

大都市圏・グローバル化・国土基盤について

平成26年11月7日
国土政策局

我が国が直面する時代の潮流と課題

6つの時代の潮流と課題*

①急激な人口減少、少子化

②異次元の高齢化の進展

③都市間競争の激化などグローバル化の進展

④巨大災害の切迫、インフラの老朽化

⑤食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題

⑥ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

大都市圏・グローバル化・国土基盤への影響

【活力ある大都市圏の整備】

- 人口の約5割を要する三大都市圏の人口減少や異次元の高齢化
- 全国平均を下回る極めて低い、東京圏、大阪圏の合計特殊出生率
- 東京における高齢者人口の増加
- ニュータウンのオールドタウン化
- 世界都市ランキングにおけるアジアの都市の急激な成長
- 首都直下地震・南海トラフ巨大地震、都市型豪雨等への対応

【グローバル化への対応】

- 訪日外国人観光客数の増加、LCC利用・クルーズ需要の増加
- モノづくり産業の海外移転
- 東アジア諸国の経済成長、グローバル化に対応した大規模なゲートウェイの整備計画
- リニア中央新幹線の開業によるスーパー・メガリージョンの形成。
- スーパー・メガリージョンは、世界から人・モノを惹き付ける国際経済戦略都市へ
(4つの国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾)
- 大都市圏からの観光客増加等により地方への効果の波及、機能の地方分散

【国土基盤の維持・整備・活用の方向性】

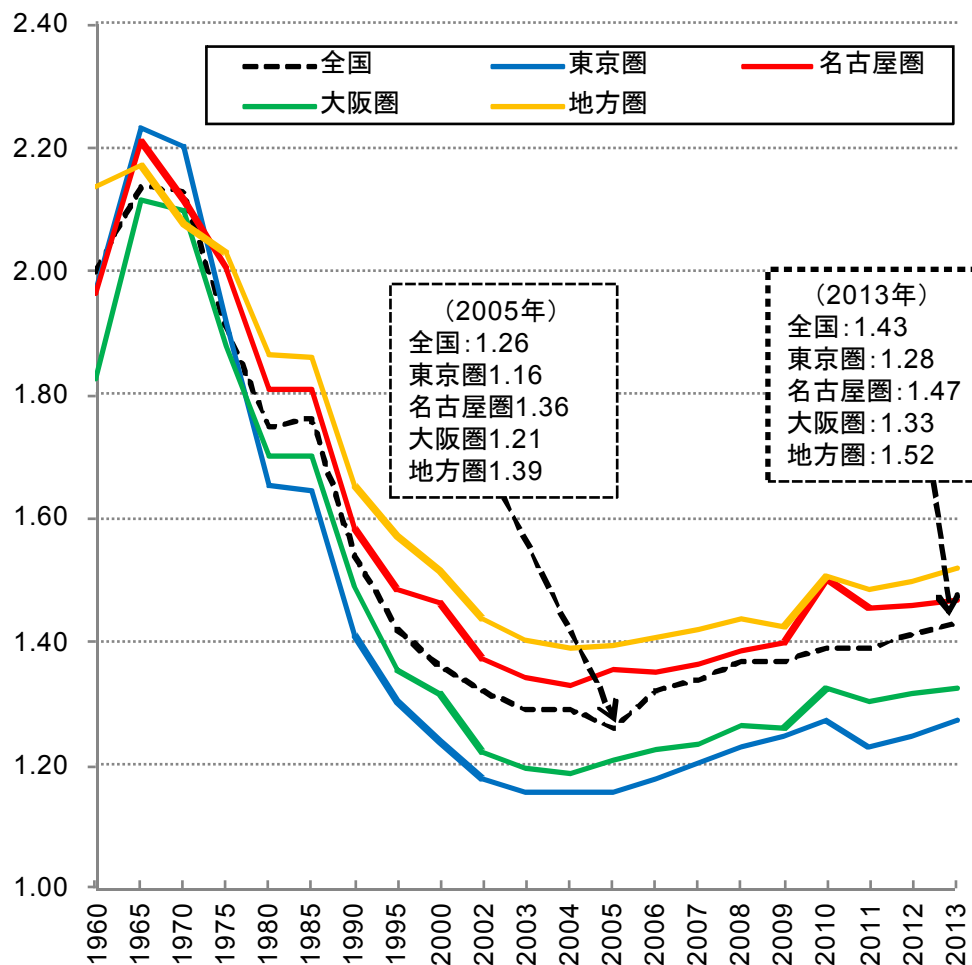
- 社会資本ストックの深刻な老朽化
- 逼迫する財政状況
- ICTなど技術革新の進展により、あらゆるモノがネットワーク化
- 実物空間と知識・情報空間の融合

* 国土交通省「国土のグランドデザイン2050」(平成26年7月4日公表)

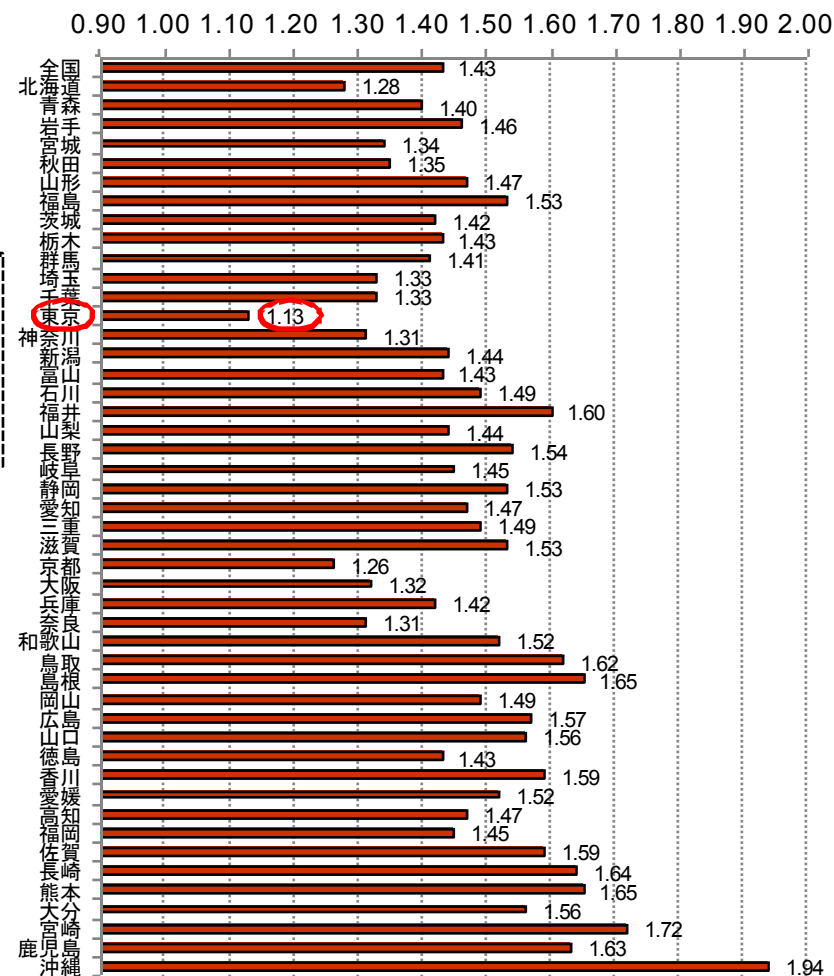
東京圏、大阪圏で低い合計特殊出生率

- 東京圏、大阪圏の合計特殊出生率は全国平均を下回っている。
- 特に、東京都の合計特殊出生率は、極めて低い。

圏域別の合計特殊出生率の推移



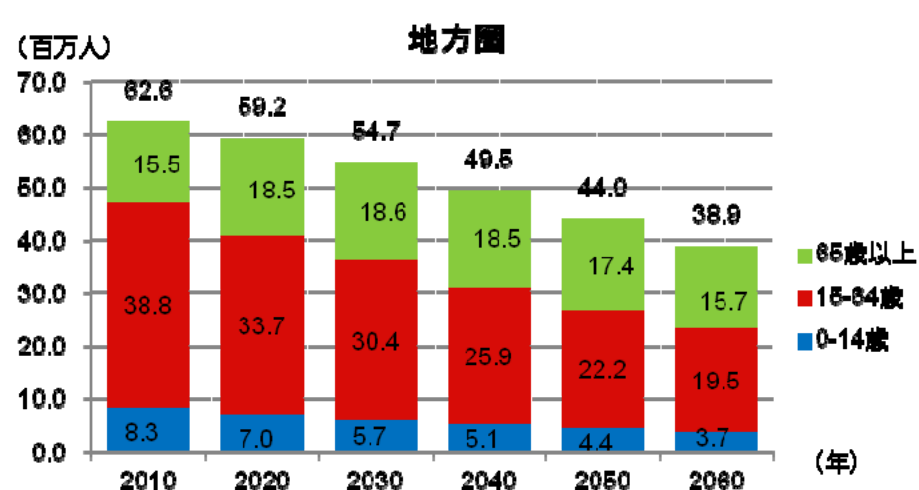
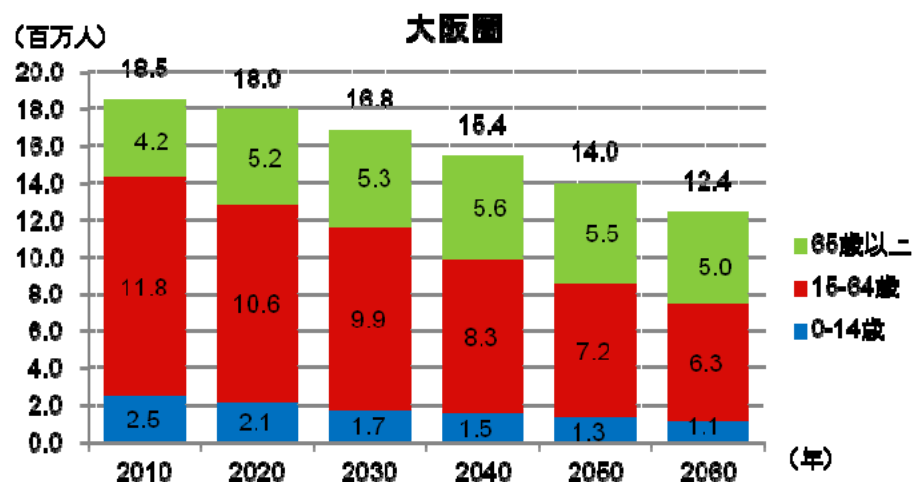
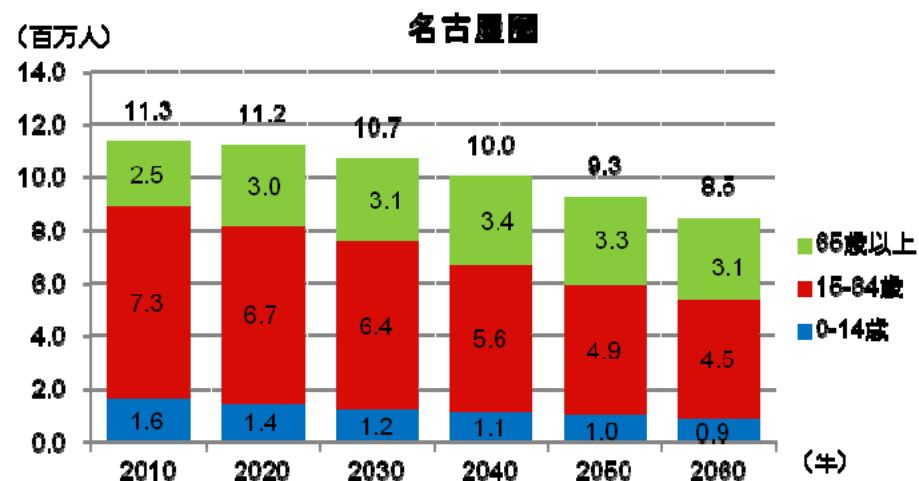
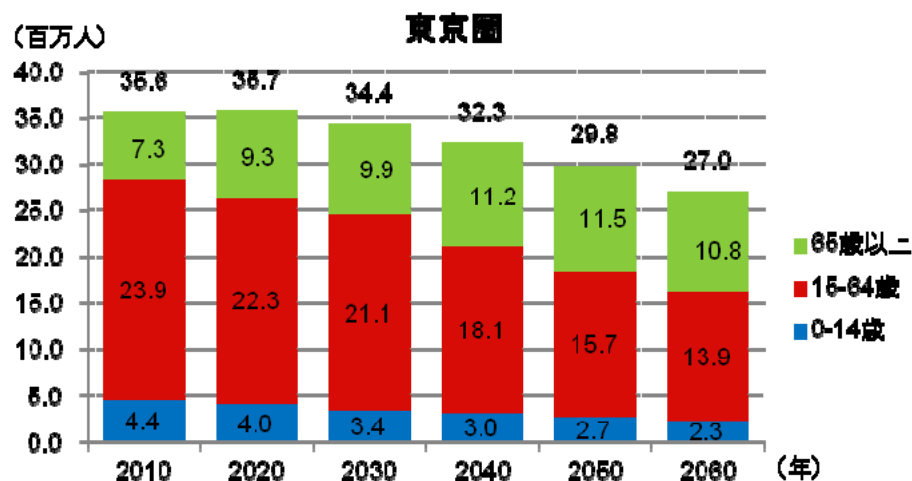
都道府県の合計特殊出生率(2013年)



(出典)厚生労働省「平成25年人口動態統計」をもとに作成

東京圏で急増する高齢人口

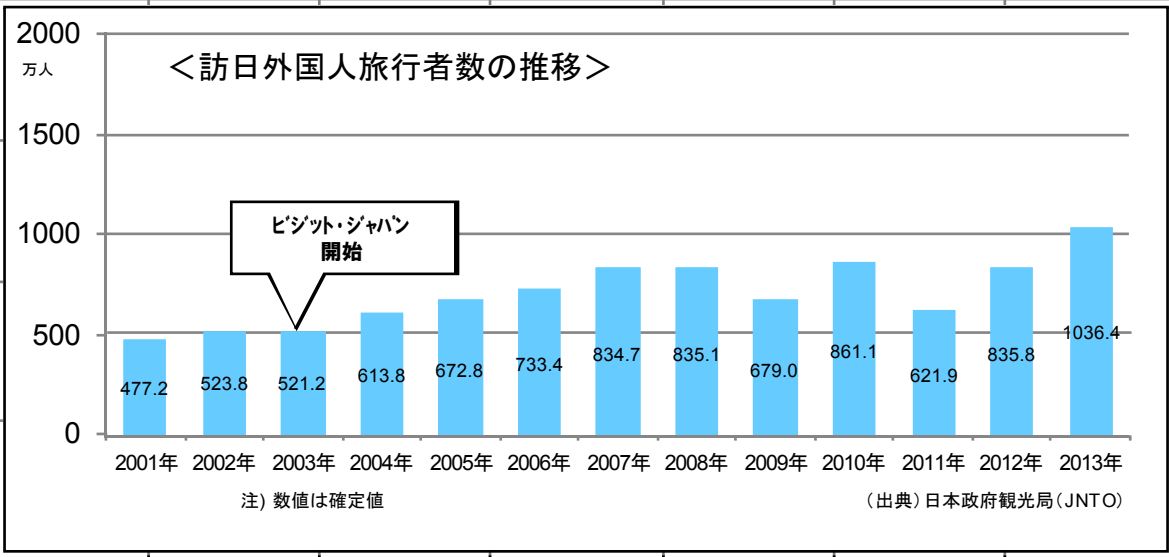
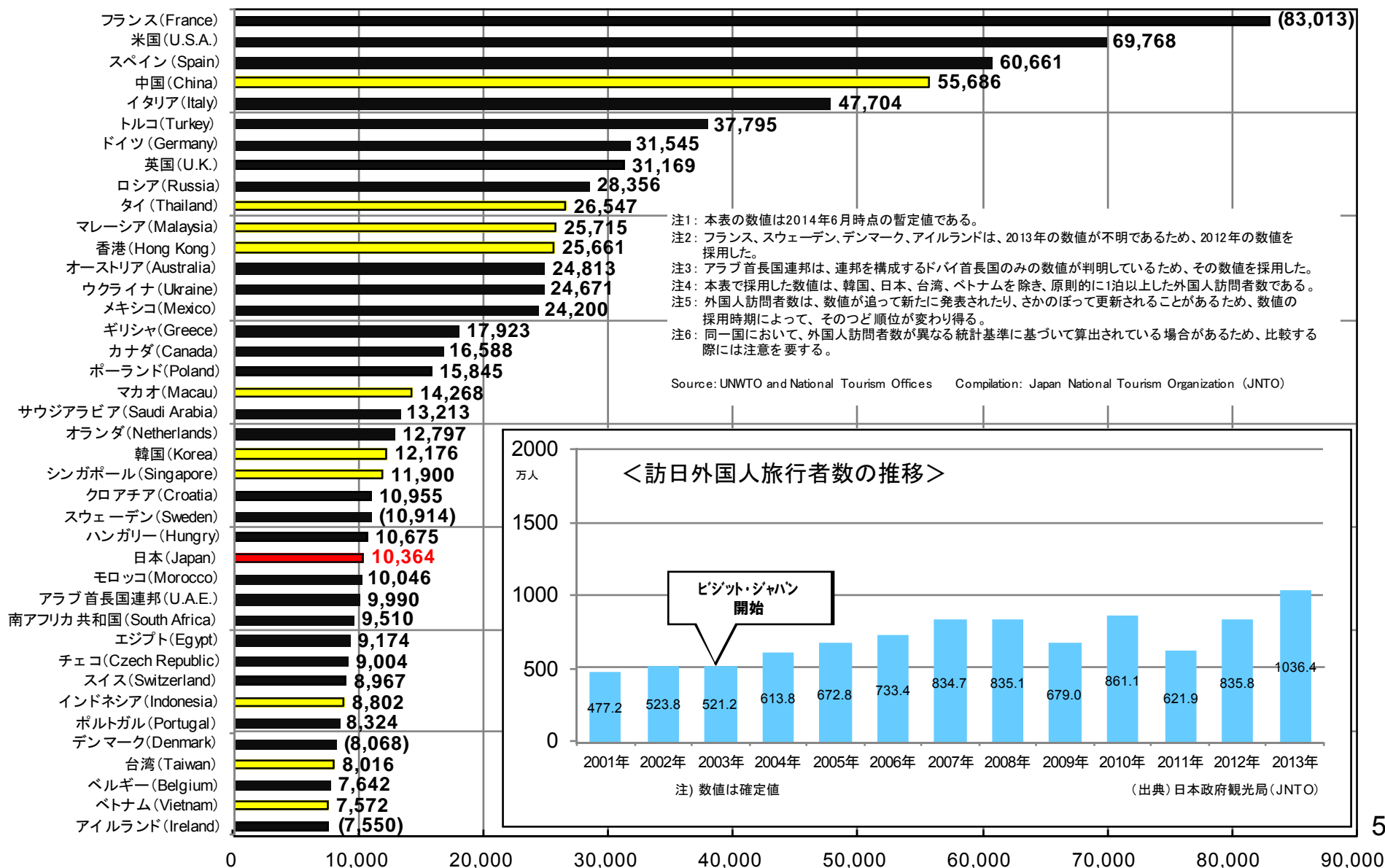
○東京圏では、2040年には高齢人口(65歳以上人口)が1,000万人を突破し、さらに2050年頃まで増加していくと予想される。



(出典) 2040年までは国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成25年3月推計)の中位推計。2050年以降は国土交通省国土政策局による試算値。

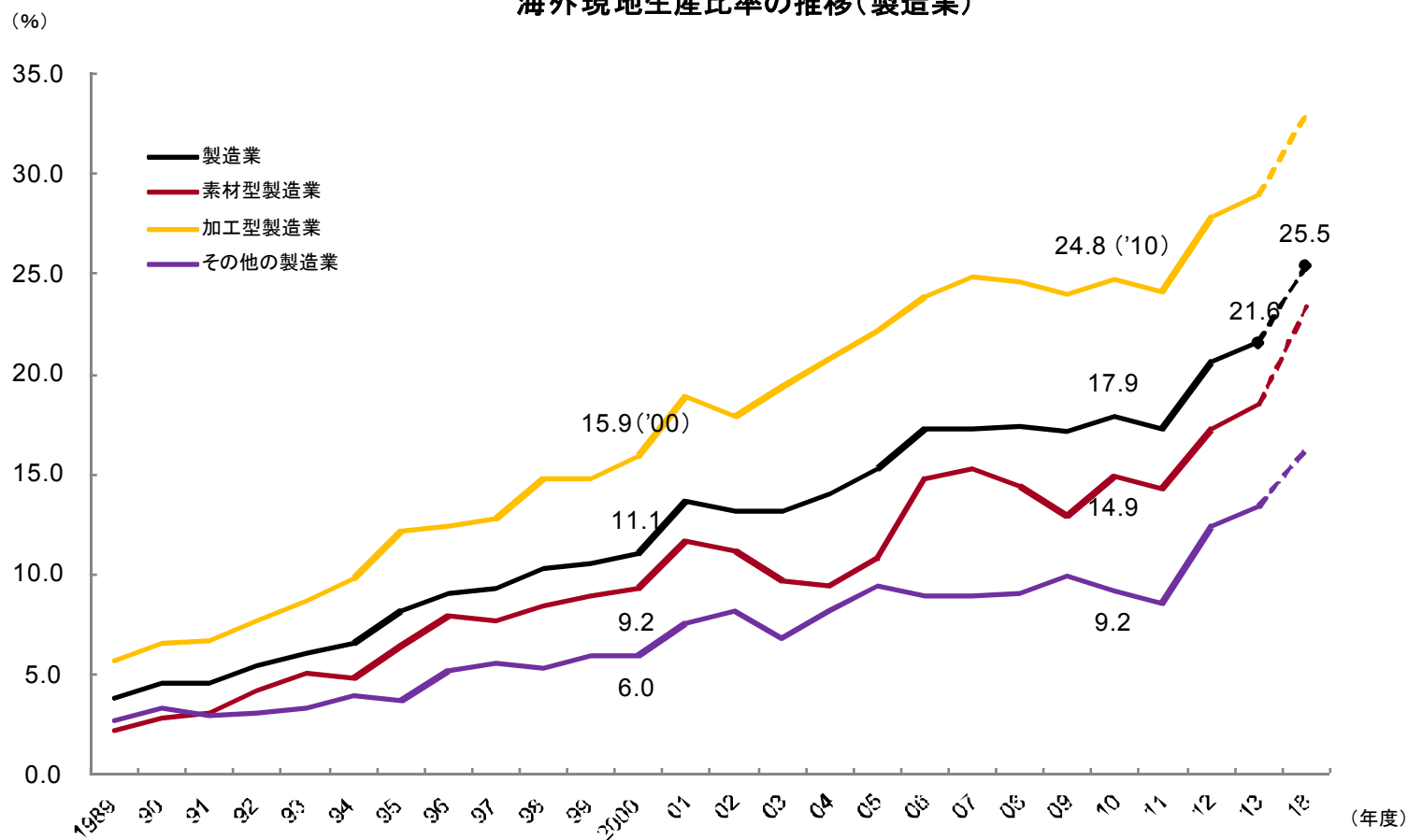
外国人旅行者受入数の国際比較

○2013年の日本への外国人旅行者受入数は約1,036万人。世界で27位、アジアで8位。
 ○2003年のビジット・ジャパン事業開始以来の政府目標であった年間1000万人を史上初めて達成。



- 我が国企業（製造業）の海外現地生産比率は拡大傾向。
- 特に加工型製造業の現地比率が高い。

海外現地生産比率の推移（製造業）



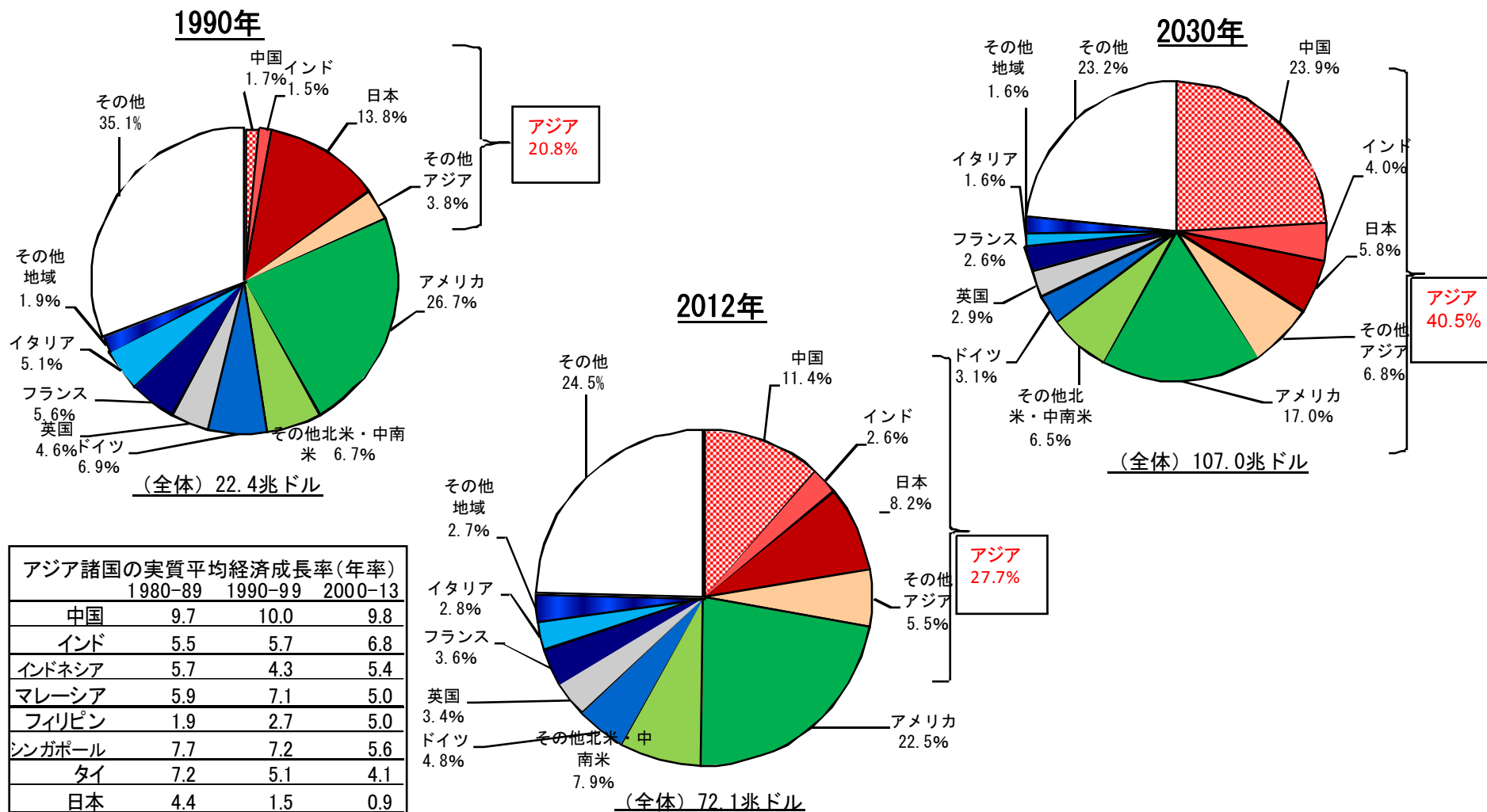
(出典)内閣府「平成 25 年度企業行動に関するアンケート調査結果」より

(注) 1. 2013年度は実績見込み、2018年度は見通しを表し、それ以外の年度は翌年度調査における前年度の実績（2012年度の値は2013年度調査における「2012年度実績」の値）。

2. 0.0%と回答した企業を含めた単純平均。

アジア諸国の急速な成長

○アジア諸国、特に中国の経済が飛躍的に成長し、世界経済の構図が大きく変容。
 ○将来にわたってもこの傾向は続くことが予想され、相対的に日本のプレゼンスは低下。



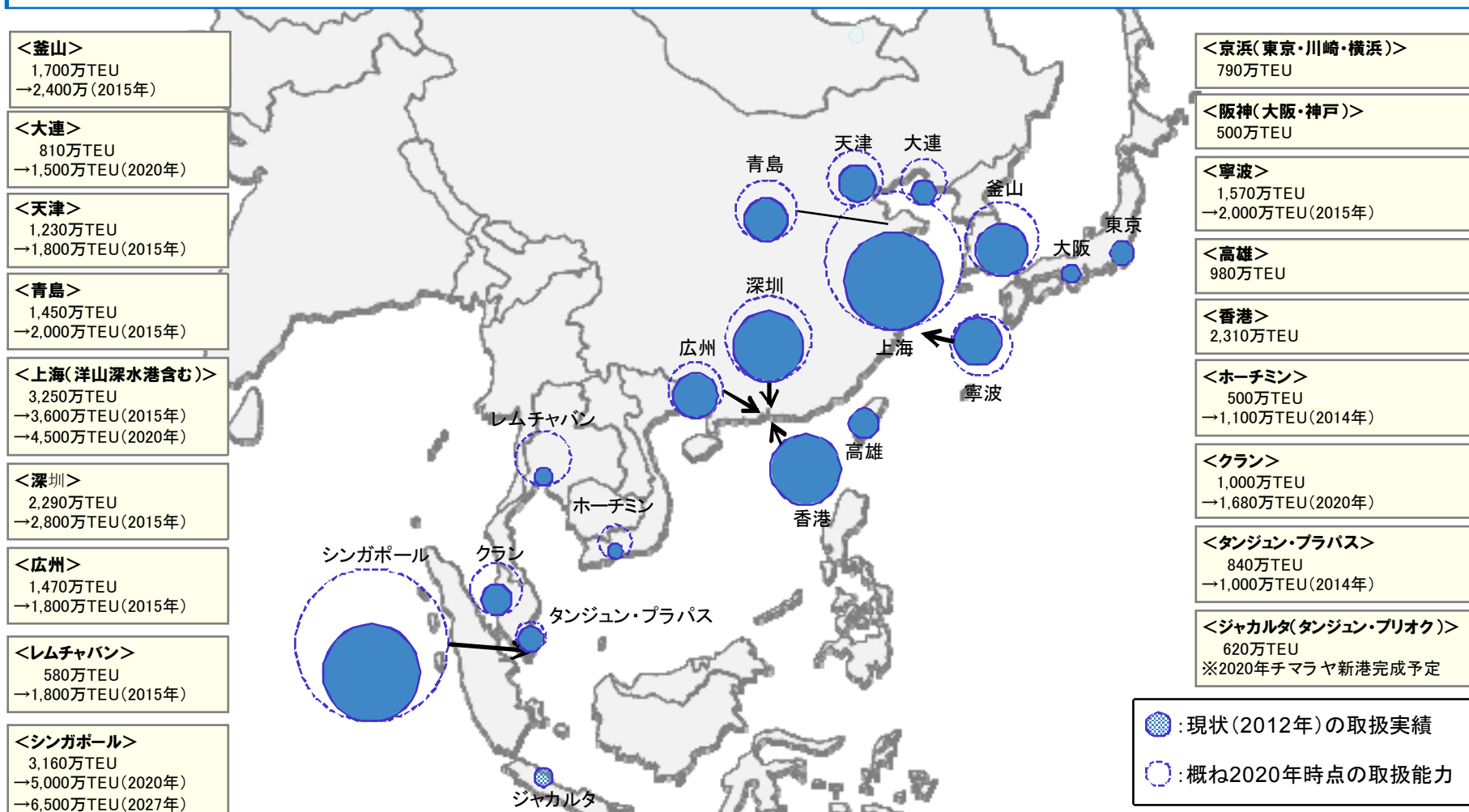
(出典)IMF、内閣府資料より作成。

(注1)1990年、2012年はIMF“World Economic Outlook”(14年4月1日)の実績値。2030年は内閣府「世界経済の潮流2010Ⅱ」推計値。

(注2)「その他アジア」はインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、シンガポール、香港、韓国、台湾。「その他北米・中南米」はカナダ、アルゼンチン、メキシコ、ブラジル。「その他地域」は南アフリカ共和国、オーストラリア。

東アジアにおける港湾整備計画

○2012年にコンテナ取扱個数2000万TEUを超える、上海港、シンガポール港、深圳港、釜山港は、今後も取扱個数が増加する計画となっている。
 ○タイ、マレーシア、ベトナムにおいても、取扱個数1000万TEUを超える港湾が整備される計画となっている。



東アジアにおける空港整備計画

○東アジア諸国の主要空港は、大規模な整備計画を策定している。
 ○将来的には、仁川空港、北京空港(第二空港含む)、上海空港(浦東・虹橋)、クアラルンプール空港、チャンギ空港、スカルノ・ハッタ空港は、1億人以上の旅客の取扱能力を見込んでいる。

<北京>
 (2018年開業予定の
 第二空港含む)
 8,200万人
 →12,700万人(2018年)
 →18,200万人(完成時期未定)

<広州(広州白雲)>
 4,800万人
 →6,500万人(2015年)※
 →8,000万人(2020年)※

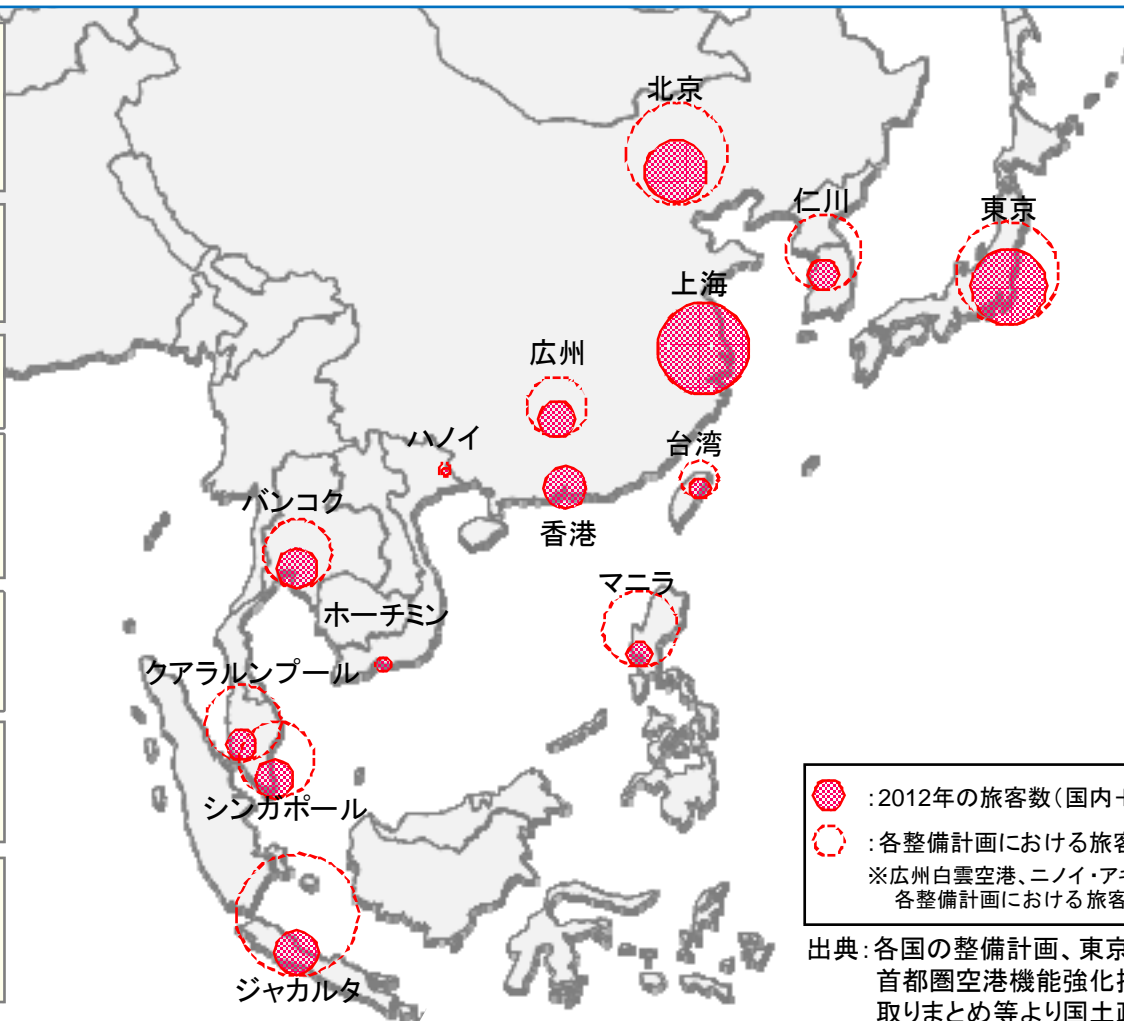
<ハノイ(ノイバイ)>
 1,100万人
 →1,600万人(2020年)

<バンコク(スワンナプーム)>
 5,300万人
 →6,000万人(2016年)
 →7,500万人(2021年)
 →9,000万人(2032年)

<クアラルンプール>
 4,000万人
 →6,000万人(2020年)
 →10,000万人(完成時期未定)

<シンガポール(チャンギ)>
 5,100万人
 →8,500万人(2017年)
 →10,000万人以上(2020年代半ば)

<ジャカルタ(スカルノ・ハッタ)>
 (2019年開業予定の新空港)
 5,800万人
 →9,500万人(2019-20年)
 →16,100万人(完成時期未定)



<東京(成田、羽田)>
 10,000万人
 →13,600万人(2014年度末)

<仁川>
 3,900万人
 →6,200万人(2017年)
 →10,000万人(2035年)

<上海(浦東、虹橋)>
 11,200万人
 →12,000万人(2020年)

<台湾(桃園)>
 2,800万人
 →5,000万人(2018年)

<香港>
 5,600万人
 →2023年に向け拡張予定

<マニラ(ニノイ・アキノ)>
 3,200万人
 →5,000万人(2020年)※
 →10,000万人(2040年)※

<ホーチミン>
 2,000万人

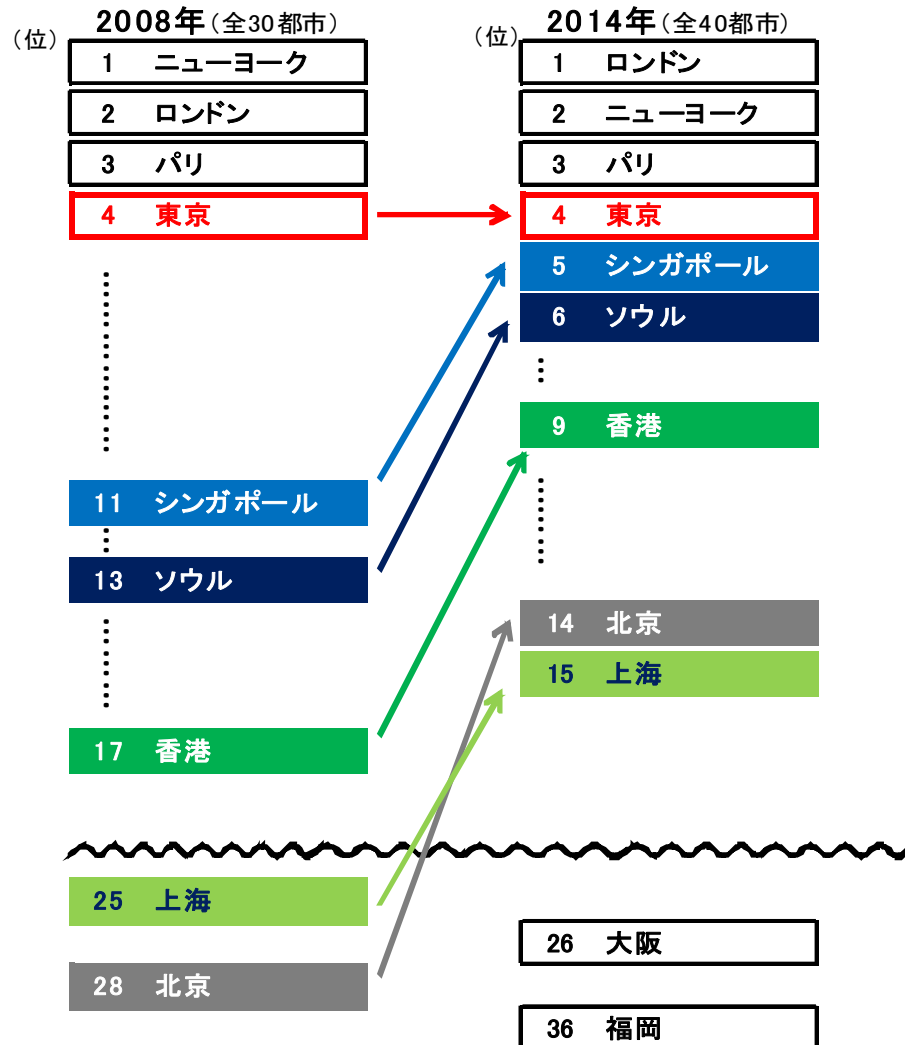
● : 2012年の旅客数(国内+国際)
 ○ : 各整備計画における旅客の取扱能力(国内+国際)
 ※広州白雲空港、ニノイ・アキノ空港においては
 各整備計画における旅客数(国内+国際)を示している。

出典: 各国の整備計画、東京(成田、羽田)については
 首都圏空港機能強化技術検討小委員会中間
 取りまとめ等より国土政策局作成

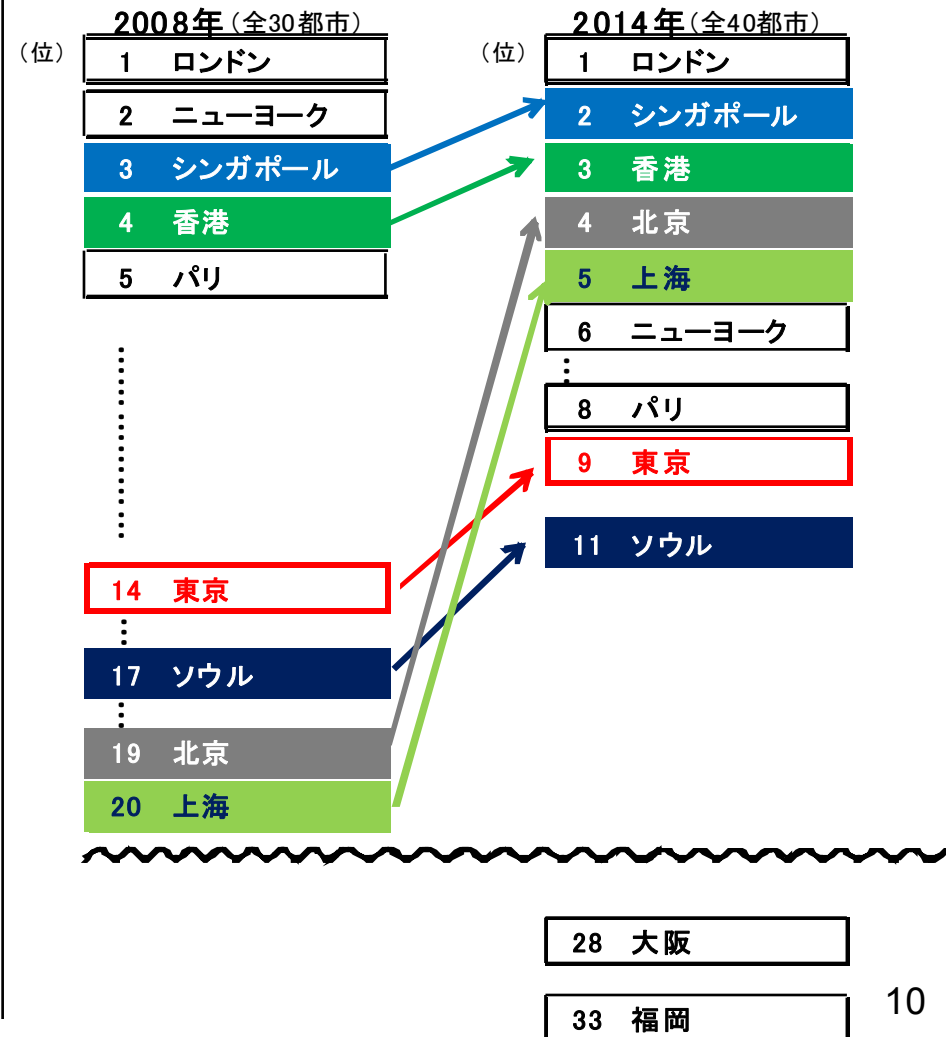
世界の都市総合ランキングの推移

○ 世界の都市総合ランキングの推移を見ると、アジアの都市が急激に伸びており、経営者視点の評価ではシンガポールや香港などのアジアの都市に後れをとっている。

森記念財団 ランキング(総合)



森記念財団 ランキング(経営者視点)



(出典) 森記念財団「世界の都市総合カランキング」をもとに国土交通省都市局作成

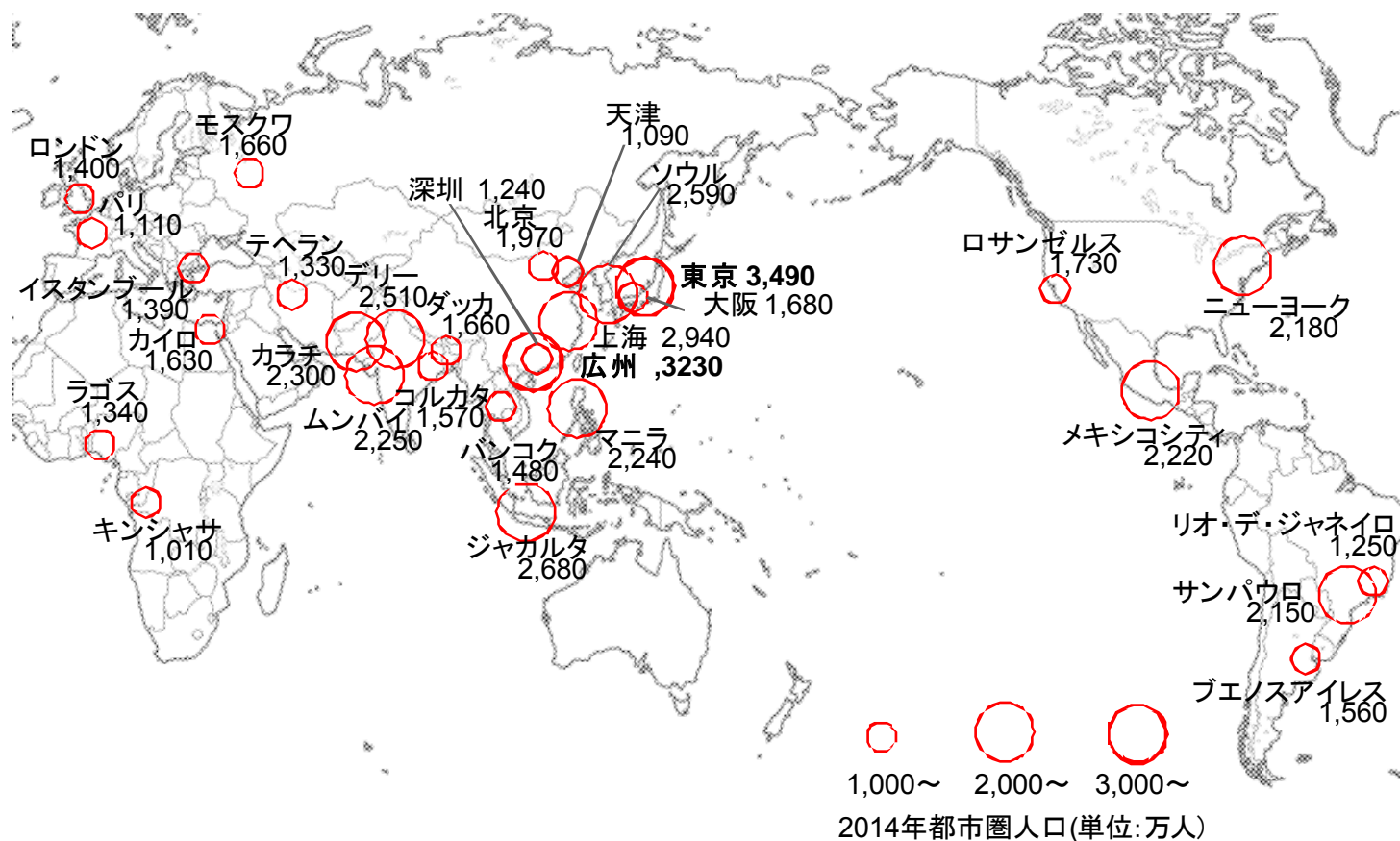
世界の大都市における人口比較

リニア中央新幹線により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化



圧倒的な世界最大のスーパー・メガリージョンが形成され、世界を先導していく。

世界の主要都市における人口 (2014年) (単位:万人)



都市人口ランキング (2014年)(単位:万人)

東京・大阪・名古屋 6,015	
1 東京	3,490
2 広州	3,230
3 上海	2,940
.....	
14 ロサンゼルス	1,730
15 大阪	1,680
16 ダッカ	1,660
.....	
40 ハイデラバード	860
41 名古屋	845
42 ワシントン	820

出典: Thomas Brinkhoff : Major Agglomerations of the World, <http://www.citypopulation.de>

強まる財政制約と公共事業関係費の削減

○平成24年度の公的固定資本形成(名目値)は約21兆円であり、ピーク時(平成7年度)に比して、半分以下となっている。

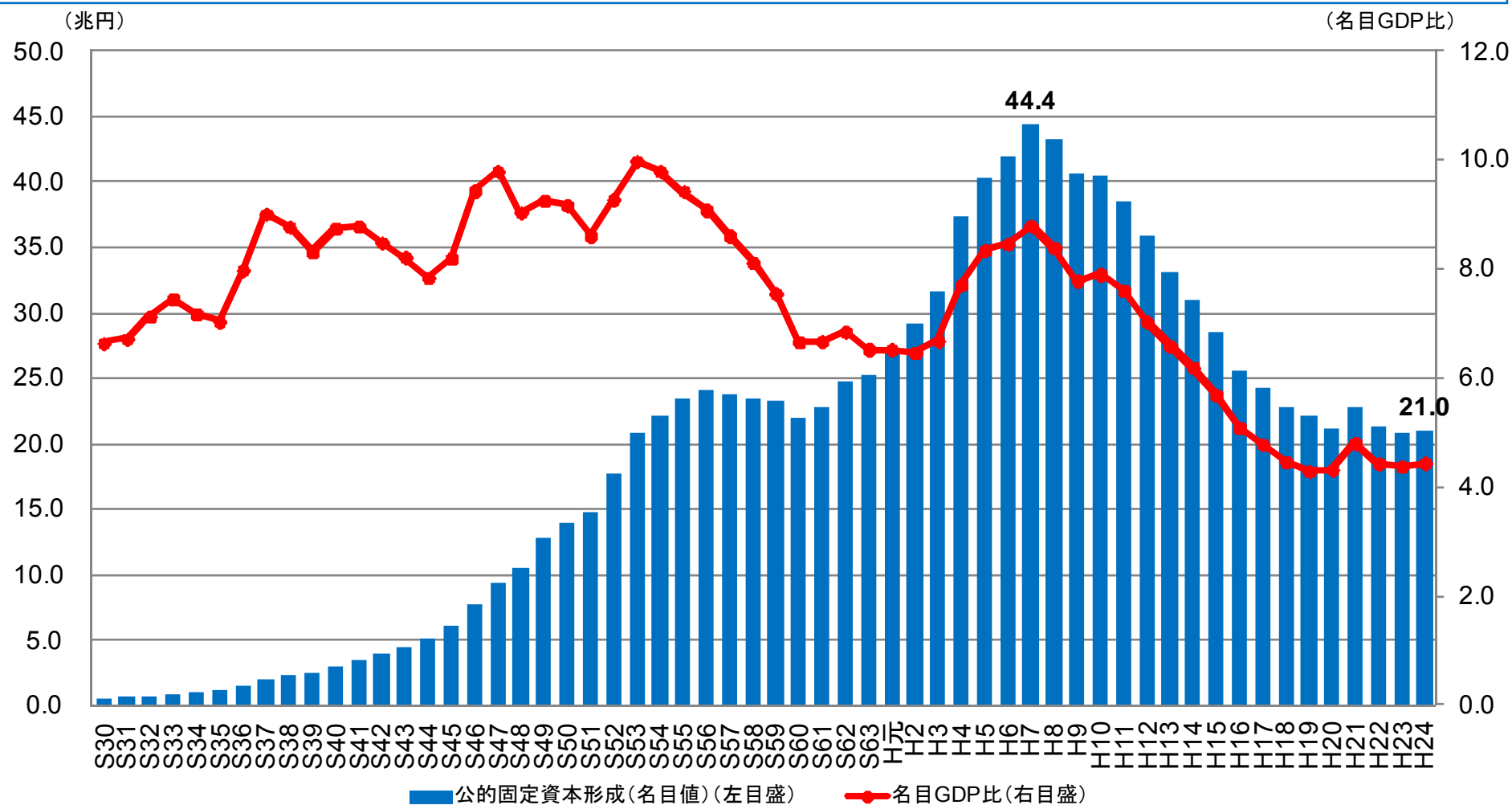


図. 公的固定資本形成(名目値)の推移

出典:内閣府「国民経済計算」をもとに作成

注1:公的固定資本形成は、国、地方公共団体、公営企業による社会資本の新設、改良等であり、用地費、補償費は含まれない。

注2:昭和54年度までは平成2年基準・68SNAの計数、昭和55年度～平成5年度までは平成12年基準・93SNA基準の計数、平成6年度以降は平成17年基準・93SNAの計数である。

社会資本の老朽化

- 今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合は加速度的に高くなる見込み。
- 20年後の社会資本(10分野)^(注2)の維持管理・更新費は、約4.6～5.5兆円程度と推定。

表 建設後50年を経過する社会資本の割合^(注1)

	2013年3月	2023年3月	2033年3月
道路橋 【約40万橋(橋長2m以上の橋70万橋のうち)】	約18%	約43%	約67%
トンネル 【約1万本】	約20%	約34%	約50%
河川管理施設(水門等) 【約1万施設】	約25%	約43%	約64%
下水道管きよ 【総延長:約45万km】	約2%	約9%	約24%
港湾岸壁 【約5千施設(水深-4.5m以深)】	約8%	約32%	約58%

社会資本(10分野)の維持管理・更新費(推計)^(注1)

2013年度: 約3.6 兆円程度

2023年度: 約4.3～5.1 兆円程度

2033年度: 約4.6～5.5 兆円程度

注1:平成25年度 国土交通白書

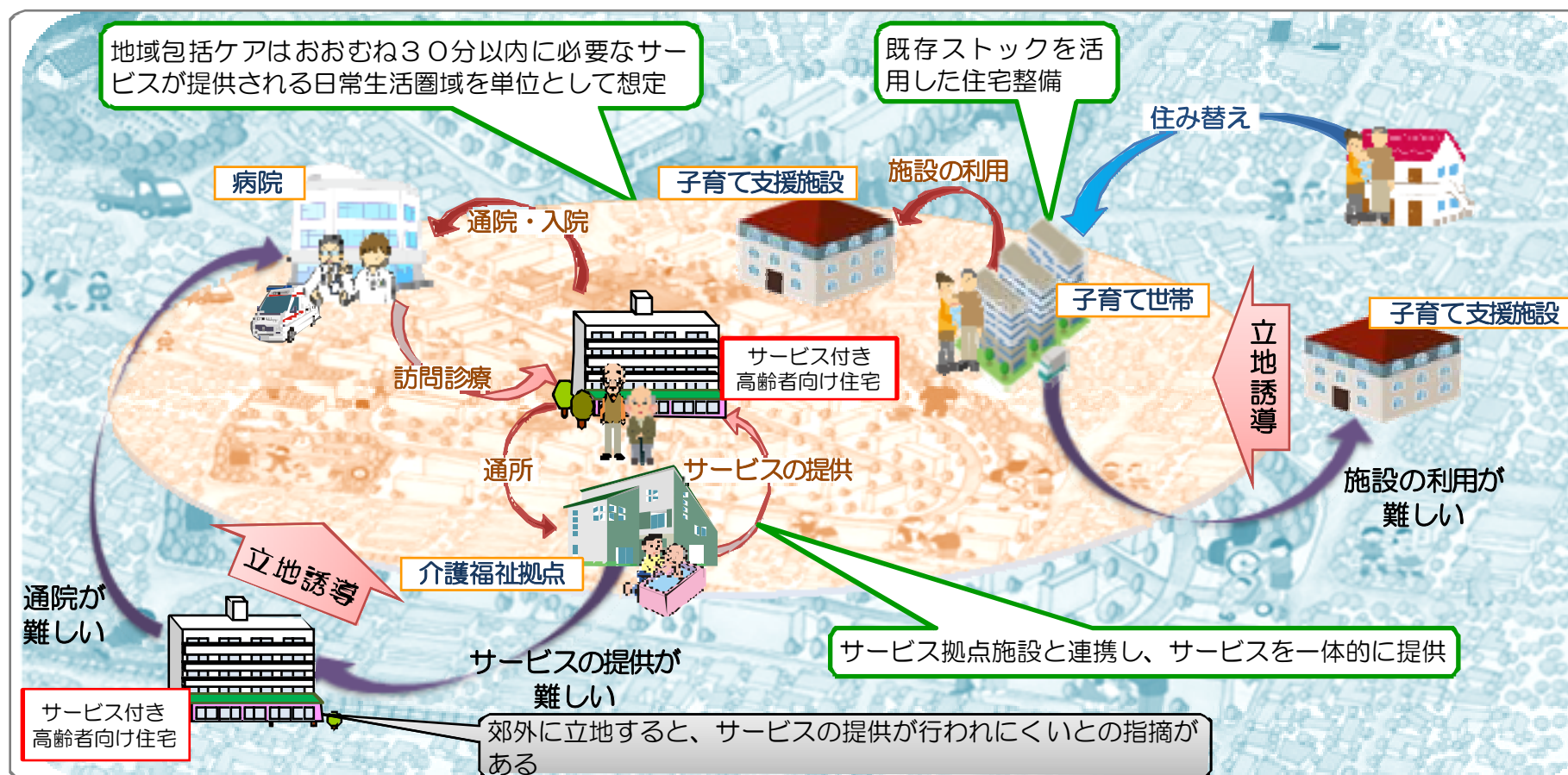
注2:社会資本(10分野)とは、道路、治水、下水道、港湾、公営住宅、公園、海岸、空港、航路標識、官庁施設である。

スマートウェルネス住宅・シティの展開

○街なかにおいて、子育て家庭や高齢者等がいきいきと生活し活動できる住環境を実現するため、

- ・サービス付き高齢者向け住宅等の整備、
- ・空き家を活用した子育て世帯向け住宅やコミュニティ施設等の確保、
- ・介護・医療・子育て等のサービス拠点施設の設置

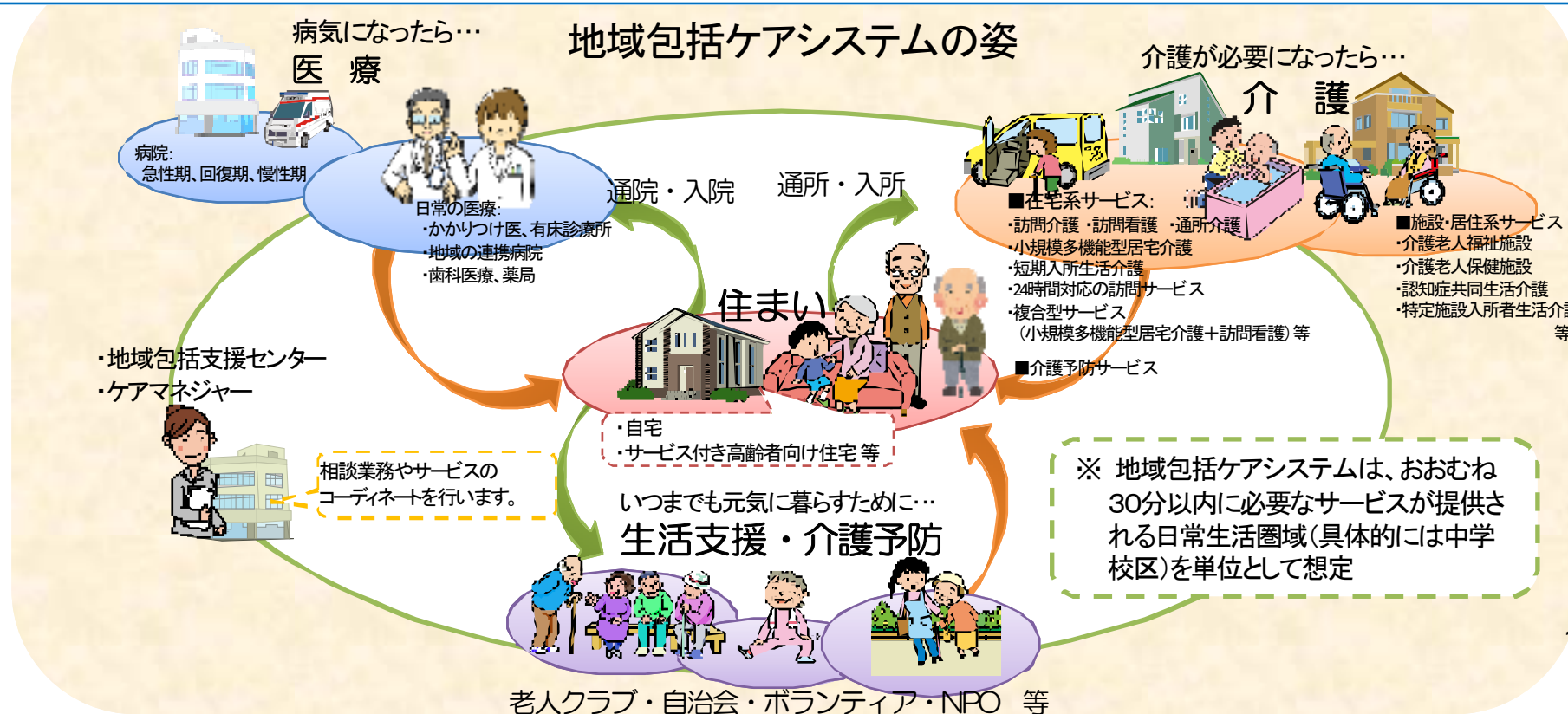
など、厚生労働省と連携し、地域包括ケアとコンパクトなまちづくりを一体的に推進する。



※サービス付き高齢者向け住宅・サービス拠点施設の整備や先導的な取組みに対し支援を実施。
 (スマートウェルネス住宅等推進事業 平成26年度 国費340億円)

地域包括ケアシステムの構築について

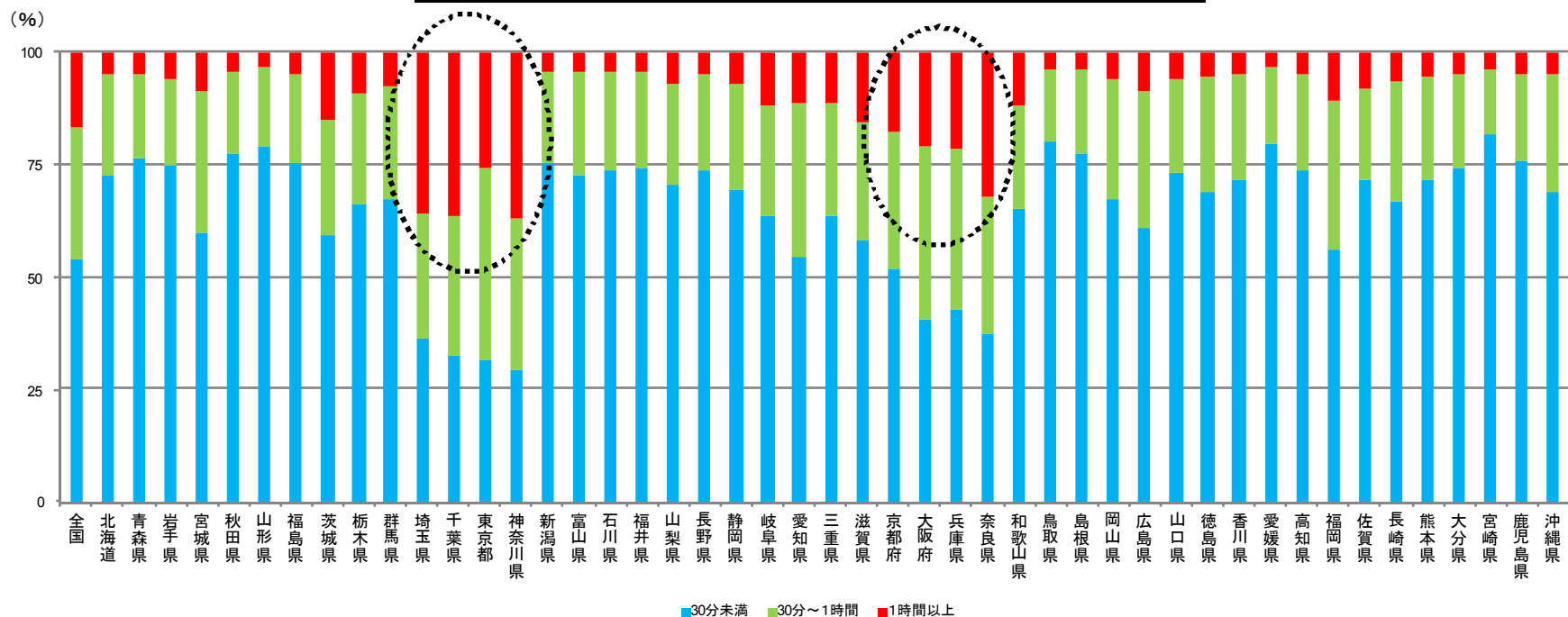
- 団塊の世代が75歳以上となる2025年を目途に、重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムの構築を実現。
- 今後、認知症高齢者の増加が見込まれることから、認知症高齢者の地域での生活を支えるためにも、地域包括ケアシステムの構築が重要。
- 人口が横ばいで75歳以上人口が急増する大都市部、75歳以上人口の増加は緩やかだが人口は減少する町村部等、高齢化の進展状況には大きな地域差。
- 地域包括ケアシステムは、保険者である市町村や都道府県が、地域の自主性や主体性に基づき、地域の特性に応じて作り上げていくことが必要。



○ 東京圏、大阪圏では、通勤時間1時間以上の割合が高く、通勤に費やす時間が多くなっている。

地域別通勤時間

地域	30分未満	30分～1時間	1時間以上
全国	54.3%	29.3%	16.4%
東京圏	32.2%	35.2%	32.6%
名古屋圏	57.7%	30.9%	11.4%
大阪圏	42.7%	35.8%	21.5%
地方圏	69.3%	23.8%	6.8%



(出典) 総務省「平成20年住宅・土地統計調査」を基に作成。

利便性の高い場所への保育所等の整備

○人にやさしく活力ある都市生活の実現をめざし、既存の鉄道駅等に保育施設等の生活支援機能を併設し利用環境の改善を図る「鉄道駅空間の高度化」を推進。

鉄道利用者の利便性向上による公共交通の利用促進

医職住の近接化による持続可能な社会の実現

鉄道駅等に併設する保育施設のイメージ



京成電鉄本線 大神宮下駅
(船橋ピコレール保育園)



東葉高速鉄道東葉高速線 船橋日大前駅
(美しが丘保育園)



JR東日本高崎線 籠原駅
(ことぶきイーサイト保育園)

出典：JR東日本HP

国交省補助による鉄道駅等への保育施設の整備状況

※JR・大手民鉄を抜粋

事業者名	駅名	開園年度
京成電鉄	大神宮下駅	平成23年度
	新鎌ヶ谷駅	平成24年度
小田急電鉄	相武台前駅	平成26年度
JR東日本	石川町駅	平成25年度
	本郷台駅	平成25年度
	武蔵新城駅	平成26年度
	北小金駅	平成26年度
	関内駅	平成28年度(予定)
東急電鉄	武蔵小杉駅	平成25年度
阪急電鉄	西院駅	平成32年度(予定)

鉄道事業者による保育施設等の整備状況

平成26年7月現在

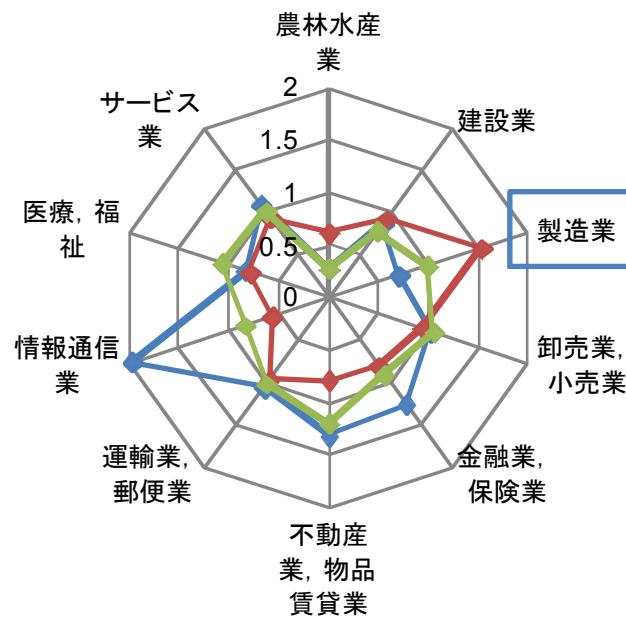
事業者名	保育園	学童保育等
JR東日本	73箇所	7箇所
東急電鉄	19箇所	23箇所
小田急電鉄	10箇所	4箇所
相模鉄道	5箇所	4箇所
京王電鉄	7箇所	1箇所
西武鉄道	9箇所	—
		他

保育施設等の箇所数の推移 (大手民鉄16社及びJR本州3社)

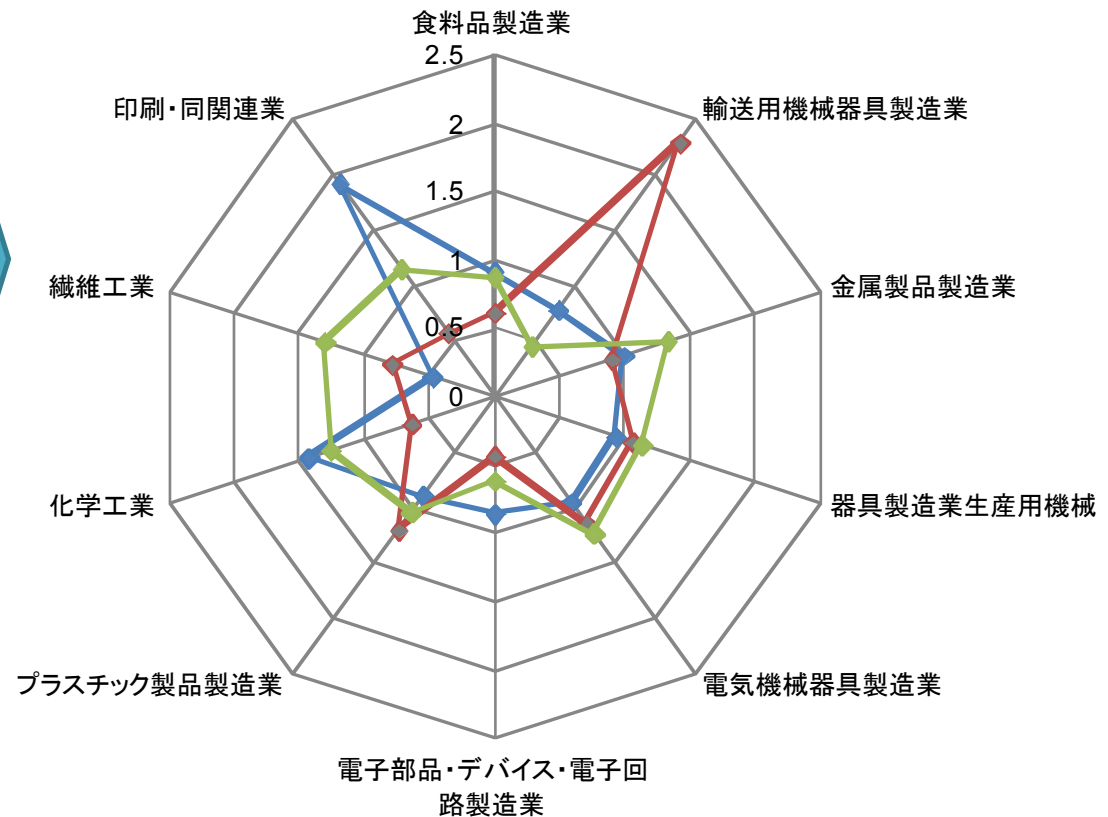


○製造業の全国上位10業種の内訳では、東京圏は「化学工業」、「印刷・同関連業」が、名古屋圏は「輸送用機械器具製造」、「器具製造業」、「電気機械」が、大阪圏は「金属製品」、「化学工業」、「繊維工業」が高い。

産業構成比特化係数
(民間事業所従業者数)



産業構成比特化係数(民間事業所従業者数)
(製造業の従事者数全国上位10業種)

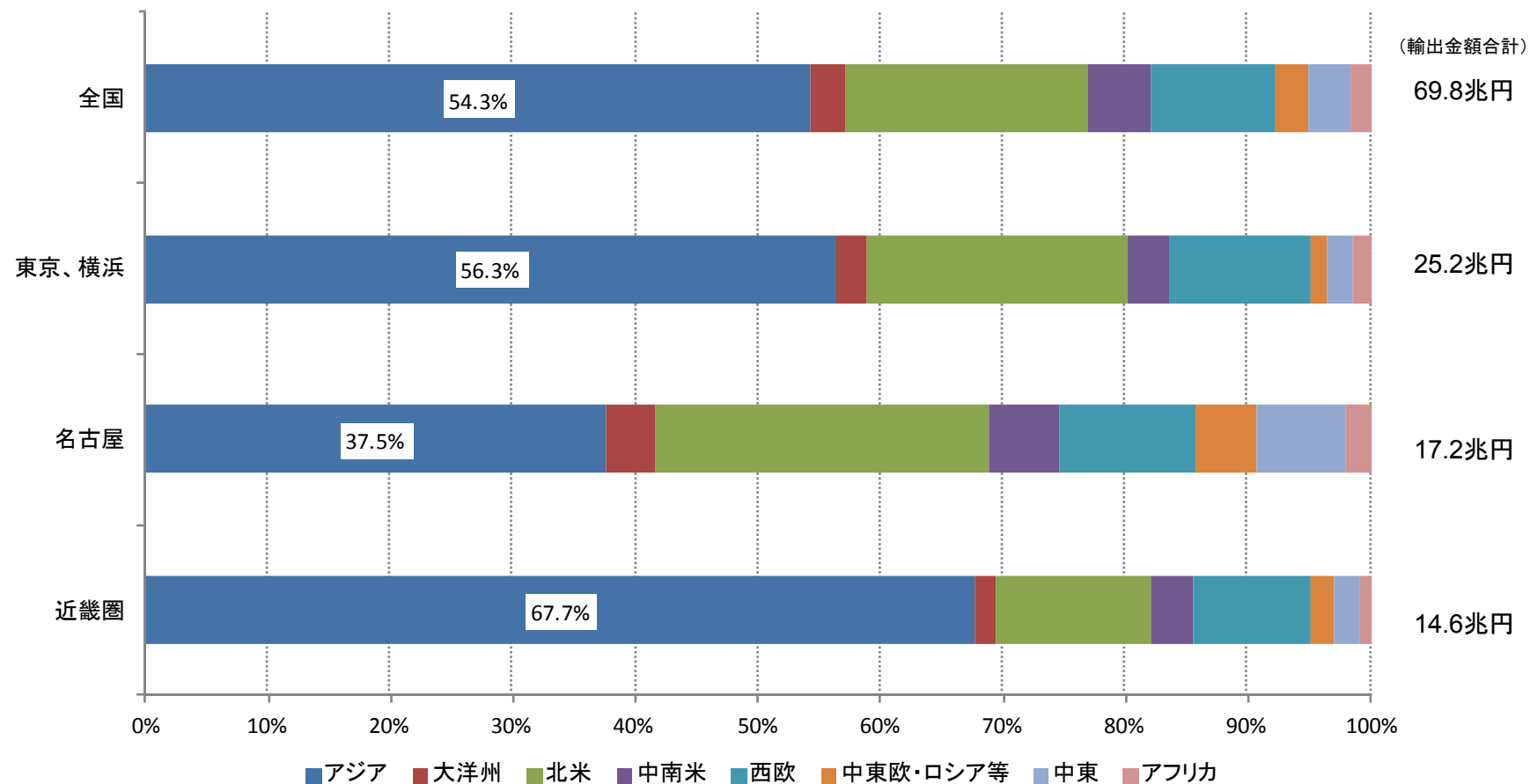


●東京圏 ●名古屋圏 ●大阪圏

近畿圏が担うアジアのゲートウェイの役割

○ 他地域と比べ、アジアへの輸出比率が高く、アジアのゲートウェイとして近畿圏に強み。

地域別輸出の比較



(出典) 財務省「貿易統計」より作成。

(注) 1. 地域別の数値は、各税関管内の輸出金額の集計値により算出。近畿圏については、2府4県(大阪、京都、兵庫、滋賀、奈良、和歌山)の集計値による。

2. 各税関の管轄区域は、以下の通り。

東京税関: 東京都、埼玉県、群馬県、山梨県、新潟県及び山形県の1都5県と成田空港及び市川市(一部)を含んだ千葉県の一部

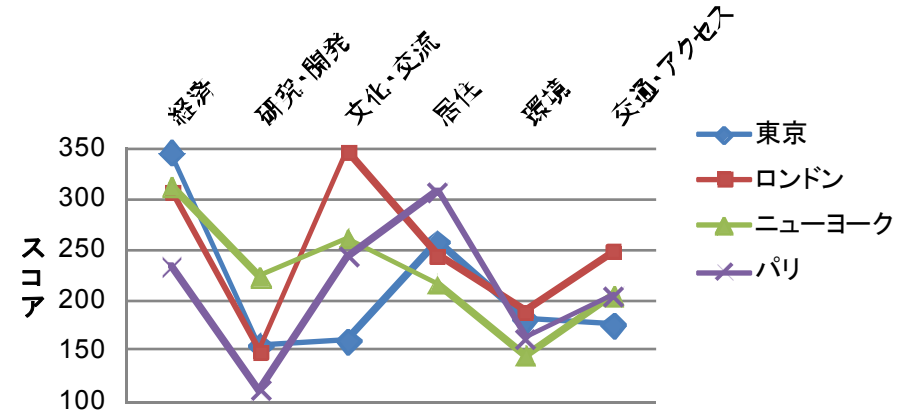
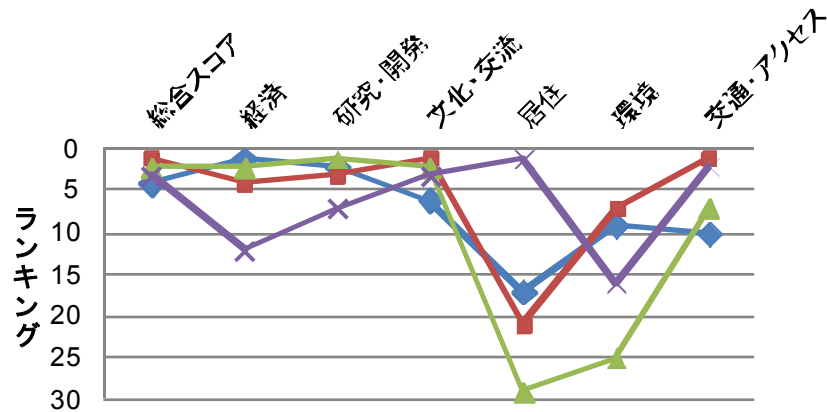
横浜税関: 宮城県、福島県、茨城県、栃木県、千葉県(一部を除く)、神奈川県

名古屋税関: 愛知県、岐阜県、三重県、静岡県及び長野県

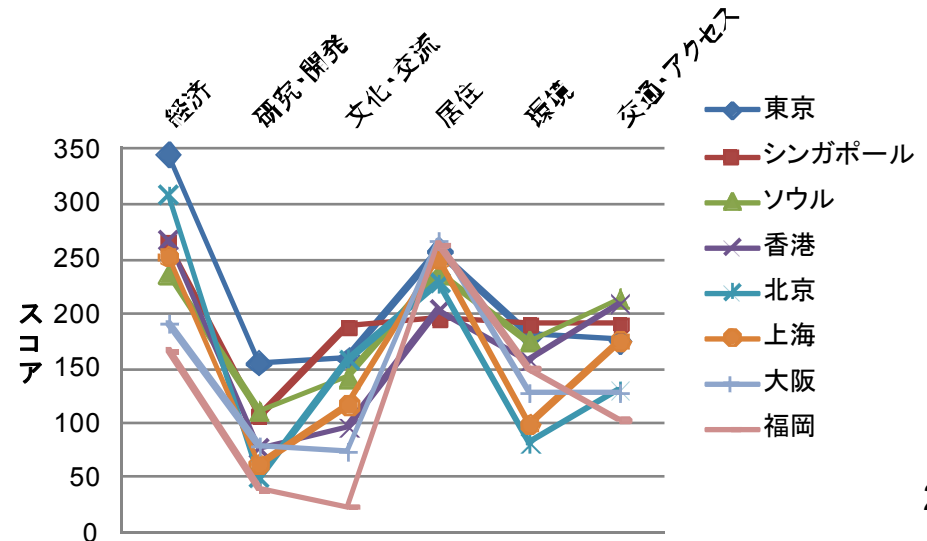
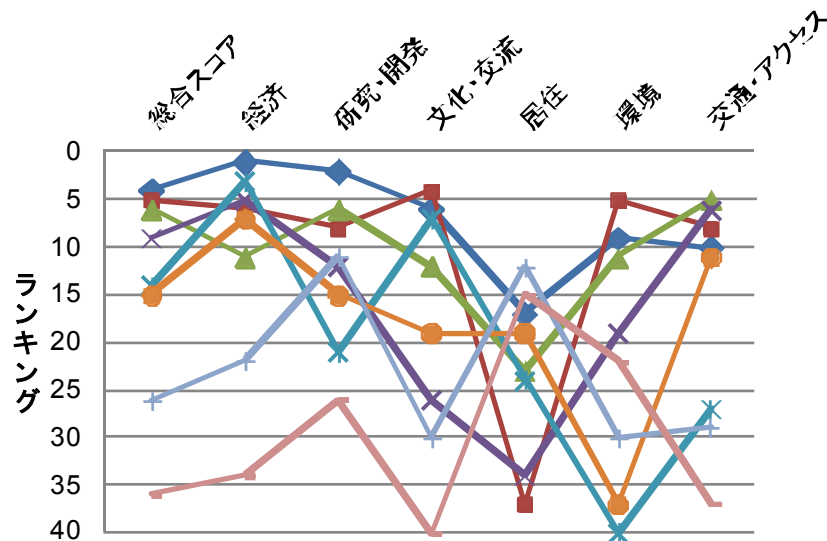
世界都市ランキング(日本の大都市の強みと弱み)

○我が国の都市は「経済」、「研究・開発」に強みがある一方、「文化・交流」、「交通・アクセス」に弱みがある。

上位4都市における分野別比較



アジア主要都市における分野別比較



(出典) 森記念財団「世界の都市総合ランキング2014」概要版

東京の強み

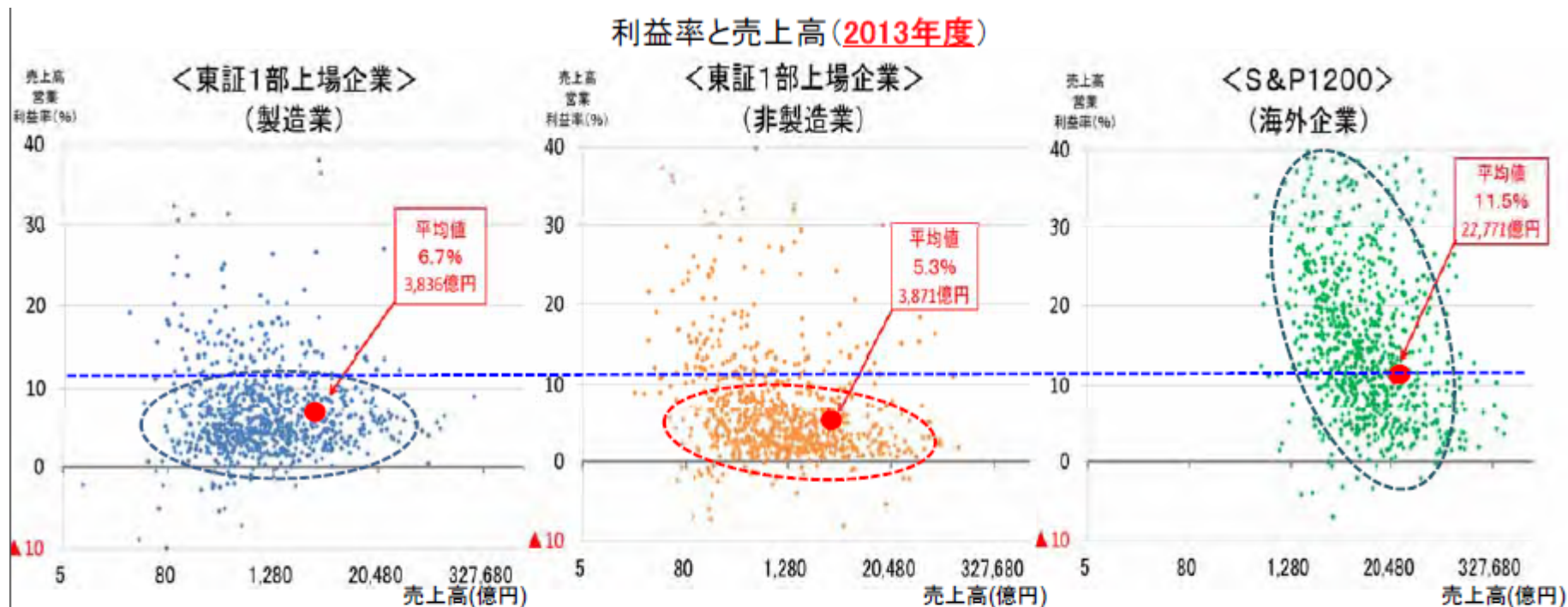
○ 東京は、経済的・知的ストックの集積に強みが存在。

		Pricewaterhouse Coopers 「Cities of Opportunity 2012」 (全27都市)						森記念財団 「世界の都市競争ランキング2012」 (全40都市)		
		東京	シンガポール	香港				東京	シンガポール	香港
企業の集積	〈世界トップ500企業の本社数〉		世界トップ500企業(社)			〈世界トップ300企業〉				
	1位	16位	12位	東48	シ2	香4	1位	32位	23位	
	〈経済規模〉		経済規模(億米ドル)			〈経済規模〉				
	1位	6位	9位	東7,557	シ2,958	香2,437				
知的ストックの集積	〈上位大学の研究実績〉		上位200大学(校)			〈世界トップ200大学〉				
	3位	17位	8位	東2	シ2	香4	10位	13位	7位	
	〈研究者数〉		研究者(人)			〈研究者数〉				
	2位	8位	15位							
	〈産業財産権(特許)の登録数〉		特許(件 ※国・地域単位)			〈産業財産権(特許)の登録数〉				
	2位	5位	6位	日222,693	シ4,442	香5,353				

(出典) Pricewaterhouse Coopers「Cities of Opportunity 2012」、森記念財団「Global Power City Index 2012」、Fortune「Global 500」、The World Federation of Exchanges「Monthly Reports (Jan. 2013)」、Times Higher Education「世界大学ランキング 2012-2013」、特許庁「特許行政年次報告書2012年版」、WIPO「Industrial Property Statistics」

国内・海外企業の利益率の比較

○ 日本企業の利益率は、海外企業に比べて総じて低く、利益率の高い企業も少ない。



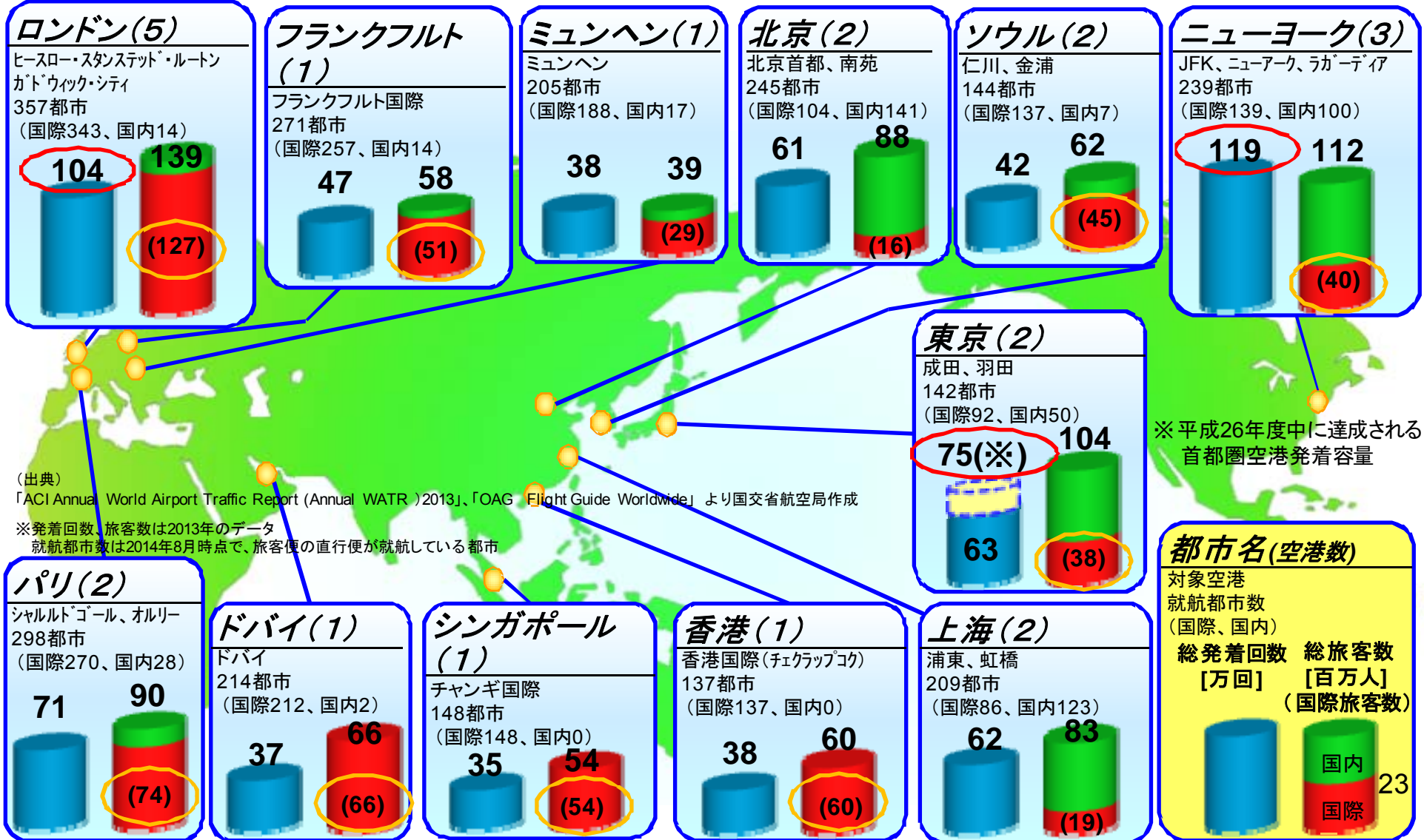
(資料)ブルームバーグより作成。

(参考)金融・保険及び直近のデータ取得不可能なものを除外。

営業利益は、ブルームバーグの定義によるEBIT (Earnings Before Interest and Taxes)。(純売上高) + (その他営業収益(米国を除く)) - (売上原価) - (一般販売管理費)
 S&P1200は、世界の資本市場の約70%を補足。ここでは、S&P500(米国)、S&PTOP150(日本)、S&P/TSX60(カナダ)、S&P/ASX50(豪州)、S&Pアジア50、S&P中南米40、計1200社の内、日本の150社を除外。

世界各都市内の空港の就航都市数・発着回数・旅客数

○ 首都圏空港75万回化の達成により、容量面ではアジア諸国の主要都市トップクラスに。
 ○ 欧米主要都市では年間発着回数が100万回を超えているところもあり、輸送人員の増加のためにはさらなる容量拡大の検討も必要。



(出典) 「ACI Annual World Airport Traffic Report (Annual WATR) 2013」、「OAG Flight Guide Worldwide」より国土交通省航空局作成

※発着回数、旅客数は2013年のデータ
 就航都市数は2014年8月時点で、旅客便の直行便が就航している都市

知の創発拠点の事例(ナレッジキャピタル)

○梅田貨物駅を中心とした大阪駅北側において『「知」をベースに、新しい価値創りと社会変革を。』
をコンセプトとして再開発
○主な施設: 関西大学、大阪大学、(独)医療基盤研究所等



ナレッジサロン



コラボオフィス



ナレッジオフィス



ザ・ラボ



フューチャー
ライブ
ショー
ルーム



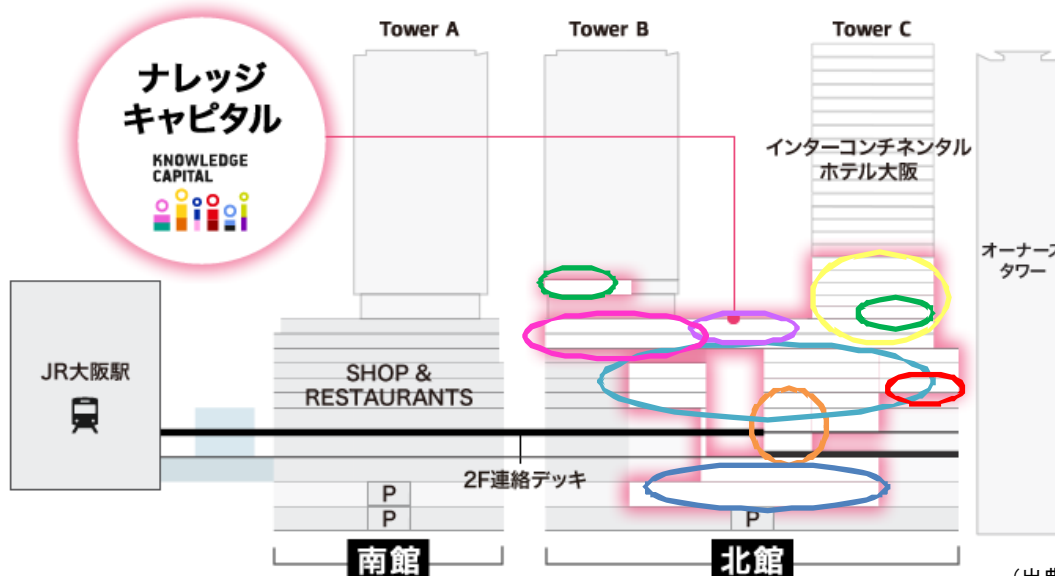
ナレッジシアター



カンファレンスルーム



ナレッジキャピタルコング
レコンベンションセンター



(出典)ナレッジキャピタルHPより作成

地域資源を活かした地方部のグローバル化戦略

人口減少に伴う国内マーケットの縮小、グローバル競争の激化、情報技術の急速な進展等を背景に、国際的な競争力の強化が求められている。人口減少・高齢化が進む地方部においても、こうした状況の変化を機会ととらえ、世界経済の活力を取り込むことで、地域の活性化・持続的発展につなげていく働きを拡大していくことが必要。

具体的には、地域の資源を活用した産品等の海外展開やグローバルサプライチェーンへの参入を進める他、中小企業において、グローバル・ニッチと言われるように、国際市場を開拓する上で、それぞれニッチ分野に特化する戦略を構築する等、その地域にしかない資源を活用して新たな価値を創造し、地域の人的・物的資源、インフラ等を総合的に活用した地域の活性化を図る。

● 想定される事例のパターン

発案者・
連携主体

- ①商工会議所、
農業者団体
- ②地方自治体
等
- ③地域企業

×

輸出に際しての
ボトルネック

- ア 商品開発
- イ 商品の
ロット不足
- ウ 販路開拓

×

ボトルネックの
対処方法

- A 地域資源・
人材の活用
- B ICT等新技術
の活用
- C 企業間連携

事例1 ICTの活用による出荷ロット拡大事例

発案 : 燕市商工会議所(新潟県)

連携者 : 燕市の金属研磨企業(50社超)

- ・発注者→商工会議所(ハブ機能)→市内研磨企業(50社超)をインターネットで繋いだ共同受注システムを構築。
- ・1社では受けられなかった、海外からの大規模ロットの注文にも対応可能に。
- ・iPodの鏡面加工、ビアマグ等の輸出。



事例2 企業間連携による商品開発事例

発案 : (財)一宮地場産ファッションデザインセンター
(愛知県一宮市の外郭団体)

連携社 : 愛知県の紡績、製織、染色業社

- ・分業化されたそれぞれの業社の連携により、各社の弱みを補完し、海外市場に通用するアパレル製品(スーツ等)を開発可能に。
- ・イタリアの見本市にも出品。



事例3 地域人材による販路開拓事例

発案 : 株式会社サンクゼール(長野県)

連携者 : 地域の農業者、加工業者

- ・長野県上田市は中国寧波市と友好姉妹都市。上田市の大学に寧波からの留学生がおり、この人脈を活用して中国への販路を開拓。
- ・中国6カ所に、長野の農産物加工品(ワイン、ジャム等)を販売する小売店を出店。その他、地方の特産品も販売。



パナマ運河拡張、北極海航路

グローバル物流インフラ環境の変化 — エネルギー供給の多様化 —

○パナマ運河・北極海航路を活用することで、今後、新たなエネルギー輸送ルートが設定されることによりエネルギーの供給が多様化することが期待される。



(出典) 国土交通省 エネルギー輸送ルートの多様化への対応に関する検討会 第1回(平成26年4月25日) 資料2より国土政策局作成

観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014

- 2013年3月に観光立国推進閣僚会議が設置され、政府一丸となって観光立国を進める体制が整った。
- 2013年6月11日、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」を決定し、政府一丸となって取組を強化した結果、2013年は史上初の訪日外国人旅行者数1,000万人を達成した。
- 2014年1月17日、総理よりアクション・プログラムの改定について指示を受け、2020年に向けて、2,000万人の高みを目指すべく、6月17日に「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」を決定した。

1. 「2020年オリンピック・パラリンピック」を見据えた観光振興

- 「オリパラ」開催国としての国際的注目度を活かした訪日プロモーション
- 文化プログラムを活用した日本文化の発信
- 「東京オリパラ」開催効果の全国への波及
- 道の駅・郵便局・コンビニの活用を含めた、外国人旅行者への観光情報提供拠点の充実

2. インバウンドの飛躍的拡大に向けた取組

- 様々な業種の参画による新たな取組の創出
(エンタメ、ファッション、食、流通、IT等様々な業種を担い手に)
- 訪日プロモーションの戦略的拡大
(中国沿岸部・内陸部、東南アジア、インド・ロシア等への展開)
- JNTOを実施主体とした訪日プロモーションの実施体制の整備

3. ビザ要件の緩和など訪日旅行の容易化

- 戦略的なビザ要件の緩和
(インドネシア向けビザ免除、フィリピン・ベトナム向け実質ビザ免除等)
- CIQに係る体制整備
(地方空港における緊急的な体制整備等)

4. 世界に通用する魅力ある観光地域づくり

- 多様な広域ルートの開発・提供と発信
- 地域内の周遊観光をしやすくするための仕組みづくり
- 魅力ある空間の形成
- 和食文化の発信、農山漁村での滞在促進
- 観光振興による被災地の復興支援

5. 外国人旅行者の受入環境整備

- 免税制度の拡充を契機とした免税店の拡大
(全品目に対象拡大、全国で10000店規模へ倍増)
- 無料Wi-Fiの整備促進、多言語対応の強化
- ムスリム旅行者への適切な情報提供
- 安全・安心の確保(災害や病気・怪我への対応)

6. MICEの誘致・開催促進と外国人ビジネス客の取り込み

- MICEに関する取組の抜本的強化
- ファーストレーンの設置、「信頼できる渡航者」の自動化
ゲート対象化
- IRについての検討

インフラ長寿命化基本計画の概要 H25.11.29 インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議決定

- 個別施設毎の長寿命化計画を核として、メンテナンスサイクルを構築
- メンテナンスサイクルの実行や体制の構築等により、トータルコストを縮減・平準化
- 産学官の連携により、新技術を開発・メンテナンス産業を育成

1. 目指すべき姿

○安全で強靱なインフラシステムの構築

- メンテナンス技術の基盤強化、新技術の開発・導入を通じ、厳しい地形、多様な気象条件、度重なる大規模災害等の脆弱性に対応
- 【目標】老朽化に起因する重要インフラの重大事故ゼロ（2030年）等

○総合的・一体的なインフラマネジメントの実現

- 人材の確保も含めた包括的なインフラマネジメントにより、インフラ機能を適正化・維持し、効率的に持続可能で活力ある未来を実現
- 【目標】適切な点検・修繕等により行動計画で対象とした全ての施設の健全性を確保（2020年頃）等

○メンテナンス産業によるインフラビジネスの競争力強化

- 今後のインフラビジネスの柱となるメンテナンス産業で、世界のフロントランナーの地位を獲得
- 【目標】点検・補修等のセンサー・ロボット等の世界市場の3割を獲得（2030年）

2. 基本的な考え方

○インフラ機能の確実かつ効率的な確保

- メンテナンスサイクルの構築や多段階の対策により、安全・安心を確保
- 予防保全型維持管理の導入、必要性の低い施設の統廃合等によりトータルコストを縮減・平準化し、インフラ投資の持続可能性を確保

○メンテナンス産業の育成

- 産学官連携の下、新技術の開発・積極公開により民間開発を活性化させ、世界の最先端へ誘導

○多様な施策・主体との連携

- 防災・減災対策等との連携により、維持管理・更新を効率化
- 政府・産学界・地域社会の相互連携を強化し、限られた予算や人材で安全性や利便性を維持・向上

3. 計画の策定内容

○インフラ長寿命化計画（行動計画）

- 計画的な点検や修繕等の取組を実施する必要性が認められる全てのインフラでメンテナンスサイクルを構築・継続・発展させるための取組の方針（対象施設の現状と課題／維持管理・更新コストの見通し／必要施策に係る取組の方向性 等）

○個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）

- 施設毎のメンテナンスサイクルの実施計画（対策の優先順位の考え方／個別施設の状態等／対策内容と時期／対策費用 等）

4. 必要施策の方向性

点検・診断	定期的な点検による劣化・損傷の程度や原因の把握 等
修繕・更新	優先順位に基づく効率的かつ効果的な修繕・更新の実施 等
基準類の整備	施設の特性を踏まえたマニュアル等の整備、新たな知見の反映 等
情報基盤の整備と活用	電子化された維持管理情報の収集・蓄積、予防的な対策等への利活用 等
新技術の開発・導入	ICT、センサー、ロボット、非破壊検査、補修・補強、新材料等に関する技術等の開発・積極的な活用 等
予算管理	新技術の活用やインフラ機能の適正化による維持管理・更新コストの縮減・平準化 等
体制の構築	[国]技術等の支援体制の構築、資格・研修制度の充実 [地方公共団体等]維持管理・更新部門への人員の適正配置、国の支援制度等の積極的な活用 [民間企業]入札契約制度の改善 等
法令等の整備	基準類の体系的な整備 等

5. その他

- 戦略的なインフラの維持管理・更新に向けた産学官の役割の明示
- 計画のフォローアップの実施