

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環状道路の整備の推進とともに、高規格道路が未整備で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、早期整備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割が開通済みであり、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、令和7(2025)年3月には幸手IC～五霞IC間が開通、同年8月にはつくば牛久IC～牛久阿見IC間、阿見東IC～稲敷IC間が開通、令和8(2026)年2月にはつくば中央IC～つくばJCT間が開通し、残る区間においても整備が推進されている。

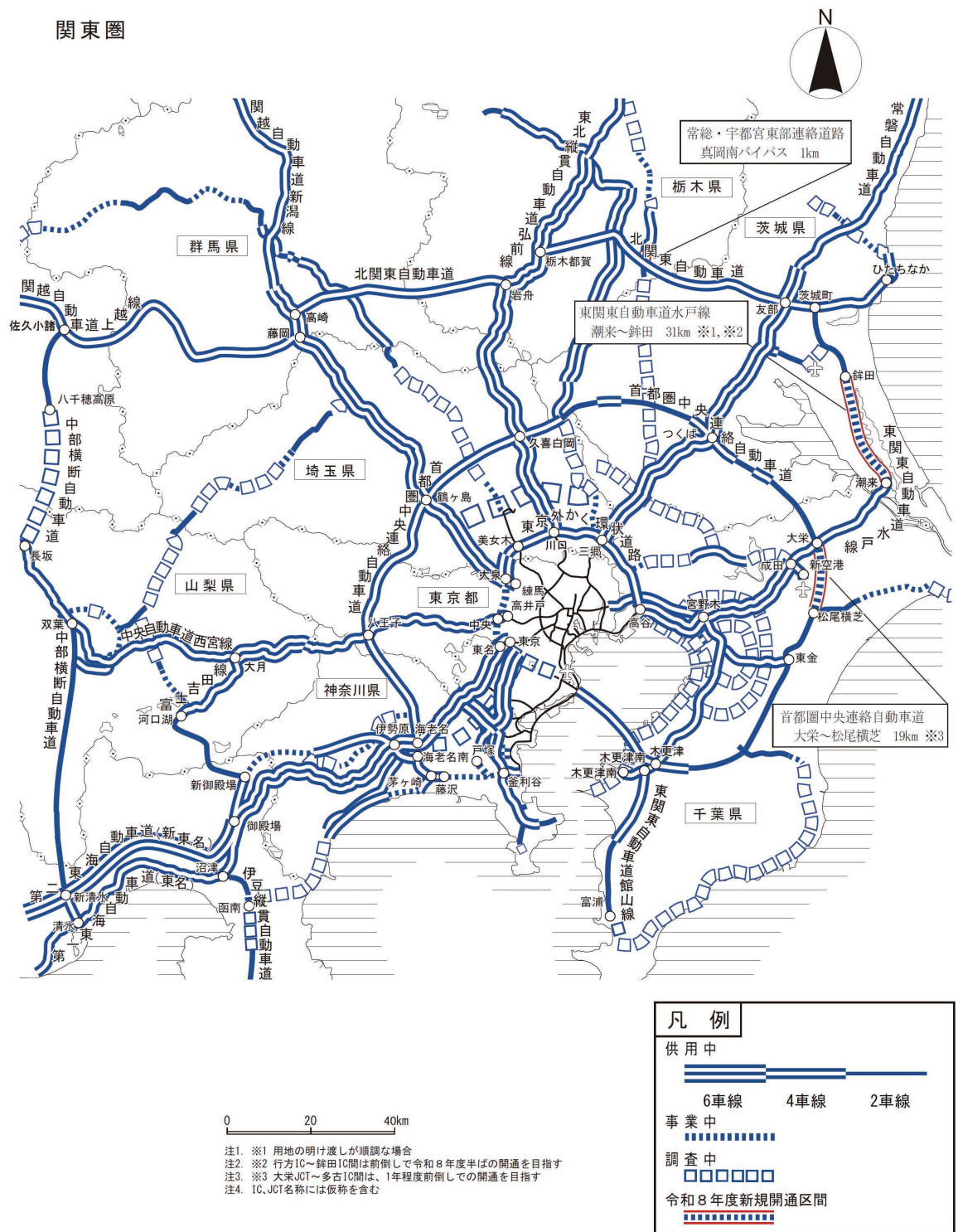
東京外かく環状道路(外環)は、平成30(2018)年6月に三郷南IC～高谷JCT間が開通し、大泉JCT～高谷JCT間の約50kmが開通済みであり、関越～東名までの区間も事業が進められている。

また、東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)においては、開通に向けて整備が推進されている。

さらに、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。

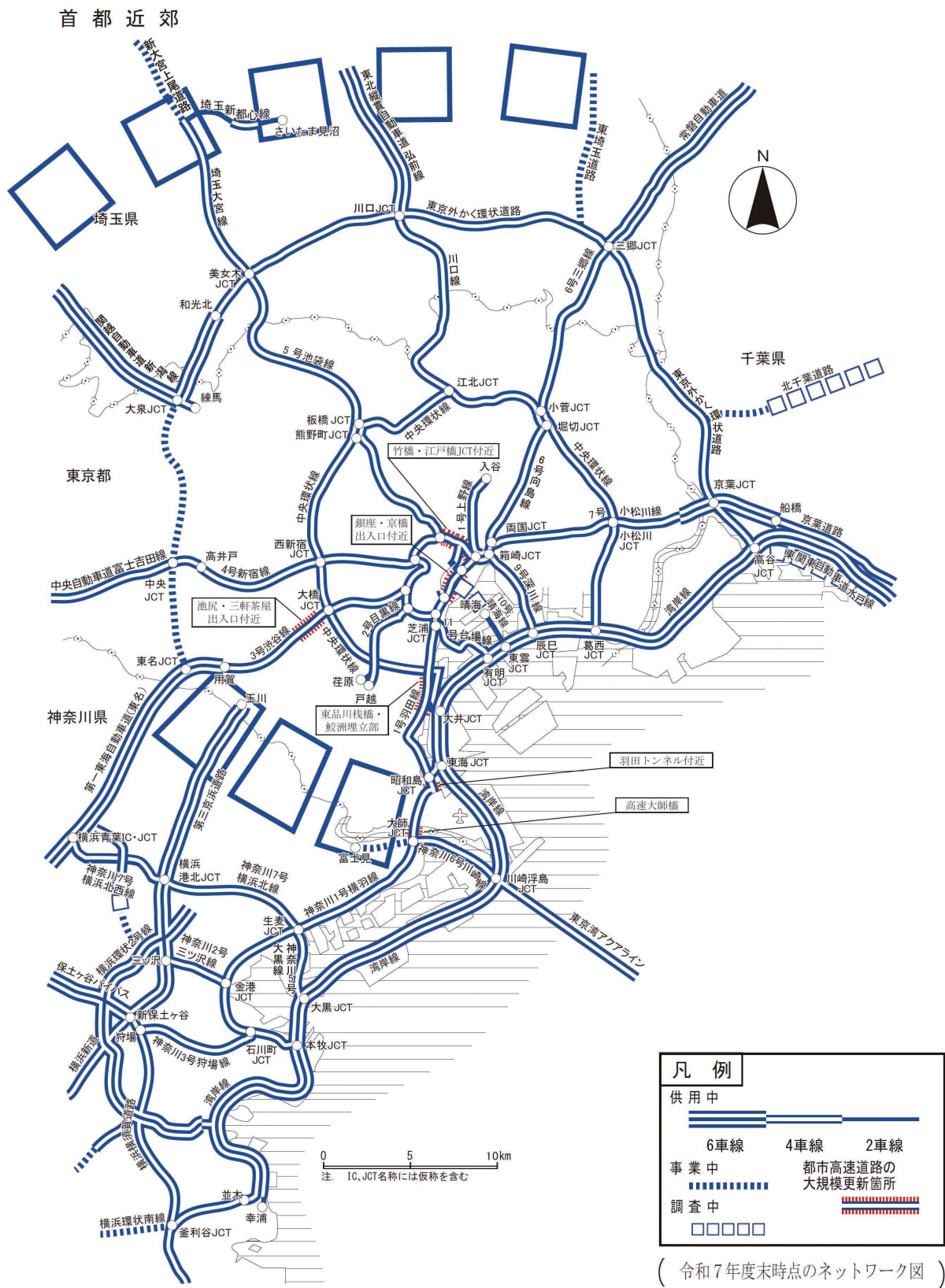
1) 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県及び長野県の1都8県の区域

図表3-1 高規格道路の整備状況（令和7（2025）年度末時点）



（令和7年度末時点のネットワーク図に、
令和8年度新規開通箇所を旗揚げ）

資料：国土交通省



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7(2025)年12月時点で首都圏の36か所で整備されている。

また、料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、既存のICのETC専用化を計画的に推進することとしている。首都圏では令和7(2025)年度末までに、135か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。

(防災拠点としての「道の駅」の機能強化)

国土交通省では、地域防災計画等で広域的な防災拠点に位置づけられている「道の駅」を「防災道の駅」として選定し、防災機能強化のための整備等を重点的に支援している。令和7(2025)年5月、国土交通省は防災道の駅の追加選定を実施し、首都圏では6駅が追加され、合計11駅となった。その一つ、群馬県の道の駅「しもにた」は、今後大規模災害発生時には救援活動の拠点となる。加えて、下仁田交流防災ステーションが併設されており、災害時には防災施設として、平時はコミュニティスペースとして活用されている（図表3-2）。

図表3-2 道の駅「しもにた」



資料：下仁田町観光協会提供

(地域公共交通の取組)

地域公共交通は、人口減少や少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大している。その結果、移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大等により、地域活力の低下、更なる人口減少という負の連鎖を招く可能性がある。こうした状況に対して、日常生活等の移動に困りごとを抱える「交通空白」を解消するべく、国土交通省「交通空白」解消本部において令和7(2025)年5月に決定した「『交通空白』解消に向けた取組方針2025」に基づき、令和7(2025)年度から令和9(2027)年度までの「交通空白解消・集中対策期間」において、全国各地の「交通空白」の解消（「地域の足」・「観光の足」の確保）を推進している。具体的な取組として、約400の首長等を訪問し、解消に向けた事例の共有等による伴走支援の実施、地域公共交通確保維持改善事業等を通じた地域の実情に応じた多様な取組の財政的な支援、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにて、「交通空白」に係る困りごとを抱える地方公共団体、交通事

業者と、様々な技術・ノウハウを持つ企業・団体を結びつける等の「交通空白」解消に向けた取組を推進した。

さらに、共同化・協業化、地方公共団体の体制強化等を図る新たな制度的枠組みの構築に係る具体的な制度設計を行うべく、令和7(2025)年6月から、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を行い、同年12月の「とりまとめ」を踏まえ、令和8(2026)年3月に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」を第221回国会（特別会）に提出した。

例えば、神奈川県相模原市においては、市内西部において、運転者不足に伴い、令和9(2027)年3月末までに路線バス13路線中11路線が廃止されることになっている。当該バス路線は、住民の日常生活のための移動手段として利用され、小中学生の通学路線としても機能しており、廃止に先手先手で対応するため、令和7(2025)年10月より既存の乗合タクシーについて、再編・拡大し、実証運行を行っている（図表3-3）。

図表3-3 相模原市乗合タクシー



資料：相模原市提供

（自動運転の社会実装に向けた取組）

自動運転技術の急速な進化に伴い、既に公共交通の分野においては自動運転サービスの社会実装が進みつつあり、今後の自動運転の更なる普及は、社会構造や人々の暮らし・生活を大きく変えていくことが予想される。国土交通省は令和8(2026)年1月、自動運転社会実現本部を設置し、自動運転社会の早期実現に向けた取組の推進、自動運転の普及に伴う社会変容への対応について検討を行うこととしている。

また、都市空間において、当面は自動運転車両と手動運転車両が混在しつつ空間的にも限定的に導入されると想定されているが、自動運転技術が本格的に社会実装される時代の到来に備えたまちづくりを実施していく必要がある。国土交通省は都市にとって望ましい自動運転技術の活用の在り方について検討を行い、「都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集～まちづくりへの新たなヒント～」として令和7(2025)年5月にとりまとめた。

（鉄道の利便性向上や混雑緩和）

国土交通省は、多摩都市モノレールの延伸区間（上北台駅～（仮称）No.7駅（箱根ヶ崎駅付近））（図表3-4）について、令和7(2025)年5月に多摩都市モノレール株式会社に対して「軌道法」（大正10年法律第76号）に基づく運輸事業経営の特許を、同年11月に東京都に対して「都市計画法」（昭和43年法律第100号）に基づく都市計画事業認可を行った。この事業の実施により、多摩地域のアクセス利便性の向上が図られるとともに、多摩地域全体の活力や魅力の向上等が期待されている。今後は、2030年代半ばの開業を目指し事業が進められる。

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。

- このうち、②の新線区間（東京貨物ターミナル～羽田空港）は、令和5（2023）年6月に東日本旅客鉄道株式会社が工事に着手し、④の羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線は、令和4（2022）年8月に関東地方整備局、東京航空局及び京浜急行電鉄株式会社が工事に着手した。

また、令和7(2025)年10月、③新空港線かまかま(蒲蒲線)整備に向け、国土交通省は羽田エアポートライン株式会社と東急電鉄株式会社が申請した速達性向上計画について、「都市鉄道等利便増進法」(平成17年法律第41号)に基づき認定した(図表3-5)。本事業では、京浜東北線、東急池上線及び東急多摩川線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消する連絡線を整備することにより、国際競争力強化の拠点である渋谷・新宿・池袋などや東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上が期待されている。今後、都市計画決定等の手続きを行い、令和20年代前半の開業を予定している。

首都圏の鉄道における通勤混雑については、令和2(2020)年度に新型コロナウイルスの拡大による外出・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、令和5(2023)年度以降も引き続き増加している(図表3-6)。

凡例

- : 延伸区間
- : 既存区間
- : 他路線

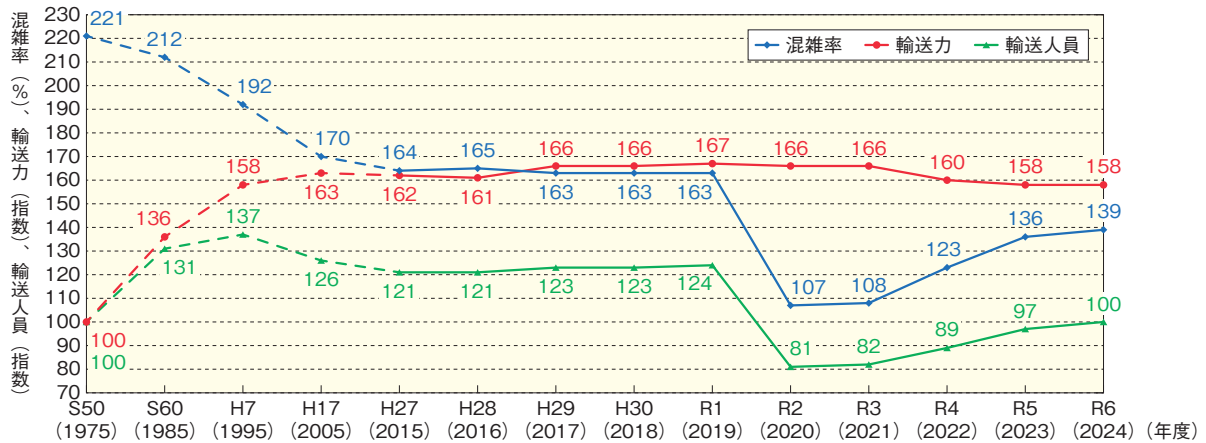
八王子市

資料：多摩都市モノレール株式会社提供

The map illustrates the Keiō New Keihin Line (新空港線) and its connections to other major rail lines in the Tokyo region. The line starts at Ryūto Airport (羽田空港) and runs north through Keiō Maebashi (京急蒲田) and Maebashi (池袋). It connects to the Yamanote Line (山手線) at Maebashi and to the Keiō Line (京急線) at Keiō Maebashi. The map also shows the Keiō East Line (京東北線) and the Keiō Main Line (京東横線). Other lines shown include the Tokaido Shinkansen (東海道新幹線), the Keiō Line (京急線), and the Keiō East Line (京東北線). The map is color-coded to distinguish between different lines and areas.

資料：太田区提供

図表3-6 東京圏における主要31区間の平均混雑率等の推移



注1：国土交通省において昭和30(1955)年度から継続的に混雑率の統計を取っている主要31区間

注2：輸送力、輸送人員は、昭和50(1975)年度を100とした指数

注3：昭和50(1975)年度～平成27(2015)年度は10年間隔、以降は1年間隔で掲載

資料：国土交通省資料を基に国土交通省国土政策局作成

(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。

(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。

特に、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、データセンターの分散立地を政策として推進する必要がある。このため、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年程度で整備することとしている。

(3) 水資源開発・上下水道の整備

(水資源開発の状況)

利根川水系及び荒川水系については、水資源を巡る新たなリスクや課題に対応していくこと及び起こり得る渇水リスクを幅広く想定して水需給バランスを総合的に点検しつつ、地域に即した対策を確実に推進していくことが必要である。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いる。

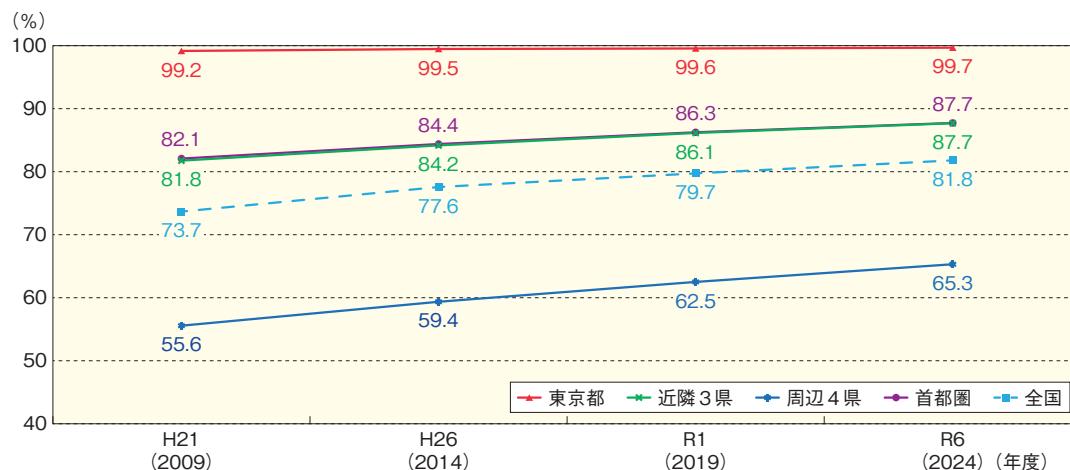
また、ダム等の水資源開発施設の建設や既存施設の耐震対策、老朽化対策等により、用水の安定供給が図られている。

(上下水道の普及状況等)

首都圏の水道の普及率は、令和6(2024)年度において98.9%となっており、全国と比較して高い水準になっている²⁾。

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6(2024)年度末時点では87.7%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3-7)。

図表3-7 下水道処理人口普及率の推移

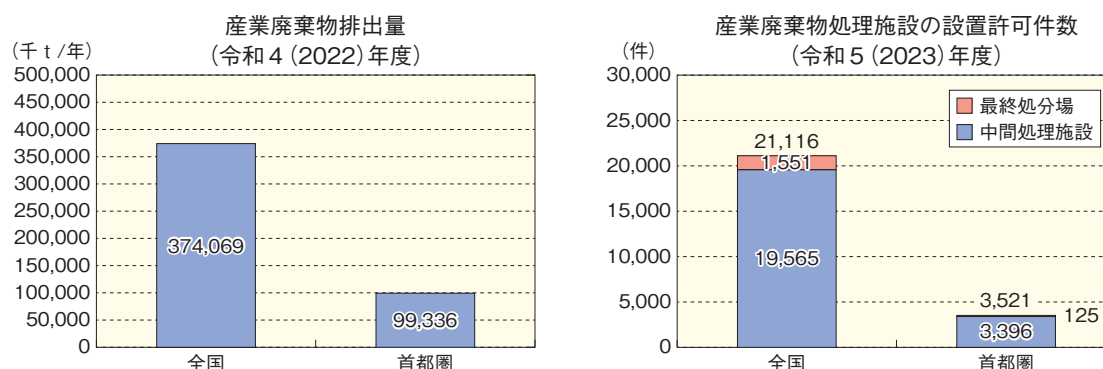


注：平成26(2014)年度、令和元(2019)年度については、東日本大震災の影響で、一部の地方公共団体は調査対象外となっている。
資料：農林水産省、国土交通省、環境省「汚水処理人口普及状況について」を基に国土交通省国土政策局作成

(4) 廃棄物処理体系の整備

首都圏の産業廃棄物排出量は、令和4(2022)年度において約9,934万tとなっており、全国の約3割を占める一方、処理施設の設置許可件数は、令和5(2023)年度において3,521件で、全国の約2割にとどまっている(図表3-8)。

図表3-8 首都圏の産業廃棄物の排出量と処理施設の設置許可状況



資料：環境省「令和6年度産業廃棄物排出・処理状況調査」「産業廃棄物処理施設の設置、産業廃棄物処理業の許可等に関する状況(令和5年度実績)」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

我が国においては、高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化が加速度的に進行しており、その老朽化対策は喫緊の課題である。また、大規模地震や、激甚化・頻発化

2) 国土交通省「現在給水人口と水道普及率」を基に国土交通省国土政策局算出

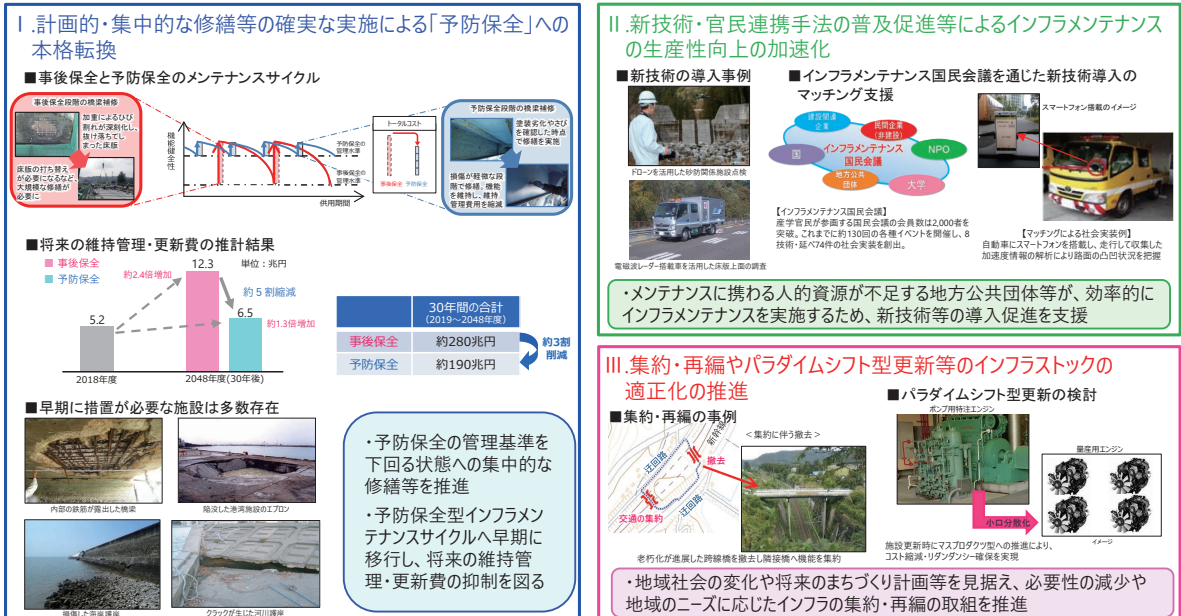
する気象災害に対応することが求められる中で、防災・減災のため、また、インフラがその機能を将来にわたって適切に発揮できるよう、それらのメンテナンスを戦略的・計画的かつ適切に進めていくことが重要である。

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3-9)では、予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換などの取組を推進していくこととしている。

図表3-9 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 国土交通省

- 「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。
- 持続可能なインフラメンテナンスを実現するため、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、集約・再編等によるインフラストックの適正化を推進。



資料：国土交通省

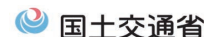
令和7(2025)年1月に埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故を踏まえ、国土交通省は、同年2月、「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」を設置した。

同年12月、同委員会は「信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換(第3次提言)」をとりまとめた(図表3-10)。提言では、下水道管路マネジメントの転換として、二つの「メリハリ」と二つの「見える化」の重要性を示し、国による点検・調査の頻度等の基準化、技術の高度化・実用化、重点的な財政支援などを進めるべきとされた。あわせて、インフラ全般に共通する課題について整理し、新たなインフラマネジメントに向けた五つの道筋を示し、地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)の推進等を行うこととしている。

検討を踏まえ、下水道施設の老朽化や人口減少に対応し、強靱で持続可能な下水道の実現に向けた維持管理・改築の実施及び事業基盤の強化、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、「下水道法等の一部を改正する法律案」を令和8(2026)年3月、第221回国会(特別会)に提出した。

図表3-10 「信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換（第3次提言）」の概要

「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」第3次提言



信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換 Ⅰ. 2つの『メリハリ』と2つの『見える化』による下水道管路マネジメントの転換（概要）

全国特別重点調査の結果も踏まえ、本年5月の第2次提言の内容を精緻化

1. 基本認識

- ・大前提としての「下水道管路内の作業安全の確保」
- ・事故時等の社会的影響が大きい箇所等への点検・調査の重点化などの『メリハリ』
- ・必要な更新投資を先送りしないための「使用料の適切な設定」と「集中的な対策への国による重点的な財政支援」

埼玉県八潮市の事故現場
（令和7年1月31日）

2. 全国特別重点調査（優先実施箇所）の調査結果から得られた主な知見と課題（9月末時点）

- ・調査延長（判定済み666km）の約1割で直ちに改築等が必要と判定
- ・これまで点検・調査が困難であった箇所をドローン等で調査するとともに、今後の調査精度向上の必要性を確認（カメラ性能・位置情報の把握、曲線部での飛行等）
- ・複数の手法を組み合わせた点検・調査方法の高度化の効果・必要性を改めて確認（画像等目視で把握できない劣化を打音調査等で補足的に把握した事例や、道路管理者とも連携して路面下の空洞調査を実施し空洞の存在を確認した事例）



直ちに改築が必要と判定された事例



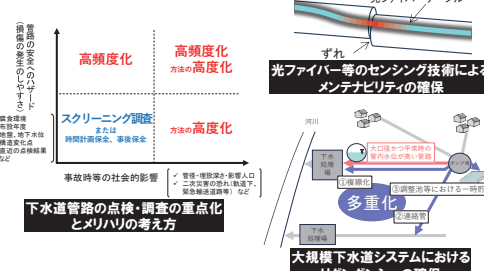
ドローンによる目視調査



テストハンマーによる打音調査

3. 具体的な方策の考え方と今後の対応

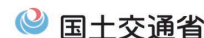
	大 ← （損傷の発生しやすい事故時等の社会的影響） → 小	
メリハリ	①『メリハリ』の効いた点検・調査の徹底 ②再構築の『メリハリ』	①スクリーニング調査（詳細調査箇所の絞り込み）や時間計画保全、事後保全の手法を適用 ②人口動向等を踏まえた分散化、下水道区域の縮小（浄化槽等への転換）など維持すべき施設の最適化（軽量化）
見える化	①管溝・埋み等へのテクニカルな見える化 ②市民への『見える化』	①劣化状況の診断基準の明確化 ※調査・診断できなかった箇所は関係者間で共有、必要な改築が困難な箇所は地盤改良など最大限可能な対応を実施。 ②点検調査結果のデジタル化・データベース化（標準化） ③無人化・省力化、DXに向けた技術の高度化・実用化（センシング、ドローン調査、AI診断技術等） ④点検・調査結果等の公表の枠組みの明確化 ⑤必要な更新を先送りしないための使用料負担に対する理解・協力



・国による点検・調査の頻度等の基準化、技術の高度化・実用化 ・第1次国土強靱化実施中期計画等に基づく重点的な財政支援

新しい管路マネジメントへの転換を全国隅々まで徹底

「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」第3次提言



信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換 Ⅱ. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ（概要）

経緯

- 笹子トンネル天井板崩落事故 [2012.12.2] を契機にメンテナンスの強化を推進
 - 2013年「社会資本メンテナンス元年」に位置付け
 - 「社会資本の維持管理・更新について当面すべき措置」策定 [2013.3.21]
 - 「インフラ長寿命化基本計画」策定 [2013.11.29]
 - 社整備、文政審 答申 今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について [2013.12.25]
 - 社整備 道路分科会 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言 [2014.4.14] 最後の報告—つまり本格的なメンテナンスに舵を切る
 - 「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」当初＜計画期間：H26～H32年度＞ [2014.5.21] 改定＜計画期間：R3～R7年度＞ [2021.6.18]
 - 社整備、文政審技術分科会 技術部会 提言『総力戦で取り組むべき世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～ [2022.12.2]
 - 各分野における主な老朽化対策の取り組み
 - ①法令等の整備
 - ②基準類の整備
 - ③個別施設計画の策定
 - ④点検・診断・修繕・更新等
 - ⑤情報基盤の整備と活用
 - ⑥新技術の開発・導入
 - ⑦予算管理
 - ⑧体制の構築
- 埼玉県八潮市で下水道管路の破損に起因する大規模な道路陥没 [2025.1.28] →有識者委員会の設置
 - 第1次提言 同種・類似の事故の未然防止を目的とした「全国特別重点調査の実地について」提言 [2025.3.17]
 - 第2次提言 国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方～安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現に向けて～ [2025.5.28]

位置付け

- インフラマネジメントの重要性と不具合のあった際の国民生活への影響の大きさを再認識
- 令和7年1月28日に発生した埼玉県八潮市道路陥没事故からみた、インフラ全般に共通する課題について整理し、新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじを示す

第3次提言の概要

1. 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念
 - 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念を払拭し、老朽化対策に万全を期す
2. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ
 - (1) 2つの『見える化』の徹底
 - 《管理者や担い手にとっての『見える化』》《市民への『見える化』》
 - 点検・調査・診断における新技術の導入やデジタル管理体制の早期確立など、管理者や担い手にとっての「テクニカルな見える化」を推進
 - インフラの老朽化を「自分ごと化」するよう促すため、「市民への見える化」を推進
 - (2) 2つの『メリハリ』が不可欠
 - 《重点化する『メリハリ』》《軽量化する『メリハリ』》
 - 技術的な知見に基づいて、点検・調査の頻度や方法等の効率化を推進
 - 地域の将来像を踏まえた、対策の優先度の設定や計画的な集約・再編を推進
 - (3) 現場（リアルワールド）に『もつと光を』
 - 地域を支えるエッセンシャルサービスとして地域の活力と雇用創出につなげていくよう、「業界力」を向上
 - 「エッセンシャルジョブ」の世界にもつと光が当たるよう、表彰制度や待遇改善等の総合的な対策を推進
 - インフラを支えている「現場の担い手」が働きがいをもって活躍できるようにするため、匠としてリスペクトし、待遇面などの対策を推進
 - (4) 統合的『マネジメント』体制の構築
 - 点検・調査のみならず、計画・設計・整備・修繕・改築など全てを一体的に考える統合的『マネジメント』体制を構築
 - 構造物の特性を踏まえ、供用期間にわたり、適切な維持管理が容易に実施できるよう設計段階からメンテナンス（維持管理の容易性）やリダンダンシー（冗長性）の確保を推進
 - 道路管理者と占有者が連携した占有物の点検計画等の確認や効率的な路面下空洞調査の実施等による適切な維持管理、地下空間情報のデジタル化・統合化を推進
 - 地域課題の解決に向け、分野横断的に連携
 - (5) 改革推進のための『モーメンタム』
 - 管理者と利用者などが一体となって、市民がインフラマネジメントの取組に参加したくなるよう、社会全体を動かす『モーメンタム』を醸成
 - 政庁学官民が一体となって取り組む「インフラメンテナンス国民会議」や「インフラメンテナンス市区町村長会議」の活動を強化
3. 実現に向けた仕組みづくり
 - 地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）の推進
 - 「人の群マネ」を積極的に取り入れることなどによる協力体制の強化
 - 群マネの導入や新技術の活用促進の支援、専門家を派遣する等の地方公共団体支援の体制を構築
 - 予算の安定的な確保、予防的インフラマネジメントへの重点的な財政支援や制度改正の検討

資料：国土交通省

2. 地域生活圏の形成・二地域居住の促進・関係人口の拡大

(地域生活圏の形成・二地域居住の促進)

我が国においては、国民の価値観、ライフスタイルが多様化していることに加え、新型コロナウイルスの拡大を契機として、働き方、生き方、住まい方が大きく変わろうとしている。

そういった社会情勢の変化の中、令和5(2023)年7月に改定された第三次国土形成計画(全国計画)では、目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、その実現に向けた国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図るとともに、同計画の推進に向けた重要な施策として「地域生活圏の形成」と「二地域居住等の促進」が掲げられている。

人口減少、少子高齢化が加速する中、特に地方部においては、商業施設や公共交通が撤退するなど、暮らしに必要なサービスの利便性が低下しており、住民が従来の生活圏内で日常生活を送ることが困難となっている。一方、こうした状況に対して、従来の縦割りの分野ごとに、地方公共団体の圏域に縛られて、行政のみで対応するには限界がある。

このため、市町村界にとらわれず、住民目線で、日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」を形成し、地域課題の解決と地域の魅力向上を図る必要がある。令和7(2025)年6月、「国土審議会推進部会地域生活圏専門委員会」は地域生活圏の必要性、具体事例、地域生活圏形成に必要な要件などに関するとりまとめ報告書を公表した。

多様な価値・魅力を持ち、持続可能な地域の形成を目指すためには、地域づくりの担い手となる人材の確保が必要である。人口減少社会においては、「定住人口」の増加だけでなく、地域の「関係人口」の増加を図っていく必要があることから、国土交通省では二地域居住の促進に向けた取組が行われている。

二地域居住は、二つ以上の地域に生活拠点を設けるライフスタイルであり、地方での豊かな自然・生活環境、自己実現、地域コミュニティへの参加や社会参画・協働、ふるさと回帰等への志向に応えるとともに、地域活性化が図られるという意義を有し、いわば人生を2倍楽しむ豊かな暮らし方として提唱され、普及促進、実践されてきている。

「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)に基づき、二地域居住の促進に向けた取組が進められており、二地域居住に必要な「住まい」「なりわい」「コミュニティ」の環境整備のほか、特定居住支援法人の育成・確保、官民一体となったモデル的な取組への支援などが行われている。また、多様な官民主体が参画する「全国二地域居住等促進官民連携プラットフォーム³⁾」において、優良事例の普遍化や二地域居住促進に係る課題への対応方策の検討が行われている。

令和7(2025)年度は、全国二地域居住等促進官民連携プラットフォームが主催するイベント「二地域居住推進フォーラム2025」が全国6都市で開催された。このうち、「二地域居住推進フォーラム2025 in 東京」には、全国から43の地方公共団体や民間事業者が出展し、二地域居住の新たなライフスタイルや空き家の利活用等の紹介、民間事業者等と地方公共団体のオフラインでの官民マッチング等が行われた。

また、令和7(2025)年6月に閣議決定された「地方創生2.0基本構想」において、「ふるさと

3) 詳細は全国二地域居住等促進官民連携プラットフォームHP <https://www.2chiiki.org/>

住民登録制度」を創設することとされた。本制度は、住所地以外の地域に継続的に関わる方を「ふるさと住民」として登録する制度である。関係人口の規模や地域との関係性などの可視化により、地域の担い手確保や地域経済の活性化等につなげるため、総務省をはじめ、関係府省庁が連携して制度検討が進められている。

那須地域（栃木県那須町、那須塩原市、大田原市を中心とする地域）は、外部人材と地域をつなぐ仕組み不足、少子高齢化の進展に対応した社会福祉や教育の在り方、空き家・空き地や農地・森林等の地域資源の維持・利活用といった地域課題を抱えている。当地域では、民間主導により一般社団法人ナスコンバレー協議会が設立され、産官学民の多様な参加者と共創した理想の未来像（アジェンダ）に基づき、地域内外の関係者により約60のプロジェクトが進行中である（図表3-11）。令和7（2025）年10月、一般社団法人ナスコンバレー協議会、関係地方公共団体、民間企業等からなる官民連携地域生活圏プラットフォームは、国土交通省が公募した地域生活圏形成リーディング事業に採択され、更なる地域課題解決に向け、事業の広域展開の可能性検証、外部人材の関係人口化検証等を行った。

図表3-11 那須地域で進行するプロジェクトの例

●孤独・孤立対策（一般社団法人えんがお）

- ・高齢者、子供、障害者などあらゆる人の居場所と役割づくり
- ・地域の空き家を積極的に活用することで、コストダウンを図りサービス提供



資料：一般社団法人えんがお提供

●農業（株式会社NEXT AGRI WORK）

- ・若手米農家が、ICT技術を活用した営農マニュアルにより新規就農を支援
- ・耕作放棄地を活用し、農地荒廃を防止
- ・都会人向けの農業体験による農村関係人口の創出も目指す



資料：株式会社NEXT AGRI WORK提供

また、那須町では二地域居住の促進に向け、「那須町での暮らしをリアルに体験できる二地域居住体験プログラム」等を実施するとともに、二地域居住について人流データ等の分析を行い、特に「住まい（住環境）」に重点を置いた潜在ニーズを可視化し、ニーズを踏まえた具体的施策の立案を進めている（図表3-12）。

図表3-12

二地域居住促進に向けた取組（那須町）



第1回

二地域居住アンバサダー平山さんがプロデュース！ /
**那須暮らしを
 リアルに体験できる2日間**

資料：那須町提供

(地域づくりにおける取組)

国土交通省では、地域づくり活動の奨励と地域づくりノウハウの伝搬を推進し、地域の資源を総動員し、地域の力を結集するとともに、各地方の地域力を国土全体でつなぎ合わせ、未来へとつなげる持続可能な国土の実現を図ることを目的に、他関係団体と共に、創意・工夫ある「地域づくり」活動の優良事例を「地域づくり表彰」として表彰している。

令和7(2025)年度「地域づくり表彰」においては、首都圏の2団体が「地域づくり表彰審査会特別賞」を受賞した。

「市東地域15町会共創プロジェクト」(千葉県市原市)では、市東地域15の町会の住民有志が、自然と歴史を活かしたプロジェクトを創出している。

具体的には、自然や伝統の知恵を学ぶ多世代交流の場としての「自然学校」、地域の未来を可視化する「百ねんたんぼ」活動、地域の憩いの場となる駄菓子屋「十五や」など、地区外の人々も巻き込み多様な活動を展開している(図表3-13)。

図表3-13 市東地域15町会共創プロジェクトの活動事例



資料：国土交通省

(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3-14)。

図表3-14 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6(2024)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	712	43,838	468	31,406	286	19,204
栃木県	430	43,458	247	32,559	46	8,539
群馬県	285	19,465	220	16,254	158	13,565
埼玉県	396	19,670	233	11,721	94	5,045
千葉県	541	34,379	399	26,159	236	17,000
東京都	5	39	3	17	5	39
神奈川県	31	1,224	10	309	3	91
山梨県	201	7,481	180	7,128	115	4,410
首都圏	2,601	169,554	1,760	125,553	943	67,893
全国	25,283	2,329,749	20,070	2,087,560	11,124	806,639

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場合がある。

注2：令和7(2025)年3月末時点の数値

資料：農林水産省「令和6年度多面的機能支払交付金の実施状況」を基に国土交通省国土政策局作成

(条件不利地域の取組)

半島地域は、我が国の食料の安定供給拠点であるなど、重要な役割を担う一方、三方を海に囲まれ平地に恵まれないなどの制約から、産業基盤や生活環境の整備等が他の地域と比較して低位にあり、また人口減少や高齢化が進行するなど厳しい状況に置かれている。

首都圏の半島としては、「半島振興法」(昭和60年法律第63号)に基づく振興の対象となる千葉県南房総地域がある。令和7(2025)年3月には時限立法である同法の改正及び期限の延長がなされ、令和6年能登半島地震を受けた内容の拡充として、例えば防災については、「半島防災」の推進として、災害時における住民の孤立防止などが規定されたところである。

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。

首都圏の離島としては、「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⁴⁾)及び「小笠原諸島振興開発特別措置法」(昭和44年法律第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⁵⁾)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、法の目的規定等に「移住の促進」が追加された。

令和7(2025)年10月には、台風第22号・23号により伊豆諸島の八丈島・青ヶ島を中心に甚大な被害が発生した。これを受け、国土交通省はTEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)を東京都八丈町へ派遣し、東京都及び八丈町と連携し災害対応を実施した(図表3-15)。また、同年11月には、当災害を局地激甚災害に指定することが閣議決定され、早期復旧に向けた取組が進められている。

図表3-15 八丈町における台風の被災状況と復旧活動

八丈町内の被災状況



TEC-FORCEと東京都の連携



資料：国土交通省関東地方整備局

4) 総務省「令和2年国勢調査」に基づく2町6村(9島)の人口の合計

5) 総務省「令和2年国勢調査」に基づく小笠原村(父島・母島)の人口