

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 関東ブロックの現状と主要課題	1
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	1
(4) 多彩で魅力的な文化資源	2
(5) 社会資本整備の原点	2
2. 関東ブロックにおける近年の状況変化	3
(1) 脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害）	3
(2) 加速するインフラ老朽化	4
(3) 激化する国際競争	5
(4) 人口減少と異次元の高齢化	6
(5) 東京圏への一極集中	7
(6) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた対応	7
第2章 関東ブロックが目指すべき将来の姿と社会資本整備の基本戦略	8
1. 関東ブロックの将来像	8
2. 関東ブロックの社会資本整備の基本戦略	8
(1) 戦略的インフラマネジメントの構築	8
(2) 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	9
(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	10
(4) 「対流型首都圏」の構築	11
(5) 人口減少・高齢化等に対応した持続可能性の確保	11
第3章 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標	14
重点目標1：災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する	14
プロジェクト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	14
プロジェクト1-2：関東・東北豪雨等激甚化する気象災害に対するリスクの低減	19
プロジェクト1-3：災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化	24
プロジェクト1-4：道路・海上交通安全の確保	27
重点目標2：社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う	30
プロジェクト2-1：メンテナンスサイクルの構築による安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平準化の両立	30
重点目標3：経済成長を支える「対流型首都圏」の実現	33
プロジェクト3-1：首都圏の国際競争力の強化	33
プロジェクト3-2：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	37
重点目標4：人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する	41

プロジェクト4-1：地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等	41
プロジェクト4-2：安心して移動できる空間の確保（バリアフリー対策の推進）	43
プロジェクト4-3：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	45
プロジェクト4-4：地球温暖化対策等の推進	48
第4章 計画を推進するための方策	51
（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	51
（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	51
（3）社会資本のストック効果等の効果的な情報発信	51
（4）首都圏広域地方計画との調和と関連計画との連携	51
（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	52

関東ブロックとは、茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨の1都7県に、関係の深い長野を加えた1都8県を対象としている。

※ 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件

第1章 関東ブロックの現状と主要課題

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58%、農地が約20%、建物用地が約15%となっており、約半分が森林に覆われている。

気候としては、南北に細長い我が国の中では比較的穏やかであり、四季折々の自然の変化を身近に楽しむことができる。

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44.6%で、全国の32.8%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。近代以降は、外洋に囲まれた立地を活かして、海洋国家、貿易立国としても発展してきた。

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150キロメートルの範囲に、富士山や南アルプスなど標高3km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km²に、全国の36%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3,600万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。

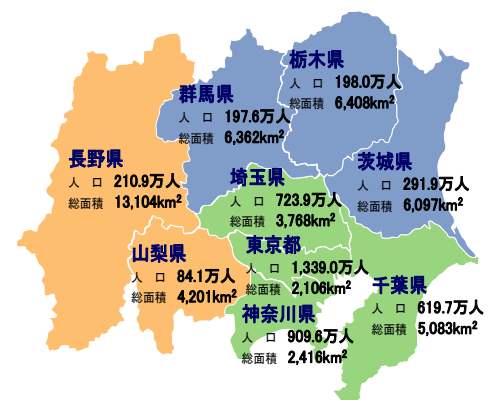


図-1 関東ブロックの人口と総面積

(出典・参考)

・人口:総務省「人口推計」(平成26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」(平成26年10月1日現在)

(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200兆円にのぼり、これは、全県計の県内総生産の約4割を占める(平成23年度;平成17年基準)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、農業産出額では全国の約2割を占め、製造品出荷額等(2013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。

金融面では、東京証券取引所に上場する企業の株式時価総額は世界の上場株式時価総額の7%を占める(2011年)とともに、同取引所における株取引は国内株取引の97%を占めている(2012年)。証券取引所のある国内5都市の中で東京が証券売買高の97%を占めている(表-1)。

表-1 証券取引所別証券売買高

		売買高(2012年12月)	
		百万株	%
東	京	56,255	96.7%
大	阪	1,870	3.2%
名	古	18	0.06%
福	岡	2	0.0%
札	幌	0	0.0%
合	計	58,145	100.0%

注:東京の値は東京証券取引所とジャスダックの合計値。普通株式を対象とし、優先株式、外国株式を除く。四捨五入しているため、合計と一致しない。
(出典)「統計月報(2013年12月)」(株)東京証券取引所

産業面では、東京圏に資本金10億円以上の企業の57%が集中している。特に、企業本社は60%、外資系企業の本社の88%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、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。

また、我が国の県内総生産の全県計が1991年度からの20年間で19.4兆円増加したうち、関東ブロックの増加分16.3兆円で、全県計の84%を、東京圏の増加分は14.5兆円で全国の75%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。

(4) 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4割を占める230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)、及び「富士山ー信仰の対象と芸術の源泉」(山梨県)の3件が登録されている(図-2)。

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。



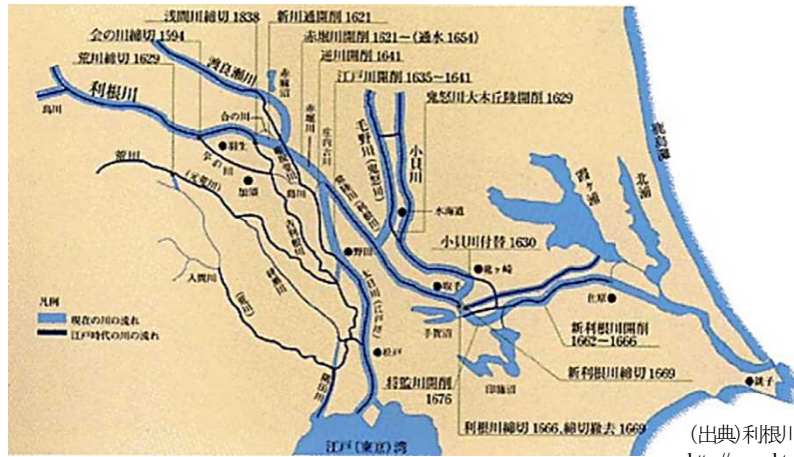
図-2 富岡製糸場と絹産業遺産群

(出典)群馬県HP
<http://worldheritage.nref.gunma.in/ia/tkn4/>

(5) 社会資本整備の原点

関東ブロックの中でも関東地方(1都6県)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ルート上の難所である外洋を経由しない舟運のネットワークが形成された(図-3)。また、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も可能になり、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。



(出典)利根川上流河川事務所HP
<http://www.ktrmlit.go.jp/tonejo/tonejo00185.html>

図-3 利根川の東遷

2. 関東ブロックにおける近年の状況変化

社会資本は、その時々々の社会経済状況に応じ、その発展を支える基盤として脈々と積み重ねられてきた。また、社会資本は、構想・計画段階から事業完了までにも相当の時間を要し、長期間にわたる利活用がなされることから、中長期を見据えた社会経済状況の変化への対応が求められる。

今日、関東ブロックのこれからの社会資本整備を考えるに当たっては、①脆弱国土、②加速するインフラ老朽化、③激化する国際競争、④人口減少と異次元の高齢化、⑤東京圏への一極集中という5つの構造的課題に直面しているとの認識に立つ必要がある。

こうした状況に立ち向かう上で、厳しい財政状況を踏まえると、限られた財政資源の中で持続性を持って社会資本の蓄積・高度化の効果を最大限に発揮させるための基本となる戦略を一層深化させていかなければならない。まさに、マネジメントの徹底なくして持続可能な社会資本整備が成り立たない状況にある。直面する構造的課題を乗り越えるための社会資本整備の基本戦略を確立し、その実行を軌道に乗せていくことにより、中長期的な見通しを持って持続可能な社会資本整備を実現していく必要がある。

(1) 脆弱国土(切迫する巨大地震、激甚化する気象災害)

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-4)。

また、これとは別に、活断層によってM6.8以上の地震が 30 年以内に発生する確率は、関東ブロック全域では 50~60%と評価されているなど、関東ブロックは巨大地震がいつ起こってもおかしくない状況に置かれており、災害リスクが非常に高く、東京圏への一極集中が防災面でのリスクを高めている。

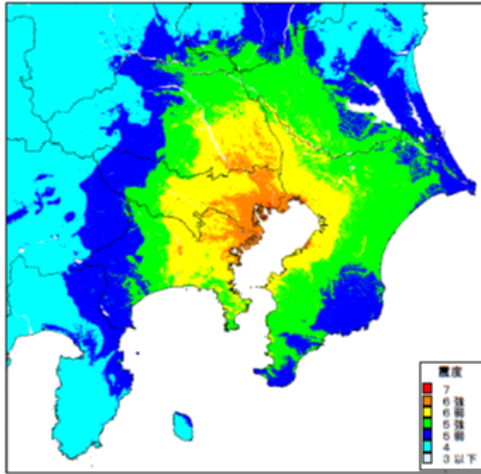


図-4 都心南部直下地震M7.3の震度分布
(出典)中央防災会議 首都直下地震モデル検討会資料(平成25年12月)

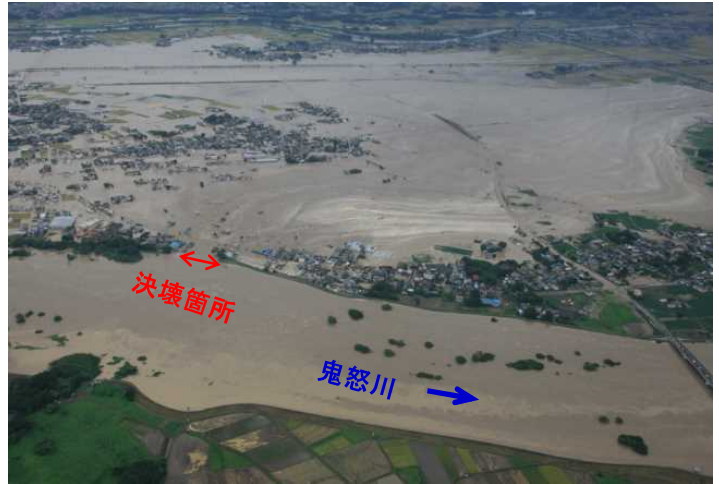


図-5 平成27年9月関東・東北豪雨による鬼怒川の決壊(茨城県常総市)

一方、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、土砂災害の頻発、激甚化や海岸侵食等が懸念される。平成27年9月関東・東北豪雨では、栃木県日光市五十里(いかり)観測所において昭和50年の観測開始以来最多の24時間雨量551mmを記録する等、鬼怒川流域の各観測所で観測史上最多雨量を記録し、茨城県常総市三坂町地先において鬼怒川の堤防が決壊する等、鬼怒川下流域で甚大な被害が発生した。(図-5) 東部低地帯等の低平地が広がる関東ブロックの中でも特に、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ゼロメートル地帯や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など、経済社会への打撃は計り知れない。雨の降り方が変化していること等を新たなステージととらえ、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、道路交通安全の確保など社会問題の解消も求められている。

(2) 加速するインフラ老朽化

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-6)。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。

メンテナンスの対策費用の増加も大きな課題である。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。

また、社会資本の大部分を管理している地方公共団体の多くでは、メンテナンスの取組を実行するための人材、技術が極めて脆弱な状況となっている。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。

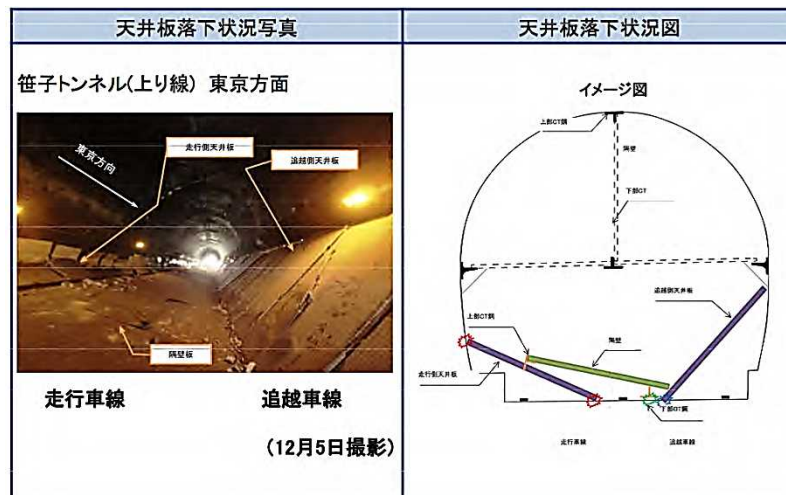


図-6 中央自動車道竹子トンネル事故

(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_houkokoku.pdf

こうした観点から、平成25年を「メンテナンス元年」として、老朽化対策を進展させてきた。平成25年11月には政府のインフラ長寿命化基本計画が策定され、平成26年5月に策定された国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)を皮切りに、関係府省において行動計画の策定が進められている。

これらの計画の実行により、既存の社会資本の安全確保とメンテナンスに係るトータルコストの縮減・平準化を両立できるよう、戦略的なメンテナンスを徹底する必要がある。

(3) 激化する国際競争

日本は、2003年の時点では、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。しかし現在、GDPは中国に抜かれており、IMFによれば、2018年には中国の半分以下になると予測されている。さらに2028年にはインドにも抜かれるとの試算もある(図-7)。

この背景には、GDP成長率(2014年)がアジア24カ国中23位と低迷していることがある。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、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。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。

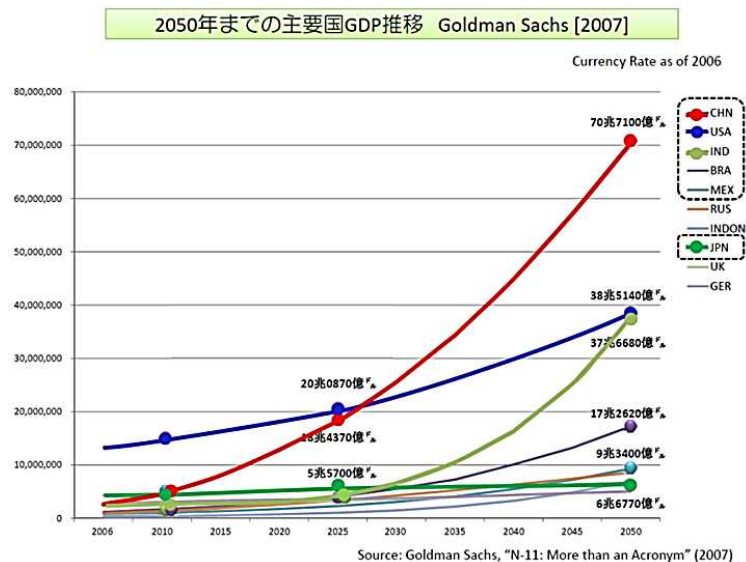


図-7 2050年までの主要国GDP推移

(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>

(4) 人口減少と異次元の高齢化

我が国の総人口は、2008年をピークに既に減少局面に突入している。しかし、関東ブロックではいまだ人口減少期には至っていない。これは、関東ブロックの人口の8割近くを占める東京圏の人口がいまだ増加しているためである。

これに対し、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おり、これらの中には、先に述べたように住民の生活の維持が困難となるエリアも発生する懸念がある。

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。2025年までの10年間で約100万人(4.4%)の減少が見込まれている。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。

また、関東ブロックの高齢化率は全国と同様年々上昇し、高齢化が進展しているが、高齢化率は全国よりも常に低位に推移している。一見、関東ブロックの高齢化問題は深刻でないように見えるが、実際は関東ブロックこそ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 1,646 万人から、2025 年には 2,179 万人へと 533 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。東京圏におけるこのような高齢人口の劇的な増加は、介護施設の不足等という問題を招くおそれがある。2025年には、全国で不足する介護保施設約63万人分のうち、約3割に当たる 21 万人分が東京圏に集中すると推計されている。関東ブロックが抱える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 年まで続く見込まれる。そのため、東京圏における高齢化の進展は、東京圏以外の関東ブロックとは比較にならないほど深刻な問題である。

さらに、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とともに、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を関東ブロック全域で取り組むことが求められている。

(5) 東京圏への一極集中

前述のように、東京圏が戦後復興を経て国際競争力を高め、経済成長を遂げる中で、一極集中が進展してきた。この一極集中は、東京圏にとって経済効率性を高め、国際社会での東京圏の存在感の向上にも寄与してきた側面がある一方で、東京圏にとっては過密・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による活力の低下等の弊害をもたらしてきた。このため、一極集中の是正は、全国的にはもちろんのこと、首都圏の中でもこれまで一貫して重要な政策課題とされてきた。しかし、このような問題に加え、今日、一極集中はより重大な問題をもたらしている。一極集中がもたらす今日的最も重大かつ深刻な問題は、一極集中が日本経済全体のリスクを日々高めているという点である。

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るが、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。

また、東京圏と東京圏以外の関東ブロックにおいてそれぞれの持つ魅力を高め、共に栄え成長していくことで、面的な対流創出を図ることが重要である。

(6) 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた対応

本計画の最終年次である 2020 年には東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が予定されている。同大会を成功させるとともに、それを一つの通過点と捉え、同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 関東ブロックが目指すべき将来の姿と社会資本整備の基本戦略

1. 関東ブロックの将来像

関東ブロックの将来像を考える際、関東ブロックに求められている役割は、アジア諸国の成長により量的な面で日本の国際的な存在感が低下していく中であっても、日本が国際競争力を強化できるよう引き続き日本経済を牽引していくことである。このため「量」に頼らない新しい成長モデルを関東ブロックが率先して構築していくことが重要である。加えて、東京圏は国会、各種行政機関、各国大使館等様々な中枢機能、外交機能を擁しており、これらが的確に機能するよう、常に進化、発展させていくことも重要である。

このような中、関東ブロックは東京圏への一極集中によって日本全体、さらには世界的なリスクを高めており、また、関東ブロックの防災力を高め確固たる安全・安心を確保することは、関東ブロックが我が国、さらには世界に対して負っている最も基本的かつ重要な責務である。

また、このことは、関東ブロックに住み働く約 4,600 万人の子どもからお年寄りまでが、充実した人生を過ごせる環境の実現という、関東ブロックが最終的に目指す目標の大前提となるものである。

これらを踏まえ、首都圏広域地方計画においては、首都圏の将来像を、「確固たる安全・安心を土台に、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す。」とされ、本計画ではこれを実現するための社会資本整備を図ることとする。

2. 関東ブロックの社会資本整備の基本戦略

(1) 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-8)。



図-8 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、まずもって、この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、これまで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。

首都圏氾濫区域堤防強化対策等、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＋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。

(2)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。

このため、巨大災害から復興するための道筋をあらかじめ準備しておくことが必要であり、その道筋は平時の成長・発展戦略と軌を一にするものでなくてはならない。

一方、成長・発展戦略の視点からも、切迫した巨大災害に対する防災・減災を前提にしなければ意味を持たないため、「防災・減災」と一体化した「成長・発展戦略」を描いておくことが重要になる。

これまで防災・減災は、経済成長の観点からはコストとしてとらえられ、防災・減災と成長・発展戦略は別々に議論されるのが一般的であった。

しかし、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首都圏氾濫区域堤防強化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、ハード対策とソフト対策の両面を効果的に組み合わせ、重点化を図りながら防災・減災対策を国と地方公共団体が連携し、基礎的防災力の強化を図る。

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。

(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、イノベーションの8割を生み出しおり、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。

東京圏への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や、これらを結ぶ東京圏と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+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+ネットワーク」を構築していく(図-9)。

拠点の形成に際しては、ICTの進化や、近年生まれつつある「田園回帰」の流れなど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制の導入や、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を(複数交通手段の連携)実現するための施策等を展開していく。



図-9 コンパクト+ネットワークの推進

(出典)国土のグランドデザイン2050
<http://www.mlit.go.jp/common/001069201.pdf>

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、妊婦や子供連れの人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に基づき、高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人々が安心して生活・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。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も見据え、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。

都市や交通分野における温室効果ガス排出量を大幅削減する「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低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。

5) 担い手の確保・育成

① 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

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が、24歳以下の建設業への入職者数は15年間で3分の1まで低下し(平成24年は8.3万人)、建設業の就業者の年齢構成についても、55歳以上が約3割を占め、29歳以下の若手が約1割となるなど、全産業に比べ、若手の比率の低下と高齢化が著しく進行している。

こうした背景の下、平成26年には、品確法など、いわゆる「担い手3法」の改正がなされ、建設業における担い手の確保・育成が重要な柱に位置づけられるとともに、ダンピング受注の防止措置等が盛り込まれた。

関東地方においても、建設技能労働者の入職・定着の促進のため、専門工事業団体等が、現場で直接施工に携わる技能労働者(担い手)の確保・育成を効果的に進めるための関東圏専門工事業担い手確保・育成推進協議会(行政機関はオブザーバーとして参加)の立ち上げや、建設業界等による担い手育成に向けた訓練施設の設立の取組がある。また、熟練技術者の技術継承や、発注者及び建設業団体が連携して建設現場における環境改善や週休2日が確保でき入職しやすい環境づくりに向けた取組をすすめていく。

また、女性の建設産業への入職促進や就労継続等に向けた環境整備を官民挙げて推進していくための取り組みとして、平成26年度から「女性技術者の登用を促すモデル工事」(平成26年度:1件、平成27年度:4件)を実施しており、現場見学会及び意見交換会を開催し、女性を含めた働きやすい現場環境、女性の視点による施工の工夫や課題などについて、受発注者で共有し、更なる女性技術者の活躍につなげていく(図-10)。

このほか、社会資本整備に係る様々な工夫や苦勞等

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観光振興等を図っていく。

②社会資本整備を支える現場の生産性向上

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する必要がある。

工事の発注から完成までの各段階の取り組みとして、適切な工期を設定するための施工時期等の平準化、週休2日の確保、工事工程の共有、余裕期間の設定等といった「工程面」や、施工効率の向上や品質の確保などのためのCIMや情報化施工、無人化施工等の「技術面」、設計変更ガイドラインの改定や工事完成書類の簡素化、工事成績の標準化といった取組をすすめていく。



図-10 女性技術者登用モデル工事
(H26 行田低水護岸(下流)工事)

第3章 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標

以上に述べた将来像を実現するため、本地方重点計画の計画期間については平成 32 年度までとし、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の実現を見据えながら、基本戦略に対応した重点目標とプロジェクトを設定する。

なお、主要取組は、プロジェクトの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。

重点目標1: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

プロジェクト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

課題と目指す姿

- ・東京圏では、M7クラスの直下地震が発生する確率は 30 年間で 70%程度と推定されており、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。
- ・首都直下地震等の巨大地震・津波や大規模噴火等が発生した場合に想定される被害を最小化するためのハード・ソフト防災・減災対策により、防災・減災と一体化した成長戦略を目指す。

重点施策

- ・切迫する首都直下地震等に備え、公共土木施設、公共施設の耐震化等の地震対策やBCPの策定及び帰宅困難者対策等のハード・ソフト両面での地震対策を推進する。
- ・首都直下地震等においては、津波被害も想定されており、河川・海岸堤防等の整備や水門等の自動化・遠隔操作化や避難対策等のハード・ソフト両面での津波災害に強い地域づくりを推進する。
- ・浅間山などの活火山があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における減災対策を推進する。
- ・大規模災害に備えた地籍整備を推進する。
- ・土砂災害から人命を守り、社会経済活動や発災時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、重要交通網の保全、代替路の確保や道路斜面、盛土等の要対策箇所の対策を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [1] 公共土木施設等の耐震化率等
- ・災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合 【H26年度 :75%→H32年度 100%】
 - ・災害時における主要な管渠及び下水処理場の機能確保率
【管渠:H26年度 約43%→H32年度 約61%】
【下水処理場:H26年度 約22%→H32年度 約32%】
 - ・官庁施設の耐震基準を満足する割合 【H26年度 90%→H32年度 95%】
- [2] 南海トラフ巨大地震・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河川堤防・海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び水門・樋門等の耐震化率
- 【河川堤防:H26年度 37%→H32年度 88%】
 - 【海岸堤防等:H26年度 59%→H32年度 96%】
 - 【水門・樋門等:H26年度 3%→H32年度 77%】
- [3] 最大クラスの津波・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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村の割合
- 【津波:H26年度 一→H32年度 100%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 公共土木施設の耐震化等の地震対策
 - 【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】 (H27年度 推進中)
 - 【港湾BCPの策定】 (H27年度 策定中)
- 津波高潮対策
 - 【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)】 (H27年度 推進中)
 - 【最大クラスの津波・高潮に対応したハザードマップの作成・公表】 (H27年度 策定中)
- 地籍整備の推進
 - 【都市部官民境界基本調査(神奈川県・千葉県・埼玉県・東京都・茨城県)】 (H27年度 推進中)

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

- 公共土木施設の耐震化等の地震対策
 - 【臨港道路の耐震化(横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業)(神奈川県横浜市)】 (H27年度 工事中)[H28年度 完成]
 - 【江戸川特定構造物改築事業 行徳可動堰改築(千葉県市川市)】 (H27年度 工事中)[H29年度 完成]
 - 【鶴見川河川改修事業 元宮地区堤防耐震対策(神奈川県横浜市)】 (H27年度 工事中)[H29年度 完成]
 - 【会瀬漁港海岸 海岸保全施設整備事業(茨城県日立市)】 (H27年度 測量設計中)[H29年度 完成]
 - 【下水処理センター耐震化事業(埼玉県さいたま市)】 (H27年度 工事中)[H29年度 完成]
 - 【耐震強化岸壁の整備(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)】 (H27年度 工事中)[H30年度 完成]
 - 【臨港道路の耐震化(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)】 (H27年度 工事中)[H30年度 完成]
- 代替路、支援ルートの確保
 - 【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(境古河IC～つくば中央IC)(茨城県境町～つくば市)】 (H27年度 工事中)[H28年度 完成]
 - 【東京外かく環状道路(千葉県区間)(千葉県松戸市～市川市)】 (H27年度 工事中)[H29年度 完成]
 - 【中部横断自動車道((仮称)富沢IC～(仮称)六郷IC)(山梨県市川三郷町～南部町)】 (H27年度 工事中)[H29年度 完成]
 - 【中部横断自動車道((仮称)八千穂IC～佐久南IC)(長野県佐久穂町～佐久市)】 (H27年度 工事中)[H29年度 完成]
- 重要交通網を保全する土砂災害対策
 - 【通常砂防事業(戸島沢)(群馬県沼田市)】 (H27年度 測量設計中)[H30年度 完成]
 - 【通常砂防事業(栃沢)(長野県大町市)】 (H27年度 測量設計中)[H30年度 完成]

<平成32年度までに事業が完成予定>

- 公共土木施設の耐震化等の地震対策
 - 【臨港道路の耐震化(東京港10号その2～中央防波堤外側地区臨港道路整備事業(南北線)(東京都)】 (H27年度 測量設計中)[H31年度 完成]
 - 【耐震強化岸壁の整備(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)】 (H27年度 工事中)[H31年度 完成]
 - 【栗山川漁港海岸 海岸保全施設整備事業(千葉県横芝光町)】 (H27年度 測量設計中)[H31年度 完成]
 - 【川崎市公共下水道地震対策事業(神奈川県川崎市)】 (H27年度 工事中)[H31年度 完成]
 - 【耐震強化岸壁の整備(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)】 (H27年度 工事中)[H32年度 完成]
- 代替路、支援ルートの確保
 - 【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(釜利谷JCT～(仮称)戸塚IC)(神奈川県横浜市)】 (H27年度 工事中)[H32年度 完成]
 - 【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道((仮称)栄IC・JCT～藤沢IC)(神奈川県横浜市～藤沢市)】 (H27年度 工事中)[H32年度 完成]

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

- 公共土木施設の耐震化等の地震対策

- 【東京港における海岸保全施設整備事業(東京都) (H27年度 工事中)[H33年度 完成]
- 【相模川河川改修事業 平塚地区堤防耐震対策 (神奈川県平塚市) (H27年度 測量設計中)[H30年代 完成]
- 【荒川下流河川改修事業 水門耐震対策 (三領水門等) (東京都・埼玉県) (H27年度 工事中)[H30年代 完成]
- 【荒川上流河川改修事業 水門耐震対策 (昭和水門等) (埼玉県) (H27年度 測量設計中)[H30年代 完成]

■防災拠点の整備

- 【国営常陸海浜公園(茨城県ひたちなか市) (H27年度 工事中)[H30年代前半 完成]
- 【国営昭和記念公園(東京都立川市) (H27年度 工事中)[H30年代前半 完成]

<完成時期未定>

■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4号千住新橋(下り)) (東京都足立区) (H27年度 工事中)
- 【既設橋梁の耐震補強 (一般国道298号東北跨線橋(下り)) (埼玉県さいたま市～川口市) (H27年度 工事中)
- 【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) (H27年度 工事中)
- 【河川改修事業(里根川、大北川) (茨城県) (H27年度 工事中)
- 【橋梁の耐震補強((一)岩殿岩井線 越辺川橋) (埼玉県毛呂山町) (H27年度 測量設計中)
- 【千葉港海岸船橋地区の高潮対策(栄水門、栄排水機場) (千葉県) (H27年度 測量設計中)
- 【橋梁の耐震補強((主)御殿場大井 足柄大橋) (神奈川県開成町) (H27年度 工事中)
- 【流域下水道地震対策事業(山梨県) (H27年度 工事中)
- 【横浜市公共下水道地震対策事業(神奈川県横浜市) (H27年度 工事中)

■代替路、支援ルートの確保

- 【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栗JCT～松尾横芝IC)(千葉県成田市～山武市) (H27年度 用地取得中)
- 【東京外かく環状道路(関越～東名)(東京都世田谷区～練馬区) (H27年度 工事中) ※
- 【東関東自動車道水戸線(潮来IC～(仮称)銚田IC) (茨城県潮来市～銚田市) (H27年度 工事中)
- 【中部縦貫自動車道((仮称)松本JCT～(仮称)波田IC) (長野県松本市) (H27年度 用地取得中)

■火山噴火対策

- 【浅間山直轄火山砂防事業(長野県・群馬県) (H27年度 工事中)

重点施策	指標
(耐震化等の地震対策)	
<ul style="list-style-type: none"> ・大規模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 ・ハード・ソフト施策の連携により、大規模地震発生後の緊急物資等の輸送に資する海上輸送ネットワークの構築を図る(耐震強化岸壁、港湾BCP策定、緊急物資輸送訓練の実施等) 	<p>[KPI-1]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合 H26年度 75% → H32年度 100% ・直近の3年間に緊急物資輸送訓練が実施された港湾(重要港湾以上)の割合 H26年度 38%→H32年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ・河川・海岸堤防、水門・樋門、排水施設等について、地盤の改良等の耐震化を推進 	<p>[KPI-2]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ巨大地震・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河川・海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び水門・樋門等の耐震化率 (河川堤防)H26年度 37% →H32年度 88% (海岸堤防等)H26年度 59% →H32年度 96% (水門・樋門等)H26年度 3% →H32年度 77%
<ul style="list-style-type: none"> ・下水道施設の耐震化・耐津波化・耐水化の計画的・ 	<p>[KPI-1]</p>

<p>段階的な実施、下水道事業継続計画(BCP)の策定等、事前対策を促進</p>	<p>災害時における主要な管渠及び下水処理場の機能確保率 (管渠)H26年度 約43% →H32年度 約61% (下水処理場)H26年度 約22% →H32年度 約32%</p>
<p>・防災拠点となる官庁施設等の耐震化</p>	<p>[KPI-1] ・官庁施設の耐震基準を満足する割合 H26年度 90% → H32年度 95%</p>
<p>・地すべりや崩壊(滑動崩落)により、甚大な被害の生じるおそれのある大規模盛土造成地の調査を進め、住民に対する情報提供を促進</p>	<p>・大規模盛土造成地マップ等公表率 H26年度 30.9%→H32年度 74%</p>
<p>・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進</p>	<p>・都市再生安全確保計画及びエリア防災計画を策定した地域数 H26年度 10地域→H30年度 33地域</p>
<p>・都市内の重要な公共的空間を提供している地下街について、大規模地震発生時には、利用者等が混乱状態となることが懸念され、天井等の老朽化も進んでいることなどから、ハード・ソフトからなる地下街の防災対策を推進</p>	<p>・防災対策のための計画に基づく取組に着手した地下街の割合 H26年度 4%→H30年度 100%</p>
<p>・社会経済活動を支える重要交通網を保全する土砂災害対策の実施</p>	<p>・重要交通網にかかると箇所における土砂災害対策実施率 H26年度 約48%→H32年度 約53%</p>
<p>(津波対策)</p>	
<p>・地震の切迫性が高い地域において、比較的発生頻度の高い津波及び高潮に対する高さが不足している河川・海岸堤防等について地域の実情に応じた必要な高さまでの嵩上げ及び耐震性の確保 ・設計対象の津波高を超えた場合でも背後地の被害の軽減を図るため、粘り強い構造の海岸堤防等の整備を推進</p>	<p>[KPI-2](再掲) ・南海トラフ巨大地震・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河川・海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び水門・樋門等の耐震化率 (河川堤防)H26年度 37% →H32年度 88% (海岸堤防等)H26年度 59% →H32年度 96% (水門・樋門等)H26年度 3% →H32年度 77%</p>
<p>・津波到達前に水門等を安全かつ迅速・確実に閉鎖するため、自動化・遠隔操作化を推進</p>	<p>・南海トラフ巨大地震・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・樋門等の自動化・遠隔操作化率 (河川)H26年度 50%→H32年度 58% (海岸)H26年度 90%→H32年度 100%</p>
<p>・想定最大規模の津波に対して、ハード・ソフトの施策を組み合わせた多重防御による津波災害に強い地域づくりを推進</p>	<p>[KPI-3] ・最大クラスの津波・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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村の割合 (津波)H26年度 ー→H32年度 100% (高潮)H26年度 ー→H32年度 100% ・最大クラスの津波・高潮に対応した浸水想定区域図を作成した都道府県数 (津波)H26年度 2 →H32年度 4 (高潮)H26年度 0 →H32年度 3</p>
<p>・災害時に堤外地で活動する港湾労働者等が安全に</p>	<p>・南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域に所在</p>

避難し、災害後の港湾における物流機能を確保するため、港湾の特殊性を考慮した避難対策を推進	する港湾(重要港湾以上)における避難計画の策定率 H26年度 0%→H32年度 100%
・大規模災害に備えた地籍整備の推進	
(火山噴火対策)	
・活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における減災対策	・活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における火山砂防ハザードマップ整備率 H26年度 約33% → H32年度 約100%
期待されるストック効果	
<p>・これまでも荒川の水門や、京浜港の岸壁、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。</p> <p>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。</p> <p>・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。</p> <p>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。</p>	

※ 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催までの開通の可能性について関係機関とともに検討

プロジェクト1-2: 関東・東北豪雨等激甚化する気象災害に対するリスクの低減

課題と目指す姿

- ・近年1時間に50ミリを超える豪雨が発生するなど、雨の降り方が局地化、集中化、激甚化しており、今後も風水害、土砂災害の頻発、激甚化や海岸侵食等が懸念され、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。
- ・平成27年9月関東・東北豪雨では、鬼怒川流域の各観測所で観測史上最多雨量を記録し、堤防決壊や溢水などにより常総市で約40km²が浸水し、市役所や多くの家屋の浸水被害が発生、避難の遅れによる多数の孤立者が発生したほか、浸水が概ね解消するまでに10日を要した。
- ・平成27年関東・東北豪雨の教訓を踏まえ、施設では防ぎきれない大洪水は必ず発生するとの考えに立ち、激甚化する気象災害が発生した場合に想定される被害を最小化するためのハードとソフトが一体となった防災・減災対策により、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「水防災意識社会」の再構築を図る。

重点施策

- ・平成27年9月関東・東北豪雨のような施設的能力を上回る洪水・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。
- ・「水防災意識社会」を再構築するため、直轄河川(8水系)の河川管理者・都道府県・市区町村からなる協議会を新たに設置して、減災のための目標を共有し、「洪水を安全に流すためのハード対策」、「住民目線のソフト対策」、「危機管理型ハード対策」を一体的、計画的に推進する。
- ・土砂災害から人命を守り、社会経済活動や発災時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、重要交通網の保全、道路斜面、盛土等の要対策箇所の整備を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [4] 人口・資産集積地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率及び下水道による都市浸水対策達成率
 - 【河川整備率(国管理):H26年度 86%→H32年度 91%】
 - 【河川整備率(県管理):H26年度 約55%→H32年度 約66%】
 - 【下水道による都市浸水対策達成率:H26年度 約52%→H32年度 約59%】
- [5] 最大クラスの洪水・内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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村の割合
 - 【洪水:H26年度 一→H32年度 100%】
 - 【内水:H26年度 一→H32年度 100%】
- [6] 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
 - 【H26年度 0→H32年度 約350】
- [7] 要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率
 - 【H26年度 約41%→H32年度 約44%】
- [8] 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表及び区域指定数
 - 【公表:H26年度 約7万8千区域→H31年度 約9万5千区域】
 - 【指定:H26年度 約7万3千区域→H32年度 約9万5千区域】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 水害・土砂災害対策

- 【「水防災意識社会 再構築ビジョン」に沿った協議会等を設置、減災のための取組を推進 (H27 年度 推進中)】
- 【土砂災害を軽減するための防災基盤整備計画の策定 (H27 年度 策定中)】
- 【豪雨や大雨に伴う浸水被害に対応する防災・安全対策(浸水、豪雨、道路斜面や盛土等の防災対策) (H27 年度 実施中)】
- 【国民の防災意識を高めるインフラツーリズム(首都圏外郭放水路他) (H27 年度 実施中)】
- 【国民に危険箇所を知らせる道路防災情報 WEB マップの公表 (H27 年度 実施中)】
- 【最大クラスの洪水・内水に対応したハザードマップの作成・公表 (H27 年度 策定中)】
- 【土砂災害警戒区域等に関する基礎調査(千葉県) (H27 年度 実施中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成 30 年度までに事業が完成予定>

■ 水害対策

- 【利根川下流特定構造物改築事業 戸田井排水機場改築(茨城県取手市) (H27 年度 工事中)(H28 年度 完成)】
- 【小貝川河川改修事業 十和地区築堤(茨城県つくばみらい市) (H27 年度 工事中)(H28 年度 完成)】
- 【多摩川河川改修事業 港町地区築堤(神奈川県川崎市) (H27 年度 工事中)(H28 年度 完成)】
- 【相模川河川改修事業 須賀地区築堤(神奈川県平塚市、茅ヶ崎市) (H27 年度 工事中)(H29 年度 完成)】
- 【荒川上流河川改修事業 さいたま築堤(埼玉県さいたま市) (H27 年度 工事中)(H29 年度 完成)】
- 【多摩川河川改修事業 錦町地区築堤(東京都立川市) (H27 年度 工事中)(H29 年度 完成)】
- 【中川河川改修事業 大谷田地区築堤(東京都足立区) (H27 年度 工事中)(H29 年度 完成)】
- 【渡良瀬川下流河川改修事業 秋山川伊保内地区築堤(栃木県佐野市) (H27 年度 工事中)(H30 年度 完成)】
- 【久慈川河川改修事業 堅磐地区河道掘削(茨城県常陸太田市) (H27 年度 工事中)(H30 年度 完成)】
- 【富士川河川改修事業 切石・手打沢地区築堤(山梨県身延町) (H27 年度 工事中)(H30 年度 完成)】
- 【小貝川河川改修事業 長助町地区築堤(茨城県常総市) (H27 年度 工事中)(H30 年度 完成)】

■ 土砂災害対策

- 【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) (H27 年度 工事中)(H28 年度 完成)】
- 【中部横断自動車道((仮称)富沢IC～(仮称)六郷IC)(山梨県市川三郷町～南部町) (H27 年度 工事中) (H29 年度 完成)(再掲)】
- 【利根川水系直轄砂防事業(鬼怒川) 空沢砂防堰堤(栃木県日光市) (H27 年度 工事中)(H30 年度 完成)】

<平成 32 年度までに事業が完成予定>

■ 水害対策

- 【ハッ場ダム建設事業(群馬県長野原町) (H27 年度 工事中)(H31 年度 完成)】
- 【栃木県における浸水対策の推進(防災・安全)緊急対策(小藪川流域治水対策河川事業)(栃木県) (H27 年度 工事中)(H31 年度 完成)】
- 【鬼怒川緊急対策プロジェクト(茨城県) (H27 年度 工事中)(H32 年度 完成)】
- 【五反田川放水水路整備事業(神奈川県川崎市) (H27 年度 工事中)(H32 年度 完成)】

■ 土砂災害対策

- 【富士川水系直轄砂防事業 内河内第五砂防堰堤(山梨県早川町) (H27 年度 工事中)(H32 年度 完成)】

■ 海岸侵食対策

- 【若郷漁港海岸 海岸保全施設整備事業(東京都新島村) (H27 年度 工事中)(H31 年度 完成)】

(中長期的に事業を推進)

<平成 30 年代完成予定>

■ 水害対策

- 【流域治水対策河川事業(濁川)(山梨県) (H27 年度 測量設計中)(H36 年度 完成)】
- 【環状七号線地下広域調節池(東京都) (H27 年度 測量設計中)(H37 年度 完成)】
- 【鶴見川河川改修事業 未広町地区河道掘削(神奈川県横浜市) (H27 年度 工事中)(H30 年代 完成)】
- 【那珂川河川改修事業 大野地区築堤(茨城県水戸市) (H27 年度 工事中)(H30 年代 完成)】
- 【那珂川河川改修事業 勝田地区築堤(茨城県ひたちなか市) (H27 年度 工事中)(H30 年代 完成)】
- 【烏・神流川河川改修事業 寺尾・根小屋地区築堤(群馬県高崎市) (H27 年度 工事中)(H30 年代 完成)】

■ 土砂災害対策

- 【譲原地区直轄地すべり対策事業(群馬県藤岡市) (H27 年度 工事中)(H37 年度 完成)】

<完成時期未定>

■ 水害対策

- 【利根川上流河川改修事業 首都圏氾濫区域堤防強化対策(埼玉県・茨城県) (H27 年度 工事中)】
- 【江戸川河川改修事業 首都圏氾濫区域堤防強化対策(埼玉県・茨城県) (H27 年度 工事中)】
- 【利根川下流河川改修事業 矢田部地区築堤 (茨城県神栖市) (H27 年度 工事中)】
- 【利根川下流河川改修事業 富川地区築堤 (千葉県銚子市) (H27 年度 工事中)】
- 【土浦市公共下水道整備事業(浸水対策)(茨城県土浦市) (H27 年度 工事中)】
- 【河川改修事業(井野川ほか5河川)(群馬県) (H27 年度 工事中)】
- 【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)(綾瀬川)(埼玉県さいたま市) (H27 年度 工事中)】
- 【広域河川改修事業(奈良井川)(長野県) (H27 年度 工事中)】
- 【流域貯留浸透施設の整備(中川・綾瀬川)(埼玉県さいたま市) (H27 年度 工事中)】
- 【河川改修事業(二級河川坂月川)(千葉県千葉市) (H27 年度 工事中)】
- 【横浜市公共下水道整備事業(浸水対策)(神奈川県横浜市) (H27 年度 工事中)】

■ 土砂災害対策

- 【浅間山直轄火山砂防事業(長野県・群馬県) (H27 年度 工事中)(再掲)】
- 【道路防災対策(一般国道17号防災)(群馬県渋川市～みなかみ町) (H27 年度 測量設計中)】
- 【道路防災対策(一般国道19号防災)(長野県安曇野市～長野市) (H27 年度 測量設計中)】
- 【道路防災対策(一般国道52号防災)(山梨県南部町) (H27 年度 測量設計中)】
- 【道路防災対策(一般国道127号防災)(千葉県南房総市～富津市) (H27 年度 測量設計中)】
- 【通常砂防事業(唐沢)ほか(神奈川県) (H27 年度 測量設計中)】

■ 海岸侵食対策

- 【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) (H27 年度 工事中)】
- 【北下浦漁港海岸 海岸保全施設整備事業(神奈川県横須賀市) (H27 年度 工事中)】

重点施策	指標
(水害対策)	
<p>・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(河道掘削や堤防整備等の河川改修、洪水調節施設の整備、堤防強化、下水道整備等)</p>	<p>[KPI-4]</p> <p>・人口・資産集積地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率及び下水道による都市浸水対策達成率</p> <p>(河川整備率(国管理))</p> <p style="padding-left: 40px;">H26 年度 86%→H32 年度 91%</p> <p>(河川整備率(県管理))</p> <p style="padding-left: 40px;">H26 年度 約55%→H32 年度 約66%</p> <p>(下水道による都市浸水対策達成率)</p> <p style="padding-left: 40px;">H26 年度 約52%→H32 年度 約59%</p> <p>・ハード・ソフトを組み合わせた下水道浸水対策計画策定数</p> <p style="padding-left: 40px;">H26 年度 49 地区→H32 年度 67 地区</p> <p>・過去10年に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれのある家屋数</p> <p style="padding-left: 40px;">H26 年度 約11.3 千戸</p> <p style="padding-left: 80px;">→H32 年度 約9.7 千戸</p>
<p>・水防災意識社会を再構築するため、河川管理者・都道府県・市町村等からなる協議会等を新たに設置して減災のための目標を共有し、「住民目線のソフト対策」「洪水を安全に流すためのハード対策」「危機管理型ハード対策」を一体的・計画的に推進</p>	<p>・「水防災意識社会 再構築ビジョン」に沿った協議会等に参画し、減災のための取組を河川管理者と一体となって推進している自治体数</p> <p style="padding-left: 40px;">H26 年度 ー→H32 年度 179 市区町村</p> <p>・「水防災意識社会 再構築ビジョン」に沿って、「洪水を安全に流すためのハード対策」として堤防のかさ上げ等を実施した区間の延長(国管理)</p> <p style="padding-left: 40px;">H26 年度 ー→H32 年度 約143km</p> <p>・「水防災意識社会 再構築ビジョン」に沿って、「危機管理型ハード対策」として決壊までの時間を少しでも引き延ばす堤防構造の工夫を実施した区間の延</p>

	<p>長(国管理)</p> <p>H26年度 → H32年度 約150km</p>
<ul style="list-style-type: none"> 河川への流出抑制対策の推進(流域貯留浸透施設、浸透ます、透水性舗装、防災調整池等の雨水貯留浸透施設の整備) 土地利用規制と組み合わせた水害対策(土地利用状況に応じ、輪中堤の整備や氾濫する地域における災害危険区域の指定等) 河川・下水道が一体となった浸水被害軽減対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 人口・資産集積地域等の流域貯留施設の貯留量 H26年度 約29万m³→H32年度 約31万m³
<ul style="list-style-type: none"> 最大クラスの洪水、内水及び津波・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>[KPI-5]</p> <ul style="list-style-type: none"> 最大クラスの洪水・内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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村の割合 (H水)H26年度 → H32年度 100% (内水)H26年度 → H32年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 近年、頻発する局地的な大雨等(いわゆるゲリラ豪雨)に対応するため、下水道による浸水対策を推進するとともに、施設の能力を上回る降雨に対しては、官民連携してハード対策、ソフト対策等を組み合わせた効率的かつ効果的な浸水対策を推進 	<p>[KPI-4](再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> 下水道の都市浸水対策達成率 H26年度 約52%→H32年度 約59% ハード・ソフトを組み合わせた下水道浸水対策計画策定数(再掲) H26年度 49地区→H32年度 67地区
	<p>[KPI-5](再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> 最大クラスの内水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村の割合 H26年度 → H32年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 地下空間の浸水防止・避難確保対策の推進 	<p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 H26年度 0→H32年度 約350
<ul style="list-style-type: none"> 人口・資産が集中する地域や中枢・拠点機能を有する地域等における海岸堤防の整備等の推進 	<p>[KPI-2](再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震・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海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化) (海岸堤防) H26年度 59%→H32年度 99%
<ul style="list-style-type: none"> 背後に重要な交通ネットワークがある地域等における海岸侵食による被害防止のための対策の推進 陸域から海域への土砂供給の減少や沿岸漂砂の流れの変化等による海岸侵食の進行について、山地から海岸まで一貫した総合的な土砂管理の取組を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 侵食海岸において現状の汀線防護が完了した割合 H26年度 30% → H32年度 35%
<p>(土砂災害対策)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 土砂災害から人命を守る施設整備の重点的な実施 病院、老人ホーム、幼稚園等の要配慮者利用施設や防災拠点を保全する土砂災害対策の実施 社会経済活動を支える重要交通網を保全する土砂災害対策の実施(再掲) 	<p>[KPI-7]</p> <ul style="list-style-type: none"> 要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率 H26年度 約41% → H32年度 約44% 重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率(再掲) H26年度 約48%→H32年度 約53%

<ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害警戒区域の指定による危険な区域の明示や警戒避難体制の確立を推進 ・土砂災害の蓋然性の高い地域における地形変化・土砂移動等の監視・観測 ・活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における減災対策(再掲) 	<p>[KPI-8]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害警戒区等に関する基礎調査結果の公表数 (公表)H26年度 約7万8千区域 →H31年度 約9万5千区域 (指定)H26年度 約7万3千区域 →H32年度 約9万5千区域 ・土砂災害ハザードマップを作成・公表し、地域防災計画に土砂災害の防災訓練に関する記載のある市区町村の割合 H26年度 約34% → H32年度 100% ・地域防災計画に要配慮者利用施設の名称及び所在地に関する記載のある市区町村の割合 H26年度 約25%→H32年度 100% ・活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における火山砂防ハザードマップ整備率(再掲) H26年度 約33% → H32年度 約100%
<ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路斜面や盛土等の要対策箇所の整備を推進 	
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏の水害対策として整備した首都圏外郭放水路は、1980年代には10年間で8万戸を越えていた浸水被害を、近年では1/10以下に低減したほか、整備後に物流倉庫やショッピングセンター等の立地が増加し、進出した企業からは「水害に強いまちであると実感」との声が寄せられるなどの効果が発現されている。今後も公共土木施設の水害対策の実施により、浸水被害を軽減し、生命・財産・企業資産の保全が期待される。 ・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。 ・「平成27年9月関東・東北豪雨」では、既存の河川管理施設により、以下に示すストック効果が発揮された。 <ol style="list-style-type: none"> ①鬼怒川上流の4つのダムで1億 m³ の洪水を貯める操作により、鬼怒川下流左岸の氾濫水量を概ね2/3、浸水深3m以上の浸水面積を概ね1/3、浸水戸数を概ね1/2に減少させた。 ②渡良瀬遊水地では、約8,600万 m³ の洪水を貯め、下流河川等の洪水被害の軽減に貢献した。 ③中川・綾瀬川流域では、首都圏外郭放水路を初めとする放水路や排水機場により、降った雨の約25%を強制的に流域外に排出し、昭和61年8月洪水と比較し雨量は約1.1倍であったが、浸水戸数を約9割減少させた。(16,874戸→1,849戸) ④日光市芹沢地区では土石流が多発して甚大な被害が発生したが、地区内の田茂沢の砂防堰堤により、土砂及び流木を捕捉し、下流集落への被害を未然に防止した。 	

プロジェクト1-3: 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化

課題と目指す姿

- ・首都圏の社会経済に重大な影響が及ぶ大規模災害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。
- ・突発的な地震・洪水・津波等の災害に対して、各関係者が事前の防災行動「いつ」、「何を」、「誰が」を時系列に沿って整理したタイムラインの策定等により、円滑な避難行動・判断、救急・救助活動の支援や被災地の迅速な復旧が可能な社会の構築を目指す。

重点施策

- ・災害発生又は災害発生のおそれがある場合には、関東地方整備局職員をリエゾンとして被災地方公共団体に派遣し、情報の収集・提供と支援ニーズの把握、災害対策本部との情報共有を図るほか、地方公共団体への技術的な支援を実施する。また、訓練や研修などの技術力の向上や災害対策機械等の充実など危機管理対策を強化する。
- ・大規模地震等に備え、道路、水路、航路、空路の総合的な緊急輸送ルートを確認する四路啓開を実施するため、関東ブロック管内「九都県市合同防災訓練」等の各種訓練を実施し、広域災害に対応できる体制を構築するとともに、企業や社会資本などが事業・機能を継続できるよう引き続き事業継続計画(BCP)の策定を促進し、ハード・ソフト両面で推進する。
- ・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(災害時応急対応その他の防災施策の円滑かつ適切な実施に資するため、発災後速やかに被災地域の空中写真撮影を行い、関係機関に提供するとともに、防災上重要な情報が盛り込まれた電子国土基本図の整備、更新、提供を行う)

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[9] TEC-FORCEと連携し訓練を実施した都県数

【H26年度 0都県→H32年度 9都県】

[10] 国管理河川におけるタイムラインの策定数

【H26年度 16市区町村→H32年度 179市区町村】

[11] 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合

【H26年度 75%→H28年度 100%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■ 災害時の救援・復旧ネットワークの整備

【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

(H27年度 実施中)】

【港湾BCPの策定

(H27年度 策定中)(再掲)】

【災害時における計画の策定(避難計画、震後行動計画)

(H27年度 策定中)】

【荒川下流域を対象とした風水害に備えたタイムライン(事前防災行動計画)の策定

(H27年度 策定中)】

【道路、水路、航路、空路を総合啓開し、緊急輸送ルートを確認する体制の構築(四路啓開プロジェクト)

(H27年度 推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■ 災害時の救援・復旧ネットワークの整備

【荒川下流河川改修事業 墨田緊急用船着場整備(東京都墨田区) (H27年度 工事中)(H28年度 完成)】

【荒川下流河川改修事業 臨海緊急用船着場整備(東京都江戸川区)

(H27 年度 工事中)(H28 年度 完成)

■河川防災ステーションの整備

【利根川上流河川改修事業 目吹地区河川防災ステーション整備(千葉県野田市)

(H27 年度 工事中)(H30 年度 完成)

(中長期的に事業を推進)

<平成 30 年代完成予定>

■河川防災ステーションの整備

【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)

(H27 年度 工事中)(H30 年代 完成)

【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)

(H27 年度 工事中)(H30 年代 完成)

【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)

(H27 年度 工事中)(H30 年代 完成)

<完成時期未定>

■災害時の救援・復旧ネットワークの整備

【既設橋梁の耐震補強 (一般国道4号千住新橋(下り))(東京都足立区)

(H27 年度 工事中)(再掲)

【既設橋梁の耐震補強 (一般国道 298 号東北跨線橋(下り))(埼玉県さいたま市~川口市)

(H27 年度 工事中)(再掲)

【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)

(H27 年度 工事中)(再掲)

【航路の整備・保全の推進(東京湾中央航路)

(H27 年度 工事中)

【総合流域防災事業(情報基盤整備)(長野県)

(H27 年度 工事中)

重点施策	指標
<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生又は災害発生のおそれがある場合には、関東地方整備局職員をリエゾンとして被災地方公共団体に派遣し、情報の収集・提供と支援ニーズの把握、災害対策本部との情報共有を図る ・TEC-FORCE 隊員の確保、訓練や研修による技術力の向上・強化、災害対策機械等の装備の充実など、危機管理対策を強化 ・九都県市合同防災訓練等の大規模地震等に備えた広域応援部隊の広域活動拠点の整備や関係ブロック・行政機関等との広域的な合同防災訓練の実施により、広域災害に対応できる体制を構築 	<p>[KPI-9]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・TEC-FORCE と連携し訓練を実施した都県数 H26 年度 0 都県 → H32 年度 9 都県
<ul style="list-style-type: none"> ・タイムラインの策定の推進により、地域における住民や企業等による自助・共助の促進 	<p>[KPI-10]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国管理河川におけるタイムラインの策定数 H26 年度 16 市区町村 → H32 年度 179 市区町村
<ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時における港湾からのアクセスルートを確認 	<p>[KPI-11]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾 BCP)が策定されている港湾の割合 H26 年度 75% → H28 年度 100% ・航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 H26 年度 0% → H28 年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ・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(災害時応急対応その他の防災施策の円滑かつ適切な実施に資するため、発災後速やかに被災地域の空中写真撮影を行い、関係機関に提供するとともに、防災上重要な情報が盛り込まれた電子国土基本図の整備、更新、提供を行う) 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係機関への速やかな空中写真の提供 H26 年度 写真提供件数3件のうち、2日以内に提供できた件数3件(100%) → H32 年度 100% ・電子国土基本図を用いた災害対応の事例数(国及び地方公共団体の対策本部における利用率) H26 年度 100% → 毎年度 100%
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、平成 25 年 10 月伊豆大島土砂災害では約 600 名の TEC-FORCE を派遣し、土砂災害対策危険箇所の緊急点検等により、避難勧告発令時の判断、行方不明者等の捜索範囲の安全確認等に寄与した。
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。
- これまでも災害等において訓練等を実施している。
今後も首都直下地震等に備え、道路・水路・航路・空路の総合的な地震防災訓練や必要な対策により、災害発生時における四路啓開を実施し、緊急輸送ネットワークの早期確保で生命・財産・企業資産の保全が期待される。
- 広域的な救援活動を支援する地理空間情報の整備により、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。

プロジェクト1-4: 道路・海上交通安全の確保

課題と目指す姿

- ・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、交通事故対策が社会問題となっている。
- ・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むけた対策や、航行船舶に対する情報提供の充実・強化を目指す。

重点施策

- ・幹線道路において事故の危険性が高い箇所や生活道路への迂回交通を抑制するため、交通事故防止対策やバイパス等の整備を推進するほか、生活道路におけるゾーン 30 の対策や通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策をハード・ソフト両面で実施する。
- ・船舶交通がふくそうする海域における航路の整備などを推進する。
- ・「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業等を推進する。

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] 道路交通における死傷事故の抑止

- ・生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率

【H32 年 約3割抑止(H26 年比)】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■ 道路交通安全の確保

【ビッグデータを活用した「暮らしの道」の交通安全対策

(H27 年度 推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成 30 年度までに事業が完成予定>

■ 道路交通安全の確保

- 【一般国道4号 古河小山バイパス(古河市)(茨城県古河市) (H27 年度 工事中)[H28 年度 完成]
- 【一般国道6号 土浦バイパス(土浦市中～土浦市中貫)(茨城県土浦市) (H27 年度 工事中)[H28 年度 完成]
- 【一般国道 16 号 八王子拡幅(八王子市中野上町～八王子市中野山王)(東京都八王子市) (H27 年度 工事中)[H28 年度 完成]
- 【一般国道 16 号 八王子～瑞穂拡幅(昭島市拝島町～福生市熊川)(東京都昭島市～福生市) (H27 年度 工事中)[H28 年度 完成]
- 【一般国道 17 号 上武道路(前橋市上細井町～前橋市田口町)(群馬県前橋市) (H27 年度 工事中)[H28 年度 完成]
- 【一般国道 357 号 湾岸千葉地区改良(千葉市中央区～千葉市美浜区)(千葉県千葉市) (H27 年度 工事中)[H28 年度 完成]
- 【一般国道 152 号 和田バイパス(長野県飯田市) (H27 年度 工事中)[H28 年度 完成]
- 【一般国道 16 号 入間狭山拡幅(入間市河原町～入間市黒須)(埼玉県入間市) (H27 年度 工事中)[H29 年度 完成]
- 【一般国道 18 号 野尻IC関連(信濃町野尻)(長野県信濃町) (H27 年度 工事中)[H29 年度 完成]
- 【一般国道 20 号 下諏訪岡谷バイパス(岡谷市今井)(長野県岡谷市) (H27 年度 工事中)[H29 年度 完成]
- 【一般国道 20 号 大月バイパス(大月市大月二丁目～大月市大月町花咲)(山梨県大月市) (H27 年度 工事中)[H30 年度 完成]
- 【一般国道 464 号 北千葉道路(成田市船形～成田市押畑)(千葉県成田市) (H27 年度 工事中)[H30 年度 完成]

(中長期的に事業を推進)

<平成 30 年代完成予定>

■道路交通安全の確保

【連続立体交差事業(京王京王線(笹塚～仙川))(東京都) (H27 年度 用地取得中)(H34 年度 完成)】

<完成時期未定>

■道路交通安全の確保

【一般国道4号 東埼玉道路(吉川市川藤～春日部市水角)(埼玉県吉川市～春日部市) (H27 年度 用地取得中)】

【一般国道4号 春日部古河バイパス(猿島郡五霞町～古河市)(茨城県五霞町～古河市) (H27 年度 工事中)】

【一般国道4号 矢板拡幅(栃木県矢板市) (H27 年度 測量設計中)】

【一般国道6号 千代田石岡バイパス(かすみがうら市市川～石岡市東大橋)(茨城県かすみがうら市～石岡市) (H27 年度 測量設計中)】

【一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期)(日立市国分町～日立市旭町)(茨城県日立市) (H27 年度 測量設計中)】

【一般国道6号 勿来バイパス(茨城県北茨城市～福島県いわき市) (H27 年度 測量設計中)】

【一般国道 17 号 上尾道路(Ⅱ期)(北本市石戸宿～鴻巣市箕田)(埼玉県北本市～鴻巣市) (H27 年度 測量設計中)】

【一般国道 17 号 本庄道路(群馬県高崎市～埼玉県深谷市) (H27 年度 工事中)】

【一般国道 17 号 渋川西バイパス(群馬県渋川市) (H27 年度 工事中)】

【一般国道 18 号 長野東バイパス(長野市北長池～長野市柳原)(長野県長野市) (H27 年度 測量設計中)】

【一般国道 20 号 日野バイパス(延伸)(東京都日野市) (H27 年度 測量設計中)】

【一般国道 20 号 八王子南バイパス(八王子市片倉町～八王子市館町)(東京都八王子市) (H27 年度 工事中)】

【一般国道20号 新山梨環状道路(甲斐市牛匂～甲斐市宇津谷)(山梨県甲斐市) (H27 年度 測量設計中)】

【一般国道 50 号 前橋笠懸道路(群馬県前橋市～みどり市) (H27 年度 測量設計中)】

【一般国道 246 号 厚木秦野道路(伊勢原市西富岡～伊勢原市善波)(神奈川県伊勢原市) (H27 年度 工事中)】

【通学路対策 (主)野田牛久線(茨城県つくばみらい市) (H27 年度 工事中)】

【都市計画道路(大通り)(栃木県宇都宮市) (H27 年度 工事中)】

【通学路対策 (一)国定藪塚線ほか(群馬県) (H27 年度 工事中)】

【通学路対策 (一)さいたま鳩ヶ谷線(埼玉県川口市) (H27 年度 用地取得中)】

【通学路対策 (主)市川松戸線(千葉県市川市) (H27 年度 工事中)】

【通学路対策 (主)平塚松田(神奈川県平塚市) (H27 年度 工事中)】

【通学路対策 (一)柳平塩山線(山梨県山梨市) (H27 年度 工事中)】

【通学路対策 (一)蒲生岩槻線(埼玉県さいたま市) (H27 年度 用地取得中)】

【通学路対策 一般国道 409 号(北見方)(神奈川県川崎市) (H27 年度 用地取得中)】

【通学路対策 市道 宮沢第 306 号線(神奈川県横浜市) (H27 年度 用地取得中)】

■海上交通安全の確保

【航路の整備・保全の推進(東京湾中央航路) (H27 年度 工事中)(再掲)】

重点施策	指標
(道路交通)	
・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防止対策(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	・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 H26 年比 約3割抑止(H32 年)
・生活道路におけるハンプ、狭窄等の道路整備による車両の速度抑制の徹底	[KPI-12] ・生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率 H26 年比 約3割抑止(H32 年)
・通学路において通学路交通安全プログラム等に基づき、安全な通行空間を確保(歩道整備、カラー舗装、信号機及び道路標識・道路標示の整備等)	・通学路における歩道等の整備率 H25 年度 56% → H32 年度 65%
・「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業等を推進	

(海上交通)
・船舶交通がふくそうする海域における航路の整備などを推進
期待されるストック効果
<ul style="list-style-type: none"> ・国道 357 号東京湾岸道路の整備により、新木場立体部では平面部の交通量が約3割～約6割減少したほか、事故件数が約6割減少するなどしている。このように整備を通じて幹線道路の渋滞や生活道路への通過交通の流入等による交通渋滞の緩和や通学路等の交通量減少が図られている。今後も幹線道路や生活道路の整備や交通安全対策により、交通事故件数や死傷事故の低減が期待される。 ・東京湾では船舶航行がふくそう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。

重点目標2: 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

プロジェクト2-1: メンテナンスサイクルの構築による安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平準化の両立

課題と目指す姿

- ・1964年に東京で開催されたオリンピックから50年が経過し公共土木施設の老朽化が進んでいる状況の中、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)を行うためには、メンテナンス費用の増加や現場の担い手・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。
 - ・メンテナンスサイクルによる予防保全の徹底による安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平準化が両立できる社会を目指す。
- 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。

重点施策

- ・笹子トンネル崩落事故を契機とした社会資本施設の老朽化対策として、長寿命化計画や個別施設計画を策定し、メンテナンスサイクルに基づく戦略的な維持管理・更新等を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[13] 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率

【道路(橋梁):H26年度	→H32年度	100%】
【道路(トンネル):H26年度	→H32年度	100%】
【河川:H26年度	86%→H28年度	100%【国、水資源機構】
H26年度	78%→H32年度	100%【地方公共団体】】
【ダム:H26年度	30%→H28年度	100%【国、水資源機構】
H26年度	45%→H32年度	100%【地方公共団体】】
【砂防:H26年度	50%→H28年度	100%【国】
H26年度	44%→H32年度	100%【地方公共団体】】
【海岸:H26年度	3%→H32年度	100%】
【下水道:H26年度	→H32年度	100%】
【港湾:H26年度	98%→H29年度	100%】
【鉄道:H26年度	約96%→H32年度	100%】
【公園:H26年度	80%→H32年度	100%【国】
H26年度	72%→H32年度	100%【地方公共団体】】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■ 公共土木施設の老朽化対策の推進

【道路、公園、河川・砂防、下水道施設、港湾、海岸等のインフラ長寿命化計画の策定

(H27年度 策定中)】

【トンネル、橋梁、港湾、海岸等既存施設の維持管理・更新

(H27年度 実施中)】

【下水道施設・管渠の管理システムの構築

(H27年度 推進中)】

【下水道情報の集約化、電子化

(H27年度 推進中)】

【電子基準点現地調査の実施

(H27年度 推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

- 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定・実施
 【港湾施設の老朽化対策(千葉港千葉中央地区岸壁(−12m)(F岸壁))(千葉県千葉市)
 (H27年度 工事中)(H28年度完成)】

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

- 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定・実施
 【港湾施設の老朽化対策(千葉港葛南中央地区航路(−12m))(千葉県船橋市)
 (H27年度 工事中)(H35年度 完成)】

<完成時期未定>

- 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定・実施
 - 【橋梁修繕(一般国道357号荒川河口橋)(東京都江戸川区) (H27年度 工事中)】
 - 【橋梁修繕(一般国道357号舞浜大橋)(千葉県浦安市) (H27年度 工事中)】
 - 【橋梁修繕(一般国道357号市川大橋)(千葉県市川市) (H27年度 工事中)】
 - 【河川管理施設長寿命化計画(H25.2策定済)に基づく対策(茨城県) (H27年度 工事中)】
 - 【県営7ダムの長寿命化計画策定及び延命化対策(中禅寺ダム外6ダム)(栃木県) (H27年度 測量設計中)】
 - 【橋梁の長寿命化対策((主)下仁田安中倉沢線 只川橋ほか)(群馬県) (H27年度 工事中)】
 - 【埼玉県管理3ダムの長寿命化対策(埼玉県) (H27年度 工事中)】
 - 【河川管理施設の長寿命化対策(水門及び排水機場)(千葉県) (H27年度 工事中)】
 - 【区部公共下水道長寿命化対策事業(東京都) (H27年度 工事中)】
 - 【相模川圏域総合流域防災事業 ほか(神奈川県) (H27年度 工事中)】
 - 【流域下水道長寿命化対策事業(山梨県) (H27年度 工事中)】
 - 【犀川安曇野流域下水道長寿命化対策(中央監視制御設備更新)(長野県) (H27年度 工事中)】
 - 【港湾施設の長寿命化対策(護岸・係留施設・臨港道路等)(神奈川県川崎市) (H27年度 推進中)】
 - 【橋梁の長寿命化対策(市道 黒須田第57号線 嶮山中央橋)(神奈川県横浜市) (H27年度 工事中)】
 - 【橋梁の長寿命化対策(一般国道129号 作の口陸橋ほか)(神奈川県相模原市) (H27年度 工事中)】

重点施策	指標
(定期的な点検管理の実施)	
<ul style="list-style-type: none"> ・メンテナンスサイクルの第一段階として、点検が確実に実施されていることを把握・見える化することで、確実にメンテナンスサイクルを回すことができる体制を構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・点検実施率 各事業分野で計画期間中100%の実施を目指す (道路(橋梁)、道路(トンネル)、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、鉄道、公園(遊具)、官庁施設)
(個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定・実施)	
<ul style="list-style-type: none"> ・各社会資本の管理者は、各施設の特長や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえつつ、メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画を平成32年度までに策定し、これに基づき戦略的な維持管理・更新等を推進 ・長寿命化計画の策定を防災・安全交付金による支援の要件とするなど、各地方公共団体が管理する社会資本の老朽化対策が着実に進展するような取組を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 【KPI-13】 ・個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率 道路(橋梁) H26年度 → H32年度 100% 道路(トンネル) H26年度 → H32年度 100% 河川 H26年度 86% → H28年度 100% 〔国、水資源機構〕 H26年度 78% → H32年度 100% 〔地方公共団体〕 ダム H26年度 30% → H28年度 100% 〔国、水資源機構〕 H26年度 45% → H32年度 100% 〔地方公共団体〕 砂防 H26年度 50% → H28年度 100% 〔国〕 H26年度 44% → H32年度 100% 〔地方公共団体〕 海岸 H26年度 3% → H32年度 100%

	下水道 H26年度 →H32年度 100% 港湾 H26年度 98%→H29年度 100% 鉄道 H26年度 約96%→H32年度 100% 公園 H26年度 80%→H32年度 100% [国] H26年度 72%→H32年度 100% [地方公共団体]
(維持管理・更新等のコストの算定)	
・維持管理・更新等に係るコストの縮減・平準化を図るためには、中長期的な将来の見通しを把握し、それを一つの目安として、戦略を立案し、必要な取組を進めていくことが重要そのため、個別施設計画において維持管理・更新等に係るコストを算定することを推進	・維持管理・更新等に係るコストの算定率 道路(橋梁) H26年度 →H32年度 100% 道路(トンネル) H26年度 →H32年度 100% 河川 H26年度 →H30年度 100% [国、水資源機構] H26年度 →H32年度 100% [地方公共団体] ダム H26年度 →H28年度 100% [国、水資源機構] H26年度 →H32年度 100% [地方公共団体] 砂防 H26年度 →H28年度 100% [国、水資源機構] H26年度 →H32年度 100% [地方公共団体] 海岸 H26年度 0%→H32年度 100% 下水道 H26年度 →H32年度 100% 港湾 H26年度 45%→H32年度 100% 鉄道 H26年度 約96%→H32年度 100% 公園 H26年度 80%→H32年度 100% [国] H26年度 72%→H32年度 100% [地方公共団体]
(情報基盤の整備と活用)	
・点検・診断、修繕・更新等のメンテナンスサイクルの取組を通じて、最新の劣化・損傷の状況や、過去に蓄積されていない構造諸元等の情報を収集し、それを国、地方公共団体等を含め確実に蓄積するとともに、一元的な集約化を図り、それらの情報を利活用し、目的に応じて可能な限り共有・見える化していくことを推進	・基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 各事業分野で計画期間中100%を目指す (道路、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、鉄道、公園、官庁施設)
期待されるストック効果	
・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。	

重点目標3: 経済成長を支える「対流型首都圏」の実現

プロジェクト3-1: 首都圏の国際競争力の強化

課題と目指す姿

- ・日本のGDP成長率はアジアの中でも低迷しており、2018年には中国の半分になることが予測されている中、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。
- ・羽田・成田の国際空港の航空需要への増加対応や基幹航路便数の拡大、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、新たな成長発展モデルの構築を目指す。

重点施策

- ・特定都市再生緊急整備地域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。
- ・首都圏三環状道路をはじめとする高速交通網や港湾・空港へのアクセス道路等の整備など、ハード・ソフトの両面から効率的な物流ネットワークの強化を推進する。
- ・国際コンテナ戦略港湾である京浜港において、基幹航路の維持・拡大を図るための取組を推進する。
- ・首都圏空港の機能強化(羽田空港における飛行経路見直し等)により空港処理能力の拡大を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[14] 特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数

【H26年度 6→H32年度 30】

[15] 三大都市圏環状道路整備率(首都圏)

【H26年度 70%→H32年度 約82%】

[16] 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数

【北米基幹航路:H25年度 デイリー寄港→H30年度 デイリー寄港を維持・拡大】

【欧州基幹航路:H25年度 週2便→H30年度 週3便】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■ 国際交流拠点の機能拡充・強化

【首都圏空港の機能強化(羽田空港における飛行経路見直しによる空港処理能力拡大等)

(H27年度 取組中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■ 都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備

【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(境古河IC～つくば中央IC)(茨城県境町～つくば市)

P2③②⑬(H27年度 工事中)[H28年度 完成](再掲)】

【一般国道357号 湾岸千葉地区改良(千葉市中央区～千葉市美浜区)(千葉県千葉市)

(H27年度 工事中)[H28年度 完成](再掲)】

【東京外かく環状道路(千葉県区間)(千葉県松戸市～市川市)

- (H27年度 工事中)[H29年度 完成](再掲)
- 【一般国道 357号 東京湾岸道路(東京港トンネル(山側))(東京都品川区～江東区) (H27年度 工事中)[H30年度 完成]
- 【一般国道 464号 北千葉道路(成田市船形～成田市押畑)(千葉県成田市) (H27年度 工事中)[H30年度 完成](再掲)

■国際交流拠点の機能拡充・強化

- 【横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業(神奈川県横浜市) (H27年度 工事中)[H28年度 完成]
- 【臨港道路の整備(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) (H27年度 工事中)[H30年度 完成]

<平成32年度までに事業が完成予定>

■都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備

- 【一般国道 468号 首都圏中央連絡自動車道(釜利谷JCT～(仮称)戸塚IC)(神奈川県横浜市) **P3⑥** (H27年度 工事中)[H32年度 完成](再掲)
- 【一般国道 468号 首都圏中央連絡自動車道((仮称)栄IC・JCT～藤沢IC)(神奈川県横浜市～藤沢市) **P3⑥** (H27年度 工事中)[H32年度 完成](再掲)

■国際交流拠点の機能拡充・強化

- 【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** (H27年度 工事中)[H31年度 完成]
- 【臨港道路の整備(東京港10号その2～中央防波堤外側地区臨港道路整備事業(南北線))(東京都)(H27年度 測量設計中)[H31年度 完成]
- 【臨港道路の整備(中防内5号線外)(東京都) (H27年度 測量設計中)[H31年度 完成]
- 【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** (H27年度 工事中)[H32年度 完成]

(中長期的に事業を推進)

<完成時期未定>

■都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備

- 【一般国道 468号 首都圏中央連絡自動車道(大栗JCT～松尾横芝IC)(千葉県成田市～山武市) **P2③⑬**(H27年度 用地取得中)(再掲)
- 【東京外かく環状道路(関越～東名)(東京都世田谷区～練馬区) (H27年度 工事中)(再掲)※
- 【一般国道 246号 渋谷駅周辺整備(東京都渋谷区) (H27年度 工事中)
- 【一般国道 357号 東京湾岸道路(多摩川トンネル)(東京都大田区～神奈川県川崎市) (H27年度 測量設計中)
- 【北関東自動車道ICへのアクセス道路整備(一)羽生田上蒲生線(栃木県壬生町) (H27年度 工事中)
- 【北関東自動車道ICへのアクセス道路整備(主)前橋玉村線ほか2路線(群馬県)(H27年度 測量設計中)
- 【一般国道 464号 北千葉道路(印西市若萩～成田市北須賀、成田市押畑～成田市大山)(千葉県) (H27年度 工事中)
- 【横浜駅西口地下街回遊空間形成事業(神奈川県横浜市) (H27年度 工事中)
- 【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) (H27年度 工事中)

■国際交流拠点の機能拡充・強化

- 【首都圏空港(成田空港・羽田空港)整備事業(千葉県成田市・東京都大田区) (H27年度 工事中)

■排他的経済水域の保全・利用の促進

- 【沖ノ島海岸維持管理(東京都小笠原村) **P4** (H27年度 工事中)
- 【南鳥島及び沖ノ鳥島における活動拠点の整備(東京都小笠原村) **P4** (H27年度 工事中)

重点施策	指標
(都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備)	
・特定都市再生緊急整備地域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	[KPI-14] ・特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数 H26年度 6→H32年度 30
・首都圏三環状道路や空港港湾へのアクセス道路等の整備とその進展に合わせた、大型車誘導区間の充実や通行支障区間の計画的な解消等により、効率的な物流ネットワークを強化する	[KPI-15] ・三大都市圏環状道路整備率(首都圏) H26年度 70%→H32年度 約82%

(国際交流拠点の機能拡充・強化)	
<p>・首都圏空港の機能強化 (羽田空港における際内トンネル、駐機場等の整備を実施するとともに、更なる機能強化の具体化について、関係地方公共団体等との協議を行った上で、必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備等を進めるなど、適切な方策の実行を目指す。成田空港においては、高速離脱誘導路の整備等により、空港処理能力の拡大を図る。)</p>	<p>・首都圏空港の空港処理能力 H26年度 74.7万回 → H32年度 74.7万回+最大7.9万回</p>
<p>・国際コンテナ戦略港湾において基幹航路の維持・拡大を図る</p>	<p>・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナル(水深16m以上)のバース数 H24年度 3バース → H28年度 7バース [KPI-16]</p> <p>・国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数 (北米基幹航路)H25年度 デイリー寄港 →H30年度 デイリー寄港を維持・拡大 (欧州基幹航路)H25年度 週2便 →H30年度 週3便</p>
期待されるストック効果	
<p>・平成19年に全通した中央道～関越道間の沿線4市町(羽村市、日高市、日の出町、入間市)では、製造品出荷額の伸びは平成21年から4年間で、埼玉県と東京都の全体平均の1.5倍。圏央道沿線市町村の新規工場立地面積は平成6年から20年間で約6倍の効果が発現されている。 今後の首都圏三環状道路の整備により、新たな企業立地に伴う雇用促進、物流ネットワークの形成等の効果が発現され、首都圏の成長発展・国際競争力の強化が期待される。</p> <p>・横浜港の国際コンテナターミナルの整備により、コンテナ取扱貨物量が平成14年より6年間で約1.5倍となっている。 今後も国際コンテナ戦略港湾の整備を進めることにより、輸送コストの低減が図られ、首都圏の成長発展・国際競争力の強化が期待される。</p> <p><開通にあわせた民間投資等></p> <p>【国道468号 首都圏中央連絡自動車道(境古河IC～つくば中央IC) (H27年度工事中) [H28年度完成]】</p> <p>・H27に工業団地への一部分譲が開始されるなど、沿道整備が進められている。これらの動きも踏まえて、首都圏中央連絡自動車道(境古河IC～つくば中央IC)の整備を推進。</p> <p>【東京外かく環状道路(千葉県区間) (H27年度工事中) [H29年度完成]】</p> <p>・H28.8に物流施設の完成が目標とされるなど、沿道整備が進められている。これらの動きも踏まえて、東京外かく環状道路(千葉県区間)の整備を推進。</p>	

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
- ⑦ FIT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

※ 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催までの開通の可能性について関係機関とともに検討

プロジェクト3-2: 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

課題と目指す姿

- ・国際競争力の強化を図りつつ、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もたらす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」、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。
- ・交通ネットワークをはじめとする社会資本整備や観光立国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。

重点施策

- ・民間活力を積極的に引き出すための機運の醸成に加えて、創意工夫を促し、既存制度の更なる活用促進等を進めることにより、美しさと風格を備えた魅力ある水辺空間をまちづくりと一体となって創出する。
- ・観光立国に対応した国土づくりに資するよう、良好な景観の形成や観光振興等の観点に寄与する拠点整備や無電柱化を推進する。
- ・ヒト・モノの対流の促進や広域観光周遊ルートの形成に向け、対流拠点の整備と交通ネットワークの強化を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[17] 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都市の割合

【H26年度 35%→H32年度 50%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 魅力あるまちづくりの形成
【都市機能まちなか立地支援及び空きビル再生支援等による質の高い公共的空間を確保(小田原駅周辺地区暮らし・にぎわい再生事業) (H27年度 推進中)】
- 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** (H27年度 推進中)】
【「みなとオアシス」を中心とした海辺の賑わい空間の形成 (H27年度 推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

- 魅力あるまちづくりの形成
【富士川総合水系環境整備事業 増穂Ⅱ期地区環境整備(山梨県) (H27年度工事中)(H29年度完成)】
- 交通ネットワークの強化
【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(境古河IC~つくば中央IC)(茨城県境町~つくば市) **P2③⑫⑬** (H27年度工事中)(H28年度完成)(再掲)】
【一般国道16号 八王子拡幅(八王子市中野上町~八王子市中野山王)(東京都八王子市) (H27年度工事中)(H28年度完成)(再掲)】
【一般国道16号 八王子~瑞穂拡幅(昭島市拜島町~福生市熊川)(東京都昭島市~福生市) (H27年度工事中)(H28年度完成)(再掲)】
【鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業(茨城県鹿嶋市) **P0**】

- (H27年度 工事中)[H28年度 完成]
- 【東京外かく環状道路(千葉県区間)(千葉県松戸市～市川市)(H27年度 工事中)[H29年度 完成](再掲)
- 【中部横断自動車道((仮称)富沢IC～(仮称)六郷IC)(山梨県市川三郷町～南部町) **P5**
(H27年度 工事中)[H29年度 完成](再掲)
- 【中部横断自動車道((仮称)八千穂IC～佐久南IC)(長野県佐久穂町～佐久市) **P5**
(H27年度 工事中)[H29年度 完成](再掲)
- 【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)
(H27年度 工事中)[H30年度 完成]

<平成32年度までに事業が完成予定>

■交通ネットワークの強化

- 【都市鉄道利便増進事業(神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)(西谷駅～羽沢駅(仮称)～日吉駅)(神奈川県横浜市) (H27年度 工事中)[H31年度 完成]
- 【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(釜利谷JCT～(仮称)戸塚IC)(神奈川県横浜市) **P3⑥**
(H27年度 工事中)[H32年度 完成](再掲)
- 【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道((仮称)栄IC・JCT～藤沢IC)(神奈川県横浜市～藤沢市) **P3⑥**
(H27年度 工事中)[H32年度 完成](再掲)
- 【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)
(H27年度 測量設計中)[H32年度 完成]
- 【高速道路と産業団地群の連携道路の整備(一般国道408号バイパス)(栃木県)
(H27年度 工事中)[H32年度 完成]

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

■交通ネットワークの強化

- 【茨城港常陸那珂港区外港区国際海上コンテナターミナル等整備事業(茨城県ひたちなか市)
(H27年度 工事中)[H33年度 完成]

■観光振興に寄与する基盤整備

- 【国営常陸海浜公園(茨城県ひたちなか市) (H27年度 工事中)[H30年代前半 完成](再掲)
- 【国営昭和記念公園(東京都立川市) (H27年度 工事中)[H30年代前半 完成](再掲)

<完成時期未定>

■交通ネットワークの強化

- 【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT～松尾横芝IC)(千葉県成田市～山武市) **P2③⑬** (H27年度 用地取得中)(再掲)
- 【東京外かく環状道路(関越～東名)(東京都世田谷区～練馬区) (H27年度 工事中)(再掲) ※
- 【東関東自動車道水戸線(潮来IC～(仮称)銚田IC)(茨城県潮来市～銚田市) (H27年度 工事中)(再掲)
- 【中部縦貫自動車道((仮称)松本JCT～(仮称)波田IC)(長野県松本市) (H27年度 用地取得中)(再掲)
- 【一般国道4号 矢板拡幅(栃木県矢板市) (H27年度 測量設計中)(再掲)
- 【一般国道6号 勿来バイパス(茨城県北茨城市～福島県いわき市) **P7** (H27年度 測量設計中)(再掲)
- 【一般国道20号 八王子南バイパス(八王子市片倉町～八王子市館町)(東京都八王子市) **P9**
(H27年度 工事中)(再掲)
- 【上信自動車道(一般国道145号・一般国道353号バイパス)(群馬県) (H27年度 工事中)
- 【企業誘致などを促進する幹線道路の整備(一般国道125号栗橋大利根バイパス)(埼玉県久喜市・加須市) (H27年度 工事中)
- 【離島ターミナルの整備(伊豆諸島港湾施設)(東京都) (H27年度 推進中)
- 観光振興に寄与する基盤整備
 - 【一般国道1号 小和田電線共同溝(神奈川県茅ヶ崎市) (H27年度 工事中)
 - 【一般国道4号 下谷(2)電線共同溝(東京都台東区) (H27年度 工事中)
 - 【一般国道4号 幸手(3)電線共同溝(埼玉県幸手市) (H27年度 工事中)
 - 【一般国道6号 中村南電線共同溝(茨城県土浦市) (H27年度 工事中)
 - 【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) (H27年度 工事中)
 - 【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) (H27年度 工事中)
 - 【一般国道409号(小杉)(神奈川県川崎市) (H27年度 用地取得中)
- 都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備
 - 【リニア関連道路整備事業(一般国道153号、(主)松川インター大鹿線他)(長野県) (H27年度 工事中)

重点施策	指標
(地方圏の観光を支える基盤整備)	
・民間活力を積極的に引き出すための機運の醸成に加えて、創意工夫を促し、既存制度の更なる活用促進等を進めることにより、美しさと風格を備えた魅力	[KPI-17] ・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都市の割合

ある水辺空間をまちづくりと一体となって創出	H26年度 35%→H32年度 50%
<ul style="list-style-type: none"> ・四季が織りなす風景など、国営公園の整備を通じ、インバウンド観光客の増加につなげる。 ・市街地部の空きビルの再生や無電柱化を通じ、魅力あるまちづくりを進める。 	
(交通ネットワークの強化)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ヒト・モノの対流の促進や広域観光周遊ルートの形成に向け、交通ネットワークの強化や港湾における国際物流ターミナル等の整備を推進する。 	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・ミズベリングの推進や都心部の水辺空間の整備より、マラソン大会やカヌー大会等のイベントが定期的開催されるようになっている。 今後水辺空間の整備において、官民の協力や既存制度の活用促進により、水辺空間とまちづくりが一体となり、地方の産業活性化や観光振興が期待される。 ・これまでも交通ネットワークをはじめとする社会資本整備やまちづくりを通じて、良好な景観形成、観光振興が図られている。 今後も社会資本整備による地域づくりを通じて、観光振興や良好な景観形成による地方の産業活性化や観光振興が期待される。 <p><開通にあわせた民間投資等></p> <p>【国道468号 首都圏中央連絡自動車道(境古河IC～つくば中央IC) (H27年度工事中) (H28年度完成)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H27に工業団地への一部分譲が開始されるなど、沿道整備が進められている。これらの動きも踏まえて、首都圏中央連絡自動車道(境古河IC～つくば中央IC)の整備を推進。【再掲】 <p>【中部横断自動車道((仮称)富沢IC～(仮称)六郷IC) (H27年度工事中) (H29年度完成)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H25.4に「第2期山梨県企業立地基本計画」が策定され、H29完成が目標とされるなど、沿道整備が進められている。これらの動きも踏まえて、中部横断自動車道((仮称)富沢IC～(仮称)六郷IC)の整備を推進。 <p>【中部横断自動車道((仮称)八千穂IC～佐久南IC) (H27年度工事中) (H29年度完成)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H23.7から複数の企業が立地、H29中に複合施設が完成されるなど、沿道整備が進められている。これらの動きも踏まえて、中部横断自動車道((仮称)八千穂IC～佐久南IC)の整備を推進。 <p>【東京外かく環状道路(千葉県区間) (H27年度工事中) (H29年度完成)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H28.8に物流施設の完成を目標にするなど、沿道整備が進められている。これらの動きも踏まえて、東京外かく環状道路(千葉県区間)の整備を推進。【再掲】 <p>【高速道路と産業団地群の連携道路の整備(国道408号バイパス)(栃木県)(H27年度工事中) (H32年度完成)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の物流施設において、新たな設備投資や工業団地の分譲が進むなど、沿線整備が進められている。これらの動きも踏まえて、高速道路と産業団地群の連携道路の整備(国道408号バイパス)を推進。 	

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
- ⑦ FIT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

※ 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催までの開通の可能性について関係機関とともに検討

重点目標4: 人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

プロジェクト4-1: 地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等

課題と目指す姿

- ・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おり、今後、東京圏で見込まれる生産年齢人口減少、加速度的な高齢化の進展への対応と地方圏で発生する懸念のある住民生活の維持が困難となるエリアへの対応が課題となっている。
- ・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+ネットワーク」の考え方を基礎とした多層的な地域構造の構築を目指す。

重点施策

- ・地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めるために不可欠な道路網の整備を推進するほか、地域の生活サービス向上に資する、まちづくりと一体的に行う鉄道駅の総合的な改善事業の推進や鉄軌道ネットワークの構築・強化を推進する。
- ・人口減少等を踏まえ、生活排水処理に係る下水道は適切な役割分担の下、効率的な整備を実施し、時間軸の概念に基づき既存ストックの活用や施設の統廃合、汚泥の利活用など段階的に効率的な管理運営を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

【18】持続的な污水処理システム構築に向けた都道府県構想策定率

【H26年度 11%→H32年度 100%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■ 幹線道路やコンパクトな集積拠点の形成等

【道の駅を小さな拠点として活用

(H27年度 推進中)】

【持続的な污水処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)

(H27年度 調査・検討中)(H32年度 策定)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■ 幹線道路やコンパクトな集積拠点の形成等

【街路整備事業(都)久里浜田浦線(神奈川県)

(H27年度 工事中)(H28年 完成)】

【道の駅「(仮称)なんぶ」(山梨県南部町)

(H27年度 測量設計中)(H29年度 完成)】

【道の駅「(仮称)いちかわ」(千葉県市川市)

(H27年度 測量設計中)(H29年度 完成)】

【道の駅「(仮称)おけがわ」(埼玉県桶川市)

(H27年度 測量設計中)(H30年度 完成)】

■ まちづくりと一体的に行う鉄道駅の総合的な改善

【鉄道駅総合改善事業(JR東日本関内駅)(神奈川県横浜市)

(H27年度 工事中)(H30年度 完成)】

【鉄道駅総合改善事業(京急金沢八景駅)(神奈川県横浜市)

(H27年度 工事中)(H30年度 完成)】

<平成32年度までに事業が完成予定>

■ 幹線道路やコンパクトな集積拠点の形成等

【都市計画道路(上川橋線)(長野県)

(H27年度 測量設計中)(H31年度 完成)】

- 【都市計画道路(環状3号線)(神奈川県横浜市) (H27年度 工事中)(H32年度 完成)】
- まちづくりと一体的に行う鉄道駅の総合的な改善
- 【鉄道駅総合改善事業(相鉄海老名駅)(神奈川県海老名市) (H27年度 工事中)(H31年度 完成)】
- (中長期的に事業を推進)
- <平成30年代完成予定>
- 幹線道路やコンパクトな集積拠点の形成等
- 【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) (H27年度 測量設計中)(H33年度 完成)】
- 【都市計画道路(田富町敷島線)(山梨県) (H27年度 工事中)(H34年度 完成)】
- 【都市計画道路(世田谷町田線)(神奈川県川崎市) (H27年度 工事中)(H37年度 完成)】
- <完成時期未定>
- 幹線道路やコンパクトな集積拠点の形成等
- 【都市計画道路(中大野中河内線, 新都市中央通り線)(茨城県) (H27年度 用地取得中)】
- 【市街地内における鉄道駅アクセス道路等の強化((都)平町東町線外3路線等)(栃木県) (H27年度 工事中)】
- 【西毛広域幹線道路(安中工区ほか)(群馬県) (H27年度 工事中)】
- 【都市計画道路の整備((都)越谷吉川線)(埼玉県越谷市・吉川市) (H27年度 工事中)】
- 【都市計画道路(藤崎茜浜線)(千葉県) (H27年度 工事中)】
- 【区部環状道路の整備(環状2号線)(東京都) (H27年度 工事中)※】
- 【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) (H27年度 用地取得中)】
- 【都市計画道路の整備((都)相原宮下線ほか)(神奈川県相模原市) (H27年度 工事中)】

重点施策	指標
(コンパクトな集積拠点の形成等)	
<ul style="list-style-type: none"> ・地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や病院等の日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、隘路の解消を図るため現道拡幅やバイパス整備等を推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路(幹線街路)の整備率 H24年度 57%→H32年度 61%
<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少等を踏まえた持続的な污水处理システム構築(生活排水処理に係る下水道は、人口減少等に対応し、集落排水、浄化槽等他の污水处理施設との適切な役割分担の下、効率的な整備を実施。また、時間軸の概念に基づき既存ストックの活用や施設の統廃合、汚泥の利活用など段階的に効率的な管理運営を推進) 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-18] ・持続的な污水处理システム構築に向けた都道府県構想策定率 H26年度 11% → H32年度 100%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの長野県小諸市など、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シティ+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。 	

※ 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催までに、本線は開通予定

プロジェクト4-2: 安心して移動できる空間の確保(バリアフリー対策の推進)

課題と目指す姿

- ・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。
- ・誰もが暮らしやすい社会の基盤づくりと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、高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人々が安心して生活・移動できる環境の確保を目指す。

重点施策

- ・都市公園における園路及び広場、駐車場、便所や特定路外駐車場(地下駐車場等)等のバリアフリー化を推進する。
- ・高齢者や障害者等が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するための歩行空間のバリアフリー化(無電柱化等)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] 公共施設等のバリアフリー化率等

- ・都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率
 - 【園路及び広場:H25年度 47%→H32年度 60%】
 - 【駐車場:H25年度 46%→H32年度 60%】
 - 【便所:H25年度 35%→H32年度 45%】
- ・特定路外駐車場のバリアフリー化率
 - 【H25年度 63%→H32年度 70%】
- ・特定道路におけるバリアフリー化率
 - 【H25年度 85%→H32年度 100%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■ 公共施設等のバリアフリー化

【都市公園における安全・安心に関する対策(安全・安心対策緊急総合支援事業) (H27年度 推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■ 公共施設等のバリアフリー化

【一般国道16号 八王子拡幅(八王子市中野上町～八王子市中野山王)(東京都八王子市)
(H27年度 工事中)[H28年度 完成](再掲)】

【一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅(昭島市拝島町～福生市熊川)(東京都昭島市～福生市)
(H27年度 工事中)[H28年度 完成](再掲)】

【段差解消 一般国道463号(埼玉県さいたま市) (H27年度 工事中)[H28年度 完成]】

【鉄道駅におけるエレベーターなどの整備費用の補助(市内JR線・京成線)(段差解消)(千葉県千葉市)
(H27年度 測量設計中)[H29年度 完成]】

【鉄道駅総合改善事業(JR東日本関内駅)(神奈川県横浜市) (H27年度 工事中)[H30年度 完成](再掲)】

【鉄道駅総合改善事業(京急金沢八景駅)(神奈川県横浜市) (H27年度 工事中)[H30年度 完成](再掲)】

【歩道整備 一般国道143号(長野県松本市) (H27年度 工事中)[H30年度 完成]】

<平成32年度までに事業が完成予定>

■ 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)(神奈川県海老名市) (H27年度 工事中)[H31年度 完成](再掲)】

【総合スポーツゾーンの整備(栃木県) (H27年度 工事中)[H32年度 完成]】

(中長期的に事業を推進)

<完成時期未定>

■ 公共施設等のバリアフリー化

【一般国道1号 小和田電線共同溝(神奈川県茅ヶ崎市)	(H27年度 工事中)(再掲)
【一般国道4号 下谷(2)電線共同溝(東京都台東区)	(H27年度 工事中)(再掲)
【一般国道4号 幸手(3)電線共同溝(埼玉県幸手市)	(H27年度 工事中)(再掲)
【一般国道6号 中村南電線共同溝(茨城県土浦市)	(H27年度 工事中)(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)	(H27年度 工事中)(再掲)
【一般国道246号 渋谷駅周辺整備(東京都渋谷区)	(H27年度 工事中)(再掲)
【段差解消 (一)江口館林線ほか(群馬県)	(H27年度 工事中)
【安全安心な県営都市公園の整備推進(防災・安全)(埼玉県)	(H27年度 測量設計中)
【段差解消 (特)言問橋南千住線(東京都荒川区)	(H27年度 工事中)
【歩道整備 (主)町田厚木(神奈川県座間市)	(H27年度 工事中)
【一般国道409号(小杉)(神奈川県川崎市)	(H27年度 用地取得中)(再掲)
【段差解消 市道 阪東橋浦舟第7003線(神奈川県横浜市)	(H27年度 工事中)

重点施策	指標
(公共施設等のバリアフリー化)	
・都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化	[KPI-19] ・都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率 (園路及び広場) H25年度 47%→H32年度 60% (駐車場) H25年度 46%→H32年度 60% (便所) H25年度 35%→H32年度 45%
・特定路外駐車場のバリアフリー化	[KPI-19](再掲) ・特定路外駐車場のバリアフリー化率 H25年度 63%→H32年度 70%
・高齢者や障害者等が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するための歩行空間のバリアフリー化	[KPI-19] ・特定道路におけるバリアフリー化率 H25年度 85%→H32年度 100%
期待されるストック効果	
<p>・これまでの公共土木施設等や公共交通施設等のバリアフリー化の実施により、公共施設や病院等への移動空間の確保がされている。</p> <p>今後も、公共土木施設や公共交通施設等のバリアフリー化の実施により、高齢者や障害者など全ての人々が安心して移動出来る空間の増加が期待される。</p>	

プロジェクト4-3: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

課題と目指す姿

- ・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ことから、良好な景観形成の維持向上と水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成が課題となっている。
- ・東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、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社会の実現を目指す。

重点施策

- ・地域の特性にふさわしい良好な景観形成のための無電柱化や都市公園の整備及び緑地保全等を推進する。
- ・荒川、利根川水系における湿地保全・再生に向けた河川内の掘削のように、多様な生物の生息・生育環境である湿地について、地域の多様な主体と連携しつつ、再生等を推進することにより、生態系ネットワークを形成するとともに、自然と共生する社会づくりを通じた地域の活性化を目指す。
- ・霞ヶ浦のように、湖沼や閉鎖性海域等の公共用水域における、健全な水循環の維持又は回復のため、人口減少等の社会情勢の変化を踏まえつつ、汚水処理の早期概成に向けて、地域の実情に応じた最適な汚水処理施設の整備を推進する。
- ・藻場・干潟の造成や深堀り跡の埋め戻し等により、良好な海域環境を保全・再生・創出する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[20] 景観計画に基づき取組を進める地域の数(市区町村数)

【H26年度 148団体→H32年度 193団体】

[21] 汚水処理人口普及率

【H25年度 約92%→H32年度 約96%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理
 - 【関東地域におけるコウナリ・トキを指標とした生態系ネットワーク形成 (H27年度 推進中)】
- 美しい景観・良好な環境形成
 - 【景観法に基づく諸制度を活用した景観まちづくりが可能となる景観行政団体への移行協議 (H27年度 推進中)】
 - 【都市公園の整備及び緑地保全施策の推進 (H27年度 推進中)】
 - 【歴史的風致維持向上計画の策定により歴史文化を活かしたまちづくりの推進 (H27年度 推進中)】
 - 【港湾、河川区域における放置艇対策の推進 (H27年度 推進中)】
 - 【東京湾UMIプロジェクト (H27年度 推進中)】
 - 【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) (H27年度 事業中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

- 美しい景観・良好な環境形成
 - 【一般国道16号 八王子拡幅(八王子市中野上町～八王子市中野山王)(東京都八王子市) (H27年度 工事中)[H28年度 完成](再掲)
 - 【一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅(昭島市拜島町～福生市熊川)(東京都昭島市～福生市) (H27年度 工事中)[H28年度 完成](再掲)
 - 失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理
 - 【利根川総合水系環境整備事業(常陸利根川) 霞ヶ浦田村・沖宿地区自然再生(茨城県) (H27年度 工事中)[H29年度 完成]
 - 【荒川総合水系環境整備事業 荒川太郎右衛門地区自然再生(埼玉県) (H27年度 工事中)[H30年度 完成]
 - 健全な水循環の維持又は回復
 - 【入江崎水処理センター高度処理施設整備事業(神奈川県川崎市)(H27年度 工事中)[H30年度 完成]
- (中長期的に事業を推進)
- <平成30年代完成予定>
- 失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理
 - 【利根川総合水系環境整備事業(利根川下流・江戸川) 利根川下流部自然再生(千葉県) (H27年度 工事中)[H34年度 完成]
 - 【統合河川環境整備事業(諏訪湖)(長野県) (H27年度 工事中)[H30年代 完成]
 - 健全な水循環の維持又は回復
 - 【さいたま市公共下水道整備事業(汚水処理の普及)(埼玉県さいたま市) (H27年度 工事中)[H37年度 完成]

<完成時期未定>

- 美しい景観・良好な環境形成
 - 【一般国道1号 小和田電線共同溝(神奈川県茅ヶ崎市) (H27年度 工事中)(再掲)
 - 【一般国道4号 下谷(2)電線共同溝(東京都台東区) (H27年度 工事中)(再掲)
 - 【一般国道4号 幸手(3)電線共同溝(埼玉県幸手市) (H27年度 工事中)(再掲)
 - 【一般国道6号 中村南電線共同溝(茨城県土浦市) (H27年度 工事中)(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) (H27年度 工事中)(再掲)
 - 【電線共同溝(主)桐生田沼線(ま)群馬県) (H27年度 工事中)
 - 【大戸緑地の整備(東京都町田市) (H27年度 工事中)
- 失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理
 - 【湿地保全・再生に向けた河川内の掘削(利根川水系)(埼玉県、千葉県、栃木県) (H27年度 工事中)
 - 【霞ヶ浦導水事業(茨城県) (H27年度 測量設計中)
 - 【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) (H27年度 工事中)
- 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)(茨城県水戸市(ま)) (H27年度 工事中)
 - 【公共下水道整備事業(汚水処理の普及)(栃木県宇都宮市(ま)) (H27年度 工事中)
 - 【中央浄化センター高度処理施設整備事業(千葉県千葉市) (H27年度 工事中)
 - 【港北水再生センター高度処理施設整備事業(神奈川県横浜市) (H27年度 工事中)

重点施策	指標
(美しい景観・良好な環境形成)	
・地域の特性にふさわしい良好な景観形成等の推進	[KPI-20] ・景観計画に基づき取組を進める地域の数(市区町村数) H26年度 148 団体→H32年度 193 団体 ・関東の港湾・河川区域等における放置艇隻数 H26年度 7,219 隻→H34年度 0 隻
・歴史文化を活かしたまちづくりの推進(歴史的風致維持向上計画の策定)	・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村の数 H26年度 9 都市 → H32年度 18 都市
(失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理)	
・荒川、利根川水系における湿地保全・再生に向けた河川内の掘削のように、多様な生物の生息・生育環境である湿地について、地域の多様な主体と連携しつつ、再生等を推進することにより、生態系ネットワークを形成するとともに、自然と共生する社会づくり	・河川を軸とした多様な生物の生息・生育環境を保全・再生する生態系ネットワーク形成に向けた取組(特に重要な水系における湿地の再生の割合) H26年度 約6.4割→H32年度 約10割 (広域的な生態系ネットワークの構築に向けた協

を通じた地域の活性化を目指す	議会の設置及び方針・目標の決定) H26年度 100%→H32年度 100%
・藻場・干潟の造成や深堀り跡の埋め戻し等により、良好な海域環境を保全・再生・創出する	
(健全な水循環の維持又は回復)	
・霞ヶ浦のように湖沼や閉鎖性海域等の公共用水域における、既存の下水道施設の一部改造、運転管理の工夫による段階的・高度処理を含む高度処理の導入及び放流先の水域の状況に応じた順応的な水質管理等を通じた水質改善の推進	・良好な水環境創出のための高度処理実施率 H25年度 約30%→H32年度 約55%
・人口減少等の社会情勢の変化を踏まえつつ、汚水処理の早期概成に向けて、地域の実情に応じた最適な汚水処理施設の整備を推進	[KPI-21] ・汚水処理人口普及率 H25年度 約92% → H32年度 約96%
期待されるストック効果	
<p>・これまでの「関東エコロジカル・ネットワーク推進協議会」のノウハウ・トキを指標やシンボルとした、水辺環境の保全・再生、にぎわいのある地域振興・経済活性化への取り組みにより、多様な生物の生息環境の保全・整備、農産物のブランド化等が図られてきている。</p> <p>今後も地域の自然や歴史、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を図ることで、美しい景観・良好な環境、魅力的な地域づくりの実現が期待される。</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。</p> <p>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>	

プロジェクト4-4:地球温暖化対策等の推進

課題と目指す姿

- ・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とともに、大量廃棄型の社会を形成するこれまでの大量生産・大量消費型の社会経済活動から循環型社会への転換が求められている。
- ・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るほか、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低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、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の実現を目指す。

重点施策

- ・低炭素まちづくり計画に基づく取組を始めとした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、都市のエネルギーシステムの効率化による低炭素化、ヒートアイランド対策等を推進するとともに、都市公園の整備、道路等の公共施設による温室効果ガス吸収源対策を推進する。
- ・渋滞に伴う温室効果ガス削減のため、「開かずの踏切」等解消のため、連続立体交差事業等を推進する。
- ・下水道分野における温室効果ガス排出量削減として、下水道における省エネルギー対策等を推進する。
- ・物流における荷役機械等の各種設備の省エネルギー化を推進し、環境負荷の少ない物流の実現を図ると共に、循環型社会の実現を目指す。
- ・平成27年12月にCOP21で採択されたパリ協定に定められた温室効果ガスの削減目標の実現を目指し関係する対策を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[22] 下水汚泥エネルギー化率

【H25年度 約8%→H32年度 約23%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■温室効果ガスの削減

【緊急対策踏切の解消に向けた踏切安全通行カルテの作成・公表

(H27年度 推進中)】

【港湾における荷役機械等各種設備の省エネルギー化

(H27年度 推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■温室効果ガスの削減

【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(境古河IC～つくば中央IC)(茨城県境町～つくば市)

(H27年度 工事中)[H28年度 完成](再掲)】

【東京外かく環状道路(千葉県区間)(千葉県松戸市～市川市)

(H27年度 工事中)[H29年度 完成](再掲)】

- 【中部横断自動車道((仮称)富沢IC～(仮称)六郷IC)(山梨県市川三郷町～南部町)
(H27年度 工事中)[H29年度 完成](再掲)
- 【中部横断自動車道((仮称)八千穂IC～佐久南IC)(長野県佐久穂町～佐久市)
(H27年度 工事中)[H29年度 完成](再掲)
- 【相模鉄道本線(星川駅～天王町駅)連続立体交差事業(神奈川県横浜市)
(H27年度 工事中)[H30年度 完成]

<平成32年度までに事業が完成予定>

■温室効果ガスの削減

- 【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(釜利谷JCT～(仮称)戸塚IC)(神奈川県横浜市)
(H27年度 工事中)[H32年度 完成](再掲)
- 【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道((仮称)栄IC・JCT～藤沢IC)
(神奈川県横浜市～藤沢市) (H27年度 工事中)[H32年度完成](再掲)
- 【相模川流域右岸処理場省エネルギー施設整備事業(神奈川県) (H27年度 工事中)[H32年度 完成]
- 【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)
(H27年度 工事中)[H32年度 完成]

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

■温室効果ガスの削減

- 【連続立体交差事業(京王京王線(笹塚～仙川))(東京都)
(H27年度 用地取得中)[H34年度 完成](再掲)

<完成時期未定>

■温室効果ガスの削減

- 【一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT～松尾横芝IC)(千葉県成田市～山武市)
(H27年度 用地取得中)(再掲)
- 【東京外かく環状道路(関越～東名)(東京都世田谷区～練馬区) (H27年度 工事中)(再掲) ※
- 【東関東自動車道水戸線(潮来IC～(仮称)銚田IC)(茨城県潮来市～銚田市) (H27年度 工事中)(再掲)
- 【中部縦貫自動車道((仮称)松本JCT～(仮称)波田IC)(長野県松本市) (H27年度 用地取得中)(再掲)
- 【一般国道6号 新宿拡幅(東京都葛飾区)
(H27年度 測量設計中)
- 【県管理道路照明の付属物長寿命化と合わせたLED化(群馬県) (H27年度 工事中)
- 【新京成線連続立体交差事業(千葉県) (H27年度 工事中)
- 【加瀬水処理センター省エネルギー施設整備事業(神奈川県川崎市) (H27年度 工事中)

重点施策	指標
(地球温暖化緩和策・適応策の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-22] ・下水汚泥エネルギー化率 H25年度 約8%→H32年度 約23%
<ul style="list-style-type: none"> ・「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業等を推進(再掲) ・踏切安全通行カルテを作成・公表し、透明性を保ちながら歩行者対策を重点的に推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切遮断による損失時間 H25年度 約57.4万人・時/日 → H32年度 約54.6万人・時/日
(循環型社会の形成)	
<ul style="list-style-type: none"> ・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(再掲) 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-22](再掲) ・下水汚泥エネルギー化率 H25年度 約8%→ H32年度 約23%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・千葉県幕張新都心では下水熱の活用によりCO2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。 ・開かずの踏切対策による渋滞解消や踏切事故が少なくなっている。 今後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。

※ 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催までの開通の可能性について関係機関とともに検討

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

本計画で掲げた目標の達成状況、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

関東地方は、日本の宿泊旅行市場において約3分の1を占める巨大市場であることや、昨今の国際観光市場(インバウンド)の伸びなどを踏まえ、社会資本を観光面への展開を図ることも重要であり、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効果的に情報発信していく。

また、社会資本の建設現場は概して閉鎖的な環境下にある傾向が強く、一般の人々がその整備過程を知る機会は決して多くはない。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、発注者及び建設業団体が連携して建設現場における環境改善や週休2日が確保でき入職しやすい環境づくりに向けた取り組み、更なる女性技術者の活躍に向けた入職促進や就労継続等に向けた環境整備を官民挙げて推進していくための取り組み等を進めていく。

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。