



首都圏の現状と取り巻く状況について

- 東京一極集中の是正
- 人口減少・少子高齢化への対応
- 地方の暮らしに不可欠な諸機能の確保
- 巨大な自然災害リスクへの対応
- 気候変動への対応（カーボンニュートラルの実現）
- 国際競争力の向上
- エネルギーと食料の安定供給
- テクノロジー
- 社会資本整備（交通ネットワーク）

【用語解説】

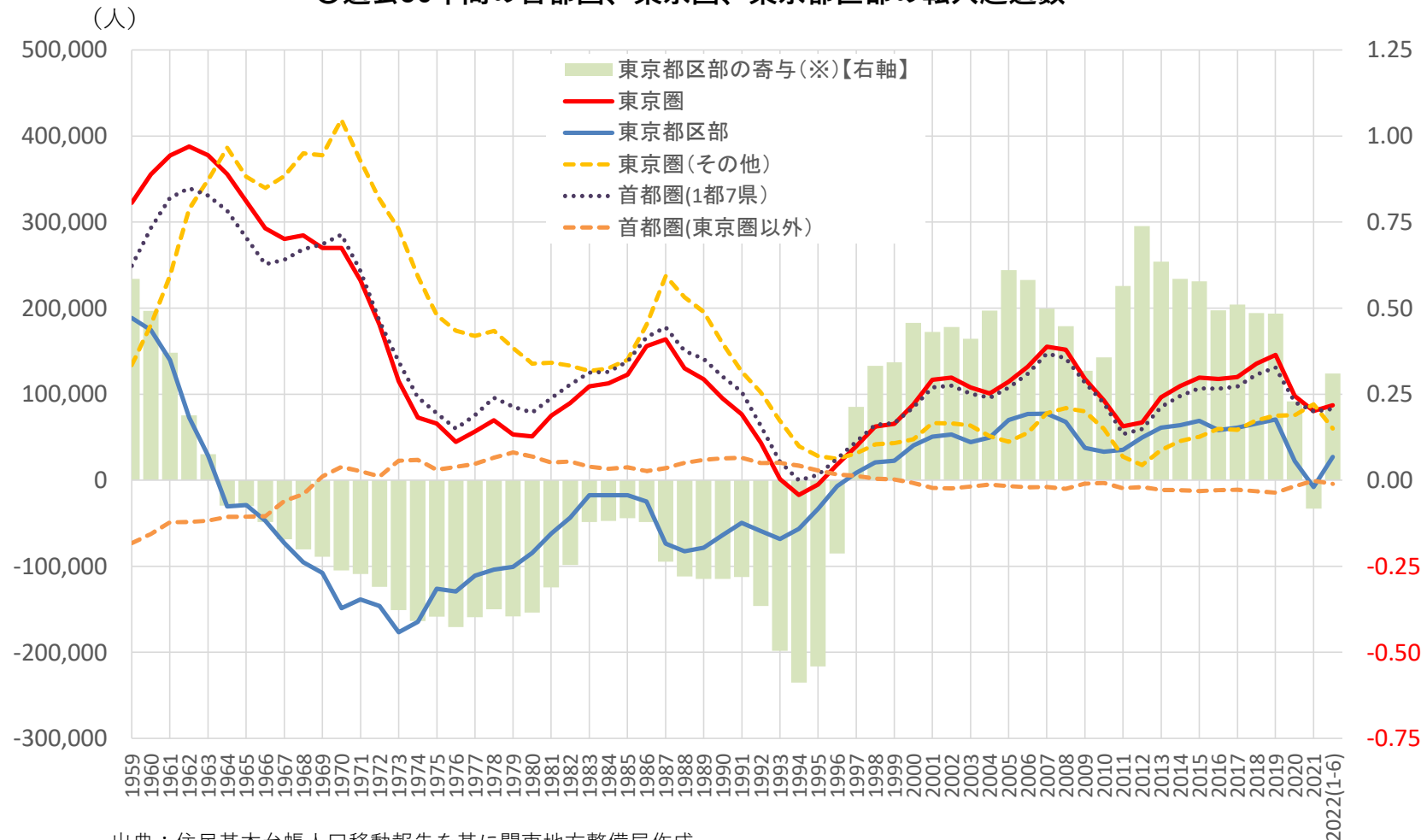
- ※首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
- ※広域首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、福島県、新潟県、長野県、静岡県
- ※東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
- ※南関東3県：埼玉県、千葉県、神奈川県
- ※周辺4県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県
- ※広域4県：福島県、新潟県、長野県、静岡県

東京一極集中の是正

◆東京圏への転入超過

- 2021年に東京都区部は転出超過に転じたが、東京区部以外の東京圏は転入超過が続いている。
- 東京都区部の転入超過数は、2022年上半期で既に2020年を上回っており、2022年は東京圏への転入超過は増加傾向にある。

○過去50年間の首都圏、東京圏、東京都区部の転入超過数



出典：住民基本台帳人口移動報告を基に関東地方整備局作成

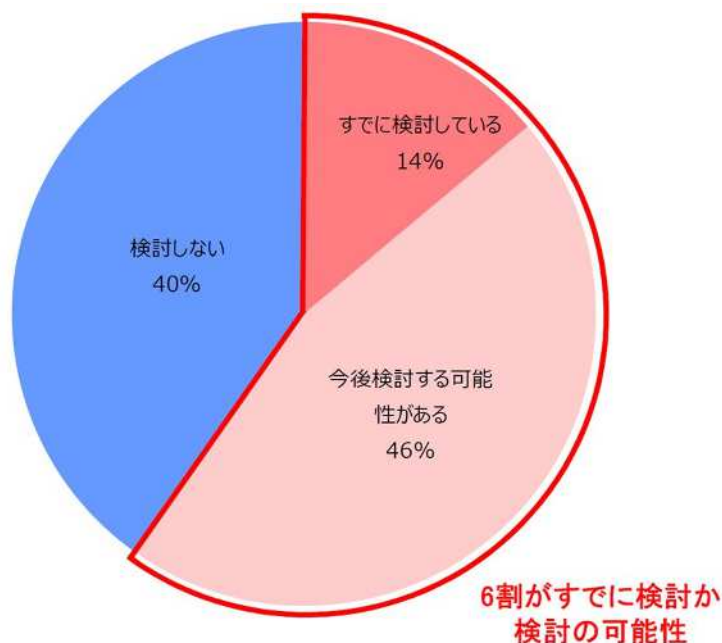
※「東京都区部の寄与」は、「東京都区部の転入超過数」(符号付き)が、「東京都区部の転入超過数」の絶対値と「都区部を除く東京圏の転入超過数」の絶対値の合計に占める比率

東京一極集中の是正

◆テレワークの進展とオフィスの縮小

- 東京都内に本社をおく上場企業のうち、一定割合のテレワーク実施が想定される場合、本社事業所のオフィス縮小をすでに検討している、今後検討する可能性がある企業を合わせると6割である。
- テレワーカー割合の高い6職種について、勤務地域別、企業規模別テレワーカー割合を比較すると、いずれの企業規模でも、東京圏のテレワーカー割合が高い。東京圏の20～99人規模のテレワーカー割合は、他地域の1000人以上の規模に匹敵する水準となっている。

○今後一定割合の社員のテレワーク実施が想定される場合、本社事業所のオフィスの縮小を検討する割合(n=373)

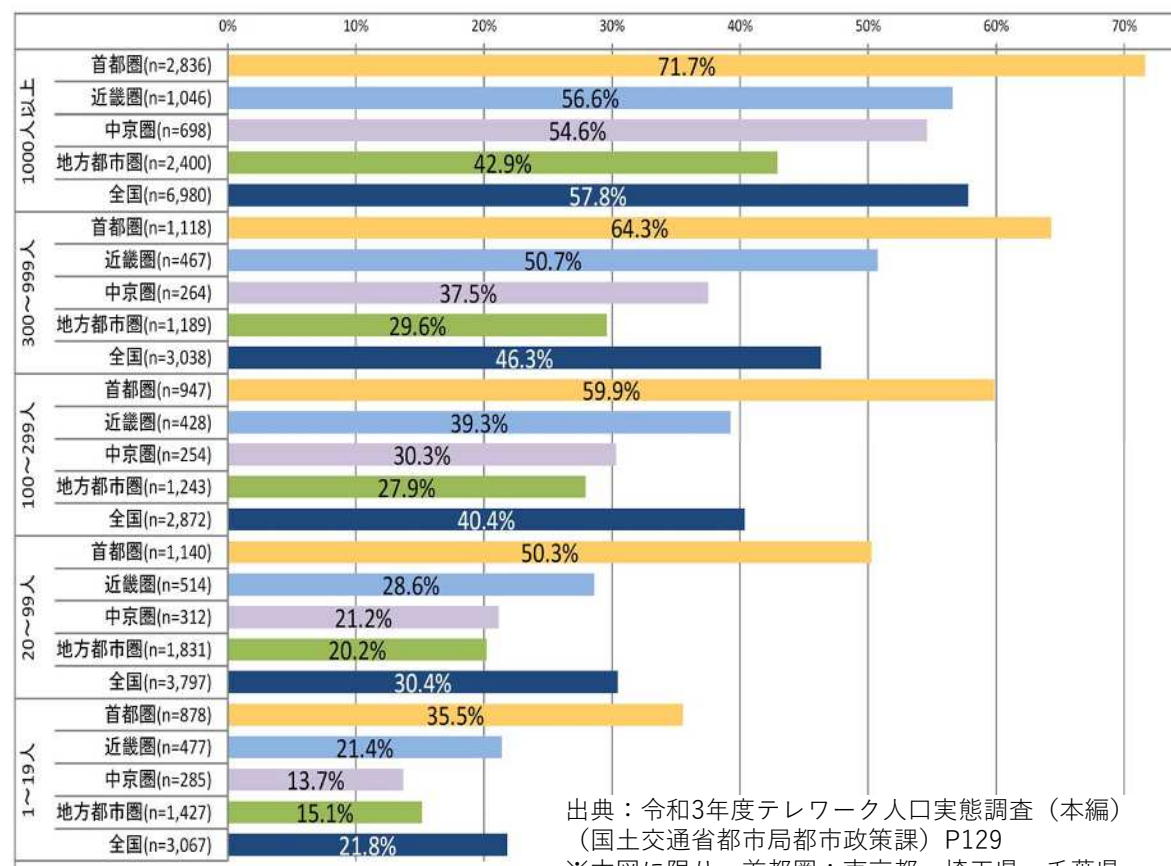


出典：国土政策局「企業等の東京一極集中に係る基本調査（企業向けアンケート）」（2020.11速報）

※東京都内に本社をおく上場企業（2,024社）へのアンケート

○勤務地域別、企業規模別テレワーカー割合（テレワーカー割合の高い6職種^{（注）}）

（注）研究職【64.1%】、営業【51.6%】、管理職【51.1%】、専門・技術職（技術職）【49.8%】、専門・技術職（その他の専門・技術職）【40.9%】、事務職【32.4%】
【】内は雇用型就業者全体に占めるテレワーカーの割合



出典：令和3年度テレワーク人口実態調査（本編）（国土交通省都市局都市政策課）P129

※本図に限り、首都圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県を指す。

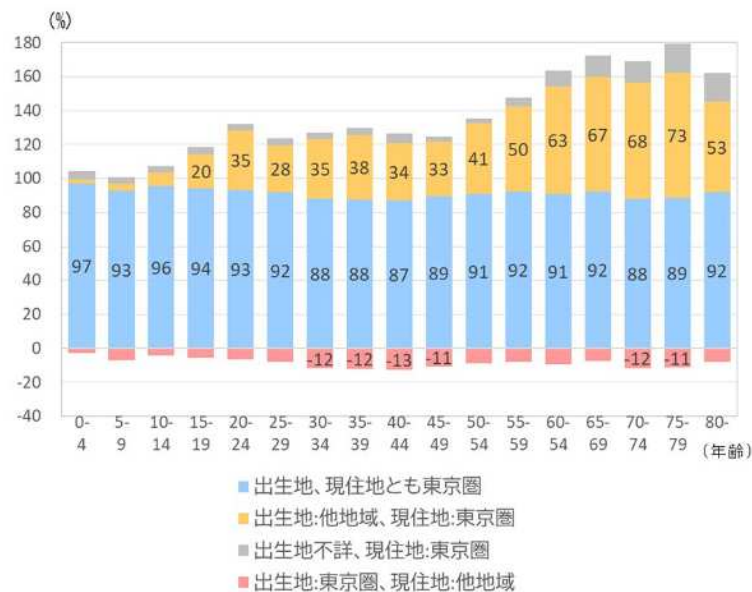


東京一極集中の是正

◆東京圏在住者の出生地

- 東京圏生まれの東京圏育ちの者の割合が増えている。
- 1970年代に生まれた団塊の世代の子供世代以降は、20歳代前半で東京圏以外から東京圏に流入して増加した人口が、30歳代以降で減少しなくなってきている。

○年齢別の出生地と現住地の分布（東京圏）



注：出生数=100としている

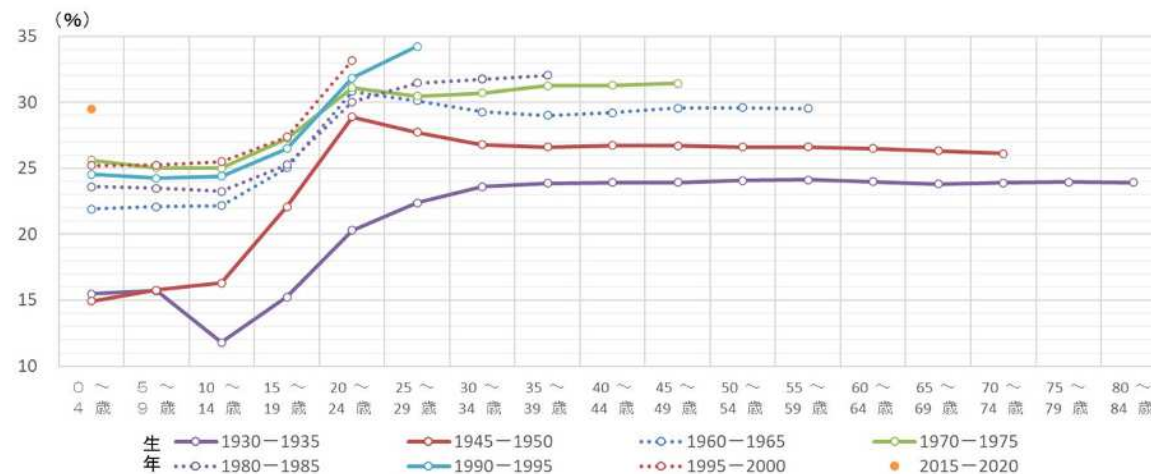
出典：第8回人口移動調査報告書（国立社会保障・人口問題研究所）P35 を基に関東地方整備局作成

○東京圏の0-4歳人口と全国比



出典：国勢調査を基に関東地方整備局作成

○生年代別に見た東京圏への人口集中率



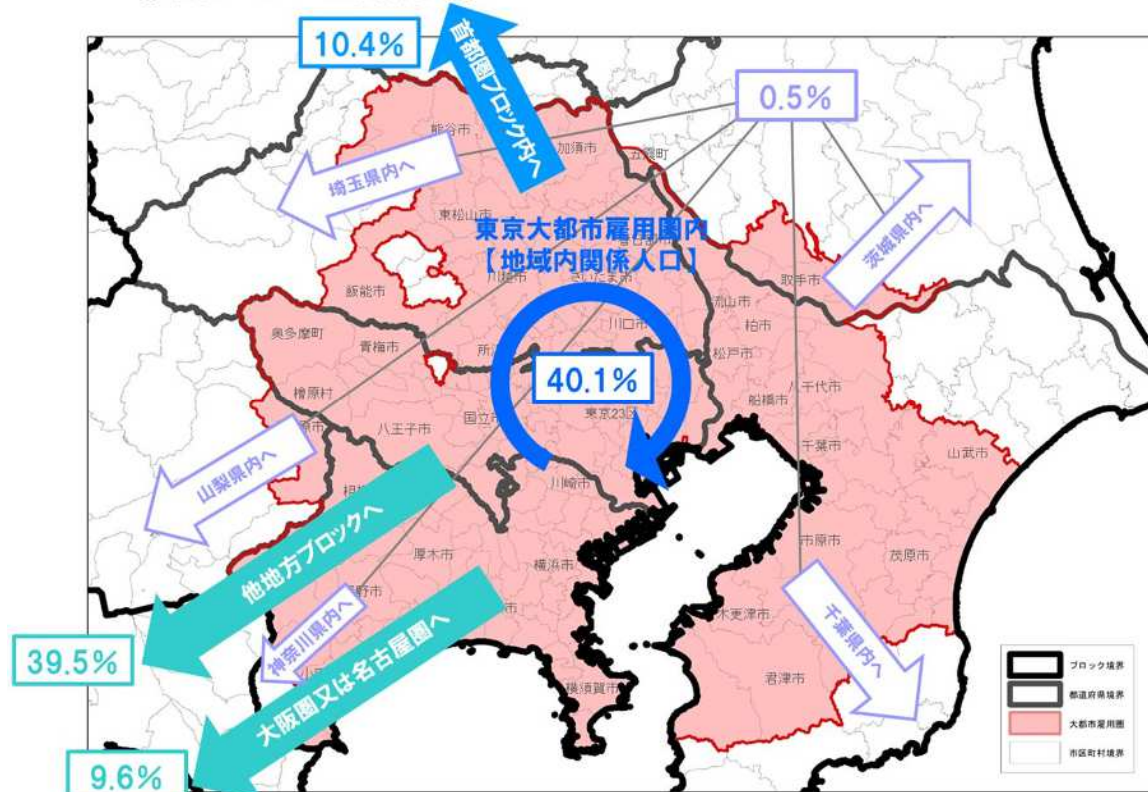
出典：国勢調査を基に関東地方整備局作成

東京一極集中の是正

◆東京圏居住者の関係人口動態

- 東京大都市雇用圏の関係人口（訪問系）の動態については、約40%が自らの大都市雇用圏内を訪問している一方、約60%が自大都市雇用圏外を訪問しており、約49%は自ブロック外の三大都市圏（大阪圏、名古屋圏）とその他地域を訪問している。

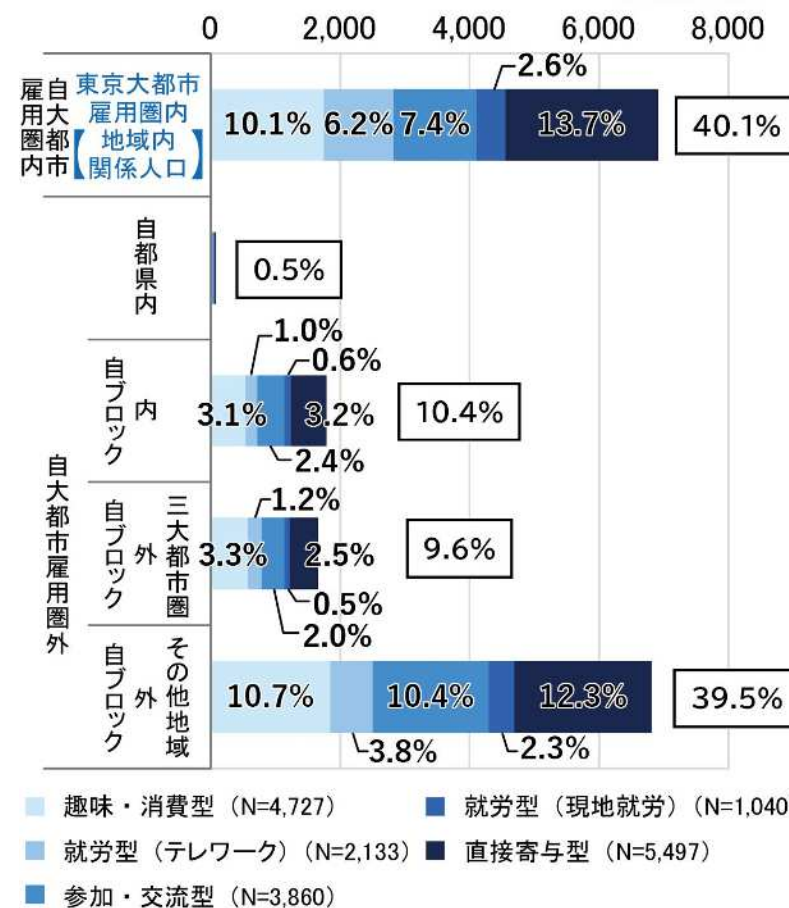
○東京大都市雇用圏に居住している関係人口（訪問系）
【対象エリアと訪問先】



注：中心都市のDID人口が5万人以上の都市圏を大都市雇用圏として定義。都市雇用圏は「日本の都市圏設定基準」（金本良嗣・徳岡一幸『応用地域学研究』No.7,1-15,(2002)）に基づく

出典：「地域との関わりについてのアンケート」（国土交通省、2020年9月実施）を基に
関東地方整備局作成

○東京大都市雇用圏の関係人口（訪問系）の動態
(計測人数)



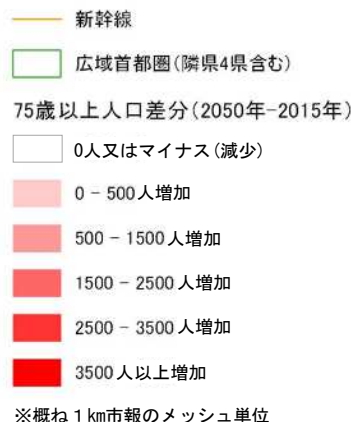
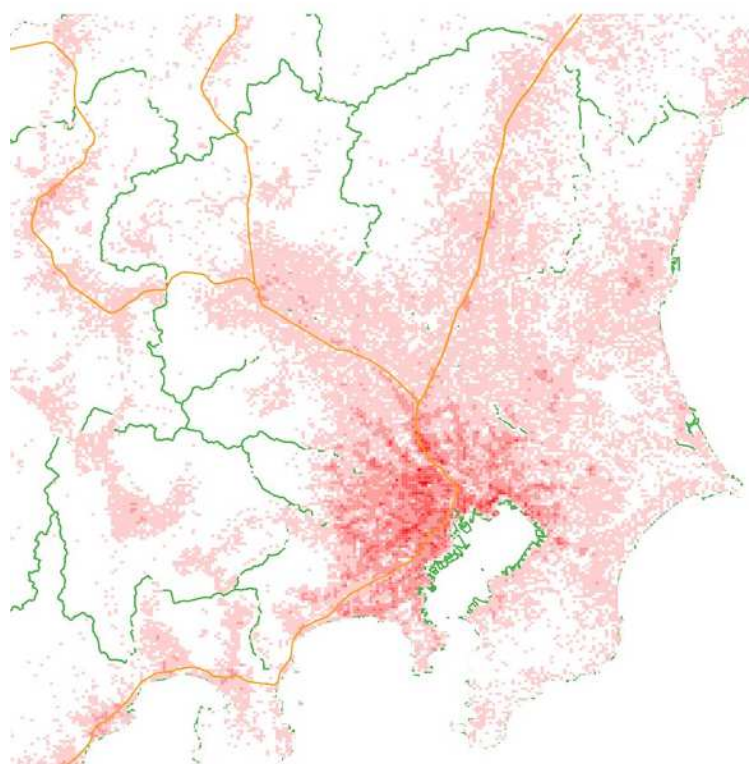
※関係人口（訪問系）：日常生活圏、通勤圏、業務上の支社・営業所訪問等以外に定期的・継続的に関わりがある地域があり、かつ、訪問している人（地縁・血縁的な訪問者を除く）

人口減少・少子高齢化への対応 地方の暮らしに不可欠な諸機能の確保

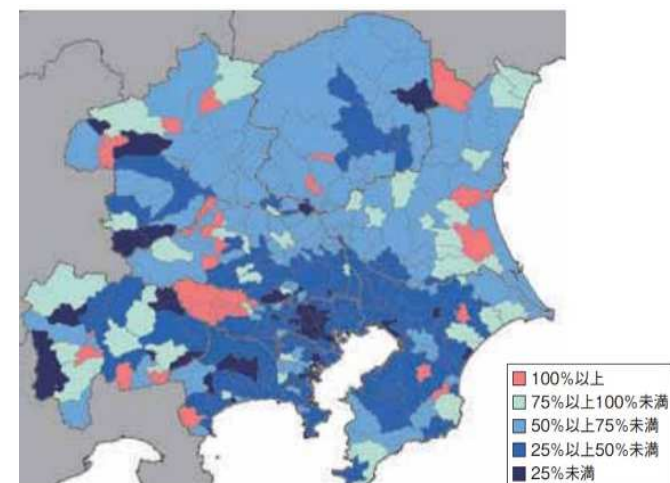
◆人口減少と高齢化

- 75歳以上の後期高齢人口は、東京都区部とその周辺で主に増加する一方、東京圏の生産年齢人口は減少が続くと見込まれている。
- 産業の担い手が不足し、介護を含め様々なサービスの供給ができなくなる恐れがある。

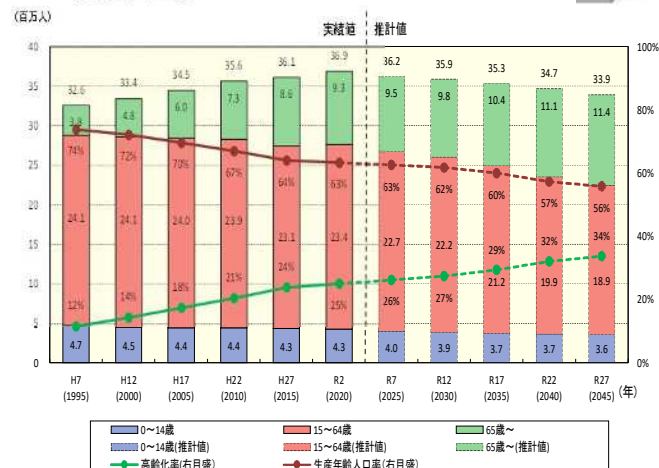
○75歳以上人口が増加する地域
(2050年推計値と2015年実績値の差)



○平成37年施設のサービス利用者数に
対する介護保険施設定員数比率



○首都圏の将来推計人口の推移
(東京圏)



出典：平成27年国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（平成30年推計；国立社会保障・人口問題研究所）を基に関東地方整備局作成

※資料：平成22年性別・年齢別人口は「国勢調査」（総務省）、平成22年性別・年齢別・要介護度別要介護認定者数、平成22年年齢別・要介護度別施設のサービス利用者数及び平成22年の施設の定員数は「平成22年介護サービス施設・事業所調査」（厚生労働省）、平成37年性別・年齢別人口は「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

出典：平成24年度首都圏整備に関する年次報告 P31



人口減少・少子高齢化への対応 地方の暮らしに不可欠な諸機能の確保

◆人手不足

○産業別高齢就業者

- 高齢就業者を主な産業別にみると、「卸売業、小売業」が126万人と最も多く、次いで「農業、林業」が108万人、「サービス業（他に分類されないもの）」が103万人、「製造業」が94万人などとなっている。
- 各産業の就業者に占める高齢就業者の割合をみると、「農業、林業」が52.2%と最も高く、次いで「不動産業、物品賃貸業」が26.4%、「サービス業（他に分類されないもの）」が22.6%、「生活関連サービス業、娯楽業」が18.2%などとなっている。

出典：統計からみた我が国の高齢者－「敬老の日」にちなんで－
(2019年)

○医療・福祉就業者不足

- 医師・看護師が仕事シェア 厚労省、人手不足96万人に備え

出典：日本経済新聞（2022年7月26日）

○自衛隊員の人材不足

- 若者が来ない！「自衛隊員募集」の深刻現場
－ネットやアニメで募集活動を強化するが…

出典：東洋経済オンライン
(2018/09/19)

○教員の人材不足

- 約2割の小中学校で教員不足の可能性、「社会人採用」は切り札にならない訳
－学級担任決まらない、一部の受業できない例も

出典：東洋経済オンライン
(2022/06/23)

○コロナにより様々な業界の人材繰り綱渡り

- 社員感染、人繰り綱渡り 外食や郵便、鉄道は減便
－新型コロナ

出典：時事通信社（2022年8月6日）

○人材不足＋コロナにより運転手が不足

- 都営バス運転手にコロナ感染拡大一部路線で4日から減便へ

出典：NHKWeb（2022年8月2日）

○自治体DXに向けた人材不足

- 自治体IT、ベンダー依存 発注側の責任者不在2割超
尼崎USB紛失で弊害露呈 人材不足、DXの障害に

出典：日本経済新聞（2022年8月7日）

○風力発電普及に向けた人材不足

- 風力発電、保守人材が不足 海外製品扱う訓練課題
茨城に1000人規模の養成施設

出典：日本経済新聞（2022年8月7日）

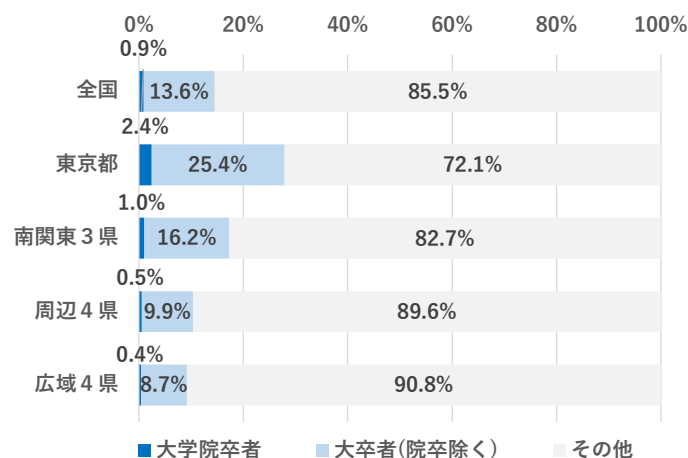
人口減少・少子高齢化への対応 地方の暮らしに不可欠な諸機能の確保

◆女性の働きやすさ

- 東京圏では、他の地域に比べ、大学院卒・大学卒の女性の割合が高い。
- M字カーブ^(注)の底に当たる、女性の35～39歳の労働力率は、首都圏では南関東3県で低くなっている。
- 6歳未満の子供がいる世帯における行動の種類別総平均時間は、いずれの都県も夫妻間の差が大きい。その中で、夫の家事・育児時間が最も長いのは東京都。神奈川県、千葉県、埼玉県の夫は通勤・通学時間が長く、家事・育児時間が短い。また、茨城県、山梨県の夫は通勤時間が全国平均以下なのにもかかわらず、家事・育児時間が全国平均に満たない。

(注)「M字カーブ」とは、女性の年齢階級別労働力率が、グラフを描くと、結婚・出産時期に低下することを表す。近年、その底である年齢階級での労働力率が大幅に上昇し、カーブが浅くなって、台形へと近づきつつある。

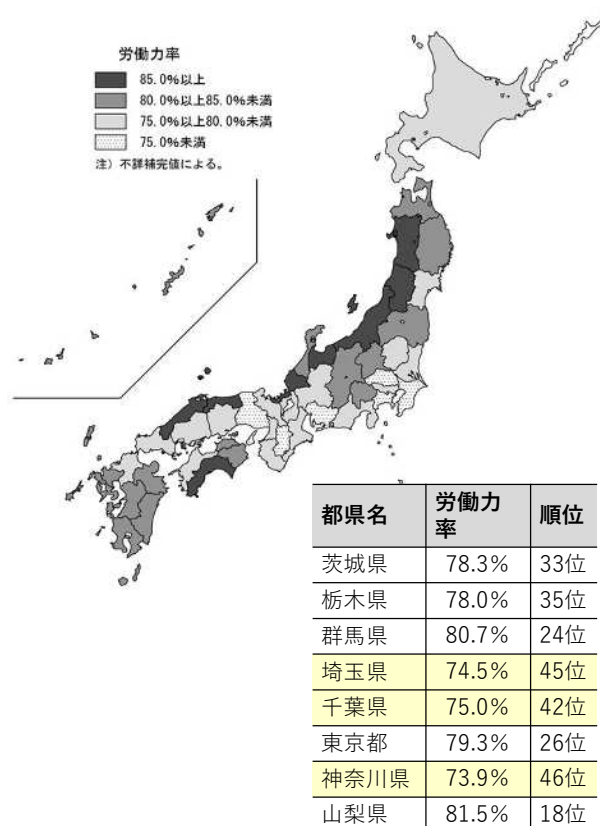
○教育別人口比率（15歳以上・女性）



出典：就業構造基本調査（平成29年）を基に関東地方整備局作成

※四捨五入の関係で合計値が100.0%にならない場合がある。

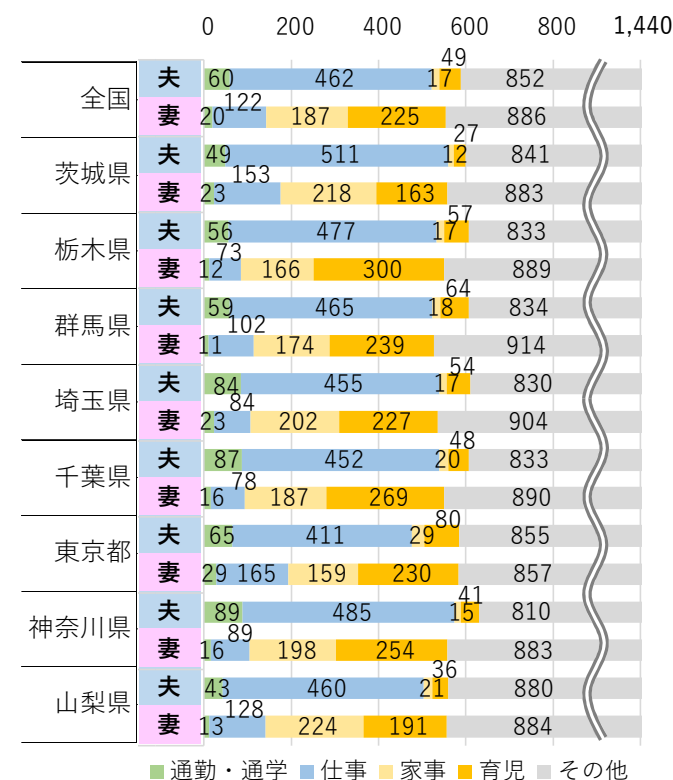
○35～39歳女性の労働力率（2020年）



出典：令和2年国勢調査就業状態等基本集計結果の概要P6を基に関東地方整備局作成

○都県、1日の行動の種類別平均時間

- 6歳未満の子供がいる世帯（単位：分）



出典：社会生活基本調査（平成28年）を基に関東地方整備局作成

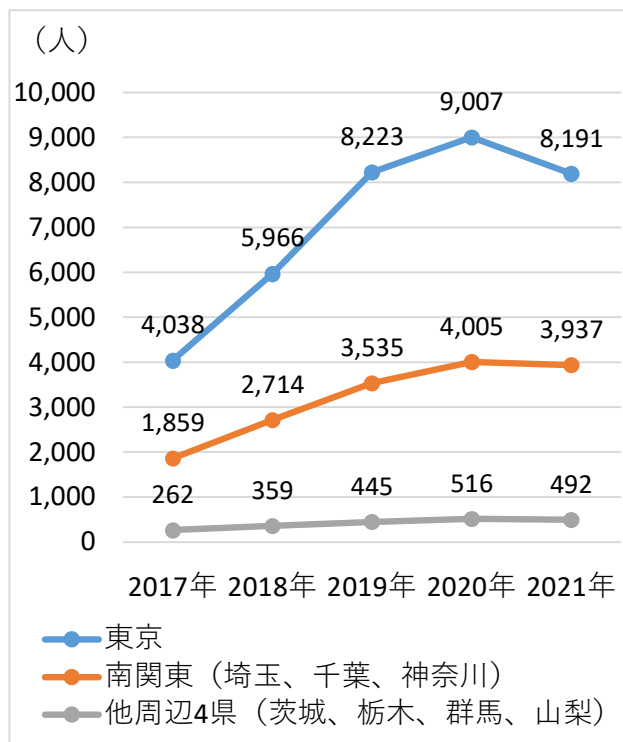


人口減少・少子高齢化への対応 地方の暮らしに不可欠な諸機能の確保

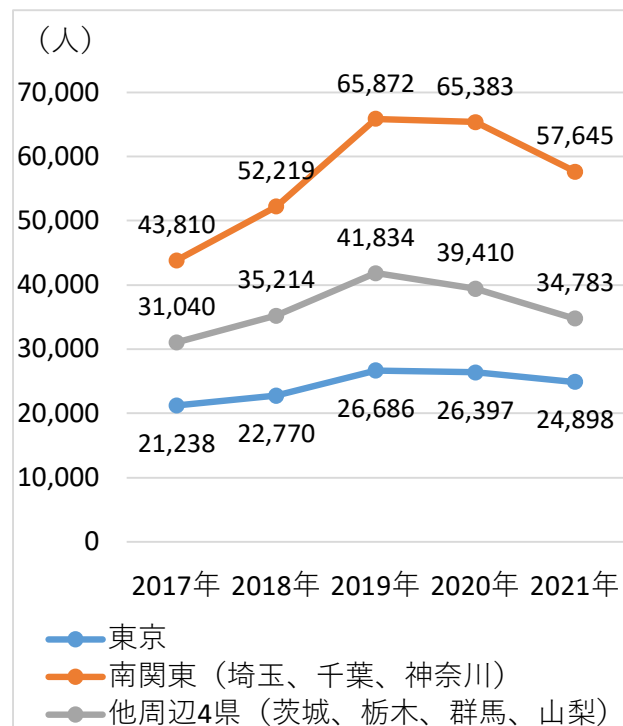
◆外国人労働者・学生

- ・ 在留外国人数のうち「専門職」は、首都圏の中では東京都に多い。2020年まで増加傾向だが2021年に減少し、特に東京都では2020年時より約9%減少している。
- ・ 「技能・技能実習」は、首都圏の中では南関東3県に多い。2019年以降減少傾向が見られ、特に他周辺4県で2019年時より約17%減少している。
- ・ 「留学」は、首都圏の中では東京都に多い。2019年以降減少傾向が見られ、特に東京都で2019年時より約45%減少している。

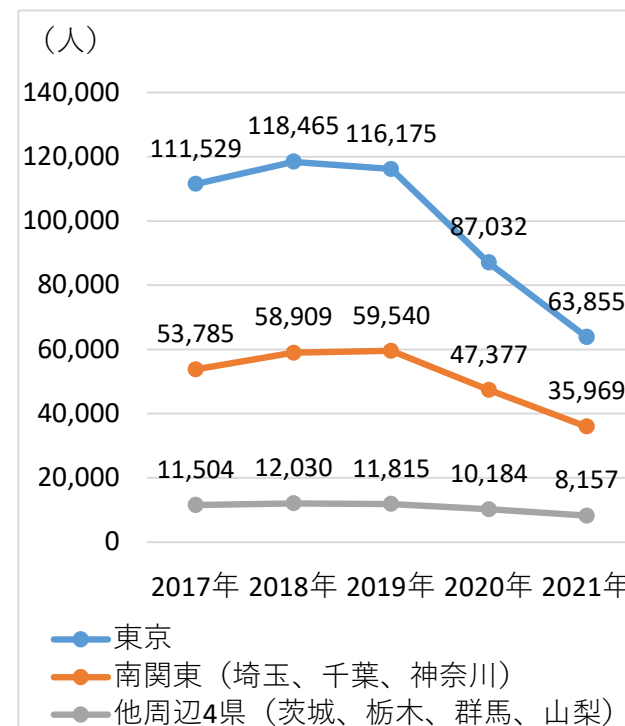
○在留外国人数【専門職】



○在留外国人数【技能・技能実習】



○在留外国人数【留学】



出典：在留外国人統計資料を基に関東地方整備局作成

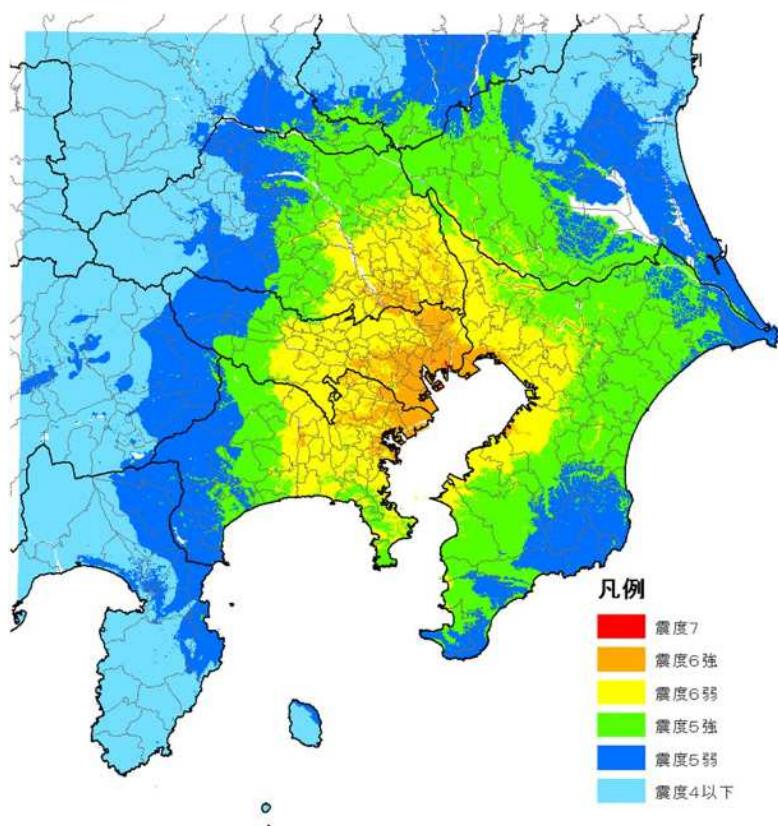


巨大な自然災害リスクへの対応

◆首都直下地震の被害想定

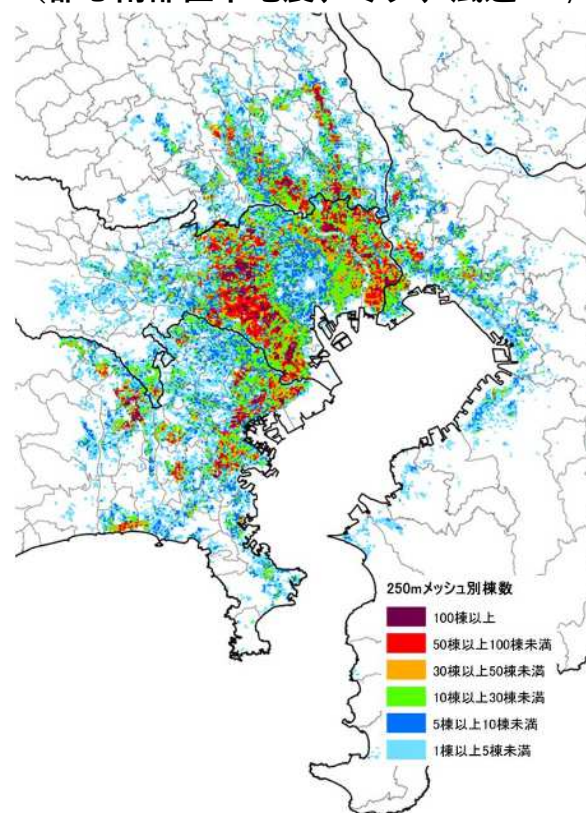
- ・ 首都直下地震で想定されるマグニチュード7程度の地震の30年以内の発生確率は70%程度と予測されている。
- ・ 被害想定では、東京都心の周りを中心とした地震火災発生による建物被害及び死者数が多くなっている。
- ・ 資産等の被害による生産・サービス低下に起因する経済活動への影響が懸念される。

○震度分布（都心南部直下地震）



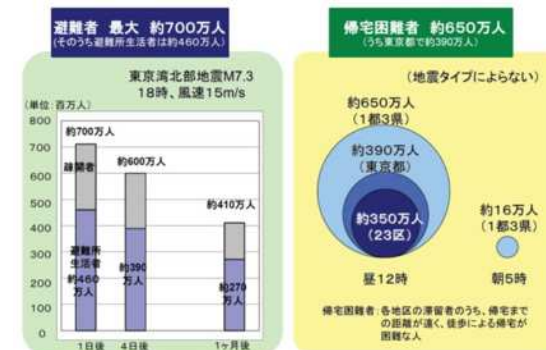
出典：首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）
【別添資料1】～人的・物的被害（定量的な被害）～
（中央防災会議 首都直下地震対策検討ワーキンググループ；2013年12月）P1

○250mメッシュ別の全壊・焼失棟数
（都心南部直下地震、冬夕、風速8m/s）

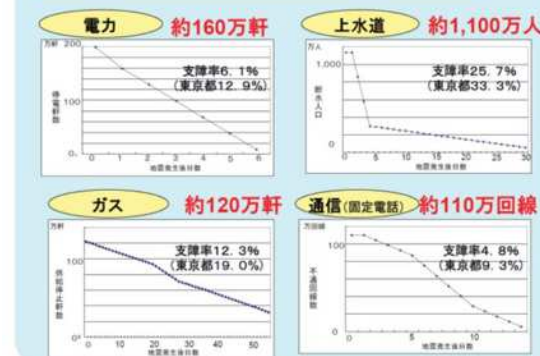


出典：首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）
【別添資料1】～人的・物的被害（定量的な被害）～
（中央防災会議 首都直下地震対策検討ワーキンググループ；2013年12月）P15を基に関東地方整備局作成

○首都直下地震の被害想定



ライフライン施設被害による供給支障



出典：内閣府HP「首都直下地震の被害想定(概要)」P18,19

（注）過去の首都直下地震対策の記録としてWeb掲載されているもので、最新の被害想定ではありません。

巨大な自然災害リスクへの対応

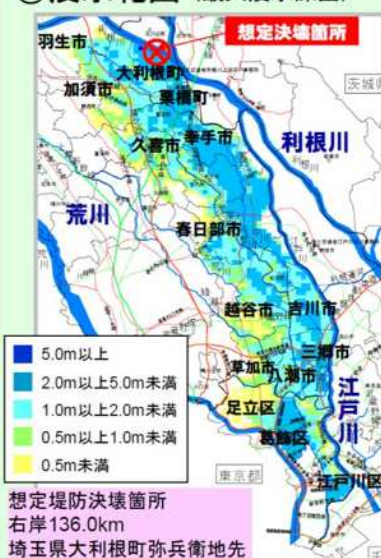
◆大規模水害の被害想定

- 首都圏は、利根川を始めとする河川の氾濫や、東京湾の高潮氾濫など水災害のリスクも抱えており、100万人規模が被災するなどの被害が想定されている。
- 特にゼロメートル地帯や東京湾臨海部の工業地帯等では、社会経済活動に大きな影響を与える恐れがある。

○首都圏における大規模水害の被害想定

利根川首都圏広域氾濫の被害想定

①浸水範囲（最大浸水深図）



②浸水面積

約530km²

③浸水区域内人口

約230万人

④死者数

約2,600人

⑤孤立者数

最大約110万人（決壊2日後）

【算出条件】排水施設が稼働せず、避難率が0%である最悪のケース
【降雨条件】流域平均雨量 約320mm/3日（流域面積 約5,100km²）

東京湾高潮氾濫の被害想定

①浸水範囲（最大浸水深図）



【留意点】河川からの高潮浸水は考慮していない

②浸水面積

約280km²

③浸水区域内人口

約140万人

④死者数

約7,600人

⑤孤立者数

最大約80万人（高潮ピークから3時間後）

【算出条件】排水施設が稼働せず、避難率が0%である最悪のケース
【シナリオ条件】想定台風の規模：室戸台風級（91hPa）、潮位の初期条件：朔望平均満潮位＋地球温暖化による海面水位の上昇量（0.6m）、海岸保全施設の条件：漂流物等により海岸保全施設が損傷、全水門開放

出典：内閣府「首都圏における大規模水害の被害想定結果の概要」

ライフラインの被害想定

	利根川首都圏広域氾濫
電力	約59万軒
ガス	約26.6万件
上水道（給水制限）	約14万人
下水道（汚水処理）	約180万人
下水道（雨水排水）	約70万人超
通信（固定電話）	約61万加入
通信（携帯電話）	約40万在圏

○令和元年房総半島台風による被害



出典：内閣府事前防災・複合災害ワーキンググループ（第1回）資料3 P6



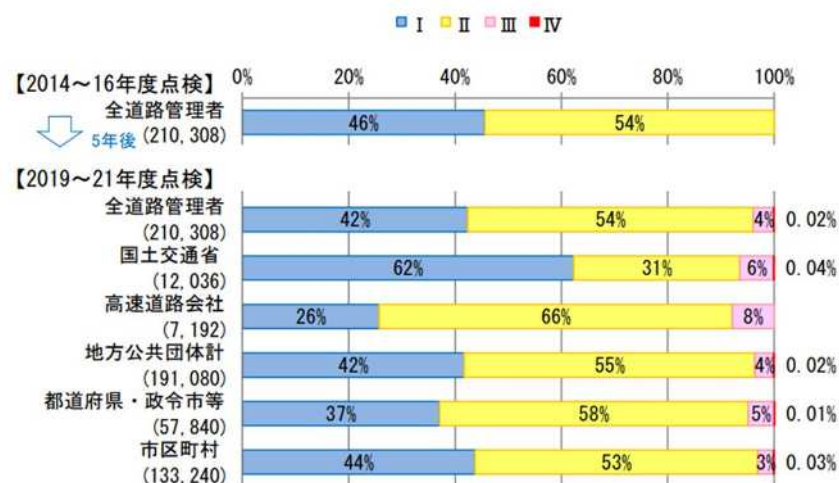
巨大な自然災害リスクへの対応

◆インフラの老朽化

- 1 巡目の 2014 年度～2016 年度の点検で健全又は予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態（区分Ⅰ・Ⅱ）と判定された橋梁のうち、修繕等の措置を講じないまま、5 年後の 2019 年度～2021 年度の点検において、早期又は緊急に措置を講ずるべき状態（区分Ⅲ・Ⅳ）へ遷移した橋梁の割合は全道路管理者合計で 4%です。
- 各都県ごとの判定区分の割合は地域によって異なります。

○判定区分Ⅰ・Ⅱの施設の 5 年後の判定区分Ⅲ・Ⅳへの遷移状況

○ 管理者別の判定区分の遷移状況

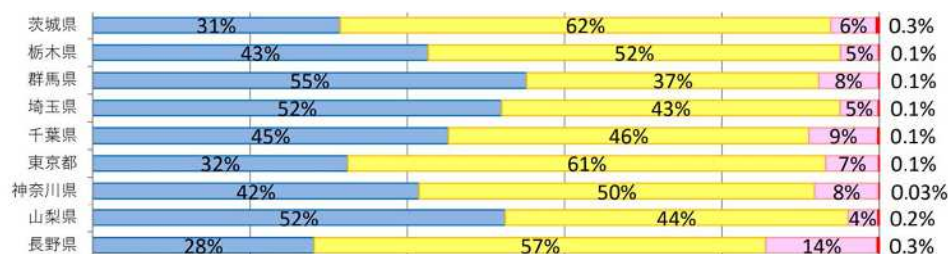


出典：「道路メンテナンス年報」（令和3年度・二巡目）（国土交通省道路局）より引用

※（）内は、1 巡目（2014 年度～2016 年度）の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなった橋梁数のうち、修繕等の措置を講じないまま 5 年後の 2019 年度～2021 年度に点検を実施した橋梁の合計。

※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

○都道府県別判定区分の割合（地方公共団体管理橋梁）



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。

出典：「道路メンテナンス年報」（令和3年度・二巡目）（国土交通省道路局）より引用

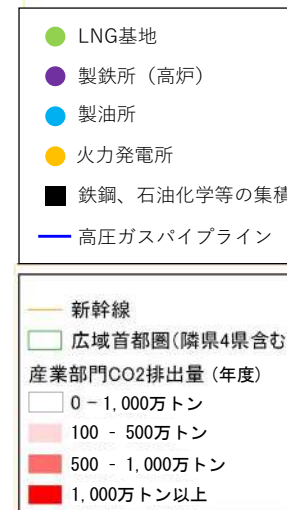
※2022 年 3 月末時点の 2014～2021 年度の最新の点検結果をもとに作成したものである。

また、四捨五入の関係で合計が 100%にならない場合がある。

気候変動への対応(カーボンニュートラルの実現)、巨大な自然災害リスクへの対応、エネルギーと食料の安定供給、国際競争力の向上

◆産業部門のCO2排出量とコンビナート

- 産業部門からのCO2排出量は、東京湾臨海部を始め、工業地帯を抱える沿岸部の都市で多くなっている。
- かつて“産業のコメ”と言われた鉄鋼であるが、近年、高炉を休止し、生産を縮小する動きが出ている。
- 東京ガスは、東京圏・北関東で高压ガスパイプラインのループ化、LNGタンク容量の増強によりLNG基地の相互バックアップを図っている。

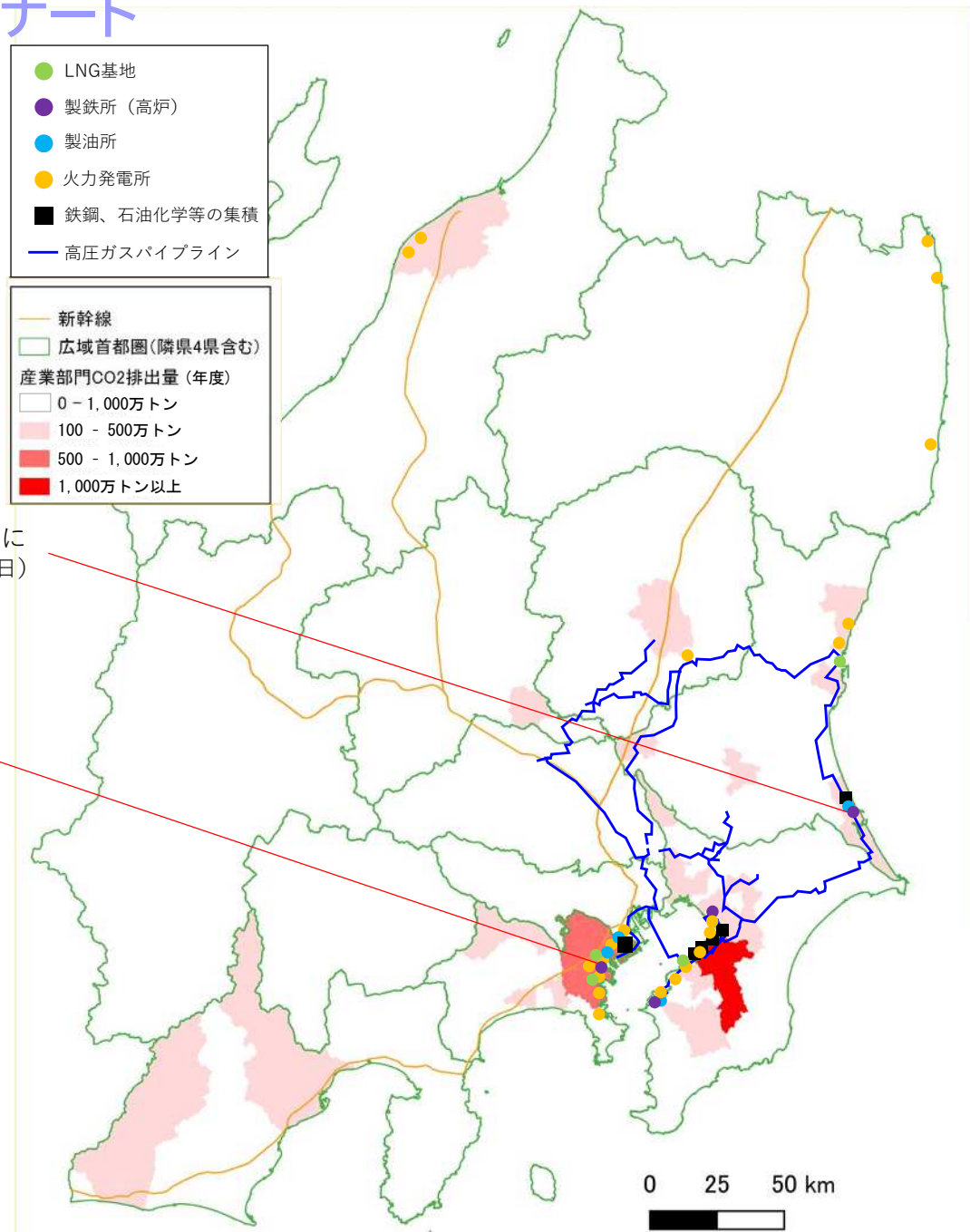


日本製鉄、鹿嶋の高炉1基休止 国内生産能力2割減に
出典：日本経済新聞（2021年2月18日）

JFEスチール、2023年に川崎の高炉休止
国内需要減や中国との競争激化で
出典：日刊自動車新聞電子版（2020.03.30）

○産業部門からのCO2排出量と製鉄所・製油所・火力発電所・石油化学コンビナート及び高压ガスパイプライン

出典：環境省 2019年度温室効果ガス排出量の推計、
全国製鉄所見学マップ（日本鉄鋼連盟HP）、
製油所の所在地と原油処理能力
（2021年3月末現在；石油連盟HP）、
石油化学コンビナート所在地およびエチレン
プラント生産能力（石油化学工業協会HP）
東京ガス株式会社社会説明資料（2021年3月）
を基に関東地方整備局作成



国際競争力の向上

◆デジタル人材・スタートアップ企業・産学連携

- ・ 全国のIT技術者100万人のうち、58.1%が東京圏に集中している。
- ・ 全国のスタートアップ企業の資金調達状況を見ると、東京都の企業が全国の8割以上を占めている。
- ・ 東京都における令和2年度の産業共同研究実施件数は7,379件であり、全国の約4分の1を占めている。

○都道府県別IT技術者数の割合



※IT技術者：
職業（小分類）における「システムコンサルタント・設計者」及び「ソフトウェア作成者」及び「その他の情報処理・通信技術者」の数を合算
※就業者総数：15歳以上

出典：デジタル人材の育成・確保に向けて（令和4年2月）P7

○全国と東京都とのスタートアップ企業の資金調達額



出典：令和3年度首都圏整備に関する年次報告 P54

○首都圏都県別産業共同研究実施件数（令和2年度）



出典：令和2年度大学等における産学連携等実施状況調査（文部科学省）
を基に関東地方整備局作成

エネルギーと食料の安定供給

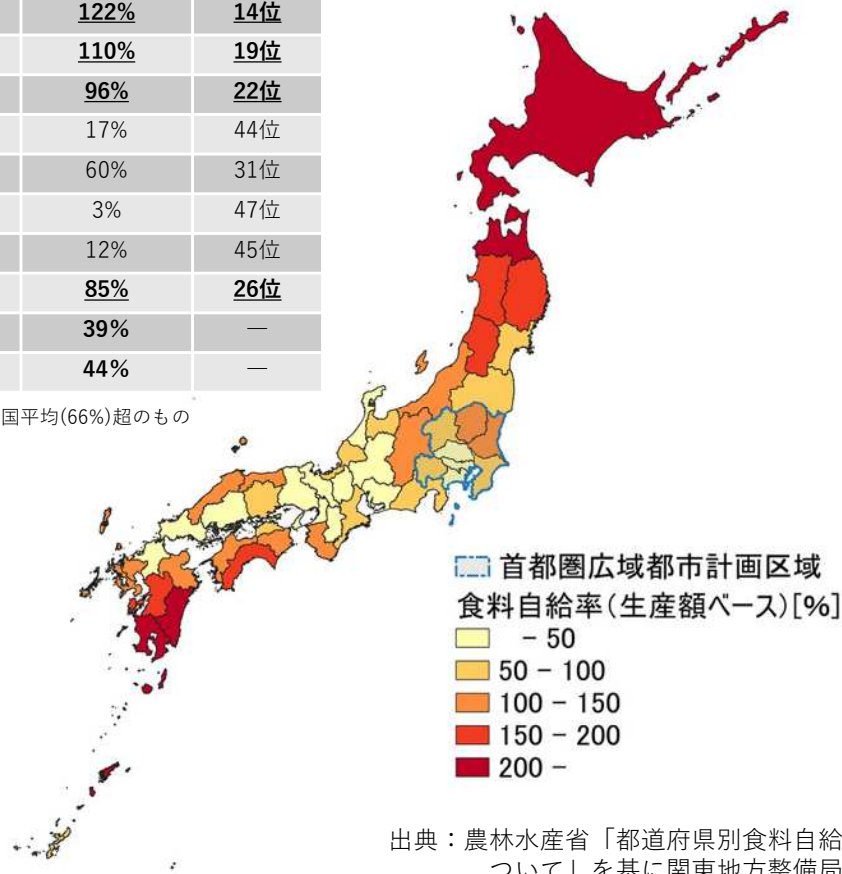
◆食料自給率

- 首都圏は近畿圏に次いで食料自給率（生産額ベース）が低い。都県別に見ると、東京都・神奈川県・埼玉県が全国ワースト4である一方、茨城県・栃木県は食料自給率（生産額ベース）が100%を超えている。

○食料自給率（令和元年度における生産額ベース）

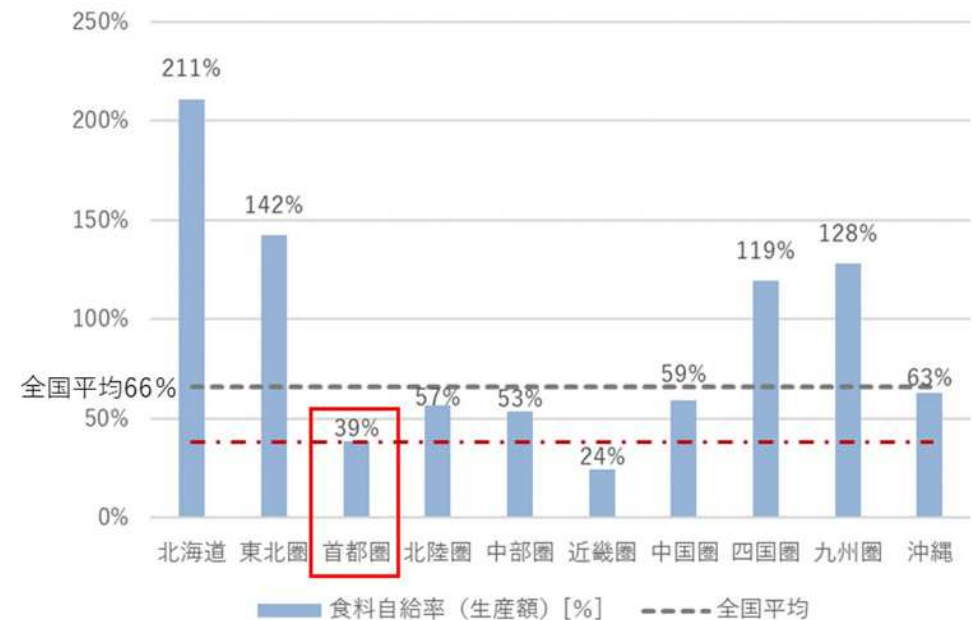
都道府県	食料自給率[%] (生産額ベース)	47都道府県 順位
茨城県	122%	14位
栃木県	110%	19位
群馬県	96%	22位
埼玉県	17%	44位
千葉県	60%	31位
東京都	3%	47位
神奈川県	12%	45位
山梨県	85%	26位
首都圏	39%	—
広域首都圏	44%	—

※太字下線は全国平均(66%)超のもの



出典：農林水産省「都道府県別食料自給率について」を基に関東地方整備局作成

○圏域別食料自給率（令和元年度における生産額ベース）



※圏域別食料自給率は、都道府県人口の按分より各都道府県の食料生産額および食料消費仕向額を算出し、圏域別に集計した

出典：農林水産省「都道府県別食料自給率について」、農林水産省「食料・農業・農村白書」を基に関東地方整備局作成



エネルギーと食料の安定供給

◆エネルギー需給

- ・ 首都圏は、電力需要量が発電量を上回っており、特に東京都の電力需要量が多くなっている。
- ・ 一方、発電量は千葉県・神奈川県が大きく、広域首都圏では発電量が電力需要量を上回っている。
- ・ 新エネルギー等発電所での発電量は福島県、茨城県が多くなっているが、発電量に占める割合は小さい。

○電力需要量と発電量（2021年度）

都県名	電力需要量 (億kWh)	発電量 (億kWh)	うち、新エネルギー等発電 所 計 (億kWh)	新エネルギー等発電所が発 電量全体に占める割合
茨城県	241.7	421.7	15.2	3.6%
栃木県	161.1	94.3	7.6	8.1%
群馬県	158.2	54.0	4.9	9.0%
埼玉県	380.9	6.1	0.9	14.2%
千葉県	352.3	848.3	9.0	1.1%
東京都	763.5	65.9	0.2	0.4%
神奈川県	470.1	823.9	0.6	0.1%
山梨県	59.8	30.6	1.1	3.6%
首都圏 計	2,587.6	2,344.8	39.5	1.7%
福島県	153.4	558.2	19.4	3.5%
新潟県	166.8	373.1	1.7	0.5%
長野県	152.3	77.0	2.1	2.8%
静岡県	284.5	74.7	8.1	10.9%
広域首都圏 計	3,344.7	3,427.8	70.9	2.1%

出典：電力調査統計（2021年度；資源エネルギー庁）を基に、関東地方整備局作成

※「電力需要量」は、電気事業者の販売電力量と電気事業者の特定供給・自家消費の合計

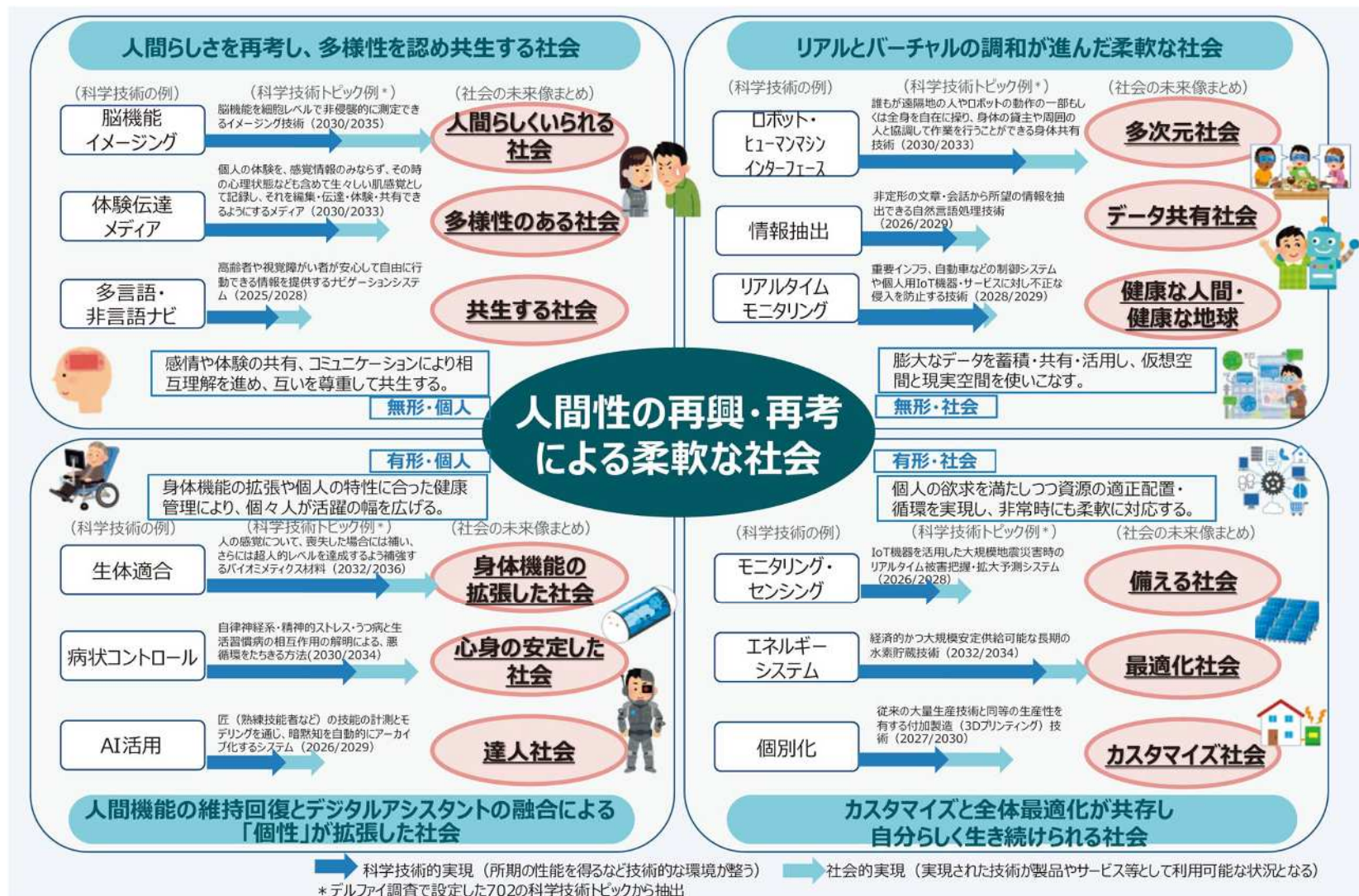
※「発電量」は、電気事業者（小売電気事業者、一般送配電事業者、送電事業者、特定送配電事業者及び発電事業者）が発電した電力量のみを取りまとめたもの

※「新エネルギー等発電所」は、風力・太陽光・地熱・バイオマス・廃棄物の計

テクノロジー

◆＜2040年の社会＞人間性の再興・再考による柔軟な社会

- 文部科学省科学技術・学術政策研究所の専門家・有識者約20名によるワークショップでは、科学技術発展による未来の社会を描く「基本シナリオ」を作成。この議論を通じて、2040年に目指す社会を「人間性の再興・再考による柔軟な社会」にまとめている。





テクノロジー

◆国土交通技術行政の基本政策懇談会サードステージとりまとめ概要

- ファースト・セカンドステージの議論に加え、新型コロナウイルス感染症を踏まえた「分散型の新しい国の形」や2050年カーボンニュートラル実現に向けた「地球温暖化対策の強化」を主要な枠組みとし、「技術政策の進め方（横断的課題）」と「主要技術政策（テーマ別）」の方向性についてとりまとめている。

現状と課題	主要技術政策の進め方（テーマ別）					
	技術政策の進め方 （横断的課題）	新たなモビリティサービス	都市・地域 マネジメント戦略	物流、 国際ゲートウェイ	防災・減災、 国土強靱化	カーボンニュートラル
政策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ICTの急速な発展・普及に伴いデータが社会・経済における意思決定や連携を支え、あらゆる分野でイノベーションが進展 国交省が保有する豊富な現場データの相互連携、活用が課題 民間データの把握が課題 一つのサービスや、大きなビジョンに統合する仕組みや制度が遅れている 基礎研究から社会実装までの時間短縮が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転への期待は大きいが、技術に対するユーザーの理解が不足 新しいモビリティの導入には、事故保険のあり方や自己責任・社会的許容感が極めて重要 マイクロモビリティ・隊列走行に対応した都市・道路のデザインが課題 欧米に比べ、政府の公共交通提供義務やデータガバナンスが脆弱 自社データを把握していない地域の鉄道事業者の存在 	<ul style="list-style-type: none"> スマートモビリティやMaaSに対し、自活意識を持った人達の取組を促し、環境整備していく必要 日本の都市計画は時間軸の概念が抜け落ちていることが問題 公共空間の活用が課題、地域住民・地域社会の存在が希薄 分散型社会に際し、地方インフラの役割を再検討する必要 	<ul style="list-style-type: none"> 労働力不足や取扱量の増加により、宅配システムは崩壊寸前まで追い詰められている コモディティ化の導入、柔軟なウェブ型のサプライチェーンが必要 物流DXの形態を戦略的に議論する必要 海上と陸上輸送の規格が異なるため円滑な物流輸送に支障 鉄道貨物にはデジタル化や物理的な線路容量などの課題が存在 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少・超高齢化、災害等により活力と機能が低下。現状に立ちずみ、果敢に挑戦出来ない 社会資本整備による経済成長の実例やモデルを世の中に提案し、議論することが必要 地域が成長しなければ、激化するハザードに対して国がもたない DXでは組織間のミクロな連携が課題。国土強靱化やまちづくりも同じ 	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通行政が関与するCO2排出は総排出量の半分以上（交通・民生家庭・民生業務） 社会資本政策が発揮できるポテンシャルは非常に高い 欧州ではCO2削減が政策目標 データ駆動型社会の促進には、官が運行やデータにコミットする必要 緩和策と適応策、現場を有する国交省が積極的に取り組むべき 太陽光パネル等の個別技術について、海外のシェアが拡大
	<ul style="list-style-type: none"> 「分散型の新しい国の形」を見据えた国土交通技術政策の展開 分散型国土、コロナ対応、脱炭素に、防災を含めた国の成長ビジョンが重要 ポストコロナに向けた新たな市場創出と成長原動力となるインフラ投資 公共交通の提供のあり方の検討 分散型国土を支える高度な情報技術と土木技術に関する骨太方針の構築 共通技術の進化・深化・転換 個別課題の連携による共通技術の進化・深化・転換 公物管理に留まらないインフラ支援制度の検討 今後の社会資本整備の評価のあり方 効率性のみではない「権利」に関する評価システムの構築 	<ul style="list-style-type: none"> モビリティの安全性と社会受容性の確保 大きなビジョンの下、安全性と社会受容の確保、モビリティ・インフラ連携の深掘りが必要 モビリティではなく、統一的に安全性担保や保険制度を検討 モビリティ事業者になり得るプラットフォームの育成の視点が重要 CASEに「Secured（安全な）」の概念を加えてはどうか 自動運転の仕組みや限界を早期に国民に周知し、自動運転社会に向けた交通ルールの構築・獲得に向けた態度/行動変容を促すことが必要 公共交通サービスとデータガバナンスのあり方 政府・自治体による公共交通の提供責任と交通データのオーナーシップの確保 民間事業者が保有するデータの相互利用や相互連携の推進 	<ul style="list-style-type: none"> スマートシティ・スマートローカルの推進 効果的なマネジメントに向けたスマート化・DXの導入 リアルな連携やシビックプライドの共有によるスマートシティの推進 データ連携・相互活用の実現のためのビジネスエコシステムの構築 データ整備と併せた高度なアプリケーションの開発に向けたビジョンの検討 グリーンインフラ価値の醸成 生産や防災の観点からの農地価値の共有 交通手段の優先順位付けによるグリーンスペースの創出 広義の範囲でグリーンインフラ政策への組み込みを検討 	<ul style="list-style-type: none"> 効率性と代替性を備えたサプライチェーンの構築 標準化・共通化を徹底し、効率性・代替性のあるフレキシブルな物流システムの構築 物流DXの推進 プラットフォームに基づいたサプライチェーンの活用 10年先を見据えた、自動運転船舶・自動運転トラック等の段階的な進捗管理 国際ゲートウェイの強化 新産業創出や諸外国との交流促進に資する国際ゲートウェイの強化は不可欠 都市環境の形成に繋がるイノベーション・エコシステムの強化が必要 日本の陸上インフラについて、長期的な視点で構造規格を検討する必要 復興ビジョンの共有による迅速な復興事業の推進 道路や鉄道の二線境、堤防内道路トンネル等の事業間連携の推進 モビリティは自立・分散型社会の基盤。そのための官民分担型上下分離の導入による地域鉄道の利便性向上の実現と鉄道インフラの防災対策の推進 災害時、建設・補修工事にも活用可能な多目的型技術の開発 	<ul style="list-style-type: none"> 質とマネジメント性を考慮した社会資本整備 質（強靱性・包括性・持続可能性）を保持した社会資本整備とマネジメント性の向上 人口（出生率）、育児、教育にも寄与する公共交通モビリティの重視 国土強靱化の外力想定や政策体系の見直し 感染症はじめ、自然災害以外の外力を想定し、政策・施策体系を変えていく必要 民間社会資本を含めた安全性評価の枠組み構築 国土交通行政の地方展開による公衆免疫強靱化や自律・分散型社会の構築 連携の重要性 部局間・事業間、ソフト・ハード、純技術・制度技術などの連携・協働 民間データや関連防災情報の利活用の促進 包括性のある評価の実施 効率性のみによらない事業評価の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 都市・地域政策からの観点 CO2排出量は都市のコンパクト性とは関連性が低く、人の行動をセットで考える必要 「密度」と「密」を使い分け、混同しない政策の実行 社会の構造転換、行動変容・連携の重要性 従来の枠にとらわれない連携・協働の推進 イノベーション投資を実装し、社会展開していくアプローチの推進 府省連携イノベーション特区におけるイノベーション推進と社会展開 要素技術の重要性 政策として結びつけるため、ベースとなる要素技術の開発を並行して進める 日本の産業基盤を失うことがないよう、基本技術をサポートする必要
	<ul style="list-style-type: none"> データガバナンス、ファイナンス技術、合意形成プロセス等の制度・コミュニケーション技術の確立 必要な民有地をインフラとして評価、支援する仕組みの構築 「権利のストック効果」の計量評価 	<ul style="list-style-type: none"> 新しいモビリティの導入における安全性の担保や保険制度、規則等の検討 客貨混載をはじめとした、多様なモビリティ資源の相互・柔軟な活用推進 交通以外の機能や広がりを持った「日本型MaaS」の構築 地方のMaaS実現に必要な公共交通の利便性向上のため、政府・自治体が責任を持つ官民連携策、特に、持続可能性ある官民分担型制度の導入 	<ul style="list-style-type: none"> データ連携に必要な知見の集約・共有化 関係者間のビジネスエコシステム構築 サステナブルな交通手段（徒歩・自転車）の見直しによるグリーン空間の創出 政策目的を実現する先端アプリケーションの開発と整備 都市・地域マネジメントの観点でのスマートモビリティやMaaSの推進 	<ul style="list-style-type: none"> 荷主とスタートアップ企業とのマッチングによる標準化の推進 待機場所や待ち情報等の可視化によるシムス・コンタクトレスの推進 道路だけでなく鉄道貨物も含めた検討 将来の交通システムを見据えた構造規格の検討 輸送機関を総合的に見た運転手不足、CO2削減等への取り組みの検討 	<ul style="list-style-type: none"> 復興ビジョンの共有による迅速な復興事業の推進 道路や鉄道の二線境、堤防内道路トンネル等の事業間連携の推進 モビリティは自立・分散型社会の基盤。そのための官民分担型上下分離の導入による地域鉄道の利便性向上の実現と鉄道インフラの防災対策の推進 災害時、建設・補修工事にも活用可能な多目的型技術の開発 	<ul style="list-style-type: none"> スマートグリッド等の電力規制緩和、既存技術の相互融通 脱炭素モデル事業とステークホルダーによる長期的な監視・検証 非鉄鉄鋼コンクリートによるメンテナンスコストとCO2排出量の低減 電力とモビリティ間の情報循環による電力供給の最適化など「Energy × MaaS」の実現

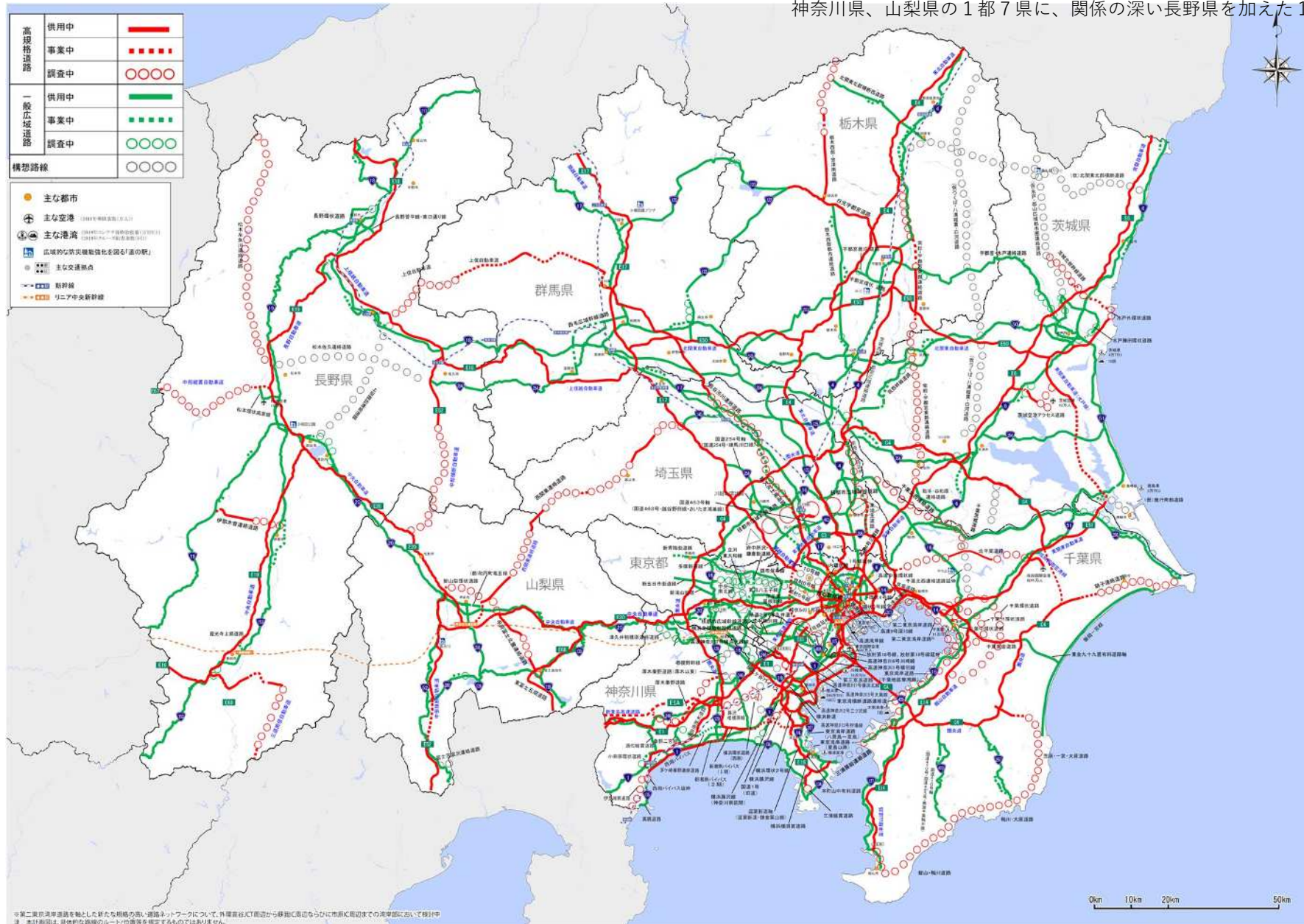
出典：国土交通技術行政の基本政策懇談会 サードステージとりまとめ（概要）（2021年6月）
社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会 国土交通技術行政の基本政策懇談会

社会資本整備(交通ネットワーク)

◆関東ブロック広域道路ネットワーク計画図

※概ね20～30年間の中長期的な視点で検討されたもの

※関東ブロックとは、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県の1都7県に、関係の深い長野県を加えた1都8県

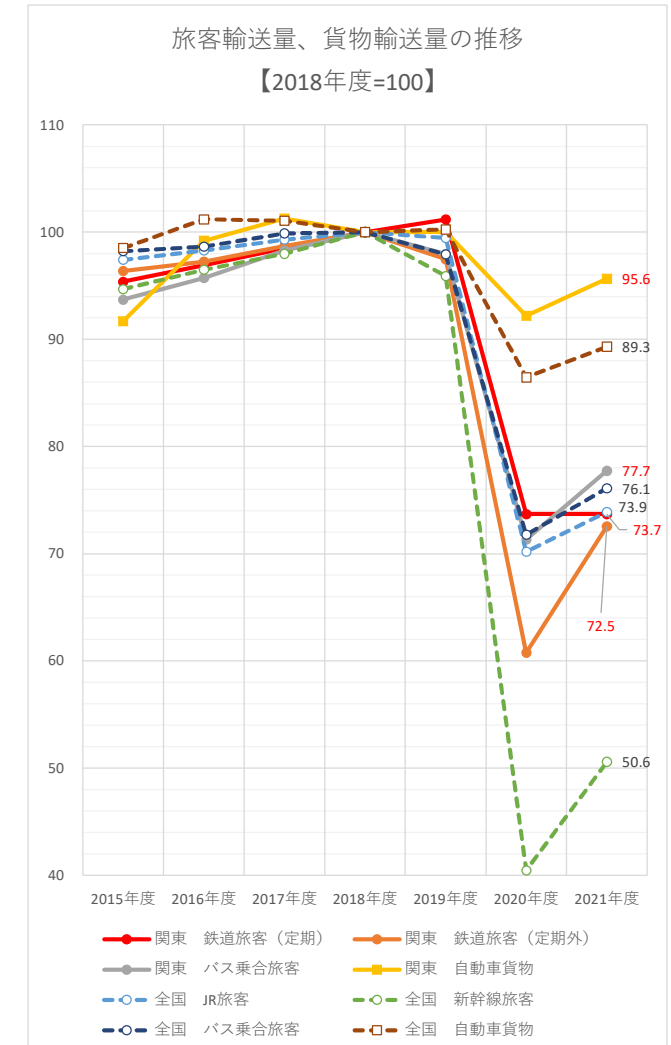
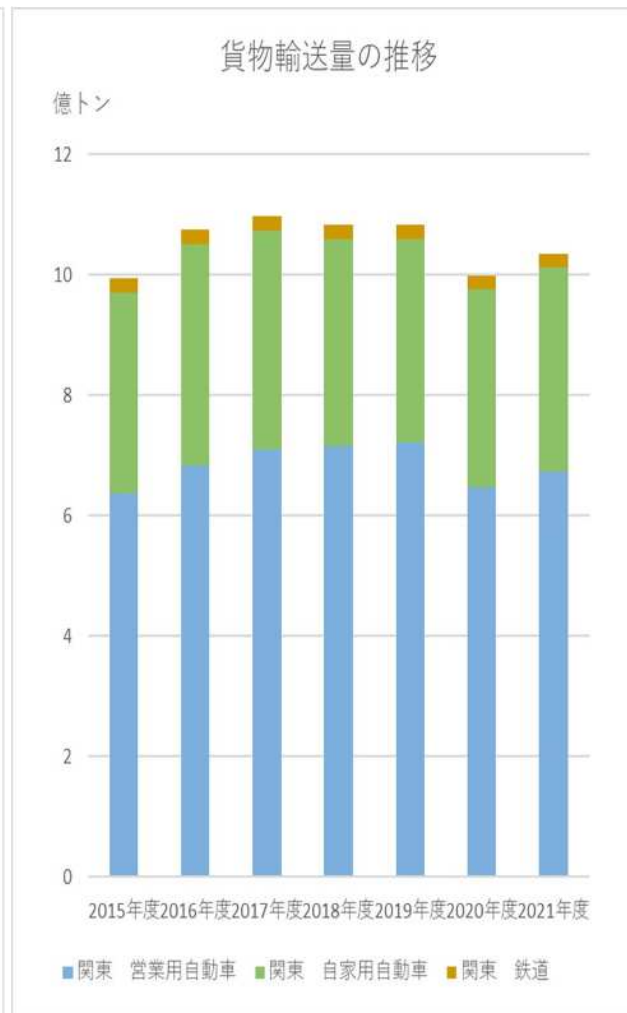
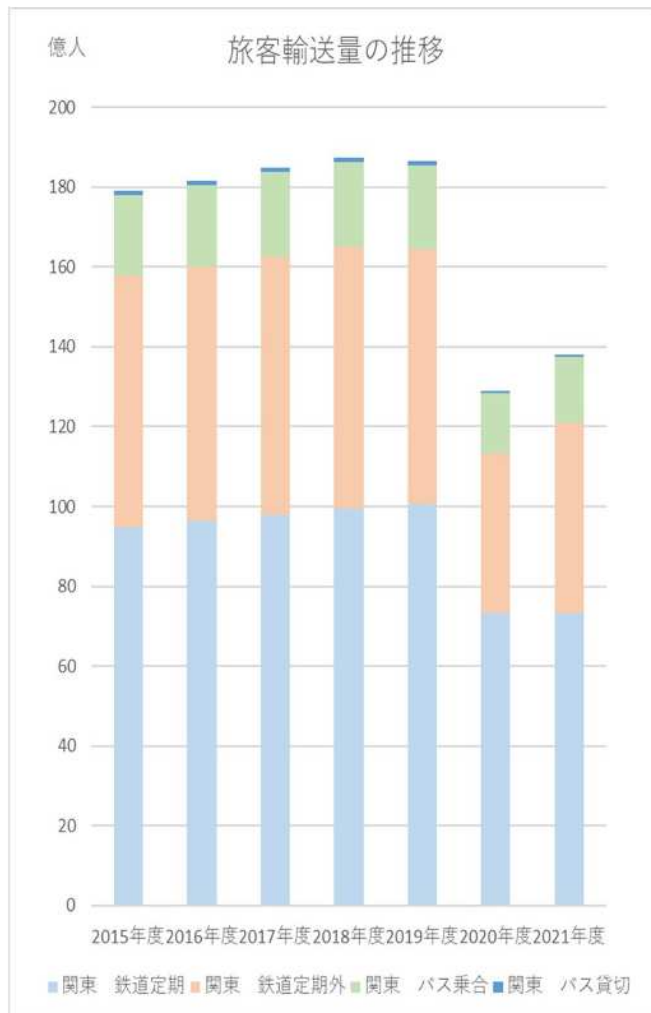


出典：関東ブロック新広域道路交通計画（2021年7月関東地方整備局）

社会資本整備(交通ネットワーク)

◆旅客輸送量及び貨物輸送量の推移

- 2020年度に旅客輸送量、貨物輸送量ともに2019年度と比較して減少している。
- コロナ禍による交通量の縮小が推測されるが、2021年度になり関東の貨物輸送量は2018年度比96%まで回復しているが、旅客輸送量は2018年度比80%まで回復していない。



出典：自動車輸送統計及び鉄道輸送統計を基に関東地方整備局作成
※「関東」は、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