

令和7年度

# 首都圏整備に関する年次報告

第221回国会（特別会）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7年度

# 首都圏整備に関する年次報告

第221回国会（特別会）提出



# 目次

## 首都圏整備の状況

第1節	人口・居住環境・産業機能の状況	2
1.	人口の状況	2
	(1) 首都圏の人口推移	2
	(2) 首都圏の年齢別構成	3
	(3) 首都圏の将来推計人口の推移	4
	(4) 首都圏の一般世帯数	5
	(5) 首都圏の少子化の状況	6
2.	居住環境の状況	6
	(1) 住宅供給の状況	6
	(2) 居住環境の整備	10
	(3) 再開発等の推進	11
3.	産業機能の状況	12
	(1) 首都圏の経済状況	12
	(2) 首都圏のビジネス環境等	13
	(3) 首都圏における各産業の動向	16
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	19
	(1) 女性の活躍の促進	19
	(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	20
<特集	昭和100年> 昭和から令和までの首都圏を人口推移とともに振り返る	21
1.	全期間	21
2.	戦前・高度経済成長期	22
3.	バブル経済とバブル崩壊	31
4.	人口減少時代	37
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	47
1.	巨大災害対策	47
	(1) 防災体制の構築	47
	(2) 防災拠点に関する取組状況	50
	(3) 密集市街地の現状及び整備状況	51
	(4) 避難行動支援に関する取組状況	52
	(5) 火山災害からの避難対策	52
2.	治山・治水事業等による水害対策等	52
	(1) 治山事業	52
	(2) 治水事業	53
第3節	面的な対流を創出する社会システムの質の向上	57

1.	社会資本の整備	57
(1)	陸上輸送体系の整備	57
(2)	情報通信体系の整備	63
(3)	水資源開発・上下水道の整備	63
(4)	廃棄物処理体系の整備	64
(5)	インフラ老朽化対策	64
2.	地域生活圏の形成・二地域居住の促進・関係人口の拡大	67
第4節	国際競争力の強化	71
1.	国際的な空港・港湾機能の強化等	71
(1)	航空輸送体系の整備	71
(2)	海上輸送体系の整備	73
2.	日本中央回廊の形成	74
3.	広域的な観光振興に関する状況	76
4.	都市再生施策等の進捗状況	76
(1)	都市再生緊急整備地域の指定等	76
(2)	国家戦略特区の取組	77
(3)	ウォークアブルなまちづくりによる都市再生	78
(4)	まちづくりDXの推進	79
第5節	環境との共生	80
1.	自然環境の保全・再生	80
(1)	自然環境の保全・再生	80
(2)	緑地の保全・創出	80
(3)	水環境・水循環の保全・回復	81
2.	環境負荷の低減	82
(1)	温室効果ガスの削減	82
(2)	エネルギーの消費動向と対策	83
(3)	グリーン社会の実現に向けた取組	84
第6節	首都圏整備制度と東京一極集中の是正	88
1.	首都圏整備制度	88
(1)	首都圏整備計画	88
(2)	政策区域に基づく諸施策の推進	88
(3)	業務核都市の整備	88
(4)	近郊緑地保全制度	89
2.	国土形成計画	89
3.	東京一極集中の是正	90
(1)	東京一極集中の状況	90
(2)	東京一極集中の是正に向けた取組	92
(3)	魅力ある地方の創生	93
(4)	筑波研究学園都市の整備	94
(5)	国の行政機関等の移転	95

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「T」は大正を、「S」は昭和を、「H」は平成を、「R」は令和を示す。

本白書は、原則として、令和8(2026)年3月末時点で把握可能な情報を基に記載している。

本白書に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。



---

# 首都圏整備の状況

---

# 第1節

## 人口・居住環境・産業機能の状況

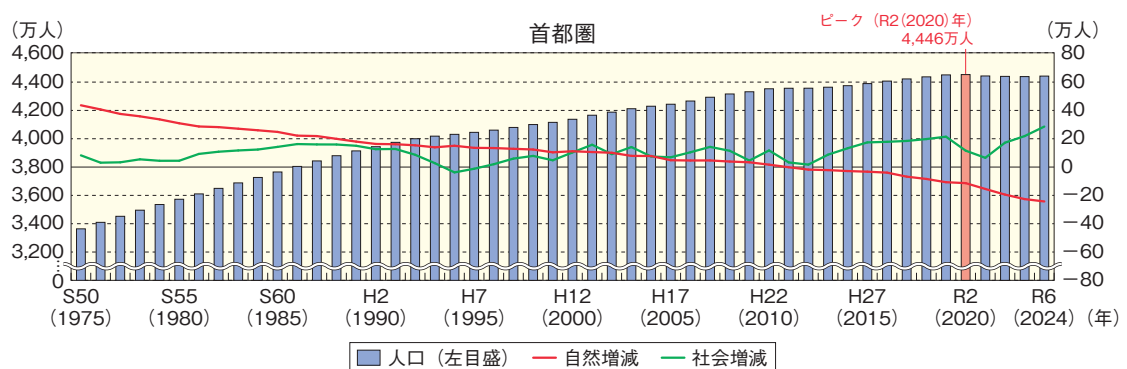
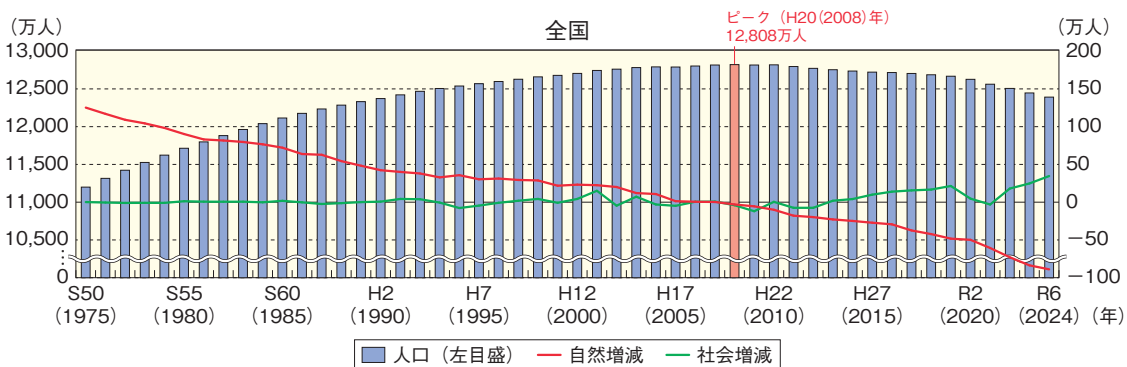
### 1. 人口の状況

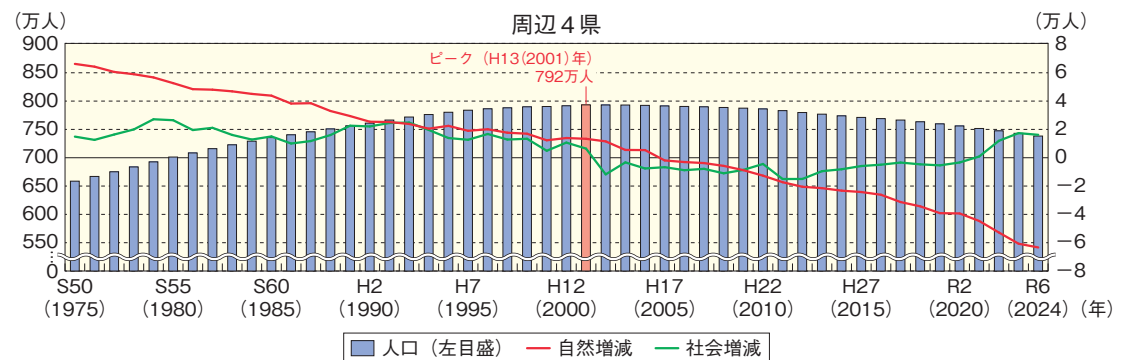
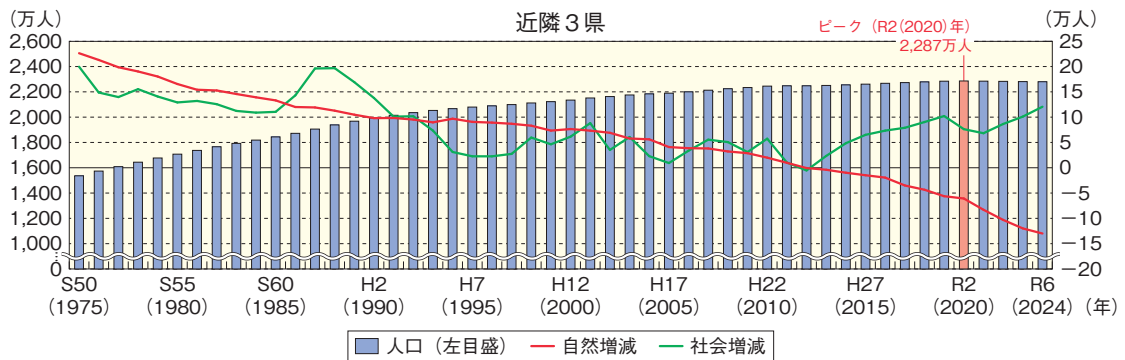
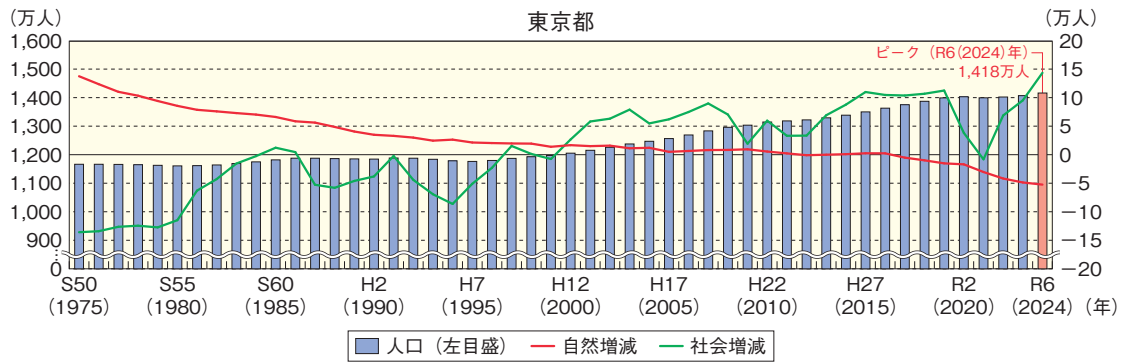
#### (1) 首都圏の人口推移

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

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

図表1-1 人口の推移(昭和50(1975)年～令和6(2024)年)

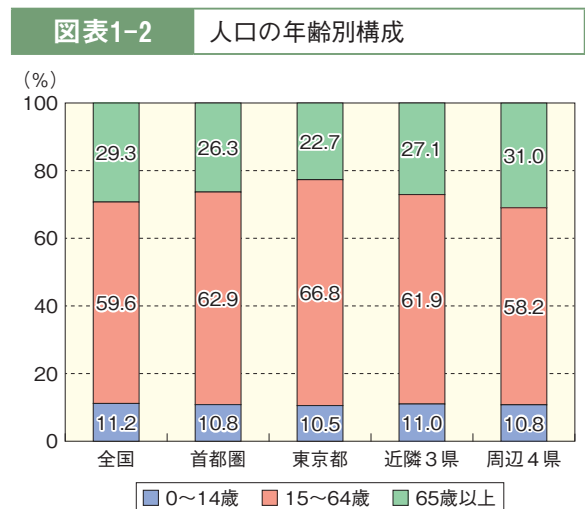




資料：総務省「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）を基に国土交通省国土政策局作成

## (2) 首都圏の年齢別構成

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



注1：令和6（2024）年10月1日現在

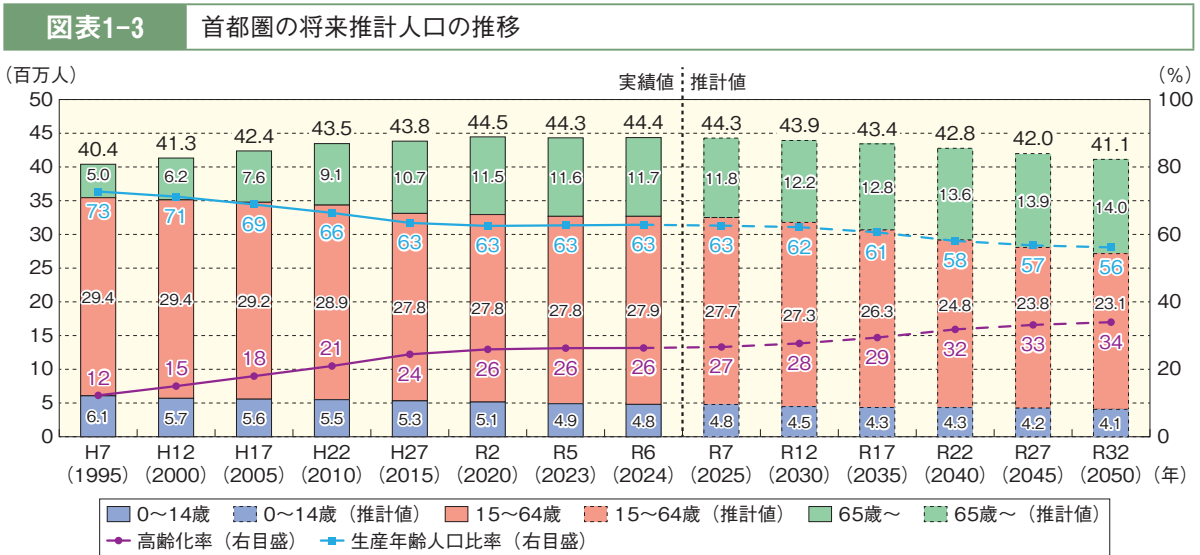
注2：年齢別人口の割合は不詳補完値により算出

資料：総務省「人口推計」を基に国土交通省国土政策局作成

### (3) 首都圏の将来推計人口の推移

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

今後、長期的には人口減少に転じる見込みであり、また、生産年齢人口比率の低下と高齢化率の増加が進行することが予想されている(図表1-3)。



注1：平成7(1995)年~令和2(2020)年は「国勢調査」、令和5(2023)年、令和6(2024)年は「人口推計」、令和7(2025)年~令和32(2050)年は「日本の地域別将来推計人口」による。

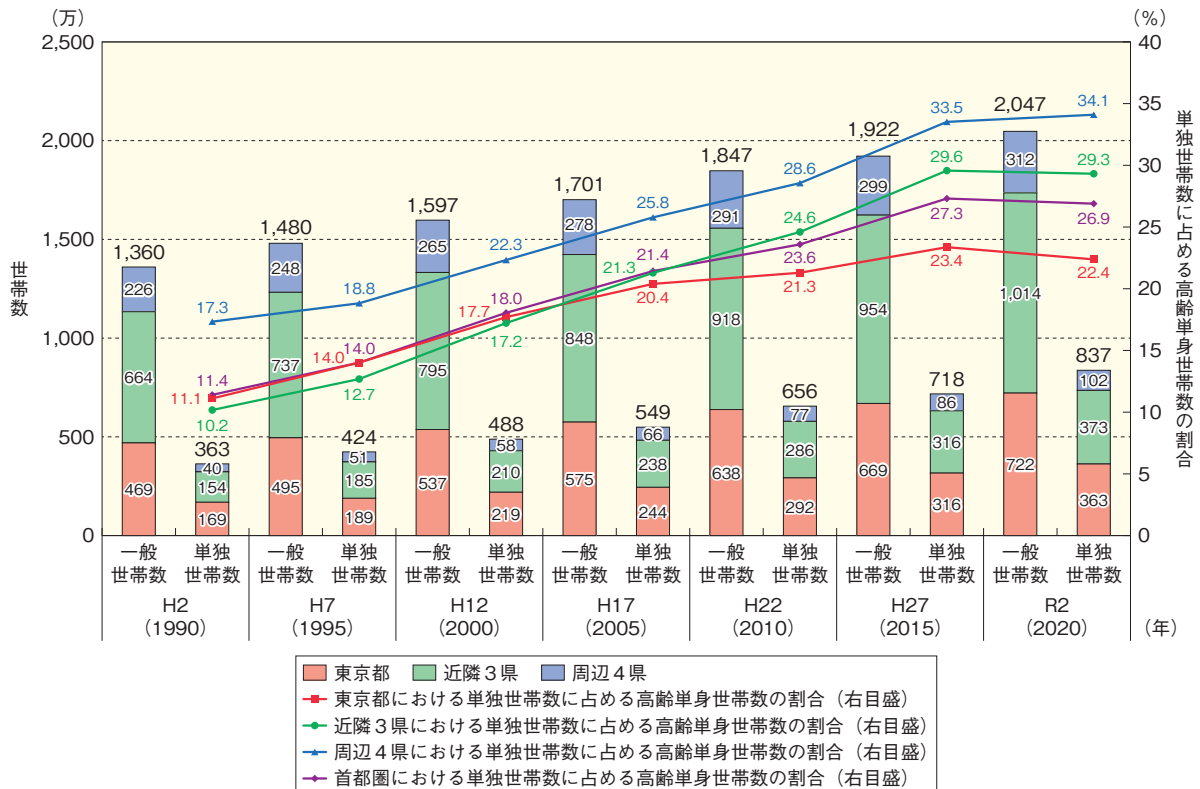
注2：内訳の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。

資料：総務省「国勢調査」(平成7(1995)年~平成22(2010)年は年齢不詳をあん分した人口、平成27(2015)年及び令和2(2020)年は不詳補完値による)、総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」を基に国土交通省国土政策局作成

### (4) 首都圏の一般世帯数<sup>1)</sup>

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

図表1-4 一般世帯数等の推移



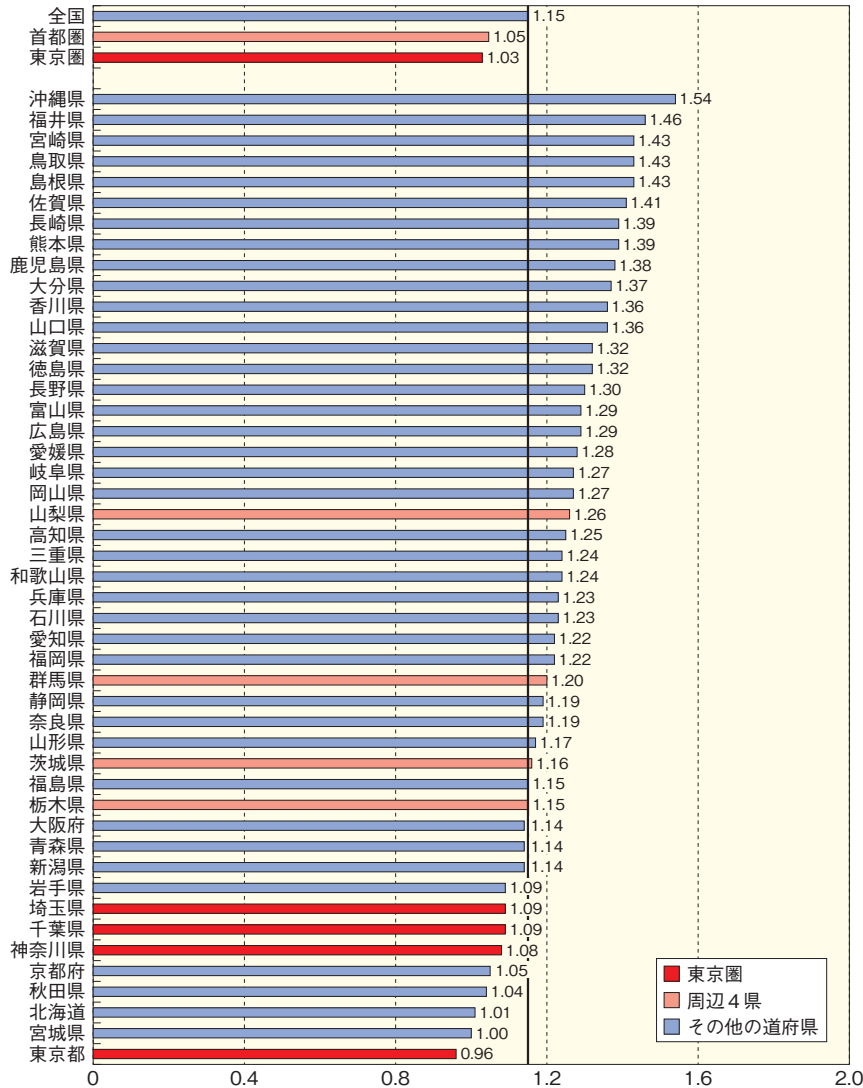
注1：各年10月1日現在  
 注2：「単独世帯数」は世帯主の年齢が不詳であるものを含む。  
 注3：内訳の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。  
 資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

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

### (5) 首都圏の少子化の状況

首都圏では、全国平均と比べて合計特殊出生率が低く、特に東京都は全国で最も低くなっている（図表1-5）。

図表1-5 合計特殊出生率（令和6（2024）年）



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

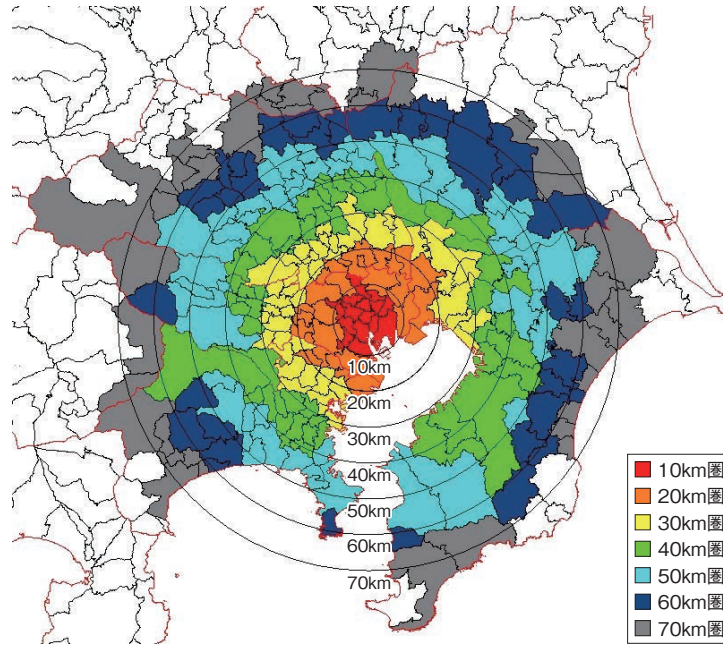
## 2. 居住環境の状況

### (1) 住宅供給の状況

#### (距離別の住宅供給の状況)

東京70km圏内の市区町村（図表1-6）における平成2（1990）年から令和7（2025）年までの累計住宅着工戸数は約1,358万戸となっており、戸建住宅（戸建持家又は戸建分譲）よりも共同住宅（共同貸家又は共同分譲）の占める割合が大きい（図表1-7）。また、距離圏別の住宅型ごとのシェアを見ると、中心に近づくほど共同分譲や共同貸家のシェアが大きくなる一方、中心から遠ざかるほど戸建持家のシェアが大きくなる傾向にあり、令和7（2025）年では、10km圏における着工戸数の22.8%が共同分譲、61.4%が共同貸家となっている（図表1-8）。

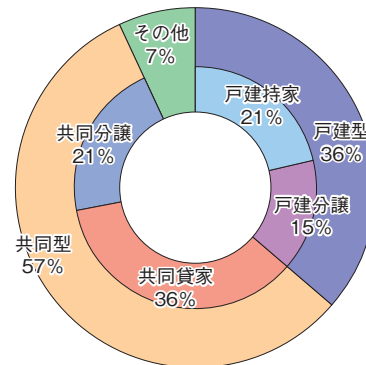
図表1-6 東京70km圏内の市区町村



資料：国土交通省

図表1-7 東京70km圏内の市区町村における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数 (平成2(1990)年～令和7(2025)年の累計)

	単位(千戸)			
	戸建	長屋建	共同建	合計
持家	2,901	27	42	2,969
貸家	77	625	4,845	5,547
給与住宅	12	6	137	155
分譲住宅	2,026	15	2,864	4,905
合計	5,016	673	7,887	13,576



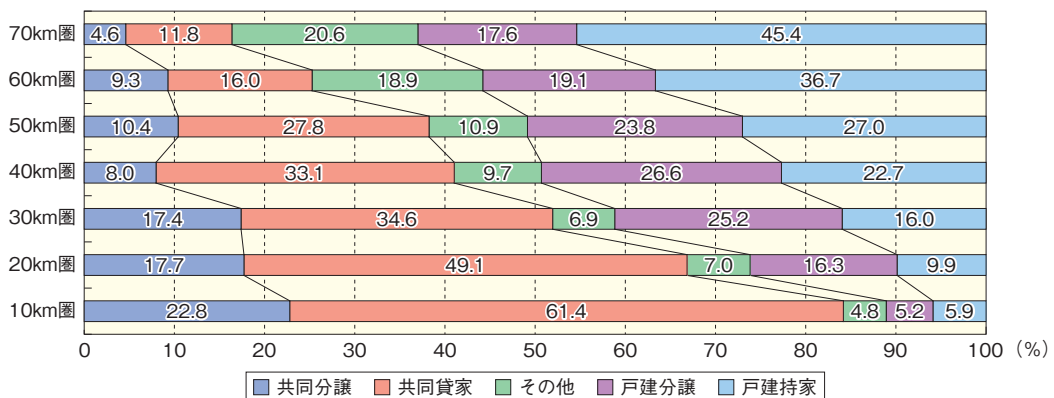
注1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するものをいう。

注2：着色部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

注3：内訳の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。

資料：国土交通省「建築着工統計調査」を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-8 距離圏別の住宅型ごとの着工戸数シェア (令和7(2025)年)



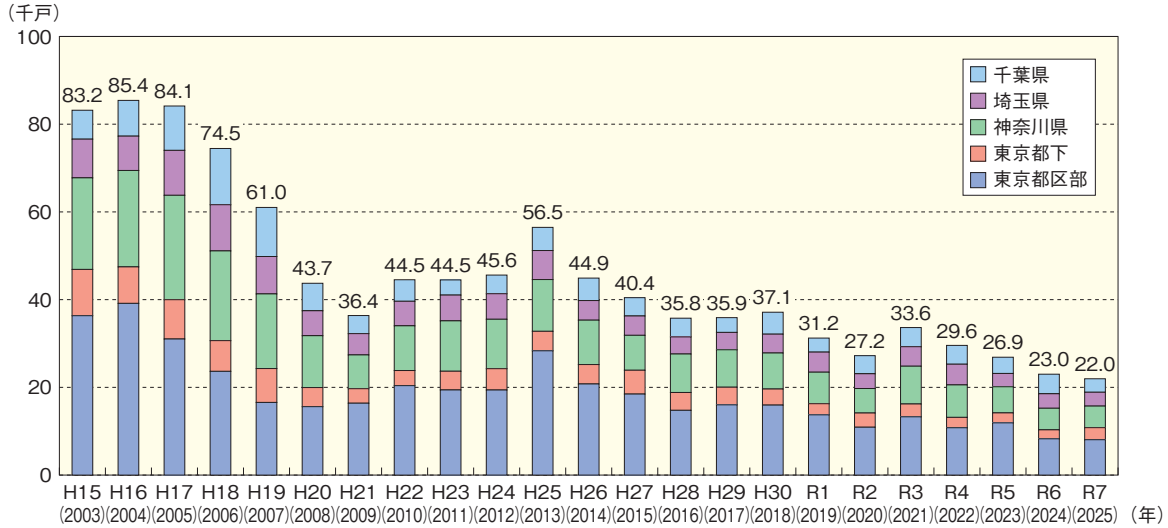
注：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。

資料：国土交通省「建築着工統計調査」を基に国土交通省国土政策局作成

(分譲マンションの供給動向)

東京圏における分譲マンションの供給動向は、平成25(2013)年以降、おおむね減少傾向が続いており、令和7(2025)年は2万2,000戸であった(図表1-9)。

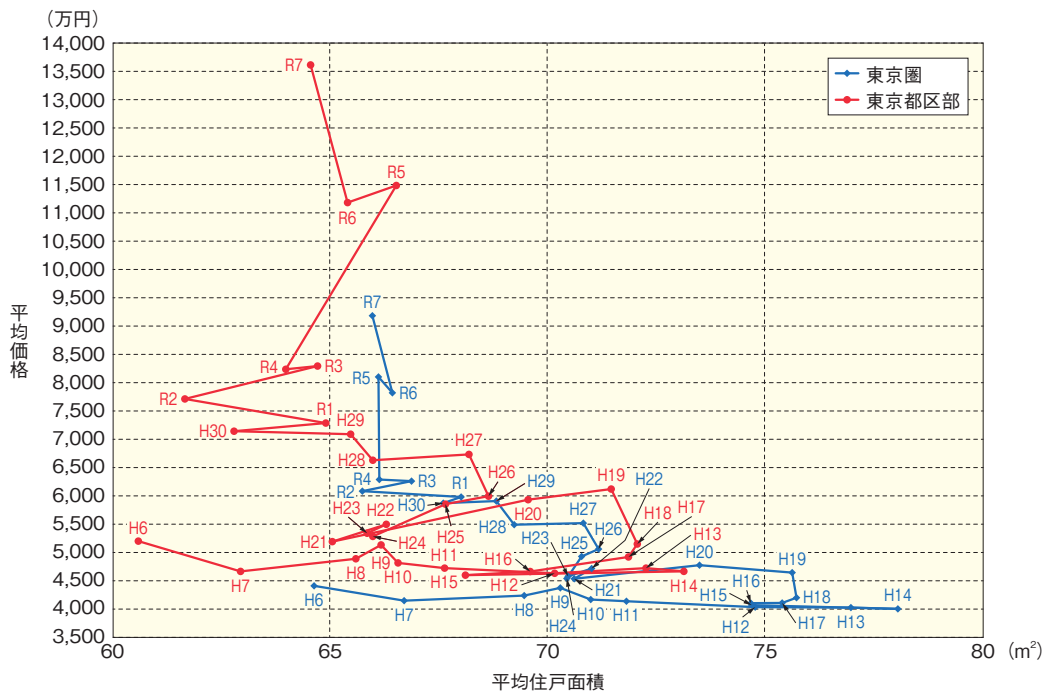
図表1-9 東京圏における分譲マンション供給戸数の推移



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

東京圏・東京都区部における分譲マンションの平均価格・平均住戸面積の推移を見ると、東京都区部では、令和7(2025)年は平均価格が令和6(2024)年から大幅に上昇し、平均住戸面積は前年より縮小した。また、東京圏の平均価格も令和6(2024)年から上昇し、平均住戸面積は前年より縮小した(図表1-10)。

図表1-10 東京圏・東京都区部の分譲マンション平均価格・平均住戸面積の推移



資料：株式会社長谷工総合研究所「CRI」を基に国土交通省国土政策局作成

マンションでは、建物と居住者の「2つの老い」が進行し、外壁等剥落の危険や集会決議の困難化などの課題が深刻化している状況を踏まえ、令和7(2025)年5月に成立した「老朽化マンション等の管理及び再生の円滑化等を図るための建物の区分所有等に関する法律等の一部を改正する法律」(令和7年法律第47号)において、集会決議の円滑化、新たな再生手法の創設、危険なマンションへの勧告等の措置を講じており、令和8(2026)年4月に施行される。

なお、首都圏では、マンション管理適正化推進計画を8都県及び172市区が作成済み(令和7(2025)年12月末時点)と回答しており、マンション建替事業の実績は111件(令和7(2025)年3月末時点)となっている。

令和7(2025)年11月、国土交通省は、近年のマンションの取引実態を把握するため、三大都市圏等の新築マンションにおける短期売買(購入後1年以内の売買)の状況、国外に住所がある者による取得状況についての調査結果を公表した<sup>2)</sup>(図表1-11)。短期売買の割合を見ると、東京都、神奈川県など一部の地域で割合が高く、また、中心部に行くほど割合が高い又は増加の傾向が見られる。国外からの取得割合を見ると、東京都などの一部の地域で割合が高く、また、中心部に行くほど割合が高い又は増加の傾向が見られる。

図表1-11 新築マンションの短期売買の割合と国外からの取得割合

○短期売買割合

保存登記 期間	2024年 1～6月	2023年	2018～2022年 での最大値	保存登記 期間	2024年 1～6月	2023年	2018～2022年 での最大値
東京都	8.5%	5.2%	7.3% (2021)	東京圏	6.3%	3.7%	5.0% (2021)
神奈川県	5.1%	2.8%	3.7% (2020)	東京都	8.5%	5.2%	7.3% (2021)
大阪府	6.2%	3.8%	5.3% (2021)	23区	9.3%	5.7%	8.0% (2021)
兵庫県	7.1%	3.4%	4.1% (2022)	都心6区	12.2%	7.1%	4.6% (2021)

○国外からの取得割合

	2025年 1～6月	2024年	2018～2023年 での最大値		2025年 1～6月	2024年	2018～2023年 での最大値
東京都	3.0%	1.5%	1.8% (2018)	東京圏	1.9%	1.0%	1.2% (2018)
大阪府	2.6%	3.9%	2.7% (2023)	東京都	3.0%	1.5%	1.8% (2018)
京都府	2.3%	3.1%	1.3% (2023)	23区	3.5%	1.6%	2.0% (2018)
				都心6区	7.5%	3.2%	5.3% (2018)

注：都心6区は、千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、渋谷区を指す。

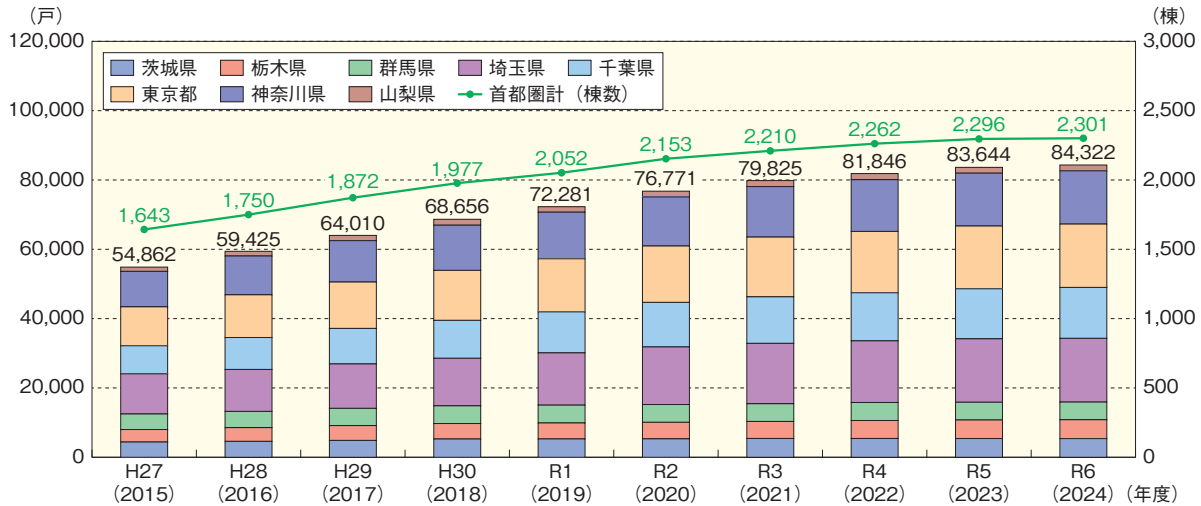
資料：国土交通省

2) 近年のマンションの取引実態を把握するため、法務省から入手した不動産登記の情報を基に、三大都市圏及び地方4市(札幌市・仙台市・広島市・福岡市)の新築マンションにおける①短期売買(購入後1年以内の売買)の状況、②国外に住所がある者による取得の状況について分析  
詳細は国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001970011.pdf>

### (高齢者向け住宅等の供給状況)

高齢化が急速に進む中で、高齢の単身者や夫婦のみの世帯の居住の安定を確保することが重要な課題となっている。バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の供給も進められ、首都圏の登録状況は増加傾向にあり、令和6(2024)年度は2,301棟、84,322戸が登録されている(図表1-12)。

図表1-12 サービス付き高齢者向け住宅の登録状況の推移



注：各年度の数値は3月末時点

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

令和6(2024)年に改正された「住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律」(平成19年法律第112号)に基づき、令和7(2025)年10月に、高齢者を含む住宅確保要配慮者のニーズに応じて、居住支援法人等が見守り等の入居中サポートを行う住宅(居住サポート住宅)の認定制度が開始された。あわせて、認定された居住サポート住宅に関する情報の閲覧や、認定申請等の手続きができる「居住サポート住宅情報提供システム」<sup>3)</sup>が公開された。

## (2) 居住環境の整備

### (良好な都市景観の創出)

良好な景観形成への取組を総合的かつ体系的に推進するため制定された「景観法」(平成16年法律第110号)においては、景観行政団体<sup>4)</sup>が景観計画を策定することができるとされており、首都圏では、191の景観行政団体のうち167団体が景観計画を策定している(令和6(2024)年度末時点)。

### (教育・文化・スポーツ施設の整備)

学校は、児童生徒等の学習・生活の場であり、生涯学習活動や高齢者をはじめとする地域住民の交流など多様な活動の拠点であるとともに、災害時には避難所としての役割を果たしている。このため、新しい時代の学びを実現する学校施設の整備を進めるとともに、学校施設の耐

3) 詳細は国土交通省HP <https://support-jutaku.mlit.go.jp/guest/index.php>

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

震化や長寿命化の取組が推進されている。

スポーツ施設について、スポーツ庁及び経済産業省は、まちづくりや地域活性化の核となるスタジアム・アリーナの実現を目指す「スタジアム・アリーナ改革」に取り組んでおり、改革のモデル施設となる「多様な世代が集う交流拠点としてのスタジアム・アリーナ」を選定している。首都圏では、令和2(2020)年～令和7(2025)年の間に合計5施設が選定されている。

### (保健・医療・福祉施設の整備)

首都圏における医療施設について、人口10万人当たりで見ると、令和6(2024)年の施設数は145か所となっており、全国平均の145か所と同水準となっている一方、病院病床数では910床と全国平均の1,187床を大きく下回っており、特に、東京都は879床、近隣3県は855床とその傾向が顕著である<sup>5)</sup>。

同様に首都圏における社会福祉施設等については、人口10万人当たりで見ると、令和6(2024)年の56か所、定員数は2,971人と、全国平均の63か所、3,045人を下回っている。そのうち老人福祉施設については、65歳以上人口10万人当たりで見ると、全国平均の14か所、429人に対し、首都圏は10か所、259人と大きく下回っている<sup>6)</sup>。

### (3) 再開発等の推進

都市における土地の合理的かつ健全な高度利用や公共施設の整備改善等を図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の事業が進められている。令和5(2023)年度は、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3,069件、市街地再開発事業地区数(施行済みの地区を含む。)は504件実施されている(図表1-13)。

図表1-13 再開発等事業地区数(令和5(2023)年度)

	土地区画整理事業	市街地再開発事業
首都圏合計	3,069	504
東京都	483	279
近隣3県	1,668	176
周辺4県	918	49

注：調査時点は3月31日現在のもの。

資料：国土交通省「都市計画現況調査」を基に国土交通省国土政策局作成

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7(2025)年12月末時点で、全国で650の市町村、首都圏では145の市町村が立地適正化計画を作成・公表している。

5) 厚生労働省「医療施設調査」を基に国土交通省国土政策局算出

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

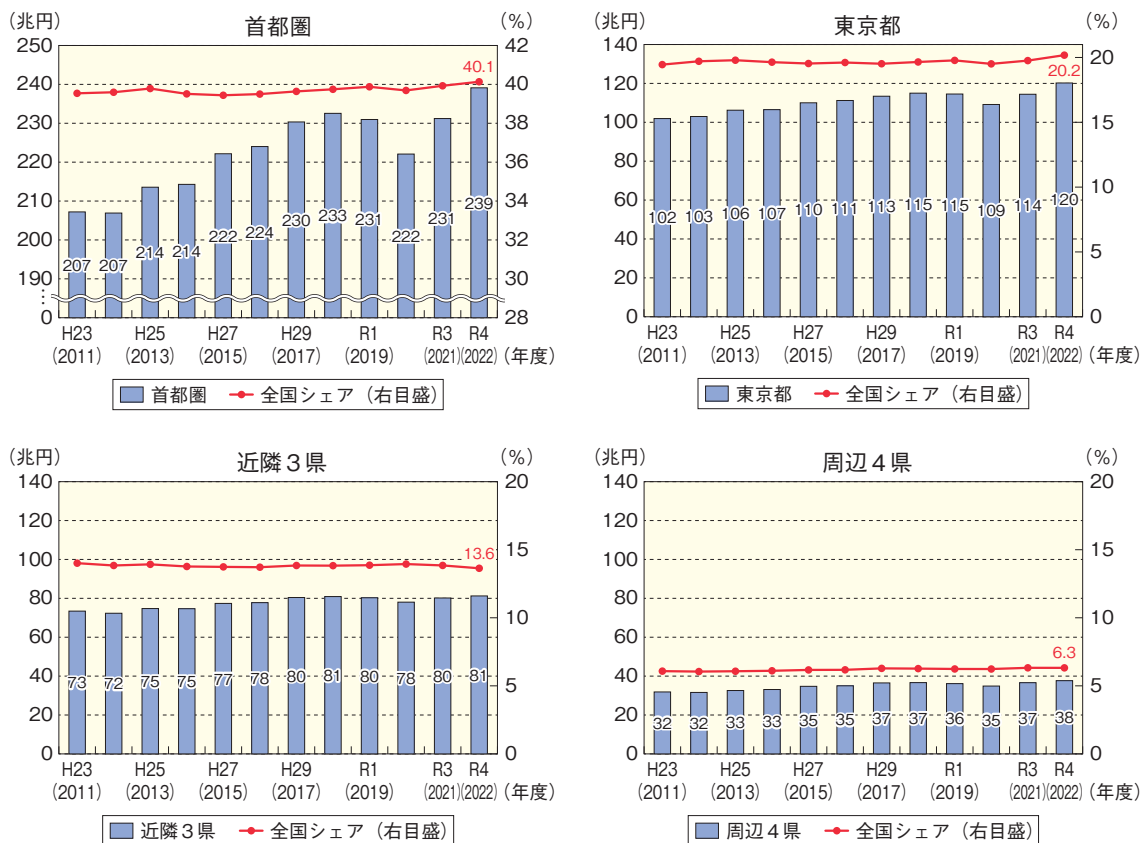
### 3. 産業機能の状況

#### (1) 首都圏の経済状況

首都圏における県内総生産（名目）の合計は、平成23(2011)年度以降はおおむね増加傾向にある。令和2(2020)年度は新型コロナウイルスの拡大により減少したが、令和4(2022)年度は前年から増加しており、いずれの圏域においても同様の傾向が見られる（図表1-14）。

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約4割を占めており、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1-14 県内総生産（名目）と全国シェア



資料：内閣府「県民経済計算」を基に国土交通省国土政策局作成

人口一人当たりの県内総生産（実質）の都道府県別の順位（令和4(2022)年度）を見ると、全国1位は東京都であり、2位の愛知県と比較しても、約1.4倍の高い水準にある（図表1-15）。一方、平成29(2017)年度から令和4(2022)年度までの間における東京都の人口増加率は全国1位と高いものの、県内総生産（実質）の成長率は20位、人口一人当たりの県民所得の伸び率は17位であり、人口増加に比べて経済成長は低い水準にある。

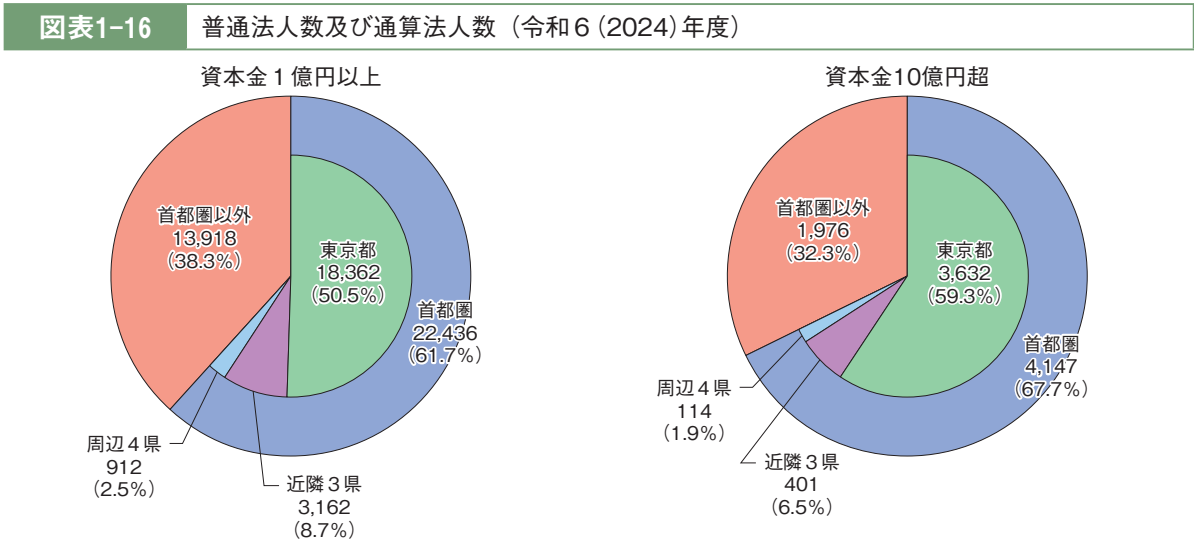
**図表1-15** 都道府県別一人当たり県内総生産（実質）、人口増加率、県内総生産（実質）成長率、一人当たり県民所得伸び率

一人当たり県内総生産（実質） （2022）（万円/人）	県内人口の増加率 （2017→2022）	県内総生産（実質）の成長率 （2017→2022）	一人当たり県民所得の伸び率 （2017→2022）
1 東京都 817.8	1 東京都 2.0%	1 大分県 12.2%	1 和歌山県 17.6%
2 愛知県 569.8	2 沖縄県 1.4%	2 和歌山県 7.8%	2 山梨県 13.0%
3 三重県 512.4	3 神奈川県 0.7%	3 山梨県 5.8%	3 佐賀県 7.9%
4 茨城県 510.6	4 埼玉県 0.4%	4 千葉県 5.0%	4 熊本県 7.6%
5 山口県 508.9	5 千葉県 0.1%	5 島根県 4.5%	5 大分県 6.6%
⋮	⋮	⋮	⋮
		20 東京都 1.4%	17 東京都 3.3%
		⋮	⋮
全国 468.6	全国 -1.6%	全国 1.0%	全国 2.3%

資料：内閣府「県民経済計算」を基に国土交通省国土政策局作成

## （2）首都圏のビジネス環境等 （内国法人・外資系企業の立地状況）

資本金1億円以上の普通法人<sup>7)</sup>及び通算法人<sup>8)</sup>の立地状況を見ると、令和6（2024）年度末には首都圏が22,436社で全国（36,354社）の61.7%を占め、特に、東京都が18,362社と全国の50.5%を占めている（図表1-16）。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4,147社で全国（6,123社）の67.7%を占め、特に、東京都が3,632社と全国の59.3%を占めており、東京都に立地が集中している状況が分かる。



資料：国税庁「国税庁統計年報」を基に国土交通省国土政策局作成

7) 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  
8) 通算法人：グループ通算制度の承認を受けた法人（親法人及び子法人）

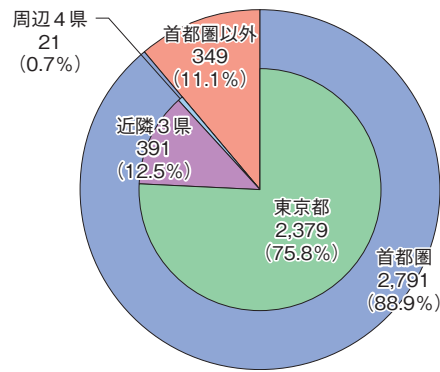
外資系企業の我が国における本社の立地状況を見ると、令和6(2024)年度末には全国の3,140社の約89%に当たる2,791社が首都圏に立地しており、高い割合を占めている(図表1-17)。このうち東京都が占める割合は非常に高く、首都圏に立地する外資系企業の約85%に当たる2,379社が東京都に所在している。

以上のように、内国法人、外資系企業共に、その立地が東京都に集積している状況を踏まえ、平成27(2015)年度には、東京都区部からの企業の本社機能の移転や、地方での企業の本社機能の拡充を促進する「地方拠点強化税制」が創設され、令和8(2026)年2月末までに828件(移転型事業76件、拡充型事業752件)の事業が認定を受けている。本税制については、令和8(2026)年度税制改正において、制度の適用期限が令和10(2028)年3月末まで2年間延長されるとともに、オフィス減税について一部見直しの上、企業へのインセンティブを高めるため、税額控除率等の引上げや、中古資産の購入・改修の対象への追加等が行われている。

**(外国人労働者の動向)**

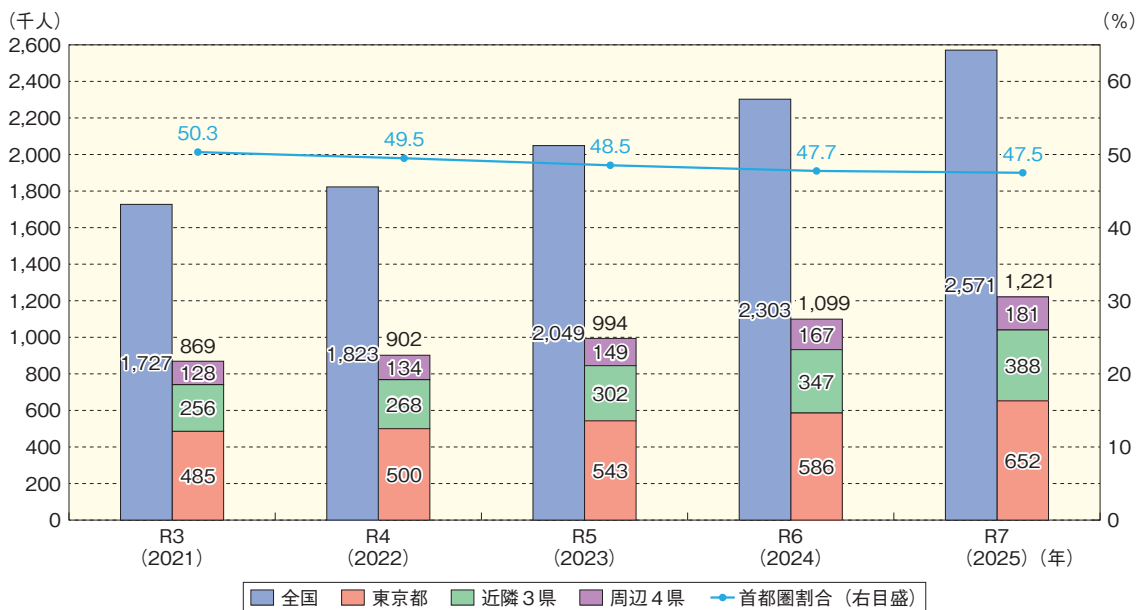
首都圏における外国人労働者数は近年継続して増加している。令和7(2025)年には約122万人となっており、そのうち東京都が5割以上を占めている。また、全国の外国人労働者数のうち、首都圏の占める割合は、令和3(2021)年の約5割から、近年は低下傾向にある(図表1-18)。

図表1-17 外資系企業数(令和6(2024)年度)



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

図表1-18 外国人労働者数の推移

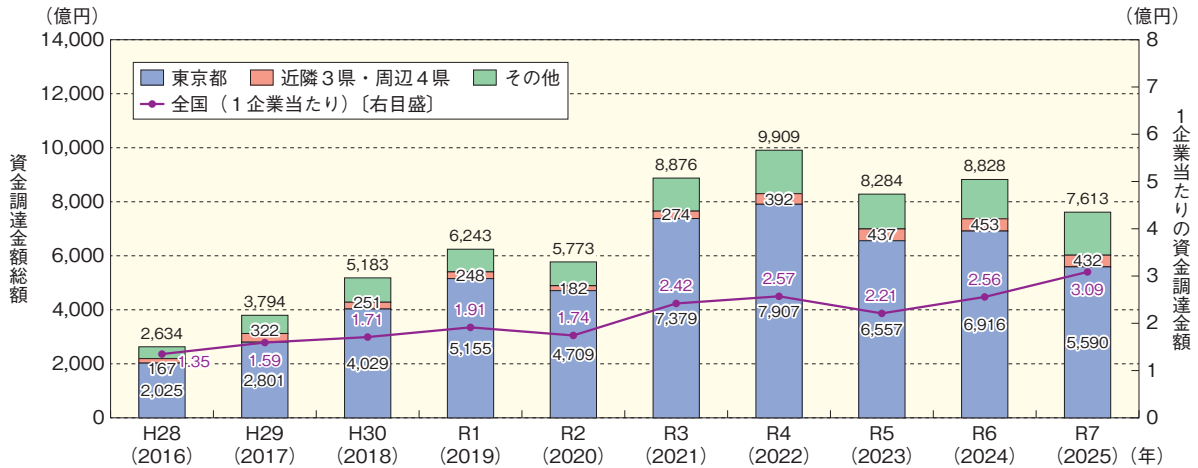


注：各年の数値は10月末時点  
資料：厚生労働省「『外国人雇用状況』の届出状況まとめ」を基に国土交通省国土政策局作成

### (イノベーションの動向)

都市のイノベーション創出環境に関する指標と考えられるスタートアップ企業の資金調達状況を見ると、東京都の企業の総額は令和4(2022)年まではおおむね増加傾向にあったが、令和5(2023)年から横ばい傾向にあり、令和7(2025)年の調達額は5,590億円となっている(図表1-19)。なお、全国に占める割合は東京都の企業が約7割を占めている。

図表1-19 スタートアップ企業の資金調達金額総額及び全国の1企業当たりの資金調達金額の推移



注1：各年の値は、集計時点(令和7(2025)年12月31日)までに観測されたものが対象

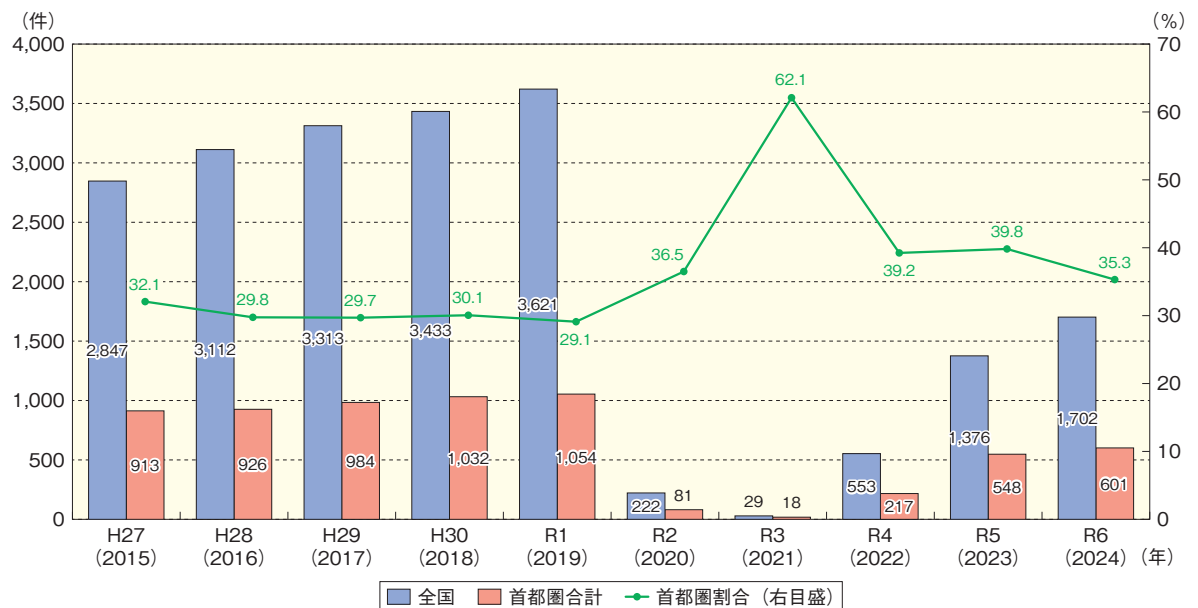
注2：データの特性上、調査進行により過去を含めて数値が変動する。調査進行による影響は金額が小さい案件ほど受けやすく、直近年ほど受けやすい。

資料：スピーダ「2025年 Japan Startup Finance ―国内スタートアップ資金調達動向―」を基に国土交通省国土政策局作成

### (国際会議の開催状況)

国際会議の開催件数は、新型コロナウイルスの拡大を受けて令和2(2020)年に全国的に大きく減少した。首都圏においても令和2(2020)年に大幅に減少しており、令和6(2024)年は前年から増加したものの、令和元(2019)年の6割程度にとどまっている(図表1-20)。

図表1-20 国際会議開催件数の推移



注：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居住国・地域以上及び開催期間が1日以上のもをいう。

資料：日本政府観光局「JNTO国際会議統計」を基に国土交通省国土政策局作成

## (大学・大学院の動向)

首都圏における大学・大学院の動向について見ると、令和7(2025)年度の大学・大学院数は273校となっている(図表1-21)。また、大学・大学院学生数は前年度から増加しており、特に東京都では1万人以上増加している。

図表1-21 大学・大学院数及び学生数(令和7(2025)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	812	-1	2,972,412	22,617
首都圏合計	273	-1	1,318,402	10,617
茨城県	11	0	36,458	-625
栃木県	9	0	23,079	-142
群馬県	15	0	29,897	539
埼玉県	28	1	108,223	-444
千葉県	27	0	117,516	-676
東京都	143	-2	794,719	10,019
神奈川県	33	0	191,531	2,042
山梨県	7	0	16,979	-96

注1:「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による。  
 注2:「大学・大学院学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による。  
 資料:文部科学省「学校基本調査報告書(高等教育機関)」を基に国土交通省国土政策局作成

東京23区内の大学等の学生の収容定員の増加が進むと、東京一極集中の加速化等が懸念されることから、「地域における大学の振興及び若者の雇用機会の創出による若者の修学及び就業の促進に関する法律」(平成30年法律第37号)に基づき、平成30(2018)年10月から令和10(2028)年3月までの間、東京23区内の大学等の学部等について、スクラップアンドビルドによる新たな学部等の設置等の例外的な場合を除き、学生の収容定員を増加させてはならないこととされている。

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

## (3) 首都圏における各産業の動向

### (製造業の動向)

令和6(2024)年における首都圏の製造業の動向について見ると、事業所数は62,584件で全国の28.2%、従業者数は約199万人で全国の25.7%であり、それぞれの全国シェアは、首都圏の人口の全国シェア(35.8%)よりも、いずれも低い状況となっている(図表1-22)。ただし、周辺4県においては、事業所数、従業者数のいずれも、各県の人口の全国シェアを超える状況となっている。

図表1-22 製造業の事業所数等

	事業所数 (R6)		従業者数 (R6)		製造品出荷額等 (R5)		人口 (R6)	
	実数 (事業所)	全国シェア (%)	実数 (人)	全国シェア (%)	金額 (百万円)	全国シェア (%)	実数 (千人)	全国シェア (%)
全国	222,200	100.0	7,734,473	100.0	373,238,830	100.0	123,802	100.0
首都圏合計	62,584	28.2	1,988,858	25.7	95,419,041	25.6	44,358	35.8
茨城県	5,689	2.6	275,558	3.6	15,006,703	4.0	2,806	2.3
栃木県	4,857	2.2	197,935	2.6	9,889,543	2.6	1,885	1.5
群馬県	5,696	2.6	218,386	2.8	10,148,522	2.7	1,890	1.5
埼玉県	13,159	5.9	385,901	5.0	15,329,652	4.1	7,332	5.9
千葉県	5,921	2.7	211,434	2.7	15,293,153	4.1	6,251	5.0
東京都	15,297	6.9	265,946	3.4	8,552,651	2.3	14,178	11.5
神奈川県	9,856	4.4	361,006	4.7	18,479,457	5.0	9,225	7.5
山梨県	2,109	0.9	72,692	0.9	2,719,360	0.7	791	0.6

注1：個人経営を除く事業所

注2：事業所数、従業者数は令和6(2024)年6月1日時点、製造品出荷額等は令和5(2023)年1月～12月実績

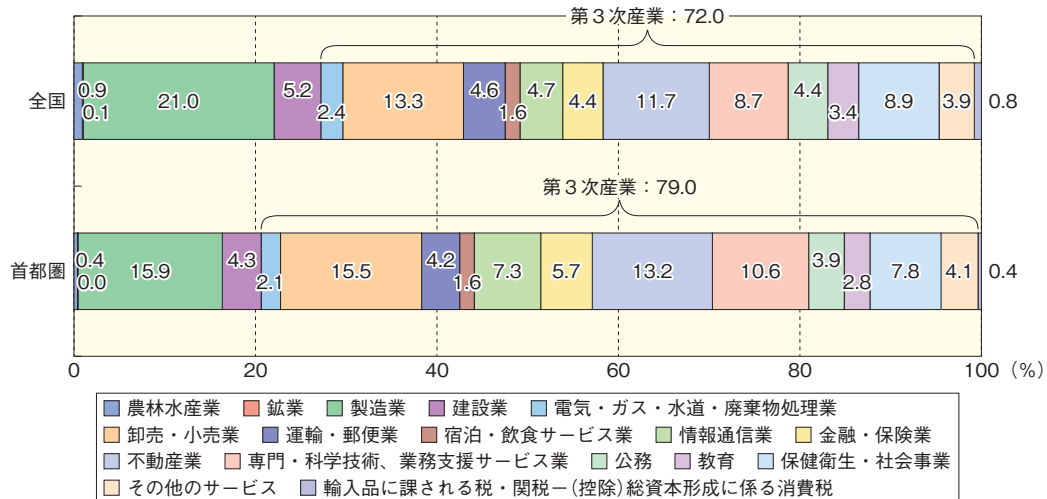
注3：人口は令和6(2024)年10月1日時点

資料：総務省・経済産業省「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」、総務省「人口推計」を基に国土交通省国土政策局作成

### (第3次産業の動向)

首都圏の圏域総生産（名目）に占める第3次産業のシェアを見ると、令和4(2022)年度において全体の79.0%と大きなウェイトを占めており、全国と比較しても大きい（図表1-23）。このうち、卸売・小売業が圏域総生産（名目）の15.5%を占めている。

図表1-23 首都圏の圏域総生産（名目）における第3次産業のシェア（令和4(2022)年度）



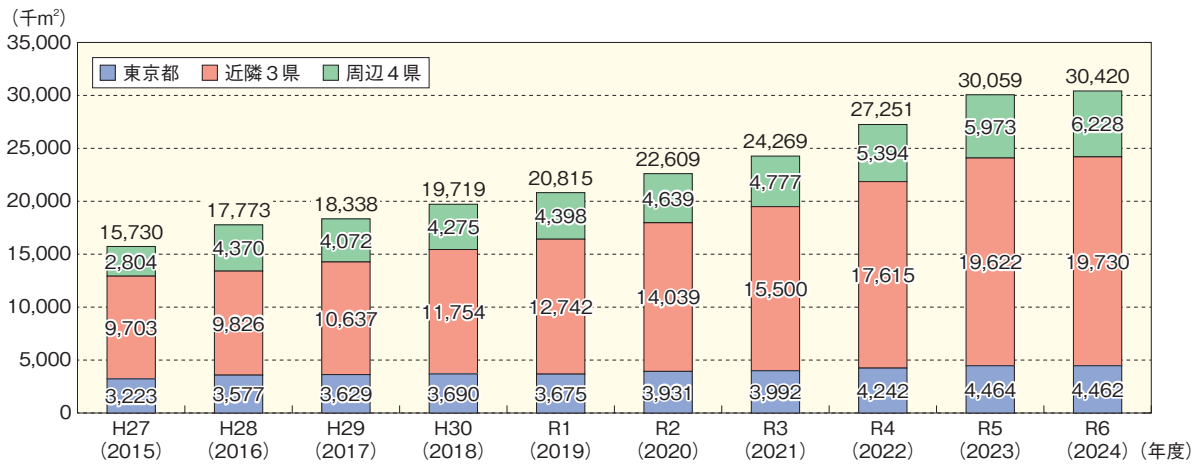
資料：内閣府「県民経済計算」を基に国土交通省国土政策局作成

### (物流拠点の整備状況)

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

首都圏に所在する普通倉庫の所管面積<sup>9)</sup>は増加傾向にあり、特に近隣3県及び周辺4県における伸びが大きくなっている（図表1-24）。

図表1-24 首都圏における普通倉庫の所管面積の推移

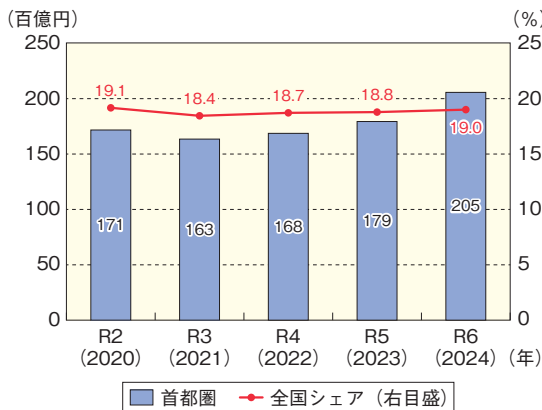


注1：各年度の第1四半期実績  
 注2：普通倉庫のうち、1～3類倉庫の所管面積の合計  
 資料：国土交通省「倉庫統計季報」を基に国土交通省国土政策局作成

(農業の動向)

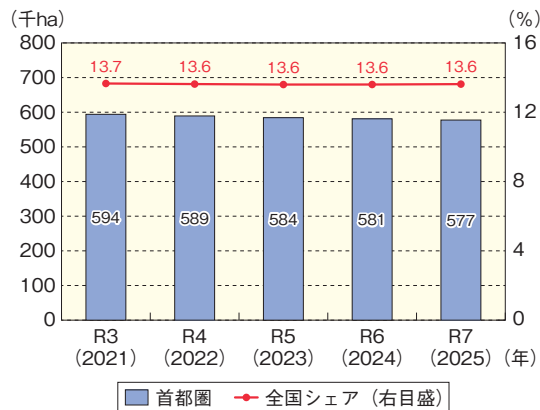
首都圏の農業は、世界最大規模の消費地に近いという優位性があり、令和6(2024)年の首都圏全体の農業産出額は全国の約2割を占める（図表1-25）。しかしながら、都市化の影響を受け、耕地面積は漸減傾向にあり（図表1-26）、食料の安定供給に向けて限りある農地を有効に利用するため、荒廃農地の再生利用に向けた取組が実施されている。首都圏では、再生利用可能な荒廃農地が令和6(2024)年度は約2.4万haに上る中、2,027haの荒廃農地が再生利用されている<sup>10)</sup>。

図表1-25 農業産出額の推移



資料：農林水産省「生産農業所得統計」を基に国土交通省国土政策局作成

図表1-26 耕地面積の推移



注：令和6(2024)年までは確報値、令和7(2025)年は第1報で集計  
 資料：農林水産省「耕地及び作付面積統計」「令和7年耕地面積」を基に国土交通省国土政策局作成

9) 所管面積：倉庫業者又はその営業所が所管する倉庫に係る、保管室及び荷役場の面積（荷役に必要な貨物用エレベーター、階段、通路等を含み、建物の外壁外に突出するプラットホーム、ベランダ等は荷役の用に供する部分であっても含まない。）の延べ面積

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

### (林業の動向)

首都圏の林業は、令和6(2024)年の林業産出額が約345億円で全国の約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8割を産出している<sup>11)</sup>。

### (水産業の動向)

首都圏の水産業は、令和6(2024)年の漁業産出額(海面漁業・養殖業)が約735億円で全国の約5%となっている<sup>12)</sup>。

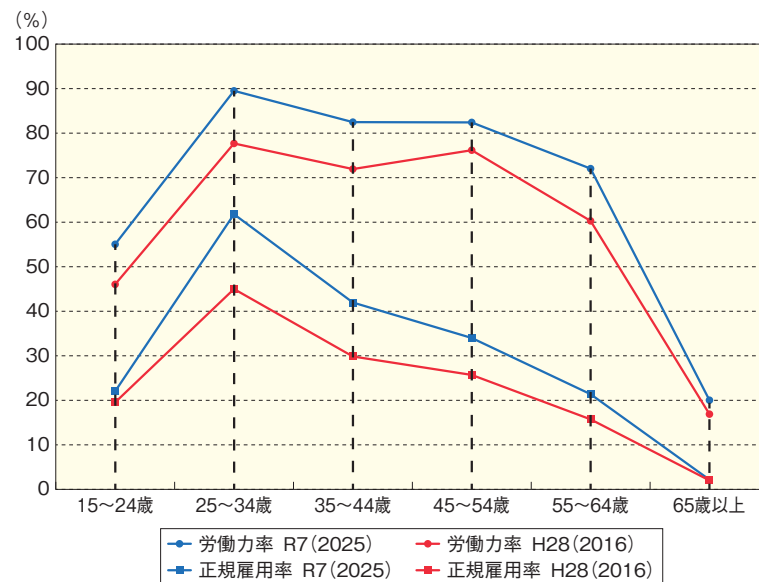
## 4. 女性・高齢者等の社会への参加可能性を開花させる環境づくり

### (1) 女性の活躍の促進

我が国の女性の労働力率は、結婚・出産を機に減少する緩やかなM字カーブを描いていたが、近年は先進諸国で見られる台形に近づきつつある。関東甲信地方における令和7(2025)年の女性の労働力率は、平成28(2016)年と比べて全年齢階層で上昇しており、M字カーブの谷となる35~44歳の労働力率も82.5%と上昇している(図表1-27)。また、国内では、女性の正規雇用率が20代後半から30代前半でピークを迎えた後、低下が見られるという課題(いわゆるL字カーブ)もあり、関東甲信地方においても同様の傾向が見られている。

首都圏の令和7(2025)年の保育所等施設数は約1.4万か所で、利用定員数は約99万人となっており、保育の受け皿の整備が進んでいる<sup>13)</sup>。

図表1-27 関東甲信地方の年齢階層別の女性の労働力率及び正規雇用率



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

11) 農林水産省「令和6年林業産出額」を基に国土交通省国土政策局算出

12) 農林水産省「令和6年漁業産出額」を基に国土交通省国土政策局算出

13) こども家庭庁「保育所等関連状況取りまとめ(令和7(2025)年4月1日)」を基に国土交通省国土政策局算出

## (2) 高齢者参画社会の構築、障害者の活躍促進及びユニバーサル社会の実現

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

令和7（2025）年にとりまとめられた「バリアフリー法」に基づく整備目標（令和12（2030）年度までのおおむね5年間）では、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、数値目標の引き上げや対象範囲の拡大等を行うとともに、地方部を含めたバリアフリー化や身体障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリー、マスタープラン・基本構想の作成、「心のバリアフリー」の推進に留意されている。首都圏においては、令和6（2024）年度末時点で、マスタープランについては17市区、基本構想については首都圏の市区町村の約29%に当たる99市区町が作成しており、整備目標の達成に向け、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化に取り組んでいる<sup>14)</sup>。

14) 国土交通省「基本構想作成市町村一覧」を基に国土交通省国土政策局算出



## 【特集】昭和から令和までの首都圏を人口推移とともに振り返る

令和8(2026)年は、昭和元(1926)年から起算して満100年となる。これを受け、政府においては、幅広い分野にわたり「昭和100年」関連施策を推進している。そこで、本白書でも、昭和100年にちなみ、首都圏の長期間の人口推移を見ながら、時代ごとに首都圏でどのようなことが起きていたのかを振り返ることとしたい<sup>1)</sup>。

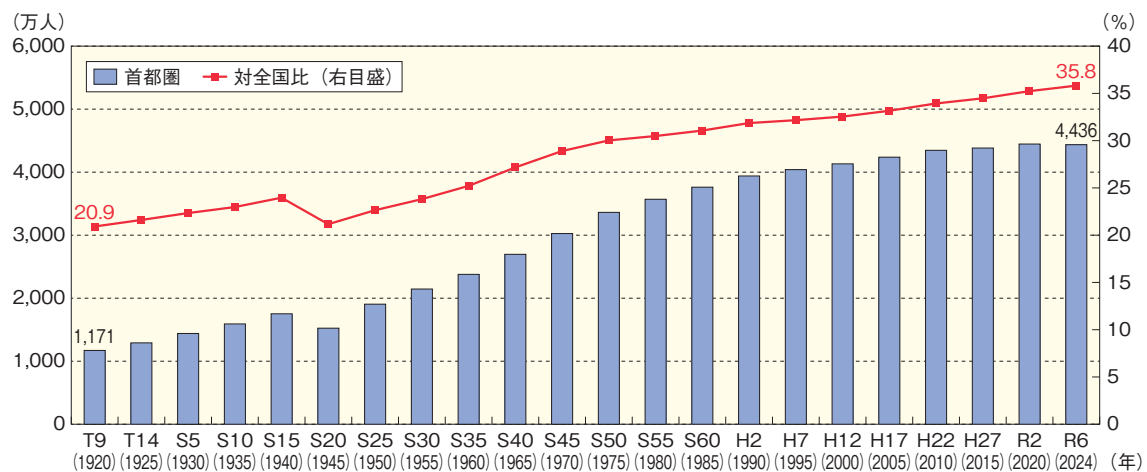
### 1. 全期間

#### (首都圏人口の長期的な推移)

公式統計で我が国の人口を最も過去まで遡れるのは大正9(1920)年であるが、その年の首都圏の人口は約1,171万人であり、首都圏人口の対全国比は20.9%であった。そして、直近の令和6(2024)年では、首都圏の人口は約4,436万人、対全国比は35.8%まで増加している(図表 特集-1)。

その間、終戦の年である昭和20(1945)年においては首都圏人口及びその対全国比、また直近の令和6(2024)年では首都圏人口がそれぞれ直前の調査から減少しているが、それ以外の年は一貫して右肩上がりに増加・上昇していることが分かる。

図表 特集-1 首都圏人口の推移(大正9(1920)年~令和6(2024)年)



注：大正9(1920)年~令和2(2020)年は「国勢調査」、令和6(2024)年は「人口推計」による。

資料：総務省「国勢調査」「人口推計」を基に国土交通省国土政策局作成

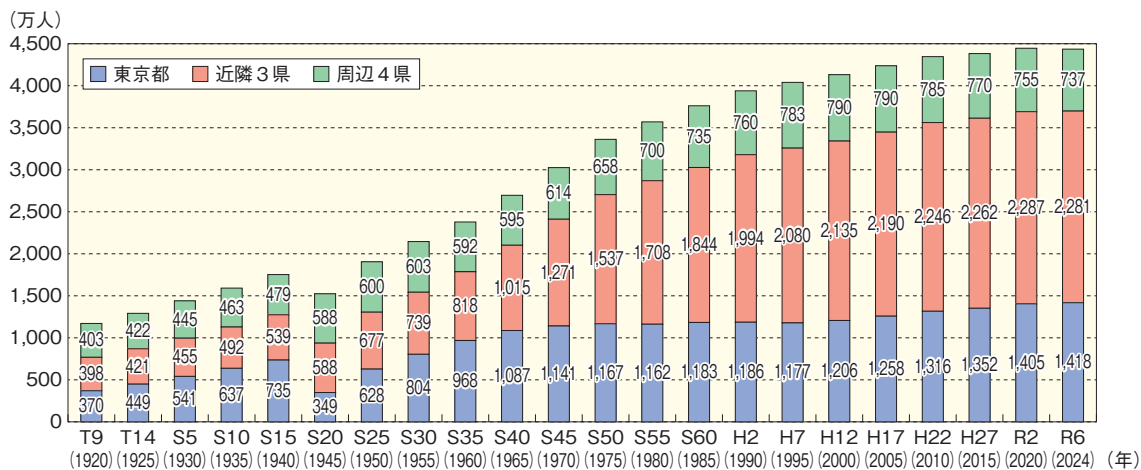
1) 本稿においては、特に戦前、戦中については「東京の都市づくりのあゆみ」(東京都都市整備局都市づくり政策部広域調整課)(<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/about/chousa/ayumi>)及び「東京の都市づくり通史」(公益財団法人東京都都市づくり公社)(<https://tokyo-urbanedesignhistory.jp/history/>)を、戦後の高度経済成長期以降については「三大都市圏政策形成史」(三大都市圏政策形成史編集委員会編)を基として記述している。

続いて、首都圏の人口を東京都、近隣3県、周辺4県に分けて見てみると、大正9(1920)年時点では、東京都、近隣3県、周辺4県いずれも人口は400万人程度であったものが、その後、戦前は東京都の人口が増加し、昭和15(1940)年では700万人を超える規模となった(図表 特集-2)。その後、終戦時には東京都の人口は半減し、350万人未満となった。

終戦後の朝鮮戦争特需の時期から昭和30年代は、東京都を中心に人口が急増した一方、周辺4県については人口減少となっていた。

昭和40年代以降は近隣3県の人口が急増し、平成及び令和にかけて増加し続け、令和6(2024)年では約2,300万人となっている。一方、東京都は平成の初期にかけて人口がほぼ横ばいで、平成7(1995)年では約1,200万人であったが、その後増加に転じ、令和6(2024)年時点では約1,400万人となっている。そして、周辺4県は、戦後、昭和40年までは人口が横ばいであったがその後増加に転じ、平成12(2000)年時点では約790万人となった後、近年は減少に転じ、令和6(2024)年時点では約740万人となっている。

図表 特集-2 東京都・近隣3県・周辺4県ごとの首都圏人口の推移(大正9(1920)年~令和6(2024)年)



注：大正9(1920)年~令和2(2020)年は「国勢調査」、令和6(2024)年は「人口推計」による。  
資料：総務省「国勢調査」「人口推計」を基に国土交通省国土政策局作成

## 2. 戦前・高度経済成長期

### (関東大震災からの復興)

大正年間、東京においても、第一次世界大戦の影響による産業の進展により人口集中が激化した時期である。その結果、無統制な市街地が随所に見られるようになった。もともと城下町として建設された東京の市街地は、明治期以降整備が進んだとはいえ、近代産業や交通の発達に追いつけず、都市活動の様々な面で支障が生じていた。このような時代背景から、大正8(1919)年に「(旧)都市計画法」(大正8年法律第36号)が制定されるとともに、内務大臣として同法の制定にも大きく関わった後藤新平が、大正9(1920)年に東京市長に就任する。当時の東京の都市構造の課題を十分に認識していた後藤は、市長就任後に、道路、ごみ処理、社会事業施設、教育、上下水道、住宅、電気・ガス、港湾、河川、公園など都市における人間生活に関わる事項全般を取り上げた東京の大改造計画である「東京市政刷新要綱」を発表した。後藤自身は大正12(1923)年4月に東京市長を辞するが、同要綱は、同年9月に発生した関東大震災の後の復興計画の下敷きとなったとされている。

相模湾北西部を震源としたマグニチュード7.9の関東大震災により、東京においても、江戸時代から基本的に変わっていなかった町割が大きく崩壊することとなった。震災直後の9月2日に成立した第2次山本権兵衛内閣で、内務大臣に就任した後藤を中心に、政府は直ちに復興計画の立案に着手し、同月中に後藤を総裁とする帝都復興院を設立して、復興計画事業の検討を進めた。同年末には、帝都復興の予算と「特別都市計画法」（大正12年法律第53号）が共に成立し、同年から昭和5（1930）年にかけて帝都復興事業が進められた。その後、昭和6（1931）年の満州事変の勃発を皮切りに徐々に戦時体制が強まり、「防空法」（昭和12年法律第47号）の公布や昭和15（1940）年の「（旧）都市計画法」改正により法目的に「防空」が加えられるなど、防空に関する施策強化が相次いだ。そして、昭和20（1945）年になると連日の空襲が街を焼き尽くし、東京は関東大震災から20年足らずで再び壊滅状態となった。

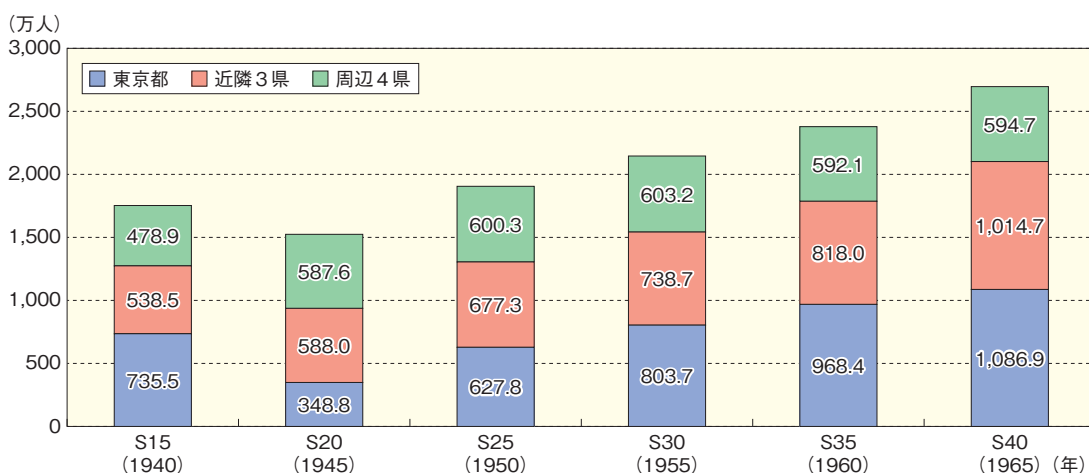
### （戦災復興と第1次首都圏基本計画）

終戦時の昭和20（1945）年において、首都圏の人口は約1,500万人であり、うち東京都が約350万人、近隣3県、周辺4県はそれぞれ約600万人であった（図表 特集-3）。

「戦災地復興計画基本方針」（昭和20（1945）年12月閣議決定）に基づき、東京都においても、昭和21（1946）年に「東京戦災復興都市計画」が決定された。しかし、計画を策定してもその実行主体がない状況の中、当時激しいインフレーションを収束させるためにドッジ・ラインという緊縮財政が進められ、昭和25（1950）年、「東京戦災復興都市計画」も大幅な縮小見直しが行われた。一方で、戦後の引揚者の増加などにより東京都の人口は再び増加し、昭和25（1950）年においては約630万人と戦前とほぼ同水準となった。

図表 特集-3

東京都・近隣3県・周辺4県ごとの首都圏人口の推移  
（昭和15（1940）年～昭和40（1965）年）



資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

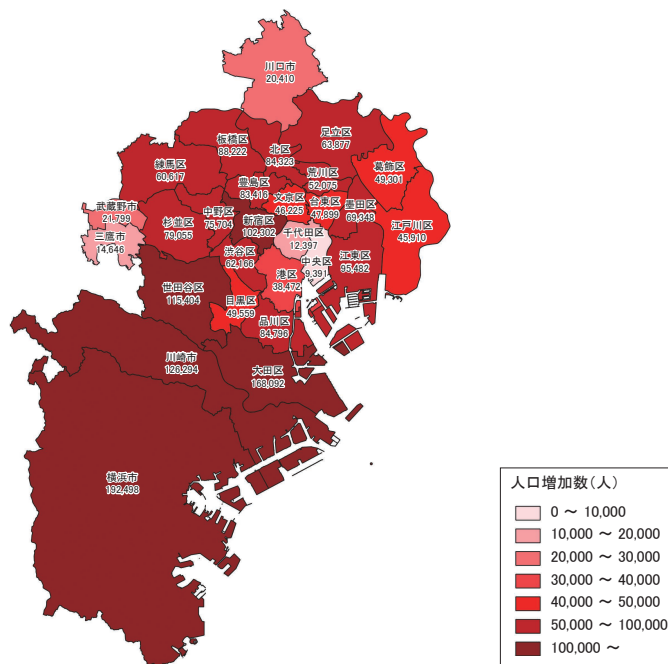
こういった状況において、首都建設を国家的事業として遂行すべきとの視点に立ち、昭和24（1949）年12月に、東京都議会が「首都建設法制定に関する請願書」を決議し、衆参両院議長に提出した。これを受け、「首都建設法案」が議員立法により国会に提出され、昭和25（1950）年4月に可決、同年6月に憲法第95条に基づく住民投票の可決を経て成立、公布・施行された。

昭和26（1951）年3月、「首都建設法」（昭和25年法律第219号）に基づき首都建設委員会が総理府の外局として発足し、各施設別に首都建設計画を定めて公布するとともに、昭和27（1952）

年3月、その実施計画である「首都建設緊急5か年計画」を策定し、道路、公園、住宅、上下水道の整備に努めてきた。しかし、「首都建設法」は対象区域が都に限られており、首都圏としての抜本的な対策が講じられないという事情もあったことなどから、昭和30年代に入り、東京都とその周辺の地域を一体とした広域を対象として首都圏の整備を進めていこうという機運が高まった。

この間、昭和25(1950)年に始まった朝鮮戦争による特需を背景として、東京都の人口は更に増加し、昭和30(1955)年には約800万人となり、この10年間で2倍以上となった。また、近隣3県の人口も同時期に増加し続け、約740万人となった。この間、東京都で人口増加が多かった区は大田区、世田谷区、新宿区、江東区であり、また、近隣3県で人口の増加が多かった市は横浜市、川崎市であった(図表 特集-4)。

図表 特集-4 東京都区部及び周辺市の人口増加数(昭和25(1950)年～昭和30(1955)年)



注：市町村境界は令和2(2020)年時点  
資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

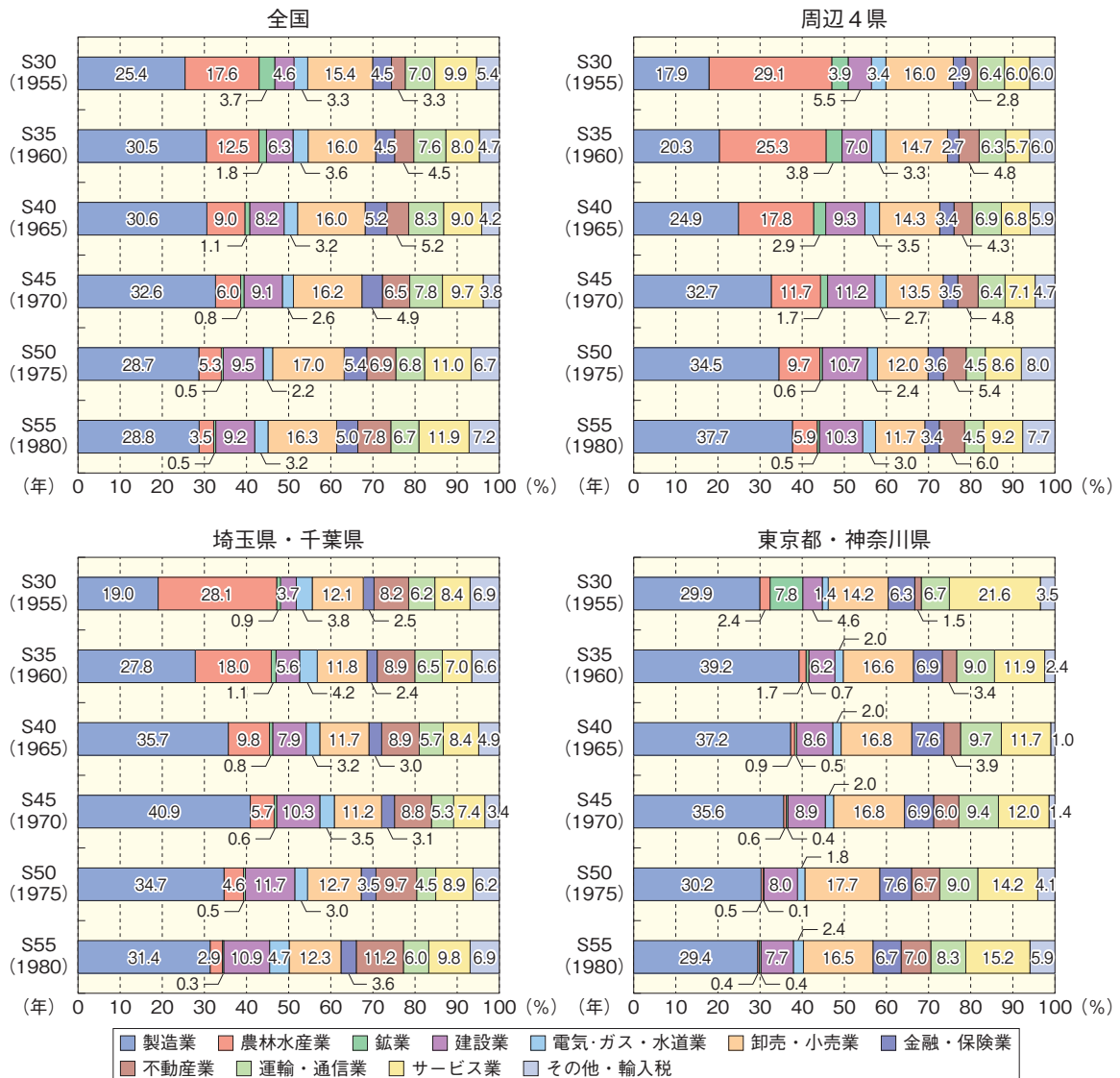
このような状況を受け、昭和31(1956)年に、東京都とその周辺の地域を一体とした広域を対象として、首都圏の整備を進めていこうとする「首都圏整備法」(昭和31年法第83号)が制定され、首都圏整備委員会が総理府の外局として設置された。これに伴い、「首都建設法」及び首都建設委員会は廃止された。

首都圏整備委員会は、「首都圏整備法」の基本構想を具現化するため、第1次首都圏基本計画を昭和33(1958)年に策定した。第1次首都圏基本計画は、昭和50(1975)年を目標年とし、東京都心を中心とした半径100kmの範囲を首都圏の区域と定め、その中を既成市街地、近郊地帯及びその周辺地域に区分している。既成市街地は、東京都区部、横浜市、川崎市等における市街化が既に相当程度進んだ地域である。本計画の基本的な考え方は、既成市街地の人口増加に対応するため、①既成市街地の周辺に幅10km程度の近郊地帯を指定し、その地域をグリーンベルト(緑地)とすることで既成市街地の膨張を抑制する、②既成市街地の外側である周辺地域に多数の市街地開発区域を指定、工業都市として開発し、その地域で人口や産業の増大を吸

収するというものであった。このような考え方の背景としては、当時の産業構造は製造業が占める割合が高く、また、朝鮮戦争特需により製造業の生産が増える中で、製造業工場が多く立地していた東京都や神奈川県において人口急増につながっていたことがある。

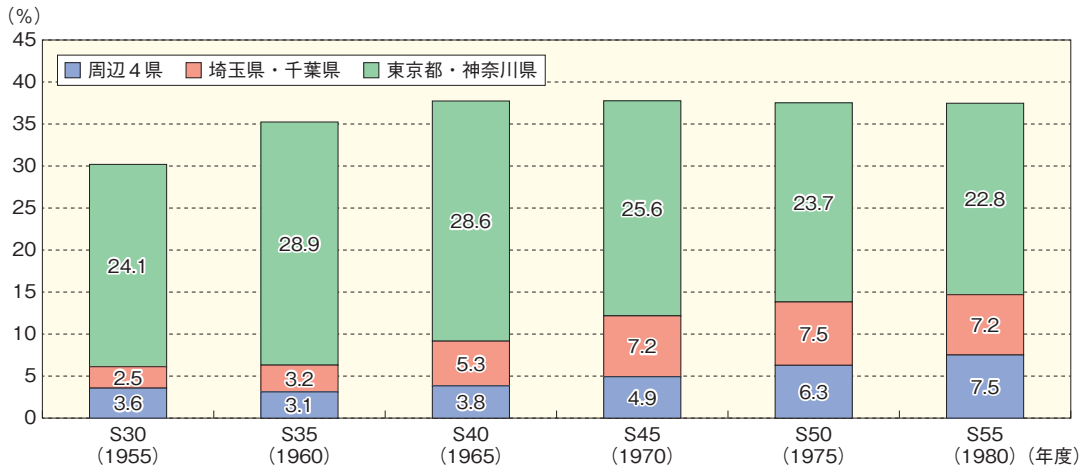
実際に、県内総生産に占める製造業の割合を全国及び首都圏の地域別に見ると、東京都及び神奈川県では、昭和30(1955)年から昭和35(1960)年にかけて40%近い水準まで高くなった後、昭和55(1980)年にかけて徐々に低くなっている。一方で、昭和30(1955)年では20%未満と低い水準にあった周辺4県では、時代とともにその比率が高くなり、昭和55(1980)年時点では首都圏の地域内で最も高い37.7%となった(図表 特集-5)。また、国内総生産のうち製造業について、それぞれの地域が全国に占める割合を見ると、昭和35(1960)年以降に周辺4県の比率が年々高くなった一方、東京都及び神奈川県の比率は同年に28.9%と高くなった後徐々に低下し、昭和55(1980)年では22.8%となっている(図表 特集-6)。

図表 特集-5 県内総生産に占める製造業の割合



注1：時点ごとに基準年が異なるため、時系列で単純に比較することはできない。  
 注2：その他・輸入税は公務、対家計民間非営利サービス生産者、輸入税による控除  
 資料：内閣府「県民経済計算」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 特集-6 県内総生産（うち製造業）の対全国比率



注：時点ごとに基準年が異なるため、時系列で単純に比較することはできない。  
資料：内閣府「県民経済計算」を基に国土交通省国土政策局作成

### (第2次首都圏基本計画の策定)

このように作られた第1次首都圏基本計画であるが、昭和50(1975)年の目標年を待たず、大きな変更を迫られることとなった。昭和35(1960)年の国勢調査の結果、人口増加が想定より急であり、東京都の人口は約970万人となり、また、近郊地帯予定地域の都市化も急激に進み、グリーンベルトとして指定する予定だった近郊地帯の指定ができなかった。こういった状況を受け、昭和40(1965)年に「首都圏整備法」の改正及び昭和43(1968)年に第2次首都圏基本計画の策定が行われる。この結果、①首都圏の範囲を、従来の東京都心部から半径100km内から、県内に従来の首都圏域を有する茨城県、栃木県、群馬県、山梨県の全域を範囲に加えた1都7県に変更、②近郊地帯を廃止し、新たに既成市街地の周辺（約50km地域）に近郊整備地帯を設け、当該地域をグリーンベルトから「既成市街地周辺部の無秩序な市街化を抑制し、計画的に市街地を整備し、あわせて緑地の保全を図る区域」とする、③周辺地域に設けることとしていた市街地開発区域について、都市開発区域と改称し、工業都市、住宅都市のみならず、研究学園都市、流通その他の性格を有する都市としても育成できるようにする等の変更が行われた(図表 特集-7)。

図表 特集-7 「首都圏整備法」に基づく政策区域

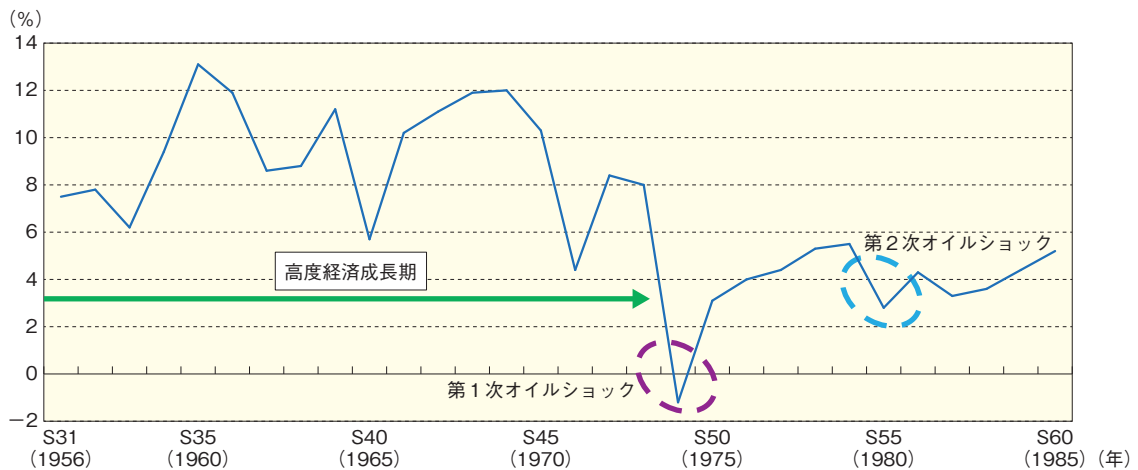


資料：国土交通省

また、第2次首都圏基本計画の策定後、昭和40年代前半に東京都心部における事務所機能の集積が著しくなったこと等を背景として、「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」（昭和34年法律第17号。以下「工業等制限法」という。）の改正が昭和47(1972)年に行われ、「都市環境の整備及び改善を図ること」を工業等制限法の目的に加え、工業等制限区域を拡大し、工業用の埋立地についても対象とする等の規制の強化を行った。

この間、我が国の実質GDP成長率は、昭和30～40年代後半にわたる実質10%程度の高度経済成長期の後、2度にわたるオイルショックを経て、昭和50年代後半には実質5%程度の経済成長率となった（図表 特集-8）。

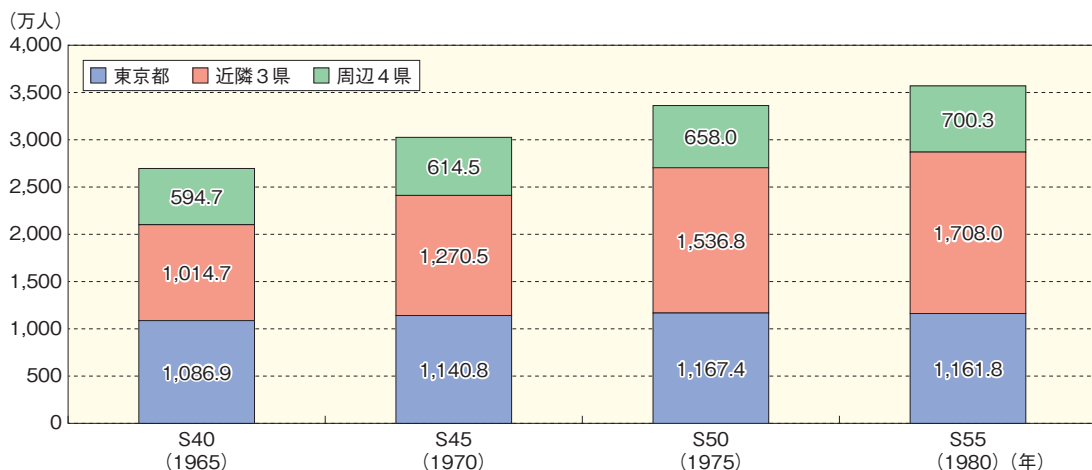
図表 特集-8 実質GDP成長率の推移



注：時点ごとに基準年が異なるため、時系列で単純に比較することはできない。  
資料：内閣府「国民経済計算」を基に国土交通省国土政策局作成

こういった時代背景及び政策もあり、昭和50(1975)年頃から東京都の人口は安定的に推移し、代わりに近郊整備地帯を多く含む近隣3県の人口が増加するとともに、昭和40(1965)年までは人口が横ばい傾向にあった周辺4県においても、昭和40年代以降増加傾向に転じた（図表 特集-9）。周辺4県については、昭和30(1955)年及び昭和35(1960)年においては東京都及び近隣3県への転出超過が6万人以上となるなど、東京圏への転出が人口減少の要因であったが、こ

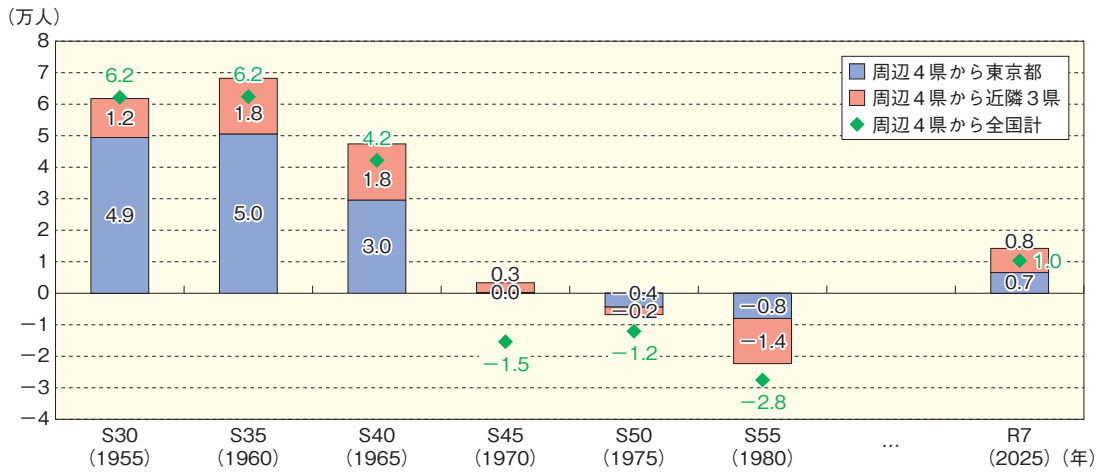
図表 特集-9 東京都・近隣3県・周辺4県ごとの首都圏人口の推移 (昭和40(1965)年～昭和55(1980)年)



資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

れも昭和40年代に入ると落ち着き、昭和45(1970)年には東京圏への転出超過はほぼなくなり、昭和50(1975)年には逆に転入超過に転じた(図表 特集-10)。

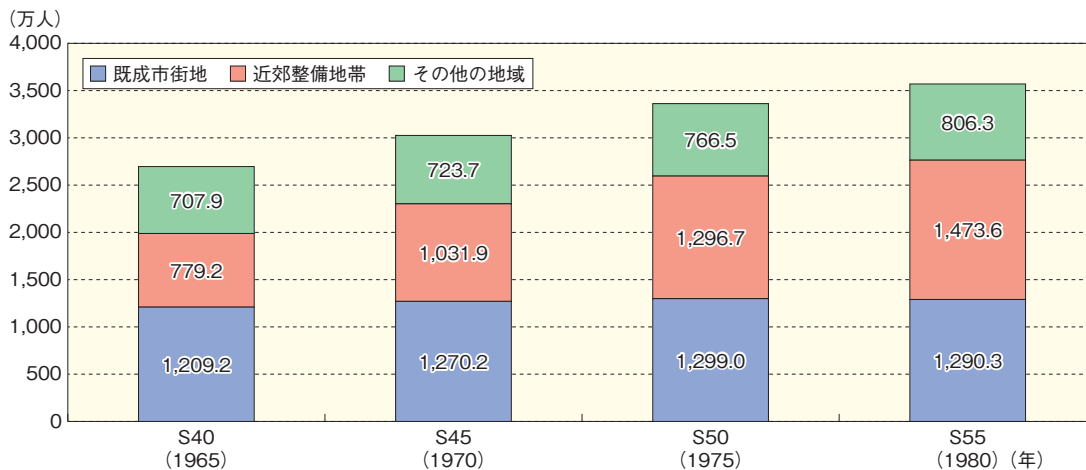
図表 特集-10 周辺4県からの転出超過数



注：昭和30(1955)年度～昭和55(1980)年度は日本人のみ、令和7(2025)年度は外国人を含む。  
資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

「首都圏整備法」に基づく、既成市街地、近郊整備地帯及びその他の地域別で首都圏の人口推移を見ても、既成市街地の人口は安定的に推移していたが、昭和50(1975)年から昭和55(1980)年にかけては人口減少に転じている(図表 特集-11)。一方で、近郊整備地帯及びその他の地域は、継続して人口が増加していることが見て取れる。

図表 特集-11 既成市街地・近郊整備地帯・その他の地域別の首都圏人口の推移 (昭和40(1965)年～昭和55(1980)年)



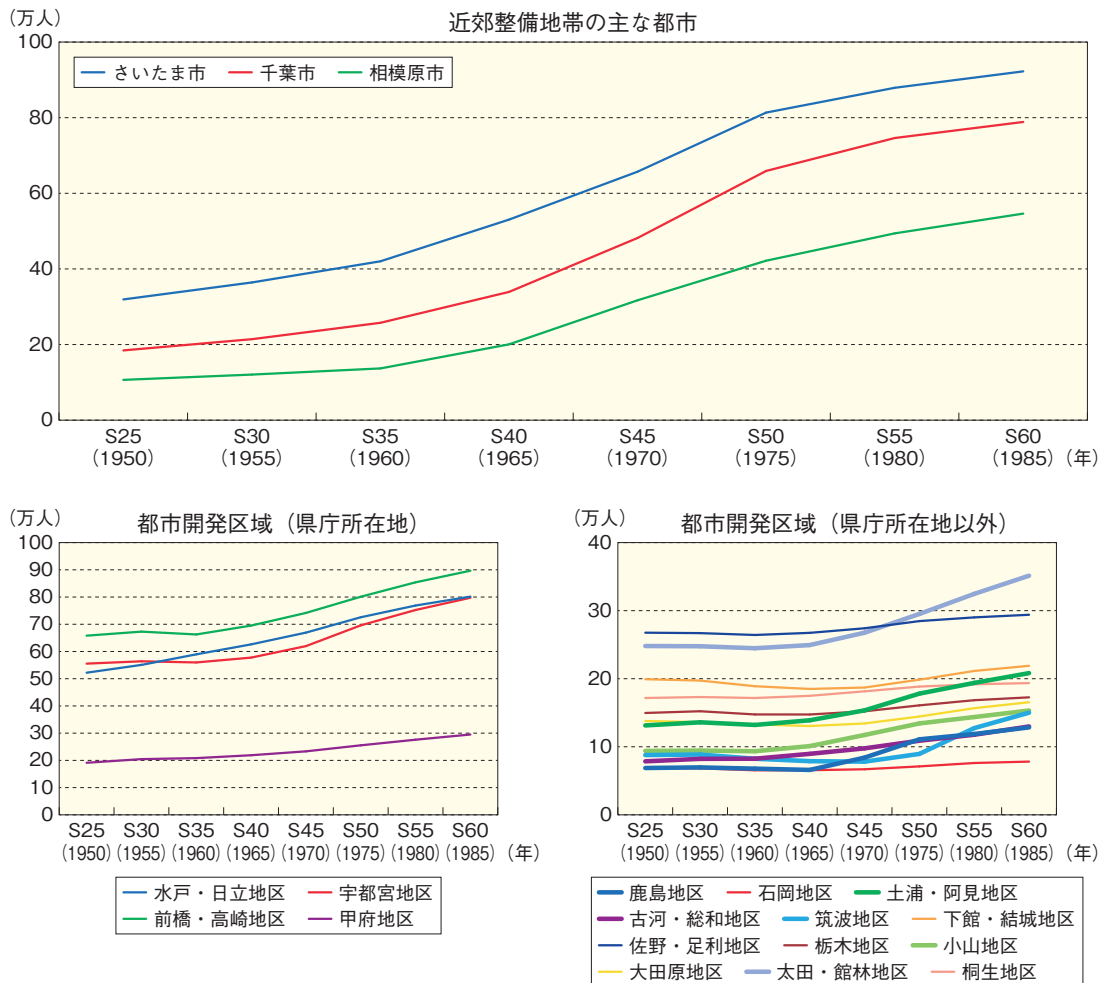
資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

### (人口増加が顕著だった地域)

この間、既成市街地以外で人口が多く増加したのは、近郊整備地帯内ではさいたま市、千葉市、相模原市、都市開発区域では、水戸・日立地区、宇都宮地区、前橋・高崎地区、太田・館林地区であった(図表 特集-12)。また、相対的な人口増加が大きかったのは、鹿島地区、土浦・阿見地区、古河・総和地区、筑波地区、小山地区であった。これらの地域は昭和20年代から人口増加が見られ、昭和40年代に入り更に大幅な人口増加が見られた県庁所在地及びその周辺や、

昭和40年代後半以降において大幅な人口増加が見られた、太田・館林地区、鹿島地区、筑波地区といった、北関東の工業地域や研究学園都市である。

図表 特集-12 近郊整備地帯の主な都市・都市開発区域の人口推移（昭和25(1950)年～昭和60(1985)年）

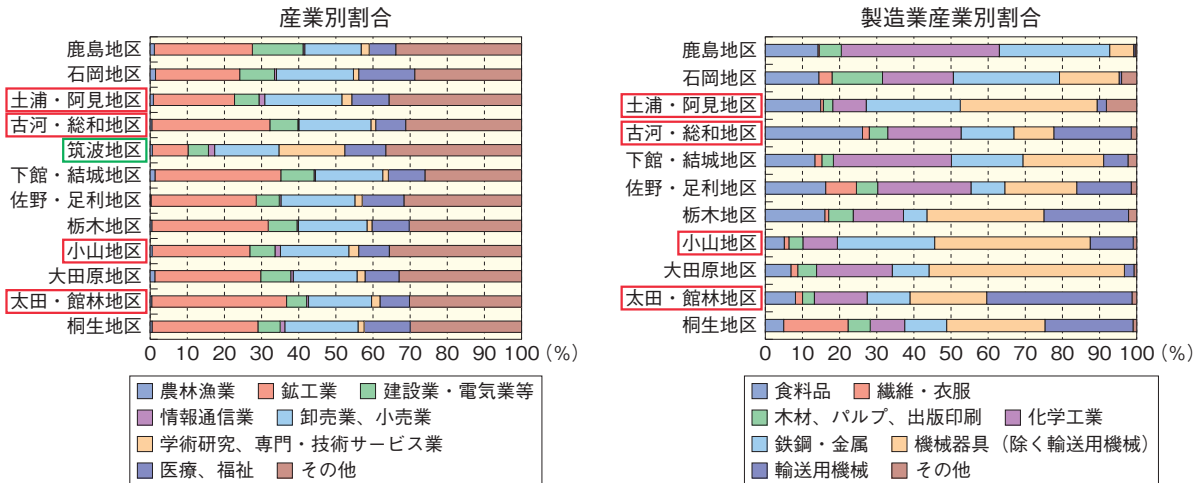


資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

周辺4県の都市開発区域において、この間の人口が増加した地域にどのような特徴があるのか、横断的な産業データの情報が入手可能な「経済センサス-活動調査」の最も古い平成24(2012)年の情報を用いて事業ごとの従業者数の産業別構成を見ると、県庁所在地以外で最も人口増加が多かった太田・館林地域をはじめ、いずれも製造業がその大半を占める鉱工業の割合が高いことが見て取れる（図表 特集-13）。また、筑波地域は学術研究、専門・技術サービス業の割合が高く、研究学園都市としての特徴がよく表れている。

続いて、製造業の中でもどのような産業の割合が高いのか、県庁所在地及びその周辺地域と筑波地域を除いた地域について見てみると、鹿島地域以外は輸送用機械を含めた機械器具製造業の割合が高く、その中でも太田・館林地区、古河・総和地区では輸送用機械器具製造業の割合が高い特徴がある。輸送用機械器具は、生産波及効果の高い産業であり、これらの産業が多い地域で、人口増加が大きかったことは注目に値するだろう。

図表 特集-13 都市開発区域別で見た従業者数の産業別割合・製造業産業別割合（平成24(2012)年）

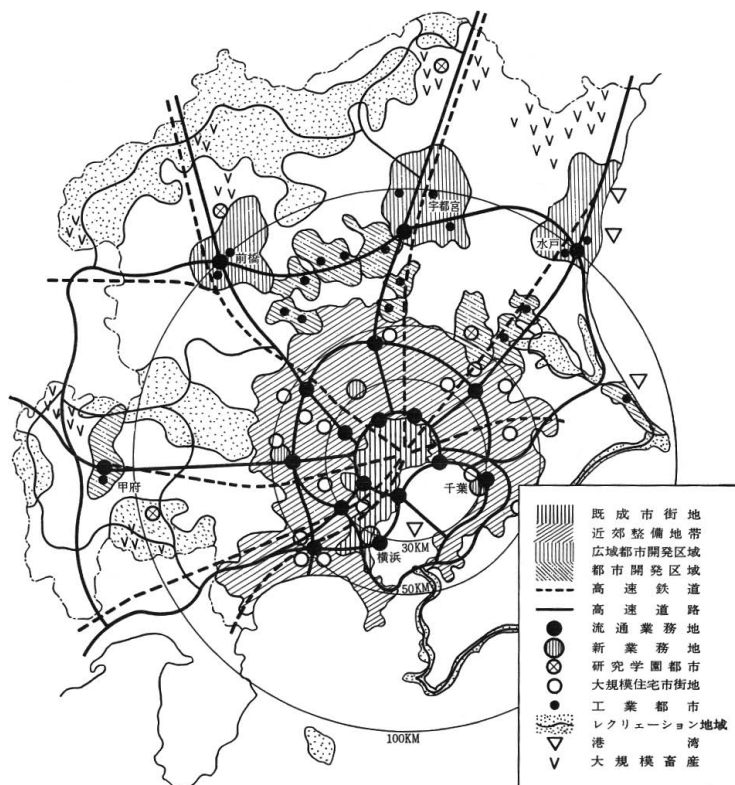


資料：総務省・経済産業省「平成24年経済センサス-活動調査」を基に国土交通省国土政策局作成

（第2次首都圏基本計画における構想図）

第2次首都圏基本計画における首都圏整備の基本構想図を見ると、これまで述べたとおり、近郊整備地帯の外側の地域に工業都市や研究学園都市を建設することに加え、これらの都市間を放射状に高速道路及び高速鉄道で結ぶとともに、三層にわたる環状の高速道路を建設することが昭和43(1968)年時点で明示されている（図表 特集-14）。第2次首都圏基本計画で定められた大枠は、現在の首都圏整備制度においても引き継がれているものであり、その後、北関東における工業都市の発展、筑波地域における研究学園都市の建設、また、近郊整備地帯の外縁近辺の環状道路沿いに多数の流通拠点が建設されるなど、その影響は今日でもうかがうことができる。

図表 特集-14 第2次首都圏基本計画構想図（昭和43(1968)年）



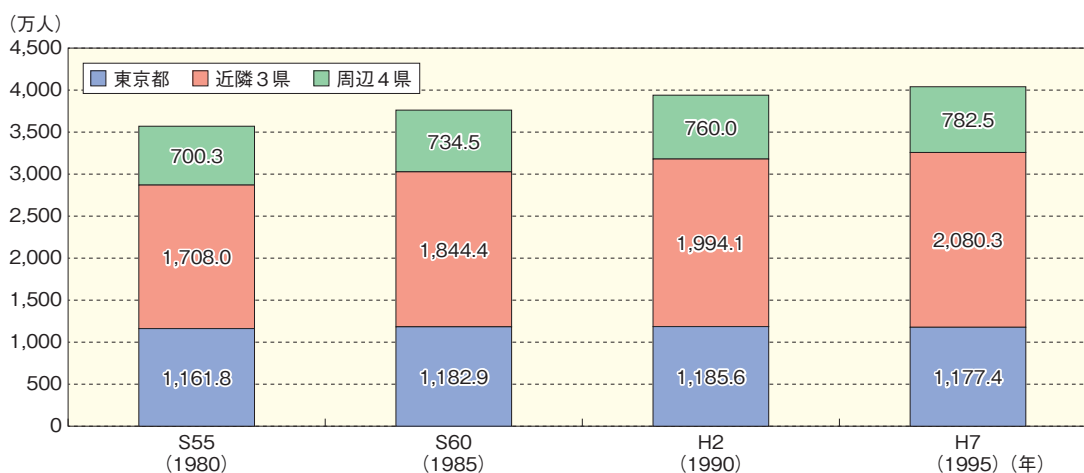
資料：首都圏協会「首都圏研究35号（1968年）『基本計画における首都圏整備の基本構想（松田豊三郎著）』

### 3. バブル経済とバブル崩壊

#### (バブル経済と地価の高騰)

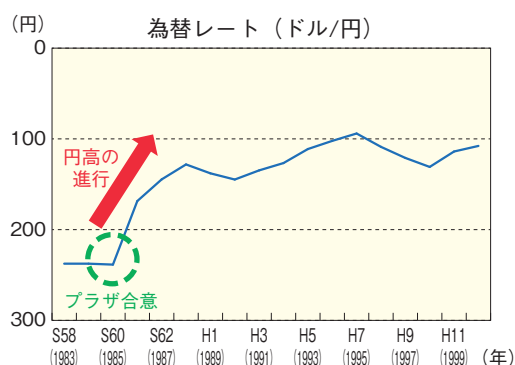
東京都の人口が安定的になり、近隣3県、周辺4県で人口が増加した1980年代は（図表 特集-15）、その後半からいわゆる平成バブル景気と呼ばれる時代に入る。昭和60(1985)年のプラザ合意を受け、為替レートは円高となり、これによって海外進出を進めた日本企業もあった（図表 特集-16）。国内においても昭和62(1987)年に第四次全国総合開発計画が策定され、その基本目標として多極分散型国土の形成が掲げられた。

図表 特集-15 東京都・近隣3県・周辺4県ごとの首都圏人口の推移  
(昭和55(1980)年～平成7(1995)年)

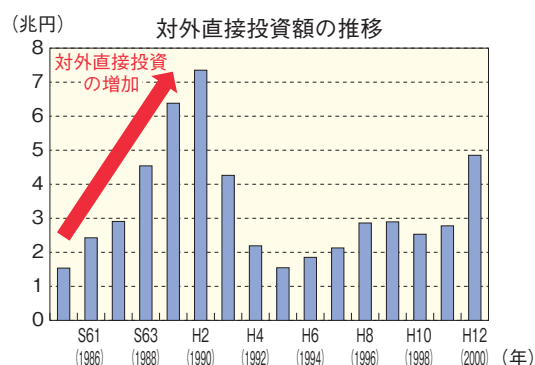


資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 特集-16 為替レート（ドル/円）及び対外直接投資額の推移



資料：IMFデータベースを基に国土交通省国土政策局作成



注：平成7(1995)年までは国際収支マニュアル第5版基準計数、平成8(1996)年以降は国際収支マニュアル第6版基準計数を使用している。

資料：財務省・日本銀行「国際収支統計」を基に国土交通省国土政策局作成

この時代、地価高騰は東京都心から始まった。東京都の地価の平均変動率（全用途平均）は、昭和61(1986)年から平成2(1990)年の5年間の平均値で20%以上となった。また、第四次全国総合開発計画の実施のため、「多極分散型国土形成促進法」（昭和63年法律第83号）が制定され、国の行政機関の移転、業務核都市の整備等が盛り込まれた。

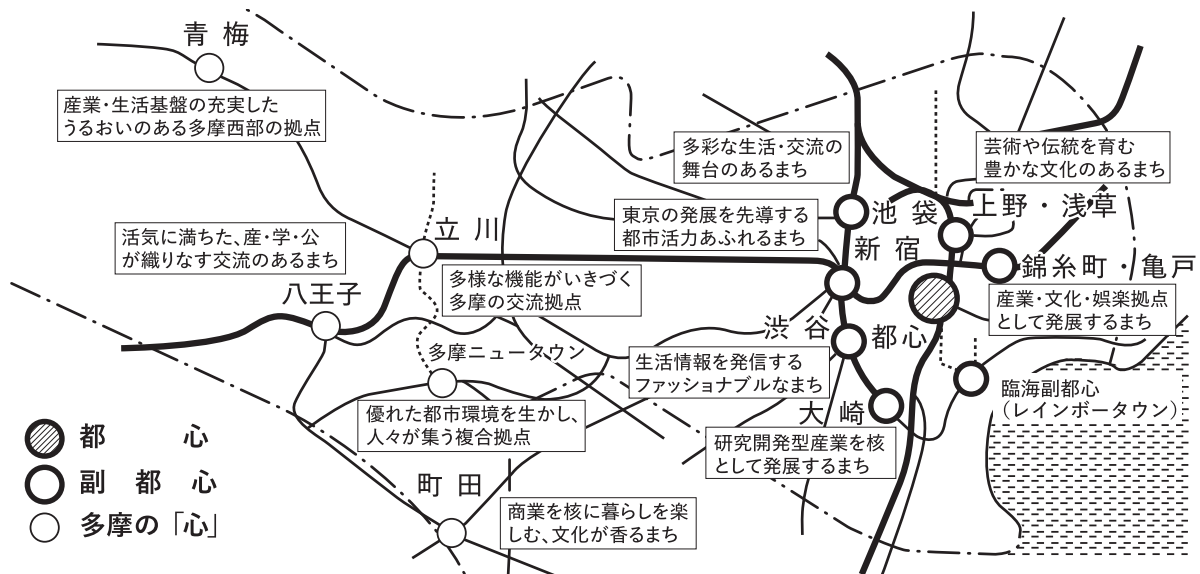
東京都では、昭和57(1982)年に策定した「東京都長期計画 マイタウン東京—21世紀をめざ

して」において、都心への業務機能の過度な集中を抑制するため、業務機能を副都心や多摩の「心」へ分散して、職と住のバランスの取れた「多心型都市構造」を目指すとした。

東京都区部では、従来の新宿、渋谷、池袋に加え、上野・浅草、錦糸町・亀戸、大崎を新たな副都心として位置付けるとともに、多摩地域では、八王子、立川、町田などを多摩の「心」として位置付けた。また、昭和61(1986)年に策定した「第二次東京都長期計画 マイタウン東京—21世紀への新たな展開」では、「臨海副都心」を提示するとともに、多摩の「心」として、青梅と多摩ニュータウンを加えた(図表 特集-17)。

そして、この流れに併せ、同時期の昭和60(1985)年に、条例により東京都庁の新庁舎を新宿に建設することが決定され、平成3(1991)年に都庁舎が丸の内から新宿に移転された。

図表 特集-17 第二次東京都長期計画 マイタウン東京における多心型都市構造の図

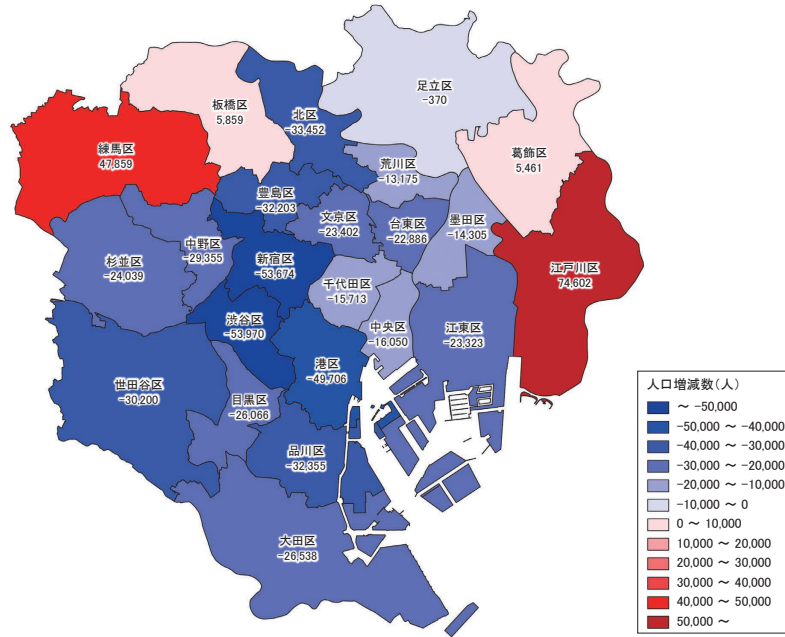


資料：東京都「第二次東京都長期計画 マイタウン東京—21世紀への新たな展開」

このような時代背景から、東京都の居住者が減少し(図表 特集-18)、一方で、近隣3県から東京都に通勤、通学する人数は増えたため、当該地域に常住している人(夜間人口)を100とした場合の、当該地域で仕事や学校に通っている人(昼間人口)の比率である昼夜間人口比率は、東京都においては平成2(1990)年にかけて上昇し、反対に近隣3県においては同時期に低下した(図表 特集-19)。特に、東京都の中心部(東京都心5区<sup>2)</sup>)では、平成2(1990)年から平成22(2010)年にかけて昼間人口も減少し、後述するように、地価がバブル期の高騰を経て2000年代に底値を打った後、都心部の都市再生が進んだ2010年代に入ってようやく回復傾向に転じた(図表 特集-20)。

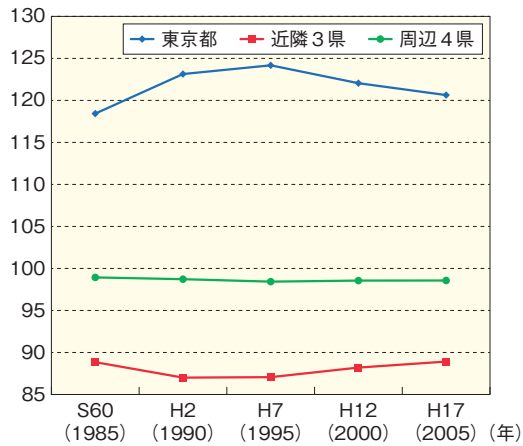
2) 千代田区、中央区、港区、新宿区、渋谷区を指す。

図表 特集-18 東京都区部における人口増減数（昭和60(1985)年～平成7(1995)年）



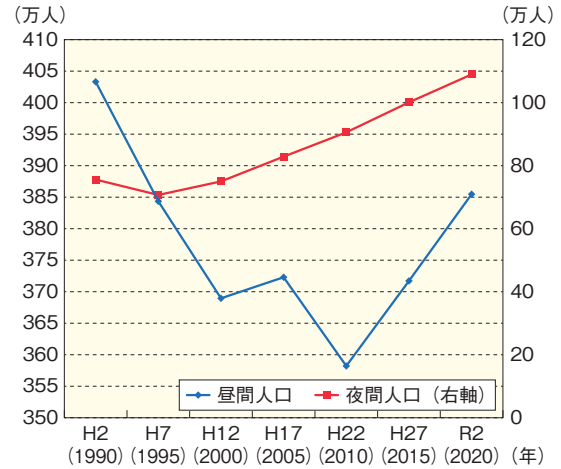
注：市町村境界は令和2(2020)年時点  
資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 特集-19 首都圏の昼夜間人口比率の推移（昭和60(1985)年～平成17(2005)年）



資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 特集-20 東京都心5区の人口推移（平成2(1990)年～令和2(2020)年）

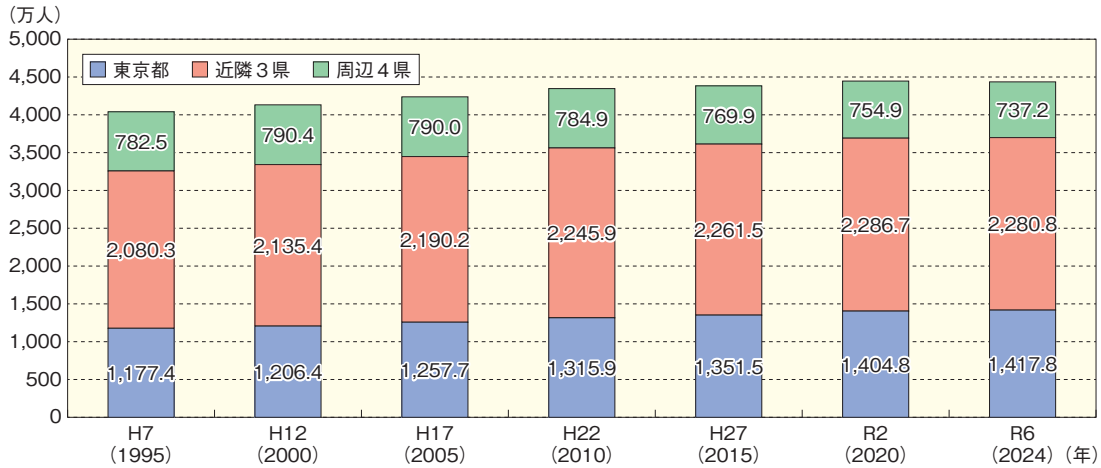


資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

### (バブル経済後の都市再生)

平成7(1995)年以降の人口推移を見ると、周辺4県では平成12(2000)年以降一貫して人口減少傾向となる一方、東京都・近隣3県の人口はほぼ増加傾向にあり、バブル崩壊を契機とした人口の都心回帰の影響が見て取れる(図表 特集-21)。

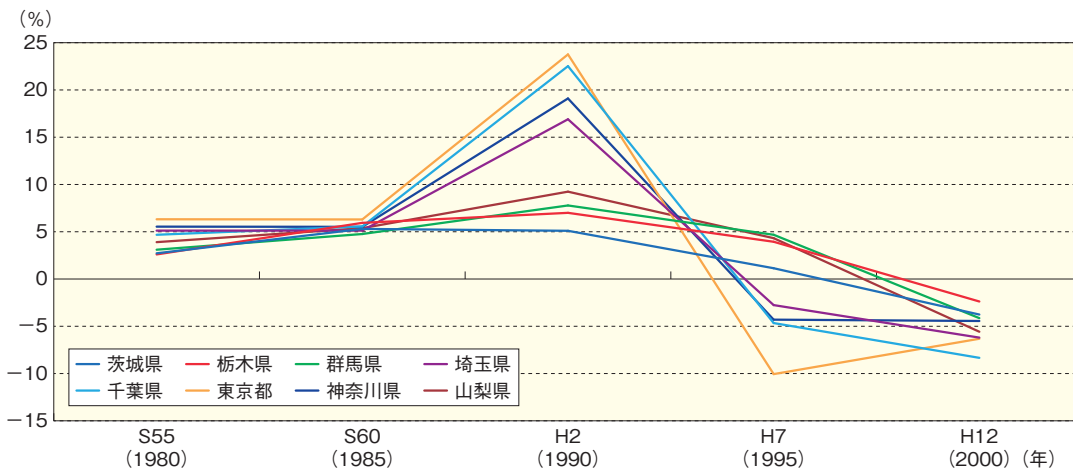
図表 特集-21 東京都・近隣3県・周辺4県ごとの首都圏人口の推移(平成7(1995)年～令和6(2024)年)



注：平成7(1995)年～令和2(2020)年は「国勢調査」、令和6(2024)年は「人口推計」による。  
資料：総務省「国勢調査」「人口推計」を基に国土交通省国土政策局作成

バブル崩壊の主因として、平成2(1990)年の総量規制<sup>3)</sup>が挙げられる。この規制は同年3月から平成3(1991)年12月まで続けられた。平成4(1992)年以降、地価は本格的に下落に転じ、東京都の平均変動率(全用途平均)は、平成3(1991)年から平成7(1995)年の5年間の平均値で10%を超える下落となった(図表 特集-22)。1990年代のいわゆる「失われた10年」を経て、地価は2000年代に底を打った。

図表 特集-22 首都圏の地価動向(平均変動率(全用途平均))(昭和50(1975)年～平成12(2000)年)

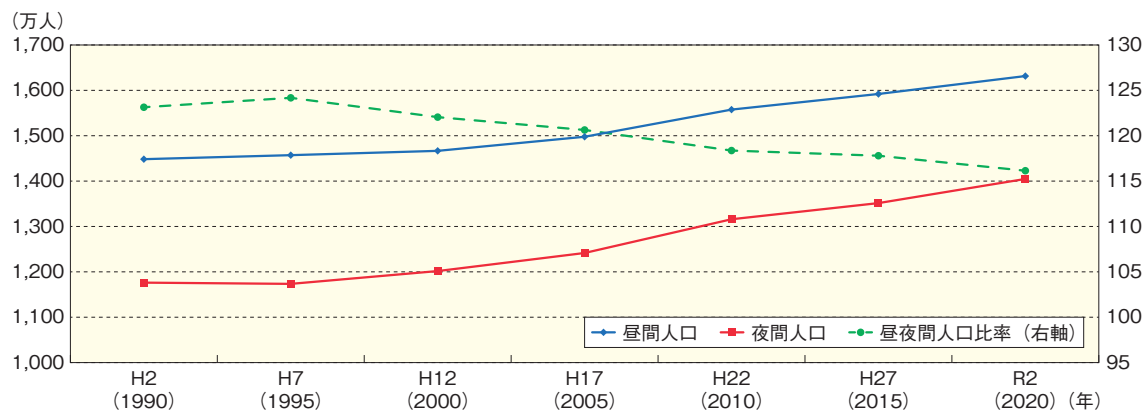


注：いずれも、前5年間の平均変動率の平均値  
資料：国土交通省「地価公示」を基に国土交通省国土政策局作成

3) 当時の大蔵省が平成2(1990)年3月に通達した、当面の措置として不動産業向け貸出しについて、その増勢を総貸出の増勢以下に抑制するよう金融機関に対する要請のこと。

東京都においては、2000年代に夜間人口が回復に転じても昼間人口の増加傾向は緩やかであり、平成12(2000)年以降も昼夜間人口比率は下落し続けた(図表 特集-23)。2000年代前半は夜間人口が増える一方昼間人口の増加は緩やかであったが、2010年代に入ってから昼間人口、夜間人口共に増加が顕著となり、その中でも特に夜間人口の増加が激しく、結果として昼夜間人口比率が低下し続ける形となった。

図表 特集-23 東京都の夜間人口及び昼間人口の推移(平成2(1990)年~令和2(2020)年)



資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

東京都の人口が2000年代以降、特に2010年代以降は東京都心部においても夜間人口、昼間人口共に増え始めた背景には、2000年代に入り地価が底を打ち、値頃感が出てきたことに加え、東京都においても、平成13(2001)年に「新しい都市づくりビジョン」<sup>4)</sup>を策定するなど戦略的な都市づくりの方針が新たに定められたことや、国においても、平成13(2001)年に都市再生本部が設置されるとともに、平成14(2002)年に「都市再生特別措置法」が施行されるなど、東京都をはじめとした地域で、都市再生が国際競争力強化やバブル崩壊後に不良債権化した土地の流動化策等<sup>5)</sup>として進められたことがある<sup>6)</sup>。また、同時期の平成14(2002)年7月に、1980年代以降累次の規制緩和が行われていた「工業等制限法」が廃止された。

4) 東京都「東京の都市づくり通史」では、本ビジョンのポイントの一つとして「環状メガロポリス構想」を挙げ、その内容について、「これまで東京は、主に業務機能に着目し、都心部への集中を分散させることに主眼を置いてきたが、首都機能を担いながら、活発な都市活動を展開している東京圏の現状を踏まえると、都の区域だけで目標とする都市構造を語るのは困難である。また、業務機能だけでなく、居住、産業、物流、防災など都市が果たす多様な機能に着目して都市構造を提案することも重要となる。こうした視点に立ち、センター・コア、東京湾ウォーターフロント都市軸、核都市連携都市軸などからなる東京圏の都市構造を示すとともに、5つのゾーンごとに都がとるべき戦略的な都市づくりの取組みを明らかにしている。」(要約)とされている。

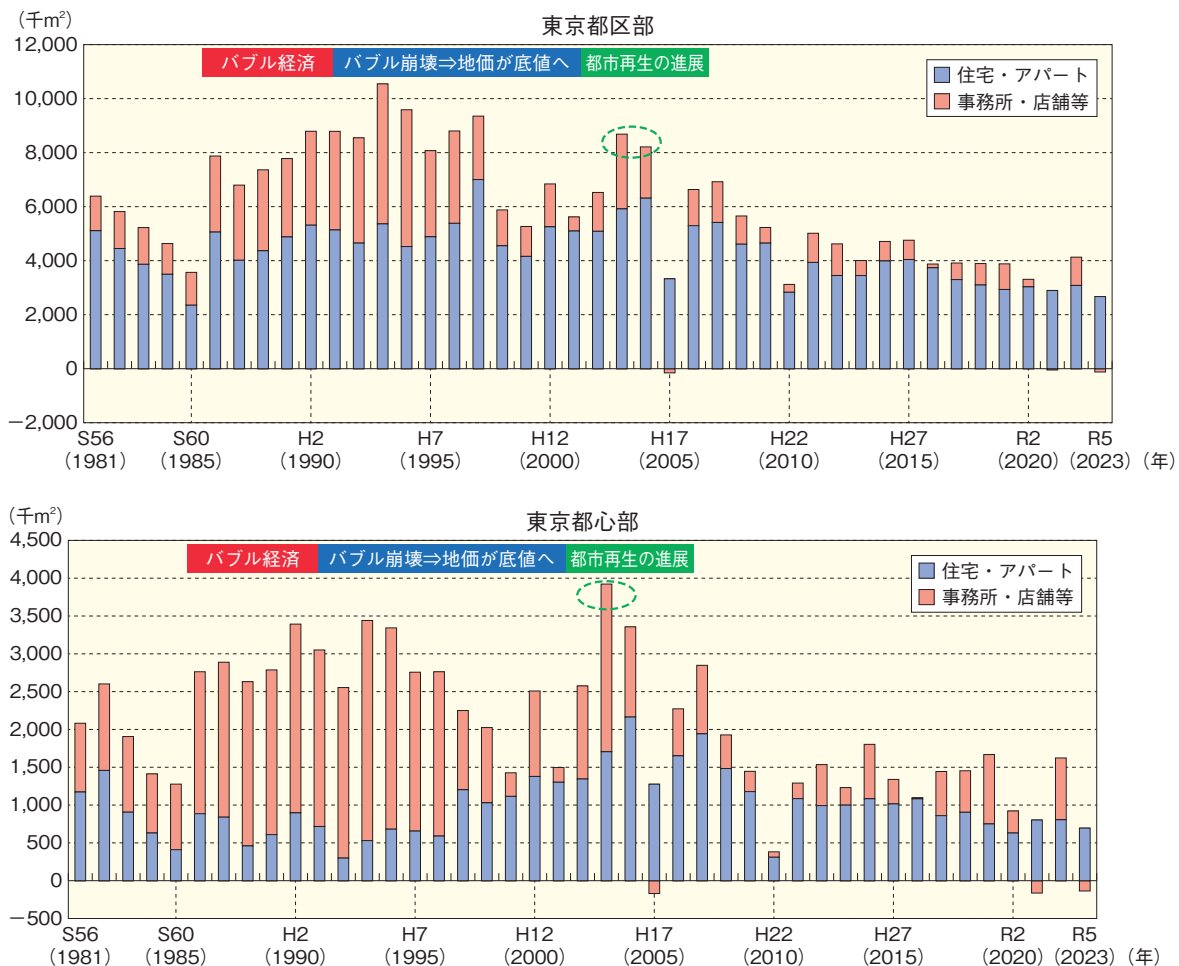
5) 都市再生基本方針(平成14(2002)年7月閣議決定)では、都市再生の意義について①社会経済情勢の変化に対応して、その魅力と国際競争力を高める、②民間に存在する資金やノウハウなどの民間の力を引き出し、それを都市に振り向け、さらに新たな需要を喚起することから、経済再生の実現につながる、③土地の流動化を通じて不良債権問題の解消に寄与する、としている。

6) この時期の都市再生施策については、平成24(2012)年に内閣官房地域活性化統合事務局「都市再生の推進に係る有識者ボード」の下に設置されたワーキンググループが公表したとりまとめにおいて、①都市再生緊急整備地域に指定されたエリアでは、人口や世帯数、従業員数、地価水準等の指標において指定後の増加が見られ、指定後、東京都における都市再生緊急整備地域の滞留人口は約16%増加している、②平成23(2011)年末時点において、都市再生緊急整備地域内では、これまで約18.6兆円の経済波及効果(直接効果:約8.4兆円、波及効果:約10.2兆円)、133万人の雇用者を創出しており、都市再生支援策が無かった場合、平成23(2011)年末時点で約2.4兆円の経済波及効果の減少と約32万人の雇用者の減少が想定される、等の評価がなされている。

(出典)内閣官房地域活性化統合事務局 都市再生の推進に係る有識者ボード 経済効果検討WG(2012)「都市再生の経済効果(とりまとめ)」

これら政策の転換や都心部の再開発もあり、1990年代末に縮小した東京都区部の床面積増加は、平成15(2003)年及び平成16(2004)年に増加幅を拡大し、東京都心部の床面積増加は、平成15(2003)年に1990年代を超える増加幅となった(図表 特集-24)。また、平成22(2010)年から平成27(2015)年にかけて、オフィス街や臨海部の都市開発が進んだ結果、東京都心3区<sup>7)</sup>及び江東区においても人口が増加した(図表 特集-25)。

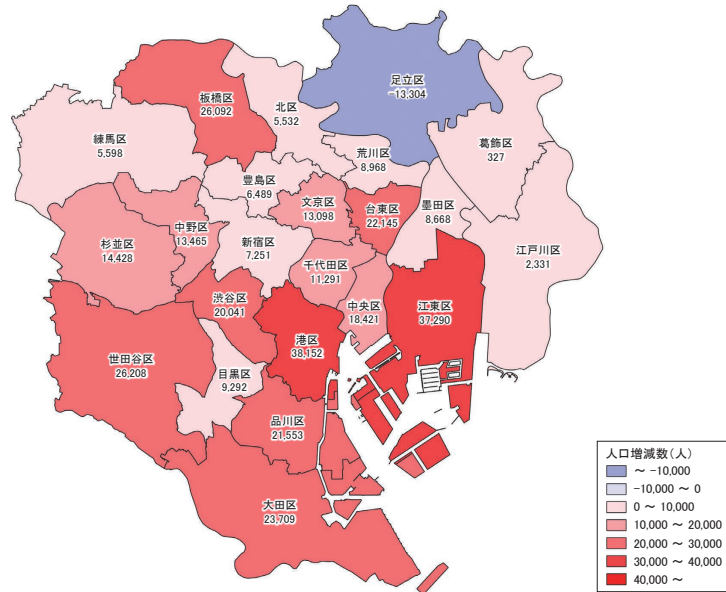
図表 特集-24 東京都区部及び東京都心部の床面積増加状況の推移



注1：東京都心部は、東京都心5区、文京区、台東区、豊島区  
 注2：数値については固定資産税課税資料から東京都作成（各年中の増加量）  
 資料：東京都都市整備局「東京の土地（土地関係資料集）」を基に国土交通省国土政策局作成

7) 千代田区、中央区、港区を指す。

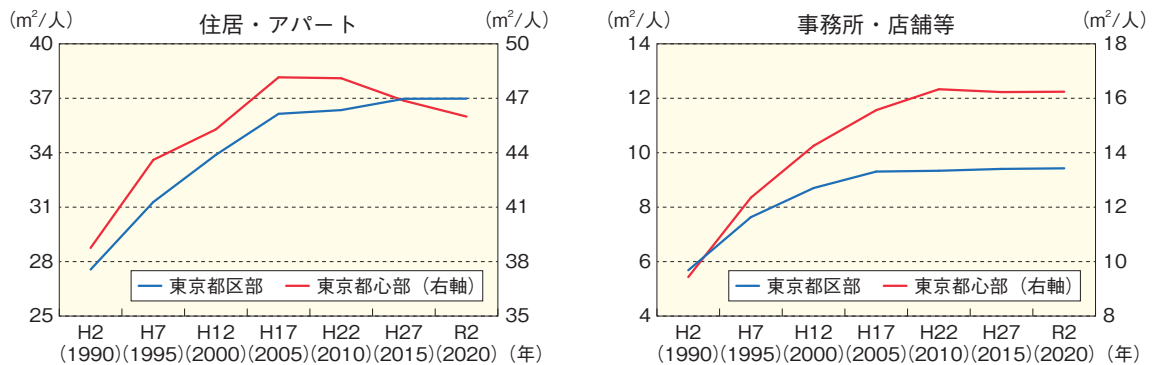
図表 特集-25 東京都区部における人口増減数（平成22(2010)年～平成27(2015)年）



注：市町村境界は令和2(2020)年時点  
資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

東京都区部及び東京都心部の一人当たり床面積の推移を住居・アパート、事務所・店舗等別で見ると、いずれも平成2(1990)年から平成17(2005)年にかけて増加した一方で、平成17(2005)年以降は、東京都心部の住居・アパートは平成22(2010)年以降減少傾向にあり、それ以外はおおむね横ばいで推移していることが分かる（図表 特集-26）。

図表 特集-26 東京都区部・東京都心部の一人当たり床面積の推移



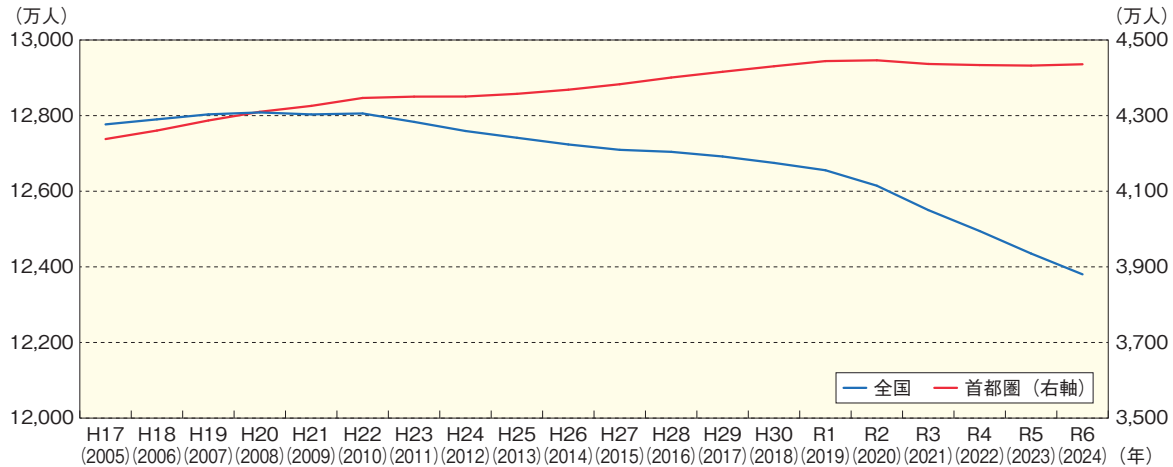
注1：東京都心部は、東京都心5区、文京区、台東区、豊島区  
注2：住居・アパートについては国勢調査の夜間人口、事務所・店舗等については同昼間人口で除して作成  
資料：総務省「国勢調査」、東京都都市整備局「東京の土地（土地関係資料集）」を基に国土交通省国土政策局作成

## 4. 人口減少時代

### (人口減少時代の到来)

我が国は人口減少社会に突入しており、全国の人口は平成20(2008)年をピークとして減少に転じている。一方で、首都圏については、全国の人口が減少に転じた後も新型コロナウイルス拡大の影響下の令和2(2020)年まで増加を続けた（図表 特集-27）。その後、同年をピークとしてわずかに減少に転じているが、近年はほぼ横ばいで推移している。

図表 特集-27 首都圏及び全国の人口推移（平成17(2005)年～令和6(2024)年）

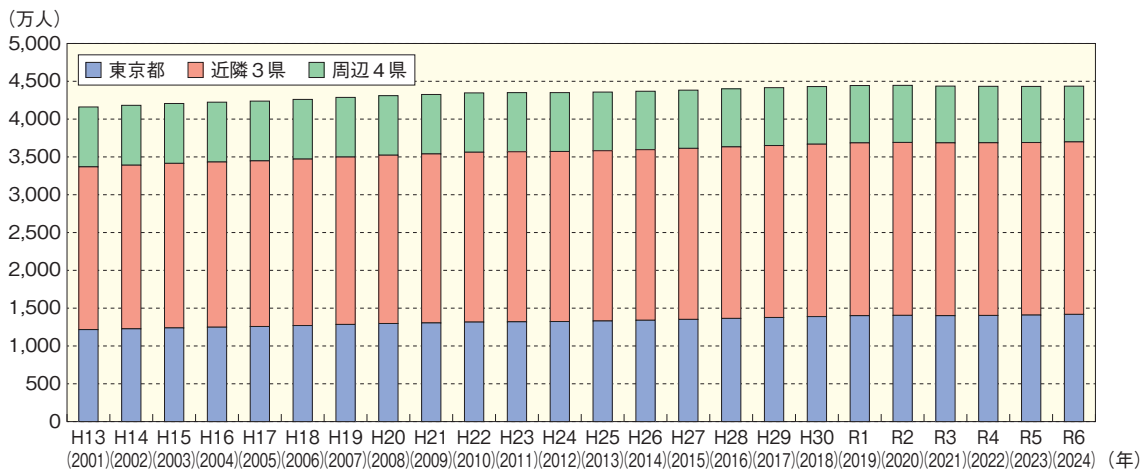


資料：総務省「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）を基に国土交通省国土政策局作成

首都圏の人口を東京都、近隣3県、周辺4県に分けて推移を見ると、近隣3県は令和2(2020)年をピークとして減少に転じており、周辺4県は全国の人口が減少に転じる前の平成13(2001)年をピークに減少に転じ、一方で東京都は令和6(2024)年時点で引き続き増加している（図表 特集-28）。

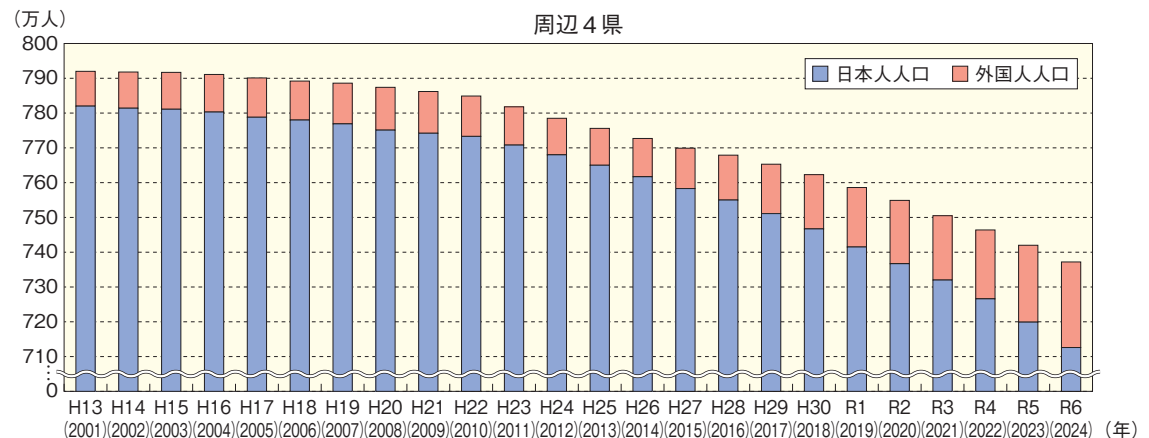
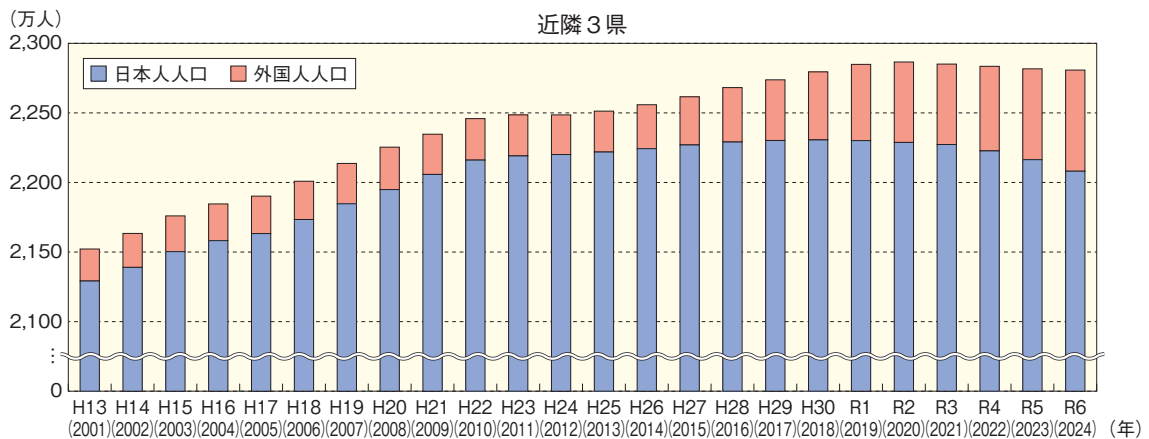
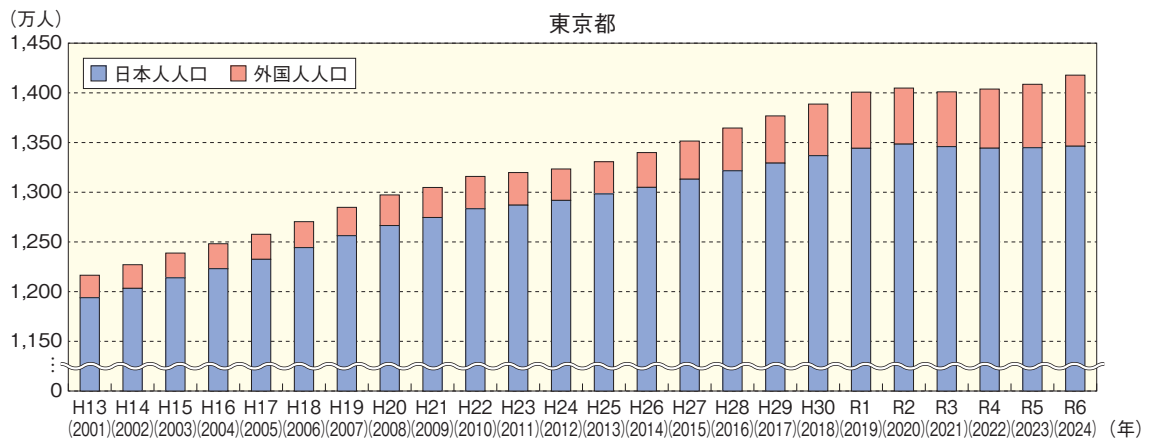
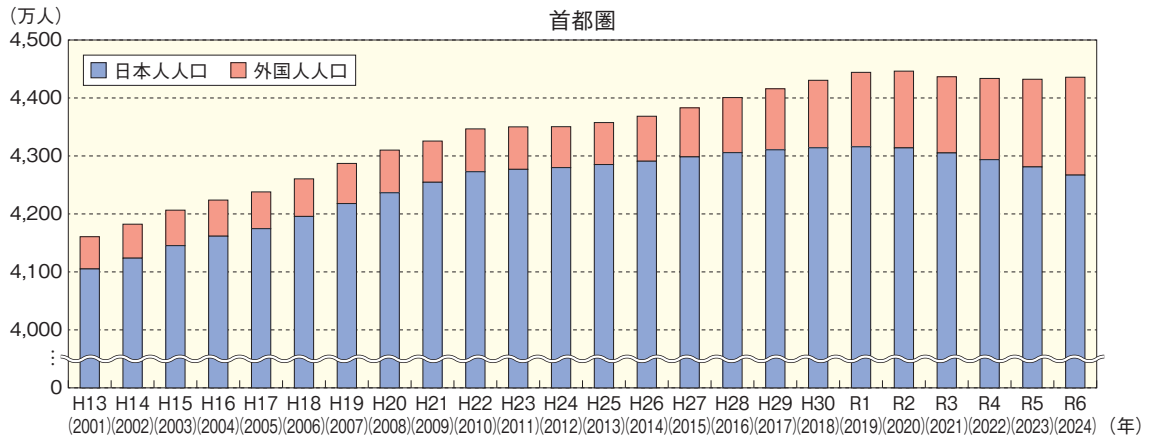
首都圏の人口推移を日本人及び外国人別で見ると、日本人は令和元(2019)年をピークとして既に減少に転じており、一方で外国人の増加が顕著となっている（図表 特集-29）。これを東京都、近隣3県、周辺4県に分けて見ると、いずれの区域についても外国人の増加が顕著となっていることに変わりはない。

図表 特集-28 東京都・近隣3県・周辺4県ごとの首都圏人口の推移（平成13(2001)年～令和6(2024)年）



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

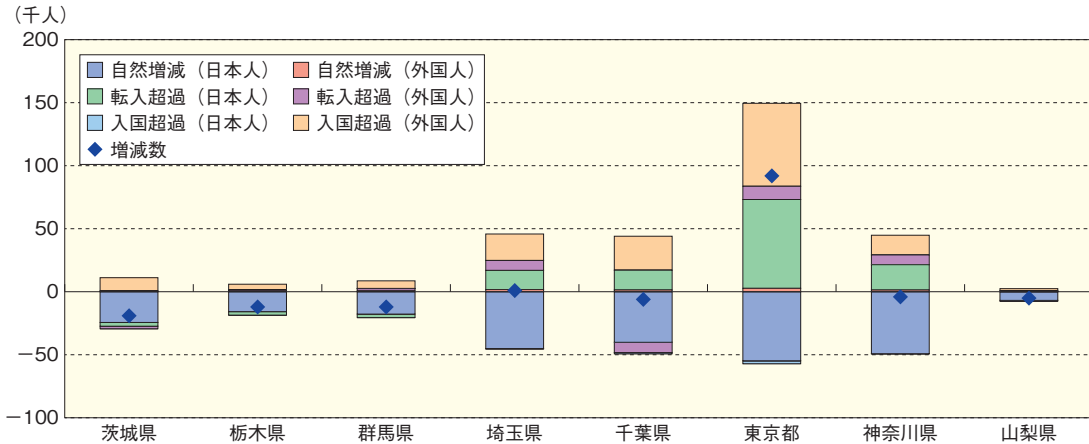
図表 特集-29 日本人及び外国人別の首都圏の人口推移（平成13(2001)年～令和6(2024)年）



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

また、首都圏の都県別に、人口の増減数を日本人及び外国人、かつ自然増減、転入超過、入国超過の要因別に分割すると、いずれの都県においても日本人は自然減となっており、外国人の入国超過がプラスとなっている（図表 特集-30）。さらに、東京都及び近隣3県では日本人の転入超過がプラスとなっているが、近隣3県では日本人の自然減が大きく上回り、東京都でも両者（日本人の転入超過と日本人の自然減）がほぼ相殺される形となっている。

図表 特集-30 首都圏各都県別の要因別人口増減数（令和5（2023）年～令和6（2024）年）



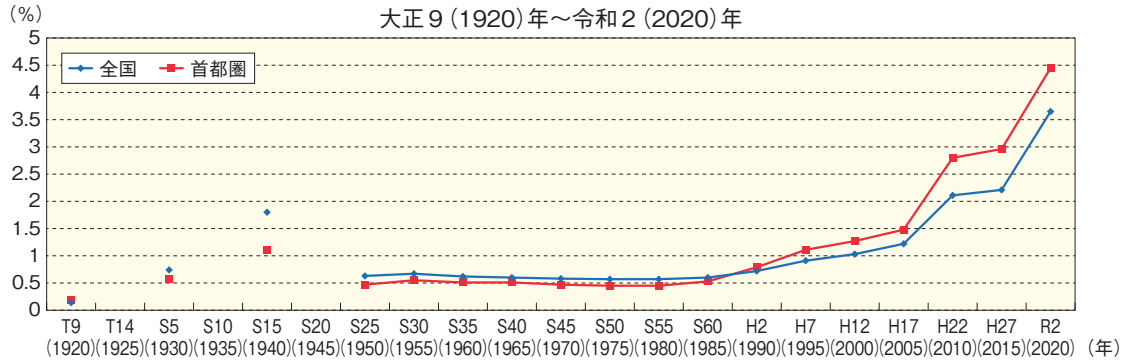
資料：総務省「人口推計」を基に国土交通省国土政策局作成

### （首都圏における外国人の状況）

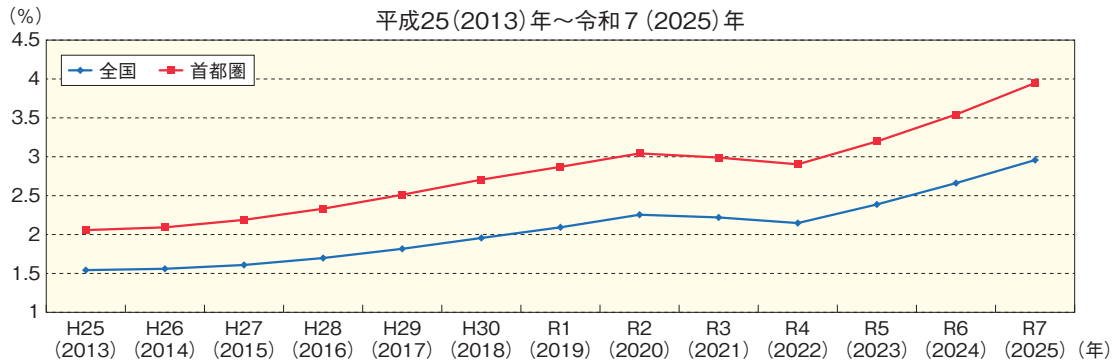
国勢調査では、調査対象である我が国の居住者に対し国籍を聞いており、同調査結果から大正9（1920）年以降の我が国における居住する外国人の動向を長期で見ることができる。そこで、同統計を用いて我が国における人口に占める外国人の割合（以下「外国人比率」という。）を見てみると、戦前の大正、昭和初期においてはその比率は1%未満であったが、太平洋戦争直前の昭和15（1940）年は2%近い数字となった後、戦後においても2000年代前までは1%未満の水準で推移している（図表 特集-31）。また、1980年代まで外国人比率は、首都圏の方が全国平均よりも低く推移しているとともに、在留外国人統計における在留外国人及び登録外国人統計における登録外国人（以下「在留外国人」という。）を国籍別で見ると9割近くが韓国・朝鮮であった。1990年代からは首都圏の外国人比率が全国を上回るとともに、中国やその他の国籍の人が増えていることが分かる（図表 特集-32）。

さらに平成22（2010）年以降になると、外国人比率は急激に高くなり、同年では2%を超え、直近の令和2（2020）年では3.5%を超えている。また、在留外国人の国籍を見ると、平成2（1990）年以降は多様な国籍の在留外国人が増えており、従来その大半を占めていた韓国や中国など東アジア地域の人数は横ばい又は減少傾向にある一方で、近年ではベトナム、フィリピンなどの東南アジア地域、ネパール、インド、パキスタン、バングラデシュなどの南アジア地域が増加傾向にあることが分かる。

図表 特集-31 外国人比率の推移

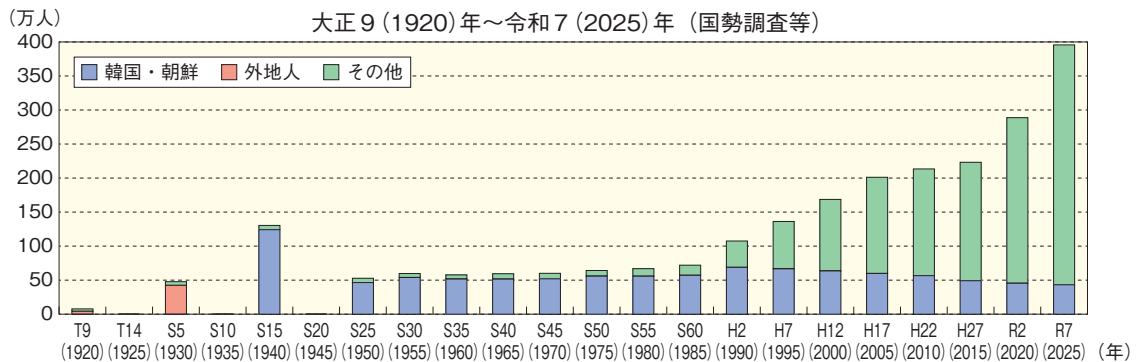


注1：昭和25(1950)年～昭和45(1970)年は、総人口、外国人、共に沖縄県は含まない。  
 注2：昭和55(1980)年～平成17(2005)年は、総人口、外国人、共に出生月不詳を含まない。  
 注3：平成2(1990)年～は、外国人数に国籍不詳を含む。  
 注4：昭和25(1950)年の外国人数は、総人口から「本邦在籍者」、「樺太及び千島在籍者」並びに「沖縄、鹿児島県大島郡及び小笠原在籍者」を除いて計算  
 注5：大正9(1920)年～昭和5(1930)年の外国人数は、昭和5(1930)年国勢調査結果、昭和15(1940)年の外国人数は、昭和15(1940)年国勢調査結果の外国人及び外地人の合計値  
 資料：総務省「国勢調査」を基に国土交通省国土政策局作成

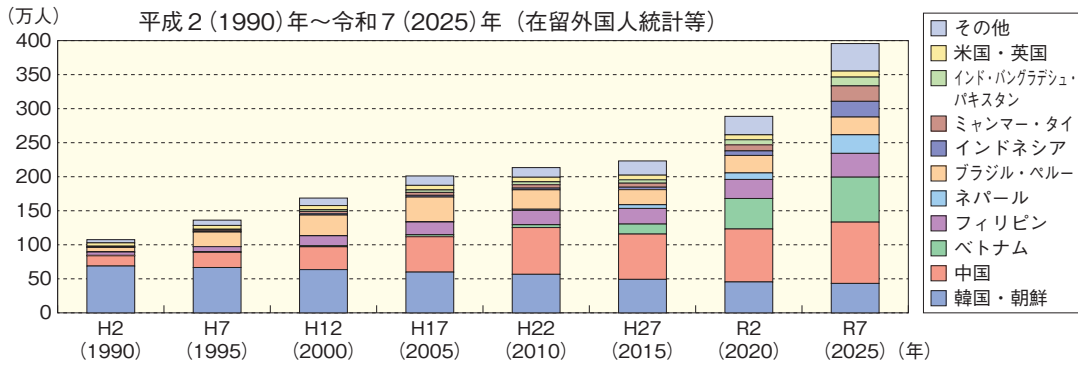


資料：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 特集-32 在留外国人の国別推移



注1：時点ごとにデータが異なるため、時系列で単純に比較することはできない。  
 注2：大正9(1920)年、昭和5(1930)年における外地人は、朝鮮、台湾、樺太などの合計  
 資料：総務省「国勢調査」(～昭和60(1985)年、原則10月1日時点)、法務省「登録外国人統計」(平成2(1990)年～平成22(2010)年、原則年末時点)、法務省「在留外国人統計」(平成27(2015)年～、原則年末時点、令和7(2025)年は6月末)を基に国土交通省国土政策局作成



注：平成22(2010)年までと平成27(2015)年以降は概念が異なるため、時系列で単純に比較することはできない。  
 資料：法務省「登録外国人統計」(～平成22(2010)年、原則年末時点)、法務省「在留外国人統計」(平成27(2015)年～、原則年末時点、令和7(2025)年は6月末)を基に国土交通省国土政策局作成

首都圏において、直近年で住民基本台帳における外国人住民が占める割合が高い市区町村(上位10市区町村)を見ると、東京都区部などの都市地域や、工業地帯に隣接する群馬県大泉町、茨城県常総市、また観光地である神奈川県箱根町、群馬県草津町などで、外国人住民比率が高いことが分かる(図表 特集-33)。また、令和2(2020)年から5年間の変化を見ると、都市地域では5年前から外国人住民比率が高く、その後5年間も引き続き外国人住民が10～20%程度増加している一方で、箱根町、草津町ではここ5年で急激に外国人住民が増加し、その増加率が100%を超えている。

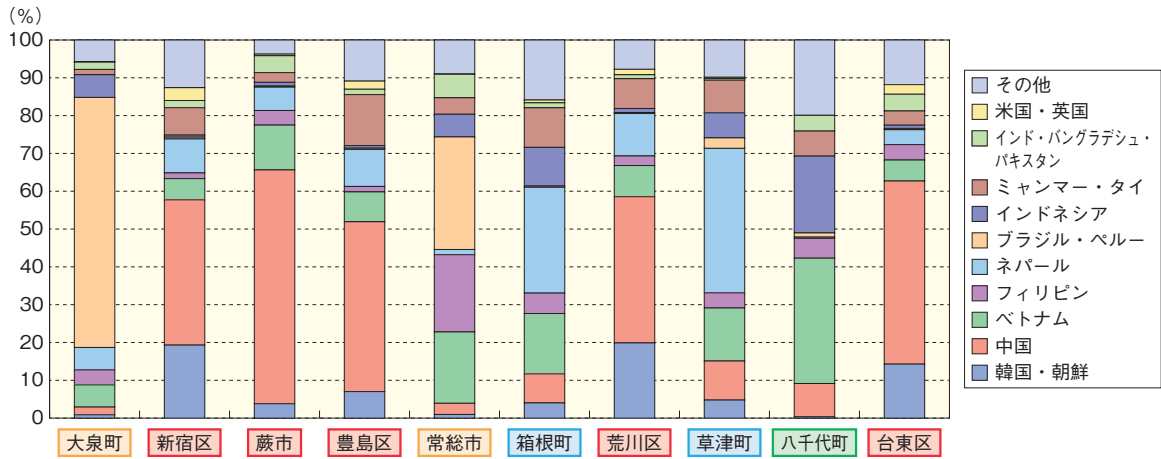
図表 特集-33 首都圏における外国人住民が占める割合が高い市区町村

	外国人住民(人)		増加数(人)	増加率(%)	外国人比率(%)	
	R7(2025)	R2(2020)			R7(2025)	R2(2020)
大泉町	8,871	7,977	894	11.2	21.3	19.0
新宿区	48,097	42,598	5,499	12.9	13.6	12.2
蕨市	9,530	7,397	2,133	28.8	12.5	9.8
豊島区	36,360	29,672	6,688	22.5	12.3	10.2
常総市	6,842	5,276	1,566	29.7	11.3	8.4
箱根町	1,219	608	611	100.5	11.3	5.3
荒川区	23,539	19,298	4,241	22.0	10.6	8.9
草津町	634	311	323	103.9	10.5	4.9
八千代町	2,051	1,251	800	63.9	9.7	5.7
台東区	20,332	15,757	4,575	29.0	9.4	7.8

資料：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」を基に国土交通省国土政策局作成

市区町村別で、在留外国人統計による令和6(2024)年末時点の在留外国人の国籍別割合を見ると、大泉町、常総市などの工業地帯においてはブラジル・ペルーなどが多いこと、新宿区をはじめとした都市地域では中国、韓国・朝鮮が多いこと、箱根町、草津町などの観光地ではネパールが多いこと、農業が盛んな茨城県八千代町ではベトナム、インドネシアが多いことが分かる(図表 特集-34)。

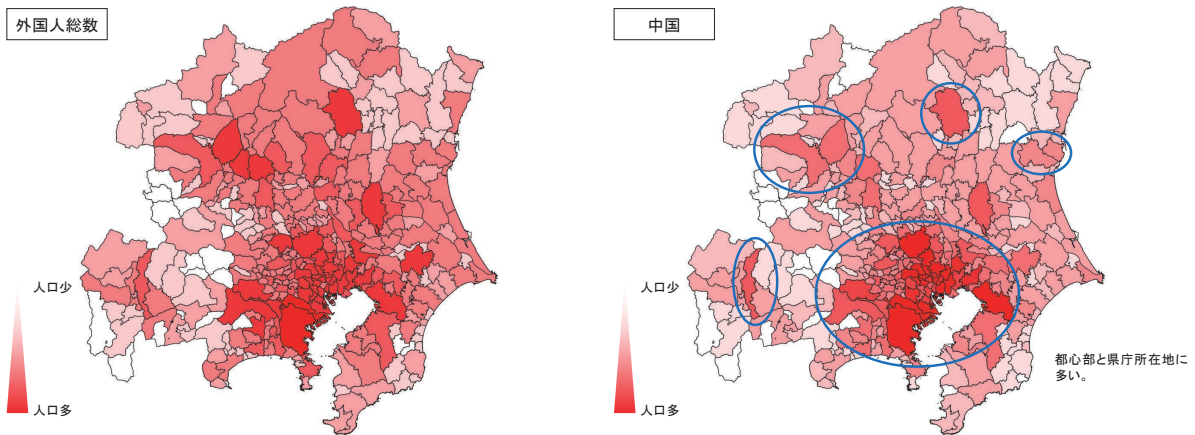
図表 特集-34 市区町村別で見た在留外国人の国別割合（令和6（2024）年末時点）

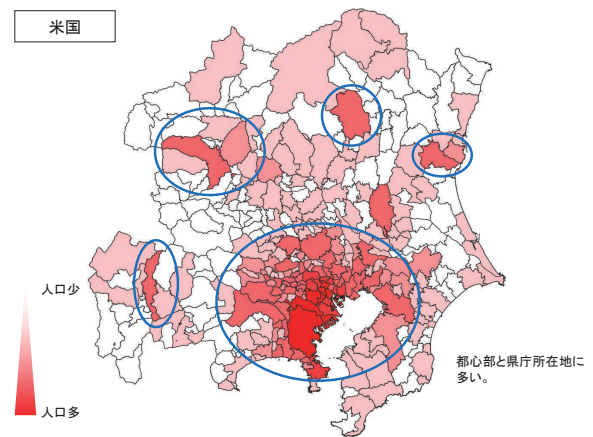
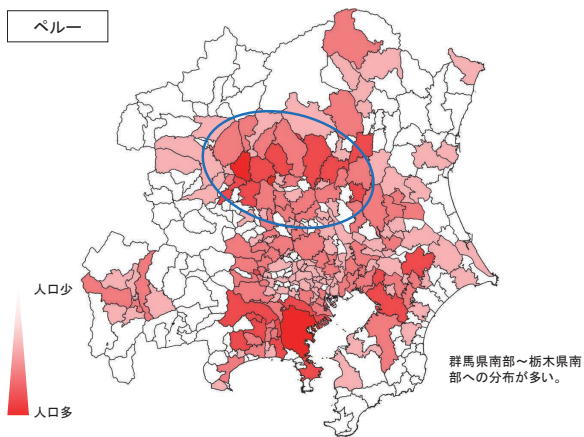
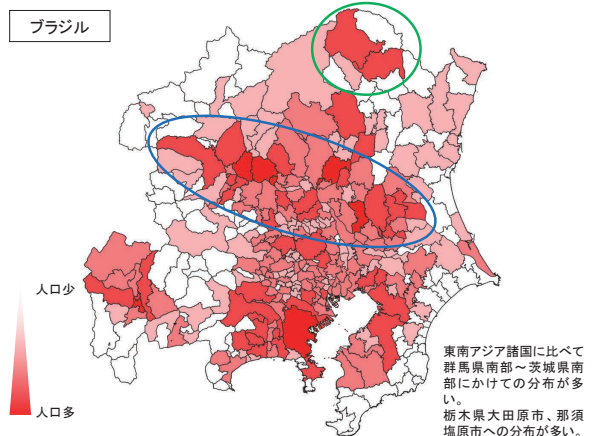
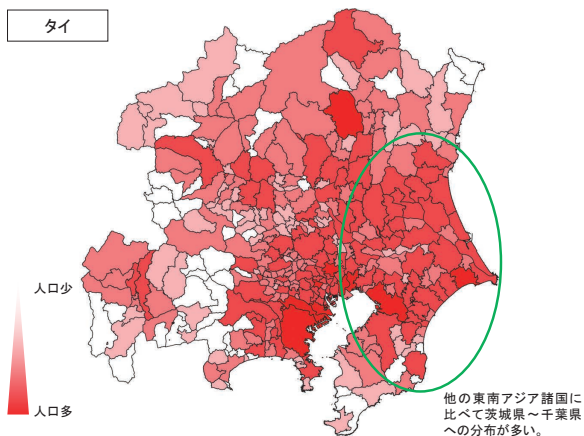
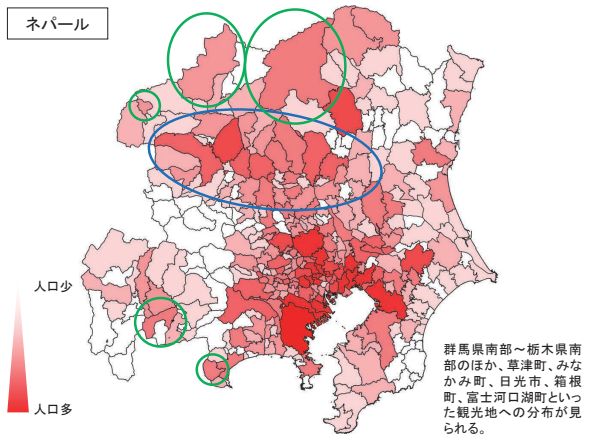
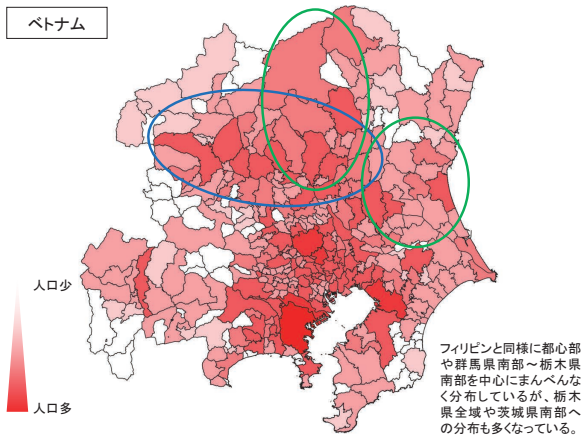
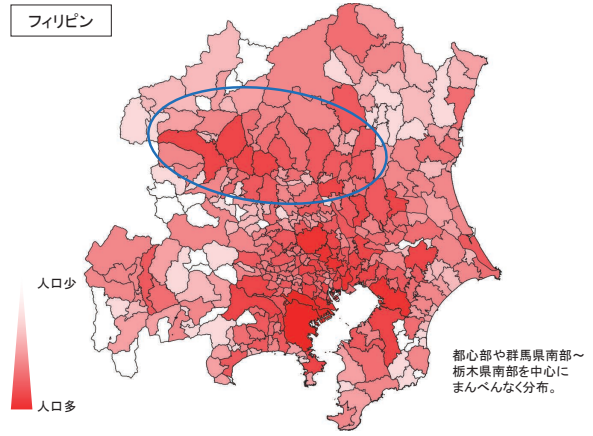
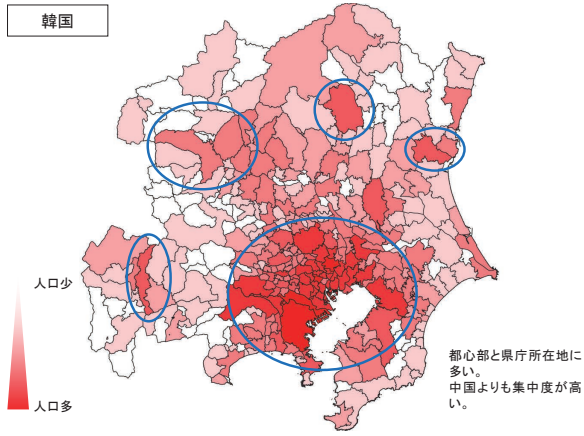


資料：法務省「在留外国人統計」を基に国土交通省国土政策局作成

続いて、首都圏における在留外国人数の分布状況を全ての国籍を合計した総数で見ると、都心部や県庁所在地周辺に多く分布している（図表 特集-35）。これを国籍別で見ると、中国、韓国、米国については外国人総数と同じく都心部や県庁所在地周辺が多い。一方で、フィリピン、ベトナム、ペルーは群馬県及び栃木県の南部を中心に多く、タイは茨城県、千葉県への分布が多い。また、ブラジルは群馬県、栃木県に加え茨城県の南部にも多く、ネパールは草津町、群馬県みなかみ町、栃木県日光市、箱根町、山梨県富士河口湖町といった観光地が多いことが分かる。

図表 特集-35 首都圏における在留外国人数の分布状況（国籍別）

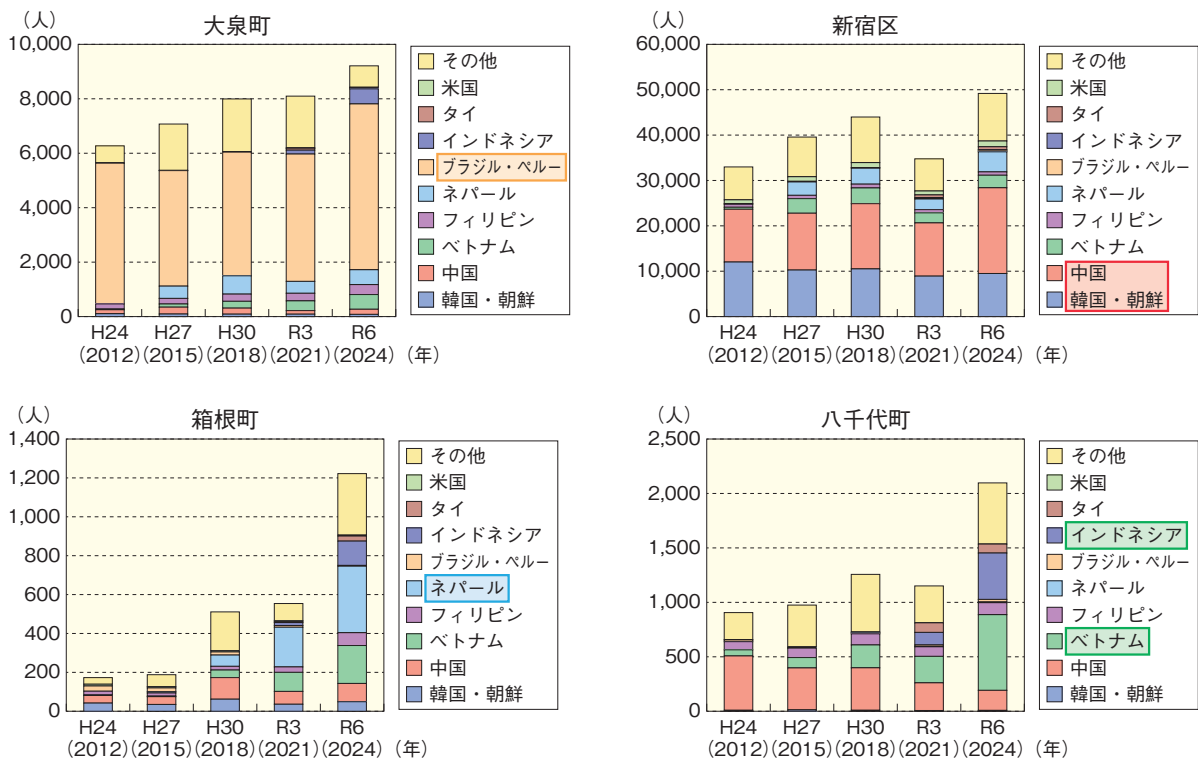




注：色は外国人人口の相対的な多少を示すものであり、人口を示すものではない。  
資料：法務省「在留外国人統計」を基に国土交通省国土政策局作成

さらに、工業地帯、都市地域、観光地、農業地域の4パターンごとに、代表的な市区町村について国籍別の在留外国人数の推移を見ると、まず、工業地帯である大泉町では、2010年代からブラジル・ペルーが多く、近年は、ベトナム、インドネシアなど東南アジア地域の国々が増えていることが分かる(図表 特集-36)。続いて、都市地域に当たる新宿区では、2010年代から中国、韓国・朝鮮が多く、近年は、ネパールなどの国々が増えていることが分かる。観光地に当たる箱根町では、2020年代に入り、ネパール、ベトナムなどの南アジア及び東南アジア地域の国々が急増している傾向が見られる。最後に、農業が盛んな八千代町では、ベトナム、インドネシアなど東南アジア地域の国々が近年急増している傾向が見られる。いずれの地域でも、近年、在留外国人が増えているのは、東南アジア及び南アジア地域の国々であることが見て取れる。

図表 特集-36 在留外国人の国別推移



注1：各年末時点

注2：韓国・朝鮮の平成27(2015)年～令和3(2021)年は韓国のみ、ブラジル・ペルーの平成27(2015)年～令和3(2021)年はブラジルのみ

注3：ネパールの平成24(2012)年、インドネシア、タイの平成24(2012)年～平成30(2018)年はその他に含む。

資料：法務省「在留外国人統計」を基に国土交通省国土政策局作成

## (おわりに)

本特集では、「昭和100年」にちなみ、昭和以降の首都圏について、人口動態を中心に振り返った。まず、戦後直後の人口増加時期における都心部への人口集中の状況及びその抑制のため行われた「首都圏整備法」等に基づく施策を振り返った。当該施策は、既成市街地から近郊整備地帯、都市開発区域への人口の移動を意図していたが、都市開発区域の中で人口が増加しているのは、県庁所在地及びその周辺、工業地帯、研究学園都市として開発された筑波地域など、当該施策で雇用創出が行われた地域であることが分かった。

続いて、バブル経済期の東京都心部の空洞化及びバブル崩壊後の東京都心部の都市再生始動前後での人口動態等について振り返った。その結果、「都市再生特別措置法」等による都市再生施策を受け、特に都心部における住居・アパート、事務所・店舗等共に床面積増加が加速した

こと、東京都での夜間人口、昼間人口が共に増加に転じたこと、一人当たり床面積は住居・アパート、事務所・店舗等共に平成17(2005)年まで増加し、その後は安定的に推移しているものの、東京都心部の住居・アパートについては近年減少傾向にあることなどが分かった。

最後に、近年首都圏人口はほぼ横ばいで推移しているものの、日本人人口は既に減少に転じており外国人人口が増加傾向にあること、そして、平成22(2010)年以降、外国人の増加が加速し、また国籍も多様化していることが分かった。また、どの国籍の外国人が多いかについては、地域によって特徴があることも分かった。

首都圏におけるこの100年の経験は、首都圏のみならず、我が国全体の今後100年を見据えた国土政策においても貴重な情報であり、今後の我が国の国土政策において、本稿の内容が参考となれば幸いである。

## 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

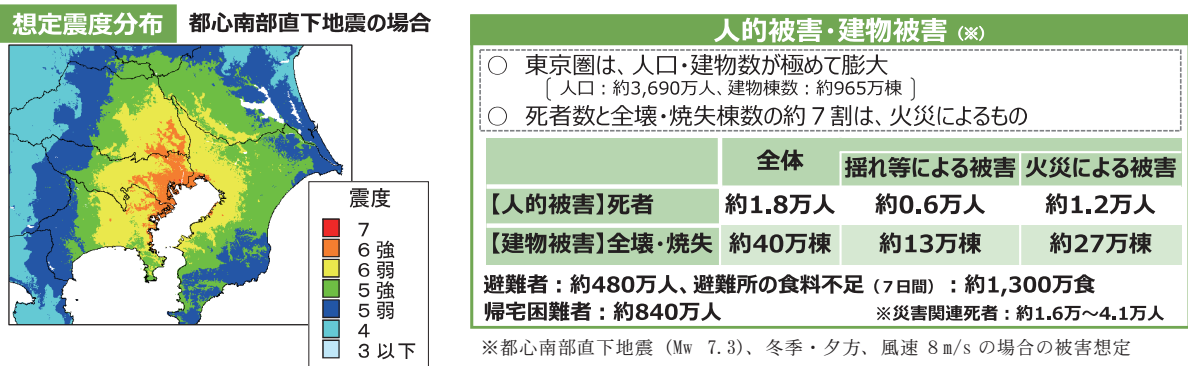
## (1) 防災体制の構築

## 〔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(2014)年3月）及び「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。）（平成27(2015)年3月）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10年間で、想定される最大の死者数を約2万3千人からおおむね半減、想定される最大の建物全壊・焼失棟数を約61万棟からおおむね半減させることが掲げられている。

基本計画の策定から10年が経過することから、基本計画等の見直しに向けた検討が進められている。中央防災会議・防災対策実行会議の下に設置された、首都直下地震対策検討ワーキンググループは、令和7(2025)年12月、首都直下地震の新たな被害想定と対策の方向性をまとめた報告書を公表した（図表2-1）。報告書では、首都直下地震のうち都心南部直下地震（Mw7.3）が発生した場合、建物の被害は約40万棟、死者は約1万8千人、経済被害は約83兆円としている。対策のポイントとして、「首都中枢機能の確保」「膨大な人的・物的被害への対応強化」の二つの観点に加えて、被災後の「迅速な復興、より良い復興」に向けた事前の備えが重要であり、その前提として、「自分ごと」化、社会全体での体制の構築に取り組むことが必要としている。

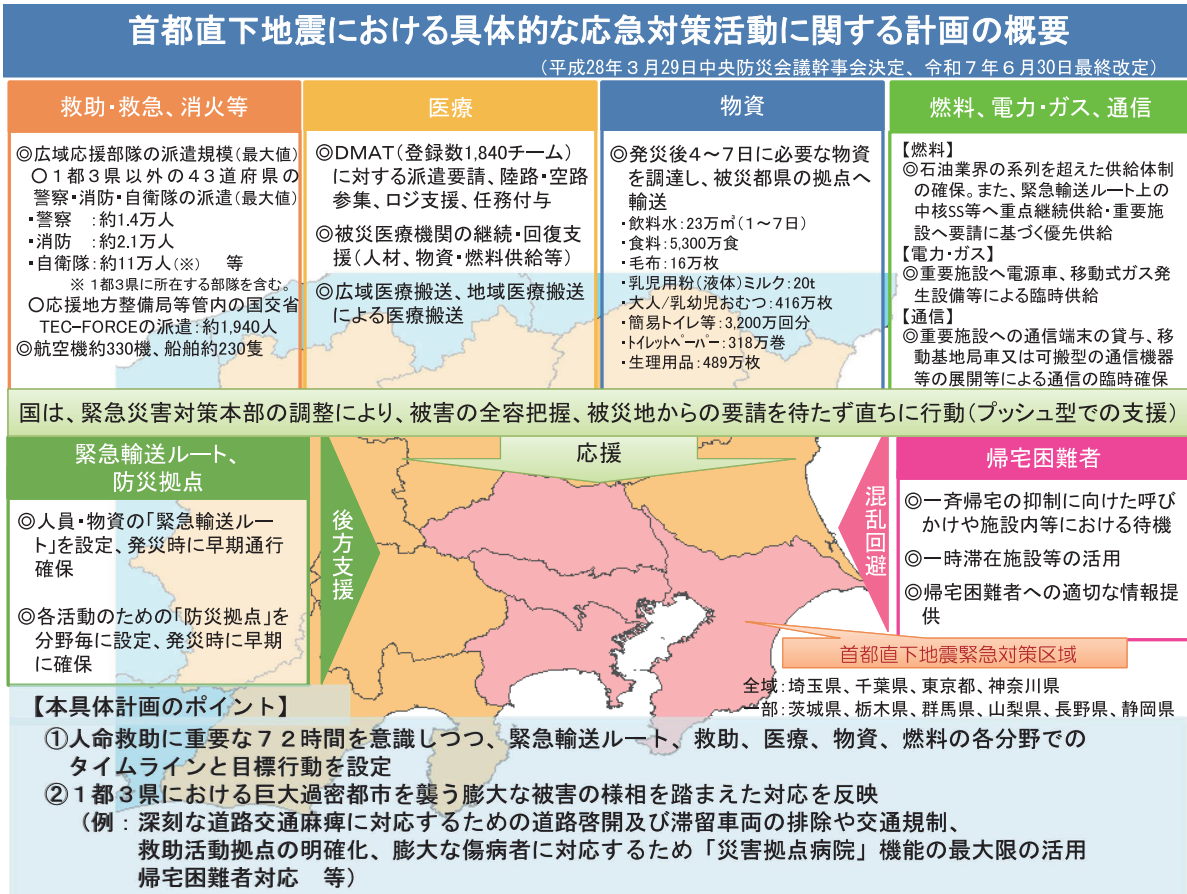
図表2-1 首都直下地震対策検討ワーキンググループ報告書の概要（抜粋）



資料：内閣府

基本計画に基づき、「首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画」（以下「具体計画」という。）（令和7(2025)年6月）が中央防災会議幹事会で決定されている（図表2-2）。具体計画には、人命救助に重要な72時間を意識したタイムラインと目標行動の設定等が示され

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

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。

また、首都直下地震では1都4県（東京都、茨城県、埼玉県、千葉県、神奈川県）で約840万人の帰宅困難者が発生すると見込まれており<sup>1)</sup>、大量の帰宅困難者が徒歩等により一斉帰宅を開始した場合、緊急車両の通行の妨げになるなど、応急対策活動に支障を来すことが懸念される。

令和8(2026)年1月、内閣府は「大規模地震の発生に伴う帰宅困難者等対策のガイドライン」を「災害発生時における大規模な帰宅困難者等の発生への対策に関するガイドライン」に改称するとともに、地震被害が生じない場合における帰宅困難者等対策の在り方という観点から、様々な状況下における帰宅困難者等対策の考え方に関する内容を拡充した。

さらに、令和8(2026)年3月、総務省は「首都直下地震における応急対策職員派遣制度アクションプラン」を策定した。本アクションプランは、首都直下地震が発生した場合の応急対策職員派遣制度の運用方針を定めたものである。

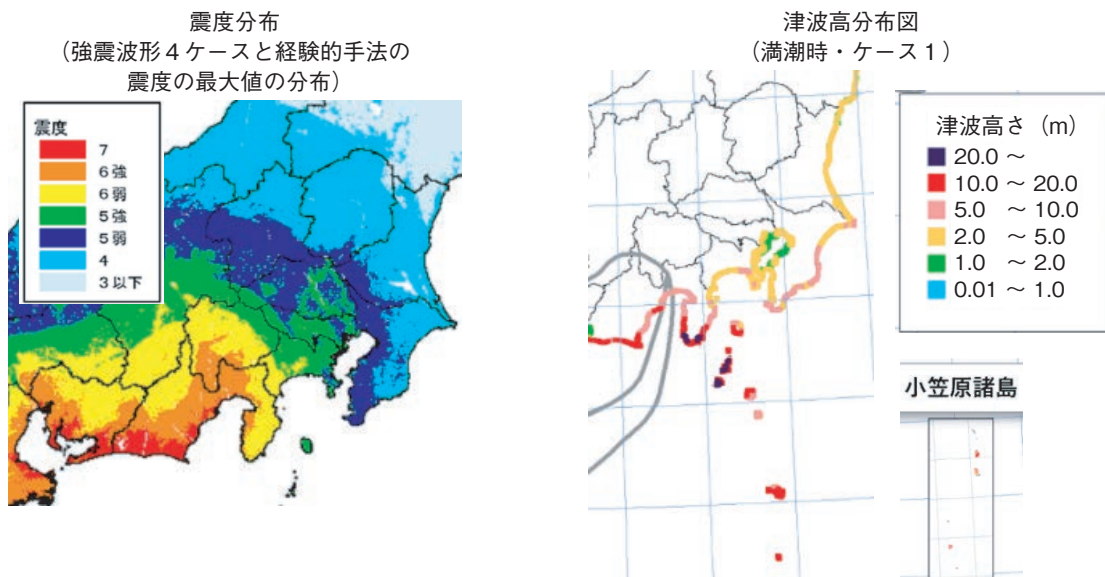
### 〔南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法〕に基づく取組

「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」(平成14年法律第92号)に

1) 内閣府「首都直下地震対策検討ワーキンググループ 報告書」(令和7(2025)年12月)

に基づき、令和7(2025)年7月、中央防災会議は「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」の変更を決定した。南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループが令和7(2025)年3月に公表した被害想定によると、首都圏においても、神奈川県西部などで震度6弱以上の揺れが発生し、また、津波被害により茨城県、千葉県、東京都、神奈川県の合計で最大6,300人の死者が発生することが想定されている<sup>2)</sup>(図表2-3)。

図表2-3 南海トラフ地震において想定される震度分布・津波高 (首都圏抜粋)



資料：内閣府

### (国土交通省 防災・減災対策本部における取組状況)

国土交通省ではその総力を挙げて、抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指すため、「国民目線」と「連携」をキーワードに施策の検討を進め、令和2(2020)年7月に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」として主要10施策をとりまとめた。

その後も毎年、特に強化すべきテーマを設定しており、令和7年度は「災害対応力強化のための体制強化と多様な主体との連携の推進」をテーマとして設定し、プロジェクトをとりまとめた。

### (国土強靱化の取組)

国土強靱化の取組を推進するため、「人命の保護が最大限図られること」、「国家及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること」、「国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化」、「迅速な復旧復興」の四つの基本目標を設定し、取組全体に対する基本的な方針を定めた「国土強靱化基本計画」が平成26(2014)年6月に閣議決定された。

令和5(2023)年7月に変更された国土強靱化基本計画では、「デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化」及び「地域における防災力の一層の強化による『地域力の発揮』」が新たな施策の柱として、基本的な方針に追加され、国土強靱化にデジタルと地域力を最大限生かし、具体的な取組を進めることとされた。

2) 津波ケース①、風速8m/s、早期避難率低、地震動に対して堤防・水門が正常に機能した場合の被害想定

また、基本計画に基づく施策の実施に関する中期的な計画として、「第1次国土強靱化実施中期計画」が令和7(2025)年6月に閣議決定された(図表2-4)。

図表2-4 第1次国土強靱化実施中期計画の概要

第1次国土強靱化実施中期計画【概要】				
令和7年6月6日閣議決定				
<b>第1章 基本的な考え方</b>				
○防災・減災、国土強靱化の取組の切れ目ない推進 ○近年の災害(能登半島地震・豪雨、秋田・山形豪雨、台風10号、日向灘地震等) ○5か年加速化対策等の効果(被害軽減・早期復旧への貢献、地域防災力の高まり等) ○近年の災害(能登半島地震・豪雨、秋田・山形豪雨、台風10号、日向灘地震等) ○状況変化への対応(3つの変化(災害外力・耐力、社会状況、事業実施環境)への対応)				
<b>(災害外力・耐力の変化への対応)</b>		<b>(人口減少等の社会状況の変化への対応)</b>		<b>(事業実施環境の変化への対応)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 気候変動に伴う気象災害への「適応」と「緩和」策の推進</li> <li>● 最先端技術駆使した自立分散型システムの導入</li> <li>● グリーンインフラの活用推進</li> <li>● 障害者・高齢者・子ども、女性、外国人等への配慮</li> <li>● 埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえたインフラ老朽化対策の推進</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方創生の取組と国土強靱化の一体的推進</li> <li>● フェーズフリー対策の積極的導入</li> <li>● 地域コミュニティの強化、ハード・ソフト対策の推進</li> <li>● まちづくり計画と国土強靱化地域計画の連携強化</li> <li>● 積雪寒冷地特有の課題への配慮、条件不利地域における対策強化、「半島防災・強靱化」等の推進</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 年齢や性別にとらわれない幅広い人材活用</li> <li>● 革新的技術による自動化・遠隔操作化・省人化</li> <li>● 気象予測精度の向上と社会経済活動の計画的抑制</li> <li>● 安全確保に伴う不便・不利益への社会受容性の向上</li> <li>● フェーズフリーな仕組みづくりの推進</li> <li>● 広域連携体制の強化、資機材仕様の共通化・規格化</li> </ul>
<b>第2章 計画期間</b> 令和8年度から令和12年度までの5年間				
<b>第3章 計画期間内に実施すべき施策(全326施策)</b>				
○第4章の施策の他、施策の推進に必要な制度整備や関連計画の策定等の環境整備、普及啓発活動等の継続的取組、長期を見据えた調査研究等について、目標を設定して取組を推進				
<b>主な施策の内容・目標</b>	<b>I. 防災インフラの整備・管理</b>	<b>II. ライフラインの強靱化</b>	<b>III. デジタル等新技術の活用</b>	<b>IV. 官民連携強化</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 個別避難計画作成</li> <li>● 情報科学を活用した地震調査研究プロジェクト</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 迅速な航路啓開のための体制の整備</li> <li>● 衛星通信システムに関する制度整備等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● マインナーカードを活用した避難誘導効率化等</li> <li>● 矯正施設のデジタル無線機の適正な稼働</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 病院におけるBOPの策定</li> <li>● 災害保険や民間の防災・減災サービスの活用・啓発活動の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用</li> <li>● 「世界津波の日」を含む防災への意識向上のための普及啓発活動</li> </ul>
	→ 60施策	→ 109施策	→ 56施策	→ 65施策
<b>第4章 推進が特に必要となる施策(全114施策(234指標))</b>				
※複数の柱に位置付けられた施策があるため、各柱の施策数の合計は全施策数と一致しない。				
<b>1 施策の内容</b>	<b>I. 防災インフラの整備・管理</b>	<b>II. ライフラインの強靱化</b>	<b>III. デジタル等新技術の活用</b>	<b>IV. 官民連携強化</b>
○ 施策の目標は、南海トラフ地震が30年以内に発生する確率(8割程度)等に鑑み、一人でも多くの国民の生命・財産・暮らしを守るため、 <b>おおむね20年から30年程度を一つの目安</b> として、検討・設定。長期目標の達成に30年超の期間を要する施策においても、地域ごとに異なる災害リスクの実情や緊急性等を踏まえ、早期に効果を発揮できるよう、優先順位・手法を検討の上、実施	○ 中小河川も含めた洪水・内水ハザードマップ等の水災リスク情報の充実	○ 予防保全型メンテナンスへの早期転換	○ 国の地方支分部局等の資機材の充実(警報・消防・自衛隊・TEC-FORCE等)	○ 生活の基盤となる住宅・建築物の耐震化
○ 関係府省庁の枠を越えた流域治水対策等の推進	○ 広域支圏に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化	○ 一元的な情報収集・提供システムの構築	○ 生活の基盤となる住宅・建築物の耐震化	○ 密着市街地や地下街等の耐震化・火災対策の推進
○ 障害者・高齢者・子ども・外国人等に配慮した災害情報提供の強化	○ 上下水道システムの耐震化を始めとした耐災害性の強化	○ フェーズフリーなデジタル体制の構築等	○ 保健・医療・福祉支援の体制・連携強化	○ 避難所や教育の現場となる学校等の耐災害性強化
○ 発災後の残存リスクの管理	○ 送電網の強化及び自立分散型の電源・エネルギーの活用		○ 立地適正化計画等と連携した国土強靱化施策の推進	○ 避難所等における自立分散型の電源・エネルギーシステムの構築
○ 予防保全型メンテナンスへの早期転換等	○ 通信システムの災害時自立性の強化等		○ 国土強靱化と地方創生の一体的推進による地域防災力の強化等	○ 発災時における民間・NPO・ボランティア等の活動環境の整備等
	→ 28施策(76指標)	→ 42施策(87指標)	→ 16施策(24指標)	→ 13施策(18指標)
※1施策(住宅・建築物の耐震化の促進)が「ライフラインの強靱化」と「官民連携強化」に位置付けられているため、各柱の施策数の合計は全施策数と一致しない。				
<b>2 対策の事業規模</b>	○「推進が特に必要となる施策」の事業規模は、 <b>今後の5年間でおおむね20兆円程度を目途とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映</b> 。各年度の取扱いについては、 <b>今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応</b> 。(I. 防災インフラの整備・管理: おおむね5.8兆円、II. ライフラインの強靱化: おおむね10.6兆円、III. デジタル等新技術の活用: おおむね0.3兆円、IV. 官民連携強化: おおむね1.8兆円、V. 地域防災力の強化: おおむね1.8兆円)			
<b>第5章 フォローアップと計画の見直し</b>				
○毎年度の年次計画を通じたフォローアップの実施(「評価の在り方」を適用) ○巨大地震の被害想定地域や条件不利地域は、関連計画のフォローアップと連携				
○災害から得られた知見の継承、対策の課題・効果の取りまとめ・発信 ○事業実施環境の整備に向けた取組の強力な推進、評価に必要なデータ収集の推進				
○実施に際し、真に必要な財政需要に安定的に対応するため、地域の実情も踏まえ、受益者による負担の状況を念頭に置きつつ、事業の進捗管理と財源確保の方針の具体的な検討を開始				

資料: 内閣官房

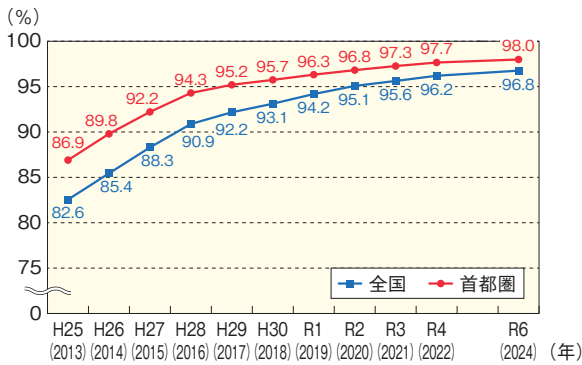
## (2) 防災拠点に関する取組状況

首都直下地震等の大規模地震に備え、地方公共団体の防災拠点となる公共施設等の耐震化率は着実に上昇しており、首都圏では全国に比べて高い水準で推移している(図表2-5)。災害対策本部が設置される地方公共団体の庁舎における非常用電源については、令和7(2025)年4月時点で、首都圏の全ての都県及び約98%の市区町村で設置されているものの、72時間以上稼働可能な非常用電源<sup>3)</sup>が設置されているのは、首都圏の全ての都県及び約63%の市区町村となっている(図表2-6)。

また、広域的な防災活動の核となる東京湾臨海部基幹的広域防災拠点として、東扇島地区(神奈川県川崎市)と有明の丘地区(東京都江東区)が整備され、国土交通省や内閣府等により、運用体制の強化が進められている。

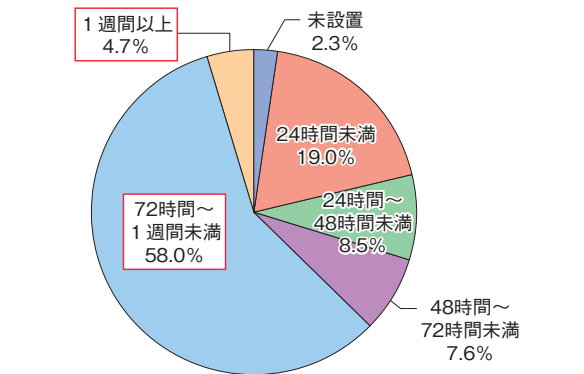
3) 内閣府「大規模災害発生時における地方公共団体の業務継続の手引き」(令和5(2023)年5月)では、「72時間は、外部からの供給なしで非常用電源を稼働可能とする措置が望ましい。」とされている。

図表2-5 防災拠点となる公共施設等の耐震化率の推移



注：平成25(2013)年～平成31(2019)年は各年3月末時点、令和2(2020)年～令和4(2022)年は各年10月1日時点、令和5(2023)年は調査なし、令和6(2024)年は4月1日時点  
資料：消防庁「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」を基に国土交通省国土政策局作成

図表2-6 非常用電源の整備状況と稼働可能時間



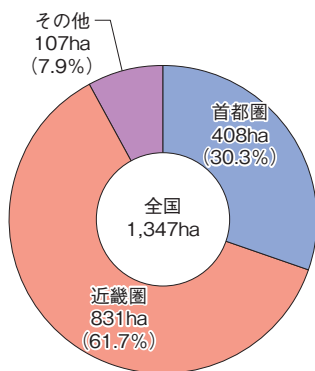
注：令和7(2025)年4月1日時点  
資料：消防庁「地方公共団体における業務継続性確保のための非常用電源に関する調査結果」を基に国土交通省国土政策局作成

### (3) 密集市街地の現状及び整備状況

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

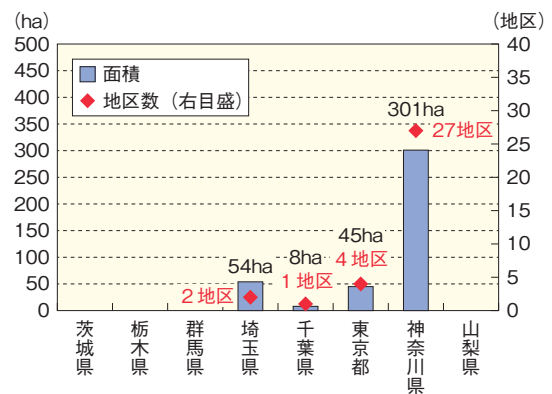
令和8(2026)年3月に閣議決定された「住生活基本計画(全国計画)」では、「地震時等に著しく危険な密集市街地」の面積の解消率を令和12(2030)年度までに100%にすることを目標としている。令和6(2024)年度末の首都圏の同密集市街地は408ha(うち、神奈川県が約7割)(図表2-7、図表2-8)であり、その解消率は、約84%となっている。

図表2-7 全国における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況



注：令和6(2024)年度末時点  
資料：国土交通省

図表2-8 都県別の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況



注：令和6(2024)年度末時点  
資料：国土交通省

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

東京都では令和4(2022)年に立ち上げた「TOKYO強靱化プロジェクト」において、木造住宅密集地域の不燃化のほか、建築物の耐震化、無電柱化などの地震対策等を進めている。

#### (4) 避難行動支援に関する取組状況

人口・都市機能が集積する都市再生緊急整備地域や主要駅・中心駅周辺地域では、大規模地震が発生した場合、多数の帰宅困難者が発生する可能性がある。そのため、「都市再生特別措置法」に基づく都市再生安全確保計画の策定（首都圏では令和7(2025)年3月末時点で16件）等、滞り者等の安全確保と都市機能の継続を図る取組を進めている。

#### (5) 火山災害からの避難対策

世界でも有数の火山大国である我が国において、国内の火山活動が活発化した際の備えは急務となっており、噴火災害が発生する前の予防的な観点から、活動火山対策の更なる強化を図るため、「活動火山対策特別措置法の一部を改正する法律」（令和5年法律第60号）が令和6(2024)年4月1日から施行された。

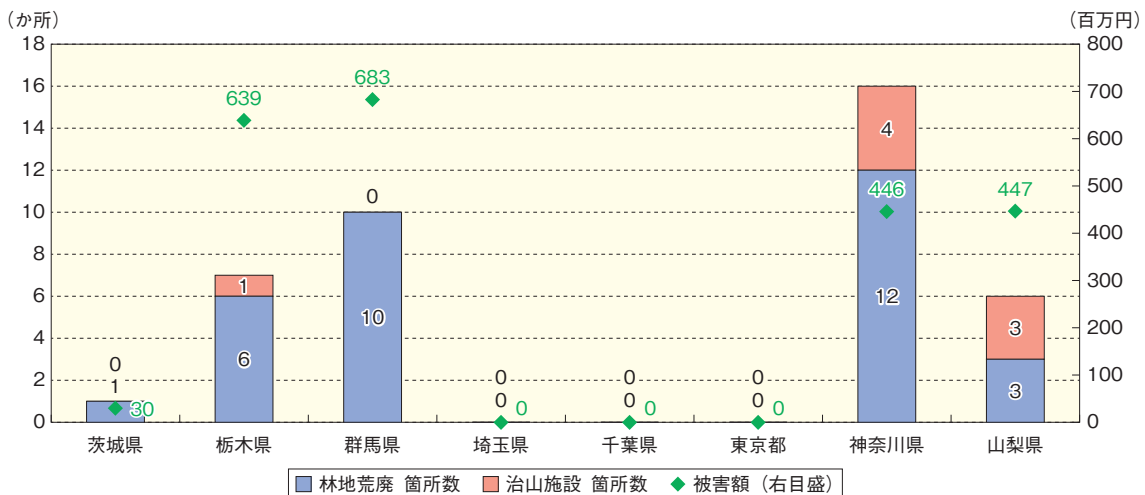
現在、富士山の火山活動が活発化する兆候は見られていないが、富士山で大規模噴火が発生した場合、首都圏を含む広い地域への降灰の影響が懸念される。このため、内閣府は、広域降灰対策の基本方針及び国、関係機関、地方公共団体等が連携した具体的な対策の検討を進めるに当たっての考え方や留意点について、「首都圏における広域降灰対策ガイドライン」として令和7(2025)年3月に公表した。このガイドラインを踏まえ、内閣府と東京都が連携して「首都圏における広域降灰対策具体化協議会」を令和8(2026)年3月から開催し、関係機関が連携して具体的な広域降灰対策を推進するための協議を行っている。

## 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6(2024)年の山地災害の発生状況は、40か所となった（図表2-9）。被災した治山施設や山林の復旧が図られるとともに、国土の保全、水源の涵養等の森林が有する公益的機能の確保が特に必要な保安林等において、治山施設の設置や機能の低下した森林の整備などを行う治山事業が進められている。

図表2-9 山地災害発生状況（令和6(2024)年）



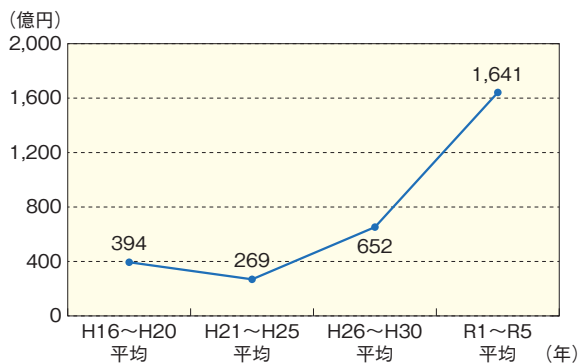
資料：林野庁「森林・林業統計要覧2025」を基に国土交通省国土政策局作成

## (2) 治水事業

### (水害被害への対応)

首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。水害被害額は、令和元(2019)年から令和5(2023)年までの5年間の平均値がそれまでの期間と比較して大きく増加し、水害密度<sup>4)</sup>に関しては、全国の1.7倍以上となっている(図表2-10、図表2-11)。

図表2-10 水害被害額の推移

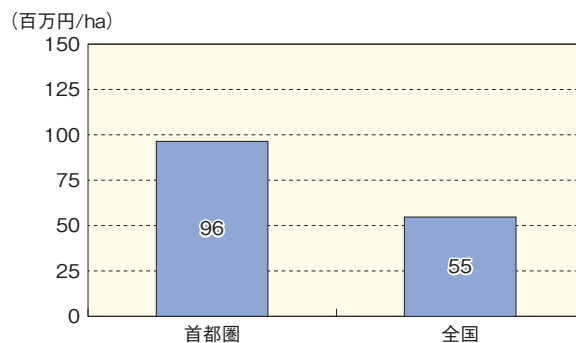


注1：首都圏の都県を対象に集計

注2：経年比較のため、水害被害額は水害被害額デフレーター(平成27(2015)年=1.00)を用いて算出した。

資料：国土交通省「水害統計」(平成16(2004)年~令和5(2023)年)を基に国土交通省国土政策局作成

図表2-11 水害密度の比較(令和元(2019)年~令和5(2023)年平均)

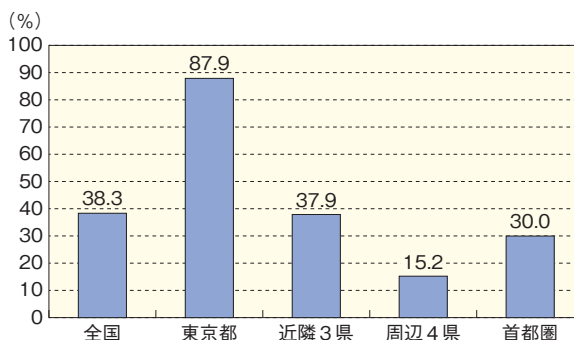


注：水害密度の算出に当たり、一般資産被害額(営業停止損失分を含む)は水害被害額デフレーター(平成27(2015)年=1.00)を用いて算出した。

資料：国土交通省「水害統計」(令和元(2019)年~令和5(2023)年)を基に国土交通省国土政策局作成

また、東京圏では、下水道等の排水施設の能力を超えた雨が降った時や雨水の排水先の河川の水位が高くなった時等に雨水が排水できなくなり浸水する内水氾濫のリスクが高く、令和元(2019)年から令和5(2023)年までの過去5年間においては、特に東京都で内水被害の占める割合が高くなっている(図表2-12)。

図表2-12 令和元(2019)年から令和5(2023)年までの水害被害額のうち内水被害の占める割合



資料：国土交通省「水害統計」(令和元(2019)年~令和5(2023)年)を基に国土交通省国土政策局作成

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

〔流域治水による水災害対策〕

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

図表2-13 首都圏の一級水系における流域治水プロジェクト



※協議会構成員数について、複数の協議会で重複している場合は、1カウントとしている。  
※那珂川水系流域治水プロジェクトと久慈川水系流域治水プロジェクトは同一の協議会で実施しているため、構成員は同数。  
※鬼怒川流域治水プロジェクトと小貝川流域治水プロジェクトは上下流の協議会で実施しているため、構成員は同数。

資料：国土交通省

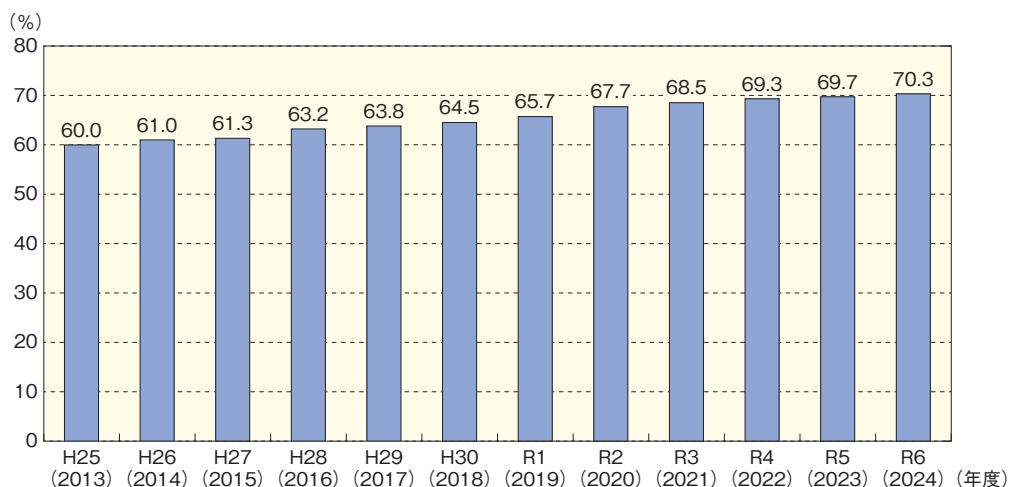
令和元年東日本台風により大規模な浸水被害が発生した一級河川利根川水系<sup>きゅうはくがわ</sup> 休泊川流域では、流域治水の推進に向け、令和5(2023)年12月、休泊川等が改正「特定都市河川浸水被害対策法」(平成15年法律第77号)に基づく特定都市河川及び特定都市河川流域に指定された。当流域で浸水被害対策を総合的に推進するため、令和7(2025)年5月、国土交通省関東地方整備局、群馬県、太田市、千代田町、大泉町は共同して「休泊川流域水害対策計画」を策定した。

〔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7

(2025)年3月末時点で70.3%となっている(図表2-14)。特に流域に人口・資産等が集中している利根川、江戸川においては、堤防拡幅等による堤防強化対策が実施されている。

図表2-14 国土交通省関東地方整備局が管轄する8水系の堤防整備率の推移



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

注2：整備率は堤防必要区間に対する計画断面堤防区間として算出

資料：国土交通省「直轄河川管理施設状況」を基に国土交通省国土政策局作成

また、洪水、内水対策に加え、東京港等における高潮への対策として、河川・海岸の堤防、水門、排水機場等の整備が進められている。

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2-15)。

さらに、気候変動への適応・カーボンニュートラルへの対応のため、治水機能の強化と水力発電の促進を両立させる「ハイブリッドダム」の取組<sup>5)</sup>を進めている(図表2-16)。

令和6(2024)年度は、このうち、ダムの運用高度化について、国土交通省及び独立行政法人水資源機構が管理する76ダムで試行した。

5) ダムを活用し、「治水機能の確保・向上」、「カーボンニュートラル」、「地域振興」の三つの政策目標の実現を図るもの

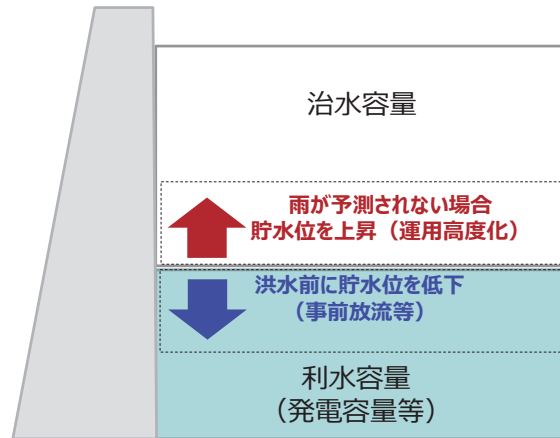
図表2-15 ハザードマップ公表状況  
(令和8(2026)年2月調査)

	市区町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
茨城県	44	44	7	0	10	40	0
栃木県	25	25	4	0	0	22	3
群馬県	35	29	3	0	0	27	7
埼玉県	63	62	47	0	0	38	0
千葉県	54	53	21	14	26	47	0
東京都	62	52	39	15	10	53	7
神奈川県	33	31	17	11	15	31	2
山梨県	27	19	1	0	0	26	8
合計	343	315	139	40	61	284	27

注：「ハザードマップポータルサイト」に令和8(2026)年2月時点で登録されている市区町村数を集計

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

図表2-16 ハイブリッドダムイメージ



資料：国土交通省

### (まちづくりによる水災害対策)

まちづくりによる水災害対策としては、「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律」(令和3年法律第31号)に基づき創設された「浸水被害防止区域」での開発規制や、「都市再生特別措置法」等による安全なまちづくりに向けた総合的な対策が進められている。

首都圏では、令和7(2025)年12月末時点で、102市町村において防災指針<sup>6)</sup>が立地適正化計画に位置付けられている。

また、国と東京都は、首都「東京」において大規模水害等による壊滅的な被害の発生を回避し、ハード・ソフト両面から連携し、防災まちづくりを強力に推進していくため、令和3(2021)年3月に設置した国・東京都・区<sup>7)</sup>からなる「高台まちづくり推進方策検討ワーキンググループ」において、令和7(2025)年3月に実務担当者に向けた指針として「災害に強い首都『東京』の形成に向けた高台まちづくり整備の基本的な考え方」を公表した。

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

7) 荒川・江戸川沿川の墨田区、江東区、足立区、葛飾区、江戸川区、北区、板橋区。令和7(2025)年度より、多摩川沿川の大田区が参画している。

## 第3節

面的な対流を創出する  
社会システムの質の向上

## 1. 社会資本の整備

## (1) 陸上輸送体系の整備

## (高規格道路の整備)

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

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、約9割が開通済みであり、未開通区間の大栄JCT～松尾横芝IC間、高速横浜環状南線(釜利谷JCT～戸塚IC間)、横浜湘南道路(栄IC・JCT～藤沢IC間)において整備が推進されている(図表3-1)。また、久喜白岡JCT～大栄JCT間の4車線化については、令和4(2022)年度末に久喜白岡JCT～幸手IC間、境古河IC～坂東IC間が開通、令和7(2025)年3月には幸手IC～五霞IC間が開通、同年8月にはつくば牛久IC～牛久阿見IC間、阿見東IC～稲敷IC間が開通、令和8(2026)年2月にはつくば中央IC～つくばJCT間が開通し、残る区間においても整備が推進されている。

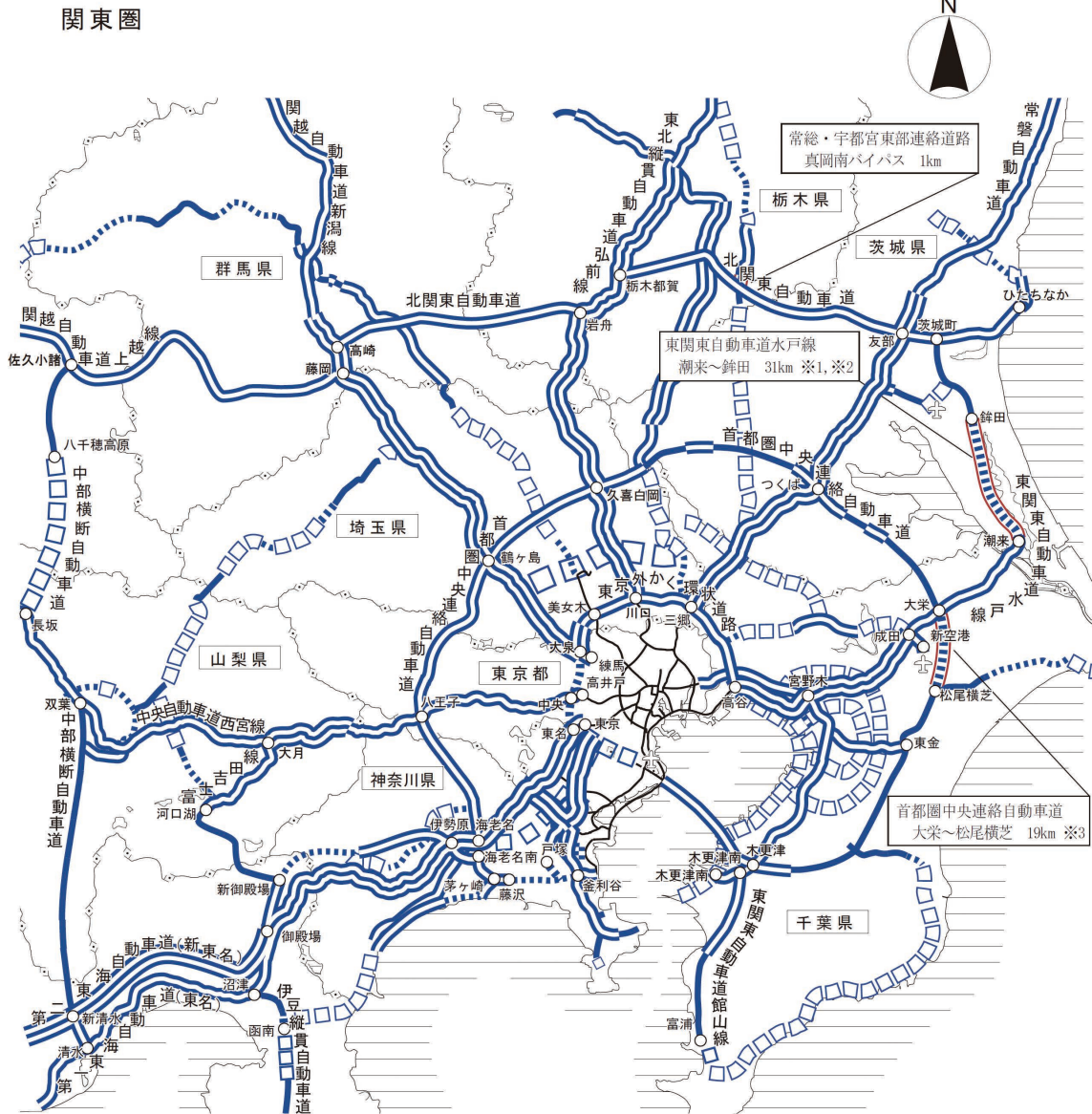
東京外かく環状道路(外環)は、平成30(2018)年6月に三郷南IC～高谷JCT間が開通し、大泉JCT～高谷JCT間の約50kmが開通済みであり、関越～東名までの区間も事業が進められている。

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

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

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

図表3-1 高規格道路の整備状況（令和7（2025）年度末時点）

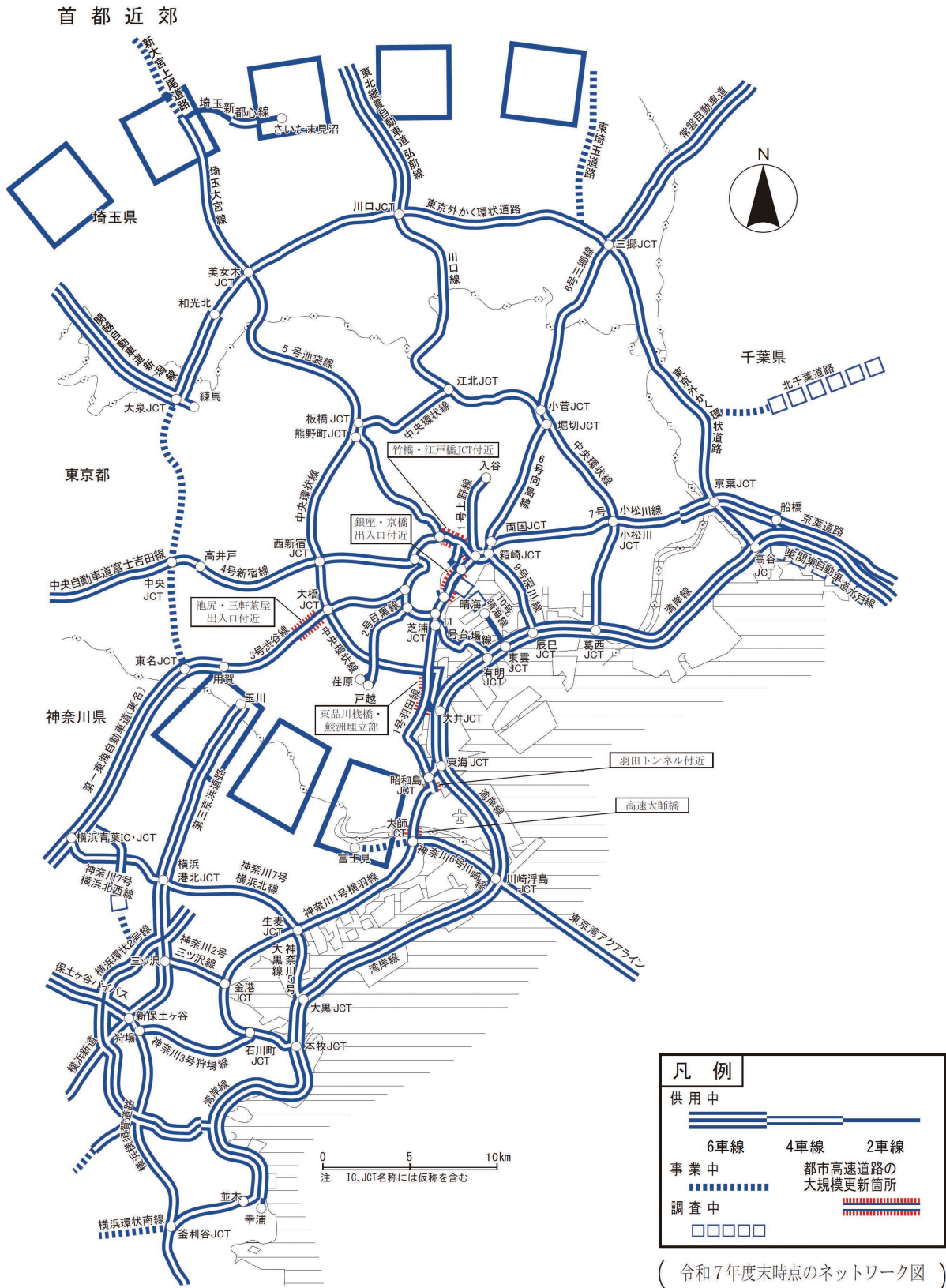


凡例	
供用中	
事業中	
調査中	
令和8年度新規開通区間	

注1. ※1 用地の明け渡しが順調な場合  
 注2. ※2 行方10～銚田10間は前倒しで令和8年度半ばの開通を目指す  
 注3. ※3 大栄JCT～多古10間は、1年程度前倒しでの開通を目指す  
 注4. IC、JCT名称には仮称を含む

（令和7年度末時点のネットワーク図に、令和8年度新規開通箇所を旗揚げ）

資料：国土交通省



資料：国土交通省

### (ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化)

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

ETC搭載車に通行を限定することで、料金徴収施設が不要でコンパクトな整備が可能となる「スマートIC」の整備も進められ、令和7(2025)年12月時点で首都圏の36か所で整備されている。

また、料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、既存のICのETC専用化を計画的に推進することとしている。首都圏では令和7(2025)年度末までに、135か所の料金所で導入を開始しているところであり、引き続き、順次拡大することとしている。

### (防災拠点としての「道の駅」の機能強化)

国土交通省では、地域防災計画等で広域的な防災拠点に位置づけられている「道の駅」を「防災道の駅」として選定し、防災機能強化のための整備等を重点的に支援している。令和7(2025)年5月、国土交通省は防災道の駅の追加選定を実施し、首都圏では6駅が追加され、合計11駅となった。その一つ、群馬県の道の駅「しもにた」は、今後大規模災害発生時には救援活動の拠点となる。加えて、下仁田交流防災ステーションが併設されており、災害時には防災施設として、平時はコミュニティスペースとして活用されている（図表3-2）。

図表3-2 道の駅「しもにた」



資料：下仁田町観光協会提供

### (地域公共交通の取組)

地域公共交通は、人口減少や少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大している。その結果、移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大等により、地域活力の低下、更なる人口減少という負の連鎖を招く可能性がある。こうした状況に対して、日常生活等の移動に困りごとを抱える「交通空白」を解消するべく、国土交通省「交通空白」解消本部において令和7(2025)年5月に決定した「『交通空白』解消に向けた取組方針2025」に基づき、令和7(2025)年度から令和9(2027)年度までの「交通空白解消・集中対策期間」において、全国各地の「交通空白」の解消（「地域の足」・「観光の足」の確保）を推進している。具体的な取組として、約400の首長等を訪問し、解消に向けた事例の共有等による伴走支援の実施、地域公共交通確保維持改善事業等を通じた地域の実情に応じた多様な取組の財政的な支援、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにて、「交通空白」に係る困りごとを抱える地方公共団体、交通事

業者と、様々な技術・ノウハウを持つ企業・団体を結びつける等の「交通空白」解消に向けた取組を推進した。

さらに、共同化・協業化、地方公共団体の体制強化等を図る新たな制度的枠組みの構築に係る具体的な制度設計を行うべく、令和7(2025)年6月から、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を行い、同年12月の「とりまとめ」を踏まえ、令和8(2026)年3月に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」を第221回国会(特別会)に提出した。

例えば、神奈川県相模原市においては、市内西部において、運転者不足に伴い、令和9(2027)年3月末までに路線バス13路線中11路線が廃止されることになっている。当該バス路線は、住民の日常生活のための移動手段として利用され、小中学生の通学路線としても機能しており、廃止に先手先手で対応するため、令和7(2025)年10月より既存の乗合タクシーについて、再編・拡大し、実証運行を行っている(図表3-3)。

図表3-3 相模原市乗合タクシー



資料：相模原市提供

### (自動運転の社会実装に向けた取組)

自動運転技術の急速な進化に伴い、既に公共交通の分野においては自動運転サービスの社会実装が進みつつあり、今後の自動運転の更なる普及は、社会構造や人々の暮らし・生活を大きく変えていくことが予想される。国土交通省は令和8(2026)年1月、自動運転社会実現本部を設置し、自動運転社会の早期実現に向けた取組の推進、自動運転の普及に伴う社会変容への対応について検討を行うこととしている。

また、都市空間において、当面は自動運転車両と手動運転車両が混在しつつ空間的にも限定的に導入されると想定されているが、自動運転技術が本格的に社会実装される時代の到来に備えたまちづくりを実施していく必要がある。国土交通省は都市にとって望ましい自動運転技術の活用の在り方について検討を行い、「都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集～まちづくりへの新たなヒント～」として令和7(2025)年5月にとりまとめた。

### (鉄道の利便性向上や混雑緩和)

国土交通省は、多摩都市モノレールの延伸区間(上北台駅～(仮称)No.7駅(箱根ヶ崎駅付近))(図表3-4)について、令和7(2025)年5月に多摩都市モノレール株式会社に対して「軌道法」(大正10年法律第76号)に基づく運輸事業経営の特許を、同年11月に東京都に対して「都市計画法」(昭和43年法律第100号)に基づく都市計画事業認可を行った。この事業の実施により、多摩地域のアクセス利便性の向上が図られるとともに、多摩地域全体の活力や魅力の向上等が期待されている。今後は、2030年代半ばの開業を目指し事業が進められる。

首都圏空港への鉄道によるアクセスの改善については、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成28(2016)年4月)において、具体的な空港アクセスの向上に資するプロジェクトの検討結果として、以下の事業が示されている。

- ①都心直結線の新設(押上～新東京～泉岳寺)
- ②羽田空港アクセス線の新設(田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港)及び京葉線・りんかい線相互直通運転化(新木場)
- ③新空港線の新設(矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居)
- ④京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設

このうち、②の新線区間(東京貨物ターミナル～羽田空港)は、令和5(2023)年6月に東日本旅客鉄道株式会社が工事に着手し、④の羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線は、令和4(2022)年8月に関東地方整備局、東京航空局及び京浜急行電鉄株式会社が工事に着手した。

また、令和7(2025)年10月、③新空港線(蒲蒲線)整備に向け、国土交通省は羽田エアカマポータライン株式会社と東急電鉄株式会社が申請した速達性向上計画について、「都市鉄道等利便増進法」(平成17年法律第41号)に基づき認定した(図表3-5)。本事業では、京浜東北線、東急池上線及び東急多摩川線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消する連絡線を整備することにより、国際競争力強化の拠点である渋谷・新宿・池袋などや東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上が期待されている。今後、都市計画決定等の手続きを行い、令和20年代前半の開業を予定している。

首都圏の鉄道における通勤混雑については、令和2(2020)年度に新型コロナウイルスの拡大による外出・移動の自粛等により緩和され、令和3(2021)年度も同様の傾向が続いていたが、令和4(2022)年度は混雑率が増加し、令和5(2023)年度以降も引き続き増加している(図表3-6)。

図表3-4 多摩都市モノレールの延伸区間



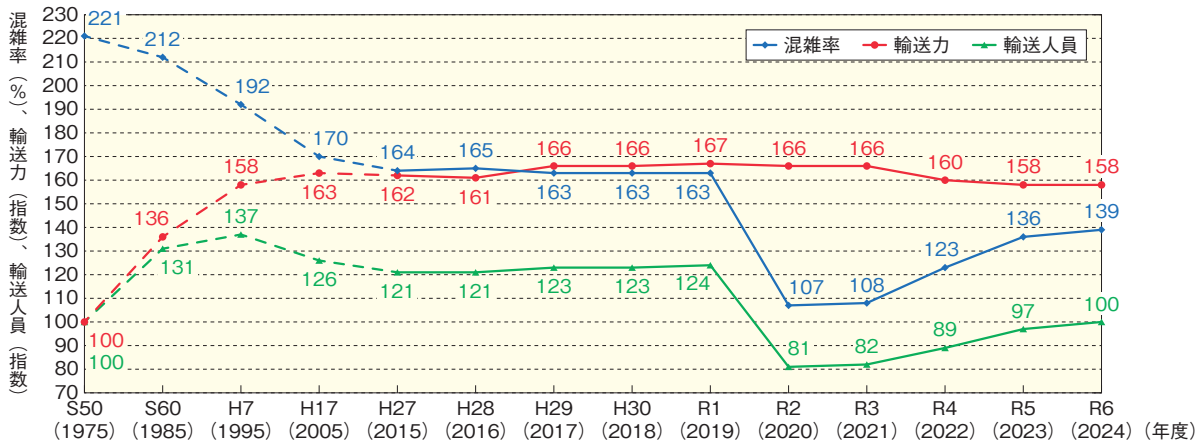
資料：多摩都市モノレール株式会社提供

図表3-5 新空港線(蒲蒲線)の整備区間



資料：大田区提供

図表3-6 東京圏における主要31区間の平均混雑率等の推移



注1：国土交通省において昭和30(1955)年度から継続的に混雑率の統計を取っている主要31区間

注2：輸送力、輸送人員は、昭和50(1975)年度を100とした指数

注3：昭和50(1975)年度～平成27(2015)年度は10年間隔、以降は1年間隔で掲載

資料：国土交通省資料を基に国土交通省国土政策局作成

## (安全対策の推進)

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

## (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。

特に、デジタル社会においては、データを蓄積・処理するデータセンターの整備が重要となっている。データセンターの立地状況は、6割程度が東京圏に集中している一方で、東京圏が大震災等で被災した場合、全国規模で通信環境に多大な影響が生じる可能性があることも踏まえ、データセンターの分散立地を政策として推進する必要がある。このため、総務省が令和4(2022)年3月に公表した「デジタル田園都市国家インフラ整備計画」(令和5(2023)年4月改訂)においては、地方データセンター拠点を経済産業省と連携して5年程度で整備することとしている。

## (3) 水資源開発・上下水道の整備

### (水資源開発の状況)

利根川水系及び荒川水系については、水資源を巡る新たなリスクや課題に対応していくこと及び起こり得る渇水リスクを幅広く想定して水需給バランスを総合的に点検しつつ、地域に即した対策を確実に推進していくことが必要である。両水系では、「利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画」に基づき、安定的な水利用に向けた施策が進められている。

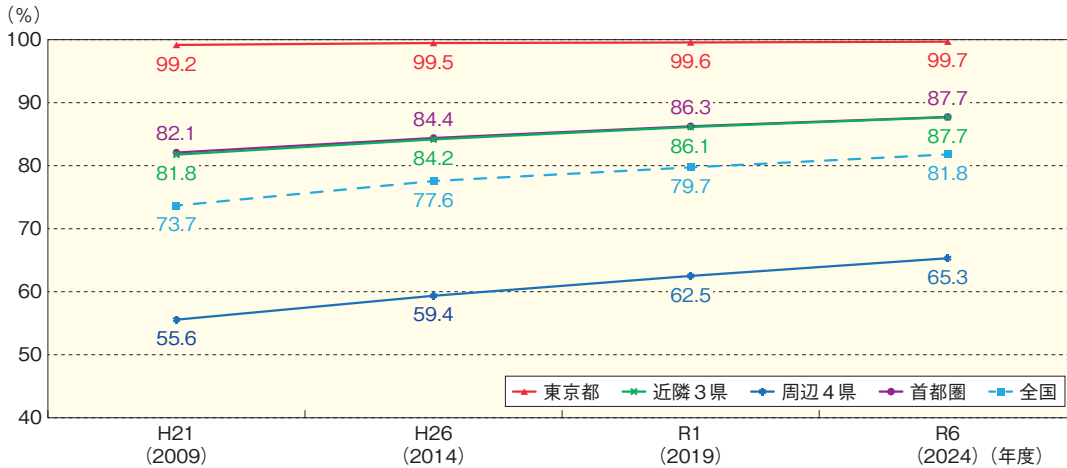
また、ダム等の水資源開発施設の建設や既存施設の耐震対策、老朽化対策等により、用水の安定供給が図られている。

### (上下水道の普及状況等)

首都圏の水道の普及率は、令和6(2024)年度において98.9%となっており、全国と比較して高い水準になっている<sup>2)</sup>。

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6(2024)年度末時点では87.7%であり、東京都においては100%に近い水準となっている(図表3-7)。

図表3-7 下水道処理人口普及率の推移

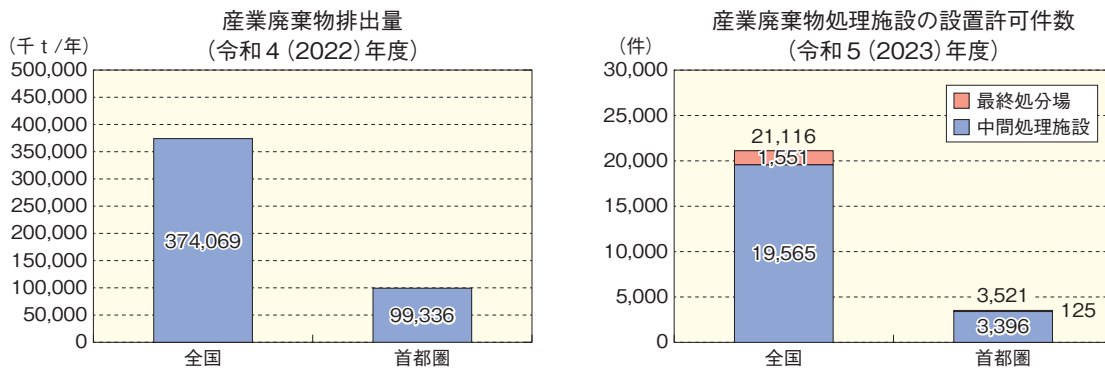


注：平成26(2014)年度、令和元(2019)年度については、東日本大震災の影響で、一部の地方公共団体は調査対象外となっている。  
資料：農林水産省、国土交通省、環境省「汚水処理人口普及状況について」を基に国土交通省国土政策局作成

### (4) 廃棄物処理体系の整備

首都圏の産業廃棄物排出量は、令和4(2022)年度において約9,934万tとなっており、全国の約3割を占める一方、処理施設の設置許可件数は、令和5(2023)年度において3,521件で、全国の約2割にとどまっている(図表3-8)。

図表3-8 首都圏の産業廃棄物の排出量と処理施設の設置許可状況



資料：環境省「令和6年度産業廃棄物排出・処理状況調査」「産業廃棄物処理施設の設置、産業廃棄物処理業の許可等に関する状況(令和5年度実績)」を基に国土交通省国土政策局作成

### (5) インフラ老朽化対策

我が国においては、高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化が加速度的に進行しており、その老朽化対策は喫緊の課題である。また、大規模地震や、激甚化・頻発化

2) 国土交通省「現在給水人口と水道普及率」を基に国土交通省国土政策局算出

する気象災害に対応することが求められる中で、防災・減災のため、また、インフラがその機能を将来にわたって適切に発揮できるよう、それらのメンテナンスを戦略的・計画的かつ適切に進めていくことが重要である。

国土交通省が令和3(2021)年6月に策定した第2次「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」(図表3-9)では、予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換などの取組を推進していくこととしている。

図表3-9 国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)の概要

**国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画) 令和3年度~令和7年度 概要**

○「国民の安全・安心の確保」「持続可能な地域社会の形成」「経済成長の実現」の役割を担うインフラの機能を、将来にわたって適切に発揮させる必要。

○持続可能なインフラメンテナンスを実現するため、予防保全への本格転換の加速化や、メンテナンスの生産性向上の加速化、集約・再編等によるインフラストックの適正化を推進。

**I. 計画的・集中的な修繕等の確実な実施による「予防保全」への本格転換**

■事後保全と予防保全のメンテナンスサイクル

■将来の維持管理・更新費の推計結果

事後保全	5.2	約2.4倍増加	12.3	約5割削減	6.5	約1.3倍増加
予防保全						

2018年度 → 2048年度(30年後)

30年間の合計(2019~2048年度)

事後保全	約280兆円
予防保全	約190兆円

約3割削減

■早期に措置が必要な施設は多数存在

- ・予防保全の管理基準を下回る状態への集中的な修繕等を推進
- ・予防保全型インフラメンテナンスサイクルへ早期に移行し、将来の維持管理・更新費の抑制を図る

**II. 新技術・官民連携手法の普及促進等によるインフラメンテナンスの生産性向上の加速化**

■新技術の導入事例

■インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術導入のマッチング支援

【インフラメンテナンス国民会議】  
 青年学生が参加する国民会議の会員数は2,000名を突破。これまでに約130回の各種イベントを開催し、8技術・延べ74件の社会実装を創出。

【マッチングによる社会実装例】  
 自動車にスマートフォンを搭載し、走行して収集した加速度情報の解析により路面の凹凸状況を把握

・メンテナンスに携わる人的資源が不足する地方公共団体等が、効率的にインフラメンテナンスを実施するため、新技術等の導入促進を支援

**III. 集約・再編やパラダイムシフト型更新等のインフラストックの適正化の推進**

■集約・再編の事例

■パラダイムシフト型更新の検討

・地域社会の変化や将来のまちづくり計画等を見据え、必要性の減少や地域のニーズに応じたインフラの集約・再編の取組を推進

資料：国土交通省

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

同年12月、同委員会は「信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換(第3次提言)」をとりまとめた(図表3-10)。提言では、下水道管路マネジメントの転換として、二つの「メリハリ」と二つの「見える化」の重要性を示し、国による点検・調査の頻度等の基準化、技術の高度化・実用化、重点的な財政支援などを進めるべきとされた。あわせて、インフラ全般に共通する課題について整理し、新たなインフラマネジメントに向けた五つの道筋を示し、地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)の推進等を行うこととしている。

検討を踏まえ、下水道施設の老朽化や人口減少に対応し、強靱で持続可能な下水道の実現に向けた維持管理・改築の実施及び事業基盤の強化、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、「下水道法等の一部を改正する法律案」を令和8(2026)年3月、第221回国会(特別会)に提出した。

図表3-10 「信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換（第3次提言）」の概要

「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」第3次提言



信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換 I. 2つの『メリハリ』と2つの『見える化』による下水道管路マネジメントの転換（概要）

全国特別重点調査の結果も踏まえ、本年5月の第2次提言の内容を精緻化

1. 基本認識

- ・大前提としての「下水道管路内の作業安全の確保」
- ・事故時等の社会的影響が大きい箇所等への点検・調査の重点化などの『メリハリ』
- ・必要な更新投資を先送りしないための「使用料の適切な設定」と「集中的な対策への国による重点的な財政支援」



埼玉県八潮市の事故現場（令和7年1月31日）

2. 全国特別重点調査（優先実施箇所）の調査結果から得られた主な知見と課題（9月末時点）

- ・調査延長（判定済み666km）の約1割で直ちに改築等が必要との判定
- ・これまで点検・調査が困難であった箇所をドローン等で調査するとともに、今後の調査精度向上の必要性を確認（カメラ性能・位置情報の把握、曲線部での飛行等）
- ・複数の手法を組み合わせた点検・調査方法の高度化の効果・必要性を改めて確認（画像等目視で把握できない劣化を打音調査等で補足的に把握した事例や、道路管理者とも連携して路面下の空洞調査を実施し空洞の存在を確認した事例）



直ちに改築が必要と判定された事例



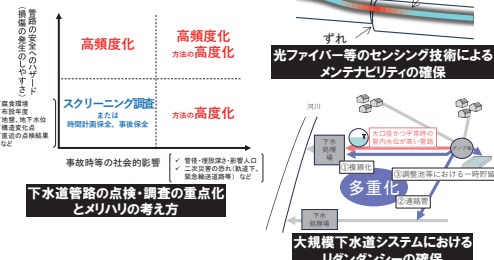
ドローンによる目視調査



テストハンマーによる打音調査

3. 具体的な方策の考え方と今後の対応

	大 ← (損傷の発生しやすさや事故時等の社会的影響)	→ 小
メリハリ	①『メリハリ』の効いた点検・調査の徹底 高頻度化・方法の高度化（診断調査など複数手法の組み合わせ）	スクリーニング調査（詳細調査箇所の絞り込み）や時間計画保全、事後検全の手法を適用
見える化	②再構築の『メリハリ』 メンテナンス（維持管理の容易性）及びリダンダンシー（軽量化などの確保）	人口動向等を踏まえた分散化、下水道区域の縮小（浄化槽等への転換）など維持すべき施設の最適化（軽量化）
見える化	①管理者・担い手にとっての「テクニカル」に見える化 劣化状況の診断進捗の可視化 ※ 調査・診断できなかった箇所は関係者間で可能な必要な改築が困難な箇所は地盤改良など最大限可能な対応を実施。 点検調査結果のデジタル化・データベース化（標準化） 無人化・省力化、DXに向けた技術の高度化・実用化（センシング、ドローン調査、AI診断技術等）	②市民への『見える化』 点検・調査結果等の公表の仕組みの明確化 必要な更新を先送りしないための使用料負担に対する理解・協力



・国による点検・調査の頻度等の基準化、技術の高度化・実用化 ・第1次国土強靱化実施中期計画等に基づく重点的な財政支援

新しい管路マネジメントへの転換を全国隅々まで徹底

「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」第3次提言



信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換 II. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ（概要）

経緯

- 笹子トンネル天井板崩落事故 [2012.12.2] を契機にメンテナンスの強化を推進
  - 2013年「社会資本メンテナンス元年」に位置付け
  - 「社会資本の維持管理・更新について当面すべき措置」策定 [2013.3.21]
  - 「インフラ長寿命化基本計画」策定 [2013.11.29]
  - 社整備、文政審 答申 今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について [2013.12.25]
  - 社整備 道路分科会 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言 [2014.4.14] 最後の報告一斉本格的なメンテナンスに舵を切れ
  - 「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」当初＜計画期間：H26～H32年度＞ [2014.5.21] 改定＜計画期間：R3～R7年度＞ [2021.6.18]
  - 社整備、文政審技術分科会 技術部会 提言『総力戦で取り組むべき世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～ [2022.12.2]
  - 各分野における主な老朽化対策の取り組み
    - ①法令等の整備
    - ②基準等の整備
    - ③個別施設計画の策定
    - ④点検・診断/修繕・更新等
    - ⑤情報基盤の整備と活用
    - ⑥新技術の開発・導入
    - ⑦予算管理
    - ⑧体制の構築
- 埼玉県八潮市で下水道管路の破損に起因する大規模な道路陥没 [2025.1.28] → 有識者委員会の設置
  - 第1次提言 同種・類似の事故の未然防止を目的とした「全国特別重点調査の現地について」提言 [2025.3.17]
  - 第2次提言 国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方～安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現に向けて～ [2025.5.28]

位置付け

- インフラマネジメントの重要性と不具合のあった際の国民生活への影響の大きさを再認識
- 令和7年1月28日に発生した埼玉県八潮市道路陥没事故からみた、インフラ全般に共通する課題について整理し、新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじを示す

第3次提言の概要

1. 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念
  - 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念を払拭し、老朽化対策に万全を期す
2. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ
  - (1) 2つの『見える化』の徹底
    - 《管理者や担い手にとっての『見える化』》《市民への『見える化』》
    - 点検・調査・診断における新技術の導入やデジタル管理体制の早期確立など、管理者や担い手にとっての「テクニカルに見える化」を推進
    - インフラの老朽化を「自分ごと化」するよう促すため、「市民への見える化」を推進
  - (2) 2つの『メリハリ』が不可欠
    - 《重点化する『メリハリ』》《軽量化する『メリハリ』》
    - 技術的な知見に基づいて、点検・調査の頻度や方法等の効率化を推進
    - 地域の将来像を踏まえた、対策の優先度の設定や計画的な集約・再編を推進
  - (3) 現場（リアルワールド）に『もつと光を』
    - 地域を支えるエッセンシャルサービスとして地域の活力と雇用創出につなげていくよう、「業界力」を向上
    - 「エッセンシャルジョブ」の世界にもつと光が当たるよう、表彰制度や待遇改善等の総合的な対策を推進
    - インフラを支えている「現場の担い手」が働きがいをもって活躍できるようにするため、匠としてリスペクトし、待遇面などの対策を推進
  - (4) 統合的『マネジメント』体制の構築
    - 点検・調査のみならず、計画・設計・整備・修繕・改築などを全てを一体的に考える統合的『マネジメント』体制を構築
    - 構造物の特性を踏まえ、供用期間にわたり、適切な維持管理が容易に実施できるよう設計段階からメンテナンス（維持管理の容易性）やリダンダンシー（冗長性）の確保を推進
    - 道路管理者と占有者が連携した占有物の点検計画等の確認や効率的な路面下空洞調査の実施等による適切な維持管理、地下空間情報のデジタル化・統合化を推進
    - 地域課題の解決に向け、分野横断的に連携
  - (5) 改革推進のための『モーメンタム』
    - 管理者と利用者などが一体となって、市民がインフラマネジメントの取組に参加したくなるよう、社会全体を動かすモーメンタムを醸成
    - 政庁学官民が一元となって取り組む「インフラメンテナンス国民会議」や「インフラメンテナンス市区町村長会議」の活動を強化
3. 実現に向けた仕組みづくり
  - 地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）の推進
  - 「人の群マネ」を積極的に取り入れることによる協力体制の強化
  - 群マネの導入や新技術の活用促進の支援、専門家を派遣する等の地方公共団体支援の体制を構築
  - 予算の安定的な確保、予防的インフラマネジメントへの重点的な財政支援や制度改正の検討

資料：国土交通省

## 2. 地域生活圏の形成・二地域居住の促進・関係人口の拡大

### (地域生活圏の形成・二地域居住の促進)

我が国においては、国民の価値観、ライフスタイルが多様化していることに加え、新型コロナウイルスの拡大を契機として、働き方、生き方、住まい方が大きく変わろうとしている。

そういった社会情勢の変化の中、令和5(2023)年7月に改定された第三次国土形成計画(全国計画)では、目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、その実現に向けた国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図るとともに、同計画の推進に向けた重要な施策として「地域生活圏の形成」と「二地域居住等の促進」が掲げられている。

人口減少、少子高齢化が加速する中、特に地方部においては、商業施設や公共交通が撤退するなど、暮らしに必要なサービスの利便性が低下しており、住民が従来の生活圏内で日常生活を送ることが困難となっている。一方、こうした状況に対して、従来の縦割りの分野ごとに、地方公共団体の圏域に縛られて、行政のみで対応するには限界がある。

このため、市町村界にとらわれず、住民目線で、日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」を形成し、地域課題の解決と地域の魅力向上を図る必要がある。令和7(2025)年6月、「国土審議会推進部会地域生活圏専門委員会」は地域生活圏の必要性、具体事例、地域生活圏形成に必要な要件などに関するとりまとめ報告書を公表した。

多様な価値・魅力を持ち、持続可能な地域の形成を目指すためには、地域づくりの担い手となる人材の確保が必要である。人口減少社会においては、「定住人口」の増加だけでなく、地域の「関係人口」の増加を図っていく必要があることから、国土交通省では二地域居住の促進に向けた取組が行われている。

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

「広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律の一部を改正する法律」(令和6年法律第31号)に基づき、二地域居住の促進に向けた取組が進められており、二地域居住に必要な「住まい」「なりわい」「コミュニティ」の環境整備のほか、特定居住支援法人の育成・確保、官民一体となったモデル的な取組への支援などが行われている。また、多様な官民主体が参画する「全国二地域居住等促進官民連携プラットフォーム<sup>3)</sup>」において、優良事例の普遍化や二地域居住促進に係る課題への対応方策の検討が行われている。

令和7(2025)年度は、全国二地域居住等促進官民連携プラットフォームが主催するイベント「二地域居住推進フォーラム2025」が全国6都市で開催された。このうち、「二地域居住推進フォーラム2025 in 東京」には、全国から43の地方公共団体や民間事業者が出展し、二地域居住の新たなライフスタイルや空き家の利活用等の紹介、民間事業者等と地方公共団体のオフラインでの官民マッチング等が行われた。

また、令和7(2025)年6月に閣議決定された「地方創生2.0基本構想」において、「ふるさと

3) 詳細は全国二地域居住等促進官民連携プラットフォームHP <https://www.2chiiki.org/>

住民登録制度」を創設することとされた。本制度は、住所地以外の地域に継続的に関わる方を「ふるさと住民」として登録する制度である。関係人口の規模や地域との関係性などの可視化により、地域の担い手確保や地域経済の活性化等につなげるため、総務省をはじめ、関係府省庁が連携して制度検討が進められている。

那須地域（栃木県那須町、那須塩原市、大田原市を中心とする地域）は、外部人材と地域をつなぐ仕組み不足、少子高齢化の進展に対応した社会福祉や教育の在り方、空き家・空き地や農地・森林等の地域資源の維持・利活用といった地域課題を抱えている。当地域では、民間主導により一般社団法人ナスコンバレー協議会が設立され、産官学民の多様な参加者と共創した理想の未来像（アジェンダ）に基づき、地域内外の関係者により約60のプロジェクトが進行中である（図表3-11）。令和7（2025）年10月、一般社団法人ナスコンバレー協議会、関係地方公共団体、民間企業等からなる官民連携地域生活圏プラットフォームは、国土交通省が公募した地域生活圏形成リーディング事業に採択され、更なる地域課題解決に向け、事業の広域展開の可能性検証、外部人材の関係人口化検証等を行った。

**図表3-11** 那須地域で進行するプロジェクトの例

- 孤独・孤立対策（一般社団法人えんがお）
  - ・ 高齢者、子供、障害者などあらゆる人の居場所と役割づくり
  - ・ 地域の空き家を積極的に活用することで、コストダウンを図りサービス提供



資料：一般社団法人えんがお提供

- 農業（株式会社NEXT AGRI WORK）
  - ・ 若手米農家が、ICT技術を活用した営農マニュアルにより新規就農を支援
  - ・ 耕作放棄地を活用し、農地荒廃を防止
  - ・ 都会人向けの農業体験による農村関係人口の創出も目指す



資料：株式会社NEXT AGRI WORK提供

また、那須町では二地域居住の促進に向け、「那須町での暮らしをリアルに体験できる二地域居住体験プログラム」等を実施するとともに、二地域居住について人流データ等の分析を行い、特に「住まい（住環境）」に重点を置いた潜在ニーズを可視化し、ニーズを踏まえた具体的施策の立案を進めている（図表3-12）。

**図表3-12** 二地域居住促進に向けた取組（那須町）



第1回 **那須暮らしをリアルに体験できる2日間**

資料：那須町提供

### (地域づくりにおける取組)

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

令和7(2025)年度「地域づくり表彰」においては、首都圏の2団体が「地域づくり表彰審査会特別賞」を受賞した。

「市東地域15町会共創プロジェクト」(千葉県市原市)では、市東地域15の町会の住民有志が、自然と歴史を活かしたプロジェクトを創出している。

具体的には、自然や伝統の知恵を学ぶ多世代交流の場としての「自然学校」、地域の未来を可視化する「百ねんたんぼ」活動、地域の憩いの場となる駄菓子屋「十五や」など、地区外の人々も巻き込み多様な活動を展開している(図表3-13)。

図表3-13

市東地域15町会共創プロジェクトの活動事例

百ねんたんぼ



資料：国土交通省

### (集落機能の低下に対する取組)

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

図表3-14 首都圏等における多面的機能支払交付金の実施状況(令和6(2024)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	712	43,838	468	31,406	286	19,204
栃木県	430	43,458	247	32,559	46	8,539
群馬県	285	19,465	220	16,254	158	13,565
埼玉県	396	19,670	233	11,721	94	5,045
千葉県	541	34,379	399	26,159	236	17,000
東京都	5	39	3	17	5	39
神奈川県	31	1,224	10	309	3	91
山梨県	201	7,481	180	7,128	115	4,410
首都圏	2,601	169,554	1,760	125,553	943	67,893
全国	25,283	2,329,749	20,070	2,087,560	11,124	806,639

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

注2：令和7(2025)年3月末時点の数値

資料：農林水産省「令和6年度多面的機能支払交付金の実施状況」を基に国土交通省国土政策局作成

**(条件不利地域の取組)**

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

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

離島は、我が国の領域や排他的経済水域の保全、自然・文化の継承などの重要な役割を担っている。一方で、人口減少、高齢化が加速するなど、その状況は依然厳しく、医療・介護、教育、交通など、様々な分野で課題を抱えている。

首都圏の離島としては、「離島振興法」(昭和28年法律第72号)に基づく振興の対象となる東京都の伊豆諸島(人口21,532人<sup>4)</sup>)及び「小笠原諸島振興開発特別措置法」(昭和44年法律第79号)に基づく振興開発の対象となる小笠原諸島(人口2,561人<sup>5)</sup>)がある。令和4(2022)年11月に「離島振興法」が延長・改正され、同法に基づき、離島の自立的発展を促進し、島民の生活安定・福祉向上を図るとともに、地域間交流を促進し、人が住んでいない離島の増加及び人口の著しい減少を防止するための取組を行っている。また、令和6(2024)年3月に「小笠原諸島振興開発特別措置法」が延長・改正され、法の目的規定等に「移住の促進」が追加された。

令和7(2025)年10月には、台風第22号・23号により伊豆諸島の八丈島・青ヶ島を中心に甚大な被害が発生した。これを受け、国土交通省はTEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)を東京都八丈町へ派遣し、東京都及び八丈町と連携し災害対応を実施した(図表3-15)。また、同年11月には、当災害を局地激甚災害に指定することが閣議決定され、早期復旧に向けた取組が進められている。

**図表3-15** 八丈町における台風の被災状況と復旧活動



資料：国土交通省関東地方整備局

4) 総務省「令和2年国勢調査」に基づく2町6村(9島)の人口の合計

5) 総務省「令和2年国勢調査」に基づく小笠原村(父島・母島)の人口

# 第4節

## 国際競争力の強化

### 1. 国際的な空港・港湾機能の強化等

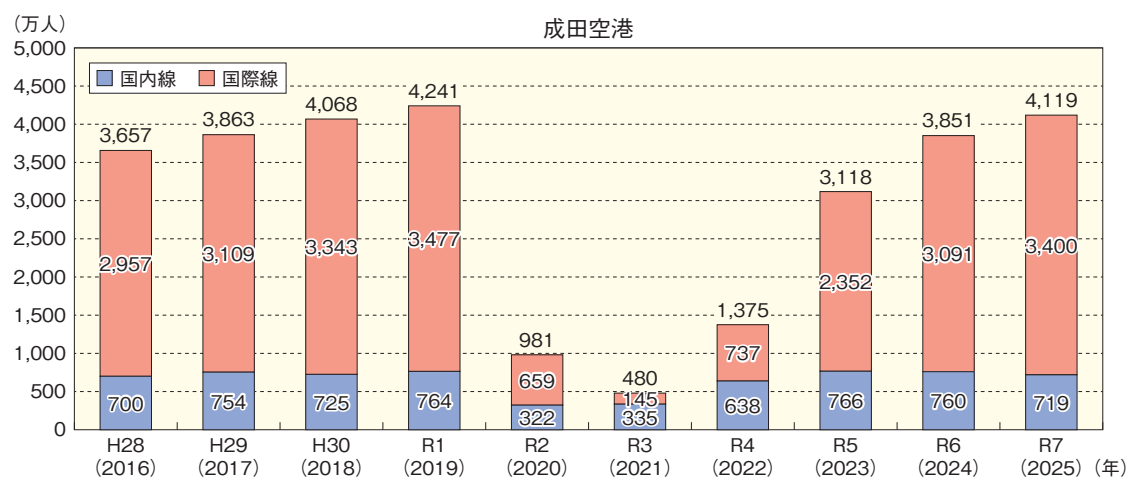
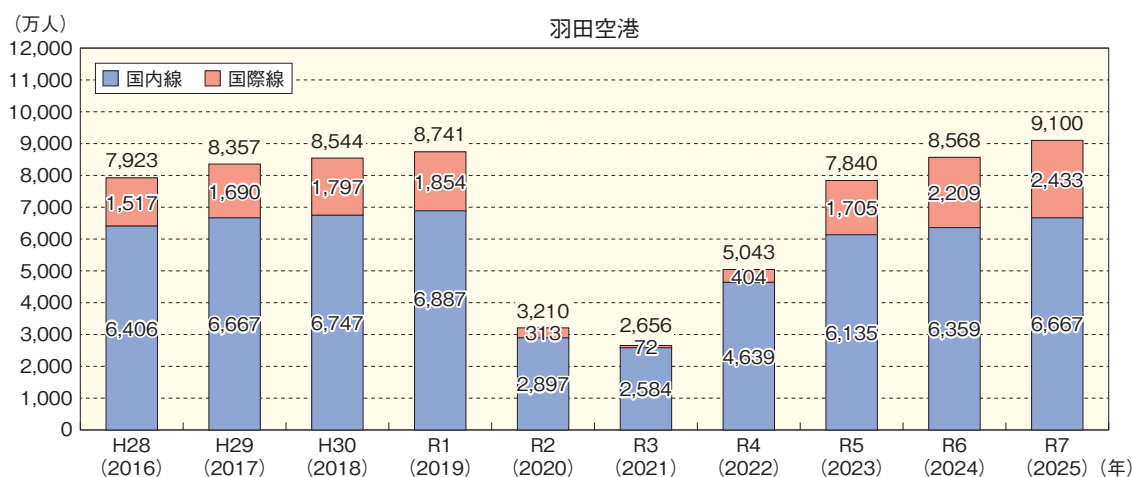
#### (1) 航空輸送体系の整備

##### (都市間競争力アップにつながる羽田・成田両空港の強化)

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、我が国の成長のけん引車となる首都圏空港（羽田空港、成田空港）の機能強化が必要である。両空港の年間旅客数は、共に増加傾向が続いている（図表4-1）。

また、訪日外国人旅行者の受入拡大、我が国の国際競争力の強化等の観点から、現在の約83万回である首都圏空港の年間合計発着容量を約100万回まで増加させる取組が進められている。

図表4-1 羽田・成田空港の年間旅客数（各年12月末日時点）



注：令和6(2024)年までの旅客数は空港管理状況により、令和7(2025)年は管内空港の利用概況（速報）による。  
資料：国土交通省

### (羽田空港の整備)

羽田空港においては、我が国の国際競争力の強化を主眼として、令和2(2020)年3月29日から新飛行経路の運用が開始され、年間発着容量が約49万回まで拡大されている。新飛行経路の運用開始後は、騒音対策・落下物対策や、地域への丁寧な情報提供が行われているほか、関係地方公共団体等から騒音軽減や新飛行経路の固定化回避に関する要望があることを踏まえ、国土交通省において「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されている。

上記に加えて、京急空港線引上線及び東日本旅客鉄道羽田空港アクセス線の鉄道基盤施設整備、国内線・国際線の乗り継ぎ利便性向上のための旅客ターミナルの再編・拡充、旧整備場地区の再編整備等を引き続き実施した。また、地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめるための滑走路等の耐震性の強化及び防災・減災に向けた護岸等の整備についても引き続き実施した(図表4-2)。

図表4-2 羽田空港の整備

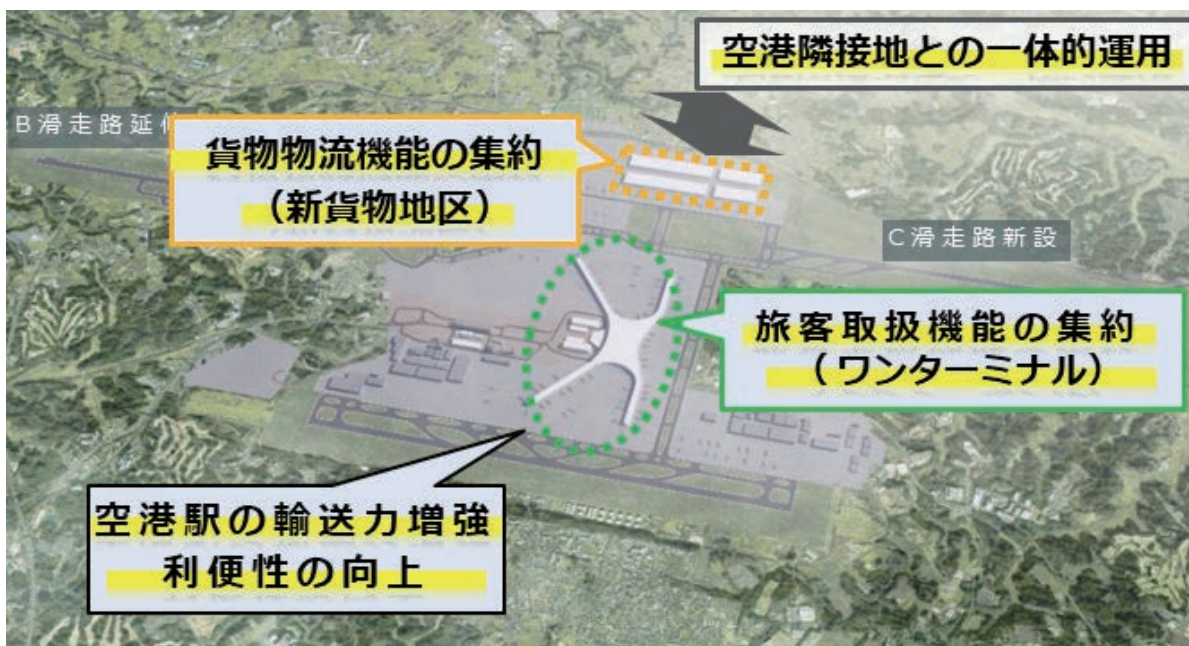


資料：国土交通省

### (成田空港の整備)

成田空港においては、地域との共生・共栄の考え方の下、B滑走路延伸及びC滑走路新設等により年間発着容量を約50万回に拡大する「更なる機能強化」を進めている。また、国土交通省は、「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」において、旅客・貨物取扱施設等や空港アクセスなど、今後の成田空港の施設面の機能強化について検討を行い、令和7(2025)年6月に基本的な整備の方向性について中間とりまとめを公表した(図表4-3)。

**図表4-3** 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会  
中間とりまとめ概要より施設配置イメージ



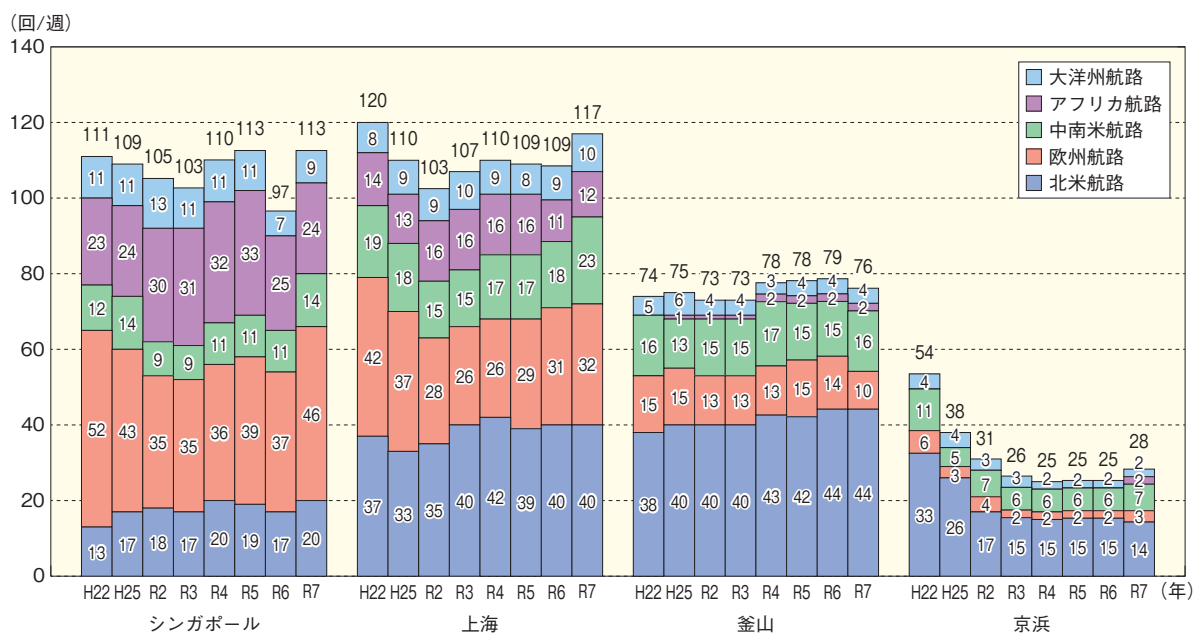
資料：国土交通省

## (2) 海上輸送体系の整備

### (港湾への国際基幹航路の寄港状況)

我が国の港湾は、釜山港や上海港といったアジア主要港と比較して貨物量が少ないことなどにより、船舶の大型化が進む国際基幹航路（北米や欧州等に向けた長距離直航航路）の我が国への寄港回数は減少傾向にある（図表4-4）。

**図表4-4** アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較



注1：欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。

注2：北米航路には、ハワイ航路を含まない。Swire Shipping Pte. Ltd. (旧Westwood Shipping Lines Japan, Inc.) の航路を含む。

資料：国際輸送ハンドブック（当該年の11月の寄港回数の値）より国土交通省作成

(国際コンテナ戦略港湾)

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

横浜港において、令和元(2019)年度より、「横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業」として本牧ふ頭地区及び新本牧ふ頭地区で整備が進められている。これは、基幹航路に就航する大型船の入港や、増加するコンテナ貨物の取扱いに適切に対応し、寄港する基幹航路の維持・拡大を図るもので、令和7(2025)年度は、本牧ふ頭において、コンテナ取扱機能の強化を目的に再整備を進めていたD-5岸壁及びヤードの一部供用を開始した(図表4-5)。

川崎臨海部においては、JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等の休止を受け、官民連携で大規模土地利用転換に取り組んでいる。扇島地区南側の先端エリアには高度物流拠点、水素受入基地等が整備される予定であり、川崎市は令和8(2026)年2月、道路などの基盤整備の方向性として「扇島地区基盤整備等推進計画」を策定・公表した。

図表4-5 横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業 (大水深コンテナターミナル)



資料：国土交通省関東地方整備局

2. 日本中央回廊の形成

(リニア中央新幹線の整備)

リニア中央新幹線の開業等により、三大都市圏を約1時間で結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化を図っている。リニア中央新幹線の早期開業に向けて、事業主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるように、事業主体や関係地方公共団体と連携して環境整備を進めている。

首都圏では、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅のほか、神奈川県相模原市、山梨県甲

府市に中間駅が計画されており、リニア開業を見据えたまちづくりや地域活性化などの検討が進められている。

相模原市は、令和7(2025)年11月、リニア駅のまちづくりにより実現する産業の姿とその方法を描いた産業ビジョンとして、「リニア駅周辺まちづくりイノベーション戦略」を公表した(図表4-6)。日本中央回廊・首都圏をつなぐ「イノベーション・リンク」の形成をビジョンとして掲げ、ビジョン実現のために「広域的なイノベーションバレーの形成」、「デジタル、ロボット、宇宙、モビリティに関する研究開発の促進」等の戦略に紐づく様々な施策の展開を検討するとし、東海旅客鉄道株式会社をはじめ、既に多様な組織との連携・共創による様々なプロジェクトが生まれている。

図表4-6 「リニア駅周辺まちづくりイノベーション戦略」の概要

### リニア駅周辺まちづくりイノベーション戦略の概要

**ビジョン**  
 プロダクトイノベーションを生み出すハブ拠点とイノベーションエコシステムを形成し、テクノロジーの社会実装によりワクワクするまちを創り、首都圏、日本中央回廊を繋ぐ「イノベーション・リンク」を形成する

**I. Product Innovation Hub**  
 - モノづくり力でビジネスを「一歩先」へ

研究・開発・製造がワンストップで実現する「プロダクトイノベーション」の拠点となり、首都圏、日本中央回廊における、メーカー群のイノベーションハブの役割を担います。リニア駅・橋本駅周辺から、メーカーの新展開を促進する、「研究開発都市」への進化を目指します。

**II. Innovation Ecosystem**  
 - 共創でアイデアやチャレンジを「一歩先」へ

国内外の企業、研究者、スタートアップ等、様々な人が立場を超えてつながり、共創することで新たなチャレンジが促される基盤としての「エコシステム」を形成します。イノベーション創出に必要な様々な要素をリニア駅・橋本駅周辺に確立し、自立的・持続的なイノベーションエコシステムの構築を目指します。

**III. Technology & Fun**  
 - 先端技術の力で「一歩先」の未来へ

基礎研究、応用研究や様々なビジネスアイデア、技術シーズの受け皿となり、その成果をまちに展開することで、まち全体で技術の社会実装を推進します。先端技術が全国から集まり、イノベーションを体感できるワクワクするまちを目指します。

**目標**

【目標1】 県央・多摩地域等と連携した、リニア駅周辺広域イノベーションバレーの形成	【目標2】 事業開発・研究開発を促し、イノベーションエコシステムを形成	【目標3】 グローバルなネットワークの確立と交流の場の形成
【目標4】 イノベーション創出の文化とプライドの醸成	【目標5】 リニア駅周辺を中心とした実証・実装プラットフォームの形成	【目標6】 先端技術を有する企業の研究開発機能、研究機関、大学研究室の誘致・集積

**戦略**

戦略① 広域的な産官学のビジネスコミュニティ・ネットワークの形成	戦略② デジタル・ロボット、宇宙、モビリティ関連産業に係る研究開発・事業開発の推進	戦略③ 市内企業の新規事業開発、研究開発の活性化とオープンイノベーションの促進	戦略④ 県央・多摩地域等をはじめ、国内の大学・研究機関との連携強化、ネットワークの構築・拡大
戦略⑤ 海外の企業・大学・支援機関等との連携強化、ネットワークの構築・拡大	戦略⑥ 先端技術の地域実装と、まちづくりや市民へのフィードバックによるブランディングの推進	戦略⑦ 実証環境の拡大と実証エリアの推進	戦略⑧ 事業開発・研究開発を促進するオフィスや研究施設等の立地・拡充推進
戦略⑨ 技術系ベンチャー・スタートアップを始めとした、多様なスタートアップの創出と成長支援	戦略⑩ デジタル・ロボット、宇宙、モビリティ産業を中心とした、企業・研究機関等の誘致・集積		

**施策**

イノベーション・産官学連携推進の推進(仮称)まちづくりの促進

市内企業間のオープンイノベーション等の推進(仮称)まちづくりの促進

ROBOT TOWN SAGAMI

KEIO

- ・ ロボットフレンドリーな環境構築・実証実験支援の検討
- ・ デジタル・ロボット、宇宙、モビリティ産業に関する民間企業、大学、研究機関や神奈川県との連携による先端技術に係るプロジェクトの誘致と協力体制の構築、会議体等の構築
- ・ ものづくり産業交流ゾーンへの、公共(県市連携)による研究開発拠点の整備の検討・可能性調査
- ・ 民間開発事業者のオフィス等の業務施設の整備・設置や、立地に対する支援の検討
- ・ 宇宙産業に係る産業振興施策の検討
- ・ 海外との連携による、ビジネスコミュニティ・ネットワークの拡大
- ・ 国家戦略特区制度を活用した規制緩和の実現
- ・ 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を活用した開発促進
- ・ 次世代通信等デジタルインフラ整備
- ・ まちづくりと連動したテクノロジー導入
- ・ 先端技術のテストベッドエリアの形成のためのネットワーク構築
- ・ 技術系人材のマッチングの仕組みの構築

※枠内は今後実施を検討する内容

資料：相模原市提供

山梨県駅(仮称)は、令和8(2026)年3月に、新設工事が着工された(図表4-7)。また、甲府市は、駅前や圏域のまちの将来像を考えるに当たり、市民、企業、行政が一体となり検討する場として「未来のこうふまちづくりミーティング#01」を開催した。今後も市民や民間事業者などと対話を重ね、令和9(2027)年度以降に「まちづくり基本計画」を策定することとしている。なお、駅前のまちづくりについては、主体となる甲府市と、駅北側において交通結節機能の整備を担う山梨

図表4-7 山梨県駅(仮称)の新設工事



資料：東海旅客鉄道株式会社提供  
 ※駅、広場等はイメージであり、今後の検討により変更される可能性があります。

県が緊密に連携・協働しながら進められている。

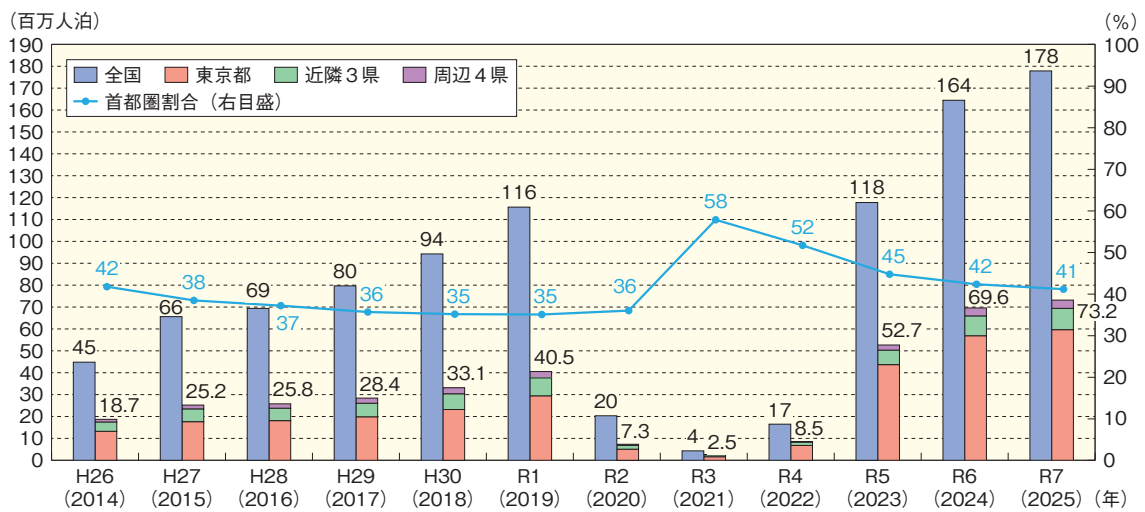
### 3. 広域的な観光振興に関する状況

#### (観光立国の推進)

日本政府観光局（JNTO）によると、令和7（2025）年の訪日外国人旅行者数は約4,268万人となり、過去最多となった。

また、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における令和7（2025）年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1億7,787万人泊のうち約7,317万人泊となっており、その約8割が東京都で約5,959万人泊となっている（図表4-8）。

図表4-8 外国人延べ宿泊者数の推移



資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に国土交通省国土政策局作成

#### (広域的な観光振興・オーバーツーリズム対策)

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

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

### 4. 都市再生施策等の進捗状況

#### (1) 都市再生緊急整備地域の指定等

「都市再生特別措置法」に基づき、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域（都市再生緊急整備地域）及び都市再生緊急整備地域のうち都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域（特定都市再生緊急整備地域）の指定が順次行われている。首都圏における都市再生緊急整備地域は、令和7（2025）年度末までに20地域（うち特定都市再

生緊急整備地域7地域)が指定されている。

都市再生緊急整備地域に指定された地域では、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められており、国土交通大臣が認定する優良な民間都市再生事業計画は、税制上の特例措置等を受けることができる。首都圏では、令和7(2025)年度末までに合計で114件の計画が認定を受けている。

特定都市再生緊急整備地域(東京都心・臨海地域)に位置する有明南地区では、優良な民間都市再生事業計画として国土交通大臣の認定を受けた複合型エンターテインメント施設「TOKYO DREAM PARK」が令和8(2026)年3月に開業した(図表4-9)。本施設は「夢中から、はじまる。」を施設テーマとし、MICE<sup>1)</sup>関連イベントに対応可能な多目的ホールや劇場、デジタル技術を活用したエンターテインメント施設などから構成されている。

また、同地区の近隣の<sup>あおみ</sup>青海地区においても、民間の再開発が進められており、スポーツや音楽、MICEなど多様なイベントに対応した多目的アリーナ「TOYOTA ARENA TOKYO」が、令和7(2025)年10月に開業した(図表4-10)。本アリーナは、約1万人を収容可能で、Bリーグ(男子プロバスケットボールリーグ)1部所属「アルバルク東京」のホームアリーナとしての利用のほか、パラスポーツでの活用なども想定した整備が行われており、スポーツ庁及び経済産業省が実施する「多様な世代が集う交流拠点としてのスタジアム・アリーナ」として選定されている。(第1節2.(2)参照)

## (2) 国家戦略特区の取組

「国家戦略特別区域法」(平成25年法律第107号)に基づく国家戦略特別区域として、令和7(2025)年度末時点で東京圏(東京都、神奈川県、千葉県、成田市、千葉市)及び茨城県つくば市が指定されている。国家戦略特区では、国・地方公共団体・民間により構成される国家戦略特別区域会議が作成・変更し、内閣総理大臣の認定を受けた区域計画に記載されている規制の特例措置等を活用した事業が推進されており、東京圏及び茨城県つくば市の国家戦略特別区域における認定事業数は令和7(2025)年度末時点で183事業である。

平成30年認定事業である「BLUE FRONT SHIBAURA」のうち、ツインタワー南側「BLUE

図表4-9 TOKYO DREAM PARK



資料：株式会社テレビ朝日提供

図表4-10 TOYOTA ARENA TOKYO

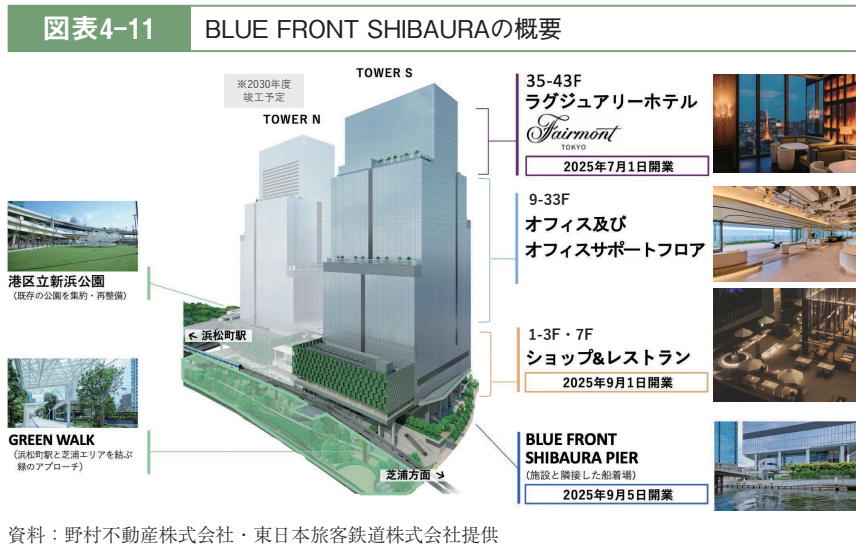
MAIN ARENA (アルバルク東京ホームゲーム開催時)



資料：TOYOTA ARENA TOKYO提供

1) Meeting、Incentive Travel、Convention、Exhibition/Eventの頭文字であり、多くの集客交流が見込まれる国際会議などビジネスイベント等の総称

FRONT SHIBAURA TOWER S」及び浜松町駅と芝浦エリアをつなぐ緑のアプローチ「GREEN WALK」が令和7(2025)年に順次開業・開通した(図表4-11)。全体開業した「TOWER S」は主にホテル、オフィス、商業店舗から構成された複合施設である。また、



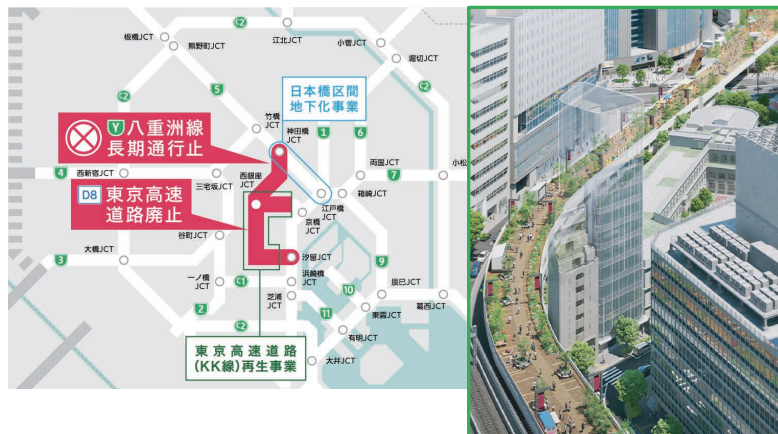
「GREEN WALK」を含めたランドスケープの緑の量、緑の質などが評価され、令和7(2025)年10月に、最上位ランクの「TSUNAG」認定を取得した(第5節1.(2)参照)。引き続き、ツインタワー北側「TOWER N」の竣工に向けてまちづくりが進められる。

### (3) ウォーカブルなまちづくりによる都市再生

国土交通省は、都市の魅力向上、まちなかのにぎわい創出を目的に「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを進めており、各地方公共団体及び民間企業等においてもウォーカブルなまちづくりの推進に向けた取組が進められている。

首都高速道路株式会社が進める日本橋区間地下化事業や新京橋連結路の整備による新たな都心環状ルートの再編に伴い、東京高速道路(KK線)の自動車専用の道路としての役割が大きく低下することとなった。そこで、KK線上部空間を「自動車専用の道路」から「歩行者中心の公共的空間」として再生すべく、令和3(2021)年3月に「東京高速道路(KK線)再生方針」を、令和5(2023)年3月に事業化に向けた関係者の取組の基本的な考え方を示す「東京高速道路(KK線)再生の事業化に向けた方針」を策定した。令和7(2025)年4月にKK線(東銀座出口を除く)は廃止され、これらの方針に基づき、東京都及び東京高速道路株式会社は、ウォーカブルなまちづくりの象徴として、世界から注目される観光拠点の形成を目指し、KK線の再生に向けた取組を進めている(図表4-12)。

**図表4-12 KK線廃止の概要と将来像**



資料：首都高速道路株式会社提供

#### (4) まちづくりDXの推進

人口減少・少子高齢化の中で豊かで多様な暮らし方を支える「人間中心のまちづくり」を実現するため、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化、デジタル技術を用いた都市空間再編、エリアマネジメントの高度化、データを活用したオープンイノベーション創出等を進めるなど、まちづくり分野のDXが推進されている。

国土交通省は、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、先進的取組を支援している。

さらに、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化（Project PLATEAU<sup>2)</sup>）を推進しており、令和6（2024）年度末時点で、首都圏87都市において展開されている。

Project PLATEAUでは、全国各地で実際に進められている、3D都市モデルを活用した開発事例を「ユースケース」として公開しており、令和7（2025）年度実施事業として、「大規模イベントの輸送計画策定に向けた人流シミュレータの開発」が公開されている。

本事業は、横浜市瀬谷区を対象に大規模イベントにおける歩行者の移動環境を立体的に再現することで、混雑の要因を精緻に分析し、実効性の高い輸送計画の策定を支援する人流シミュレータを開発したものである（図表4-13）。また、シミュレータをイベント運営団体、鉄道事業者などが操作する体験会が開催され、①輸送計画策定業務の品質向上、②関係者間の合意形成、③システムのユーザビリティの三つの観点から、公共政策面で有用性が検証された。

これらの取組に加え、3次元の建築モデル（建築BIM）・都市モデル、地理空間情報、不動産IDに関する取組を一体的に推進する「建築・都市のDX」により、建物内外にわたる3次元のデジタルツインの社会実装を図り、まちづくりや防災の高度化、新サービス・産業の創出等を推進している。

図表4-13

大規模イベントの輸送計画策定に向けた人流シミュレータ



資料：国土交通省

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

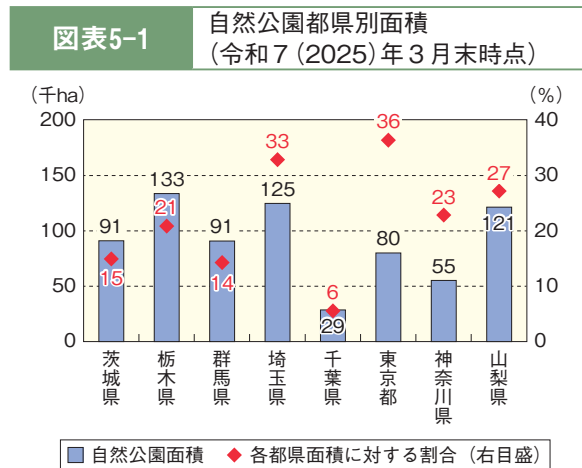
# 第5節

## 環境との共生

### 1. 自然環境の保全・再生

#### (1) 自然環境の保全・再生 (自然公園の指定状況)

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、東京都が最も高くなっている（図表5-1）。



資料：環境省「自然保護各種データ一覧」を基に国土交通省国土政策局作成

#### (2) 緑地の保全・創出 (都市公園の整備及び緑地保全の状況)

都市公園の整備や「都市緑地法」(昭和48年法律第72号)に基づく特別緑地保全地区等の指定、「生産緑地法」(昭和49年法律第68号)に基づく生産緑地地区の指定等により、都市における緑地の保全や緑化が総合的に推進されている。令和6(2024)年度末における首都圏の都市公園等の箇所数は36,531か所で、面積は約30,600ha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>等の活用が進められている。

民間活力を生かした公園再整備事例として、さいたま市では、令和7(2025)年4月に与野公園(明治10(1877)年供用開始)がリニューアルオープンした(図表5-2)。Park-PFIの活用により、公募対象公園施設として飲食店が整備されたほか、特定公園施設として、公園のシンボルであるバラ園を一望できる「ばらテラス」、遊具等が整備された。

気候変動対策や生物多様性の確保、幸福度(Well-being)の向上等の課題解決に向けて、都市において緑地の質・量両面での確保等を



資料：さいたま市提供

1) 都市公園において飲食店等の公園施設の設置又は管理を行う民間事業者を公募により選定し、得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者「都市公園法」(昭和31年法律第79号)の特例措置がインセンティブとして適用される制度

推し進めるため、「都市緑地法等の一部を改正する法律」（令和6年法律第40号）が令和6（2024）年に施行された。本改正により創設された優良緑地確保計画認定制度（TSUNAG）は、民間事業者等による気候変動対策、生物多様性の確保及びWell-beingの向上などに貢献する良質な緑地の確保の取組に関する計画を評価するものであり、令和7（2025）年10月、令和7年度認定として首都圏では4件が新規認定され、前年度認定計画と合わせ、首都圏の認定計画数は合計14件となった。

### （都市農地の保全・活用）

都市農地は、都市に新鮮な農産物を供給する場であるとともに、市民の自然とのふれあいの場、都市住民のレクリエーション活動の場として交流の機会を提供している。また、防災・減災、景観形成などの機能を有し、都市にとって貴重な緑地として保全・活用が図られている。都市農地の計画的な保全を図るため、首都圏では令和6（2024）年末時点で6,291haが生産緑地地区として指定されている。

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

東京都世田谷区は、多くの河川や湧水、農地や屋敷林など、長い年月をかけて育まれてきたみどりと共に、住宅都市へと発展したが、近年、相続や後継者不足の影響による都市農地の減少が進んでいる。このような状況の中、区は平成21（2009）年に世田谷区農地保全方針（現方針名：世田谷区農のみどり保全活用方針）を策定し、7地区の「農地保全重点地区」を定めている。地区内において、農業振興等拠点として活用できる農地及び屋敷林を、あらかじめ農業公園として都市計画決定し、所有者が農地等を手放さざるを得なくなったときに、区が取得して農業公園として整備している。

令和7（2025）年4月、世田谷区内4か所目の農業公園として桜丘農業公園が開園した。世田谷区の農の文化や風景・環境の継承を目指した管理運営が行われており、農業体験や自然体験などを通じて、農業や自然と触れ合い、学び、楽しむことができる（図表5-3）。

図表5-3 桜丘農業公園での農業体験の様子



資料：世田谷区提供

## （3）水環境・水循環の保全・回復

### （河川、湖沼等の水質改善）

首都圏の令和6（2024）年度の水質状況は、河川におけるBOD<sup>2)</sup>の環境基準達成率<sup>3)</sup>が首都圏全体で85.1%<sup>4)</sup>となっており、全国の93.9%と比較して依然低い状況である。また、首都圏の湖

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

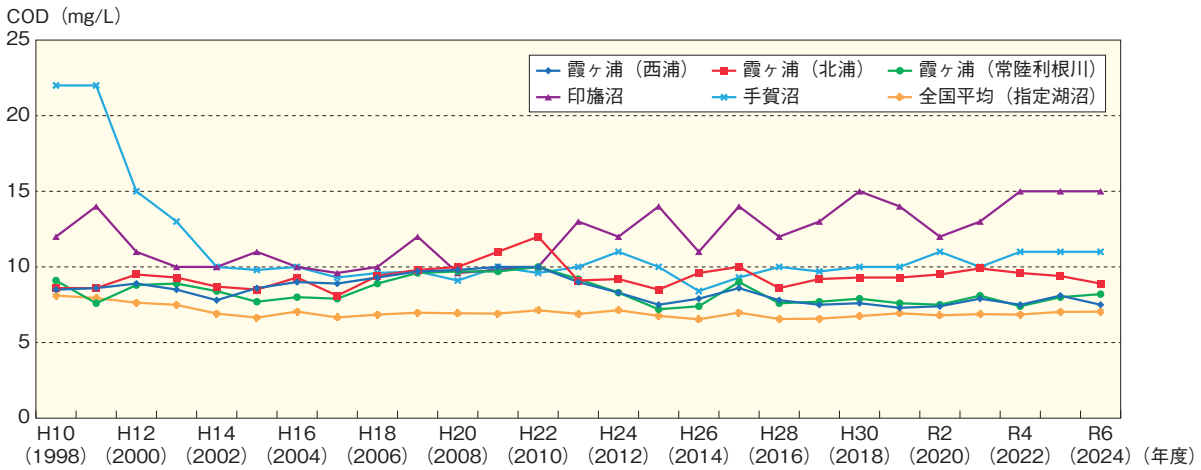
3) 各水域に指定されている環境基準が達成されている水域の割合

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

沼でも、COD<sup>5)</sup>の環境基準達成率は43.9%と、全国の50.8%と比較しても低い達成率となっている。なお、首都圏の指定湖沼<sup>6)</sup>では水質の改善が見られるものの、いまだに全ての湖沼でCODの環境基準を達成していない状況である（図表5-4）。

国及び地方公共団体は、河川環境の整備や下水道の整備等により、河川や湖沼等の水質改善を推進している。

**図表5-4** 指定湖沼の水質状況（COD75%値）



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

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

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

資料：環境省「公共用水域水質測定結果」を基に国土交通省国土政策局作成

### （東京湾再生に向けた取組）

関係府省庁及び9都県市が設置した東京湾再生推進会議では、「東京湾再生のための行動計画」に基づき、陸域汚濁負荷の削減、海域環境改善対策、モニタリング等の総合的な施策を推進している。令和5（2023）年3月に策定された第三期計画では、新たな全体目標として「快適に水遊びができ、『江戸前』をはじめ多くの生物が生息する、親しみやすく美しい豊かな『海』を多様な主体が協力しあうことで取り戻す。～流域3000万人の心を豊かにする『東京湾』の創出～」を掲げている。

## 2. 環境負荷の低減

### （1）温室効果ガスの削減

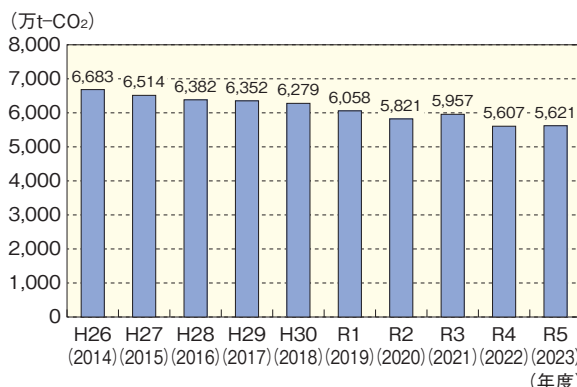
我が国は、令和32（2050）年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること（2050年カーボンニュートラル）を目指しており、首都圏ではエネルギー消費量の削減や再生可能エネルギーの導入拡大が進められている。

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

6) 「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

令和5(2023)年度の東京都の温室効果ガス排出量(速報値)は、5,621万t-CO<sub>2</sub>であり、前年比0.3%の増加となっている(図表5-5)。

**図表5-5** 東京都の温室効果ガス排出量の推移



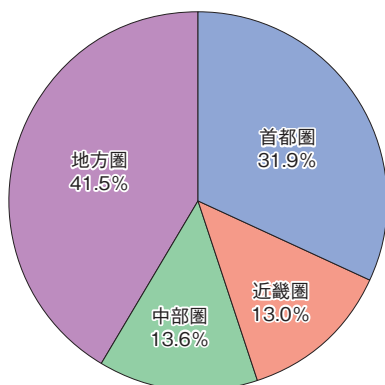
注：平成26(2014)年度～令和4(2022)年度は「都における最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量総合調査(2022(令和4)年度実績)」  
 令和5(2023)年度は「都内の最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量(2023年度速報値)」による。なお、平成26(2014)年度～令和4(2022)年度は令和4(2022)年度実績値公表時に再算定した値を掲載している。  
 資料：東京都「都における最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量総合調査(2022(令和4)年度実績)」、「都内の最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量(2023年度速報値)」を基に国土交通省国土政策局作成

## (2) エネルギーの消費動向と対策

### (エネルギー消費の状況)

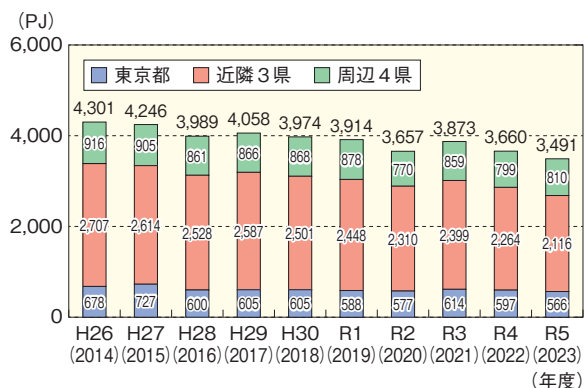
令和5(2023)年度の最終エネルギー消費量を見ると、首都圏が全国の約3割を占めており(図表5-6)、全国都道府県別の順位では、千葉県が第1位(約1,105PJ)、神奈川県が第2位(約717PJ)となっている。首都圏の最終エネルギー消費量の推移を見ると、平成19(2007)年度以降は漸減傾向で推移しており、令和3(2021)年度に増加したものの令和4(2022)年度以降は減少している(図表5-7)。

**図表5-6** 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5(2023)年度)



注1：令和5(2023)年度暫定値を基に作成  
 注2：近畿圏は滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の2府4県の区域。中部圏は長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県の5県の区域  
 資料：資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計」を基に国土交通省国土政策局作成

**図表5-7** 首都圏の最終エネルギー消費量(直接利用分合計)の推移

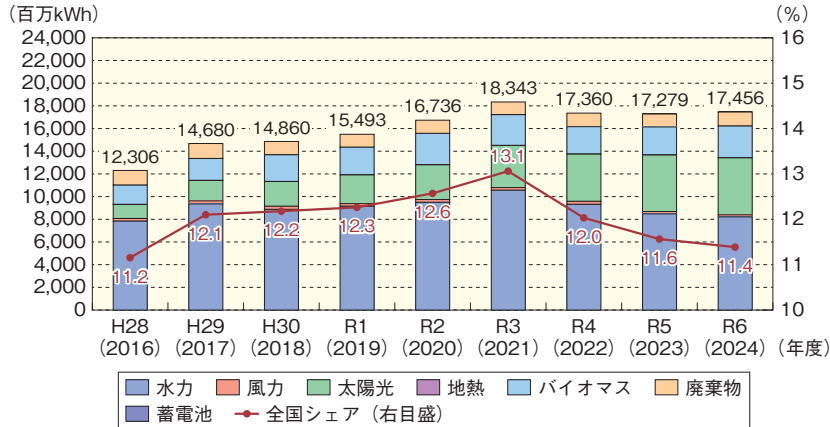


注：令和5(2023)年度は暫定値  
 資料：資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計」を基に国土交通省国土政策局作成

### (再生可能エネルギーの導入)

カーボンニュートラルの実現に当たっては、水力、太陽光、バイオマス等の再生可能エネルギーの導入拡大が必要不可欠である。電気事業者による首都圏の再生可能エネルギー発電量は、近年、増加傾向が続いていたが、令和4(2022)年度の減少以降、横ばい傾向が続いている。水力発電は減少傾向だが、太陽光発電については増加傾向が続いている(図表5-8)。

図表5-8 首都圏の再生可能エネルギー発電量の推移(電気事業者)



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

### (3) グリーン社会の実現に向けた取組

#### (グリーンインフラの活用)

グリーンインフラとは、自然の多様な機能を活用した社会資本であり、将来にわたり持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくり及びWell-being向上に貢献するものである。国土交通省は、令和8(2026)年1月に「グリーンインフラ推進戦略2030」を公表し、グリーンインフラの活用推進のための支援の充実等に取り組んでいる。具体的には、グリーンインフラ官民連携プラットフォームの企画運営等により、分野横断・官民連携での取組や地方公共団体等における取組を支援するほか、グリーンインフラに関する優れた取組を「グリーンインフラ大賞」として表彰している。令和7(2025)年度グリーンインフラ大賞では、首都圏では6件が受賞し、「調の森 SHI-RA-BEにおけるグリーンインフラの長期実証(千葉県印西市)」及び「大手町タワー(大手町の森)『都市における自然環境の再生』を目指し続けた12年の歩みと今後の展望(東京都千代田区)」が国土交通大臣賞を受賞した。

#### (国際園芸博覧会の開催に向けた取組)

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

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

令和5(2023)年4月には、「2027年国際園芸博覧会関係閣僚会議」が設置され、政府一丸となり、本博覧会の開催に向けた取組が進められている。令和7(2025)年10月、GREEN×EXPO 2027が開催500日前を迎えるに当たり、出展概要・大型プロジェクト協賛の第1弾が公表された(図表5-9)。また、同年11月にGREEN×EXPO 2027 日本政府出展の起工式が開催された。

図表5-9 GREEN×EXPO 2027出展概要

大阪・関西万博の大屋根リングで使用された木材を再利用した木造タワー



資料：2027年国際園芸博覧会協会提供

### (住宅・建築・まちづくり分野における取組)

令和3(2021)年、「公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律」(令和3年法律第77号)が成立し、法律の題名が「脱炭素社会の実現に資する等のための建築物等における木材の利用の促進に関する法律」(平成22年法律第36号)に変わるとともに、法の対象が公共建築物から建築物一般に拡大され、建築物における更なる木材利用の促進に向けた取組が進められている。また、令和4(2022)年6月に、中大規模建築物における木材利用の促進等のため、「建築基準法」(昭和25年法律第201号)が改正され、令和6(2024)年4月に施行されている。

さらに、令和4(2022)年6月に、「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律」(平成27年法律第53号)が改正され、建築物への再生可能エネルギー利用設備の設置の促進、原則全ての新築住宅・非住宅における省エネ基準適合の義務付けが行われ、省エネ性能の底上げやより高い省エネ性能への誘導等の措置が講じられている。

大規模な木造ハイブリッド構造ビルの事例として、「第一生命京橋キノテラス」(東京都中央区)が令和7(2025)年7月に竣工した(図表5-10)。本ビルは地上12階・地下2階で、木造ハイブリッド構造のオフィスビルとしては竣工時点で日本一の高さ(56m)でありながら、新技術の活用により、高い耐震性、耐火性、施工性を確保している。東京都では、令和4(2022)年に改正された「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づき、中小規模新築建物に対する「東京都建築物環境報告書制度」が令和7(2025)年4月より施行され、大手ハウスメーカー等に対し新築住宅等への太陽光発電設備の設置、断熱・省エネ性能の確保等が義務付けられた。

図表5-10 第一生命京橋キノテラス

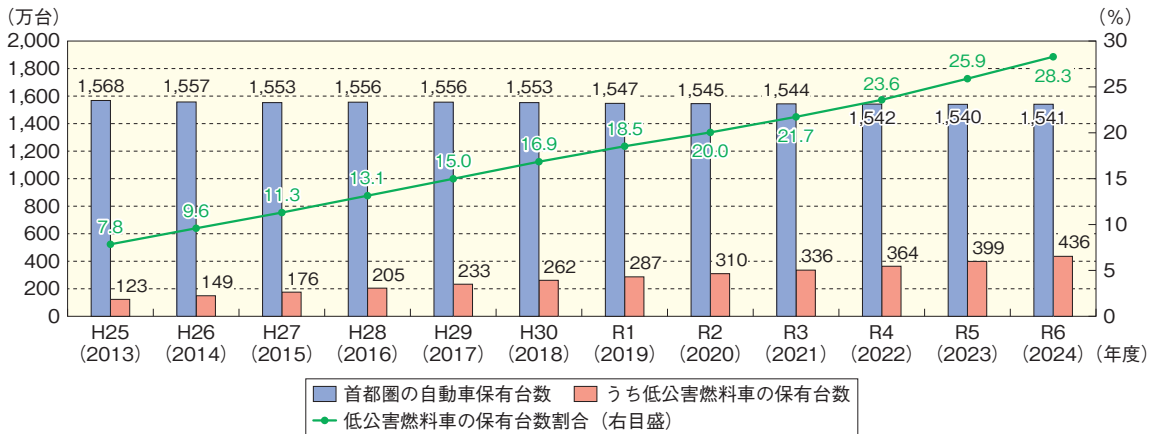


資料：清水建設株式会社、株式会社エスエス提供

(交通分野における取組)

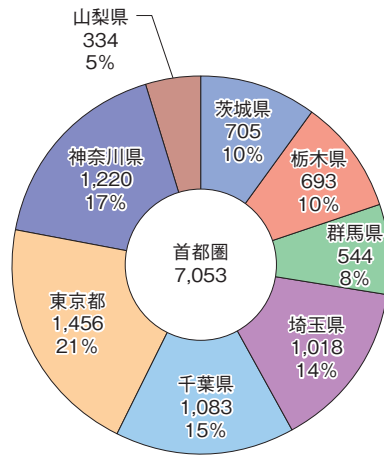
首都圏のCO<sub>2</sub>総排出量については、運輸部門が2割近くを占め、そのうち9割以上が自動車からの排出と推計されている。首都圏では、低公害燃料車<sup>7)</sup>保有台数及び保有台数割合は年々増加を続けている(図表5-11)。首都圏における電気自動車(EV)の充電施設数は、東京都と近隣3県の設置数が多くなっている(図表5-12)。

図表5-11 低公害燃料車の保有台数と割合の推移



注1：自動車保有台数は「自動車保有車両数統計書」、低公害燃料車の保有台数は「わが国の自動車保有動向」による。  
 注2：保有台数は各年度末時点  
 資料：一般財団法人自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」「わが国の自動車保有動向」を基に国土交通省国土政策局作成

図表5-12 充電施設のシェア



注：令和8(2026)年3月末時点  
 資料：ENECHANGE株式会社「EVsmart」を基に国土交通省国土政策局作成

(物流における取組)

物流の「2024年問題」に対応し、物流の持続的成長を図るため、令和6(2024)年5月に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」(令和6年法律第23号)が公布され、令和8(2026)年4月に全面施行することとなっている。改正法等に基づき、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について抜本

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

的・総合的な対策を実施することとしている。

### (カーボンニュートラルポート (CNP) の形成)

港湾分野では、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート (CNP) の形成を推進している。首都圏では、CNPの形成に向け、茨城港、鹿島港、東京港、川崎港、横浜港、千葉港、木更津港及び横須賀港において、官民の連携による協議会等が開催されている。港湾管理者は、協議会における検討を踏まえ、「港湾法」(昭和25年法律第218号)に基づく港湾脱炭素化推進計画を作成・公表しており、令和8(2026)年3月時点で、首都圏では7港湾(茨城港、鹿島港、千葉港、木更津港、横浜港、川崎港、東京港)が計画作成済みである。

令和7(2025)年3月、国土交通省は、港湾のターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価する「CNP認証(コンテナターミナル)」を創設し、同年9月に5ターミナルを認定した。首都圏では、川崎港コンテナターミナルが、港湾脱炭素化推進計画の策定、CO<sub>2</sub>フリー電力の導入等が評価され、「レベル4+」認証を取得した(図表5-13)。

図表5-13 CNP認証  
(川崎港コンテナターミナル)

CO<sub>2</sub>フリー電力で動く荷役機械



資料：国土交通省

## 第6節

首都圏整備制度と  
東京一極集中の是正

## 1. 首都圏整備制度

## (1) 首都圏整備計画

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

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

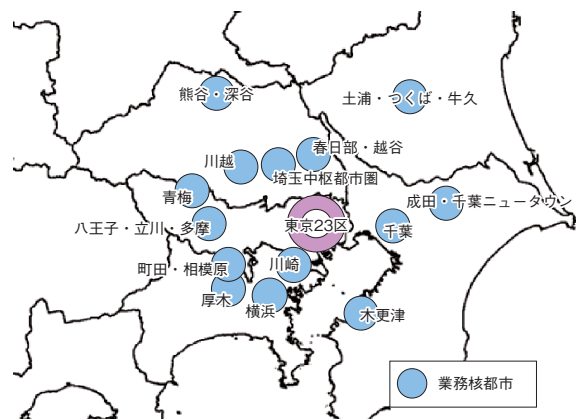
## (2) 政策区域に基づく諸施策の推進

首都圏においては、その秩序ある整備を図るため、圏域内に国土政策上の位置付けを与えた「政策区域」を設定し、この区域に応じ、土地利用規制、事業制度等の施策が講じられている（図表 特集-7参照）。

## (3) 業務核都市の整備

東京圏においては、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中心となる都市（業務核都市）を、業務機能をはじめとした諸機能の集積の核として重点的に育成・整備し、東京都区部への一極依存型構造をバランスの取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」に基づき、都県又は指定都市が作成する業務核都市基本構想に基づく業務核都市の整備の推進が図られてきたところであり、これまでに承認・同意された地域は14地域となっている（図表6-1）。

図表6-1

業務核都市基本構想が策定された  
業務核都市の配置

資料：国土交通省

#### (4) 近郊緑地保全制度

計画的に市街地を整備し、併せて緑地を保全する必要がある区域として指定する近郊整備地帯において、広域的な見地から緑地を保全することにより、無秩序な市街地化を防止し、大都市圏の秩序ある発展に寄与することを目的に「首都圏近郊緑地保全法」（昭和41年法律第101号）が制定された。

同法に基づき、近郊整備地帯内の緑地のうち、保全の効果が著しい土地の区域については、近郊緑地保全区域として指定されている（令和7（2025）年3月末現在で19区域、15,861ha）。また、近郊緑地保全区域内で、特に保全による効果が著しく、かつ、特に良好な自然の環境を有する等の土地の区域については、現状凍結的に保全する近郊緑地特別保全地区として指定されている。

## 2. 国土形成計画

### (全国計画の推進)

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

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

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

さらに、国土の刷新に向けた四つの重点テーマとして、「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」、「持続可能な産業への構造転換」、「グリーン国土の創造」、「人口減少下の国土利用・管理」を掲げるとともに、これを支える横断的な重点テーマとして、「国土基盤の高質化」、「地域を支える人材の確保・育成」を位置付け、相互に連携しながら相乗効果を発揮できるように、統合的に取り組むこととしている。

### (首都圏広域地方計画の推進)

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

1) このうち政府機能については、例えば政府業務継続計画（首都直下地震対策）に基づき、行政中枢機能の全部又は一部を維持することが困難となった場合における当該行政中枢機能の一時的な代替に関する事項について更に検討を深めることとなっている。

計画が国土交通大臣により決定された。

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

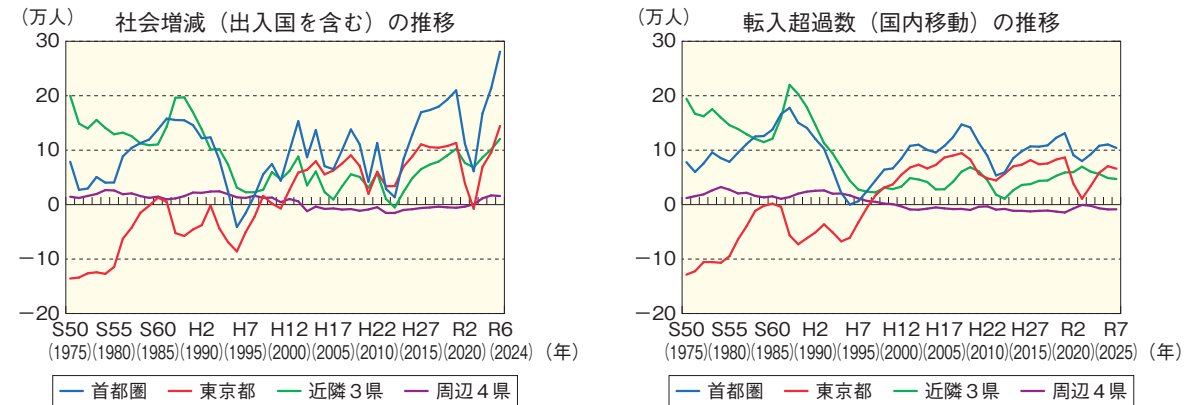
また、首都圏広域地方計画協議会において、第三次国土形成計画（全国計画）を基本とする、新たな首都圏広域地方計画の策定に向けて議論を進めてきた。令和7（2025）年10月に公表された中間とりまとめ（案）では、①世界の中での我が国の首都圏の地位の低下、②都市への集中と集積に伴う巨大災害のリスク、③エネルギー・食料確保のリスクと生態系への影響、④少子化の深刻化・人口の地域偏在を、首都圏が直面する四つの危機として捉え、これら首都圏の危機に対応するため、四つの柱として「我が国を牽引する首都圏としての強みを伸ばす」、「巨大災害にしなやかに対応する圏域の実現」、「“グリーンメトロポリス”の実現」、「多様で“ゆたかな”暮らしの創造」を掲げている。

### 3. 東京一極集中の是正

#### （1）東京一極集中の状況

首都圏における人口の社会増減は、昭和50（1975）年以降、平成6（1994）年、平成7（1995）年に一時マイナスに転じたものの、それ以降はプラスで推移している（第1節1.（1）参照）。これは、専ら東京圏の社会増によるものである。なお、首都圏及び東京都における転入超過数は、令和7（2025）年にはいずれも前年から減少した（図表6-2）。

図表6-2 首都圏における社会増減と転入超過数の推移

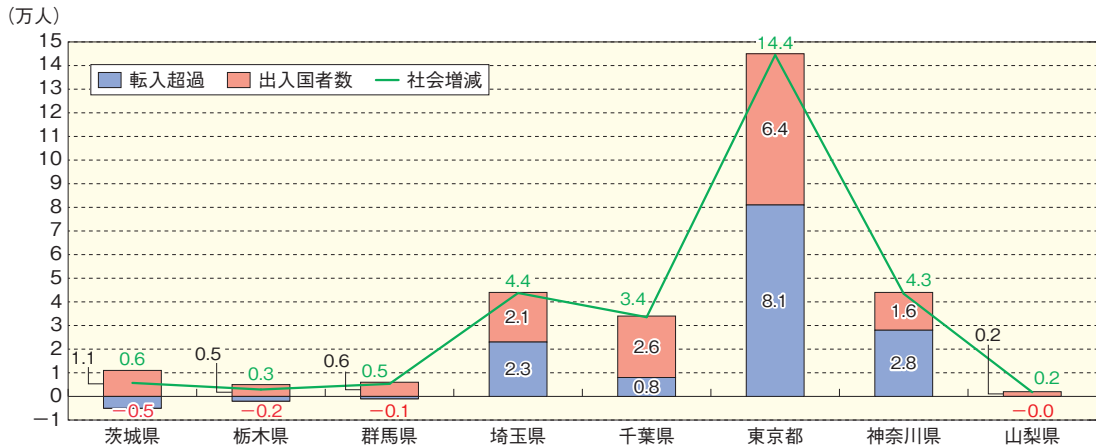


注：ここでいう「社会増減」は、前年10月～当年9月の1年間における「入国者数－出国者数」に「都道府県間転入者数（外国人を含む）－都道府県間転出者数（外国人を含む）」を加算したものをいう。  
資料：総務省「人口推計」の参考表を基に国土交通省国土政策局作成

注：ここでいう「転入超過数（日本人移動者）」は1月～12月の1年間における「都道府県間転入者数（日本人）－都道府県間転出者数（日本人）」をいう。マイナスは転出超過数である。  
資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に国土交通省国土政策局作成

令和6（2024）年の首都圏の都県別社会増減の内訳を見ると、いずれの都県も社会増となっている。埼玉県、東京都、神奈川県では、社会増の要因は国内の移動によるところが大きく、それ以外の5県では、社会増の要因としては国内の移動よりも出入国による移動によるところが大きい（図表6-3）。

図表6-3 首都圏の都県別社会増減の内訳（令和6（2024）年）

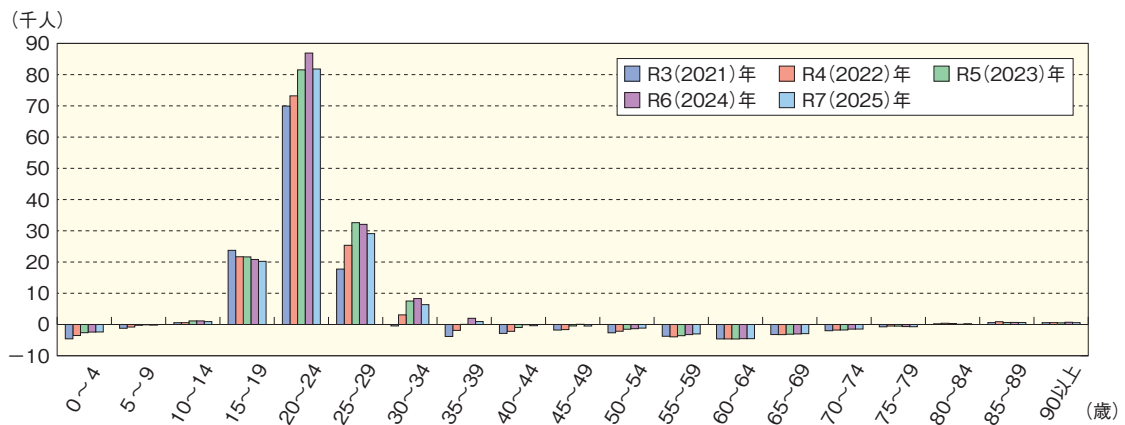


注：ここでいう「転入超過数」は令和5（2023）年10月～令和6（2024）年9月の1年間における「都道府県間転入者数（外国人を含む）－都道府県間転出者数（外国人を含む）」をいう。マイナスは転出超過数である。  
 ここでいう「社会増減」は、令和5（2023）年10月～令和6（2024）年9月の1年間における「入国者数－出国者数」に「転入超過数」を加算したものをいう。

資料：総務省「人口推計」の参考表を基に国土交通省国土政策局作成

住民基本台帳人口移動報告によると、令和7（2025）年の東京圏の転入超過数は、約124万人（前年比約1.2万人減）となり、令和5（2023）年から3年連続で10万人を超えた。また、世代別の転入超過の状況については、10代後半から20代の若者が大部分を占める傾向が続いている（図表6-4）。

図表6-4 東京圏の年齢5歳階級別転入超過数（令和3（2021）年～令和7（2025）年）



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

東京都の転入超過数を月別に見ると、最も転入超過が多い3月については、令和7（2025）年3月に引き続き、令和8（2026）年3月も前年を下回った（図表6-5）。各道府県と東京都の転入・転出の状況を見ると、近隣3県のうち埼玉県への転出超過が継続しているが、千葉県は2年ぶりの転出超過、神奈川県は2年連続の転入超過となった（図表6-6）。



の基盤整備に関する法律の一部を改正する法律」(令和6年法律第31号)が施行された。

東京一極集中の是正に当たっては、様々な取組が行われている。例えば、東京都区部の大学等の学生の収容定員の抑制(第1節3.(2)参照)や、「地方拠点強化税制」による東京都区部からの企業の本社機能の移転促進(第1節3.(2)参照)、UIJターンにより地方で起業・就業する若者たちを支援する取組(地方創生起業支援事業・地方創生移住支援事業)等が進められている。

東京一極集中の流れについて、令和7(2025)年12月に閣議決定された「地方創生に関する総合戦略～これまでの地方創生の取組のフォローアップと推進戦略～」では、地方創生に向けた様々な取組が行われてきたものの、人口減少や東京一極集中の流れを変えるまでには至っていないとしている。また、我が国経済において、地方部の経済成長が重要である一方、地方部では人口減少が急速に進んでおり、消費の減少を通じて地域経済全体の縮小につながる懸念されている。

このため、これまでの地方創生で進めてきた取組に加えて、「強い経済」の実現に力点を置いた全体戦略として、「地域未来戦略」を令和8(2026)年夏目途に策定し、世界をリードする成長分野のクラスター、地域発のクラスターを全国各地に形成して、地方から日本を成長軌道に押し上げていくこととしている。

### (3) 魅力ある地方の創生

人口減少が進む中であっても、地域の成長力を維持していくためには、経済・雇用面での地域の持続可能性を確保することが不可欠であり、産業振興・観光・交通といった分野において付加価値・競争力を高めていくことが重要になる。このためには、個々の市町村・都道府県だけでなく、広域の単位で多様な主体が目指すべき姿を共有し、一体的に事業に取り組む連携を進めることにより、相乗効果を生み出すことが必要である。

令和7(2025)年9月、地方公共団体、経済団体、企業、大学、研究機関等の多様な主体が連携し、都道府県域を超えた広域の単位で行われる取組を「広域リージョン連携」として推進するに当たり、その進め方を示す「広域リージョン連携推進要綱」が制定されるとともに、翌年1月には、本要綱が改正され、広域リージョン連携の取組を推進するための国による支援、プロジェクト実施主体の例示等の記載がなされた。

地方創生に資する取組が各地で進められているところであるが、Society5.0に代表される革新的技術も活用し「新時代に地域力をつなぐ」(第三次国土形成計画(全国計画))ことが重要である。

国土交通省は、「ラストマイル配送」を切り口として、地域にとって不可欠な輸送能力の確保や物流サービスの持続可能な提供等の実現に向けて、「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」を設置し、令和7(2025)年11月に提言をとりまとめた。提言では、今後の方向性の一つとして、過疎地域等のドローンの活用推進、ドローン航路を活用した配送等サービスの事業性確保に向けた取組の推進が提示されている。

埼玉県秩父市では、令和7(2025)年3月、送電設備上空の約150kmにドローン航路システムを用いた世界初のドローン航路が開通し、一部区間において送電設備の点検用途などでの商用活用を開始した(図表6-7)。

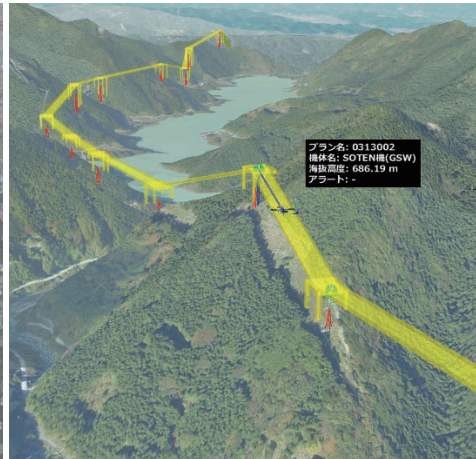
図表6-7 ドローン社会実装の取組（秩父市）

秩父エリアに整備されたドローン航路



資料：経済産業省

送電線上空のドローン航路イメージ



資料：グリッドスカイウェイ有限責任事業組合提供

また、インバウンド誘客効果も含め、地方創生の中核として期待されている取組の一つに、歴史まちづくりがある。我が国のまちには、歴史上価値の高い建造物などが残されており、そこで人々の生活が営まれることにより、それぞれ地域固有の風情、情緒、たずまいを醸し出している。このような良好な環境を維持・向上させるため、「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」（平成20年法律第40号）に基づく歴史的風致維持向上計画（歴まち計画）の認定を契機とした歴史まちづくりが行われている。

令和7（2025）年7月、歴まち計画認定都市が100都市となったが、首都圏ではこれまで14都市が認定されている。例えば、茨城県水戸市は平成31（2019）年に第2期歴まち計画を策定し、歴史的風致を、①梅まつりに代表される偕楽園や千波湖周辺、②文武の伝統が息づく弘道館・水戸城跡周辺、③郷土の祭礼の3点に整理し、歴史的建造物の保存や整備等に資する支援を行っている（図表6-8）。

図表6-8

水戸市歴まち計画における歴史的風致

梅まつりの様子



資料：水戸市提供

#### （4）筑波研究学園都市の整備 （筑波研究学園都市の現状）

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

研究学園地区に移転・新設した国等の試験研究教育機関等として、令和6（2024）年度末現在29機関が業務を行っている。また、周辺開発地区の研究開発型工業団地を中心に多数の民間研

研究所や研究開発型企業が立地している。

さらに、TX（つくばエクスプレス）沿線地域では、鉄道の整備に併せてまちづくりが進められ、商業、業務、住宅系施設の集積が進んでいる。

**(先端的な研究開発)**

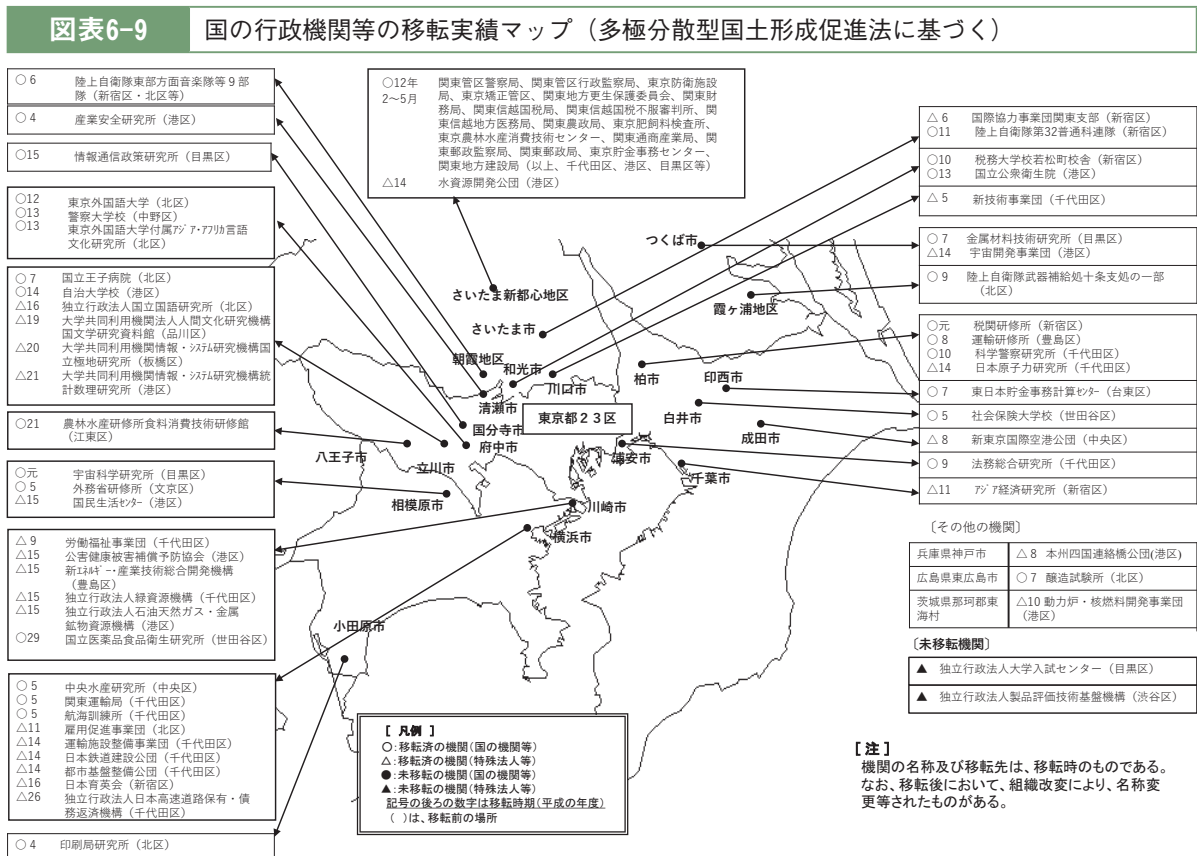
つくば市は、規制改革とともに先端的な技術とサービスを社会実装することで、人々に新たな選択肢を示し、多様な幸せをもたらす大学・国研連携型スーパーシティの実現を目指しており、令和3(2021)年度に「つくばスーパーサイエンスシティ構想」<sup>2)</sup>をとりまとめ、令和4(2022)年4月に「スーパーシティ型国家戦略特別区域」として指定された。

**(5) 国の行政機関等の移転**

**「多極分散型国土形成促進法」に基づく国の行政機関等の移転**

東京都区部における人口及び行政、経済、文化等に関する機能の過度な集中の是正に資することを目的として、「国の機関等の移転について」（昭和63(1988)年1月閣議決定）及びこれに基づく「国の行政機関等の移転について」（昭和63(1988)年7月閣議決定）に基づき、国の行政機関の官署（地方支分部局等）及び特殊法人の主たる事務所の東京都区部からの円滑な移転が推進されている。

閣議決定で移転対象とされた79機関11部隊等（廃止等により令和7(2025)年度末現在は69機関11部隊等）のうち、67機関11部隊等が移転した（図表6-9）。



資料：国土交通省

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

### (政府関係機関の地方移転について)

「政府関係機関移転基本方針」(平成28(2016)年3月まち・ひと・しごと創生本部決定)及び「政府関係機関の地方移転にかかる今後の取組について」(平成28(2016)年9月まち・ひと・しごと創生本部決定)に基づき、中央省庁7機関、研究・研修機関等23機関の計57件に関して地方移転の取組が進められてきた。具体的には、文化庁の京都への全面的な移転や、消費者庁の徳島における恒常的拠点の設置等のほか、研究・研修機関においても地域での共同研究等の取組が進められている。



