

平成28年度

首都圏整備に関する年次報告

第193回国会（常会）提出

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

平成28年度

首都圏整備に関する年次報告

第193回国会（常会）提出

目次

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

第1節	首都圏の労働力の現状と将来	2
第2節	社会のベースを活用した生産性の向上	10
第3節	産業分野における労働生産性の向上	16
第4節	首都圏における労働力の現状と生産性向上に向けた取組	25

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	28
1.	人口の状況	28
(1)	首都圏の人口推移	28
(2)	首都圏の年齢別構成	30
(3)	首都圏の一般世帯数	30
2.	居住環境の状況	31
(1)	住宅供給状況	31
①	住宅のストックの動向	31
②	分譲マンションの供給動向	33
③	高齢者向け住宅の供給状況	34
(2)	居住環境の整備	34
①	良好な都市景観の創出	34
②	教育・文化施設の整備	35
③	都市公園等の整備	35
④	保険・医療・福祉施設の整備	36
(3)	再開発の推進とニーズに応じた良質な宅地の供給	36
3.	産業機能の状況	37
(1)	首都圏の経済状況	37
(2)	首都圏における諸機能の展開	37
①	首都圏の事業・業務環境	37
②	首都圏における各産業の動向	39
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	45
1.	巨大災害対策	45
(1)	震災対策	45
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	45
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	46
③	帰宅困難者対策における取組状況	47
(2)	広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の整備状況	48
(3)	密集市街地の現状及び整備状況	49

2.	治山治水等	51
(1)	治山事業	51
(2)	治水事業	51
第3節	面的な対流を創出する社会システムの質の向上	54
1.	社会資本の整備	54
(1)	陸上輸送に関する状況	54
①	高規格幹線道路の整備等	54
②	都市高速道路の整備	54
③	ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化	57
④	鉄道の混雑緩和や利便性向上	57
⑤	安全対策の推進	58
⑥	空港へのアクセス強化	59
(2)	情報通信体系の整備	59
(3)	水供給体系の整備	61
①	生活用水	61
②	工業用水	61
(4)	下水道・廃棄物処理体系の整備	62
①	下水道	62
②	産業廃棄物の状況	62
2.	社会システムの持続的な向上	63
(1)	インフラ老朽化対策	63
3.	地域資源の活用による地域活性化	64
(1)	農山漁村の活性化	64
4.	女性・高齢者等の社会参加を可能にする環境づくり	65
(1)	女性の活躍の促進	65
(2)	高齢者参画社会の構築	66
第4節	国際競争力の強化	67
1.	国際的な港湾・空港機能の強化等	67
(1)	航空輸送に関する状況	67
①	首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化	67
②	東京国際（羽田空港）の整備	67
③	成田国際空港の整備	68
(2)	海上輸送に関する状況	69
①	首都圏におけるコンテナ取扱状況	69
②	国際コンテナ戦略港湾	70
③	京浜港の整備	70
④	LNGバンカリング拠点の形成	71
2.	スーパー・メガリージョンの形成	71
(1)	リニア中央新幹線の整備	71
(2)	ナレッジ・リンクの形成	71

3.	洗練された首都圏の構築	72
(1)	広域的な観光振興に関する状況	72
(2)	オリンピック・パラリンピックに向けた取組	74
4.	都市再生施策の進捗状況	75
(1)	都市再生緊急整備地域の指定等	75
(2)	都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定	75
(3)	国家戦略特区の取組	76
第5節	環境との共生	77
1.	首都圏の自然環境の状況	77
(1)	自然環境の保全・再生	77
(2)	緑地の保全・創出	77
①	都市公園の整備及び緑地保全の状況	77
②	市民農園の面積の推移	78
(3)	水環境・水循環の保全・回復	78
①	首都圏の指定湖沼	78
②	東京湾再生に向けた取組	79
2.	環境負荷の低減	80
(1)	新エネルギー等	80
(2)	交通分野における取組	82
第6節	首都圏整備の推進	83
1.	首都圏整備制度	83
(1)	首都圏整備計画	83
(2)	政策区域等に基づく諸施策の推進	83
(3)	業務核都市の整備	84
(4)	近郊緑地保全制度	85
2.	国土形成計画	85
3.	大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進	86
4.	筑波研究学園都市の整備	87
(1)	筑波研究学園都市の現状	87
(2)	研究学園地区・周辺開発地区の整備について	87
(3)	つくば国際戦略総合特区	88
5.	国会等の移転に関する検討	88
6.	国の行政機関等の移転	89

資料 首都圏整備に関する各種データ

.....	92
-------	----

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

都心3区：千代田区、中央区、港区

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

はじめに

我が国は、平成20年の約1億2800万人をピークに人口減少社会に突入し、少子化は深刻で、極めて早いペースで高齢化も進んでいる。これは、これまで日本経済を支えてきた労働力が急激に減っていくことを意味する。首都圏においては、東京圏への一極集中により人口は増加傾向にあるものの、今後は減少するものと推計されている。

このような人口減少下でも持続的な経済成長を実現するためには、労働者の減少を上回る生産性の向上が必要不可欠であり、都市部の渋滞解消やコンパクト・プラス・ネットワークの形成によりインフラのストック効果を最大化させ、社会全体の生産性の向上を図るとともに、今後の人材不足が懸念される建設産業や介護産業などの産業分野において、急速に発達しつつあるロボット技術、IoT技術などの新技術の活用が期待されている。

更に、生産性の向上は、潜在的な成長力を高めるとともに、新たな需要を掘り起こしていくことが期待されており、首都圏において面的に広がる交通ネットワークを活用し、東京圏に集中している機能を分散させて、ヒト、モノ等の新しい対流を創出することが重要である。

このような状況を踏まえ、本報告第1章においては、「首都圏における労働力の現状と生産性向上に向けた取組」と題し、首都圏の現状についての分析を行うものである。

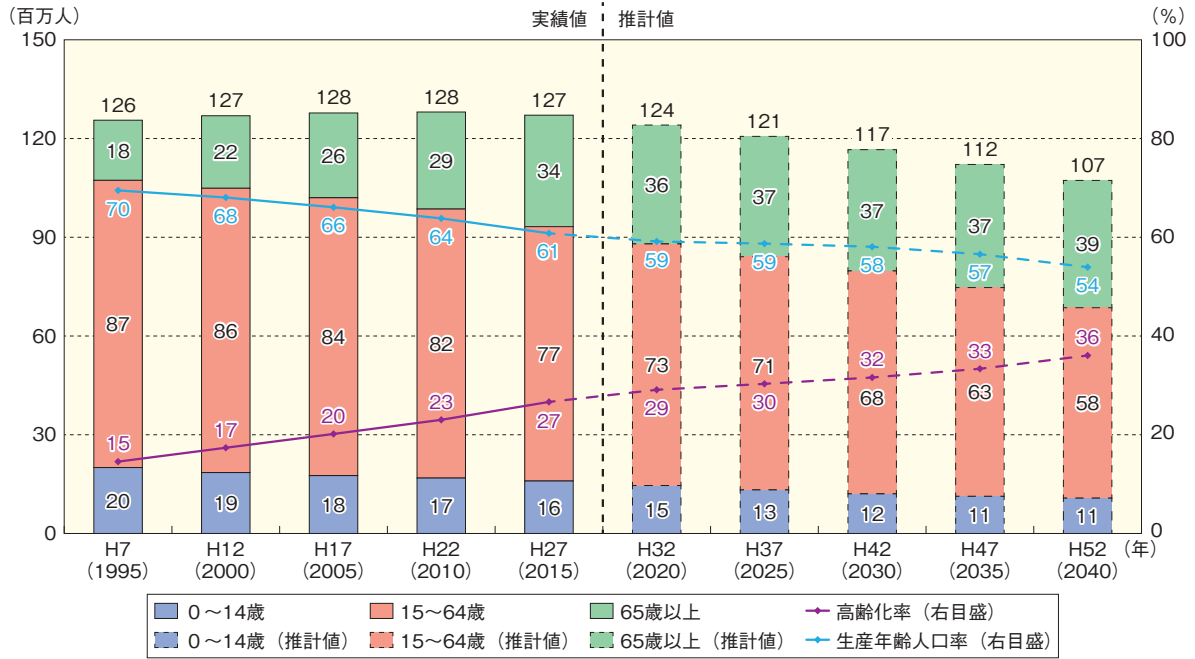
第1節

首都圏の労働力の現状と将来

1. 生産年齢人口の減少と高齢化の進展

我が国の総人口は平成20年を頂点として減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えた。平成27年の国勢調査によると、我が国の総人口は1億2,711万人であり、高齢者の割合が約4分の1まで上昇した。首都圏の人口は増加が続いているものの、今後は減少するものと推計されている。また、働く年齢の中核の人々である生産年齢人口（15～64歳）については、少子高齢化の進展によって人口よりも早い時期にピークを迎えており、全国では平成7年、首都圏においては平成12年を境に減少を続けている（図表1-1-1、1-1-2）。

図表1-1-1 将来推計人口の動向（全国）

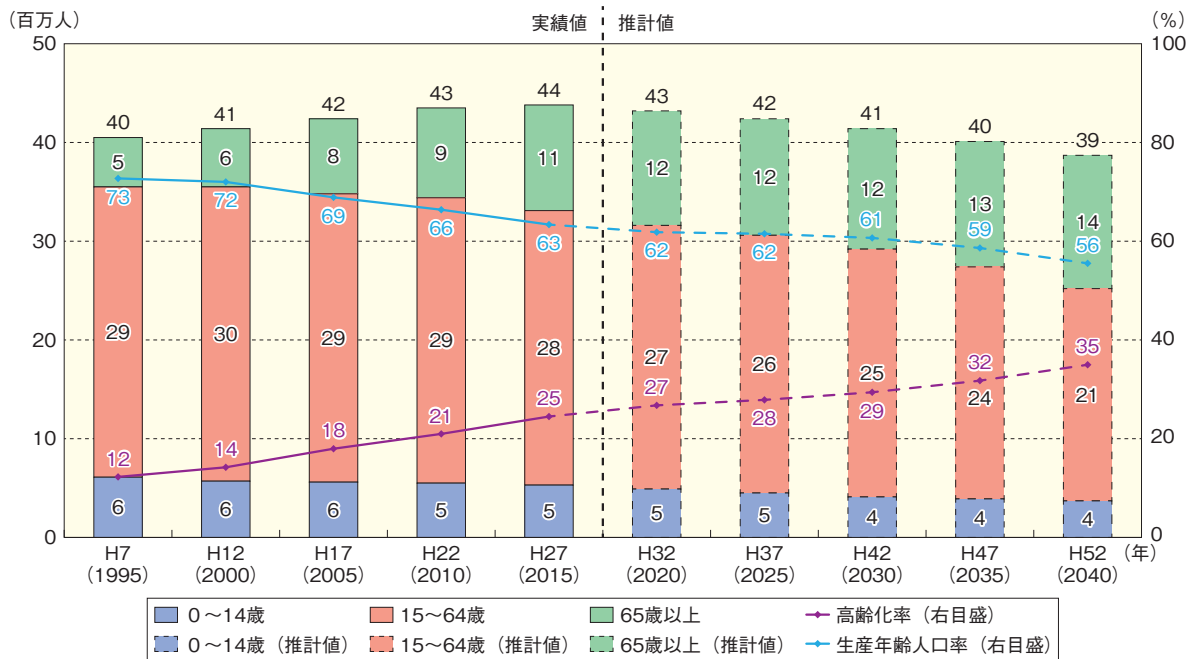


注：平成27年までの実績値は、年齢等不詳分をあん分した人口。

注：推計値は出生中位・死亡中位。

資料：平成7年～平成17年は国立社会保障・人口問題研究所、平成22・27年は「国勢調査」（総務省統計局）、平成32年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口（全国）（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-2 将来推計人口の動向（首都圏）



注：平成27年までの実績値は、年齢等不詳分をあん分した人口。

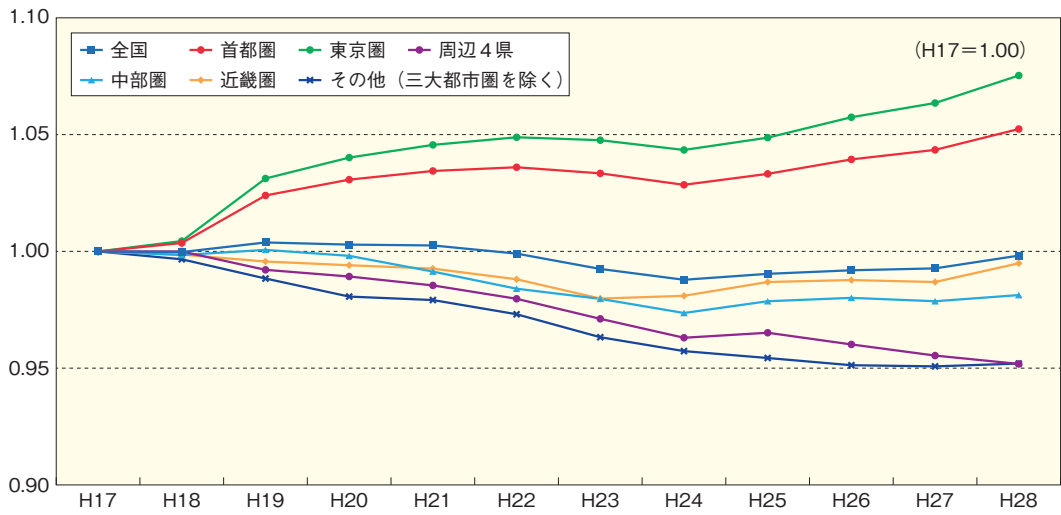
注：推計値は出生中位・死亡中位。

資料：平成7年～平成17年は国立社会保障・人口問題研究所、平成22・27年は「国勢調査」（総務省統計局）、平成32年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口（全国）（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

平成17年以降の全国と三大都市圏の労働力人口¹⁾の変化率の推移をみると、首都圏では約1.05倍に増加しているが、全国、中部圏、近畿圏は平成24年以降増加傾向にあるものの1.00倍を下回っている（図表1-1-3）。

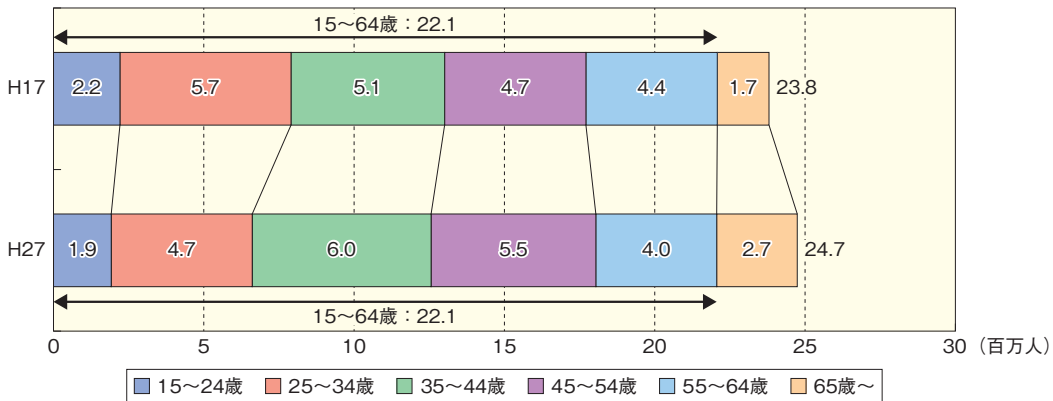
関東・甲信地域の年齢階層別の労働力人口をみると、15歳～64歳の労働力人口は平成17～27年の10年間でほぼ横ばいであるのに対し、65歳以上の高齢者の労働力人口が約100万人増加していることがわかる（図表1-1-4）。また、男女別の労働力人口では、ここ10年間で男性がほぼ横ばいであるのに対し、女性が約90万人増加していることがわかる（図表1-1-5）。

図表1-1-3 全国・三大都市圏の労働力人口変化率の推移（H17-28）



資料：「労働力調査都道府県別結果（モデル推計値）」（総務省統計局）をもとに国土交通省都市局作成。

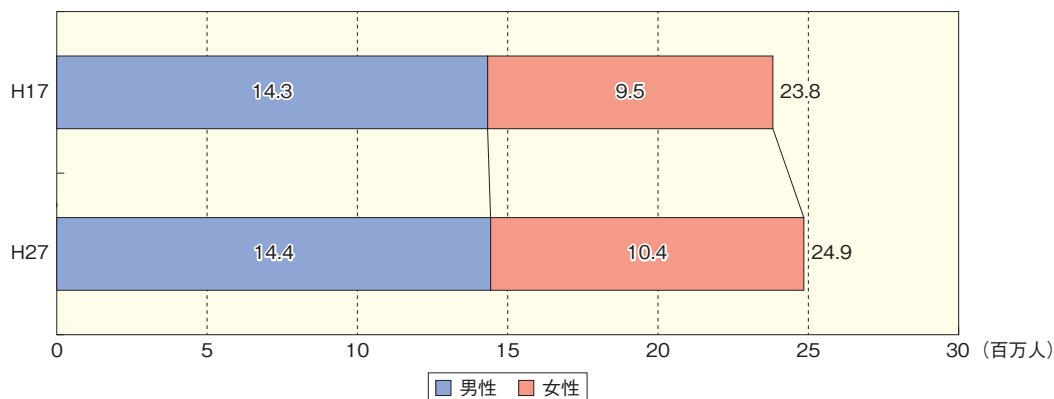
図表1-1-4 年齢階層別の労働力人口の推移（関東・甲信）



注：「関東・甲信」は、首都圏に長野県を加えた1都8県。
資料：「労働力調査地域別結果」（総務省統計局）をもとに国土交通省都市局作成。

1) 「労働力人口」は15歳以上の人口のうち「就業者」と「完全失業者」を合わせたもの。

図表1-1-5 男女別の労働力人口の推移（関東・甲信）

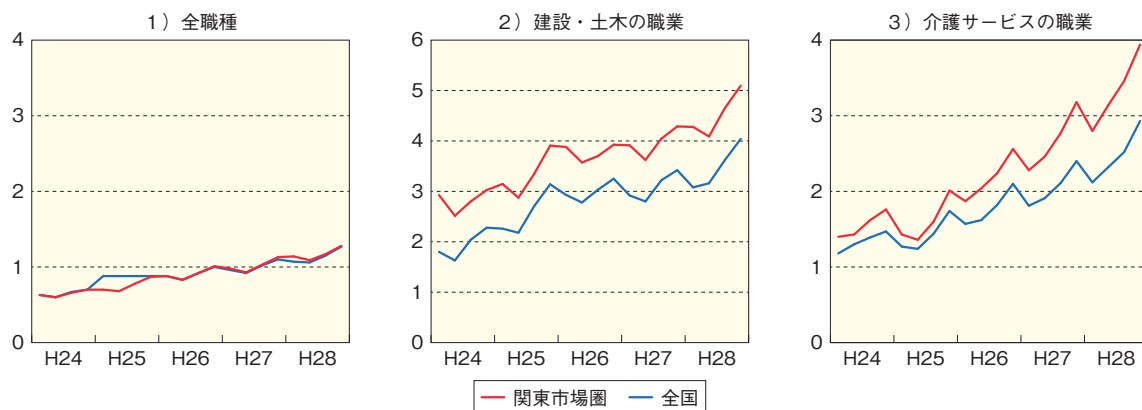


注：「関東・甲信」は、首都圏に長野県を加えた1都8県。

注：H27の数値は、H27国勢調査結果を基準とする推計人口に基づいて補正された数値（時系列接続用数値）をもとに算出しているため、図表1-1-4と合計値が異なる。

資料：「労働力調査地域別結果」（総務省統計局）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-1-6 職業別有効求人倍率の推移（全国、関東市場圏）



注：「関東市場圏」は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県、山梨県の1都5県である。

注：「建設・土木の職業」は、建設躯体工事、建設、電気工事、土木の職業の合計である。

資料：「一般職業紹介状況」（厚生労働省）、「関東市場圏職種別有効求人・求職状況（一般常用）」（厚生労働省東京労働局）をもとに国土交通省都市局作成。

過去5年間の職業別有効求人倍率の推移（図表1-1-6）をみると、全職種では、全国、関東市場圏ともに1倍前後で推移している一方で、建設業や介護サービス業は、経年で増加傾向にある。

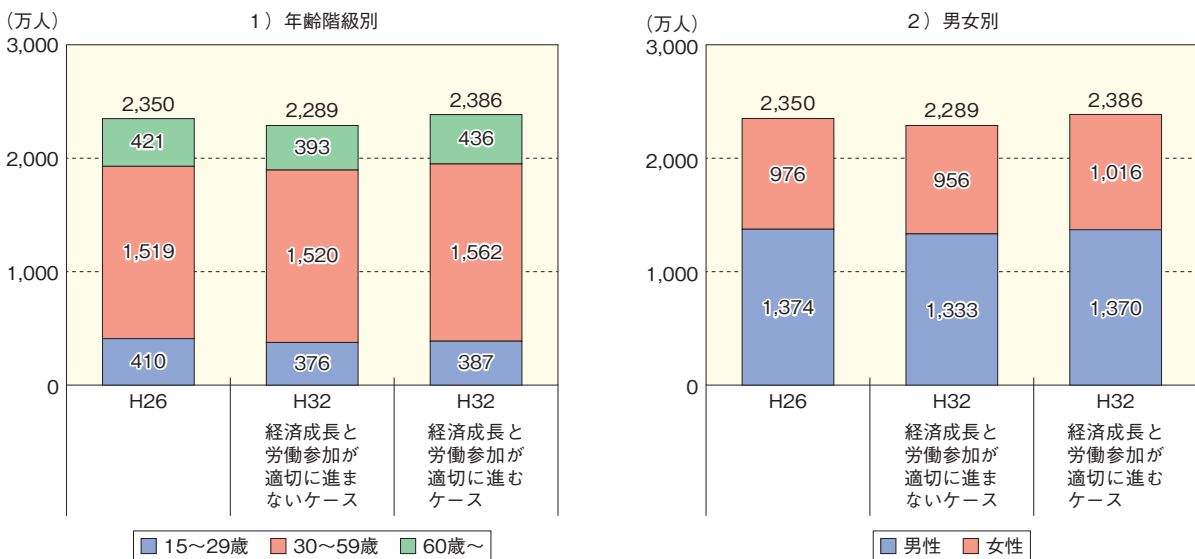
これらの職種は、全国的に倍率水準が高い中でも、関東市場圏では全国よりも1程度高く推移し、求職者一人に対して建設業では5つ、介護サービス業では4つ程度の職業が提示される状況となっている。

人口減少と高齢化は構造的な問題であり、今後もその方向に進むことが推測されている。そこで、首都圏の将来の労働力がどのようになるのかをみる。

独立行政法人労働政策研究・研修機構（JILPT）による「平成27年労働力需給の推計」では、全国の性・年齢階級別労働力人口の推計を行い、都道府県別の労働力人口の試算を行っている。これによると、首都圏の労働力人口は、経済成長と労働参加が適切に進まないケースでは、平成32年には2,289万人と、平成26年の2,350万人と比較して約61万人の減少となる。一方で、一定の経済成長をしつつ各種労働施策の実施により労働参加が図られる場合には（経済成長と労働参加が適切に進むケース）、平成32年の労働力人口は2,386万人となり、平成32年における労働力人口の減少を食い止めることができる。

年齢別構成については、人口の高齢化を反映して、60歳以上の労働力人口が平成26年の421万人から、経済成長と労働参加が適切に進むケースでは、平成32年に436万人となり15万人増加すると見込まれる。また、男女別構成では、女性の労働力人口が平成26年の976万人から、女性のM字カーブ対策及びワークライフ・バランス関連施策等が充実する経済成長と労働参加が適切に進むケースでは平成32年には1,016万人となり、40万人増加すると見込まれる（図表1-1-7）。

図表1-1-7 年齢階級別、男女別の労働力将来推計値（首都圏）



注：「経済成長と労働参加が適切に進むケース」は、「日本再興戦略」を踏まえた高成長が実現し、かつ、労働市場への参加が進むケース。
 注：「経済成長と労働参加が適切に進まないケース」は、復興需要を見込んで平成32年まで一定程度の経済成長率を想定し、かつ、労働市場への参加が進まないケース（平成26年の性・年齢階級別の労働力率固定ケース）。
 資料：「平成27年労働力需給の推計」（（独）労働政策研究・研修機構）をもとに国土交通省都市局作成。

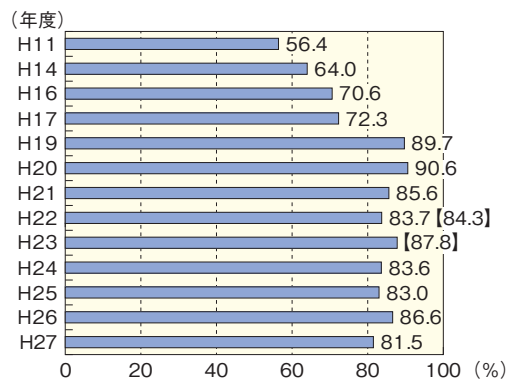
全国の女性の育児休業取得率は平成19年度調査以降8割を超えており、育児休業の着実な定着が図られつつある（図表1-1-10）。また、全国における妊娠前に就業していた女性の第1子出産前後の就業継続率をみると、就業継続は、これまで約4割前後で推移しており、平成22～26年では53.1%へと上昇した。また、このうち育児休業制度を利用して就業継続をした女性の割合が39.2%と大きく上昇した（図表1-1-11）。

その一方で、第1子出産後に退職をしている女性が46.9%であり、仕事と育児の両立が難しいために、やむを得ず仕事を辞めた女性も少なくないと考えられる。

「地域の経済2016」（内閣府）では、労働参加率の地域差の要因について分析を行い、女性の労働参加率の高い都道府県の特徴をいくつか挙げている。そのうち、都道府県ごとの保育所定員数と女性の労働参加率の関係では、女性の労働参加率が高い都道府県において、女性人口（25～49歳）一人当たりの保育所定員が多い傾向があることが示されている（図表1-1-12）。

保育サービスの供給量が相対的に多い都道府県では女性の労働参加が高まり、保育サービスの供給不足により待機児童問題が深刻になるような都市部を抱える都道府県では、女性の労働参加が低迷している。首都圏には、全国に比べ保育サービス供給量が比較的低い都県も多く、保育の受け皿拡大は女性の労働参加の推進に有効と考えられる。

図表1-1-10 育児休業取得率の推移（全国）

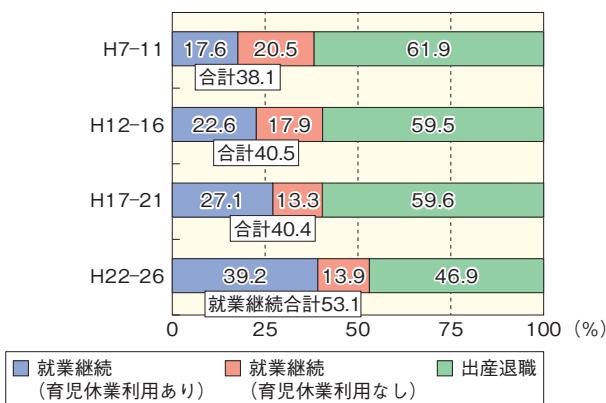


注：H27調査においては、H25.10.1からH26.9.30までの1年間の出産者が対象。

注：H22及びH23の【 】内の比率は、岩手県、宮城県、福島県を除く全国の結果。

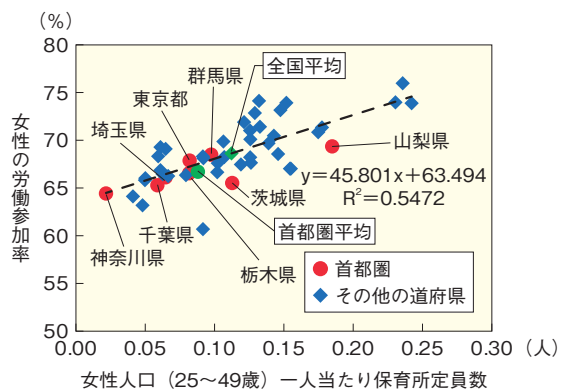
資料：「雇用均等基本調査」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

図表1-1-11 出産前有職者の第1子出産前後の就業変化（全国）



資料：「第15回出生動向基本調査」（2015年・社会保障・人口問題研究所）より国土交通省都市局作成。

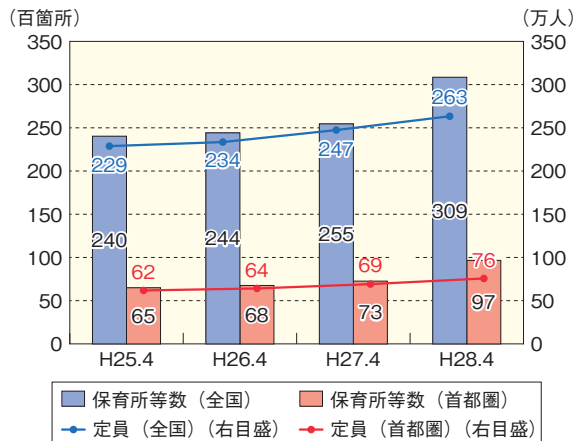
図表1-1-12 保育所定員数（H26）と女性の労働力率（H27）の関係（都道府県）



資料：「地域の経済2016」（内閣府）、「平成27年国勢調査抽出速報集計」（総務省統計局）、「平成26年社会福祉施設等調査」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

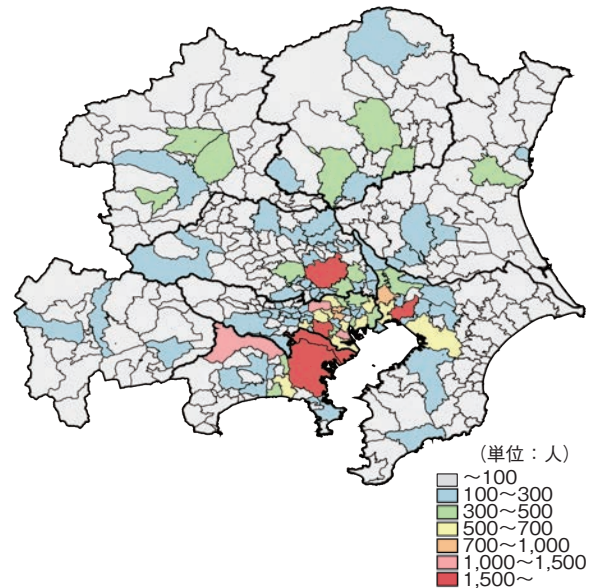
保育定員数の推移をみると、平成25～27年度までの3年間で、全国では約34万人分、首都圏では約14万人分増加しており（図表1-1-13）、平成27年4月～28年4月の保育所定員数の増加数の分布を見ると、首都圏中心部ほど増加数が多い傾向がある（図表1-1-14）。「待機児童解消加速化プラン」（平成25年4月策定）では、平成25～29年度末までの5年間で、全国で50万人分の保育の受け皿を確保することとしており、各自治体の取組に加え、平成28年度から実施している企業主導型保育事業により、保育の受け皿の拡大が進められている。

図表1-1-13 保育所等数と定員数の推移
(全国、首都圏)



資料：「保育所等関連状況とりまとめ」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

図表1-1-14 保育所定員数の増加数の分布
(H27.4→H28.4・首都圏)

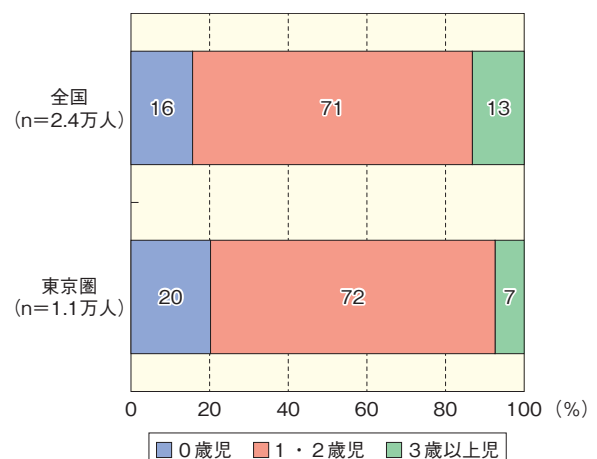


資料：「保育所等関連状況とりまとめ（平成28年4月1日）」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

その一方で、保育所等申込者の増加が受け皿拡大を上回ることによって、平成28年4月時点の待機児童は、全国で約24万人、東京圏では約1.1万人となった。

このうち1・2歳児が約7割と大部分を占めている（図表1-1-15）ことから、女性の希望に応じた多様な就業機会の確保といった観点からも、小規模保育や家庭的保育（保育ママ）の整備などの1・2歳児の受け皿拡大の取り組みが重要となっている。

図表1-1-15 待機児童の年齢区分別割合
(H28.4)



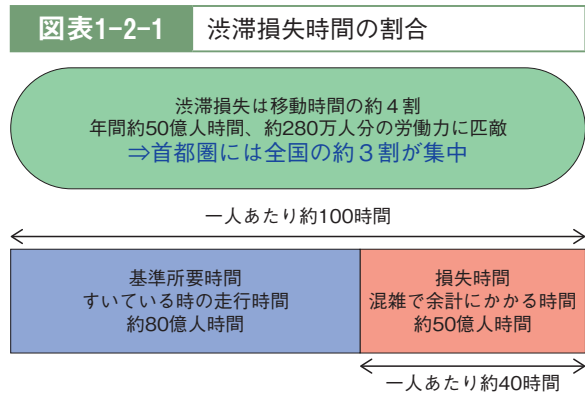
資料：「保育所等関連状況とりまとめ」（厚生労働省）及び保育所等利用待機児童数に関する公表資料（首都圏1都4県）をもとに国土交通省都市局作成。

第2節 社会のベースを活用した生産性の向上

1. ピンポイント渋滞対策

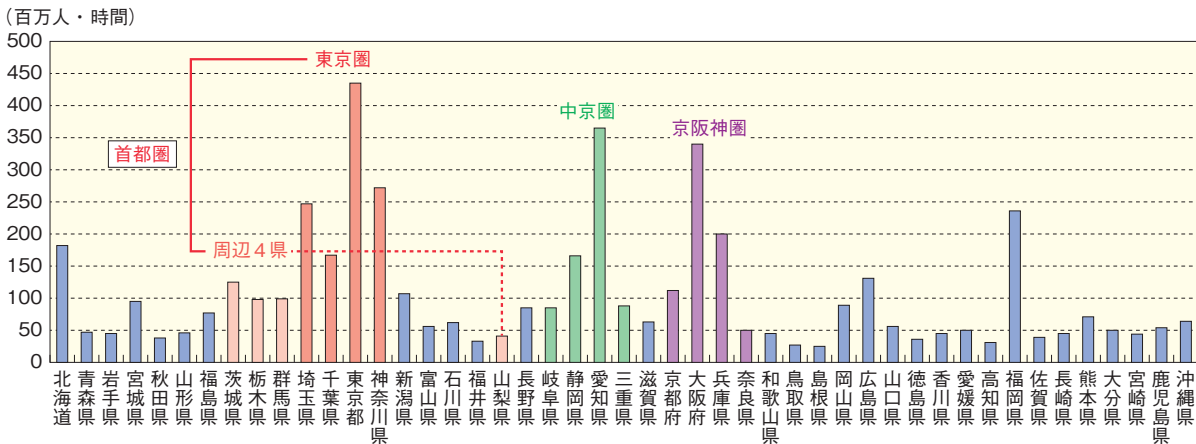
渋滞に費やされる時間は、物流産業、ひいては日本経済にとって大きな損失の原因となっている。例えば、図表1-2-1のとおり、道路移動時間の約4割は渋滞に費やされている状況であり、これは年間約280万人分の労働力に匹敵する。

渋滞損失時間は、都道府県別の総量では三大都市圏等の都市部が突出するが、人口あたりで見ると都市部以外でも発生しており、渋滞損失の解消は、都市部のみならず日本全体での生産性向上に資すると考えられる（図表1-2-2、1-2-3）。中でも、全国の渋滞損失時間が最も集中している首都圏では、競争力の維持や少子高齢化社会における労働力確保の観点から、渋滞を解消し、社会全体の生産性向上を目指すことが不可欠である。



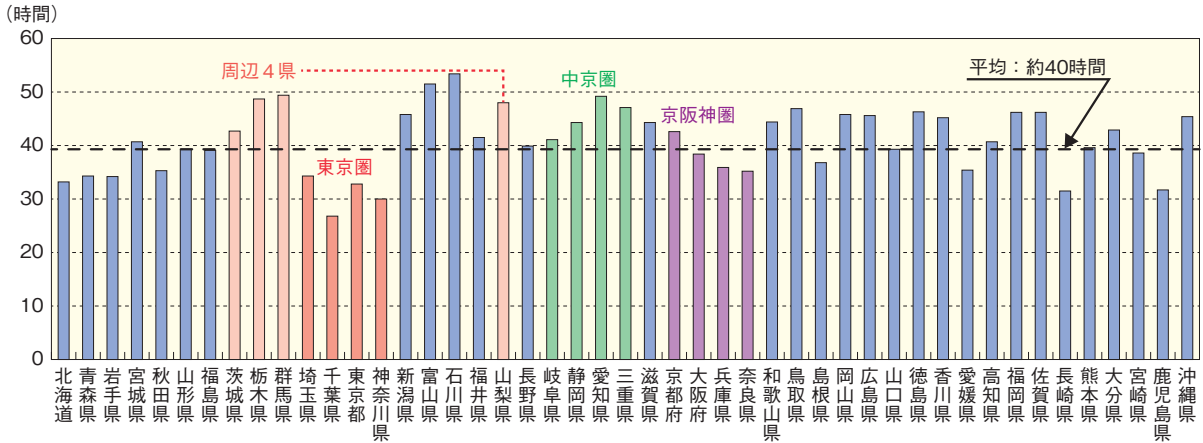
資料：渋滞損失時間は「平成24年度プローブデータ」、人口は「総務省統計資料」（平成24年10月）をもとに国土交通省作成。

図表1-2-2 都道府県別の渋滞損失時間



資料：「平成24年度プローブデータ」をもとに国土交通省作成。
出典：「社会整備審議会・第18回国土幹線道路部会」（国土交通省）配布資料。

図表1-2-3 都道府県別の人口あたり渋滞損失時間



資料：渋滞損失時間は「平成24年度プローブデータ」、人口は「総務省統計資料」（平成24年10月）をもとに国土交通省作成。
 出典：「社会整備審議会・第18回国土幹線道路部会」（国土交通省）配布資料。

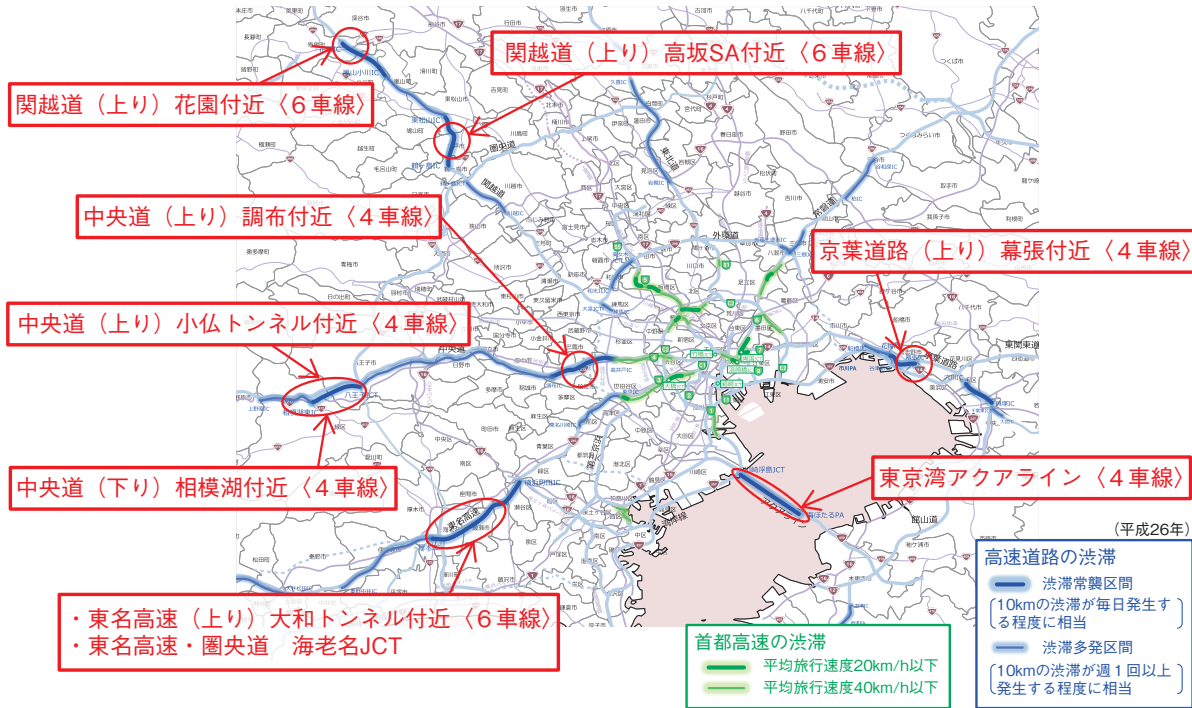
高速道路の渋滞については、サグ部（下り坂から上り坂にさしかかる凹んだ部分）などの構造上の問題で、速度が低下し交通が集中することが渋滞要因の約28%を占めている（NEXCO3社（平成25年1～12月））。ETC2.0では、こうした速度低下箇所の道路交通状況を効率的に把握することが可能であり、車線ごとの旅行速度などのデータ分析から高速道路の速度低下の原因箇所を特定し、効果的・効率的に是正するピンポイント対策の取り組みが進められている。国土交通省が公表した、NEXCO3社及び本四高速における平成27年の「高速道路（IC区間別）の渋滞ワーストラランキング」では首都圏の高速道路が上位を占めている（図表1-2-4）。

図表1-2-4 高速道路（IC区間別）の渋滞ワーストラランキング上位（平成27年・全国）

順位	渋滞損失時間 (万人・時間/年)	都道府県	路線名	区間名 (方向)	延長 (km)	平成26年 順位
1位	134	東京・神奈川	東名高速道路	海老名JCT～横浜町田 (上り)	13.9	1
2位	126	神奈川・東京	東名高速道路	東名川崎～東京 (上り)	7.7	6
3位	107	神奈川・東京	東名高速道路	横浜町田～海老名JCT (下り)	14.0	3
4位	101	東京	中央自動車道	調布～高井戸 (上り)	7.7	5
5位	100	兵庫	中国自動車道	西宮山口JCT～宝塚 (上り)	10.3	4
6位	90	神奈川	東名高速道路	秦野中井～厚木 (上り)	15.1	2
7位	85	大阪・兵庫	中国自動車道	中国池田～宝塚 (下り)	6.8	8
8位	84	三重	東名阪自動車道	亀山JCT～鈴鹿 (上り)	5.2	9
9位	82	愛知	東名高速道路	豊川～音羽蒲郡 (下り)	15.1	7
10位	80	山梨	中央自動車道	大月～上野原 (上り)	19.8	12

注：上り・下り（内回り・外回り）を分けて集計。
 注：対象は7時～19時（12時間）。
 出典：「高速道路の交通状況ランキング（平成27年）」（国土交通省道路局）。

図表1-2-5 首都圏の高速道路における主な交通集中箇所



資料：国土交通省道路局

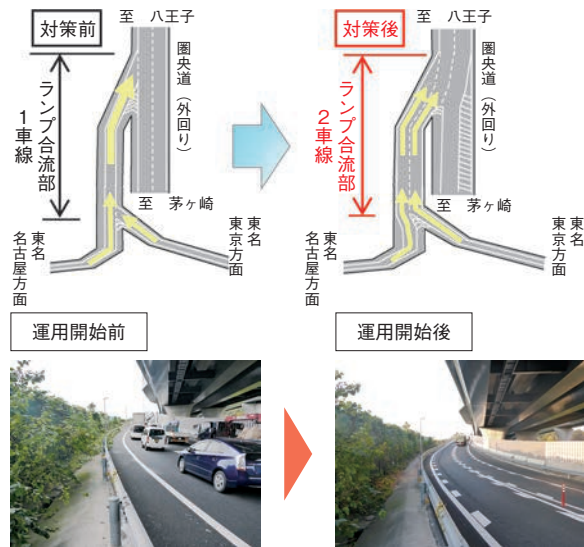
首都圏では、深刻な渋滞が発生している箇所において、対策が進められている（図表1-2-5）。

圏央道と東名高速道路を結ぶ海老名JCTでは、外回りのランプ合流部および内回りランプ分流部において、既存の道路幅員内で2車線が確保された。外回りについては、平成27年10月の対策実施以降、渋滞が解消し発生していない（図表1-2-6）。

中央道の小仏トンネル付近では、上り線において別線トンネルを含む付加車線の設置が進められている。

東名高速道路の大和トンネル付近では、上下線における付加車線設置について、東京オリンピック・パラリンピックまでに運用を開始することを目標に事業が進められている。

図表1-2-6 ピンポイント渋滞対策の事例（東名高速道路・海老名JCT外回り方面）



資料：国土交通省道路局
写真提供：NEXCO中日本

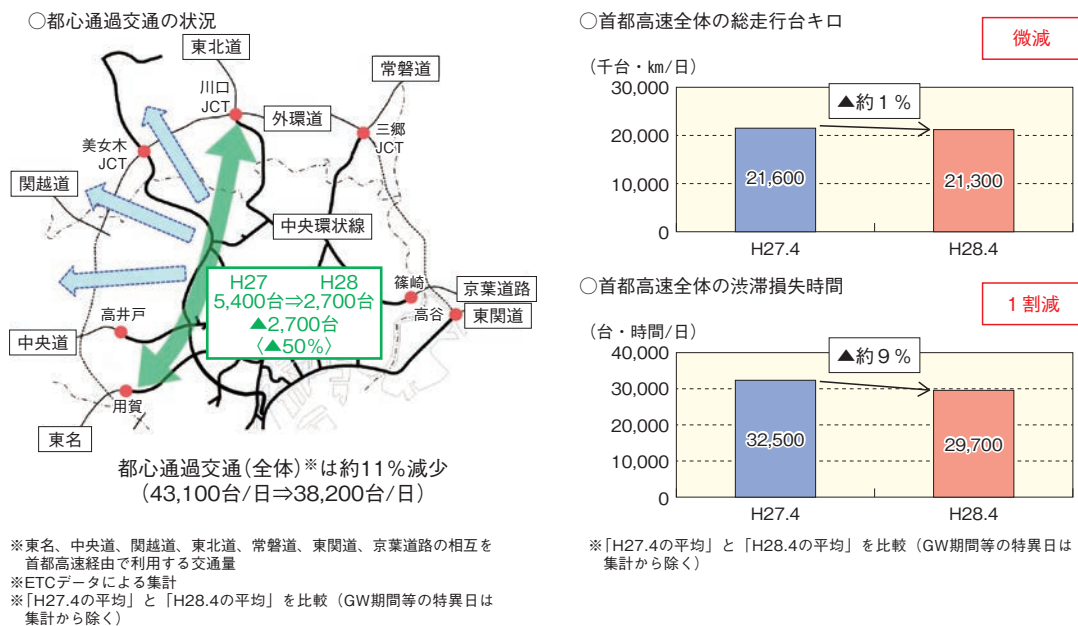
2. 首都圏の高速道路を賢く使う料金体系の導入

首都圏では、平成29年2月末の圏央道の境古河IC～つくば中央IC間の開通により、首都圏3環状道路の整備率が約79%となるなど、3環状9放射等の道路ネットワーク整備が着実に進捗している。これらを賢く使うことで、インフラのストック効果を高め、都市機能、産業競争力等の維持、強化を図る必要がある。

平成28年4月より、首都圏の高速道路を賢く使うための新たな高速道路料金が導入され、圏央道等のネットワーク整備の進展にあわせ、首都圏の交通流動の最適化を目指し、整備重視から利用重視の料金体系に移行した。これは、整備の経緯の違いなどから料金水準や車種区分などが路線や区間によって異なる整備重視の料金体系を、大都市近郊区間の料金水準に統一するとともに、車種区分を統一するなど、対距離制を基本とした利用重視の料金体系に移行したものである。

この新たな高速道路料金体系の導入により、東名高速道路と東北自動車道間を利用する都心通過交通が環状道路へ転換し約5割減少するなど、都心通過交通全体が約1割減少した。この結果、首都高速道路の交通量が約1%減少し、首都高速道路全体の渋滞損失時間が約1割減少するなどの渋滞緩和の効果が確認された（図表1-2-7）。

図表1-2-7 新たな高速道路料金の導入効果の一例



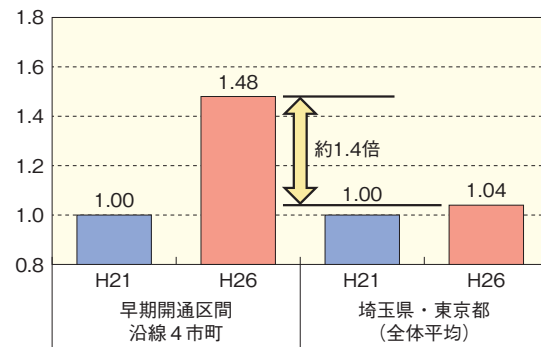
出典：「生産性革命本部（第3回会合）」（国土交通省）資料

3. 圏央道のストック効果

平成19年に開通した、圏央道の中央道から関越道間の沿線4市町（羽村市、日高市、日の出町、入間市）では、製造品出荷額の伸びが平成21年から5年間で、埼玉県と東京都の全体平均の1.4倍となった（図表1-2-8）。首都圏3環状道路の整備により、新たな企業立地に伴う雇用促進、物流ネットワークの形成等の効果が発現され、首都圏の成長発展・国際競争力の強化が期待されており、例えば、茨城県五霞町の企業では、都心経由から圏央道経由にすることで都心の渋滞を避け、五霞～静岡・神奈川間の配送時間が往復約1時間短縮し、配送コストが約1割削減したという声があるなど、圏央道利用により生産性の向上が図られている。

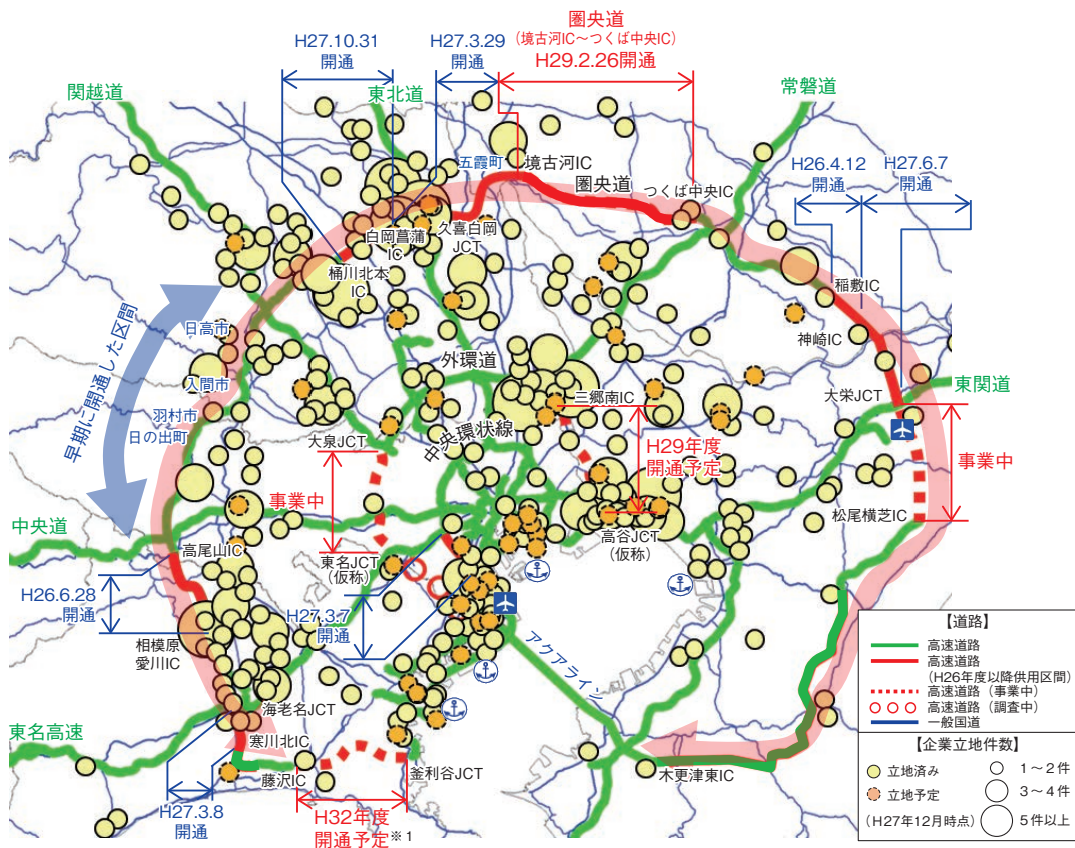
圏央道の沿線地域では、既存産業の集積や道路整備にともなう交通アクセスの利便性向上に加えて、労働力の確保や災害時の事業継続性の観点等を要因とする工場や物流施設の立地が進んでいる。具体的には、主にコスト削減やマザー工場化等の拠点強化及び操業環境改善など、国内生産拠点の再編を一因とした工場立地が進んでいるほか、圏央道沿線を中心に、Eコマース（電子商取引）の普及等を背景にした大規模な広域物流施設の立地が進んでいる（図表1-2-9）。これらの地域では、施設立地にとともなう雇用創出や、地域経済の発展に対する寄与などのストック効果も期待される。

図表1-2-8 圏央道沿線製造品出荷額の伸び率（H21⇒H26）



注：沿線4市町は、日高市、入間市、羽村市、日の出町。
資料：国土交通省調べ

図表1-2-9 圏央道周辺の工場・物流施設立地件数



注1：※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
 注2：久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線
 資料：国土交通省調べ

茨城県では、面的高速交通ネットワークを活用した周遊観光の強化に取り組んでいる。平成27年6月の圏央道の神崎IC～大栄JCT間の開通を受けて、茨城県が、アジア圏の旅行会社に向けて、観光地の魅力と成田空港から茨城県内へのアクセス性の向上についてPR活動を実施した。その結果、従来の首都高経由のツアールートを手戸経由に変更・増加する旅行会社もあり、圏央道開通前後（H26→H28）で、外国人の茨城県周遊ツアー数が約6倍に増加した（図表1-2-10）。また、外国人宿泊客数も約2倍に増加しており、茨城県では、圏央道の県内全線開通を踏まえ、更なるインバウンド観光推進の方策を検討しているところである。

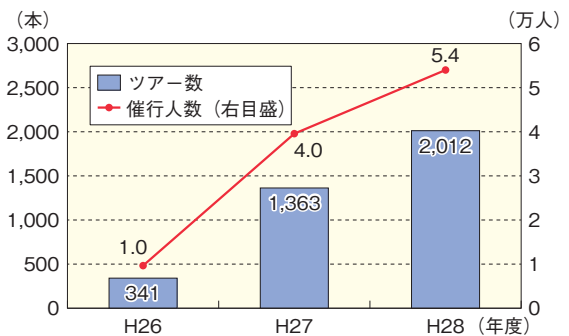
このように、首都圏には、東京周辺のリング状のエリアに、国際観光の資源となり得る多様な多彩な自然や歴史、文化を擁しているものの、外国人の宿泊は東京都に集中しており、観光がもたらす滞在人口の面でも、首都圏では一極集中構造となっている。このため、東京での宿泊施設の逼迫や交通渋滞等の問題が生じ、宿泊施設の確保は今後の更なる大幅なインバウンド観光の拡大のボトルネックとなってきた。多面的なニーズにこたえることと併せて、東京等に集中する観光客を首都圏全域に分散化していくことが重要であり、東京オリンピック・パラリンピックの開催といった好機も最大限いかしながら世界からの視線をこれらのエリアに誘導していく必要がある。

図表1-2-10 圏央道開通に伴うインバウンド観光拡大の事例（茨城県）

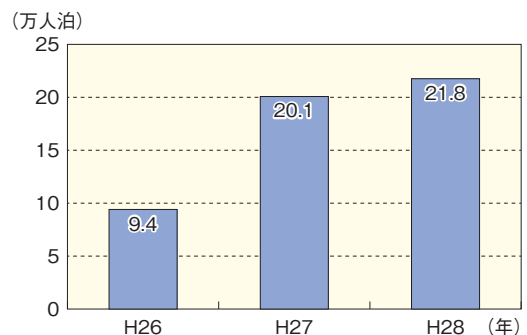
■圏央道の開通（H27.6）に伴い、成田空港から茨城県内へのアクセス性が向上し、外国人の周遊ツアー催行数が約6倍、外国人宿泊客数が約2倍に増加（H26→H28）



■外国人の周遊ツアー数と催行人数（茨城県内）



■外国人の延べ宿泊客数の推移（茨城県内）



注：所要時間は、プローブデータの平日平均旅行速度を用いて、成田空港～水戸市役所間の所要時間を算出。（開通前H26.11、開通後H27.11）

資料：「圏央道のストック効果記者発表資料（H28.2）」（国土交通省関東地方整備局）、「海外からの周遊ツアーの催行状況」（茨城県）、「宿泊旅行統計調査」（観光庁）より国土交通省都市局作成。

第3節

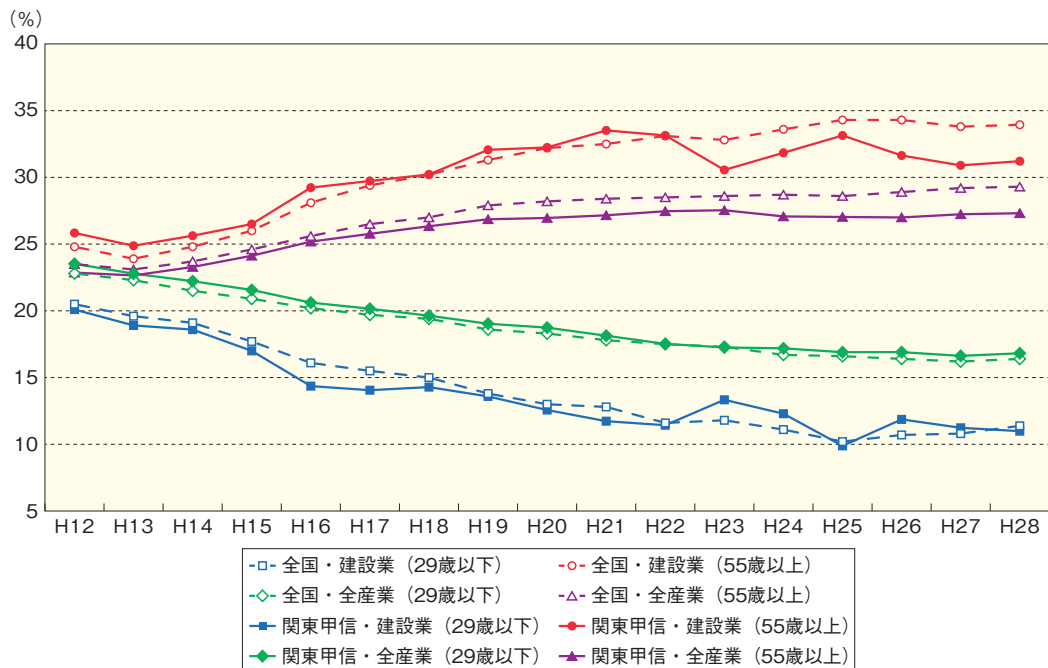
産業分野における労働生産性の向上

1. 建設産業の生産性向上

建設産業は、地域のインフラ整備や維持管理等の担い手であると同時に、地域経済・雇用を支え、災害時には最前線で地域社会の安全・安心の確保を担う地域の守り手として、国民生活や社会経済を支える大きな役割を担っている。しかし、若手入職者の減少や高齢化の進行等構造的な問題が発生している。

関東・甲信の建設業就業者の年齢構成は、55歳以上の割合が約3割、29歳以下の割合が約1割となっており、全産業平均と比較して高齢化が進行し、若い世代の入職増加が課題となっている状況である（図表1-3-1）。

図表1-3-1 建設業就業者の年齢構成の推移（全国、関東・甲信）

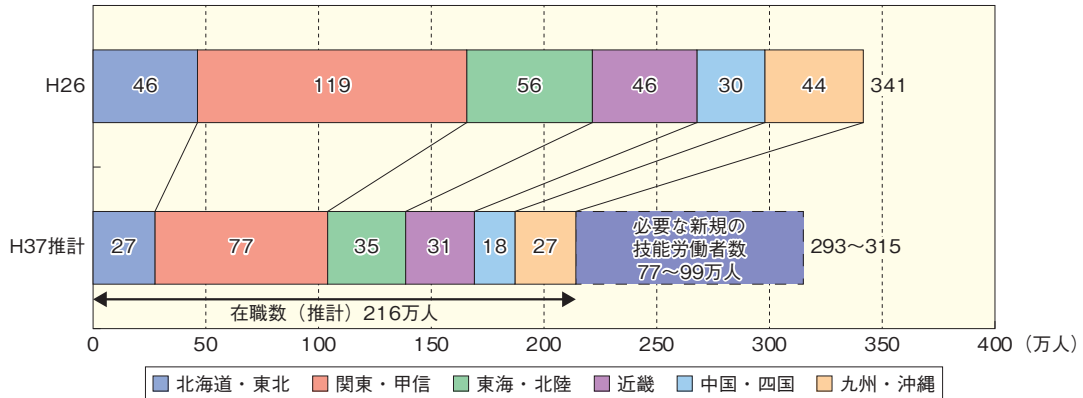


注：「関東・甲信」は首都圏（1都7県）に長野県を含む。
資料：「労働力調査」（総務省統計局）より国土交通省都市局作成。

「建設業の長期ビジョン（平成27年3月）」（一般社団法人日本建設業連合会）では、全国の建設技能労働者約341万人のうち、高齢化等の影響により今後10年間で約3分の1に相当する約125万人が離職すると推計されており、関東・甲信では、約119万人のうち約42万人が離職すると推計される（図表1-3-2）。同ビジョンによれば、建設投資が同規模で推移するとの見通しを踏まえ、生産性向上による約35万人の省人化を前提に、平成37年度には全国で約293万人～315万人の建設技能労働者が必要と見込んでおり、約77～99万人の新規入職者を確保することが必要と推計している。

このような状況を踏まえ、国土交通省では関係業界と連携を図りつつ、技能労働者の入職を促進するための取組を進めており、技能労働者の賃金向上や社会保険への加入促進、働きやすい現場の職場環境改善、施工時期の平準化や建設産業の魅力発信などに取り組んでいる。

図表1-3-2 平成37年度の建設技能労働者数の離職数の推計（全国／地域別）



注1：技能労働者数の地域別内訳は、建設就業者数の地域別、年齢階層別割合を技能労働者総数に適用し、国土交通省都市局作成。
 注2：平成37年度の技能労働者の離職率は、15～49歳は0.1、50～59歳は0.4、60歳以上は1.0として推計。
 資料：「再生と進化に向けて－建設業の長期ビジョン－」（一般社団法人日本建設業連合会）、「労働力調査」（総務省統計局）をもとに国土交通省都市局作成。

このように人口減少や高齢化が進む中であって、建設業が国民生活や社会経済を支える役割を果たすためには、担い手の確保とともに生産性向上に取り組むことが不可欠である。そのため、国土交通省では、労働力不足を克服し、建設産業の成長を持続・発展させていくため、調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までのあらゆる建設現場の全プロセスにおいてICT（情報通信技術）を活用し、建設企業の経営環境を改善し、多様な人材が活躍できる現場を目指す取組「i-Construction」を推進している（図表1-3-3）。

図表1-3-3 i-Constructionの推進（ICT土工の流れ）



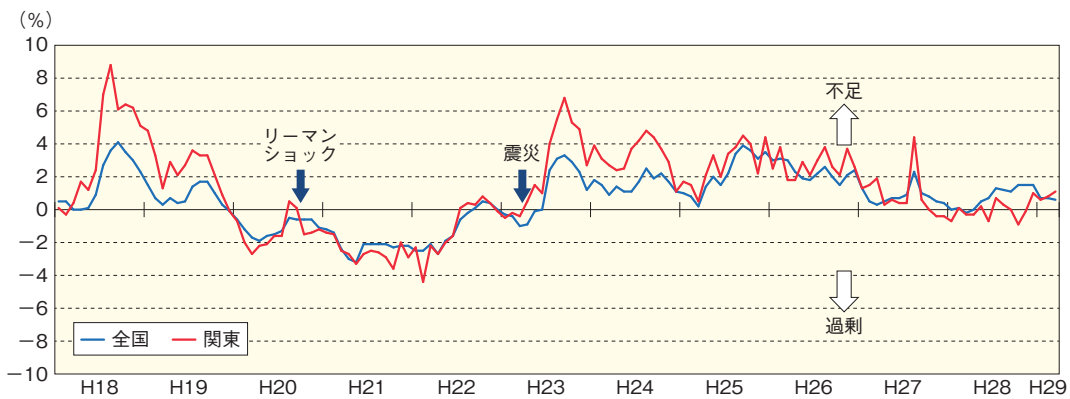
出典：「国土交通省生産性革命プロジェクト」（国土交通省）資料

なお、建設現場における人手の過不足率をみると、平成29年3月では全国で0.6%、関東地域で1.1%となっており（図表1-3-4）、民間工事を中心に事業量の多い関東地域においても足許の人手の需給は緩和してきているが、中長期的な視点に立ち生産性向上に取り組む必要がある。

建設躯体工事のうち配筋作業の省人化、生産性向上の取組として、企業が重量鉄筋の配筋作業をアシストするロボットアーム型の作業支援ロボットを開発した事例がある。従来6～7人を要していた重量200kgクラスの重量鉄筋の配筋作業を、操作者1人、鉄筋の介添え役2人の計3人で効率的に行うことが可能で、作業員の負担も大幅に軽くなる技術であり、現場実証が進められている（図表1-3-5）。

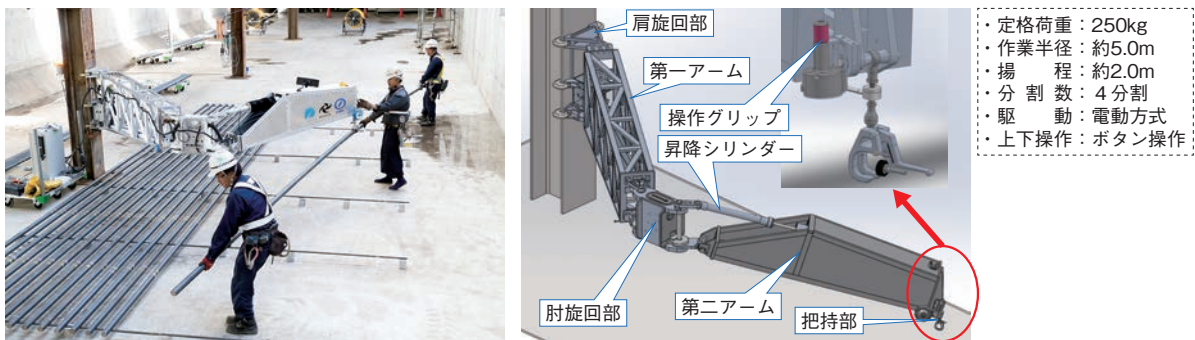
また、重量物を持った時や中腰姿勢を続ける時に腰にかかる負担を軽減する装着型ロボットの現場実証（図表1-3-6）など、建設業界では新技術の導入に向けた取組が進められており、労働環境改善や省人化、生産性向上とともに、若者、女性、高齢者などの参加促進も期待される。

図表1-3-4 建設現場における建設技能労働者過不足率の推移〔6職種〕（H18.1～H29.3）



注：「関東地域」は、首都圏（1都7県）に長野県を含む。
 注：「6職種」とは、型枠工（土木）、型枠工（建築）、左官、とび工、鉄筋工（土木）、鉄筋工（建築）をいう。
 注：調査対象は建設業法上の許可を受けた法人企業（資本金300万円以上）で、調査対象職種の労働者を直用する建設業者のうち全国約3,000社（うち有効回答者数1,538（H27.12の場合））
 注：現在の過不足状況調査事項：モニター業者が手持ち現場において①確保している労働者数、②確保したかったが出来なかった労働者数、③確保したが過剰となった労働者数 過不足率 = ((②-③)/(①+②)) × 100
 資料：「建設労働需給調査」（国土交通省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-3-5 配筋アシストロボと構造概念図



写真：千葉県市川市の道路建設現場におけるデモンストレーションの様子。
 資料提供：清水建設株式会社

図表1-3-6 装着型ロボットの現場実証事例



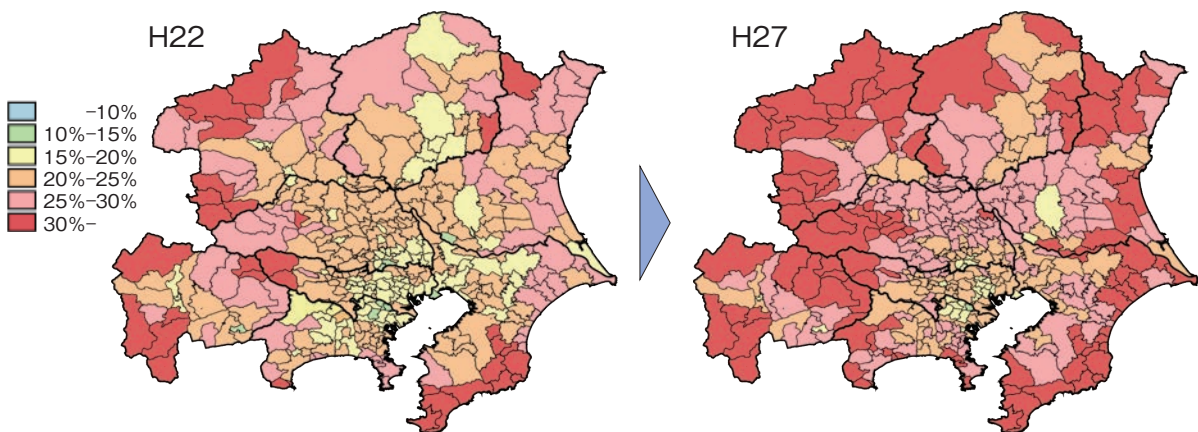
資料提供：株式会社大林組

2. 介護サービスの生産性向上

首都圏では、高齢化の進展により、首都圏縁辺部を中心に高齢化率が30%を超える地域が拡大している（図表1-3-7）。介護サービス業の有効求人倍率をみると、全国的に倍率水準が高い中でも、関東市場圏では全国よりも1程度高く推移し、有効求人倍率が約4倍（平成28年12月）となっている（図表1-1-6）。

首都圏では、今後、加速度的に高齢者が増加することが予想されており、介護サービスの労働力不足等の問題が懸念されている。「2025年に向けた介護人材にかかる需給推計」（厚生労働省）によると、平成37年度の介護人材の不足率の首都圏平均が17.5%と、全国平均の14.9%を上回っており、首都圏の平成37年度の介護人材の需給ギャップは約14万人になると推計されている。（図表1-3-8）。

図表1-3-7 高齢化率の分布（H22→H27・首都圏）



資料：「H22・H27国勢調査」（総務省統計局）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-3-8 介護人材の不足率〔平成37年度推計〕(首都圏)

全国順位	都道府県	需要見込 (千人)	供給見込 (千人)	不足率 (%)	需給ギャップ (千人) ※
2	群馬県	43.8	32.2	26.5%	11.6 (10)
3	埼玉県	121.4	93.9	22.6%	27.5 (3)
4	栃木県	31.3	24.4	21.9%	6.9 (17)
5	茨城県	50.8	40.7	19.9%	10.1 (11)
6	千葉県	115.3	92.5	19.7%	22.8 (6)
}					
19	東京都	243.7	208.0	14.7%	35.8 (1)
}					
24	神奈川県	182.6	157.9	13.5%	24.7 (4)
}					
32	山梨県	15.4	13.6	11.2%	1.7 (37)
	全国	2,529.7	2,152.4	14.9%	377.4
	首都圏	804.2	663.2	17.5%	141.0

※ (カッコ) は需給ギャップの全国順位

注 : 需要見込は、市町村により第6期介護保険事業計画に位置付けられたサービス見込み量等に基づく。

注 : 供給見込は、平成27年度以降に取り組む新たな施策の効果を見込まず、近年の入職・離職等の動向に将来の生産年齢人口の減少等の人口動態を反映した「現状推移シナリオ」に基づく。

資料 : 「2025年に向けた介護人材にかかる需給推計(確定値)」(厚生労働省)より国土交通省都市局作成。

首都圏において懸念される介護人材の不足に対応するには、介護職員の処遇改善や潜在介護人材の呼び戻し、学生や中高年齢者等の新規参入の促進、離職防止・定着促進なども含めた総合的な取組による介護人材の育成・確保が重要である。

更に、介護ロボットやセンサー等の新技術の活用により、介護サービスの生産性向上や現場の負担軽減、高齢者の自立支援等にもつながる質の高い介護の実現が期待されており、現在、介護施設等において、移動支援、見守り支援等のロボット技術の介護利用の実証実験が行われている(図表1-3-9)。

また、経済活動の装置である都市のコンパクト化、密度アップ、公共交通の利便性向上は、訪問介護に要する移動時間の減少などによる介護サービスの生産性の向上にも有効であると考えられる。都市のコンパクト化、密度アップに向けては、平成28年12月末現在で全国では309都市、首都圏では63都市が立地適正化計画の作成についての具体的な取組を行っており、このうち平成28年度末までに全国では100都市、首都圏では16都市が計画を策定・公表している(図表1-3-10)。

また、中心市街地への居住促進に併せて介護人材の確保を図る事例として、群馬県高崎市において、福祉サービス施設と住居機能が一体となった多機能型住居を整備した事例がある(平成29年4月)(図表1-3-11)。中心市街地の市有地を活用して民間事業者が10階建ての建物を建設し、1・2階には市営の福祉センター「高崎市シルバーセンター田町」や子育てに関する様々

図表1-3-9

ロボット技術の介護利用における重点分野



出典 : 「ロボット技術の介護利用における重点分野」(平成24年11月経済産業省・厚生労働省公表、平成26年2月改定)。

な相談や支援を行う「高崎市子育てなんでもセンター」、3～6階は民間事業者が運営する特別養護老人ホームとサービス付き高齢者向け住宅、7～10階は市が管理する住宅「レジデンス田町」となっている。この住宅部分の入居資格を、市内で介護、保育、看護職として働く人やこれらの分野を学んでいる学生とすることで、地域における福祉人材の確保を目指している。

図表1-3-10 立地適正化計画の作成に取り組む都市〔H28.12末〕（首都圏）

茨城県	12	水戸市・日立市・土浦市・古河市・石岡市・下妻市・高萩市・取手市・牛久市・つくば市・坂東市・境町
栃木県	8	宇都宮市・栃木市・鹿沼市・日光市・那須塩原市・那須烏山市・下野市・芳賀町
群馬県	11	前橋市・高崎市・桐生市・伊勢崎市・太田市・館林市・渋川市・藤岡市・吉岡町・明和町・邑楽町
埼玉県	13	さいたま市・川越市・本庄市・春日部市・深谷市・戸田市・志木市・坂戸市・毛呂山町・越生町・小川町・鳩山町・寄居町
千葉県	7	松戸市・成田市・佐倉市・柏市・市原市・流山市・酒々井町
東京都	2	日野市・福生市
神奈川県	6	相模原市・横須賀市・藤沢市・小田原市・秦野市・大和市
山梨県	4	山梨市・大月市・笛吹市・上野原市
合計	63	

注：下線はH28年度末までに策定・公表済み。
資料：国土交通省都市局作成。

図表1-3-11 多機能型住宅整備事業による地域の福祉人材確保の事例（群馬県高崎市）



1階	高崎市シルバーセンター田町〔市〕
2階	高崎市子育てなんでもセンター〔市〕
3・4階	地域密着型特別養護老人ホーム（29床）〔民間〕
5・6階	サービス付き高齢者向け住宅（32戸）〔民間〕
7～10階	レジデンス田町（64戸）〔市〕

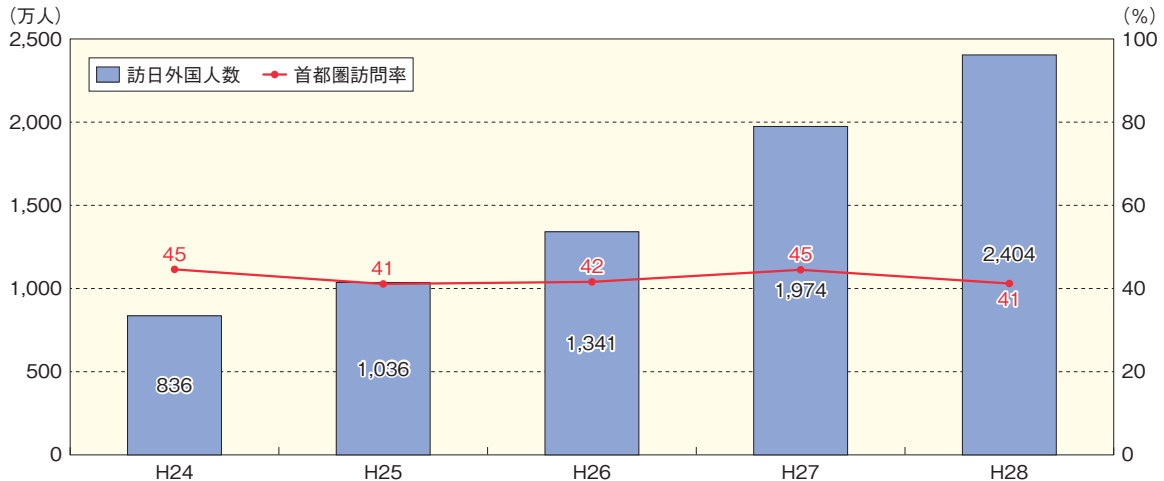
資料提供：高崎市

3. 観光産業の生産性向上

少子高齢化、人口減少時代を迎えるなか、わが国の社会、経済を維持・発展させるには地方の活性化が重要であり、生産、雇用、消費が根付いた産業の振興が不可欠である。その点で観光産業は、まさに地方創生の切り札の一つといえる。

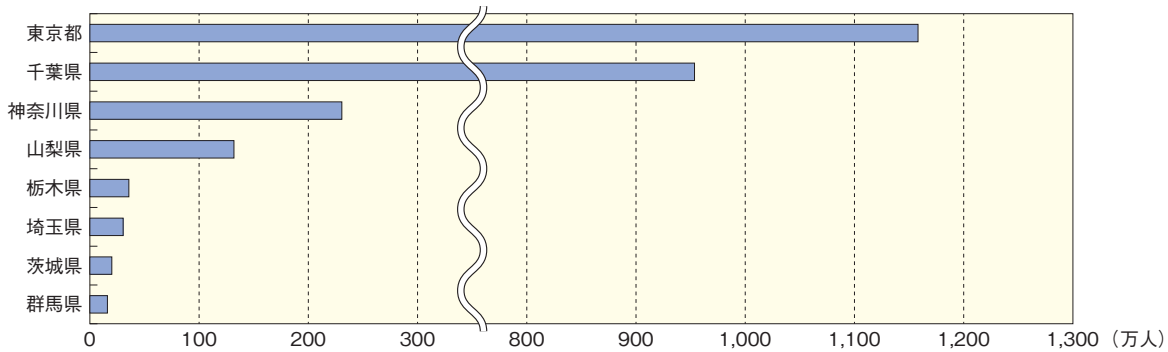
平成28年の訪日外国人旅行者数は2,404万人となり、従来の平成32年の目標である2,000万人を前倒して達成した（図表1-3-12）。訪日外国人旅行者が増加するなか、首都圏への訪問率は約4割と高い割合を維持しているが、都県別の訪問数を見ると、東京都、千葉県への一極集中構造となっている（図表1-3-13）。また、首都圏訪問率の推移をみると、直近の平成28年は、平成27年に比べて約4%下がっており、九州、沖縄へのクルーズ船の増大や、北海道や沖縄への航空便の新設等もあり、インバウンドが直接首都圏以外へ向かう動きも出てきている。

図表1-3-12 訪日外国人・首都圏訪問率の推移



資料：訪日外国人数は「訪日外客統計」（日本政府観光局（JNTO））、首都圏訪問率は「訪日外国人消費動向調査」（観光庁）をもとに国土交通省都市局作成。

図表1-3-13 訪日外国人・都県別訪問数推計値（H28・首都圏）



注：都県別訪問数は、平成28年度の訪日外国人数に都県別の訪問率を適用した推計値。

注：訪問地には出入国空港の所在地が含まれる。

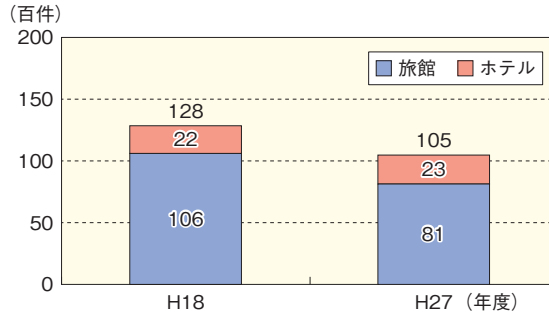
資料：訪日外国人数は「訪日外客統計」（日本政府観光局（JNTO））、首都圏訪問率は「訪日外国人消費動向調査」（観光庁）をもとに国土交通省都市局作成。

政府は平成28年3月に、今後の中期的な観光政策である「明日の日本を支える観光ビジョン」（以下、ビジョン）を策定し、観光を我が国の基幹産業へと成長させ、「観光先進国」を目指すとともに、訪日外国人旅行者数の政府目標を大幅に前倒して、平成32年には4,000万人、平成42年には6,000万人とした。

観光先進国を目指すためには、旅行者に質の高いサービスを提供するため、観光を支える産業の品質向上に取り組み、生産性の高い国際競争力のある産業へと変革していく必要があるが、宿泊業等の観光産業はインバウンド市場の急速な拡大や国内外旅行者のニーズの多様化などに必ずしも応えられていない状況となっている。

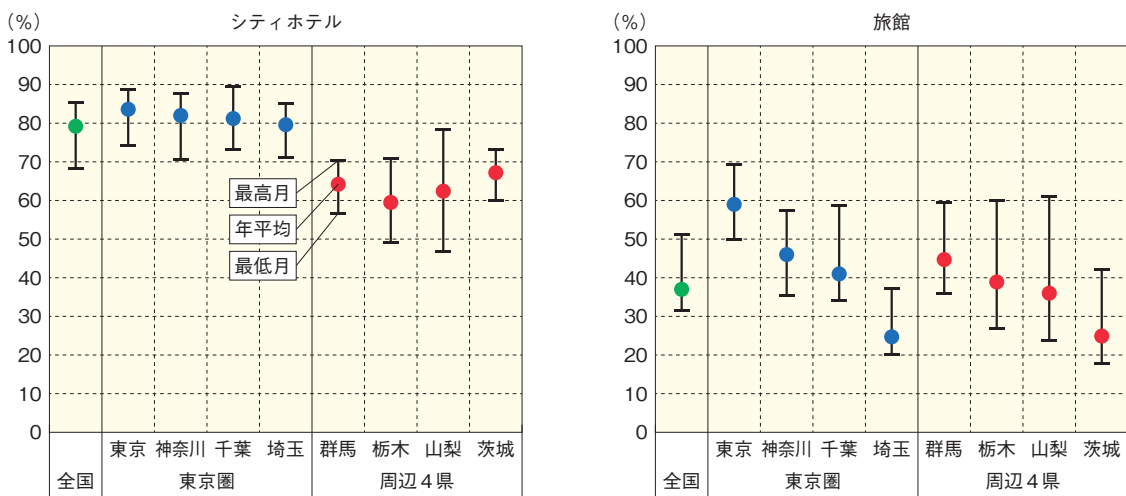
首都圏の宿泊施設数の変化をみると、インバウンド観光が増大しているにもかかわらず、宿泊施設数は減少しており、中でも旅館数が近年10年間で約10,600件から約8,100件と約23%減少している（図表1-3-14）。また、客室稼働率では、ホテルに比べ旅館の稼働率が低く、訪日外国人旅行者数の急増等を十分に取り込めていない。さらに、季節変動が首都圏周辺部ほど大きい傾向がみられ、これは、宿泊業では、需要の季節、曜日、時間帯変動が大きく、業務の繁閑があるためと考えられる（図表1-3-15）。

図表1-3-14 首都圏の宿泊施設数の変化（H18年度→H27年度）



注：施設数は各年度末現在の件数
資料：「衛生行政報告例」（厚生労働省）より国土交通省都市局作成。

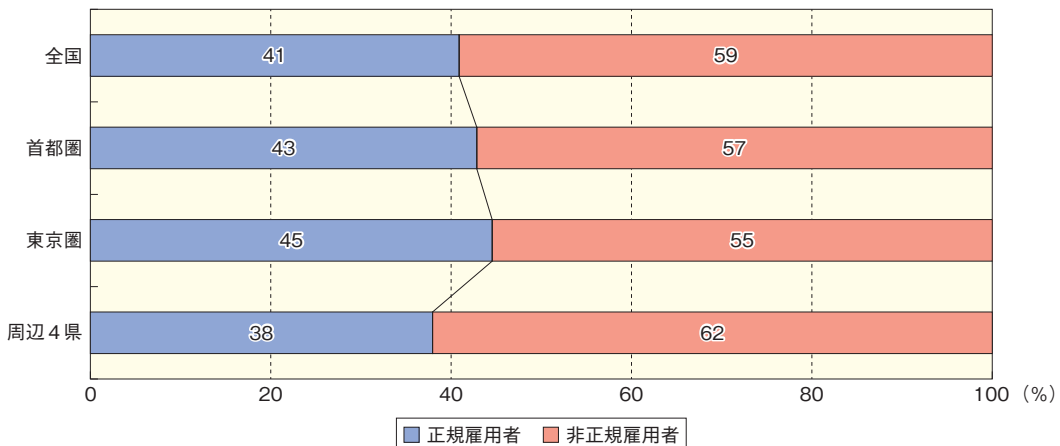
図表1-3-15 首都圏の宿泊施設の客室稼働率（H27）



資料：「宿泊旅行統計調査」（観光庁）をもとに国土交通省都市局作成。

次に、旅館・ホテルにおける正規、非正規雇用の割合をみると、全国、首都圏ともに正規雇用者と非正規雇用者の比は4：6と、非正規雇用者の割合が高く（全産業では6：4）、その傾向は周辺4県ほど大きくなっている（図表1-3-16）。

図表1-3-16 旅館・ホテルにおける正規、非正規雇用の割合（H26）



資料：「平成26年経済センサス・基礎調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

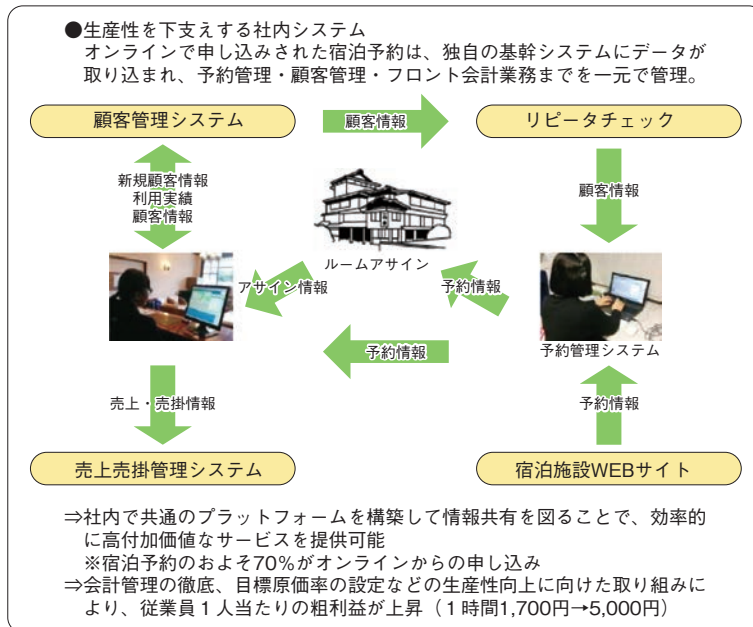
このように、首都圏の宿泊業では、業務の繁閑や、非正規雇用者の割合が高いなどの課題を抱えている状況であり、宿泊業の変革は、観光地の活性化、地域の雇用創出にとって重要である。

ビジョンでは、生産性が高く、国際競争力のある基幹産業の育成・強化の観点から、宿泊業の業務効率化等の支援を実施することとしており、具体的には、ICTの利活用による在庫管理や厨房業務の効率化、マルチタスク化による業務効率化の先導事例の横展開、全国のモデル旅館・ホテルへのコンサルティングを実施することとしている。

神奈川県・箱根町の旅館の事例では、ICTの新技术を活用した業務の効率化等により、高付加価値なサービスの提供を可能にするとともに、従業員の賃金の上昇も実現している（図表1-3-17）。

更には、家族が休暇を取りやすい制度の導入、休暇の分散化等を含む休暇改革を行うことにより、国内旅行の振興や、ゴールデンウィーク等に集中している観光需要の平準化を図り、観光産業の生産性向上を促すことも重要である。

図表1-3-17 新技术を活用した宿泊産業の生産性向上事例（神奈川県・箱根町の旅館）



資料：「地域しごと創生会議（第4回）（平成28年3月）」（内閣府）資料をもとに国土交通省都市局作成。

第4節

首都圏における労働力の現状と
生産性向上に向けた取組

我が国が本格的な人口減少社会を迎えるなか、首都圏の人口は増加が続いているが、今後は減少に転じると推計されている。首都圏の労働力人口は増加傾向にあるものの、今後は減少が懸念されており、足下では、建設、介護などの職業において、全国に比べて高い有効求人倍率を示している。首都圏における将来の労働力人口を維持するうえでは、若者、女性、高齢者など潜在的な能力を有する人々の労働市場への参加促進が不可欠となっている。

首都圏の女性の労働参加率は、30歳代以降で全国よりも低くなる傾向があり、仕事と育児の両立が難しく、やむを得ず仕事を辞めた女性も少なくないと考えられる。女性の希望に応じた多様な就業機会の確保に向けて、育児と両立できるような環境整備が重要であり、中でも待機児童の7割を占める1・2歳児の受け皿確保の取組が重要である。

道路の渋滞解消については、有効労働時間の増加により生産性が大きく向上するとともに、首都圏における競争力の維持や少子高齢化社会における労働力確保の観点からも重要である。首都圏の高速道路では、ETC2.0により把握した旅行速度などのデータをもとに、道路渋滞の原因箇所を特定し効果的・効率的に是正するピンポイント対策の取り組みが進められている。また、圏央道等の道路ネットワーク整備の進展にあわせ、平成28年4月には利用重視の新たな高速道路料金体系が導入された結果、都心を通過する交通の減少による渋滞緩和の効果が確認されており、今後は更に首都圏の交通流動の最適化が進むことが期待される。

首都圏では、3環状道路の整備率が約79%となるなど、道路ネットワーク整備が着実に進捗しており、沿線では新たな企業立地に伴う雇用促進、物流ネットワークの形成等の効果が発現され、首都圏の成長発展・国際競争力の強化が期待される。更に、首都圏は、東京周辺のリング状のエリア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、道路ネットワークを活用した周遊観光の拡大に向けて、東京オリンピック・パラリンピックの開催といった好機も最大限いかしながら、世界からの視線をこれらのエリアに誘導していく必要がある。

産業分野における生産性向上については、建設産業、介護サービス業、観光産業において急速に発達しつつあるICT、IoT、ロボット技術などの新技術の活用が欠かせない。

建設産業では、若手入職者の減少や高齢化の進行等により今後懸念される担い手不足に対応するため、技能労働者の入職促進とともに、i-Constructionの推進や、作業支援型ロボットの導入による生産性の向上が重要となる。

介護サービス業では、今後予測される首都圏の介護人材不足に対応するため、介護人材の育成確保に取り組むとともに、ロボットやセンサー等新技術の活用による現場の負担軽減や高齢者の自立支援等の取組が重要となる。

観光産業については、宿泊業の繁閑などの課題を克服し、国際競争力ある基幹産業への育成・強化を図る観点から、国内旅行の振興や観光需要の平準化とともに、ICTを活用した業務効率化等が重要となる。

首都圏では、今後懸念される働き手の減少を上回る生産性の向上等により潜在的な成長力を高めるとともに、新たな需要を掘り起こしていくことが重要である。社会全体の生産性を高め、人々の成長期待を高めることで企業の設備投資や賃上げ、更には個人消費の拡大が促され、一時的な需要の喚起にとどまらない、持続的な経済成長につながっていくことが期待される。

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

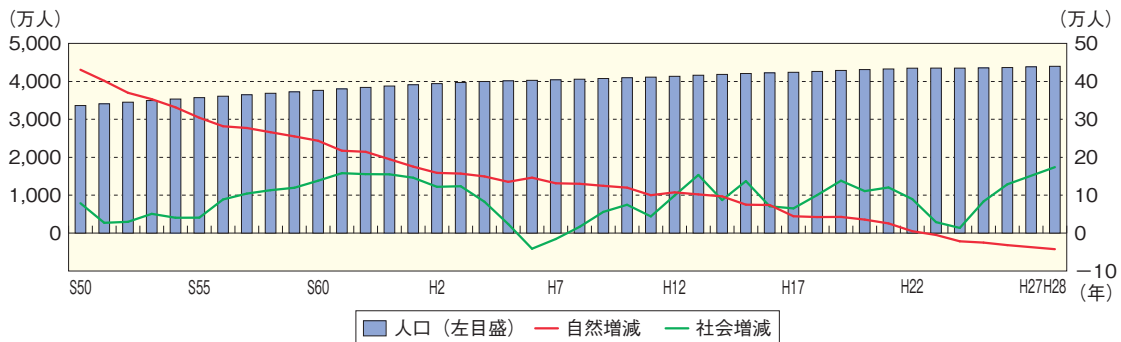
1. 人口の状況

(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成28年10月1日現在で4,396万人となっており、全国の34.6%を占めている。

人口動態をみると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は、近年増加幅は縮小基調で推移していたものの一貫して増加していたが、平成23年は初めて減少に転じ、平成28年は4.3万人減となっている。また、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は平成6、7年に一時減少に転じたものの、平成8年からは増加基調で推移しており、平成28年は17.4万人増となっている（図表2-1-1）。

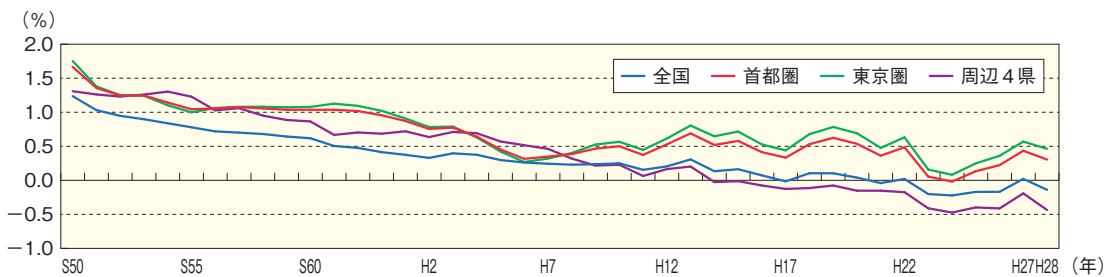
図表2-1-1 首都圏の人口、自然増減数及び社会増減数の推移



資料：「国勢調査」、「人口推計」（いずれも総務省）により国土交通省都市局作成

首都圏の人口増加率は、一貫して全国水準を上回って推移している（図表2-1-2）。

図表2-1-2 全国・首都圏・東京圏・周辺4県の人口増減率の推移

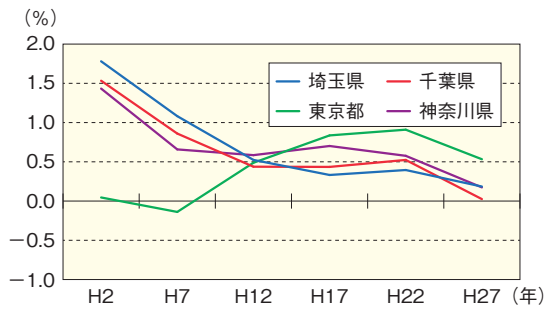


資料：「国勢調査」、「人口推計」（いずれも総務省）により国土交通省都市局作成

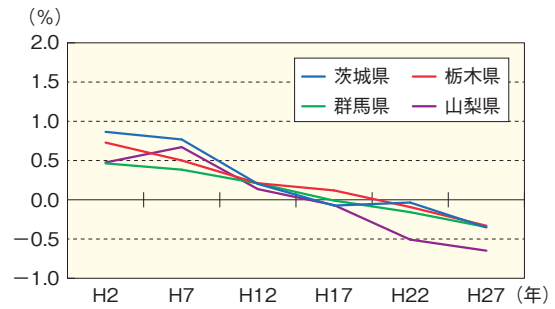
都県別にみると、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県は増加基調にあるものの、周辺4県は全ての県で減少している（図表2-1-3、2-1-4、2-1-5）。

首都圏の人口増減率に対する寄与度をみると、近隣3県は一貫して増加に寄与している。東京都は、平成12年国勢調査以降プラス寄与を続けており、一方、周辺4県は、平成17年国勢調査以降マイナス寄与が続いている（図表2-1-6）。

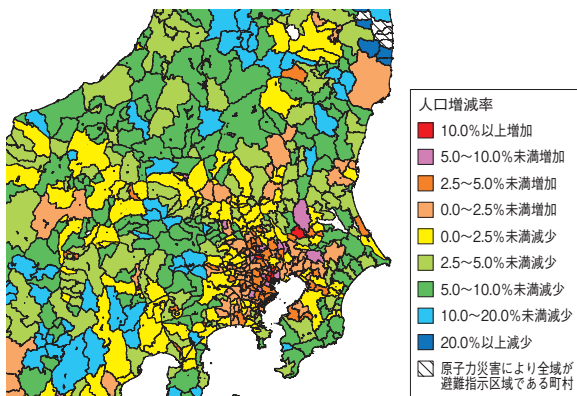
図表2-1-3 東京都及び近隣3県の人口増減率の推移



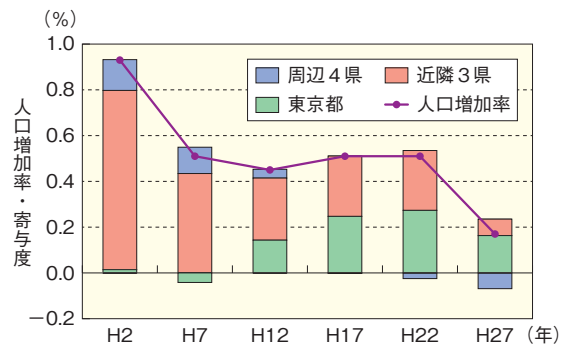
図表2-1-4 周辺4県の人口増減率の推移



図表2-1-5 市区町村別人口増減率 (平成22年～27年)



図表2-1-6 首都圏の人口増減率に対する地域別寄与度の推移



注：図表2-1-3、2-1-4における「人口増加率」は、国勢調査の人口増加率（5箇年分）をもとに算出した単年度あたりの増加率。

資料：図表2-1-3、2-1-4、2-1-6は、「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成。

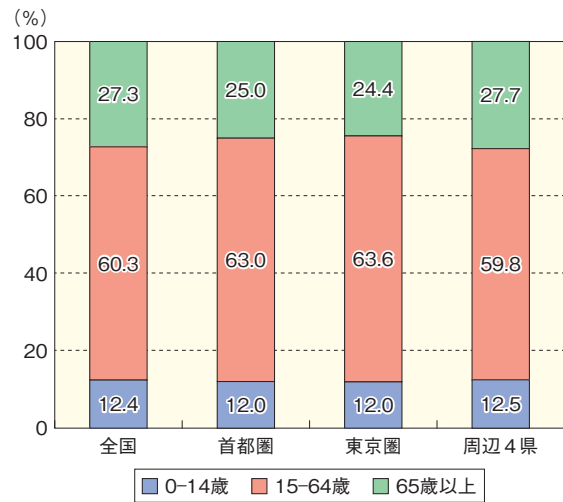
図表2-1-5は、「日本統計地図 平成27年国勢調査 都道府県・市区町村別人口増減率」（総務省）より一部抜粋。

(2) 首都圏の年齢別構成

首都圏における人口の年齢別構成を見ると、全国と比較して15～64歳人口の割合が高く、65歳以上の高齢者人口の割合が低くなっている（図表2-1-7）。

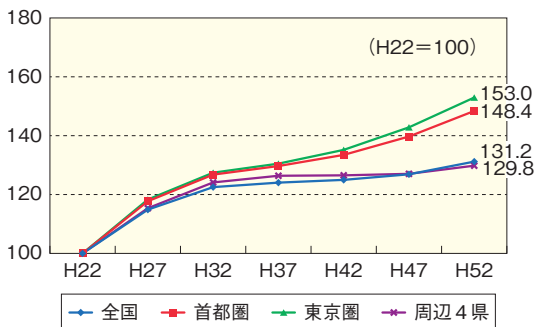
一方、高齢者数の増加率で見ると、平成52年の高齢者は平成22年と比較して、全国は31.2%、東京圏は53.0%増加し（図表2-1-8）、高齢者数の全国シェアは平成52年時点で首都圏は35.0%、東京圏は28.9%に上昇する見込みである（図表2-1-9）。

図表2-1-7 首都圏等の年齢別構成（平成28年）



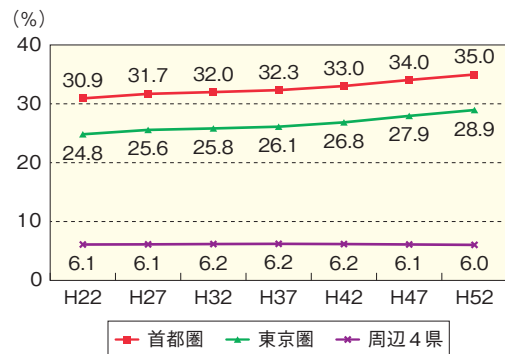
資料：「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

図表2-1-8 高齢者の将来人口の指数



資料：図表2-1-8、2-1-9ともに、平成22・平成27年の実績値は「国勢調査」（総務省統計局）、平成32年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口（全国）（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成

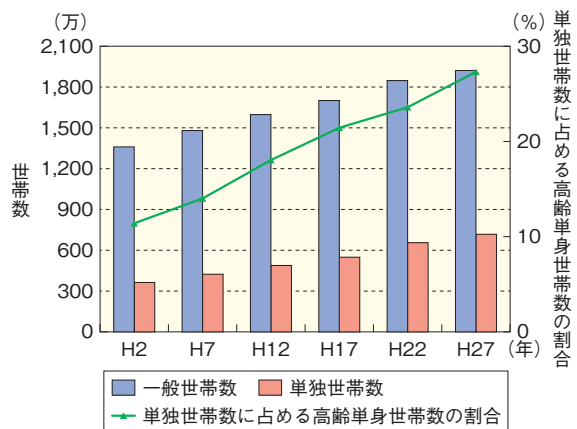
図表2-1-9 高齢者数の全国シェアの推移



(3) 首都圏の一般世帯数

首都圏の一般世帯数は増加しており、平成27年の一般世帯数は1,922万世帯となっている。そのうち、単独世帯数は718万世帯で、単独世帯数に占める高齢単身世帯数の割合は平成2年の11.4%から、平成27年は27.3%と急激に増加している（図表2-1-10）。

図表2-1-10 首都圏の一般世帯数等の推移



資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

2. 居住環境の状況

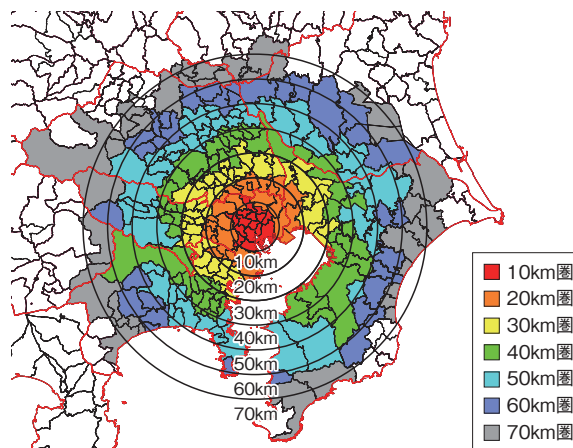
(1) 住宅供給状況

①住宅のストックの動向

(距離別の住宅供給状況)

東京70km圏内における平成2年から平成28年までの累計着工戸数は約1,080万戸となっており、一戸建の持家（戸建持家）、一戸建の分譲住宅（戸建分譲）の戸建型が全体の約36%を占める一方、共同建の貸家（共同貸家）、共同建の分譲住宅（共同分譲）の共同型が約57%と、共同型の占める割合が大きい（図表2-1-11、2-1-12）。

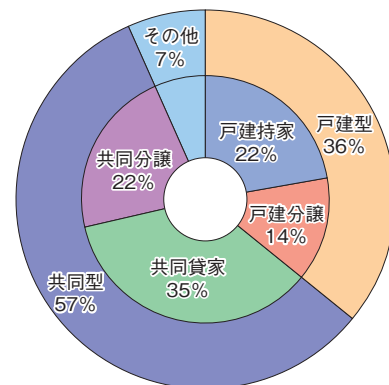
図表2-1-11 東京70km圏内の市区町村



図表2-1-12 70km圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数（平成2年～28年の累計）

(単位：戸)

	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	2,400,802	18,190	37,330	2,456,322
貸家	61,994	443,408	3,826,633	4,332,035
給与住宅	10,178	4,894	125,716	140,788
分譲住宅	1,487,847	12,765	2,370,454	3,871,066
合計	3,960,821	480,933	6,360,133	10,800,211



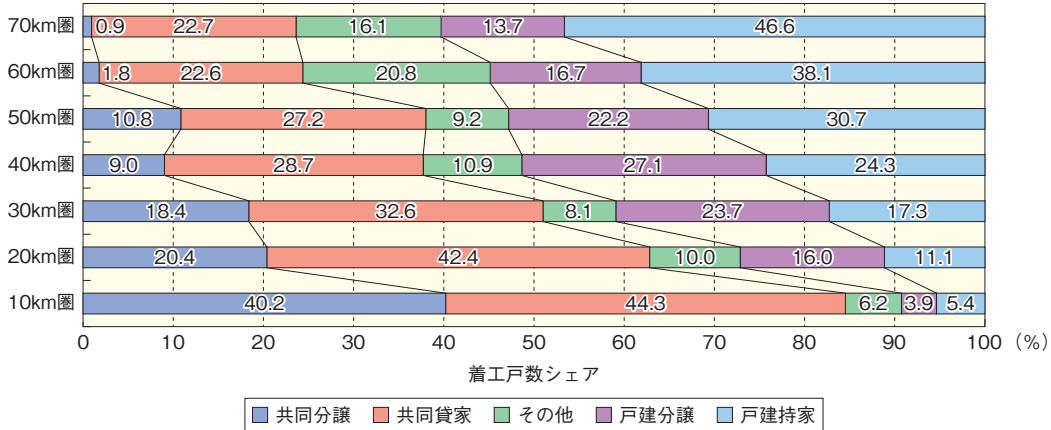
注1：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するもの。

注2：網掛け部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。

資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

また、距離圏別の住宅型毎のシェアを見ると、東京都心から遠ざかるほど戸建持家のシェアが大きくなる一方、都心に近づくほど共同分譲のシェアが大きくなっており、平成28年では、10km圏における着工戸数の約40%が共同分譲となっている（図表2-1-13）。

図表2-1-13 距離圏別の住宅型毎のシェア（平成28年）



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

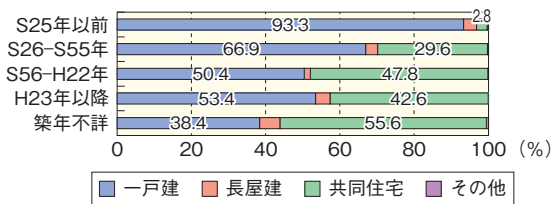
（住宅の築年別分布状況）

住宅の築年別分布について、建て方別に全国と首都圏を比較すると、首都圏では共同住宅の割合が高く、全国では一戸建の割合が高くなっている。

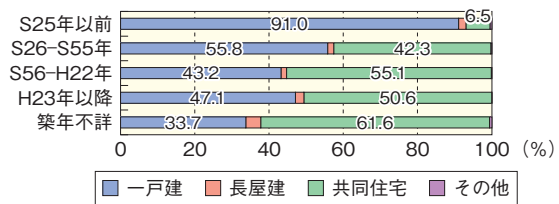
また、昭和55年以前に建築された築30年以上の住宅について見ると、昭和26～55年の間に建築された共同住宅の割合は全国29.6%に対し、首都圏は42.3%となっている。

なお、東京都区部においては、その割合が68.8%と更に高くなっている（図表2-1-14、2-1-15、2-1-16）。

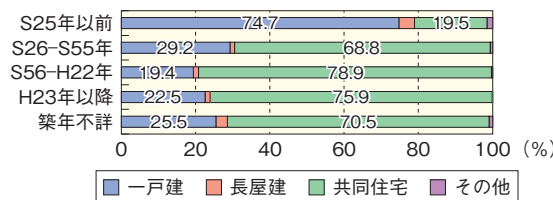
図表2-1-14 住宅の建て方別建築年の状況（全国）



図表2-1-15 住宅の建て方別建築年の状況（首都圏）



図表2-1-16 住宅の建て方別建築年の状況（東京都区部）

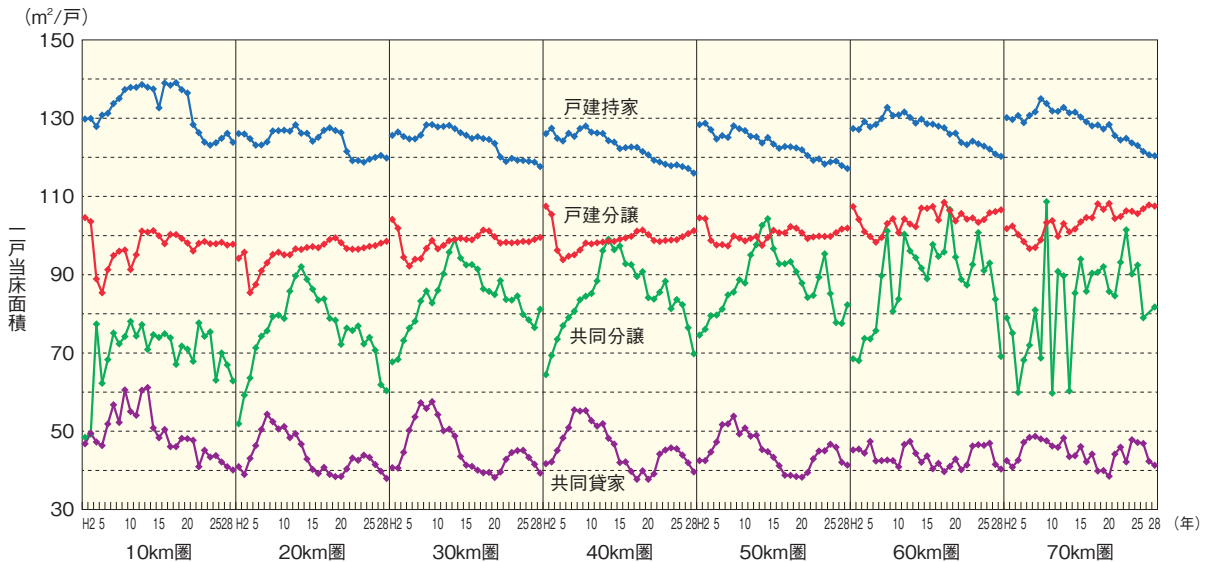


資料：「平成25年住宅・土地統計調査」（総務省）より国土交通省都市局作成

(住宅床面積の変化)

一戸当たりの住宅床面積をみると、戸建持家は、平成28年は前年より減少している。戸建分譲は、平成2年～5年頃に大幅に減少して以降、一部圏域を除きおおむね横ばいとなっている。共同分譲は、増加に転じた圏域もある。共同貸家は、特に10～50km圏域において一時大幅に増加した後、減少基調となっている（図表2-1-17）。

図表2-1-17 住宅一戸あたり床面積の推移



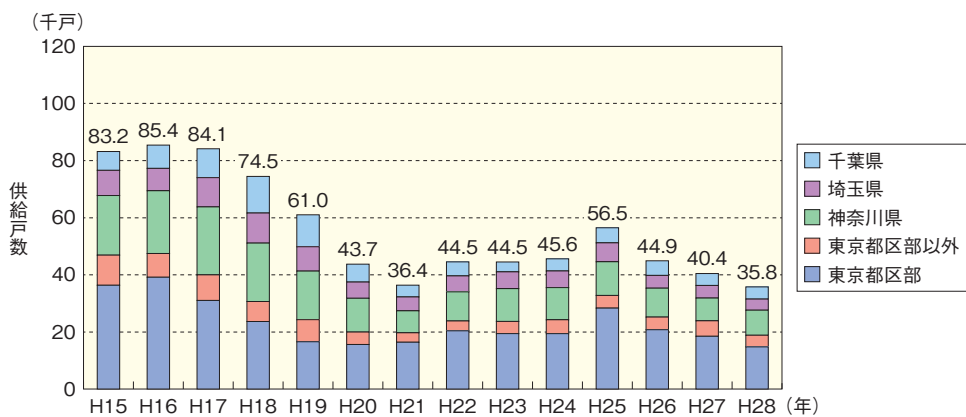
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

②分譲マンションの供給動向

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」を活用した建替え事業は首都圏で平成28年4月までに70件の実績となっている。

東京圏における分譲マンションの供給動向は、平成28年は前年比で減少し、約3万6千戸であった（図表2-1-18）。

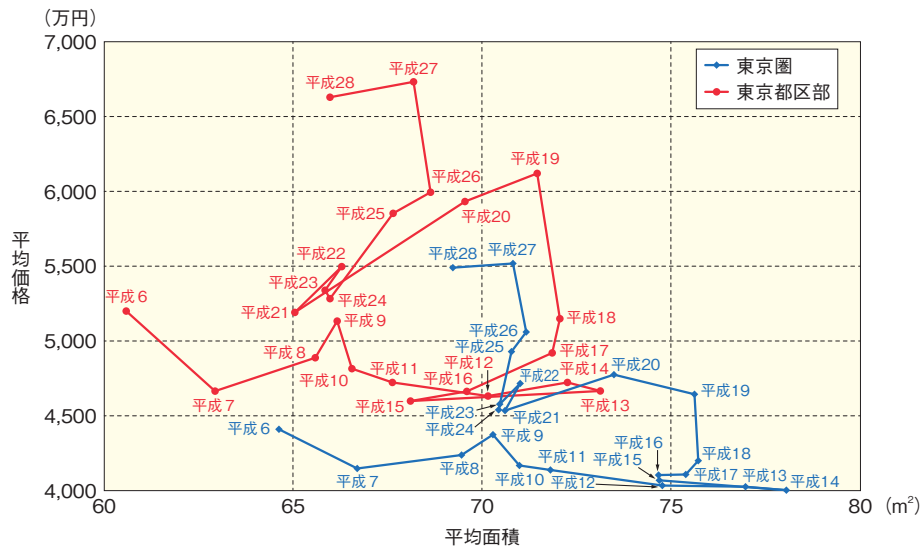
図表2-1-18 東京圏における分譲マンション供給戸数の推移



資料：(株)不動産経済研究所資料により国土交通省都市局作成

また、平成28年の東京圏及び東京都区部の平均販売価格は前年を下回った（図表2-1-19）。

図表2-1-19 分譲マンション平均価格・面積の推移



資料：(株)長谷工総合研究所資料により国土交通省都市局作成

③高齢者向け住宅の供給状況

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

このため、平成23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、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。

平成29年3月末時点において、全国で6,633棟216,680戸、首都圏で1,751棟59,475戸の登録がなされている。

(2) 居住環境の整備

①良好な都市景観の創出

良好な景観形成への取組を総合的かつ体系的に推進するため、平成16年に制定された「景観法」（平成16年6月18日法律第110号）においては、景観計画を景観行政団体が策定することができることとされている。同法に基づく景観行政団体は、都道府県、政令指定都市、中核市及び都道府県知事とあらかじめ協議した上で、景観法に基づく景観行政に係る事務を処理する市町村であり、平成28年3月31日現在、全国に681団体存在し、そのうち523団体が景観計画を策定しており、首都圏においては、167の景観行政団体のうち141団体が景観計画を策定している。

国土交通省においては、良好な景観形成に向けた取組を推進しており、平成3年度から実施されている都市景観大賞（主催「都市景観の日」実行委員会）を支援している。

平成23年度からは、公共的空間と建物等が一体となって良質で優れた都市景観が形成され、市民に十分に活用されている地区を対象にした「都市空間部門」及び景観に関する教育等に取り組んでいる活動を対象にした「景観教育・普及啓発部門」の表彰を実施している。

平成28年度都市景観大賞では、首都圏からは、「都市空間部門」の「大賞」に「越谷レイク

タウン地区（埼玉県越谷市）」「新川千本桜沿川地区（東京都江戸川区）」「旧調布富士見町住宅地区（東京都調布市）」が選ばれている。（図表2-1-20）。

図表2-1-20 都市景観大賞受賞地区の概要



【越谷レイクタウン地区】

駅方向から大相模調節池を望む。地域の洪水被害軽減のために作られた人工池（大相模調節池）を街の中心に据え、広大な水面を豊かな親水空間として整備。



【新川千本桜沿川地区】

えどがわ百景新川千本桜と火の見やぐら（西水門広場）江戸の花の象徴である桜を新川の両岸に並木状に植栽し、新しい桜の名所として潤いのある水辺づくりを実施。



【旧調布富士見町住宅地区】

コミュニティ街路を挟んで2棟の雁行形式の建物を配し、「街路全体を庭園化し建物との一体的風景」というコンセプトのもと、石畳の街路を中心に建物まで一体的にデザインしている。

資料：「平成28年度都市景観大賞「都市空間部門」受賞地区の概要（平成28年5月）（「都市景観の日」実行委員会）

②教育・文化施設の整備

学校は、児童生徒等の学習・生活の場であり、生涯学習活動や高齢者を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す施設となっている。このため、児童生徒等の安全を守り、安心して豊かな教育環境を確保することに加え、地域住民の安全と安心の確保にも資することを目的として、地方公共団体の創意工夫を活かしながら、学校をはじめとする教育・文化施設の整備を推進している。

③都市公園等の整備

都市公園等は、国民の多様なニーズに対応するための基幹的な施設であり、避難地等となる防災公園の整備による安全・安心な都市づくり、少子・高齢化に対応した安心・安全なコミュニティの拠点づくり、循環型社会の構築、地球環境問題への対応に資する良好な自然環境の保全・創出、地域の個性をいかした観光振興や地域間の交流・連携のための拠点づくり等に重点

を置き、国営公園、防災公園等の整備や古都及び緑地の保全を効率的かつ計画的に実施している。

④保健・医療・福祉施設の整備

少子高齢化は首都圏においても今後急速に進行することが予想されており、これに対応した首都圏の整備が必要となる。

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、平成27年の施設数は140箇所となっており、全国平均の140箇所と同水準である。また、病床数では981床と全国平均の1,317床を大きく下回っており、特に、東京圏は928床で、その傾向は顕著である。

首都圏における社会福祉施設等について、人口10万人当たりで見ると、平成27年の社会福祉施設等の総数は41箇所、定員数は2,326人と、全国平均の52箇所、2,794人を大きく下回っている。さらに、社会福祉施設等のうち老人福祉施設について、65歳以上人口10万人当たりで見ると、全国平均の16箇所、472人に対し、首都圏は12箇所、289人と大きく下回っている。

以上のように、首都圏における保健・医療・福祉施設の整備は、今後も引き続き推進する必要がある。

(3) 再開発の推進とニーズに応じた良質な宅地の供給

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及び周辺部における計画的な新住宅市街地の開発整備などを図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業などの取組が進められている（図表2-1-21）。

図表2-1-21 首都圏の再開発等の取組地区数（平成27年度実績）

	土地区画整理事業	市街地再開発事業
首都圏計	383地区	391地区
東京都	58地区	203地区
近隣3県	196地区	150地区
周辺4県	129地区	38地区

資料：国土交通省（都市計画現況調査）

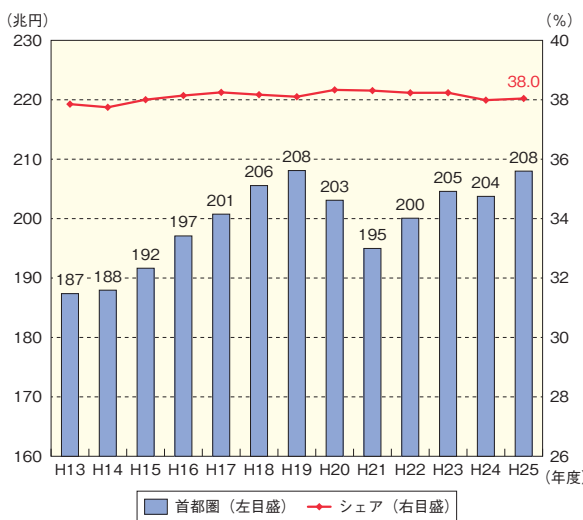
3. 産業機能の状況

(1) 首都圏の経済状況

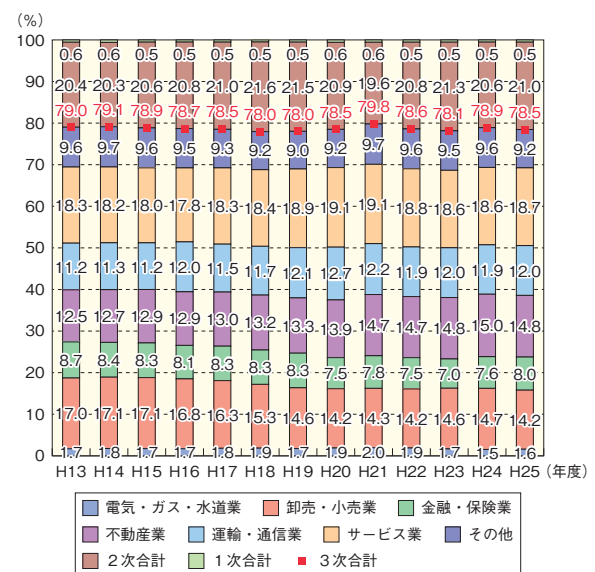
日本経済における首都圏の位置付けを見ると、各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアは38.0%を占めており（図表2-1-22）、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第3次産業のシェアを見ると、全体の78.5%と大きなウエイトを占めている。中でもサービス業は、圏域総生産の18.7%を占めており、首都圏経済の重要な産業となっている（図表2-1-23）。

図表2-1-22 各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアと実額



図表2-1-23 首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における産業のシェア



注1：各都道府県のGDPの合計値は、便宜的に該当項目を積上げて作成しているが、統計の性質上、積上げた合計値と実質値は一致しない。
 注2：連鎖方式とは、実質化の指数算式において前年を基準年とし、それらを毎年積み重ねて接続する方法。
 資料：図表2-1-22、図表2-1-23ともに「県民経済計算」（内閣府）により国土交通省都市局作成

(2) 首都圏における諸機能の展開

① 首都圏の事業・業務環境

(国際的な企業活動から見た首都圏)

外資系企業本社の本社所在地数を見ると、平成27年で全国は3,158社、首都圏は2,798社で、約89%が首都圏にあり、その数は平成24年以降、増加している（図表2-1-24）。

図表2-1-24 外国の企業数の推移

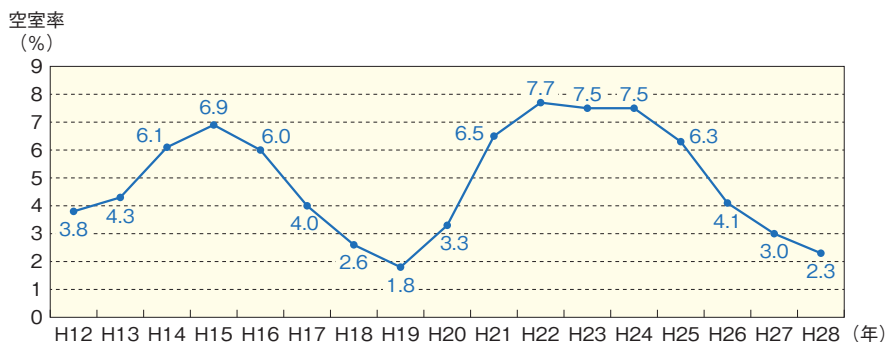


注：数値は原則資本金5,000万円以上かつ外資の比率が49%以上の企業数（各年3月時点）。
資料：「外資系企業総覧」（東洋経済）をもとに国土交通省都市局作成

（オフィス需給動向）

東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、大規模ビルの大量供給による平成15年の6.9%をピークに平成19年まで減少傾向にあった。平成20年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから上昇に転じたが、近年は企業の業績回復等に伴い減少傾向にある（図表2-1-25）。

図表2-1-25 賃貸オフィスビルの空室率（東京都区部）



資料：シービー・リチャードエリス総合研究所（株）資料により国土交通省都市局作成

②首都圏における各産業の動向

(起業の動向)

有業者のうち、現在の事業を自ら起こした者（以下、「起業者」という。）をみると、平成24年における首都圏の起業者は、180万8千人で、そのうち「自営業主」の起業者は119万人、「会社などの役員」の起業者は61万8千人となっている。平成19年と比べると、それぞれ減少しているが、首都圏の全国に占める割合は35.2%と平成19年から0.7%増加している（図表2-1-26）。

図表2-1-26 首都圏の起業者及び割合

		実数			割合		
		起業者総数	自営業主 の起業者	会社などの役員 の起業者	起業者総数	自営業主 の起業者	会社などの役員 の起業者
H24	全国	5,138.2	3,682.4	1,455.8	—	—	—
	首都圏	1,808.0	1,190.4	617.6	35.2	32.3	42.4
H19	全国	5,909.7	4,246.3	1,663.4	—	—	—
	首都圏	2,036.8	1,337.0	699.8	34.5	31.5	42.1
増減	全国	-771.5	-563.9	-207.6	—	—	—
	首都圏	-228.8	-146.6	-82.2	0.7	0.8	0.4

資料：「就業構造基本調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

(製造業の動向)

首都圏における製造業の動向について見ると、平成26年の事業所数は前年比で3.0%減となっており、首都圏内の全ての都県で減少している。

従業者数は0.1%減となっており、栃木県、東京都、神奈川県で減少したものの他の県では増加している。また、製造品出荷額等は4.7%増となっており、首都圏の全ての都県で増加している（図表2-1-27）。

図表2-1-27 首都圏の製造業の事業所数等（平成26年）

	事業所数		従業者数		製造品出荷額等	
	実数（件）	前年比（%）	実数（人）	前年比（%）	金額（百万円）	前年比（%）
全国	202,410	-2.7	7,403,269	0.0	305,139,989	4.5
首都圏合計	53,772	-3.0	1,918,078	-0.1	82,344,455	4.7
茨城県	5,485	-1.5	259,595	2.3	11,408,497	4.7
栃木県	4,354	-1.9	190,191	-1.0	8,293,780	1.4
群馬県	5,064	-2.7	199,877	2.4	8,363,510	8.3
埼玉県	11,614	-2.1	379,238	1.0	12,390,803	5.1
千葉県	5,101	-2.3	200,718	0.6	13,874,330	6.7
東京都	12,156	-4.9	269,815	-3.6	8,159,351	3.9
神奈川県	8,140	-3.5	349,732	-1.6	17,721,051	2.9
山梨県	1,858	-4.5	68,912	0.6	2,133,133	7.5

注：従業者4人以上の事業所。

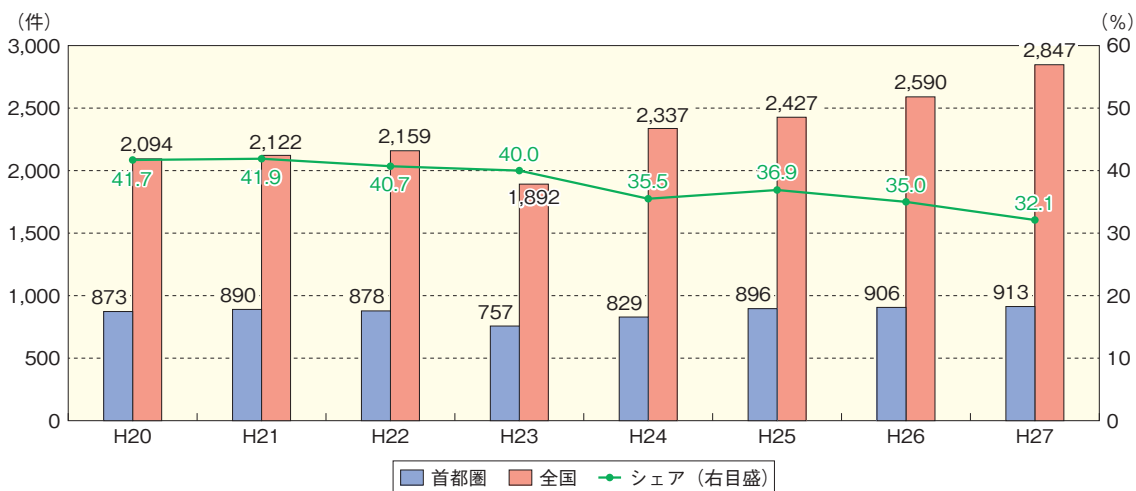
資料：「工業統計調査」（経済産業省）により国土交通省都市局作成。

(交流・文化施設等の整備状況)

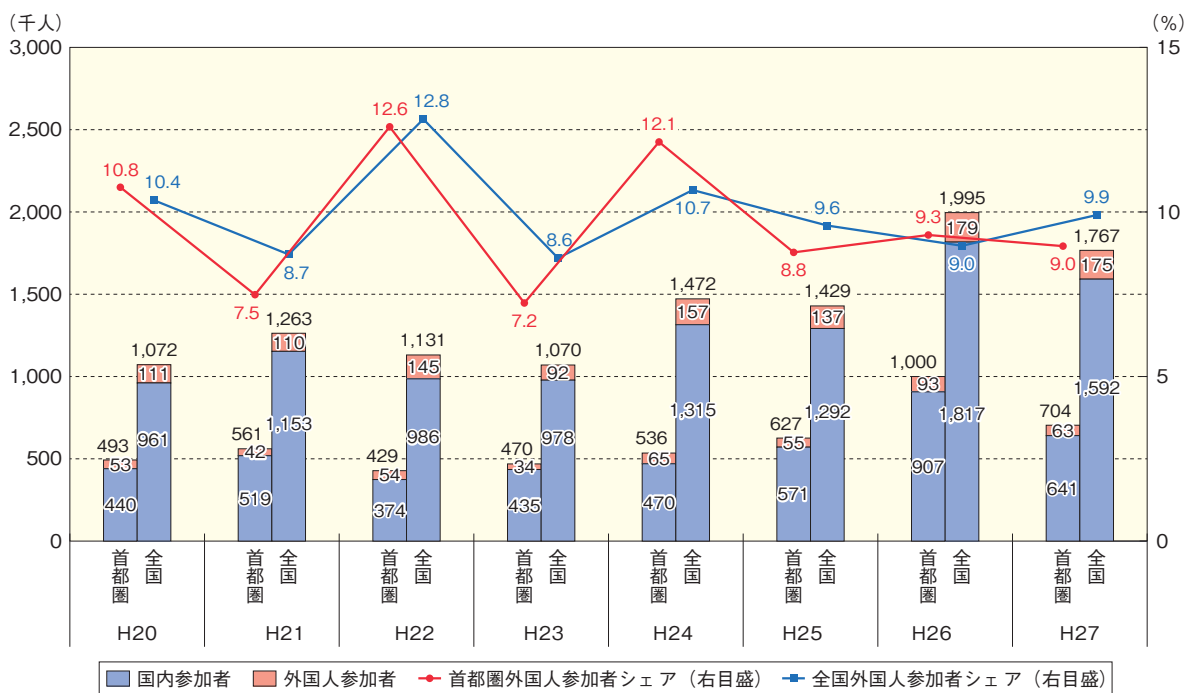
国際会議開催件数の推移を見ると、平成20年に全国では2,094件、首都圏では873件で全国シェアは41.7%であったが、平成27年は全国では2,847件、首都圏では913件で全国シェアは32.1%となっており、首都圏での開催件数は増加しているものの、全国シェアに占める首都圏の割合は減少している（図表2-1-28）。

また、平成27年の国際会議参加者数を見ると、全国は1,767千人、首都圏は704千人で、そのうち外国人はそれぞれ1割程度の参加となっている（図表2-1-29）。

図表2-1-28 国際会議開催件数の推移



図表2-1-29 国際会議参加者内訳



注1：国際会議の選定基準は、国際機関・国際団体（各国支部を含む）又は国家機関・国内団体（各々の定義が明確ではないため民間企業以外は全て）が主催する会議で参加者総数が50名以上、参加国が日本を含む3カ国以上及び開催期間が1日以上のをいう。
 注2：外国人参加者数には、会議出席を目的に来日した会議代表、オブザーバー、同伴家族を含む。但し、プレス関係者、在日外国人は含めない。
 注3：1つの会議が複数の都市にまたがって開催された場合、それぞれの都市に計上しているため、参加者数は、実際の参加者数の総数よりも多くなっている場合がある。
 資料：図表2-1-28、2-1-29は「国際会議統計」（日本政府観光局（JNTO））により国土交通省都市局作成

(首都圏における大学の動向)

首都圏における大学・大学院の動向について見ると、平成28年度の大学・大学院数は261校となっており、埼玉県が減少している。また、大学・大学院学生数は前年度から5,974人増となっており、栃木県、埼玉県、神奈川県、山梨県を除いた首都圏の一都三県で増加している（図表2-1-30）。

図表2-1-30 首都圏の学校数及び学生数（平成28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	777	▲2	2,873,624	13,414
首都圏合計	261	▲1	1,280,728	5,974
茨城県	9	0	38,665	244
栃木県	9	0	22,029	▲114
群馬県	13	0	31,424	1,242
埼玉県	28	▲2	119,999	▲1,726
千葉県	27	0	111,112	1,074
東京都	137	0	746,397	5,909
神奈川県	31	1	193,878	▲590
山梨県	7	0	17,224	▲65

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

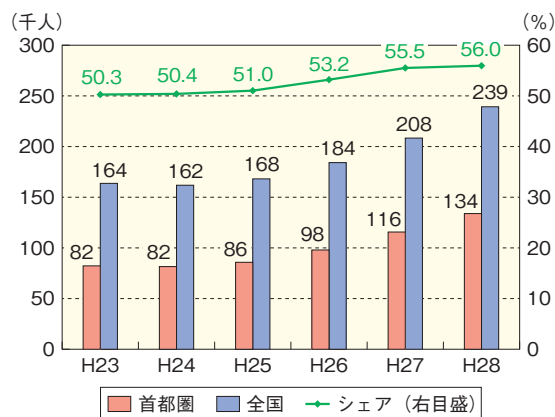
注3：「学生数」については、在籍する学部・研究科等の所在地による。

資料：「学校基本調査報告書（高等教育機関）」（文部科学省）により国土交通省都市局作成。

(外国人留学生の動向)

外国人留学生数の推移をみると、平成23年度に全国では164千人、首都圏では82千人で全国シェアは50.3%であったが、平成28年度には全国で239千人、首都圏では134千人で全国シェアは56.0%となっている。首都圏における外国人留学生数は平成25年度から増加した（図表2-1-31）。

図表2-1-31 外国人留学生数の推移



注1：ここでいう「留学生」とは、「出入国管理及び難民認定法」別表第1に定める「留学」の在留資格により、我が国の大学（大学院を含む）、短期大学、高等専門学校、専修学校（専門課程）、我が国の大学に入学するための準備教育課程を設置する教育施設及び日本語教育機関において教育を受ける外国人学生をいう。

注2：各年5月1日時点。

資料：「外国人留学生在籍状況調査」（（独）日本学生支援機構）により国土交通省都市局作成

(中心市街地・都心における商業機能の状況)

中心市街地・都心における商業機能の状況を見ると、平成27年12月末現在で全国のショッピングセンター¹⁾店舗数について全国3,195店のうち首都圏は947店で約3割を占めている。立地別²⁾では中心地域(183店)が19.3%を占めており、全国に比べて中心地域に集中して立地している(図表2-1-32)。

図表2-1-32 立地別ショッピングセンター数(平成27年12月末現在営業中のもの)

(H27.12末)

	中心地域(店)		周辺地域(店)		合計(店)		店舗面積(千㎡)
	数	構成比(%)	数	構成比(%)	数	構成比(%)	
全国	465	14.6	2,730	85.4	3,195	100	50,771
首都圏合計	183	19.3	764	80.7	947	100	16,751
茨城県	5	7.1	65	92.9	70	100	1,118
栃木県	5	15.6	27	84.4	32	100	679
群馬県	4	11.8	30	88.2	34	100	645
埼玉県	21	15.6	114	84.4	135	100	2,833
千葉県	24	17.1	116	82.9	140	100	3,083
東京都	87	27.9	225	72.1	312	100	4,466
神奈川県	36	18.0	164	82.0	200	100	3,606
山梨県	1	4.2	23	95.8	24	100	321

資料：(一社)日本ショッピングセンター協会資料により国土交通省都市局作成

(物流拠点の整備状況)

首都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はじめとした道路網が整備されるなど都市インフラの整備が進んでいることに加え、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」に基づいた法定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総合効率化計画の認定は、平成28年3月末時点で62件である(図表2-1-33)。また、同法は、2以上の者の連携を前提とした支援対象の拡大等を内容とした改正が行われ、平成28年10月1日から施行された。

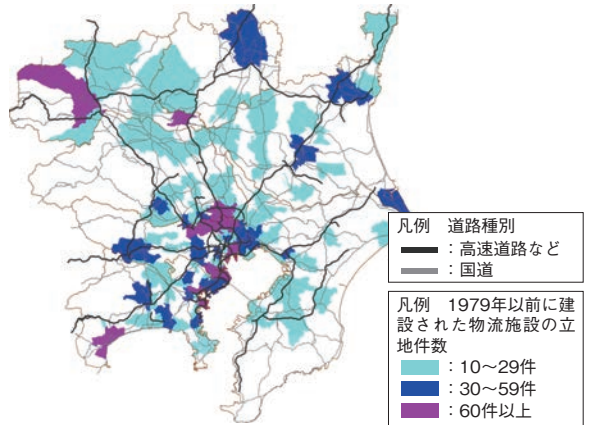
また、平成26年11月に首都圏に立地する物流施設³⁾の老朽化の状況(図表2-1-34)等について、「第5回東京都市圏物資流動調査結果【速報版】」が公表され、老朽化した物流施設の適切な機能更新を促すための支援など、物流施策のあり方について検討がなされている。

- 1) ディベロッパーにより計画、開発されるものであり、次の条件を備えることを必要とする。
 - ・小売業の店舗面積は、1,500㎡以上であること
 - ・キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれていること
 - ・キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の80%程度を超えないこと(但し、その他テナントのうち小売業の店舗面積が1,500㎡以上である場合には、この限りではない。)
 - ・テナント会(商店会)等があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること
- 2) 中心地域は、当該市・町・村の商業機能が集積した中心市街地。周辺地域は、中心地域に隣接した商業・行政・ビジネス等の都市機能が適度に存在する地域。郊外地域は、都市郊外で住宅地・農地等が展開されている地域。
- 3) 施設の種類の物流施設、倉庫、集配センター・荷捌き場、トラックターミナル、その他の輸送中継拠点のいずれかに該当する事業所としている。

図表2-1-33 総合効率化計画認定数
(平成28年3月末時点)

	計画認定数 (件)	対前年増減 (件)
全国	289	+32
首都圏	62	+4
茨城県	7	-
栃木県	1	-
群馬県	2	-
埼玉県	20	+3
千葉県	6	-
東京都	5	-
神奈川県	20	+1
山梨県	1	-

図表2-1-34 首都圏の老朽化物流施設立地状況



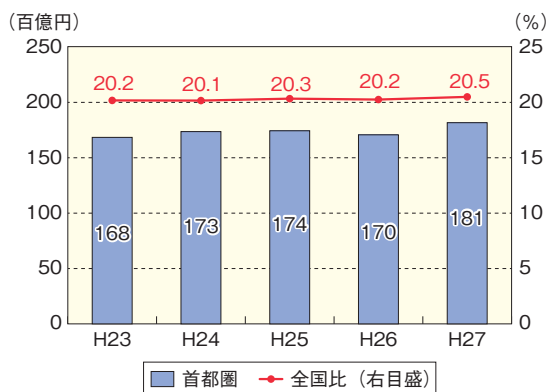
資料：図表2-1-33は国土交通省総合政策局資料より国土交通省都市局作成
図表2-1-34は「第5回東京都市圏物流流動調査結果【速報版】」(東京都市圏交通計画協議会) 資料より作成

(農業)

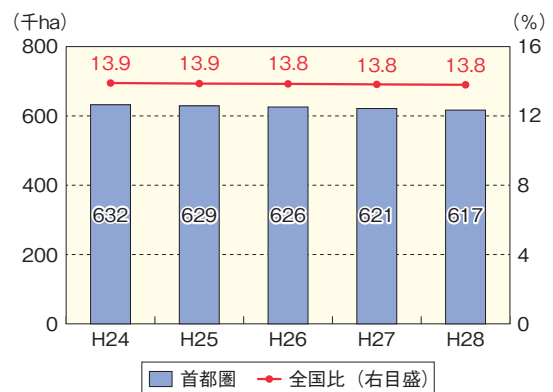
首都圏の農業は、都市化の影響を受けながらも、世界最大規模の消費地に近いという優位性を活かし、全国有数の農業産出額をあげている茨城県（2位）、千葉県（4位）（平成27年農業産出額の全国順位）を有している。直近5年を見ると、首都圏全体の農業産出額は、横ばいで推移し、全国の約2割程度を占めている（図表2-1-35）。

中でも、野菜については、東京都中央卸売市場に集まる野菜総取扱高の約4割（平成27年）を産出しており、新鮮で安全な農産物の供給という重要な役割を果たしている。しかし、都市化の影響を受け、耕地面積は、年々ゆるやかに減少している（図表2-1-36）。このような状況の中、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（首都圏では、再生利用可能な荒廃農地が約3万ha）の再生利用に向けた取組が実施されており、平成27年には首都圏で2,708haの荒廃農地が再生利用されている（農林水産省「平成27年の荒廃農地の面積について」による）。また、都市の内部においても、規模は小さいながら営農が続けられており、新鮮な農産物の供給、農業体験・交流活動の場の提供、災害時の防災空間の確保、都市住民の農業への理解の醸成等、多様な役割を果たしている。

図表2-1-35 首都圏における農業産出額の推移



図表2-1-36 首都圏における耕地面積の推移



資料：図表2-1-35は「生産農業所得統計」(農林水産省)より国土交通省都市局作成
図表2-1-36は「耕地及び作付面積統計」(農林水産省)により国土交通省都市局作成

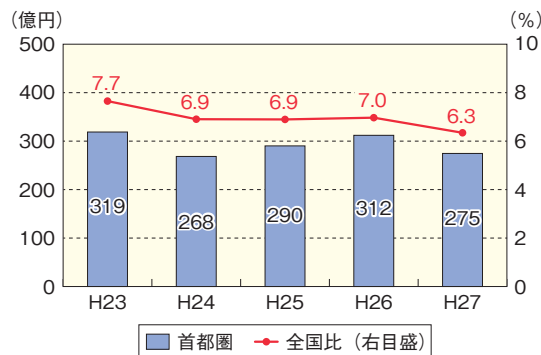
(林業)

首都圏の林業は、平成27年の林業産出額が275億円で、全国の1割弱を産出しており（図表2-1-37）、中でも茨城県、栃木県、群馬県の3県で首都圏全体の約78%を産出している。

林業産出額を構成している木材生産・薪炭生産・栽培きのご類生産・林野副産物採取の4項目のうち、首都圏全体の林業産出額の約5割が木材生産、約5割が栽培きのご類生産となっている。

各都道府県では、森林の整備を主な目的として、独自の課税制度を導入する取組が増加している。首都圏では、茨城県が「森林湖沼環境税」を、栃木県が「とちぎの元気な森づくり県民税」を、山梨県は「森林環境税」を、群馬県は「ぐんま緑の県民税」を導入し、公益的機能が発揮される森づくりを進めている。

図表2-1-37 首都圏における林業産出額の推移



資料：「林業産出額」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

(水産業)

首都圏の水産業は、平成27年の漁業産出額（海面漁業・養殖業）が496億円であり、前年に比べて約5億円の増加となっている⁴⁾。

(中央卸売市場の動向)

首都圏は、我が国最大の生鮮食料品などの消費地である。そのような中、卸売市場は、消費者ニーズの多様化や大型需要者ニーズの増大などに応え、生鮮食料品などを安定的に供給していく役割を担っている。このため、平成28年1月に、卸売市場の整備等についてのニーズの変化に的確に対応し、その機能を十全に発揮していくための基本方針である第10次卸売市場整備基本方針を策定し、基本方針に即して平成28年4月に、第10次中央卸売市場整備計画を策定し、卸売市場の再編措置、施設の改善等に取り組んでいる。

4) 「平成27年漁業産出額」（農林水産省）により、国土交通省都市局算定。なお、首都圏の産出額は数値が公表されている千葉県、神奈川県の合計となっている。

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) 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

平成25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」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。

首都直下地震緊急対策推進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
- ・2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた対応

等を示している。

また、首都直下地震緊急対策推進基本計画には、平成27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年3月、首都直下地震緊急対策推進基本計画に基づき、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」）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。

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、「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」（平成28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、省の総力をあ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あわせて、地方

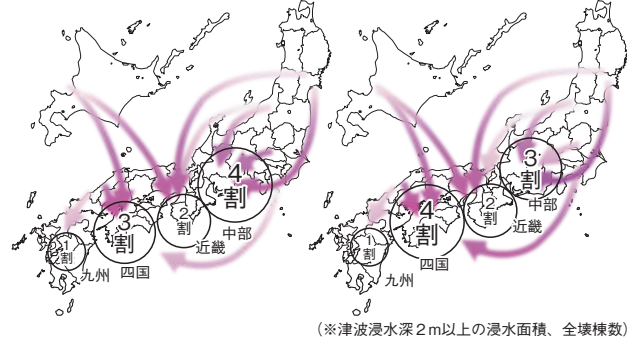
図表2-2-1 南海トラフ巨大地震におけるTEC-FORCE活動計画の概要

- 南海トラフ巨大地震による甚大な被害に対し、発生直後から円滑かつ迅速に災害応急対策活動（緊急輸送ルートの確保や緊急排水活動など）を行うことを目的として、あらかじめ活動計画を策定。
- 活動計画は、動員計画、広域派遣のタイムライン、広域進出拠点等を規定。
- ※「南海トラフ地震防災対策推進基本計画（H26.3中央防災会議）」及び「南海トラフ巨大地震対策計画（H26.4国土交通省）」に基づき策定。

■TEC-FORCEの動員計画

◆被害想定※に応じた、TEC-FORCE及び災害対策用機械の動員規模

①中部の被害想定が最大のケース ②四国の被害想定が最大のケース



- ・TEC-FORCE 約7.7千人
- ・災害対策用ヘリコプター 8機
- ・災害対策用機械 約565台
- ・災害対策用船舶 43隻



TEC-FORCE 排水ポンプ車

■広域派遣のタイムラインのイメージ

- 1日目：発災後、直ちに派遣準備を開始するとともに、本省災害対策本部長の指示に従い、広域進出拠点等に向けて出動
- 2日目：受援・応援地整等のTEC-FORCEが一体での活動を開始
- 3日目：最大勢力のTEC-FORCE・災害対策用機械等が活動

■広域進出拠点

派遣先(受援)	広域進出拠点	所在地
中部地整	足柄SA(下り)	静岡県駿東郡小山町
	恵那峡SA(下り)	岐阜県恵那市
	川島PA(上り)	岐阜県各務原市
近畿地整	草津PA(下り)	滋賀県草津市
四国地整	豊浜SA(下り)	香川県観音寺市
	石鎚山SA(上り)	愛媛県西条市
九州地整	美東SA(下り)	山口県美祿市

資料：国土交通省

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28年8月には、「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」において、「水防災意識社会」の考え方を地震や土砂災害など他の災害にも拡大する「防災意識社会への転換」、特に、「国土交通省首都直下地震対策計画」を踏まえた具体的なアクションプランを示した「東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた首都直下地震対策ロードマップ」を策定することや、両対策計画のこれまでの実施状況をフォローアップしたうえで重点対策を決定した。

平成29年度の重点対策の具体事例としては、①大規模地震に備えた道路啓開計画の深化、②首都直下地震に備え、住宅・建築物の耐震化を積極的に推進、③船舶の大量輸送特性を活かした広域的な災害廃棄物処理体制のための官民を含めた連携体制構築を推進することなどを決定した。

また、発災後速やかにTEC-FORCE等を派遣するため、「南海トラフ巨大地震におけるTEC-FORCE活動計画」を決定した（図表2-2-1）。

③帰宅困難者対策における取組状況

平成23年9月に、内閣府及び東京都は、首都直下地震発災時における帰宅困難者等対策について、東日本大震災の教訓を踏まえ、国、地方公共団体、民間企業等が、それぞれの取組に係る情報を共有するとともに、横断的な課題について検討するための協議会を設置した。本協議会では、具体的課題や取り組みについて検討するための幹事会、また幹事会の下に「帰宅困難者等への情報提供体制」、「帰宅困難者等への支援体制」及び「駅前滞留者対策及び帰宅困難者等の搬送体制」の3つの課題について検討するためのワーキンググループを設置し、平成24年9月に最終報告が取りまとめられた。平成25年には、各機関における帰宅困難者等対策に係る調整や情報交換を行うことを目的として、「首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議」を設置し、一時滞在施設の確保等の実務的な検討を継続して行い、平成27年2月に「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」を改定した。本改定では、市区町村と事業者等との協定締結、安全点検のためのチェックシートの作成、受入条件の署名等、一時滞在施設を円滑に開設し、運営するための手順等を示した。

九都県市首脳会議（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）では、九都県市内において災害等が発生し、被災都県市独自では十分な応急措置ができない場合に、九都県市の相互連携と協力のもと、被災都県市の応急対策及び復旧対策を円滑に遂行するため、平成2年6月から災害時相互応援に関する協定を締結し、相互応援体制を確保している。

一方、「帰宅困難者」の徒歩帰宅を支援するため、九都県市では、コンビニエンスストアやファーストフード店、ファミリーレストランと、さらに1都3県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）では、ガソリンスタンド等の事業者の協力を得て「災害時における帰宅困難者支援に関する協定」を締結し、この協定に基づき平成17年8月から「災害時帰宅支援ステーション」を設置することとしている。災害時帰宅支援ステーションでは、①水道水の提供 ②トイレの使用 ③地図等による道路情報、ラジオ等で知り得た通行可能な道路に関する情報の提供など、可能な範囲で協力することになっている。

また、日本赤十字社東京都支部は、地域赤十字奉仕団や救護ボランティアなどにより、徒歩帰宅者への支援活動（簡単な応急手当・水分の補給・休憩など）を目的とした「赤十字エイド

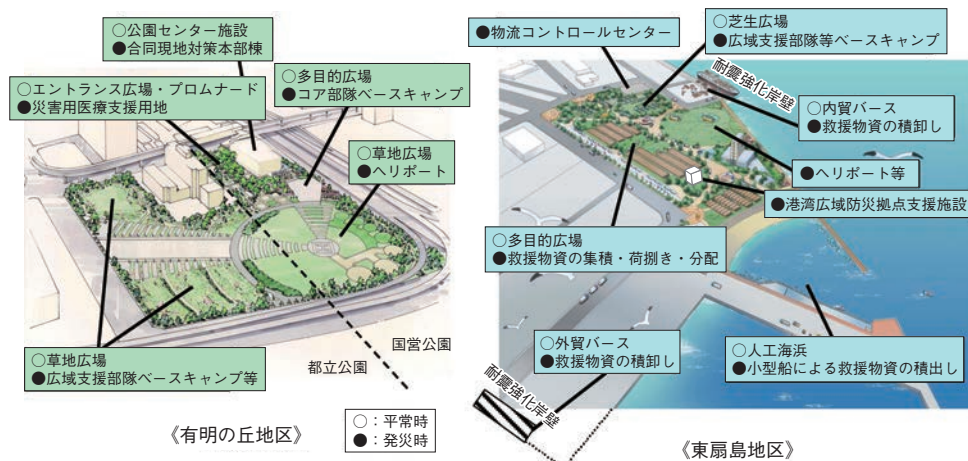
ステーション」を設置している。

(2) 広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の整備状況

都市再生プロジェクト第一次決定（平成13年6月）を受け、首都圏において大規模な地震等による甚大な被害が発生した際に、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点の整備を東京湾臨海部において行っており、内閣府等との運用体制の強化を進めつつ、東扇島地区は平成20年度に供用を開始し、有明の丘地区は平成22年7月に東京臨海広域防災公園の供用を開始した（図表2-2-2、2-2-3、2-2-4）。

また、発災時に迅速かつ効率的な緊急物資輸送を行うため、東扇島地区において、応急復旧訓練や緊急物資輸送訓練を行い、関係行政機関や民間事業者との連携強化を図っている。

図表2-2-2 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備



資料：国土交通省

図表2-2-3 国営東京臨海広域防災公園



資料：国土交通省関東地方整備局

図表2-2-4 東扇島防災拠点



資料：国土交通省関東地方整備局

(3) 密集市街地の現状及び整備状況

老朽化した木造住宅が密集し、細街路が多く公園等のオープンスペースの少ない密集市街地では、地震時に家屋の倒壊や大火等の発生、さらには消火・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。

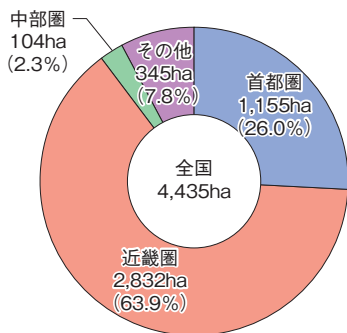
国土交通省では、「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」(約8,000ha(平成13年))の状況を、都道府県及び政令指定都市の協力を得て詳細に把握し、その結果を平成15年7月に公表した。

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を戦略的に推進するため、平成19年3月に「密集市街地における防災街区の整備に関する法律」(平成9年法律第49号)を改正した。

こうしたなか、密集市街地については、平成23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6,000ha(平成22年))について、平成32年までにおおむね解消(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年10月に公表したところである。平成27年度末時点では、首都圏に全国の26%にあたる1,155haの「地震時等に著しく危険な密集市街地」が存在している(図表2-2-5、2-2-6、2-2-7)。

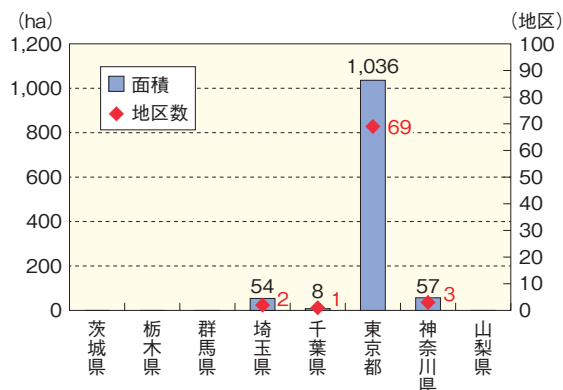
図表2-2-5 全国における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の分布状況 (H27)



注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。

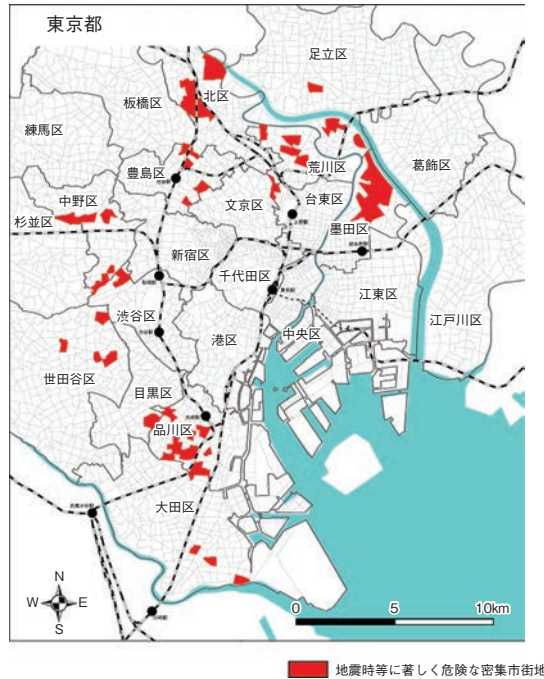
資料：国土交通省

図表2-2-6 首都圏における都県別の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の状況 (H27)



資料：国土交通省

図表2-2-7 東京都の「地震時等に著しく危険な密集市街地」の区域図（H24）



資料：東京都

平成28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4,450ha(平成27速報)」を平成32年度までにおおむね解消することとしている。

首都圏における「地震時等に著しく危険な密集市街地」の過半が存在する東京都では、「防災都市づくり推進計画」を策定し、木造住宅密集地域の中でも防災上危険な整備地域¹⁾等の整備方策を定めている。平成24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、整備地域における不燃領域率²⁾を平成32年度までに70%に引き上げ、その実現を目指して地区毎の整備プログラムを定めることとしている（図表2-2-8）。なお、平成28年3月までに、53地区が指定された。

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）の実施状況をみると、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（図表2-2-9）。

1) 整備地域：地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築が集積するなど、震災時の大きな被害が想定される地域で、28地域、約6,900haが定められている。

2) 不燃領域率70%：不燃領域率が70%を超えると、市街地の焼失率はほぼ0となる。

図表2-2-8 防災都市づくり推進計画図



資料：東京都

図表2-2-9 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の実施状況

地域	地区数
首都圏	80地区
東京都	67地区
近隣3県 (埼玉県、千葉県、神奈川県)	9地区
周辺4県 (茨城県、栃木県、群馬県、山梨県)	4地区
全国	143地区

注：平成28年度実績値である。

資料：国土交通省

2. 治山治水等

(1) 治山事業

平成27年の首都圏における山地災害の発生状況は184箇所（図表2-2-10）となっており、国土の保全、水源の涵養等の森林のもつ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2-2-10 首都圏における山地災害発生状況（平成27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	1	3	1	3	0	0
栃木県	152	4,900	121	4,740	31	160
群馬県	22	561	22	561	0	0
埼玉県	2	30	2	30	0	0
千葉県	6	545	3	429	3	116
東京都	0	0	0	0	0	0
神奈川県	0	0	0	0	0	0
山梨県	1	3	1	3	0	0
合計	184	6,042	150	5,767	34	276

資料：森林・林業統計要覧（農林水産省）により国土交通局都市局作成

(2) 治水事業

(首都圏の水害被害)

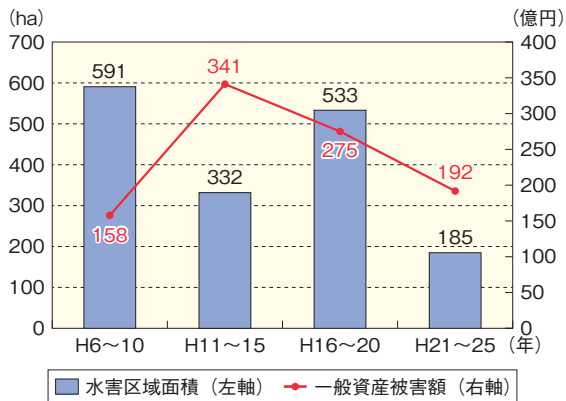
首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまでに治水施設の整備を進めてきたことにより、近年は、水害区域面積、一般資産被害額は減少傾向にあるが（図表2-2-11）、水害密度³⁾に関しては、過去五箇年平均（平成21年～平成25年）においては、全国と比較して約6倍（図表2-2-12）と高い。

3) 水害密度：宅地等が水害により被った単位浸水面積当たりの一般資産被害額。

鬼怒川では平成27年9月関東・東北豪雨により、1箇所の堤防決壊、7箇所の溢水など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、国、茨城県、常総市など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などのハード対策と、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などのソフト対策が一体となった治水対策を鬼怒川緊急対策プロジェクトとして取り組んでいる（図表2-2-13）。

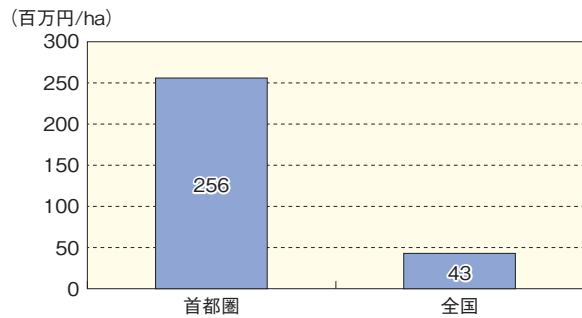
図表2-2-11

首都圏の水害被害の推移（過去5ヶ年平均）



図表2-2-12

水害密度の比較 (H21~H25平均)



注1：経年比較のため水害被害額デフレーター（平成17年=1.00）にて算出

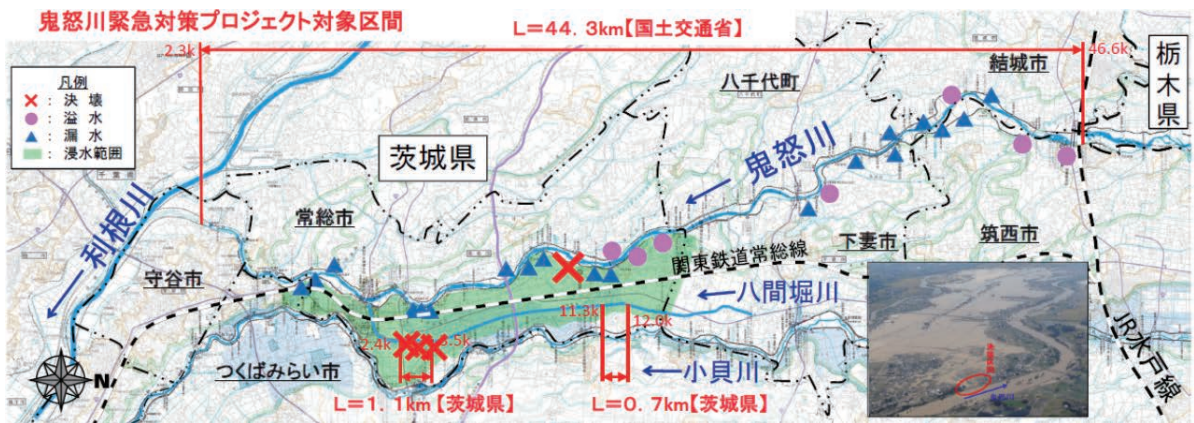
注2：一般資産被害額、水害密度は営業停止損失分を含む

注3：値は過去5箇年の平均値

資料：図表2-2-10、2-2-11ともに「水害統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

図表2-2-13

鬼怒川緊急対策プロジェクト



資料：国土交通省関東地方整備局

(首都圏の治水対策)

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など、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ハザードマップの整備等が進められている（図表2-2-14）。

図表2-2-14 首都圏のハザードマップ公表状況（平成29年4月12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	20	0
栃木県	25	24	3	0	0	14	1
群馬県	35	19	3	0	0	6	3
埼玉県	63	49	44	0	0	9	0
千葉県	54	47	23	2	25	13	0
東京都	62	46	34	0	8	12	2
神奈川県	33	31	13	1	15	14	1
山梨県	27	13	2	0	0	10	6
合計	343	271	126	3	58	98	13

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

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）
により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)

近年、局地的な大雨や集中豪雨により、洪水被害や水難事故等が多発している。これらの対策として、従来の広域レーダに加え、より早くより詳細に観測できるXバンドMPレーダの観測データの配信を平成22年7月より開始している。首都圏においては、合計5基を運用している。また、このレーダから得られるデータを活用した技術研究開発の推進のため産学官によるコンソーシアムを設置し、XバンドMPレーダと従来の広域レーダを高性能化したCバンドMPレーダを組み合わせた高性能レーダ雨量計ネットワーク（XRAIN）の機能を最大限活用するとともに、従来の広域レーダとも連携して、局地的な大雨などの予測技術の開発やさらなる洪水予測の高度化を図っている。

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) 陸上輸送に関する状況

① 高規格幹線道路の整備等

高速道路ネットワークが繋がっておらず、観光振興や医療など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、定時性など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市中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。

具体的には、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成29年2月には境古河ICからつくば中央IC間28.5kmが開通するなど、約9割が開通済である。未開通区間についても全区間で事業に着手済である。

東京外かく環状道路（外環）は、大泉JCTから三郷南ICまでの区間約34kmが開通済である。未開通区間のうち、三郷南ICから高谷JCTまでの区間は、平成29年度の開通を目指し、事業が実施され、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の潮来IC以北の茨城県区間は、茨城町JCTから茨城空港北IC間約9kmが開通済である。未開通区間についても、事業を推進している（図表2-3-1）。

② 都市高速道路の整備

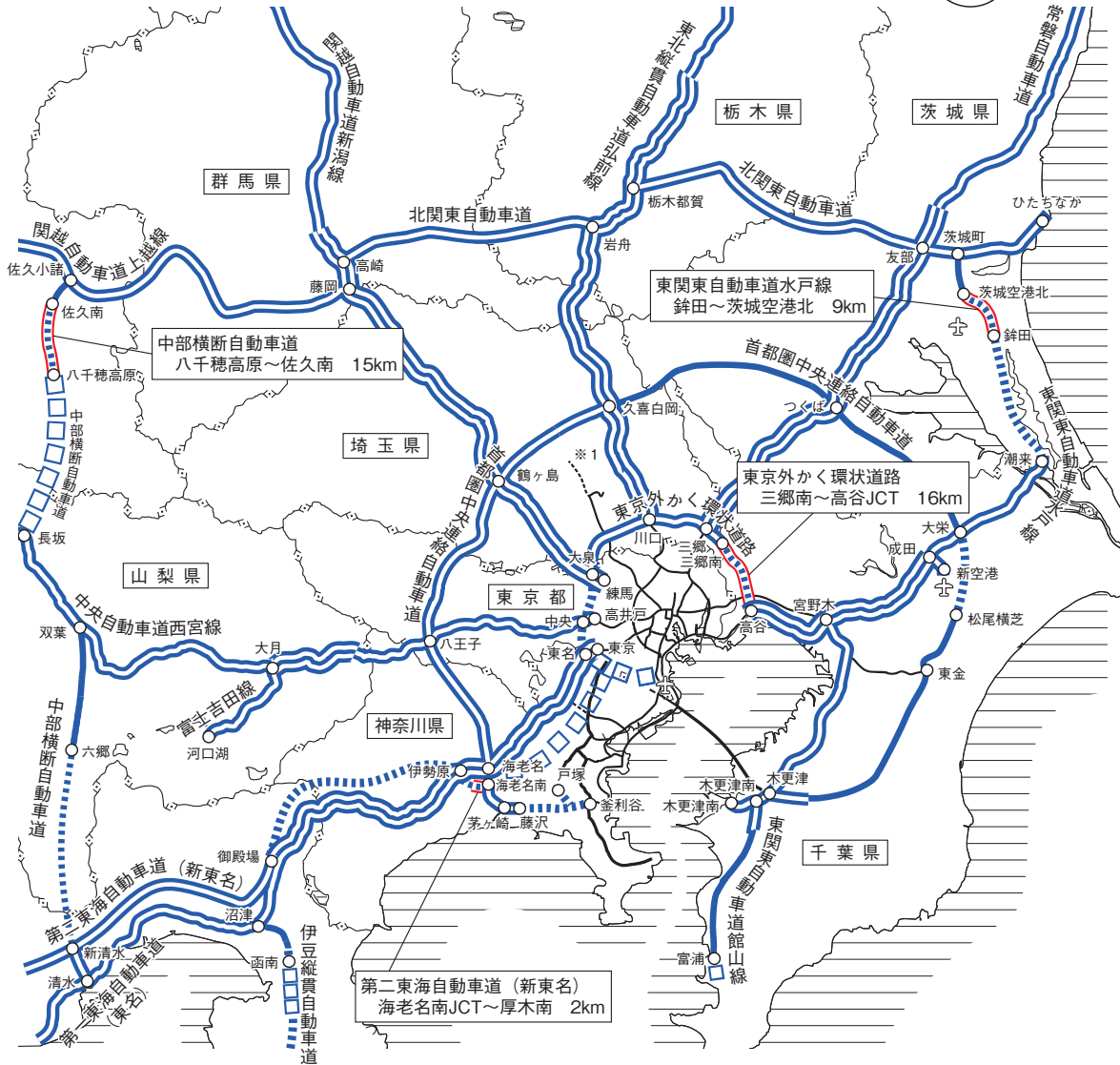
平成29年3月に横浜北線（横羽線～第三京浜）が開通した。これにより、新横浜から横浜港や羽田空港までのアクセスが向上し、さらに、横浜市内の高速道路ネットワークが強化され、物流の効率化や災害時の信頼性向上、観光振興などのストック効果が期待される（図表2-3-2）。

また、横浜環状北西線、晴海線、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



注1 ※1については、平成29年度より有料道路事業として新規事業化
(平成28年度より直轄事業として事業化済み)
注2 IC、JCT名称には仮称を含む

凡例	
供用中	
6車線	
4車線	
2車線	
事業中	
調査中	
平成29年度新規開通区間	

(平成28年度末時点の関東圏高規格幹線道路図に、平成29年度新規開通箇所を旗揚げ)

資料：国土交通省道路局

③ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化

交通事故の削減や渋滞改善に向けた取組は、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）などの開発・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年8月より、全国の高速度道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
- ・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

など、格段と進化した機能を有し、ITS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・時間データなど、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賢い料金や、生産性の高い賢い物流管理など、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・通学の混雑は輸送力の増強等によって改善傾向が見られ、平成27年度における主要31区間の平均混雑率は164%となっている。しかし、主要31区間のうち8区間、及びその他区間の4区間において、当面の目標である混雑率180%を上回っている（図表2-3-4）。このため、これらの路線をはじめとして、更なる混雑緩和を図るため、新線の建設や既存ストックの機能向上等による鉄道ネットワークの一層の充実を図ることが必要となっている（図表2-3-5）。

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。この連絡線は平成18年度から着手した相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）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。平成28年度は、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 混雑率180%を超える区間（平成27年度）

事業者	路線名	区間	混雑率 (%)
東日本旅客鉄道(株)	東海道線	川崎→品川	182
	横須賀線	武蔵小杉→西大井	193
	中央線快速	中野→新宿	188
	京浜東北線	大井町→品川	182
	総武線快速	新小岩→錦糸町	180
	総武線緩行	錦糸町→両国	199
	南武線	武蔵中原→武蔵小杉	190
埼京線	板橋→池袋	183	
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	199
小田急電鉄(株)	小田原線	世田谷代田→下北沢	191
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	184
東京都	日暮里・舎人ライナー	赤土小学校前→西日暮里	183

資料：国土交通省鉄道局

図表2-3-5 主な新線の建設及び既存ストックの機能向上（平成29年3月末現在）

整備主体	路線名、駅名	区分	開業予定年度
小田急電鉄(株)	小田原線（東北沢～世田谷代田）	複々線化	平成29年度
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）	新線建設	平成31年度
	相鉄・東急直通線（横浜羽沢付近～日吉）	新線建設	平成34年度

資料：各鉄道事業者公表資料より国土交通省都市局作成

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」¹⁾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。東京都内では、平成27年度には京成押上線（京成曳舟駅付近）を高架化し、平成28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222箇所の指定を行うとともに、東京都内で西武新宿線、京王線など7路線9箇所で事業が行われている（図表2-3-6）。

また、鉄道駅のプラットホームにおいて、視覚障害者等をはじめとする全ての駅利用者にとって線路への転落等を防止するために効果が高いホームドアの整備を推進しており、平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」中間とりまとめを踏まえ、ホームドア等の整備促進や新しいタイプのホームドアの技術開発とともに、鉄道事業者等と連携した一般利用者による視覚障害者等への声かけを普及させるためのキャンペーン等のソフト対策と併せて、総合的な転落等の防止対策を進めている。平成28年度は東京メトロ銀座線・青山一丁目駅におい

1) 電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

て発生した視覚障害のある人の転落事故等を踏まえ、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策を検討するため、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」が設置され、中間とりまとめが公表された。

図表2-3-6 明治通り（京成押上線平成27年8月全線高架化・踏切除却）



資料：東京都建設局

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検討が行われ、平成28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として以下が検討されている。

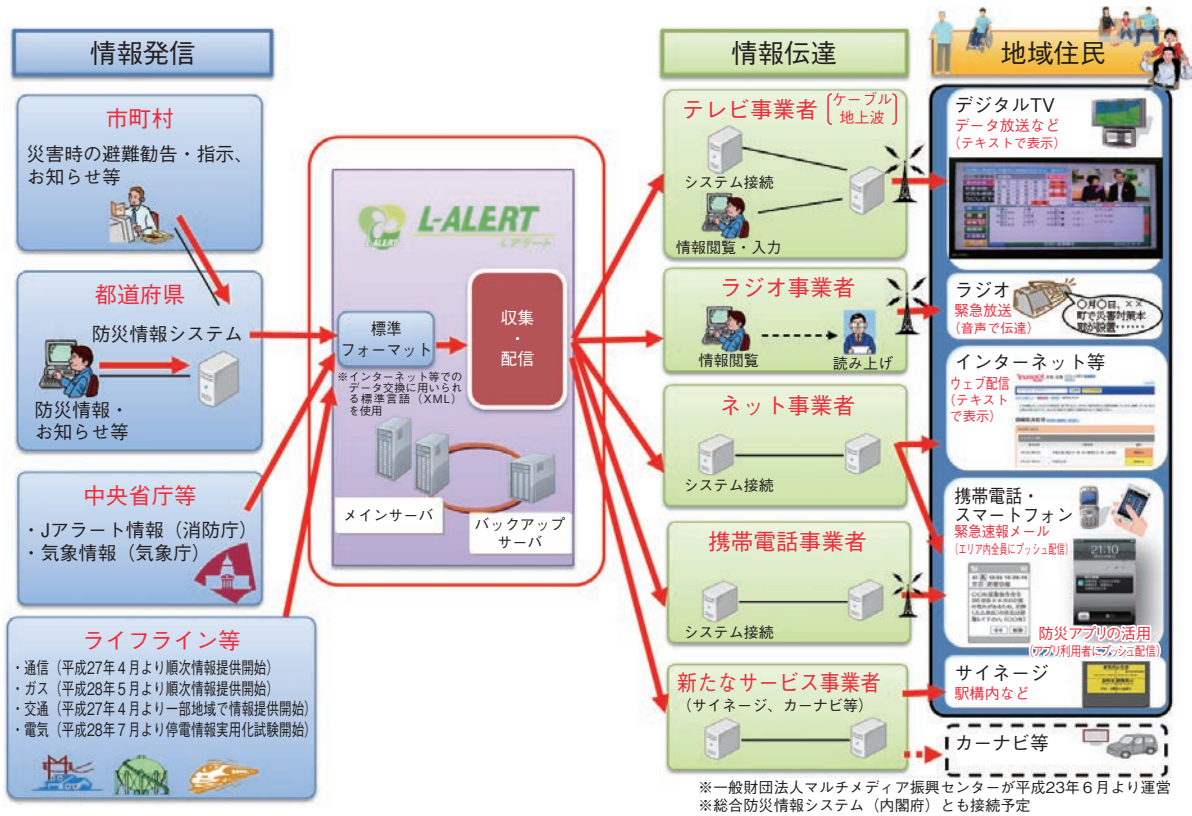
- ① 都心直結線の新設（押上～新東京～泉岳寺）
- ② 羽田空港アクセス線の新設（田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港）及び京葉線・りんかい線相互直通運転化（新木場）
- ③ 新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）
- ④ 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設

(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など、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り、地方自治体、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、通信事業者など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、効率的な情報伝達が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2-3-7）。平成29年2月時点で首都圏の都県のうち、茨城県、栃木県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県が情報発信者として運用を開始しており、首都圏の136団体が情報伝達者として登録している。

図表2-3-7 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)を活用し、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、子育て介護等を行う労働者に対する就業継続性の確保、女性・高齢者・障害者等の社会進出による一億総活躍社会の実現や新たな働く場の創出等による地方都市等の活性化及び企業活動の生産性やワーク・ライフ・バランスの向上につながるものとして、その推進が求められている。

また、平成28年5月20日に閣議決定された「世界最先端IT国家創造宣言」や平成28年6月2日に閣議決定された「ニッポン一億総活躍プラン」「日本再興戦略2016」及び「経済財政運営と改革の基本方針2016」において、テレワークの推進が位置づけられるなど、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、各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各府省の取組の共有や連携施策の検討・推進を行うなど、テレワークの一層の普及拡大に向けた環境整備、普及啓発等を連携して推進している。

国土交通省では、テレワークによる働き方の実態やテレワーク人口の定量的な把握、テレワーク展開拠点の整備推進方策の検討を行った。

(3) 水供給体系の整備

(水資源開発の状況)

利根川水系及び荒川水系において、平成20年7月に「利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画」が閣議決定され、平成21年3月、平成26年8月、平成28年1月に一部変更されている。

また、平成28年度においても、用水の安定供給を確保するため、既存施設の機能増強を目的とする事業などが実施されている。

①生活用水

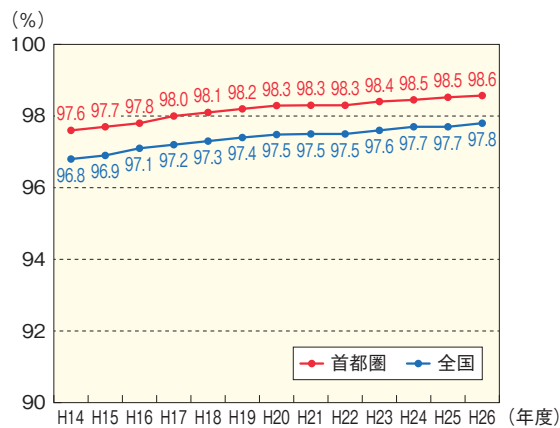
(普及状況)

水道の普及率は平成14年度には全国で96.8%であったが、増加傾向にあり、平成26年度には97.8%となり、首都圏は98.6%となっている（図表2-3-8）。

②工業用水

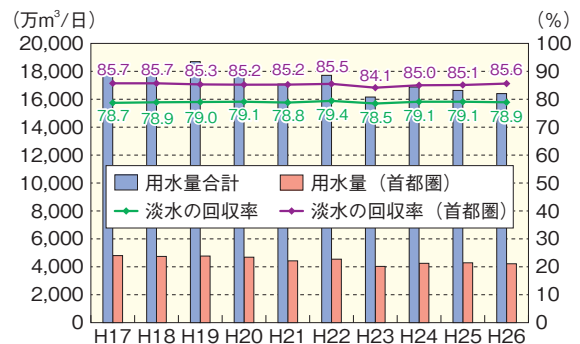
工業用水の1日当たり用水使用量は、全国では平成17年1億8,371万 m^3 （淡水の回収率78.7%）が平成26年1億6,402万 m^3 （同78.9%）となり、首都圏では平成17年4,800万 m^3 （同85.7%）が平成26年4,216万 m^3 （同85.6%）と、平成17年に比べて用水使用量は減少し、淡水の回収率は同水準となっている（図表2-3-9）。

図表2-3-8 普及状況の推移



資料：「水道統計」（日本水道協会）により国土交通省都市局作成

図表2-3-9 工業用水量の推移



注1：従業員30人以上の製造事業所における工業用水の1日当たり用水使用量

注2：平成23年については、「平成24年経済センサス-活動調査」（平成24年2月1日現在）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（製造業）」（総務省・経済産業省）により国土交通省都市局作成

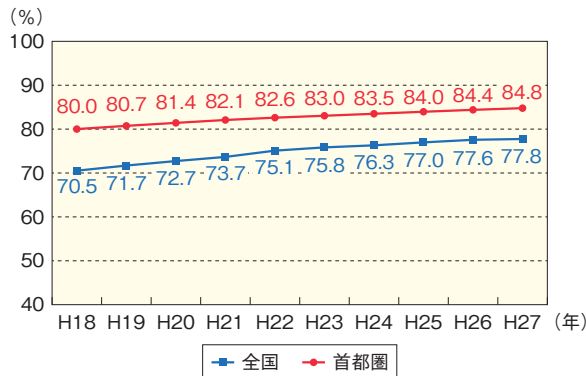
(4) 下水道・廃棄物処理体系の整備

① 下水道

全国の下水道処理人口普及率は、平成18年度末は70.5%(下水道整備人口8,961万人)であったが、平成27年度末は77.8%(同9,926万人)となっている。

首都圏においては、平成18年度末は80.0%(同3,367万人)であったが、平成27年度末は84.8%(同3,730万人)となっており、下水道整備については全国と比較して高い状況である(図表2-3-10)。

図表2-3-10 普及状況の推移



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、楢葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村)

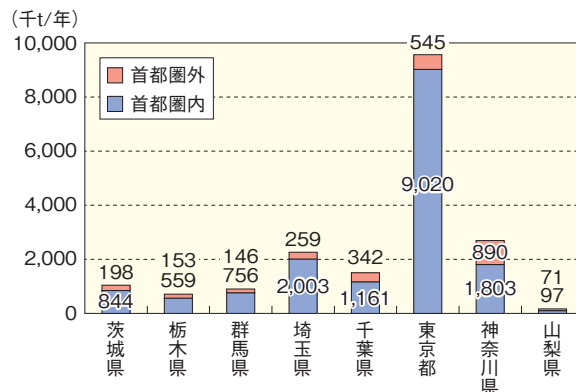
資料：「汚水処理人口普及状況について」(農林水産省、国土交通省、環境省)により国土交通省都市局作成

② 産業廃棄物の状況

(産業廃棄物の広域移動)

首都圏では、産業廃棄物の中間処理または最終処分のため、産業廃棄物を都県域を越え、他の地方自治体に移動させて処理・処分している。平成27年度におけるその移動量は、東京都が9,565千トン(首都圏内の他県へ9,020千トン、首都圏外へ545千トン)、神奈川県が2,693千トン(首都圏内の他都県へ1,803千トン、首都圏外へ890千トン)などとなっており、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 都県外への産業廃棄物の搬出量(平成27年度)



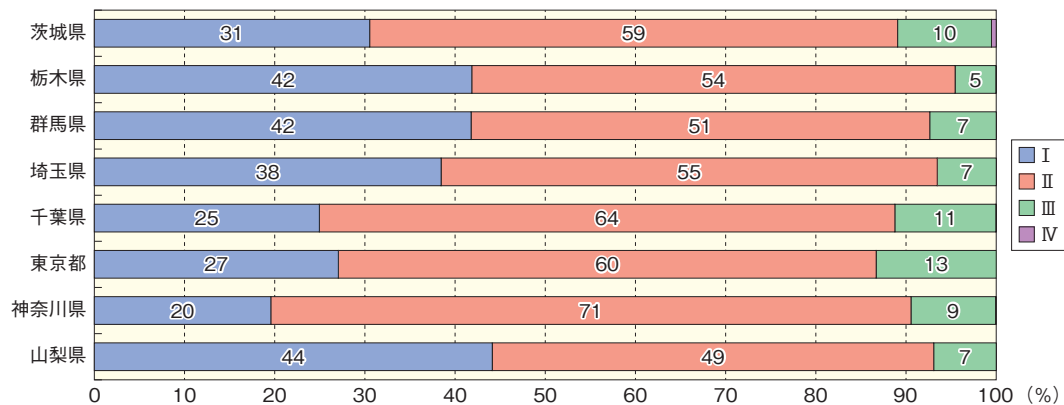
資料：「平成28年度産業廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用実態調査報告書(広域移動状況編 平成27年度実績)」(環境省)により国土交通省都市局作成

2. 社会システムの持続的な向上

(1) インフラ老朽化対策

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期など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。昨今、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はじめとして、社会資本の維持管理・更新に係る問題が各方面で顕在化しており、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）のうち9割以上が地方公共団体の管理であるなど、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問題である。真に必要な社会資本整備とのバランスを取りながら、如何に戦略的に維持管理・更新（関係する点検・診断、評価、計画・設計及び修繕等を含む。）を行っていくかが問われている（図表2-3-12）。

図表2-3-12 橋梁点検結果（首都圏・平成28年3月31日時点）



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27年度道路メンテナンス年報データ集（集計表）」（国土交通省道路局）により国土交通省都市局作成。

国土交通省では、平成25年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、取組を進めてきた。また、同年10月には、省庁横断的に老朽化対策を検討するための「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」が設置され、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年11月「インフラ長寿命化基本計画」が決定された。この基本計画の中では、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、平成27年度末までに全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、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。

3. 地域資源の活用による地域活性化

(1) 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、農地や農業用水等の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、首都圏の農山村地域では、「多面的機能支払交付金」を通じて、地域共同による農地・農業用水等の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 首都圏における多面的機能支払交付金の取組状況（平成28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	613	31,821	480	26,008	294	15,596
栃木県	496	43,098	323	32,063	116	11,325
群馬県	249	15,633	218	14,129	114	8,532
埼玉県	308	13,820	210	8,498	71	3,103
千葉県	463	28,822	368	23,970	198	13,296
東京都	4	21	—	—	—	—
神奈川県	26	828	14	394	5	145
山梨県	196	7,806	183	7,585	108	3,863
首都圏	2,355	141,849	1,796	112,647	906	55,860
全国	29,096	2,249,935	23,295	1,995,037	11,858	675,836

注：本取組状況（見込み）は、平成29年1月末現在で取りまとめた概数値。

資料：「平成28年度多面的機能支払交付金の取組状況（見込み）」（農林水産省）により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などの動きなどがみられる。

中でも、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など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。

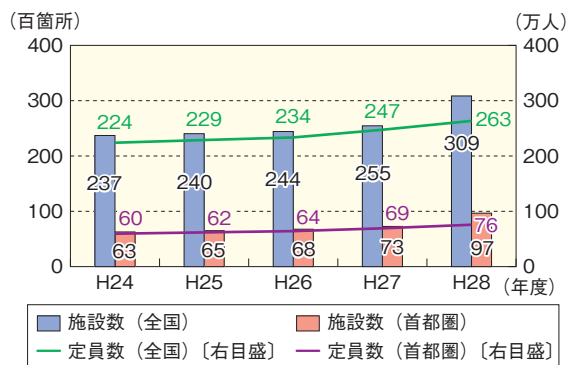
4. 女性・高齢者等の社会参加を可能にする環境づくり

(1) 女性の活躍の促進

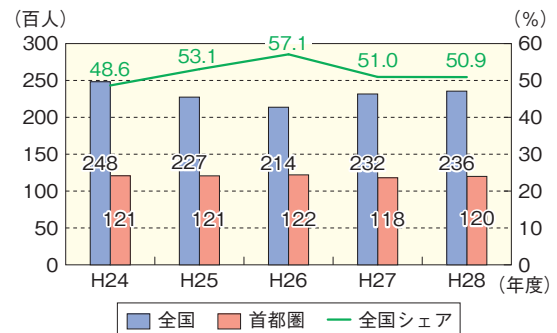
首都圏においては、高度な技術、経験を有し、就業の意欲を持ちながら育児・介護等のため就業継続を断念せざるを得ない女性が多数存在しており、そのような女性の社会進出の支援策の一つとして保育所等施設の整備が重要である。保育所等施設数及びその定員数の推移を見ると、平成28年4月時点で、全国の施設数は30,859か所、定員数は2,634,510人となっており、首都圏の施設数は9,669か所、定員数は757,532人となっている（施設数、定員数ともに概数）（図表2-3-14）。

保育所施設等に入ることができない待機児童数は、平成28年は全国で23,553人となり、前年比で386人の増加、首都圏では11,991人と前年比で186人の増加となった（図表2-3-15）。

図表2-3-14 保育所等施設数及び定員数
(各年4月1日現在)



図表2-3-15 全国及び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日現在)



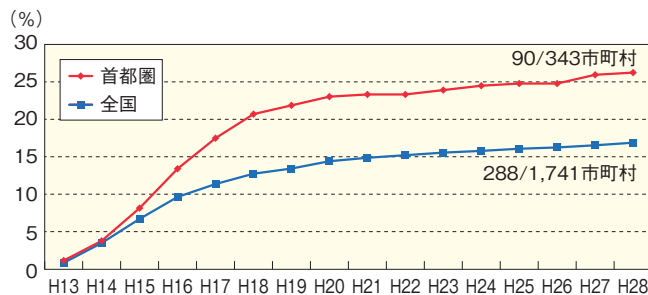
注：保育所等施設数及び定員数は、H23からH27までは確定数、H28は概数である。
資料：図表2-3-16、図表2-3-17ともに「保育所等関連状況取りまとめ」（厚生労働省）により国土交通省都市局作成

(2) 高齢者参画社会の構築

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するための施策を総合的に推進するため、「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）が平成18年12月に施行された。本法に基づき、市町村²⁾は、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区における旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化に関する基本的事項を記載した基本構想を作成することができることとなっており、首都圏においては、平成28年12月末現在で、全市区町村の約26%にあたる90市区町村が基本構想を作成済みである（図表2-3-16）。加えて、国土交通省内に設置（平成26年9月）した「バリアフリーワーキンググループ」において、2020年に向けて今後重点的に取り組むべきバリアフリー施策について検討し、平成27年8月にとりまとめを公表した。このとりまとめに基づき、羽田・成田両空港から競技会場周辺駅等までの連続的なエリアにおいてバリアフリー化に向けた調査を実施し、具体的な施策の検討を行った。

また、平成29年2月には、ユニバーサルデザイン2020 関係閣僚会議が開催され、オリンピック・パラリンピック東京大会のレガシーとして残していくための「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」が決定され、大会を契機とした共生社会の実現を目指している。

図表2-3-16 バリアフリー基本構想の作成市町村の割合



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

注2：市町村割合は、平成26年4月5日時点の市町村数で計算している。

資料：国土交通省総合政策局資料より国土交通省都市局作成

2) 市町村には特別区を含む。

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) 航空輸送に関する状況

①首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

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の機能強化を図っており、平成27年3月には最優先課題としていた首都圏空港の年間合計発着枠75万回化を達成した。

また、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会、更にはその先を見据え、「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人にする目標の達成、地方創生等の観点から、両空港の機能強化は必要不可欠であり、東京国際空港（羽田空港）の飛行経路の見直し、成田国際空港の高速離脱誘導路の整備等により、平成32年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を約8万回拡大することに取り組んでいる。

特に、羽田空港については、平成28年7月に、環境影響等に配慮した方策を策定し、羽田空港の機能強化に必要となる施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することについて、関係自治体から理解を得た。今後は羽田空港の飛行経路の見直しに必要となる施設整備、環境対策を着実に進めるとともに、引き続き説明会を開催するなど、丁寧な情報提供を行う。

また、平成32年以降については、成田空港の第3滑走路の整備等の更なる機能強化策について、地域住民へ説明することが平成28年9月の地元自治体との協議会で了承されたことを受け、地域への説明を行ってきた。今後は地元自治体からの要望等を踏まえ、対応について関係機関とともに速やかに検討を進め、更なる機能強化の実現に向けて取り組む。

②東京国際空港（羽田空港）の整備

東京国際空港（羽田空港）は、我が国の国内線の基幹空港として、年間約7,599万人（平成27年度）が利用している。

国際線旅客ターミナルビルの拡張や駐機場等の整備を行い、平成26年3月に、国際線の発着枠を3万回増枠し、年間発着枠を44.7万回へ拡大した。また、同年12月にC滑走路延伸事業を完了し、長距離国際線の輸送能力増強を図った。

引き続き国際線・国内線地区を結ぶトンネル（際内トンネル）の整備を行うとともに、羽田空港の飛行経路見直しに必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備を着実に進めていく（図表2-4-1）。

図表2-4-1 東京国際（羽田）空港の整備



資料：国土交通省航空局

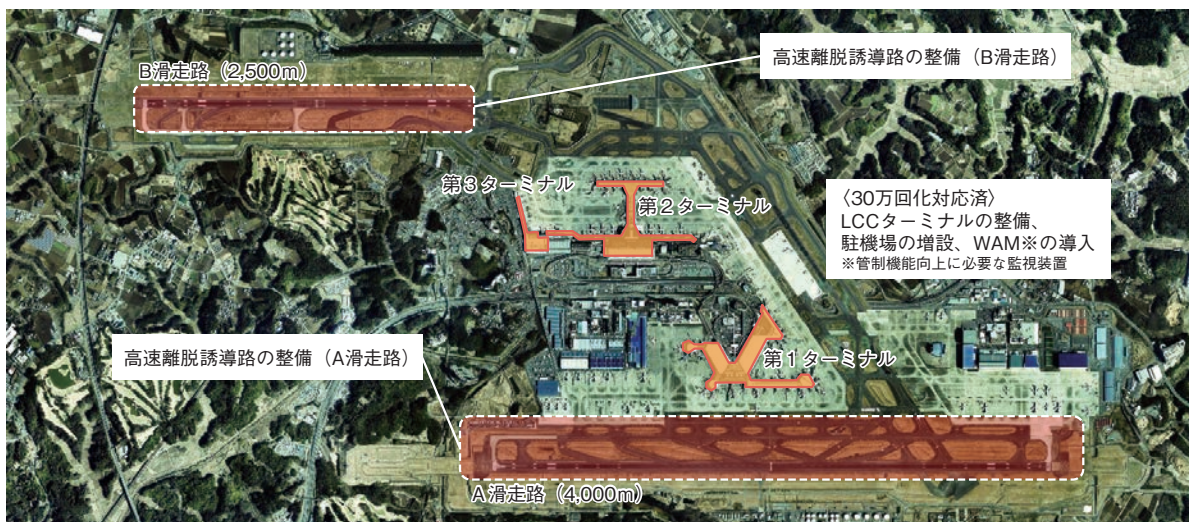
③成田国際空港の整備

成田国際空港は、我が国の国際航空の中心として、年間約3,536万人（平成27年度）の人々が利用している。

平成25年3月末に年間発着枠を27万回まで拡大し、オープンスカイを実現した。また、オープンスカイの実現にあわせて、6時から23時までという現在の運用時間を前提としつつ、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合に限り、24時までの離着陸を認める離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用を開始した。さらに、平成27年3月には成田国際空港第3旅客ターミナル（LCCターミナル）や駐機場の整備により、年間合計発着枠30万回化を達成、首都圏空港の年間合計発着枠75万回化が達成された。

今後も、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港として、地元合意を踏まえ、高速離脱誘導路の整備等による時間値の向上や、国際ネットワークの拡充に取り組み、著しく成長しているLCCや、今後も拡大が見込まれるアジアから北米への乗継ぎ需要を取り込んでいくことで、アジアのハブ空港としての地位を確立していく（図表2-4-2）。また、ビジネスジェットを受け入れ体制の整備等、サービスの充実についても取り組んでいく。

図表2-4-2 成田国際空港の施設計画



資料：国土交通省航空局

(2) 海上輸送に関する状況

① 首都圏におけるコンテナ取扱状況

上海、香港をはじめとする中国諸港やシンガポールといったアジア諸国の港湾のコンテナ取扱量が飛躍的に増加している中で、首都圏の港湾は、コンテナ取扱貨物量自体は増加しているものの、相対的な地位を低下させており（図表2-4-3）、国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワーク（北米航路、欧州航路といった大型コンテナ船が投入される航路）を維持していくためには、港湾機能の強化等により、国際競争力の向上を図ることが必要である。

図表2-4-3 コンテナ取扱貨物量ランキング

(単位：万TEU)

1984年			2015年 (速報値)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1(1)	上海	3,654
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2(2)	シンガポール	3,092
3	香港	211	3(3)	深圳	2,420
4	神戸	183	4(5)	寧波	2,062
5	高雄	178	5(4)	香港	2,011
6	シンガポール	155	6(6)	釜山	1,947
7	アントワープ	125	7(7)	広州	1,762
8	基隆	123	8(8)	青島	1,751
9	ロングビーチ	114	9(9)	ドバイ	1,559
10	横浜	110	10(10)	天津	1,410
...
12	釜山	105	29(29)	東京	463
...
15	東京	92	54(52)	横浜	279
...
31	大阪	42	57(59)	神戸	271
		
			58(56)	名古屋	263
		
			72(62)	大阪	222

注1：内外貿を含む数字

注2：TEUとは国際標準規格（ISO規格）の20フィートコンテナを1として計算する単位。

注3：（ ）は2014年の値。

資料：国土交通省港湾局資料

②国際コンテナ戦略港湾

我が国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、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。しかし、この間にも、更なる船舶の大型化や船社間の連携の進展など、我が国港湾を取り巻く情勢はめまぐるしく変化してきた。このため、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を、国・港湾管理者・民間の協働体制で取り組んでいる。

京浜港においては、平成28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。平成28年度は、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本格的に開始した結果、平成29年4月に北米航路の新規寄港が実現するなど成果が現れ始めている。

他方、平成28年8月の韓進海運の経営破綻、同年10月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合の発表など、海運情勢は厳しさを増しており、こうした中、これまでの取り組みを強化するため、今後はアジアからの広域集貨にも取り組み、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めていく。

③京浜港の整備

京浜港においては、平成19年度より東京港中央防波堤外側地区及び横浜港南本牧ふ頭地区等において、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、京浜港全体の広域交通ネットワークを形成するため、平成21年度より大水深コンテナ船用岸壁が集結する南本牧地区と高速道路ネットワーク及びふ頭間を連結する臨港道路の整備を進めており、平成29年3月には、南本牧ふ頭から首都高速湾岸線に接続する「南本牧はま道路」が開通した（図表2-4-4）。

図表2-4-4 南本牧はま道路



資料：国土交通省関東地方整備局
京浜港湾事務所

④LNGバンカリング拠点の形成

平成28年10月に国際海事機関（IMO）において一般海域におけるSO_x（硫黄酸化物）規制が2020年から強化されることが決まるなど、排出ガスのクリーンなLNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の増加が見込まれており、LNGバンカリング（燃料供給）拠点の有無が港湾の国際競争力を左右する状況となっている。我が国は世界最大のLNG輸入国であり、LNG基地が港湾に近接して多数立地していることから、横浜港をモデルケースとしたLNGバンカリング拠点の整備方策に関する検討会を平成28年6月に設置し、同年12月にとりまとめを行った。引き続き、検討結果等を踏まえながら、世界最大の重油バンカリング港であるシンガポール港と連携しつつ、我が国がアジア地域において先導的にLNGバンカリング拠点を形成し、我が国港湾へのコンテナ航路等の寄港増を図る。

2. スーパー・メガリージョンの形成

(1) リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線の整備は、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。時間的にはいわば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29年2月に国道15号・品川駅西口駅前広場について整備方針を取りまとめ、官民連携で計画の具体化を図っている。

(2) ナレッジ・リンクの形成

国、独立行政法人、企業の様々な研究機関、大学等が集積する筑波研究学園都市、大学、研究機関、オンリーワンの技術を有する中小企業等が集積する関西文化学術研究都市や、沿線の大学、研究機関等の連携が強化されるなど、知的対流（ナレッジ・リンク）の形成・拡大により、スーパー・メガリージョン内外のヒト、モノ、情報の高密度な連携から、高度な価値創造が行われる可能性がある。

我が国を代表する高水準の研究・教育機能が集積する筑波研究学園都市を最大限に活用し、TX(つくばエクスプレス)沿いに近接する柏の葉キャンパス等と連携しながら、リニア中央新幹線の開通を契機として中部や関西との広域的で新たな知識活動の連携を深め、ナレッジ・リンクの具体化につながるスーパー・メガリージョンを牽引するイノベーション拠点を形成する。また、研究機能の向上に加え、TX沿線地域ならではの暮らし方「つくばスタイル」が実現できる魅力的なまちづくりを進めることにより、日本の発展に寄与する知的対流拠点の形成を図る。

3. 洗練された首都圏の構築

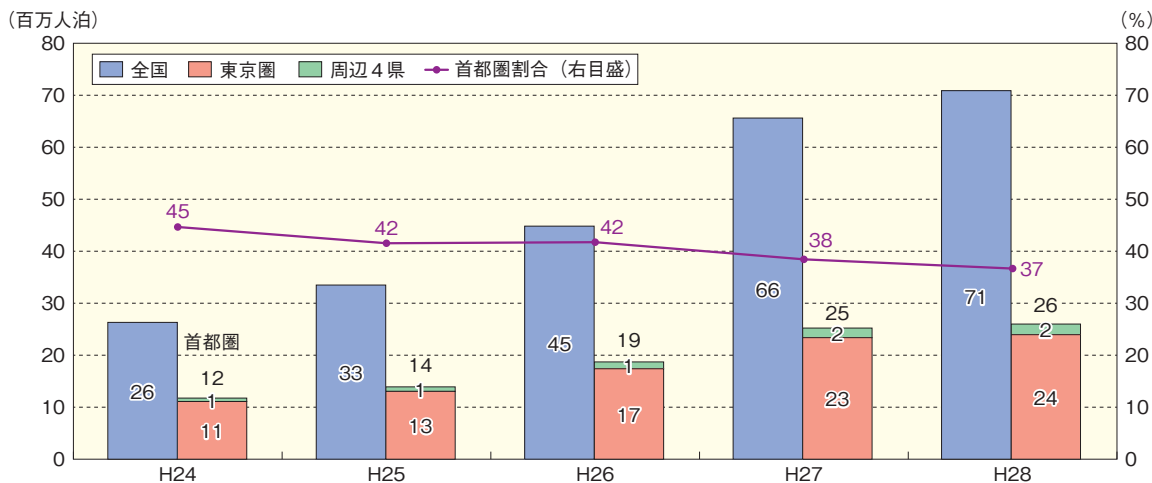
(1) 広域的な観光振興に関する状況

(観光立国の推進)

観光立国の推進については、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等により、平成28年の訪日外国人旅行者数は、対前年比21.8%増の2,403万9千人で、過去最高を更新した。

なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における平成28年の外国人延べ宿泊者数は、全国約7,088万人泊のうち約2,599万人泊となっており、そのほとんどが東京圏で約2,395万人泊となっている(図表2-4-5)。

図表2-4-5 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)をもとに国土交通省都市局作成。

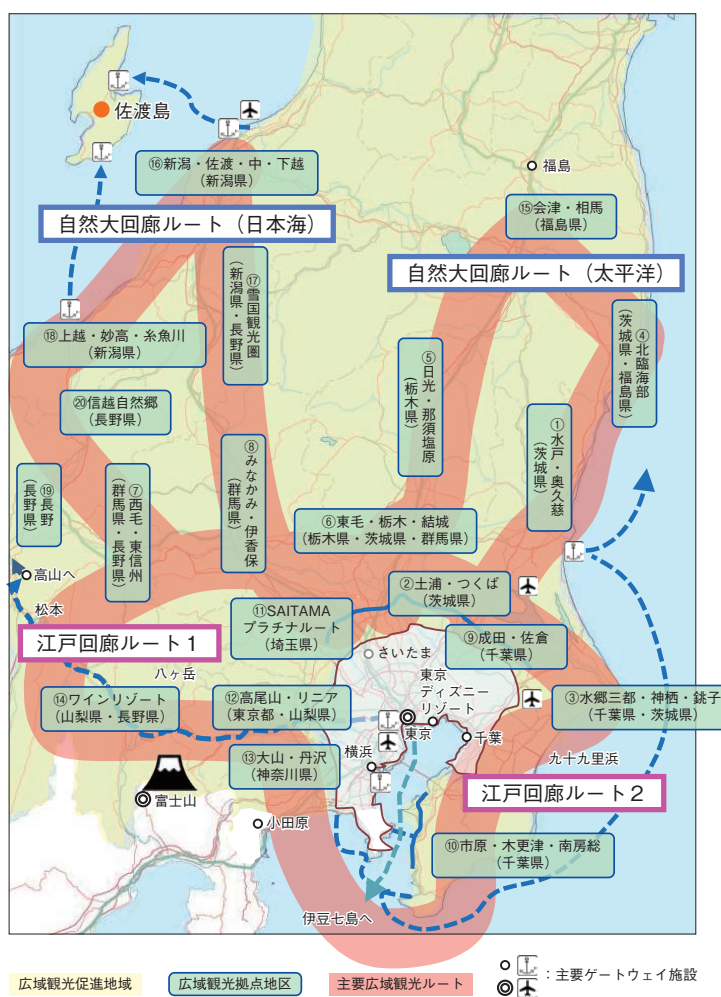
注:平成28年は速報値

(広域的な観光振興)

首都圏は、東京周辺のリング上のエリアに、国際観光の資源となり得る多様で多彩な自然や歴史、文化を擁している。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と
言うべきエリアに分散させていく必要がある。

観光庁では、複数の都道府県を跨って、テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地を、交通アクセスも含めてネットワーク化して、外国人旅行者の滞在日数（平均6日～7日）に見合った、訪日を強く動機づける「広域観光周遊ルート」（骨太な「観光動線」）の形成を促進し、海外へ積極的に発信している。平成28年6月14日には首都圏を中心とした広域観光周遊ルートとして「広域関東周遊ルート『東京圏大回廊』」が認定された（図表2-4-6）。

図表2-4-6 「広域関東周遊ルート『東京圏大回廊』」の概要



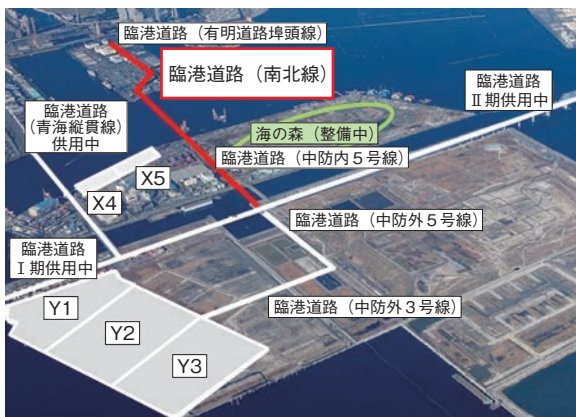
資料：観光庁

(2) オリンピック・パラリンピックに向けた取組 (オリンピック・パラリンピック開催を契機としたインフラ整備)

平成25年9月に行われた第125次国際オリンピック委員会総会にて、東京が2020年夏期オリンピック開催地となることが決定したが、それに応じた交通体系の整備が必要とされている。具体的には、首都圏三環状道等の道路ネットワークの整備、首都圏空港の機能強化及び空港アクセス等の改善に向けた都市鉄道のあり方の検討、さらには美しい都市景観の創出や道路の防災性向上等の観点から無電柱化の推進等、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会及び開催後を見据えた首都圏の整備・検討が行われている（図表2-4-7、2-4-8）。

また、開催にあたっては障害者だけではなく、高齢者等も含めた全ての人にむけたユニバーサルデザインの導入など、高い水準のアクセシビリティを提供する必要がある（図表2-4-9）ほか、暑熱対策として道路空間の温度上昇抑制対策を推進している。

図表2-4-7 臨港道路南北線の概要



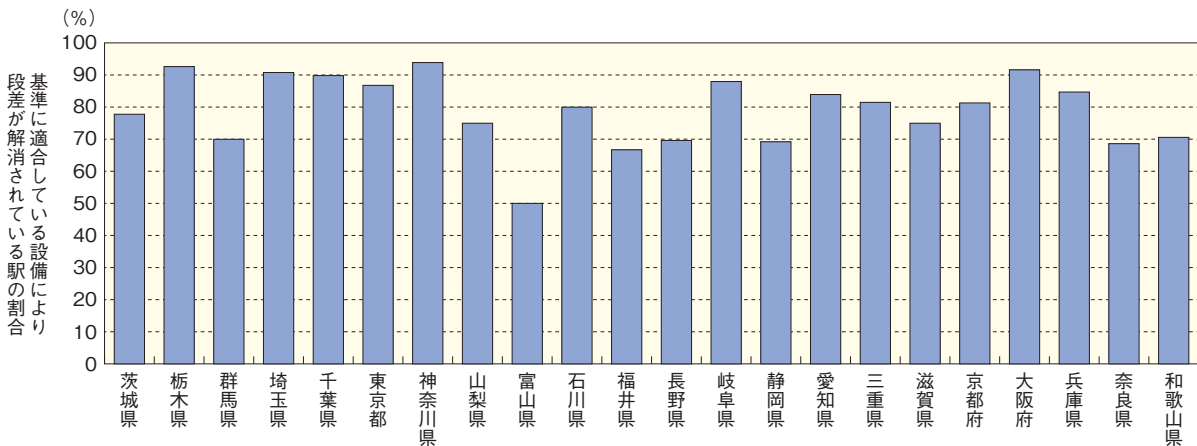
資料：国土交通省港湾局

図表2-4-8 環状第二号線の概要



資料：東京都

図表2-4-9 鉄道駅の段差解消率（三大都市圏・平成26年度末）



注：対象駅は、利用者3,000人／日以上の旅客施設。

資料：国土交通省総合政策局資料。

(洗練された首都圏と東北の復興)

東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会は、多様なステークホルダーが連携して、レガシーを残すためのアクションを推進していくために、「スポーツ・健康」、「街づくり・持続可能性」、「文化・教育」、「経済・テクノロジー」、「復興・オールジャパン・世界への発信」の5本の柱を定め、関係各者が一丸となって、計画当初の段階から包括的にアクションを進めていくこととしている。このうち、「復興・オールジャパン・世界への発信」においては、平成23年に発生した東日本大震災からの復興の過程で多くの支援を受けた世界各国へ、復興した東北の姿を世界に示す絶好の機会になるとともに、震災時に世界から受けた支援に対する返礼の場となりうるだけでなく、東日本大震災の教訓を生かした、防災教育などソフト面も含めた日本の災害対策を世界へ発信し、世界の災害被害軽減につなげていくこととしている。また、平成28年7月には、これまでの専門委員会での意見及び、東京都、政府、経済界、JOC、JPC等の検討内容を踏まえ「アクション&レガシープラン2016」が策定された。

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年7月に閣議決定され、平成14年度以降、順次都市再生緊急整備地域の指定が行われ、首都圏においては、24地域が指定されている。

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、（一財）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こととされているほか、既存の用途地域などに基づく用途、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などの都市計画の特例がある。

また、平成23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一部を改正する法律」が全面施行した。本法に基づき、首都圏における特定都市再生緊急整備地域は平成28年度末までに7地域が指定されている。

(2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定

都市再生緊急整備地域（特定都市再生緊急整備地域を含む。）に指定された地域においては、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められている。民間都市再生事業計画の認定は、平成14年度から始まり、首都圏においては平成28年度末時点で73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」では、平成29年2月、株式会社みずほフィナンシャルグループ、一般社団法人全国銀行協会、三菱地所株式会社から申請があった「（仮称）丸の内1-3計画」が認定された。

本事業計画は、丸の内地区に相応しい端正さと賑やかさのある都心景観の創出や快適で公共

の利便性向上に資する新たな地上地下の歩行者ネットワークの構築、また、昨今懸念される大災害に備えた経済中枢を支える防災対応強化と環境負荷低減対策、国際競争力強化に資する金融中枢機能の整備により、都市再生に貢献するものであり、平成32年度の竣工を予定している（図表2-4-10）。

図表2-4-10 外観イメージ〔(仮称)丸の内1-3計画〕



資料：国土交通省都市局

(3) 国家戦略特区の取組

平成25年12月に成立した「国家戦略特別区域法」に基づき、政府は、東京圏国家戦略特別区域として、平成26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年1月には千葉県千葉市を追加した。

平成26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、その後15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20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8件のエリアマネジメント事業、都市公園法の特例を活用した9件の都市公園内における保育所等設置、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、内閣府及び東京都による「東京特区推進共同事務局」の設置等の取組を実施している。

第5節

環境との共生

1. 首都圏の自然環境の状況

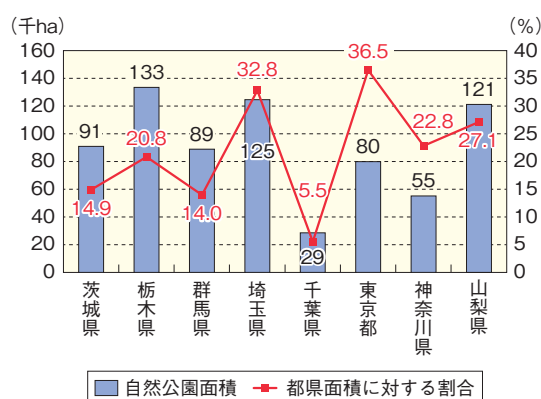
(1) 自然環境の保全・再生

(自然環境保全地域等や自然公園地域等の指定状況)

首都圏の国立公園・国定公園・都県立自然公園を合わせた自然公園の面積は、日光国立公園のある栃木県、富士箱根伊豆国立公園のある山梨県などで大きく、各都県面積に占める割合は、秩父多摩甲斐国立公園のある東京都が約37%と最も高くなっている(図表2-5-1)。

また、大規模な高山植生や優れた天然林などを指定対象とする自然環境保全地域の面積は、神奈川県自然環境保全地域が約11,236haと最も多い状況となっている。

図表2-5-1 首都圏の自然公園都県別面積 (平成29年3月末現在)



資料：環境省資料により国土交通省都市局作成

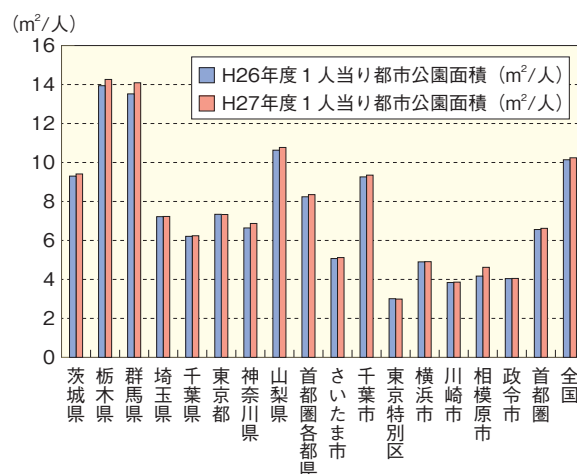
(2) 緑地の保全・創出

① 都市公園の整備及び緑地保全の状況

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

平成27年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成26年度末と比較し、面積は約28,168ha から約28,552haと約384ha（約1%）増加、箇所数は32,948箇所から33,258箇所と310箇所増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.6㎡/人となっている（図表2-5-2）。

図表2-5-2 首都圏の一人当たり都市公園面積



資料：「都市公園データベース」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

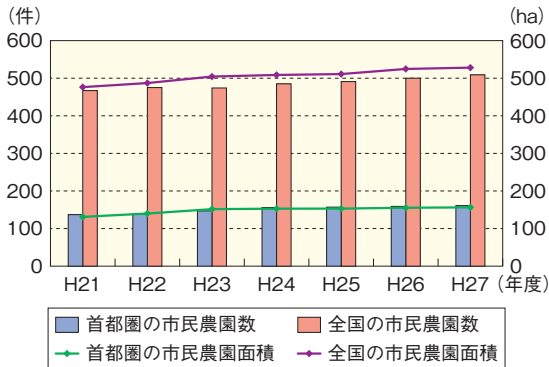
しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園の整備水準は依然として低く、平成28年度は、引き続き防災や地域の活性化等の社会的要請に応えるため、都市公園の整備の推進を図ってきたところである。

②市民農園の面積の推移

市民の自然とのふれあいの場として、市民農園の開設が進んでいる。市民農園は、都市住民のレクリエーション活動としての作物栽培の場や都市住民と農村住民との交流の機会を提供するとともに、貴重な自然としての農地の保全・活用に寄与している。

首都圏の市民農園面積は増加を続けてきており、都県別に平成27年度末の整備状況を見ると、面積では埼玉県が約37ha、農園数では神奈川県が38件と大きくなっている（図表2-5-3、2-5-4）。

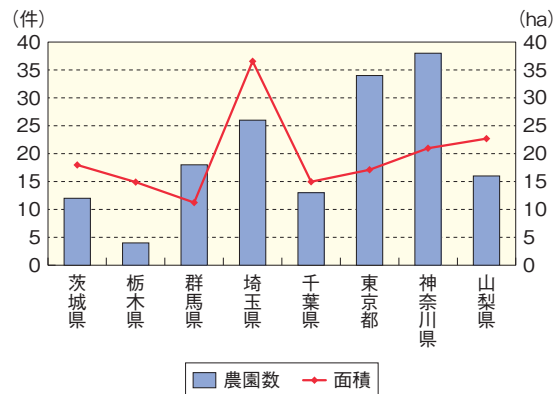
図表2-5-3 首都圏の市民農園の面積推移



注：各年度3月31日現在の数値
資料：「都市緑化施策の実績調査」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

図表2-5-4

平成27年度首都圏内各都県の市民農園面積と農園数（平成28年3月31日現在）



資料：「都市緑化施策の実績調査」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

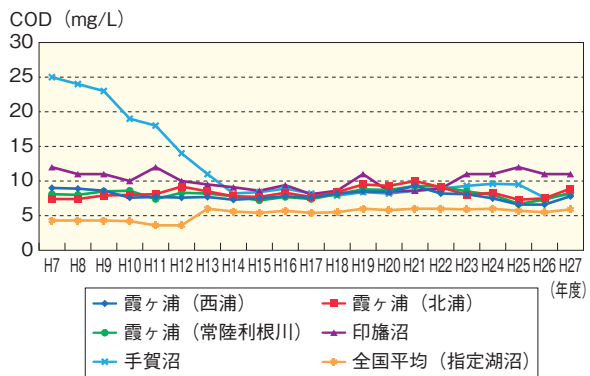
(3) 水環境・水循環の保全・回復

①首都圏の指定湖沼

平成27年度の首都圏の水質状況については、河川におけるBOD¹⁾の環境基準達成率²⁾が首都圏全体で約91.0%となっており、全国の95.8%と比較して低い状況である³⁾。また、湖沼においてはCOD⁴⁾の環境基準達成率が、首都圏全体で約63%³⁾と依然低い状況にある。指定湖沼⁵⁾については、手賀沼（千葉県）で平成7年度から水質の改善がみられるものの、霞ヶ浦（茨城県）や印旛沼（千葉県）を含め、いまだに全ての測定地点で環境基準を達成していない状況であり、近年ではCOD値はほぼ横ばいとなっている。（図表2-5-5）。

図表2-5-5

首都圏における指定湖沼の水質状況（COD年間平均値）



資料：「平成27年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により国土交通省都市局作成

- 1) BOD（生物化学的酸素要求量）：水中の有機物を分解するために水中の微生物が消費した溶存酸素量。河川の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
- 2) 環境基準達成率：各水域に指定されている環境の基準が達成されている水域の割合。
- 3) 「平成26年度公共用水域水質測定結果」（環境省）により、国土交通省都市局算出。
- 4) COD（化学的酸素要求量）：水中の有機物を酸化剤によって酸化する際に消費された酸化剤の量を酸素に換算した値。湖沼及び海域の水質汚濁指標の1つ。数値が低い程、水質が良好であることを示す。
- 5) 指定湖沼：「湖沼水質保全特別措置法」（昭和59年法律第61号）に基づき、環境基準が達成されていない又は達成されないこととなるおそれが高い湖沼であって、水質保全施策を総合的に講ずる必要がある湖沼について指定。

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。

②東京湾再生に向けた取組

関係省庁及び9都県市が設置した東京湾再生推進会議では、「東京湾再生のための行動計画」に基づき、陸域汚濁負荷削減、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きた。

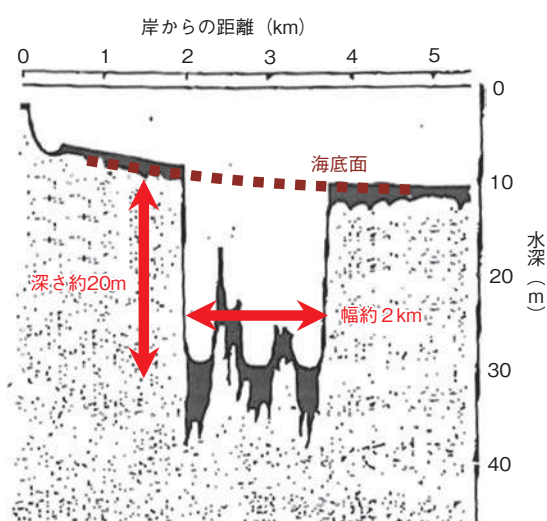
平成25年5月にこれまで10年間の取組の評価と第二期計画の策定を行い、関係省庁及び9都県市がこれまでの取組を引き続き粘り強く進めて行くことに加え、多様な関係者の参画による議論や行動の活発化・多様化を図るための体制を構築することが位置づけられ、平成25年11月に多様な主体で構成される「東京湾再生官民連携フォーラム」が設置されている。

国土交通省では、平成28年度において、以下のような取組を推進しているところである。

(浚渫土砂等の有効活用)

東京湾奥部においては、過去の大規模な土砂採取の跡である深掘り部が点在している。深掘り部は、青潮発生の原因の一つと考えられている貧酸素水塊の発生場所となっているため、湾内の港湾整備等により発生した浚渫土砂を、埋め戻しに活用している（図表2-5-6、2-5-7）。

図表2-5-6 深掘り部の断面図



資料：図表2-5-6、2-5-7ともに国土交通省港湾局

図表2-5-7 東京湾の青潮

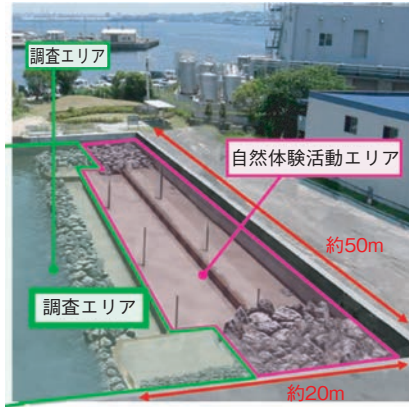


(生物共生型護岸の整備)

横浜港において、階段状の人工干潟・磯場（潮彩の渚）（図表2-5-8）の整備を推進しているところであり、生物種が着実に増加し（図表2-5-9）、良好な生物生息環境の場として、研究機関等との連携による環境改善効果の検証やNPO等による自然体験活動・環境学習活動の実践の場となっている。

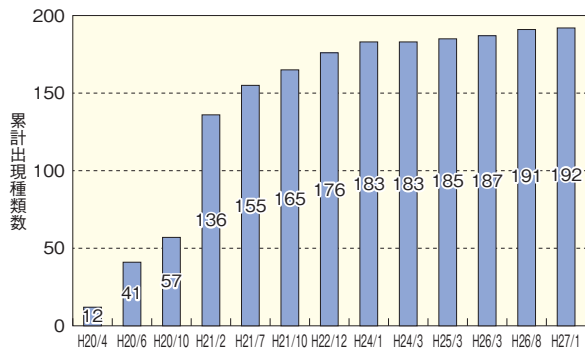
東京港運河域における護岸整備にあたり、水生生物に配慮したミニ干潟やカニ護岸等の整備を実施。潮だまりでは、ハゼ、ウナギ、エビ等多数の幼稚魚が確認され、また環境学習の場としても活用されている（図表2-5-10、2-5-11）。

図表2-5-8 潮彩の渚



資料：図表2-5-8、2-5-9ともに国土交通省港湾局

図表2-5-9 横浜港において確認された生物種類の推移



図表2-5-10 掘込み式の潮だまり



資料：東京都港湾局、国土技術政策総合研究所

図表2-5-11 市民参加型の生き物調査



平成28年3月には底層溶存酸素量（以下「底層DO」という。）が環境基準に加えられたことから、環境省では東京湾を対象とした底層DOの改善対策等について定量的な検討・評価を行い、総合的な水環境改善対策の推進を図っている。

東京湾を海洋空間として利用するための東京湾の再生は長期に継続して取組を行うことが重要であり、多様な関係者による主体的な参画を促すべく、今後とも官民協働で取り組んでいく必要がある。

2. 環境負荷の低減

(1) 新エネルギー等

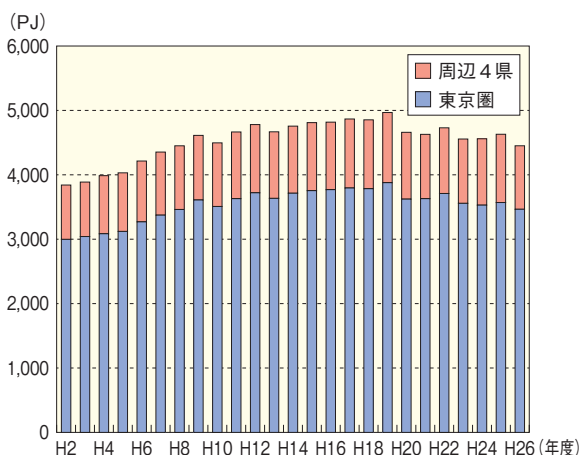
(首都圏のエネルギー消費)

平成2年度以降の首都圏における最終エネルギー消費量は増加基調にあったが、平成20年度以降は、緩慢に減少して推移している。平成26年度（暫定値）における首都圏の最終エネルギー消費量は、約4,451PJ（ペタジュール）であり、その約8割を東京圏が占めている（図表2-5-12）。都道府県別にみると、千葉県が約1,444PJで全国トップであり、神奈川県が約970PJで全国第2位、東京都が約686PJで全国第5位である。

最終エネルギー消費量を圏域別にみると、首都圏は全国の3割以上を占めている（図表2-5-13）。

図表2-5-12

最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の推移

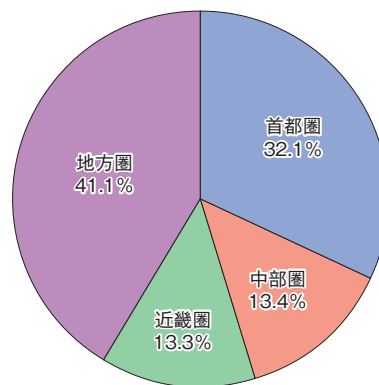


注：H26年度は暫定値。

資料：図表2-5-12、図表2-5-13ともに資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計調査」より国土交通省都市局作成

図表2-5-13

最終エネルギー消費量（直接利用分合計）の対全国シェア（H26年度（暫定値））



（再生可能エネルギーの導入）

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、平成28年11月末時点で、その導入量は22,106千kWに達している（図表2-5-14）。

例えば、非住宅用太陽光発電においては、東京電力株式会社が、平成23年12月に運転を開始した扇島太陽光発電所（太陽電池出力約13,000kW、当時国内最大級）及び同年8月に先行して運転を開始した、浮島太陽光発電所（太陽電池出力約7,000kW）に続き、平成24年1月に米倉山太陽光発電所（太陽電池出力約10,000kW）の運転を開始するなど、導入が進んでいる（図表2-5-15）。

また、風力発電についても、茨城県鹿嶋市北海浜工業団地及び隣接する平井海岸に単機出力2,000kWの風力発電機10基が設置され、2007年2月に運用を開始し、風力エネルギーにより発電した電気（年間約4,200万kWh）の全量を東京電力株式会社に売電している。

図表2-5-14

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28年11月末時点）

	認定容量（千kW）	
	新規認定分	移行認定分
太陽光発電設備	19,383	1,236
風力発電設備	37	159
水力発電設備	140	28
地熱発電設備	0	0
バイオマス発電設備	784	340
合計	20,343	1,763

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、もしくは、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より国土交通省都市局作成

図表2-5-15

米倉山太陽光発電所



資料提供：山梨県

(家庭における省エネルギー対策)

平成26年度における首都圏の最終エネルギー消費量のうち約14.6%に当たる649PJは家庭部門が占めており、家庭における省エネルギー対策の一層の推進が求められており、家庭用省エネルギー機器の普及・導入が進んでいる。

ヒートポンプ技術を活用し空気の熱でお湯を沸かすことができる「自然冷媒ヒートポンプ給湯機」の市場全体での累計出荷台数は平成28年3月に500万台を突破した。

また、都市ガス、LPガスなどのエネルギーから水素を取り出し、自宅に設置した燃料電池で発電し、その時に生じる排熱によりお湯をつくり出す「家庭用燃料電池コージェネレーションシステム」の導入が平成21年から本格的に始まり、平成29年3月までに約19.9万台が導入されている。

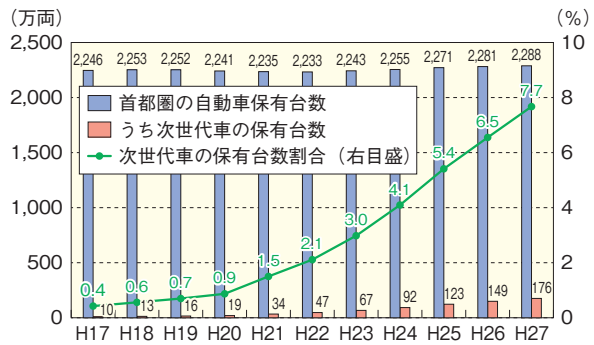
(2) 交通分野における取組

(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。

首都圏の次世代車保有台数は増加を続けている（ここでは、電気自動車、圧縮天然ガス自動車、ハイブリッド自動車をいう。）（図表2-5-16）。

図表2-5-16 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、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）により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

(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（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。

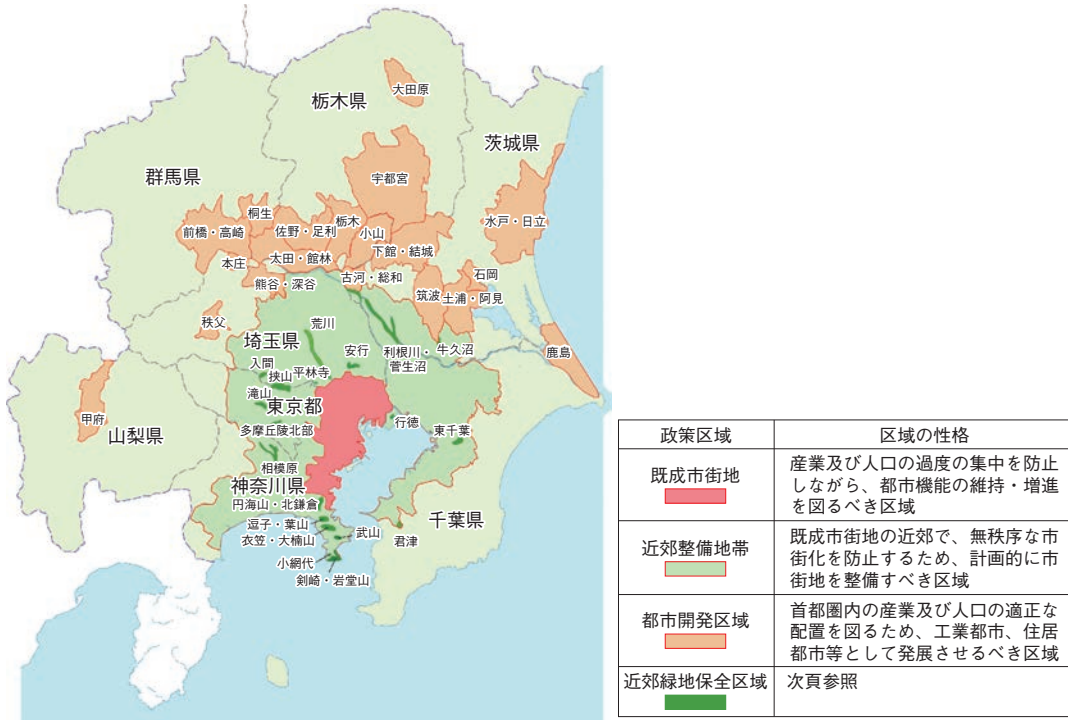
首都圏整備計画は、「基本編」及び「整備編」により構成されており、基本編は、長期的かつ総合的な視点から、今後の首都圏整備に対する基本方針、目指すべき首都圏の将来像及びその実現に向けて取り組むべき方向を明らかにしたものであり、整備編は、首都圏の区域のうち、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域において、主要の広域的整備の観点を含め、道路、鉄道等各種施設の整備に関し、その根幹となるべきものを定めたものである。

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

(2) 政策区域等に基づく諸施策の推進

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

図表2-6-1 首都圏における政策区域



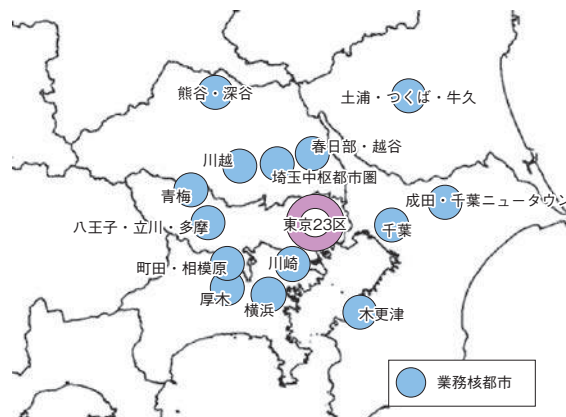
資料：国土交通省都市局作成

(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とれた地域構造に改善していくため、多極分散型国土形成促進法（昭和63年法律第83号）に基づき、都県又は政令指定都市が作成する業務核都市基本構想に基づく業務核都市の整備の推進を図ってきたところであり、これまでに承認・同意された地域は14地域となっている（図表2-6-2）。

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

図表2-6-2 業務核都市の配置



資料：国土交通省都市局

(4) 近郊緑地保全制度

(近郊緑地保全区域における緑地保全の経緯)

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

昭和31年4月に成立した首都圏整備法では、首都圏を既成市街地、近郊地帯及び周辺地域の三地域に分け、近郊地帯を「既成市街地の無秩序な膨張発展を抑制し、その健全な発展を図るため、その外周に緑地地帯（10km程度の幅のグリーンベルト）を設定する必要がある区域」として定めた。しかし、近郊地帯の土地は公有地ではなく、また、特段の政策措置も採られなかったため、無秩序な市街化が進み、近郊地帯を指定する政令を制定することができないまま、昭和40年の首都圏整備法の改正により現行の既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域の三地域に変更された。

首都圏整備法が改正され、従来の近郊地帯に替わって、計画的に市街地を整備し、あわせて緑地を保全する必要がある区域を近郊整備地帯として指定することとしたため、近郊整備地帯において広域的な見地から緑地を保全することにより、無秩序な市街地化を防止し、大都市圏の秩序ある発展に寄与することを目的に、「首都圏近郊緑地保全法」（昭和41年法律第101号）が制定された。

同法に基づき、近郊整備地帯の区域のうち特に緑地保全の効果の高い区域が近郊緑地保全区域として指定され（平成27年度末現在で、19地区、15,861ha）、この区域内における建築物等の新築、改築及び増築、宅地の造成、木竹の伐採等の行為について、都県知事等への届出が義務づけられているなど、緑地保全の推進が図られている。

2. 国土形成計画

(全国計画の推進)

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

国土交通省では、急激な人口減少・少子化や巨大災害の切迫等、国土を取り巻く厳しい状況変化に対応するため、国民と危機感を共有し、中長期（おおむね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年7月に発表した。これも踏まえ、平成27年8月に、今後おおむね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はじめとし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、平成28年2月に国土審議会に計画推進部会を設置し、対流促進型国土の形成に向けた検討に着手した。

(首都圏広域地方計画の推進)

首都圏においては、平成27年8月に閣議決定された国土形成計画（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、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技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めざす必要があること、そして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。

3. 大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

大深度地下利用については、平成12年に「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（平成12年法律第87号）が成立し、平成13年より施行されている。

同法では、法律の対象地域（首都圏・近畿圏・中部圏：首都圏では、首都圏整備法に基づく既成市街地又は近郊整備地帯に含まれる1都4県の特別区、市町村の全域が対象。）において、道路、河川、鉄道、電気通信、ガス、上下水道等の公共の利益となる事業が大深度地下を使用する場合、国土交通大臣又は都府県知事の認可を受けた上で、原則として事前に補償を行うことなく、大深度地下に使用権を設定することができ、事業を実施することが可能となっている。

具体的なメリットとして、以下の点が挙げられる。

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

また、秩序ある地下利用を行うとともに、安全の確保や環境の保全等にも配慮する必要があるため、「大深度地下の公共的使用に関する基本方針」（平成13年閣議決定）のほか、以下の指針を定めている。

- ・大深度地下使用技術指針・同解説（国土交通省告示第1113号）
- ・大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針（平成16年 国都大第58号）
- ・大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針（平成16年 国都大第58号）
- ・大深度地下の公共的使用におけるバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する指針（平成17年 国都大第22号）

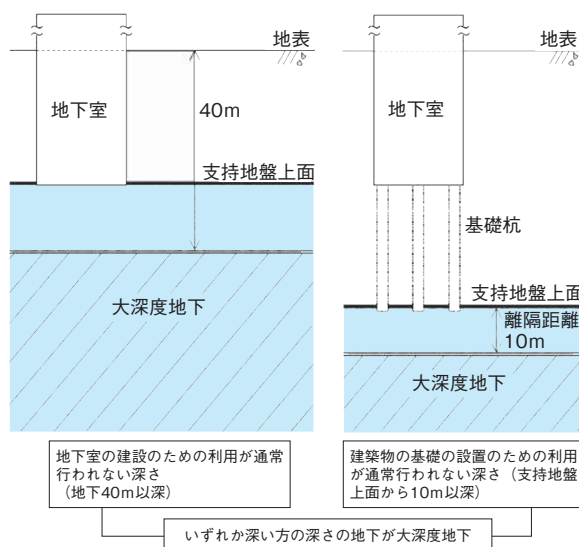
同法において認可を受けようとする事業者は、申請に先立って、事業概要書の送付及び公告・縦覧を行い、他の事業者から事業の共同化、事業区域の調整等の申出があった場合、調整に努

めることとしている。

これらの調整を適切に行うため、対象地域ごとに、大深度地下使用協議会を設置し、大深度地下使用の構想・計画に関する情報交換や事業の共同化、事業間調整に関する協議を行うこととしており、首都圏大深度地下使用協議会については、国土交通省関東地方整備局がその運営を行っている。

国土交通省においては、大深度地下使用制度の円滑な運用を図り、大深度地下の適正かつ合理的な利用を推進するための取組を進めており、これまで「安全の確保」、「環境の保全」、「バリアフリー化の推進・アメニティーの向上」に関して指針を策定してきた。

図表2-6-3 大深度地下の定義



資料：国土交通省

4. 筑波研究学園都市の整備

(1) 筑波研究学園都市の現状

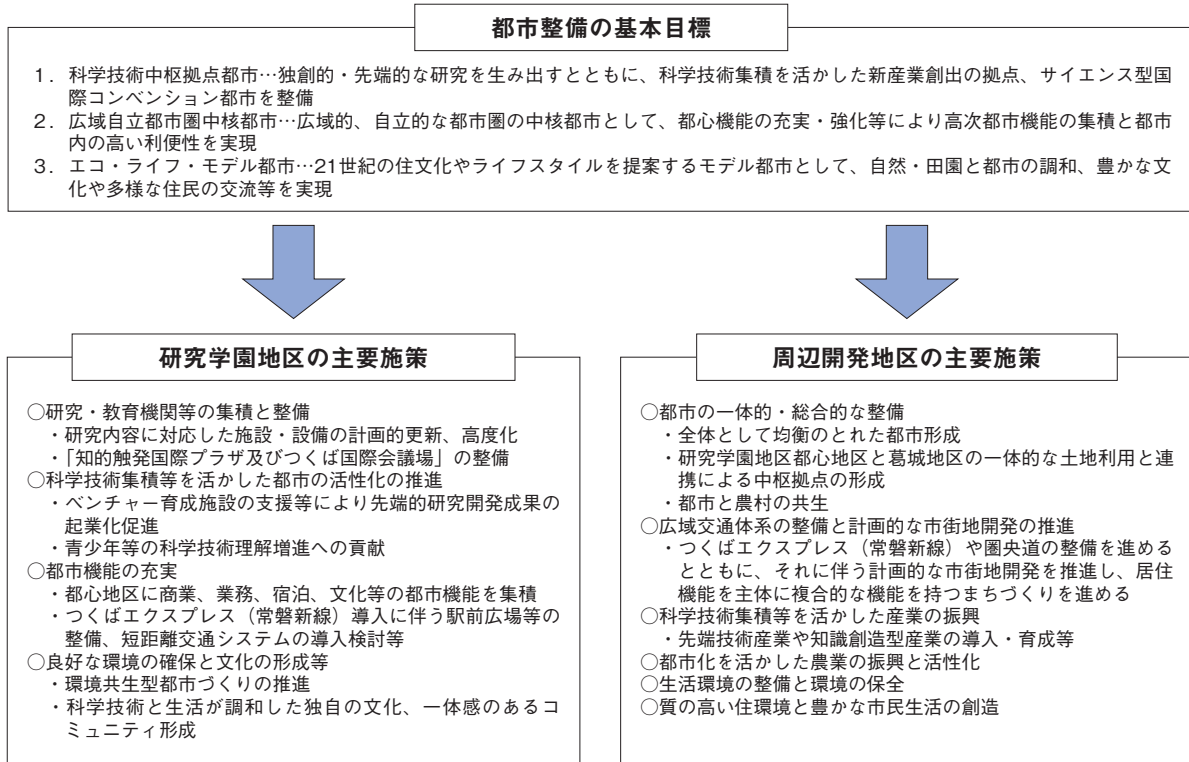
筑波研究学園都市は、我が国における高水準の試験研究・教育の拠点形成と首都圏既成市街地への人口の過度集中緩和を目的として、整備が進められている。

本都市に移転・新設した国等の試験研究教育機関等については、平成13年4月1日の一部機関の統合・独立行政法人化を経て、現在29機関が業務を行っており、周辺開発地区の研究開発型工業団地を中心に多数の民間研究所や研究開発型企业が立地している。

(2) 研究学園地区・周辺開発地区の整備について

「筑波研究学園都市建設法」（昭和45年法律第73号）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（いずれも平成10年4月改定）においては、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・モデル都市を掲げ、これを実現するための総合的な施策展開の方向を示している（図表2-6-4）。

図表2-6-4 研究学園地区建設計画及び周辺開発地区整備計画の骨子



(3) つくば国際戦略総合特区

科学技術の集積効果を最大限に活用し、イノベーションを絶え間無く創出する産学官の連携拠点を形成し、そこから生まれる新事業・新産業で国際標準を獲得、あるいは国際的モデルの提示により、我が国の経済の成長を牽引し、世界的な課題の解決に貢献していくことを目的として、平成23年12月に「つくば国際戦略総合特区」として指定を受けた。

5. 国会等の移転に関する検討

(国会等の移転の主な経緯)

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

この答申を踏まえ、平成15年には、国会において超党派による「国会等の移転に関する政党間両院協議会」が設置され、平成16年12月に同協議会で「座長とりまとめ」がまとめられた。この「座長とりまとめ」では、今後、同協議会において国会等の移転の意思決定に向けた議論

に資するため、政府その他の関係者の協力を得て、分散移転や防災、とりわけ危機管理機能（いわゆるバックアップ機能）の中核の優先移転などの考え方を深めるための調査、検討を行うこととされている。

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

6. 国の行政機関等の移転

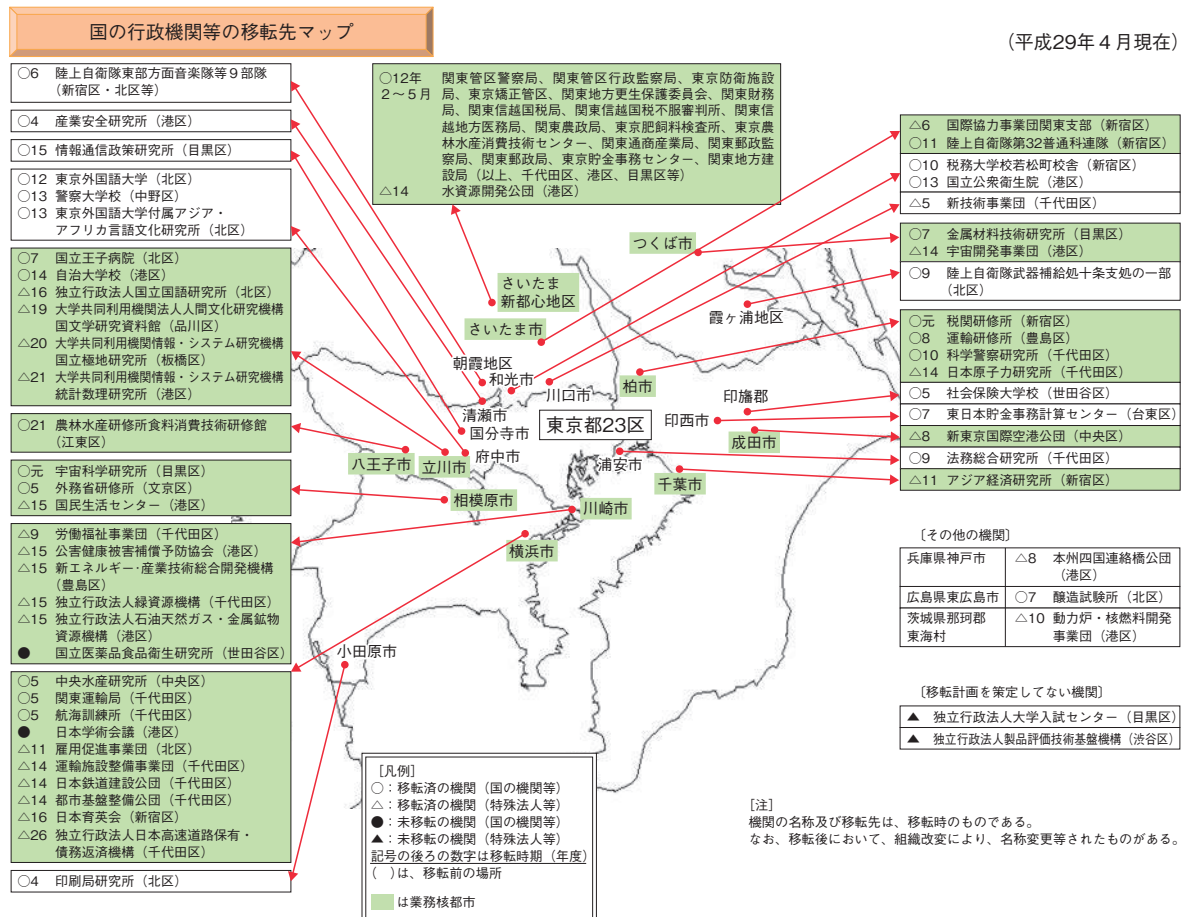
（多極分散型国土形成促進法に基づく国の行政機関等の移転）

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

閣議決定で移転対象とされた79機関11部隊等（廃止等により現在は70機関11部隊等）のうち、66機関11部隊等が移転した。

残る移転対象機関についても、閣議決定及び移転計画にしたがって移転が円滑に実施されるよう、その着実な推進を図っている。

図表2-6-5 国の行政機関等の移転実績マップ



資料：国土交通省

(政府関係機関の地方移転について)

平成26年に制定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略」においては、政府関係機関（独立行政法人等の関連機関を含む）の中で地方が目指す発展に資する機関について、地方公共団体から移転要望があること等を踏まえ、創生に資すると考えられる政府関係機関について、まち・ひと・しごと創生本部においてその必要性や効果につき検証した上で移転すべき機関を決定し、その具体化を図ることとした。平成28年3月に、道府県等からの提案を踏まえ検討を行い、研究機関・研修機関等及び中央省庁の地方移転についての方針を取りまとめた「政府関係機関移転基本方針」がまち・ひと・しごと創生本部において決定された。その中で、研究機関・研修機関等においては、31府県50機関について移転の内容が示された。また、中央省庁においては、文化庁について、現在と同等以上の機能が発揮できることを前提とした上で、機能強化を図りつつ、数年の内に京都に移転することが示される等、提案のあった機関についての具体的な対応方向が示された。平成28年度は、移転基本方針を踏まえた検討・取組がなされた。

資料

首都圏整備に関する各種データ

1 人口の状況

1-1 首都圏各地域の人口と人口増減率の状況

	人口(千人)					人口増加率(%)			
	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	H7~12	H12~17	H17~22	H22~27
全国	125,570	126,926	127,768	128,057	127,095	1.1	0.7	0.2	-0.8
首都圏	40,402	41,322	42,379	43,467	43,830	2.3	2.6	2.6	0.8
東京都	11,774	12,064	12,577	13,159	13,515	2.5	4.2	4.6	2.7
東京都区部	7,968	8,135	8,490	8,946	9,273	2.1	4.4	5.4	3.7
都心3区	244	268	326	375	443	10.0	21.7	15.0	18.1
近隣3県	20,803	21,354	21,902	22,459	22,615	2.6	2.6	2.5	0.7
周辺4県	7,825	7,904	7,900	7,849	7,699	1.0	-0.0	-0.7	-1.9

資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省都市局作成

1-2 首都圏における総人口に占める年齢3区分別人口割合の状況

(単位：%)

		平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
0~14歳人口	全国	18.2	15.9	14.6	13.7	13.1	12.5
	首都圏	17.3	15.0	13.8	13.1	12.6	12.1
	東京都	14.6	12.7	11.8	11.3	11.2	11.2
	近隣3県	18.1	15.6	14.3	13.7	13.1	12.4
	周辺4県	19.3	16.9	15.3	14.3	13.5	12.6
15~64歳人口	全国	69.5	69.4	67.9	65.8	63.3	60.0
	首都圏	72.3	72.6	71.1	68.5	65.7	62.5
	東京都	74.1	73.9	72.0	69.1	67.3	64.6
	近隣3県	72.9	73.5	72.0	69.1	65.7	62.0
	周辺4県	68.0	68.1	67.1	65.7	63.1	59.8
65歳以上人口	全国	12.0	14.5	17.3	20.1	22.8	26.3
	首都圏	10.0	12.2	15.0	17.9	20.8	24.2
	東京都	10.5	13.0	15.8	18.3	20.1	22.2
	近隣3県	8.8	10.8	13.6	16.9	20.5	24.5
	周辺4県	12.6	15.0	17.5	20.0	22.7	26.7

注：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係及び人口割合の分母である「総人口」に「年齢不詳」を含むことによる。

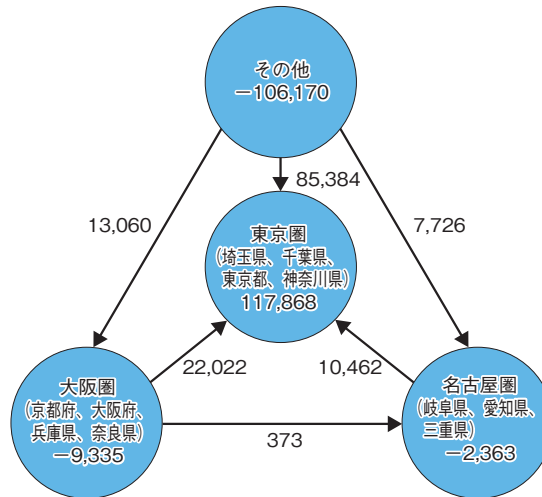
資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省都市局作成

1-3 首都圏における65歳以上単身世帯の状況

		平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
65歳以上単身世帯数 (単位：千世帯)	全国	1,623	2,202	3,032	3,865	4,791	5,928
	首都圏	414	594	881	1,177	1,546	1,960
	東京都	187	265	388	498	622	740
	近隣3県	157	234	362	507	704	933
	周辺4県	70	95	131	171	220	287
65歳以上単身世帯数の割合 (一般世帯数に占める) (単位：%)	全国	4.0	5.0	6.5	7.9	9.2	11.1
	首都圏	3.0	4.0	5.5	6.9	8.4	10.2
	東京都	4.0	5.3	7.2	8.7	9.8	11.1
	近隣3県	2.4	3.2	4.6	6.0	7.7	9.8
	周辺4県	3.1	3.8	4.9	6.2	7.6	9.6
65歳以上単身世帯数の割合 (65歳以上人口に占める) (単位：%)	全国	10.9	12.1	13.8	15.1	16.4	17.7
	首都圏	10.5	12.0	14.2	15.5	17.1	18.5
	東京都	15.1	17.3	20.3	21.7	23.6	24.6
	近隣3県	9.0	10.4	12.5	13.7	15.3	16.9
	周辺4県	7.3	8.1	9.5	10.8	12.3	14.0

資料：「国勢調査」(総務省)により国土交通省都市局作成

1-4 大都市圏における人口移動量（平成28年）



注：数字は転入者数と転出者数の差（人）を表す。

資料：「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）により国土交通省都市局作成

1-5 業務核都市における人口の状況

（単位：人）

	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
全国	123,611,167	125,570,246	126,925,843	127,767,994	128,057,352	127,110,047
首都圏	39,396,483	40,402,054	41,321,883	42,379,351	43,467,160	43,827,524
東京都区部	8,163,573	7,967,614	8,134,688	8,489,653	8,945,695	9,272,565
業務核都市計 ^{注1}	10,184,115	10,615,728	11,021,842	11,449,105	11,925,831	12,103,800
横浜市	3,220,331	3,307,136	3,426,651	3,579,628	3,688,773	3,726,167
川崎市	1,173,603	1,202,820	1,249,905	1,327,011	1,425,512	1,475,300
厚木市	197,283	208,627	217,369	222,403	224,420	225,503
町田市	349,050	360,525	377,494	405,534	426,987	432,516
相模原市 ^{注2}	570,172	612,308	646,802	667,740	717,544	720,914
八王子市	466,347	503,363	536,046	560,012	580,053	576,526
立川市	152,824	157,884	164,709	172,566	179,668	175,388
多摩市	144,489	148,113	145,862	145,877	147,648	146,627
青梅市	125,960	137,234	141,394	142,354	139,339	137,177
川越市	304,854	323,353	330,766	333,795	342,670	350,327
熊谷市 ^{注3}	187,968	192,523	192,527	191,107	203,180	198,639
さいたま市 ^{注4}	1,007,569	1,078,545	1,133,300	1,176,314	1,222,434	1,264,253
春日部市 ^{注5}	226,449	238,598	240,924	238,506	237,171	232,372
越谷市	285,259	298,253	308,307	315,792	326,313	337,562
柏市 ^{注6}	347,002	362,880	373,778	380,963	404,012	414,054
土浦市 ^{注7}	137,053	141,862	144,106	144,060	143,839	140,948
つくば市 ^{注8}	168,466	182,327	191,814	200,528	214,590	227,029
牛久市	60,693	66,338	73,258	77,223	81,684	84,454
成田市 ^{注9}	105,855	112,662	116,898	121,139	128,933	131,230
千葉市	829,455	856,878	887,164	924,319	961,749	972,639
木更津市	123,433	123,499	122,768	122,234	129,312	134,175

注1：業務核都市に含まれる表中の市を対象とした。

市のデータは平成27年10月1日現在の境域とし、市の一部が業務核都市に指定されている場合も、市全域のデータとした。

注2：相模原市には、合併前の津久井町及び相模湖町の数値を含む。注3：熊谷市には、合併前の大里町（村）及び妻沼町の数値を含む。

注4：さいたま市には、合併前の浦和市、大宮市、与野市及び岩槻市の数値を含む。注5：春日部市には、合併前の庄和町の数値を含む。

注6：柏市には、合併前の沼南町の数値を含む。注7：土浦市には、合併前の新治村の数値を含む。

注8：つくば市には、合併前の莩崎町の数値を含む。

注9：成田市には、合併前の下総町及び大栄町の数値を含む。

資料：「国勢調査」（総務省）により国土交通省都市局作成

1-6 業務核都市における事業所数（民間）の状況

(単位:事業所)

	平成6年	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成18年	平成21年	平成24年	平成26年
全国	6,550,245	6,521,837	6,203,249	6,138,312	5,728,492	5,722,559	5,886,193	5,453,635	5,541,634
首都圏	1,966,943	1,970,027	1,870,648	1,860,928	1,738,656	1,759,349	1,832,839	1,697,921	1,742,817
東京都区部	629,367	620,959	580,531	577,545	538,602	549,199	547,610	498,735	521,270
業務核都市計 ^{注1}	400,025	406,599	387,210	385,438	362,142	367,087	404,120	379,764	394,370
横浜市	121,092	123,040	115,100	114,563	107,201	107,557	121,943	114,454	119,509
川崎市	46,691	45,942	43,255	42,023	41,249	39,260	43,525	40,916	42,616
厚木市	10,452	10,539	10,347	10,120	9,472	9,565	10,083	9,498	9,796
町田市	10,434	11,850	11,374	11,679	11,332	11,807	12,666	11,985	12,476
相模原市 ^{注2}	23,381	23,193	24,427	23,680	22,620	22,281	24,790	23,124	23,526
八王子市	16,947	19,205	18,281	18,620	17,709	18,468	19,542	18,384	18,979
立川市	7,352	7,410	7,045	7,345	7,225	7,541	8,015	7,584	7,631
多摩市	3,126	3,408	3,382	3,640	3,190	3,435	3,882	3,551	3,899
青梅市	5,005	5,187	4,872	5,074	4,804	4,765	4,979	4,600	4,686
川越市	11,599	11,398	10,914	11,094	10,241	10,446	11,406	10,663	11,097
熊谷市 ^{注3}	9,406	9,594	9,228	9,175	8,351	8,688	9,194	8,531	8,366
さいたま市 ^{注4}	42,711	43,424	41,130	41,021	36,769	39,555	43,066	40,692	42,429
春日部市 ^{注5}	8,902	9,056	8,681	8,599	7,690	7,657	8,167	7,518	7,831
越谷市	11,974	12,614	11,940	11,269	10,738	11,220	11,947	11,213	11,371
柏市 ^{注6}	11,830	11,869	11,433	11,112	10,360	11,167	12,189	11,588	12,073
土浦市 ^{注7}	7,905	7,960	7,402	7,222	6,737	6,669	7,072	6,618	6,731
つくば市 ^{注8}	6,522	7,296	7,051	7,080	6,953	7,309	8,302	7,876	8,463
牛久市	1,830	2,114	2,178	2,380	2,422	2,348	2,406	2,308	2,421
成田市 ^{注9}	5,006	5,112	4,832	5,150	4,960	5,135	5,502	5,225	5,348
千葉市	31,980	30,834	29,157	29,290	27,195	27,353	30,198	28,629	30,059
木更津市	5,880	5,554	5,181	5,302	4,924	4,861	5,246	4,807	5,063

注1 : 業務核都市に含まれる表中の市を対象とした。

市のデータは平成26年10月1日現在の境域とし、市の一部が業務核都市に指定されている場合も、市全域のデータとした。

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

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

注4～9 : 「1-5 業務核都市における人口の状況」の脚注を参照。

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

注11 : 事業所数については公務及び事業内容等不詳のものを除いた数値である。

資料 : 平成18年まで「事業所・企業統計調査(総務省)」、平成21年、平成26年は「経済センサス-基礎調査」(総務省)、平成24年は「平成24年経済センサス-活動調査(総務省・経済産業省)」により国土交通省都市局作成

1-7 業務核都市における従業者数（民間）の状況

(単位:人)

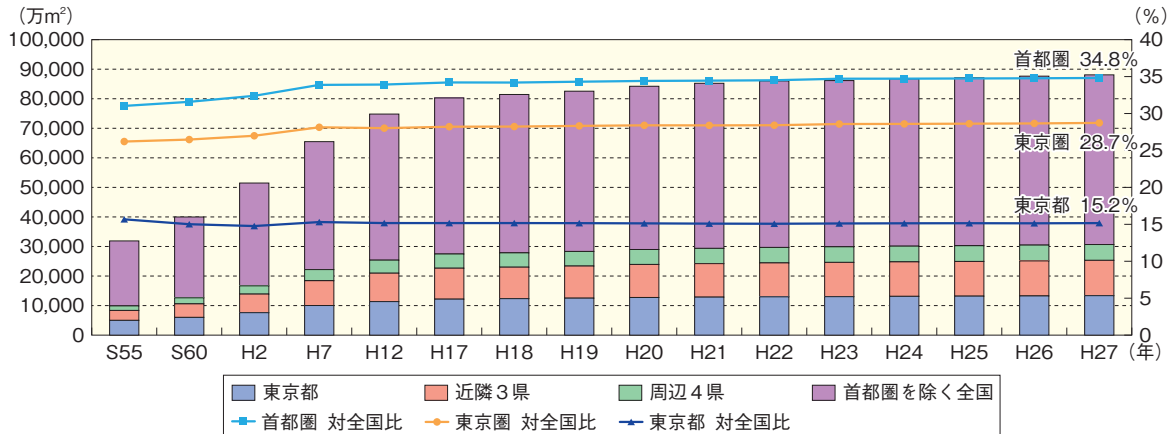
	平成6年	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成18年	平成21年	平成24年	平成26年
全国	54,366,015	57,583,042	53,806,580	54,912,703	52,067,396	54,184,428	58,442,129	55,837,252	57,427,704
首都圏	18,318,707	19,505,813	18,079,172	18,798,365	17,953,460	18,905,137	20,720,235	19,888,342	20,734,354
東京都区部	6,570,661	7,040,196	6,319,406	6,711,510	6,456,600	6,859,800	7,542,838	7,211,906	7,711,329
業務核都市計 ^{注1}	3,986,999	4,243,621	4,001,919	4,123,418	3,936,883	4,188,972	4,750,205	4,612,956	4,806,095
横浜市	1,218,582	1,289,372	1,215,524	1,246,714	1,185,778	1,271,937	1,468,395	1,428,600	1,491,163
川崎市	499,269	504,118	468,140	464,655	447,983	459,768	517,728	514,781	554,757
厚木市	139,141	145,871	135,096	135,712	128,404	132,103	144,697	141,511	143,635
町田市	99,163	113,130	105,943	115,549	116,992	126,827	134,592	127,476	134,188
相模原市 ^{注2}	219,043	224,132	225,101	226,317	212,551	223,079	252,931	240,371	248,495
八王子市	169,281	198,951	187,974	197,074	191,713	205,740	221,681	211,823	218,712
立川市	81,033	82,015	79,440	88,823	84,823	94,607	109,038	112,936	108,457
多摩市	44,867	48,178	51,300	52,582	49,805	56,532	63,391	59,324	61,798
青梅市	47,313	51,182	49,637	52,929	50,869	50,597	52,721	52,370	50,933
川越市	113,716	120,699	111,962	120,838	116,856	123,538	137,578	127,523	136,202
熊谷市 ^{注3}	78,661	84,798	81,008	82,296	78,734	80,392	89,659	87,755	85,507
さいたま市 ^{注4}	402,621	441,162	410,504	420,439	397,334	438,942	500,855	483,588	505,680
春日部市 ^{注5}	62,796	67,669	62,868	63,299	59,170	62,341	65,136	62,371	66,928
越谷市	90,121	98,235	92,824	92,360	87,967	95,195	106,944	106,415	109,772
柏市 ^{注6}	112,562	118,472	114,270	118,335	111,637	119,138	135,404	132,541	138,449
土浦市 ^{注7}	70,458	76,157	70,366	71,585	67,581	72,289	78,119	72,782	75,037
つくば市 ^{注8}	60,029	71,494	70,302	73,968	73,709	96,917	116,214	113,530	122,181
牛久市	15,084	17,283	17,871	19,973	21,624	21,409	24,076	23,452	24,583
成田市 ^{注9}	73,057	80,510	78,570	85,761	85,073	78,735	91,895	81,848	84,718
千葉市	347,328	364,175	332,173	350,984	326,411	336,430	392,002	385,877	397,226
木更津市	42,874	46,018	41,046	43,225	41,869	42,456	47,149	46,082	47,674

注 : 「1-6 業務核都市における事業所数(民間)の状況」の脚注を参照。

資料 : 平成18年まで「事業所・企業統計調査(総務省)」、平成21年、平成26年は「経済センサス-基礎調査」(総務省)、平成24年は「平成24年経済センサス-活動調査(総務省・経済産業省)」により国土交通省都市局作成

2 産業機能の状況

2-1 事務所・店舗等床面積の推移

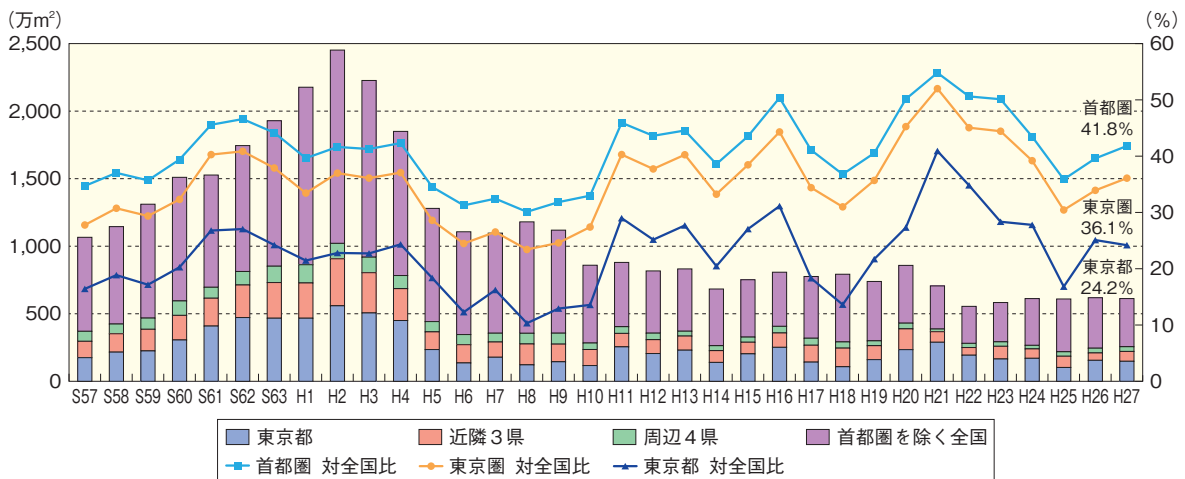


注1：事務所・店舗等とは、木造の事務所・銀行及び店舗並びに非木造の事務所・店舗・百貨店及び銀行を指す。

注2：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料：「固定資産の価格等の概要調査」（総務省）により国土交通省都市局作成。

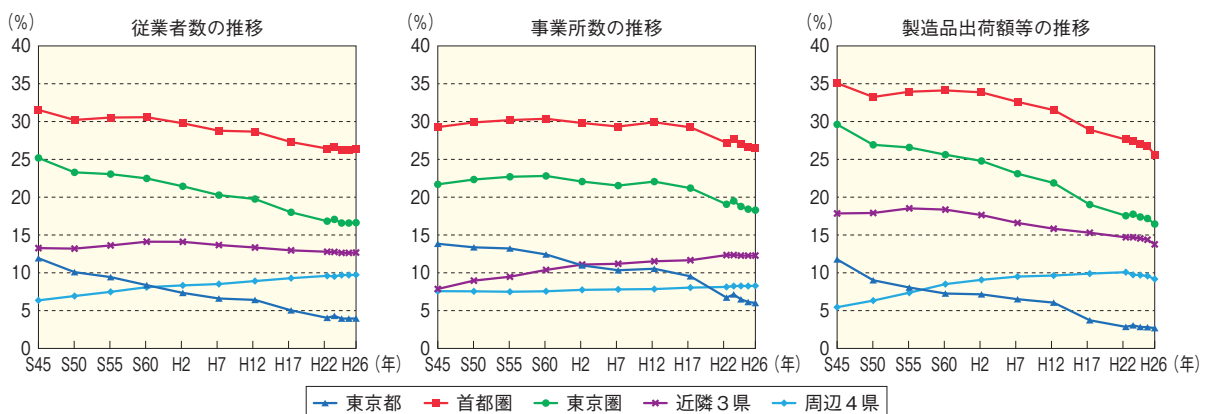
2-2 事務所着工床面積の推移



注：折れ線グラフは、それぞれ対全国比を表す。

資料：「建築統計年報」（国土交通省）により国土交通省都市局作成。

2-3 製造業の対全国シェアの推移



注：平成22年は「従業者4人以上の事業所に関する統計表」より作成。

資料：「工業統計表（経済産業省）」により国土交通省都市局作成

2-4 各都県における主要農業・林業・水産業部門のシェア等

主要農業部門のシェア等（平成27年）

	農業産出額 (億円)	全国順位	農業産出額部門別シェア (%)				耕地面積 (千ha)
			1位	2位	3位		
全国	88,631		畜産 35.7	野菜 27.0	米 16.9	4,496	
首都圏	18,143		野菜 40.3	畜産 29.6	米 13.0	621	
茨城県	4,549	2	野菜 41.5	畜産 28.4	米 15.3	171	
千葉県	4,405	4	野菜 39.7	畜産 30.6	米 12.9	127	
栃木県	2,723	9	畜産 38.7	野菜 32.4	米 19.2	125	
群馬県	2,550	10	畜産 43.1	野菜 40.6	米 5.3	72	
埼玉県	1,987	17	野菜 50.5	米 17.8	畜産 15.6	76	
山梨県	815	34	果実 59.4	野菜 15.2	畜産 10.3	24	
神奈川県	808	36	野菜 54.7	畜産 20.0	果実 10.8	20	
東京都	306	47	野菜 60.1	花き 14.4	果実 10.5	7	

注：計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

資料：「生産農業所得統計（平成27年）」、「耕地及び作付面積統計（平成27年）」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

主要林業部門のシェア等（平成27年）

	林業産出額 (千万円)	全国順位	林業産出額主要部門別シェア (%)				現況森林面積 (千ha)
			1位	2位	3位		
全国	43,281		木材生産 50.1	栽培きのご類 48.7	薪炭生産 0.8	24,433	
首都圏	2,746		木材生産 51.2	栽培きのご類 48.5	薪炭生産 0.3	1,730	
栃木県	835	15	木材生産 61.2	栽培きのご類 38.6	薪炭生産 0.2	341	
茨城県	658	23	木材生産 62.2	栽培きのご類 37.7	薪炭生産 0.2	189	
群馬県	653	24	栽培きのご類 67.8	木材生産 31.9	薪炭生産 0.3	406	
埼玉県	197	38	栽培きのご類 64.5	木材生産 35.0	薪炭生産 0.5	121	
千葉県	149	41	栽培きのご類 70.5	木材生産 29.5	薪炭生産 0.7	157	
山梨県	138	42	木材生産 81.2	栽培きのご類 18.1	薪炭生産 0.0	347	
神奈川県	59	45	栽培きのご類 66.1	木材生産 32.2	薪炭生産 0.0	94	
東京都	57	46	木材生産 57.9	栽培きのご類 40.4	薪炭生産 0.0	76	

注：計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

資料：「林業産出額（平成27年）」、「2015年農林業センサス」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

海面における主要水産業魚種のシェア等（平成27年）

	漁業産出額 (海面漁業・養殖業) (億円)	全国順位	漁業産出額魚種別シェア (%)				生産量 (海面漁業・養殖業) (千t)
			海面漁業		海面養殖業		
			1位	2位	1位		
全国	14,878		まぐろ類 13.2	貝類 9.6	ぶり類 24.7	4,619	
首都圏	496		まぐろ類 19.7	その他の魚類 16.0	わかめ類 5.6	167	
東京都	×	—	かつお類 37.5	まぐろ類 34.6	×	×	
千葉県	286	17	その他の魚類 20.6	ぶり類 14.8	のり類 94.9	123	
神奈川県	210	21	まぐろ類 42.3	かつお類 14.7	わかめ類 53.1	45	
茨城県	×	—	さば類 46.8	いわし類 19.2	×	×	
栃木県	—	—	—	—	—	—	
群馬県	—	—	—	—	—	—	
埼玉県	—	—	—	—	—	—	
山梨県	—	—	—	—	—	—	

注1：東京都及び茨城県の漁業産出額、海面養殖業産出額及び生産量については、秘匿措置（調査客体が2以下）により非公表である。

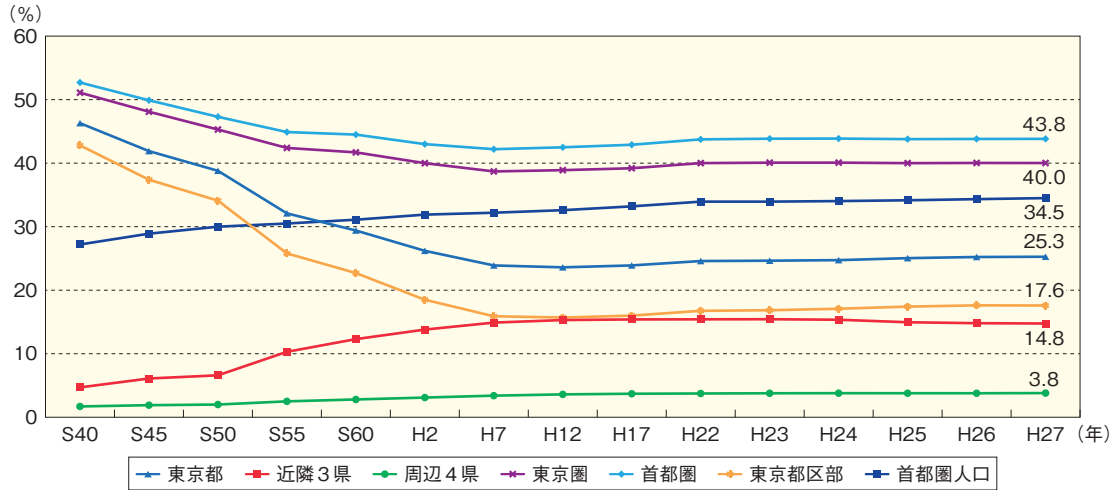
このため、漁業産出額の魚種別シェアのうち、海面漁業のシェアのみ計上している。

注2：首都圏の漁業産出額及び生産量は、千葉県及び神奈川県の計である。

注3：計数については、表示単位未満を四捨五入しており、計と内訳が一致しない場合がある。

資料：「漁業産出額（平成27年）」、「漁業・養殖業生産統計（平成27年）」（農林水産省）により国土交通省都市局作成

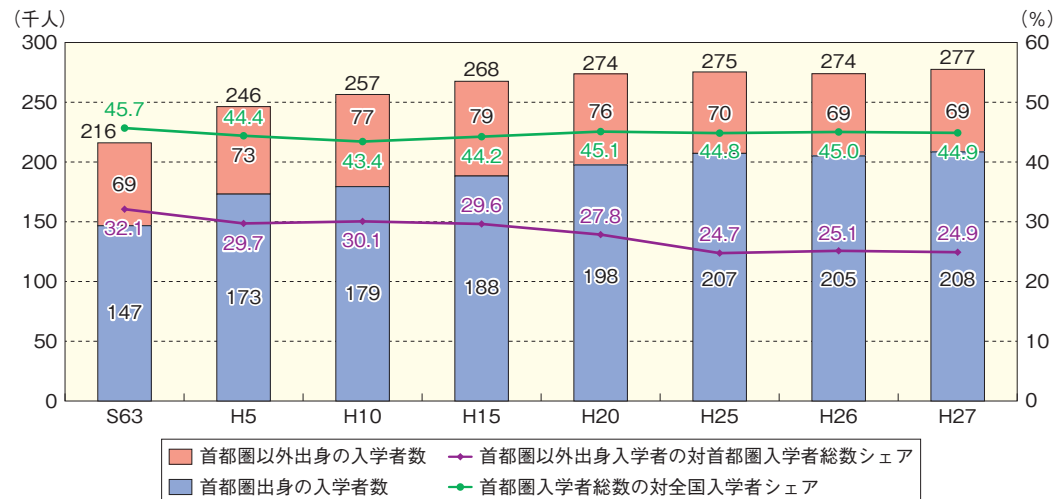
2-5 大学・短期大学・大学院学生数の対全国シェアの推移



注：地域区分は、在籍する学部、研究科、学科等の所在地による

資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）、「国勢調査」（総務省）、「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

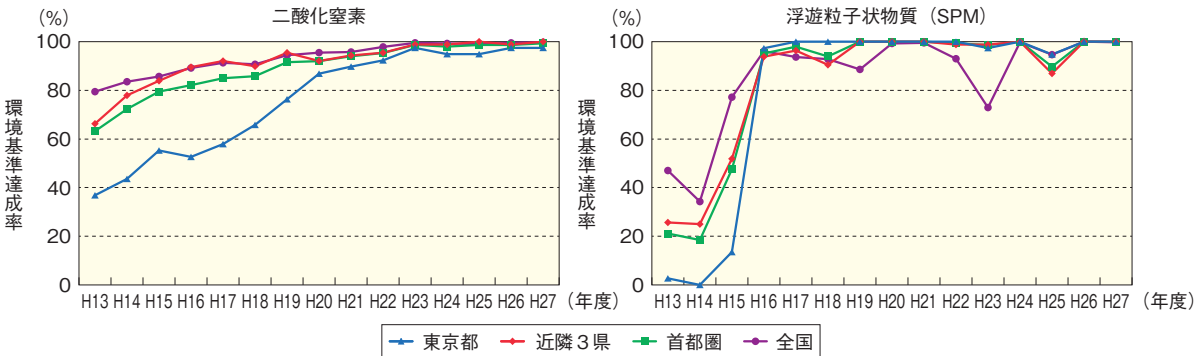
2-6 首都圏にある大学への入学者数とその出身者別内訳とシェアの推移



資料：「学校基本調査報告書」（文部科学省）により国土交通省都市局作成

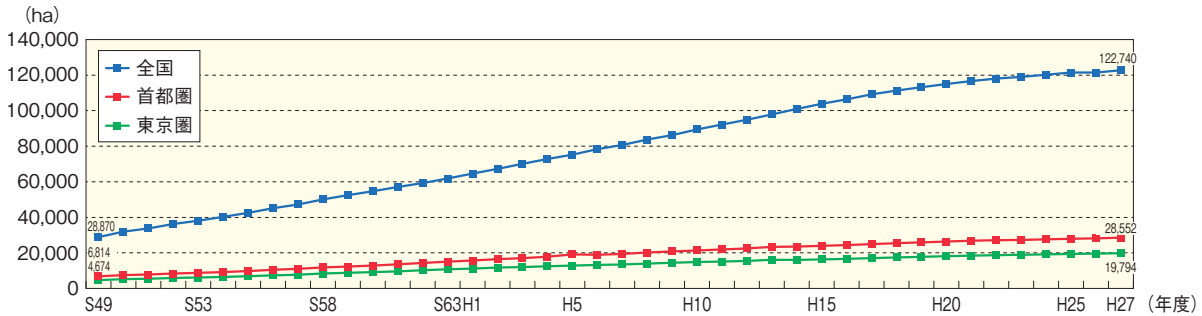
3 環境との共生

3-1 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質 (SPM) の環境基準達成状況 (自動車排出ガス測定局)



資料：「大気汚染状況について」(環境省)により国土交通省都市局作成

3-2 都市公園等開園面積の推移



注：各年度3月31日現在の数値

資料：「都市公園データベース」(国土交通省)により国土交通省都市局作成

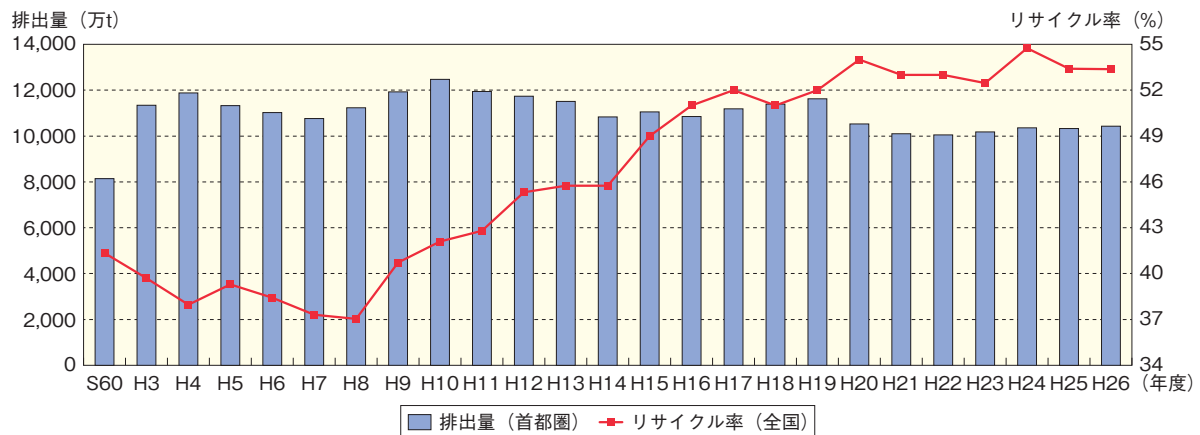
3-3 首都圏における緑地保全関連制度の指定状況

	S61		H5		H12		H19		H26		H27	
	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)	地区数	面積 (ha)
特別緑地保全地区	22	143	47	281	69	358	149	603	261	974	296	1,030
近郊緑地保全区域	18	15,693	18	15,693	18	15,693	19	15,861	19	15,861	19	15,861
近郊緑地特別保全地区	8	653	8	655	9	758	9	759	13	1,049	13	1,049
歴史的風土保存区域	5	956	5	956	5	989	5	989	5	989	5	989
歴史的風土特別保存地区	9	266	13	571	13	571	13	574	13	574	13	574

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

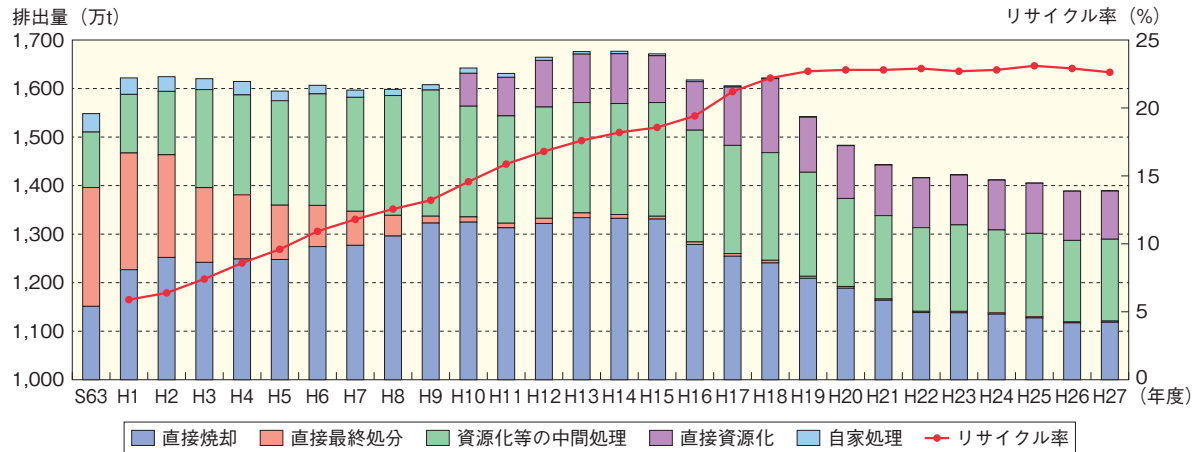
資料：「都市緑化データベース」(国土交通省)により国土交通省都市局作成

3-4 首都圏における産業廃棄物の排出量及び全国のリサイクル率の推移



資料：環境省「産業廃棄物排出・処理状況調査」により国土交通省都市局作成

3-5 首都圏における一般廃棄物の処理方法別の排出量及びリサイクル率の推移



注1：処分方法別の処分量を元に作成している。

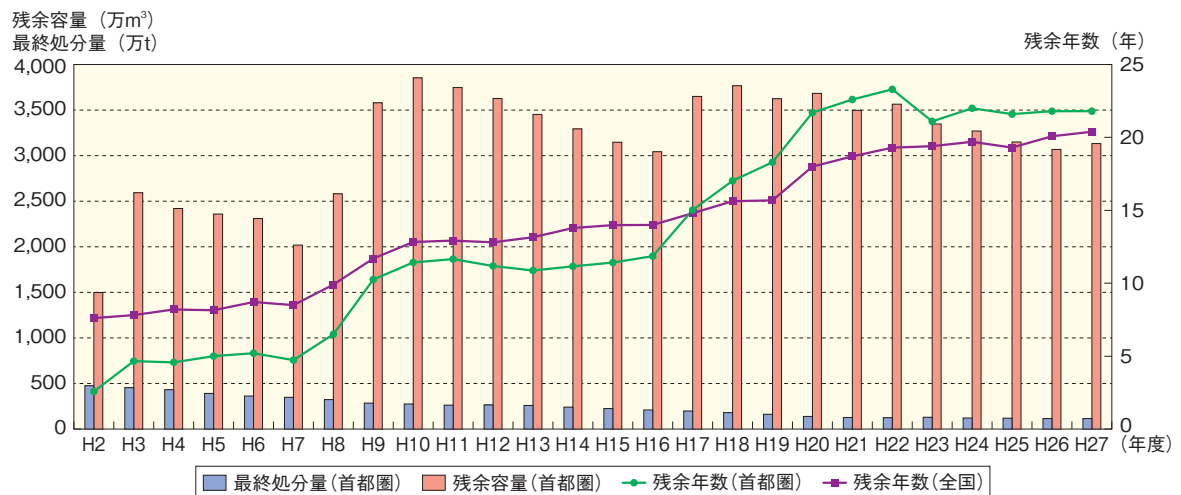
注2：「資源化等の中間処理」の処理方法は、粗大ごみ処理施設、ごみ堆肥化施設、ごみ飼料化施設、メタン化施設、ごみ燃料化施設、その他の資源化等を行う施設、及びその他施設における処理をいう。

注3：排出量には集団回収量は含まない。

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

資料：「日本の廃棄物処理」(環境省) により国土交通省都市局作成

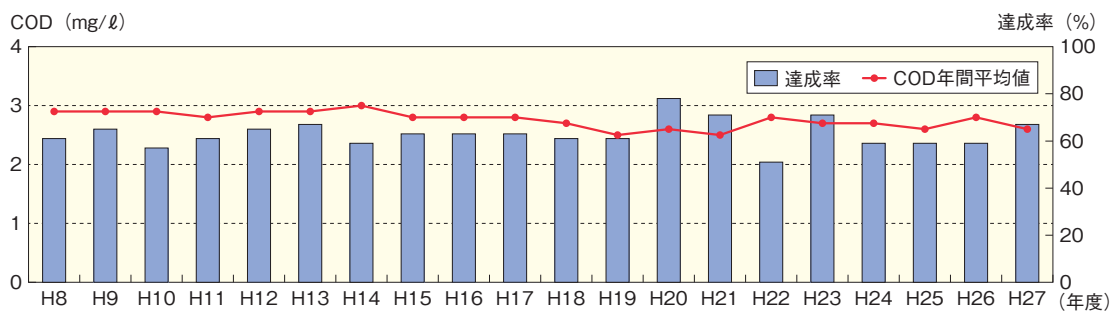
3-6 首都圏における一般廃棄物最終処分場の残余年数の推移



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

資料：「日本の廃棄物処理」(環境省) により国土交通省都市局作成

3-7 東京湾におけるCOD及び環境基準の地点達成率

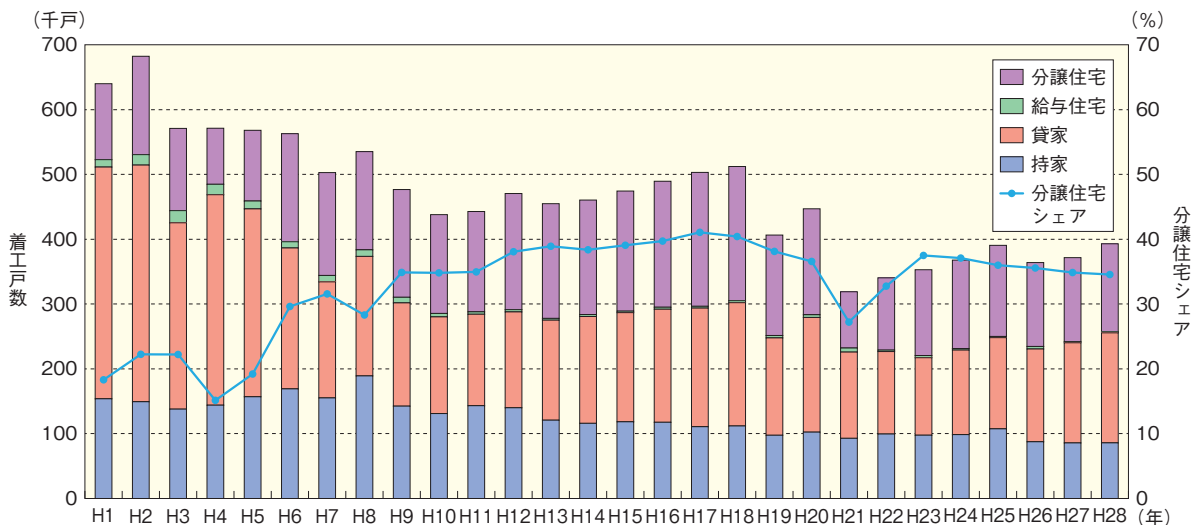


注：地点達成率 = (環境基準達成地点数 / 基準地点数) × 100

資料：「平成27年度公共用水域水質測定結果」(環境省) により国土交通省都市局作成

4 住宅の供給状況

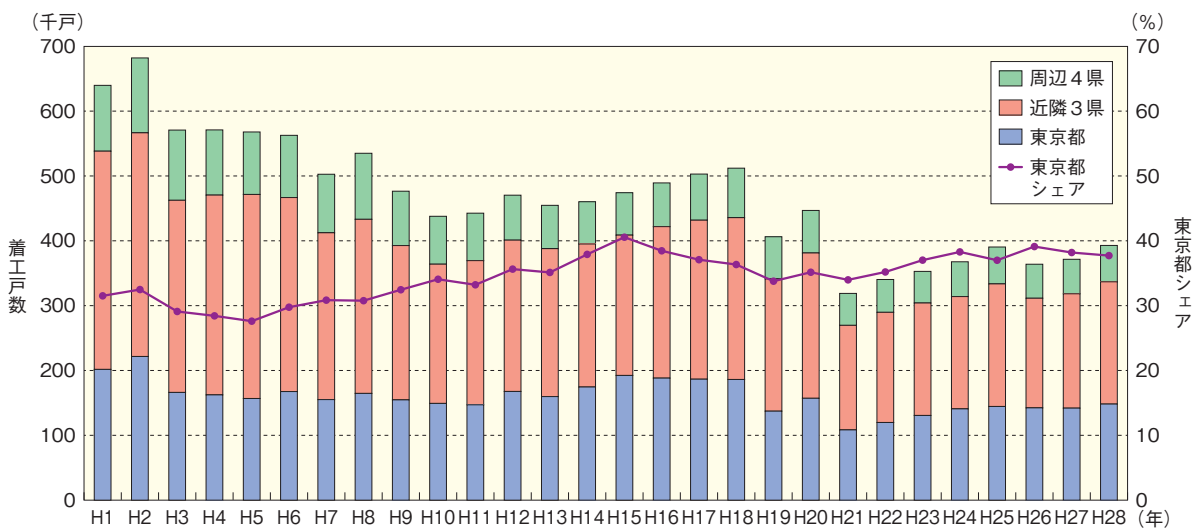
4-1 首都圏の利用関係別の新設住宅着工戸数の推移



注：「持家」とは、建築主が自分で居住する目的で建築するもの。「貸家」とは、建築主が賃貸する目的で建築するもの。「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。「分譲住宅」とは、建て売り又は分譲の目的で建築するもの。

資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

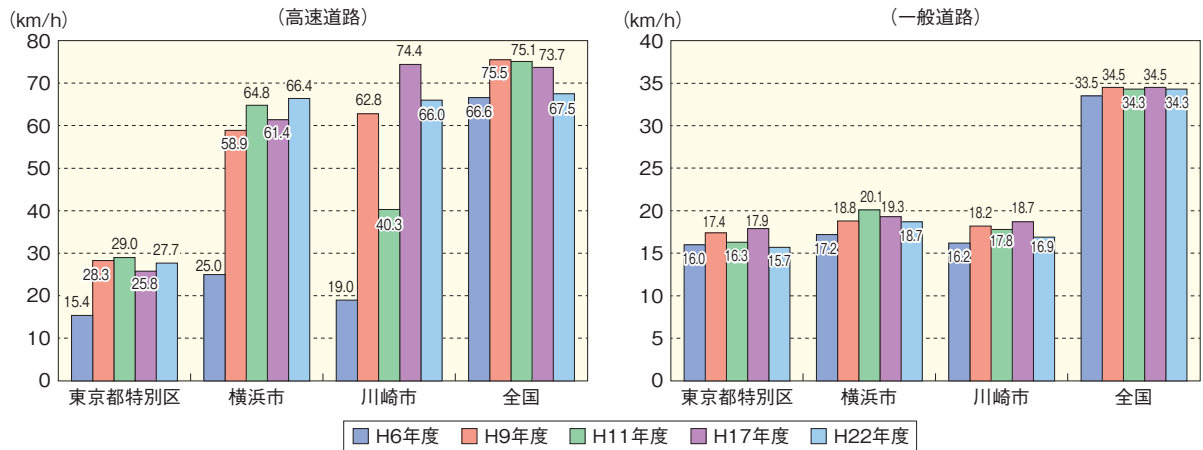
4-2 首都圏の地域別の新設住宅着工戸数の推移



資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

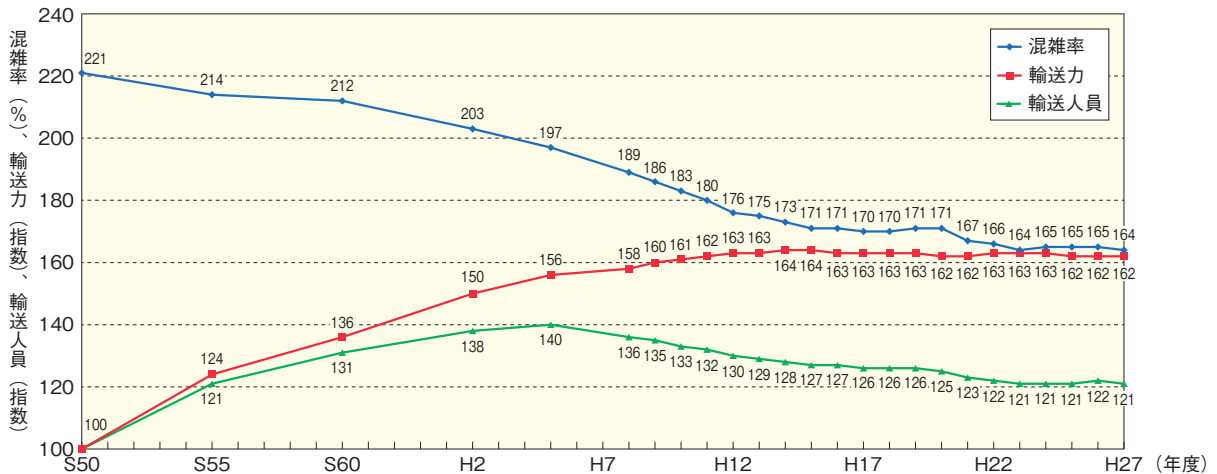
5 将来に引き継ぐ社会資本の整備

5-1 東京圏主要都市の道路における混雑時平均旅行速度



資料：「道路交通センサス」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

5-2 東京圏の最混雑区間における平均混雑率、輸送力、輸送人員の推移

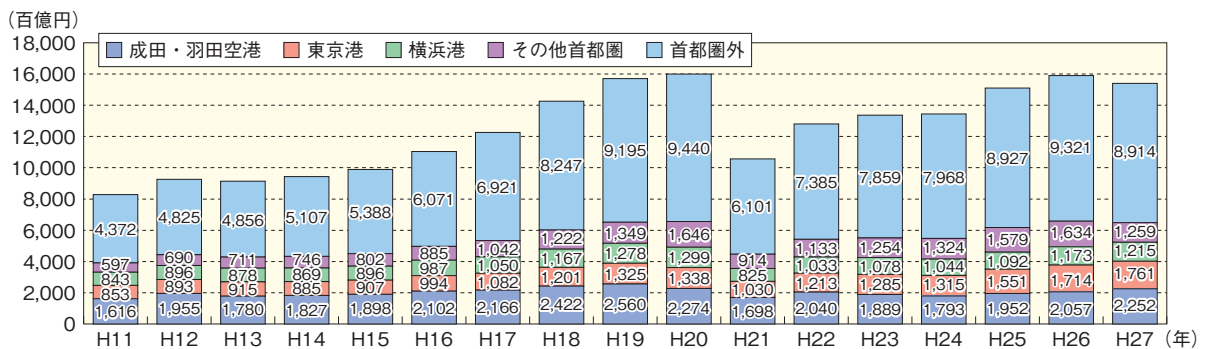


注1：国土交通省において昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている主要31区間

注2：輸送力、輸送人員は、昭和50年度を100とした指数

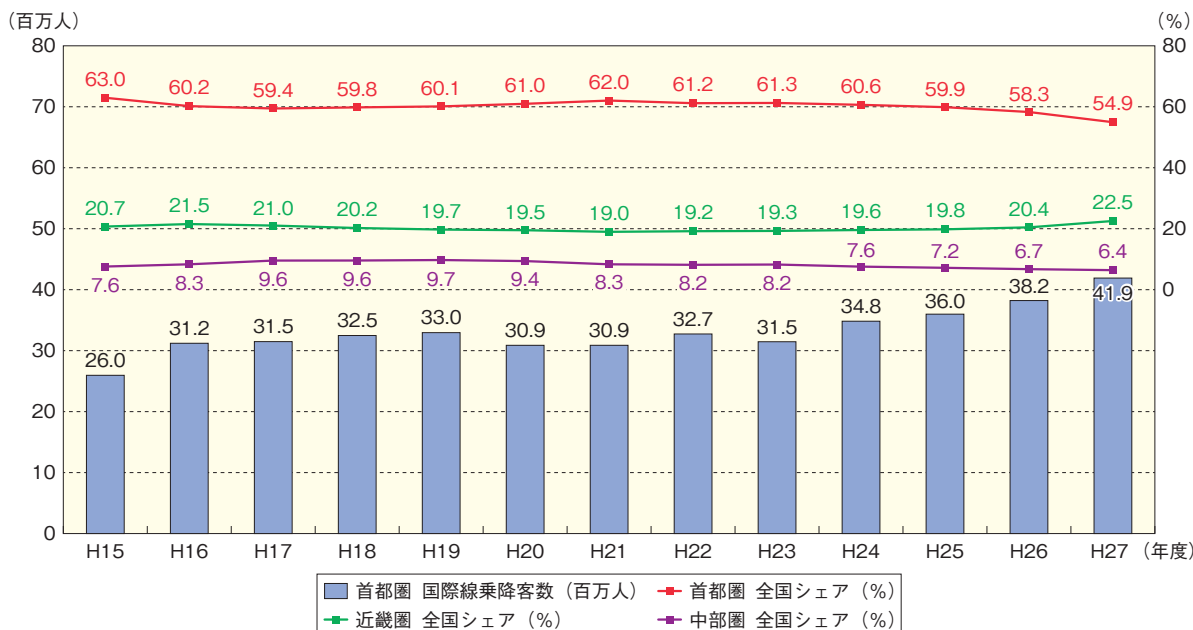
資料：国土交通省資料により都市局作成

5-3 首都圏と全国の貿易額の推移



資料：「外国貿易概況」（(財)日本関税協会）により国土交通省都市局作成

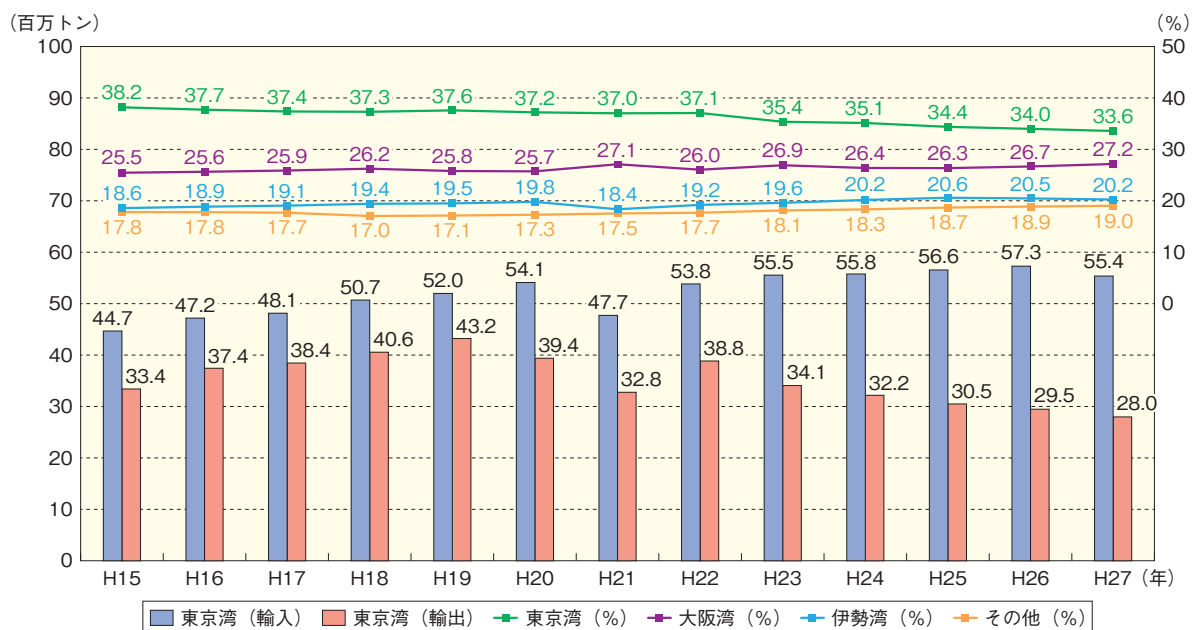
5-4 首都圏の空港の利用状況と三大都市圏のシェア



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

資料：「空港管理状況調査」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

5-5 首都圏における外貨コンテナ取扱貨物量と三大湾のシェア

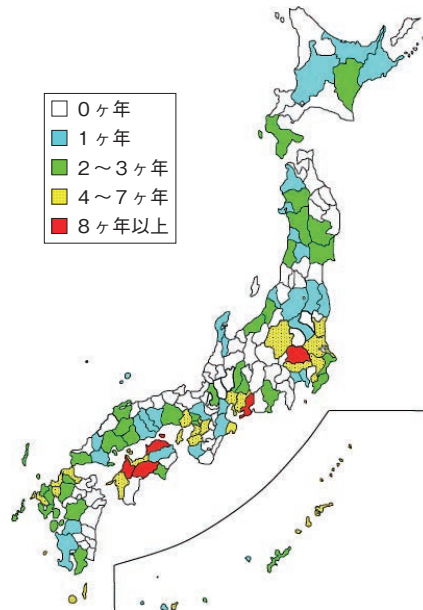


注1：東京湾とは千葉港、東京港、横浜港、川崎港、横須賀港の、大阪湾とは大阪港、堺泉北港、神戸港の、伊勢湾とは名古屋港、三河港、四日市港のそれぞれの取扱貨物量の合計を指す。

注2：内訳の合計が100%とならないのは、数値の四捨五入の関係による。

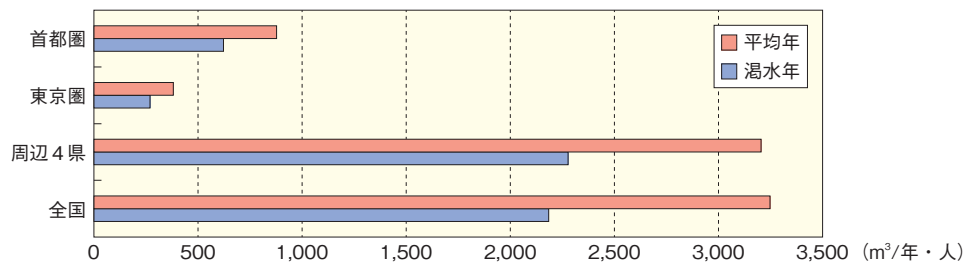
資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

5-6 最近30ヵ年で渇水の発生した状況



注：昭和61年から平成27年の間、上水道について減断水のあった年数を図示したものである。
資料：「平成28年版日本の水資源の現況」（国土交通省）

5-7 1人当たりの水資源賦存量



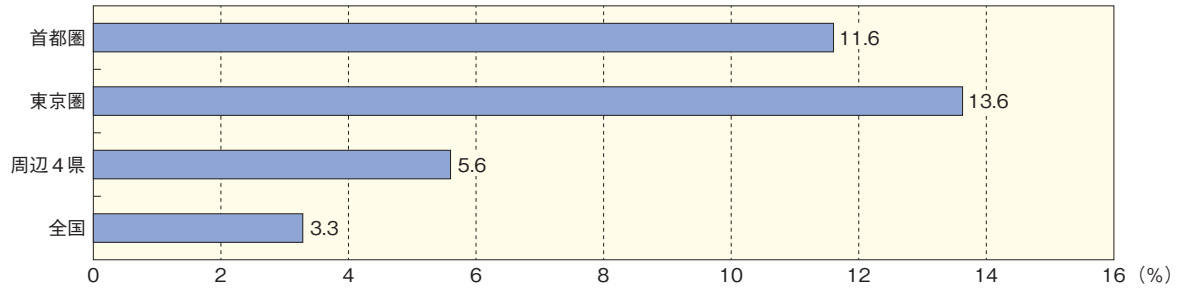
注1：水資源賦存量とは、水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量であり、降水量から蒸発散によって失われる量を引いたものに当該地域の面積を乗じた値。

注2：平均年の水資源賦存量は、昭和56年から平成22年までの平均値である。

注3：渇水年とは、昭和56年から平成22年において降水量が少ない方から数えて3番目の年。

資料：「平成28年版日本の水資源の現況」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

5-8 都市用水使用量¹⁾に対する不安定取水量²⁾の割合

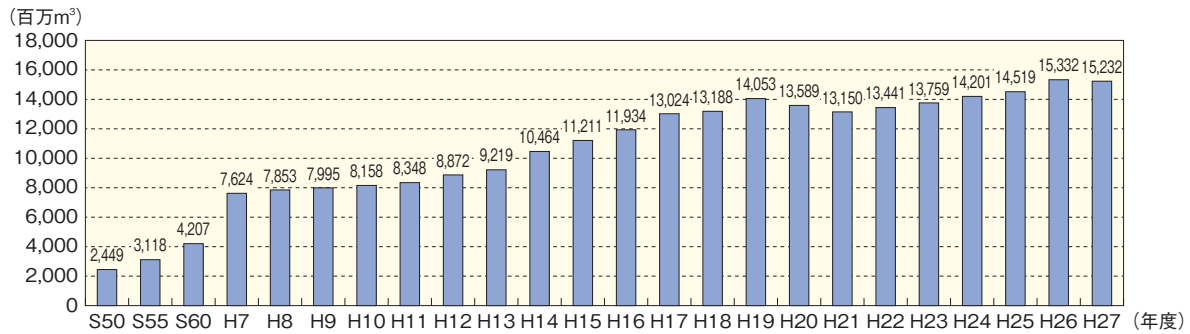


注1：都市用水：生活用水と工業用水

注2：不安定取水：水源となる水資源開発施設が完成していないため、河川流量が豊富な時にのみ可能となる取水で、河川流量が少ない時には取水することが困難となる河川からの取水。

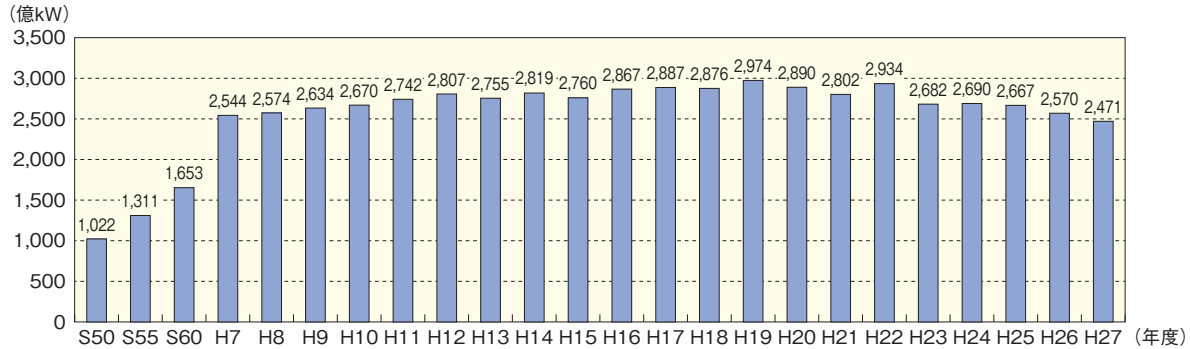
資料：「平成28年版日本の水資源の現況」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

5-9 首都圏におけるガス販売量の推移（東京ガス(株)管内）



資料：ガス事業便覧（日本ガス協会）等により国土交通省都市局作成

5-10 首都圏における販売電力量の推移（東京電力(株)管内）



資料：電気事業便覧（電気事業連合会）等により国土交通省都市局作成

