

# **社会資本整備重点計画**



## 目 次

はじめに

### 第1章　社会資本整備を取り巻く社会経済情勢の変化

### 第2章　中長期を見据えた社会資本整備の方向性

第1節　社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題

第2節　4つの重点目標と、その実現に向けた政策の中長期的な方向性

第3節　インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント

1. 社会資本整備が社会・経済にもたらす多様な効果
2. 社会資本ストックの質的改善と高度化を図るインフラマネジメントの必要性
3. 整備効果を高めるための5つの方針
4. インフラマネジメントの前提となる安全性確保の徹底
5. インフラマネジメント方針の実効性の確保
6. 国民理解の醸成

第4節　持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置

1. 戰略的・計画的な社会資本整備を支える安定的・持続的な公共投資
2. 質の高い社会資本整備を担保する公共事業の評価手法の改善

### 第3章　重点目標ごとの「政策パッケージ」と重点施策、KPI

第1節　重点目標と政策パッケージについて

第2節　個別の重点目標及び事業の概要

重点目標Ⅰ：活力のある持続可能な地域社会の形成

重点目標Ⅱ：強靭な国土が支える持続的で力強い経済社会

重点目標Ⅲ：インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

重点目標Ⅳ：戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

### 第4章　計画の着実な推進

1. 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定

2. 重点計画のフォローアップ

おわりに

## はじめに

社会資本は、Infra（下部）Structure（構造）の語義のとおり、現在及び未来の国土・地域を形づくる礎であり、歴史の歩みとともに、あらゆる国民生活や社会経済活動を支える基盤である。今日の国土・地域や都市の姿、その上に展開する様々な国民生活や社会経済活動の有り様は、過去の世代が築いてきた社会資本の蓄積の上に、その恩恵を受けて成り立つ。

社会資本整備は、社会発展の基礎として、世代を超えて我が国の国民生活や社会経済活動に貢献する未来への投資である。社会資本整備によって形成される良質なインフラのストックは、国民経済の発展の基盤となるとともに、国民の生命・財産の安全確保、快適でゆとりのある生活環境など、国民生活や経済社会活動のあらゆる側面において様々な効果を長期にわたって発揮するものである。

道路や河川、公園等、社会資本の多くは、私たちの暮らしとともに身近に存在し、人々が日常的に利用する性格を有する。古くからインフラは文化とも深いつながりをもち、歴史や文学、芸術など、様々な分野で親しまれ、人々の豊かな感性を育んできた。みなとや水辺空間等は、自然志向の高まりもあって、暮らしに豊かさや潤いをもたらしている。大規模な構造物であるインフラは地域や国の人々の長年の悲願によって創られ、その美しい意匠性と相まって、地域や国のシンボル的存在となってきた。インフラ整備は、多くの人々に夢やロマンを与えるものであるといつても過言ではない。

インフラが有する多面的な効果を発揮している一例が、首都圏外郭放水路である。洪水を防ぐ防災目的で整備された当放水路は、流域における浸水リスクを低減させることで立地優位性を向上させ、高い投資促進効果を発揮しており、国民の生命や財産を災害から守るインフラが、経済成長を支える基盤となっている。当放水路は「地下神殿」の威容からインフラツーリズムでも人気スポットの1つであり、壮大なスケールは防災インフラという使命を超えて、訪れる多くの観光客に壮大な景観による魅力を伝え続けている。

社会資本は、私たちの日常生活や経済活動など、あらゆる分野を支える不可欠の基盤であり、将来にわたってより美しく、安全で活力ある社会を築いていくための国民共有の貴重な資産である。社会資本整備のあり方は、各時代の社会経済情勢や人々の価値観や暮らし方、取り巻く技術力等に応じて変化していくことが求められ、今を生きる世代には、先人たちの積み重ねによって受け継いだ良質な社会資本をより良いものとして後世に引き継いでいく責務がある。そのためには、時代の変化と要請を的確に読み取り、直面する社会課題の解決に貢献することを目指して、構造物としての物だけでなく、人や技術、情報、制度等を幅広くインフラを構成する要素として捉え、これらを最大限活用することを通じて、社会資本整備によって提供される安全・安心の確保や生産性向上、生活の質の向上等の機能を強化し、サービスの向上につなげていくことが必要である。

社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）は、中長期的な視点に立って社会資本の整備に取り組むための「羅針盤」である。将来を見据えて時代の変化と要請に的確に応えながら、効果的かつ効率的に社会資本の整備効果を発揮し、新しい時代を創り上げていくため、変化する社会経済情勢の中で、私たちが直面する社会課題と目指すべき姿を明らかにし、そこからバックキャストして社会資本整備の進路を具体的に提示することで、希望と活力にみちた未来を切り拓くビジョンを示し、実行していくことが必要である。それは、社会資本整備分野における課題の解決に資するのみならず、我が国が抱える社会課題全般の解決に貢献するものとなる。平成15（2003）年以降、これまで5次にわたる重点計画を策定し、戦略

的・計画的な取組を進めてきた。現行の第5次重点計画は、令和3（2021）年に策定され、令和7（2025）年度までを計画期間として推進されてきたが、計画策定以降、社会資本整備を取り巻く社会経済情勢は大きく変化している。

特に、①未曾有の人口減少と急速な少子高齢化により、地方において暮らしを支える生活基盤が脆弱化する危機に直面しており、買い物など、日常生活に不可欠なサービスが将来にわたり安定的に提供される地域づくりが重要な課題となっている。②人口減少に加えてインフラ老朽化が加速する中で、地域の将来像にあわせて地方のインフラのストックを適正化し、再構築していくことが求められる。令和7（2025）年1月に埼玉県八潮市で発生した下水道管路損傷に起因する道路陥没事故の教訓を踏まえ、インフラの安全性確保に万全を期すことも急務である。また、③我が国経済は、過去30年続いたデフレ経済から成長型経済に移行する転換点にある。人口減少、とりわけ生産年齢人口が減少する中で、生産性を高め、持続的に成長する力強い経済を実現するために、経済活動の基盤となる社会資本整備を進めなければならない。さらに、④急速な人口減少に伴い、社会資本整備を支える地方公共団体や建設業等の担い手の確保も避けて通れない課題である。社会資本整備が持続可能であるためには、それを支える地方公共団体や担い手の持続可能性が確保されなければならない。⑤日進月歩で進む新技術やデジタル分野のイノベーションの力を最大限活用し、インフラの新たな価値創出につなげるとともに、現場の生産性の向上を図っていくことも不可欠である。こうした情勢に加えて、⑥激甚化・頻発化する自然災害から生命・財産・暮らしを守ることはますます重要となっており、⑦国際的に高まる環境分野への新たな潮流に対しても国際社会の一員としてしっかりと対応していく必要がある。

令和5（2023）年7月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）において、我が国は時代の重大な岐路に立っているとの認識が示され、目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、その実現に向けた国土構造の基本構想として東京一極集中の是正等を図る「シームレスな拠点連結型国土」の構築という新たな国土の将来ビジョンが示された。本重点計画では、こうした時代認識を踏まえ、新たな国土の将来ビジョンに資する社会資本整備を戦略的かつ計画的に推進していく。

また、防災・減災、国土強靭化の取組については、国土強靭化基本計画（令和5年7月28日閣議決定）のもと、令和7（2025）年6月に「第1次国土強靭化実施中期計画」が閣議決定されたところであり、これらの計画と連携して取組を着実に進めていく。

その他、エネルギー、環境、安全保障等の分野における政府の各計画との連携を図って取り組んでいく。

我が国は今、大きく変化する社会経済情勢のもと、人口減少と少子高齢化をはじめとする先送りできない数々の困難な課題に直面している。一方で、我が国は、先人達が築き上げてきた良質なインフラストックを有し、自然や歴史・文化等の豊かな地域資源、イノベーションの可能性に満ちた新技術やデジタル分野の発展、建設業等における技能・経験に優れた担い手等の大きな基盤を有している。また、人口減少や少子高齢化に直面する地方には、豊かな自然環境や都会に比べた暮らしやすさ、開発圧力や土地利用の需要が弱まることでまことに空間的な余裕が生まれるなど、前向きに捉えることのできる側面もある。

我が国はこれまで幾度となく大きな困難に直面し、そのたびに危機をバネにして飛躍し、今日の社会・経済を創り上げてきた。厳しい現実に立ちすくむことなく難局に真正面から向き合い、力強くしなやかに、直面する社会課題に果敢にチャレンジし、危機を好機に変えて、より良い社会を次の世代にしっかりと引き継いでいかなければならぬ。

## (社会資本整備重点計画と交通政策基本計画の一体的な策定と推進)

また、社会資本整備が直面する課題を総合的に解決するため、社会資本整備政策と交通政策の連携を強化し、その一環として本重点計画と交通政策基本計画を「車の両輪」として一体的に策定・推進する。社会資本整備と交通政策は道路や空港等のハード整備をはじめ様々な領域で重なり合っており、相互に連携してより良質なサービスを実現し、大きな便益をもたらすため、双方がこれまで培ってきた知見を活かすことが重要である。また、双方ともに政策の意義が発揮されるには長い期間がかかることを念頭に、担い手不足等の危機を、自動化設備導入等のDXの好機と捉え直すなど、より良い社会を次の世代へしっかりと引き継ぐという意識の下、直面する社会課題に果敢にチャレンジしていく。そのため、本重点計画と交通政策基本計画は以下の視点を共有して策定する。

まず、社会資本整備と交通は共に国民の生活を支える基盤となるものである。人・物・技術・情報・制度を含めた総力を挙げて、効果的かつ効率的にマネジメントすることで長年にわたり蓄積されたストックの機能や潜在力を最大限に引き出し、国民や地域のニーズに合ったサービスを提供し便益を創出することを政策の核心に据えて関係者と共に取り組むことが重要である。そのためには、国民や地域、企業等、幅広い主体が関わり、国民一人ひとりが理解・共感し、当事者意識を持って関わることを通じて、その英知や創造性を結集したマネジメントとすることが肝要である。

社会資本整備も交通も共に「人」によって支えられている。我が国のインフラは、地域や国の人々の長年の悲願によって創られ、その美しい意匠と相まって、地域や国のシンボル的存在ともなり、国民生活や経済社会活動のあらゆる側面において様々な効果を長期にわたって発揮してきた。これらは先人たちが長い時間をかけて作り上げた英知と努力の結晶であるとともに、今日のインフラを支えるエッセンシャルワーカーによる献身の結果である。我が国の未来づくりの一翼を担う建設業等の担い手の給与・休暇取得等の待遇が更に改善され、引き続き、誇り・希望・やりがいをもって働くことができる産業であり続けることが必要である。

また、担い手不足が深刻化する中、担い手確保はもとより、生産性を向上し従業者が真に人にしかできない業務に集中するため、DXや自動化等イノベーションの力を最大限活用することが重要である。イノベーションは国内外で急速に進んでおり、国際的な潮流に遅れることなく、変化の流れを先取りして、新技術やデジタルの力を活用することは、新たな価値を付け、インフラと交通の機能を高めていくことにもつながる。

以上を交通政策基本計画との共通認識として、両計画を一体的に策定し、様々な社会課題の解決に貢献していくことを通じて、人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会の実現を目指す。

こうした観点から、本重点計画の計画期間については、交通政策基本計画の計画期間との一致を図り、令和12（2030）年度までとする。

# 第1章　社会资本整備を取り巻く社会経済情勢の変化

社会资本は、我が国の発展を支える生活基盤、経済基盤として、現在を生きる国民だけではなく、世代を超えて将来の長きにわたって活用される。社会资本の整備は、構想・計画段階から事業完了まで相当の時間を要するものであり、中長期的な視点から社会経済情勢の変化を見据えて、我が国が抱える社会課題の解決に貢献していくことが必要である。

我が国は今、21世紀の次の四半世紀が始まる節目を迎え、新たな国土形成計画で示されたとおり、時代の重大な岐路に立っている。社会资本整備を取り巻く社会経済情勢が大きく変化する中で、社会资本整備政策には来るべき時代を洞察し、希望と活力に満ちた未来を切り拓く実践が求められており、第5次重点計画策定以降の様々な社会経済情勢の変化を的確に捉え、時代の要請にこたえていくことが必要である。

## 1. 人口減少と急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

深刻化する課題として、まず、人口減少と少子高齢化が挙げられる。我が国の総人口は、2008年の約1億2,800万人をピークに減少局面に入り、2024年時点で約1億2,380万人となっている。今後も減少傾向は続き、2045年の約1億880万人を経て、2050年代には1億人を割る見込みとなっており、本格的な人口減少社会の到来を迎え、世界に類をみない急速なペースで人口減少が進行している。地方創生の観点で様々な取組が進められてきたが、人口の減少傾向に大きな改善は見られていない。少子高齢化の進行により、生産年齢人口も1995年の約8,700万人をピークに減少に転じており、2024年時点では約7,370万人に減少している。

また、総人口が減少する中で65歳以上の人口が増加しており、2025年には「団塊の世代」が75歳以上となり、高齢化率が約3割に達する超高齢社会を迎える見込みとなっている。

人口減少が進行する中で、人口分布は東京一極集中をはじめとして地域的に偏在する傾向にある。中山間地域を中心に無居住化する地域が広がっており、2050年には、人が現在居住している地域の約2割が無居住化するとの推計もある。地方圏の若者世代、特に女性が東京圏へ流出する傾向は、新型コロナ禍において一時緩和されたものの、依然として継続しており、東京圏・都市部の転入超過となっている。若者・女性の地方離れが進行している要因として、仕事に関するミスマッチのほか、日常生活や公共交通の不便さを指摘する声も多い。人口減少はこれまで主に中山間地域をはじめ、小規模都市（人口5万人未満）で顕著であったが、今後は中規模都市においても人口減少が加速化することが見込まれている。

急速に進む人口減少の影響により、地方では、買い物や医療、公共交通など、暮らしに不可欠な生活関連サービスを確保するために必要な需要密度が低下し、生活基盤が脆弱化する危機に直面しつつある。例えば、買い物、医療・福祉等、日常生活に不可欠なサービスへのアクセスという重要な役割を担う地域交通は、人口減少や高齢化等による長期的な需要減少等に伴い、厳しい事業環境に置かれており、全国的に地域住民や観光客の移動手段を十分に確保できない「交通空白」が喫緊の課題となっている。人口の減少は、医療・福祉・介護等の地域の生活関連サービスの維持に不可欠な担い手の不足にも直結する。地域の生活関連サービスの利便性の低下により、買物弱者の増加や子育て、福祉・介護等へのアクセス困難など、日常的な生活関連サービスに対する生活者の暮らしの安全や安心が損なわれかねない。こうした地方の危機的な状況を開拓し、人々が生き生きと安心して暮らし続けていけるよう、生活関連サービスの維持継続を確保するための地域の集積づくりを進め、利便性の高い楽し

く暮らせる持続的な地域社会を形成していくことは不可避の課題となっている。

人口減少と少子高齢化が地域の危機となる一方で、人口減少や少子高齢化が進む地方には、都市部では得難い多様で恵まれた自然や、ゆとりある生活空間、そして、季節の移ろいを身近に感じられる大都市圏にはない豊かさがある。地方の生活では、大都市に比べて、住居費等の生活に要する基礎的な支出や通勤・通学時間が相対的に少ないといった特徴もある。さらに、地域の食や景観、文化芸術等の地域資源に対する海外からの評価は着実に高まっており、地方にとっての追い風となるような変化も現れてきている。開発圧力や土地利用の需要が弱まることでまちに空間的な余裕が生まれるなど、前向きに捉えることのできる側面があることも見逃してはならない。東京圏への過度な一極集中の弊害を是正し、人口減少や少子高齢化が進む中で地方が持つ強みを活かしつつ、若者や女性に選ばれる地域や、「楽しい」と思える地方、性別や世代に関わらずあらゆる人にとって魅力的で暮らしやすい地域づくりに向けた取組が必要である。

## 2. 加速化するインフラ老朽化と、改めて問い合わせ直される安全性

高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化が加速度的に進んでおり、これに伴い、インフラの的確な維持管理や更新の重要性が増している。

我が国では、平成 24（2012）年 12 月に発生した中央自動車道笛子トンネルの天井板崩落事故を契機として、翌 25（2013）年を「社会資本メンテナンス元年」と定め、点検・診断、対策実施というメンテナンスサイクルのもと抜本的に対策を強化して取り組んできた。特に、施設に不具合が発生してからではなく、あらかじめ定期的に点検・診断を実施し、その結果に基づき不具合が生じる前に修繕等を実施する「予防保全型」メンテナンスへの転換に向けて取組が進められてきたが、いまだ道半ばである。中長期的にメンテナンスに要するトータルコストの縮減や予算の平準化を図ることができるよう、「予防保全型」メンテナンスへの本格転換に向けた対策が急務である。

こうした中、令和 7（2025）年 1 月に埼玉県八潮市において発生した下水道管路損傷に起因する道路陥没事故によって、インフラの安全性に対する国民の信頼と安心が揺らいでいる。その後も水道等で相次ぐ事故が発生していることは、あらゆるインフラの管理者にインフラの安全性確保の必要性を再認識させ、国民の間にもインフラ老朽化に対する懸念と関心が高まっている。今般の事故を契機に、社会資本の老朽化が利用者の安全への脅威となるだけでなく、ネットワークの寸断等を通じて、広範囲にわたる人々の日常生活や経済活動に深刻な影響を及ぼすことが改めて強く認識された。それぞれのインフラの管理者には、インフラ老朽化に対する甘い認識や安易な対応をすることは許されるものではなく、インフラの安全性を確保することは社会資本整備の前提条件であることを改めて重く受け止め、老朽化対策に万全を期す必要がある。今般の事故から得られる教訓をもとに、下水道はもとより、他のインフラについても必要な対策を行い、インフラメンテナンスを徹底し、インフラの安全と国民の安心の確保に向けた新たなスタートを切るべき時を迎えていた。

さらに、今後、地域において人口減少が加速する中、地域構造の変化に伴って、それぞれの地域でインフラが果たすべき役割やニーズは大きく変化していく。市街地から離れた地域を中心に人口減少が見込まれる中で、地域で必要性の乏しくなったインフラが生じてくることも見込まれる。本格的な人口減少時代の到来を迎えて、るべき対策を周到に実行していくことが必要である。地域の将来の姿を見据えて、インフラの集約・再編や優先度に応じた維持管理を行い、地域構造の変化に応じてインフラストックを適正化していく取組を真剣に

講じなければならない。

一方で、インフラの多くを維持管理する市区町村では、土木系を含む技術系職員数が減少しており、インフラを持続的に維持管理するための体制が脆弱になってきている。1996年度から2024年度の間で、市区町村全体の職員数は約16%減少しているのに対し、土木部門の職員数の減少割合は約26%であり、市区町村全体の職員数の減少割合を上回って減少している。全国の約5割の市区町村では技術系職員が5人以下となっており、地域のインフラを管理する地方公共団体の体制不足が深刻化している。いかにして地方公共団体のインフラ管理機能を持続可能なものとするか、人的制約に対する対策が急務である。その際には、ロボット等の新技術を導入することや、維持管理の容易な構造の採用を通じて、維持管理を省力化していく必要性も高まっている。

### 3. 激甚化・頻発化する自然災害

我が国の国土は多様な災害が頻発するなどきわめて脆弱であり、近年、自然災害が激甚化・頻発化する中で、地域の暮らしや経済の安全・安心に対する脅威は拡大している。国民の安全と安心を確保することはインフラの重要な使命であり、国民の生命と財産、暮らしを断固として守り抜く強靭な国土づくりが急務である。

地球温暖化等の気候変動が進行している。我が国を含む世界中で、異常高温、気象災害等が多発しているが、特に、日本の年平均気温の上昇は世界平均よりも速く進行しており、50mm/h以上の短時間強雨の発生頻度が増加するなど、短時間強雨や大雨の発生が増加している。また、世界平均気温が産業革命以前と比較して2℃上昇すれば降雨量が約1.1倍、洪水発生頻度が約2倍になるとの試算<sup>1</sup>が示され、地球温暖化の進行に伴って、気象災害の強度と頻度が増加することが懸念されている。近年も、平成30年7月豪雨や、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨をはじめ、大雨や台風等により毎年のように甚大な被害が発生している。冬期には、短期間に集中的に大雪や暴風雪が発生するなど、これまでに一度の頻度であった豪雪被害が毎年のように発生している。加えて、無降水日も増加傾向であるとともに、将来の気候変動による水資源への影響も予測されるなど渇水リスクの増大も懸念されている。

また、我が国は、世界のマグニチュード6以上の地震の約2割が発生する、世界有数の地震国であり、東日本大震災や平成28年熊本地震以降も、巨大地震の発生が高い確率で予測されている。令和6(2024)年元日に発生した令和6年能登半島地震やその後の豪雨では、半島部での災害対応の困難さや複合災害によるリスクが顕在化した。被災後の長期にわたる影響が財政に及ぼす影響も考慮し、「事前防災」の重要性が改めて認識されている。同年8月に発生した日向灘を震源とする地震では、政府として初の「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が発表され、切迫する巨大地震に対する意識が高まった。また、世界の活火山の約1割が存在する我が国は、世界有数の火山国でもある。大規模な火山噴火が発生すると、その被害は長期化し、住民生活や社会経済活動に甚大な影響をもたらし得る。

豪雨災害や地震災害等の大規模な災害がひとたび発生すれば、経済活動にも重大な影響をもたらす。平野の少ない我が国では、国土面積に比して居住や企業立地等に適した土地が限られており、災害リスクの高い地域に人口や資産、企業の生産拠点や商業地等が集中している。近年、企業の投資意欲が高まる中で、災害リスクは企業の立地優位性にも影響を及ぼす。生産拠点についての投資判断に当たって、災害リスクの少なさを重視する企業は増加傾向が

<sup>1</sup> 気候変動を踏まえた治水計画に係る技術検討会「気候変動を踏まえた治水計画のあり方」提言（令和3年4月改訂）

みられる。また、経済のグローバル化やサプライチェーンの高度化・複雑化に伴い、大規模災害が発生した場合の国民経済への影響も広域化・複雑化するおそれが拡大している。

特に、ヒト・モノ・カネが集中する東京圏は首都直下地震や富士山噴火等の災害リスクを抱えており、分散型国づくりを進めていくことも求められている。

さらに、人口減少と少子高齢化が進む中で、地域社会において災害発生時における「自助」やコミュニティの「共助」の余力が低下しており、災害に対する地域社会の脆弱性が高まっている。ハード面での対応、避難対策等のソフト面での対応に加え、土地利用のあり方も含めて、いかにして災害に強い地域を形成していくかも問われている。

#### 4. 成長型経済への転換期にある我が国経済

我が国の経済は、コロナ禍による影響から回復し、企業の高い投資意欲を追い風に、過去30年続いたデフレ経済から成長型経済へと移行する転換期を迎えている。コストカット最優先の対応を続けた我が国経済が、持続的な賃上げや活発な投資がけん引する新たなステージに移行する大きなチャンスを確実に掴みとることが重要である。強い経済を実現することは、少子高齢化社会にあって社会保障制度を将来にわたって持続可能なものとしていく上でもきわめて重要である。一方、足元では、円安等を背景としたコストプッシュインフレによる物価の上昇が続いている、人手不足等を背景に名目賃金は上昇基調にあるものの、実質賃金は低迷を続け、個人消費はいまだ力強さを欠く状況にある。また、米国により新たな関税措置が発表されるなど、米国の通商政策の影響による景気の下振れリスクには留意が必要である。こうした情勢の中、社会資本整備に関する資材価格や労務費は近年上昇傾向にあり、建設工事に係る資材価格や労務費の価格指数を示す建設工事費デフレーターについても伸びを見せている。

我が国には、高い技術力、豊富な資産、社会の安定など、経済発展を支える大きな基盤が存在し、長年にわたって蓄積されたインフラはその重要な基盤の1つである。世界でも類をみない急激な人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少が進む中で、持続的に成長する力強い経済を実現するためには、物流業界の生産性向上を図る中で、物流・人流を活発化させて市場規模を確保することが不可欠である。とりわけ、速達性と輸送の効率性は、安定的な経済成長の生命線であるが、高規格幹線道路網には未だ未整備区間が残り、諸外国と比較して道路の都市間連絡速度は相対的に劣っている。海外との人流・物流の拠点となる空港や港湾についても、アジア諸国にハブ機能が移り、そのシェアに大きく水をあけられている。生産性向上を支える強靭で効率的な人流・物流ネットワークの整備に向けたインフラ投資が重要である。

国際情勢の不確実性や産業基盤のデジタル化・高度化等を背景に、経済安全保障の観点から、半導体等の戦略物資について国内生産拠点の整備が進んでいる。世界各国が戦略的物資の確保や重要技術の獲得にしのぎを削る中、サプライチェーンの強靭化や基幹インフラ役務の安定的な提供の確保に万全を期すことが喫緊の課題である。また、かつて海外に移転していた製造業等の生産拠点が国内回帰する動きも進んでいる。地域経済をけん引する中堅・中小企業においても、既存設備の更新ニーズに加え、研究開発拠点の建設、ヘルスケアやバイオ、ロボット等といった成長分野を取り込むための産業集積等を目指す投資が活発化しつつある。地域に新たな投資等を呼び込み、地域経済の持続的な成長を実現するためにも、産業分野の新たな投資意欲等に対応したインフラ投資を推進することが重要となっている。また、分野横断型・広域型の案件形成促進等により、インフラ産業においてPPP/PFIの裾野を広げることも重要である。

グローバル化の進展に伴い、国境を越えるヒト・モノ・カネ・ビジネスのダイナミックな動きが加速化している。大都市圏は、人材・産業・都市機能等の集積を活かして我が国の経済をけん引するエンジンとしての役割が引き続き期待される。東京の渋谷エリアや虎ノ門エリア、大阪ではうめきたエリアをはじめ、気候変動や生物多様性等への対応も含め、国際的に評価される水準の大規模な都市開発プロジェクトが実現しており、更なる都市の魅力や国際競争力の向上につながることが期待される。

観光分野では、訪日外国人旅行者数はコロナ禍の影響から急速に回復し、多くの観光地で賑わいを取り戻しつつある。令和6（2024）年には約3,687万人に達するなど、政府が目標として掲げる「2030年訪日外国人旅行者数6,000万人」も視野に入る状況にある。地方部への旅行者は増加しているものの、都市部を中心とした一部地域に集中する傾向がみられ、また、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度の混雑等による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じるなど、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けて対策を講じる必要がある。受入環境の整備や各地域の魅力の向上等を通じた地方誘客の更なる加速と持続可能な観光地域づくりが課題となっている。

世界のインフラ市場は、新興国等の急速な都市化と経済成長により、更なる拡大が見込まれ、我が国の高い技術とノウハウを展開することで世界のマーケットに踏み出し、成長が進む海外のインフラ需要を積極的に取り込むことで大きな成長のチャンスが広がっている。

少子高齢化と人口減少が深刻化する中、あらゆる産業分野において労働力の減少が懸念されている。社会資本整備の担い手である建設業や運輸業等では、今後も就業者の高齢化、若年者の入職の減少が見込まれ、中長期的な担い手の確保・育成の必要性がますます高まっている。建設業や運輸業では、労働時間が他産業に比べて長く、賃金も低い中で、時間外労働の上限規制に関する、いわゆる「2024年問題」に加え、エネルギー・資材の物価高等も相まって、生活に必要な身近なサービスの維持・存続が危ぶまれる状況である。地域のインフラ整備の担い手であると同時に、災害時には最前線で地域の安全・安心を担う「地域の守り手」としての建設業の機能の存続が困難となることが危惧される。運輸業においても、トラック運送業の労働環境は、建設業と同様に、長時間労働に加えて低賃金である。空港における航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査等の空港業務においても、政府目標として2030年訪日外国人旅行者数6,000万人受入れを掲げる中で、そのボトルネックとなるよう、人材確保・育成や省力化・省人化といった空港業務の体制強化が重要である。インフラが将来にわたって持続的にその機能を発揮していくためには、インフラを支える担い手の持続可能性も確保されなければならず、エッセンシャルワーカーである建設業や運輸業の担い手の中長期的な確保・育成が喫緊の課題である。

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

温室効果ガスの排出拡大により、地球温暖化が進行している。地球温暖化問題は、人類の生存に関わる世界共通の課題である。世界平均気温は上昇傾向にあり、1970年以降、過去2000年間のどの50年間よりも気温上昇は加速している。世界気象機関によると、2024年は世界の年平均気温が過去175年間の観測史上最も高い年となり、工業化前と比べて初めて1.5°C以上上昇した。地球温暖化等の地球規模での気候変動の影響は、我が国においても顕在化しており、日本の年平均気温の上昇は世界平均よりも早く進行し、真夏日や猛暑日、熱帯夜等の日数が増加していることが指摘されているほか、大雨の強度・頻度や強い台風の増加等により、水害、土砂災害等の自然災害が激甚化・頻発化し、様々なリスクの増加が懸念されている。気候変動は、外力の増大により洪水等の災害リスクが高まるだけでなく、災害の発生

に伴うサプライチェーンの断絶など社会経済活動にも大きな影響を及ぼす。こうした中、2015年12月にパリ協定が締結され、世界平均気温の上昇を2℃より十分下方に抑えるとともに1.5℃に抑える努力を継続すること、そのために今世紀後半に人為的な温室効果ガス排出量を実質ゼロとするという世界共通の目標が掲げられた。パリ協定の目標達成に向けて、産業構造そのものの転換も含め、社会経済活動全体を通じて脱炭素化と産業競争力強化・経済成長の同時実現を目指すグリーントランسفォーメーション(GX)が世界的に進められている。我が国も人類共通の課題である気候変動問題について、我が国の国際的地位にふさわしい積極的な役割を果たすことが求められる。

また、国際的な枠組みに基づく義務の履行にとどまらず、新型コロナ禍を契機として身近な生活空間の質への関心が高まったことにより、自然がもつ経済的価値を含め、良好な環境を評価する動きが拡大しつつある。気候変動がもたらす影響の拡大に伴い、健全な自然環境や、生態系が有する多様な機能を十分に発揮することで、様々な社会課題の解決に貢献することへの認識も高まっている。

このように、気候変動対策と生物多様性の保全に、いわば車の両輪として一体的に取り組む必要性が国際社会において広く認識される中、2022年に採択された昆明・モントリオール生物多様性枠組では、“自然を回復軌道に乗せるため、生物多様性の損失を止め反転させる”(いわゆるネイチャーポジティブ)というミッションが掲げられるとともに、2030年までに陸と海の30%以上を保全する30by30目標を含むターゲットが設定された。

我が国においても、令和5(2023)年3月に策定された「生物多様性国家戦略2023-2030」において、2030年のネイチャーポジティブの実現を目指し、生態系の健全性の回復、自然を活用した社会課題の解決、ネイチャーポジティブ経済の実現、生活・消費活動における生物多様性の価値の認識と行動、生物多様性に係る取組を支える基盤整備と国際連携の推進の5つの基本戦略の下に行動をとることとしており、同戦略の実施により、昆明・モントリオール生物多様性枠組において掲げられた2050年ビジョン「自然と共生する世界」<sup>2</sup>の実現に貢献することが喫緊の課題である。

さらに、持続可能な成長を実現するためには、大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済社会様式から、資源を効率的・循環的に有効利用する循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行が不可欠である。我が国においても、令和6(2024)年8月に閣議決定された「第五次循環型社会形成推進基本計画」において循環経済への移行を国家戦略と位置付け、取組を進めているところである。循環経済への移行は、動植物、鉱物等の天然資源の採取・加工に伴う生物多様性の損失、環境汚染といった地球規模の環境負荷の低減につながるものであり、気候変動対策や生物多様性の保全と一体的に取組を進める必要がある。

世界的に資源需要が拡大し、国際的な資源獲得競争ともいえる状況の中で、資源国では保護主義や資源ナショナリズム的な動き、あるいは他国への外交ツールとして資源を利用する動きも出てきている。周囲を海に囲まれ、資源の乏しい我が国にとって、経済安全保障を確保し、産業競争力を強化する観点からも、循環経済への移行は不可避の課題である。

<sup>2</sup> 2050年までに、生態系サービスを維持し、健全な地球を維持し全ての人に必要な利益を提供しつつ、生物多様性が評価され、保全され、回復され、賢明に利用される自然と共生する世界を目指すというもの。

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

ICT 技術の進歩と普及に伴って、AI、ドローン・ロボット、ビッグデータ、IoT、リモートセンシング等のイノベーションの開発・社会実装が急速に進み、社会・経済のあらゆる場面で、デジタル技術を活用した人々の生活や経済活動の変革が進んでいる。新技術やデジタル技術には社会課題を新たなアプローチで解決する力があり、人口減少を補って生産性を高め、インフラや公共交通の分野において革新的にサービスの質を高める可能性に満ちている。特に、AI の急速な進歩は、AR（拡張現実）、ロボティクス等の他の技術やサービスと組み合わされることでより一層の発展が期待されている。

社会資本整備に関する分野においても、情報通信技術の著しい革新と普及により、人手不足やインフラ老朽化の進行、災害リスクの増大等の課題に効果的・効率的に対応して、ドローン・ロボットやリモートセンシングによるインフラの点検や AI を活用したインフラの劣化予測、公道でのバスやトラックの自動運転、信頼性・統一性の高い公的 GIS データである国土数値情報の整備・更新や不動産情報ライプラリの運用・機能強化など地理空間情報の充実、3D 都市モデルを活用した災害時の避難経路のシミュレーションなど、あらゆる分野でデジタル技術による革新が進展している。

このような技術革新の進展により、社会資本整備は新たな飛躍の時代を迎えており、変化のスピードを先取りして最先端の科学技術の恩恵を積極的に取り込むことで、新たな価値創造につなげていくことが必要である。自動運転や超電導リニア、空飛ぶクルマ、荷物が自動で輸送される自動物流道路など、かつては夢であった、わくわくするような未来社会の姿も現実のものとして私たちの目前に迫りつつある。AI や自動化技術、遠隔化技術等をインフラに導入し、様々なデータを活用してその維持管理や運用を効率化・高度化するとともに、デジタル技術を活用したインフラの高度化を支える各種データや、センサーや通信機器などインフラと周辺環境をつなぐ環境の重要性が高まっている。

デジタル技術の急速な進歩はイノベーションの力で新たな活力をもたらし、社会経済の発展に大きく貢献する一方で、偽情報・誤情報等の流通、個人情報の流出、令和 5（2023）年に発生した名古屋港に対するサイバー攻撃のような重要なインフラに対するサイバー攻撃等のさまざまなリスクも顕在化させている。このようなリスクを的確に認識し、対策を強化することが求められている。

## 7. 暮らし・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化

令和 2（2020）年に我が国でも急速に拡大した新型コロナウイルス感染症を契機に、テレワークやオンライン会議システムが急速に普及し、自然豊かで趣味活動等も楽しむことのできる生活環境の価値や、人と人とのリアルな触れ合いの価値が再認識された。地方に暮らしながらテレワークで東京の企業に勤める転職なき移住や、二地域居住、ワーケーションなど多様な働き方やライフスタイルが可能となっている。

このような働き方やライフスタイルへの関心もあり、二地域居住者が地域の産業や歴史・文化の担い手として役割を果たし、コミュニティの再生に貢献する事例も生まれつつある。地方公共団体が、地域づくりの担い手となる人や移住を検討する人等を対象として宿泊施設の提供や交通費の支援等に取り組んでいる事例もあり、二地域居住をしながら仕事を継続できる環境の整備や、兼業・副業等の柔軟な働き方を認める制度、二地域居住者が地域コミュニティに溶け込む手助けをする団体の強化等を通じて、このような地方への人の移動の潜在

ニーズを実現していくことが重要となっている。

また、新型コロナウイルス感染症を契機に、人々の暮らし方・働き方や価値観、行動様式の変化が進む中で、単にGDPが拡大するだけでなく、国民一人ひとりが成長の恩恵を享受し、豊かさと幸せを実感できる、ウェルビーイングの高い社会に対するニーズが高まっている。GDP等の客観的指標だけでなく、満足度・生活の質等の主観的指標も含めた評価により、ウェルビーイングの現状を把握する取組も広がりつつある。

地域に暮らす高齢者や障害を抱える方が増加するとともに、訪日外国人旅行者や在留外国人労働者数も増加し続ける中、地域の多様な住民や滞在者等のニーズに対応する必要性が高まっている。また、特に地方部において、女性、若者やこども・子育て世代がより安心して暮らすことのできる生活環境を整備することが求められている。

これまでも、様々な移動・生活空間においてユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化等の取組が進められてきたが、国民のもつ価値観が多様化する中で、多様な地域・コミュニティの存在こそが、国民の多様な幸せの実現やウェルビーイングの向上につながる。地方部における取組を強化するとともに、災害時の対応も含めて、デジタル技術も活用し、年齢、性別、障害の有無、国籍等にかかわらず、あらゆる人々が安全に、安心して充実した暮らしを送ることができる環境を全国で実現することが求められている。

人口減少や少子高齢化により地方は困難な課題に直面しているが、一方で、豊かな自然環境や歴史・伝統・文化など、地方がもつ個性や地域資源はまだ必ずしも十分に活かし切れているとはいえない。それぞれの地域特性を活かし、地域がもつ潜在力を引き出すことで、高齢者が安心して年を重ねることのできる環境や、次代を担うこどもが健やかに育ち、子育て世代が安心してこどもを産み育てることのできる環境を創ることが大事である。そして、あらゆる人々が、身近なコミュニティで生活に必要なサービスを享受し、人と人とのつながりや心の触れ合いを実感し、生きがいを感じながら快適でゆとりのある、質の高い生活を送ることのできる生活環境を創り出していくことが求められている。

## 第2章 中長期を見据えた社会資本整備の方向性

### 第1節 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題

社会資本整備は、その時々の社会経済状況のもと、時代の変化を読み取り、社会課題に的確に対応し、社会が目指す姿の実現に貢献することが必要である。第1章で示した社会経済情勢を踏まえ先送りできない社会課題に真正面から向き合い、それぞれの目指す姿を実現し、時代の要請に応えながら危機を好機に変えて、新たな未来を切り拓いていくことが求められる。本節において、社会課題とその解決を通じて目指す姿を示し、これを踏まえ、次節において本重点計画における重点目標と中期的な方向性を示す。

#### ① 人口減少・急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

人口減少が進む中で、それぞれの地域が持続可能なものであり続けるためには、高齢者や子ども・子育て世代をはじめ、地域に暮らす人々が日常の行動圏内で必要な生活関連サービスを享受できるよう、まちづくりと交通が一体となって、移動の足が確保された持続可能な都市構造への転換を進めることが必要である。あわせて、これと地域の多様な資源や人材を活かして地方の仕事づくりや賑わい、活力の創出につなげ、地域の経済圏を道路等の広域のネットワークによって拡大し、高次の都市機能を地域内外で享受できる広域連携を進めていく必要がある。

地域を取り巻く厳しい現実に向き合い、危機感をもって取り組むことが不可欠であるとの認識のもと、『地域経済の核となる集積づくりと広域連携』を目指す姿として掲げ、生活関連サービスの維持に必要な人口や機能の集積と、移動の足が確保された地域づくりを実現し、にぎわいと活力のある地域を形成していくことが求められる。

#### ② インフラ老朽化の更なる進行

高度経済成長期以降に整備されたインフラの老朽化が加速度的に進行する中、老朽化に起因する事故による人命・財産の喪失、経済社会活動の影響を回避するため、埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故の教訓を踏まえ、まずは、インフラの安全性確保対策に万全を期すことが必要である。

また、今後人口減少が加速する中、地域の将来像を踏まえてインフラの整備や管理を行い、集約・再編等により、インフラストックを適正な水準にしていくことが必要である。

このようなインフラ老朽化がもたらす社会課題に対応して、『地域の将来像を踏まえたインフラの再構築』を目指す姿として掲げ、人口減少時代に対応して、インフラの安全性確保に万全を期しつつ、将来のまちづくりや地域づくりの姿に即したインフラストックを形成していくことが求められる。

#### ③ 地域における暮らし方や働き方の多様化、あらゆる人々が充実した暮らしを送ることができる環境の必要性

地域における暮らし方や働き方が多様化し、さまざまな人々が地域で暮らすようになる中で、あらゆる人々が、年齢、性別、障害の有無、国籍等に関わらず、安心して共に充実した

日常の生活を送ることができる環境づくりが求められている。特に、高齢者や障害のある方、次代を担うこどもや子育て世代がより安全に安心して暮らすことができる環境を整えていくことは、少子高齢化時代を乗り越えていく上でますます重要となっている。また、日々の暮らしを送るコミュニティにおいて、人とのつながりや心の触れ合い、自然や歴史・文化等の恩恵を受けられる、ゆとりある快適な生活空間を創ることが重要である。

こうした社会全体の動きに対して、インフラ分野においても、多様性に富み、誰もが生きがいをもって安心して共生できる社会の実現を支えていくことが必要であり、『包摂的な共生社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境』を目指す姿として掲げ、日常生活の安全性や利便性が高められ、年齢、性別、障害の有無、国籍等を問わず、一人ひとりが共に安全で便利に暮らせる地域を実現していくとともに、インフラがもつ機能を多面的・複合的に活用して、多様な生活シーンであらゆる人に親しまれるインフラ空間を提供していくことが求められる。

#### ④ 持続的な経済成長のための生産性の向上と、経済社会構造に変革をもたらす革新的なイノベーションの実現

我が国の強い経済を実現し、国際競争力を強化していくためには、産業の生産性の向上と経済の高付加価値化を図ることが喫緊の課題である。そのためには、強靭かつ効率的な物流・交通ネットワークの構築によって経済活動を下支えするとともに、半導体等の戦略物資に係る国家的なプロジェクトや産業立地の国内回帰に対応した関連インフラの整備を重点的に行うなど、産業分野における投資意欲等に対応したインフラ投資へのニーズにしっかりと応えていくことが必要である。また、官民連携手法の活用や大都市の国際競争力や地方都市の魅力の向上に加え、リニア中央新幹線や自動物流道路のように、我が国の経済社会構造に変革をもたらす可能性に満ちた革新的なイノベーションの社会実装を加速し、飛躍的な生産性の向上と新たな活力の創出につなげることが必要である。

こうした社会課題を踏まえ、『持続的で力強い経済成長の実現』を目指す姿として掲げ、人口減少・少子高齢化の下でも力強く持続的に経済が発展する基盤を構築していくことが求められる。

#### ⑤ 激甚化・頻発化する自然災害

国民の安全と安心を確保することはインフラの重要な使命であり、激甚化・頻発化する気象災害や切迫する巨大地震等から、国民の生命・財産・暮らしを守り、国家・社会の重要な機能を維持することがますます重要となっている。防災・減災、国土強靭化の取組を切れ目なく着実に推進することが求められ、土地利用も含むハード・ソフト一体となった事前防災の強化や、平時からの防災体制の強化、新技術等を活用した災害対策の効果的・効率的な実施が必要である。

こうした社会課題に対応して、『暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靭化』を目指す姿として掲げ、激甚化・頻発化する気象災害や切迫する巨大地震等のリスクから国民の生命・財産と経済活動の基盤を守り、経済社会活動の持続性を確保していくことが求められる。

## ⑥ 環境分野における世界的な潮流への対応

地球温暖化をはじめ地球環境問題は人類の生存に関わる世界共通の課題である。健全で恵み豊かな自然環境を守り、それを将来の世代にしっかりと引き継いでいくことは現在に生きる私たちの使命である。社会資本整備は、温室効果ガスの排出源であると同時に、豊富なインフラ空間やクリーンなエネルギーのサプライチェーンをはじめ、脱炭素化や自然との共生に密接に関わる多様な政策手段を有する。2050年カーボンニュートラルに加え、ネイチャーポジティブ（生物多様性の損失を止め、反転させること）や、持続可能な形で資源を効率的・循環的に有効利用する循環経済（サーキュラーエコノミー）等の世界的な潮流の高まりに積極的に対応し、インフラ分野における多様な政策手段を総動員してグリーン社会の実現に向けた施策を総合的に推進していくことが必要である。

このため、『2050年カーボンニュートラルの実現』、『自然と共生する社会の実現』、『資源循環型の経済社会システムの構築』を目指す姿として掲げ、脱炭素化を支えるインフラ整備やグリーンインフラの社会実装、資源循環の強化を進め、環境を軸とした新たな経済・社会システムへの変革をインフラ分野がけん引していくことが求められる。

## ⑦ 地域のインフラを支える地方公共団体の職員不足や、建設業・運輸業等の将来における担い手の確保・育成

地域のインフラの老朽化が進行する中、地域のインフラ整備が将来にわたって持続可能であるためには、インフラ整備を支える主体の持続性を確保することが不可欠であり、インフラ管理機能が持続的に確保される体制を全国の地方公共団体で構築していくことが急務である。今後、地域のインフラのストックについて、メンテナンスの需要がますます高まることが見込まれる中、急速に高まる需要を地域に密着した持続的な産業へと発展させ、地域の生活と経済の基盤を支えるエッセンシャルサービスとして地域の活力と雇用創出につなげていくことも必要である。

こうした社会課題に対応して、『地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持』を目指す姿として掲げ、インフラメンテナンスが地域密着型の魅力ある産業として持続的に成長するとともに、地域のインフラ管理を担う地方公共団体の機能が維持されていくことが求められる。

建設業は、地域のインフラ整備の担い手であると同時に、地域の経済と雇用を支え、災害時には最前線で地域社会の安全・安心の確保を担う「地域の守り手」として重要な役割を担っている。また、交通モード別の国内貨物輸送量では自動車が約9割（トンベース）を占めるなど、トラック運送業は物流の大きな役割を担っている。人口減少下においてインフラ整備が持続可能であるには、建設業や運輸業など各産業のエッセンシャルワーカーである現場の担い手確保・育成が不可欠である。

このため、『建設業・運輸業等の担い手の確保・育成、DXによる生産性向上』を目指す姿として掲げ、人口減少下においても、建設業や運輸業等が「地域の守り手」としての役割や国民生活・経済を支える機能を将来にわたって果たしていくようにしていくことが求められる。

## ⑧ 新技術の急速な進歩とデジタル技術の普及への対応

インフラを取り巻く様々な新技術の急速な進歩とデジタル技術の普及が進み、AI、ビッグデータ、IoT、ロボットといったイノベーションが経済社会の有り様を大きく変えようとしている。インフラが我が国の発展を支える基盤として、より効果的・効率的に社会の様々なニーズに的確に対応して整備効果を發揮していく上で、こうした変化の流れを先取りし、新技術やデジタル技術を活用してインフラの潜在力を引き出し、その機能を高めていくことが必要である。

こうした中で、変化する社会や新たなニーズを捉え、優れた技術革新を継続的に生み出す「イノベーション・エコシステム」を確立し、イノベーションの力で新たな価値を生み出していくことがますます重要となっている。あわせて、次世代を切り拓く挑戦的な研究開発やスタートアップを支援し、インフラ分野の新たな可能性を開花させていくことも重要である。

このため、『新技術・DXによるインフラの価値向上』を目指す姿として掲げ、インフラデータ空間の構築やAI・ロボット等の新技術活用によりインフラサービスを高度化していくとともに、インフラ関連の新産業の創出を実現していくことが求められる。

## **第2節 4つの重点目標と、その実現に向けた政策の中長期的な方向性**

第2節では、第1節で示した目指す姿を実現するため、4つの重点目標を設定し、将来を見定めながら、次の時代にふさわしい社会資本整備の「羅針盤」として、実現に向けた進路を中長期的な方向性として示す。

### **重点目標 I 活力のある持続可能な地域社会の形成**

#### **<目標設定の考え方>**

今後、世界的に類をみない急速な人口減少と少子高齢化が進行する中で、高齢者や子ども・子育て世代をはじめ、あらゆる人が安心して住み続けることのできる、にぎわいと活力のある地域を形成していくことは、避けて通ることのできない最重要課題の1つである。人口減少が進む中においても希望と活力に満ちた元気な地方を創ることは大きな挑戦であり、インフラ分野と交通分野が緊密に連携して一体的に取り組む新たな施策体系を示す必要がある。

埼玉県八潮市で発生した事故の教訓を踏まえ、上下水道はもとより、他のインフラ分野についても安全の確保に万全を期することは活力ある地域社会の形成に不可欠である。地域のニーズに即して必要なインフラの機能が発揮されるよう、将来のまちづくりの姿と一体となって、官民連携手法の活用も通じて、インフラの集約・再編や施設の計画的な修繕等を進め、インフラストックの適正化を図っていくことが必要である。

これらの取組とあわせて、地域の人々のつながりを確保しつつ、年齢、性別、障害の有無、国籍等に関わらず、誰もが安心して豊かな暮らしを送り、その可能性を最大限発揮できるような地域づくりを進めていくことは、孤独・孤立の予防や、地域に暮らす一人ひとりのウェルビーイングの向上に貢献し、安心して住み続けることができる地域社会の形成に不可欠である。

このため、目指す姿として提示した、①地域経済の核となる集積づくりと広域連携と、②地域の将来像を踏まえたインフラの再構築、そして、③包摂的な共生社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境を一体的に実現していくため、重点目標として「活力のある持続可能な地域社会の形成」を掲げる。

#### **<中長期的な方向性>**

重点目標I「活力のある持続可能な地域社会の形成」のもと、人口減少と少子高齢化が急速に進む中で、それぞれの地域において誰もが安全・安心に豊かな生活を送り続けることができ、一人ひとりの可能性を最大限発揮できる場が確保され、にぎわいと活力のある地域が形成されるよう、日常の生活を送る上で必要な機能を身近なエリアに集積させ、広域連携に向けた基盤整備を進め、これを地域の将来像に即したインフラストックの適正化と一体的に進めるとともに、多様な地域資源を活用し、豊かで快適な生活環境づくりを進めていく。

#### **① 地域経済の核となる集積づくりと広域連携**

高齢者や子育て世代をはじめ、地域に暮らす人々が日常の行動圏内で必要な生活関連サービスを享受することができるよう、生活関連サービスが持続的に確保される一定の人口密度の確保と医療・福祉・商業等の機能の誘導・集積を通じて、「密度の経済」の発揮を通じた都

市の持続性確保を図るとともに、こうした需要サイドの取組と併せて、交通分野の取組をまちづくりと一体的に進め、地域の移動の足が確保された、持続可能な都市構造への転換を進めていく。

また、地域が有する多様な資源や人材を最大限に活かして、地域の賑わいや活力を生み出し、人々が集まり賑わう「稼ぐ場」を創り出していくため、地方都市の魅力を高めるとともに地域経済をけん引する都市再生や、豊かな自然や歴史・文化等の地域資源を活かした観光振興や企業立地にあわせた周辺インフラの整備、二地域居住の拡大を推進し、国内外との交流人口、関係人口の拡大を通じて、地域やまちの潜在力を引き出し、付加価値の創出や地域の活性化を図っていく。今後需要が見込まれるインフラメンテナンス等の地域に密着したエッセンシャルサービスを産業として発展させ、就労機会の創出につなげていく。これらの取組と併せて、行政区域にとらわれない広域のまちづくり計画の策定を促進し、まちづくりと交通の一体的な取組と併せて地域の将来像を踏まえたインフラの再構築を推進するとともに、道路、鉄道等の地域内外を結ぶ広域の交通ネットワークの整備を通じて、地域の経済圏を拡大し、都市においても地方においても豊かに生き生きと暮らすことのできる地域社会を実現するとともに、地方への若者や女性の人の流れを生み出していく。

## ② 地域の将来像を踏まえたインフラの再構築

今後、地方で急速に進行する人口減少に対応して、まちづくり・地域づくりと一体で進めるインフラストックのマネジメントへと移行し、次の時代にふさわしい新たな施策体系のもとで、地域の将来像を踏まえてインフラの再構築を推進していく。地域のニーズに即してインフラの機能が最大限発揮されるよう、地域の将来像を踏まえて必要なインフラの機能を検討しながら、集約・再編を進め、各インフラの管理者において修繕・更新等を優先度に基づいて計画的に実施する取組をきめ細かく、かつ、着実に進めていくことを通じて、地域の将来像にふさわしい適正なインフラストックの形成を進めていく。

施設に不具合が発生してからではなく、あらかじめ定期的に点検・診断を実施し、不具合が生じる前に修繕等を実施する「予防保全型」メンテナンスへの転換を推進し、インフラの安全確保とともに、インフラ管理に要するトータルコストの縮減と予算の平準化を図っていく。

これらの対策の前提として、インフラの安全確保が全ての管理者において徹底されることは不可欠である。埼玉県八潮市の道路陥没事故の教訓を踏まえ、全てのインフラ管理者において、インフラの安全性確保がインフラメンテナンスの基本であるとの原点に再度立ち返り、細心の注意をもって点検・診断を確実に実施し、その結果を踏まえて、適切に補修・修繕等を行うことを通じて、メンテナンスサイクルを着実に推進していく。その際には、情報通信技術の急速な進歩によって可能となる様々な革新的な技術を最大限活用しながら、確実かつ効率的に実施していくことも重要である。

## ③ 包摂的な共生社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境

豊かな生活基盤としっかりとした経済基盤を構築することとあわせて、若者や女性にも選ばれる地域づくり、高齢者も含めて誰もが安心して暮らし続けることのできる、一人ひとりが幸せを実現できる生活環境を創っていくことが必要である。年齢、性別、障害の有無や国籍等に関わらず、安全に移動し、安心してゆとりある快適な暮らしを送ることができる包摂的な共生社会を目指して、移動・生活空間におけるバリアフリー化・ユニバーサルデザイン、ジェンダー主流化の取組を進める。次代を担うこどもが健やかに安全に育つことができ、子

育て世代が安心してこどもを生み育てることのできる生活環境の整備や、多様なモビリティのユーザーをはじめとして、あらゆる人々が一人ひとり安心して充実した暮らしを送ることができる環境を整備していく。

あわせて、豊かな自然環境や景観、地域に根づいた歴史・伝統・文化など、地域がもつ個性や地域資源を活かして、個性豊かで魅力と潤いのある地域づくりを進めるとともに、持続的なエリアマネジメントの取組等を通じ、官民が連携して創意工夫を発揮しながら、道路や河川、公園、港湾緑地、民地を含むパブリックスペースの多面的・複合的な利活用を促進し、地域の人々が集まり、つながりが生まれる、賑わいあるまちなかの創出や、快適でゆとりのある質の高い生活空間の形成につなげていく。

## **重点目標Ⅱ 強靭な国土が支える持続的で力強い経済社会**

### **＜目標設定の考え方＞**

急速な人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少が進む中で、強い経済をつくるためには、経済の生命線ともいえる強靭かつ効率的な物流・人流ネットワークをはじめとするインフラ整備を通じて生産性の向上を図り、民間主導の持続的で力強い経済成長を実現していくことが不可欠である。

また、激甚化・頻発化する災害から、国民の生命・財産と暮らしを守り、災害の被害に遭う方を一人でも減らすことは社会資本整備に与えられた使命である。そして、防災・減災、国土強靭化の取組を進めることは、国民の生命・財産・暮らしを守ることはもとより、災害リスクの軽減を通じて周辺地域の立地優位性が高まるなど、民間投資を誘発する効果も果たす。インフラ整備による防災・減災対策の推進と経済成長の促進という2つの機能を同時に果たす効果はますます重要になっていくと考えられる。

このように、国民の生命・財産・暮らしを守る強靭な国土を創るインフラ整備と、持続的で力強い経済成長に向けたインフラ整備は密接に関わり、相乗的に効果を発揮するものであることから、これらを一体的に推進していくことが必要である。このため、社会課題の解決に向けた目指す姿として提示した、①「持続的で力強い経済成長の実現」と、②「暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靭化」を合わせて、重点目標として「強靭な国土が支える持続的で力強い経済社会」を掲げる。

### **＜中長期的な方向性＞**

重点目標Ⅱ「強靭な国土が支える持続的で力強い経済社会」のもと、我が国経済が成長型経済に確実に移行し、人口減少が進む中においても将来にわたって持続的で力強い経済成長を続けていくことができるよう、強靭で効率的な物流・交通ネットワークの構築、地域の産業立地に合わせた機動的な周辺インフラの整備、都市の国際競争力を高める基盤整備等を着実に進めることを通じて、生産性向上と経済の高付加価値化を促進していく。

気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害や、切迫する巨大地震等のリスクから国民の生命・財産・暮らしと経済活動の基盤を守り、経済社会活動の持続性を確保するため、防災・減災、国土強靭化に関する計画と連携しつつ、ハード・ソフト一体となった対策を、平時からあらゆる関係者のもとで進めていく。

## ① 持続的で力強い経済成長の実現

人口減少が急速に進む中で、持続的で力強い経済成長を確実なものとしていくため、企業の生産性向上や国内外の交流等を支える強靭かつ効率的な物流・交通ネットワークの整備や、グローバルな環境の変化も踏まえ、半導体等の戦略分野に関する産業立地に対応した周辺インフラの重点的・集中的な整備等を通じて、強靭な国内経済基盤を構築していく。優良な民間都市開発事業の促進等を通じ、地域課題の解決に資する公共公益施設の整備・管理を強化し、国内外から付加価値の高い企業や人材を惹きつけ、交流を通じてイノベーションを創出するなど官民が協働して公共的価値も生み出す都市再生を進めること等を通じて、将来にわたって我が国の経済社会の発展を持続的なものとし、強い経済を実現していくための広範な施策を強力に推進していく。

成長する海外インフラ市場に向けて、整備・運営一体のインフラ海外展開を進めるとともに、PPP/PFI の推進を通じて、我が国のインフラ関連産業の拡大と競争力強化を図り、民間の活力と創造性が最大限に發揮される環境を整備していく。また、リニア中央新幹線をはじめ、自動物流道路や自動運転、空飛ぶクルマの実現など、我が国の経済社会活動に歴史的な変革をもたらし、飛躍的に生産性を向上させる革新的なイノベーションの社会実装を着実に進めていく。

## ② 暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靭化

令和6年能登半島地震をはじめ、近年の大規模災害等から得られた教訓も踏まえ、土地利用も含むハード・ソフト一体となった「事前防災」の取組を推進し、激甚化・頻発化する気象災害や切迫する巨大地震等から国民の生命・財産・暮らしを守り、経済社会活動の持続性を確保していく。

地域の実情に応じたライフラインの再構築を図り、持続可能性を高めるため、自立分散型システムの導入に向けて取組を進める。また、災害時の迅速な対応と、速やかな復旧・復興を可能とするため、平時からあらゆる関係者の連携のもと地域の防災体制を強化するとともに、AI やドローン・ロボット、3D 都市モデル等の新技術等を活用し、効率的に防災・減災対策の効果の最大化を図る。

## 重点目標 III インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

### ＜目標設定の考え方＞

我が国の CO<sub>2</sub>排出量を部門別でみると、家庭や業務等の民生部門が排出量全体の約3割、運輸部門が全体の約2割を占めており、暮らしや移動の脱炭素化を進めることは、持続可能な成長の実現と、経済安全保障や産業競争力の強化にもつながる。また、自然との共生の観点では、インフラ整備やまちづくり等に自然資本を取り入れる「グリーンインフラ」の実装が進んでいる。さらに、資源循環においては、建設廃棄物を同種の製品として再生・利用する「水平リサイクル」による再生資材の需要拡大が見込まれている。

このように、カーボンニュートラル、自然共生社会の実現、資源循環のそれぞれの分野における取組を着実に進め、持続的な経済成長を実現するとともに、経済安全保障を確保し、産業競争力を強化する上で、インフラ分野の貢献は重要となっている。

このため、目指す姿として設定した「2050年カーボンニュートラルの実現」、「自然と共生する社会の実現」、「資源循環型の経済社会システムの構築」を実現していくため、重点目標として「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」を掲げる。

## ＜中長期的な方向性＞

重点目標Ⅲ「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」のもと、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、国民生活や経済活動の脱炭素化に資するインフラ整備を進めるとともに、インフラ整備やまちづくり等に自然資本を取り入れる「グリーンインフラ」の実装を通じて自然と共生する社会の実現を目指す。あわせて、資源循環型の経済社会システムの構築を目指していく。これらに多様な主体と連携しながら取り組むことで、グリーン社会の実現をインフラ分野が先導していく。

### ① 2050年カーボンニュートラルの実現

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、輸送モードの単体対策と併せて、次世代自動車の充電設備等のインフラの整備や、水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートの形成の推進など、クリーンエネルギーへの移行に向けた取組を推進する。また、ダブル連結トラック等の多様な輸送モードを活用したモーダルシフトの推進や自動運転技術等を活用した効率的な物流ネットワークの強化など、運輸部門、家庭・業務部門における暮らしや移動等の徹底した脱炭素化を支える基盤整備を推進していく。さらに、道路、空港、港湾、ダム、上下水道等、多様なインフラ空間がもつポテンシャルを最大限活用して、太陽光や風力、水力など、地域の理解や環境への配慮を前提に、再生可能エネルギーの供給拡大に貢献していくとともに、CO<sub>2</sub>の吸収源対策として貢献していく観点から、都市緑化や、藻場・干潟等のブルーカーボン生態系の活用を図り、生物多様性保全との統合的取組を進めていく。インフラのライフサイクル全体での脱炭素化に向けて、供用段階に加えて、建設段階を含んだライフサイクル全体で排出されるCO<sub>2</sub>等の削減に向けた取組を推進する。これらの総合的な取組を通じて、国民生活や経済活動の脱炭素化を強力にけん引していく。

### ② 自然と共生する社会の実現

自然と共生する社会の実現に向けて、都市における良質な緑地確保、雨庭の整備等、地域において自然の多様な機能を有するグリーンインフラを活用したインフラ整備やまちづくり等を進め、気候変動に伴うリスクや生物多様性損失のリスクを低減していく。また、健康増進、地域の賑わいの創出、景観形成等の国民の暮らしの向上や、地域経済の活性化など、人と自然とのより良い関係構築につなげていく。加えて、経済界と一体となった国民的運動や、多様な効果を把握し「見える化」する手法の開発・普及、中間支援組織の支援等により、官民の取組を促進する基盤づくりを図る。こうした取組を通じて、「グリーンインフラの活用が当たり前の社会」を目指す。

### ③ 資源循環型の経済社会システムの構築

循環経済への移行に向けて、再生資源を利用した生産システムを構築していくため、建設リサイクルの高度化や下水汚泥資源の肥料利用の推進等、循環資源の利用拡大に向けた取組を進めるとともに、循環経済社会への移行に伴う循環資源の流れに即して、循環経済拠点となる港湾の整備等、広域的な資源循環に向けた基盤整備を進め、インフラ分野における資源循環の促進を通じて、循環型社会への移行を着実に推進していく。

## 重点目標 IV 戰略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

### ＜目標設定の考え方＞

人口減少・少子高齢化が進む中で社会資本整備を持続可能なものとしていくためには、その支え手である地方公共団体のインフラ管理機能と建設業や運輸業等の担い手が持続可能なものでなければならない。このため、地方公共団体のインフラ管理機能の維持と建設業の担い手確保を社会資本整備の戦略的・計画的な推進と一体をなすものとして位置付けて、対策を講じていくことが不可欠となっている。

一方で、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には、人材確保・育成と併せて、現場の生産性向上を進めることが必要であり、AI やドローン等の新技術の急速な進歩、IoT 機器等を通じた大量のデータの集積など、進展する新技術を導入していくことが必要である。また、これらの新技術やデータをインフラの管理・運用において最大限活用することで、インフラの価値の向上を図っていくことも重要である。

このため、社会課題の解決に向けた目指す姿として提示した、①「地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持」と、②「建設業・運輸業等の担い手の確保・育成、DX による生産性向上」、③「新技術・DX によるインフラの価値向上」を一体的に実現し、地域のインフラの「整備力」を強化していくため、重点目標として「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」を掲げる。

### ＜中長期的な方向性＞

重点目標IV 「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」のもと、地域のインフラを支える地方公共団体の職員不足や、建設業や運輸業等の将来の担い手確保が必要な中で、広域連携や官民連携等により地方公共団体のインフラ管理機能を維持するとともに、建設業や運輸業等の担い手の確保・育成に向けた処遇の改善や働き方改革、DX による生産性向上等を進めていく。

AI やドローン等の新技術の急速な進歩や IoT 機器等を通じた大量のデータの集積を受け、インフラ分野においてもこれらの技術やデータを最大限活用して、社会の様々な課題解決ニーズに対応したインフラの価値の向上を進めていく。

#### ① 地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持

地方公共団体の技術系職員が不足する中で、地域のインフラを管理する地方公共団体の管理機能を将来にわたって持続的に確保するため、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉えて管理する取組や AI ・ ドローン・ロボット等の新技術の活用を促進するとともに、公共性に配慮しながら、官民連携によって民間部門の活力と創意工夫を最大限に活用して効果的かつ効率的にインフラを管理する取組を普及し、これから地域のインフラ管理の「当たり前」にしていく。地域のインフラマネジメントを支える主体間の連携・協働体制を全国の市町村に拡大し、効率的・効果的なインフラ管理の実現につなげていく。

インフラの維持管理について PPP 等の官民連携の取組を推進するに当たっては、地域の民間事業者の活力と創意工夫が継続的に発揮される手法を広く普及し、情報通信技術の進歩によって生み出される様々な先導的な技術を取り入れながら、インフラメンテナンス産業を足腰の強い持続可能な産業分野として成長・発展させていく。

## ② 建設業・運輸業等の担い手の確保・育成、DXによる生産性向上

担い手の確保・育成が喫緊の課題である建設業や運輸業等において、技術・技能の継承を図り、将来を担う若者の入職・定着を促すため、担い手にとって魅力ある産業となるよう、賃上げをはじめとする処遇改善や労働環境の改善に取り組んでいく。また、他産業に比べて賃金が低い状況を改善するため、賃上げの原資が確保されるよう、物価高の影響を適正に価格に転嫁する取組も引き続き必要である。労働時間が他産業に比べて長い現状を変えていくため、働き方改革を一層推進し、長時間労働の是正と生産性向上によって業務効率化等を進めていく。

特に建設業については、持続可能な産業として発展していくために、新4K「給与がよく、休暇が取れ、希望が持てる」、そして「かっこいい」魅力的な産業へと変えていく必要がある。令和6（2024）年6月に成立した第三次・担い手3法<sup>3</sup>において設けられた、適正な労務費等の確保や適正な価格転嫁、適正工期の確保等に関する新たなルールについて適切な運用を確保することによって、更なる処遇改善や働き方改革を力強く進めていく。

処遇改善等を通じた担い手確保・育成と併せて、少ない人員でもサービス供給が維持できるよう省力化等の新技術の導入を推進し、生産性向上を図っていく。

建設分野においては、建設現場の生産性向上を図るため、ICT施工や設計・施工におけるデジタル技術の積極的な活用に加え、更なる抜本的な省人化対策として、i-Construction2.0の取組を加速し、施工のオートメーション化や施工管理のオートメーション化を通じて、安全に、快適な環境で働く生産性の高い建設現場の実現を目指していく。

また、物流分野においては、トラックドライバーの長時間労働や物流の小口・多頻度化等によって輸送能力の不足が強く懸念される中、物流施設の自動化・機械化やドローンを活用した効率的な輸配送等を推進していく。空港業務についても、グランドハンドリングにおける省力化・自動化や、高度化に資するDX技術等を活用した保安検査業務の量的・質的向上を推進していく。

## ③ 新技術・DXによるインフラの価値向上

様々なデータやAI・ロボット等の活用を通じて、利用者目線でインフラの潜在的な機能を最大限に引き出すとともに、効率的・効果的なインフラの管理を推進し、賢く（Smart）、安全で（Safe）、持続可能な（Sustainable）インフラの管理・運用を推進する。

各種データプラットフォーム等におけるデータ整備等により、インフラデータ空間の構築を加速するとともに、その利便性向上を図り利活用を促進することによって、官民のデータ連携とAI等の活用によるインフラサービスの高度化を目指す。

产学研官連携による研究開発やスタートアップ支援、インフラ・都市・地域のデータの共有・活用等を通じて、新たな革新的なチャレンジを後押しするとともに、新技術の実装等を促すための規制や制度の見直しも進めることで、インフラ分野のオープンイノベーションとインフラ関連の新産業の創出を目指す。

<sup>3</sup> 「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律（令和6年法律第49号）」及び「公共工事の品質確保の促進に関する法律等の一部を改正する法律（令和6年法律第54号）」

## 第3節 インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント

### 1. 社会資本整備が社会・経済にもたらす多様な効果

社会資本整備には、事業実施に伴う資金の動きにより、生産や雇用等の経済活動が派的に創出され経済全体が拡大するという、フロー効果がある。しかしながら、インフラ本来の役割は、整備された社会資本がストックとして機能することによって、継続的に中長期にわたって発揮される効果、いわゆるストック効果にある。例えば、耐震性の向上や水害リスクの低減等、国民の生命・財産の安全を確保する効果や、生活環境の改善等の生活の質を向上させる効果、そして、移動時間の短縮や輸送コストの低下等によって経済活動の生産性を向上させ、経済成長をもたらす生産拡大効果が挙げられる。生活の質を向上させる効果は重点目標Ⅰの達成に当たって、国民の安全確保に係る効果や生産拡大効果は重点目標Ⅱの達成に当たって発揮される。

また、インフラには、自然を対象とするものや、道路や河川、公園のように、人々の暮らしとともに身近に存在し、日常的に利用されるものが多い。このため、歴史や文学、芸術など様々な分野で人々に親しまれてきた。水辺空間やみなとなど、自然志向の高まりもあって、暮らしに豊かさや潤いをもたらしている。大規模な構造物であるインフラは、その地域や国の多くの人々の長年の悲願の結果として構築され、その美しい意匠や壮大な造形と相まって、地域や国家のシンボルともなってきた。このような効果は、例えば重点目標Ⅰのうち、共生社会の実現に関して、インフラ空間を多面的・複合的に活用する場合や、歴史や景観といった多様な地域資源を活かした魅力ある地域づくりを行う場合に特に発揮される。

社会資本の整備に当たって、インフラが社会の資産（ストック）として有する、これらの多様な効果が長期にわたって発揮されるよう、効果的かつ効率的に整備を進めていくことが必要である。

### 2. 社会資本ストックの質的改善と高度化を図るインフラマネジメントの必要性

社会資本は、構想・計画段階から事業完了までに相当の時間を要し、一般に供用期間が長いため、供用期間の間に機能が低下しないよう管理することや、計画段階では想定されなかった社会・経済のニーズへの対応が求められる（時間軸）。また、整備に当たっては、ハード施策だけでなく、ソフト手法や、新技術、デジタルの活用など、様々な手法が関わり、関連する手法をいかに効果的に活用するかが重要である（手段）。さらに、インフラには、利用者のほかに、建設・運営主体、周辺住民、地域社会、地方公共団体、国など、実に多くの主体が関係し（主体）、インフラの建設・運営に当たっては、関係する様々な主体と連携・協働して取り組むことが必要である。

これを踏まえ、第5次重点計画では、時間軸・手段・主体の総力を通じて、社会資本整備を深化させるという「3つの総力」という考え方を示し、インフラの潜在力を引き出し、新たな価値を創造する「インフラ経営」という発想を提示した。

社会資本整備は、国民生活や経済活動のあらゆる分野の発展基盤であり、時代や社会の変化に柔軟に対応して、国民や地域のニーズにあった便益やサービスを効果的かつ効率的に提供していくことが求められる。これから社会資本整備では、先人の努力によって長年にわたって蓄積してきた社会資本ストックの機能を現状維持するだけでなく、社会や経済のニーズに合わせて社会資本ストックを最大限効果的に活用するとともに、地域の将来の姿を踏まえて再構築し、社会・経済の発展や国民生活の向上につなげていくことがより一層強く求

められている。社会資本整備のあり方は時代の潮流や取り巻く技術等によって変化するものであり、これからの中長期政策では、マネジメントによって社会資本ストックの質的改善と高度化を図る取組を政策の核心に位置付け、マネジメント重視のインフラ政策のもとで関係者が一丸となって創造的な取組をより一層ダイナミックに展開していくことが必要である。

このため、本重点計画では、第5次重点計画で示した「3つの総力」の考え方を発展させ、インフラ整備の目標を効率的かつ効果的に達成するために関係主体が協働して取り組むべき工夫・方法を、これからの中長期政策の基軸となるインフラマネジメントの方針として再構成し、その上で、様々な関係主体による取組が継続的にスパイラルアップしていくための新たな仕組みを構築する。

### 3. 整備効果を高めるための5つの方針

#### 【方針1】 ハード・ソフトの一体的な活用

インフラマネジメントにおいて重要な観点の一つがハード・ソフトの一体的な活用である。インフラのハード面の機能に加え、ソフト施策を効果的に組み合わせることによって相乗効果の最大化を図ることが必要である。その際には、人や物、技術のほか、制度や情報を幅広くインフラを構成する要素と捉え、制度の最適化や社会の行動様式まで考慮したインフラマネジメントを進める。様々な社会課題の解決に向けて、インフラがそのストック効果を最大限発揮するためには、道路、河川等の施設自体が適切に整備されるとともに、利用者の協力も得つつ、交通流の円滑化、避難体制や防災機能など、ソフト面を含めて機能を最適化することが必要である。

ソフト面については、新技術の導入等を含めたインフラの管理や運営等に関連する規制や制度のあり方を不斷に見直すことが必要である。さらに、担い手不足を契機として「置き配」など、行動様式の変化も生まれつつあり、これまでの社会経済構造を所与のものとせず、企業や国民の行動様式も含めて、社会全体として最適なインフラ整備を進めていくことが肝要である。

#### 【方針2】 施策・事業間や地域間の連携（複合的・多目的・広域的再構築）

インフラの整備目標の効果的・効率的な達成を図るために、施策・事業・計画等の分野にとらわれず、社会資本の様々な事業分野間の連携はもとより、インフラ政策以外の各種政策分野との連携を通じて、様々な地域課題の解決に分野横断的に取り組むことが必要である。

例えば、「道の駅」第3ステージの取組や、道路・河川・公園等のインフラが有する公共空間を利活用し、地域活性化やにぎわいの創出等につなげる取組、流域治水・水利用・流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」等が挙げられる。持続可能な地域社会の形成や経済成長を図る見地から、本重点計画と車の両輪である交通政策基本計画の交通・物流政策との連携は、まちづくりと移動の足の確保をはじめ、今後ますます重要である。このほか、グリーン社会に向けた環境・エネルギー政策との連携や、地域社会を支える医療・福祉や教育・文化等に係る政策との連携、農林水産業や製造業、観光業等の地域の基幹産業や、産業立地政策との連携など、関係省庁間での連携の推進が求められる。

人口減少が加速する中で、従来の行政区画にとらわれず、複合的・多目的・広域的なインフラの再構築を図ることも必要である。例えば、まちづくり、交通、産業、福祉等の幅広い視点から、地域の姿を捉え直した上で必要な社会資本整備を進めていく必要性が更に高まつ

ている。また、社会資本の多くを管理するのは地方公共団体であることを踏まえ、都道府県や市町村等が、その自主性や自立性を尊重しつつ、インフラメンテナンスについて水平的な連携や垂直的な連携を強化していくことも求められる。

このため、長寿命化計画とまちづくりの計画を連携させて一体的に策定することを通じて、地域の将来像を踏まえて、インフラストックの適正化を図る必要がある。また、効果的・効率的なインフラメンテナンスを推進するため、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉えて管理する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」に取り組んでいくことも必要である。

### 【方針3】官民の連携・協働

施策・事業間、地域間の連携に加えて、官民の連携・協働を通じたインフラ整備・運営を一層推進していくことが必要であり、民間の資金や技術・ノウハウを最大限に活用して、効率的かつ効果的に、良好なインフラを確保していくことが求められる。

PPP/PFI は、公共施設等の整備・運営に民間事業者の資金や創意工夫を活用することにより、効率的かつ効果的で良好な公共サービスを実現する手法であり、我が国を支えるインフラの確保に当たっても、PPP/PFI を積極的に活用することが重要である。

その推進に当たっては、30 年間続いたコストカット型経済から脱却し、社会課題の解決と成長型経済の実現を図るべく、行政、民間事業者、住民の「三方よし」を実現していくことが求められる。具体的には、歳出の効率化のみならず、民間事業者の利益創出や住民のサービス向上の観点も踏まえて、適切なリスク分担のもと、PPP/PFI を推進していく必要がある。その際、民間事業者は短期間での利益創出を目指す一方、行政は透明性・公平性を重視して手続を進める必要があるため、両者の要請を満たすよう事業を実施することが重要である。

こうした観点を踏まえて、PPP/PFI を推進していくためには、水分野のウォーターPPP など、包括的民間委託やコンセッションといった先導的事例の早期形成に取り組むとともに、それを「点」の取組にとどまらせず、国と地方、産官学金労言など多様な主体の連携を強化すること等により全国で普遍化することを目指し、総合的に取り組む必要がある。

地方公共団体において技術系職員の減少やインフラの老朽化等の課題を抱える中で、キャッシュフローを生み出しにくい日常生活を支えるインフラについても、民間の技術やノウハウを活用するなど官民が連携して持続可能な維持管理を実施し、社会資本の機能を発揮していくことが求められる。広域・複数・多分野のインフラを「群」として管理する取組において、地域の実情等を踏まえつつ、包括的民間委託方式等の PPP 等を積極的に活用し、地域における持続可能なインフラマネジメントを支える官民連携体制の構築を推進することが必要である。

また、持続可能な形で地域のインフラの整備、維持管理において活用されるためには、住民ニーズや地域の課題・実情に精通した地元企業が、PPP/PFI 事業に積極的に参画し、将来にわたって地域の守り手として役割を果たし続けられることが不可欠である。これらの取組に向けた環境整備として、地域の PPP/PFI 事業に関わる産官学の関係者のネットワークを構築することや、人材育成、多様な契約方式の活用等を進め、優良な取組の横展開を進めるとともに、地元企業の創意工夫が発揮されやすい環境整備を進めることが重要である。

## 【方針4】地域の住民など多様な関係者の参画

国民の価値観が多様化する中で社会资本整備を円滑に進めるためには、事業構想・計画段階、実施段階、そして管理段階のさまざまな段階において、地域の住民など、多様な主体の参画を得つつ進めることを通じて、受け手のニーズに合わせたものとすることが必要である。

また、効率性にも留意しながら各段階において透明性・公平性が確保されたプロセスを経ることや、インフラが地域社会に及ぼす生産性向上や賑わい創出、生活の質の向上等の多面的な効果の発信や周知・広報等を通じて、社会资本整備に対する国民の関心を集め、理解を得ていくことは、インフラの整備・維持管理の担い手確保の観点からも必要である。

これらの取組に向けた環境整備を図るため、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」をはじめとする各種ガイドライン等に基づき、住民や施設の利用者を含めた多様な主体の参画を推進する。また、道路協力団体、河川協力団体、エリアマネジメント団体等が行う取組や、インフラが地域の経済社会に及ぼすストック効果やインフラの意義の動画・SNS 等を通じた発信、スマートフォンアプリ等を通じた住民参加型のインフラメンテナンス促進に係る取組も推進する。

さらに、インフラの管理段階の取組として、職員が不足している市町村において、担い手不足を克服するために市民と協働して管理する取組の工夫が始まっている。例えば、住民による毎年の簡易点検の実施により、住民と協働して橋梁のセルフメンテナンスを行う取組のように、住民参加型のインフラメンテナンスに取り組む事例や、スマホのアプリを使って水道メーターの検針業務を住民が代行して行う事例が現れており、こうした先行的な工夫について他の地方公共団体への横展開を図っていく。

また、データはインフラ管理のための単なる手段に留まらず、技術や制度と共に、インフラを構成する要素として捉えることが重要であり、将来の活用可能性を視野において、現時点ではシステムに載らないデータについても幅広く把握・整理していくことが肝要である。

## 【方針5】新技術活用・DX の加速化によるイノベーションの創出

インフラ整備を巡っては、AI や自動化技術、遠隔化技術等、様々な新たな技術が進歩しており、これらの新技術を効果的に活用することを通じて、インフラによる生産性向上の効果等の最大化を図ることが必要である。

新型コロナウイルス感染症の拡大を受けてデジタル技術の社会実装が急務となったことを踏まえ、社会资本整備分野においてもデジタル・トランスフォーメーションを推進し、その後もデジタル技術の進歩は著しく進んでいる。特に令和 4 (2022) 年に ChatGPT が公開されるなど、AI の進歩は目覚ましく、ドローンやセンサー等から得られる様々なデータと、2 次元、3 次元の地理空間情報や不動産情報等を組み合わせることにより、地域や利用者等の細やかなニーズに対応したまちづくりや交通需要マネジメント等が可能となっている。

まちづくりの分野では、まちづくり DX のデジタル・インフラとなる 3D 都市モデルのオープンデータを通じて、産学官の連携を進めつつ、都市開発や防災といった多様な分野における新サービスを創出し活用を促進していく。

新技術や DX 等におけるデータの活用に当たっては、個人情報保護や情報セキュリティに配慮しつつ、最新のデジタル技術等を活用し、インフラが地域や利用者等のニーズにきめ細かく対応できるようにしていくことが必要である。こうした取組を促すため、技術研究開発の促進や、円滑な現場展開など、新技術の開発や導入を推進するとともに、社会资本整備に

関する情報基盤の強化を図っていく。

省人化・省力化技術の開発・導入やICTを活用した業務効率化(DX)が進展する中で、インフラの建設・維持管理における生産性の向上を図ることが必要である。更なる抜本的な建設現場の省人化対策として、i-Construction2.0において、「施工」「データ連携」「施工管理」のそれぞれについてオートメーション化を推進している。現場における自動施工等の取組や、デジタルツインによる施工計画の検討等のデジタル化、データ活用による設計のペーパーレス化等を進めるとともに、監督検査等での有用な新技術を活用して遠隔臨場によるリモート化やプレキャスト製品の活用によるオフサイト化等を推進し、今よりも少ない人数で安全に、快適な現場で働く生産性の高い建設現場の実現を目指し、活用事例の水平展開と普及を図っていく。

地方公共団体の技術系職員が減少する中、インフラの維持管理における生産性向上は喫緊の課題である。水道分野では、水道の漏水調査に人工衛星からの電波の反射データをAIで解析し漏水可能性のある地域を検知する最新技術を取り入れて調査の効率化を図る事例や、検針訪問が不要な水道スマートメーターの導入によりリアルタイムでの使用量データを活用した遠隔からの見守りサービスに取り組み、福祉分野としても活用する事例も広がっている。また、ゲーム要素を取り入れて電柱の管理をするゲーミフィケーションを取り入れた取組も民間部門で始まっている。ゲーム要素を取り入れることで、住民等の参加意欲の向上やインフラを起点とした楽しみの創出に資するとともに、効果的な課題解決に資することが期待される。国民理解の醸成とあわせて、ゲーミフィケーションを活用したまちづくりやインフラ管理も視野に置きながら、先導的な事例の把握や創出、横展開等の取組を進めていく必要がある。AIやドローン、ロボット、IoT機器、カメラや各種センサーを用いたインフラの診断に係る先端技術について、インフラ分野ごとにカタログ化するとともに、新技術を活用する地方公共団体への専門家派遣の取組を推進するなど、先端技術によるインフラ維持管理の省力化の取組の普及を図っていく。

#### 4. インフラマネジメントの前提となる安全性確保の徹底

インフラがその機能を確実に發揮する上で、インフラの安全性が確保されることは大前提として求められるものである。

我が国では、平成24(2012)年12月に発生した中央自動車道笛子トンネルの天井板崩落事故を契機に、インフラメンテナンスの取組を強化してきたが、令和7(2025)年1月に埼玉県八潮市で発生した下水道管路損傷に起因する道路陥没事故を受け、改めてインフラメンテナンスの重要性と、不具合が生じた際の国民生活に与える影響の大きさが認識された。今後、下水道に限らずあらゆるインフラ分野においてマネジメントを推進する上で、安全性の確保を大前提とした取組を進めていく必要があり、その際、点検・調査のみならず、計画・設計・整備・修繕・改築など全ての局面において、作業安全の確保意識を徹底することが最重要の前提として求められる。

具体的には、点検・調査・診断における新技術の導入やデジタル管理体制の早期確立など、管理者にとっての「テクニカルな見える化」や、インフラの老朽化を「自分ごと化」として促すため、「市民にとっての見える化」など、徹底的な『見える化』を進めるとともに、供用期間にわたり適切な維持管理が容易に実施できるよう、設計段階からメンテナビリティ(維持管理の容易性)やリダンダンシー(冗長性)の確保、点検データの蓄積から、技術的な知見に基づいて、点検の方法等の効率化など、限られた人員・予算で効率的なマネジメントするための『メリハリ』を進める。さらに、インフラメンテナンスの業界や現場の担い手が働

きがいを持って活躍できるように、現場に光をあてることも重要である。このため、人々の暮らしを支えるエッセンシャルジョブの表彰制度や処遇改善等の総合的な対策を講じるとともに、管理者と利用者が一体となって、市民がインフラメンテナンスに参加したくなるよう、世の中全体を動かすモーメンタムを醸成することが重要である。

## 5. インフラマネジメント方針の実効性の確保

インフラマネジメントに基づく工夫等は、一部の先進的な取組を行う管理者にとどまるのではなく、インフラ管理者をはじめとして、幅広く関係主体に継続的に普及・拡大され、様々な場面で幅広く活用されながら継続的に取組を底上げしていくことが必要である。このため、様々な工夫等が継続的にスパイラルアップし、普及・拡大するための新たな仕組みを構築して取り組む。

### (整備目標の達成に向けたマネジメントサイクル)

施策の実施に当たっては、災害リスクや人口変動リスク、経済環境の変動や国民の行動様式の変化など、様々なリスクや変化が伴うことを想定しつつ、環境変化を踏まえて柔軟に対応を進めていくことが必要である。このため、本重点計画の整備目標の達成に向けて、重点施策の進捗状況や各施策についてのインフラマネジメントの取組状況を把握し、取組内容や先進事例を積極的に評価するとともに、こうした環境変化の有無や影響、それへの対応状況等を見極めながら、必要に応じて施策の改善につなげていくことが重要である。

このような施策の改善が一定のマネジメントサイクルのもとで継続的に行われるよう、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会における計画のフォローアップにおいて、政策評価や行政事業レビューとの連携をより充実させることで、EBPM<sup>4</sup>の強化を図り、新たな仕組みのもとでインフラマネジメント方針に基づく取組の普及・拡大を推進する。具体的には、政策チェックアップにおける指標の実績や評価も踏まえながら、重点施策の進捗状況やインフラマネジメントの取組状況を把握した上で、インフラマネジメントによる取組を強化すべき重点施策については取組の改善策を提示するとともに、提示した改善策については、必要に応じて行政事業レビューにおける点検結果や改善の方向性に反映し、以後の取組の改善につなげていくことで、手段・主体・コミュニケーション等の様々なインフラマネジメントの取組の充実を図りながら、本重点計画における整備目標の達成を目指していくこととする。

### (地方公共団体による取組のスパイラルアップ)

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

このため、地方公共団体における取組の底上げに向けて、全国の地方公共団体がワンチームで一丸となって取組を前進させていくことを目指し、地方公共団体を構成員とするネットワークを新たに構築し、インフラマネジメントの方針に基づく先駆的な事例やモデル的な取組の共有、それらの知恵や工夫の他のインフラ管理者への継続的な普及・拡大を図る。先導事例を事例集として取りまとめて提供し、事例の蓄積を反映して定期的に更新とともに、

<sup>4</sup> Evidence-Based Policy Making の略。証拠に基づく政策立案。

先駆的な事例を収集し、個別にヒアリング等も行いながら、工夫や効果・教訓等を分かりやすく整理・発信して効果的な横展開につなげていく。その際、先進的な取組を行っている地方公共団体や、専門的な知見やノウハウを有する事業者等のサポーター等の協力も得つつ、案件の掘り起こしや関係者の交流、案件形成に向けたコーディネートが効果的に進められることが必要であり、国がこうした環境づくりを先導して取組を進めていく。

こうして得られた新たな事例の知恵や工夫を更に普及し、技術的支援を行いながら、職員不足の地方公共団体を含め、全体のスパイラルアップにつなげ、不斷に取組のレベルの向上を目指す。

### (インフラのストック効果の把握・発信の支援)

社会資本整備への多様な主体の参画や地域住民等の支持を得て円滑かつ効率的にインフラ整備を進めるため、生産性の向上や生活の質の向上など、インフラ整備がもたらす多面的な整備効果を「見える化」し、社会資本の利用者や住民等の目線に立って分かりやすく発信していくことが必要である。このため、経済的手法や様々なデータを活用しながら、インフラが地域に与える多面的な効果を簡便に把握し、分かりやすく「見える化」する手法の充実を図り、得られた効果等を広く情報発信する取組を進める。また、専門家との連携のもと、関連するデータの整備・提供を含め、地方公共団体等におけるインフラのストック効果の把握・見える化を支援する。

## 6. 国民理解の醸成

インフラは、私たちが生活、産業、文化・芸術など、あらゆる活動を行う上で必須・不可欠の基盤であり、社会全体で保有する資産、いわば国民共有の貴重な資産というべきものである。このことは、各種インフラが社会発展の基盤として、私たち国民の生命・財産・暮らしになくてはならない不可欠の存在であるだけでなく、さまざまな文化や芸術、余暇の娛樂等を介してふれあい、地域や国のシンボルとして、様々な場面で大きな影響を及ぼしていることとも関わる。

社会資本は、構想・計画段階から整備、供用まで、長期にわたり多様な関係主体が、企画、運営・管理、整備の負担、利用といった様々な形で関わり合うことで成り立つものであり、国民や受益者の税金や利用料金等の負担によって整備・維持される。国民一人ひとりの理解と共感が根底にあることによって、社会資本が社会全体で支えられ、その機能を十全に發揮することが必要である。国民一人ひとりがインフラを私たち国民共有の資産として捉え、自らの問題（自分ごと）としてそのあり方に関わることは、社会資本整備を支える重要な基盤となるものである。そして、こうした理解と共感のもと、国民、企業、地域の様々な主体の参画や関わりを通じて英知や創造性を幅広く結集していくことで、受益者である国民や企業、地域の様々なニーズにかなう質の高い便益とサービスを提供していくことが必要である。

ともするとインフラの存在や役割は当たり前のものとして忘れ去られがちである。国民、企業、地域の様々な主体の参画や関わりのもとで社会資本の整備を円滑かつ効果的に進めていくためには、インフラが私たちの生命や暮らしをいかに支えているか、もし施設に不具合が発生すれば私たちの生命・財産・暮らしはどうなるのか等について、社会全体、国民一人ひとりの关心や理解が育まれ、国民との関わりのもとでインフラによる便益やサービスの質が高められていくことが重要である。このことは今後、巨大地震をはじめとする自然災害への備えや、急速に進むインフラ老朽化への待ったなしの対応など、インフラが向き合う困難な課題の解決に当たって特に重要であるといえる。改めて、私たち国民がインフラの問題を

自らの問題（自分ごと）として捉え、その理解と共感のもとで、幅広い主体の参画や関わりを得ながら必要な整備が進められるよう、社会全体の理解、国民一人ひとりの理解の醸成に向けた取組をインフラ政策の中核として推進していくことが必要となっている。

このため、インフラ整備によるストック効果等の情報発信はもとより、インフラ整備への市民参画、水辺空間の活用やインフラツーリズムなど、国民がインフラにふれあう様々な機会を積極的に捉えて、施策実施の手段といった意味を超えて、国民一人ひとりがインフラを「自分ごと感」をもって向き合うことを促進する機会として、国民に対する理解醸成を不斷に進めていくことが必要である。

国民の理解を醸成するに当たっては、経済効果をはじめ、幅広く国民の参画のもとでインフラ整備が取り組まれることによってより質の高いサービスや便益の提供へつなげていくことが重要であり、地域で生活し活動する様々な主体や企業等の理解や判断に資するよう、国民の目線に立って分かりやすい形で様々な効果について発信することが重要である。このため、社会資本整備によって発現される多様な効果が国民、企業、地域の目線に立って分かりやすく伝わるよう、客観的・定量的にきめ細かく整備効果を把握し、効果的に発信する事例の蓄積を図るとともに、それぞれの地域において住民や企業等に対し、分かりやすく伝え、

「見える化」していく取組を継続的に行っていくことが必要である。その際には、把握した効果等を、様々な講演会や意見交換会等を活用して幅広く発信していくとともに、5. で示した地方公共団体とのネットワークをはじめ、地方公共団体の長等の参画を得て実施される各種プラットフォームを効果的に活用し、地方公共団体の長と整備効果等を共有していくことで、地域住民向け、企業向け等、様々な主体に対して、地域に根ざして誰にでも分かりやすい伝え方を継続的に進めていく。あわせて、地域住民や企業目線に立って様々な効果を資料として整理・保存（アーカイブ化）し、各事業の経済効果等の整備効果を分かりやすく紹介・発信することや、整備効果を分かりやすく伝える事例集をホームページで一元的にまとめて発信する取組についても、継続的に取り組んでいく。

また、インフラマネジメントを着実かつ効果的に推進していく上では、住民が主体的にインフラマネジメントに参画する機運を醸成していくことも重要である。劣化状況を含めたインフラの状況や、老朽化対策に要する費用等を「見える化」し、市民に対して分かりやすく公表・発信することに加え、Project LINKS 等による行政情報のオープン化や市民参加の取組の見える化、ゲーミフィケーションを取り入れた参加型のインフラ管理の先導的な取組の推進等を通じて、市民のインフラマネジメントに対する理解を深め、当事者意識の形成を図っていく。

## **第4節 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置**

### **1. 戰略的・計画的な社会資本整備を支える安定的・持続的な公共投資**

社会資本整備は、持続可能な地域の形成、経済成長の実現、国民の安全安心の確保を図る基盤となるものである。社会資本の整備には一定の期間を要するとともに、不断に適切な維持管理・更新を行うことを通じて、時代を超えてその役割を果たし続け、中長期的に我が国の国民生活や社会経済活動の礎となる。このため、社会資本整備は、中長期的な見通しをもって、戦略的・計画的に進めていく必要がある。

気候変動による災害の激甚化・頻発化や、インフラ老朽化の更なる進行等の中で、こうした戦略的・計画的な社会資本整備を実現するためには、資材価格や労務費等を考慮しながら、適切な価格転嫁を推進しつつ、安定的・持続的な公共投資を推進する必要がある。

とりわけ我が国は急峻な山脈を多く有し、自然災害が多発するなど、脆弱な国土条件下にあるため、例えば耐震対策がより必要となったり、トンネル等の構造物の比率が高くなったりするなど建設コストが主要先進国に比して高くなる要因も存在する。また、災害が激甚化・頻発化する中において、災害経験から得られる新たな知見や技術をその後の防災対策や災害対応に継承し適切に対処していくことが不可欠であるため、今後の災害の発生状況等を踏まえ、新たに得られる知見や技術を活用したハード・ソフト両面からの防災対策等のさらなる充実に取り組むことが必要である。

こうした計画的な社会資本整備が安定的・持続的な公共投資のもとで着実に実施され、その整備効果が適時適切に発現されることが、民間企業の予見可能性を高め、当該社会資本の活用を見込むインフラ周辺の企業の立地等の民間投資を誘発することにつながり、民間投資と公共投資の相乗効果の発揮を通じたストック効果の向上につながる。

また、担い手の確保・育成の観点からも、安定的な公共投資の見通しは、若手を含む技能労働者等の安定した雇用・就業環境の形成に資するとともに、企業がDX等の投資を行うことを可能とし、将来にわたって建設業が産業として供給力を持続的に確保することにつながる。

さらに、今後、将来的にインフラメンテナンスに係る費用が増大することが見込まれる中、「予防保全型」メンテナンスへの転換を進めることで、メンテナンスに係るトータルコストを中長期的に縮減し、予算を平準化していく必要がある。一方で、国民の生命・財産・暮らしを守るためにのインフラ整備や、人口減少下で生産性を向上し持続的な経済成長を実現するために必要なインフラ整備も、人口動態の変化のみならず、地域における産業や暮らしの動向、経済成長に向けた戦略や経済安全保障上の要請など、多様な観点を考慮して真に必要な事業を見極め、着実に実施していくことが必要である。

安定的・持続的な公共投資を確保するため、PPP/PFI等の民間資金の活用を推進するとともに、受益者負担を求め得る分野については、利用実態に即した適切な負担のあり方についての検討も着実に進める。また、それ以外の分野についても、適切な負担のあり方についての検討を行う。

## 2. 質の高い社会資本整備を担保する公共事業の評価手法の改善

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

新規事業化に当たっては、建設費のみならず、維持管理費も含めたトータルの費用を勘案した事業評価が必要であり、国土交通省所管公共事業の新規事業化に当たっては、事業評価実施要領等に基づき、費用対効果分析の中で、従前からその費用に建設費等とともに維持管理費を計上して評価を実施し、直轄事業についてはその結果を公表している。

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

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

## 第3章 重点目標ごとの「政策パッケージ」と重点施策、KPI

### 第1節 重点目標と政策パッケージについて

第2章において、社会資本整備が直面する社会課題の解決に向けた計画期間内における4つの重点目標と、それにより目指す社会の姿を体系化し、それぞれの実現に向けた政策の中長期的な方向性を明示した。

第3章では、4つの重点目標について、それぞれの目指す社会の姿ごとに、「現状と課題」を踏まえ、実現に向けて必要となる横断的な「政策パッケージ」を設定する。

各政策パッケージについて重点的に取り組む具体的な事業・施策（重点施策）については、客観的なデータに基づき把握可能なものについてはできる限り、その達成状況を定量的に測定するための指標<sup>5</sup>を設定することとし、重点施策及び指標は別紙のとおりとする。

また、当該政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標については、KPI（Key Performance Indicator）として位置付ける。加えて、国民の視点に立ち、達成によって実現されることを分かりやすく提示する観点から、各KPIに＜ ＞を付記し、当該政策の目的を簡潔に記載する。

KPI等の設定に当たっては、アウトカム指標として、それぞれの事業・施策が国民生活や経済活動等にいかなる成果をもたらすかについての具体的な達成状況を把握し、政策の効果を的確に検証することができるよう、実効的なKPIの設定を行うことを基本とする。

なお、指標については、第4章2.のフォローアップの過程において徐々に知見を蓄積し、インプット型のものについてはアウトカム型の指標の検討を積極的に促すなど、手法の高度化を進めるとともに、現時点では達成状況を定量的に測定するための指標の設定が困難な施策についても、施策の実施状況について定性的な評価を行い、データ収集や参考事例の蓄積等に努める。

交通政策基本計画との一体的な策定を図るため、第3章には交通政策基本計画に盛り込まれた交通分野の関係する施策についても盛り込み、施策相互の関係を明らかにして施策の推進を図る。

また、例えば、海岸や離島等を適切に管理することによる我が国の領土や領海、排他的經濟水域の保全、日常的・継続的な対応が求められる発生頻度の比較的高い交通事故や災害への対策、離島・半島・豪雪地帯等の条件不利地域や北方領土隣接地域等における地域特性に即した自立的発展・活性化等に向けた取組については、我が国の存立基盤である領土や国土を保全し、国民の安全・安心を確保して日々の生活・活動を支えるために、計画期間に関わらず、今後とも効果的な取組を弛まず着実に続けて行くことが重要である。

加えて、令和7（2025）年6月に閣議決定された「第1次国土強靭化実施中期計画」に位置付けられた取組については、「国土強靭化基本計画以外の国の計画は、国土強靭化に関しては、国土強靭化基本計画を基本とする」と定めた国土強靭化基本法（平成25年法律第95号）の趣旨に鑑み、同計画に沿って中長期の目標を定め実施することとし、防災・減災、国土強靭化の更なる加速化・深化を図っていく。

<sup>5</sup> 関連する他の計画等において設定された指標を引用するもの等で、目標年次が本重点計画の期間中又は計画期間を超える数値指標については、目標年度は必ずしも統一されていない。

## 第2節 個別の重点目標及び事業の概要

### **重点目標Ⅰ 活力のある持続可能な地域社会の形成**

#### **I-1. 地域経済の核となる集積づくりと広域連携**

**生活関連サービスの維持に必要な人口や機能の集積と、移動の足が確保された地域づくり**

#### **< 現状と課題 >**

国土構造における東京一極集中の弊害に鑑み、国土全体にわたり人口や諸機能の広域的な分散を図り、東京への過度な集中を是正することを通じて、国土形成計画で示された国土構造の基本構想として、「シームレスな拠点連結型国土」の形成を推進することが必要である。一方で、今後、厳しい人口減少局面を迎える地方では、買い物、医療・福祉など、日常の生活を送る上で不可欠なサービスを維持するために必要な需要密度が低下し、高齢者やこども・子育て世代をはじめとして、生活関連サービスを身近な日常の行動圏内で享受することが困難な状況に陥ることが懸念される。また、コロナ禍を契機にテレワークが進展するなど、場所に縛られない新たな暮らし方・働き方が普及する中で、比較的容易に徒歩や自転車で行動できる自宅周辺の範囲内に生活関連サービスが確保されることが重要となっている。

また、地域交通は買い物、医療、教育といった日常生活に不可欠なサービスを支えるほか、インバウンドの地方誘客を促し地域の観光振興を図る観点からも重要であるが、厳しい事業環境に置かれている。

地方が直面する危機的な状況を開拓し、人々が安心して便利に暮らし続けることができる地域社会を形成するため、地域で暮らす人々が日常の行動圏内で必要な生活関連サービスを享受できるよう、買い物や医療等の生活関連サービスの維持に必要な人口や都市機能の集積を図り、密度の経済の発揮を通じて都市の持続性確保の実効性を向上させるとともに、住まい方や暮らし方など、まちづくりによる需要サイドの取組とあわせて、交通とまちづくりとが一体となって、地域の移動の足が確保された持続可能な都市構造へと転換を進めていくことが必要である。

これまで、都市機能の集約・誘導と公共交通による地域内外の連携・圏域形成を図るコンパクト・プラス・ネットワークを推進し、現在（令和6（2024）年度末時点）、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）に基づく立地適正化計画を作成している都市は600を超えており、今後も人口減少傾向が続くなかでは、地方の商業や医療・福祉等の生活関連サービスの維持やアクセスの確保はより一層重要となっていく。

今後は、立地適正化計画に取り組む地方公共団体の裾野の拡大を図りつつ、市町村の区域を越えた広域的な視点も含め、適切な評価・見直しのもとで、都市機能の集約と居住の誘導等に係る計画の実効性を高めていくことが必要である。

加えて、「交通空白」を解消するとともに、「交通空白」に陥ることがないよう先手先手で対応を進めることが必要であり、地域で不可欠な「移動の足」の確保をまちづくりと一体的に進めていくため、立地適正化計画と地域公共交通計画の連携を強化し、都市機能の集約や居住の誘導と連携して、まちづくりの将来像の実現に必要な地域交通ネットワークの再構築

等を推進し、「地域の足」「観光の足」の確保を図る必要がある。

地方における日常生活や公共交通の不便さを克服し、高齢者をはじめとする生活者や利用者の利便性を確保することに加えて、就学や就業の機会の確保等を通じて地方都市の魅力を高め、若者や女性にも選ばれる地方を作り上げていくことが重要である。

このため、地域経済をけん引し雇用を創出する都市再生を進め、地域が有する豊かな自然や歴史・文化等の資源や人材を活かして、地域の賑わいや観光地としての魅力の創出を図り、「域外から稼ぐ」力の向上を図るとともに、地域の経済圏を道路や鉄道等の広域ネットワークによって拡大することにより、人・モノの円滑な交流を支え、都市においても地方においても豊かに生き生きと住み続けることのできる地域を形成していくことが必要である。

## < 政策パッケージ >

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

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

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

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

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

これらとあわせて、公共交通の幹線軸となる鉄道やBRT等の整備・機能向上等による公共交通の利便性の確保等や地域交通DXの推進、バス・タクシー等の交通結節点の整備等の交通分野の取組を進める。

これらの地域の足の確保とともに、交通分野と連携して、物流網の維持・確保を図るため、生活必需品について、トラック等の陸上輸送と物流へのドローンや自動配送ロボットの活用を組み合わせた地方のラストマイル配送を効率化する取組を促進し、安心して便利に暮らせる生活環境の創出を図る。

公営住宅等のPPP/PFI事業の推進とともに、スマートコンセッション<sup>6</sup>等の官民連携に関する

<sup>6</sup> 廃校等の空き施設や地方公共団体が所有する古民家等の空き家の活用について、民間事業者の創意工夫を最大限に生かした小規模な官民連携事業により、地域課題の解決やエリア価値の向上につなげる取組。

る取組も活用しつつ、遊休化している公的施設や空き家、住宅団地等の既存ストックを再生・利活用して、地域住民の交流施設や子育て支援施設・福祉施設、テレワーク施設等を整備し、地域の居住機能の再生を図る。

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

都市機能の誘導・集積と地域における移動の足の確保に向けた取組を一体的に進めるため、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な策定・実施を促進するとともに、地域の将来像を見据えて必要なインフラが再構築されるよう、老朽化対策との一体的な取組を推進する。立地適正化計画等のまちづくり・地域づくり計画とインフラ長寿命化計画について、計画レベルでの連携のもとで一体的な取組が図られるよう、連携体制等についてガイドラインを取りまとめて周知するなど、地域内においてこれらの計画を一体的に検討・策定する取組を促進する。

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜持続可能で暮らしやすいまちを作る＞

- ・立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合

[令和6年12月] 58.6% → [令和12年度] 75%

- ・居住誘導区域内人口割合が維持・増加している市町村の割合

[令和6年12月] 72.2% → [毎年度] 66.6%以上

- ・公共交通の利便性の高いエリア<sup>7</sup>に居住している人口割合

①三大都市圏	[令和6年度]	92.0%	→	[令和12年度]	92.9%
②地方中枢都市圏	[令和6年度]	78.4%	→	[令和12年度]	78.4%
③地方都市圏	[令和6年度]	37.9%	→	[令和12年度]	37.9%

＜地域の将来像を踏まえた持続可能なまちを作る＞

- ・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数

[令和6年度末] 172団体 → [令和12年度] 700団体

#### ② 地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上

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

デジタル技術を活用した地域の観光需要の分散・平準化に資する取組を行う観光地・観光産業のDX推進等を通じた旅行者の消費拡大・再来訪・インバウンドの地方誘客・地域周遊・長期滞在促進等の観光分野の取組とあわせて、地域の貴重な資源である歴史や文化、景観等を活かした観光振興や、道の駅における多言語表示の整備をはじめとした道の駅の観光拠点としての機能強化など、周辺環境の整備を進めるとともに、地域資源を活かし、誇りや愛着

<sup>7</sup> 鉄道やバスなどの基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内の地域（オフピーク時に片道運行間隔20分以下の鉄道駅を中心とする半径1km圏内の地域等）。

持てる個性ある都市の形成を進めることで、地域の賑わいや魅力の創出につなげる。

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

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

また、クルーズ船が寄港する港湾の機能強化を図るとともに、港湾周辺の観光コンテンツの充実やクルーズ下船後の二次交通確保に向けた取組等の交通分野の取組とあわせて、ハード・ソフト両面からのクルーズ船の受入環境の整備を図る。

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

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

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

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

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

## 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

### <美しい景観のまちを作る>

- ・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数)【再掲】

[令和6年度] 423 市区町村 → [令和 12 年度] 535 市区町村

- ・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数【再掲】

[令和6年度] 98 市町村 → [令和 12 年度] 130 市町村

### <二地域居住を促進する>

- ・市町村が作成する特定居住促進計画の作成数

[令和6年度末] 5 件 → [令和 11 年度] 累計 600 件

- ・市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数

[令和6年度末] 5 法人 → [令和 11 年度] 累計 600 法人

### ③ 地域内外を結ぶ交通ネットワークの整備

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

あわせて、幹線鉄道の地域の実情に応じた高機能化に関し更なる取組を進めるとともに、地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築を通じて、地域内外を結ぶ公共交通サービスも確保する。離島航路や離島航空路等、地方とりわけ条件不利地域における住民の生活や産業に必要不可欠な交通手段を維持・確保する。

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

##### <地域間の人流・物流を円滑化させる>

- ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率 [令和5年度] 6% → [令和12年度] 19%
- ・道路による都市間速達性<sup>8</sup>の確保率 [令和5年度] 57% → [令和12年度] 60%
- ・都市計画道路(幹線道路)の整備率 [令和4年度] 67.5% → [令和12年度] 70.5%

##### <ローカル鉄道の再構築を進める>

- ・BRT や自動運転などの最新の技術を活用した自動車交通への転換も含めた鉄道の再構築の件数 [令和6年度] 19 件 → [令和12年度] 37 件

##### <離島等に必要不可欠な交通手段を維持・確保する>

- ・航空路が確保されている有人離島の割合<sup>9</sup> [令和5年度] 100% → [令和12年度] 100%
- ・航路が確保されている有人離島の割合<sup>10</sup> [令和6年度] 100% → [令和12年度] 100%

<sup>8</sup> 主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度（都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの）60km/hが確保されている割合。

<sup>9</sup> 空港を有し、かつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島のうち日常的な航空輸送手段が確保されている割合。

<sup>10</sup> 離島航路整備法第2条に定める航路で結ばれる離島のうち、海上運送法に規定する旅客定期航路（貨客定期航路事業または一般不定期航路事業に転換した場合を含む）が確保されている離島の割合。

## I-2. 地域の将来像を踏まえたインフラの再構築

人口減少時代に対応し、将来のまちづくり・地域づくりの姿に即したインフラストックの形成

### < 現状と課題 >

我が国では、高度経済成長期以降にインフラの集中的な整備が進み、国民生活や社会経済活動を下支えしてきた。今後、これらのインフラの老朽化が急速に進行する中で、インフラがその機能を将来にわたって適切に発揮できるよう、それらのメンテナンスを戦略的・計画的かつ適切に進めていくことが重要である。その際、気候変動に伴い気象災害が激甚化・頻発化するなか、気候変動適応の観点も踏まえた耐災害性強化の取組についてもあわせて検討することも重要である。政府ではこれまで、政府全体の老朽化対策の方針である「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、事後保全型から予防保全型メンテナンスへの転換に向けて、点検・診断の結果を踏まえた維持・修繕等の必要な対策を進めてきた。

しかしながら、現状は、市区町村を中心に、予防保全型メンテナンスへの転換は十分進んでいるとは言い難い。老朽化したインフラの維持管理・更新費が増加することが見込まれる中、早期段階で施設の健全性を確保し、中長期的なトータルコストの縮減と予算の平準化を図るため、事後保全型から「予防保全型」メンテナンスへの転換を加速化することが必要である。

加えて、令和7（2025）年1月に埼玉県八潮市において発生した下水道管路損傷に起因する道路陥没事故では、点検・診断や新技術の活用等について課題が把握されており、今般の事故で得られた教訓を踏まえ、下水道分野はもとより、他のインフラについても、インフラの安全性確保がインフラメンテナンスの前提であることを再度認識し、点検・診断や新技術活用等について早急に対策の充実・強化を図り、インフラメンテナンスの徹底に万全の措置を講じるべく新たなスタートを切ることが必要である。その大前提として、メンテナンスにおけるあらゆる局面において、作業安全の確保に関する意識が徹底されることが不可欠である。また、人口減少による地域社会のニーズの変化等を踏まえ、人口減少時代に相応しいインフラメンテナンスへ施策体系をバージョンアップさせて、まちづくりと一体のもとで、地域の将来像に即して必要なインフラの機能を検討しながら、集約・再編や撤去を行うことでインフラストックの適正化を図りつつ、その上で、維持すべきインフラについて修繕等を的確に実施していくことが求められる。

インフラの多くは市区町村をはじめ地方公共団体が管理するものであることから、全ての地方公共団体における的確な取組を加速化させていくことが重要である。国と地方の緊密な連携のもと、各地方公共団体の取組状況を継続的にきめ細かく把握し、「見える化」等を行ながら着実に取組を後押ししていくことが必要である。また、集約・再編等によるストックの適正化に当たっては、地域の住民に対して「見える化」や住民説明会等を通じて、対策の必要性や暮らしへの影響等について継続的な情報共有と対話をきめ細かく丁寧に行い、理解や共感を醸成していくことが肝要である。

### < 政策パッケージ >

#### ① 点検・診断等の確実かつ効率的な実施

上下水道については、埼玉県八潮市において発生した下水道管路損傷に起因する道路陥没

事故を受けて設置された対策検討委員会<sup>11</sup>の提言を踏まえ、安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現を図る。具体的には、全国特別重点調査を着実に実施し、調査による緊急度の判定基準を現行より強化した上で、緊急度に応じた対策を確実に実施する。

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

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

さらに、大規模下水道システムの大口径かつ平常時の管内水位が高い下水道管路においては、修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易でないことを踏まえ、点検・調査など維持管理を容易に行えるよう配置・構造を改善し、メンテナビリティ（維持管理の容易性）を向上させるとともに、リダンダンシー（冗長性）の確保を進める。

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

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）（別紙の指標から一部抜粋）】

＜下水道管路の全国特別重点調査に基づき着実に対策を行う＞

- ・損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路（「下水道管路の全国特別重点調査」の対象<sup>12</sup>: 約5,000km）の健全性の確保率【再掲】

[令和6年度] 0% → [令和12年度] 100%

＜管路メンテナンス技術を高度化・実用化を推進する＞

- ・水道事業者（全国約1,400事業者）のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術（人工衛星やAIを活用した漏水検知手法等）を導入している事業者の割合【再掲】

[令和6年度] 34% → [令和9年度] 100%

- ・下水道事業を実施している地方公共団体（全国約1,500団体）のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術（ドローンによる下水道管路内調査手法等）を導入している団体の割合【再掲】

[令和6年度] 21% → [令和9年度] 100%

#### ② 人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ

人口減少が進む地方において、地域の将来像に即したインフラストックの適正化を図る。具体的には、まちづくり計画とインフラ老朽化対策の計画を一体的・整合的に策定した上で、それに基づく施設の集約・撤去、修繕・更新等について優先順位を設定して戦略的・重点的

<sup>11</sup> 下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会

<sup>12</sup> 口径2m以上かつ30年経過した下水道管路

に進められるよう、ガイドラインを策定し、周知を図る。

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

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

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

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

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

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）（別紙の指標から一部抜粋）】

##### ＜地域の将来像に対応しインフラストックを適正化する＞

- ・(道路)集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数(令和7年度以降)  
[令和6年度] 0施設 → [令和12年度] 1,000 施設
- ・(下水道)広域連携に取り組むこととした下水道事業数  
[令和6年度] 0事業 → [令和12年度] 300 事業

##### ＜予防保全への移行を加速化する＞

- ・(道路)国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁(約92,000橋(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率 [令和5年度] 55% → [令和12年度] 80%
- ・(河川)国管理河川のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべき河川管理施設の修繕等による健全性確保率 [令和5年度] 60% → [令和12年度] 72%
- ・(下水道)修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径2m以上の管路)を有する地方公共団体(約60団体)のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し、取組を進めている団体の割合 [令和6年度] 7% → [令和9年度] 100%
- ・(港湾)全国の港湾における老朽化した港湾施設の予防保全対策の完了率 [令和5年度] 85% → [令和12年度] 90%

##### ＜効率的・効果的にインフラメンテナンスを行う＞

- ・全国の市区町村(1,741市区町村)のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合【再掲】 [令和7年度] 62% → [令和12年度] 100%

### ③ インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築

各インフラ管理者がメンテナンスを戦略的・計画的かつ適切に進めることで、インフラがその機能を将来にわたって適切に発揮できるよう、まちづくりの計画とインフラ老朽化対策の一体的・整合的な策定を通じた、地域の将来像を踏まえた集約・再編等の考え方やメンテ

ナンスの優先度の設定手法について、ガイドラインを作成した上で、地方公共団体に対して研修等の様々な機会を通じてその周知・普及啓発を行う。また、先進的な取組の事例集を整備・拡充し、周知することで、地方公共団体の取組のレベルアップを促す。

官民連携手法も活用して、広域・複数・多分野のインフラを一体的に管理する取組や地域の将来像を踏まえてインフラの集約・再編等を行う優良な取組を、検討段階から実施段階にわたって支援する。

全国の各地方公共団体における老朽化対策とまちづくり計画との連携状況や、各施設の点検の進捗状況、施設の健全性、修繕・更新や集約・再編等の実施状況を定期的に情報収集・分析した上で、標準的な指標を用いて全地方公共団体の取組状況を「見える化」することにより、地方公共団体相互の問題意識の醸成や取組の喚起を図る。取組の進捗が特に遅れている地方公共団体に対しては、直接、国が個別対話を実施するなどを通じて伴走的に取組を後押しする。

劣化状況も含めたインフラの状況や、老朽化対策に要する費用等について、正確なデータを用いてマッピングを含めて「見える化」し、住民に対して分かりやすく公表・発信することで、インフラマネジメントについて住民一人ひとりが自分ごととして捉えられるよう、当事者意識の形成を図り、住民が主体的にインフラマネジメントに参画する機運を醸成する。

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

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）（別紙の指標から一部抜粋）】

＜メンテナンス体制を確保する＞

・地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数

(道路)	[R5 年度]	8,891 人	→ [R12 年度]	12,500 人
(河川・ダム・砂防)	[R6 年度]	9,788 人	→ [R12 年度]	16,000 人
(上下水道)	[R6 年度]	4,600 人	→ [R12 年度]	5,600 人
(港湾)	[R6 年度]	5,205 人	→ [R12 年度]	8,200 人

### I-3. 包摂的な共生社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境

日常生活の安全性や利便性が高められ、年齢、性別、障害の有無、国籍等を問わず、一人ひとりが安全で便利に暮らせる地域の実現

インフラの多面的・複合的な活用を通じて、多様な生活シーンであらゆる人に親しまれるインフラ空間の提供

#### < 現状と課題 >

今後、地域に居住する高齢者や障害者等が増加する中、特に地方においてはバリアフリー化の取組が立ち遅れおり、車椅子やベビーカー、高齢者等にとって障害が残る通行空間がまだ存在している。

訪日外国人旅行者や在留外国人労働者数も増加する中では、高齢者も若者も、年齢、性別、障害の有無や国籍等に関わらず、あらゆる人々が充実して生活することができる、多様性に富む包摂的な共生社会の実現に向けて、地域社会において一人ひとりと社会全体のウェルビーイングを向上していくための更なる改善が必要である。

そのためには、移動・生活空間における交通事故対策や、高齢者、障害者、こども・子育て世代等の多様な人々が安全に安心して暮らせるよう、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた移動・生活空間のバリアフリー化を推進し、誰もがより快適に移動しやすい地域社会を形成していくことがより一層必要となっている。

また、「若者・女性にも選ばれる地方」の実現に向けて、女性も安心して働き、暮らしていくことができるよう、ジェンダー主流化の取組を積極的に進めていく必要がある。新たなモビリティの普及も進みつつある中で、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な通行空間の整備が一層求められている。

人口減少や少子化が加速する地域社会において、こどもや子育て世帯が安心・快適に日常の生活を送ることができるよう、こどもや子育て世帯の目線や、「こどもまんなか」の生活空間を形成することもますます重要となっている。安全・安心で快適な道路や公園等の移動・生活空間の確保、公共空間におけるバリアフリー化の推進を図ることもより一層必要である。

さらに、これまで取り組んできた国土交通分野におけるバリアフリー施策を踏まえ、女性が暮らしやすく、こども・子育てに優しい社会の形成を推進し、更なる高齢化やデジタル化社会の進展にも対応すべく、法律上の位置付けも含め、新たな施策の枠組みの構築を検討していくなければならない。

また、人口減少下においても地方の人々が地元に誇りや愛着を持って生き生きと安心して暮らし続けていくことができるよう、豊かな自然環境や良好な景観、歴史・伝統・文化等の多様な地域資源や、水辺や港湾緑地、道の駅やまちなかの道路空間、公園等の様々なインフラが有する公共空間を官民が連携して創意工夫を発揮しながら利活用することで、地域の魅力や賑わいの創出、快適でゆとりのある質の高い空間の形成につなげることも重要である。

近年、官民一体で居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出と、道路空間の再構築により歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間の整備を図る歩行者利便増進道路（ほこみち）を両輪で、車から人中心の公共空間へのシフトを推進している。まちに出ることで得られる体験や情報を提供することで、エリア内の滞在時間を延ばす取組は、消費活動を促し地域経済の活性化に資するだけでなく、歩行量の増加によるメンタルヘルスも含む健康増進や、コミュニティの活性化、自然環境との共生も通じたウェルビーイングの向上など多様な目的に

つながる。

また、歩行空間の整備のみならず、歴史、文化等の地域資源の魅力の発揮、エリア内の回遊性向上に資する自由な移動手段の導入等をはじめとして、地域の活性化に関する取組や、交通分野の取組と連携するとともに、居心地が良く歩きたくなる空間の整備やエリアマネジメントを通じ、そのエリアに「行きたくなる」「過ごしたくなる」視点を一層重視することが重要である。

公共空間は、地域住民や来訪者が自由にアクセスし、快適な移動や気分転換等による精神的疲労の回復を図ることができ、地域の質や価値に直結する場である。人口減少が進む中で、街路等の公共空間のみならず、民地等も含めたパブリックスペースの利用も求められる。多様な主体の参画を通じて、パブリックスペースにおける多様な活動の創出、人々の回遊性・滞在性の向上を図ることがより一層重要となっている。また、その際には、歩行者目線のグランドレベルに着目し、水・緑・生物等の自然要素や景観、魅力あるサービス等の都市アメニティを徒步圏内に混在させていく手法の活用を引き続き図るという視点も重要である。

また、樹木等を含む良質な緑地は、CO<sub>2</sub>削減など環境負荷低減に加え、良好な景観の形成や暑熱対策など多様な効果が期待され、地域住民や来訪者、就業者のウェルビーイングの向上を図る上で重要なものであり、まちづくりGXの更なる推進を図ることが必要である。さらに、ライフスタイルの多様化に対応したゆとりと潤いのあるまちの創出、教育・福祉・コミュニティ等の新しい価値を創造する公共空間として、都市における農地が有する多面的な機能を活用し、緑・農が共生するまちづくりを進めていくことも重要となっている。

## < 政策パッケージ >

### ① あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進

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

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

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

広報活動等により、「障害の社会モデル<sup>13</sup>」に係る国民の理解を深めるとともに、バリアフリー教室の開催など、学校や企業等と連携した教育啓発活動を強化し、「心のバリアフリー」の浸透を図る。

交通やまちづくりの分野においてジェンダー平等とジェンダーの視点をあらゆる施策に反映する「ジェンダー主流化」の推進に向けて、業界の枠を超えた企業経営者等の様々な階層の職員同士が交流を深め、横の連携を図ることのできるコミュニティを構築することによ

<sup>13</sup> 「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるとする考え方。

り、男女での異なるニーズを反映したサービス提供の促進等を図る。

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）（別紙の指標から一部抜粋）】

＜誰もが不自由なく生活できる環境を作る＞

- ・移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想を作成した地方公共団体数
  - ①移動等円滑化促進方針 [令和6年度] 50 団体 → [令和12年度] 約350 団体
  - ②移動等円滑化基本構想 [令和6年度] 334 団体 → [令和12年度] 約450 団体
- ・基本構想等を作成した地方公共団体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる地方公共団体の割合 [令和6年度] 約30% → [令和12年度] 約60%
- ・旅客施設のバリアフリー化率
  - ①段差解消 [令和5年度] 94.0% → [令和12年度] 原則100%
  - ②視覚障害者誘導用ブロック [令和5年度] 46.6% → [令和12年度] 原則100%
  - ③案内設備 [令和5年度] 77.3% → [令和12年度] 原則100%
  - ④障害者対応型便所の設置 [令和5年度] 92.3% → [令和12年度] 原則100%
- ・「障害の社会モデル」の理解度 [令和12年度] 約60%
- ・障害のある人へ支援をしようとする人の割合 [令和12年度] 原則100%
- ・多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合 [令和12年度] 原則100%

## ② 誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成

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

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

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

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

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

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

こどもや子育て世代が安心・快適に日常生活を送ることができるよう、こどもや子育て当

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

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

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

##### <人優先の安全安心な歩行空間を作る>

- ・30km/h速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率  
[令和12年] 3割抑止(令和6年比)

##### <安全・快適で円滑な道路交通を作る>

- ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数  
[令和6年度] 340 市区町村 → [令和12年度] 800 市区町村

##### <あらゆる人が暮らしやすいまちを作る>

- ・緑の基本計画のうち、こどもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている計画の割合  
[令和5年度末] 25.1% → [令和12年度末] 39%

### ③ 多様な資源を活かした魅力ある地域づくり

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

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

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）（別紙の指標から一部抜粋）】

##### <美しい景観のまちを作る>

- ・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数)  
[令和6年度] 423 市区町村 → [令和12年度] 535 市区町村

##### <歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数>

[令和6年度] 98 市町村 → [令和12年度] 130 市町村

##### <多様な主体が連携した水と緑豊かなまちを作る>

- ・みなとオアシスの登録数  
[令和7年度] 170 か所 → [令和12年度] 190 か所

#### ④ 地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

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

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

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

「道の駅」第3ステージで掲げるまちぐるみの戦略的な取組を推進することを通じて、あらゆる世代が活躍する地域の拠点としての機能強化を図る。

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

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

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

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

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

##### <民間の活力や創意工夫を活かし賑わいあるまちを作る>

- ・みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数 [令和6年度] 2 → [令和 12 年度] 20
- ・公共施設等運営事業などにより公園全体を対象に民間活用をした公園数 [令和6年度] 10 件 → [令和 12 年度] 27 件

##### <居心地が良く歩きたくなるまちを作る>

- ・滞在快適性等向上区域<sup>14</sup>を設定した市町村数 [令和7年度] 132 市町村 → [令和 12 年度] 200 市町村

<sup>14</sup> 多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を図る区域として、市町村が都市再生整備計画に位置付けるもの。

## 重点目標Ⅱ 強靭な国土が支える持続的で力強い経済社会

### II-1. 持続的で力強い経済成長の実現

人口減少・少子高齢化の下でも力強く持続的に経済が発展する基盤を構築

#### < 現状と課題 >

我が国の経済は、コロナ禍による影響から回復し、企業の旺盛な投資意欲を追い風に、過去30年続いたデフレ経済から成長型経済へと移行する転換期を迎えており、人口減少や高齢化が進行する中で持続可能な成長型経済への移行を確実なものとしていくためには、生産性の向上と経済の高付加価値化を図り、国際競争力を強化していくことが不可欠である。

一方、ロシアによるウクライナ侵略等の影響を受けた物価上昇が、賃上げによる効果を薄め、個人消費はいまだ力強さがみられない状況にあるとともに、足元では、米国による関税措置など、グローバル経済の不確実性は予断を許さない状況にある。

我が国のインフラの状況をみると、企業の生産活動を支え、安定的な経済成長の生命線ともいえる物流ネットワークには未だ未整備区間が残り、諸外国と比較して道路の都市間連絡速度等において相対的に劣っている状況にある。

また、我が国は四方を海に囲まれ、海外との貿易の大部分を海上輸送が担う中で、海外との人流・物流の拠点となる空港・港湾は、アジア諸国とのシェアに大きく水をあけられている。

成長型経済への転換点を迎えており、企業の予見可能性を高め、国内投資を支える強靭な国内経済基盤を構築し、成長力を引き出すことが必要である。その際、経済成長と脱炭素の同時実現を目指すGXの観点も重要である。

東京や大阪など、我が国の経済をけん引するエンジンの役割を担う大都市をはじめ、国際競争力と都市の魅力を備えた持続可能な都市の形成に向けて、取組を一層加速させていく必要がある。

インフラ産業については、PPP/PFIはPPP/PFI推進アクションプランのもとで一定の取組が進捗しているが、今後、成長型経済への確実な移行が求められる中、歳出効率化や住民サービス向上の視点に加え、新たな雇用や投資を伴うビジネス機会拡大という利益創出の視点を取り入れながら推進していくことが必要である。その際、地域の実情や特性に応じ、住民ニーズや地域に精通した地元企業の参画を通じて、地域経済・社会によりメリットをもたらすことを志向する取組も求められる。

また、海外のインフラ市場は旺盛な需要に支えられており、成長が継続することが見込まれている。新興国を中心とした成長する海外のインフラ需要を取り込み、経済成長につなげていくことが重要であり、相手国と企業ニーズの双方を踏まえながら、官民一体となった案件形成等の取組や、相手国との共創を通じた我が国企業の国際競争力の強化等を図っていく必要がある。

生産年齢人口が減少する中、先進的技術により人の移動や物流に変革をもたらす革新的なサービスの導入に向けた動きが進み、かつては夢のように思われた未来社会の姿が現実のものとして目前に迫ってきている。これらの革新的なイノベーションを着実に実装へつなげ

ていき、経済社会活動に新たな活力とインパクトをもたらし、生産性の飛躍的な向上につなげていくことが必要である。リニア中央新幹線は、広域圏をまたぐダイナミックな移動を容易にし、新たな暮らし方や働き方のモデルを創出することが期待され、自動物流道路は、荷物そのものが自動輸送される道路によって、物流効率化や環境負荷の軽減が期待される。空飛ぶクルマ、自動運転等を含め、これらの新たな技術を活用し、経済社会活動に変革をもたらすサービスを着実に導入していくことが必要である。

## < 政策パッケージ >

### ① 生産性向上を支える強靭で効率的な人流・物流インフラの整備

我が国企業の生産性向上を支える人流・物流ネットワークの構築を図るため、効率的かつ強靭なサプライチェーンの構築に対する産業上のニーズ等も踏まえつつ、三大都市圏等の環状道路の整備をはじめ、高規格道路の未整備区間の早期整備等を推進する。

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

我が国の国際競争力の強化、訪日外国人旅行者の受入拡大、国際航空物流ネットワークの構築の観点から、首都圏空港における年間発着容量約100万回を目標とするとともに、アジアの主要空港の動向を踏まえながら、三大都市圏国際空港の更なる競争力強化に取り組む。成田国際空港においては、地域との共生・共栄の考え方の下、B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化を着実に進め、年間発着容量50万回の早期実現を図るとともに、旅客取扱施設・貨物取扱施設等の整備に取り組むほか、東京国際空港（羽田空港）においては、令和2（2020）年3月に運用を開始した新飛行経路について、引き続き騒音、安全対策の更なる充実を図るとともに、地域への丁寧な情報提供を行う。また、近畿圏空港においては、関西国際空港における新飛行経路の導入により年間発着回数30万回を実現するなど、関西3空港全体で年間50万回の容量を確保する。さらに、中部国際空港においては、現滑走路の大規模補修時の空港の継続的な運用を可能とし、完全24時間運用を実現するため、代替滑走路事業に向けた取組を推進し、これらの取組により、三大都市圏の各空港の機能強化を図り、多様な輸送網の形成による持続可能な国内航空ネットワークの実現に向けた取組や訪日外国人旅行者の受入環境の整備に向けた交通分野の取組とあわせて、海外との人流の円滑化を実現する。

我が国の中核的な高速輸送体系である新幹線鉄道については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の各整備新幹線の着実な整備に取り組むとともに、リニア中央新幹線の早期整備に向けた環境を整えるなど、関係地方公共団体や鉄道事業者等と連携協力しつつ、幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める。

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

三大都市圏環状道路を含む高規格道路や主要な拠点へのアクセス道路等の整備とあわせて、強靭性と持続可能性を確保した効率的な物流ネットワークの構築に向けて、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流の観点から必要な道路を「重要物流道路」として指定し、機能強化を推進するなど、産業の競争力に資するインフラ整備の強化を図る。

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

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

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

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

また、ビッグデータ等を活用し、効率的・効果的な渋滞対策として、時間的・空間的に偏在する課題に対して、局所渋滞対策事業をはじめとするハード対策やTDM<sup>15</sup>等のソフト対策等を実施するとともに、ネットワークの階層に応じた道路のサービスレベルの向上に取り組み、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する取組を推進する。あわせて、幹線道路等における信号機の改良等を通じて通過時間の短縮を図り、より円滑な道路交通の実現を目指す。

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

---

<sup>15</sup> 交通需要マネジメント(Transportation Demand Management)の略。都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要量を調整(=交通行動を調整)する手法。

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）（別紙の指標から一部抜粋）】

＜都市における人流・物流を円滑化させる＞

- ・三大都市圏環状道路整備率 [令和6年度] 84% → [令和12年度] 89%
- ・道路による都市間速達性の確保率【再掲】 [令和5年度] 57% → [令和12年度] 60%

＜海外との物流を円滑化させる＞

- ・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力

(京浜港) [令和6年度] 20万TEU/週 → [令和12年度] 27万TEU/週以上

(阪神港) [令和6年度] 8万TEU/週 → [令和12年度] 10万TEU/週以上

- ・我が国に寄港する国際基幹航路の就航港湾数

(京浜港) [令和6年度] 36港 → [令和12年度] 42港以上

(阪神港) [令和6年度] 16港 → [令和12年度] 26港以上

＜海外との人流を円滑化させる＞

- ・三大都市圏国際空港の国際線就航都市数 [令和7年度] 194都市 → [令和12年度] 212都市

### ② 経済安全保障に資する企業立地に向けた基盤整備とインフラのセキュリティ強化

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

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

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

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜インフラのセキュリティを強化する＞

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

### ③ 民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備

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

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜都市の国際競争力を強化する＞

- ・国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市の主要地区の地価の増加割合(令和6年度比) [令和6年度] 0 → [令和12年度] 0以上

- ・都市再生緊急整備地域(特定都市再生緊急整備地域を含む)において、都市開発事業により整備される公共施設の用に供される土地の面積

[令和2～令和6年度] 80ha → [令和7～令和11年度] 80ha

## ④ インフラ産業の成長力強化

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

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

新興国を中心とした成長する海外のインフラ需要を積極的に取り込むことにより、経済成長につなげていくため、メンテナンスを含めたインフラ整備やスマートシティの分野において、我が国企業が有する優れた運営ノウハウや技術等の強みを活かした、官民連携によるインフラシステムの海外展開を推進する。

そのため、相手国と企業ニーズの双方を踏まえながら、官民一体となった案件形成等の取組や、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）による海外インフラ市場への我が国事業者の参入促進、我が国の強みを活かしたインフラ展開のための情報収集・発信を強化するとともに、我が国企業の受注に向けた環境整備として、国際標準化に係る戦略的取組の推進や海外展開に係る人材育成等に取り組む。

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜効果的・効率的な社会資本整備を行う＞

- ・PPP/PFI の事業規模

[令和4～令和5年度] 累計 8.4兆円 → [令和4～令和13年度] 累積 30兆円<sup>16</sup>

＜海外のインフラ需要を取り込む＞

- ・「建設・不動産」及び「モビリティ・交通」分野におけるインフラシステムの海外受注高

(建設・不動産の海外受注高) [平成30年度] 2.8兆円 → [令和12年度] 6兆円  
(モビリティ・交通の海外受注高) [令和2年度] 6兆円 → [令和12年度] 10兆円

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

人口減少が進む中でも持続的で力強い経済成長を可能とするため、インフラ分野の新しい技術を活用して人の移動、モノの移動、エネルギーの利用等に変革をもたらすサービスの導入

<sup>16</sup> PPP/PFI 推進アクションプラン（令和7年改定版）（令和7年6月4日民間資金等活用事業推進会議決定）における目標に基づくものであり、同アクションプランに変更があった場合には、この指標も同様に変更されたものとみなす。

入に向けた取組を着実に進めていく。

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

道路空間に物流専用のスペースを設け、クリーンエネルギーを電源とする無人化・自動化された輸送手段によって荷物を運ぶ新たな物流システムである自動物流道路について、2030年代半ばまでの先行ルートでの運用開始に向けた取組を推進し、輸送能力の向上、ドライバーの待ち時間の削減等による物流の効率化に加えて、環境負荷の軽減を図る。

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

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

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

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜カーボンニュートラルポートの形成を推進する＞

・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】

[令和6年度] 44 港湾 → [令和12年度] 100 港湾

## II-2. 暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靭化

激甚化・頻発化する気象災害や切迫する巨大地震等のリスクから国民の生命・財産・暮らしと経済活動の基盤を守り、経済社会活動の持続性を確保

### < 現状と課題 >

気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害や、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震、南海トラフ地震等の巨大地震から国民の生命・財産・暮らしを守り、国家・社会の重要な機能を維持するため、防災・減災、国土強靭化の取組を切れ目なく推進することが必要である。

令和6年能登半島地震では、三方を海に囲まれた半島における山がちな地形等の制約から、被災地への進入経路が限られる中、大規模な土砂崩落等により多くの道路が被災し、地震による地盤の隆起により、海路からの進入についても制約を受けた。その結果、通行可能な道路の把握、被災地支援人員の派遣、資機材等の投入、道路啓開をはじめとするインフラやライフラインの災害復旧作業等に困難な状況が見られ、災害時の交通ネットワークの多重性・代替性の確保の必要性が教訓となった。また、能登半島地震からの復旧・復興の途上にあつた被災地で、同年9月に発生した記録的豪雨により再度、甚大な被害が発生した。被災前の活気ある街並みを取り戻すため、能登半島におけるインフラの復旧をはじめとした復旧・復興を着実に進めていく必要があるとともに、先発の自然災害の影響が残る状態で後発の自然災害が発生することで、単発の災害に比べて大きな被害が発生する「複合災害」は今後、その発生頻度が高まることが予想されており、そのリスクも考慮した対応を検討する必要がある。

また、同年8月8日に発生した日向灘を震源とする地震では、政府として初の「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」を発表するなど、巨大地震の切迫性が高まりを見せている。

こうした中、「防災・減災、国土強靭化のための3か年緊急対策」（平成30年12月14日閣議決定）や「防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策」（令和2年12月11日閣議決定）として進められてきたハード・ソフト両面からの国土強靭化施策が着実に効果を発揮している。令和6年能登半島地震では、緊急輸送道路や港湾・空港が大きな被害を受けたものの、耐震化や老朽化対策を講じた箇所は軽微な損傷にとどまる傾向にあった。また、豪雨や台風による災害も全国で相次いで発生しており、令和6（2024）年以降に限っても、頻発する大規模自然災害に対し、国土強靭化施策が効果を発揮している。事前防災対策は、人的被害、経済被害の防止に加え、復旧・復興に要する費用など将来の財政負担の軽減にもつながっている。

今後、激甚化・頻発化する自然災害等に対応していくため、令和6年能登半島地震等の教訓を踏まえつつ、令和7（2025）年6月に閣議決定された「第1次国土強靭化実施中期計画」と連携し、国土強靭化施策の更なる加速化・進化を図る必要がある。

対策の実施に当たっては、施設ごとの耐災害性の強化にとどまらず、官民等の組織の枠を越えて連携強化を図り、ハード・ソフト対策を一体的に講じ、「事前防災」を強化していく必要がある。

また、災害時の交通ネットワークの多重性や代替性を確保するとともに、災害時に防災拠点となる施設の耐震化等が急務である。とりわけ、ライフラインについては、従来のネットワーク型施設の強靭化に加え、最先端の技術を駆使し、自律分散型システムを積極的に導入するなど、地域の実情に応じた再構築を図り、次世代にわたり機能し続けることができるラ

イフラインへの転換を図る必要がある。加えて、災害発生直後から、救命救助活動が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないことも重要である。

さらに、半島特有の地理的条件を踏まえた「半島防災・強靭化」を推進するなど、半島・離島等の条件不利地域における対策を強化することも必要である。

気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化する中で、気候変動の影響による将来の降雨量の増加を考慮した治水計画へと変更を行っているところであり、気候変動による外力の増大に対して、ハード・ソフトの両面から「流域治水」の取組を一体的に推進することが必要である。

次に、自然災害の激甚化・頻発化に伴い長期化する災害対応に適応するためには、「自助」「共助」「公助」の役割が重要となるが、地方では人口減少・少子高齢化が進む中で地域コミュニティの弱体化が懸念されている。平時からの防災対策の強化として、地元企業、住民、行政等の多様な関係者が連携し、災害対応力を最大限発揮できるような対応体制を構築するとともに、大規模災害時において地方公共団体を支援する体制を強化することが必要である。また、フェーズフリーの考え方を踏まえ、被災者の避難生活等の環境改善や、国や地方公共団体、建設業者等の災害対応力の向上も見据えた平時からの取組も重要である。

さらに、AI やドローン、衛星等、組合せや使い方の工夫次第で国土強靭化の取組を飛躍的に深化させる可能性を秘めている革新的なデジタル等の新技術の開発が進んでいる。限られた人材でも最大限の対応が可能となるよう、また、事前の防災対策や復旧工事等を効率的・効果的にかつ安全に実施するため、ドローン・ロボットや AR/VR 等の新技術の導入を加速し、活用を推進することが必要である。

## < 政策パッケージ >

### ① 激甚化・頻発化し、切迫する災害に対応した「事前防災」の加速化・深化

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

道路、港湾、空港、鉄道等の各種交通ネットワークの耐災害性強化を図るとともに、高規格道路等のシームレスな高速交通ネットワークの整備、交通結節点の防災拠点機能の強化により、陸海空の交通連携によるリダンダンシーを確保し、迅速な人命救助や避難、経済活動の維持・継続、早期の復旧・復興を支える。

#### (水災害対策)

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

築堤、河道掘削、遊水地等の整備を計画的に推進するとともに、ダムの貯水容量を増加させるための嵩上げや、大雨が見込まれる場合に利水容量の一部を事前に放流して空き容量を確保する事前放流等を推進する。下水道においても、浸水被害の危険性が高い地区において、

雨水排水施設の整備等の都市浸水対策を実施する。加えて、国・都道府県・市町村・企業等のあらゆる関係者の協働により、水害リスクを踏まえたまちづくりや、民間による雨水貯留・浸透施設の整備を通じた流域における貯留・浸透機能の向上等、土地利用の工夫や流域の特性を踏まえた様々な治水対策を推進する。

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

#### (土砂災害対策)

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

#### (津波、高潮・高波対策)

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

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

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

#### (巨大地震対策)

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

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

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

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

### (火山災害対策)

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

### (豪雪対策)

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

### (災害に強いまちづくり)

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

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

### (災害に強い交通ネットワークの構築等)

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

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

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

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

## 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

### <水害に強い地域を作る>

- ・気候変動の影響を考慮した河川整備計画へ変更した割合 [令和5年度] 19% → [令和12年度] 64%

### <水害の被害を軽減させる>

- ・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した国管理河川の整備完了率  
[令和5年度] 31% → [令和12年度] 39%
- ・浸水実績地区等(全国約37万ha(令和5年度末時点))における下水道による気候変動の影響を踏まえた浸水対策完了率  
[令和5年度] 5% → [令和12年度] 12%

### <土砂災害に強い地域を作る>

- ・まちづくり等と一体となった砂防関係施設の整備完了率  
[令和5年度] 31% → [令和12年度] 41%

### <津波、高潮・高波の被害を軽減させる>

- ・気候変動を踏まえた高潮・津波に対応(必要な堤防高を確保)した海岸堤防等(延長約2,700km)の整備完了率  
[令和5年度] 51% → [令和12年度] 58%
- ・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国63港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合  
[令和6年度] 0% → [令和12年度] 11%

### <地震の被害を軽減させる>

- ・緊急輸送道路(約110,000km)上の橋梁(約65,000橋(令和5年度末時点))の耐震化率  
[令和5年度] 82% → [令和12年度] 88%
- ・首都直下地震又は南海トラフ地震により震度6強以上が想定される地域等の主要鉄道路線等の駅、高架橋等(約30,000か所)の耐震化率  
[令和6年度] 0% → [令和12年度] 33%
- ・給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合  
[令和5年度] 9% → [令和12年度] 30%

### <災害に強い地域を作る>

- ・災害に強い市街地形成に関する対策を優先的に必要とする地域(569市区町村(令和5年度時点))のうち、対策(津波避難タワー等の整備、不燃化促進、緊急車両アクセス向上、防災機能強化等)が概成した割合  
[令和5年度] 9% → [令和12年度] 45%

### <災害時にも機能するネットワークを構築し、人流・物流を確保する>

- ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約20,000km)の未整備区間(約6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】  
[令和5年度] 6% → [令和12年度] 19%
- ・既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等(約1,000か所)の浸水防止対策の完了率  
[令和5年度] 38% → [令和12年度] 74%
- ・全国の港湾(932港)のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク(港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設:464ネットワーク)の整備完了率  
[令和5年度] 35% → [令和12年度] 43%

### <防災拠点を強化する>

- ・広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約1,500か所)における災害時に活用可能な給水施設の確保率  
[令和4年度] 17% → [令和12年度] 50%
- ・道の駅における防災対策(防災上の位置付け(地域防災計画への位置付け)がある道の駅(約450か所(令和5年度末時点))の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率  
[令和5年度] 55% → [令和12年度] 68%

## ② 被災後の迅速な復旧・復興も見据え、あらゆる関係者の総力を結集した平時からの防災体制の強化

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

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

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

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

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

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

地震・津波等の災害発生時に支援物資の集配拠点や避難場所として活用可能な防災機能を有する「道の駅」について、高付加価値コンテナ<sup>17</sup>の設置等を通じて、地域の防災拠点としてその強化を図るとともに、地方公共団体による災害用井戸や湧水等の代替水源の確保の取組を推進する。

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

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

災害時に地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合に、所定の要件を満たす災害復旧工事やエプロンの利用の調整等に関する業務を当該空港管理者に代わって行うことが

<sup>17</sup> 運用場所を柔軟に変更できるよう可動性を備え、従来の活用方法を超えた新たな価値を付加し、平常時・災害時に有効活用できる空間を有するコンテナ。

できる工事代行と空港運用の代行制度を適切に運用する。

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

また、能登半島での地震・大雨により甚大な被害が発生したことを踏まえ、複合災害等による被害を効率的・効果的に防止・軽減させるため、リモートセンシング技術を活用した先発の自然災害による被災エリア全体のリスク把握や、先発の自然災害発生後の応急対応を強化するとともに、地震後の豪雨によって発生した土砂・洪水氾濫等、土砂、流木等への備えについて検討し、取組を進める。

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

##### <水災害リスク情報を充実させ活用する>

- ・土砂災害警戒区域のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表が完了した区域の割合  
[令和5年度] 96% → [令和12年度] 100%

##### <災害への対応力を強化する>

- ・TEC-FORCEによる被災状況把握等の高度化への対応(訓練・研修・講習の受講)完了率  
[令和5年度] 16% → [令和12年度] 100%

##### <災害時に備えた連携・協働の枠組みを構築する>

- ・全国の市区町村(1,741市区町村)と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率  
[令和6年度] 62% → [令和12年度] 80%

##### <より正確な気象情報を発信する>

- ・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差)  
[令和2～令和6年の平均値] 178km → [令和8～令和12年の平均値] 100km

### ③ 新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化

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

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

事前の防災対策や復旧工事等を効果的かつ効率的に実施できるよう、リモートセンシングデータやMMS<sup>18</sup>を活用した地籍調査を実施するとともに、個人情報保護やセキュリティにも配意しつつ、ドローン等による被災状況調査やAR/VR、3D都市モデルによるシミュレーション等、データの整備や新技術の利活用等を加速する。

<sup>18</sup> Mobile Mapping Systemの略。車両にGNSS（全球測位衛星システム）等の自車位置姿勢データ取得装置及び3Dレーダスキャナ、カメラ等の数値図化用データ取得機器を搭載した計測・解析システム。

## 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

<新技術等を活用してインフラ管理を高度化・効率化する>

- ・第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間の CCTV<sup>19</sup>カメラ(約 3,000 か所)の設置完了率  
[令和5年度] 29% → [令和 12 年度] 100%
- ・全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路(140 か所)のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路(123 か所)における整備完了率  
[令和6年度] 9% → [令和 12 年度] 39%

<フェーズフリーなデジタル体制を構築する>

- ・インフラ DX ネットワークを活用するシステム数の割合  
[令和6年度] 38% → [令和 12 年度] 100%

---

<sup>19</sup> Closed Circuit Television の略。路面や施設等の監視のため、道路上に設置されたカメラのこと。

## 重点目標Ⅲ インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

### III-1. 2050年カーボンニュートラルの実現

脱炭素化を支える基盤の整備を通じて、国民生活や経済活動の排出削減をけん引

#### < 現状と課題 >

我が国は、2015年のパリ協定で設定された「1.5°C抑制」の努力目標と整合的な形で、「2050年カーボンニュートラル」、「2030年度に46%削減、さらに50%の高みに向けて挑戦を続ける」という目標を掲げ、経済・社会分野における脱炭素化の取組を進めてきた。

令和7（2025）年2月に閣議決定された「地球温暖化対策計画」においては、2050年カーボンニュートラルに向けて、2030年度における46%削減目標に加え、1.5°C目標に整合的で野心的な目標として、2035年度に60%、2040年度に73%削減する政府目標が設定された。

脱炭素化の取組は、気候変動による経済社会への影響を抑えるだけでなく、グローバルな不確実性も高まる中、エネルギーと資源が限られる我が国において、経済安全保障を確保しつつ、持続可能な成長を可能とするためにも不可欠である。また、地域特性に応じた脱炭素化の取組や、非常時のエネルギー確保による防災力強化等、様々な地域課題の解決にも貢献する。

運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量は我が国全体の約2割を占める。各輸送モードの省エネルギー対策の強化とあわせて、地域の生活・経済活動を支える公共交通分野における脱炭素化と更なる利用促進が進められており、コンパクト・プラス・ネットワークの推進など、まちづくりとの連携強化が求められる。また、運輸部門等のコストに占めるエネルギー調達の占める割合が高い分野では、脱炭素コストの負担が事業者に集中しやすい構造となっており、環境価値が評価される市場創出を通じて、経済成長・産業競争力強化と両立し、社会全体で脱炭素に係るコスト負担を検討していくことが必要である。

物流においては、国内貨物輸送の約9割をトラック輸送が占め、輸送の効率化やCO<sub>2</sub>排出源単位の小さい輸送手段への転換が重要な課題であり、社会資本整備と連携して、暮らしと移動における徹底した脱炭素化を進めていくことが必要である。

また、水素やアンモニア等のクリーンエネルギーはカーボンニュートラル実現に向けた鍵となるエネルギーであり、輸送モードの単体対策とあわせて、次世代自動車の充電設備や水素・アンモニア等の受入環境の整備等、クリーンエネルギーへの移行を支えるインフラ整備を進めることが必要である。

さらに、道路、空港、ダム、上下水道など、多様なインフラ空間がもつポテンシャルを最大限活用し、太陽光や風力、水力など、地域の理解や環境への配慮を前提に、再生可能エネルギーの供給を最大限拡大して再生可能エネルギーの主力電源化や蓄電池の活用による防災力・レジリエンス、電力需給の調整力の強化に貢献していくことが求められる。加えて、インフラは再生可能エネルギーを消費する主体ともなり得るものであり、地域の関係者による再生可能エネルギーの地産地消の取組に参画することも期待される。カーボンニュートラルの実現に向けて、インフラの使用段階に加えて、建設から解体までのライフサイクル全体で排出されるCO<sub>2</sub>等の削減に向けた取組を推進することも必要である。

排出源対策や再生可能エネルギーの供給拡大に加えて、都市緑化やブルーカーボン生態系

の活用等を図り、吸収源対策として取組を進めることも必要である。

さらに、欧州を中心に、サステナビリティに関する企業情報の整備・開示や、カーボンリーケージ等に対応する動きが進んでおり、我が国が不利な立場に置かれることのないよう、情報基盤の整備等も進めていく必要がある。

カーボンニュートラルの実現に向けた取組は、自然と共生する社会の実現や、循環型経済への移行に向けた取組と重なる部分が大きく、これらの目標を一体として捉えて施策を進めていくことが必要であり、地方公共団体等、多様な主体と連携・協働して取組を進めていくことが重要である。

## < 政策パッケージ >

### ① 運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備

#### (暮らしや移動等の徹底した脱炭素化を支える基盤整備)

道路照明灯や空港施設のLED化等の推進、上下水道やダム施設における省エネ対策等、それぞれのインフラにおいてCO<sub>2</sub>排出を削減する取組を推進する。

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

#### (クリーンエネルギーへの移行の推進)

自動車を排出源とするCO<sub>2</sub>の排出削減を図るため、電気自動車(EV)や燃料電池自動車(FCV)等、低炭素型の環境にやさしい次世代自動車の普及拡大に向けて、CO<sub>2</sub>削減に向けた次世代自動車の単体対策に係る交通分野の取組とあわせて、高速道路のSA・PAや道の駅におけるEV充電施設や、水素ステーションの設置を促進する。

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

#### (吸収源対策)

CO<sub>2</sub>排出削減に加えて、吸収源対策として、都市公園の整備や、民間事業者等による良質な緑地の確保等の積極的な推進等により、都市緑化を推進し、吸収源確保を図る。

また、港湾工事等で発生する浚渫土砂等の産業副産物を有効活用して、ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)を保全・再生・創出し、ブルーカーボン生態系を活用したCO<sub>2</sub>吸収源対策を推進することを通じて、生物多様性保全との統合的取組を進める。

### 【 政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

#### <カーボンニュートラルポートの形成を推進する>

- ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数

[令和6年度] 44 港湾 → [令和12年度] 100 港湾

## ＜新技術により暮らしやすいまちを作る＞

- ・スマートシティに関し、技術<sup>20</sup>の実装をした地方公共団体・地域団体数【再掲】

[令和5年度末] 141 地域 → 毎年度増加

## ② インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大

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

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

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

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

## ③ インフラのライフサイクル全体での脱炭素化

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

また、道路において、低炭素材料の開発導入促進、道路関係車両の次世代自動車への転換、LED の道路照明導入による省エネ化等、新技術を積極的に取り入れつつ、道路建設から管理までのライフサイクル全体における CO<sub>2</sub>排出量の削減を推進する。

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

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

#### ＜建設現場における脱炭素化を進める＞

- ・燃費基準達成建設機械の普及率

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

#### ＜道路分野における脱炭素化を進める＞

- ・道路照明の LED 化率 ※国直轄 [令和5年度] 約 44% → [令和12年度] 100%
- ・道路関係車両の電動車化率 ※国直轄 [令和5年度] 約 14% → [令和12年度] 100%
- ・再生可能エネルギー活用(電力調達割合)※国直轄 [令和5年度] 約 16% → [令和12年度] 60%

<sup>20</sup> スマートシティの取組において、サービス提供のための UI/UX (アプリ等) や、データの収集・加工・連携等のための都市 OS、データ化及び接続のためのデバイス、ネットワーク、中継機器等の技術。

## III-2. 自然共生社会の実現

「グリーンインフラ」の実装により自然が有する機能を社会課題の解決に活用し、人と自然のより良い関係を構築

### < 現状と課題 >

自然は、人類が生存するために欠かせない安全な水や食料の安定供給に寄与とともに、くらしの安全・安心を支え、地域の文化を育む基盤となる恵みをもたらすなど、豊かな社会の礎となるものである。自然災害の激甚化・頻発化や、国民の価値観が多様化する中で、地域における自然を再生・保全し、生物多様性を確保しようとする機運が高まっている。

近年、クマによる人身被害や、鳥獣による農作物への被害が発生する中、自然との共生に向けた取組は喫緊の課題となっている。このように、自然との共生に向けて、環境・経済・社会の課題に統合的に取り組み、持続可能な社会への変革を実現することが求められる中、社会資本整備やまちづくりにおける自然共生の取組の柱として、自然の多様な機能を有するグリーンインフラの活用を進めてきた。グリーンインフラの活用は、気候変動に伴うリスクや生物多様性損失のリスクを低減することに加え、地域コミュニティの醸成や景観形成等の国民の暮らしの質の向上、地域経済の活性化など、多様な効果の発現が期待される。

我が国には、山地から海洋に至るさまざまな都市・地域の空間に、多様な自然資本が存在しているが、その効果や価値が市場で十分に評価されにくくこともあって、人口減少が進む地域では適切に管理が行われずに荒廃が進んだり、都市部における開発圧力の中で失われていくものもある。

人と自然が共生する社会の実現に向けて、自然が有する価値が適切に評価される環境を整備しつつ、多様な効果の発信など、国民の機運・理解の醸成等を通じて、グリーンインフラに関する取組の更なる拡大に向けた基盤づくりへつなげていくことが必要である。

また、社会資本整備やまちづくりにおいては、安全・安心の確保、地域の魅力や生活の質の向上にむけ、河川や都市、道路、港湾など様々な空間における自然が有する多様な機能を活用し、人と自然が共生する社会づくりを進めることが求められている。

### < 政策パッケージ >

#### ① 流域治水におけるグリーンインフラの活用推進

災害リスクの低減に寄与する生態系の機能を積極的に保全又は再生することにより生態系ネットワークの形成を図る。また、流域治水による防災効果の向上を図りつつ、地域の魅力向上等につなげるため、雨水を貯留・浸透させて下水道や河川への排水を低減させる「雨庭<sup>21</sup>」等のグリーンインフラの活用を推進する。

#### 【 政策パッケージの全体的な進歩状況を示す代表的な指標（KPI）】

##### <豊かな流域環境を作る>

- ・流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数【再掲】  
[令和5年度] 523 団体 → [令和12年度] 600 団体

<sup>21</sup> 地上に降った雨水を下水道に直接放流することなく一時的に貯留し、ゆっくりと地中に浸透させる構造を備えた植栽空間。

## ② 都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用等

都市・地域における良好な自然環境や生態系を保全・再生するため、公的主体のみならず、民間事業者等による都市の緑地等を確保する取組を促進する。

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

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

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

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜環境と人に優しいまちを作る＞

- ・計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量

[令和7年度] 0トンCO<sub>2</sub> → [令和12年度] 620万トンCO<sub>2</sub>

- ・都市域における水と緑の公的空間確保量 [令和5年度] 14.2m<sup>2</sup>/人 → [令和12年度] 15.2 m<sup>2</sup>/人

＜良好な河川環境を保全・創出する＞

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

[令和6年度] 0% → [令和12年度] 43%

## ③ グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成

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

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜環境と人に優しいまちを作る＞

- ・グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している地方公共団体(150団体(令和12年度末時点想定))における取組完了率 [令和4年度] 16% → [令和12年度] 100%

### III-3. 資源循環型の経済社会システムの構築

インフラ分野における資源循環の促進により、循環型社会への移行を推進

#### < 現状と課題 >

エネルギーや資源が限られる我が国において、経済安全保障を確保しつつ、持続可能な成長を可能とするためには、資源を効率的・循環的に有効利用する循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行を進める必要がある。近年の国際的な緊張の高まりを背景に国際的な資源獲得競争も生じており、国内において資源を循環させて最大限活用することは、環境負荷軽減に加え、経済安全保障等の強化にも資する。

循環経済への移行に当たっては、まずは、再生資源を利用した生産システムを構築していくことが鍵である。

これまで我が国は世界的にもトップランナーの3Rを進めてきており、産業廃棄物の排出量、最終処分量の約2割を占める建設業においても、「建設リサイクル推進計画2020」に基づき、建設副産物のリサイクルや適正処理等を推進しているが、令和3（2021）年7月に静岡県熱海市で発生した大規模土石流災害を受け、建設発生土の適切な利用・処分に関する新たな制度が創設されるなど建設発生土の有効利用と適正処分が一層求められている。

また、再生資材の需給については、地域ごとに差がみられ、再生資材の利用を拡大する等、リサイクルの質の向上を図る必要がある。脱炭素等にも貢献し、地産地消が可能である下水汚泥資源等の有効利用を拡大することも必要である。

加えて、循環経済社会への移行に伴い、循環資源の流れが変わることから、建設副産物や災害廃棄物の広域処理も含む、広域的なリサイクル等にも対応するため、循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）等、動脈連携を支えるインフラ基盤を強化することが必要である。

#### < 政策パッケージ >

##### **① 建設リサイクルの高度化**

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

##### **② 上下水道資源の最大限の有効利用**

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

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜下水汚泥資源を肥料使用する取組を普及・拡大する＞

- ・下水汚泥肥料利用率

[令和5年度] 15% → [令和12年度] 30%

### ③ 港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化

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

港湾工事等で発生する浚渫土砂等の産業副産物を有効活用して、ブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物）を保全・再生・創出し、ブルーカーボン生態系として活用することにより、生物多様性保全との統合的取組を進める。

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜サステナブルな循環型社会の構築を目指す＞

- ・日本の港湾におけるサーキュラーエコノミーポートの選定数

[令和6年度] 0港 → [令和12年度] 22港以上

- ・廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

[令和5年度] 7年 → [令和12年度] 7年

## **重点目標IV 戰略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化**

### **IV-1. 地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持**

インフラメンテナンスが地域密着型の魅力ある産業として持続的に成長するとともに地域のインフラ管理を担う地方公共団体の機能が維持され、地域の就業機会と活力が創出される

#### **< 現状と課題 >**

今後、建設から50年以上が経過する施設の割合が加速度的に増加し、インフラメンテナンス対策がますます重要となる中で、インフラの多くを管理している市区町村では、土木系を含む技術系職員数が減少するなど、地域のインフラのメンテナンスを担う地方公共団体のインフラ管理機能が深刻な状況にある。

市区町村におけるこうした体制面の現状を踏まえ、今後は、広域・複数・多分野でインフラを管理する取組を普及させるとともに、その際あわせて、新技術の活用や、官民連携手法の導入を促進することにより、インフラメンテナンスの高度化と効率化を図りつつ、その的確かつ確実な実施を図っていく必要がある。

特に、地域のインフラメンテナンスについて一層の需要が見込まれる状況を踏まえると、広域・複数・多分野のインフラを官民連携の取組と一緒に戦略的に管理する取組を、これからの地域のインフラ管理の「当たり前」にしていくことが必要である。

その際には、地域の建設事業者等の民間事業者の創意工夫が発揮される官民連携手法を広く普及させ、インフラメンテナンスを地域に密着したエッセンシャルサービスとしての産業の持続的な成長につなげていくことで、地域のインフラ管理の持続性確保を図るとともに、地域の就業機会と活力につなげていくことが必要である。

インフラの多くを管理する市区町村では、職員の経験・ノウハウ不足や危機感の低さ等が要因となって、現時点では取り組む地方公共団体が少ないので現状である。インフラを持続可能なものとするためには、インフラを管理する主体も持続可能でなければならず、本重点計画の計画期間内に集中的に体制構築を推進する必要がある。

このため、国が地方公共団体ごとの取組状況を定期的に把握し、分かりやすい形で「見える化」することを通じて、地方公共団体の問題意識の醸成を図り、取組を喚起して全体の底上げへつなげていくとともに、インフラ管理が何ら適切になされていない地方公共団体に対しては、各種プラットフォームなど、様々なチャンネルを活用して、国が丁寧にヒアリングや働きかけ等を行うことを通じて、取組を後押ししていくことが必要である。

#### **< 政策パッケージ >**

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

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

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜持続可能なインフラメンテナンスを実現する＞

- ・全国の市区町村(1,741 市区町村)のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合  
[令和7年度] 62% → [令和12年度] 100%

## ② 複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進

インフラメンテナンス国民会議やインフラメンテナンス市区町村長会議、官民連携に関する各種プラットフォームを通じて、インフラメンテナンスの効率化及びより効果的に行う体制構築を促す。

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

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

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

地方公共団体ごとの取組状況を定期的に把握し、分かりやすい形で「見える化」することを通じて、地方公共団体の問題意識の醸成を図り、取組を喚起して全体の底上げへつなげるとともに、インフラの適正な管理に向けた体制構築に遅れがみられる地方公共団体に対して、トップレベルへの働きかけや個別対話等を通じ、丁寧に取組を後押しする。

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜インフラメンテナンスを効果的に行う体制構築を促進する＞

- ・市区町村長会議参加地方公共団体数 [令和6年度] 約420 団体 → [令和12年度] 約800 団体

＜各インフラ分野における官民連携の取組を進める＞

- ・PPP/PFI の事業規模【再掲】

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

- ・水道分野のウォーターPPP 具体化件数

[令和6年度] 8 件 → 令和13年度までに 100 件の具体化

- ・下水道分野のウォーターPPP 具体化件数

[令和6年度] 12 件 → 令和13年度までに 100 件の具体化

## ③ インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用

点検・診断、補修・修繕等の対策を効率的かつ確実に実施するなど、メンテナンスの充実・高度化を図るため、各インフラ分野において、ロボット、センサー、ドローン、人工衛星、

AI 等の新技術について、性能カタログ等の策定、充実も図りながら、その開発や導入を進める。

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

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

#### 【 政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）（別紙の指標から一部抜粋）】

##### ＜新技術等を活用してメンテナンスを高度化・効率化する＞

- ・(河川)国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率  
[令和6年度] 0% → [令和 12 年度] 22%
- ・(下水道)下水道事業を実施している地方公共団体(全国約 1,500 団体)のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水管路内調査手法等)を導入している団体の割合  
[令和6年度] 21% → [令和9年度] 100%
- ・国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合  
[令和7年度] 68% → [令和 12 年度] 100%

##### ＜データ利活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化＞

- ・(水道)点検情報を含む台帳情報等を電子化している水道事業者等の割合  
[令和6年度] 59% → [令和 12 年度] 100%
- ・(空港)維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した施設管理者(空港毎)の割合  
[令和6年度] 72% → [令和 12 年度] 100%

## IV-2. 建設業・運輸業等の担い手の確保・育成、DXによる生産性向上

他産業に負けない処遇の実現と生産性の向上、適正な契約や働き方を実現し、人口減少下でも、「地域の守り手」としての役割や国民生活・経済を支える機能を将来にわたって果たす

### < 現状と課題 >

#### (建設業の担い手確保・育成と生産性向上)

社会資本整備は、国民生活の向上や持続的な経済成長を支える未来への投資であり、建設業は我が国の未来づくりの一翼を担う重要な役割を果たすとともに、「地域の守り手」として国民生活や社会経済を支える重要な役割を担う、地域になくてはならない存在である。

建設業は、多くの「人」で成り立つ産業であるが、建設業の技能労働者数はピーク時から約3割減少し、高齢化が進行しており、その担い手確保が喫緊の課題である。このため、将来にわたって持続可能な産業として発展していくためには担い手の処遇改善や働き方改革、生産性向上の取組を一層推進することにより、建設業を新4K「給与が良く、休暇が取れ、希望が持てる」、そして「かっこいい」魅力的な産業へと変えていく、中長期的な視点から担い手の確保・育成を図っていくことが必要である。

建設業の担い手確保・育成は、これまででも、建設労働市場の実勢を反映した公共工事設計労務単価の適切な設定等を通じた適切な賃金水準の確保や社会保険加入の徹底、工期の適正化や週休2日の実現等の働き方改革、公共工事における施工時期の平準化の推進等の取組が進められてきたが、依然として、賃金水準は他産業と比較して低い水準にあり、労働時間も他産業に比べて長い傾向にある。

今後、構造的な賃上げと働き方改革を更に進めるためには、発注者と建設業者が協力し、サプライチェーン全体で建設資材等の価格の適切な転嫁が図られ、適正価格を定着させるとともに、建設工事全体で工期の適正化に取り組む必要がある。

これを制度面から後押しするため、令和6（2024）年6月に成立した第三次・担い手3法において労務費に関する基準の作成・勧告や建設業者による処遇改善の取組状況の調査・公表といった処遇改善に関する制度の充実や、受注者側に対しても工期ダンピングの規定が設けられ、対策が強化されたところであり、これらの新ルールを的確に運用し実効性を確保していくことが必要である。

また、建設技能者の技能と経験に応じた処遇につなげるため、建設業界を挙げて建設キャリアアップシステム（CCUS）の普及を推進している。CCUSの普及を通じて、システムに登録・蓄積された資格や就労履歴を踏まえた能力評価に応じた処遇につながり、技能者自身が将来を見通しながら希望ややりがいのもてる建設業にしていくことが必要である。

全ての人が働きやすく働きがいのある魅力ある建設産業を実現し、担い手確保につなげていく上では、ジェンダー主流化の視点も欠かせない。建設産業における女性活躍・定着促進に向けて、建設産業の魅力向上や発信に取り組むとともに、現場で働く女性のハード・ソフト両面からの環境整備等の取組を進める必要がある。

また、担い手確保にあわせて、生産性の高い建設現場を実現することも重要である。今よりも少ない人数で、安全に、快適な環境で働く生産性の高い建設現場を目指し、令和6（2024）年4月に抜本的な省人化対策として「i-Construction2.0」を策定し、建設現場のオートメーション化を進め、2040年度までに建設現場の生産性を1.5倍向上することを目指している。

また、第三次・担い手3法においてICT活用等の施策が盛り込まれた。これらの取組を進め、施工と維持管理の更なる効率化や省人化・省力化、安全の確保を進めていくことが必要

である。

#### (空港・港湾等の業務従事者や、トラックドライバー等)

建設業に加えて、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査等の空港業務や港湾等の業務従事者、トラックドライバー等、運輸業の担い手の確保も喫緊の課題となっている。

生産年齢人口の減少に伴い産業間の人材獲得競争が激化する中、空港・港湾等の交通インフラを支える業務従事者についても、厳しい労働条件等もあって、その確保・維持が依然として容易ではない。政府目標である 2030 年訪日外国人旅行者数 6,000 万人受入れのボトルネックとならぬよう、空港業務の体制を引き続き強化していくことが重要である。また、物資の輸出入の 99%以上が港湾を経由する我が国にとって、港湾運送事業の担い手確保は重要である。

また、国民生活と強い経済を支える基幹的な社会インフラである物流がその機能を最大限発揮するためには、トラック運送事業に従事するトラックドライバー等、物流の担い手が将来にわたって確保されることが不可欠である。一方、荷主・物流事業者間の商慣行もあって、トラックドライバーは低い賃金水準の下で長時間の運転や荷物の積み下ろしなど厳しい勤務環境にある。

令和 6 (2024) 年 4 月から運送業にも時間外労働の上限規制が適用されたことも踏まえ、2030 年度までの「集中改革期間」における物流革新に向けて、次期「総合物流施策大綱」に基づき、改正物流法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物運送自動車運送事業法の一部を改正する法律）による荷待ち・荷役等時間の短縮や多重下請構造のは正等を図るための制度を着実に執行するとともに、物流産業の処遇改善や生産性向上を進めていくことが重要である。

### < 政策パッケージ >

#### ① インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と生産性向上に向けた取組

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

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

##### (建設業における担い手確保・育成)

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

あわせて、労務費に関する基準の作成・勧告や、建設業者における処遇確保の取組状況の調査・公表等、第三次・担い手 3 法で創設された新ルールを適切に運用し、適正な水準の賃

金が支払われるよう処遇の改善を進める。また、地域の実情を踏まえた適切な条件・発注規模等による発注に努める。

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

また、猛暑日等も踏まえた適正な工期設定や、公共工事の施工時期の平準化の更なる推進、週休2日制適用工事の推進により、建設業の働き方改革を推進する。

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

公共発注者の多くは地方公共団体であるため、施工時期の平準化や週休2日の確保、ダンピング対策の実施等が全国の各地方公共団体の発注者において徹底されるよう、取組状況の把握・公表を通じて「見える化」し、全体の取組が底上げされていくよう取り組む。併せて、地方公共団体の発注職員等の育成について、支援体制の充実に努める。

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

また、直轄工事を新技術の実証の場と位置付け、各地方整備局等において現場ニーズと開発者等の技術シーズのマッチングを継続的に実施し、得られた検証結果等をNETIS<sup>22</sup>等のデータベースに集約・共有することで、新技術の導入を促進する。

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

#### (空港・港湾等の業務従事者や、トラックドライバー等の担い手確保・育成)

航空・空港関係事業者における人材確保・育成の取組や、港湾ターミナルへのAIや遠隔操作技術等の導入の推進、空港への自動運転車両の導入など、新技術の導入の加速により、空港、港湾等の業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革を推進するとともに、ジェンダー主流化の取組の推進を含め、多様な人材が働きやすい環境を構築する。

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

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

<sup>22</sup> New Technology Information Systemの略称。公共事業等において新技術の活用を促進するため、新技術に関わる情報の共有及び提供を目的とし国土交通省が運用・公表しているデータベース。

境の適正化を進める。

また、高速道路における大型車ドライバーの休憩環境を改善するとともに、トラックドライバーの拘束時間短縮のため、中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等を推進する。

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）（別紙の指標から一部抜粋）】

##### <社会資本整備を支える現場の担い手を確保する>

- ・国・都道府県・市町村・特殊法人等における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率  
[令和5年度] 6.8% → [令和12年度] 100%
- ・建設業における女性技術者・技能者的人数
  - (技術者) [令和5年] 3万人 → [令和11年] 毎年増加
  - (技能者) [令和5年] 12万人 → [令和11年] 毎年増加

##### <新技術により建設現場の生産性を向上させる>

- ・直轄工事における中小建設業者のICT施工の経験割合 [令和6年度] 53% → [令和12年度] 60%

##### <新技術により港湾の生産性を向上させる>

- ・「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入ターミナル数 [令和5年度] 4 → [令和12年度] 15
- ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数

[令和7年3月末] 928社 → [令和12年度] 5,500社

## IV-3. 新技術・DXによるインフラの価値向上

インフラデータ空間の構築とAI・ロボット等の新技術活用により、インフラサービスの高度化と関連産業の振興を実現する

### < 現状と課題 >

ドローン、ロボット等の技術や、データの取得、蓄積、共有や処理に関する技術の進歩は著しい。とりわけ、令和4（2022）年に自動で画像や文章を生成するAIが登場するなど、近年はAIに関する技術の進歩が目覚ましく、さまざまな分野における応用が進められている。

インフラ分野においても、災害の激甚化・頻発化への対応、リアルタイムのニーズに応じた都市機能の提供、自動運転やドローン物流の導入に向けた環境の整備など、様々なニーズに対応するため、インフラの施設や運用状況、都市空間に関するデジタルデータを、生成AIの学習データへの活用という観点も踏まえて整備し、セキュリティ、個人情報保護を確保しつつ利用可能とする必要がある。

こうしたデータ整備とあわせて、プラットフォーム等のより一層の効果的な利活用の促進に向けて、利用者側のニーズ等も把握しながら運用を進めるとともに、利用実態についての具体的な数値を把握しつつ施策のフォローアップを行い、サービスの高度化につなげていくことについても将来的な課題として視野に置きながら、民間や地方公共団体等のオープンデータ化の状況も踏まえて環境整備等の取組を進めていく必要がある。

また、様々なデータが利用可能となっていることを踏まえ、AIによる予測技術等も活用しながら、インフラの管理や運用を高度化することも必要である。

さらに、インフラ分野におけるこのような新技術やDXを加速するためには、産官学の連携によるオープンイノベーションが不可欠であり、そのためにも、インフラに関するデータの共有を進めるとともに、研究開発に対する支援や、新しい技術の実装等を阻害する規制や制度の見直しも重要である。

### < 政策パッケージ >

#### ① データ連携やAI等を活用した賢く(Smart)、安全で(Safe)、持続可能な(Sustainable)インフラの管理・運用

様々なデータを活用して、インフラの機能が最大限発揮されるよう、データやAIを活用した施設の管理・運用、インフラへのセンサーラウンドや通信設備の設置、施設の利用手続のデジタル化、災害時支援の高度化のための関連手続の電子化など、インフラDXを進める。

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

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

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

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

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

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

港湾全体の生産性向上に向けた取組を推進するために、国土交通省が保有・運用し、港湾物流や行政手続等の港湾関連手続、港湾施設の計画から維持管理までの一連の情報等を電子化するデータプラットフォームである「サイバーポート」の取組を推進する。

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

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

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

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

### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

#### <新技術により暮らしやすいまちを作る>

- ・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数

[令和5年度末] 141 地域 → 毎年度増加

#### <新技術により港湾の生産性を高める>

- ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数【再掲】

[令和7年3月末] 928 社 → [令和 12 年度] 5,500 社

## ② インフラ、都市・地域のオープンなデータ空間の構築による、インフラの管理・運用の高度化

EBPM に基づく防災・まちづくりの高度化や、オープンイノベーションによる物流等の分野での新サービスの創出、多分野におけるイノベーションの創出を図るため、BIM<sup>23</sup>による建築確認、PLATEAU の整備都市の拡大と社会実装の深化、国土数値情報や地籍の整備等から得られる地理空間情報を、不動産 ID を介して連携させる、建築・都市の DX を推進する。

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

<sup>23</sup> Building Information Modeling の略。コンピュータ上に作成した主に3次元の形状情報に加え、室等の名称・面積、材料・部材の仕様・性能、仕上げなど、建築物の属性情報を併せ持つ建築物情報モデルを構築するものをいう。

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

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜施策の高度化、イノベーション創出を目指す＞

- ・国土交通データプラットフォームと連携するデータ数

　　[令和6年度] 299万データ → [令和12年度] 470万データ

- ・データ構造化システムで整備・オープン化した累積データ数

　　[令和7年4月] 11種 → [令和9年度] 40種(その後毎年度増加)

＜経済社会活動や災害対応に役立つ情報基盤を整備・更新する＞

- ・電子国土基本図の3次元化率

　　[令和5年度] 0% → [令和10年度] 100%

- ・浸水区域の特定に必要な都市部(全国の人口おおむね25万人以上の市町村及び特別区:113市区町村)における1mメッシュ標高データの整備完了率

　　[令和5年度] 35% → [令和12年度] 100%

- ・地殻変動補正サービスを提供している分野数

　　[令和5年度] 3分野 → [令和12年度] 4分野以上

#### ③ 産学官が連携した研究開発やスタートアップ支援等によるインフラ関連の新産業の創出

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

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

#### 【政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標（KPI）】

＜産学官連携による技術開発を推進する＞

- ・目標を達成した技術開発課題の割合

　　[令和6年度] 100% → [毎年度] 90%

## 第4章 計画の着実な推進

### 1. 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定

新たに設定される重点目標を達成するため、全国レベルの本重点計画に基づき、各地方の特性、将来像や整備水準に応じて重点的、効率的、効果的に整備するための計画として、地方ブロックにおける社会資本整備重点計画を策定し、その実施状況を把握していくこととする。

策定に当たり、国が、各地方において、地方公共団体や地方経済界、有識者等との十分な意見交換を行い、インフラに関する現状と課題や、地域間の連携等を含む、社会情勢の変化に合わせたストック効果の最大化に向けた取組など社会資本整備の重点事項等について検討し、取りまとめる。

また、国土形成計画（広域地方計画）と調和を図りつつ、国土強靭化地域計画や地方版まち・ひと・しごと創生総合戦略など、各地方で策定される計画と連携し、各地方を取り巻く社会経済情勢等を踏まえた即地性の高い計画となるよう検討を行う。その際には、インフラのストック効果を最大限発揮できるよう、「第1次国土強靭化実施中期計画」による防災・減災、国土強靭化の取組を明示するとともに、供用時期の見通しなど、民間事業者等の利用者のニーズに資する情報提供を含め、社会資本整備と民間投資の相乗効果が発揮されるよう取り組むこととする。

### 2. 重点計画のフォローアップ

本重点計画で掲げた重点目標の達成状況、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、新たに顕在化した政策課題にも対応し、本重点計画の改善検討を行うものとする。

第3章で示した重点目標の達成のために実施すべき事業・施策の進捗状況の把握に当たっては、指標の実績値の把握とともに、指標を定めていない事業・施策についても、可能な限り関連する客観的なデータの集積等に努める。また、重点目標の達成状況についても、具体的・定量的指標を用いて継続的な把握に努めることとする。

本重点計画は、進捗状況を把握するとともに、進捗が遅れている施策の課題の整理と解決方策等の検討を行うため、政策評価の公表等も踏まえ、定期的にフォローアップを行う。その際、第2章において示したインフラマネジメントの方針に基づき、重点施策に係る取組の改善策を提示し、必要に応じて、行政事業レビューにおける点検結果や改善の方向性にも反映することとする。

また、本重点計画と交通政策基本計画について、関連する施策課題ごとに両計画の施策の指標の進捗状況や取組の実施状況を定期的に把握し、両計画の一体的な進捗管理を行う。

## おわりに

「はじめに」で述べたとおり、社会資本は、私たちの日常生活や経済活動等のあらゆる分野を支える不可欠の発展基盤であり、将来にわたってより美しく、安全で活力ある社会を築いていくための国民共有の貴重な資産である。私たちには、先人たちの積み重ねによって受け継いだ良質な社会資本をより良いものとして後世に引き継いでいく責務がある。

人口減少、急速な少子高齢化、インフラの老朽化の加速、自然災害の激甚化・頻発化といった社会経済情勢の変化に直面するなかでも、これらの変化に対応し、また、新たな時代の要請に応えながら様々な社会課題の解決に貢献できるよう、中長期的な見通しのもと、戦略的・計画的に社会資本整備を進めていかなければならない。

本重点計画においては、社会資本整備による効果を最大限に發揮し、社会資本整備の目標を効果的かつ効率的に達成していくための、インフラ政策の基軸となるインフラマネジメントの方針を掲げるとともに、こうした取組について、インフラの多くを管理する地方公共団体をはじめ、関係主体への普及・拡大を図るための仕組みについても盛り込んだ。

また、持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置として、「戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資」と「質の高い社会資本整備を担保する公共事業の評価手法の改善」の2点を取り上げた。

さらに、人口減少に伴い、労働力の減少が懸念されるなか、インフラ管理を担う地方公共団体や、インフラ整備を担う産業の現場の担い手の持続可能性を担保することの重要性が増していることから、新たに「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」という重点目標を設定し、目標を達成するための重点施策を設定した。

社会資本整備を行うことにより、「活力のある持続可能な地域社会の形成」、「強靭な国土が支える持続的で力強い経済社会」、「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」、「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」を達成し、国民一人ひとりにとって豊かさが実感される社会の構築につなげるとともに、社会資本整備がもたらす多様な効果を分かりやすく伝えることを通じて、社会資本整備に対する国民の理解を自分ごととして醸成していくよう、本重点計画を着実に実施していく。

## (別紙) 各政策パッケージにおける重点施策及び指標

各政策パッケージにおける重点施策及び指標は、以下に示すとおりとする。

### 重点目標 I 活力のある持続可能な地域社会の形成

#### I-1. 地域経済の核となる集積づくりと広域連携

政策パッケージ：生活関連サービスが持続的に提供される人口の確保に向けた都市機能等の誘導・集積

重点施策	指標
(都市機能等の誘導・集積) ・コンパクト・プラス・ネットワークの深化（「まちづくりの健康診断」による立地適正化計画の実効性向上等）	[KPI-1] ・立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合 R6年12月 58.6% → R12年度 75%
	[KPI-1] ・居住誘導区域内人口割合が維持・増加している市町村の割合 R6年12月 72.2% → 毎年度 66.6%以上
	・立地適正化計画を策定した市町村数 R6年度末 636都市 → R12年度 1000都市
・コンパクト・プラス・ネットワークの実現を図るため、総合的な都市交通システムの構築を推進	[KPI-2] ・公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合 ①三大都市圏 R6年度 92.0% → R12年度 92.9% ②地方中枢都市圏 R6年度 78.4% → R12年度 78.4% ③地方都市圏 R6年度 37.9% → R12年度 37.9%
・「交通空白」解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開	・「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数 ①地域の足 R7年度 2,057地区 → R9年度 0地区 ②観光の足 R7年度 462地点 → R9年度 0地点
・シェアサイクルの普及促進	・シェアサイクルの導入市区町村数 R5年度 349市区町村 → R12年度 500市区町村
・日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏の形成 ・官民連携による地域の遊休公的施設の活用の推進(スマールコンセッション)【再掲】 ・(参考 <sup>24)</sup> 住宅団地での建替えや再開発等における生活支援や地域交流の拠点整備	
(一体的な計画策定による持続可能な都市・地域構造への転換) ・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画の連携推進	[KPI-3] ・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数 R6年度末 172団体 → R12年度 700団体

<sup>24</sup> 住宅に関する指標については、住生活基本計画において定めるものとしており、本重点計画では参考指標としている。なお、住生活基本計画（全国計画）（令和3年3月19日閣議決定）に変更があった場合には、この施策は同計画のとおり変更されたものとみなす。また、同計画に社会資本整備に関する施策又は指標が追加された場合には、本重点計画においても当該施策又は指標が追加されたものとみなす。

・コンパクト・プラス・ネットワークの推進と地域課題に適応した交通の確保	・今後策定・更新される地域公共交通計画のうち、コンパクト・プラス・ネットワークに関する具体的な記載があるものの割合 R7 年度 0% → R12 年度 100%
-------------------------------------	---

### 政策パッケージ：地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上

重点施策	指標
(地域資源を活かした個性あるエリアの形成)	
・良好な景観形成の推進	[KPI-17]【再掲】 ・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数（市区町村数） R6 年度 423 市区町村 → R12 年度 535 市区町村
・歴史文化を活かしたまちづくりの推進	[KPI-18]【再掲】 ・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 R6 年度 98 市町村 → R12 年度 130 市町村
(地方誘客の促進に向けた環境整備)	
・FAST TRAVEL の推進	・主要空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)の国際線におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場に係る待ち時間を令和元年度からそれぞれ半減、またはそれ ぞれ 10 分以下に短縮した空港【再掲】 R6 年度 21% → R12 年度 100%
・交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備	・旅客施設 <sup>25</sup> における公衆無線 LAN(Wi-Fi)整備率 ①鉄道駅 R6 年度 55% → R12 年度 100% ②バスターミナル R6 年度 80% → R12 年度 100% ③旅客船ターミナル R6 年度 79% → R12 年度 100% ④空港 R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持 ・旅客施設 <sup>25</sup> における多言語対応率 ①鉄道駅 R6 年度 91% → R12 年度 100% ②バスターミナル R6 年度 97% → R12 年度 100% ③旅客船ターミナル R6 年度 81% → R12 年度 100% ④空港 R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持
・サイクルツーリズムの推進	
・インフラツーリズムの推進	・インフラツーリズム実施施設数 R6 年度 約 390 施設 → R12 年度 約 460 施設
・道路空間におけるオーバーツーリズム対策の推進	

<sup>25</sup> 「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成 9 年法律第 91 号）」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設。

(地域における関係人口や雇用の拡大)	
・官民の連携・協働体制の全国での構築、PPPに取り組む地方公共団体及び地域企業との連携強化	<p>〔KPI-33〕〔再掲〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・PPP/PFI の事業規模 R4～R5 年度 累計 8.4 兆円 → R4～R13 年度 累計 30 兆円</li> </ul>
・二地域居住の促進による新たな人の流れの創出・拡大	<p>〔KPI-4〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村が作成する特定居住促進計画の作成数 R6 年度末 5 件 → R11 年度 累計 600 件</li> </ul>
	<p>〔KPI-4〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数 R6 年度末 5 法人 → R11 年度 累計 600 法人</li> </ul>
・官民連携による地域の遊休公的施設の活用の推進(スマートコンセッション)	
・地域経済の活性化に向けた産業立地の促進【再掲】	
・不動産業者を始めとする多様なプレーヤーの連携による地域価値共創の推進	

### 政策パッケージ：地域内外を結ぶ交通ネットワークの整備

重点施策	指標
(地域内外を結ぶ道路等の交通ネットワークの整備)	
・高規格道路の未整備区間の早期整備	<p>〔KPI-5〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率 R5 年度 6% → R12 年度 19%</li> </ul>
	<p>〔KPI-5〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路による都市間速達性の確保率 R5 年度 57% → R12 年度 60%</li> </ul>
・都市計画道路(幹線道路)の整備	<p>〔KPI-6〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路(幹線道路)の整備率 R4 年度 67.5% → R12 年度 70.5%</li> </ul>
・道路事業で交通拠点を整備するバスターミナル等の推進	
・スマート IC の活用による拠点の形成	
・地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築	<p>〔KPI-7〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・BRT や自動運転などの最新の技術を活用した自動車交通への転換も含めた鉄道の再構築の件数 R6 年度 19 件 → R12 年度 37 件</li> </ul>
・LRT の導入を推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・LRT 車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合) R6 年度 42.5% → R12 年度 45%</li> </ul>
・離島航空路の維持・確保	<p>〔KPI-8〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空路が確保されている有人離島の割合 R5 年度 100% → R12 年度 100%</li> </ul>
・離島航路の維持・確保	<p>〔KPI-8〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路が確保されている有人離島の割合 R6 年度 100% → R12 年度 100%</li> </ul>

## I-2. 地域の将来像を踏まえたインフラの再構築

### 政策パッケージ：点検・診断等の確実かつ効率的な実施

重点施策	指標
(上下水道施設の戦略的維持管理・更新) <ul style="list-style-type: none"> <li>漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路の更新の推進</li> </ul>	[KPI-10]【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径 800mm 以上の管路)の更新(約 600km)の完了率 R6 年度 8% → R12 年度 32%</li> </ul>
・大口径下水道管路の健全性確保の取り組みの推進	[KPI-10]【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」の対象<sup>12</sup>: 約 5,000km)の健全性の確保率 R6 年度 0% → R12 年度 100%</li> </ul>
・修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路の複線化・連絡管整備の推進	[KPI-10]【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路(口径 800mm 以上の導・送水管)に対する複線化・連絡管整備(約 300km)の完了率 R6 年度 33% → R12 年度 76%</li> </ul>
・修繕・改築が容易ではない大口径下水道管路のリダンダンシー確保のための取り組みの推進	[KPI-10]【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径 2m 以上の管路)を有する地方公共団体(約 60 団体)のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し、取組を進めている団体の割合 R6 年度 7% → R9 年度 100%</li> </ul>
・水道分野におけるDX技術活用の推進	[KPI-69]【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>水道事業者(全国約 1,400 事業者)のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合 R6 年度 34% → R9 年度 100%</li> </ul>
・下水道分野における DX 技術活用の推進	[KPI-69]【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>下水道事業を実施している地方公共団体(全国約 1,500 団体)のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合 R6 年度 21% → R9 年度 100%</li> </ul>
・道路占用物件管理の一元化・高度化の推進【再掲】	
(上下水道以外のインフラ全般における新技術を活用した維持管理・更新)	
・新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進	[KPI-69]【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> <li>道路: 点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数 R5 年度 654 団体 → R12 年度 1,200 団体</li> <li>河川: 国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備: 約 10,000km)の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 22%</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム：ダム堤体等の維持管理等における新技術等を活用した国・水資源機構管理ダムの割合 ※ただし、現場条件等により新技術等の活用がなじまないダムは除く R6 年度 74% → R12 年度 100%</li> <li>・砂防：砂防関係施設における「UAV 目視外(レベル3)飛行」の活用による自動点検体制構築率 R6 年度 0% → R12 年度 100%</li> <li>・海岸：海岸堤防等の点検・診断等に新技術を活用した海岸の割合 R5 年度 61% → R12 年度 100%</li> <li>・港湾：既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合 R6 年度 29% → R12 年度 100%</li> <li>・空港：空港舗装の点検・診断などの業務において、MMS を導入している空港の割合 R6 年度 19% → R12 年度 50%</li> <li>・公園：新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化に取り組む公園管理者数 R7 年度 77 管理者 → R12 年度末 150 管理者</li> <li>・官庁施設：庁舎等の維持管理に資する新技術の活用等について情報提供を受けた地方公共団体等の職員数 R6 年度 0 人 → R12 年度 6,000 人</li> </ul>
・新技術の導入・利活用の促進	<p>[KPI-70]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合 R7 年度 68% → R12 年度 100%</li> </ul>

## 政策パッケージ：人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ

重点施策	指標
(地域の将来像等を踏まえたインフラの維持管理) <ul style="list-style-type: none"> <li>・集約・再編等の取組推進</li> </ul>	<p>[KPI-9]</p> <p>施設の集約・再編等に向けた取組数</p> <p>道路：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数(令和 7 年度以降)</li> </ul> <p>R6 年度 0 施設 → R12 年度 1,000 施設</p> <p>海岸：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等(約 14,000 施設)の安全な閉鎖体制の確保率</li> </ul> <p>R5 年度 85% → R12 年度 91%</p> <p>水道：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域連携に取り組むこととした水道事業数</li> </ul> <p>R4 年度 651 事業 → R12 年度 760 事業</p> <p>下水道：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域連携に取り組むこととした下水道事業数</li> </ul> <p>R6 年度 0 事業 → R12 年度 300 事業</p>

	<p><b>港湾:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存港湾施設のライフサイクルコスト縮減につながる施設の統廃合、機能の集約化及び転換にかかる方針について、そのコスト縮減効果を個別施設計画等に記載した重要港湾以上の港湾の割合</li> </ul> <p>R6 年度 0% → R12 年度 100%</p> <p><b>公園:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の将来像等を踏まえた公園施設の集約・再編、機能強化及び撤去を検討した長寿命化計画の策定率</li> </ul> <p>R5 年度末 2.5% → R12 年度末 25%</p> <p><b>官庁施設:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新たな合同庁舎の整備により集約された施設数</li> </ul> <p>R6 年度 0 施設 → R12 年度 16 施設</p>
・河川管理施設・砂防設備等の戦略的な維持管理の推進	<p><b>河川:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国管理河川における小規模な樋門等(約 4,500 施設)の無動力化整備完了率</li> </ul> <p>R5 年度 43% → R12 年度 51%</p> <p><b>河川・ダム:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国管理河川の排水機場及び国・水資源機構管理ダム等のうち、人口集中地域などにある、早期に措置を講ずべき施設(約 580 施設(令和5年度末時点))の遠隔操作化の整備完了率</li> </ul> <p>R5 年度 50% → R12 年度 59%</p>
・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画の連携推進	<p>[KPI-3]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数</li> </ul> <p>R6 年度末 172 団体 → R12 年度 700 団体</p>
・まちづくりと連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた取組を推進 (予防保全の考えに基づくインフラメンテナンスへの転換)	<p>・予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理</p> <p>[KPI-10]</p> <p>予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率</p> <p><b>道路:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁(約 92,000 橋(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率</li> </ul> <p>R5 年度 55% → R12 年度 80%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路(約 110,000km)等における舗装(約 8,300km(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率</li> </ul> <p>R5 年度 0% → R12 年度 61%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべきトンネル(約 1,700 か所(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率</li> </ul> <p>R5 年度 0% → R12 年度 83%</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講るべき道路附属物(うち大型附属物約 2,100 か所(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率</li> </ul>
	R5 年度 0% → R12 年度 83%
河川:	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国管理河川(約 10,000km)のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講すべき河川管理施設(堤防:約 5,200km、樋門・樋管等:約 2,600 施設(令和5年度末時点))の修繕等による健全性確保率</li> </ul>
	R5 年度 60% → R12 年度 72%
ダム:	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・水資源機構・道府県管理ダム(569 施設)のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講すべきダム管理施設(82 施設(令和5年度末時点))の修繕等による健全性確保率</li> </ul>
	R5 年度 86% → R12 年度 98%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・水資源機構管理ダム(129 施設)のうち、早期に堆砂除去が必要なダム(22 施設)の貯水池機能(約 6,670 万 m<sup>3</sup>(令和5年度末時点))の回復率</li> </ul>
	R5 年度 74% → R12 年度 80%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・水資源機構・道府県管理ダム(569 施設)のうち、堆砂除去を効率化するための施設が必要なダム管理施設(66 施設)の整備完了率</li> </ul>
	R5 年度 0% → R12 年度 29%
砂防:	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・都道府県管理の砂防関係施設(約 97,000 施設)のうち、重要交通網等を保全する砂防関係施設(約 8,400 施設)の修繕等による健全性確保率</li> </ul>
	R5 年度 87% → R12 年度 91%
海岸:	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国の海岸(延長約 13,800km)のうち、長寿命化計画が策定された海岸(延長約 8,200km)における事後保全段階の海岸堤防等の修繕完了率</li> </ul>
	R5 年度 87% → R12 年度 91%
水道:	<ul style="list-style-type: none"> <li>・点検により、更新等が必要となった水管橋(補剛形式:約 760 か所)の対策完了率</li> </ul>
	R3 年度 0% → R12 年度 100%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水道事業者(全国約 1,400 事業者)のうち、社会的影響が大きい古い規格の水道管路(鉄管)の更新計画を策定し、取組を進めている事業者割合</li> </ul>
	R6 年度 0% → R8 年度 100%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路(口径 800mm 以上の導・送水管)に対する複線化・連絡管整備(約 300km)の完了率</li> </ul>
	R6 年度 33% → R12 年度 76%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径 800mm 以上の管路)の更新(約 600km)の完了率</li> </ul>
	R6 年度 8% → R12 年度 32%

	<p><b>下水道:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水管路(「下水管路の全国特別重点調査」の対象<sup>12</sup>:約 5,000km)の健全性の確保率 R6 年度 0% → R12 年度 100%</li> <li>・修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水管路(口径 2m 以上の管路)を有する地方公共団体(約 60 団体)のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し、取組を進めている団体の割合 R6 年度 7% → R9 年度 100%</li> </ul>
	<p><b>港湾:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国の港湾(932 港)における老朽化した港湾施設(約 2.5 万施設)の予防保全対策の完了率 R5 年度 85% → R12 年度 90%</li> </ul>
	<p><b>空港:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国の空港(95 空港)における予防保全を適切に実施した割合 R6 年度 100% → R12 年度 100%</li> </ul>
	<p><b>鉄道:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・耐用年数を超えて使用し、又は老朽化が認められ、予防保全が必要な鉄道施設(約 470 か所)の老朽化対策の完了率 R5 年度 27% → R12 年度 79%</li> <li>・耐用年数を超えて使用し、又は老朽化が認められ、予防保全が必要な青函トンネル施設(約 180 か所)の老朽化対策の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 17%</li> </ul>
	<p><b>自動車道:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・措置が必要な自動車道施設の修繕率 R6 年度 73% → R12 年度 100%</li> </ul>
	<p><b>航路標識:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽化等対策が必要な航路標識(1,468 か所)の整備完了率 R5 年度 51% → R12 年度 74%</li> </ul>
	<p><b>公園:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラ長寿命化計画を策定済みの都市公園(約 75,000 公園(令和5年度時点))のうち、緊急度の高い老朽化した公園施設の改修等の対策を完了した都市公園の割合 R5 年度末 51% → R12 年度末 100%</li> </ul>
	<p><b>観測施設:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・年次計画に基づく観測施設(測量標)修繕の実施率 R8 年度 0% → R12 年度 100%</li> </ul>
	<p><b>官庁施設:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・合同庁舎のうち老朽化対策が必要な施設(全国 127 施設)における対策(危険箇所の改修等)の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 40%</li> </ul>
	<p><b>(参考)公営住宅:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に老朽化した公営住宅団地(全国の公営住宅:5,500 団地(令和6年度時点想定))の更新や老朽化対策のための改修の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 100%</li> </ul>

	<b>信号制御機:</b> -全国の信号制御機(約 204,000 基)のうち、老朽化への対処のため緊急的に対応すべき信号制御機(約 36,000 基(令和6年度末時点))の更新完了率 R6 年度 0% → R12 年度末 100%
(広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理)	
・地域インフラ群再生戦略マネジメント等	<b>[KPI-65]【再掲】</b> -全国の市区町村(1,741 市区町村)のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合 R7 年度 62% → R12 年度 100%

### 政策パッケージ：インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築

重点施策	指標
(地方公共団体等におけるインフラメンテナンス体制の確保)	
・維持管理に関する技術力向上	<b>[KPI-11]</b> 地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数 -道路: R5 年度 8,891 人 → R12 年度 12,500 人 -河川・ダム・砂防: R6 年度 9,788 人 → R12 年度 16,000 人 -上下水道: R6 年度 4,600 人 → R12 年度 5,600 人 -港湾: R6 年度 5,205 人 → R12 年度 8,200 人 -空港: R6 年度 497 人 → R12 年度 750 人 -鉄道: R5 年度 3,119 人 → R12 年度 5,500 人 -自動車道: R6 年度 100 人 → R12 年度 210 人 -公園: R7 年度 424 人 → R12 年度 600 人
・航路標識管理に係る職員の技術力向上等	-航路標識管理に係る研修を受けた人数 R5 年度 1,135 人 → R12 年度 1,765 人
・観測施設(気象レーダー施設)管理に係る職員の技術力向上	-観測施設(気象レーダー施設)管理に係る研修を受けた人数 R6 年度 373 人 → R12 年度 493 人
・「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する	
・「道路メンテナンス会議」を開催	
・インフラメンテナンス国民会議等の活性化	<b>[KPI-66]【再掲】</b> -市区町村長会議参加地方公共団体数 R6 年度 約 420 団体 → R12 年度 約 800 団体
(地方公共団体の取組を継続的に後押しする仕組みの構築)	
・集約・再編等の考え方やメンテナンスの優先度の設定手法を充実させ、先進的な取組の事例集の整備・拡充	
・集約・再編等を行う優良な取組を検討段階から実施段階にわたる支援	
・修繕・更新や集約・再編等の取組の進捗が特に遅れている地方公共団体に対する国の伴走支援	

## I-3. 包摂的な共生社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境

### 政策パッケージ：あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進

重点施策	指標
(公共施設等のバリアフリー化)	
・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	<p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数 R6 年度 50 団体 → R12 年度 約 350 団体</li> <li>・移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数 R6 年度 334 団体 → R12 年度 約 450 団体</li> </ul>
	<p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本構想等を作成した地方公共団体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる地方公共団体の割合 R6 年度 約 30% → R12 年度 約 60%</li> </ul>
	<p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客施設のバリアフリー化率 (段差解消)           <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 94.0% → R12 年度 原則 100%</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(視覚障害者誘導用ブロック)           <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 46.6% → R12 年度 原則 100%</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(案内設備)           <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 77.3% → R12 年度 原則 100%</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(障害者対応型便所の設置)           <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 92.3% → R12 年度 原則 100%</li> </ul> </li> </ul>
	<p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道駅におけるバリアフリー化率 (障害者対応型券売機)           <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 90.6% → R12 年度 原則 100%</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(拡幅改札口)           <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 96.8% → R12 年度 原則 100%</li> </ul> </li> </ul>
	<p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームドアの整備番線数 (鉄軌道駅全体)           <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 2,647 番線 → R12 年度 4,000 番線 (平均利用者 1 日 10 万人以上の駅)               <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 559 番線 → R12 年度 900 番線</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
	<p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している番線数 R5 年度 2,169 番線 → R12 年度 4,000 番線</li> </ul>
	<p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)           <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 約 64% → R12 年度 約 70%</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(駐車場)           <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 約 56% → R12 年度 約 60%</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(便所)           <ul style="list-style-type: none"> <li>R5 年度 約 64% → R12 年度 約 70%</li> </ul> </li> </ul>

	<p>[KPI-12] ・特定路外駐車場<sup>26</sup>のバリアフリー化率 R5 年度 29% → R12 年度 35%</p> <p>[KPI-12] ・特定道路におけるバリアフリー化率 R6 年度 約 72% → R12 年度 約 77%</p> <p>[KPI-12] ・主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率 R6 年度 99.0% → R12 年度 原則 100%</p> <p>[KPI-12] ・主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている音響信号機<sup>27</sup>及びエスコートゾーン<sup>28</sup>の設置率 R6 年度 75.1% → R12 年度 原則 100%</p> <p>[KPI-12] ・一定の公共建築工事における当事者参画の実施割合 R12 年度 原則 100%</p> <p>[KPI-12](参考) ・不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率 R6 年度 約 65% → R12 年度 約 70%</p>
・民間事業者が主体となり、ICT を活用したスマートフォン等での歩行空間の移動支援に係る情報提供環境の構築	
(車両等のバリアフリー化)	<p>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</p> <p>・車両等のバリアフリー化率            ①鉄軌道車両のバリアフリー化率            R5 年度 59.9% → R12 年度 約 80%</p> <p>②乗合バス車両(適用除外認定車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率            R5 年度 70.5% → R12 年度 約 90%</p> <p>③適用除外認定を受けた乗合バス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率            R5 年度 8.6% → R12 年度 約 25%</p> <p>④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数            R5 年度 1,229 台 → R12 年度 約 2,100 台</p> <p>⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率            R5 年度 41.2% → R12 年度 約 60%</p> <p>⑥福祉タクシーの導入数            R5 年度 52,553 台 → R12 年度 約 90,000 台</p> <p>⑦タクシーの総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約 25%以上である都道府県の割合            R5 年度 4/47 → R12 年度 47/47</p>

<sup>26</sup> 駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号）第 2 条第 2 項に規定する路外駐車場（道路附属物、公園施設、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。）であって、自動車の駐車の用に供する部分の面積が 500 m<sup>2</sup>以上、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの。

<sup>27</sup> 信号機に、歩行者用青信号の表示を開始したこと又は当該表示が継続していることを、音響により伝達することができる付加装置を設置したもの。

<sup>28</sup> 横断歩道上であることを表示する道路標示であって、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとするための線状又は点状の突起が設けられたもの。

	<p>⑧旅客船のバリアフリー化率 R5 年度 57.8% → R12 年度 約 70%</p> <p>⑨航空機のバリアフリー化率 R5 年度 100% → R12 年度 原則 100%</p>
(住宅のバリアフリー化)	
(参考 <sup>24)</sup>	
・住宅のバリアフリー化や医療面でも効果が期待される温熱環境改善に資する省エネリフォームなどの推進	
(心のバリアフリー)	
・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	<p>[KPI-13] ・「障害の社会モデル」の理解度 R12 年度 約 60%</p> <p>[KPI-13] ・障害のある人へ支援をしようとする人の割合 R12 年度 原則 100%</p> <p>[KPI-13] ・多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合 R12 年度 原則 100%</p>
(誰もが暮らしやすい社会の実現)	
・女性にも暮らしやすい地方の実現	

### 政策パッケージ：誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成

重点施策	指標
(生活道路等の人優先の歩行空間の形成)	
・車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成(最高速度 30km/h の区域規制等と物理的デバイス(ハンプ・狭さく等)を効果的に組み合わせたゾーン30プラスの推進)	<p>[KPI-14] ・30km/h 速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率 R12 年 3 割抑止(R6 年比)</p> <p>・信号機のない横断歩道の更新数 R12 年度末までに約8万本の横断歩道を更新</p>
・幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策(交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等)を推進	<p>・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 R12 年 3 割抑止(R6 年比)</p>
・子どもの安全な歩行空間を確保	<p>・通学路における歩道等の整備率 R6 年度 53% → R12 年度 55%</p>
・ITSの活用、信号機の改良等による道路交通の安全の確保	<p>・信号機の改良等による死傷事故抑止件数 R12 年度末までに約 8,000 件/年</p>
(安全・快適で円滑な道路交通の形成)	
・自転車通行空間の整備推進	<p>[KPI-15] ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数 R6 年度 340 市区町村 → R12 年度 800 市区町村</p>
・市街地開発事業における無電柱化対策	<p>・市街地開発事業において整備する幹線街路における無電柱化実施率 R4～R6 年度 78% → R8～R12 年度 82%</p>
・安全かつ円滑な交通の確保の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	
・良好な景観の形成の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	

(安全・快適で円滑な鉄道交通の形成)	
・踏切事故を減少させるため、立体交差化や踏切保安設備等の整備に加え、周辺の迂回路整備等も含めた総合的な事故対策を推進	・踏切事故件数 R3～R7 年度平均値 → R8～R12 年度平均値を R3～R7 年度平均値比約1割低下
・第4種踏切道の緊急対策	・第4種踏切道の緊急対策箇所数 R5 年度 0 か所 → R11 年度 300 か所
・LRT の導入を推進	・LRT 車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合) 【再掲】 R6 年度 42.5% → R12 年度 45%
(あらゆる人が過ごしやすい環境の形成)	
・こどもや子育て世帯の目線に立った公園づくりの推進	[KPI-16] ・緑の基本計画のうち、こどもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている計画の割合 R5 年度末 25.1% → R12 年度末 39%
・交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備	・旅客施設における公衆無線 LAN(Wi-Fi)整備率【再掲】 ①鉄軌道駅 R6 年度 55% → R12 年度 100% ②バスターーミナル R6 年度 80% → R12 年度 100% ③旅客船ターミナル R6 年度 79% → R12 年度 100% ④空港 R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持 ・旅客施設における多言語対応率【再掲】 ①鉄軌道駅 R6 年度 91% → R12 年度 100% ②バスターーミナル R6 年度 97% → R12 年度 100% ③旅客船ターミナル R6 年度 81% → R12 年度 100% ④空港 R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持
・多言語表記やピクトグラムの活用など誰にでもわかりやすい道案内を推進	
(参考 <sup>24)</sup> )	
・UR 団地における、子育て世帯が利用しやすい共用空間等の整備や子育て世帯向けのソフト施策の提供等の子育てしやすい住環境の整備、子育て世帯の優先入居等の推進	

## 政策パッケージ：多様な資源を活かした魅力ある地域づくり

重点施策	指標
(良好な景観形成・歴史まちづくりの推進)	
・良好な景観形成の推進	[KPI-17] ・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数) R6 年度 423 市区町村 → R12 年度 535 市区町村
・歴史文化を活かしたまちづくりの推進	[KPI-18] ・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 R6 年度 98 市町村 → R12 年度 130 市町村

(住民、企業、行政等が連携した水と緑豊かな地域づくりの推進)	
・「みなんと」を核とした魅力ある地域づくり	[KPI-19] ・みなんとオアシスの登録数 R7 年度 170 か所 → R12 年度 190 か所
・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成	[KPI-59]【再掲】 ・都市域における水と緑の公的空間確保量 R5 年度末 14.2m <sup>2</sup> /人 → R12 年度末 15.2 m <sup>2</sup> /人
・あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出	[KPI-20] ・流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数 R5 年度 523 団体 → R12 年度 600 団体
・上下流交流等を通じた水源地域振興の推進	

### 政策パッケージ：地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

重点施策	指標
(民間の活力・創意工夫を活かした賑わいあるインフラ空間の創出)	
・みなんとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進	[KPI-21] ・みなんと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数 R6 年度 2 → R12 年度 20
・官民連携による公園の整備・管理運営の推進	[KPI-22] ・公共施設等運営事業などにより公園全体を対象に民間活用をした公園数 R6 年度 10 件 → R12 年度 27 件
・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり	[KPI-23] ・滞在快適性等向上区域を設定した市町村数 R7 年度 132 市町村 → R12 年度 200 市町村
・魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進	[KPI-24] ・魅力ある水辺空間の創出を行った箇所数 R6 年度 286 か所 → R12 年度 350 か所
・歩行者利便増進道路(ほこみち)制度、日本風景街道や道路協力団体制度を活用した、多様なニーズに応える道路空間の構築	
・「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する【再掲】	
(あらゆる世代が活躍する地域の拠点の整備)	
・「道の駅」第3ステージの推進	

## 重点目標Ⅱ 強靭な国土が支える持続的で力強い経済社会

### II-1. 持続的で力強い経済成長の実現

#### 政策パッケージ：生産性向上を支える強靭で効率的な人流・物流インフラの整備

重点施策	指標
(産業を支える人流・物流ネットワークの整備)	
・三大都市圏環状道路の整備	<p>[KPI-25]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三大都市圏環状道路整備率 R6 年度 84% → R12 年度 89%</li> </ul>
・高規格道路の未整備区間の早期整備	<p>[KPI-5]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率 R5 年度 6% → R12 年度 19%</li> </ul>
・より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進	<p>[KPI-5]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路による都市間速達性の確保率 R5 年度 57% → R12 年度 60%</li> </ul>
・地域の基幹産業の競争力強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号機の改良等による通過時間の短縮 R12 年度末までに約 1,400 万人時間/年</li> <li>・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)           <ul style="list-style-type: none"> <li>(国内) R5 年度 0% → R12 年度 2%</li> <li>(国際) R5 年度 0% → R12 年度 5%</li> </ul> </li> </ul>
・国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)           <ul style="list-style-type: none"> <li>(国内) R5 年度 0% → R12 年度 2%</li> </ul> </li> </ul>
・国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大	<p>[KPI-26]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力           <ul style="list-style-type: none"> <li>(京浜港) R6 年度 20 万 TEU/週 → R12 年度 27 万 TEU/週以上</li> <li>(阪神港) R6 年度 8 万 TEU/週 → R12 年度 10 万 TEU/週以上</li> </ul> </li> </ul>
・穀物等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成	<p>[KPI-27]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国に寄港する国際基幹航路の就航港湾数           <ul style="list-style-type: none"> <li>(京浜港) R6 年度 36 港 → R12 年度 42 港以上</li> <li>(阪神港) R6 年度 16 港 → R12 年度 26 港以上</li> </ul> </li> <li>・国際フィーダー貨物量           <ul style="list-style-type: none"> <li>(京浜港) R5 年度 22 万 TEU → R12 年度 24 万 TEU 以上</li> <li>(阪神港) R5 年度 43 万 TEU → R12 年度 39 万 TEU 以上</li> </ul> </li> <li>・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)【再掲】           <ul style="list-style-type: none"> <li>(国際) R5 年度 0% → R12 年度 5.0%</li> </ul> </li> </ul>
・「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現	<p>[KPI-77]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入ターミナル数 R5 年度 4 → R12 年度 15</li> </ul>

・海上交通センターの機能充実	・ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響 が著しい大規模な船舶事故の発生数 R5 年度 0 件 → R12 年度 0 件
・ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上【再掲】	
・ダブル連結トラックの導入促進	
・中継拠点の整備等の推進【再掲】	
・大型車ドライバーの休憩環境の改善【再掲】	
・交通流を最適化する料金施策の導入	
・31ft コンテナの取扱拡大	
・地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトの強力な促進	
・整備新幹線の着実な整備	
・幹線鉄道ネットワークの高機能化	
(国内外を結ぶ交流拠点の更なる機能拡充・強化)	
・三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充	[KPI-28] ・三大都市圏国際空港の国際線就航都市数 R7 年度 194 都市 → R12 年度 212 都市
・一般空港等の機能強化(滑走路延長事業)	・滑走路延長が完了し、供用した空港の割合 R6 年度 0% → R12 年度 50%
・航空の安全・安心の確保	・滑走路端安全区域(RESA) <sup>29</sup> が確保されている空港の割合 R6 年度 42.3% → R12 年度 81.4% ・滑走路上における航空機等の衝突事故件数 R6 年度 1 件 → R7 年度以降毎年 0 件
・FAST TRAVEL の推進	・主要空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)の国際線におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場に係る待ち時間を令和元年度からそれぞれ半減、またはそれぞれ 10 分以下に短縮した空港 R6 年度 21% → R12 年度 100%
・我が国の経済成長・地域活性化に寄与するクルーズ船の受入環境整備	
・国際拠点空港等へのアクセス強化	
(新技術の実装に対応した物流拠点の整備)	
・社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装を見据えた物流拠点の整備	
・産地と港湾が連携した農林水産物・食品の更なる輸出促進による国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化	

<sup>29</sup> 航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し、人命の安全を図るために、着陸帯両端に設けられた緩衝区域。

## 政策パッケージ：経済安全保障に資する企業立地に向けた基盤整備とインフラのセキュリティ強化

重点施策	指標
(地域経済を支える産業立地の促進) <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域経済の活性化に向けた産業立地の促進</li> </ul>	
(インフラのセキュリティ強化) <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通分野におけるサイバーセキュリティ対策の強化</li> <li>・港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化</li> </ul>	<p>[KPI-29]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす IT 障害発生件数(サイバー攻撃に起因するものに限る。)</li> </ul> <p>R6 年度 0 件 → 毎年度 0 件</p> <p>[KPI-30]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合</li> </ul> <p>R5 年度 0% → 每年度 100%</p>

## 政策パッケージ：民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備

重点施策	指標
(国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市の国際競争力強化のための基盤整備</li> </ul>	<p>[KPI-31]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市の主要地区の地価の増加割合(令和6年度比)</li> </ul> <p>R6 年度 0 → R12 年度 0 以上</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生緊急整備地域等における都市開発事業への支援等を通じた公共的価値も生み出す都市再生</li> </ul>	<p>[KPI-32]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生緊急整備地域(特定都市再生緊急整備地域を含む)において、都市開発事業により整備される公共施設の用に供される土地の面積</li> </ul> <p>R2～R6 年度 80ha → R7～R11 年度 80ha</p>

## 政策パッケージ：インフラ産業の成長力強化

重点施策	指標
(PPP/PFI による民間ビジネスの創出) <ul style="list-style-type: none"> <li>・PPP/PFI 等の官民連携の推進</li> </ul>	<p>[KPI-33]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・PPP/PFI の事業規模</li> </ul> <p>R4～R5 年度 累計 8.4 兆円 → R4～R13 年度 累積 30 兆円</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国の強みを活かしたインフラシステムの戦略的な海外展開及び国際連携の推進</li> </ul>	<p>[KPI-34]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「建設・不動産」及び「モビリティ・交通」分野におけるインフラシステムの海外受注高 (建設・不動産の海外受注高)</li> </ul> <p>H30 年度 2.8 兆円 → R12 年度 6 兆円 (モビリティ・交通の海外受注高)</p> <p>R2 年度 6 兆円 → R12 年度 10 兆円</p>

## 政策パッケージ：インフラ分野の新技術を活用して経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入

重点施策	指標
(経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入)	
・リニア中央新幹線の整備の促進	
・自動物流道路の構築	
・自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間)	
・空飛ぶクルマの社会実装に向けた制度整備、離着陸場等の環境整備の推進	
・カーボンニュートラルポート形成の推進	[KPI-56]【再掲】
	・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数 R6 年度 44 港湾 → R12 年度 100 港湾

## II-2. 暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靭化

### 政策パッケージ：激甚化・頻発化し、切迫する災害に対応した「事前防災」の加速化・深化

重点施策	指標
(水害対策)	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	
・グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進	[KPI-35] ・気候変動の影響を考慮した河川整備計画へ変更した割合(国管理河川の全121計画) R5年度 19% → R12年度 64%
	[KPI-36] ・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した国管理河川(約1,500万m <sup>3</sup> /s·km)の整備完了率 R5年度 31% → R12年度 39%
	・気候変動を踏まえた洪水により生じる国管理河川における床上浸水家屋(約670万戸)の解消率 R5年度 20% → R12年度 39%
	・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した都道府県管理河川(約53万m <sup>2</sup> ·km)の整備完了率 R6年度 21% → R12年度 28%
	・特定都市河川の指定河川数 R6年度 397河川 → R12年度 551河川
	[KPI-37] ・浸水実績地区等(全国約37万ha(令和5年度末時点))における下水道による気候変動の影響を踏まえた浸水対策完了率 R5年度 5% → R12年度 12%
	・浸水実績地区等(全国約37万ha(令和5年度末時点))における下水道による浸水対策完了率 R5年度 70% → R12年度 82%
	・緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約100都市(令和4年度末時点))における取組完了率 R4年度 11% → R12年度 70%

・浄水場の浸水対策の推進	・2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場のうち、洪水等の浸水想定区域内にある施設(全国約700か所)の浸水災害対策完了率 R4年度 44% → R12年度 75%
・人口・資産集積地区における下水道施設の耐水化の推進	・人口・資産集積地区(市街化区域・DID(人口集中地区)等)からの排水を受け持つ下水処理場等(下水処理場:約460か所、ポンプ場:約1,700か所)における水害時の揚水機能確保完了率 R5年度 16% → R12年度 82%
・高台まちづくり(高規格堤防)の推進	
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進	
(土砂災害対策)	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	[KPI-38] ・まちづくり等と一体となった砂防関係施設(約36,000か所)の整備完了率 R5年度 31% → R12年度 41%
・気候変動の影響により頻発する土砂・洪水氾濫対策の計画的推進	
(津波、高潮・高波対策)	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	[KPI-39] ・気候変動を踏まえた高潮・津波に対応(必要な堤防高を確保)した海岸堤防等(延長約2,700km)の整備完了率 R5年度 51% → R12年度 58%
・水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化、効果的な管理運用の推進	・大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等(約14,000施設)の安全な閉鎖体制の確保率【再掲】 R5年度 85% → R12年度 91%
・「協働防護」による港湾における気候変動適応	[KPI-40] ・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国63港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合 R6年度 0% → R12年度 11%
(耐震化等の地震対策)	
・大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策	・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防等(約830km)の地震・津波対策の対策完了率 R5年度 83% → R12年度 87%
	・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における水門・樋門等(約330か所)の地震・津波対策の対策完了率 R5年度 77% → R12年度 90%
	・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等におけるダム等管理設備(約1,600か所)の耐震整備完了率 R5年度 82% → R12年度 86%
	・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等(延長約3,500km)の耐震対策の完了率 R5年度 65% → R12年度 69%
・道路橋梁等の耐震機能強化	[KPI-41] ・緊急輸送道路(約110,000km)上の橋梁(約65,000橋(令和5年度末時点))の耐震化率 R5年度 82% → R12年度 88%

・滑走路等の耐震対策	・航空ネットワークの拠点となる空港(23空港)における滑走路等の耐震対策の完了率 R6年度 61% → R12年度 65%
・給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設に接続する上下水管路の一体的な耐震化等の推進	[KPI-42] ・給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設(約35,000か所)のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合 R5年度 9% → R12年度 30%
・下水道における急所施設の耐震化の推進	・下水道の急所施設である下水管路(約9,100km)の耐震化完了率 R5年度 70% → R12年度 80%
・水道における急所施設の耐震化の推進	・下水道の急所施設である下水処理場(約1,600か所)の耐震化完了率 R5年度 49% → R12年度 63% ・下水道の急所施設であるポンプ場(約900か所)の耐震化完了率 R5年度 52% → R12年度 69%
・浄水場の停電対策の推進	・水道の急所施設である導水管・送水管(約62,000km)の耐震化完了率 R5年度 43% → R12年度 59% ・水道の急所施設である取水施設(全国の取水施設能力: 約7,600万m <sup>3</sup> /日)の耐震化完了率 R5年度 46% → R12年度 67% ・水道の急所施設である浄水施設(全国の浄水施設能力: 約7,100万m <sup>3</sup> /日)の耐震化完了率 R5年度 43% → R12年度 76% ・水道の急所施設である配水池(全国の配水池有効能力: 約4,000万m <sup>3</sup> )の耐震化完了率 R5年度 67% → R12年度 84%
・水道事業者等における危機管理マニュアルの策定の推進	・2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場(全国約2,000か所)の停電対策完了率 R4年度 73% → R12年度 100%
・電子基準点及び先進レーダ衛星等を使用した世界最高水準の地殻変動等の監視	・上水道事業者及び水道用水供給事業者(全国約1,400事業者)における危機管理マニュアルの策定率 R4年度 75% → R12年度 100% ・電子基準点網を健全に機能させるための国土地理院施設の耐災害性強化対策の完了率 R6年度 0% → R12年度 100%
・住宅・建築物の耐震化	(参考) ・居住世帯のある住宅のストック総数のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震性が確保されているものの割合(住宅の耐震化率) R5年 90% → R12年 95%

	<p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・耐震診断が義務付けられた、病院、店舗、旅館等の不特定多数の者等が利用する大規模建築物等(11,464棟(令和5年度末時点))のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合 R5年 92.9% → R12年 耐震性が不十分なものをおおむね解消</li> </ul>
	<p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路の一部等(約9,000km)の沿道建築物で、耐震診断が義務付けられたもの(7,291棟(令和6年4月1日時点))のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合 R5年 43.6% → R12年 60%</li> </ul>
<b>(火山噴火対策)</b>	
・火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づく対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域が指定された火山(50火山)のうち、火山噴火緊急減災対策砂防計画の実行性を高めるための改定を行った火山の割合 R7年度 28% → R12年度 54%</li> </ul>
・河川情報等の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域に指定された火山(50火山)における土砂災害対策ナビゲーションシステムの構築完了率【再掲】 R6年度 0% → R12年度 34%</li> </ul>
<b>(豪雪対策)</b>	
・道路の雪寒対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雪寒指定道路(直轄区間約12,000km)のうち交通障害が発生する危険性の高い箇所における雪寒対策必要箇所(約940か所(令和5年度末時点))の整備完了率 R5年度 0% → R12年度 24%</li> </ul>
<b>(その他)</b>	
・事前防災・発災後対応に資する地図情報の整備更新及び空中写真撮影の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害情報の共有・一元化のために必要となる、人口が集中する地域(全国79,735メッシュ)の地図情報の精緻化完了率 R5年度 86% → R12年度 100%</li> </ul>
<b>(災害に強いまちづくり・地域づくり)</b>	
・災害に強い市街地形成に関する対策	<p>[KPI-43]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に強い市街地形成に関する対策を優先的に必要とする地域(569市区町村(令和5年度時点))のうち、対策(津波避難タワー等の整備、不燃化促進、緊急車両アクセス向上、防災機能強化等)が概成した割合 R5年度 9% → R12年度 45%</li> </ul>
・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生安全確保計画の策定率 R5年度 40% → R12年度 60%</li> </ul>

・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査	(参考) ・調査対象地域(全国 287,966km <sup>2</sup> )における地籍調査の完了率 R6年度 53% → R11年度 57%
・復興事前準備の推進	(参考) ・優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km <sup>2</sup> )における地籍調査の完了率 R6年度 81% → R11年度 87%
・地下街の防災対策の推進	・大規模地震対策が必要な市区町村(日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域、首都直下地震緊急対策区域及び南海トラフ地震防災対策推進地域の市区町村:約1,100市区町村)における事前復興まちづくり計画等の策定完了率 R6年度 3% → R12年度 9%
・密集市街地等の改善	・地下街等防災推進計画に基づく耐震対策(全国77か所(令和5年度末時点))が完了した地下街の割合 R5年度 78% → R12年度 86%
・所有者不明土地等対策	(参考) ・著しく危険な密集市街地(全国5,745ha(平成23年度末時点))の面積の解消率 R5年度 71% → R12年度 100%
・地域の防災性向上に資する空き家等の除却や活用	・地域福利増進事業実施準備のための土地所有者等関連情報の利用・提供件数 R5年 697件 → R11年度 1,500件 (参考) ・全国の空き家(住宅約900万戸(令和5年度時点)ほか建築物等)のうち、特に対応が必要な空き家(約20万戸)について、市区町村の取組(空家法 <sup>31</sup> に基づく助言・指導・勧告、任意の行政指導等)により対応(改修等による利活用、適切な管理、除却や修繕等)がなされた割合 R5年度 40.1% → R12年度 100%
・老朽化した公営住宅の建て替え等による防災・減災対策	(参考) ・特に老朽化した公営住宅団地(全国の公営住宅:5,500団地(令和6年度時点想定))の更新や老朽化対策のための改修の完了率 R6年度 0% → R12年度 100%
・コンパクト・プラス・ネットワークの深化「まちづくりの健康診断」による立地適正化計画の実効性向上等)	・立地適正化計画を策定した市町村数【再掲】 R6年度 636都市 → R12年度 1000都市

<sup>30</sup> 地籍整備に関する指標については、国土調査事業十箇年計画（令和2年5月26日閣議決定）において定めるものとしており、本重点計画では参考指標としている。

<sup>31</sup> 空家等対策の推進に関する特別措置法（平成26年法律第127号）

(防災拠点の強化)	
・避難地や救援・救護活動の拠点等となる防災公園の整備・機能強化の推進	<p>[KPI-44]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約1,500か所)における災害時に活用可能な給水施設の確保率 R4年度 17% → R12年度 50%</li> <li>・広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約1,500か所)における災害時に活用可能なトイレの確保率 R4年度 28% → R12年度 50%</li> <li>・防災拠点や避難地等の確保を図るために整備が必要な防災公園(全国268か所)の対策(避難場所となる運動施設、支援部隊の活動拠点となる広場、災害応急対策に必要な備蓄倉庫・発電施設等の整備)完了率 R5年度 48% → R12年度 100%</li> </ul>
・道路における防災拠点機能強化	<p>[KPI-45]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅における防災対策(防災上の位置付け(地域防災計画への位置付け)がある道の駅(約450か所(令和5年度末時点))の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率 R5年度 55% → R12年度 68%</li> </ul>
・災害応急対策の活動拠点となる官庁施設の防災拠点機能確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害応急対策の活動拠点となる合同庁舎(全国214施設)のうち被災時の機能確保が必要な施設(全国88施設)における対策(電力確保のための改修、劣化箇所の改修等)の完了率 R6年度 0% → R12年度 42%</li> </ul>
・地域防災における空港の拠点化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国の空港(95空港)における他空港との連携を空港の業務継続計画(A2-BCP)等に位置付けている計画の策定完了率 R6年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>
(災害時に機能する陸海空のネットワーク構築)	
・高規格道路の未整備区間の早期整備	<p>[KPI-5]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約20,000km)の未整備区間(約6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率 R5年度 6% → R12年度 19%</li> </ul>
・高規格道路(有料)の暫定2車線区間における4車線化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間等(約1,100km(令和5年度末時点))の整備完了率 R5年度 0% → R12年度 14%</li> </ul>
・防災性の向上の観点から無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電柱倒壊のリスクがある市街地等の第一次緊急輸送道路(約10,000km)における無電柱化整備完了率 R5年度 54% → R12年度 61%</li> </ul>
・道路の法面・盛土の土砂災害防止対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路(約110,000km)の法面・盛土における対策必要箇所(約34,000か所(令和6年度末時点))の整備完了率 R5年度 67% → R12年度 76%</li> </ul>
・渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路(約110,000km)における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所(約1,700か所(令和5年度末時点))の整備完了率 R5年度 17% → R12年度 67%</li> </ul>

・災害発生時において安全かつ円滑な交通を確保するための対策の推進	・信号機電源付加装置の整備台数 R12年度末までに約1,500台
・空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策	・航空ネットワークの拠点となる空港(23空港)における護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策の完了率 R6年度 48% → R12年度 91%
・空港無線施設等の電源設備等の浸水対策	・全国の空港(95空港)における空港無線施設等(建物)の津波・高潮等の安全対策の完了率 R6年度 79% → R12年度 80%
・空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進	・全国の空港(95空港)におけるターミナルビル吊り天井の安全対策の完了率 R6年度 74% → R12年度 92%
・空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進	・全国の空港(95空港)におけるターミナルビルの電源設備の浸水対策(止水扉設置等)の完了率 R6年度 89% → R12年度 93%
・鉄道施設の耐震対策	[KPI-46] ・首都直下地震又は南海トラフ地震により震度6強以上が想定される地域等の主要鉄道路線等の駅、高架橋等(約30,000か所)の耐震化率 R6年度 0% → R12年度 33% ・重い桁荷重を支えるラーメン橋台(約1,100か所)の耐震化率(新幹線鉄道以外) R5年度 26% → R9年度 100%
・鉄道施設の浸水対策	[KPI-47] ・既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等(約1,000か所)の浸水防止対策の完了率 R5年度 38% → R12年度 74%
・鉄道施設の豪雨対策	・既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁(約380橋梁)の流失・傾斜対策の完了率 R5年度 35% → R12年度 80% ・既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面(約2,400か所)の崩壊防止対策の完了率 R5年度 29% → R12年度 66%
・事業間連携や鉄道災害調査隊の活用による早期災害復旧体制の構築	
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(高潮・高波対策)	・全国の港湾(932港)のうち、高潮・高波対策(港湾計画等に基づく外郭施設等の防水・止水機能の強化、耐波性能の強化に資する改良等)を実施する必要がある施設延長(170km)の整備完了率 R5年度 42% → R12年度 48%
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(地震対策)	[KPI-48] ・全国の港湾(932港)のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク(港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設:464ネットワーク)の整備完了率 R5年度 35% → R12年度 43%

・港湾における走錨事故の防止等に関する対策	・全国の港湾(932港)のうち、船舶の避泊水域を確保(港湾計画等に基づく船舶の避難に関する外郭施設等の整備)する必要がある施設延長(60km)の整備完了率 R5年度 82% → R12年度 88%
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(埋塞対策)	・全国の港湾及び開発保全航路(947か所)のうち、埋塞対策等(水域施設の埋没対策、海洋環境整備船等の船舶建造・修繕)を行う必要がある港湾及び開発保全航路(100か所)の整備完了率 R5年度 4% → R12年度 15%
・港湾における津波対策	・全国の港湾(932港)のうち、津波対策(港湾計画等に基づく第一線防波堤の整備・粘り強い構造への改良、津波避難施設の整備)を緊急的に行う必要のある港湾(46港)の整備完了率 R5年度 35% → R12年度 59%
・海域における豪雨災害等による漂流物等への対応	・海洋環境整備船等のうち、更新目安時期を超過していない船舶の割合 R7年度 80% → R12年度 93%
・プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善	
・大規模災害時における円滑な航路啓閉・災害復旧等を可能とするため全国各地に作業船を保有できるよう環境を整備	
・航路標識の耐災害性強化対策(電源喪失対策)	・航路標識(全国5,125か所)のうち、災害時の電源喪失対策が必要な航路標識(103か所)の整備完了率 R5年度 71% → R10年度 100%
・航路標識の耐災害性強化対策(監視体制強化対策)	・航路標識(全国5,125か所)のうち、災害時における航路標識の機能異常に対応するため監視装置の導入が必要な航路標識(1,638か所)の整備完了率 R5年度 39% → R12年度 100%
・航路標識の耐災害性強化対策(信頼性向上対策)	・航路標識(全国5,125か所)のうち、災害時の信頼性向上及び安定運用に必要な機器等(新光源(LED)機器:460か所、耐波浪型LED機器:1,480か所、船舶通航信号所関連機器:324か所、老朽機器:267か所)の整備完了率 R5年度 22% → R12年度 53%
・航路標識の耐災害性強化対策(レーダーの耐風速対策)	・航路標識(全国5,125か所)のうち、レーダーの耐風速対策が必要な航路標識のレーダー施設(26か所)の整備完了率 R5年度 42% → R11年度 100%
・防災性に優れた業務継続地区の構築	・令和17年度までに災害対応拠点を含む拠点地区で自立分散型面的エネルギー供給システムによりエネルギー供給が開始されることが予測される地区数に対する進捗率 R5年度 41% → R12年度 73%

### 政策パッケージ：被災後の迅速な復旧・復興も見据え、あらゆる関係者の総力を結集した平時からの防災体制の強化

重点施策	指標
(災害リスク情報等の充実と活用による防災体制の構築)	
・水災害リスク情報の充実・活用	[KPI-49] ・土砂災害警戒区域(約699,100区域(令和5年度末時点))のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表が完了した区域の割合 R5年度 96% → R12年度 100%

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水浸水想定区域が指定されている市区町村(全国1,543市区町村(令和5年度末時点))のうち、最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高潮浸水想定区域が指定されている市区町村(全国213市区町村(令和5年度末時点))のうち、最大クラスの高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・津波災害警戒区域が指定されている市区町村(全国436市区町村(令和5年度末時点))のうち、最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土砂・流木の影響を受けると想定される河川(約50河川(令和7年度末時点想定))のうち、河川からの氾濫に係るハザードに土砂・流木の影響を見込んだハザード情報が示されている河川の割合 R6年度 0% → R12年度 40%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雨水出水浸水想定区域図が作成される市区町村(全国約800市区町村(令和7年度末時点想定))のうち、最大クラスの内水に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>
・気候変動等に対応した渇水対策及び災害時における用水供給の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渇水対応タイムラインの作成を優先的に進める一級水系(58水系)のうち、作成・公表を完了した割合 R6年度 55% → R12年度 100%</li> </ul>
・大規模盛土造成地等のリスク把握に関する対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模盛土造成地を有する市区町村(全国約1,000市区町村)における安全性把握調査完了率 R5年度 10.9% → R12年度 65.9%</li> <li>・都道府県、指定都市、中核市(全国129団体)における盛土規制法に基づく規制区域の指定完了率 R5年度 3.1% → R10年度 100%</li> <li>・液状化の発生傾向が比較的強いエリアが含まれる市区町村(全国:約700市区町村)におけるリスクコミュニケーションの充実に必要な液状化ハザードマップの作成完了率 R6年度 8.5% → R12年度 20%</li> <li>・液状化リスクマップによるリスク把握がなされ、関係者間での共有が図られた都道府県の割合 R6年度 0% → R11年度 100%</li> </ul>
・大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、直近3年間の港湾BCPに基づく訓練の実施割合 R6年度 84% → R12年度 100%</li> <li>・災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画(港湾BCP)を改訂した港湾(重要港湾以上)の割合 R6年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>

・「協働防護」による港湾における気候変動適応	[KPI-40]【再掲】 ・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国63港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合 R6年度 0% → R12年度 11%
・道路啓閉計画策定及び実効性の向上(災害に備えた関係機関との連携) ・住民自らの的確な避難行動につながる災害情報提供の充実	
・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査	(参考) ・調査対象地域(全国287,966km <sup>2</sup> )における地籍調査の完了率【再掲】 R6年度 53% → R11年度 57%
	(参考) ・優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km <sup>2</sup> )における地籍調査の完了率【再掲】 R6年度 81% → R11年度 87%
(TEC-FORCEの増強と多様な主体との連携強化)	
・TEC-FORCE等に係る機能強化による災害対応力の強化	[KPI-50] ・TEC-FORCE(対象隊員数:約8,900人)による被災状況把握等の高度化(DiMAPSを始めとした情報集約ツールの開発等)への対応(訓練・研修・講習の受講)完了率 R5年度 16% → R12年度 100%
	・大規模氾濫等に対応(高揚程化による機能強化)するための災害対策用車両(排水ポンプ車:約240台(令和6年度末時点))の整備完了率 R6年度 75% → R12年度 83%
	・国土交通省の庁舎等の防災拠点(対象:約890拠点(令和5年度末時点))のうち、信頼性の高いネットワーク(大容量化・冗長化した光ファイバ通信、多重無線通信等)を運用できる防災拠点の整備完了率 R5年度 29% → R12年度 72%
・水防団の充実強化等による地域水防力の強化	・目標指定団体数(全国150団体)に対する水防協力団体の指定割合 R5年度 41% → R12年度 100%
・ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築	[KPI-51] ・全国の市区町村(1,741市区町村)と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率 R6年度 62% → R12年度 80%
(参考 <sup>24)</sup> ・発災時の住まい確保に係る官民連携等の促進 (地域における平時からの防災力の強化)	
・地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用の推進	・地域の実情に応じた公共又は民間の災害用井戸等の代替水源確保の取組を行っている市区町村の割合 R6年度 28% → R12年度 100%

(早期避難等を促すための防災情報の高度化)	
・防災気象情報等の高度化	<p>[KPI-52]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差) R2～R6年の平均値 178km → R8～R12年の平均値 100km</li> <li>・次期静止気象衛星及び次々期静止気象衛星の整備(契約・基本設計審査・詳細設計審査・構成品製造完了・統合作業・打ち上げ・運用開始の7工程)の進捗率 R6年度 14% → R12年度 71%</li> <li>・線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化(発生情報の早期提供に係る3工程、半日前予測の開始及び対象領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実施進捗率 R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)</li> <li>・地震観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:663か所)の完了率 R6年度 41% → R12年度 67%</li> <li>・緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く(震度の誤差が震度階級で±2階級以下)提供した地域の割合 H28～R2年度の平均値 89.3% → R8～R12年度の平均値 92%</li> <li>・津波に関する情報を迅速に提供(地震発生から3分以内に津波警報・注意報を発表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合 R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%</li> <li>・火山観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:61か所)の完了率 R6年度 11% → R12年度 52%</li> <li>・火山噴火に関する情報を的確に提供(噴火前に噴火警報を発表し、又は噴火発生から5分以内に噴火速報を発表)した割合 R2～R6年度の平均値 99.97% → R8～R12年度の平均値 99.98%</li> </ul>
・防災・減災対策に資する防災地理情報の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害リスク評価の基礎となる平野部における地形分類情報(10万km<sup>2</sup>)の整備完了率 R5年度 19% → R12年度 100%</li> <li>・陸域における主要活断層帯の活断層図(全300面)の整備完了率 R5年度 79% → R11年度 100%</li> </ul>

## 政策パッケージ：新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化

重点施策	指標
(新技術を活用したインフラ管理を含めた災害対策)	
・新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化	<p>[KPI-53]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラDXネットワークを活用するシステム数の割合 R6年度 38% → R12年度 100%</li> </ul>
・道路システムのDXによる道路管理及び情報収集等の体制強化対策	<p>[KPI-54]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間のCCTVカメラ(約3,000か所)の設置完了率 R5年度 29% → R12年度 100%</li> </ul>

・河川情報等の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域に指定された火山(50火山)における土砂災害対策ナビゲーションシステムの構築完了率 R6年度 0% → R12年度 34%</li> <li>国管理河川(約10,000km)において新技術(夜間の視認性を向上させたカメラ:約2,400か所)による河川流況等の観測、危機管理の高度化を実現した割合 R6年度 0% → R12年度 100%</li> <li>国・水資源機構管理ダム等(152施設)において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合 R5年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>
・河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理の推進	<p>【KPI-69】【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国管理河川(約10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約10,000km)の完了率 R6年度 0% → R12年度 22%</li> </ul>
・洪水予測の高度化 ・砂防事業における高速通信技術等を活用した無人化施工等の現場実装の推進 ・高潮予測の高度化 ・港湾における災害情報収集等に関する対策	<p>【KPI-55】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路(140か所)のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなどカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路(123か所)における整備完了率 R6年度 9% → R12年度 39%</li> </ul>
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾における気候変動対策や災害時の港湾施設の利用可否判断の高度化等に必要な技術基準類(高潮、高波及び津波の作用条件並びに岸壁、桟橋及び防波堤の性能照査方法に関する6項目)の策定完了率 R6年度 0% → R12年度 67%</li> </ul>
(早期避難等を促すための防災情報の高度化)	
・事前防災・発災後対応に資する地図情報の整備更新及び空中写真撮影の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害情報の共有・一元化のために必要となる、人口が集中する地域(全国79,735メッシュ)の地図情報の精緻化完了率【再掲】 R5年度 86% → R12年度 100%</li> </ul>
・防災・減災対策に資する防災地理情報の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害リスク評価の基礎となる平野部における地形分類情報(10万km<sup>2</sup>)の整備完了率【再掲】 R5年度 19% → R12年度 100%</li> <li>陸域における主要活断層帯の活断層図(全300面)の整備完了率【再掲】 R5年度 79% → R11年度 100%</li> </ul>
・電子基準点及び先進レーダ衛星等を使用した世界最高水準の地殻変動等の監視	<ul style="list-style-type: none"> <li>電子基準点の観測データの取得率 R6年度 99.88% → 99.5%以上を維持</li> <li>国の電子基準点網における耐災害性強化対策(機器の更新、省電力化、通信回線冗長化等)の実施箇所数 R6年度 2,001件 → R12年度 3,300件程度</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・干渉SAR時系列解析の高度化(全国時系列解析におけるALOS-4(先進レーダ衛星「だいち4号」)の活用割合の向上)完了率 R5年度 0% → R12年度 80%</li> </ul>
・防災気象情報等の高度化	<p>[KPI-52]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差) R2～R6年の平均値 178km → R8～R12年の平均値 100km</li> <li>・次期静止気象衛星及び次々期静止気象衛星の整備(契約・基本設計審査・詳細設計審査・構成品製造完了・統合作業・打ち上げ・運用開始の7工程)の進捗率【再掲】 R6年度 14% → R12年度 71%</li> <li>・線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化(発生情報の早期提供に係る3工程、半日前予測の開始及び対象領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実施進捗率【再掲】 R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)</li> <li>・地震観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所: 663か所)の完了率【再掲】 R6年度 41% → R12年度 67%</li> <li>・緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く(震度の誤差が震度階級で±2階級以下)提供した地域の割合【再掲】 H28～R2年度の平均値 89.3% → R8～R12年度の平均値 92%</li> <li>・津波に関する情報を迅速に提供(地震発生から3分以内に津波警報・注意報を発表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合【再掲】 R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%</li> <li>・火山観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所: 61か所)の完了率【再掲】 R6年度 11% → R12年度 52%</li> <li>・火山噴火に関する情報を的確に提供(噴火前に噴火警報を発表し、又は噴火発生から5分以内に噴火速報を発表)した割合【再掲】 R2～R6年度の平均値 99.97% → R8～R12年度の平均値 99.98%</li> </ul>
・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査	<p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・調査対象地域(全国287,966km<sup>2</sup>)における地籍調査の完了率【再掲】 R6年度 53% → R11年度 57%</li> <li>・優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域: 188,694km<sup>2</sup>)における地籍調査の完了率【再掲】 R6年度 81% → R11年度 87%</li> </ul>

・地理空間情報を活用しながら不動産ID、建築BIM、PLATEAUの取組を一体的に進める「建築・都市のDX」の推進	・<PLATEAU>3D都市モデルの整備都市数 R6年度 250都市 → R9年度 500都市
	・<不動産ID>API連携による不動産IDの利用法人数 R12年度 500法人
	・<データ連携>多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数 R12年度 500法人

### 重点目標Ⅲ インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

#### III-1. 2050年カーボンニュートラルの実現

##### 政策パッケージ：運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備

重点施策	指標
(脱炭素化の推進)	
・より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進	・信号機の改良等によるCO <sub>2</sub> の排出抑止量 R12年度末までに約18,000トンCO <sub>2</sub> /年
・踏切遮断による渋滞損失時間を削減するため、開かずの踏切等を解消する対策を推進	・踏切遮断による損失時間 R5年度 82万人・時/日 → R12年度 78万人・時/日
・道路分野におけるカーボンニュートラルの推進	[KPI-58]【再掲】 ・道路照明のLED化率 ※国直轄 R5年度 約44% → R12年度 100%
	[KPI-58]【再掲】 ・道路関係車両の電動車化率 ※国直轄 R5年度 約14% → R12年度 100%
	[KPI-58]【再掲】 ・再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄 R5年度 約16% → R12年度 60%
・水道分野における脱炭素化の推進	・水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4年度 3.2万t-CO <sub>2</sub> → R12年度 2013年度比 -21.6万t-CO <sub>2</sub>
・下水道分野における脱炭素化の推進	・下水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4年度 80万t-CO <sub>2</sub> → R12年度 208万t-CO <sub>2</sub>
・カーボンニュートラルポート形成の推進	[KPI-56] ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数 R6年度 44港湾 → R12年度 100港湾
・航空の脱炭素化	
・鉄道ネットワーク全体の脱炭素化	・エネルギーの使用に係る原単位の改善率(H25年度基準) R5年度 88.1% → R12年度 84.3%
・物流の脱炭素化の推進	・鉄道による貨物輸送トンキロ R6年度 164億トンキロ → R12年度 221億トンキロ ・海運による貨物輸送トンキロ R5年度 371億トンキロ → R12年度 410.4億トンキロ

・物流施設の脱炭素化の推進	・脱炭素化された物流施設の数 R6 年度 35 施設 → R12 年度 200 施設
・スマートシティの社会実装の推進	[KPI-79]【再掲】 ・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数 R5 年度末 141 地域 → 毎年度増加
・まちづくり GX の推進	[KPI-59]【再掲】 ・計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量 R7 年度 0 トン CO <sub>2</sub> → R12 年度 620 万トン CO <sub>2</sub>
・都市におけるグリーンインフラの取組の推進	[KPI-59]【再掲】 ・都市域における水と緑の公的空間確保量 R5 年度 14.2 m <sup>2</sup> /人 → R12 年度 15.2 m <sup>2</sup> /人 ・緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合【再掲】 R5 年度 25% → R12 年度 40%
・地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトの強力な促進【再掲】	

### 政策パッケージ：インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大

重点施策	指標
(再生可能エネルギー拡大に向けた環境整備)	
・洋上風力発電の導入促進	
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進【再掲】	
・健全な水循環の維持又は回復に向けた取組の推進	
・官庁施設への太陽光発電の導入推進	・新築した合同庁舎の太陽光発電設置率 R6 年度 100% → R12 年度 100%
・多様なインフラ空間等における太陽光発電の導入促進	
・ペロブスカイト太陽電池の導入検討	
・治水機能の強化と水力発電の促進を両立するハイブリッドダムの取組の推進	

### 政策パッケージ：インフラのライフサイクル全体での脱炭素化

重点施策	指標
(建設施工段階における脱炭素化の推進)	
・建設施工分野の脱炭素化の促進	[KPI-57] ・燃費基準達成建設機械の普及率 ①油圧ショベル R5 年度 48% → R12 年度 82.3% ②ホイールローダ R5 年度 14% → R12 年度 60.7% ③ブルドーザ R5 年度 33% → R12 年度 49.3% ・燃費性能の優れた建設機械の普及による CO <sub>2</sub> 排出削減量 ①油圧ショベル R5 年度 18.9 万 t-CO <sub>2</sub> → R12 年度 38.2 万 t-CO <sub>2</sub> ②ホイールローダ R5 年度 1.3 万 t-CO <sub>2</sub> → R12 年度 7.2 万 t-CO <sub>2</sub> ③ブルドーザ R5 年度 0.8 万 t-CO <sub>2</sub> → R12 年度 1.5 万 t-CO <sub>2</sub>

(道路分野における脱炭素化の推進)	
・道路分野におけるカーボンニュートラルの推進	<p>[KPI-58]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路照明の LED 化率 ※国直轄 R5 年度 約 44% → R12 年度 100%</li> </ul>
	<p>[KPI-58]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路関係車両の電動車化率 ※国直轄 R5 年度 約 14% → R12 年度 100%</li> </ul>
	<p>[KPI-58]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄 R5 年度 約 16% → R12 年度 60%</li> </ul>
・屋外照明灯の IoT ネットワーク化による効率的な運用の推進	
(住宅・建築物における脱炭素化の推進)	
・官庁施設における環境負荷低減への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新築する官庁施設のうち、当該年度に設計が完了したものの BEI 値の平均 R6 年度 0.57 → R12 年度 0.5 以下</li> </ul>
・官庁施設における木材利用の推進及び木材利用に関する技術基準の整備・普及	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市(まち)の木造化推進法に基づく基本方針において積極的に木造化を促進するとされた官庁施設で、木造化されたものの割合(木造化率) R4 年度 100% → R12 年度 100%</li> </ul>
(参考 <sup>24)</sup> )	
・住宅の省エネルギー化の推進	
(参考 <sup>24)</sup> )	
・住宅のライフサイクルカーボンの算定の普及促進	
(参考 <sup>24)</sup> )	
・CLT(直交集成板)等を活用した中高層建築物の木造化等による、まちにおける炭素の貯蔵の促進	

## III-2. 自然共生社会の実現

### 政策パッケージ：流域治水におけるグリーンインフラの活用推進

重点施策	指標
(流域治水におけるグリーンインフラの活用)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出</li> <li>・グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進</li> </ul>	<p>[KPI-20]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数 R5 年度 523 団体 → R12 年度 600 団体</li> <li>・緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約 100 都市(令和4年度末時点))における取組完了率【再掲】 R4 年度 11% → R12 年度 70%</li> </ul>

### 政策パッケージ：都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用等

重点施策	指標
(水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用)	
・まちづくり GX の推進	<p>[KPI-59]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量 R7 年度 0 トン CO<sub>2</sub> → R12 年度 620 万トン CO<sub>2</sub></li> </ul>

	[KPI-59] ・都市域における水と緑の公的空間確保量 R5 年度 14.2m <sup>2</sup> /人 → R12 年度 15.2 m <sup>2</sup> /人
・都市におけるグリーンインフラの取組の推進	・緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合 R5 年度 25% → R12 年度 40%
・河川全体の自然の営みを視野に入れた多自然川づくりの推進	[KPI-60] ・河川整備計画(国管理河川)のうち、河川環境の定量的な目標を位置付けた河川整備計画の割合 R6 年度 0% → R12 年度 43%
・良好な水環境創出による高度処理実施の推進	・良好な水環境創出のための高度処理実施率 R5 年度 65.7% → R12 年度 70%
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進【再掲】 ・道路分野におけるネイチャーポジティブの推進 ・ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出	

### 政策パッケージ：グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成

重点施策	指標
(官民連携等によるグリーンインフラの利活用の促進)	
・官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進	[KPI-61] ・グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している地方公共団体(150 団体(令和 12 年度末時点想定))における取組完了率 R4 年度 16% → R12 年度 100%
・2027 年国際園芸博覧会(GREEN × EXPO2027)の準備及び運営に関する取組の推進	・2027 年国際園芸博覧会への参加者数 R9 年度 1,500 万人

### III-3. 資源循環型の経済社会システムの構築

#### 政策パッケージ：建設リサイクルの高度化

重点施策	指標
(建設リサイクルの高度化)	
・建設廃棄物のリサイクル推進及び建設発生土の有効利用促進 ・公共工事における環境物品等の促進	

#### 政策パッケージ：上下水道資源の最大限の有効利用

重点施策	指標
(上下水道資源の利用促進)	
・下水汚泥資源の肥料利用の推進	[KPI-62] ・下水汚泥肥料利用率 R5 年度 15% → R12 年度 30%
・水道事業における浄水発生土の有効利用推進	

## 政策パッケージ：港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化

重点施策	指標
(広域的な資源循環ネットワークの強化)	
・港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進	<p>[KPI-63]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本の港湾におけるセキュラーエコノミーポートの選定数 R6年度 0港 → R12年度 22港以上</li> </ul>
・廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	<p>[KPI-64]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 R5年度 7年 → R12年度 7年</li> </ul>

## 重点目標IV 戰略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

### IV-1. 地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持

#### 政策パッケージ：広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化

重点施策	指標
(広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理)	
・地域インフラ群再生戦略マネジメント等	<p>[KPI-65]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国の市区町村(1,741市区町村)のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合 R7年度 62% → R12年度 100%</li> </ul>

#### 政策パッケージ：複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進

重点施策	指標
(インフラメンテナンスを効果的に行う体制構築の促進)	
・インフラメンテナンス国民会議等の活性化	<p>[KPI-66]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市区町村長会議参加地方公共団体数 R6年度 約420団体 → R12年度 約800団体</li> </ul>
・インフラの適正な管理に向けた体制構築に遅れがみられる地方公共団体に対する国の伴走支援	
(各インフラ分野における官民連携に関する取組の推進)	
・PPP/PFI等の官民連携の推進	<p>[KPI-33]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・PPP/PFIの事業規模 R4～R5年度 累計8.4兆円 → R4～R13年度 累積30兆円</li> </ul>
・水道分野のウォーターPPP推進	<p>[KPI-67]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水道分野のウォーターPPP具体化件数 R6年度 8件 → R13年度までに100件の具体化</li> </ul>
・下水道分野のウォーターPPP推進	<p>[KPI-68]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道分野のウォーターPPP具体化件数 R6年度 12件 → R13年度までに100件の具体化</li> </ul>
・先導的なPPP等の取組事例の創出・横展開	
・官民の連携・協働体制の全国での構築、PPPに取り組む民間事業者との連携強化	

- ・入札契約等の制度改善の推進
- ・国公有財産の最適利用に係る協議会等における国・地方公共団体等の連携の強化
- ・国公有財産の戦略的マネジメントに資する地域の拠点となる官庁施設整備の推進

## 政策パッケージ：インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用

重点施策	指標
(インフラメンテナンスにおける新技術の導入・普及の促進) <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進</li> </ul>	<p>[KPI-69]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路: 点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数 R5 年度 654 団体 → R12 年度 1,200 団体</li> <li>・河川: 国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 22%</li> <li>・ダム: ダム堤体等の維持管理等における新技術等を活用した国・水資源機構管理ダムの割合 ※ただし、現場条件等により新技術等の活用がなじまないダムは除く R6 年度 74% → R12 年度 100%</li> <li>・砂防: 砂防関係施設における「UAV 目視外(レベル3)飛行」の活用による自動点検体制構築率 R6 年度 0% → R12 年度 100%</li> <li>・海岸: 海岸堤防等の点検・診断等に新技術を活用した海岸の割合 R5 年度 61% → R12 年度 100%</li> <li>・水道: 水道事業者(全国約 1,400 事業者)のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合 R6 年度 34% → R9 年度 100%</li> <li>・下水道: 下水道事業を実施している地方公共団体(全国約 1,500 団体)のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合 R6 年度 21% → R9 年度 100%</li> <li>・港湾: 既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合 R6 年度 29% → R12 年度 100%</li> <li>・空港: 空港舗装の点検・診断などの業務において、MMS を導入している空港の割合 R6 年度 19% → R12 年度 50%</li> <li>・公園: 新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化に取り組む公園管理者数 R7 年度 77 管理者 → R12 年度末 150 管理者</li> <li>・官庁施設: 庁舎等の維持管理に資する新技術の活用等について情報提供を受けた地方公共団体等の職員数 R6 年度 0 人 → R12 年度 6,000 人</li> </ul>

・新技術の導入・利活用の促進	[KPI-70] <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合 R7年度 68% → R12年度 100%</li> </ul>
・インフラメンテナンスに係る産学官民連携の促進	・各フォーラムで実施するフォーラムイベント参加地方公共団体数 R6年度 約360団体 → R12年度 約750団体
(維持管理に係るデータ利活用の促進)	
・データ利活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を図るため、点検結果などのインフラに関する情報の蓄積、データベース化などの環境整備を促進	[KPI-71] <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川/ダム:流域データプラットフォームの構築 R10年度運用開始</li> <li>・砂防:砂防関係施設情報・点検情報の一元管理体制構築率 R6年度 0% → R12年度 100%</li> <li>・水道:点検情報を含む台帳情報等を電子化している水道事業者等の割合 R6年度 59% → R12年度 100%</li> <li>・下水道:点検情報を含む台帳情報等を電子化している下水道管理者の割合 R5年度 50% → R12年度 100%</li> <li>・港湾:維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した港湾管理者の割合 R5年度 100% → R12年度 100%</li> <li>・空港:維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した施設管理者(空港毎)の割合 R6年度 72% → R12年度 100%</li> <li>・公園:公園施設の維持管理にかかる情報の集約化・電子化の割合 R5年度 52% → R12年度 75%</li> <li>・官庁施設:官庁施設の適切な保全にあたり、官庁施設情報管理システム(BIMMS-N)を利用した割合 R6年度 100% → R12年度 100%</li> <li>・観測施設:基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 R7年度 100% → 100%を維持</li> </ul>
(参考 <sup>24)</sup> )	
・地方公共団体(指定管理者制度を利用する地方公共団体を含む)による公営住宅の維持管理を想定した情報の集約化・電子化の促進	
・道路占用物件管理の一元化・高度化の推進	

## IV-2. 建設業・運輸業等の担い手の確保・育成、DXによる生産性向上

政策パッケージ：インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と生産性向上に向けた取組

重点施策	指標
(建設業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・建設業の担い手の確保の推進	[KPI-72] <ul style="list-style-type: none"> <li>・国・都道府県・市町村・特殊法人等における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率 R5年度 6.8% → R12年度 100%</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共工事における週休2日工事又は週休2日交替制工事の制度導入率</li> </ul> <p>R5 年度 25.1% → R12 年度 100%</p>
・i-Construction2.0の推進(ICT施工技術を活用した施工の効率化・省人化に資する対策)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直轄工事における中小建設業者のICT施工の経験割合</li> </ul> <p>R6 年度 53% → R12 年度 60%</p>
・i-Construction2.0の推進(自動施工技術を活用した建設現場の効率化・省人化対策)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動建設機械を適用した工事件数の割合(令和12年度目標18件/年に対する割合)</li> </ul> <p>R6 年度 22% → R12 年度 100%</p>
・新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・KPI-53】【再掲】</li> <li>・インフラDXネットワークを活用するシステム数の割合</li> </ul> <p>R6 年度 38% → R12 年度 100%</p>
・女性の入職・定着促進のための取組の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・KPI-74】</li> <li>・建設業における女性技術者・技能者の人数 (技術者) R5年 3万人 → R11年 毎年増加 (技能者) R5年 12万人 → R11年 毎年増加</li> </ul>
・建設業の働き方改革の推進	
・外国人材の円滑・適正な受入れの推進	
(運輸業における業務従事者の扱い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・トラック運送業における取引環境の適正化・多様な人材確保・育成に向けた取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・KPI-75】</li> <li>・ドライバーの年間賃金 大型ドライバー(営業用大型貨物自動車運転者): R6年度 492万円 → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値 中小型ドライバー(営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)): R6年度 437万円 → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値</li> </ul>
・中継拠点の整備等の推進	
・大型車ドライバーの休憩環境の改善	
・自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間)【再掲】	
・地域を支える建設業と物流業の相互連携の推進	
(港湾における業務従事者の扱い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・「ヒトを支援するAIターミナル」の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・KPI-77】</li> <li>・「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入ターミナル数 R5年度 4 → R12年度 15</li> </ul>
・サイバーポートによる生産性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・KPI-78】</li> <li>・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数 R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社</li> <li>・サイバーポート(港湾管理分野)を利用する港湾管理者数 R7年3月末 54者 → R12年度 131者</li> </ul>
・港湾運送分野における労働者不足対策の推進	
・港湾におけるデジタル化に関する対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾工事において3次元モデルを活用した自動・自律化施工の工事数</li> </ul> <p>R6年度 0 → R12年度 15</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾工事において3次元モデルを活用した自動・自律化施工の工種数 R6年度 0 → R12年度 3</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出入管理情報システムを導入した国際コンテナターミナルにおける PS(Port Security)カード<sup>32</sup>の使用率 R6年度 94% → 毎年度 95%</li> </ul>
(空港における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空・空港関係事業者における人材確保・育成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方空港における国際線就航都市数 R7年度 110都市 → R12年度 134都市</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港への自動運転車両の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要空港へ自動運転車両が導入された割合 R6年度 0% → R12年度 50%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港業務における新技術の活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国管理空港(13空港)への草刈工の自動化施工の導入数 R6年度 11空港 → R12年度 13空港</li> </ul>

### IV-3. 新技術・DXによるインフラの価値向上

**政策パッケージ：データ連携やAI等を活用した賢く(Smart)、安全で(Safe)、持続可能な(Sustainable)インフラの管理・運用**

重点施策	指標
(新技術を活用したインフラの管理・運用の促進)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートシティの社会実装の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-79]           <ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数 R5年度末 141地域 → 毎年度増加</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川情報等の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・水資源機構管理ダム等(152施設)において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合【再掲】 R5年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水道分野におけるDX技術活用の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-69]【再掲】           <ul style="list-style-type: none"> <li>・水道事業者(全国約1,400事業者)のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(人工衛星やAIを活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合 R6年度 34% → R9年度 100%</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道分野におけるDX技術活用の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-69]【再掲】           <ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道事業を実施している地方公共団体(全国約1,500団体)のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(ドローンによる下水管路内調査手法等)を導入している団体の割合 R6年度 21% → R9年度 100%</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水道スマートメーターの普及促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水道事業における水道スマートメーターの導入率 R5年度 0.2% → R12年度 7.0%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイバーポートによる生産性向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-78]【再掲】           <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数 R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビッグデータ等を活用した全国幹線旅客純流動調査の高度化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビッグデータ等により判定可能となった全国幹線旅客純流動調査の要素(項目)の割合 R6年度 0% → R10年度 100%</li> </ul>

<sup>32</sup> 出入管理情報システムを利用するため不可欠な全国共通のICカード。

・道路システムのDXの推進	
・高速道路における逆走対策	
・自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築の推進	
・新たな技術を活用した交通管制システムの導入	
・次世代ITSの推進	
・ETC専用化の推進	
・特殊車両の通行手続きの迅速化	
・ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上	
・AIを活用したダム操作の研究開発の推進	
・ITやセンシング技術等を活用したホーム転落防止技術の活用促進	
・デジタル技術を活用した鉄道分野における現場業務の効率化・省力化に資する技術開発の推進	
・物流分野のイノベーション実現に向けた先進性・革新性の高い取組の支援	
(情報基盤の整備と活用)	
・電子基準点及び先進レーダ衛星等を使用した世界最高水準の地殻変動等の監視	・電子基準点の観測データの取得率【再掲】 R6 年度 99.88% → 99.5%以上を維持 [KPI-80]【再掲】
	・電子国土基本図の3次元化率 R5年度 0% → R10年度 100%
・3次元地図の基盤となる標高データの整備	[KPI-81]【再掲】 ・浸水区域の特定に必要な都市部(全国の人口おおむね25万人以上の市町村及び特別区:113市区町村)における1mメッシュ標高データの整備完了率 R5年度 35% → R12年度 100%

## 政策パッケージ：インフラ、都市・地域のオープンなデータ空間の構築による、インフラの管理・運用の高度化

重点施策	指標
(建築・都市のDX化や国土情報基盤の整備・更新の推進)	
・地理空間情報を活用しながら不動産ID、建築BIM、PLATEAUの取組を一体的に進める「建築・都市のDX」の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・&lt;PLATEAU&gt;3D都市モデルの整備都市数【再掲】 R6 年度 250 都市 → R9 年度 500 都市</li> <li>・&lt;不動産ID&gt;API連携による不動産IDの利用法人数【再掲】 R12 年度 500 法人</li> <li>・&lt;データ連携&gt;多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数【再掲】 R12 年度 500 法人</li> </ul>
・デジタル公共インフラ「電子国土基本図」の整備・更新	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-80]</li> <li>・電子国土基本図の3次元化率 R5 年度 0% → R10 年度 100%</li> </ul>
・防災・減災対策に資する防災地理情報の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害リスク評価の基礎となる平野部における地形分類情報(10万km<sup>2</sup>)の整備完了率【再掲】 R5 年度 19% → R12 年度 100%</li> <li>・陸域における主要活断層帯の活断層図(全300面)の整備完了率【再掲】 R5 年度 79% → R11 年度 100%</li> </ul>
・電子基準点及び先進レーダ衛星等を使用した世界最高水準の地殻変動等の監視	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電子基準点の観測データの取得率【再掲】 R6 年度 99.88% → 99.5%以上を維持</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国の電子基準点網における耐災害性強化対策(機器の更新、省電力化、通信回線冗長化等)の実施箇所数【再掲】</li> </ul> <p>R6年度 2,001件 → R12年度 3,300件程度</p>
・3次元地図の基盤となる標高データの整備	<p>[KPI-81]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水区域の特定に必要な都市部(全国の人口おおむね25万人以上の市町村及び特別区:113市区町村)における1mメッシュ標高データの整備完了率</li> </ul> <p>R5年度 35% → R12年度 100%</p>
・国家座標の時間管理に向けた地殻変動補正情報の高度化	<p>[KPI-82]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地殻変動補正サービスを提供している分野数</li> </ul> <p>R5年度 3分野 → R12年度 4分野以上</p>
(データプラットフォームの充実や利便性の向上)	
・国土交通分野のデータ整備・活用・オープンデータ化プロジェクト(Project LINKS)	<p>[KPI-83]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・データ構造化システムで整備・オープン化した累積データ数</li> </ul> <p>R7年4月 11種 → R9年度 40種(その後毎年度増加)</p>
・国土交通データプラットフォームの形成による施策の効率化・高度化の推進	<p>[KPI-84]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通データプラットフォームと連携するデータ数</li> </ul> <p>R6年度 299万データ → R12年度 470万データ</p>
・防災情報通信ネットワークにおけるサイバーセキュリティ対策の強化 ・DX人材の育成	

### 政策パッケージ：産学官が連携した研究開発やスタートアップ支援等によるインフラ関連の新産業の創出

重点施策	指標
(インフラ関連産業の振興・裾野拡大)	
・建設分野における技術研究開発の推進(建設技術研究開発助成制度等)	<p>[KPI-85]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標を達成した技術開発課題の割合</li> </ul> <p>R6年度 100% → 毎年度 90%</p>
・地理空間情報を活用しながら不動産ID、建築BIM、PLATEAUの取組を一体的に進める「建築・都市のDX」の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・&lt;PLATEAU&gt;3D都市モデルの整備都市数【再掲】</li> </ul> <p>R6年度 250都市 → R9年度 500都市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・&lt;不動産ID&gt;API連携による不動産IDの利用法人数【再掲】</li> </ul> <p>R12年度 500法人</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・&lt;データ連携&gt;多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数【再掲】</li> </ul> <p>R12年度 500法人</p>
・無人航空機の事業化に向けたルール整備	