

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。

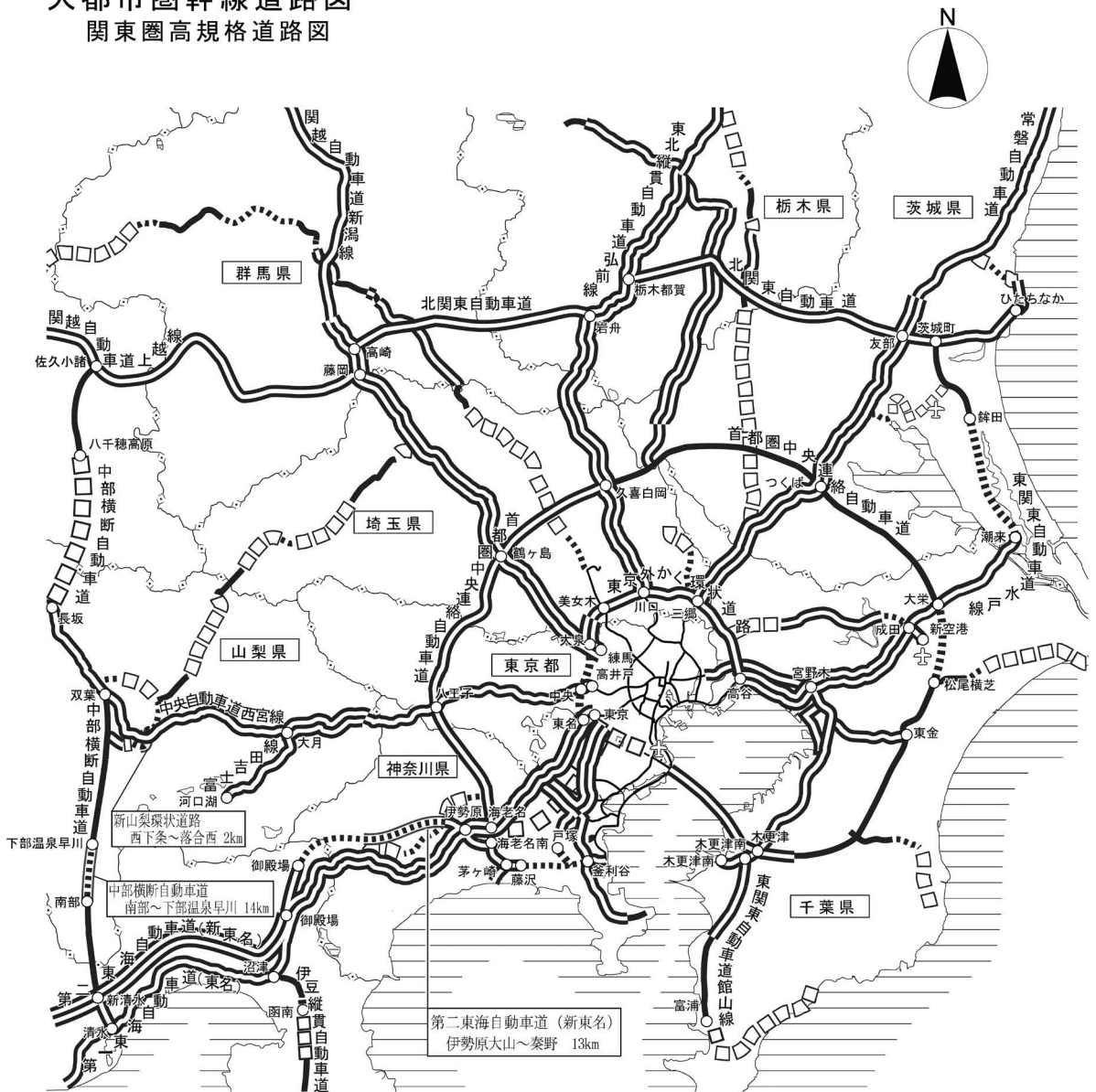
東京外かく環状道路（外環）は、平成30(2018)年6月に三郷南ICから高谷JCTまでの区間が開通し、大泉JCTから高谷JCTまでの区間約50kmが開通済であり、関越から東名までの区間も事業が進められている。

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（図表2-3-1）。

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（図表2-3-2）。新大宮上尾道路（与野～上尾南）については、開通に向けて整備が推進されている。

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 関東圏高規格道路図



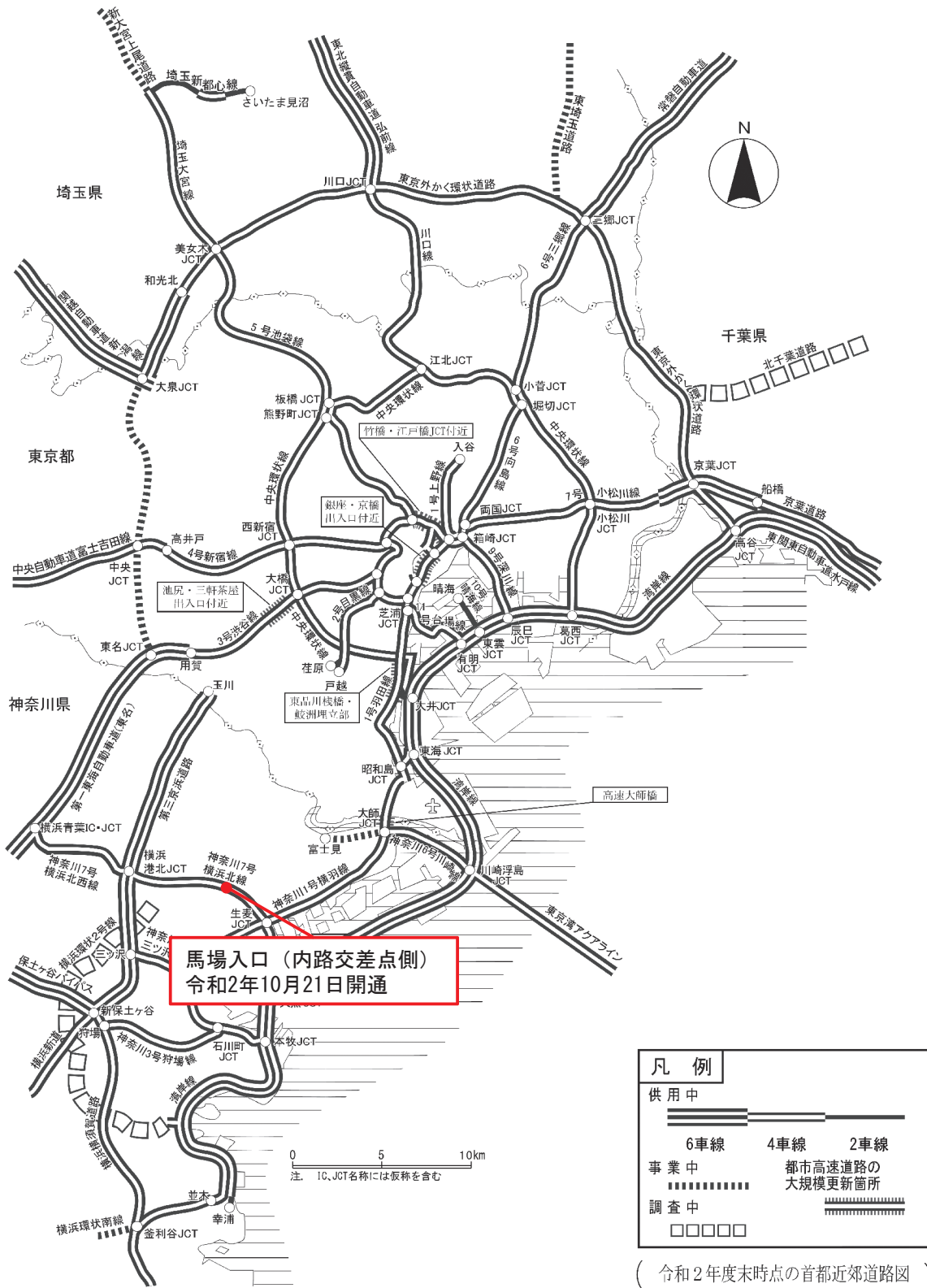
凡例	
供用中	
	6車線 4車線 2車線
事業中	
調査中	
令和3年度新規開通区間	

(令和2年度末時点の関東圏高規格道路図に、
令和3年度新規開通箇所を旗揚げ)

資料：国土交通省

図表2-3-2 都市高速道路（首都高速道路）の整備状況

首都近郊道路図



資料：国土交通省

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感染症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2-3-3)。

図表2-3-3 高速道路等のキャッシュレス化・タッチレス化のイメージ



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(図表2-3-4)。

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2-3-5)。

図表2-3-4 相鉄・東急直通線の事業範囲



資料：独立行政法人鉄道・運輸機構提供

図表2-3-5 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

④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」は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。

このため、道路管理者及び鉄道事業者が連携し、踏切を除却する連続立体交差事業等と踏切の安全性向上を図る歩道拡幅等が緊急かつ重点的に推進されている。令和2(2020)年度には踏

切道改良促進法（昭和36年法律第195号）に基づき、改良すべき踏切道として、首都圏で新たに7箇所が指定された。

また、鉄道駅のホームにおける安全対策については、扉位置の不一致等の課題に対応可能な新型ホームドアの普及を促進すること等により、交通政策基本計画の目標（令和2（2020）年度にホームドアの設置数約800駅）を1年前倒しで達成しており、令和元（2019）年度末時点で、首都圏において485駅に設置されている。ソフト面では、申出があった視覚障害者に対して駅員等が行う乗車及び降車の誘導案内のほか、危険時に視覚障害者が明確に気付くような声かけの強化や、旅客による声かけの促進等を図ることとされている。

また、令和2（2020）年12月に告示されたバリアフリー法に基づく基本方針では、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでのホームドアの整備の加速化を目指し、令和7（2025）年度までに鉄軌道駅全体で3,000番線、うち平均的な利用者数が10万人以上/日の駅で800番線を整備することが目標として示されている。

⑤空港へのアクセス強化

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

- ①都心直結線の 신설（押上～新東京～泉岳寺）
- ②羽田空港アクセス線の 신설（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 신설（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 신설

このうち、②に関しては、令和3（2021）年1月、国土交通省は、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）に基づき、東日本旅客鉄道株式会社による羽田空港アクセス線の第一種鉄道事業許可申請に対する許可を行った。

（2）情報通信体系の整備

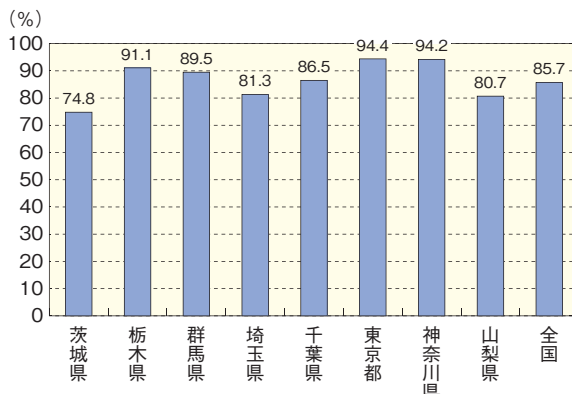
（情報通信基盤の整備）

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2-3-6）。

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2-3-7）。

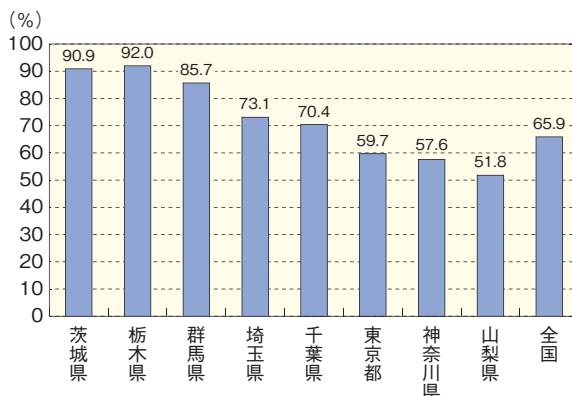
図表2-3-6 首都圏等の防災拠点等におけるWi-Fi環境の整備状況



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

図表2-3-7 首都圏等の地方公共団体における情報システムへのクラウド導入状況



注：平成31(2019)年4月1日時点

資料：「自治体クラウドポータルサイト」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

(テレワークの推進)

テレワークは、東京等の既成市街地への過度な集中の是正や交通混雑の緩和を目的としてこれまでも推進が図られてきたところであるが、第1章第1節2.でも取り上げたように、新型コロナウイルス感染症が拡大する中、急速に普及し、様々な業種で導入が進められている。

平成29(2017)年からは、関係府省・団体が連携し、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）の開会式が予定されていた7月24日を「テレワーク・デイ」と位置付け、全国一斉のテレワークの実施を呼びかけている。令和2(2020)年の「テレワーク・デイズ2020」では、新型コロナウイルスの影響も踏まえ、期間を限定せず、継続したテレワーク推進の呼びかけ、情報提供等が実施された。

(3) 水供給体系の整備

(水資源開発の状況)

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

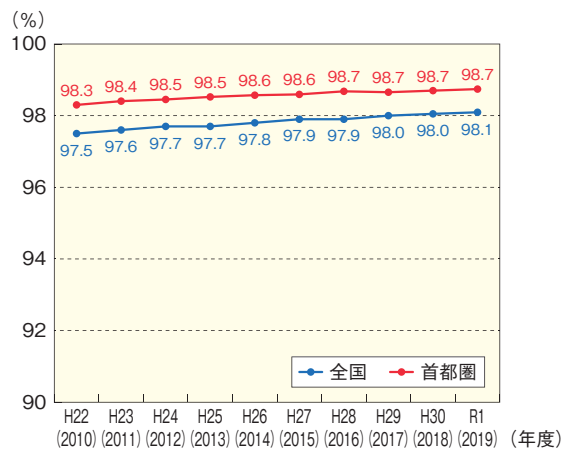
また、用水の安定供給を確保するため、ダム等の水資源開発施設の建設や既存施設の耐震対策、老朽化対策を目的とする事業等が実施されるとともに、令和2(2020)年度においては利水ダムの治水活用が進められている（第1章第3節2. 参照）。

(普及状況等)

水道の普及率は、令和元(2019)年度において首都圏で98.7%となっており、全国に比べて高い水準になっている（図表2-3-8）。

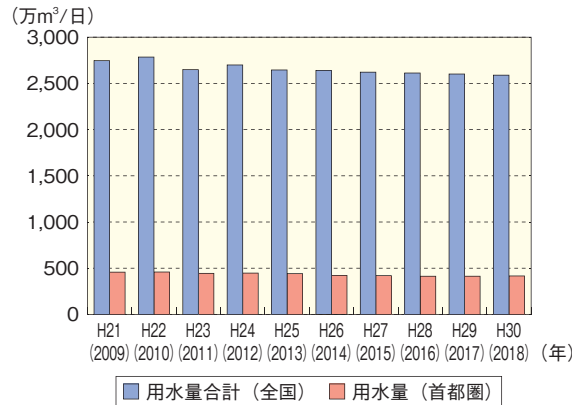
首都圏の工業用水の1日当たり用水使用量は減少傾向にあり、平成30(2018)年には416万^m（回収水及び海水を除く。）であった（図表2-3-9）。

図表2-3-8 全国・首都圏の水道普及率の推移



資料：「現在給水人口と水道普及率」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表2-3-9 全国・首都圏の工業用水量の推移



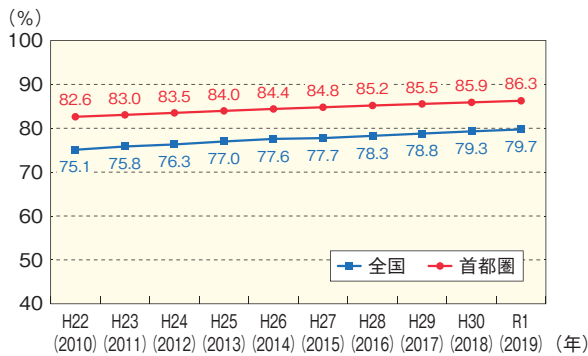
注1：従業員30人以上の製造事業所における工業用水の1日当たり水使用量（回収水及び海水を除く。）
 注2：平成23(2011)年については「平成24年経済センサス—活動調査」、平成27(2015)年については「平成28年経済センサス—活動調査」による。
 資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成24年経済センサス—活動調査」、「平成28年経済センサス—活動調査」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

(4) 下水道・廃棄物処理体系の整備

① 下水道

首都圏の下水道処理人口普及率は、全国と比較して高い状況であり、令和元(2019)年度末は86.3%であった（図表2-3-10）。

図表2-3-10 全国・首都圏の下水道処理人口普及率の推移



注：東日本大震災の影響で、下記の地方公共団体は調査対象外となっている。
 平成22年度：岩手県、宮城県、福島県
 平成23年度：岩手県、福島県
 平成24年度：福島県
 平成25年度：福島県
 平成26年度：福島県
 平成27年度：福島県相馬市、南相馬市、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村
 平成28年度：福島県相馬市、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村
 平成29年度：楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村
 平成30年度：楡葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村
 令和元年度：大熊町、双葉町、葛尾村
 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）を基に国土交通省都市局作成

下水道、農業集落排水施設、合併処理浄化槽も含めた汚水処理人口普及率を見ると、首都圏の普及率は全国に比べ高く、特に東京都は非常に高い水準にあるが、周辺4県は全国よりも低い状況にある。処理施設別の普及率を見ると、東京都及び近隣3県は全国に比べ、特に下水道の普及率が高い一方、周辺4県は、全国に比べ下水道の普及率は低いものの、農業集落排水施設や合併処理浄化槽の普及率が高い状況となっている（図表2-3-11）。

図表2-3-11 汚水処理人口普及率（令和元(2019)年度末現在）

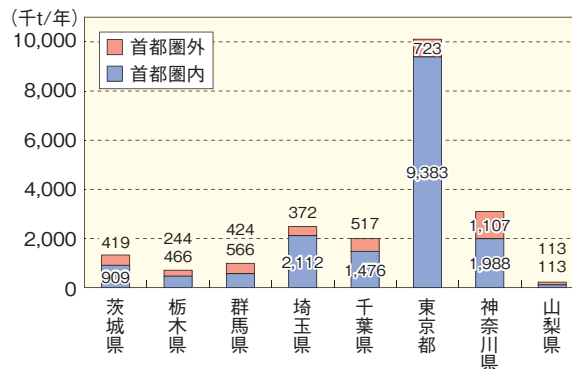
	人口（千人）	汚水処理人口（千人）			
		下水道	農業集落排水	合併処理浄化槽	
全国	126,843 (100.0%)	116,361 (91.7%)	101,131 (79.7%)	3,287 (2.6%)	11,746 (9.3%)
首都圏	44,456 (100.0%)	41,881 (94.2%)	38,344 (86.3%)	519 (1.2%)	2,965 (6.7%)
東京都	13,866 (100.0%)	13,835 (99.8%)	13,804 (99.6%)	2 (0.0%)	27 (0.2%)
近隣3県	22,930 (100.0%)	21,537 (93.9%)	19,752 (86.1%)	144 (0.6%)	1,632 (7.1%)
周辺4県	7,660 (100.0%)	6,509 (85.0%)	4,788 (62.5%)	373 (4.9%)	1,306 (17.0%)

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

②産業廃棄物の状況

首都圏では、産業廃棄物の中間処理又は最終処分のため、産業廃棄物は都県域を越え、他の地方公共団体に移動させて処理・処分している。令和元(2019)年度におけるその移動量は、東京都が10,106千トン（首都圏内の他県へ9,383千トン、首都圏外へ723千トン）、神奈川県が3,095千トン（首都圏内の他都県へ1,988千トン、首都圏外へ1,107千トン）等となっており、産業廃棄物を広域に移動し処理・処分する構造となっている（図表2-3-12）。

図表2-3-12 首都圏の圏内外への産業廃棄物の搬出量（令和元(2019)年度）



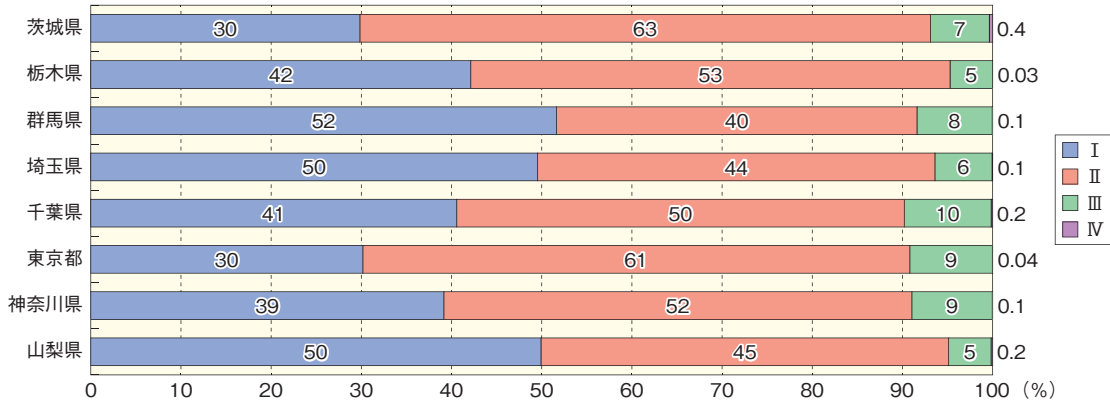
資料：「廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用量実態調査報告書（令和2年度）、広域移動状況編（令和元年度実績）」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

(5) インフラ老朽化対策

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期等に集中的に整備されており、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2-3-13）。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2-3-13 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）

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

これを受け、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、これまでに全13府省庁においてインフラ長寿命化計画（行動計画）が策定された。また、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するため、地方公共団体では、国における行動計画に当たる「公共施設等総合管理計画」の策定が進められており、首都圏においては令和2(2020)年3月末時点で全ての都県、指定都市及び市区町村で策定済みである。

さらに、平成30(2018)年は、平成30年7月豪雨や台風第21号、平成30年北海道胆振東部地震等の大規模な自然災害が頻発したことから、国土強靱化基本計画に位置付けられたプログラムのうち、特に緊急に実施すべきハード・ソフト両面の対策として、「防災、減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が同年12月に閣議決定され、令和2(2020)年度まで集中的に実施された。概ね施策目標の達成が見込まれる一方、災害等への備えは十分でないことから、令和2(2020)年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定され、取組の更なる加速化、深化が図られている。

2. 農山漁村の活性化

(集落機能の低下に対する取組)

首都圏の農山村地域は、過疎化・高齢化の進行に伴う集落機能の低下により、農地、水路、農道等の地域資源の保全管理が困難になってきている。そのような状況の中、「多面的機能支払交付金」を通じて、地域共同による地域資源の基礎的な保全管理活動や施設の長寿命化のための活動等が行われている（図表2-3-14）。

図表2-3-14 首都圏等における多面的機能支払交付金の取組状況（令和元(2019)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	629	35,549	463	28,154	230	13,172
栃木県	440	42,439	260	32,587	39	8,499
群馬県	258	17,516	208	14,862	139	11,436
埼玉県	347	17,048	214	9,604	71	4,215
千葉県	541	32,555	402	25,098	233	14,829
東京都	4	32	2	12	2	26
神奈川県	26	1,051	7	241	1	25
山梨県	203	7,631	181	7,289	115	4,368
首都圏	2,448	153,821	1,737	117,847	830	56,570
全国	26,618	2,274,027	20,923	2,013,793	11,134	741,169

注：本取組状況は、令和2(2020)年3月末現在で取りまとめた値

資料：「令和元年度多面的機能支払交付金の取組状況」（農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

(二地域居住等の取組)

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。

3. 中枢中核都市の機能強化・わくわく地方生活の実現を通じた地方創生の動向

(中枢中核都市の機能強化)

政令指定都市や県庁所在地等の地方の中枢中核都市¹⁾は、相当の人口規模を有し、産業活動、住民生活の基盤や、国際的な投資の受入れ環境等の機能を備え、活力ある地域社会を維持するための拠点である。近隣市町村を含めた地域全体の経済、生活を支え、東京圏への人口流出を抑制する機能が期待されている。

中枢中核都市が抱えている課題を解決し、その都市力を向上するため、平成27(2015)年度から令和元(2019)年度を期間とする第1期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、政策テーマに応じて関係省庁連携によるハンズオン支援等が行われてきた。また、令和2(2020)年12月には、新型コロナウイルスによる意識・行動変容を踏まえた地方へのひと・しごとの流れの創出等の観点から、令和元(2019)年12月に策定された第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が改訂され、関係省庁との連携により引き続き支援が行われている。

(わくわく地方生活の実現)

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

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

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