

令和4年度

首都圏整備に関する年次報告  
要旨

令和5年6月

国土交通省

# 目次

## 首都圏整備の状況

- 第1節 人口・居住環境・産業機能の状況
- 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
- 第3節 面的な対流を創出する社会システムの質の向上
- 第4節 国際競争力の強化
- 第5節 環境との共生
- 第6節 首都圏整備制度と東京一極集中の是正

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。

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

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県  
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県  
近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県  
周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

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

本白書に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

---

---

# 首都圏整備の状況

---

---

# 第1節

## 人口・居住環境・産業機能の状況

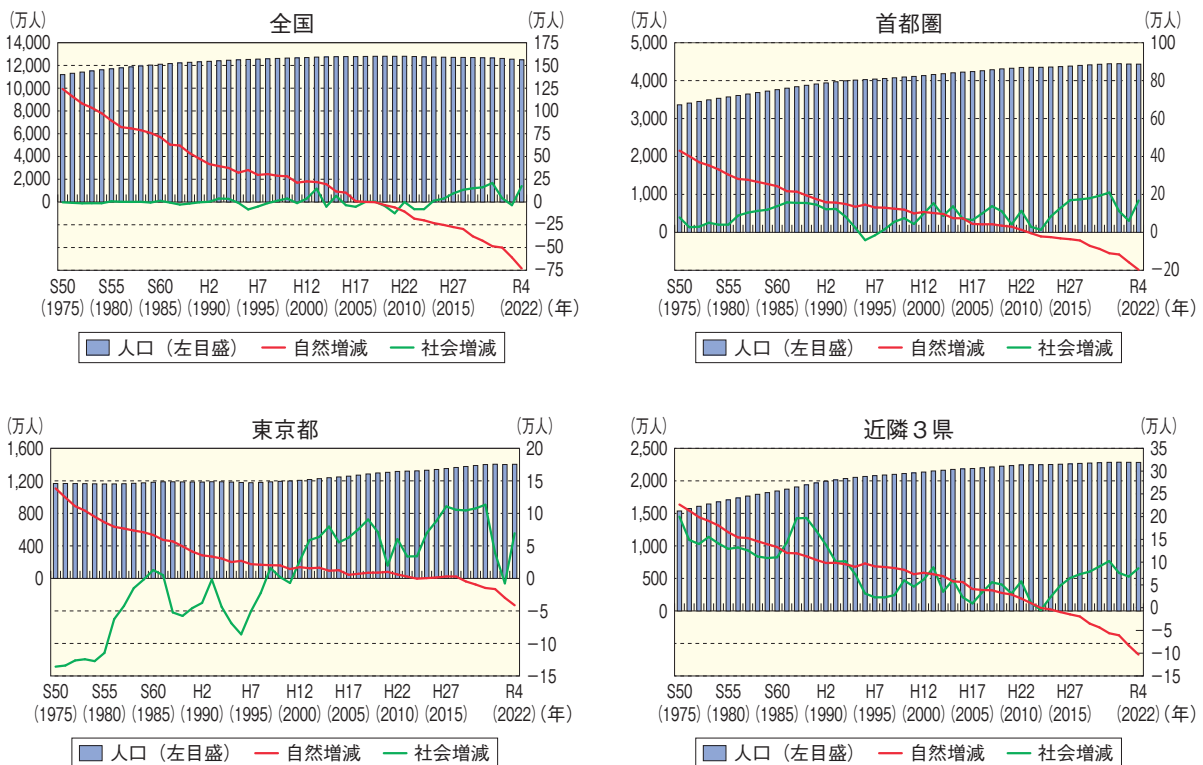
### 1. 人口の状況

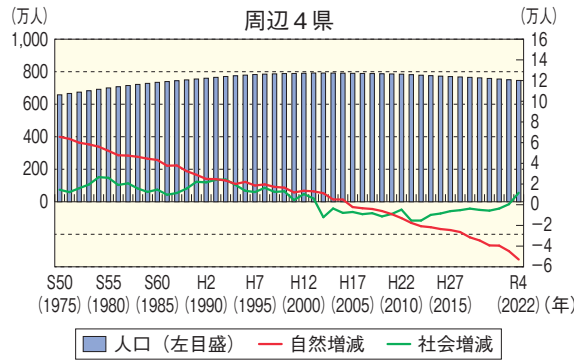
#### (1) 首都圏の人口推移

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

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

図表1-1 人口の推移(昭和50(1975)年～令和4(2022)年)





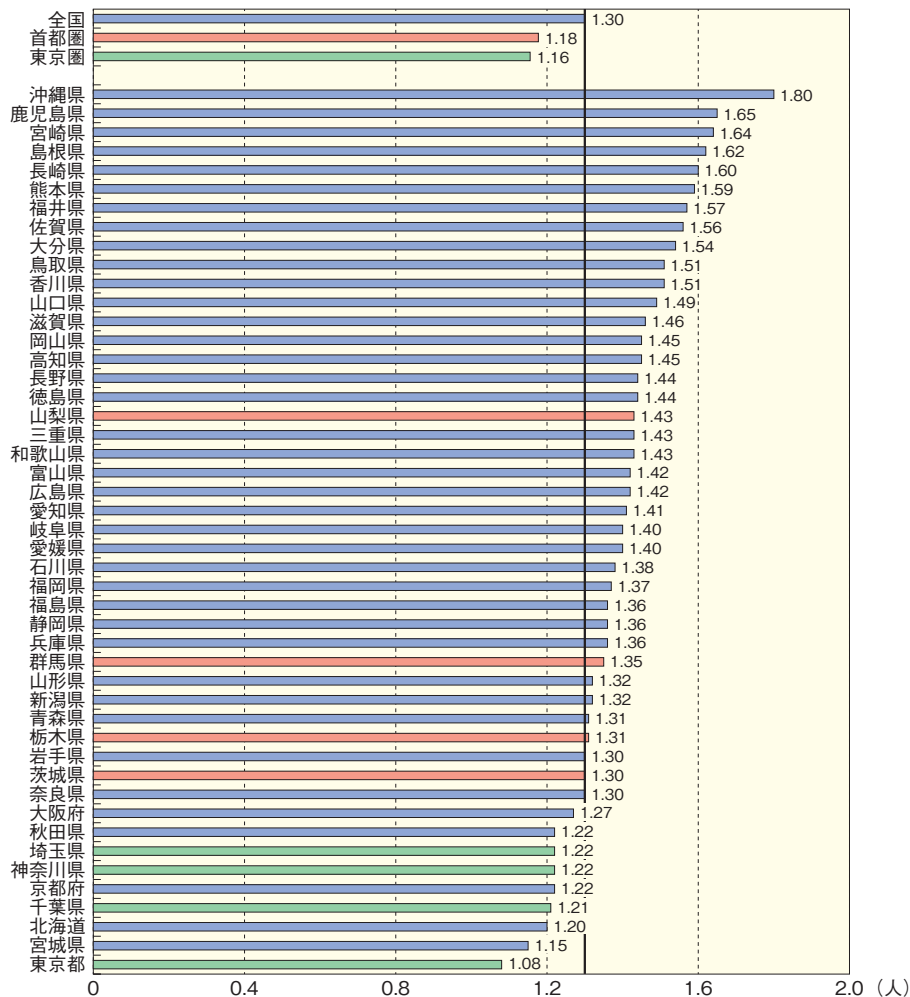
資料：「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）（総務省）を基に国土交通省国土政策局作成

## (2) 首都圏の少子化の状況

首都圏では、全国平均と比べて合計特殊出生率が低い（図表1-2）。特に東京都は、合計特殊出生率が最も低く、50歳時の未婚割合<sup>1)</sup>が男女ともに最も高くなっている（図表1-3）。

また、小学校の児童数について、東京都の小学1年生の児童数の推移をみると、平成24(2012)年以降は微増傾向であったが、令和4(2022)年は減少に転じた（図表1-4）。令和5(2023)年以降は東京都の公立小学校の総児童数が減少傾向に転じるとの推計がなされている（図表1-5）。

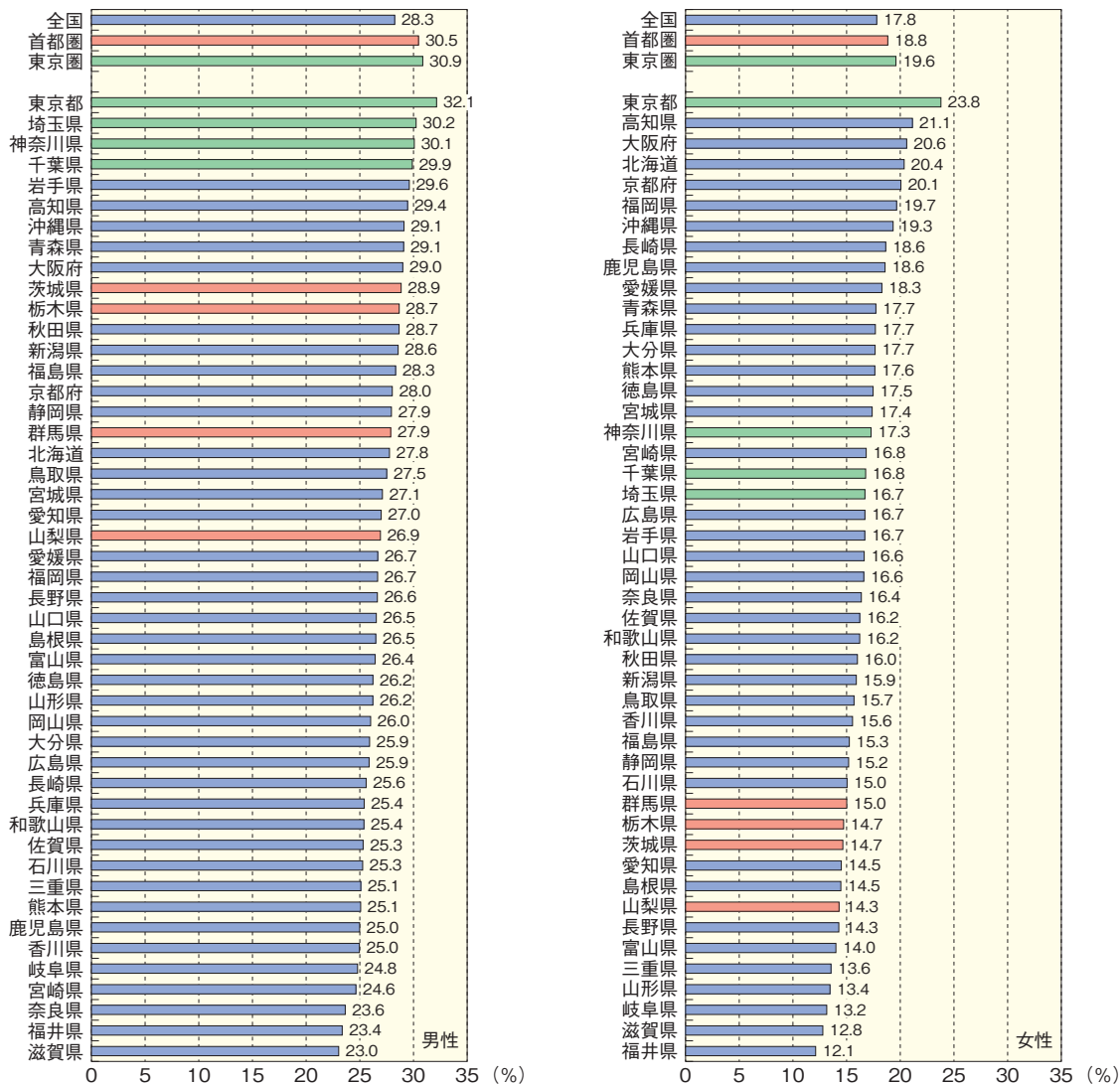
図表1-2 合計特殊出生率（令和3(2021)年）



資料：「人口動態統計」（厚生労働省）を基に国土交通省国土政策局作成

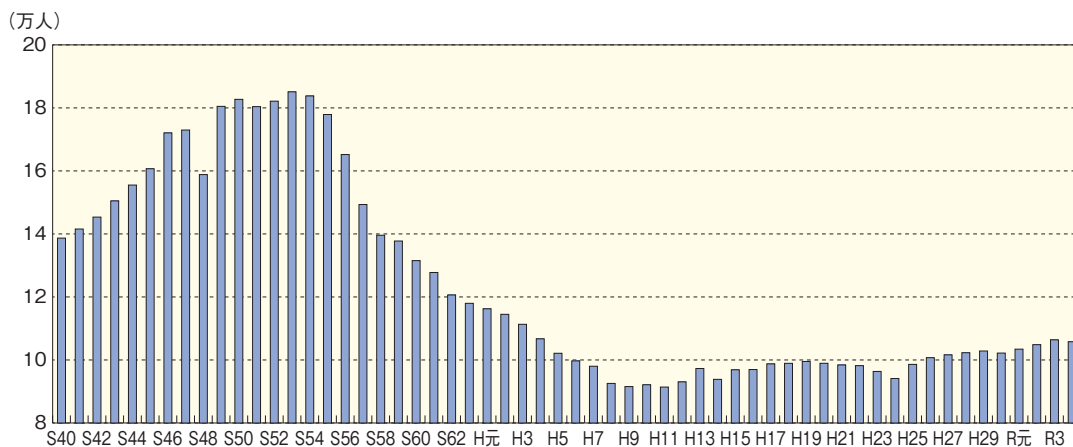
1) 50歳時の未婚割合は、45～49歳の未婚率と50～54歳の未婚率の平均として算出

図表1-3 50歳時の未婚割合（令和2（2020）年）



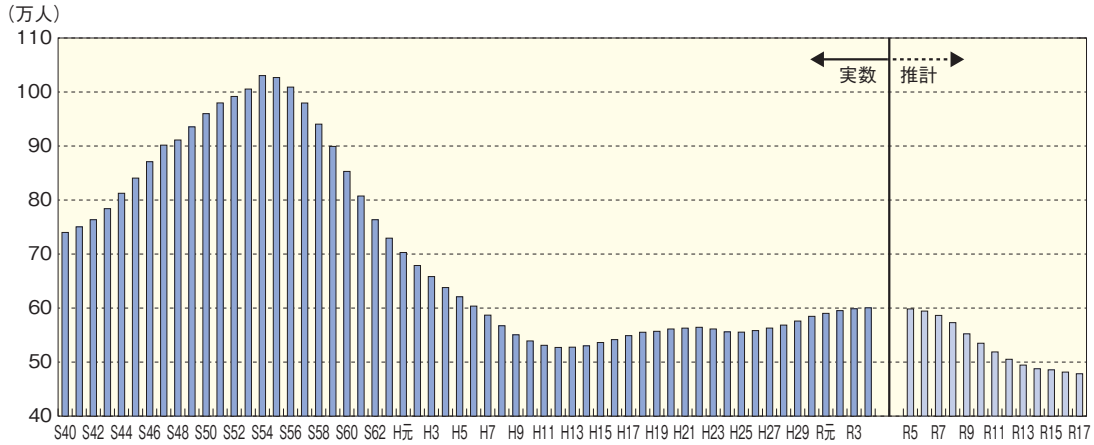
資料：「人口統計資料集」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-4 東京都の小学1年生児童数の推移



資料：「学校基本調査」（文部科学省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-5 東京都の公立小学校児童数の推移



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

## 2. 居住環境の状況

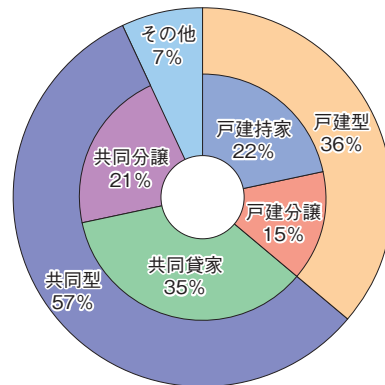
### (1) 住宅供給の状況

#### (距離別の住宅供給の状況)

東京70km圏内における平成2（1990）年から令和4（2022）年までの累計着工戸数は約1,271万戸となっており、一戸建の持家（戸建持家）又は分譲住宅（戸建分譲）の戸建型が全体の36%である一方、共同建の貸家（共同貸家）又は分譲住宅（共同分譲）の共同型が57%と、共同型の占める割合が大きい（図表1-6）。

図表1-6 東京70km圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数（平成2（1990）年～令和4（2022）年の累計）

単位（千戸）				
	一戸建	長屋建	共同建	合計
持家	2,758	25	41	2,824
貸家	72	570	4,501	5,143
給与住宅	11	6	134	151
分譲住宅	1,858	15	2,715	4,587
合計	4,699	615	7,391	12,706



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

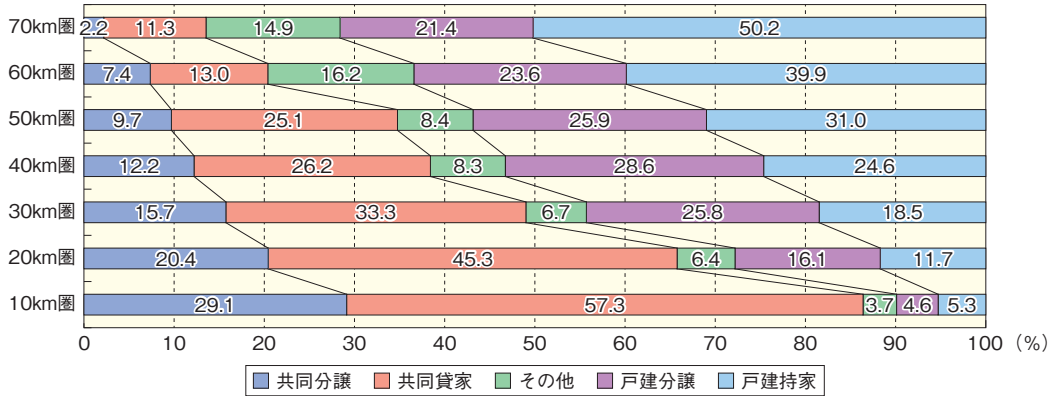
注2：着色部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

注3：内訳の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。

資料：「建築着工統計調査」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

また、距離圏別の住宅型ごとのシェアを見ると、中心に近づくほど共同分譲や共同貸家のシェアが大きくなる一方、中心から遠ざかるほど戸建持家のシェアが大きくなる傾向にあり、令和4（2022）年では、10km圏における着工戸数の29.1%が共同分譲、57.3%が共同貸家となっている（図表1-7）。

図表1-7 距離圏別の住宅型ごとの着工戸数シェア（令和4（2022）年）

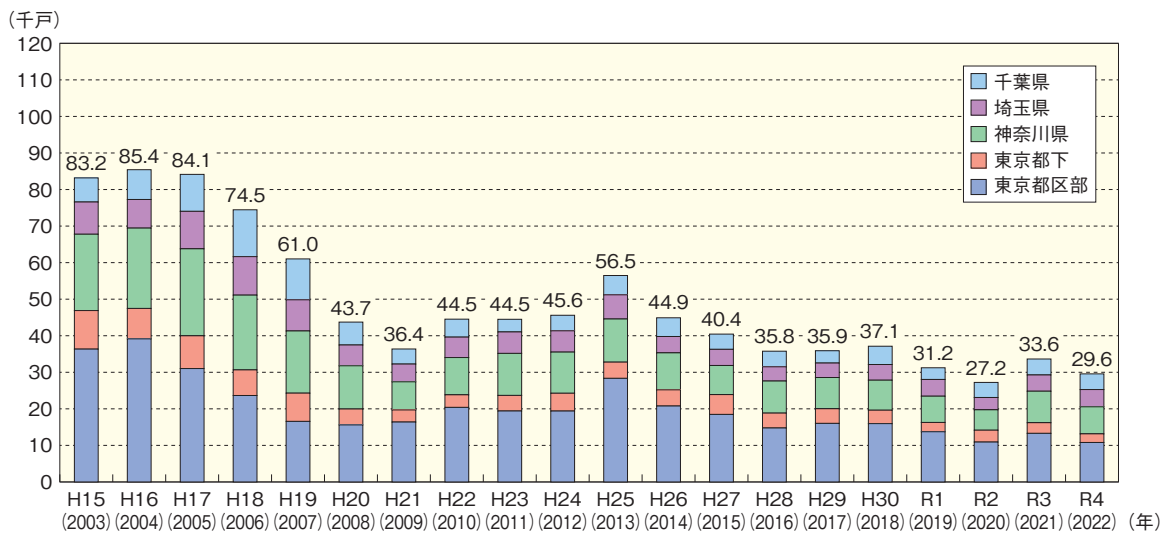


注：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。  
資料：「建築着工統計調査」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

### （分譲マンションの供給動向）

東京圏における分譲マンションの供給動向は、平成25(2013)年以降概ね減少傾向が続いており、令和4（2022）年は前年比で約4千戸減少し、29.6千戸であった（図表1-8）。

図表1-8 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



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

東京圏・東京都区部における分譲マンションの平均販売価格・平均住戸面積の推移を見ると、令和4（2022）年における東京都区部の、平均販売価格・平均住戸面積はともに前年を下回った一方で、東京圏の平均住戸面積は前年より減少したが、平均販売価格は前年より上昇した。

また、今後、建築後相当の年数を経た分譲マンション等の急増が見込まれる中、マンションの建替え等の円滑化に関する法律（平成14年法律第78号）を活用した建替え事業は、首都圏で令和4（2022）年4月までに106件の実績となっている。

## （2）居住環境の整備

良好な景観形成への取組を総合的かつ体系的に推進するため制定された景観法（平成16年法律第110号）においては、景観行政団体が景観計画を策定することができるとされており、首



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

### （3）再開発等の推進

都市における土地の合理的かつ健全な高度利用や公共施設の整備改善等を図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の事業が進められている。平成29（2017）年度から令和3（2021）年度の5年間の推移を見ると、首都圏において土地区画整理事業地区数（施行済みの地区を含む。）は約2.0%増加し、市街地再開発事業地区数（施行済みの地区を含む。）は約20%増加している（図表1-9）。

図表1-9 再開発等事業地区数推移

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

注：各年度における調査時点は3月31日現在のもの。

資料：「都市計画現況調査」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

今後のまちづくりにおいては、人口の急激な減少と高齢化を考慮し、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通を活用してこれらの生活利便施設等にアクセスできるようにする「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方が重要となる。このため、平成26（2014）年に都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設された。令和4（2022）年12月末時点で、全国で470の市町村、首都圏では107の市町村が立地適正化計画を作成・公表している。

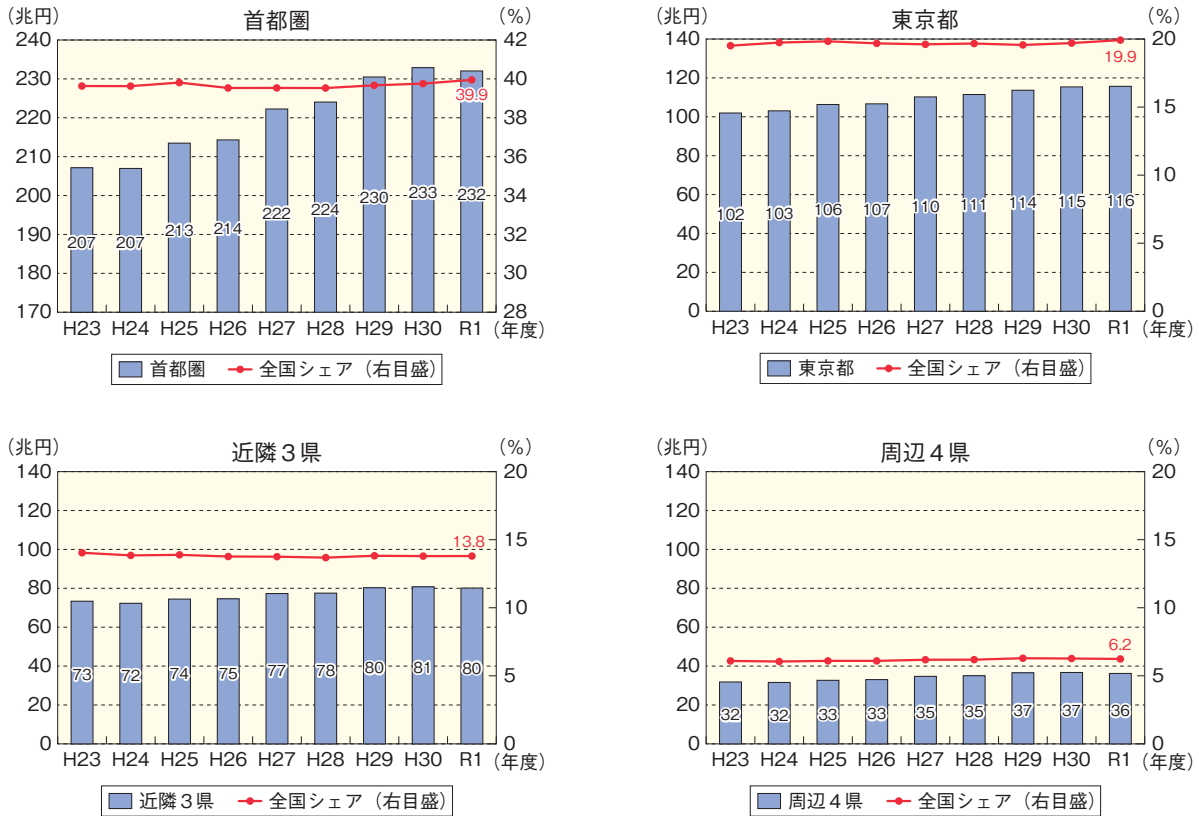
## 3. 産業機能の状況

### （1）首都圏の経済状況

首都圏における県内総生産（名目）の合計は、平成23（2011）年度以降は概ね増加傾向にあり、いずれの圏域においても同様の傾向が見られる（図表1-10）。

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

図表1-10 県内総生産（名目）と全国シェア

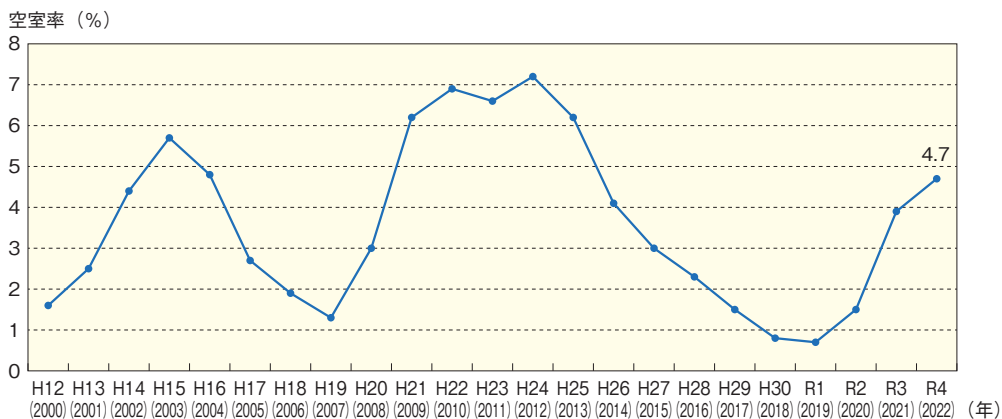


資料：「県民経済計算」（内閣府）を基に国土交通省国土政策局作成

## (2) 首都圏のビジネス環境等 (オフィスの需給動向)

東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、平成24(2012)年以降は企業の業績回復等に伴い低下する傾向にあった（図表1-11）。特に平成30(2018)年、令和元(2019)年は1%を切るなど非常に低い状況にあったが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴うテレワーク拡大によるオフィス面積の見直し等の影響もあり、令和2(2020)年より上昇に転じ、令和4(2022)年には4.7%となった。

図表1-11 東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率



注：各年第4四半期時点

資料：シービーアールイー株式会社資料を基に国土交通省国土政策局作成

### (外資系企業の立地状況)

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

以上のように、内国法人、外資系企業ともに、その立地が東京都に集積している状況を踏まえ、平成27(2015)年度には、東京23区からの企業の本社機能の移転や、地方での企業の本社機能の拡充を促進する「地方拠点強化税制」が創設された。本税制については、令和4(2022)年度より、要件の緩和等（雇用者増加要件の撤廃や情報サービス事業部門の対象への追加等）の拡充等が行われている。

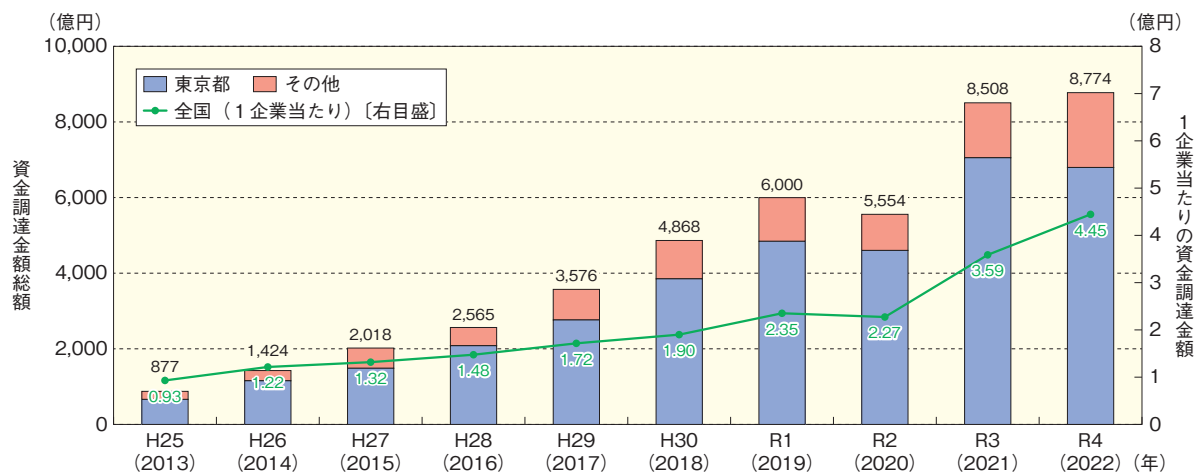
### (外国人労働者の動向)

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

### (イノベーションの動向)

都市のイノベーション創出環境に関する指標である全国のスタートアップ企業の資金調達状況を見ると、概ね増加傾向にある（図表1-12）。このうち、東京都の企業が全国の約8割を占めており、令和4(2022)年の調達額は6,796億円となっている。また、1企業当たりの調達金額は、平成25(2013)年以降、増加傾向が続いている。

図表1-12 東京都等のスタートアップ企業の資金調達金額及び1企業当たりの資金調達金額



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

## (3) 首都圏における各産業の動向

### (製造業の動向)

令和3(2021)年における首都圏の製造業の動向について見ると、事業所数は46,712件で全国の26.4%、従業者数は約192万人で全国の25.7%であり、それぞれの全国に占める割合は、首都圏の人口の全国に占める割合(35.4%)よりも、いずれも低い状況となっている（図表

1-13)。ただし、周辺4県においては、事業所数、従業者数のいずれの全国シェアとも、各県の人口の全国に占める割合を超える状況となっている。

図表1-13 製造業の事業所数等

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

注1：従業者4人以上の事業所

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

注3：人口は令和3(2021)年10月1日時点

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

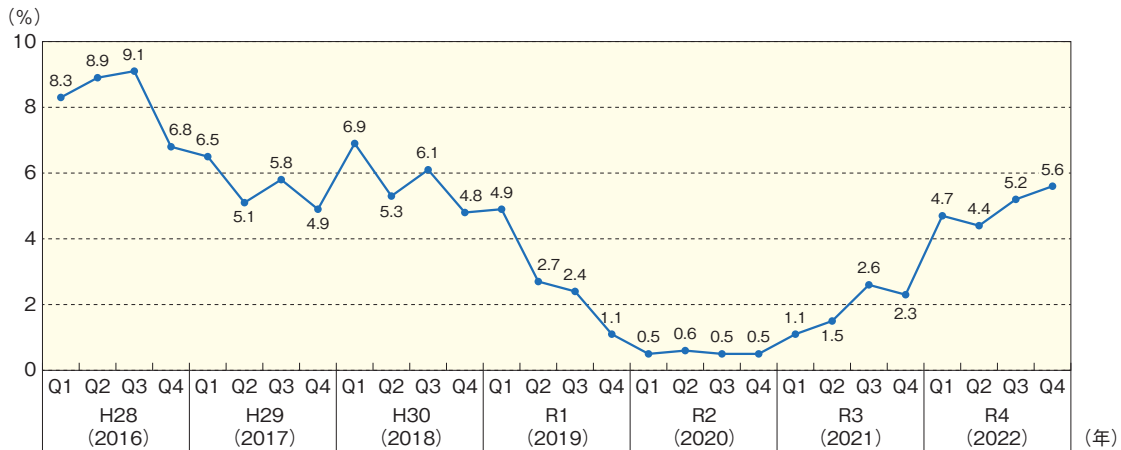
資料：「令和3年経済センサス—活動調査」(総務省・経済産業省)、「人口推計」(総務省)を基に国土交通省国土政策局作成

### (物流拠点の整備状況)

東京圏には、成田国際空港、東京国際空港(羽田空港)、京浜港など我が国を代表する広域物流拠点が存在している。後背圏には大きな人口・産業を抱えており、これらの広域物流拠点に加え、高規格道路をはじめとした道路網の沿線等では、大型マルチテナント型物流施設の整備も見られている。

東京圏を中心とした大型マルチテナント型物流施設では、電子商取引(EC)の需要が高まる中、令和2(2020)年の空室率は0.5%程度と低い状況にあったが、令和3(2021)年以降は、大型物件の竣工等により上昇に転じ、令和4(2022)年の第3、4四半期においては5%台となった(図表1-14)。

図表1-14 東京圏を中心とした大型マルチテナント型物流施設の空室率



注：Q1～Q4は各年4半期時点

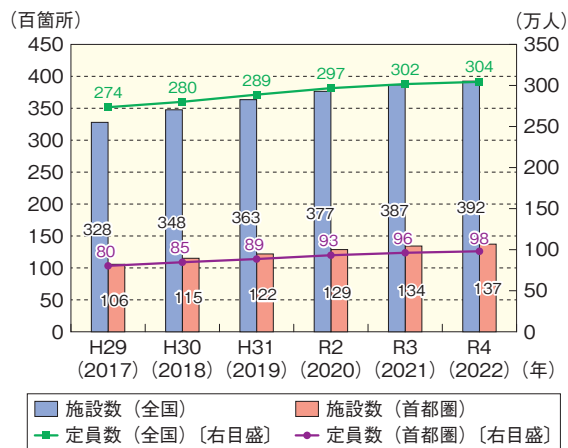
資料：シービーアールイー株式会社資料を基に国土交通省国土政策局作成

## 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

### 女性の活躍の促進

首都圏の令和4(2022)年の保育所等施設数は約1.4万箇所、利用定員数は約98万人となっており、保育の受皿の整備が進んでいる(図表1-15)。また、令和4(2022)年の待機児童は、全国で約2.9千人、首都圏では約1.1千人と前年を大きく下回っており、東京都では、平成29(2017)年から令和4(2022)年にかけて9割以上減少している(図表1-16)。

**図表1-15** 保育所等施設数及び利用定員数  
(各年4月1日時点)



注：定員数については、以下のものを集計している。

平成29(2017)年

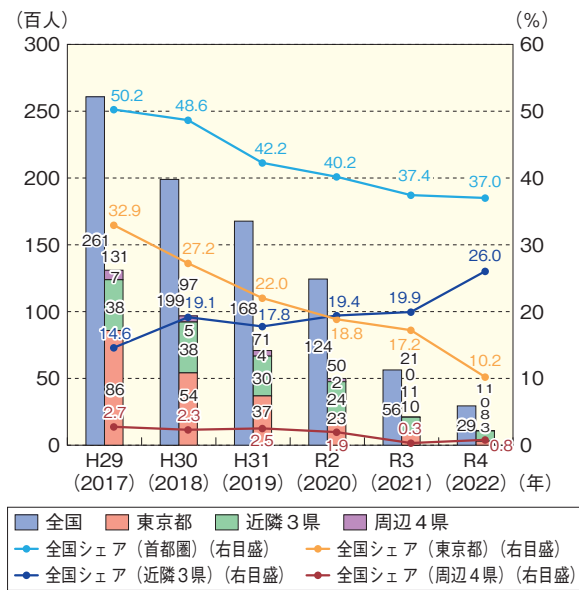
保育所、特定地域型保育事業の認可定員並びに幼保連携型認定こども園、幼稚園型認定こども園、地方裁量型認定こども園の利用定員

平成30(2018)年～令和4(2022)年

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

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

**図表1-16** 待機児童数及び全国シェアの推移  
(各年4月1日時点)



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



# 第2節

## 確固たる安全、安心の実現に向けた基礎的防災力の強化

### 1. 巨大災害対策

#### (1) 防災体制の構築

##### (首都直下地震対策特別措置法に基づく取組状況)

「首都直下地震対策特別措置法」(平成25年法律第88号)に基づき、「政府業務継続計画(首都直下地震対策)」(平成26年3月)及び「首都直下地震緊急対策推進基本計画<sup>1)</sup>(以下「基本計画」という。)(平成27年3月)が閣議決定された(図表2-1)。基本計画には、定量的な減災目標として、平成27(2015)年度から今後10年間で、想定される最大の死者数を約2万3千人から概ね半減、想定される最大の建築全壊・焼失棟数を約61万棟から概ね半減させることが掲げられている。

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

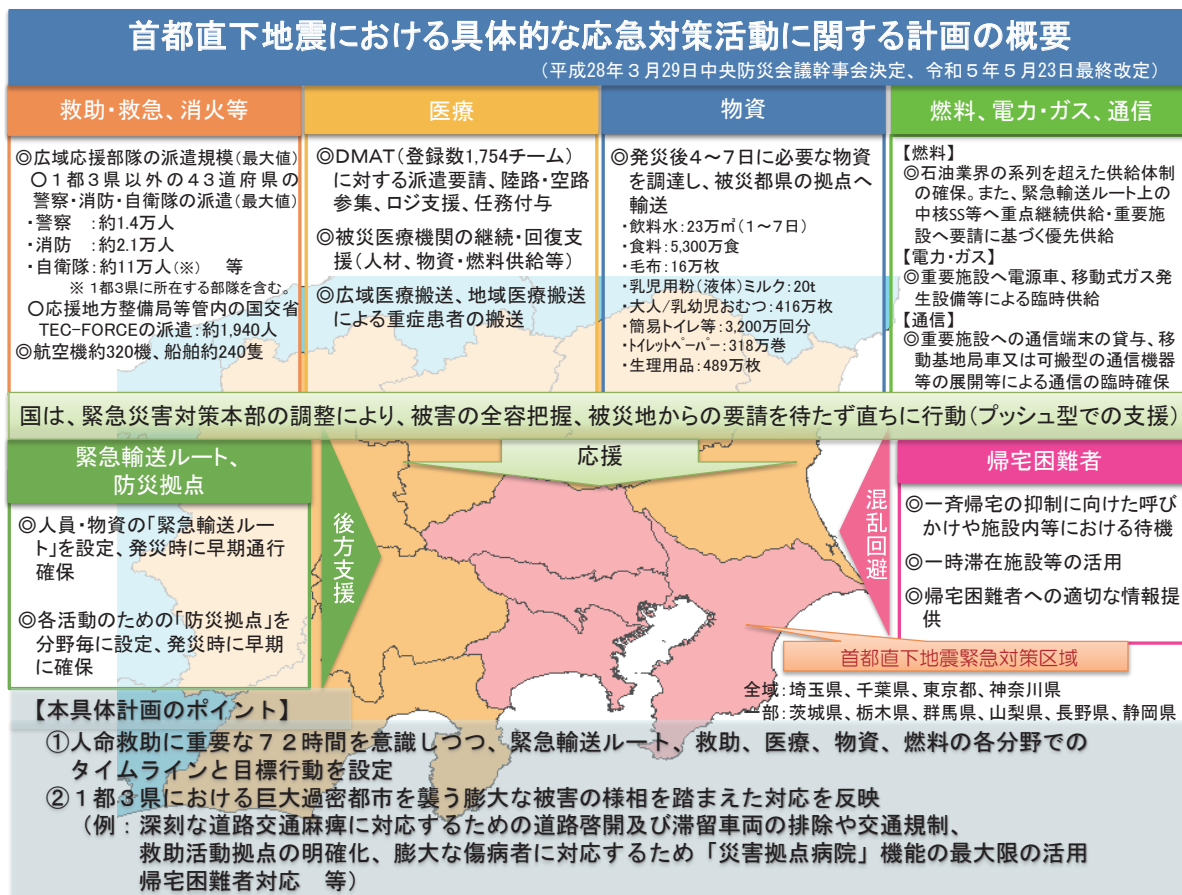
図表2-1 首都直下地震緊急対策推進基本計画の概要

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

注：詳細は首都直下地震緊急対策推進基本計画の概要  
[https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto\\_keikaku\\_gaiyou.pdf](https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto_keikaku_gaiyou.pdf)  
[https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto\\_keikaku\\_henkou1.pdf](https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto_keikaku_henkou1.pdf)  
 資料：内閣府提供

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

図表2-2 首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画の概要



注 : 詳細は首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画の概要

[https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto\\_oukyu\\_gaiyou.pdf](https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto_oukyu_gaiyou.pdf)

資料: 内閣府提供

### (国土交通省 防災・減災対策本部における取組状況)

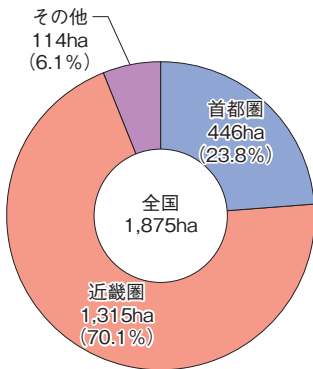
国土交通省は、あらゆる自然災害に対し、国土交通省として総力を挙げて防災・減災に取り組むべく、令和2(2020)年1月に「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」と「水災害に関する防災・減災対策本部」を発展的に統合し、「国土交通省 防災・減災対策本部」を設置した。令和4(2022)年6月にとりまとめられた「令和4年度 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」では、前年度の災害対応で明らかになった課題等を踏まえ、「再度災害の防止」及び「初動対応の迅速化・適正化」が強化すべきテーマとして設定され、昼夜・天候を問わない早期の被災状況の把握など、対策の充実・強化が図られている。

### (2) 密集市街地の現状及び整備状況

老朽化した木造住宅が密集し、細街路が多く公園等のオープンスペースの少ない密集市街地では、防災上多くの課題を抱えており、早急な整備改善が課題になっている。

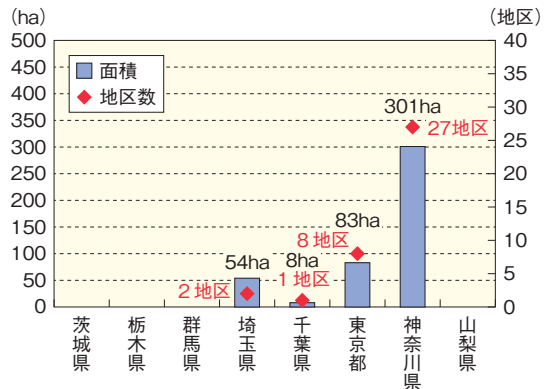
密集市街地については、令和3(2021)年3月に閣議決定された「住生活基本計画(全国計画)」において、「地震時等に著しく危険な密集市街地」を令和12(2030)年度までに概ね解消することとしている。首都圏では、同密集市街地が令和4(2022)年度末時点で446ha(前年度より20ha減)となっており、都県別に見ると、東京都と神奈川県が首都圏の9割近くを占めている(図表2-3、図表2-4)。

図表2-3 全国における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況



注：令和4(2022)年度末時点  
資料：国土交通省

図表2-4 都県別の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況



注：令和4(2022)年度末時点  
資料：国土交通省

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

### (3) 避難行動支援に関する取組状況

災害による被害を軽減するためには、発災時に適切に避難行動をとることが重要であり、平時より住民の避難に対する意識を醸成するとともに、多くの避難者を支援する環境を確保しておく必要がある。

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<sup>2)</sup>。令和3(2021)年10月に発生した千葉県北西部を震源とするマグニチュード5.9の地震は、発災時刻が深夜に近かったこともあり、帰宅困難者等対策の在り方を再検討する契機となった。同年11月に設置された「首都直下地震帰宅困難者等対策検討委員会」において、令和4(2022)年8月に、3日間の一斉帰宅抑制の基本原則を維持した上で、近年の社会状況の変化等を踏まえた対策の実効性確保の観点から、帰宅困難者等対策に関する今後の対応方針がとりまとめられた。具体的には、一斉帰宅抑制等の認知度の向上やデジタル技術の活用等による適切な行動の促進、一部鉄道が運行再開する場合の鉄道帰宅者への支援について、対策の具体化を図っていくとされている。

### (4) 火山災害からの避難対策

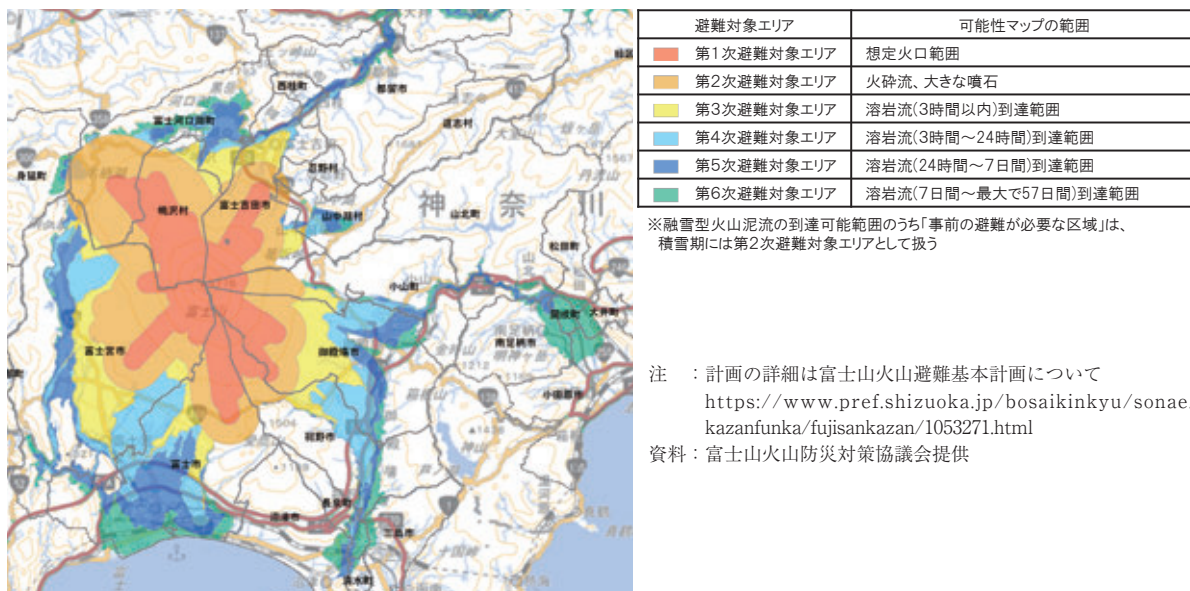
現在、富士山の火山活動が活発化する兆候は見られていないが、大規模な噴火が発生した場合、降灰による影響は神奈川県や東京都を含む東京圏まで拡大する可能性があると考えられている。令和3(2021)年3月に富士山ハザードマップが改定され、従前と比較して「より短時間で」「より遠くまで」噴火現象の影響が及ぶことが判明し、これに伴い富士山の火山災害警戒地域も拡

2) 「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）



大され、3県（神奈川県、山梨県、静岡県）27市町村となった。国、3県及び周辺市町村等により構成される富士山火山防災対策協議会は、新たな被害想定に対応するため、令和5（2023）年3月に「富士山火山避難基本計画」を公表した（図表2-5）。

図表2-5 富士山火山避難基本計画うち避難対象エリアの区分の見直し



## 2. 治山・治水事業等による水害対策等

### (1) 治山事業

首都圏における令和3（2021）年の山地災害の発生状況は、45箇所となった。被災した治山施設や山林の復旧が図られるとともに、国土の保全、水源の涵養等の森林が有する公益的機能の確保が特に必要な保安林等において、治山施設の設置や機能の低下した森林の整備などを行う治山事業が進められている。

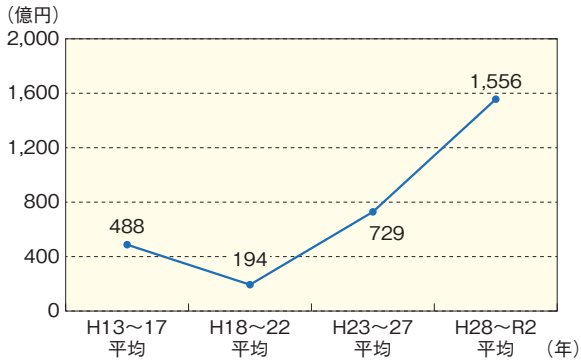
### (2) 治水事業

#### (水害被害への対応)

首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。水害被害額は、平成28（2016）年から令和2（2020）年までの5年間の平均値がそれまでの期間と比較して大きく増加し、水害密度<sup>3)</sup>に関しては、全国の約2倍となっている（図表2-6、図表2-7）。

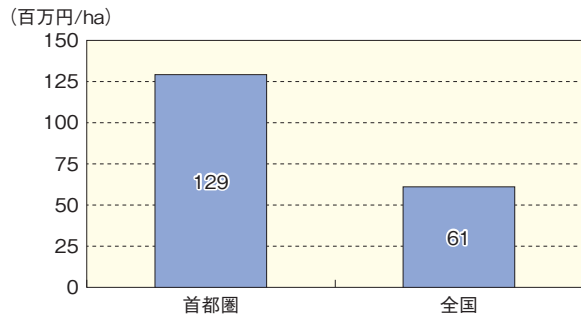
3) 水害密度：宅地等が水害により被った単位浸水面積当たりの一般資産被害額（営業停止損失分を含む）

図表2-6 水害被害の推移



注1：首都圏の都県を対象に集計  
 注2：経年比較のため水害被害額は、水害被害額デフレーター（平成27年=1.00）を用いて算出した。  
 資料：「水害統計」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表2-7 水害密度の比較（平成28(2016)年～令和2(2020)年平均）

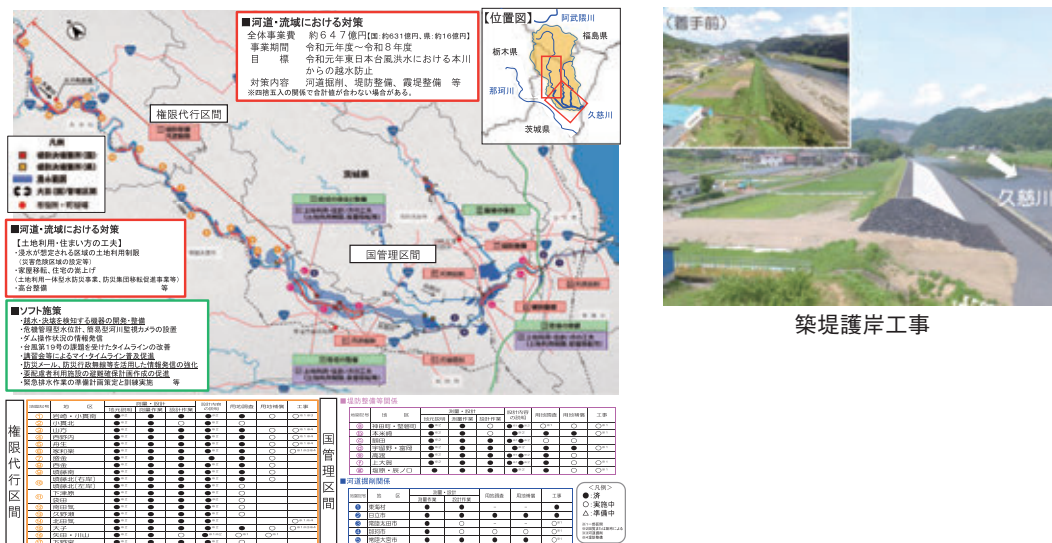


注：経年比較のため水害密度の算出に当たり、一般資産被害額（営業停止損失分を含む）は、水害被害額デフレーター（平成27年=1.00）を用いて算出した。  
 資料：「水害統計」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

令和元年東日本台風により、首都圏で特に甚大な被害の発生した入間川流域（荒川水系）、那珂川、久慈川、多摩川の4水系では、令和2(2020)年1月より、国、都県、市区町村が連携して再度災害防止のための「緊急治水対策プロジェクト」が進められている。令和4(2022)年度は例えば、久慈川ではハード対策として堤防整備、河道掘削や霞堤の保全・整備などが実施され、ソフト対策としても越水・決壊検知機器の現地試験等が進められている（図表2-8）。

また、東京圏では内水氾濫のリスクが高く、平成28(2016)年から令和2(2020)年までの過去5年間においては、特に東京都で内水被害の占める割合が高くなっている。令和3(2021)年度には、下水道浸水被害軽減総合計画策定マニュアル（案）等が改訂されるとともに、計画的かつ着実に耐水化を実施するためのロードマップが示されているほか、地方公共団体では洪水、内水の浸水想定区域内における下水道施設の耐水化計画の策定が進められている。

図表2-8 久慈川緊急治水対策プロジェクトの状況



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

### (ハード・ソフト対策の状況)

洪水等へのハード対策として、例えば、国土交通省関東地方整備局が管轄する8水系（荒川、利根川、那珂川、久慈川、多摩川、鶴見川、相模川、富士川）における堤防整備率は、令和4（2022）年3月末時点で68.5%となっている。特に流域に人口・資産等が集中している利根川、江戸川においては、堤防拡幅等による堤防強化対策が実施されている。また、洪水、内水対策に加え、東京港等における高潮への対策として、河川・海岸の堤防、水門、排水機場等の整備が進められており、令和4（2022）年度には、東京都が気候変動の影響による海面上昇等を考慮し、「東京湾沿岸海岸保全基本計画〔東京都区間〕」を改定した。

ソフト面では、多発する水害等から身を守るため、ハザードマップ等を効果的に活用し、地域の災害リスクを適切に理解し、気象情報や地方公共団体から発令される避難情報を踏まえて、早期に避難することが重要である。また、浸水や、土砂災害などの災害ハザードエリアの指定、ハザードマップの整備も進められており、災害リスク情報の充実が図られている（図表2-9）。さらに、国土交通省では、土地利用や住まい方の工夫、水災害リスクを踏まえた防災まちづくりの検討及び企業の立地選択など、流域治水の取り組みを推進するため、令和4（2022）年に浸水範囲と浸水頻度の関係を図示した「水害リスクマップ（浸水頻度図）」を作成・公表するとともに、水害リスクマップをまとめたポータルサイトを開設した（図表2-10）。

図表2-9

ハザードマップ公表状況（令和4（2022）年12月末時点）

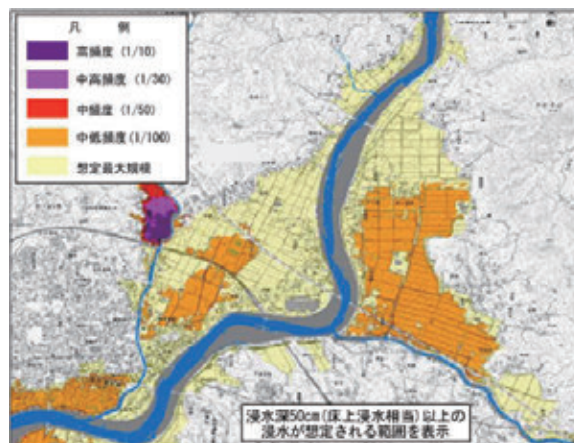
	市区町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
茨城県	44	42	6	0	10	40	0
栃木県	25	25	4	0	0	22	3
群馬県	35	23	2	0	0	24	5
埼玉県	63	57	47	0	0	38	0
千葉県	54	49	21	5	25	41	0
東京都	62	51	38	10	9	49	3
神奈川県	33	31	13	5	15	31	1
山梨県	27	14	1	0	0	26	7
合計	343	292	132	20	59	271	19

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

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

図表2-10

水害リスクマップ（浸水頻度図）



注：詳細は国土交通省HP [https://www.mlit.go.jp/river/kasen/ryuiki\\_pro/risk\\_map.html](https://www.mlit.go.jp/river/kasen/ryuiki_pro/risk_map.html)

資料：国土交通省



## 第3節

面的な対流を創出する  
社会システムの質の向上

## 1. 社会資本の整備

## (1) 陸上輸送体系の整備

## (高規格道路の整備)

首都圏においては、大都市周辺における渋滞ボトルネック箇所への集中的対策等に資する首都圏3環状の整備の推進とともに、高速道路ネットワークがつながっておらず地域サービスへのアクセスもままならない地域や災害に脆弱な地域等において、国土のミッシングリンクの早期解消に向けた取組が進められている。また、令和3(2021)年7月には、安定した物流を確保するため、高規格道路を含む道路交通ネットワークの中長期的な整備・管理や道路交通マネジメントの基本となる「新広域道路交通計画」が関東ブロック<sup>1)</sup>で策定され、空港・港湾等へのアクセス強化などが基本戦略として示されている。

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、約9割が開通済であり、未開通区間についても整備が推進されている。特に大栄JCT~松尾横芝IC間、高速横浜環状南線(釜利谷JCT~戸塚IC間)、横浜湘南道路(栄IC・JCT~藤沢IC間)の整備について、現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用して整備の加速化を図ることとされており、久喜白岡JCT~大栄JCT間の4車線化については、令和4(2022)年度末に久喜白岡JCT~幸手IC間付近、境古河IC~坂東IC間が開通した。

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

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

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

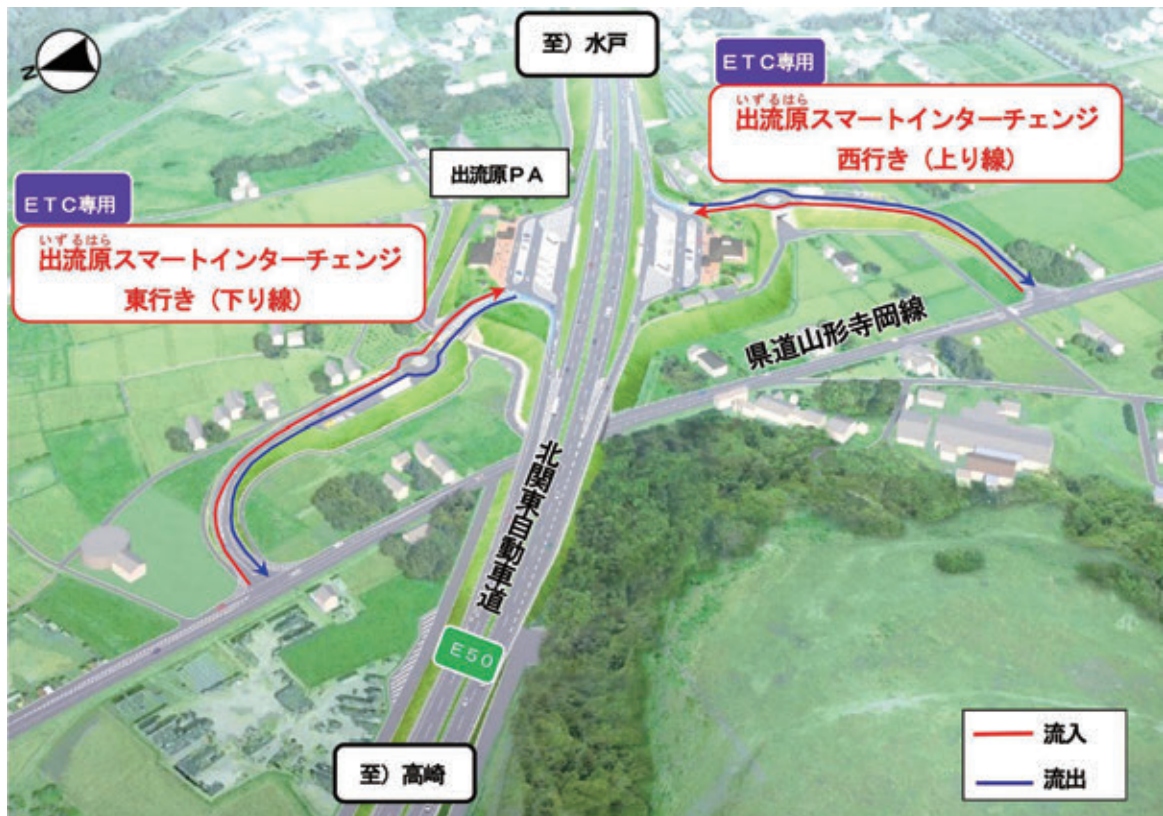
1) 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県

### (ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化)

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

ETC搭載車に通行を限定することで、料金徴収施設が不要でコンパクトな整備が可能となる「スマートIC」の整備も進められ、首都圏の33箇所で開催されている（令和4（2022）年9月時点）。令和4（2022）年度には、例えば出流原スマートICが整備され、産業団地や観光施設へのアクセス性向上等による地域産業の活性化や、救急医療機関への搬送時間短縮等による安全・安心のまちづくりへの寄与が期待されている（図表3-1）。また、同年9月には千代田PAスマートIC、足利スマートIC、検見川・真砂スマートIC、外環八潮スマートICが新たに事業認可された。

図表3-1 出流原スマートIC



資料：佐野市提供

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

### (鉄道の利便性向上や混雑緩和)

令和5（2023）年3月に相鉄・東急直通線（横浜羽沢付近～日吉）が開業した（図表3-2）。この連絡線は、都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づき、既存ストックを有効活



用し、都市鉄道の利便増進を図るため、平成19(2007)年度より事業が進められてきた。相鉄・JR直通線（西谷～羽沢横浜国大）と接続することで、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部とを直結することにより、両地域間の速達性が向上（開業前と比較し約22分の短縮）されるほか、新幹線へのアクセスの向上が期待される。

また、宇都宮市と芳賀町を結ぶLRT（次世代型路面電車システム）事業について、令和5(2023)年3月には工事が完了し、4月には全区間で試運転が始まるなど、8月の開業を目指して整備が進められている（図表3-3）。

図表3-2 相鉄・東急直通線の事業範囲



資料：独立行政法人鉄道・運輸機構提供

図表3-3 宇都宮市と芳賀町を結ぶLRTの導入ルート

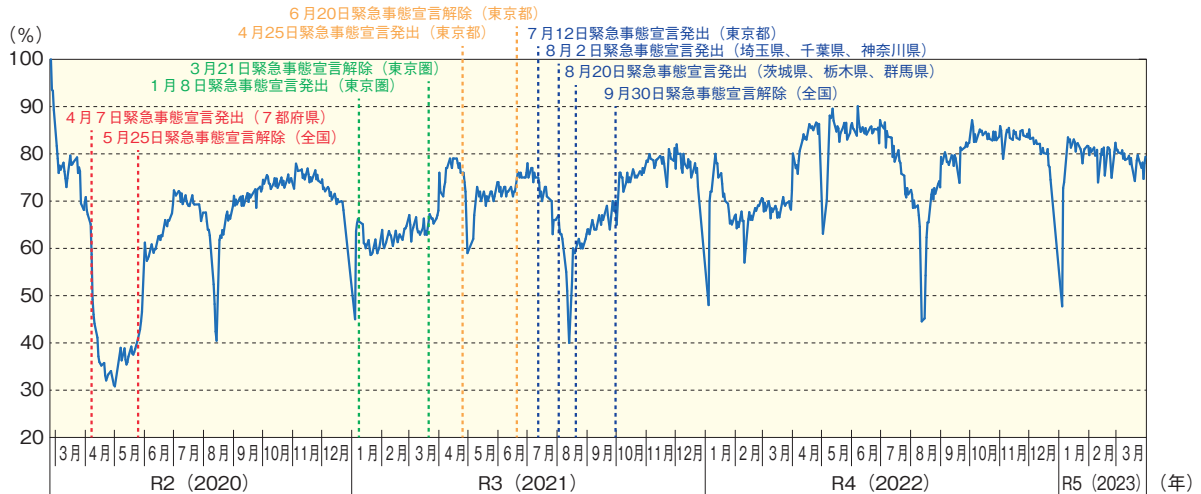


資料：宇都宮市提供

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

首都圏の鉄道における通勤混雑については、令和2(2020)年度に新型コロナウイルスの感染拡大による外出・移動の自粛により緩和され、令和3(2021)年度も同様の傾向が続いていたが、令和4(2022)年度は再度混雑が増している（図表3-4）。

図表3-4 テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅の利用状況推移



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

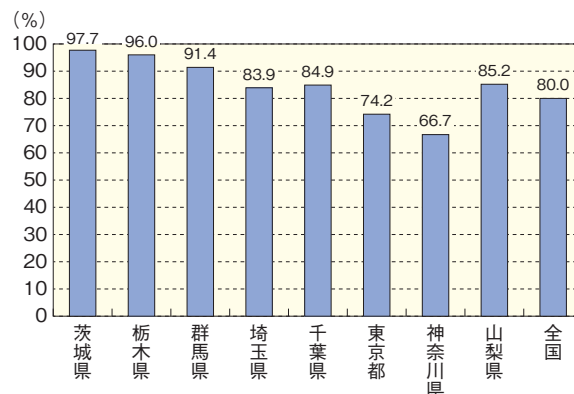
## (2) 情報通信体系の整備

### (情報通信基盤等の整備)

国内では、5Gの利用可能エリアが広がるなど、インターネットの利用に係るデジタルインフラの整備が進められている。総務省の令和3年通信利用動向調査によれば、首都圏のインターネット利用者の割合は約86%となっている（全国では約83%）。利用目的は、SNS（無料通話機能を含む）の利用、電子メールの送受信、情報検索で7割を超えている。

また、地域活性化や災害時の通信手段として、総務省の「防災等に資するWi-Fi環境の整備計画」を基に地方公共団体の公的拠点（博物館、都市公園等）や防災拠点等においてWi-Fi環境が整備され、首都圏では9割以上が整備済みとなっている。さらに、クラウドサービスの利用も広がっており、地方公共団体の情報システムにおいても導入が進められ、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、山梨県では、全国に比べて高い導入水準となっている（図表3-5）。

図表3-5 首都圏等の地方公共団体における情報システムへのクラウド導入状況



注：令和3(2021)年4月1日時点

資料：「自治体クラウドポータルサイト」（総務省）

また、デジタル社会においては、データを蓄積・処理するデータセンターの整備が重要となっている。データ量の増大に伴い、日本も含めて国際的にデータセンターへの投資が活況となっているが、データセンターの立地状況は、6割程度が東京圏に集中している。例えば、千葉県

印西市は、電力・通信インフラが整備されていること等を背景に、様々な企業が大規模なデータセンターの整備を進めており、大和ハウス工業株式会社は、14棟、総床面積約33万㎡の開発を行うこととしている（図表3-6）。一方で、東京圏が大震災等で被災した場合、全国規模で通信環境に多大な影響が生じる可能性があることも踏まえ、災害に対する通信ネットワークの強靱化等の観点から、データセンターの全国での分散立地を政策として推進するため、総務省が令和4（2022）年3月に公表した「デジタル田園都市国家インフラ整備計画」においては、地方データセンター拠点を経済産業省と連携して5年程度で整備するとしている。

図表3-6 千葉県印西市におけるデータセンターの集積（DPDC印西パーク）



資料：大和ハウス工業株式会社提供

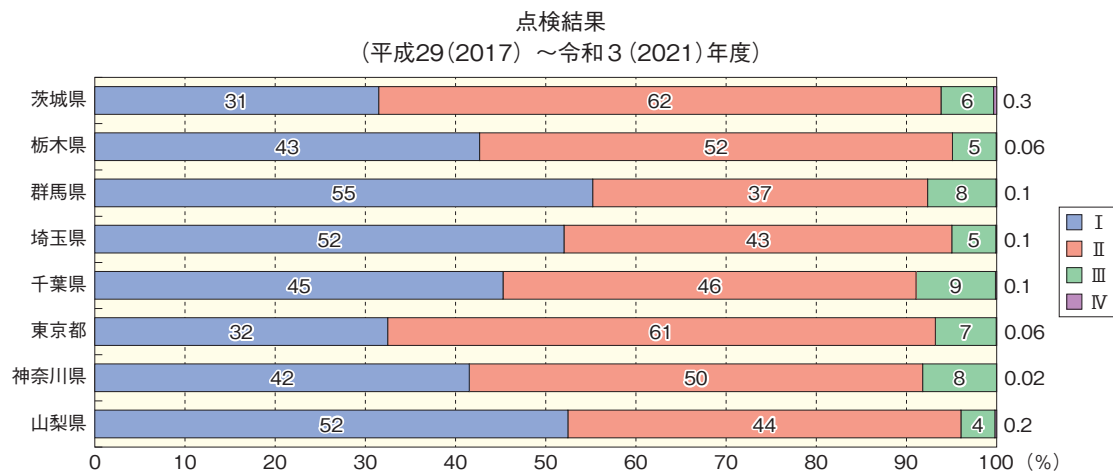
### （3）インフラ老朽化対策

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

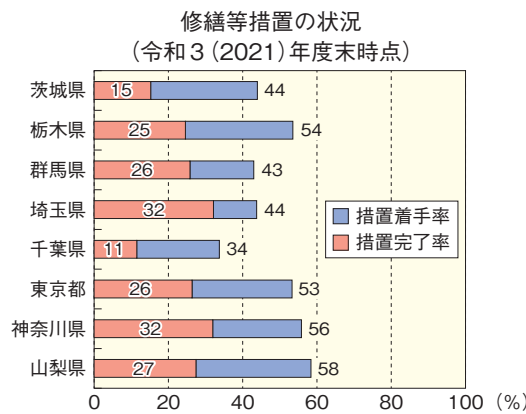
社会資本の大部分は地方公共団体が管理しており、国のみならず、地方公共団体等も含めた大きな課題である。例えば、首都圏の道路橋梁（橋長2m以上）については、令和4（2022）年3月末時点で、9割以上が地方公共団体の管理であり、緊急又は早期に措置を講ずべき状態の橋梁も多く存在し、約3割から6割の施設で修繕等措置に着手している（図表3-7）。また、首都高速道路については、交通量が多く過酷な使用状況にあり、老朽化に対して長期の安全・安心を確保するため、維持管理上の問題等を精査しながら、大規模更新・大規模修繕が実施されている。必要な社会資本整備とのバランスを取りながら、いかに戦略的に維持管理・更新等を行っていくかが問われている。



**図表3-7** 首都圏の橋梁点検結果（地方公共団体管理分）と点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設の修繕等措置の状況



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



資料：「道路メンテナンス年報」（国土交通省）

## 2. 農山漁村の活性化

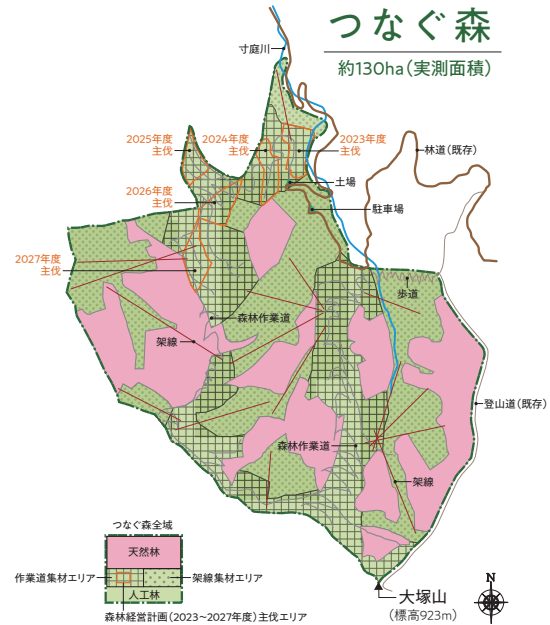
### (集落機能の低下に対する取組)

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。野村不動産ホールディングス株式会社は東京都奥多摩町と包括連携協定を結び、町内の約130ha（実測面積）の森を「つなぐ森」として、地産地消の循環する森づくりの取組を開始した（図表3-8）。奥多摩町をはじめ、東京都森林組合、地元製材加工所や建材メーカー、施工会社等の複数の主体と連携し、植林・保育、伐採、製材加工、木質化建物の開発及び生物多様性等に一体的に取り組み、地元の産業・雇用の創出等への貢献も期待される。

図表3-8 「つなぐ森」の概要



資料：野村不動産ホールディングス株式会社 提供



## (二地域居住等の取組)

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

なかでも、「二地域居住」については、個人が多様なライフスタイルを選択することを可能とし、多様な働き方、住まい方、学び方等を実現するとともに、都市住民が農山漁村の他の地域にも同時に生活拠点を持つこと等によって、地域の活性化につながると期待されており、その促進を図ることは重要な課題となっている。令和3(2021)年3月に設立された「全国二地域居住等促進協議会<sup>2)</sup>」には、首都圏では令和4(2022)年度末時点で130の地方公共団体が登録している。

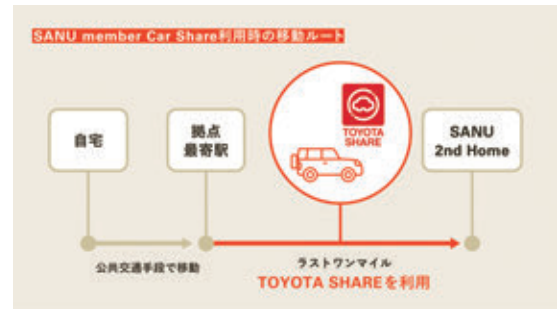
例えば首都圏では、令和3(2021)年11月にセカンドホームのサブスクリプションサービスを展開する株式会社Sanuが山梨県と二拠点居住推進に関する協定を締結し、山梨県の上質な暮らしのPR、二拠点居住者の税制上の課題に対するふるさと納税を活用した取り組みの促進など新たな地方創生の推進を図っていくこととした。また、セカンドホームのサブスクリプションサービス利用者が、カーシェアサービスや子供の一時預かりサービスを利用できるようにすることで、環境や子育て世代へ配慮した二地域居住の実現も目指している(図表3-9)。

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

図表3-9 セカンドホームとカーシェアによる二地域居住の推進



資料：株式会社Sanu 提供



### (離島振興の取組)

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

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

例えば、東京都神津島村では島外からの高校生を受け入れる離島留学を進めており、令和4(2022)年度は、離島活性化交付金を活用して、村営学生寮の運営を行い12名の離島留学生を受け入れている(図表3-10)。

図表3-10 村営学生寮「しらすな寮」



資料：神津島村提供

3) 「令和2年国勢調査」(総務省)に基づく2町6村(9島)の人口の合計

4) 「令和2年国勢調査」(総務省)に基づく小笠原村(父島・母島)の人口

## 第4節

## 国際競争力の強化

## 1. 国際的な港湾・空港機能の強化等

## (1) 航空輸送体系の整備

## (羽田空港の整備)

羽田空港においては、我が国の国際競争力の強化を主眼として、令和2(2020)年3月29日から新飛行経路の運用が開始され、年間発着容量が約49万回まで拡大されている。新飛行経路の運用開始後は、騒音対策・落下物対策や、丁寧な情報提供が行われているほか、関係自治体等から騒音軽減や新飛行経路の固定化回避に関する要望があることを踏まえ、国土交通省において「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されている。令和4(2022)年8月の検討会では、飛行方式に関する技術的検証の進捗状況や今後のスケジュール等について報告がなされており、引き続き、安全性評価等の必要な取組が進められている。

上記に加えて、令和4(2022)年度には、拠点空港としての機能拡充に向けて、航空旅客の国際乗り継ぎ利便性向上を図るために必要な人工地盤の整備の検討に着手したほか、空港アクセス鉄道の基盤施設整備のための取組や駐機場の整備等が進められた。また、引き続き、防災・減災の観点から、地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめるための滑走路等の耐震性強化や、護岸の整備等が実施された。

## (成田空港の整備)

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

## (2) 海上輸送体系の整備

## (国際コンテナ戦略港湾)

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



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

### (京浜港の整備)

横浜港において、令和元(2019)年度より、「横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業」として新本牧ふ頭地区及び本牧ふ頭地区で整備が進められている。基幹航路に就航する大型船の入港や、増加するコンテナ貨物の取扱いに適切に対応し、寄港する基幹航路の維持・拡大を図るもので、令和4(2022)年度は、本牧ふ頭地区及び新本牧ふ頭地区において、岸壁等の整備が進められている(図表4-1)。また、京浜港の物流ネットワークを形成するため、川崎港臨港道路東扇島水江町線等の整備が進められている。

川崎臨海部では、JFEスチール株式会社が東日本製鉄所京浜地区の高炉等を令和5(2023)年9月に休止することの決定を受け、川崎市が学識経験者から意見を聴取する「扇島地区土地利用検討会議」や、新たな導入機能や基盤整備等に関して、川崎市と関係省庁等が一体となって必要な措置等を検討する「臨海部大規模土地利用調整会議」を開催するなど、令和4(2022)年11月に策定・公表した「JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用に係る基本的な考え方」を踏まえた公共性の高い土地利用を実現するために、高炉等休止前までの土地利用方針策定及び令和12(2030)年度までの一部土地利用開始に向けた検討が行われている(図表4-2)。

図表4-1 横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業(大水深コンテナターミナル)



資料：国土交通省関東地方整備局

図表4-2 扇島地区の土地利用状況等



資料：川崎市

## 2. スーパー・メガリージョンの形成

### リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線の開業により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港（羽田、成田、中部、関西）、2つの国際コンテナ戦略港湾（京浜、阪神）を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。リニア中央新幹線の開業に向けて、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力が行われている。品川・名古屋間については、平成30(2018)年10月、国土交通大臣により、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成12年法律第87号）に基づく使用の認可が行われた。

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

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

図表4-3 保育園留学<sup>®</sup>の実証実験を実施した保育園の例（山梨県甲府市、早川町）

資料：株式会社キッチンハイク提供

### 3. 洗練された首都圏の構築

#### 広域的な観光振興に関する状況

##### （観光立国の推進）

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

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

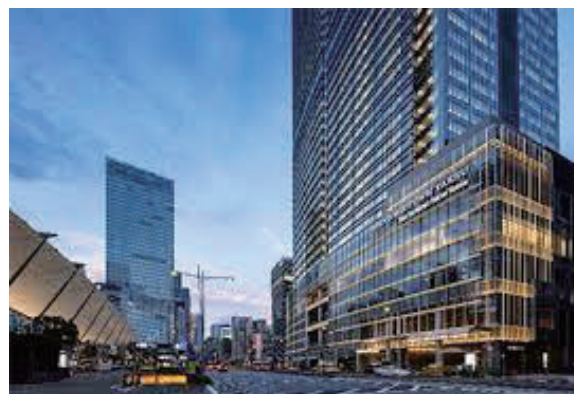
### 4. 都市再生施策等の進捗状況

#### （1）都市再生緊急整備地域の指定等

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

令和5（2023）年3月には、「東京ミッドタウン八重洲」がグランドオープンした（図表4-4）。JR東京駅と直結する地上45階の大規模複

図表4-4 東京ミッドタウン八重洲の外観



資料：三井不動産株式会社



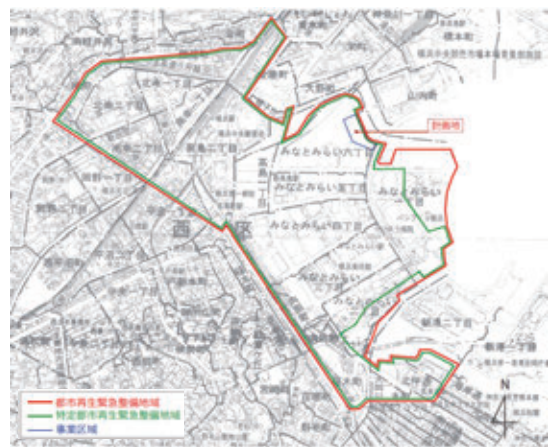
合ビルであり、オフィス・商業・ホテル・バスターミナル・小学校・エネルギーセンター等の多様な要素で構成される。ポストコロナ時代のオフィスビルとして、ビジネス交流施設やテナント企業向けのフィットネスジム等の柔軟な働き方を支援する施設の整備や、顔認証システム等による入館導線のタッチレス化を導入している。

また、脱炭素社会の実現に向け、オフィスビルとして国内最大級のZEB Ready<sup>2)</sup>認証の取得やグリーン電力の導入、EV充電器の設置等が実施されている。さらに、エネルギーセンターから電気と熱の供給を受けることで、高いエネルギーレジリエンスによる街の防災力の向上や、エネルギーの地産地消による省エネ・省CO<sub>2</sub>への貢献等も期待される。

また、都市再生緊急整備地域に指定された地域では、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められており、国土交通大臣が認定する優良な民間都市再生事業計画は、税制の特例措置等が受けられる。首都圏では、令和4(2022)年度に「みなとみらい21中央地区62街区ハーバーエッジプロジェクト」等が新たに追加されるなど、合計で154件の計画が認定を受けている(図表4-5)。

みなとみらい21中央地区62街区ハーバーエッジプロジェクトは、令和8(2026)年完成予定となっており、グローバルラグジュアリーホテル&ホテルレジデンスを核に、水族館や飲食・物販商業店舗も併設する複合施設を開発し、国内各地からの旅行者及びインバウンド旅行者を呼び込む新たな観光拠点の創出を図るとしている。

図表4-5 みなとみらい21中央地区62街区ハーバーエッジプロジェクト計画の完成イメージ



資料：国土交通省

## (2) スマートシティの推進

ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市や地域である「スマートシティ」の実装に向け、国土交通省は先進的取組を支援している。支援に当たり、令和4(2022)年度までに、首都圏で17地区が選定されている。その中で、さいたま市の「スマート・ターミナル・シティさいたま」では、AIを活用したオンデマンド交通サービスや3D都市モデルを用いた環境評価等を実施することで、大宮駅・さいたま新都心駅を核

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



としたウォークブルで誰もが移動しやすい、人中心に最適化された都市空間・環境の構築を目指すとしている（図表4-6）。

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

図表4-6 スマート・ターミナル・シティさいたま概要

## スマート・ターミナル・シティさいたま（埼玉県さいたま市）

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

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

### 実行計画

**駅を核とした「スマート・ターミナル・シティ」**

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

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

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

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

**【先行モデル地区】**

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

先行モデル地区での実践・成果を市内他地区等へ横展開

### 実証内容

過年度実証成果等も踏まえつつ、施策①～③に関するR4実証1～3を展開。

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

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

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

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

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

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

### 体制

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

**推進主体**

さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム（事務局）

- （一社）アーバンデザインセンター大宮
- さいたま市
- （一社）美園タウンマネジメント
- 都市OS運営者
- サービス提供者

地元事業者・組織、市民等

### スケジュール

市内先行モデル地区で実証・実装。市内他地区・他都市へ展開。

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

先行モデル地区での実装、市内他地区・他都市へ

資料：国土交通省

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

## 第5節

## 環境との共生

## 1. 自然環境の保全・整備

## 緑地の保全・創出

## (都市公園の整備及び緑地保全の状況)

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

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

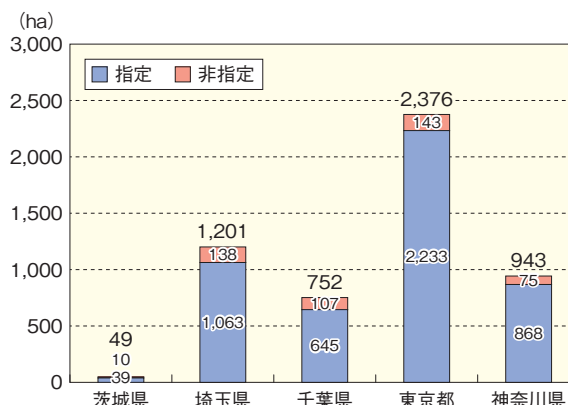
## (都市農地の保全・活用)

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

生産緑地については、平成29（2017）年の生産緑地法の改正により特定生産緑地制度が創設された。これにより、令和4（2022）年12月末時点において、平成4年に定められた生産緑地の約9割が特定生産緑地に指定され、保全が図られている（図表5-1）。

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

図表5-1 首都圏の特定生産緑地の指定状況（令和4（2022）年12月末時点）



資料：国土交通省

## 2. 環境負荷の低減

### （1）温室効果ガスの削減

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

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

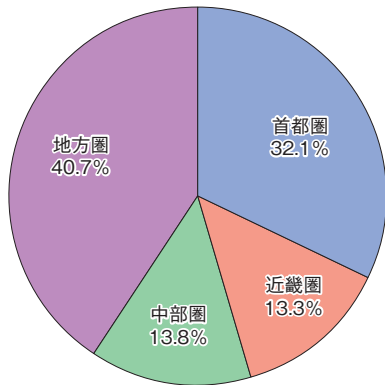
### （2）エネルギーの消費動向と対策

#### （エネルギー消費の状況）

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

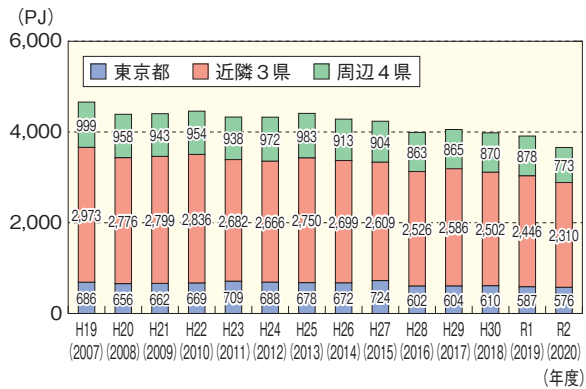
図表5-2

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



図表5-3

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：令和2（2020）年度は暫定値

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

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

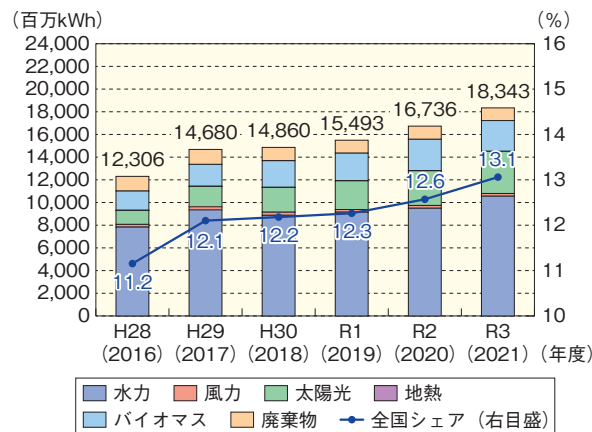
### （再生可能エネルギーの導入）

カーボンニュートラルの実現に当たっては、水力、太陽光、バイオマス等の再生可能エネルギーの導入拡大が必要不可欠である。電気事業者による首都圏の再生可能エネルギー発電量は、令和3（2021）年度において18,343百万kWhと着実に増加傾向にあり（全国シェア約13%）、水力発電が占める割合が最も高く、太陽光発電やバイオマス発電についても、近年増加傾向にある（図表5-4）。

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

図表5-4

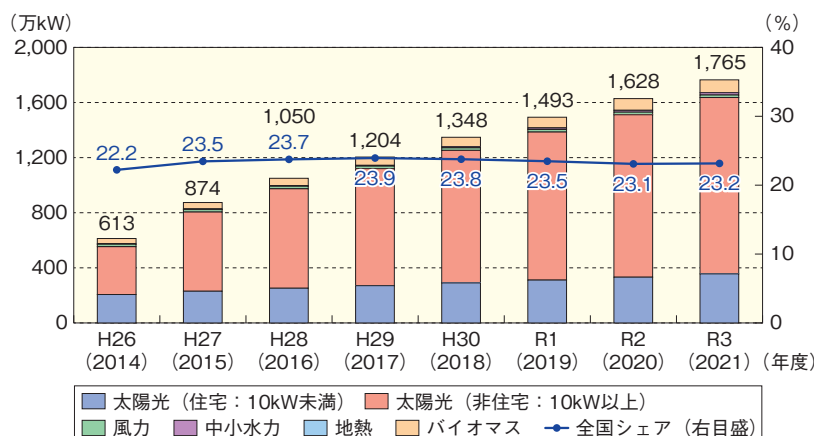
首都圏の再生可能エネルギー発電量の推移（電気事業者）



注：電力調査統計は、電気事業者からの報告をもとに作成している統計表であるため、電気事業者ではない事業者の発電所は含まれない。

資料：「電力調査統計」（資源エネルギー庁）を基に国土交通省国土政策局作成

図表5-5 FITによる首都圏の再生可能エネルギー導入量の推移



注1：移行認定分を含む

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

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

### (3) グリーン社会の実現に向けた取組

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

また、令和4(2022)年11月にフランス・パリにおいて第171回BIE（博覧会国際事務局）総会が開催され、「2027年国際園芸博覧会」が国際条約に基づく国際博覧会として認定された（図表5-14）。「2027年国際園芸博覧会」では、花・緑・農に関連した最新技術の国内外での共有による、SDGsの達成やグリーン社会の実現の推進などに取り組むこととしており、令和9(2027)年の横浜市での開催に向けて準備が進められている（図表5-6）。



図表5-6 2027年国際園芸博覧会の概要

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

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

資料：国土交通省

### (グリーンインフラの推進)

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

グリーンインフラの基本構想の策定等や専門家派遣等の支援を行う「先導的グリーンインフラモデル形成支援」（令和2(2020)年度創設）において、首都圏では、令和4(2022)年度にレインガーデン（雨庭）の試験施工等に取り組む埼玉県川口市が採択されている。このほか、グリーンインフラに関する優れた取組を表彰する「グリーンインフラ大賞」において、令和4(2022)年度は、首都圏では9件が優秀賞となった。このうち小田急小田原線の地下化による線路跡地の一部を緑化し、連続したみどりの空間創出に資するまちづくりの取組など2件が国土交通大臣賞に決定した（図表5-7）。

図表5-7 グリーンインフラ大賞「国土交通大臣賞」



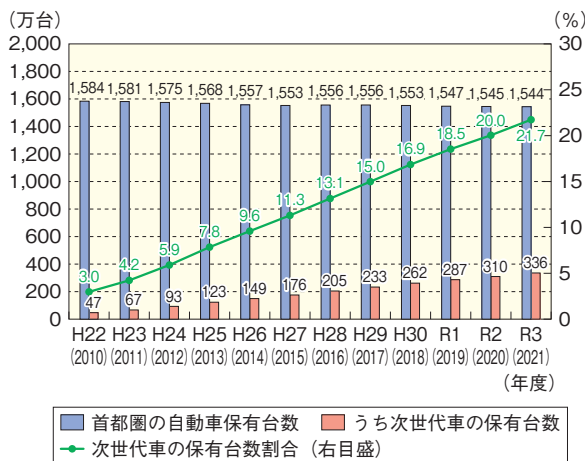
資料：グリーンインフラ官民連携プラットフォーム

(交通分野における取組)

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

首都圏では、次世代車<sup>3)</sup>の保有台数及び保有台数割合は年々増加を続けている(図表5-8)。また、電気自動車(EV)の充電施設のほか、利用中にCO<sub>2</sub>等を排出しないことから、環境負荷低減効果が期待されている燃料電池自動車の水素充填施設の整備も進められている。

図表5-8 次世代車の保有台数と割合



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

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

## 第6節

首都圏整備制度と  
東京一極集中の是正

## 1. 首都圏整備制度

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

本計画は、「第二次国土形成計画（全国計画）」及び「首都圏広域地方計画」の内容を踏まえ、平成28(2016)年3月に改定されたものであり、首都圏の将来像を「確固たる安全・安心を土台に、面的な対流を創出し、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、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. 国土形成計画

## (全国計画の推進)

国土形成計画は、総合的な国土の形成に関する施策の指針となる「全国計画」と、複数の都府県にまたがる広域地方計画区域における国土形成のための計画である「広域地方計画」から構成される二層の計画体系となっている。

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

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

## (首都圏広域地方計画の推進)

首都圏においては、第二次国土形成計画（全国計画）を踏まえ、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、福島県、新潟県、長野県、静岡県、政令指定都



市（さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、相模原市）、国の出先機関、経済団体等を構成メンバーとする首都圏広域地方計画協議会における協議を経て、平成28(2016)年3月に首都圏広域地方計画が国土交通大臣により決定された。

本計画では、首都圏の将来像と、三大課題である①巨大災害の切迫への対応、②国際競争力の強化、③異次元の高齢化に対応する必要があることや、東京一極集中から対流型首都圏への転換など、日本の中で首都圏が果たすべき役割が示された。

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

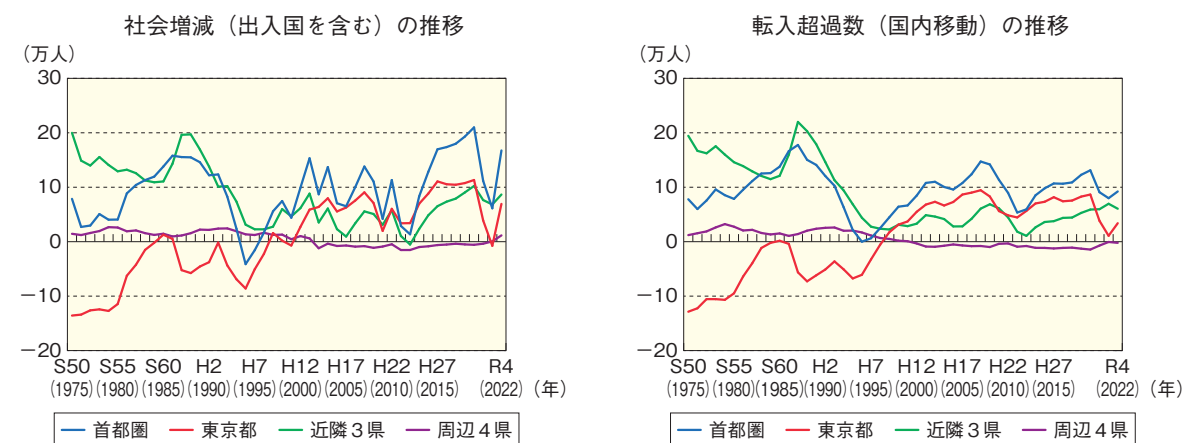
そのため、前述した新たな国土形成計画（全国計画）の検討とあわせて、新たな首都圏広域地方計画のとりまとめに向けた議論を進め、令和5(2023)年夏の骨子公表を目指している。

### 3. 東京一極集中の是正

#### (1) 東京一極集中の状況

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

図表6-1 首都圏における社会増減と転入超過数の推移



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

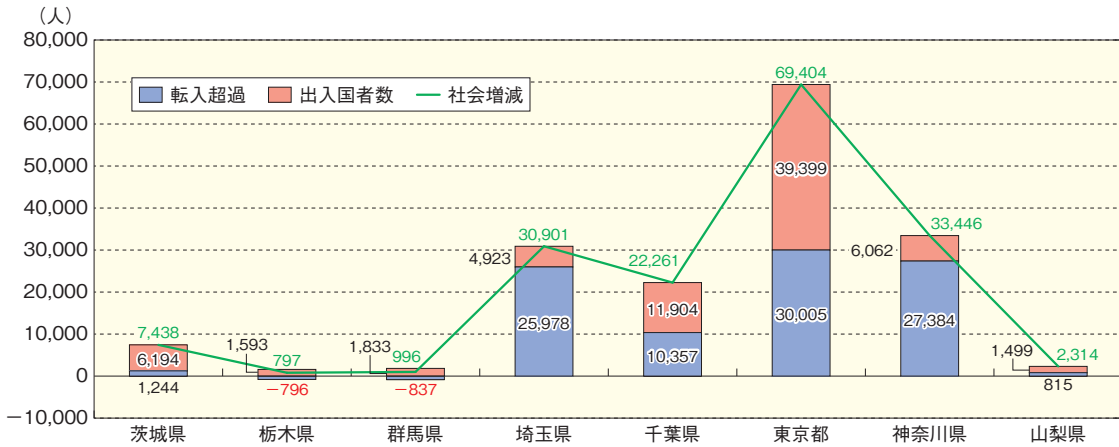
資料：「人口推計」（総務省）の参考表を基に国土交通省国土政策局作成

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

資料：「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）を基に国土交通省国土政策局作成

令和4(2022)年の首都圏の都県別社会増減の内訳をみると、いずれの都県も社会増となっている。埼玉県、神奈川県では、社会増の要因は主に国内の移動であるが、それ以外の6都県では、社会増の要因としては国内の移動よりも出入国による移動によるところが大きい（図表6-2）。

図表6-2 首都圏の都県別社会増減の内訳（令和4（2022）年）



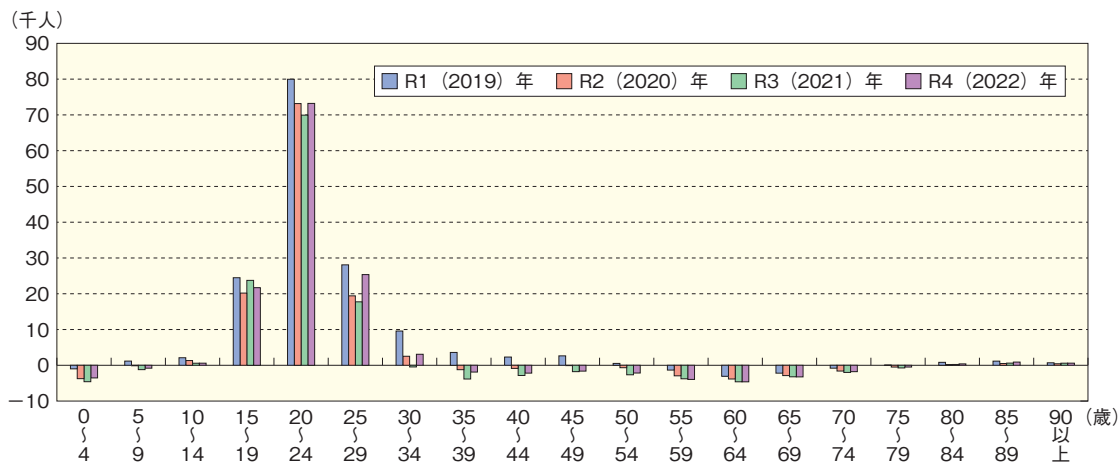
注：ここでいう「転入超過数」は2021年10月～2022年9月までの1年間における「都道府県間転入者数（外国人を含む）－都道府県間転出者数（外国人を含む）」をいう。マイナスは転出超過数である。

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

資料：「人口推計」（総務省）の参考表を基に国土交通省国土政策局作成

住民基本台帳人口移動報告によると、令和4（2022）年の東京圏の転入超過数は、約10万人（前年比約2万人増）となり、令和2（2020）年（約9.9万人）と同程度まで増加した。また、世代別の転入超過の状況については、10代後半から20代の若者が大部分を占める傾向が続いている（図表6-3）。

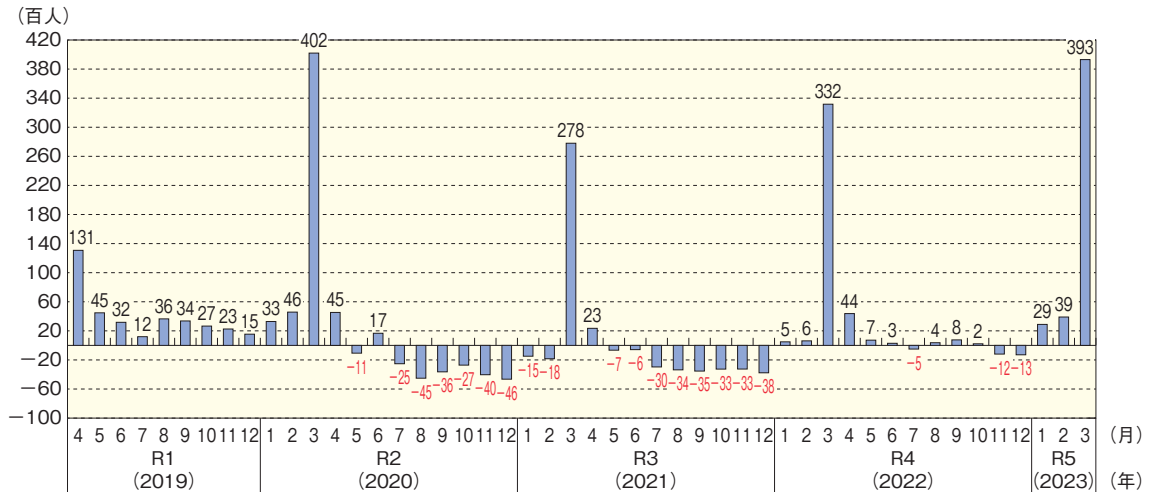
図表6-3 東京圏の年齢5歳階級別転入超過数



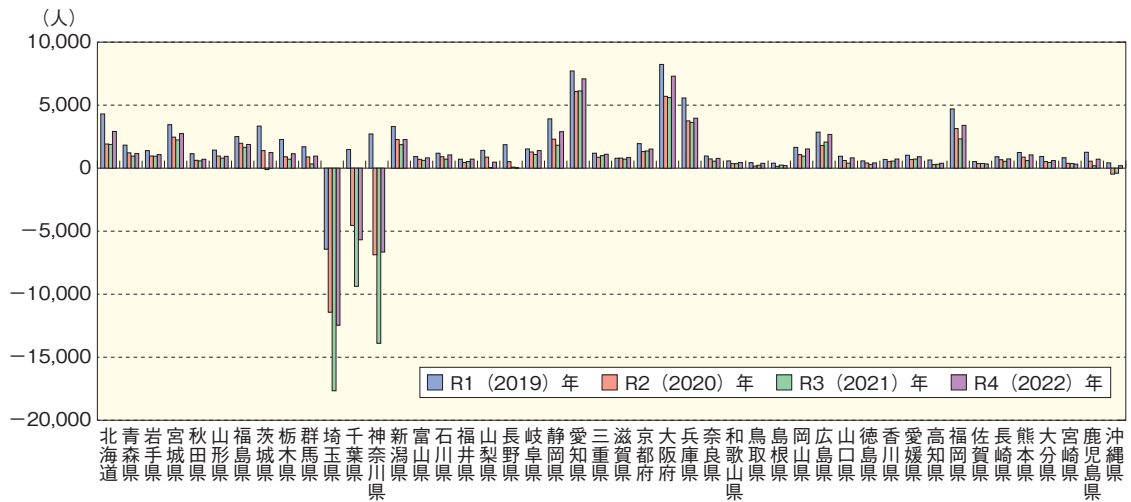
東京都の転入超過数を月別に見ると、令和4（2022）年においては、7月、11月、12月に転入超過となった（図表6-4）。各道府県から東京都への転入状況を見ると、近隣3県への転入超過は前年に比べて縮小したものの継続しており、転入者の半数以上を占めている（図表6-5）。

また、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、令和元（2019）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39.9%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35.1%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（19.9%）が、東

図表6-4 東京都における転入超過数



図表6-5 令和元(2019)年から令和4(2022)年の各道府県からの東京都への転入超過数



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）を基に国土交通省国土政策局作成

京都の人口の全国に占める割合（11.1%）を大きく上回っている影響が大きい。

このように、令和3(2021)年に続き、東京圏への転入超過状況に変化が見られるものの、ト、モノ、カネが東京圏、特に東京都に集中する「東京一極集中」の状況は継続している。

## (2) 東京一極集中の是正に向けた取組

東京一極集中の是正にあたっては、様々な取組が行われている。例えば、東京23区内の大学等の学生の収容定員の抑制や、「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、UI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。

さらに、政府は、デジタル田園都市国家構想を掲げ、令和4(2022)年6月に閣議決定された「デジタル田園都市国家構想基本方針」や令和4(2022)年12月に閣議決定された「デジタル田園都市国家構想総合戦略」において、デジタルの力も活用しつつ、地方の社会課題解決や魅力向上の取組を加速化・深化することで、地方から全国へのボトムアップの成長を目指すデジタル田園都市国家構想を実現し、東京圏への一極集中の是正や多極化を図っていくこととしてい

る。このため、令和3(2021)年11月より「デジタル田園都市国家構想実現会議」で構想の実現に向けた議論を進めており、今後も政府一丸となって取組を推進していく。

### (3) 魅力ある地方の創生

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

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

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

このように、地方創生に資する取組が各地で進められているところであるが、Society5.0に代表される革新的技術も活用しつつ、新型コロナウイルス等の影響を考慮しながら、今後も様々な方向にヒト、モノ等が行き交う「対流」(国土形成計画(全国計画)(平成27(2015)年8月))を創出し続けていくことが重要である。

図表6-6 ドローン配送実証実験の概要



資料：安中市提供(左)、地理院タイルを基に国土交通省国土政策局作成(右)



## (4) 国の行政機関等の移転

### (政府関係機関の地方移転について)

「政府関係機関移転基本方針」(平成28(2016)年3月まち・ひと・しごと創生本部決定)及び「政府関係機関の地方移転にかかる今後の取組について」(平成28(2016)年9月まち・ひと・しごと創生本部決定)に基づき、地方移転の取組を進めている。政府関係機関のうち、研究機関・研修機関等は、全ての機関において機能移転等の取組に着手している(31府県50案件)。中央省庁については、令和5(2023)年3月に文化庁が全面的に京都に移転し、移転先での業務を開始した(図表6-7)。移転を機に、文化財を活用した観光振興などを進めるとしており、携わる交流人口の増大や人材育成、関連イベントの開催等による地元への経済効果も期待されている。

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

図表6-7 文化庁新行政棟の外観



資料：文部科学省