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

（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渋滞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、令和３(2021)年７月には、安定した物流を確保するため、高規格道路を含む道路交通ネットワークの中長期的な整備・管理や道路交通マネジメントの基本となる「新広域道路交通計画」が関東ブロック[1)]で策定され、空港・港湾等へのアクセス強化などが基本戦略として示されている。

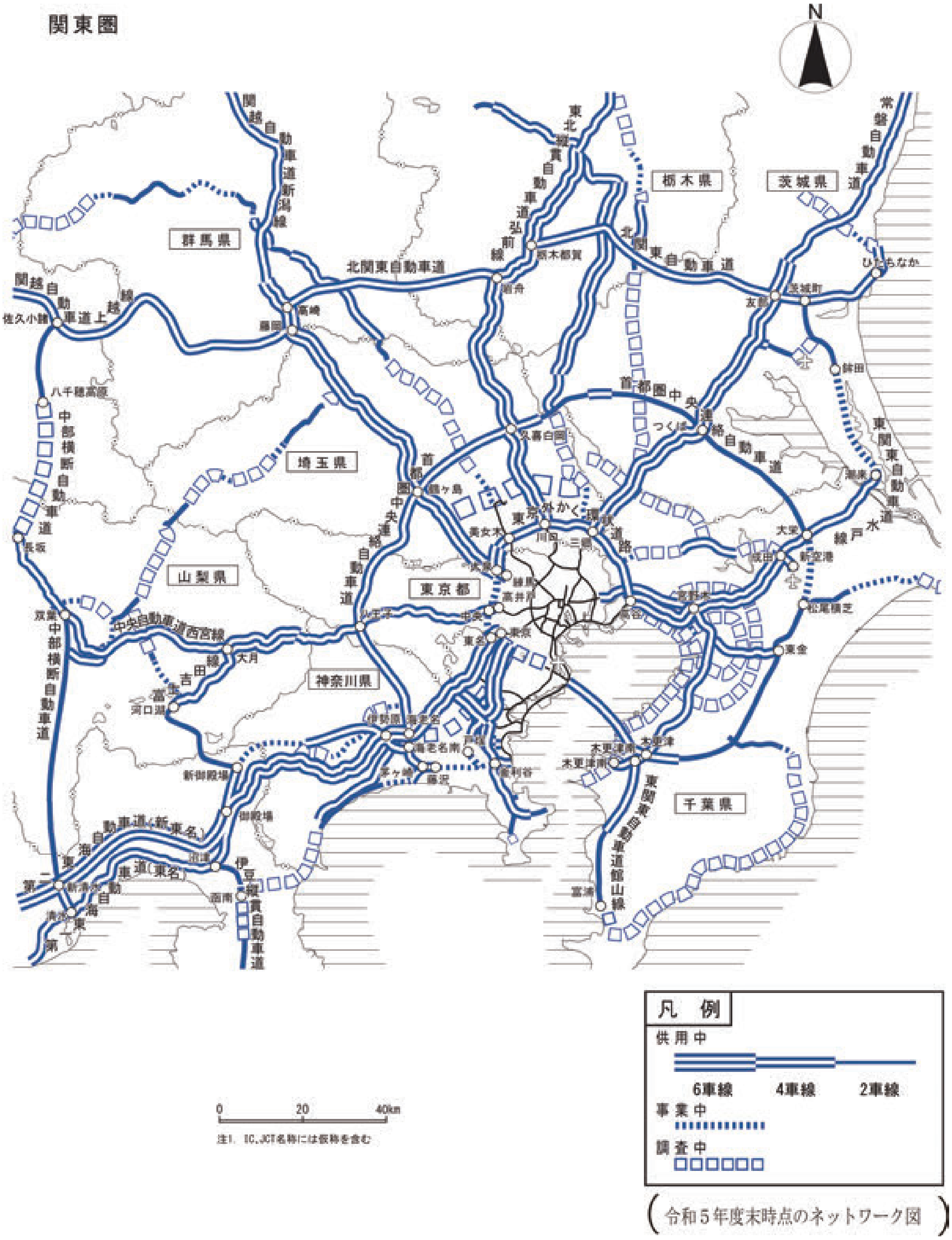
首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、約９割が開通済であり、未開通区間の大栄JCT～松尾横芝IC間、高速横浜環状南線（釜利谷JCT～戸塚IC間）、横浜湘南道路（栄IC・JCT～藤沢IC間）において整備が推進されている（図表3-1）。また、久喜白岡JCT～大栄JCT間の４車線化については、令和４(2022)年度末に久喜白岡JCT～幸手IC間、境古河IC～坂東IC間が開通し、残る区間においても整備が推進されている。

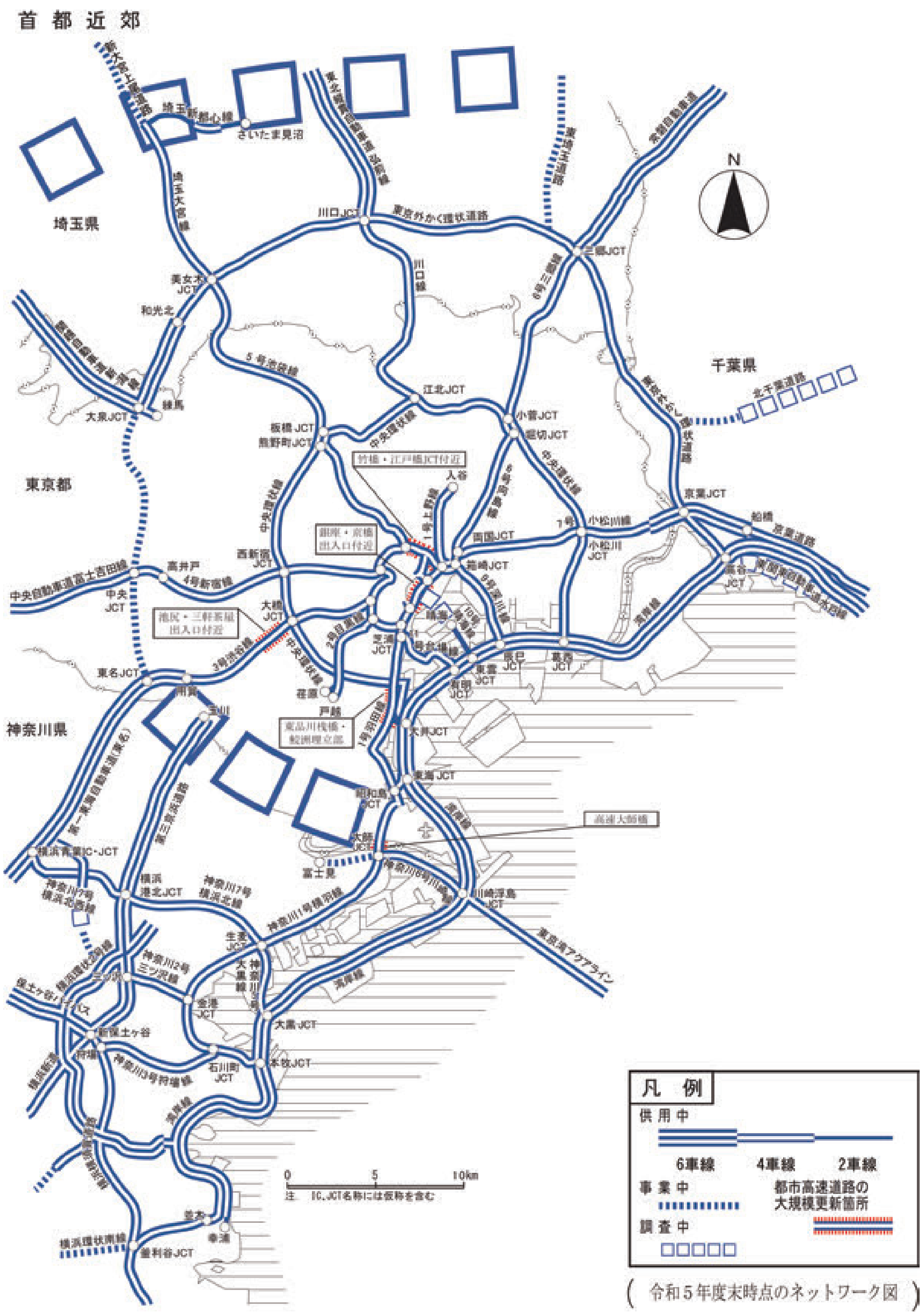
東京外かく環状道路（外環）は、平成30(2018)年６月に三郷南ICから高谷JCTまでの区間が開通し、大泉JCTから高谷JCTまでの区間約50kmが開通済であり、関越から東名までの区間も事業が進められている。

また、首都高速道路都心環状線では日本橋区間の地下化に向けて、呉服橋・江戸橋出入口が廃止されるなど、工事が進められており、新大宮上尾道路（与野～上尾南）についても、開通に向けて整備が推進されている。

1）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、長野県

図表3-1　高規格道路の整備状況（令和５年度末時点）





（令和５年度末時点のネットワーク図）

資料：国土交通省

（ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化）

道路交通の円滑化などに当たり、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・普及が推進されている。ETC2.0の導入により、多種多様なビッグデータが活用可能となり、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に活用されている。

ETC搭載車に通行を限定することで、料金徴収施設が不要でコンパクトな整備が可能となる「スマートIC」の整備も進められ、令和５(2023)年12月時点で首都圏の35箇所で整備されている。令和５(2023)年度には、例えば、栃木県栃木市の都賀西方スマートICが整備され、周辺施設へのアクセス時間短縮により、工業振興、農業振興による地域活性化や、災害時の救援物資の供給拠点となる「道の駅にしかた」及び市内避難所への緊急物資の輸送の迅速化などが期待されている（図表3-2）。同年９月には栃木県壬生町の（仮称）壬生PAスマートICが新たに事業認可された。

また、料金所における業務の効率化や渋滞の解消、感染リスクの軽減等を図るため、既存のICのETC専用化を計画的に推進することとしており、首都圏では令和５(2023)年度末までに、48箇所の料金所で導入を開始しているところであり、引き続き順次拡大することとしている。

図表3-2　都賀西方スマートIC

資料：栃木市提供

（地域公共交通の取組）

地域公共交通は、国民生活や社会経済活動を支える社会基盤である一方で、人口減少等による長期的な需要の減少に加え、運転手等の人手不足による供給の制約により、厳しい状況に置かれている。こうした状況を踏まえ、国土交通省では、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論も踏まえ、令和５(2023)年10月１日に施行された地域交通法等改正法において、地域の関係者の連携と協働の促進を国の努力義務として位置づけるとともに、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充、エリア一括協定運行事業の創設、道路運送高度化事業の拡充など、制度の強化を行った。また、同年11月に成立した補正予算では、地域の多様な関係者間の「共創」の取組の支援やDX・GXによる経営改善支援に加え、旅客運送事業者の

人材確保など、地域公共交通の再構築を図るための所要の予算が措置された。

今回創設・拡充された枠組みを含めたあらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン（再構築）」を加速していくこととしている。首都圏では、拡充された道路運送高度化事業において、キャッシュレス決済の導入等を含む茨城交通株式会社の道路運送高度化実施計画が全国初となる認定を受けた（図表3-3）。

図表3-3　茨城交通株式会社の道路運送高度化実施計画における取組

取組の内容

（１）キャッシュレス決済の導入･拡充

○現行ＩＣカードシステムにキャッシュレス決済システム（クレジットカードタッチ決済、ＱＲコード決済）を導入

○水戸･日立エリアのシステムを統合し、ICカードを「いばっピ」に統一

多様な決済手段に対応する決済システム

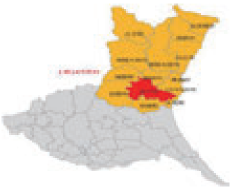
クレカタッチ決済　QRコード決済　いばっピのサービスを拡充　日立エリアへのサービス拡大

（２）定期券等の利用者Web決済サービスの導入･拡充

○定期券の新規申込･継続購入、ＩＣカードのオートチャージ登録等について、利用者Web決済サービスを導入

利用者Ｗｅｂ決済内容
新規定期券の申込
継続定期券の更新・決済
オートチャージ登録・変更・解約

事業の効果	運賃支払時間の短縮、窓口の混雑緩和による運送申込時間の短縮
計画実施時期	令和５年12月
対象区域	茨城県（水戸市、日立市、常陸太田市、高萩市、笠間市、ひたちなか市、常陸大宮市、那珂市、茨城町、大洗町、城里町、東海村、大子町、北茨城市）
総事業費	７６０百万円



資料：国土交通省

（自動運転の社会実装に向けた取組）

日立市では、令和３(2021)年より、経済産業省及び国土交通省が進める「自動運転レベル４先進モビリティサービス・研究開発・社会実装プロジェクト」の一環として、持続可能な自動運転移動サービスの構築に向けて、ひたちBRTバス専用道を利用した、レベル４相当の中型自動運転バスの社会実装に向けた実証実験を行っており、専用道内でのレベル４の運行許認可に向けて取組を進めている。

令和６(2024)年には、デジタルライフライン全国総合整備実現会議がとりまとめた「デジタルライフライン全国総合整備計画」において、日立市は自動運転サービス支援道（一般道）の令和６(2024)年の先行地域と位置づけられ、レベル４自動運転サービスの社会実装を目指した取組が進められている（図表3-4）。

図表3-4　ひたちBRT

資料：日立市提供

（鉄道の利便性向上や混雑緩和）

宇都宮市と芳賀町を結ぶLRT（次世代型路面電車システム）事業について、令和５(2023)年３月には工事が完了し、同年８月に開業した（図表3-5）。開業から６ヶ月で当初予測の1.2倍となる約227万人が利用し、地域の移動手段として定着しつつある。

さらに、都心部の将来像を実現するための「都心部まちづくりプラン」や「(仮称)JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画」の策定に向けて取り組むなど、駅西側LRT導入を見据えたまちづくりが進展している。

図表3-5　宇都宮市と芳賀町を結ぶLRTの導入ルート

※　駅名の（）についてはLRT副停留場名称

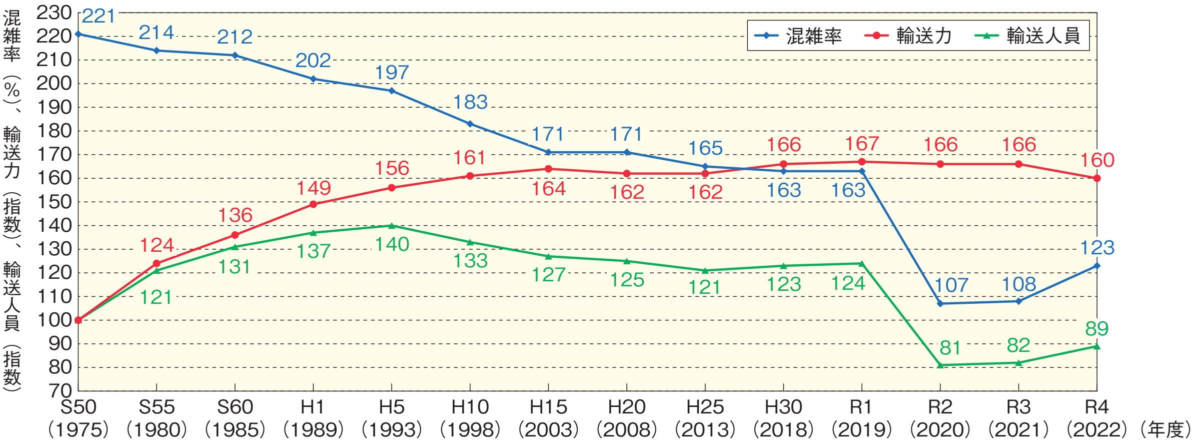
資料：宇都宮市提供

交通政策審議会の「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」の答申（令和３(2021)年７月）で、東京８号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）、都心部・品川地下鉄の新設（白金高輪～品川）について、早期事業化が提言された。国土交通省は、令和４(2022)年３月に同事業を許可し、その後、東京都が都市計画や環境影響評価の手続きに着手するなど、事業化に向けた諸手続が進められている。

首都圏の鉄道における通勤混雑については、令和２(2020)年度に新型感染症の感染拡大によ

る外出・移動の自粛等により緩和され、令和３(2021)年度も同様の傾向が続いていたが、令和４(2022)年度は混雑率が増加した（図表3-6）。

図表3-6　東京圏における主要31区間の平均混雑率の推移



注１：国土交通省において昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている主要31区間。
注２：輸送力、輸送人員は、昭和50年度を100とした指数。
資料：国土交通省資料を基に国土政策局作成

（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」等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。このため、道路管理者及び鉄道事業者が連携し、踏切を除却する連続立体交差事業及び統廃合等並びに踏切の安全性向上を図る歩道拡幅及び踏切保安設備の整備等が緊急かつ重点的に推進されている。

また、視覚障害者の踏切道内での事故を受け、令和６(2024)年１月に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定し、踏切道内誘導表示の設置方法や構造等を規定するとともに、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）に基づき、この改定も踏まえ、令和５(2023)年度には首都圏で新たに142箇所が改良すべき踏切道として指定された。

鉄道駅の安全対策について、令和３(2021)年５月に策定された第２次交通政策基本計画では、ホームドアの整備目標として、令和７(2025)年度までに全国の鉄軌道駅全体で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とされ、首都圏では、それぞれの目標に対し、1,207番線、372番線が整備されている（令和５(2023)年３月時点)。また、同計画ではソフト面での対策強化として、交通事業の現場において全ての事業従事者や利用者が高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識するよう、「心のバリアフリー」の用語の認知度向上が目標として位置づけられている。

（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、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28(2016)年４月）において、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都心直結線の新設（押上～新東京～泉岳寺）

②羽田空港アクセス線の新設（田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミ

ナル付近～羽田空港）及び京葉線・りんかい線相互直通運転化（新木場）
③新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）
④京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設

このうち、②の新線区間（東京貨物ターミナル～羽田空港）に関して、令和５(2023)年３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（以下「JR東日本」という。）に対して、工事の施行の認可を行い、同年６月には、JR東日本が工事に着手した。加えて、空港整備事業として、JR東日本羽田空港アクセス線の鉄道基盤施設（トンネル躯体等）整備に本格着工したほか、引き続き、京急空港線羽田空港第１・第２ターミナル駅引上線の鉄道基盤施設整備に必要な歩行者通路の切回し工事を実施している。

（２）情報通信体系の整備

（情報通信基盤等の整備）

国内では、5Gの利用可能エリアが広がるなど、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４年通信利用動向調査によれば、首都圏のインターネット利用者の割合は約87％となっている（全国では約85％）。利用目的は、SNS（無料通話機能を含む）の利用、電子メールの送受信、情報検索で７割を超えている。

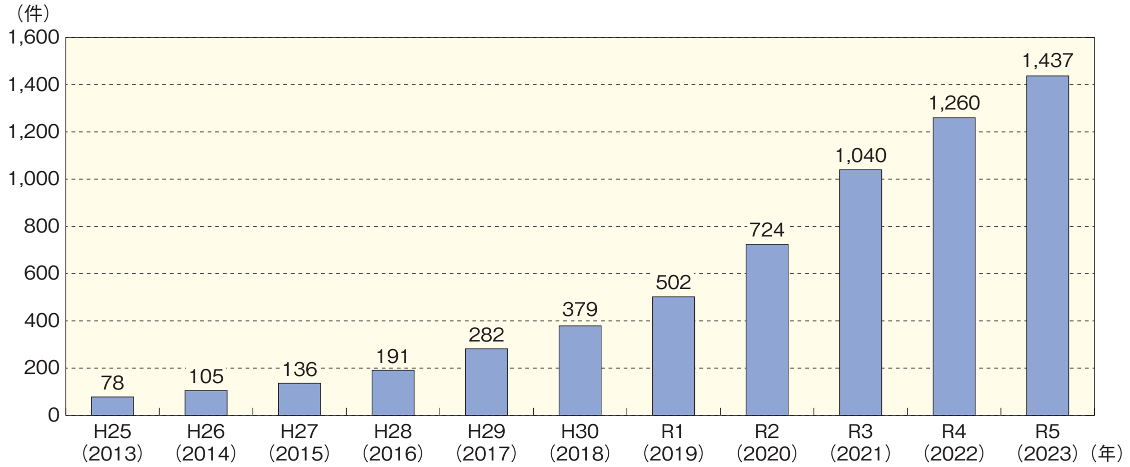
また、地域活性化や災害時の通信手段として、総務省の「防災等に資するWi-Fi環境の整備計画」を基に地方公共団体の公的拠点（博物館、都市公園等）や防災拠点等においてWi-Fi環境が整備され、首都圏では９割以上が整備済となっている。

さらに、デジタル社会においては、データを蓄積・処理するデータセンターの整備が重要となっている。データ量の増大に伴い、日本も含めて国際的にデータセンターへの投資が活況となっているが、データセンターの立地状況は、６割程度が東京圏に集中している。一方で、東京圏が大震災等で被災した場合、全国規模で通信環境に多大な影響が生じる可能性があることも踏まえ、災害に対する通信ネットワークの強靱化等の観点から、データセンターの分散立地を政策として推進するため、総務省が令和４(2022)年３月に公表した「デジタル田園都市国家インフラ整備計画」（令和５(2023)年４月改訂）においては、地方データセンター拠点を経済産業省と連携して５年程度で整備するとしている。

（テレワークの推進）

令和５(2023)年も、引き続き東京圏を中心にテレワークが実施されており、東京23区におけるサテライトオフィス等の供給も増加している（図表3-7）。また、その約６割が都心５区（千代田区、中央区、港区、渋谷区、新宿区）に立地している。

図表3-7　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の推移



注１：詳細はフレキシブルオフィス市場調査2023、フレキシブルオフィス市場調査2024
https://soken.xymax.co.jp/2023/02/07/2302-flexible_office_survey_2023/
https://soken.xymax.co.jp/2024/03/12/2403-flexible_office_survey_2024/
注２：令和５年度は調査手法を一部変更したため、過去調査との単純比較はできない。
資料：「フレキシブルオフィス市場調査2023」「フレキシブルオフィス市場調査2024」（株式会社ザイマックス不動産総合研究所）を基に国土交通省国土政策局作成

（３）水供給体系の整備

（水資源開発の状況）

首都圏の水がめといわ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。両水系では、「利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画」に基づき、安定的な水利用に向けた施策が進められており、令和３(2021)年５月には、水供給に影響が大きいリスク（危機的な渇水等）が供給目標に追加されるなど、従来の需要主導型の「水資源開発の促進」からリスク管理型の「水の安定供給」へ向けた水資源開発基本計画へと、抜本的に見直された。

また、ダム等の水資源開発施設の建設や既存施設の耐震対策、老朽化対策等により、用水の安定供給が図られている。平成26(2014)年度からは、利根大堰をはじめ、事前に地震対策を講ずる必要のある施設について、それぞれの構造や条件に応じた耐震補強工事を実施し、被害の未然防止や安定通水の確保を図ることを目的に、「利根導水路大規模地震対策事業」として、利根大堰施設では堰柱・門柱・ゲート設備等の耐震補強、樋管の耐震補強、管理施設の耐震対策等が行われ、令和６(2024)年３月にはその完工式が開催された（図表3-8）。

図表3-8　利根導水路大規模地震対策事業完工式

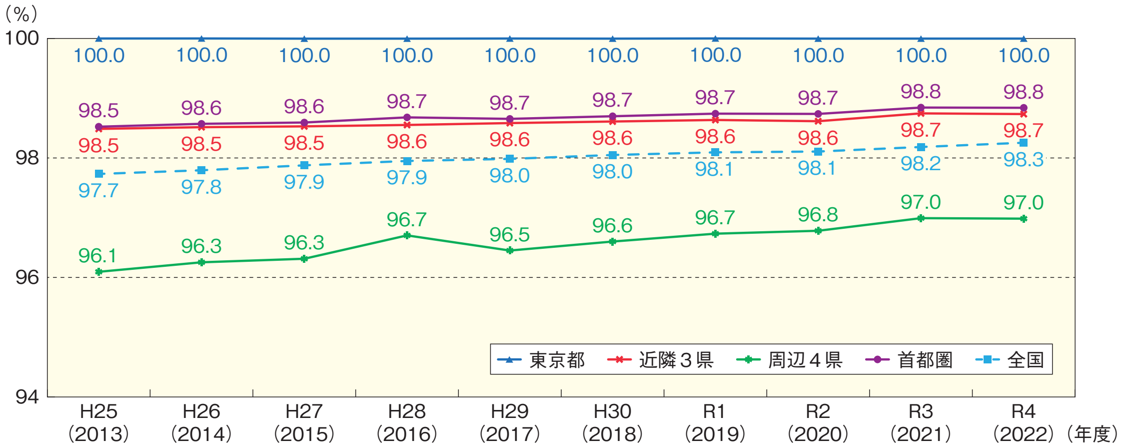
資料：独立行政法人水資源機構提供

（普及状況等）

水道の普及率は、令和４(2022)年度において首都圏で98.8％となっており、全国に比べて高い水準になっている（図表3-9）。

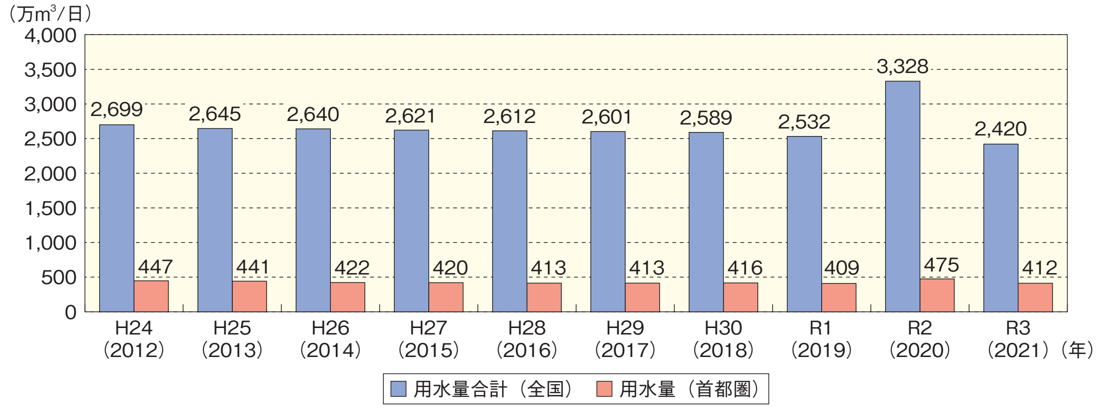
首都圏の工業用水の１日当たり用水使用量（回収水及び海水を除く）は、令和２(2020)年は大きく増加したが、平成24(2012)年以降減少傾向にあり、令和３(2021)年には412万㎥となった（図表3-10）。

図表3-9　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）を基に国土交通省国土政策局作成

図表3-10　工業用水量の推移



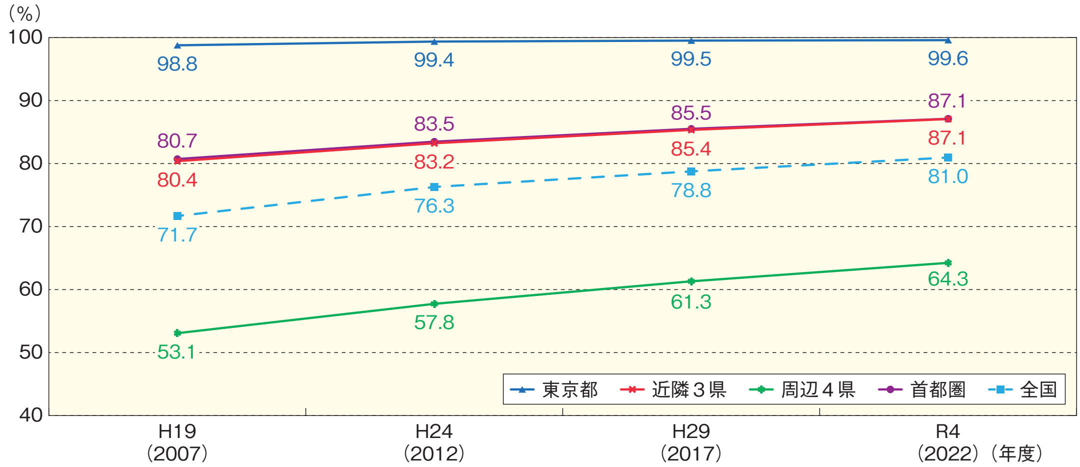
注１：従業者30人以上の製造事業所における工業用水の１日当たり用水使用量（回収水及び海水を除く。）
注２：平成27(2015)年については「平成28年経済センサス-活動調査」、令和２(2020)年については「令和３年経済センサス-活動調査」による。
資料：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成28年経済センサス-活動調査」、「令和３年経済センサス-活動調査」（総務省・経済産業省）、「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

（４）下水道・廃棄物処理体系の整備

（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４(2022)年度末時点では87.1％であり、東京都においては100％に近い水準となっている（図表3-11）。

図表3-11　下水道処理人口普及率の推移



注　：東日本大震災の影響で、一部の地方公共団体は調査対象外となっている。
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）を基に国土交通省国土政策局作成

下水道に加え、農業集落排水施設や合併処理浄化槽等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3-12）。

図表3-12　汚水処理人口普及率（令和４(2022)年度末現在）

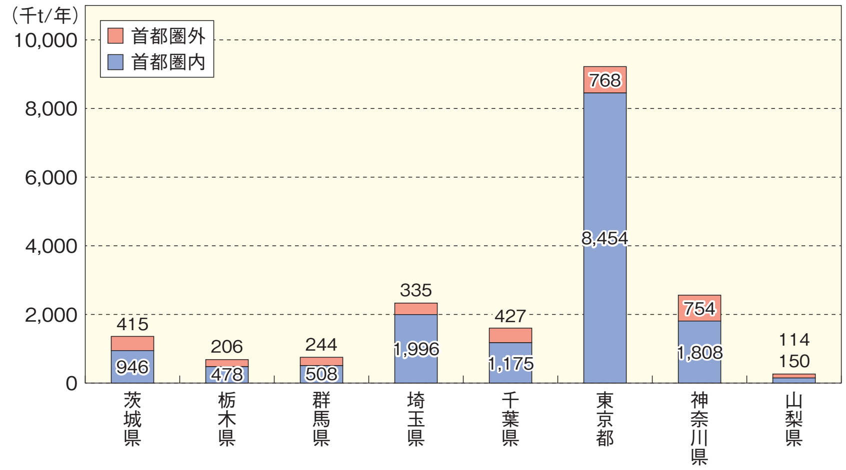
	人口（千人）	汚水処理人口（千人）				
			下水道	農業集落排水	合併処理浄化槽	コミュニティ・プラント
全国	125,065 (100.0%)	116,242 (92.9%)	101,280 (81.0%)	3,018 (2.4%)	11,784 (9.4%)	160 (0.1%)
首都圏	44,294 (100.0%)	42,084 (95.0%)	38,594 (87.1%)	498 (1.1%)	2,950 (6.7%)	44 (0.1%)
東京都	13,870 (100.0%)	13,846 (99.8%)	13,816 (99.6%)	2 (0.0%)	26 (0.2%)	2 (0.0%)
近隣３県	22,897 (100.0%)	21,693 (94.7%)	19,941 (87.1%)	137 (0.6%)	1,607 (7.0%)	9 (0.0%)
周辺４県	7,527 (100.0%)	6,545 (87.0%)	4,837 (64.3%)	359 (4.8%)	1,317 (17.5%)	33 (0.4%)

注　：汚水処理人口の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。
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）を基に国土交通省国土政策局作成

（産業廃棄物の状況）

首都圏では、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中間処理・最終処分している。令和４(2022)年度における首都圏の搬出量は約1,878万トンとなっており、特に東京都が多く（約922万トン）、首都圏の約49.1％を占める（図表3-13）。

図表3-13　首都圏の都県域を超えた産業廃棄物の搬出量（令和４(2022)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５年度）、広域移動状況編（令和４年度実績）」（環境省）を基に国土交通省国土政策局作成

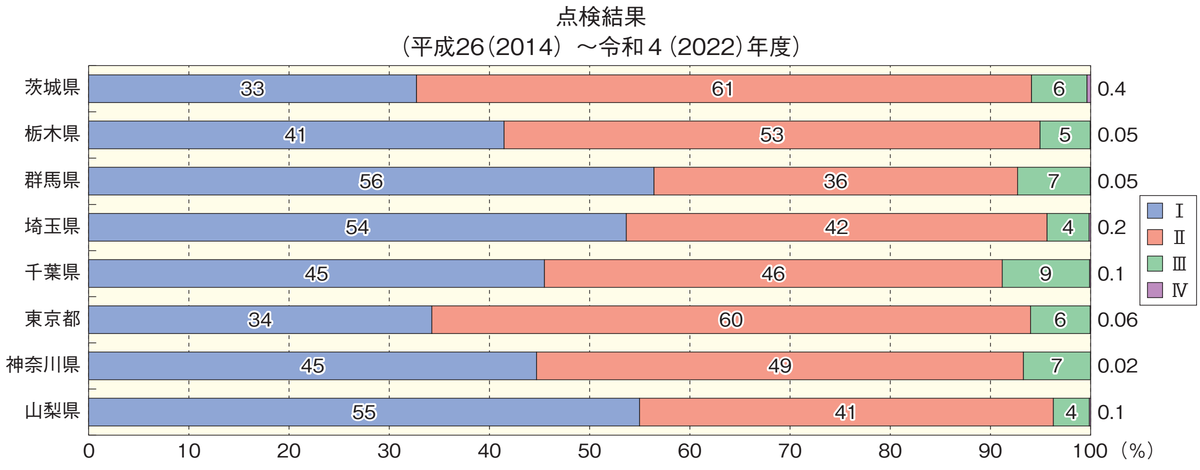
（５）インフラ老朽化対策

我が国のインフラの多くは、高度経済成長期以降に集中的に整備されており、加速度的に進行する老朽化への対応が急務となっている。また、令和６(2024)年１月に発生した能登半島地震のような大規模地震や、激甚化・頻発化する自然災害に対応することが求められるなかで、防災・減災のため、また、インフラが持つ機能を将来にわたって適切に発揮させるためには、平素から戦略的なメンテナンスを行っていくことが求められる。

多くのインフラ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。例えば、首都圏の道路橋梁（橋長２m以上）については、令和５(2023)年３

月末時点で、９割以上が地方公共団体の管理であり、緊急又は早期に措置を講ずべき状態の橋梁も多く存在する（図表3-14）。また、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。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・更新等を行っていくかが問われている。

図表3-14　首都圏の橋梁点検結果（地方公共団体管理分）の状況



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）

国や地方公共団体等における今後の取組の全体像として、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」に基づき、各インフラの管理者等によりインフラ長寿命化行動計画（地方公共団体においては、「公共施設等総合管理計画」にて代替可能）が策定されている。これまでに全14府省庁で行動計画が策定され、国土交通省が令和３（2021）年６月に策定した第２次「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」（図表3-15）では、「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」も活用した予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換や、新技術・官民連携手法の普及促進等によるインフラメンテナンスの生産性向上、集約・再編等によるインフラストック適正化などの取組を推進していくこととしている。そういった中で、多くの地方公共団体では、適切なメンテナンスを進める上で体制面・予算面に課題を抱えている。このような状況も踏まえ、国土交通省では、新技術活用などのメンテナンスの効率化に向けた取組を進めるとともに、各地方公共団体が個々のインフラを管理するのではなく、広域・複数・多分野のインフラを群としてとらえ、効率的・効果的にマネジメントを行う「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」（図表3-16）を推進し、持続可能なインフラメンテナンスの実現を図っていくこととしている。

図表3-15　国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）の概要

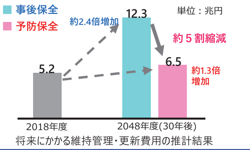
国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）令和３年度～令和７年度　概要

○「国民の安全・安心の確保」「持続可能な地域社会の形成」「経済成長の実現」の役割を担うインフラの機能を、将来にわたって適切に発揮させる必要
○メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画の充実化やメンテナンス体制の確保など、インフラメンテナンスの取組を着実に推進
○更に、「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策(令和２年12月11日閣議決定)」等による**予防保全への本格転換**の加速化や、**メンテナンスの生産性向上の加速化、インフラストック適正化の推進**等により、**持続可能なインフラメンテナンスの実現**を目指す

●計画の範囲

【対象施設】国土交通省が制度等を所管する全ての施設
【計画期間】令和３年度～令和７年度（2021年度～2025年度）

●中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し



・予防保全型インフラメンテナンスにより将来にかかる維持管理・更新費用を縮減
⇒予防保全型インフラメンテナンスの取組の徹底が重要

●これまでの取組と課題　※平成26年5月策定の国土交通省インフラ長寿命化計画に基づき、以下の取組を実施

■メンテナンスサイクルの構築
・個別施設計画の策定　・計画内容の見える化　・点検実施によるインフラ健全性の把握
・点検要領の改定　・法令等の整備　等
⇒地方公共団体管理施設も含めインフラメンテナンスのサイクル構築が図られたと評価

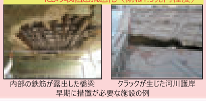
■将来にかかる維持管理・更新費の抑制
・修繕等の措置への財政的支援　・集約・再編に関する事例集等の作成　等
⇒早期に措置が必要なインフラが多数残存、機械設備をはじめ耐用年数が到来するインフラの存在

■メンテナンスの生産性向上
・広域的な連携の促進（情報提供の場の構築、地域一括発注の取組等）　・官民連携手法の導入促進
・維持管理に関する資格制度の充実　・維持管理情報データベース化、施設管理者間・分野間でのデータベース連携
・新技術の開発・導入推進　・管理者ニーズと技術シーズのマッチング　等
⇒多くのインフラを管理する地方公共団体等ではメンテナンスに携わる人的資源が依然不足

●今後の取組の方向性　■目指すべき姿　***持続可能なインフラメンテナンスの実現***

■計画期間内に重点的に実施すべき取組

Ⅰ.計画的・集中的な修繕等の確実な実施による「予防保全」への本格転換
「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により取組を加速化（概ね1.5兆円程度）
・予防保全の管理水準を下回る状態となっているインフラに対して、計画的・集中的な修繕等を実施し機能を早期回復

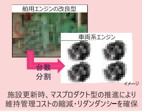


早期に措置が必要な施設の例

Ⅱ.新技術・官民連携手法の普及促進等によるインフラメンテナンスの生産性向上の加速化
・地方公共団体等が適切かつ効率的なインフラメンテナンスの実施に資するため、新技術や官民連携手法の導入を促進

ドローンを活用した砂防関係施設点検

Ⅲ.集約・再編やパラダイムシフト型更新等のインフラストックの適正化の推進
・社会情勢の変化や利用者ニーズ等を踏まえたインフラの集約・再編や、来たるべき大更新時代に備えた更新時におけるパラダイムシフトの検討等を推進



施設更新時、マスプロダクト型の推進により維持管理コストの縮減・リダンダンシーを確保

■具体的取組の例

1．個別施設計画の策定・充実
・定期的な計画更新の促進
・計画内容の充実化　等

2．点検・診断／修繕・更新等
・早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応による機能回復
・マスプロダクツ型排水ポンプの技術開発
・集約・再編に関する事例集等の作成・周知　等

3．予算管理
・メンテナンスの取組に対する地方公共団体等への財政的支援　等

4．体制の構築
・研修等による技術力向上
・広域的な連携による維持管理体制の確保
・官民連携による維持管理手法の導入促進　等

5．新技術の開発・導入
・NETIS等の活用による技術研究開発の促進
・インフラメンテナンス国民会議等の活用による円滑な現場展開　等

6．情報基盤の整備と活用
・データベースの適切な運用、情報の蓄積・更新、発信・共有　等

7．基準類等の充実
・適切な運用、必要に応じて適時・適切な改定

●フォローアップ計画　・計画のフォローアップにより、進捗状況等を把握　・ホームページ等を通じた積極的な情報提供

資料：国土交通省HP　https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_01_03.html

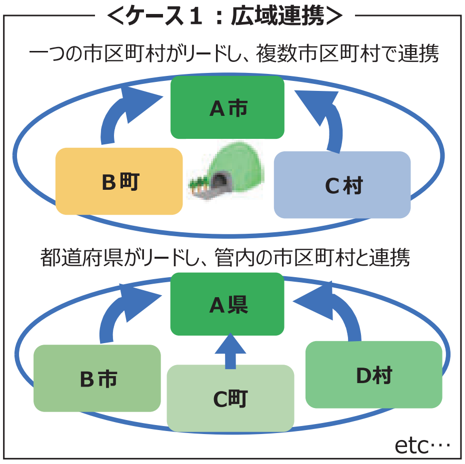
図表3-16　地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）の概要

地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）（R4.12.2社整審・交政審技術分科会技術部会より提言）

○市区町村が抱える課題を踏まえつつ、適確にインフラ機能を発揮させるためには、個別施設のメンテナンスのみならず「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」の考え方が重要。
○既存の行政区域に拘らない広域的な視点で、道路、公園、上下水道といった複数・多分野のインフラを「群」として捉え、更新や集約・再編、新設も組み合わせた検討により、効率的・効果的にマネジメントし、地域に必要なインフラの機能・性能を維持するもの。

群マネのイメージ

提言：https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo03_sg_000214.html



資料：国土交通省

2．関係人口の拡大

（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3-17）。

また、農林水産省では、農山漁村における「むらづくり」の優良事例を表彰し、その業績を広く紹介することを通じて、農山漁村におけるむらづくりの全国的な展開に繋げていくため、「豊かなむらづくり全国表彰事業」が実施されている。

令和５(2023)年度は、首都圏において、３件が農林水産大臣賞を受賞した。このうち石墨（いしずみ）棚田を起点とする地域活性化の取組を進めている沼田市の薄根（うすね）地域ふるさと創生推進協議会は、棚田オーナー制度の導入や、水路整備によるホタルの生息環境の保全・維持、棚田の再生とともに、復活した景観を活かしたホタル祭りの開催などの活動が評価された（図表3-18）。

図表3-17　首都圏等における多面的機能支払交付金の実施状況（令和４(2022)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	690	42,642	473	31,054	279	18,756
栃木県	444	43,693	263	33,237	42	7,265
群馬県	276	18,833	211	15,410	153	12,956
埼玉県	379	18,891	229	11,446	87	4,887
千葉県	542	33,605	400	25,563	239	15,665
東京都	5	39	3	17	4	35
神奈川県	29	1,169	10	318	3	91
山梨県	201	7,521	182	7,193	116	4,447
首都圏	2,566	166,393	1,771	124,238	923	64,102
全国	25,967	2,318,259	20,570	2,071,001	11,237	789,230

注１：取組面積は、都道府県別面積の小数点以下を四捨五入している関係で、合計値と一致しない。
注２：令和５年３月31日現在の数値
資料：「令和４年度多面的機能支払交付金の実施状況」（農林水産省）を基に国土交通省国土政策局作成
https://www.maff.go.jp/j/nousin/kanri/r4jissi_joukyou.html

図表3-18　薄根地域ふるさと創生推進協議会による取組

棚田オーナーによる田植えの様子

カワニナの放流の様子

資料：農林水産省提供

（二地域居住等の取組）

近年、価値観の多様化や新型感染症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、地方部と都市部等にそれぞれ暮らしの拠点を待つ「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月に設立された「全国二地域居住等促進協議会[2]」には、首都圏では令和６(2024)年３月時点で132の地方公共団体が登録している。

例えば、首都圏では、埼玉県横瀬町において、町内・町外の交流を促進するため、JA直売所跡地を利活用し、町民と横瀬町に関わる人との交流拠点として「Area898（エリアはちきゅうはち)」を同町の官民連携プラットフォーム「よこらぼ」制度により町内外のボランティアで整備した。また、Area898に併設した形で、二地域居住者向けの宿泊施設や親子で利用可能なスペース「Area899（エリアはちきゅうきゅう)」が開設され、より町外の方と町民が交流し、地域の活動に積極的に参加するなど、新しい関係性が生まれている（図表3-19)。

また、二地域居住の促進を通じて、地方への人の流れの創出・拡大を図ることを目的とした広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律の一部を改正する法律(令和６年法律第31号)が令和６(2024)年５月に成立した。今後、「二地域居住」の普及・定着等を通じた、地方への人の流れの創出・拡大が期待される。

図表3-19　オープン＆フレンドリースペース「Area898」

資料：横瀬町提供

（離島振興の取組）

離島は、我が国の領域や排他的経済水域の保全、自然・文化の継承などの重要な役割を担っている。一方で、人口減少、高齢化が加速するなど、その状況は依然厳しく、医療・介護、教育、交通など、様々な分野で課題を抱えている。

首都圏における離島としては、離島振興法（昭和28年法律第72号）に基づく振興の対象となる東京都の伊豆諸島（人口21,532人[3]）及び小笠原諸島振興開発特別措置法（昭和44年法律第

2）詳細は全国二地域居住等促進協議会HP　https://www.mlit.go.jp/2chiiki/index.html

79号）に基づく振興開発の対象となる小笠原諸島（人口2,561人[4)]）がある。令和４(2022)年11月に離島振興法が延長・改正され、同法に基づき、離島の自立的発展を促進し、島民の生活安定・福祉向上を図るとともに、地域間交流を促進し、人が住んでいない離島の増加及び人口の著しい減少を防止するための取組を行っている。また、令和６(2024)年３月に小笠原諸島振興開発特別措置法が延長・改正され、同法に基づき、小笠原諸島の自立的発展、住民の生活の安定及び福祉の向上並びに小笠原諸島への移住・定住を促進するための取組を行うこととしている。

図表3-20　村営学生寮「しらすな寮」

資料：神津島村提供

各島では様々な事業を行っており、例えば、東京都神津島村では島外からの高校生を受け入れる離島留学を進めており、令和５(2023)年度は、離島活性化交付金を活用して、村営学生寮の運営を行い13名の離島留学生を受け入れている（図表3-20)。

3)「令和２年国勢調査」(総務省）に基づく２町６村（９島）の人口の合計
4)「令和２年国勢調査」(総務省）に基づく小笠原村（父島・母島）の人口