

### 3. 社会資本整備重点計画に位置づけられている指標（道路局関連） （重点目標）

| 重点目標                 | 政策パッケージ                          | 指標                                                                   | 初期値                               | R7目標値                   |
|----------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| 1 防災・減災が主流となる社会の実現   | 1-1 気候変動の影響等を踏まえた流域治水等の推進        | 緊急輸送道路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の整備率                         | 0%<br>(R 元年度)                     | 約 28%                   |
|                      |                                  | 緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率【再掲】                                       | 約 55%<br>(R 元年度)                  | 約 73%                   |
|                      | 1-2 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減      | 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率                                                      | 79%<br>(R 元年度)                    | 84%                     |
|                      | 1-3 災害時における交通機能の確保               | 高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間の事業着手率                                           | 約 13%<br>(R 元年度)                  | 約 47%                   |
|                      |                                  | 高規格道路のミッシングリンク改善率 <sup>※1</sup>                                      | 0%<br>(R 元年度)                     | 約 30%                   |
|                      |                                  | 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率【再掲】                                                  | 79%<br>(R 元年度)                    | 84%                     |
|                      |                                  | 電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路における無電柱化着手率                                    | 約 38%<br>(R 元年度)                  | 約 52%                   |
|                      |                                  | 緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率                                           | 約 55%<br>(R 元年度)                  | 約 73%                   |
|                      | 1-4 災害リスクを前提とした危機管理対策の強化         | 緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難施設の整備率                            | 約 27%<br>(R 元年度)                  | 100%                    |
|                      |                                  | 地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP策定率                                        | 3%<br>(R 元年度)                     | 100%                    |
| 2 持続可能なインフラメンテナンス    | 2-1 計画的なインフラメンテナンスの推進            | 道路（橋梁・舗装）：地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき施設の修繕措置率及び防災上重要な道路における舗装の修繕措置率 | (橋梁) 約 34%<br>(舗装) 0%<br>(R 元年度)  | (橋梁) 約 73%<br>(舗装) 100% |
|                      |                                  | 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）                                         | 6,459 人<br>(R 元年度)                | 10,000 人                |
|                      | 2-2 新技術の活用等によるインフラメンテナンスの高度化・効率化 | 橋梁点検・トンネル点検において新技術の活用を検討した地方公共団体のうち、新技術を活用した地方公共団体の割合                | (橋梁) 39%<br>(トンネル) 31%<br>(R 元年度) | (橋梁) 50%<br>(トンネル) 50%  |
|                      |                                  | 点検支援技術性能カタログに掲載された技術数（道路）                                            | 80 技術<br>(R2 年度)                  | 240 技術                  |
|                      |                                  | 道路：所管するインフラの台帳及び維持管理情報のデータベース導入率                                     | 0%<br>(R2 年度)                     | 100%                    |
|                      | 2-3 集約・再編等によるインフラストックの適正化        | 道路：施設の集約・撤去、機能縮小の検討地方公共団体の割合                                         | 14%<br>(R 元年度)                    | 100%                    |
| 3 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 | 3-1 魅力的なコンパクトシティの形成              | 自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数【再掲】                       | 89 市区町村<br>(R2 年度)                | 400 市区町村                |
|                      | 3-2 新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備     | 道路による都市間速達性 <sup>※2</sup> の確保率                                       | 57%<br>(R 元年度)                    | 63%                     |
|                      |                                  | 三大都市圏環状道路整備率【再掲】                                                     | 83%<br>(R2 年度)                    | 89%                     |
|                      | 3-3 安全な移動・生活空間の整備                | 通学路における歩道等の整備率                                                       | 53%<br>(R 元年度)                    | 57%                     |
|                      |                                  | 特定道路における無電柱化着手率                                                      | 31%<br>(R 元年度)                    | 38%                     |
|                      |                                  | ゾーン 30 等による 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   | —                                 | 約 3 割抑止<br>(R 元年比)      |
|                      |                                  | 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率                                               | —                                 | 約 3 割抑止<br>(R 元年比)      |
|                      |                                  | 高規格道路（有料）の 4 車線化優先整備区間の事業着手率【再掲】                                     | 約 13%<br>(R 元年度)                  | 約 47%                   |
|                      |                                  | 自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数                           | 89 市区町村<br>(R2 年度)                | 400 市区町村                |
|                      |                                  | 踏切事故件数                                                               | —                                 | 約 1 割削減<br>(R2 年度比)     |
|                      | 3-4 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進         | 特定道路におけるバリアフリー化率                                                     | 約 63%<br>(H30 年度)                 | 約 70%                   |
| 4 経済の好循環を支える基盤整備     | 4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化           | 三大都市圏環状道路整備率                                                         | 83%<br>(R2 年度)                    | 89%                     |
|                      |                                  | 道路による都市間速達性 <sup>※2</sup> の確保率【再掲】                                   | 57%<br>(R 元年度)                    | 63%                     |
|                      | 4-3 民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化        | 三大都市圏環状道路整備率【再掲】                                                     | 83%<br>(R2 年度)                    | 89%                     |

| 重点目標                                   | 政策パッケージ                              | 指標                                  | 初期値                    | R7 目標値    |
|----------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|-----------|
| 5 インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション (DX)        | 5-1 社会資本整備のデジタル化・スマート化による働き方改革・生産性向上 | 緊急輸送道路における常時観測が必要な区間の CCTV カメラの設置率  | 0%<br>(R 元年度)          | 約 50%     |
| 6 インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上 | 6-1 グリーン社会の実現                        | 踏切遮断による損失時間                         | 103 万人・時/日<br>(H30 年度) | 98 万人・時/日 |
|                                        | 6-2 人を中心に据えたインフラ空間の見直し               | 地域防災計画に位置付けられた「道の駅」における BCP 策定率【再掲】 | 3%<br>(R 元年度)          | 100%      |

※ 1 高規格道路のミッシングリンクとなっている区間のうち、全線供用または一部供用した区間の割合

※ 2 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。