

# 沖縄ブロックにおける社会資本整備重点計画

令和8年6月

# 目 次

第1章 沖縄ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢 .....	1
1. 沖縄ブロックの特徴 .....	1
(1) 自然的特徴 .....	1
(2) 地理的特徴 .....	1
(3) 社会的特徴 .....	2
(4) 産業の特徴 .....	2
(5) 暮らしの特徴 .....	3
(6) 文化的特徴 .....	4
(7) 社会資本の特徴 .....	4
(8) 社会資本整備の歴史 .....	5
2. 沖縄ブロックの将来像 .....	6
(1) 誰もが健やかに暮らせる活力ある島の形成 .....	6
(2) 心豊かで、安全・安心に暮らせる島の形成 .....	6
(3) 沖縄の自然を持続可能とする社会の形成 .....	7
(4) 地域を支える人材の育成による持続可能な地域社会の形成 .....	7
3. 沖縄ブロックにおける社会情勢の変化 .....	8
(1) 人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機 .....	8
(2) 加速化するインフラ老朽化と、改めて問い直される安全性 .....	9
(3) 激甚化・頻発化する自然災害 .....	10
(4) 成長型経済への転換期にある沖縄県の経済 .....	12
(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 .....	13
(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 .....	14
(7) 暮らし・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化 .....	15
第2章 今後の沖縄ブロックの社会資本整備の方向性 .....	17
1. 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題 .....	17
2. 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 .....	17
3. インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント .....	18
4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置 .....	21
(1) 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 .....	21
(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 .....	21
(3) 社会資本整備の担い手の確保・育成 .....	22
第3章 沖縄ブロックにおける社会資本整備の重点目標 .....	23
1. 重点目標と小目標について .....	23
2. 沖縄ブロックの重点目標と目標達成に寄与する主要取組等 .....	23
重点目標 I : 活力のある持続可能な地域社会の形成 .....	23
小目標 : I-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.....	24
小目標：Ⅰ－2 地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上 .....	26
小目標：Ⅰ－3 地域内外を結ぶ交通ネットワークの整備 .....	28
小目標：Ⅰ－4 点検・診断等の確実かつ効率的な実施.....	30
小目標：Ⅰ－5 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.....	31
小目標：Ⅰ－6 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 .....	33
小目標：Ⅰ－7 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.....	34
小目標：Ⅰ－8 誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成.....	35
小目標：Ⅰ－9 多様な資源を活かした魅力ある地域づくり.....	37
小目標：Ⅰ－10 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 .....	39
重点目標Ⅱ：強靱な地域が支える持続的で力強い経済社会.....	41
小目標：Ⅱ－1 生産性向上を支える人流・物流インフラの整備とインフラセキュリティの強化 .....	41
小目標：Ⅱ－2 インフラ産業の成長力強化と都市の国際競争力を高める基盤の整備 .....	44
小目標：Ⅱ－3 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.....	45
小目標：Ⅱ－4 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.....	46
小目標：Ⅱ－5 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.....	50
小目標：Ⅱ－6 新技术等を活用した災害対策の効率・効果の最大化.....	52
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.....	53
小目標：Ⅲ－1 脱炭素化を支える基盤整備.....	53
小目標：Ⅲ－2 インフラのライフサイクル全体での脱炭素化 .....	54
小目標：Ⅲ－3 都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生、グリーンインフラの活 用等.....	55
小目標：Ⅲ－4 建設リサイクルの高度化.....	57
小目標：Ⅲ－5 上下水道資源の最大限の有効利用 .....	58
小目標：Ⅲ－6 港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化.....	59
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.....	60
小目標：Ⅳ－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 .....	60
小目標：Ⅳ－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.....	61
小目標：Ⅳ－3 インフラの効率的管理に資する新技术・情報基盤の整備・活用.....	63
小目標：Ⅳ－4 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.....	64
小目標：Ⅳ－5 インフラのデータ基盤とデータ連携等を活用したインフラの管理・運用 .....	66
第4章 計画を推進するための方策 .....	68
(1) 多様な効果を勘案した公共事業評価の実施とインフラのストック効果の見える化.....	68
(2) 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画との調和と関連計画との連携.....	68
(3) 重点計画のフォローアップ.....	68
 (別紙)各小目標における重点施策、指標等.....	69

# 第1章 沖縄ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

## 1. 沖縄ブロックの特徴

### (1) 自然的特徴

沖縄県は、我が国で唯一の亜熱帯海洋性気候に属し、この特有の気候風土は、世界有数の規模を誇る美しいサンゴ礁やマングローブ林など、多様で豊かな生態系を育んでいる。これらの生態系は、ヤンバルクイナやイリオモテヤマネコに代表される多種多様な固有種・希少種の生息・生育地となっており、その生物多様性の価値は世界的に高く評価されている。特に、沖縄島北部(やんばる)及び西表島は、鹿児島県の奄美大島・徳之島とともに、2021年7月に世界自然遺産に登録された。(図-1)

これらの世界的に貴重な自然環境は、沖縄の魅力の根源であり、観光資源として地域経済を支える基盤であると同時に、人類共通の財産として保全し、次世代へ継承していく責務を負っている。一方で、島嶼性ゆえの土地の狭隘性、急峻な地形、脆弱な地質といった地理的制約を抱えている。加えて、台風の常襲地帯であるとともに、近年激甚化・頻発化する豪雨や高潮など、極めて厳しい自然条件下にあり、これらの自然災害に対する脆弱性は社会資本整備を進める上で克服すべき重要な課題である。



図-1 やんばるの山々

今後は、このような貴重な自然環境を国際的にも共有すべき財産として保全しつつ、その価値をさらに高めていくことが求められる。

### (2) 地理的特徴

沖縄県は、本土から遠隔地に位置し、東西約 1,000km、南北約 400km にも及ぶ広大な海域に散在する 37 の有人離島と 100 島余りの無人島から成り立っている。

この地理的特性は、市場規模の不経済性や物資輸送コストの増大など、高コスト構造が形成されやすい状況にあり、慢性的な対外収支の赤字など、地理的条件に起因する構造的課題を抱えている。また、本島地域では、都市部の過密化による都市問題が顕在化する一方で、周辺・離島地域においては、過疎化が進行しており、遠隔性、散在性、狭小性などの地理的制約により、医療・教育・交通等の生活基盤整備において条件不利性が顕著である。これらの課題は、県土の均衡ある発展と持続可能な地域づくりの実現に向けた大きな障壁となっており、依然として道半ばの状況にある。



図-2 東アジアの中心に位置する沖縄

一方で、沖縄は成長著しい東アジアの中心に位置し、広大な排他的経済水域(EEZ)を有するなど、我が国の海洋資源の確保や領空・領海の保全において国家的利益の確保に資

する重要な役割を担っている。また、我が国の南の玄関口として、アジア諸国との交流・連携の結節点となる地理的優位性を有しており、国際物流・観光・産業振興等を通じて、我が国全体の発展に貢献する可能性を秘めている。(図-2)

### (3) 社会的特徴

戦後 80 年を経た現在においても、沖縄県は国土面積のわずか 0.6%に過ぎない県土に在日米軍専用施設・区域の 70.3%が集中している。このような基地の存在は、我が国及び東アジア地域の安全保障に寄与する一方で、土地利用や都市計画等に大きな制約をもたらし、県民生活に多方面で影響を及ぼしている。このような状況を踏まえ、本県に集中する基地負担の軽減を着実に推進することが求められている。(図-3)

また、令和 2(2020)年 2 月以降における新型コロナウイルス感染症の全国的な拡大に伴い、国による緊急事態宣言等が発出され、本県の社会・経済活動は著しく停滞した。特に、主要産業である観光産業への影響は甚大であり、入域観光客数は過去最大の落ち込みを記録し、個人消費や雇用情勢にも深刻な影響を及ぼした。しかしながら、令和 4(2022)年以降の「ウイズコロナ」への対応、さらに令和 5(2023)年には「アフターコロナ」への移行が進む中で、経済・社会活動が持ち直しを見せ始め、地域経済の再生に向けた動きが見られている。

一方で、社会生活の基盤である交通面では、公共交通の分担率が 4.5%(R5)と全国の同程度の人口密度を有する都市と比較しても極めて低く、依然としてマイカー利用が中心となっている。この構造は渋滞の恒常化や環境負荷の増大にもつながっている。



図-3 沖縄における米軍基地

### (4) 産業の特徴

沖縄県の産業構造は、第三次産業への依存度が高く、売上高・従業員数ともにサービス業が大きな割合を占めている。産業大分類では卸売業・小売業が最も多く、次いで医療・福祉、建設業が続く一方、製造業の比率は全国と比較して低い点が特徴である。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2(2020)年度には県内総生産(GDP)が大きく落ち込んだものの、令和 3(2021)年度以降は全国と同様に回復基調にある。こうした産業構造の中でも、地域経済を牽引するリーディング産業として観光業の存在は特に大きい。入域観光客数は、令和 6(2024)年度にはこれまで最多を記録した平成 30(2018)年度に対して 99.5%の水準まで回復する等、足下では過去最高水準となり、外国人観光客も、同期間で約 14 万人から約 130 万人へと約 9 倍もの増加をみせ、国際的な観光地としての地位が確固たるものになりつつある。(図-4)

加えて、令和元(2019)年には那覇港のクルーズ船寄港回数が 260 回で全国1位、県全体でも 581 回と過去最多を記録した。新型コロナの影響で令和 2(2020)年以降は寄港が途絶

えたが、令和 5(2023)年 3 月には国際クルーズの寄港が再開し、令和 6(2024)年には 387 回の寄港実績となっており、回復傾向が鮮明になっている。

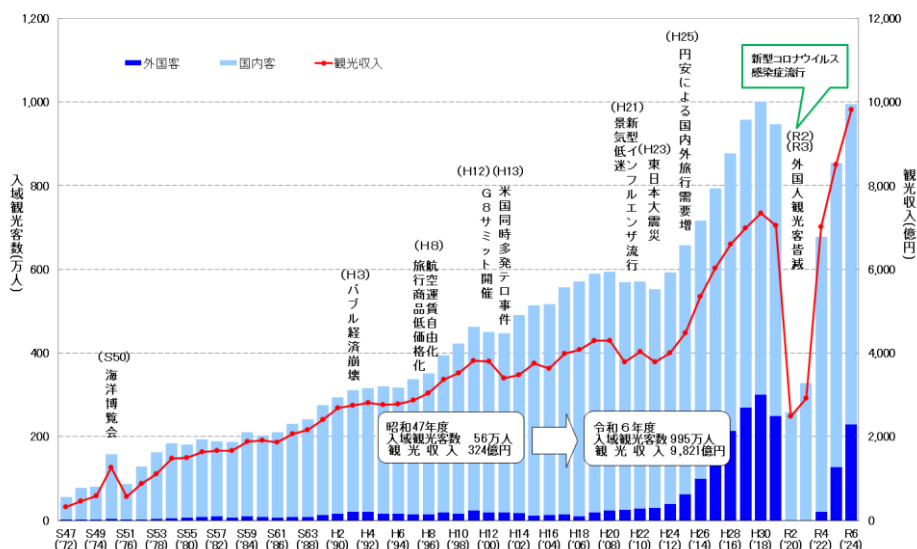


図-4 入域観光客数と観光収入の推移

### (5)くらしの特徴

沖縄のくらしは、温暖な気候と豊かな自然、そして「ゆいまーる(助け合い)」の精神に象徴される地域共同体の絆の中で営まれている。人口の 8 割以上が沖縄本島中南部に集中する一方、北部や離島地域では高齢化や人口減少が進行し、地域間格差の是正が大きな課題となっている。

また、これまで県全体の人口は増加基調で推移してきたが、生産年齢人口は平成 22(2010)年から減少傾向にあり、令和 4(2022)年には、日本復帰後初めて総人口が減少に転じるなど、全国と同様に少子高齢化の影響が顕在化している。(図-5)

経済は、観光やサービス業を中心に発展しているが、都市部では交通渋滞や住宅地の高度利用が進む一方で、離島では生活交通や医療・教育など基礎的サービスの確保が求められている。加えて、県の令和 6(2024)年の失業率 3.2%は全国平均(2.5%)を上回り、県民所得も全国最下位で推移するなど、雇用環境や所得面の課題も依然として大きい。

台風・豪雨などの自然災害リスクに常に備えた生活が日常であり、防災・減災に強い地域づくりが重要である。

近年は ICT の利活用や再生可能エ

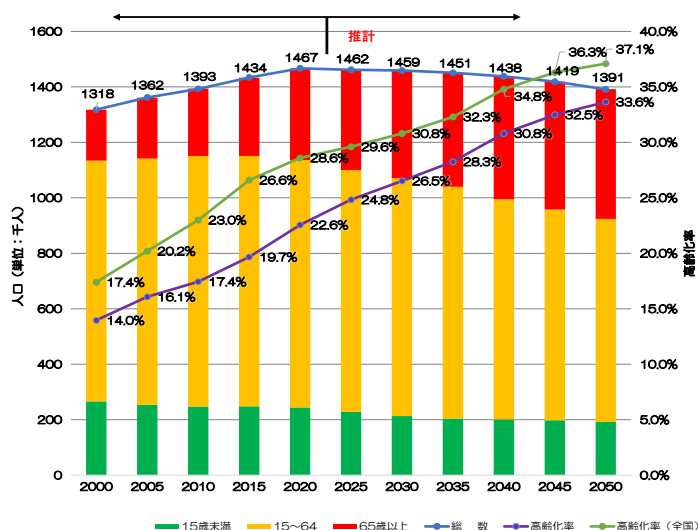


図-5 沖縄県の人口推移

ネルギーの導入、観光と調和した環境保全の取組などを通じ、持続可能なライフスタイルへ

の転換が着実に進んでいる。

## (6) 文化的特徴

沖縄は、かつて琉球王朝のもとで「万国津梁(ばんこくしんりょう)」の理念を掲げ、日本・中国・東南アジア諸国との活発な交易を通じて多様な文化が交差する海洋国家として栄えてきた。建築・工芸・芸能・言語など多彩な文化が融合・発展し、その独自性は現代の沖縄文化の礎となっている。

また、沖縄は歴史的に日本本土とは異なる文化的系譜を歩んできたが、それを形作った背景には、地上戦の惨禍や、戦後四半世紀以上にわたり日本の施政権の外に置かれたという特殊な経験がある。こうした幾多の困難を克服してきたことにより、粘り強く個性豊かな文化を育み、平和を希求する精神が地域社会に深く根付いた。(図-6)

交易と交流を通じて培われた開放性に、戦争体験に基づく平和への願いが重なり、沖縄の文化は国内外の人々を惹きつける強い「ソフトパワー」となっている。これらの伝統文化や平和の精神を継承しつつ創造的に活用していくことは、地域のアイデンティティ形成のみならず、観光・教育・国際交流の推進に寄与する重要な要素である。



図-6 沖縄の伝統的な家並み

## (7) 社会資本の特徴

沖縄の社会資本は、島嶼県という地理的特性と歴史的経緯の中で形成されてきた独自の構造を有している。県土が広範な海域に点在する多くの有人及び無人島から成り立つことから、道路・港湾・空港などの交通基盤は地域間連携の生命線として位置づけられ、安定的な人流・物流の確保が重要な課題である。

また、観光を基幹産業とする経済構造の下、空港・港湾等の拠点整備や都市・景観・環境の質的向上が求められている。さらに、台風・高潮・地震津波などの自然災害への脆弱性に加え、海塩粒子の影響による塩害が構造物の劣化を早める要因となっており(図-7)、防災・減災インフラの強化や、老朽化施設の計画的更新が喫緊の課題である。



図-7 塩害により被害を受けた構造物

交通ネットワーク、防災・減災インフラ、地域生活基盤を一体的に整備することで、安全で快適な生活環境と持続可能な地域経済を確保することが求められている。

## (8) 社会資本整備の歴史

沖縄の社会資本整備の歴史は、戦後の荒廃からの復興と本土復帰を経て、自立的発展を支える基盤づくりとして展開されてきた。戦後、米軍統治下の沖縄では道路や港湾などの社会資本整備が大きく遅れ、生活基盤の脆弱さが地域発展の大きな制約となっていた。1972年の本土復帰を契機に、国は「沖縄振興開発特別措置法」を制定し、本土との格差是正を目的として10年ごとに「沖縄振興開発計画」を策定。第1次(1972～1981年)計画では、全国並みの社会資本水準の確保を目指し、道路、港湾、空港、ダム、上下水道など基礎的インフラの整備が急速に進められた。(図-8)

第2次(1982～1991年)以降は、観光振興や産業基盤の強化を通じた経済的自立を志向し、社会資本整備が地域産業と連動して展開された。

平成4(1992)年の第3次計画では民間主導の自立型経済の構築を掲げ、情報通信基盤の整備や産業の多様化が進展。平成14(2002)年の本土復帰30周年を契機に制度が改正され、「沖縄振興開発計画」は「沖縄振興計画(第4次 2002～



図-8 交通法規変更前の国道58号(昭和47年)

2011)へと再構築され、国と県が協働して計画を策定する体制が確立された。以降、第5次(2012～2021年)、現行の第6次(2022～2031年)では、持続可能な発展、離島振興、観光・物流ネットワークの強化、さらにはDX・GX推進など新たな課題に対応した社会資本整備が進められている。(図-9)

	第1次 (1972～1981)	第2次 (1982～1991)	第3次 (1992～2001)	第4次 (2002～2011)	第5次 (2012～2021)	第6次 (2022～2031)
名称	沖縄振興開発計画			沖縄振興計画		
主目的	本土との格差是正			民間主導の自立型経済の構築		
主な事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄国際海洋博覧会</li> <li>沖縄自動車道</li> <li>国営沖縄記念公園</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>宜名真トンネル</li> <li>沖縄自動車道南仲</li> <li>沖縄コンベンションセンター</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>漢那ダム</li> <li>首里城公園</li> <li>那覇東バイパス</li> <li>那覇空港自動車道</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄都市モノレール</li> <li>古宇利大橋</li> <li>那覇新都心開発</li> <li>那覇港大型クルーズ船バース</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊崎タウン埋立事業</li> <li>新石垣空港</li> <li>伊良部大橋</li> <li>那覇空港第2滑走路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇第2合同庁舎3号館</li> <li>那覇空港自動車道小禄道路</li> </ul>

図-9 第1～6次沖縄振興計画と主な事業

## 2. 沖縄ブロックの将来像

沖縄ブロックにおける社会資本整備重点計画は、全国レベルの社会資本整備重点計画に基づき、地域の特性、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策定するものであるが、同時に、沖縄振興計画(新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画)と調和を図り、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である必要があることから、沖縄振興計画(新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画)の「将来像実現に向けた道筋」を参考に、本計画におけるブロックの将来像を設定した。

### (1) 誰もが健やかに暮らせる活力ある島の形成

少子高齢化や人口減少が進行する中で、誰もが安心して暮らし続けられる社会の実現が求められている。高齢者や子ども・子育て世代をはじめ、あらゆる人が安全・安心に生活できるよう、生活基盤の確保と地域のにぎわい創出を一体的に進める。将来のまちづくりを見据え、官民連携のもと、必要性の低下した施設の集約・再編や、優先度の高いインフラの維持・修繕を推進し、社会資本ストックの最適化を図る。あわせて、年齢、性別、障がいの有無、国籍にかかわらず、多様な人材が地域で活躍できる環境づくりを進め、地域のつながりと共助・共創による地域運営を促進する。

さらに、琉球の伝統と多文化交流を未来へつなぐ文化拠点として、首里城の復元を軸に魅力ある地域づくりを推進する。

これらの取組を通じ、住民一人ひとりが将来に希望を持って健やかに暮らせる、活力ある持続可能な地域社会の形成を目指す。(図-10)



図-10 普天間飛行場跡地未来予想図

### (2) 心豊かで、安全・安心に暮らせる島の形成

新型コロナウイルス感染症の影響からの回復を経て、観光や地域経済は再び活力を取り戻しつつある。こうした動きを確実な成長へとつなげるため、生産性向上を支える人流・物流ネットワークを整備し、効率的かつ強靱なサプライチェーンの構築を進め、地域経済の持続的な発展を図る。あわせて、人口減少や高齢化が進む中においても、地域の潜在力を生かした成長型経済への移行を確実なものとする。

また、気候変動の進行に伴う自然災害の激甚化・頻発化に対応し、国土強靱化の取組を一層加速させる。平時からの防災・減災対策を強化し、行政、企業、住民など多様な主体が連携して災害対応力を高める体制を構築するとともに、フェーズフリーな新技術の活用や自治体支援体制の強化、戦後処理問題の解決を通じて、災害に強く、安心して暮らせる社会基盤の形成を推進する。こうした取組により、経済と安全が



図-11 不発弾処理状況

調和した、心豊かで安心できる島の実現を目指す。(図-11)

### (3) 沖縄の自然を持続可能とする社会の形成

豊かな自然環境を次世代へ継承するため、2050年カーボンニュートラルの実現を見据え、地域全体で環境負荷の低減と資源の循環利用を進める。(図-12) インフラ分野における脱炭素化を推進するとともに、公共交通の利用促進や物流効率化など、各輸送モードの省エネ化を図り、社会資本整備と連携した暮らしと移動の脱炭素化を進める。

また、自然環境の保全と経済活動の調和を図り、再生可能エネルギーの導入拡大や地域資源の活用を通じて、環境と経済が共に成長する循環型経済への転換を促す。さらに、気候変動への適応や生態系保全の取組を強化し、人と自然が共生する持続可能な社会基盤を構築する。これらの取組を通じて、環境にやさしく、沖縄の自然を持続可能とする社会の形成を目指す。



図-12 自動運転 EV バス実証実験(豊見城市)

### (4) 地域を支える人材の育成による持続可能な地域社会の形成

地域社会の持続的な発展を支えるためには、社会資本の整備・維持管理・運営に携わる多様な人材の確保と育成が不可欠である。地方公共団体における職員不足や、建設業・運輸業など地域の基盤を支える現場の担い手について、将来的な不足が懸念される中、広域連携や官民連携を通じたインフラ管理体制の強化を図り、地域を持続的に支える仕組みを構築する。また、建設技能者や港湾・空港業務従事者、物流関係者など、社会資本を支える現場の働き手に対し、処遇改善や働き方改革を推進し、生産性向上とともに、誇りとやりがいを持って働ける環境づくりを進める。さらに、維持管理情報のデジタル化・データベース化を推進し、インフラの「見える化」による効率的・高度なマネジメントを実現することで、将来の制約要因を克服し、事業執行体制の持続可能性を高めていく。

これらの取組を通じて、地域を支える人材が成長し続け、次世代へと技術と志が継承される、持続可能で活力ある地域社会の形成を目指す。(図-13)



図-13 建設産業の魅力発信の取り組み

### 3. 沖縄ブロックにおける社会情勢の変化

#### (1) 人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

##### ① 沖縄県における人口減少と少子高齢化

沖縄県の人口は長らく増加基調で推移してきたが、平成 22(2010)年以降、生産年齢人口の減少が継続しており、令和 4(2022)年には日本復帰後初めて総人口が減少に転じるなど、全国と同様に少子高齢化の影響が顕在化しつつある。今後も人口の減少傾向及び高齢化率の上昇が見込まれ、2035年に約 145 万人(高齢化率 28.3%)、2050年代には約 139 万人(高齢化率 33.6%)に達する見通しであり、本格的な少子高齢化社会を迎えるとともに、人口減少及び高齢化の進行への対応が求められる。

少子高齢化の進行により、生産年齢人口も平成22(2010)年の約 90 万人をピークに減少に転じ、令和 7(2025)年時点では約 87 万人に減少すると見込まれている。こうした中、令和 5(2023)年 10 月 1 日時点における沖縄県内全体の高齢化率は、23.5%である一方、北部圏域や宮古圏域は 27~28%と相対的に高く、特に離島町村 13 自治体のうち 7 自治体では高齢化率が 30%を上回る水準となっている。

こうした状況下では、離島町村をはじめとする各地において、将来的に地域のインフラを支える担い手が不足することが懸念される。このため、将来到来する人口減少社会に対応し、誰もが安心して暮らし続けられる地域づくりを推進することが不可欠である。地域の集約化によるコンパクトで利便性の高い持続可能な地域インフラの機能維持に向けたマネジメントの高度化とインフラの再構築による地域の集積づくりを図るとともに、それを支える担い手を確保・育成していくことが、地域の基盤を維持する上での喫緊の課題となっている。(図-14)

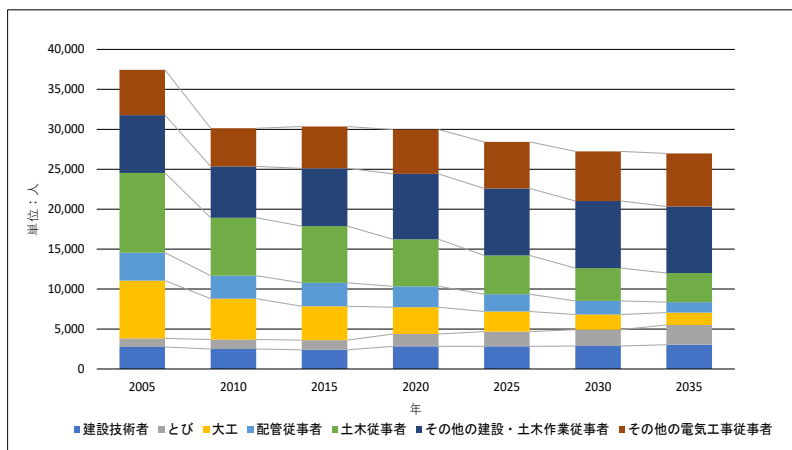


図-14 建設業従事者数の将来人数推計(沖縄県)

##### ② 都市部の高齢化の進行

令和2(2020)年国勢調査では、沖縄県中南部の都市部で高齢化が急速に進展している現状が浮き彫りになっている。出生率低下と平均寿命の延びに加え、若年層の県外流出が加速要因となり、かつての「若い島」と呼ばれた沖縄の構造は変貌を遂げつつある。(図-15)

こうした変化は、地域コミュニティの互助機能低下、

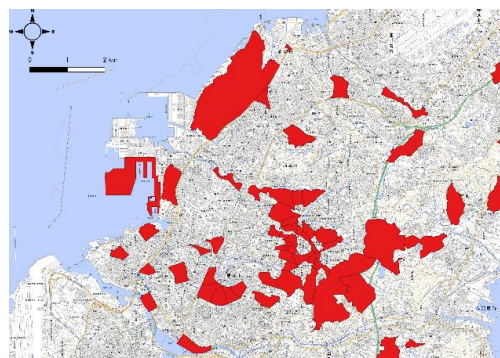


図-15 高齢化率 30%以上の小地域

独居高齢者の増加、担い手不足といった社会的な課題を一層深刻化させている。このため、バリアフリー化の推進、多様な世代が交流できる場づくり、さらには住宅・交通を含む都市のインフラの整備を一体的に進める必要性が一段と高まっており、早急に取り組むべき重要な課題となっている。

## (2) 加速化するインフラ老朽化と、改めて問い直される安全性

### ① 老朽化の加速化

沖縄県では、昭和 47(1972)年の本土復帰を契機に主として「本土との格差是正」を目的として、第一次から第三次の沖縄振興開発計画のもとで社会資本整備が集中的に進められてきた。

また、昭和 50(1975)年には本土復帰を記念して開催された沖縄国際海洋博覧会に向け、多くの社会資本が短期間で整備された。これらの施設やインフラは、令和7(2025)年現在、建設から 50 年を超え、老朽化が顕在化・加速化している。このため、全国と同様に、基本となる点検・診断、対策実施というメンテナンスサイクルを徹底し、インフラの集約・再編や優先度に応じた維持管理の実施など、限られた資産を有効に活用する取組を着実に進める必要がある。さらに、地域構造や人口動態の変化に対応したインフラストックの適正化を推進し、将来にわたり人々の安全・安心な暮らしを支える持続可能な社会基盤を構築する必要がある。(図-16)

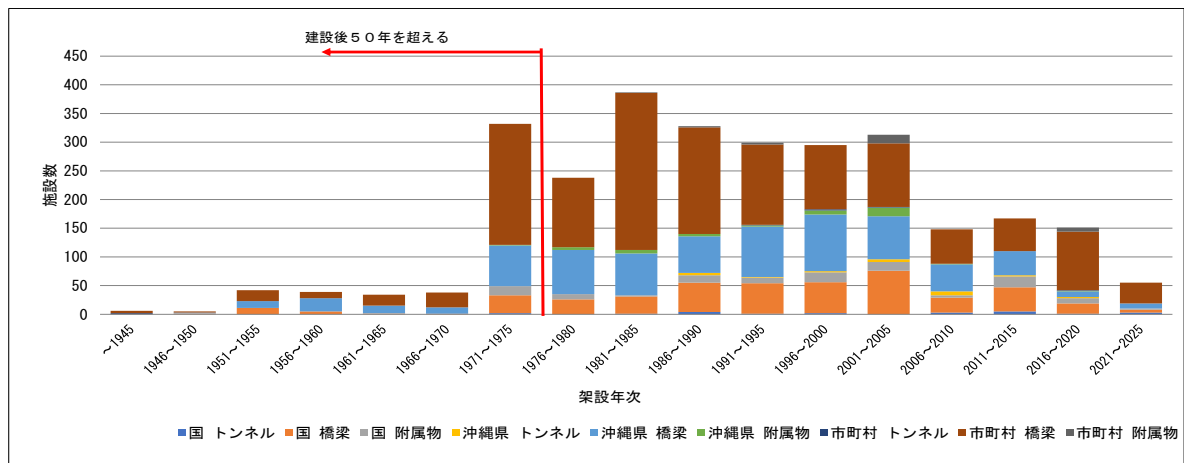


図-16 沖縄県内の法定点検施設の建設年次分布※架設年次不明を含まない

### ② 適切なインフラストックの管理

インフラの多くを維持管理する沖縄県内の市町村では、土木技師数は回復傾向にあるものの、土木技師が0人の市町村は、41市町村中17市町村を占めており、インフラを持続的に維持管理するための体制は依然として脆弱である。このため、地方公共団体のインフラ管理機能をいかに持続可能なものとするかが問われており、人的制約を補うための取組が急務である。具

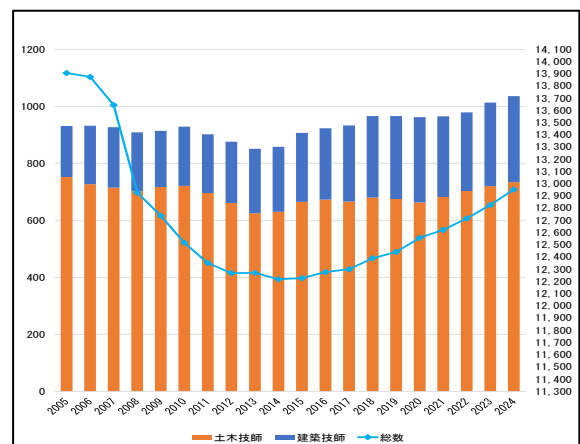


図-17 沖縄県内市町村の技師数の推移

体的には、AI やロボット等の新技術の導入や維持管理の容易な構造や材料の採用等を通じて、省力化と効率化を図ることが求められている。これらの取組を通じて、限られた人材・財源の中でも、安全で持続可能なインフラストックの管理体制を確立していくことが問われている。(図-17)

### ③ ライフラインの老朽化

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伴う道路陥没事故は、インフラの老朽化に起因するリスクの顕在化として大きな社会的関心を集め、国民のインフラに対する信頼を揺るがす事案となった。

さらに同年 11 月には、沖縄本島北部において老朽化の影響とみられる水道管の漏水事故が発生し、ダムから浄水場への原水供給が停止したことにより、7 市町で最大 19 万戸が断水等の深刻な影響が生じた。この事案は、単一地点での事故であっても、ネットワーク構造を有するインフラにおいては広域的・連鎖的な影響が発生し得ることを改めて示した。

これらの事例を通じて、インフラの安全性確保はあらゆる管理者に求められる基本的責務であり、老朽化に対する適切な維持管理の重要性が一層明確になった。今般の事故は、老朽化した施設が周辺住民の安全を脅かすだけでなく、日常生活や経済活動の停滞を招くなど、社会全体に及ぶ影響の大きさを再認識させるものとなった。

インフラ管理者においては、老朽化に対する認識を改め、計画的な更新・修繕やモニタリングの強化を通じて、持続的なインフラ機能の確保に努める必要がある。下水道・上水道のみならず、他の社会資本についても必要な対策を行い、県民生活と地域経済を支える基盤の強靱化を図ることが求められている。(図-18)

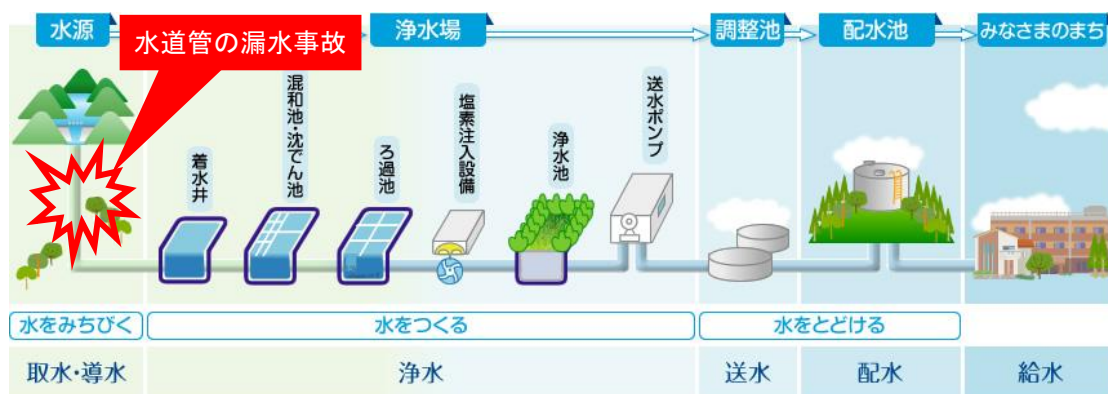


図-18 水道管の漏水事故

### (3) 激甚化・頻発化する自然災害

#### ① 風水害の更なる激甚化・頻発化

近年、沖縄県においても線状降水帯の発生や台風による集中豪雨の頻発など、極端な気象現象による災害が激甚化・頻発化している。

令和 6(2024)年 11 月の豪雨では、沖縄本島北部(国頭村・大宜味村・東村・名護市)において計 18 回の記録的短時間大雨情報が発表された。また、国道 58 号の事前通行規制区間において全面通行止めが約 40 時間継続し、大保ダムでは供用開始以降初めて、洪水

時最高水位への到達可能性が高い状況となり非常体制で対応した。これら集中豪雨の発生に伴い、沖縄県内で初めて TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)の管内派遣(国頭村・大宜味村・東村)を行い、現地における災害復旧支援が実施された。(図-19)

令和 7(2025)年 7 月 26 日から 28 日にかけて台風第 8 号が大東島地方に接近し、その豪雨の影響により大東島地方では建物の床上・床下浸水、道路の冠水などの被害が発生し、沖縄県は、7 月 27 日に北大東村と南大東村に災害救助法を適用し被災地域の応急対応にあたった。さらに、北大東村からの要請を受け、内閣府沖縄総合事務局では排水支援のため、南部国道事務所保有の排水ポンプ車の派遣及び TEC-FORCE の管内派遣を実施し、迅速な排水対策を行った。



図-19 沖縄総合事務局 TEC-FORCE 活動状況

また、令和 6(2024)年 11 月の本島北部豪雨で被災した国頭村から派遣の職員が現地支援に入り、被災経験を生かして災害復旧支援を実施した。これらの事例は、沖縄においても気候変動の影響による集中豪雨や線状降水帯の発生頻度が高まっていることを示しており、今後は地域特性を踏まえた流域治水の推進や、離島地域を含めた防災・減災体制の強化がますます重要となっている。

## ②気候変動による水資源への影響

沖縄本島においては、ダムの整備により平成 6(1994)年 3 月以来断水が発生することはなくなったが、令和 5(2023)年は秋以降少雨傾向にあり、ダム貯水率は過去 10 年間で最低値を記録し、「沖縄渇水対策連絡協議会」により節水広報の実施について決定したほか、「渇水対応タイムライン」を公表し、渇水の状況・期間ごとの調整の内容と目安等を明らかにした上で、ダム貯水率を日々更新し、渇水の状況を共有する等の活動を行った。しかし、ダム貯水率はその後も下がり続け、3 月 29 日に過去 10 年で最低の 42.4%を記録した。その後、断続的にまとまった雨があったため、6 月 16 日に 100%に回復し、断水が実施されることはなかった。

線状降水帯の発生や台風による集中豪雨の頻発だけではなく、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。豪雨災害だけでなく、様々な観点から激甚化・頻発化する自然災害に対応し、地域の経済活動を持続的に行うことができるニーズが高まっている。

## ③災害に対する地域社会の脆弱性

豪雨災害や津波災害、渇水等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。県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。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。ハードによる対応、

避難対策、他の地域との連携などのソフトでの対応に加え、土地利用の在り方も含めて、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沖縄県の経済

##### ① 経済成長を支える人流・物流ネットワークの整備

令和2(2020)年2月以降の我が国における新型コロナウイルス感染症拡大により、国の緊急事態宣言等が実施され、本県の社会・経済は著しく停滞した。特に、本県への入域観光客数は過去最大の落ち込みとなり、個人消費や雇用情勢も悪化した。しかし、感染収束に伴う令和4(2022)年のウィズコロナ、令和5(2023)年にはアフターコロナへの転換により、観光客数は回復し、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いる。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おり、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。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。

沖縄県では地理的特徴から、物資の輸送などに対して高コスト構造となっており、平成22(2010)年には全国を下回る場合もあったものの、基本的に全国より高いエンゲル係数となっている。(図-20)

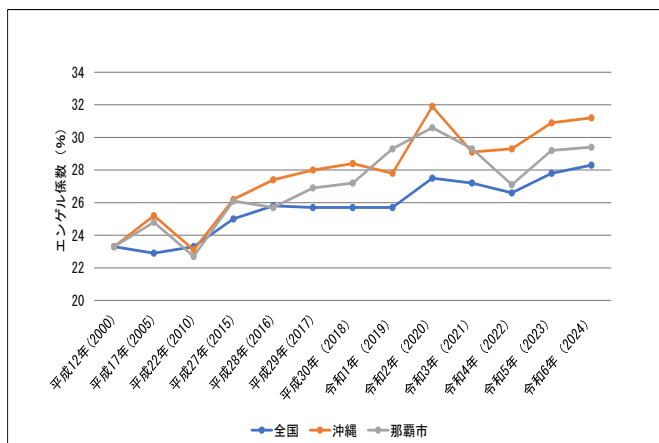


図-20 エンゲル係数の推移(二人以上の世帯)

そのため、物流・人流を活発化させて市場規模を確保しつつ、生産性向上を図ることが不可欠である。とりわけ、速達性と低廉な輸送コストを支え、安定的な経済成長の生命線であるといえる物流・人流ネットワークを構築する高規格幹線道路網や県外・海外との人流・物流の拠点となる空港や港湾の整備により、生産性向上を支える強靱で効率的な人流・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。

##### ② 新型コロナウイルス感染拡大からの回復

観光分野では、訪日外国人旅行者数は新型コロナウイルス感染症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)年には国内入域観光客数約754万人、外国人入域観光客数213万人の合計約967万人に達するなど、沖縄県の入域観光客数はコロナ前と同等まで回復している。しかし、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

持続可能な観光地域づくりが課題となっている。

### ③ 建設業や運輸業の担い手確保に向けた課題

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・育成の必要性が一層高まることが想定される。建設業や運輸業では、労働時間が他産業に比べて長く、賃金も相対的に低い状況にある中、時間外労働の上限規制に関する、いわゆる「2024年問題」への対応や、エネルギー・資材価格の上昇等の影響も踏まえると、将来的に生活に必要な身近なサービスの維持・確保に影響が生じる可能性がある。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についても、将来にわたり持続的に発揮していくための環境整備が求められる。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、長時間労働や低賃金といった課題を抱えている。加えて、沖縄県では旅客運送業においても「2024年問題」等を背景に一部のバス路線においてサービス維持のあり方が課題となっている事例も見られることから、持続可能な地域交通の確保に向けた対応が求められている。さらに、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6,000万人受け入れを掲げる中で、その円滑な達成に向けた体制の確保が重要となる。このため、人材の確保・育成に加え、省力化・省人化の推進など、空港業務の体制強化が必要である。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、それを支える担い手の確保が不可欠であり、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について、中長期的な視点に立った確保・育成に取り組んでいくことが重要である。

## (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

### ① 地球温暖化の進行

温室効果ガスの排出拡大により地球温暖化が進行し、人類の生存に関わる世界共通の課題となっている。世界平均気温は上昇傾向にあり、特に令和6(2024)年には工業化以前より1.55°C高かったと世界気象機関(WMO)から発表され、観測史上初めて工業化以前と比べ1.5°Cを超えた。この地球規模での気候変動の影響は我が国においても顕著であり、日本の年平均気温の上昇は世界平均を上回るペースで進んでいる。特に、南西諸島の中心である沖縄県においては、その地理的特性から、さらに深刻な影響が懸念されている。

近年の沖縄県の社会情勢の変化を踏まえれば、気候変動問題は喫緊の課題として顕在化している。海面上昇は、低平な島嶼部における浸水リスクや淡水資源への塩害リスクを高め、県土の保全に直接的な脅威を与えている。また、海洋酸性化や水温上昇は、沖縄が世界に誇る豊かなサンゴ礁生態系に壊滅的な白化現象を引き起こし、生物多様性の喪失だけでなく、観光業や漁業といった産業にも甚大な影響を及ぼす。加えて、年々激甚化・頻発化する台風や集中豪雨は、インフラへの甚大な被害に加え、航空・海上交通の遮断によるサプライチェーンの断絶を招き、離島特有の脆弱な社会経済活動に大きな影響を与えている。そ

のため、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転換（GX）が世界的に進められている。沖縄県においても人類共通の課題である気候変動問題について、積極的な役割を果たすことが求められる。

## ② ネイチャーポジティブの実現

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、令和 4（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、2030 年までに陸と海の 30%以上を保全する 30by30 目標の実現に向け、生物多様性の損失を止め反転させる（ネイチャーポジティブ）ための緊急の行動をとるというミッションが掲げられた。

沖縄県は、世界自然遺産登録地域をはじめとする豊かな生物多様性に恵まれ、世界的にも貴重なサンゴ礁、マングローブ林、多くの固有種を育てている。しかし、近年の気候変動による海水温上昇や海洋酸性化はサンゴ礁の白化現象を加速させ、激甚化する風水害は脆弱な島嶼生態系に甚大な被害をもたらしており、そのレジリエンスが試されている。これらの課題は、沖縄の基幹産業である観光業や第一次産業の持続可能性に直結する。そのため、既存の国立公園に加え、地域住民や企業が連携した保全活動を強化し、陸域・海域の保全地域を拡大することが求められる。特に、観光資源であり防災機能も担うサンゴ礁、マングローブ林の保全・再生は、ネイチャーポジティブ実現に向けた不可欠な取組である。

## ③ サーキュラーエコノミーへの移行

持続可能な成長を実現するためには、従来の大量生産・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。

沖縄県では、新型コロナウイルス感染症後の観光客の急速な回復に伴い、かつての大量消費型モデルが再燃すれば、廃棄物量の増加や水資源への圧力、開発による自然環境への負荷が再び高まる懸念がある。循環経済への移行は、資源の採取・加工に伴う気候変動や生物多様性の損失、環境汚染といった地球規模の環境負荷の低減に直接的につながるものである。

したがって、沖縄においても気候変動対策や生物多様性の保全と、循環経済への移行を一体的に推進することが喫緊の課題であると同時に、持続可能な発展のための大きな機会となる。環境負荷の低減と経済活動を両立させるサーキュラーエコノミーへの移行をネイチャーポジティブの実現と一体的に進めることで、沖縄の豊かな自然と経済が調和する持続可能な社会を目指していく必要がある。

## (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

### ① 新技術による社会資本整備の生産性向上

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せら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ブラリの運用・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。

近年、沖縄県においては、人口減少・高齢化の進行、人手不足の深刻化が顕著である。また、自家用車に依存したライフスタイルに加えて、新型コロナウイルス感染症からの観光需要が回復したことも相まった交通渋滞の再燃や、老朽化するインフラの維持管理、激甚化・頻発化する自然災害への対応も喫緊の課題となっている。こうした状況に対し、進歩するデジタル技術を習得することで、沖縄の社会課題解決を行う必要がある。

## ② 技術革新の進展によるインフラマネジメントの生産性向上

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いる。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。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。

## ③サイバーセキュリティ対策の強化

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

### ① テレワーク・リモートワークの普及と移住・定住の増加

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など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。これにより、「新たな日常」に対応した生活様式や働き方への転換が進むなか、住まい方の変化に留まら

ず、勤務場所に縛られないライフスタイルや二地域居住・地方居住、ワーケーションといった、暮らし方や生き方そのものについて新たな価値観をもたらしている。これら施策の展開において、県外からの関係人口・交流人口の増加は、地域経済に新たな活力を与える一方、質の高いインフラや移住支援策の拡充が求められている。

## ② ウェルビーイングに対するニーズの高まり

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。

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実現することが求められている。

## ③ 多文化共生社会の進展と多様性への対応

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、若者や子ども・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。

沖縄県は、その地理的特性と歴史的背景から、多様な文化が交錯し、地域コミュニティが強い絆を持つ地域である。この特性を活かし、伝統とデジタル技術を融合させることで、あらゆる人々が身近なコミュニティで必要なサービスを享受し、人と人とのつながりを実感し、生きがいを感じながら、質の高い生活を送れる環境を創り出すことが求められている。

## 第2章 今後の沖縄ブロックの社会資本整備の方向性

### 1. 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題

社会資本は、調査、計画、整備から管理まで、長い年月をかけて発現する「未来への遺産」を作り出すものである。そのため、日常生活や経済活動を行うための不可欠な基盤であり、社会情勢の変化を的確に捉えた整備・管理を推進し、よりよい形で後世に引き継いでいく必要がある。

社会資本整備重点計画第2章第1節では、社会資本整備を進めるにあたり、「その時々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」とし、社会資本整備が直面する以下8つの社会課題と、その解決を通じて目指す姿が示されている。

#### <社会課題>

- ① 人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機
- ② インフラ老朽化の更なる進行
- 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
- 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イノベーションへの対応
- ⑤ 激甚化・頻発化する自然災害
- ⑥ 環境分野における世界的な潮流への対応
- 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
- ⑧ 新技術の急速な進歩とデジタル技術の普及への対応

沖縄ブロックにおいても、沖縄ブロックの特徴や社会情勢の変化を踏まえ、それぞれの社会課題を解決しつつ、沖縄ブロックの将来像を実現していくこととする。

### 2. 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

社会資本整備重点計画第2章第2節では、社会資本整備が直面する社会課題の解決を通じて、目指す姿を実現するために、以下4つの重点目標と、その実現に向けた進路を中長期的な方向性として示されている。

- 重点目標Ⅰ 「活力ある持続可能な地域社会の形成」
- 重点目標Ⅱ 「強靱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」

沖縄ブロックにおける社会資本整備重点計画は、これらの重点目標を達成するための計画として策定するものであることから、これらの重点目標の考え方や中長期的な

方向性に沿って、計画的に取組を推進することとする。

その際、国土形成計画（全国計画）、食料の安定供給の確保のための農業生産に必要な農用地等の確保に関する基本的な考え方等を示す農用地等の確保等に関する基本方針、沖縄振興計画（新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画）と調和を図りつつ、国土強靱化地域計画や地方創生に関する総合戦略、地域未来戦略における地域の戦略産業クラスター計画および地域産業成長プランなど、各地方で策定される計画を踏まえ、様々な分野の施策との連携や広域、複数事業の連携を図る。

### 3. インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント

社会資本整備重点計画第2章第3節では、第5次社会資本整備重点計画で示した「3つの総力(主体の総力、手段の総力、時間軸の総力)」の考え方を発展させて、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として再構成し、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ことが示されている。

沖縄ブロックにおいては、これまでもインフラを「経営」という発想に立ち、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした取組を実施し、インフラの潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造してきた。本計画では、この5つのインフラマネジメントの方針に沿って、沖縄ブロックの特性、将来像や整備水準に応じて、重点的、効率的、効果的に社会資本整備を実施し、社会資本ストックの質的改善と高度化を図ることとする。

#### 【方針1】ハード・ソフト一体的な活用

社会資本整備重点計画では、「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」とされている。

これまで、沖縄ブロックでは、例えば、渋滞緩和やアクセス向上、豊見城市と内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所による協定の締結による指定緊急避難場所(橋梁区間)の指定及び避難誘導階段の設置に取り組んできた。これらの整備により、一時避難場所へのアクセス性の向上、津波災害時の地域住民に対する安全確保等の整備効果や旅行速度の向上、アクセス性能向上が発現した。さらに、沿線の埋立地では、民間企業等が進出・開業する等、民需が拡大している。また、平時における日常生活の利便性の向上や、地方公共団体において津波や洪水から直轄国道の高架区間等を緊急避難場所として活用することで、災害発生時の住民の安全・安心の確保が実現するなど、ハード・ソフト一体的な活用により、ストック効果を最大限発揮させる取組を推進してきた。

今後、沖縄ブロックでは、第一次沖縄振興開発計画により急速に整備された施設が、建設後 50 年を超え、老朽化が加速化する状況が発生していることから、地域構造の変化や地域の将来像に応じてインフラストックを適正化していく必要性が深刻化することなどを踏まえ、既存施設の集約・再編などによる重点的、効果的、効率的なハード整備に努めるとともに、例えば、国、西日本高速道路、県、名護市の連携による北部地域におけるゴールドデンウィー

ク期間中の経路・時間分散(TDM)及び信号現示の調整による現道利用の最適化等の取組により、ソフト面も含めた機能の最適化を通じて、社会全体として最適なインフラ整備を進めていく。

## 【方針2】施策・事業間や地域間の連携

社会資本整備重点計画では、「施策・事業・計画など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、社会資本整備施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」とされている。また、「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」とされている。

これまで、沖縄ブロックでは、例えば、沖縄県との連携により、周辺港含め航路の整備を行い、航行安全確保に向け関係事業の連携により一体となって取り組んだ結果、航路の拡幅や必要水深の確保がなされることで、離島に運航する定期航路の海難の減少や航行時間短縮効果が発揮され、安定した物資供給により、離島住民の日々の生活が安定するとともに観光客も含めた安心・安全性の向上、観光業の活性化や交流機会の拡大が実現するなど、施策・事業間や地域間の連携により、インフラ整備の整備目標の効果的・効率的な達成を図ってきた。

今後、沖縄ブロックでは、地区別に発生している少子・高齢化の進行が、今後広範囲に広がることにより、生活基盤が脆弱化する可能性があることなどから、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高まっている。

このため、社会資本の整備にあたっては、社会資本の様々な事業分野間の連携はもとより、例えば、脱炭素化や地域循環経済の推進、観光振興や防災拠点化など、地方支分部局との調整の上、特にフォローすべき政策との連携を図るとともに、隣接する九州ブロックとの連携を図るとともに、インフラメンテナンスの実施にあたっては、長寿命化計画とまちづくり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、単独の地域や管理者などにとどまらず、複数・広域・他分野のインフラを「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」に取り組む必要がある。その際、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から、その自主性や自立性を尊重しつつ、沖縄県と調整の上、地域インフラ群の再生に向けた広域的な支援体制や財政的・技術的支援の仕組みの活用を通じて、相互の補完・連携を強化していく必要がある。

## 【方針3】官民等の連携・協働

社会資本整備重点計画では、「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」とされている。また、「複数・広域・他分野のインフラを「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などの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」とされている。さらに、「特に、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。」とされている。

今後、沖縄ブロックでは、新型コロナウイルス感染症の影響からの回復により、持続可能な観光地域づくりと、それを支える建設業やトラック及び旅客運送業、空港業務を含めた運輸業の担い手の中長期的な確保・育成が喫緊の課題となることなどから、社会課題の解決と成長型経済の実現を図るべく、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、官民の適切なリスク分担の下、PPP/PFI を推進していく必要がある。

その際、PPP/PFI に関する九州・沖縄ブロックプラットフォームや地域プラットフォーム協定制度の活用、(一社)沖縄県建設業協会との調整の上、特にフォローすべき枠組として「地域建設業の担い手確保支援」や「地域循環型経済の推進」などを通じ、産官学金労言など多様な主体の連携を強化するとともに、人材育成、多様な契約方式の活用を進め、優良な取組の水平展開等を通じて、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。

#### 【方針4】地域の住民など多様な関係者の参画

社会資本整備重点計画では、「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必要がある」とされている。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、生活の質の向上などの多面的な効果の発信や、周知・広報等を通じて、社会資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」とされている。

これまで、沖縄ブロックでは、例えば、地域圏域でのプロジェクトや NPO 等との連携に取り組んだ結果、ダムツーリズムにより観光、学習、環境保全活動が実現し、水源地やんばるの自然やダム湖の魅力を活かした活動を通じた北部水源地の活性化が実現するなど、国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めてきた。

さらには、希少動物保護を目的としたロードキル対策に取り組んでいたところであるが、その取り組みを拡充し、更に希少動物へ配慮したデータ駆動型ロードキル対策を目指し、沖縄県立芸術大学と連携による路面標示によるハード対策、環境省や地元自治体・小学校・コンビニと連携したロードキル防止啓発ポスターの掲示といったソフト施策を合わせて取り組みつつ、モデル地区である沖縄県で得られた知見やノウハウを全国に展開することで、希少動物のロードキルのさらなる低減を目指し、沖縄島北部(やんばる)の世界自然遺産地区における国内希少野生動植物種の保護を推進するなど、社会資本整備に対する国民の理解を得て進めてきた。

今後、沖縄ブロックでは、地域の多様な住民や滞在者等のニーズに対応することにより、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ことなどから、住民や施設の利用者を含めた多様な主体の参画を得るため、道路協力団体、河川協力団体、エリアマネジメント団体などが行う官民が協力したインフラの管理・運営の取組、地方公共団体における「地域インフラ群再生戦略マネジメント」などを推進する。

また、社会資本整備に対する国民の理解と地域住民の参画を促進するため、社会資本に関する様々な情報を効率的、効果的に地理空間情報と重ね合わせて共有化する「インフラ

みらいマップ」などの情報基盤を活用し、客観的データに基づき定量的な効果把握に努めつつ、ストック効果の見える化を推進する。あわせて、インフラツーリズムや、沖縄県と調整の上、特にフォローすべき仕組みを通じて、県民の主体的な参画を促し、地域住民との対話と共創を推進する。

#### 【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

社会資本整備重点計画では、「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」とされている。

これまで、沖縄ブロックでは、例えば、内閣府沖縄総合事務局と沖縄県は、公共工事発注時に ICT 機器を用いた施工を義務づけるなど ICT 施工の推進を行ってきた。しかしながら、沖縄県内の ICT 施工は他地域と比較して施工規模が小さく、普及拡大が図れていないのが現状であり、沖縄総合事務局と沖縄県は建設・港湾・農水分野の横断的な取り組みとして、ICT アドバイザー制度の設立に取り組み、ICT 施工の導入促進を行うことで、ICT を用いて建設現場の作業を効率化・自動化する ICT 施工の導入による建設現場での生産性向上や省人化の推進など、新技術の活用による生産性の向上を図ってきた。

今後、沖縄ブロックでは、令和7(2025)年時点で最も多い50～55歳の世代が、15年後には65歳以上になることが見込まれ、将来の担い手の確保及び育成、生産性の向上が必要となる中、国土交通省の新たな建設現場の生産性向上の取組をとりまとめた i-Construction2.0 の推進をはじめ、新技術の開発、導入の促進や、社会資本整備に関する基盤情報の強化を進める。

### 4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置

#### (1) 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

社会資本整備重点計画第2章第4節では、「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」とことが示されている。また、「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」とことが示されている。

こうした戦略的・計画的な社会資本整備の着実な実施の観点に加え、社会資本整備の担い手の確保・育成の観点や社会資本整備の活用を見込む企業立地等の民間投資を誘発する観点からも、安定的・持続的な公共投資の見通しを明らかにすることが重要である。

このため、本計画では、沖縄ブロックの目標達成に寄与する主要取組について、計画時点の事業の残事業費、実施状況、完成予定時期を記載し、公共投資の見通しを明らかにした上で、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た事業の実施に努めることとする。

#### (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未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づけるよう、検討を進める。

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。

### **(3) 社会資本整備の担い手の確保・育成**

安定的・持続的な公共投資により、効率的に質の高い社会資本整備を推進するためには、今後、沖縄ブロックにおいても高齢者の大量退職が見込まれており、建設産業が地域の守り手として持続的に役割を果たしていく必要がある。

そのため、沖縄ブロックでは、測量・調査・設計から施工、さらに管理にいたる建設プロセス全体における ICT 活用による生産性の向上や、建設キャリアアップシステムの活用による処遇改善、書類作成等の現場管理の効率化などを通じて建設プロセス全体の生産性の向上と担い手の確保・育成、建設産業の働き方改革を推進し、関係機関や関係団体との協議会などを通じ、引き続き将来の担い手の確保・育成に取り組む。

## 第3章 沖縄ブロックにおける社会資本整備の重点目標

### 1. 重点目標と小目標について

社会資本整備重点計画第3章では、4つの重点目標について、それぞれ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」を設定し、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）を明らかにすることとしている。

本計画では、沖縄ブロックの将来像の実現や重点的に対応すべき社会課題等に応じて、これらの政策パッケージを重点目標達成のための「小目標」として再構成した上で、各小目標の達成のために実施する主な事業・取組を「目標の達成に寄与する主要取組」として明らかにする。その際、主要取組毎に、本計画策定時点での実施状況、完成予定時期を記載するとともに、可能な範囲で事業の残事業費を記載し、公共投資の見通しを明らかにする。

また、小目標毎の達成状況を示す代表的な指標については、社会資本整備重点計画で示された指標の中から抽出したものをKPI(Key Performance Indicator)として設定し、そのほかの重点施策及び指標は別紙のとおりとする。

さらに、令和7(2025)年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」の「第4章 推進が特に必要となる施策」に位置づけられた取組であることも明らかにする。

### 2. 沖縄ブロックの重点目標と目標達成に寄与する主要取組等

#### 重点目標Ⅰ：活力のある持続可能な地域社会の形成

##### 目指すべき姿

- ・ 全国と同様に少子高齢化の影響が顕在化している沖縄県で、安全・安心・快適に暮らせる生活基盤を確保し、高齢者や子供・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目指す。
- ・ 人口減少が進む地域のニーズに即して持続性のある地域社会を形成するため、将来のまちづくり、地域づくりの姿を踏まえ、官民連携手法の活用も通じて、必要性の乏しいインフラの集約・再編や優先度の高い施設の修繕等を進め、インフラストックの最適化を図ることを目指す。
- ・ 首里城を中心とした地域資源やインフラを活用し観光の価値を高め、地域の魅力を国内外へ発信し、多様な来訪者との交流を通じて地域の活力を育み、観光の持続可能性を両立させながら、将来にわたり人々が訪れ、暮らし続けられるまちを目指す。
- ・ 多様な人材の活躍促進を実現するため、地域の人々のつながりを確保しつつ、年齢、性別、障がいの有無、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目指す。

## 小目標: I-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

### 概要

- ・都市の中心拠点や生活拠点への買い物・医療・福祉サービスなどの集積と居住誘導を促進するため、立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的な策定を推進し、基幹的な公共交通軸の形成により、住まい方や都市機能と連携したまちづくりを進める。
- ・立地適正化計画の深化・発展を図るため、「まちづくりの健康診断」による現状の「見える化」と評価・見直しを促進する。  
市町村域を超えた計画策定も推進し、実効的な都市機能の集約・誘導を通じて、利便性の高い、楽しく暮らせるまちづくりを図る。
- ・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、インフラ長寿命化計画などの老朽化対策との一体的な取組を推進する。
- ・公営住宅等の PPP/PFI 事業の推進とともに、スモールコンセッション<sup>1</sup>等の官民連携に関す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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<持続可能で暮らしやすいまちを作る>

- ・【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

[全国指標]【令和6年12月 58.6% → 令和12年度 75%】

<地域の将来像を踏まえた持続可能なまちを作る>

- ・【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

[全国指標]【令和6年度末 172団体 → 令和12年度 700団体】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる  
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■コンパクト・プラス・ネットワークの深化

【立地適正化計画の実効性向上等の推進  
【都市公園ストック再編事業

(沖縄県)(R8年度推進中)④  
(沖縄県那覇市)(R8年度実施中)②】

<sup>1</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。

- 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
  - 【沖縄都市モノレール3両化導入加速化事業[残事業費約 137 億円]  
(沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)①】
  
- 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
  - 【住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)[残事業費 1.35 億円]  
(沖縄県嘉手納町)(R8 年度物件補償中)[R8 年度完成予定]①】
  - 【地域居住機能再生推進事業  
(沖縄県那覇市)(R8 年度公営住宅建替事業中)[R17 年度までに完成]③】

## 小目標: I-2 地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上

### 概要

- 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、誇りや愛着を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。
- 地方誘客を促進するため、道路渋滞対策や観光用自転車利用を推進し、受入環境整備を行うとともに、サイクルツーリズムやインフラツーリズムを通じて地域資源やインフラを活用した観光地域づくりを推進する。これと並行して、「交通空白」解消プラットフォームを活用した観光客向け移動手段の確保など移動自体を資源とする取り組みの促進や、旅客施設<sup>2</sup>の多言語対応徹底や観光周遊ルート造成支援など、交通分野の取組を推進する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<美しい景観のまちを作る>

- ・[KPI-17]景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市町村数)

【令和6年度 18市町村 → 令和12年度 20市町村】

- ・[KPI-18]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 0市町村 → 令和12年度 2市町村】

<安全・快適で円滑な道路交通を作る>

- ・[KPI-15]自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数

[全国指標]【令和6年度 340市区町村 → 令和12年度 800市区町村】

<地方誘客の促進に向けた環境整備>

- ・インフラツーリズム実施施設数

【令和6年度 6施設 → 令和12年度 6施設】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

- ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる  
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 那覇空港旅客ターミナルビル前バス停標識の整備(スマートバス停導入)を実施し、多言語対応・情報提供の高度化・視認性向上を図る。  
【公共交通利用環境の革新等事業 (沖縄県那覇市)(R8年度実施中)④】

<sup>2</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

■自転車通行空間の整備推進

【公共交通安全事業

(沖縄県)(R8 年度工事中)④】

【一般国道 331 号 沖縄 331 号交通安全対策(奥武山地区歩道整備)事業

(沖縄県那覇市)(R8 年度調査設計中)④】

■インフラツーリズムの推進

【沖縄北部ダムツーリズム

(沖縄本島北部)(R8 年度実施中)④】

## 小目標: I-3 地域内外を結ぶ交通ネットワークの整備

### 概要

- ・ 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。
- ・ 軌道駅やバスター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、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、軌道との連携並びに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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<人流・物流を円滑化させる>

- ・ [KPI-5] 災害に強い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  
[全国指標]【令和5年度 6% → 令和12年度 19%】
- ・ [KPI-5] 道路による都市間速達性<sup>3</sup>の確保率  
[全国指標]【令和5年度 57% → 令和12年度 60%】
- ・ [KPI-6] 都市計画道路(幹線道路)の整備率  
【令和4年度 87.3% → 令和12年度 90.1%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9年度、②: ~R12年度、③: ~R17年度頃、④: 完成時期未定)

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>\*1</sup>が含まれる  
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■ 高規格道路の未整備区間の早期整備

- 【一般国道58号名護東道路事業[残事業費300億円(R4年度評価時点)]  
(沖縄県名護市)(R8年度調査設計中)④】
- 【一般国道58号読谷道路事業[残事業費388億円(R3年度評価時点)]★  
(沖縄県読谷村)(R8年度工事中)④】
- 【一般国道506号小禄道路事業[残事業費385億円(R6年度評価時点)]  
(沖縄県那覇市、豊見城市)(R8年度工事中)④】
- 【一般国道506号豊見城東道路事業[残事業費13億円(R6年度評価時点)]  
(沖縄県豊見城市)(R8年度工事中)④】
- 【一般国道58号宜野湾道路事業[残事業費1,710億円(R6年度評価時点)]★  
(沖縄県宜野湾市)(R8年度調査設計中)④】
- 【一般国道58号浦添北道路Ⅱ期線事業[残事業費446億円(R7年度評価時点)]★  
(沖縄県宜野湾市、浦添市)(R8年度工事中)④】
- 【一般国道58号那覇北道路事業、那覇港臨港道路整備事業(若狭港町線)  
[残事業費1,124億円(R5年度評価時点)](沖縄県那覇市)(R8年度工事中)④】
- 【高規格ICアクセス道路整備事業(沖縄嘉手納線)  
[残事業費111億円(R6年度評価時点)](沖縄県沖縄市)(R8年度設計中)④】
- 【高規格ICアクセス道路整備事業(幸地インター線)  
[残事業費47億円(R6年度評価時点)]★(沖縄県西原町)(R8年度工事中)④】

<sup>3</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。

【南部東道路事業[残事業費 258 億円(R7 年度評価時点)]  
(沖縄県南風原町、南城市)(R8 年度工事中)④】

■都市計画道路(幹線道路)の整備

【一般国道 58 号恩納バイパス事業[残事業費 91 億円(R7 年度評価時点)]★  
(沖縄県恩納村)(R8 年度工事中)④】

【一般国道 58 号恩納南バイパス事業[残事業費 19 億円(R7 年度評価時点)]★  
(沖縄県恩納村)(R8 年度工事中) [R8 年度完成予定]①】

【一般国道 58 号嘉手納バイパス事業[残事業費 250 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県読谷村、嘉手納町)(R8 年度調査設計中)④】

【一般国道 58 号北谷拡幅事業[残事業費 215 億円(R3 年度評価時点)]  
(沖縄県北谷町、宜野湾市)(R8 年度調査設計中)④】

【一般国道 58 号浦添拡幅事業[残事業費 30 億円(R5 年度評価時点)]  
(沖縄県浦添市、那覇市)(R8 年度工事中)④】

【一般国道 329 号西原バイパス事業[残事業費 134 億円(R5 年度評価時点)]  
(沖縄県中城村、西原町)(R8 年度調査設計中)④】

【一般国道 329 号与那原バイパス事業[残事業費 102 億円(R5 年度評価時点)] ★  
(沖縄県西原町、与那原町、南風原町)(R8 年度工事中)④】

【一般国道 329 号南風原バイパス事業[残事業費 162 億円(R7 年度評価時点)] ★  
(沖縄県南風原町、那覇市)(R8 年度工事中)④】

【一般国道 330 号沢岬交差点局所渋滞対策事業  
(沖縄県那覇市、浦添市)(R8 年度調査設計中)④】

【幹線道路ネットワークを構築・補完する道路整備事業  
(沖縄県中南部地区)(R8 年度工事中)④】

【道路改良事業★ (沖縄県全域)(R8 年度工事中)④】

【一般県道石垣空港線事業[残事業費約 101 億円(R5 年度評価時点)]  
(沖縄県石垣市)(R8 年度工事中)④】

## 小目標: I-4 点検・診断等の確実かつ効率的な実施

### 概要

- ・ 令和7(2025)年1月埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえ、上下水道管路の安全性確保を最優先に据えたマネジメントを推進する。具体的には、全国特別重点調査を着実に実施し、緊急度の判定基準を現行より強化した上で、確実な対策を実施する。
- ・ 下水道管路点検・調査の無人化・省力化に向けた自動化技術の開発・実用化を進め、管路の安全へのハザードや社会的影響を考慮した効率的な点検方法の充実を図る。点検・調査の結果についてはデジタル化し、全国データベースで管理することで、より安全かつ効率的な管路マネジメントを推進する。
- ・ また、道路管理者と道路占有者が連帯し、道路下に埋設されている下水道、水道、電気、ガス等の占有物の設置状況、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有者が一体で道路陥没マネジメントを行う取組を進める。
- ・ 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<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>

- ・ [KPI-10] 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」<sup>4</sup>対象)の健全性の確保率

【令和6年度 0% → 令和12年度 100%】

<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>

- ・ [KPI-69] 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

[全国指標]【令和5年度 654 団体 → 令和12年度 1,200 団体】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

- ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■直轄点検における点検支援技術活用原則化の取組

【橋梁・トンネル・舗装・道路巡回の点検支援技術活用の推進

(沖縄県)(R8年度推進中)④】

<sup>4</sup> 口径2m以上かつ30年以上経過した下水道管路

## 小目標: I-5 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

### 概要

- ・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に限られる中でも、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。
- ・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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<地域の将来像に対応しインフラストックを適正化する>

- ・[KPI-9] (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 約5施設】

- ・[KPI-9] (下水道)広域連携に取り組むこととした下水道事業数

【全国指標】【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>

- ・[KPI-10] (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

【全国指標】【令和5年度 55% → 令和12年度 80%】

- ・[KPI-10] (港湾)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 89% → 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>

- ・[KPI-65] 沖縄の市町村のうち、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 39% → 令和12年度 100%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理

- 【公共下水道事業★ (沖縄県)(R8 年度事業継続中)④】
- 【沖縄 329 号老朽化対策(とよみ大橋)(第一次緊急輸送道路)  
(沖縄県豊見城市) (R8 年度推進中)②】
- 【河川メンテナンス事業★ (沖縄県)(R8 年度工事中)④】
- 【海岸メンテナンス事業★ (沖縄県)(R8 年度工事中)①】
- 【橋梁補修事業★ (沖縄県)(R8 年度工事中)④】
- 【道路補修事業★ (沖縄県)(R8 年度工事中)④】
- 【平良港予防保全事業 (沖縄県宮古島市)(R8 年度工事中)④】
- 【石垣港予防保全事業 (沖縄県石垣市)(R8 年度工事中)④】
- 【中城湾港海岸 海岸メンテナンス事業★  
(沖縄県うるま市、北中城村)(R8 年度工事中)④】
- 【沖縄都市モノレールモノレール長寿命化修繕事業★  
(沖縄県那覇市、浦添市)(R8 年度工事中)④】

■ 地域インフラ群再生戦略マネジメント等

- 【地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進 (沖縄県)(R8 年度推進中)④】

## 小目標: I-6 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

### 概要

- 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。
- 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<メンテナンス体制を確保する>

- ・[KPI-11] 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)令和5年度 281人 → 令和12年度 360人】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■維持管理に関する技術力向上

【道路構造物管理者実務研修(橋梁初級Ⅰ研修、橋梁初級Ⅱ研修)

(沖縄県)(R8年度実施中)④】

#### ■道路メンテナンス会議の開催

【沖縄県道路メンテナンス会議の推進

(沖縄県)(R8年度推進中)④】

#### ■インフラメンテナンス国民会議等の活性化

【インフラメンテナンス市区町村長会議の推進

(九州・沖縄ブロック)(R8年度実施中)④】

## 小目標: I-7 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

### 概要

- ・ 地方公共団体における移動等円滑化促進方針（マスタープラン）・基本構想の策定を促し、バリアフリーまちづくりを地方部で加速する。

また、観光施設を含む旅客施設や車両、歩行空間、路外駐車場、都市公園、不特定多数が利用する建築物等のバリアフリー整備を推進するとともに、これらの施設のバリアフリー情報をオープンデータ化し、車椅子利用者やベビーカー利用者、高齢者などが最新の情報を得て安心して移動できる環境構築を推進する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<誰もが不自由なく生活できる環境を作る>

- ・ [KPI-12] 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  
【全国指標】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  
【全国指標】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
- ・ [KPI-12] 旅客施設のバリアフリー化率
  - 【①段差解消 令和 12 年度 原則 100%】
  - 【②視覚障害者誘導用ブロック 令和 12 年度 原則 100%】
  - 【③案内設備 令和 12 年度 原則 100%】
  - 【④障害者対応型便所の設置 令和 12 年度 原則 100%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9 年度、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

- ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる  
※1 令和 7 年度補正予算に計上されたものに限る

- 駅舎の視覚障害者誘導用ブロックの改修工事を行い、利用者の安全を確保し駅舎の健全な運用を図る。  
【地域公共交通バリア解消促進等事業 (沖縄県) (R8 年度実施中)④】
- 地方公共団体における移動等円滑化促進方針(マスタープラン)・基本構想の策定について、プロモート活動を実施するとともに、高齢者、障害者等の関係者で構成する移動等円滑化評価会議沖縄分科会の開催及びバリアフリー教室を実施する。  
【移動等円滑化促進方針・基本構想の策定の促進 (沖縄県) (R8 年度実施中)④】

## 小目標: I-8 誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成

### 概要

- ・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、次世代を担うこどもたち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、良好な景観形成、観光振興のため、さらなる無電柱化を推進する。特に、商店街や学校周辺の通学路、歩行者や車両の安全に支障がある道路、特定道路、重要伝統的建造物群保存地区、景観法・条例に基づく地区、歴史的風致維持向上地区などにおいて、無電柱化を推進する。
- ・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、無電柱化の低コスト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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<人優先の安全安心な歩行空間を作る>

- ・[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

[全国指標]【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>

- ・[KPI-15] 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数【再掲】

[全国指標]【令和6年度 340 市区町村 → 令和 12 年度 800 市区町村】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9 年度、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和 7 年度補正予算に計上されたものに限る

- 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)

【交通安全対策補助(地区内連携)事業 (沖縄県)(R8 年度用地買収、工事中)④】

【地域住民の安全性・利便性を確保する道路整備事業★

(沖縄県)(R8 年度設計・工事推進中)②】

- 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
  - 【一般国道 329 号 沖縄 329 号交通安全対策（仲井真交差点交通安全対策）事業  
（沖縄県那覇市）(R8 年度調査設計中)④】
  - 【一般国道 330 号 沖縄 330 号交通安全対策（胡屋北交差点改良事業）事業★  
（沖縄県沖縄市）(R8 年度用地買収、工事中)④】
  - 【地域住民の安全性・利便性を確保する道路整備事業★  
（沖縄県）(R8 年度設計・工事推進中)②(再掲)】
  
- 自転車通行空間の整備推進
  - 【一般国道 331 号 沖縄 331 号交通安全対策（奥武山地区歩道整備）事業  
（沖縄県那覇市）(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
  - 【公共交通安全事業  
（沖縄県）(R8 年度工事中)④(再掲)】
  
- 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
  - 【一般国道 331 号 沖縄 331 号電線共同溝（仲座地区電線共同溝）事業  
（沖縄県八重瀬町市）(R8 年度調査設計中)④】
  - 【無電柱化推進事業★  
（沖縄県）(R8 年度工事中)④】
  - 【無電柱化推進計画事業★  
（沖縄県）(R8 年度工事中)④】
  - 【無電柱化推進計画事業補助★  
（沖縄県）(R8 年度調査設計中・工事中)④】
  
- 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
  - 【一般国道 58 号無電柱化推進事業（名護市）（沖縄県名護市）(R8 年度工事中)④】

## 小目標: I-9 多様な資源を活かした魅力ある地域づくり

### 概要

- ・ 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を推進する。
- ・ 沖縄の歴史・文化の拠点である首里城について、各主体と連携しながら、「首里城復元」、「段階的公開」、「地域振興・観光振興への貢献」の首里城復元に向けた3本柱のもと、令和8(2026)年秋の正殿完成及びその後の北殿等の復元に取り組む。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成>

- ・ [KPI-59] 都市域における水と緑の公的空間確保量

[全国指標]【R5 年度末約 14.2 m<sup>2</sup>/人 → R12 年度末 15.2 m<sup>2</sup>/人】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>\*1</sup>が含まれる  
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成

- 【国営沖縄記念公園 首里城地区(那覇市)  
[残事業費 324 億円の内数(R4 年度評価時点)](沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)④】
- 【都市公園等事業(八重瀬町:東風平運動公園)  
(沖縄県八重瀬町)(R8 年度工事中)③】
- 【都市公園等事業(八重瀬町:西部プラザ公園)  
(沖縄県八重瀬町)(R8 年度工事中)③】
- 【都市公園等事業(八重瀬町:長田門原公園)  
(沖縄県八重瀬町)(R8 年度工事中)③】
- 【都市公園等事業(南風原町:黄金森公園)  
(沖縄県南風原町)(R8 年度用地補償中)③】
- 【都市公園等事業(南風原町:津嘉山公園) (沖縄県南風原町)(R8 年度工事中)①】
- 【都市公園等事業(与那原町:与那原公園) (沖縄県与那原町)(R8 年度工事中)②】
- 【都市公園等事業(西原町:はんたまし公園) (沖縄県西原町)(R8 年度推進中)①】
- 【都市公園等事業(宜野湾市:野嵩第一公園ほか1箇所)  
(沖縄県宜野湾市)(R8 年度推進中)③】
- 【都市公園等事業(那覇市:末吉公園) (沖縄県那覇市)(R8 年度推進中)②】
- 【都市公園等事業(那覇市:識名公園) (沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)②】
- 【都市公園ストック再編事業(那覇市:与儀公園・漫湖公園)  
(沖縄県那覇市)(R8 年度推進中)②】
- 【都市公園等事業(那覇市:久場川公園ほか6箇所)  
(沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)②】
- 【緑地環境事業(那覇市:城岳公園ほか4箇所) (沖縄県那覇市)(R8 年度推進中)②】
- 【沖縄県総合運動公園整備事業 [残事業費 55 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県沖縄市、北中城村)(R8 年度工事中)③】
- 【中城公園整備事業 [残事業費 88 億円(R3 年度評価時点)]  
(沖縄県北中城村、中城村) (R8 年度工事中)③】
- 【浦添大公園整備事業 [残事業費 25 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県浦添市)(R8 年度工事中)③】
- 【首里城公園整備事業  
[残事業費 86 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県那覇市) (R8 年度工事中)③】

- 【平和祈念公園整備事業 [残事業費 13 億円(R6 年度評価時点)  
(沖縄県糸満市)(R8 年度工事中)②】
- 【宮古広域公園整備事業 [残事業費 155 億円(R6 年度評価時点)  
(沖縄県宮古島市)(R8 年度推進中)④】

## 小目標: I-10 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

### 概要

- ・ 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、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。
- ・ 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、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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(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>

- ・[KPI-21] みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数

【全国指標】【令和6年度 2 → 令和 12 年度 20】

<居心地が良く歩きたくなるまちを作る>

- ・[KPI-23] 滞在快適性等向上区域<sup>5</sup>を設定した市町村数

【令和7年度 0 市町村 → 令和 12 年度 1 市町村】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>\*1</sup>が含まれる  
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備促進

【平良港漲水地区における港湾環境整備計画の認定

(沖縄県宮古島市)(R8 年度実施中)①】

【平良港トゥリバー地区における港湾環境整備計画の認定

(沖縄県宮古島市)(R8 年度実施中)①】

#### ■官民連携による公園の整備・管理運営の推進

【新都心公園(那覇市)

(沖縄県那覇市)(R8 年度推進中)④】

<sup>5</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。

- 【漫湖公園(那覇市) (沖縄県那覇市)(R8 年度推進中)④】
- 【宜野湾海浜公園(宜野湾市) (沖縄県宜野湾市)(R8 年度推進中)④】
- 【経塚公園(浦添市) (沖縄県浦添市)(R8 年度推進中)④】
- 【21 世紀の森公園(名護市) (沖縄県名護市)(R8 年度推進中)④】
- 【南浜公園(糸満市) (沖縄県糸満市)(R8 年度推進中)④】
- 【コザ運動公園(沖縄市) (沖縄県沖縄市)(R8 年度推進中)④】
- 【勝連城跡公園(うるま市) (沖縄県うるま市)(R8 年度推進中)④】
- 【北谷公園(北谷町) (沖縄県北谷町)(R8 年度推進中)④】
- 【与那古浜公園(与那原町) (沖縄県与那原町)(R8 年度推進中)④】

- まちなかウォークアブルの推進  
 【滞在快適性等向上区域の取組支援 (沖縄県)(R8 年度実施中)④】

## 重点目標Ⅱ：強靱な地域が支える持続的で力強い経済社会

### 目指すべき姿

- ・ 新型コロナウイルス感染症による影響から回復し、観光客数は回復基調にあり、地域経済の再生を下支えし、人口減少や少子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、地域経済の生産性向上を支える人流・物流ネットワークの構築と、効率的かつ強靱なサプライチェーンの構築を目指す。
- ・ 地域の持続可能性確保の観点から、近年の気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害に対し、「第1次国土強靱化実施中期計画」と連携し、国土強靱化施策の更なる加速化・進化を図る。

また、平時からの防災対策を強化する観点から、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。

さらに、大規模災害時において地方公共団体を支援する体制の強化及びフェーズフリー<sup>6</sup>な新技術の活用環境により、強靱な地域の構築を目指す。

- ・ 離島においても、本島との地理的隔絶性や本島と比較して深刻な人口減少・高齢化の進行といった構造的課題を踏まえ、住民の生命・生活を守る国土強靱化が求められる。このため、持続可能な離島コミュニティの形成を目指し、安全・安心と地域の将来を支える生活環境の整備を行う。
- ・ また、平時からの防災地域のインフラ産業・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 事業等の推進を目指す。

### 小目標：Ⅱ－1 生産性向上を支える人流・物流インフラの整備とインフラセキュリティの強化

#### 概要

- ・ 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、効率的かつ強靱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、高規格道路の未整備区間の早期整備や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。あわせて、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。
- ・ 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、強靱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。
- ・ 島嶼県の社会経済活動に伴い増加する海上物流需要及び自立型経済の構築に資する産業立地需要等に対応するための港湾の機能強化として、船舶大型化等に対応した複合一貫輸送ターミナル整備等の港湾整備等に取り組む。

<sup>6</sup> 平時と災害時の境界をなくし、平時の生活を充実させることで災害時の生活も充実させるという考え方

- ・ 沖縄のリーディング産業である観光・リゾート産業や県民生活を支える重要な社会基盤である那覇空港について、航空旅客数が過去最高を記録する中で、今後の更なる航空需要増加に対応するため、増設滑走路の処理能力を発揮するために必要とされる、エプロン拡張やターミナル前の高架道路整備等のターミナル地域再編事業に取り組む。
- ・ 離島空港における安全性を確保するため、空港管理者において航空機の損傷軽減対策として着陸帯両端に安全確保のために設けることとされている滑走路端安全区域（RESA）の整備に取り組む。
- ・ 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、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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<都市における人流・物流を円滑化させる>

- ・〔KPI-5〕道路による都市間速達性の確保率【再掲】

〔全国指標〕【令和5年度 57% → 令和12年度 60%】

- ・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)

〔全国指標〕【(国内)令和5年度 0% → 令和12年度 2%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9年度、②:～R12年度、③:～R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>\*1</sup>が含まれる  
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■高規格道路の未整備区間の早期整備

- 【一般国道58号名護東道路事業〔残事業費300億円(R4年度評価時点)〕  
(沖縄県名護市)(R8年度調査設計中)④(再掲)】
- 【一般国道58号読谷道路事業〔残事業費388億円(R4年度評価時点)〕★  
(沖縄県読谷村)(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道506号小禄道路事業〔残事業費385億円(R6年度評価時点)〕  
(沖縄県那覇市、豊見城市)(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道506号豊見城東道路事業〔残事業費13億円(R6年度評価時点)〕  
(沖縄県豊見城市、南風原町)(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道58号宜野湾道路事業〔残事業費1,710億円(R6年度評価時点)〕★  
(沖縄県宜野湾市)(R8年度調査設計中)④(再掲)】
- 【一般国道58号浦添北道路Ⅱ期線事業〔残事業費446億円(R7年度評価時点)〕★  
(沖縄県宜野湾市、浦添市)(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道58号那覇北道路事業、那覇港臨港道路整備事業(若狭港町線)  
〔残事業費1,124億円(R5年度評価時点)〕  
(沖縄県那覇市)(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【高規格ICアクセス道路整備事業(沖縄嘉手納線)  
〔残事業費111億円(R6年度評価時点)〕  
(沖縄県沖縄市)(R8年度設計中)④(再掲)】
- 【高規格ICアクセス道路整備事業(幸地インター線)  
〔残事業費47億円(R6年度評価時点)〕★  
(沖縄県西原町)(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【南部東道路事業〔残事業費258億円(R7年度評価時点)〕  
(沖縄県南風原町、南城市)(R8年度工事中)④(再掲)】

■都市計画道路(幹線道路)の整備

- 【一般国道 58 号恩納バイパス事業[残事業費 91 億円(R7 年度評価時点)]★  
(沖縄県恩納村)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 58 号恩納南バイパス事業[残事業費 19 億円(R7 年度評価時点)]★  
(沖縄県恩納村)(R8 年度工事中) [R8 年度完成予定]①(再掲)】
- 【一般国道 58 号嘉手納バイパス事業[残事業費 250 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県読谷村、嘉手納町)(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 58 号北谷拡幅事業[残事業費 215 億円(R3 年度評価時点)]  
(沖縄県北谷町、宜野湾市)(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 58 号浦添拡幅事業[残事業費 30 億円(R5 年度評価時点)]  
(沖縄県浦添市、那覇市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 329 号西原バイパス事業[残事業費 134 億円(R5 年度評価時点)]  
(沖縄県中城村、西原町)(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 329 号与那原バイパス事業[残事業費 102 億円(R5 年度評価時点)]★  
(沖縄県西原町、与那原町、南風原町)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 329 号南風原バイパス事業[残事業費 162 億円(R7 年度評価時点)]★  
(沖縄県南風原町、那覇市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 330 号沢岬交差点局所渋滞対策事業  
(沖縄県那覇市、浦添市)(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
- 【幹線道路ネットワークを構築・補完する道路整備事業  
(沖縄県中南部地区)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【道路改良事業★  
(沖縄県全域)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般県道石垣空港線事業[残事業費約 101 億円(R5 年度評価時点)]  
(沖縄県石垣市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

■国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築

- 【那覇港新港ふ頭地区ふ頭再編整備事業[残事業費 224 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)④】
- 【中城湾港新港地区国際物流ターミナル整備事業  
[残事業費 98 億円(R5 年度評価時点)] (沖縄県うるま市)(R8 年度工事中)④】

■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

- 【石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業  
[残事業費約 98 億円(R4 年度評価時点)]★(沖縄県石垣市)(R8 年度工事中)④】

■那覇空港の国際線ターミナル前高架道路の整備

- 【那覇空港国際線ターミナル地域再編事業 (沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)④】

## 小目標: II-2 インフラ産業の成長力強化と都市の国際競争力を高める基盤の整備 概要

- 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。
- 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<効果的・効率的な社会資本整備を行う>

- [KPI-33] PPP/PFI の事業規模

[全国指標]【令和4～令和5年度 累計 8.4 兆円 → 令和4～令和 13 年度の 10 年間で累積 30 兆円<sup>7</sup>】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>\*1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■ PPP/PFI 等の官民連携の推進

【一般国道 331 号 沖縄 331 号電線共同溝(仲座地区電線共同溝)事業

	(沖縄県八重瀬町) (R8 年度調査設計・工事中) ④(再掲)】
【新都心公園(那覇市)	(沖縄県那覇市) (R8 年度推進中) ④(再掲)】
【漫湖公園(那覇市)	(沖縄県那覇市) (R8 年度推進中) ④(再掲)】
【宜野湾海浜公園(宜野湾市)	(沖縄県宜野湾市) (R8 年度推進中) ④(再掲)】
【経塚公園(浦添市)	(沖縄県浦添市) (R8 年度推進中) ④(再掲)】
【21 世紀の森公園(名護市)	(沖縄県名護市) (R8 年度推進中) ④(再掲)】
【南浜公園(糸満市)	(沖縄県糸満市) (R8 年度推進中) ④(再掲)】
【コザ運動公園(沖縄市)	(沖縄県沖縄市) (R8 年度推進中) ④(再掲)】
【勝連城跡公園(うるま市)	(沖縄県うるま市) (R8 年度推進中) ④(再掲)】
【北谷公園(北谷町)	(沖縄県北谷町) (R8 年度推進中) ④(再掲)】
【与那古浜公園(与那原町)	(沖縄県与那原町) (R8 年度推進中) ④(再掲)】

<sup>7</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。

## 小目標：Ⅱ－3 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

### 概要

- ・ 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に向けた取組を着実に進めていく。
- ・ 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（交差点センサーや合流支援・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。
- ・ 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<カーボンニュートラルポートの形成を推進する>

- ・[KPI-56] 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数

[全国指標]【令和6年度 44 港湾 → 令和 12 年度 100 港湾】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

- ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■カーボンニュートラルポート形成の推進

【平良港港湾脱炭素化推進計画の策定

(沖縄県宮古島市)(R8 年度実施中)①】

【石垣港港湾脱炭素化推進計画の策定

(沖縄県石垣市)(R8 年度実施中)①】

## 小目標:Ⅱ-4 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 概要

- ・ 気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害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。
- ・ まちづくりと一体となって、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、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、南海トラフ巨大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。
- ・ 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、南海トラフ巨大地震等の巨大地震への備えとして、河川や海岸、道路、港湾、空港や上下水道など、各公共施設について耐震性向上を図る。
- ・ 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。

- ・ 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、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。

(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。

(災害に強い交通ネットワークの構築等)

- ・ 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に、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。
- ・ 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<水害の被害を軽減させる>

- ・ [KPI-37] 浸水実績地区等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 6% → 令和12年度 12%】

<土砂災害に強い地域を作る>

- ・ [KPI-38] 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 39% → 令和12年度 50%】

<津波、高潮・高波の被害を軽減させる>

- ・[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)した海岸堤防等の整備完了率

【令和5年度 76% → 令和 12 年度 79%】

<地震の被害を軽減させる>

- ・[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

〔全国指標〕【令和5年度 82% → 令和 12 年度 88%】

<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>

- ・[KPI-5]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】

〔全国指標〕【令和5年度 6% → 令和 12 年度 19%】

## 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9 年度、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>\*1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

### ■流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)

- 【流域下水道事業★ (沖縄県) (R8 年度工事中) ④】
- 【国場川広域河川改修事業★ (沖縄県那覇市、南風原町) (R8 年度工事中) ③】
- 【比謝川広域河川改修事業★ (沖縄県沖縄市) (R8 年度工事中) ③】
- 【小波津川広域河川改修事業 (沖縄県西原町) (R8 年度工事中) ②】
- 【安謝川広域河川改修事業 (沖縄県那覇市) (R8 年度工事中) ②】
- 【地すべり対策事業★ (沖縄県南風原町、中城村、北中城村) (R8 年度工事中) ③】
- 【急傾斜地崩壊対策事業★ (沖縄県浦添市、うるま市) (R8 年度工事中) ②】
- 【砂防メンテナンス事業★ (R8 年度工事中) ③】
- 【高潮対策事業★ (沖縄県嘉手納町、北谷町) (R8 年度工事中) ①】

### ■道路橋梁等の耐震機能強化

- 【沖縄 506 号防災・震災対策(南風原アーチ橋耐震補強)  
(第一次緊急輸送道路)事業(沖縄県南風原町) (R8 年度工事中) ④】

### ■コンパクト・プラス・ネットワークの深化

- 【立地適正化計画の実効性向上等の推進 (沖縄県)(R8 年度推進中) ④(再掲)】

### ■高規格道路の未整備区間の早期整備

- 【一般国道 58 号名護東道路事業[残事業費 300 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県名護市) (R8 年度調査設計中) ④(再掲)】
- 【一般国道 58 号読谷道路事業[残事業費 388 億円(R3 年度評価時点)]★  
(沖縄県読谷村) (R8 年度工事中) ④(再掲)】
- 【一般国道 506 号小禄道路事業[残事業費 385 億円(R6 年度評価時点)]  
(沖縄県那覇市、豊見城市) (R8 年度工事中) ④(再掲)】
- 【一般国道 506 号豊見城東道路事業[残事業費 13 億円(R6 年度評価時点)]  
(沖縄県豊見城市、南風原町) (R8 年度工事中) ④(再掲)】
- 【一般国道 58 号宜野湾道路事業[残事業費 1,710 億円(R6 年度評価時点)]★  
(沖縄県宜野湾市) (R8 年度調査設計中) ④(再掲)】

- 【一般国道 58 号浦添北道路Ⅱ期線事業[残事業費 446 億円(R7 年度評価時点)]★  
(沖縄県宜野湾市、浦添市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 58 号那覇北道路事業、那覇港臨港道路整備事業(若狭港町線)  
[残事業費 1,124 億円(R5 年度評価時点)]  
(沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【高規格 IC アクセス道路整備事業(沖縄嘉手納線)  
[残事業費 111 億円(R6 年度評価時点)]  
(沖縄県沖縄市)(R8 年度設計中)④(再掲)】
- 【高規格 IC アクセス道路整備事業(幸地インター線)  
[残事業費 47 億円(R6 年度評価時点)]★  
(沖縄県西原町)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【南部東道路事業[残事業費 258 億円(R7 年度評価時点)]  
(沖縄県南風原町、南城市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 道路の法面・盛土の土砂災害防止対策
  - 【沖縄 329 号道路盛土法面对策(名護市久志)★  
(沖縄県名護市)(R8 年度実施中)④】
  - 【災害防除事業★  
(沖縄県)(R8 年度工事中)④】
- 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
  - 【一般国道58号無電柱化推進事業(名護市)  
(沖縄県名護市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【沖縄離島無電柱化緊急対策事業(宮古島市、竹富町)  
(沖縄県宮古島市、竹富町)(R8 年度推進中)④】
- 空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策
  - 【那覇空港における浸水対策事業★  
(沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)①】
- 港湾施設の耐震・耐波性能等の強化
  - 【那覇港新港ふ頭地区ふ頭再編整備事業[残事業費 224 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【中城湾港新港地区国際物流ターミナル整備事業  
[残事業費 98 億円(R5 年度評価時点)]  
(沖縄県うるま市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業  
[残事業費約 73 億円(R7 年度評価時点)](沖縄県宮古島市)(R8 年度工事中)④】
  - 【平良港本港地区防波堤整備事業[残事業費約 84 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県宮古島市)(R8 年度工事中)④】
  - 【那覇港改修事業(臨港道路液状化対策)  
(沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)④】
  - 【中城湾港改修事業(橋梁耐震化)  
(沖縄県うるま市)(R8 年度工事中)④】
  - 【沖縄県の地域や離島の安全・安心な暮らしを支援する港湾整備  
(防災・安全)(重点)★(沖縄県伊是名村)(R8 年度工事中)④】
  - 【快適で潤いのある環境の創造と活気あふれる”みなと”まちづくり(計画②)  
(沖縄県)(R8 年度工事中)④】
  - 【沖縄県の地域活性化と観光振興を支援する港湾整備(沖縄県)(R8 年度工事中)④】

## 小目標：Ⅱ－5 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

### 概要

- ・ 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。
- ・ 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自治体への支援体制を強化するため、TEC-FORCE 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。
- ・ 気候変動の影響によりリスクが高まっている渇水に対して適切に対応するため、関係者が連携して渇水による影響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渇水対応タイムラインの作成を進める。
- ・ 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<水災害リスク情報を充実させ活用する>

- ・ [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

[全国指標]【令和5年度 96% → 令和 12 年度 100%】

<災害への対応力を強化する>

- ・ [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

[全国指標]【令和5年度 16% → 令和 12 年度 100%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■水災害リスク情報の充実・活用

【総合流域防災事業(土砂災害リスク情報整備事業)★(沖縄県)(R8 年度調査中)②】

- 【総合流域防災事業(基礎調査)★ (沖縄県)(R8年度調査中)②】
- 【総合流域防災事業(土砂・洪水氾濫対策事業)★ (沖縄県)(R8年度調査中)②】
- 河川情報等の充実
  - 【総合流域防災事業(情報基盤整備総合事業)★ (沖縄県)(R8年度工事中)②】
- 道路啓開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)
  - 【道路啓開訓練の実施 (沖縄県)(R8年度推進中)④】
- TEC-FORCE等に係る機能強化による災害対応力の強化
  - 【被害状況把握等の高度化★ (沖縄県)(R8年度推進中)②】

## 小目標: II-6 新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化

### 概要

- ・ 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、災害対策基本法第76条に規定する緊急通行車両の通行の確保や防災拠点等を連絡する路線の道路啓開作業の観点から特に重要な箇所について優先的に CCTV カメラを設置する。

あわせて、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畳等、防災 DX を推進する。

- ・ 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>8</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慮しつつ、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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(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>

- ・ [KPI-54] 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

[全国指標]【令和5年度 29% → 令和 12 年度 100%】

<基盤データの整備>

- ・ <PLATEAU> 3D 都市モデルの整備都市数

[全国指標]【令和6年度 250 都市 → 令和 9 年度 500 都市】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

- ★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■ 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

【緊急輸送道路(1次)の区間のうち重要な箇所への CCTV<sup>9</sup>カメラ設置★

(沖縄県)(R8 年度実施中)④】

#### ■ 建築・都市の DX 推進

【PLATEAUの普及促進

(沖縄県)(R8 年度推進中)④】

<sup>8</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 レーザスキャナ、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。

<sup>9</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

### 目指すべき姿

- ・ 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、道路・港湾・下水道など、各インフラ分野の脱炭素化を推進しつつ、各モードの省エネ化・非化石転換の強化、自家用車に比して単位輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量の少ない公共交通機関の利用促進と合わせて社会資本整備と連携した暮らしと移動における脱炭素化を目指す。
- ・ ネイチャーポジティブ、循環経済への移行を加速させ、気候変動のリスクの低減を目指すとともに、自然と共生する社会資本整備を推進することで、将来にわたり持続可能で魅力的な「やんばるの森」や「美ら海」に代表される沖縄の魅力的な自然を次世代へ継承していく。

### 小目標：Ⅲ－1 脱炭素化を支える基盤整備

#### 概要

- ・ 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。
- ・ 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<カーボンニュートラルポートの形成を推進する>

- ・ [KPI-56] 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】

[全国指標]【令和6年度 44 港湾 → 令和 12 年度 100 港湾】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9年度、②:～R12年度、③:～R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■ 下水道分野における脱炭素化の推進

【流域下水道事業★ (沖縄県) (R8年度推進中)④(再掲)】

【公共下水道事業(那覇市など24市町村)★ (沖縄県那覇市など24市町村) (R8年度推進中)④】

#### ■ カーボンニュートラルポート形成の推進

【平良港港湾脱炭素化推進計画の策定(沖縄県宮古島市) (R8年度実施中)①(再掲)】

【石垣港港湾脱炭素化推進計画の策定(沖縄県石垣市) (R8年度実施中)①(再掲)】

## 小目標:Ⅲ-2 インフラのライフサイクル全体での脱炭素化

### 概要

- ・ 道路において、低炭素材料の開発導入促進、道路管理用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、道路管理関係車両の電動化、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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<道路分野における脱炭素化を進める>

- ・[KPI-58]道路照明のLED化率 ※国直轄

【令和5年度 59.1% → 令和12年度 100%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

- ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■道路管理の低炭素化

【直轄道路におけるLED道路照明導入による省エネ化

(沖縄県)(R8年度実施中)[R12年度までに完成]②】

## 小目標:Ⅲ-3 都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生、グリーンインフラの活用等

### 概要

- 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（2024）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。
- 沖繩らしい自然が持続可能な社会及び安全・安心な島づくりの実現のため、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、地域の魅力向上などにつなげるため、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>10</sup>」等のグリーンインフラの活用を推進する。
- 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<環境と人に優しいまちを作る>

- ・[KPI-59]都市緑化等による温室効果ガス吸収量  
〔全国指標〕【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>】
- ・[KPI-59]都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】  
〔全国指標〕【令和5年度 14.2 m<sup>2</sup>/人 → 令和12年度 15.2 m<sup>2</sup>/人】

### 目標の達成に寄与する主要取組

- (完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)
- ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる  
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る
- グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進  
【緑地環境事業(那覇市:城岳公園ほか4箇所)  
(沖繩県那覇市)(R8年度実施中)②(再掲)】
  - まちづくりGXの推進  
【国営沖繩記念公園 海洋博覧会地区(本部町)  
〔残事業費324億円の内数(R4年度評価時点)〕  
(沖繩県本部町)(R8年度工事中)④】

<sup>10</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

- 【都市公園等事業(八重瀬町:東風平運動公園)  
(沖縄県八重瀬町)(R8年度工事中)③(再掲)】
- 【都市公園等事業(八重瀬町:西部プラザ公園)  
(沖縄県八重瀬町)(R8年度工事中)③(再掲)】
- 【都市公園等事業(八重瀬町:長田門原公園)  
(沖縄県八重瀬町)(R8年度工事中)③(再掲)】
- 【都市公園安全・安心対策事業(八重瀬町)(沖縄県八重瀬町)(R8年度工事中)③】
- 【都市公園等事業(南風原町:黄金森公園)  
(沖縄県南風原町)(R8年度用地補償中)③(再掲)】
- 【都市公園等事業(南風原町:津嘉山公園)  
(沖縄県南風原町)(R8年度工事中)①(再掲)】
- 【都市公園等事業(与那原町:与原公園)  
(沖縄県与那原町)(R8年度工事中)②(再掲)】
- 【都市公園安全・安心対策事業(与那原町)(沖縄県与那原町)(R8年度工事中)③】
- 【都市公園安全・安心対策事業(宮古島市)(沖縄県宮古島市)(R8年度工事中)③】
- 【都市公園安全・安心対策事業(うるま市)(沖縄県うるま市)(R8年度工事中)④】
- 【都市公園等事業(宜野湾市:野嵩第一公園ほか1箇所)  
(沖縄県宜野湾市)(R8年度推進中)③(再掲)】
- 【都市公園安全・安心対策事業(宜野湾市)(沖縄県宜野湾市)(R8年度推進中)③】
- 【都市公園等事業(那覇市:末吉公園)(沖縄県那覇市)(R8年度推進中)②(再掲)】
- 【都市公園等事業(那覇市:識名公園)(沖縄県那覇市)(R8年度工事中)②(再掲)】
- 【都市公園ストック再編事業(那覇市:与儀公園・漫湖公園)  
(沖縄県那覇市)(R8年度推進中)②(再掲)】
- 【都市公園等事業(那覇市:久場川公園ほか6箇所)  
(沖縄県那覇市)(R8年度工事中)②(再掲)】
- 【都市公園安全・安心対策事業(那覇市)(沖縄県那覇市)(R8年度推進中)③】
- 【緑地環境事業(那覇市:城岳公園ほか4箇所)  
(沖縄県那覇市)(R8年度推進中)②(再掲)】
- 【沖縄県総合運動公園整備事業 [残事業費 55 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県沖縄市、北中城村)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【中城公園整備事業 [残事業費 88 億円(R3 年度評価時点)]  
(沖縄県北中城村、中城村)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【浦添大公園整備事業 [残事業費 25 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県浦添市)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【首里城公園整備事業 [残事業費 86 億円(R4 年度評価時点)]  
(沖縄県那覇市)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【平和祈念公園整備事業 [残事業費 13 億円(R6 年度評価時点)]  
(沖縄県糸満市)(R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【宮古広域公園整備事業 [残事業費 155 億円(R6 年度評価時点)]  
(沖縄県宮古島市)(R8 年度推進中)④(再掲)】

## 小目標:Ⅲ-4 建設リサイクルの高度化

### 概要

- ・ 多くの有人離島と無人島を抱える沖縄県において、物資輸送コストの低減と持続可能な成長を実現するには、資源を効率的・循環的に活用する循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行を進める必要がある。そのため、沖縄県リサイクル資材評価認定制度（ゆいくる）や再生資源を利活用した「質」を重視する建設リサイクルの高度化を目指す。
- ・ 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。
- ・ 建設工事に伴い発生する建設残土や建設副産物の利用を促進し、建設工事の円滑な推進を図るため、沖縄地方建設副産物対策連絡協議会において関係機関において連携協力を行い、建設副産物のリサイクルを推進する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

#### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9年度、②:～R12年度、③:～R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■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

【沖縄地方建設副産物対策連絡協議会の開催 (沖縄県) (R8年度実施中)④】

## 小目標:Ⅲ-5 上下水道資源の最大限の有効利用

### 概要

- 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<下水汚泥資源を肥料使用する取組を普及・拡大する>

- ・[KPI-62] 下水汚泥肥料利用率

[全国指標]【令和5年度 15% → 令和 12 年度 30%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9 年度、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

- ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■ 下水汚泥資源の肥料利用の推進

【流域下水道事業★

(沖縄県)(R8 年度推進中)④(再掲)】

【公共下水道事業(那覇市など24市町村)★

(沖縄県那覇市など24市町村)(R8 年度推進中)④(再掲)】

## 小目標:Ⅲ-6 港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化

### 概要

- ・ 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<サステナブルな循環型社会の構築を目指す>

- ・[KPI-63] 沖縄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 1 港以上】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9 年度、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

- ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 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  
【サーキュラーエコノミーポートの推進 (沖縄県) (R8 年度推進中)④】

## 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

### 目指すべき姿

- ・ 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現場で働く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体制づくりにより、持続可能な地域づくりを目指す。
- ・ また、社会資本の整備・維持管理・運営の担い手である建設技能者や物流や人流を支える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従事者、トラックドライバー等において次世代の担い手を確保していくため、処遇の改善と働き方改革、生産性の向上を推進し、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環境を目指す。
- ・ 持続可能な発展と生活を支える社会基盤の高度化を実現するため、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、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強化を実現するため、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に対応することで、地域のインフラの維持管理を効率化・高度化することを目指す。

### 小目標:Ⅳ-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

#### 概要

- ・ 地方公共団体の技術系職員に限られる中でも、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重点的な支援を行う。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<持続可能なインフラメンテナンスを実現する>

- ・〔KPI-65〕沖縄の市区町村のうち、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 39% → 令和12年度 100%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■地域インフラ群再生戦略マネジメント等

【地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進 (沖縄県)(R8年度推進中)④(再掲)】

## 小目標:IV-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

### 概要

- ・ 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(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>

- ・[KPI-66]九州・沖縄ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数

【令和6年度 41 団体(九州と合算) → 令和 12 年度 82 団体(九州と合算)】

<各インフラ分野における官民連携の取組を進める>

- ・[KPI-33]PPP/PFI の事業規模【再掲】

〔全国指標〕【令和4～令和5年度 累計 8.4 兆円 → 令和4～令和 13 年度の10年間で累積 30 兆円】

- ・[KPI-67]水道分野のウォーターPPP 具体化件数

〔全国指標〕【令和6年度 8件 → 令和 13 年度までに 100 件の具体化】

- ・[KPI-68]下水道分野のウォーターPPP 具体化件数

〔全国指標〕【令和6年度 12 件 → 令和 13 年度までに 100 件の具体化】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる  
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■インフラメンテナンス国民会議等の活性化

【インフラメンテナンス市区町村長会議の推進

(九州・沖縄ブロック)(R8 年度実施中)④(再掲)】

#### ■下水道分野のウォーターPPP 推進

【下水道事業におけるウォーターPPP 導入の推進 (沖縄県)(R8 年度推進中)②】

※R11 年度に 3 件のウォーターPPP 導入を目指す

#### ■PPP/PFI 等の官民連携の推進

【一般国道 331 号 沖縄 331 号電線共同溝(仲座地区電線共同溝)事業

(沖縄県八重瀬町)(R8 年度調査設計・工事中)④(再掲)】

【新都心公園(那覇市)

(沖縄県那覇市)(R8 年度推進中)④(再掲)】

【漫湖公園(那覇市)

(沖縄県那覇市)(R8 年度推進中)④(再掲)】

【宜野湾海浜公園(宜野湾市)

(沖縄県宜野湾市)(R8 年度推進中)④(再掲)】

【経塚公園(浦添市)

(沖縄県浦添市)(R8 年度推進中)④(再掲)】

【21 世紀の森公園(名護市)

(沖縄県名護市)(R8 年度推進中)④(再掲)】

【南浜公園(糸満市)

(沖縄県糸満市)(R8 年度推進中)④(再掲)】

【コザ運動公園(沖縄市)	(沖縄県沖縄市)(R8 年度推進中)④(再掲)】
【勝連城跡公園(うるま市)	(沖縄県うるま市)(R8 年度推進中)④(再掲)】
【北谷公園(北谷町)	(沖縄県北谷町)(R8 年度推進中)④(再掲)】
【与那古浜公園(与那原町)	(沖縄県与那原町)(R8 年度推進中)④(再掲)】

## 小目標:IV-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 概要

- ・ 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。
- ・ 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。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<新技術等を活用してメンテナンスを高度化・効率化する>

- ・[KPI-69] (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

〔全国指標〕【令和5年度 654団体 → 令和12年度 1,200団体】

- ・[KPI-70] 沖縄の重要インフラ・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 49% → 令和12年度 100%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

- ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■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

- |                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| 【沖縄県道路メンテナンス会議の推進 | (沖縄県)(R8年度推進中)④(再掲)】 |
| 【橋梁補修事業(沖縄県)★     | (沖縄県)(R8年度工事中)④】     |
| 【道路メンテナンス事業(沖縄県)★ | (沖縄県)(R8年度工事中)④】     |

## 小目標:IV-4 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

### 概要

- ・ 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おり、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、長時間労働の是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。
- ・ 加えて、戦略的・計画的な社会資本整備を支えるためには、建設業や運輸業における担い手確保と高齢化に伴う技術継承問題の両立が不可欠である。このため、大学や産業界と連携し、DX教育の推進や生成AIの活用などの効率化を図ることで、次世代人材の育成と地域インフラを支える体制の強化を推進する。
- ・ 社会資本の整備・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。
- ・ 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。
- ・ 沖縄地方 ICT アドバイザー制度の活用等により、さらなる ICT 施工の普及拡大をはかりつつ、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、安全かつ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、内閣府沖縄総合事務局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>11</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

<sup>11</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

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。

- ・ 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。
- ・ トラック・物流 G メンによる荷主に対する適正運賃・料金收受に関する周知・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、取引環境の適正化を進める。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<社会資本整備を支える現場の担い手を確保する>

- ・[KPI-72]管内の県・市町村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 2.4% → 令和12年度 100%】

<新技術により建設現場の生産性を向上させる>

- ・[KPI-73]直轄工事における中小建設業者の ICT 施工の経験割合

【全国指標】【令和6年度 53% → 令和12年度 60%】

<トラック運送業における取引環境の適正化>

- ・[KPI-76]トラック運転に従事する若年層の割合

【全国指標】【R6年度 10.4% → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値】

<新技術により港湾の生産性を向上させる>

- ・[KPI-78]サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数

【全国指標】【令和7年3月末 928社 → 令和12年度 5,500社】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

- ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### ■ 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)

【ICT アドバイザー制度の活用推進 (沖縄県) (R8年度推進中)④】

- トラック・物流 G メンによる「集中監視月間」において、荷主事業者等による取適法の違反行為や改正物流法の違反行為の未然防止等の観点から、荷主事業者等に対するパトロールを実施する。

【トラック・物流 G メンによる取引環境の適正化 (沖縄県) (R8年度実施中)④】

- サイバーポートによる生産性向上

【サイバーポートの活用推進 (沖縄県) (R8年度推進中)④】

## 小目標:IV-5 インフラのデータ基盤とデータ連携等を活用したインフラの管理・運用 概要

- ・ 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、維持管理などの維持管理業務の効率化を行いつつ、オープンデータを活用し、集約蓄積されたデータの活用環境整備を進める。
- ・ 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。
- ・ 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>12</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基準点等の国土情報基盤の整備・更新を推進する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<新技術により港湾の生産性を高める>

- ・【KPI-78】サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数【再掲】

[全国指標]【令和7年3月末 928社 → 令和12年度 5,500社】

<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>

- ・電子基準点現地調査の実施率

[R8年度0% → R12年度 100%]

<建築・都市のDXの推進>

- ・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

[全国指標]【R12年度 500法人】

### 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、②:~R12年度、③:~R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<sup>※1</sup>が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

<sup>12</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。

- サイバーポートによる生産性向上  
【サイバーポートの活用推進】 (沖縄県) (R8 年度推進中)④(再掲)】
- 国土情報基盤の整備・更新  
【電子基準点現地調査の実施】 (沖縄県) (R8 年度推進中)④】
- 道路システムの DX の推進  
【道路管理プラットフォームを活用した道路管理業務の効率化】 (沖縄県) (R8 年度推進中)④】
- 建築・都市の DX 推進  
【PLATEAUの普及促進】 (沖縄県) (R8 年度推進中)④(再掲)】

## 第4章 計画を推進するための方策

### (1) 多様な効果を勘案した公共事業評価の実施とインフラのストック効果の見える化

社会資本は、構想・計画段階から整備・供用に至るまでの長期間にわたり企画、運営・管理、整備負担、利用など多様な関係主体が様々な形で関与することで成り立っている。

また、その整備・維持は、国民や受益者が負担する税金や利用料金によって支えられている。こうしたことから、社会資本が社会全体で適切に維持され、その機能を十分に発揮するためには、国民一人ひとりの理解と共感が不可欠である。

そのため、事業の効率性及び、その実施過程の透明性の一層の向上を図るため、一貫した事業評価体系の下、大学などの有識者の助言を求めつつ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時点において、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。

さらに安全・安心の確保、生活の質の向上、民間投資の誘発や生産性の向上といった社会資本のストック効果の発現状況について、多面的な効果を踏まえつつデータを用いて定量的な効果把握に努め、事業完了後における地域の即地的な社会経済状況の変化を継続的に把握・公表するなど、ストック効果の見える化の取組を推進する。

### (2) 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画との調和と関連計画との連携

計画の推進にあたっては、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画との調和を図り、社会資本整備に関連する計画との連携を図りながら、重点目標の実現に向けて効率的かつ一体的に実施していくものとする。

### (3) 重点計画のフォローアップ

本計画に位置付けられた事業・施策の進捗状況を把握し、進捗が遅れている施策の課題整理と解決方策等の検討を行うため、第六次社会資本整備重点計画のフォローアップの実施状況等も踏まえつつ、本計画のフォローアップを行うこととする。

その際、指標の実績値を把握するとともに、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蓄積等に努めることとする。

## (別紙)各小目標における重点施策、指標等

小目標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

#### 小目標: I-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

重点施策	指標
<b>■(都市機能等の誘導・集積)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>	[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 [全国指標]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 50.0% → 毎年度 66.6%以上
	・立地適正化計画を策定した市町村数 [全国指標]R6年度末 636 都市 → R12年度 1,000 都市
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	[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 [全国指標] ③地方都市圏 R6年度 37.9% → R12年度 37.9%
<ul style="list-style-type: none"> <li>「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</li> </ul>	・「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数 [全国指標] ①地域の足 R7年度 2,057 地区 → R9年度 0 地区 [全国指標] ②観光の足 R7年度 462 地点 → R9年度 0 地点
<ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルの普及促進</li> </ul>	・シェアサイクルの導入市区町村数 [全国指標]R5年度 349 市区町村 → R12年度 500 市区町村
<ul style="list-style-type: none"> <li>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[全国施策]</li> <li>官民連携による地域の遊休公的施設の活用の推進(スモールコンセッション)[全国施策]</li> <li>(参考<sup>13</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[全国施策]</li> </ul>	
<b>■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</b>	
<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の連携推進</li> </ul>	[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 [全国指標]R6年度末 172 団体 → R12年度 700 団体
<ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクト・プラス・ネットワークの推進と地域課題に適應した交通の確保</li> </ul>	・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%

<sup>13</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。

## 期待されるストック効果

### ■ 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

・住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）や地域居住機能再生推進事業に取り組むことで、老朽建築物除却及び都市再生住宅整備や老朽化した市営住宅と公社当蔵賃貸住宅の集約建替や公益施設の整備等を推進し、当該地区の防災性の向上や快適な居住環境を創出が実現する。今後も、都市機能等の誘導・集積に取り組むことにより、にぎわいと活力のある地域の形成とインフラストックの最適化を実現する。

### ■ 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

・沖縄都市モノレール3両化導入加速化事業に取り組むことで、利用者における定時・定速性の確保及び利便性の向上を推進し、利用者の増加に対する混雑率の解消を実現する。今後も、県民や観光客の足として、利便性向上と混雑緩和に取り組むことにより、過度な自家用車利用から公共交通への転換を図り、定時・定速性に優れた幹線公共交通機関を実現する。

## インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

### ■ コンパクト・プラス・ネットワークの深化

・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）については、自治体と連携を図りつつ必要に応じ支援を行うなどの取組みを行い推進する。

小目標: I-2 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
<b>■地域資源を活かした個性あるエリアの形成</b>	
・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(市町村数) R6年度 18市町村 → R12年度 20市町村
・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 0市町村 → R12年度 2市町村
<b>■地方誘客の促進に向けた環境整備</b>	
・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 [全国指標]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>14</sup> における公衆無線LAN(Wi-Fi)整備率 ① 鉄軌道駅 R6年度 100% → R12年度 100%を維持 ② バスターミナル R6年度 100% → R12年度 100%を維持 ③ 旅客船ターミナル R6年度 該当無し → R12年度 100% ④ 空港 R6年度 100% → R12年度 100%を維持
	・旅客施設 <sup>14</sup> における多言語対応率 ① 鉄軌道駅 R6年度 100% → R12年度 100%を維持 ② バスターミナル R6年度 100% → R12年度 100%を維持 ③ 旅客船ターミナル R6年度 100% → R12年度 100%を維持 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【全国施策】	
・自転車通行空間の整備推進	[KPI-15] ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数 [全国指標]R6年度 340市区町村 → R12年度 800市区町村
・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 6施設 → R12年度 6施設
・道路空間におけるオーバーツーリズム対策の推進【全国施策】	
<b>■地域における関係人口や雇用の拡大</b>	
・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	[KPI-33] ・PPP/PFI の事業規模 [全国指標]R4~R5年度累計 8.4兆円 → R4~R13年度の10年間で累計 30兆円
・二地域居住の促進による新たな人の流れの創出・拡大	[KPI-4] ・市町村が作成する特定居住促進計画の作成数 [全国指標]R6年度末 5件 → R11年度累計 600件

<sup>14</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

	[KPI-4] ・市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数 [全国指標]R6 年度末 5 法人 → R11 年度累計 600 法人
・官民連携による地域の遊休公的施設の活用の推進(スモールコンセプション)【再掲】[全国施策]	
・地域経済の活性化に向けた産業立地の促進[全国施策]	
・不動産業者を始めとする多様なプレイヤーの連携による地域価値共創の推進[全国施策]	
<b>期待されるストック効果</b>	
■交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備 ・スマートバス停を導入し、多言語対応・情報提供の高度化・視認性向上が図られることで利便性が向上し、バス利用者需要の増加が期待され、バス利用者が増加することによる交通渋滞の緩和が期待される。 ・策定された計画を基に、実証実験等を通じて拠点周遊を商品化し観光周遊を促進することで、観光客の滞在時間の延長へ繋げ観光消費額が拡大され、産業振興が図られることが期待される。	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
■インフラツーリズムの推進 ・沖縄北部ダムツーリズムの実施にあたっては、多くの関係者が連携して水源地やんばるの自然やダム湖の魅力を活かした活動を通じて、沖縄本島北部水源地の活性化を推進している。	

### 小目標: I-3 地域内外を結ぶ交通ネットワークの整備

重点施策	指標
<b>■域内外を結ぶ道路等の交通ネットワークの整備</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路の未整備区間の早期整備</li> </ul>	[KPI-5] ・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 [全国指標]R5年度6% → R12年度19%
	[KPI-5] ・道路による都市間速達性の確保率 [全国指標]R5年度57% → R12年度60%
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路(幹線道路)の整備</li> </ul>	[KPI-6] ・都市計画道路(幹線道路)の整備率 R4年度87.3% → R12年度90.1%
<ul style="list-style-type: none"> <li>道路事業で交通拠点を整備するバスタプロジェクト等の推進[全国施策]</li> <li>スマートICの活用による拠点の形成[全国施策]</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>離島航空路の維持・確保</li> </ul>	[KPI-8] ・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%
<ul style="list-style-type: none"> <li>離島航路の維持・確保</li> </ul>	[KPI-8] ・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%
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路の未整備区間の早期整備</li> <li>都市計画道路(幹線道路)の整備</li> <li>那覇空港自動車道、名護東道路及び沖縄西海岸道路に取り組んだ結果、地域間速達性の向上が発揮され、輸送時間の短縮と定時性向上と物流の効率化、配送品の品質向上面での地域の産業支援が実現する。今後も、高規格道路の未整備区間の早期整備に取り組むことにより、地域経済の生産性向上を支える人流・物流ネットワークの構築と、効率的かつ強靱なサプライチェーンの構築を実現する。</li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路の未整備区間の早期整備</li> <li>都市計画道路(幹線道路)の整備</li> <li>高規格道路の未整備区間の早期整備及び都市計画道路(幹線道路)の整備の実施にあたっては、整備段階に合わせ多くの関係者が連携してTDM施策(「経路分散」、「時間分散」、「信号現示の調整」)を推進している。</li> </ul>	

小目標: I-4 点検・診断等の確実かつ効率的な実施

重点施策	指標
<b>■上下水道施設の戦略的維持管理・更新</b>	
<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>	<p>[KPI-10]</p> <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)の更新の完了率</li> </ul> <p>R6 年度 17% → R12 年度 37%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・大口径下水道管路の健全性確保の取り組みの推進</li> </ul>	<p>[KPI-10]</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道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」<sup>15</sup>対象)の健全性の確保率</li> </ul> <p>R6 年度 0% → R12 年度 100%</p>
<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の複線化・連絡管整備の推進</li> </ul>	<p>[KPI-10]</p> <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> <p>[全国指標]R6 年度 33% → R12 年度 76%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<p>[KPI-10]</p> <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</li> </ul> <p>[全国指標]R6 年度 7% → R9 年度 100%</p>
<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>	<p>[KPI-69]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水道事業者のうち、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</li> </ul> <p>R6 年度 52% → R9 年度 100%</p>
<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>	<p>[KPI-69]</p> <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</li> </ul> <p>R6 年度 29% → R9 年度 100%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路占用物件管理の一元化・高度化の推進[全国施策]</li> </ul>	
<b>■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</b>	
<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</li> </ul> <p>[全国指標]R5 年度 654 団体 → R12 年度 1,200 団体</p> <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</li> </ul> <p>※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</p> <p>[全国指標]R6 年度 74% → R12 年度 100%</p>

<sup>15</sup> 口径 2m 以上かつ 30 年以上経過した下水道管

	<ul style="list-style-type: none"> <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 〔全国指標〕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 100% → 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 〔全国指標〕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の割合 〔全国指標〕R7年度末 77 管理者 → R12年度 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 〔全国指標〕R6年度 0 人 → R12年度 6,000 人</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の導入・利活用の促進</li> </ul>	<p>[KPI-70]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄の重要インフラ・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 49% → R12年度 100%</li> </ul>
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■直轄点検における点検支援技術活用原則化の取組 <ul style="list-style-type: none"> <li>・直轄国道における定期点検業務及び道路巡視の一部項目において、点検支援技術の活用の原則化に取り組むことで、定期点検の高度化・効率化を推進し、効率的・効果的なインフラマネジメントを実現する。今後も、直轄点検における点検支援技術活用原則化に取り組むことにより、民間企業の技術開発の促進し、計画的なインフラの維持管理・更新を推進する。</li> </ul> </li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■直轄点検における点検支援技術活用原則化の取組 <ul style="list-style-type: none"> <li>・直轄点検における点検支援技術活用原則化により、点検支援技術性能カタログの充実を図るとともに、沖縄県道路メンテナンス会議を通じて、地方公共団体など他の道路管理者における新技術活用を推進している。</li> </ul> </li> </ul>	

小目標: I-5 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
<b>■地域の将来像等を踏まえたインフラの維持管理</b>	
<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 style="text-align: center;">R6年度0施設 → R12年度約5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 [全国指標]R5年度85% → R12年度91%</li> </ul> <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 [全国指標]R4年度651事業 → R12年度760事業</li> </ul> <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 [全国指標]R6年度0事業 → R12年度300事業</li> </ul> <p>港湾:</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 R6年度0% → R12年度100%</li> </ul> <p>公園:</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 R5年度末0% → R12年度末25%</li> </ul> <p>官庁施設:</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 [全国指標]R6年度0施設 → R12年度16施設</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川管理施設・砂防設備等の戦略的な維持管理の推進</li> </ul>	<p>河川・ダム:</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 [全国指標]R5年度50% → R12年度59%</li> </ul>
<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の連携推進</li> </ul>	<p>[KPI-3]</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【再掲】 [全国指標]R6年度末172団体 → R12年度700団体</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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[全国施策]</li> </ul>	
<b>■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</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理</li> </ul>	<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>道路:</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 [全国指標]R5年度55% → R12年度80%</li> </ul>

- ・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  
〔全国指標〕R5年度 0% → R12年度 61%
- ・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  
〔全国指標〕R5年度 0% → R12年度 83%
- ・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  
〔全国指標〕R5年度 0% → R12年度 83%

ダム:

- ・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ずべきダム管理施設(82 施設(令和5年度末時点))の修繕等による健全性確保率  
〔全国指標〕R5年度 86% → R12年度 98%
- ・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  
〔全国指標〕R5年度 74% → R12年度 80%
- ・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  
〔全国指標〕R5年度 0% → R12年度 29%

砂防:

- ・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  
〔全国指標〕R5年度 87% → R12年度 91%

海岸:

- ・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  
〔全国指標〕R5年度 87% → R12年度 91%

水道:

- ・点検により、更新等が必要となった水管橋(補剛形式)の対策完了率  
R3年度 0% → R12年度 100%
- ・水道事業者のうち社会的影響が大きい古い規格の水道管路(鑄鉄管)の更新計画を策定し取組を進めている事業者の割合  
R6年度 0% → R8年度 100%
- ・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・連絡管整備の完了率【再掲】  
〔全国指標〕R6年度 33% → R12年度 76%
- ・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)の更新の完了率【再掲】  
R6年度 17% → R12年度 37%

	<p>下水道：          ・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」<sup>16</sup>の対象）の健全性の確保率【再掲】              R6年度0% → R12年度100%</p> <p>・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              〔全国指標〕R6年度7% → R9年度100%</p> <p>港湾：          ・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              R5年度89% → R12年度90%</p> <p>空港：          ・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              〔全国指標〕R6年度100% → R12年度100%</p> <p>公園：          ・インフラ長寿命化計画を策定済みの都市公園のうち、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46% → R12年度末100%</p> <p>官庁施設：          ・合同庁舎のうち老朽化対策が必要な施設における対策（危険箇所の改修等）の完了率              R6年度0% → R12年度50%</p> <p>（参考）公営住宅：          ・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              〔全国指標〕R6年度0% → R12年度100%</p> <p>信号制御機：          ・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              〔全国指標〕R6年度0% → R12年度末100%</p>
<p>■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</p> <p>・地域インフラ群再生戦略マネジメント等</p>	<p>〔KPI-65〕</p> <p>・沖縄の市町村のうち、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39% → R12年度100%</p>
<p><b>期待されるストック効果</b></p>	
<p>■予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理</p> <p>・各事業分野において、老朽化対策の推進に取り組んだ結果、老朽化施設の災害耐力の向上が発揮され、地域の交通ネットワークの安全性・信頼性を確保や、安心・安全な生活環境の確保が実現した。今後も、各事業分野における老朽化対策に取り組むことにより、構造物の長寿命化と地域の安全・安心の確保を実現する。</p>	

<sup>16</sup> 口径2m以上かつ30年以上経過した下水道管

- 沖縄都市モノレールは上下分離方式で整備され、道路管理者によるモノレールのインフラ部（桁、支柱、駅舎等）の長寿命化、ライフサイクルコストの低減、公共交通利用環境の保全、向上に取り組んでいる。今後も、長寿命化を推進することにより、沖縄県唯一の専用軌道を持つ公共交通機関としての安全性・信頼性の確保を実現する。
- 流域治水対策（河川、砂防、下水道、海岸）
- 地すべり対策事業や急傾斜地崩壊対策事業に取り組んだ結果、地すべり対策等の土砂災害対策の推進により、人家や要配慮者利用施設等の保全が発揮され、安心・安全な生活環境の確保が実現した。今後も、流域治水対策に取り組むことにより、安全・安心な生活環境の確保を実現する。

### インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- 予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理
- 各事業分野において、老朽化対策の推進の実施にあたっては、交通上密接な関連を有する道路管理者が相互に連絡・調整を行い、道路インフラの点検結果や修繕計画等を共有することにより、円滑な道路管理を促進し、道路インフラの老朽化対策・予防保全の強化を図ることを目的としたインフラメンテナンス会議を継続して取り組んでいる。
- 修繕の実施にあたっては、無電柱化事業や災害防除事業と連携し、緊急輸送道路等における対策を一体的に実施することにより、地震等災害時における緊急輸送機能を確保し、安全・安心な道路ネットワークの形成を図る。

小目標: I-6 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
<b>■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</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・維持管理に関する技術力向上</li> </ul>	<p>[KPI-11]</p> <p>地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路: R5年度 281人 → R12年度 360人</li> <li>・河川・ダム・砂防: [全国指標]R6年度 9,788人 → R12年度 16,000人</li> <li>・上下水道: [全国指標]R6年度 4,600人 → R12年度 5,600人</li> <li>・港湾: [全国指標]R6年度 5,205人 → R12年度 8,200人</li> <li>・空港: [全国指標]R6年度 497人 → R12年度 750人</li> <li>・鉄道: [全国指標]R5年度 3,119人 → R12年度 5,500人</li> <li>・公園: [全国指標]R7年度 424人 → R12年度 600人</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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 [全国指標]R6年度 373人 → R12年度 493人</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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[全国施策]</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「道路メンテナンス会議」を開催[全国施策]</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラメンテナンス国民会議等の活性化</li> </ul>	<p>[KPI-66]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・九州・沖縄ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数 R6年度 41団体(九州と合算) → R12年度 82団体(九州と合算)</li> </ul>
<b>■自治体の取組を継続的に後押しする仕組みの構築</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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[全国施策]</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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重点的な支援[全国施策]</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・修繕・更新や集約・再編等の取組の進捗が遅れている地方公共団体に対する国の伴走支援[全国施策]</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■維持管理に関する技術力向上</li> <li>・地方公共団体の技術職員不足に対し、道路橋の定期点検に関する「必要な知識及び技能を有する者」として最低限必要な知識と技能の習得や、法令に基づく技術基準等の趣旨を満足し、手戻りや過不足のない修繕を実施するに当たり適切に構造物の状態や原因を評価し、様々な技術を評価・適用するために必要な基礎知識を習得することを目的に、講習会を実施することにより、地方公共団体の取組のレベルアップを実現する。</li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■道路メンテナンス会議を開催</li> <li>・沖縄県道路メンテナンス会議の開催にあたっては、新技術の導入に必要な基準の改定等や点検支援技術性能カタログの拡充を図り、地方公共団体への新技術検討・導入の円滑化を推進している。</li> </ul>	

小目標: I-7 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
<p>■公共施設等のバリアフリー化</p> <p>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</p>	<p>[KPI-12]</p> <p>・移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数 [全国指標]R6年度 50 団体 → R12年度約 350 団体</p> <p>・移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数 [全国指標]R6年度 334 団体 → R12年度約 450 団体</p>
	<p>[KPI-12]</p> <p>・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 [全国指標]R6年度約 30% → R12年度約 60%</p>
	<p>[KPI-12]</p> <p>・旅客施設のバリアフリー化率</p> <p>(段差解消) R12年度原則 100%</p> <p>(視覚障害者誘導用ブロック) R12年度原則 100%</p> <p>(案内設備) R12年度原則 100%</p> <p>(障害者対応型便所の設置) R12年度原則 100%</p>
	<p>[KPI-12]</p> <p>・鉄軌道駅におけるバリアフリー化率</p> <p>(障害者対応型券売機) R12年度原則 100%</p> <p>(拡幅改札口) R12年度原則 100%</p>
	<p>[KPI-12]</p> <p>・ホームドアの整備番線数 (鉄軌道駅全体) [全国指標]R5年度 2,647 番線 → R12年度 4,000 番線</p>
	<p>[KPI-12]</p> <p>・プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数 [全国指標]R5年度 2,169 番線 → R12年度 4,000 番線</p>
	<p>[KPI-12]</p> <p>・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</p> <p>[全国指標] (園路及び広場)R5年度約 64% → R12年度約 70%</p> <p>[全国指標] (駐車場) R5年度約 56% → R12年度約 60%</p> <p>[全国指標] (便所) R5年度約 64% → R12年度約 70%</p>
	<p>[KPI-12]</p> <p>・特定路外駐車場<sup>17</sup>のバリアフリー化率 [全国指標]R5年度 29% → R12年度 35%</p>
	<p>[KPI-12]</p> <p>・特定道路におけるバリアフリー化率 [全国指標]R6年度約 72% → R12年度約 77%</p>

<sup>17</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、自動車の駐車のため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。

	<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</p> <p>[全国指標]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>18</sup>及びエスコートゾーン<sup>19</sup>の設置率</p> <p>[全国指標]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</p> <p>[全国指標]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</p> <p>[全国指標]R6 年度約 65% → R12 年度約 70%</p>
<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[全国施策]</p>	
<p>■車両等のバリアフリー化</p>	
<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</p> <p>①鉄軌道車両のバリアフリー化率  [全国指標]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  [全国指標]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  [全国指標]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  [全国指標]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  [全国指標]R5 年度 41.2% → R12 年度約 60%</p> <p>⑥福祉タクシーの導入数  [全国指標]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%以上である県の割合  R5 年度 0/1 → R12 年度 1/1</p> <p>⑧旅客船のバリアフリー化率  [全国指標]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  [全国指標]R5 年度 100% → R12 年度原則 100%</p>
<p>■住宅のバリアフリー化</p>	

<sup>18</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>19</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。

(参考 <sup>20</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〔全国施策〕	
<b>■心のバリアフリー</b>	
・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	[KPI-13] ・「障害の社会モデル」の理解度 〔全国指標〕R12 年度約 60%
	[KPI-13] ・障害のある人へ支援をしようとする人の割合 〔全国指標〕R12 年度原則 100%
	[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 〔全国指標〕R12 年度原則 100%
<b>■誰もが暮らしやすい社会の実現</b>	
・女性にも暮らしやすい地方の実現〔全国施策〕	
<b>期待されるストック効果</b>	
<b>■バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</b> ・駅における障害者等の移動に係る利便性及び安全性向上が期待される。 ・移動等円滑化促進方針（マスタープラン）・基本構想を策定することで、広くバリアフリーの考え方が共有されるとともに、誰もが暮らしやすいまちづくりに繋がることで外出機会が増大し、まちが活性化することが期待される。また、移動等円滑化会議やバリアフリー教室を開催することで、移動等円滑化の促進が図られることが期待される。	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<b>■バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</b> ・高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを推進するにあたっては、多くの関係者と連携して「ノンステップバス」・「福祉タクシーの導入」・「鉄軌道駅における点字ブロックの整備」などを整備することで、移動等円滑化を推進している。	

<sup>20</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。

小目標: I-8 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
<b>■生活道路等の人優先の歩行空間の形成</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>	[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 [全国指標]R12年3割抑止(R6年比) ・信号機のない横断歩道の更新数 [全国指標] R12年度末までに約8万本の横断歩道を更新
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 [全国指標]R12年3割抑止(R6年比)
<ul style="list-style-type: none"> <li>こどもの安全な歩行空間を確保</li> </ul>	・通学路における歩道等の整備率 R6年度55% → R12年度56%
<ul style="list-style-type: none"> <li>ITSの活用、信号機の改良等による道路交通の安全の確保</li> </ul>	・信号機の改良等による死傷事故抑止件数 [全国指標]R12年度末までに約8,000件/年
<b>■安全・快適で円滑な道路交通の形成</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車通行空間の整備推進</li> </ul>	[KPI-15] ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数【再掲】 [全国指標]R6年度340市区町村 → R12年度800市区町村
<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地開発事業における無電柱化対策</li> </ul>	・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 [全国指標]R4~6年度78% → R8~12年度82%
<ul style="list-style-type: none"> <li>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【全国施策】</li> <li>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【全国施策】</li> </ul>	
<b>■あらゆる人が過ごしやすい環境の形成</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>子どもや子育て世帯の目線に立った公園づくりの推進</li> </ul>	[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 [全国指標]R5年度末25.1% → R12年度末39%
<ul style="list-style-type: none"> <li>交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備</li> </ul>	・旅客施設 <sup>21</sup> における公衆無線LAN(Wi-Fi)整備率【再掲】 ① 鉄軌道駅 R6年度100% → R12年度100%を維持 ② バスターミナル R6年度100% → R12年度100%を維持 ③ 旅客船ターミナル R6年度該当無し → R12年度100% ④ 空港 R6年度100% → R12年度100%を維持 ・旅客施設 <sup>21</sup> における多言語対応率【再掲】 ① 鉄軌道駅 R6年度100% → R12年度100%を維持 ② バスターミナル R6年度100% → R12年度100%を維持

<sup>21</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

	③ 旅客船ターミナル R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持 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を活用など誰にでもわかりやすい道案内を推進〔全国施策〕 (参考 <sup>22</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〔全国施策〕	
<b>期待されるストック効果</b>	
■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 ・一般国道 330 号 沖縄 330 号交通安全対策（胡屋北交差点改良事業）事業に取り組むことで、事故対策のための交差点改良や、電線共同溝事業と連携した歩道整備によって安全・快適でゆとりのある道路空間を創出し、人優先の安全・安心な通行空間の形成の実現に寄与する。今後も、交通事故抑止対策に取り組むことにより、安全・安心な地域を実現する。	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
■自転車通行空間の整備推進 ・公共交通安全事業等の実施にあたっては、多くの関係者が連携して自転車ネットワーク形成及びナショナルサイクルルート指定を推進している。 ■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 ・一般国道 331 号 沖縄 331 号電線共同溝（仲座地区電線共同溝）事業の実施にあたっては、多くの関係者が連携して PFI の活用を通じ、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している。	

<sup>22</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。

小目標: I-9 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
<p><b>■良好な景観形成・歴史まちづくりの推進</b></p>	
<p>・良好な景観形成の推進</p>	<p>[KPI-17] ・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市町村数)【再掲】 R6年度 18市町村 → R12年度 20市町村</p>
<p>・歴史文化を活かしたまちづくりの推進</p>	<p>[KPI-18] ・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数【再掲】 R6年度 0市町村 → R12年度 2市町村</p>
<p><b>■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</b></p>	
<p>・「みなと」を核とした魅力ある地域づくり</p>	<p>[KPI-19] ・みなとオアシスの登録数 [全国指標]R7年度 170か所 → R12年度 190か所</p>
<p>・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成</p>	<p>[KPI-59] ・都市域における水と緑の公的空間確保量 [全国指標]R5年度末 14.2㎡/人 → R12年度末 15.2㎡/人</p>
<p>・あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出</p>	<p>[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 [全国指標]R5年度 523団体 → R12年度 600団体</p>
<p>・上下流交流等を通じた水源地域振興の推進[全国施策]</p>	
<p><b>期待されるストック効果</b></p>	
<p><b>■水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成</b> ・都市公園整備に取り組んだ結果、都市域における水と緑の公的空間確保量が行われ、緑の骨格となる都市緑地の保全・活用が実現する。今後も、水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成に取り組むことにより、都市・地域における良好な自然環境や生態系を保全・再生を実現する。</p>	
<p><b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b></p>	
<p><b>■水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成</b> ・国営沖縄記念公園 首里城地区(那覇市)では、令和元年に焼失した首里城の復元を国営公園事業により推進するとともに、国と沖縄県が連携し、復元過程を公開する「見せる復興」の取組等により観光振興・地域振興への貢献を図る。</p>	

小目標: I-10 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
<b>■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</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進</li> </ul>	[KPI-21] ・みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数 [全国指標]R6 年度 2 → R12 年度 20
<ul style="list-style-type: none"> <li>・官民連携による公園の整備・管理運営の推進</li> </ul>	[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 [全国指標]R6 年度 10 件 → R12 年度 27 件
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり</li> </ul>	[KPI-23] ・滞在快適性等向上区域を設定した市町村数 R7 年度 0 市町村 → R12 年度 1 市町村
<ul style="list-style-type: none"> <li>・魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進</li> </ul>	[KPI-24] ・魅力ある水辺空間の創出を行った箇所数 [全国指標]R6 年度 286 か所 → R12 年度 350 か所
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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[全国施策]</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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】[全国施策]</li> </ul>	
<b>■あらゆる世代が活躍する地域の拠点の整備</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「道の駅」第3ステージの推進[全国施策]</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾における緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益還元として港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸し付けを可能とする港湾環境整備計画制度(みなと緑地 PPP)の活用により、官民連携による港湾空間を活かした質の高い賑わい空間の創出を図る。</li> </ul> </li> <li>■官民連携による公園の整備・管理運営の推進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者のノウハウを活かした官民連携による公園整備(Park-PFI)により、市民サービスの更なる向上、賑わい・魅力を創出しすると共に、財政負担軽減を図る。</li> </ul> </li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■まちなかウォークアブルの推進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりについては、定期的に自治体への周知活動を行いつつ、取組を計画している自治体に対しては支援等を行うなどの取組みを行い推進する。</li> </ul> </li> </ul>	

**重点目標Ⅱ：強靱な地域が支える持続的で力強い経済社会**

小目標：Ⅱ－１ 生産性向上を支える人流・物流インフラの整備とインフラセキュリティの強化

重点施策	指標
<b>■産業を支える人流・物流ネットワークの整備</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路の未整備区間の早期整備</li> </ul>	[KPI-5] ・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】 [全国指標]R5年度6% → R12年度19%
	[KPI-5] ・道路による都市間速達性の確保率【再掲】 [全国指標]R5年度57% → R12年度60%
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	・信号機の改良等による通過時間の短縮 [全国指標]R12年度末までに約1,400万人時間/年
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の基幹産業の競争力強化</li> </ul>	・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) [全国指標](国内)R5年度0% → R12年度2% [全国指標](国際)R5年度0% → R12年度5%
<ul style="list-style-type: none"> <li>国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO輸送網の構築</li> </ul>	・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】 [全国指標](国内)R5年度0% → R12年度2%
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	・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】 [全国指標](国際)R5年度0% → R12年度5%
<ul style="list-style-type: none"> <li>「ヒトを支援するAIターミナル」の実現</li> </ul>	[KPI-77] ・「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 [全国指標]R5年度4 → R12年度15
<ul style="list-style-type: none"> <li>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【全国施策】</li> <li>大型車ドライバーの休憩環境の改善【全国施策】</li> <li>交通流を最適化する料金施策の導入【全国施策】</li> <li>31ftコンテナの取扱拡大【全国施策】</li> <li>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【全国施策】</li> </ul>	
<b>■国内外を結ぶ交流拠点の更なる機能拡充・強化</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>航空の安全・安心の確保</li> </ul>	・滑走路端安全区域(RESA) <sup>23</sup> が確保されている空港の割合 R6年度69.2% → R12年度100% ・滑走路路上における航空機等の衝突事故件数 [全国指標]R6年度1件 → R7年度以降毎年0件
<ul style="list-style-type: none"> <li>FAST TRAVELの推進</li> </ul>	・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】 [全国指標]R6年度21% → R12年度100%
<ul style="list-style-type: none"> <li>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【全国施策】</li> </ul>	

<sup>23</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、着陸帯両端に設けられた緩衝区域。

<b>■新技術の実装に対応した物流拠点の整備</b> ・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〔全国施策〕 ・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〔全国施策〕	
<b>■地域経済を支える産業立地の促進</b> ・地域経済の活性化に向けた産業立地の促進【再掲】〔全国施策〕	
<b>■インフラのセキュリティ強化</b> ・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	
	[KPI-29] ・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。) [全国指標]R6 年度 0 件 → 毎年度 0 件
<b>期待されるストック効果</b>	
<b>■高規格道路の未整備区間の早期整備</b> <b>■都市計画道路(幹線道路)の整備</b> ・那覇空港自動車道、名護東道路及び沖縄西海岸道路に取り組んだ結果、地域間速達性の向上が発揮され、輸送時間の短縮と定時性向上と物流の効率化、配送品の品質向上面での地域の産業支援が実現する。今後も、高規格道路の未整備区間の早期整備に取り組むことにより、地域経済の生産性向上を支える人流・物流ネットワークの構築と、効率的かつ強靱なサプライチェーンの構築を実現する。	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<b>■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</b> ・石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業の実施により、クルーズ船の寄港隻数が増加することで、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、石垣港近傍の観光地等をクルーズ船によって訪れる機会が増加することで、我が国に寄港するクルーズ旅行の魅力向上が見込まれる。	

小目標：Ⅱ－２ インフラ産業の成長力強化と都市の国際競争力を高める基盤の整備

重点施策	指標
<b>■PPP/PFI による民間ビジネスの創出</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>•PPP/PFI 等の官民連携の推進</li> </ul>	[KPI-33] ・PPP/PFIの事業規模【再掲】 [全国指標]R4～R5 年度累計 8.4 兆円 → R4～R13 年度の 10 年間で累積 30 兆円
<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>	[KPI-34] ・「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) [全国指標]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) [全国指標]R2 年度 6 兆円 → R12 年度 10 兆円
<b>■国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備</b>	
<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>	[KPI-32] ・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 [全国指標]R2～R6 年度 80ha → R7～R11 年度 80ha
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■PPP/PFI 等の官民連携の推進</li> <li>•官民連携手法を活用し、道路の防災性の向上による安全・快適でゆとりのある道路空間の創出を行うことで、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。今後も、PPP/PFI 等の官民連携に取り組むことにより、持続可能なインフラマネジメントを実現する。</li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■PPP/PFI 等の官民連携の推進</li> <li>•コザ運動公園（沖縄市）においては、まちづくりのコンセプトである「地域に根ざしたスポーツ活動を通じて健康で豊かな心と体を育て、活気と共感に満ちたスポーツ交流のまちづくり」のスポーツコンベンションシティ宣言に基づき、官民連携手法による公園全体の利用促進及び中心市街地への人流創出を実現する拠点づくりに取り組んでいる。</li> </ul>	

小目標：Ⅱ－3 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

重点施策	指標
<p><b>■経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入</b></p>	
<p>・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)[全国施策]</p>	
<p>・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[全国施策]</p>	
<p>・カーボンニュートラルポート形成の推進</p>	<p>[KPI-56]                      ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数                      [全国指標]R6年度 44 港湾 → R12年度 100 港湾</p>
<p><b>期待されるストック効果</b></p>	
<p><b>■カーボンニュートラルポート形成の推進</b>                      ・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(CNP)の形成により、我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献する。</p>	
<p><b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b></p>	
<p><b>■カーボンニュートラルポート形成の推進</b>                      ・カーボンニュートラルポート(CNP)の形成にあたっては、港湾管理者が、官民の関係者が参加する「港湾脱炭素化推進協議会」を開催し、同協議会における検討を踏まえ、「港湾脱炭素化推進計画」を作成し、各関係者が同計画に基づいてそれぞれの取組を進める。</p>	

小目標：Ⅱ－４ 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
<b>■水害対策</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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㎡・km)の整備完了率 〔全国指標〕R6 年度 21% → R12 年度 28% 〔KPI-37〕</li> <li>浸水実績地区等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 6% → R12 年度 12%</li> <li>浸水実績地区等における下水道による浸水対策完了率 R5 年度 80% → R12 年度 88%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <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>	<ul style="list-style-type: none"> <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 〔全国指標〕R4 年度 11% → R12 年度 70%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>人口・資産集積地区における下水道施設の耐水化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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における水害時の揚水機能確保完了率 R5 年度 3% → R12 年度 70%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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〔全国施策〕</li> </ul>	
<b>■土砂災害対策</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔KPI-38〕</li> <li>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 R5 年度 39% → R12 年度 50%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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〔全国施策〕</li> </ul>	
<b>■高潮・津波対策</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔KPI-39〕</li> <li>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)した海岸堤防等の整備完了率 R5 年度 76% → R12 年度 79%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<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【再掲】 〔全国指標〕R5 年度 85% → R12 年度 91%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>「協働防護」による港湾における気候変動適応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔KPI-40〕</li> <li>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 〔全国指標〕R6 年度 0% → R12 年度 11%</li> </ul>
<b>■耐震化等の地震対策</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 〔全国指標〕R5 年度 83% → R12 年度 87%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 〔全国指標〕R5 年度 82% → R12 年度 86%</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 〔全国指標〕R5年度 65% → R12年度 69%</li> </ul>
・道路橋梁等の耐震機能強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-41]</li> <li>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 〔全国指標〕R5年度 82% → R12年度 88%</li> </ul>
・滑走路等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 〔全国指標〕R6年度 61% → R12年度 65%</li> </ul>
・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道管路の一体的な耐震化等の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-42]</li> <li>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 R5年度 13% → R12年度 35%</li> </ul>
・下水道における急所施設の耐震化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>下水道の急所施設である下水道管路の耐震化完了率 R5年度 45% → R12年度 66%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>下水道の急所施設である下水処理場の耐震化完了率 R5年度 33% → R12年度 80%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>下水道の急所施設であるポンプ場の耐震化完了率 R5年度 31% → R12年度 69%</li> </ul>
・水道における急所施設の耐震化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道の急所施設である導水管・送水管の耐震化完了率 R5年度 38% → R12年度 55%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道の急所施設である取水施設の耐震化完了率 R5年度 37% → R12年度 61%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道の急所施設である浄水施設の耐震化完了率 R5年度 36% → R12年度 73%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道の急所施設である配水池の耐震化完了率 R5年度 76% → R12年度 89%</li> </ul>
・浄水場の停電対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>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停電対策完了率 R4年度 70% → R12年度 100%</li> </ul>
・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	<ul style="list-style-type: none"> <li>上水道事業者及び水道用水供給事業者における危機管理マニュアルの策定率 R5年度 89% → R12年度 100%</li> </ul>
・住宅・建築物の耐震化	<ul style="list-style-type: none"> <li>(参考)</li> <li>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) 〔全国指標〕R5年 90% → R12年 95%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(参考)</li> <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 〔全国指標〕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>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(参考)</li> <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 〔全国指標〕R5年 43.6% → R12年 60%</li> </ul>

■災害に強いまちづくり・地域づくり	
・災害に強い市街地形成に関する対策	[KPI-43] ・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 〔全国指標〕R5 年度 9% → R12 年度 45%
・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進	・都市再生安全確保計画の策定率 〔全国指標〕R5 年度 40% → R12 年度 60%
・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 <sup>24</sup> ) ・調査対象地域(全国 287,966 ㎓)における地籍調査の完了率 〔全国指標〕R6 年度 53% → R11 年度 57%
	(参考 <sup>24</sup> ) ・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:188,694 ㎓)における地籍調査の完了率 〔全国指標〕R6 年度 81% → R11 年度 87%
・復興事前準備の推進	・大規模地震対策が必要な市町村(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 6.3% → R12 年度 9%
・密集市街地等の改善	(参考) ・著しく危険な密集市街地の面積の解消率 R5 年度 100% → R12 年度 100%
・所有者不明土地等対策	・所有者不明土地対策計画を策定すると見込まれる市町村のうち対策計画を作成した市町村数 R5 年度 0 件 → R9 年度 3 件
・地域の防災性向上に資する空き家等の除却や活用	(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 万物件)について、市区町村の取組(空家法 <sup>25</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 〔全国指標〕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【再掲】 〔全国指標〕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】 〔全国指標〕R6 年度 636 都市 → R12 年度 1,000 都市
■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	[KPI-44] ・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 〔全国指標〕R4 年度 17% → R12 年度 50%

<sup>24</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>25</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)

	<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トイレの確保率 〔全国指標〕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 〔全国指標〕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 〔全国指標〕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のうち被災時の機能確保が必要な施設における対策(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33%</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 〔全国指標〕R6年度0% → R12年度100%</li> </ul>
<b>■災害時に機能する陸海空のネットワーク構築</b>	
・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【再掲】 〔全国指標〕R5年度6% → R12年度19%</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 〔全国指標〕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 〔全国指標〕R5年度67% → R12年度76%</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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号機電源付加装置の整備台数 〔全国指標〕R12年度末までに約1,500台</li> </ul>
・空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空ネットワークの拠点となる空港(23空港)における護岸の嵩かさ上げや排水機能の強化等の浸水対策の完了率 〔全国指標〕R6年度48% → R12年度91%</li> </ul>
・空港無線施設等の電源設備等の浸水対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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 〔全国指標〕R6年度79% → R12年度80%</li> </ul>
・空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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 〔全国指標〕R6年度74% → R12年度92%</li> </ul>
・空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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 〔全国指標〕R6年度89% → R12年度93%</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(高潮・高波対策)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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 〔全国指標〕R5年度42% → R12年度48%</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> </ul>	<p>[KPI-48]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[全国指標]R5年度 35% → R12年度 43%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[全国指標]R5年度 4% → R12年度 15%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾における津波対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[全国指標]R5年度 35% → R12年度 59%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・海域における豪雨災害等による漂流物等への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[全国指標]R7年度 80% → R12年度 93%</p>
<p>・プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善[全国施策]</p>	
<p>・大規模災害時における円滑な航路啓開・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[全国施策]</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災性に優れた業務継続地区の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[全国指標]R5年度 41% → R12年度 73%</p>
<p><b>期待されるストック効果</b></p>	
<p>■道路橋梁等の耐震機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄 506 号防災・震災対策(南風原アーチ橋耐震補強)(第一次緊急輸送道路)に取り組むことにより、豊見城市～西原町の緊急輸送ルートが強化され、地震発生時における被害を軽減し、円滑かつ迅速な応急活動を支援するための緊急輸送ネットワークの確保が実現する。今後も、道路橋梁等の耐震機能強化に取り組むことにより、交通ネットワークの耐災害性強化を実現する。</li> </ul>	
<p><b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b></p>	
<p>■コンパクト・プラス・ネットワークの深化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)については、自治体と連携を図りつつ必要に応じ支援を行うなどの取組みを行い推進する。</li> </ul> <p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・無電柱化推進事業の実施にあたっては、多くの関係者が連携して道路啓開等のハード対策、停電対策等ソフト対策を推進している。</li> </ul>	

小目標：Ⅱ－５ 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
<b>■災害リスク情報等の充実と活用による防災体制の構築</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>水災害リスク情報の充実・活用</li> </ul>	<p>[KPI-49]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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 〔全国指標〕R5年度 96% → R12年度 100%</li> <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> <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 〔全国指標〕R5年度 0% → R12年度 100%</li> <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 〔全国指標〕R5年度 0% → R12年度 100%</li> <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 〔全国指標〕R6年度 0% → R12年度 40%</li> <li>雨水出水浸水想定区域図が作成される市町村のうち、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町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模盛土造成地等のリスク把握に関する対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模盛土造成地を有する市町村における安全性把握調査完了率 R5年度 13.6% → R12年度 65.9%</li> <li>都道府県、指定都市、中核市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 0% → 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 0% → R12年度 13%</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 0/1 → R11年度 1/1</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化</li> </ul>	<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 100% → 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>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・「協働防護」による港湾における気候変動適応</li> </ul>	<p>[KPI-40]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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【再掲】</li> </ul> <p>[全国指標]R6 年度 0% → R12 年度 11%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路啓開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)[全国施策]</li> <li>・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[全国施策]</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査</li> </ul>	<p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・調査対象地域(全国 287,966 km<sup>2</sup>)における地籍調査の完了率【再掲】</li> </ul> <p>[全国指標]R6 年度 53% → R11 年度 57%</p> <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <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:188,694 km<sup>2</sup>)における地籍調査の完了率【再掲】</li> </ul> <p>[全国指標]R6 年度 81% → R11 年度 87%</p>
<p><b>■TEC-FORCE の増強と多様な主体との連携強化</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・TEC-FORCE 等に係る機能強化による災害対応力の強化</li> </ul>	<p>[KPI-50]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[全国指標]R5 年度 16% → R12 年度 100%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[全国指標]R6 年度 75% → R12 年度 83%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省の庁舎等の防災拠点(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</li> </ul> <p>R5 年度 0% → R12 年度 86%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水防団の充実強化等による地域水防力の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[全国指標]R5 年度 41% → R12 年度 100%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築</li> </ul>	<p>[KPI-51]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国の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</li> </ul> <p>[全国指標]R6 年度 62% → R12 年度 80%</p>
<p>(参考<sup>26</sup>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発災時の住まい確保に係る官民連携等の促進[全国施策]</li> </ul>	
<p><b>■地域における平時からの防災力の強化</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[全国指標]R6 年度 28% → R12 年度 100%</p>
<p><b>■早期避難等を促すための防災情報の高度化</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災気象情報等の高度化</li> </ul>	<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)</li> </ul> <p>[全国指標]R2~R6 年の平均値 178km → R8~R12 年の平均値 100km</p>

<sup>26</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。

	<ul style="list-style-type: none"> <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 〔全国指標〕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 〔全国指標〕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 〔全国指標〕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% → 〔全国指標〕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 〔全国指標〕R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%</li> </ul>
<b>期待されるストック効果</b>	
<p>■水災害リスク情報の充実・活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合流域防災事業による土砂災害リスク等の把握に取り組んだ結果、ハザードマップの更新等によるリスクの把握・訓練の充足が行われ、耐災害性強化が実現する。今後も、水災害リスク情報の充実・活用に取り組むことにより、ソフト面での防災を実現する。</li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■道路啓開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）</li> <li>・道路啓開訓練の実施にあたっては、多くの関係者が連携して災害協定関係者との協力のもとで、車両・がれき移動・倒壊電柱除去などの訓練を実施している。</li> <li>■TEC-FORCE等に係る機能強化による災害対応力の強化</li> <li>・TEC-FORCE活動の実施にあたっては、DiMAPSを始めとした情報集約ツールの開発等と、開発ツールの習得により、被災状況調査等の高度化を行う。</li> </ul>	

小目標: II-6 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
<b>■新技術を活用したインフラ管理を含めた災害対策</b>	
・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	[KPI-53] ・インフラ DX ネットワークを活用するシステム数の割合 [全国指標]R6 年度 38% → R12 年度 100%
・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	[KPI-54] ・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 [全国指標]R5 年度 29% → R12 年度 100%
・河川情報等の充実	・国・水資源機構管理ダム等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%
・洪水予測の高度化[全国施策]	
・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[全国施策]	
・高潮予測の高度化[全国施策]	
・港湾における災害情報収集等に関する対策	[KPI-55] ・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 [全国指標]R6 年度 9% → R12 年度 39%
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連 する技術開発	・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、栈橋及び 防波堤の性能照査方法に関する6項目)の策定完了 率 [全国指標]R6 年度 0% → R12 年度 67%
<b>■早期避難等を促すための防災情報の高度化</b>	
・防災気象情報等の高度化	・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差)【再掲】 [全国指標]R2~R6 年の平均値 178km → R8~R12 年の平均値 100km
	・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】 [全国指標]R6 年度 14% → R12 年度 71%
	・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】 [全国指標]R6 年度 67%(4 件) → R11 年度 100%(6 件)
	・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】 [全国指標]R6 年度 41% → R12 年度 67%
	・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】 [全国指標]H28~R2 年度の平均値 89.3% → R8~R12 年度の平均値 92%

	<ul style="list-style-type: none"> <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】 〔全国指標〕R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・＜PLATEAU＞3D 都市モデルの整備都市数 〔全国指標〕R6年度 250 都市 → R9年度 500 都市</li> <li>・＜不動産 ID＞API 連携による不動産 ID の利用法人数 〔全国指標〕R12年度 500 法人</li> <li>・＜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 〔全国指標〕R12年度 500 法人</li> </ul>
<p><b>期待されるストック効果</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>・ 緊急輸送道路（1次）の区間のうち緊急通行車両の通行確保の観点から重要な箇所 CCTV カメラの設置を推進することで、災害時の情報収集能力の向上を図り、道路管理体制強化を推進している。今後も、特に重要な箇所への CCTV カメラの設置により、大規模地震発生時の道路啓開作業時の情報収集等の体制強化に取り組むことにより、緊急通行車両の通行の確保を実現する。</li> </ul>	
<p><b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「建築・都市の DX」の推進</li> <li>・ 令和7年度に自治体職員を対象とした説明会・体験会を開催しており、今後も引き続き周知活動を行いつつ、実施を希望する自治体に対しては支援活動を行うなどの取組みを行い推進する。</li> </ul>	

**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**

小目標：Ⅲ－１ 脱炭素化を支える基盤整備

重点施策	指標
<b>■脱炭素化の推進</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・道路分野におけるカーボンニュートラルの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号機の改良等による CO<sub>2</sub>の排出抑止量 〔全国指標〕R12 年度末までに約 18,000 トン CO<sub>2</sub>/年</li> <li>〔KPI-58〕</li> <li>・道路照明の LED 化率※国直轄 R5 年度 59.1% → R12 年度 100%</li> <li>〔KPI-58〕</li> <li>・道路関係車両の電動車化率※国直轄 R5 年度 35.1% → R12 年度 100%</li> <li>〔KPI-58〕</li> <li>・再生可能エネルギー活用(電力調達割合)※国直轄 R5 年度 1.2% → R12 年度 60%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水道分野における脱炭素化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4 年度-0.9 万 t-CO<sub>2</sub> → R12 年度 2013 年度比 0.6 万 t-CO<sub>2</sub></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道分野における脱炭素化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4 年度 0 万 t-CO<sub>2</sub> → R12 年度 1 万 t-CO<sub>2</sub></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・カーボンニュートラルポート形成の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔KPI-56〕</li> <li>・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】 〔全国指標〕R6 年度 44 港湾 → R12 年度 100 港湾</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空の脱炭素化〔全国施策〕</li> <li>・鉄道ネットワーク全体の脱炭素化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エネルギーの使用に係る原単位の改善率(H25 年度基準) 〔全国指標〕R5 年度 88.1% → R12 年度 84.3%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の脱炭素化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海運による貨物輸送トンキロ 〔全国指標〕R5 年度 371 億トンキロ → R12 年度 410.4 億トンキロ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流施設の脱炭素化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・脱炭素化された物流施設の数 〔全国指標〕R6 年度 35 施設 → R12 年度 200 施設</li> </ul>
<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〕</li> <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 〔全国指標〕R5 年度末 141 地域 → 毎年度増加</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくり GX の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔KPI-59〕</li> <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 〔全国指標〕R7 年度 0 トン CO<sub>2</sub> → R12 年度 620 万トン CO<sub>2</sub></li> <li>〔KPI-59〕</li> <li>・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】 〔全国指標〕R5 年度 14.2 m<sup>2</sup>/人 → R12 年度 15.2 m<sup>2</sup>/人</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市におけるグリーンインフラの取組の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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 〔全国指標〕R5 年度 25% → R12 年度 40%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の産業振興等と連携した新モダリティの強力な促進【再掲】〔全国施策〕</li> </ul>	
<b>■再生エネルギー拡大に向けた環境整備</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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】〔全国施策〕</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>健全な水循環の維持又は回復に向けた取組の推進〔全国施策〕</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>官庁施設への太陽光発電の導入推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新築した合同庁舎の太陽光発電設置率 〔全国指標〕R6年度 100% → R12年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>多様なインフラ空間等における太陽光発電の導入促進〔全国施策〕</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ペロブスカイト太陽電池の導入検討〔全国施策〕</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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を取組の推進〔全国施策〕</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 下水道分野における脱炭素化の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>流域下水道事業及び公共下水道事業に取り組んだ結果、再生水の利用や下水汚泥を利用した消化ガス発電、コンポスト化等の下水道資源の有効利用が図られ、低炭素、循環型社会の実施が実現する。今後も、下水道分野における脱炭素化に取り組むことにより、CO<sub>2</sub>排出を削減する取組を推進する。</li> </ul> </li> <li>■ カーボンニュートラルポート形成の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾を利用する関係者を含む港湾地域全体を対象とし、水素・燃料アンモニア等の受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を推進し、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進する。</li> </ul> </li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 下水道分野における脱炭素化の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>流域下水道事業及び公共下水道事業の実施にあたっては、多くの関係者が連携して、ウォーターPPP事業実施やウォーターPPP導入に向けて取り組んでいる</li> </ul> </li> </ul>	

## 小目標:Ⅲ-2 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
<b>■建設施工段階における脱炭素化の推進</b>	
・建設施工分野の脱炭素化の促進	<p>[KPI-57]</p> <p>・燃費基準達成建設機械の普及率</p> <p>①油圧ショベル 〔全国指標〕R5年度 48% → R12年度 82.3%</p> <p>②ホイールローダ 〔全国指標〕R5年度 14% → R12年度 60.7%</p> <p>③ブルドーザ 〔全国指標〕R5年度 33% → R12年度 49.3%</p> <p>・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</p> <p>①油圧ショベル 〔全国指標〕R5年度 18.9万 t-CO<sub>2</sub> → R12年度 38.2万 t-CO<sub>2</sub></p> <p>②ホイールローダ 〔全国指標〕R5年度 1.3万 t-CO<sub>2</sub> → R12年度 7.2万 t-CO<sub>2</sub></p> <p>③ブルドーザ 〔全国指標〕R5年度 0.8万 t-CO<sub>2</sub> → R12年度 1.5万 t-CO<sub>2</sub></p>
<b>■道路分野における脱炭素化の推進</b>	
・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> <p>・道路照明のLED化率※国直轄【再掲】 R5年度 59.1% → R12年度 100%</p> <p>[KPI-58]</p> <p>・道路関係車両の電動車化率※国直轄【再掲】 R5年度 35.1% → R12年度 100%</p> <p>[KPI-58]</p> <p>・再生可能エネルギー活用(電力調達割合)※国直轄【再掲】 R5年度 1.2% → R12年度 60%</p>
<b>■住宅・建築物における脱炭素化の推進</b>	
・官庁施設における環境負荷低減への配慮	<p>・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</p> <p>〔全国指標〕R6年度 0.57 → R12年度 0.5以下</p>
・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	<p>・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)</p> <p>〔全国指標〕R4年度 100% → R12年度 100%</p>
(参考 <sup>27</sup> )・住宅の省エネルギー化の推進〔全国施策〕	
(参考 <sup>27</sup> )・住宅のライフサイクルカーボンの算定の普及促進〔全国施策〕	
(参考 <sup>27</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〔全国施策〕	

<sup>27</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。

### 期待されるストック効果

#### ■道路分野におけるカーボンニュートラルの推進

- ・直轄道路におけるLEDの道路照明導入に取り組むことにより、省エネ化・長寿命化による維持管理段階の低炭素化が発現し、道路のライフサイクル全体の低炭素化を推進する。今後も、直轄道路におけるLEDの道路照明導入を推進し、道路分野におけるカーボンニュートラルの推進を実現する。

### インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

#### ■道路分野におけるカーボンニュートラルの推進

- ・直轄道路におけるLEDの道路照明導入の実施にあたっては、経済性の向上、安全性の向上、メンテナンスの効率化等に資する新たな道路照明等の新技術の検討もふまえつつ、道路のライフサイクル全体での低炭素化を推進する。

小目標:Ⅲ-3 都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生、グリーンインフラの活用等

重点施策	指標
<b>■流域治水におけるグリーンインフラの活用</b>	
・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【再掲】 [全国指標]R5年度 523 団体 → R12年度 600 団体
・グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進	・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】 [全国指標]R4年度 11% → R12年度 70%
<b>■水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用</b>	
・まちづくりGXの推進	[KPI-59] ・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【再掲】 [全国指標]R7年度 0トンCO <sub>2</sub> → R12年度 620万トンCO <sub>2</sub>
	[KPI-59] ・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】 [全国指標]R5年度 14.2 m <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【再掲】 [全国指標]R5年度 25% → R12年度 40%
・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 91.5% → R12年度 96%
・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】[全国施策]	
・道路分野におけるネイチャーポジティブの推進[全国施策]	
・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[全国施策]	
<b>■官民連携等によるグリーンインフラの利活用の促進</b>	
・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における取組完了率 R4年度 0% → R12年度 100%
・2027年国際園芸博覧会(GREEN×EXPO 2027)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 [全国指標]R9年度 1,500万人
<b>期待されるストック効果</b>	
<b>■まちづくりGXの推進</b> ・都市公園整備に取り組んだ結果、都市域における温室効果ガス吸収量の増大や水と緑の公的空間確保量が行われ、緑の骨格となる都市緑地の保全・活用が実現する。今後も、まちづくりGXの推進に取り組むことにより、都市・地域における良好な自然環境や生態系を保全・再生を実現する。	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<b>■まちづくりGXの推進</b> ・国営沖縄記念公園 海洋博覧会地区(本部町)では、地域固有の自然環境の保全とともに、子どもから高齢者までだれもが安心して参加できる生物観察ツアー等の環境教育を推進している。 ・うるま市の公園管理にあたっては、包括的民間委託方式を開始し、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進めている。	

- 浦添大公園整備事業（浦添市）の実施にあたっては、多くの関係者が連携して、発掘の出土品や、再現されたようどれ内部、戦争遺留品などが展示されている他、NPO 法人が園内のガイド活動も取り組んでおり、地元住民から観光客まで幅広い層に利用されている。

## 小目標:Ⅲ-4 建設リサイクルの高度化

重点施策	指標
<b>■建設リサイクルの高度化</b>	
・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〔全国施策〕	
・公共工事における環境物品等の促進〔全国施策〕	
<b>期待されるストック効果</b>	
<b>■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</b> ・建設リサイクル及び建設発生土の有効利用に取り組んだ結果、各発注機関の連携により建設発生土の有効利用を推進することで、資源の効率的な有効利用が実現した。今後も、建設リサイクル及び建設発生土の有効利用に取り組むことにより、循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行を実現する。	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<b>■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</b> ・建設工事に伴い発生する建設残土や建設副産物の利用促進を実施するにあたり、多くの関係者が連携して沖縄地方建設副産物対策連絡協議会を通じて、情報の収集及び広報活動等を行い、建設副産物リサイクルの推進に取り組んでいる。	

## 小目標:Ⅲ-5 上下水道資源の最大限の有効利用

重点施策	指標
<b>■上下水道資源の利用促進</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>下水汚泥資源の肥料利用の推進</li> </ul>	[KPI-62] ・下水汚泥肥料利用率 [全国指標]R5年度 15% → R12年度 30%
<ul style="list-style-type: none"> <li>水道事業における浄水発生土の有効利用推進[全国施策]</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>下水汚泥資源の肥料利用の推進</li> <li>流域下水道事業や公共下水道事業に取り組んだ結果、下水汚泥を利用した消化ガス発電、コンポスト化等の下水道資源の有効利用が図られ、低炭素、循環型社会の実現に寄与する。今後も、下水汚泥資源の肥料利用の推進に取り組むことにより、循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行を実現する。</li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>下水汚泥資源の肥料利用の推進</li> <li>流域下水道（那覇処理区）において、DBM方式<sup>28</sup>による那覇浄化センター消化ガス発電設備整備事業を推進している。</li> </ul>	

<sup>28</sup> 施設の設計・施工・維持管理、修繕等の業務を民間事業者のノウハウを活用して包括的に実施する方式。

小目標:Ⅲ-6 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
<b>■広域的な資源循環ネットワークの強化</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	[KPI-63] <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄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</li> </ul> R6年度0港 → R12年度1港以上
<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備</li> </ul>	[KPI-64] <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</li> </ul> [全国指標]R5年度7年 → R12年度7年
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>・ これまで広域的な資源循環を促進するリサイクルポート政策を推進し、循環型社会の形成に貢献してきた。今後、これまでの取組をより深化させ、物流、産業面での変化に対応していくことにより、サーキュラーエコノミーへの移行を実現する。</li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>・ 中城湾港では、広域的なリサイクル施設の立地等に対応し、官民連携した取組の強化を図る静脈物流の拠点づくりに取り組んでいる。</li> </ul>	

**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**

**小目標：Ⅳ－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**

重点施策	指標
<b>■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</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域インフラ群再生戦略マネジメント等</li> </ul>	<p>[KPI-65]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄の市町村のうち、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】</li> </ul> <p style="text-align: right;">R7年度 39% → R12年度 100%</p>
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域インフラ群再生戦略マネジメント等</li> <li>・地域インフラ群再生戦略マネジメントを推進することで、地方自治体の技術系職員に限られる中での確かなインフラメンテナンスが確保され地域の安全・安心な暮らしを支える体制づくりを目指す。今後も、地域インフラ群再生戦略マネジメントを推進することにより、効率的・効果的なインフラマネジメント体制の強化を実現する。</li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域インフラ群再生戦略マネジメント等</li> <li>・地域インフラ群再生戦略マネジメントの実施にあたっては、地方自治体の東、技術者の東、事業者の東など多くの関係者が連携してスケールメリットや創意工夫を発揮し、メンテナンス業務の効率化を推進している。</li> </ul>	



小目標:IV-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

重点施策	指標
<p>■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</p> <p>・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</p>	<p>[KPI-69]</p> <p>・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【再掲】 〔全国指標〕R5年度 654 団体 → R12年度 1,200 団体</p> <p>・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【再掲】 〔全国指標〕R6年度 74% → R12年度 100%</p> <p>・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【再掲】 〔全国指標〕R5年度 61% → R12年度 100%</p> <p>・水道: 水道事業者のうち、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】 R6年度 52% → R9年度 100%</p> <p>・下水道: 下水道事業を実施している地方公共団体のうち、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】 R6年度 29% → R9年度 100%</p> <p>・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【再掲】 R6年度 100% → R12年度 100%</p> <p>・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【再掲】 〔全国指標〕R6年度 19% → R12年度 50%</p> <p>・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【再掲】 〔全国指標〕R7年度末 77 管理者 → R12年度末 150 管理者</p> <p>・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【再掲】 〔全国指標〕R6年度 0 人 → R12年度 6,000 人</p>
<p>・新技術の導入・利活用の促進</p>	<p>[KPI-70]</p> <p>・沖縄の重要インフラ・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【再掲】 R7年度 49% → R12年度 100%</p>

<p>・インフラメンテナンスに係る産学官民連携の促進</p>	<p>・沖縄フォーラムで実施するフォーラムイベント参加自治体数 R6年度 25 団体 → R12年度 34 団体</p>
<p><b>■維持管理に係るデータ利活用の促進</b></p>	
<p>・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</p>	<p>[KPI-71]          ・河川/ダム：          流域データプラットフォームの構築          [全国指標]R10 年度運用開始          ・砂防：          砂防関係施設情報・点検情報の一元管理体制構築率          [全国指標]R6 年度 0% → R12 年度 100%          ・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 70% → R12 年度 100%          ・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 54% → R12 年度 100%          ・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%          ・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          [全国指標]R6 年度 72% → R12 年度 100%          ・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 39% → R12 年度 56%          ・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)を利活用した割合          [全国指標]R6 年度 100% → R12 年度 100%          ・観測施設：          電子基準点現地調査の実施率          R8 年度 0% → R12 年度 100%</p>
<p>(参考<sup>29)</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[全国施策]</p>	
<p>・道路占用物件管理の一元化・高度化の推進【再掲】[全国施策]</p>	
<p><b>期待されるストック効果</b></p>	
<p>■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          ・道路メンテナンス事業に取り組んだ結果、低コスト化・省力化を図るため新技術・新工法の活用を行いつつ橋梁等の長寿命化並びに橋梁等の修繕等に係る費用の縮減を図り、地域の道路網の安全性・信頼性の確保を行う。今後も、道路メンテナンス事業に取り組むことにより、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。</p>	

<sup>29</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。

## インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- 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
- ・ 沖縄県道路メンテナンス会議の実施にあたっては、新技術の導入に必要な基準の改定等や点検支援技術性能カタログの拡充を図り、地方公共団体への新技術検討・導入の円滑化を行うことで、道路メンテナンス事業等への低コスト化・省力化を図るため新技術・新工法の活用を支援している。

小目標:IV-4 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
<b>■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</b>	
・建設業の担い手の確保の推進	[KPI-72] ・管内の県・市町村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 2.4% → R12年度 100% ・管内の県・市町村における週休2日工事又は週休2日交替制工事の制度導入率 R5年度 7.1% → R12年度 100%
・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)	[KPI-73] ・直轄工事における中小建設業者のICT施工の経験割合 [全国指標]R6年度 53% → R12年度 60%
・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)	・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) [全国指標]R6年度 22% → R12年度 100%
・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	[KPI-53] ・インフラ DX ネットワークを活用するシステム数の割合 【再掲】 [全国指標]R6年度 38% → R12年度 100%
・女性の入職・定着促進のための取組の実施	[KPI-74]【全国指標】 ・建設業における女性技術者・技能者の人数 [全国指標](技術者)R5年 3万人 → R11年 毎年増加 [全国指標](技能者)R5年 12万人 → R11年 毎年増加
・建設業の働き方改革の推進[全国施策]	
・外国人材の円滑・適正な受入れの推進[全国施策]	
<b>■運輸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</b>	
・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	[KPI-75] ・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): [全国指標]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)): [全国指標]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 [KPI-76] ・トラック運転に従事する若年層の割合 [全国指標]R6年度 10.4% → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値
・大型車ドライバーの休憩環境の改善【再掲】[全国施策]	
・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】[全国施策]	
・地域を支える建設業と物流業の相互連携の推進[全国施策]	
<b>■港湾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</b>	
・「ヒトを支援するAIターミナル」の実現	[KPI-77] ・「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【再掲】 [全国指標]R5年度 4 → R12年度 15

<ul style="list-style-type: none"> <li>サイバーポートによる生産性向上</li> </ul>	<p>[KPI-78]</p> <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 [全国指標]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 [全国指標]R7年3月末 54者 → R12年度 131者</li> </ul>
<p>・港湾運送分野における労働者不足対策の推進[全国施策]</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾におけるデジタル化に関する対策</li> </ul>	<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 [全国指標]R6年度 0 → R12年度 15</li> <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 [全国指標]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) カードの使用率 [全国指標]R6年度 94% → 毎年度 95%</li> </ul>
<p><b>■ 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</b></p>	
<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 [全国指標]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 [全国指標]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 [全国指標]R6年度 11空港 → R12年度 13空港</li> </ul>
<p><b>期待されるストック効果</b></p>	
<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)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ICT アドバイザー制度を設立に取り組んだ結果、ICT 施工の導入される事例の増加により、ICT を用いて建設現場の作業を効率化・自動化する ICT 施工の導入による建設現場での生産性向上や省人化を推進している。今後も、i-Construction2.0 の推進に取り組むことにより、建設現場の省人化に取り組み、今よりも少ない人数で、安全で快適な環境で働き、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」を実現する。</li> </ul> <p>■ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流分野全体の取引環境の適正化が図られることで、労働環境や待遇が改善され、担い手不足等の課題解決に寄与することや健全な物流システムが構築されることが期待される。</li> </ul>	
<p><b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>サイバーポートによる生産性向上</li> <li>i-Construction2.0 の推進</li> <li>港湾における DX の推進にあたっては、港湾全体の生産性向上、生産性の高い建設現場の実現を目指し、サイバーポートの導入及び i-Construction 2.0 を推進している。</li> </ul>	

小目標:IV-5 インフラのデータ基盤とデータ連携等を活用したインフラの管理・運用

重点施策	指標
<b>■新技術を活用したインフラの管理・運用の促進</b>	
・スマートシティの社会実装の推進	[KPI-79] ・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【再掲】 〔全国指標〕R5 年度末 141 地域 → 毎年度増加
・河川情報等の充実	・国・水資源機構管理ダム等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%
・水道分野におけるDX技術活用の推進	[KPI-69] ・水道事業者のうち、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】 R6 年度 52% → R9 年度 100%
・下水道分野における DX 技術活用の推進	[KPI-69] ・下水道事業を実施している地方公共団体のうち、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】 R6 年度 29% → R9 年度 100%
・水道スマートメーターの普及促進	・水道事業における水道スマートメーターの導入率 〔全国指標〕R5 年度 0.2% → R12 年度 7.0%
・サイバーポートによる生産性向上	[KPI-78] ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数【再掲】 〔全国指標〕R7 年 3 月 928 社 → R12 年度 5,500 社
・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	・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 〔全国指標〕R6 年度 0% → R10 年度 100%
・道路システムの DX の推進〔全国施策〕	
・高速道路における逆走対策〔全国施策〕	
・自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築の推進〔全国施策〕	
・新たな技術を活用した交通管制システムの導入〔全国施策〕	
・次世代 ITS の推進【再掲】〔全国施策〕	
・ETC 専用化の推進〔全国施策〕	
・特殊車両の通行手続きの迅速化〔全国施策〕	
・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】〔全国施策〕	
・AI を活用したダム操作の研究開発の推進〔全国施策〕	
・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〔全国施策〕	
・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〔全国施策〕	
・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〔全国施策〕	
<b>■建築・都市の DX 化や国土情報基盤の整備・更新の推進</b>	
・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】 〔全国指標〕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】 〔全国指標〕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】 〔全国指標〕R12 年度 500 法人</li> </ul>

・国土情報基盤の整備・更新	・電子基準点現地調査の実施率 R8年度 0% → R12年度 100%
<b>■データプラットフォームの充実や利便性の向上</b>	
・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)	[KPI-83] ・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 [全国指標]R7年4月11種 → R9年度 40種(その後毎年増加)
・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	[KPI-84] ・国土交通データプラットフォームと連携するデータ数 [全国指標]R6年度 299万データ → R12年度 470万データ
・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[全国施策]	
・DX人材の育成[全国施策]	
<b>■インフラ関連産業の振興・裾野拡大</b>	
・無人航空機の事業化に向けたルール整備[全国施策]	
<b>期待されるストック効果</b>	
<p><b>■サイバーポートによる生産性向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状、紙、電話、メール等で行われている港湾関連手続等を電子化し、港湾を取り巻く様々な情報が有機的に繋がる事業環境を実現することで、港湾全体の生産性向上を推進している。今後も港湾物流分野、港湾管理分野、港湾インフラ分野のデータ連携により一体的に取り扱うデータプラットフォームであるサイバーポートの利用促進等を進める。</li> </ul> <p><b>■道路システムのDXの推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状、紙、電子データ等を併用して行われている道路管理業務に対し、最新のデータを一元管理し、いつでも、だれでも、どこからでも利用できる環境を実現することで、日常の道路管理業務の効率化・円滑化を推進している。今後も道路管理業務に関連するオープンデータや管内MMS点群データなどの基礎データとのデータ連携により、道路管理業務のDX化を推進する。</li> </ul>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<p><b>■サイバーポートによる生産性向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾におけるDXの推進にあたっては、港湾全体の生産性向上を目指し、サイバーポートの導入を推進している。</li> </ul> <p><b>■「建築・都市のDX」の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和7年度に自治体職員を対象とした説明会・体験会を開催しており、今後も引き続き周知活動を行いつつ、実施を希望する自治体に対しては支援活動を行うなどの取組みを行い推進する。</li> </ul>	