、箇所数は30,062箇所から34,699箇所と4,637箇所（約15%）増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.7㎡/人となっている（図表2-5-2）。

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

図表2-5-2 首都圏等の一人当たり都市公園面積



注1：平成21(2009)年度の首都圏政令市には、政令市移行（平成22(2010)年4月）前の相模原市を含まない。

注2：首都圏政令市には、東京都特別区を含む。

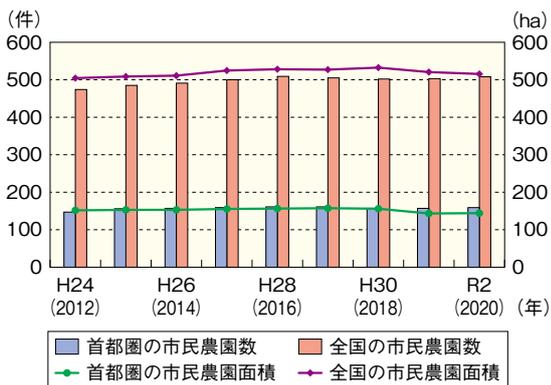
資料：「都市公園データベース」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

②市民農園の開設

市民農園は、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としての作物栽培の場や都市住民と農村住民との交流の機会を提供するとともに、貴重な自然としての農地の保全・活用に寄与している。

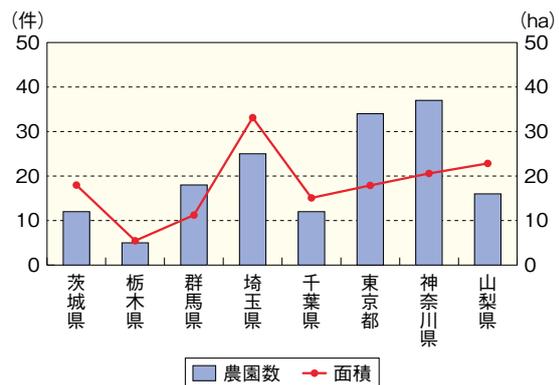
首都圏の市民農園整備促進法に基づき開設された市民農園面積は概ね横ばいとなっており、都県別に令和元(2019)年度末の整備状況を見ると、面積では埼玉県が約33ヘクタール、農園数では神奈川県が37件と、首都圏内で最も大きくなっている（図表2-5-3、図表2-5-4）。

図表2-5-3 首都圏等の市民農園の面積推移 (各年3月末時点)



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

図表2-5-4 首都圏の市民農園面積と農園数 (令和2(2020)年3月末時点)



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

③グリーンインフラの推進

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

令和2(2020)年度は、グリーンインフラの基本構想の策定等や専門家派遣等の支援を行う「先

導的グリーンインフラ形成支援事業」が創設され、首都圏では、東京都多摩市聖蹟桜ヶ丘駅北側エリアにおける「雨水の貯留・浸透や屋外空間を生かした防災・減災、気候変動等への対応」が事業採択されている。このほか、同年度には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」が創設され、首都圏では14件が優秀賞（うち3件が国土交通大臣賞）となった。

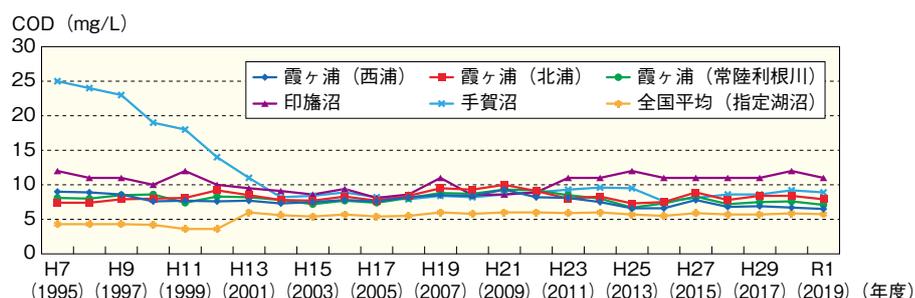
（3）水環境・水循環の保全・回復

①河川、湖沼等の水質改善

首都圏の令和元(2019)年度の水質状況は、河川におけるBOD¹⁾の環境基準達成率²⁾が首都圏全体で90.6%となっており、全国の94.1%と比較して低い状況である³⁾。また、首都圏の湖沼においても、COD⁴⁾の環境基準達成率が43.9%³⁾となっており、全国の50.0%と比較して依然低い状況にある。指定湖沼⁵⁾は、手賀沼（千葉県）で平成7(1995)年度から水質の改善がみられるものの、霞ヶ浦（茨城県）や印旛沼（千葉県）を含め、いまだに全ての測定地点で環境基準を達成していない状況であり、近年ではCOD値はほぼ横ばいとなっている。（図表2-5-5）。

国及び地方公共団体は、引き続き河川環境の整備や下水道の整備等による水質改善対策を実施し、河川や湖沼等の水質改善を推進している。

図表2-5-5 首都圏等の指定湖沼の水質状況（COD年間平均値）



資料：「令和元年度公共用水域水質測定結果」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

②東京湾再生に向けた取組

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

第二期計画では、これまでの取組を引き続き粘り強く進めていくことに加え、多様な関係者の参画

- 1) BOD（生物化学的酸素要求量）：水中の有機物を分解するために水中の微生物が消費した溶存酸素量。河川の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
- 2) 環境基準達成率：各水域に指定されている環境の基準が達成されている水域の割合
- 3) 「令和元年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により、国土交通省都市局算出
- 4) COD(化学的酸素要求量)：水中の有機物を酸化剤によって酸化する際に消費された酸化剤の量を酸素に換算した値。湖沼及び海域の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
- 5) 指定湖沼：湖沼水質保全特別措置法（昭和59年法律第61号）に基づき、環境基準が達成されていない又は達成されないこととなるおそれが高い湖沼であって、水質保全施策を総合的に講ずる必要がある湖沼について指定

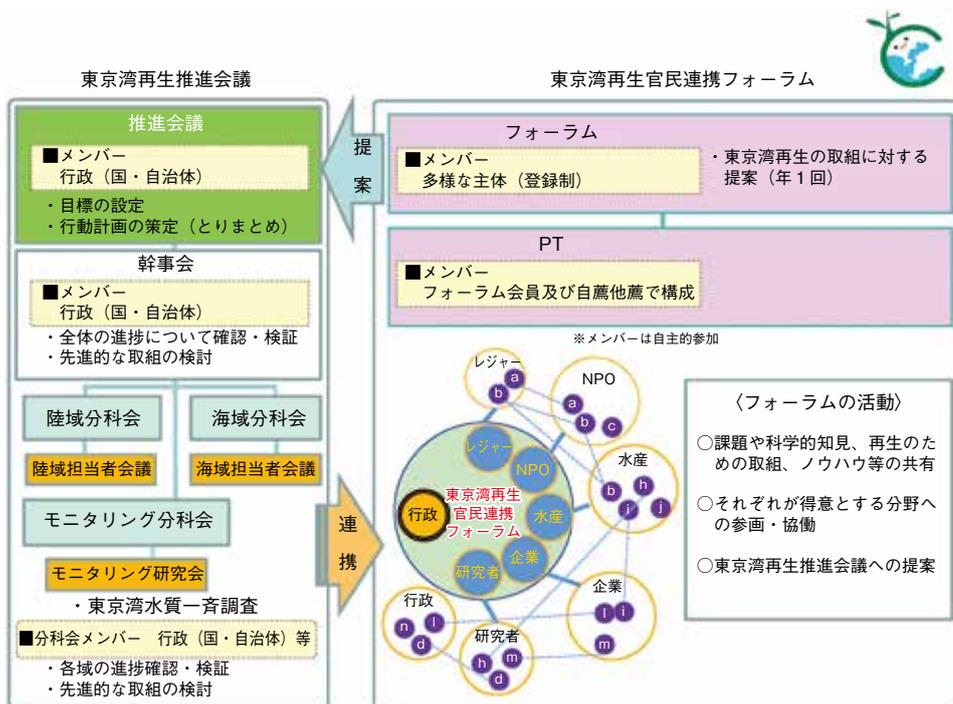
による議論や行動の活発化・多様化を図るための体制を構築することが位置付けられ、平成25(2013)年11月に多様な主体で構成される「東京湾再生官民連携フォーラム」が設置された(図表2-5-7)。

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



資料：国土交通省

図表2-5-7 東京湾再生官民連携フォーラムの組織構成



資料：東京湾再生官民連携フォーラム事務局提供

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

令和2(2020)年7月には、平成25(2013)年度から30(2018)年度までの6年間で実施した第二期計画に位置付けられた施策と28項目の評価指標について評価、分析を行い、第二期計画の第2回の中間評価が取りまとめられた。評価においては、多くの政策が着実に実施され、一部水質指標について一定の改善がみられたものの、東京湾全体の水質改善に向けては目標の達成に至っていない状況であるとされた。東京湾の再生は長期的な展望が不可欠であることを念頭に、今後も各関係主体が連携し、着実な取組を進めていくことが必要である。

2. 環境負荷の低減

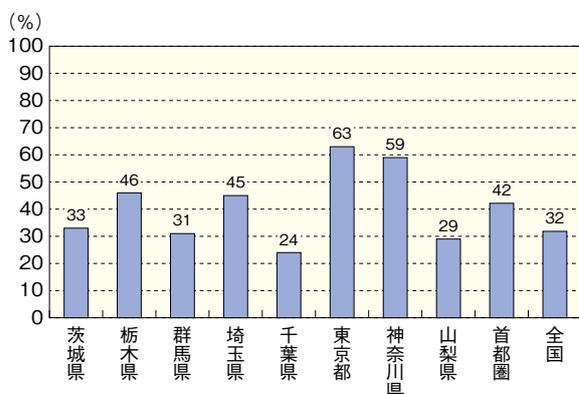
(1) 温室効果ガスの削減

令和2(2020)年12月25日に取りまとめられた「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、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、洋上風力産業、水素産業、自動車・蓄電池産業など成長が期待される14分野の産業について、高い目標と、それを実現するための方策や道筋等を示した実行計画を策定した。

これまで、地球温暖化対策の推進に関する法律(平成10年法律第117号)に基づき、地域住民や事業者の取組を定める「地方公共団体実行計画(区域施策編)」の策定が進められており、東京都と神奈川県では、全国平均を上回り、5割を超える策定率(令和元(2019)年度末時点)となっている(図表2-5-8)。また、平成30(2018)年度の東京都の温室効果ガス排出量(速報値)は、6,393万t-CO₂であり、前年度比1.4%の減少となっている(図表2-5-9)。

図表2-5-8

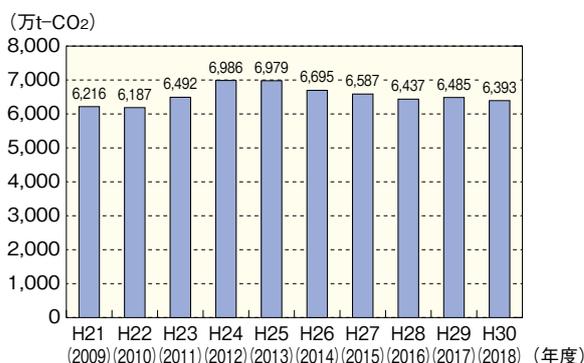
都県別地球温暖化対策実行計画(区域施策編)の策定状況(令和2(2020)年3月末時点)



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

図表2-5-9

東京都の温室効果ガス排出量の推移



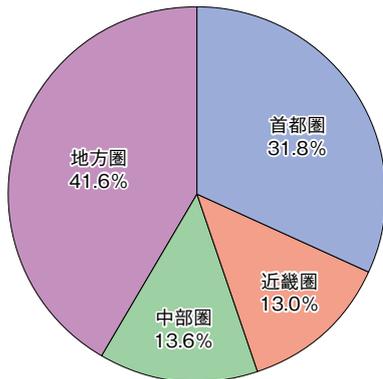
資料:「都における最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量総合調査(2018年度速報値)」(東京都)を元に国土交通省都市局作成

(2) エネルギーの消費動向と対策

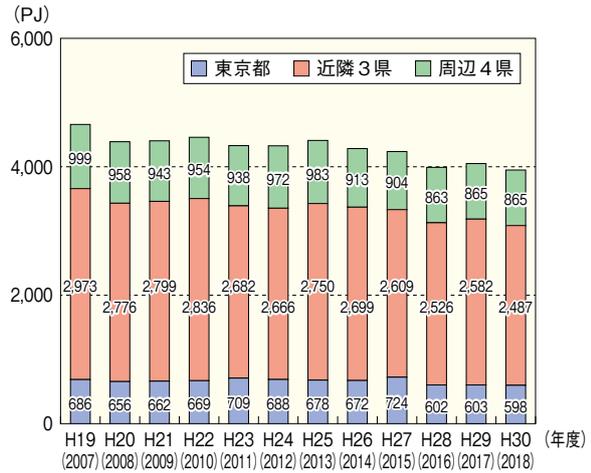
(エネルギー消費の状況)

首都圏における最終エネルギー消費量は、全国の約3割を占めており、平成19(2007)年度以降は漸減傾向で推移し、平成30(2018)年度には約3,950PJ(ペタジュール)となっている(図表2-5-10)。また、首都圏の約6割を近隣3県が占めており、全国都道府県別の順位を見ると、千葉県が第1位(1,269PJ)、神奈川県が第2位(896PJ)となっている(図表2-5-11)。

図表2-5-10 最終エネルギー消費量(直接利用分合計)の対全国シェア(H30(2018)年度)



図表2-5-11 首都圏の最終エネルギー消費量(直接利用分合計)の推移



注1:平成30(2018)年度は暫定値

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

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

(再生可能エネルギーの導入)

平成24(2012)年の固定価格買取制度の開始以降、再生可能エネルギーの導入拡大が進んでおり、首都圏における認定容量は、令和2(2020)年3月末時点で22,428千キロワットに達している(図表2-5-12)。また、首都圏の再生可能エネルギー発電量シェアは、太陽光発電が最も高く、次いでバイオマス発電が高くなっている(図表2-5-13)。

図表2-5-12 首都圏における再生可能エネルギー発電設備の認定状況(令和2(2020)年3月末時点)

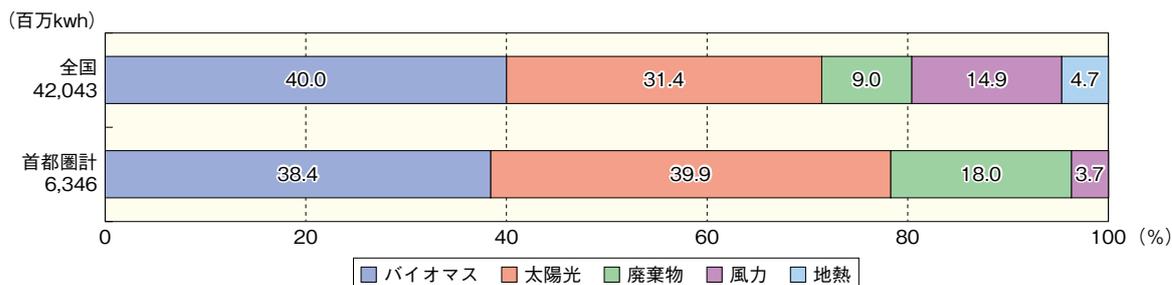
	認定容量(千kW)		
	新規認定分	移行認定分	計
太陽光発電設備	19,000	1,239	20,239
風力発電設備	300	157	457
水力発電設備	191	28	219
地熱発電設備	4	0	4
バイオマス発電設備	1,118	391	1,509
合計	20,613	1,815	22,428

注1:「新規認定分」とは固定価格買取制度開始後に新たに認定を受けた設備

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

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

図表2-5-13 首都圏等の再生可能エネルギー発電量シェア（令和元(2019)年度）



注1：バイオマス発電または廃棄物発電は、専ら又は主として使用する燃料がバイオマス又は廃棄物の場合に、火力発電所の電力量のうち、バイオマス及び廃棄物に係る電力量として再掲載した値
 注2：全国及び首都圏の発電量は、バイオマス発電、太陽光発電、廃棄物発電、風力発電、地熱発電の発電量の合計
 注3：電力調査統計は、電気事業者からの報告をもとに作成している統計表であるため、電気事業者ではない事業者の発電所は含まれない。
 資料：「電力調査統計」（資源エネルギー庁）を基に国土交通省都市局作成

首都圏では、川崎キングスカイフロント東急REIホテルが再生可能エネルギーの導入に取り組んでおり、「世界初の水素ホテル」として、水素による発電・給湯を行うほか、令和2(2020)年4月には、ホテルで排出した食品廃棄物を燃料とする発電を開始した。これにより、ホテル内で使用する全ての電力が環境に配慮したものとなっている（図表2-5-14）。

図表2-5-14 川崎キングスカイフロント東急REIホテルにおける食品廃棄物による発電の取組



資料：川崎キングスカイフロント東急REIホテル提供

（家庭における省エネルギー対策）

首都圏の平成30(2018)年度における最終エネルギー消費量のうち15.0%に当たる594PJは家庭部門が占めており、家庭における省エネルギー対策の一層の推進が求められている。家庭用省エネルギー機器の普及・導入が進んでおり、ヒートポンプ技術を活用し空気の熱でお湯を沸かすことができる「家庭用自然冷媒ヒートポンプ給湯機（エコキュート⁶⁾）」の累計出荷台数は、令和2(2020)年6月に全国で約703万台⁷⁾に達した。

6) エコキュート：電力会社・給湯機メーカーが使用している自然冷媒CO₂ヒートポンプ式給湯機の愛称
 7) 「家庭用自然冷媒ヒートポンプ給湯機“エコキュート”の累計出荷台数700万台突破について」（一般社団法人日本冷凍空調工業会 ウェブサイト）

また、都市ガス、LPガス等のエネルギーから水素を取り出し、自宅に設置した燃料電池で発電し、その時に生じる排熱によりお湯をつくり出す「家庭用燃料電池コージェネレーションシステム（エネファーム）」の導入が平成21(2009)年から本格的に始まり、令和2(2020)年3月末までに首都圏で約13.8万台が導入されている。

(3) 交通分野における環境負荷低減

我が国の二酸化炭素総排出量のうち約2割が運輸部門からであり、そのうち約9割が自動車から排出されている。

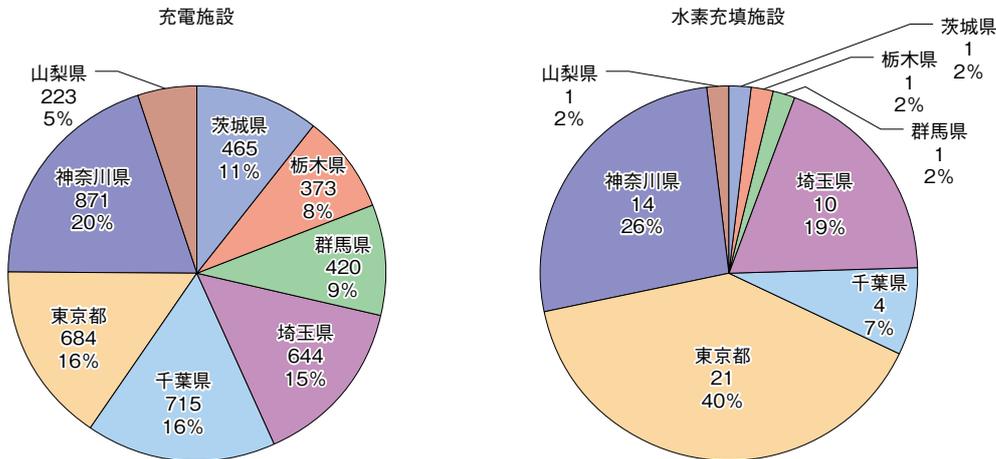
首都圏では、次世代車⁸⁾の保有台数は年々増加を続けている(図表2-5-15)。また、電気自動車のための充電施設のほか、利用時にCO₂を排出しないことから、環境負荷低減効果が期待されている燃料電池自動車のための充填施設の整備も進められている。首都圏における充電施設数は、4,395箇所(令和3(2021)年2月19日時点)、水素充填施設数は53箇所(令和3(2021)年2月末日時点)であり、充電施設、水素充填施設ともに東京都と近隣3県の設置数が多くなっている(図表2-5-16)。

図表2-5-15 首都圏の次世代車の保有台数と割合



注：保有台数は各年度末時点
資料：「自動車保有車両数」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)を基に国土交通省都市局作成

図表2-5-16 首都圏における充電施設・水素充填施設のシェア



注：充電施設数は令和3(2021)年2月19日時点、水素充填施設数は令和3(2021)年2月末日時点
資料：充電施設は「充電施設位置情報データ」(一般社団法人CHAdEMO協議会)、水素充填施設は「FVC・水素ステーション事業の現状について」(資源エネルギー庁)を基に国土交通省都市局作成

8) 次世代車：電気自動車、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)自動車をいう。ただし、軽自動車を除く。

第6節

首都圏整備の推進

1. 首都圏整備制度

(1) 首都圏整備計画

首都圏整備計画は、首都圏整備法（昭和31年法律第83号）に基づいて策定される計画であり、我が国の政治、経済、文化等の中心としてふさわしい首都圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県、栃木県、群馬県及び山梨県）の建設とその秩序ある発展を図ることを目的としたものである。

首都圏整備計画は、第1部及び第2部により構成され、第1部は、長期的かつ総合的な視点から、今後の首都圏整備に対する基本方針、目指すべき首都圏の将来像及びその実現に向けて取り組むべき方向を明らかにしたものであって、関係行政機関及び関係地方公共団体の首都圏の整備に関する諸計画の指針となるべきものである。

また、第2部は、首都圏の区域のうち、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域において、所要の広域的整備の観点を含め、道路、鉄道など首都圏整備法第21条第1項第2号及び第3号に規定する各種施設の整備に関し、その根幹となるべきものを定めたものである。

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

(2) 政策区域等に基づく諸施策の推進

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

図表2-6-1 首都圏の政策区域



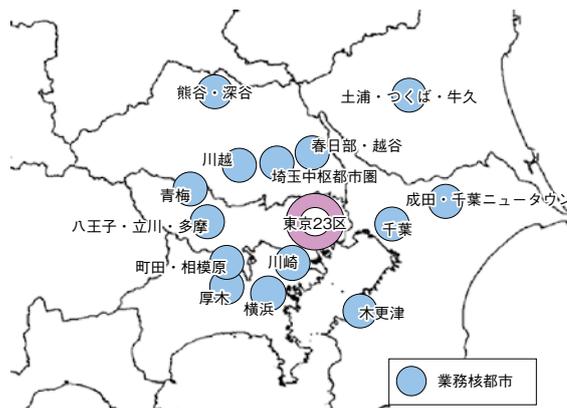
資料：国土交通省

(3) 業務核都市の整備

東京圏においては、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中心となる都市（業務核都市）を、業務機能を始めとした諸機能の集積の核として重点的に育成・整備し、東京都区部への一極依存型構造をバランスのとれた地域構造に改善していくことが重要である。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2-6-2）。

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

図表2-6-2 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

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

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

計画的に市街地を整備し、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、近郊整備地帯の区域のうち特に緑地保全の効果の高い区域が近郊緑地保全区域として指定され（令和2(2020)年3月末現在で19区域、15,861ヘクタール）、区域内における建築物等の新築・増改築、宅地の造成、木竹の伐採等の行為について、都県知事等への届出が義務付けられるなど、緑地保全の推進が図られている。

2. 国土形成計画

(全国計画の推進)

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

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

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

計画の進捗状況を管理するとともに、有効な推進方策を検討するため、国土審議会の下に設置された計画推進部会及び各専門委員会等において検討を行い、令和元(2019)年6月の国土審議会において、これらの検討結果の報告を行った。また、令和2(2020)年度には、「国土の長期展望専門委員会」を設置し、自然災害の激甚化・頻発化、新型感染症等による影響を踏まえ、2050年の国土の姿等について検討を進め、「真の豊かさ」を実感できる国土形成に向けた論点

整理として、同年10月に「国土の長期展望」中間とりまとめを公表した。

(首都圏広域地方計画の推進)

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

本計画では、首都圏の将来像を「確固たる安全・安心を土台に、面的な対流を創出し、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す。」としている。また、首都圏の三大課題である①巨大災害の切迫への対応、②国際競争力の強化、③異次元の高齢化に対応する必要があることや、東京2020大会もターゲットに置き、より洗練された首都圏の構築を目指す必要があること、東京一極集中から対流型首都圏への転換など、日本の中で首都圏が果たすべき役割が示された。これらの基本的考え方に基づき、広域的な連携・協力を図りつつ、今後概ね10年にわたって重点的に実施する具体的取組が38の戦略プロジェクトとして位置付けられている。

首都圏広域地方計画協議会は、令和3(2021)年3月に、本計画の取組状況を取りまとめた。

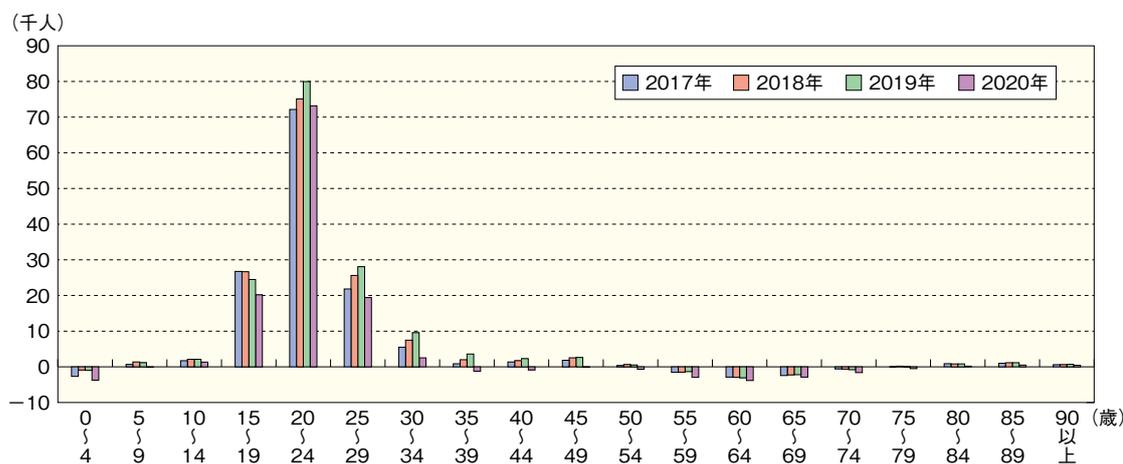
3. 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

(1) 東京一極集中の状況

第1節1.(1)において、人口推計等を基に分析したように、首都圏における人口の社会増減、つまり転入超過数は、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。これは、近年では、専ら東京圏への転入超過によるものであり、周辺4県においては、平成14(2002)年以降、人口の社会増減はマイナスで推移している。

住民基本台帳人口移動報告によると、令和2(2020)年の東京圏の転入超過数は、前年と比較して全世代で減少したものの、約10万人の転入超過となっており、依然として10代後半から20代の若者が大部分を占めている(図表2-6-3)。一方で、第1章第2節3.で分析したように、令和2(2020)年5月以降、東京都において転出超過となる現象も見られている。

図表2-6-3 東京圏の年齢5歳階級別転入超過数



注：マイナスは転出超過数。

資料：「住民基本台帳人口移動報告」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

また、第1節3.で分析したように、資本金1億円以上の普通法人の立地状況については、東京圏が全国の約6割を占め、特に東京都において全国の約5割を占めている。さらに、平成29(2017)年度の首都圏の県内総生産(名目)の合計の全国に占める割合は39.5%である一方、同年10月1日時点の首都圏の人口の全国に占める割合は34.6%であり、人口の占める割合よりも県内総生産の占める割合の方が上回っている。これは、東京都の県内総生産(名目)の全国に占める割合(18.9%)が、東京都の人口の全国に占める割合(10.8%)を大きく上回っている影響が大きい。

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

(2) 東京一極集中の是正に向けた取組

東京一極集中の是正にあたっては、これまで様々な取組が行われてきた。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」による東京23区からの企業の本社機能の移転促進（第1節3.（2）参照）等が進められている。

また、令和3（2021）年1月には、「企業等の東京一極集中に関する懇談会 とりまとめ」が公表され、地方や東京郊外で行うテレワークの普及、ライフステージに応じた地方居住も選択可能となるような環境整備の実現等の方向性が示された。

(3) 魅力ある地方の創生

東京一極集中の是正とともに、魅力ある地方創生に当たり、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。新型コロナウイルスの影響下において、新たな取組も見られており、第1章第2節で取り上げた事例のほか、山梨県富士吉田市では、豊かな自然を体感できる快適なワークスペースと富士吉田ならではの食・芸術・アウトドア等の地域体験プログラムを提供するワーケーションプログラム「SHIGOTABI」が実施されている。また、群馬県みなかみ町においては、都心部からの近接性に優れ、豊富な温泉や大自然を活かしたアウトドアスポーツが盛んである等の高い魅力を活かし、移住・定住施策が推進されている。令和2（2020）年度に、町は、移住検討のための視察、テレワーク施設の利用に係るレンタカー借上料の補助制度を創設したほか、リモートワーカーに対応するため、新幹線通勤費補助を拡充した。

このように、地域の特性に応じた取組が各地で進められているところであるが、今後、Society5.0に代表される革新的技術も活用しつつ、新型コロナウイルス等のリスクを考慮しながら、様々な方向にヒト、モノ等が行き交う「対流」（国土形成計画（全国計画）（平成27（2015）年8月））を創出していくことが重要である。

新型コロナウイルスの影響もあり、今後の東京圏への転入状況の見通しは不透明な状況にある。今後も、一極集中の是正に取り組み、魅力ある地方の創生を実現するとともに、東京圏の様々な課題への対応を通じて、快適かつ安全・安心な首都圏・国土を実現すべきである。

4. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

大深度地下利用については、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法が制定され、平成13(2001)年から施行されている（図表2-6-4）。

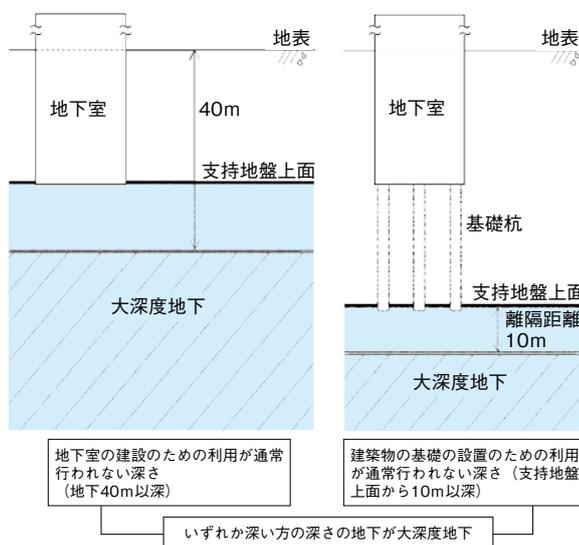
同法の対象地域（首都圏・近畿圏・中部圏：首都圏では、首都圏整備法に基づく既成市街地又は近郊整備地帯に含まれる1都4県の特別区、市町村の全域が対象。）において、道路、河川、鉄道、電気通信、ガス、上下水道等の公共の利益となる事業の施工に伴い大深度地下を使用する必要がある場合、国土交通大臣又は都府県知事の認可を受けることにより、土地所有者等による通常の使用が行われない地下空間である大深度地下に、公法上の使用権を設定することができる制度である。

具体的なメリットとして、以下の点が挙げられる。

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

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

図表2-6-4 大深度地下の定義



資料：国土交通省

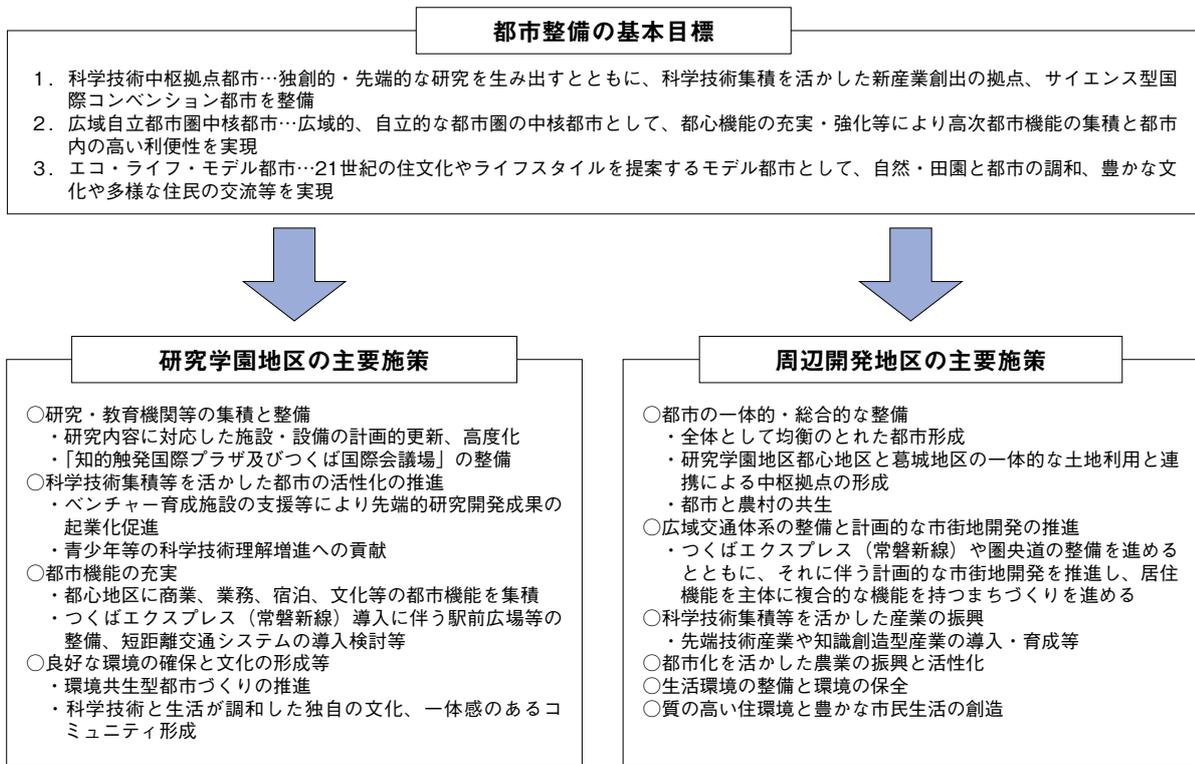
5. 筑波研究学園都市の整備

(筑波研究学園都市の現状)

筑波研究学園都市は、我が国における高水準の試験研究・教育の拠点形成と首都圏既成市街地への人口の過度な集中の緩和を目的として、筑波研究学園都市建設法（昭和45年法律第73号）に基づき整備が進められてきた。同法に基づく研究学園地区建設計画と周辺開発地区整備計画には、今後の筑波研究学園都市が目指すべき都市整備の基本目標として、①科学技術中枢拠点都市、②広域自立都市圏中核都市、③エコ・ライフ・モデル都市が掲げられ、これを実現するための総合的な施策展開の方向が示されている（図表2-6-5）。

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2（2020）年度末現在29機関が業務を行っている。また、周辺開発地区の研究開発型工業団地を中心に多数の民間研究所や研究開発型企業が立地している。

図表2-6-5 研究学園地区建設計画及び周辺開発地区整備計画の骨子



資料：国土交通省

(つくば国際戦略総合特区)

科学技術の集積効果を最大限に活用し、イノベーションを絶え間なく創出する産学官の連携拠点を形成し、そこから生まれる新事業・新産業で国際標準を獲得すること、あるいは国際的モデルの提示により、我が国の経済成長を牽引し、世界的な課題の解決に貢献していくことを目的として、平成23（2011）年12月に「つくば国際戦略総合特区」が指定された。令和2（2020）年度末時点で「バイオ・マテリアル植物生産」等、9つの研究開発プロジェクトが進められている。

6. 国会等の移転に関する検討

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

この答申を踏まえ、平成15(2003)年には、国会において超党派による「国会等の移転に関する政党間両院協議会」が設置され、平成16(2004)年12月に同協議会で「座長とりまとめ」がまとめられた。この「座長とりまとめ」では、今後、同協議会において国会等の移転の意思決定に向けた議論に資するため、政府その他の関係者の協力を得て、分散移転や防災、とりわけ危機管理機能(いわゆるバックアップ機能)の中核の優先移転等の考え方を深めるための調査、検討を行うこととされている。

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

7. 国の行政機関等の移転

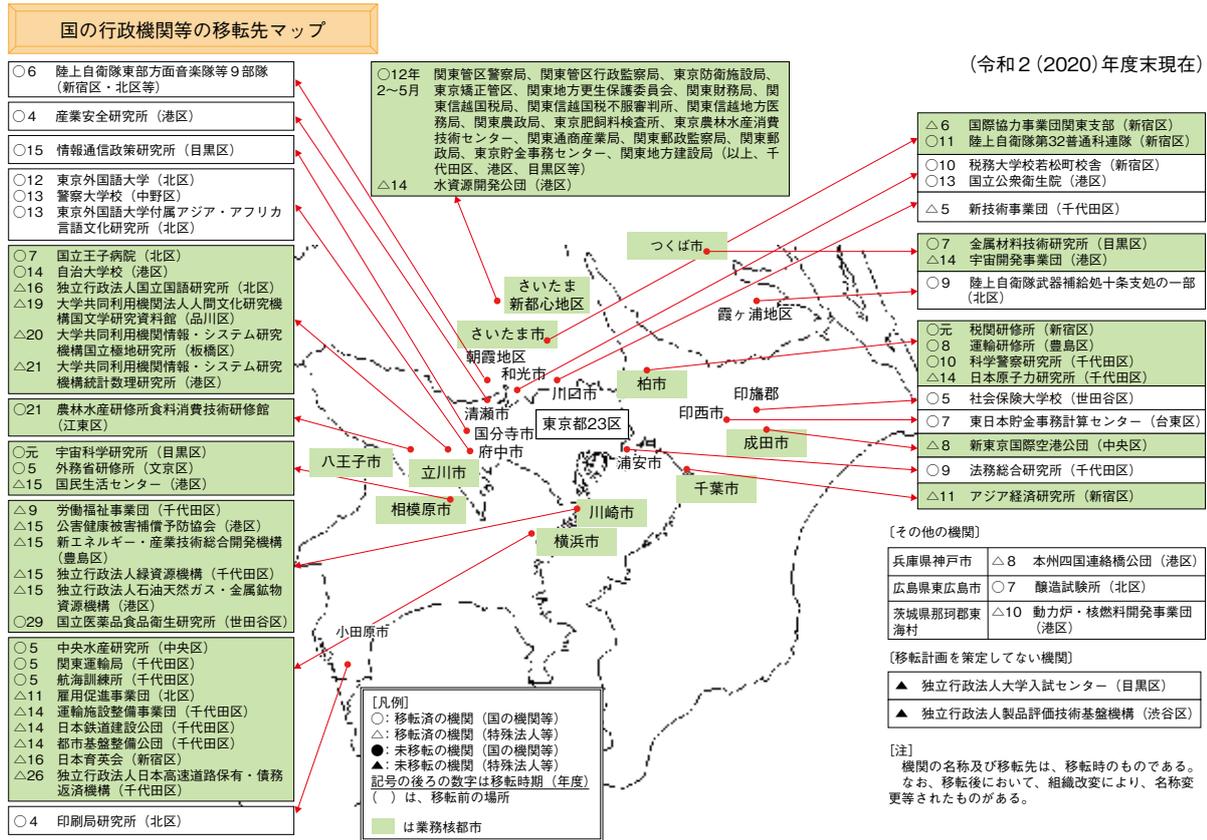
(多極分散型国土形成促進法に基づく国の行政機関等の移転)

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

閣議決定で移転対象とされた79機関11部隊等(廃止等により令和2(2020)年度末現在は69機関11部隊等)のうち、67機関11部隊等が移転した。平成29(2017)年度には、国立医薬品食品衛生研究所(旧国立衛生試験所)が、東京都世田谷区から神奈川県川崎市に移転している。

残る移転対象機関についても、閣議決定及び移転計画に従って移転が円滑に実施されるよう、その着実な推進が図られている(図表2-6-6)。

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



資料：国土交通省

（政府関係機関の地方移転について）

「政府関係機関移転基本方針」（平成28年3月22日まち・ひと・しごと創生本部決定）及び「政府関係機関の地方移転にかかる今後の取組について」（平成28年9月1日まち・ひと・しごと創生本部決定）に基づき、政府機関のうち、研究機関・研修機関等は、令和元(2019)年度までに全ての機関において機能移転等の取組に着手している(31府県50案件)。中央省庁については、消費者庁の「新未来創造戦略本部」が令和2(2020)年7月30日、徳島県に恒常的拠点として設置された。また、文化庁は、令和4(2022)年度の京都府内における新庁舎竣工後、速やかに移転し、同年度中の京都における業務開始を目指している。平成29(2017)年度に先行移転として「地域文化創生本部」を京都に設置し、京都府・京都市や関係省庁と連携しながら準備を進めるとともに、本格移転を見据えた業務のシミュレーションを臨時国会期間中に実施し（令和元(2019)年10月～11月、令和2(2020)年10月～11月）、課題の洗い出しと改善策の検討を行っている。

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

資料編

首都圏整備に関する各種データ

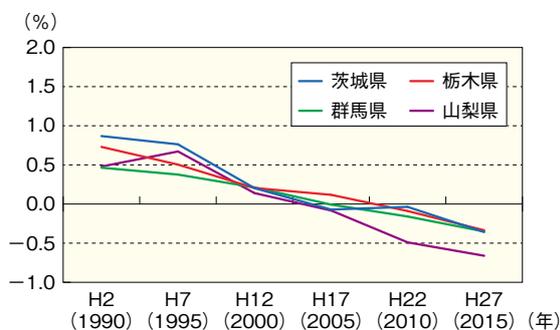
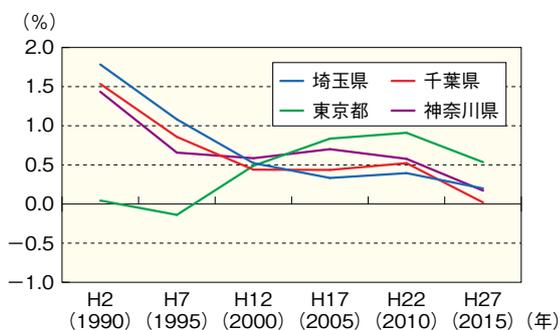
1 人口の状況

1-1 首都圏等の人口と人口増加率の状況

	人口 (千人)					人口増加率 (%)			
	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	H7~12	H12~17	H17~22	H22~27
全国	125,570	126,926	127,768	128,057	127,095	1.1	0.7	0.2	-0.8
首都圏	40,402	41,322	42,379	43,467	43,830	2.3	2.6	2.6	0.8
東京都	11,774	12,064	12,577	13,159	13,515	2.5	4.2	4.6	2.7
東京都区部	7,968	8,135	8,490	8,946	9,273	2.1	4.4	5.4	3.7
都心3区	244	268	326	375	443	10.0	21.7	15.0	18.1
近隣3県	20,803	21,354	21,902	22,459	22,615	2.6	2.6	2.5	0.7
周辺4県	7,825	7,904	7,900	7,849	7,699	1.0	-0.04	-0.7	-1.9

資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

1-2 首都圏の都県別人口増減率の推移



注：国勢調査の人口増加率（5箇年分）を基に算出した単年度当たりの増加率

資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

1-3 首都圏等における総人口に占める年齢3区分別人口割合の状況

(単位：%)

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

注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。

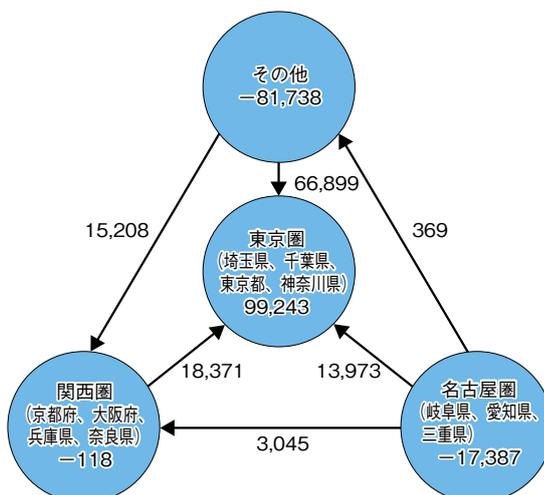
資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省国土計画局作成

1-4 首都圏等における65歳以上単身世帯の状況

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

資料：「国勢調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

1-5 大都市圏の人口移動量（令和2（2020）年）



注：数字は転入者数と転出者数の差（人）を表す。

資料：「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

1-6 業務核都市等の人口の状況

(単位：人)

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

注1：業務核都市に含まれる表中の市を対象とした。市のデータは平成27(2015)年10月1日現在の境域とし、市の一部が業務核都市に指定されている場合も、市全域のデータとした。

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

注3：熊谷市には、合併前の大里町(村)、妻沼町及び江南町の数値を含む。

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

注5：春日部市には、合併前の庄和町の数値を含む。

注6：柏市には、合併前の沼南町の数値を含む。

注7：土浦市には、合併前の新治村の数値を含む。

注8：つくば市には、合併前の茎崎町の数値を含む。

注9：成田市には、合併前の下総町及び大栄町の数値を含む。

資料：「国勢調査」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

1-7 業務核都市等における事業所数（民営）の状況

(単位：事業所)

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

注1：業務核都市に含まれる表中の市を対象とした。市のデータは平成26(2014)年10月1日現在の境域とし、市の一部が業務核都市に指定されている場合も、市全域のデータとした。

注2：相模原市について、平成18(2006)年以前のデータは合併前の津久井町及び相模湖町の数値を含み、平成21(2009)年以降のデータは合併後の城山町及び藤野町の数値を含む。

注3：熊谷市については、平成18(2006)年以前のデータは合併前の大里町(村)及び妻沼町の数値を含み、平成21(2009)年以降のデータは合併後の江南町の数値を含む。

注4～9：「1-6 業務核都市における人口の状況」の脚注を参照。

注10：「事業所・企業統計調査」は平成18(2006)年を最後に、「経済センサス」に統合されたため、平成18(2006)年度以前のデータと単純に比較できない。

注11：事業所数については公務及び事業内容等不詳のものを除いた数値である。

資料：平成18(2006)年まで「事業所・企業統計調査」(総務省)、平成21(2009)年、平成26(2014)年は「経済センサス-基礎調査」(総務省)、平成24(2012)年、平成28(2016)年は「経済センサス-活動調査」(総務省・経済産業省)を基に国土交通省都市局作成

1-8 業務核都市等における従業者数（民営）の状況

(単位：人)

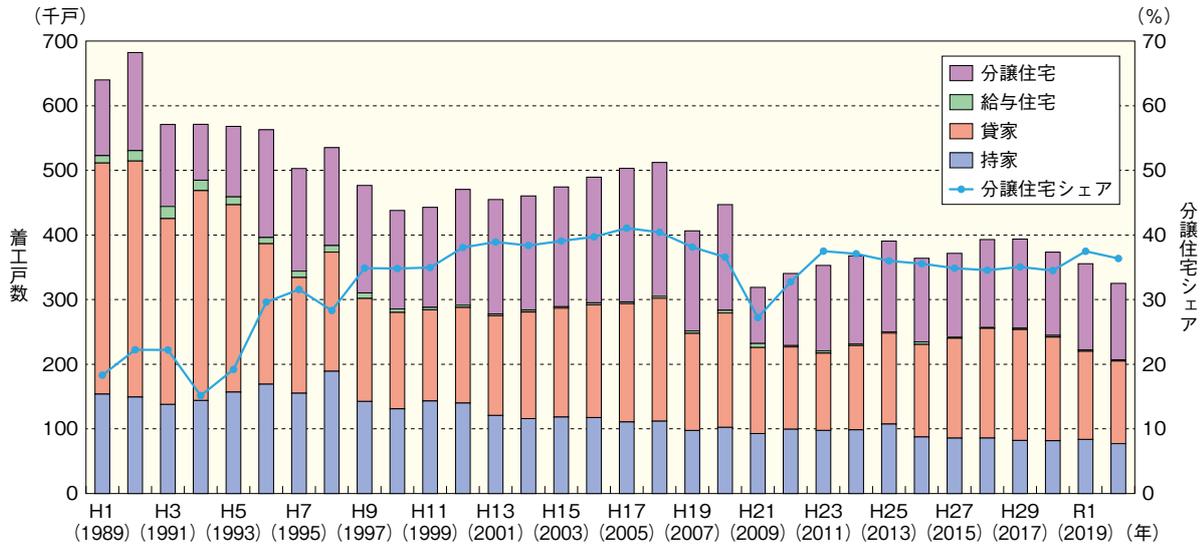
	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成18年	平成21年	平成24年	平成26年	平成28年
全国	57,583,042	53,806,580	54,912,703	52,067,396	54,184,428	58,442,129	55,837,252	57,427,704	56,872,826
首都圏	19,505,813	18,079,172	18,798,365	17,953,460	18,905,137	20,720,235	19,888,342	20,734,354	20,539,161
東京都区部	7,040,196	6,319,406	6,711,510	6,456,600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

注：「1-7 業務核都市における事業所数（民営）の状況」の脚注を参照。

資料：平成18(2006)年まで「事業所・企業統計調査」(総務省)、平成21(2009)年、平成26(2014)年は「経済センサス-基礎調査」(総務省)、平成24(2012)年、平成28(2016)年は「経済センサス-活動調査」(総務省・経済産業省)を基に国土交通省都市局作成

2 住宅の供給状況

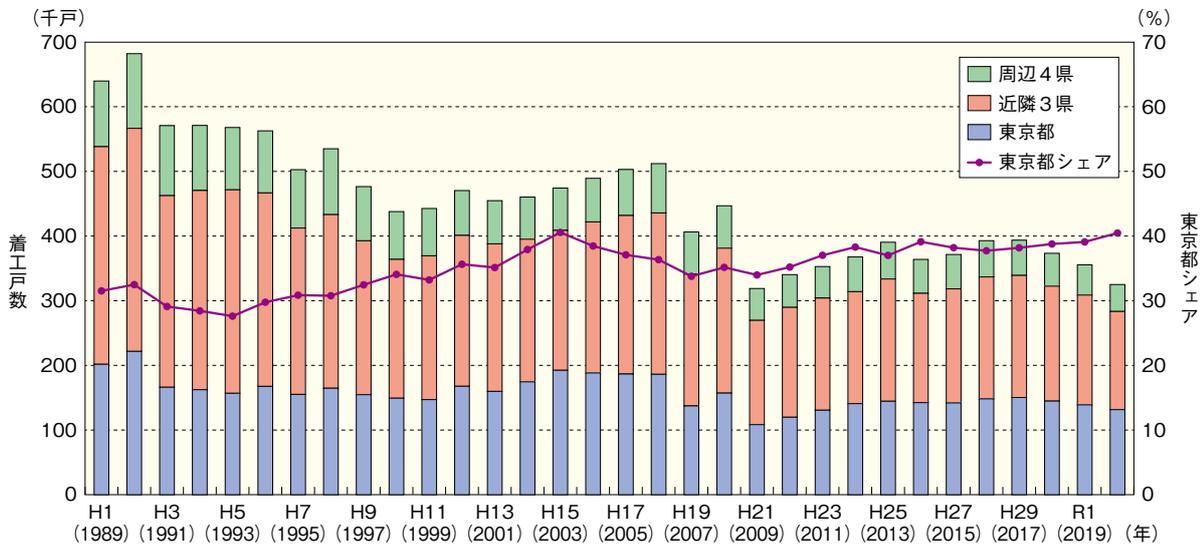
2-1 首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移



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

資料：「住宅着工統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

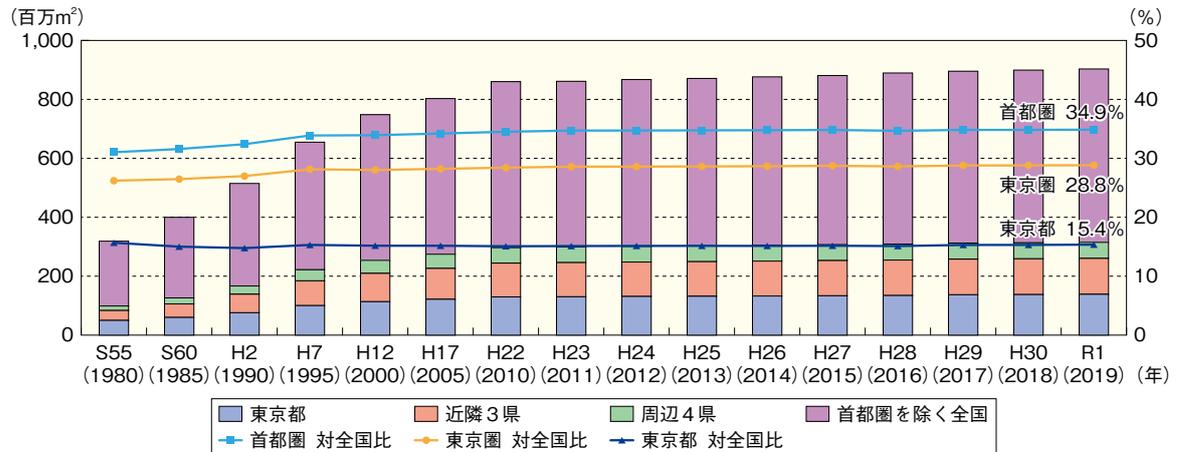
2-2 首都圏の地域別の新設住宅着工戸数の推移



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

3 産業機能

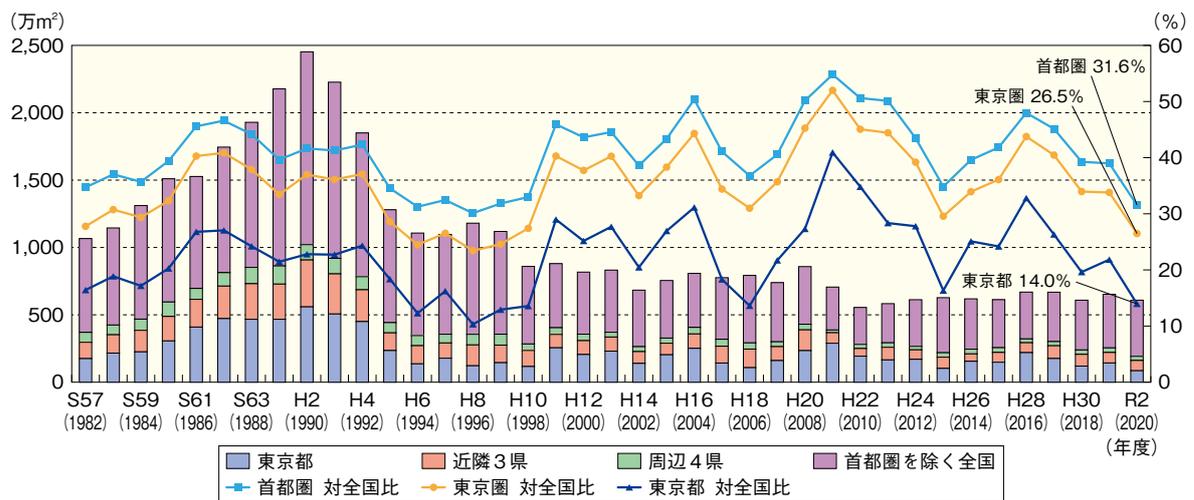
3-1 全国・首都圏の事務所・店舗等の床面積の推移



注：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料：「固定資産の価格等の概要調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

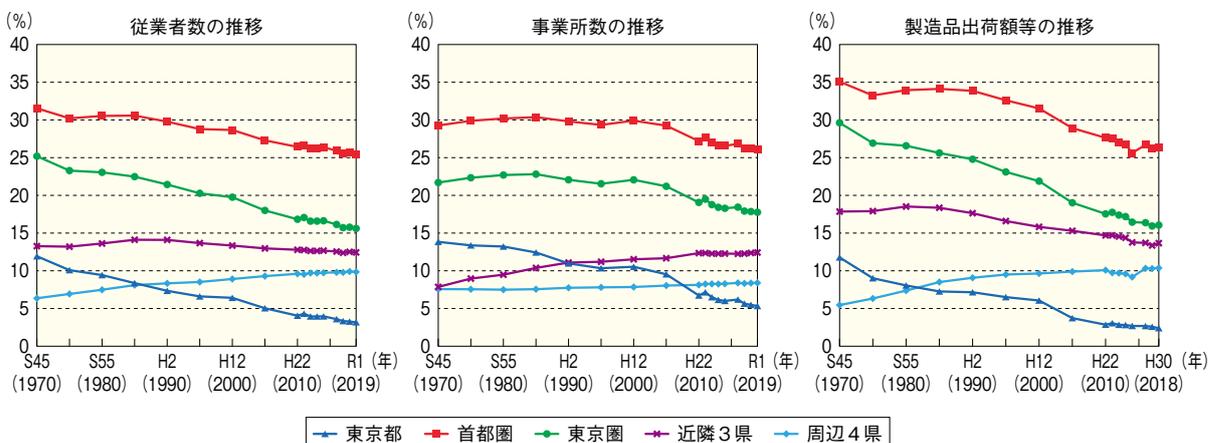
3-2 事務所着工床面積の推移



注：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料：「建築統計年報」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成。

3-3 製造業の対全国シェアの推移



注1：平成22(2010)年は「従業員4人以上の事業所に関する統計表」より作成

注2：従業員数及び事業所数は平成28(2016)年以降、各年6月1日時点の数値を基に作成

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

3-4 全国・首都圏の主要農業・林業・水産業部門のシェア等

主要農業部門のシェア等（令和元(2019)年）

	農業産出額 (億円)	全国順位	農業産出額部門別シェア (%)						耕地面積 (ha)
			1位		2位		3位		
全国	89,387		畜産	36.2	野菜	24.1	米	19.6	4,397,000
茨城県	4,302	3	野菜	36.6	畜産	28.9	米	18.8	164,600
千葉県	3,859	4	野菜	33.8	畜産	32.3	米	17.9	124,600
栃木県	2,859	9	畜産	40.4	野菜	27.4	米	23.5	122,600
群馬県	2,361	14	畜産	44.8	野菜	38.6	米	6.6	67,600
埼玉県	1,678	20	野菜	47.4	米	21.1	畜産	14.8	74,500
山梨県	914	34	果実	65.1	野菜	12.0	畜産	8.5	23,500
神奈川県	655	38	野菜	50.8	畜産	22.6	果実	10.8	18,800
東京都	234	47	野菜	51.7	花き	18.4	果実	15.0	6,720

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

主要林業部門のシェア等（令和元(2019)年）

	林業産出額 (千万円)	全国順位	林業産出額主要部門別シェア (%)						現況森林面積 (千ha)
			1位		2位		3位		
全国	45,492		木材	50.4	栽培きのご類	47.7	林野副産物	1.0	24,436
栃木県	1,026	13	木材	61.3	栽培きのご類	38.3	薪炭	0.2	339
茨城県	703	22	木材	61.7	栽培きのご類	38.0	林野副産物	0.1	198
群馬県	636	24	栽培きのご類	69.3	木材	30.3	薪炭	0.3	407
千葉県	230	38	栽培きのご類	73.5	木材	25.2	林野副産物	1.3	155
埼玉県	150	41	栽培きのご類	60.7	木材	38.7	—	—	119
山梨県	128	42	木材	76.6	栽培きのご類	22.7	林野副産物	0.8	347
東京都	42	45	木材	54.8	栽培きのご類	42.9	林野副産物	2.4	76
神奈川県	36	46	栽培きのご類	58.3	木材	41.7	—	—	93

注：現況森林面積は概数値

資料：「令和元年林業産出額」、「2020年農林業センサス」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

海面における主要水産業部門のシェア等（令和元(2019)年）

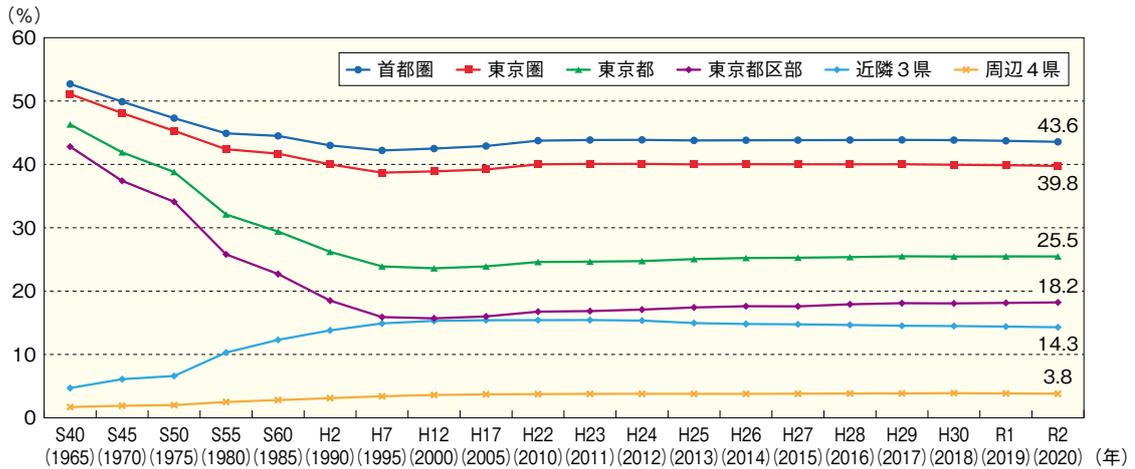
	漁業産出額 (海面漁業・養殖業) (億円)	全国順位	漁業産出額魚種別シェア (%)						生産量 (海面漁業・養殖業) (千t)
			海面漁業			海面養殖業			
			1位		2位		1位		
全国	13,484		まぐろ類	14.9	いわし類	8.2	ぶり類	26.8	4,143
千葉県	236	18	いわし類	12.8	ぶり類	12.4	のり類	×	117
茨城県	218	19	いわし類	47.0	さば類	35.7	×	×	×
東京都	208	22	まぐろ類	33.4	かつお類	28.6	まだい	×	×
神奈川県	172	26	まぐろ類	41.9	かつお類	21.6	わかめ類	63.5	35

注1：漁業産出額及び生産量は、海面漁業、海面養殖業を合わせたもの。

注2：千葉県、茨城県、東京都の海面養殖業産出額及び茨城県、東京都の海面漁業・養殖業の生産量については非公表である。

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

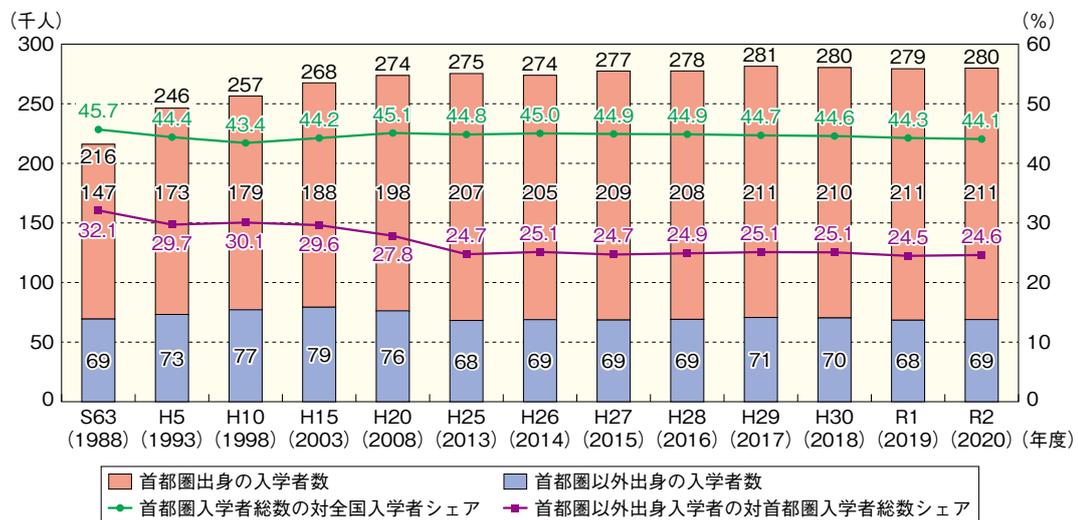
3-5 首都圏の大学・短期大学・大学院学生数の対全国シェアの推移（各年5月1日時点）



注：地域区分は、在籍する学部、研究科、学科等の所在地による。

資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）を基に国土交通省都市局作成

3-6 首都圏の大学への入学者数とその出身者別内訳とシェアの推移

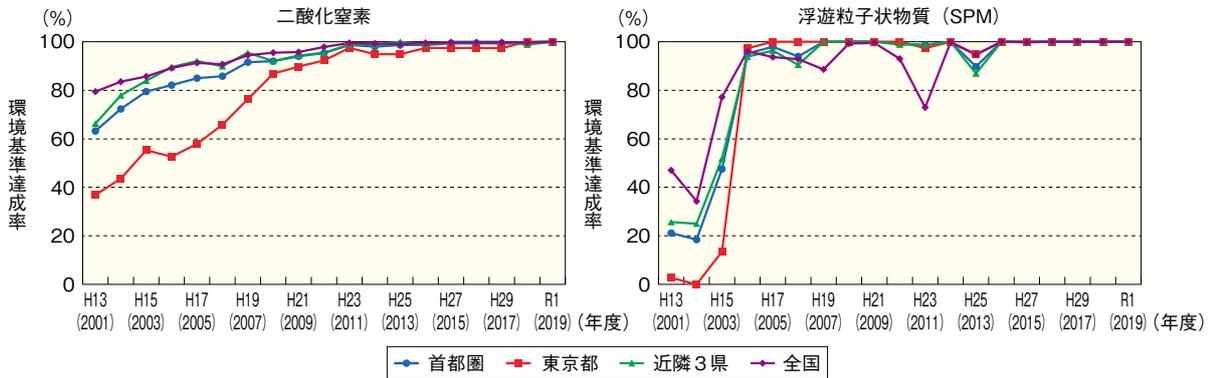


注：入学者数については、表示単位未満の四捨五入により、計と内訳が一致しない場合がある。

資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）を基に国土交通省都市局作成

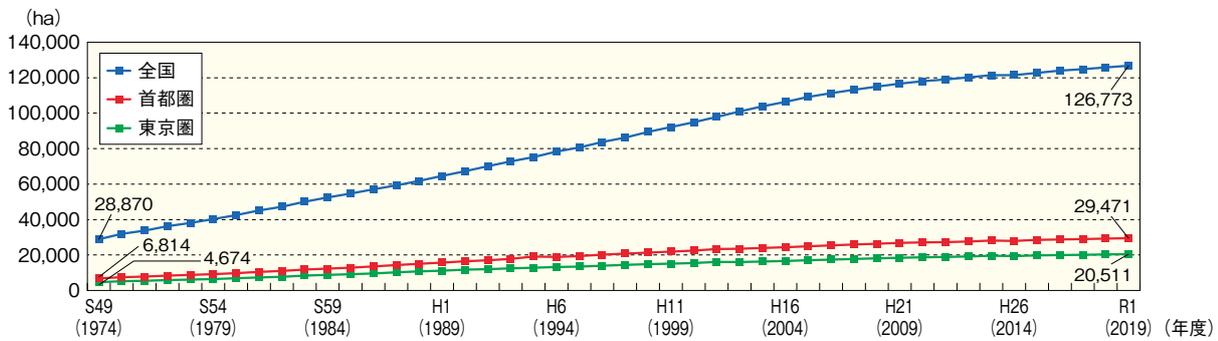
4 環境との共生

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



資料：「大気汚染状況について」(環境省)を基に国土交通省都市局作成

4-2 全国・首都圏の都市公園等の開園面積の推移



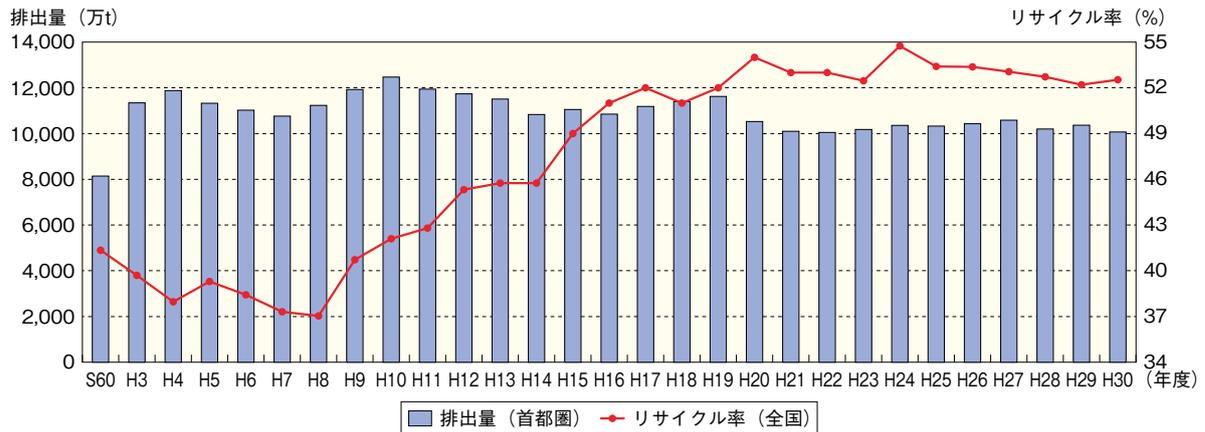
注：各年度3月31日時点の数値
資料：国土交通省

4-3 首都圏の緑地保全関連制度の指定状況

	S61		H5		H12		H19		H26		R1	
	地区数	面積 (ha)										
特別緑地保全地区	22	143	47	281	69	358	149	603	263	983	390	1,285
近郊緑地保全区域	18	15,693	18	15,693	18	15,693	19	15,861	19	15,861	19	15,861
近郊緑地特別保全地区	8	653	8	655	9	758	9	759	13	1,049	13	1,056
歴史的風土保存区域	5	956	5	956	5	989	5	989	5	989	5	989
歴史的風土特別保全地区	9	266	13	571	13	571	13	574	13	574	13	574

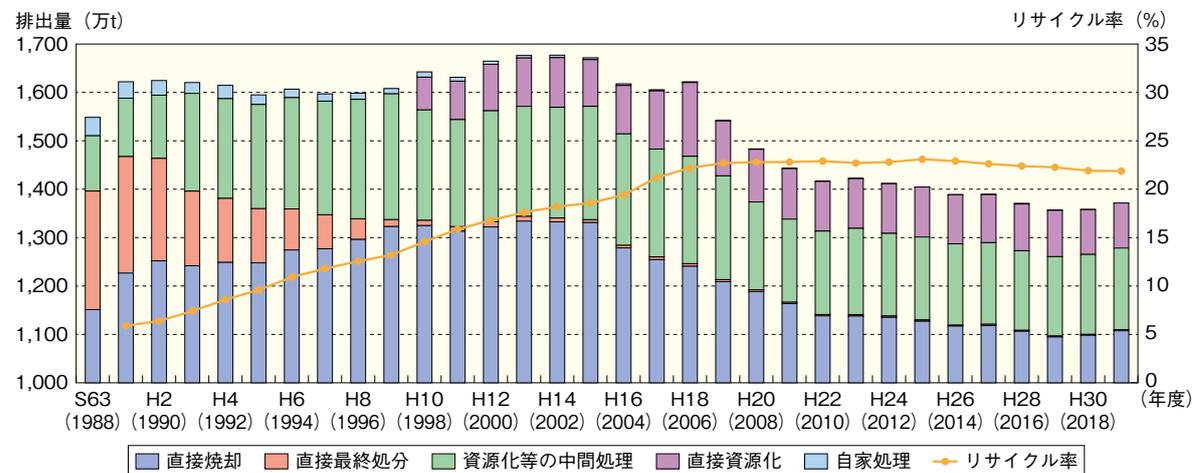
注：各種制度は、都市緑地法、首都圏近郊緑地保全法、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法による。
特別緑地保全地区には近郊緑地特別保全地区を含まない。
資料：国土交通省

4-4 首都圏の産業廃棄物の排出量及び全国のリサイクル率の推移



資料：「産業廃棄物排出・処理状況調査」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

4-5 首都圏の一般廃棄物の処理方法別の排出量及びリサイクル率の推移



注1：処分方法別の処分量を基に作成している。

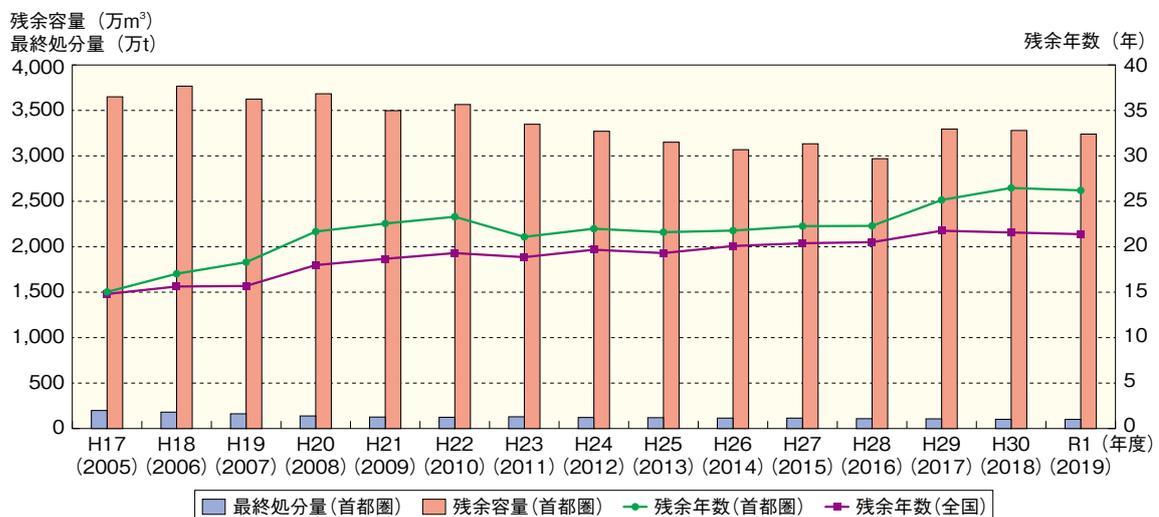
注2：「資源化等の中間処理」の処理方法は、粗大ごみ処理施設、ごみ堆肥化施設、ごみ飼料化施設、メタン化施設、ごみ燃料化施設、資源化等を行う施設及びその他の施設における処理をいう。

注3：排出量には集団回収量は含まない。

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

資料：「日本の廃棄物処理」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

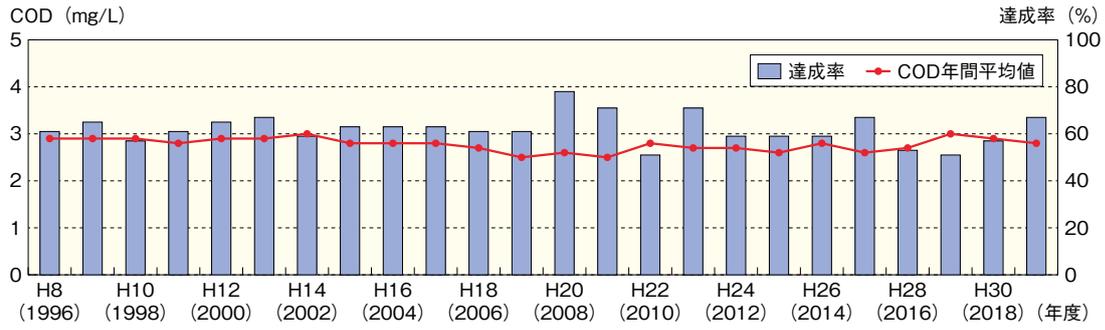
4-6 全国・首都圏の一般廃棄物最終処分場の残余年数の推移



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

資料：「日本の廃棄物処理」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

4-7 東京湾におけるCOD及び環境基準の地点達成率

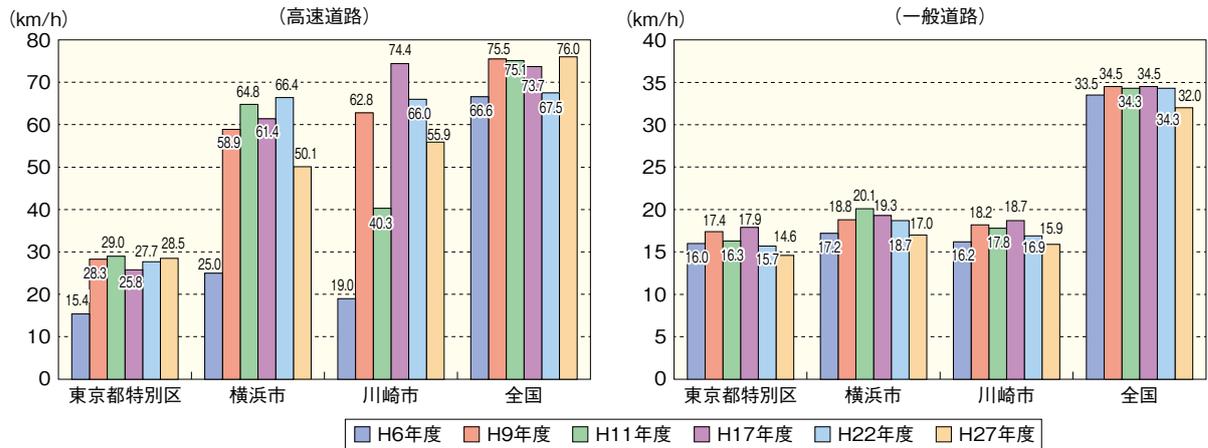


注：地点達成率 = (環境基準達成地点数 / 基準地点数) × 100

資料：「令和元年度公共用水域水質測定結果」(環境省)を基に国土交通省都市局作成

5 将来に引き継ぐ社会資本の整備

5-1 全国・東京圏主要都市の道路における混雑時平均旅行速度



資料：「道路交通センサス」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

5-2 東京圏における主要区間の混雑率（令和元(2019)年度）

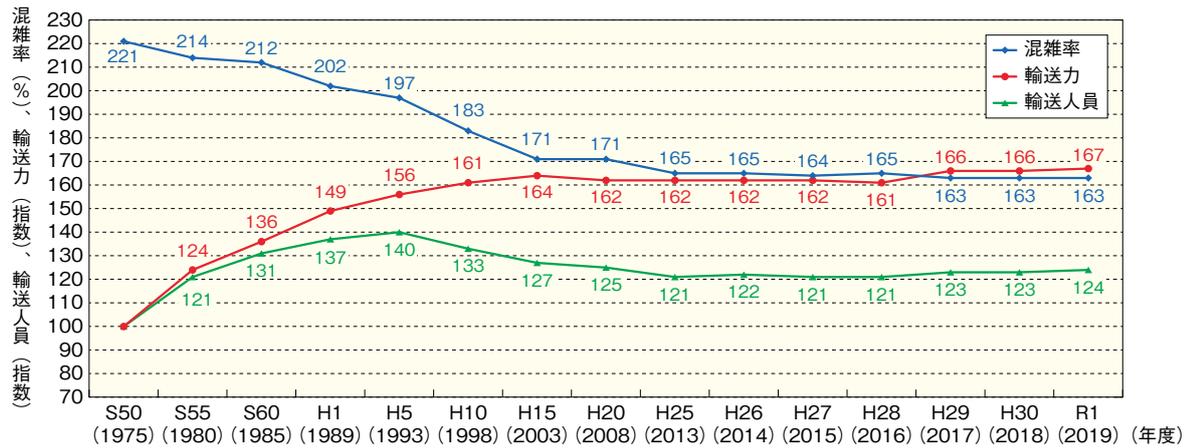
事業者名	線名	区間	時間帯	編成・本数 (両・本)	輸送力 (人)	輸送人員 (人)	混雑率 (%)
東武	伊勢崎	小菅 → 北千住	7:30~8:30	8.4 × 41	45,314	67,956	150
	東上	北池袋 → 池袋	7:30~8:30	10 × 24	33,120	44,728	135
西武	池袋	椎名町 → 池袋	7:30~8:30	9 × 24	30,072	47,397	158
	新宿	下落合 → 高田馬場	7:37~8:37	9.2 × 25	32,020	52,446	164
京成	押上	京成曳舟 → 押上	7:40~8:40	8 × 24	23,232	34,411	148
	本線	大神宮下 → 京成船橋	7:20~8:20	7 × 18	15,246	19,396	127
京王	京王	下高井戸 → 明大前	7:40~8:40	10 × 27	37,800	63,089	167
	井の頭	池ノ上 → 駒場東大前	7:45~8:45	5 × 28	19,600	29,333	150
小田急	小田原	世田谷代田 → 下北沢	7:41~8:41	9.7 × 36	48,858	77,126	158
東急	東横	祐天寺 → 中目黒	7:50~8:50	8.8 × 24	31,650	54,311	172
	田園都市	池尻大橋 → 渋谷	7:50~8:50	10 × 27	40,338	73,712	183
京急	本線	戸部 → 横浜	7:30~8:30	9.5 × 27	32,000	45,889	143
東京都	浅草	本所吾妻橋 → 浅草	7:30~8:30	8 × 24	23,040	30,128	131
	三田	西巢鴨 → 巢鴨	7:40~8:40	6 × 20	16,800	27,118	161
	新宿	西大島 → 住吉	7:40~8:40	9.8 × 17	23,240	36,968	159
東京地下鉄	日比谷	三ノ輪 → 入谷	7:50~8:50	8 × 27	27,216	43,068	158
	銀座	赤坂見附 → 溜池山王	8:00~9:00	6 × 30	18,300	29,264	160
	丸ノ内	新大塚 → 茗荷谷	8:00~9:00	6 × 31	24,552	39,049	159
	東西	木場 → 門前仲町	7:50~8:50	10 × 27	38,448	76,388	199
	有楽町	東池袋 → 護国寺	7:45~8:45	10 × 24	34,176	56,269	165
	千代田	町屋 → 西日暮里	7:45~8:45	10 × 29	44,022	78,927	179
	半蔵門	渋谷 → 表参道	8:00~9:00	10 × 27	38,448	64,930	169
JR東日本	東海道	川崎 → 品川	7:39~8:39	13 × 19	35,036	67,560	193
	横須賀	武蔵小杉 → 西大井	7:26~8:26	13 × 11	20,504	40,060	195
	中央(快速)	中野 → 新宿	7:40~8:40	10 × 30	44,400	81,550	184
	中央(緩行)	代々木 → 千駄ヶ谷	8:01~9:01	10 × 23	34,040	33,790	99
	京浜東北	川口 → 赤羽	7:20~8:20	10 × 25	37,000	64,150	173
	常磐(快速)	松戸 → 北千住	7:18~8:18	14.2 × 19	38,852	58,230	150
	常磐(緩行)	亀有 → 綾瀬	7:23~8:23	10 × 24	33,600	50,060	149
	総武(快速)	新小岩 → 錦糸町	7:34~8:34	13 × 19	35,416	64,100	181
総武(緩行)	錦糸町 → 両国	7:34~8:34	10 × 26	38,480	74,820	194	
31区間の平均混雑率							163

注1：混雑率は最混雑時間帯1時間の平均

注2：主要区間は国土交通省において継続的に混雑率の統計をとっている区間等

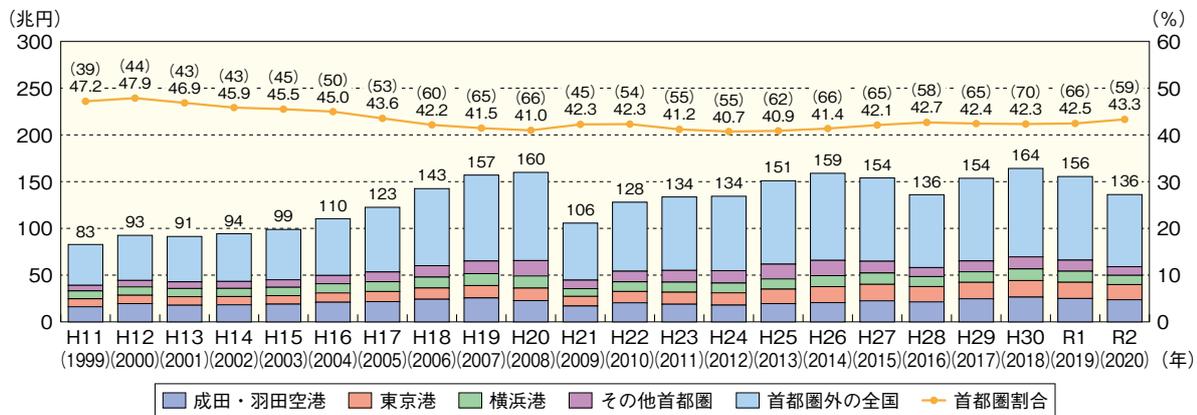
資料：国土交通省

5-3 東京圏における主要31区間の平均混雑率の推移



資料：国土交通省

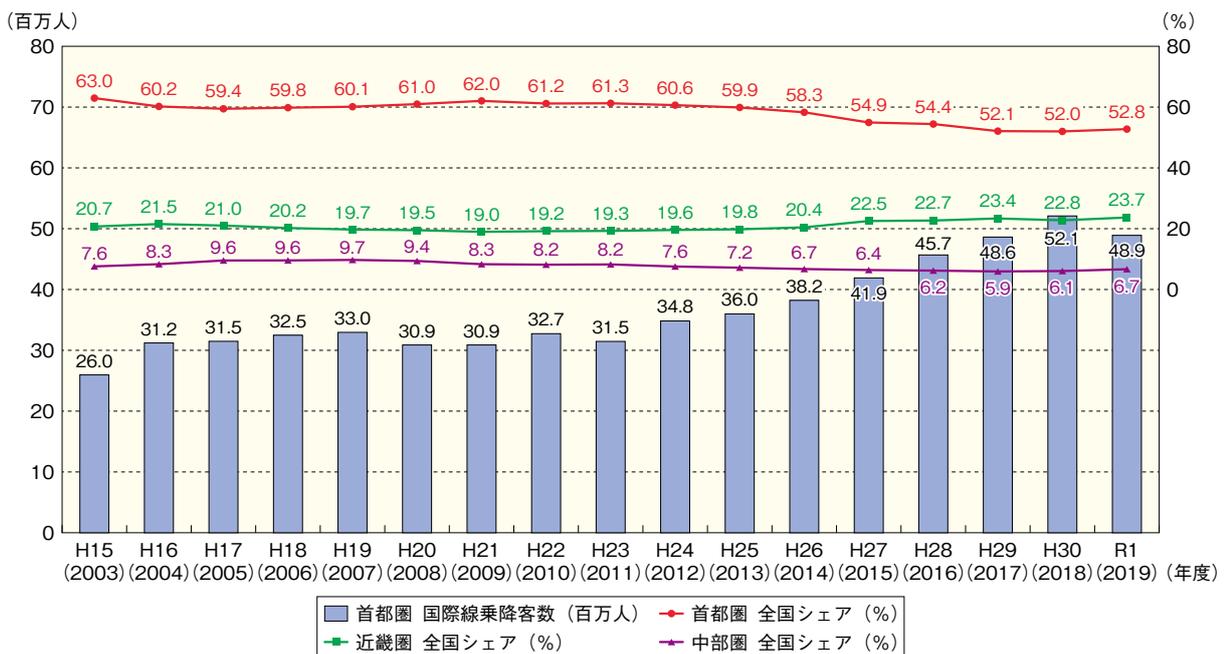
5-4 全国と首都圏の貿易額の推移



注：(カッコ)は首都圏貿易額の合計値

資料：東京税関及び横浜税関公表資料を基に国土交通省都市局作成

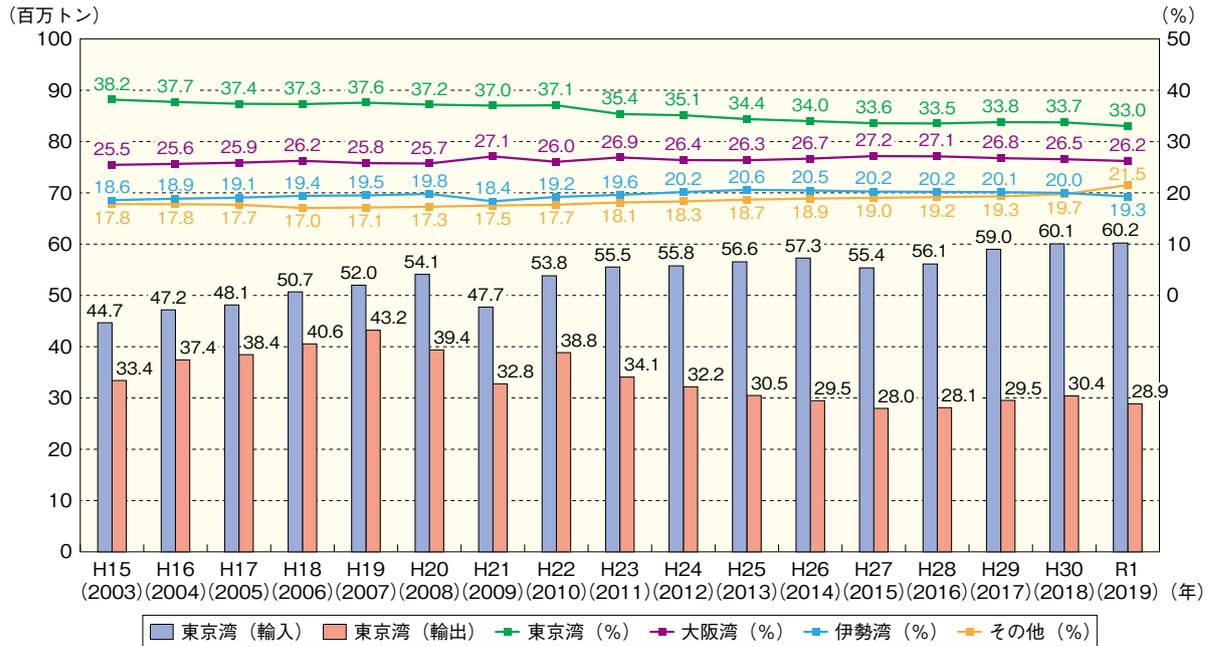
5-5 首都圏の空港の国際線利用状況と三大都市圏のシェア



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

資料：「空港管理状況調査」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

5-6 首都圏の外貿コンテナ取扱貨物量と三大湾のシェア

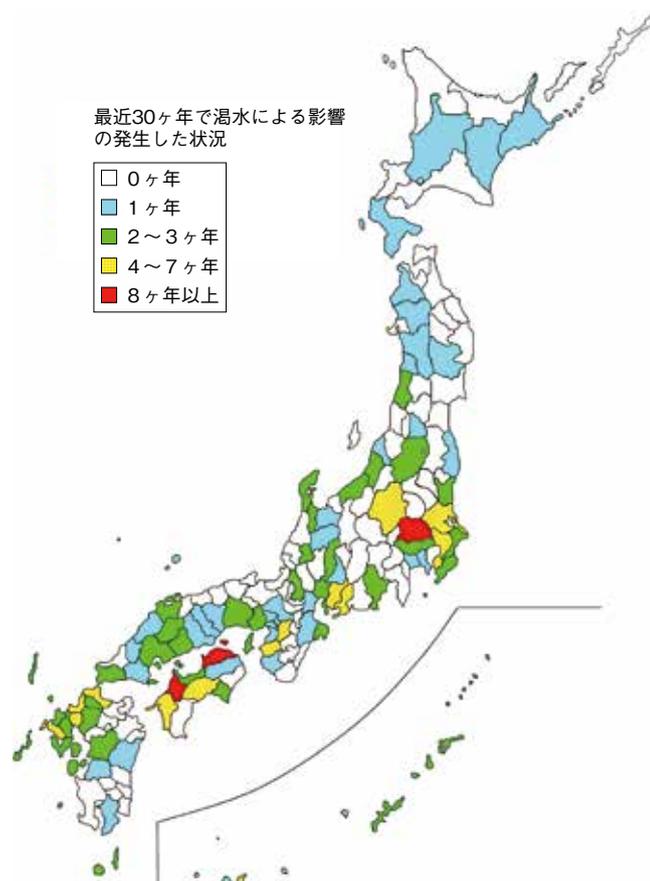


注1：東京湾とは千葉港、東京港、横浜港、川崎港、横須賀港の、大阪湾とは大阪港、堺泉北港、神戸港の、伊勢湾とは名古屋港、三河港、四日市港のそれぞれの取扱貨物量の合計を指す。

注2：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。

資料：「港湾統計 (年報)」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

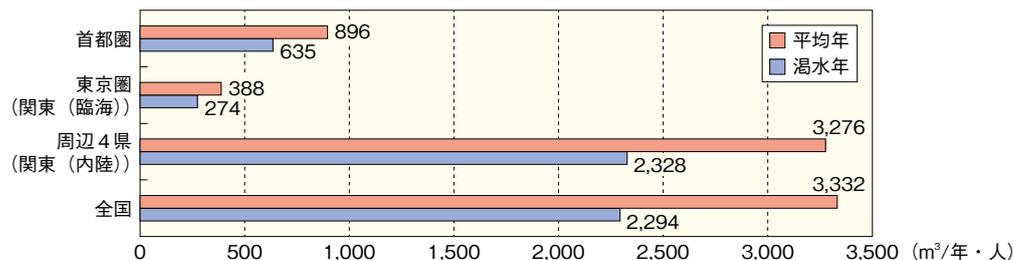
5-7 全国の最近30ヵ年で渇水による影響の発生した状況



注：平成2(1990)年から令和元(2019)年の間で、上水道について減断水のあった年数を図示したものである。

資料：「令和2年版日本の水資源の現況」(国土交通省)

5-8 全国・首都圏の1人当たりの水資源賦存量



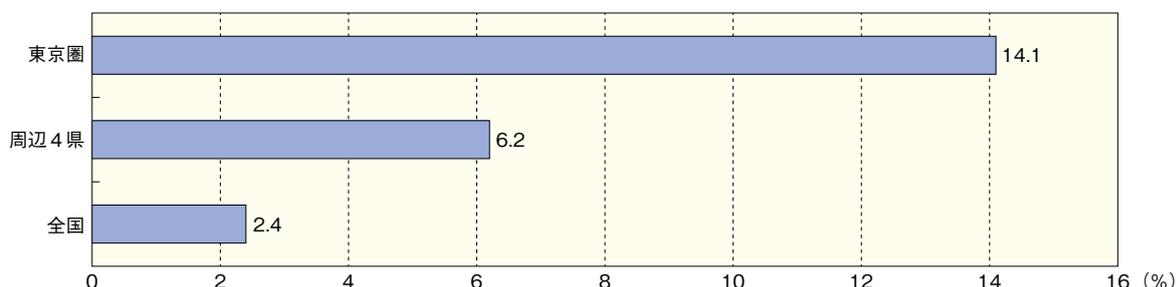
注1：水資源賦存量とは、水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量であり、降水量から蒸発散によって失われる量を引いたものに当該地域の面積を乗じた値。

注2：平均年の水資源賦存量は、昭和61(1986)年～平成27(2015)年までの平均値である。

注3：渇水年とは、昭和61(1986)～平成27(2015)年において降水量が少ない方から数えて3番目の年。

資料：「令和2年版日本の水資源の現況」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

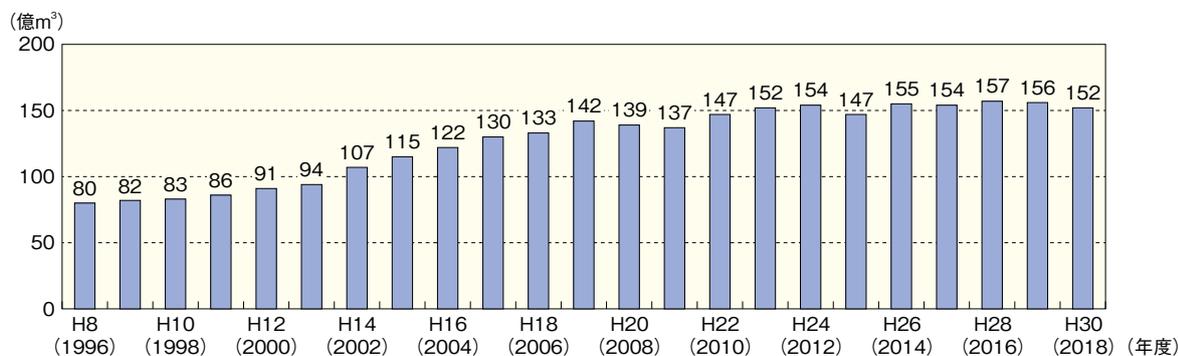
5-9 全国・首都圏の都市用水使用量に対する不安定取水量¹⁾の割合



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

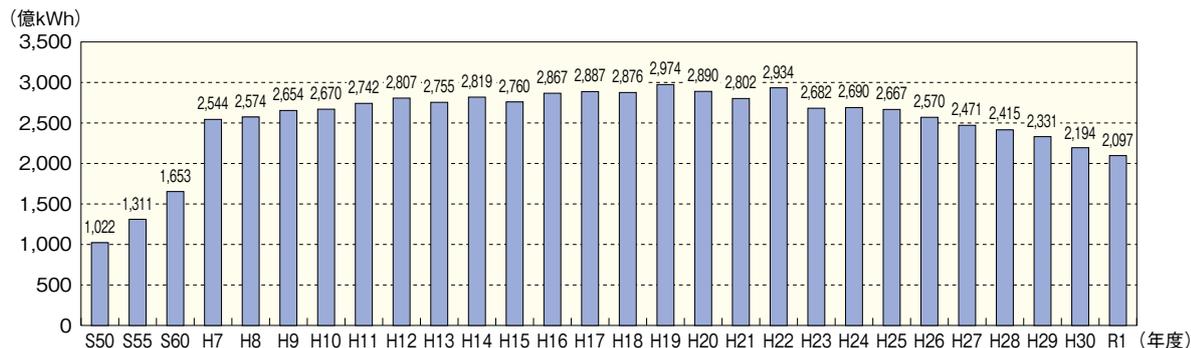
資料：「令和2年版日本の水資源の現況」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

5-10 首都圏のガス販売量の推移 (東京ガス株式会社管内)



資料：「インバスターズガイド」(東京ガス株式会社)を基に国土交通省都市局作成

5-11 首都圏の販売電力量の推移 (東京電力ホールディングス株式会社管内)



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

