

令和2年度

首都圏整備に関する年次報告 要旨

令和3年6月

国土交通省

目次

第1章 首都圏をめぐる最近の動向 ～首都圏が向き合う多様なリスクへの対応と活力ある社会の構築～

はじめに

第1節 新型感染症の感染拡大への対応

第2節 新型感染症の感染拡大を契機とした変化

第3節 ハード・ソフト一体となった防災・減災対策による安全・安心の確保

第2章 首都圏整備の状況

第1節 人口・居住環境・産業機能の状況

第2節 確固たる安全、安心の実現に向けた基礎的防災力の強化

第3節 面的な対流を創出する社会システムの質の向上

第4節 国際競争力の強化

第5節 環境との共生

第6節 首都圏整備の推進

資料編 首都圏整備に関する各種データ（省略）

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

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

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

近隣3県：埼玉県、千葉県、神奈川県

周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

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

本白書に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

第1章 首都圏をめぐる最近の動向

～首都圏が向き合う多様なリスクへの対応と活力ある社会の構築～

はじめに

令和元(2019)年12月に中国で新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナウイルス感染症」という。）の感染者が報告されて以降、感染は我が国を含む世界各地に拡大し、その影響は社会経済の広範囲に及んでいる。我が国においても、令和2(2020)年度に2度にわたり新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が発出され、各種対策が講じられた。

これまで、首都圏が抱えるリスクとしては、巨大地震の発生や台風等による風水害・高潮等の災害リスクが広く認識されており、長年にわたって様々な取組が進められてきたところであるが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、感染症の流行というリスクへの対応が、首都圏を初めとする我が国大都市圏における課題として、これまでになくクローズアップされることとなった。

新型コロナウイルス対策については、引き続き対応がとられているところであるが、以上のような状況を踏まえ、本報告においては、まず、令和2(2020)年以降の新型コロナウイルス感染症の感染拡大に対応して首都圏で講じられた各種取組について報告することとする（「第1節 新型コロナウイルス感染症の感染拡大への対応」）。

また、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大する中で、テレワークの普及や社会のデジタル化が急速に進み、人々の働き方や暮らし方、ひいては社会経済のあり方にも大きな変化が生じていることから、首都圏各地で見られるこのような変化やそれに対応した取組についてもあわせて報告する（「第2節 新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした変化」）。

最後に、災害に関しては、近年、その激甚化・頻発化やインフラの老朽化等への対応が喫緊の課題となっていることを踏まえ、首都圏の災害リスクについて整理を行うとともに、最新の取組事例等について報告することとする（「第3節 ハード・ソフト一体となった防災・減災対策による安全・安心の確保」）。

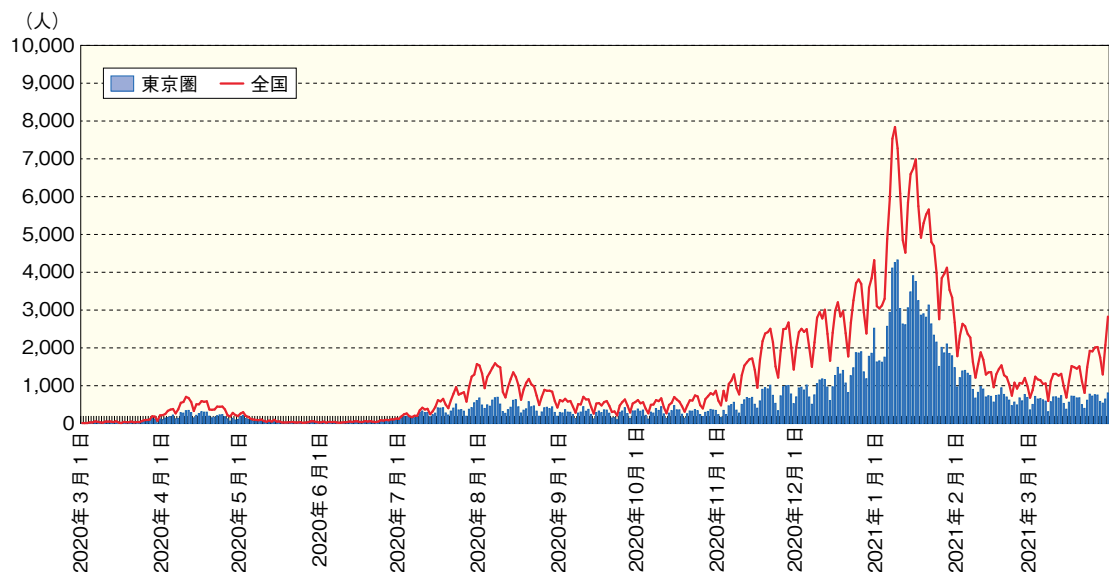
首都圏が抱える多様なリスクを直視しつつ、活力ある社会の構築が実現されるよう、報告する最新の取組事例等の横展開が今後進むことを期待するものである。

第1節 新型コロナウイルスの感染拡大への対応

1. 首都圏における新型コロナウイルスの感染拡大

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大は令和3(2021)年に入って以降も続いており、3月末時点で全世界の感染者数は約1億2,700万人¹⁾にのぼる。国内では、感染拡大に伴い、令和2(2020)年4月7日～5月25日、令和3(2021)年1月8日～3月21日の2回にわたり、新型インフルエンザ等対策特別措置法(平成24年法律第31号)に基づく緊急事態宣言が発出され、各種対策が講じられてきたが、令和3(2021)年3月末時点で感染者累計は約47万人に達している(図表1-1-1)。首都圏では、東京圏を中心に人口10万人当たりの感染者数が全国に比べて多くなっている(図表1-1-2)。

図表1-1-1 新規の新型コロナウイルス感染者数の推移



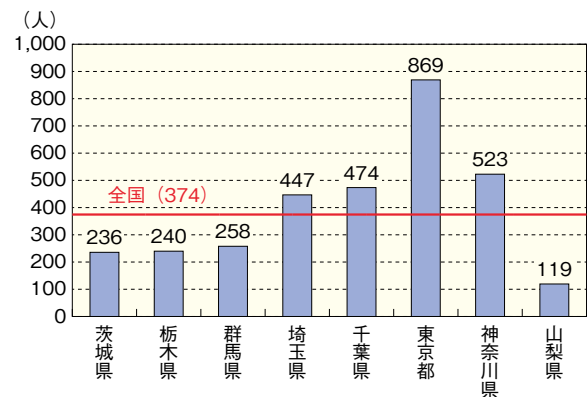
資料：厚生労働省、各都県の公表値を基に国土交通省都市局作成

1) 「WHO Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard」(世界保健機関)

新型コロナウイルス感染症は、主に「飛沫感染²⁾」や「接触感染³⁾」によって感染し、①密閉空間（換気の悪い密閉空間である）、②密集場所（多くの人が密集している）、③密接場面（互いに手を伸ばしたら届く距離での会話や発声が行われる）という3つの条件（「3つの密」）のある場では、感染リスクが高まる⁴⁾。

このため、3つの密を避けること等を内容とした「新しい生活様式」が厚生労働省より示されるとともに、人との接触機会を低減する観点から、テレワークや時差出勤、外出自粛等が呼びかけられた（図表1-1-3）。この結果、令和2（2020）年の1回目の緊急事態宣言時には、東京都等の主要ターミナル駅の利用状況や滞在人口は、感染拡大前に比べて大幅に低下し、居住・勤務以外での人々の滞在時間も東京圏内の広い範囲で減少した（図表1-1-4、図表1-1-5、図表1-1-6）。1回目の緊急事態宣言が解除された同年5月以降は、駅利用状況等は一定程度回復したものの、感染拡大前と比較して低い水準が続いている。

図表1-1-2 首都圏等における人口10万人当たりの新型コロナウイルス感染者数



資料：厚生労働省の公表値（令和3（2021）年3月31日掲載分）、「人口推計」（令和元（2019）年10月1日現在）（総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-3 緊急事態宣言期間に実施された主な新型コロナウイルス対策の概要

期間	令和2（2020）年4月7日～5月25日	令和3（2021）年1月8日～3月21日
首都圏の対象地域	首都圏の全都県 ただし、周辺4県は4月16日～5月14日	東京圏及び栃木県 ただし、栃木県は1月13日～2月7日
外出や人との接触機会	不要不急の外出や移動の自粛を要請し、接触機会の削減	令和2（2020）年6月19日に新型コロナウイルス接触確認アプリ（COCOA）が運用開始されインストールを呼びかけ
職場への出勤	出勤者数の7割削減を目標（テレワークやローテーション勤務の徹底）	20時以降の勤務を抑制するとともに、東京圏を中心とする鉄道事業者に終電時間の繰上げの前倒しを要請
学校の運営	休業の要請等	地域の感染状況に応じた感染防止策の徹底の要請
劇場、展示施設等の利用	休業の要請等	時短営業等を呼びかけ
イベントの開催	開催自粛の要請等	屋内では人数上限5,000人、かつ収容人数の50%以下を目安にするなど、要件に沿った開催を要請
感染拡大予防ガイドライン	所管省庁で各業種のガイドラインを発出し、関係団体においてもガイドラインを策定し、遵守の呼びかけ等を実施	
飲食店の営業時間	営業時間の短縮要請等（例えば、午後8時までの範囲の営業や午前11時～午後7時での酒類提供）	新型インフルエンザ等対策特別措置法の改正（令和3（2021）年2月13日施行）により、要請に応じない場合の命令や命令に違反した場合の過料の規定で、対策を強化

資料：「新型コロナウイルス感染症対策ウェブサイト」（内閣官房）を基に国土交通省都市局作成

- 2) 感染者の飛沫（くしゃみ、咳、つばなど）と一緒にウイルスが放出され、他の人がそのウイルスを口や鼻などから吸い込んで感染する現象。
- 3) 感染者がくしゃみや咳を手で押さえた後にその手で周りの物に触れるとウイルスが付き、他の人がそれを触るとウイルスが手に付着し、その手で口や鼻を触ることにより粘膜から感染する現象。
- 4) 「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（新型コロナウイルス感染症対策本部決定）

図表1-1-4 東京都等の主要ターミナル駅におけるテレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅の利用状況推移



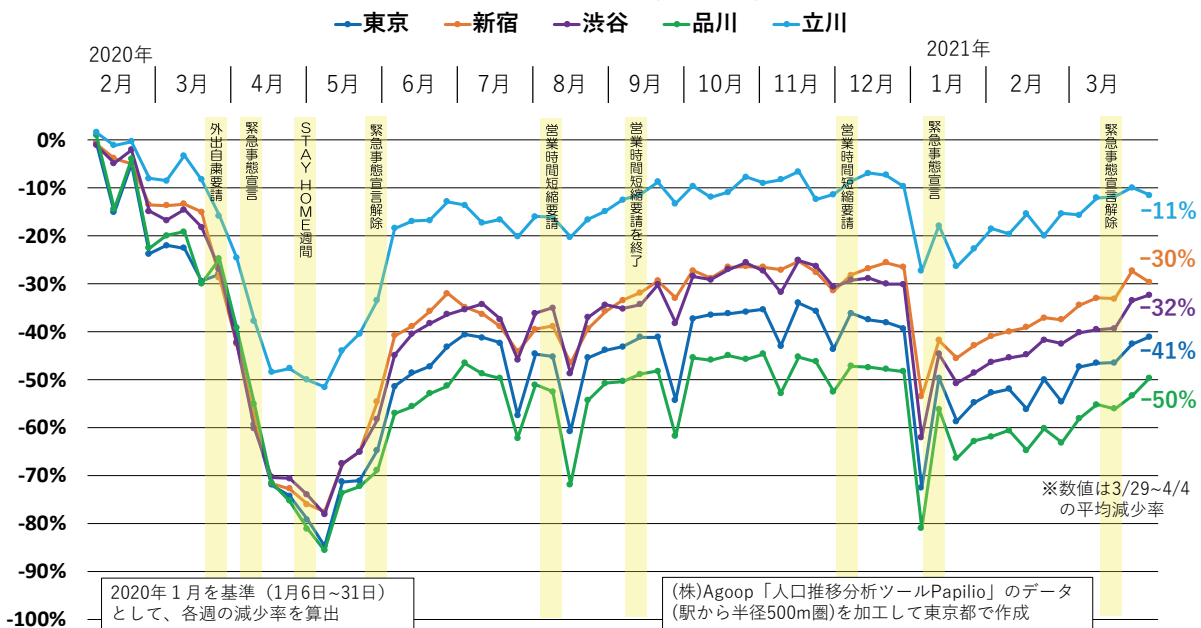
注1：数値は、JR東日本、大手民鉄（東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄）の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値。主なターミナル駅は、東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜。

注2：数値は、呼びかけ前（令和2（2020）年2月17日の週の特定日）を100とした場合の指数。ピーク時間帯は、各駅において7：30～9：30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯。

資料：「鉄道の混雑情報について」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

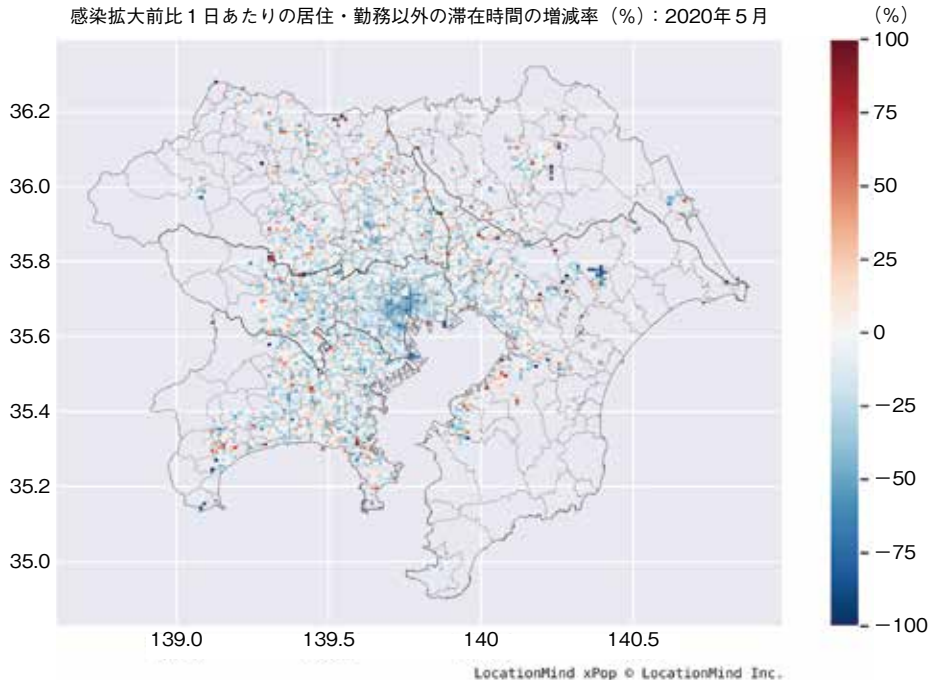
図表1-1-5 都内主要ターミナル駅周辺における滞在人口の増減状況

ターミナル駅の滞在人口（15時）の推移



資料：「東京都内における滞在人口の増減状況について」（東京都）

図表1-1-6 東京圏を中心とする居住・勤務以外での滞在時間の変化



注1：感染拡大前の令和2(2020)年1、2月の1日あたりの居住・勤務以外での滞在時間を同年5月と比較

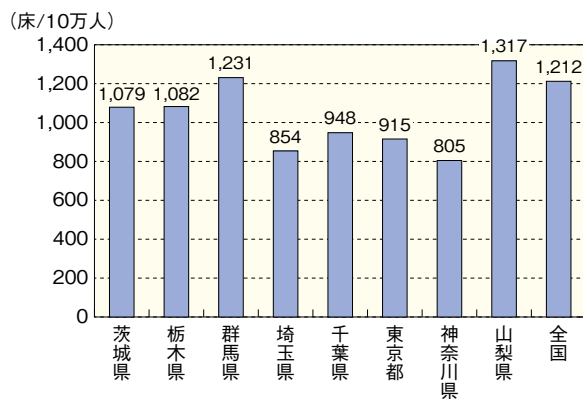
注2：図は、LocationMindが提供する分析サービス(LocationMind xPop)より作成

LocationMind xPopのデータは、NTTドコモが提供するアプリケーションサービス「ドコモ地図ナビ」のオートGPS機能利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータを使用。位置情報は最短5分ごとに測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

資料：「新型コロナウイルス感染症対策ウェブサイト」(内閣官房)

感染拡大を受けて、医療提供体制の強化も進められた。東京圏は、人口10万人当たりの病院病床数が全国平均に比べて低く(図表1-1-7)、新型感染症に対応する病床やホテル等の宿泊療養施設の確保が進められたが、2度目の緊急事態宣言が発出された令和3(2021)年1月には、東京都で新型感染症の病床使用率が8割を超える状況となり(図表1-1-8)、都立・公立病院の新型感染症病床を大きく拡大する対応がとられた⁵⁾。

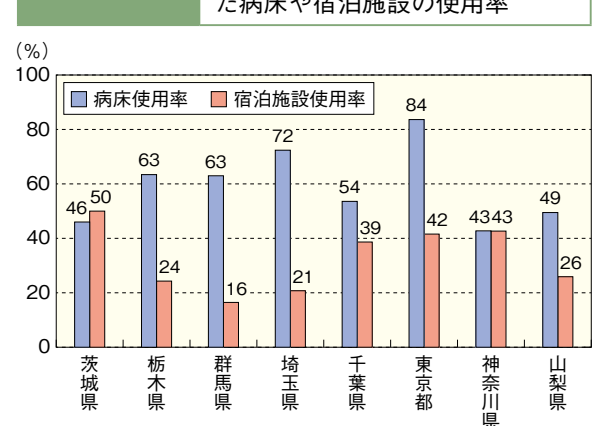
図表1-1-7 人口10万人当たりの病院病床数



注：令和元(2019)年10月1日現在

資料：「令和元(2019)年医療施設(動態)調査」(厚生労働省)を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-8 新型感染症対策として確保された病床や宿泊施設の使用率



注：病床と宿泊施設とも令和3(2021)年1月13日0時時点

資料：「療養状況等及び入院患者受入病床数等に関する調査について」(厚生労働省)を基に国土交通省都市局作成

5) 「都立・公社病院における今後の新型コロナウイルス感染症への対応について」(東京都病院経営本部)で、都立・公社病院の新型感染症病床を、14病院合計で1,700床まで拡大することを公表(令和3(2021)年1月8日)。

[事例] 仮設医療施設の整備（神奈川県）

新型感染症患者の治療・療養施設の確保にあたっては、既存の医療機関や宿泊施設等の利用だけでなく、応急的に仮設建築物を新設する対応も取られ、これらの建築物に対しては、新型インフルエンザ等対策特別措置法により、建築基準法（昭和25年法律第201号）等の規定の適用が免除されるなどした。

神奈川県では、新型感染症患者の急増により医療崩壊に陥る事態を避けるため、新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく臨時的仮設医療施設（180床）を、全国で初めて、湘南ヘルスイノベーションパーク内のグラウンドに設置した。

令和2（2020）年4月、県は、湘南ヘルスイノベーションパークからの有期無償貸与により、臨時的仮設医療施設の建設用地を確保し、重点医療機関（中等症患者受入れ機関）として完成後の施設の運営を医療法人沖縄徳洲会湘南鎌倉総合病院に委託した。掘削を行わない工法の採用や整備に係る各種基準や手続きの適用免除等により工期短縮が図られ、同年4月に着工、同年5月から施設の一部が稼働、同年6月に施設全体が開業した（図表1-1-9）。

令和3（2021）年3月、県は、同年7月までとなっていた建設用地の貸与期間の契約を令和4年（2022）1月まで延長し、本施設を重点医療機関として引き続き活用することとしている。

図表1-1-9 仮設医療施設の外観



資料：神奈川県提供

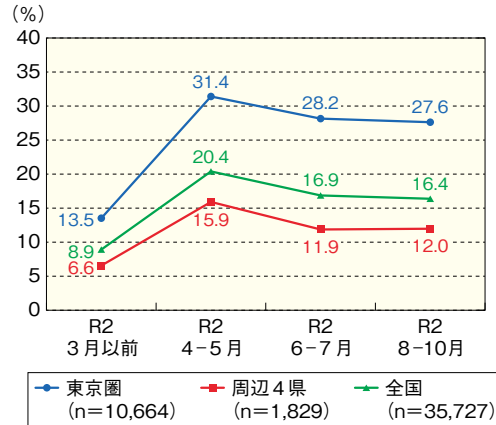
2. 新型感染症対策と社会経済活動との両立のための取組

（1）テレワークの拡大

新型感染症の感染拡大を防ぐためには人との接触機会の低減を図ることが重要であり、緊急事態宣言下においては、政府による出勤者の7割削減の要請等により、テレワークの導入が大きく進んだ。

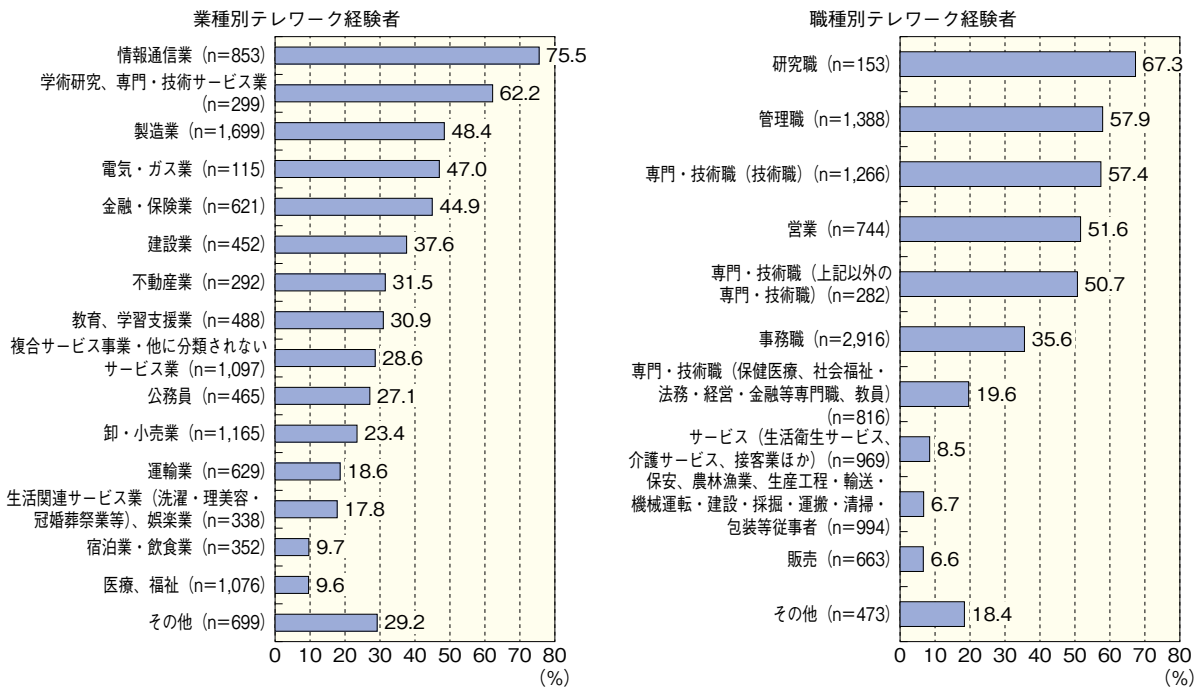
東京圏ではその傾向が特に著しく、全国に緊急事態宣言が発出された令和2（2020）年4～5月は、発出前の3月と比較して、テレワーク実施率が2倍以上となった（図表1-1-10）。ただし、情報通信業、学術研究、専門・技術サービス業では実施率が高かった一方、医療・福祉や宿泊・飲食業、生活関連サービス業など、現場での作業が必要な業種では実施率が低くなるなど、業種や職種によって取組状況には差異が見られた（図表1-1-11）。

図表1-1-10 東京圏等の就業者における期間別のテレワーク実施率



資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-1-11 東京圏の業種別、職種別テレワーク経験者の割合



注：民間会社、官公庁、その他の法人・団体の正社員・職員、及び派遣社員・職員、契約社員・職員、嘱託、パート、アルバイトを本業として回答した人のうち、テレワーク経験者で集計（令和2（2020）年11～12月）
 資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

（2）様々な業種におけるデジタル技術の活用

新型感染症対策としてテレワークを導入することが困難な業種等もある中、事業者に対しては、業種ごとに策定された感染拡大予防ガイドラインを実践し、手洗いや換気の徹底、さらには「三つの密」の回避のための対策等を講じることが求められた。

感染対策を講じつつ社会経済活動を継続するためには、人との接触機会の低減に資するデジタル技術やロボット技術の活用が有効である。感染拡大前から、首都圏の物流、建設等の現場では、労働力不足への対応や生産性向上等の観点からデジタル化が進められていたが、新型感染症の感染拡大により、デジタル・トランスフォーメーション（DX）の取組が加速している。

【事例】次世代型大規模物流センター（SGホールディングスグループ）

外出自粛が呼びかけられた令和2（2020）年4月以降、EC市場の急拡大により宅配便の数が増加し^{6,7)}、物流・運送サービスの重要性が高まった。物流施設内の作業や配送作業における感染対策の徹底が求められる中、倉庫内作業におけるロボット技術の活用を図った取組では、接触機会を低減する効果も得られている。

SGホールディングスグループでは、労働力不足やEC市場の急拡大等を踏まえ、宅配や国際物流等を集約する次世代型大規模物流センター「Xフロンティア」を東京都江東区に新築し、令和3（2021）年3月に全面稼働させた。

Xフロンティアは総延床面積が約17万㎡あり、5階のロジスティクスセンターに設けられた次世代型ECプラットフォームセンターでは、自動棚搬送ロボット（EVE）や無人搬送機（OTTO100）等を導入し、商品の棚への保管、取り出し、移動の各作業をロボット化しているほか、自動梱包機（Carton Wrap）により商品を入れる箱の作成や梱包、さらに納品書等の投入を自動化している（図表1-1-12）。これらの業務自動化により、従来型倉庫と比較して約50%の省人化が図られており、新型感染症対策としても有効な取組となっている。

図表1-1-12 自動棚搬送ロボット（EVE）と自動梱包機（Carton Wrap）



資料：佐川グローバルロジスティクス株式会社提供

【事例】建築現場のデジタル変革（株式会社NTTドコモ、株式会社竹中工務店）

建築現場では、感染リスク低減のため、オンライン会議やメール・電話の活用により対面の打合せ等を削減する動きが見られるが、生産性の向上を目的として情報伝達手法や働き方の見直しを従前から進めてきた経験が活かされている部分も大きい。

株式会社NTTドコモと株式会社竹中工務店は、令和2（2020）年7月、建築現場における「人」の活動に焦点をあて、生産性向上を目的としたデジタル変革の共同検討に着手し、モバイル端末やデジタルサイネージ等を活用した非対面による分散型の朝礼の実施等に取り組んでいる（図表1-1-13）。また、株式会社竹中工務店は、ウェアラブルデバイスや360度カメラ、BIM等をクラウドサービス環境下で連携させた遠隔臨場の取組も進めている。

さらに、「協働」の観点だけでなく「個人」のパフォーマンスの維持・向上を図るためのデ

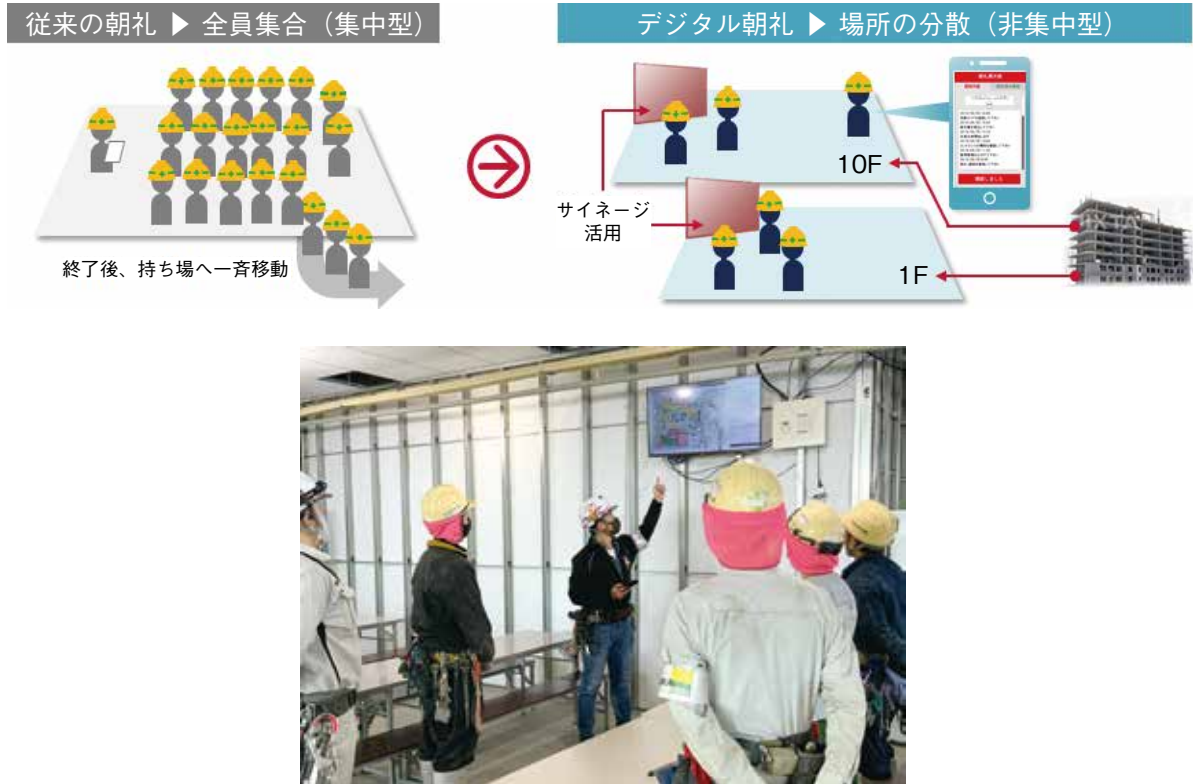
6) 「家計消費状況調査」（総務省）によれば、令和2（2020）年4月～12月までの間、1世帯当たり（関東・二人以上の世帯）のネットショッピング支出額が前年同月に比べて最大で6,460円増加（令和元（2019）年11月17,377円→令和2（2020）年11月23,837円）

7) 「トラック輸送情報」（国土交通省）によれば、令和2（2020）年4月～12月までの間、宅配便取扱個数が前年同月に比べて最大約18%増加（令和元（2019）年6月339,789千個→令和2（2020）年6月399,727千個）

デジタル技術の活用についても検討が進められており、今後、日々のバイタルデータなどから作業効率や健康状態などをデジタルデバイスで見える化して本人にフィードバックすることなどが予定されている。

これらの技術は、東京都と神奈川県の実地現場でも適用・改善が進められており、新型コロナウイルスが拡大する中、建設分野における働き方の新たなモデルの確立が期待される。

図表1-1-13 モバイル端末やデジタルサイネージの活用による朝礼のイメージ及び現場での活用の様子



資料：株式会社NTTドコモ、株式会社竹中工務店提供

（3）オンラインサービスの利用拡大

日常生活は、労働だけでなく、食事、買物、家事、子育て、趣味やスポーツ、これらに伴う移動等、人と人との接触を伴う様々な営みから構成されている。新型コロナウイルス対策として人との接触機会の低減が必要とされる中でニーズが高まっているのが、「非接触」を可能とするオンラインサービスや、混雑状況を見える化するサービスである。感染リスクをコントロールしつつ日常生活の維持に必要なサービス等を利用することを可能とするものであり、関連技術の開発や第5世代移動通信システム（5G）環境の拡大などにより、多様な取組が進むことが期待される。

[事例] 鉄道事業者による混雑情報の見える化（東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。））

鉄道各社では、新型感染症対策として車内換気の取組を行っているが⁸⁾、これに加え、利用者の分散を促すため、事業者のホームページやスマートフォン用アプリで、運行する列車や駅の混雑状況等の情報を提供する取組が始まっている。

JR東日本は、混雑情報の見える化へのニーズの高まりを受け、令和2（2020）年7月、既にサービスを開始していた山手線に加え、首都圏在来線の主な線区（19線区）について、リアルタイム混雑情報提供サービスを開始した。このサービスは、列車の在線位置情報や遅延情報を提供していたスマートフォン用アプリ「JR東日本アプリ」において、各列車の混雑度を5段階で可視化した情報の提供も行うこととしたものである（図表1-1-14）。

アプリの運用に当たっては、他の鉄道事業者との連携も行われており、今後も利用者のニーズを踏まえたサービスの充実が期待される。

図表1-1-14 JR東日本アプリのリアルタイム混雑状況の画面イメージ（令和3（2021）年3月時点）



資料：JR東日本提供

[事例] オンライン診療アプリの導入（株式会社メドレー）

新型感染症が拡大する中、医療が必要な患者にとって診療の機会が失われることがないように、令和2（2020）年4月10日から、初診からオンライン診療等を行うことが、時限的・特例的な取扱いとして認められることとなった。この措置を受け、令和3（2021）年3月時点において、首都圏では、約2,500の医療機関⁹⁾が初診のオンライン診療等に対応している。

8) 「窓開け等による車内換気効果に関する数値シミュレーション」（（公財）鉄道総合技術研究所）によれば、標準的な通勤型車両（速度約70km/h）で、窓開けに加えて、車内の空調装置（強制換気あり）を併用した場合、車内の空気は概ね2～3分程度で入れ替わる（空車時）とされている。

9) 「新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえたオンライン診療について」（厚生労働省）で公表されている施設数

株式会社メドレーは、オンラインで予約から診療、会計、薬の手配までを実現するオンライン診療システム「CLINICS」を開発し、平成28(2016)年にサービスを開始した。新型コロナウイルス感染症の拡大や特例措置を受けて、サービス利用者は増加しており、システムを利用した累計診察回数は20万回を超えた（令和3(2021)年1月時点）。本サービスは、首都圏では約1,000施設の医療機関において利用可能となっている（図表1-1-15）。

また、診療に限らず様々な医療関連サービスにおいてオンラインのニーズが拡大しており、令和2(2020)年8月には、神奈川県や県内の病院との連携により、CLINICSを用いて入院患者と家族等が顔を見て会話するオンライン面会サービスの実証を行った。また、令和2(2020)年5月から埼玉県産婦人科医会と連携し、妊産婦を対象にした心のケア・無料オンライン相談を行い、令和3(2021)年1月までに約90名が利用するなど、より良い医療の実現に向けてサービスの拡充が図られている。

図表1-1-15 オンライン診療のイメージ



資料：株式会社メドレー提供

【事例】VRによる展示施設等のコンテンツ配信（一般社団法人VR革新機構）

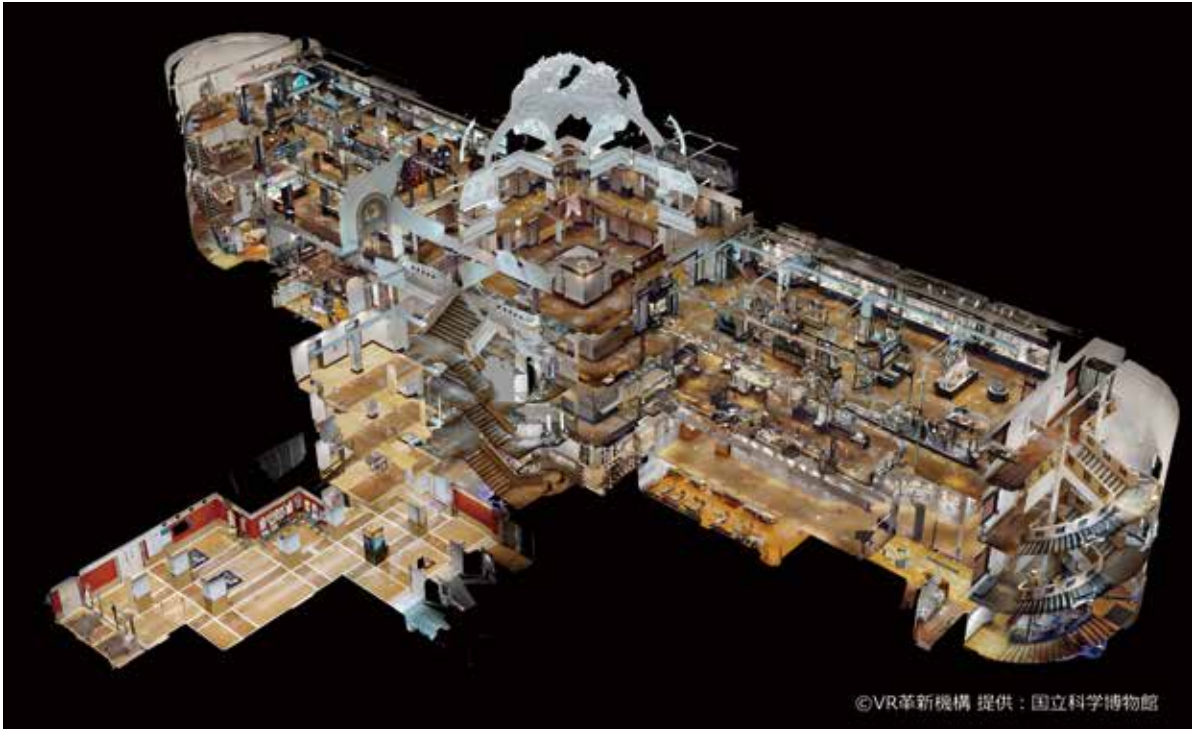
新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、美術館や博物館、観光施設等では、休館や入場制限等の利用の制約が生じたが、新型コロナウイルス感染症の影響下においても文化芸術の振興を図るため、オンラインによるコンテンツ配信の取組が進められている。

一般社団法人VR革新機構は、バーチャルリアリティ（VR）を普及させることを目的に平成30(2018)年より、360°画像や動画を使った地域の紹介等に取り組んできた。新型コロナウイルス感染症の感染拡大後は、これまでの取組のノウハウやVR映像等の撮影技術を生かし、集客施設の運営を支援するため、臨時休館中の施設の仮想体験を来館できない観客等に提供する取組を支援している（図表1-1-16）。

令和2(2020)年4月以降、首都圏の施設では、東京都の国立科学博物館をはじめ、図書館、博物館、美術館など約30施設（令和3(2021)年3月末時点）をVR映像で撮影し、その映像を公開しており、パソコンやスマートフォンからの施設見学が誰でも可能となっている。

このような取組は、アフターコロナにおける集客へとつながる可能性も有しており、配信されるコンテンツの充実が期待される。

図表1-1-16 国立科学博物館のVR画像



資料：一般社団法人VR革新機構、国立科学博物館提供

第2節

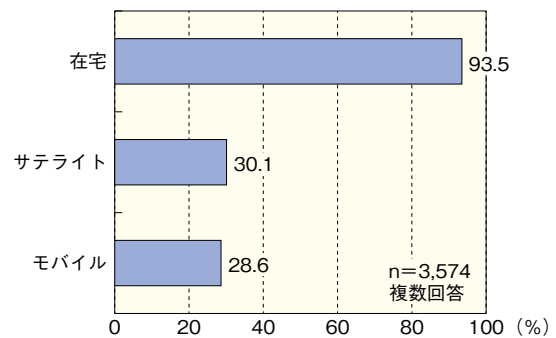
新型コロナウイルスの感染拡大を契機とした変化

1. 都市における生活・行動の変化

(1) テレワークによる生活・行動の変化

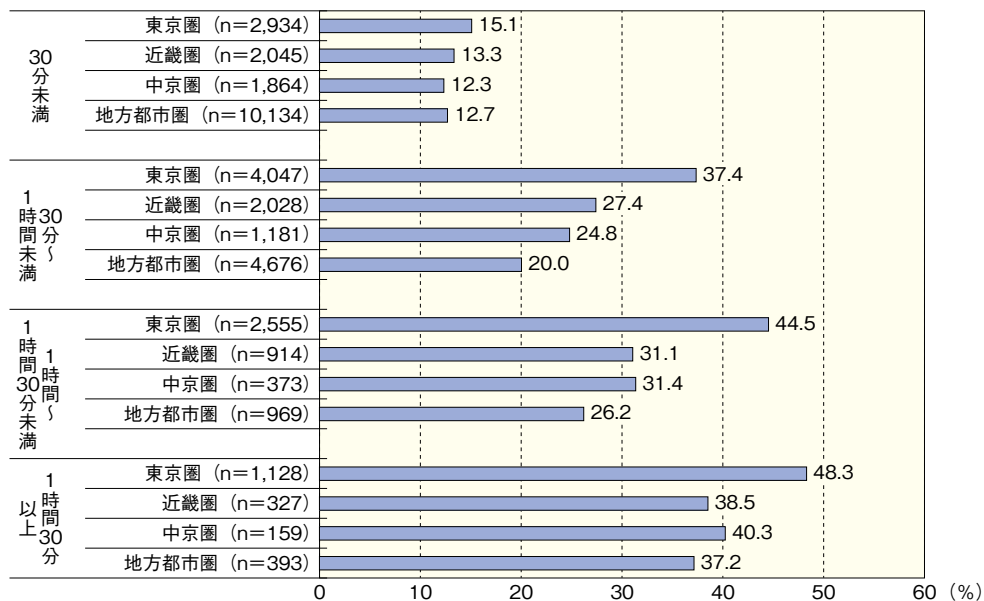
新型コロナウイルス拡大を契機として、東京圏を中心に在宅勤務によるテレワークの導入が急速に進み、通勤の負担軽減や可処分時間の増加¹⁾が、テレワークのメリットとして広く認識されるようになった(第1節2.(1)参照、図表1-2-1)。東京圏のテレワーカーには通勤に長時間を要する人が多く(図表1-2-2)、新型コロナウイルス拡大前と比較して、自宅から離れた都心・中心市街地での活動が大きく減り、自宅周辺での活動が増える傾向がより強く見られた(図表1-2-3)。

図表1-2-1 東京圏におけるテレワークの実施場所



注：東京圏のテレワーカーを対象に集計（令和2(2020)年11～12月）
資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-2 居住地域別・通勤時間別テレワーク経験者の割合



注1：民間会社、官公庁、その他の法人・団体の正社員・職員、及び派遣社員・職員、契約社員・職員、嘱託、パート、アルバイトを本業としていると回答した人のうち、テレワーク経験者で集計（令和2(2020)年11～12月）

注2：近畿圏は京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、中京圏は愛知県、岐阜県、三重県、地方都市圏はその他の道県
資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

1) 「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）によれば、東京圏のテレワーク経験者は、テレワークを実施してよかった点として、約80%が「通勤が不要、または、通勤の負担が軽減された」、約63%が「時間の融通が利くので、時間を有効に使えた」と回答している。

図表1-2-3 活動別の最も頻繁に訪れた場所（新型感染症流行前から調査時点（令和2（2020）年8月）への変化）

活動種類	地域	（%）				
		自宅周辺	勤務地・学校周辺	自宅から離れた都心・中心市街地	自宅から離れた郊外	
食品・日用品の買物	全国	0.9	0.7	-0.9	-0.8	
	東京都市圏	1.1	0.4	-1.3	-0.1	
食料品・日用品以外の買物	全国	4.3	0.8	-3.8	-1.4	
	東京都市圏	5.5	0.8	-5.4	-1.0	
外食	全国	11.1	-1.6	-12.0	1.7	
	東京都市圏	13.6	-2.8	-13.0	1.3	
散歩・休憩・子どもとの遊び等の軽い運動・休養・育児	全国	5.1	-0.1	-3.3	-2.1	
	東京都市圏	5.4	0.4	-4.2	-1.9	
映画鑑賞・コンサート・スポーツジム等の趣味・娯楽	全国	11.2	2.9	-15.5	-0.5	
	東京都市圏	12.6	3.5	-18.7	0.6	

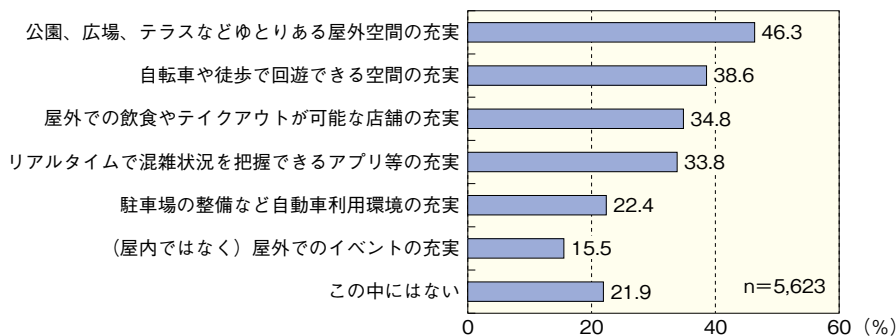
注：東京都市圏とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、茨城県南部
 資料：「全国の都市における生活・行動の変化 新型コロナ生活行動調査（速報版）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

（2）オープンスペース等の利用ニーズの高まり

新型感染症の感染拡大に伴い、自宅周辺の公園等の利用者が増加し、ゆとりある屋外空間や、自転車や徒歩で回遊できる空間へのニーズも高まった（図表1-2-4、図表1-2-5）。公園や広場などのオープンスペースをフィットネスのための空間としたり、屋根付きスペースを設けてテレワーカーが仕事をする事ができる場所とするなど、密を避けるために屋内活動を屋外空間に移す取組も見られた。

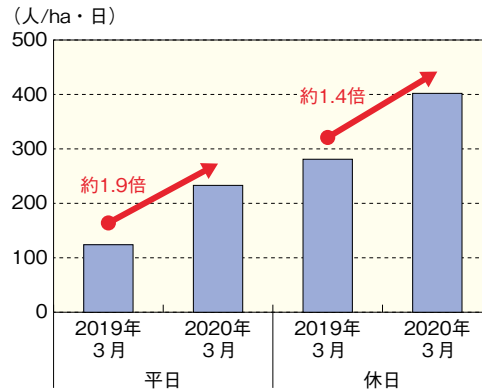
新型感染症の影響を受ける飲食店等を支援する観点から、道路空間の有効活用を進める取組も緊急措置として行われた。国土交通省では、令和2（2020）年6月、地方公共団体と地域住民・団体等が一体となって取り組む沿道飲食店等の路上利用に関し、直轄国道における占用許可基準を緩和した。首都圏では令和2（2020）年8月11日時点で全ての都県で実施されるなど、地方公共団体でも同様の取組が行われており、道路空間がテイクアウトやテラス営業等の場として有効活用されている。

図表1-2-4 東京圏の都市空間において充実してほしい空間



注：令和2（2020）年8月に調査を実施
 資料：「全国の都市における生活・行動の変化 新型コロナ生活行動調査（速報版）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-5 令和元(2019)年及び令和2(2020)年3月の公園利用者の比較(都内3公園の平均)



注：都内3公園は都立狭山公園、都立武蔵国分寺公園、都立野川公園
資料：「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

【事例】立体都市公園制度の活用による多機能空間の創出(東京都渋谷区、三井不動産株式会社)

公園利用のニーズが高まる中、地域の特性を踏まえた公園整備が進められている。

渋谷区は、立体都市公園制度を活用して区立宮下公園の再整備を行うこととし、平成27(2015)年に三井不動産株式会社をPPP事業者として選定。令和2(2020)年7月、公園・駐車場・商業施設・ホテルを融合させた複合利用型施設として、「MIYASHITA PARK」をオープンさせた。

従前は南北2つの街区に分かれていた公園を屋上部で一体化させ、約1haのフルフラットでバリアフリーな多機能空間として再整備するとともに、壁面の緑化を図り、全長約330mの街区を4階建ての公園に見立てた設計により、街の賑わいに刺激を受けながら公園の心地よさを感じられる空間を生み出した。

建物内にはシェアオフィスも併設されたほか、屋上の公園スペースでは、テイクアウトサービスなどによりゆとりある空間で食事を楽しむこともでき、新型コロナウイルス感染症を踏まえた「新たな日常」にも対応した施設となっている。(図表1-2-6)。

図表1-2-6 MIYASHITA PARKの外観



資料：渋谷区提供

[事例] 道路空間の新たな利活用に向けた社会実験（NPO法人大丸有エリアマネジメント協会、一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、三菱地所株式会社）

屋外空間の有効活用に取り組むエリアマネジメントの事例も増えている。

大手町・丸の内・有楽町地区では、低層部の用途を業務系から商業・文化系へと転換し、歩道を拡幅して歩行者空間を充実させるなど、町の活性化や賑わい創出を目指して様々な整備が進められてきた。

エリアマネジメントの一環として、街路空間を利用したウォークアブルな空間の創出にも取り組んでおり、令和2（2020）年7月27日から9月6日には、丸の内仲通りで、3密を避ける新しいライフスタイルを検証する社会実験「Marunouchi Street Park 2020」が実施された。実験ではエリア内の道路空間を3つに分け、①「Urban Terrace+」ではビジネスやランチの場としてソーシャルディスタンスを保った空間を24時間提供し、②「Cozy Green Park」では天然芝を車道一面に敷いた公園空間を創出、③「Open Air Office」はフリーWi-Fiや電源設備等を備えた居心地の良い屋外ワークプレイスとした。また、人流センサー等を用いて来街者の行動や利用状況等を計測・検証したり、天然芝設置による温熱環境改善効果を測定したりしたほか、新型感染症対策として各ブロックの混雑度のリアルタイムでの配信も行われた（図表1-2-7）。

来街者へのアンケートでは、丸の内仲通りを年間通じて歩行者向けに開放することについて、約9割が賛成と回答しており、ウォークアブル空間に対する高い評価が確認された。

図表1-2-7 Marunouchi Street Park 2020の3エリア



資料：NPO法人大丸有エリアマネジメント協会提供

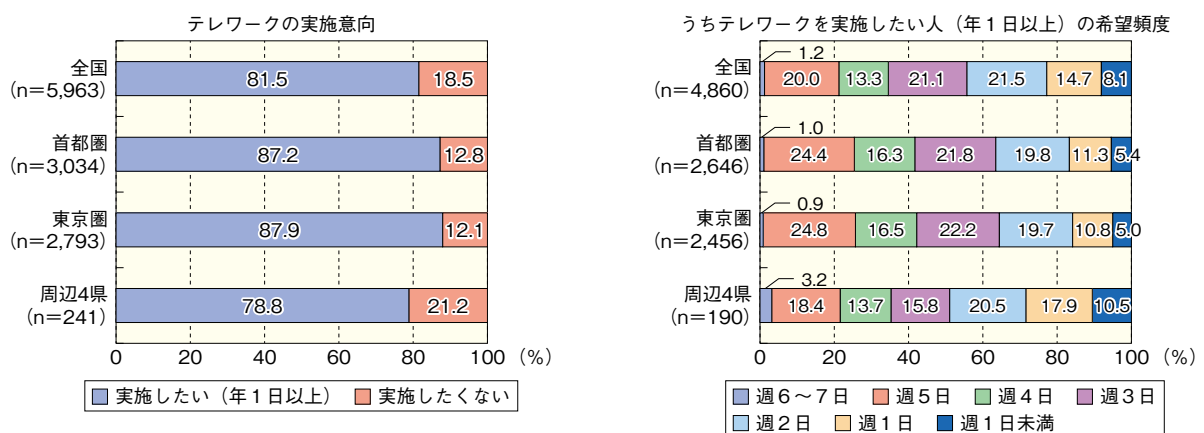
(3) オフィスを巡る変化

テレワークの導入は新型コロナウイルス対策として急速に進んだが、テレワーク経験者の総合的な満足度は高く²⁾、東京圏のテレワーク経験者では、その約88%が今後も実施したいとの意向を有している（図表1-2-8）。一方で、テレワークをする際の課題として、自宅の部屋や机などの物理的環境やWi-Fiなどの通信環境の不備等が挙げられている²⁾。このため、サテライトオフィスやコワーキングスペースへのニーズは広がりを見せており、特に最寄り駅近くの施設へのニーズが高い（図表1-2-9）。

東京におけるサテライトオフィス等の整備状況はニューヨークやロンドン等に比べて低い水準にあるが（図表1-2-10）、近年は事業者による整備が急速に進んでいる（図表1-2-11）。東京23区でみると、立地は都心5区に集中しているが、令和2（2020）年に開業したものでは集中度はやや低下しており、分散化の傾向が見られる³⁾。このほか、行政によるサテライトオフィスの整備等も各地で進められている。

また、テレワークの導入が進む一方で、オンラインでは代替できないリアルな場におけるディスカッション等の重要性も認識されるようになっており、テレワークとオフィスでの勤務を組み合わせた柔軟な働き方ができる環境整備が求められている（図表1-2-12）。オフィス空間に関しては、東京23区における令和元（2019）年の1人当たりのオフィス面積は平成20（2008）年以降で最も小さくなっており⁴⁾、ゆとりある快適なオフィス空間の整備が求められている。

図表1-2-8 テレワーク経験者のテレワークに対する意向



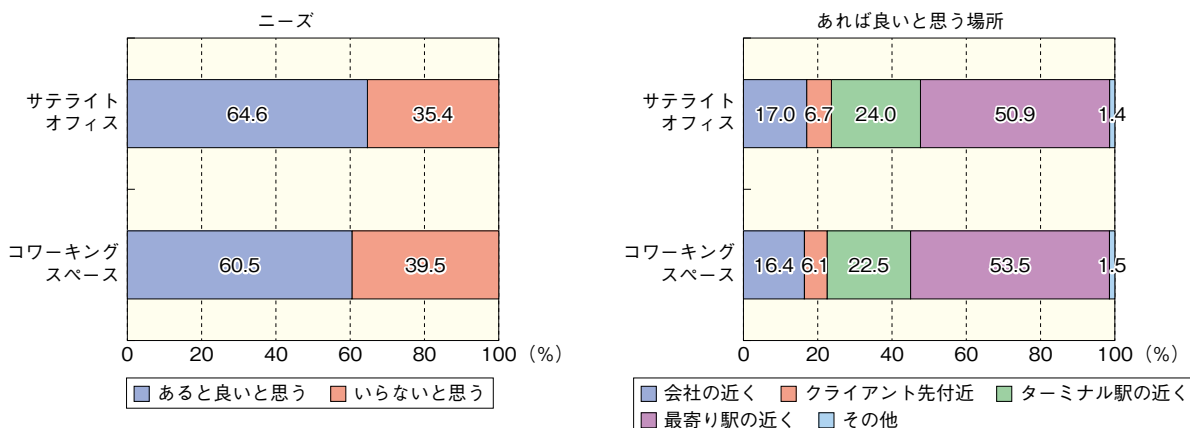
注1：民間会社、官公庁、その他の法人・団体の正社員・職員、及び派遣社員・職員、契約社員・職員、嘱託、パート、アルバイトを本業として回答した人のうち、テレワーク経験者で集計（令和2（2020）年11～12月）

注2：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。

資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

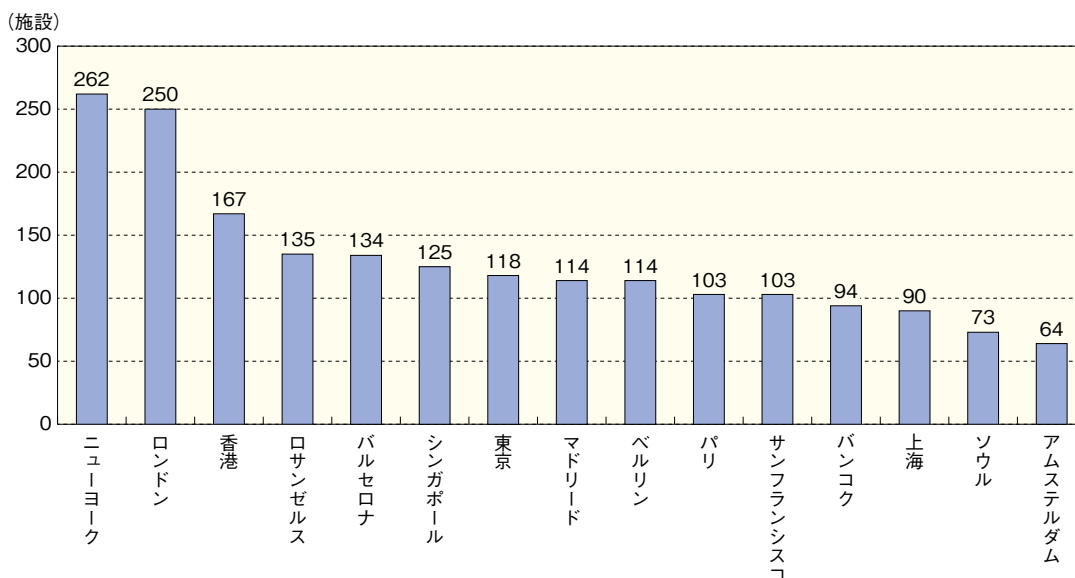
- 「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）によれば、東京圏のテレワーク経験者のうち、テレワークに対する総合的な満足度について約7割が「大変満足している」、「やや満足している」と回答している。また、テレワークをして悪かった点として、約37%が「仕事をする部屋や机・椅子、インターネット環境や、プリンター・コピー機などの環境が十分でなく不便だった」と回答している。
- 「フレキシブルオフィス市場調査2021」（株式会社ザイマックス不動産総合研究所）によれば、サテライトオフィス等の立地は、都心5区に拠点数の72.3%があるが、令和2（2020）年に開業した拠点に限れば都心5区の割合は64.4%となっている。
- 「1人あたりオフィス面積調査（2019年）」（ザイマックス不動産総合研究所）によれば、令和元（2019）年は3.71坪と前年の3.85坪から大きく減少した。

図表1-2-9 サテライトオフィスと coworkingスペースの利用意向



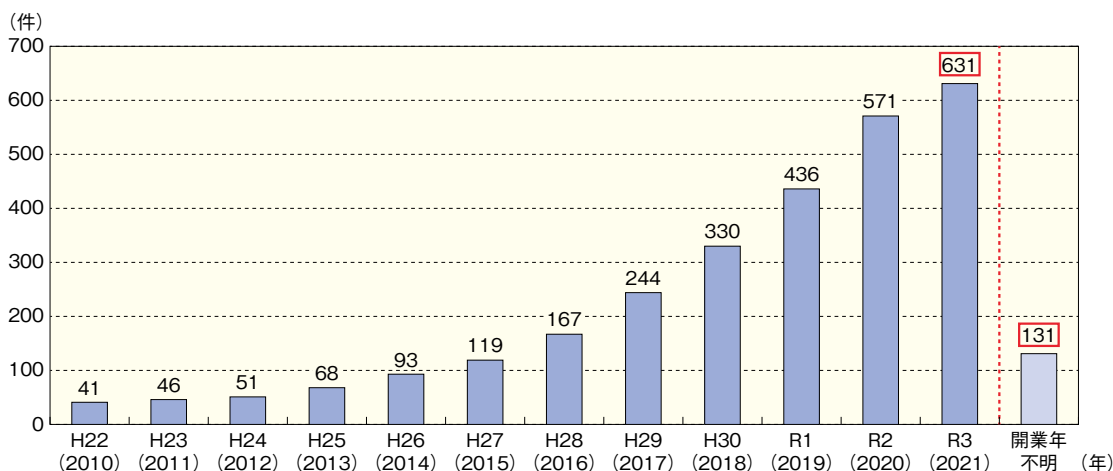
注：アンケートは令和2(2020)年6月19日～23日に実施し、回答者は14,522人
 資料：「東京都内に勤務する一都三県在住の約15,000人のオフィスワーカーに対するアンケート調査」(三菱地所株式会社)を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-10 諸外国の主要都市における coworking施設数



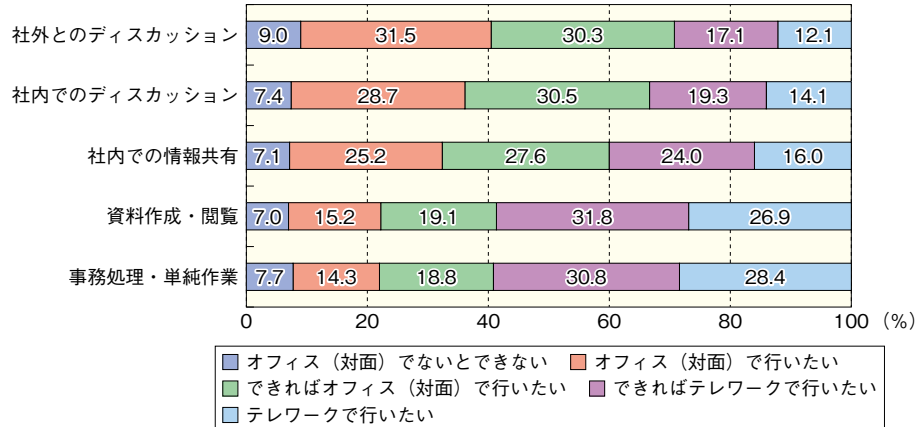
資料：「世界の都市総合ランキング2020」(森記念財団都市戦略研究所)を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-11 東京23区内におけるサテライトオフィス等の累計拠点数



注：令和3(2021)年は1月時点で稼働中か、令和3(2021)年以降に開業が予定されているものを含む東京23区内にあるフレキシブルオフィス(一般的な賃貸借契約によらず利用契約を結び、事業者が主に法人ユーザーに提供するワークプレイスサービス)を計上
 資料：「フレキシブルオフィス市場調査2021」(株式会社ザイマックス不動産総合研究所)を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-12 オフィス／テレワークで取り組みたい業務の内容



注1：アンケートは令和2（2020）年6月19日～23日に実施し、回答者は14,522人

注2：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。

資料：「東京都内に勤務する一都三県在住の約15,000人のオフィスワーカーに対するアンケート調査」（三菱地所株式会社）を基に国土交通省都市局作成

【事例】 行政によるテレワーク導入支援とサテライトオフィスの設置（東京都）

東京都は、テレワーク導入による働き方改革を支援するため、様々な取組を実施してきている。

テレワークの導入をワンストップでサポートする東京テレワーク推進センターもその一つであり、平成29（2017）年7月に東京都と国が設置主体となり文京区に開設された。同センターでは、施設内に常設展示を設け、テレワーク導入の進捗状況に合わせた最新の機器やサービスを体験する機会を提供している（図表1-2-13）。

また、東京都では、令和2（2020）年7月には、自宅以外でのテレワーク環境を提供し、郊外での職住近接に資する拠点として、府中市、東久留米市、国立市において、いずれも最寄り駅から徒歩数分のエリアにモデル的にサテライトオフィスを開設した。都内在住者や在勤の就労者（個人事業主を含む）は無料で利用することができ、席数を調整してソーシャルディスタンスを確保する等、新型コロナウイルスへの配慮もなされている。

これらの取組によってテレワークが更に普及・定着し、働き方の進化につながることを期待される。

図表1-2-13 東京テレワーク推進センターの展示及びモデルとして設置されたサテライトオフィス（府中市）

東京テレワーク推進センターの展示



モデルオフィスの内観（オープンワークスペース）



資料：東京都提供

[事例]「未来のオフィス空間」づくり（ダイキン工業株式会社、株式会社オカムラ、パナソニック株式会社、株式会社point0）

オフィスの快適性はビジネス環境を評価する一つの視点であり、サテライトオフィス等でも様々な取組が進められている。

ダイキン工業株式会社、株式会社オカムラ、パナソニック株式会社など9社は、様々な企業との協業を通じた「未来のオフィス空間」づくりを目的に、令和元(2019)年7月、快適で健康に働けるオフィスを実際に体感できるコワーキングスペースとして、東京都千代田区に「point 0 marunouchi」を開設した（図表1-2-14）。

「point 0 marunouchi」では、利用者ごとに目的や好みに合わせた働き方ができるように、総席数260席の緑豊かな様々な空間（80名収容可能なイベントスペース、会議室、音や視線をシャットアウトする集中ブース、仮眠ブース、シャワースペース、ヨガ等が可能な瞑想ルームなど）を提供している。

また、快適性の向上に資する様々な実証実験を18社の企業が施設内で実施している（令和3(2021)年2月現在）。例えば、エントランス部に夏は冷風、冬は暖気をシャワー状に浴びて素早く体温調節ができる空調を設けたり、室内に様々な色彩で調光できるフルカラーライトを設けたりしているほか、好ましい着座姿勢と家具の調節による執務体験・モニタリングも実施している。

運営する株式会社point0は、個人ワークに特化したサテライトオフィスの郊外展開も計画している。新型感染症対策として、ワークスペースの個室化や空気環境のモニタリングによる効率的な換気・除菌設備、非接触でのスイッチ操作技術の採用も検討されており、最先端のテクノロジーによる健康的な働き方が各地で実現されることが期待される。

図表1-2-14 point 0 marunouchiの内観及びフルカラー照明による調光



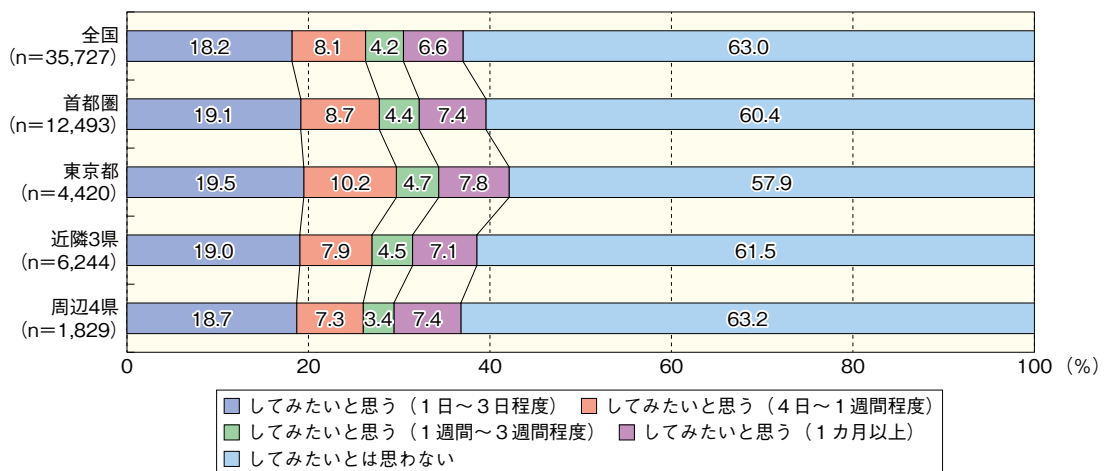
資料：株式会社point0提供

2. テレワークの拡大に伴うワーケーションの意向等

テレワークの拡大をきっかけに、リゾート地等で働きながら休暇取得を行う「ワーケーション」が、新しい働き方や旅行のスタイルとして注目を集めている。全国の就業者の約7割がワーケーションという言葉を知っており⁵⁾、首都圏では約4割が利用意向を有している（図表1-2-15）。

首都圏では、観光地に隣接してサテライトオフィスを設ける動きが以前からあったが、新型コロナウイルス拡大後は、地域活性化や観光戦略の多様化を図る観点から、ワーケーションの普及に向けた取組が各地で進められている。

図表1-2-15 就業者のワーケーションの利用意向



注1：令和2(2020)年11～12月に集計

注2：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。

資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

【事例】秩父地域におけるワーケーション（埼玉県秩父郡横瀬町）

埼玉県秩父郡横瀬町では、町が関係人口の創出・拡大のために立ち上げた官民連携プラットフォーム「よこらぼ」が、企業・団体・個人が提案する社会実証プロジェクトのフィールド提供等を行っており、令和元(2019)年10月には横瀬ワーケーションプロジェクトを開始した（図表1-2-16）。

秩父地域でテレワークをしながら様々なアクティビティを体験できるオリジナルプランを提供しており、里山を再生するボランティア活動等による法人向けCSR活動や経営セミナー、農業・染物体験等、大人から子供まで楽しめるアクティビティが充実している。提携するコワーキングスペースは毎日別の場所を利用でき、宿泊施設もビジネスホテル、温泉旅館、古民家やキャンプ場等から選べるため、多様なプランを楽しむことができる。

さらに、令和2(2020)年9月には、連携企業が運営するコワーキングスペースにおいて、利便性向上のためにシェアリングサービスのアプリによる決済や入退館管理機能が導入され、ワーケーションだけでなく、鉄道沿線に在住する就業者のテレワーク拠点となることも期待されている。

5) 「ワーケーションに関する調査（令和2年8月）」（株式会社クロス・マーケティング）

図表1-2-16 ワークেশヨンプログラムでのテレワークの様子（よこらぼで設置したコワーキングスペースエリア898）

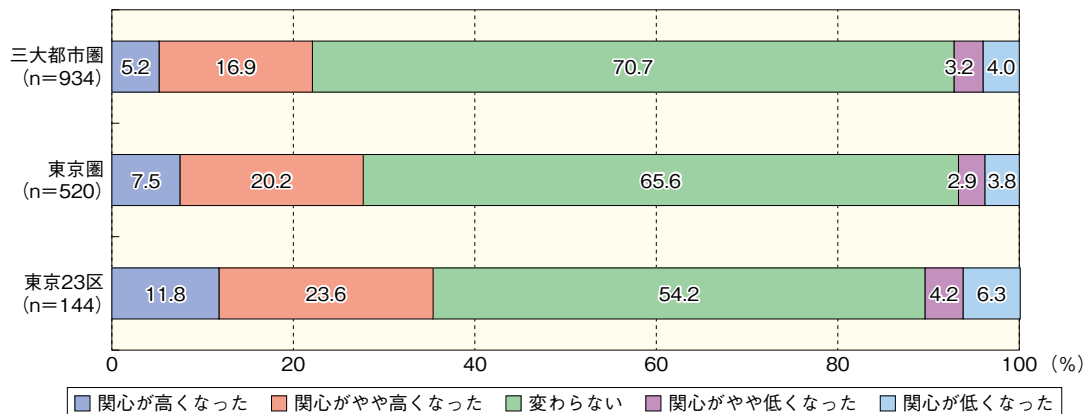


資料：横瀬町提供

3. テレワークの拡大に伴う移住の意向等

テレワークの拡大という働き方の変化に伴い、地方移住への関心が高まっている。令和2(2020)年6月に行われた調査では、年齢別では20歳代、地域別では東京23区に住む者の地方移住への関心が高くなっていた(図表1-2-17)。ほぼ完全にテレワークでの勤務が可能となった場合、東京圏在住の約4割が引っ越しを検討したいとの調査結果もあり、移住先の意向としては東京圏や関東地方が約7割となっている(図表1-2-18)。

図表1-2-17 新型コロナウイルスの影響下における地方移住への関心の変化(20歳代)

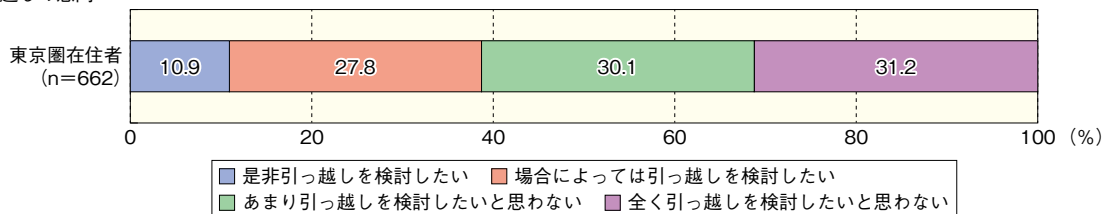


注：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。

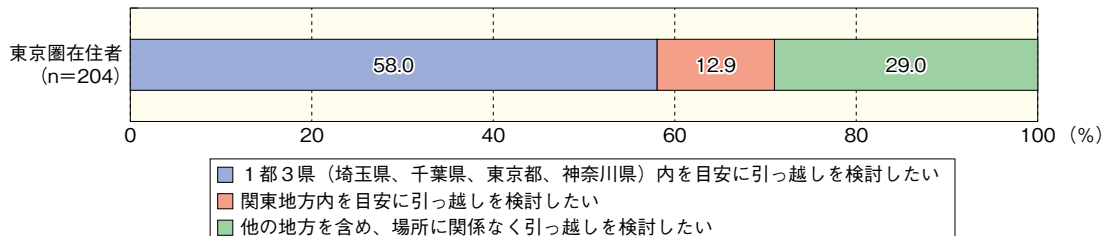
資料：「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年6月21日)(内閣府)を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-18 ほぼ完全にテレワークでの勤務(出勤は月に1度未満)が可能となった場合の現住地からの引っ越しの意向と「引っ越しを検討したい」人の引っ越し先の意向

引っ越しの意向



「引っ越しを検討したい」人の引っ越し先の意向



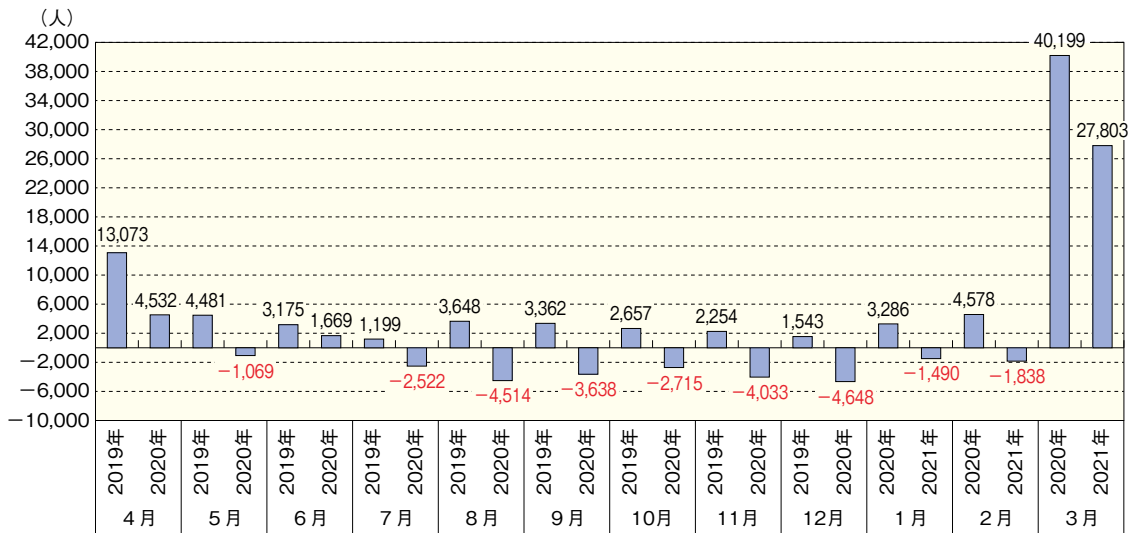
注1：東京圏の居住者を対象にしたアンケート調査(令和2(2020)年9月18日~10月18日に実施)

注2：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。

資料：「国土の長期展望専門委員会(第10回)資料」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

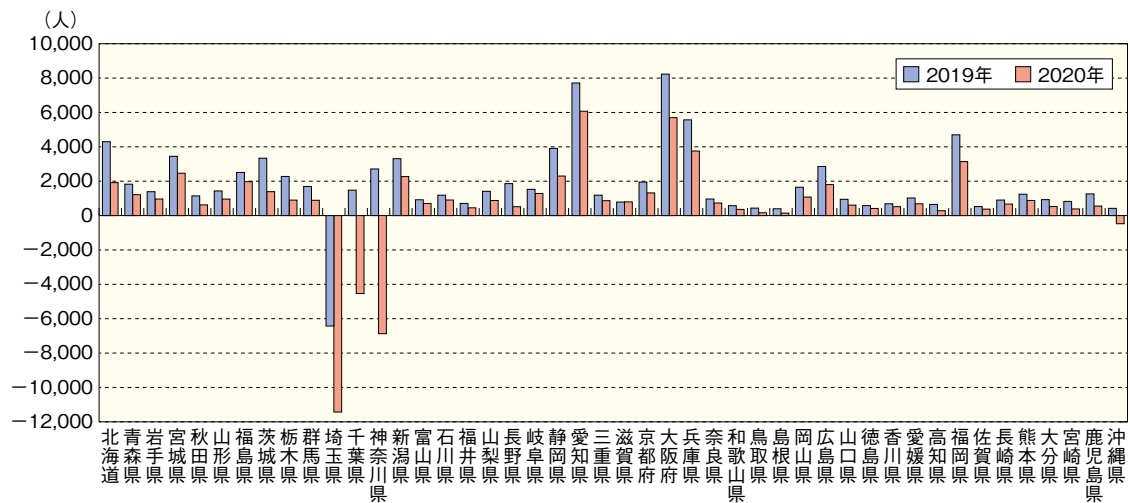
転出入の動向を見ると、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による1回目の緊急事態宣言が発出された令和2(2020)年4月、東京都への転入超過者数が前年度比で大幅に減少し、同年5月には、比較可能な平成25(2013)年7月以降で初めて転出超過に転じた。同年6月は転入が転出を上回ったものの、その後は令和3(2021)年2月にかけて転出超過が続いた(図表1-2-19)。道府県別の東京都への転入超過数を令和2(2020)年と令和元(2019)年で比較すると、全国的に減少しており、近隣3県においては、埼玉県で転出超過数が増加したほか、千葉県及び神奈川県で転入超過から転出超過に転じている(図表1-2-20)。このような傾向が今後も継続するのか、注視していく必要がある。

図表1-2-19 東京都における転入超過数の状況



注：プラスが転入超過を、マイナスが転出超過を示す。
資料：「住民基本台帳移動人口報告(月報)」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

図表1-2-20 令和元(2019)年及び令和2(2020)年の各道府県からの東京都への転入超過数



資料：「住民基本台帳移動人口報告(年報)」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

[事例] 移住や関係人口創出による地域活性化（茨城県）

首都圏の地方公共団体では、テレワーカーを対象として移住を促進する取組も見られる。

茨城県では、令和2(2020)年10月、県内5市町（日立市、土浦市、笠間市、潮来市、大子町）で、テレワークで働く人の移住や二地域居住を促進する「たのしむ茨城テレワーク移住促進事業」を開始した。

例えば、大子町で実施した1泊2日のテレワークツアーでは、豊かな緑が臨める茶室でのテレワークや、りんご狩りなどの地元産業の体験、Eバイク（電動アシスト機能搭載のスポーツサイクル）による町内散策などを実施し、参加者に町の魅力をPRした（図表1-2-21）。ツアーのほか、日立市では、テレワークをきっかけとする移住者の住宅取得やテレワーク機器購入などの補助制度を創設した。県は、特設サイト「Work Life Journey in Ibaraki」を開設し、テレワークをきっかけにした移住希望者等へのこのような情報の発信を強化している。

また、県は、「茨城県というフィールドを使い、実践する人」を増やすことを目的に、茨城県内でチャレンジしたい人たちを応援する実践型ラボ「STAND IBARAKI」を令和2(2020)年8月から7か月間にわたって開催。このイベントでは、「プロジェクトオーナー」となる参加者が茨城に関する活動を企画し、外部審査員によるアドバイスや参加者同士による交流を通じてプロジェクトを発展させるとともに、情報発信を行った。さらに、茨城での暮らしや地域プロジェクトの情報収集ができるオンラインイベント「STAND TOKYO」も展開するなど、県は、関係人口の創出や地域活性化に向けた取組を進めている。

図表1-2-21 大子町のテレワークツアーにおける茶室でのテレワークやEバイクでの町内散策の様子



資料：茨城県提供

第3節

ハード・ソフト一体となった防災・
減災対策による安全・安心の確保

1. 首都圏における自然災害のリスク

我が国では、河川が急勾配なため洪水が発生しやすく、約400万人が居住する三大都市圏のゼロメートル地帯でも度々水災害に見舞われてきた。また、多くの活断層やプレート境界が分布し、巨大地震発生の切迫性が懸念されている。このように、我が国は脆弱な国土条件にあり、東京についても、自然災害による経済損失リスクは世界第3位との試算がある（図表1-3-1）。

さらに、地球温暖化等の影響により、豪雨が高頻度化し、甚大な水害が発生すると考えられている。全国の1時間降水量50mm以上の年間発生日数は、昭和51(1976)年から令和元(2019)年にかけて増加傾向にあり、関東甲信地方の将来気候（令和58(2076)～令和77(2095)年）では更に増加することが見込まれている（図表1-3-2）。また、首都圏の水害被害額は、平成27(2015)年から令和元(2019)年までの5年間の平均値がそれまでの期間と比較して大きく増加した（図表1-3-3）。

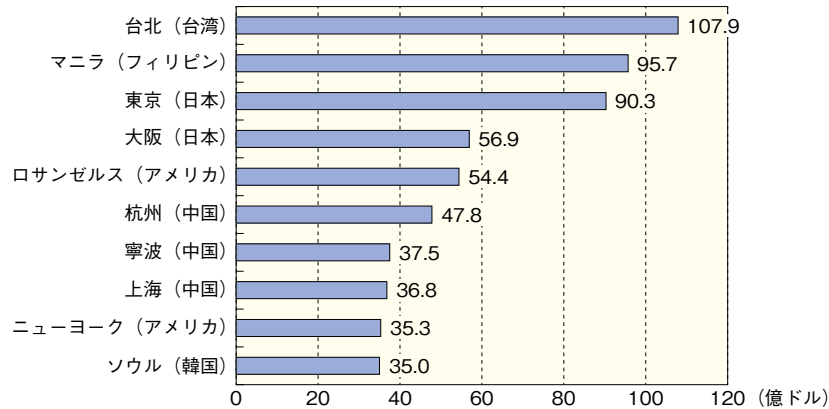
台風の接近数が増加したと指摘する研究報告もあり、昭和55(1980)年からの20年間と令和元(2019)年までの20年間の比較では、東京への接近数が約1.5倍となった¹⁾。近年では、令和元(2019)年9月の令和元年房総半島台風（台風第15号）が記録的な暴風をもたらし、関東地方を中心に19地点で観測史上1位の最大風速や最大瞬間風速を観測した。また、同年10月の令和元年東日本台風（台風第19号）では、首都圏の多くの地点で24時間降水量等の観測史上1位の値を更新し、洪水、内水等の被害は、首都圏の広範囲に及んだ（図表1-3-4）。

また、大規模地震のリスクも高まっている。甚大な被害が想定されているマグニチュード7クラスの首都直下地震の発生確率は、今後30年以内で約70%とされ、震源によっては被害が首都圏の広範囲に及ぶ可能性がある（図表1-3-5）。

さらに、今後、首都圏でも高齢化がさらに進み、高齢者の単身世帯も増加する見込みであることから、地域における防災力の低下が懸念されている。感染症との複合災害のリスクもあり、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策を実行していくことが重要である。

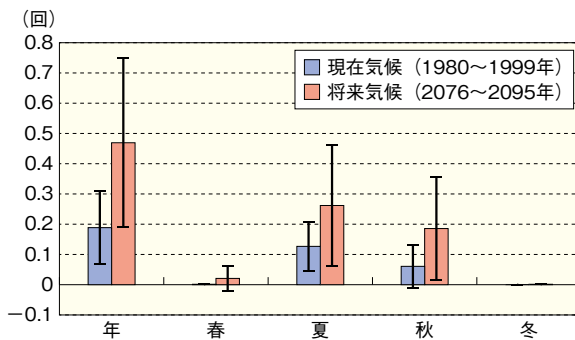
1) 「令和2年8月25日報道発表資料」（気象研究所）

図表1-3-1 世界の都市における自然災害の経済損失リスク（GDP換算）



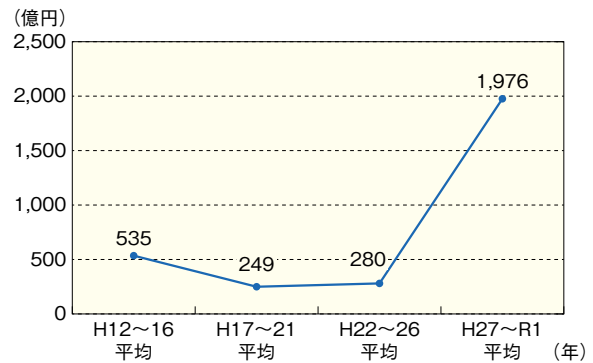
資料：「Lloyd's and Cambridge Centre for Risk Studies (2018)」(lloyds.com) を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-2 関東甲信地方における1時間降水量50mm以上の発生回数の変化



注：黒細線は年々変動の標準偏差を示す。
資料：「気象変化レポート2018」(東京管区気象台) を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-3 首都圏の水害被害額の推移



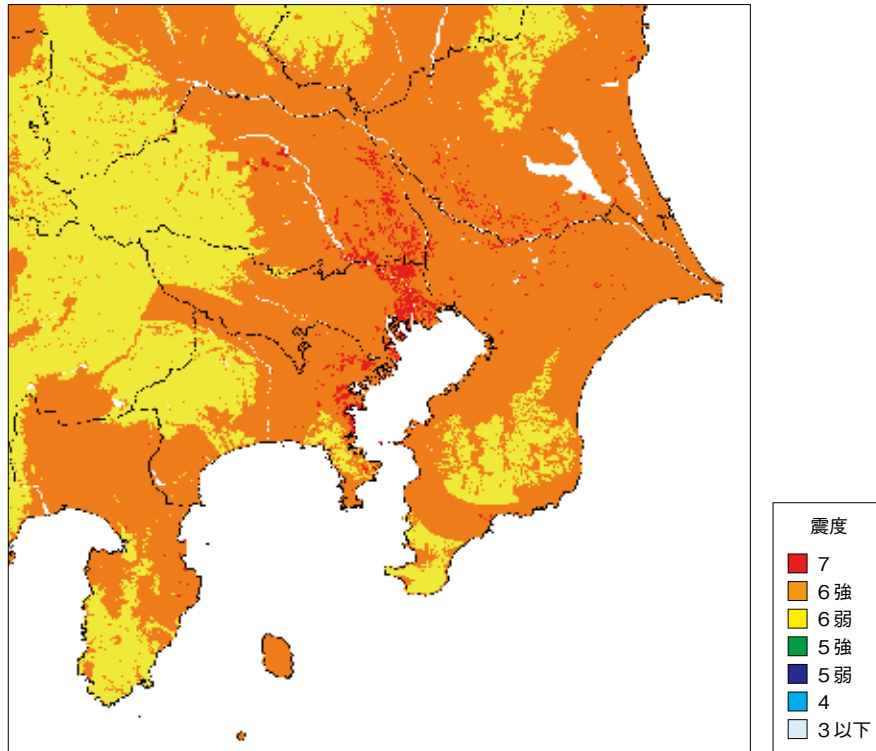
注1：経年比較のため水害被害額は、水害被害額デフレーター（平成23年=1.00）を用いて算出した。
注2：それぞれの値は各5年間の平均値である。
資料：「水害統計」(国土交通省) を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-4 令和元年東日本台風による荒川、久慈川水系における被害



資料：「気候変動を踏まえた水災害対策検討小委員会」(国土交通省) を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-5 首都直下地震の震源に応じた最大震度分布



注：震度推計に用いた19ケースの最大震度の重ね合わせ
資料：「首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）」（内閣府）

2. 災害リスクに備えたインフラの機能強化

（1）水災害リスクへの対応

首都圏においては、これまで、災害に対する安全度を向上させるためのインフラの整備が着実に進められてきた。例えば、洪水を安全に流下させるための堤防整備の推進により、関東地方整備局が管轄する8水系（荒川、利根川、那珂川、久慈川、多摩川、鶴見川、相模川、富士川）における堤防整備率は、令和2（2020）年3月末時点で、65.7%となっている（図表1-3-6）。また、洪水のピーク流量を調節することのできるダムの整備も順次進められ、令和2（2020）年3月には利根川上流に八ッ場ダムが完成した。

一方で、気候変動等による豪雨の増加により、氾濫危険水位を超過した河川数は近年増加傾向にある。令和元年東日本台風では、首都圏の国管理河川5水系（荒川、利根川、那珂川、久慈川、多摩川）の13河川で氾濫危険水位を超え、3水系（荒川、那珂川、久慈川）の堤防で決壊が生じるなど、洪水被害が発生した（図表1-3-7）。このため、入間川流域（荒川水系）、那珂川、久慈川、多摩川の4水系において、河道掘削や堤防整備等の「緊急治水対策プロジェクト²⁾」が進められるとともに、既存ダムの洪水調節機能を強化する観点からダムの運用が見直され、首都圏の7水系（荒川、利根川、那珂川、久慈川、多摩川、相模川、富士川）では、事前放流等を含む治水協定の締結により、洪水調節可能容量43,438万 m^3 が確保された。

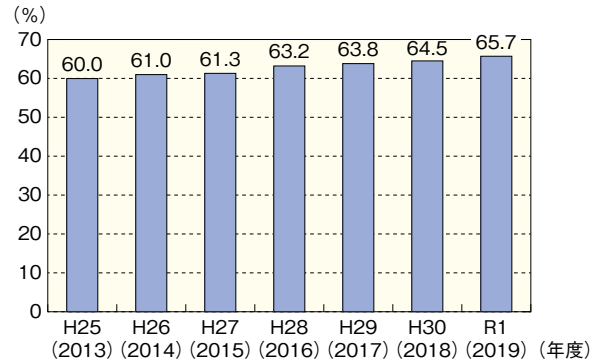
また、東京圏では内水氾濫のリスクが高く、令和元（2019）年までの過去5年間においては、特に東京都で内水被害の占める割合が高くなっている（図表1-3-8）。このため、下水道による

2) 令和元（2019）年度から令和6（2024）年度までの概ね5年間で実施予定

都市浸水対策が着実に進められてきており、完了している区域では一定の浸水被害軽減効果を発揮している。一方で、令和元年東日本台風では、さいたま市や川崎市などで内水氾濫による大きな被害が発生したほか、茨城県、栃木県、埼玉県、神奈川県において、浸水により下水処理場の処理機能やポンプ場の運転が停止する被害が生じた（図表1-3-9）。このため、洪水、内水の浸水想定区域内における下水道施設の耐水化計画の策定が、令和3（2021）年度を目標に各地方公共団体において進められている。

図表1-3-6

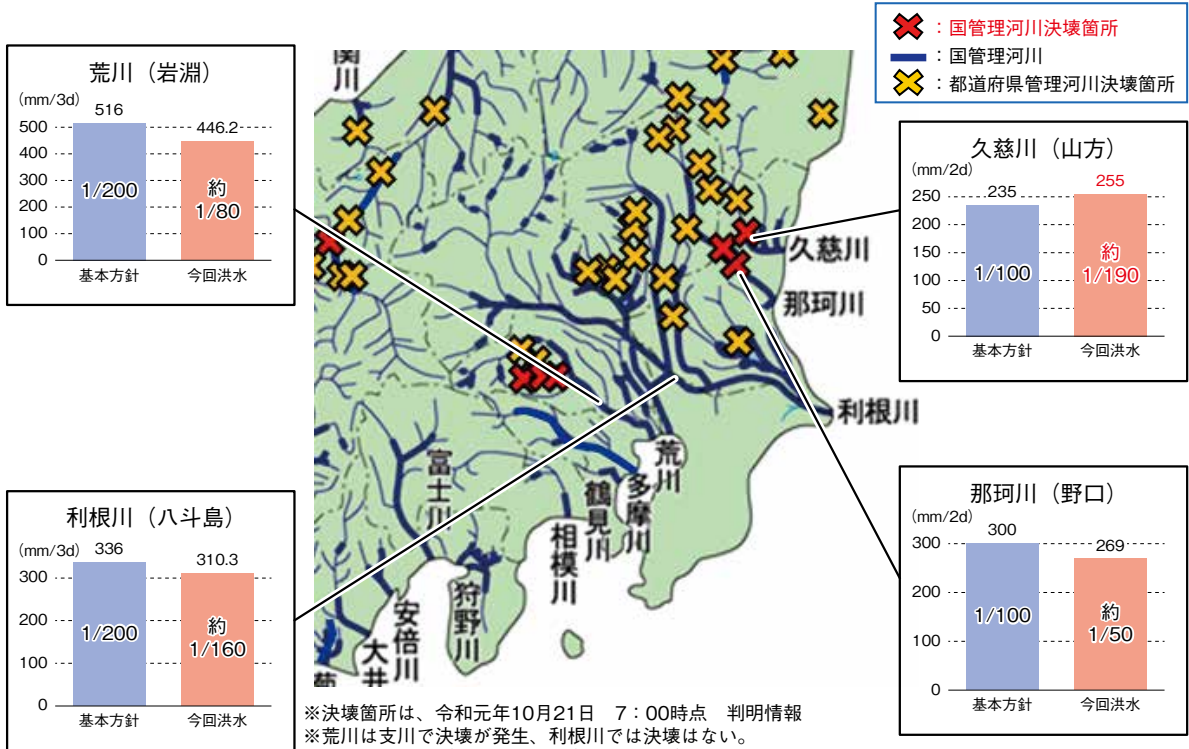
関東地方整備局が管轄する8水系（荒川、利根川、那珂川、久慈川、多摩川、鶴見川、相模川、富士川）の堤防整備率の推移



注：整備率は堤防必要区間に対する計画断面堤防区間として算出
資料：「直轄河川管理施設状況」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

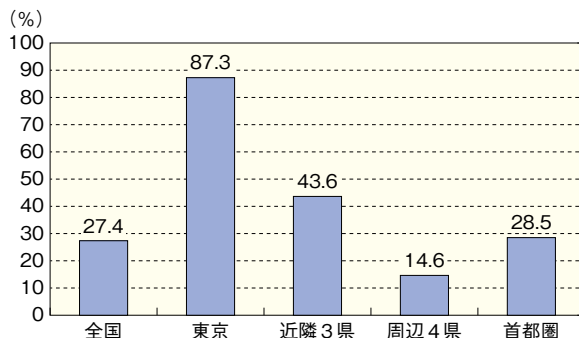
図表1-3-7

令和元年東日本台風における国管理河川等の決壊箇所及び首都圏の水系における降雨状況（首都圏拡大）



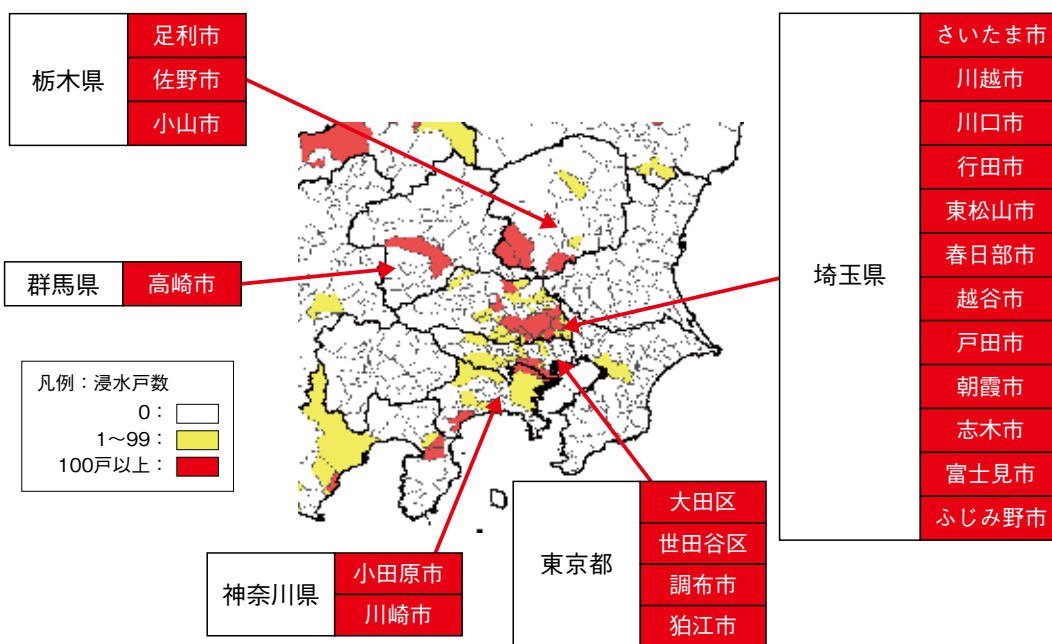
注：グラフ内の基本方針は、河川整備基本方針の対象雨量
資料：「気候変動を踏まえた水災害対策検討小委員会」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-8 平成27(2015)年から令和元(2019)年までの水害被害額のうち内水被害の占める割合



資料：「水害統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-9 令和元年東日本台風による内水被害浸水戸数（首都圏拡大）



注：令和2(2020)年1月末現在（被害戸数は地方公共団体からの報告による。なお、外水被害を含む場合があることから、今後変動することがある。

資料：「第1回 下水道による内水浸水対策に関するガイドライン類改訂検討委員会（令和2年12月7日）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

【事例】大規模再開発と一体的な雨水貯留施設の整備（東急株式会社、独立行政法人都市再生機構）

内水氾濫対策としては、公共下水道の整備に加えて、雨水貯留浸透施設の設置を進めることが有効であり、そのためには行政だけではなく、民間事業者を含めた地域関係者による自主的な取組が必要不可欠である。

渋谷駅周辺は、局地的大雨による地下街への浸水を防ぐため、雨水貯留施設や取水管の整備が急務とされていたが、駅周辺には高層ビルなどが密集し、整備が難しい地域となっていた。

このため、東急株式会社と独立行政法人都市再生機構が共同施行者となり、「渋谷駅街区土地区画整理事業」の一環として渋谷駅東口で雨水貯留施設を整備することとなり、令和2(2020)年8月に整備が完了し、供用を開始した（図表1-3-10）。整備に当たっては、区画整理エリア外の整備を担う東京都下水道局との連携により、平成23(2011)年2月の着工から早期の供用開始が実現されている。

本施設は、渋谷駅東口広場の地下約25mの深さに位置し、1時間あたり50mmを超える強い雨が降った場合に取水し、天候が回復した後にポンプで既設下水道幹線へ排水する仕組みである。一時的に貯留できる雨水量は約4,000m³にのぼり、100年に一度といわれる渋谷の大規模再開発の機会を生かした防災機能の強化が実現されている。

図表1-3-10 渋谷駅東口雨水貯留施設の内部構造と断面イメージ



資料：東急株式会社、独立行政法人都市再生機構提供

(2) 首都直下地震等への対応

首都直下地震等の大規模地震に備え、災害対応や避難者の受け入れ、負傷者等への診療・治療等の機能を継続することが期待される庁舎、避難所、病院等の防災拠点建築物については、業務継続のために必要な対応をあらかじめ講じておくことが求められる。

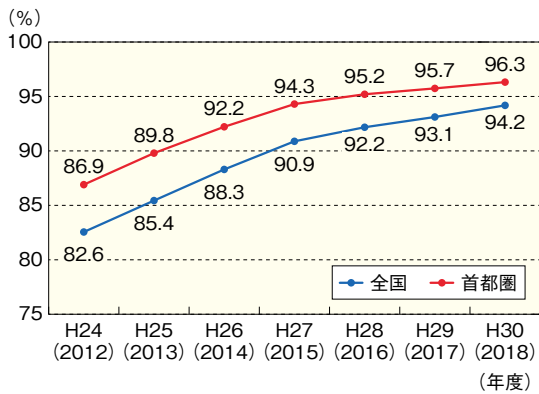
地方公共団体の防災拠点となる公共施設等の耐震化率は着実に増加しており、平成30(2018)年度末時点で首都圏では96.3%と、全国に比べて高い水準で推移している(図表1-3-11)。災害対策本部が設置される庁舎における非常用電源の設置については、令和2(2020)年6月時点で、首都圏の全ての都県及び約95%の市区町村で設置されているものの、72時間以上稼働可能な非常用電源³⁾が設置されているのは、首都圏の全ての都県及び約47%の市区町村にとどまる(図表1-3-12)。

また、内閣府の想定⁴⁾によれば、首都圏においても南海トラフ巨大地震による被害が見込まれており、千葉県、東京都及び神奈川県の実定死者数のほとんどが津波によるものである。そのため、防災拠点の確保にあたっては、津波のリスクも十分に考慮する必要がある、津波防災地域づくりに関する法律(平成23年法律第123号)に基づく最大クラスの津波に対する浸水想定(首都圏では茨城県、千葉県及び神奈川県で公表済)を踏まえ、整備を進める必要がある。

3) 「大規模災害発生時における地方公共団体の業務継続の手引き」(平成28年2月)(内閣府)では、「72時間は、外部からの供給なしで非常用電源を稼働可能とする措置が望ましい。」とされている。

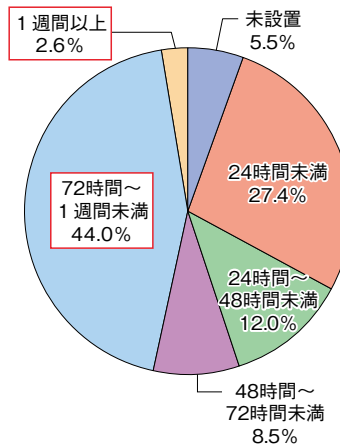
4) 「南海トラフ巨大地震の被害想定について(建物被害・人的被害)」(令和元年6月)(内閣府)

図表1-3-11 首都圏等における防災拠点となる公共施設等の耐震化率の推移



注：各年度末時点
資料：「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」（消防庁）を基に国土交通省都市局作成

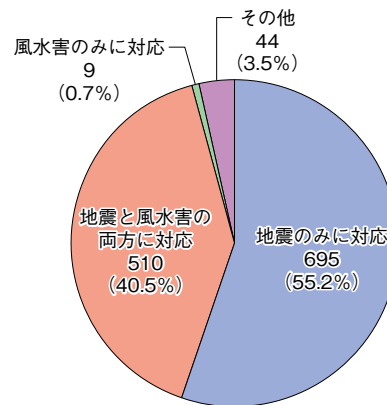
図表1-3-12 首都圏の市区町村における非常用電源の整備状況と稼働可能時間(令和2(2020)年6月1日現在)



注：内訳の合計が100%とまらないのは、四捨五入の関係による。
資料：「地方公共団体における業務継続性確保のための非常用電源に関する調査結果」（消防庁）を基に国土交通省都市局作成

首都直下地震がいつ発災しても対処できるよう、「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」（令和2年5月中央防災会議幹事会）では、防災公園や広場等が、救助活動拠点や広域物資輸送拠点等の防災拠点として想定されている。一方で、首都圏では、地震に比べて風水害に対応した防災公園が少なく、多様な災害に対応できる防災機能の整備を進める必要がある（図表1-3-13）。

図表1-3-13 首都圏の災害対応別の防災公園数（平成30(2018)年度末時点）



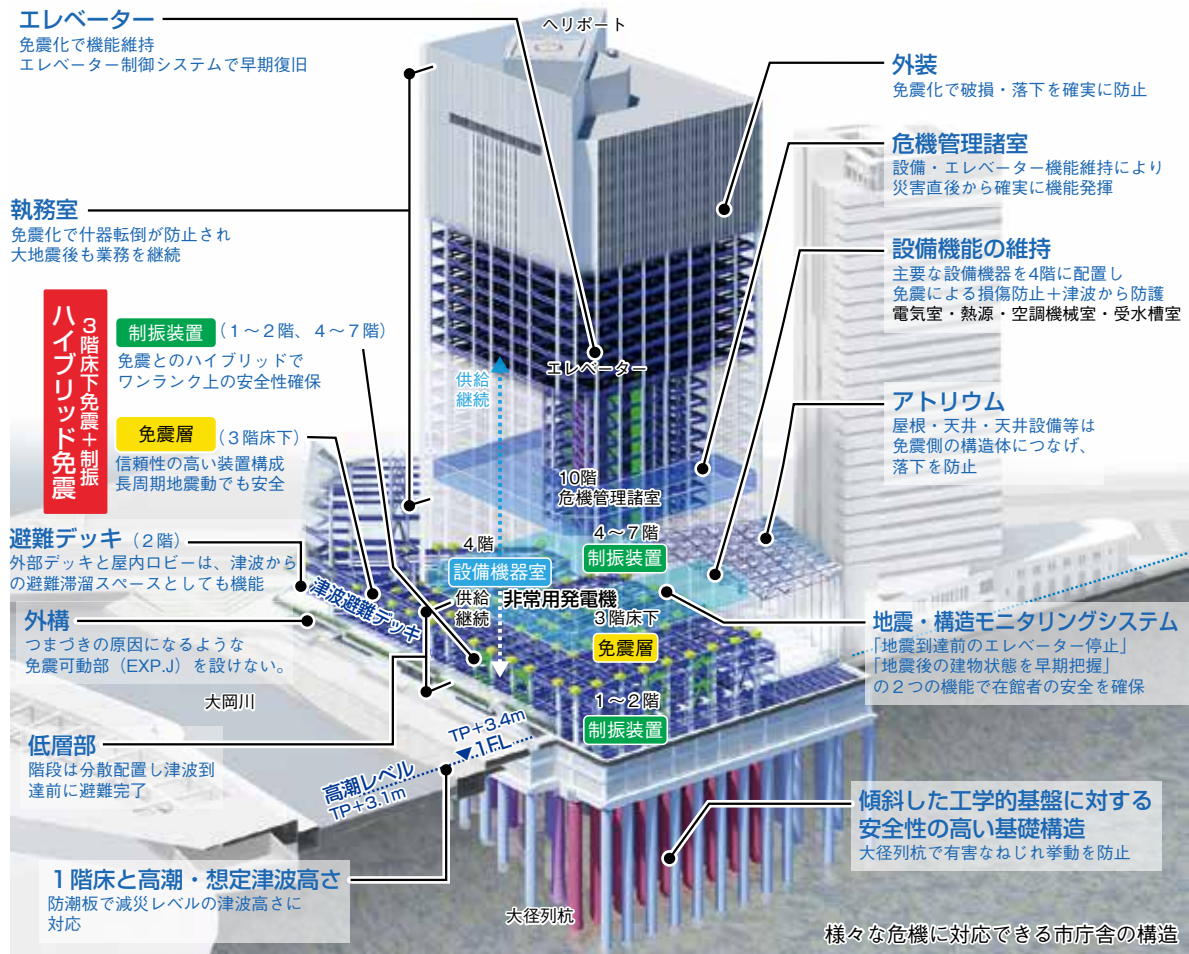
注：内訳の合計が100%とまらないのは、四捨五入の関係による。
資料：国土交通省

【事例】庁舎の建替えによる業務継続機能の強化（神奈川県横浜市）

旧横浜市庁舎は、横浜開港100周年記念の記念事業の一環として昭和34(1959)年に建設された鉄筋コンクリート造の建物で、施設の老朽化、スペース不足等に加え、危機管理機能の強化や災害時の拠点として業務継続できる安全性の確保が課題であった。

令和2(2020)年6月に全面供用を開始した新市庁舎では、中間階免震に加え制振装置を配置したハイブリッド免震を建物構造に採用し、大規模地震による建物の損傷防止と什器の転倒防止を図っている（図表1-3-14）。また、津波に備えて、1階には防潮板を設置可能とし、2階には市民・来街者の避難滞留スペースとしても機能する津波避難デッキを設置している。さらに、建物の管理・保全の中核である防災センターや主要な設備機器を浸水の恐れのない高さに設置するとともに、1週間のライフライン途絶に対応した非常用発電機（2,000kVAを2台）や飲料水・雑用水を確保するなど、発災時に行政機能を最大限発揮できるよう、様々な対策が講じられている。

図表1-3-14 横浜市新庁舎の業務継続機能



資料：横浜市提供

(3) インフラの老朽化への対応

首都圏の交通インフラを支える道路は、高速自動車国道及び一般道路の実延長が約245,517km⁵⁾に達するなど整備が進む一方で、例えば、首都高速道路ではその4割以上が開通から40年以上経過するなど、高度経済成長期に整備された施設を中心に、老朽化が進んでいる（図表1-3-15）。

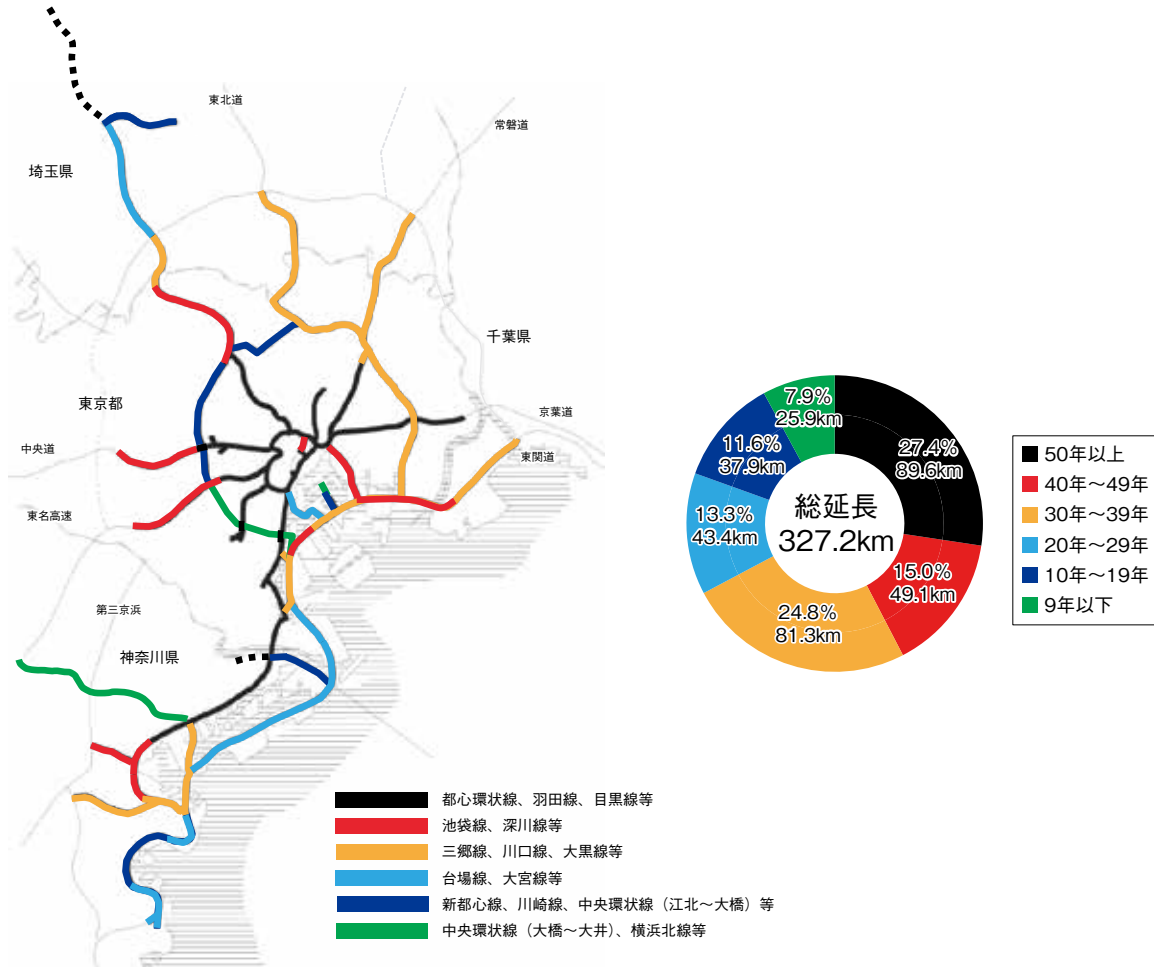
老朽化のリスクはインフラ全般に共通する課題であり、インフラに対する意識調査において、維持管理・更新がされない場合の問題として「災害に対する危険性が高まる」との回答が約7割と最も高くなるなど、近年はその問題意識が広く共有されている⁶⁾。

国や地方公共団体等では、平成25(2013)年11月に関係省庁連絡会議においてとりまとめられた「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、老朽化対策を進めてきた。維持管理・更新を効率的に進めるため、施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じる「予防保全」に転換し、新技術の活用も考慮した持続可能なメンテナンスサイクルを構築することが必要である（図表1-3-16）。

5) 「道路統計年報2020」（国土交通省）

6) 「国民意識調査（令和2年2月）」（国土交通省）

図表1-3-15 首都高速道路の開通からの経過年数（令和3（2021）年3月末時点）

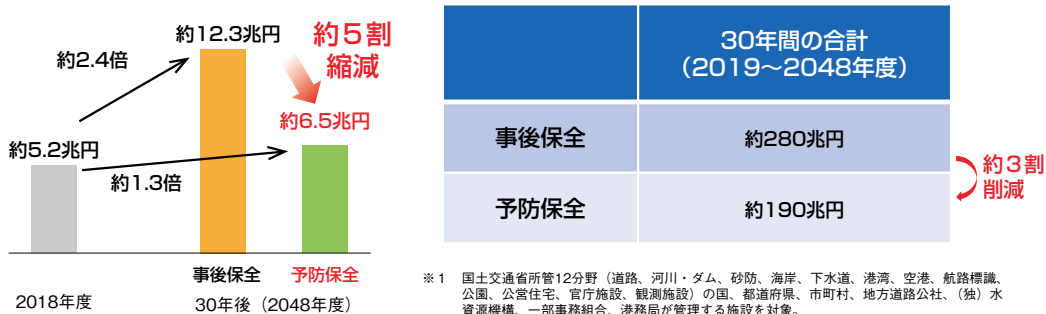


図表1-3-16 予防保全による将来の維持管理・更新費用の効果

【将来の維持管理・更新費用の推計結果（2018年11月30日公表）】

30年後（2048年度）の見通し

30年後（2048年度）の見通し（累計）



(参考) 用語の定義

予防保全	施設の機能や性能に不具合が生じる前に修繕等の対策を講じること。
事後保全	施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

資料：「将来の維持管理・更新費用の推計結果」（国土交通省）

[事例] ドローンによる効率的な点検モデルの構築（千葉県君津市）

千葉県君津市では、クラウドサービスと連携したドローン事業を展開する株式会社アイネットが、平成29(2017)年にドローン飛行場を市内に開設したことを契機として、同社と災害連携協定を締結し、ドローンを活用したまちづくりに取り組んでいる。

令和元(2019)年には、新たな橋梁点検手法である「君津モデル」の構築を目的に、ドローンを活用した橋梁点検の実証実験を行い、市職員がドローンを操縦し、映像の撮影・分析・診断、データの蓄積を繰り返し行った（図表1-3-17）。実験で得られた知見から、当該手法を導入する橋梁の選定方法や映像データの保管・共有方法の検討等も行われ、令和2(2020)年3月31日までに市内227橋のうち13橋で実験が行われた。令和2(2020)年度には、本格運用に移行し、法令に基づく点検が必要な29橋のうち20橋について、ドローンを活用した点検を行った。

また、市は、令和2(2020)年7月にインフラ点検ソリューションを提供する株式会社ジャパン・インフラ・ウェイマークと協定を締結しており、同社の障害物を認識する機能を持つ高性能ドローンの活用等により、君津モデルを進化させ、ドローンを活用したまちづくりを一層推進していくとしている。

図表1-3-17 君津モデルの概要及びAIを活用した画像解析による錆検出



資料：君津市、Automagi株式会社提供

3. 災害リスクを考慮したまちづくり

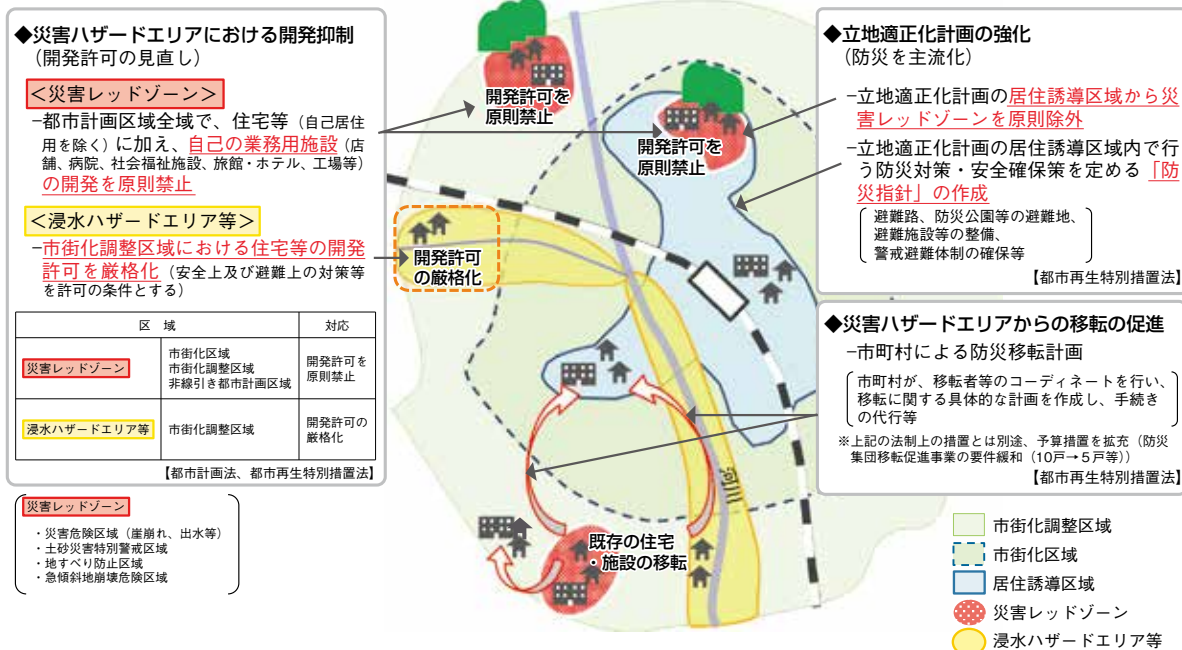
国土交通省の防災・減災対策本部が令和2(2020)年7月にとりまとめた「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト 主要施策」では、河川・下水道管理者等による治水対策に加え、あらゆる関係者(国・都道府県・市町村・企業・住民等)により流域全体で取組を行う「流域治水」への転換が盛り込まれた。あわせて、「防災・減災のためのすまい方や土地利用の推進」も打ち出され、令和2(2020)年6月に改正された都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)等に基づき、災害レッドゾーンや浸水ハザードエリア等の災害ハザードエリアにできるだけ住まわせないための土地利用の規制等により、安全なまちづくりに向けた総合的な対策が進められている(図表1-3-18)。

この取組の一環として、国土交通省では、コンパクトシティの取組において防災指針を先行的に作成し、都市の防災・減災対策に意欲的に取り組む「防災コンパクト先行モデル都市」を選定しており、首都圏では、ひたちなか市、宇都宮市、秩父市、厚木市が選定された。令和2(2020)年9月には、防災指針⁷⁾のガイダンスとなる「都市計画運用指針」、「立地適正化計画の手引き」が改正され、自治体における防災指針の作成等の取組が進められている。

また、東京ゼロメートル地帯に位置する江東5区等において広域避難への対応が課題となる中、国土交通省や東京都等は、令和2(2020)年12月に『災害に強い首都「東京」形成ビジョン』を策定し、線的・面的につながった高台・建物群の創出による、「高台まちづくり」をゼロメートル地帯等への対策として推進することとしている(図表1-3-19)。

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

図表1-3-18 都市再生特別措置法等の改正による土地利用規制・誘導



資料：「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト 主要施策」(国土交通省)

図表1-3-19 高台まちづくり(高台・建物群)の整備イメージ

高台まちづくりのイメージ



資料：「災害に強い首都「東京」の形成に向けた連絡会議」(国土交通省)

[事例] コンパクトなまちづくりによる防災・減災対策（栃木県宇都宮市）

宇都宮市は、水害に強いまちづくりを実現するため、自助・共助・公助を組み合わせた総合的な計画として「総合治水・雨水対策推進計画」の策定を進めている。

市は、連携・集約型のネットワーク型コンパクトシティ（NCC）構想を掲げ、平成29(2017)年、中心市街地や駅周辺などに都市機能誘導区域等を定めた立地適正化計画を策定するなど、NCCによるまちづくりに取り組んできた。しかし、令和元年東日本台風では、中心市街地を流れる一級河川田川の氾濫により、都市機能誘導区域を含む市街地を中心に被害は市域全体に及び、二次救急病院や小学校、特別養護老人ホーム等、多数の公共公益施設が浸水した。

市は、この被害を踏まえ、令和元(2019)年11月に「雨水対策強化推進チーム」を設置し、令和2(2020)年2月に、「総合治水・雨水対策基本方針」を策定。立地適正化計画の「防災指針」の策定に向けて、各種ハザード情報と都市機能の立地情報を重ね合わせて分析するとともに、顕在化したリスクとその対応方針についても整理を行った。また、わかりやすいハザード情報を提供するため、洪水浸水想定区域図等の3D表示にも取り組み、国土交通省で令和2(2020)年12月に開始した3D都市モデルリーディングプロジェクト（Project PLATEAU）の先行事例として成果が公開されている（図表1-3-20）。

市は今後も、安全・安心なNCC形成を着実に進め、災害に強く、暮らしやすさが持続できるまちづくりに取り組んでいくとしている。

図表1-3-20 3D都市モデルによる建物の浸水イメージ（宇都宮市の鬼怒川流域）



資料：国土交通省

[事例] 大規模水害に備えた高台まちづくり（東京都葛飾区、江戸川区）

東京都では、「高台まちづくり」の実践モデル地区を設定し、関係機関が連携して取組を進めている。

東京都葛飾区では、大規模水害への対策として、水が引くまでの間、許容できる生活レベルを担保し、応急・復旧活動の拠点となる空間が配置された市街地を目指す「浸水対応型市街地づくり」に取り組んでいる。令和元(2019)年6月にとりまとめられた「葛飾区浸水対応型市街地構想」においては、第一段階として、広域避難できなかった住民が緊急的に垂直避難できる

建物空間を、第二段階として、短期間（1～3日程度）の備蓄等を備え一時的に避難できる建物空間を、そして第三段階として、湛水期間（2週間程度）の間、安全に待避できる建物空間の確保を目指しており、おおむね2050年代までに整備することとしている（図表1-3-21）。

江戸川区においても、高台まちづくりの検討が進められており、令和3（2021）年3月に公表した「船堀駅周辺地区まちづくり基本構想」では、歩行者デッキと建物群の接続による水害時の避難路確保構想が示された。また、同時公表された「江戸川区新庁舎建設基本構想・基本計画」では、「“災害対応の拠点”として70万区民を守る、たくましい庁舎」を第一の基本理念として、機動力に富んだ災害対策本部機能を確保するとともに、様々な用途に使える災害対応スペースを新庁舎に設けることとしている。新庁舎は、市街地再開発事業による民間建築物との一体的な整備が計画されており、連続性のある歩行者デッキの整備の検討が進められている。

図表1-3-21 浸水対応型拠点建築物のイメージ



注：図の作成は東京大学生産技術研究所 今井研究室、加藤孝明研究室
資料：「葛飾区浸水対応型市街地構想」（葛飾区）

4. 被害の低減に資する避難行動支援

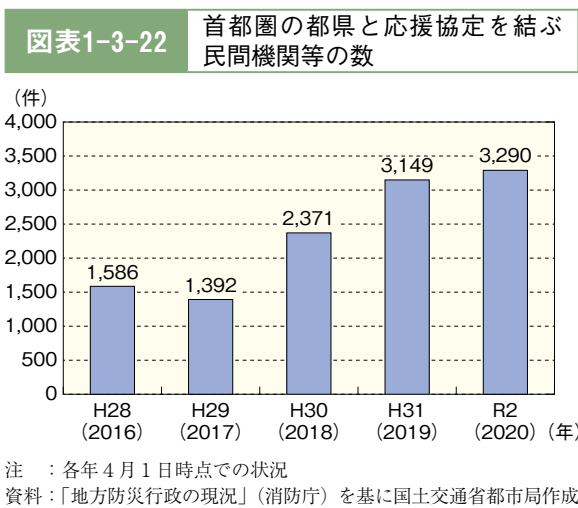
（1）避難行動を支援する環境の確保

災害による被害を軽減するためには、発災時に適切に避難行動をとることが重要であり、平時より住民の避難に対する意識を醸成するとともに、多くの避難者を支援する環境を確保しておく必要がある。避難所の確保や物資支援などについて、民間機関との応援協定の締結が進められており、令和2（2020）年4月1日までの過去5年間で、首都圏の都県と応援協定を結ぶ民間機関等の数は、約2倍に増加している（図表1-3-22）。

また、首都圏では、令和元年東日本台風等で避難所によっては避難者の集中も見られたことから、適切な避難を促すために、ICTの活用により避難所の混雑状況を見える化する取組も進められている。さらに、新型コロナウイルスが広がる中、避難所での感染症の蔓延も懸念されるため、令和2（2020）年6月には、関係省庁（内閣府、消防庁、厚生労働省）で「新型コロナウイルス感染症対策に配慮した避難所開設・運営訓練ガイドライン」が取りまとめられた。同ガイドラインを踏まえ、首都圏の地方公共団体では、訓練等により、複合災害に備えた準備が進められている。

内閣府の被害想定によれば、首都直下地震では、1都4県（東京都、茨城県、埼玉県、千葉県、神奈川県）で約800万人の帰宅困難者が見込まれている⁸⁾。

特に、大都市のターミナル駅周辺を中心に指定されている「都市再生緊急整備地域」は、業務機能、商業機能等が集積し、地震等の大規模災害が発生した場合、大量の帰宅困難者が発生するリスクがある。そのため、都市再生特別措置法に基づき、滞在者等の安全確保のための「都市再生安全確保計画」の作成が進められており、首都圏では令和3(2021)年3月末時点で、15件策定されている。各地域においては、策定された計画に基づき、施設整備や訓練が行われ、ハード・ソフト両面から都市の安全確保策が進められている。



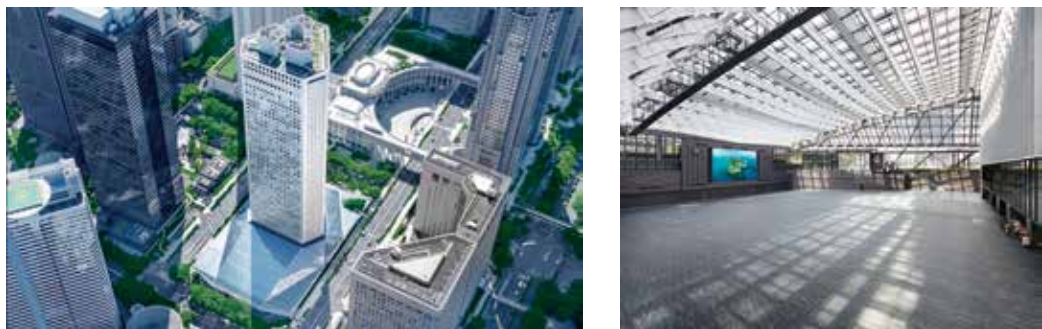
[事例] 超高層建築物のリニューアルと公開空地の利活用（住友不動産株式会社）

災害発生時、多くの人々が一斉に帰宅しようとする、救命救助活動に支障をきたすおそれや二次被害に遭うおそれがあることから、むやみに移動を開始せず、職場や安全な場所に留まることが重要である。

「新宿住友ビル」を管理運営する住友不動産株式会社は、有事の防災対応力や日常の賑わい活性化といった西新宿街全体の機能強化に資するリニューアル構想の具体化を掲げ、ビルの大規模改修と低層部における広場の整備を実施し、令和2(2020)年6月30日にリニューアル工事が完了した(図表1-3-23)。

このリニューアルにより、屋内型の公開空地として、天井高さ約25mの大型アトリウム「三角広場」が整備された。最大2,000人収容可能な全天候対応型イベントスペースとなっている広場は、新宿駅周辺地域都市再生安全確保計画において、発災時には帰宅困難者の一時滞在施設として2,850人を受け入れることが想定されており、人数分の3日間の水と食料を備蓄している。そのほか、オイルタンク・自家発電設備の増強により、停電時においても72時間の電力供給を可能とするなど、施設全体で防災対応力の向上が図られている。

図表1-3-23 三角ビルの外観およびアトリウム内部



資料：住友不動産株式会社提供

8) 「首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）平成25年12月」（内閣府）

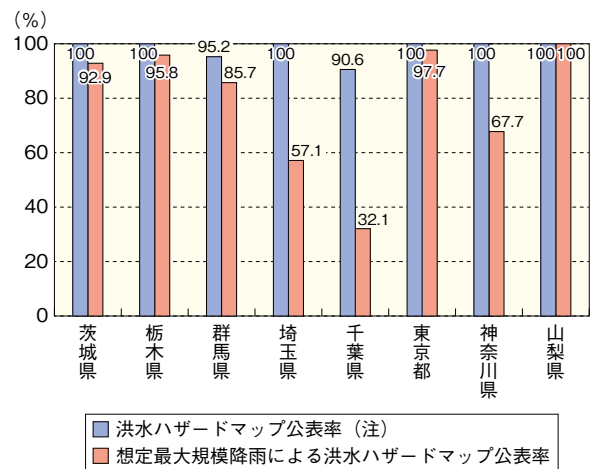
(2) ハザードマップの整備と活用

多発する水害等から身を守るためには、ハザードマップ等により地域の災害リスクを適切に理解し、気象情報や地方公共団体から発令される避難情報を踏まえて、早期に避難することが重要である。首都圏では、群馬県と千葉県を除き、水防法（昭和24年法律第193号）により洪水ハザードマップの作成が義務付けられている全市町村でハザードマップが公表されており、想定最大規模の降雨に対しても整備が進められている（図表1-3-24）。

一方で、令和元年東日本台風で人的被害が生じた市町村の住民へのアンケート調査では、約半数の住民は、ハザードマップ等の資料を「見たことがない」又は「見たことはあっても避難の参考としていない」と回答し、ハザードマップ等を見たことがある人の約7割が、ハザードマップがわかりづらい等の課題があると考えているとの結果が得られた（図表1-3-25）。

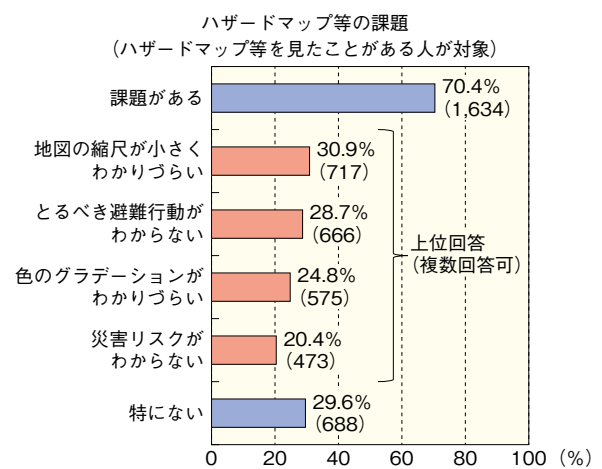
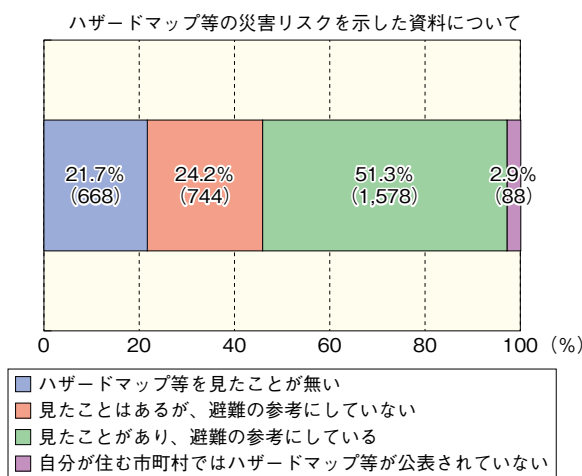
このような状況を踏まえ、ハザードマップの活用により災害リスクととるべき行動の把握が進むよう、産学官で取組が進められている。国土交通省では、市区町村が作成・公表した洪水ハザードマップを用いて、洪水リスクを知り、住民自らがいつ、どのように避難すべきかを考えるマイ・タイムライン（防災行動計画）の普及・促進に取り組んでいる。令和2（2020）年6月には、地方公共団体の職員や地域のリーダー等が、マイ・タイムラインの意義や重要性を住民等に分かりやすく伝えられるよう、「マイ・タイムラインかんたん検討ガイド」が公表された。

図表1-3-24 首都圏における洪水ハザードマップの整備率（令和2（2020）年7月末現在）



注：水防法第14条に基づき洪水浸水想定区域が指定された市町村のうち、ハザードマップを公表済みの市町村（特別区を含む）
資料：「洪水浸水想定区域及び洪水ハザードマップ作成・公表状況」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表1-3-25 ハザードマップ等の資料に対する認知や課題



注1：台風第19号等により人的被害が生じた市町村の住民を対象に実施

注2：内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。

資料：「令和元年台風第19号等による災害からの避難に関するワーキンググループ資料」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

[事例] ハザードマップを活用した逃げ地図づくり（株式会社日建設計）

ハザードマップを活用して地域の避難に関する課題の抽出やリスクコミュニケーション等を促進するツールとして、日建設計ボランティア部が考案した「避難地形時間地図（通称 逃げ地図）」がある。逃げ地図は、東日本大震災後に津波災害から命を守るための最短な避難経路を考えるため開発され、住民との共同制作が進められてきた。その後、明治大学及び千葉大学の社会実装に係る研究と連携しながら逃げ地図作成マニュアルなどを整備し、発展させてきた。

逃げ地図は、ハザードマップ上で自宅から災害時の避難場所までの経路を確認し、白地図上に当該経路を3分間隔で色分けすることにより作成する。完成した地図からは、避難に要する時間と経路のほか、危険箇所の位置なども把握できる。

埼玉県秩父市上白久地区では、地域の大半が土砂災害警戒区域に指定されていることから、秩父市と上白久町会が連携して平成28(2016)年よりワークショップを開催して逃げ地図を作成。さらに、作成した逃げ地図を地区防災計画に盛り込み、各世帯に配布した（図表1-3-26）。

また、令和2(2020)年には、神奈川県鎌倉市において、津波被害に備えてワークショップが開催され、高台への避難を意識しながら逃げ地図の作成が行われた。

逃げ地図づくりを通じたリスクコミュニケーションの促進により、地域における自助、共助の意識が高まることも期待される。

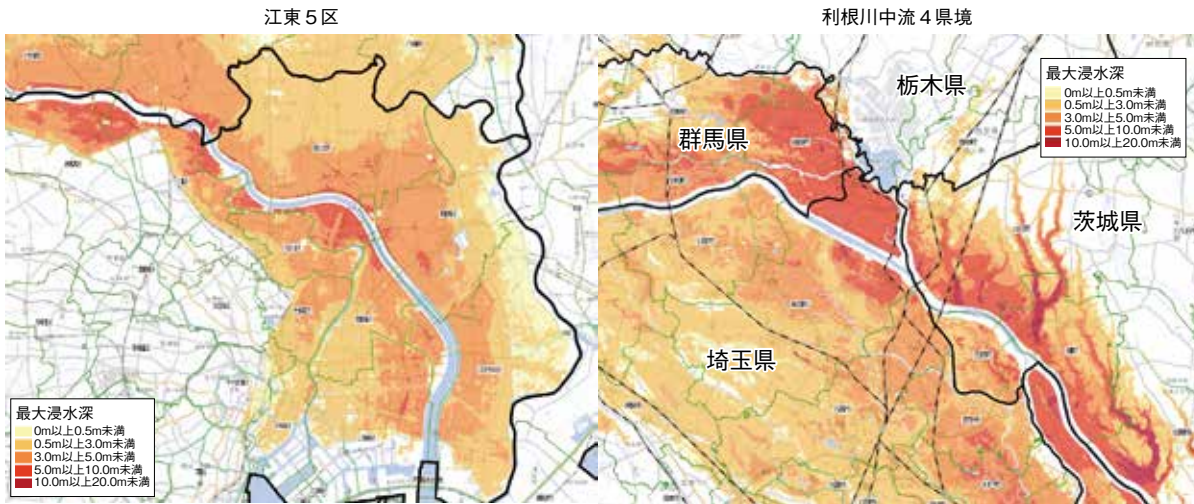
(3) 広域避難への対応

首都圏では、「ゼロメートル地帯」が広く存在している東京都の江東5区（墨田区・江東区・足立区・葛飾区・江戸川区）や利根川中流4県境（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県）等において、堤防の決壊等により大規模水害が発生した場合、多数の住民が避難することによる大混雑の発生や、逃げ遅れによる多数の孤立者の発生が予想されている（図表1-3-27）。そのため、これらの地域においては、行政界をまたいだ広域避難に関する検討や取組が進められてきた。

令和元年東日本台風の際には、利根川中流4県境の茨城県境町では、防災行政無線、境町防災アプリ、エリアメール等により避難の呼びかけを行い、町外2箇所の指定広域避難所に約2,200人が広域避難を実施した。一方で、江東5区においては、当初想定されていたタイミング（氾濫72時間前）より遅い氾濫48時間前を切ってから広域避難の共同検討開始の雨量基準に達したことや、既に風雨が強まっていたこと、鉄道の計画運休等により移動手段の確保が困難な状況であったことなど、広域避難の課題が明らかとなった。

これらを踏まえ、中央防災会議の下のワーキンググループで検討が行われ、内閣府の「令和元年台風第19号等を踏まえた避難情報及び広域避難等に関するサブワーキンググループ」の最終とりまとめ（令和2（2020）年12月公表）では、想定外の事態に円滑に対応できるよう、「災害が発生するおそれ」の段階での国の対策本部設置の制度化等の方向性が示されている。

図表1-3-27 江東5区（墨田区・江東区・足立区・葛飾区・江戸川区）と利根川中流4県境（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県）の浸水想定



注：浸水想定はいずれも想定最大規模
資料：「国土数値情報」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

第2章 首都圏整備の状況

第1節

人口・居住環境・産業機能の状況

1. 人口の状況

首都圏の人口推移

各都県の公表値によると、首都圏の総人口は、令和2(2020)年9月1日現在で4,434万人である。そのうち東京都は1,398万人で、首都圏の31.5%を占めている。

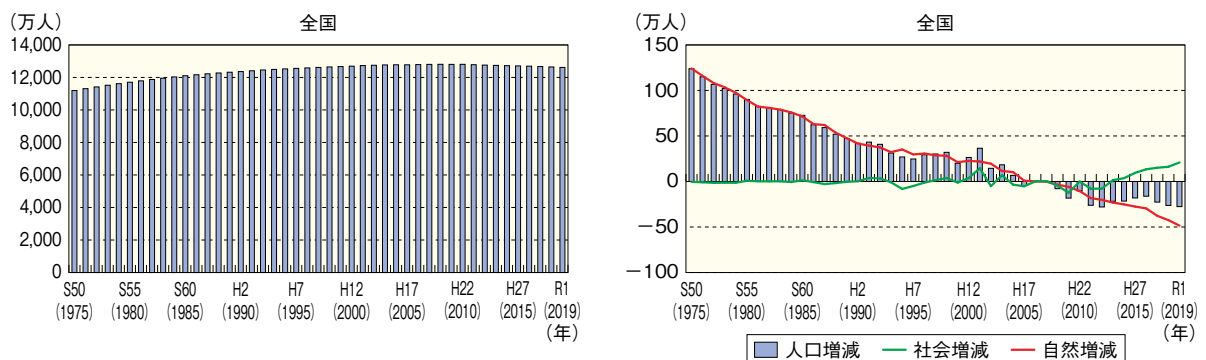
令和2(2020)年実施の国勢調査結果は令和3(2021)年5月末日時点で未公表のため、以下の人口推移等の分析は、令和元(2019)年までの国勢調査及び総務省の人口推計を用いた分析を中心とし、末尾において、各都県の公表値による令和2(2020)年以降の人口増減状況に触れることとする。

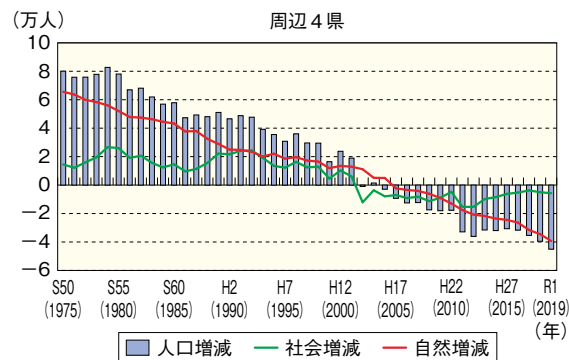
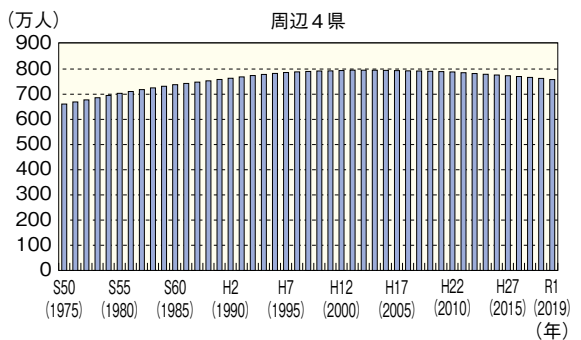
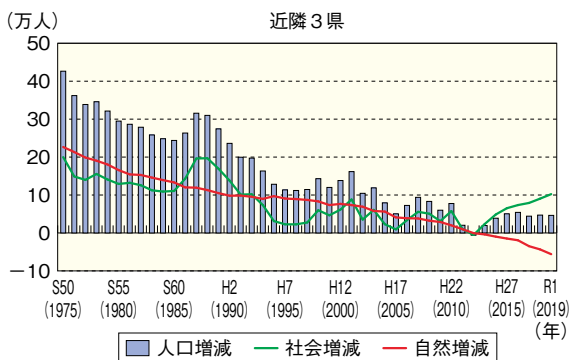
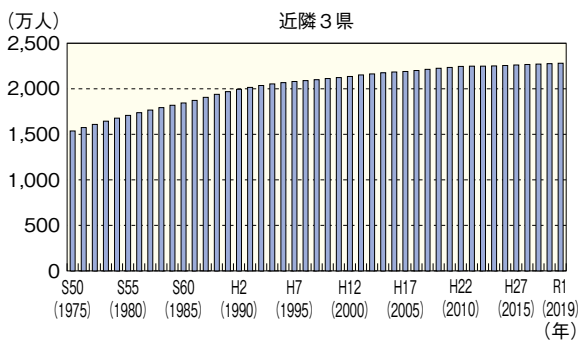
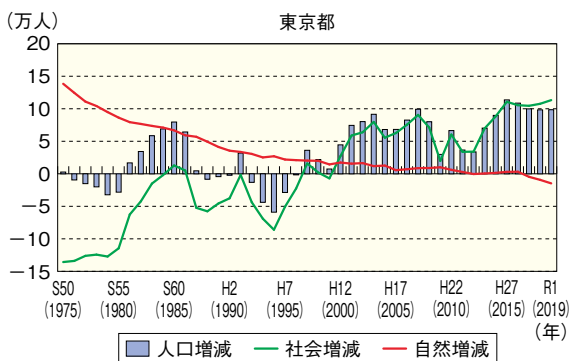
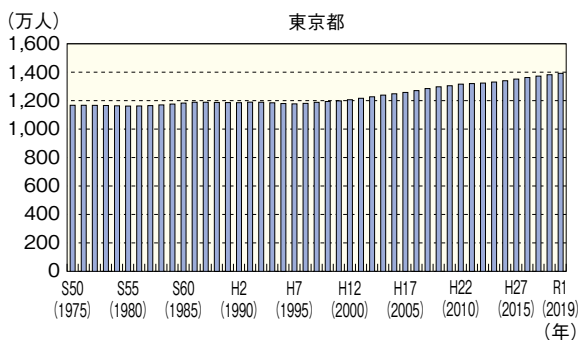
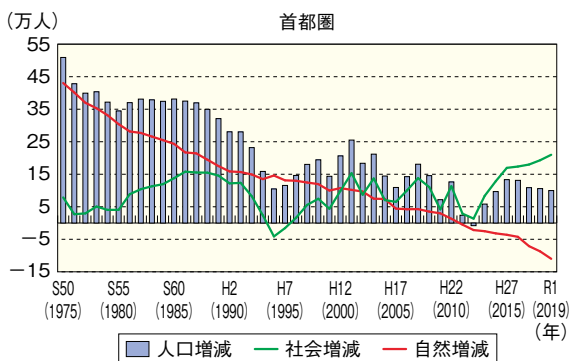
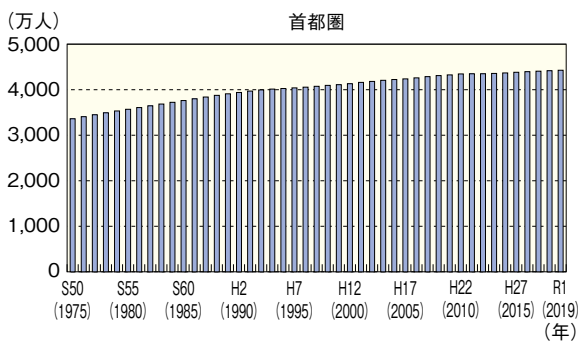
圏域別の人口では、東京都は平成7(1995)年以降、近隣3県は昭和50(1975)年以降増加傾向である一方、周辺4県は、平成13(2001)年をピークに減少に転じている(図表2-1-1)。

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

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

図表2-1-1 全国・首都圏の人口の推移(昭和50(1975)年～令和元(2019)年)

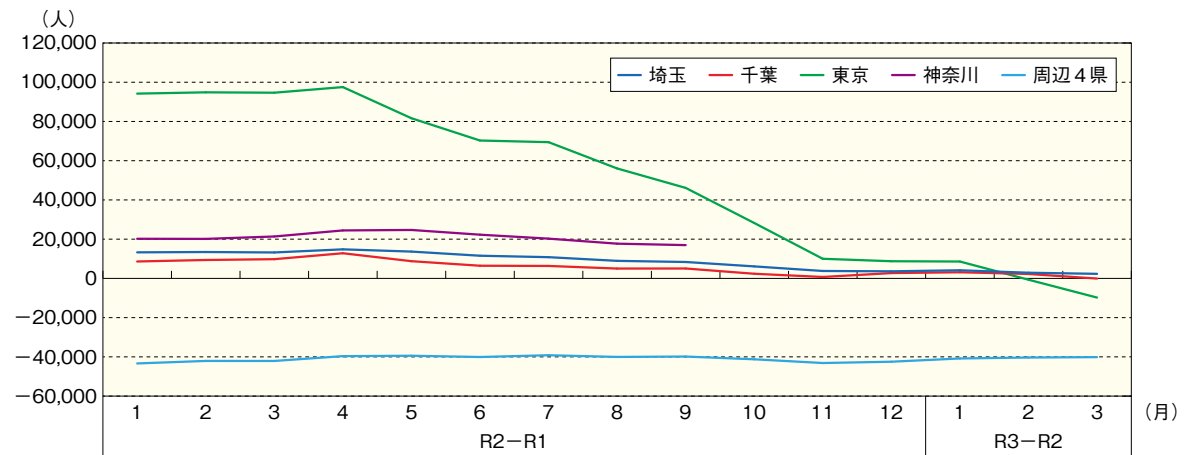




資料：「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）（総務省）を基に国土交通省都市局作成

各都県の公表値に基づき、前年同月と比較した人口の増減を見ると、東京都においては、令和2(2020)年4月には9.7万人であったのが、同年5月以降大幅に減少し、令和3(2021)年2月にはマイナスに転じた。また、近隣3県における増加幅も縮小傾向にある。これらは、第1章第2節3. で分析した東京都における転出超過の動きと同様に、新型コロナウイルスの感染拡大やこれに伴うテレワークの普及等が要因となっている可能性があり、今後の推移を注視していく必要がある。(図表2-1-2)。

図表2-1-2 首都圏における前年同月と比較した人口の増減



注：神奈川県は令和2(2020)年10月以降は非公表
資料：国勢調査を基にした各都県の推計を基に国土交通省都市局作成

2. 居住環境の状況

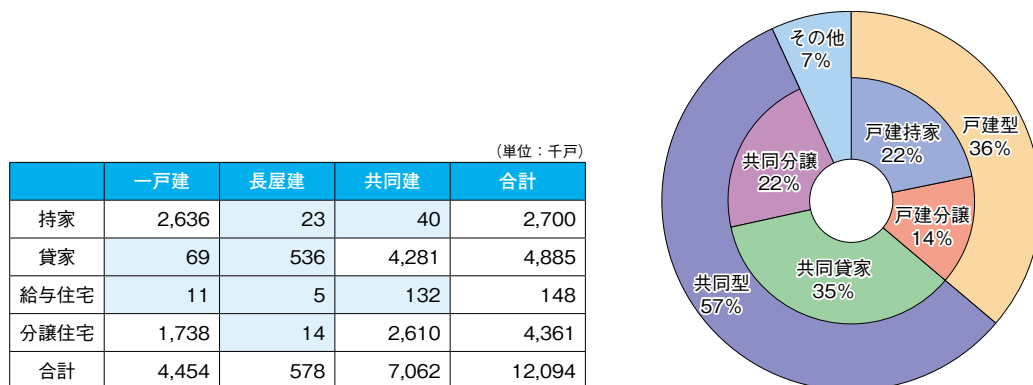
(1) 住宅供給の状況

①住宅ストックの動向

(距離別の住宅供給の状況)

東京70km圏内における平成2(1990)年から令和2(2020)年までの累計着工戸数は約1,209万戸となっており、一戸建の持家(戸建持家)又は分譲住宅(戸建分譲)の戸建型が全体の36%である一方、共同建の貸家(共同貸家)又は分譲住宅(共同分譲)の共同型が57%と、共同型の占める割合が大きい(図表2-1-3)。

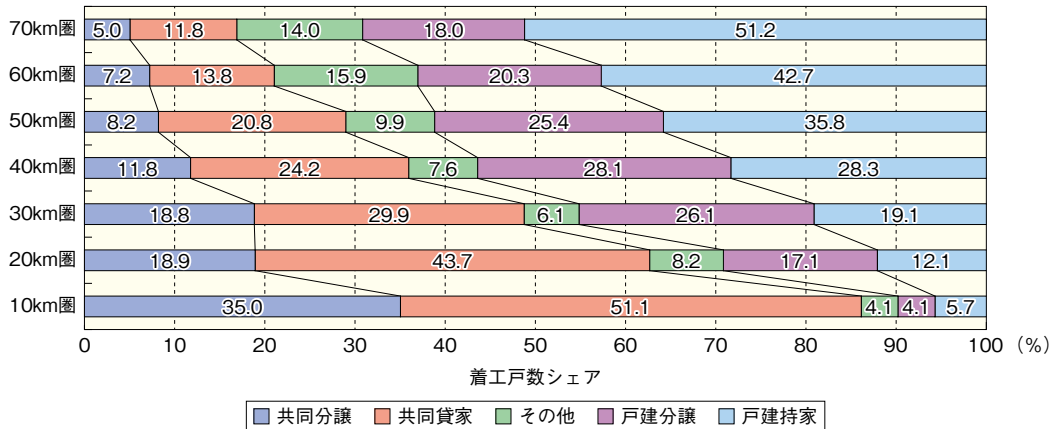
図表2-1-3 東京70km圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数(平成2(1990)年~令和2(2020)年の累計)



注1:「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するものをいう。
注2:着色部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。
資料:「建築着工統計調査」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

また、距離圏別の住宅型ごとのシェアを見ると、中心に近づくほど共同分譲や共同貸家のシェアが大きくなる一方、中心から遠ざかるほど戸建持家のシェアが大きくなる傾向にあり、令和2(2020)年では、10km圏における着工戸数の35.0%が共同分譲、51.1%が共同貸家となっている(図表2-1-4)。

図表2-1-4 距離圏別の住宅型ごとのシェア（令和2（2020）年）



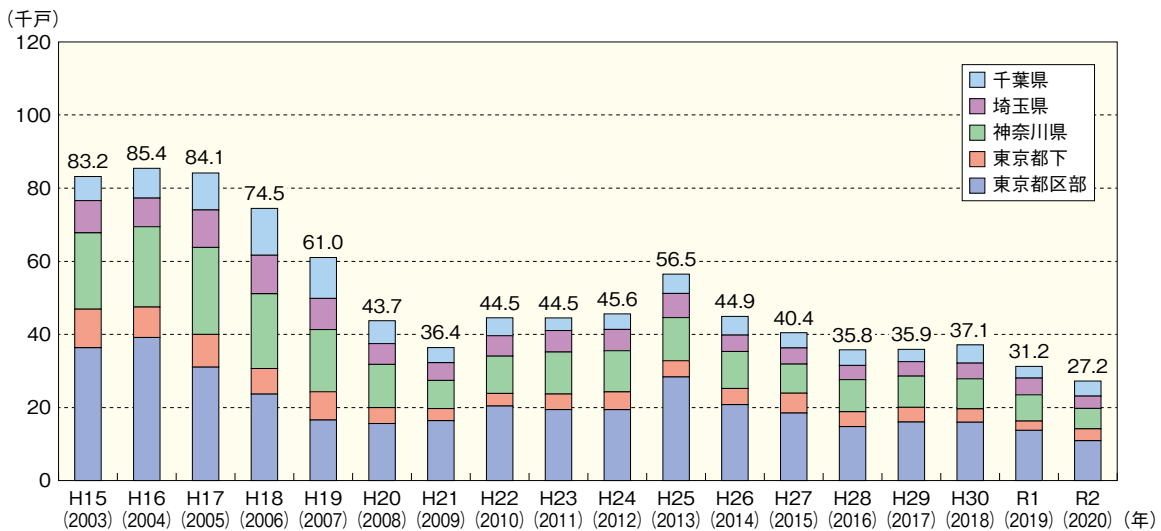
資料：「建築着工統計調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

②分譲マンションの供給動向

東京圏における分譲マンションの供給動向は、平成25(2013)年以降概ね減少傾向が続いており、令和2(2020)年は前年比で約4千戸減少し、約2万7千戸であった（図表2-1-5）。

東京圏・東京都区部における分譲マンションの平均販売価格・平均住戸面積の推移を見ると、令和2(2020)年は、令和元(2019)年と比較し、平均販売価格は上昇している一方で、平均住戸面積は減少している。

図表2-1-5 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



資料：株式会社不動産経済研究所資料を基に国土交通省都市局作成

(2) 再開発等の推進

都市における土地の合理的かつ健全な高度利用や公共施設の整備改善等を図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の事業が進められている。平成27(2015)年度から令和元(2019)年度の5年間の推移を見ると、首都圏において土地区画整理事業地区数（施行済みの地区を含む。）は約3%増加し、市街地再開発事業地区数（施行済みの地区を含む。）は約18%増加している（図表2-1-6）。

図表2-1-6 首都圏の再開発等事業地区数推移

	土地区画整理事業		市街地再開発事業	
	平成27(2015)年度	令和元(2019)年度	平成27(2015)年度	令和元(2019)年度
首都圏計	2,926	3,013	401	474
東京都	442	469	208	255
近隣3県	1,595	1,642	154	172
周辺4県	889	902	39	47

注：各年度における調査時点は3月31日現在のもの
資料：「都市計画現況調査」(国土交通省)

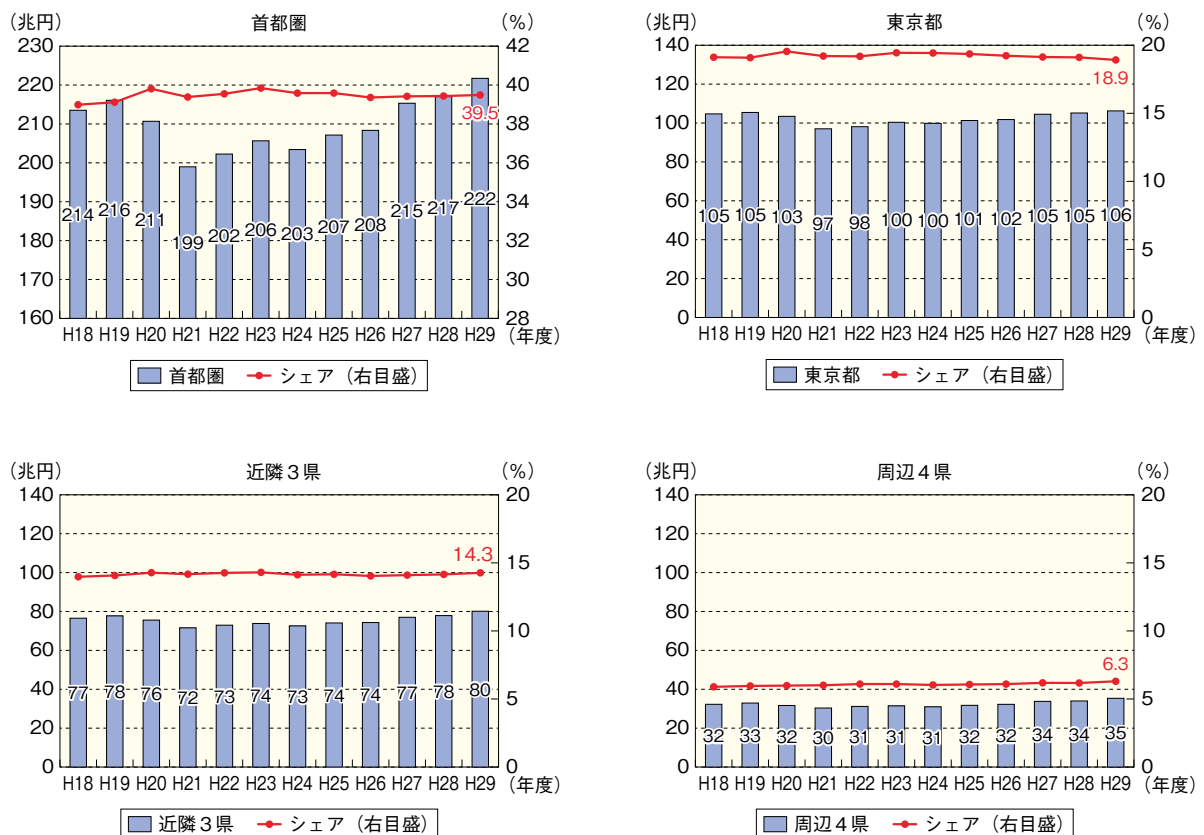
3. 産業機能の状況

(1) 首都圏の経済状況

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

また、全国各都道府県の県内総生産(名目)の合計に対する首都圏のシェアは39.5%を占めており、特に東京都の割合が高く、首都圏のシェアの約半分を占めている(図表2-1-7)。

図表2-1-7 首都圏の県内総生産(名目)とシェア

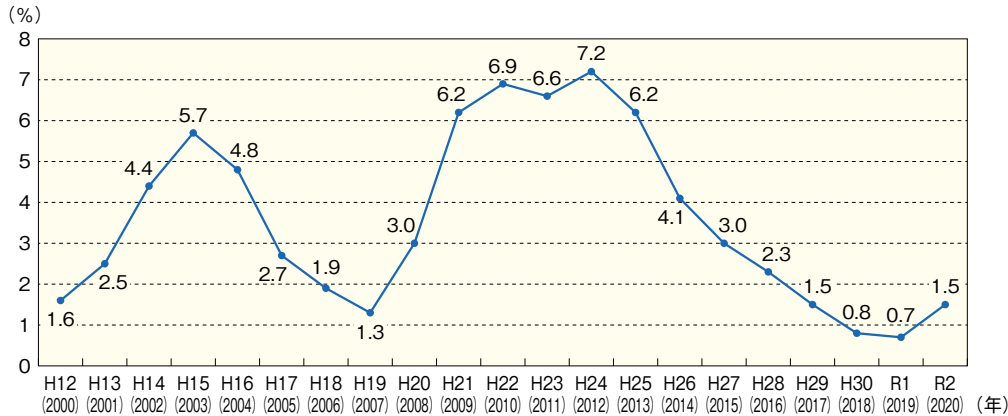


資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省都市局作成

(2) 首都圏の事業・業務環境等 (オフィスの需給動向)

東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、平成24(2012)年以降は企業の業績回復等に伴い低下する傾向にあった。特に平成30(2018)年以降は1%を切るなど非常に低い状況にあったが、令和2(2020)年は、上昇に転じており、新型コロナウイルスの感染拡大が影響を及ぼしている可能性がある。(図表2-1-8)。

図表2-1-8 東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率

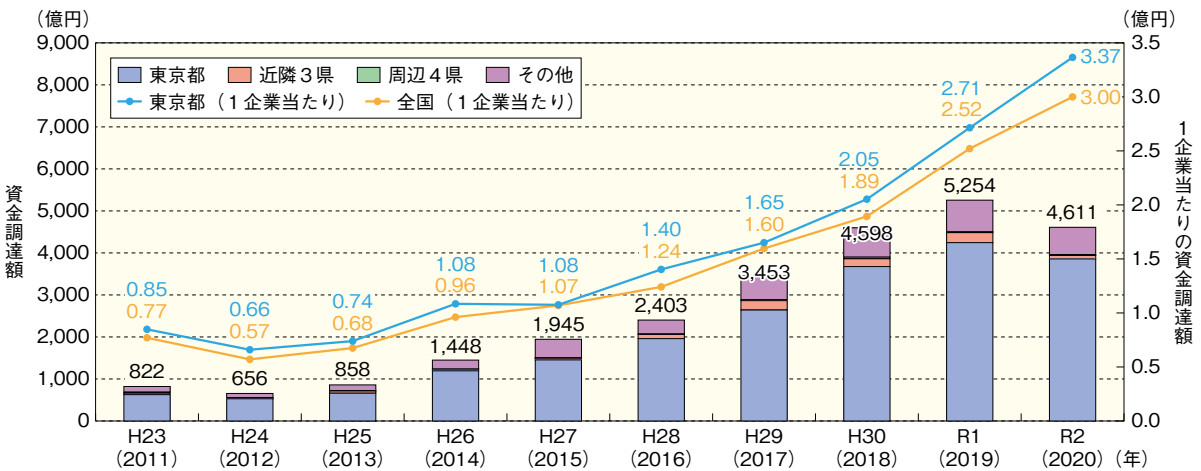


注：各年第4四半期時点
資料：シービーアールイー株式会社資料を基に国土交通省都市局作成

(イノベーションの動向)

都市のイノベーション創出環境に関する指標である国内のスタートアップ企業の資金調達状況を見ると、国内の資金調達額のうち東京都の企業が占める割合が高く、令和2(2020)年は前年よりも調達額が減少したものの、その割合は8割を超えている。また、1企業当たりの資金調達額は増加傾向にあり、令和2(2020)年には東京都では3億円を超えている(図表2-1-9)。

図表2-1-9 首都圏等のスタートアップの資金調達額及び1企業当たりの資金調達額



資料：「Japan Startup Finance 2020」(INITIAL)を基に国土交通省都市局作成

(3) 首都圏における各産業の動向

(製造業の動向)

令和元(2019)年における首都圏の製造業の動向について見ると、事業所数は48,414件で全国の26.2%、従業者数は約198万人で全国の25.5%であり、それぞれの全国に占める割合は、首都圏の人口の全国に占める割合(35.1%)よりも、いずれも低い状況となっている。

ただし、周辺4県においては、事業所数、従業者数のいずれの全国シェアとも、各県の人口の全国に占める割合を超える状況となっている(図表2-1-10)。

図表2-1-10 首都圏等の製造業の事業所数等

	事業所数 (R1)			従業者数 (R1)			製造品出荷額等 (H30)			人口 (R1)	
	実数 (件)	全国シェア (%)	H30年比 (%)	実数 (人)	全国シェア (%)	H30年比 (%)	金額 (百万円)	全国シェア (%)	H29年比 (%)	実数(千人)	全国シェア (%)
全国	185,116	100.0	-1.7	7,778,124	100.0	1.0	331,809,377	100.0	4.0	126,167	100.0
首都圏合計	48,414	26.2	-1.9	1,979,932	25.5	0.2	87,282,243	26.3	3.5	44,275	35.1
茨城県	5,058	2.7	0.3	273,749	3.5	1.0	13,036,042	3.9	6.2	2,860	2.3
栃木県	4,149	2.2	-1.4	206,973	2.7	0.4	9,211,118	2.8	-0.2	1,934	1.5
群馬県	4,640	2.5	-2.6	213,151	2.7	0.7	9,136,037	2.8	1.2	1,942	1.5
埼玉県	10,796	5.8	-1.0	399,193	5.1	0.6	14,147,008	4.3	4.7	7,350	5.8
千葉県	4,856	2.6	1.7	212,015	2.7	2.2	13,143,167	4.0	8.4	6,259	5.0
東京都	9,870	5.3	-4.4	246,895	3.2	-1.8	7,577,669	2.3	-0.7	13,921	11.0
神奈川県	7,349	4.0	-3.4	355,924	4.6	-0.9	18,443,058	5.6	2.7	9,198	7.3
山梨県	1,696	0.9	-2.4	72,032	0.9	-1.5	2,588,144	0.8	2.2	811	0.6

注1：従業者4人以上の事業所

注2：事業所数、従業者数は令和元(2019)年6月1日時点、製造品出荷額は平成30(2018)年1～12月実績、人口は令和元(2019)年10月1日時点
資料：「工業統計調査」(経済産業省)、「人口推計」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

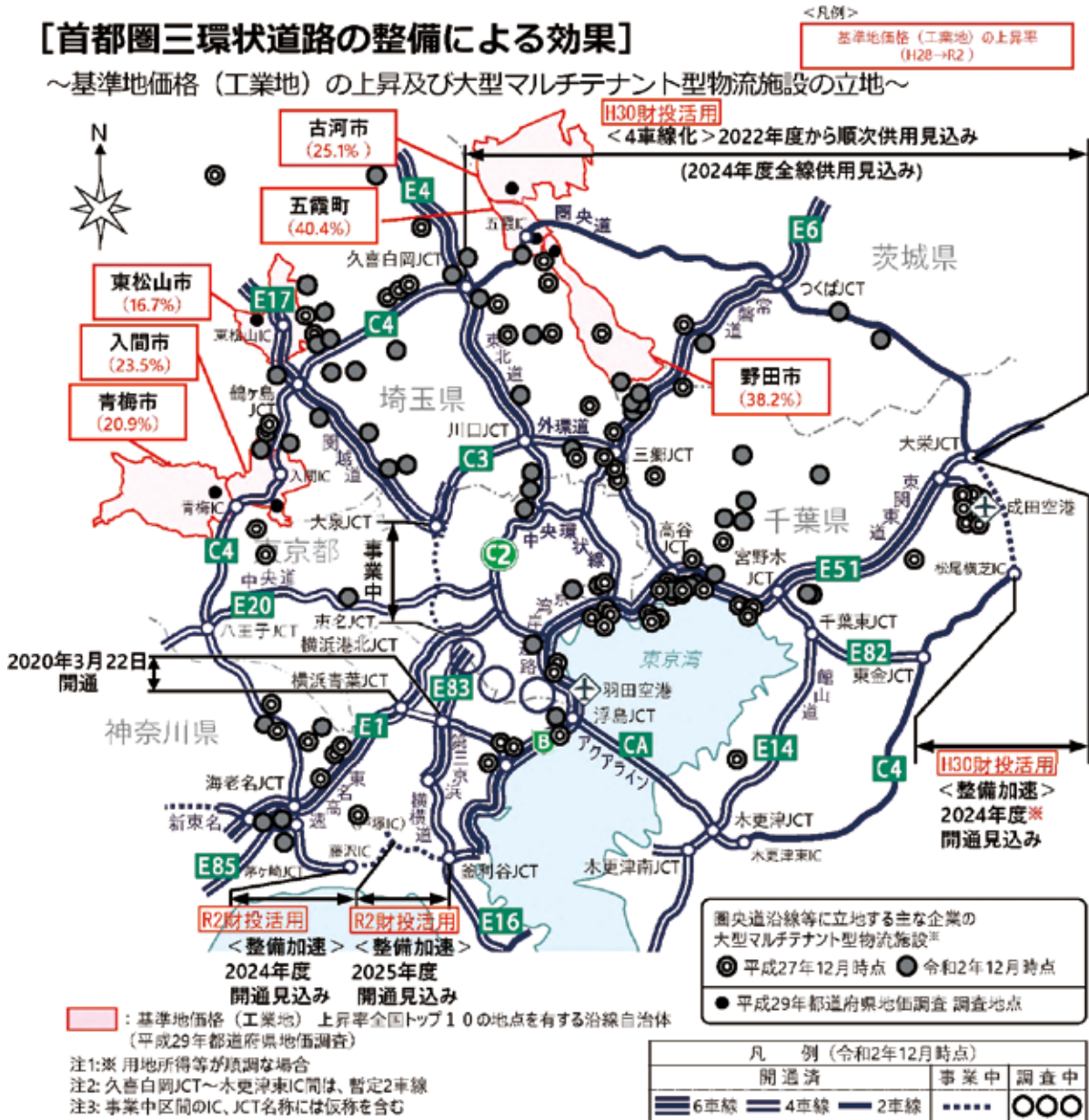
(物流拠点の整備状況)

首都圏三環状道路沿線等では、圏央道(境古河IC～つくば中央IC)の開通(平成29(2016)年2月)等により、大型マルチテナント型物流施設の立地が進んでおり、平成29(2017)年度以降、圏央道沿線自治体においては、基準地価格(工業地)の上昇が継続している(図表2-1-11)。さらに、東京圏を中心とした大型マルチテナント型物流施設では、ECの需要の高まりから、令和2(2020)年以降においては、空室率は0.5%程度と低い状況が続いている。

図表2-1-11 三環状道路等における大型マルチテナント型物流施設の立地状況

【首都圏三環状道路の整備による効果】

～基準地価格（工業地）の上昇及び大型マルチテナント型物流施設の立地～



※大型マルチテナント型物流施設とは、多くの個人宅へ多様な商品を迅速に発送するため効率的に仕分け、配送が可能な機能を集約した施設

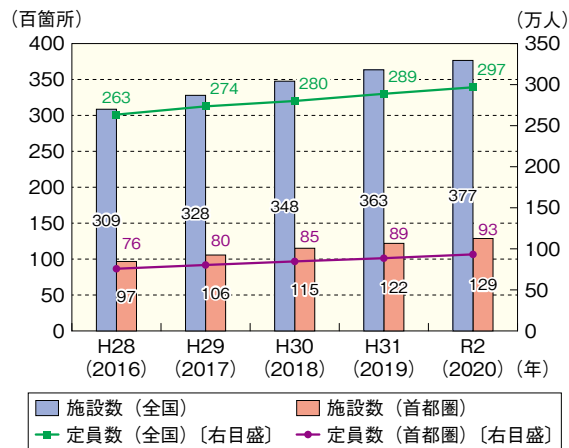
資料：国土交通省

4. 女性・高齢者等の社会への参加可能性を開花させる環境づくり

女性の活躍の促進

首都圏の令和2(2020)年4月時点の保育定員数は93万人と、対前年で約4万人の増加となり、保育の受け皿の整備が進んでいる(図表2-1-12)。また、令和2(2020)年4月時点の待機児童は、全国で約1.2万人、首都圏では約5千人と前年を下回った。なお、東京都における待機児童は、平成29(2017)年4月から令和2(2020)年4月にかけて大きく減少しているものの、依然として、首都圏の待機児童数の約46%と約半数を占めている(図表2-1-13)。

図表2-1-12 全国・首都圏の保育所等施設数及び定員数(各年4月1日時点)



注1：平成28(2016)年度以降の施設数、定員数の対象には、平成27(2015)年4月に施行された子ども・子育て支援新制度において新たに位置付けられた幼保連携型認定こども園等の特定教育・保育施設と特定地域型保育事業(うち2号・3号認定)を含む。

注2：定員数については、以下のものを集計している。

平成28(2016)年～平成29(2017)年

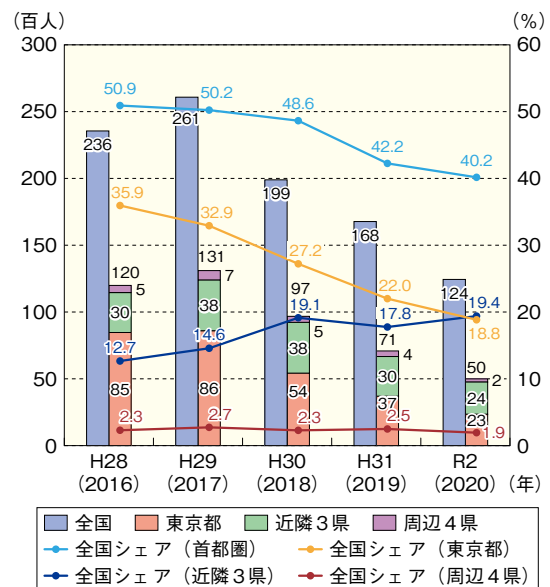
保育所、特定地域型保育事業の認可定員並びに幼保連携型認定こども園、幼稚園型認定こども園、地方裁量型認定こども園の利用定員

平成30(2018)年～令和2(2020)年

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

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

図表2-1-13 全国・首都圏の待機児童数、首都圏の全国シェアの推移(各年4月1日時点)



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

第2節

確固たる安全、安心の実現に向けた
基礎的防災力の強化

1. 巨大地震対策

(1) 防災体制の構築

①国土交通省 防災・減災対策本部における取組状況

首都直下地震による国家的な危機に備えるべく、国土交通省では、平成25(2013)年に「国土交通省南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」及び「対策計画策定ワーキンググループ」を設置し、平成26(2014)年4月、「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」を策定した。南海トラフ巨大地震については、本対策計画の策定と併せて、地方ブロックごとに、より具体的かつ実践的な「地域対策計画」が策定された。

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

さらに、国土交通省では、あらゆる自然災害に対し、国土交通省として総力を挙げて防災・減災に取り組むべく、令和2(2020)年1月21日に「南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部」と「水災害に関する防災・減災対策本部」を発展的に統合し、「国土交通省 防災・減災対策本部」を設置した。令和2(2020)年7月には、同本部により「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」がまとめられ、ハード・ソフト一体となった取組が進められている。

②帰宅困難者等対策の取組状況

平成23(2011)年9月に、内閣府及び東京都は、「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会」を設置し、「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」等を検討し、平成24(2012)年9月に最終報告が取りまとめられた。平成27(2015)年2月には、「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」が改定され、市区町村と事業者等との協定締結のひな形や、安全点検のためのチェックシート等が追加された。平成30(2018)年2月には、東京都が設置した「今後の帰宅困難者対策に関する検討会議」において、要配慮者が安心して退避先で滞在できる環境整備を進めること等を基本的な考え方とする報告書を取りまとめた。

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、平成2(1990)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。また、帰宅困難者の徒歩帰宅を支援するため、九都県市は、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）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」を締結しており、この協定に基づく「災害時帰宅支援ステーション」は、令和2(2020)年5月末時点で28,519箇所確保されている。

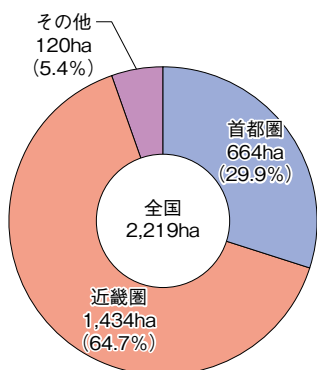
(2) 密集市街地の現状及び整備状況

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

密集市街地については、令和3(2021)年3月に閣議決定された「住生活基本計画(全国計画)」において、「地震時等に著しく危険な密集市街地」(令和2(2020)年度末時点で約2,220ヘクタール)を令和12(2030)年度までに概ね解消するとともに、地震時等に著しく危険な密集市街地における地域防災力の向上に資するソフト対策の実施率(令和2(2020)年度末時点で46%)を令和7(2025)年度までに100%とすることとしている。

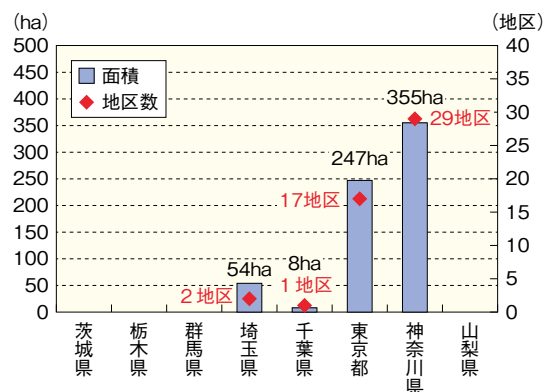
令和2(2020)年度末時点では、首都圏に全国の約30%に当たる664ヘクタールの地震時等に著しく危険な密集市街地が存在しており、なかでも、東京都と神奈川県で首都圏の約9割を占めている(図表2-2-1、図表2-2-2)。

図表2-2-1 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(令和2(2020)年度末)



注：面積の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。
資料：国土交通省

図表2-2-2 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(令和2(2020)年度末)



資料：国土交通省

また、国と東京都は、令和2(2020)年12月に『災害に強い首都「東京」形成ビジョン』を策定し、道に接していない敷地の解消や、総合的な地域防災力の向上等の地震対策を示している。これらに加え、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等が行われており、住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)等の実施地区については、首都圏では東京都が約8割を占めている。

2. 治山・治水事業等による水害対策等

(1) 治山事業

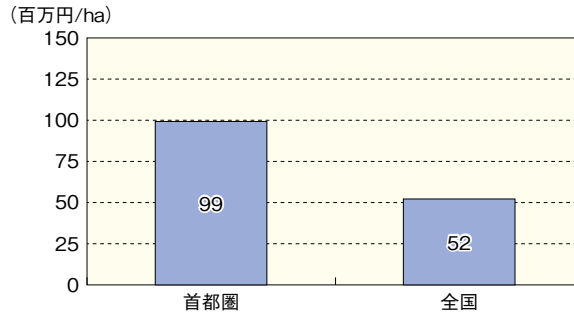
首都圏における令和元(2019)年の山地災害の発生状況は、令和元年東日本台風等の影響により744箇所となった。被災した治山施設や山林において、災害復旧事業等による早期復旧が図られるとともに、国土の保全、水源の涵養等の森林が有する公益的機能の確保が特に必要な保安林等において、治山施設の設置や機能の低下した森林の整備などを行う治山事業が進められている。

(2) 治水事業

(水害被害への対応)

首都圏は、人口や資産が高密度に集中しているため、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。水害密度¹⁾に関しては、全国と比較して約2倍高くなっている（図表2-2-3）。

図表2-2-3 水害密度の比較（平成27(2015)年～令和元(2019)年平均）



注：経年比較のため水害密度の算出に当たり、一般資産被害額（営業停止損失分を含む）は、水害被害額デフレーター（平成23年=1.00）を用いて算出した。

資料：「水害統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

令和元年東日本台風により、首都圏で特に甚大な被害の発生した入間川流域（荒川水系）、那珂川、久慈川、多摩川の4水系では、再度災害防止のための「緊急治水対策プロジェクト」が、令和2(2020)年1月から行われている。このプロジェクトでは、河道掘削、遊水地、堤防整備等に着手するほか、国、都県、市区町村が連携し、霞堤等の保全・有効活用、浸水リスクを考慮した立地適正化計画の作成などのソフト対策を組み合わせた総合的な治水対策が進められている（図表2-2-4）。

また、鬼怒川では、平成27(2015)年9月関東・東北豪雨により、1箇所の堤防決壊、7箇所の溢水等により多くの家屋浸水被害等が発生するとともに、避難の遅れによる多数の孤立者が発生した。このため、鬼怒川下流域（茨城県区間）においては、国、茨城県、常総市等の7市町が主体となり、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（高上げや拡幅）、洪水時の水位を下げるための河道掘削等のハード対策のみならず、タイムラインの整備とこれに基づく訓練の実施、地域住民等も参加する危険箇所の共同点検の実施、広域避難に関する仕組みづくり等のソフト対策も一体となった治水対策を鬼怒川緊急対策プロジェクトとして取り組み、令和3(2021)年3月に完成した。

また、同様の災害に備えて、緊急治水対策プロジェクトでも進めている流域治水を全国で推進するため、令和3(2021)年3月末に各一級水系等で「流域治水プロジェクト」が策定・公表され（首都圏の一級水系では8水系）、あらゆる関係者との連携により、事前防災対策が進められる予定である。

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

図表2-2-4 令和元年東日本台風の被害に対する首都圏4水系の「緊急治水対策プロジェクト」の概要及び那珂川緊急対策プロジェクト

令和元年東日本台風関連 首都圏における4水系緊急治水対策プロジェクト【令和2年度版】

<p>入間川流域緊急治水対策プロジェクト 約338億円</p> <p>■ハード対策 ・河道掘削、遊水地、堤防整備 ■ソフト対策 ・高台整備、広域避難計画の策定 等</p>  <p>越辺川右岸0k付近</p>		<p>久慈川緊急治水対策プロジェクト 約350億円</p> <p>■ハード対策 ・河道掘削、堤防整備 ■ソフト対策 ・霞堤等の保全・有効活用 等</p>  <p>久慈川左岸34k付近</p>
<p>多摩川緊急治水対策プロジェクト 約191億円</p> <p>■ハード対策 ・河道掘削、堰改築、堤防整備 ■ソフト対策 ・下水道樋管等のゲート自動化・遠隔操作化 等</p>  <p>多摩川右岸20k付近</p>		<p>那珂川緊急治水対策プロジェクト 約665億円</p> <p>■ハード対策 ・河道掘削、遊水地、堤防整備 ■ソフト対策 ・霞堤等の保全・有効活用 等</p>  <p>那珂川右岸28k6付近</p>

※今後の調査・検討等により追加・変更がある。

那珂川緊急治水対策プロジェクト プロジェクトマップ

1 多重防御治水の推進【河道・流域における対策】


- 河道の低下能力の向上
- 遊水・貯留機能の確保・向上
- 土地利用・住まい方の工夫

全体事業費 約665億円【国：約521億円、県：約144億円】
 災害復旧 約219億円【国：約101億円、県：約117億円】
 改良復旧 約447億円【国：約420億円、県：約27億円】
 事業期間 令和元年度～令和6年度
 目標 令和元年東日本台風洪水における那珂川からの越水防止
 対策内容 河道掘削、遊水地、堤防整備 等
 ※田舎入りの関係で合計値が合わない場合があります。

1 多重防御治水の推進

1 河道の低下能力の向上

例：堤防決壊箇所の復旧





- ▶ 堤防、護岸等の被災施設を迅速に復旧します。
- ▶ 河道内の土砂掘削、樹木伐採により水位低減を図るとともに、掘削土を活用して堤防整備することで、洪水が円滑に流れやすい河道整備を推進します。
- ▶ 施設規模を上回る洪水に対する取組として、堤防決壊までの時間を少しでも伸ばすための堤防裏法民の補強等を進めます。
- ▶ 堤防、水門等の維持管理や、河道内の堆積土砂の搬去、樹木・草等の植生管理を進めます。

1 多重防御治水の推進

2 遊水・貯留機能の確保・向上

- ▶ 地形や現状の土地利用等を考慮した遊水地・霞堤の整備を進めます。既存する霞堤は保全・有効活用します。
- ▶ 既存ダムの有効貯水容量を、洪水調節に最大限活用できるよう検証・検討を行い、既存ダムの有効活用を進めます。


1 多重防御治水の推進

3 土地利用・住まい方の工夫

- ▶ 都市計画マスタープランや立地適正化計画等「まちづくり」による水害に強い地域への誘導を進めます。
- ▶ 洪水が想定される区域の土地利用制限や家屋移転、住宅の嵩上げ、軸中堤整備、高台整備、高台移転等を進めます。

2 減災に向けた更なる取組の推進【ソフト施策】

- ・越水・決壊を検知する機器の開発・整備
- ・危機管理型水位計、簡易型河川監視カメラの設置
- ・講習会等によるマイ・タイムライン普及促進
- ・防災メール、防災行政情報伝達システム、防災行政無線等を活用した情報発信の強化
- ・要配慮者利用施設の避難確保計画作成の促進
- ・緊急排水作業の準備計画策定と訓練実施 等



※今後の状況により整備箇所が変更となる可能性があります。

資料：国土交通省

第3節

面的な対流を創出する社会システムの質の向上

1. 社会資本の整備

(1) 陸上輸送体系の整備

①高規格道路の整備

首都圏においては、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策等に資する首都圏3環状の整備の推進とともに、高速道路ネットワークがつながっておらず地域サービスへのアクセスもままならない地域や災害に脆弱な地域等において、国土のミッシングリンクの早期解消に向けた取組が進められている。また、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が図られている。

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

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

また、中部横断自動車道は、令和元(2019)年11月に富沢ICから南部IC間約7kmが開通し、残る区間も令和3(2021)年に開業する見込みである。

そのほか、都市高速道路については、令和2(2020)年10月に首都高速道路横浜北線馬場入口（内路交差点側）が開通したことで、馬場入口南側エリアからのアクセス性が向上した。新大宮上尾道路（与野～上尾南）については、開通に向けて整備が推進されている。

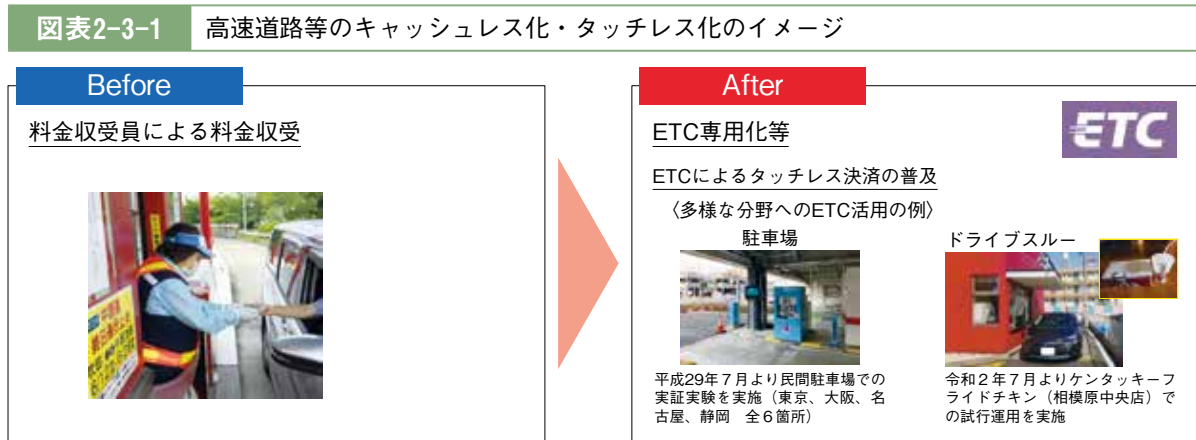
②ITS(高度道路交通システム)の活用による交通の円滑化

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

国では、ETC(自動料金支払システム)、VICS(道路交通情報通信システム)等のITSの開発・実用化・普及を推進しており、道路利用者の利便性向上のみならず、渋滞の解消や環境負荷の軽減に寄与している。平成27(2015)年8月から、路側機と車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて大量の情報の送受信が可能となるとともに、IC(インターチェンジ)の出入り情報だけでなく、経路情報の把握等が可能となるETC2.0の本格導入が開始された。ETC2.0により収集した速度や利用経路、急ブレーキのデータなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、ピンポイント渋滞対策や交通事故対策、生産性の高い賢い物流管理など、道路ネットワークの機能を最大限に発揮する取組が推進されている。

また、新型コロナウイルスの感染拡大を受けた「新たな日常」構築の原動力となるデジタル化への集

中投資・実装とその環境整備の一つとして、ETC専用化等による高速道路の料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進することとしており、例えば、首都圏では令和7(2025)年度の概成を目指している(図表2-3-1)。



資料：国土交通省

③鉄道の利便性向上や混雑緩和

都市鉄道等利便増進法(平成17年法律第41号)に基づき、既存ストックを有効活用し、都市鉄道の利便増進を図るため、平成19(2007)年度より相鉄・東急直通線(横浜羽沢付近～日吉)の事業が進められている。この連絡線は令和元(2019)年11月に開業した相鉄・JR直通線(西谷～羽沢横浜国大)と接続することで、相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とするものである。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。令和2(2020)年10月1日現在、全ての土木工事に着手している。

また、これまでの首都圏の鉄道において慢性的に続いていた通勤混雑は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出・移動の自粛により緩和された(第1章第1節1.参照)。国土交通省は、テレワーク等の新たな働き方の進展など社会情勢が変化していく中、鉄道サービス水準向上のため、ポストコロナ時代における今後の鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩和等の方策を検討するとともに、これらを実現するための鉄道運賃のあり方について検討を行うこととしている。

また、新線の建設については、平成30(2018)年より宇都宮市と芳賀町を結ぶLRT(次世代型路面電車システム)事業が、令和5(2023)年の開業を目指して進められており、令和2(2020)年9月より清原工業団地内でレールの敷設が開始された(図表2-3-2)。

図表2-3-2 宇都宮市と芳賀町を結ぶLRTの導入ルート



資料：宇都宮市提供

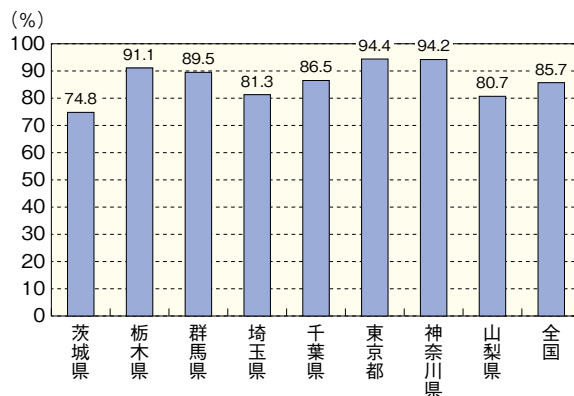
(2) 情報通信体系の整備

国内では、インターネットの利用に係るデジタルインフラの整備が進められている。総務省の令和元年通信利用動向調査によれば、東京圏、茨城県、群馬県のインターネットの利用者の割合は、9割を超えている。令和2(2020)年には、超高速、超低遅延、多数同時接続環境を実現する5Gのサービスが開始され、首都圏においても利用できるエリアが順次拡大している。

また、地域活性化への寄与が期待され、災害時においても効果的に情報を受発信できる通信手段として、地方公共団体が運営する公的拠点（博物館、都市公園等）や地方公共団体の防災拠点等におけるWi-Fi環境の整備も進められており、総務省の「防災等に資するWi-Fi環境の整備計画」の目標に対する整備状況は、栃木県、東京都、神奈川県で9割を超えている（図表2-3-3）。

さらに、クラウドサービスの利用も広がっており、地方公共団体の情報システムにおいても導入が進められ、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県では、全国に比べて高い導入水準となっている。

図表2-3-3 首都圏等の防災拠点等におけるWi-Fi環境の整備状況



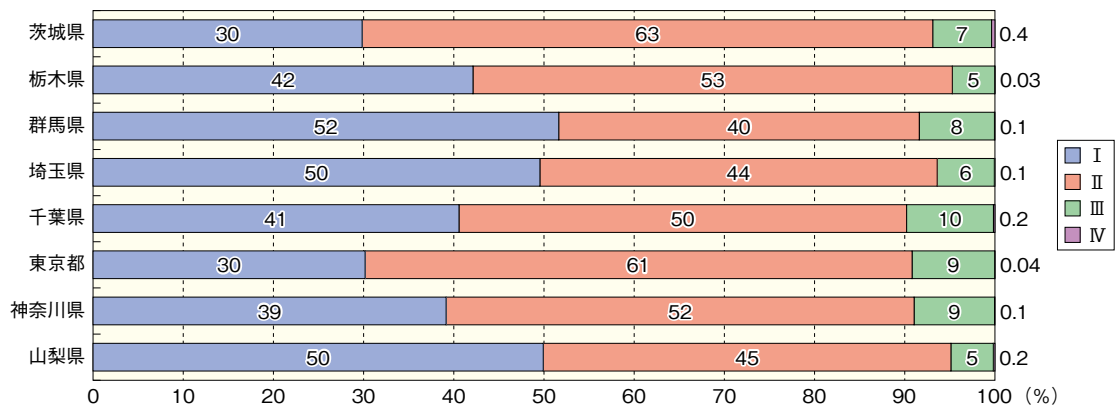
注：令和元(2019)年10月1日時点で、対象となる施設は、防災拠点（避難所・避難場所、官公署）及び被災場所として想定され災害対応の強化が望まれる公的拠点（博物館、文化財、自然公園等）

資料：「地方公共団体におけるWi-Fi環境の整備」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

(3) インフラ老朽化対策

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期等に集中的に整備されており、今後急速に老朽化することが懸念される。高速道路における天井板落下事故を始めとして、社会資本の維持管理・更新に係る問題が各方面で顕在化しており、国民が社会資本の安全性に不安を抱く事態が生じている。また、社会資本の大部分は地方公共団体が管理しており、国のみならず、地方公共団体等も含めた大きな課題である。首都圏の道路橋梁（橋長2m以上）については、令和2(2020)年3月末時点で、9割以上が地方公共団体の管理であるが、予防保全や措置を講ずべき段階の橋梁も多く存在する（図表2-3-4）。真に必要な社会資本整備とのバランスを取りながら、いかに戦略的に維持管理・更新を行っていくかが問われている。例えば、首都高速道路については、交通量が多く過酷な使用状況にあり、老朽化に対して長期の安全・安心を確保するため、維持管理上の問題等を精査しながら、大規模更新・大規模修繕が実施されているところである。

図表2-3-4 首都圏の橋梁点検結果（平成26(2014)～令和元(2019)年度：地方公共団体管理分）



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

資料：「道路メンテナンス年報」（国土交通省）

2. 農山漁村の活性化

(二地域居住等の取組)

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

なかでも、「二地域居住」については、個人が多様なライフスタイルを選択することを可能とし、多様な働き方、住まい方、学び方等を実現するとともに、都市住民が農山漁村の他の地域にも同時に生活拠点を持つこと等によって、地域の活性化につながると期待されており、その促進を図ることは重要な課題となっている。令和3(2021)年3月、ウィズ/ポストコロナ社会において、二地域居住のニーズが高まりつつあることを踏まえ、二地域居住等の普及促進と機運の向上を図るため、国土交通省が事務局となり、関係省庁協力の下、地方公共団体や関係団体等からなる「全国二地域居住等促進協議会」が設立された。首都圏では、設立時点で111の地方公共団体が登録されており、二地域居住等の推進に係る様々な施策や事例等の共有・発信等を行うこととしている。首都圏の地方公共団体においては、例えば、山梨県では、令和2(2020)年度より、都市部にも拠点をもちながら豊かな自然のある山梨に住み・働く「デュアルベースタウン」の実現に向けて、大月市をモデルケースに検討を進めるなど、地方への移住・定住に向けた新しい人の流れの創出に取り組んでいる。

第4節

国際競争力の強化

1. 国際的な港湾・空港機能の強化等

(1) 航空輸送体系の整備

① 東京国際空港（羽田空港）の整備

羽田空港は、我が国の国内線の基幹空港であり、令和2(2020)年の年間旅客数は新型コロナウイルスの影響により3,097万人に落ち込んだが、令和元(2019)年までは増加傾向にあり、同年には8,692万人が利用した。

羽田空港においては、我が国の国際競争力の強化を主眼として、令和2(2020)年3月29日から新飛行経路の運用が開始され、国際線の年間発着容量が約4万回拡大された。新飛行経路の運用開始後は、騒音対策・安全対策や、丁寧な情報提供が行われているほか、関係自治体等から騒音軽減や新飛行経路の固定化回避に関する要望があることを踏まえ、令和2(2020)年6月に「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が設置されている。検討会では、現在の滑走路の使い方を前提とした上で、騒音軽減等の観点から見直しが可能な方策がないかについて、最近の航空管制や航空機器の技術革新を踏まえ、技術的観点から検討が行われている。

上記に加えて、令和2(2020)年度には、拠点空港としての機能拡充に向けて、羽田空港のアクセス利便性の向上を図るため、空港アクセス鉄道の基盤施設整備が新規着手された。あわせて、駐機場の整備や、航空機の安全な運航を確保するための基本施設及び航空保安施設の更新・改良等とともに、地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめるための滑走路等の耐震性強化や、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策として多摩川沿いの護岸の整備等が実施された(図表2-4-1)。

図表2-4-1 羽田空港の整備



資料：国土交通省

②成田国際空港の整備

成田国際空港は、我が国の国際航空の中心であり、高速離脱誘導路の整備等により、令和2(2020)年3月29日から空港処理能力が年間約4万回拡大した。また、令和2(2020)年の年間旅客数は、新型コロナウイルスの影響により985万人に落ち込んだが、令和元(2019)年までは増加傾向にあり、同年には4,241万人が利用した。

成田国際空港においては、平成30(2018)年3月の国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意に基づき、令和10(2028)年度末を完成目標とするB滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組が進められている(図表2-4-2)。令和2(2020)年度は、LCCの成長に伴う抜本的な能力増強策として、第3ターミナル増築に伴うCIQ(税関、出入国管理、検疫所)の施設整備等が実施されている。

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

今後も、成田国際空港は、国際線の基幹空港としての機能を持ちつつ、国際線・国際線の乗継需要も取り込んで国際航空ネットワークの強化を図りながら、国際・国内のLCC需要、貨物需要にも対応していくこととされている。

図表2-4-2 成田国際空港の施設計画



資料：国土交通省

(2) 海上輸送体系の整備

①国際コンテナ戦略港湾

我が国の国際競争力の強化等のため、我が国と欧州・北米等を結ぶ国際基幹航路の安定的な維持・拡大を図る国際コンテナ戦略港湾に京浜港等が選定されて以降、ハード・ソフト一体となった総合的な施策が実施されてきた。平成31(2019)年3月にはそれまでの個別施策の取組状況と政策目標のフォローアップ、今後の政策目標等の見直しが行われ、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめフォローアップ」が公表された。このフォローアップに基づき、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が、国・港湾管理者・民間の協働体制で推進されている。

例えば、京浜港の港湾運営会社である横浜川崎国際港湾株式会社は、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」を活用した集貨事業を実施している。令和3(2021)年3月には、日本に寄港するコンテナ船としては過去最大級の船舶の寄港が実現するなど、具体的な成果が出ている。

また、AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組が進められている。具体的には、遠隔操作RTGの導入に係る事業に対する支援制度を活用し、令和2(2020)年に首都圏では、横浜港における事業を採択しており、導入促進が図られている。

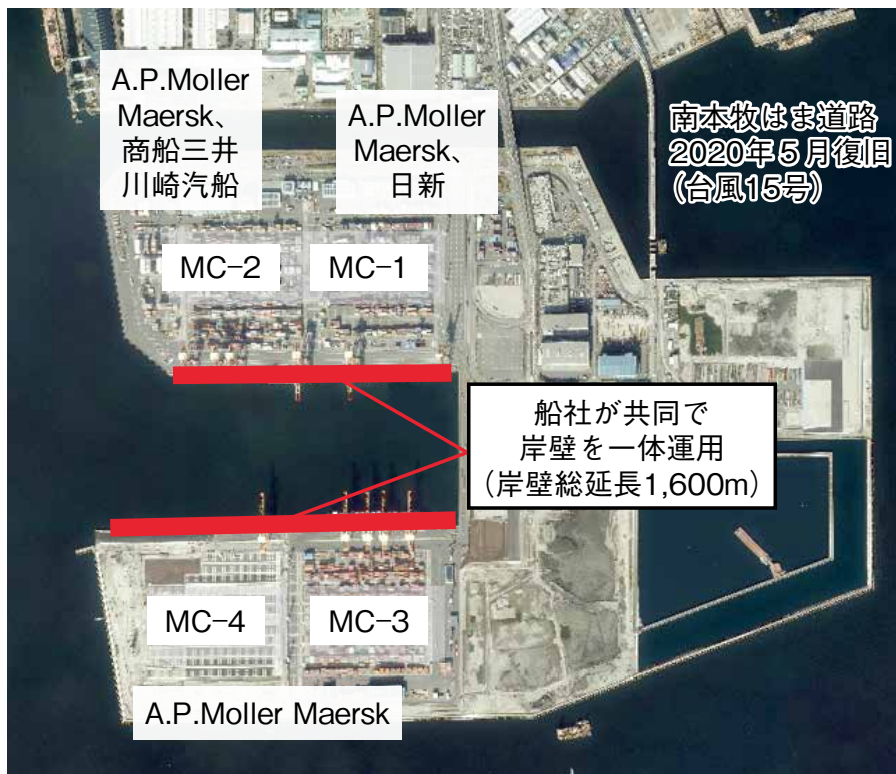
②京浜港の整備

京浜港においては、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）の整備が行われており、令和2(2020)年8月には、世界最大級のコンテナ船に対応できる国内最大深度を有するMC4コンテナターミナル（横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナター

ミナル整備事業)の暫定供用が開始されている(図表2-4-3)。また、令和元(2019)年度より、横浜港海上コンテナターミナル再編整備事業として新本牧ふ頭地区及び本牧ふ頭地区についても整備が進められている。

上記整備と併せて、令和元年房総半島台風により被災した南本牧はま道路の復旧が進められ、令和2(2020)年5月に供用が再開された。また、京浜港の物流ネットワークを形成するため、東京港臨港道路南北線、川崎港臨港道路東扇島水江町線、横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路の整備が進められている。

図表2-4-3 横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業(大水深コンテナターミナル)



資料：国土交通省

2. スーパー・メガリージョンの形成

リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線の開業により、三大都市圏がそれぞれの特徴を發揮しつつ一体化し、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。国土交通省は、「スーパー・メガリージョン構想検討会」を平成29(2017)年8月に設置し、リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす国土構造の大きな変革の効果を最大限引き出すための取組に関する検討を行い、令和元(2019)年5月に最終とりまとめを公表した。

リニア中央新幹線の開業に向けて、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力が行われている。品川・長野間については、平成30(2018)年10月、国土交通大臣により、大深度地下の公共的使用に関す

る特別措置法（平成12年法律第87号）に基づく使用の認可が行われた。

首都圏では、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅のほか、神奈川県相模原市、山梨県甲府市に中間駅が計画され、リニア開業を見据えたまちづくりの検討が進められている。例えば、品川駅西口基盤整備については、平成31(2019)年4月に集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」の一つとして事業化されるなど、官民連携で事業が推進されている。山梨県では、リニアの開業を契機として、国内外の多くの人から目的地として選ばれる山梨県となるよう、令和2(2020)年3月に「リニアやまなしビジョン」を策定し、令和2(2020)年度は、リニア駅前の交通結節機能の整備やリニア駅と既存駅等との公共交通によるアクセス向上に向けたあり方について検討を進めている。

3. 洗練された首都圏の構築

広域的な観光振興に関する状況

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

観光庁では、訪日外国人旅行者等の広域周遊観光促進のための観光地域支援事業に取り組んでいる。同事業では、観光地域づくりの舵取り役である観光地域づくり法人（DMO）が中心となって行う、調査・戦略策定からそれに基づく滞在コンテンツの充実、受入環境整備、情報発信・プロモーション等の取組に対して、総合的な支援を行っている。令和2(2020)年度は、外国人旅行者限定コンテンツ体験モニター、多言語パンフレット・マップ作成等の東京周辺エリアでの広域的な周遊観光促進に資する取組への支援が行われた。

4. 都市再生施策等の進捗状況

(1) 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。国土交通大臣が認定する優良な民間都市再生事業計画は、税制の特例措置等が受けられ、首都圏では、令和2(2020)年度に「品川開発プロジェクト（第I期）（品川駅・田町駅周辺地域）」等の4件が新たに追加され、92件の計画が認定を受けている。

「品川開発プロジェクト（第I期）」では、令和2(2020)年3月に開業したJR高輪ゲートウェイ駅前に、文化創造施設などの国際競争力強化に資する整備を行うとともに、防災対応力強化や環境負荷低減にも取り組むとされている。さらに、合計約2万㎡の歩行者広場やデッキレベルの歩行者ネットワーク整備を行い、令和6(2024)年度の竣工を予定している（図表2-4-4）。

図表2-4-4 品川開発プロジェクト（第I期）



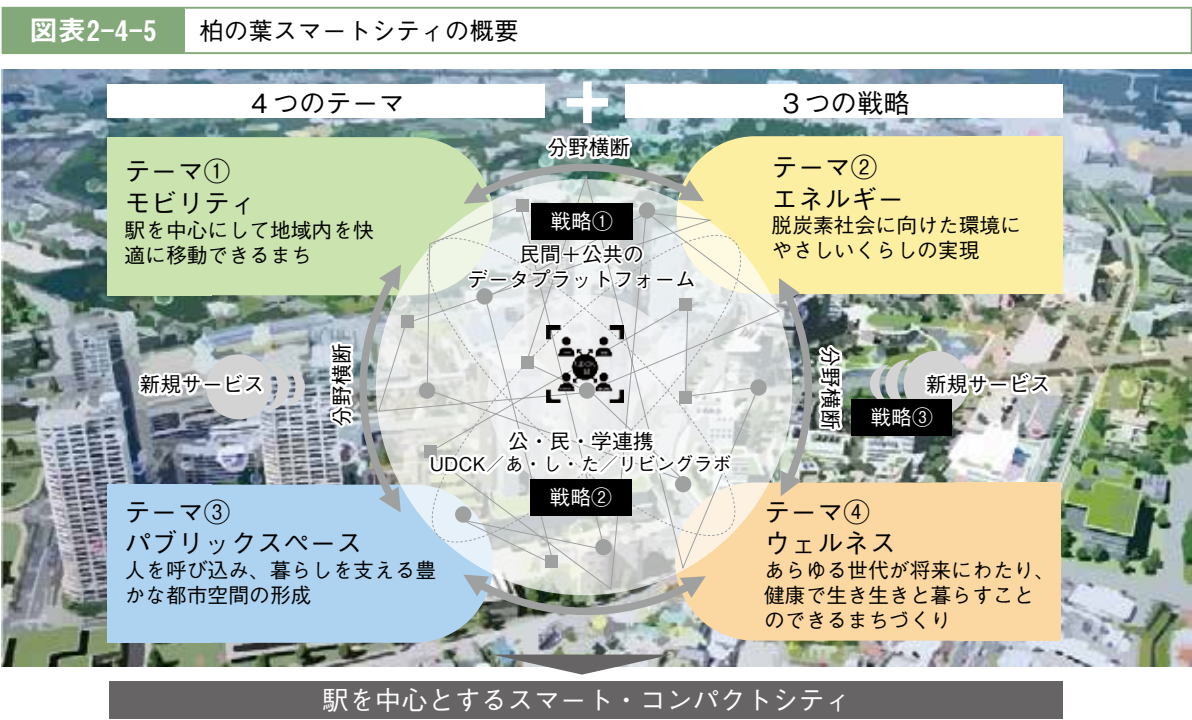
資料：JR東日本提供

（2）官民連携まちなか再生推進事業

国土交通省は、都市の魅力・国際競争力の強化を図るため、官民の様々な人材が集積するエリアプラットフォームの構築やエリアの将来像を明確にした未来ビジョンの策定等の取組を総合的に支援する補助制度を令和2（2020）年度に創設した。首都圏では令和2（2020）年度に18者が採択されている。例えば、「水戸のまちなか大通り等魅力向上検討協議会」は、JR水戸駅北口の中心市街地を貫く国道50号沿道を多くの人が楽しめるウォークブル空間に転換すること等を目指し、未来ビジョンの策定に向けた実態調査等を実施している。

（3）スマートシティの推進

国土交通省では、「都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区」を「スマートシティ」と定義し、その実現に向けた取組を推進している。令和2（2020）年度までに、首都圏で8事業の先行モデルプロジェクト、8事業の重点事業化促進プロジェクトが選定されている。例えば、先行プロジェクトである千葉県柏市の「柏の葉スマートシティコンソーシアム」は、4つのテーマ（モビリティ、エネルギー、パブリックスペース、ウェルネス）に対して、公・民・学によるまちづくり体制を活かし、分野横断的なサービスの創出に取り組んでいる（図表2-4-5）。



資料：柏の葉スマートシティコンソーシアム提供

第5節

環境との共生

1. 自然（的）環境の保全・整備

緑地の保全・創出

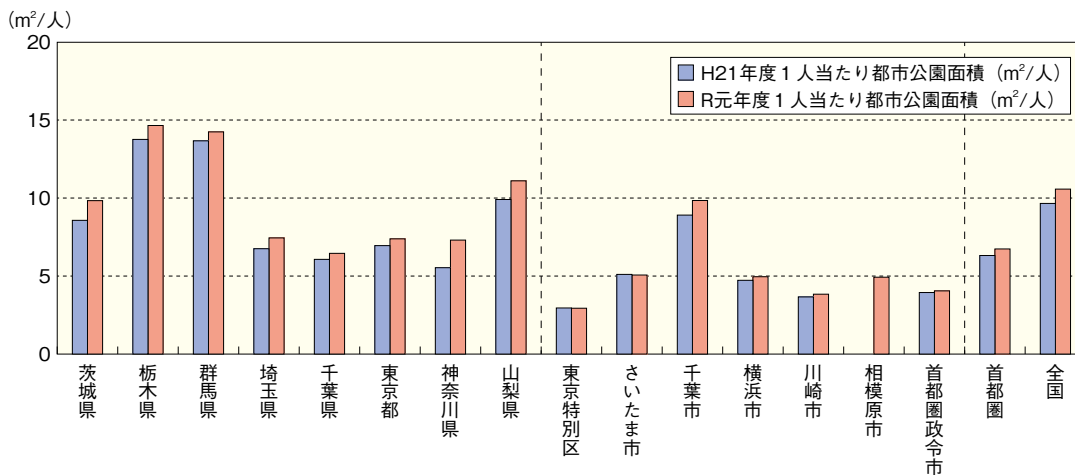
①都市公園の整備及び緑地保全の状況

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が総合的に推進されている。

首都圏の令和元(2019)年度末の都市公園の整備量は、平成21(2009)年度末と比較し、面積は約26,807ヘクタールから約29,471ヘクタールと約2,664ヘクタール（約10%）増加、箇所数は30,062箇所から34,699箇所と4,637箇所（約15%）増加している。また、首都圏一人当たり都市公園面積は、約6.7㎡/人となっている（図表2-5-1）。

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

図表2-5-1 首都圏等の一人当たり都市公園面積



注1：平成21(2009)年度の首都圏政令市には、政令市移行（平成22(2010)年4月）前の相模原市を含まない。

注2：首都圏政令市には、東京都特別区を含む。

資料：「都市公園データベース」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

②グリーンインフラの推進

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

令和2(2020)年度は、グリーンインフラの基本構想の策定等や専門家派遣等の支援を行う「先

導的グリーンインフラ形成支援事業」が創設され、首都圏では、東京都多摩市聖蹟桜ヶ丘駅北側エリアにおける「雨水の貯留・浸透や屋外空間を生かした防災・減災、気候変動等への対応」が事業採択されている。このほか、同年度にはグリーンインフラに関する優れた取組を表彰する「グリーンインフラ大賞」が創設され、首都圏では14件が優秀賞（うち3件が国土交通大臣賞）となった。

2. 環境負荷の低減

(1) 温室効果ガスの削減

令和2(2020)年12月25日に取りまとめられた「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、令和32(2050)年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること(2050年カーボンニュートラル)を目指し、洋上風力産業、水素産業、自動車・蓄電池産業など成長が期待される14分野の産業について、高い目標と、それを実現するための方策や道筋等を示した実行計画を策定した。

これまで、地球温暖化対策の推進に関する法律(平成10年法律第117号)に基づき、地域住民や事業者の取組を定める「地方公共団体実行計画(区域施策編)」の策定が進められており、東京都と神奈川県では、全国平均を上回り、5割を超える策定率(令和元(2019)年度末時点)となっている。また、平成30(2018)年度の東京都の温室効果ガス排出量(速報値)は、6,393万t-CO₂であり、前年度比1.4%の減少となっている。

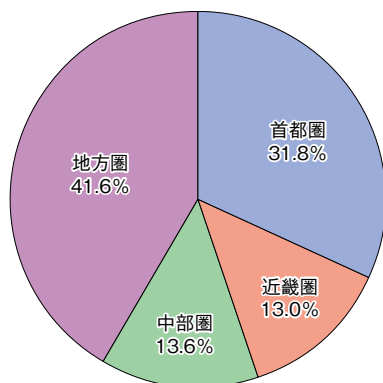
(2) エネルギーの消費動向と対策

(エネルギー消費の状況)

首都圏における最終エネルギー消費量は、全国の約3割を占めており、平成19(2007)年度以降は漸減傾向で推移し、平成30(2018)年度には約3,950PJ(ペタジュール)となっている(図表2-5-2)。また、首都圏の約6割を近隣3県が占めており、全国都道府県別の順位を見ると、千葉県が第1位(1,269PJ)、神奈川県が第2位(896PJ)となっている(図表2-5-3)。

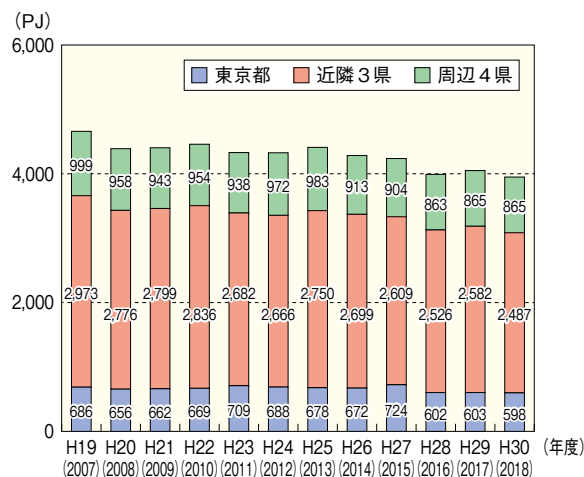
図表2-5-2

最終エネルギー消費量(直接利用分合計)の対全国シェア(H30(2018)年度)



図表2-5-3

首都圏の最終エネルギー消費量(直接利用分合計)の推移



注1：平成30(2018)年度は暫定値

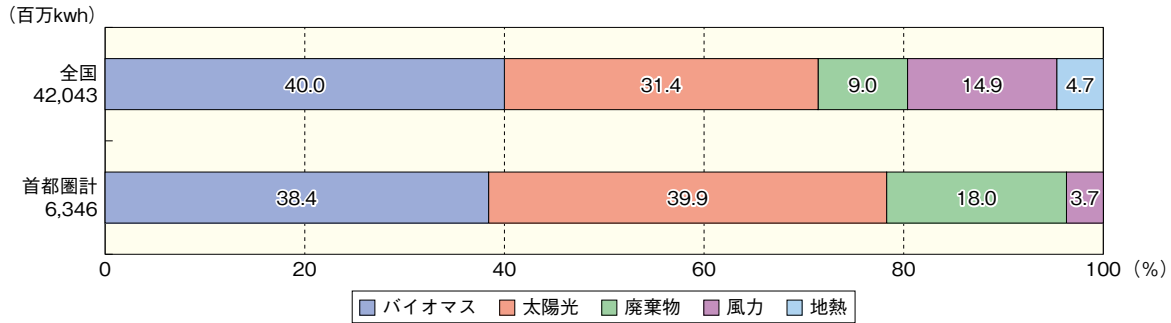
注2：近畿圏は滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県であり、中部圏は長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県である。

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

(再生可能エネルギーの導入)

平成24(2012)年の固定価格買取制度の開始以降、再生可能エネルギーの導入拡大が進んでおり、首都圏における認定容量は、令和2(2020)年3月末時点で22,428千キロワットに達している。また、首都圏の再生可能エネルギー発電量シェアは、太陽光発電が最も高く、次いでバイオマス発電が高くなっている(図表2-5-4)。

図表2-5-4 首都圏等の再生可能エネルギー発電量シェア(令和元(2019)年度)



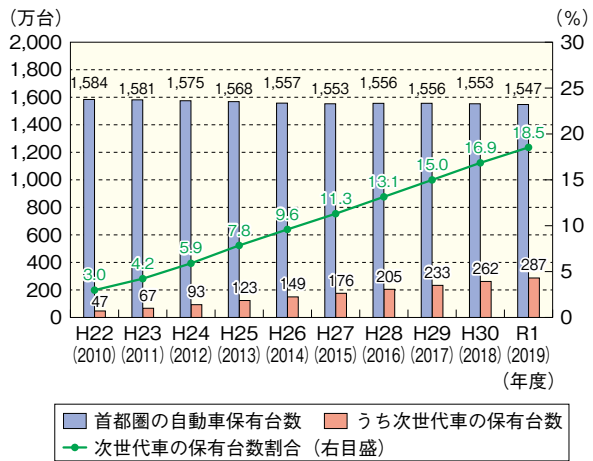
注1: バイオマス発電または廃棄物発電は、専ら又は主として使用する燃料がバイオマス又は廃棄物の場合に、火力発電所の電力量のうち、バイオマス及び廃棄物に係る電力量として再掲載した値
 注2: 全国及び首都圏の発電量は、バイオマス発電、太陽光発電、廃棄物発電、風力発電、地熱発電の発電量の合計
 注3: 電力調査統計は、電気事業者からの報告をもとに作成している統計表であるため、電気事業者ではない事業者の発電所は含まれない。
 資料: 「電力調査統計」(資源エネルギー庁)を基に国土交通省都市局作成

(3) 交通分野における環境負荷低減

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。

首都圏では、次世代車¹⁾の保有台数は年々増加を続けている(図表2-5-5)。また、電気自動車のための充電施設のほか、利用時にCO₂を排出しないことから、環境負荷低減効果が期待されている燃料電池自動車のための充填施設の整備も進められている。首都圏における充電施設数は、4,395箇所(令和3(2021)年2月19日時点)、水素充填施設数は53箇所(令和3(2021)年2月末日時点)であり、充電施設、水素充填施設ともに東京都と近隣3県の設置数が多くなっている。

図表2-5-5 首都圏の次世代車の保有台数と割合



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

1) 次世代車: 電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、CNG(圧縮天然ガス)自動車等をいう。ただし、軽自動車を除く。

第6節

首都圏整備の推進

1. 首都圏整備制度

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

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

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

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

2. 国土形成計画

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

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

第二次国土形成計画（全国計画）では、地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間のヒト、モ

ノ、カネ、情報の活発な動き（対流）を生み出す「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とした。そして、対流を生み出すための国土構造、地域構造として、生活サービス機能を始め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、国土審議会の下に設置された計画推進部会及び各専門委員会等において検討を行い、令和元(2019)年6月の国土審議会において、これらの検討結果の報告を行った。また、令和2(2020)年度には、「国土の長期展望専門委員会」を設置し、自然災害の激甚化・頻発化、新型感染症等による影響を踏まえ、2050年の国土の姿等について検討を進め、「真の豊かさ」を実感できる国土形成に向けた論点整理として、同年10月に「国土の長期展望」中間とりまとめを公表した。

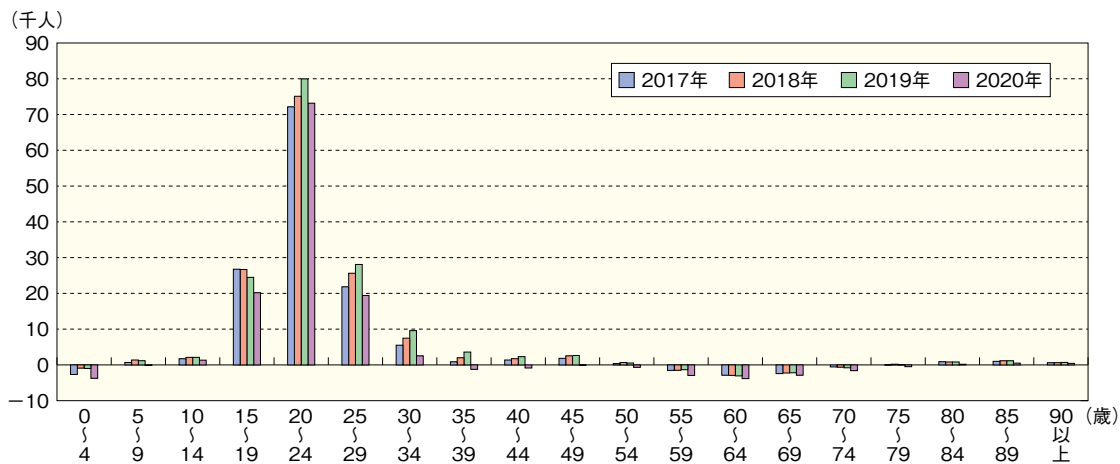
3. 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

(1) 東京一極集中の状況

第1節1.において、人口推計等を基に分析したように、首都圏における人口の社会増減、つまり転入超過数は、昭和50(1975)年以降、平成6(1994)年、平成7(1995)年に一時マイナスに転じたものの、それ以降はプラスで推移している。これは、近年では、専ら東京圏への転入超過によるものであり、周辺4県においては、平成14(2002)年以降、人口の社会増減はマイナスで推移している。

住民基本台帳人口移動報告によると、令和2(2020)年の東京圏の転入超過数は、前年と比較して全世代で減少したものの、約10万人の転入超過となっており、依然として10代後半から20代の若者が大部分を占めている（図表2-6-1）。一方で、第1章第2節3.で分析したように、令和2(2020)年5月以降、東京都において転出超過となる現象も見られている。

図表2-6-1 東京圏の年齢5歳階級別転入超過数



注：マイナスは転出超過数。
資料：「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

また、資本金1億円以上の普通法人の立地状況については、東京圏が全国の約6割を占め、特に東京都において全国の約5割を占めている。さらに、平成29(2017)年度の首都圏の県内総生産(名目)の合計の全国に占める割合は39.5%である一方、同年10月1日時点の首都圏の人口の全国に占める割合は34.6%であり、人口の占める割合よりも県内総生産の占める割合の方が上回っている。これは、東京都の県内総生産(名目)の全国に占める割合(18.9%)が、東京都の人口の全国に占める割合(10.8%)を大きく上回っている影響が大きい。

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

(2) 東京一極集中の是正に向けた取組

東京一極集中の是正にあたっては、これまで様々な取組が行われてきた。例えば、東京23区内の大学等の学生の収容定員の抑制や、「地方拠点強化税制」による東京23区からの企業の本社機能の移転促進等が進められている。

また、令和3(2021)年1月には、「企業等の東京一極集中に関する懇談会 とりまとめ」が公表され、地方や東京郊外で行うテレワークの普及、ライフステージに応じた地方居住も選択可能となるような環境整備の実現等の方向性が示された。

(3) 魅力ある地方の創生

東京一極集中の是正とともに、魅力ある地方創生に当たり、UIJターンにより地方で起業・就業する若者たちを支援する取組(地方創生起業支援事業・地方創生移住支援事業)等が進められている。新型コロナウイルスの影響下において、新たな取組も見られており、第1章第2節で取り上げた事例のほか、山梨県富士吉田市では、豊かな自然を体感できる快適なワークスペースと富士吉田ならではの食・芸術・アウトドア等の地域体験プログラムを提供するワーケーションプログラム「SHIGOTABI」が実施されている。また、群馬県みなかみ町においては、都心部からの近接性に優れ、豊富な温泉や大自然を活かしたアウトドアスポーツが盛んである等の高い魅力を活かし、移住・定住施策が推進されている。令和2(2020)年度に、町は、移住検討のための視察、テレワーク施設の利用に係るレンタカー借上料の補助制度を創設したほか、リモートワーカーに対応するため、新幹線通勤費補助を拡充した。

このように、地域の特性に応じた取組が各地で進められているところであるが、今後、Society5.0に代表される革新的技術も活用しつつ、新型コロナウイルス等のリスクを考慮しながら、様々な方向にヒト、モノ等が行き交う「対流」(国土形成計画(全国計画)(平成27(2015)年8月))を創出していくことが重要である。

新型コロナウイルスの影響もあり、今後の東京圏への転入状況の見通しは不透明な状況にある。今後も、一極集中の是正に取り組み、魅力ある地方の創生を実現するとともに、東京圏の様々な課題への対応を通じて、快適かつ安全・安心な首都圏・国土を実現すべきである。