

第2章 首都圏整備の状況

第1節 人口等の状況

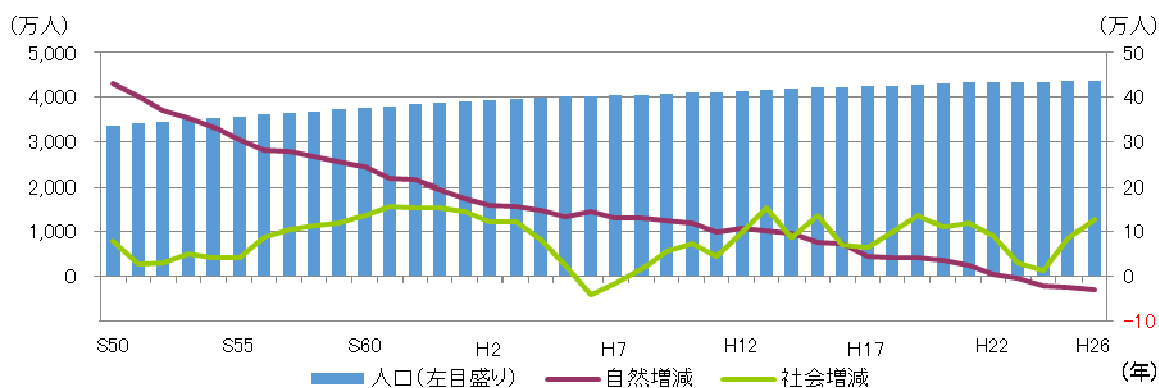
1. 人口

(1) 首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成26年10月1日現在で4,364万人となっており、全国の34.3%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26年は3.2万人減となっている。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26年は12.9万人増となっている(図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

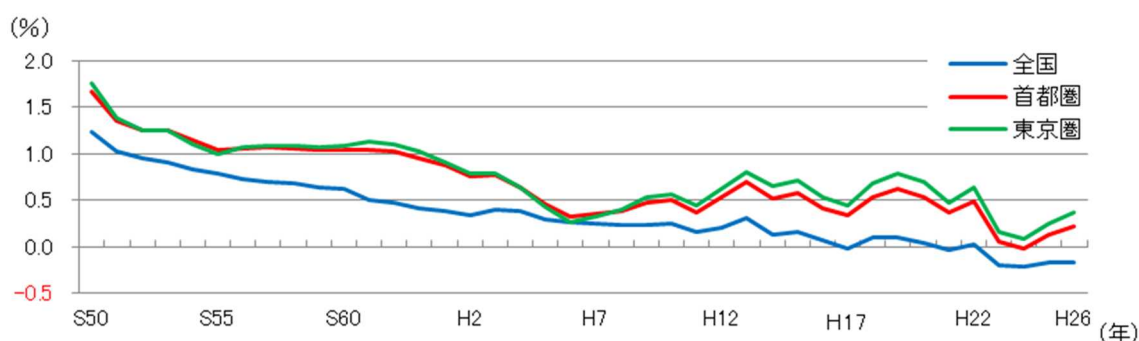


注1：人口は10月1日現在人口

資料：首都圏の人口については、「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

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・東京圏の人口増加率の推移



資料：「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

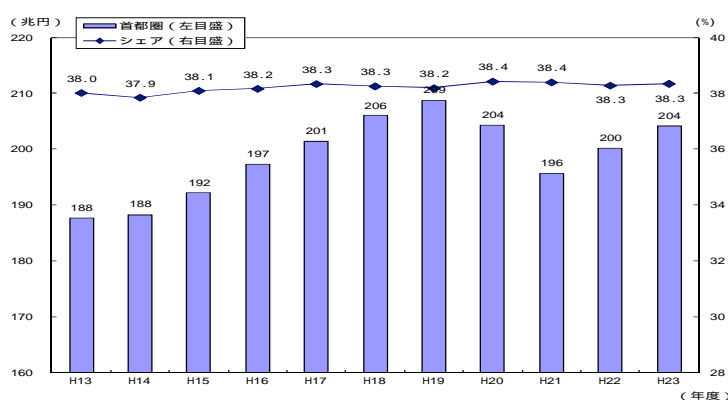
第2節 産業機能の状況

1. 首都圏の経済状況

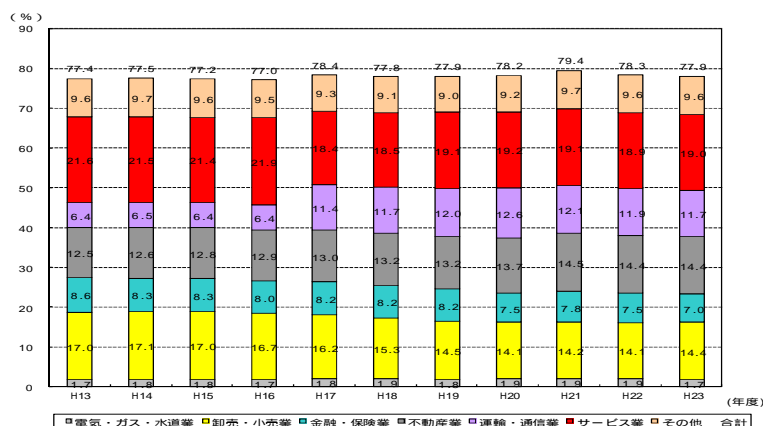
日本経済における首都圏の位置付けを見ると、各都道府県のGDPの合計に対する首都圏のシェアは38.3%を占めており(図表2-2-1)、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

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77.9%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19.0%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2-2-2)。

図表 2-2-1 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 2-2-2 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



注1: 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。

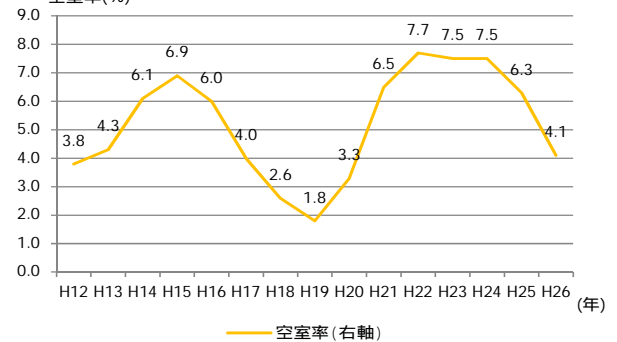
資料: 図表2-2-1, 図表2-2-2ともに「県民経済計算」(内閣府)により国土交通省都市局作成

2. 首都圏における諸機能の展開

(最近のオフィス需要動向)

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に伴い減少傾向にある(図表2-2-3)。

図表 2-2-3 東京都区部のオフィスビルの需給動向
空室率(%)



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

(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25年の事業所数は前年比で5.1%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1.6%減となっており、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県で増加したものの他の県では減少している。また、製造品出荷額等は0.6%増となっており、全国と比して増加率が小さい。(図表2-2-4)。

図表 2-2-4 首都圏の製造業の事業所数等(平成25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	208,029	-3.8	7,402,984	-0.3	292,092,130	1.2
首都圏合計	55,461	-5.1	1,919,707	-1.6	78,657,659	0.6
茨城県	5,569	-4.3	253,718	-4.7	10,901,331	-1.8
栃木県	4,438	-3.3	192,205	1.6	8,179,507	10.0
群馬県	5,205	-4.0	195,224	0.3	7,722,701	3.6
埼玉県	11,868	-2.6	375,408	0.8	11,787,702	-2.9
千葉県	5,223	-4.2	199,586	0.4	13,003,297	5.0
東京都	12,780	-9.0	279,770	-4.5	7,851,824	-4.2
神奈川県	8,433	-5.4	355,292	-3.2	17,226,142	-1.3
山梨県	1,945	-4.5	68,504	-3.1	1,985,155	-1.4

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。

(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ビジットジャパン事業等、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、円高の是正による旅行費用の割安感の浸透、平

成 25 年 7 月より開始された東南アジア諸国に対する査証緩和措置、継続的なビジットジャパン事業による訪日プロモーションの効果、LCC などの新規就航等による航空座席供給量の増加などにより、平成 26 年の訪日外国人旅行者数は、対前年比 29.4% 増の 1,341 万 4 千人で、これまで過去最高であった平成 25 年の 1,036 万 4 千人を上回った。

なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における平成 26 年の外国人延べ宿泊者数は、全国約 4,482 万人泊のうち約 1,891 万人泊となっており、そのほとんどが東京圏で約 1,761 万人泊となっている。

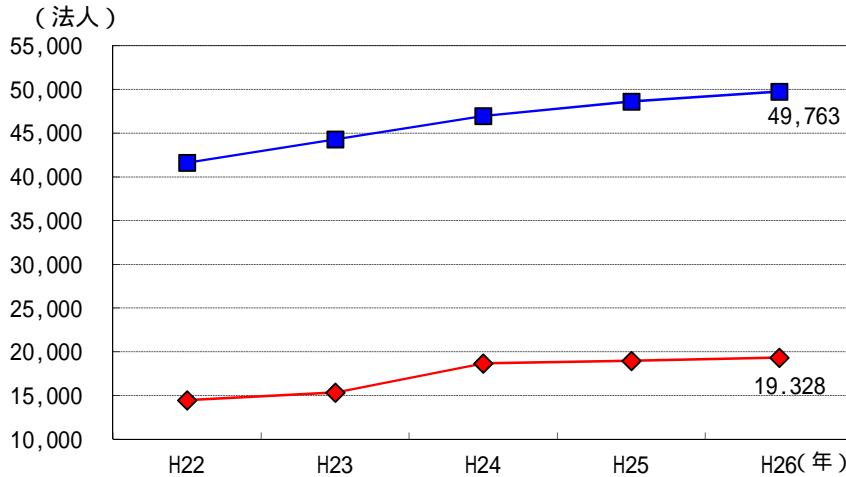
第3節 個人主体の多様な活動の展開

1. 首都圏のNPO法人等の動向

(NPO法人の動向)

近年、福祉、環境、まちづくりなど様々な分野において、民間非営利団体による社会貢献活動が活発化している。特定非営利活動法人(以下「NPO法人」という。)の数は、特定非営利活動促進法(以下「NPO法」という。)の施行以降、増加し続けており、平成26年の認証法人数は全国で49,763団体あり、首都圏は全国の約39%にあたる19,328団体がNPO法人として認証されている(図表2-3-1)。

図表 2-3-1 NPO法人数の推移

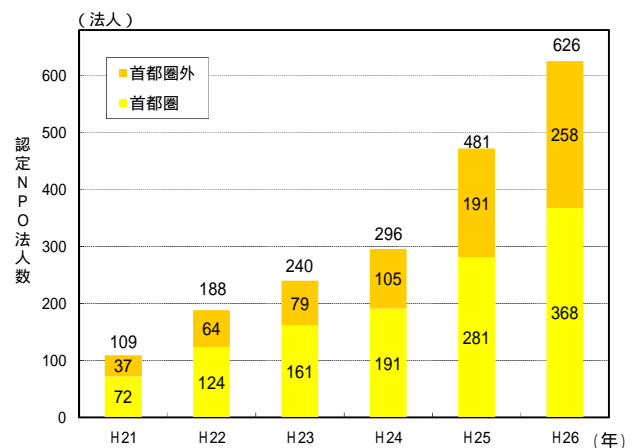


注：NPO法人数は各年12月末現在の値である。
資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

(NPO法人への支援)

NPO法人に係る税制上の措置としては、NPO法人のうち一定の要件を満たすものとして所轄庁の認定を受けたもの(以下「認定NPO法人」という。)に対して支出した寄附金について、寄附金控除等の対象とする措置が平成13年10月から講じられている。この認定NPO法人制度については、NPO法の改正により、平成24年4月から、国税庁長官に代わって所轄庁が認定するとともに、仮認定を導入した新たな認定制度へと切り替わっている。なお、首都圏における認定の有効期間内にある認定NPO法人数は、平成26年12月末現在で368(全国では626)となっている(図表2-3-2)。

図表 2-3-2 認定NPO法人数の推移



注1：旧認定法人(国税庁認定)を含む認定の有効期間内にある認定NPO法人数であり、所轄庁と国税庁の認定を両方受けている法人は複数計上している。

注2：各年12月末現在。(旧認定法人については、平成25年は平成26年2月1日時点。平成26年は平成27年1月1日時点。)

資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

(多様な主体の参加による共助社会の実現と首都圏づくり)

これまで、地域における課題の解決に当たっては、行政や市場に任せられるケースが多かったが、教育や子育て、まちづくり、防犯や防災、医療や福祉などの様々な分野において、地域住民、企業等の多様な主体がそれぞれの役割に関わり、課題解決に取り組むとともに、自助の精神に立ちながらも、身近な分野で多様な主体が、共に助け合い、支え合うという共助の精神で活動することにより、活力あふれる共助社会が実現されることが期待される。

内閣府においては、NPO等による地域の絆を活かした共助の活動を推進するため、必要な政策課題の分析と支援策の検討を行う場として、平成25年4月より「共助社会づくり懇談会」を開催しており、平成27年3月には、報告書「共助社会づくりの推進について～新たな『つながり』の構築を目指して～」がとりまとめられ、共助社会の担い手の取組と課題の整理に加えて、2020年までに実施すべき具体的な取組の提示がなされた。

また、こうした共助社会の実現に向けて、NPO等の活動が継続的に発展していくために、専門的なノウハウを持つマネジメント人材の育成を通じて、全国に普及しうるビジネスモデルの調査・検討を行っている。

国土交通省では、地方部における多様な主体の協働による自立的・持続的な地域づくりを促進するため、事業型の地域づくり活動（地域ビジネス）を生み育てるための多様な主体が連携した支援体制の構築への支援を行っている。

平成23年4月には都市再生特別措置法が改正され、市町村が指定するまちづくり会社やNPO法人に「都市再生推進法人」として法的な位置付けを与え、優良なまちづくりの担い手の積極的な活用を図る制度が創設された。平成26年7月末現在、全国で15社が都市再生推進法人として指定され、行政の補完的機能を担う団体として活動している。

第4節 環境との共生

1. 首都圏の自然環境の状況

(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25年度末の首都圏の都市公園の整備量は、平成24年度末と比較し、面積は約27,562haから約27,880haと約318ha(約1%)増加、箇所数は31,496箇所から32,194箇所と698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6.5㎡/人となっている(図表2-4-1)。

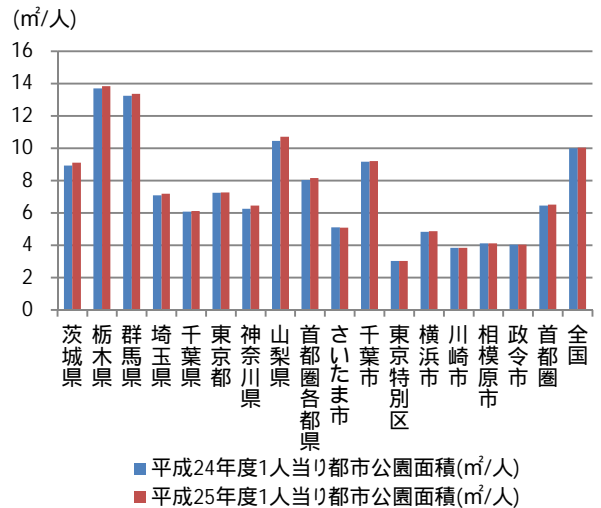
しかし、欧米諸国の主要都市と比べると首都圏における都市公園等の整備水準は依然として低く、平成26年度は、引き続き防災や環境問題への対応などの各種政策課題に対応しつつ、都市公園等の整備の推進を図ってきたところである。

2. 環境負荷の低減

(住宅用太陽光発電システムの導入拡大)

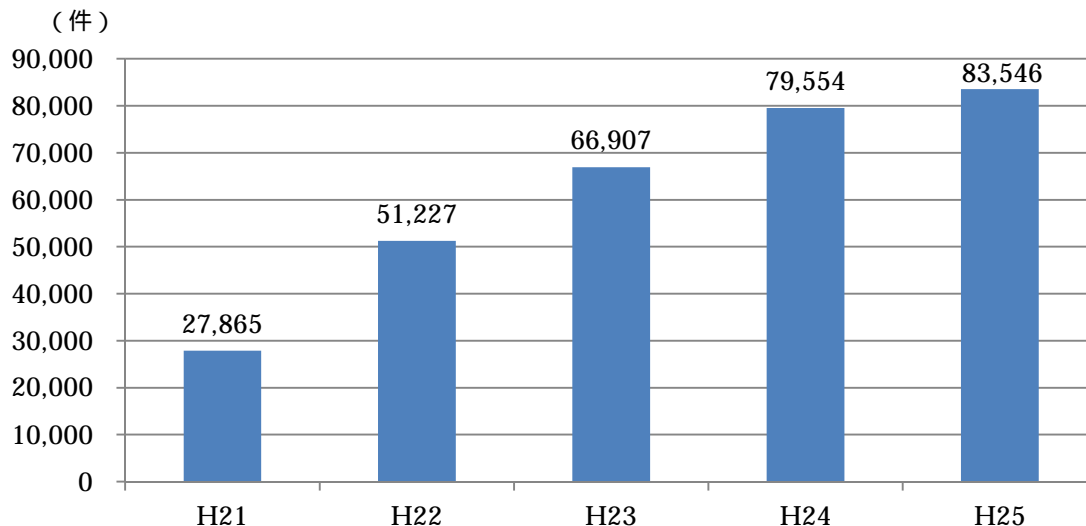
太陽光発電は、エネルギー自給率の低い我が国の純国産エネルギーとして、また、低炭素社会の形成や太陽電池関連産業による雇用の創出や地域経済の活性化などの観点から、その導入拡大が期待されている。首都圏においても、平成21年に開始された余剰電力買取制度、24年度に開始された固定価格買取制度を活用して、住宅用太陽光発電システムは着実に導入が進んでいる(図表2-4-2)。

図表 2-4-1 首都圏の一人当たり都市公園面積



資料：国土交通省資料により国土交通省都市局作成

図表 2-4-2 首都圏における住宅用太陽光発電補助金交付決定件数



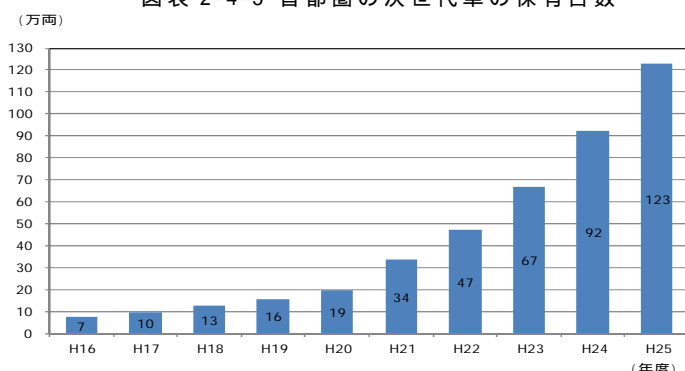
資料：「住宅用太陽光発電補助金交付決定件数」(一般社団法人太陽光発電協会)より国土交通省都市局作成

(次世代車の普及拡大)

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

首都圏の次世代車(ここでは、電気自動車、圧縮天然ガス自動車、ハイブリッド自動車をいう。)保有台数は増加を続けており、そのうちハイブリッド自動車はその大半を占めている(図表2-4-3、2-4-4)。

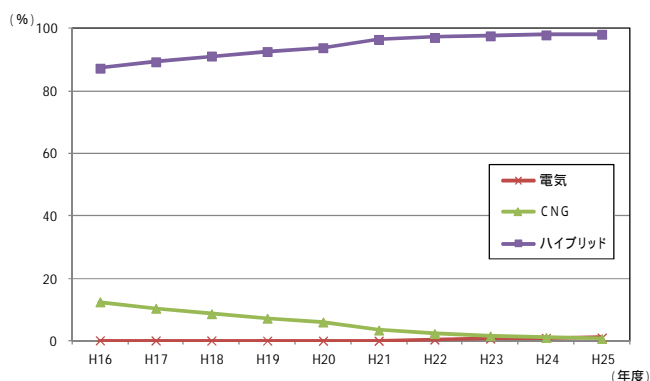
図表 2-4-3 首都圏の次世代車の保有台数



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」(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

図表 2-4-4 首都圏の次世代車別の保有台数割合



資料：「自動車保有車両数」(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5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備

1. 安全、安心の確保

(1) 震災対策

(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。

(首都直下地震道路啓開計画(八方向作戦))

国土交通省は、首都直下地震発生時の道路啓開についてより具体的な計画を策定するため、平成26年7月に国土交通省、東京都、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)、警察庁、警視庁、防衛省、陸上自衛隊、消防庁、東京消防庁により「首都直下地震道路啓開計画検討協議会」を組織し、平成27年2月20日に「首都直下地震道路啓開計画(初版)」を策定した。

なお、平成26年11月21日に災害対策基本法の一部を改正する法律が施行され、迅速な道路啓開に向けた措置として放置車両対策等の強化を図るための措置が盛り込まれ、首都直下地震をはじめとする大規模な災害発生時に、道路管理者が放置車両・立ち往生車両の移動・撤去を行うことが可能となったところである。

本計画では、都心23区内で震度6弱以上の地震が発生した場合に各方面からのアクセスが可能となるよう、放射方向の八方向のうちそれぞれ1ルートを最優先で啓開を行う「八方向作戦」(図表2-5-1)を実施することとしている。八方向作戦では、各道路管理者が連携・協力のもと、人命救助の72時間の壁を意識しつつ、発災後48時間以内に各方向から最低1ルートの道路啓開を完了することを目

図表 2-5-1 八方向作戦



資料：2-5-1 国土交通省関東地方整備局

標とし、八方向毎に、高速道路(NEXCO、首都高)、国道、都道の被災が少ない区間を交互に利用する(いわゆるあみだ状に組み合わせる)ことにより、少なくとも都心へ向かう1車線及び都心から郊外へ向かう1車線(合計2車線)を緊急に確保することを目標としている。

また、本計画では、一定の条件により被災を想定したうえで、点検及び啓開が発災後迅速、かつ、円滑に実施できるように、必要な人員体制・資機材の確保を図ることとしており、啓開に必要となる資機材については、各方向別に集結場所に搬入可能なエリアに備蓄場所を設定し、平時から十分な量を備蓄しておくこととしている。

また、今後、定期的な訓練等を通じ、各プロセスにおける課題の把握・検証・改善を行い、計画のスパイラルアップを図ることとしている(図表2-5-2)。

図表 2-5-2 防災実動訓練の様子



資料：国土交通省関東地方整備局

(2) 治山治水等

(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。また、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おり、また、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2-5-3)。

図表 2-5-3 首都圏のハザードマップ公表状況
(平成27年2月27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	2	0	0	6	3
埼玉県	63	49	35	0	0	7	0
千葉県	54	47	20	2	23	12	0
東京都	62	46	32	0	8	10	2
神奈川県	33	31	10	1	15	11	1
山梨県	27	13	2	0	0	10	6
合計	343	271	108	3	56	90	13

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

2. 良好な市街地や住宅・住環境整備等による魅力ある居住環境の整備

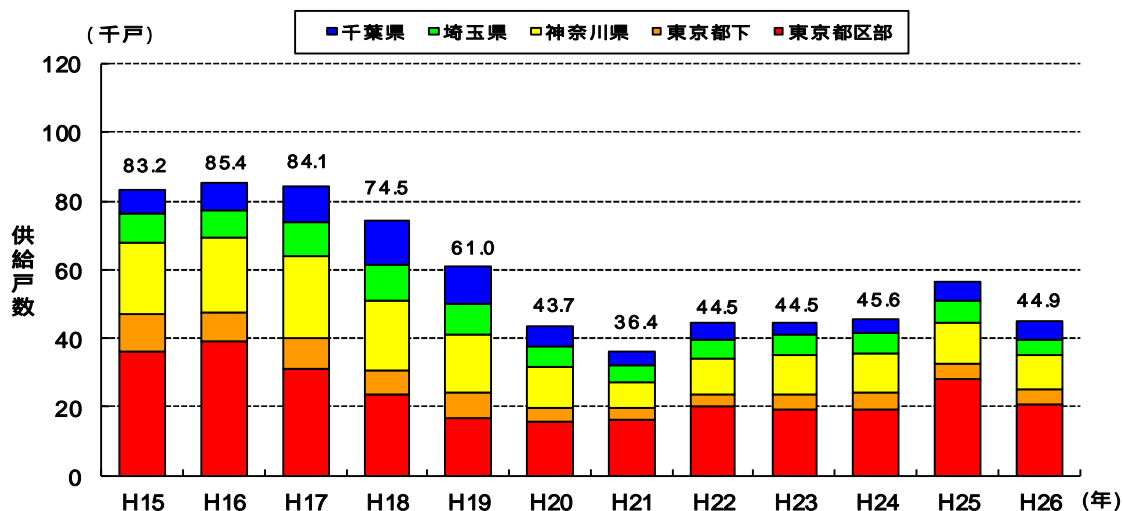
(1) 住宅及び住環境の整備

(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26年4月までに63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22年以降増加傾向にあったが、平成26年は前年比で減少し、約4万4千戸であった(図表2-5-4)。

図表2-5-4 東京圏におけるマンション供給戸数の推移



資料：(株)不動産経済研究所資料により国土交通省都市局作成

(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27年3月末時点において、全国で5,493棟177,722戸、首都圏で1,455棟48,712戸の登録がなされている。

第6節 将来に引き継ぐ社会資本の整備

1. 交通体系の整備

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、産学官共同で2020年に向けた社会全体のICT化推進に関する検討等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。

(1) 陸上輸送に関する状況

(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26年6月には相模原愛川ICから高尾山IC間14.8kmが開通するなど、約7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。

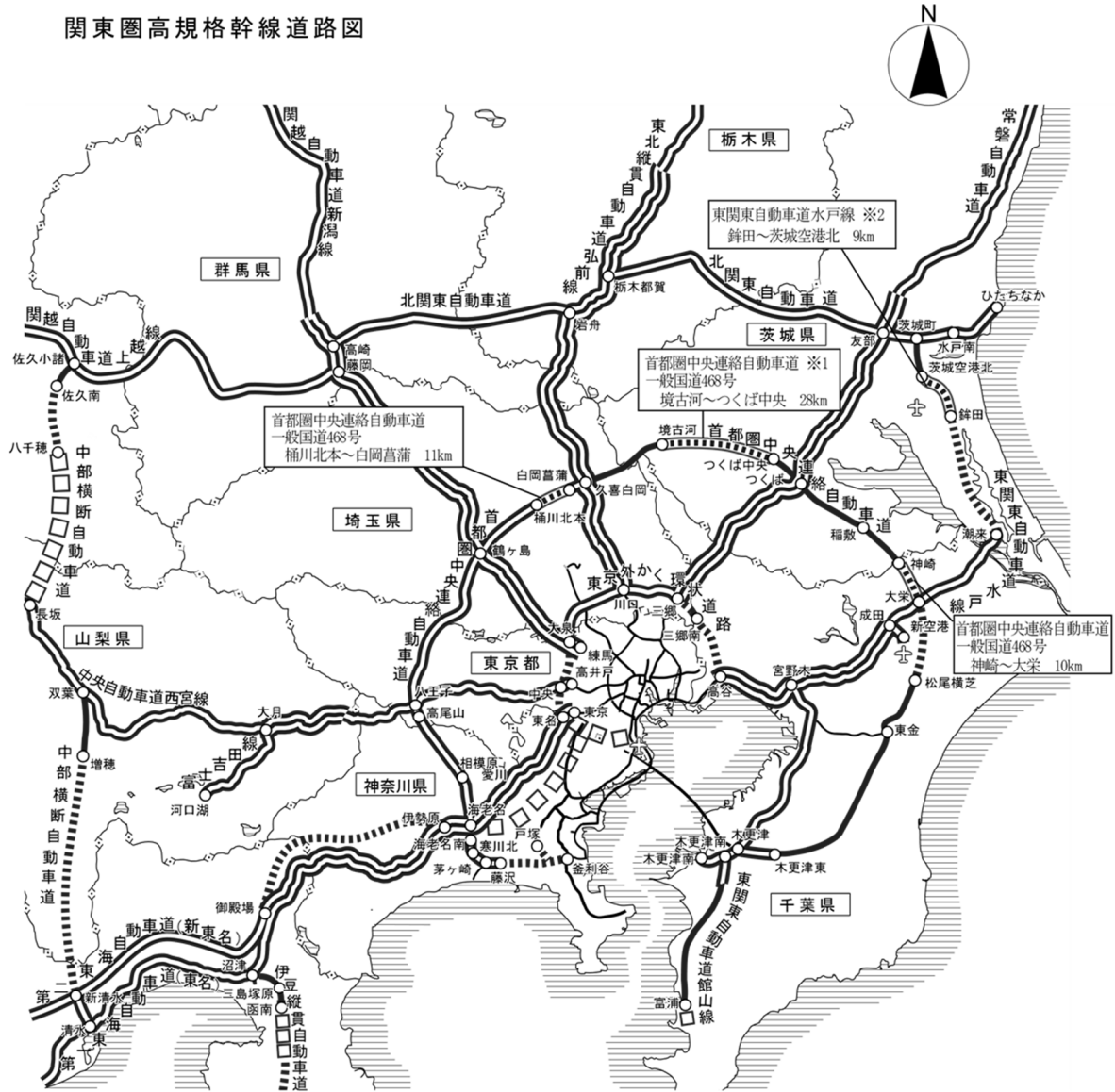
また、東関東自動車道水戸線の潮来IC以北の茨城県区間は、茨城町JCTから茨城空港北IC間約9kmが開通済である。未開通区間についても、事業を推進している(図表2-6-1)。

(都市高速道路の整備)

首都高速中央環状線は、平成22年3月、首都高速中央環状新宿線の西新宿JCT(4号新宿線との接続地点)から大橋JCT(3号渋谷線との接続地点)間約4.3kmが開通、平成27年3月に中央環状品川線が開通し、全線開通となった(図表2-6-2)。

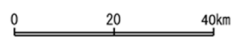
図表 2-6-1 高規格幹線道路の整備状況

関東圏高規格幹線道路図



凡例		
供用中		
事業中		
調査中		
平成27年度新規開通区間		

※1 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
 ※2 用地取得等が速やかに完了する場合

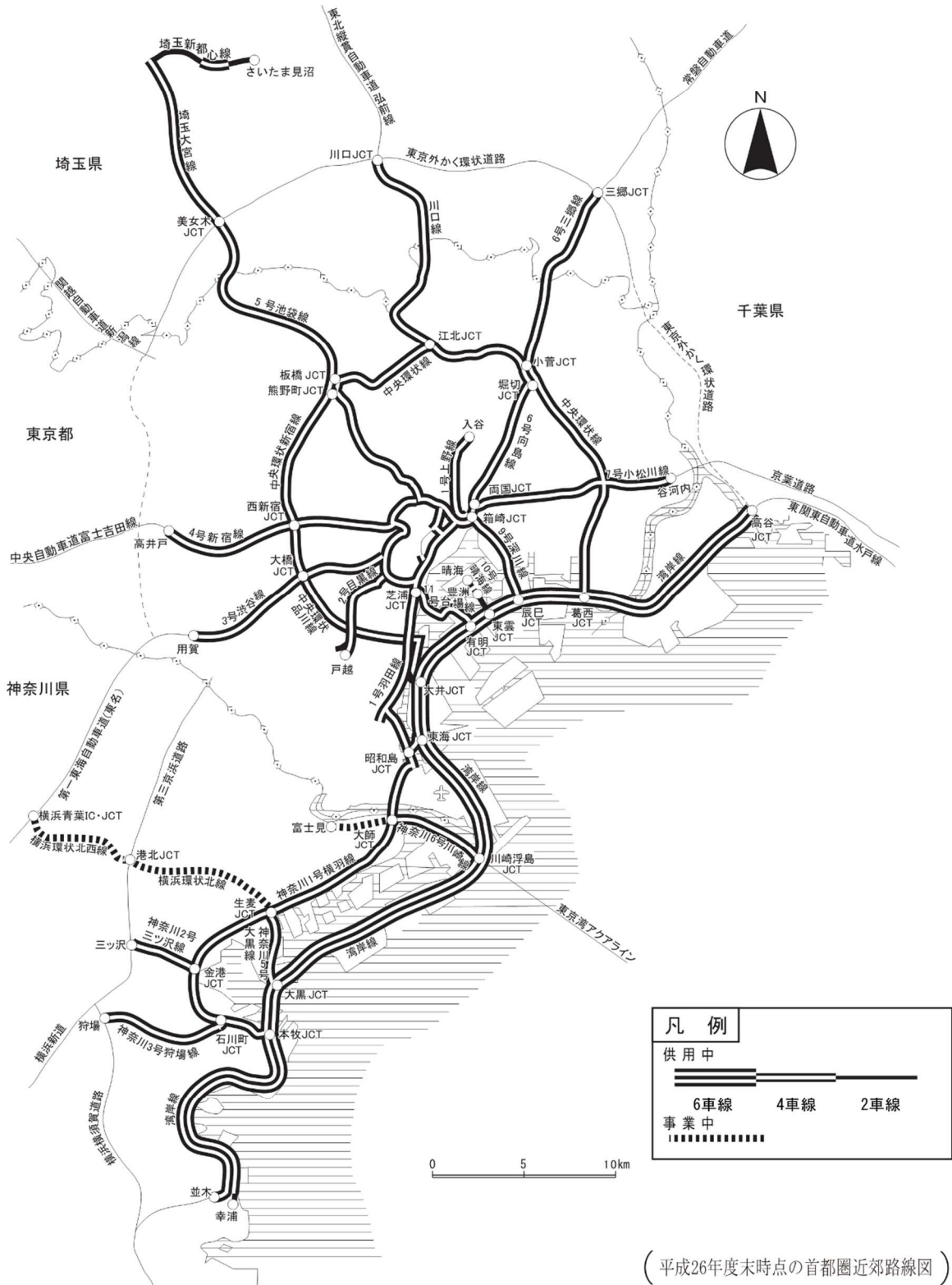


(平成26年度末時点の関東圏路線図に、平成27年度新規開通箇所を旗揚げ)

資料：国土交通省道路局

図表 2-6-2 都市高速道路（首都高速道路）の整備状況

首都圏近郊道路図



資料：国土交通省道路局

(2) 航空輸送に関する状況

(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、さらにはその先を見据え、首都圏空港の年間合計発着枠 75 万回化達成以降の首都圏空港の更なる機能強化に向けた具体的な方策の検討を進めているところ。具体的には、平成 25 年 11 月から交通政策審議会航空分科会基本政策部会の下に開催している首都圏空港機能強化技術検討小委員会において技術的な選択肢をとりまとめた後、関係自治体や航空会社が参画した新たな場を設置し、機能強化方策の具体化について検討・協議を進めている。

2 . 都市再生施策の進捗状況

(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、平成 26 年 5 月に政府は、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東京圏国家戦略特別区域に指定した。

平成 26 年 10 月には、国・地方公共団体・民間により構成する国家戦略特別区域会議を立ち上げ、平成 26 年 12 月及び平成 27 年 3 月に、区域計画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具体的な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 3 つの民間都市開発事業を推進しているほか、外国人を含めた開業を促進するため、法人設立に関する申請等のための窓口を集約した「東京開業ワンストップセンター」を開設する等の取組を実施している。

第7節 首都圏整備の推進

1．首都圏整備計画

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。

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。

平成26年7月、中長期（おおむね2050年）を見据えた国土・地域づくりの指針として、「コンパクト＋ネットワーク」により地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間の対流を生み出す「対流促進型国土」の形成を掲げた「国土のグランドデザイン2050」を公表した。

これらを踏まえ、国土形成計画を改定するために国土審議会に計画部会を設置し、平成27年3月には計画の基本的な考え方を「新たな国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ」としてまとめた。

（首都圏広域地方計画の推進）

首都圏広域地方計画においては、世界の経済・社会をリードする風格ある圏域づくりを目指し、多様な主体の協働によって、計画に位置付けている24のプロジェクトを推進している。

平成26年9月には、首都圏広域地方計画協議会において、平成25年度の各プロジェクトの推進状況等を取りまとめるとともに、計画策定から5年が経過すること等を踏まえ、計画前半期を総括する中間評価を実施し、公表した。

3．筑波研究学園都市の整備

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。

また、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。

4．国の行政機関等の移転

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、国の行政機関の官署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 71 機関 11 部隊等）のうち、66 機関 11 部隊等が移転した。