

関東ブロックの社会資本の重点整備方針 (素案)

平成21年6月

目 次

関東ブロックの現状と課題	1
1. 関東ブロックの特徴	1
2. 関東ブロックにおける近年の状況変化	1
(1) 東アジア各国等の台頭による関東ブロックの相対的地位の低下と地域活力の衰退	1
(2) 地球温暖化などに伴う災害リスクの増大と安全や安心に対する国民意識の高まり	1
(3) 急速な少子高齢化の進行と生活・経済活動等による環境への高負荷	2
(4) 高齢化した社会資本の急増	2
(5) 多様な主体の参画とICTの急速な発展	2
3. 関東ブロックにおけるこれまでの取り組み	2
4. 関東ブロックで今後取り組むべき課題	5
(1) 経済・産業の国際的地位と地域活力の向上	5
(2) 首都中枢機能の持続的な維持と安全で安心な暮らしの実現	5
(3) 少子高齢化の進展と地球温暖化への対応	6
(4) 社会資本の高齢化への対応	6
(5) 社会資本整備等への多様な主体の参画とICT等の活用	6
関東ブロックの目指すべき将来の姿	7
1. 日本全体を牽引し続けるリーディング圏域～「国際競争力」と「地域活力」を有する関東～	7
2. 安全・安心な生活が保障される圏域 ～首都直下地震等の自然災害に強い都市基盤を有する関東～	7
3. 暮らしやすく、環境にやさしい美しい圏域～少子高齢化、地球温暖化等に対応する関東～	7
4. 社会資本の高齢化に適応した圏域～戦略的な維持管理・更新と有効活用を推進する関東～	7
5. 社会資本整備への多様な主体の参画と新技術の活用を推進する圏域 ～社会資本への多様な主体の参画とICTの活用を推進する関東～	8
関東ブロックにおける社会資本の重点事項	9
1. 重点戦略と重点目標	9
2. 重点目標達成のための取り組み	10
重点戦略1 「日本全体を牽引し続ける関東ブロックの国際競争力の強化と地域の活性化」	10
重点戦略2 「安全・安心な生活が保障される自然災害等に強い地域づくり」	13
重点戦略3 「人口約4,500万人が暮らしやすく、環境にやさしい美しい地域づくり」	17
重点戦略4 「高齢化する社会資本の戦略的な維持管理・更新」	19
重点戦略5 「社会資本整備への多様な主体の参画と新技術の活用」	20

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 南関東:埼玉、千葉、東京、神奈川の1都4県 西関東:山梨、長野の2県

関東ブロックの現状と課題

1. 関東ブロックの特徴

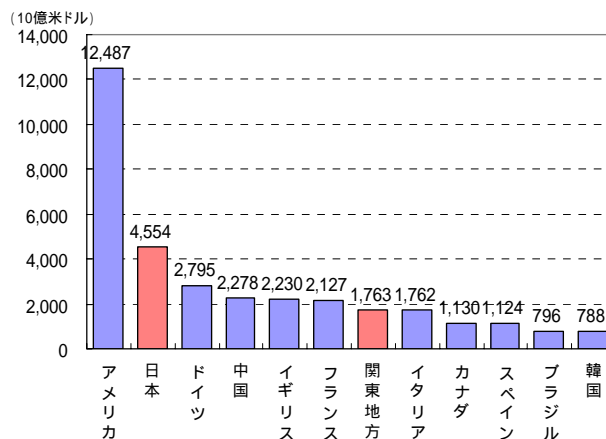
(1) 日本全体を牽引するリーディング圏域

関東ブロックは、約 4,500 万人が暮らし、政治・経済等の首都中枢機能や国際ビジネス拠点の役割を担い日本全体を牽引するリーディング圏域である。その経済規模(GDP)は約 200 兆円であり、日本全体の GDP の約4割を占め、イギリスやフランス等の一国分に相当する。

(2) 自然災害に対して脆弱な圏域

我が国は世界有数の地震国であり、関東ブロックもこれまで関東大震災(大正 12 年:1923 年)をはじめ、幾度となく大規模な地震災害に見舞われてきた。今後、マグニチュード7クラスの首都直下地震の発生確率が、30 年以内に 70%程度と、その切迫性は極めて高く、大規模な地震災害や津波災害の発生が危惧されている。

また、河川や海面の水位より低い水害に対して脆弱な土地に、多くの人口が集中し、資産等も集積している。



資料:世界の統計2007、総務省統計局(1ドル=110円で換算)

図1 主要各国と関東地方のGDP(名目)

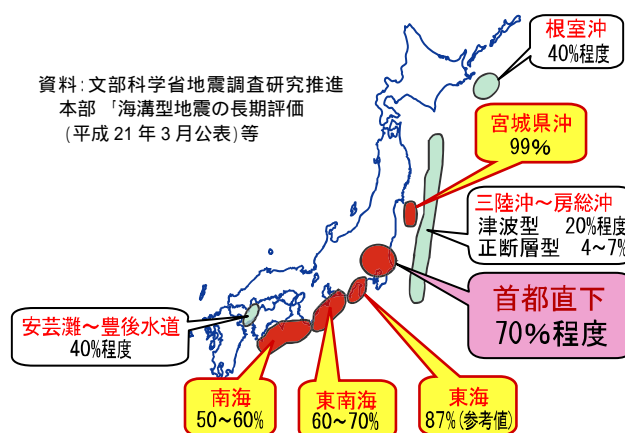


図2 大規模地震が今後30年に発生する確率

資料:文部科学省地震調査研究推進本部「海溝型地震の長期評価(平成21年3月公表)等

2. 関東ブロックにおける近年の状況変化

(1) 東アジア各国等の台頭による関東ブロックの相対的地位の低下と地域活力の衰退

近年、東アジア等各国が急速な経済成長を遂げる中、我が国の経済成長が諸外国と比較して相対的に緩やかだったことから、イギリスやフランスとの差が拡大傾向にあるなど、関東ブロックの世界経済における相対的な地位は低下している。

また、これまで各種機能の東京集中に対応するため、分散型ネットワーク構造の形成を目指して、業務核都市の形成等を進めてきたが、依然として東京中心部や近郊地域への各種機能の集中と中山間地域等における高齢化や人口減少による地域活力の衰退が同時進行している。

(2) 地球温暖化などに伴う災害リスクの増大と安全や安心に対する国民意識の高まり

近年、台風や計画規模を上回る集中豪雨等による浸水被害が多発している。また、地球温暖化にともなう災害リスクの増大も指摘される中、利根川、荒川等の河川沿い、高度な土地利用がなされている東京湾沿岸部のゼロメートル地帯や地下街等において、河川の氾濫・高潮による大規模な浸水被害が懸念されている。さらに、大規模地震や津波発生時に想定される大きな被害、従来からの地縁型コミュニティの弱体化などとあいまって、人々の災害に対する不安は大きくなっている。

(3) 急速な少子高齢化の進行と生活・経済活動等による環境への高負荷

関東ブロックにおける人口動向は、平成 22 年(2010 年)をピークに緩やかに減少すると予測されている。しかしながら、合計特殊出生率や 15 歳未満の年少人口比率が全国平均より低いことから、今後、少子高齢化が急速に進むことが確実視されている。さらに、関東ブロックでは、総世帯に対する高齢者単身世帯の割合が既に全国平均を上回っており、今後、更なる増加が見込まれている。

一方、近年、地球温暖化対策が世界的な重要課題となる中、人口の集中や経済等の諸機能が集積している関東ブロックでは、依然として大量の温室効果ガスを排出するなど、生活や経済活動等による環境への負荷が大きい。

(4) 高齢化した社会資本の急増

関東ブロックにおける道路、河川、港湾、海岸、鉄道、下水道等の社会資本は、戦後復興期にいち早く整備した施設が多く、既に一部には老朽化が顕在化しているものもあるため、今後このような高齢化した施設の急増に伴う維持管理・更新費用の急激な増大が懸念される。

(5) 多様な主体の参画とICTの急速な発展

近年、災害発生時の企業や個人のボランティア活動に代表されるように社会貢献意識が高まっており、福祉、教育、文化活動等従来は行政が担ってきた社会的サービス分野に、個人、NPO、企業等の多様な主体が参画するようになってきている。また、関東ブロックにおいては、全国の約 37%に当たる約 13,800 団体が都県知事所轄のNPO法人として認証されている。

一方、厳しい財政状況の中で、様々な政策ニーズに的確に対応していくため、技術革新のスピードが非常に早く、短期間に既存の社会構造や国民生活を大きく変貌させる可能性を秘めているICT¹等の新技術の活用が重要となっている。

3. 関東ブロックにおけるこれまでの取り組み

関東ブロックにおける社会資本整備については、平成 16 年6月策定の「関東ブロックの社会資本の重点整備方針」に従い、次の7つの重点戦略のもと、34の重点目標を掲げ、取り組んできた。

(1) 我が国及び世界の経済をリードする首都圏の機能強化と都市再生に係る取り組み

国際競争力・産業強化を図るため、道路、港湾、空港等の連携による人流、物流の効率性と安全性を向上させるとともに、都市基盤の広範な集積と機能分担による都市活動の円滑化・産業活動の効率化等に取り組んだ。

主な取り組みとしては、国際ゲートウェイの機能強化と道路・港湾・空港等の連携として、東京国際空港(羽田空港)の再拡張、成田国際空港の北伸、京浜港のスーパー中樞港湾化、首都圏三環状道路、成田新高速鉄道の整備等を推進した。

1 ICT : Information and Communication(s) Technology の略。情報通信技術

これらの取り組みの内、首都圏三環状道路については、圏央道の関越道～中央道間の開通(H19.6)、また中央環状線の5号池袋線～4号新宿線間の開通(H19.12)等を実施したが、未だ整備率は43%であり環状線としてのネットワークが形成されていない部分が多い。また、各事業の目指すべき指標の内、「東京湾におけるコンテナ取扱岸壁のうち、大型コンテナ船対応岸壁(15m以上)の割合」については、目標とした「H19までに約2割増」(H14比)を達成した(H19実績:約2割増)。

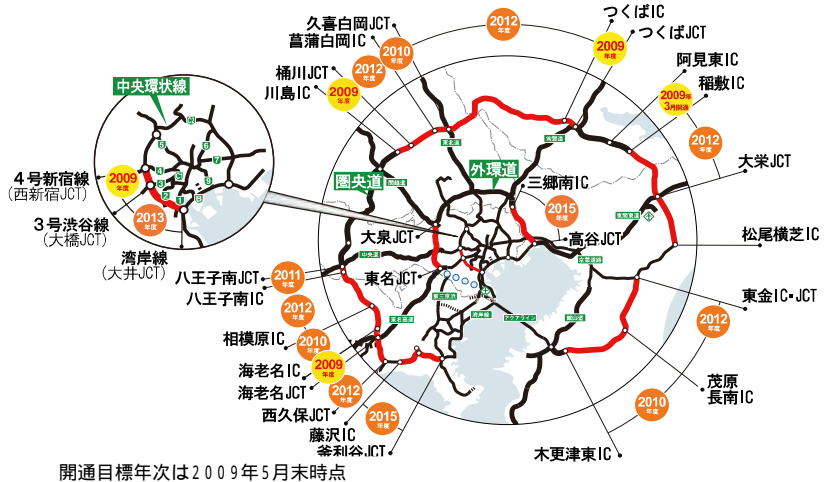


図3 首都圏三環状道路の整備状況

(2) 北関東、西関東地域における自立した地域の創造に係る取り組み

北関東・西関東の地域間交流の拡大、地域の活性化を目指し、拠点都市、産業拠点、交通拠点の機能を充実させるとともに、交通ネットワークによる地域間連携軸を形成することで、自立した地域づくりに取り組んだ。

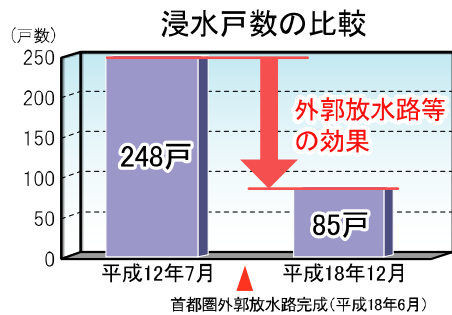
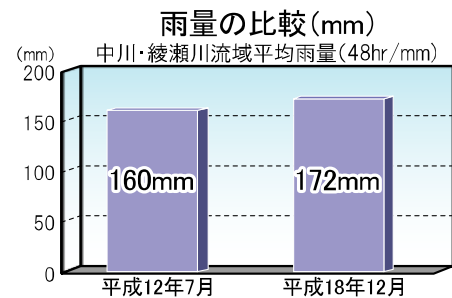
主な取り組みとしては、地域間交流の拡大、地域の活性化として、北関東自動車道、茨城港の機能強化、百里飛行場の民間共用化等を推進した。

これらの取り組みの目指すべき指標の内、「規格の高い道路を使う割合(北関東)」については、北関東自動車道等の高規格幹線道路がネットワークとして繋がっていないため、約10%(H19時点)と横ばいとなり、目標値(H19時点、12%)には至らなかった。また、「中心市街地の活性化を支援する区画整理、再開発」については、目標とした「新たに約20地区完成(H19時点、H14比)」を達成した(H19実績:21地区)。

(3) 誰もが安全・快適に暮らせる地域の実現に係る取り組み

安全・快適に暮らせる地域の実現のため、地震や水害、高潮、津波などの大規模な自然災害、またテロや海難に対して、広範な危機管理体制の構築と強化を図るとともに、日常生活における交通事故対策等に取り組んだ。

主な取り組みとしては、首都圏における基幹的広域防災拠点として、海上からの緊急物資輸送等が可能となる「東扇島基幹的広域防災拠点」の整備を行ったほか、広域的な道路ネットワークの耐震対策として、緊急輸送路等の橋梁の耐震補強、浸水被害対策として、首都圏外郭放水路、首都圏氾濫区



首都圏外郭放水路をはじめとする総合治水対策の進捗により、過去の同規模程度の雨量(平成12年7月、平成18年12月)で比較した結果、浸水戸数が1/3に軽減した。
注)浸水戸数は、幸手市・杉戸町・春日部市(旧庄和町含む)・宮代町の浸水戸数を計上

図4 首都圏外郭放水路等の整備効果

域堤防強化等を推進した。

これら取り組みの目指すべき指標の内、「都市河川の浸水被害を受けるおそれのある人口」については、約95万人(H14)から約84万人(H19)へと低減できたものの目標値の約77万人(H19)には至らなかった。また、交通事故への対応強化として、交差点改良等の事故危険箇所対策や「あんしん歩行エリア」の形成等を推進し、指標とした「道路交通における死傷事故率」については、目標とした約1割減(H19 時点 143.4/億台・km)以上に改善することができた(H19 実績:132.0/億台・km)。

(4) 個性ある美しい環境・景観の実現と循環型社会の構築に係る取り組み

多様な自然を次世代に継承するため、自然環境の保全や良好な緑の創出、水環境や生態系の保全・再生・創出による水と緑のネットワーク形成等に努めた。また、都市部における沿道環境の改善、美しい都市の景観の創出、廃棄物のリサイクル等、循環型社会の構築に取り組んだ。

主な取り組みとしては、自然環境の保全対策として、荒川太郎右衛門地区自然再生事業のほか、水質改善として菖蒲川・笹目川等浄化導水事業や東京圏の合流式下水道の改善を推進するとともに、景観に配慮した道路空間の形成として電線類の地中化、公園・緑地の保全として「緑の基本計画」に基づき緑化重点地区整備事業等を推進した。

これら取り組みの目指すべき指標の内、「緑の基本計画に基づき、緑化重点地区整備事業により緑化が推進される公園緑地」については、目標とした110箇所増(H19 時点、H14 比)を達成した(H19 実績:112 箇所増)。

(5) 多様な余暇・文化・観光資源の有効活用による活力ある地域の実現に係る取り組み

広域的な観光交流空間の形成促進のため、住民やNPO等の多様な主体と連携して、各地の観光資源を活かした魅力ある地域づくりを推進するとともに、他地域との連携・交流強化に取り組んだ。

主な取り組みとしては、活力と魅力ある地域づくりを目指し、水辺を活かした「ふるさと海岸整備事業」や歴史的建造物の保全・再生と街並みづくりを推進するとともに、NPO等と連携したまちづくりとして、「川越市中心市街地地区街づくり総合支援事業」等を実施した。



図5「ふるさと海岸整備事業」の馬堀海岸高潮事業(横須賀市)

これら取り組みの目指すべき指標の内、「NPO等と連携したまちづくりの推進」については、新たに71地区で実施し、目標(H19 時点、新たに75地区で実施)を概ね達成した。

(6) 人・物・情報の円滑な交流促進と地域連携の実現に係る取り組み

国際・国内交流機能の強化のため、物流・交流結節点等の拠点整備と、これらと広域連携拠点を相互に結ぶ幹線道路、鉄道ネットワークの構築に取り組んだ。

主な取り組みとしては、鉄道ネットワークの充実を目指し、つくばエクスプレスの開通や小田急小田原線(世田谷代田～喜多見間)の複々線化等の推進、また駅前広場等の交通結節点の機能強化として新宿駅南口地区基盤整備事業等を推進したほか、高速道路等の料金所の渋滞緩和対策として、ETCの利用促進等に努めた。

これら取り組みの目指すべき指標の内、「道路渋滞による損失時間」については、1,241 百万人時間(H14)から、1,175 百万人時間(H19)まで低減できたものの目標値の 1,091 百万人時間(H19)には至らなかった。

(7) 先端的な研究の充実と生涯を通じた学習機会の確保に係る取り組み

先端的な研究開発と新規産業を創出するため、産学官の連携・推進体制の構築、人材・情報等の交流等により、今後の成長分野を担う人材育成に努めた。また、身近な自然環境や各種施設を活用することにより、生涯を通じた学習機会の確保・場の形成等に取り組んだ。

主な取り組みとしては、河川や公園等の自然環境や社会資本を活用した学習機会の支援として、自然とふれあうことができる「水辺の楽校プロジェクト」の推進や体験学習や自然環境の保全・観察等ができる公園数の充実等に取り組んだ。

これら取り組みの目指すべき指標の内、「体験学習や自然環境の保全・観察ができる公園数」については、目標とした「新たに 40 箇所増」(H19 時点、H14 比)を達成した(H19 実績:43 箇所増)。

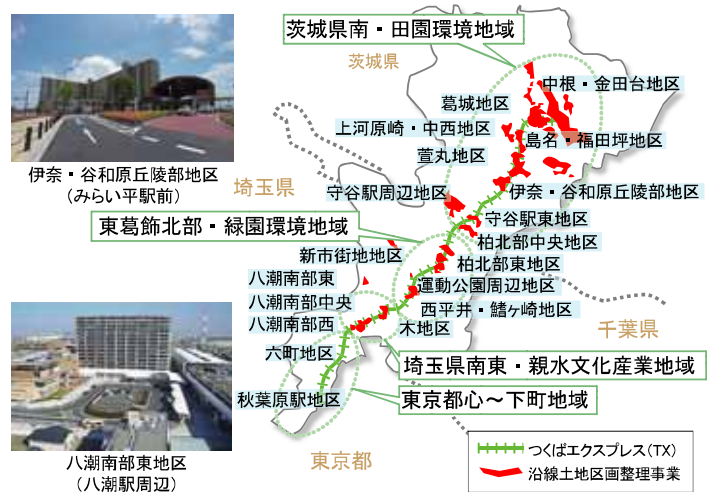


図6 つくばエクスプレス沿線地域の開発

4. 関東ブロックで今後取り組むべき課題

(1) 経済・産業の国際的地位と地域活力の向上

国際競争力を強化するためには、既に東アジア各国と比べても整備水準が大きく立ち後れている陸・海・空の国際物流・人流基盤を総合的に整備し、物流のコスト構造の是正と円滑な人流確保を図ることが重要な課題となっている。このため、大水深岸壁や大規模なターミナルを有する国際海上コンテナターミナルの整備、旺盛な需要に応えられる空港容量の拡大、さらにこれら国際ゲートウェイと国内各地域を繋ぐ高速道路ネットワーク等の整備を推進していく必要がある。また、地域の活力向上のため、産業・物流拠点や自然・観光・文化などの地域資源との交流ネットワークを形成するとともに、主要拠点における都市機能の強化等を推進する必要がある。

(2) 首都中枢機能の持続的な維持と安全で安心な暮らしの実現

政治・経済等の首都中枢機能や人口・資産・情報等が集積する関東ブロックをいかなる時でも安全かつ持続的に保つことは、重要な責務である。しかしながら、耐震性能に問題のある建築物や木造老朽住宅が集積する密集市街地が広範囲に存在すること、また利根川や荒川等の大河川が決壊すると、その氾濫域が東京湾岸域のゼロメートル地帯まで広範囲に及び、首都圏が壊滅的な被害を被る恐れがあること等、様々な課題を抱えている状

況にある。このため、これらの課題に対応しつつ、切迫する首都直下地震等の大規模な地震や、地球温暖化などに伴い頻発する集中豪雨のほか、停電や電話の不通などのライフラインの機能障害等に耐えうる都市基盤の整備、減災のための情報提供、危機管理の強化等を進める必要がある。また、安全で安心な暮らしは、身近な日常生活でも保障されることが重要であることから、交通安全対策やふくそう海域における安全対策などに重点的に取り組む必要がある。

(3) 少子高齢化の進展と地球温暖化への対応

少子高齢化の進展により、災害時の要援護者の増加や地域コミュニティの衰退による地域の防災力の低下が課題となっている。このため、これら課題に対応しつつ、高齢者が暮らしやすく子どもを産み育てやすい環境づくりを進める必要がある。また、関東ブロックは、集中する人口、交通、活発な経済活動に起因して、環境負荷が高い地域であるため、地球温暖化をはじめ、大気汚染やヒートアイランド現象、廃棄物問題、生態系の変化等の様々な環境問題に積極的に取り組み、循環と共生を重視した国土管理を推進していく必要がある。

(4) 社会資本の高齢化への対応

社会資本の維持管理・更新については、これまで社会資本の年齢が比較的若く、機能面での信頼度がにわかに大きく損なわれる懸念が少なかったことから、個別の損傷等に対して事後的に対処するという手法をとってきたが、高齢化したものの割合が急速に増大する今後においては、致命的な損傷が発生するリスクが飛躍的に高まることから、こうした事後的な手法をもって万全な対応を図ることは困難である。このため社会資本の状況を定期的に点検・診断し、致命的な欠陥が発現する前に速やかに対策を講じる「予防保全」の考え方に立った戦略的な維持管理・更新を実施していく必要がある。また、厳しい財政状況の下、更なるコスト縮減を図るために、維持管理・更新に係る技術開発を推進するとともに、既存ストックの高度利用・有効利用等に積極的に取り組む必要がある。

(5) 社会資本整備等への多様な主体の参画とICT等の活用

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、事業の計画段階よりも早い構想段階において事業に対する住民等の理解と協力を得るとともに、検討のプロセスの透明性・公正性を確保するため、住民を含めた多様な主体の参画を推進する必要がある。また、周辺住民や様々な団体が参加するボランティアによる施設管理や公共空間を活用した地域の活性化の取り組み等を通じて、住民の地域への誇りと愛着を醸成し、自助の精神に基づいた地域づくりを進める必要がある。さらに、コスト縮減や事業の迅速化等による価値の高い社会資本整備を実現するために、技術革新のスピードが非常に速いICT等の新技術を積極的に活用する必要がある。

関東ブロックの目指すべき将来の姿

前章で述べた「関東ブロックの現状と課題」を踏まえ、今後の社会資本整備の基本的方向性について「関東ブロックの目指すべき姿」として下記のとおり示す。

1. 日本全体を牽引し続けるリーディング圏域

～「国際競争力」と「地域活力」を有する関東～

我が国の国際的地位の低下が顕在化している中で、国際ビジネス拠点の強化に向けた取り組みを推進し、世界の企業関係者が快適に仕事のできるビジネス環境や生活環境を有する都市の形成を目指す。また、我が国のみならず、世界に通用する製品、サービス、知的財産等を生み出すイノベーションを創出する地域として強化・育成するとともに、港湾、空港、情報通信基盤等世界とのゲートウェイ機能を強化する。

他方、それぞれの地域で独自の資源や魅力を発掘、再発見し、それらを産業や観光の資源として地域内外に発信することで新たなヒトやモノの流れを生み出し、地域の賑わいと活力のある圏域づくりを進める。

これにより、世界有数の「国際競争力」と「地域活力」を有し、日本全体を牽引し続ける圏域を実現する。

2. 安全・安心な生活が保障される圏域

～自然災害等に強い都市基盤を有する関東～

大規模な自然災害が我が国の首都中枢機能を担う関東ブロックに及んだ場合、その影響は日本全体に広がることも想定されることから、国・都県・市区町村で緊密な連携を図りつつ、あらゆる場所で誰もが安全に安心して暮らせる災害に強い圏域づくりや、機能不全に陥らない仕組みづくり等を進める。また、国際化に対応してテロ対策の強化や、身近な日常生活における安全・安心が保障される圏域づくりを進める。

これにより、自然災害等に強く、安全・安心な生活が保障される圏域を実現する。

3. 暮らしやすく、環境にやさしい美しい圏域

～少子高齢化、地球温暖化等に対応する関東～

急速に進む少子高齢化を踏まえ、高齢者や障害者を始めとする全ての人々が、自立的に快適かつ安全に住まい、移動できるバリアフリー環境や男性・女性がともに安心して子育てができる環境づくりを目指す。また、交通機関、住宅・建築物、歩行空間等におけるユニバーサルデザイン化を進める。

他方、潤いある豊かな生活環境を目指し、景観に配慮したまちづくりや、生物多様性の保全・再生のほか、人々の生活・経済活動に起因する環境負荷を軽減する循環型社会の構築等を進める。

これにより、「ユニバーサル社会」や「低炭素型・循環型の持続可能な社会」等を構築し、暮らしやすく、環境にやさしい美しい圏域を実現する。

4. 社会資本の高齢化に適応した圏域

～戦略的な維持管理・更新と有効活用を推進する関東～

高齢化する社会資本の急増に備え、長寿命化対策等の戦略的な維持管理や更新を進

めるとともに、既存社会資本ストックの高度利用・有効利用を進める。

これにより、作ったものを世代を超えて長持ちさせて大事に使う「ストック型社会」への転換を図るとともに、更新費を抑えることによりライフサイクルコストを低減する、社会資本の高齢化に適応した圏域を実現する。

5. 社会資本整備への多様な主体の参画と新技術の活用を推進する圏域

～社会資本への多様な主体の参画とICTの活用を推進する関東～

社会貢献を望む意欲にあふれた人々や地域と密着して活動を行ってきた民間企業、大学等の多様な主体が、地域の管理・運営等を主体的に行える地域づくりを目指す。

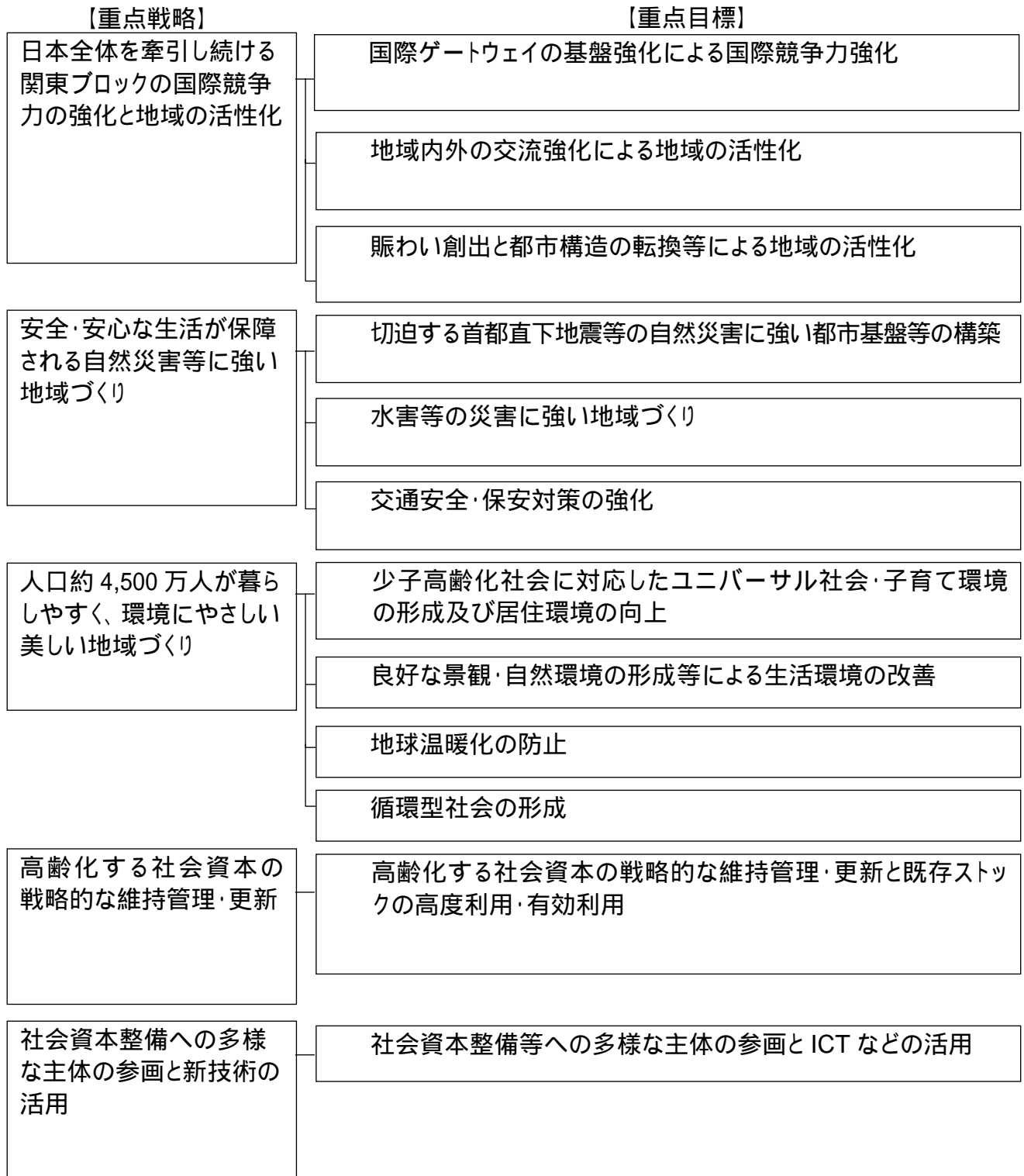
また、厳しい財政状況の中で、様々な政策ニーズに的確に対応していくため、短期間に既存の社会構造や国民生活を大きく変貌させる可能性を秘めているICT等の新技術について、官民が連携して活用を進める。

これにより、社会資本整備への多様な主体の参画を推進し、ICTなどの新技術を積極的に活用する圏域を実現する。

関東ブロックにおける社会資本の重点事項

1. 重点戦略と重点目標

前章で述べた「関東ブロックの将来の姿」の実現に向け、平成 20 年度から平成 24 年度までの5箇年を計画期間として、5つの重点戦略とそれに基づく12の重点目標を設定し、その達成に向けて、効果的かつ効率的な事業執行を推進する。



2. 重点目標達成のための取り組み

重点戦略 1 「日本全体を牽引し続ける関東ブロックの国際競争力の強化と地域の活性化」

国際競争力の強化に資する物流の効率化と首都圏の旺盛な航空需要への対応等を図るため、国際海上コンテナ及び多目的国際ターミナルの整備や空港容量の拡大等国际ゲートウェイの基盤強化、ゲートウェイへのアクセスの向上等を総合的に推進する。また、地方都市や中山間地域等の活力を向上させるため、産業立地や観光交流等を促す総合的な交通ネットワークの充実や、まちなかの賑わいの創出、都市構造の転換等を推進する。

重点目標 国際ゲートウェイの基盤強化による国際競争力強化

- ・ 首都圏の骨格を形成する首都圏三環状道路や主要都市圏を連絡する規格の高い道路の交通ネットワークの整備、中央自動車道等の都市間交通のボトルネック対策を推進し、円滑な交通の確保を図るとともに、東京湾岸地域相互、湾岸地域と内陸地域の交流・連携機能の強化を図る。
- ・ 首都圏の拠点空港(成田空港、羽田空港)における容量等航空機能の拡大と、都心と両空港及び両空港間のアクセス改善を図り、有機的連携を強化する。
- ・ スーパー中枢港湾等の整備・効率化や、複数港湾の広域連携による効率化・利便性向上、国際コンテナ通行支障区間の解消等による港湾へのアクセス改善を図り、産業立地環境の向上を図る。

【指標】

首都圏三環状道路の整備率	【43%(H19) 78%(H24)】
首都圏空港の空港容量の増加	【H17年度比約17万回増(H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)】
京浜港と北米・欧州を結ぶ国際航路定期便数	【週39便(H19) 週39便(維持)(H24)】
関東の港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	【0%(H19) 100%(H24)】

【主要事業】

高規格幹線道路の整備	【首都圏中央連絡自動車道(釜利谷JCT～藤沢IC)(神奈川県)】 【首都圏中央連絡自動車道(西久保JCT～海老名JCT)(神奈川県)H24年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(海老名JCT～海老名IC)(神奈川県)H21年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(海老名IC～相模原IC)(神奈川県)H22年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(相模原IC～八王子南IC)(神奈川県、東京都)H24年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(八王子南IC～八王子JCT)(東京都)H23年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(川島IC～桶川JCT)(埼玉県)H21年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(桶川JCT～菖蒲白岡IC)(埼玉県)H24年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(菖蒲白岡IC～久喜白岡JCT)(埼玉県)H22年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT～つくばIC)(埼玉県、茨城県)H24年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(つくばIC～つくばJCT)(茨城県)H21年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(稲敷IC～大栄JCT)(茨城県、千葉県)H24年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT～松尾横芝IC)(千葉県)】 【首都圏中央連絡自動車道(東金JCT～茂原長南IC)(千葉県)H24年度完成】 【首都圏中央連絡自動車道(茂原長南IC～木更津東IC)(千葉県)H22年度完成】 【東京外かく環状道路(世田谷区～練馬区)(東京都)】 【東京外かく環状道路(三郷市～市川市)(埼玉県、東京都、千葉県)】 【第二東海自動車道(海老名市～足柄上郡山北町)(神奈川県)】 【中央自動車道(八王子他)(東京都)】
地域高規格幹線道路の整備	【首都高速晴海線(東京都)】 【横浜環状北線(神奈川県)H24年度完成】 【中央環状品川線(東京都)】 【中央環状新宿線(東京都)H21年度完成】

拠点空港の容量拡大・機能向上	【東京国際空港(羽田空港)(東京都大田区)H22 年度完成(再拡張)】 【成田国際空港(千葉県成田市)H21 年度完成(平行滑走路北伸)】
飛行場の民間共用化	【百里飛行場(茨城空港)(茨城県小美玉市)H21 年度完成】
空港・港湾へのアクセス道路の整備	【川崎縦貫道路(川崎市川崎区)(神奈川県)H22 年度完成】 【北千葉道路(成田市～印旛郡印旛村)(千葉県)】 【東京湾岸道路(一般国道 357 号東京港トンネル、横浜根岸本牧地区他)(千葉県・東京都・神奈川県)】
国際物流基幹ネットワークの整備	【一般国道 245 号那珂湊拡幅(茨城県水戸市～ひたちなか市)(茨城県)】
臨港道路の整備事業	【東京港臨海道路 期(東京都江東区)H22 年度完成】 【横浜港本牧地区(神奈川県横浜市)H21 年度完成】 【川崎港東扇島～水江町地区(神奈川県川崎市)】
国際海上コンテナターミナルの整備事業	【東京港中央防波堤外側地区(東京都内)H24 年度完成】 【横浜港南本牧ふ頭地区(神奈川県横浜市)H24 年度完成】 【横浜港本牧ふ頭地区(神奈川県横浜市)H22 年度完成】
多目的国際ターミナルの整備事業	【鹿島港外港地区(茨城県鹿嶋市、神栖市)】 【千葉港葛南中央地区(千葉県船橋市)H24 年度完成】 【東京港中央防波堤外側地区(東京都内)H24 年度完成】
共同デポ・インランドポート等の整備、はしけ・内航フィーダー輸送の充実、海上コンテナ鉄道輸送の推進	
臨海部物流拠点の形成 ²	【川崎港東扇島地区(神奈川県川崎市)】
港湾の情報化の推進	
鉄道による空港アクセスの改善	【成田新高速鉄道(東京都葛飾区～千葉県成田市)H22 年度完成】

重点目標 地域内外の交流強化による地域の活性化

- ・ 広域な交通ネットワークの強化及び交通結節点等の整備により、人流の円滑化や流通・産業基盤の強化・効率化を推進する。
- ・ 地域内外を連絡する幹線道路や、通勤や通院などの日常の暮らしを支える道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進する。
- ・ 観光振興拠点等へのアクセス道路の整備等を推進し、地域の魅力向上を図る。
- ・ 中山間地域、島嶼地域等の交通機能を強化し、観光等の産業振興や快適な生活環境の実現を図る。

【指標】

規格の高い道路を使う割合	【16%(H19) 21%(H24)】
関東地域港湾における内貿コンテナ船、フェリー等の定期便数	【週 115 便(H18) 週 139 便(H24)】

【主要事業】

拠点空港の容量拡大・機能向上	【東京国際空港(羽田空港)(東京都大田区)H22 年度完成(再拡張)】(再掲)
飛行場の民間共用化	【百里飛行場(茨城空港)(茨城県小美玉市)H21 年度完成】(再掲)
整備新幹線の整備	【北陸新幹線(長野～白山総合車両基地間)】
複合一貫輸送ターミナルの整備事業	【東京港中央防波堤内側地区(東京都内)H24 年度完成】 【東京港品川地区(東京都港区)H24 年度完成】
安定的な荷役作業確保のための(防波堤)の整備事業	【茨城港日立港区(茨城県日立市)】
はしけ輸送の充実、海上コンテナ鉄道輸送の推進	
高規格幹線道路の整備	【中部横断自動車道(南佐久郡佐久穂町～佐久市)(長野県)H22 年度一部完成】 【中部横断自動車道(南巨摩郡南部町～西八代郡市川三郷町)(山梨県)】 【中部縦貫自動車道(一般国道 158 号松本波田道路)(松本市～東筑摩郡波田町)(長野県)】 【東関東自動車道水戸線(水戸市～潮来市)(茨城県)H21 年度一部完成】 【関越自動車道上越線(中野市～上越市)(長野県、新潟県)】 【東関東自動車道館山線(木更津市～富津市)(千葉県)】 【三遠南信自動車道(飯橋道路、青崩峠道路、現道活用区間)(長野県)】
地域高規格道路の整備	【東埼玉道路(一般国道 4 号東埼玉道路)(埼玉県)】

² 国際港湾のコンテナターミナル背後地において、港湾物流高度化機能(高度荷捌き施設及び付帯する基盤施設)、流通加工機能等の高度な物流サービスを提供する物流結節点

	【茨城西部・宇都宮広域連絡道路(一般国道4号春日部古河バイパス)(茨城県)
	【茨城西部・宇都宮広域連絡道路(一般国道4号古河小山バイパス)(茨城県、栃木県)
	【茨城西部・宇都宮広域連絡道路(一般国道4号小山石橋バイパス)(茨城県、栃木県)
	【茨城西部・宇都宮広域連絡道路(一般国道4号石橋宇都宮バイパス)(栃木県)
	【百里飛行場連絡道路(一般国道6号千代田石岡バイパス)(茨城県)
	【熊谷渋川連絡道路(一般国道17号上武道路)(群馬県)
	【熊谷渋川連絡道路(一般国道17号前橋渋川バイパス)(群馬県)H21年度完成
	【上信自動車道(一般国道17号渋川西バイパス)(群馬県)
	【上信自動車道(一般国道353号金井バイパス)(群馬県)
	【上信自動車道(一般国道353号川島バイパス)(群馬県)
	【上信自動車道(一般国道353号祖母島～箱島バイパス)(群馬県)
	【上信自動車道(一般国道145号吾妻西バイパス)(群馬県)
	【上信自動車道(一般国道145号ハッ場バイパス)(群馬県)H23年度暫定完成
	【新山梨環状道路(一般国道20号新山梨環状道路(北部区間))(山梨県)
	【新山梨環状道路(主)韮崎南アルプス中央線(若草工区)(山梨県)
	【厚木秦野道路(一般国道246号厚木秦野道路)(神奈川県)
	【常総・宇都宮東部連絡道路(一般国道408号宇都宮高根沢バイパス)(栃木県)
	【常総・宇都宮東部連絡道路(一般国道408号真岡宇都宮バイパス)(栃木県)
	【西関東連絡道路(一般国道140号皆野～秩父バイパス)(埼玉県)
	【銚子連絡道路(一般国道126号山武東総道路 期)(千葉県)
	【茂原・一宮・大原道路(一般国道409号茂原一宮道路)(千葉県)
	【西関東連絡道路(一般国道140号甲府山梨道路 期)(山梨県)
	【伊那木曾連絡道路(一般国道361号姥神峠道路(延伸))(長野県)
臨港道路の整備事業	【東京港臨海道路 期(東京都江東区)H22年度完成】(再掲)
	【横浜港本牧地区(神奈川県横浜市)H21年度完成】(再掲)
	【川崎港東扇島～水江町地区(神奈川県川崎市)(再掲)
交通結節点の改善	【広丘駅地区(長野県塩尻市)H21年度完成]
	【久米川駅地区(東京都東村山市)H22年度完成]
都市基盤の整備	【一般国道20号新宿駅南口地区基盤整備事業(新宿区～渋谷区)(東京都)
	【横浜駅周辺地区(神奈川県横浜市)
IC周辺の都市基盤整備を支援する土地区画整理事業	【阿見吉原地区(茨城県稲敷郡阿見町)
暮らしを支える道路の整備	【新大宮上尾道路(一般国道17号上尾道路(埼玉県)H21年度一部完成]
産業や観光等・地域の活性化を支える道路の整備	【北関東自動車道(太田市～下都賀郡岩舟町)(群馬県、栃木県)H22年度一部完成、H23年度完成]
観光拠点となる公園の整備	【国営アルプスあづみの公園(長野県大町市、安曇野市、北安曇郡松川村)
	【国営常陸海浜公園(茨城県ひたちなか市)
	【水元公園(東京都葛飾区)
離島ターミナル整備事業	【大島、利島、新島、神津島、三宅島、御蔵島、八丈島、青ヶ島]

重点目標 賑わいの創出と都市構造の転換等による地域の活性化

- ・ 多核的な都市構造再編のための拠点を整備し、都市の機能強化を図る。
- ・ 集約型都市構造の実現に向けた都市交通施策と市街地整備施策の連携の強化を図る。
- ・ 低未利用地の有効活用等の中心市街地に係る各種施策により、業務核都市や地方拠点都市等の活性化を図る。
- ・ バイパスの整備、交差点立体化、開かずの踏切等の解消を図る連続立体交差事業等の整備による渋滞対策や公共交通ネットワーク整備の推進により、快適な交通環境を実現する。
- ・ 公共交通機関の利用促進や、交通結節機能の強化、徒歩・自転車への交通転換策の推進を図る。

【指標】

主要な拠点地域の都市機能集積率		【4%(H19) 4%以上(H24)]
道路渋滞による損失時間	【1,175百万人時間/年(H19)	1割削減(H24)]
踏切遮断による損失時間	【63万人・時/日(H19)	1割削減(H24)]

【主要事業】

魅力ある都市空間の整備	【柏駅東口A街区第二地区(千葉県柏市) 【戸塚駅西口第1地区(神奈川県横浜市) 【宇都宮市中心市街地再開発事業 【つくばエクスプレス沿線地区
都市拠点整備への支援	【戸塚駅前地区中央(神奈川県横浜市)
都市・地域総合交通戦略の推進	【(仮称)石岡・小美玉BRT整備事業(茨城県石岡市・小美玉市) H21年度一部完成
中心市街地活性化の支援	【中央通り金燈籠地区(栃木県大田原市) 【甲府駅周辺地区(山梨県甲府市)
公園・商業施設・交通施設の立体的な整備	【アメリカ山公園(神奈川県横浜市)H21年度完成
地域高規格道路の整備	【茨城西部・宇都宮広域連絡道路(一般国道119号宇都宮環状北道路)(栃木県) 【新滝山街道((一)淵上日野線)(東京都)H22年度完成 【千葉中環状道路((都)新港横戸町線)(千葉県千葉市)
連続立体交差事業	【JR両毛線・東武鉄道伊勢崎線連続立体交差事業(伊勢崎駅付近) (群馬県伊勢崎市)H22年度一部完了 【東武鉄道伊勢崎線・野田線連続立体交差事業(春日部駅付近)(埼玉県春日部市) 【京成線連続立体交差事業(海神駅～船橋競馬場駅間)(千葉県船橋市)H21年度完成 【東武野田線・新京成線連続立体交差事業(馬込沢駅～六実駅・鎌ヶ谷大仏駅～くぬぎ山駅間) (千葉県鎌ヶ谷市) 【東武野田線連続立体交差事業(清水公園駅～梅郷駅間)(千葉県野田市) 【JR南武線連続立体交差事業(稲田堤駅～府中本町駅間)(東京都稲城市) 【JR中央線連続立体交差事業(三鷹駅～立川駅間)(立川市、国立市、国分寺市、 小金井市、武蔵野市、三鷹市)H22年度高架化完了 【京王電鉄京王線・相模原線連続立体交差事業(柴崎駅～西調布駅・調布駅～京王多摩川駅間) (東京都調布市) 【西武新宿線他2路線連続立体交差事業(東村山駅付近)(東京都東村山市) 【京王電鉄京王線連続立体交差事業(代田橋駅～八幡山駅付近)(東京都渋谷区～杉並区) 【小田急電鉄小田原線連続立体交差事業(代々木上原駅～梅ヶ丘駅間)(東京都渋谷区～世田谷区) 【東武伊勢崎線連続立体交差事業(竹ノ塚駅付近)(東京都足立区) 【京浜急行本線・空港線連続立体交差事業(平和島駅～六郷土手駅・京急蒲田駅～大鳥居駅間) (東京都大田区)H24年度高架化完了 【西武鉄道西武新宿線連続立体交差事業(中井駅～野方駅付近)(東京都新宿区～中野区) 【西武鉄道池袋線連続立体交差事業(練馬高野台駅～大泉学園駅間)(東京都練馬区) 【京浜急行電鉄大師線連続立体交差事業(京急川崎駅～小島新田駅間)(神奈川県川崎市) 【相模鉄道本線連続立体交差事業(星川駅～天王町駅間)(神奈川県横浜市) 【木崎稲木線(茨城県常陸太田市)H24年度完成 【田島大牧線限度額立体交差事業(埼玉県さいたま市)H24年度完成 【鬼高若宮線(千葉県市川市)H24年度完成 【区部環状道路(環状6号線要町～松濤間)の整備(東京都)H23年度完成 【区部環状道路(環状2号線豊洲～虎ノ門)の整備(東京都) 【多摩東西道路(東八道路、新青梅街道、新五日市街道、新奥多摩街道)の整備(東京都) 【多摩南北道路(調布保谷線、府中清瀬線、府中所沢線、立川東大和線)の整備(東京都)H22年度一部完成 【横浜藤沢線(神奈川県横浜市) 【河原口中新田線(神奈川県海老名市)H21年度完成 【愛宕町下条線(荒川渡河工区)(山梨県甲府市)H22年度完成 【保土ヶ谷バイパス(一般国道16号町田立体)(東京都) 【一般国道18号上田坂城バイパス(東御市～上田市)(長野県)H21年度完成
街路の事業	【相鉄・JR直通線西谷駅～羽沢駅(仮称)(神奈川県横浜市) 【相鉄・東急直通線羽沢駅(仮称)～日吉駅(神奈川県横浜市)
交通渋滞対策	【金沢シーサイドライン(京浜急行金沢八景駅への延伸)(神奈川県横浜市)
鉄道の整備	【一般国道20号新宿南口地区基盤整備事業(新宿区～渋谷区)(東京都)(再掲)
新交通システム	
交通結節機能の強化	

重点戦略 2 「安全・安心な生活が保障される自然災害等に強い地域づくり」

切迫する首都直下型地震や頻発する局地的豪雨等の自然災害に耐えうる都市基盤の構築、減災のための情報提供、危機管理体制の強化、機能不全に陥らない災害に強い圏域づくりを推進する。また、日常生活における交通安全対策やふくそう海域における保安対策などの強化に重点的に取り組む。

重点目標 切迫する首都直下地震等の自然災害に強い都市基盤等の構築

- ・ 公共施設に重大な影響が与える損傷の防止及び住宅・建築物の耐震化の向上により、大規模地震等による被害軽減を図る。
- ・ 密集市街地の改善施策を実施し、大規模地震や火災に対する安全性及び機能性の確保を図る。
- ・ 生活幹線道路の防災対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進する。
- ・ 防災拠点や避難地・避難路の充実、災害時の緊急輸送道路などの輸送手段を確保する。
- ・ 首都中枢機能の維持・確保のため、事業継続計画(BCP)³を策定し、広域な官民協働の災害対応体制の構築により、防災情報提供や避難対策・応急対策活動等の迅速な対応を図る。

【指標】

公共施設や建築物等の耐震化率 【(広域救援ルートの確保率)11%(H19) 80%(H24)
【(港湾:耐震強化岸壁の整備率)46%(H19) 53%(H24)】
地震時に海岸堤防等の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積【約460ha(H19) 約120ha(H24)】

【主要事業】

道路の防災対策 【一般国道403号矢越防災(東筑摩郡～安曇野市)(長野県)
【一般国道139号松姫バイパス(大月市～北都留郡)(山梨県)】

電線共同溝の整備 【上尾平方線(埼玉県上尾市)H21年度完成】
【環状6号線高速関連街路(東京都渋谷区、中野区、新宿区、豊島区、板橋区)H23年度完成】
【日暮里・舎人線関連街路(東京都荒川区、北区、足立区)H22年度完成】

空港施設の耐震化事業 【東京国際空港(羽田空港)(東京都大田区)】

国際海上コンテナターミナルの整備事業 【東京港中央防波堤外側地区(東京都内)H24年度完成】(再掲)
【横浜港南本牧ふ頭地区(神奈川県横浜市)H24年度完成】(再掲)

多目的国際ターミナルの整備事業 【千葉港葛南中央地区(千葉県船橋市)H24年度完成】(再掲)

複合一貫輸送ターミナルの整備事業 【東京港中央防波堤内側地区(東京都内)H24年度完成】(再掲)
【東京港品川地区(東京都港区)H24年度完成】(再掲)

海岸高潮対策事業(既設護岸の耐震化) 【東京湾海岸(東京都中央区、港区、江東区、品川区、大田区)】
【千葉港海岸(千葉県千葉市、船橋市)】

住宅・建築物の耐震診断、耐震改修に係る各種事業 【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、長野県】

密集不良住宅地区の住環境改善 【大谷口上町地区(東京都板橋区)H21年度完成】

密集市街地の整備改善 【関原一丁目地区(東京都足立区)H23年度完成】

高規格幹線道路の整備 【首都圏中央連絡自動車道(釜利谷JCT～藤沢IC)(神奈川県)(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(西久保JCT～海老名JCT)(神奈川県)H24年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(海老名JCT～海老名IC)(神奈川県)H21年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(海老名IC～相模原IC)(神奈川県)H22年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(相模原IC～八王子南IC)(神奈川県、東京都)H24年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(八王子南IC～八王子JCT)(東京都)H23年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(川島IC～桶川JCT)(埼玉県)H21年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(桶川JCT～菖蒲白岡IC)(埼玉県)H24年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(菖蒲白岡IC～久喜白岡JCT)(埼玉県)H22年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT～つくばIC)(埼玉県、茨城県)H24年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(つくばIC～つくばJCT)(茨城県)H21年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(稲敷IC～大栄JCT)(茨城県、千葉県)H24年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT～松尾横芝IC)(千葉県)(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(東金IC・JCT～茂原長南IC)(千葉県)H24年度完成】(再掲)
【首都圏中央連絡自動車道(茂原長南IC～木更津東IC)(千葉県)H22年度完成】(再掲)
【東京外かく環状道路(世田谷区～練馬区)(東京都)】(再掲)

³ 事業継続計画(BCP: Business Continuity Plan): 企業等が自然災害、大火災、テロ攻撃等の緊急事態に遭遇した場合に、事業資産の損害を最小限に留めつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段等を決めておく計画のこと。

地域高規格幹線道路の整備	【東京外かく環状道路(三郷市～市川市)(埼玉県、東京都、千葉県)](再掲) 【中央環状品川線(東京都)](再掲) 【中央環状新宿線(東京都)H21 年度完成](再掲)
災害のおそれのある道路を回避する道路の整備	【一般国道 400 号下塩原バイパス(那須塩原市)(栃木県)]
地震発生時の下水道の機能確保	【(東京都)]
河川改修事業	【増穂地区河川防災ステーション(山梨県増穂町)H24 年度完成]
基幹的広域防災拠点の整備	【国営東京臨海広域防災公園有明の丘地区(東京都江東区)H22 年度完成]
避難地確保に資する公園の整備	【国営昭和記念公園(東京都立川市、昭島市) 【和田堀公園(東京都杉並区) 【新横浜公園(神奈川県横浜市)】
災害応急対策活動に必要な官庁施設の耐震対策	【川崎港湾合同庁舎耐震改修事業(神奈川県川崎市)】
港湾における広域連携協働体制の構築	【東京湾(茨城県、千葉県、東京都、神奈川県)】

重点目標 水害等の災害に強い地域づくり

- ・ 風水害、津波・高潮災害、土砂災害、雪害、海岸侵食等に対する防災・減災対策を強力に推進し、災害時の被害軽減を図る。
- ・ 地域防災力を高めるため、防災教育を推進する。

【指標】

洪水による氾濫から守られる区域の割合	【約 61%(H19) 約 64%(H24)】
下水道による都市浸水対策達成率	【(重点地区)約 20%(H19) (重点地区)約 60%(H24)】
土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数	【(施設数)約 490 戸(H19) 約 690 戸(H24)】
津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	【約 6,400ha (H19) 約 6,100ha (H24)】
侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合	【約 30% (H19) 約 20% (H24)】
ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(洪水、内水、土砂、津波・高潮)	【(洪水)2%(H19) 100%(H24)】 【(内水)約 7%(H19) 約 100%(H24)】 【(土砂)3%(H19) 100% (H24)】 【(津波・高潮)約 2 割(H19) 約 7 割(H24)】
リアルタイム火山ハザードマップ整備率	【0%(H19) 63% (H24)】

【主要事業】

河川改修事業	【利根川堤防強化(茨城県五霞町～埼玉県深谷市) 【江戸川堤防強化(埼玉県吉川市～茨城県五霞町) 【荒川堤防強化(東京都葛飾区～埼玉県川口市) 【稲戸井調節池(茨城県守谷市、取手市) 【渡良瀬遊水地(栃木県藤岡町、野木町、小山市、茨城県古河市、埼玉県北川辺町、群馬県板倉町) 【那珂川(茨城県水戸市、ひたちなか市) H24 年度完成]
緊急対策特定区間改修事業	【入間川(埼玉県川越市、坂戸市、鶴ヶ島市他)H24 年度完成]
ダム事業	【ハッ場ダム(群馬県長野原町、東吾妻町) 【湯西川ダム(栃木県日光市)H23 年度完成] 【思川(栃木県鹿沼市) 【利根川上流ダム群(群馬県みなかみ町、沼田市、藤岡市、埼玉県神川町) 【滝沢ダム(埼玉県秩父市)H22 年度完成] 【武蔵水路(埼玉県行田市、鴻巣市) 【荒川小松川地区(東京都江戸川区) 【利根川本宿耕地地区(千葉県香取市)H21 年度完成] 【京成本線荒川橋梁(東京都葛飾区、足立区) 【谷田川第一排水機場(群馬県板倉町)H23 年度完成] 【行徳可動堰(千葉県市川市) 【水府橋(茨城県水戸市)H24 年度完成] 【JR 水郡線(茨城県水戸市)H23 年度完成]
高規格堤防整備事業	
特定構造物改築事業	
総合治水対策特定河川改修事業	【鶴見川(神奈川県横浜市、川崎市、東京都町田市、稲城市) 【新河岸川(埼玉県和光市、朝霞市、志木市、富士見市、ふじみの市、川越市、東京都板橋区、練馬区、東久留米市、清瀬市、東村山市、東大和市、武蔵村山市) 【中川・綾瀬川(埼玉県幸手市、栗橋町、鷲宮町、大利根町、加須市、羽生市、上尾市、伊奈町、

	草加市、越谷市、川口市、さいたま市、東京都足立区、江戸川区) 【境川(神奈川県藤沢市、横浜市、大和市、東京都町田市) 【残堀川(東京都瑞穂町、武蔵村山市、昭島市、立川市) 【神田川(東京都豊島区、三鷹市、千代田区、新宿区、文京区、中野区、杉並区) 【引地川(神奈川県大和市、藤沢市、綾瀬市) 【目久尻川(神奈川県寒川町、藤沢市、綾瀬市、海老名市、座間市) 【不老川(埼玉県川越市、狭山市、入間市)H22 年度完成 【渋谷川古川(東京都港区)
床上浸水対策特別緊急事業	
河川激甚災害対策特別緊急事業	【妙正寺川・善福寺川(東京都中野区、新宿区、杉並区) H21 年度完成 【諏訪湖(岡谷市、諏訪市、下諏訪町)H22 年度完成
砂防事業	【利根川水系大谷川床固群(栃木県日光市) 【利根川水系松木山腹工(栃木県日光市) 【伊豆大島総合溶岩流対策(東京都大島町) 【富士川水系野呂川砂防えん堤群(山梨県南アルプス市)H23 年度完成 【浅間山緊急減災対策(群馬県吾妻郡長野原町、嬭恋村) 【譲原地区(群馬県藤岡市)
地すべり対策事業	
浸水被害の軽減に資する下水道事業	【(神奈川県横浜市)、H24 年度までに完成 【(東京都)
海岸侵食対策事業	【横須賀港海岸野比地区(神奈川県横須賀市)H23 年度完成 【北下浦漁港海岸(神奈川県横須賀市) 【鹿島灘海岸(茨城県鹿嶋市) 【茅ヶ崎海岸中海岸地区(神奈川県茅ヶ崎市) 【前浜海岸(東京都利島村)
海岸堤防等老朽化対策緊急事業	
津波・高潮危機管理対策事業	【川尻港海岸(茨城県日立市)、河原子港海岸(茨城県日立市)、大洗港海岸 (茨城県東茨城郡大洗町)、鹿島港海岸(茨城県鹿嶋市、神栖市) H23 年度完成
海岸高潮対策事業	【北九十九里海岸(千葉県旭市) 【東京港海岸(東京都中央区、港区、江東区、品川区、大田区)(再掲) 【千葉港海岸(千葉県千葉市、船橋市)(再掲)
浸水想定区域図・洪水ハザードマップ リアルタイム火山ハザードマップ	【浸水想定区域図・洪水ハザードマップ H24 年度までに完成 【浅間山火山噴火緊急減災対策(群馬県長野原町、嬭恋村)

重点目標 交通安全・保安対策の強化

- ・ 通学路の歩行空間確保、自転車利用環境の整備を図るとともに、定量的なデータと事故分析に基づき、事故発生割合の高い道路について優先順位の明確化を図り、重点的に対策を行う。
- ・ 海と空の安全性を高め、テロの未然防止と被害軽減を図る。また、ふくそう海域における安全対策の強化、及び災害に強い航路標識の整備を推進する。

【指標】

道路交通における死傷事故率 132 件/億台年(H19) 120 件/億台年(H24)

【主要事業】

歩行空間の整備 〔一般国道 127 号南房総市富浦町原岡地先(南房総市)(千葉県)
〔一般国道 139 号上暮地歩道整備(富士吉田市)(山梨県)
道路の交通安全対策(事故対策) 〔一般国道 17 号袋交差点(鴻巣市)(埼玉県)
自転車走行環境の整備(自転車通行環境整備のモデル地区) 〔水戸地区(水戸市)(茨城県)H21 年度完成
〔熊谷地区(熊谷市)(埼玉県)H21 年度完成
港湾施設の出入り管理高度化の推進 〔(東京都、神奈川県横浜市)
航路の保全の推進 〔東京湾内(開発保全航路)
航路標識の高機能化・高規格化等の整備 〔東京湾及び東京都、茨城県、千葉県、神奈川県の沿岸等]

重点戦略 3 「人口約 4,500 万人が暮らしやすく、環境にやさしい美しい地域づくり」

高齢者や障害者を始めとする全ての人が、快適かつ安全に生活できるようにするため、交通機関、住宅等におけるユニバーサル社会、子育て環境の形成、及び居住環境の向上等を推進する。また、潤いある豊かな生活環境を目指して、良好な景観形成や自然環境の保全・再生等を推進するとともに、生活や経済活動による環境への負荷軽減対策として、地球温暖化防

止対策や循環型社会の形成等に重点的に取り組む。

重点目標 少子高齢化社会に対応したユニバーサル社会・子育て環境の形成及び居住環境の向上

- ・ 女性や高齢者・障害者等が安心して社会参加でき、子育てがしやすく、暮らしやすいまちづくりの実現のため、公共施設や公共施設を相互に連絡する道路等のバリアフリー化を推進する。
- ・ 良質な住宅ストックの有効活用等による居住の安定確保を図る。
- ・ ボトルネック対策や、低騒音舗装の敷設等による、騒音の低減など、幹線道路の沿道環境の早期改善を図る。

【指標】

バリアフリー化率

【(特定道路におけるバリアフリー化率)55%(H19) 75%(H24)】

【(園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の割合)41%(H19) 47%(H24)】

歩いていける身近なみどりのネットワーク率

【67%(H19) 72%(H24)】

【主要事業】

道路のバリアフリー化

【一般国道1号二宮駅周辺重点整備地区 駅周辺道路の拡幅改良事業(中郡二宮町)(神奈川県)】

交通結節点の改善(バリアフリー化)

【東京駅地区(東京都千代田区)H23 年度完成】

住宅・建築物のバリアフリー化

【JR石橋周辺地区(栃木県)H21 年度完成】

都市公園におけるバリアフリー化の促進

【国営昭和記念公園(東京都立川市、昭島市)】(再掲)

【和田堀公園(東京都杉並区)】(再掲)

旅客施設の段差解消

公営住宅のバリアフリー化等の推進

【相模原市営(仮称)並木団地(神奈川県相模原市)】

地域連携事業

【江戸川かわまちづくり(千葉県市川市、松戸市、東京都葛飾区、江戸川区等)】

高規格堤防整備事業

【荒川小松川地区(東京都江戸川区)】(再掲)

幹線道路の沿道環境の改善

【一般国道50号前橋駅周辺重点整備地区等・通学路(前橋市)(群馬県)】

【一般国道1号線原宿交差点立体化(横浜市)(神奈川県)H22 年度完成】

【一般国道254号低騒音舗装の敷設(板橋区)(東京都)】

重点目標 良好な景観・自然環境の形成等による生活環境の改善

- ・ 水辺や海辺、樹林地・山岳等の水と緑の空間を保全・創出する。
- ・ 生活・産業を支える安全でおいしい水の安定的な確保のため、温暖化により脆弱性を増す水資源の確保や水環境の整備を推進する。
- ・ 歴史的資源の保全・活用や公園、緑地、街路樹等の公共空間等の整備や電線類が支障となる箇所は無電柱化を推進し、美しい景観の形成を図るとともに、地域活性化や観光振興を推進する。
- ・ 自然環境と共生する人を育てるため、環境教育を推進する。

【指標】

良好な水環境創出のための高度処理実施率

【約15%(H19) 約22%(H24)】

水際などをはじめとした河川環境の保全復元の割合

【約18%(H19) 約79%(H24)】

合流式下水道の改善率

【約42%(H19) 約58%(H24)】

景観計画に基づき取組を進める地域の数

【30(H19) 140(H24)】

【主要事業】

自然再生事業

【荒川太郎右衛門地区(埼玉県川島町、桶川市、上尾市)】

ダム事業	【荒川下流河岸再生(東京都足立区、葛飾区、埼玉県戸田市)】 【ハッ場ダム(群馬県長野原町、東吾妻町)](再掲) 【湯西川ダム(栃木県日光市)H23 年度完成](再掲) 【滝沢ダム(埼玉県秩父市)H22 年度完成](再掲) 【武蔵水路(埼玉県行田市、鴻巣市)](再掲) 【霞ヶ浦導水(茨城県水戸市、稲敷市)] 【(埼玉県)]
流況調整河川事業	【霞ヶ浦浚渫(茨城県土浦市、石岡市他)]
健全な水環境の形成に資する下水道事業	【綾瀬川・芝川等浄化導水(埼玉県川口市、鳩ヶ谷市、さいたま市)]
水環境整備事業	【(埼玉県さいたま市)]
合流式下水道の改善	【佐原広域交流拠点(千葉県香取市)H21 年度完成]
地域連携事業	
海辺魅力向上に向けた取り組み	
砂防事業	【利根川水系松木山腹工(栃木県日光市)](再掲)
都市域における水と緑のネットワーク形成	【(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)]
港湾緑地の整備事業	【千葉港、木更津港、東京港、横浜港、横須賀港 H24 年度までに完成]
緑豊かな地域の交流拠点の整備	【市野谷の森公園(千葉県流山市)]
憩いの空間確保に資する公園の整備	【国営常陸海浜公園(茨城県ひたちなか市)](再掲)
歴史的資源の保全・活用	【浜離宮恩賜庭園(東京都中央区)] 【旧岩崎邸庭園(東京都台東区)]
電線共同溝の整備	【一般国道 407 号飯塚町電線共同溝(太田市)(群馬県)] 【一般国道 119 号日光市東町地区(日光市)(栃木県)]
日本風景街道の推進	
地域の歴史・文化を活かしたまちづくり	【下諏訪門前諏訪大社下社地区他(長野県下諏訪町)H24 年度完成]
都市域における歴史的風土及び緑地の保全	【(埼玉県、東京都、神奈川県)]
地域連携事業	【江戸川かわまちづくり(千葉県市川市、松戸市等、東京都葛飾区、江戸川区等)](再掲)

重点目標 地球温暖化の防止

- ・ 集約型都市構造への転換や自動車交通の円滑化・モータリシフトの推進等による各種交通・物流関連対策、住宅・建築物の省エネ性能の向上、自然エネルギーの利用促進等により、温室効果ガスの排出を削減し、低炭素社会の実現を図る。

【指標】

(再掲)道路渋滞による損失時間 [1,175 百万人時間/年(H19) 1 割削減]

【主要事業】

高規格幹線道路の整備	【首都圏中央連絡自動車道(釜利谷JCT～藤沢IC)(神奈川県)](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(西久保JCT～海老名JCT)(神奈川県)H24 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(海老名JCT～海老名IC)(神奈川県)H21 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(海老名IC～相模原IC)(神奈川県)H22 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(相模原IC～八王子南IC)(神奈川県、東京都)H24 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(八王子南IC～八王子JCT)(東京都)H23 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(川島IC～桶川JCT)(埼玉県)H21 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(桶川JCT～菫蒲白岡IC)(埼玉県)H24 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(菫蒲白岡IC～久喜白岡JCT)(埼玉県)H22 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT～つくばIC)(埼玉県、茨城県)H24 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(つくばIC～つくばJCT)(茨城県)H21 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(稲敷IC～大栄JCT)(茨城県、千葉県)H24 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT～松尾横芝IC)(千葉県)](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(東金IC・JCT～茂原長南IC)(千葉県)H24 年度完成](再掲) 【首都圏中央連絡自動車道(茂原長南IC～木更津東IC)(千葉県)H22 年度完成](再掲) 【東京外かく環状道路(世田谷区～練馬区)(東京都)](再掲) 【東京外かく環状道路(三郷市～市川市)(埼玉県、東京都、千葉県)](再掲)
地域高規格幹線道路の整備	【中央環状品川線(東京都)](再掲) 【中央環状新宿線(東京都)H21 年度完成](再掲)
自転車走行環境の整備(自転車通行環境整備のモデル地区)	【水戸地区(水戸市)(茨城県)(H21 年度完成)](再掲) 【熊谷地区(熊谷市)(埼玉県)(H21 年度完成)](再掲)

はしけ・内航フィーダー輸送の充実、インランドポート等の整備、海上コンテナ鉄道輸送の推進

保水性舗装

グリーン庁舎(環境配慮型庁舎)の整備

【甲府地方合同庁舎整備事業(山梨県甲府市)】

都市域における水と緑のネットワーク形成

【(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)】(再掲)

緑豊かな地域の交流拠点の整備

【市野谷の森公園(千葉県流山市)H23年度一部完成】(再掲)

都市域における歴史的風土及び緑地の保全

【(埼玉県、東京都、神奈川県)】(再掲)

重点目標 循環型社会の形成

- 建設工事・維持工事における廃棄物の発生を抑制し、リサイクル資源の積極的な活用や静脈(生産や消費活動で排出したものの)物流ネットワークの構築を図る。

【指標】

関東ブロックの建設発生土有効利用率

【83.6%(H17) 89%(H24)】

海面処分場整備及び延命化対策による廃棄物の受入可能年数

【2.9年(H19) 6.3年(H24)】

【主要事業】

高規格堤防整備事業

【荒川小松川地区(東京都江戸川区)】(再掲)

建設発生土の広域利用等の促進

河川改修事業

【利根川堤防強化(茨城県五霞町～埼玉県深谷市)】(再掲)

【江戸川堤防強化(埼玉県吉川市～茨城県五霞町)】(再掲)

間伐材を使用した防護柵の整備

【まつぶし緑の丘公園(埼玉県松伏町)】

海面処分場整備事業

【東京港新海面処分場地区海面処分場整備(東京都)】

【川崎港浮島2期地区海面処分場整備(神奈川県川崎市)】

【横浜港南本牧地区海面処分場整備(神奈川県横浜市)】

重点戦略 4 「高齢化する社会資本の戦略的な維持管理・更新」

今後、高齢化する社会資本の急増に対して、長寿命化対策等の戦略的な維持管理・更新を推進する。また、既存の社会資本ストックの適切な維持管理・更新と併せて、その既存ストックの高度利用や有効活用に積極的に取り組む。

重点目標 高齢化する社会資本の戦略的な維持管理・更新と既存ストックの高度利用・有効利用

- 高度経済成長期にかけてまとまって整備された社会資本ストックの戦略的な維持管理・更新や長寿命化対策を推進する。
- ETCを活用した高速道路の多様で弾力的な料金施策やスマートインターチェンジの増設などに取り組み、既存社会ストックの高度利用、有効利用を図る。

【指標】

長寿命化対策の推進率(道路橋、港湾施設、河川施設)

【(道路橋の長寿命化修繕計画策定率)33%(H19) 概ね 100%(H24)】

【(港湾施設の長寿命化計画策定率)約 13%(H19) 約 100%(H24)】

【(河川管理施設の長寿命化率)約 0%(H19) 約 100%(H24)】

(再掲)規格の高い道路を使う割合

【16%(H19) 21%(H24)】

【主要事業】

道路施設の維持管理

【一般国道 19 号穂刈橋橋梁補修(上水内郡信州新町)(長野県)】

【清洲橋、永代橋、勝鬨橋等の都管理の全橋梁の中長期計画の策定と実施(東京都)】

【一般国道 17 号大成跨線橋橋梁補修(さいたま市)(埼玉県)】

港湾施設の維持・管理・補修の推進

【鹿島港外航地区航路(茨城県鹿嶋市・神栖市)H21年度完成】

【千葉港八幡地区航路・泊地(千葉縣市原市)H22年度完成】

海岸高潮対策事業

【東京港海岸(東京都中央区、港区、江東区、品川区、大田区)】(再掲)

【千葉港海岸(千葉県千葉市、船橋市)】(再掲)

ETCを活用し既存高速ネットワークの機能強化を図るスマートインターチェンジの整備
 【梓川IC(長野県)、石岡小美玉IC(茨城県)、佐野SA(栃木県)、坂戸IC(埼玉県)、高崎IC(群馬県)、府中IC(東京都)】

ETCを活用した高速道路の多様で弾力的な料金施策

重点戦略 5 「社会資本整備への多様な主体の参画と新技術の活用」

個人、NPO、企業等の多様な主体の社会貢献意識の高まりに対応するため、社会資本に関する理解・信頼度の向上等に努めるとともに、社会資本整備への多様な主体の参画に積極的に取り組む。また社会資本整備のコスト縮減や事業の迅速化、利用の効率化等としてICT等の新技術の活用に積極的に取り組む。

重点目標 社会資本整備等への多様な主体の参画とICTなどの活用

- ・ 社会資本整備への個人、NPO、企業等の多様な主体の参画に積極的に取り組み、社会資本に関する理解・信頼度の向上を図る。
- ・ 社会資本整備におけるICT等の新技術を活用し、コスト縮減や事業の迅速化、利用の効率化等を図る。

【指標】

かわまちづくり計画により、良好なまち空間と水辺空間形成の推進を図ることとした自治体数
 【0自治体(H19) 16自治体(H24)】

(再掲)関東港湾の港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率
 【0%(H19) 100%(H24)】

(再掲)ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(洪水、内水、土砂、津波・高潮)
 【(洪水)2%(H19) 100%(H24)】
 【(内水)約7%(H19) 約100%(H24)】
 【(土砂)3%(H19) 100%(H24)】
 【(津波・高潮)約2割(H19) 約7割(H24)】

(再掲)リアルタイム火山ハザードマップ整備率
 【0%(H19) 63%(H24)】

【主要事業】

日本風景街道の推進
 海辺の達人養成講座、海辺の自然学校、海辺魅力向上に向けた取り組み
 自然体験等学習機会の提供
 【国営常陸海浜公園(茨城県ひたちなか市)】(再掲)
 【国営武蔵丘陵森林公園(埼玉県比企郡滑川町、熊谷市)】
 【国営昭和記念公園(東京都立川市、昭島市)】(再掲)
 【横浜動物の森公園(神奈川県横浜市)】
 【津久井湖城山公園(神奈川県相模原市)】

住民参加による公園づくり
 【国営常陸海浜公園(茨城県ひたちなか市)】(再掲)
 【国営武蔵丘陵森林公園(埼玉県比企郡滑川町、熊谷市)】(再掲)
 【国営昭和記念公園(東京都立川市、昭島市)】(再掲)
 【国営アルプスあづみの公園(長野県大町市、安曇野市、北安曇郡松川村)】(再掲)
 【砧公園(東京都世田谷区)】
 【舎人公園(東京都足立区)】

地域連携事業
 【小貝川・鬼怒川・利根川水辺周遊整備(茨城県取手市)】

自然再生事業
 【荒川太郎右衛門地区(埼玉県川島町、桶川市、上尾市)】(再掲)
 【霞ヶ浦田村・沖宿地区自然再生(茨城県土浦市)】
 【館山港海岸(千葉県館山市)】

海岸環境整備事業
 ボランティア・サポート・プログラム等の仕組の活用
 津波・高潮危機管理対策事業
 【川尻港海岸(茨城県日立市)、河原子港海岸(茨城県日立市)、大洗港海岸(茨城県東茨城郡大洗町)、鹿島港海岸(茨城県鹿嶋市、神栖市) H23年度完成】(再掲)

浸水想定区域図・洪水ハザードマップ
 【浸水想定区域図・洪水ハザードマップ H24年度までに完成】(再掲)

リアルタイム火山ハザードマップの整備
 【浅間山火山噴火緊急減災対策(群馬県長野原町、嬬恋村)】(再掲)

高度な防災情報を提供するための基盤整備

ETCを活用し既存高速ネットワークの機能強化を図るスマートインターチェンジの整備

【梓川IC(長野県)、石岡小美玉IC(茨城県)、佐野SA(栃木県)、坂戸IC(埼玉県)、
高崎IC(群馬県)、府中IC(東京都)](再掲)

ETCを活用した高速道路の多様で弾力的な料金施策

港湾の情報化の推進

情報化施工の推進

ユビキタス技術の活用

ITS(高度道路交通システム)の整備促進

～事業の効率的な推進に向けて～

本重点整備方針の推進にあたっては、関東ブロックを取り巻く内外の経済社会情勢の変化等に柔軟に対応し、必要に応じて見直しを行うこととする。

また、重点目標に記載した事業については、コスト管理と事業評価を適切に行うとともに、事業の進捗状況やアウトカム目標の達成状況についてフォローアップを行い、重点的・効率的な事業の推進に努めていく。