

関東ブロックにおける社会資本整備重点計画

令和8年6月

目 次

第1章 関東ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

1. 関東ブロックの特徴.....	1
(1)人々の暮らしを支える自然環境.....	1
(2)我が国最大の人口と産業が集積する関東ブロック.....	1
(3)我が国をけん引する関東ブロック.....	2
(4)移住・二地域居住等による新たな人の流れの創出・拡大.....	2
(5)域内外の人々をひきつける地域の文化・芸術.....	2
(6)広域的な交通インフラ整備のはじまり.....	2
2. 関東ブロックの将来像.....	4
(1)我が国をけん引する首都圏としての強みを伸ばす.....	4
(2)巨大災害にしなやかに対応する圏域の実現.....	4
(3)”グリーンメトロポリス”の実現.....	4
(4)多様で”ゆたかな”暮らしの創造.....	4
3. 関東ブロックにおける社会情勢の変化.....	5
(1)人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機.....	5
(2)加速化するインフラ老朽化と、改めて問い直される安全性.....	7
(3)激甚化・頻発化する自然災害.....	8
(4)成長型経済への転換期にある我が国経済.....	10
(5)2050年カーボンニュートラルや自然共生等、地球環境を巡る世界的な潮流.....	12
(6)デジタルや新技術の急速な進歩と経済社会構造に変革をもたらす イノベーションの進展.....	14
(7)暮らし・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化.....	14

第2章 今後の関東ブロックの社会資本整備の方向性

1. 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題.....	17
2. 4つの重点目標と、その実現に向けた政策の中長期的な方向性.....	17
3. インフラ政策の基軸となるインフラマネジメントの方針.....	18
4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置.....	21

第3章 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標

1. 重点目標と小目標について.....	23
2. 関東ブロックの重点目標と目標達成に寄与する主要取組等.....	23

重点目標Ⅰ：活力ある持続可能な地域社会の形成.....	23
小目標Ⅰ－1：生活関連サービスが持続的に確保される人口の確保に向けた 都市機能等の誘導・集積.....	24
小目標Ⅰ－2：地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上.....	26
小目標Ⅰ－3：多様な暮らしを支える域内外を結ぶ交通ネットワークの整備.....	28
小目標Ⅰ－4：点検・診断等の確実かつ効率的な実施.....	34

小目標Ⅰ－5:人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ	36
小目標Ⅰ－6:インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築	39
小目標Ⅰ－7:あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進	40
小目標Ⅰ－8:誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成	42
小目標Ⅰ－9:多様な資源を活かした魅力ある地域づくり	45
小目標Ⅰ－10:地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出	46
重点目標Ⅱ:強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会	48
小目標Ⅱ－1:国際競争力をけん引するための人流・物流インフラの充実・強化	49
小目標Ⅱ－2:経済安全保障上に資する企業立地に向けた基盤整備とインフラのセキュリティ強化	56
小目標Ⅱ－3:民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備	57
小目標Ⅱ－4:インフラ産業の成長力強化	58
小目標Ⅱ－5:インフラ分野の新技术を活用して経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入	59
小目標Ⅱ－6:巨大災害に対応した「事前防災」の加速化・深化	60
小目標Ⅱ－7:被災後の迅速な復旧・復興も見据え、あらゆる関係者の総力を結集した平時からの防災体制の強化	72
小目標Ⅱ－8:新技术等を活用した災害対策の効率・効果の最大化	74
重点目標Ⅲ:インフラ分野が先導するグリーン社会の実現	75
小目標Ⅲ－1:運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備	76
小目標Ⅲ－2:インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大	78
小目標Ⅲ－3:インフラのライフサイクル全体での脱炭素化	79
小目標Ⅲ－4:流域治水におけるグリーンインフラの活用推進	80
小目標Ⅲ－5:都市・地域における人と自然の良好な関係の再構築	81
小目標Ⅲ－6:グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成	82
小目標Ⅲ－7:建設リサイクルの高度化	83
小目標Ⅲ－8:上下水道資源の最大限の有効利用	84
小目標Ⅲ－9:港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化	85
重点目標Ⅳ:戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化	86
小目標Ⅳ－1:広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化	87
小目標Ⅳ－2:複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進	88
小目標Ⅳ－3:インフラの効率的な管理に資する新技术・情報基盤の整備・活用	89
小目標Ⅳ－4:インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と生産性向上に向けた取組	90
小目標Ⅳ－5:データ連携やAI等を活用した賢く(Smart)、安全で(Safe)、持続可能な(Sustainable)インフラの管理・運用	93
小目標Ⅳ－6:インフラ、都市・地域のオープンなデータ空間の構築による、	

インフラの管理・運用の高度化	95
小目標Ⅳ－7：産学官が連携した研究開発やスタートアップ支援等による インフラ関連の新産業の創出	96
 第4章 計画を推進するための方策	
(1) 地方公共団体による取組のスパイラルアップ	97
(2) 社会資本のストック効果等の効果的な情報発信	97
(3) 首都圏広域地方計画との調和と関連計画との連携	97
(4) 計画のフォローアップ	98
 (別紙) 各小目標における重点施策、指標等	99

・ 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県を対象とする。

※北関東：茨城、栃木、群馬の3県 東京圏：埼玉、千葉、東京、神奈川の1都3県 西関東：山梨、長野の2県

首都圏：茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨の1都7県

第1章 関東ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

1. 関東ブロックの特徴

(1) 人々の暮らしを支える自然環境

関東ブロックは、巨大な世界都市東京を取り囲むように、面積の約6割を占める森林や、大小様々の島しょを有し海洋・水産資源の宝庫となっている太平洋など、多様で美しい自然が都心から僅か 200km のエリアに凝縮している点が大きな特徴となっている。そこでは、多様な生物の生息・生育環境が広がるとともに、農林業などを通じて人の手が加えられた二次的自然が、明るい環境を好む動植物などへ生息・生育地を提供してきた。

都市の緑地や水田・里山を含む豊かな自然環境は、安全・安心や健康・福祉、地域コミュニティといった日常生活の質を担保するための社会面の機能から、地域の観光や活力といった経済面の機能、自然との共生や循環型社会の形成といった環境面の機能、洪水防止といった防災面の機能まで、幅広い役割を複合的に担っている。

(2) 我が国最大の人口と産業が集積する関東ブロック

関東ブロックの圏域人口は約 4,600 万人で全国の約 37%、域内総生産は約 248 兆円で全国の約4割を占めており、関東ブロックの約8割にあたる約 3,700 万人が東京圏に集中している。(図-1)

東京圏には、政治、行政、経済の中核機能が集積し、その中心である東京は世界有数の国際都市である。東京は古くからアジアの中でも屈指の人口規模を誇る大都市であったが、戦後の高度経済成長期を経て、ニューヨークやロンドンと並ぶ世界都市に成長してきた。多くの世界企業がアジアのヘッドクォーターを東京に置いたことに加え、国際金融や国際情報の集積が進み、東京は世界都市として一定の地位を確立してきた。

世界各国の主要都市圏の人口が一国全体の人口を占める割合は、東京圏(28.8%)が韓国のソウル都市圏(49.6%)に次いで高い。また、各国にあるグローバル企業について、売上高上位 500 社や株式時価総額上位 500 社の本社所在地のうち、各主要都市が占める割合(占有率)を比較すると、ソウル市や東京都が高い。このように、世界各国と比較しても、首都がある東京都や東京圏には人口や企業がより高度に集積していることが分かる。

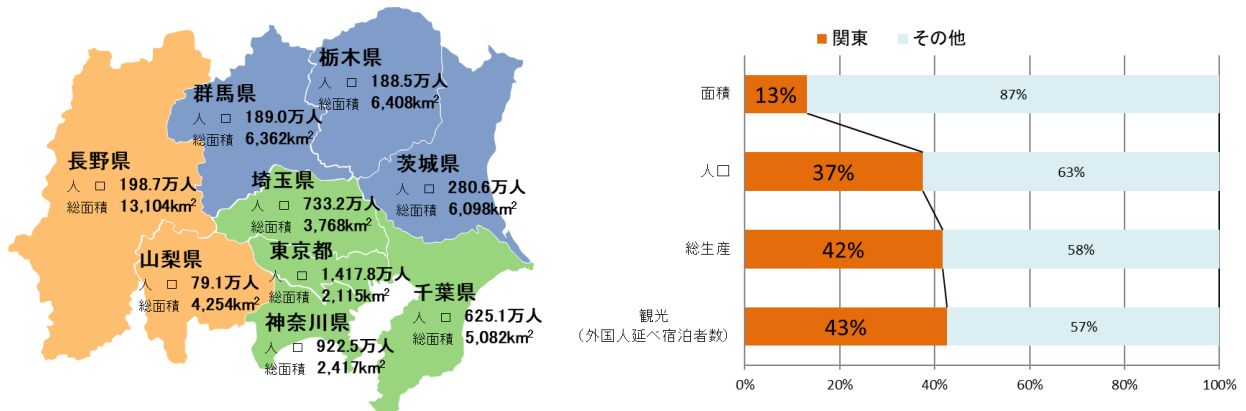


図-1 関東ブロックの現状

※ 出典・参考
・人口:総務省「人口推計」(令和6年10月1日現在)
・総面積:国土院「全国都道府県市区町村別面積調」(令和7年10月1日現在)
・経済規模:内閣府「令和4年度県民経済計算」
・観光:「観光白書」(令和7年度版)

(3) 我が国をけん引する関東ブロック

関東ブロックは、我が国の中でも、大学をはじめとする高等教育機関や研究機関、特許などの知的財産、高等教育を修了した若者・女性や高度外国人材等の「知」に関わる多様な人材や資金の集積が存在している。また、株式市場や金融機関の本店をはじめ金融の中核的な機能も集積しており、人材や資金面で大きな集積となっている。

我が国の産業は、大分類別に見ると製造業が最も生産額が高く、我が国の経済をけん引している。その製造業の製造品出荷額を見ると、関東ブロックは主要な生産地となっている。その関東ブロックの製造業は、高度経済成長期には臨海工業地帯を抱える東京都と神奈川県がけん引していたが、広域的な交通インフラが充実した現在は、内陸部を含めてバランス良く生産活動が行われている。

(4) 移住・二地域居住等による新たな人の流れの創出・拡大

コロナ禍を経た意識改革により、仕事重視から生活重視へのシフトをはじめとした多様な価値観が許容されるようになり、地方移住や二地域居住等への関心が高まっている。コロナ禍を経たテレワークの普及などによる働き方の自由度が高まる中、ワーケーションの取組や転職なき移住の実現が可能な勤務形態の普及等を背景に、地方移住等の新しい暮らし方が浸透してきている。内閣府の調査では、地方移住への関心は、東京圏在住者の35%に及び、特に20歳代をみると、約45%が地方移住への関心を示している¹。

(5) 域内外の人々をひきつける地域の文化・芸術

南北に長く、四季がある我が国は、地域ごとに異なる自然環境を背景に、多彩な歴史・文化を育んでおり、各々の地域が自然景観や伝統文化、祭り、食、芸術、工芸、建築など地域特有の魅力を有している。

関東ブロックにおける延べ宿泊者数は全国の約4割を占め、特に外国人延べ宿泊者数において、2023年は東京都が全国の約37%を占めて日本一であり、関東ブロック全体をみても全国の約46%を占めている。

スポーツビジネスの裾野も広がっており、企業が建設して運営も手掛ける「民設民営」のスポーツ施設が続々開業又は計画されている。欧米では集客力があるスポーツ施設を核とした街づくりが進んでおり、これらの取組が地域活性化やスポーツツーリズムの拡大にもつながることが期待される。

東京都心においては大規模舞台芸術の継続的な公演やナイトタイムエコノミーが成立可能であるなど、多様かつ多数の文化・芸術・スポーツ・エンターテインメント人材に活動の場を提供し得る国内屈指の圏域となっている。

(6) 広域的な交通インフラ整備のはじまり

関東地方は、かつて8つの国から成っていたことから「関八州」と呼ばれ、その骨格は江戸時

¹ 内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（令和5年4月）」

代の初めに形成された。それまでは海水が差し込む茅原であった江戸は、徳川家康の入府以降、人口が増加し、その消費需要を賄うため、物流路の整備が不可欠となった。そこで、いわゆる「五街道」が整備されるとともに、現在の東京湾に流れ込んでいた利根川を人為的に太平洋側に付替える「利根川の東遷」により、北関東・東北の米を江戸まで運ぶ舟運のネットワークが形成された。さらに、荒川放水路の完成(昭和5年)により、東京都東部・埼玉県南部の低地帯は、洪水から防御され、一気に市街化が進んでいった(図-2)。

治水事業等により洪水からの防御と平野部における新田開発が可能となった関東ブロック内陸部の川沿いには、各地に河岸が形成され、都市として発展するなど、今日の関東ブロックの基礎が築かれた。現在、沿川は高度化され、都市に残る貴重なオープンスペースとしても機能している。

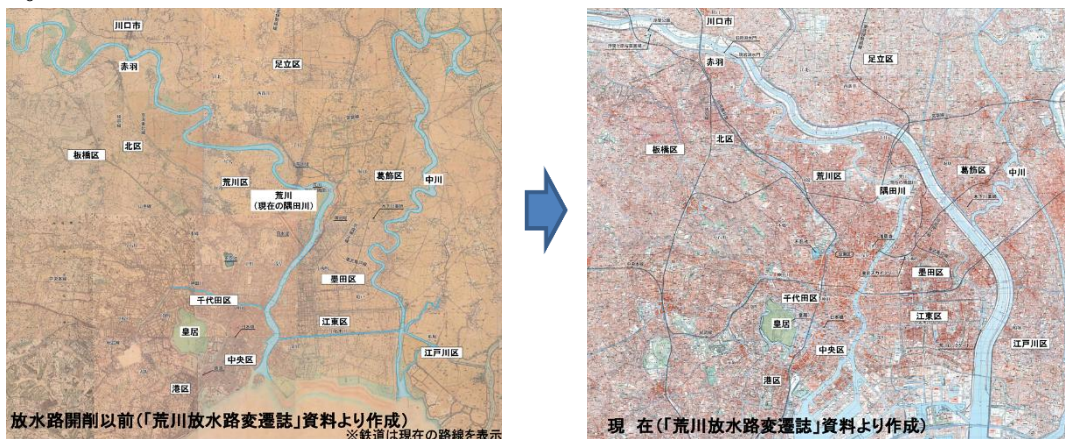


図-2 人の手により開削された荒川(荒川放水路)の変遷(明治44年→現在)

昭和30年代、高度経済成長期を迎えていた首都圏においては、モータリゼーションの進展に加え、人口や産業等が高密度に集積することによって交通が集中し、道路ネットワークの整備が立ち遅れていた首都圏の道路交通事情は悪化の一途をたどった。このような背景から、都心部に向かう交通をさばくため、高架道路が計画され、昭和34年に東京オリンピックの開催が決定すると、オリンピック関連施設と東京国際空港(以下、「羽田空港」という)を結ぶ高架道路が優先的に整備された。昭和38年には3環状9放射のネットワークが計画され、東名、中央、関越など放射方向の高速道路整備が先行し、東京と地方都市を結ぶ人の行き来や物流が活性化した。また、3環状道路の整備により、都心へ流入する自動車交通のうち、通過交通が転換し都心の渋滞解消が期待されている。

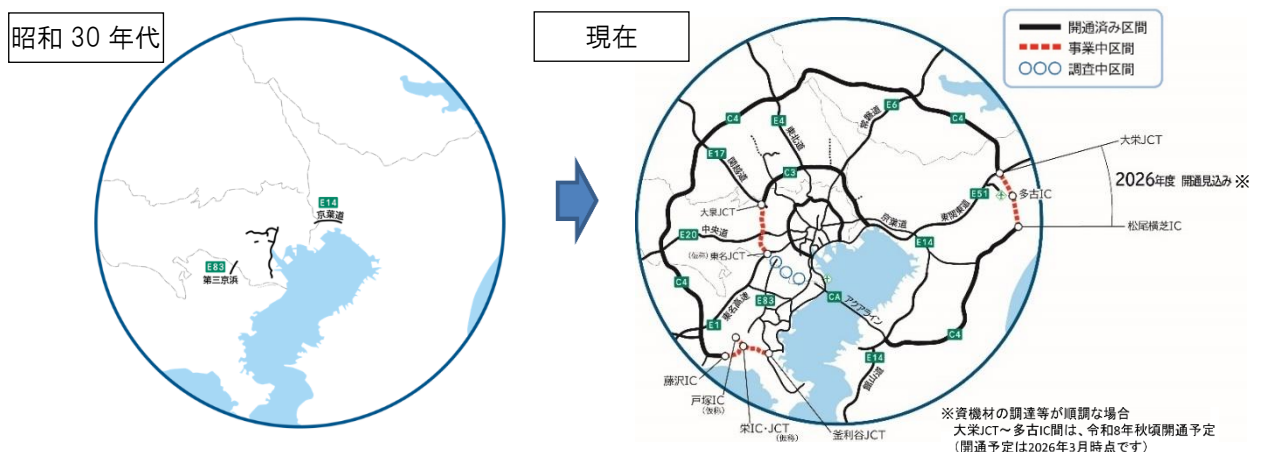


図-3 高規格道路の変遷(昭和30年代→現在)

2. 関東ブロックの将来像

本計画と同日決定の首都圏広域地方計画では、以下4点を首都圏の将来像と位置づけている。

(1) 我が国をけん引する首都圏としての強みを伸ばす

首都圏が我が国の国際競争力をけん引していくためには、人材や資金の集積をいかしたイノベーションの創出や、広域的な交通インフラを活用した基幹産業の拠点の強化・再生、ものづくりとカーボンニュートラルの両立による持続可能性の確保等によって、労働力人口が減少する中でも生産性を向上し、加えて世界を魅了する観光文化の力を磨き上げることで、国際社会の中で存在感と魅力を保ちつつ、我が国の競争力をけん引することを目指す。

(2) 巨大災害にしなやかに対応する圏域の実現

激甚化・頻発化する自然災害から首都機能や経済・社会活動を迅速に復旧・復興させるためには、発災自体を防ぐことはできないことから、首都機能のリダンダンシーを強化するとともに、平時から地域コミュニティを強靱化することで防災施策の実効性を向上し、リスクに対してしなやかに対応することを目指す。

(3) “グリーンメトロポリス”の実現

首都圏民の生活を支えるエネルギーや食料を確保するため、自然災害時や国際的な紛争時等における資源不足のリスクを低減・回避しつつ、ネイチャーポジティブ、カーボンニュートラルの実現に向けて、「省資源・循環型地域」への転換やグリーンの価値向上に取り組み、首都圏として人と自然の良好な関係の再構築を図る“グリーンメトロポリス”の実現を目指す。

(4) 多様で“ゆたかな”暮らしの創造

人口減少・少子高齢化が進行する中、人間らしい、多様で“ゆたかな”暮らしを創造し、持続可能な地域づくりを進める。

新たな人の流れを生み、地域の担い手の確保や消費等の需要創出、新たなビジネスや後継者の確保、雇用創出、関係人口の創出・拡大、多様なライフスタイルの実現等につながる移住・二地域居住等を促進する。

首都圏が全国の少子化対策をけん引し、人口減少下においても、都市から地方まで通して暮らしやすさを維持するため、シームレスな生活圏の形成を目指す。

関東ブロックにおける社会資本整備重点計画は、全国レベルの社会資本整備重点計画に基づき、各地方の特性、将来像や整備水準に応じて重点的、効率的、効果的に整備するための計画として策定するものであるが、同時に、広域地方計画と調和を図り、各地方を取り巻く社会経済情勢等を踏まえた即地性の高い計画である必要があることから、首都圏広域地方計画で示した将来像を、本計画における関東ブロックの将来像とする。

3. 関東ブロックにおける社会情勢の変化

(1)人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

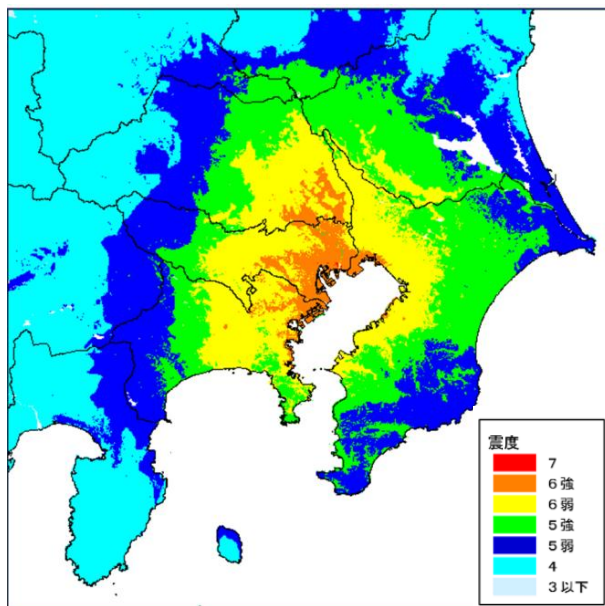
①都市部への人口集中の進行による被災リスクの増大

関東ブロックは中枢機能を有するとともに、経済や企業本社の集積度が高いことから、ひとたび巨大災害に見舞われた場合、我が国全域の社会経済活動に甚大な影響が発生する。また、都市部への人口が集中し、通勤圏が広いことから、関東ブロック内における影響範囲も大きい。

行政・産業活動のシステム・相互ネットワークの巨大化・高度化や都市機能・人口の集中に対応した適切な防災・減災対策を講じなければ、災害に対する脆弱性の増大や発災後の被害が拡大するおそれがある。

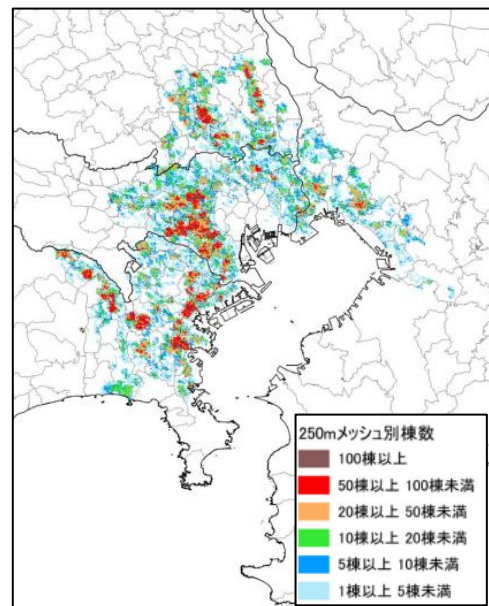
関東ブロックの中でも人口が集中する東京圏で災害が発生すると、膨大な物的被害と人的被害が発生するリスクがある。(図-4、図-5)また、人口集中地帯であることから、救急・救助活動に大量の人員が必要となるため、人材・物資が不足するリスクがあるほか、医師、看護師、医薬品等も不足し、十分な診療ができない可能性がある。

自宅と職場が近接していない通勤者が多いため、首都直下地震では約 840 万人の帰宅困難者が発生すると想定²されている。こうした者が一斉に帰宅を始めると、混乱がさらに激しくなる可能性がある。また、事業所が被災した場合は、従業員が避難所等へ移動し、住民の避難スペースが不足するおそれがある。



出典:内閣府 防災情報のページ
首都直下地震対策検討ワーキンググループ(令和5~7年)
被害想定について(令和7年 12月 19日公表)
1.都心南部直下地震の被害想定【定量的な被害量】

図-4 震度分布(都心南部直下地震)



出典:内閣府 防災情報のページ
首都直下地震対策検討ワーキンググループ(令和5~7年)
被害想定について(令和7年 12月 19日公表)
1.都心南部直下地震の被害想定【定量的な被害量】
を基に関東地方整備局作成

図-5 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)

膨大な避難者が発生するが、避難所の収容能力を超えるため、避難者受入体制の整って

² 内閣府防災情報のページ 首都直下地震対策検討ワーキンググループ(令和5~7年)被害想定について(令和7年 12月 19日) 1. 都心南部直下地震の被害想定【定量的な被害量】

いない公園や空地等に多くの人々が滞留する状況が発生するおそれがある。

木造住宅密集市街地が広域的に連担している地区を中心に、大規模な延焼火災に至ることが想定され、多数の人的被害が発生するおそれがある。

大規模地震発生の際には鉄道の運行停止等により移動手段が道路交通に集中し、道路施設そのものに対する被災や沿道家屋等の倒れ込みによる道路幅員の減少等と相まって、幹線道路を中心として深刻な交通渋滞が発生することが想定される。

広域から多くの就業者が鉄道を利用して通勤しているが、鉄道が被災した場合、長期間にわたり不通状態が継続するおそれがあり、企業活動等に大きな影響・混乱が生じるおそれがある。

全世帯の中で 65 歳以上が世帯主である世帯の割合は 1990 年で 16.2%であった³のに対し、2020 年では 35.2%となっており、2040 年には 43.2%、2050 年には 45.1%に達すると見込まれている⁴。65 歳以上の単身世帯も増加し続けており、今後も増加することが見込まれている。

東京都では、世帯主が 65 歳以上の単身世帯は 2020 年に約 89 万世帯となっており、今後、一般世帯に占める高齢者単身世帯の割合が大幅に増えると予測されている。近年、コミュニティの機能低下など地域の防災力の低下が指摘されている中、65 歳以上の単身世帯の増加は、避難が遅れがちな要配慮者への支援が行き届かない可能性など社会的な課題も懸念される。

②少子高齢化による働き手の不足

首都圏の高齢人口は、2020 年から 2050 年にかけて 245 万人増加するのに対し、生産年齢人口は 470 万人、若年人口は 109 万人減少し、高齢化率は 25.9%から 34.0%へ上昇すると見込まれる。特に東京圏では、埼玉県の高齢化率は、2020 年の 27.0%から 2050 年には 35.5%に、神奈川県では 25.6%から 35.0%になると見込まれるなど、高齢化率の上昇が進行する。75 歳以上人口についても、団塊の世代が全て 75 歳以上となる 2025 年以降急増する。一方、中山間地域では既に高齢者の人口も減少している。

1990 年代半ば以降、我が国の一般労働者の総実労働時間については 2,000 時間台で推移していたが、2018 年以降は減少傾向にあり、2022 年は 1,948 時間である。年次有給休暇の取得率については、2000 年代以降は 40%台後半であったが、2015 年以降は取得率が上昇し、2023 年は 65.3%である⁵。

中長期的な労働力不足を背景に、介護事業者や物流事業者等をはじめとして、担い手不足が現実のものとなっている。2020 年からのコロナ禍では、人手不足、特に、現時点において技術での代替が難しい交通・物流、医療・福祉・介護、インフラメンテナンス、教育や宿泊業及び保安といった業種でのエッセンシャルワーカーによって支えられているサービスが縮小する事態を、将来を先取りして経験した。労働時間の短縮や処遇改善、商慣行の見直し等の対策が講じられない場合、今後、輸送能力の不足による物流の停滞が懸念される(いわゆる「物流 2024 年問題」)など、これまで当然に機能していた社会システムが機能しなくな

³ 総務省統計局「平成 2 年国勢調査」

⁴ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計（全国推計）（令和 6（2024）年推計）」

⁵ 厚生労働省「令和 6 年就労条件総合調査」

るおそれがある。

今後、東京圏を中心に加速度的に高齢者が増加することから、介護人材と高齢者施設が大幅に不足することが見込まれる。東京圏を中心に高齢者が特に急増する地域では、その対応が大きな課題である。

③空き家・空き地・所有者不明土地・低未利用地の増加

人口減少に伴い、空き家や空き地が増加している。また、それに伴い、所有者不明土地も拡大している。首都圏でみると、空き家の総戸数は東京都が1番多く約90万戸、空き家率は全国平均では13.8%のところ別荘が多い山梨県が20.4%である。

これら空き家・空き地により風景・景観の悪化や防災性の低下、雑草繁茂といった問題が発生し、さらに所有者不明の場合は公共事業や民間の経済活動の支障にもなっている。

賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空き家は、高齢者の増加と住宅取得世代の減少に伴い、2040年にはその他の住宅の空き家が現在より85%増加し約712万戸になるとの推計もある。この推計によると、空き家の絶対数のみならず増加率も都市部の方が顕著に高く、戦前から住宅地として発展してきた練馬区や大田区、過去にニュータウン開発や大規模団地の建設が行われた横浜市金沢区や栄区などにおいては、空き家の戸数が2040年には現在の4倍以上になると推計されている。

④地域住民や観光客の移動手段を十分に確保できない「交通空白」

人口減少と急速な少子高齢化によって、買い物や医療・福祉等、地域における生活サービスの維持が困難になると、地方からの更なる人口の減少・流出を招き、地方の衰退への悪循環に拍車がかかることが懸念される。また、買い物、医療・福祉等、日常生活に不可欠なサービスへのアクセスという重要な役割を担う地域交通は、人口減少や高齢化等による長期的な需要減少等に伴い、厳しい事業環境に置かれており、全国的に地域住民や観光客の移動手段を十分に確保できない「交通空白」が喫緊の課題となっている。人口減少が進む中で、それぞれの地域がこうした悪循環に陥ることなく持続可能なものであり続けるためには、高齢者や子ども・子育て世代をはじめ、地域に暮らすあらゆる人が日常の行動圏内で必要な生活関連サービスを楽しむよう、まちづくりと交通が一体となって、移動の足が確保された持続可能な都市構造への転換を進めることが必要である。

(2) 加速化するインフラ老朽化と、改めて問い直される安全性

①大規模な道路陥没事故の発生

2025年1月28日に埼玉県八潮市で下水道管の破損に起因する大規模な道路陥没が起き、走行中のトラックが転落する事故が発生した。(図-6)破損した下水道管は約120万人分の汚水を集約して送水する施設であり、多くの県民が約2週間にわたり下水道の使用自粛を求められるなど甚大な影響が生じた。



出典：埼玉県提供
(2025年2月12日撮影)

図－6 埼玉県八潮市で発生した道路陥没

高度経済成長期以降にその多くが整備された社会インフラについて、建設後50年以上経過する施設の割合は、2035年時点では道路橋で約65%、トンネルで約42%と見込まれており、その割合は増加傾向にある。橋梁については、2巡目(2019～2023)の点検実施率は99.4%となった。早期措置段階の橋梁は8%、緊急措置段階の橋梁は0.1%であったが、これらの橋梁のうち修繕に着手された割合(2024年度末時点)は、国管理が78%、高速道路会社管理が61%、地方公共団体管理が58%であった。

国土交通省の国民意識調査によると、老朽化したインフラに対して維持管理・更新が十分にされない場合にどのような問題が生じると思うかを尋ねたところ、「災害に対する危険性が高まる」が約7割と最も高く、インフラに対する防災機能がもっとも重視されていることが分かった。防災や減災を考える上で社会インフラの機能維持が重要となるのは言うまでもなく、一斉に老朽化するインフラの戦略的な維持管理・更新が求められる。

②インフラの維持管理に係る人材不足

インフラの維持管理を担う建設就業者について、中小企業を対象としたアンケート調査によると建設業は79.2%の企業が人手不足であると回答しており、運輸業に次いで割合が高かった。また、市町村のインフラの維持管理に関わる地方公共団体の土木部門の職員数は2005年度から2023年度の間で約14%減少している。都市部への人口集中や人口減少、生産年齢人口の減少等により人手不足が常態化しており、職員の確保はますます困難になっている。

(3)激甚化・頻発化する自然災害

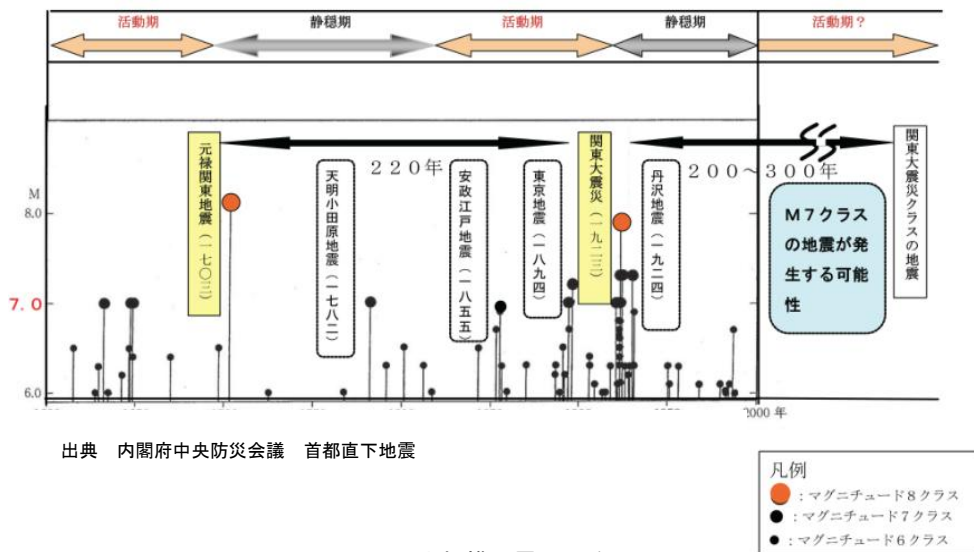
①大規模地震の切迫

地震大国である我が国では、「平成23年(2011年)東北地方太平洋沖地震」による東日本大震災をはじめとして、これまでも大規模地震による被害を何度も受けている。(図－7)東京湾の沿岸部を中心に震度6強以上が想定される首都直下地震(都心南部直下地震)や、関東ブロックの太平洋沿岸地域にも10mを超える大津波の襲来が想定される南海トラフ地震が、近い将来に高い確率で発生すると予想されている。

関東ブロックの木造住宅密集地域では、戦後の復興期から高度経済成長期において都

市部へ人口や産業が集中する中で、都市基盤施設が十分整備されないまま、市街化及び高密化が進行した地域がある。

大規模地震が発生した場合には、多くの人命が失われるとともに、社会経済活動がまひし、ひいては我が国全体や世界全体に影響を及ぼすおそれがある。



図一七 大規模地震の切迫

②気候変動に伴う水災害の激甚化・頻発化等

我が国では、大雨の年間発生回数は有意に増加しており、より強度の強い雨ほど増加率が大きくなっている。特に、日降水量 300mm 以上など強度の強い雨は、1980 年以降おおむね2倍程度に頻度が増加している。また、ゼロメートル地帯を中心に、ひとたび大水害が発生すると広範囲で長期間の浸水が想定されている。

例えば、2019 年 10 月に発生した台風第 19 号(令和元年東日本台風)の接近・通過に伴い、関東ブロックを含む広い範囲で大雨、暴風、高波、高潮となった。雨については、10 月 10 日から 13 日までの総降水量が、神奈川県箱根で 1000mm に達し、東日本を中心に 17 地点で 500mm を超えた。特に静岡県や新潟県、関東甲信地方、東北地方の多くの地点で 3、6、12、24 時間降水量の観測史上1位の値を更新するなど記録的な大雨となった。また、風、波、高潮についても、過去の記録を超えるような観測がなされた。この影響で、広い範囲で河川の氾濫が相次いだほか、土砂災害や浸水害が発生し、人的被害や住家被害、電気・水道・道路・鉄道施設等のライフラインへの被害が発生した。また、航空機や鉄道の運休などの交通障害が発生した。

関東ブロックでは、1947 年カスリーン台風などの大規模な水害発生を踏まえ、堤防、ダムなどの治水施設の整備が着実に進められてきたことから、相当程度の洪水・高潮には対応できるようになってきている。しかしながら、治水施設などは未だ整備途上である。もしも利根川の堤防が決壊し、首都圏広域氾濫が発生した場合、約 230 万人が住む約 530 km²が浸水し、死者は約 2,600 人、孤立者は最大約 110 万人に及ぶと想定されている。

③大規模噴火の可能性

世界には約 1,500 の活火山があるといわれており、そのほとんどが環太平洋地帯に分布している。日本には世界の活火山の約7%に当たる 111 の活火山があり、世界有数の火山国である。関東ブロックにおいても、複数の活火山を抱えており、中でも、山梨、静岡両県にまたがる富士山は、大規模な噴火が発生した場合、溶岩流や融雪型火山泥流等による被害が両県の複数市町村に及ぶ可能性がある。加えて、降灰による影響は神奈川県や東京都にまで広範囲に拡散する可能性も想定されている。

また、浅間山には草津温泉や軽井沢といった観光名所が周辺にあり、噴火が発生した場合には、溶岩流や融雪型火山泥流等による直接的な被害だけではなく、観光業・地域経済にも影響を及ぼすおそれがある。

(4)成長型経済への転換期にある我が国経済

①賑わいを取り戻しつつある観光

日本の外国人旅行者受入数は、コロナ禍前の 2019 年は 3,188 万人で世界 12 位(アジアで3位)、2023 年は 2,510 万人で世界 15 位(アジアで2位)と順位を下げた⁶が、訪日外国人旅行者数はコロナ禍の影響から急速に回復し、多くの観光地で賑わいを取り戻しつつある。令和6(2024)年には約 3,687 万人に達するなど、政府が目標として掲げる「2030 年訪日外国人旅行者数 6,000 万人」も視野に入る状況にある。羽田・成田両空港や、東京港・横浜港等の港湾が、ゲートウェイとして国内外の人流の要となっており、我が国全体の外国人入国者数をみると、羽田・成田両空港からの入国は、コロナ禍直前の 2019 年で 43%、入国者数自体はまだコロナ禍以降の回復途上である 2022 年では 61%を占めている。(図-8)

関東ブロックにおける訪日外国人旅行者の目的地は、東京都、千葉県に偏っており、2023 年 4-12 月期の観光・レジャー目的の訪日外国人訪問者数で見ると、東京都と比べ、日光のある栃木県で 2.4%、箱根のある神奈川県は 17.6%にとどまっており、需要に大きな地域的偏りがある。

また、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度の混雑等による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じるなど、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けて対策する必要がある。受入環境の整備や各地域の魅力の向上などを通じた地方誘客の更なる加速と持続可能な観光地域づくりが課題となっている。一方、訪日回数が多いリピーターは、主要な観光地に比して地方を訪れる傾向がある。このような動きも踏まえ、訪日外国人旅行者が、都心や都市部だけでなく郊外や外縁部にも訪れたいくなるよう、関東ブロック各地域の魅力・コンテンツを更に磨き上げ高付加価値化した観光地域を、ブロック内の様々なエリアに創りあげていくことが必要である。

⁶ UN Tourism (国連世界観光機関) 「外国人旅行者受入数ランキング」

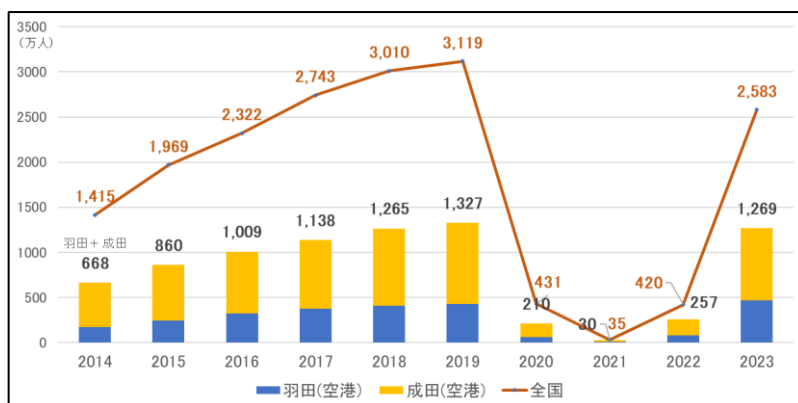


図-8 入国外国人数の推移

出典：出入国在留管理庁「出入国管理統計」(各年)を基に関東地方整備局作成

②国際競争力と産業の変化

我が国の GDP は 2023 年から第4位に転落し、また国民一人当たり GDP は OECD⁷に加盟する 38 か国中 24 位と⁸、世界の中での我が国の経済分野の地位が低下している。(図-9)

我が国の経済が再び成長・発展するためには、首都圏が我が国全体をけん引し、時代を先取りしたイノベーションの創出や産業転換を行う必要がある。加えて、人口減少や都市部への経済集積によって衰退が進む地域においては、地域の活性化を図ることが喫緊の課題である。

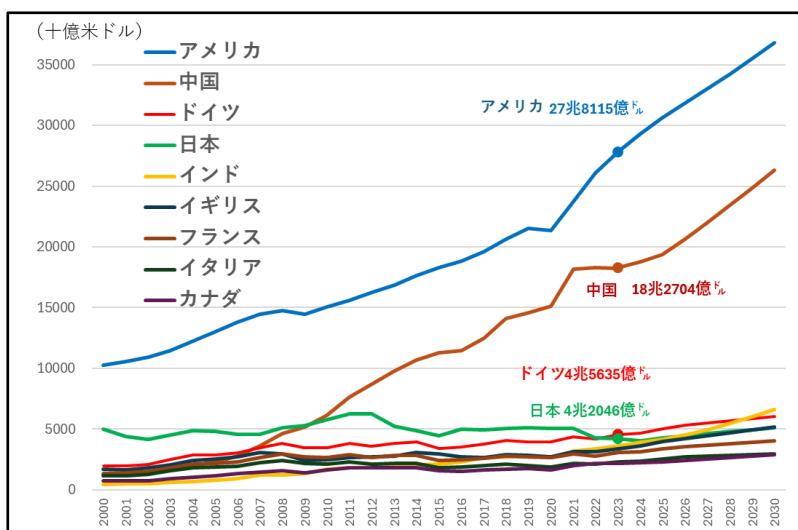


図-9 我が国の経済の動向 (GDP)

出典：国際通貨基金「GDP current prices」を基に関東地方整備局作成

過去 30 年間のデフレマインドの中で、雇用維持が重視され、全体として、企業は既存事業のコストカットと海外投資に注力し、国内投資は 30 年間大きく停滞し、国内での新事業創出に向けて大胆な投資は行われなかった。経常収支を見ると、海外直接投資による利益が大きく増えており、企業利益に貢献している。一方、雇用維持の結果、失業率は低水準にとどまり、特に 2010 年代以降は非常に低い水準を維持してきた。また、低賃金での労働確保を可能とした非正規労働の拡大を背景に、平均賃金はこの 30 年間一貫して横ばいが続き、それに伴い個人消費も低迷している。1989 年と比較した 2023 年の国内需要も約 1.5 倍の伸びにとど

⁷ 経済協力開発機構

⁸ 国際通貨基金(IMF)による名目 GDP 順位

まり、内需が弱い状態である。長期的なデフレが続いたことや企業の継続的なコスト削減努力等もあり、30年間で日本は「安い国」に変貌しており、日本は先進国の中ではコスト競争力を有する状況になりつつある。こうした情勢の中、社会資本整備に関する建築資材価格や労務費については近年、大幅な上昇傾向にあり、建設工事にかかる資材価格や労務費の価格指数を示す建設工事費デフレーターは2020年以降の直近約4年間で20%以上の大幅な伸びを見せている。

国際経済秩序の不安定化、技術革新の加速化を背景に、世界の不確実性は近年高まっており、ヒト・モノ・カネ・情報が安定的に流れることが難しくなり、経済安全保障の確保が求められる状況である。国際情勢の変化に伴ったサプライチェーンの混乱による鉱工業品、特に半導体、電池、レアメタル・レアアース、医薬品等の調達難が生じ、国内生産体制の強化を志向する企業が増加している。

東京圏には、羽田空港、成田国際空港、京浜港（東京港、横浜港、川崎港）など我が国を代表する広域物流拠点が存在している。後背地には大きな人口・産業を抱えており、これらの広域物流拠点に加え、高規格道路をはじめとした道路網の沿線等では、近年、大型マルチテナント型物流施設の整備も見られ、長年にわたり整備されてきた広域的な交通インフラが産業形成に大きく寄与しており、今後もネットワークを活用した新たな産業集積が進むことが期待されている。

これらに加え、気候変動や巨大災害リスクへの対応、地域産業を取り巻く諸課題、デジタル化の遅れなど構造的な状況変化に直面しており、サプライチェーンも含め、持続可能な産業への戦略的な構造転換が必要となっている。

(5) 2050年カーボンニュートラルや自然共生等、地球環境を巡る世界的な潮流

①地球温暖化や国際情勢の変化による供給リスクの増大

経済発展に伴う温室効果ガスの排出と二酸化炭素の吸収源となる森林の減少等を背景に地球温暖化が進行している。温室効果ガスの排出の原因の3割は火力発電によるものであることから、2050年カーボンニュートラルの実現を目指すために、火力発電の電源構成率を下げるとともにアンモニアや水素の専焼に取り組み、再生可能エネルギーを拡大し、次世代エネルギーである水素系エネルギーの普及を推進することが必要である。自然災害時における安定供給の確保と再生可能エネルギーの活用を両立させるため、電力インフラのレジリエンスを強化し、地域間連系線の増強を含め、再生可能エネルギーの大量導入にも適した次世代型ネットワークへの転換が求められている。

首都圏をみると、温室効果ガス排出量は、2019年度で292百万t-CO₂を排出しており、国内の約3割と大きな割合を占めている。その内訳をみると、都市活動に起因する部門の割合（業務、家庭、運輸の合計）が約60%と、全国（約55%）に比べて高くなっている。

気候変動の進行による食料供給への影響については、品種の構成や栽培技術が変わらないと仮定した場合、CO₂濃度が増加し続け気温上昇が大きくなる悲観的条件では、我が国全体の水稻収量は2100年には約8割に減収すると予測⁹されており、地球温暖化は食料

⁹ 国立研究開発法人農業・食品産業技術総合研究機構「高温と高CO₂の複合影響を組み込んだ最新のモデルによる予測」

生産の大きなリスクとなっている。

経済社会活動に伴って、エネルギーや資源を大量に消費し、大量に廃棄しているが、これらは気候変動問題や生物多様性の損失など様々な環境問題と密接に関係している。資源・エネルギーや食料需要の増大、廃棄物発生量の増加が世界全体で深刻化しており、持続可能な形で資源を利用する「循環経済」への移行を目指すことが世界の潮流となっている。具体的には、従来の3Rの取組に加え、資源投入量・消費量を抑えつつ、ストックを有効活用しながら、サービス化等を通じて付加価値を生み出す経済活動であり、資源・製品の価値の最大化、資源消費の最小化、廃棄物の発生抑止、資源の地産地消等を目指していくことが求められる。ロシアによるウクライナ侵略をはじめ世界各地で紛争や緊張が絶えない中、エネルギー、食料等を海外に依存する我が国のリスクは増している。人口が過度に「集中」し、他圏域への依存度が高い首都圏はなおさらである。

② 生物多様性や自然環境への関心の高まり

我が国の生物多様性は、全体として現在も損失の傾向が継続している。これまでの急激な都市化などにより、水辺や緑地、藻場・干潟等の自然環境が失われつつあるなど、生態系の破壊、分断、劣化等による生息・生育域の縮小、消失等が進行している。里地里山における野生生物の生息・生育地が減少し、高度経済成長期から1980年頃までに埋め立てられた浅海域では、生物の個体数減少などが報告されており、生物多様性の健全性を測る指標である「生きている地球指数」が、1970～2018年の過去約50年間で69%減少している。¹⁰また、地球温暖化の影響も受け、ブナ林の適域の68%が喪失するとの予想がある。¹¹

首都圏においては、都市公園、河川、道路、港湾における公的な緑地や、法令などに基づく保全がなされている地域制緑地、民有緑地や住宅地の緑地、斜面緑地・崖線緑地、河川・湖沼、水路・せせらぎ、農地、藻場・干潟等も含めた「みどり」の総量は1970年代と比較し、減少傾向にある。

特に地方部において、農林業者の減少などにより里地里山の管理の担い手が不足し資源が十分に活用されないことが、国内の生物多様性の損失の要因の一つになっている。

環境分野における世界的な潮流に目を向けると、誰一人取り残すことなく、地球規模課題に統合的に取り組むための世界的な目標である持続可能な開発目標(SDGs)の採択や気候変動や生物多様性をはじめとした地球環境への世界的な危機感の高まりから、世界各国で環境に関する取組が進められているところである。

国際的な環境関連の目標(2030年までに陸と海の30%以上を健全な生態系として効果的に保全する目標である30by30など)が相次ぎ設定され、G7都市大臣会合(2023年)では、政策、投資等を通じて都市地域に緑地を確保、回復することにコミットするなどの合意がなされるなど、ネイチャーポジティブやカーボンニュートラルの実現に向けた取組が大きな潮流となっている。

民間投資においてもESGに配慮した企業への投資の拡大、TCFD(気候関連財務情報開

¹⁰ WWF ジャパン「生きている地球レポート 2022」

¹¹ 文部科学省・環境省・気象庁「温暖化の観測・予測及び影響評価統合レポート『日本の気候変動とその影響』」2009年10月

示タスクフォース)や TNFD(自然関連財務情報開示タスクフォース)等の企業による気候関連・自然関連の財務状況を開示する動きも広がっている。

こうした中、2027年に横浜市で開催される2027年国際園芸博覧会(GREEN×EXPO 2027)においては、グリーントランスフォーメーション(GX)、グリーンインフラ等の国の関連する政策によりもたらされる社会・暮らしの将来像を具体的に提示し、政策への理解とその社会実装を促進することで、気候変動対策、生物多様性の保全、ネットゼロの実現、循環経済への移行等といった国際社会の共通課題解決の取組を先導することとされている。

(6) デジタルや新技術の急速な進歩と経済社会構造に変革をもたらすイノベーションの進展

① 対面起点のイノベーションに有利な大学やスタートアップ等の集積

全国のIT技術者127万人のうち、約7割が東京圏に集積している。スタートアップ企業は投資額ベースでは約8割が東京都に立地している。

大学などの学生数は、首都圏が全国の約4割、東京都は全国の4分の1を占めている。近年、東京都区部にキャンパスを新設又はそれ以外の東京圏内から移転する事例が多い。大学やスタートアップ等の集積が若者を惹きつけ、対面起点のイノベーションに有利に働いている。

② オープンイノベーションによる新サービス・産業創出の加速化

国土交通省では3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化(Project PLATEAU)を推進しており、2024年度末時点で、関東ブロック94都市において展開されている。

さらに、地理空間情報も活用し、建築BIM、PLATEAU及び不動産IDを一体的に推進する「建築・都市のDX」により、屋内外シームレスで高精細な3Dデジタルツインや建築・都市分野の多様な地理空間情報を不動産IDを情報連携キーとして連携する環境を構築し、EBPMに基づく行政課題の解決やオープンイノベーションによる新サービス・産業創出の加速化を図っている。

③ AIの進化と社会への浸透

これまでのコンピューターが人間の書いたプログラムに沿って答えを出すのに対し、生成AIは、大量のデータを自ら学習し、それに沿って推論する。その学習も、自己教師あり学習(Self-supervised learning)の発達で、サイバー空間を通じて自律的かつ大量に実施される。今後DXの進展により、自動車、都市、ロボットなど様々な場所に設置されるセンサーから送信されるデータでサイバー空間は更に拡大し、リアルタイムでの利活用が実現していく。

インフラの管理者も、管理と利用価値向上の観点から、デジタルツインなどのプラットフォームを構築し、活用することが求められる。例えば、自動運転車両など、リアル空間の端末に搭載されたセンサーのデータは、サイバー空間上の大規模なAIに常に吸い上げられ、解析、学習され、ネットなどを通じて端末に搭載されているエッジAIをアップデートしていく。生成AIは、やがて自動車やロボット、都市や工場の機械をコントロールするようになり、社会に広く浸透していくことが想定される。

(7)暮らし・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化

①二地域居住をはじめとした関係人口の拡大

二地域居住という暮らし方は、都市部で仕事をしつつ、地方部でのゆとりある生活との両立を希望する者に多様なライフスタイルを与えるばかりでなく、新たな生活拠点となる地方部におけるにぎわいの活性化に貢献するものであり、地方部における消費拡大や、住宅や生活インフラ等への投資需要の喚起にもつながる。テレワークの普及をはじめとしたデジタル環境の整備や企業における働き方改革の推進により、二地域居住というライフスタイルの実現可能性は高まっている。

人口減少が進む地域においては、移住・定住の促進がまちの機能やにぎわいを維持するための重要な施策となるが、生活環境の変化が支障となり、移住・定住をためらう要因のひとつとなっている。二地域居住は、都市部と地方部のどちらにも生活拠点を持つことにより、都市部での仕事や学業を続けながら、地方部の生活を体験できるものであり、移住・定住への足掛かりともなる取組である。

関東ブロックは、数多くの企業・働き手が集まる東京圏と高度に発展した交通ネットワークを有しており、二地域居住を推進しやすい環境にあることから、二地域居住に取り組むモデル事例の開発を率先して進める役割が期待される。長野県や山梨県、静岡県では別荘が多く構えられており、東京圏に居住する者が、地方部での暮らしを希望するという多様なライフスタイルに係る需要は長く存在している。デジタル技術の進展や働き方の柔軟化、シェアリングエコノミーの発展により、余暇目的を前提とした別荘利用ではなく、日常生活を送ることができる二つ目の拠点として二地域居住をする環境整備を、関東ブロックで率先して取り組むことが期待される。

②コロナ禍を経た意識の改革と都市構造の転換

コロナ禍における行動制約を背景として、テレワークをはじめとするデジタルを活用した暮らし方・働き方への転換が進行している。毎日の通勤・通学や対面を前提としたサービス提供が常識であった我が国において、コロナ禍という大きな危機により新たな生活様式をはじめとした強制的な変化を受け入れることを余儀なくされた結果、当然のように守られていた一部の慣行は当たり前のもではなくなり、より多様で寛容なあり方が認められる意識改革の契機をもたらしている。

テレワークの利用者は特に首都圏で多く、コロナ禍収束後も通勤時間の有効活用や通勤の負担削減のため、テレワークを継続して利用したいという意向がある。

今後、我が国におけるデジタル環境の強化は急務であるが、場所に縛られない新たな暮らし方・働き方の実現可能性が高まり、仕事重視の暮らしから生活重視の暮らしに注目が集まるなど、個人にとっても企業にとってもコロナ禍以前にはなかった新しい価値観が定着しつつある。加えて、テレワークの普及によって都心にオフィスを置く意義が薄れたことなどを背景に、一部の企業においては本社機能やオフィスを都心から郊外へ移転させる例も見られるところである。こうした動きにより、東京圏の都市構造は、郊外の住宅から都心の職場へ通勤

することを前提とした“コミュニティ型”から、職と住が近接した郊外の拠点が自律的に分散している“コネクティング型”へと転換していく可能性が生じている。

コロナ禍が収束し、従来どおりの行動様式に戻ろうとする動きもある中、多くの構造的な課題に悩まされてきた首都圏はこれを打破するための好機を得ており、この好機を逸することなく社会構造の変化へつなげる必要がある。

③地域生活圏¹²の形成をはじめとした持続可能な地域づくり

高齢化と少子化に派生する労働人口減少の影響は、小規模都市のみならず日常的な生活サービスの中心となる地方の中規模都市にも及ぶおそれがある。日々の日常生活の維持に求められる交通・物流、医療・福祉・介護、インフラメンテナンス、教育等のサービスが持続的に提供されるためには、市町村単位での管理や官と民がそれぞれ独立したサービスを行うなどの従来の縦割り型の対応では限界が見込まれ、持続可能性が乏しい。地域の文化的・自然的一体性を踏まえつつ、労働人口の変化や生活・経済の実態に即し、行政界にとらわれず、あらゆるサービスにおける官民のパートナーシップを活用しながら、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することが求められる。

関東ブロックの都市部においても、生活サービスを持続的に提供するための取組を求められるエリアがある。大規模住宅団地は、高度経済成長期に都市部に通勤する人々に提供する住まいとして関東ブロックにも多く整備されている。数万単位の人口を有する生活の基盤として存在しているが、居住者の高齢化と建築物の老朽化という二つの老いが並行して進行している。この団地を中心として生活圏を維持していく方策は、「健康団地」として未病と掛け合わせる取組や「共」の視点やデジタルの活用など、地域生活圏と相通じる方策により取り組むことが期待され、関東ブロックにおける持続的な地域づくりの一つである。

¹² 地域の文化的・自然的一体性を踏まえつつ、生活・経済の実態に即し、市町村界にとらわれず、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、地域公共交通や買い物、医療・福祉・介護、教育等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

第2章 今後の関東ブロックの社会資本整備の方向性

1. 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題

社会資本は、日常生活や経済活動を行うための不可欠な基盤であり、社会情勢の変化を的確に捉えた整備・管理を推進し、よりよい形で後世に引き継いでいく必要がある。

社会資本整備重点計画第2章第1節では、社会資本整備を進めるにあたり、「その時々为社会経済状況のもと、時代の変化を読み取り、社会課題に的確に対応し、社会が目指す姿の実現に貢献することが必要である」とし、社会資本整備が直面する以下8つの社会課題と、その解決を通じて目指す姿が示されている。

<社会課題>

- ① 人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機
- ② インフラ老朽化の更なる進行
- ③ 地域における暮らし方や働き方の多様化、あらゆる人々が充実した暮らしを送ることができる環境の必要性
- ④ 持続的な経済成長のための生産性の向上と、経済社会構造に変革をもたらすイノベーションへの対応
- ⑤ 激甚化・頻発化する自然災害
- ⑥ 環境分野における世界的な潮流への対応
- ⑦ 地域のインフラを支える地方公共団体の職員不足や、建設業・運輸業等の将来における担い手の確保・育成
- ⑧ 新技術の急速な進歩とデジタル技術の普及への対応

関東ブロックにおいても、関東ブロックの特徴や社会情勢の変化を踏まえ、それぞれの社会課題を解決しつつ、関東ブロックの将来像を実現していくこととする。

2. 4つの重点目標とその実現に向けた政策の中長期的な方向性

社会資本整備重点計画第2章第2節では、社会資本整備が直面する社会課題の解決を通じて、目指す姿を実現するために、以下4つの重点目標と、その実現に向けた中長期的な方向性が示されている。

重点目標Ⅰ 「活力ある持続可能な地域社会の形成」

重点目標Ⅱ 「強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会」

重点目標Ⅲ 「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」

重点目標Ⅳ 「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」

関東ブロックにおける社会資本整備重点計画は、これらの重点目標を達成するための計画として策定するものであることから、これらの重点目標の考え方や中長期的な方向性に沿って、計画的に取組を推進することとする。

その際、国土形成計画(全国計画)及び同計画を基本とする広域地方計画、食料の安定供給の確保のための農業生産に必要な農用地等の確保に関する基本的な考え方等を示す農用地等の確保等に関する基本指針と調和を図りつつ、国土強靱化地域計画や地方創生に関する総合戦略、地域未来戦略における地域の戦略産業クラスター計画および地域産業成長プランなど、各地方で策定される計画を踏まえ、様々な分野の施策との連携や広域、複数事業の連携を図る。

3. インフラ政策の基軸となるインフラマネジメントの方針

社会資本整備重点計画第2章第3節では、第5次社会資本整備重点計画で示した「3つの総力(主体の総力、手段の総力、時間軸の総力)」の考え方を発展させて、インフラ整備の目標を効率的かつ効果的に達成するために関係主体が協働して取り組むべき工夫・方法を、これからのインフラ政策の基軸となる5つのインフラマネジメントの方針として再構成し、様々な関係主体による取組が継続的にスパイラルアップしていくための新たな仕組みを構築することが示されている。

関東ブロックにおいては、これまでもインフラを「経営」という発想に立ち、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした取組を実施し、インフラの潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造してきた。本計画では、この5つのインフラマネジメントの方針に沿って、関東ブロックの特性、将来像や整備水準に応じて、重点的、効率的、効果的に社会資本整備を実施し、社会資本のストックの質的改善と高度化を図ることとする。

【方針1】ハード・ソフト一体的な活用

社会資本整備重点計画では、「インフラのハード面の機能に加え、ソフト施策を効果的に組み合わせることによって相乗効果の最大化を図ることが必要」とされている。

これまで、関東ブロックでは、例えば、国、県、市町村が連携して実施する「緊急治水対策プロジェクト」において、河道掘削、堤防整備などのハード対策に加え、ソフト対策として土地利用制限、住まい方の工夫、広域避難計画の策定、越水や決壊を感知する機器の開発整備などについて一体的に取り組む、社会経済被害の最小化を目指すなど、ハード・ソフト一体的な活用により、ストック効果を最大限発揮させる取組を推進してきた。

高度経済成長期以降にその多くが整備された社会インフラについては、建設後50年以上経過する施設の割合が増加傾向にある一方で、インフラの維持管理を担う建設就労者の人手不足が常態化し、職員の確保がますます困難となっていることなどを踏まえ、今後、関東ブロックでは、既存施設の集約・再編などによる重点的、効果的、効率的なハード整備に努めるとともに、例えば、山梨県で進めている濁川の治水対策に見られる河道拡幅及び地下放水路整備などのハード対策に加え、今後は流域治水の考え方にに基づき、雨水浸透阻害行為の規制や土地利用の見直しなどのソフト対策を効果的に組み合わせることで、流域全体で水害を防止・軽減するなど、社会全体として最適なインフラ整備を進める。

【方針2】施策・事業間や地域間の連携

社会資本整備重点計画では、「施策・事業・計画などの分野にとらわれず、社会資本の様々な事業分野間の連携はもとより、社会資本整備施策以外の各種政策分野との連携を通

じて、様々な地域課題の解決に分野横断的に取り組むことが必要」とされている。また、「人口減少が加速する中で、従来の行政区画にとらわれず、複合的・多目的・広域的なインフラの再構築を図ることも必要」とされている。

これまで、関東ブロックでは、例えば、柏市のつくばエクスプレス柏の葉キャンパス駅周辺においては、土地区画整理事業により、周辺の大学等との連携を図れるような未来のまちづくりのための基盤整備を行いつつ、既存の緑を保全しながら鉄道と一体的な整備を推進している。当地区では、土地区画整理事業による基盤整備と併せ、公・民・学連携のまちづくりが進行しており、子育て世代を中心とした地区内への人口集積が期待されている。

近年、柏の葉では公・民・学による連携基盤を生かした産業集積やイノベーションの創出、魅力的な居住・教育環境の整備等が進んでおり、都心からつくばまでをつなぐ鉄道網を活かし、広域的な連携のもと、インフラ整備の整備目標の効果的・効率的な達成を図ってきた。

今後、関東ブロックでは、人口減少、急速な少子高齢化による地域の危機や、暮らし・働き方の変化、国民の価値観・ニーズの多様化などから、まちづくり、交通、産業、福祉等の幅広い視点から、地域の姿を捉え直した上で、必要な社会資本整備を進めていく必要性が高まっている。

このため、社会資本の整備にあたっては、社会資本の様々な事業分野間の連携はもとより、産業・観光などそれ以外の関係省庁が所管する幅広い分野との連携や隣接する東北、北陸、中部ブロックとの連携を図るとともに、インフラメンテナンスの実施にあたっては、長寿命化計画とまちづくり計画を連携させて一体的に策定することを通じて、地域の将来像を踏まえて、単独の地域や管理者などにとどまらず、複数・広域・他分野のインフラを「群」として捉えて管理する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」に取り組む必要がある。その際、社会資本の多くを管理するのは地方公共団体であることから、その自主性や自立性を尊重しつつ、インフラメンテナンス市区町村長会議関東ブロック会議や関東ブロック発注者協議会、道路メンテナンス会議などの実施を通じて、相互の補完・連携を強化していく必要がある。

【方針3】官民等の連携・協働

社会資本整備重点計画では、「官民の連携・協働を通じたインフラ整備・運営を一層推進していくことが必要」とされている。また、「複数・広域・他分野のインフラを「群」として管理する取組において、地域の実情等を踏まえつつ、包括的民間委託方式などの PPP 等を積極的に活用し、地域における持続可能なインフラマネジメントを支える官民連携体制の構築を推進することが必要」とされている。さらに、「特に、住民ニーズや地域の課題・実情に精通した地元企業が、PPP/PFI 事業に積極的に参画し、将来にわたって地域の守り手として役割を果たし続けられることが不可欠である。」とされている。

これまで、関東ブロックでは、例えば、インフラの維持管理に係る官民連携事業の導入を検討する地方公共団体への初期財政支援や専門家派遣等による技術支援など、民間の資金や技術・ノウハウを最大限に活用して、効果的・効率的なインフラ整備が実現するよう進めてきた。

今後、関東ブロックでは、気候変動や巨大災害リスクへの対応、地域産業を取り巻く諸課題、デジタル化への遅れなど構造的な状況変化に直面しており、持続可能な産業への戦略的な構造転換が必要となることなどから、社会課題の解決と成長型経済の実現を図るべく、

民間事業者の利益創出や住民のサービス向上の観点も踏まえて、官民の適切なリスク分担の下、PPP/PFI を推進していく必要がある。

その際、PPP/PFI に関する関東ブロックプラットフォームや地域プラットフォーム協定制度の活用などを通じ、産官学金労言など多様な主体の連携を強化するとともに、人材育成、多様な契約方式の活用を進め、優良な取組の水平展開等を通じて、地元企業の創意工夫が発揮されやすい環境整備を進める。

【方針4】地域の住民など多様な関係者の参画

社会資本整備重点計画では、「事業構想・計画段階、実施段階、そして管理段階のさまざまな段階において、地域の住民など、多様な主体の参画を得つつ進めることを通じて、受け手のニーズに合わせたものとする必要がある」とされている。また、「効率性にも留意しながら各段階において透明性・公平性が確保されたプロセスを経ることや、インフラが地域社会に及ぼす生産性向上や賑わい創出、生活の質の向上などの多面的な効果の発信や、周知・広報等を通じて、社会資本整備に対する国民の関心を集め、理解を得ていくことは、インフラの整備・維持管理の担い手確保の観点からも必要」とされている。

これまで、関東ブロックでは、例えば、渋谷駅周辺地区において、まちの価値を高め、まちの活動を持続的に支える体制を構築することを目的として、行政、企業、学校、住民、まちづくり団体など、多様な主体の枠を超えて、協業や連携を推進し、お互いがつながることができる開かれた場の創出を図るとともに、町会、商店会、エリアマネジメント組織やまちづくり団体などの連携強化を図り、国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めてきた。

また、例えば、道路協力団体、河川協力団体、海岸協力団体、港湾協力団体による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理の促進に取り組み、社会資本整備に対する国民の理解が得られるよう進めてきた。

今後、関東ブロックでは、暮らし・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化により、持続可能な地域づくりが求められることなどから、住民や施設の利用者を含めた多様な主体の参画を得るため、町会、商店会、エリアマネジメント組織等まちづくりに関わる組織、道路協力団体、河川協力団体、海岸協力団体、港湾協力団体などが行う官民が協力したインフラの管理・運営の取組などを推進する。

また、社会資本整備に対する国民の理解を得るため、社会資本に関する様々な情報を効率的、効果的に地理空間情報と重ね合わせて共有化する「インフラみらいマップ」などの情報基盤を活用したストック効果の見える化やインフラツーリズムなどを推進する。

【方針5】新技術活用・DX の加速化によるイノベーションの創出

社会資本整備重点計画では、「新技術を効果的に活用することを通じて、インフラによる生産性向上の効果等の最大化を図ることが必要」とされている。

これまで、関東ブロックでは、例えば、道路の安全・安心を確保するとともに道路のサービスレベルの維持・向上を図るため、「道路デジタルメンテナンス戦略」に基づき、ICT・AI等の新技術の積極的な活用を進め、効率的なメンテナンスオペレーション体制を構築し、新技術の活用による生産性の向上を図ってきた。

今後、関東ブロックでは、都市部への人口集中や人口減少、生産年齢人口の減少等により人手不足が常態化し将来の担い手の確保及び育成、生産性の向上が必要となる中、国土交通省の新たな建設現場の生産性向上の取組をとりまとめた i-Construction2.0 の推進をはじめ、新技術の開発、導入の促進や、社会資本整備に関する基盤情報の強化を進める。

4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置

(1) 戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資

社会資本整備重点計画第2章第4節では、「社会資本整備は、中長期的な見通しをもって、戦略的・計画的に進めていく必要がある」ことが示されている。また、「こうした戦略的・計画的な社会資本整備を実現するためには、資材価格や労務費等を考慮しながら、適切な価格転嫁を推進しつつ、安定的・持続的な公共投資を推進する必要がある」ことが示されている。

こうした戦略的・計画的な社会資本整備の着実な実施の観点に加え、社会資本整備の担い手の確保・育成の観点や社会資本整備の活用を見込む企業立地等の民間投資を誘発する観点からも、安定的・持続的な公共投資の見通しを明らかにすることが重要である。

このため、本計画では、関東ブロックの目標達成に寄与する主要取組について、計画時点の事業の残事業費、実施状況、完了予定時期を記載し、公共投資の見通しを明らかにした上で、資材価格や労務費等を考慮しながら、適切な価格転嫁を推進した事業の実施に努めることとする。

(2) 質の高い社会資本整備を担保する公共事業の評価手法の改善

安定的・持続的な公共投資が効率的に質の高い社会資本の整備につながるよう、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価による一貫した事業評価体系のもと公共事業評価を実施するとともに、新規採択時評価の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数案の比較・評価を行う計画段階評価を実施する。政策目標の検討に当たっては、事業実施により達成される未来像に合致した事業であるかについて評価の視点として位置づけるよう、検討を進める。

また、新規事業採択時評価時と再評価時においては、貨幣換算することが困難な定量・定性的な効果項目をも含めて事業の投資効果を評価するなど、引き続き費用対効果分析等を含めて総合的に実施する。完了後の事後評価においては、事業の効果の発現状況、環境の変化等の視点から評価し、事業採択後に事業費が増加するリスクへの対応策を含め同種事業の計画・調査のあり方など適切な改善措置を講じる。

評価の精度を向上させるため、学識経験者等の最新の知見の蓄積状況を踏まえつつ、必要に応じ評価手法の改善を行うとともに、必要とされる機能の確認や新工法の採用等によりコストを見直し、事業に適切に反映する。

(3) 社会資本整備への多様な主体の参画と関係機関との連携強化

国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の構想・計画段階、実施段階、そして管理段階のそれぞれの段階において、多様な主体の参画を通じて受け手のニーズに合わせたものとする必要がある。

そのためには、効率性にも留意しながら各段階において透明性・公平性が確保されたプロセ

スを経ることにより、社会資本整備に対する国民の信頼度を向上させるとともに、地域における社会資本をともに守り、支える関係機関や地方公共団体との連携を強化した上で、整備された社会資本が将来にわたって有効に活用され、そのストック効果が最大限発現されることに努めるものとする。

(4)社会資本整備を支える担い手の確保・育成と生産性向上

将来にわたる社会資本整備の着実な実施を図るためには、人口減少社会も見据えた現場の生産性の向上を図りつつ、産業政策の観点からも、社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成が必要である。関東ブロックでは、建設業における働き方改革の推進(適正な工期の設定、週休2日を含めた多様な働き方の実現、適切な設計変更、施工時期の平準化、建設キャリアアップシステムの活用拡大等)や生産性向上への取り組み(ICT活用施工の適用拡大、web 会議システムの活用、遠隔臨場等によるリモート化、プレキャスト製品などの部材規格の標準化等)に加え、これまでの i-Construction の取組を深化し、更なる抜本的な建設現場の省人化対策として建設現場のオートメーション化(施工のオートメーション化、データ連携のオートメーション化、施工管理のオートメーション化)を進めていく。

また、今後、生産年齢人口が減少する中で、社会資本の効果的な整備を図るため、人材確保・育成とあわせて、情報化施工の実施等、現場の生産性向上に向けた工程面、技術面の構造改革を推進する。

第3章 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標

1. 重点目標と小目標について

社会資本整備重点計画第3章では、4つの重点目標について、それぞれ目指す社会の姿ごとに、「現状と課題」を踏まえ、実現に向けて必要となる横断的な「政策パッケージ」を設定し、各政策パッケージについて重点的に取り組む具体的な事業・施策（重点施策）を明らかにすることとされている。

本計画では、関東ブロックの将来像の実現や重点的に対応すべき社会課題等に応じて、これらの政策パッケージを重点目標達成のための「小目標」として再構成した上で、各小目標の達成のために実施する主な事業・取組を「目標の達成に寄与する主要取組」として明らかにする。

その際、主要取組毎に、本計画策定時点での実施状況、完了予定時期を記載するとともに、可能な範囲で事業の残事業費を記載し、公共投資の見通しを明らかにする。

また、小目標毎の達成状況を示す代表的な指標については、社会資本整備重点計画で示された指標の中から抽出したものを KPI (Key Performance Indicator) として設定し、そのほかの重点施策及び指標は、別紙のとおりとする。

さらに、令和7年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」の「第4章 推進が特に必要となる施策」に位置づけられた取組であることも明らかにする。

2. 関東ブロックの重点目標と目標達成に寄与する主要取組等

重点目標 I : 活力ある持続可能な地域社会の形成

目指すべき姿

世界的に類をみない急速な人口減少と少子高齢化が進行する中で、首都圏が全国の少子化対策をけん引し、都市から地方まで通して暮らしやすさを維持するため、シームレスな生活圏を形成するとともに、新たな人の流れを生み、地域の担い手の確保や消費等の需要創出、新たなビジネスや後継者の確保、雇用創出、関係人口の創出・拡大、多様なライフスタイルの実現等につながる移住・二地域居住等を促進し、にぎわいと活力のある地域形成を目指す。

また、人口減少が進む地域のニーズに即してインフラの機能が発揮されるよう、将来のまちづくり、地域づくりの姿を踏まえ、官民連携手法の活用も通じて、インフラの集約・再編や施設の修繕等を進め、インフラストック効果の最大化を図り、インフラの潜在力を引き出すとともに、インフラによる「新しい価値」の創造を目指す。

さらに、地域の人々のつながりを確保しつつ、年齢、性別、障がいの有無、国籍等に関わらず、誰もが安心して豊かな暮らしを送り、その可能性を最大限発揮できるような、地域づくりを目指す。

小目標 I - 1 : 生活関連サービスが持続的に提供される人口の確保に向けた都市機能等の誘導・集積

概要

都市の中心拠点や生活拠点への買い物や医療・福祉等の生活関連サービスのさらなる集積や居住の誘導を進めるとともに、住まい方や都市機能等、まちづくりの取組とあわせて、基幹的な公共交通軸の形成を図るため、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な策定・実施を促進する。

立地適正化計画の深化・発展を通じて都市機能の集積等を加速し、住まいや都市機能、業務機能が近接した利便性の高い楽しく暮らせるまちづくりを進めるため、まちの現状の「見える化」や適切な評価・見直しを促す「まちづくりの健康診断」を進めるとともに、市町村域を超えた広域での計画策定を推進し、立地適正化計画による実効的な都市機能の集約・誘導を図る。

公共・日本版ライドシェア等の普及、共同化・協業化や自治体の機能を補完・代替する新たな制度的枠組みの構築等の「交通空白」解消に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開を通じて、地域の公共交通軸の形成を図る交通分野の取組と連携して、日常生活に必要な都市機能の集積や居住の誘導など、まちづくりの取組を推進し、世代を問わず誰もが安心して暮らせる環境の形成を図る。

安全で快適な自転車利用環境の整備や自転車の公共交通との連携を進めるとともに、サイクルポートの設置等によるシェアサイクルの普及や、公共空間等の更なる利活用による人中心の居心地が良く歩きたくなる空間の形成を推進し、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めた、地域の移動に係るベストミックスの実現を推進する。

これらとあわせて、公共交通の幹線軸となる鉄道や BRT 等の整備・機能向上等による公共交通の利便性の確保等や、モビリティデータの標準化やバス業務等の標準業務プロセスの策定、タクシー配車アプリの API 標準化等を進める地域交通 DX の推進、バス・タクシー等の交通結節点の整備などの交通分野の取組を進める。

これらの地域の足の確保とともに、交通分野と連携して、地方のラストワンマイル配送などの物流網を維持するため生活必需品の物流へのドローンや自動配送ロボットの活用を促進し、安心して便利に暮らせる生活環境の創出を図る。

スモールコンセッション¹³などの官民連携に関する取組も活用しつつ、遊休化している公的施設や、住宅団地などの既存ストックを再生・利活用して、地域住民の交流施設や子育て支援施設・福祉施設、テレワーク施設等を整備し、地域の居住機能の再生を図る。

人口減少、少子高齢化が加速する地方において、日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供されるよう、地方創生に資するファンド等の活用による民間投資の呼び込みを含めた資金調達支援や地域における信用・信頼付与など地域課題解決に取り組む民間事業者の活動の支援等を通じて、地域生活圏の形成を含めシームレスな生活圏の形成を推進する。

¹³ 廃校等の空き施設や地方公共団体が所有する古民家等の空き家の活用について、民間事業者の創意工夫を最大限に生かした小規模な官民連携事業により、地域課題の解決やエリア価値の向上につながる取組

都市機能の誘導・集積と地域における移動の足の確保に向けた取組を一体的に進めるため、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な策定・実施を促進するとともに、地域の将来像を見据えて必要なインフラが再構築されるよう、老朽化対策との一体的な取組を推進する。

立地適正化計画等のまちづくり・地域づくり計画とインフラ長寿命化計画について、計画レベルでの連携のもとで一体的な取組が図られるよう、連携体制等についてガイドラインをとりまとめ周知するなど、地域内においてこれらの計画を一体的に検討・策定する取組を促進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [1] 立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合
R6年12月 58.6% → R12年度 75% [全国指標]
- [2] 居住誘導区域内人口割合が維持・増加している市町村の割合
R6年12月 72.5% → 毎年度 66.6%以上
- [3] 公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合
- ① 三大都市圏 令和6年度 92.0% → 令和12年度 92.9% [全国指標]
 - ② 地方中枢都市圏 令和6年度 78.4% → 令和12年度 78.4% [全国指標]
 - ③ 地方都市圏 令和6年度 37.9% → 令和12年度 37.9% [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9年度、②: ~R12年度、③: ~R17年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 都市機能等の誘導・集積

- 【立地適正化計画の策定支援】 (R8年度実施中) ④
- 【ステーション整備事業(群馬県)】 (R8年度実施中) ④
- 【橋本駅周辺整備推進事業(神奈川県相模原市)】 (R8年度実施中) [R17年度頃までに完成] ③

■ 一体的な計画策定による持続可能な都市・地域構造への転換

- 【地域公共交通DX・コンパクト+ネットワーク促進事業(埼玉県)】 (R8年度実施中) ④
- 【多摩ニュータウンの再生(東京都)】 (R8年度推進中) ④
- 【県営住宅の建替えの推進(神奈川県)】 (R8年度工事中) ④

小目標 I - 2: 地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上

概要

立地適正化計画の深化・発展を通じて、まちなかにオフィスや研究施設等の業務施設をはじめとした様々な機能を集積させることによって、地域の「稼ぐ力」やイノベーション創発等を図るとともに、地域に人や投資を呼び込むまちなかを形成し、都市自らが稼ぐ力を強化するため、地方のまちの顔にふさわしい民間都市開発プロジェクトの促進を図る。

デジタル技術を活用した地域の観光需要の分散・平準化に資する取組を行う観光地・観光産業の DX 推進等を通じた旅行者の消費拡大・再来訪・インバウンドの地方誘客・地域周遊・長期滞在促進等の観光分野の取組とあわせて、地域の貴重な資源である歴史や文化、景観等を活かした観光振興や、道の駅における多言語表示の整備をはじめとした道の駅の観光拠点としての機能強化など、周辺環境の整備を進めるとともに、地域資源を活かし、誇りや愛着を持てる個性ある都市の形成を進めることで、地域の特性を活かし「旅行者・産業・地域・環境」の四者がハッピーになる“四方よし”の観光を実現させ、地域の賑わいや魅力の創出につなげる。

道路の渋滞対策、観光の足としての自転車利用の推進など地方への誘客に資する受入環境を整備するとともに、サイクルツーリズムやインフラツーリズムを推進し、豊かな地域資源や様々なインフラ空間を活用した観光地域づくりを通じて、インバウンドを含めた地方誘客を促進する。

これらとあわせて、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームも活用した観光客向けの移動手段の確保、観光列車や2階建て観光バスなど移動そのものを観光資源とする取組の促進や旅客施設における多言語対応の徹底や観光周遊ルートの造成支援等の交通分野の取組を推進する。

また、クルーズ船が寄港する港湾の機能強化を図るとともに、港湾周辺の観光コンテンツの充実やクルーズ下船後の2次交通確保に向けた取組などの交通分野の取組とあわせて、ハード・ソフト両面からのクルーズ船の受入環境の整備を図る。

地域をけん引する産業立地に対応し、地域の特色ある取組のために必要な周辺インフラに集中投資を行い、企業立地を呼び込む基盤整備を図り、地域の雇用拡大、経済の活性化を支える施策を推進する。

地域経済・社会の活性化に資するよう、生活インフラのメンテナンスや施設の改修などについて、地域のプラットフォームを活用して各種課題を解決する事業事例の横展開を通じて、地域企業の参画・雇用機会の創出等をはじめ、地域にもたらす効果への理解を促進し、地域の事情や実情に応じた PPP/PFI 事業等の推進を図る。

都市から地方へ、また、地方も含めた人流拡大、地域の担い手確保や消費等の需要創出、新たなビジネスや雇用の創出につなげるため、多様なライフスタイルを実施して地域社会をより発展させる取組の創出等、二地域居住の普及や地域生活圏の形成を含めたシームレスな生活圏の形成に取り組む。不動産事業者を始めとする多様なプレイヤーの連携による遊休不動産等を活用した地域の新たな価値の共創に向けて、ノウハウ等の共有及び相互交流を促進するとともに、地域と二地域居住者をつなぐ中間支援組織の育成・確保等を進め、二地域居住の促進を図る。

また、国の職員がこれまでの職務経験等を活かして中小規模の市町村にアドバイスする制度(地方創生伴走支援制度¹⁴)を通じて、地方公共団体の課題解決を支援する。

スモールコンセッションなどの官民連携に関する取組を通じ、地方公共団体が所有する廃校や古民家等の空き家について、宿泊施設などの観光施設や、二地域居住等の拠点としての利活用を積極的に進め、地域における関係人口や雇用の拡大等につなげる。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [4] 景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数)
R5年度 123 市区町村 → R12 年度 148 市区町村
- [5] 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数
R6年度 21 市町村 → R12 年度 27 市町村
- [6] 市町村が作成する特定居住促進計画の作成数
R6年度末 5件 → R11 年度 累計 600 件[全国指標]
- [7] 市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数
R6年度末 5件 → R11 年度 累計 600 法人[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9 年度、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる
※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■地域資源を活かした個性あるエリアの形成

- 【ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸(茨城県ひたちなか市) (R8年度推進中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【敷島公園 新水泳場整備[残事業費:159 億円(R5 年度評価時点)]★
(群馬県前橋市) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【県庁~前橋駅クリエイティブシティ構想(群馬県前橋市) (R8年度設計中)④】
- 【中心市街地活性化広場公園整備事業(通町公園外)
[残事業費:10 億円(R6 年度末時点)] (千葉県千葉市) (R8年度実施中) [R9年度までに完成]①】

■地方誘客の促進に向けた環境整備

- 【サイクルツーリズム(太平洋岸自転車道、つくば霞ヶ浦りんりんロード) (R8年度推進中)④】
- 【ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸(茨城県ひたちなか市)
(R8年度推進中) [R17 年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【一般国道 119 号 上中鉢石町・歩道拡幅、無電柱化(栃木県日光市)
(R8年度推進中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【県庁~前橋駅クリエイティブシティ構想(群馬県前橋市) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【GunMaaS (MaaS 社会実装)(群馬県) (R8年度実施中)④】
- 【やまなしインフラ魅力発信事業(山梨県) (R8年度推進中)④】
- 【千葉市動物公園リスタート事業(千葉県千葉市) (R8年度実施中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【横浜経済の活性化と市民生活を豊かにする総合港湾づくり その2(神奈川県横浜市)
(R8年度実施中) [R12 年度までに完成]②】

■地域における関係人口や雇用の拡大

- 【関東ブロックプラットフォームの活用等による PPP/PFI 事業の推進 (R8年度推進中)④】

¹⁴ R7.4 から「地方創生伴走支援制度」として全省庁に発展拡大。

小目標 I-3: 多様な暮らしを支える地域内外を結ぶ交通ネットワークの整備

概要

地域内外の人・モノの円滑な交流を支えるため、高規格道路の未整備区間の早期整備等による広域的な道路ネットワークの整備・強化を図るとともに、スマートインターチェンジの整備等、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点について、都市交通の円滑化や交通拠点としての機能強化を図るため、鉄道駅の機能強化や拠点化に向けた交通分野の取組とあわせて、地域の核となる集約型公共交通ターミナル(バスタ)について、官民連携も活用しつつ、バスを中心とした交通モード間の接続の強化を推進し、人とモノの流れの促進や地域活性化につなげる。

あわせて、全国との交流と連携を促進するため鉄道ネットワークの充実強化や幹線鉄道の地域の実情に応じた高機能化に関し更なる取組を進めるとともに、地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築を通じて、域内外を結ぶ公共交通サービスも確保する。離島航路や、離島航空路等、地方とりわけ条件不利地域における住民の生活や産業に必要な交通手段を維持・確保する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [8] 災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率
R5年度 6% → R12年度 19% [全国指標]
- [9] 道路による都市間速達性の確保率
R5年度 57% → R12年度 60% [全国指標]
- [10] 都市計画道路(幹線道路)の整備率
R4年度 63.8% → R12年度 66.6%
- [11] BRT や自動運転などの最新の技術を活用した自動車交通への転換も含めた鉄道の再構築の件数
R6年度 19件 → R12年度 37件 [全国指標]
- [12] 航空路が確保されている有人離島の割合
R5年度 100% → R12年度 100%
- [13] 航路が確保されている有人離島の割合
R6年度 100% → R12年度 100%

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9年度、②: ~R12年度、③: ~R17年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる
※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 地域内外を結ぶ道路等の交通ネットワークの整備

【東関東自動車道水戸線(潮来~銚田)[残事業費:402億円(R6年度再評価時点)]★

(茨城県潮来市延方~銚田市飯名)(R8年度工事中)[R8年度※開通予定]①

※潮来IC~行方IC間は新たな課題等が工程に及ぼす影響を精査中

※行方IC~銚田IC間は前倒しで令和8年度半ばの開通を目指す

【国道4号春日部古河バイパス[残事業費:65億円(R5年度再評価時点)]★

(埼玉県春日部市下柳~茨城県古河市柳橋)(R8年度工事中)④

【国道6号牛久土浦バイパス[残事業費:73億円(R7年度再評価時点)]

(茨城県牛久市遠山町~同市城中町、茨城県つくば市西大井~土浦市中村西根)(R8年度工事中)④

【国道6号牛久土浦バイパス(Ⅲ期)[残事業費:379億円(R7年度再評価時点)]

(茨城県牛久市城中町~つくば市高崎)(R8年度工事中)④

【国道6号牛久土浦バイパス(Ⅱ期)[残事業費:71億円(R7年度再評価時点)]★

(茨城県つくば市高崎~同市西大井、茨城県土浦市中村西根~同市中)(R8年度工事中)④

【国道6号千代田石岡バイパス[残事業費:109億円(R6年度再評価時点)]★

- (茨城県かすみがうら市市川～石岡市東大橋) (R8年度工事中)④
【国道6号酒門町交差点立体[残事業費:75億円(R7年度再評価時点)]
(茨城県水戸市住吉町～同市酒門町) (R8年度工事中)④
【国道6号東海拡幅 [残事業費:94億円(R5年度再評価時点)]
(茨城県那珂市向山～那珂郡東海村石神外宿) (R8年度工事中)④
【国道6号大和田拡幅 [残事業費:70億円(R7年度再評価時点)] ★
(茨城県日立市神田町～同市大みか町) (R8年度工事中)④
【国道6号日立バイパス(Ⅱ期)[残事業費:196億円(R5年度再評価時点)]
(茨城県日立市国分町～同市旭町) (R8年度工事中)④
【国道6号勿来バイパス(茨城県北茨城市関本町関本中～
福島県いわき市勿来町四沢鍵田) ★ (R8年度工事中)④
【国道50号結城バイパス(茨城県結城市小田林～筑西市布川) (R8年度工事中)④
【国道50号下館バイパス [残事業費:52億円(R6年度再評価時点)] ★
(茨城県筑西市布川～同市横塚) (R8年度工事中)④
【国道50号協和バイパス[残事業費:342億円(R6年度再評価時点)]
(茨城県筑西市横塚～桜川市長方) (R8年度工事中)④
【国道51号潮来バイパス[残事業費:3億円(R5年度再評価時点)]
(茨城県潮来市小泉～同市延方西) (R8年度工事中)④
【国道4号矢板拡幅[残事業費:190億円(R6年度再評価時点)] ★
(栃木県矢板市片岡～同市針生) (R8年度工事中)④
【国道4号矢板大田原バイパス[残事業費:386億円(R6年度再評価時点)] ★
(栃木県矢板市針生～那須塩原市三区町) (R8年度工事中)④
【国道4号西那須野道路[残事業費:44億円(R6年度再評価時点)] ★
(栃木県那須塩原市三区町～同市西富山) (R8年度工事中)④
【国道17号上武道路[残事業費:175億円(R4年度再評価時点)] ★
(埼玉県熊谷市西別府～群馬県前橋市田口町) (R8年度工事中)④
【国道17号本庄道路[残事業費:176億円(R6年度再評価時点)] ★
(埼玉県本庄市沼和田～群馬県高崎市新町) (R8年度工事中)④
【国道17号高松立体[残事業費:27億円(R6年度再評価時点)]
(群馬県高崎市宮元町～同市並榎町) (R8年度設計中)④
【国道17号群馬大橋拡幅[残事業費:121億円(R3年度再評価時点)]
(群馬県前橋市元総社町～同市本町一丁目) (R8年度設計中)④
【国道17号中村交差点立体[残事業費:30億円(R7年度再評価時点)] ★
(群馬県渋川市中村) (R8年度工事中)④
【国道17号渋川西バイパス[残事業費:13億円(R6年度再評価時点)] ★
(群馬県渋川市中村～同市金井) (R8年度工事中)④
【国道17号綾戸バイパス[残事業費:130億円(R3年度再評価時点)] ★
(群馬県渋川市上白井～沼田市岩本町) (R8年度工事中)④
【国道18号高崎安中拡幅[残事業費:18億円(R7年度再評価時点)]
(群馬県高崎市上豊岡町～安中市安中四丁目) (R8年度工事中)④
【国道50号前橋笠懸道路[残事業費:481億円(R5年度再評価時点)] ★
(群馬県前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿) (R8年度工事中)④
【国道51号北千葉拡幅[残事業費:40億円(R5年度再評価時点)] ★
(千葉県千葉市若葉区貝塚町～佐倉市馬渡) (R8年度工事中)④
【国道51号成田拡幅[残事業費:19億円(R7年度再評価時点)] ★
(千葉県成田市並木～同市東金山) (R8年度工事中)④
【国道51号大栄拡幅[残事業費:24億円(R3年度再評価時点)] ★
(千葉県成田市桜田～同市所) (R8年度工事中)④
【国道298号東京外かく環状道路(千葉県区間)(千葉県松戸市小山～市川市高谷) ★(R8年度工事中)④
【国道357号湾岸千葉地区改良(蘇我地区)[残事業費:240億円(R6年度再評価時点)]
(千葉県千葉市中央区塩田町～同市中央区問屋町) (R8年度工事中)④
【国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)[残事業費:579億円(R4年度再評価時点)] ★
(千葉県千葉市美浜区稲毛海岸～浦安市舞浜) (R8年度工事中)④
【国道464号北千葉道路(市川・松戸)[残事業費:1,900億円(R5年度再評価時点)]
(千葉県市川市堀之内～同市大町) (R8年度工事中)④
【国道464号北千葉道路[残事業費:140億円(R6年度再評価時点)]
(成田市北須賀～同市押畑) (R8年度工事中)④
【国道468号首都圏中央連絡自動車道(つくば～
大栄)(茨城県つくば市梶内～千葉県成田市吉岡) (R8年度工事中)④

- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)[残事業費:908 億円(R7 年度再評価時点)]
(千葉県成田市吉岡～山武市松尾町谷津)(R8年度工事中)[R8年度※開通予定]①】
※資機材の調達等が順調な場合 ※大栄 JCT～多古 IC 間は令和8年秋頃開通予定
- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)[残事業費:315 億円(R3 年度再評価時点)]
(千葉県東金市丹尾～茂原市石神)(R8年度設計中)④】
- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)[残事業費:390 億円(R4 年度再評価時点)]
(千葉県茂原市石神～木更津市大成)(R8年度工事中)④】
- 【国道 4 号東埼玉道路(八潮～松伏)[残事業費:2,040 億円(R6 年度再評価時点)]★
(埼玉県八潮市八條～北葛飾郡松伏町田島)(R8年度工事中)④】
- 【国道 4 号東埼玉道路(延伸)[残事業費:115 億円(R5 年度再評価時点)]
(埼玉県吉川市川藤～春日部市水角)(R8年度工事中)④】
- 【国道 17 号新大宮バイパス[残事業費:87 億円(R4 年度再評価時点)]
(東京都練馬区北町～埼玉県さいたま市北区吉野町)(R8年度設計中)④】
- 【国道 17 号与野大宮道路[残事業費:37 億円(R5 年度再評価時点)]
(埼玉県さいたま市中央区下落合～同区上落合)(R8年度設計中)④】
- 【国道 17 号新大宮上尾道路(与野～上尾南)[残事業費:2,360 億円(R5 年度再評価時点)]★
(埼玉県さいたま市中央区円阿弥～上尾市堤崎)(R8年度工事中)④】
- 【国道 17 号上尾道路[残事業費:84 億円(R5 年度再評価時点)]
(埼玉県さいたま市西区宮前町～桶川市川田谷)(R8年度工事中)④】
- 【国道 17 号上尾道路(Ⅱ期)[残事業費:506 億円(R5 年度再評価時点)]★
(埼玉県北本市石戸宿～鴻巣市箕田)(R8年度工事中)④】
- 【国道 17 号本庄道路(Ⅱ期)[残事業費:294 億円(R6 年度再評価時点)]
(埼玉県深谷市岡～本庄市沼和田)(R8年度設計中)④】
- 【東京外かく環状道路(関越～東名)[残事業費:14,746 億円(R7 年度再評価時点)]
(東京都練馬区大泉町～世田谷区宇奈根)(R8年度工事中)④】
- 【国道 1 号虎ノ門地下歩道(東京都千代田区霞ヶ関一丁目～港区虎ノ門一丁目)(R8年度工事中)④】
- 【国道 4 号日本橋地区都市再生事業(東京都中央区日本橋宝町一丁目～
同区日本橋宝町三丁目)(R8年度工事中)④】
- 【国道 6 号新宿拡幅[残事業費:76 億円(R4 年度再評価時点)]
(東京都葛飾区新宿2丁目～同区金町6丁目)(R8年度工事中)④】
- 【国道 14 号両国拡幅[残事業費:135 億円(R4 年度再評価時点)]★
(東京都中央区東日本橋二丁目～墨田区緑四丁目)(R8年度工事中)④】
- 【国道 14 号亀戸小松川立体[残事業費:253 億円(R7 年度再評価時点)]
(東京都江東区亀戸九丁目～江戸川区大杉一丁目)(R8年度工事中)④】
- 【国道 15 号品川駅西口基盤整備(東京都港区高輪二丁目～同区高輪四丁目)(R8年度工事中)④】
- 【国道 15 号蒲田駅周辺整備(東京都大田区南蒲田一丁目～同区東六郷一丁目)★(R8年度工事中)④】
- 【国道 16 号保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)(東京都町田市鶴間)★(R8年度工事中)④】
- 【国道 16 号八王子～瑞穂拡幅[残事業費:75 億円(R4 年度再評価時点)]
(東京都八王子市左入町～西多摩郡瑞穂町二本木)(R8年度設計中)④】
- 【国道 20 号新宿駅南口地区基盤整備(東京都新宿区新宿四丁目～渋谷区代々木二丁目)
(R8年度工事中)④】
- 【国道 20 号日野バイパス(延伸)[残事業費:31 億円(R7 年度再評価時点)]★
(東京都日野市川辺堀之内～同市西平山三丁目)(R8年度工事中)④】
- 【国道 20 号日野バイパス(延伸)Ⅱ期[残事業費:272 億円(R7 年度再評価時点)]★
(東京都日野市西平山三丁目～八王子市北野町)(R8年度工事中)④】
- 【国道 20 号八王子南バイパス[残事業費:728 億円(R7 年度再評価時点)]★
(東京都八王子市北野町～同市南浅川町)(R8年度工事中)④】
- 【国道 246 号渋谷駅周辺整備(東京都渋谷区渋谷3丁目～同区桜丘町)(R8年度工事中)④】
- 【国道 357 号東京湾岸道路(東京都区間)[残事業費:3,072 億円(R4 年度再評価時点)]
(東京都江戸川区臨海町～大田区羽田空港)(R8年度工事中)④】
- 【国道 1 号新湘南バイパス[残事業費:430 億円(R4 年度再評価時点)]
(神奈川県茅ヶ崎市今宿～中郡大磯町大磯)(R8年度工事中)④】
- 【国道 16 号追浜駅交通ターミナル整備事業(神奈川県横須賀市追浜町3丁目～
同市追浜本町1丁目)(R8年度設計中)④】
- 【国道 246 号厚木秦野道路[残事業費:409 億円(R3 年度再評価時点)]★
(神奈川県厚木市中依知～同市飯山、神奈川県伊勢原市西富岡～同市善波)(R8年度工事中)④】
- 【国道 246 号厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)[残事業費:278 億円(R3 年度再評価時点)]★
(神奈川県伊勢原市善波～秦野市西大竹)(R8年度設計中)④】
- 【国道 357 号東京湾岸道路(神奈川県区間)[残事業費:2,490 億円(R4 年度再評価時点)]
(神奈川県川崎市川崎区浮島町～横須賀市夏島町)(R8年度工事中)④】

- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)[残事業費:4,126 億円(R4 年度再評価時点)]
(神奈川県横浜市金沢区釜利谷町～同市戸塚区汲沢町)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)[残事業費:2,949 億円(R4 年度再評価時点)]
(神奈川県横浜市栄区田谷町～藤沢市城南1丁目)(R8 年度工事中)④】
- 【中部横断自動車道(富沢～六郷)(山梨県南巨摩郡南部町～山梨県西八代郡市川三郷町)★
(R8 年度工事中)④】
- 【国道 20 号新山梨環状道路(広瀬～桜井)[残事業費:169 億円(R5 年度再評価時点)]★
(山梨県笛吹市石和町広瀬～甲府市桜井)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 20 号新山梨環状道路(桜井～塚原)(山梨県甲府市桜井町～甲府市塚原町)★(R8 年度設計中)④】
- 【国道 20 号新山梨環状道路(北部区間)[残事業費:333 億円(R4 年度再評価時点)]★
(山梨県甲斐市牛匂～同市宇津谷)(R8 年度設計中)④】
- 【国道 52 号上石田改良[残事業費:5 億円(R6 年度再評価時点)]
(山梨県甲府市富竹一丁目～同市寿町)(R8 年度設計中)④】
- 【国道 138 号新屋拡幅[残事業費:66 億円(R7 年度再評価時点)]★
(山梨県富士吉田市上吉田～同市上吉田堰林)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 139 号都留バイパス[残事業費:74 億円(R3 年度再評価時点)]
(山梨県都留市田原～同市田野倉)(R8 年度設計中)④】
- 【国道 18 号上田バイパス(延伸)[残事業費:99 億円(R3 年度再評価時点)]★
(長野県東御市本海野～上田市国分)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 18 号坂城更埴バイパス(坂城町区間)[残事業費:54 億円(R6 年度再評価時点)]★
(長野県埴科郡坂城町南条～同町上五明)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 18 号坂城更埴バイパス(延伸)[残事業費:35 億円(R6 年度再評価時点)]★
(長野県千曲市稲荷山～長野市篠ノ井塩崎)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 18 号長野東バイパス[残事業費:75 億円(R7 年度再評価時点)]
(長野県長野市北長池～同市柳原)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 18 号野尻IC関連[残事業費:98 億円(R5 年度再評価時点)]
(長野県上水内郡信濃町古間～同町野尻)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 19 号塩尻拡幅(長野県塩尻市広丘高出～同市広丘野村)★
(R8 年度工事中)④】
- 【国道 19 号松本拡幅 [残事業費:69 億円(R4 年度再評価時点)]★
(長野県松本市渚～同市宮渕本村)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 20 号坂室バイパス [残事業費:55 億円(R7 年度再評価時点)](長野県茅野市金沢～同市宮川)
(R8 年度工事中)④】
- 【国道 20 号諏訪バイパス[残事業費:896 億円(R7 年度再評価時点)]★
(長野県諏訪市上諏訪～諏訪郡下諏訪町東町)(R8 年度設計中)④】
- 【国道 20 号下諏訪岡谷バイパス[残事業費:121 億円(R7 年度再評価時点)]★
(長野県諏訪郡下諏訪町東町～岡谷市今井)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 158 号松本波田道路 [残事業費:324 億円(R4 年度再評価時点)]★
(長野県松本市島立～同市波田)(R8 年度工事中)④】
- 【国道 158 号奈川渡改良 [残事業費:82 億円(R6 年度再評価時点)](長野県松本市奈川～同市安曇)
(R8 年度工事中)④】
- 【ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸(茨城県ひたちなか市)
(R8 年度推進中) [R17 年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【上信自動車道 吾妻東バイパス[残事業費:167 億円(R5 年度評価時点)]★
(群馬県吾妻郡東吾妻町厚田～吾妻郡東吾妻町植栗)(R8 年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【上信自動車道 吾妻東バイパス2期[残事業費:214 億円(R5 年度評価時点)]★
(群馬県吾妻郡東吾妻町箱島～吾妻郡東吾妻町植栗)(R8 年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【上信自動車道 長野原嬭恋バイパス[残事業費:197 億円(R5 年度評価時点)]
(群馬県吾妻郡長野原町与喜屋～吾妻郡嬭恋村鎌原)(R8 年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【上信自動車道 嬭恋バイパス[残事業費:433 億円(R6 年度評価時点)]★
(群馬県吾妻郡嬭恋村鎌原～吾妻郡嬭恋村田代)(R8 年度設計中)④】
- 【西毛広域幹線道路 高崎工区[残事業費:166 億円(R6 年度評価時点)]
(群馬県高崎市棟高町～高崎市箕郷町下芝)(R8 年度工事中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【西毛広域幹線道路 高崎安中工区[残事業費:92 億円(R6 年度評価時点)]
(群馬県高崎市下里見町～安中市下秋間)(R8 年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【西毛広域幹線道路 安中富岡工区[残事業費:113 億円(R6 年度評価時点)]
(群馬県安中市安中～富岡市上高尾)(R8 年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【(主)高崎神流秩父線 矢田工区[残事業費:91 億円(R6 年度評価時点)]
(群馬県高崎市吉井町岩崎～高崎市吉井町矢田)(R8 年度工事中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【渡良瀬幹線道路 塩原工区[残事業費:23 億円(R5 年度評価時点)]
(群馬県みどり市大間々町下神梅～みどり市大間々町塩原)(R8 年度工事中) [R12 年度までに完成]②】

- 【渡良瀬幹線道路 新里笠懸工区[残事業費:100億円(R3年度評価時点)]
(群馬県みどり市大間々町桐原～みどり市笠懸町鹿)(R8年度設計中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【(一)南新井前橋線 4期工区(群馬県北群馬郡榛東村新井)
[残事業費:10億円(R7年度評価時点)] (R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【(一)植栗伊勢線(群馬県吾妻郡東吾妻町植栗～吾妻郡中之条伊勢町)
[残事業費:33億円(R5年度評価時点)]★ (R8年度工事中)[R12年度までに完成]②】
- 【一般国道254号 東町工区(群馬県甘楽郡下仁田町下仁田) (R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【一般国道140号・大滝トンネル(埼玉県秩父市)
[残事業費:56億円(R4年度評価時点)]★ (R8年度工事中)④】
- 【一般国道140号・長尾根バイパス[残事業費:78億円(R3年度評価時点)]★(埼玉県秩父市)
(R8年度工事中)④】
- 【(都)三郷流山線・糸彦工区[残事業費:39億円(R3年度評価時点)](埼玉県三郷市)
(R8年度工事中)④】
- 【(都)川越北環状線・脇田新田工区[残事業費:66億円(R4年度認可時点)]★(埼玉県川越市)
(R8年度工事中)④】
- 【(都)浦和野田・元荒川工区[残事業費:160億円(R4年度認可時点)]★(埼玉県越谷市)
(R8年度工事中)④】
- 【(都)日光東京線・本町工区[残事業費:8億円(H30年度評価時点)](埼玉県川口市)
(R8年度工事中)④】
- 【(都)放射7号線・新堀、栗原工区[残事業費:163億円(H30年度認可時点)]★(埼玉県新座市)
(R8年度工事中)④】
- 【(都)保谷朝霞線・野寺、道場工区[残事業費:117億円(R3年度認可時点)]★(埼玉県新座市)
(R8年度工事中)④】
- 【(都)飯能所沢線・3工区[残事業費:10億円(R6年度評価時点)](埼玉県所沢市)
(R8年度工事中)④】
- 【主要地方道越谷野田線・増林、松伏西、田島工区[残事業費:86億円(R5年度評価時点)]★
(埼玉県越谷市、松伏町)(R8年度工事中)④】
- 【一般県道柿木町蒲生線・柿木町[残事業費:27億円(R5年度評価時点)]★(埼玉県越谷市)
(R8年度工事中)④】
- 【一般国道464号 北千葉道路(千葉県印西市若萩～成田市押畑) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道409号 茂原一宮道路(千葉県長生郡長南町千田～茂原市三ヶ谷)★
(R8年度工事中)④】
- 【一般国道464号 北千葉道路(成田市押畑～成田市大山)★ (R8年度工事中)④】
- 【(主)成田小見川鹿島港線(成田市取香～多良貝) (R8年度工事中)[R12年度までに完成]②】
- 【都市軸道路利根川橋梁(仮称)新設事業 (R8年度設計中)④】
- 【一般国道126号 山武東総道路三期★ (R8年度設計中)④】
- 【一般国道128号 茂原一宮道路(茂原市三ヶ谷～一宮町一宮) (R8年度設計中)④】
- 【一般国道296号 前原西工区 (R8年度実施中)④】
- 【旧江戸川橋梁(仮称)新設事業 (R8年度設計中)④】
- 【主要地方道成田松尾線 成田空港周辺IC(仮称) (R8年度実施中)④】
- 【多摩都市モノレール箱根ヶ崎延伸事業[残事業費:1,290億円(R5年度評価時点)]
(東京都東大和市・武蔵村山市・瑞穂町)(R8年度設計中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【離島ターミナルの整備(伊豆諸島港湾施設(東京都)) (R8年度実施中)④】
- 【新京橋連結路事業[残事業費:1,790億円(R6年度事業化時点)]
(東京都中央区築地一丁目～同区八重洲二丁目)(R8年度設計中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【(主)藤沢座間厚木(第Ⅱ期区間)・4車線バイパス事業[残事業費:34.7億円(R6年度末時点)]
(神奈川県厚木市三田～下荻野)(R8年度工事中)④】
- 【都市計画道路 西海岸線ほか・2車線バイパス事業[残事業費:128.6億円(R6年度末時点)]
(神奈川県三浦市三崎町小網代～初声町下宮田)(R8年度実施中)④】
- 【(一)湘南台大神伊勢原・寒川北ICアクセス・4車線バイパス事業[残事業費:169.0億円(R6年度末時点)]
(神奈川県寒川町宮山～藤沢市宮原)(R8年度実施中)④】
- 【(一)湘南台大神伊勢原・藤沢市域・現道拡幅[残事業費:25.4億円(R6年度末時点)]
(神奈川県藤沢市円行～遠藤)(R8年度設計中)④】
- 【(一)湘南台大神伊勢原・ツインシティ橋・4車線バイパス事業[残事業費:280.0億円(R6年度末時点)]
(神奈川県寒川町倉見～平塚市大神)(R8年度設計中)④】
- 【(一)明石下落合・2車線バイパス事業[残事業費:77.0億円(R6年度末時点)]
(神奈川県伊勢原市下落合～平塚市大島)(R8年度設計中)④】
- 【甲府中央スマートIC(仮称)(山梨県甲府市) (R8年度工事中)④】
- 【(主)甲府中央右左口線・リニア駅周辺整備[残事業費:30.8億円(R5年度評価時点)](山梨県甲府市)
(R8年度推進中)[R9年度完成]①】

- 【一般国道 140 号 新山梨環状道路(東部区間Ⅱ期)・高規格道路整備
[残事業費:292億円(R5年度評価時点)]★
(山梨県甲府市～笛吹市石和町)(R8年度工事中)[R12年度完成]②】
- 【(都)田富町敷島線(富竹工区)・道路改良[残事業費:8億円(R3年度評価時点)](山梨県甲斐市)
(R8年度工事中)[R9年度完成]①】
- 【(都)田富町敷島線(仲新居工区)・道路改良[残事業費:3億円(R5年度評価時点)](山梨県甲斐市)
(R8年度工事中)[R9年度完成]①】
- 【(都)塩山駅下於曾線ほか1路線・道路改良[残事業費:40億円(R6年度評価時点)](山梨県甲州市)
(R8年度設計中)[R17年度完成]③】
- 【一般国道 144 号 上信自動車道(長野県)
(R8年度設計中)④】
- 【一般国道 361 号 伊那木曾連絡道路((姥神峠道路(延伸))長野県木曾郡木曾町)★(R8年度工事中)④】
- 【リニア関連道路整備((一般国道 153 号、座光寺上郷道路、都市計画道路東新町座光寺線他)
長野県飯田市他)★
(R8年度工事中)④】
- 【松本糸魚川連絡道路((主要地方道 大町明科線 安曇野道路)長野県安曇野市他)★(R8年度工事中)④】
- 【都市計画道路の整備 大宮岩槻線(芝川工区)[残事業費:21.2億円(R6年度評価時点)]
(埼玉県さいたま市)(R8年度推進中)[R12年度までに完成]②】
- 【都市計画道路の整備 産業道路(原山工区)(埼玉県さいたま市)★
(R8年度推進中)[R12年度までに完成]②】
- 【地域高規格道路(都市計画道路塩田町誉田町線)の整備[残事業費:60億円(R6年度末時点)]★
(千葉県千葉市)(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②】
- 【都市計画道路磯辺茂呂町線(園生町地区)の整備[残事業費:95億円(令和6年度末時点)]
(千葉県千葉市)(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【都市計画道路塩田町誉田町線(誉田町地区)の整備[残事業費:44億円(R6年度末時点)]
(千葉県千葉市)(R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【主要地方道生実本納線(赤井町地区)の整備[残事業費:25億円(R6年度末時点)](千葉県千葉市)
(R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【検見川・真砂スマートIC(仮称)[残事業費:3億円(R6年度末時点)](千葉県千葉市)
(R8年度設計中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【幹線道路の整備(一般国道 409 号他(神奈川県川崎市))
(R8年度工事中)④】
- 【広域的な交流や都市力を高める基盤整備事業((都)宮下横山台線ほか)(神奈川県相模原市)
(R8年度実施中)④】
- 【踏切道改良計画事業(原当麻第一踏切道((都)相模原町田線)ほか)(神奈川県相模原市)
(R8年度実施中)④】

小目標 I - 4: 点検・診断等の確実かつ効率的な実施

概要

上下水道については、埼玉県八潮市において発生した下水道管の破損に起因する道路陥没事故を受けて設置された対策検討委員会¹⁵の提言を踏まえ、安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現を図る。具体的には、全国特別重点調査の結果を踏まえた対策を確実に実施するとともに、それ以外の管路についても点検・調査も着実に進める。

その上で、下水道の管路について、人ができる限り管路に入らず、安全に点検・調査を行えるよう、無人化・省力化に向けた自動化技術の高度化・実用化の取組を進めるとともに、管路の安全へのハザードや事故発生時の社会的影響を勘案し、点検方法等の充実を図り、メリハリをつけながら点検調査を実施する。点検・調査の結果については、デジタル化し、データベース化する。

また、道路管理者と道路占有者が連帯し、道路下に埋設されている下水道、水道、電気、ガス等の占用物の設置状況、敷設年度、点検結果や補修状況や、路面下空洞調査の結果等の地下空間情報をデジタル化した上で統合化する仕組みを検討するとともに、道路管理者と道路占有者が一体で道路陥没マネジメントを行う取組を進める。

さらに、大規模下水道システムの大口径かつ平常時の管内水位が高い下水道管路においては、点検・調査や修繕・改築が現在の技術では行えず、災害・事故時の迅速な復旧ができないことから、点検・調査技術の高度化とともに、点検・調査など維持管理を容易に行えるよう配置・構造の改善を行い、メンテナビリティ(維持管理の容易性)を向上させるとともに、リダンダンシー(冗長性)の確保を進める。

下水道以外のインフラ全般についても、今般の道路陥没事故で得られた教訓を踏まえ、老朽化対策を抜本的に強化する。具体的には、無人化・省力化に向けた DX としての自動化技術の高度化・実用化を進め、技術のコストダウンを図るとともに、事故のリスクと社会的影響の観点から、点検箇所や方法等を重点化して実施するスキームへの高度化を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [14] 損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」の対象)の健全性の確保率
R6年度 0% → R12年度 100%
- [15] 水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合
R6年度 42% → R9年度 100%
- [16] 下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合
R6年度 24% → R9年度 100%

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9年度、②: ~R12年度、③: ~R17年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる

*令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■上下水道施設の戦略的維持管理・更新

¹⁵ 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

- 【茨城県流域・大口径下水道管路の老朽化対策事業(茨城県牛久市外)★
(R8年度実施中) [R12年度までに完成]②】
- 【群馬県下水道施設長寿命化計画 利根川上流流域下水道ほか(群馬県) (R8年度推進中)④】
- 【口径 800mm 以上の水道管路の更新事業(千葉県) (R8年度実施中)④】
- 【緊急輸送道路等に埋設されている水道管路の更新事業(千葉県) (R8年度実施中)④】
- 【水道スマートメーターの普及促進(東京都) (R8年度実施中)④】
- 【流域下水道における幹線管渠の改築更新(神奈川県)★ (R8年度実施中) [R12年度までに完成]②】
- 【富士北麓、峡東、釜無川、桂川流域下水道・老朽化対策(山梨県) (R8年度工事中)④】
- 【下水道老朽化対策事業(大口径管の健全性確保)(埼玉県さいたま市)★
(R8年度推進中) [R12年度までに完成]②】
- 【管渠・施設の改築更新[残事業費:244 億円(R6 年度評価時点)](千葉県千葉市)★(R8年度工事中)④】
- 【横浜市公共下水道整備事業(老朽化対策)(神奈川県横浜市) (R8年度推進中)④】
- 【相模・横浜ずい道複線化事業[残事業費:417 億円(R7 年度評価時点)](神奈川県相模原市)
(R8年度設計中) [R17年度頃までに完成]③】
- 【相模湖系導水路複線化事業[残事業費:194 億円(R7 年度評価時点)]★(神奈川県横浜市)
(R8年度工事中) [R12年度までに完成]②】
- 【仏向配水池内送水管耐震化事業[残事業費:1.4 億円(R7 年度評価時点)](神奈川県横浜市)
(R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【小雀浄水場から上永谷配水池への送水機能の複線化事業[残事業費:10 億円(R7 年度評価時点)]★
(神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R12年度までに完成]②】
- 上下水道以外のインフラ全般における新技術を活用した維持管理・更新
 - 【電磁波をつかった橋梁点検(群馬県) (R8年度実施中)④】
 - 【光変位センサーを用いた橋梁モニタリング(群馬県) (R8年度推進中)④】
 - 【リモコン式機械による除草(群馬県) (R8年度実施中)④】
 - 【GPSを活用した道路除雪作業の効率化(群馬県) (R8年度推進中)④】
 - 【地震発生時における UAV 等を用いた大型砂防堰堤の緊急点検(群馬県) (R8年度推進中)④】

小目標 I -5: 人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ

概要

人口減少が進む地方において、地域の将来像に即したインフラストックの適正化を図る。

地域の将来像を踏まえて必要なインフラの機能を検討しながら、集約・再編を含めた積極的な取組がなされるよう促していくとともに、修繕・更新等については、施設の劣化・損傷の状況やその要因等の状態のほか、当該施設が果たしている役割、機能、利用状況、重要性等を踏まえて優先順位の考え方を明確化した上で、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の修繕等を重点的に進め、予防保全型のサイクルへの移行の加速化を図る。

地方公共団体の技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスの確保を目指すため、広域・複数・多分野のインフラを群として捉え、効率的・効果的にマネジメントする「地域インフラ群再生戦略マネジメント」について、手引きの周知等を通じて地方公共団体における取組を推進するとともに、戦略的なインフラマネジメントの取組に対する重点的な支援を行う。

日常に不可欠な上下水道サービスについて、業務の共通化や、情報整備・管理の標準化、水道の分散型システムの導入等による上下水道の広域化・分散化を進める。

大規模下水道システムの大口径かつ平常時の管内水位が高い下水道管路においては、修繕・改築が現在の技術では行えず、災害・事故時の迅速な復旧ができないことから、点検・調査など維持管理を容易に行えるよう配置・構造を改善し、メンテナビリティを向上させるとともに、リダンダンシーの確保を進める。

高速道路について、まちづくりと連携した高速道路の老朽化対策を引き続き推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [17] (道路) 集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数(令和7年度以降)
R6年度 0 施設 → R12 年度約 230 施設
- [18] (下水道) 広域連携に取り組むこととした下水道事業数
R6年度 0 事業 → R12 年度 300 事業 [全国指標]
- [19] 国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁(約 92,000 橋(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率
R5年度 55% → R12 年度 80% [全国指標]
- [20] (河川) 国管理河川のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべき河川管理施設の修繕等による健全性確保率
R5年度 71% → R12 年度 81%
- [21] (港湾) 老朽化した港湾施設の予防保全対策の完了率
R5年度 79% → R12 年度 90%
- [22] (下水道) 修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径2m以上の管路)を有する地方公共団体(約 60 団体)のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し取組を進めている団体の割合
R6年度 7% → R9 年度 100% [全国指標]
- [23] 関東ブロックの市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合
R7年度 67% → R12 年度 100%

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■地域の将来像等を踏まえたインフラの維持管理

- 【長野第1地方合同庁舎整備事業 (R8年度工事中) [R17年度頃までに完成]③】
- 【川崎港湾合同庁舎整備事業 (R8年度設計中) [R12年度までに完成]②】
- 【水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化の推進 (R8年度推進中)④】
- 【千葉港予防保全事業(千葉港葛南中央地区(千葉県船橋市)) (R8年度工事中)④】
- 【川崎港扇島地区岸壁(-14m) 予防保全事業(神奈川県川崎市) (R8年度設計中)④】
- 【港湾における定期的な施設点検を実施し、維持管理計画を更新(千葉県) (R8年度推進中)④】
- 【花水川橋・橋梁撤去更新(神奈川県平塚市虹ヶ浜〜唐ヶ浜)[残事業費:46.0億円(R6年度末時点)] (R8年度工事中)④】

- 【下水道施設の再構築[残事業費:207億円(R6年度評価時点)](千葉県千葉市) (R8年度工事中) [R17年度頃までに完成]③】
- 【身近な公園のエリアリノベーション及びリフレッシュ・トイレ快適化(千葉県千葉市)★(R8年度実施中)④】
- 【相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業(神奈川県横浜市) (R8年度推進中) [R17年度頃までに完成]③】
- 【相模湖系統再整備に関する水道施設再編推進事業[残事業費:684億円(R7年度評価時点)]★ (神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R17年度頃までに完成]③】

■予防保全の考えに基づくインフラメンテナンスへの転換

- 【橋梁修繕(一般国道1号七曲二の橋(神奈川県箱根町))★ (R8年度推進中)④】
- 【茨城県橋梁長寿命化修繕計画(R4.3)に基づく修繕事業★ (R8年度実施中)④】
- 【茨城県橋横断歩道橋維持管理計画(R4.3)に基づく修繕事業 (R8年度実施中)④】
- 【茨城県トンネル維持管理計画(R4.3)に基づく修繕事業★ (R8年度実施中)④】
- 【茨城県舗装維持修繕計画(H28.3)に基づく修繕事業★ (R8年度実施中)④】
- 【海岸メンテナンス事業(神岡上)(茨城県北茨城市)★ (R8年度実施中)④】
- 【栃木県橋梁長寿命化修繕計画(栃木県)★ (R8年度実施中)④】
- 【栃木県トンネル長寿命化修繕計画(栃木県)★ (R8年度実施中)④】
- 【栃木県舗装長寿命化修繕計画(栃木県)★ (R8年度実施中)④】
- 【栃木県河川管理施設長寿命化修繕計画(栃木県)★ (R8年度実施中)④】
- 【栃木県砂防関係施設長寿命化計画(栃木県)★ (R8年度実施中)④】
- 【栃木県ダム長寿命化計画(栃木県)★ (R8年度実施中)④】
- 【栃木県公営住宅等長寿命化計画(栃木県)★ (R8年度実施中)④】
- 【栃木県公園施設長寿命化計画(栃木県)★ (R8年度実施中)④】
- 【河川構造物長寿命化計画(群馬県) (R8年度実施中)④】
- 【群馬県砂防関係施設長寿命化計画(群馬県)★ (R8年度実施中)④】
- 【群馬県橋梁長寿命化計画(群馬県)★ (R8年度実施中)④】
- 【群馬県道路施設長寿命化計画(群馬県)★ (R8年度実施中)④】
- 【都市公園長寿命化計画(群馬県)★ (R8年度実施中)④】
- 【群馬県下水道施設長寿命化計画(群馬県) (R8年度実施中)④】
- 【群馬県県営住宅長寿命化計画(群馬県) (R8年度実施中)④】
- 【群馬ヘリポート長寿命化計画(群馬県) (R8年度実施中)④】
- 【港湾施設の予防保全(千葉県) (R8年度推進中)④】
- 【海岸メンテナンス事業(浦安)(千葉県浦安市)★ (R8年度実施中)④】
- 【東京港中部・中央防波堤地区 第二航路海底トンネル 港湾メンテナンス事業(東京都) (R8年度実施中) [R12年度までに完成]②】
- 【港湾施設の予防保全(竹芝ふ頭)(東京都) (R8年度実施中) [R9年度までに完成]①】
- 【港湾施設の予防保全(大井水産物ふ頭)(東京都) (R8年度実施中) [R9年度までに完成]①】
- 【海岸メンテナンス事業・老朽化対策(東京都大島町、新島村) (R8年度工事中)④】
- 【国道358号 芦川大橋・橋梁補修(山梨県甲府市)★ (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【県営住宅・長寿命化(山梨県) (R8年度推進中)④】
- 【公園長寿命化対策支援事業(長野県県都市5公園) (R8年度推進中)④】
- 【道路施設の長寿命化(千葉県千葉市)★ (R8年度推進中)④】
- 【相模・横浜ざい道複線化事業[残事業費:417億円(R7年度評価時点)](神奈川県相模原市) (R8年度設計中) [R17年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【相模湖系導水路複線化事業[残事業費:194億円(R7年度評価時点)]★(神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R12年度までに完成]②(再掲)】
- 【仏向配水池内送水管耐震化事業[残事業費:1.4億円(R7年度評価時点)](神奈川県横浜市)

- (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①(再掲)】
【小雀浄水場から上永谷配水池への送水機能の複線化事業[残事業費:10億円(R7年度評価時点)]★
 (神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R12年度までに完成]②(再掲)】
【漏水リスクが高く社会的影響が大きい水道管路の更新事業(神奈川県横浜市)
 (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
【川崎港千鳥町地区 岸壁(-10m)(改良)(耐震)(老朽化対策事業)(神奈川県川崎市) (R8年度実施中)④】
【川崎港千鳥町～東扇島地区 道路(改良)(老朽化対策事業)(神奈川県川崎市) (R8年度工事中)④】
【道路メンテナンス事業(綱子沢橋ほか)(神奈川県相模原市)★ (R8年度実施中)④】
【下水道における防災・減災対策事業(深堀ポンプ場ほか)(神奈川県相模原市) (R8年度実施中)④】
- 広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理
【「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の推進 (R8年度推進中)④】

小目標 I -6: インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築

概要

各インフラ管理者がメンテナンスを戦略的・計画的かつ適切に進めることで、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、まちづくりの計画とインフラ老朽化対策の一体的・統合的な策定を通じた、地域の将来像等を踏まえた集約・再編等の考え方やメンテナンスの優先度の設定手法について、地方公共団体に対して研修等様々な機会を通じてその周知・普及啓発を行うことで、地方公共団体の取組のレベルアップを促す。

広域・複数・多分野のインフラを官民連携手法も活用して一体的に管理する取組や地域の将来像を踏まえて集約・再編等を行う優良な取組を、検討段階から実施段階にわたって重点的に支援する。

関東ブロックの地方公共団体相互の問題意識の醸成や取組の喚起を図る。取組の進捗が特に遅れている地方公共団体に対しては、直接、国が個別対話を実施するなどを通じて伴走的に取組を後押しする。

以上のような地方公共団体の取組の促進や住民のインフラマネジメントへの主体的な参画を着実に実現するため、行政・事業者に加え、学術団体など多様な主体による、インフラマネジメントに関わる専門的な人材の養成・確保の取組や、地方公共団体の職員等に対する研修等を通じた維持管理に関する技術力の向上を進めるほか、産学官民が一丸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関東ブロックの活動等を強化し、インフラメンテナンスの重要性に係る機運醸成を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[24] 地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数

(道路)	R5年度 1,933 人 → R12 年度 2,520 人
(河川・ダム・砂防)	R6年度 9,788 人 → R12 年度 16,000 人 [全国指標]
(上下水道)	R6年度 4,600 人 → R12 年度 5,600 人 [全国指標]
(港湾)	R6年度 159 人 → R12 年度 250 人

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる
※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 地方公共団体等におけるインフラメンテナンス体制の確保

- 【インフラメンテナンス国民会議の参画推進】 (R8年度推進中)④
- 【地方公共団体の職員等を含めた研修を通じた維持管理に関する技術力の向上】 (R8年度実施中)④

■ 自治体の取組を継続的に後押しする仕組みの構築

- 【インフラメンテナンス国民会議を活用した技術支援】 (R8年度実施中)④

小目標 I-7:あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進

概要

地方公共団体における移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想の作成促進などを通じて、地域特性をふまえたバリアフリーまちづくりを地方部において特に加速する。

観光施設におけるバリアフリー化、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定める整備目標に基づく旅客施設や車両等のバリアフリー化にむけた交通分野の取組とあわせて、歩行空間等の道路や路外駐車場、都市公園、不特定多数の者が利用する建築物等のバリアフリーの整備を推進する。

歩行空間等のインフラ施設や公共交通機関の利用者に対して、施設や径路のバリアフリーに係る情報をオープンデータ化し、分かりやすく情報を受けられるようにすることで、移動時にこれらの情報が必要な車椅子やベビーカーの利用者、高齢者等が、鮮度の高い情報を利用して安心して移動できる環境等の構築を推進する。

広報活動等により、「障害の社会モデル」に係る国民の理解を深めるとともに、学校や企業等と連携した教育啓発活動に取組み、「心のバリアフリー」の浸透を図る。

交通やまちづくりの分野においてジェンダー平等とジェンダーの視点をあらゆる施設に反映する「ジェンダー主流化」の推進に向けて、業界の枠を超えた企業経営者等の様々な階層の職員同士が交流を深め、横の連携を図ることのできるコミュニティを構築することにより、男女での異なるニーズを反映したサービス提供の促進等を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [25] 移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想を作成した地方公共団体数
- ① 移動等円滑化促進方針
R6年度 50 自治体 → 令和 12 年度 約 350 自治体 [全国指標]
 - ② 移動等円滑化基本構想
R6年度 334 自治体 → 令和 12 年度 約 450 自治体 [全国指標]
- [26] 基本構想等を作成した地方公共団体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる地方公共団体の割合
- R6年度 約 30% → 令和 12 年度 約 60% [全国指標]
- [27] 旅客施設のバリアフリー化率
- ① 段差解消 令和 12 年度 原則 100%
 - ② 視覚障害者誘導用ブロック 令和 12 年度 原則 100%
 - ③ 案内設備 令和 12 年度 原則 100%
 - ④ 障害者対応型便所の設置 令和 12 年度 原則 100%
- [28] 「障害の社会モデル」の理解度
- 令和 12 年度 約 60% [全国指標]
- [29] 障害のある人へ支援をしようとする人の割合
- 令和 12 年度 原則 100% [全国指標]
- [30] 多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合
- 令和 12 年度 原則 100% [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9 年度、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第 1 次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和 7 年度補正予算に計上されたものに限る

■ 公共施設等のバリアフリー化

【国営昭和記念公園(東京都立川市)★

(R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②】

- 【国営常陸海浜公園(茨城県ひたちなか市)★ (R8年度工事中) [R12年度までに完成]②】
- 【敷島公園 新水泳場整備[残事業費:159億円(R5年度評価時点)]★ (群馬県前橋市) (R8年度工事中) [R12年度までに完成]②(再掲)】
- 【鉄道駅総合改善事業(相鉄海老名駅)(神奈川県) (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【埼玉県鉄道駅ホームドア設置促進事業補助金(埼玉県) (R8年度工事中)④】
- 【埼玉県内方線付き点状ブロック整備事業費補助金(埼玉県) (R8年度工事中)④】
- 【みんなに親しまれる駅づくり事業補助金(埼玉県) (R8年度工事中)④】
- 【各事業者による主要駅周辺施設のバリアフリー化の推進(埼玉県さいたま市) (R8年度工事中)④】
- 【歩道の段差解消(千葉県千葉市) (R8年度推進中)④】

- 車両等のバリアフリー化
 - 【埼玉県ノンステップバス導入促進事業費補助金(埼玉県) (R8年度推進中)④】

- 心のバリアフリー
 - 【「心のバリアフリー」への国民の理解や行動を促すための取組等の推進 (R8年度推進中)④】

- 誰もが暮らしやすい社会の実現
 - 【「男女共同参画基本計画」に基づくジェンダー主流化の推進 (R8年度推進中)④】

小目標 I-8:誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成

概要

安全・安心な社会の実現に向けて、生活道路等における歩行者の安全を確保し、人優先の安全・安心な通行空間の形成を図るため、最高速度 30km/h の区域規制とハンプなどの物理的デバイスを効果的に組み合わせた交通安全対策「ゾーン 30 プラス」の取組を着実に推進し、車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等により、交通安全の向上を図る。

幹線道路において交通事故の危険が高い箇所について、交差点改良や右折レーンの設置等、重点的な交通事故抑止対策を引き続き推進するとともに、次世代を担うこどもの安全な歩行空間の確保を図るため、通学路における交通安全対策を着実に推進する。

身近な交通手段であり、健康の増進や環境負荷の軽減、交通混雑の緩和等、多様な利点が期待される自転車の活用の推進に向けて、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の整備を図る。

安全で快適な通行空間の確保や良好な景観の形成と観光振興等を図るため、更なる無電柱化を推進する。特に、人通りの多い商店街等の道路、学校周辺の通学路、歩行者が路側帯内にある電柱を避けて車道にはみ出すような道路、車道の建築限界内に電柱が設置されている道路、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく特定道路等のほか、重要伝統的建造物群保存地区、景観法や景観条例に基づく地区、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく地区等において、無電柱化を推進する。

また、占用制限を効果的に活用した新設電柱の抑制や既設電柱の撤去、低コストに無電柱化を行うことのできる手法の普及拡大や地方公共団体の事業実施をサポートする支援体制の構築、事業のスピードアップ等の取組を進める。

踏切道における交通安全対策を推進するため、立体交差化や踏切道の統廃合等を促進するとともに、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備等の総合的な対策を推進し、踏切道の安全確保を図る。

こどもや子育て世代が安心・快適に日常生活を送ることができるよう、こどもや子育て当事者の目線に立った「こどもまんなか」の生活空間を形成するため、「こどもまんなかまちづくり」を加速化させ、こどもがのびのびと安全に成長できる環境づくりに向けて、こどもの遊び場の確保や、親同士・地域住民との交流機会の創出に資する都市公園の整備を推進するとともに、こどもをはじめとした公園利用者の安全・安心確保に取り組む。

旅客施設における多言語対応を徹底し、訪日外国人の受入環境整備を図るとともに、道路標識の多言語表記やピクトグラムを活用などを通じて誰にでも分かりやすい道案内を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [31] 30km/h 速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率
R12 年 3割抑止 (R6 年比) [全国指標]
- [32] 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数
R6年度 340 市区町村 → 令和 12 年度 800 市区町村[全国指標]
- [33] 緑の基本計画のうち、こどもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■生活道路等の人優先の歩行空間の形成

- 【国道1号 戸部地区歩道整備(神奈川県) (R8年度工事中)④】
- 【国道254号 池袋六ツ又陸橋交差点改良(東京都) (R8年度工事中)④】
- 【国道18号 軽井沢町長倉歩道整備(長野県) (R8年度工事中)④】
- 【県道高崎東吾妻線(浜川町工区)(歩道整備(群馬県高崎市))(R8年度実施中)[R12 年度までに完成]②】
- 【県道元島名倉賀野線(倉賀野町工区)(歩道整備(群馬県高崎市)) (R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②】
- 【県道前橋長瀬線(中神田工区)(歩道整備(群馬県藤岡市)) (R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②】
- 【県道大原境三ツ木線(新田大根町工区)(歩道整備(群馬県太田市)) (R8年度実施中)[R12 年度までに完成]②】
- 【県道妻沼小島太田線(福沢町工区)(歩道整備(群馬県太田市))(R8年度実施中)[R9年度までに完成]①】
- 【県道伊勢崎深谷線(茂呂町二丁目交差点)(交差点改良(群馬県伊勢崎市)) (R8年度実施中)[R12 年度までに完成]②】
- 【県道藤岡本庄線(中栗須藤岡境交差点)(交差点改良(群馬県藤岡市)) (R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②】
- 【県道太田大間々線(阿左美岩宿交差点)(交差点改良(群馬県みどり市)) (R8年度実施中)[R17 年度頃までに完成]③】
- 【埼玉県通学路安全対策の推進(防災・安全)(埼玉県)★ (R8年度実施中)④】
- 【歩道整備(主)厚木清川(神奈川県厚木市(及川)) (R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【歩道整備(主)平塚松田(神奈川県中井町(井ノ口)) (R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【都市計画道路 座間南林間線・現道拡幅(神奈川県座間市(座間一丁目～入谷西三丁目)) [残事業費:21.8 億円(R6 年度末時点)] (R8年度実施中)④】
- 【一般県道上野さいたま線・歩道整備(埼玉県さいたま市) (R8年度設計中)④】
- 【一般県道曲本さいたま線・歩道整備(埼玉県さいたま市) [残事業費:19 億円(R5 年度時点)] (R8年度設計中)[R12 年度までに完成]②】
- 【通学路の安全対策(千葉県千葉市) (R8年度推進中)④】
- 【通学路の安全・安心を確保する基盤整備事業(上中ノ原交差点ほか)(神奈川県相模原市)★ (R8年度実施中)④】

■安全・快適で円滑な道路交通の形成

- 【一般国道4号 下野市薬師寺電線共同溝(栃木県下野市)★ (R8年度工事中)④】
- 【一般国道15号 鶴見中央(2)電線共同溝(神奈川県横浜市)★ (R8年度工事中)④】
- 【一般国道16号 市原地区(下り)電線共同溝(千葉県市原市)★ (R8年度工事中)④】
- 【一般国道17号 白井電線共同溝(群馬県渋川市)★ (R8年度工事中)④】
- 【一般国道17号 熊谷(3)電線共同溝(埼玉県熊谷市)★ (R8年度工事中)④】
- 【一般国道20号 若松町電線共同溝(東京都府中市)★ (R8年度工事中)④】
- 【一般国道50号 寺崎電線共同溝(茨城県笠間市)★ (R8年度工事中)④】
- 【都市計画道路の整備(運動公園周辺地区一体型特定土地区画整理事業(千葉県))★ (R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②】
- 【柏北部中央地区一体型特定土地区画整理事業(千葉県) (R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②】
- 【一般国道121号 文挾町・バイパス(栃木県日光市) (R8年度推進中)[R12 年度までに完成]②】
- 【一般国道293号 榎木町・バイパス(栃木県鹿沼市)★ (R8年度推進中)[R17 年度頃までに完成]③】
- 【主要地方道小山環状線 粟宮町・JRアンダー(栃木県小山市)★ (R8年度推進中)[R17 年度頃までに完成]③】
- 【県道伊勢崎大胡線(波志江町工区)(自転車通行空間確保(歩道整備)(群馬県伊勢崎町)) (R8年度実施中)[R17 年度頃までに完成]③】
- 【県道麦倉川俣停車場線(中谷工区)(自転車通行空間確保(歩道整備)(群馬県明和町)) (R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【県道前橋赤城線(上細井町工区)(自転車通行空間確保(電線共同溝)(群馬県前橋市)) (R8年度実施中)[R17 年度頃までに完成]③】

- 【県道伊勢崎大胡線(太田町工区)(自転車通行空間確保(電線共同溝)(群馬県伊勢崎市)
(R8年度実施中)④】
 - 【県道高崎駒形線(上大類町工区)(自転車通行空間確保(電線共同溝)(群馬県高崎市))★
(R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
 - 【県道前橋箕郷線(国領町工区)(電線共同溝(群馬県前橋市))★
(R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
 - 【国道 462 号(今泉町工区)(電線共同溝(群馬県伊勢崎市))★(R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
 - 【国道 354 号(小桑原町工区)(電線共同溝(群馬県館林市小桑原町))
(R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
 - 【国道 354 号(緑・美園町工区)(電線共同溝(群馬県館林市緑町・美園町))★
(R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
 - 【県道高崎駒形線(上大類町工区)(電線共同溝(群馬県高崎市))★
(R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
 - 【(一)相模川自転車道・さがみグリーンライン・自転車道整備[残事業費:約 100 億円(R6 年度末時点)]
(神奈川県厚木市関口～平塚市千石河岸) (R8年度工事中)④】
 - 【(都)出川双葉線・踏切道改良計画事業宮田前踏切[残事業費:84億円(R7年度評価時点)]
(長野県松本市) (R8年度工事中) [R17 年度頃までに完成]③】
 - 【一般県道鴻巣桶川さいたま線・歩道整備(埼玉県さいたま市) (R8年度工事中)④】
 - 【連続立体交差事業(京浜急行大師線、JR 南武線(川崎市)) (R8年度実施中)④】
 - 【無電柱化推進計画事業(市)相模氷川(ほか)(神奈川県相模原市) (R8年度実施中)④】
- 安全・快適で円滑な鉄道交通の形成
- 【京王電鉄京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業[残事業費:1443 億円(R3 年度評価時点)]
(東京都) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
 - 【(都)出川双葉線・踏切道改良計画事業宮田前踏切[残事業費:84億円(R7年度評価時点)]
(長野県松本市) (R8年度工事中) [R17 年度頃までに完成]③(再掲)】
 - 【相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業(神奈川県横浜市)
(R8年度推進中) [R17 年度頃までに完成]③(再掲)】
 - 【連続立体交差事業(京浜急行大師線、JR 南武線(川崎市)) (R8年度実施中)④(再掲)】
- あらゆる人が過ごしやすい環境の形成
- 【敷島公園 Park-PFI(群馬県前橋市) (R8年度実施中)④】
 - 【観音山ファミリーパーク Park-PFI(群馬県高崎市) (R8年度実施中)④】
 - 【八千代広域公園整備事業(公園整備事業の推進)(千葉県) (R8年度工事中) [R10 年度までに完成]②】
 - 【中心市街地活性化広場公園整備事業(通町公園外)[残事業費:10 億円(R6 年度末時点)]
(千葉県千葉市) (R8年度実施中) [R9年度までに完成]①(再掲)】

小目標 I -9: 多様な資源を活かした魅力ある地域づくり

概要

地域の拠り所や顔となる場所において、質の高い景観形成を重点的に推進し、地域の人々の営みと一体となった良好な景観を活かしたまちづくりを図るとともに、文化財行政と協働して、歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づき、地域の歴史や伝統文化を活かしたまちづくりを推進することを通じて、歴史的風致の次世代への継承を図る。これらを活かしたコンテンツを造成し、地域全体での滞在時間延長を図る。

地域の景観や歴史、文化等の地域資源や創意に富んだ地域の知恵を活かし、住民、企業、行政等の連携のもと、公園・緑地や水辺空間等の利活用を推進し、地域の新たな魅力を創出するなど、多様な主体が連携した水と緑豊かな地域づくりやみなどを核としたまちづくりを推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [4] 景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数)【再掲】
R6年度 123 市区町村 → R12 年度 148 市区町村
- [5] 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数【再掲】
R6年度 21 市町村 → R12 年度 27 市町村
- [34] みなとオアシスの登録数
R7年度 170 箇所 → R12 年度 190 箇所 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる
※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 良好な景観形成・歴史まちづくりの推進

- 【明治記念大磯邸園(神奈川県大磯町) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成] ②】
【(都)中郷八木岡線 無電柱化(栃木県真岡市) (R8年度推進中) [R12 年度までに完成] ②】
【(都)前橋水戸線 無電柱化(栃木県佐野市) (R8年度推進中) [R17 年度頃までに完成] ③】
【景観計画策定支援(群馬県) (R8年度実施中) ④】
【景観誘導地域の指定(群馬県) (R8年度実施中) ④】

■ 住民、企業、行政等が連携した水と緑豊かな地域づくりの推進

- 【「みなとオアシス」を中心とした海辺の賑わい空間の形成 (R8年度推進中) ④】
【河川を活用したまちづくり[残事業費:28 億円(R6 年度末時点)]
(千葉県千葉市 花見川・都川・鹿島川) (R8年度推進中) ④】
【「Kawasaki Arena-City Project」を中心とした多摩川等の地域資源を活かした文化発信拠点の形成
(R8年度推進中) [R12 年度までに完成] ②】

小目標 I -10: 地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

概要

民間の活力・創意工夫を活かした賑わいあるインフラ空間を創出する取組を進め、パブリックライフ(地域の人々の交流機会や繋がり)の創出を図る。

都市公園や港湾緑地において、官民連携により賑わい空間を創出するため、Park-PFI やみなと緑地 PPP の活用を推進し、民間事業者によるカフェや飲食店等の運営による利便性向上を図りつつ、収益を活用して公園や港湾施設の効果的・効率的な管理等を行い、エリアの魅力向上につなげる取組を進める。

水辺空間を活用した賑わい創出を図るため、河川空間とまち空間が融合した良好な空間の形成を目指す「かわまちづくり」や、河川敷地の占用許可の更なる規制緩和で民間投資を呼び込み、官民連携のもとで河川管理の効率化を図りつつ地域の活性化につなげる「RIVASITE」の推進に取り組む。地域住民や利用者が参画し、多様な主体による協働のもとで、地域資源を活かした景観形成やインフラ空間の美化等を行い、良質なインフラ空間を創出・維持するため、日本風景街道や道路協力団体制度、河川協力団体制度などの取組を引き続き推進する。

「道の駅」における子育て応援施設の整備等、「道の駅」第3ステージで掲げるまちぐるみの戦略的な取組を推進することを通じて、「道の駅」が地方創生の拠点となり、あらゆる世代が活躍する地域の拠点としての機能強化を図る。

社会情勢の変化に伴い多様化する道路へのニーズに対応し、賑わいのある道路空間を構築するため、歩行者利便増進道路(ほこみち)制度の活用を推進し、道路空間の柔軟な利活用等を通じて「人中心の道路空間」の実現に取り組むとともに、道路空間の利活用や、まちなかにおける広場の整備や空地の利用等を進め、人々が滞在できる空間を確保するとともに回遊性を向上して、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出する。これらの取組を一体的に推進することで、魅力的なパブリックスペースの創出を目指す。

これらのパブリックスペースの活用等を通じてエリア価値の向上、地域の魅力の創出に向けて取り組むエリアマネジメント団体が地域経営の主体となり、関係主体との合意形成のもと、中長期的な目線での官民連携が図られるよう促すなど、自らの活用を実施するだけでなく、計画段階から地域の活動を支え、居住者等と新たな価値や営みの共創を目指す、「共創・支援型エリアマネジメント」による地域経営を推進する。

気候変動に対応した快適な暮らし空間を確保するため、自然環境の多様な機能を有するグリーンインフラの活用やまちづくり GX の取組を進め、気候変動対策とあわせて、健康でゆとりある魅力的な地域づくりを推進する。

また、気温や体感温度を低減する緑化を始め、路面温度を低減する環境舗装の整備や水の恵みの利活用等を促進する。道路空間における緑化や都市公園等の緑化を進めるとともに、緑地・農地と調和した良好な景観や都市環境の形成等の促進を図っていく。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[35] みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数

令和6年度 2 → R12 年度 20 [全国指標]

[36] 公共施設等運営事業などにより公園全体を対象に民間活用をした公園数

R6年度 10 件 → 令和 12 年度 27 件 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 民間の活力・創意工夫を活かした賑わいあるインフラ空間の創出
 - 【国営昭和記念公園(東京都立川市)★ (R8年度工事中)[R12年度までに完成]②(再掲)】
 - 【国営常陸海浜公園(茨城県ひたちなか市)★ (R8年度工事中)[R12年度までに完成]②(再掲)】
 - 【荒川総合水系環境整備事業[残事業費 114 億円(R7 年度評価時点)]
板橋区かわまちづくり(東京都板橋区) (R8年度工事中)[R15 年度完成]③】
 - 【荒川総合水系環境整備事業[残事業費 114 億円(R7 年度評価時点)]
上尾市かわまちづくり(埼玉県上尾市) (R8年度測量設計中)[R14 年度完成]③】
 - 【荒川総合水系環境整備事業[残事業費 114 億円(R7 年度評価時点)]
熊谷市荒川かわまちづくり(埼玉県熊谷市) (R8年度測量設計中)[R15 年度完成]③】
 - 【荒川総合水系環境整備事業[残事業費 114 億円(R7 年度評価時点)]
北区岩淵周辺地区かわまちづくり(東京都北区) (R8年度測量設計中)[R15 年度完成]③】
 - 【利根川総合水系環境整備事業(利根川・江戸川環境整備)[残事業費 9.9 億円(R7 年度評価時点)]
江戸川水辺整備事業(千葉県松戸市) (R8年度工事中)[R13 年度完成]③】
 - 【利根川総合水系環境整備事業(中川・綾瀬川環境整備)[残事業費 17 億円(R5 年度評価時点)]
葛飾中川かわまちづくり事業(東京都葛飾区) (R8年度工事中)[R14 年度完成]③】
 - 【利根川総合水系環境整備事業(渡良瀬川環境整備)[残事業費 13 億円(R6 年度評価時点)]
五十部・岩井地区かわまちづくり(栃木県足利市) (R8年度事業中)[R9年度完成]①】
 - 【利根川総合水系環境整備事業(渡良瀬川環境整備)[残事業費 13 億円(R6 年度評価時点)]
足利市かわまちづくり(栃木県足利市) (R8年度工事中)[R15 年度完成]③】
 - 【利根川総合水系環境整備事業(鬼怒川環境整備)[残事業費 8.1 億円(R7 年度評価時点)]
鬼怒川かわまちづくり水辺整備事業(茨城県 常総市、下妻市、筑西市、守谷市、つくばみらい市、結城市、八千代町、栃木県 宇都宮市、小山市、真岡市、下野市、上三川町) (R8年度工事中)[R15 年度完成]③】
 - 【利根川総合水系環境整備事業(小貝川環境整備)[残事業費 1.9 億円(R7 年度評価時点)]
小貝川かわまちづくり水辺整備事業(茨城県 常総市、下妻市、筑西市、守谷市、つくばみらい市、取手市、龍ヶ崎市) (R8年度工事中)[R15 年度完成]③】
 - 【利根川総合水系環境整備事業(霞ヶ浦環境整備)[残事業費 240 億円(R6 年度評価時点)]
つくば霞ヶ浦りんりんロードかわまちづくり(茨城県 土浦市、石岡市、鹿嶋市、潮来市、稲敷市、かすみがうら市、神栖市、行方市、銚田市、小美玉市、阿見町、美浦村) (R8年度事業中)[R16 年度完成]③】
 - 【多摩川総合水系環境整備事業[残事業費 49 億円(R6 年度評価時点)]
狛江市かわまちづくり(東京都狛江市) (R8年度工事中)[R14 年度完成]③】
 - 【鶴見川総合水系環境整備事業[残事業費 4.9 億円(R3 年度評価時点)]
鶴見川ふれあい施設整備(神奈川県横浜市) (R8年度事業中)[R11 年度完成]②】
 - 【富士川総合水系環境整備事業[残事業費 34 億円(R3 年度評価時点)]
山梨市水辺環境整備(山梨県山梨市) (R8年度工事中)[R18 年度完成]④】
 - 【敷島公園 Park-PFI(群馬県前橋市) (R8年度実施中)④(再掲)】
 - 【観音山ファミリーパーク Park-PFI(群馬県高崎市) (R8年度実施中)④(再掲)】
 - 【敷島公園 新水泳場整備[残事業費:159 億円(R5 年度評価時点)]★
(群馬県前橋市) (R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②(再掲)】
 - 【県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想(群馬県前橋市) (R8年度設計中)④(再掲)】
 - 【富津公園 Park-PFI(千葉県富津市) (R8年度推進中)④】
 - 【蓮沼海浜公園 Park-PFI(千葉県山武市) (R8年度推進中)④】
 - 【隅田川等における水辺整備事業(東京都) (R8年度工事中)[R17 年度頃までに完成]③】
 - 【千葉都心地区・幕張新都心地区まちなかウォーク推進事業(千葉県千葉市) (R8年度実施中)④】
 - 【千葉公園再整備事業(千葉県千葉市) (R8年度実施中)④】
 - 【公園等整備事業(富士見公園、等々力緑地他(川崎市)) (R8年度実施中)[R17 年度頃までに完成]③】
 - 【鷺沼駅前地区市街地再開発事業 (R8年度設計中)[R17 年度頃までに完成]③】
 - 【橋本駅周辺整備推進事業(神奈川県相模原市) (R8年度実施中)[R17 年度頃までに完成]③】
- あらゆる世代が活躍する地域の拠点の整備
 - 【「道の駅」第3ステージ あらゆる世代が活躍する「道の駅」の環境整備 (R8年度推進中)④】

重点目標Ⅱ：強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会

目指すべき姿

急速な人口減少が進む中であっても、将来にわたって豊かな国民生活と活力ある社会経済活動が持続可能な社会をつくっていくことは必要であり、とりわけ生産年齢人口の減少が進む中において、首都圏が我が国の国際競争力をけん引していくためには、人材や資金の集積を活かしたイノベーションの創出や、広域的な交通インフラを活用した基幹産業の拠点の強化・再生、ものづくりとカーボンニュートラルの両立による持続可能性の確保等によって生産性の向上を図り、加えて世界を魅了する観光文化の力を磨きあげていくことが不可欠である。国際経済の不確実性の高まりや物価上昇など、国内外のさまざまなリスクにも適切に対応し、経済の好循環を着実に実現していくことが求められる中、激甚化・頻発化する自然災害から首都機能や経済・社会活動を迅速に復旧・復興させるため、広域的な強靱かつ効率的な物流・交通ネットワークの構築等のインフラ整備により、首都機能のリダンダンシーを確保するとともに、バックアップ機能を強化し、成長力を引き出し持続的な経済成長を支える強靱な国内経済基盤の構築を目指す。

また、防災・減災、国土強靱化の取組を進めることは、国民の生命・財産・暮らしを守ることはもとより、災害リスクの軽減を通じて周辺地域の立地優位性が高まるなど、民間投資を誘発する効果も果たす。災害が頻発化する我が国においては、インフラ整備が有する、防災・減災性の確保と経済成長の促進という2つの機能を同時に果たす効果はますます重要である。このように、国民の生命・財産・暮らしを守る強靱な国土を創るインフラ整備と、持続的な経済成長に向けたインフラ整備は密接に関わり、相乗的に効果を発揮するものであることから、一体的に推進していく。

小目標Ⅱ-1:国際競争力をけん引するための人流・物流インフラの充実・強化

概要

我が国の国際競争力をけん引していくため、基幹産業の拠点の強化・再生に向けた人流・物流インフラの充実・強化を図る。効率的かつ強靱なサプライチェーンの構築に対する産業上のニーズ等も踏まえつつ、首都圏3環状道路の整備をはじめ、高規格道路の未整備区間の早期整備等を推進する。

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、我が国経済/産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾である京浜港について、国内外から貨物を集約する「集貨」、港湾背後地への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナル等の整備の推進等によるコストや利便性の面での「競争力強化」の3つの柱に即して施策を進めていく。その際、日本商船隊や国内荷主の国際競争力の強化等の国際交通ネットワークシステムの強化に向けた交通分野の取組と連携を図る。また、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進し、国全体として効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図るため、大型船が入港できる国際バルク戦略港湾の拠点的な整備を推進する。

我が国の国際競争力の強化、訪日外国人旅行者の受入拡大、国際航空物流ネットワークの構築の観点から、首都圏空港における年間発着容量約100万回の実現を目指して、成田国際空港においては、地域との共生・共栄の考え方の下、B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化を着実に進め、年間発着容量50万回の早期実現を図るとともに、旅客取扱施設・貨物取扱施設等の整備に取り組む第2の開港プロジェクトを進めるとともに、周辺の高規格道路ネットワークなど空港を支える基盤インフラの充実を図るほか、羽田空港においては、令和2年3月に運用を開始した新飛行経路について、引き続き騒音、安全対策や地域への丁寧な情報提供を行う。これらの取組により、首都圏の空港の機能強化を図り、多様な輸送網の形成による持続可能な国内航空ネットワークの実現に向けた取組や訪日外国人旅行者の受入環境の整備に向けた交通分野の取組とあわせて、海外との人流の円滑化を実現する。

我が国の基幹的な高速輸送体系である新幹線鉄道については、リニア中央新幹線の早期整備に向けた環境を整えるなど、関係自治体や鉄道事業者等と連携協力しつつ、幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める。

拠点空港等へのアクセス交通、クルーズ船が寄港する港湾など、国内外を結ぶ交流拠点の更なる機能拡充・強化を図るとともに、インバウンドの地方誘客を支える交通ネットワークの構築と機能強化を推進する。

首都圏3環状道路を含む高規格道路や主要な拠点へのアクセス道路等の整備とあわせて、強靱性と持続可能性を確保した効率的な物流ネットワークの構築に向けて、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流の観点から必要な道路を「重要物流道路」として指定し、機能強化を推進するなど、産業の競争力に資するインフラ整備の強化を図る。

標準仕様パレットの利用促進等の物流標準化や、サプライチェーン全体の取引環境の適正化、荷主・消費者の行動変容の促進など、物流ネットワークシステムの機能強化・効率化に向けた交通分野の取組とともに、陸海空の多様な輸送モードを活用した「新モーダルシフト」の実現に向けて、自動運転トラックや、1台で大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラック等について、導入を促進する。

ダブル連結トラックについては、事業者のニーズ等を踏まえ、通行区間の指定や、ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備等により導入を促進する。また、モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備や、鉄道施設の整備等により 31ft コンテナの取扱拡大を推進する。

社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装に対応するため、地域の産業振興、まちづくり等とも連携しながら、国にとって基幹となる物流拠点整備や公共性の高い物流拠点の整備・再構築を推進するとともに、地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じた荷主・物流事業者のマッチングを行うなど、地域物流の核として新モーダルシフトやそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築の実現を目指す先進的な取組を支援する。

ネットワークの整備とあわせて、ハード・ソフトを効果的に組み合わせて「賢く」インフラを使う取組を推進する。高速道路をより賢く使うため、道路の混雑状況に応じた料金により交通流の最適化を図る高速道路料金施策を本格的に導入するとともに、国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、料金の賢い3原則を踏まえつつ、大都市圏料金の見直しなど、持続可能な高速道路システムの構築に向けた新たな料金体系の導入などの検討を推進する。

また、ビックデータ等を活用し、効率的・効果的な渋滞対策として、時間的・空間的に偏在する課題に対して、局所渋滞対策事業をはじめとするハード対策や TDM 等のソフト対策等を実施するとともに、ネットワークの階層に応じた道路のサービスレベルの向上に取り組み、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する取組を推進する。あわせて、幹線道路等における信号機の改良等を通じて通過時間の短縮を図り、より円滑な道路交通の実現を目指す。

また、「ヒトを支援する AI ターミナル」を実現し、コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境の改善を図るため、これらに資する技術開発を推進するとともに、遠隔操作 RTG (タイヤ式門型クレーン) の導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援等を通じて、これらの技術の社会実装に取り組む。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[38] 三大都市圏環状道路整備率	R6年度 84% → 令和 12 年度 89% [全国指標]
[9] 道路による都市間速達性の確保率【再掲】	R5年度 57% → R12 年度 60% [全国指標]
[39] 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力 (京浜港)	R6年度 20 万 TEU/週 → R12 年度 27 万 TEU/週以上
[40] 我が国に寄港する国際基幹航路の就航港湾数 (京浜港)	R6年度 36 港 → R12 年度 42 港以上
[41] 三大都市圏国際空港の国際線就航都市数	R7年度 194 都市 → 令和 12 年度 212 都市 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる
※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■産業を支える人流・物流ネットワークの整備

- 【東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)[残事業費:402億円(R6年度再評価時点)]★
(茨城県潮来市延方～鉾田市飯名)(R8年度工事中)[R8年度※開通予定]①(再掲)
※潮来IC～行方IC間は新たな課題等が工程に及ぼす影響を精査中
※行方IC～鉾田IC間は前倒しで令和8年度半ばの開通を目指す
- 【国道4号春日部古河バイパス[残事業費:65億円(R5年度再評価時点)]★
(埼玉県春日部市下柳～茨城県古河市柳橋)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道4号大堤局所渋滞対策(茨城県古河市大堤)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道6号牛久土浦バイパス[残事業費:73億円(R7年度再評価時点)]
(茨城県牛久市遠山町～同市城中町、茨城県つくば市西大井～土浦市中村西根)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道6号牛久土浦バイパス(Ⅲ期)[残事業費:379億円(R7年度再評価時点)]
(茨城県牛久市城中町～つくば市高崎)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道6号牛久土浦バイパス(Ⅱ期)[残事業費:71億円(R7年度再評価時点)]★
(茨城県つくば市高崎～同市西大井、茨城県土浦市中村西根～同市中)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道6号千代田石岡バイパス[残事業費:109億円(R6年度再評価時点)]★
(茨城県かすみがうら市市川～石岡市東大橋)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道6号潤沼前川橋周辺局所渋滞対策(茨城県東茨城郡茨城町前田～同町長岡)(R8年度設計中)④(再掲)
- 【国道6号酒門町交差点立体[残事業費:75億円(R7年度再評価時点)]
(茨城県水戸市住吉町～同市酒門町)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道6号東海拡幅[残事業費:94億円(R5年度再評価時点)]
(茨城県那珂市向山～那珂郡東海村石神外宿)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道6号大和田拡幅[残事業費:70億円(R7年度再評価時点)]★
(茨城県日立市神田町～同市大みか町)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道6号日立バイパス(Ⅱ期)[残事業費:196億円(R5年度再評価時点)]
(茨城県日立市国分町～同市旭町)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道6号勿来バイパス(茨城県北茨城市関本町関本中～
福島県いわき市勿来町四沢鍵田)★(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道50号結城バイパス(茨城県結城市小田林～筑西市布川)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道50号下館バイパス[残事業費:52億円(R6年度再評価時点)]★
(茨城県筑西市布川～同市横塚)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道50号協和バイパス[残事業費:342億円(R6年度再評価時点)]
(茨城県筑西市横塚～桜川市長方)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道51号潮来バイパス[残事業費:3億円(R5年度再評価時点)]
(茨城県潮来市小泉～同市延方西)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道4号矢板拡幅[残事業費:190億円(R6年度再評価時点)]★
(栃木県矢板市片岡～同市針生)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道4号矢板大田原バイパス[残事業費:386億円(R6年度再評価時点)]★
(栃木県矢板市針生～那須塩原市三区町)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道4号西那須野道路[残事業費:44億円(R6年度再評価時点)]★
(栃木県那須塩原市三区町～同市西富山)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道17号上武道路[残事業費:175億円(R4年度再評価時点)]★
(埼玉県熊谷市西別府～群馬県前橋市田口町)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道17号本庄道路[残事業費:176億円(R6年度再評価時点)]★
(埼玉県本庄市沼和田～群馬県高崎市新町)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道17号高松立体[残事業費:27億円(R6年度再評価時点)]
(群馬県高崎市宮元町～同市並榎町)(R8年度設計中)④(再掲)
- 【国道17号群馬大橋拡幅[残事業費:121億円(R3年度再評価時点)]
(群馬県前橋市元総社町～同市本町一丁目)(R8年度設計中)④(再掲)
- 【国道17号中村交差点立体[残事業費:30億円(R7年度再評価時点)]★
(群馬県渋川市中村)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道17号渋川西バイパス[残事業費:13億円(R6年度再評価時点)]★
(群馬県渋川市中村～同市金井)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道17号綾戸バイパス[残事業費:130億円(R3年度再評価時点)]★
(群馬県渋川市上白井～沼田市岩本町)(R8年度工事中)④(再掲)
- 【国道18号高崎安中拡幅[残事業費:18億円(R7年度再評価時点)]
(群馬県高崎市上豊岡町～安中市安中四丁目)(R8年度工事中)④(再掲)

- 【国道 50 号前橋笠懸道路[残事業費:481 億円(R5 年度再評価時点)]★
(群馬県前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 51 号北千葉拡幅[残事業費:40 億円(R5 年度再評価時点)]★
(千葉県千葉市若葉区貝塚町～佐倉市馬渡) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 51 号神門局所渋滞対策(千葉県佐倉市神門) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【国道 51 号成田拡幅[残事業費:19 億円(R7 年度再評価時点)]★
(千葉県成田市並木～同市東金山) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 51 号大栄拡幅[残事業費:24 億円(R3 年度再評価時点)]★
(千葉県成田市桜田～同市所) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 298 号東京外かく環状道路(千葉県区間)(千葉県松戸市小山～市川市高谷)★
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 357 号湾岸千葉地区改良(蘇我地区)[残事業費:240 億円(R6 年度再評価時点)]
(千葉県千葉市中央区塩田町～同市中央区間屋町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 357 号東京湾岸道路(千葉県区間)[残事業費:579 億円(R4 年度再評価時点)]
(千葉県千葉市美浜区稲毛海岸～浦安市舞浜) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 464 号北千葉道路(市川・松戸)[残事業費:1,900 億円(R5 年度再評価時点)]★
(千葉県市川市堀之内～同市大町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 464 号北千葉道路[残事業費:140 億円(R6 年度再評価時点)]
(千葉県成田市北須賀～同市押畑) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(つくば～大栄)
(茨城県つくば市梶内～千葉県成田市吉岡) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)[残事業費:908 億円(R7 年度再評価時点)]
(千葉県成田市吉岡～山武市松尾町谷津) (R8年度工事中) [R8年度※開通予定]①(再掲)
※資機材の調達等が順調な場合 ※大栄 JCT～多古 IC 間は令和8年秋頃開通予定
- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)[残事業費:315 億円(R3 年度再評価時点)]
(千葉県東金市丹尾～茂原市石神) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)[残事業費:390 億円(R4 年度再評価時点)]
(千葉県茂原市石神～木更津市大成) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 4 号東埼玉道路(八潮～松伏)[残事業費:2,040 億円(R6 年度再評価時点)]★
(埼玉県八潮市八條～北葛飾郡松伏町田島) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 4 号東埼玉道路(延伸)[残事業費:115 億円(R5 年度再評価時点)]
(埼玉県吉川市川藤～春日部市水角) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 16 号新宿町三丁目局所渋滞対策(埼玉県川越市新宿町三丁目) (R8年度設計中)④】
- 【国道 17 号新大宮バイパス[残事業費:87 億円(R4 年度再評価時点)]
(東京都練馬区北町～埼玉県さいたま市北区吉野町) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【国道 17 号与野大宮道路[残事業費:37 億円(R5 年度再評価時点)]
(埼玉県さいたま市中央区下落合～同区上落合) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【国道 17 号新大宮上尾道路(与野～上尾南)[残事業費:2,360 億円(R5 年度再評価時点)]★
(埼玉県さいたま市中央区円阿弥～上尾市堤崎) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 17 号上尾道路[残事業費:84 億円(R5 年度再評価時点)]
(埼玉県さいたま市西区宮前町～桶川市川田谷) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 17 号上尾道路(Ⅱ期)[残事業費:506 億円(R5 年度再評価時点)]★
(埼玉県北本市石戸宿～鴻巣市箕田) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 17 号本庄道路(Ⅱ期)[残事業費:294 億円(R6 年度再評価時点)]
(埼玉県深谷市岡～本庄市沼和田) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【東京外かく環状道路(関越～東名)[残事業費:14,746 億円(R7 年度再評価時点)]
(東京都練馬区大泉町～世田谷区宇奈根) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 1 号虎ノ門地下歩道(東京都千代田区霞ヶ関一丁目～港区虎ノ門一丁目)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 4 号日本橋地区都市再生事業(東京都中央区日本橋宝町一丁目～
同区日本橋宝町三丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 6 号新宿拡幅[残事業費:76 億円(R4 年度再評価時点)]
(東京都葛飾区新宿2丁目～同区金町6丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 14 号両国拡幅[残事業費:135 億円(R4 年度再評価時点)]★
(東京都中央区東日本橋二丁目～墨田区緑四丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 14 号亀戸小松川立体[残事業費:253 億円(R7 年度再評価時点)]
(東京都江東区亀戸九丁目～江戸川区大杉一丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 15 号品川駅西口基盤整備(東京都港区高輪二丁目～同区高輪四丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 15 号蒲田駅周辺整備(東京都大田区南蒲田一丁目～同区東六郷一丁目)★
(R8年度工事中)④(再掲)】

- 【国道 16 号保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)(東京都町田市鶴間)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 16 号八王子～瑞穂拡幅[残事業費:75 億円(R4 年度再評価時点)]
 (東京都八王子市左入町～西多摩郡瑞穂町二本木) (R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 20 号新宿駅南口地区基盤整備(東京都新宿区新宿四丁目～渋谷区代々木二丁目)
 (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 20 号日野バイパス(延伸)[残事業費:31 億円(R7 年度再評価時点)]★
 (東京都日野市川辺堀之内～同市西平山三丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 20 号日野バイパス(延伸)Ⅱ期[残事業費:272 億円(R7 年度再評価時点)]★
 (東京都日野市西平山三丁目～八王子市北野町) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 20 号八王子南バイパス[残事業費:728 億円(R7 年度再評価時点)]★
 (東京都八王子市北野町～同市南浅川町) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 246 号渋谷駅周辺整備(東京都渋谷区渋谷3丁目～同区桜丘町) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 357 号東京湾岸道路(東京都区間)[残事業費:3,072 億円(R4 年度再評価時点)]
 (東京都江戸川区臨海町～大田区羽田空港) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 1 号新湘南バイパス[残事業費:430 億円(R4 年度再評価時点)]
 (神奈川県茅ヶ崎市今宿～中郡大磯町大磯) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 1 号国府津駅前局所渋滞対策(神奈川県小田原市国府津) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 16 号追浜駅交通ターミナル整備事業(神奈川県横須賀市追浜町3丁目～
 同市追浜本町1丁目) (R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 246 号梶ヶ谷局所渋滞対策(神奈川県川崎市高津区下作延二丁目～同区末長一丁目)
 (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 246 号厚木秦野道路[残事業費:409 億円(R3 年度再評価時点)]★
 (神奈川県厚木市中依知～同市飯山、神奈川県伊勢原市西富岡～同市善波) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 246 号厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)[残事業費:278 億円(R3 年度再評価時点)]★
 (神奈川県伊勢原市善波～秦野市西大竹) (R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 357 号東京湾岸道路(神奈川県区間)[残事業費:2,490 億円(R4 年度再評価時点)]
 (神奈川県川崎市川崎区浮島町～横須賀市夏島町) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)[残事業費:4,126 億円(R4 年度再評価時点)]
 (神奈川県横浜市金沢区釜利谷町～同市戸塚区汲沢町) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)[残事業費:2,949 億円(R4 年度再評価時点)]
 (神奈川県横浜市栄区田谷町～藤沢市城南1丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【中部横断自動車道(富沢～六郷)(山梨県南巨摩郡南部町～山梨県西八代郡市川三郷町)★
 (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 20 号新山梨環状道路(広瀬～桜井)[残事業費:169 億円(R5 年度再評価時点)]★
 (山梨県笛吹市石和町広瀬～甲府市桜井) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 20 号新山梨環状道路(桜井～塚原)(山梨県甲府市桜井町～甲府市塚原町)★
 (R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 20 号新山梨環状道路(北部区間)[残事業費:333 億円(R4 年度再評価時点)]★
 (山梨県甲斐市牛匂～同市宇津谷) (R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 52 号上石田改良[残事業費:5 億円(R6 年度再評価時点)]
 (山梨県甲府市富竹一丁目～同市寿町) (R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 138 号新屋拡幅[残事業費:66 億円(R7 年度再評価時点)]★
 (山梨県富士吉田市上吉田～同市上吉田堰林) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 139 号都留バイパス[残事業費:74 億円(R3 年度再評価時点)]
 (山梨県都留市田原～同市田野倉) (R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 18 号上田バイパス(延伸)[残事業費:99 億円(R3 年度再評価時点)]★
 (長野県東御市本海野～上田市国分) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 18 号坂城更埴バイパス(坂城町区間)[残事業費:54 億円(R6 年度再評価時点)]★
 (長野県埴科郡坂城町南条～同町上五明) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 18 号坂城更埴バイパス(延伸)[残事業費:35 億円(R6 年度再評価時点)]★
 (長野県千曲市稲荷山～長野市篠ノ井塩崎) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 18 号長野東バイパス[残事業費:75 億円(R7 年度再評価時点)]
 (長野県長野市北長池～同市柳原) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 18 号野尻IC関連[残事業費:98 億円(R5 年度再評価時点)]
 (長野県上水内郡信濃町古間～同町野尻) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 19 号塩尻拡幅(長野県塩尻市広丘高出～同市広丘野村)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 19 号松本拡幅[残事業費:69 億円(R4 年度再評価時点)]★
 (長野県松本市渚～同市宮渕本村) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 20 号坂室バイパス[残事業費:55 億円(R7 年度再評価時点)]
 (長野県茅野市金沢～同市宮川) (R8年度工事中)④(再掲)】

- 【国道 20 号諏訪バイパス[残事業費:896 億円(R7 年度再評価時点)]★
(長野県諏訪市上諏訪～諏訪郡下諏訪町東町) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【国道 20 号下諏訪岡谷バイパス[残事業費:121 億円(R7 年度再評価時点)]★
(長野県諏訪郡下諏訪町東町～岡谷市今井) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 158 号松本波田道路[残事業費:324 億円(R4 年度再評価時点)]★
(長野県松本市島立～同市波田) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 158 号奈川渡改良[残事業費:82 億円(R6 年度再評価時点)]
(長野県松本市奈川～同市安曇) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【茨城港常陸那珂港区国際海上コンテナターミナル等整備事業[残事業費:308 億円
(R6 年度評価時点)]★(茨城県ひたちなか市) (R8年度工事中) [R17 年度完成]③】
- 【鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費:185 億円(R7 年度評価時点)]★
(茨城県鹿嶋市) (R8年度工事中) [R14 年度完成]③】
- 【千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業[残事業費:52 億円(R5 年度評価時点)]★
(千葉県千葉市) (R8年度工事中) [R9年度完成]①】
- 【国際コンテナ戦略港湾における集貨に関する関係者への働きかけおよび理解熟成 (R8年度推進中)④】
- 【東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費:504 億円
(R7 年度評価時点)]★(東京都) (R8年度工事中) [R11 年度完成]②】
- 【横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業[残事業費:2782 億円(R5 年度評価時点)]★
(神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R13 年度完成]③】
- 【横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費:276 億円(R7 年度評価時点)]
(神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R12 年度完成]②】
- 【国際バルク戦略港湾の拠点整備の推進 (R8年度推進中)④】
- 【圏央道 IC へのアクセス道路整備((主)竜ヶ崎阿見線バイパス)[残事業費:57億円(R5年度評価時点)]★
(茨城県牛久市) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【物流ネットワークの構築((主)美浦栄線バイパス)[残事業費:61億円(R5年度評価時点)]
(茨城県龍ヶ崎市～牛久市) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【一般国道 408 号 宇都宮高根沢バイパス(栃木県宇都宮市野高谷町～塩谷郡高根沢町宝積寺)★
(R8年度推進中) [R12 年度までに完成]②】
- 【一般国道 408 号 真岡～宇都宮バイパス(栃木県真岡市下籠谷～宇都宮市氷室町)★
(R8年度推進中) [R9年度までに完成]①】
- 【(都)野崎こ線橋通り(栃木県大田原市) (R8年度推進中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【(都)おもちゃのまち下古山線(栃木県壬生町)★ (R8年度推進中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【上信自動車道 吾妻東バイパス[残事業費:167 億円(R5 年度評価時点)]★
(群馬県吾妻郡東吾妻町厚田～吾妻郡東吾妻町植栗) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②(再掲)】
- 【上信自動車道 吾妻東バイパス2期[残事業費:214 億円(R5 年度評価時点)]★
(群馬県吾妻郡東吾妻町箱島～吾妻郡東吾妻町植栗) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②(再掲)】
- 【上信自動車道 長野原嬭恋バイパス[残事業費:197 億円(R5 年度評価時点)]
(群馬県吾妻郡長野原町与喜屋～吾妻郡嬭恋村鎌原) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②(再掲)】
- 【上信自動車道 嬭恋バイパス[残事業費:433 億円(R6 年度評価時点)]★
(群馬県吾妻郡嬭恋村鎌原～吾妻郡嬭恋村田代) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【西毛広域幹線道路 高崎工区[残事業費:166 億円(R6 年度評価時点)]
(群馬県高崎市棟高町～高崎市箕郷町下芝) (R8年度工事中) [R17 年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【西毛広域幹線道路 高崎安中工区[残事業費:92 億円(R6 年度評価時点)]
(群馬県高崎市下里見町～安中市下秋間) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②(再掲)】
- 【西毛広域幹線道路 安中富岡工区[残事業費:113 億円(R6 年度評価時点)]
(群馬県安中市安中～富岡市上高尾) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②(再掲)】
- 【(主)高崎神流秩父線 矢田工区[残事業費:91 億円(R6 年度評価時点)]
(群馬県高崎市吉井町岩崎～高崎市吉井町矢田) (R8年度工事中) [R17 年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【渡良瀬幹線道路 塩原工区[残事業費:23 億円(R5 年度評価時点)]
(群馬県みどり市大間々町下神梅～みどり市大間々町塩原) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②(再掲)】
- 【渡良瀬幹線道路 新里笠懸工区[残事業費:100 億円(R3 年度評価時点)]
(群馬県みどり市大間々町桐原～みどり市笠懸町鹿) (R8年度設計中) [R17 年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【(一)南新井前橋線 4期工区[残事業費:10 億円(R7 年度評価時点)]
(群馬県北群馬郡榛東村新井) (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①(再掲)】
- 【(一)植栗伊勢線[残事業費:33 億円(R5 年度評価時点)]★
(群馬県吾妻郡東吾妻町植栗～吾妻郡中之条伊勢町) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②(再掲)】
- 【一般国道 254 号 東町工区(群馬県甘楽郡下仁田町下仁田) (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①(再掲)】
- 【デジタル技術を活用した道路交通マネジメント(群馬県) (R8年度設計中)④】
- 【一般国道254号・和光富士見バイパス[残事業費:285億円(R4年度評価時点)]★
(埼玉県志木市、朝霞市、和光市) (R8年度工事中)④】

- 【一般国道125号・加須羽生バイパス[残事業費:28億円(R5年度評価時点)]★
(埼玉県加須市、羽生市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道 464 号 北千葉道路(千葉県印西市若萩～成田市押畑) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 409 号 茂原一宮道路(千葉県長生郡長南町千田～茂原市三ヶ谷)★
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 464 号 北千葉道路(成田市押畑～成田市大山)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【(主)成田小見川鹿島港線(成田市取香～多良貝) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②(再掲)】
- 【都市軸道路利根川橋梁(仮称)新設事業 (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 126 号 山武東総道路三期★ (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 128 号 茂原一宮道路(茂原市三ヶ谷～一宮町一宮) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 296 号 前原西工区 (R8年度実施中)④(再掲)】
- 【旧江戸川橋梁(仮称)新設事業 (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【主要地方道成田松尾線 成田空港周辺 IC(仮称) (R8年度実施中)④(再掲)】
- 【東京港中央防波堤内側地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(耐震)整備事業(-9.0m)
(中央防波堤内側)(東京都) (R8年度設計中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【新京橋連絡路事業(東京都中央区築地一丁目～同区八重洲二丁目)
[残事業費:1,790 億円(R6 年度事業化時点)] (R8年度設計中) [R17 年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【甲府中央スマートIC(仮称)(山梨県甲府市) (R8年度工事中)④】
- 【(都)東新町座光寺線・リニア関連道路整備[残事業費:13億円(R7年度評価時点)]★
(長野県飯田市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道 144 号 上信自動車道(長野県) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 361 号 伊那木曾連絡道路((姥神峠道路(延伸))長野県木曾郡木曾町)★
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【リニア関連道路整備((一般国道 153 号、座光寺上郷道路、都市計画道路東新町座光寺線他)
長野県飯田市他)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【松本糸魚川連絡道路((主要地方道 大町明科線 安曇野道路)長野県安曇野市他)★
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【地域高規格道路(都市計画道路塩田町誉田町線)の整備[残事業費:60億円(R6年度末時点)]★
(千葉県千葉市) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②(再掲)】
- 【都市計画道路磯辺茂呂町線(園生町地区)の整備[残事業費:95億円(令和6年度末時点)]
(千葉県千葉市) (R8年度工事中) [R17 年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【都市計画道路塩田町誉田町線(誉田町地区)の整備[残事業費:44億円(R6年度末時点)]
(千葉県千葉市) (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①(再掲)】
- 【主要地方道生実本納線(赤井町地区)の整備[残事業費:25億円(R6年度末時点)]
(千葉県千葉市) (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①(再掲)】
- 【検見川・真砂スマートIC(仮称)[残事業費:3億円(R6年度末時点)]
(千葉県千葉市) (R8年度設計中) [R17 年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【川崎港におけるカーボンニュートラルな社会の形成と物流ネットワークを支える港づくり(神奈川県川崎市)
(R8年度設計中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【相模原都市計画事業 麻溝台・新磯野第一整備地区土地区画整理事業(神奈川県相模原市)
(R8年度実施中) [R14 年度頃までに完成]③】

■国内外を結ぶ交流拠点の更なる機能拡充・強化

- 【クルーズ誘致に向けた活動の推進 (R8年度推進中)④】
- 【大谷スマートIC(仮称)(栃木県宇都宮市)★ (R8年度工事中)④】
- 【下野スマートIC(仮称)(栃木県下野市)★ (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【足利スマートIC(仮称)(栃木県足利市)★ (R8年度推進中) [R12 年度までに完成]②】
- 【壬生PA スマートIC(仮称)(栃木県壬生町) (R8年度推進中) [R12 年度までに完成]②】
- 【(都)大通り(スマートICアクセス)(栃木県宇都宮市) (R8年度推進中)④】
- 【東京 8 号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉) (R8年度工事中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【都心部・品川地下鉄(品川～白金高輪) (R8年度工事中) [R17 年度頃までに完成]③】

■排他的経済水域の保全・利用の促進

- 【沖ノ島海岸維持管理(東京都小笠原村) (R8年度実施中)④】
- 【沖ノ島における活動拠点整備事業[残事業費:1,162 億円(R7 年度評価時点)]
(東京都小笠原村) (R8年度工事中) [R16 年度完成]③】

■新技術の実装に対応した物流拠点の整備

- 【「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入 (R8年度推進中) [R12 年度までに完成]②】

小目標Ⅱ-2: 経済安全保障上に資する企業立地に向けた基盤整備とインフラのセキュリティ強化

概要

我が国経済の自律性を支える戦略分野である半導体等の大規模な生産拠点整備に関する国家プロジェクトについて、道路等の関連インフラの整備を重点的・戦略的に進めることにより、国内投資の促進と地域の雇用機会の創出を図る。

また、地方圏における地域の個性を活かした産業立地を推進するため、地域の産業政策とも連携しつつ、製造業の国内回帰等を支える周辺インフラの整備を通じて、生産拠点の地方移転の促進や新規の民間投資の誘発など、地域経済活動の拡大に資するインフラ整備に重点的に取り組む。

国民生活や社会経済活動上重要なインフラのセキュリティ強化を図るため、基幹的なインフラサービスの安定的な提供確保や、港湾等の重要インフラに関するサイバーセキュリティ対策や情報保全の強化に向けた取組を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [42] 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす IT 障害発生件数(サイバー攻撃に起因するものに限る。) 令和6年度 0件 → 毎年度 0件 [全国指標]
- [43] システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合 令和5年度 0% → 毎年度 100% [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる
※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 地域経済を支える産業立地の促進

- 【一般国道 408 号 宇都宮高根沢バイパス(栃木県宇都宮市野高谷町~塩谷郡高根沢町宝積寺)★
(R8年度推進中) [R12 年度までに完成] ②(再掲)】
- 【一般国道 408 号 真岡~宇都宮バイパス(栃木県真岡市下籠谷~宇都宮市氷室町)★
(R8年度推進中) [R9年度までに完成] ①(再掲)】

■ インフラのセキュリティ強化

- 【港湾機能の維持・早期回復のための情報共有体制の構築 (R8年度推進中) ④】

小目標Ⅱ-3:民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備

概要

都市再生緊急整備地域における民間都市開発事業への支援等を通じて、公共的価値も生み出す優良な協働型都市再生を推進するとともに、大都市の国際競争力強化のための基盤整備を推進し、更なる都市の魅力・国際競争力の向上を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[44] 国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市の主要地区の地価の増加割合(令和6年度比)

令和6年度 0 → 令和12年度 0 以上 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{*}が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備

【品川駅・田町駅周辺地域・幹線街路環状4号線[残事業費:725億円(R5年度評価時点)]

(東京都港区)(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】

【渋谷駅街区土地区画整理事業

(R8年度工事中)[R18年度までに完成]④】

【泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業・特定施設建築物の整備(東京都港区)

(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】

小目標Ⅱ-4:インフラ産業の成長力強化

概要

PPP/PFI により効率的かつ優れた品質の公共サービスを提供するとともに新たな雇用や投資を伴う民間事業者のビジネス機会を拡大するため、PPP/PFI 推進アクションプランに基づき、民間事業者の創意工夫を活かしやすい分野横断型・広域型の案件形成を促進し、PPP/PFI の裾野を広げる。

あわせて、空港や交通ターミナルへの公共施設等運営事業の導入や、上下水道におけるウォーターPPP の導入など、民間ビジネス拡大効果が特に高い分野については重点的に取組を強化する。これらを通じてインフラ関連産業の競争力強化を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[45] PPP/PFI の事業規模

令和4～R5年度 累計 8.4 兆円 → 令和4～令和 13 年度 累積 30 兆円 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ PPP/PFI による民間ビジネスの創出

【関東ブロックプラットフォームの活用等による PPP/PFI 事業の推進

(R8年度推進中)④】

小目標Ⅱ-5: インフラ分野の新技术を活用して経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入

概要

人口減少が進む中でも持続的で力強い経済成長を可能とするため、インフラ分野の新しい技術を活用して人の移動、モノの移動、エネルギーの利用などに変革をもたらすサービスの導入に向けた取組を着実に進めていく。

三大都市圏を約1時間で結ぶリニア中央新幹線は、「日本中央回廊」を形成し、日本経済をけん引するとともに、東海道新幹線とのダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図るものである。全線開業に向け、関係自治体や事業者と連携して環境整備を進めていく。

道路空間に物流専用のスペースを設け、クリーンエネルギーを電源とする無人化・自動化された輸送手段によって荷物を運ぶ新たな物流システムである自動物流道路について、2030年代半ばまでの第1期区間での運用開始に向けた取組を推進するとともに、成田空港周辺をフィールドとした実証実験を通じて得た知見も活かし、社会実装に向けた取組を行うなど、輸送能力の向上、ドライバーの待ち時間の削減等による物流の効率化に加えて、環境負荷の軽減を図る。

自動運転の実現を支援するため、車両側の開発状況やニーズを踏まえた上で、自動運転車の走行の安全性・円滑性の向上に資する走行環境の整備(交差点センサや合流支援・先読み情報等の路車協調システム、走行空間等の基準の策定等)を推進する。

都市部での送迎サービスや離島や山間部での移動手段、災害時の救急搬送等での活用が期待される空飛ぶクルマの社会実装に向けて、多様な機体や高度な運航等に対応するための制度整備等とあわせて、普及後の離着陸場の配置のあり方に関する検討等の環境整備を進める。

水素・アンモニア等の大規模なサプライチェーンの構築を通じて脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートの形成を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[46] 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数

令和6年度 44 港湾 → 令和12年度 100 港湾 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9年度、②: ~R12年度、③: ~R17年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる

*令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入

【カーボンニュートラルポートの形成

(R8年度推進中)④】

小目標Ⅱ-6: 巨大災害に対応した「事前防災」の加速化・深化

概要

気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害、切迫する日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震、南海トラフ地震等の巨大地震、火山噴火等の大規模自然災害に対する耐災害性強化を図るため、国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理をハード・ソフト両面から推進する。

道路、港湾、空港、鉄道、上下水道等の各種インフラの耐災害性強化を図るとともに、高規格道路等のシームレスな高速交通ネットワークの整備、交通結節点の防災拠点機能の強化により、陸海空の交通連携による首都機能のリダンダンシーを確保するとともに、バックアップ機能を強化し、迅速な人命救助や避難、経済活動の維持・継続、早期の復旧・復興を支える。

(水災害対策)

気候変動の影響による外力の増大に伴う水災害の頻発化・激甚化に対応するため、河川、ダム、下水道の整備等を加速するとともに、流域全体を俯瞰し、国・都県・市町村、地元企業や住民等あらゆる関係者が協働してハード・ソフト対策に取り組む「流域治水」の取組を強力に推進していく。

築堤、河道掘削、遊水地等の整備を計画的に推進するとともに、ダムの貯水容量を増加させるための嵩上げや、大雨が見込まれる場合に利水容量の一部を事前に放流して空き容量を確保する事前放流等を推進する。加えて、国・都県・市町村・企業等のあらゆる関係者の協働により、水害リスクを踏まえたまちづくりや、民間による雨水貯留浸透施設の整備を通じた流域における貯留・浸透機能の向上等、土地利用の工夫や流域の特性を踏まえた様々な治水対策を推進する。

まちづくりと一体となって、緊要性が高い箇所等の高規格堤防の整備を進めるとともに、激甚な水害の発生等により人命被害等が生じた地域等においては、再度災害の防止を図るため、河川の流下能力を向上させるための河道掘削や築堤等を短期集中的に実施していく。

(土砂災害対策)

気候変動等の影響により激甚化・頻発化する土砂災害から、人家、公共施設等を保全するため、砂防関係施設の整備を進める。計画的、集中的に対策を進めるため、まちづくりの取組や河川、道路、上下水道、林野の各事業と連携した土砂災害対策を推進する。さらに、高精度な地形図を活用した基礎調査に基づく土砂災害警戒区域等の指定・周知、土砂災害警戒情報の精度向上等に取り組み、ハード・ソフト対策が一体となった事前防災対策を推進する。

(津波、高潮・高波対策)

日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、南海トラフ巨大地震等による大規模な津波災害に備え、海岸において、堤防の損傷等を軽減する機能を発揮する粘り強い構造の海岸堤防等の整備や耐震化、水門・陸閘等の統廃合や自動化、遠隔操作化等のハード対策を行うとともに、水門等の安全・確実な操作体制の構築等のソフト対策を推進する。

港湾の津波対策として、大規模な津波発生時にも機能を維持するための「粘り強い構造」の防波堤や、大規模災害発生後における緊急物資・救援部隊の輸送等に活用される海上支援ネットワークの形成等、防災・減災対策を推進する。また、関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進する。

道路、空港の津波対策についての取組を推進するとともに、気候変動に伴い激甚化・頻発化する高潮・高波による災害等から人命や財産を守るため、海岸堤防の整備等をはじめ、ハード・ソフト両面から対策を講じる。

(巨大地震対策)

日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震、南海トラフ巨大地震等の巨大地震への備えとして、河川や海岸、道路、港湾、空港や鉄道、上下水道など、各公共施設について耐震性向上を図る。

河川事業においては、堤防、水門等の河川構造物が果たすべき機能を確保するための耐震対策を推進するとともに、道路事業においては、緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強対策や道路閉塞等の被害を防止する無電柱化を推進する。

港湾事業においては、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を推進するとともに、空港事業について、滑走路等の耐震対策を実施していくほか、鉄道事業において、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策を推進する。

上下水道事業においては、地震時においても上下水道が果たすべき役割を確保するため、重要な上下水道施設の耐震化等を推進する。能登半島地震の教訓を踏まえ、浄水施設や下水処理場等の急所施設や、避難所等の重要施設に接続する水道・下水道の管路等について、計画的・集中的に耐震化を進める。

(火山災害対策)

火山噴火活動に伴い発生する火山泥流や降雨に伴う土石流等による被害を防止・軽減するため、砂防堰堤等の整備を進めるとともに、火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定及び見直しを実施するほか、訓練等の取組を推進する。噴火時に、自治体への警戒避難体制の構築の支援及び緊急的な減災対策を迅速かつ的確に実施するため、必要な現地調査や適切なハード対策を選定し防災対応を支援するシステムの構築を進める。

(豪雪対策)

近年顕著となっている短時間での急激な積雪により、雪崩による通行止めや、幹線道路においてスタック車両による交通障害を防止するため、道路の雪寒対策等を推進する。

(災害に強いまちづくり)

災害に強いまちづくり・地域づくりに向けて、立地適正化計画における防災指針の策定について市町村に対する働きかけを強化し、取組を促進するとともに、密集市街地の整備改善や防災公園の整備、地下街の安心安全対策を推進するほか、迅速な復旧・復興や防災・減災事業の実施のため、地籍調査を推進する。

また、大地震発生時における、都市再生緊急整備地域及び主要駅・中心駅の周辺地域の滞在者等の安全確保と都市機能の継続を図るため、官民連携による帰宅困難者対策を講じ、都市の防災性の向上を図る。

(災害に強い交通ネットワークの構築等)

迅速な初動対応や早期の復旧・復興を支えるため、陸海空の多モード交通連携、交通ネットワークの多重化により、首都機能のリダンダンシーを確保しバックアップ機能を強化する。迅速な初動対応や早期の復旧・復興を支えることで、災害発生直後から、救命救助活動が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないため、高規格道路の未整備区間の整備や暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化、緊急輸送道路等の道路構造物の流失防止対策や道路橋の耐震補強、道路の法面・盛土の土砂災害防止対策、災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備等の推進や、安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図り、災害に強い道路ネットワークの構築を進める。

港湾や空港施設の耐震化や高潮・高波対策等のほか、地震を想定した代替海上輸送に関する訓練の実施や緊急輸送体制の確立を図ることを通じて、多重性・代替性の確保を図る。

河川の氾濫や津波等の発生により浸水被害が想定される主要な鉄道施設や地下駅の出入口、トンネル等において、止水板や防水扉の整備等を推進するとともに、河川に架かる鉄道橋梁の流失・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進する等、鉄道施設の豪雨・浸水・耐震対策を進める。

港湾、空港や道の駅などの交通結節点や防災公園、防災拠点となる官庁施設などは、自然災害の発災時に復旧・復興の拠点となる施設であるため、浸水対策や耐震化の推進とともに、燃料・電力供給や避難機能の向上を図るなど、防災拠点としての機能の強化を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [47] 気候変動の影響を考慮した河川整備計画へ変更した割合(国管理河川)
R6年度 8% → R12年度 69%
- [48] 気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した国管理河川の整備完了率
R5年度 33% → R12年度 40%
- [49] 浸水実績地区等における下水道による気候変動の影響を踏まえた浸水対策完了率
R5年度 2% → R12年度 11%
- [50] まちづくり等と一体となった砂防関係施設の整備完了率
R5年度 28% → R12年度 38%
- [51] 給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合
R5年度 18% → R12年度 37%
- [52] 緊急輸送道路(約 110,000km)上の橋梁(約 65,000 橋(令和5年度末時点))の耐震化率
R5年度 82% → R12年度 88% [全国指標]
- [53] 広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約 1,500 か所)における災害時に活用可能な給水施設の確保率
R4年度 17% → R12年度 50% [全国指標]
- [54] 道の駅における防災対策(防災上の位置付け(地域防災計画への位置付け)がある道の駅(約 450 か所(令和5年度末時点))の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率
R5年度 55% → R12年度 68% [全国指標]
- [8] 災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】
R5年度 6% → R12年度 19% [全国指標]
- [55] 既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等(約 1,000 か所)の浸水防止対策の完了率
R5年度 38% → R12年度 74% [全国指標]
- [56] 全国の港湾(932 港)のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク(港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸

送から海上輸送を担う一連の構成施設)の整備完了率

R5年度 35% → R12 年度 43% [全国指標]

[57] 民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国 63 港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合

R6年度 0% → R12 年度 11% [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9 年度、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■水害対策

- 【荒川水系流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【利根川・江戸川流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【中川・綾瀬川流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【渡良瀬川流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【鬼怒川流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【小貝川流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【霞ヶ浦流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【那珂川水系流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【久慈川水系流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【多摩川水系流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【鶴見川水系流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【相模川水系流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【富士川水系流域治水プロジェクト2.0★ (R8年度推進中)④】
- 【久慈川緊急治水対策プロジェクト (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【那珂川緊急治水対策プロジェクト (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【中川・綾瀬川緊急流域治水プロジェクト★ (R8年度推進中) [R12 年度までに完成]②】
- 【荒川下流河川改修事業(左岸中堤高潮対策(東京都)) (R8年度工事中)④】
- 【荒川下流特定構造物改築事業(京成本線荒川橋梁架替(東京都))★ (R8年度工事中)④】
- 【荒川上流河川改修事業(荒川第二・三調節池整備(埼玉県))★ (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【荒川上流河川改修事業(中流部改修(埼玉県))★ (R8年度工事中)④】
- 【江戸川河川改修事業(左岸築堤(千葉県))★ (R8年度工事中)④】
- 【江戸川特定構造物改築事業(江戸川水閘門(東京都、千葉県))★ (R8年度工事中) [R17 年度頃までに完成]③】
- 【鬼怒川河川改修事業(田川合流点整備(茨城県))★ (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【小貝川河川改修事業(下流部築堤(茨城県))★ (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【多摩川河川改修事業(本町地区堤防整備(神奈川県)) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【相模川河川改修事業(左岸高潮対策(神奈川県))★ (R8年度工事中)④】
- 【鶴見川河川改修事業(河道掘削(神奈川県))★ (R8年度工事中)④】
- 【利根川河川改修事業(稲戸井調節池整備(千葉県)) (R8年度工事中)④】
- 【利根川河川改修事業(田中調節池整備(千葉県)) (R8年度工事中) [R17 年度までに完成]③】
- 【利根川下流河川改修事業(河口部無堤部対策(茨城県・千葉県))★ (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【利根川上流河川改修事業(左岸築堤(茨城県・群馬県・埼玉県))★ (R8年度工事中)④】
- 【利根川・江戸川直轄河川改修事業(首都圏氾濫区域堤防強化対策 I 期(埼玉県・茨城県))★ (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【中川河川改修事業(下流部築堤(埼玉県))★ (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【中川河川改修事業(八潮排水機場増強(埼玉県))★ (R8年度工事中) [R12 年度までに完成]②】
- 【常陸利根川河川改修事業(無堤部対策(茨城県))★ (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【富士川河川改修事業(笛吹川大野地区護岸整備(山梨県))★ (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【烏川河川改修事業(寺尾・根小屋地区築堤(群馬県))★ (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【渡良瀬川河川改修事業(下流部築堤(栃木県・群馬県))★ (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【八斗島上流部における治水機能増強検討調査 (R8年度推進中)④】
- 【渡良瀬川上流特定構造物改築事業(中橋改築(栃木県)) (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【千葉港海岸直轄海岸保全施設整備事業[残事業費:300 億円(R3 年度評価時点)]★ (千葉県船橋市) (R8年度工事中) [R15 年度完成]③】

- 【一級河川桜川・河道掘削、護岸整備〔残事業費：231.9億円(R3年度評価時点)〕★
(茨城県土浦市、つくば市、桜川市、筑西市)(R8年度工事中)④】
- 【一級河川潤沼川・築堤、河道掘削、護岸整備〔残事業費：39.1億円(R4年度評価時点)〕★
(茨城県笠間市、茨城町)(R8年度工事中)④】
- 【3・5・102号家富町堀込線 中橋工区(中橋改築)(栃木県足利市通2丁目)★
(R8年度推進中)[R9年度までに完成]①】
- 【巴波川 河川激甚災害対策特別緊急事業(地下捷水路整備)(栃木県栃木市)
(R8年度推進中)[R9年度までに完成]①】
- 【武子川 大規模特定河川事業(JR橋改築)(栃木県鹿沼市)★(R8年度推進中)[R12年度までに完成]②】
- 【大規模特定河川事業(休泊川・河川改修〔残事業費：28億円(R7年度評価時点)〕★
(群馬県大泉町・太田市)(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【大規模特定河川事業(男井戸川・河川改修)〔残事業費：18億円(R7年度評価時点)〕★
(群馬県伊勢崎市)(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②】
- 【利根川(伊勢崎・玉村工区)河川改修事業(利根川(伊勢崎・玉村工区))〔残事業費：63億円
(R6年度評価時点)〕★(群馬県伊勢崎市・玉村町)(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【碓氷川河川改修事業(碓氷川)〔残事業費：73億円(R7年度評価時点)〕★
(群馬県高崎市・安中市)(R8年度工事中)④】
- 【烏川河川改修事業(烏川(群馬県高崎市))★
(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【河川管理施設の長寿命化の推進(排水機場、ダム、鋼矢板護岸等)(埼玉県)★
(R8年度推進中)④】
- 【一宮川水系流域治水プロジェクト★
(R8年度推進中)④】
- 【中小河川における洪水対策事業(神田川ほか)(東京都)
(R8年度工事中)④】
- 【矢上川河川改修事業(地下調節池整備(神奈川県川崎市宮前区))★
(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②】
- 【恩田川河川改修事業(遊水地整備(神奈川県横浜市緑区))★(R8年度工事中)[R11年度までに完成]②】
- 【柏尾川河川改修事業(遊水地整備(神奈川県横浜市栄区))★
(R8年度工事中)[R13年度頃までに完成]③】
- 【小出川河川改修事業(遊水地整備(神奈川県茅ヶ崎市))★(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②】
- 【境川(上流)河川改修事業(鉄道橋梁架替(神奈川県大和市))★
(R8年度工事中)[R11年度までに完成]②】
- 【基幹管路耐震化事業(神奈川県)
(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②】
- 【重要給水施設配水管耐震化事業(神奈川県)
(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②】
- 【濁川・河川改修(山梨県甲府市)〔残事業費 35億円(R7年度評価時点)〕
(R8年度設計中)[R11年度完成]②】
- 【裾花川流域ダム再生事業 裾花ダム・奥裾花ダム〔残事業費 698億円(R6年度評価時点)〕★
(長野県長野市)(R8年度推進中)④】
- 【信濃川水系緊急治水対策プロジェクト(長野県)★
(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【雨水対策重点地区の整備〔残事業費：325億円(R6年度評価時点)〕★
(千葉県千葉市)(R8年度実施中)④】
- 【横浜市公共下水道整備事業(浸水対策)(神奈川県横浜市)
(R8年度推進中)④】
- 【横浜港における高潮・津波対策整備計画(防災・安全)(重点)その2(神奈川県横浜市)(R8年度推進中)④】
- 【治水対策事業(平瀬多摩川合流部等(川崎市)
(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【一級河川鳩川・道保川改修事業(神奈川県相模原市)
(R8年度実施中)④】
- 【準用河川鳩川改修事業(神奈川県相模原市)
(R8年度実施中)④】
- 【準用河川八瀬川改修事業(神奈川県相模原市)
(R8年度実施中)④】
- 【相模原公共下水道事業(姥川第1ーイ雨水幹線ほか)(神奈川県相模原市)★
(R8年度実施中)④】

■土砂災害対策

- 【利根川水系直轄砂防事業(利根川)(群馬県沼田市、高崎市、安中市、藤岡市、利根郡片品村、吾妻郡嬭恋村、
吾妻郡草津町、吾妻郡中之条町、吾妻郡長野原町、多野郡神流町、多野郡上野村)★(R8年度工事中)④】
- 【浅間山直轄火山砂防事業(群馬県吾妻郡嬭恋村、吾妻郡長野原町、長野県北佐久郡軽井沢町、
北佐久郡御代田町、小諸市、佐久市)★
(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【利根川流域直轄砂防事業(鬼怒川)(栃木県日光市)★
(R8年度工事中)④】
- 【利根川流域直轄砂防事業(渡良瀬川)(栃木県日光市、群馬県みどり市、桐生市)★(R8年度工事中)④】
- 【富士川水系直轄砂防事業(山梨県北杜市、韮崎市、南アルプス市、南巨摩郡早川町、
南巨摩郡身延町、長野県諏訪郡富士見町)★
(R8年度工事中)④】
- 【譲原地区直轄地すべり対策事業(群馬県藤岡市)★
(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【(利)奈女沢 砂防堰堤工(群馬県みなかみ町)★
(R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【(吾)橋横倉沢 砂防堰堤工(群馬県東吾妻町)★
(R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【(吾)鳴瀬沢 砂防堰堤工(群馬県東吾妻町)★
(R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【(渡)仙ヶ沢 砂防堰堤工(群馬県桐生市)★
(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②】

- 【千原-2地区 待受式擁壁工(群馬県南牧村) (R8年度工事中) [R9年度までに完成] ①】
- 【東京都内における土砂災害対策事業(大島町大金沢ほか)(東京都) (R8年度工事中) ④】
- 【小深沢川・砂防堰堤[残事業費:6.3億円(R2年度評価時点)]★ (山梨県北杜市) (R8年度工事中) [R12年度完成] ②】
- 【一般国道158号 狸平(長野県松本市)★ (R8年度工事中) ④】
- 【道路災害防除事業((主)伊勢原津久井ほか)(神奈川県相模原市) (R8年度実施中) ④】

■津波、高潮・高波対策

- 【東京国際空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策 (R8年度推進中) ④】
- 【茨城県における防災・安全対策の推進(重点)(第2期)(茨城県日立市(茨城港日立港区)外) (R8年度工事中) ④】
- 【茨城県における流域一体となった浸水・土砂災害対策の推進(防災・安全)(茨城県神栖市(鹿島港海岸))★ (R8年度工事中) ④】
- 【小野矢指海岸高潮対策事業(茨城県北茨城市)★ (R8年度設計中) ④】
- 【東条・広場東海岸高潮対策事業(千葉県鴨川市)★ (R8年度工事中) [R12年度までに完成] ②】
- 【市川海岸高潮対策事業(千葉県市川市)★ (R8年度工事中) [R12年度までに完成] ②】
- 【千葉港海岸直轄海岸保全施設整備事業(千葉県船橋市) [残事業費:300億円(R3年度評価時点)]★ (R8年度工事中) [R15年度完成] ③(再掲)】
- 【浦安海岸高潮対策事業(千葉県浦安市)★ (R8年度工事中) [R12年度までに完成] ②】
- 【東京港における海岸防災機能の強化・推進(防災・安全)(重点)(東京都)★ (R8年度実施中) ④】
- 【地域の振興を担う「みなど」づくり及び伊豆諸島地域における総合的な高潮・侵食・環境対策の推進(防災・安全)(東京都三宅村) (R8年度工事中) ④】
- 【横浜港における高潮・津波対策整備計画(防災・安全)(重点)その2(神奈川県横浜市) (R8年度推進中) ④】
- 【川崎港における災害に強く地域経済を支える港づくり(防災・安全)(神奈川県川崎市) (R8年度推進中) ④】
- 【小田原海岸津波対策緊急事業(神奈川県小田原市)★ (R8年度工事中) [R17年度頃までに完成] ③】
- 【小田原海岸(小八幡地区)高潮対策事業(神奈川県小田原市)★ (R8年度工事中) [R9年度までに完成] ①】
- 【藤沢海岸高潮対策事業(神奈川県藤沢市) (R8年度実施中) ④】

■耐震化等の地震対策

- 【茨城港常陸那珂港区国際海上コンテナターミナル等整備事業[残事業費:308億円 (R6年度評価時点)]★(茨城県ひたちなか市) (R8年度工事中) [R17年度完成] ③(再掲)】
- 【千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業[残事業費:52億円(R5年度評価時点)]★ (千葉県千葉市) (R8年度工事中) [R9年度完成] ①(再掲)】
- 【東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費:504億円 (R7年度評価時点)]★(東京都) (R8年度工事中) [R11年度完成] ②(再掲)】
- 【川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業[残事業費:693億円(R6年度評価時点)]★ (神奈川県川崎市) (R8年度工事中) [R13年頃完成] ③】
- 【横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業[残事業費:2782億円(R5年度評価時点)]★ (神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R13年度完成] ③(再掲)】
- 【横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費:276億円(R7年度評価時点)] (神奈川県横浜市) (R8年度推進中) [R12年度完成] ②(再掲)】
- 【横浜港南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業[残事業費967億円(R7年度評価時点)] (神奈川県横浜市) (R8年度推進中) ④】
- 【東京国際空港における滑走路等の耐震対策 (R8年度推進中) [R17年度頃までに完成] ③】
- 【管渠とマンホールの接合部の可とう化工事(栃木県流域下水道4流域6処理区:宇都宮市ほか)★ (R8年度推進中) [R17年度頃までに完成] ③】
- 【県道戸鹿野下之町線(戸鹿野橋)老朽橋架替★ (R8年度工事中) [R12年度までに完成] ②】
- 【県道沼田大間々線(赤城根橋)老朽橋架替★ (R8年度工事中) [R12年度までに完成] ②】
- 【県道矢島大泉線(谷田川橋)老朽橋架替★ (R8年度設計中) [R12年度までに完成] ②】
- 【導水管・送水管の耐震化事業(千葉県)★ (R8年度実施中) ④】
- 【避難所等の重要な施設に接続する配水管の耐震化事業(千葉県)★ (R8年度実施中) ④】
- 【柏井浄水場西側施設洗浄水槽耐震化事業(千葉県) (R8年度実施中) [R12年度までに完成] ②】
- 【木下取水場耐震化事業(千葉県) (R8年度実施中) ④】
- 【東京港10号地その2地区国内物流ターミナル整備事業(東京都)[残事業費:147億円(R4年度評価時点)] (R8年度実施中) [R10年度完成] ②】
- 【東京港品川地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(東京都)[残事業費:27億円(R6年度評価時点)] (R8年度実施中) [R9年度完成] ①】
- 【東京港中央防波堤内側地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(耐震)整備事業(-9.0m) (中央防波堤内側)(東京都) (R8年度設計中) [R17年度頃までに完成] ③(再掲)】
- 【東京港における海岸防災機能の強化・推進(防災・安全)(重点)(東京都)★ (R8年度実施中) ④(再掲)】

- 【茨城県における流域一体となった浸水・土砂災害対策の推進(防災・安全)
(茨城県神栖市(鹿島港海岸))★ (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【川崎港における災害に強く地域経済を支える港づくり(防災・安全)(神奈川県川崎市)
(R8年度推進中)④(再掲)】
- 【東部低地帯の河川施設整備事業(隅田川ほか)(東京都) (R8年度工事中) [R17年度頃までに完成]③】
- 【東部低地帯の河川施設整備事業(日本橋川水門ほか)(東京都)
(R8年度工事中) [R17年度頃までに完成]③】
- 【流域下水道施設の耐震化(神奈川県) (R8年度実施中) [R12年度までに完成]②】
- 【富士北麓、峡東、釜無川、桂川流域下水道・下水道地震対策(山梨県)★ (R8年度工事中)④】
- 【安曇野処理区(下水道基幹施設耐震化)(水処理1系列耐震化)(長野県安曇野市(安曇野終末処理場))
(R8年度設計中) [R12年度までに完成]②】
- 【老朽管更新事業(さいたま市上下水道耐震化計画(上下水道))(埼玉県さいたま市)★
(R8年度推進中) [R12年度までに完成]②】
- 【橋梁の耐震化(千葉県千葉市)★ (R8年度推進中)④】
- 【下水道施設(重要な幹線等、処理場・ポンプ場)の耐震化[残事業費:485億円(R6年度評価時点)]★
(千葉県千葉市) (R8年度工事中)④】
- 【マンホールトイレの整備[残事業費:7.9億円(R6年度評価時点)]
(千葉県千葉市) (R8年度工事中) [R17年度頃までに完成]③】
- 【横浜市公共下水道地震対策事業(神奈川県横浜市) (R8年度推進中)④】
- 【相模湖系統再整備に関する水道施設再編推進事業[残事業費:644億円(R7年度評価時点)]★
(神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R17年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【峰配水池耐震補強工事[残事業費:28億円(R7年度評価時点)]
(神奈川県横浜市) (R8年度設計中) [R12年度までに完成]②】
- 【境川・引地川水路橋耐震補強工事[残事業費:2.2億円(R7年度評価時点)]★
(神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R12年度までに完成]②】
- 【仏向配水池内送水管耐震化事業[残事業費:1.4億円(R7年度評価時点)]
(神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①(再掲)】
- 【「上下水道耐震化計画」に位置つけた重要施設に接続する配水管の耐震化[残事業費:67億円
(R7年度評価時点)]★(神奈川県横浜市) (R8年度工事中) [R9年度までに完成]①】
- 【橋りょう耐震補強事業(作の口陸橋ほか)(神奈川県相模原市) (R8年度実施中)④】
- 火山噴火対策
 - 【浅間山直轄火山砂防事業(群馬県吾妻郡嬭恋村、吾妻郡長野原町、長野県北佐久郡軽井沢町、
北佐久郡御代田町、小諸市、佐久市)★ (R8年度工事中) [R17年度頃までに完成]③】
- 豪雪対策
 - 【県道水上片品線・スノーシェッド整備(群馬県片品村) (R8年度工事中) [R17年度頃までに完成]③】
- その他
 - 【茨城港常陸那珂港区国際海上コンテナターミナル等整備事業[残事業費:308億円
(R6年度評価時点)]★(茨城県ひたちなか市) (R8年度工事中) [R17年度完成]③(再掲)】
 - 【鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費:185億円(R7年度評価時点)]★
(茨城県鹿嶋市) (R8年度工事中) [R14年度完成]③(再掲)】
 - 【幕張給水場非常用自家発電設備整備事業(千葉県)[残事業費:24億円(R7年度評価時点)]
(R8年度実施中) [R12年度までに完成]②】
 - 【伊豆諸島漁港海岸整備計画その2・侵食対策[残事業費:8億円(R7年度評価時点)]
(東京都新島村、三宅村) (R8年度工事中) [R12年度までに完成]②】
 - 【自家用発電設備の新設・増強(東京都) (R8年度工事中)④】
- 災害に強いまちづくり・地域づくり
 - 【各市区町村への所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法の施行に伴う
制度利用促進を目的とした働きかけの実施 (R8年度実施中)④】
 - 【まちづくり連携砂防等事業(横須賀市まちづくり連携砂防等事業・逗子市まちづくり連携砂防等事業・
川崎市まちづくり連携砂防等事業) (R8年度推進中) [R11年度までに完成]②】
 - 【国道134号・無電柱化の推進(神奈川県三浦市(初声町)) (R8年度工事中) [R12年度までに完成]②】
 - 【一般国道413号 道志BP・道路改築[残事業費:40億円(R4年度評価時点)]
(山梨県南都留郡道志村) (R8年度工事中) [R11年度完成]②】
 - 【一般国道137号 新たな御坂トンネル・高規格道路整備(山梨県南都留郡富士河口湖町～笛吹市)
[残事業費:372億円(R3年度評価時点)]★ (R8年度設計中) [R17年度完成]③】
 - 【松本平広域公園・陸上競技場の整備[残事業費:42億円(R7年度評価時点)]★

- (長野県松本市) (R8年度工事中) [R8年度までに完成] ①
- 【「さいたま市復興イメージトレーニング」の開催 (R8年度実施中) ④
- 【土地区画整理事業(検見川・稲毛、寒川第一、東幕張) [残事業費:106億円 (R6 年度末時点)] ★
(千葉県千葉市) (R8年度実施中) ④
- 【相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業(神奈川県横浜市)
(R8年度推進中) [R17 年度頃までに完成] ③(再掲)
- 【川崎港における災害に強く地域経済を支える港づくり(防災・安全)(神奈川県川崎市)
(R8年度推進中) ④(再掲)

■ 防災拠点の強化

- 【国営昭和記念公園(東京都立川市) ★ (R8年度工事中) [R12 年度までに完成] ②(再掲)
- 【国営常陸海浜公園(茨城県ひたちなか市) ★ (R8年度工事中) [R12 年度までに完成] ②(再掲)
- 【「防災道の駅」制度による防災機能強化 ★ (R8年度推進中) [R12 年度までに完成] ②
- 【長野第1地方合同庁舎整備事業(A 棟庁舎) ★ (R8年度工事中) [R8年度完成] ①
- 【敷島公園 新水泳場整備[残事業費:159 億円 (R5 年度評価時点)] ★
(群馬県前橋市) (R8年度工事中) [R12 年度までに完成] ②(再掲)
- 【さきたま古墳公園・物資集積拠点となる広場整備[残事業費17億円 (R7年度評価時点)] ★
(埼玉県行田市) (R8年度実施中) [R12 年度までに完成] ②

■ 災害時に機能する陸海空のネットワーク構築

- 【東関東自動車道水戸線(潮来～銚田)[残事業費:402 億円 (R6 年度再評価時点)] ★
(茨城県潮来市延方～銚田市飯名) (R8年度工事中) [R8年度※開通予定] ①(再掲)
※潮来 IC～行方 IC 間は新たな課題等が工程に及ぼす影響を精査中
※行方 IC～銚田 IC 間は前倒しで令和8年度半ばの開通を目指す
- 【国道 4 号春日部古河バイパス[残事業費:65 億円 (R5 年度再評価時点)] ★
(埼玉県春日部市下柳～茨城県古河市柳橋) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 4 号大堤局所渋滞対策(茨城県古河市大堤) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 6 号牛久土浦バイパス[残事業費:73 億円 (R7 年度再評価時点)]
(茨城県牛久市遠山町～同市城中町、茨城県つくば市西大井～土浦市中村西根) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 6 号牛久土浦バイパス(Ⅲ期)[残事業費:379 億円 (R7 年度再評価時点)]
(茨城県牛久市城中町～つくば市高崎) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 6 号牛久土浦バイパス(Ⅱ期)[残事業費:71 億円 (R7 年度再評価時点)] ★
(茨城県つくば市高崎～同市西大井、茨城県土浦市中村西根～同市中) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 6 号千代田石岡バイパス[残事業費:109 億円 (R6 年度再評価時点)] ★
(茨城県かすみがうら市市川～石岡市東大橋) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 6 号涸沼前川橋周辺局所渋滞対策(茨城県東茨城郡茨城町前田～同町長岡)
(R8年度設計中) ④(再掲)
- 【国道 6 号酒門町交差点立体[残事業費:75 億円 (R7 年度再評価時点)]
(茨城県水戸市住吉町～同市酒門町) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 6 号東海拡幅[残事業費:94 億円 (R5 年度再評価時点)]
(茨城県那珂市向山～那珂郡東海村石神外宿) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 6 号大和田拡幅[残事業費:70 億円 (R7 年度再評価時点)] ★
(茨城県日立市神田町～同市大みか町) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 6 号日立バイパス(Ⅱ期)[残事業費:196 億円 (R5 年度再評価時点)]
(茨城県日立市国分町～同市旭町) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 6 号勿来バイパス(茨城県北茨城市関本町関本中～
福島県いわき市勿来町四沢鍵田) ★ (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 50 号結城バイパス(茨城県結城市小田林～筑西市布川) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 50 号下館バイパス[残事業費:52 億円 (R6 年度再評価時点)] ★
(茨城県筑西市布川～同市横塚) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 50 号協和バイパス[残事業費:342 億円 (R6 年度再評価時点)]
(茨城県筑西市横塚～桜川市長方) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 51 号潮来バイパス[残事業費:3 億円 (R5 年度再評価時点)]
(茨城県潮来市小泉～同市延方西) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 51 号神宮橋架替(茨城県潮来市洲崎～鹿嶋市大船津) ★ (R8年度工事中) ④
- 【国道 4 号矢板拡幅[残事業費:190 億円 (R6 年度再評価時点)] ★
(栃木県矢板市片岡～同市針生) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 4 号矢板大田原バイパス[残事業費:386 億円 (R6 年度再評価時点)] ★
(栃木県矢板市針生～那須塩原市三区町) (R8年度工事中) ④(再掲)
- 【国道 4 号西那須野道路[残事業費:44 億円 (R6 年度再評価時点)] ★

- (栃木県那須塩原市三区町～同市西富山) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 121 号日光川治防災(栃木県日光市五十里～同市川治温泉川治) (R8年度工事中)④
【国道 17 号上武道路[残事業費:175 億円(R4 年度再評価時点)]★
(埼玉県熊谷市西別府～群馬県前橋市田口町) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 17 号本庄道路[残事業費:176 億円(R6 年度再評価時点)]★
(埼玉県本庄市沼和田～群馬県高崎市新町) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 17 号高松立体[残事業費:27 億円(R6 年度再評価時点)]
(群馬県高崎市宮元町～同市並榎町) (R8年度設計中)④(再掲)
【国道 17 号群馬大橋拡幅[残事業費:121 億円(R3 年度再評価時点)]
(群馬県前橋市元総社町～同市本町一丁目) (R8年度設計中)④(再掲)
【国道 17 号中村交差点立体[残事業費:30 億円(R7 年度再評価時点)]★
(群馬県渋川市中村) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 17 号渋川西バイパス[残事業費:13 億円(R6 年度再評価時点)]★
(群馬県渋川市中村～同市金井) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 17 号綾戸バイパス[残事業費:130 億円(R3 年度再評価時点)]★
(群馬県渋川市上白井～沼田市岩本町) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 17 号三国防災(群馬県利根郡みなかみ町羽場～新潟県南魚沼郡湯沢町三国) (R8年度設計中)④
【国道 18 号高崎安中拡幅[残事業費:18 億円(R7 年度再評価時点)]
(群馬県高崎市上豊岡町～安中市安中四丁目) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 50 号前橋笠懸道路[残事業費:481 億円(R5 年度再評価時点)]★
(群馬県前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 51 号北千葉拡幅[残事業費:40 億円(R5 年度再評価時点)]★
(千葉県千葉市若葉区貝塚町～佐倉市馬渡) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 51 号神門局所渋滞対策(千葉県佐倉市神門) (R8年度設計中)④(再掲)
【国道 51 号成田拡幅[残事業費:19 億円(R7 年度再評価時点)]★
(千葉県成田市並木～同市東金山) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 51 号大栄拡幅[残事業費:24 億円(R3 年度再評価時点)]★
(千葉県成田市桜田～同市所) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 127 号 127 号防災(千葉県館山市川名～富津市湊) ★ (R8年度工事中)④
【国道 298 号東京外かく環状道路(千葉県区間)(千葉県松戸市小山～市川市高谷)★
(R8年度工事中)④(再掲)
【国道 357 号湾岸千葉地区改良(蘇我地区)[残事業費:240 億円(R6 年度再評価時点)]
(千葉県千葉市中央区塩田町～同市中央区間屋町) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 357 号東京湾岸道路(千葉県区間)[残事業費:579 億円(R4 年度再評価時点)]
(千葉県千葉市美浜区稲毛海岸～浦安市舞浜) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 357 号江戸川左岸高架橋海側架替(千葉県市川市高谷～同市上妙典) (R8年度工事中)④
【国道 464 号北千葉道路(市川・松戸)[残事業費:1,900 億円(R5 年度再評価時点)]★
(千葉県市川市堀之内～同市大町) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 464 号北千葉道路[残事業費:140 億円(R6 年度再評価時点)]
(千葉県成田市北須賀～同市押畑) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(つくば～大栄)
(茨城県つくば市梶内～千葉県成田市吉岡) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)[残事業費:908 億円(R7 年度再評価時点)]
(千葉県成田市吉岡～山武市松尾町谷津) (R8年度工事中) [R8年度※開通予定]①(再掲)
※資機材の調達等が順調な場合 ※大栄 JCT～多古 IC 間は令和8年秋頃開通予定
【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)[残事業費:315 億円(R3 年度再評価時点)]
(千葉県東金市丹尾～茂原市石神) (R8年度設計中)④(再掲)
【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)[残事業費:390 億円(R4 年度再評価時点)]
(千葉県茂原市石神～木更津市犬成) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 4 号東埼玉道路(八潮～松伏)[残事業費:2,040 億円(R6 年度再評価時点)]★
(埼玉県八潮市八條～北葛飾郡松伏町田島) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 4 号東埼玉道路(延伸)[残事業費:115 億円(R5 年度再評価時点)]
(埼玉県吉川市川藤～春日部市水角) (R8年度工事中)④(再掲)
【国道 16 号新宿町三丁目局所渋滞対策(埼玉県川越市新宿町三丁目) (R8年度設計中)④(再掲)
【国道 17 号新大宮バイパス[残事業費:87 億円(R4 年度再評価時点)]
(東京都練馬区北町～埼玉県さいたま市北区吉野町) (R8年度設計中)④(再掲)
【国道 17 号与野大宮道路[残事業費:37 億円(R5 年度再評価時点)]
(埼玉県さいたま市中央区下落合～同区上落合) (R8年度設計中)④(再掲)
【国道 17 号新大宮上尾道路(与野～上尾南)[残事業費:2,360 億円(R5 年度再評価時点)]★
(埼玉県さいたま市中央区円阿弥～上尾市堤崎) (R8年度工事中)④(再掲)

- 【国道 17 号上尾道路[残事業費:84 億円(R5 年度再評価時点)]
(埼玉県さいたま市西区宮前町～桶川市川田谷) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 17 号上尾道路(Ⅱ期)[残事業費:506 億円(R5 年度再評価時点)]★
(埼玉県北本市石戸宿～鴻巣市箕田) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 17 号本庄道路(Ⅱ期)[残事業費:294 億円(R6 年度再評価時点)]
(埼玉県深谷市岡～本庄市沼和田) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【東京外かく環状道路(関越～東名)[残事業費:14,746 億円(R7 年度再評価時点)]
(東京都練馬区大泉町～世田谷区宇奈根) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 1 号虎ノ門地下歩道(東京都千代田区霞ヶ関一丁目～港区虎ノ門一丁目)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 4 号日本橋地区都市再生事業(東京都中央区日本橋宝町一丁目～
同区日本橋宝町三丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 6 号新宿拡幅[残事業費:76 億円(R4 年度再評価時点)]
(東京都葛飾区新宿2丁目～同区金町6丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 14 号両国拡幅[残事業費:135 億円(R4 年度再評価時点)]★
(東京都中央区東日本橋二丁目～墨田区緑四丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 14 号亀戸小松川立体[残事業費:253 億円(R7 年度再評価時点)]
(東京都江東区亀戸九丁目～江戸川区大杉一丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 15 号品川駅西口基盤整備(東京都港区高輪二丁目～同区高輪四丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 15 号蒲田駅周辺整備(東京都大田区南蒲田一丁目～同区東六郷一丁目)★
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 16 号保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)(東京都町田市鶴間)★
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 16 号八王子～瑞穂拡幅[残事業費:75 億円(R4 年度再評価時点)]
(東京都八王子市左入町～西多摩郡瑞穂町二本木) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【国道 20 号新宿駅南口地区基盤整備(東京都新宿区新宿四丁目～渋谷区代々木二丁目)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 20 号日野バイパス(延伸)[残事業費:31 億円(R7 年度再評価時点)]★
(東京都日野市川辺堀之内～同市西平山三丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 20 号日野バイパス(延伸)Ⅱ期[残事業費:272 億円(R7 年度再評価時点)]★
(東京都日野市西平山三丁目～八王子市北野町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 20 号八王子南バイパス[残事業費:728 億円(R7 年度再評価時点)]★
(東京都八王子市北野町～同市南浅川町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 246 号渋谷駅周辺整備(東京都渋谷区渋谷3丁目～同区桜丘町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 254 号小日向拡幅(東京都文京区小日向4丁目～豊島区東池袋5丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 357 号東京湾岸道路(東京都区間)[残事業費:3,072 億円(R4 年度再評価時点)]
(東京都江戸川区臨海町～大田区羽田空港) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 1 号新湘南バイパス[残事業費:430 億円(R4 年度再評価時点)]
(神奈川県茅ヶ崎市今宿～中郡大磯町大磯) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 1 号国府津駅前局所渋滞対策(神奈川県小田原市国府津) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 16 号横須賀地区トンネル改修(神奈川県横須賀市吉倉町1丁目～同市追浜町1丁目)
(R8年度設計中)④(再掲)】
- 【国道 16 号追浜駅交通ターミナル整備事業(神奈川県横須賀市追浜町3丁目～
同市追浜本町1丁目) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【国道 246 号梶ヶ谷局所渋滞対策(神奈川県川崎市高津区下作延二丁目～同区末長一丁目)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 246 号都筑青葉地区環境整備[残事業費:76 億円(R4 年度再評価時点)]
(神奈川県横浜市都筑区牛久保町～同市青葉区藤が丘一丁目) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 246 号厚木秦野道路[残事業費:409 億円(R3 年度再評価時点)]★
(神奈川県厚木市中依知～同市飯山、神奈川県伊勢原市西富岡～同市善波) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 246 号厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)[残事業費:278 億円(R3 年度再評価時点)]★
(神奈川県伊勢原市善波～秦野市西大竹) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【国道 357 号東京湾岸道路(神奈川県区間)[残事業費:2,490 億円(R4 年度再評価時点)]
(神奈川県川崎市川崎区浮島町～横須賀市夏島町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 409 号川崎縦貫道路(神奈川県川崎市川崎区富士見一丁目～同区浮島町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)[残事業費:4,126 億円(R4 年度再評価時点)]
(神奈川県横浜市金沢区釜利谷町～同市戸塚区汲沢町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)(神奈川県横浜市栄区田谷町～
藤沢市城南1丁目)[残事業費:2,949 億円(R4 年度再評価時点)] (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【中部横断自動車道(富沢～六郷)(山梨県南巨摩郡南部町～山梨県西八代郡市川三郷町)★
(R8年度工事中)④(再掲)】

- 【国道 20 号新笹子トンネル改修(山梨県大月市笹子町黒野田～同市大和町初鹿野)★(R8年度工事中)④】
 【国道 20 号新山梨環状道路(広瀬～桜井)[残事業費:169 億円(R5 年度再評価時点)]★
 (山梨県笛吹市石和町広瀬～甲府市桜井)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 20 号新山梨環状道路(桜井～塚原)(山梨県甲府市桜井町～甲府市塚原町)★
 (R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 20 号新山梨環状道路(北部区間)[残事業費:333 億円(R4 年度再評価時点)]★
 (山梨県甲斐市牛匂～同市宇津谷)(R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 52 号上石田改良[残事業費:5 億円(R6 年度再評価時点)]
 (山梨県甲府市富竹一丁目～同市寿町)(R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 138 号新屋拡幅[残事業費:66 億円(R7 年度再評価時点)]★
 (山梨県富士吉田市上吉田～同市上吉田堰林)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 139 号都留バイパス[残事業費:74 億円(R3 年度再評価時点)]
 (山梨県都留市田原～同市田野倉)(R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 18 号上田バイパス(延伸)[残事業費:99 億円(R3 年度再評価時点)]★
 (長野県東御市本海野～上田市国分)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 18 号坂城更埴バイパス(坂城町区間)[残事業費:54 億円(R6 年度再評価時点)]★
 (長野県埴科郡坂城町南条～同町上五明)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 18 号坂城更埴バイパス(延伸)[残事業費:35 億円(R6 年度再評価時点)]★
 (長野県千曲市稲荷山～長野市篠ノ井塩崎)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 18 号長野東バイパス[残事業費:75 億円(R7 年度再評価時点)]
 (長野県長野市北長池～同市柳原)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 18 号野尻IC関連[残事業費:98 億円(R5 年度再評価時点)]
 (長野県上水内郡信濃町古間～同町野尻)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 19 号塩尻拡幅(長野県塩尻市広丘高出～同市広丘野村)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 19 号松本拡幅[残事業費:69 億円(R4 年度再評価時点)]★
 (長野県松本市渚～同市宮渕本村)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 19 号長野 19 号防災(長野県東筑摩郡生坂村下生坂～大町市八坂瀬口、
 長野県長野市篠ノ井山布施)★ (R8年度工事中)④】
 【国道 20 号坂室バイパス[残事業費:55 億円(R7 年度再評価時点)]
 (長野県茅野市金沢～同市宮川)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 20 号諏訪バイパス[残事業費:896 億円(R7 年度再評価時点)]★
 (長野県諏訪市上諏訪～諏訪郡下諏訪町東町)(R8年度設計中)④(再掲)】
 【国道 20 号下諏訪岡谷バイパス[残事業費:121 億円(R7 年度再評価時点)]★
 (長野県諏訪郡下諏訪町東町～岡谷市今井)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 158 号松本波田道路[残事業費:324 億円(R4 年度再評価時点)]★
 (長野県松本市島立～同市波田)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【国道 158 号奈川渡改良[残事業費:82 億円(R6 年度再評価時点)]
 (長野県松本市奈川～同市安曇)(R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道4号 下野市薬師寺電線共同溝(栃木県下野市)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道15号 鶴見中央(2)電線共同溝(神奈川県横浜市)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道16号 市原地区(下り)電線共同溝(千葉県市原市)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道17号 白井電線共同溝(群馬県渋川市)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道17号 熊谷(3)電線共同溝(埼玉県熊谷市)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道20号 若松町電線共同溝(東京都府中市)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道50号 寺崎電線共同溝(茨城県笠間市)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
 【橋梁の流失対策(国道 16 号蔵波橋(千葉県袖ヶ浦市))★ (R8年度推進中)④】
 【耐震補強(国道 357 号市川大橋(千葉県市川市))★ (R8年度推進中)④】
 【法面対策(国道 20 号(山梨県上野原市、大月市))★ (R8年度推進中)④】
 【東京湾中央航路開発保全航路整備事業[残事業費:188 億円(R3 年度評価時点)]
 (神奈川県、千葉県)(R8年度推進中)[R14 年度完成]③】
 【海域における豪雨災害等による漂流物等への対応(神奈川県、東京都、千葉県) (R8年度工事中)④】
 【プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善 (R8年度工事中)[R17 年度頃までに完成]③】
 【上信自動車道 吾妻東バイパス[残事業費:167 億円(R5 年度評価時点)]★
 (群馬県吾妻郡東吾妻町厚田～吾妻郡東吾妻町植栗)(R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②(再掲)】
 【上信自動車道 吾妻東バイパス2期[残事業費:214 億円(R5 年度評価時点)]★
 (群馬県吾妻郡東吾妻町箱島～吾妻郡東吾妻町植栗)(R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②(再掲)】
 【上信自動車道 長野原嬬恋バイパス[残事業費:197 億円(R5 年度評価時点)]
 (群馬県吾妻郡長野原町与喜屋～吾妻郡嬬恋村鎌原)(R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②(再掲)】
 【上信自動車道 嬬恋バイパス[残事業費:433 億円(R6 年度評価時点)]★
 (群馬県吾妻郡嬬恋村鎌原～吾妻郡嬬恋村田代)(R8年度設計中)④(再掲)】

- 【西毛広域幹線道路 高崎工区[残事業費:166億円(R6年度評価時点)]
(群馬県高崎市棟高町～高崎市箕郷町下芝)(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【西毛広域幹線道路 高崎安中工区[残事業費:92億円(R6年度評価時点)]
(群馬県高崎市下里見町～安中市下秋間)(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②(再掲)】
- 【西毛広域幹線道路 安中富岡工区[残事業費:113億円(R6年度評価時点)]
(群馬県安中市安中～富岡市上高尾)(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②(再掲)】
- 【(主)高崎神流秩父線 矢田工区[残事業費:91億円(R6年度評価時点)]
(群馬県高崎市吉井町岩崎～高崎市吉井町矢田)(R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【渡良瀬幹線道路 塩原工区[残事業費:23億円(R5年度評価時点)]
(群馬県みどり市大間々町下神梅～みどり市大間々町塩原)(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②(再掲)】
- 【渡良瀬幹線道路 新里笠懸工区[残事業費:100億円(R3年度評価時点)]
(群馬県みどり市大間々町桐原～みどり市笠懸町鹿)(R8年度設計中)[R17年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【(一)南新井前橋線 4期工区[残事業費:10億円(R7年度評価時点)]
(R8年度工事中)[R9年度までに完成]①(再掲)】
- 【(一)植栗伊勢線[残事業費:33億円(R5年度評価時点)]★
(群馬県吾妻郡東吾妻町植栗～吾妻郡中之条伊勢町)(R8年度工事中)[R12年度までに完成](再掲)②】
- 【一般国道254号 東町工区(群馬県甘楽郡下仁田町下仁田)
(R8年度工事中)[R9年度までに完成]①(再掲)】
- 【一般国道299号 落石対策(群馬県上野村) (R8年度設計中)[R12年度までに完成]②】
- 【一般国道353号 落石対策(群馬県中之条町) (R8年度設計中)[R12年度までに完成]②】
- 【一般国道18号 落石対策(群馬県安中市)★ (R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【県道水上片品線 落石対策(群馬県みなかみ町)★ (R8年度工事中)[R17年度頃までに完成]③】
- 【県道平川横塚線 落石対策(群馬県川場村)★ (R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】
- 【舟艇利用振興対策連絡会議を開催し、プレジャーボートの適正管理
及び利用環境の改善に対する方針等の情報共有を実施 (R8年度実施中)④】
- 【一般国道464号 北千葉道路(千葉県印西市若萩～成田市押畑) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道409号 茂原一宮道路(千葉県長生郡長南町千田～茂原市三ヶ谷)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道464号 北千葉道路(成田市押畑～成田市大山)★ (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【(主)成田小見川鹿島港線(成田市取香～多良貝) (R8年度工事中)[R12年度までに完成]②(再掲)】
- 【都市軸道路利根川橋梁(仮称)新設事業 (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【一般国道126号 山武東総道路三期★ (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【一般国道128号 茂原一宮道路(茂原市三ヶ谷～一宮町一宮) (R8年度設計中)④】
- 【一般国道296号 前原西工区 (R8年度実施中)④(再掲)】
- 【旧江戸川橋梁(仮称)新設事業 (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【主要地方道成田松尾線 成田空港周辺IC(仮称) (R8年度実施中)④(再掲)】
- 【東京港臨港道路等の無電柱化(東京港)(東京都) (R8年度実施中)[R17年度までに完成]③】
- 【新京橋連結路事業[残事業費:1,790億円(R6年度事業化時点)]
(東京都中央区築地一丁目～同区八重洲二丁目)(R8年度設計中)[R17年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【(主)南アルプス公園線・道路法面防災(山梨県南巨摩郡早川町～山梨県南巨摩郡身延町)★
(R8年度工事中)[R9年度完成]①】
- 【一般国道411号(国玉工区)・電線共同溝[残事業費:15億円(R4年度評価時点)]
(山梨県甲府市)(R8年度工事中)[R14年度完成]③】
- 【木曾川右岸道路(長野県木曾郡木曾町～木曾郡南木曾町)★ (R8年度工事中)④】
- 【青木峠 BP(長野県松本市～東筑摩郡筑北村～小県郡青木村) (R8年度工事中)④】
- 【無電柱化の推進(千葉県千葉市)★ (R8年度推進中)④】
- 【川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業[残事業費:693億円(R6年度評価時点)]★
(神奈川県川崎市)(R8年度工事中)[R13年度頃完成]③(再掲)】

小目標Ⅱ-7:被災後の迅速な復旧・復興も見据え、あらゆる関係者の総力を結集した 平時からの防災体制の強化

概要

地域の行政、住民、企業等の多様な関係者の連携のもと、災害時に災害対応力を最大限発揮できるような防災体制を平時から構築するため、耐震強化岸壁など一連の施設の健全性の確保とともに、災害時の民間港湾施設の使用に関する協定制度の活用など、ハード・ソフト両面の取組により防災拠点を核とした海上支援ネットワークの形成を図るとともに、地方公共団体と物流事業者が連携して取り組む支援物資輸送に向けて、災害時のラストマイルにおける円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を推進し、官民が協力する物資輸送の体制整備を図る。

また、水防管理団体等と連携した水防体制の強化等を図るとともに、道路管理者及び多くの関係者の協力のもと道路法に基づく道路啓開計画に位置づけられた実践的な啓開訓練を実施する等、様々な関係者の防災意識向上につながる実践的・広域的な訓練の実施等を行う。

中小河川も含めた洪水浸水想定区域及び土砂災害警戒区域等に係るハザードマップの作成・充実や、大規模盛土造成地等のリスク把握に関する対策とともに、これらの情報を活用した地域住民や企業に対するリスクコミュニケーションを通じ、防災意識の向上を図る。

住民等の災害からの早期避難を促すため、次期静止気象衛星、スーパーコンピューターの整備や AI 技術の活用等による線状降水帯や台風等の予測精度の更なる向上等の防災気象情報の高度化や、危機管理型水位計・浸水センサー等による監視強化等を推進し、リアルタイム災害危険情報の充実を図る。

道路管理者による道路法に基づく道路啓開計画の策定や、国・地方公共団体及び物流事業者による支援物資輸送に係る協定の締結等、災害時における関係者間の連携・協力の枠組みを平時から構築する。

大規模災害時における被災自治体への支援体制を強化するため、TEC-FORCE の増強と行政機関・民間企業・学識者等の多様な主体との連携強化による新たな応援体制の構築や、活動の迅速性・安全性・継続性を向上させるための資機材や装備品等の充実・強化など、処遇面も含めて、TEC-FORCE 等の災害対応体制・機能の拡充を図る。

地震・津波等の災害発生時に支援物資の集配拠点や避難場所として活用可能な防災機能を有する「道の駅」について、高付加価値コンテナの設置等を通じて、地域の防災拠点としてその強化を図るとともに、地方公共団体による災害用井戸や湧水等の代替水源の確保の取組を推進する。

気候変動の影響によりリスクが高まっている渇水に対して適切に対応するため、関係者が連携して渇水による被害を軽減するための対策を定める時系列の行動計画である渇水対応タイムラインの作成を進める。

港湾における気候変動への適応を図るため、関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進する。

災害時に地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合に、所定の要件を満たす災害復旧工事やエプロンの利用の調整等に関する業務を当該空港管理者に代わって行うことができる工事代行と空港運用の代行制度を適切に運用する。

同時あるいは時間差で発生する複合災害への備えを強化するため、発災後の残存リスクの管理徹底を図るとともに、防災情報の収集・集約・提供の高度化や迅速化や、現場対応の自動化・遠隔操作化を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [58] 土砂災害警戒区域(約 699,100 区域(令和5年度末時点))のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表が完了した区域の割合
R5年度 96% → R12 年度 100% [全国指標]
- [59] TEC-FORCE による被災状況把握等の高度化(DiMAPS を始めとした情報集約ツールの開発等)への対応(訓練・研修・講習の受講)完了率
R5年度 16% → R12 年度 100% [全国指標]
- [60] 全国の市区町村と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率
R6年度 62% → R12 年度 80% [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9 年度、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる

*令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 災害リスク情報等の充実と活用による防災体制の構築

- 【久慈川河川改修事業(小島地区河川防災ステーション整備) (R8年度推進中) [R12 年度までに完成] ②】
- 【利根川下流河川改修事業(押付地区河川防災ステーション整備) (R8年度推進中) [R17 年度までに完成] ③】
- 【利根川上流河川改修事業(境町利根川左岸河川防災ステーション整備) (R8年度推進中) [R12 年度までに完成] ②】
- 【利根川上流河川改修事業(目吹地区河川防災ステーション整備) (R8年度推進中) [R9年度までに完成] ①】
- 【江戸川河川改修事業(吉川市鍋小路地区河川防災ステーション整備) (R8年度推進中) [R17 年度までに完成] ③】
- 【荒川上流河川改修事業(西遊馬地区河川防災ステーション整備) (R8年度推進中) [R9年度までに完成] ①】
- 【富士川河川改修事業(木島地区河川防災ステーション整備) (R8年度推進中) [R9年度までに完成] ①】
- 【多摩川河川改修事業(石田地区河川防災ステーション整備) (R8年度推進中) [R9年度までに完成] ①】
- 【液状化リスクマップの整備 (R8年度推進中) [R12 年度までに完成] ②】
- 【大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化 (R8年度推進中) ④】
- 【ぐんま大雨時デジタル避難訓練(群馬県) (R8年度推進中) ④】
- 【マイタイムライン作成支援(群馬県) (R8年度推進中) [R12 年度までに完成] ②】
- 【「かわみるぐんま」による水位、雨量、ライブカメラ画像の提供(群馬県) (R8年度推進中) [R9年度までに完成] ①】
- 【土砂災害警戒区域等の3 巡目見直し(群馬県) (R8年度推進中) [R12 年度までに完成] ②】
- 【総合流域防災事業 情報基盤整備(長野県)★ (R8年度推進中) ④】

■ TEC-FORCE の増強と多様な主体との連携強化

- 【TEC-FORCE による被災状況把握等の高度化に向けた訓練、研修、講習会の推進★(R8年度推進中) ④】
- 【最新技術を活用し、広域の被災状況を迅速かつ詳細に把握するドローン隊強化の推進 (R8年度推進中) ④】
- 【行政機関との更なる連携強化、TEC-FORCE パートナー・TEC-FORCE アドバイザー・TEC-FORCE 予備隊員など、専門性を持った多様な主体との連携強化の推進★ (R8年度推進中) ④】

■ 地域における平時からの防災力の強化

- 【「防災道の駅」制度による防災機能強化★ (R8年度推進中) ④(再掲)】

■ 早期避難等を促すための防災情報の高度化

- 【夜間視認性を向上した簡易型河川監視カメラの導入による状況把握機能の高度化★ (R8年度設計中) [R12 年度までに完成] ②】
- 【セキュリティ性能を向上した危機管理型水位計導入による安定した水位状況の把握★ (R8年度設計中) [R12 年度までに完成] ②】

小目標Ⅱ-8:新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化

概要

災害時の交通状況を正確に観測し、円滑な緊急通行等を実現するため、交通障害自動検知システムによる路面の異常や交通障害の早期発見の実現等、道路管理の高度化を加速し、道路管理情報統合ビューアにより、災害時の情報集約・共有を効率化するとともに、他のシステムとの連携や外部データの重畳等、防災 DX を推進するほか、国管理河川における新技術による河川流況等の観測や、国際戦略港湾等におけるカメラや潮位計等から成る災害監視システムの導入等、災害時におけるインフラ施設の被災状況を迅速かつ正確に把握し、迅速な応急対策を実現するため、IT や新技術を活用したインフラの管理を推進する。

港湾においては、衛星やドローン、カメラ等を活用して災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築するとともに、その分析結果を施設整備に反映する。

事前の防災対策や復旧工事等を効果的かつ効率的に実施できるよう、リモートセンシングデータや MMS を活用した地籍調査を実施するとともに、個人情報保護やセキュリティにも配慮しつつ、ドローン・ロボットによる被災状況調査や AR/VR、3D 都市モデルによるシミュレーション等、データの整備や新技術の利活用等を加速する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [61] 第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間の CCTV カメラ(約 3,000 か所)の設置完了率
R5年度 29% → R12 年度 100% [全国指標]
- [62] 全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路における整備完了率
R6 年度 9% → R12 年度 39% [全国指標]
- [63] インフラ DX ネットワークを活用するシステム数の割合
R6年度 38% → R12 年度 100% [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9 年度、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる
※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 新技術を活用したインフラ管理を含めた災害対策
 - 【国管理河川における基準水位・流量観測所の無人化・自動化 (R8年度推進中) [R12 年度までに完成] ②】
 - 【港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化の推進 (R8年度推進中) ④】
 - 【港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発 (R8年度推進中) ④】
 - 【ライブカメラを活用した冠水・積雪検知システム(群馬県) (R8年度推進中) [R9年度までに完成] ①】
- 早期避難等を促すための防災情報の高度化
 - 【夜間視認性を向上した簡易型河川監視カメラの導入による状況把握機能の高度化★ (R8年度設計中) [R12 年度までに完成] ②(再掲)】
 - 【セキュリティ性能を向上した危機管理型水位計導入による安定した水位状況の把握★ (R8年度設計中) [R12 年度までに完成] ②(再掲)】

重点目標Ⅲ：インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

目指すべき姿

我が国の CO₂排出量を部門別で見ると、家庭や業務などの民生部門の割合が排出量全体の 32%、運輸部門の割合が全体の 19%を占めており、暮らしや移動の脱炭素化を進めることは、持続可能な成長を実現するとともに、経済安全保障や産業競争力の強化にもつながる。また、自然との共生の観点では、ネイチャーポジティブ、カーボンニュートラルの実現に向けて、「省資源・循環型地域」への転換やグリーンへの価値向上に取り組み、首都圏として人と自然の良好な関係の再構築を図る“グリーンメトロポリス”の実現を目指している。さらに、資源循環においては、建設廃棄物を同種の製品として再生・利用する「水平リサイクル」による、再生資材の需要拡大が見込まれている。

このように、インフラ分野の貢献は重要であるため、カーボンニュートラル、自然共生社会の実現、資源循環のそれぞれの分野における取組を着実に進め、持続可能な経済成長の実現とともに、経済安全保障を確保し、産業競争力の強化を目指す。

小目標Ⅲ－1：運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備

概要

(暮らしや移動等の徹底した脱炭素化を支える基盤整備)

道路照明灯や空港施設の LED 化等の推進や、上下水道やダム施設における省エネ対策等、それぞれのインフラにおいて CO₂排出を削減する取組を推進する。

あわせて、環境負荷の低い交通・物流やライフスタイルへの転換を促すため、ダブル連結トラックの導入促進等によるモーダルシフトや、荷主と物流事業者の連携の強化によるトラック輸送の効率化、ドローン物流の実用化の推進といった交通分野の取組とあわせて、交通需要マネジメント、スマートシティや公共交通を軸としたコンパクト・プラス・ネットワークの推進、開かずの踏切等の解消による渋滞の削減などの取組を進める。

(クリーンエネルギーへの移行の推進)

自動車を排出源とする CO₂の排出削減を図るため、電気自動車(EV)や燃料電池自動車(FCV)等、低炭素型の環境にやさしい次世代自動車の普及拡大に向けて、CO₂削減に向けた次世代自動車の単体対策に係る交通分野の取組とあわせて、高速道路の SA・PA や道の駅における EV 充電施設や、水素ステーションの設置を促進する。

水素等のクリーンエネルギーの導入を支える大規模なサプライチェーンの構築を通じて脱炭素社会の実現に貢献するため、水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の開発・導入など交通分野の取組とあわせて、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素やアンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートの形成を推進する。

(吸収源対策)

CO₂排出削減に加えて、吸収源対策として、都市公園の整備や、民間事業者等による良質な緑地の確保等の積極的な推進等により、都市緑化を推進し、吸収源確保を図る。

また、浚渫工事等で発生する浚渫土砂等の産業廃棄物を有効活用して、CO₂吸収源対策に資する藻場等の基盤となる浅場・干潟や生物共生型港湾建造物を造成し、ブルーカーボン生態系としての活用を推進することを通じて、生物多様性保全との統合的取組を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[46] 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】

令和6年度 44 港湾 → 令和12年度 100 港湾 [全国指標]

[64] スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数

R5年度末 141 地域 → 毎年度増加 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる

※令和〇年度補正予算に計上されたものに限る

■脱炭素化の推進

【カーボンニュートラルポートの形成

(R8年度推進中)④(再掲)】

【京王電鉄京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業(東京都)

[残事業費:1443 億円(R3 年度評価時点)]

(R8年度工事中)[R12 年度までに完成]②(再掲)】

【酒匂川流域下水道左岸処理場新型污泥焼却施設の導入(神奈川県) (R8年度実施中)[R12 年度までに完成]②】

- 【南部浄化センター下水汚泥固形燃料化事業〔残事業費：50億円(R2年度評価時点)〕
(千葉県千葉市)(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②】
- 【相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業(神奈川県横浜市)
(R8年度推進中)[R17年度頃までに完成]③(再掲)】
- 【横浜港本牧ふ頭地区岸壁(-7.5m)(改良)A4 予防保全事業(神奈川県横浜市) (R8年度推進中)④】

小目標Ⅲ－2：インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大

概要

道路、港湾施設、空港、鉄道、浄水場、下水処理場、公園、官庁施設、公的賃貸住宅等の多様なインフラ空間等を最大限有効に活用して、太陽光発電の導入を促進する。

あわせて、多様なインフラ空間等において、技術開発や市場化の動向等を踏まえつつ、ペロブスカイト太陽電池の導入を積極的に検討していく。

洋上風力発電について、一般海域における案件形成、基地港湾の計画的な整備や運用の効率化、排他的経済水域における展開を可能とする制度整備、浮体式の最適な海上施工方法の確立に向けた検討等により、円滑な導入を図る。

気象予測技術を活用したダム運用の高度化等により、治水機能の強化と水力発電の促進を両立する「ハイブリッドダム」の取組の推進を通じて、水力発電の導入促進と、発電された電力を活用したダム所在地域の企業誘致と地域振興に寄与するとともに、既設砂防堰堤を利用した小水力発電による再生エネルギーポテンシャルの有効活用を推進する。

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{*}が含まれる

^{*}令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■再生エネルギー拡大に向けた環境整備

【鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費:185億円(R7年度評価時点)]★

(茨城県鹿嶋市)(R8年度工事中)[R14年度完成]③(再掲)】

【ウダラ沢(既設砂防堰堤を利用した水力発電)(群馬県嬭恋村)(R8年度工事中)[R9年度までに完成]①】

【海と風の銚子みなと町活性化計画(千葉県)(R8年度工事中)④】

小目標Ⅲ－3：インフラのライフサイクル全体での脱炭素化

概要

建設施工段階においては、「国土交通省土木工事の脱炭素アクションプラン」(2025年4月公表)を踏まえ、建設機械のエネルギー効率向上や低炭素型コンクリートの活用等、インフラの建設プロセス全体での脱炭素化を推進する。

また、道路において、低炭素材料の開発導入促進、道路管理用車両の次世代自動車への転換、LEDの道路照明導入による省エネ化等、新技術を積極的に取り入れつつ、道路建設から管理までのライフサイクル全体におけるCO₂排出量の削減を推進する。

道路照明のLED化、道路管理関係車両の電動化、低炭素アスファルトの活用等、道路分野における脱炭素化の取組を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[65] 燃費基準達成建設機械の普及率

①油圧ショベル	令和5年度 48% → 令和12年度 82.3% [全国指標]
②ホイールローダ	令和5年度 14% → 令和12年度 60.7% [全国指標]
③ブルドーザ	令和5年度 33% → 令和12年度 49.3% [全国指標]

[66] 道路照明のLED化率 ※国直轄

R5年度 30.2% → R12年度 100%

[67] 道路関係車両の電動化率 ※国直轄

R5年度 10% → R12年度 100%

[68] 再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄

R5年度 15.3% → R12年度 60%

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9年度、②:～R12年度、③:～R17年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■建設施工段階における脱炭素化の推進

- 【CO₂吸収型コンクリートやプレキャスト製品に低炭素型コンクリートを採用した試行工事を実施 (R8年度実施中)④】
- 【工事ごとのCO₂排出削減効果を定量的に把握する試行工事を実施 (R8年度実施中)④】
- 【直轄工事におけるモデル工事・推進工事の実施(GX建設機械活用推進工事) (R8年度実施中)④】
- 【直轄工事におけるモデル工事・推進工事の実施(ゼロエミッション促進モデル工事) (R8年度実施中)④】
- 【ICT施工原則化(原則化対象工種の順次拡大)、ICT施工StageⅡの推進、チルトローテータ等の新たな施工技術の活用促進 (R8年度実施中)④】

■道路分野における脱炭素化の推進

- 【直轄国道における道路照明のLED化 (R8年度推進中)②】
- 【デジタル技術を活用した道路交通マネジメント(群馬県) (R8年度設計中)④(再掲)】

■住宅・建築物における脱炭素化の推進

- 【敷島公園 新水泳場整備[残事業費:159億円(R5年度評価時点)]★ (群馬県前橋市) (R8年度工事中)②(再掲)】
- 【南部浄化センター下水汚泥固形燃料化事業(千葉県千葉市) [残事業費:50億円(R2年度評価時点)] (R8年度工事中)②(再掲)】

小目標Ⅲ-4: 流域治水におけるグリーンインフラの活用推進

概要

災害リスクの低減に寄与する生態系の機能を積極的に保全又は再生することにより生態系ネットワークの形成を図る。また、流域治水による防災効果の向上を図りつつ、地域の魅力向上などにつなげるため、雨水を貯留・浸透させて下水道や河川への排水を低減させる「雨庭¹⁶」等のグリーンインフラの活用を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[69] 流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数

R5 年度 523 団体 → R12 年度 600 団体 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{*}が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 流域治水におけるグリーンインフラの活用

- 【荒川総合水系環境整備事業[残事業費 114 億円(R7 年度評価時点)]
板橋区かわまちづくり(東京都板橋区) (R8年度工事中) [R15 年度完成]③(再掲)】
- 【荒川総合水系環境整備事業[残事業費 114 億円(R7 年度評価時点)]
上尾市かわまちづくり(埼玉県上尾市) (R8年度測量設計中) [R14 年度完成]③(再掲)】
- 【荒川総合水系環境整備事業[残事業費 114 億円(R7 年度評価時点)]
熊谷市荒川かわまちづくり(埼玉県熊谷市) (R8年度測量設計中) [R15 年度完成]③(再掲)】
- 【荒川総合水系環境整備事業[残事業費 114 億円(R7 年度評価時点)]
北区岩淵周辺地区かわまちづくり(東京都北区) (R8年度測量設計中) [R15 年度完成]③(再掲)】
- 【利根川総合水系環境整備事業(利根川・江戸川環境整備)[残事業費 9.9 億円(R7 年度評価時点)]
江戸川水辺整備事業(千葉県松戸市) (R8年度工事中) [R13 年度完成]③(再掲)】
- 【利根川総合水系環境整備事業(中川・綾瀬川環境整備)[残事業費 9.9 億円(R7 年度評価時点)]
葛飾中川かわまちづくり事業(東京都葛飾区) (R8年度工事中) [R14 年度完成]③(再掲)】
- 【利根川総合水系環境整備事業(渡良瀬川環境整備)[残事業費 13 億円(R6 年度評価時点)]
五十部・岩井地区かわまちづくり(栃木県足利市) (R8年度事業中) [R9年度完成]①(再掲)】
- 【利根川総合水系環境整備事業(渡良瀬川環境整備)[残事業費 13 億円(R6 年度評価時点)]
足利市かわまちづくり(栃木県足利市) (R8年度工事中) [R15 年度完成]③(再掲)】
- 【利根川総合水系環境整備事業(鬼怒川環境整備)[残事業費 8.1 億円(R7 年度評価時点)]
鬼怒川かわまちづくり水辺整備事業(茨城県 常総市、下妻市、筑西市、守谷市、つくばみらい市、結城市、八千代町、栃木県 宇都宮市、小山市、真岡市、下野市、上三川町) (R8年度工事中) [R15 年度完成]③(再掲)】
- 【利根川総合水系環境整備事業(小貝川環境整備)[残事業費 1.9 億円(R7 年度評価時点)]
小貝川かわまちづくり水辺整備事業(茨城県 常総市、下妻市、筑西市、守谷市、つくばみらい市、取手市、龍ヶ崎市) (R8年度工事中) [R15 年度完成]③(再掲)】
- 【利根川総合水系環境整備事業(霞ヶ浦環境整備)[残事業費 240 億円(R6 年度評価時点)]
つくば霞ヶ浦りんりんロードかわまちづくり(茨城県 土浦市、石岡市、鹿嶋市、潮来市、稲敷市、かすみがうら市、神栖市、行方市、鉾田市、小美玉市、阿見町、美浦村) (R8年度事業中) [R16 年度完成]③(再掲)】
- 【多摩川総合水系環境整備事業[残事業費 49 億円(R6 年度評価時点)]
狛江市かわまちづくり(東京都狛江市) (R8年度工事中) [R14 年度完成]③(再掲)】
- 【鶴見川総合水系環境整備事業[残事業費 4.9 億円(R3 年度評価時点)]
鶴見川ふれあい施設整備(神奈川県横浜市) (R8年度事業中) [R11 年度完成]②(再掲)】
- 【富士川総合水系環境整備事業[残事業費 34 億円(R3 年度評価時点)]
山梨市水辺環境整備(山梨県山梨市) (R8年度工事中) [R18 年度完成]④(再掲)】

¹⁶ 地上に降った雨水を下水道に直接放流することなく一時的に貯留し、ゆっくりと地中に浸透させる構造を備えた植栽空間

小目標Ⅲ-5:都市・地域における人と自然の良好な関係の再構築

概要

都市・地域における人と自然の良好な関係を再構築するため、公的主体のみならず、民間事業者等による都市の緑地等を確保する取組を促進する。

具体的には、「緑の基本方針」(令和6年 12 月)に基づき都市の緑地の保全及び緑化の推進を図るとともに、都市公園の整備や民間事業者等の良質な緑地の確保など、地球温暖化対策の吸収源対策と統合的取組を進める。また、道路空間における緑化を推進するとともに、都市と緑・農が共生するまちづくりに向けて、緑地・農地と調和した良好な都市環境・景観の形成等に向けて取り組む。

河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観の保全・創出(多自然川づくり)を推進する。

藻場・干潟及び生物共生型港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置付け、その保全・再生・創出に向けた取組を推進し、生物多様性の向上等による豊かな海の実現を目指す。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[70] 計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量

R7年度 0トン CO₂ → R12年度 620 万トン CO₂ [全国指標]

[71] 都市域における水と緑の公的空間確保量

R5年度 14.2 m²/人 → R12年度 15.2 m²/人 [全国指標]

[72] 河川整備計画(国管理河川)のうち、河川環境の定量的な目標を位置付けた河川整備計画の割合

R6年度 0% → R12年度 54%

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用

【荒川総合水系環境整備事業[残事業費 114 億円(R7 年度評価時点)]

自然再生(荒川下流地区)(東京都足立区、北区、江戸川区、戸田市)(R8年度工事中)[R14年度完成]③

【荒川総合水系環境整備事業[残事業費 114 億円(R7 年度評価時点)]

自然再生(荒川中流部地区)(埼玉県鴻巣市)(R8年度工事中)[R17年度完成]③

【利根川総合水系環境整備事業(利根川・江戸川環境整備)[残事業費 9.9 億円(R7 年度評価時点)]

利根川下流自然再生(千葉県香取市、東庄町、銚子市、神栖市)(R8年度事業中)[R8年度完成]①

【多摩川総合水系環境整備事業[残事業費 49 億円(R6 年度評価時点)]

魚道整備(東京都調布市)(R8年度工事中)[R10年度完成]②

【多摩川総合水系環境整備事業[残事業費 49 億円(R6 年度評価時点)]

自然再生(東京都・神奈川県)(R8年度工事中)[R12年度完成]②

【鶴見川総合水系環境整備事業[残事業費 4.9 億円(R3 年度評価時点)]

鶴見川流域自然再生事業(神奈川県横浜市)(R8年度工事中)[R12年度完成]②

【霞ヶ浦導水事業[残事業費 380 億円(R7年度評価時点)]★

(茨城県石岡市)(R8年度工事中)[R12年度までに完成]②

【東京湾 UMI プロジェクト(横浜港・館山港他)

(R8年度推進中)④

【染谷・加田屋地区環境整備事業[残事業費:15億円(R7年度評価時点)]★

(埼玉県さいたま市)(R8年度推進中)[R12年度までに完成]②

【多々良川河川改修[残事業費:18億円(R7年度評価時点)]★

(群馬県邑楽町)(R8年度推進中)[R17年度頃までに完成]③

【大川河川改修[残事業費:43億円(R3年度評価時点)]★

(群馬県太田市)(R8年度推進中)④

【市野谷の森公園整備事業(公園整備事業の推進)(千葉県)

(R8年度実施中)[R12年度までに完成]②

【東京港港湾公害防止対策事業(東京都)

(R8年度実施中)[R12年度までに完成]②

【統合河川環境整備事業 諏訪湖(長野県)

(R8年度工事中)④

【都市における樹林地の保全と活用(千葉県千葉市)

(R8年度実施中)④

小目標Ⅲ-6:グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成

概要

グリーンインフラがもつ環境的価値や社会的価値、経済的価値に着目して、これらの多面的な効果を把握する評価手法の確立を図り、多様な効果の「見える化」に向けて取り組むとともに、経済界と一体となった国民的な運動の展開や、2027年国際園芸博覧会(GREEN×EXPO2027)等を通じて、グリーンインフラの効果を幅広く発信するなど、国民の機運・理解の醸成を図り、取組の基盤づくりを進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[73]グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している地方公共団体における取組完了率
R4年度 50% → R12年度 100%

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{*}が含まれる
※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■官民連携等によるグリーンインフラの利活用の促進

- 【「グリーンインフラの活用が当たり前の社会」を実現するための基盤づくりや
地域における活用の推進 (R8年度推進中)④】
- 【グリーンインフラ官民連携プラットフォームの利活用の促進 (R8年度推進中)④】
- 【2027年国際園芸博覧会政府出展基本計画に基づくグリーンインフラの実装
(R8年度実施中) [R9年度までに完成]①】
- 【GREEN×EXPO 2027の開催に向けた広報・プロモーション (R8年度推進中) [R9年度までに完成]①】
- 【GREEN×EXPO 2027への市民参加に向けた取組 (R8年度推進中) [R9年度までに完成]①】

小目標Ⅲ－7:建設リサイクルの高度化

概要

「質」を重視する建設リサイクルへの高度化を図るため、コンクリート塊を再生コンクリート骨材にするなど、建設廃棄物を同種の建設資材に再資源化して再生・利用する「水平リサイクル」を推進するとともに、再生骨材の需要拡大に向けた取組を進める。また、工事によって出る建設発生土の循環利用を促進するため、官民一体で現場内・工事間利用等の有効利用や適正利用を推進する。

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9年度、②:～R12年度、③:～R17年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{*}が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■建設リサイクルの高度化

【「建設リサイクル推進計画2020」の推進

(R8年度推進中) [R12年度までに完成]②】

小目標Ⅲ－8：上下水道資源の最大限の有効利用

概要

リン等の肥料成分を含有する下水汚泥資源について、肥料として最大限の利用を行うため、案件形成・重金属分析や施設整備の支援等を通して取組の普及・拡大を図り、地域活性化等に資するとともに、下水道分野における循環経済の実現を図る。また、水道事業における浄水発生土について、有効利用の取組の普及・拡大を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[74] 下水汚泥肥料利用率

R5年度 15% → R12 年度 30% [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■上下水道資源の利用推進

【下水汚泥のリサイクル率100%の維持(利根川上流流域下水道 県央水質浄化センターほか(群馬県))

(R8年度推進中)④】

小目標Ⅲ－9：港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化

概要

港湾を核とする物流システムを構築し、広域的な資源循環を促進するため、循環経済に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や高度なリサイクル技術を有する産業の集積を有する港湾を、循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)として選定し、必要となる整備を推進する。

港湾工事等で発生する浚渫土砂等の産業副産物を有効活用して浅場・干潟や生物共生型港湾建造物を造成し、ブルーカーボン生態系として活用することにより、生物多様性保全との統合的取組を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[75] 日本の港湾におけるサーキュラーエコノミーポートの選定数

R6年度 0港 → R12 年度 3港以上

[76] 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

R5年度 7年 → R12 年度 7年 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 広域的な資源循環ネットワークの強化

【サーキュラーエコノミーポートの推進

(R8年度推進中)④】

【東京港新海面処分場護岸整備事業(東京港新海面処分場予定海域)[残事業費:2386 億円

(R6 年度再評価時点)](東京都)(R8年度推進中)④】

重点目標Ⅳ：戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

目指すべき姿

社会資本整備の実現において、インフラ管理を担う地方公共団体や、インフラ整備を担う産業の現場の担い手はなくてはならない不可欠な存在であり、人口減少・少子高齢化が進む中において社会資本整備を持続可能なものとしていくためには、その支え手である地方公共団体のインフラ管理機能や、建設業や運輸業等の担い手が持続可能なものでなければならない。

首都圏においても生産年齢人口が減少に転じ、働き手や地域づくりを担う人材の不足は深刻な課題となっている。管理主体として地域のインフラを支える地方公共団体においては、職員不足が深刻化しており、官民連携手法の活用を含め、地方公共団体のインフラ管理機能の維持が急務であるとともに、社会資本の整備・維持管理等の担い手である建設業や、インフラの運営を支える運輸業等において、担い手の減少や高齢化が進んでおり、社会資本整備の計画的・戦略的な推進と一体をなすものとして位置づけて、対策を講じていくことを目指す。

一方で、社会資本の効果的な整備を図るには、国土利用、管理に関わる担い手が不足する状況において、人材確保・育成とあわせて、DX の推進による現場の生産性向上を進めることが必要であり、AI やドローン等の新技術の急速な進歩、IoT 機器等を通じた大量のデータの集積など、進展する新技術の導入を目指す。

また、これらの新技術やデータをインフラの管理・運用において最大限活用することで、インフラの価値の向上を図っていくことを目指す。

小目標Ⅳ－1：広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化

概要

地方公共団体の技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスの確保を目指すため、広域・複数・多分野のインフラを群として捉え、効率的・効果的にマネジメントする「地域インフラ群再生戦略マネジメント」について、周知等を通じて地方公共団体における取組を推進するとともに、戦略的なインフラマネジメントの取組に対する重点的な支援を行う。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[23] 関東ブロックの市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合【再掲】

R7年度 67% → R12年度 100%

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①：～R9年度、②：～R12年度、③：～R17年度頃、④：完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印：第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理

【「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の推進

(R8年度推進中)④】

【県内都市公園・公園施設長寿命化計画に基づく施設更新等(埼玉県)★

(R8年度実施中)④】

小目標Ⅳ－2：複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進

概要

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関東ブロック、官民連携に関する各種プラットフォームを通じて、インフラメンテナンスの効率化及びより効果的に行う体制構築を促す。

インフラメンテナンスの高度化・効率化を図りつつ、その的確かつ確実な実施を図るため、官民連携を推進する。地域課題解決に向けた地方公共団体のニーズと民間企業のシーズとのマッチングや先導的な取組の支援等により官民連携の先行事例を創出し、その横展開を図る。また、水分野におけるウォーターPPPの推進等、各インフラ分野における官民連携の取組を進める。

地方公共団体間・分野間の連携を促進するため、地域維持工事の発注方式の工夫等の検討支援や、都道府県公共工事契約業務連絡協議会等との連携体制の強化を通じた市区町村に対する直接の働きかけを実施するなど、入札契約等の制度改善を推進する。

また、地域の事業者や地方公共団体が広域連携、官民連携などによる新しいインフラマネジメントに対応できるよう、共同企業体(JV)や事業協同組合などの事業者間の連携や、共同発注などの発注者間の連携体制の強化を促す。

地方公共団体ごとの取組状況を把握し、地方公共団体の問題意識の醸成を図り、取組を喚起して全体の底上げへとつなげていくとともに、インフラの適正な管理に向けた体制構築に遅れがみられる地方公共団体に対して、トップレベルへの働きかけや個別対話等を通じ、丁寧に取り組を後押しする。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[77] 関東ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数

R6年度 38 団体 → R12 年度 105 団体

[45] PPP/PFI の事業規模【再掲】

令和4～令和5年度 累計 8.4 兆円 → 令和4～令和 13 年度 累積 30 兆円 [全国指標]

[78] 水道分野のウォーターPPP 具体化件数

令和6年度 8件 → 令和 13 年度までに 100 件の具体化 [全国指標]

[79] 下水道分野のウォーターPPP 具体化件数

令和6年度 12 件 → 令和 13 年度までに 100 件の具体化 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第 1 次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■インフラメンテナンスを効果的に行う体制構築の促進

【インフラメンテナンス国民会議の参画推進

(R8年度推進中)④(再掲)】

【公共下水道に係る官民連携の推進(千葉県千葉市)[残事業費:0.6 億円(R7 年度評価時点)]

(R8年度推進中)[R12 年度までに完成]②】

【汚水処理に係る広域化・共同化の推進(千葉県千葉市)[残事業費:29.7 億円(R6 年度評価時点)]

(R8年度実施中)[R17 年度頃までに完成]③】

■各インフラ分野における官民連携に関する取組の推進

【新技術の官民マッチング(ニーズとシーズ)(群馬県)

(R8年度推進中)④】

【富士北麓、峡東、釜無川、桂川流域下水道・下水道分野のウォーターPPP 推進(山梨県)

(R8年度推進中)④】

小目標Ⅳ－3：インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用

概要

点検・診断、補修・修繕等の対策を効率的かつ確実に実施するなど、メンテナンスの充実・高度化を図るため、各インフラ分野において、ロボット、センサー、ドローン、人工衛星、AI等の新技術について、性能カタログ等の策定、充実も図りながら、その開発や導入を進める。

インフラメンテナンス国民会議等を通じて、インフラメンテナンスの効率化及びより効果的に行う体制構築を促し、新技術の導入を推進する。

各インフラ分野において、維持管理に係る情報の一元的な集約及び電子化を進めることで、インフラの管理者のみならず関係者や国民に対して広く「見える化」に資する情報基盤の整備を図るとともに、それらのデータをインフラの維持管理に有効活用する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [80] (河川) 国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率
R6年度 0% → R12年度 22% [全国指標]
- [16] 下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合【再掲】
R6年度 24% → R9年度 100%
- [81] 国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合
R7年度 62% → R12年度 100%
- [82] (水道) 点検情報を含む台帳情報等を電子化している水道事業者等の割合
R6年度 55% → R12年度 100%
- [83] (空港) 港湾:維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した施設管理者(空港毎)の割合
R6年度 72% → R12年度 100% [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9年度、②:～R12年度、③:～R17年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■インフラメンテナンスにおける新技術の導入・普及の促進

- | | |
|------------------------------------|-----------------|
| 【インフラメンテナンス国民会議を活用した技術支援 | (R8年度実施中)④(再掲)】 |
| 【道路 GIS プラットフォームの構築 | (R8年度推進中)④】 |
| 【リモコン式機械による除草(群馬県) | (R8年度推進中)④(再掲)】 |
| 【GPSを活用した道路除雪作業の効率化(群馬県) | (R8年度推進中)④(再掲)】 |
| 【地震発生時におけるUAV等を用いた大型砂防堰堤の緊急点検(群馬県) | (R8年度推進中)④(再掲)】 |
| 【電磁波をつかった橋梁点検(群馬県) | (R8年度推進中)④(再掲)】 |
| 【光変位センサーを用いた橋梁モニタリング(群馬県) | (R8年度推進中)④(再掲)】 |

■維持管理に係るデータ利活用の促進

- | | |
|--|--------------------------|
| 【下水処理場の遠隔監視システムの構築(群馬県 利根川上流域下水道ほか(群馬県)) | (R8年度実施中) [R9年度までに完成] ①】 |
|--|--------------------------|

小目標Ⅳ－４：インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と生産性向上に向けた取組

概要

建設業、運輸業等の分野においては、依然として他産業に比べて賃金が低い状況が続く、中長期的な担い手の確保・育成に向けて、賃上げを含む処遇の改善に向けて不断の取組が必要である。また、労働時間が他産業に比べて長い現状を改善するため、働き方改革を推進し、長時間労働の是正と生産性の向上をより一層推進し、業務効率化等が進められることも必要である。

建設業や運輸業等において次世代の担い手を確保していくため、例えば建設業と物流業における資材の共同輸配送を行うなどの他分野連携等による生産性の向上を推進するほか、賃上げや働き方改革を通じた処遇改善を進めることで、現場の最前線で働く一人ひとりが高いモチベーションを持って誇り・希望・やりがいを感じながら仕事に励むことのできる産業を創り上げていく。

(建設業における担い手確保・育成)

社会資本の整備・維持管理・運営の担い手である建設技能者が、「地域の守り手」として希望を持って働き、将来にわたって確保・育成されるよう、引き続き、公共工事設計労務単価の適切な設定や、建設業界と一体となった賃上げの取組等を進める。

あわせて、労務費の基準の作成・勧告や、建設業者における処遇確保の取組状況の調査・公表等、第三次・担い手3法で創設された新ルールを適切に運用し、適正な水準の賃金が支払われるよう処遇の改善を進める。また、地域の実情を踏まえた適切な条件・発注規模等による発注に努める。

建設キャリアアップシステムについて、システムに登録・蓄積された資格や就業履歴を基にレベル別に評価する能力評価の普及を図るとともに、能力レベルに応じた手当支給や賃上げなどに向けた環境整備を進め、官民一体となって、建設技能者の技能と経験に応じた処遇につなげていく。また、教育訓練の着実な実施による円滑な技能の継承にも取り組む。

また、猛暑日等も踏まえた適正な工期設定や、公共工事の施工時期の平準化の更なる推進、週休2日を含めた多様な働き方の実現に向けた支援により、建設業の働き方改革を推進する。

建設 G メンによる改善指導等を通じ取引の適正化を進めるとともに、時間外労働上限規制内容の普及啓発といった働き方改革の促進、物流業との相互連携といった他分野連携による地域の建設業者の生産性向上を図る。また、若者や女性などの入職促進・定着に向けた仕事と家庭の両立のための制度等の充実や、建設現場における快適なトイレ環境や更衣室の整備等の働く女性に対してのハード面の環境整備、外国人労働者の受入れの拡大と外国人労働者が働きやすい環境整備、災害対応力強化など、ジェンダー主流化の取組の推進も含め、雇用環境の改善や担い手確保に取り組む。

公共発注者の多くは地方公共団体であるため、施工時期の平準化や週休2日を含めた多様な働き方、ダンピング対策の実施などが関東ブロックの各地方自治体の発注者において徹底されるよう、取組状況の把握・公表を通じて「見える化」し、全体の取組が底上げされ

ていくよう取り組む。併せて、地方公共団体の発注職員等の育成について、支援体制の充実に努める。

i-Construction2.0 の推進等により、デジタル技術等の新技術を最大限活用し、建設現場の自動化、省人化に取り組み、今よりも少ない人数で、安全に、できる限り快適な環境で働き、高い生産性を実現することを目指す「建設現場のオートメーション化」に取り組む。

また、直轄工事を新技術の実証の場と位置付け、各地方整備局等において現場ニーズと開発者等の技術シーズのマッチングを継続的に実施し、得られた検証結果等を NETIS 等のデータベースに集約・共有することで、新技術の導入を促進する。

加えて、NETIS に登録された新技術のスパイラルアップと早期普及を図るため、性能等を比較できる資料を NETIS 上で体系的に整備・更新し、総合的に価値の最も高い技術の採用を促すとともに、設計・積算基準への反映や新たな契約方式等も進める。

(港湾等の業務従事者や、トラックドライバー等の担い手確保・育成)

港湾ターミナルへの AI や遠隔操作技術等の導入の推進など、新技術の導入加速により、港湾等の業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革を推進するとともに、ジェンダー主流化の取組推進を含め、多様な人材が働きやすい環境を構築する。

改正物流法(令和7年4月1日施行)に基づき、一定規模以上の荷主等に対し、中長期計画や定期報告を義務付けるとともに、指導・助言等による荷待ち・荷役等時間の短縮等を図るほか、自動運転トラック、無人搬送機器、無人フォークリフトの活用など、荷役作業等の機械化・自動化等による省人化や、人材育成等への支援を進め、生産性向上を推進する。

トラック・物流 G メンによる荷主に対する適正運賃・料金収受に関する周知・働きかけ等を通じて、価格転嫁の円滑化を促すほか、関係省庁と連携した商習慣の是正を図り、取引環境の適正化を進める。

加えて、専用サイト等でのトラックドライバーの仕事の魅力を発信する取組を推進するとともに、ジェンダー主流化の取組の推進も含め、担い手確保に取り組む。

また、道路における大型車ドライバーの休憩環境を改善する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[84] (管内の)都道府県・市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率	R5年度 7.7% → R12 年度 100%
[85] 建設業における女性技術者・技能者の人数	(技術者) R5年 3万人 → R11年 毎年増加 [全国指標] (技能者) R5年 12万人 → R11年 毎年増加 [全国指標]
[86] 直轄工事における中小建設業者の ICT 施工の経験割合	R6年度 53% → R12 年度 60% [全国指標]
[87] 「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入ターミナル数	R5年度 4 → 令和 12 年度 15 [全国指標]
[88] サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数	R7年3月末 928 社 → R12 年度 5,500 社 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第 1 次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 建設業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進
 - 【週休2日を含めた多様な働き方の実現 (R8年度推進中)④】
 - 【建設キャリアアップシステムの推進 (R8年度推進中)④】
 - 【ICT 活用工事の促進 (R8年度推進中)④】
 - 【i-Construction の推進 (R8年度推進中)④】
 - 【建設現場の Web 監督の促進 (R8年度推進中)④】
 - 【建設産業担い手確保に向けた魅力発信事業(担い手確保・育成対策事業)の推進(山梨県) (R8年度推進中)④】

- 運輸業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進
 - 【トラック・物流 G メンによる荷主に対する適正運賃・料金収受に関する周知・働きかけの推進 (R8年度推進中)④】
 - 【自動車運送業等における将来の担い手確保に向けた効果的な理解促進・魅力発信 (R8年度推進中)④】
 - 【道の駅における駐車スペースの拡張 (R8年度推進中)④】

- 港湾における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進
 - 【セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築 (R8年度推進中)④】
 - 【「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入 (R8年度推進中) [R12 年度までに完成]②】

小目標Ⅳ－5：データ連携や AI 等を活用した賢く(Smart)、安全で(Safe)、持続可能な(Sustainable)インフラの管理・運用

概要

様々なデータを活用して、インフラの管理・運用に関わる担い手が不足する状況において、デジタルとリアル融合による省力化・無人化を図り、インフラの機能が最大限発揮されるよう、データや AI を活用した施設の管理・運用、インフラへのセンサーや通信設備の設置、施設の利用手続きのデジタル化、災害時支援の高度化のための関連手続きの電子化など、インフラ DX を進める。

道路システムの DX により、道路の異常の早期発見・早期処理、維持管理作業や過積載等の違反車両の取り締まりを行う体制強化等の自動化・無人化等を推進するとともに、データのオープン化など、集約蓄積されたデータの活用環境整備を進める。

重点的に収録すべき経路の道路情報の電子化を加速化する等により、特殊車両が即時に通行できる特殊車両通行確認制度の利用拡大を推進する。

道路管理設備(CCTV 等)の充実や DX 関連技術の進展等の変化を踏まえ、重大事故に繋がる高速道路の逆走対策として、道路管理設備を活用した逆走検知や車両側で逆走検知、通知できる新規技術等の活用・展開に、民間からの公募を通して取り組む。

安全・安心、カーボンニュートラル、持続可能な人流・物流などの社会課題の解決のために求められる、道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代 ITS を推進する。

料金所における渋滞の解消や業務の効率化等を図るため、高速道路の ETC 専用化による料金所のキャッシュレス化を推進する。

ダムによる治水機能の強化と水力発電の促進を両立するため、気象予測も活用し、治水容量の水力発電への活用ダムの運用の高度化を進める等、ハイブリッドダムの取組を推進する。

港湾関係者の業務負荷の軽減や生産性向上を実現し、また、非接触・非対面に対応するため、港湾物流における民間事業者間の手続きの電子化や、港湾管理者に対する行政手続等を電子化する「サイバーポート」の取組を推進する。

また、「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向け、コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を推進するとともに、遠隔操作 RTG の導入やコンテナターミナルゲートの高度化等に対する支援等を通じて、これら技術の社会実装に取り組む。

官民データや IoT などの新技術を活用し、都市活動や都市インフラの管理及び活用を高度化し、まちの課題解決を図るとともに快適性や利便性を含めた新たな価値を生み出す「スマートシティ」の創出と全国展開に向け、官民連携プラットフォームを通じて、データの官民利活用やモデル都市の創出、その横展開を目指し全府省で連携して取り組む。

高齢者等に対する見守りサービスの実現や担い手不足に対応した検針の効率化を図るため、関東ブロックの水道事業者におけるスマートメーターの実装を推進する。

ビッグデータ等を解析するソフトウェアを通じて集配送のマッチングや配車計画・運行経路の最適化を行うなど、物流分野のイノベーション実現に向けた先進性・革新性の高い取組を支援する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[64]スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数【再掲】

R5年度末 141 地域 → 毎年度増加 [全国指標]

[88]サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数【再掲】

R7年3月末 928 社 → R12 年度 5,500 社 [全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 新技術を活用したインフラの管理・運用の促進

【光変位センサーを用いた橋梁モニタリング(群馬県)

(R8年度推進中)④(再掲)】

【水道スマートメーターの普及促進(東京都)

(R8年度実施中)④(再掲)】

■ 情報基盤の整備と活用

【下水処理場の遠隔監視システムの構築(群馬県 利根川上流流域下水道ほか(群馬県))

(R8年度実施中) [R9年度までに完成]①(再掲)】

小目標Ⅳ－6：インフラ、都市・地域のオープンなデータ空間の構築による、 インフラの管理・運用の高度化

概要

EBPM に基づく防災・まちづくりの高度化や、オープンイノベーションによる物流等の分野での新サービスの創出、多分野におけるイノベーションの創出を図るため、BIM による建築確認、PLATEAU の整備都市の拡大と社会実装の深化、国土数値情報や地籍の整備等から得られる地理空間情報を、不動産 ID を介して連携させる、建築・都市の DX を推進する。

また、国内の様々な経済社会活動や災害対応の基盤となる、デジタル公共インフラとしての電子基準点等の国土情報基盤の整備・更新を推進する。

国土交通省が保有する様々なデータと民間等のデータを連携・活用し、国土交通省の施策の高度化や産官学連携によるイノベーションの創出を目的に、国土交通データプラットフォームの充実と利便性向上を図るとともに、国土交通分野の行政情報のデータ整備・活用・オープンデータ化(Project LINKS)を進める。その際、データの性質やニーズ、データ整備のコスト等も踏まえて、整備範囲や更新頻度などを適切に設定するとともに、データセキュリティ対策強化と個人情報保護を徹底する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[89] 国土交通データプラットフォームと連携するデータ数

R6年度 299 万データ → R12 年度 470 万データ [全国指標]

[90] データ構造化システムで整備・オープン化した累積データ数

R7年4月 11 種 → R9年度 40 種(その後毎年度増加) [全国指標]

[91] 電子基準点現地調査の実施率

R8年度 0% → R12 年度 100%

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、
毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 第 1 次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容*が含まれる

*令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 建築・都市の DX 化や国土情報基盤の整備・更新の推進

【3D 都市モデルの整備・活用・オープンデータ化の支援

(R8年度推進中)④】

【電子基準点現地調査の実施

(R8年度推進中)④】

■ データプラットフォームの充実や利便性の向上

【国土交通データプラットフォームの利活用促進

(R8年度推進中)④】

小目標Ⅳ－7：産学官が連携した研究開発やスタートアップ支援等によるインフラ関連の新産業の創出

概要

インフラや都市・地域のデータを活用して中小企業を含むイノベーションを促進し、インフラ関連の新産業創出等を進めるため、産学官連携による技術開発や、研究開発の成果の実装を支援するとともに、データを活用したサービスの開発コンテストなどを通じて、インフラ関連産業の振興・裾野拡大を進める。

無人航空機の更なる活用・普及拡大に向けたルール整備などを継続的に行うことで、無人航空機の事業化を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[92] <PLATEAU> 3D 都市モデルの整備都市数

R6年度 250 都市 → R9 年度 500 都市[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※が含まれる

※令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■インフラ関連産業の振興・裾野拡大

【大学等研究機関や民間企業とのマッチングによる技術研究開発(現場ニーズと技術シーズのマッチング)

(R8年度推進中)④】

【3D 都市モデルの整備・活用・オープンデータ化の支援

(R8年度推進中)④(再掲)】

第4章 計画を推進するための方策

前章で示した重点目標の効率的な達成を図るため、本章では「計画を推進するための方策」として、目標を効果的かつ効率的に実施するための措置に関する事項を定める。

(1) 地方公共団体による取組のスパイラルアップ

インフラ管理者の多くは地方公共団体であるため、新たなマネジメント方針に則った取組を通じてインフラの整備目標が効率的・効果的に達成されていくためには、このような取組が関東ブロックの地方公共団体のインフラ管理者において広く浸透し、普及・拡大していくことが必要である。

このため、関東ブロックの地方公共団体における取組の底上げに向けて、関東ブロックの地方公共団体間のネットワークを新たに構築し、インフラマネジメント方針に基づく先駆的な事例やモデル的な取組の共有や、それらの知恵や工夫の他のインフラ管理者への継続的な普及・拡大を図る。先導事例を事例集としてとりまとめて提供し、事例の蓄積を反映して定期的に更新するとともに、先駆的な事例を収集し、個別にヒアリングなども行いながら、工夫や効果・教訓等を分かりやすく整理・発信して効果的な横展開につなげていく。こうして得られた新たな事例の知恵や工夫をさらに普及しながら、全体のスパイラルアップにつなげ、不断に取組のレベルの向上を目指す。

(2) 社会資本のストック効果等の効果的な情報発信

関東ブロックは、日本の宿泊旅行市場における巨大市場であることや、国際観光市場（インバウンド）の伸びなどを踏まえ、社会資本を観光面への展開を図ることも重要である。また、観光資源と連携した交通インフラ整備や、クルーズ船の受入環境改善、インフラツーリズムへの展開など、社会資本整備を最大限活用するとともに、これら社会資本のストック効果を「見える化」し国民に広く理解されるようホームページや SNS、出前講座等の取り組みを通じて効果的に情報発信していく。

また、社会資本の建設現場は概して閉鎖的な環境下にある傾向が強く、一般の人々がその整備過程を知る機会を決して多くはない。このため、建設当時の現場での思い、苦労、工夫などの物語を情報資産として残すとともに、広く国民に情報発信するための取り組みも推進していく。

(3) 首都圏広域地方計画との調和と関連計画との連携

計画の推進にあたっては、首都圏広域地方計画との調和を図り、社会資本整備に関連する計画との連携を図りながら、重点目標の実現に向けて効率的かつ一体的に実施していくものとする。

特に、首都圏広域地方計画に位置付けられている、分野横断的かつ広域的な連携・協力を図りつつ重点的に実施する以下の「広域連携プロジェクト」について、総合的・一体的な推進を社会資本整備の観点から支えていくものとする。

- PJ1-1 多様な主体が働きやすく、働きがいを持てる首都圏創造プロジェクト
- PJ1-2 DX による統合的な国土マネジメント実現プロジェクト
- PJ1-3 広域インフラ充実・強化プロジェクト
- PJ2-1 イノベーション拠点形成プロジェクト
- PJ2-2 広域的な交通インフラを活用した地域連携プロジェクト
- PJ2-3 「四方よし」をめざす観光文化プロジェクト
- PJ3-1 首都圏強靱化施策の展開プロジェクト
- PJ3-2 様々な主体が取り組む地域強靱化プロジェクト
- PJ3-3 流域治水と安全な土地利用・空間の形成プロジェクト
- PJ4-1 エネルギーの安定化・温室効果ガス排出削減プロジェクト
- PJ4-2 農業の生産性向上・環境負荷低減プロジェクト
- PJ4-3 多様なみどりの保全・創出・ネットワーク化プロジェクト
- PJ5-1 二地域居住・交流人口拡大プロジェクト
- PJ5-2 こどもどまんなかプロジェクト
- PJ5-3 地域生活圏の形成をはじめとした持続可能な地域づくりプロジェクト

(4) 計画のフォローアップ

本計画に位置付けられた事業・施策の進捗状況を把握し、進捗が遅れている施策の課題整理と解決方策等の検討を行うため、社会資本整備重点計画のフォローアップの実施状況等も踏まえつつ、本計画のフォローアップを行うこととする。

その際、指標の実績値を把握するとともに、指標を定めていない事業・施策についても、可能な限り関連する客観的なデータの蓄積等に努めることとする。

(別紙) 各小目標における重点施策、指標等

各小目標における重点施策及び指標は、以下に示すとおりとする。

重点目標Ⅰ 活力のある持続可能な地域社会の形成

小目標Ⅰ－１：生活関連サービスが持続的に確保される人口の確保に向けた都市機能等の誘導・集積

重点施策	指標
(都市機能等の誘導・集積)	
・コンパクト・プラス・ネットワークの深化(「まちづくりの健康診断」による立地適正化計画の実効性向上等)	[KPI-1] [全国指標] ・立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合 R6年12月 58.6% → R12年度 75%
	[KPI-2] ・居住誘導区域内人口割合が維持・増加している市町村の割合 R6年12月 72.5% → 毎年度 66.6%以上
	[全国指標] ・立地適正化計画を策定した市町村数 R6年度末 636都市 → R12年度 1000都市
・コンパクト・プラス・ネットワークの実現を図るため、総合的な都市交通システムの構築を推進	[KPI-3] [全国指標] ・公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合 ① 三大都市圏 R6年度 92.0% → R12年度 92.9% ② 地方中枢都市圏 R6年度 78.4% → R12年度 78.4% ③ 地方都市圏 R6年度 37.9% → R12年度 37.9%
・「交通空白」解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開	[全国指標] ・「交通空白」解消の目途が立っていない地区数 ①地域の足 R7年度 2057地区 → R9年度 0地区 ②観光の足 R7年度 462地点 → R9年度 0地点
・シェアサイクルの普及促進	[全国指標] ・シェアサイクルの導入市区町村数 R5年度 349市区町村 → R12年度 500市区町村
・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の形成	
・官民連携による地域の遊休公的施設の活用の推進(スモールコンセッション)	
・(参考 ¹⁷)住宅団地での建替えや再開発等における生活支援や地域交流の拠点整備	
(一体的な計画策定による持続可能な都市・地域構造への転換)	
・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画の連携推進	

¹⁷ 住生活基本計画(全国計画)(令和3年3月19日閣議決定)に変更があった場合には、この施策は同計画のとおり変更されたものとみなす。また、同計画に社会資本整備に関する施策又は指標が追加された場合には、本計画においても当該施策又は指標が追加されたものとみなす。

<p>・コンパクト・プラス・ネットワークの推進と地域課題に適切した交通の確保</p>	<p>[全国指標] ・今後策定・更新される地域公共交通計画のうち、コンパクト・プラス・ネットワークに関する具体的な記載があるものの割合</p> <p style="text-align: right;">R7 年度 0% → R12 年度 100%</p>
<p>期待されるストック効果</p>	
<p>・鷺沼駅周辺地域では、鷺沼駅を中心に、商業、都市型住宅、公共機能、交流、子育て支援などの多様なライフスタイルに対応し、都市機能を集約していくコンパクトなまちづくりと、交通ネットワークの再編、脱炭素化の促進により、立地適正化計画がめざす持続可能なまちづくりに寄与する誰もが利用しやすく快適で賑わいのある拠点の実現を目指し取組を進めている。具体的には、民間事業者による再開発によって、交通広場を拡充し交通結節機能の強化、駅前広場をはじめとした市民の憩いの場の創出、商業施設や都市型住宅と一体的に整備する市民館図書館による文化交流機能の導入等を図り、宮前区全体の活性化を促す「核」としての地域生活拠点の形成に向けて取組を進めている。併せて、再開発事業を契機として、隣接する駅舎の改良により鉄道を挟んだ南北のまちをつなげる自由通路や再開発ビルに直結する地下改札を新設するなど、駅まち一体の都市空間整備を進めるとともに、駅周辺に大学のキャンパスを新たに誘致するなど、まちの賑わい・回遊性・利便性の向上を図り、活力ある市街地の形成に向けて取組を進めている。(川崎市)</p>	
<p>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</p>	
<p>・鷺沼駅周辺地区の整備においては、多様な人々が集まる駅や駅周辺において、限りあるスペースの中で多様な機能や施設の柔軟な運用などが求められていることから、鉄道事業者等と連携し、駅や駅前広場、周辺施設をそれぞれ個別にではなく一体的に捉えた駅まち空間として、ポテンシャルを最大限に発揮できるように、駅まち一体のまちづくりを進めている。(川崎市)</p>	

小目標 I - 2: 地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上

重点施策	指標
<p>(地域資源を活かした個性あるエリアの形成)</p>	
<p>・良好な景観形成の推進</p>	<p>[KPI-4] ・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数) R6 年度 123 市区町村 → R12 年度 148 市区町村</p>
<p>・歴史文化を活かしたまちづくりの推進</p>	<p>[KPI-5] ・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 R6 年度 21 市町村 → R12 年度 27 市町村</p>
<p>(地方誘客の促進に向けた環境整備)</p>	
<p>・交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備</p>	<p>・旅客施設¹⁸における公衆無線 LAN (Wi-Fi) 整備率</p> <p>① 鉄軌道駅 R6 年度 70% → R12 年度 100%</p> <p>② バスターミナル R6 年度 75% → R12 年度 100%</p> <p>③ 旅客船ターミナル R6 年度 100% → R12 年度 100%</p> <p>④ 空港 R6 年度 100% → R12 年度 100%</p> <p>・旅客施設¹⁸における多言語対応率</p> <p>① 鉄軌道駅 R6 年度 96% → R12 年度 100%</p> <p>② バスターミナル R6 年度 100% → R12 年度 100%</p> <p>③ 旅客船ターミナル</p>

¹⁸ 「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成9年法律第91号）」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設

	<p>R6年度 100% → R12年度 100%</p> <p>④ 空港</p> <p>R6年度 100% → R12年度 100%</p>
・FAST TRAVEL の推進	<p>[全国指標]</p> <p>・主要空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)の国際線におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場に係る待ち時間を令和元年度からそれぞれ半減、またはそれぞれ10分以下に短縮した空港</p> <p>R6年度 21% → R12年度 100%</p>
・サイクルツーリズムの推進	
・インフラツーリズムの推進	<p>・インフラツーリズム実施施設数</p> <p>R6年度 37施設 → R12年度 40施設</p>
<p>・道路空間におけるオーバーツーリズム対策の推進</p>	
<p>(地域における関係人口や雇用の拡大)</p>	
・官民の連携・協働体制の関東ブロックでの構築、PPP に取り組む地方公共団体及び地域企業との連携強化	<p>[KPI-45]</p> <p>[全国指標]</p> <p>・PPP/PFIの事業規模</p> <p>R4年度～R5年度 累計8.4兆円 → 令和4年度～令和13年度 累積30兆円</p>
・二地域居住の促進による新たな人の流れの創出・拡大	<p>[KPI-6]</p> <p>[全国指標]</p> <p>・市町村が作成する特定居住促進計画の作成数</p> <p>R6年度末 5件 → R11年度 累計600件</p> <p>[KPI-7]</p> <p>[全国指標]</p> <p>・市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数</p> <p>R6年度末 5件 → R11年度 累計600法人</p>
<p>・官民連携による地域の遊休公的施設の活用の推進(スモールコンセッション)</p>	
<p>・地域経済の活性化に向けた産業立地の促進</p>	
<p>・不動産業者を始めとする多様なプレーヤーの連携による地域価値共創の推進</p>	
<p>期待されるストック効果</p>	
<p>・ひたちなか海浜鉄道湊線延伸事業を推進することにより、国内外から多くの観光客が訪れる国営ひたち海浜公園をはじめとする観光施設へのアクセス向上や周遊性向上につながることから地域の活性化に寄与するとともに、新たな工業団地等への通勤にも利用が見込まれることから周辺道路の渋滞緩和が期待される。(茨城県)</p> <p>・ハッ場ダムでは、「ハッ場あがつま湖」を中心に地域振興施設が整備され、ダム見学ツアーや水陸両用バスツアーなど、地域主導による多彩な観光コンテンツが展開されている。これらの取り組みにより、年間約2.2万人(R6年度)がツアーに参加するなど、地域の活性化と観光客の増加による賑わいの創出に大きく貢献している。</p>	
<p>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</p>	
<p>・県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想は、前橋市中心市街地で進む民間主導のまちづくりと連携し、道路空間の再編により多様な人々の出会いの場と賑わいの創出を図るものであり、実施にあたっては、構想段階からまちづくりの担い手となる地域住民など多様な主体の参画を得ながら推進している。(群馬県)</p>	

小目標 I - 3: 多様な暮らしを支える地域内外を結ぶ交通ネットワークの整備

重点施策	指標
<p>(地域内外を結ぶ道路等の交通ネットワークの整備)</p>	
・高規格道路の未整備区間の早期整備	<p>[KPI-8]</p> <p>[全国指標]</p> <p>・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約20,000km)の未整備区間(約6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率</p>

	R5年度 6% → R12年度 19%
	[KPI-9] [全国指標] ・道路による都市間速達性の確保率 R5年度 57% → R12年度 60%
・都市計画道路(幹線道路)の整備	[KPI-10] ・都市計画道路(幹線道路)の整備率 R4年度 63.8% → R12年度 66.6%
・道路事業で交通拠点を整備するバスタプロジェクト等の推進	
・スマートICの活用による拠点の形成	
・地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築	[KPI-11] [全国指標] ・BRTや自動運転などの最新の技術を活用した自動車交通への転換も含めた鉄道の再構築の件数 R6年度 19件 → R12年度 37件
・LRTの導入を推進	[全国指標] ・LRT車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合) R6年度 42.5% → R12年度 45%
・地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実	
・離島航空路の維持・確保	[KPI-12] ・航空路が確保されている有人離島の割合 R5年度 100% → R12年度 100%
・離島航路の維持・確保	[KPI-13] ・航路が確保されている有人離島の割合 R6年度 100% → R12年度 100%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・多摩都市モノレール箱根ヶ崎延伸事業により、JR箱根ヶ崎駅から多摩センター駅までが繋がり、多摩地域の公共交通ネットワークが強化されることで、多摩地域のアクセス利便性の向上が図られるとともに、沿線だけでなく多摩地域全体の活力や魅力の向上等が期待されている。(東京都) ・横浜、八王子、川越、つくば、成田、木更津等の都心から40～60kmの郊外部に整備中である圏央道が順次開通し、高速道路が連結されることで、効率的な物流ネットワークが形成され、基準地価格(工業地)の上昇及び大型マルチテナント型物流施設の立地に寄与している。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路 西海岸線の整備にあたっては、事業地周辺の自然環境や景観に配慮し、学識者との意見交換を行いながら、工事中や完成後の環境対策について取りまとめた内容を踏まえ、事業を進めていく。(神奈川県) ・リニア中央新幹線の整備効果を広く県内に波及させるため、広域交通・地域振興の拠点として、スマートICを設置し高速道路と長野県駅を直結させるほか、関連する道路整備を行うことで、利便性と快適性を兼ね備えた駅機能を確保する。これにより、リニアによる大都市圏との時間短縮効果をより広範囲に拡大され、新たな周遊観光ルートの創出も期待される。(長野県) 	

小目標 I - 4: 点検・診断等の確実かつ効率的な実施

重点施策	指標
(上下水道施設の戦略的維持管理・更新)	
・漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路の更新の推進	・漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径800mm以上の管路)の更新の完了率 R6年度 1% → R12年度 29%
・大口径下水道管路の健全性確保の取り組みの推進	[KPI-14] ・損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大

	<p>きい大口径下水道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」の対象)の健全性の確保率 R6年度 0% → R12年度 100%</p>
<p>・修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路の複線化・連絡管整備の推進</p>	<p>[全国指標] ・修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路(口径800mm以上の導・送水管)に対する複線化・連絡管整備(約300km)の完了率 R6年度 33% → R12年度 76%</p>
<p>・修繕・改築が容易ではない大口径下水道管路のリダンダンシー確保のための取り組みの推進</p>	<p>[KPI-22] [全国指標] ・修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径2m以上の管路)を有する地方公共団体(約60団体)のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し取組を進めている団体の割合 R6年度 7% → R9年度 100%</p>
<p>・水道分野におけるDX技術活用の推進</p>	<p>[KPI-15] ・水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(人工衛星やAIを活用した漏水検知手法等)の導入している事業者の割合 R6年度 42% → R9年度 100%</p>
<p>・下水道分野におけるDX技術活用の推進</p>	<p>[KPI-16] ・下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合 R6年度 24% → R9年度 100%</p>
<p>・道路占用物件管理の一元化・高度化の推進</p>	
<p>(上下水道以外のインフラ全般における新技術を活用した維持管理・更新)</p>	
<p>・新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進</p>	<p>[全国指標] ・道路:点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数 R5年度 654団体 → R12年度 1200団体 [KPI-80] [全国指標] ・河川:国管理河川(約10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約10,000km)の完了率 R6年度 0% → R12年度 22% [全国指標] ・ダム:ダム堤体等の維持管理等における新技術等を活用した国・水資源機構管理ダムの割合 ※ただし、現場条件等により新技術等の活用がなじまないダムは除く R6年度 74% → R12年度 100% [全国指標] ・砂防:砂防関係施設における「UAV目視外(レベル3)飛行」の活用による自動点検体制構築率 R6年度 0% → R12年度 100% [全国指標] ・海岸:海岸堤防等の点検・診断等に新技術を活用した海岸の割合 R5年度 61% → R12年度 100%</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの削減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合 R6年度 0% → R12年度 100% <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港:空港舗装の点検・診断などの業務において、MMSを導入している空港の割合 R6年度 19% → R12年度 50% <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公園:新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化に取り組む公園管理者数 R7年度 77 管理者 → R12年度末 150 管理者 <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官庁施設:庁舎等の維持管理に資する新技術の活用等について情報提供を受けた地方公共団体等の職員数 R6年度 0人 → R12年度 6,000人
・新技術の導入・利活用の促進	<p>[KPI-81]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合 R7年度 62% → R12年度 100%

期待されるストック効果

- ・東京都水道局では、デジタル技術を活用したお客さまサービスの向上や将来を見据えた業務の効率化、安定的な事業運営等を目的として、令和4年度から令和6年度までの3か年で約 13 万個のスマートメータを先行導入し、調達方法、通信方法、お客さまサービス等の検証を進めてきた。その結果、自動検針による業務の効率化、漏水の早期発見などお客さまサービスの向上や水道事業運営への活用等に資する取組であることが確認できた。今後は、令和7年度から令和 10 年度までの4年間で約 100 万個を新築住宅や公共施設等に導入し、以降はスマートメータへ着実に切り替え、2030 年代の全戸導入に向けた取組を加速させていく。(東京都)
- ・上下水道施設の戦略的維持管理・更新において、全国特別重点調査に基づく「大口径下水道管路の健全性確保」の取組では、現行の判定基準(従来の緊急度判定)よりも強化した判定をすることで、大口径施設の破損などによる社会的な影響が大きい管路の点検調査により健全性を確認することができる。今後も、調査頻度や調査方法、緊急度の判定基準を含め、高頻度化や高度化などを行うことで、確実な点検方法や判定を確立させる。(さいたま市)

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- ・埼玉県八潮市で発生した下水道管路の破損に起因するとされる道路陥没事故を踏まえて実施された大口径下水道管路の全国特別重点調査の結果、腐食やクラックなどにより要対策と判定された区間について、老朽化対策を進めるとともに、カメラ調査に加えて空洞調査を実施するなど、複数の手法を組み合わせる点検・調査方法の高度化についても取り組んでいる。(茨城県)
- ・東京都水道局は、令和 4 年 6 月に水道スマートメータ先行実装プロジェクト推進プラン(以下「先行実装プロジェクト」という。)を策定し、スマートメータ導入による効果を確認するとともに、お客さまサービスの向上に向けたニーズの把握や技術的課題の解決を図った。
- ・先行実装プロジェクトの成果を踏まえ、2030 年代の全戸導入に向けて、令和7年度から令和 10 年度までの設置方針や取組の方向性を整理した水道スマートメータ実装方針を令和7年3月に策定した。

小目標 I - 5: 人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ

重点施策	指標
(地域の将来像等を踏まえたインフラの維持管理)	
・集約・再編等の取組推進	施設の集約・再編等に向けた取組数

	<p>[KPI-17]</p> <p>道路： <ul style="list-style-type: none"> ・集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数(令和7年度以降) R6年度 0施設 → R12年度約230施設</p> <p>[全国指標]</p> <p>海岸： <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等(約14,000施設)の安全な閉鎖体制の確保率 R5年度 85% → R12年度 91%</p> <p>[全国指標]</p> <p>水道： <ul style="list-style-type: none"> ・広域連携に取り組むこととした水道事業数 R4年度 651事業 → R12年度 760事業</p> <p>[KPI-18]</p> <p>[全国指標]</p> <p>下水道： <ul style="list-style-type: none"> ・広域連携に取り組むこととした下水道事業数 R6年度 0事業 → R12年度 300事業</p> <p>港湾： <ul style="list-style-type: none"> ・既存港湾施設のライフサイクルコスト縮減につながる施設の統廃合、機能の集約化及び転換にかかる方針について、そのコスト縮減効果を個別施設計画等に記載した重要港湾以上の港湾の割合 R6年度 0% → R12年度 100%</p> <p>公園： <ul style="list-style-type: none"> ・地域の将来像等を踏まえた公園施設の集約・再編、機能強化及び撤去を検討した長寿命化計画の策定率 R5年度末 3.4% → R12年度末 25%</p> <p>[全国指標]</p> <p>官庁施設： <ul style="list-style-type: none"> ・新たな合同庁舎の整備により集約された施設数 R6年度 0施設 → R12年度 16施設</p>
<p>・河川管理施設・砂防設備等の戦略的な維持管理の推進</p>	<p>[全国指標]</p> <p>河川： <ul style="list-style-type: none"> ・国管理河川における小規模な樋門等(約4,500施設)の無動力化整備完了率 R5年度 43% → R12年度 51%</p> <p>河川・ダム： <ul style="list-style-type: none"> ・国管理河川の排水機場及び国・水資源機構管理ダム等のうち、人口集中地域などにある、早期に措置を講ずべき施設(約580施設(令和5年度末時点))の遠隔操作化の整備完了率 R5年度 50% → R12年度 59%</p>
<p>・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画の連携推進【再掲】</p>	
<p>・まちづくりと連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた取組を推進</p>	
<p>(予防保全の考えに基づくインフラメンテナンスへの転換)</p>	
<p>・予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理</p>	<p>予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率</p> <p>[KPI-19]</p> <p>[全国指標]</p> <p>道路： <ul style="list-style-type: none"> ・国及び地方公共団体が管理する道路における緊 </p>

	<p>急又は早期に対策を講ずべき橋梁(約 92,000 橋(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率 R5 年度 55% → R12 年度 80%</p> <p>[全国指標]</p> <p>・緊急輸送道路(約 110,000km)等における舗装(約 8,300km(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率 R5 年度 0% → R12 年度 61%</p> <p>[全国指標]</p> <p>・地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべきトンネル(約 1,700 か所(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率 R5 年度 0% → R12 年度 83%</p> <p>[全国指標]</p> <p>・地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき道路附属物(うち大型附属物約 2,100 か所(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率 R5 年度 0% → R12 年度 83%</p> <p>[KPI-20]</p> <p>河川:</p> <p>・国管理河川のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべき河川管理施設(令和5年度末時点)の修繕等による健全性確保率 R5 年度 71% → R12 年度 81%</p> <p>[全国指標]</p> <p>ダム:</p> <p>・国・水資源機構・道府県管理ダム(569 施設)のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべきダム管理施設(82 施設(令和5年度末時点))の修繕等による健全性確保率 R5 年度 86% → R12 年度 98%</p> <p>[全国指標]</p> <p>・国・水資源機構管理ダム(129 施設)のうち、早期に堆砂除去が必要なダム(22 施設)の貯水池機能(約 6,670 万 m³(令和5年度末時点))の回復率 R5 年度 74% → R12 年度 80%</p> <p>[全国指標]</p> <p>・国・水資源機構・道府県管理ダム(569 施設)のうち、堆砂除去を効率化するための施設が必要なダム管理施設(66 施設)の整備完了率 R5 年度 0% → R12 年度 29%</p> <p>[全国指標]</p> <p>砂防:</p> <p>・国・都道府県管理の砂防関係施設(約 97,000 施設)のうち、重要交通網等を保全する砂防関係施設(約 8,400 施設)の修繕等による健全性確保率 R5 年度 87% → R12 年度 91%</p> <p>[全国指標]</p> <p>海岸:</p> <p>・全国の海岸(延長約 13,800km)のうち、長寿命化計画が策定された海岸(延長約 8,200km)における事後保全段階の海岸堤防等の修繕完了率 R5 年度 87% → R12 年度 91%</p> <p>水道:</p>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> ・点検により、更新等が必要となった水管橋(補剛形式)の対策完了率 R3 年度 0% → R12 年度 100% ・水道事業者のうち社会的影響が大きい古い規格の水道管路(鑄鉄管)の更新計画を策定し取組を進めている事業者の割合 R6 年度 0% → R8 年度 100% <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路(口径 800mm 以上の導・送水管)に対する複線化・連絡管整備(約 300km)の完了率 R6 年度 33% → R12 年度 76% ・漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径 800mm 以上の管路)の更新の完了率 R6 年度 1% → R12 年度 29% <p>[KPI-14]</p> <p>下水道:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」の対象)の健全性の確保率 R6 年度 0% → R12 年度 100% <p>[KPI-22]</p> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径 2m 以上の管路)を有する地方公共団体(約 60 団体)のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し取組を進めている団体の割合【再掲】 R6 年度 7% → R9 年度 100% <p>[KPI-21]</p> <p>港湾:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化した港湾施設の予防保全対策の完了率 R5 年度 79% → R12 年度 90% <p>[全国指標]</p> <p>空港:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国の空港(95 空港)における予防保全を適切に実施した割合 R6 年度 100% → R12 年度 100% <p>[全国指標]</p> <p>鉄道:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐用年数を超えて使用し、又は老朽化が認められ、予防保全が必要な鉄道施設(約 470 か所)の老朽化対策の完了率 R5 年度 27% → R12 年度 79% <p>[全国指標]</p> <p>自動車道:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・措置が必要な自動車道施設の修繕率 R6 年度 73% → R12 年度 100% <p>公園:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インフラ長寿命化計画を策定済みの都市公園のうち、緊急度の高い老朽化した公園施設の改修等の
--	---

	<p>対策を完了した都市公園の割合 R5 年度末 58% → R12 年度末 100%</p> <p>官庁施設： ・合同庁舎のうち老朽化対策が必要な施設における対策(危険箇所の改修等)の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 40%</p> <p>[全国指標] 信号制御機： ・全国の信号制御機(約 204,000 基)のうち、老朽化の対処へのため緊急的に対応すべき信号制御機(約 36,000 基(令和6年度末時点))の更新完了率 R6 年度 0% → R12 年度末 100%</p>
(広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理)	
・地域インフラ群再生戦略マネジメント等	<p>[KPI-23] ・関東ブロックの市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合 R7 年度 67% → R12 年度 100%</p>
期待されるストック効果	
<p>・国管理河川の排水機場の遠隔操作化の整備及び国管理河川における小規模な樋門等の無動力化整備に取り組んだ結果、防災インフラの操作の高度化・効率化によって安全を確保した上で迅速かつ適切な措置を行うことができるようになり、洪水・高潮に伴う長期的な市街地等の浸水による被害から地域を守ることができた。今後も現場対応の自動化・遠隔操作化の推進に取り組むことにより、洪水・高潮等に対する防災力の維持・向上が期待できる。</p> <p>・県営住宅の長寿命化の推進については、山梨県公営住宅等長寿命化計画に基づき、県営住宅の建替え及び改修工事に取り組んだ結果、令和6年度末時点において、721戸の長寿命化が実現した。今後も、同様の取り組みを継続し、計画期間内における県営住宅の長寿命化を着実に進めていく方針である。これにより、建物の長寿命化が図られるとともに、入居者にとってより安全安心な住環境が確保される。(山梨県)</p>	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<p>・「道路メンテナンス会議」等、設置済みの会議により、各管理者が抱えている課題や好事例を収集しながら、新技術などによる維持管理コストの縮減や継続的なマネジメントサイクルを引き続き実施することで、より効率的かつ効果的なインフラメンテナンスの実施が図られる。(茨城県)</p>	

小目標 I -6: インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築

重点施策	指標
(地方公共団体等におけるインフラメンテナンス体制の確保)	
・維持管理に関する技術力向上	<p>地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数 [KPI-24] ・道路： R5 年度 1933 人 → R12 年度 2520 人 [KPI-24] [全国指標] ・河川・ダム・砂防： R6 年度 9,788 人 → R12 年度 16,000 人 [KPI-24] [全国指標] ・上下水道： R6 年度 4600 人 → R12 年度 5600 人 [KPI-24] ・港湾： R6 年度 159 人 → R12 年度 250 人</p>

	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港: R6年度 497人 → R12年度 750人 <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道: R5年度 3119人 → R12年度 5,500人 <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車道: R6年度 100人 → R12年度 210人 <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公園: R7年度 424人 → R12年度 600人
・観測施設(気象レーダー施設)管理に係る職員の技術力向上	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観測施設(気象レーダー施設)管理に係る研修を受けた人数 R6年度 373人 → R12年度 493人
・「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する	
・「道路メンテナンス会議」を開催	
・インフラメンテナンス国民会議等の活性化	<p>[KPI-77]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関東ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数 R6年度 38団体 → R12年度 105団体
(自治体の取組を継続的に後押しする仕組みの構築)	
・集約・再編等を行う優良な取組を検討段階から実施段階にわたる重点的な支援	
・修繕・更新や集約・再編等の取組の進捗が特に遅れている地方公共団体に対する国の伴走支援	
期待されるストック効果	
・インフラメンテナンス市区町村長会議関東ブロック会議においては、自治体だけでなく、国土交通省関東地方整備局や国民会議関東フォーラムも協力・連携している。継続して連携して進めていくことで、より一層の自治体のインフラメンテナンスに関する人材育成や活性化が期待される。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・「道路メンテナンス会議」等、設置済みの会議を定期的で開催し、管理者間で課題や好事例の共有などを引き続き実施することで、より効率的かつ効果的なインフラメンテナンスの実施が図られる。	

小目標 I - 7: あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進

重点施策	指標
(公共施設等のバリアフリー化)	
・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	<p>[KPI-25]</p> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数 R6年度 50団体 → 令和12年度 約350団体 ・移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数 R6年度 334団体 → 令和12年度 約450団体 <p>[KPI-26]</p> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本構想等を作成した地方公共団体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる地方公共団体の割合 R6年度 約30% → 令和12年度 約60% <p>[KPI-27]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客施設のバリアフリー化率(段差解消)

	<p>令和 12 年度 原則 100% (視覚障害者誘導用ブロック)</p> <p>令和 12 年度 原則 100% (案内設備)</p> <p>令和 12 年度 原則 100% (障害者対応型便所の設置)</p> <p>令和 12 年度 原則 100%</p> <p>・鉄軌道駅におけるバリアフリー化率 (障害者対応型券売機)</p> <p>令和 12 年度 原則 100%</p> <p>(拡幅改札口)</p> <p>令和 12 年度 原則 100%</p> <p>[全国指標] ・ホームドアの整備番線数 (鉄軌道駅全体) R5 年度 2,647 番線 → 令和 12 年度 4,000 番線 (平均利用者 1 日 10 万人以上の駅) R5 年度 559 番線 → 令和 12 年度 900 番線</p> <p>[全国指標] ・プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している 番線数 R5 年度 2,169 番線 → 令和 12 年度 4,000 番線</p> <p>[全国指標] ・都市公園における園路及び広場、駐車場、便所の バリアフリー化率 (園路及び広場) R5 年度 約 64% → R12 年度 約 70%</p> <p>(駐車場) R5 年度 約 56% → R12 年度 約 60%</p> <p>(便所) R5 年度 約 64% → R12 年度 約 70%</p>
<p>・民間事業者が主体となり、ICT を活用したスマートフォン等での歩行空間の移動支援に係る情報提供環境の構築</p>	
<p>(車両等のバリアフリー化)</p>	
<p>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</p>	<p>・車両等のバリアフリー化率</p> <p>[全国指標] ①鉄軌道車両のバリアフリー化率 R5 年度 59.9% → 令和 12 年度 約 80%</p> <p>[全国指標] ②乗合バス車両(適用除外認定車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率 R5 年度 70.5% → 令和 12 年度 約 90%</p> <p>[全国指標] ③適用除外認定を受けた乗合バス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率 R5 年度 8.6% → 令和 12 年度 約 25%</p> <p>[全国指標] ④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数 R5 年度 1,229 台 → 令和 12 年度 約 2,100 台</p> <p>[全国指標] ⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率 R5 年度 41.2% → 令和 12 年度 約 60%</p> <p>[全国指標] ⑥福祉タクシーの導入数</p>

	<p>R5年度 52,553台 → 令和12年度 約90,000台</p> <p>⑦タクシーの総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約25%以上である都道府県の割合</p> <p>R5年度 25% → 令和12年度 100%</p> <p>[全国指標]</p> <p>⑧旅客船のバリアフリー化率</p> <p>R5年度 57.8% → 令和12年度 約70%</p> <p>[全国指標]</p> <p>⑨航空機のバリアフリー化率</p> <p>R5年度 100% → 令和12年度 原則100%</p>
(住宅のバリアフリー化)	
(参考)	
・住宅のバリアフリー化や医療面でも効果が期待される温熱環境改善に資する省エネルギーフォームなどの推進	
(心のバリアフリー)	
・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	<p>[KPI-28]</p> <p>[全国指標]</p> <p>・「障害の社会モデル」の理解度</p> <p>令和12年度 約60%</p>
	<p>[KPI-29]</p> <p>[全国指標]</p> <p>・障害のある人へ支援をしようとする人の割合</p> <p>令和12年度 原則100%</p>
	<p>[KPI-30]</p> <p>[全国指標]</p> <p>・多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合</p> <p>令和12年度 原則100%</p>
(誰もが暮らしやすい社会の実現)	
・女性にも暮らしやすい地方の実現	
期待されるストック効果	
・さいたま市バリアフリー基本構想の推進に取り組んだ結果、駅及び周辺施設のバリアフリー化が推進され、誰もが安心して暮らせるまちの実現に近づきつつある。今後も、各事業者による施設のバリアフリー化に取り組むことにより、誰もが安心して暮らせるまちを実現する。(さいたま市)	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・各事業者による施設のバリアフリー化の実施にあたっては、バリアフリー当事者が実際に施設を見学してバリアフリー化の進捗状況を確認し、スパイラルアップにつなげる「まちあるき勉強会」を推進している。(さいたま市)	

小目標 I - 8: 誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成

重点施策	指標
(生活道路等の人優先の歩行空間の形成)	
<p>・車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成(最高速度30km/hの区域規制等と物理的デバイス(ハンプ・狭さく等)を効果的に組み合わせたゾーン30プラスの推進)</p>	<p>[KPI-31]</p> <p>[全国指標]</p> <p>・30km/h速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率</p> <p>R12年 3割抑止(R6年比)</p>
	<p>[全国指標]</p> <p>・信号機のない横断歩道の更新数</p>

	R12年度末までに約8万本の横断歩道を更新
・幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策(交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等)を推進	[全国指標] ・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 令和12年 3割抑止(R6年比)
・こどもの安全な歩行空間を確保	・通学路における歩道等の整備率 R6年度 48% → 令和12年度 51%
・ITSの活用、信号機の改良等による道路交通の安全の確保	[全国指標] ・信号機の改良等による死傷事故抑止件数 R12年度末までに約8,000件/年
(安全・快適で円滑な道路交通の形成)	
・自転車通行空間の整備推進	[KPI-32] [全国指標] ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数 R6年度 340 市区町村 → 令和12年度 800 市区町村
・市街地開発事業における無電柱化対策	[全国指標] ・市街地開発事業において整備する幹線街路における無電柱化実施率 R4～R6年度 78% → R8～R12年度 82%
・安全かつ円滑な交通の確保の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	
・良好な景観の形成の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	
(安全・快適で円滑な鉄道交通の形成)	
・踏切事故を減少させるため、立体交差化や踏切保安設備等の整備に加え、周辺の迂回路整備等も含めた総合的な事故対策を推進	[全国指標] ・踏切事故件数 R3～R7年度平均値 → R8～R12年度平均値をR3～R7年度平均値比約1割低下
・第4種踏切道の緊急対策	[全国指標] ・第4種踏切道の緊急対策箇所数 R5年度 0 箇所 → R11年度 300 箇所
・LRTの導入を推進【再掲】	[全国指標] ・LRT車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合)【再掲】 R6年度 42.5% → R12年度 45%
(あらゆる人が過ごしやすい環境の形成)	
・こどもや子育て世帯の目線に立った公園づくりの推進	[KPI-33] [全国指標] ・緑の基本計画のうち、こどもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている計画の割合 R5年度末 25.1% → R12年度末 39%
・交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備【再掲】	・旅客施設における公衆無線LAN(Wi-Fi)整備率【再掲】 ① 鉄軌道駅 R6年度 70% → R12年度 100% ② バスターミナル R6年度 75% → R12年度 100% ③ 旅客船ターミナル R6年度 100% → R12年度 100% ④ 空港 R6年度 100% → R12年度 100% ・旅客施設における多言語対応率【再掲】 ① 鉄軌道駅 R6年度 96% → R12年度 100% ② バスターミナル

	R6年度 100% → R12年度 100%
③ 旅客船ターミナル	R6年度 100% → R12年度 100%
④ 空港	R6年度 100% → R12年度 100%
<p>・多言語表記やピクトグラムの活用など誰にでもわかりやすい道案内を推進 (参考)</p> <p>・UR 団地における、子育て世帯が利用しやすい共用空間等の整備や子育て世帯向けのソフト施策の提供等の子育てしやすい住環境の整備、子育て世帯の優先入居等の推進</p>	
期待されるストック効果	
<p>・自転車は、日常生活における身近な移動手段等として、多くの人々に利用されており、5km 未満の移動の約 2 割は自転車が利用されているなど、自転車は都市内交通等において重要な移動手段となっており、健康志向や東日本大震災後の節電意識の高まり等を背景に、その利用ニーズが高まっている。自転車通行空間の整備推進により、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まる自転車の利用環境の創出が期待されている。</p>	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<p>・自転車通行空間ネットワーク計画調整会議を設置・開催し、多くの関係機関と連携しながら、自転車利用における安全性や快適性・回遊性の向上とともに、自転車利用者の更なる推進に資するため、計画的な自転車通行空間のネットワーク形成に向けた課題の整理や対応の検討、及び事業調整等を行うなど、自転車通行空間ネットワーク計画の策定及び実現に向けた連携・協力を促進する取組を行っている。</p>	

小目標 I - 9: 多様な資源を活かした魅力ある地域づくり

重点施策	指標
(良好な景観形成・歴史まちづくりの推進)	
・良好な景観形成の推進【再掲】	<p>[KPI-4]【再掲】</p> <p>・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数) R6年度 123 市区町村 → R12年度 148 市区町村</p>
・歴史文化を活かしたまちづくりの推進【再掲】	<p>[KPI-5]【再掲】</p> <p>・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 R6年度 21 市町村 → R12年度 27 市町村</p>
(住民、企業、行政等が連携した水と緑豊かな地域づくりの推進)	
・「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	<p>[KPI-34] [全国指標]</p> <p>・みなとオアシスの登録数 令和 7 年度 170 箇所 → R12 年度 190 箇所</p>
・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成	<p>[KPI-71] [全国指標]</p> <p>・都市域における水と緑の公的空間確保量 R5 年度末 14.2 m²/人 → R12 年度末 15.2 m²/人</p>
・あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出	<p>[KPI-69] [全国指標]</p> <p>・流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数 R5 年度 523 団体 → 令和 12 年度 600 団体</p>
・上下流交流等を通じた水源地域振興の推進	
期待されるストック効果	
<p>・京急川崎駅周辺地域では、京浜河川事務所が進める低水護岸整備の進捗と連動する形で、民設民営のアーリーナシティプロジェクトを核とした、えき・まち・みち・かわが一体となった新たな文化発信拠点の整備が進められている。安全で快適な歩行空間の創出と併せて、地域の資源である多摩川の水辺空間を官民連携により再整備するとともに、都市空間と河川をシームレスにつなぐことで、アーリーナシティに訪れた国内外</p>	

<p>の来街者や周辺地域の住民・就労者を多摩川の水辺空間へと誘導し、賑わい創出・潤いのある良好な空間づくりを通じた、地区全体のポテンシャルの最大化と多様な交流を生むウォークアブルなまちづくりを推進する。(川崎市)</p>
<p>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</p>
<p>・京急川崎駅周辺地区の整備においては、官民が連携し、道路空間や河川の効果的な利活用と公有地・民地を一体的に演出・使用していく。また、これまでの公共空間利活用の取組で育んだコミュニティーと連携し、新たな担い手となるエリアマネジメント組織の構築を推進することで、ストックとして整備された空間の最有効利用を図っていく。(川崎市)</p>

小目標 I -10: 地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

重点施策	指標
(民間の活力・創意工夫を活かした賑わいあるインフラ空間の創出)	
・みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進	<p>[KPI-35] [全国指標] ・みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数 令和6年度 2 → R12年度 20</p>
・官民連携による公園の整備・管理運営の推進	<p>[KPI-36] [全国指標] ・公共施設等運営事業などにより公園全体を対象に民間活用をした公園数 R6年度 10件 → 令和12年度 27件</p>
・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり	<p>[KPI-37] ・滞在快適性等向上区域を設定した市町村数 R7年度 38市町村 → R12年度 60市町村</p>
・魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進	<p>[全国指標] ・魅力ある水辺空間の創出を行った箇所数 R6年度 286か所 → 令和12年度 350か所</p>
・歩行者利便増進道路(ほこみち)制度、日本風景街道や道路協力団体制度を活用した、多様なニーズに応える道路空間の構築【再掲】	
・「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する【再掲】	
(あらゆる世代が活躍する地域の拠点の整備)	
・「道の駅」第3ステージの推進	
期待されるストック効果	
<p>・橋本駅周辺においては、3つの鉄道駅や交通広場と南北のまちをつなぐ、「交流・賑わい軸」と緑を身近に感じられ、豊かな自然環境と調和した「緑と憩いの軸」等を中心に、まちが一体となった居心地がよく歩きたくなる空間を形成することとしており、駅とまちの結節点では、駅と道路、敷地が一体となった垂直移動や滞留しやすい回遊の起点となることが期待される。(相模原市)</p> <p>・市町村、民間事業者及び地域住民と河川管理者が連携した「かわまちづくり」を推進することで、まちづくりと一体となった良好な河川空間の整備を実現する。</p>	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<p>・橋本駅周辺においては、公共事業と民間開発が連携したまちづくりを行うため、関係者が円滑に意見交換、調整及び情報共有を行う体制づくりを進めるとともに、整備した施設の有効活用や社会情勢に柔軟に対応した持続的なまちの運営等を行うエリアマネジメントの仕組みづくりを視野に入れ、パブリックスペースの良質な空間の管理・運営などには、民間事業者のノウハウの活用を図ることとしている。また、パブリックスペースのゆとりある空間を活用し、多様な人々の連携によるイベントの開催や、ロボットや生活支援技術、ICT等の先端技術の活用、地域活動等の交流を促す方針としている。(相模原市)</p> <p>・「かわまちづくり」の実施にあたっては、計画登録前の状況である事業構想・計画段階から、地域住民など多様な主体に参加していただくことで、地元のニーズに則したにぎわいの創出が可能となることから、関東地方整備局からノウハウをお伝えするなど自治体への支援を推進する。</p>	

重点目標Ⅱ 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会

小目標Ⅱ-1: 国際競争力をけん引するための人流・物流インフラの充実・強化

重点施策	指標
(産業を支える人流・物流ネットワークの整備)	
・三大都市圏環状道路の整備	[KPI-38] [全国指標] ・三大都市圏環状道路整備率 R6年度 84% → 令和12年度 89%
・高規格道路の未整備区間の早期整備【再掲】	[KPI-8] [全国指標] ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約20,000km)の未整備区間(約6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】 R5年度 6% → R12年度 19%
	[KPI-9] [全国指標] ・道路による都市間速達性の確保率【再掲】 R5年度 57% → R12年度 60%
・より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進	[全国指標] ・信号機の改良等による通過時間の短縮 R12年度末までに約1,400万人時間/年
・スマートICの活用による拠点の形成【再掲】	
・地域の基幹産業の競争力強化	[全国指標] ・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト) (国内)R5年度 0% → R12年度 2% (国際)R5年度 0% → R12年度 5%
・国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO輸送網の構築	[全国指標] ・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト) (国内)R5年度 0% → R12年度 2%
・国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大	[KPI-39] ・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力 (京浜港)R6年度 20万TEU/週 → R12年度 27万TEU/週以上
	[KPI-40] ・我が国に寄港する国際基幹航路の就航港湾数 (京浜港)R6年度 36港 → R12年度 42港以上
	・国際フィーダー貨物量 (京浜港)R5年度 22万TEU → R12年度 24万TEU以上
・穀物等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成	[全国指標] ・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)【再掲】 (国際)R5年度 0% → R12年度 5%
・ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上【再掲】	
・ダブル連結トラックの導入促進	
・大型車ドライバーの休憩環境の改善	
・交通流を最適化する料金施策の導入	

<ul style="list-style-type: none"> ・31ft コンテナの取扱拡大 ・地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトの強力な促進 ・幹線鉄道ネットワークの高機能化 	
(国内外を結ぶ交流拠点の更なる機能拡充・強化)	
<ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充 	[KPI-41] [全国指標] ・三大都市圏国際空港の国際線就航都市数 R7 年度 194 都市 → R12 年度 212 都市
<ul style="list-style-type: none"> ・一般空港等の機能強化(滑走路延長事業) 	[全国指標] ・滑走路延長が完了し、供用した空港の割合 R6 年度 0% → R12 年度 50%
<ul style="list-style-type: none"> ・航空の安全・安心の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路端安全区域 (RESA) が確保されている空港の割合 R6 年度 44.4% → R12 年度 88.9% [全国指標] ・滑走路路上における航空機等の衝突事故件数 R6年 1 件 → R7年以降毎年 0 件
<ul style="list-style-type: none"> ・FAST TRAVEL の推進 	[全国指標] ・主要空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)の国際線におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場に係る待ち時間を令和元年度からそれぞれ半減、またはそれぞれ10分以下に短縮した空港 R6 年度 21% → 令和 12 年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ・我が国の経済成長・地域活性化に寄与するクルーズ船の受入環境整備 ・国際拠点空港等へのアクセス強化 	
(排他的経済水域の保全・利用の促進)	
<ul style="list-style-type: none"> ・特定離島における海岸の維持管理、輸送や補給等が可能な活動拠点の整備 	
(新技術の実装に対応した物流拠点の整備)	
<ul style="list-style-type: none"> ・社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装を見据えた物流拠点の整備 ・産地と港湾が連携した農林水産物・食品の更なる輸出促進による国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化 	
<ul style="list-style-type: none"> ・「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現 	[KPI-87] [全国指標] ・「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入ターミナル数 R5 年度 4 → 令和 12 年度 15
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・横浜港南本牧ふ頭地区において、大水深岸壁の整備に取り組んだ結果、コンテナ船の大型化に対応できるようになったことで、コンテナ貨物量の増加に寄与し、地域経済の活性化が実現した。今後も横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業等に取り組むことにより、我が国における基幹航路の維持・拡大に寄与する。 ・扇島地区臨港道路整備事業に取り組むことで、バースと幹線道路をつなぐアクセス道路等の整備により島内の道路ネットワークが形成され、カーボンニュートラルに資する水素等供給拠点や港湾物流拠点等の形成が期待される。今後も、アクセス道路等の整備に取り組むことにより、カーボンニュートラルエネルギーの供給拠点形成やロジスティクス機能の強化を実現する。(川崎市) 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> ・道路に設置されたライブカメラの画像を AI で解析し、リアルタイムで渋滞情報を発信することで、市街地を通過する交通の適切な迂回を促し、渋滞対策を推進している。(群馬県) ・扇島地区臨港道路整備事業の実施にあたっては、関係企業との役割分担及び費用分担を定め、大規模土地利用転換に向けて連携して施設整備に取り組んでいる。(川崎市) 	

小目標Ⅱ-2: 経済安全保障上に資する企業立地に向けた基盤整備とインフラのセキュリティ強化

重点施策	指標
(地域経済を支える産業立地の促進)	
・地域経済の活性化に向けた産業立地の促進【再掲】	
(インフラのセキュリティ強化)	
・国土交通分野におけるサイバーセキュリティ対策の強化	[KPI-42] ・国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT 障害発生件数(サイバー攻撃に起因するものに限る。) R6 年度 0 件 → 毎年度 0 件
・港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化	[KPI-43] [全国指標] ・システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合 令和 5 年度 0% → 毎年度 100%
期待されるストック効果	
・横浜、八王子、川越、つくば、成田、木更津等の都心から 40~60km の郊外部に整備中である圏央道が順次開通し、高速道路が連結されることで、効率的な物流ネットワークが形成され、基準地価格(工業地)の上昇及び大型マルチテナント型物流施設の立地に寄与している。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・扇島地区臨港道路整備事業の実施にあたっては、関係企業との役割分担及び費用分担を定め、大規模土地利用転換に向けて連携して施設整備に取り組んでいる。(川崎市)	

小目標Ⅱ-3: 民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備

重点施策	指標
(国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備)	
・大都市の国際競争力強化のための基盤整備	[KPI-44] [全国指標] ・国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市の主要地区の地価の増加割合(令和6年度比) R6 年度 0 → R12 年度 0 以上
・都市再生緊急整備地域等における都市開発事業への支援等を通じた公共的価値も生み出す都市再生	[全国指標] ・都市再生緊急整備地域(特定都市再生緊急整備地域を含む)において、都市開発事業により整備される公共施設の用に供される土地の面積 R2~R6 年度 80ha → R7~R11 年度 80ha
期待されるストック効果	
・品川駅周辺地域では、新たな国際交流拠点の形成に向けて、道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」を目指し、交通流の円滑化、歩行者の移動時間の短縮、地域経済の活性化、防災機能の向上、新たな技術・サービスの発展等の効果が期待されている。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・品川駅周辺地域では、新たな国際交流拠点の形成に向けて、道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備について、官民連携など、駅周辺の多くの関係者と連携しながら、事業を推進している。	

小目標Ⅱ-4: インフラ産業の成長力強化

重点施策	指標
(PPP/PFIによる民間ビジネスの創出)	
・PPP/PFI等の官民連携の推進	[KPI-45]【再掲】 [全国指標] ・PPP/PFIの事業規模 R4年度～R5年度 累計 8.4兆円 → 令和4年度～令和13年度 累積 30兆円
期待されるストック効果	
・地域における課題解決や公的支出削減を図るためには、地域性を踏まえつつ、不足している部分を補完する観点から、都県域を超えた広域の産官学金のネットワークの構築や連携強化が必要であるため、関東地方ブロックプラットフォームを活用することで、PPP/PFI事業の機運醸成・案件形成の一層の促進が期待される。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・下水道分野における官民連携に関する取組については、民間事業者が保有する下水道運営のノウハウを最大限活用し、持続可能な下水道運営を目指す新たな官民連携方式である「ウォーターPPP」を導入することを推進している。(山梨県)	

小目標Ⅱ-5: インフラ分野の新技术を活用して経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入

重点施策	指標
(経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入)	
・リニア中央新幹線の整備の促進	
・自動物流道路の構築	
・自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間)	
・空飛ぶクルマの社会実装に向けた制度整備、離着陸場等の環境整備の推進	
・カーボンニュートラルポート形成の推進	[KPI-46] [全国指標] ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数 令和6年度 44港湾 → 令和12年度 100港湾
期待されるストック効果	
・栃木県では無人自動運転移動サービスの導入に向け、これまで9市町で実証実験を実施し、社会受容性の向上を図るとともに、公共交通機関への自動運転システム導入に向けた課題の整理・ノウハウの蓄積を行った。今後は、新たに自動運転移動サービスの導入に取り組む市町や交通事業者に対する導入計画の検討や推進体制の構築を支援することにより、県内の路線バスにおけるL4自動運転実装を実現し、持続可能な公共交通サービスの確保・充実を図る。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・国管理河川の排水機場の遠隔操作化の整備及び国管理河川における小規模な樋門等の無動力化整備の実施にあたっては、新技术・デジタル技術を積極的に活用し、利便性の高いインフラ整備やインフラ整備における生産性の向上につなげていく。	

小目標Ⅱ-6: 巨大災害に対応した「事前防災」の加速化・深化

重点施策	指標
(水害対策)	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	[KPI-47] ・気候変動の影響を考慮した河川整備計画へ変更した割合(国管理河川) R5年度 8%→R12年度 69%

	<p>[KPI-48]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した国管理河川の整備完了率 R5年度 33% → R12年度 40%
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・気候変動を踏まえた洪水により生じる国管理河川における床上浸水家屋(約670万戸)の解消率 R5年度 20% → R12年度 39%
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した都道府県管理河川(約53万m²・km)の整備完了率 R6年度 21% → R12年度 28%
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定都市河川の指定河川数 R6年度 397河川 → R12年度 551河川
	<p>[KPI-49]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浸水実績地区等における下水道による気候変動の影響を踏まえた浸水対策完了率 R5年度 2% → R12年度 11%
	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水実績地区等における下水道による浸水対策完了率 R5年度 67% → R12年度 80%
・グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約100都市(令和4年度末時点))における取組完了率 R4年度 11% → R12年度 70%
・浄水場の浸水対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場のうち、浸水想定区域内にある施設の浸水災害対策完了率 R4年度 39% → R12年度 74%
・高台まちづくり(高規格堤防)の推進	
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進	
(土砂災害対策)	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	<p>[KPI-50]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり等と一体となった砂防関係施設の整備完了率 R5年度 28% → R12年度 38%
・気候変動の影響により頻発する土砂・洪水氾濫対策の計画的推進	
(津波、高潮・高波対策)	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	<ul style="list-style-type: none"> ・気候変動を踏まえた高潮・津波に対応(必要な堤防高を確保)した海岸堤防等の整備完了率 R5年度 56% → R12年度 63%
・水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化、効果的な管理運用の推進	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等(約14,000施設)の安全な閉鎖体制の確保率【再掲】 R5年度 85% → R12年度 91%
・「協働防護」による港湾における気候変動適応	<p>[KPI-57]</p> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国63港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期

	に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合 R6年度 0% → R12年度 11%
(耐震化等の地震対策)	
・大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策	[全国指標] ・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防等(約830km)の地震・津波対策の対策完了率 R5年度 83% → R12年度 87%
	・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における水門・樋門等の地震・津波対策の対策完了率 R5年度 63% → R12年度 78%
	[全国指標] ・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等におけるダム等管理設備(約1,600か所)の耐震整備完了率 R5年度 82% → R12年度 86%
	[全国指標] ・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等(延長約3,500km)の耐震対策の完了率 R5年度 65% → R12年度 69%
・道路橋梁等の耐震機能強化	[KPI-52] [全国指標] ・緊急輸送道路(約110,000km)上の橋梁(約65,000橋(令和5年度末時点))の耐震化率 R5年度 82% → R12年度 88%
・滑走路等の耐震対策	[全国指標] ・航空ネットワークの拠点となる空港(23空港)における滑走路等の耐震対策の完了率 R6年度 61% → R12年度 65%
・人口・資産集積地区における下水道施設の耐水化の推進	・人口・資産集積地区(市街化区域・DID(人口集中地区)等)からの排水を受け持つ下水処理場等における水害時の揚水機能確保完了率 R5年度 14% → R12年度 78%
・給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設に接続する上下水道管路の一体的な耐震化等の推進	[KPI-51] ・給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合 R5年度 18% → R12年度 37%
・下水道における急所施設の耐震化の推進	・下水道の急所施設である下水道管路の耐震化完了率 R5年度 72% → R12年度 82%
	・下水道の急所施設である下水処理場の耐震化完了率 R5年度 48% → R12年度 63%
	・下水道の急所施設であるポンプ場の耐震化完了率 R5年度 44% → R12年度 65%
・水道における急所施設の耐震化の推進	・水道の急所施設である導水管・送水管の耐震化完了率 R5年度 49% → R12年度 62%
	・水道の急所施設である取水施設の耐震化完了率

	R5年度 62% → R12年度 77%
	・水道の急所施設である浄水施設の耐震化完了率 R5年度 41% → R12年度 76%
	・水道の急所施設である配水池の耐震化完了率 R5年度 71% → R12年度 87%
・浄水場の停電対策の推進	・2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場の停電対策完了率 R4年度 77% → R12年度 100%
・水道事業者等における危機管理マニュアルの策定の推進	・上水道事業者及び水道用水供給事業者における危機管理マニュアルの策定率 R5年度 82% → R12年度 100%
・住宅・建築物の耐震化	[全国指標] (参考) ・居住世帯のある住宅のストック総数のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震性が確保されているものの割合(住宅の耐震化率) R5年 90% → R12年 95%
	[全国指標] (参考) ・耐震診断が義務付けられた、病院、店舗、旅館等の不特定多数の者等が利用する大規模建築物等(11,464棟(令和5年度末時点))のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合 R5年 92.9% → R12年 耐震性が不十分なものをおおむね解消
	[全国指標] (参考) ・緊急輸送道路の一部等(約9,000km)の沿道建築物で、耐震診断が義務付けられたもの(7,291棟(令和6年4月1日時点))のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合 R5年 43.6% → R12年 60%
(火山噴火対策)	
・火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づく対策の推進	[全国指標] ・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域が指定された火山(50火山)のうち、火山噴火緊急減災対策砂防計画の実行性を高めるための改定を行った火山の割合: R7年度 28% → R12年度 54%
・河川情報等の充実【再掲】	[全国指標】【再掲】 ・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域に指定された火山(50火山)における土砂災害対策ナビゲーションシステムの構築完了率 R6年度 0% → R12年度 34%
(豪雪対策)	
・道路の雪寒対策等	[全国指標] ・雪寒指定道路(直轄区間約12,000km)のうち交通障害が発生する危険性の高い箇所における雪寒対策必要箇所(約940か所(令和5年度末時点))の整備完了率 R5年度 0% → R12年度 24%
(災害に強いまちづくり・地域づくり)	
・災害に強い市街地形成に関する対策	[全国指標]

	<ul style="list-style-type: none"> ・災害に強い市街地形成に関する対策を優先的に必要とする地域(569市区町村(令和5年度時点))のうち、対策(津波避難タワー等の整備、不燃化促進、緊急車両アクセス向上、防災機能強化等)が概成した割合 <p style="text-align: right;">R5年度 9% → R12年度 45%</p>
・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生安全確保計画の策定率 <p style="text-align: right;">R5年度 40% → R12年度 60%</p>
・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査	<p>[全国指標] (参考¹⁹)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調査対象地域(全国 287,966km²)における地籍調査の完了率 <p style="text-align: right;">R6年度 53% → R11年度 57%</p>
	<p>[全国指標] (参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域: 188,694 km²)における地籍調査の完了率 <p style="text-align: right;">R6年度 81% → R11年度 87%</p>
・復興事前準備の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震対策が必要な市区町村(日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域、首都直下地震緊急対策区域及び南海トラフ地震防災対策推進地域の市区町村)における事前復興まちづくり計画等の策定完了率 <p style="text-align: right;">R6年度 2.3% → R12年度 9%</p>
・地下街の防災対策の推進	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下街等防災推進計画に基づく耐震対策(全国77か所(令和5年度末時点))が完了した地下街の割合 <p style="text-align: right;">R5年度 78% → R12年度 86%</p>
・密集市街地等の改善	<p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・著しく危険な密集市街地の面積の解消率 <p style="text-align: right;">R5年度 約84% → R12年度 100%</p>
・所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法における各種制度の普及啓発活動を通じた各市区町村への所有者不明土地対策計画策定の促進	
・地域の防災性向上に資する空き家等の除却や活用	<p>[全国指標] (参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国の空き家(住宅約900万戸(令和5年度時点)ほか建築物等)のうち、特に対応が必要な空き家(約20万物件)について、市区町村の取組(空家法²⁰に基づく助言・指導・勧告、任意の行政指導等)により対応(改修等による利活用、適切な管理、除却や修繕等)がなされた割合 <p style="text-align: right;">R5年度 40.1% → R12年度 100%</p>
・コンパクト・プラス・ネットワークの深化(「まちづくりの健康診断」による立地適正化計画の実効性向上等)	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画を策定した市町村数【再掲】 <p style="text-align: right;">R6年度 636都市 → R12年度 1000都市</p>
(防災拠点の強化)	
・避難地や救援・救護活動の拠点等となる防災公園	[KPI-53]

¹⁹ 地籍整備に関する指標については、国土調査事業十箇年計画において定めるものとしており、本重点計画では参考指標としている。

²⁰ 空家等対策の推進に関する特別措置法(平成26年法律第127号)

<p>の整備・機能強化の推進</p>	<p>[全国指標] ・広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約1,500か所)における災害時に活用可能な給水施設の確保率 R4年度 17% → R12年度 50%</p> <p>[全国指標] ・広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約1,500か所)における災害時に活用可能なトイレの確保率 R4年度 28% → R12年度 50%</p> <p>[全国指標] ・防災拠点や避難地等の確保を図るために整備が必要な防災公園(全国268か所)の対策(避難場所となる運動施設、支援部隊の活動拠点となる広場、災害応急対策に必要な備蓄倉庫・発電施設等の整備)完了率 R5年度 48% → R12年度 100%</p>
<p>・道路における防災拠点機能強化</p>	<p>[KPI-54] [全国指標] ・道の駅における防災対策(防災上の位置付け(地域防災計画への位置付け)がある道の駅(約450か所(令和5年度末時点))の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率 R5年度 55% → R12年度 68%</p>
<p>・災害応急対策の活動拠点となる官庁施設の防災拠点機能確保</p>	<p>・災害応急対策の活動拠点となる合同庁舎(全国214施設)のうち被災時の機能確保が必要な施設(全国88施設)における対策(電力確保のための改修、劣化箇所改修等)の完了率 R6年度 0% → R12年度 42%</p>
<p>・地域防災における空港の拠点化の推進</p>	<p>[全国指標] ・全国の空港(95空港)における他空港との連携を空港の業務継続計画(A2-BCP)等に位置付けている計画の策定完了率 R6年度 0% → R12年度 100%</p>
<p>(災害時に機能する陸海空のネットワーク構築)</p>	
<p>・高規格道路の未整備区間の早期整備【再掲】</p>	<p>[KPI-8] [全国指標] ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約20,000km)の未整備区間(約6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】 R5年度 6% → R12年度 19%</p>
<p>・高規格道路(有料)の暫定2車線区間における4車線化</p>	<p>[全国指標] ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間等(約1,100km(令和5年度末時点))の整備完了率 R5年度 0% → R12年度 14%</p>
<p>・防災性の向上の観点から無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進</p>	<p>[全国指標] ・電柱倒壊のリスクがある市街地等の第一次緊急輸送道路(約10,000km)における無電柱化整備完了率 R5年度 54% → R12年度 61%</p>
<p>・道路の法面・盛土の土砂災害防止対策</p>	<p>[全国指標] ・緊急輸送道路(約110,000km)の法面・盛土における対策必要箇所(約34,000か所(令和6年度末時点))の整備完了率</p>

	R5年度 67% → R12年度 76%
・渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策	[全国指標] ・緊急輸送道路(約110,000km)における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所(約1,700か所(令和5年度末時点))の整備完了率 R5年度 17% → R12年度 67%
・災害発生時において安全かつ円滑な交通を確保するための対策の推進	[全国指標] ・信号機電源付加装置の整備台数 R12年度末までに約1,500台
・空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策	[全国指標] ・航空ネットワークの拠点となる空港(23空港)における護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策の完了率 R6年度 48% → R12年度 91%
・空港無線施設等の電源設備等の浸水対策	[全国指標] ・全国の空港(95空港)における空港無線施設等(建物)の津波・高潮等の安全対策の完了率 R6年度 79% → R12年度 80%
・空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進	[全国指標] ・全国の空港(95空港)におけるターミナルビル吊り天井の安全対策の完了率 R6年度 74% → R12年度 92%
・空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進	[全国指標] ・全国の空港(95空港)におけるターミナルビルの電源設備の浸水対策(止水扉設置等)の完了率 R6年度 89% → R12年度 93%
・鉄道施設の耐震対策	[全国指標] ・首都直下地震又は南海トラフ地震により震度6強以上が想定される地域等の主要鉄道路線等の駅、高架橋等(約30,000か所)の耐震化率 R6年度 0% → R12年度 33%
	[全国指標] ・重い桁荷重を支えるラーメン橋台(約1,100か所)の耐震化率(新幹線鉄道以外) R5年度 26% → R9年度 100%
・鉄道施設の浸水対策	[KPI-55] [全国指標] ・既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等(約1,000か所)の浸水防止対策の完了率 R5年度 38% → R12年度 74%
・鉄道施設の豪雨対策	[全国指標] ・既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁(約380橋梁)の流失・傾斜対策の完了率 R5年度 35% → R12年度 80%
	[全国指標] ・既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面(約2,400か所)の崩壊防止対策の完了率 R5年度 29% → R12年度 66%
・事業間連携や鉄道災害調査隊の活用による早期災害復旧体制の構築	
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(高潮・高波対策)	[全国指標] ・全国の港湾(932港)のうち、高潮・高波対策(港湾

	計画等に基づく外郭施設等の防水・止水機能の強化、耐波性能の強化に資する改良等)を実施する必要がある施設延長(170km)の整備完了率 R5年度 42% → R12年度 48%
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(地震対策)	[KPI-56] [全国指標] ・全国の港湾(932港)のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク(港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設:464ネットワーク)の整備完了率 R5年度 35% → R12年度 43%
・港湾における走錨事故の防止等に関する対策	[全国指標] ・全国の港湾(932港)のうち、船舶の避泊水域を確保(港湾計画等に基づく船舶の避難に関連する外郭施設等の整備)する必要がある施設延長(60km)の整備完了率 R5年度 82% → R12年度 88%
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(埋塞対策)	[全国指標] ・全国の港湾及び開発保全航路(947か所)のうち、埋塞対策等(水域施設の埋没対策、海洋環境整備船等の船舶建造・修繕)を行う必要がある港湾及び開発保全航路(100か所)の整備完了率 R5年度 4% → R12年度 15%
・港湾における津波対策	[全国指標] ・全国の港湾(932港)のうち、津波対策(港湾計画等に基づく第一線防波堤の整備・粘り強い構造への改良、津波避難施設の整備)を緊急的に行う必要のある港湾(46港)の整備完了率 R5年度 35% → R12年度 59%
・海域における豪雨災害等による漂流物等への対応	[全国指標] ・海洋環境整備船等のうち、更新目安時期を超過していない船舶の割合 R7年度 80% → R12年度 93%
・プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善	
・大規模災害時における円滑な航路啓開・災害復旧等を可能とするため全国各地に作業船を保有できるような環境を整備	
・防災性に優れた業務継続地区の構築	[全国指標] ・令和17年度までに災害対応拠点を含む拠点地区で自立分散型面的エネルギーシステムによりエネルギー供給が開始されることが予測される地区数に対する進捗率 R5年度 41% → R12年度 73%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・首都直下地震に備え、都心に向けた八方向(東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道、アクアライン、横羽線)を優先啓開ルートに設定(八方向作戦)しており、首都圏三環状道路の整備により、リダンダンシー(交通ネットワークの多重化や迂回路の確保)が強化され、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能となる。 ・神奈川県では、都市化の進展が著しい地域を流れ、河道の拡幅が困難な都市河川が多いことから、河道の流量を低減し、下流の広い範囲で治水効果が得られる洪水調節施設の整備を重点的・集中的に進めており、これまでに5河川9箇所まで完成させている。令和6年8月の台風10号の際には、境川遊水地によって下流の水位を約1m低下させた他、5箇所の施設で洪水調節を行い、河川の氾濫防止に効果を発揮した。整備中の矢上川地下調節等の4河川4箇所に加え、今後も洪水調節施設の整備を推進することで、激甚化・頻発化する豪雨災害による被害の防止・軽減が期待される。 	

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

・令和5年6月の大雨(台風第2号)により甚大な浸水被害が発生した中川・綾瀬川流域の埼玉県下流部において、早期に内水被害の軽減を図るため、国・県・関係6市1町が連携し「中川・綾瀬川緊急流域治水プロジェクト」をとりまとめ、令和6年4月1日に公表した。プロジェクトでは概ね5か年での浸水被害の大幅な軽減を目指し、堤防整備や河道掘削などのハード対策に加え、ソフト対策として流域水害対策計画の策定などについても、一体的に取り組んでいる。

小目標Ⅱ-7:被災後の迅速な復旧・復興も見据え、あらゆる関係者の総力を結集した平時からの防災体制の強化

重点施策	指標
(災害リスク情報等の充実と活用による防災体制の構築)	
・水災害リスク情報の充実・活用	[KPI-58] [全国指標] ・土砂災害警戒区域(約699,100区域(令和5年度末時点))のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表が完了した区域の割合 R5年度 96% → R12年度 100%
	・洪水浸水想定区域が指定されている市区町村のうち、最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
	[全国指標] ・高潮浸水想定区域が指定されている市区町村(全国213市区町村(令和5年度末時点))のうち、最大クラスの高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
	[全国指標] ・津波災害警戒区域が指定されている市区町村(全国436市区町村(令和5年度末時点))のうち、最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
	[全国指標] ・土砂・流木の影響を受けると想定される河川(約50河川(令和7年度末時点想定))のうち、河川からの氾濫に係るハザードに土砂・流木の影響を見込んだハザード情報が示されている河川の割合 R6年度 0% → R12年度 40%
	・雨水出水浸水想定区域図が作成される市区町村のうち、最大クラスの内水に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
・気候変動等に対応した渇水対策及び災害時における用水供給の確保	・渇水対応タイムラインの作成を優先的に進める一級水系(3水系)のうち、作成・公表を完了した割合 R6年度 66% → R12年度 100%
・大規模盛土造成地等のリスク把握に関する対策	・大規模盛土造成地を有する市区町村における安全性把握調査完了率 R5年度 11.8% → R12年度 65.9% ・都県、指定都市、中核市における盛土規制法に基づく規制区域の指定完了率

	<p>R5年度 0% → R10年度 100%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・液状化の発生傾向が比較的強いエリアが含まれる市区町村におけるリスクコミュニケーションの充実に必要な液状化ハザードマップの作成完了率 <p>R6年度 25.6% → R12年度 35%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・液状化リスクマップによるリスク把握がなされ、関係者間での共有が図られた都道府県の割合 <p>R6年度 0/9 → R11年度 9/9</p>
・大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、直近3年間の港湾BCPに基づく訓練の実施割合 <p>R6年度 100% → R12年度 100%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画(港湾BCP)を改訂した港湾(重要港湾以上)の割合 <p>R6年度 0% → R12年度 100%</p>
・「協働防護」による港湾における気候変動適応【再掲】	<p>[KPI-57]【再掲】</p> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国63港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合 <p>R6年度 0% → R12年度 11%</p>
・道路啓開計画策定及び実効性の向上(災害に備えた関係機関との連携)	
・メディアとの連携による住民自らの的確な避難行動につながる災害情報提供の充実	
・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査【再掲】	<p>[全国指標]【再掲】</p> <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調査対象地域(全国287,966km²)における地籍調査の完了率 <p>R6年度 53% → R11年度 57%</p> <p>[全国指標]【再掲】</p> <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km²)における地籍調査の完了率 <p>R6年度 81% → R11年度 87%</p>
(TEC-FORCEの増強と多様な主体との連携強化)	
・TEC-FORCE等に係る機能強化による災害対応力の強化	<p>[KPI-59]</p> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・TEC-FORCE(対象隊員数:約8,900人)による被災状況把握等の高度化(DiMAPSを始めとした情報集約ツールの開発等)への対応(訓練・研修・講習の受講)完了率 <p>R5年度 16% → R12年度 100%</p> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模氾濫等に対応(高揚程化による機能強化)するための災害対策用車両(排水ポンプ車:約240台(令和6年度末時点))の整備完了率 <p>R6年度 75% → R12年度 83%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省の庁舎等の防災拠点(令和5年度末時点)のうち、信頼性の高いネットワーク(大容量化・冗長化した光ファイバ通信、多重無線通信等)を運用できる防災拠点の整備完了率

	R5年度 8% → R12年度 81%
・水防団の充実強化等による地域水防力の強化	[全国指標] ・目標指定団体数(全国150団体)に対する水防協力団体の指定割合 R5年度 41% → R12年度 100%
・ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築	[KPI-60] [全国指標] ・全国の市区町村と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率 R6年度 62% → R12年度 80%
(地域における平時からの防災力の強化)	
・地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用の推進	[全国指標] ・地域の実情に応じた公共又は民間の災害用井戸等の代替水源確保の取組を行っている市区町村の割合 R6年度 28% → R12年度 100%
(早期避難等を促すための防災情報の高度化)	
・防災気象情報等の高度化	[全国指標] ・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差) R2～R6年の平均値 178km → R8～R12年の平均値 100km
	[全国指標] ・次期静止気象衛星及び次々期静止気象衛星の整備(契約・基本設計審査・詳細設計審査・構成品製造完了・統合作業・打ち上げ・運用開始の7工程)の進捗率 R6年度 14% → R12年度 71%
	[全国指標] ・線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化(発生情報の早期提供に係る3工程、半日前予測の開始及び対象領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実施進捗率 R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)
	[全国指標] ・地震観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:663 か所)の完了率 R6年度 41% → R12年度 67%
	[全国指標] ・緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く(震度の誤差が震度階級で±2階級以下)提供した地域の割合 H28～R2年度の平均値 89.3% → R8～R12年度の平均値 92%
	[全国指標] ・津波に関する情報を迅速に提供(地震発生から3分以内に津波警報・注意報を発表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合 R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%
	[全国指標] ・火山観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:61 か所)の完了率 R6年度 11% → R12年度 52%
	[全国指標]

	<ul style="list-style-type: none"> 火山噴火に関する情報を的確に提供(噴火前に噴火警報を公表し、又は噴火発生から5分以内に噴火速報を公表)した割合 R2～R6年度の平均値 99.97% → R8～R12年度の平均値 99.98%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 市内の延焼リスク・避難困難リスクが高い地区をモデル地区として「さいたま市復興イメージトレーニング」を毎年開催してきた結果、地区の防災意識が向上し、3地区において「防災まちづくり方針」の策定が実現した。今後も、「さいたま市復興イメージトレーニング」を継続して開催することにより、更なる地区の防災力向上を実現する。(さいたま市) 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> 「さいたま市復興イメージトレーニング」の開催にあたっては、国・県・市の行政職員や電力やガス、水道などのインフラ事業者、大学の有識者や学生、地域住民など多様な関係者がワークショップを通じて意見交換を行うことで、地域防災力の向上を推進している。(さいたま市) 	

小目標Ⅱ-8:新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化

重点施策	指標
(新技術を活用したインフラ管理を含めた災害対策)	
<ul style="list-style-type: none"> 新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化 	[KPI-63] [全国指標] ・インフラDXネットワークを活用するシステム数の割合 R6年度 38% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 道路システムのDXによる道路管理及び情報収集等の体制強化対策 	[KPI-61] [全国指標] ・第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間のCCTVカメラ(約3,000か所)の設置完了率 R5年度 29% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 河川情報等の充実 	[全国指標] ・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域に指定された火山(50火山)における土砂災害対策ナビゲーションシステムの構築完了率 R6年度 0% → R12年度 34%
	[全国指標] ・国管理河川(約10,000km)において新技術(夜間の視認性を向上させたカメラ:約2,400か所)による河川流況等の観測、危機管理の高度化を実現した割合 R6年度 0% → R12年度 100%
	・国・水資源機構管理ダム等において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理の推進 	[KPI-80]【再掲】 [全国指標] ・国管理河川(約10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約10,000km)の完了率 R6年度 0% → R12年度 22%
<ul style="list-style-type: none"> 洪水予測の高度化 	
<ul style="list-style-type: none"> 砂防事業における高速通信技術等を活用した無人化施工等の現場実装の推進 	

<p>・高潮予測の高度化</p> <p>・港湾における災害情報収集等に関する対策</p>	<p>[KPI-62]</p> <p>[全国指標]</p> <p>・全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路(140か所)のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路(123か所)における整備完了率</p> <p>R6年度 9% → R12年度 39%</p>
<p>・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発</p>	<p>[全国指標]</p> <p>・港湾における気候変動対策や災害時の港湾施設の利用可否判断の高度化等に必要な技術基準類(高潮、高波及び津波の作用条件並びに岸壁、栈橋及び防波堤の性能照査方法に関する6項目)の策定完了率</p> <p>R6年度 0% → R12年度 67%</p>
<p>(早期避難等を促すための防災情報の高度化)</p>	
<p>・防災気象情報等の高度化【再掲】</p>	<p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差) R2～R6年の平均値 178km → R8～R12年の平均値 100km</p> <p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・次期静止気象衛星及び次々期静止気象衛星の整備(契約・基本設計審査・詳細設計審査・構成品製造完了・統合作業・打ち上げ・運用開始の7工程)の進捗率</p> <p>R6年度 14% → R12年度 71%</p> <p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化(発生情報の早期提供に係る3工程、半日前予測の開始及び対象領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実施進捗率</p> <p>R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)</p> <p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・地震観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:663 か所)の完了率</p> <p>R6年度 41% → R12年度 67%</p> <p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く(震度の誤差が震度階級で±2階級以下)提供した地域の割合</p> <p>H28～R2年度の平均値 89.3% → R8～R12年度の平均値 92%</p> <p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・津波に関する情報を迅速に提供(地震発生から3分以内に津波警報・注意報を発表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合</p> <p>R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%</p> <p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・火山観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:61 か所)の完了率</p>

	R6年度 11% → R12年度 52%
	[全国指標]【再掲】 ・火山噴火に関する情報を的確に提供(噴火前に噴火警報を発表し、又は噴火発生から5分以内に噴火速報を発表)した割合 R2～R6年度の平均値 99.97% → R8～R12年度の平均値 99.98%
・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査	[全国指標] ・(参考)調査対象地域(全国287,966km ²)における地籍調査の完了率【再掲】 R6年度 53% → R11年度 57%
	[全国指標] ・(参考)優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域: 188,694km ²)における地籍調査の完了率【再掲】 R6年度 81% → R11年度 87%
・地理空間情報を活用しながら不動産ID、建築BIM、PLATEAUの取組を一体的に進める「建築・都市のDX」の推進	[KPI-92] [全国指標] ・<PLATEAU>3D都市モデルの整備都市数 R6年度 250都市 → R9年度 500都市
期待されるストック効果	
・港湾に関する維持管理情報、整備情報、防災情報、施設・土地利用情報等の様々なインフラ情報を一元化するサイバーポートの構築・活用により、港湾施設の適切な維持管理の実施、災害時の迅速な復旧、政策の企画立案や民間の技術開発の促進が期待される。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・災害対応時において広範囲で排水活動する排水ポンプ車の稼働状況は、これまで1台毎に確認を行っていたが、状態監視システムを活用することで、一元的(複数台)に運転・停止などの動作状況の確認を行っている。	

重点目標Ⅲ インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

小目標Ⅲ－1: 運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備

重点施策	指標
(脱炭素化の推進)	
・より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進	[全国指標] ・信号機の改良等によるCO ₂ の排出抑止量 R12年度末までに約18,000トンCO ₂ /年
・踏切遮断による渋滞損失時間を削減するため、開かずの踏切等を解消する対策を推進	・踏切遮断による損失時間 R5年度 36万人・時/日 → R12年度 35万人・時/日
・道路分野におけるカーボンニュートラルの推進	[KPI-66] ・道路照明のLED化率 ※国直轄 R5年度 30.2% → R12年度 100% [KPI-67] ・道路関係車両の電動化率 ※国直轄 R5年度 10% → R12年度 100% [KPI-68] ・再生可能エネルギー活用(電力調達割合) R5年度 15.3% → R12年度 60%
・水道分野における脱炭素化の推進	・水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4年度 6.4万t-CO ₂ → R12年度 7.9万t-CO ₂
・下水道分野における脱炭素化の推進	・下水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4年度 38.9万t-CO ₂ → R12年度 105万t-CO ₂
・カーボンニュートラルポート形成の推進	[KPI-46]【再掲】 [全国指標] ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数 令和6年度 44港湾 → 令和12年度 100港湾
・航空の脱炭素化	-
・鉄道ネットワーク全体の脱炭素化	[全国指標] ・エネルギーの使用に係る原単位の改善率 R5年度 88.1% → R12年度 84.3%
・物流の脱炭素化の推進	[全国指標] ・鉄道による貨物輸送トンキロ R6年度 164億トンキロ → R12年度 221億トンキロ [全国指標] ・海運による貨物輸送トンキロ R5年度 371億トンキロ → R12年度 410.4億トンキロ
・物流施設の脱炭素化の推進	[全国指標] ・脱炭素化された物流施設の数 R6年度 35施設 → R12年度 200施設
・スマートシティの社会実装の推進	[KPI-64] [全国指標] ・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数 R5年度末 141地域 → 毎年度増加
・まちづくりGXの推進	[KPI-70] [全国指標] ・計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量

	R7年度 0トンCO ₂ → R12年度 620万トンCO ₂
	[KPI-71]【再掲】 [全国指標] ・都市域における水と緑の公的空間確保量 R5年度 14.2 m ² /人 → R12年度末 15.2 m ² /人
・都市におけるグリーンインフラの取組の推進	[全国指標] ・緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合 R5年度 25% → R12年度 40%
・地域の産業振興等と連携した新モダリティの強力な促進	
期待されるストック効果	
・扇島地区臨港道路整備事業に取り組むことで、バースと幹線道路をつなぐアクセス道路等の整備により島内の道路ネットワークが形成され、カーボンニュートラルに資する水素等供給拠点や港湾物流拠点等の形成が期待される。今後も、アクセス道路等の整備に取り組むことにより、カーボンニュートラルエネルギーの供給拠点形成やロジスティクス機能の強化を実現する。(川崎市)	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・カーボンニュートラルポートの形成にあたり、港湾における脱炭素化の取組は多岐にわたる官民の主体が関係することから、その実効性を高めるために、関東地方整備局管内の各港湾において、官民の関係者が参加する「港湾脱炭素化推進協議会」を開催し、同協議会における検討を踏まえ、「港湾脱炭素化推進計画」を作成し、各関係者が同計画に基づいてそれぞれの取組を進める体制を構築している。	

小目標Ⅲ-2: インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大

重点施策	指標
(再生エネルギー拡大に向けた環境整備)	
・洋上風力発電の導入促進	
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進【再掲】	
・健全な水循環の維持又は回復に向けた取組の推進	
・官庁施設への太陽光発電の導入推進	[全国指標] ・新築した合同庁舎の太陽光発電設置率 R6年度 100% → R12年度 100%
・多様なインフラ空間等における太陽光発電の導入促進	
・ペロブスカイト太陽電池の導入検討	
・治水機能の強化と水力発電の促進を両立するハイブリッドダムの取組の推進	
期待されるストック効果	
・洋上風力発電のメンテナンス等で利用が見込まれる名洗港の整備により地元企業が参入し、地域経済の活性化が見込まれることや海に風車が立ち並ぶ景観を新たな観光スポットとする観光振興につながる。(千葉県)	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・群馬県が管理するウダラ沢砂防堰堤では、嬭恋村と民間企業が連携して小水力発電事業を実施している。既存インフラのストックを最大限に活かし、インフラ管理者としてこうした取り組みを支援することで、官民連携による再生可能エネルギーの利活用を推進する。	

小目標Ⅲ-3: インフラのライフサイクル全体での脱炭素化

重点施策	指標
(建設施工段階における脱炭素化の推進)	
・建設施工分野の脱炭素化の促進	[KPI-65] [全国指標]

	<ul style="list-style-type: none"> 燃費基準達成建設機械の普及率 <ul style="list-style-type: none"> ①油圧ショベル R5年度 48% → R12年度 82.3% ②ホイールローダ R5年度 14% → R12年度 60.7% ③ブルドーザ R5年度 33% → R12年度 49.3% [全国指標] 燃費性能の優れた建設機械の普及による CO₂排出削減量 <ul style="list-style-type: none"> ①油圧ショベル R5年度 18.9 万 t-CO₂ → R12年度 38.2 万 t-CO₂ ②ホイールローダ R5年度 1.3 万 t-CO₂ → R12年度 7.2 万 t-CO₂ ③ブルドーザ R5年度 0.8 万 t-CO₂ → R12年度 1.5 万 t-CO₂
(道路分野における脱炭素化の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 道路分野におけるカーボンニュートラルの推進【再掲】 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-66]【再掲】 道路照明の LED 化率 ※国直轄 R5年度 30.2% → R12年度 100%
	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-67]【再掲】 道路関係車両の電動車化率 ※国直轄 R5年度 10% → R12年度 100%
	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-68]【再掲】 再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄 R5年度 15.3% → R12年度 60%
(住宅・建築物における脱炭素化の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 官庁施設における環境負荷低減への配慮 	<ul style="list-style-type: none"> [全国指標] 新築する官庁施設のうち、当該年度に設計が完了したものの BEI 値の平均 R6年度 0.57 → R12年度 0.5 以下
<ul style="list-style-type: none"> 官庁施設における木材利用の推進及び木材利用に関する技術基準の整備・普及 	<ul style="list-style-type: none"> [全国指標] 都市(まち)の木造化推進法に基づく基本方針において積極的に木造化を促進するとされた官庁施設で、木造化されたものの割合(木造化率) R4年度 100% → R12年度 100%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> CN地域モデル処理場計画に登録されている「千葉市南部浄化センターCN地域モデル処理場計画」の一部である南部浄化センター下水汚泥固形燃料化事業により、年間約4千トンの温室効果ガスを削減できる。(千葉市) 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> 従来汚泥焼却灰として処分していたものを燃料化物として売却することで、資源循環社会の実現に貢献するとともに、維持管理費を抑制し、下水道事業の経営改善を図る。(千葉市) 	

小目標Ⅲ-4:流域治水におけるグリーンインフラの活用推進

重点施策	指標
(流域治水におけるグリーンインフラの活用)	
<ul style="list-style-type: none"> あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出【再掲】 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-69]【再掲】 [全国指標] 流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数

・グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進	R5年度 523 団体 → R12年度 600 団体 [全国指標] ・緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約 100 都市(令和4年度末時点))における取組完了率 R4年度 11% → R12年度 70%
期待されるストック効果	
・流域のあらゆる関係者の共通認識を醸成した上で、流域の多様な主体同士が交流・連携し、豊かな水環境の創出や利活用、流域治水にも資するグリーンインフラの取組を進めること等により、流域環境の魅力や価値の向上を図る。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・グリーン社会の実現に向け、関東地方においては、多様な主体が協働・連携し、コウノトリ・トキを指標とした河川及び周辺地域における水辺環境の保全・再生の推進と、にぎわいのある地域振興・経済活性化に取り組む「関東エコロジカル・ネットワーク」を推進していく。また、流域環境の保全・創出、地域の魅力や生活の質の向上にむけ、河川空間における自然が有する多様な機能を活用し、人と自然が共生する社会づくりを、官民等の連携・協働のもと、推進していく。	

小目標Ⅲ－5：都市・地域における人と自然の良好な関係の再構築

重点施策	指標
(水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用)	
・まちづくりGXの推進【再掲】	[KPI-70]【再掲】 [全国指標] ・計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量 R7年度 0トンCO ₂ → R12年度 620万トンCO ₂ [KPI-71]【再掲】 [全国指標] ・都市域における水と緑の公的空間確保量 R5年度 14.2 m ² /人 → R12年度末 15.2 m ² /人
・都市におけるグリーンインフラの取組の推進【再掲】	[全国指標]【再掲】 ・緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合 R5年度 25% → R12年度 40%
・河川全体の自然の営みを視野に入れた多自然川づくりの推進	[KPI-72] ・河川整備計画(国管理河川)のうち、河川環境の定量的な目標を位置付けた河川整備計画の割合 R6年度 0% → R12年度 54%
・良好な水環境創出による高度処理実施の推進	・良好な水環境創出のための高度処理実施率 R5年度 70% → R12年度 74.4%
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進【再掲】	
・道路分野におけるネイチャーポジティブの推進	
・ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・治水対策と同様に河川環境についても目標を明確にするため「生物の生息・生育・繁殖の場」を河川環境の目標として設定し、関係者が共通認識のもとで取り組みを展開することにより、多様な動植物の良好な生息・生育・繁殖環境の保全・創出を実現する。 ・さいたま市では、見沼区染谷・加田屋地区において、首都近郊に残された数少ない大規模緑地空間である見沼田圃の保全・活用・創造を図るため、自然環境に配慮した、公園及び緑地の整備を推進している。染谷地区では、斜面林を生かした公園及び緑地整備を行い、斜面林として保全するエリアと、園路を設け利用者が散策できるエリアに分け、良好な生態系の保全とレクリエーション機能を統合する取組。また、加田屋地区では、公園内にビオトープを整備し、水辺空間を創出するとともに、公園周辺における遊休農地の減少を目的とし、営農企業と遊休農地の所有者とのマッチングを進めることによる地域農業の活性化への取組。これらの整備や取組により、見沼田圃の豊かな自然環境、農業環境を保全し、利用者が享受できる 	

効果に寄与し、人・農・自然が織りなす地域活性化の拠点としての整備が期待されている。
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組
<ul style="list-style-type: none"> ・ 河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観の保全・創出(多自然川づくり)を推進する。なお、河川整備計画の変更にあたっては、関係機関や専門家、市民団体等の意見を聞き、良好な生態系を実現する河川環境の定量目標の設定を推進していく。 ・ 計画案の策定では、事業地内及びその周辺を対象に環境調査を実施し、事業活動による生物多様性に及ぼす影響を把握することで、当地区の特徴である「斜面林」と「水辺空間」の連携による生態系のネットワークの維持を図った。検討にあたっては、有識者へのヒアリングや NPO 法人等の環境保護団体と現地立会を複数回行い、生態系への配慮方針を策定した。また、生態系への影響を考慮した自然環境の保護機能と、公園及び緑地としてのレクリエーション機能との両立を図るため、主な利用者に対して公園施設や児童遊具などのアンケートによる意向調査を実施し選定を行った。また、営農企業と遊休農地の所有者とのマッチングにより、遊休農地の再活用の取組や公園等整備後の維持管理内容について環境保護団体と意見交換を行うなど、多様な関係者と連携を図りながら事業を進めている。(さいたま市)

小目標Ⅲ－6: グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成

重点施策	指標
(官民連携等によるグリーンインフラの利活用の促進)	
・官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進	[KPI-73] ・グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している地方公共団体における取組完了率 R4年度 50% → R12年度 100%
・2027年国際園芸博覧会(GREEN×EXPO 2027)の準備及び運営に関する取組の推進	[全国指標] ・2027年国際園芸博覧会への参加者数 R9年度 1,500万人
期待されるストック効果	
・2027年国際園芸博覧会(GREEN×EXPO 2027)等を通じて、グリーンインフラの実装に取り組み、効果を幅広く発信することにより、官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用促進が期待できる。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・グリーンインフラプラットフォームは、多様な主体の積極的な参画及び官民連携により、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用したグリーンインフラを推進し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりにつなげることを目的に設立し、国、地方公共団体、民間企業、大学・研究機関など、多様な主体が参画している。	

小目標Ⅲ－7: 建設リサイクルの高度化

重点施策
(建設リサイクルの高度化)
・建設廃棄物のリサイクル推進及び建設発生土の有効利用促進
・公共工事における環境物品等の促進
期待されるストック効果
・関東地方では、建設副産物のリサイクル推進や建設発生土の有効利用等に取り組んでおり、建設廃棄物全体の高い再資源化率が実現するとともに、循環型社会の形成に向けた仕組みづくりが進められている。今後も、建設発生土のトレーサビリティ強化や再生資材の利用拡大、建設混合廃棄物の現場分別の徹底等、建設リサイクルの質の向上に取り組む。
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組
・建設副産物のリサイクルの推進にあたっては、関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会のメンバーを始め多くの関係者が連携して、建設副産物の発生・処理・利用実態の把握や、発生量の低減、再生資材の利用拡大に向けた検討などを推進している。これにより、都市由来の発生資源循環による地域循環共生圏の実現に向けた取り組みが進められている。

小目標Ⅲ－8：上下水道資源の最大限の有効利用

重点施策	指標
(質の高いインフラシステム利用の促進)	
・下水汚泥資源の肥料利用の推進	[KPI-74] [全国指標] ・下水汚泥肥料利用率 R5年度 15% → R12年度 30%
・水道事業における浄水発生土の有効利用推進	
期待されるストック効果	
・千葉県南部浄化センターにおいて、老朽化した焼却炉の代替施設として汚泥固形燃料化施設を整備し、下水汚泥から燃料化物を製造し、外部施設において活用することで、下水汚泥資源の有効利用を図る。(千葉県)	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・従来汚泥焼却灰として処分していたものを燃料化物として売却することで、資源循環社会の実現に貢献するとともに、維持管理費を抑制し、下水道事業の経営改善を図る。(千葉県)	

小目標Ⅲ－9：港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化

重点施策	指標
(広域的な資源循環ネットワークの強化)	
・港湾を核とする物流システムの構築による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進	[KPI-75] ・日本の港湾におけるサーキュラーエコノミーポートの選定数 R6年度 0港 → R12年度 3港以上
・廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	[KPI-76] [全国指標] ・廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 R5年度 7年 → R12年度 7年
期待されるストック効果	
<p>・新海面処分場の廃棄物埋立護岸は、AからGまでの7ブロックに分割し、廃棄物等の埋立処分計画等を基に段階的に整備を進めることとしている。護岸整備のほか、新海面処分場をできるだけ長期間使用するため、廃棄物等の減量・資源化はもとより、海底地盤を掘り下げる深掘及びしゅんせつ土を脱水・改良などにより減量化する延命化対策も推進している。</p> <p>・東京港の新海面処分場整備による廃棄物等の適正な最終処分を行うことは、快適な都民生活や都市の継続的な発展を支えるなど、大きなストック効果を発現する。</p>	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<p>・東京の都市機能の維持発展のためには、廃棄物等を処理する埋立処分場を確保していくことが必要不可欠である。しかしながら、新海面処分場の後、東京港内に新たな埋立処分場を確保することは極めて困難であることから、現在の埋立処分場をできるだけ長期間にわたって使用することが強く求められている。</p> <p>・東京都では、埋立処分場の延命化を目的として、埋立廃棄物等の種類、量、期間などを定めた計画を策定してきた。平成10年5月に「廃棄物等の埋立処分計画」を策定し、以降、おおむね5年ごとに見直すこととし、現在に至っている。</p>	

重点目標Ⅳ 戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

小目標Ⅳ－1：広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化

重点施策	指標
(広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理)	
<ul style="list-style-type: none"> ・地域インフラ群再生戦略マネジメント等 	[KPI-23]【再掲】 ・関東ブロックの市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合 <div style="text-align: right;">R7年度 67% → R12年度 100%</div>
期待されるストック効果	
・インフラメンテナンス市区町村長会議関東ブロック会議において、地域インフラ群再生戦略マネジメントに関する全国の動向や最新情報等の共有を行っている。今後も継続的に行うとともに、市区町村長会議関東ブロックの参画を推進することで、戦略的なインフラ管理が関東ブロック内でも水平展開されていくことが期待される。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・インフラメンテナンス市区町村長会議関東ブロック会議においては、自治体のほか、関東地方整備局、関東フォーラムなど多様な主体が協力・連携し、新技術導入の支援等、自治体のインフラメンテナンスの課題解決に向けて取り組んでいる。	

小目標Ⅳ－2：複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進

重点施策	指標
(インフラメンテナンスを効果的に行う体制構築の促進)	
<ul style="list-style-type: none"> ・インフラメンテナンス国民会議等の活性化【再掲】 	[KPI-77]【再掲】 ・関東ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数 <div style="text-align: right;">R6年度 38団体 → R12年度 105団体</div>
<ul style="list-style-type: none"> ・インフラの適正な管理に向けた体制構築に遅れがみられる地方公共団体に対する国の伴走支援 	
(各インフラ分野における官民連携に関する取組の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> ・PPP/PFI等の官民連携の推進【再掲】 	[KPI-45]【再掲】 [全国指標] ・PPP/PFIの事業規模 <div style="text-align: right;">令和4～R5年度 累計8.4兆円 → 令和4～令和13年度 累積30兆円</div>
<ul style="list-style-type: none"> ・水道分野のウォーターPPP推進 	[KPI-78] [全国指標] ・水道分野のウォーターPPP具体化件数 <div style="text-align: right;">令和6年度 8件 → 令和13年度までに100件の具体化</div>
<ul style="list-style-type: none"> ・下水道分野のウォーターPPP推進 	[KPI-79] [全国指標] ・下水道分野のウォーターPPP具体化件数 <div style="text-align: right;">令和6年度12件 → 令和13年度までに100件の具体化</div>
<ul style="list-style-type: none"> ・先導的なPPP等の取組事例の創出・横展開 ・官民の連携・協働体制の関東ブロックでの構築、PPPに取り組む民間事業者との連携強化 ・入札契約等の制度改善の推進 ・国公有財産の最適利用に係る協議会等における国・地方公共団体等の連携の強化 ・国公有財産の戦略的マネジメントに資する地域の拠点となる官庁施設整備の推進 	
期待されるストック効果	

・インフラメンテナンス市区町村長会議関東ブロック会議において、市区町村長同士の意見交換による知見や知識の向上、トップダウンによるインフラメンテナンスの強力な推進、社会に対するインフラメンテナンスの必要性の啓発を行っている。近年、市区町村長会議の関東ブロック参画者数は倍増(R7/R6 比)しており、より一層の自治体間の連携・協働体制の構築・充実強化が期待される。

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

・インフラメンテナンス市区町村長会議関東ブロック会議においては、自治体のほか、関東地方整備局、関東フォーラムなど多様な主体が協力・連携し、新技術導入の支援等、自治体のインフラメンテナンスの課題解決に向けて取り組んでいる。

小目標Ⅳ-3: インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用

重点施策	指標
(インフラメンテナンスにおける新技術の導入・普及の促進)	
<p>・新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進</p>	<p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・道路:点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数 R5年度 654 団体 → R12年度 1200 団体</p> <p>[KPI-80]【再掲】</p> <p>[全国指標]</p> <p>・河川:国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率 R6年度 0% → R12年度 22%</p> <p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・ダム:ダム堤体等の維持管理等における新技術等を活用した国・水資源機構管理ダムの割合 ※ただし、現場条件等により新技術等の活用がなされないダムは除く R6年度 74% → R12年度 100%</p> <p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・砂防:砂防関係施設における「UAV 目視外(レベル3)飛行」の活用による自動点検体制構築率 R6年度 0% → R12年度 100%</p> <p>[全国指標]【再掲】</p> <p>・海岸:海岸堤防等の点検・診断等に新技術を活用した海岸の割合 R5年度 61% → R12年度 100%</p> <p>[KPI-15]【再掲】</p> <p>・水道:水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)の導入している事業者の割合 R6年度 42% → R9年度 100%</p> <p>[KPI-16]【再掲】</p> <p>・下水道:下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合 R6年度 24% → R9年度 100%</p> <p>・港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合【再掲】 R6年度 0% → R12年度 100%</p> <p>[全国指標]【再掲】</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・空港:空港舗装の点検・診断などの業務において、MMSを導入している空港の割合 R6年度 19% → R12年度 50% <p>[全国指標]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公園:新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化に取り組む公園管理者数 R7年度 77 管理者 → R12年度末 150 管理者 <p>[全国指標]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官庁施設:庁舎等の維持管理に資する新技術の活用等について情報提供を受けた地方公共団体等の職員数 R6年度 0人 → R12年度 6,000人
<ul style="list-style-type: none"> ・新技術の導入・利活用の促進【再掲】 	<p>[KPI-81]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合 R7年度 62% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ・インフラメンテナンスに係る産学官民連携の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・関東フォーラムで実施するフォーラムイベント参加地方公共団体数 R6年度 10 団体 → R12年度 25 団体
<p>(維持管理に係るデータ利活用の促進)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・データ利活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を図るため、点検結果などのインフラに関する情報の蓄積、データベース化などの環境整備を促進 	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河川/ダム:流域データプラットフォームの構築 → R10年度運用開始 <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・砂防:砂防関係施設情報・点検情報の一元管理体制構築率 R6年度 0% → R12年度 100% <p>[KPI-82]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水道:点検情報を含む台帳情報等を電子化している水道事業者等の割合 R6年度 55% → R12年度 100% ・下水道:点検情報を含む台帳情報等を電子化している下水道管理者の割合 R5年度 53% → R12年度 100% ・港湾:維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した港湾管理者の割合 R5年度 100% → R12年度 100% <p>[KPI-83]</p> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港:維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した施設管理者(空港毎)の割合 R6年度 72% → R12年度 100% ・公園:公園施設の維持管理にかかる情報の集約化・電子化の割合 R5年度 58% → R12年度 84% <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官庁施設:官庁施設の適切な保全にあたり、官庁施設情報管理システム(BIMMS-N)を利活用した割合 R6年度 100% → R12年度 100% <p>[KPI-91]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観測施設:電子基準点現地調査の実施率

	R8年度 0% → R12年度 100%
・道路占用物件管理の一元化・高度化の推進	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・港湾に関する維持管理情報、整備情報、防災情報、施設・土地利用情報等の様々なインフラ情報を一元化するサイバーポートの構築・活用により、港湾施設の適切な維持管理の実施、災害時の迅速な復旧、政策の企画立案や民間の技術開発の促進が期待される。 ・群馬県が管理する6つの流域下水処理場について、遠方から監視できる遠隔監視システムを構築する。これにより、職員が常駐している4処理場は、中心的な役割を担う処理場に職員を集約され、業務の効率化とリスクマネジメント向上が実現する。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・インフラメンテナンス市区町村長会議関東ブロック会議においては、自治体のほか、関東地方整備局、関東フォーラムなど多様な主体が協力・連携し、新技術導入の支援等、自治体のインフラメンテナンスの課題解決に向けて取り組んでいる。	

小目標Ⅳ－4：インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と生産性向上に向けた取組

重点施策	指標
(建設業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・建設業の担い手の確保の推進	[KPI-84] ・(管内の)都道府県・市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率 R5年度 7.7% → R12年度 100% ・公共工事における週休2日工事又は週休2日交替制工事の制度導入率 R5年度 18.6% → R12年度 100%
・i-Construction2.0の推進(ICT施工技術を活用した施工の効率化・省人化に資する対策)	[KPI-86] [全国指標] ・直轄工事における中小建設業者のICT施工の経験割合 R6年度 53% → R12年度 60%
・i-Construction2.0の推進(自動施工技術を活用した建設現場の効率化・省人化対策)	[全国指標] ・自動建設機械を適用した工事件数の割合(令和12年度目標18件/年に対する割合) R6年度 22% → R12年度 100%
・新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化	[KPI-63]【再掲】 [全国指標] ・インフラDXネットワークを活用するシステム数の割合 R6年度 38% → R12年度 100%
・女性の入職・定着促進のための取組の実施	[KPI-85] [全国指標] ・建設業における女性技術者・技能者の人数 (技術者) R5年 3万人 → R11年 毎年増加 (技能者) R5年 12万人 → R11年 毎年増加
・建設業の働き方改革の推進	
・外国人材の円滑・適正な受入れの推進	
(運輸業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・トラック運送業における取引環境の適正化、多様な人材確保・育成に向けた取組の推進	[全国指標] ・ドライバーの年間賃金 大型ドライバー(営業用大型貨物自動車運転者): R6年度 492万円 → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値

	<p>中小型ドライバー(営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)): R6年度 437万円 → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値</p> <p>[全国指標] ・トラック運転に従事する若年層の割合 R6年度 10.4% → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値</p>
<p>・大型車ドライバーの休憩環境の改善【再掲】</p> <p>・自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間)</p> <p>・地域を支える建設業と物流業の相互連携の推進</p>	
<p>(港湾における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)</p>	
<p>・「ヒトを支援するAIターミナル」の実現【再掲】</p>	<p>[KPI-87]【再掲】</p> <p>[全国指標] ・「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入ターミナル数 R5年度 4 → R12年度 15</p>
<p>・サイバーポートによる生産性向上</p>	<p>[KPI-88]</p> <p>[全国指標] ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数 R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社</p> <p>[全国指標] ・サイバーポート(港湾管理分野)を利用する港湾管理者数 R7年3月末 54者 → R12年度まで 131者</p>
<p>・港湾運送分野における労働者不足対策の推進</p>	
<p>・港湾におけるデジタル化に関する対策</p>	<p>[全国指標] ・港湾工事において3次元モデルを活用した自動・自律化施工の工事数 R6年度 0 → R12年度 15</p> <p>[全国指標] ・港湾工事において3次元モデルを活用した自動・自律化施工の工種数 R6年度 0 → R12年度 3</p>
<p>・セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築</p>	<p>[全国指標] ・出入管理情報システムを導入した国際コンテナターミナルにおける PS (Port Security) カードの使用率 R6年度 94% → 毎年度 95%</p>
<p>期待されるストック効果</p>	
<p>・ 栃木県では、無人自動運転移動サービスの導入に向け、これまで9市町で実証実験を実施し、社会受容性の向上を図るとともに、公共交通機関への自動運転システム導入に向けた課題の整理・ノウハウの蓄積を行った。今後は、新たに自動運転移動サービスの導入に取り組む市町や交通事業者に対する導入計画の検討や推進体制の構築を支援することにより、県内の路線バスにおける L4 自動運転実装を実現し、持続可能な公共交通サービスの確保・充実を図る。</p> <p>・ 「地域の守り手」として役割が期待される建設業の持続的な発展のため、関係団体等と連携して行う担い手確保・育成事業において、特に次代を担う子どもたちが建設業に関する理解を深めるための施策を展開することにより、建設業の担い手確保・育成及び子どもたちの建設業に関する理解が促進し、建設業の持続的な発展に寄与する。</p>	
<p>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</p>	
<p>・ 担い手確保・育成事業の実施にあたっては、県内建設業の担い手をめぐる現状や課題に関する認識を共有し、建設関係団体、教育機関、関係行政機関が一体となって、「地域の守り手」である建設業の健全な発展を目指し、次代を担う子どもたちが建設業に関する理解を深めるための様々な施策を展開している。</p>	

小目標Ⅳ－５：データ連携や AI 等を活用した賢く(Smart)、安全で(Safe)、
持続可能な(Sustainable)インフラの管理・運用

重点施策	指標
(新技術を活用したインフラの管理・運用の促進)	
・スマートシティの社会実装の推進【再掲】	[KPI-64]【再掲】 [全国指標] ・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数 R5年度末 141地域 → 毎年度増加
・河川情報等の充実	・国・水資源機構管理ダム等において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合【再掲】 R5年度 0% → R12年度 100%
・水道分野におけるDX技術活用の推進	[KPI-15]【再掲】 ・水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(人工衛星やAIを活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合 R6年度 42% → R9年度 100%
・下水道分野におけるDX技術活用の推進	[KPI-16]【再掲】 ・下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合 R6年度 24% → R9年度 100%
・水道スマートメーターの普及促進	[全国指標] ・水道事業における水道スマートメーターの導入率 R5年度 0% → R12年度 7%
・サイバーポートによる生産性向上【再掲】	[KPI-88]【再掲】 [全国指標] ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数 R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社
・道路システムのDXの推進	
・高速道路における逆走対策	
・自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築の推進	
・新たな技術を活用した交通管制システムの導入	
・次世代ITSの推進	
・ETC専用化の推進	
・特殊車両の通行手続きの迅速化	
・ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上【再掲】	
・AIを活用したダム操作の研究開発の推進	
・ITやセンシング技術等を活用したホーム転落防止技術の活用促進	
・デジタル技術を活用した鉄道分野における現場業務の効率化・省力化に資する技術開発の推進	
・物流分野のイノベーション実現に向けた先進性・革新性の高い取組の支援	
期待されるストック効果	
<p>・東京都水道局では、デジタル技術を活用したお客さまサービスの向上や将来を見据えた業務の効率化、安定的な事業運営等を目的として、令和4年度から令和6年度までの3か年で約 13 万個のスマートメーターを先行導入し、調達方法、通信方法、お客さまサービス等の検証を進めてきた。その結果、自動検針による業務の効率化、漏水の早期発見などお客さまサービスの向上や水道事業運営への活用等に資する取組であることが確認できた。今後は、令和7年度から令和 10 年度までの4年間で約 100 万個を新築住宅や公共施設等に導入し、以降はスマートメータへ着実に切り替え、2030 年代の全戸導入に向けた取組を</p>	

加速させていく。
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組
<ul style="list-style-type: none"> ・東京都水道局は、令和4年6月に水道スマートメータ先行実装プロジェクト推進プラン(以下「先行実装プロジェクト」という。)を策定し、スマートメータ導入による効果を確認するとともに、お客さまサービスの向上に向けたニーズの把握や技術的課題の解決を図った。 ・先行実装プロジェクトの成果を踏まえ、2030年代の全戸導入に向けて、令和7年度から令和10年度までの設置方針や取組の方向性を整理した水道スマートメータ実装方針を令和7年3月に策定した。

小目標Ⅳ－6：インフラ、都市・地域のオープンなデータ空間の構築による、 インフラの管理・運用の高度化

重点施策	指標
(建築・都市のDX化や国土情報基盤の整備・更新の推進)	
・地理空間情報を活用しながら不動産ID、建築BIM、PLATEAUの取組を一体的に進める「建築・都市のDX」の推進【再掲】	[KPI-92]【再掲】 [全国指標] ・<PLATEAU>3D都市モデルの整備都市数 R6年度 250都市 → R9年度 500都市
・電子基準点現地調査の実施	[KPI-91]【再掲】 ・電子基準点現地調査の実施率 R8年度 0% → R12年度 100%
(データプラットフォームの充実や利便性の向上)	
・国土交通分野のデータ整備・活用・オープンデータ化プロジェクト(Project LINKS)	[KPI-90] [全国指標] ・データ構造化システムで整備・オープン化した累積データ数 R7年4月 11種 → R9年度 40種(その後毎年度増加)
・国土交通データプラットフォームの形成による施策の効率化・高度化の推進	[KPI-89] [全国指標] ・国土交通データプラットフォームと連携するデータ数 R6年度 299万データ → R12年度 470万データ
・防災情報通信ネットワークにおけるサイバーセキュリティ対策の強化	
・DX人材の育成	
期待されるストック効果	
・国土交通データプラットフォームは、国土交通省が多く保有するデータと民間等のデータを連携し、国土交通省の施策の高度化や産学官連携によるイノベーションの創出を目指す取り組みであり、オープンデータを推進することにより、データの拡充、蓄積、連携が進み、そのデータを活用してユースケースが創出される、持続的なサイクルの構築が期待できる。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・産官学の連携によるAI・データ駆動型エコシステム実現に向け、SIPと連携した国土交通データプラットフォーム実証調査を進めている。	

小目標Ⅳ－7：産学官が連携した研究開発やスタートアップ支援等によるインフラ関連の 新産業の創出

重点施策	指標
(インフラ関連産業の振興・裾野拡大)	
・地理空間情報を活用しながら不動産ID、建築BIM、PLATEAUの取組を一体的に進める「建築・都市のDX」の推進【再掲】	[KPI-92]【再掲】 [全国指標] ・<PLATEAU>3D都市モデルの整備都市数 R6年度 250都市 → R9年度 500都市

<ul style="list-style-type: none"> ・無人航空機の事業化に向けたルール整備
<p>期待されるストック効果</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・「現場ニーズと技術シーズのマッチング」の取組により、産学官が連携し、IoT・人工知能(AI)などの革新的な技術の現場導入や3次元データの活用などが進むことで、省力化・省人化を実現し、より生産性が高く魅力的な新しい建設現場の創出が期待できる。
<p>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省では、現場ニーズに対応出来そうな技術を持っている企業を広く公募し、ニーズの内容とマッチングする技術について現場で試行を行い、技術評価を行った上で更なる技術改良や試行現場の拡大による現場実装を目指す「現場ニーズと技術シーズのマッチング」の取組を行っている。