

# 関東ブロックにおける社会資本整備重点計画

## 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) 広大な関東平野と多様な地勢、豊かな自然資源	1
(2) 約4,600万人が暮らす大都市圏	1
(3) 日本経済を牽引する中枢機能の集積	2
(4) 東京圏への一極集中の進展と地方移住への関心の高まり	2
(5) 多彩で魅力的な文化資源	3
(6) 社会資本整備の原点	3
2. 関東ブロックの将来像	5
(1) 防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化	5
(2) 戦略的インフラマネジメントの構築	5
(3) スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化	7
(4) 「対流型首都圏」の構築	7
(5) 人口減少・高齢化等に対応した持続可能性の確保	8
(6) 持続的な経済成長を支える社会資本整備の推進	9
3. 関東ブロックにおける社会情勢の変化	11
(1) 自然災害の激甚化・頻発化、切迫	11
(2) インフラ老朽化の加速	12
(3) 人口の減少・高齢化・地域的偏在	13
(4) グローバル化の進展	14
(5) デジタル革命の加速	15
(6) グリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイルや価値観の多様化	15
(7) 新型コロナウイルス感染症の拡大	16

### 第2章 今後の関東ブロックの社会資本整備の方向性

1. 社会資本整備の中長期的な目的と計画期間内の社会資本整備の目標	18
(1) 社会資本整備の中長期的な目的	18
(2) 計画期間内の社会資本整備の目標	18
2. 計画期間内の社会資本整備の目標を達成するための取組の方向性	18
3. 持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組	19

### 第3章 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標

重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現	20
小目標1-1：切迫する首都直下地震・津波や大規模噴火等に対するリスクの低減	22
小目標1-2：激甚化する気象災害に対するリスクの低減	27
小目標1-3：災害発生後のリスクの低減のための危機管理対策の強化	33
小目標1-4：災害に強い交通ネットワークの構築	37
重点目標2：持続可能なインフラメンテナンス	44
小目標2-1：計画的なインフラメンテナンスの実施と体制の強化	45

小目標2-2:新技術の活用等によるインフラメンテナンスの高度化・効率化 .....	48
小目標2-3:集約・再編等によるインフラストックの適正化 .....	50
重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 .....	52
小目標3-1:持続可能でコンパクトなまちづくりの推進 .....	53
小目標3-2:安全な移動空間の確保(バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進) .....	56
小目標3-3:玄関口となる交通結節点の多機能化とネットワーク強化 .....	59
重点目標4:経済の好循環を支える基盤整備 .....	62
小目標4-1:首都圏の国際競争力の強化 .....	63
小目標4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 .....	66
小目標4-3:経済成長につなげる官民連携の推進 .....	71
小目標4-4:我が国の「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開 .....	74
重点目標5:インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX) .....	76
小目標5-1:インフラデータ利活用の推進 .....	77
小目標5-2:社会資本整備に関わる働き方改革の加速化と生産性の向上 .....	80
小目標5-3:次世代モビリティ等の新技術や官民データを活用したまちづくりの推進 .....	83
重点目標6:インフラ空間の多面的・複合的な利活用による生活の質の向上 .....	85
小目標6-1:グリーンインフラ等の取組推進による良好な環境の形成 .....	86
小目標6-2:地球温暖化対策等の推進 .....	88
小目標6-3:インフラツーリズムの推進 .....	90

#### 第4章 計画を推進するための方策

(1)事業の効率性・透明性の向上に向けた事業評価等の実施 .....	92
(2)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 .....	92
(3)社会資本のストック効果等の効果的な情報発信 .....	92
(4)首都圏広域地方計画との調和と関連計画との連携 .....	93
(5)社会資本整備を支える担い手の確保・育成と生産性向上 .....	93

・ 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

# 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) 広大な関東平野と多様な地勢、豊かな自然資源

関東ブロックの土地利用状況を見ると、森林が約 56%、農地が約 20%、建物用地が約 14%となっており、半分が森林に覆われている。

地形的には、我が国最大の平野である関東平野がほぼ中央に広がっており、総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いた可住地面積の占める割合も、関東ブロックは 44.5%で、全国の 32.9%を大きく上回り、圏域別で最も大きい。

南から東側は太平洋に面しており、房総半島と三浦半島に挟まれた東京湾の臨海部を中心に都市が発達してきた。さらに南の海上には、伊豆諸島から日本の最南端である沖ノ鳥島や最東端である南鳥島を含む小笠原諸島へと長く連なる島しょ地域が広がり、豊かな自然環境や海洋・水産資源等の宝庫となっている。また、我が国の領海及び排他的経済水域等の管轄海域を管理するに当たり、極めて重要な地位を占めている。

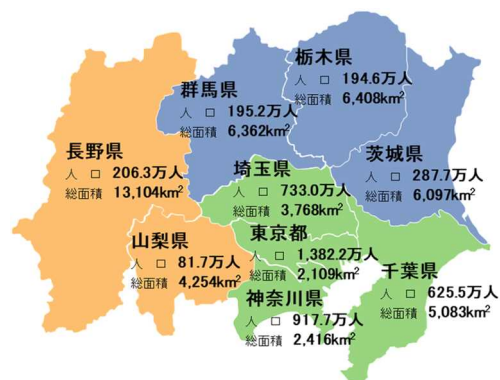
一方、北から西側には本州の脊梁山脈があり、都心からわずか 150km の範囲に、富士山や南アルプスなど標高 3,000mを超える山々が連なっている。これらの自然が、里山・里海へと連続している。

### (2) 約4,600万人が暮らす大都市圏

関東ブロックの総人口は約 4,600 万人となっている。

我が国の国土の約 13%にあたる総面積約 5.0 万 km<sup>2</sup> に、全国の 37%を占める人たちが暮らす、我が国最大の人口を有する圏域である。また、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)

人口分布については、東京都区部を中心に広がる市街地に高密度な集中がみられるほか、県庁所在地等でも人口が集中している。一方、中山間地域や島しょ及び半島地域においては、人口減少が広範に進んでいる。



(出典・参考)  
・人口：総務省「人口推計」(平成 30 年 10 月 1 日現在)  
・総面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(令和元年 10 月 1 日現在)

図-1 関東ブロックの人口と総面積

### (3) 日本経済を牽引する中枢機能の集積

経済面では、関東ブロックの域内総生産は約 230 兆円にのぼり、これは、県内総生産の全県計の約 4 割を占める(平成 30 年度)とともに、世界の四大都市圏の中で最も大きい額となっている。また、農業産出額(令和元年)では全国の約 2 割を占め、製造品出荷額(令和元年)では全国の約 3 割を占めている。

今後、ますます激化する国際競争のもとで我が国が勝ち残っていくためには、関東ブロックが引き続き日本経済の牽引役としての機能を果たしていく必要があり、そのための関東ブロックの機能向上を図っていくことが重要である。

産業面では、東京圏に資本金 10 億円以上の企業の約 6 割が集中している。特に、企業本社は約 6 割、外資系企業の本社の 8 割以上が東京圏に立地している。

このように、関東ブロックには、我が国の経済中枢機能が集積しており、イタリアやインド等の1国分に相当する経済規模を持っているなど、関東ブロック経済は日本経済の牽引役として大きな役割を担っている(図-2)。

また、我が国の県内総生産の全県計は平成 30 年度までの 20 年間で約 54 兆円増加しているが、このうち関東ブロックの増加分は約 37 兆円で全県計の 7 割、東京圏の増加分は約 31 兆円で全国の 6 割を占めている。

日本経済が低迷してきた中でも、関東ブロックは日本の国内総生産の大部分を創出しており、関東ブロックの中でもとりわけ東京圏が、日本経済の牽引役として大きな役割を担ってきた。

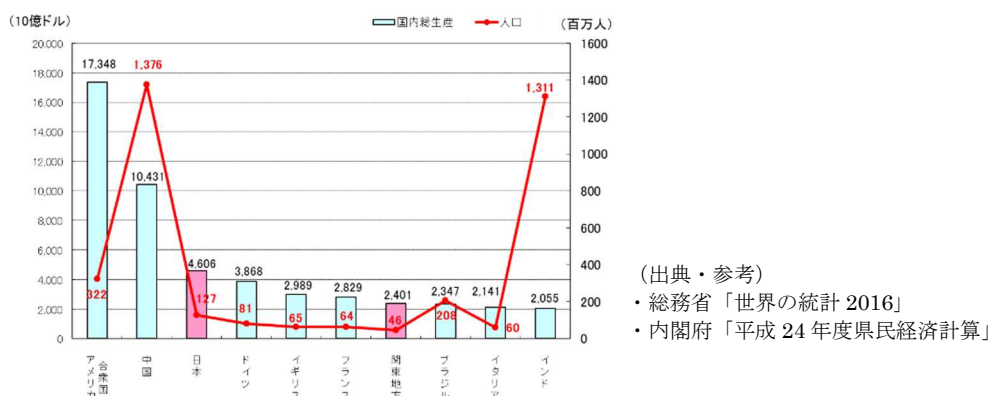


図-2 日本と関東地方の経済規模(GDP)

(出典・参考)  
 ・総務省「世界の統計 2016」  
 ・内閣府「平成 24 年度県民経済計算」

### (4) 東京圏への一極集中の進展と地方移住への関心の高まり

東京圏が戦後復興を経て経済成長を遂げる中で、国際競争力を高め、一極集中が進展してきた。一極集中は、国際化や情報化の進展など様々な要因によってもたらされたものと考えられ、交通ネットワークのあり方も一極集中を促してきた側面があると考えられる。すなわち、東京を中心に放射方向の交通ネットワークの整備が先行したことにより、ヒト・モノ・カネ・情報等の流れが東京圏、中でも都心部に集中し、他地域に対する東京の地理的有利性を高め、これが一極集中の流れを促すことにもつながったと考えられる。

東京圏へのヒト・モノ・カネ・情報等の集積は、東京圏の経済効率性を高め、国際社会での存在感の向上に寄与してきた一方で過密・渋滞・混雑問題を発生させ、地方にとっては若年人口の流出等の弊害をもたらしてきたと考えられる。

近年では、地方移住への関心が高まるとともに、外部から多様な形で継続的に地域と関わり、現地の人々と交流する「関係人口」の存在が、地域の活性化や課題解決にとって重要になっている。地域における多様な人々が互いを尊重しながら共生し、誰もが自分らしく暮らせる、包摂的な社会の実現がますます重要になっている。

## (5) 多彩で魅力的な文化資源

関東ブロックには豊富な観光資源としての芸術・文化施設が集積しており、美術館数で見ると、全国の約3割を占める211件が立地している。

世界文化遺産としては、「日光の社寺」(栃木県)、「富岡製糸場と絹産業遺産群」(群馬県)、「富士山―信仰の対象と芸術の源泉」(山梨県)、「ル・コルビュジエの建築作品 -近代建築運動への顕著な貢献-」(東京都)の4件が登録されている(図-3)。

また、歌舞伎やアニメ等最近のポップカルチャーに至るまで、多様な芸能文化を発信してきているほか、日本三大祭りに数えられる神田祭(東京都)や、日本三大奇祭に数えられる吉田の火祭(山梨県富士吉田市)など、有形無形の特徴的な文化資源を擁している。



(出典) 東京都台東区

図-3 ル・コルビュジエの建築作品 -近代建築運動への顕著な貢献-

## (6) 社会資本整備の原点

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-4)。

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。



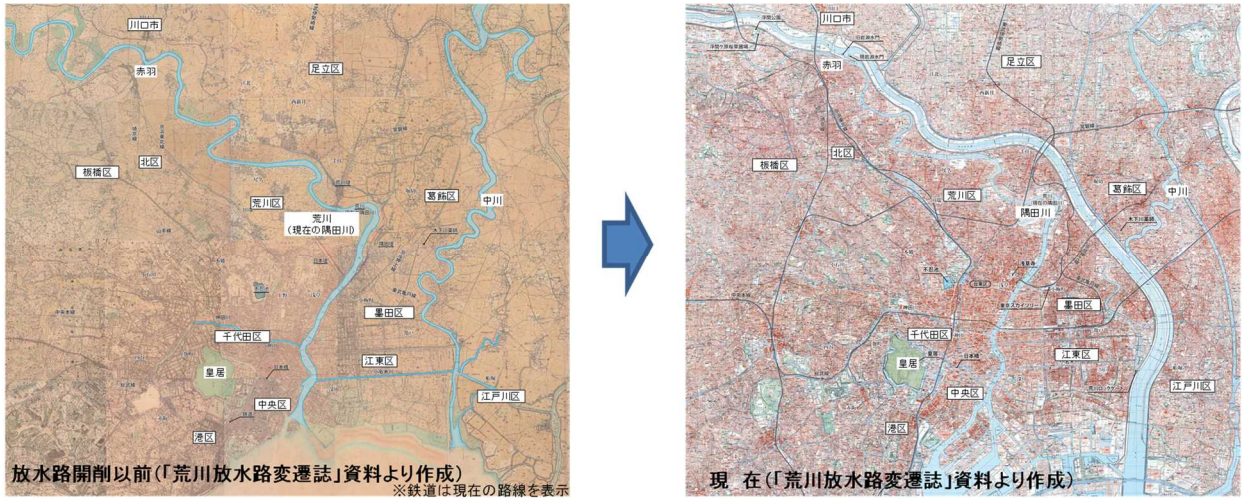


図-4 人の手により開削された荒川(荒川放水路)の変遷(明治44年→現在)

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羽田空港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-5)。

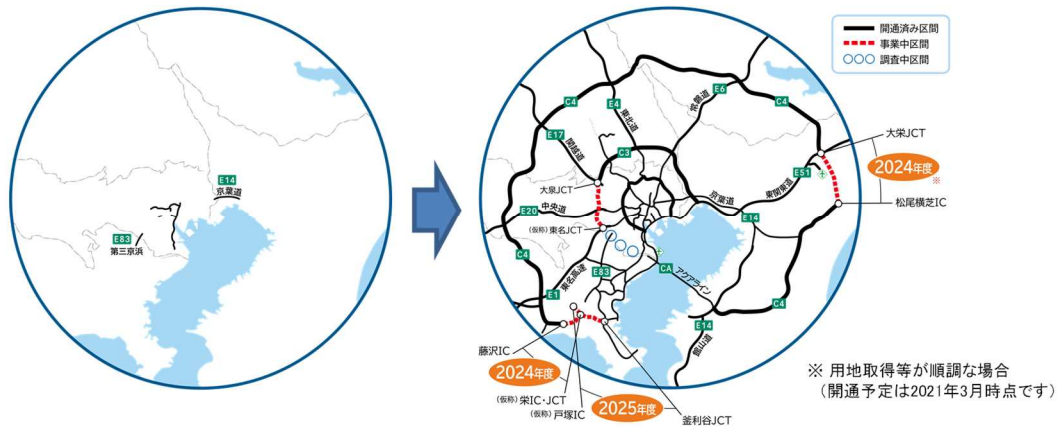


図-5 高規格道路の変遷(昭和 39 年→現在)

## 2. 関東ブロックの将来像

### (1) 防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化

関東ブロックにおいては、近い将来、首都直下地震等の巨大災害が発生する可能性が極めて高いと指摘されている。また、大規模火山噴火など想定を超える災害の発生や、台風による大雨・暴風など激しい気象現象が起きている中で規模の大きな地震が発生するなど、複合型災害の可能性を考慮した対策を考えていく必要がある。

首都中枢機能が集積している関東ブロックが甚大な被害を受け、その機能が停滞することは、関東ブロックのみならず日本経済への影響も大きいことから、その機能を停止させず、業務を継続させることは関東ブロックの重大な責務である。防災・減災対策により被害を最小限に抑えるとともに、早期に復興し、成長・発展へと向かう軌道に速やかに回復することも不可欠である。

成長・発展戦略に防災・減災を一体化するには、防災・減災をコストではなく「成長・発展の種」としてポジティブにとらえ、巨大災害に対しては防災・減災機能を発揮し(有事に役立ち)、平時には経済的な価値を生み出す(平時にうれしい)「成長・発展戦略」としなければならない。

このため、関東ブロックにおいては、「防災・減災」と一体化した「成長・発展戦略」を展開し、『有事に役立ち、平時にうれしい』構造を確立していくために総合治水対策等の社会資本整備を推進するなど、首都直下地震、巨大津波、火山の噴火等の大規模自然災害等に備える必要がある。このような事前防災・減災の考え方に基づく「強くてしなやかな」国をつくるための「レジリエンス(強靱化)」の取り組みにより、ハード対策とソフト対策の両面を効果的に組み合わせ、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図りながら国と地方公共団体が連携し、基礎的防災力を強化する。

さらに、幹線道路や生活道路において交通事故のない安全な社会の構築に向けた対策の推進により、道路交通安全の向上を目指す。

### (2) 戦略的インフラマネジメントの構築

#### 1) 集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス

高度成長期以降に集中的に整備した社会資本が今後一斉に老朽化することにより、「荒廃する日本」とならないよう、全ての社会資本の強靱化を管理主体において推進し、事後対応ではなく、予防保全を基軸とするメンテナンスサイクルを構築・実行し、既存施設の安全性を確保するとともに、点検・診断に基づき計画的に修繕・更新等を実施することにより、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を戦略的に実現する(図-6)。





図-6 予防保全を基軸とするメンテナンスサイクル

(出典) 関東の道路施設の老朽化対策 (国土交通省HP)

<http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/kyouryoutaisaku/env/index.html>

## 2) 既存施設の有効活用(賢く使う取組)

これまでの社会資本整備により一定の社会資本が蓄積されてきた。社会資本のストック効果を最大化するためには、蓄積されてきた既存の社会資本を最大限活用することが重要である。

加えて、我が国を取り巻く社会経済状況の変化を受け、個々の社会資本に求められる役割や機能も変化している。地域ニーズの変化に対応しつつ、蓄積されてきた社会資本について、その本来の機能を最大限発揮させるとともに、付加価値を高められるよう、機能を高度化、多様化することにより効果的かつ徹底的に活用する必要がある。

## 3) 社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底

### ①安全安心インフラによる災害等のリスクの低減

災害等から国民の命と財産を守ることは、社会資本整備が果たすべき最重要の使命である。事前の防災・減災対策等に取り組むことにより、災害被害を未然に防ぐことが重要であり、災害が起こったとしても被害規模、復旧・復興費用の大幅な低減につながる。

総合治水対策等、安全安心インフラにより災害等のリスクを低減することは、地域の生活・生産活動の効用を高めることに寄与するものであり、地域の安全度の向上により、民間投資の誘発など経済活動の拡大にもつながる。

### ②生活インフラによる持続可能な地域社会の形成

人口減少や高齢化が急速に進む地域において、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の地域構造への転換を図るため、医療・介護・福祉、商業等の地域生活に必要なサービスを支える電気・上下水道・道路等の生活インフラの機能性を高める戦略的な整備・活用が必要である。

集約・再編や地域間・都市間連携を含めた生活インフラの再構築により、地域生活に必要なサービスの生産性を高め、その持続的な提供と地方財政への負担軽減とを両立する。

地域ニーズの変化・多様化に応じた生活インフラにより、人口減少、高齢化による地域経済の衰退の悪循環を断ち切るとともに、持続可能な地域構造への転換を図り、地域生活の質を向上させる。

### ③成長インフラによる民間投資の誘発、経済成長の下支え

人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少が見込まれる中であっても、持続的な経済成長を実現するためには、生産性の向上が不可欠であり、我が国の競争力の強化、地域経済の活性化を図る成長インフラのストック効果を最大化する首都圏三環状道路や京浜港、首都圏空港等の戦略的な整備・活用を図っていく。

渋滞解消や物流の効率化・高度化等の生産性の向上に寄与する成長インフラへの重点的な投資により、民間投資を誘発し、需要拡大を図るとともに、中長期にわたる供給力の拡大を支え、持続的な経済成長に貢献する。

国際的な人流・物流等のダイナミズムの変化を踏まえ、アジア等を含む地政学的・広域的な視野からの国際戦略に基づき、地域の実情を踏まえつつ、国全体の競争力を高める観点からの選択と集中の徹底による成長インフラにより、世界からヒト・モノ・カネ・ビジネスを惹きつけ、国際競争を勝ち抜く。

### (3)スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化

関東ブロック、中でもとりわけ東京圏は日本経済を牽引しており、国際競争力の強化は関東ブロックの極めて重要な責務であり、関東ブロックが中心となって日本の国際競争力の強化を図る必要がある。

世界に目を向けると、20 から 30 の巨大な経済圏域(メガリージョン)が経済活動の約 6 割以上を生み出しおり、メガリージョンが現在の世界競争の舞台となっている。我が国は世界に先駆けてリニア中央新幹線を整備することで、総人口 6,000 万人規模の三大都市圏が、山手線一周の時間に相当する 67 分で繋がり、世界最大のメガリージョン(スーパー・メガリージョン)を形成できる可能性がある。

この可能性が現実のものとなれば、大阪圏、名古屋圏のポテンシャルを活かした今までにない強力な国際競争力を有する関東ブロックの新しいモデルを構築し得る。そのため、関東ブロック単独ではなく、三大都市圏でのスーパー・メガリージョン形成の中で、首都圏三環状道路をはじめとする都市圏の道路ネットワークの構築や交通結節機能の強化、国際コンテナ戦略港湾プロジェクトの推進、首都圏空港の機能強化等の関東ブロックの強化を図っていく。

### (4)「対流型首都圏」の構築

国際競争力の強化を図りつつ、一極集中のリスクを軽減するため、面的に整備される交通ネットワークを最大限「賢く使い」、いかにして面的な対流を創出していくかが関東ブロックにとっての重要課題となっている。

一極集中から面的な対流へと転換するためには、新しい集積が1つ形成されるだけでは不十分であり、関東ブロック全域に、対流の種となる「連携のかたまり」を多数形成していく必要がある。この連携のかたまり内のネットワークを強化するために必要となる社会資本を着実に整備する。

また、地域における基幹産業の物流環境を改善し、民間投資の誘発や企業の立地競争力強化等を図るため、企業の事業環境改善に直結する物流基盤の整備を推進するとともに、観光立国に対応した国土づくりに資するよう、交通ネットワークを始めとする社会資本整備に

についても、中長期的な視点から議論を深め、体制を整えていく。

## (5)人口減少・高齢化等に対応した持続可能性の確保

### 1)コンパクト・プラス・ネットワークの推進

人口減少社会において、生活に必要なサービス機能を維持するためには、駅前や団地から農山漁村エリアに至るまで、無核拡散型の地域構造を多核ネットワーク型の地域構造に転換していくことが重要であり、各地に生活サービス機能や個性ある産業等の拠点(道の駅等)を形成し、それらをネットワークで繋ぐ、重層的かつ強靱な「コンパクト・プラス・ネットワーク」を構築していく。

拠点の形成に際しては、ICTの進化やライフスタイルの変化を踏まえ、地域の自然や文化等個性を維持しながら生活サービス機能や産業等を集積し、地域の個性や魅力を磨き上げていく。

ネットワークについては、未完成の高速道路ネットワークや、アクセス性向上に資するスマートインターチェンジ等の整備を引き続き進めるとともに、高速道路における新たな料金体系の導入や、空港機能や港湾機能の強化を推進する必要がある。さらに、既存の新幹線や鉄道を含む面的な交通ネットワークの補強、高速バスの強化、バス等の既にネットワーク化されている地域交通サービスの充実・再編、円滑なマルチモード化(複数交通手段の連携)を実現するための施策等を展開していく。

コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを形成することにより、内外の多様な人材・関係人口の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現する都市を構築していく。

### 2)バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

我が国においては、世界のどの国も経験したことのない異次元の高齢化が進行し、また、障害者の社会参画の重要性が高まっており、高齢者、障害者等の自立と社会参加による健全で活力ある社会の実現が求められる。

また、女性活躍社会の実現のためには、誰もが暮らしやすい社会の基盤づくりが必要であるとともに、若い世代の就労・結婚・子育ての希望を実現する地方創生の推進の観点からも、男女共同参画の考え方の下で安心して子育てができる環境の整備は重要な課題である。このような状況の中、障害者、高齢者等が社会生活をしていく上でのバリアとなるものに対処する「バリアフリー」とともに、誰にとっても利用しやすくデザインするという「ユニバーサルデザイン」の考え方に基づき、全ての人々が安心して生活・移動できる環境整備を進める。

これらにより、バリアフリー・ユニバーサルデザインの考え方に基づき、誰もが安心して生活・移動できる環境を実現する。

### 3)美しい景観・良好な環境の形成と健全な水循環の維持又は回復

近年、人口減少・高齢化等に伴い社会経済構造が急激に変化する中、緑地の質の低下、未利用地の増加等による街並み景観の悪化等が進行している。また、全国各地で歴史的な

建造物が急速に滅失し、良好な歴史的風致が失われつつある。このため、景観法や歴史まちづくり法等を活用した取組や、無電柱化等による良好な景観の形成を一層推進する。

また、健康で快適に暮らせる生活環境を確保するためには、水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成を図る必要がある。一方、これまでの急激な都市化等により、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。人類の存立基盤である環境が将来にわたって維持されるよう、生物多様性が保たれた良好な自然環境の保全・再生等の取組を進める。

これらにより、地域の自然や歴史、文化に根ざした魅力・個性あふれるまちの形成、水と緑豊かで良好な都市環境の形成により、世界に誇れる日本の美しい景観・良好な環境の形成を図る。また、生物多様性が充実し、健全な水循環が確保され、その恵沢が将来にわたって享受できる社会を実現する。

#### 4) 地球温暖化対策等の推進

地球温暖化とそれに起因する気候変動は、人類の生存基盤に関わる重大な環境問題の一つである。地球温暖化に伴う気温の上昇、大雨の強度・頻度の増加、海面水位の上昇、強い台風の増加等により、水害、土砂災害、高潮災害、熱中症等様々なリスクの増加が懸念されている。

また、これまでの大量生産・大量消費型の社会経済活動は、大量廃棄型の社会を形成し、健全な物質循環の阻害に結び付く側面を有しており、3R(リデュース、リユース、リサイクル)の推進等による循環型社会への転換が求められている。

2050年までに、温室効果ガス排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルの実現を目指すため、量を大幅削減する「緩和策」を通じ、都市・地域構造の変革により中長期的なライフスタイルの変化による脱炭素社会の実現を図るとともに、水災害分野及び沿岸分野等における「適応策」を通じ、気候変動に対する適応力の高い社会の実現を図る。また、下水汚泥や廃棄物等の適正な循環利用を促進し、環境への負荷ができる限り低減される循環型社会の形成を目指す。

国土交通省においても、2050年カーボンニュートラルや気候危機への対応など、グリーン社会の実現に貢献するため、令和3年7月に「国土交通グリーンチャレンジ」を取りまとめており、今後、地域の実情や課題等も踏まえつつ実行することとしている。

#### (6) 持続的な経済成長を支える社会資本整備の推進

防災・減災、老朽化対策など、建設企業は地域の守り手となるとともに、我が国の活力ある未来を築く社会資本整備を支える大きな役割を担っている。地域に密着した防災・減災対策やメンテナンスへの対応を含め、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、現場の担い手を安定的かつ持続的に確保・育成していくことが不可欠である。

このほか、社会資本整備に係る様々な工夫や苦労等逸話や映像情報を現在及び将来の国民と広く共有する取組を進める。これにより、建設分野における仕事の醍醐味を、将来の担い手になり得る若者らに伝えるとともに、共有される情報を活用したインフラツーリズム等の

取り組みを推進していく。

加えて、今後、我が国の生産年齢人口が総じて減少する中で、社会資本の効果的な整備を図るためには、人材確保・育成とあわせて、**i-Construction**（「ICT技術の全面的な活用」、「規格の標準化」、「施工時期の平準化」）を推進し、現場の生産性向上に向けた構造改革を徹底して進めていく。

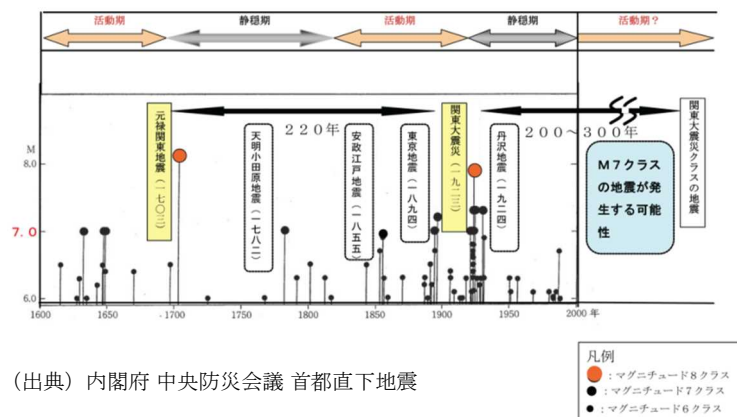


### 3. 関東ブロックにおける社会情勢の変化

#### (1) 自然災害の激甚化・頻発化、切迫

東京圏では、これまで 200~400 年間隔で発生しているM8 クラスの海溝型地震(直近は 1923 年大正関東地震)の間にM7クラスの地震が数回発生している。M8 クラスの地震が直ちに発生する確率は低いものの、M7クラスの直下地震が発生する確率は 30 年間で 70%程度と推定されている(図-7)。

また、これとは別に、プレートの沈み込みに伴うM7程度の地震が 30 年以内に発生する確率は、関東ブロック全域では 70%程度と評価されているなど、関東ブロックは巨大地震の災害リスクが非常に高く、巨大地震に伴う津波被害も想定されている。



(出典) 内閣府 中央防災会議 首都直下地震

図-7 首都直下型地震の切迫性

近年、地球温暖化にともなう気候変動の影響は、水災害分野においては既に顕在化しつつあり、1時間に 50 ミリを超える豪雨が増加しているなど、雨の降り方が局地化、集中化、激甚化している。そのため、風水害、土砂災害の激甚化・頻発化や海岸侵食等が懸念される。

令和元年東日本台風では、台風本体の発達した雨雲や台風周辺の湿った空気の影響で、静岡県や新潟県、関東甲信地方、東北地方を中心に広い範囲で記録的な大雨となった。総雨量は神奈川県箱根町で 1000 ミリに達し、東日本を中心に 17 地点で 500 ミリを超えた。この大雨により、国・県管理河川で 23 河川 46 カ所が決壊、95 河川 148 カ所が越水・溢水、土砂災害は 359 件、道路の通行止めは 298 路線 347 区間にのぼるなど、近年例のない同時多発的・多形態の災害となった(図-8)。



堤防が決壊した都幾川(埼玉県東松山市)



河川の出水による市道の被災状況(長野県東御市)

図-8 東日本台風の主な被災状況

このように、雨の降り方が変化していること等を新たなステージにとらえ、首都圏の経済社会に重大な影響が及ぶ水害等のリスクを認識したリスクマネジメントを行い、防災・減災対策に取り組むことが必要である。一方で気候変動による無降雨日の増加や積雪量の減少が予測されており、利水面でも将来の渇水リスクが高まることが懸念されていることから、水資源の安定的な確保のための対応が不可欠である。

さらに、長野県・群馬県の両県にまたがる浅間山は、中規模噴火が20年に一度程度発生しており、近年も小規模噴火が発生するなど国内の火山の中でも極めて活動的となっている。その他にも、関東ブロックには人命や社会経済活動に影響を及ぼす可能性のある活火山が多く存在することから、噴火時の防災対応を円滑かつ効果的に実施するための備えが求められている。

また、台風による大雨・暴風など激しい気象現象が起きている中で規模の大きな地震が発生するケースなど、複合型災害の可能性を考慮した対策を考えていく必要がある。

関東ブロックでは、このような災害特性や地域の脆弱性に応じた災害リスクを低減するためのハード・ソフトの総合的・効果的な対応を一層強化していく必要がある。

また、日常時においても幹線道路や生活道路における交通事故が多く発生しているほか、地域の道路交通安全の確保や海上交通がふくそうする地域の航行船舶の事故対策など社会問題の解消も求められている。

## (2) インフラ老朽化の加速

我が国のインフラは、その多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みである。施設を点検した結果、修繕などの措置を早急に行うことが必要な施設が多数存在している。

平成24年12月に発生した中央自動車道笹子トンネル事故は、関東ブロックのみならず、我が国全体の社会資本の老朽化対策の重要な転換点となった(図-9)。社会資本がその役割を果たせるよう、適切に維持管理・更新(メンテナンス)を行い、その安全を確保していくことは基本中の基本である。

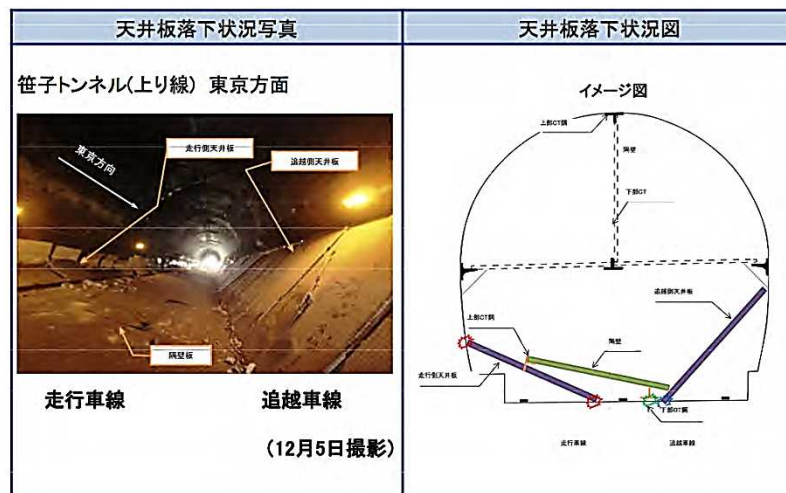


図-9 中央自動車道笹子トンネル事故

(出典) トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会報告書(国土交通省HP)  
[http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/tunnel/pdf/130618\\_houkoku.pdf](http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/tunnel/pdf/130618_houkoku.pdf)

国土交通省が所管する社会資本に係るメンテナンスのための対策費用は、現在の技術や仕組みによる維持管理状況が概ね継続する場合を前提とすると、20年後には現在の約1.2～1.5倍に増えると試算されている。こうした対策費用の「山」の到来により、メンテナンスを含め必要な社会資本整備の実施が困難となることのないよう、アセットマネジメントの観点を踏まえて、メンテナンスに係るトータルコストを中長期的に縮減・平準化していく必要がある。

自然災害が激甚化・頻発化する中で、整備したインフラが事前防災として大きな効果を発揮するためには、平素からの維持管理が不可欠である。また、人口減少を見据えて将来にかかるコストも踏まえてインフラの維持管理・更新を計画的かつ適切に進めていくことが重要である。さらに、中長期的なトータルコストの縮減等を図るため、早期に対策が必要な施設の修繕を集中的に実施し、予防保全型のインフラメンテナンスへの転換を図る必要がある。

また、インフラの多くを管理している市区町村では、土木部門全体の職員数が減少し、全国の4分の1の市区町村は技術系職員が配置されていないなど、メンテナンスに携わる人的資源が不足している。一地方公共団体の問題としてではなく、地域全体共通の構造的課題として各機関が連携を強化し、総合的に取り組む必要がある。

社会資本のメンテナンスを支える現場の民間の技能人材不足も中長期的に深刻化するおそれがある。現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成とともに、メンテナンスに関する技術開発等を推進し、メンテナンス産業の競争力を強化することは大きな課題となっている。

### (3)人口の減少・高齢化・地域的偏在

日本の総人口は、2008年をピークに減少傾向にあり、2050年には約1億人にまで減少する見込みである。人口の地域分布を見ると、少なくとも2019年までは東京圏への転入超過傾向が概ね続いていたのに対し、東京圏以外の関東ブロックでは、2001年をピークに既に人口減少に転じている。一方、生産年齢人口について見ると、東京圏では2000年をピークに減少が始まっている。この影響は、社会を支える介護、建設、運輸等様々な分野で既に顕在化し、産学官の間や大企業と中小企業の間で労働力の取り合いになっている。このように我が国の経済・社会の根幹を揺るがしかねない危機的な状況は、経済が成長軌道に乗るほど深刻化すると懸念され、今後日本経済全体を成長軌道に乗せるためには、供給制約の軛(くびき)となる深刻な人手不足を解消することが重要になる。

雇用面で見ても、中長期的には全国的に雇用環境の改善傾向が続いてきたものの、引き続き東京圏とその他の地域との間に所得格差等が見られるとともに、新型コロナウイルス感染症の拡大により多くの地域の経済に深刻な影響が生じている。こうした中、地方移住への関心が高まるとともに、外部から多様な形で継続的に地域と関わり、現地の人々と交流する「関係人口」の存在も、地域の活性化や課題解決にとって重要になっている。

関東ブロックは全国のどの圏域よりも高齢化に関して大きな問題を抱えている。今後の要介護の割合が増える75歳以上の後期高齢人口を見ると、日本全体では2015年の1,632万人から、2025年には2,180万人へと548万人増加する。このうち、東京圏の増加数は175万人で全国の約3分の1を占める。関東ブロックの高齢化の進展はこれにとどまらず、更に深刻なのは2025年以降である。東京圏以外の関東ブロックでは2025年から高齢者の人口が減少し始めるが、東京圏では2025年以降、高齢者の人口が加速度的に増加し、2050年まで

続くと見込まれるなど、深刻な問題である。

さらに、障害者の社会参画が拡大しており、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定を契機として、障害者の活躍機会の創出、ユニバーサルデザインのまちづくり、「心のバリアフリー」の普及等に向けた機運が加速している。加えて、少子化を踏まえ、子どもや子育て世代に優しい社会づくりの重要性が拡大しているほか、長寿命化に伴い、シニア世代の活躍の場も拡大している。

#### (4) グローバル化の進展

日本は、平成15年(2003年)時点では、GDP(国内総生産)でアジアにおいて首位に立つなど、圧倒的な存在感を持っていた。しかし、平成21年(2009年)に中国に抜かれるなど国際競争が激化している。令和10年(2028年)にはインドにも抜かれるとの試算もある(図-10)。

GDPがアジアでトップの中国は、GDP成長率は鈍化しているものの日本より高水準を維持しており、令和9年(2027年)にアメリカを抜いて世界一の経済大国となるとの試算もある。その時点で中国はGDPが日本の3倍にもなる経済大国となり、量的な規模でみた場合のアジアにおける日本経済の存在感は低下せざるを得ない。

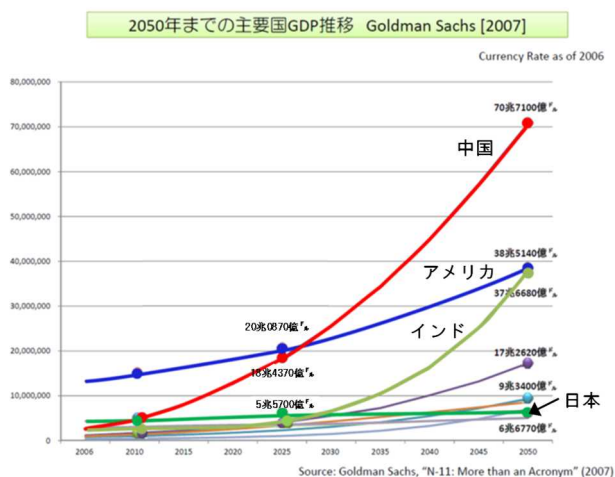


図-10 2050年までの主要国GDP推移

(出典) Goldman Sachs, THE N-11: MORE THAN AN ACRONYM (March 2007)  
<http://www.goldmansachs.com/our-thinking/archive/archive-pdfs/brics-book/brics-chap-11.pdf>

このようなことから、量的な存在感を土台にした従来型の成長発展モデルは成り立たず、質で勝負していくなど新たな成長発展モデルを構築していく必要がある。

中国を始めとするアジア諸国の急激な経済成長(アジアダイナミズム)は脅威であり、日本はこれら急激に成長するアジア諸国に埋没しかねない状況である。しかし、このことは一方で、日本が巨大な成長マーケットに隣接していることを意味しており、大きなビジネスチャンスが日本にもたらされているととらえることができる。

そのチャンスをとらえるためには、関東ブロックが先頭に立ち、積極的にアジア諸国とのヒト、モノ等の移動を促し、アジア地域における経済の活性化を促進させ、その活力を日本国内に取り込むことが重要であり、国際競争力を強化していく必要がある。



## (5) デジタル革命の加速

20 世紀末以降、世界的に ICT 機器の普及が進み、AI、5G、クラウド等に至る革新的な技術の開発・社会実装が進むなど、デジタル技術が社会のあらゆる場面に広がり、人々の生活や経済活動のあり方が抜本的に変化してきた。今後、デジタル技術やデータのさらなる活用により、あらゆる分野・セクターにおいて生産性向上や新たなサービスの創出が進み、社会課題の解決やイノベーションが進むことが期待される。

我が国では、「第5期科学技術基本計画」において、ICT を最大限に活用し、サイバー空間とフィジカル空間(現実世界)とを融合させた取組により、人々に豊かさをもたらす「超スマート社会」を未来社会の姿として共有し、その実現に向けた一連の取組を更に深化させつつ「Society5.0」として強力に推進することとしている。フィジカル空間の代表ともいえる社会資本整備分野においても、整備や維持管理に新技術を活用することでその高度化・効率化を図るとともに、インフラ自体に新技術を実装することでインフラのさらなる価値を発揮させることが求められる。

また、国土交通省では、関係府省・団体と一体となって、AI、IoT等の新技術や官民データをまちづくりに取り入れたスマートシティを推進している。令和元年度には、全国の牽引役となる先駆的な取組みとして「先行モデルプロジェクト」のほか、重点的に支援し早期事業化を促進していく「重点事業化促進プロジェクト」を選定している。関東ブロックにおいても、引き続きスマートシティの取組みを推進していく。

さらに、調査・計画・設計段階からBIM/CIMモデルを導入し、その後の施工、維持管理の各段階においても、情報を充実させながらこれを活用してきている。あわせて、事業全体にわたる関係者間で情報を共有することにより、一連の建設生産・管理システムにおける受発注者双方の業務効率化・高度化を図っていくこととしている。関東ブロックにおいても、令和3年3月に関東BIM/CIM・DX活用ロードマップを策定し、3次元データやデジタル技術の活用を加速するインフラ整備及び管理におけるデジタル・トランスフォーメーション(DX)を推進している。

## (6) グリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイルや価値観の多様化

質の高い生活に対するニーズが拡大している。内閣府の「国民生活に関する世論調査」によると、「心の豊かさ」を重視する人の割合は年々高まっており、平成元年度には 49%であったところ、令和元年度には 62%にのぼっている。また、同調査では、日頃の生活の中で充実感を感じる時として、「家族団らんの時」や「友人や知人と会合、雑談している時」が上位にのぼっており、身近な人との交流へのニーズも高い。加えて、モノの所有よりも体験に価値を見いだす、「コト消費」の需要も拡大している。

気候変動の社会経済活動への影響が生じている中、平成 27 年のパリ協定をはじめ、温室効果ガスの排出削減に向けた国際的な機運が急速に拡大。我が国においても、令和 32 年(2050 年)カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指し、積極的に温暖化対策を行うことが、産業構造や経済社会の変革をもたらし、大きな経済成長につながるという発想の転換により、経済と環境の好循環をつくり出していくことが求められている。また、地球温暖化緩和策のみならず、自然災害の激甚化・頻発化などの気候危機に対する気候変動適応策の推進



を図ることが求められている。

自然環境との共生に対するニーズも高まっており、日常の空間における自然環境との調和がますます重要になっている。また、我が国の廃棄物の総量は減少傾向にあるものの、海洋ごみの問題に国際的な関心が集まるなど、循環型社会の形成は引き続き重要な課題となっている。

関東ブロックにおいても、多様な主体と連携しながらエコロジカル・ネットワークを形成する等、良好な自然環境の創出を図り、かつ観光振興や地域活性化等にも貢献する取組等を推進していく。

## (7)新型コロナウイルス感染症の拡大

令和元年 12 月に中国湖北省武漢市で感染者が確認された新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) は世界規模に拡大するとともに、その脅威は継続している。これにより、デジタル化・オンライン化の遅れや、大都市において人口密度が高いことのリスク、特定国・地域に依存していたサプライチェーンの脆弱さなど、我が国における課題やリスク、これまでの取組の遅れが浮き彫りになった。また、人々の考え方や行動、暮らし方、働き方が大きく変容した。例えば、テレワークの進展等により、一定程度のコミュニケーションはオンラインで可能となる一方で、リアルな場ならではの交流の重要性も改めて認識された。また、「三つの密」を回避した「新たな日常」の構築が求められる中、例えば公園などのオープンスペースの重要性が改めて認識されるなど、人々のインフラに対する捉え方も変化した。さらに、医療提供体制や情報通信インフラの重要性も再認識された。

社会経済情勢の変化の傾向が強くなったものとして、非接触が求められる中のデジタル化・スマート化の必要性、地方移住への関心の高まりや企業の地方移転、二地域居住など新しい暮らし方、テレワークやクラウドソーシング等の柔軟な働き方の広がり、テレワーク等を活用した地方・郊外での居住、二地域居住等の複数地域での住まいを实践する動き、都市における過密・集中リスクの認識拡大、サプライチェーンの多元化や製造事業者の国内生産拠点の整備などが挙げられる。一方、東京圏への転入超過傾向などは、新型コロナウイルス感染症拡大前に比べ、弱まっている。また、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、国内外を問わず、人の移動に制約が課されている。

これらの傾向の変化は、新型コロナウイルス感染症下における一時的なものとするか、それとも、新型コロナウイルス感染症収束後も引き続き続くものなのか、本計画策定後も引き続き注視していく必要があるが、デジタル化・スマート化や柔軟な暮らし方・働き方など、以前よりその必要性を指摘されていたものについては、新型コロナウイルス感染症による変化を契機として、関連する取組を強力に推進していく必要がある。

具体的には、i-Construction やスマートシティの社会実装等の社会資本整備のデジタル化・スマート化、「コンパクト・プラス・ネットワーク」等の多核連携型の国土づくり、バリアフリーやグリーンインフラ等の豊かで暮らしやすい地域づくりを進める必要がある。

加えて、新型コロナウイルス感染症により、例えば、グローバルサプライチェーンについて、世界各地で寸断が生じ、物資の供給途絶や人材の移動の停滞等といった様々なリスクが顕在化したことを踏まえ、関東ブロックにおいても、このようなリスクに強い社会経済構造を構築

し、持続的な経済成長を実現する必要がある

新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大を受け、令和2年(2020年)に開催が予定されていた東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が1年延期されることとなった。同大会がどのような開催形式となったとしても、同大会を一つの通過点と捉え、大会を契機に特に強まると考えられる世界との結びつきをバネとして、人口減少や災害等様々な課題に対応した社会資本整備を推進していく必要がある。

## 第2章 今後の関東ブロックの社会資本整備の方向性

### 1. 社会資本整備の中長期的な目的と計画期間内の社会資本整備の目標

#### (1) 社会資本整備の中長期的な目的

社会資本整備重点計画第2章1では、社会経済情勢の変化など時代感を踏まえた社会形成の必要性を示している。具体的には、①時間・空間・生活ともにゆとりがあり、子育て環境をはじめとする生活の基本的な要素が充実している、②自由度が高く、人生の各ステージで様々な選択肢の中から望ましい働き方、暮らし方を選択できる、③多様な価値観が認められ、かつ、その交流が新たな価値を創造する、④国際的に見ても魅力的で競争力のある地域を育むなど、「真の豊かさ」を実感できる社会としており、関東ブロックにおいても、社会資本整備の中長期的な方向性、国民が「『真の豊かさ』を実感できる社会を構築すること」と位置付けるものとする。

概ね 10 年から 20 年先を見据えた社会資本整備の中長期的な方向性としては、こうした「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するための3つの目的である、「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の達成に向け、ストック効果を最大限発揮できるよう、選択と集中の徹底を図りつつ、重点的に整備を行っていくこととする。

#### (2) 計画期間内の社会資本整備の目標

第1章で挙げたような関東ブロックの社会経済情勢の変化を踏まえるとともに、前述した「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するための3つの中長期的な目的（「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」）の達成に向け、関東ブロックにおいても、社会資本整備重点計画を踏まえ、本計画期間内で達成すべき6つの目標を設定する。

具体的には、「防災・減災が主流となる社会の実現」を第1の目標に、「持続可能なインフラメンテナンス」を第2の目標に、「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」を第3の目標に、「経済の好循環を支える基盤整備」を第4の目標に、「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)」を第5の目標に、「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」を第6の目標に設定する。

第1の目標は「安全・安心の確保」の達成に、第3の目標は「持続可能な地域社会の形成」の達成に、第4の目標は「経済成長の実現」の達成に資するとともに、第2の目標、第5の目標、第6の目標は、インフラの機能維持や新たな価値を発現するものであり、3つの中長期的な目的（「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」）全ての達成に資するものである。

こうした認識のもと、さらに第3章において、これらの重点目標の達成に向け、第1章で示した関東ブロックの将来像・地域特性、整備水準等を踏まえた小目標を設定する。

### 2. 計画期間内の社会資本整備の目標を達成するための取組の方向性

計画期間内の6つの短期的目標を達成するとともに、3つの中長期的目的の達成に繋げ

ていくためには、厳しい財政制約や人口減少、技術革新、ライフスタイルや価値観の多様化という社会情勢の変化の中、このストック効果を最大化していく必要がある。

社会資本整備重点計画第2章3において、ストック効果の最大化の取組の方向性として、(1)「3つの総力(主体の総力・手段の総力・時間軸の総力)」を挙げて社会資本整備を深化させるとともに、(2)インフラを国民が持つ「資産」として捉え、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、新たな価値を創造する、という新たな取組を行うことを示している。関東ブロックの目標の達成においても、こうした方向性を踏まえて、取組を行っていくものとし、第3章の重点目標の小目標ごとに、こうした取組を示していく。

### 3. 持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組

社会資本整備重点計画第2章4で示されているように、インフラのストック効果最大化に向けた取組を進める一方、こうした持続可能な社会資本整備の大前提として、「安定的・持続的な公共投資の確保」、「建設産業の生産性向上や担い手の確保・育成」が不可欠である。

社会資本の整備には一定の期間を要するとともに、長期にわたってその機能を効果的に発揮する必要があることから、戦略的・計画的に社会資本整備を実施していくことが重要である。

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となる建設産業の人材の確保・育成の観点から、安定的・持続的な公共投資の見通しが必要であり、中長期的目的を達成するためには、安定的・持続的な公共投資を確保することが求められる。こうした観点から、本計画においては、公共投資の見通しとして、重点目標の達成に寄与する社会資本整備のうち、関東ブロックの目標の達成に資する主要取組において、記載する事業の計画策定時点の残事業費を記載することとする。

あわせて、社会資本整備を支える建設業の担い手の確保及び育成、生産性の向上のため、社会資本整備重点計画第2章4で示された「担い手の確保・育成」、「建設産業の生産性向上」、「建設キャリアアップシステムの普及促進」、「公共工事の品質確保と担い手確保に向けた発注者による取組の推進」等に取り組んでいく。

関東ブロックにおいては、建設業が取り組むべき担い手確保や生産性向上を推進し、働き方改革を支援していくための取組をまとめた「地域インフラサポートプラン関東 2016」、「地域インフラサポートプラン関東 2017」を独自に策定し新たな担い手の確保や若手技術者の定着促進、i-Constructionの推進等により、建設産業全体の生産性向上を図る取組を支援してきた。これらの取組をさらに推進するため、令和元年6月の担い手三法改正の趣旨や各都県建設業協会からの新たな意見等を踏まえ、「災害時の緊急対応の充実強化」、「適正な工期設定」等を新たに加えるとともに、「未来の建設産業を支える入札・契約方式の実施」、「監督・検査事務における受発注者の負担軽減」等を拡充して、10年先を見据えた取組「地域インフラサポートプランVer. 3.0」をとりまとめた。

今後も建設業が取り組む担い手確保や生産性向上を推進し、働き方改革を支援するための取組を進めていく。

### 第3章 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標

前章において、関東ブロックの社会資本整備の方向性を踏まえた、計画期間内の社会資本整備の重点目標を設定した。本章では、令和7年度までを計画期間とし、6つの重点目標と、その達成のための小目標を設定し、重点的に取り組むべき具体的な施策・事業を明らかにする。

なお、主要取組は、小目標の達成のために代表性が高いと考えられる取組を中心に記載しており、完成年度については、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とともに、残事業費については、公表時点のものを記載している。

また、令和3年度から7年度までの5年間に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的かつ集中的に講ずる対策として閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置付けられた取組については、同対策に沿って中長期の目標を定め実施し、防災・減災、国土強靱化の更なる加速化・深化を図っていく。

#### 重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

##### 目指すべき姿

・気候変動の影響により激甚化・頻発化する水災害や首都直下地震等の巨大地震・津波や大規模噴火等に屈しない強靱な国土づくりに向け、行政、住民、企業を始めとする社会の各主体が危機感を共有し、それぞれが備え、また協働して災害に立ち向かうことで、国民が安心して生活を送ることができる社会をつくる。

##### 現状と課題

- ・関東ブロックは巨大地震や巨大津波がいつ起こってもおかしくない状況であり、災害特性や地域の脆弱性に応じた災害リスクを低減するためのハード・ソフトの総合的・効果的な対応を一層強化していく必要がある。災害対応においては、あらゆる関係者で推進する「流域治水」など、官民一体となった取り組みの拡充・強化が求められる。またハザードマップの活用や新技術による災害関連情報の収集・集積が必要である。
- ・災害後に社会経済活動が機能不全に陥ることを未然に防ぐための災害に強い交通ネットワークの構築や、首都直下地震等発生時の首都圏などのバックアップ機能の強化のため、東京都心と近隣地域とのアクセス改善等に向けた検討についても進めていく必要がある。
- ・近年浅間山の火山活動が極めて活発になるなど火山噴火への対応も喫緊の課題である。ひとたび噴火が生じると、甚大な被害が広範囲かつ長期にわたって生じる場合があることから、総合的な土砂対策等のハード対策に加え平時からのソフト面での対策も必要である。
- ・令和元年東日本台風では、静岡県や新潟県、関東甲信地方、東北地方を中心に広い範囲で記録的な大雨となり、河川の決壊、越水・溢水、土砂災害、道路の通行止めなど、近年例のない同時多発的・多形態の災害となった。
- ・今後も「緊急治水対策プロジェクト」による総合的な治水対策を進めつつ、将来の気候変動の影響による降雨量の増加や海面水位の上昇を考慮した計画へと見直していく必要がある。また、人口・資産が集積し高密度な地下空間の利用が進んでいる江東デルタ等のゼロメートル地帯や関東平野内陸部の低地については、高潮や大規模な浸水等に襲われると壊滅的な被害を受ける可能性があることから、首都圏の社会経済に重大な影響が及ぶ大規模災害のり



スクを認識したリスクマネジメントを行い、防災・減災対策に取り組むことが必要である。さらに自然災害には自治体だけでは対応できない場合が多くあり、国と自治体の連携や、災害時の地域の担い手としての建設産業の存在も重要である。

- 過去、災害リスクの高いエリアでも宅地開発等が行われてきたことから、土砂災害特別警戒区域等の指定を進めるとともに、防災の観点から、すまい方の工夫や土地利用の規制・誘導が必要である。

## 小目標1-1: 切迫する首都直下地震・津波や大規模噴火等に対するリスクの低減

### 重点施策の概要

- 切迫する地震・津波等による被害の軽減を図るため、引き続き住宅、建築物、公共土木施設等の耐震化を進めるとともに、高台まちづくりの推進、都市公園等の整備、港湾の強靱化を進める。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

#### [1] 公共土木施設等の耐震化率等

- 南海トラフ地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等において対策が必要な①河川堤防等の整備率（計画高までの整備と耐震化）及び②水門・樋門等の耐震化率  
(河川堤防等) R元年度 69% → R7年度 93%  
(水門・樋門等) R元年度 40% → R7年度 87%
- 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型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の耐震化率  
R元年度 56% → R7年度 59% [全国指標]
- 災害時における主要な管渠、下水処理場及びポンプ場の機能確保率  
(管渠) R元年度 53% → R7年度 61%  
(下水処理場) R元年度 27% → R7年度 33%  
(ポンプ場) R元年度 31% → R7年度 36%
- 官庁施設の耐震基準を満足する割合  
R元年度 94% → R7年度 100%

#### [参考 KPI] 危険密集市街地の面積及び地域防災力の向上に資するソフト対策の実施率

(面積) R2年度 約664ha → R12年度 概ね解消  
(ソフト対策) R2年度 約59% → R7年度 100%

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12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: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる  
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■公共土木施設の耐震化等の地震対策

- 【大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化 (R3年度推進中)④】
- 【道路災害防除事業 一般国道413号ほか(神奈川県相模原市) (R3年度工事中)④】

#### 【既存施設の集約・再編】

##### ■公共土木施設等の耐震化等の地震対策

- 【小石川地方合同庁舎整備事業 (R3年度工事中) [R7年度完成]②】
- 【長野第1地方合同庁舎整備事業 (R3年度設計中) [R8~12年度完成]③】
- 【横浜地方合同庁舎等整備事業 (R3年度工事中) [R4年度完成]①】

#### 【選択と集中の徹底】

##### ■公共土木施設の耐震化等の地震対策

- 既設橋梁の耐震補強  
【一般国道357号舞浜大橋(東京都江戸川区~千葉県浦安市) (R3年度工事中)④】
- 川崎港東扇島~水江町地区臨港道路整備事業  
【(神奈川県川崎市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①】
- 荒川上流河川改修事業 樋門樋管耐震対策★

【昭和水門等(埼玉県)	[R13年度以降完成]④
江戸川河川改修事業 樋門樋管耐震対策★	
【大場川下流樋管等(埼玉県・千葉県)	[R13年度以降完成]④
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3,100億円(H30年度評価時点)]★	
【(神奈川県横浜市)	(R3年度工事中)[R13年度完成]④
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	
【(神奈川県横浜市)	(R3年度工事中)[R7年度完成]②
緊急輸送道路上の橋梁、下水処理場、堤防、排水機場、管渠、岸壁、住宅等の耐震化の推進	
【	(R3年度推進中)④
荒川下流河川改修事業 排水機場樋管耐震対策★	
【旧芝川排水機場樋管等(埼玉県)	(R3年度工事中)[R3年度完成]①
千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業★	
【(千葉県船橋市)	(R3年度工事中)[R3年度完成]①
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	
【(東京都)	(R3年度工事中)[R6年度完成]②
横浜港南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業[残事業費 958 億円(R2年度評価時点)]	
【(神奈川県横浜市)	(R3年度測量設計中)④
日立市公共下水道地震対策事業★	
【(茨城県日立市)	(R3年度推進中)[R6年度完成]②
緊急輸送道路上の橋梁の耐震化	
【(一)栗山日光線 六方沢橋(栃木県)	(R3年度工事中)[R3年度完成]①
緊急輸送道路の落石対策	
【一般国道353号 村上工区(群馬県)	(R3年度工事中)[R4年度完成]①
道路ネットワークの代替性・多重性を確保する道路整備★	
【一般国道254 号和光富士見バイパス(埼玉県朝霞市・志木市・和光市・富士見市)	(R3年度工事中)[R7年度完成]②
東京港における海岸防災機能の強化・推進(防災・安全)★	
【(東京都)	(R3年度工事中)④
千葉港海岸船橋地区の海岸保全施設整備事業★	
【(千葉県)	(R3年度工事中)④
橋梁の耐震補強	
【(主)御殿場大井 足柄大橋(神奈川県開成町)	(R3年度工事中)④
釜無川流域下水道地震対策事業★	
【(山梨県)	(R3年度工事中)[R7年度完成]②
木曾川右岸道路	
【(長野県)	(R3年度工事中)④
下水道地震対策事業★	
【(埼玉県さいたま市)	(R3年度工事中)④
下水道管渠(重要な幹線等)の耐震化★	
【(千葉県千葉市)	(R3年度工事中)[R8～12年度完成]③
下水道の管きょ・施設の地震対策事業	
【(神奈川県川崎市)	(R3年度工事中)④
横浜市公共下水道地震対策事業★	
【(神奈川県横浜市)	(R3年度推進中)④
安全安心な県営都市公園の整備推進(防災・安全)[残事業費48億円(R2年度評価時点)]★	
【(埼玉県)	(R3年度工事中)④
■火山噴火対策	
浅間山直轄火山砂防事業★	
【濁川砂防堰堤群(長野県軽井沢町)	(R3年度工事中)[R8年度完成]③
【濁沢砂防堰堤群(群馬県嬬恋村)	(R3年度工事中)[R8年度完成]③
■津波対策	
江戸川河川改修事業 水門・樋門等の自動化・遠隔操作化	
【(千葉県)	(R3年度推進中)[R7年度完成]②
港湾、河川区域における放置艇対策の推進	
【	(R3年度推進中)④
■防災拠点の整備	
国営昭和記念公園	
【(東京都立川市)	(R3年度工事中)[R6年度完成]②
国営常陸海浜公園	
【(茨城県ひたちなか市)	(R3年度工事中)[R5年度完成]①

重点施策	指標
(耐震化等の地震対策)	
・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上を推進	
・鉄道施設の耐震対策を重点的に推進	
・滑走路等の耐震対策	
・大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進	
・大規模地震に備えた河川管理施設の地震・津波対策	[KPI-1] ・南海トラフ地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等において対策が必要な①河川堤防等の整備率（計画高までの整備と耐震化）及び②水門・樋門等の耐震化率 （河川堤防等） R 元年度 69% → R7 年度 93% （水門・樋門等） R 元年度 40% → R7 年度 87%
・大規模地震が想定される地域等における海岸堤防等の耐震対策	[KPI-1] [全国指標] ・南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型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の耐震化率 R 元年度 56% → R7 年度 59%
・南海トラフ地震・首都直下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・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率	R 元年度 86% → R7 年度 89%
・下水道施設の耐震化を推進	[KPI-1] ・災害時における主要な管渠、下水処理場及びポンプ場の機能確保率 （管渠） R 元年度 53% → R7 年度 61% （下水処理場） R 元年度 27% → R7 年度 33% （ポンプ場） R 元年度 31% → R7 年度 36%
・地域の防災拠点となる施設等の耐震化	[KPI-1] ・官庁施設の耐震基準を満足する割合 R 元年度 94% → R7 年度 100%
・地震時等に著しく危険な密集市街地 <sup>1</sup> の解消とそれにあわせた地域防災力の向上に資するソフト対策の強化	[参考 KPI] ・危険密集市街地の面積及び地域防災力の向上に資するソフト対策の実施率 （面積）R2 年度 約 664ha → R12 年度 おおむね解消 （地域防災力の向上に資するソフト対策）

<sup>1</sup> 密集市街地のうち、延焼危険性や避難困難性が特に高く、地震時等において、大規模な火災の可能性、又は道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、生命・財産の安全性の確保が著しく困難で、重点的な改善が必要な密集市街地（建築物の不燃化や避難路・避難地の整備等を進めることで、最低限の安全性を確保する）。

	R2年度 約 59% → R7年度 100%
・地下街の防災対策の推進	
・切迫する大地震に備え、大規模盛土造成地の滑動崩落の危険性を把握する取組を推進	・大規模盛土造成地の安全性を把握する調査に着手した実施率 R元年度 6% → R7年度 59%
・液状化ハザードマップを活用した宅地の液状化対策に関する取組を推進	
・都市機能移転や防災機能強化等による災害に強い市街地の形成	
・避難地・防災拠点となる都市公園等の整備	[KPI-6] 【再掲】 [全国指標] ・一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された都市の割合 H30年度 64% → R7年度 75%
・復興まちづくりのための事前準備の推進	・復興まちづくりのための事前準備に取り組んでいる地方公共団体の割合 R2年度 62.7% → R7年度 83%
・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進	
・災害ハザードエリアからの移転の促進	
・まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備	
<b>(火山噴火対策)</b>	
・火山噴火に起因する土砂災害への対策の促進	・火山噴火時における降灰厚把握手法の整備に着手した火山の割合 R元年度 0% → R7年度 100%
・火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づく対策の推進	
<b>(津波対策)</b>	
・港湾における切迫する大規模津波からの人命・財産の被害の防止・最小化	
・プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善	
・津波災害警戒区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進	[KPI-6] 【再掲】 ・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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数 R2年度 4 → R7年度 5
	・津波災害警戒区域を指定している都道府県数 R2年度 1 → R7年度 3
・津波による船舶事故軽減に資する港湾強靱化の推進	・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 R2年度 0% → R7年度 100%
<b>(水害対策)</b>	
・人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における水害対策の推進（下水道整備等）	・下水道による都市浸水対策達成率 R元年度 約 57% → R7年度 約 60%

#### 期待されるストック効果

- これまでも荒川の河川改修や、江戸川の津波対策、臨港道路の耐震化や圏央道などの緊急輸送ネットワーク等の整備により地震発生時の被害軽減や復旧活動の迅速化が図られている。今後も首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における公共土木施設等の耐震化や緊急輸送道路等の整備により、地震発生時の緊急輸送ネットワークの確保や復旧活動の迅速化が期待される。
- これまでも火山砂防事業により地域住民の安全確保がされている。今後も浅間山などの活火山における火山砂防事業により、人家の保全が期待される。

#### 「インフラ経営」の取組

- 大規模土砂災害時において相互に協力し、有事における減災活動や災害対応が円滑に進むことを目的に、国、県、町等の行政が連携し、住民も一体となった避難訓練を行っており、警戒避難体制の強化や防災意識の向上が期待される。（利根川水系砂防事務所）

## 小目標1-2:激甚化する気象災害に対するリスクの低減

### 重点施策の概要

- ・平成27年9月関東・東北豪雨のような施設の能力を上回る洪水・内水・高潮に対して、官民連携して河川・港湾・海岸・下水道の整備や、ハザードマップの作成等のハードとソフトが一体となった効率的かつ効果的な浸水対策を推進する(あらゆる関係者の協働による治水対策の全体像をとりまとめた流域治水プロジェクトとして、関東地方においては約4兆5,100億円規模(R2年度公表時点)の事前防災対策を予定)。
- ・関係省庁・官民が連携して、利水ダムを含む既存ダムの洪水調節機能の強化や、水田の貯留機能の活用等を進める。
- ・災害ハザードエリアにおける開発抑制、同エリアからの移転促進、まちなかの防災対策・安全確保策の強化などにより、防災・減災のためのすまい方や土地利用を進めるとともに、将来の土地利用の変化を見据えながら、より効果的なハード整備を図る。
- ・災害時における救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路構造物の流失防止対策を進める。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[2] 1級水系及び2級水系において、連携して流域治水プロジェクトを策定している水系数

R元年度 0 → R7年度 43

[3] 1級、2級河川における戦後最大洪水等に対応した河川の整備率

(1級) R元年度 約60% → R7年度 約68%

(2級) R元年度 約50% → R7年度 約73%

[4] 事前放流の実施体制が整った水系の割合

R元年度 0% → R3年度 100%

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

\*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■水害対策

- 【荒川水系流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 13,623 億円(R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【利根川・江戸川水系流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 12,109 億円(R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【中川・綾瀬川流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 7,311 億円(R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【渡良瀬川流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 968 億円(R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【鬼怒川流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 1,314 億円(R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【小貝川流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 550 億円(R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【霞ヶ浦流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 889 億円(R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【那珂川水系流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 1,885 億円(R2年度公表時点)]★



- (R3年度推進中)④】
- 【久慈川水系流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 629 億円 (R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【多摩川水系流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 1,305 億円 (R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【鶴見川水系流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 795 億円 (R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【相模川水系流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 579 億円 (R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【富士川水系流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 2,584 億円 (R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【一宮川水系流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 204 億円 (R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- 【引地川水系流域治水プロジェクト[R2年度以降の残事業費 390 億円 (R2年度公表時点)]★  
(R3年度推進中)④】
- ※隣接する地方ブロックに跨る流域治水プロジェクトについては、プロジェクト全体の事業内容について記載している。
- ※残事業費は個別事業との重複がある。
- 【入間川流域緊急治水対策プロジェクト (R3年度工事中) [R6年度完成]②】
- 【久慈川緊急治水対策プロジェクト (R3年度工事中) [R6年度完成]②】
- 【多摩川緊急治水対策プロジェクト (R3年度工事中) [R6年度完成]②】
- 【那珂川緊急治水対策プロジェクト (R3年度工事中) [R6年度完成]②】
- 【信濃川水系緊急治水対策プロジェクト(長野県)★ (R3年度工事中) [R6年度完成]②】
- 土砂災害対策
- 【道路災害防除事業 一般国道 413 号 ほか(神奈川県相模原市) (R3年度工事中)④再掲】
- 【ハード・ソフト一体となった取組】
- 土砂災害対策
- 【神奈川県内における土砂災害対策等の推進(防災・安全)★ (R3年度工事中)④】
- 【インフラの利活用】
- 水害・土砂災害対策
- 【渡良瀬川上流特定構造物改築事業 中橋架替[残事業費 48 億円 (R3年度評価時点)] (R3年度推進中) [R8~12年度完成]③】
- 【国民の防災意識を高めるインフラツーリズム (R3年度推進中)④】
- 【既存施設の集約・再編】
- 水害対策
- 【藤原・奈良俣再編ダム再生事業 (R3年度工事中) [R4年度完成]①】
- 【選択と集中の徹底】
- 水害対策
- 大規模特定河川事業★
- 【利根川(伊勢崎・玉村工区)(群馬県) (R3年度工事中)④】
- 荒川下流河川改修事業★
- 【左岸中堤高潮対策(東京都) (R3年度工事中) [R8~12年度完成]③】
- 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) (R3年度工事中)④】
- 荒川上流河川改修事業[残事業費1,601億円(R2年度評価時点)]★
- 【荒川第二・三調節池整備(埼玉県)[残事業費1,670億円(H30年度評価時点)] (R3年度工事中) [R12年度完成]③】
- 【さいたま築堤(埼玉県さいたま市)(埼玉県) (R3年度工事中) [R3年度完成]①】
- 【中流部改修(埼玉県)(R3年度工事中) [R13年度以降完成]④】
- 江戸川河川改修事業★
- 【左岸築堤(千葉県) (R3年度工事中) [R13年度以降完成]④】
- 鬼怒川河川改修事業★
- 【田川合流点整備(茨城県) (R3年度工事中) [R6年度完成]②】
- 小貝川河川改修事業★
- 【下流部築堤(茨城県) (R3年度工事中) [R7年度完成]②】
- 相模川河川改修事業★
- 【左岸高潮対策(神奈川県) (R3年度工事中) [R13年度以降完成]④】
- 鶴見川河川改修事業★
- 【河道掘削(神奈川県) (R3年度工事中) [R13年度以降完成]④】

利根川河川改修事業★ 【稲戸井調節池整備(千葉県)	(R3年度工事中)④】
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)	(R3年度工事中) [R7年度完成]②】
利根川上流河川改修事業★ 【左岸築堤(茨城県・群馬県・埼玉県)	(R3年度工事中) [R13年度以降完成]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)	(R3年度工事中) [R5年度完成]①】
中川河川改修事業★ 【下流部築堤(埼玉県)	(R3年度工事中) [R8～12年度完成]③】
常陸利根川河川改修事業★ 【無堤部対策(茨城県)	(R3年度工事中) [R8～12年度完成]③】
富士川河川改修事業★ 【手打沢地区築堤(山梨県)	(R3年度工事中) [R8～12年度完成]③】
渡良瀬川河川改修事業★ 【下流部築堤(栃木県・群馬県)	(R3年度工事中) [R7年度完成]②】
烏川河川改修事業★ 【寺尾・根小屋地区築堤(群馬県)	(R3年度工事中) [R7年度完成]②】
公共下水道整備事業(浸水対策)★ 【(茨城県土浦市、ひたちなか市、神栖市)	(R3年度推進中) [R6年度完成]②】
栃木県における総合的な浸水対策の推進(防災・安全)(重点) 【田川流域治水対策河川事業(栃木県)	(R3年度設計中) [R7年度完成]②】
治水対策の推進と豊かな環境の創出(防災・安全)(通常・緊急対策)[残事業費130億円(R2年度評価時点)] 【綾瀬川(埼玉県さいたま市)	(R3年度工事中)④】
環状七号線地下広域調節池★ 【(東京都)	(R3年度工事中) [R7年度完成]②】
流域治水対策河川事業[残事業費46億円(R2年度評価時点)]★ 【濁川(山梨県)	(R3年度実施中) [R8～12年度完成]③】
下水道浸水対策事業★ 【(埼玉県さいたま市)	(R3年度工事中)④】
雨水対策重点地区の整備★ 【(千葉県千葉市)	(R3年度工事中) [R13年度以降完成]④】
横浜市公共下水道整備事業(浸水対策)★ 【(神奈川県横浜市)	(R3年度推進中)④】
新川 広域連携事業 【築堤(長野県諏訪市)	(R3年度工事中)④】
■高潮対策 西湘海岸直轄海岸保全施設整備事業★ 【(神奈川県大磯町、二宮町、小田原市)	(R3年度工事中) [R13年度以降完成]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)	(R3年度工事中)④】
■土砂災害対策 一般国道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	(R3年度工事中) [R4年春頃(仮称)新三国トンネル開通予定]①】
一般国道19号 長野19号防災★ 【長野県東筑摩郡生坂村竹の本～長野市小市	(R3年度工事中)④】
一般国道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	(R3年度測量設計中)④】
一般国道127号 127号防災 【千葉県館山市川名～富津市湊	(R3年度工事中)④】
一般国道158号 狸平★ 【長野県松本市	(R3年度工事中)④】
法面防災(一般国道20号吉野地区防災) 【(神奈川県相模原市)	(R3年度工事中) [R4年度完成]①】
浅間山直轄火山砂防事業★ 【濁川砂防堰堤群(長野県軽井沢町)	(R3年度工事中) [R8年度完成]③再掲】
【濁沢砂防堰堤群(群馬県嬬恋村)	(R3年度工事中) [R8年度完成]③再掲】
譲原地区直轄地すべり対策事業[残事業費210億円(R2年度評価時点)] 【下久保地区集水井(群馬県藤岡市)	(R3年度工事中) [R10年度完成]③】

富士川水系直轄砂防事業★

【塩島沢砂防堰堤(山梨県早川町)

(R3年度工事中) [R8～12年度完成]③】

利根川水系直轄砂防事業★

【(利根川) 川浦床固群(群馬県高崎市)

(R3年度工事中) [R13年度以降完成]④】

利根川水系直轄砂防事業★

【(鬼怒川) 野門沢砂防堰堤(栃木県日光市)

(R3年度工事中) [R7年度完成]②】

利根川水系直轄砂防事業★

【(渡良瀬川) 松木山腹工(栃木県日光市)

(R3年度工事中) [R13年度以降完成]④】

重点施策	指標
<b>(水害対策)</b>	
・あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の推進	[KPI-2] ・1級水系及び2級水系において、連携して流域治水プロジェクトを策定している水系数 R元年度 0 → R7年度 43 ・あらゆる関係者が連携して取り組む流域治水として流域対策に取り組む市町村数 R元年度 200 → R7年度 370
・事前防災等による水害発生の防止	[KPI-3] ・1級、2級河川における戦後最大洪水等に対応した河川の整備率 (1級) R元年度 60% → R7年度 68% (2級) R元年度 50% → R7年度 73%
・利水ダムを含む既存ダムの洪水調節機能の強化	[KPI-4] ・事前放流の実施体制が整った水系の割合 R元年度 0% → R3年度 100%
・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、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を推進	・コンパクトなまちづくりと合わせて、防災・減災対策を推進し、居住を誘導する地域の安全確保を図る(防災指針の作成) ・気候変動の影響を考慮した治水計画策定の推進
・人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における水害対策の推進(下水道整備等)	・下水道による都市浸水対策達成率【再掲】 R元年度 約57% → R7年度 約60% ・水害時における下水処理場等の機能確保率 R元年度 0% → R8年度 100%
・地下空間の避難確保・浸水防止対策の推進	・最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止措置を講じた地下街等の数 R2年度 294 → R7年度 338
・激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける自己業務用施設の開発を原則禁止の対象に追加することで、災害ハザードエリアにおける開発抑制を推進(災害レッドゾーンにおける危険な自己業務用施設に係る開発の原則禁止)	・都市機能移転や防災機能強化等による災害に強い市街地の形成【再掲】 ・鉄道施設の豪雨対策、浸水対策を重点的に推進
・水害リスク情報空白域の解消の推進	[KPI-18] 【再掲】 ・水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 R2年度 279 → R7年度 1,900
・水害リスク情報の公開推進	・国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数 R2年度 100 → R7年度 1,900
・復興まちづくりのための事前準備の推進	・復興まちづくりのための事前準備に取り組んでいる地方公共団体の割合【再掲】 R2年度 62.7% → R7年度 83%
・最大クラスの洪水に対応した洪水浸水想定指定、ハザードマップの作成、訓練実施の	[KPI-6] 【再掲】 ・最大クラスの洪水に対応したハザードマップ

推進	<p>を作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン<sup>2</sup>作成講習会等）を実施した市区町村数</p> <p>R2年度 112 → R7年度 276</p>
・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進	<p>〔KPI-6〕 【再掲】</p> <p>・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数</p> <p>R元年度 6 → R7年度 200</p>
・新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進	<p>・基準水位・流量観測所における自動流量観測導入率</p> <p>R2年度 0% → R7年度 100%</p>
<p>・高台まちづくり（高規格堤防）の推進</p> <p>・まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備【再掲】</p> <p>・災害ハザードエリアからの移転の促進【再掲】</p> <p>・メディアとの連携による住民自らの避難行動につながる情報提供の充実</p> <p>・災害復旧事業における改良復旧の活用による施設の機能強化</p> <p>・気候変動の影響を考慮した下水道計画策定の推進</p> <p>・危機的渇水・自然災害時における水の安定供給</p>	
<b>（高潮対策）</b>	
・海面上昇等の気候変動影響に適応した海岸保全の推進	<p>・気候変動影響を防護目標に取り込んだ海岸の数</p> <p>R元年度 0 → R7年度 4</p>
・ゼロメートル地帯等における海岸堤防等の津波・高潮対策	<p>〔全国指標〕</p> <p>・海岸堤防等の整備率</p> <p>R元年度 53% → R7年度 64%</p>
・海岸侵食の防止・砂浜の保全	<p>〔全国指標〕</p> <p>・海面上昇等の影響にも適応可能となる順応的な砂浜の管理が実施されている海岸の数</p> <p>R2年度 1 → R7年度 20</p>
・最大クラスの高潮に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進	<p>・高潮浸水想定区域を指定している都道府県数</p> <p>R2年度 2 → R7年度 4</p>
	<p>〔KPI-6〕 【再掲】</p> <p>・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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数</p> <p>R2年度 0 → R7年度 21</p>
<b>（土砂災害対策）</b>	
・地域のくらしに不可欠なライフラインを保全する土砂災害対策の推進	<p>・重要なライフライン施設が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率</p> <p>R元年度 約26% → R7年度 約30%</p>
・地域の中心集落等を結ぶ重要交通網を保全する土砂災害対策の推進	<p>・重要交通網が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率</p> <p>R元年度 約23% → R7年度 約27%</p>
・地域の中心集落における市町村役場等を保全する土砂災害対策の推進	<p>・市役所、町役場および支所が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率</p> <p>R元年度 約23% → R7年度 約30%</p>
・土砂災害を対象としたハード・ソフトの施策を組み合わせ土砂災害に強い地域づくり、及びハザードエリアからの居住移転を推進	<p>・土砂災害ハザードマップにおける土砂災害警戒区域の新規公表数</p> <p>R元年度 0箇所 → R7年度 2,212箇所</p>
・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路法面や盛土の土砂災害防止対策を推進	
・鉄道施設の豪雨対策を重点的に推進	
・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進【再掲】	
・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	

<sup>2</sup> 台風の接近等によって河川水位が上昇する時に、住民一人ひとりの家族構成や生活環境に合わせて「いつ」「何をするのか」をあらかじめ時系列で整理した自分自身の防災行動計画のこと。

### 期待されるストック効果

- ・荒川は埼玉県・東京都を貫流し、沿川の土地利用は高密度に進展、下流沿川はゼロメートル地帯が広範囲に広がっていることから、一度氾濫すると被害は甚大となる。荒川調節池群（荒川第二・第三調節池）整備により、河道流量を低減し、調節池より下流の広範囲において治水安全度の向上が図られる。
- ・埼玉県は高度経済成長期から急速に都市化が進み、保水・遊水機能が極端に減少したことで水害が起きやすくなっており、河道の改修や調節池、排水機場を組み合わせた治水対策を推進している。令和元年東日本台風では、降雨量が昭和 57 年台風第 18 号の約 1.3 倍だったが、河川整備率の向上に伴い、家屋浸水戸数は約 1/7、浸水面積は約 1/3 に減少しており、頻発化・激甚化が進む豪雨に対する被害の軽減が期待されている。
- ・市街地再開発事業と併せた高規格堤防整備（東京都、小松川地区）により、荒川沿いに工場や木造住宅等が密集した「ゼロメートル地帯」が、安全で快適なまちとなり、避難地や地域交流の拠点としても活用されている。
- ・これまでも富士川水系直轄砂防事業などにより地域住民の安全確保がされている。今後も土砂災害対策の実施により、災害時における緊急輸送道路をはじめとする重要交通網の保全が期待される。

### 「インフラ経営」の取組

- ・令和元年東日本台風により、甚大な被害が発生した 4 水系において、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」においては、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も、一体的に取り組んでいる。

## 小目標1-3: 災害発生後のリスクの低減のための危機管理対策の強化

### 重点施策の概要

- ・ 官民一体となった TEC-FORCE 活動等、災害対応の体制・機能の拡充・強化を図るとともに、防災・減災を支える現場の担い手である建設業の従事者の確保・育成を進める。
- ・ ハザードマップを活用したマイ・タイムライン作成等住民の防災意識向上に繋がる訓練の実施による実効性のある避難体制を確保する。
- ・ 新技術を活用した気象予測や河川管理の高度化による防災・減災の取組及び港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化を図るとともに、災害リスクの高い地域での詳細な地理空間情報の整備を行う。
- ・ 新技術を活用し、災害発生時の災害状況把握の高度化や、災害復旧・被災者支援の迅速化を図る。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [5] 国・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<sup>3</sup>  
実績値なし → R7 年度末 100%
- [6] 避難計画及び事業継続計画等の策定推進による非常時の体制確保
- ・ 公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員の ICT 機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率  
R 元年度 31% → R7 年度 100%
  - ・ 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された都市の割合  
H30 年度 64% → R7 年度 75%[全国指標]
  - ・ 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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン<sup>4</sup>作成講習会等）を実施した市区町村数  
R2 年度 112 → R7 年度 276
  - ・ 最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数  
R 元年度 6 団体 → R7 年度 200 団体
  - ・ 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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数  
R2 年度 0 → R7 年度 21
  - ・ 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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数  
R2 年度 4 → R7 年度 5
  - ・ 「A2-BCP」（空港業務継続計画）に基づく訓練等の毎年度 8 月までの実施率  
R2 年度 100% → 毎年度 100%

### 目標の達成に寄与する主要取組

（完成予定時期 ①：～R5 年度、②：～R7 年度、③：～R12 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

<sup>3</sup> 建退共電子申請方式（令和 3 年 4 月から本格導入開始）を建設キャリアアップシステム活用工事として当該機関が導入していること。

<sup>4</sup> 台風 の接近等によって河川水位が上昇する時に、住民一人一人の家族構成や生活環境に合わせて「いつ」・「何をするのか」をあらかじめ時系列で整理した自分自身の防災行動計画のこと。



★印：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる  
 ※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

- 情報基盤の整備と活用  
 【港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化の推進 (R3年度推進中)④】
- 災害時の救援・復旧ネットワークの整備  
 【道路災害防除事業 一般国道413号ほか(神奈川県相模原市) (R3年度工事中)④再掲】

【ハード・ソフト一体となった取組】

- 「防災道の駅」制度  
 【「防災道の駅」制度による防災機能強化 (R3年度推進中)④】
- 大規模災害・自然災害に備えた調査・計画の策定等  
 【広域的な救援活動を支援する地理空間情報の整備・更新・提供 (R3年度推進中)④】  
 【効果促進事業 氾濫推定図の作成(千葉県) (R3年度実施中) [R3年度完成予定]①】
- 災害時の救援・復旧ネットワークの整備  
 【総合流域防災事業 情報基盤整備(長野県)★ (R3年度推進中)④】
- 情報基盤の整備と活用  
 【河川監視カメラの設置(群馬県)★ (R3年度工事中) [R6年度完成]②】

【選択と集中の徹底】

- 河川防災ステーションの整備  
 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(茨城県常陸太田市) (R3年度推進中) [R8~12年度完成]③】  
 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(茨城県北相馬郡利根町) (R3年度推進中) [R7年度完成]②】  
 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(茨城県) (R3年度推進中) [R8~12年度完成]③】  
 【目吹地区河川防災ステーション整備(千葉県野田市) (R3年度推進中) [R4年度完成]①】  
 江戸川河川改修事業  
 【吉川地区河川防災ステーション整備(埼玉県吉川市) (R3年度推進中) [R8~12年度完成]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(埼玉県さいたま市) (R3年度推進中) [R6年度完成]②】  
 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(静岡県富士市) (R3年度推進中) [R8~12年度完成]③】
- 災害時の救援・復旧ネットワークの整備  
 緊急輸送道路の整備★  
 【(主)大田原氏家線 親園佐久山バイパス(栃木県大田原市) (R3年度工事中)④】  
 流域下水道施設地震対策事業★  
 【 (R3年度工事中) [R13年度以降完成]④】  
 グリーンインフラ活用型都市構築支援事業  
 【(仮称)いずみ高校西農場公園の整備 (R3年度設計中) [R5年度完成]①】  
 無電柱化の推進★  
 【千葉県千葉市 (R3年度推進中)④】

重点施策	指標
(危機管理体制の確保)	
・社会資本整備を支える現場の担い手確保を推進	[KPI-5] ・国・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 実績値なし → R7年度末 100%
・TEC-FORCE隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化	[KPI-6] ・公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員のICT機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率 R2年度 31% → R7年度末 100%
・避難地・防災拠点となる都市公園等の整備	[KPI-6] [全国指標] ・一定水準の防災機能を備えるオープンスペ

	<p>ースが一箇所以上確保された都市の割合 H30年度 64% → R7年度 75%</p>
<p>・洪水、内水、高潮、津波等に対応したハザードマップ作成、訓練実施等の推進</p>	<p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン作成講習会等）を実施した市区 町村数 R2年度 112 → R7年度 276</li> <li>・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数 R元年度 6 → R7年度 200</li> <li>・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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数 R2年度 0 → R7年度 21</li> <li>・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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数 R2年度 4 → R7年度 5</li> </ul> <p>・高潮浸水想定区域を指定している都道府県数【再掲】 R2年度 2 → R7年度 4</p> <p>・津波災害警戒区域を指定している都道府県数【再掲】 R2年度 1 → R7年度 3</p>
<p>・道路の高架区間等を津波や洪水時の緊急避難場所として活用する取組を推進</p>	
<p>・港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化</p>	
<p>・空港におけるイレギュラー時の適切な対応および体制の確保</p>	<p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「A2-BCP」（空港業務継続計画）に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率 R2年度 100% → 毎年度 100%</li> </ul>
<p>・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進</p>	
<p>・広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP策定率 R元年度 2% → R7年度 100%</li> </ul>
<p>・まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備【再掲】</p>	
<p>・近年頻発する短期間の集中的な降雪も踏まえた躊躇ない予防的・計画的な通行止めと集中除雪による道路ネットワーク機能の速やかな回復及び基幹的な道路ネットワークの強化や消融雪設備、Uターン路の整備等のスポット対策等による道路の豪雪対策の推進</p>	
<p>・道路啓開計画の策定、既計画のスパイラルアップを推進</p>	
<p>・ETC2.0装着車両の通行実績データ等を活用して作成した通れるマップを即時提供</p>	
<p>・まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備【再掲】</p>	
<p>・メディアとの連携による住民自らの避難行動につながる情報提供の充実【再掲】</p>	
<p>・官民一体となったTEC-FORCE活動の推進</p>	
<p>・鉄道の計画連休の深化</p>	
<p>・土地等の円滑な利活用及び適正な管理に向けた所有者不明土地等対策の推進</p>	
<p><b>(情報基盤の整備と活用)</b></p>	
<p>・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進【再掲】</p>	
<p>・G空間防災データセットの充実</p>	

### 期待されるストック効果

- これまでも災害等において地方公共団体の支援を実施しており、令和元年東日本台風では関東地方整備局をはじめ、全国の地整等から派遣した TEC-FORCE（10/10～12/27 のべ 30,513 人・日）が、東日本の 34 都道府県 303 市町村の自治体において被災地支援活動を実施した（派遣規模が過去最大）。今後も大規模災害に備え、TEC-FORCE や災害対策機械等の危機管理対策を強化することにより、災害発生時における人・機材の円滑な災害対応が期待される。
- 広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能を強化することにより、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点として、①自衛隊・警察・TEC-FORCE 等の救援活動の拠点、②緊急物資等の基地機能、③復旧・復興活動の拠点 等の役割が期待される。
- 広域的な救援活動等を支援する情報基盤の整備と活用により、災害時・応急対応・その他防災施策の円滑かつ適切な実施が期待される。

### 「インフラ経営」の取組

- 地域防災計画に位置づけられた道の駅において、BCP(業務継続計画)を策定することにより、災害時(行政自らが被災し、人、物、情報等利用できる資源に制約がある状況下)において、優先的に実施すべき業務(非常時優先業務)が特定され、業務の執行体制や対応手順、継続に必要な資源の確保等があらかじめ定められることから、災害時においてそのような業務が円滑に実施されることが期待される。

## 小目標1-4: 災害に強い交通ネットワークの構築

### 重点施策の概要

- ・ リダンダンシーの確保により、風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等が発生した直後から、救命・救助活動等が迅速に行われ、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ことなどを目指し、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定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、災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化等を推進し、災害に強い道路ネットワークの構築を進めるとともに、海上交通ネットワークを維持するための港湾の高潮・高波対策、地下鉄駅等の浸水防止対策等を進める。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

直近3年間に港湾の事業継続計画（港湾BCP）に基づく防災訓練の実施された港湾（重要港湾以上）の割合

R元年度 100% → R7年度 100%

### 目標の達成に寄与する主要取組

（完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる  
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■海上交通安全の確保

【港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化の推進 (R3年度推進中)④再掲】

【大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化 (R3年度推進中)④再掲】

##### ■災害に強い道路ネットワークの構築

【東京-山梨 交通強靱化プロジェクト一般国道413号道志BP、一般国道137号新たな御坂トンネル、(主)都留道志線新道坂トンネル(山梨県) (R3年度工事中)④】

#### 【選択と集中の徹底】

##### ■電線共同溝の整備

一般国道1号 小和田電線共同溝  
【(神奈川県茅ヶ崎市) (R3年度工事中)④】

一般国道4号 下谷(2)電線共同溝  
【(東京都台東区) (R3年度工事中)④】

一般国道4号 幸手(3)電線共同溝  
【(埼玉県幸手市) (R3年度完成予定)①】

一般国道4号 下野市笹原電線共同溝★  
【(栃木県下野市) (R3年度工事中)④】

一般国道6号 中村南電線共同溝  
【(茨城県土浦市) (R3年度完成予定)①】

一般国道6号 吉沢町電線共同溝★  
【(茨城県水戸市) (R3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) (R3年度工事中)④】

一般国道17号 鴻巣(2)電線共同溝★  
【(埼玉県鴻巣市) (R3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) (R3年度工事中)④】

一般国道20号 調布(2)共同溝  
【(東京都調布市) (R3年度工事中)④】

一般国道50号阿左美(2)電線共同溝 【(群馬県みどり市)	(R3年度工事中)④
一般国道139号 富士北麓電線共同溝 【(山梨県富士河口湖町～富士吉田市)	(R3年度工事中)④
■災害に強い道路ネットワークの構築 東京外かく環状道路[残事業費14,980億円(R2年度評価時点)] 【関越～東名(東京都世田谷区～練馬区)	(R3年度工事中)④
東関東自動車道水戸線[残事業費650億円(R元年度評価時点)]★ 【潮来～銚田(茨城県潮来市～銚田市)	(R3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～西八代郡市川三郷町)	[R3年8月29日開通]①
中部縦貫自動車道 【松本波田道路(長野県松本市)	(R3年度工事中)④
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 【金沢～戸塚(神奈川県横浜市)	(R3年度工事中)[R7年度開通予定]②
一般国道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～藤沢市)	(R3年度工事中)[R6年度開通予定]②
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 ※4車線化 【久喜白岡JCT～大栄JCT(埼玉県久喜市～千葉県成田市) (R3年度工事中)[R4年度から順次開通見込み(R6年度全線開通見込み)]②	
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 【大栄～横芝(千葉県成田市～山武市) (R3年度工事中)[R6年度開通予定※用地取得等が順調に進んだ場合]②	
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道※2車線開通済 【東金茂原道路(千葉県東金市～茂原市)	(R3年度測量設計中)④
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道※2車線開通済(一部、4車線開通済) 【茂原～木更津(千葉県茂原市～木更津市)	(R3年度測量設計中)④
一般国道4号 東埼玉道路[残事業費2,000億円(R元年度評価時点)]★ 【八潮～松伏(埼玉県八潮市～松伏町)	(R3年度測量設計中)④
一般国道4号 春日部古河バイパス★※4車線開通済 【茨城県猿島郡五霞町～古河市	[R3年内幸主跨道橋(下り線)立体化完成予定]①
一般国道6号 千代田石岡バイパス[残事業費170億円(R元年度評価時点)]★ 【茨城県かすみがうら市市川～石岡市東大橋	(R3年度工事中)④
一般国道16号 保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)※8車線開通済 【神奈川県横浜市保土ヶ谷区～東京都町田市鶴間	(R3年度工事中)④
一般国道17号 新大宮上尾道路[残事業費1,977億円(H30年度評価時点)]★ 【与野～上尾南(埼玉県さいたま市中央区～上尾市堤崎)	(R3年度工事中)④
一般国道17号 上武道路★※2車線開通済(一部、4車線開通済) 【埼玉県熊谷市西別府～群馬県前橋市田口町 [R3年度～R5年度前橋市今井町～富田町、前橋市上泉町～上細井町順次4車線化完成予定]①	
一般国道17号 渋川西バイパス★ 【群馬県渋川市市中村～同市金井	(R3年度工事中)[R7年度開通予定]②
一般国道20号 新山梨環状道路[残事業費219億円(H30年度評価時点)] 【山梨県笛吹市石和町広瀬～甲府市桜井	(R3年度測量設計中)④
一般国道20号 新山梨環状道路 【山梨県甲斐市牛匂～同市宇津谷	(R3年度測量設計中)④
一般国道246号 厚木秦野道路[残事業費351億円(H28年度評価時点)]★ 【神奈川県厚木市中依知～同市飯山、伊勢原市西富岡～同市善波	(R3年度工事中)④
一般国道246号 厚木秦野道路 【神奈川県伊勢原市善波～秦野市西大竹	(R3年度用地取得中)④
一般国道464号 北千葉道路(市川・松戸)[残事業費1,900億円(R2年度評価時点)] 【千葉県市川市堀之内～同市大町	(R3年度測量設計中)④
一般国道298号 東京外かく環状道路※4車線開通済 【千葉県区間(千葉県松戸市～市川市)	(R3年度工事中)④
一般国道357号 東京湾岸道路[残事業費209億円(R元年度評価時点)]★ 【千葉県区間(千葉県千葉市～浦安市)	(R3年度工事中)④
一般国道357号 東京湾岸道路[残事業費2,661億円(H30年度評価時点)] 【東京都区間(東京都江戸川区～大田区)	(R3年度工事中)④
一般国道357号 東京湾岸道路[残事業費3,597億円(R2年度評価時点)]★ 【神奈川県区間(神奈川県川崎市～横須賀市)	(R3年度工事中)④

- 一般国道1号 新湘南バイパス  
【神奈川県茅ヶ崎市今宿～中郡大磯町大磯 (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道4号 東埼玉道路(延伸)[残事業費99億円(R2年度評価時点)]★  
【埼玉県吉川市川藤～春日部市水角 (R3年度工事中)  
[R7年春頃吉川市川藤～松伏町田島開通予定※用地取得等が順調に進んだ場合]④】
- 一般国道4号 利根川橋  
【埼玉県久喜市栗橋北～茨城県古河市中田 (R3年度事業完了予定)①】
- 一般国道4号 矢板拡幅★  
【栃木県矢板市片岡～同市針生 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道4号 矢板大田原バイパス[残事業費400億円(H30年度評価時点)]  
【栃木県矢板市針生～那須塩原市三区町 (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道4号 西那須野道路[残事業費62億円(R2年度評価時点)]★  
【栃木県那須塩原市三区町～同市西富山 (R3年度工事中)④】
- 一般国道6号 新宿拡幅  
【東京都葛飾区新宿～同区金町 (R3年度工事中)④】
- 一般国道6号 牛久土浦バイパス★  
【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 (R3年度工事中) [R4年春頃牛久遠山町～城中町開通予定]①】
- 一般国道6号 牛久土浦バイパス(Ⅱ期)★  
【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 (R3年度工事中)④】
- 一般国道6号 牛久土浦バイパス(Ⅲ期)[残事業費376億円(R2年度評価時点)]  
【茨城県牛久市城中町～つくば市高崎 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道6号 酒門町交差点立体[残事業費60億円(R2年度評価時点)]  
【茨城県水戸市住吉町～同市酒門町 (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道6号 東海拡幅[残事業費110億円(H30年度評価時点)]  
【茨城県那珂市向山～那珂郡東海村石神外宿 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道6号 大和田拡幅[残事業費65億円(H30年度評価時点)]  
【茨城県日立市神田町～同市大みか町 (R3年度工事中)④】
- 一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期)[残事業費233億円(H28年度評価時点)]  
【茨城県日立市国分町～同市旭町 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道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 (R3年度工事中)④】
- 一般国道14号 両国拡幅  
【東京都中央区東日本橋～墨田区緑 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道14号 亀戸小松川立体[残事業費249億円(R2年度評価時点)]  
【東京都江東区亀戸～江戸川区大杉 (R3年度工事中)④】
- 一般国道15号 蒲田駅周辺整備  
【東京都大田区南蒲田～同区東六郷 (R3年度工事中)④】
- 一般国道15号 品川駅西口基盤整備  
【(東京都港区) (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道16号 横須賀地区トンネル改修  
【神奈川県横須賀市吉倉町～同市追浜町 (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道16号 追浜駅交通ターミナル整備事業  
【(神奈川県横須賀市) (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅  
【東京都八王子市左入町～瑞穂町二本木 (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道17号 新大宮バイパス※2車線開通済  
【東京都練馬区北町～埼玉県さいたま市北区吉野町 (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道17号 与野大宮道路[残事業費38億円(R2年度評価時点)]  
【埼玉県さいたま市中央区下落合～同区上落合 (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道17号 上尾道路[残事業費102億円(R2年度評価時点)]  
【埼玉県さいたま市西区宮前町～桶川市川田谷 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期)[残事業費565億円(R2年度評価時点)]★  
【埼玉県北本市石戸宿～鴻巣市箕田 (R3年度工事中)④】
- 一般国道17号 本庄道路★  
【埼玉県本庄市沼和田～群馬県高崎市新町 (R3年度工事中) [R4年内神流川橋開通予定]①】
- 一般国道17号 高松立体[残事業費4億円(R2年度評価時点)]  
【群馬県高崎市宮元町～同市並榎町 (R3年度工事中)④】
- 一般国道17号 群馬大橋拡幅  
【群馬県前橋市元総社町～同市本町 (R3年度測量設計中)④】



- 一般国道17号綾戸バイパス  
【群馬県渋川市上白井～沼田市岩本町 (R3年度工事中)④】
- 一般国道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 (R3年度工事中) [R4年春頃(仮称)新三国トンネル開通予定]①再掲】
- 一般国道18号 高崎安中拡幅[残事業費19億円(R2年度評価時点)]  
【群馬県高崎市上豊岡町～安中市安中 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道18号 上田バイパス(延伸)[残事業費148億円(H28年度評価時点)]  
【長野県東御市本海野～上田市大字国分 (R3年度工事中)④】
- 一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)[残事業費85億円(H30年度評価時点)]  
【長野県埴科郡坂城町南条～同町上五明 (R3年度工事中)④】
- 一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)[残事業費62億円(H30年度評価時点)]  
【長野県千曲市稲荷山～長野市篠ノ井塩崎 (R3年度工事中)④】
- 一般国道18号 長野東バイパス[残事業費69億円(R2年度評価時点)]※車道部開通済  
【長野県長野市北長池～同市柳原 (R3年度工事中)④】
- 一般国道18号 野尻IC関連  
【長野県上水内郡信濃町古間～同町野尻 (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道19号 松本拡幅  
【長野県松本市渚～同市宮渕本村 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道19号 長野19号防災★  
【長野県東筑摩郡生坂村竹の本～長野市小市 (R3年度工事中)④再掲】
- 一般国道20号 日野バイパス(延伸)[残事業費105億円(H29年度評価時点)]★  
【東京都日野市川辺堀之内～同市西平山 (R3年度工事中)④】
- 一般国道20号 日野バイパス(延伸)Ⅱ期[残事業費300億円(H28年度評価時点)]  
【東京都日野市西平山～八王子市北野町 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道20号 八王子南バイパス[残事業費602億円(R元年度評価時点)]★  
【東京都八王子市北野町～同市南浅川町 (R3年度工事中)④】
- 一般国道20号 大月バイパス★  
【山梨県大月市駒橋～同市大月町花咲 (R3年度工事中) [R4年春頃開通予定]①】
- 一般国道20号 新笹子トンネル改修★  
【山梨県大月市笹子町黒野田～甲州市大和町初鹿野 (R3年度工事中)④】
- 一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス★  
【長野県諏訪郡下諏訪町東町～岡谷市今井 (R3年度工事中)④】
- 一般国道20号 坂室バイパス  
【長野県茅野市金沢～同市宮川 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道50号 前橋笠懸道路★  
【群馬県前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿 (R3年度工事中)④】
- 一般国道50号 結城バイパス  
【茨城県結城市小田林～筑西市布川 (R3年度工事中) [R5年春頃開通予定]①】
- 一般国道50号 下館バイパス★  
【茨城県筑西市下川島～同市横塚 (R3年度工事中)④】
- 一般国道50号 協和バイパス[残事業費350億円(R元年度評価時点)]  
【茨城県筑西市横塚～桜川市長方 (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道50号 桜川筑西IC関連(延伸)  
【茨城県筑西市横塚～桜川市長方 (R3年度工事中) [R7年春頃開通予定※用地取得が順調に進んだ場合]②】
- 一般国道51号 北千葉拡幅[残事業費35億円(R2年度評価時点)]★  
【千葉県千葉市若葉区貝塚町～佐倉市馬渡 (R3年度工事中)④】
- 一般国道51号 成田拡幅★  
【千葉県成田市並木～同市東金山 (R3年度工事中)④】
- 一般国道51号 大栄拡幅  
【千葉県成田市桜田～同市所 (R3年度工事中)④】
- 一般国道51号 潮来バイパス[残事業費6億円(H30年度評価時点)]  
【茨城県潮来市小泉～同市洲崎 (R3年度工事中)④】
- 一般国道51号 神宮橋架替  
【茨城県潮来市洲崎～鹿嶋市大船津 (R3年度工事中)④】
- 一般国道52号 上石田改良[残事業費8億円(R2年度評価時点)]  
【山梨県甲府市富竹～同市寿町 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道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 (R3年度測量設計中)④再掲】

- 一般国道127号 127号防災  
【千葉県館山市市川名～富津市湊 (R3年度工事中)④再掲】
- 一般国道138号 新屋拡幅  
【山梨県富士吉田市上吉田～同市上吉田堰林 [R3年度道の駅富士吉田前交差点改良完成]①】
- 一般国道139号 都留バイパス  
【山梨県都留市田原～同市田野倉 (R3年度工事中)④】
- 一般国道158号 奈川渡改良[残事業費82億円(H30年度評価時点)]★  
【長野県松本市奈川～同市安曇 (R3年度工事中)④再掲】
- 一般国道246号 都筑青葉地区環境整備  
【神奈川県横浜市都筑区牛久保町～同市青葉区藤が丘 (R3年度工事中)④】
- 一般国道246号 秦野IC関連  
【神奈川県秦野市八沢～同市菖蒲 [R3年度開通予定]①】
- 一般国道254号 小日向拡幅  
【東京都文京区小日向～豊島区東池袋 (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道357号 江戸川左岸高架橋海側架替  
【千葉県市川市高谷～千葉県市川市上妙典 (R3年度工事中)④】
- 一般国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)[残事業費259億円(R元年度評価時点)]  
【千葉県千葉市中央区～同市美浜区 (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道409号 川崎縦貫道路  
【神奈川県川崎市川崎区富士見～同区浮島町 (R3年度工事中)④】
- 一般国道464号 北千葉道路[残事業費154億円(R元年度評価時点)]★※2車線開通済  
【千葉県成田市船形～同市押畑 (R3年度工事中)④】
- 既設橋梁の耐震補強  
【一般国道357号舞浜大橋(東京都江戸川区～千葉県浦安市) (R3年度工事中)④再掲】
- 法面防災(一般国道20号吉野地区防災)  
【(神奈川県相模原市) (R3年度工事中)[R4年度完成]①再掲】
- 一般国道127号 富津館山道路(富津竹岡IC～富津金谷IC 一部4車線化)  
【(千葉県富津市) (R3年度測量設計中)④】
- 新東名高速道路(伊勢原大山IC～秦野IC)  
【神奈川県伊勢原市～秦野市 [R3年度完成予定]①】
- 新東名高速道路(秦野IC～新御殿場IC)  
【神奈川県秦野市～静岡県御殿場市 (R3年度工事中)[R5年度完成予定]①】
- (主)常陸那珂港山方線  
【茨城県那珂郡東海村照沼～那珂市向山 (R3年度推進中)④】
- 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 (R3年度推進中)[R5年度部分完成][R9年度完成]③】
- 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 (R3年度推進中)[R6年度完成]②】
- 一般国道408号 真岡南バイパス★  
【栃木県真岡市寺内～真岡市長田 (R3年度推進中)[R7年度完成]②】
- 一般国道119号 宇都宮環状北道路★  
【栃木県宇都宮市上戸祭町～宇都宮市平出工業団地 (R3年度推進中)[R4年度完成]①】
- 一般国道145号 上信自動車道 吾妻東バイパス  
【群馬県吾妻郡東吾妻町厚田～吾妻郡東吾妻町植栗 (R3年度工事中)[R8年度完成]③】
- 一般国道353号 上信自動車道 吾妻東バイパス2期  
【群馬県吾妻郡東吾妻町箱島～吾妻郡東吾妻町植栗 (R3年度工事中)[R9年度完成]③】
- 一般国道145号 上信自動車道 吾妻西バイパス  
【群馬県吾妻郡東吾妻町松谷～吾妻郡東吾妻町厚田 (R3年度工事中)[R5年度完成]①】
- 一般国道144号 上信自動車道 長野原嬭恋バイパス  
【群馬県吾妻郡長野原町与喜屋～吾妻郡嬭恋村鎌原 (R3年度測量設計中)[R11年度完成]③】
- 一般国道140号 大滝トンネル★  
【埼玉県秩父市荒川白久～秩父市大滝 (R3年度推進中)④】
- 一般国道126号 山武東総道路二期★  
【千葉県山武郡横芝光町芝崎～匝瑳市横須賀 (R3年度推進中)[R5年度完成]①】
- 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 (R3年度推進中)[R5年度部分完成]④】
- 一般国道140号 新山梨環状道路(東部区間)★  
【山梨県甲府市西下条町～甲府市落合町 (R3年度推進中)[R4年完成]①】
- 一般国道140号 新山梨環状道路(東部区間Ⅱ期)★

- 【山梨県甲府市落合町～笛吹市石和町広瀬 (R3年度推進中) [R8年度完成]③】  
 一般国道361号 伊那木曾連絡道路
- 【姥神峠道路(延伸)(長野県) (R3年度測量設計中)④】  
 横浜港南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業[残事業費958億円(R2年度評価時点)]
- 【(神奈川県横浜市) (R3年度測量設計中)④再掲】  
 川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業
- 【(神奈川県川崎市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①再掲】  
 緊急輸送道路上の橋梁、下水処理場、堤防、排水機場、管渠、岸壁、住宅等の耐震化の推進
- 【 (R3年度推進中)④再掲】  
 道路ネットワークの代替性・多重性確保★
- 【一般国道118号袋田バイパス(茨城県大子町) (R3年度工事中) [R6年度完成]②】  
 緊急輸送道路の整備★
- 【一般国道293号 楡木バイパスⅡ期(栃木県鹿沼市) (R3年度測量設計中)④】  
 道路ネットワークの代替性・多重性を確保する道路整備★
- 【一般国道254号和光富士見バイパス(埼玉県朝霞市・志木市・和光市・富士見市) (R3年度工事中) [R7年度完成]②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) (R3年度工事中)④】  
 街路整備事業★
- 【(都)安浦下浦線(神奈川県) (R3年度工事中)④】  
 一般国道143号 青木峠バイパス
- 【(長野県) (R3年度測量設計中)④】  
 通学路対策(一)蒲生岩槻線
- 【(埼玉県さいたま市) (R3年度用地取得・工事中)④】  
 都市計画道路磯辺茂呂町線(園生町地区)の整備★
- 【(千葉県千葉市) (R3年度用地取得中)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) (R3年度推進中)④】
- 海上交通安全の確保
- 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3,100億円(H30年度評価時点)]★
- 【 (R3年度工事中) [R13年度完成]④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
- 【(神奈川県横浜市) (R3年度工事中) [R7年度完成]②再掲】  
 海洋環境整備船による海洋環境の保全業務
- 【(神奈川県、東京都、千葉県) (R3年度推進中)④】  
 航路の整備・保全の推進(東京湾中央航路開発保全航路整備事業)[残事業費115億円(H28年度評価時点)]
- ★
- 【 (R3年度推進中) [R11年度完成]③】  
 航路の整備・保全の推進(東京湾中央航路保全事業)★
- 【 (R3年度推進中)④】  
 千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業★
- 【(千葉県船橋市) (R3年度工事中) [R3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
- 【(東京都) (R3年度工事中) [R6年度完成]②再掲】  
 防波堤の整備★
- 【(神奈川県川崎市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①】

重点施策	指標
<b>(交通・物流の機能確保のための事前対策の推進)</b>	
・災害に強い道路ネットワークの機能確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定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等を推進	
・海上交通ネットワークを維持するための港湾における高潮・高波対策	
・鉄道施設の浸水対策を重点的に推進	
・鉄道施設の耐震対策を重点的に推進【再掲】	

<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直近3年間に港湾の事業継続計画（港湾BCP）に基づく防災訓練の実施された港湾（重要港湾以上）の割合 R元年度 100% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進【再掲】</li> <li>・港湾における切迫する大規模津波からの人命・財産の被害の防止・最小化【再掲】</li> <li>・船舶の避泊水域の確保のための防波堤等の整備</li> <li>・豪雨による大規模出水時等に航行の安全性を確保するための航路の埋塞対策</li> <li>・「A2-BCP」（空港業務継続計画）の実効性強化対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【KPI-6】【再掲】</li> <li>・「A2-BCP」（空港業務継続計画）に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率 R2年度 100% → 毎年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策</li> <li>・空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進</li> <li>・空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進</li> <li>・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上を推進【再掲】</li> <li>・防災性の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点から、「新設電柱を増やさない」、「徹底したコスト縮減」、「事業の更なるスピードアップ」を方針とする新たな無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進</li> <li>・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路法面や盛土の土砂災害防止対策を推進【再掲】</li> <li>・豪雨災害等による海域における流木等漂流物への対応</li> <li>・鉄道施設の豪雨対策を重点的に推進【再掲】</li> <li>・鉄道施設の災害復旧を重点的に推進する</li> <li>・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環境を整備</li> <li>・災害時の救急活動や人流・物流等を確保するため、踏切の立体交差化を推進するとともに、長時間遮断の解消等、災害時の管理方法を定める取組を推進</li> </ul>	
<p><b>期待されるストック効果</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・東京湾では船舶航行が輻輳する海域となっており、航路の整備などにより、安全な船舶航行が期待される。</li> </ul>	
<p><b>「インフラ経営」の取組</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京～山梨・長野における交通機能強靱化に向けて、令和元年東日本台風では、被災後に交通マネジメント会議を開催し、交通情報の共有や広域迂回路への案内、交通需要抑制への取り組みを実施し、一定程度の効果を得た。交通マネジメント会議の開催基準の明確化、平常時から会議組織の構築、地域防災計画への位置づけ等を行うことで、災害発生時の速やかな実施体制への移行が期待される。</li> </ul>	

## 重点目標2:持続可能なインフラメンテナンス

### 目指すべき姿

- ・メンテナンスサイクルによる「予防保全」の徹底や、点検・診断に基づき計画的に修繕・更新等を実施する戦略的なインフラメンテナンスにより、安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平準化が将来にわたって両立できる持続可能なインフラメンテナンスを実現する。
- ・また、担い手の確保・育成に向けた環境改善を官民連携して取組み、入職しやすい環境づくりを目指す。

### 現状と課題

- ・公共土木施設の老朽化が進んでいる状況の中、メンテナンスの対策費用は増大し、社会資本の大部分を管理している地方公共団体における人材、技術は極めて脆弱な状況にある。
- ・将来にかかる維持管理・更新費用を抑制する観点から、「予防保全」によるメンテナンスサイクルへの移行が重要である。現状で多数存在する予防保全の管理水準を下回る状態の施設に対する計画的・集中的な修繕等の実施により、「予防保全」への本格転換を早期に図ることが必要である。
- ・適切に維持管理・更新(メンテナンス)を行うためには、現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成等が、大きな課題となっている。インフラメンテナンス国民会議を通じたニーズとシーズのマッチングや地方公共団体や民間企業等との連携強化等、メンテナンスの生産性向上に向けた取組の推進が必要である。
- ・技術革新を踏まえた ICT 技術の活用による新技術等の導入促進など、インフラメンテナンスの高度化を図る必要がある。
- ・さらに、社会情勢や地域構造の変化に応じて、必要性の減少や地域のニーズ等に応じたインフラの廃止・除却、集約・再編の取組により、インフラストックの適正化を図っていくことも重要である。
- ・また工事規制や通行止めによる社会的損失が大きいことから路上工事改善が求められている。

## 小目標2-1: 計画的なインフラメンテナンスの実施と体制の強化

### 重点施策の概要

- ・ 加速化するインフラの老朽化に対応するとともに、メンテナンスに係る費用が国や地方の財政を圧迫することのないよう、「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や負担の平準化を図るとともに、早期の安全・安心の確保を図る。
- ・ また、行政の縦割りを排除し、地方公共団体や民間企業、地域住民等が連携・協働したインフラメンテナンス体制の確保を図る。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[7] 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

【河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、公園、官庁施設の各分野】

(河川)	R元年度	0%	→	R7年度	100%
(ダム)	R2年度	81%	→	R7年度	97%
(砂防)	R元年度	93.1%	→	R7年度	93.8%
(海岸)	R元年度	84%	→	R7年度	87% [全国指標]
(下水道)	R元年度	0%	→	R7年度	100%
(港湾)	R2年度	76%	→	R7年度	81%
(空港)	R元年度	100%	→	R7年度	100%
(公園)	R元年度	33%	→	R7年度	100%
(官庁施設)	R2年度	0%	→	R7年度	100%

[8] 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、港湾の各分野】

(道路)	R元年度	1,348人	→	R7年度	2,080人
(港湾)	R元年度	14人	→	R7年度	26人

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【インフラの利活用】

##### ■公共土木施設の老朽化対策の促進

【茨城の港における防災・安全対策の推進事業(茨城県)★ (R3年度推進中)[R7年度完成]②】

#### 【選択と集中の徹底】

##### ■個別施設ごとの長寿命化対策の策定・実施

##### 利根川水系直轄砂防事業★

【(鬼怒川)野門沢砂防堰堤(栃木県日光市) (R3年度工事中)[R7年度完成]②再掲】

##### 橋梁修繕

【一般国道357号荒川河口橋(東京都江戸川区) (R3年度工事中)④】

【一般国道357号舞浜大橋(千葉県浦安市) (R3年度工事中)④】

【一般国道357号市川大橋(千葉県市川市) (R3年度工事中)④】

##### 橋梁の長寿命化対策

【(主)矢板那須線 那須高原大橋 (R3年度設計中)④】

##### 老朽橋架替

【(一)矢島大泉線 谷田川橋(群馬県) (R3年度測量設計中)[R7年度完成]②】

##### 安全安心な県営都市公園の整備推進(防災・安全)[残事業費48億円(R2年度評価時点)]★

【(埼玉県) (R3年度工事中)④再掲】

##### 港湾施設の予防保全(岸壁(-11m)(改良)大井食品ふ頭)★



	R元年度 33% → R7年度 100% ・官庁施設：R2年度時点で措置が必要な官庁施設の長寿命化対策実施率 R2年度 0% → R7年度 100%
・定期的な現地調査や観測機器の監視業務を通じて、損傷が軽微な段階で修繕を実施する予防保全型維持管理を実施する。	[全国指標] ・観測施設（測量標）：年次計画に基づく観測施設（測量標）修繕の実施率 R元年度 100% → R7年度 100%
・洪水調節容量内に堆積した土砂等の撤去により、ダム貯水能力の向上や、ダムへの土砂流入の低減を図り、ダム下流の河川氾濫による被害を減少。	・洪水調節容量内の堆砂の解消率（国、水資源機構管理ダム） R元年度 36% → R7年度 91% ・恒久的堆砂対策が必要なダムの解消率（都道府県管理ダム） R元年度 64% → R7年度 73%
<b>（個別施設計画の適切な更新）</b>	
・個別施設毎の対応方針が定められた「個別施設計画」について、インフラの点検結果や社会情勢の変化等を踏まえて、施設の集約・撤去などインフラの維持・更新コストの縮減に向けた具体的方針を計画へ記載するなど、適切な更新を促進する。	
<b>（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）</b>	
・多くのインフラを管理する地方公共団体等においてインフラメンテナンスを適切に実施していくため、研修や講習の実施により、職員の技術力向上を推進する。	[KPI-8] 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 R元年度 1,348人 → R7年度 2,080人 ・港湾 R元年度 14人 → R7年度 26人
・「道路メンテナンス会議」「河川・ダム管理技術検討会」「下水道ストックマネジメント勉強会」「港湾等メンテナンス会議」「空港施設メンテナンスブロック会議」等、各分野において全国で設置済みの会議を定期的に開催し、管理者間で課題や好事例の共有などを引き続き実施。	
・地方公共団体からの要請により、緊急的な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設について、地方整備局・国土技術政策総合研究所・土木研究所の職員等で構成する「道路メンテナンス技術集団」による直轄診断を実施。また診断の結果、診断内容や地域の実情等に応じ、修繕代行事業や道路メンテナンス事業補助を実施。	
・市町村の人手不足、技術力不足を補うため、市町村が実施する点検・診断の発注事務を都道府県等が受委託する地域一括発注の取組を実施。	
<b>（インフラメンテナンスにおける官民連携の推進）</b>	
・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支援及び地域プラットフォームにおける先行事例の周知等の取組を推進。	
・包括的民間委託を含むインフラメンテナンスの高度化・効率化に資する好事例の紹介を行うことによる地域や地方自治体への支援。	
・「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。	
<b>（使用料を活用したインフラメンテナンス）</b>	
・持続可能で計画的なインフラ維持管理を行うにあたり、インフラの整備及び減耗コストに対応した、利用者からの使用料の活用を推進。	・下水道：適切なメンテナンスを推進するため、下水道使用料等の収入面、維持修繕費等の支出面の更なる適正化に取り組む団体数 R2年度 29団体 → R7年度 342団体
<b>期待されるストック効果</b>	
・関東ブロックで公共土木施設の老朽化が急激に進行する中、定期的な点検管理の実施や老朽化対策により、社会資本の安全確保を行っている。今後もインフラ施設のメンテナンスサイクルに基づく長寿命化対策等の実施により、予防保全やトータルコストの縮減・平準化がされ、安全で安心な地域社会の形成が期待される。	
<b>「インフラ経営」の取組</b>	
・「道路メンテナンス会議」「河川・ダム管理技術検討会」「下水道ストックマネジメント勉強会」「港湾等メンテナンス会議」「空港施設メンテナンスブロック会議」等、各分野において設置済みの会議を定期的に開催し、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2-2:新技術の活用等によるインフラメンテナンスの高度化・効率化

### 重点施策の概要

- デジタル技術の進歩や「新たな日常」の実現を見据え、産学官民が参画するインフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング支援、維持管理情報のデータベース化により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を図る。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

点検要領等において、新技術の積極的採用姿勢、従来の点検方法が新技術により代替可能であることを明確に記載している分野数

R 元年度 6 分野 → R7 年度迄に全 9 分野[全国指標]

基準を満たした技術をカタログ等に掲載している分野数

R 元年度 4 分野 → R7 年度迄に全 8 分野[全国指標]

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する

下水道：管路施設のマネジメントに向けた基本情報等の電子化の割合

R2 年度 42% → R7 年度 100%

港湾：維持管理にかかる情報のデータベースを導入した港湾管理者の割合

R 元年度 100% → R7 年度 100%

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の割合

R2 年度 14% → R7 年度 100%

官庁施設：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合

R 元年度 100% → R7 年度 100%

測量標：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合

R 元年度 100% → R7 年度 100%[全国指標]

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5 年度、②：～R7 年度、③：～R12 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：「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」の内容\*が含まれる  
※初年度分である令和 2 年度第 3 次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■維持管理に係るデータ利活用の促進

【裾花川流域ダム再生事業 裾花ダム・奥裾花ダム(長野県長野市)[残事業費 710 億円(R 元年度評価時点)]  
★ (R3年度調査中)④】

#### 【ハード・ソフト一体となった取組】

##### ■ICT を活用した効率的な道路管理

【IT を活用した道路管理体制の強化対策★ (R3年度推進中)④】

【ICT 技術を活用した道路除雪の試行 (R3年度実施中)④】

##### ■維持管理に係るデータ利活用の促進

【道路の維持管理に係るデータプラットフォームの構築とデータ利活用の推進 (R3年度推進中)④】

##### ■大規模災害・自然災害に備えた調査・計画の策定等

【電子基準点現地調査の実施 (R3年度推進中)④】

#### 【選択と集中の徹底】

##### ■維持管理に係るデータ利活用の促進

重点施策	指標
<b>(新技術の導入・普及の促進)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>多くのインフラを管理する地方公共団体等が、効率的なインフラメンテナンスを実施していくため、メンテナンスに係る新技術の導入・普及を促進する環境を整備する。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の活用に関して、積極的採用を推進する姿勢や従来方法の代替として可能であることを明確化するなど点検要領等を改定する。</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>点検要領等において、新技術の積極的採用姿勢、従来の点検方法が新技術により代替可能であることを明確に記載している分野数</li> <li>R元年度 6分野 (道路、河川・ダム、砂防、下水道、港湾、鉄道)</li> <li>→ R7年度迄に全9分野 (上記に加えて海岸、空港、航路標識)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>新技術に関する性能カタログ等の策定、充実により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進する。</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基準を満たした技術をカタログ等に掲載している分野数</li> <li>R元年度 4分野 (道路、海岸、下水道、鉄道)</li> <li>→ R7年度迄に全8分野 (上記に加えて河川・ダム、砂防、港湾、空港)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>コスト縮減効果や省力化が見込まれる新技術等の採用により、維持管理・更新等の効率化を図る。</li> </ul>	
<b>(ICTを活用した効率的な道路管理)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>国民の財産である道路について、適正利用者にはより使いやすく、道路を傷める重量制限違反車両を通行させる悪質違反者に対しては ICT を活用して効率的・効果的に通行状況を確認し、指導や処分を厳格に実施するなど、メリハリの効いた取組を実施。</li> </ul>	
<b>(維持管理に係るデータ利活用の促進)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下水道：管路施設のマネジメントに向けた基本情報等の電子化の割合 R2年度 42% → R7年度 100%</li> <li>港湾：維持管理にかかる情報のデータベースを導入した港湾管理者の割合 R元年度 100% → R7年度 100%</li> <li>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の割合 R2年度 14% → R7年度 100%</li> <li>官庁施設：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 R元年度 100% → R7年度 100%</li> </ul> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>測量標：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 R元年度 100% → R7年度 100%</li> </ul>
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>「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の構築を図ることにより、道路のサービスレベルの維持・向上が図られるとともに、道路の安全・安心が確保される。</li> </ul>	
<b>「インフラ経営」の取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>効率的なメンテナンスオペレーション体制の構築に向けて、道路基盤地図をベースとしたGISプラットフォームを構築し、維持管理データ (点検等) を一元的に処理・蓄積するとともに、データを解析・可視化し、施設の補修点検計画や意思決定を効率化するなど技術活用を進めることで、点検から補修までの業務プロセスの改善が図られる。</li> </ul>	

## 小目標2-3:集約・再編等によるインフラストックの適正化

### 重点施策の概要

- ・ 持続可能なインフラメンテナンスを構築するため、維持管理・更新の計画的な実施に加え、人口減少等による地域社会の変化や将来のまちづくり計画等を踏まえ、必要性の減少や地域のニーズ等に応じたインフラの廃止・除却や機能転換等を行う「集約・再編」の取組を推進する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[9] 施設の集約・再編等に向けた取組数

【道路：施設の集約・撤去、機能縮小の検討自治体の割合】

R 元年度 16% → R7 年度 100%

【海岸：南海トラフ地震・首都直下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・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率】

R 元年度 86% → R7 年度 89%

【港湾：既存施設の統廃合、機能の集約化及び転換を検討した港湾の割合】

R 元年度 88% → R7 年度 100%

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5 年度、②：～R7 年度、③：～R12 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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる  
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【既存施設の集約・再編】

##### ■集約・再編等の取組推進

【下水道施設(中央処理区ポンプ場、印旛処理区ポンプ場)の再構築(千葉県千葉市)★

(R3年度設計中)[R13年度以降完成]④】

#### 【選択と集中の徹底】

##### ■集約・再編等の取組推進

道路施設(橋梁)の集約・撤去

【一般国道122号 神子内橋(栃木県)

(R3年度設計中)①】

重点施策	指標
<p><b>(集約・再編等の取組推進)</b></p> <p>・ 社会情勢や地域構造の変化や将来のまちづくり計画を踏まえ、既存インフラの廃止・除却・集約化や、利用者ニーズに沿ったインフラ再編等の取組の推進により、持続可能な都市・地域の形成、ストック効果の更なる向上を図る。</p>	<p>[KPI-9]</p> <p>施設の集約・再編等に向けた取組数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路：施設の集約・撤去、機能縮小の検討自治体の割合 R 元年度 16% → R7 年度 100%</li> <li>・ 海岸：南海トラフ地震・首都直下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・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率 R 元年度 86% → R7 年度 89%</li> <li>・ 港湾：既存施設の統廃合、機能の集約化及び転換を検討した港湾の割合 R 元年度 88% → R7 年度 100%</li> </ul>

**(大規模更新時代に備えた更新のパラダイムシフト)**

・これまで一品生産で構築している河川ポンプ設備について、主要構成機器のポンプ及び主原動機（ディーゼルエンジン）の技術動向を把握し、大量生産品の導入による、被災や故障時の迅速な機能復旧を目指した実証試験により安全性、耐久性等の検証・評価を行い、“マスプロダクツ型排水ポンプ”の技術研究開発を促進する。

**(まちづくりと併せたインフラ再編)**

・まちづくりと連携した首都高速道路など高速道路の老朽化対策の具体化に向けた取組を推進する。

**期待されるストック効果**

・千葉市では、将来人口の減少に伴う汚水量の減少も考慮し、供用開始後 50 年を経過した老朽化が著しい複数ポンプ場の統廃合により、ライフサイクルコストの低減が期待されている。

**「インフラ経営」の取組**

・首都高速道路では、日本橋区間における施設の老朽化対策だけでなく、沿道地区において計画されている多数のまちづくり事業の機能向上や都市景観の改善を図るため、まちづくりと一体となった高速道路の地下化事業を推進している。

## 重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

### 目指すべき姿

- ・人口減少や高齢化が進む地域において、日常生活サービスや高次都市機能等を持続的に提供できる活力ある地域を形成するため、地域の特性に即し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を基礎としつつ、テレワークや二地域居住など新たな暮らし方、働き方、住まい方を支えるための基盤を構築するとともに、重層的かつ強靱な地域構造の構築を目指す。
- ・ソフト面も含めたユニバーサルデザインのより一層の強力な推進に基づき、女性活躍社会や、高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人々が安全・安心で不自由なく生活できるユニバーサルデザインのまちづくり、地域の自然や歴史文化に根ざした魅力・個性を活かしたまちづくりを進め、持続可能で暮らしやすい地域社会・地方創生を実現する。

### 現状と課題

- ・関東ブロックの人口の8割近くを占める東京圏の人口増加に対し、東京圏以外では2001年をピークに既に人口減少に転じている。今後は住民の買い物や医療・福祉へのアクセスが中長期的に維持困難となるエリアへの対応が課題となっていることから、コンパクトなまちづくり及びそれらを結ぶネットワークの形成を推進することが必要である。また魅力的なコンパクトシティとして、良好な景観形成や「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりの重要性が高まっている。
- ・今後東京圏で加速度的に増加することが見込まれている高齢化への対応や障害者の社会参画の重要性が高まっており、高齢者、障害者等の自立と社会参加による健全で活力ある社会の実現とともに、若い世代が安心して子育てができる環境整備が求められていることから、生活・移動空間におけるバリアフリーやユニバーサルデザインを推進することが必要である。
- ・関東ブロックでは幹線道路や生活道路における交通事故が多く発生しており、特に通学路等における交通安全対策も重要な課題となっている。令和2(2020)年には、第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略<sup>5</sup>が改訂され、地方創生の動きを更に加速させていくこととされているところであり、地方創生に資する社会資本整備に中長期的な視点から取り組む必要がある。
- ・一方、生産年齢人口は東京圏でも減少が始まっており、雇用面では新型コロナウイルス感染症の拡大の影響もあり多くの地域の経済に深刻な影響が生じている。こうした中で地域課題の解決において重要な役割を担う「関係人口」の拡大が求められている。

<sup>5</sup> 令和2年12月21日閣議決定

## 小目標3-1: 持続可能でコンパクトなまちづくりの推進

### 重点施策の概要

- ・ 東京圏にとっては過密・渋滞問題、地方圏にとっては若年人口の流出による活力の低下等の弊害を軽減するため、面的に整備される交通ネットワークを最大限「賢く使い」、如何にして面的な対流を創出していくかが重要課題となっている。
- ・ オープンスペースの充実等により、ゆとりある空間の形成に取り組みつつ、まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、中心拠点や生活拠点に、医療・福祉・商業等の生活サービス機能や居住を誘導するとともに、公共交通網を始めとするネットワークで結び、魅力的なコンパクトシティの形成を推進する。併せて、良好な景観の形成や歴史・文化・風土を活か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)

[10] 景観計画に基づき重点的な取組を進める市区町村数

R 元年度 106 → R7 年度 127

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5 年度、②：～R7 年度、③：～R12 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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる  
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

- 交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成  
【安全で快適な自転車利用環境の整備と活用の促進】 (R3年度推進中)④
- コンパクトな集積拠点の形成等  
【立地適正化計画の策定支援(群馬県)】 (R3年度実施中)④
- 良好な環境形成  
【持続的な污水处理システムのための都道府県構想策定(9都県)(東京都、栃木県、茨城県、群馬県、埼玉県、千葉県、山梨県、長野県、神奈川県)】

#### 【インフラの利活用】

- 幹線道路やコンパクトな集積拠点の形成等  
【公園緑地整備事業★】 (R3年度推進中)④

#### 【既存施設の集約・再編】

- 幹線道路やコンパクトな集積拠点の形成等  
【富士川地方合同庁舎整備事業】 (R3年度工事中) [R4年度完成]①  
【小石川地方合同庁舎整備事業】 (R3年度工事中) [R7年度完成]②再掲  
【長野第1地方合同庁舎整備事業】 (R3年度設計中) [R8～12年度完成]③再掲  
【横浜地方合同庁舎等整備事業】 (R3年度工事中) [R4年度完成]①再掲

#### 【選択と集中の徹底】

- 幹線道路やコンパクトな集積拠点の形成等  
一般国道4号 東埼玉道路[残事業費2,000億円(R元年度評価時点)]★  
【八潮～松伏(埼玉県八潮市～松伏町)】 (R3年度測量設計中)④再掲
- 一般国道4号 春日部古河バイパス★※4車線開通済  
【茨城県猿島郡五霞町～古河市】 [R3年内幸主跨道橋(下り線)立体化完成予定]①再掲
- 一般国道6号 千代田石岡バイパス[残事業費170億円(R元年度評価時点)]★  
【茨城県かすみがうら市市川～石岡市東大橋】 (R3年度工事中)④再掲
- 一般国道17号 新大宮上尾道路[残事業費1,977億円(H30年度評価時点)]★  
【与野～上尾南(埼玉県さいたま市中央区～上尾市堤崎)】 (R3年度工事中)④再掲
- 一般国道17号 上武道路★※2車線開通済(一部、4車線開通済)  
【埼玉県熊谷市西別府～群馬県前橋市田口町】

〔R3年度～R5年度前橋市今井町～富田町、前橋市上泉町～上細井町順次4車線化完成予定〕

④再掲

- 一般国道17号 渋川西バイパス★  
【群馬県渋川市中村～同市金井 (R3年度工事中)〔R7年度開通予定〕②再掲】
- 一般国道20号 新山梨環状道路〔残事業費219億円(H30年度評価時点)〕  
【山梨県笛吹市石和町広瀬～甲府市桜井 (R3年度測量設計中)④再掲】
- 一般国道20号 新山梨環状道路  
【山梨県甲斐市牛匂～同市宇津谷 (R3年度測量設計中)④再掲】
- 一般国道246号 厚木秦野道路〔残事業費351億円(H28年度評価時点)〕★  
【神奈川県厚木市中依知～同市飯山、伊勢原市西富岡～同市善波 (R3年度工事中)④再掲】
- 一般国道246号 厚木秦野道路  
【神奈川県伊勢原市善波～秦野市西大竹 (R3年度用地取得中)④再掲】
- 一般国道464号 北千葉道路(市川・松戸)〔残事業費1,900億円(R2年度評価時点)〕  
【千葉県市川市堀之内～同市大町 (R3年度測量設計中)④再掲】
- 都市計画道路★  
【中大野中河内線(茨城県) (R3年度工事中)④】
- 都市計画道路の整備(都)おもちゃのまち下古山線  
【(栃木県壬生町) (R3年度用地取得中)④】
- 都市計画道路の整備  
【(都)越谷吉川線(埼玉県越谷市・吉川市) (R3年度工事中)④】
- 都市計画道路の整備★  
【(都)藤崎茜浜線(千葉県) (R3年度工事中)④】
- TX沿線の駅周辺のコンパクトなまちづくりの推進★  
【柏北部中央地区一体型特定土地区画整理事業(千葉県) (R3年度工事中)④】
- 街路整備事業★  
【(都)城山多古線ほか(神奈川県) (R3年度工事中)④】
- 都市計画道路★  
【田富町敷島線(山梨県) (R3年度工事中)④】
- 都市計画道路 宮渕新橋上金井線★  
【(長野県) (R3年度工事中)④】
- 都市計画道路の整備★  
【産業道路(天沼2工区)(埼玉県さいたま市) (R3年度用地取得中)④】
- 都市計画道路塩田町誉田町線(誉田町地区)の整備★  
【(千葉県千葉市) (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道409号  
【小杉(神奈川県川崎市) (R3年度用地取得、工事中)④】
- 広域幹線道路等の整備  
【(都)宮下横山台線ほか(神奈川県相模原市) (R3年度工事中)④】

重点施策	指標
<b>(コンパクトな集積拠点の形成等)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の中心拠点や生活拠点に、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス機能を誘導するとともに、公共交通の充実を図ることにより、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進(地域公共交通計画と併せた立地適正化計画の作成等)</li> <li>・国公有財産の最適利用を踏まえた官庁施設の整備等の推進</li> </ul>	
<b>(美しい景観・良好な環境形成)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な景観形成の推進</li> </ul>	[KPI-10] ・景観計画に基づき重点的な取組を進める市区町村数 R元年度 106 → R7年度 127
<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史文化を活かしたまちづくりの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 R2年 16 → R7年度 22</li> <li>・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村の景観計画策定率 R2年 75.0% → R7年度 77.3%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトシティの実現を図るため、総合的な都市交通システムの構築を推進</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>・LRT<sup>6</sup>の導入を推進</li> <li>・都市計画道路（幹線道路）の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路（幹線道路）の整備率 H29年度 59.7% → R7年度 62.9%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市域における水と緑の公的空間確保量 H29年度 8.9m<sup>2</sup>/人 → R7年度 9.9m<sup>2</sup>/人</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・官民連携・分野横断によるグリーンインフラの推進</li> </ul>	<p>【KPI-19】 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数 R元年度 2 → R7年度 18</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市におけるグリーンインフラの取組の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトなまちづくりと合わせて、防災・減災対策を推進し、居住を誘導する地域の安全確保を図る（防災指針の作成）【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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計画的な整備</li> <li>・歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用等による、多様なニーズに応える道路空間の構築</li> </ul>	
<p><b>期待されるストック効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトなまちづくりの形成や交通ネットワークの整備により日常の暮らしを支える生活圏へのアクセス向上や救急医療施設までの所要時間短縮が図られている。今後も地域生活サービスの維持向上を目的とした社会資本整備や交通ネットワークの整備により、持続可能なコンパクト・プラス・ネットワークの形成や、生活サービスの維持向上が期待される。</li> <li>・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。</li> </ul>	
<p><b>「インフラ経営」の取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各地のスマートシティ推進コンソーシアムでは、多くの関係者が連携してスマートシティの取組を推進しており、ICT×次世代モビリティ×複合サービスの提供や、サービスで取得するビッグデータの活用により、交通結節点とまちが一体となった「スマート・ターミナル・シティ」を目指している。</li> <li>・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ける土地区画整理事業では、調整池を親水交流空間“柏の葉アクアテラス”として開放し、地域住民や就業者の「交流空間」創出による活性化を図っている。</li> </ul>	

<sup>6</sup> 低床等の次世代型路面電車



## 小目標3-2:安全な移動空間の確保(バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進)

### 重点施策の概要

- ・ 人命を守ることを最優先に、生活道路における安全確保策、高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化、高速道路における逆走対策、特定道路をはじめとする無電柱化の推進、自転車通行空間の整備等により、安全・安心な移動・生活空間を確保する。
- ・ 旅客施設や車両等のハード面でのバリアフリー対策を進めるとともに、ソフト面でも「心のバリアフリー」を推進し、高齢者、障害者、子ども、子育て世代等の多様な人々が、安全・安心かつ不自由なく移動できる地域づくりを進める。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[11] 通学路における歩道等の整備率

R元年度 46% → R7年度 50%

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

\*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【ハード・ソフト一体となった取組】

##### ■公共施設等のバリアフリー化

【鉄道駅総合改善事業(相鉄海老名駅)(神奈川県)

(R3年度工事中)①】

#### 【インフラの利活用】

##### ■公共施設等のバリアフリー化

【公園緑地整備事業★

(R3年度推進中)④再掲】

#### 【既存施設の集約・再編】

##### ■公共施設等のバリアフリー化

【富士見公園再編整備事業(神奈川県川崎市)

(R3年度基本計画策定予定)④】

#### 【選択と集中の徹底】

##### ■公共施設等のバリアフリー化

一般国道1号 虎ノ門地下歩道

【(東京都千代田区～港区)

(R3年度工事中)④】

一般国道4号 日本橋地区都市再生事業

【(東京都中央区)

(R3年度工事中)④】

一般国道246号 渋谷駅周辺整備

【(東京都渋谷区)

(R3年度工事中)④】

一般国道1号 小和田電線共同溝

【(神奈川県茅ヶ崎市)

(R3年度工事中)④再掲】

一般国道4号 下谷(2)電線共同溝

【(東京都台東区)

(R3年度工事中)④再掲】

一般国道4号 幸手(3)電線共同溝

【(埼玉県幸手市)

(R3年度完成予定)①再掲】

一般国道4号 下野市笹原電線共同溝★

【(栃木県下野市)

(R3年度工事中)④再掲】

一般国道6号 中村南電線共同溝

【(茨城県土浦市)

(R3年度完成予定)①再掲】

一般国道6号 吉沢町電線共同溝★

【(茨城県水戸市)

(R3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)

(R3年度工事中)④再掲】

一般国道17号 鴻巣(2)電線共同溝★

【(埼玉県鴻巣市)

(R3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)	(R3年度工事中)④再掲】
一般国道20号 調布(2)共同溝 【(東京都調布市)	(R3年度工事中)④再掲】
一般国道50号阿左美(2)電線共同溝 【(群馬県みどり市)	(R3年度工事中)④再掲】
一般国道139号 富士北麓電線共同溝 【(山梨県富士河口湖町～富士吉田市)	(R3年度工事中)④再掲】
一般国道1号戸部地区歩道整備 【(神奈川県横浜市)	(R3年度工事中)④】
国営昭和記念公園 【(東京都立川市)	(R3年度工事中) [R6年度完成]②再掲】
国営常陸海浜公園 【(茨城県ひたちなか市)	(R3年度工事中) [R5年度完成]①再掲】
無電柱化対策 【一般国道121号 天神町(栃木県鹿沼市)	(R3年度工事中)②】
安全安心な県営都市公園の整備推進(防災・安全)[残事業費48億円(R2年度評価時点)]★ 【(埼玉県)	(R3年度工事中)④再掲】
歩道整備(一)木更津根形線 【(千葉県)	(R3年度工事中)④】
歩道整備(主)町田厚木線 【(神奈川県座間市)	(R3年度工事中)①】
(主)甲府昇仙峡線 山宮拡幅 【(山梨県)	(R3年度測量中)③】
無電柱化推進計画事業★ 【一般国道361号高遠地区、一般国道148号白馬駅前(長野県)	(R3年度工事中)④】
■幹線道路における交通事故抑止対策 交差点改良 【(主)前橋館林線 新田大根町交差点(群馬県)	(R3年度工事中) [R7年度完成]②】

重点施策	指標
<b>(公共施設等のバリアフリー化)</b>	
・移動等円滑化促進方針(マスタープラン)・移動等円滑化基本構想の作成 ・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	
<b>(車両等のバリアフリー化)</b>	
・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進(車両)	
<b>(心のバリアフリー)</b>	
・「心のバリアフリー」の推進	
<b>(道路交通)</b>	
・次世代を担う子供の安全な通行空間を確保	[KPI-11] ・通学路における歩道等の整備率 R元年度 46% → R7年度 50%
・防災性の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点から、「新設電柱を増やさない」、「徹底したコスト縮減」、「事業の更なるスピードアップ」を方針とする新たな無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進【再掲】	・ゾーン30等による30km/h速度規制等とハンパ・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 R7年 約3割抑止(R元年比)
・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(30km/h速度規制等の交通規制とハンパ・狭さく等の道路整備を効果的に組み合わせた生活道路対策の推進)	・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 R7年 約3割抑止(R元年比)
・幹線道路において事故の危険性が高い箇所に対す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	
・高規格道路(有料)の暫定2車線区間における4車線化等の機能強化	

<ul style="list-style-type: none"> <li>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計画的な整備</li> </ul>	
<b>【再掲】</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路における逆走対策</li> </ul>	
<b>(鉄道交通)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道交通の安全性向上</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	
<b>(海上交通)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築</li> </ul>	
<b>(航空交通)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>航空・空港の安全の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路端安全区域（RESA<sup>7</sup>）が確保されている空港の割合 R元年度 22.2% → R7年度 66.7%</li> <li>ハイジャック及びテロの発生件数 R2年度 0件 → R3年度以降 0件を維持</li> </ul>
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>多数の鉄道やバスが乗り入れ、多くの人が集まる渋谷駅周辺では、駅周辺の開発事業と連携した一体的な基盤整備が進められており、安全でわかりやすく、快適な歩行者ネットワークの形成が期待されている。</li> <li>電線共同溝の整備による国道等の無電柱化を進めることにより、歩道空間の快適性や見通しが良くなるとともに、災害時にはライフラインの被害や電柱の倒壊を防ぎ、生活の安全・安心への寄与が期待されている。</li> </ul>	
<b>「インフラ経営」の取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>渋谷駅周辺地区においては、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、①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、お互いにつながるができる開かれた場の創出を図るとともに、②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っている。</li> </ul>	

<sup>7</sup> 航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し、人命の安全を図るため、着陸帯両端に設けられた緩衝区域。

## 小目標3-3: 玄関口となる交通結節点の多機能化とネットワーク強化

### 重点施策の概要

- ・ まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、新たな人の流れや地域間の交流を支えるための基盤を構築するため、コンパクトに集積した地域や拠点を、道路、鉄道、航空、海運など様々な交通ネットワークにより繋ぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を拡大する。
- ・ その際、整備新幹線、リニア中央新幹線等の人流・物流ネットワークの早期整備・活用を推進するとともに、デジタル技術の進歩やポストコロナ時代の「新たな日常」を踏まえ、交通インフラへの ICT や AI 等の新技術の活用を推進する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[12] 離島住民の生活や産業などを支える離島航路や離島航空路の確保・維持

(航路が確保されている有人離島の割合) R元年度 100% → R7年度 100%を維持  
(航空路が確保されている有人離島の割合) R元年度 100% → R7年度 100%を維持

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

\*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【ハード・ソフト一体となった取組】

■交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成

【鉄道駅総合改善事業(相鉄海老名駅)(神奈川県)

(R3年度工事中)①再掲

#### 【各主体が連携した取組】

■交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成

【大宮駅周辺地区まちなかウォークアブル推進事業

(R3年度推進中)④

【ETC2.0を活用したバスロケーションシステムの構築

(R3年度推進中)④

#### 【選択と集中の徹底】

■交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成

東京外かく環状道路[残事業費14,980億円(R2年度評価時点)]

【関越～東名(東京都世田谷区～練馬区)

(R3年度工事中)④再掲

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

【金沢～戸塚(神奈川県横浜市)

(R3年度工事中) [R7年度開通予定]②再掲

一般国道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～藤沢市)

(R3年度工事中) [R6年度開通予定]②再掲

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 ※4車線化

【久喜白岡JCT～大栄JCT(埼玉県久喜市～千葉県成田市)

(R3年度工事中) [R4年度から順次開通見込み(R6年度全線開通見込み)]②再掲

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

【大栄～横芝(千葉県成田市～山武市)

(R3年度工事中) [R6年度開通予定※用地取得等が順調に進んだ場合]②再掲

一般国道1号 虎ノ門地下歩道

【(東京都千代田区～港区)

(R3年度工事中)④再掲

一般国道4号 日本橋地区都市再生事業

【(東京都中央区)

(R3年度工事中)④再掲

一般国道15号 品川駅西口基盤整備

【(東京都港区)

(R3年度用地取得中)④再掲

一般国道16号 追浜駅交通ターミナル整備事業

【(神奈川県横須賀市)

(R3年度測量設計中)④再掲

一般国道20号 新宿駅南口地区基盤整備※バスタ新宿開業済

【(東京都新宿区～渋谷区)

(R3年度工事中)④

一般国道246号 渋谷駅周辺整備 【(東京都渋谷区)	(R3年度工事中)④再掲】
東北自動車道大谷SICへのアクセス道路整備★ 【(都)大通り(栃木県宇都宮市)	(R3年度用地取得中、工事中)③】
渡良瀬幹線道路 【笠懸藪塚工区ほか(群馬県)	(R3年度工事中)④】
道路ネットワークの代替性・多重性を確保する道路整備★ 【一般国道254号和光富士見バイパス(埼玉県朝霞市・志木市・和光市・富士見市)	(R3年度工事中) [R7年度完成]②再掲】
道路ネットワークの整備★ 【(主)越谷流山線 (仮称)三郷流山橋(千葉県)	(R3年度工事中)④】
木更津金田西地区特定土地地区画整理事業★ 【(千葉県)	(R3年度工事中)④】
(主)甲府中央右左口線 リニア駅周辺整備★ 【(山梨県)	(R3年度設計中)③】
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)	(R3年度工事中)④】
地域高規格道路(都市計画道路塩田町誉田町線)の整備★ 【(千葉県千葉市)	(R3年度用地取得中)④】
つくばスマートIC(仮称) 【(茨城県つくば市)	(R3年度測量設計中)④】
つくばみらいスマートIC(仮称) 【(茨城県つくばみらい市)	(R3年度測量設計中)④】
大谷スマートIC(仮称) 【(栃木県宇都宮市)	(R3年度測量設計中)④】
都賀西方スマートIC(仮称) 【(栃木県栃木市)	(R3年度工事中)④】
出流原PAスマートIC(仮称) 【(栃木県佐野市)	(R3年度工事中)④】
下野スマートIC(仮称) 【(栃木県下野市)	(R3年度測量設計中)④】
甘楽PAスマートIC(仮称) 【(群馬県甘楽町)	(R3年度工事中)④】
三芳スマートIC(仮称) 【(埼玉県三芳町)	(R3年度工事中)④】
三郷料金所スマートIC(仮称) 【(埼玉県三郷市)	(R3年度測量設計中)④】
蓮田スマートIC(仮称) 【(埼玉県蓮田市)	(R3年度工事中)④】
横須賀PAスマートIC(仮称) 【(神奈川県横須賀市)	(R3年度測量設計中)④】
秦野SAスマートIC(仮称) 【(神奈川県秦野市)	(R3年度工事中)①】
山北スマートIC(仮称) 【(神奈川県山北町)	(R3年度工事中)①】
甲府中央スマートIC(仮称) 【(山梨県甲府市)	(R3年度測量設計中)④】
富士吉田忍野スマートIC 【(山梨県富士吉田市)	(R3年度工事中)①】
若穂スマートIC(仮称) 【(長野県長野市)	(R3年度測量設計中)④】
筑北スマートIC(仮称) 【(長野県筑北村)	(R3年度工事中)④】
諏訪湖スマートIC(仮称) 【(長野県諏訪市・岡谷市)	(R3年度工事中)④】
渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業 【(東京都)	(R3年度工事中) [R6年度完成]②】
泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業 【(東京都)	(R3年度除却工事中) [R9年度完成]③】

重点施策	指標
<b>(交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保</li> <li>・離島住民の生活や産業などを支える唯一の交通手段である離島航路や航空路の確保維持に向けた取組を推進</li> </ul>	[KPI-12] <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路が確保されている有人離島の割合 R 元年度 100% → R7 年度 100% を維持</li> <li>・航空路が確保されている有人離島の割合 R 元年度 100% → R7 年度 100% を維持</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域鉄道の安全性向上・活性化</li> </ul>	[全国指標] <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業再構築実施計画<sup>8</sup>の認定件数 H30 年度 10 件 → R7 年度 13 件</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・三大都市圏等における環状道路の整備</li> </ul>	[KPI-13] 【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・三大都市圏環状道路整備率 R2 年度 82% → R7 年度 約 89%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築</li> <li>・地域の基幹産業の競争力強化</li> <li>・産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進</li> <li>・リニア中央新幹線の整備の促進</li> <li>・リニア中央新幹線による効果の最大化と広域的拡大を図るため、スーパー・メガリージョン構想に基づく取組の推進</li> <li>・整備新幹線の着実な整備</li> <li>・バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）を全国展開</li> <li>・スマート IC の活用による拠点の形成</li> <li>・交通流を最適化する料金施策の導入</li> <li>・ICT・AI 技術等の革新的な技術を活用したエリア観光渋滞対策</li> <li>・ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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が進められている。東京駅・横浜駅・川崎等の周辺の主要都市との連携、羽田・成田等の国際空港との連携、晴海埠頭や竹芝埠頭といった臨海部とのアクセス性を確保し、新たな「日本の顔」となることで、交通流の円滑化、歩行者の移動時間の短縮、周辺地区の地価上昇に加え、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。</li> <li>・木更津市の東京湾アクアライン着岸地においては、土地区画整理事業により、千葉県の新たな玄関口の整備を進めている。当地区では、高速バスターミナルを核に高速バス運行本数の増加や東京駅、羽田空港等への所要時間短縮により、房総半島への更なる交流人口増加が期待されている。</li> </ul>	
<b>「インフラ経営」の取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道 16 号 追浜駅交通ターミナル整備事業(横須賀市)においては、駅前空間の空間的制約により、必要な機能のすべてを駅前だけで受け持つことが難しいため、周辺の民間事業等と分担し機能を確保する。また、交通結節点の整備を契機として、道路・河川・まちづくり・民間の各分野が連携、総力を挙げて、駅周辺のまちづくりに取り組む。</li> </ul>	

<sup>8</sup> 鉄道の上り分離等

## 重点目標4:経済の好循環を支える基盤整備

### 目指すべき姿

- ・関東ブロックの経済を支える交通ネットワークをはじめとする社会資本整備や観光の活性化に対応した地域づくりを通じて、地域における基幹産業の物流環境を改善し、民間投資の誘発や企業の立地競争力の強化等を図るとともに、対流拠点の整備を通じて、新たな産業や雇用を創出することで、地方圏における地域経済の再生・活性化を目指す。
- ・羽田・成田の国際空港の航空需要の回復と拡大、環状道路を始めとする都市圏の道路ネットワークの構築や交通結節機能の強化を通じて、アジア諸国との人やモノ等の移動を促し、アジア地域における経済の活性化を促進させ、その活力を日本国内に取り込むなど、持続的な経済成長の実現やリスクに強い新たな成長発展モデルの構築を目指す。

### 現状と課題

- ・東京圏にとっては過密・渋滞問題、地方圏にとっては若年人口の流出による活力の低下等の弊害を軽減するため、地域のヒトやモノの移動による面的な対流の創出が重要課題である。
- ・さらに、新型コロナウイルス感染症を踏まえたサプライチェーンの多元化や製造事業者の国内生産拠点の整備が見込まれることから、物流を支える交通ネットワークの整備や機能強化が必要である。
- ・加えて、厳しい財政制約の下でインフラのストック効果を最大限に発揮できるよう、民間投資との相乗効果をもたらす社会資本整備を推進するとともに、民間企業のノウハウや創意工夫を活用した PPP/PFI を推進することが重要である。
- ・日本のGDP成長率が低迷する中、日本経済を牽引している首都圏の国際競争力の強化は極めて重要な責務である。拡大が見込まれる海外のインフラ市場の獲得や、気候変動への対応や SDGs の考え方の普及、国際情勢の複雑化等も踏まえ、関東ブロックが中心となって新たなニーズであるデジタル化等を取り込みつつインフラ海外展開の取組を推進し、日本の国際競争力の強化を図る必要がある。
- ・インバウンドの回復への対応が課題であることから、訪日外国人受入環境として安心して観光できる交通ネットワークをはじめとする環境整備が必要となる。

## 小目標4-1:首都圏の国際競争力の強化

### 重点施策の概要

- 我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するために必要不可欠なサプライチェーンの強靱化を図るため、道路や港湾等の整備を行うとともに、物流におけるデジタル・トランスフォーメーション(DX)や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化を図る。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

〔13〕 三大都市圏環状道路整備率

R2年度 82% → R7年度 約89%

〔14〕 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

【京浜港<sup>9</sup>】 R1.7 週 27万 TEU → R5年度 週 27万 TEU 以上

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

\*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【インフラの利活用】

##### ■国際交流拠点の機能充実・強化

【クルーズ誘致に向けた活動の推進やクルーズ船寄港に対応した港湾機能の充実P⑥

(R3年度推進中)④】

#### 【選択と集中の徹底】

##### ■国際交流拠点の機能充実・強化

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3,100億円(H30年度評価時点)]★

【P③

(R3年度工事中) [R13年度完成]④再掲】

横浜港大黒ふ頭地区再編改良事業

【

(R3年度工事中) [R3年度完成]①】

横浜港南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業[残事業費958億円(R2年度評価時点)]

【(神奈川県横浜市)

(R3年度測量設計中)④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

【(神奈川県横浜市)P③

(R3年度工事中) [R7年度完成]②再掲】

航路の整備・保全の推進(東京湾中央航路開発保全航路整備事業)[残事業費115億円(H28年度評価時点)]★

【

(R3年度推進中) [R11年度完成]③再掲】

航路の整備・保全の推進(東京湾中央航路保全事業)★

【

(R3年度推進中)④再掲】

川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業

【(神奈川県川崎市)

(R3年度工事中) [R5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

【(東京都)P③

(R3年度工事中) [R6年度完成]②再掲】

渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業

【(東京都)

(R3年度工事中) [R6年度完成]②再掲】

泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業

【(東京都)

(R3年度除却工事中) [R9年度完成]③再掲】

首都圏空港(羽田空港)整備事業

【(東京都大田区)

(R3年度工事中)④】

首都圏空港(成田空港)整備事業

【(千葉県成田市)

(R3年度推進中)③】

##### ■都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備

<sup>9</sup> 欧州：週2便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：3方面・週12便



- 東京外かく環状道路[残事業費14,980億円(R2年度評価時点)]
- 【関越～東名(東京都世田谷区～練馬区) (R3年度工事中)④再掲】
  - 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道
    - 【金沢～戸塚(神奈川県横浜市)P③⑥ (R3年度工事中)[R7年度開通予定]②再掲】
    - 一般国道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～藤沢市)P③⑥ (R3年度工事中)[R6年度開通予定]②再掲】
      - 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 ※4車線化
        - 【久喜白岡JCT～大栄JCT(埼玉県久喜市～千葉県成田市)P①②③⑩ (R3年度工事中)[R4年度から順次開通見込み(R6年度全線開通見込み)]②再掲】
        - 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道
          - 【大栄～横芝(千葉県成田市～山武市)P②③⑩ (R3年度工事中)[R6年度開通予定※用地取得等が順調に進んだ場合]②再掲】
  - 圏央道ICへのアクセス道路整備★
    - 【(主)結城坂東線バイパス(茨城県坂東市)P① (R3年度工事中)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 (R3年度推進中)[R5年度部分完成][R9年度完成]③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 (R3年度推進中)[R6年度完成]②再掲】
        - 一般国道408号 真岡南バイパス★
          - 【栃木県真岡市寺内～真岡市長田 (R3年度推進中)[R7年度完成]②再掲】
  - 西毛広域幹線道路
    - 【高崎西工区ほか(群馬県) (R3年度工事中)③】
  - 道路ネットワークの代替性・多重性を確保する道路整備★
    - 【一般国道254号 和光富士見バイパス(埼玉県朝霞市・志木市・和光市・富士見市) (R3年度工事中)[R7年度完成]②再掲】
    - 一般国道464号 北千葉道路(成田市押畑～成田市大山)
      - 【(千葉県) (R3年度工事中)④】
    - 区部環状道路の整備
      - 【環状2号線(東京都) (R3年度工事中)②】
    - 道路改良事業
      - 【(主)藤沢座間厚木(神奈川県) (R3年度工事中)④】
      - 一般国道140号 新山梨環状道路(東部区間Ⅱ期)★
        - 【山梨県甲府市落合町～笛吹市石和町広瀬P⑤ (R3年度推進中)[R8年度完成]③再掲】
      - 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道IC関連事業
        - 【(主)相模原町田ほか(神奈川県相模原市) (R3年度工事中)④】
  - 排他的経済水域の保全・利用の促進
    - 沖ノ鳥島海岸維持管理
      - 【(東京都小笠原村)P④ (R3年度工事中)④】
    - 南鳥島及び沖ノ鳥島における活動拠点の整備[残事業費956億円(H28年度評価時点)]
      - 【(東京都小笠原村)P④ (R3年度工事中)④】

重点施策	指標
<b>(持続可能な物流ネットワークの構築)</b>	
・三大都市圏等における環状道路の整備	[KPI-13] ・三大都市圏環状道路整備率 R2年度 82% → R7年度 約 89%
・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-14] ・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保 (京浜港) R元年度 週 27万 TEU → R5年度 週 27万 TEU 以上
・高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保【再掲】 ・トラック隊列走行の実現に向けた高速道路におけるインフラ支援の推進 ・ドライバー不足対策や物流効率化を図るため、ダブル連結トラックの幹線物流での普及促進	

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーの休憩環境の改善を図るため、SA・PAにおける駐車マスの整備や、駐車場予約システムなどの検討を推進。SA・PA等を活用した中継等、高速道路外の休憩施設の活用も推進輸送、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充</li> <li>・都市内の荷さばき対策の推進</li> <li>・共同輸配送、宅配の再配達削減等による物流効率化の促進</li> </ul>
<b>(物流におけるデジタル・トランスフォーメーション (DX)、標準化等の推進)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイバーポート<sup>10</sup>の構築</li> <li>・「ヒトを支援するAIターミナル」の実現</li> <li>・重要物流道路における大型車の通行の円滑化</li> <li>・特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施</li> <li>・サプライチェーン全体の機械化・デジタル化の推進</li> <li>・ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進【再掲】</li> <li>・交通流を最適化する料金施策の導入【再掲】</li> </ul>
<b>(国際交流拠点の機能拡充・強化)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充</li> <li>・空港アクセスの強化</li> <li>・空港アクセス等の都市鉄道の整備</li> </ul>
<b>期待されるストック効果</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田空港においては2020年3月29日から新飛行経路の運用が開始され、空港処理能力の拡大が図られている。国際線が増便されることでビジネスや旅行の幅が広がり、首都圏だけでなく全国における人やモノの流れが活性化され、年間約6,503億円の経済波及効果や、約4.7万人の雇用増加等が期待されている。</li> <li>・成田空港においては、B滑走路延伸やC滑走路新設等の発着容量を年間50万回とする機能強化事業を進めることで、全国・関東・空港周辺地域で多様なインバウンドの受入に貢献し、全国及び地域の産業・都市の国際競争力強化や地域活性化に寄与することが期待されている。</li> <li>・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。</li> </ul>
<b>「インフラ経営」の取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイバーポート（港湾物流）により、民間事業者間の港湾物流手続の電子化が実現し、物流におけるデジタル・トランスフォーメーション (DX)、標準化等の推進が図られる。</li> </ul>

**P①～⑬**：首都圏広域地方計画の対流型首都圏プロジェクト群に関連する事業である。

■首都圏広域地方計画 対流型首都圏プロジェクト群

- ①北関東新産業東西軸の創出 プロジェクト
- ②東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流軸 プロジェクト
- ③首都圏による日本海・太平洋二面活用 プロジェクト
- ④海洋国家未来軸の創出 プロジェクト
- ⑤富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏の創出 プロジェクト
- ⑥海洋文化都市圏の創出 プロジェクト
- ⑦F I T広域対流圏の強化 プロジェクト
- ⑧日光・会津・上州歴史街道対流圏の強化 プロジェクト
- ⑨首都圏南西部国際都市群の創出 プロジェクト
- ⑩多摩川国際臨空拠点群の創出 プロジェクト
- ⑪東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出 プロジェクト
- ⑫つくばを中心とした知的対流拠点の創出 プロジェクト
- ⑬国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化 プロジェクト

<sup>10</sup> 民間事業者間の港湾物流手続や、港湾管理者の手続、港湾の計画から維持管理までのインフラ情報を電子化し、港湾を取り巻く様々な情報を取扱うデータのプラットフォーム（令和3年4月1日から、サイバーポート（港湾物流）の第一次運用を開始）。

## 小目標4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

### 重点施策の概要

- ・ ポストコロナ時代における反転攻勢に備え、空港の機能強化や多言語対応等の訪日外国人受入環境整備を行うとともに、交通ネットワークや安心してクルーズを楽しめる環境等の整備を行い、日本各地への観光客の分散による地域活性化を図る。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

〔15〕 旅客施設<sup>11</sup>における多言語対応率

【鉄軌道駅】	R2年度	96%	→	R7年度	100%
【バスターミナル】	R2年度	100%	→	R7年度まで	100%を維持
【旅客船ターミナル】	R2年度	29%	→	R7年度	100%
【空港】	R2年度	100%	→	R7年度まで	100%を維持

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

\*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■魅力あるまちづくりの形成

【多摩川総合水系環境整備事業 多摩川環境整備 (R3年度工事中) [R13年度以降完成] ④】

【利根川総合水系環境整備事業(鬼怒川環境整備) 鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事業 (R3年度工事中) [R6年度完成] ②】

【利根川総合水系環境整備事業(小貝川環境整備) 鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事業 (R3年度工事中) [R4年度完成] ①】

【神奈川県内におけるうるおいとやすらぎのある水辺づくり 大岡川(神奈川県) (R3年度工事中) ④】

【公園緑地整備事業★ (R3年度推進中) ④再掲】

【ETC2.0を活用したバスロケーションシステムの構築 (R3年度推進中) ④再掲】

##### ■交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成

【サイクルツーリズム(太平洋岸自転車道等) (R3年度推進中) ④】

#### 【ハード・ソフト一体となった取組】

##### ■魅力あるまちづくりの形成

【多摩川総合水系環境整備事業 多摩川環境整備 (R3年度工事中) [R13年度以降完成] ④再掲】

【利根川総合水系環境整備事業(鬼怒川環境整備) 鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事業 (R3年度工事中) ④再掲】

【利根川総合水系環境整備事業(小貝川環境整備) 鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事業 (R3年度工事中) ④再掲】

##### ■観光振興等に寄与する拠点整備

【「道の駅」のインバウンド受入環境の整備 (R3年度推進中) ④】

#### 【インフラの利活用】

##### ■魅力あるまちづくりの形成

【多摩川総合水系環境整備事業 多摩川環境整備 (R3年度工事中) [R13年度以降完成] ④再掲】

【利根川総合水系環境整備事業(鬼怒川環境整備) 鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事業 (R3年度工事中) ④再掲】

【利根川総合水系環境整備事業(小貝川環境整備) 鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事業 (R3年度工事中) ④再掲】

##### ■観光振興等に寄与する拠点整備

【クルーズ誘致に向けた活動の推進やクルーズ船寄港に対応した港湾機能の充実P⑥ (R3年度推進中) ④再掲】

<sup>11</sup> 「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。

【既存施設の集約・再編】

■魅力あるまちづくりの形成

【都市鉄道利便増進事業(神奈川県横浜方面線(相鉄・東急直通線)(西谷駅～羽沢横浜国大駅～日吉駅))  
(神奈川県横浜市) (R3年度工事中、R元年度一部完成) [R4年度完成] ①】

【選択と集中の徹底】

■魅力あるまちづくりの形成

- 一般国道1号 小和田電線共同溝  
【(神奈川県茅ヶ崎市) (R3年度工事中) ④再掲】
- 一般国道4号 下谷(2)電線共同溝  
【(東京都台東区) (R3年度工事中) ④再掲】
- 一般国道4号 幸手(3)電線共同溝  
【(埼玉県幸手市) (R3年度完成予定) ①再掲】
- 一般国道4号 下野市笹原電線共同溝★  
【(栃木県下野市) (R3年度工事中) ④再掲】
- 一般国道6号 中村南電線共同溝  
【(茨城県土浦市) (R3年度完成予定) ①再掲】
- 一般国道6号 吉沢町電線共同溝★  
【(茨城県水戸市) (R3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) (R3年度工事中) ④再掲】
- 一般国道17号 鴻巣(2)電線共同溝★  
【(埼玉県鴻巣市) (R3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) (R3年度工事中) ④再掲】
- 一般国道20号 調布(2)共同溝  
【(東京都調布市) (R3年度工事中) ④再掲】
- 一般国道50号阿左美(2)電線共同溝  
【(群馬県みどり市) (R3年度工事中) ④再掲】
- 一般国道139号 富士北麓電線共同溝  
【(山梨県富士河口湖町～富士吉田市) (R3年度工事中) ④再掲】
- 観光地における無電柱化対策  
【一般国道119号 下鉢石町(栃木県日光市) (R3年度推進中) ②】
- 電線共同溝  
【(主)富岡神流線 仲町通り・宮本町通り(群馬県) (R3年度工事中) [R4年度完成] ①】
- 観光振興等に寄与する拠点整備
- 明治記念大磯邸園  
【(神奈川県大磯町) (R3年度設計・工事中) [R5年度完成] ①】
- 国営昭和記念公園  
【(東京都立川市) (R3年度工事中) [R6年度完成] ②再掲】
- 国営常陸海浜公園  
【(茨城県ひたちなか市) (R3年度工事中) [R5年度完成] ①再掲】
- 離島ターミナルの整備  
【伊豆諸島港湾施設(東京都) (R3年度工事中) ④】
- 館山港多目的棧橋改修事業  
【(千葉県) (R3年度設計中) ①】
- 松本平広域公園 陸上競技場整備  
【(長野県) (R3年度設計中) [R7年度完成] ②】
- 交通ネットワークの強化
- 東京外かく環状道路[残事業費14,980億円(R2年度評価時点)]  
【関越～東名(東京都世田谷区～練馬区) (R3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～西八代郡市川三郷町) [R3年8月29日開通] ①再掲】
- 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道  
【金沢～戸塚(神奈川県横浜市) P③⑥ (R3年度工事中) [R7年度開通予定] ②再掲】
- 一般国道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～藤沢市) P③⑥ (R3年度工事中) [R6年度開通予定] ②再掲】
- 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 ※4車線化  
【久喜白岡JCT～大栄JCT(埼玉県久喜市～千葉県成田市) P①②③⑬ (R3年度工事中) [R4年度から順次開通見込み(R6年度全線開通見込み)] ②再掲】

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

【大栄～横芝(千葉県成田市～山武市)P②③⑬】

(R3年度工事中) [R6年度開通予定※用地取得等が順調に進んだ場合] ②再掲

茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業[残事業費90億円(H29年度評価点)]

★

【(茨城県ひたちなか市)

(R3年度工事中) [R8年度完成] ③】

茨城港常陸那珂港区国際物流ターミナル整備事業

【(茨城県ひたちなか市)

(R3年度工事中) [R6年度完成] ②】

鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費218億円(H28年度評価時点)]★

【(茨城県鹿嶋市)P①】

(R3年度工事中) [R10年度完成] ③】

千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業★

【(千葉県船橋市)

(R3年度工事中) [R3年度完成] ①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★

【

(R3年度工事中) [R6年度完成] ②】

物流ネットワークの構築★

【(主)美浦栄線バイパス(茨城県龍ケ崎市～牛久市)

(R3年度用地取得中) ②】

道路ネットワークの代替性・多重性を確保する道路整備★

【一般国道254号和光富士見バイパス(埼玉県朝霞市・志木市・和光市・富士見市)

(R3年度工事中) [R7年度完成] ②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)

(R3年度測量設計中) ④再掲】

つくばスマートIC(仮称)

【(茨城県つくば市)P①⑫】

(R3年度測量設計中) ④再掲】

つくばみらいスマートIC(仮称)

【(茨城県つくばみらい市)P①】

(R3年度測量設計中) ④再掲】

大谷スマートIC(仮称)

【(栃木県宇都宮市)P①】

(R3年度測量設計中) ④再掲】

都賀西方スマートIC(仮称)

【(栃木県栃木市)P①】

(R3年度工事中) ④再掲】

出流原PAスマートIC(仮称)

【(栃木県佐野市)P①】

(R3年度工事中) ④再掲】

下野スマートIC(仮称)

【(栃木県下野市)P①】

(R3年度測量設計中) ④再掲】

甘楽PAスマートIC(仮称)

【(群馬県甘楽町)P①】

(R3年度工事中) ④再掲】

三芳スマートIC(仮称)

【(埼玉県三芳町)

(R3年度工事中) ④再掲】

三郷料金所スマートIC(仮称)

【(埼玉県三郷市)

(R3年度測量設計中) ④再掲】

蓮田スマートIC(仮称)

【(埼玉県蓮田市)

(R3年度工事中) ④再掲】

横須賀PAスマートIC(仮称)

【(神奈川県横須賀市)

(R3年度測量設計中) ④再掲】

秦野SAスマートIC(仮称)

【(神奈川県秦野市)

(R3年度工事中) ①再掲】

山北スマートIC(仮称)

【(神奈川県山北町)

(R3年度工事中) ①再掲】

甲府中央スマートIC(仮称)

【(山梨県甲府市)

(R3年度測量設計中) ④再掲】

富士吉田忍野スマートIC

【(山梨県富士吉田市)

(R3年度工事中) ①再掲】

若穂スマートIC(仮称)

【(長野県長野市)

(R3年度測量設計中) ④再掲】

筑北スマートIC(仮称)

【(長野県筑北村)

(R3年度工事中) ④再掲】

諏訪湖スマートIC(仮称)

【(長野県諏訪市・岡谷市)

(R3年度工事中) ④再掲】

重点施策

指標

<b>(国際交流拠点の機能拡充・強化)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充【再掲】</li> <li>・FAST TRAVEL等の推進による空港の利用環境の改善</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関における訪日外国人旅行者向けの多言語対応の推進</li> </ul>	<p>[KPI-15]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客施設における多言語対応率 (鉄軌道駅) R2年度 96% → R7年度 100% (バスターミナル) R2年度 100% → R7年度まで 100%を維持 (旅客船ターミナル) R2年度 29% → R7年度 100% (空港) R2年度 100% → R7年度まで 100%を維持</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関における訪日外国人旅行者向けの公衆無線 LAN (Wi-Fi) 環境整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客施設における公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備率 (鉄軌道駅) R2年度 88% → R7年度 100% (バスターミナル) R2年度 60% → R7年度 100% (旅客船ターミナル) R2年度 67% → R7年度 100% (空港) R2年度 100% → R7年度まで 100%を維持</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア中央新幹線の整備の促進【再掲】</li> <li>・リニア中央新幹線による効果の最大化と広域的拡大を図るため、スーパー・メガリージョン構想に基づく取組の推進【再掲】</li> <li>・整備新幹線の着実な整備【再掲】</li> <li>・地図標識の活用等によるわかりやすい道案内の推進</li> <li>・外国人特有の事故危険箇所の特定制やピンポイント事故対策</li> <li>・ナショナルサイクルルートを始めとしたサイクリング環境の創出等サイクルツーリズムの推進</li> <li>・「道の駅」のインバウンド受入環境の整備</li> <li>・スマート IC の活用による拠点の形成【再掲】</li> <li>・ICT・AI 技術等の革新的な技術を活用したエリア観光渋滞対策【再掲】</li> <li>・観光地の魅力向上、歴史的街並みの保全、伝統的祭り等の地域文化の復興等に資する無電柱化の推進</li> <li>・クルーズを安心して楽しめる環境整備</li> <li>・空港アクセスの強化【再掲】</li> <li>・空港アクセス等の都市鉄道の整備【再掲】</li> </ul>	
<b>(交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・三大都市圏等における環状道路の整備</li> </ul>	<p>[KPI-13] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三大都市圏環状道路整備率 R2年度 82% → R7年度 約 89%</li> </ul>
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・中部横断自動車道の沿線市町村では企業立地が進み、平成 3 年から 25 年間で、従業者数が 27% (約 1.3 万人) 増加している。山梨県産のぶどう、ももは生産量全国 1 位であり、現在、その主要な出荷先は東京であるが、中部横断自動車道開通により、東海地域への販路拡大が期待されている。</li> </ul>	
<b>「インフラ経営」の取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本を代表する魅力的な観光地・景勝地が多い千葉県銚子市から和歌山県和歌山市に至る太平洋岸沿線 1,487km において新たな「スロートーリズム」を提案すべく、迷わず安全に走行できる統一感を持った自転車の走行環境の整備やサイクリストの受入環境の整備、情報発信を行い、ルート沿線の魅力づくりに取り組んでいる。</li> </ul>	

**P①～⑬**：首都圏広域地方計画の対流型首都圏プロジェクト群に関連する事業である。

■首都圏広域地方計画 対流型首都圏プロジェクト群

- ①北関東新産業東西軸の創出 プロジェクト
- ②東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流軸 プロジェクト
- ③首都圏による日本海・太平洋二面活用 プロジェクト
- ④海洋国家未来軸の創出 プロジェクト
- ⑤富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏の創出 プロジェクト
- ⑥海洋文化都市圏の創出 プロジェクト
- ⑦F I T広域対流圏の強化 プロジェクト
- ⑧日光・会津・上州歴史街道対流圏の強化 プロジェクト
- ⑨首都圏南西部国際都市群の創出 プロジェクト
- ⑩多摩川国際臨空拠点群の創出 プロジェクト
- ⑪東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出 プロジェクト
- ⑫つくばを中心とした知的対流拠点の創出 プロジェクト
- ⑬国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化 プロジェクト

## 小目標4-3:経済成長につなげる官民連携の推進

### 重点施策の概要

- ・ 国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備や PPP/PFI の推進など、民間投資を誘発するための取組を実施し、都市の国際競争力を強化する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

〔13〕 三大都市圏環状道路整備率【再掲】

R2年度 82% → R7年度 約89%

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

\*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

■国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備

【ETC2.0を活用したバスロケーションシステムの構築

(R3年度推進中)④再掲】

#### 【ハード・ソフト一体となった取組】

■国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備

【峡南地域道の駅ネットワーク(山梨県)

(R3年度工事中)④】

#### 【インフラの利活用】

■魅力あるまちづくりの形成

【官民連携まちづくり 公共施設・空間の有効活用(群馬県)

(R3年度実施中)④】

#### 【選択と集中の徹底】

■国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備

東京外かく環状道路[残事業費14,980億円(R2年度評価時点)]

【関越～東名(東京都世田谷区～練馬区)

(R3年度工事中)④再掲】

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

【金沢～戸塚(神奈川県横浜市)P③⑥

(R3年度工事中)[R7年度開通予定]②再掲】

一般国道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～藤沢市)P③⑥

(R3年度工事中)[R6年度開通予定]②再掲】

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 ※4車線化

【久喜白岡JCT～大栄JCT(埼玉県久喜市～千葉県成田市)P①②③⑬

(R3年度工事中)[R4年度から順次開通見込み(R6年度全線開通見込み)]②再掲】

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

【大栄～横芝(千葉県成田市～山武市)P②③⑬

(R3年度工事中)[R6年度開通予定※用地取得等が順調に進んだ場合]②再掲】

一般国道1号 虎ノ門地下歩道

【(東京都千代田区～港区)

(R3年度工事中)④再掲】

一般国道4号 日本橋地区都市再生事業

【(東京都中央区)

(R3年度工事中)④再掲】

一般国道15号 品川駅西口基盤整備

【(東京都港区)

(R3年度用地取得中)④再掲】

一般国道16号 追浜駅交通ターミナル整備事業

【(神奈川県横須賀市)

(R3年度測量設計中)④再掲】

一般国道20号 新宿駅南口地区基盤整備※バスタ新宿開業済

【(東京都新宿区～渋谷区)

(R3年度工事中)④再掲】

一般国道246号 渋谷駅周辺整備

【(東京都渋谷区)

(R3年度工事中)④再掲】

北関東自動車道SIC(出流原PASIC)へのアクセス道路整備

【(一)山形寺岡線(栃木県佐野市)P①

(R3年度工事中)①】

(主)成田小見川鹿島港線(成田市取香～多良貝)

【(千葉県)

(R3年度工事中)④】



環状3号線(杉田港南台地区)電線共同溝PFI事業

【	(R3年度推進中)④】
つくばスマートIC(仮称) 【(茨城県つくば市)P①⑫	(R3年度測量設計中)④再掲】
つくばみらいスマートIC(仮称) 【(茨城県つくばみらい市)P①	(R3年度測量設計中)④再掲】
大谷スマートIC(仮称) 【(栃木県宇都宮市)P①	(R3年度測量設計中)④再掲】
都賀西方スマートIC(仮称) 【(栃木県栃木市)P①	(R3年度工事中)④再掲】
出流原PAスマートIC(仮称) 【(栃木県佐野市)P①	(R3年度工事中)④再掲】
下野スマートIC(仮称) 【(栃木県下野市)P①	(R3年度測量設計中)④再掲】
甘楽PAスマートIC(仮称) 【(群馬県甘楽町)P①	(R3年度工事中)④再掲】
三芳スマートIC(仮称) 【(埼玉県三芳町)	(R3年度工事中)④再掲】
三郷料金所スマートIC(仮称) 【(埼玉県三郷市)	(R3年度測量設計中)④再掲】
蓮田スマートIC(仮称) 【(埼玉県蓮田市)	(R3年度工事中)④再掲】
横須賀PAスマートIC(仮称) 【(神奈川県横須賀市)	(R3年度測量設計中)④再掲】
秦野SAスマートIC(仮称) 【(神奈川県秦野市)	(R3年度工事中)①再掲】
山北スマートIC(仮称) 【(神奈川県山北町)	(R3年度工事中)①再掲】
甲府中央スマートIC(仮称) 【(山梨県甲府市)	(R3年度測量設計中)④再掲】
富士吉田忍野スマートIC 【(山梨県富士吉田市)	(R3年度工事中)①再掲】
若穂スマートIC(仮称) 【(長野県長野市)	(R3年度測量設計中)④再掲】
筑北スマートIC(仮称) 【(長野県筑北村)	(R3年度工事中)④再掲】
諏訪湖スマートIC(仮称) 【(長野県諏訪市・岡谷市)	(R3年度工事中)④再掲】
渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業 【(東京都)	(R3年度工事中)[R6年度完成]②再掲】
泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業 【(東京都)	(R3年度除却工事中)[R9年度完成]③再掲】

重点施策	指標
<b>(国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備)</b>	
・特定都市再生緊急整備地域 <sup>12</sup> における都市開発プロジェクトの促進に必要となるインフラ整備等の推進により、大都市の国際競争力強化のための基盤整備を推進する	
・民間都市再生事業による都市再生緊急整備地域 <sup>13</sup> 等における都市再生の促進	

<sup>12</sup> 「特定都市再生緊急整備地域」とは、都市再生緊急整備地域のうち、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として政令で定める地域をいう。

<sup>13</sup> 「都市再生緊急整備地域」とは、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域をいう。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・三大都市圏等における環状道路の整備</li> </ul>	[KPI-13] 【再掲】 ・三大都市圏環状道路整備率 R2年度 82% → R7年度 約 89%
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）を全国展開【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートICの活用による拠点の形成【再掲】</li> </ul>	
<b>(PPP/PFIによる民間ビジネスの創出)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・PPP/PFI推進アクションプランに基づき、空港、下水道等におけるコンセッション事業等多様なPPP/PFIを推進</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜港では、官民連携によるターミナル整備等を推進している。大さん橋だけでは増加するクルーズ船に対応できなくなってきたことから、官民連携により新港ふ頭の再整備や山下ふ頭を活用し対応するほか、横浜ベイブリッジを通過できない大型クルーズ船については、大黒ふ頭の自動車船用岸壁を活用できるよう対応している。</li> </ul>	
<b>「インフラ経営」の取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・PPP/PFI推進アクションプランに基づき、空港、下水道等におけるコンセッション事業等多様なPPP/PFIを推進することにより、民間投資が誘発され、都市の国際力強化にも効果が期待される。</li> </ul>	

**P①～⑬**：首都圏広域地方計画の対流型首都圏プロジェクト群に関連する事業である。

■首都圏広域地方計画 対流型首都圏プロジェクト群

- ①北関東新産業東西軸の創出 プロジェクト
- ②東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流軸 プロジェクト
- ③首都圏による日本海・太平洋二面活用 プロジェクト
- ④海洋国家未来軸の創出 プロジェクト
- ⑤富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏の創出 プロジェクト
- ⑥海洋文化都市圏の創出 プロジェクト
- ⑦F I T広域対流圏の強化 プロジェクト
- ⑧日光・会津・上州歴史街道対流圏の強化 プロジェクト
- ⑨首都圏南西部国際都市群の創出 プロジェクト
- ⑩多摩川国際臨空拠点群の創出 プロジェクト
- ⑪東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出 プロジェクト
- ⑫つくばを中心とした知的対流拠点の創出 プロジェクト
- ⑬国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化 プロジェクト

## 小目標4-4: 我が国の「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開

### 重点施策の概要

- 我が国の「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開を推進し、我が国のインフラ産業の国際競争力の向上を図るとともに、アジアを始めとする新興国等の成長を取り込むことにより、我が国の経済成長に寄与する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

〔16〕 我が国企業のインフラシステム関連海外受注高

【建設・不動産の海外受注高】 R2年度 3兆円\* → R7年度 4兆円〔全国指標〕  
 【モビリティ・交通の海外受注高】 R2年度 6兆円\* → R7年度 8兆円〔全国指標〕

\* 「インフラシステム海外展開戦略 2025」における計上項目の見直しに伴い、推計値としている。従前の平成30年の実績値は、建設・不動産分野：2.8兆円、モビリティ・交通分野：2.2兆円

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■インフラシステムの海外展開に取り組む企業支援

【「海外インフラプロジェクト技術者認定・表彰制度」により認定又は表彰された、本邦企業に所属し、海外インフラプロジェクトに携わった優秀な技術者について、当該認定・表彰された実績を国内の直轄工事及び業務の入札契約において評価に活用し、優秀な人材の有効活用を推進 (R3年度推進中) ④】

【中堅・中小建設企業が有し、海外展開が図れるような技術について、JASMOC(中堅・中小建設業海外展開推進協議会)と連携した海外展開を推進 (R3年度推進中) ④】

重点施策	指標
<b>(インフラシステム海外展開の取組)</b> 「インフラシステム海外展開戦略 2025」 <sup>14</sup> の着実な推進のため、以下の施策を実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「川上」からの継続的関与の強化</li> <li>・PPP案件への対応力の強化</li> <li>・我が国の強みを活かした案件形成</li> <li>・我が国コンサルタントによる調査等の質の向上</li> <li>・我が国企業の競争力の強化</li> <li>・我が国企業の海外展開に係る人材の確保と環境の整備</li> <li>・受注後の継続的なフォローアップ</li> <li>・新型コロナウイルス感染拡大を踏まえた対応</li> </ul>	[KPI-16] [全国指標] ・我が国企業のインフラシステム関連海外受注高 (建設・不動産の海外受注高) R2年度 3兆円* → R7年 4兆円 (モビリティ・交通の海外受注高) R2年度 6兆円* → R7年 8兆円  * 「インフラシステム海外展開戦略 2025」における計上項目の見直しに伴い、推計値としている。従前の平成30年の実績値は、建設・不動産分野：2.8兆円、モビリティ・交通分野：2.2兆円

<sup>14</sup> 令和2年12月10日第49回経協インフラ戦略会議決定

#### 期待されるストック効果

- ・ 国土交通省ではこれまで、「海外インフラプロジェクト技術者認定証」を 1,081 件（重複を除いた対象技術者数は 708 名）発行し、「海外インフラプロジェクト技術者表彰」として大臣賞 17 名、奨励賞 11 名の計 28 名の受賞者を決定した。この結果、企業の海外進出や国内外の技術者の相互活用の促進に貢献している。
- ・ JASMOC（中堅・中小建設業海外展開推進協議会）の参加企業数は、発足時点では 68 社であったが最近では 231 社にまで拡大している。この結果、海外進出に必要な情報・課題の共有、関係機関による支援施策の活用等が図られ、中堅・中小建設企業の海外進出の促進に貢献している。

#### 「インフラ経営」の取組

- ・ 国際場裡で我が国が主導する「質の高いインフラ」を裏付けるような高度技術を用いたインフラ整備や、スマートシティ、i-Construction 等、デジタル技術を活用した先端的な取り組みについては、国内の各地域における実践の積み重ねが海外展開に向けた実績となることから、そのような意識付けについても考慮しながら取り組みが推進されている。

## 重点目標5: インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)

### 目指すべき姿

- ・「新たな日常」の実現も見据え、情報技術の利活用、新技術の社会実装を通じた社会資本整備分野のデジタル化・スマート化により、インフラや公共サービスを変革し、働き方改革・生産性向上を進めるとともに、i-Construction(「ICT技術の全面的な活用」、「規格の標準化」、「施工時期の平準化」)を推進し、現場の生産性向上に向けた構造改革を徹底して進めていく。さらにインフラへの国民理解の促進や、安全・安心で豊かな生活の実現を図る。

### 現状と課題

- ・働き方改革の促進やワークライフバランスの実現が求められる中で、インフラ整備及び管理におけるデジタル・トランスフォーメーション(DX)の推進が必要となっている。3次元設計や無人化施工等の ICT 技術の建設現場での活用が進みつつあるが、中長期的な建設業の担い手の確保や老朽化対策におけるメンテナンスコスト削減の必要性を踏まえ、新技術活用による施工・維持管理等のさらなる高度化・効率化に取り組む必要がある。
- ・インフラに関する多様なデータが点在するとともに、人流・物流・地形・気象といった他のデータとも連携しきれていないことを踏まえ、データの位置情報を確実に整合させるための共通ルール(国家座標)の推進など、インフラデータの一元化・連携強化に取り組み、最大限に活用する必要がある。
- ・このような背景を受け、国直轄工事においては、令和5年度までに小規模なものを除くすべての公共事業について BIM/CIM 活用への転換を図るために設置する「関東 DX/i-Construction 人材育成センター」を活用していく必要がある。
- ・また、都市や地域が交通・防災・医療・エネルギー等の多様な課題に直面するとともに、産業分野においても技術革新への対応が国際競争を勝ち抜く上で不可欠となる中、ICT や AI 等の新技術を活用してインフラの機能を最大限に引き出し、課題解決や新たな価値の創造に寄与する必要がある。加えてポストコロナ時代の「新たな日常」の構築が重要課題となっており、デジタル技術の活用による行政手続きの迅速化や暮らしにおけるサービスの向上が課題である。
- ・さらに、自動運転や MaaS 等の革新的な技術の開発や実用化が着実に進んでいるものの、社会実装の本格化に向けては、インフラ側の環境整備も重要である。

## 小目標5-1: インフラデータ利活用の推進

### 重点施策の概要

- ICT 施工や建設生産プロセス全体での3次元データの活用などの i-Construction を推進するとともに、国土交通データプラットフォームの構築や地方自治体との連携を図る。このほか、データの位置情報を確実に整合させるための共通ルール(国家座標)を併せて推進する。

### 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] 国土交通データプラットフォームと連携するデータ数<sup>15</sup>

R2年度 約22万件 → R7年度 約150万件[全国指標]

[18] 水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数

R2年度 279河川 → R7年度 1,900河川

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

\*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■データプラットフォームの構築

【港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化の推進 (R3年度推進中)④再掲】

##### ■新技術の社会実装の推進

【ETC2.0を活用したバスロケーションシステムの構築 (R3年度推進中)④再掲】

【港湾整備等における3次元データ活用やインフラ情報のデジタル化に関する対策の推進 (R3年度推進中)④】

【【参考】横浜港における高度化実証事業 (R3年度推進中)④】

#### 【ハード・ソフト一体となった取組】

##### ■データプラットフォームの構築

【道路の維持管理に係るデータプラットフォームの構築とデータ利活用の推進 (R3年度推進中)④再掲】

【デジタルデータ活用による河川維持管理の効率化・高度化 (R3年度実施中)④】

##### ■新技術の社会実装の推進

【ICTを活用した効率的な道路管理の推進★ (R3年度推進中)④】

重点施策	指標
(データプラットフォームの構築)	
・国土交通データプラットフォームの形成による施策の高度化	[KPI-17] [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 R2年度 約22万件 → R7年度 約150万件
・サイバーボートの構築【再掲】	
・排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化	・排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化の実施率 R2年度 約30% → R7年度 100%
・河川台帳のデータベース化	
・G空間防災データセットの充実【再掲】	

<sup>15</sup> 現時点で連携を想定し、把握可能なデータ数

<ul style="list-style-type: none"> <li>ETC2.0の官民連携データ活用</li> <li>土地・不動産分野や人流データ等の地理空間情報の流通環境整備・活用推進</li> <li>3次元データを活用した災害復旧事業</li> </ul>	
<b>(新技術の活用の推進)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ICTを活用した設計・施工・管理の推進</li> <li>水害リスク情報空白域の解消の推進</li> </ul>	
	[KPI-18] ・水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 <b>R2年度 279 → R7年度 1,900</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾整備等における3次元データ活用やインフラ情報のデジタル化に関する対策</li> <li>無人化施工技術の安全性・生産性向上対策</li> </ul>	
	[全国指標] ・5G・AI等を用いた自律制御・走行技術を搭載した建設機械の種類 <b>R2年度 0 → R7年度 4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>施工の効率化・省力化に資する対策</li> </ul>	
	[全国指標] ・インフラ構造物について、ICTを活用した出来形管理基準の策定数 <b>R2年度 0 → R5年度 5</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ITを活用した道路管理体制の強化対策</li> <li>新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進</li> </ul>	
	・基準水位・流量観測所における自動流量観測導入率【再掲】 <b>R2年度 0% → R7年度 100%</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>河川維持管理の高度化・効率化に向けた3次元管内図の整備</li> <li>利水ダムにおける流出入量のリアルタイム情報把握の推進</li> <li>内水排除施設等における遠隔監視・操作化</li> </ul>	
	・1級水系および2級水系の利水ダムにおける情報網整備率 <b>R元年度 6% → R7年度 100%</b>
	・排水機場の遠隔監視・操作化実施率 <b>R2年度 43% → R7年度 100%</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>TEC-FORCE<sup>16</sup>隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化</li> </ul>	
	[KPI-6] 【再掲】 ・公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員のICT機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率 <b>R2年度 31% → R7年度末 100%</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>水門・排水機場の遠隔操作化・自動化等（海岸）</li> </ul>	
	[KPI-9] 【再掲】 ・南海トラフ地震・首都直下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・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率 <b>R元年度 86% → R7年度 89%</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ICT等を活用した砂防関係施設の点検・維持管理技術の高度化を推進</li> </ul>	
	・UAV等を活用した施設点検を実施した事業の割合 <b>R2年度 0% → R7年度 100%</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>水害リスク情報の公開推進</li> </ul>	
	・国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数【再掲】 <b>R2年度 100 → R7年度 約 1,900</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>火山噴火リアルタイムハザードマップの精度向上の推進</li> <li>港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化【再掲】</li> <li>高潮・高波予測情報の精度向上の推進</li> <li>ヘリ映像のAI自動解析処理による浸水状況の即時把握</li> <li>迅速な災害対応のための情報集約の高度化</li> </ul>	

<sup>16</sup> Technical Emergency Control Force の略称。緊急災害対策派遣隊。大規模な自然災害等に際し、被災地方公共団体等が行う被災状況の把握、被害の拡大の防止、被災地の早期復旧等に対する技術的な支援を行う。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・多目的ダムの安全・確実な操作のための遠隔操作（多重化）の推進</li> <li>・雨量・洪水予測の高度化</li> <li>・AIを活用したダム操作の研究開発の推進</li> <li>・DX導入による下水道施設運営の最適化・高度化の推進</li> <li>・5G等を活用した次世代型無人化施工技術の現場実装の推進</li> </ul>
<p><b>期待されるストック効果</b></p> <p>・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。</p>
<p><b>「インフラ経営」の取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土地理院では、共通ルール(国家座標)に基づいた高精度な位置情報を利活用する基盤を整備している。例えば、国家座標に基づいた地図画像データである地理院タイルを、一般的なウェブ地図 API に対応して、公開している。</li> <li>・国家座標は、測量に限らず、さまざまな法令や民間の地図や図面などで位置を表現する場合の基準として用いられる。国家座標に準拠・整合したものに統一されていることで、誰もが安心して位置情報を利活用することが可能となっている。インフラ DX、IoT、AI、AR などの技術を用いて仮想空間に物理空間の環境を再現し、将来を予測するための技術「デジタルツイン」といったデジタル時代の位置情報の共通ルールとしての役割も期待されている。</li> </ul>



## 小目標5-2: 社会資本整備に関わる働き方改革の加速化と生産性の向上

### 重点施策の概要

- ICT 施工や建設生産プロセス全体での3次元データの活用などの i-Construction を推進するとともに、国土交通データプラットフォームの構築や地方自治体との連携を図る。このほか、データの位置情報を確実に整合させるための共通ルール(国家座標)を併せて推進する。
- 社会資本整備におけるデジタル・トランスフォーメーション(DX)を推進し、生産性の向上を図るとともに、働き方改革を加速度的に推進する。

### 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] 国土交通データプラットフォームと連携するデータ数

R2年度 約22万件 → R7年度 約150万件[全国指標]

[18] 水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数【再掲】

R2年度 279河川 → R7年度 1,900河川

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■新技術の社会実装の推進

【ETC2.0を活用したバスロケーションシステムの構築 (R3年度推進中)④再掲】

【「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入 (R3年度推進中)④】

【港湾整備等における3次元データ活用やインフラ情報のデジタル化に関する対策の推進 (R3年度推進中)④再掲】

【i-Construction 推進事業(山梨県) (R3年度推進中)④】

#### 【ハード・ソフト一体となった取組】

##### ■データプラットフォームの構築

【道路の維持管理に係るデータプラットフォームの構築とデータ利活用の推進 (R3年度推進中)④再掲】

##### ■新技術の社会実装の推進

【ICTを活用した効率的な道路管理の推進★ (R3年度推進中)④再掲】

【ICT活用工事の推進 (R3年度推進中)④】

重点施策	指標
(データプラットフォームの構築)	
・国土交通データプラットフォームの形成による施策の高度化	[KPI-17] [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 R2年度 約22万件 → R7年度 約150万件
・サイバーボートの構築【再掲】	
・排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化	・排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化の実施率【再掲】 R2年度 約30% → R7年度 100%
・河川台帳のデータベース化【再掲】	
・G空間防災データセットの充実【再掲】	

<ul style="list-style-type: none"> <li>ETC2.0の官民連携データ活用【再掲】</li> <li>土地・不動産分野や人流データ等の地理空間情報の流通環境整備・活用推進【再掲】</li> <li>3次元データを活用した災害復旧事業【再掲】</li> </ul>	
<b>(新技術の活用の推進)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ICTを活用した設計・施工・管理の推進【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>水害リスク情報空白域の解消の推進</li> </ul>	[KPI-18]【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 R2年度 279 → R7年度 1,900</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾整備等における3次元データ活用やインフラ情報のデジタル化に関する対策【再掲】</li> <li>無人化施工技術の安全性・生産性向上対策</li> </ul>	[全国指標] <ul style="list-style-type: none"> <li>5G・AI等を用いた自律制御・走行技術を搭載した建設機械の種類【再掲】 R2年度 0 → R7年度 4</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>施工の効率化・省力化に資する対策</li> </ul>	[全国指標] <ul style="list-style-type: none"> <li>インフラ構造物について、ICTを活用した出来形管理基準の策定数【再掲】 R2年度 0 → R5年度 5</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ITを活用した道路管理体制の強化対策【再掲】</li> <li>新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基準水位・流量観測所における自動流量観測導入率【再掲】 R2年度 0% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>河川維持管理の高度化・効率化に向けた3次元管内図の整備【再掲】</li> <li>利水ダムにおける流出入量のリアルタイム情報把握の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1級水系および2級水系の利水ダムにおける情報網整備率【再掲】 R元年度 6% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>内水排除施設等における遠隔監視・操作化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>排水機場の遠隔監視・操作化実施率【再掲】 R2年度 43% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>TEC-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化</li> </ul>	[KPI-6]【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員のICT機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率 R2年度 31% → R7年度末 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>水門・排水機場の遠隔操作化・自動化等（海岸）</li> </ul>	[KPI-9]【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>南海トラフ地震・首都直下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・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率 R元年度 86% → R7年度 89%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ICT等を活用した砂防関係施設の点検・維持管理技術の高度化を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>UAV等を活用した施設点検を実施した事業の割合【再掲】 R2年度 0% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>水害リスク情報の公開推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数【再掲】 R2年度 100 → R7年度 約 1,900</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>火山噴火リアルタイムハザードマップの精度向上の推進【再掲】</li> <li>港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化【再掲】</li> <li>高潮・高波予測情報の精度向上の推進【再掲】</li> <li>ヘリ映像のAI自動解析処理による浸水状況の即時把握【再掲】</li> <li>迅速な災害対応のための情報集約の高度化【再掲】</li> <li>多目的ダムの安全・確実な操作のための遠隔操作（多重化）の推進【再掲】</li> <li>雨量・洪水予測の高度化【再掲】</li> </ul>	

- ・ AI を活用したダム操作の研究開発の推進【再掲】
- ・ DX 導入による下水道施設運営の最適化・高度化の推進【再掲】
- ・ 5G 等を活用した次世代型無人化施工技術の現場実装の推進【再掲】

#### 期待されるストック効果

- ・ 横浜港国際海上コンテナターミナルにおいては、基幹航路に就航する大型船の入港や、増加するコンテナ貨物の取扱いに適切に対応し、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、コンテナターミナルの再編整備を行っている。大黒ふ頭からコンテナ取扱機能を移転し、自動車取扱い機能を強化することにより、関連企業の立地環境が向上する。また、AI、IoT 自動化など最先端の技術を活用したコンテナターミナルの整備により、生産性の向上が期待される。

#### 「インフラ経営」の取組

- ・ ICT 施工や建設生産プロセス全体での3次元データの活用などの i-Construction を推進するとともに、得られたデータを含め、施設・地盤等の国土に関するデータ、人流等の経済活動に関するデータ、気象等の自然現象に関する様々なデータとの連携を進める「国土交通データプラットフォーム」の構築を進めることにより、施策の高度化やイノベーションの創出が期待される。

## 小目標5-3: 次世代モビリティ等の新技術や官民データを活用したまちづくりの推進

### 重点施策の概要

- ・ スマートシティの社会実装や「ヒトを支援するAIターミナル」の取組を推進するとともに、自動運転技術の実用化に資する道路交通環境の構築を推進する。
- ・ また、ポストコロナ時代の「新たな日常」の構築のため、特殊車両の新たな通行制度の実用化や高精度な位置情報を利活用するための環境の整備など、デジタル技術の活用による行政手続きの迅速化や暮らしにおけるサービスの向上を推進する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

建設業などの許可申請手続等のデジタル化の推進

建設業許可関係手続のオンラインによる申請の割合

R元年度 0% → R8年度 20%

経営事項審査のオンラインによる申請の割合

R元年度 0% → R8年度 50%

建設関連業者の登録申請に係る各種手続のオンラインによる申請の割合

R2年度 0% → R4年度 20%

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12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: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

\*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■新技術の社会実装の推進

【「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入

(R3年度推進中)④再掲

【バスロケーションシステムの開発・普及

(R3年度実施中)④

【スマートシティ推進事業

(R3年度推進中)④

#### 【選択と集中の徹底】

##### ■新技術の社会実装の推進

一般国道15号 品川駅西口基盤整備

【(東京都港区)

(R3年度用地取得中)④再掲

一般国道16号 追浜駅交通ターミナル整備事業

【(神奈川県横須賀市)

(R3年度測量設計中)④再掲

栃木県における無人自動運転移動サービス導入検証事業

【

(R3年度事業中)④

重点施策	指標
<b>(新技術の社会実装の推進)</b>	
・都市活動の生産性向上や豊かな生活の実現には、AI、IoT等の新技術をまちづくりに取り入れたスマートシティの推進が重要であり、全府省で連携し、モデル事業の推進やその全国展開を実施	
・「ヒトを支援するAIターミナル」の実現【再掲】	
・ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進【再掲】	
・ICT・AI技術等の革新的な技術を活用したエリア観光渋滞対策【再掲】	
・防災分野におけるスマートシティの推進	
・道の駅等を拠点とした自動運転サービスの推進	
・シェアサイクルの運営の効率化・高度化に向けた情報通信技術の活用の推進	

<b>(手続等のデジタル化の推進)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>建設業などの許可申請手続等のデジタル化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設業許可関係手続のオンラインによる申請の割合 R元年度 0% → R8年度 20%</li> <li>経営事項審査のオンラインによる申請の割合 R元年度 0% → R8年度 50%</li> <li>建設関連業者の登録申請に係る各種手続のオンラインによる申請の割合 R2年度 0% → R4年度 20%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築【再掲】</li> <li>ETC専用化等による高速道路の料金所におけるキャッシュレス化・タッチレス化（都市部は5年、地方部は10年程度での概成を目指して計画的に推進）</li> <li>河川利用等に関する許可申請手続のオンライン化</li> <li>特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施【再掲】</li> <li>審査業務等の効率化に向けた交通事業者の許可申請手続のデジタル化・オンライン化の推進</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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が進められており、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」の実現を目指している。その中で、最先端のモビリティ(自動運転等)の乗降場を集約した次世代型交通ターミナルの配置が計画されており、新モビリティ等の技術開発・普及促進や交通モード間のデータ連携の促進(MaaS)等の新たな技術・サービスの発展が期待されている。</li> </ul>	
<b>「インフラ経営」の取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>国道15号・品川駅西口駅前広場の整備方針においては、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」の創造に向けて、立体道路制度を活用した道・駅・街の一体化など、民間からの提案を踏まえた官民連携事業で実現する方針が示されている。</li> <li>栃木県においても、高齢化や過疎化の進行に伴い公共交通の役割がますます高まる中、深刻化する運転手不足や公的負担額の増加などの問題解決にあたり、無人自動運転移動サービスが非常に有効である。このため令和7年度に無人自動運転システムによる路線バス運行を目指し、県内10箇所において、中山間地域、観光地、市街地など、地域の実情や技術開発の進展に合わせた実証実験のプロジェクトを推進している。</li> </ul>	

## 重点目標6：インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上

### 目指すべき姿

- ・都市や交通分野における温室効果ガス排出量の緩和や気候変動による影響に対処する適応策を進めグリーン社会を実現し経済と環境の好循環をつくり出していく。また、都市・地域構造の変革により中長期的なライフスタイルの変化によるカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現とともに、下水汚泥や廃棄物等の適正な循環利用を促進し、引き続き循環型社会の実現を目指す。
- ・地域の自然や歴史、文化に根ざした魅力・個性あふれるまちの形成、水と緑豊かで良好な都市環境の形成とともにインフラのストック効果を最大化し、世界に誇れる日本の美しい景観・良好な環境の形成を図りつつ、生物多様性が充実し、健全な水循環が確保され、その恵沢が将来にわたって享受できる生活の質の高い社会の実現を目指す。

### 現状と課題

- ・ヒートアイランド現象に代表される都市部の高温化をはじめ、地球温暖化に伴う気温の上昇、大雨の強度・頻度の増加、海面水位の上昇、強い台風の増加等により、水害、土砂災害、高潮災害、熱中症等様々なリスクの増加が懸念されている。2050年カーボンニュートラルの実現に向けてCO<sub>2</sub>排出量の約5割を占める運輸・民生(家庭、業務その他)部門における一層の排出削減が必要である。
- ・また、化石燃料から再生可能エネルギーへの転換が進む中、港湾、下水道等のインフラを活用した洋上風力、バイオマス等の再生可能エネルギーや水素・アンモニア等の次世代エネルギーの利活用拡大など、革新的な技術開発や社会実装も含め、地方公共団体や民間事業者等とも連携して更に取り組むことが必要である。
- ・近年、人口減少・高齢化等に伴い社会経済構造が急激に変化する中、緑地の質の低下、未利用地の増加等による街並み景観の悪化等が進行しているとともに、急激な都市化等により自然環境が失われている。また、ポストコロナ時代の「新しい生活様式」に対応した健康でゆとりあるまちづくりも求められている。自然環境が有する多様な機能を活用するグリーンインフラや雨水の貯留・浸透や生態系を活用した防災・減災(Eco-DRR)を推進し、SDGsに沿った環境に優しい地域づくり等を実現することが重要である。先進的なグリーンインフラの事例を全国に展開するなど、グリーンインフラの社会実装を加速するための取組が必要である。
- ・水循環分野において、都市部への人口集中や気候変動等により、渇水、生態系への影響等の問題が顕著となっており、健全な水循環の維持又は回復に向けた取組が必要である。また、感染症対策を含めた公衆衛生の観点からも、污水处理体制の確保が必要である。
- ・観光ニーズが多様化するとともに、非日常的な体験に価値を見出す消費観が広がる中、インフラツーリズム(インフラを観光資源として位置付け、観光を通じた地域振興に資するインフラ活用の取組)を推進するための環境整備が必要である。

## 小目標6-1: グリーンインフラ等の取組推進による良好な環境の形成

### 重点施策の概要

- ・「新しい生活様式」に対応したゆとりある豊かな暮らし方や防災力の向上等に資するグリーンインフラの推進、健全な水循環の維持等のための汚水処理施設整備の促進など、2050カーボンニュートラルを含むグリーン社会の実現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)

[19] 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自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数

R元年度 2自治体 → R7年度 18自治体

[20] 汚水処理人口普及率

R元年度 94% → R8年度 98%

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12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: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる  
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■美しい景観・良好な環境形成

【東京湾UMIプロジェクト

(R3年度推進中)④】

##### ■失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理

【荒川総合水系環境整備事業 荒川中流部自然再生

(R3年度工事中) [R13年度以降完成]④】

【統合河川環境整備事業 諏訪湖(長野県)

(R3年度工事中)④】

#### 【ハード・ソフト一体となった取組】

##### ■失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理

【荒川総合水系環境整備事業 荒川中流部自然再生

(R3年度工事中) [R13年度以降完成]④再掲】

#### 【選択と集中の徹底】

##### ■美しい景観・良好な環境形成

多自然川づくりの推進(寺沢川)★

【(群馬県)

(R3年度工事中) [R4年度完成]①】

大戸緑地の整備

【(東京都町田市)

(R3年度工事中)④】

##### ■失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理

霞ヶ浦導水事業[残事業費823億円(R2年度評価時点)]

【(茨城県)

(R3年度工事中) [R12年度完成]③】

関東地域におけるコウノトリ・トキを指標とした生態系ネットワーク形成

【

(R3年度推進中)④】

荒川総合水系環境整備事業 荒川下流部河岸再生整備

【(東京都・埼玉県)

(R3年度工事中) [R13年度以降完成]④】

利根川総合水系環境整備事業(利根川・江戸川環境整備) 利根川下流自然再生

【(千葉県・茨城県)

(R3年度工事中) [R5年度完成]①】

公園整備事業

【市野谷の森公園整備事業(千葉県)

(R3年度用地買収予定)④】

##### ■健全な水循環の維持又は回復

公共下水道整備事業

【汚水処理の普及(栃木県宇都宮市ほか)

(R3年度推進中)④】

流域下水道整備事業

【江戸川左岸流域下水道事業(江戸川第一終末処理場の整備)(千葉県)

(R3年度実施中)④】

下水道汚水事業

【(埼玉県さいたま市)

(R3年度工事中)④】

中央浄化センター高度処理施設整備事業  
 【(千葉県千葉市)  
 横浜市下水道整備事業(高度処理の導入)  
 【(神奈川県横浜市)

(R3年度工事中)[R13年度以降完成]④】

(R3年度推進中)④】

重点施策	指標
<b>(グリーンインフラの推進)</b>	
・官民連携・分野横断によるグリーンインフラの推進	[KPI-19] ・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自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数 R元年度 2 → R7年度 18
・都市におけるグリーンインフラの取組の推進【再掲】 ・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成	・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】 H29年度 8.9m <sup>2</sup> /人 → R7年度 9.9m <sup>2</sup> /人
・道路緑化の推進 ・民間企業等との協働による河川管理(樹木伐採・土砂掘削)の推進	
<b>(健全な水循環の維持又は回復)</b>	
・汚水処理施設整備の促進	[KPI-20] ・汚水処理人口普及率 R元年度 94% → R8年度 98%
・汚濁の著しい河川・湖沼や東京湾、大阪湾、伊勢湾等の閉鎖性海域における水質の改善を推進	・良好な水環境創出のための高度処理実施率 R元年度 53.6% → R7年度 75.0%
・廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備 ・河川改修に合わせたグリーンインフラにも資する良好な自然環境の保全・再生等の推進	・特に重要な水系における湿地の再生割合 R元年度 76% → R7年度 95%
・水源地域特別措置法に基づく、健全な水循環のための流域連携組織の構築 ・健全な水循環の維持又は回復に向けた取組を推進 ・ブルーカーボン生態系(藻場・干潟等)の造成・再生・保全	
<b>期待されるストック効果</b>	
<p>・利根川下流では、ヨシ原や干潟の保全・再生、河岸やワンド等の再生のため高水敷の掘削を行っており、利根川下流における生物多様性の確保が期待されている。</p> <p>・人口減少等を踏まえた持続的な汚水処理は健全な水循環の維持又は回復が見込まれ、自然環境の保全・再生がされている。今後も持続的な汚水処理の実施により、地域の憩いの場としての活用が期待される。</p>	
<b>「インフラ経営」の取組</b>	
<p>・2017年7月、国際的に重要な湿地であることからラムサール条約湿地に登録された渡良瀬遊水地においては、近隣の市町が協働してコウノトリをシンボルとした多様な生物の生息可能な自然環境の保全・再生の推進と、賑わいのある地域振興・経済活性化方策を実践している。</p>	



## 小目標6-2:地球温暖化対策等の推進

### 重点施策の概要

- ・ 社会資本整備分野における脱炭素化を加速するとともに、気候危機に対する気候変動適応策の推進により2050カーボンニュートラルの実現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)

下水道バイオマスリサイクル率

R元年度 23.3% → R7年度 32.5%

LNGバンカリングの供用開始拠点数（東京湾）

R2年度 0 → R7年度 1

踏切遮断による損失時間

H30年度 46万人・時/日 → R7年度 44万人・時/日

### 目標の達成に寄与する主要取組

（完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■温室効果ガスの削減

【カーボンニュートラルポートの形成

(R3年度推進中)④】

#### 【既存施設の集約・再編】

##### ■温室効果ガスの削減

【流域下水道施設改築更新事業★

(R3年度工事中)[R13年度以降完成]④】

#### 【選択と集中の徹底】

##### ■温室効果ガスの削減

LNGバンカリング拠点の形成

【東京湾

(R3年度推進中)④】

洋上風力発電の導入促進(鹿島港外港地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業)

【(茨城県鹿嶋市)

(R3年度工事中)[R5年度完成]①】

東京外かく環状道路[残事業費14,980億円(R2年度評価時点)]

【関越～東名(東京都世田谷区～練馬区)

(R3年度工事中)④再掲】

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

【金沢～戸塚(神奈川県横浜市)

(R3年度工事中)[R7年度開通予定]②再掲】

一般国道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～藤沢市)

(R3年度工事中)[R6年度開通予定]②再掲】

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 ※4車線化

【久喜白岡JCT～大栄JCT(埼玉県久喜市～千葉県成田市)

(R3年度工事中)[R4年度から順次開通見込み(R6年度全線開通見込み)]②再掲】

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

【大栄～横芝(千葉県成田市～山武市)

(R3年度工事中)[R6年度開通予定※用地取得等が順調に進んだ場合]②再掲】

自転車通行空間の整備(歩道整備)

【(主)藤岡大胡線 本郷工区(群馬県)

(R3年度工事中)[R3年度完成]①】

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)

(R3年度工事中)④再掲】

危険な踏切解消事業

【都市計画道路出川双葉線宮田前踏切(長野県)

(R3年度測量設計中)④】

南部浄化センター汚泥有効利用施設の導入[残事業費50億円(R2年度評価時点)]

【(千葉県千葉市)

(R3年度推進中)[R8～12年度完成]③】

重点施策	指標 <sup>17</sup>
<b>(地球温暖化対策の推進)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>下水道分野における温室効果ガス排出量削減の推進(下水汚泥バイオマス・下水熱等再生可能エネルギーの利用、下水道における省エネルギー対策、一酸化二窒素の排出削減)</li> <li>低炭素都市づくりの推進</li> <li>水素等次世代エネルギーの大量輸入や利活用等を図るため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じてカーボンニュートラルポートを形成</li> <li>建設機械からのCO<sub>2</sub>排出量の削減</li> <li>LNGバンカリング拠点の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下水道バイオマスリサイクル率 R元年度 23.3% → R7年度 32.5%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LNGバンカリングの供用開始拠点数(東京湾) R2年度 0 → R7年度 1</li> <li>踏切遮断による損失時間 H30年度 46万人・時/日 → R7年度 44万人・時/日</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物鉄道輸送、海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進</li> <li>道路分野における地球温暖化対策の推進(環状道路整備等道路ネットワークの強化、ETC2.0等を活用した道路を賢く使う取組の推進、ダブル連結トラック等による物流の効率化、安全で快適な自転車利用環境の整備と活用促進、道路照明灯の省エネ化・高度化、道路管理における再生可能エネルギーの導入等)</li> <li>鉄道分野の省エネ・低炭素化の促進</li> <li>ブルーカーボン生態系(藻場・干潟等)の造成・再生・保全【再掲】</li> <li>共同輸配送、宅配の再配達削減等による物流効率化の促進【再掲】</li> <li>空港の脱炭素化の推進</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県幕張新都心では下水熱の活用によりCO<sub>2</sub>削減とともに、年間約1億円の経費削減効果等が発現されている。今後も地球温暖化緩和策・適応策の推進や都市のエネルギーシステムの効率化の推進により、都市機能の集約化とこれと連携した公共交通機関の一体的な利用促進によるコンパクトな都市構造の形成が期待される。</li> <li>開かずの踏切対策により渋滞解消や踏切事故が少なくなっている。今後も開かずの踏切対策の実施により、道路と鉄道それぞれの安全性が向上するとともに、地域分断が解消しまちづくりが促進され、地域が活性化することなどが期待される。</li> </ul>	
<b>「インフラ経営」の取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>横浜港・川崎港では、今後の目指すべき姿として、CN燃料(水素や燃料アンモニア等脱炭素燃料)のサプライチェーン(生産～輸送～貯蔵～配送～利用)の構築、臨海部の産業・運輸活動等の脱炭素エネルギーへの転換による需要拡大、省エネルギー化・スマート化等のエネルギー利用の効率化の取組により、2050年までのカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を進めることとしている。</li> <li>また、サステナブルな港湾、コンビナートへの早期転換を図ることで、ESGやSDGsを新たな価値・新産業として地域の活力を高めていくことが期待される。</li> </ul>	

<sup>17</sup> 地球温暖化対策計画(平成28年5月13日閣議決定)における目標に基づき設定したものについて、同計画に変更があった場合には、この指標も同様に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指標が追加された場合には、本計画においても当該指標が追加されたものとみなす。

## 小目標6-3: インフラツーリズムの推進

### 重点施策の概要

- ・「新しい生活様式」に対応したゆとりある豊かな暮らしの実現を図るため、賑わいをはじめとした多様なニーズに応える道路空間の構築や魅力ある水辺空間の創出、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを推進する。また、インフラツーリズムの推進等により地域振興や交流の創出に繋げる。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[21] 水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数<sup>18</sup>

R2年度 118 → R7年度 178

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完成予定時期 ①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12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：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容\*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

#### 【各主体が連携した取組】

##### ■人中心に捉えたインフラ空間

【サイクルツーリズム(太平洋岸自転車道等)

(R3年度推進中)④再掲

【「Japan Alps Cycling」ブランド構築事業(長野県)

(R3年度推進中)[R5年度完成]①

【栃木県におけるサイクルツーリズム推進事業

(R3年度事業中)④

#### 【ハード・ソフト一体となった取組】

##### ■人中心に捉えたインフラ空間

【あらゆる世代が活躍する「道の駅」の環境整備

(R3年度推進中)④

##### ■インフラ空間の新たな利活用促進

【「防災道の駅」制度による防災機能強化

(R3年度推進中)④再掲

#### 【インフラの利活用】

##### ■人中心に捉えたインフラ空間

【「みなとオアシス」を中心とした海辺の賑わい空間の形成

(R3年度推進中)④

【印旛沼流域かわまちづくり(千葉県)

(R3年度工事中)①

【公園緑地整備事業★

(R3年度推進中)④再掲

##### ■インフラ空間の新たな利活用促進

【みなかみ町かわまちづくり 利根川(群馬県)

(R3年度実施中)④

【国民の防災意識を高めるインフラツーリズム

(R3年度推進中)④再掲

【やまなしインフラ魅力発信事業(山梨県)

(R3年度推進中)④

重点施策	指標
<b>(人中心に捉えたインフラ空間)</b>	
・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進	
・あらゆる世代が活躍する「道の駅」の環境整備	
・歩行者利便増進道路(ほごみち)制度の活用等による、多様なニーズに応える道路空間の構築	
<b>【再掲】</b>	
<b>(インフラ空間の新たな利活用促進)</b>	
・インフラツーリズムの推進	
・魅力ある水辺空間創出のため、かわまちづくり等の更なる推進	[KPI-21] ・水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数

<sup>18</sup> 河川に隣接する各地方を代表する市区町村や観光振興の拠点となり得る市区町村。

	R2年度 118 → R7年度 178
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「みなと」を核とした魅力ある地域づくり</li> <li>・インフラ空間の新たな利活用創出のため、民間事業者等による水辺空間利活用の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域活性化に資する新たな水辺の利活用創出のため、民間事業者等と連携し社会実験を行った箇所数 R元年度 8 → R7年度 13</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP策定率【再掲】 R元年度 2% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用ニーズの高まりを踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の創出により、自転車の活用を推進</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・宮ヶ瀬ダムでは、観光放流や管理施設の開放を行うとともに、工事跡地を整備したダム湖周辺の観光拠点整備を推進している。その結果、ダム湖周辺に年間約 200 万人以上が来訪しており、宮ヶ瀬ダムが地域振興にも大きく寄与している。</li> </ul>	
<b>「インフラ経営」の取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本が世界に誇る防災システム「首都圏外郭放水路」の役割を深く知っていただけるように、国の防災施設を官民連携で世界一の観光資源に育てる「民間運営見学システム」(日本初)による社会実験が、平成30年8月から開始された。</li> <li>・見学会の魅力をさらに高め、社会実験第2弾として新たな見学会が平成31年3月からスタート。大人気の地下神殿「調圧水槽」の見学に加え、非公開だった作業用通路やポンプ室、ガスタービン部などを新たに開放し、見学会は3コースを設定。首都圏外郭放水路の壮大さをより深く体感できることから、好評を博している。</li> </ul>	

## 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「計画の実効性を確保する方策」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) 事業の効率性・透明性の向上に向けた事業評価等の実施

本計画で掲げた目標や指標の達成状況、事業・施策の実施状況の把握等により、政策上のボトルネックの確認等を行い、社会や時代の要請の変化を踏まえつつ、国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領に基づく事業評価を実施することで、事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るものとする。

さらに、安全・安心の確保、生活の質の向上、民間投資の誘発や生産性の向上による生産拡大といった社会資本のストック効果の発現状況について、多面的な効果を踏まえつつ、事業完了後における地域の即地的な社会経済状況の変化を継続的に把握・公表するなど、ストック効果の見える化の取組を推進する。

### (2) 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。

### (3) 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、新型コロナウイルス感染症による変化に注視しつつも、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が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、一般の人々は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。

#### (4) 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、「対流型首都圏」の構築に向けて、首都圏広域地方計画の対流型首都圏プロジェクト群に関連する13のプロジェクトの総合的・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。

- ①北関東新産業東西軸の創出 プロジェクト
- ②東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流軸 プロジェクト
- ③首都圏による日本海・太平洋二面活用 プロジェクト
- ④海洋国家未来軸の創出 プロジェクト
- ⑤富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏の創出 プロジェクト
- ⑥海洋文化都市圏の創出 プロジェクト
- ⑦FIT広域対流圏の強化 プロジェクト
- ⑧日光・会津・上州歴史街道対流圏の強化 プロジェクト
- ⑨首都圏南西部国際都市群の創出 プロジェクト
- ⑩多摩川国際臨空拠点群の創出 プロジェクト
- ⑪東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出 プロジェクト
- ⑫つくばを中心とした知的対流拠点の創出 プロジェクト
- ⑬国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化 プロジェクト

#### (5) 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)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。