

令和元年度

首都圏整備に関する年次報告 要旨

令和2年6月

国土交通省

全体構成

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

- 第1節 高齢化社会に対応したまちづくり・都市機能の確保
- 第2節 多世代交流・高齢者の社会参画による生きがいづくり
- 第3節 健康増進の取組（健康寿命の延伸等）

第2章 首都圏整備の状況

- 第1節 人口・居住環境・産業機能の状況
- 第2節 確固たる安全、安心の実現に向けた基礎的防災力の強化
- 第3節 面的な対流を創出する社会システムの質の向上
- 第4節 国際競争力の強化
- 第5節 環境との共生
- 第6節 首都圏整備の推進

資料編 首都圏整備に関する各種データ（省略）

この文書は、首都圏整備法（昭和31年法律第83号）第30条の2の規定に基づき、首都圏整備計画の策定及び実施に関する状況について、報告を行うものである。

本文中の「首都圏」「東京圏」等は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。

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

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

本白書に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

～活力ある健康長寿社会に向けた首都圏における取組～

はじめに

我が国は、平成20(2008)年に人口のピークを迎え、人口減少局面に入っている。平均寿命は男女とも延伸し、世界でもトップクラスの長寿国となっており、急速な人口減少・少子高齢化が進んでいる。首都圏においても、今後（令和2(2020)年以降）人口減少局面に転じ、これに併せ、高齢化が急速に進行すると予想されている中、単に長く生きるだけでなく、誰もが安心して生活ができ、かつ、健康で生きがいのある生活を送ることができる健康長寿社会を築くことが、非常に重要な課題となっている。

このような状況を踏まえ、高齢者の暮らしに必要な生活機能等を確保し、高齢者の生活を支援する「高齢化社会に対応したまちづくり・都市機能の確保」、高齢者だけでなく若者や子育て世帯等を含めた多世代が交流するなど、生きがいを感じる活力ある場を創出する「多世代交流、高齢者の社会参画による生きがいづくり」、高齢者に適切な運動や食生活を促す等により、健康寿命の延伸等を図る「健康増進の取組（健康寿命の延伸等）」といった取組が、官民の連携、公的不動産やICTの活用など様々な工夫を施しながら各地で行われている。

本報告第1章においては、「活力ある健康長寿社会に向けた首都圏における取組」と題し、首都圏におけるこれらの取組に関する状況や様々な工夫を施した事例について整理・分析を行い、更なる取組の横展開を促すことを目的に、報告を行う。

第1節

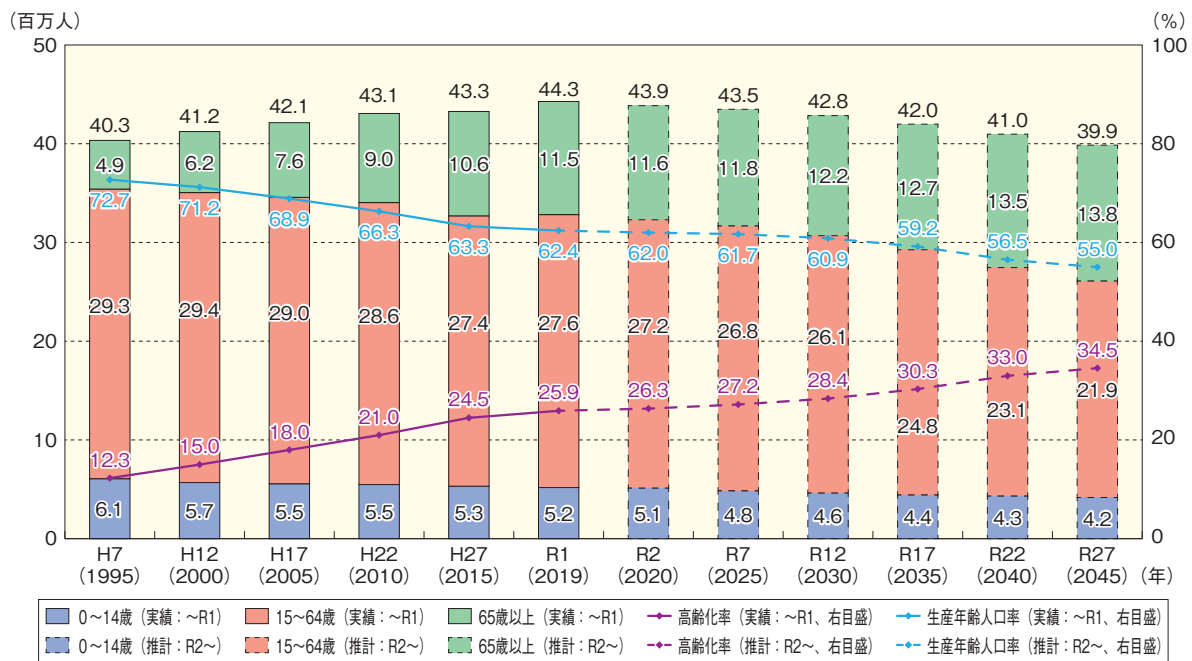
高齢化社会に対応した まちづくり・都市機能の確保

1. 首都圏における人口・高齢化の動向

首都圏における人口の推移をみると、これまで増加傾向にあったものの（令和元(2019)年には過去最高の約4,428万人）、今後（令和2(2020)年）には減少局面に転じ、人口減少の時代が本格化するものと見込まれている。

一方、人口減少と併行し、高齢者（65歳以上）人口の割合が急速に増加することが予想されており、令和22(2040)年には約3人に1人が高齢者となる見込みである（図表1-1-1）。

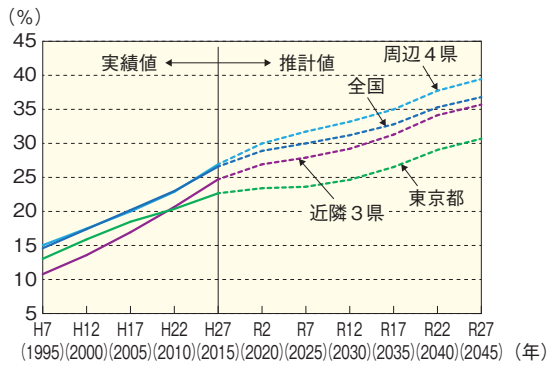
図表1-1-1 首都圏における将来推計人口の推移



資料：「国勢調査（～H27）」「人口推計（R1）」（総務省）、「日本の地域別将来推計人口（全国）（平成30年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省都市局作成

首都圏の圏域別（東京都、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））の高齢者の高齢化率の推移を見ると、周辺4県では現時点(平成27(2015)年)で既に全国平均を超える割合になっている一方、将来推計人口によれば、今後は特に、東京都や近隣3県において、急激に高齢化が進行するものと見込まれている（図表1-1-2、1-1-3）。

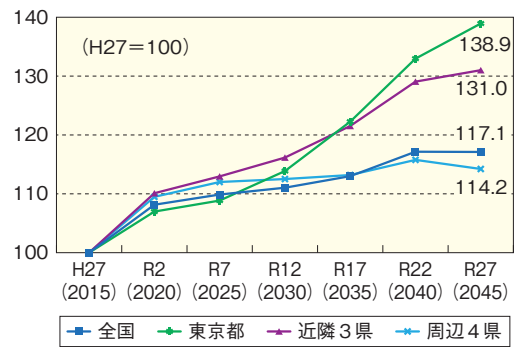
図表1-1-2 首都圏等の圏域別高齢化率の推移



資料：「国勢調査（～H27）」（総務省）、「日本の地域別将来推計人口（全国）（平成30年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省都市局作成

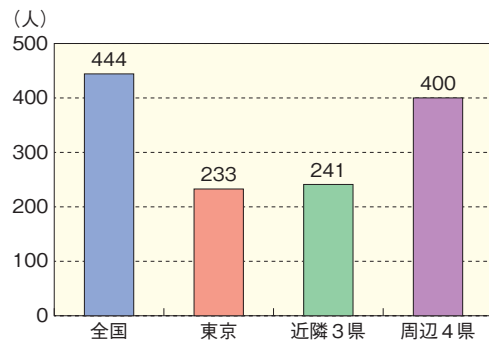
首都圏における老人福祉施設の整備状況は、65歳以上人口10万人当たりの定員数を見ると、特に東京都と近隣3県では、現時点での高齢化率が比較的低いこともあり、全国平均に比べ、定員数の値が低くなっている（図表1-1-4）。また、首都圏で整備されてきたニュータウンでは、地域住民の一斉の高齢化進行によるいわゆるオールドニュータウン化の問題が進んでいる地区も多く存在し、急激な高齢化の進行に伴うまちとしての活力の低下などの課題が生じつつある（図表1-1-5）。

図表1-1-3 首都圏等の圏域別高齢者の将来推計人口の指数



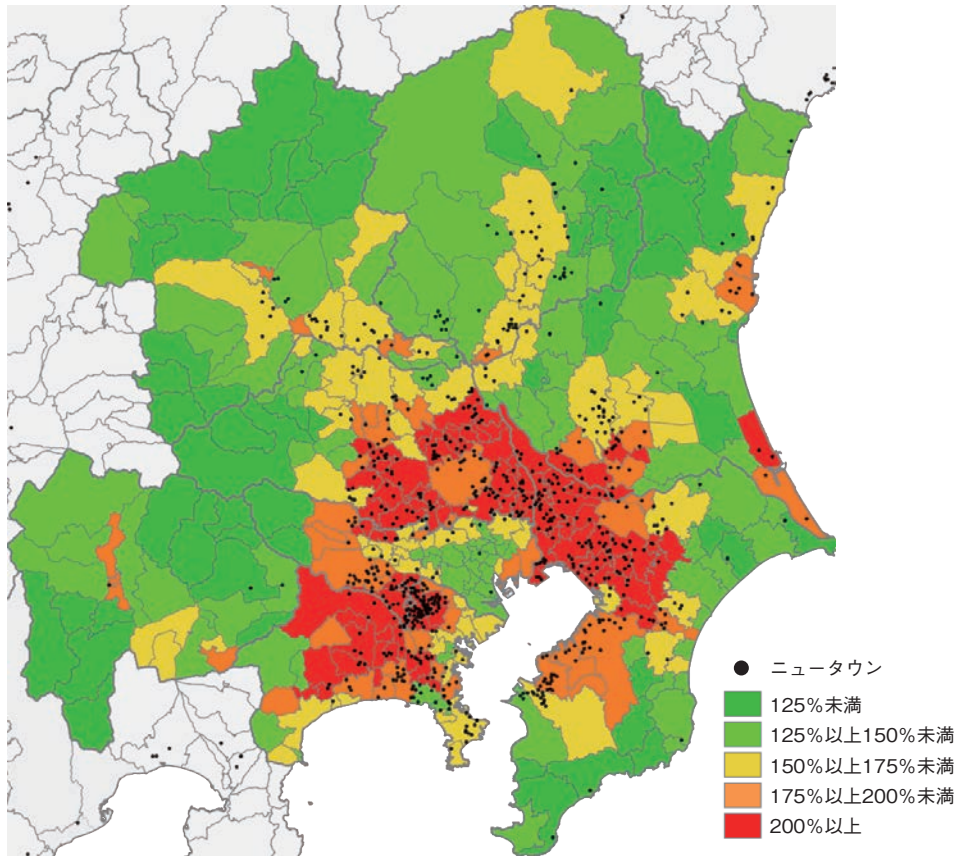
資料：「国勢調査（H27）」（総務省）、「日本の地域別将来推計人口（全国）（平成30年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-4 首都圏等における老人福祉施設の定員数（65歳以上人口10万人当たり）



資料：「人口推計（H30）」（総務省）、「平成30年社会福祉施設等調査」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-5 首都圏での65歳以上の人口増加率（平成12(2000)年から平成27(2015)年）とニュータウンの分布



資料：「国勢調査」（総務省）、「ニュータウン」（国土数値情報）を基に国土交通省都市局作成

このような状況の中、特に急激に高齢化が進行するこれらの圏域においては、高齢者の生活を支えるために必要な施設等の不足が見込まれることから、生活機能、医療・福祉機能など、高齢者が安心して暮らすためのまちづくりや都市機能の確保が急務となっている。

2. 公的不動産の活用等によるまちづくり・都市機能の確保

①道の駅「むつざわ つどいの郷」〔千葉県睦沢町〕

高齢者等の生活拠点づくり×道の駅再生

千葉県南東部に位置する睦沢町では、東西に広がる町の中心部である、県道と町道が交差する場所に、平成16(2004)年に道の駅が整備された。町の中でもアクセスが容易であり、周辺には商業施設等もあって利便性が高いため、町のにぎわいの場となっていた。

一方、この道の駅の敷地の一部は民間の所有地であり、令和4(2022)年には当該土地の返却期限を迎えていたため、少子高齢化・人口減少の進展が著しい町としては、町のにぎわいの場を維持し、更なる発展につなげることを目的に、道の駅を隣接地に移転し、新たな道の駅「むつざわスマートウェルネスタウン・道の駅・つどいの郷」として、その再生・拡充を行い、新たな道の駅を拠点に、高齢者や子育て世代の地域住民が、徒歩圏内で必要な生活機能を得ることができるコンパクトなまちづくりを進めている。

新たな道の駅の隣接地には、官民連携手法を採用し、高齢者及び子育て世代向けのスマート

ウェルネス住宅等を整備したほか、道の駅本体には、従来の物販・情報案内等の機能のほか、温浴施設等を整備し、地域住民の交流促進を図るとともに、今後は、レストランにおける健康支援メニューの提供や健康イベントの開催等、健康支援サービスを充実させることとしている。

町としては、この道の駅を中心に、町民の健康意識の底上げによる「暮らしているだけで健康になれるまち」づくりに取り組むとともに、町の魅力向上による移住・定住促進を目指すとしている（図表1-1-6）。

図表1-1-6 道の駅「むつざわ つどいの郷」（完成予想図）



資料：睦沢町提供

②はーとんスクエア（埼玉県鳩山町） 高齢者福祉機能の充実×廃小学校活用

鳩山町は埼玉県の中央部に位置し、町内に都内等への通勤者向けの住宅団地として鳩山ニュータウンが開発され、昭和49(1974)年より入居が始まった。鳩山ニュータウンへの入居開始以降、町の人口は急速に増加したが、平成7(1995)年をピークに減少に転じた。高齢化率も年々上昇し、令和2(2020)年以降の人口推計結果においてもその傾向は続くと思われ、令和22(2040)年の高齢化率は50%を超えると推計されている。

このように町の高齢化が進む中、必要とされる高齢者福祉施設等は、町内に複数あるが、特に高齢者の増加が顕著な鳩山ニュータウン地区内では不足しており、その整備が急務となっていた。このため、町としては、地区内の児童数減少により廃校となった旧松栄小学校敷地を活用し、福祉・健康、多世代交流活動を集積させ、超高齢化に対応した「はーとんスクエア」を整備し、平成31(2019)年4月に全面的にオープンした。

具体的には、廃校敷地を活用して介護老人福祉施設や地域包括ケアセンターを新設し、福祉機能を充実させるとともに、旧校舎を改修し、シルバー人材センターや、健康づくり施設・多世代活動交流施設（トレーニング施設、集会施設等）を設置している。

町としては、「はーとんスクエア」が新たな町の核となり、高齢者が安心して暮らせる地域づくりを実現するとともに、子どもから高齢者までの多様な住民の交流を促進し、交流の輪を広げ、安心で活力ある地域社会を実現する環境整備を目指している（図表1-1-7）。

図表1-1-7

はーとんスクエア全景図（完成予想図）及びはーとんスクエア内にある鳩山町地域包括ケアセンター



資料：鳩山町提供

3. 住宅団地の再生を通じた地域の福祉機能の充実

地域医療福祉拠点化〔UR都市機構〕

団地入居者の高齢化×地域医療福祉拠点

全国的に少子高齢化が進む中、独立行政法人都市再生機構（UR都市機構）の団地の中には、特に急速に高齢化が進展し、日本の高齢化問題を先取りした形となったものが多数存在している。そのような状況の中、団地の住人が、子育て、介護などの必要に迫られて転居するのではなく、住み慣れたまちでいつまでも暮らし続けられるよう、UR都市機構は、地域が必要とする医療福祉施設等の充実をはじめ、各地域のニーズに合わせた包括的な支援・サービス提供体制を団地内に構築することにより、高齢者を含む多世代の生活に対応した住環境の整備実現を推進している。

各団地の状況に合わせた取組が行われており、首都圏の事例として、東京都板橋区の高島平団地では、既存の住棟に分散している空き部屋を活用し、分散型のサービス付き高齢者向け住宅として改修、運営を行うとともに、団地内に、サービス拠点施設として、地域包括支援センター、訪問看護ステーション、在宅ケアセンター（居宅介護支援事業所）、療養相談室（在宅医療・介護連携支援窓口）の機能を設置し、これら諸機能の連携により医療・介護のワンストップサービスの提供を実現している。

また、千葉県柏市の豊四季台団地では、団地再生事業で生まれた余剰敷地を活用し、サービス付き高齢者向け住宅と在宅医療・看護・介護サービス施設、子育て支援施設を併設した複合機能施設や、地域医療連携センターを誘致し、24時間対応の地域包括ケアシステムの構築を図っている（図表1-1-8）。

図表1-1-8 地域医療福祉拠点化のイメージ、高島平団地における運用、豊四季台団地に誘致された地域医療連携センター



資料：UR都市再生機構提供

4. スマートモビリティ活用による高齢者等の外出機会の確保

横須賀市AI運行バス〔神奈川県横須賀市〕

高齢化等に対応した持続可能な移動手段確保×AI活用

横須賀市は、人口減少や高齢化という背景の下、移動に関するさまざまな問題に直面している中、産学官が一体となって社会課題の解決や地域活性化を進めるヨコスカ×スマートモビリティ・チャレンジを展開、「横須賀スマートモビリティ宣言」を掲げ、誰もひとりにさせないまち、新たな価値をつくるまち、活力に溢れるまちの確立に取り組んでいる。その取組の一環として、横須賀市、京浜急行電鉄株式会社、株式会社NTTドコモ、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構の4者が協力し、バス路線がないエリアの一つである逸見地区及びその周辺の地域を対象に、令和元(2019)年12月から令和2(2020)年2月にかけて、スマートフォンのアプリ等で予約ができるオンデマンド乗合交通「AI運行バス」の実証実験が行わ

れた。

このAI運行バスは、利用者のスマートフォンのアプリや、コールセンターへの電話予約に応じて、AIがリアルタイムに乗車車両を決定、配車するため、時刻表に縛られることなく、自由度の高い形で移動可能なシステムとなっている。

この実証実験は、単なる効率的な移動手段の確保だけでなく、「地域施設+新たなモビリティ+ICT技術を連携した健康生活を創生する持続可能なスマートなまちづくりへのチャレンジ!」をテーマとし、日常生活に必要な地域の医療施設や商業施設で使われるシステムとも連携し、利用者が様々なサービスを楽しみながら、AI運行バスを運行する全国初の取組でもある。

AI運行バスと医療施設の電子カルテシステムと連携することで、病院の予約をしている人に、通院前日にリマインド通知がアプリに届き、併せてAI運行バスの乗車予約もできるため、通院忘れの防止や通院に関する移動ハードルの低減による確実な通院が可能となる。

さらに、地域のスーパーと提携する健康レシピアプリとAI運行バスの連携により、お買い物リスト作成からスーパーへの移動といったお買い物の導線を提供するとともに、AI運行バスのアプリを通じて、スーパーで開催される管理栄養士による健康イベント等の情報の受取りや、お得な買い物クーポン、来店時に使えるAI運行バス乗車クーポンを受取ることができ、来店者数増加につなげ、売上の一部を移動手段確保のための原資に充てることにより、より持続的な交通の実現をめざす取組にもなっている。

このようなシステム連携や、昨今注目されているMaaSにおいて必要不可欠となるスマートフォンの活用にも着目し、ドコモショップとの連携など、スマートフォン利用を促進・サポートする仕組みが取り入れられていることもこの取組の特徴である。

本実証実験を通じ、高齢者等の地域住民の移動手段の確保を実現するほか、利用者の外出機会を創出し、健康寿命の増進、社会保障費抑制、地域経済活性化にもつながるとされており、今後は、日本全国への取組の展開も見据え、検証が進められたところである（図表1-1-9）。

図表1-1-9 AI運行バス 実証全体概要



資料：横須賀市、京浜急行電鉄株式会社、株式会社NTTドコモ提供

第2節

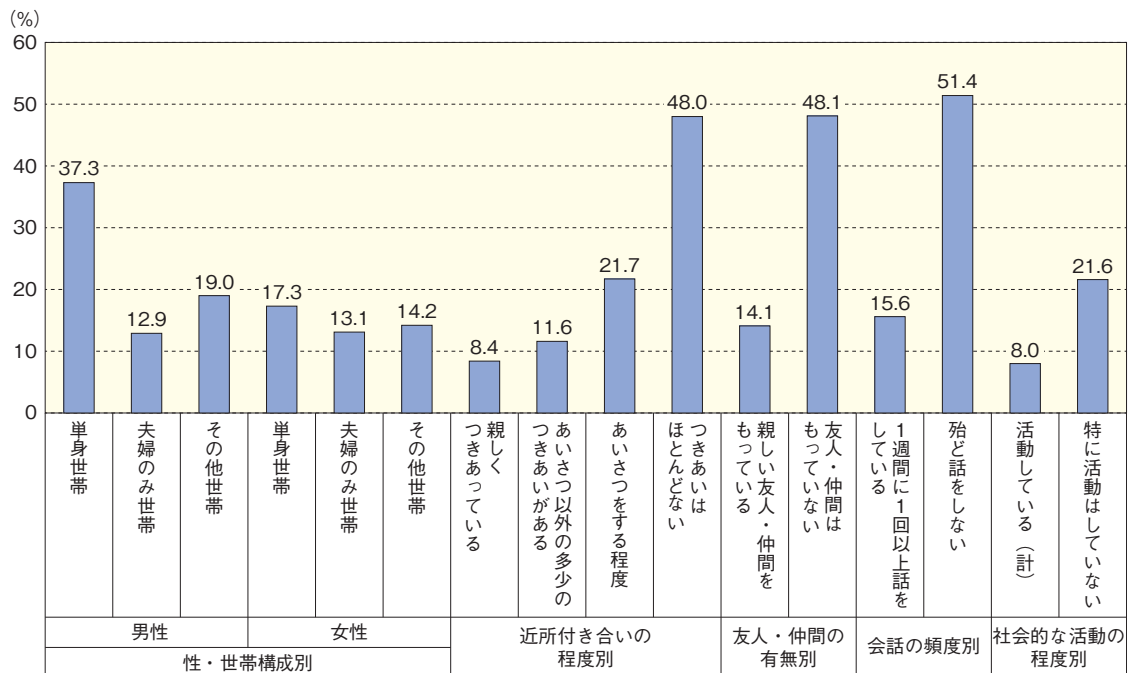
多世代交流・高齢者の社会参画による
生きがいづくり

1. 高齢者の意識調査

活力ある健康長寿社会を実現するためには、それぞれの高齢者の方々が生きがいを持って、心豊かに生活することが重要である。内閣府が実施した高齢者の意識調査では、生きがいを感じていないと回答した人の特性としては、社会的に孤立した状況にある人の割合が高い。

性別及び世帯構成別で見ると、男性の単身世帯の割合が突出して高く、37.3%が生きがいを感じていないと回答している。また、行動面に関しては、近所づきあいの程度別において「近所づきあいがほとんどない人」は48.0%、友人及び仲間の有無別において「友人・仲間をもっていない人」は48.1%、会話の頻度別において「殆ど会話をしない人」に至っては、51.4%が生きがいを感じていないと答えており、このような他者との交流が少ない高齢者は、半分程度の人が生きがいを感じていないという結果となっている（図表1-2-1）。

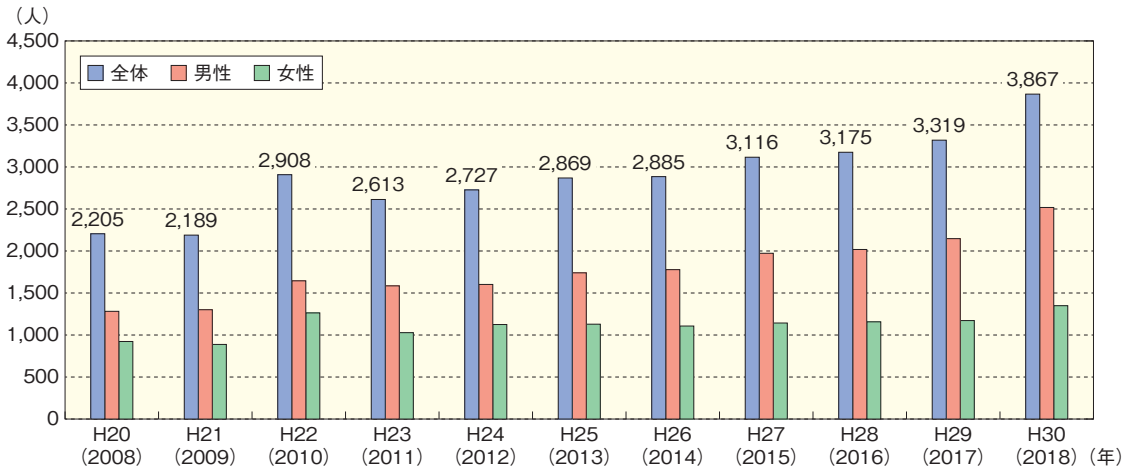
図表1-2-1 生きがいを感じていない高齢者の割合



資料：「高齢者の住宅と生活環境に関する調査（H30年）」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

また、近年、高齢単身世帯において異状死として取り扱われた死亡者（いわゆる孤独死）（東京23区内）は増加傾向にあり、そのうち約6割が男性となっているとともに、近年女性の孤独死の数はあまり変化していない一方、男性の孤独死の数は増加幅が大きい（図表1-2-2）。さらに、東京都では、町会・自治会への加入率は減少する傾向にあり、このまま放置すれば、地域活動においても高齢者の孤立化が進行する環境にある（図表1-2-3）。

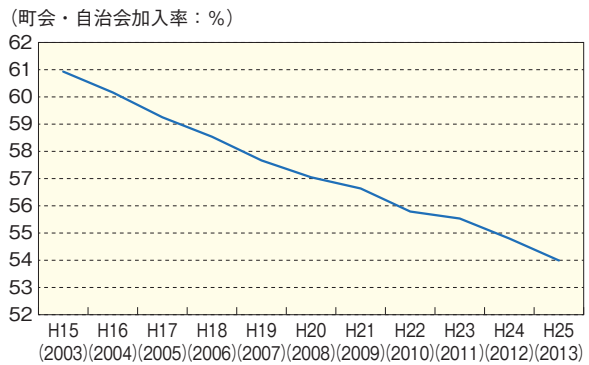
図表1-2-2 東京23区内における孤独死の推移（65歳以上の単身世帯の自宅での死亡者数）



資料：「東京都監察医務院で取り扱った自宅住居で亡くなった単身世帯の者の統計」（東京都福祉保健局東京都監察医務院）を基に国土交通省都市局作成

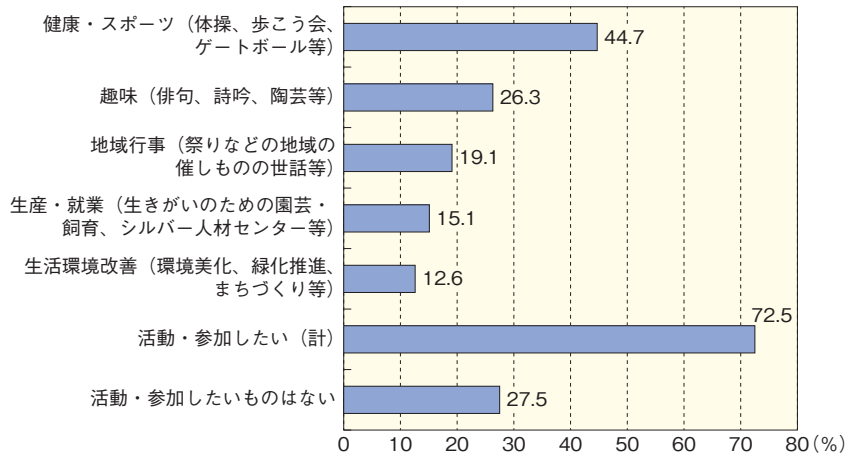
一方、内閣府による「高齢者の地域社会への参加に関する意識調査」では、7割以上の人は何らかの活動に参加したいと回答しており、他者との交流を持つことに対する意識が高いことが分かる。参加したい具体的な活動内容については、健康やスポーツだけでなく、趣味や地域行事等、多岐にわたっており（図表1-2-4）、このような高齢者のニーズに応え、その孤立化を防止するためには、高齢者の心の豊かさや生きがいづくりにつながる、多世代間の交流や高齢者による社会参画の機会創出を促進する取組が重要である。

図表1-2-3 東京都における町会・自治会加入率の推移



資料：「東京の自治のあり方研究会（H27）」（東京都）
 ※事務局による各区市町村ヒアリング結果により集計。
 平成15年から25年までの10年間の数値が把握されている33区市町村の平均値を集計。

図表1-2-4 高齢者が参加したい活動（上位抜粋）



資料：「高齢者の地域社会への参加に関する意識調査（H25年）」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

2. 多世代間の交流の促進

①官学連携団地活性化推進事業〔埼玉県春日部市〕

大学生等の地域貢献活動を通じた多世代間交流×団地の活性化

春日部市の武里団地は、UR都市機構が管理する約5,000戸の大型団地であり、昭和41(1966)年に入居が開始され、当時は東洋一のマンモス団地と呼ばれていた。しかし、近年、入居者の急激な高齢化が進展しているほか、入居者自体の減少も進んでいる。

このような状況を受け、市では、平成23(2011)年から、地元の大学や専修学校等と連携し、団地に居住し、かつ、地域貢献活動に取り組む大学生等を対象に、家賃や通学費用の一部を助成し、団地への入居促進やその活性化に向けた取組を行っている。

学生の行う地域貢献活動としては、夏祭り等の団地自治会が主催するイベントへの運営協力・参加がある。物資の運搬やテントの組み立てを行い、イベント当日の会場アナウンスで会場を盛り上げるとともに、子どもの見守りも行っている。また、キャンドルナイトなどの学生自主企画イベントも行われており、地域の子ども達も交えた多世代間の交流を促進し、高齢入居者の孤立化の防止を図るとともに、学生の入居・活動による団地の活性化が期待されている（図表1-2-5）。

図表1-2-5 武里団地における多世代交流イベント（夏祭りの様子、キャンドルナイトの様子）



資料：春日部市提供

②喫茶ランドリー〔株式会社グランドレベル〕

家事室付き喫茶店×地域住民の交流促進

株式会社グランドレベルは、「1階づくりは、まちづくり」との考えのもと、人々のための居場所となる様々な空間づくりを行っており、その一つが、家事室付きの喫茶店「喫茶ランドリー」である。平成30(2018)年1月に墨田区の住宅街にある建物の1階にオープンしたこの店は、手袋の梱包作業場であった空間を改装し、店内に洗濯機や乾燥機、ミシンやアイロンなどの家事が行えるスペースと、喫茶スペースを併設した施設となっており、店内スペースのレンタルも行っている。

高齢者から子ども、主婦、サラリーマンまで、地域の多様な人々に、ものづくりやワークショップなど様々な目的で利用され、私設の公民館のような役割を担っている。施設に集う人々の間では、知らない人との会話も生まれ、新たなコミュニティの創出にもつながっている。

また、令和元(2019)年10月には、3店目の喫茶ランドリーが、神奈川県座間市のホシノタニ団地にオープンした。ホシノタニ団地は、高齢単身世帯の入居が多い市営住宅と、30、40代の子育て世帯の入居が多い一般住宅が共存していることから、今後、喫茶ランドリーに幅広い世代の地域住民が集い、多世代間の交流が広がることが期待されている（図表1-2-6）。

図表1-2-6 喫茶ランドリーの外観及び利用者の様子（東京都墨田区）



資料：外観写真は阿野太一、利用者の様子は株式会社グランドレベル提供

3. 高齢者の社会活動への参画の促進

①鎌倉リビングラボ〔神奈川県鎌倉市〕

高齢者の社会参画×地域コミュニティの活性化

鎌倉市では、平成29(2017)年1月より、住民、行政、企業、大学等の多様なステークホルダーの共創による「鎌倉リビングラボ」を設立し、運用を開始した。リビングラボとは、まちの主役である住民が主体となって、暮らしを豊かにするための物・サービスを生み出すことなどを通じて、暮らしをより良いものにしていく活動である。主にヨーロッパで広まってきているが、近年日本でも注目されてきている地域・社会活動である。

鎌倉リビングラボでは、特に高齢化が進む今泉台地区を、超高齢社会の先進地域として、世界が迎える長寿社会のニーズにかなう暮らしを豊かにするためのモノやサービス、まちの仕組みを、住民が主役となって生み出し、そこから新しい価値を創出する活動が行われている。

具体的には、東京大学高齢社会総合研究機構によるコーディネートのもと、高齢者をはじめ

とする住民が望むまちの未来やライフスタイル像をワークショップ等の対話から抽出し、それを叶える具体的な商品、サービスを企業とともに試作し、住民が試作品等を実際に試用し、住民の意見を引き出すことにより、生活者目線に立った使い勝手の良い商品の開発・改善につながるという活動が行われている。生活の現場で住民が開発の初期段階から主体的に参加するのが特徴で、これまでテレワーク用家具などが商品化された。

今後、鎌倉リビングラボは、引き続き産官学民の連携のもと、様々なテーマを設定して新たな企業や団体、住民の参加を募りつつ、活動を広げていく予定である。

このような長寿社会のニーズを踏まえた産官学民の連携による住民中心のイノベーション創出活動の過程で、高齢者の社会参画の促進や、地域コミュニティの活性化に貢献することが期待されている。(図表1-2-7)。

図表1-2-7

国際産学共同研究相手であるスウェーデンとの多世代ワークショップ及び平成30(2018)年のスウェーデン国王夫妻と高円宮妃久子殿下による御視察の様子



資料：鎌倉市提供

②小さな公園活用プロジェクト〔東京都豊島区〕

中小規模公園の再生×高齢者から子どもに至る様々な住民の社会参画等

豊島区は、もともと大規模な公園が少なく、区民一人当たりの公園面積は23区中最も小さい。一方で、区内には、160箇所以上もの公園・児童遊園が点在し、区の面積に対する公園の数の割合は、23区でもトップクラスである。これらの多くは、中小規模であるが、十分活用されてきたとは言い難く、区としては、これらの公園・児童遊園を、住民にとって魅力ある地域のコミュニティの場として再生する取組を進めている。

この一環として、区は、地元には本社を置く民間企業との協働プロジェクトとして、西巣鴨二丁目公園と上り屋敷公園の2公園をモデル公園として、園内の施設リニューアルや新たな活用方法について検討を実施。両公園では、平成30(2018)年10月から、公園周辺の住民や高齢者施設、保育園、商店、事業者等の方々が参加する「井戸端かいぎ」を継続的に開催。参加者が公園の現状に関する「見つめ直し」を行うことから始め、公園の再生に関する意見交換を行い、「井戸端かいぎ」の場でも出された住民の多種多様なアイデアをもとに、公園の中心にあるシンボルである樹木の周りにツリーベンチを設置する等、様々な工夫を施した上で、令和元(2019)年12月に、公園をリニューアルオープンした。「公園でくつろぎたい」との住民の意見に応えるため、園内のハード面を補完する手段として、「PARK TRUCK(パークトラック)」と呼ばれる移動車両の運行も開始した。「PARK TRUCK」では、コーヒーなどのドリンクや焼き菓

子を提供するほか、区立図書館の本や絵本を用意し、公園内で自由に読むことができる。

公園の再生を検討する過程で、「井戸端かいぎ」を通じ、高齢者から子どもに至る様々な住民による社会活動への参画の機会が創出され、また、多世代間の住民の交流が行われるとともに、地域のコミュニティの場として再生された公園の場を通じ、多様な利用者間の新たな交流の創出も期待されている（図表1-2-8）。

図表1-2-8 井戸端かいぎ及びPARK TRUCKの様子



資料：豊島区提供

4. 年齢・障害の有無を超えた交流の促進

ボッチャの普及・啓発〔東京都多摩市〕

ユニバーサルスポーツ×年齢・障害の有無を超えた交流促進

「ボッチャ¹⁾」は、年齢・障害の有無を問わず多様な人々がプレーでき、高齢者や障害者も一緒に楽しむことができるユニバーサルスポーツである。

多摩市は、市内の特別支援学校が、地域団体や公立小中学校の交流にボッチャを活用してきたことをきっかけとして、ボッチャの普及・啓発に取り組んでいる。児童館、公民館においてボッチャの体験会を開催するほか、青少年問題協議会、社会福祉協議会等の地域団体や企業のイベントなどにおいても体験会や競技会が開催されており、その裾野が広がっている。

また、令和元(2019)年10月には、市内のチームのみならず、友好都市である長野県富士見町のチームも交えて、「ボッチャ2020TAMAカッププレ大会」を開催し、ボッチャを「知り」、「楽しむ」、「交流する」機会を通じて、「共生社会の実現」に向けた取組を進めている。

ボッチャというユニバーサルスポーツの普及に伴い、これに参加することによる年齢・障害の有無を超えた多様な人々の交流が促進され、様々な世代の人々に障害者の方々に対する理解が深まるとともに、地元の特別支援学校の生徒による大会メダル・参加賞の作成など障害者の方々が様々な形で役割を担うことを通じ、障害者の方々の活動の幅が広がることも期待されている（図表1-2-9）。

1) ボッチャ：ヨーロッパで生まれた重度脳性麻痺者もしくは同程度の四肢重度機能障害者のために考案されたスポーツで、パラリンピックの正式種目（一般社団法人日本ボッチャ協会HP）

図表1-2-9 ボッチャのプレ大会の様子



資料：多摩市提供



第3節

健康増進の取組（健康寿命の延伸等）

1. 健康寿命と平均寿命、医療費の動向

日本人の平均寿命は延伸傾向であり、世界でもトップクラスの長寿国となっている。平成30(2018)年における我が国の男性の平均寿命は81.25歳で世界第3位、女性の平均寿命は87.32歳で世界第2位となっており、世界有数の長寿国となっている（厚生労働省の「平成30年簡易生命表」）。

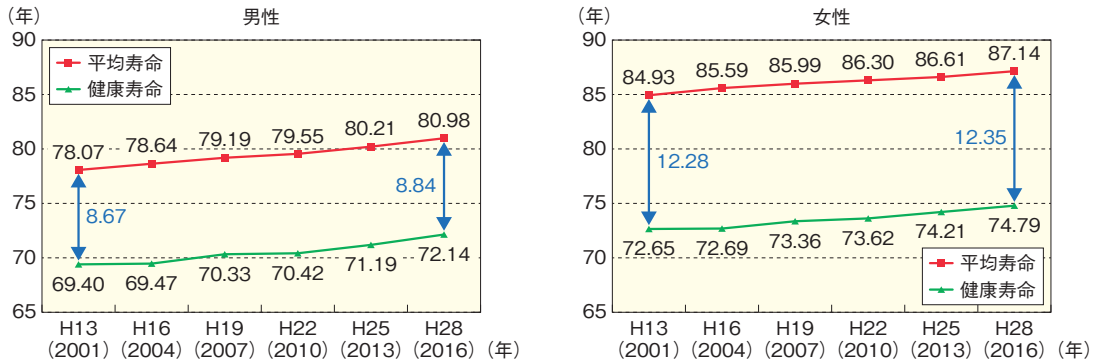
一方、平均寿命の延伸は、少子化の進行とも相まって、結果として急速な高齢化にもつながっている。内閣府の「高齢社会白書（令和元年版）」によると、高齢化の要因は、年齢階級別の死亡率の低下による65歳以上人口の増加及び少子化の進行による若年人口の減少であるとしている。高度経済成長は医療技術の進歩を促し、死亡率を低下させ、長寿社会という恩恵を生み出した一方で、我が国の高齢化は「世界のどの国も経験したことのない速度で進行している」と言われる状況にもなっている。

特に、急速な高齢化は、高齢者の生活の質に大きな影響を与えている。寿命が長くなっても健康に支障が生じ、医療や介護が必要になる期間が長くなると、経済的にも精神的にも大きな負担を生じ、高齢者個人の生活の質の低下を招くおそれがあるとともに、医療費や社会保障費の増加にもつながることとなっている。

寿命の指標として、世界保健機関（WHO）は、平成12(2000)年に健康寿命という概念を提唱している。健康寿命とは、平均寿命から寝たきりや認知症など介護状態の期間を差し引いた期間であるとされており、平成28(2016)年世界の健康寿命ランキングでは、1位はシンガポールで76.2歳、日本は2位で74.8歳となっている（WHO「Life expectancy and Healthy life Data by country」）。

我が国においては、平均寿命と健康寿命がともに延伸傾向にあり、その乖離幅が示す、介護等で日常生活が制限される期間は、近年ほとんど変化していない（図表1-3-1）。

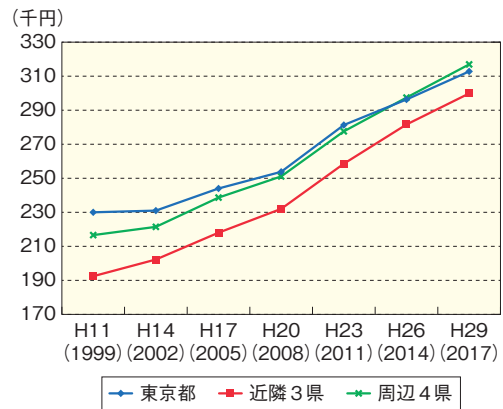
図表1-3-1 健康寿命と平均寿命の推移



資料：「平成30年高齢社会白書」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成
 平均寿命：平成13・16・19・25・28年は、厚生労働省「簡易生命表」、平成22年は「完全生命表」
 健康寿命：平成13・16・19・22年は、厚生労働科学研究費補助金「健康寿命における将来予測と生活習慣病対策の費用対効果に関する研究」、平成25・28年は「第11回健康日本21（第二次）推進専門委員会資料」

一方、一人当たりの国民医療費の推移を首都圏の圏域別に見ると、いずれの圏域でも増加傾向にあり、高齢者割合の増加や医療の高度化に伴い、医療費の増大が、高齢化社会の抱える課題の一つとなっている（図表1-3-2）。

図表1-3-2 圏域別一人当たり国民医療費の推移（首都圏）



資料：「国民医療費」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

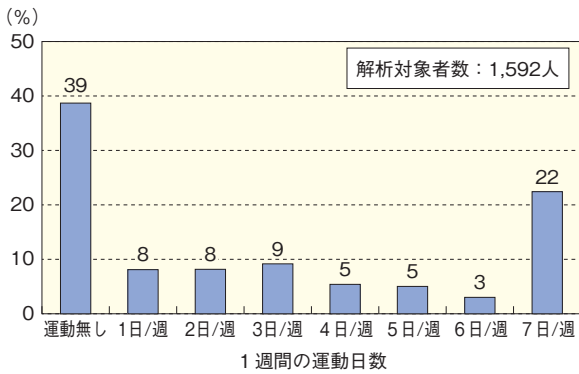
平均寿命を高い水準で維持しながら健康寿命との乖離幅を低減させるためには、高齢者においても生活の中で運動を習慣づけるなど、健康増進に取り組む必要があるが、厚生労働省の「平成30年国民健康・栄養調査」によれば、調査対象（約1,600人）の高齢者の1週間における運動の傾向では、全く運動を

しない割合が約4割程度存在しており、健康寿命の延伸につなげるためにも、これらの集団が適度な運動に取り組むよう促す仕掛けづくりが重要である（図表1-3-3）。

また、新潟県見附市では、寝たきり予防や生活習慣病予防などの健康増進を目的として、科学的プログラムに基づく健康づくり教室（有酸素運動や筋力トレーニング等）を開催したところ、3年後には、健康づくり教室参加者の医療費が、非参加者に比べ、年間一人当たり10万円程度抑制されたという報告もされている（図表1-3-4）。

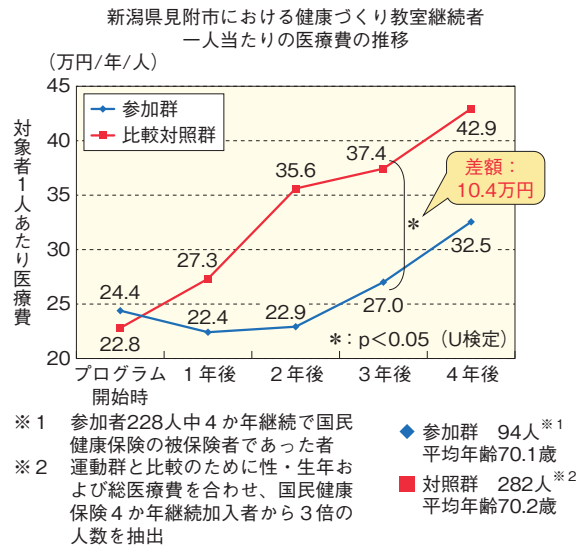
このような状況を踏まえ、活力ある健康長寿社会を実現する観点から、適切な「運動」や「食生活」、健康意識の向上等を通じ、高齢者等の健康増進を図り、健康寿命の一層の延伸に向けた取組を強化することが重要である。

図表1-3-3 65歳以上の1週間の運動日数（全国）



資料：「平成30年国民健康・栄養調査」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-4 健康づくりによる医療費抑制の実例



※1 参加者228人中4か年継続で国民健康保険の被保険者であった者
 ※2 運動群と比較のために性・生年および総医療費を合わせ、国民健康保険4か年継続加入者から3倍の人数を抽出

◆ 参加群 94人 ※1
 平均年齢70.1歳
 ■ 対照群 282人 ※2
 平均年齢70.2歳

資料：筑波大学久野研究室・(株)つくばウエルネスリサーチ提供

2. ウォーキングなど運動の促進による健康寿命の延伸

①健康ポイント事業（山梨県甲府市）

健康意識の向上等による生活習慣改善×ポイント制度活用

甲府市では、市民が健康に対する関心を高め、健康的な生活習慣を実現することを目的に、平成30(2018)年度から令和元(2019)年度にかけて、実証事業として健康ポイント事業を実施している。本実証事業への参加者は、高齢者だけでなく、40～50歳代の働き盛り世代の参加者も比較的多い。

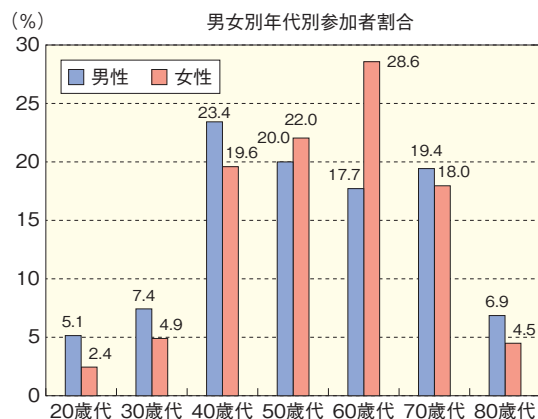
本実証事業では、「食」をテーマにした管理栄養士による講演、体組成測定（筋肉量、体脂肪率、BMI値等の身体測定）を行う健康セミナーの開催やウォーキングイベントを実施するとともに、体組成測定の結果における体脂肪率、BMI値等の改善状況やウォーキングの日々の歩数に応じてポイントを付与する取組を実施している（図表1-3-5）。なお、付与されたポイントについては、プリペイドカードへの交換ができ、買い物等への利用が可能となっている。

市としては、この実証事業を通じ、今後の健康づくり施策の展開や、健康寿命の延伸につながることを目指している。

図表1-3-5 健康セミナーの様子及び健康ポイント事業における参加者の男女別・年代別割合



資料：甲府市提供



②いばらきヘルスロード【茨城県】

ウォーキングの推進×安全等に配慮したコースの指定・公表

茨城県では、健康づくりのため、ウォーキングの推進を図るとともに、高齢化社会を見据え、子どもから高齢者、障害のある人も安全に歩くことができる県を目指す「いばらきヘルスロード」という取組を行っている。

様々な自治体で、誰でも手軽に取り組めるウォーキングが健康増進のために推進されており、ウォーキングマップの作製・配布が行われているが、「いばらきヘルスロード」では、歩行上の安全等の観点からコースが備えるべき要件が定められており、ガードレール等による歩車道区分など歩行者の安全性が配慮されていること、看板等によりコースの案内がなされていること、トイレや休憩できる場所があること、車椅子がすれ違える道幅があること等が要件とされ、令和2(2020)年3月末時点で、360のコースが指定されている。

また、コースとしての必須の要件ではないものの、備えることが望ましい要件として、景観が良く、歩行に飽きがこないこと、周辺に名所・旧跡があること、地域の農林水産物や文化に接するポイントがあること等が定められており、コースを歩くことで、住民が地元の風土・歴史・産物に触れ、自然や環境を大切に思うことにもつながることを期待している。

県は、コースガイドのほか、日々のウォーキングを記録するカードも配布するとともに、ウォーキングの成果に応じた表彰等も行っている（図表1-3-6）。

県は、平成28(2016)年3月から体重や血圧、歩数等の運動量など日々の健康記録、使用している薬の情報、予防接種歴の記録など母子健康手帳の情報、健康診断の結果等を一覧で管理できるアプリ「マイME-BYOカルテ」を公開している。個人の健康情報を一覧化することで、健康状態の把握を容易にすることを目的としている。

また、令和2(2020)年3月に、「マイME-BYOカルテ」に個人の未病の状態を数値で確認できる「未病指標」を実装した。「未病指標」は4つの領域（生活習慣、メンタルヘルス・ストレス、認知機能、生活機能）の15項目を入力することで、未病の状態を点数で表示するなど、生活習慣の改善等につながる取組となっている（図表1-3-7）。



資料：神奈川県提供

4. 高齢者の就労促進を通じた健康寿命の延伸

ウェブアプリGBER(東京大学)

ICTを活用したシニア就労マッチング×健康寿命延伸

高齢化が進む中、多くの高齢者が就労等の何かしらの社会参画をしたいと考えている中、平成28(2016)年、東京大学では、勤労意欲のある高齢者の持つ多様なスキルと、地域の各種求人情報とのマッチングをサポートするため、高齢者にとって使い勝手のよいウェブアプリ「GBER」(Gathering Brisk Elderly in the Region(地域の元気高齢者を集める)の略)を開発した。

首都圏では、千葉県柏市の高齢者団体が本アプリを活用し、植木の剪定作業等の就業機会のマッチングを行い、平成28(2016)年のアプリ運用開始から4年で延べ3,800人以上の就業機会の創出を実現した。現在では、本アプリは、千葉県内だけでなく、他の自治体や民間においても活用の場を広げている（図表1-3-8）。

山梨県が、健康寿命の長さは男性が全国1位、女性が3位（平成28(2016)年）(厚生労働省の「第11回健康日本21(第二次)推進専門委員会資料」、高齢者の就業率(有業率)は男女とも全国1位(平成29(2017)年)となっている事実(総務省の「平成29年就業構造基本調査」)にも見られるように、高齢者の就業は、社会参画のほか、適度な運動等を通じて健康増進にもつながると考えられ、本アプリの活用が健康寿命の延伸に寄与することも期待されている。

図表1-3-8 GBER及びGBERを介した剪定作業



資料：東京大学提供

小括

活力ある健康長寿社会に向けた首都圏における取組として、「高齢化社会に対応したまちづくり・都市機能の確保」、「多世代交流、高齢者の社会参画による生きがいづくり」、「健康増進の取組（健康寿命の延伸等）」の観点から、その背景や意義、内容等について、様々な事例を交えながら、簡単な分析と紹介を行ってきた。

特に、ここに紹介したそれぞれの取組は、急速な高齢化が進行する中、それぞれの地域の特性や課題の内容に応じ、事業主体が様々な創意工夫を施して進めてきたものであり、誰もが健康で、かつ、生きがいのある生活を送ることができる健康長寿社会の構築につながるものと評価される。

我が国の社会の活力を維持し、健康長寿社会を実現する上で、今後は、これらの取組が一層の拡がりを見せることはもとより、首都圏内のみならず、全国各地において、地域の実情に即した創意工夫に富む新たな取組が創出され、深化されることが重要である。地方公共団体をはじめとする各種主体が、実効的な新たな取組を検討し、深化させる上で、ここに紹介した様々な取組が一つの参考になるものと、確信するところである。

第2章 首都圏整備の状況

第1節

人口・居住環境・産業機能の状況

1. 人口の状況

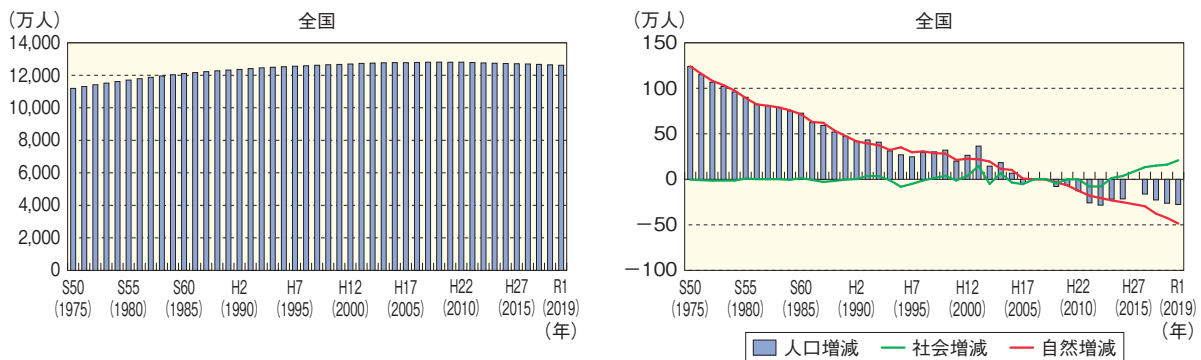
首都圏の人口推移

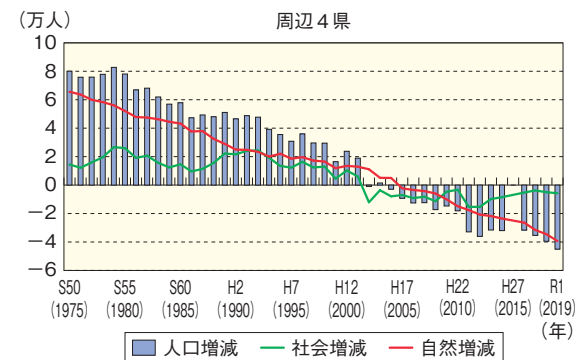
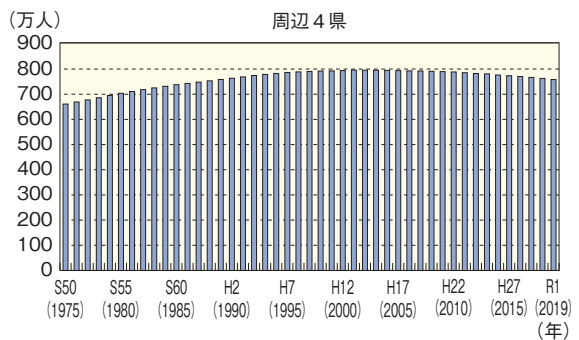
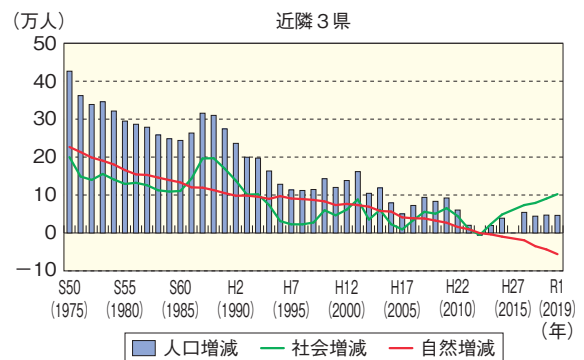
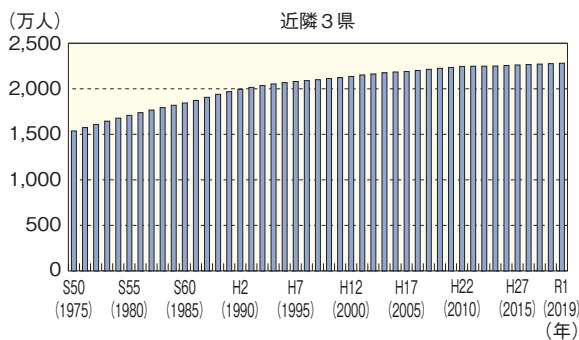
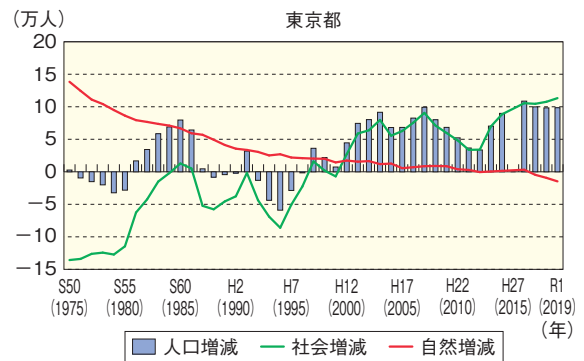
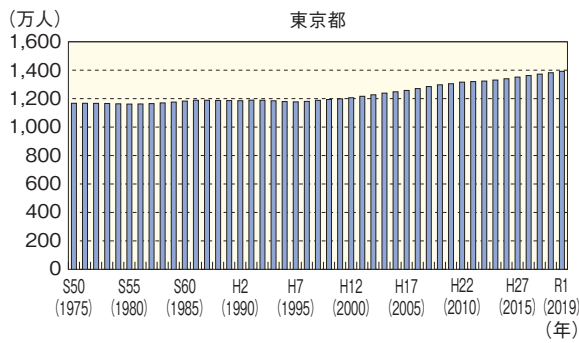
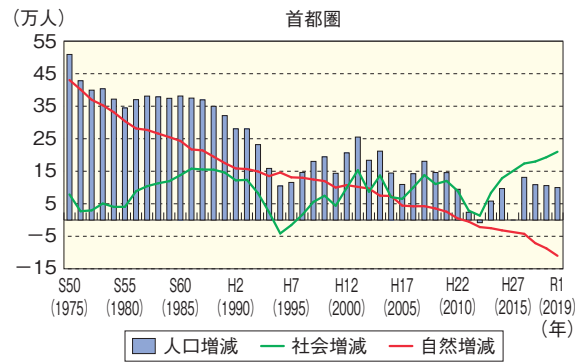
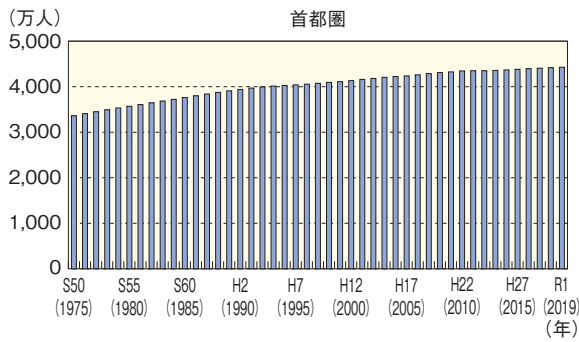
首都圏の総人口は、昭和50(1975)年以降一貫して増加し、令和元(2019)年10月1日現在で4,428万人となっており、全国の35.1%を占めている一方、令和2(2020)年には減少局面に転じるものと見込まれている。圏域別の人口を見ると、東京都は平成7(1995)年以降、近隣3県は昭和50(1975)年以降増加傾向である一方、周辺4県は、平成13(2001)年をピークに減少に転じている。

人口動態を見ると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は、首都圏においては漸減傾向にあったものの、平成22(2010)年まではプラスで推移していたが、平成23(2011)年に初めて減少に転じ、令和元(2019)年は11万人減となっている。東京都は平成28(2016)年までは増加していたものの、それ以降は減少に転じている。

また、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は、首都圏においては、平成6(1994)年、平成7(1995)年に一時マイナスに転じたものの、平成8(1996)年からはプラスで推移しており、令和元(2019)年は20.9万人増となっている。圏域別に見ると、特に、東京都及び近隣3県は近年大きく増加している一方、周辺4県は平成14(2002)年以降マイナスで推移している(図表2-1-1)。

図表2-1-1 人口、自然増減数及び社会増減数の推移



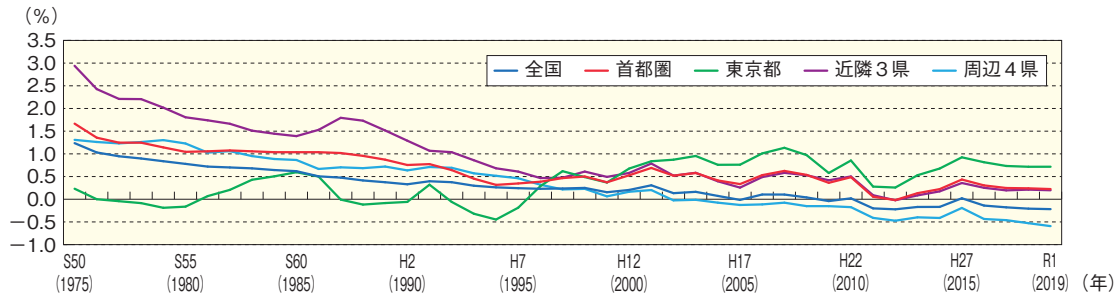


資料：「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）（総務省）を基に国土交通省都市局作成

人口増減率を見ると、首都圏の人口増減率は、昭和50(1975)年以降一貫して全国水準を上回って推移している。

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

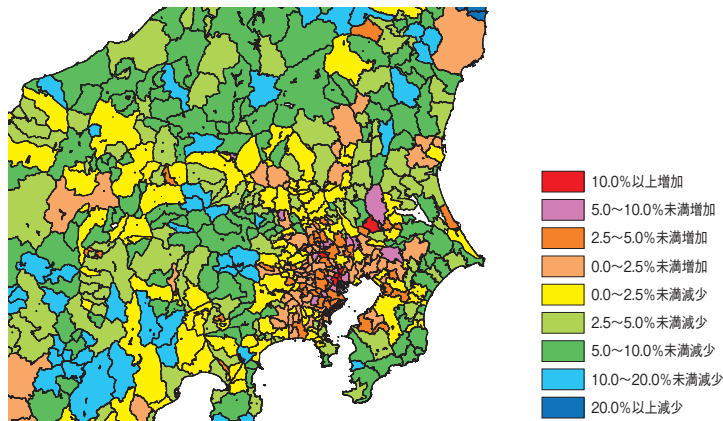
図表2-1-2 全国・首都圏・東京都・近隣3県の人口増減率の推移



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

首都圏内の市区町村別の人口増加率を見ると、平成22(2010)年から平成27(2015)年までの5年間で、特に、東京都心部及びその周辺の市区町村における増加率が高いことがわかる（図表2-1-3）。

図表2-1-3 市区町村別人口増減率（平成22(2010)年～27(2015)年）



資料：「日本統計地図 平成27年国勢調査 都道府県・市区町村別人口増減率」（総務省）より一部抜粋

2. 居住環境の状況

住宅供給の状況

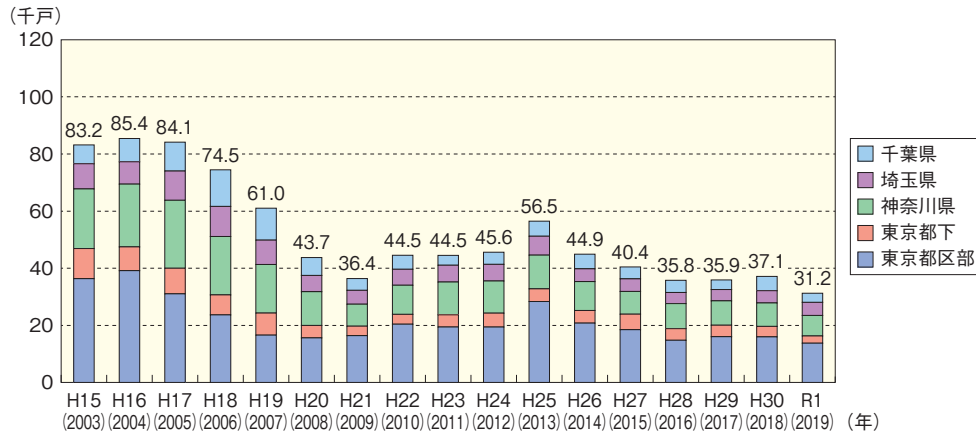
①分譲マンションの供給動向

東京圏における分譲マンションの供給動向は、平成25(2013)年以降ほぼ減少傾向が続いており、令和元(2019)年は前年比で微減し、約3万1千戸であった（図表2-1-4）。

また、今後、建築後相当の年数を経た分譲マンション等の急増が見込まれる中で「マンションの建替えの円滑化等に関する法律（平成14年法律第78号）」を活用した建替え事業は首都圏で平成31(2019)年4月までに87件の実績となっている。

なお、近年、超高層住宅（一般には、20階建て以上のいわゆるタワーマンションを指す。）が東京の湾岸エリア等で増加し、局所的な人口増加が学校の教室不足等の課題をもたらしていると指摘されている。このような中、平成30(2018)年には、江東区では一定の大規模なマンションの建築に際し、多様な世代、世帯が交流できるマンションと近隣地域を含めた良好な住環境の形成を推進するための条例改正を行う等の対策が講じられている。

図表2-1-4 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



資料：(株)不動産経済研究所資料を基に国土交通省都市局作成

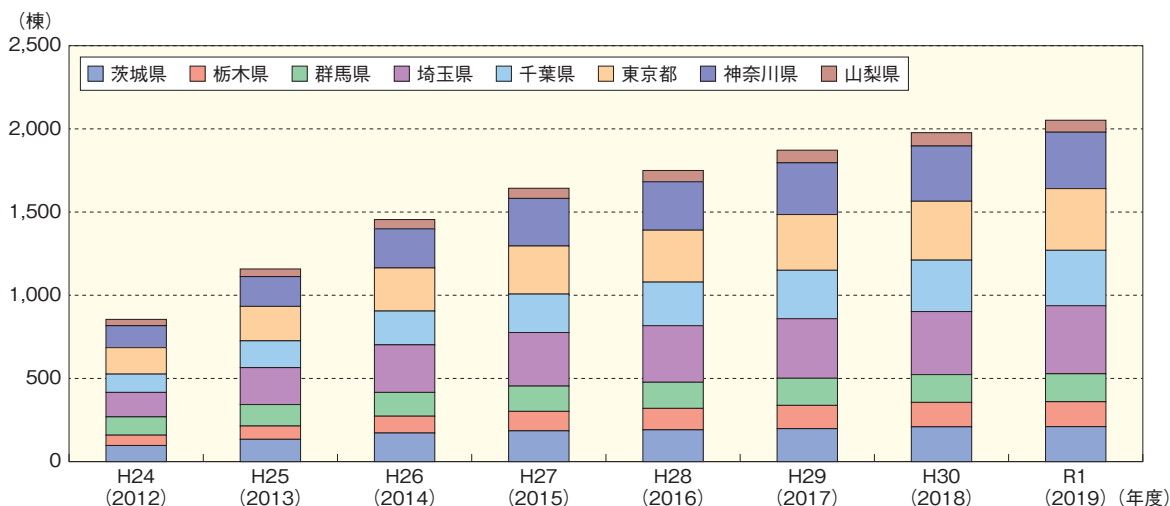
②高齢者向け住宅の供給状況

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

このため、平成23(2011)年4月に「高齢者の居住の安定確保に関する法律」を改正し、国土交通省と厚生労働省との共同により、バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の登録制度を創設し、同年10月に施行した。

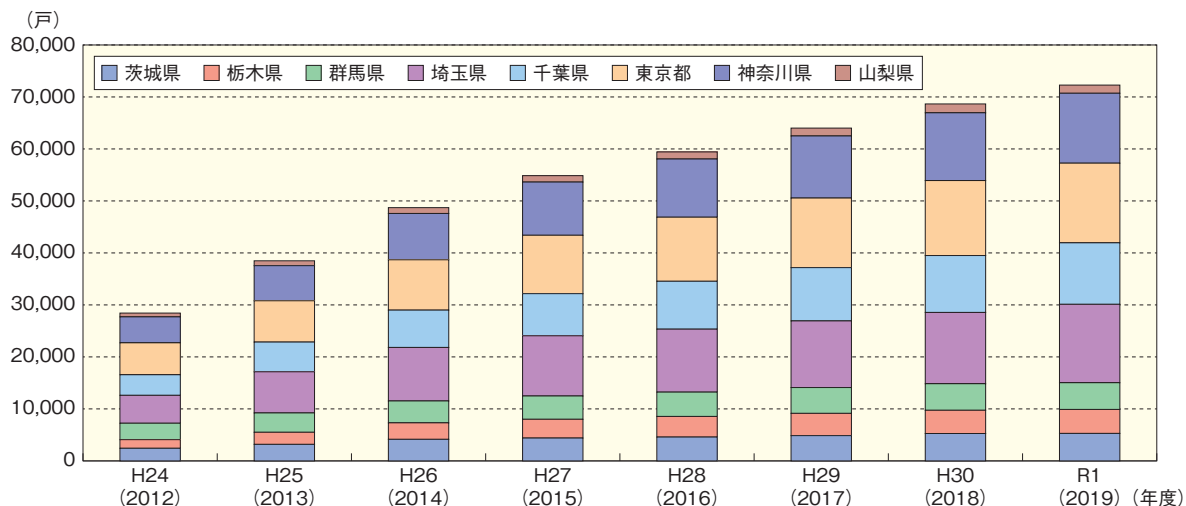
令和2(2020)年3月末時点において、全国では7,600棟254,747戸、首都圏では2,052棟72,281戸の登録がなされており、いずれも増加する傾向にある(図表2-1-5、2-1-6)。

図表2-1-5 サービス付き高齢者向け住宅の登録状況の推移（棟数）



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

図表2-1-6 サービス付き高齢者向け住宅の登録状況の推移（戸数）



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

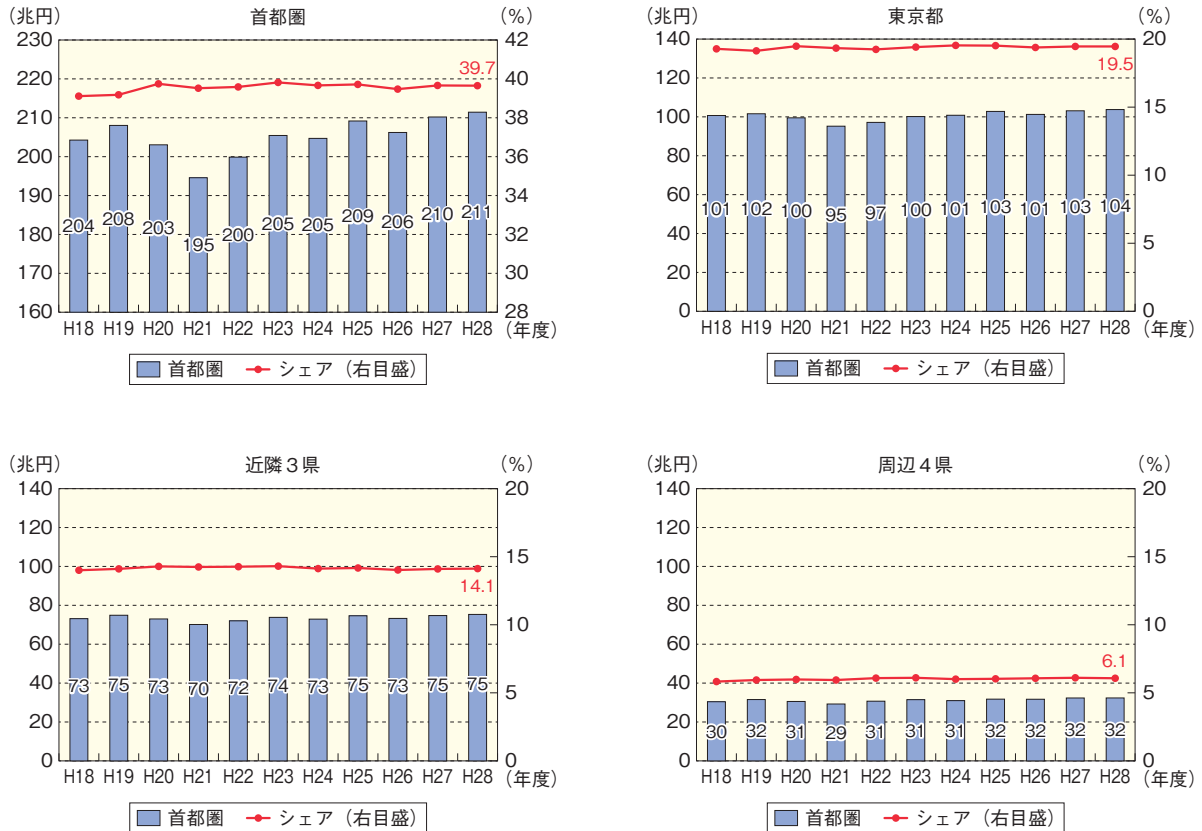
3. 産業機能の状況

(1) 首都圏の経済状況

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

また、全国各都道府県の県内総生産（実質）の合計に対する首都圏のシェアは39.7%を占めており、特に東京都の割合は高く、首都圏のシェアの約半分を占めている（図表2-1-7）。

図表2-1-7 各都道府県の県内総生産の合計に対する首都圏のシェアと実額



注：全国各都道府県の県内総生産（実質）の合計値は、便宜的に該当項目を積み上げて作成しており、統計の性質上、実質値とは一致しない。
資料：「県民経済計算」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

人口一人当たりの県内総生産（実質）の都道府県別の順位（平成28(2016)年度）を見ると、全国1位は東京都（761.5万円/人）であり、2位の愛知県（499.3万円/人）と比較しても、1.5倍以上の高い水準にある。一方、平成23(2011)年度から平成28(2016)年度までの間における東京都の人口増減率は全国中1位と高いものの、県内総生産（実質）の成長率は18位、人口一人当たりの県民所得の伸び率は46位であり、人口増加の勢いほど経済成長できていない（図表2-1-8）。

図表2-1-8 都道府県別人口増加率、県内総生産（実質）成長率、1人当たり県民所得伸び率

県内人口の増加率 (2011→2016)			県内総生産（実質）の成長率 (2011→2016)			1人当たり県民所得の伸び率 (2011→2016)		
1	東京都	3.2%	1	宮城県	18.9%	1	福島県	19.9%
2	沖縄県	2.6%	2	福島県	14.9%	2	宮城県	19.1%
3	愛知県	1.2%	3	沖縄県	11.8%	3	岩手県	16.8%
4	埼玉県	1.1%	4	岩手県	10.1%	4	沖縄県	14.5%
5	神奈川県	0.9%	5	石川県	8.7%	5	山形県	14.4%
⋮			⋮			⋮		
	18	東京都	3.6%			46	東京都	1.8%
⋮			⋮			⋮		
全国平均		△0.7%	全国平均		3.3%	全国平均		7.4%

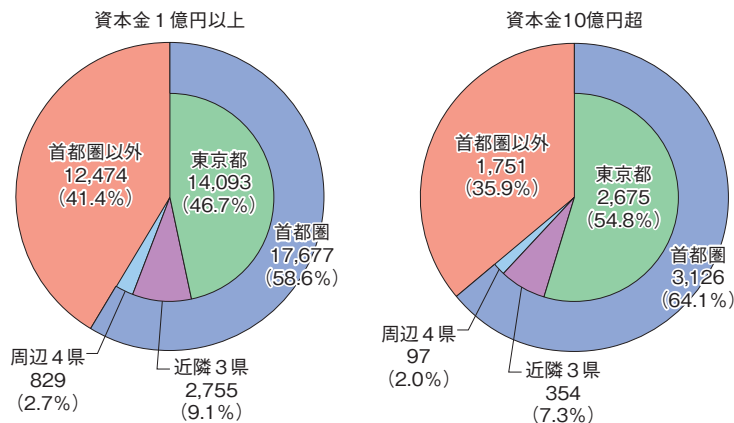
資料：「県民経済計算」（内閣府）に基づき国土交通省都市局作成

(2) 首都圏の事業・業務環境等 (内国法人の立地状況)

資本金1億円以上の普通法人（内国法人（国内に本店又は主たる事務所を有する法人）のうち、公共法人、公益法人等、協同組合等、人格なき社団等以外の法人）の立地状況を見ると、首都圏が17,677社で、全国（30,151社）の58.6%を占め、特に、東京都が14,093社と、全国の46.7%を占めている。

また、資本金10億円超の普通法人の立地状況を見ると、首都圏が3,126社で、全国（4,877社）の64.1%を占め、特に、東京都が2,675社と、全国の54.8%を占めており、東京都への立地が集中している状況がわかる。（図表2-1-9）。

図表2-1-9 首都圏における普通法人数（平成30(2018)年度)

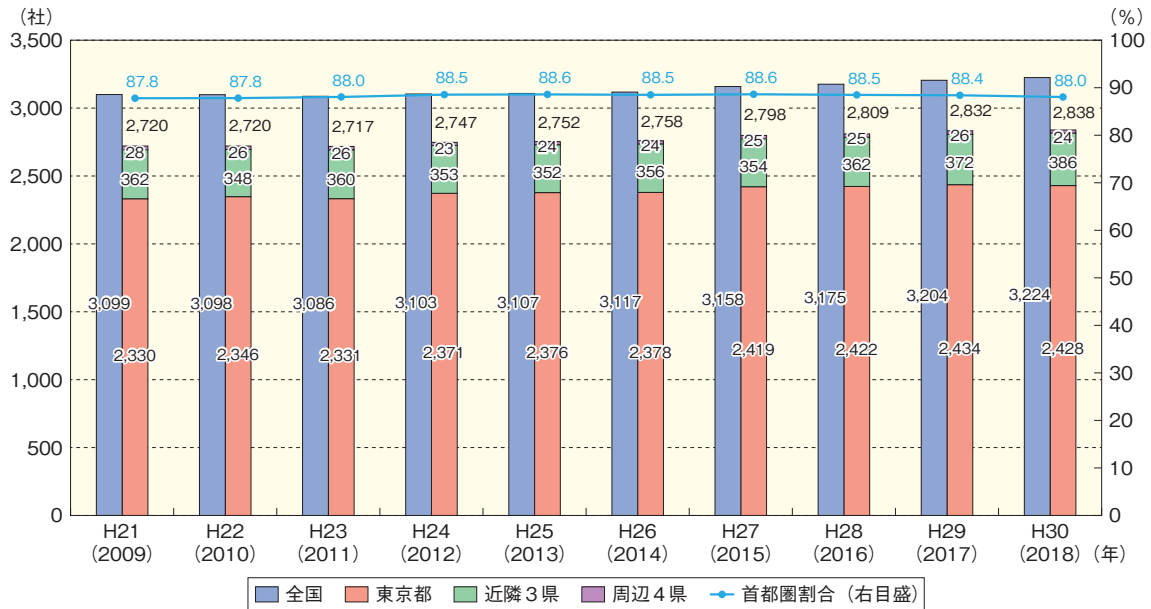


資料：「国税庁統計年報」（国税庁）を基に国土交通省都市局作成

(外資系企業の立地状況)

外資系企業の日本における本社の立地状況を見ると、平成31(2019)年3月には全国の3,224社の88%に当たる2,838社が首都圏にあり、その数は平成23(2011)年以降増加している。特に東京都が占める割合は非常に高く、平成31(2019)年3月には首都圏の約86%の2,428社が東京都に所在している(図表2-1-10)。

図表2-1-10 全国・首都圏の外資系企業数の推移



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

以上のように、内国法人、外資系企業ともに、その立地が東京都に集積している状況を踏まえ、東京一極集中の是正に向け、地方での良質・安定な雇用機会を確保する観点から、平成27(2015)年度、地方での企業の本社機能の拡充や、東京23区からの企業の本社機能の移転を促進する「地方拠点強化税制」が創設され、平成30(2018)年度には、支援対象施設の追加や税制特例の適用に係る要件の緩和など本税制の拡充が図られている。

(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、令和元(2019)年度の大学・大学院数は265校となっている。また、大学・大学院学生数は前年度から283人減となっている一方で、特に、東京都、千葉県等において増加している(図表2-1-11)。

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

図表2-1-11 首都圏等の大学・大学院数及び学生数（令和元(2019)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	786	4	2,918,668	9,509
首都圏合計	265	2	1,294,203	▲ 283
茨城県	10	0	38,156	▲ 824
栃木県	9	0	22,567	305
群馬県	14	0	33,121	▲ 605
埼玉県	28	0	116,925	▲ 1,769
千葉県	27	0	115,499	2,941
東京都	140	2	760,035	2,568
神奈川県	30	0	190,675	▲ 2,885
山梨県	7	0	17,225	▲ 14

注1：「大学・大学院数」については、大学本部の所在地による。

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

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

(3) 首都圏における各産業の動向

(製造業の動向)

平成30(2018)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49,356件で全国の26.2%、従業者数は約198万人で全国の25.7%であり、それぞれの全国に占める割合は、首都圏の人口の全国に占める割合（34.9%）よりも、いずれも低い状況となっている。

ただし、周辺4県においては、事業所数、従業者数のいずれの全国シェアとも、各県の人口の全国に占める割合を超える状況となっている（図表2-1-12）。

図表2-1-12 首都圏等の製造業の事業所数等

	事業所数 (H30)			従業者数 (H30)			製造品出荷額等 (H29)			人口 (H30)	
	実数(件)	全国シェア (%)	H29年比 (%)	実数(人)	全国シェア (%)	H29年比 (%)	金額(百万円)	全国シェア (%)	H28年比 (%)	実数(千人)	全国シェア (%)
全国	188,249	100.0	-1.6	7,697,321	100.0	1.7	319,035,840	100.0	5.6	126,443	100.0
首都圏合計	49,356	26.2	-1.7	1,976,517	25.7	2.4	84,292,939	26.4	6.3	44,176	34.9
茨城県	5,043	2.7	-2.2	271,055	3.5	3.1	12,279,488	3.8	9.6	2,877	2.3
栃木県	4,210	2.2	-0.2	206,152	2.7	2.3	9,233,280	2.9	3.2	1,946	1.5
群馬県	4,763	2.5	-0.6	211,738	2.8	3.2	9,029,035	2.8	3.8	1,952	1.5
埼玉県	10,902	5.8	-0.7	396,691	5.2	3.3	13,507,456	4.2	6.5	7,330	5.8
千葉県	4,774	2.5	-0.9	207,400	2.7	2.3	12,126,270	3.8	6.4	6,255	4.9
東京都	10,322	5.5	-4.3	251,310	3.3	-0.4	7,628,318	2.4	-2.0	13,822	10.9
神奈川県	7,604	4.0	-1.2	359,025	4.7	2.4	17,956,427	5.6	10.2	9,177	7.3
山梨県	1,738	0.9	-1.5	73,146	1.0	2.7	2,532,665	0.8	12.5	817	0.6

注1：従業者4人以上の事業所

注2：製造品出荷額等は平成29(2017)年値

資料：「平成30年工業統計調査」（経済産業省）、「人口推計」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

(物流拠点の整備状況)

東京圏には成田国際空港、東京国際空港（羽田空港）、京浜港など我が国を代表する広域物流拠点が存在している。また、これらの広域物流拠点を中心として高規格幹線道路を始めとした道路網が整備される等、都市インフラの整備が進んでいることに加え、後背圏に大きな人口・産業を抱えている。

このような状況の中、我が国産業の競争力強化、高度化・多様化した物流ニーズへの対応、物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図るため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（平成17年法律第85号）に基づく総合効率化計画の認定制度を通じた物流の総合化

及び効率化を図っている。首都圏における同法に基づく令和元(2019)年度の総合効率化計画の認定事例としては、分散していた物流拠点を集約し、トラック予約受付システムを導入することにより、輸送網の集約、トラックの走行距離等の削減に伴う二酸化炭素排出量の削減等を指向する取組(神奈川県横浜市)等がある。

4. 女性・高齢者等の社会への参加可能性を開花させる環境づくり

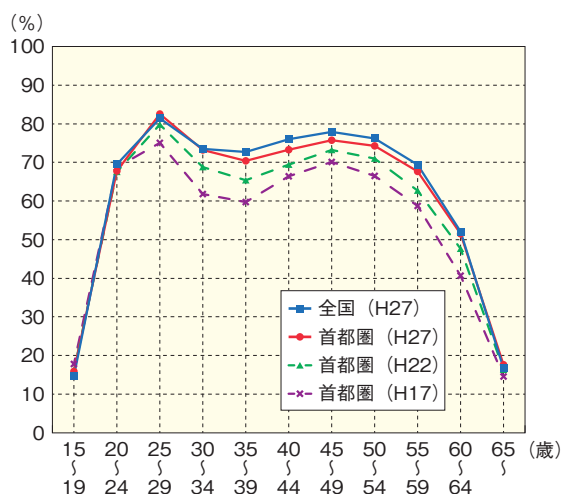
女性の活躍の促進

我が国の女性の労働力率は、30歳代を谷としたM字カーブを描いている。平成27(2015)年国勢調査では、全国の女性の労働力率は、25~29歳で1950年代以降初めて8割を超え、M字カーブの底である35~39歳の労働参加率が72.7%に上昇する等、全年齢階層で上昇している。また、全国と首都圏でM字カーブの谷となる30歳代の労働力率を比べると、30~39歳の段階で首都圏が全国よりも低くなり、それより高齢層の労働力率も全国を上回らない傾向が見られる(図表2-1-13)。

また、平成30(2018)年の全国の女性の育児休業取得率は8割を超えており(厚生労働省「平成30年度雇用均等基本調査(確報)」)、育児休業は着実に定着しつつある。また、全国における妊娠前に就業していた女性の第1子出産前後の就業継続率の推移を見ると、これまでは、4割前後で推移してきたが、最新の調査では53.1%へと上昇している。育児休業制度を利用して就業継続をした女性の割合も39.2%と上昇している(図表2-1-14)。

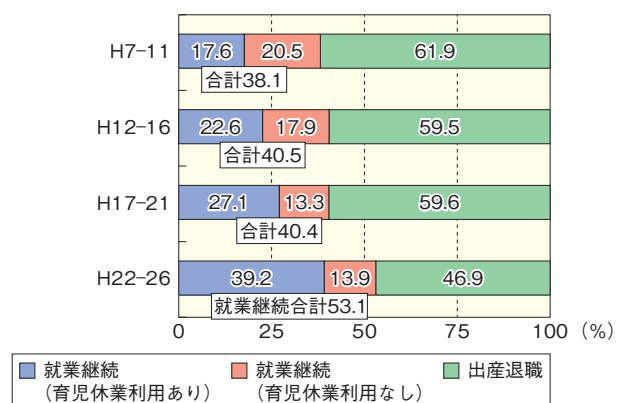
一方、首都圏の平成31(2019)年4月時点の保育定員数は89万人と、対前年で約4万人の増加となり、保育の受け皿の整備が進んでいる(図表2-1-15)。また、平成31(2019)年4月時点の待機児童は、全国で約1.7万人、首都圏では約7千人と前年を下回った。なお、東京都における待機児童は、平成29(2017)年4月から平成31(2019)年4月にかけて大きく減少しているものの、依然として、首都圏の待機児童数の約52%と過半を占めている(図表2-1-16)。

図表2-1-13 全国・首都圏の年齢階層別の女性の労働力率



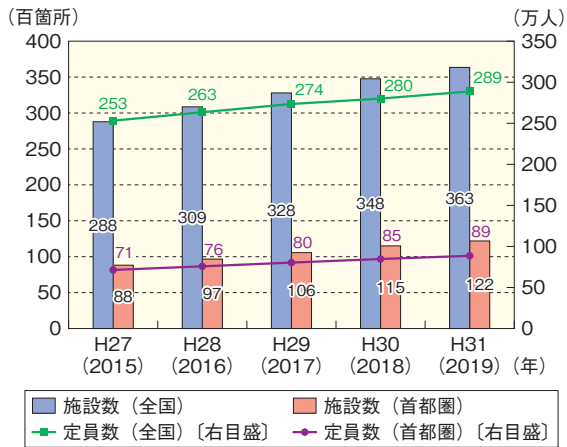
資料：「国勢調査」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

図表2-1-14 全国の出産前有職者の第1子出産前後の就業変化



資料：「第15回出生動向基本調査」(平成27年・社会保障・人口問題研究所)を基に国土交通省都市局作成

図表2-1-15 全国・首都圏の保育所等施設数及び定員数（各年4月1日時点）



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

注2：定員数については、以下のものを集計している。

平成27年～平成29年

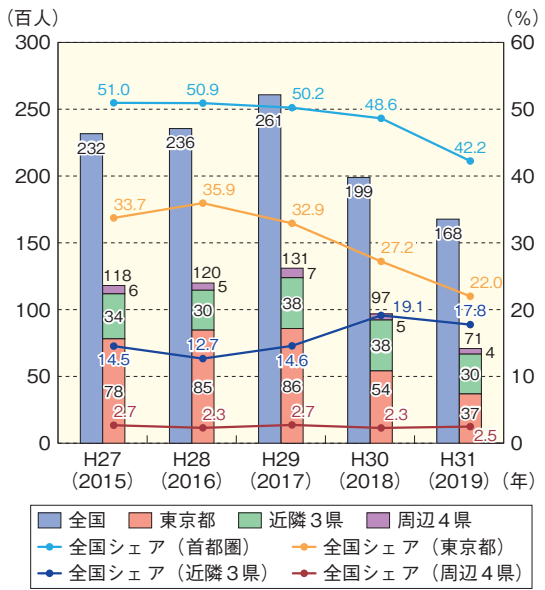
保育所、特定地域型保育事業の認可定員並びに幼保連携型認定こども園、幼稚園型認定こども園、地方裁量型認定こども園の利用定員

平成30年～平成31年

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

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

図表2-1-16 全国・首都圏の待機児童数、首都圏の全国シェアの推移（各年4月1日時点）



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

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) 震災対策

① 首都直下地震対策特別措置法の制定及びこれに基づく取組状況

平成25(2013)年11月に、首都直下地震が発生した場合において首都中枢機能の維持を図るとともに、首都直下地震による災害から国民の生命、身体及び財産を保護することを目的として、「首都直下地震対策特別措置法」(平成25年法律第88号)が制定され、同年12月に施行された。

同法に基づき、平成26(2014)年3月、震度6弱以上の地域や津波高3m以上で海岸堤防が低い地域等を「首都直下地震緊急対策区域」として指定した上で、「首都直下地震緊急対策推進基本計画(以下「基本計画」という。)」及び「政府業務継続計画(首都直下地震対策)」を閣議決定した。

基本計画においては、首都直下地震対策の基本的な方針として、

- ・ 首都中枢機関の業務継続体制の構築とそれを支えるライフライン及びインフラの維持
- ・ 膨大な人的・物的被害へ対応するため、あらゆる対策の大前提としての耐震化と火災対策、深刻な道路交通麻痺対策、膨大な数の避難者・帰宅困難者対策等
- ・ 社会のあらゆる構成員が連携した「自助」「共助」「公助」による社会全体での首都直下地震対策の推進
- ・ 東京2020大会に向けた対応

等を示している。

また、基本計画には、平成27(2015)年3月の閣議決定により、期限を定めた定量的な減災目標を設定するとともに、当該目標を達成するための施策について具体目標等が盛り込まれた。定量的な減災目標として、平成27(2015)年度から今後10年間で、想定される最大の死者数を約2万3千人から概ね半減、想定される最大の建築全壊・焼失棟数を約61万棟から概ね半減させることを掲げている。

さらに、平成28(2016)年3月、基本計画に基づき、首都直下地震の発生時に各防災関係機関が行う応急対策活動の具体的な内容を定めた「首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画(以下「具体計画」という。)」が中央防災会議幹事会において決定された。具体計画では、切迫性の高いマグニチュード7クラスの首都直下地震を想定しており、人命救助に重要な72時間を意識しつつ、緊急輸送ルート、救助、医療、物資、燃料の各分野でのタイムラインと目標行動の設定等が示された。具体計画は、令和元(2019)年5月に改定され、緊急輸送ルート、各種防災拠点等について更新されている。

一方、政府業務継続計画(首都直下地震対策)においては、首都直下地震発生時に、首都中枢機能の維持を図り、国民生活及び国民経済に及ぼす影響を最小化するため、発災時においても政府として維持すべき必須機能(「内閣機能」「被災地域への対応」等)を定め、これに該当

する中央省庁の非常時優先業務を円滑に実施することができるよう、一週間外部から庁舎への補給なしで、職員が交代で非常時優先業務を実施できる体制を目指し、執行体制、執務環境等を確保することとしている。本計画に基づき、中央省庁は、省庁業務継続計画について見直しを行い、内閣府においては、省庁業務継続計画について有識者等による評価を行ったほか、平成28(2016)年4月には、「中央省庁の業務継続ガイドライン」の改定を行った。このような取組を通じて、首都直下地震発生時においても政府として業務を円滑に継続することのできるよう、業務継続体制を構築していくこととしている。

このほか、首都直下地震対策特別措置法に基づき、首都中枢機能の維持及び滞在者等の安全確保を図るべき地区を「首都中枢機能維持基盤整備等地区」（令和元(2020)年3月現在で千代田区、中央区、港区及び新宿区）として指定し、必要な基盤整備等を図ることとしている。

②南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部における取組状況

首都直下地震が発生した場合、首都圏の広域において震度6弱から震度7の強い揺れが発生することが想定されており、首都圏は、他の地域と比べ人口や建築物、経済活動が極めて高度に集積していることから、人的・物的被害や経済被害が甚大なものになると予想される。さらに、首都圏には政治・行政・経済の首都中枢機能も集積しているため、国全体の経済活動等への影響や海外への波及も懸念されている。

これらの国家的な危機に備えるべく、多くの社会資本の整備・管理や交通政策、海上における人命・財産の保護等を所管し、また全国に多数の地方支分部局を持つ国土交通省では、平成25(2013)年に「国土交通省南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」及び「対策計画策定ワーキンググループ」を設置し、省の総力を挙げて取り組むべきリアリティのある対策を「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」として、平成26(2014)年4月1日に策定した。南海トラフ巨大地震については、本対策計画の策定と併せて、地方ブロックごとに、より具体的かつ実践的な「地域対策計画」を策定した。

平成31(2019)年1月の「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」では、平成28(2016)年の熊本地震や平成30(2018)年の大阪府北部の地震や北海道胆振東部地震等、地域に深刻な影響を与える災害が頻発していることを踏まえ、「防災・減災・国土強靱化のための3か年緊急対策」の推進や南海トラフ巨大地震及び首都直下地震対策計画の改定を決定した（図表2-2-1）。

図表2-2-1 「国土交通省 南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省 首都直下地震対策計画」改定（平成31（2019）年1月）の概要

「国土交通省 南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省 首都直下地震対策計画」改定（平成31年1月）の概要

背景

平成26年4月に策定した「国土交通省 南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省 首都直下地震対策計画」について、以下の状況を踏まえ改定

- (1) 近年の地震対応を踏まえた改定（平成28年熊本地震、平成30年北海道胆振東部地震等）
- (2) 最近の社会経済情勢を踏まえた改定（2020年の東京五輪、道路法等・港湾法改正等）

主な改定内容

(1) 近年の地震対応を踏まえた改定

①平成28年熊本地震

- ラストマイルを含めた円滑な支援物資輸送体制の構築の推進
- 災害現場における無人化施工技術の開発 等



物置集積所における
物流専門家による仕分け

②平成30年大阪北部地震、北海道胆振東部地震

- 住宅・建築物の耐震化及びブロック塀等の安全確保に向けた取組
- 観光需要の早期復旧に向けた支援
- 駅間停車した列車からの乗客の救済、踏切長時間遮断対策等の取組
- 外国人利用者を含む帰宅困難者等の行動判断に資する情報提供体制を強化 等



過去の地震での建物や塀の被害状況

(2) 最近の社会経済情勢を踏まえた改定

①2020年東京オリンピック・パラリンピック

- 外国人を含む旅行者の安全確保のための情報提供や避難誘導
- 航空機の安全対策 等



JNTOにおいて、グローバルサイトでの情報発信や
24時間の電話による問い合わせ対応を多言語で実施

②関係法令の改正（道路法等、港湾法）

- 国による重要物流道路の指定及び災害復旧等代行制度の創設
- 国による非常災害時の港湾施設の管理業務の実施 等



道路啓開の実施

資料：国土交通省

(2) 密集市街地の現状及び整備状況

老朽化した木造住宅が密集し、細街路が多く公園等のオープンスペースの少ない密集市街地では、地震時に家屋の倒壊や大火等の発生、更には消火・避難・救助活動の遅れ等により重大な被害を受ける危険性が極めて高く、早急な整備改善が課題になっている。

国土交通省では、「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」（約8,000ヘクタール（平成13(2001)年））の状況を、都道府県及び政令指定都市の協力を得て詳細に把握し、その結果を平成15(2003)年7月に公表した。

このような密集市街地の安全性確保のため、危険な密集市街地のリノベーションの戦略的な推進を目的に、平成19(2007)年3月に「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」（平成9年法律第49号）を改正した。

密集市街地については、平成23(2011)年3月に閣議決定された住生活基本計画（全国計画）において、従来の延焼危険性の指標に加え、避難の困難性、つまり、地区内閉塞度や地域特性等を考慮した「地震時等に著しく危険な密集市街地」（約6,000ヘクタール（平成22(2010)年））について、令和2（2020）年度までに概ね解消（最低限の安全性を確保）することとしている。

このため、国土交通省では、全国の市区町村を対象に調査を実施し、その地区数及び面積を平成24(2012)年10月に公表した。平成30(2018)年度末時点では、首都圏に全国の約14%に当たる435ヘクタールの「地震時等に著しく危険な密集市街地」が存在しており、なかでも、東京

都が316ヘクタールと首都圏の7割を占めている。

平成28(2016)年3月に閣議決定された「住生活基本計画（全国計画）」においても、「地震時等に著しく危険な密集市街地 約4,450ヘクタール（平成27年速報）」を令和2(2020)年度までに概ね解消することとしている。

「地震時等に著しく危険な密集市街地」が集中する東京都では、「防災都市づくり推進計画」を策定し、木造住宅密集地域を中心に震災時に特に甚大な被害が想定される地域を整備地域として指定するなどして、具体的な方策を定めている。平成24(2012)年1月には「木密地域不燃化10年プロジェクト」実施方針を策定し、整備地域のうち、地域危険度が高いなど、特に重点的・集中的に改善を図るべき地区について、不燃化特区（重点整備地域）（令和元(2019)年度末現在53地区）を指定し、特区ごとに整備プログラムを定めることとしている（図表2-2-8）。令和2(2020)年3月には「防災都市づくり推進計画」の「基本方針」を改定し、整備地域全28地域のうち不燃領域率70%以上の地域数を、令和7(2025)年度までに半数以上、令和12(2030)年度までに全地域とする目標を定めている。

また、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等が総合的に行われ、密集市街地の整備改善が図られているところである。住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）等の実施状況を見ると、実施地区については、首都圏では東京都が約8割を占めている。

2. 治山治水等

(1) 治山事業

首都圏における平成30(2018)年の山地災害の発生状況は39箇所となっており、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、必要に応じ治山施設を設置しつつ、崩壊箇所における森林の再生や機能の低下した森林の整備等を推進する治山事業に取り組んでいる（図表2-2-2）。

図表2-2-2 首都圏における山地災害発生状況（平成30(2018)年）

(単位：百万円)

	合計		林地荒廃		治山施設	
	箇所数	被害額	箇所数	被害額	箇所数	被害額
茨城県	0	0	0	0	0	0
栃木県	0	0	0	0	0	0
群馬県	6	50	2	35	4	15
埼玉県	0	0	0	0	0	0
千葉県	9	124	4	64	5	60
東京都	0	0	0	0	0	0
神奈川県	2	95	1	15	1	80
山梨県	22	889	22	889	0	0
合計	39	1,158	29	1,003	10	155

資料：「森林・林業統計要覧」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

(2) 治水事業

(水害被害)

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。気候変動等に伴う水害の頻発により水害区域面積、一般資産被害額の平成26(2014)年から平成30(2018)年までの5年間の平均は平成25(2013)年までの期間と比較して大きく増加しており、水害密度に関しては、全国と比較して約2倍と高い。

令和元(2019)年度においては、台風第19号(令和元年東日本台風)により首都圏の広範囲に大きな被害が生じた。首都圏で特に甚大な被害の発生した入間川流域(荒川水系)、那珂川、久慈川、多摩川の4水系において、再度災害防止のための「緊急治水対策プロジェクト」に令和2(2020)年1月から着手している。このプロジェクトでは、河道掘削、遊水地、堤防整備等に着手する他、国、都県、市区町村が連携し、霞堤等の保全・有効活用、浸水リスクを考慮した立地適正化計画の作成などのソフト対策を組み合わせ総合的な治水対策が進められている(図表2-2-3)。

また、鬼怒川では平成27(2015)年9月関東・東北豪雨により、1箇所(堤防決壊)、7箇所(溢水等)により多くの家屋浸水被害等が発生するとともに、避難の遅れによる多数の孤立者が発生した。このため、鬼怒川下流域(茨城県区間)においては、国、茨城県、常総市等の7市町が主体となり、再度災害防止を目的とした、決壊した堤防の本格的な復旧、高さや幅が足りない堤防の整備(嵩上げや拡幅)、洪水時の水位を下げるための河道掘削等のハード対策のみならず、タイムラインの整備とこれに基づく訓練の実施、地域住民等も参加する危険箇所の共同点検の実施、広域避難に関する仕組みづくり等のソフト対策も一体となった治水対策が、現在、鬼怒川緊急対策プロジェクトとして取り組まれている。令和2年(2020)年3月末時点では、堤防整備が約58%完成、整備中も併せると約95%となっており、河道掘削は約89%完成、整備中も併せると約95%と整備が進んでいる。

図表2-2-3 関東4水系における「緊急治水対策プロジェクト」



※今後の調査・検討等により追加・変更があります。
 ※事業費は、緊急治水対策プロジェクトのうち、河川大規模災害関連事業、河川等災害復旧事業により、国で実施する河道・流域における対策について記載しています。
 ※四捨五入により合計値が含まない箇所があります。

資料：国土交通省関東地方整備局

(予防的治水対策)

予防的な治水対策として築堤、河道掘削、地下調整池等の治水施設の整備や、水位・雨量情報、洪水予測等の防災情報の高度化を図る等、ハード・ソフト一体となった対策を推進している。特に流域に人口・資産等が集中している利根川、荒川、江戸川においては、堤防拡幅等による堤防強化対策を実施している。このほか、流域一体となった総合的な治水対策として、河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が協働して流域水害対策を推進している。高潮災害に対しては、河川・海岸の堤防、水門、排水機場の整備や、高潮浸水想定区域の指定、高潮ハザードマップの整備等が進められている（各種のハザードマップの公表状況については、図表2-2-4）。

図表2-2-4 首都圏のハザードマップ公表状況（令和2(2020)年3月31日時点）

	市区町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
茨城県	44	42	4	0	10	40	0
栃木県	25	24	5	0	0	22	1
群馬県	35	19	3	0	0	24	3
埼玉県	63	50	46	0	0	38	0
千葉県	54	48	24	3	25	37	0
東京都	62	49	38	2	9	36	2
神奈川県	33	31	14	1	14	30	1
山梨県	27	13	2	0	0	26	7
合計	343	276	136	6	58	253	14

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

(局地的な大雨や集中豪雨への対策)

首都圏における局地的な大雨や集中豪雨に備えた取組の一つとして、令和元(2019)年5月に栃木県足利市で「第68回利根川水系連合・総合水防演習」が実施された。この演習は、昭和22(1947)年のカスリーン台風による未曾有の被害を教訓として昭和27(1952)年から始められ、国土交通省及び1都6県並びに開催市町村の主催により、毎年利根川水系の河川で開催されている。今回は見学者を含めた約16,000人の参加の下、地域特性を活かした伝統工法を織り交ぜた実践的な水防訓練、流域住民の主体的な避難につながる緊急速報メールを活用した洪水情報の大規模配信訓練、関係機関が連携した救出・救護訓練等、実践的な演習が実施された。

また、集中豪雨時の防災活動等に役立てるため、平成28(2016)年7月から高精度に雨量情報を観測できるXバンドMPレーダのデータと広域で雨量情報を観測できるCバンドMPレーダのデータを組み合わせたデータを雨量情報サイト「XRAIN」で配信しており、詳細な雨量情報の観測エリアの広域化と欠測が生じにくい安定した観測が可能となっている。

平成31(2019)年3月には、「避難勧告等に関するガイドライン」が改定され、住民は「自らの命は自らが守る」意識を持ち、自らの判断で避難行動をとるとの方針が示され、この方針に沿って自治体や気象庁等から発表される防災情報を用いて住民がとるべき行動を直感的に理解しやすくなるよう、5段階の警戒レベルとの対応を明記して防災気象情報が提供されている。

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

① 高規格幹線道路の整備等

高速道路ネットワークがつながっておらず、観光振興や医療等の地域サービスへのアクセスもままならない地域や災害に脆弱な地域等において、国土のミッシングリンクの早期解消に取り組むとともに、定時性等ネットワークの質を高めるため、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策や通過交通の排除による都心部の慢性的な渋滞の解消に資する首都圏3環状の整備を推進している。また、環状道路の整備等による道路ネットワークの強化により、拠点的な空港・港湾・鉄道駅へのアクセスの向上を図っている。

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

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

また、東関東自動車道水戸線は、平成30(2018)年2月に鉾田ICから茨城空港北IC間約9kmが開通し、未開通区間についても整備を推進している（図表2-3-1）。

② 都市高速道路の整備

令和元(2019)年12月に首都高速道路小松川JCTが開通した。これにより、中央環状線へのアクセス性の向上や周辺道路の混雑の回避・緩和や埼玉方面への入口アクセス圏域の拡大が期待される。また、同月に首都高速道路渋谷線（下り）渋谷入口が開通した。これにより、渋谷・六本木等からの首都高速道路へのアクセス性向上や渋谷駅周辺の混雑緩和が期待される。さらに、令和2(2020)年3月には横浜北西線が開通した。これにより、東名高速道路から横浜港までが直結され、横浜市北西部と横浜都心、湾岸エリアとの連絡強化等が期待される（図表2-3-2）。新大宮上尾道路（与野～上尾南）については、開通に向けて整備を推進している。

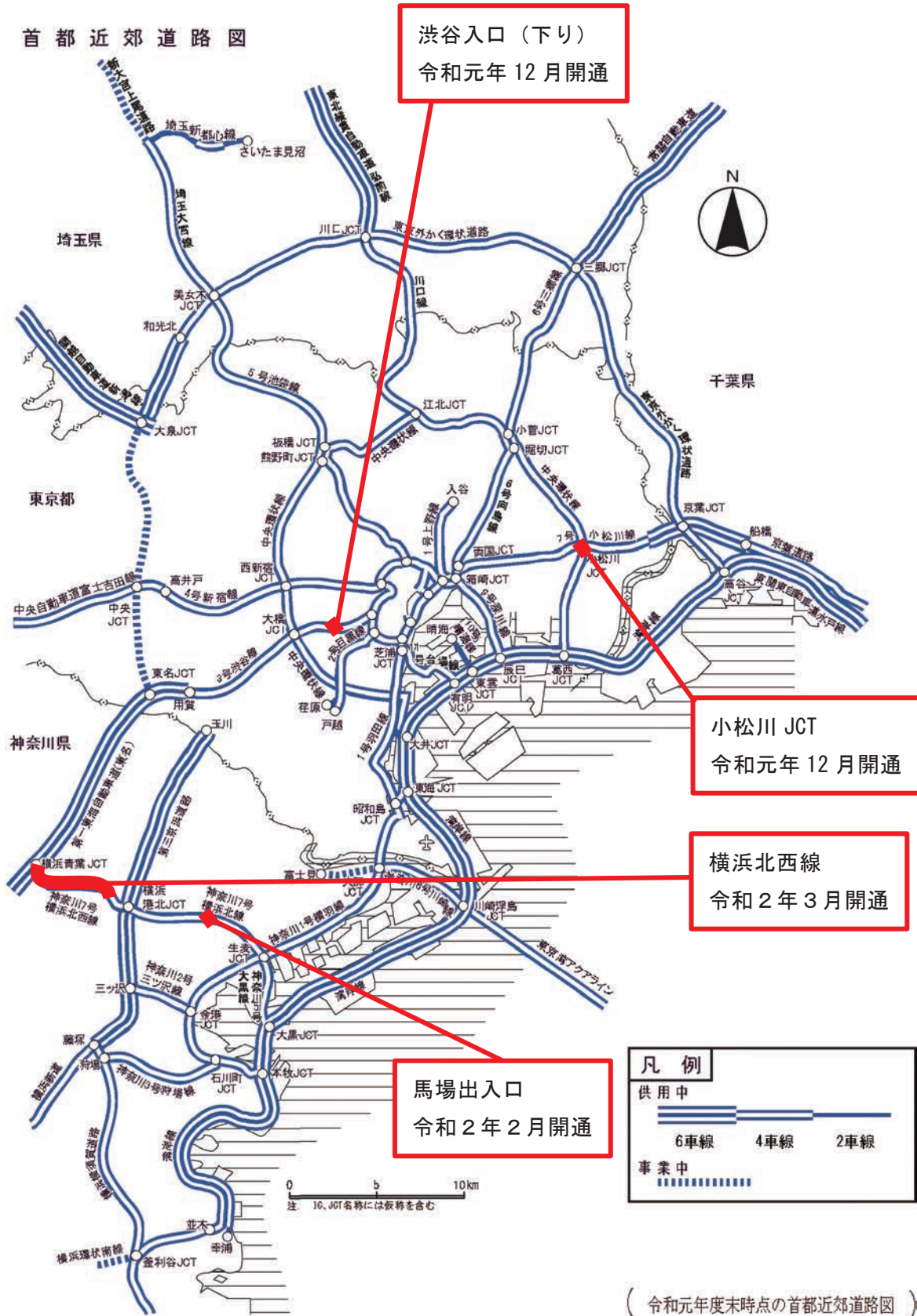
図表2-3-1 高規格幹線道路の整備状況

大都市圏幹線道路図
関東圏高規格幹線道路図



資料：国土交通省

図表2-3-2 都市高速道路（首都高速道路）の整備状況



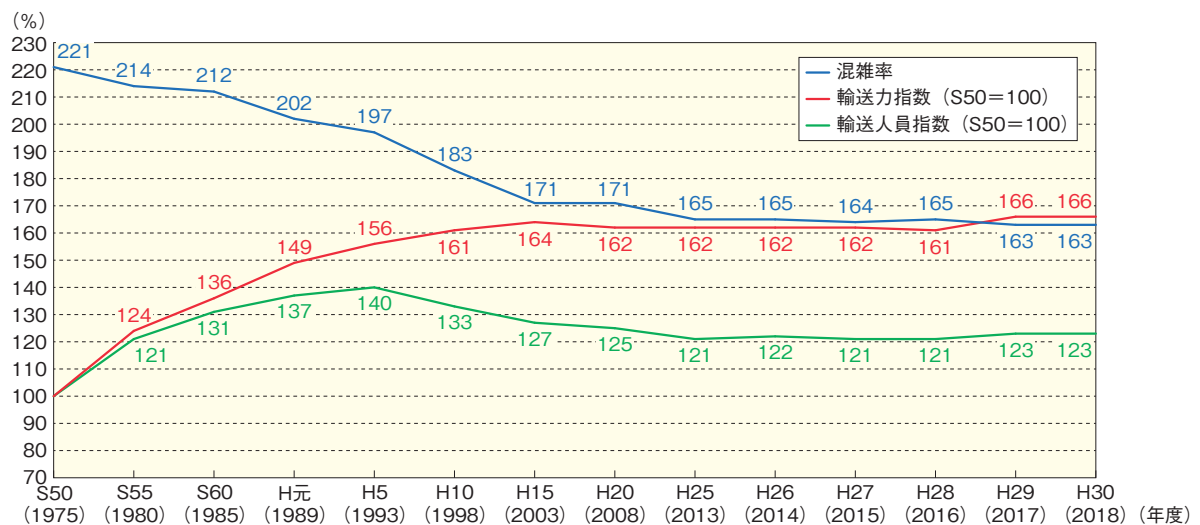
資料：国土交通省

③鉄道の混雑緩和や利便性向上

首都圏における鉄道の通勤・通学の混雑は新線整備、複々線化、車両の長編成化等の取組の結果、改善傾向にあり、平成30(2018)年度における主要31区間の平均混雑率は163%となっているが、このうち7区間を含む全11区間では当面の目標である混雑率180%を超えるなど、依然として混雑の激しい区間も存在する(図表2-3-3、2-3-4)。近年、各鉄道事業者は運行本数増や車両増備等のハード面の対策に加え、通勤時間帯の混雑状況の発信や時差通勤によるポイント・クーポンの付与等のソフト面の対策にも取り組んでいる。また、国土交通省としても、最混雑時間帯に加え前後の1時間の平均混雑率(ピークサイド)についても平成30(2018)年度より公表を開始し、混雑の見える化を進めているところである。引き続き、各鉄道事業者との連携を深めつつ、混雑緩和に向けた対策を進めていく。

また、「都市鉄道等利便増進法」(平成17年法律第41号)に基づき、既存ストックを有効活用し、都市鉄道の利便増進を図るため、平成19(2007)年度より相鉄・東急直通線(横浜羽沢付近～日吉)の事業に着手した。この連絡線は令和元(2019)年11月に開業した相鉄・JR直通線(西谷～羽沢横浜国大)と接続することで、相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とし、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部とを直結することにより、両地域間の速達性が向上するほか、新幹線へのアクセスの向上が期待される。現在、羽沢～新横浜間のトンネルの掘削を順次進める等、工事の進捗を図っている。

図表2-3-3 東京圏における主要31区間の平均混雑率の推移



資料：国土交通省

図表2-3-4 目標混雑率180%を超えている個別路線（11路線）（平成30(2018)年度）

事業者	路線名	区間	混雑率
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	199%
東日本旅客鉄道(株)	横須賀線	武蔵小杉→西大井	197%
	総武緩行線	錦糸町→両国	196%
	東海道線	川崎→品川	191%
東京都交通局	日暮里・舎人ライナー	赤土小学校前→西日暮里	189%
東日本旅客鉄道(株)	京浜東北線（北行）	大井町→品川	185%
	南武線	武蔵中原→武蔵小杉	184%
	埼京線	板橋→池袋	183%
	中央快速線	中野→新宿	182%
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	182%
総武快速線	総武快速線	新小岩→錦糸町	181%

資料：国土交通省

(2) 情報通信体系の整備

(テレワークの推進)

ICT（情報通信技術）を利用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方である「テレワーク」は、ワークライフバランスの実現のほか、人口減少時代における労働力人口の確保や地域の活性化等へも寄与する働き方改革実現の切り札となる働き方で、その推進が求められている。

また、令和元(2019)年6月に閣議決定された「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」や「成長戦略フォローアップ」において、テレワークの推進が位置付けられる等、これまで以上にテレワークの推進に向けた機運が高まってきている。

関係府省は、平成28(2016)年7月から、各府省の副大臣を構成員に含めたテレワーク関係府省連絡会議を開催し、テレワーク推進に向けた取組の共有や連携施策の検討・推進を行う等、テレワークの一層の普及拡大に向けた環境整備、啓発等を連携して推進している。

令和元(2019)年7月22日から同年9月6日には、テレワークの全国的な普及拡大及び東京2020大会の交通混雑の緩和に向け、テレワークの実施を呼びかける「テレワーク・デイズ」が実施され、2,887団体から約68万人が参加してテレワークに取り組んだ。同年のテレワーク・デイズ集中実施期間中、東京23区全体で通勤者が1日当たり約26.8万人減少し、区別では、千代田区、港区、新宿区、中央区など都心部で減少量が多かった。また競技場周辺エリアでは、新国立競技場周辺で減少率が大きい傾向となっており、業務効率化の観点では、事務用紙等の使用量が約38%減少、残業時間が約45%減少（テレワーク・デイズ実施後の効果測定アンケートに回答があった団体の平均値）する等、交通混雑の緩和や業務効率化に大きな効果が見られた。

なお、首都圏整備としてのテレワークについては、東京等の既成市街地の過度な集中の是正や交通混雑の緩和を目的に、これまで国土交通省として、「テレワーク人口実態調査」（例年秋頃を調査対象期間）や上述のテレワーク・デイズ等を通じた普及啓発活動など、関係府省と連携しその推進を図ってきたところであるが、今般、令和2(2020)年2月18日の政府の第11回新型コロナウイルス感染症対策会議において、感染拡大の防止の手段として「テレワークも有効な手段である」旨の内閣総理大臣の発言や、「感染の拡大を防止するためには、通勤ラッシュを回避し、在宅での勤務も可能となるテレワークが有効な対策である。」との総務大臣の発言

を受け、2月上旬から3月上旬を調査対象期間として、新型コロナウイルス感染症対策としての在宅型テレワークの実施状況等を緊急に調査したところである。

2. 中枢中核都市の機能強化・わくわく地方生活の実現を通じた地方創生の動向

(中枢中核都市の機能強化)

政令指定都市や県庁所在地等の地方の中枢中核都市は、相当の人口規模を有し、産業活動、住民生活の基盤や、国際的な投資の受入れ環境等の機能を備え、活力ある地域社会を維持するための拠点として、近隣市町村を含めた地域全体の経済、生活を支え、東京圏への人口流出を抑制する機能が期待されているものの、東京圏の人口転入の状況を見ると、中枢中核都市からの人口移動が多くなっている。

このような状況の打開に向け、中枢中核都市が抱えている課題を解決し、その都市力を向上するため、平成30(2018)年12月に策定した「まち・ひと・しごと創生総合戦略(2018改訂版)」に基づき、政策テーマに応じて、関係省庁連携によるハンズオン支援を行うとともに、地方創生推進交付金を始めとする各種支援策を活用した支援を行っている。また、令和元(2019)年12月に策定された第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、この5年間で進められてきた施策の検証や優先順位を見極めながら、関係省庁との連携により、引き続き支援を行っていく。

(わくわく地方生活の実現)

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

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

第4節

国際競争力の強化

1. 国際的な港湾・空港機能の強化等

(1) 航空輸送体系の整備

①東京国際空港（羽田空港）の整備

羽田空港は、我が国の国内線の基幹空港として、年間約8,532万人（令和元(2019)年）が利用している。

羽田空港においては、訪日外国人旅行者の受入拡大や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を開始し、国際線の年間発着容量を約4万回拡大した。新飛行経路の運用にあたっては、騒音・落下物対策を着実に実施するとともに引き続き丁寧な情報提供に努めていくこととしている。

上記に加えて、拠点空港としての機能拡充に向けて、羽田空港のアクセス利便性の向上を図るため、空港アクセス鉄道の基盤施設整備に新規着手する。併せて、駐機場の整備や、航空機の安全な運航を確保するための基本施設及び航空保安施設の更新・改良等とともに、地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめるための滑走路等の耐震性強化や、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策として多摩川沿いの護岸の整備等を実施する（図表2-4-1）。

図表2-4-1 東京国際（羽田）空港の整備



資料：国土交通省

②成田国際空港の整備

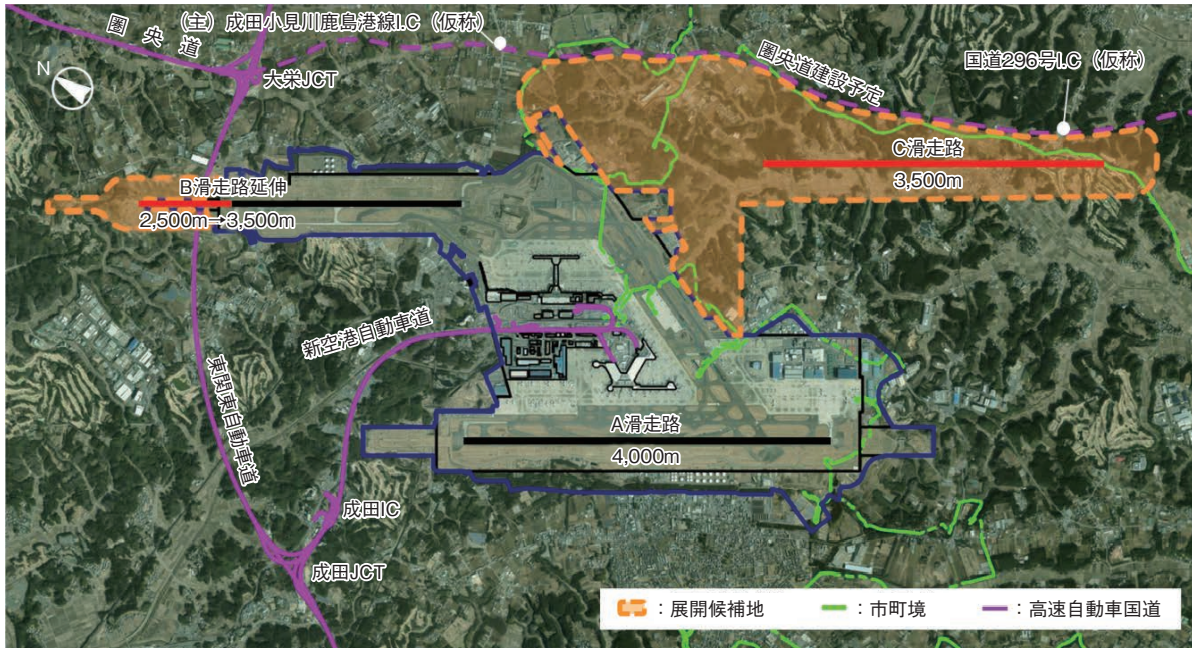
成田国際空港は、我が国の国際航空の中心として、年間約4,246万人（令和元(2019)年）が利用している。

成田国際空港においては、令和元(2019)年12月に高速離脱誘導路の整備が完了し、令和2(2020)年3月29日から空港処理能力を年間約4万回拡大したところである。また、更なる機能強化として、平成30(2018)年3月の国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組を進めることとしている。その第一歩として、上記合意を受け、令和元(2019)年11月に「成田国際空港株式会社法」（平成15年法律第124号）第3条に基づき国土交通大臣が定める基本計画を53年ぶりに改定し、滑走路の配置・空港敷地の面積等に関する項目を改定するとともに、令和2(2020)年1月に成田国際空港株式会社に対して航空法に基づく空港施設の変更許可を実施し、今後整備を行うこととしている（図表2-4-2）。

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

今後も、国際線の基幹空港としての機能を持ちつつ、国際線・国際線の乗継需要も取り込んで国際航空ネットワークの強化を図りながら、国際・国内のLCC需要、貨物需要にも対応するよう取り組んでいく。

図表2-4-2 成田国際空港の施設計画



資料：国土交通省

(2) 海上輸送体系の整備

① 国際コンテナ戦略港湾

我が国の経済の国際競争力を強化し、国民の雇用を維持・創出するためには、我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持・拡大していくことが必要である。

このため、平成22(2010)年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定して以降、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施し、平成23(2011)年にはコンテナターミナルの一体的運用を可能とする港湾運営会社制度の創設を内容とする港湾法の改正が行われ、さらに平成26(2014)年からは、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策に、国・港湾管理者・民間の協働体制で取り組んできた。

京浜港においては、平成28(2016)年3月に横浜港と川崎港で先行して設立された横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社として指定し、同社に対して国も出資したことにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。港湾運営会社が実施する集貨事業に係る経費の一部を国が支援する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用して同社が集貨事業を実施しており、欧州航路の運航の再開(令和元(2019)年5月)に続き、新たな欧州航路の開設(令和2(2020)年5月)が予定されるなど、具体的な成果が出ている。

他方、平成30(2018)年4月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合によるONE(Ocean Network Express Pte. Ltd.)のサービス開始など、船社間の共同運航体制の再編やさらなる船舶の大型化の進展により、国際基幹航路の寄港地の絞り込み等が進んでおり、これは京浜港でも例外ではない。こうした中、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、今後の政策目標等の見直しを行った結果を「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」として、平成31(2019)年3月に公表した。具体的には、欧州・

北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標として、「Cargo Volume（貨物量）」「Cost（コスト）」「Convenience（利便性）」の3つの観点具备了国際コンテナ戦略港湾を目指し、重点的・効率的な集貨、コンテナターミナルの生産性向上、港湾の完全電子化をはじめとする「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の取り組みを引き続き推進する。

例えば、京浜港を含めた国際コンテナ戦略港湾において、大型コンテナ船が寄港するコンテナターミナルの荷役能力向上や港湾労働者の確保に向けた労働環境改善に対応するため、近年、目覚ましい発展を遂げているAI、IoT、自動化技術を組み合わせ、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けて取組を進めており、具体的には、平成31(2019)年3月に策定した目標と工程に基づき、AIを活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等の各種実証事業を実施するとともに、令和元(2019)年度に創設した支援制度を活用して遠隔操作RTGの導入促進を図る。これにより、令和5(2023)年度中に、コンテナ船の大型化に際しても運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。

②京浜港の整備

京浜港においては、令和元(2019)年度より横浜港新本牧ふ頭地区を整備する(図表2-4-3)等、コンテナ船の大型化に対応した大水深コンテナターミナル(水深16m以上)の整備を行っている。

また、京浜港の物流ネットワークを形成するため、東京港臨港道路南北線、川崎港臨港道路東扇島水江町線、横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路の整備を進めている。

図表2-4-3 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. スーパー・メガリージョンの形成

リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力が行われている。

リニア中央新幹線の開業により、三大都市圏が1時間で結ばれ、人口7,000万人の世界最大の巨大な都市圏が形成されることとなり、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものとなる。時間的には都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港（羽田、成田、中部、関西）、2つの国際コンテナ戦略港湾（京浜、阪神）を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。具体的には、東京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに、関西圏で長きにわたり培われてきた文化、歴史、商業機能及び健康・医療産業等が、新しい時代にふさわしい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されていくことが期待される。

リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺については、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の実現に向け、まちづくりの計画段階から官民連携で検討を進めている。国土交通省と東京都は、関係者による議論を重ね、「国際交流拠点・品川」の実現に向けた基盤整備を前進させるため、平成31(2019)年3月に国道15号・品川駅西口駅前広場について事業計画を取りまとめた上で、同年4月に国道15号品川駅西口基盤整備として事業化を行い、集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」の一つとして官民連携で整備を推進している。

また、国土交通省は、平成29(2017)年8月に「スーパー・メガリージョン構想検討会」を設置し、リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす国土構造の大きな変革の効果を最大限引き出すための取組に関する検討を行い、令和元(2019)年5月に最終とりまとめを公表したところである。

なお、リニア中央新幹線（品川・名古屋間）については、平成30(2018)年10月、国土交通大臣により、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づく使用の認可が行われている。

3. 洗練された首都圏の構築

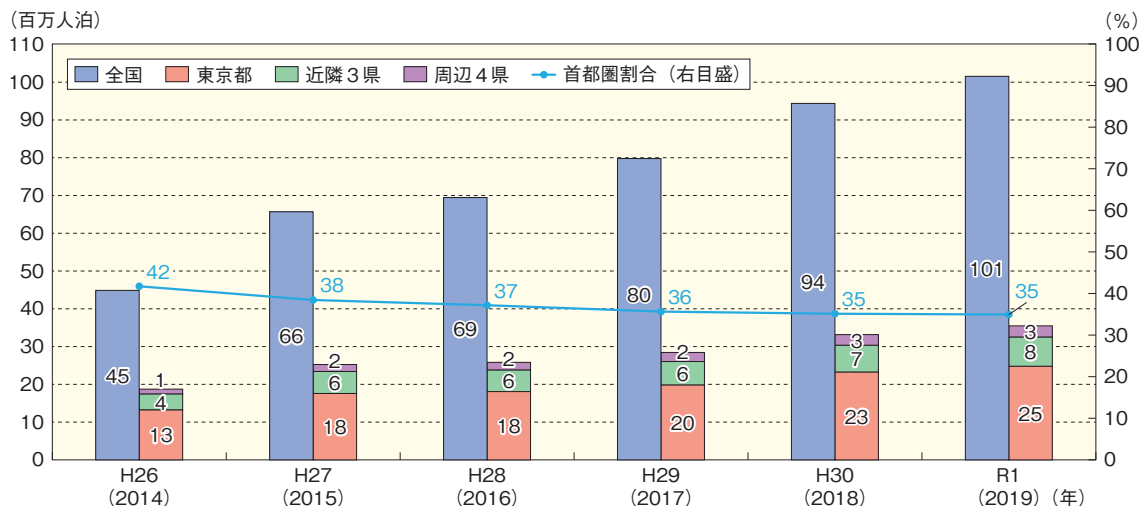
広域的な観光振興に関する状況

（観光立国の推進）

観光立国の推進については、訪日外国人旅行者数の拡大に向けた訪日プロモーション等、実効性の高い観光政策を強力に展開していくこととしているが、日本政府観光局（JNTO）によると、クルーズ船の寄港数増加、航空路線の拡充、これまでの継続的な訪日プロモーションによる訪日旅行需要の拡大、さらに、ビザの緩和、外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充内容の周知等により、令和元(2019)年の訪日外国人旅行者数は、対前年比2.2%増の3,188万2千人で、過去最高を更新した。

なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における令和元(2019)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1億143万人泊のうち約3,545万人泊となっており、その約7割が東京都で約2,474万人泊となっている(図表2-4-4)。

図表2-4-4 全国・首都圏の外国人延べ宿泊者数の推移



資料：「宿泊旅行統計調査」(観光庁)を基に国土交通省都市局作成

注：令和元(2019)年は速報値

4. 都市再生施策の進捗状況

(1) 都市再生緊急整備地域の指定等

「都市再生特別措置法」(平成14年法律第22号)に基づき、都市の再生に関する施策の重点的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針(都市再生基本方針)が平成14(2002)年7月に閣議決定されるとともに、平成14(2002)年度以降、都市再生緊急整備地域の指定が順次行われ、令和元(2019)年度末現在、首都圏においては20地域が指定されている。首都圏内における直近(令和元(2019)年度末現在)の事例としては、平成29(2017)年8月、「大宮駅周辺地域」(埼玉県さいたま市)が指定されているほか、平成30(2018)年10月に、「新宿駅周辺地域」及び「横浜都心・臨海地域」(神奈川県横浜市)の指定区域が拡大されている。

都市再生緊急整備地域内においては、国土交通大臣により事業計画が認定された優良な民間都市再生事業については、一般財団法人民間都市開発推進機構による金融支援や税制上の特例等の措置を受けることができるほか、既存の用途地域等に基づく用途、容積率等の規制を適用除外とした上で自由度の高い計画を定めることができる都市再生特別地区等の都市計画の特例がある。

また、平成23(2011)年10月には、官民の連携を通じて、都市の国際競争力の強化と魅力の向上を図るため、特定都市再生緊急整備地域制度の創設、当該地域における整備計画の作成、民間都市開発プロジェクトに対する新たな金融支援、道路占用許可の特例の創設等を内容とする都市再生特別措置法の改正が全面施行した。首都圏における特定都市再生緊急整備地域は令和元(2019)年度末までに7地域が指定されている。

(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)に基づき、東京圏国家戦略特別区域として、首都圏では、平成26(2014)年5月に東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区及び渋谷区、神奈川県並びに千葉県成田市を指定し、平成27(2015)年8月には東京都に係る特区の区域を東京都全域に拡大し、さらに、平成28(2016)年1月には千葉県千葉市を追加した。

平成26(2014)年10月に、国・地方公共団体・民間により構成する東京圏国家戦略特別区域会議を立ち上げ、令和元(2019)年度末現在、26回にわたって区域計画の作成・変更について内閣総理大臣の認定を受け、規制の特例措置を活用した事業を推進している。

具体的には、都市計画法や都市再生特別措置法の特例を活用し、日比谷地区等において36件の都市開発事業を推進しているほか、道路法の特例を活用した11件のエリアマネジメント事業(図表2-4-5)、都市公園法の特例を活用した都市公園内における保育所等の設置(全国展開済)、法人設立に関する申請等のための窓口を集約し、外国人を含めた開業を促進する「東京開業ワンストップセンター」の開設等の取組を実施している。また、国家戦略特区を活用した規制改革等を推進していくため、平成28(2016)年10月4日付で内閣府及び東京都による「東京特区推進共同事務局」が設置されている。

図表2-4-5 エリアマネジメントに係る道路法の特例による認定状況(令和2年3月18日時点)

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

資料:「国家戦略特区」(内閣府)を基に国土交通省都市局作成

第5節

環境との共生

1. 自然（的）環境の保全・整備

(1) 緑地の保全・創出

都市公園の整備及び緑地保全の状況

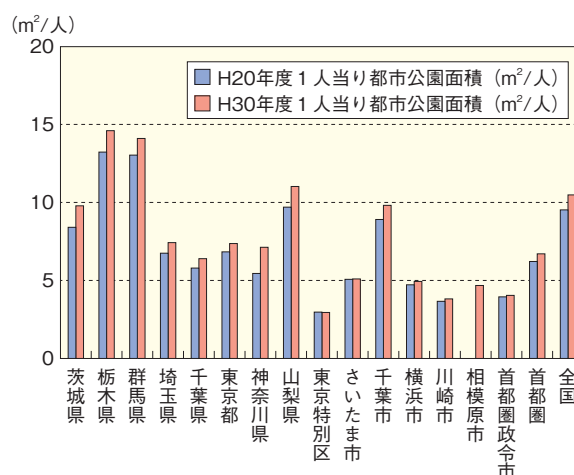
都市公園の整備や「都市緑地法」（昭和48年法律第72号）に基づく特別緑地保全地区等の指定、「生産緑地法」（昭和49年法律第68号）に基づく生産緑地地区の指定等により、都市における緑地の保全や緑化の推進に総合的に取り組んでいる。

首都圏の平成30(2018)年度末の都市公園の整備量は、平成20(2008)年度末と比較し、面積は約26,312ヘクタールから約29,266ヘクタールと約2,954ヘクタール（約11%）増加、箇所数は29,449箇所から34,392箇所と4,943箇所（約17%）増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.7㎡/人となっている（図表2-5-1）。

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

図表2-5-1

首都圏等の一人当たり都市公園面積



注1：平成20(2008)年度の首都圏政令市には、政令市移行（平成22(2010)年4月）前の相模原市を含まない。

注2：首都圏政令市には、東京都特別区を含む。

資料：「都市公園データベース」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

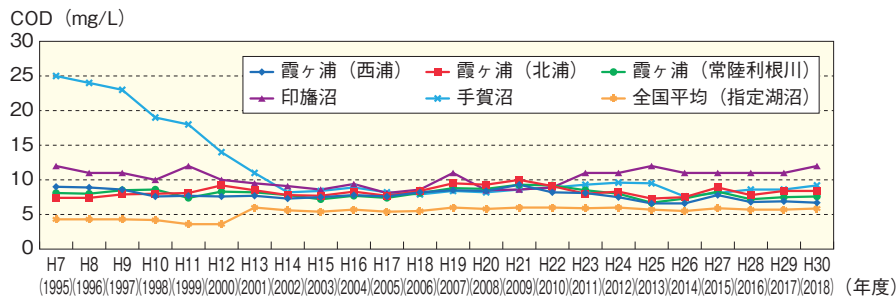
(2) 水環境・水循環の保全・回復

河川、湖沼等の水質改善

首都圏の平成30(2018)年度の水質状況は、河川におけるBODの環境基準達成率が首都圏全体で約88.9%となっており、全国の94.6%と比較して低い状況である。また、首都圏の湖沼においても、CODの環境基準達成率が約48.8%となっており、全国の54.3%と比較して依然低い状況にある。指定湖沼は、手賀沼（千葉県）で平成7(1995)年度から水質の改善がみられるものの、霞ヶ浦（茨城県）や印旛沼（千葉県）を含め、いまだに全ての測定地点で環境基準を達成していない状況であり、近年ではCOD値はほぼ横ばいとなっている。（図表2-5-2）。

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

図表2-5-2 首都圏等の指定湖沼の水質状況（COD年間平均値）



資料：「平成30年度公共用水域水質測定結果」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

2. 環境負荷の低減

(1) エネルギーの消費動向と対策

(再生可能エネルギーの導入)

平成24(2012)年の固定価格買取制度の開始以降、再生可能エネルギーの導入拡大が進んでおり、首都圏におけるその導入量は、平成31(2019)年3月末時点で22,599千キロワットに達している(図表2-5-3)。

バイオマス発電については、平成27(2015)年11月に昭和シェル石油株式会社が神奈川県川崎市で「京浜バイオマス発電所」(発電出力：49,000キロワット)の運転を開始した。

太陽光発電については、平成27(2015)年3月に東京地下鉄株式会社が、東西線地上駅8駅において、合計最大出力が1メガワットとなるメガソーラー規模の太陽光発電システムを導入している。これは、同社が掲げる2020年度に向けた長期環境戦略「みんなでECO。」の取組として実施したものである(図表2-5-4)。

図表2-5-3

首都圏における再生可能エネルギー発電設備の認定状況
(平成31(2019)年3月末時点)

	認定容量(千kW)		
	新規認定分	移行認定分	計
太陽光発電設備	19,343	1,239	20,582
風力発電設備	112	157	269
水力発電設備	184	28	211
地熱発電設備	4	0	4
バイオマス発電設備	1,187	345	1,532
合計	20,830	1,769	22,599

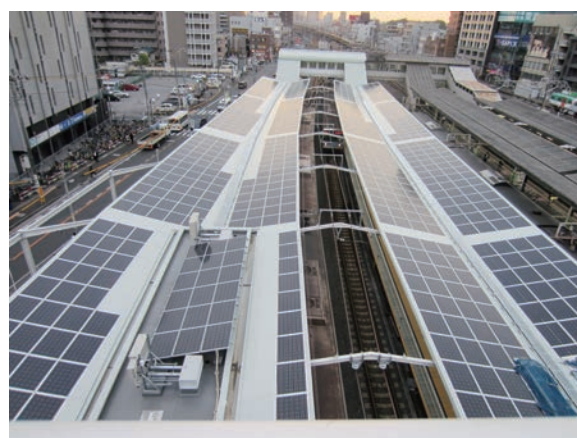
注1：「新規認定分」とは固定価格買取制度開始後に新たに認定を受けた設備

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

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

図表2-5-4

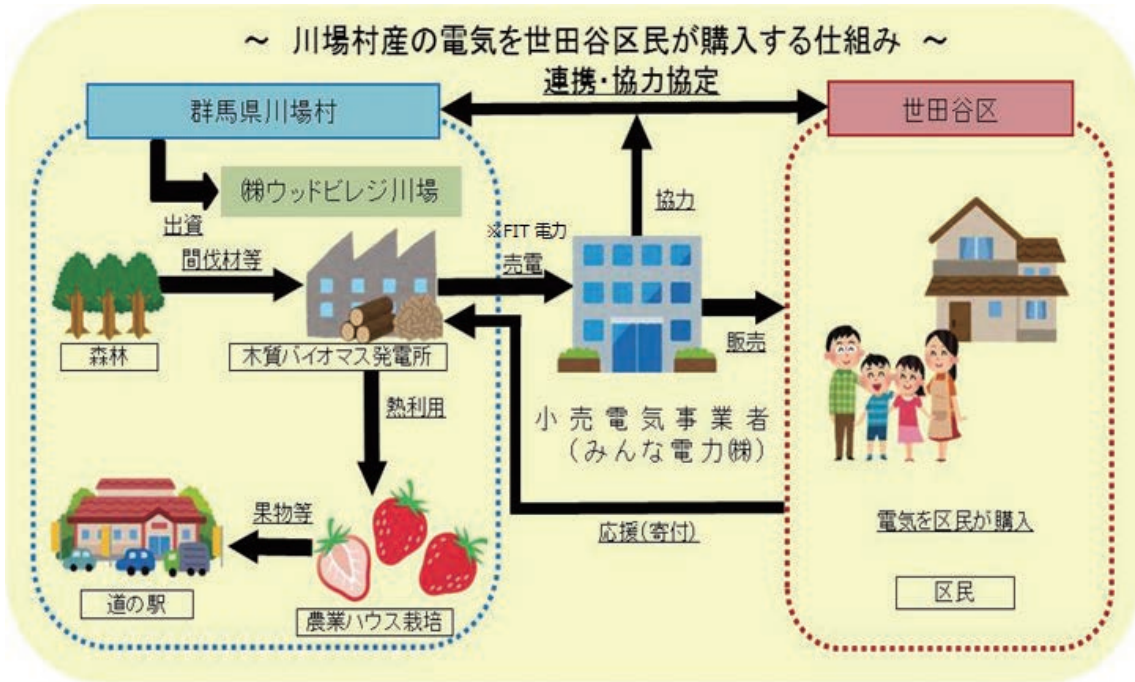
西船橋駅の太陽光発電システム



資料：東京地下鉄株式会社提供

また、東京都世田谷区では、平成28(2016)年2月群馬県川場村と川場村における自然エネルギー活用による発電事業に関する連携・協力協定を締結し、木質バイオマス発電所で発電された川場村産の電気が平成29(2017)年5月から区民40世帯に供給されている(図表2-5-5)。平成30(2018)年5月には、青森県弘前市と自然エネルギー活用による発電事業に関する連携・協力協定を締結し、雪国対応型メガソーラーで発電された弘前市産の電気が同年8月から区民60世帯に供給されるなど、自然エネルギーを通じた自治体間連携を拡大、推進している。

図表2-5-5 川場村産の電気を世田谷区民が購入する仕組み



資料：東京都世田谷区、群馬県川場村提供

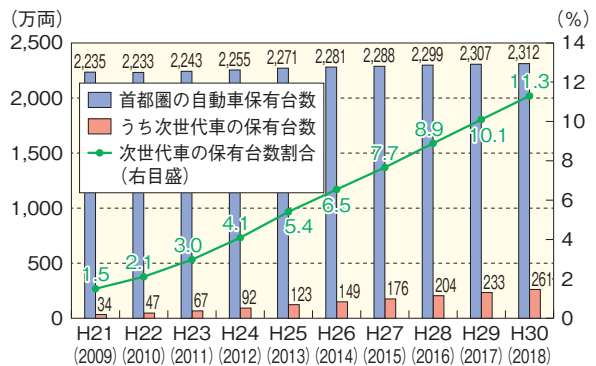
(2) 交通分野における取組

(次世代車の普及拡大)

我が国の二酸化炭素総排出量のうち約2割が運輸部門からであり、そのうち約9割が自動車から排出されている。環境負荷の少ない自動車社会の構築に向け次世代車の普及拡大が進められている。

首都圏の次世代車（ここでは、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、圧縮天然ガス自動車、ハイブリッド自動車をいう。）の保有台数は年々増加を続けている（図表2-5-6）。

図表2-5-6 首都圏の次世代車の保有台数と割合



注：次世代車＝電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、CNG(圧縮天然ガス)自動車、ハイブリッド自動車
 資料：「自動車保有車両数」((一財)自動車検査登録情報協会)を基に国土交通省都市局作成

第6節

首都圏整備の推進

1. 首都圏整備制度

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

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

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

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

2. 国土形成計画

(全国計画の推進)

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

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

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

計画の進捗状況を管理するとともに、有効な推進方策を検討するため、国土審議会の下に設置された計画推進部会及び各専門委員会等において検討を行い、令和元(2019)年6月の国土審議会において、これらの検討結果の報告を行った。また、中長期の視点に立った今後の国土づくりの方向性を考えるため、概ね令和32(2050)年の国土を見据えた長期的な課題と解決方策を整理する「国土の長期展望」の検討を実施している。

（首都圏広域地方計画の推進）

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

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

3. 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

（1）東京一極集中の状況

本文第1節1.（1）で分析したように、首都圏における人口の社会増減、つまり転入超過者数は、昭和50(1975)年以降、バブル経済崩壊後の一時期（平成6(1994)年、平成7(1995)年）を除き、一貫してプラスで推移しているが、これは、近年では、専ら東京圏（東京都及び近隣3県）への転入超過によるものであり、周辺4県においては、平成14(2002)年以降、人口の社会増減はマイナスで推移している。

また、本文第1節3.（1）で分析したように、平成28(2016)年の首都圏の人口の全国に占める割合は34.6%である一方、首都圏の県内総生産（実質）の合計の全国に占める割合は39.7%であり、人口の占める割合よりも県内総生産の占める割合の方が上回っているが、これは、東京都の県内総生産（実質）の全国に占める割合（19.5%）が、東京都の人口の全国に占

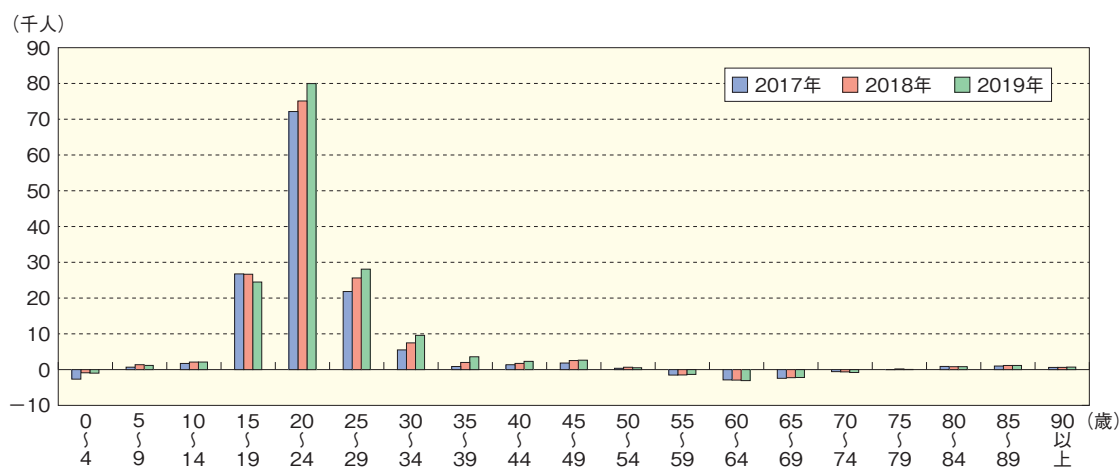
める割合（10.7%）を大きく上回っている影響が大きい。

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

(2) 東京一極集中の是正に向けた取組と魅力ある地方の創生

近年の東京圏への転入超過者の年齢階層別の割合を見ると、10代後半や20代の若者が大宗を占めている（図表2-6-1）。

図表2-6-1 東京圏の年齢5歳階級別転入超過数



注：マイナスは転出超過数。

資料：「住民基本台帳人口移動報告令和元(2019)年結果」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

このため、過度の東京一極集中を是正する観点から、平成30(2018)年5月には、「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」が成立し、令和10(2028)年3月31日までの間、東京23区内の大学等の学部等について学生の収容定員を抑制するとともに、地域における大学振興・若者雇用創出のために行われる事業を支援する取組（地方大学・地域産業創生事業）を実施している（本文第1節3.（2）参照）ほか、令和元(2019)年度からは、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）も開始している。さらに、過度の東京一極集中を是正し、地方創生を推進する観点から、地方での企業の本社機能の拡充や東京23区からの企業の本社機能の移転を促進するための税制上の特例制度（地方拠点強化税制。本文第1節3.（2）参照）、文化庁、消費者庁等の政府関係機関の地方移転に向けた取組（本文7.参照）等も進めているところである。

一方、地域においても、例えば、群馬県みなかみ町においては、東京駅から新幹線を利用し最速66分でアクセスできるなど都心部からの近接性に優れ、豊富な温泉や大自然を活かしたアウトドアスポーツが盛んである等、仕事と余暇を両立できる場所として高い魅力を有していることを活かし、総務省が実施する「お試しサテライトオフィス」事業を活用し、テレワークセンター、サテライトオフィスの設置を行っている。また、山梨県等においては、リニア中央新

幹線等の高速交通ネットワークを活用し、世界遺産富士山や南アルプス等の自然環境を背景とした国際観光地の形成を図るとともに、サテライトオフィスの誘致等を通じた都市・農山村対流の強化に向けた取組も進められている。このように、地域の特性に応じた魅力ある地方創生の取組が各地で進められているところであるが、今後、Society5.0に代表される革新的技術も活用しつつ、地域の創意工夫に富む多様な取組が更に拡大され、これまでの東京圏へ一方向的に向かう一極集中から、様々な方向にヒト、モノ等が行き交う「対流」（国土形成計画（全国計画）（平成27(2015)年8月））を創出していくことが重要である。

このように東京一極集中の是正については、これまで様々な取組が行われてきたところであるが、近年においても、東京圏への転入超過数は年々増加している。このような状況に鑑みると、今後は、これまで実施してきた取組のみならず、従来の枠組みにとらわれない更なる取組についても検討・実施し、東京一極集中の是正を実現することにより、魅力ある地方の創生を実現するとともに、東京圏の過密の問題や防災面等の課題への対応を通じて活力の維持・向上を図り、快適かつ安全・安心な首都圏・国土を実現すべきである。