

## 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。

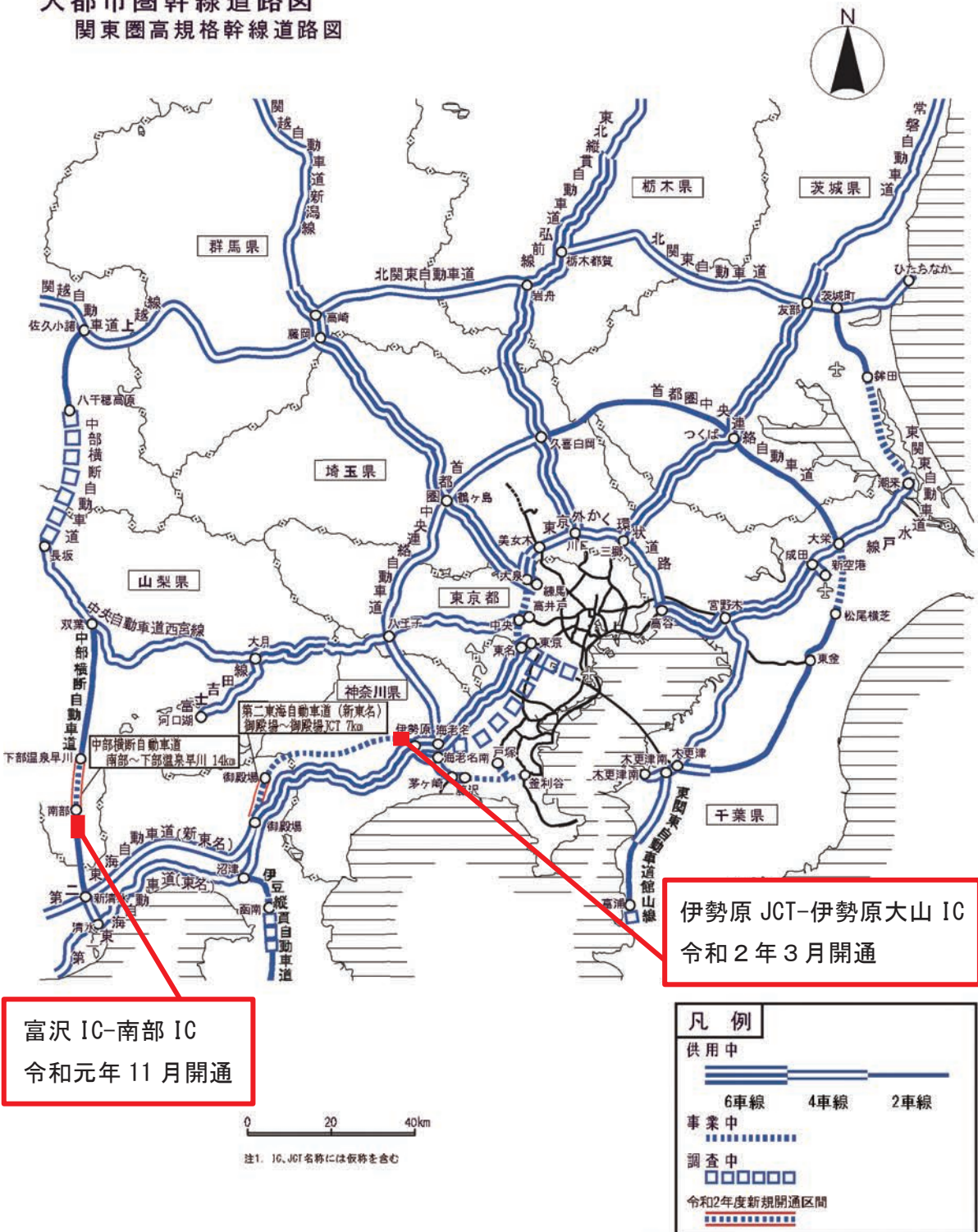
また、東関東自動車道水戸線は、平成30(2018)年2月に鉾田ICから茨城空港北IC間約9kmが開通し、未開通区間についても整備を推進している（図表2-3-1）。

## 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



富沢 IC-南部 IC  
令和元年 11 月開通

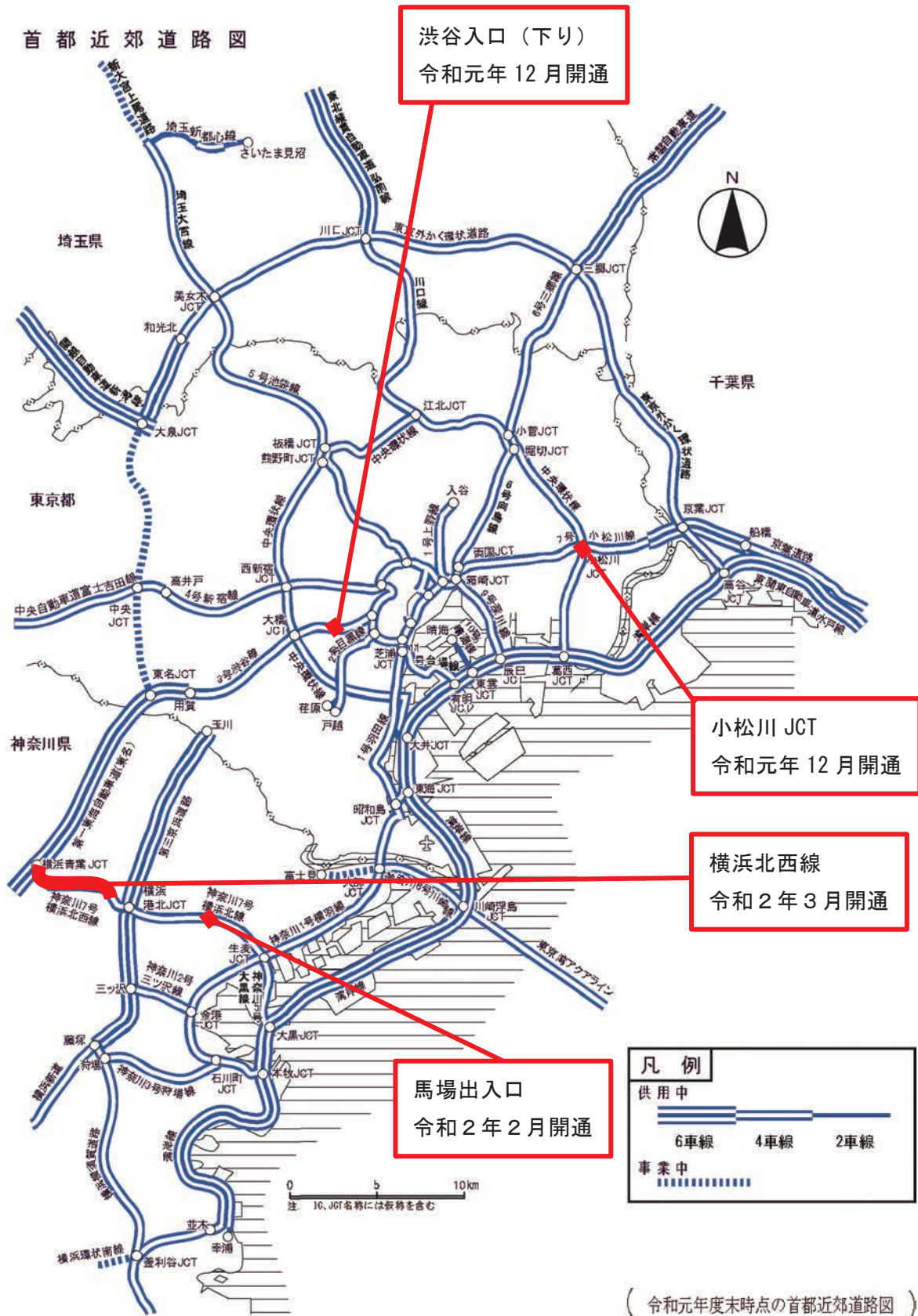
伊勢原 JCT-伊勢原大山 IC  
令和 2 年 3 月開通

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

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

資料：国土交通省

図表2-3-2 都市高速道路（首都高速道路）の整備状況



資料：国土交通省

### ③ITS(高度道路交通システム)の活用による交通の円滑化

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

国では、ETC(自動料金支払システム)、VICS(道路交通情報通信システム)等のITSの開発・実用化・普及を推進しており、道路利用者の利便性向上のみならず、渋滞の解消や環境負荷の軽減に寄与している。平成27(2015)年8月より、全国の高速度路上に設置された約1,700ヶ所の路側機と走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、大量の情報の送受信が可能となるとともに、ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる等、格段に進化した機能を有し、ITSの推進に大きく寄与するシステムであるETC2.0の本格導入を開始した。ETC2.0により収集した、速度データや利用経路・時間データ等、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、渋滞と事故を減らす料金設定や、生産性の高い物流管理等、道路を賢く使う取組を推進している(図表2-3-3)。



資料：国土交通省

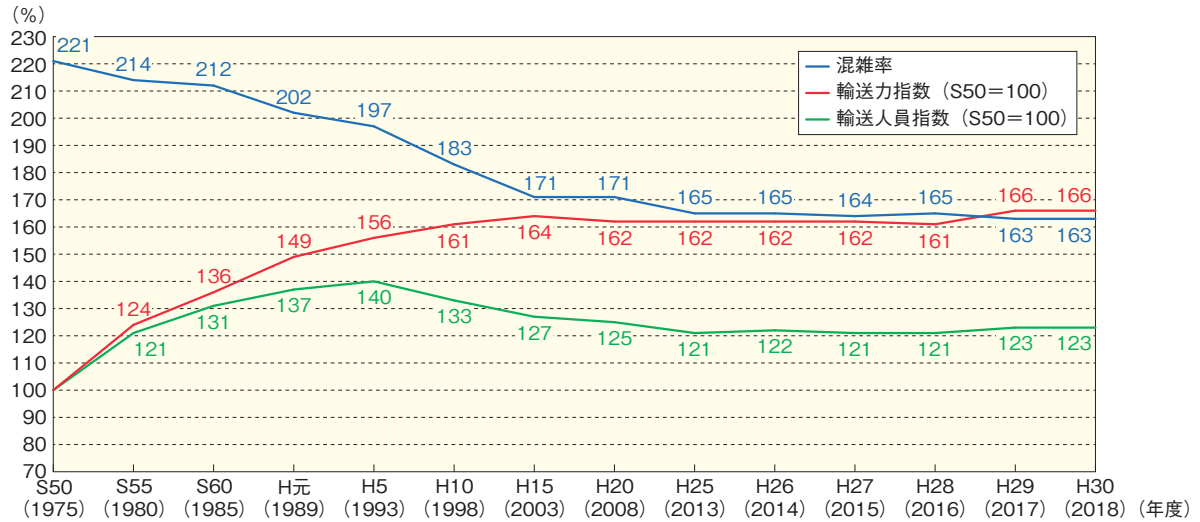
### ④鉄道の混雑緩和や利便性向上

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2-3-4、2-3-5)。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2-3-4 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2-3-5 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

### ⑤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等と踏切の安全性向上を図る歩道拡幅等が緊急かつ重点的に推進されている。令和元(2019)年度には踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道として、首都圏で新たに13箇所の指定を行っている。

また、鉄道駅のホームにおける安全対策については、平成28(2016)年8月に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」が国土交通省で開催され、同年12月に中間とりまとめが公表

された。ハード面では、1日当たりの利用者数が10万人以上の駅について、車両の扉位置が一定している等ホームドアの整備条件を満たしている場合、原則として令和2(2020)年度までに整備するとともに、扉位置の不一致等の課題に対応可能な新型ホームドアの普及を促進すること等により、交通政策基本計画の目標(令和2(2020)年度にホームドア約800駅)について、できる限りの前倒しを図るよう求められている。また、内方線付き点状ブロックについては、1日当たりの利用者1万人以上の駅について、平成30(2018)年度までに概ね整備が完了している。ソフト面では、申出があった視覚障害者に対して駅員等が乗車及び降車の誘導案内を実施することとしたほか、危険時に視覚障害者が明確に気付くような声かけの強化や、旅客による声かけの促進等を図ることとしている。平成30(2018)年度末現在で首都圏の426駅にホームドアが設置されている。

### ⑥空港へのアクセス強化

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

- ①都心直結線の新設(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

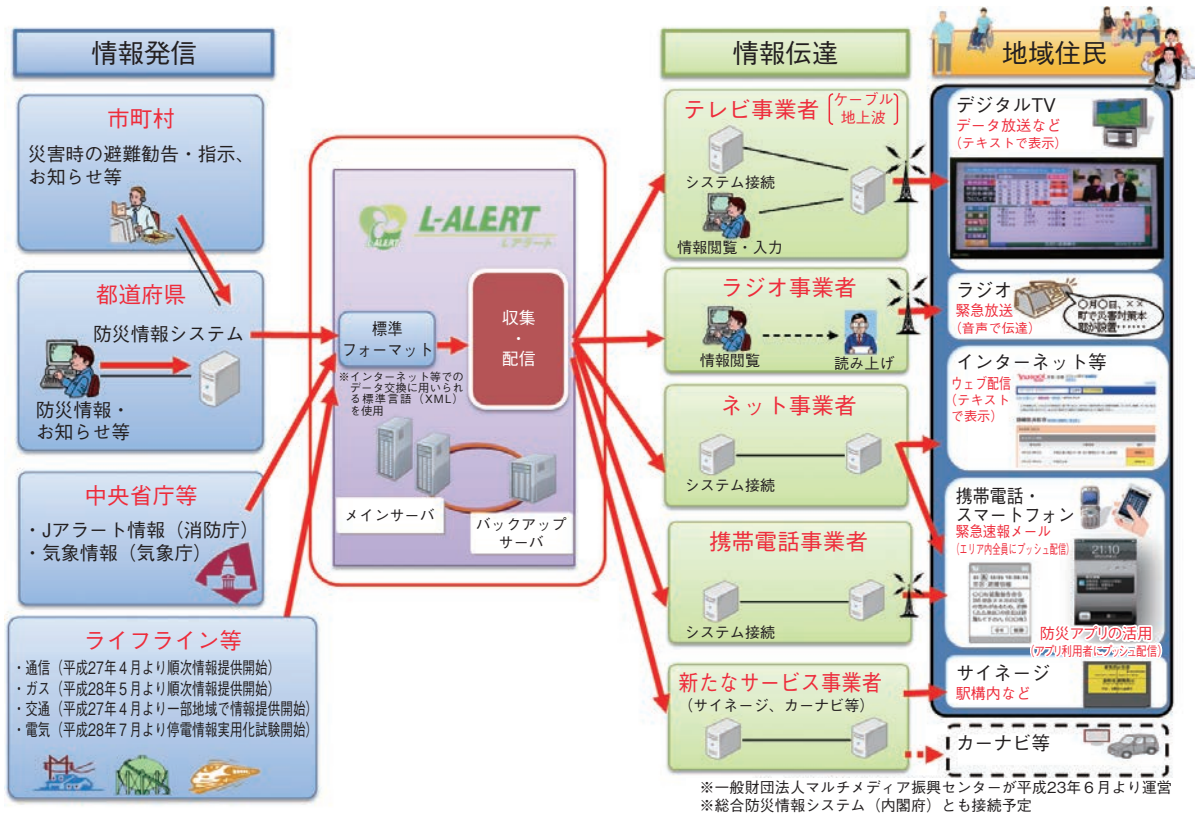
## (2) 情報通信体系の整備

### (Lアラートの普及)

Lアラートとは、安心・安全に関わる公的情報等、住民が必要とする情報が迅速かつ正確に住民に伝えられることを目的とした情報基盤である。地方公共団体、ライフライン関連事業者など公的な情報を発信する「情報発信者」と、放送事業者、新聞社、通信事業者等その情報を住民に伝える「情報伝達者」とが、この情報基盤を共通に利用することによって、効率的な情報伝達を実現できることから、普及に向けた取組が進められている(図表2-3-6)。

首都圏の全ての都県が平成31(2019)年3月時点で情報発信者として運用を開始しており、144団体が情報伝達者として登録している。なお、平成29(2017)年10月から、東京電力パワーグリッド株式会社により、初めて停電発生状況の配信が開始されている。

図表2-3-6 Lアラートの概要



資料：総務省

### (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。

### (3) 水供給体系の整備

#### (水資源開発の状況)

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

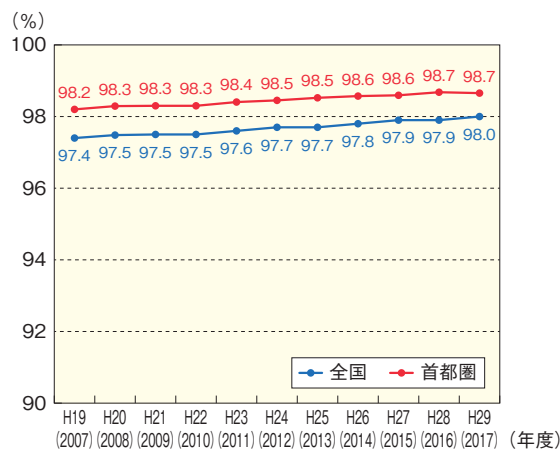
また、令和元(2019)年度においても、用水の安定供給を確保するため、一級河川利根川水系八ッ場ダム(令和2(2020)年3月完成)を始めとするダム等の水資源開発施設の建設や既存施設の耐震対策、老朽化対策を目的とする事業等が実施されている。

#### (普及状況)

##### ①生活用水

水道の普及率は増加傾向にあり、平成29(2017)年度には全国では98.0%、首都圏は98.7%となっている(図表2-3-7)。

図表2-3-7 全国・首都圏の水道普及率の推移



資料:「水道統計」(日本水道協会)を基に国土交通省都市局作成

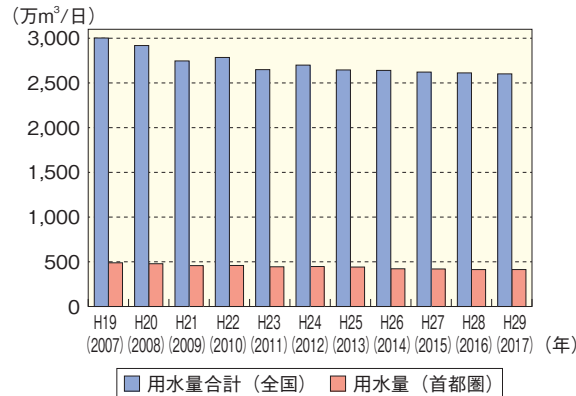
##### ②工業用水

首都圏の工業用水の1日当たり用水量は年々減少しており、平成29(2017)年には、413



万 $m^3$ （回収水及び海水を除く。）であった（図表2-3-8）。

図表2-3-8 全国・首都圏の工業用水量の推移



注1：従業者30人以上の製造事業所における工業用水の1日当たり用水使用量（回収水及び海水を除く。）

注2：平成23(2011)年については「平成24年経済センサス—活動調査」、平成27(2015)年については「平成28年経済センサス—活動調査」による。

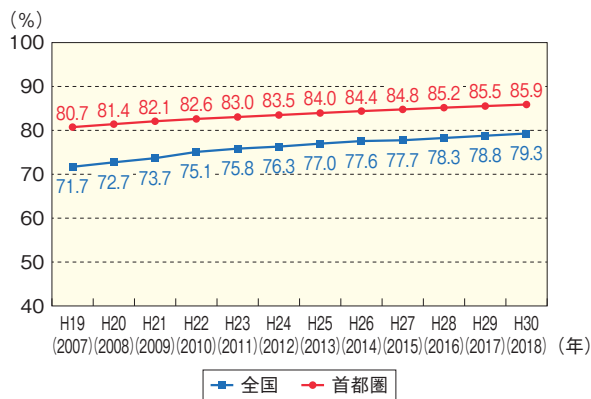
資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサス—活動調査」、「平成28年経済センサス—活動調査」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

#### (4) 下水道・廃棄物処理体系の整備

##### ① 下水道

首都圏の下水道処理人口普及率は、全国と比較して高い状況であり、平成30(2018)年度末は85.9%であった（図表2-3-9）。

図表2-3-9 全国・首都圏の下水道処理人口普及率の推移



注1：東日本大震災の影響で、下記の地方公共団体は調査対象外となっている。

平成22年度：岩手県、宮城県、福島県

平成23年度：岩手県、福島県

平成24年度：福島県

平成25年度：福島県

平成26年度：福島県

平成27年度：福島県相馬市、南相馬市、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村

平成28年度：福島県相馬市、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村

平成29年度：楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村

平成30年度：楡葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村

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

下水道、農業集落排水施設、合併処理浄化槽も含めた污水処理人口普及率を見ると、首都圏の普及率は、全国に比べ高く、特に東京都は非常に高い水準にあるが、周辺4県は全国よりも低い状況にある。処理施設別の普及率を見ると、東京都及び近隣3県は全国に比べ、特に下水道の普及率が高い一方、周辺4県は、全国に比べ下水道の普及率は低いものの、農業集落排水施設や合併処理浄化槽の普及率が高い状況となっている（図表2-3-10）。

図表2-3-10 汚水処理人口普及率（平成30(2018)年度末現在）

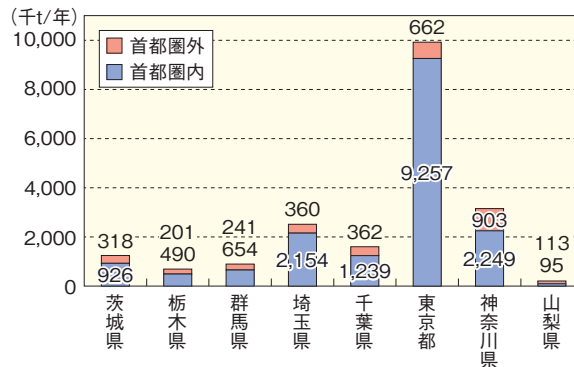
	人口（千人）	汚水処理人口（千人）			
		下水道	農業集落排水	合併処理浄化槽	
全国	127,062 (100.0%)	116,077 (91.4%)	100,741 (79.3%)	3,371 (2.7%)	11,761 (9.3%)
首都圏	44,345 (100.0%)	41,638 (93.9%)	38,089 (85.9%)	534 (1.2%)	2,964 (6.7%)
東京都	13,768 (100.0%)	13,739 (99.8%)	13,707 (99.6%)	2 (0.0%)	27 (0.2%)
近隣3県	22,878 (100.0%)	21,410 (93.6%)	19,610 (85.7%)	148 (0.6%)	1,644 (7.2%)
周辺4県	7,699 (100.0%)	6,489 (84.3%)	4,772 (62.0%)	384 (5.0%)	1,293 (16.8%)

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

### ②産業廃棄物の状況

首都圏では、産業廃棄物の中間処理又は最終処分のため、産業廃棄物は都県域を越え、他の地方公共団体に移動させて処理・処分している。平成30(2018)年度におけるその移動量は、東京都が9,919千トン（首都圏内の他県へ9,257千トン、首都圏外へ662千トン）、神奈川県が3,152千トン（首都圏内の他都県へ2,249千トン、首都圏外へ903千トン）等となっており、産業廃棄物を広域に移動し処理・処分する構造となっている（図表2-3-11）。

図表2-3-11 首都圏の圏内外への産業廃棄物の搬出量（平成30(2018)年度）



資料：「令和元年度廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用実態調査報告書（広域移動状況編 平成30年度実績）」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

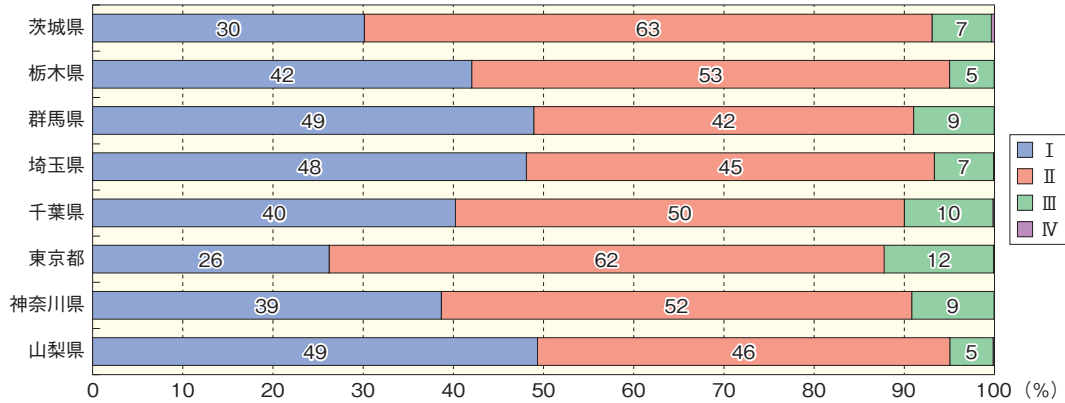
### (5) インフラ老朽化対策

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期等に集中的に整備され、今後急速に老朽化することが懸念される。高速道路における天井落下事故や鉄道の線路施設におけるトラブルの発生を始めとして、社会資本の維持管理・更新に係る問題が各方面で顕在化しており、国民が社会資本の安全性に不安を抱く事態が生じている。また、今般国土交通省が所管する社会資本について実態把握を行った結果では、例えば、道路橋梁（橋長2m以上）については9割以上が地方公共団体の管理である等、大部分が地方公共団体が管理している施設であり、社会資本の維持管理・更新は国のみならず、地方公共団体等も含めた我が国全体の大きな課題である。真に必要な社会資本整備とのバランスを取りながら、いかに戦略的に維持管理・更新を行ってい

くかが問われている（図表2-3-12）。

首都高速道路については、老朽化に対して長期の安全・安心を確保するため、大規模更新・大規模修繕を実施しているところである。

図表2-3-12 首都圏の橋梁点検結果（平成30(2018)年度単年度：地方公共団体管理分）



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

資料：「平成30年度・一巡目道路メンテナンス年報データ集（集計表）」（国土交通省）

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

これを受け、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、これまでに全13府省庁においてインフラ長寿命化計画（行動計画）が策定された。また、地方公共団体では、国における行動計画に当たる「公共施設等総合管理計画」の策定が進められており、首都圏においては平成31(2019)年3月末時点で全ての都県、指定都市及び99%の市区町村で策定済みである。

現在、行動計画及び公共施設等総合管理計画に基づき、各施設の管理者が点検や修繕等を行うとともに、個別施設ごとの具体的な対応方針を定める長寿命化計画（個別施設計画）を策定している。さらに、インフラの損傷が軽微な段階で補修を行い、施設の機能を保つことでインフラを長寿命化させる「予防保全」の取組や、新技術の開発・導入によるトータルコストの縮減・平準化を図りつつ、計画的な維持管理・更新に取り組んでいる。平成28(2016)年11月には、「インフラメンテナンス国民会議」が設立され、産官学民の多様な主体の技術や知恵を総動員し、オープンイノベーションによる革新的技術の開発と実装の加速や、施設管理者における民間企業のノウハウの活用を横展開等を推進している。

また、平成29(2017)年から国土交通省、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省及び防衛省が、インフラメンテナンスに係る優れた取組や技術開発を表彰し、ベストプラクティスとして広く紹介することにより、メンテナンス産業の活性化を図るとともに、インフラメンテ

ナンスの理念の普及を図ることを目的とする「インフラメンテナンス大賞」を決定している。

さらに、平成30(2018)年は、平成30年7月豪雨や台風21号、北海道胆振東部地震等の大規模な自然災害が頻発し、重要インフラの機能に支障を来すなど国民生活・国民経済に多大な影響を及ぼす事態が発生した。これらの自然災害により明らかとなった重要インフラの機能確保の課題を踏まえ、同年9月、「重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議」において、電力や空港を始めとする「重要インフラに関する緊急点検」を実施することを決定し、その点検結果を踏まえ、同年11月、同会議において「重要インフラの緊急点検の結果及びその対応方策」がとりまとめられた。また、本とりまとめ等を踏まえ、「防災のための重要インフラ等の機能維持」、「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、国土強靱化基本計画に位置付けられたプログラムのうち、特に緊急に実施すべきハード・ソフト両面の対策について、平成30(2018)年度から令和2(2020)年度までの3年間で集中的に実施する「防災、減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を平成30(2018)年12月に閣議決定し、現在その推進を図っているところである。

## 2. 農山漁村の活性化

### (集落機能の低下に対する取組)

首都圏の農山村地域は、過疎化・高齢化の進行に伴う集落機能の低下により、農地、水路、農道等の地域資源の保全管理が困難になってきている。そのような状況の中、「多面的機能支払交付金」を通じて、地域共同による地域資源の基礎的な保全管理活動や、施設の長寿命化のための活動等を行っている（図表2-3-13）。

図表2-3-13 首都圏等における多面的機能支払交付金の取組状況（平成30(2018)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	621	34,497	459	27,372	211	11,647
栃木県	479	43,882	296	32,738	41	6,435
群馬県	259	17,684	213	15,075	139	11,768
埼玉県	349	16,345	218	9,671	79	3,577
千葉県	531	31,929	397	24,761	226	14,396
東京都	4	32	1	4	2	11
神奈川県	30	1,180	11	366	5	150
山梨県	198	7,529	176	7,188	115	4,383
首都圏	2,471	153,078	1,771	117,175	818	52,367
全国	28,348	2,292,522	22,223	2,023,175	11,616	710,587

注：本取組状況は、平成31(2019)年3月末現在で取りまとめた値  
資料：「平成30年度多面的機能支払交付金の取組状況」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

### (二地域居住の取組)

近年、価値観の多様化や社会情勢の変化に伴い多様なライフスタイル・ワークスタイルの選択が可能になってきており、大都市居住者の地方圏・農山漁村への居住など住み方の多様化、テレワークなど働き方の多様化等の動き等がみられる。

なかでも、例えば、都市住民が農山漁村等の他の地域にも同時に生活拠点を持つ等のライフスタイルである「二地域居住」については、地域社会や個人のライフスタイルにおいて多様な選択、働き方、住まい方、学び方等を実現することを通し、地域の活性化につながると期待されることから、その促進を図ることは重要な課題である。このため、民間事業者や地域が主体的に取り組む環境を整えることを目的として、二地域居住等に関する国や地方公共団体の支援策や取組について情報発信を行っている。

### 3. 中枢中核都市の機能強化・わくわく地方生活の実現を通じた地方創生の動向

#### (中枢中核都市の機能強化)

政令指定都市や県庁所在地等の地方の中枢中核都市<sup>1)</sup>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、UIJ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。

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