

令和8年度国土交通省関係予算の配分について

1. 配分方針

- (1) 令和8年度国土交通省関係予算では、「国民の安全・安心の確保」、「持続的な経済成長の実現」、「個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり」を3本柱として、令和7年度補正予算と合わせて切れ目なく取組を進めることとしている。
- (2) また、社会資本整備については、ストック効果の最大化に取り組みつつ、既存施設の計画的な維持管理・更新・利活用を図りながら、上記の3本柱の実現に資する波及効果の大きなプロジェクトを戦略的かつ計画的に展開していく必要がある。
- (3) 以上のような点を踏まえ、一般公共事業等予算の配分に当たっては、
- ・ 気候変動による水害や土砂災害の激甚化に対抗する「流域治水」の加速化・深化
 - ・ TEC-FORCE等の国の災害支援体制・機能の拡充・強化
 - ・ 埼玉県八潮市の道路陥没事故等を踏まえたインフラ老朽化対策等による予防保全型のインフラメンテナンスの実現
 - ・ 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援（防災・安全交付金）
 - ・ 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用
 - ・ 国際コンテナ戦略港湾の機能強化・港湾ロジスティクスの強化
 - ・ 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援（社会資本整備総合交付金）
 - ・ コンパクト・プラス・ネットワークの推進、歴史まちづくり、地域資源の活用を含めたゆとりとにぎわいのあるまちづくり
 - ・ 多様な世帯が安心して暮らせる住宅セーフティネット機能の強化
- などについて、地域の実情や要望、事業の必要性や緊急性に基づき、配分を行う。
- (4) なお、東日本大震災からの復興関係予算については、「第3期復興・創生期間」における東日本大震災からの復興・再生に向け、復興庁が定める実施に関する計画に従い、着実に執行する。

2. 事業別配分額総括表

[総事業費]

(単位：百万円)

区 分	令和8年度 配分対象額	令和8年度 配分額	保 留 額	国庫債務負担行為（ゼロ国債）	
				平準化等	事業加速円滑化
治 水	808,872	808,858	14	53,141	0
直 轄	650,220	650,220	0	53,141	0
補 助	158,653	158,638	14	0	0
海 岸	36,486	36,486	0	1,967	0
直 轄	21,697	21,697	0	1,967	0
補 助	14,789	14,789	0	0	0
道 路 整 備	1,801,242	1,767,357	33,885	85,746	31,330
直 轄	1,181,419	1,168,720	12,699	82,656	10,030
補 助	619,823	598,637	21,186	3,090	21,300
港 湾	235,135	235,015	120	6,390	39,140
直 轄	202,370	202,370	0	3,580	38,140
補 助	32,765	32,645	120	2,810	1,000
空 港	161,752	160,623	1,129	0	0
直 轄	143,119	142,979	140	0	0
補 助	18,633	17,644	989	0	0
都 市 ・ 幹 線 鉄 道					
補 助	82,271	82,271	0	0	0
新 幹 線					
補 助	348,900	348,900	0	0	0
船 舶 交 通 安 全 基 盤					
直 轄	24,962	24,962	0	0	0
住 宅 対 策					
補 助	1,120,254	1,119,994	260	0	0
市 街 地 整 備					
補 助	337,848	337,772	76	180	0
道 路 環 境 整 備	553,380	553,342	38	13,766	0
直 轄	291,226	291,226	0	13,766	0
補 助	262,154	262,116	38	0	0
都 市 水 環 境 整 備					
直 轄	22,677	22,677	0	133	0
上 下 水 道					
補 助	7,018	7,014	4	0	0
水 道					
補 助	53,828	53,800	29	0	0
下 水 道					
補 助	259,393	259,321	72	0	0
国 営 公 園 等	30,403	30,402	1	0	0
直 轄	25,674	25,674	0	0	0
補 助	4,729	4,729	1	0	0
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金					
補 助	922,400	921,500	900	0	0
防 災 ・ 安 全 交 付 金					
補 助	1,623,202	1,615,209	7,992	0	0
推 進 費 等					
補 助	3,738	3,738	0	0	0
一 般 公 共 事 業 計	8,433,763	8,389,244	44,520	161,323	70,470
直 轄	2,563,365	2,550,526	12,839	155,243	48,170
補 助	5,870,399	5,838,718	31,681	6,080	22,300
官 庁 営 繕					
直 轄	19,424	19,424	0	9,929	1,524
合 計	8,453,188	8,408,668	44,520	171,252	71,994
直 轄	2,582,789	2,569,950	12,839	165,172	49,694
補 助	5,870,399	5,838,718	31,681	6,080	22,300

(注)計数は、それぞれ四捨五入しているため端数において合計とは一致しない場合がある。

令和8年度配分額

【直轄事業】

(単位：百万円)

区 分	令和8年度配分額			国庫債務負担行為（ゼロ国債）					
				平準化等			事業加速円滑化		
	本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計
北海道開発局	154,856	130,878	285,733	12,550	22,369	34,919	0	0	0
東北地方整備局	164,625	101,748	266,372	6,176	8,658	14,834	0	0	0
関東地方整備局	300,189	135,915	436,103	26,917	3,798	30,715	4,620	1,524	6,144
北陸地方整備局	118,401	54,557	172,958	8,470	9,812	18,281	220	0	220
中部地方整備局	207,885	95,213	303,098	3,578	7,765	11,343	1,620	0	1,620
近畿地方整備局	199,041	89,301	288,343	8,324	5,858	14,182	37,200	0	37,200
中国地方整備局	108,498	73,833	182,331	4,332	4,508	8,840	2,100	0	2,100
四国地方整備局	91,931	49,199	141,131	3,120	4,031	7,151	2,410	0	2,410
九州地方整備局	179,024	89,625	268,648	4,858	12,806	17,664	0	0	0
沖縄総合事務局	42,778	13,795	56,573	1,020	762	1,782	0	0	0
小 計	1,567,227	834,063	2,401,290	79,345	80,366	159,710	48,170	1,524	49,694
東京航空局	91,568	0	91,568	0	0	0	0	0	0
大阪航空局	51,411	0	51,411	0	0	0	0	0	0
小 計	142,979	0	142,979	0	0	0	0	0	0
管区海上保安本部等	24,962	0	24,962	0	0	0	0	0	0
合 計	1,735,169	834,063	2,569,231	79,345	80,366	159,710	48,170	1,524	49,694

(注)1. 本表のほか、官庁営繕の本省へ令和8年度配分額（719百万円）及び国庫債務負担行為（ゼロ国債）うち平準化等（5,461百万円）がある。
 2. 本省配分とは、本省において全国的観点から事業執行の判断を行い配分を行うものであり、一括配分とは、中央省庁等改革基本法に基づき地方支分部局へ配分権限を委任し、地方支分部局において各地域単位での直轄事業の実施、補助事業の調整等を総合的に行い配分を行うものである。
 3. 計数は、それぞれ四捨五入しているため端数において合計とは一致しない場合がある。

【補助事業】

(単位：百万円)

区 分	令和8年度配分額			国庫債務負担行為（ゼロ国債）					
	本省配分	一括配分	計	平準化等			事業加速円滑化		
				本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計
北海道	245,408	18,921	264,328	0	0	0	0	0	0
青森県	48,932	946	49,878	0	0	0	0	0	0
岩手県	49,499	1,715	51,215	0	0	0	0	0	0
宮城県	62,602	3,112	65,713	0	0	0	0	0	0
秋田県	42,381	1,429	43,810	0	0	0	0	0	0
山形県	41,603	4,361	45,964	0	0	0	0	0	0
福島県	55,813	3,343	59,157	0	0	0	0	0	0
茨城県	98,213	2,146	100,359	0	0	0	0	0	0
栃木県	69,250	5,598	74,847	0	0	0	1,300	0	1,300
群馬県	63,996	1,510	65,506	0	0	0	0	0	0
埼玉県	116,526	5,778	122,303	0	0	0	0	0	0
千葉県	83,668	12,675	96,343	0	0	0	0	0	0
東京都	386,776	52,853	439,629	180	720	900	0	0	0
神奈川県	169,684	3,467	173,151	0	0	0	0	0	0
山梨県	50,477	481	50,958	0	0	0	0	0	0
長野県	103,036	2,011	105,048	0	0	0	0	0	0
新潟県	94,779	4,089	98,867	0	0	0	0	0	0
富山県	50,768	3,169	53,937	0	0	0	0	0	0
石川県	65,559	1,220	66,778	0	0	0	0	0	0
岐阜県	64,845	3,355	68,200	0	0	0	0	0	0
静岡県	131,607	3,672	135,279	310	90	400	0	0	0
愛知県	211,813	9,663	221,476	0	0	0	1,000	0	1,000
三重県	68,279	7,277	75,556	0	0	0	0	0	0
福井県	32,956	11,183	44,140	0	0	0	0	0	0
滋賀県	45,541	1,474	47,015	0	0	0	0	0	0
京都府	66,347	4,021	70,368	0	0	0	0	0	0
大阪府	223,421	33,523	256,944	0	0	0	0	0	0
兵庫県	187,692	6,660	194,352	0	0	0	0	0	0
奈良県	40,463	3,413	43,876	0	0	0	0	0	0
和歌山県	56,655	4,473	61,129	0	0	0	0	0	0
鳥取県	42,959	1,889	44,848	0	0	0	0	0	0
島根県	49,015	4,222	53,237	0	0	0	0	0	0
岡山県	59,496	2,825	62,321	0	0	0	3,900	0	3,900
広島県	123,216	14,052	137,268	0	0	0	3,100	0	3,100
山口県	56,804	4,031	60,836	0	0	0	0	0	0
徳島県	33,709	2,115	35,825	0	0	0	0	0	0
香川県	37,872	4,105	41,976	0	0	0	0	0	0
愛媛県	53,179	2,803	55,982	0	0	0	13,000	0	13,000
高知県	51,747	4,435	56,182	0	0	0	0	0	0
福岡県	177,270	8,926	186,196	2,000	0	2,000	0	0	0
佐賀県	33,336	1,315	34,652	0	0	0	0	0	0
長崎県	66,865	2,344	69,208	0	0	0	0	0	0
熊本県	82,034	2,909	84,943	0	0	0	0	0	0
大分県	62,933	10,624	73,558	0	0	0	0	0	0
宮崎県	54,718	2,445	57,163	0	0	0	0	0	0
鹿児島県	63,169	5,646	68,815	2,780	0	2,780	0	0	0
沖縄県	33,933	12,714	46,648	0	0	0	0	0	0
小計	4,110,844	304,938	4,415,783	5,270	810	6,080	22,300	0	22,300
独立行政法人等	1,422,935	0	1,422,935	0	0	0	0	0	0
合計	5,533,779	304,938	5,838,718	5,270	810	6,080	22,300	0	22,300

(注)1. 本省配分とは、本省において全国的な観点から事業執行の判断を行い配分を行うものであり、一括配分とは、中央省庁等改革基本法に基づき地方支分部局へ配分権限を委任し、地方支分部局において各地域単位での直轄事業の実施、補助事業の調整等を総合的に行い配分を行うものである。

2. 独立行政法人等は、都市再生機構、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、鉄道事業者等に対する補助である。

3. 計数は、それぞれ四捨五入しているため端数において合計とは一致しない場合がある。

(参考1) 復興庁計上予算の配分について

東日本大震災からの復興関係予算については、復興庁設置法第4条第2項第3号に基づき、復興庁が定める「実施に関する計画」に従い、着実に執行する。

1. 事業別配分額総括表

[事業費]

(単位：百万円)

区 分	令和8年度配分対象額	令和8年度配分額
社会資本総合整備		
補 助	2,573	2,573

2. 補助事業県別配分額

[事業費]

(単位：百万円)

区 分	令和8年度配分額
福 島 県	2,573

(参考2) 総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備について

総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備に係る事業費として、
港湾で534億円、空港で459億円をそれぞれの事業の計数の内数として計上している。

(上記に加え、国管理空港の維持管理費72億円、これら空港・港湾へのアクセス向上に向けた道路ネットワーク整備に係る予算額として
1,184億円がある。)

参考資料 配分箇所の具体事例

○国道399号は、福島県復興計画において「ふくしま復興再生道路」に位置づけられている重要な道路。

○手七郎1・2工区、滝下工区、飯樋工区は、現道の幅員狭小や線形不良等を解消し、安全で円滑な交通を確保するとともに、復興・産業拠点と東北中央自動車道等とのアクセス向上により、住民帰還の更なる促進や産業再生のため、道路整備を支援。

事業内容・効果

《位置図》

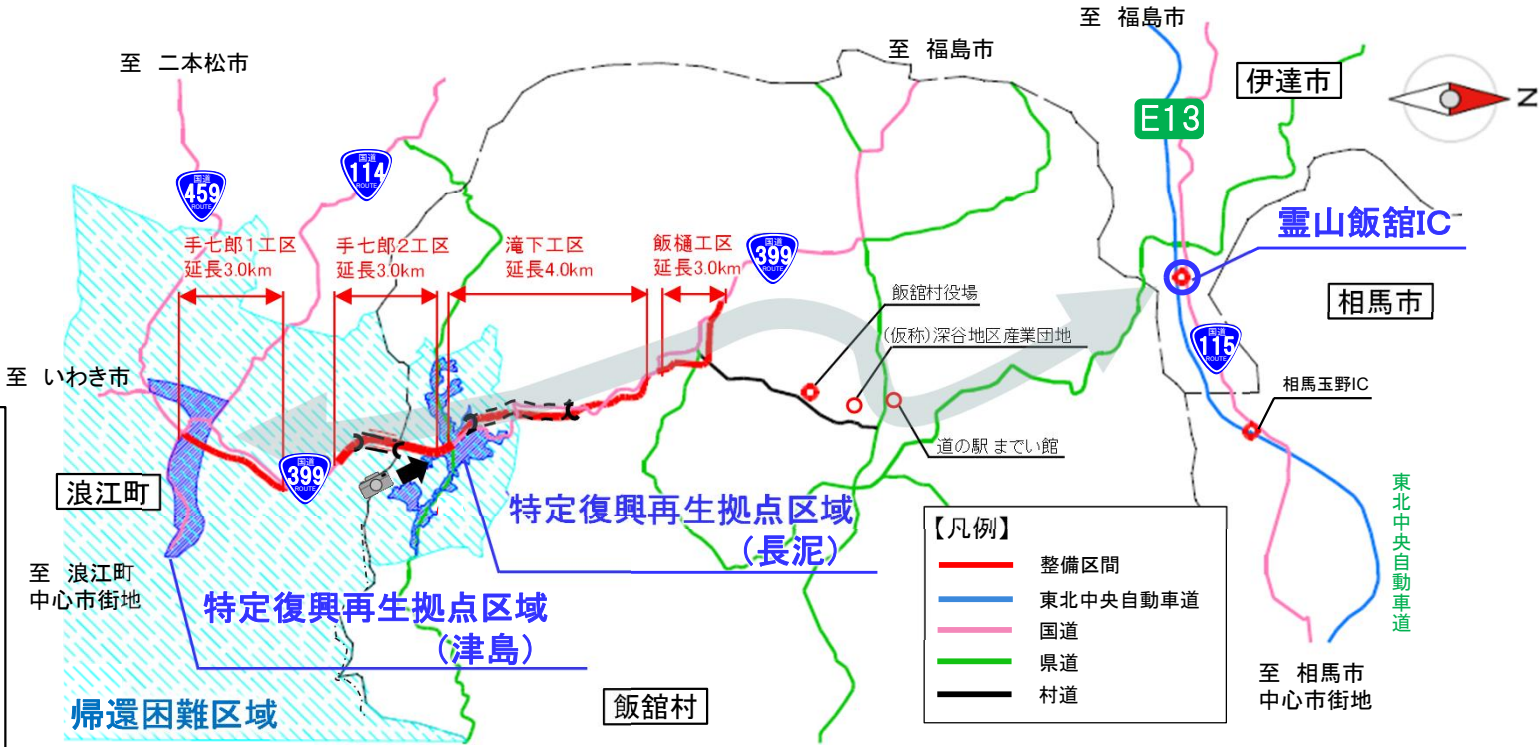


《諸元等》

計画名：復興を支え、災害に強い道路整備の推進 (復興基本方針関連(復興))
事業主体：福島県
令和8年度配分額：16.8億円 (事業費)

《代表箇所》

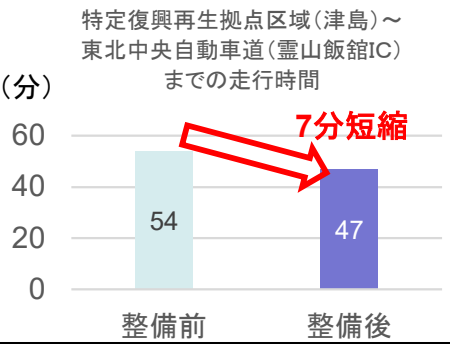
路線名：国道399号
事業区間：福島県双葉郡浪江町大字津島～相馬郡飯館村大字飯樋
事業主体：福島県
延長：13.0km
事業着手年度：令和8年度



■幅員狭小、線形不良状況(手七郎2工区)



■走行時間(福島県の試算による)



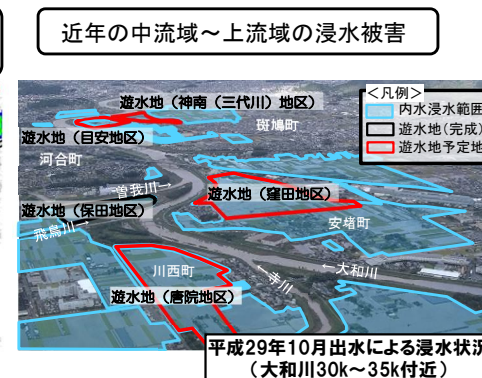
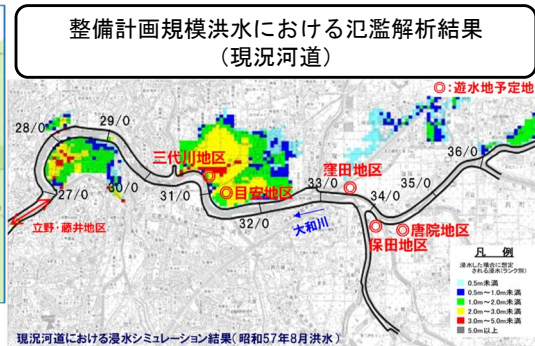
■地元自治体からの期待の声

・交流人口の拡大等のため、東北中央自動車道から国道399号沿線へのアクセス向上が必要であり、霊山飯館IC～特定復興再生拠点区域(津島)を中心として、幅員狭小な区間や屈曲箇所の解消が期待されます。

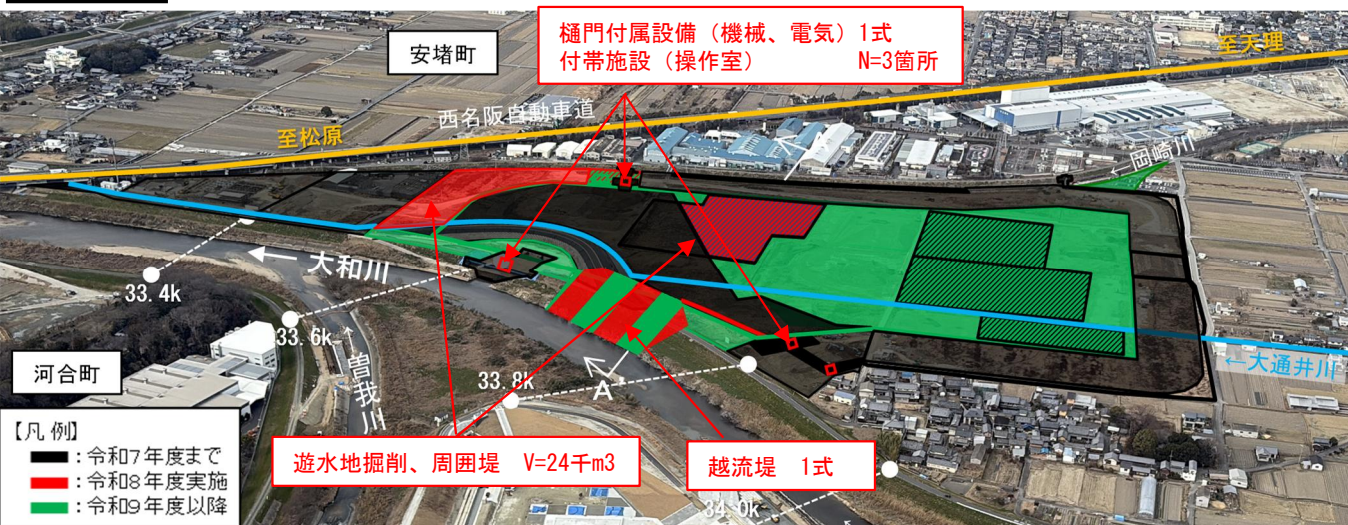
- 大和川水系大和川等では、高度経済成長期以降に流域の開発が急速に進展。昭和57年8月、平成19年7月及び平成29年10月洪水の水害など、奈良県域で甚大な浸水被害が繰り返し発生していることから、特定都市河川浸水被害対策法の改正後、全国初となる特定都市河川の指定を行い「流域治水」を本格的に推進。
- 令和8年度当初予算により窪田地区の遊水地整備を推進し、流域全体の治水安全度向上を図る。

事業内容

令和8年度配分額(事業費):25.4億円
 令和8年度実施内容 :越流堤、周囲堤、付帯施設等



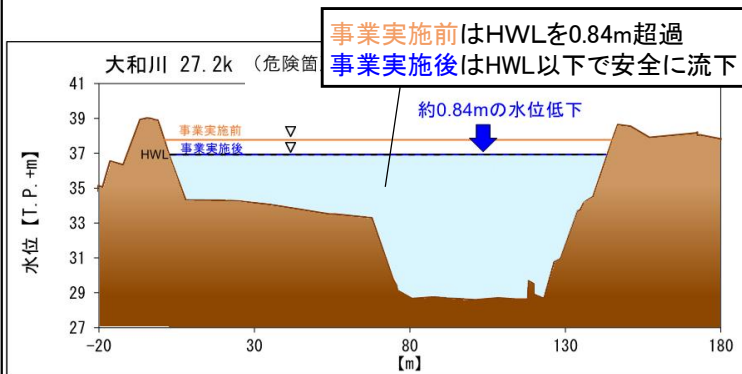
平面図 窪田地区における遊水地整備



効果

遊水地の整備及び下流の河道掘削により、大和川の水位低下を図り、氾濫による浸水被害を防止するとともに、内水を取り込む遊水地とすることで、内水による浸水被害も軽減する。

○河道掘削と遊水地完成による水位低減効果



※上記は昭和57年8月洪水と同規模の洪水が発生した場合、河道掘削と遊水地完成による水位低減効果のシミュレーション結果を示している。

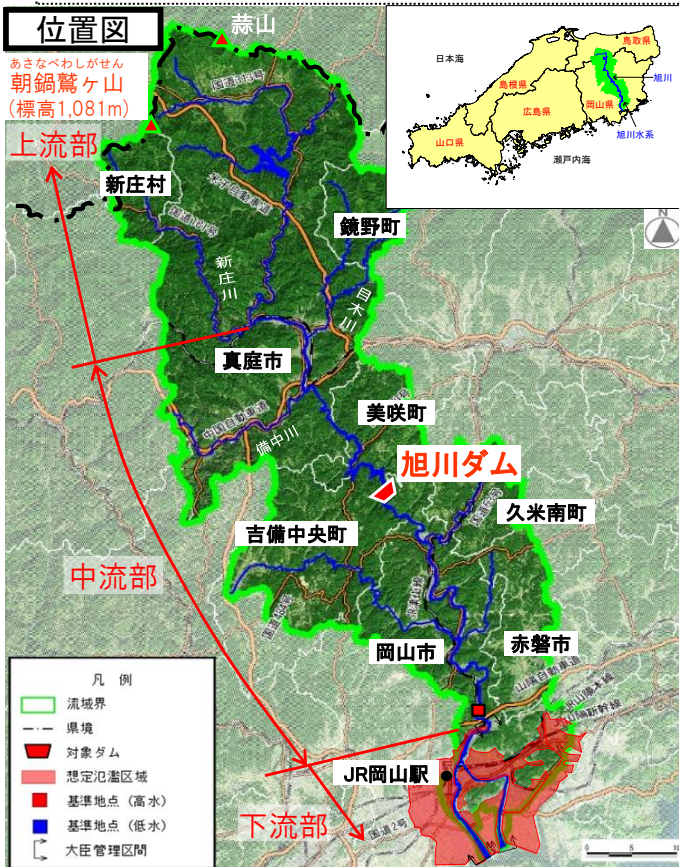
- 令和8年度から新規に建設段階に移行し、ダム建設を推進する。
- 既存旭川ダムの下流にダムを新設することで、貯水池を有効活用しつつ洪水調節容量を23,000千 m^3 から25,000千 m^3 に増加する。
- 併せて、放流設備を増強し、事前放流により利水容量の一部を洪水調節へ活用することで、洪水調節機能の向上を図る。

事業内容

令和8年度配分額(事業費):6.5億円

令和8年度実施内容 : 環境調査、環境影響評価、地質調査、
用地調査、ダム本体実施設計等

- 場所: (左岸)岡山県岡山市 (右岸)岡山県加賀郡吉備中央町
- 目的: 洪水調節機能の向上(旭川の洪水被害軽減)、洪水調節容量 23,000千 m^3 → 25,000千 m^3
事前放流による利水容量の一部活用
- 諸元: ダム高 約 48 m、総貯水容量 約 59,000千 m^3



1. 既存貯水池の活用
2. 放流設備の増強
3. 利水容量の活用
4. 洪水調節方式変更

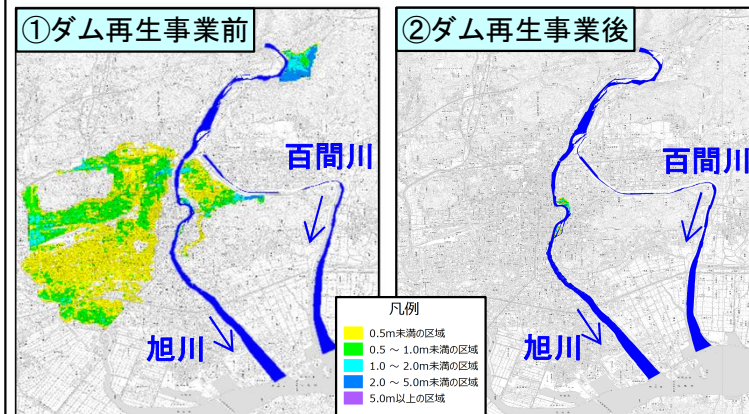
旭川ダム(現行)	旭川ダム(再生後)
洪水時最高水位 EL: 110.0m	洪水時最高水位 EL: 110.4m
洪水調節容量 23,000千 m^3	洪水調節容量 25,000千 m^3 (23,000千 m^3 +2,000千 m^3)
洪水貯留準備水位 EL: 103.5m	
利水容量 28,772千 m^3	利水容量 28,772千 m^3
堆砂位EL: 88.0m	

・事前放流により利水容量の一部を洪水調節へ活用
・河川整備計画においては4,000千 m^3 を見込む

貯水池容量配分図

効果

- 旭川水系河川整備計画【大臣管理区間】(変更)の目標規模(年超過確率1/40確率相当)の洪水を想定した場合、浸水世帯数約63,000世帯、浸水面積約2,700haの被害が想定されるが、旭川ダム再生事業により浸水被害の軽減がみられる。



項目	想定被害 (ダム再生事業前)	想定被害 (ダム再生事業後)
浸水世帯	約 63,000世帯	約 33世帯
内) 床上浸水	約 27,500世帯	約 19世帯
浸水面積	約 2,700ha	約 14ha

※河川整備計画完了時点の想定河道でのダム完成前後の比較

【課題・背景等】

○高知港・高知港海岸は、近い将来発生が予想される南海トラフ地震による広域地盤沈下と液状化に伴う海岸保全施設の倒壊が想定されている。加えて、広範囲に広がるゼロメートル地帯もあいまって、大規模かつ長期的な浸水被害の発生が懸念されることから、防波堤の粘り強い化や耐震対策、既設堤防のかさ上げ等を実施し、「三重防護」による対策をより一層推進する。

事業内容・効果

令和8年度配分額(事業費):34.7億円

○高知港・高知港海岸において、港湾施設(防波堤)・海岸保全施設(堤防等)の整備を実施。

第1ライン
第一線防波堤(港湾施設)

【効果】
・津波エネルギーの減衰
・高知新港の港湾機能の確保

第2ライン 湾口地区
津波防波堤、外縁部堤防等

【効果】
・津波の侵入や北上の防止・低減

第3ライン 浦戸湾地区
内部護岸等

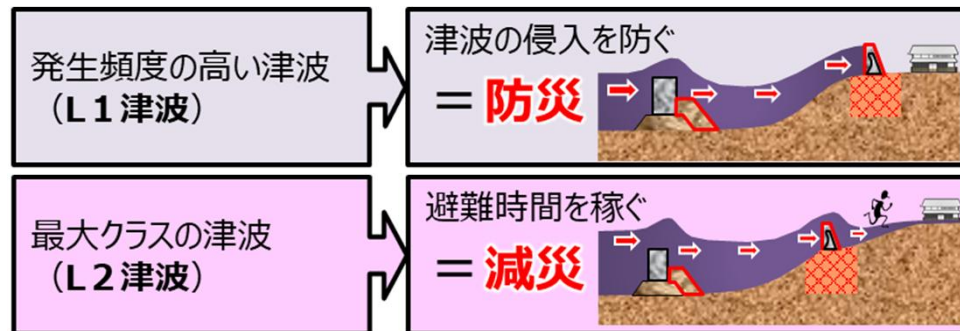
【効果】
・護岸の倒壊や背後地浸水の防止等

- 凡例
- 第1ライン(港湾施設)
 - 第2ライン
 - 第3ライン
 - 直轄施工箇所
 - 高知県施工箇所

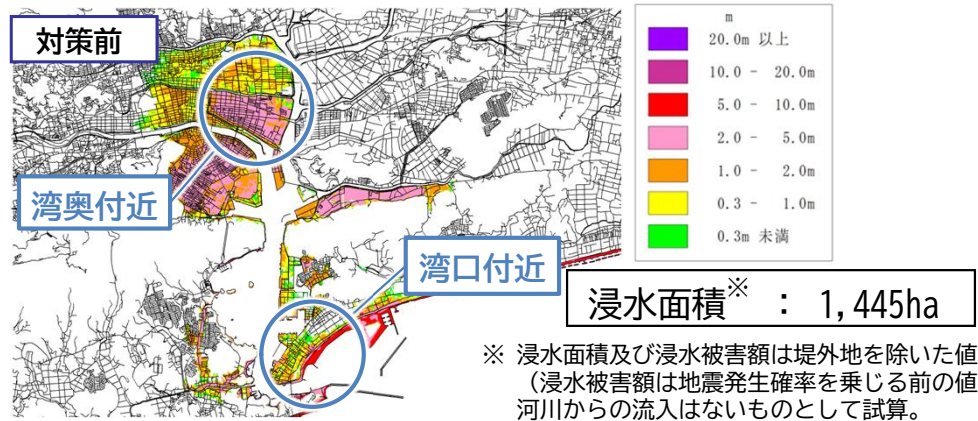


○発生頻度の高い津波(L1津波)による背後地の浸水被害を防止。【浸水被害額[※]2兆3,667億円 → 0億円】
○最大クラスの津波(L2津波)に対し、避難時間を確保。【到達遅延効果:湾口付近 5分、湾奥付近 90分】

■津波に対する防護効果のイメージ



■発生頻度の高い津波(L1津波)による津波浸水想定図(最大浸水深)



※ 浸水面積及び浸水被害額は堤外地を除いた値。(浸水被害額は地震発生確率を乗じる前の値。)河川からの流入はないものとして試算。

○災害時においても速やかに緊急車両や一般車両の通行を確保するため、近畿自動車道紀勢線において、調査設計、用地買収、改良工事、橋梁上部工事、舗装工事等を実施し、早期の開通に向けて事業を推進。このうち、すさみ串本道路においては、令和9年夏の開通に向けて事業を推進。

事業内容・効果

《位置図》



《諸元等》

令和8年度配分額(事業費): 137.5億円

新宮紀宝道路: 4.4億円
 新宮道路: 3.3億円
 串本太地道路: 18.0億円
 すさみ串本道路: 111.8億円

《被災状況等》

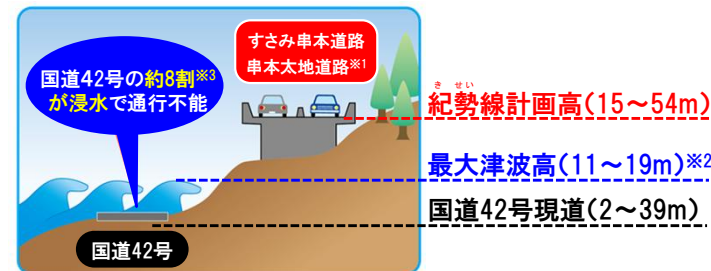


① 法面崩落の状況(R4.6) [串本町上浦地先]



② 越波の状況(R5.8) [串本町姫地先]

■イメージ図(道路高と最大津波高の関係)



(※1) 新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号は、内陸を通るため津波被害は想定されていない
 (※2) 出典: 南海トラフの巨大地震による浸水想定(H25.3 和歌山県)
 (※3) 串本太地道路、すさみ串本道路に並行する国道42号のうち、最大津波高(H25和歌山県推定)と現道高を比較し最大津波高より低い区間の延長割合

《平面図》



《効果》

- 並行道路である国道42号は、南海トラフ巨大地震に伴う津波による浸水が予測されている。また、法面崩落や越波による全面通行止めをH27～R6年度で12回(262時間)実施。
- 近畿自動車道紀勢線を整備することで、津波に対して十分な高さを確保し、大規模災害時における緊急輸送道路として活用するとともに、越波等の被災リスクを回避。

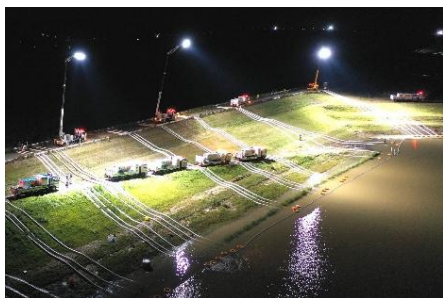
- 激甚化している災害に対し、迅速かつ円滑な災害対応を実施するため、災害対策用機械の整備を実施。
- TEC-FORCEや災害対策本部における災害対応の一層の迅速化を図るため、衛星インターネット装置やDiMAPS等のデジタル技術を活用。

事業内容

【災害対策用機械の整備】

令和8年度配分額(事業費): 29.2億円の内数

令和8年度実施内容 : 災害対策用機械の整備



排水ポンプ車・照明車による緊急排水
(令和元年東日本台風)

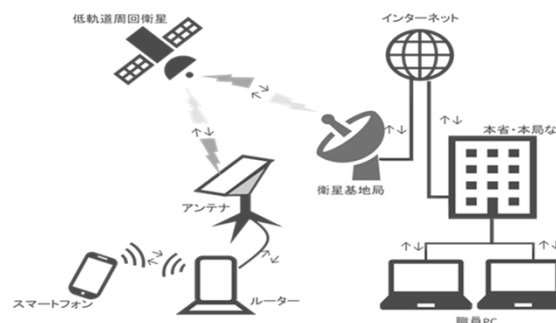


照明車による救命救助の支援
(令和6年台風第10号)

【迅速な災害対応のための情報収集・集約機能の確保】

令和8年度配分額(事業費): 29.1億円の内数

令和8年度実施内容 : 情報集約に係るシステム・機器の運用



衛星インターネット装置を活用した通信確保



DiMAPSによる災害情報の集約

効果

○ 老朽化した災害対策用機械を更新することで、機能低下を防ぎ、災害発生時に確実に機械を運用できる体制が確保される。

○ 運用中の故障リスクを低減し、広域派遣も含めた迅速かつ確実な災害対応力が確保される。

○ デジタル技術の活用により、被害の全容把握の迅速化を図る。

○ 被害状況等に応じた人的・物的資源の配置などが可能となり、より適切かつ迅速な支援や二次災害の防止、復旧段階への早期移行を図る。

○ 集約した被害情報等を関係機関（道路例：消防・警察・自衛隊等、道路利用者等）にも迅速に提供することで、より一体的な災害対応を実現。

中川流域下水道施設リダンダンシー強化事業（埼玉県中川流域）

補助【下水道】

○ 令和8年度から埼玉県において、事故発生時に多数の地域住民に重大な影響を及ぼす管路（重要管路）のうち、災害・事故後に迅速に機能を確保することが容易でない管路である中川流域下水道中央幹線下流部の複線化事業を推進する。

事業内容

令和8年度配分額(事業費): 10.0億円

令和8年度実施内容:
発進立坑築造等



埼玉県八潮市で発生した道路陥没

位置図

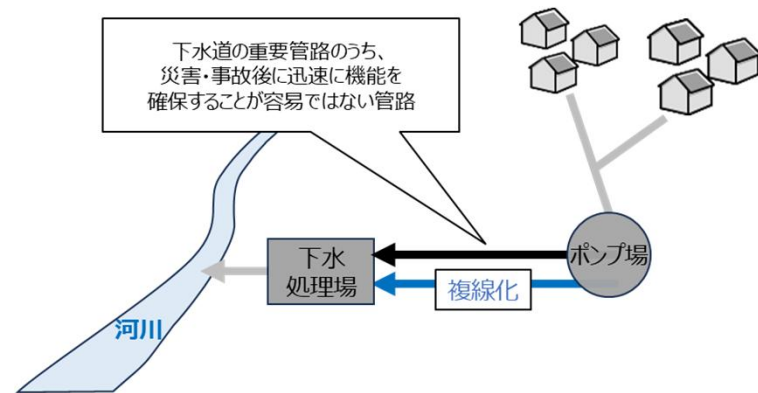
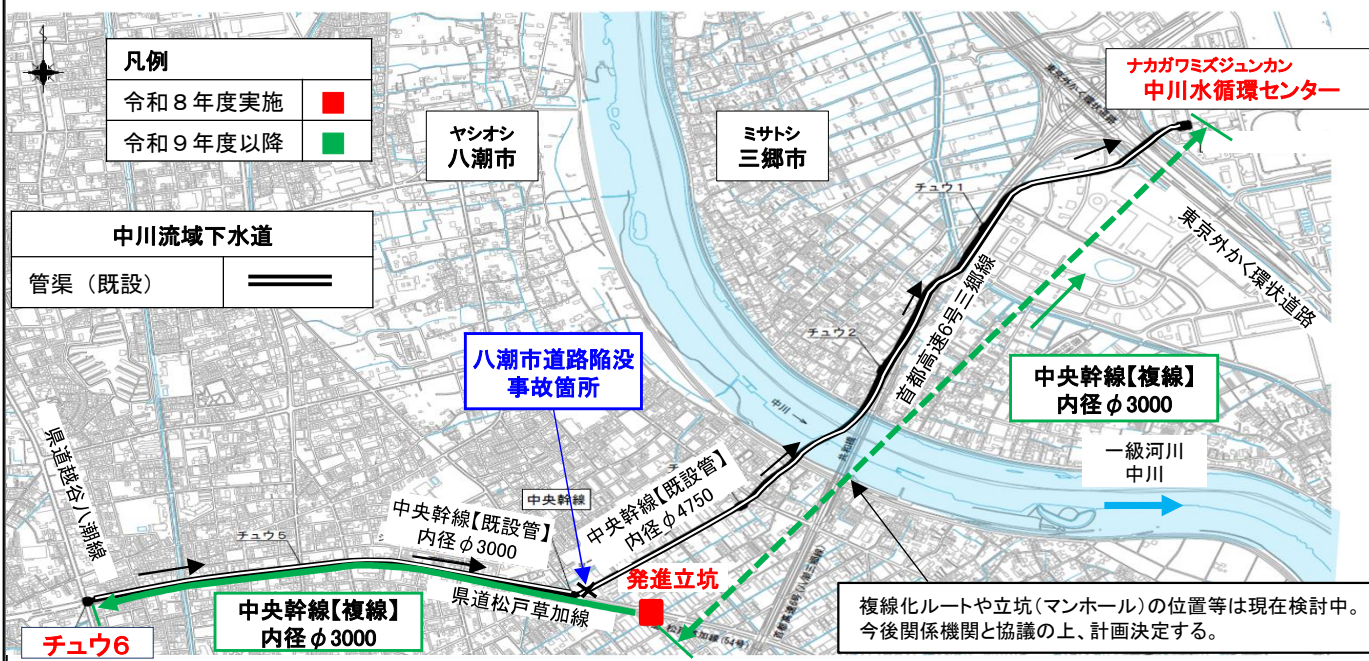


工事位置
(埼玉県中川流域)

効果

【リダンダンシーの確保】

- 複線化により、流量が多く、常時水位の高い管路の水位を下げる。
- これまで水位が高く困難であった下水道管路の点検、調査、修繕や改築工事等を適切に実施し、下水道管路の破損等を未然に防ぐ。



下水道のリダンダンシー確保のイメージ図

複線化ルートや立坑(マンホール)の位置等は現在検討中。今後関係機関と協議の上、計画決定する。

- 新潟大堰は信濃川水系信濃川の関屋分水路河口部に位置し、洪水による新潟市中心市街地への浸水被害や日本海からの塩水遡上被害を防ぐ役割を果たす重要施設である。
- 分水路通水から54年が経過し、日本海の激しい波浪の影響による老朽化が著しく、一部、ゲートを開閉するワイヤロープのシーブ(滑車)が塩害腐食し回転不良が生じており、ワイヤロープが損傷してゲート開閉操作不能に陥る恐れがある。
- このため、シーブ軸の更新に合わせて、耐食性の高いステンレス鋼に改良し耐久性と施設の信頼性を向上させ、地域の安全に貢献する。

事業内容

令和8年度配分額(事業費):0.6億円
 令和8年度実施内容 :主ゲート5号シーブ交換

新潟大堰全景及び冬期波浪の様子



位置図



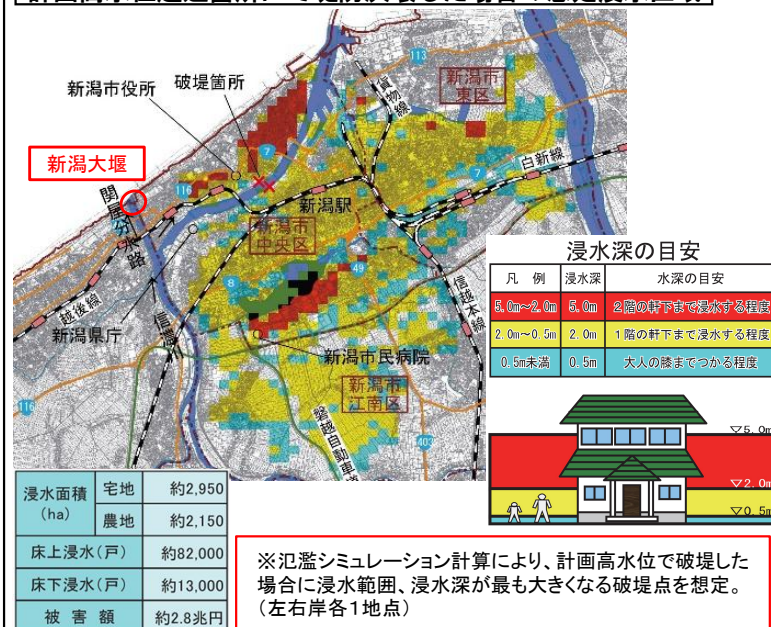
効果

関屋分水路は新潟市の中心市街地、鉄道及び道路交通網、行政機関等の主要施設を洪水被害から守っている。

新潟大堰が機能しない場合、洪水時に信濃川本川に洪水流が集中することで、新潟市中心部で越水や破堤等が発生し甚大な被害となる恐れがある。

新潟大堰ゲート設備を改善することで新潟市街地の浸水被害の防止を図り、地域の安全安心を確保する。

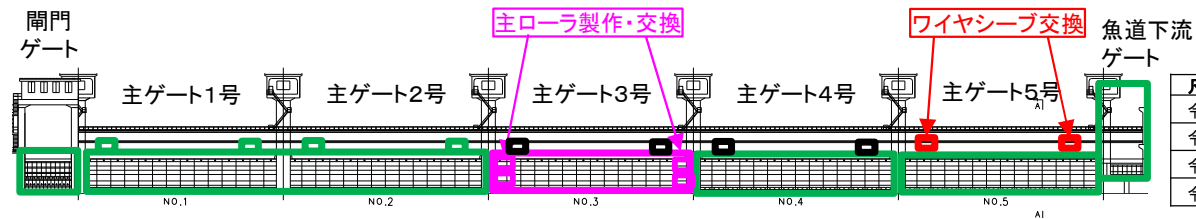
計画高水位超過箇所にて堤防決壊した場合の想定浸水区域



改良



正面図



凡例	
令和7年度歳出まで	■
令和7年度補正予算	■
令和8年度歳出予算	■
令和9年度以降	■

- 水道管の老朽化による漏水が増加しており、有収率(料金収入の対象となる水の割合)の向上が課題となっている。漏水を発見するためには、膨大な延長の管路に対して、人の耳で漏水の音を聞く音聴調査が必要であることから、多大な費用と調査期間を要する。
- 施設の老朽化や、管理に精通した熟練職員の減少が進む中、デジタル技術を活用し、メンテナンスの効率を向上させる「上下水道DX」の推進が重要。
- 高知県において複数市町村から導入したいと声があったことから、各市町村を対象とした人工衛星やAIを活用した漏水調査の勉強会を実施し、最終的に県内7市町が人工衛星を活用した漏水調査を令和8年度に導入予定。

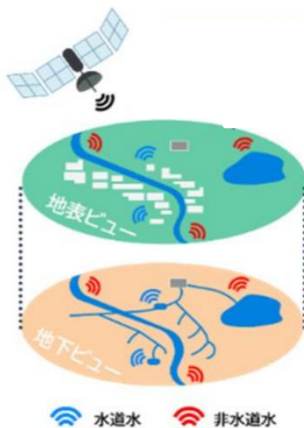
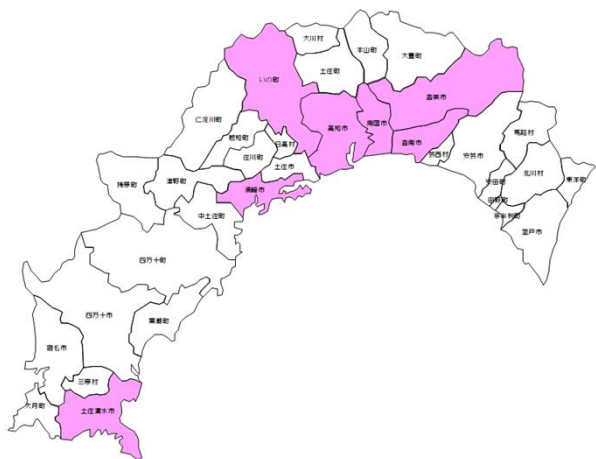
事業内容

令和8年度配分額(事業費) : 6.4億円の内数

令和8年度実施内容 : 広域的なデジタル技術を活用した漏水調査

＜DX技術を活用した漏水調査導入予定市町村＞

高知市、南国市、須崎市、土佐清水市、
香南市、香美市、いの町



出典: 令和8年度上下水道関係予算の概要

効果

- 従来の音聴調査や路面調査は、人手・時間・熟練技術が必要だったが、人工衛星を活用した漏水調査の導入により、漏水の可能性が高いエリアを事前に絞り込めるため、限られた人員で効率的に漏水対策が可能。
- 複数市町で導入することにより、導入コストの削減が可能。

【国民の安全・安心の確保】通学路等の交通安全対策の推進

一般国道153号 小田木歩道整備(愛知県豊田市小田木町)

直轄 【道路】

- 当該地域は、小学校・中学校の校区が広く、バス通学となっているが、バス停までの歩道が未整備であり、危険な状況となっていることから、通学路合同点検においても対策必要箇所^{おたぎ}に選定されている。
- 道路利用者の安全・安心の確保を図るため、国道153号小田木地区^{おたぎ}において歩道整備を実施し、効果的な交通安全対策を推進する。

事業内容・効果

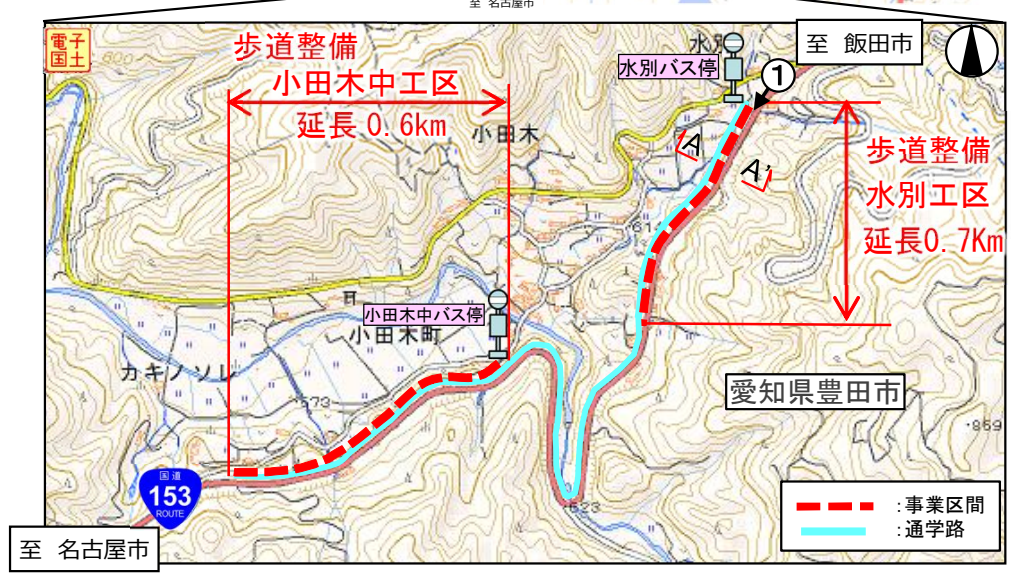
《位置図》



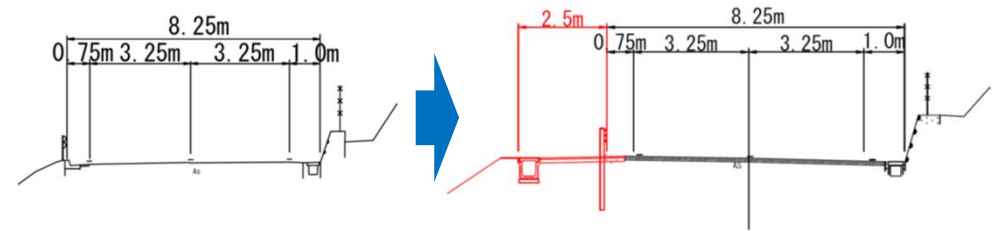
《諸元等》
 令和8年度配分額 : 0.5億円
 (事業費)



《平面図》



《対策イメージ》



《現地状況写真》



①未対策

《対策イメージ》



歩道および防護柵を設置

中九州横断道路 一般国道57号 大津～下硯川間

○生産性の高い物流ネットワークを構築するため、中九州横断道路(大津～下硯川間)において調査設計、用地買収、改良工事、橋梁上下部工事を実施し、早期の開通に向けて事業を推進。

事業内容・効果

《位置図》

一般国道57号
大津道路
大津熊本道路(大津西～合志)
大津熊本道路(合志～熊本)
熊本環状連絡道路

《諸元等》

令和8年度配分額(事業費): 145.9億円

大津道路: 3.0億円
大津熊本道路(大津西～合志): 9.0億円
大津熊本道路(合志～熊本): 132.3億円
熊本環状連絡道路: 1.6億円



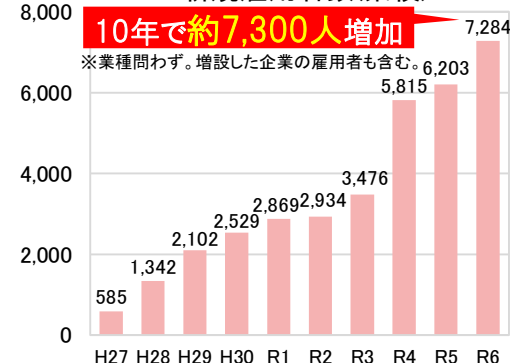
《平面図》



▼新規立地企業数(累積)



▼新規雇用者数(累積)



▼沿線への世界最大手半導体メーカーの進出(R6.2.24開所)



《効果》

○大津道路、大津熊本道路、熊本環状連絡道路沿線地域※は、製造品出荷額が県内第1位の工業地域であり、半導体関連工場や二輪四輪車関連工場等が集積。新たな工業団地の開発も進んでいる。※: 菊池市、合志市、菊陽町、大津町

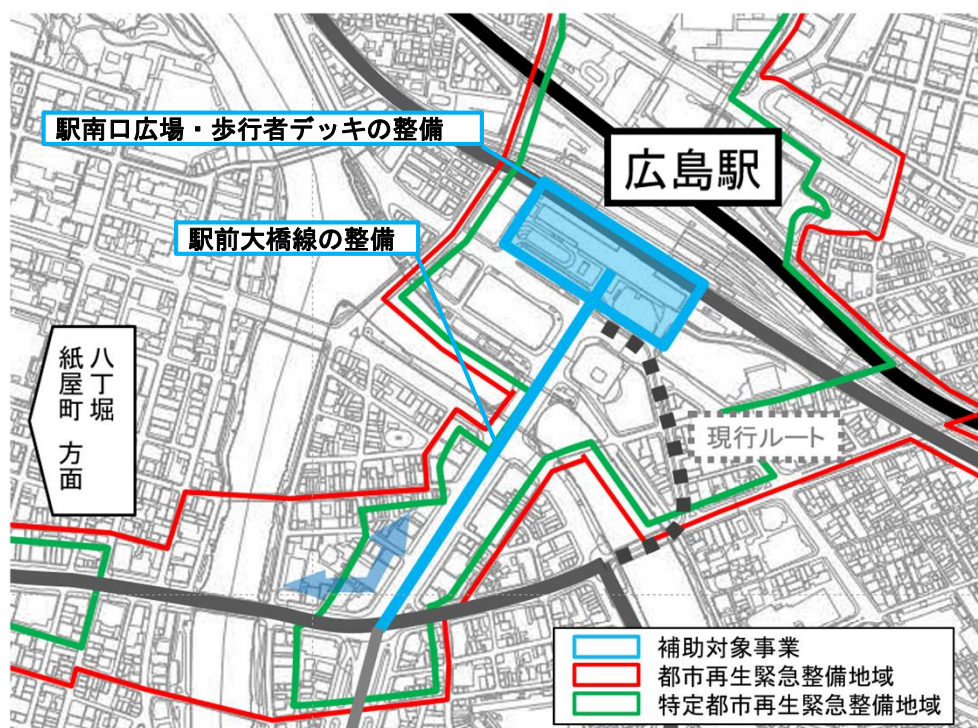
○広域道路ネットワーク整備により、走行性の向上と所要時間の短縮が図られ、沿道地域の更なる産業発展、地域活性化に期待。

【課題・背景等】

- 国際的な都市間競争が激しさを増すなか、今後も我が国の経済の牽引役として期待される拠点都市において、国際競争力を高めるため、道路や鉄道施設等の重要インフラや市街地開発事業等の都市基盤整備を重点的かつ集中的に支援し、民間投資を促進することが重要である。
- 本地域においては、市内中心部とのアクセス性の向上及び交通結節機能の強化を図るとともに、周辺の民間開発と連携し、歩行者の回遊性を向上させ、にぎわいの創出を図り、都市の国際競争力を強化する。

事業内容

令和8年度配分額(事業費):30.3億円



広島都心地域

効果

路面電車の乗り入れや駅前広場、歩行者デッキの整備を進め、市内中心部とのアクセス性及び公共交通機関の乗換利便性の向上や、回遊性向上によるにぎわいの創出により、民間投資を呼び込み、都市の国際競争力の強化を促進する。



歩行者デッキ整備イメージ

広島駅南口完成イメージ

【課題・背景等】

- 我が国の国際競争力の強化や急速な航空需要の増大に対応するため、拠点空港としての機能拡充を推進する必要がある。
- 特に、訪日外国人の約9割が航空機を利用して訪日するため、2030年に訪日外国人旅行者6,000万人の受入対応等の観点から、空港アクセスの向上は重要な課題である。

事業内容

令和8年度配分額(事業費):423.1億円

- ▶ 機能拡充に向けて、アクセス利便性向上を図るため、京急空港線引上線及びJR東日本羽田空港アクセス線の基盤施設整備等。

羽田空港平面図



効果

- 京急空港線引上線の整備により、品川駅～羽田空港第1・第2ターミナル駅間の運行本数を増加(1時間当たり6本から9本に増加)。
- JR東日本羽田空港アクセス線の整備により、北関東方面と羽田空港とのアクセス利便性向上(東京駅から乗り換え無しで約18分でアクセス可能)。

【空港アクセス鉄道計画路線図】

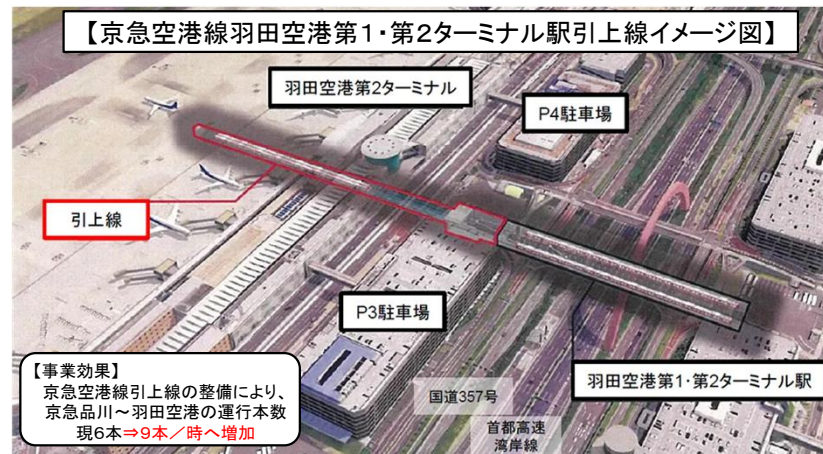


【事業効果】
JR東日本羽田空港アクセス線の整備により、東京～羽田空港の所要時間短縮⇒運行本数4本/時

東京駅～羽田空港	所要時間	乗換
東京モレール経由	約28分	1回(浜松町)
京浜急行経由	約33分	1回(品川)

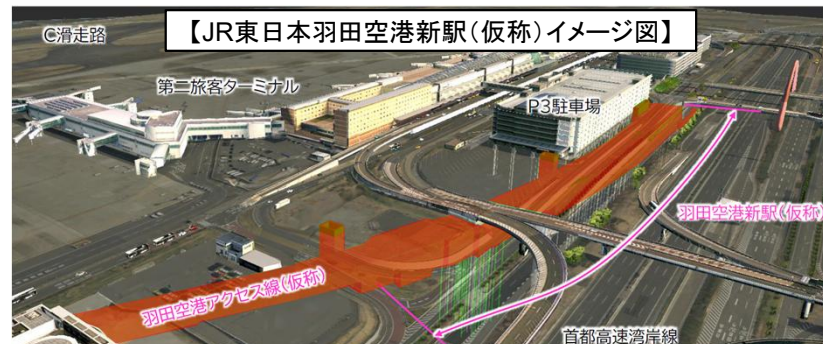
JR経由	約18分	なし
------	------	----

【京急空港線羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線イメージ図】



※資料提供：関東地方整備局、東京航空局及び京浜急行電鉄株式会社より、一部加筆

【JR東日本羽田空港新駅(仮称)イメージ図】



※資料提供：東日本旅客鉄道株式会社より

【課題・背景等】

- 横浜港のコンテナターミナルは大黒ふ頭地区・本牧ふ頭地区・南本牧ふ頭地区の3地区に分散し、積み替え時の横持ちが発生していることから、大黒ふ頭地区については、主に自動車を取り扱うふ頭に利用転換し、ふ頭の再編・集約を図ることにより利便性の向上を図る。
- また、大型の船舶が複数同時に接岸できる大水深岸壁を南本牧ふ頭地区・新本牧ふ頭地区・本牧ふ頭地区に整備し、国際コンテナ戦略港湾としての拠点性を強化する。

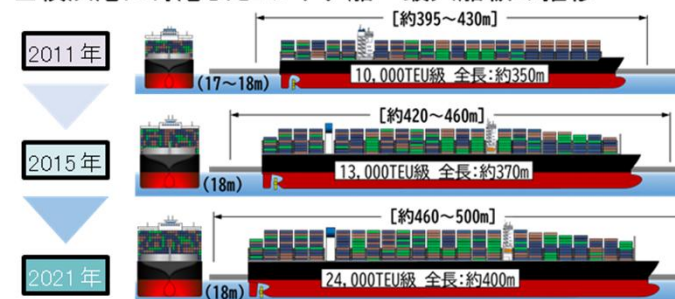
事業内容・効果

令和8年度配分額(事業費): 229.8億円



- 港湾機能の再編・集約を図ることにより、利便性を向上
- コンテナ船の大型化に対応した大水深コンテナターミナルを整備することで、我が国の国際競争力を強化

■横浜港に寄港したコンテナ船—最大船級の推移



※港湾の施設の技術上の基準・同解説等を参考に記載
 ()内は必要な岸壁水深、[]内は係留に必要な岸壁延長

■本牧ふ頭に入港する大型コンテナ船



■本牧CT D4/D5コンテナターミナル(整備前)



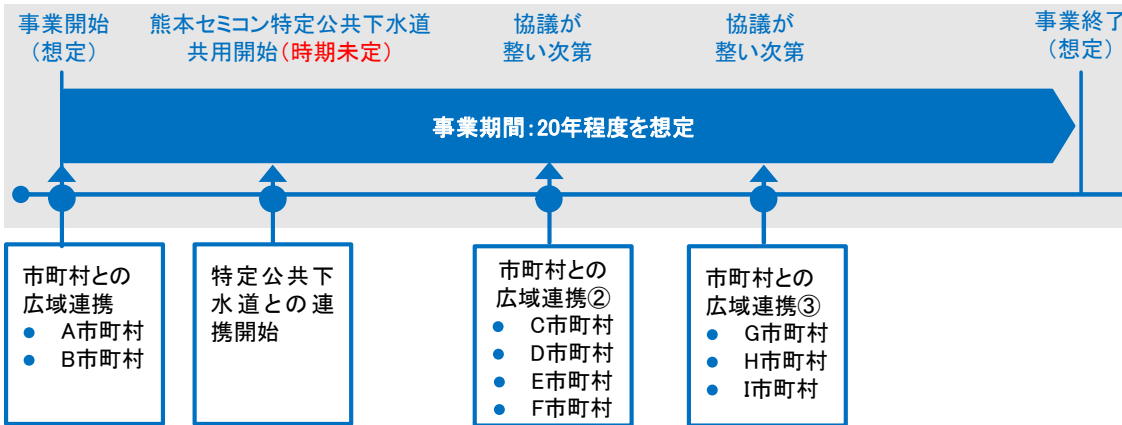
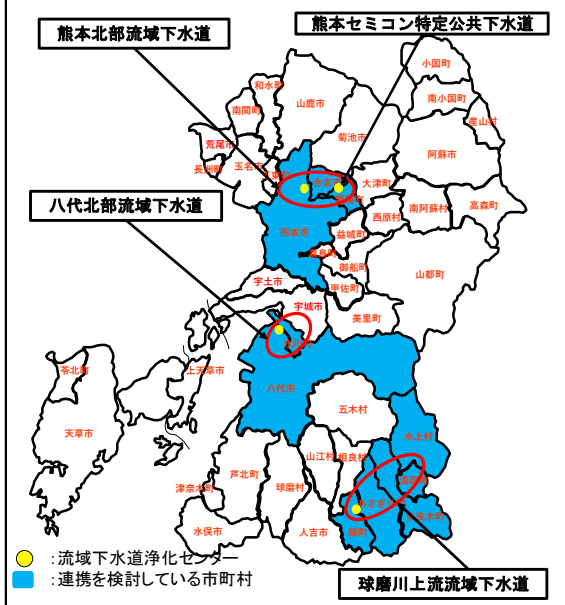
- 熊本県流域下水道では、「PPP/PFI推進アクションプラン」に基づき、レベル4(公共施設等運営事業:コンセッション)の検討を行い、下水道事業の最適・効率化を推進する。
- 熊本県における半導体関連工場の排水を処理する「熊本セミコン特定公共下水道」の維持管理や、流域関係市町村施設(流域関連公共下水道、集落排水等)との広域連携(広域かつ分野横断的な枠組み)を含めた水の官民連携(WPPP)の導入を目指す。

事業内容

位置図

令和8年度配分額(事業費):
13.7億円の内数

令和8年度実施内容:
水の官民連携(WPPP)検討
※レベル4・広域連携



効果

- ・(コンセッションでの効果)
コスト削減、民間資金やノウハウの導入
県流域下水道及び熊本セミコン特定公共下水道

下水道事業	処理場	ポンプ場	管路	その他
熊本北部	熊本北部浄化センター	清水、弓削	幹線管路(付帯設備含む)	小水力発電設備
球磨川上流	球磨川上流浄化センター	錦、免田、多良木	幹線管路(付帯設備含む)	放流ゲート
八代北部	八代北部浄化センター	砂川、千丁、宮原	幹線管路(付帯設備含む)	幹線放流ゲート
熊本セミコン特定公共	熊本セミコン浄化センター(仮称)	-	-	-

- ・(広域連携での効果)
熊本セミコン特定公共下水道及び関係市町村との連携を含めた、流域全体での下水道事業の最適・効率化によるコスト削減、施設の管理・運営に係る技術・人材の補完、関係市町村での水の官民連携(WPPP)導入に係る検討・発注の負担軽減

流域関係市町村

流域名	市町村名	流域名	市町村名	流域名	市町村名
熊本北部	熊本市	球磨川上流	錦町、多良木町	八代北部	八代市
	合志市		湯前町、水上村		氷川町
	菊陽町		あさぎり町		

地域居住機能再生推進事業(蘭東・白鳥台地区)

補助

【課題・背景等】

- 整備地区における公営住宅団地は、昭和40年代に大量供給され、建設後30年以上が経過し、老朽化が進み、住戸が狭小で、バリアフリー化などが困難であるため、早期の建替や計画的な改善等が必要である。
- 市営住宅のほとんどが風呂なし住宅であるため、建替え及び改善が必要である。

事業内容

令和8年度配分額(事業費): 6.0億円



《整備前イメージ》

はくちょうだい

白鳥台2丁目団地

【R7建設棟】

地域区分: 3

外皮平均熱貫流率(UA値): 0.23~0.28

(断熱等級5相当)

BEI: 0.73~0.77

(一次エネルギー消費量等級5相当)

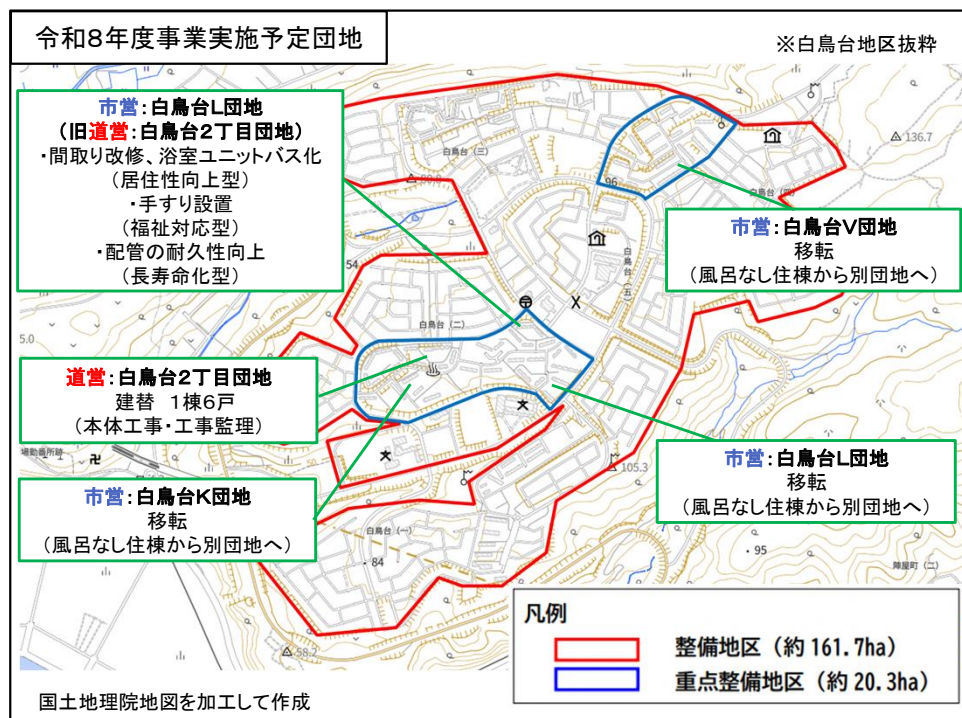
《整備後イメージ》

【建替】

5棟124戸(市営)



5棟30戸(道営)



効果

- 老朽化した公営住宅を建替え、良好な居住環境を確保するとともに、省エネに配慮し、ZEH水準の公営住宅を整備する。
- 風呂なしの市営住宅の解消を促進するなど、市の住宅施策と連携を図るため、既存道営住宅を市に事業主体変更するとともに、既存市営住宅跡地に道営住宅を再配置する。

【課題・背景等】

- 中百舌鳥駅は1日の乗降者数が約2万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯はホームが混雑(令和6年度実績:23,196人/日)
- 堺市バリアフリー基本構想では、中百舌鳥駅を中心とした地区を重点整備地区として設定しており、鉄道駅のバリアフリー化・ホームドアの整備を推進している

事業内容

令和8年度補当初配分額(事業費):2.52億円

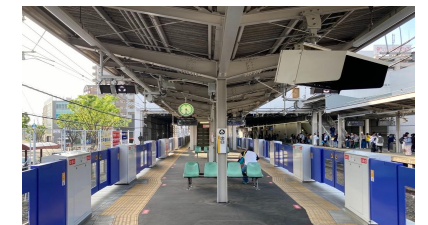
事業内容:ホームドア整備(1・2番線)

事業箇所:南海電気鉄道 なかもず 中百舌鳥駅

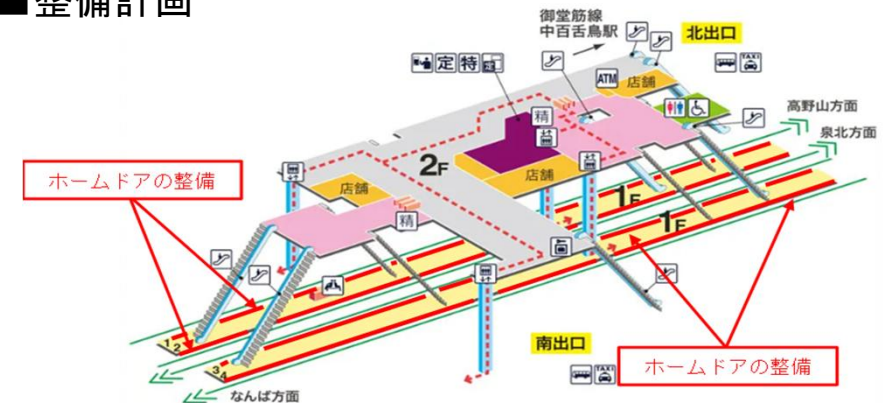


効果

○ホームドアを整備することにより、ホームからの転落や列車との接触事故防止が図られ、全ての鉄道利用者の安全・安心を確保する。



整備計画

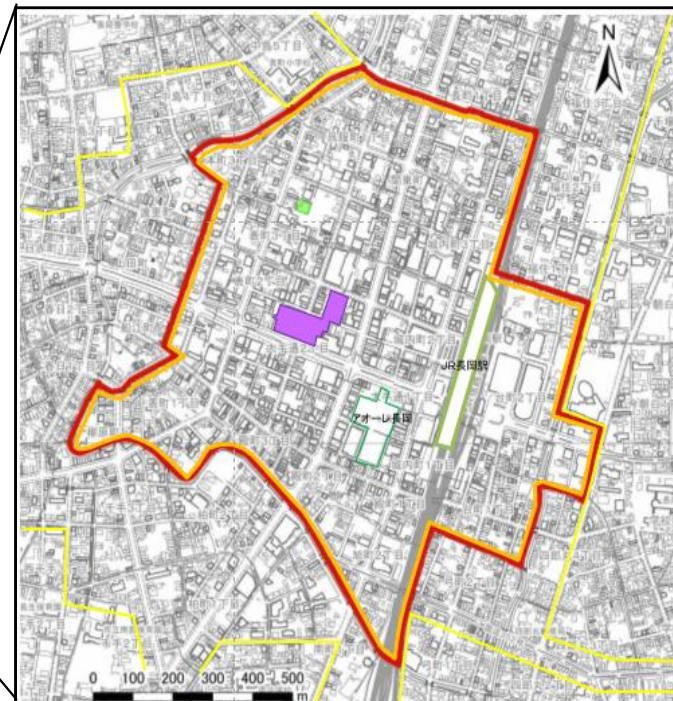
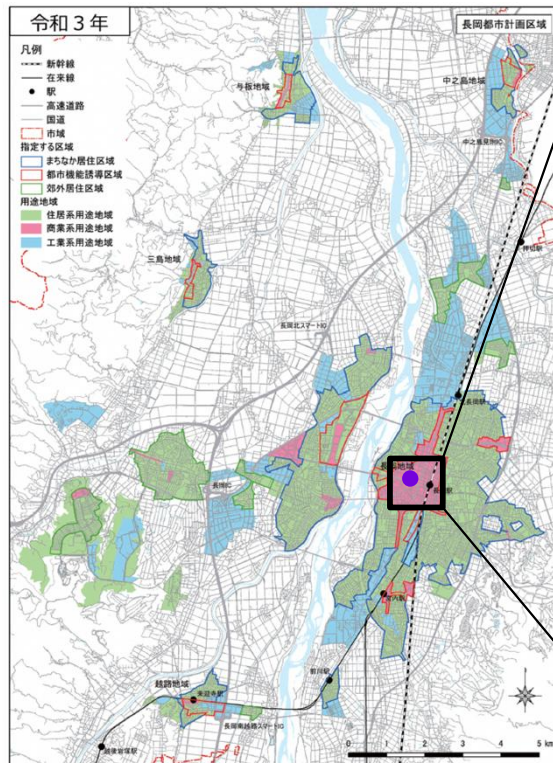


【課題・背景等】

- 本地区は、長岡市の中心市街地であるが、若者が活躍できるまちなかの拠点が不足しており、新たな交流拠点が必要とされている。
- 本事業では、立地適正化計画に基づき、図書館、地域交流センター、観光交流センターを含む、公共施設を集約した複合施設の整備を行うことにより、中心市街地の人口増加や賑わいの創出を図る。

事業内容

令和8年度配分額(事業費): 12.8億円



— 都市再生整備計画区域

複合施設イメージ図

誘導施設(図書館)
高次都市施設(地域交流センター、観光交流センター)



— 支援対象範囲

効果

- 新たな交流拠点となる複合施設の整備を着実に推進することにより、交流促進や地域経済の活性化、持続可能なまちづくりを推進する。

【個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり】 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備
豊橋新城SICアクセス 市道一鍛田大原線、市道石巻萩平町140号線

補助【道路】

〇市道一鍛田大原線、市道石巻萩平町140号線を、東名高速道路 豊橋新城スマートICのアクセス道路として整備することで、地域を支える産業等の生産性向上に寄与し、日本経済の成長につながる道路の整備を推進。

事業内容・効果

《位置図》



《諸元等》

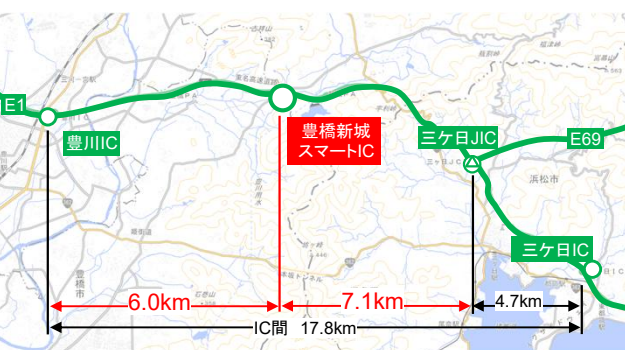
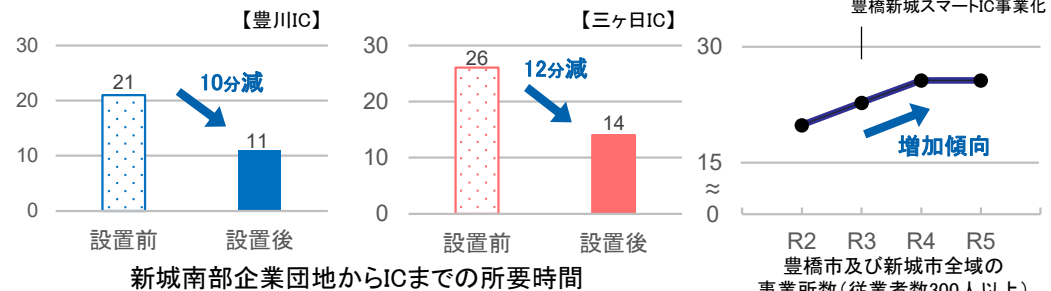
令和8年度配分額（事業費）：2.7億円

《現地状況写真》

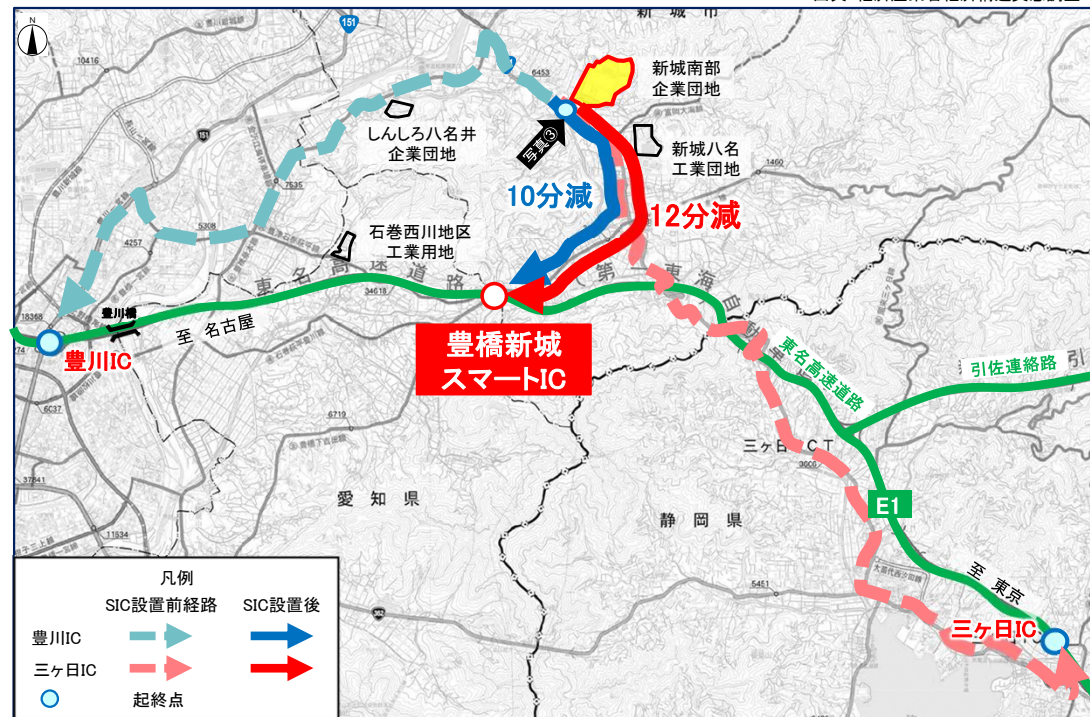
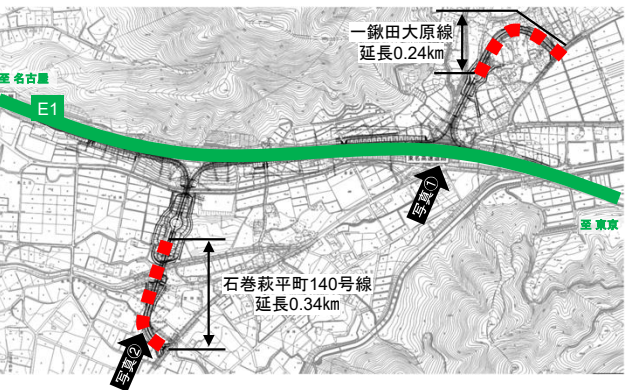


《効果》

〇スマートICの設置によりIC間距離が改善され、併せてアクセス道路を整備することで、工業団地から東名高速道路への所要時間が短縮し、地域の産業活動を支援。



《平面図》



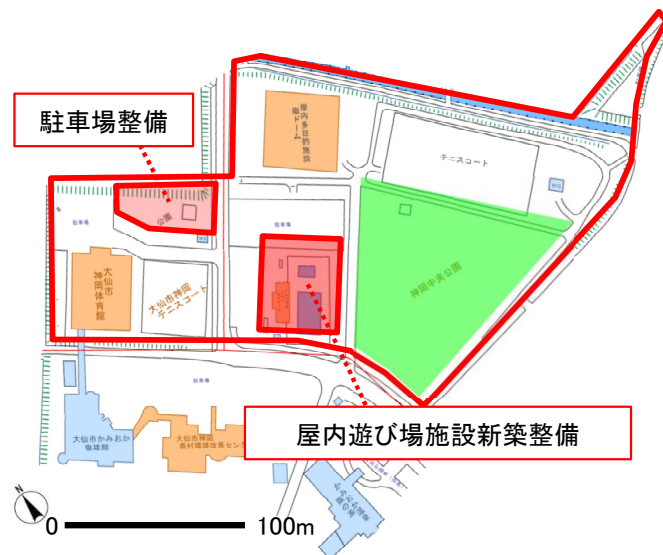
【課題・背景等】

- 神岡中央公園は、芝生を整備した広いオープンスペースを有するほか、大型複合遊具や四阿、築山等が整備されており、子育て世帯の利用が多い公園である。
- 他方で、大仙市は年間平均降雪量が約300cmであり、雨天時も含め、積雪期にこどもが体を動かして伸び伸びと遊べる環境の整備が重要である。
- そのため、当該公園において、「屋内遊び場施設」を整備することで、こどもの遊び場の確保や、親同士・地域住民同士の交流機会の創出を図る。

事業内容

令和8年度配分額(事業費):5.3億円

公園位置図



<完成イメージ>



効果

- 雨天時や積雪期でもこどもが伸び伸びと遊べる「屋内遊び場施設」を整備することで、子育て世帯が一年を通じて訪れることができる都市公園として、さらなる魅力の向上を図る。
- さらには、子育てしやすいまちとしての環境整備を図り、子育て世帯の定住を促進する。

熊本県住宅・住環境整備計画(第4期)

【課題・背景等】

『夢にあふれる豊かな住生活の実現』

- 県民一人ひとりが幸せを実感し、住み慣れた地域で夢を持ち誇りに満ちた暮らしが送れるような居住環境の形成を推進する。
- 良質な公的賃貸住宅ストックの形成のため、公営住宅の整備・改善等を推進する。

事業内容

事業主体：熊本県水俣市
 令和8年度配分額(事業費)：48.8億円の内数

建替団地事例(概要)

水俣市^{まきのうち}宮牧ノ内団地：昭和24～36年度建設
 木造 平屋 70棟 71戸
^{コンクリートブロック}CB造 長屋 6棟 15戸



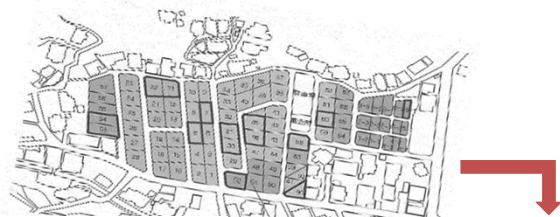
建替前



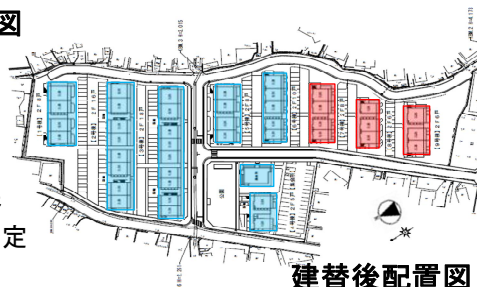
建替中

【建替前】 木造 平屋 70棟 71戸
 CB造 長屋 6棟 15戸

【建替後】 ^{鉄筋コンクリート}RC造2階建て 9棟 85戸



建替前配置図



建替後配置図

■ : 建設済
 ■ : 建設予定

効果

- 公的賃貸住宅におけるユニバーサルデザインに対応した住宅ストックの割合
 - ・2か所以上手すりを設置した割合 44.2%(R5) → 46.5%(R12)
 - ・段差を解消した割合 22.8%(R5) → 26.0%(R12)

コンパクトでネットワーク化された快適で多様なまちづくり(岡山市)

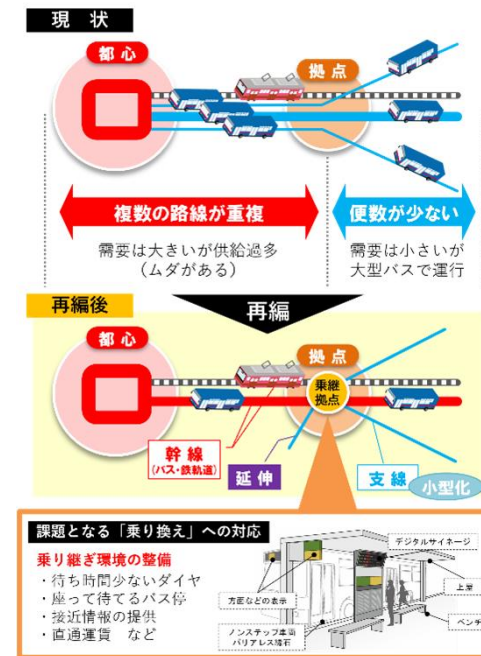
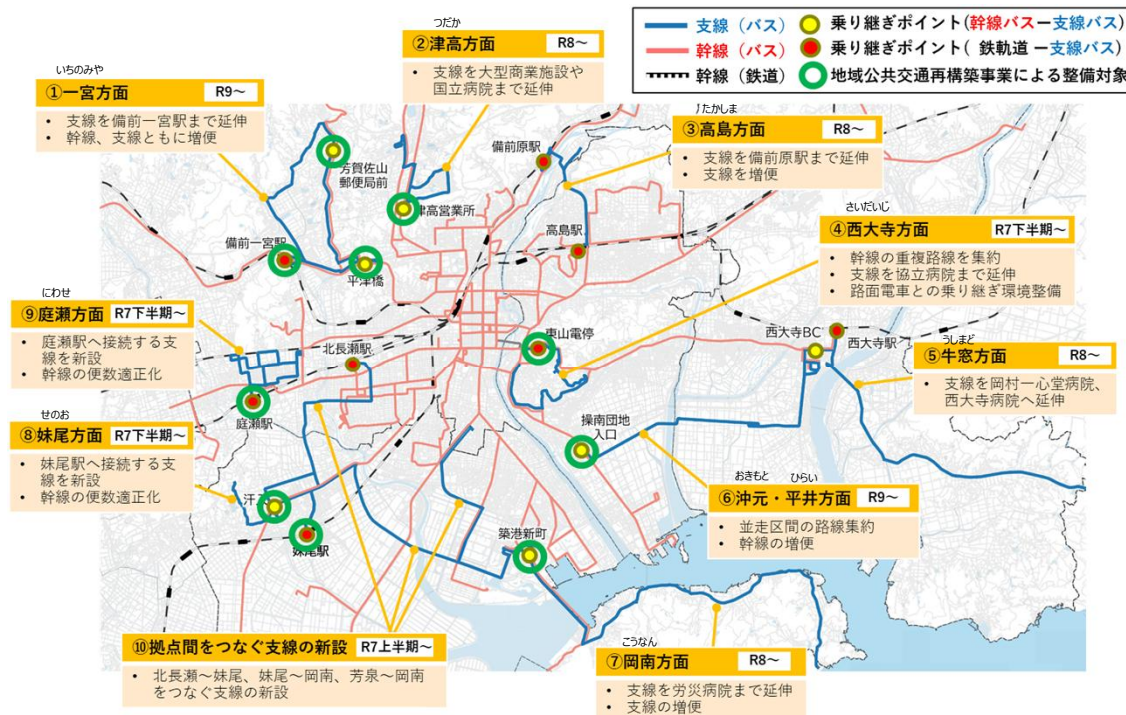
【課題・背景等】

- 岡山市では複数のバス事業者が市内中心部に乗り入れているが、需要の大小に関わらず、大型車両で運行され、運転者不足、路線の重複等の問題がある一方で、自家用車への依存が非常に高く、公共交通の経営は厳しい状況。

事業内容

令和8年度配分額(事業費):3.7億円

- 需要に応じて幹線と支線(車両の小型化)に分割するバス路線の再編を行うとともに、乗り継ぎ環境の整備、ICカードシステムの導入等を図り、利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する。



効果

- 需要に応じて幹線と支線に分割
 重複路線の集約等により、生み出された余力で支線を新設・延伸・増便(駅・商業施設・病院へ接続)
- 支線は小型車両で運行
 運行経費の削減及び普通2種免許での運行が可能となるため運転者不足の解消にも寄与