

## 社会資本整備重点計画について

〔令和3年5月28日〕  
閣議決定

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）第4条に規定する社会資本整備重点計画を、令和3年度から令和7年度までを計画期間として、別冊のとおり定める。

# 社会資本整備重点計画



## 目次

はじめに	1
第1章 社会資本整備を取り巻く社会経済情勢	5
第2章 今後の社会資本整備の方向性	10
第3章 計画期間における重点目標、事業の概要	20
第1節 重点目標と政策パッケージについて	20
第2節 個別の重点目標及び事業の概要について	21
第4章 計画の実効性を確保する方策	85
おわりに	90

## 〇はじめに

社会資本、インフラストラクチャーの語源は、古代ローマ人が使用したラテン語の「下部」を意味する「インフラ」と、「構造」を意味する「ストゥルクトゥーラ」から合成されたものと言われている。この言葉通り、先人たちの知恵や努力によって我が国に蓄積されてきたインフラが効果を発揮し、現在を生きる我々の日々の生活や社会経済活動の基盤となっている。例えば、江戸時代に行われた利根川の東遷などにより、関東平野の発展の基礎が築かれ、今日的首都圏の発展の基となった。また、近年においては、平成 30 年台風第 21 号や令和元年東日本台風などの自然災害に際し、かつて整備を行ったインフラがその機能を発揮し、多くの人々の命や暮らしが守られたことは記憶に新しい。

これは、視点を変えれば、現在の我々が行う社会資本整備は、現在を生きる我々の安全・安心を確保し、社会経済活動の基盤となるだけでなく、将来の世代の豊かな生活や社会経済活動、我が国の競争力の基盤となるものであり、まさしく未来への投資となるものである。

特に、我が国は、諸外国と比較して、急峻な山脈を多く有し、海岸線が複雑で可住地が少なく、地震や豪雨など自然災害が数多く発生するなどの脆弱な国土条件下にある。これまでも、安全・安心の確保や持続可能な地域社会の形成、経済成長を図るためにインフラ整備を進めてきたが、激甚化・頻発化する自然災害や激化する国際競争等の下、引き続きこれらの目的を達成していく上で必要となるインフラが十分ではないとの指摘もある。こうした中、現在の我が国のインフラが置かれている状況を諸外国との比較も含めしっかりと把握した上で、我が国が持続可能な発展を遂げ、現在を生きる我々や将来の世代が安全・安心に活力ある日々を送るために必要となる社会資本の整備に、ハード・ソフト両面から、戦略的・計画的に取り組んでいかななくてはならない。

社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）は、こうした中長期的な視点から社会資本整備に取り組むための道しるべであり、真に必要な社会資本の姿を明らかにするものである。平成 15（2003）年以降、これまで 4 次につながる計画を策定し、戦略的・計画的な取組を進めてきた。

直近の計画である第 4 次重点計画は、平成 27（2015）年に策定され、令和 2（2020）年度までを計画期間として推進されてきたが、計画が策定されて以降も、社会資本整備をめぐる状況は大きく変化してきている。

特に、①自然災害の激甚化・頻発化やインフラの老朽化の進展、②人口減少による地域社会の変化や国際競争の激化、③デジタル革命の本格化やグリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイル・価値観の多様化、などの変化に加え、令和 2（2020）年以降、新型コロナウイルス感染症が拡大するとともに、その脅威が継続する中で、東京一極集中リスク及びその是正の必要性が改めて認識されたほか、社会経済活動のあり方や人々の行動・意識・価値観・インフラに対する捉え方にも多大な影響を及ぼしている。他方、コロナ禍においても、建設産業や交通事業等は国民の生活に不可欠なサービスであることが再認識された。こうした社会の流れに

的確に対応するだけでなく、今後進むべき社会のあり方を見据えた上で、その実現に資するような社会資本整備を進めていくため、今回、第5次重点計画を策定する。

本重点計画においては、社会情勢の変化を先取りして対応していくため、特に以下の点について、従前の重点計画からの深掘りを行っている。

まず1点目は、「3つの総力を挙げた社会資本整備の深化」である。インフラのストック効果を最大限発揮させるためには、3つの総力を挙げて取り組むことが必要不可欠である。すなわち、①省庁間の縦割りを打破するとともに、地方公共団体や企業、住民とも連携し、社会資本整備に取り組むという「主体の総力」、②デジタル技術も活用しつつ、ハード施策だけでなくソフト施策など考えうるあらゆる施策を組み合わせ、施策の相乗効果を生み出すという「手段の総力」、③整備段階だけでなく、その後の維持管理・利活用段階までも視野に入れた取組を行うという「時間軸の総力」の3つである。この3つの総力を挙げて社会資本整備に取り組むことで、ストック効果を最大化させていく。

2点目は、「インフラ経営により、その潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造する」ことである。人口減少による地域社会の変化や厳しい財政制約の下、インフラがそのストック効果を最大限発揮し、幾世代にもわたり国民が豊かで安全な生活が実感できる国土づくりを実現するためには、インフラを、世代を超えて共有する「資産」として捉え、社会資本を整備・維持管理するだけでなく、しっかりと利活用していく観点が重要である。また、人口減少が進展する中、必要性の減少や地域のニーズ等に応じ、インフラの廃止、除却等の対応を取るなど、一つのエリアにおいてどのようなインフラが必要で、どのようなインフラが不要なのかという全体の最適化を図っていく必要もある。このような観点は、第4次重点計画でも触れられていたが、本重点計画ではさらに深化させ、その具体化のための施策や KPI (Key Performance Indicator) を記載することにより、本格的に「インフラを経営する観点への転換」を進めていく。

3点目として、新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえ、「新たな日常」を実現するための社会資本整備を進めていくことも重要である。例えば、新型コロナウイルス感染症を契機とした住まい方や働き方の変化等を踏まえ、多核連携<sup>1</sup>型の国土づくりや豊かで暮らしやすい地域づくりを推進するとともに、社会資本整備分野のデジタル化を推進する。また、リスクに強い社会経済構造の構築を図るため、人流・物流を支えるネットワークの強化等を進めていく。

本重点計画の策定に当たっては、政府一体となった取組を進めるため、他の政府の計画等との整合を図る必要がある。

- ・ 長期的で総合的な国土づくりの指針である「国土形成計画（全国計画）」と調和を図りつつ、当該計画に示された国土のあり方を具体化するため、社会資本整備を計画的に推進する必要がある。

---

<sup>1</sup> 個人や企業が集積する地域（核）が全国に分散して存在し、それぞれの核が連携し合うこと。

- ・ 様々な災害が頻発する脆弱な我が国国土においては、東日本大震災等からの復興に引き続き取り組みつつ、防災・減災、国土強靱化の取組を進めていく必要がある。国土強靱化に係る国の計画等の指針となる「国土強靱化基本計画」<sup>2</sup>や、防災・減災、国土強靱化の取組を加速化・深化させるための「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」<sup>3</sup>等と連携し、社会資本整備を進めていかなければならない。
- ・ 「まち・ひと・しごと創生総合戦略」<sup>4</sup>と連携し、地方創生や東京圏への一極集中の是正に資する社会資本整備を進めていかなければならない。
- ・ 2050年カーボンニュートラルを含むグリーン社会の実現に向け、「環境基本計画」<sup>5</sup>や「地球温暖化対策計画」<sup>6</sup>等と調和を図りつつ、社会資本整備を進めていかなければならない。
- ・ 「経済財政運営と改革の基本方針2020」<sup>7</sup>においては、経済・財政一体改革を着実に推進し、次世代への責任の視点に立って、質の高い持続的な成長と中長期的に持続可能な財政を実現していくことが掲げられている。こうした観点から、社会資本整備についても、デジタル化・スマート化を原則とした抜本的な生産性向上や集約等を通じた公的ストックの適正化、PPP/PFI<sup>8</sup>などの官民連携手法を通じた効率化を図り、戦略的・計画的な取組を進めていく必要がある。
- ・ 平成27(2015)年9月には「持続可能な開発のための2030アジェンダ」(「2030アジェンダ」)が国連で採択され、持続可能な開発目標(SDGs)として17のゴール(目標)と169のターゲットが掲げられた。我が国においても、内閣総理大臣を本部長とする持続可能な開発目標(SDGs)本部において、平成28(2016)年12月に「持続可能な開発目標(SDGs)実施指針」が決定され、8つの優先課題の1つとして「持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備」が挙げられているところである。優先課題に取り組む際の主要原則である「包摂性」(誰一人取り残さない)や「参画型」(あらゆるステークホルダーや当事者の参画を重視し、全員参加型で取り組む)といった点を踏まえ、地方に住む人や障害者、高齢者、子どもや子育て世代など、誰もが自分らしく暮らせる、包摂的な社会の実現に向け、社会資本整備に取り組んでいく必要がある。
- ・ このほかにも、「総合物流施策大綱」等、様々な政府の計画との連携を図っていかなければ

<sup>2</sup> 平成30年12月14日閣議決定

<sup>3</sup> 令和2年12月11日閣議決定

<sup>4</sup> 令和2年12月21日閣議決定(第2期改訂)

<sup>5</sup> 平成30年4月17日閣議決定

<sup>6</sup> 平成28年5月13日閣議決定

<sup>7</sup> 令和2年7月17日閣議決定

<sup>8</sup> PPP(Public Private Partnership):公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が共同で効率的に行う手法。PFI(Private Finance Initiative):公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。国や地方公共団体等が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供できる事業について実施される。

ればならない。

これらに加えて、本重点計画に基づく事業・施策の推進に当たっては、交通政策基本計画と「車の両輪」として連携・整合を図り、相互の取組の相乗効果が得られるよう、一体的に実行していくことが重要である。

こうした観点から、本重点計画の計画期間については、交通政策基本計画の計画期間との一致を図り、令和7（2025）年度までとする。

## ○第1章 社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

以下、1. から3. において、新型コロナウイルス感染症の拡大前から現れていた社会経済情勢の変化について列挙した上で、4. において、新型コロナウイルス感染症の拡大によってその傾向が強まったもの、その傾向が弱まったもの、あるいは新型コロナウイルス感染症の拡大如何にかかわらず、引き続き重要な課題であり続けるものを整理した。

### 1. 国民の安全・安心を脅かす自然災害とインフラの老朽化

#### (自然災害の激甚化・頻発化、切迫)

我が国は、地形・地質・気象等の国土条件により、従来から自然災害による甚大な被害に見舞われてきた。こうした中、近年、地球温暖化による気候変動の進行により、短時間強雨の発生頻度が増え、氾濫危険水位を超える河川数や土砂災害の発生件数が増加するなど、水災害等が激甚化・頻発化している。今後も更なる降雨量の増加による洪水や土砂災害の激化が見込まれるとともに、平均海面水位の上昇や高潮のリスクの増大も予測されている。降雪・積雪は減少傾向がみられるものの、短期間で記録的な降雪となるリスクがある。

また、地震についても、我が国は世界の大規模地震の約2割が発生する地震多発国であり、南海トラフ地震や首都直下地震、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震等の大規模地震の発生が切迫するとともに、こうした大規模地震と併せて、津波による甚大な被害も懸念される。

現に、第4次重点計画策定以降、平成30年7月豪雨、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨等の風水害や、平成28(2016)年の熊本地震、平成30(2018)年の北海道胆振東部地震といった地震災害等が発生している。

さらに、火山についても、我が国は世界の活火山の約1割を有する世界有数の火山国である。過去、少なくとも概ね100年に一度以上は大規模噴火が起こっている中、大正3(1914)年の桜島の大正大噴火以降、100年にわたって大規模な噴火が起こっておらず、いつ大規模噴火が起こってもおかしくない状況にある。

平野の少ない我が国では、可住地が限られており、災害リスクの高い地域に人口や資産が集中している。また近年では、サプライチェーンの高度化・複雑化に伴い、災害時の交通ネットワークの途絶により、広域にわたり大規模な被害が発生している。

#### (インフラ老朽化の加速)

我が国のインフラは、その多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みである。施設を点検した結果、修繕などの措置を早急に行うことが必要な施設が多数存在している。

自然災害が激甚化・頻発化する中で、整備したインフラが事前防災として大きな効果を発揮するためには、平素からの維持管理が不可欠である。また、人口減少を見据えて将来にかかる

コストを可能な限り抑制するようインフラの維持管理・更新を計画的かつ適切に進めていくことが重要である。

また、我が国のインフラの多くを管理している市区町村では、土木部門全体の職員数が減少し、全国の4分の1の市区町村は技術系職員が配置されていないなど、メンテナンスに携わる人的資源が不足している。

## 2. 人口動態の変化とグローバル化の加速

### (人口の減少・高齢化・地域的偏在)

日本の総人口は、2008年をピークに減少傾向にあり、2050年には約1億人にまで減少する見込みである。市区町村別にみると、2050年までに、中山間地域等を中心に全市区町村の約3割が人口半数未満に減少する見込みであり、人口が減少する地域では、医療・福祉等の生活サービス機能の維持が困難になる可能性がある。また、年齢階層別にみると、平均寿命の延伸等に伴い、2015年から2050年にかけて、高齢人口が454万人増加するのに対し、生産年齢人口は2,453万人、若年人口は518万人減少するなど、少子高齢化も深刻である。中でも大都市部では、高齢人口の増加が顕著であり、医療・福祉需要が拡大している。さらに、人口の地域分布を見ると、少なくとも2019年までは東京圏への転入超過傾向が概ね続いており、東京一極集中が構造的な課題になっている。

雇用面で見ても、中長期的には全国的に雇用環境の改善傾向が続いてきたものの、引き続き東京圏とその他の地域との間に所得格差等が見られるとともに、新型コロナウイルス感染症の拡大により多くの地域の経済に深刻な影響が生じている。

こうした中、地方移住への関心が高まるとともに、外部から多様な形で継続的に地域と関わり、現地の人々と交流する「関係人口」の存在も、地域の活性化や課題解決にとって重要になっている。地域における多様な人々が互いを尊重しながら共生し、誰もが自分らしく暮らせる、包摂的な社会の実現がますます重要になっている。

また、障害者の社会参画が拡大しており、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定を契機として、障害者の活躍機会の創出、ユニバーサルデザイン<sup>9</sup>のまちづくり、「心のバリアフリー」の普及等に向けた機運が加速している。

加えて、少子化を踏まえ、子どもや子育て世代に優しい社会づくりの重要性が拡大しているほか、長寿化に伴い、シニア世代の活躍の場も拡大している。

---

<sup>9</sup> 障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいように都市や生活環境をデザインする考え方。

### (グローバル化の進展)

アジア新興国等を中心とした世界経済の中長期的な拡大に伴い、経済分野での国際競争がますます激化している。我が国では、生産年齢人口の減少が続く中、持続的な経済成長を実現する上では、生産性の向上が不可欠であるが、我が国の労働生産性は他の先進国に比べ低いとの指摘がある。

我が国の産業基盤である交通ネットワーク等の整備は、あらゆる産業の生産性向上に資する。都市の経済成長は、我が国全体の成長力を牽引し、全国各地に裨益することから、一層の都市の国際競争力強化が必要である。「世界の都市総合力ランキング」<sup>10</sup>の2010年版と2020年版を比較すると、東京の順位は4位から3位に上昇する一方、大阪の順位は18位から33位に、福岡の順位は28位から43位にそれぞれ低下している。また、東京についても「移動の快適性」、「国際ネットワーク」等の項目で低位にある。

一方で、グローバル化は競争だけでなく、海外需要の拡大という機会ももたらしている。観光による交流人口が世界的に増加しており、国連世界観光機関（UNWTO）によれば全世界の国際観光客数は平成22（2010）年には9億人であったが、平成30（2018）年には1.5倍の14億人に到達した。また、令和12（2030）年には18億人に到達する予測となっており、成長する観光需要を我が国に取り込む必要がある。我が国でも、第4次重点計画策定時の平成27（2015）年、訪日外国人旅行者数は1,974万人であったが、令和元（2019）年には3,188万人にまで増加するとともに、都市部だけでなく地方部にも観光需要が波及している。また、新興国の人口増加や所得水準の向上等に伴い、質の高い我が国の食品等への需要も高まっており、例えば、農林水産物・食品の輸出額は令和元（2019）年には9,121億円に達し、7年連続で増加している。

また、新興国を中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、急速な都市化と経済成長を背景に、今後の更なる拡大が見込まれている。とりわけアジアにおいては、アジア開発銀行（ADB）によれば、2016～2030年のインフラ需要は約3,000兆円と試算されている。

## 3. 新たな潮流

### (デジタル革命の加速)

20世紀末以降、世界的にICT機器の普及が進み、AI、5G、クラウド等に至る革新的な技術の開発・社会実装が進むなど、デジタル技術が社会のあらゆる場面に広がり、人々の生活や経済活動のあり方が抜本的に変化してきた。今後、デジタル技術やデータのさらなる活用により、あらゆる分野・セクターにおいて生産性向上や新たなサービスの創出が進み、社会課題の解決やイノベーションが進むことが期待される。

---

<sup>10</sup> (一財) 森記念財団

我が国では、「第5期科学技術基本計画」<sup>11</sup>において、ICTを最大限に活用し、サイバー空間とフィジカル空間（現実世界）とを融合させた取組により、人々に豊かさをもたらす「超スマート社会」を未来社会の姿として共有し、その実現に向けた一連の取組を更に深化させつつ「Society 5.0」として強力に推進することとしている。また、「第6期科学技術・イノベーション基本計画」<sup>12</sup>においても、Society 5.0を「持続可能性と強靱性を備え、国民の安全と安心を確保するとともに、一人ひとりが多様な幸せ（well-being）を実現できる社会」と位置付け、国内外の情勢を踏まえて実現させていく必要があるとしている。

フィジカル空間の代表ともいえる社会資本整備分野においても、整備や維持管理に新技術を活用することでその高度化・効率化を図るとともに、インフラ自体に新技術を実装することでインフラのさらなる価値を発揮させることが求められる。

#### （グリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイルや価値観の多様化）

気候変動の社会経済活動への影響が生じている中、平成27（2015）年のパリ協定をはじめ、温室効果ガスの排出削減に向けた国際的な機運が急速に拡大している。我が国においても、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指し、積極的に温暖化対策を行うことが、産業構造や経済社会の変革をもたらし、大きな経済成長につながるという発想の転換により、経済と環境の好循環をつくり出していくことが求められている。

また、地球温暖化緩和策のみならず、自然災害の激甚化・頻発化などの気候危機に対する気候変動適応策の推進を図ることが求められている。自然環境との共生に対するニーズが高まっており、日常の空間における自然環境との調和がますます重要になっている。

加えて、我が国の廃棄物の総量は減少傾向にあるものの、海洋ごみの問題に国際的な関心が集まるなど、循環型社会の形成は引き続き重要な課題である。

質の高い生活に対するニーズが拡大している。内閣府の「国民生活に関する世論調査」によると、「心の豊かさ」を重視する人の割合は年々高まっており、平成元（1989）年度には49%であったところ、令和元（2019）年度には62%にのぼっている。また、同調査では、日頃の生活の中で充実感を感じる時として、「家族団らんの時」や「友人や知人と会合、雑談している時」が上位にのぼっており、身近な人との交流へのニーズも高い。加えて、モノの所有よりも体験に価値を見いだす、「コト消費」の需要も拡大している。

## 4. 新型コロナウイルス感染症の拡大

令和元（2019）年12月に中国湖北省武漢市で感染者が確認された新型コロナウイルス感染

---

<sup>11</sup> 平成28年1月22日閣議決定

<sup>12</sup> 令和3年3月26日閣議決定

症（COVID-19）は世界規模に拡大するとともに、その脅威は継続している。

これにより、デジタル化・オンライン化の遅れや、大都市において人口密度が高いことのリ  
スク、特定国・地域に依存していたサプライチェーンの脆弱さなど、我が国における課題やリ  
スク、これまでの取組の遅れが浮き彫りになった。また、人々の考え方や行動、暮らし方、働  
き方が大きく変容した。例えば、テレワークの進展等により、一定程度のコミュニケーション  
はオンラインで可能となる一方で、リアルな場ならではの交流の重要性も改めて認識された。  
また、「三つの密」を回避した「新たな日常」の構築が求められる中、例えば公園などのオー  
プンスペースの重要性が改めて認識されるなど、人々のインフラに対する捉え方も変化した。  
さらに、医療提供体制や情報通信インフラの重要性も再認識された。

本章の1. から3. で記載した様々な社会経済情勢も、新型コロナウイルス感染症の拡大に  
伴い、その傾向がより強くなったものもあれば、その傾向が弱まったものもある。

社会経済情勢の変化の傾向が強くなったものとして、非接触が求められる中のデジタル化・  
スマート化の必要性、地方移住への関心の高まりや企業の地方移転、テレワークやクラウドソ  
ーシング等の柔軟な働き方の広がり、テレワーク等を活用した地方・郊外での居住、二地域居  
住等の複数地域での住まいを实践する動き、東京一極集中リスクの認識拡大、サプライチェー  
ンの多元化や製造事業者の国内生産拠点の整備などが挙げられる。一方、東京圏への転入超過  
傾向などは、新型コロナウイルス感染症拡大前に比べ、弱まっている。また、新型コロナウイ  
ルス感染症拡大に伴い、国内外を問わず、人の移動に制約が課されている。

これらの傾向の変化は、新型コロナウイルス感染症下における一時的なものと取るか、それ  
とも、新型コロナウイルス感染症収束後も引き続き続くものなのか、本重点計画策定後も引き  
続き注視していく必要があるが、デジタル化・スマート化や柔軟な暮らし方・働き方など、以  
前よりその必要性を指摘されていたものについては、新型コロナウイルス感染症による変化を  
契機として、関連する取組を強力に推進していく必要がある。

具体的には、i-Construction やスマートシティの社会実装等の社会資本整備のデジタル化・  
スマート化、「コンパクト・プラス・ネットワーク」等の多核連携型の国土づくり、バリアフ  
リーやグリーンインフラ等の豊かで暮らしやすい地域づくりを進める必要がある。加えて、新  
型コロナウイルス感染症により、例えば、グローバルサプライチェーンについて、世界各地で  
寸断が生じ、物資の供給途絶や人材の移動の停滞等といった様々なリスクが顕在化したことを  
踏まえ、このようなリスクに強い社会経済構造を構築し、持続的な経済成長を実現する必要が  
ある。

他方、国民の命と暮らしに関係のある自然災害リスクの増加、インフラ老朽化、人口減少・  
高齢化などは、引き続き重要な課題であり、どのような状況であっても、総力を挙げて取り組  
んでいく必要がある。

## ○第2章 今後の社会資本整備の方向性

### 1. 概ね 10 年から 20 年先を見据えた社会資本整備の中長期的な目的

#### (我が国が目指すべき中長期的な方向性)

戦後から高度経済成長期においては、経済的な豊かさが優先されていた。一国の経済規模が拡大することが、国民の生活の向上に直結すると捉える向きも多かった。しかし、経済面では豊かとなり、人々の価値観も多様化し、精神面など経済以外の豊かさも重視されるようになってきている。第1章3. で記載したとおり、近年は「心の豊かさ」を重視する者が増加している。

特に、近年は毎年のように起こる大規模自然災害や新型コロナウイルス感染症の拡大により、「いのち」の重さ、暮らしの在り方、働き方、住まい方など、生き方を見つめ直す機会となっている。また、デジタル技術の進展により、職場に通わず自宅やシェアオフィスでテレワークを行う「職場と仕事の分離」の環境が整うなど、これまで当たり前とされていた生活様式が見直され始めている。

さらに、平成 27 (2015) 年 9 月に国連総会で採択された SDGs (持続可能な開発目標) は、経済だけでなく社会、環境の 3 側面から捉えることのできる 17 のゴールを設定し、これらを統合的に解決しながら持続可能でよりよい未来を築くことを目標としており、我が国においても、目標達成に向けた取組を推進している。

大規模自然災害や新型コロナウイルス感染症の拡大により、「いのち」と真正面に向き合う今だからこそ、物質的な豊かさの指標のみにとらわれるのではなく、デジタル革命の加速や、気候変動も踏まえた SDGs への関心の高まり等といった時代感も背景に、我が国が目指すべき中長期的な方向性として、「真の豊かさ」を追い求めていくことが重要となる。

「真の豊かさ」とは何か。一例ではあるが、暮らしやすい、働きやすい、子育てがしやすい、自分に見合った働き方ができる、住みたい場所に住める、人生の各ステージにおいて望ましい暮らし方ができる、生きがいや働きがいなど自らが価値を感じるものを追い求めることができる、個々人の価値観が尊重され多様な人が活躍する、デジタル技術の活用により利便性が向上する、地域色豊かな文化がある、自然環境などの保全・再生・創出・維持管理がなされている、などが挙げられるだろう。

このように、①時間・空間・生活ともにゆとりがあり、子育て環境をはじめとする生活の基本的な要素が充実している、②自由度が高く、人生の各ステージで様々な選択肢の中から望ましい働き方、暮らし方を選択できる、③多様な価値観が認められ、かつ、その交流が新たな価値を創造する、④国際的に見ても魅力的で競争力のある地域を育む、など「真の豊かさ」を実感できる社会を構築していく必要がある。

## (社会資本整備の中長期的な目的及び取組の方向性)

このような「真の豊かさ」の実現に、社会資本整備はどのような役割を果たすことができるか。

社会資本整備の役割として、短期的に経済全体を拡大させ景気を下支えするというフロー効果もあるが、その本来の役割は、ストック効果の発現を通じ、国民の安全・安心、持続可能な地域社会、持続可能な経済成長の基盤を提供することである。第4次重点計画においても、「安全安心インフラ」、「生活インフラ」、「成長インフラ」との考えを提示したところであるが、第4次重点計画策定以降、激甚化・頻発化する自然災害や新型コロナウイルス感染症により、インフラが本来の役割を果たすことの重要性は一層高まっている。

社会資本整備がこのような本来の役割を果たすことこそが、「真の豊かさ」の実現の基盤となるとの考えに立ち、本重点計画においても、社会資本整備の中長期的な目的を、インフラが「国民の安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」という3つの役割を果たすことと位置付ける。すなわち、国民の安全・安心を確保することにより、命や暮らしに対する不安やリスクが軽減される。また、持続可能な地域社会を形成することにより、生活に必要なサービスを受けられ、時間・空間・生活ともにゆとりのある豊かな暮らしが実現できる。さらに、経済成長の実現に向けた基盤を構築することにより、経済が成長し、雇用や所得が安定的かつ持続的に確保されることにつながる。

なお、これらの目的の実現に向けては、ストック効果を最大限発揮できるよう、選択と集中の徹底を図りつつ、重点的に整備を行うことが必要である。

## 2. 計画期間内（5年）の社会資本整備の目標

10年・20年先を見据え、社会資本整備の3つの中長期的な目的（「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」）を達成するためには、社会経済情勢の変化を踏まえ、さらにそれらを取組む形で、本重点計画期間内（5年間）に取組を進めなくてはならない。

このため、第1章で挙げた社会経済情勢の変化の各々に対応する形で、本重点計画期間内で達成すべき短期的な目標として、以下の通り6つの目標を設定する。

- ・第1の目標：防災・減災が主流となる社会の実現
- ・第2の目標：持続可能なインフラメンテナンス
- ・第3の目標：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現
- ・第4の目標：経済の好循環を支える基盤整備
- ・第5の目標：インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）

- ・第6の目標：インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上

第4次重点計画と比較すると、本重点計画では、デジタル革命の加速やグリーン社会の実現に向けた動き、新型コロナウイルス感染症等の社会経済情勢の変化を先取りして対応していくため、第5の目標と第6の目標を新たに設定している。

これらの6つの短期的目標を達成することは、先に挙げた中長期的な目的（「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」）の達成につながるものである。すなわち、第2の目標は、インフラの機能維持を通じて、3つの中長期的な目的の達成に向けた基盤となる。その基盤の上で、第1の目標は「安全・安心の確保」の達成に、第3の目標は「持続可能な地域社会の形成」の達成に、第4の目標は「経済成長の実現」の達成に資することとなる。さらにその上で、第5の目標、第6の目標は、インフラの新たな価値の発現を通じ、3つの中長期的な目的の達成を促進することになる。加えて、第5の目標、第6の目標は、社会資本整備の観点を超えて、それぞれ、我が国のデジタル社会の実現や2050年カーボンニュートラルの実現に資するものである。

第3章において、それぞれの目標ごとに、その目標の達成によって実現される社会の絵姿を「目指すべき姿」として記載するとともに、関連する政策分野の現状と、目標の達成に向けて課題となっている点を「現状と課題」に記載し、その課題を解消し、目指すべき姿を実現するための「政策パッケージ」を設定している。

### 3. 計画期間内（5年）の社会資本整備の目標を達成するための取組の方向性

厳しい財政制約や人口減少、技術革新、ライフスタイルや価値観の多様化という社会情勢の変化を踏まえれば、計画期間内（5年）の6つの短期的目標の達成に向けて、ストック効果を最大化させることが必要不可欠である。このため、財政健全化との両立を図りつつ、（1）「3つの総力」を挙げて社会資本整備を深化させるとともに、（2）インフラを国民が持つ「資産」として捉え、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、新たな価値を創造する、という新たな取組を行うこととする。

#### （1）「3つの総力」を挙げた社会資本整備の深化

##### （主体の総力・手段の総力・時間軸の総力）

厳しい財政制約や人口減少の下、社会資本整備のストック効果を最大化させるためには、「3つの総力」を挙げ、社会資本整備を深化させる必要がある。

「3つの総力」のうちの1つ目は「主体の総力」である。省庁間の縦割りの打破を図るとともに、都道府県や市町村等の地方公共団体との連携強化、民間のノウハウや能力の積極的な活

用、インフラの利用者となる住民の積極的な関与を促すなど、様々な主体が連携して、社会資本整備に取り組む。なお、様々な主体の連携に際し、当然、その中心となる主体は施策により異なってくる。施策に応じ、それぞれの主体の役割分担を明確化し、適切かつ効果的な連携体制を築くとともに、緊密な情報共有等を行うことが重要である。

2つ目は「手段の総力」である。ハード施策とソフト施策を組み合わせることにより、インフラのストック効果を最大化させていくことに加えて、デジタル革命の加速化、新技術の発現、新型コロナウイルス感染症の拡大もあり、デジタル技術の社会実装は喫緊の課題となっていることから、社会資本整備分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）を果敢に進めていく。特に、施策の推進に当たっては、これまで蓄積されてきた技術や情報をしっかりと活用するとともに、大学や研究機関、産業界とも連携し、施策を深化させていく必要がある。さらに、社会資本整備分野における技術研究開発を促進し、開発された技術の導入・実用化を図ることに加え、技術政策全般を総合的に俯瞰し、事業・施策と一体的に推進するため、「技術政策を支える人材育成」、「技術に対する社会の信頼の確保」に取り組む。加えて、伝統的な知恵や技術を活用することも重要である。例えば、自然の性質を活かして災害をいなしてきた古来の知恵に学びつつ、グリーンインフラやEco-DRR<sup>13</sup>等の取組を進めていく。

3つ目は「時間軸の総力」である。「インフラをいかに整備するか」、「いかに維持管理するか」ということを個別個別に考えるのではなく、例えば、整備段階において「インフラを効率よく維持管理するためにはどのような構造が良いか」といったことや「将来的にインフラを観光目的として活用するためにはどのような構造が良いか」といったことを念頭に置いた上で整備を行うなど、将来の維持管理・利活用まで見据えた取組を行うことで、インフラの潜在力を引き出す。

この「3つの総力」の具体例として、「安全・安心の確保」の分野で言えば、防災・減災が主流となる安全・安心な社会の実現に向け、あらゆる関係者が協働したハード・ソフト一体の水災害対策である「流域治水」や、自然災害リスクを踏まえたまちづくりを推進していく。「持続可能な地域社会の形成」の分野で言えば、豊かで暮らしやすい魅力的な地域社会の実現に向け、コンパクトなまちづくりと交通ネットワーク形成の連携などに取り組んでいく。「経済成長の実現」の分野で言えば、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化を進めていく。

### （PPP/PFIの積極活用）

PPP/PFIは、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用し、効率的かつ効果的に社会資本の整備を行うとともに、国民に対する低廉かつ良好なサービスの提供を確保するための手法である。そのため、「3つの総力」を結集する際は、PPP/PFIを積極的に活用していくことが重要である。

---

<sup>13</sup> 生態系を活用した防災・減災（Ecosystem-based Disaster Risk Reduction）の略。

平成 25 (2013) 年 6 月に民間資金等活用事業推進会議で「PPP/PFI の抜本改革に向けたアクションプラン」を策定以降、コンセッション方式など多様な PPP/PFI の案件形成を推進している。コンセッション方式については、空港、下水道、道路及び MICE 施設等において、民間事業者による資金、経営能力、ノウハウ等を活用した運営が実施されている。コンセッション方式の導入は、運営権対価の収受や維持管理コストの削減など公的負担の抑制の観点だけでなく、民間の経営能力・ノウハウ等の活用を通じて既存の社会資本の機能を最大限に発揮することによりストック効果を最大化し、持続可能なサービスを提供するという社会資本整備の観点に着目することが重要である。引き続き、政府方針に基づきコンセッション方式の導入を推進する。

また、地方公共団体において厳しい財政制約下で技術系職員の減少やインフラの老朽化等の課題を抱える中で、日常生活を支えるキャッシュフローを生み出しにくいインフラについても、民間の技術やノウハウを活用するなど官民が連携して持続可能な維持管理を実施し、社会資本の機能を発揮していく必要がある。インフラの維持管理における包括的民間委託等の官民連携事業については、引き続き、事業の導入に係る課題や効率的な導入方法等を検討し、社会資本が果たすべき役割・機能を踏まえ、地域の実情に応じて推進していく。

PPP/PFI 事業を推進する上では、インフラの設計や維持管理において、住民ニーズや地域の課題・実情に精通した地元企業の積極的な参画を促し、官民が連携して地域経済社会の活性化や社会的課題の解決に繋げて地域経済の好循環を実現することが重要である。このため、地元企業の参画に向けて、地域における PPP/PFI 事業の関係者間の連携強化、人材育成、官民対話等を行う産官学金で構成された地域プラットフォームの取組を推進するとともに、民間事業者の提案に対するインセンティブ付与等や地域貢献等の観点からの発注方法の工夫等も有用と考えられる。

引き続き、地方公共団体における多様な PPP/PFI の案件形成を推進するとともに、地域プラットフォーム等の活用による横展開を促進する。

## (2) 「インフラ経営」により、その潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造する

第 4 次重点計画においては、「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築」や「予防保全を基軸とするメンテナンスサイクルの構築・実行」、「既存施設を賢く使う取組」などを提唱したところである。その後 5 年間において、デジタル技術がさらに進歩するとともに、ライフスタイルや価値観の多様化、さらには新型コロナウイルス感染症の拡大により、地域社会や暮らしの在り方、働き方、住まい方が変化してきている。

こうした社会情勢の変化に加え、今後、人口減少がさらに進み、厳しい財政制約が課される中で、国民の生活に必要なインフラの持続可能性を高めるためには、インフラを国民が保有する「資産」として捉え、インフラを「経営」する発想が必要となってくる。特に、地方部においては、人口減少が進む中で、このような発想に転換することは必要不可欠である。

ここで言う「経営」とは、いわゆる企業における経営のことを指すのではない。インフラを「経営」するとは、「インフラを、国民が持つ『資産』として捉え、インフラのストック効果をいかに最大化させるかという観点から、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした新たな取組を実施することにより、インフラの潜在力を引き出すとともに、インフラによる新たな価値を創造し、持続可能性を高めること」を意味する。また、ここでいうインフラとは、個別のインフラについてのみ考えるのではなく、1つの地域、市区町村、都道府県、国という広域的な単位で見た場合の総称的な意味でのインフラも含む。また、その「経営」主体は、インフラの設置者や管理者だけにとどまらず、住民一人一人が、インフラを「我が物」として捉え、その維持管理に主体的に参画することや、積極的に利活用することも含む。

具体的には、既存のインフラの維持管理段階においては、新技術の活用や予防保全への本格転換、集約・再編等により、インフラの効率的な維持管理や、総量・コストの全体の最適化を図り、整備が必要なものの財政制約から整備が進んでいなかった箇所への投資余力や、10年・20年といった将来の社会資本整備の投資余力を確保する。また、既存のインフラの利活用の段階においては、自然災害時に避難場所や遊水地等として活用するなどの取組を進めるとともに、民間のノウハウや創意工夫を取り入れ、例えば、道路空間をオープンカフェのように複合的に利活用することや、インフラを観光資源として活用することで、インフラの新たな価値を発現し、地域振興や交流の創出に繋げる。その際、インフラ空間の活用を通じて収益を得る取組も進めていく必要がある。そして、新規インフラの整備段階においては、これまで述べたような維持管理・利活用も見据えた整備を実施しつつ、経営的な観点から使用料金の設定も積極的に検討する。

こうした一連の流れにより、将来を見据えた整備がなされ、それを踏まえて最適な維持管理・利活用がなされるという、社会資本整備の「正のスパイラル」を生み出す。「正のスパイラル」によりストック効果が最大化され、幾世代にもわたり国民が豊かで安全な生活が実感できる国土づくりを実現していく。

#### 4. 持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組

「はじめに」で述べたように、社会資本整備は、短期的視点ではなく、10年・20年と中長期的な見通しを持って、戦略的・計画的に取り組んでいく必要がある。そのためには、社会資本整備に必要不可欠な「公共投資」と「担い手」をしっかりと確保していくことが重要であり、以下（1）及び（2）でそれぞれについて言及する。

##### （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

社会資本整備は、「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の基盤となるものである。社会資本を整備し、不断の維持管理・更新を行うことにより、時代を越えてその役割を果たし続け、中長期的に我が国の生活や社会経済活動の礎となる。このた

め、社会資本整備は、中長期的な見通しを持って、戦略的・計画的に進めていく必要がある。

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安定的・持続的な公共投資の見通しが必要であり、これは社会資本整備の担い手となる建設産業の人材確保・育成等を図る観点からも重要である。

とりわけ、我が国は、急峻な山脈を多く有し、自然災害が多発するなど脆弱な国土条件下にあるため、例えば耐震対策がより必要となったり、トンネル等の構造物の比率が高くなったりするなど、建設コストが主要先進国に比して高くなる要因も存在する。さらに近年は、激甚化・頻発化する自然災害、加速化するインフラ老朽化、さらには新型コロナウイルス感染症を契機としたリスクに強い社会経済構造の構築や持続的な経済成長の実現等といった様々なリスク・課題への対応の必要性が高まっており、引き続き、中長期的な見通しの下、安定的・持続的な公共投資を確保することが求められる。

これらの実施に必要な財源のあり方については、PPP/PFI等の民間資金の活用を推進するとともに、受益者負担を求めうる分野については、社会経済状況の変化や脱炭素社会の実現に向けた取組、海外における利用者負担等に関する状況等を踏まえつつ、利用実態に即した適切な負担のあり方についての検討を進める。また、それ以外の分野についても、特に気候変動による災害リスクの増大への対応の必要性等を踏まえつつ、適切な負担のあり方についての検討を行う。

## (2) 社会資本整備を支える建設産業の担い手の確保及び育成、生産性向上

### (建設産業の役割及び目指すべき姿)

建設産業は、社会資本の整備・維持管理等を通じて国民生活の向上や経済の持続可能な成長を支えるとともに、災害時には、最前線で地域社会の安全・安心の確保を担う地域の守り手として、国民生活や社会経済を下支えする重要な役割を果たしてきた。また、近年の災害の激甚化・頻発化を踏まえ、防災・減災、国土強靱化の更なる推進が求められる中、地域の安全・安心を担う建設産業の役割はますます大きなものとなっている。

一方、建設産業の担い手について見ると、例えば建設工事従事者の労働時間は、近年は改善傾向にあるものの、依然として他産業に比べて長く、また、他産業で一般的となっている週休2日の確保も十分ではない状況にある。日本社会が直面する少子高齢化を踏まえると、中長期的にこのような状況が続き必要な人材を確保できない場合や、これに応じた生産性の向上等が実現されない場合には、将来、建設産業が国民の求める役割を安定的に果たしていくことが困難となる可能性も懸念される。また、本章1. で述べた通り、国民のニーズの多様化・高度化等に伴い、質の高い社会資本整備への期待がますます高まっているほか、デジタル技術の進展等に伴い、建設産業における業務のあり方そのものの変革(DX)を進めることが求められる。

このため、今後の建設産業は、担い手の処遇改善や働き方改革、生産性向上の取組を一層推進することにより、中長期の視点から担い手の確保・育成を図っていくことが不可欠である。

若者や女性の入職・定着の促進、高年層が働きやすい環境の整備、業界全体のパフォーマンスの向上等を進め、潜在的な担い手を持続的に惹きつけるとともに、現行の担い手が長く働き続けたいと思うような、魅力的な産業へと転換していく必要がある。

また、高い生産性の下で良質な建設サービスを提供する産業へと進化することも必要であり、これにより、働き手に誇りや働きがいをもたらされ、ひいては担い手の呼び込み・定着にも資するものと考えられる。

なお、コロナ禍においても、建設産業は国民が最低限の生活を送るために不可欠なサービスであることから、社会経済活動の制限が一定程度必要とされる状況においても、現場での「3密」回避や作業従事者の健康管理を徹底することにより、最低限の事業継続が確保されることが必要である。同時に、生産性向上のみならず感染防止の観点からも、非接触やリモート化に資するデジタル技術の開発や導入を推進していくことが重要である。

### (担い手の確保・育成)

建設産業の担い手の確保・育成のためには、建設労働市場の実勢を反映した公共工事設計労務単価の適切な設定により、技能労働者の適切な賃金水準の確保を図ることが重要である。また、従事者の給与面等での処遇改善の観点から、下請代金のうち労務費相当分の現金払いや、社会保険加入の徹底を促進する。

また、前述の通り、建設工事従事者の労働時間が依然として他産業に比べて長いことに加え、平成30(2018)年に成立した「働き方改革関連法」<sup>14</sup>による改正労働基準法に基づき、建設産業についても、令和6(2024)年度から時間外労働の罰則付き上限規制が適用されることとなっている。このため、従事者の長時間労働を是正するとともに、週休2日の実現に向けて休日確保することが必要である。

具体的には、新・担い手3法<sup>15</sup>による改正建設業法における著しく短い工期による請負契約の締結の禁止に関する新たな規定や、「工期に関する基準」<sup>16</sup>について周知徹底を図ること等により、工期の適正化を推進する。また、公共工事においては、年度内の工事量の繁閑の差が大きいと建設企業の安定的な経営や適正な処遇への支障等が生じることから、債務負担行為や繰越明許費の適切な活用による翌年度にわたる工期の設定や、中長期的な発注見通しの作成・公表などにより、公共工事における施工時期の平準化を一層推進する。その際、特に地方公共団体の取組や進捗の状況を「見える化」し、地方公共団体による自発的な取組を促すとともに、先進的な取組事例の周知・普及等に努める。また、依然として建設現場で重大な労働災害等が発生していることに鑑み、建設工事従事者の安全及び健康の確保のための取組を引き続き推進

---

<sup>14</sup> 働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）

<sup>15</sup> 「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律（令和元年法律第30号）」及び「公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律（令和元年法律第35号）」

<sup>16</sup> 令和2年7月 中央建設業審議会作成・勧告

する。さらに、多様な人材が現場で活躍できるよう、引き続き女性の定着促進や、特定技能外国人制度の普及等を通じた外国人材の受入環境の整備と活用の促進等に取り組む。

このほか、優秀な若手技術者等が早期に活躍できる環境整備、若者の建設産業への入職意欲に働きかける戦略的な広報、学校におけるキャリア教育等への建設企業の協力の促進を図る。

なお、前述の安定的・持続的な公共投資の見通しは、建設産業の担い手の確保・育成の面からも非常に重要である。

### (建設産業の生産性向上)

建設現場の生産性を令和7（2025）年度までの2割向上を目指し、施工時期の平準化、建設キャリアアップシステムの普及・活用、3次元データ・ICT技術等を活用した i-Construction の推進等により、施工と維持管理の更なる効率化や省人化・省力化を進めるとともに、建設機械の普及等によるコスト縮減を含め生産性向上の取組を進める。このため、BIM/CIM<sup>17</sup>の活用や5Gを用いた無人化施工等の現場実装の推進、AI・IoT等の先端技術の開発促進、オープンイノベーションの推進、現場ニーズと技術シーズのマッチングの推進などに取り組む。

### (建設キャリアアップシステムの普及促進)

建設産業における中長期的な担い手の確保・育成を図るためには、技能労働者がキャリアパスや処遇について将来の見通しを持ちながら、働きがいや希望をもって働くことができる環境を構築するとともに、ダンピング受注<sup>18</sup>が起こりにくい市場構造を構築し、業界全体として人材への投資や賃金設定が適切に行われる好循環を生み出すことが重要である。

このため、担い手の技能・経験の見える化や適正な能力評価を業界横断的に進めるための「建設キャリアアップシステム（CCUS）」について、建設産業の持続的な発展のための業界共通の制度インフラとして普及を促進し、令和5（2023）年度からの建設業退職金共済制度のCCUS活用への完全移行とそれに連動したあらゆる工事におけるCCUS完全実施を目指す。

併せて、公共工事において率先してCCUSの活用を促す見地から、国や地方公共団体等が発注する工事において、CCUSの活用状況を評価するモデル工事の実施や総合評価落札方式における加点等の取組の促進を図る。

加えて、技能労働者の処遇改善に資する観点から、技能労働者の技能と経験に応じてレベル分けを行う能力評価制度の活用を更に進めるとともに、能力評価制度と連動した専門工事業者の施工能力の見える化を推進し、技能労働者の処遇改善や人材投資を行う建設企業が適正に評

---

<sup>17</sup> 測量・調査、設計段階から3次元モデルを導入することにより、その後の施工、維持管理・更新の各段階においても3次元モデルを連携・発展させて事業全体にわたる関係者間の情報共有を容易にし、一連の建設生産・管理システムの効率化・高度化を図るもの。

<sup>18</sup> その請負の額によっては工事の適正な施工が通常見込まれない契約の締結を指す。

働され選ばれる環境を整備する。

技能労働者の賃金上昇につながるような好循環を生み出すべく、専門工事業団体等による、レベル別の賃金目安の設定と、賃金目安に応じた賃金支払いの原資確保のための見積りの適正化や元請による見積り尊重の促進・徹底を図る。

また、CCUS は、施工体制台帳の作成機能の活用等により、事務の効率化や書類削減などにも資するものであり、その普及を通じて、建設産業の生産性向上への寄与を図る。

### (公共工事の品質確保と担い手確保に向けた発注者による取組の推進)

公共工事の品質確保の担い手が中長期的に育成・確保されるためには、適正な利潤を確保することができる環境整備が重要である。平成 26 (2014) 年の担い手 3 法改正<sup>19</sup>も相まって、予定価格の適正な設定や歩切りの廃止が進み、企業の受注環境にも一定の改善が見られた。引き続き、担い手 3 法に基づき、予定価格の適正な設定、ダンピング受注を防止するための低入札価格調査制度及び最低制限価格制度の適切な活用等を徹底する。

依然として残る長時間労働等の課題に対応するため、令和元 (2019) 年に新・担い手 3 法改正が成立したところである。これを踏まえ、地方公共団体等を含めた発注者の実態把握やフォローアップ等を通じて、前述の工期の適正化や施工時期の平準化等を通じた働き方改革を推進するとともに、発注関係事務を適切に実施するための体制の整備や発注者間の連携強化等を推進する。また、災害時の地域の守り手としての建設産業の役割を踏まえ、発注者と建設業者団体等による災害協定の締結を通じた連携などを促進するとともに、災害時においては、随意契約等、緊急性に応じた発注者の適切な契約・入札方法の選択を促進する。

これらの実施に当たっては、地方公共団体、特に市区町村の発注する工事における取組を促進するため、入契法<sup>20</sup>等に基づき、定期的に入札契約の適正化に関する取組状況の把握を行うとともに、都道府県公契連<sup>21</sup>等との更なる連携体制の強化を通じて、市区町村に対して直接に改善の働きかけを行うなど、地方公共団体発注工事における入札契約の適正化の更なる推進を図る。

加えて、地域における社会資本の維持管理体制の確保の必要性や、発注者側の技術的支援のニーズ等も踏まえつつ、工事の性格や地域の実情等に応じて、多様な入札契約制度の中から適切なものを選択し、又は組み合わせる適用する取組を促進する。

---

<sup>19</sup> 「建設業法等の一部を改正する法律 (平成 26 年法律第 55 号)」及び「公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律 (平成 26 年法律第 56 号)」

<sup>20</sup> 公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律 (平成 12 年法律第 127 号)

<sup>21</sup> 都道府県公契連：公共工事契約業務連絡協議会その他の各都道府県が主催し管内市区町村の公共工事契約担当官が参画する会議。

## ○第3章 計画期間における重点目標、事業の概要

### 第1節 重点目標と政策パッケージについて

第2章2.において設定した、計画期間内（5年）における6つの目標について、それぞれの重点目標ごとに、その目標達成に向けて必要な事業横断的な19の政策パッケージを設定した上で、重点的に取り組む具体的な事業・施策を明らかにする。

重点施策については、客観的なデータに基づき把握可能なものについてはできる限り、その達成状況を定量的に測定するための指標<sup>22</sup>を設定するとともに、このうち、当該政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標については、KPI（Key Performance Indicator）として位置付ける。また、国民の視点に立ち、達成によって実現されることを分かりやすく提示する観点から、各KPIに〈〉を付記し、当該施策の目的を簡潔に記載した。

なお、指標については、徐々に知見を蓄積して手法の高度化を進めるとともに、現時点では達成状況を定量的に測定するための指標の設定が困難な施策についても、データ収集や参考事例の蓄積等に努める。

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

加えて、令和3年度から7年度までの5年間に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的かつ集中的に講ずる対策として閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置付けられた取組について、同対策に沿って中長期の目標を定め実施し、防災・減災、国土強靱化の更なる加速化・深化を図っていく。

---

<sup>22</sup> 関連する他の計画等において設定された指標を引用するもので、目標年次が本重点計画の期間中又は計画期間を超える数値指標については、目標年度は必ずしも統一されていない。

## 第2節 個別の重点目標及び事業の概要について

### 1. 重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

#### <目指すべき姿>

激甚化・頻発化する、または切迫する風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪等の自然災害に対し、強くてしなやかになるようにする対策がなされ、国民が安心して生活を送ることができる社会をつくる。

#### <現状と課題>

気候変動に伴い激甚化・頻発化する水災害については、防災・減災が主流となる社会を目指し、河川等の管理者が主体となって行う治水対策に加え、あらゆる関係者の協働により流域全体で治水対策に取り組む必要がある。また、これまでの治水計画等は過去の降雨実績や潮位に基づき定められてきたが、将来の気候変動の影響による降雨量の増加や海面水位の上昇を考慮した計画へと見直す必要がある。

さらに、例えば想定最大規模降雨により荒川が氾濫した場合、広域かつ深い浸水となり、ライフラインが長期にわたり停止するため、社会経済への甚大な影響が発生すると予測される。そのため、これらを未然に防ぐ取組が必要である。

また、過去、災害リスクの高いエリアでも宅地開発等が行われてきたことから、土砂災害特別警戒区域等の災害レッドゾーンの指定推進を図るとともに、防災の観点から、住まい方の工夫や土地利用の規制・誘導が必要である。

加えて、各種ハザードマップの整備が進んでいるものの、リスク情報空白域が残っていることから、その解消を進めることなどにより、住民自らの居住や企業の立地を含めた行動に結びつけることが必要である。さらに、損害保険等の金融的手法により、これらの取組を加速することが必要である。

なお、「流域治水」等の推進に当たっては、水災害によるリスクや流域での取組を分かりやすく伝えることで、企業や住民などのあらゆる関係者が協働して取り組むことを促進することも重要である。

地震災害については、首都直下地震等の発生時に甚大な被害が想定されることから、密集市街地の改善整備や、住宅・建築物及び公共土木施設等の耐震化が喫緊の課題である。津波災害についても、南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震等のリスクに備え、最大クラスの津波に対する、ハードとソフトの施策を組み合わせた多重防御による対策の推進が必要である。火山については、ひとたび噴火が生じると、甚大な被害が広範囲かつ長期にわたって生じる場合があることから、平時からのハード・ソフト両面にわたる対策が必要である。

なお、地震災害と津波災害が複合的に発生したり、洪水と土砂災害が複合的に発生するなど、

災害が複合的に発生することにより、被害が甚大になるおそれがある。こうした複合災害から命を守るためには、身のまわりにどのような災害が起きる危険性があるのか、どこへ避難をすればよいのか、事前に備えることが重要である。そのため、防災に役立つ様々なリスク情報や全国の市町村が作成したハザードマップを活用できるようにするための情報発信を充実していく必要がある。

さらに、近年の激甚化した災害においては、交通機能が長期にわたって損なわれ、社会・経済活動に大きな影響を与える事態が発生していることから、交通ネットワークの多重性・代替性の確保など、交通・物流の機能確保を推進する必要がある。

また、気候変動に伴い災害が激甚化・頻発化する中で、より効率的な土砂災害対策を進める必要があることから、国直轄の砂防事業については概成した箇所から本来の管理者である都道府県への引き継ぎを進め、緊急性・重要性を踏まえた直轄砂防事業の重点化を図る必要がある。

併せて、全国各地で激甚化・頻発化する自然災害による被害が生じる中、地方公共団体だけでは対応できない場合が多くあり、国と地方公共団体の連携がますます重要になっている。また、災害時の地域の担い手としての建設産業の存在も重要である。

## ＜政策パッケージ＞

### 【1-1：気候変動の影響等を踏まえた流域治水等の推進】

国民の安全・安心を確保するため、関連法制等に基づき、国、都道府県、市町村、地域の企業、住民など、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」を推進し、気候変動等による将来の自然災害リスクに適応したハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策を進める。

河川管理者や下水道管理者等が主体となって行う治水対策を加速することに加え、関係省庁・官民が連携して、利水ダムを含む既存ダムやため池の洪水調節機能の強化、水田等による雨水貯留浸透機能の活用、森林整備・治山対策等を進める。

災害ハザードエリアにおける開発抑制、同エリアからの移転促進、まちなかの防災対策・安全確保策の強化などにより、防災・減災のための住まい方や土地利用を進めるとともに、将来の土地利用の変化を見据えながら、より効果的なハード整備を図る。特に、東京湾をはじめ、背後に人口・資産が集中する重要な沿岸等においては、気候変動の影響を考慮した新たな計画に基づいた気候変動適応策を推進する。

災害時における救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路構造物の流失防止対策を進める。

#### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

[1] <水害に強い地域を作る>一級水系及び二級水系において、連携して流域治水プロジェクトを策定している水系数

令和元年度 0 → 令和7年度 約550

[2] <水害の被害を軽減させる>一級河川・二級河川における戦後最大洪水等に対応した河川の整備率

(一級) 令和元年度 約65% → 令和7年度 約73%

(二級) 令和元年度 約62% → 令和7年度 約71%

[3] <水害の被害を軽減させる>事前放流の実施体制が整った水系の割合

令和元年度 0% → 令和3年度 100%

[4] <災害時の救命活動等を支える道路を確保する>緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所の整備率

令和元年度 0% → 令和7年度 約28%

[5] <水害に強い地域を作る>防災指針を作成する市町村数

令和2年度 0 → 令和7年度 600

重点施策	指標
<b>(水害対策)</b>	
・あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の推進	[KPI-1] ・一級水系及び二級水系において、連携して流域治水プロジェクトを策定している水系数 R元年度 0 → R7年度 約550
	・あらゆる関係者が連携して取り組む流域治水として流域対策に取り組む市町村数 R元年度 536 → R7年度 約900
・事前防災等による水害発生防止	[KPI-2] ・一級河川・二級河川における戦後最大洪水等に対応した河川の整備率 (一級)R元年度 約65% → R7年度 約73% (二級)R元年度 約62% → R7年度 約71%
・利水ダムを含む既存ダムの洪水調節機能の強化	[KPI-3] ・事前放流の実施体制が整った水系の割合 R元年度 0% → R3年度 100%
・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策を推進	[KPI-4] ・緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所の整備率 R元年度 0% → R7年度 約28%
・コンパクトなまちづくりと合わせて、防災・減災対策を推進し、居住を誘導する地域の安全確保を図る	[KPI-5] ・防災指針を作成する市町村数 R2年度 0 → R7年度 600
・気候変動の影響を考慮した治水計画策定の推進	・気候変動の影響を考慮した河川整備計画の策定数 R2年度 0 → R7年度 約20
・人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における水害対策の推進（下水道整備等）	・下水道による都市浸水対策達成率 R元年度 約60% → R7年度 約64% ・ハード・ソフトを組み合わせた下水道浸水対策計画策定数 R元年度 約170地区 → R7年度 約200地区 ・水害時における下水処理場等の機能確保率 R元年度 0% → R8年度 100%
・地下空間の避難確保・浸水防止対策の推進	・最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止措置を講じた地下街等の数 R2年度 846 → R7年度 972

<ul style="list-style-type: none"> <li>・激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける自己業務用施設の開発を原則禁止の対象に追加することで、災害ハザードエリアにおける開発抑制を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害レッドゾーンにおける危険な自己業務用施設に係る開発許可件数 H28年～H30年の年間平均 19 → R4年度 0</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能移転や防災機能強化等による災害に強い市街地の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・面的な市街地整備等の実施地区における都市機能の移転や防災機能強化等に取り組む対策実施率 R2年度 0% → R7年度 70%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設の豪雨対策、浸水対策を重点的に推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率 R2年度 33% → R7年度 85%</li> </ul>
	<p>〔KPI-9〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率 R2年度 40% → R7年度 70%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水害リスク情報空白域の解消の推進</li> </ul>	<p>〔KPI-37〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 R2年度 2,027 → R7年度 約17,000</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水害リスク情報の公開推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数 R2年度 599 → R7年度 約17,000</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・産学官が持つ技術やノウハウ、人材・資金等のリソースを最大限活用した気象予報の予測精度向上等に向けた技術・観測予測システム開発及び気象データ利活用促進</li> </ul>	<p>〔KPI-12〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・台風予報の精度（台風中心位置の予報誤差） R2年度 210km → R7年度 180km</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準水位・流量観測所における自動流量観測導入率 R2年度 8.7% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・復興まちづくりのための事前準備の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・復興まちづくりのための事前準備に取り組んでいる地方公共団体の割合【再掲】 R2年度 55% → R7年度 75%</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>最大クラスの洪水に対応した洪水浸水想定区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進</li> </ul>	<p>〔KPI-11〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン<sup>23</sup>作成講習会等）を実施した市区町村数 R2年度 388 → R7年度 1,388</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進</li> </ul>	<p>〔KPI-11〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数 R元年度 15 → R7年度 約800</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>高台まちづくり（高規格堤防）の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>災害ハザードエリアからの移転の促進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>メディアとの連携による住民自らの避難行動につながる情報提供の充実</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>災害復旧事業における改良復旧の活用による施設の機能強化</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>気候変動の影響を考慮した下水道計画策定の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>危機的渇水・自然災害時における水の安定供給</li> </ul>	
<p><b>（高潮対策）</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>海面上昇等の気候変動影響に適応した海岸保全の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>気候変動影響を防護目標に取り込んだ海岸の数 R元年度 0 → R7年度 39</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ゼロメートル地帯等における海岸堤防等の津波・高潮対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸堤防等の整備率 R元年度 53% → R7年度 64%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸侵食の防止・砂浜の保全</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海面上昇等の影響にも適応可能となる順応的な砂浜の管理が実施されている海岸の数 R2年度 1 → R7年度 20</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>最大クラスの高潮に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高潮浸水想定区域を指定している都道府県数 R2年度 5 → R7年度 39</li> </ul>
	<p>〔KPI-11〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数 R2年度 5 → R7年度 95</li> </ul>

<sup>23</sup> 台風の接近等によって河川水位が上昇する時に、住民一人一人の家族構成や生活環境に合わせて「いつ」「何をするのか」をあらかじめ時系列で整理した自分自身の防災行動計画のこと。

(土砂災害対策)	
・地域のくらしに不可欠なライフラインを保全する土砂災害対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重要なライフライン施設が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率 R元年度 約29% → R7年度 約33%</li> </ul>
・地域の中心集落等を結ぶ重要交通網を保全する土砂災害対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重要交通網が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率 R元年度 約23% → R7年度 約27%</li> </ul>
・地域の中心集落における市町村役場等を保全する土砂災害対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所、町役場及び支所が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率 R元年度 約30% → R7年度 約36%</li> </ul>
・土砂災害を対象としたハード・ソフトの施策を組み合わせ土砂災害に強い地域づくり、及びハザードエリアからの居住移転を推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土砂災害ハザードマップにおける土砂災害警戒区域の新規公表数 R元年度 0箇所 → R7年度 約56,000箇所</li> </ul>
・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路法面や盛土の土砂災害防止対策を推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率【再掲】 R元年度 約55% → R7年度 約73%</li> </ul>
・鉄道施設の豪雨対策を重点的に推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率 R2年度 16% → R7年度 85%</li> </ul>
・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>(参考<sup>24</sup>)</li> <li>・地籍調査の対象地域全体での進捗率 R元年度 52% → R11年度 57%</li> <li>・地籍調査の優先実施地域での進捗率 R元年度 79% → R11年度 87%</li> </ul>
・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	

<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。

## 【1-2：切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減】

切迫する地震・津波等による被害の軽減を図るため、引き続き住宅、建築物、公共土木施設等の耐震化を進めるとともに、高台まちづくりの推進、都市公園等の整備、港湾の強靱化を進める。

### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

#### [6] <地震の被害を軽減させる>公共土木施設等の耐震化率等

- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

令和元年度 79% → 令和7年度 84%

- ・首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率

令和元年度 97.4% → 令和4年度 100%

- ・滑走路等の耐震対策により、地震発生後における救急・救命活動等の拠点機能の確保や航空ネットワークの維持が可能となる空港の割合

令和元年度 70% → 令和7年度 87%

- ・大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合

令和2年度 33% → 令和7年度 47%

- ・海水浸入防止対策が必要な航路標識の整備率

令和2年度 72% → 令和7年度 100%

- ・南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等において対策が必要な①河川堤防等の整備率（計画高までの整備と耐震化）及び②水門・樋門等の耐震化率

（河川堤防等）令和元年度 約72% → 令和7年度 約85%

（水門・樋門等）令和元年度 約58% → 令和7年度 約91%

- ・南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型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の耐震化率

令和元年度 56% → 令和7年度 59%

- ・災害時における主要な管渠、下水処理場及びポンプ場の機能確保率

（管渠）令和元年度 約52% → 令和7年度 約60%

（下水処理場）令和元年度 約37% → 令和7年度 約42%

（ポンプ場）令和元年度 約31% → 令和7年度 約38%

- ・官庁施設の耐震基準を満足する割合

令和元年度 94% → 令和7年度 100%

- ・(参考<sup>25</sup>)住宅・耐震診断義務付け対象建築物の耐震化率

（住宅）平成30年 約87% → 令和12年 耐震性の不足するものをおおむね解消

<sup>25</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。

(耐震診断義務付け対象建築物)

令和2年 約74% → 令和7年 耐震性の不足するものをおおむね解消  
 [参考 KPI] <地震の被害を軽減させる>危険密集市街地の面積及び地域防災力の向上に資する  
 ソフト対策の実施率

(面積) 令和2年度 約2,220ha → 令和12年度 おおむね解消  
 (地域防災力の向上に資するソフト対策)

令和2年度 約46% → 令和7年度 100%

重点施策	指標
<b>(耐震化等の地震対策)</b>	
・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上を推進	[KPI-6] ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 R元年度 79% → R7年度 84%
・鉄道施設の耐震対策を重点的に推進	[KPI-6] ・首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率 R元年度 97.4% → R4年度 100%
・滑走路等の耐震対策	[KPI-6] ・滑走路等の耐震対策により、地震発生後における救急・救命活動等の拠点機能の確保や航空ネットワークの維持が可能となる空港の割合 R元年度 70% → R7年度 87%
・大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進	[KPI-6] ・大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合 R2年度 33% → R7年度 47%
・航路標識の耐災害性強化対策(海水浸入防止対策)	[KPI-6] ・海水浸入防止対策が必要な航路標識の整備率 R2年度 72% → R7年度 100%
・大規模地震に備えた河川管理施設の地震・津波対策	[KPI-6] ・南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等において対策が必要な①河川堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び②水門・樋門等の耐震化率(河川堤防等) R元年度 約72% → R7年度 約85%

	<p>(水門・樋門等)</p> <p>R元年度 約58% → R7年度 約91%</p>
<p>・大規模地震が想定される地域等における海岸堤防等の耐震対策</p>	<p>[KPI-6]</p> <p>・南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型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の耐震化率</p> <p>R元年度 56% → R7年度 59%</p>
	<p>・南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率</p> <p>R元年度 77% → R7年度 85%</p>
<p>・下水道施設の耐震化を推進</p>	<p>[KPI-6]</p> <p>・災害時における主要な管渠、下水処理場及びポンプ場の機能確保率</p> <p>(管渠)</p> <p>R元年度 約52% → R7年度 約60%</p> <p>(下水処理場)</p> <p>R元年度 約37% → R7年度 約42%</p> <p>(ポンプ場)</p> <p>R元年度 約31% → R7年度 約38%</p>
<p>・地域の防災拠点となる施設等の耐震化</p>	<p>[KPI-6]</p> <p>・官庁施設の耐震基準を満足する割合</p> <p>R元年度 94% → R7年度 100%</p>
<p>・地震時等に著しく危険な密集市街地<sup>26</sup>の解消とそれにあわせた地域防災力の向上に資するソフト対策の強化</p>	<p>[参考 KPI]</p> <p>・危険密集市街地の面積及び地域防災力の向上に資するソフト対策の実施率</p> <p>(面積) R2年度 約2,220ha →</p> <p>R12年度 おおむね解消</p> <p>(地域防災力の向上に資するソフト対策)</p> <p>R2年度 約46% → R7年度 100%</p>

<sup>26</sup> 密集市街地のうち、延焼危険性や避難困難性が特に高く、地震時等において、大規模な火災の可能性、又は道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、生命・財産の安全性の確保が著しく困難で、重点的な改善が必要な密集市街地（建築物の不燃化や避難路・避難地の整備等を進めることで、最低限の安全性を確保する）。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・耐震改修・建替え等による住宅・建築物の耐震性の向上</li> </ul>	<p>[KPI-6] (参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅・耐震診断義務付け対象建築物の耐震化率(住宅) H30年 約87% → R12年 耐震性の不足するものをおおむね解消(耐震診断義務付け対象建築物) R2年 約74% → R7年 耐震性の不足するものをおおむね解消</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下街の防災対策の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下街防災推進計画等に基づく耐震対策が完了した地下街の割合 R元年度 57% → R7年度 80%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・切迫する大地震に備え、大規模盛土造成地の滑动崩落の危険性を把握する取組を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模盛土造成地の安全性を把握する調査に着手した実施率 R元年度 4.1% → R7年度 60%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・液状化ハザードマップを活用した宅地の液状化対策に関する取組を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・液状化ハザードマップ高度化の実施市区町村数 R元年度 0 → R7年度 25</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能移転や防災機能強化等による災害に強い市街地の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・面的な市街地整備等の実施地区における都市機能の移転や防災機能強化等に取り組む対策実施率【再掲】 R2年度 0% → R7年度 70%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・避難地・防災拠点となる都市公園等の整備</li> </ul>	<p>[KPI-11] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された都市の割合 H30年度 64% → R7年度 75%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・復興まちづくりのための事前準備の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・復興まちづくりのための事前準備に取り組んでいる地方公共団体の割合 R2年度 55% → R7年度 75%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・航路標識の耐災害性強化対策(電源喪失対策)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電源喪失対策が必要な航路標識の整備率 R2年度 20% → R7年度 90%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害応急対策活動に必要な官庁施設の電力の確保等対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害応急対策の活動拠点となる官庁施設における電力の確保等のための対策の実施率 R元年度 56% → R7年度 75%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の防災拠点となる施設等の天井耐震対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模空間を有する官庁施設の天井耐震対策の実施率 R元年度 27% → R7年度 85%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・直下型地震への備えとして有効な防災地理情報(活断層図)の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直下型地震への備えとして有効な防災地理情報(活断層図)の整備率 R元年度 70% → R7年度 84%</li> </ul>

・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進	(参考) ・地籍調査の対象地域全体での進捗率【再掲】 R元年度 52% → R11年度 57% ・地籍調査の優先実施地域での進捗率【再掲】 R元年度 79% → R11年度 87%
・災害ハザードエリアからの移転の促進【再掲】	
・高台まちづくり（高規格堤防）の推進【再掲】	
・まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備【再掲】	
<b>(火山噴火対策)</b>	
・火山噴火に起因する土砂災害への対策の促進	・火山噴火時における降灰厚把握手法の整備に着手した火山の割合 R元年度 0% → R7年度 100%
・火山噴火リアルタイムハザードマップの精度向上の推進	・火山噴火リアルタイムハザードマップシステムにおいて運用中の火山のうち、高精度な地形データを整備した火山の割合【再掲】 R元年度 20% → R7年度 100%
・火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づく対策の推進	
<b>(津波対策)</b>	
・港湾における切迫する大規模津波からの人命・財産の被害の防止・最小化	・津波対策を緊急的に行う必要のある港湾において、ハード・ソフトを組み合わせた津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性が確保された割合 R2年度 26% → R7年度 50%
・プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善	・全国の放置艇率 H30年度 44% → R4年度 0%
・津波災害警戒区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進	[KPI-11] 【再掲】 ・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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数 R2年度 183 → R7年度 257 ・津波災害警戒区域を指定している都道府県数 R2年度 18 → R7年度 37
・津波による船舶事故軽減に資する港湾強靱化の推進	・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 R2年度 0% → R7年度 100%
・地域の防災拠点となる施設等の津波対策	

### 【1-3：災害時における交通機能の確保】

リダンダンシーの確保により、風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等が発生した直後から、救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないことなどを目指し、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定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、災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化等を推進し、災害に強い道路ネットワークの構築を進めるとともに、海上交通ネットワークを維持するための港湾の高潮・高波対策、地下鉄駅等の浸水防止対策等を進める。

#### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

[7] <災害時の人流・物流を確保する>高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間の事業着手率

令和元年度 約13% → 令和7年度 約47%

[8] <災害時の人流・物流を確保する>海上交通ネットワーク維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある港湾において、港湾機能維持・早期再開が可能となる割合

令和2年度 0% → 令和7年度 14%

[9] <水害に強い鉄道施設を作る>既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率

令和2年度 40% → 令和7年度 70%

重点施策	指標
<b>(交通・物流の機能確保のための事前対策の推進)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に強い道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定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等を推進</li> </ul>	[KPI-7] <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間の事業着手率 R元年度 約13% → R7年度 約47%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路のミッシングリンク改善率<sup>27</sup> R元年度 0% → R7年度 約30%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上交通ネットワークを維持するための港湾における高潮・高波対策</li> </ul>	[KPI-8] <ul style="list-style-type: none"> <li>・海上交通ネットワーク維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある港湾において、港湾機能維持・早期再開が可能となる割合 R2年度 0% → R7年度 14%</li> </ul>

<sup>27</sup> 高規格道路のミッシングリンクとなっている区間のうち、全線供用または一部供用した区間の割合。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設の浸水対策を重点的に推進</li> </ul>	<p>[KPI-9]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率 R2年度 40% → R7年度 70%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設の耐震対策を重点的に推進</li> </ul>	<p>[KPI-6] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率 R元年度 97.4% → R4年度 100%</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>・直近3年間に港湾の事業継続計画（港湾BCP）に基づく防災訓練の実施された港湾（重要港湾以上）の割合 R元年度 95% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進</li> </ul>	<p>[KPI-6] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合 R2年度 33% → R7年度 47%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾における切迫する大規模津波からの人命・財産の被害の防止・最小化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・津波対策を緊急的に行う必要のある港湾において、ハード・ソフトを組み合わせた津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性が確保された割合【再掲】 R2年度 26% → R7年度 50%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の避泊水域の確保のための防波堤等の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の避泊水域を確保する必要がある港湾のうち、暴風時の安全な避難泊地の確保を実現した割合 R2年度 17% → R7年度 42%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨による大規模出水時等に航行の安全性を確保するための航路の埋塞対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・埋塞対策等を行う必要がある港湾及び開発保全航路のうち豪雨等による大規模出水に備えた対策を講じ、航行の安全性を確保した割合 R2年度 0% → R7年度 11%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・航路標識の耐災害性強化対策（監視体制強化対策）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・監視装置の導入が必要な航路標識の整備率 R2年度 16% → R7年度 61%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・航路標識の耐災害性強化対策（信頼性向上対策）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、災害に強い機器等の整備率 R2年度 22% → R7年度 83%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「A2-BCP」（空港業務継続計画）の実効性強化対策</li> </ul>	<p>[KPI-11] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「A2-BCP」（空港業務継続計画）に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率 R2年度 70% → 毎年度 100%</li> </ul>

<p>・空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策</p>	<p>・護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水の防止が可能となる空港の割合</p> <p>R 元年度 26% → R7 年度 87%</p>
<p>・空港無線施設等の電源設備等の浸水対策</p>	<p>・空港無線施設等の電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合</p> <p>R2 年度 76% → R7 年度 100%</p>
<p>・空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進</p>	<p>・空港ターミナルビルの電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合</p> <p>R2 年度 73% → R7 年度 85%</p>
<p>・空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進</p>	<p>・空港ターミナルビル吊り天井の安全対策により、地震による吊り天井の落下事故の防止が可能となる空港の割合</p> <p>R2 年度 64% → R7 年度 75%</p>
<p>・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上を推進</p>	<p>[KPI-6] 【再掲】</p> <p>・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率</p> <p>R 元年度 79% → R7 年度 84%</p>
<p>・防災性の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点から、「新設電柱を増やさない」、「徹底したコスト縮減」、「事業の更なるスピードアップ」を方針とする新たな無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進</p>	<p>・電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路における無電柱化着手率</p> <p>R 元年度 約 38% → R7 年度 約 52%</p>
<p>・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路法面や盛土の土砂災害防止対策を推進</p>	<p>・緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所を整備率</p> <p>R 元年度 約 55% → R7 年度 約 73%</p>
<p>・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（信号機電源付加装置の整備、環状交差点の活用等）を推進</p>	<p>・信号機電源付加装置の整備台数</p> <p>R7 年度末までに約 2,000 台</p>
<p>・豪雨災害等による海域における流木等漂流物への対応</p>	<p>・漂流物回収に係る海洋環境整備船等の出動可能率</p> <p>R 元年度 87% → R7 年度 100%</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設の豪雨対策を重点的に推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率 R2年度 33% → R7年度 85%</li> <li>・既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率 R2年度 16% → R7年度 85%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設の災害復旧を重点的に推進する</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の救急活動や人流・物流等を確保するため、踏切の立体交差化を推進するとともに、長時間遮断の解消等、災害時の管理方法を定める取組を推進</li> </ul>	

## 【1-4：災害リスクを前提とした危機管理対策の強化】

官民一体となった TEC-FORCE<sup>28</sup>活動等、災害対応の体制・機能の拡充・強化を図るとともに、防災・減災を支える現場の担い手である建設業の従事者の確保・育成を進める。

ハザードマップを活用したマイ・タイムライン作成等住民の防災意識向上に繋がる訓練の実施、洪水や土砂災害など複数の災害リスク情報の一元的な提供により、実効性のある避難体制を確保する。

新技術を活用した気象予測や河川管理の高度化による防災・減災の取組及び港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化を図るとともに、災害リスクの高い地域での詳細な地理空間情報の整備を行う。

### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

[10] <社会資本整備を支える現場の担い手を確保する>国・都道府県・市町村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<sup>29</sup>

令和7年度末 100%

[11] <災害への対応力を強化する>避難計画及び事業継続計画等の策定推進による非常時の体制確保

・公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員の ICT 機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率

令和2年度 36% → 令和7年度末 100%

・一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された都市の割合

平成30年度 64% → 令和7年度 75%

・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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン<sup>30</sup>作成講習会等）を実施した市区町村数

令和2年度 388 → 令和7年度 1,388

・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数

令和元年度 15 → 令和7年度 約800

・最大クラスの高潮・津波に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数

（高潮）令和2年度 5 → 令和7年度 95

（津波）令和2年度 183 → 令和7年度 257

<sup>28</sup> Technical Emergency Control Force の略称。緊急災害対策派遣隊。大規模な自然災害等に際し、被災地地方公共団体等が行う被災状況の把握、被害の拡大の防止、被災地の早期復旧等に対する技術的な支援を行う。

<sup>29</sup> 建退共電子申請方式（令和3年4月から本格導入開始）を建設キャリアアップシステム活用工事として当該機関が導入していること。

<sup>30</sup> 台風の接近等によって河川水位が上昇する時に、住民一人一人の家族構成や生活環境に合わせて「いつ」「何をするのか」をあらかじめ時系列で整理した自分自身の防災行動計画のこと。

- ・緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難施設の整備率  
令和元年度 約 27% → 令和 7 年度 100%
  - ・災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合  
令和 2 年度 0% → 令和 7 年度 88%
  - ・「A2-BCP」（空港業務継続計画）に基づく訓練等の毎年度 8 月までの実施率  
令和 2 年度 70% → 毎年度 100%
- [12] <より正確な気象情報を発信する>台風予報の精度（台風中心位置の予報誤差）  
令和 2 年度 210km → 令和 7 年度 180km

重点施策	指標
<b>(危機管理体制の確保)</b>	
・社会資本整備を支える現場の担い手確保を推進	[KPI-10] ・国・都道府県・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 R7 年度末 100%
・TEC-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材の ICT 化・高度化	[KPI-11] ・公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員の ICT 機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率 R2 年度 36% → R7 年度末 100%
・避難地・防災拠点となる都市公園等の整備	[KPI-11] ・一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された都市の割合 H30 年度 64% → R7 年度 75%
・洪水、内水、高潮、津波等に対応したハザードマップ作成、訓練実施等の推進	[KPI-11] ・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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン作成講習会等）を実施した市区町村数 R2 年度 388 → R7 年度 1,388 ・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数 R 元年度 15 → R7 年度 約 800 ・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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数 R2 年度 5 → R7 年度 95

	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数 R2年度 183 → R7年度 257</li> <li>高潮浸水想定区域を指定している都道府県数 R2年度 5 → R7年度 39</li> <li>津波災害警戒区域を指定している都道府県数 R2年度 18 → R7年度 37</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の高架区間等を津波や洪水時の緊急避難場所として活用する取組を推進</li> </ul>	<p>[KPI-11]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難施設の整備率 R元年度 約27% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化</li> </ul>	<p>[KPI-11]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合 R2年度 0% → R7年度 88%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>空港におけるイレギュラー時の適切な対応及び体制の確保</li> </ul>	<p>[KPI-11]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「A2-BCP」（空港業務継続計画）に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率 R2年度 70% → 毎年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生安全確保計画等の策定数とPDCAサイクルの実施数 R元年度 100 → R5年度 150</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP策定率 R元年度 3% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>近年頻発する短期間の集中的な降雪も踏まえた躊躇ない予防的・計画的な通行止めと集中除雪による道路ネットワーク機能の速やかな回復及び基幹的な道路ネットワークの強化や消融雪設備、Uターン路の整備等のスポット対策等による道路の豪雪対策の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>数時間先までの面的な雪の予測情報の提供</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>道路啓開計画の策定、既計画のスパイラルアップを推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ETC2.0装着車両の通行実績データ等を活用して作成した通れるマップを即時提供</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>メディアとの連携による住民自らの避難行動につながる情報提供の充実【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>官民一体となったTEC-FORCE活動の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道の計画運休の深化</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>土地等の円滑な利活用及び適正な管理に向けた所有者不明土地等対策の推進</li> </ul>	

(情報基盤の整備と活用)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>産学官が持つ技術やノウハウ、人材・資金等のリソースを最大限活用した気象予報の予測精度向上等に向けた技術・観測予測システム開発及び気象データ利活用促進</li> </ul>	<p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>台風予報の精度（台風中心位置の予報誤差） R2年度 210km → R7年度 180km</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進</li> </ul>	<p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地籍調査の対象地域全体での進捗率【再掲】 R元年度 52% → R11年度 57%</li> <li>地籍調査の優先実施地域での進捗率【再掲】 R元年度 79% → R11年度 87%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>災害の全体像把握に資する、電子基準点及び先進レーダ衛星等を使用した世界最高水準の地殻変動等の監視</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電子基準点の観測データの取得率 R元年度 99.77% → 毎年度 99.5%以上</li> <li>先進レーダ衛星等データの解析能力強化による地殻変動監視能力の向上 R元年度 2,283 → R7年度 8,300</li> <li>電子基準点網の耐災害性強化の実施箇所数 R元年度 0件 → R7年度 延べ2,000件程度</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>避難計画の高度化や人命救助、被災状況把握、罹災証明手続き等、事前防災・発災後対応に資する地図情報等の整備更新及び空中写真撮影の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南海トラフ地震による津波の被害が想定される地域での詳細な地図情報の整備率 R元年度 86% → R7年度 100%</li> <li>地形分類情報の整備 R2年度 1,025km<sup>2</sup>/年 → R3～R7年度の累計 12,400km<sup>2</sup></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>走錨事故等防止対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海域監視が可能なカメラやレーダー等の整備が必要な船舶通航信号所等の整備率 R2年度 22% → R6年度 100%</li> <li>走錨事故発生件数<sup>31</sup> R元年度 1件 → R7年度 0件</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>G空間防災データセットの充実</li> </ul>	

<sup>31</sup> 荒天時の走錨等に起因する船舶の衝突事故により、船舶交通の安全が阻害されるとともに、臨海部の海上空港等の施設に被害が及ぶような事故の発生件数。

## 2. 重点目標2：持続可能なインフラメンテナンス

### <目指すべき姿>

予防保全に基づくインフラメンテナンスへの本格転換による維持管理・更新に係るトータルコストの縮減や、新技術等の導入促進によるインフラメンテナンスの高度化・効率化等を進め、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続可能なインフラメンテナンスを実現する。

### <現状と課題>

インフラにおける将来の維持管理・更新費用を推計した結果、インフラに不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」の場合、不具合が生じてから対策を行う「事後保全」と比較して、1年あたりの費用が30年後には約5割減少、との見込みとなった。将来にかかる維持管理・更新費用を抑制する観点から、「予防保全」によるメンテナンスサイクルへの移行が重要である。

しかし、例えば道路橋については、全橋梁のうち約1割にあたる約7万橋が早急に修繕等の対応が必要な状況にあるなど、予防保全の管理水準を下回る状態の施設が多数存在する。これらの施設に対して計画的・集中的な修繕等の実施により、「予防保全」への本格転換を早期に図ることが必要である。

また、多くのインフラを管理する市区町村ではメンテナンスに携わる人的資源が不足しており、多様な主体との連携や新技術等の導入促進など、メンテナンスの生産性向上に向けた取組の推進が必要である。

さらに、社会情勢や地域構造の変化に応じて、必要性の減少や地域のニーズ等に応じたインフラの廃止・除却、集約・再編の取組により、インフラストックの適正化を図っていくことも重要である。

## <政策パッケージ>

### 【2-1：計画的なインフラメンテナンスの推進】

加速化するインフラの老朽化に対応するとともに、メンテナンスに係る費用が国や地方の財政を圧迫することのないよう、「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や負担の平準化を図るとともに、早期の安全・安心の確保を図る。対策の実施に当たっては、インフラの点検結果や利用状況等を踏まえて対策の優先順位を設定した上で、早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応や、損傷が軽微な段階での修繕の実施を計画的に行う。

また、行政の縦割りを排除し、地方公共団体や民間企業、地域住民等と連携・協働したインフラメンテナンス体制の確保を図る。

#### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

[13] <将来の維持管理・更新費を抑制する>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

【道路：(橋梁) 令和元年度 約 34% → 令和7年度 約 73%

(舗装) 令和元年度 0% → 令和7年度 100%】

【河川： 令和元年度 0% → 令和7年度 100%】

【ダム： 令和元年度 82% → 令和7年度 96%】

【砂防： 令和元年度 91.7% → 令和7年度 92.4%】

【海岸： 令和元年度 84% → 令和7年度 87%】

【下水道： 令和元年度 0% → 令和7年度 100%】

【港湾： 令和2年度 83% → 令和7年度 87%】

【空港： 令和元年度 100% → 令和7年度 100%】

【鉄道： 令和2年度 14% → 令和7年度 100%】

【自動車道： 令和2年度 0% → 令和7年度 100%】

【航路標識： 令和2年度 55% → 令和7年度 79%】

【公園： 令和元年度 36% → 令和7年度 100%】

【官庁施設： 令和2年度 24% → 令和7年度 100%】

【(参考) 公営住宅： 令和7年度 85%】

[14] <メンテナンス体制を確保する>地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数

【道路： 令和元年度 6,459人 → 令和7年度 10,000人】

【河川／ダム／砂防／下水道： 令和元年度 4,832人 → 令和7年度 9,900人】

【港湾： 令和元年度 2,202人 → 令和7年度 4,000人】

【空港： 令和元年度 261人 → 令和7年度 500人】

【鉄道： 令和2年度 586人 → 令和7年度 1,000人】

【自動車道： 令和元年度 9人 → 令和7年度 50人】

【公園： 令和元年度 244人 → 令和7年度 440人】

【官庁施設： 令和元年度 12,633人 → 令和7年度 17,000人】

重点施策	指標
(予防保全の考え方に基づくインフラメンテナンスへの転換)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予防保全の管理水準を下回る状態のインフラに対して、計画的・集中的な修繕等を実施する</li> <li>・ インフラの機能を回復させ、「事後保全」から「予防保全」の考え方に基づくインフラメンテナンスへ転換し、中長期的な維持管理・更新等にかかるトータルコストの縮減を図る</li> </ul>	<p>[KPI-13]</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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路（橋梁・舗装）：地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき施設の修繕措置率及び防災上重要な道路における舗装の修繕措置率 <ul style="list-style-type: none"> <li>（橋梁）R元年度 約34% → R7年度 約73%</li> <li>（舗装）R元年度 0% → R7年度 100%</li> </ul> </li> <li>・ 河川：予防保全の考え方に基づく内水排除施設等の長寿命化対策実施率 <ul style="list-style-type: none"> <li>R元年度 0% → R7年度 100%</li> </ul> </li> <li>・ ダム：健全度評価において速やかに措置と判定されたダム管理施設の解消率 <ul style="list-style-type: none"> <li>R元年度 82% → R7年度 96%</li> </ul> </li> <li>・ 砂防：健全度評価において要対策と判定された砂防関係施設の解消率 <ul style="list-style-type: none"> <li>R元年度 91.7% → R7年度 92.4%</li> </ul> </li> <li>・ 海岸：予防保全に向けた海岸堤防等の対策実施率 <ul style="list-style-type: none"> <li>R元年度 84% → R7年度 87%</li> </ul> </li> <li>・ 下水道：計画的な点検調査に基づく下水道管路の老朽化対策を完了した延長の割合 <ul style="list-style-type: none"> <li>R元年度 0% → R7年度 100%</li> </ul> </li> <li>・ 港湾：老朽化した港湾施設のうち、予防保全型の対策を導入し、機能の保全及び安全な利用等が可能となった割合 <ul style="list-style-type: none"> <li>R2年度 83% → R7年度 87%</li> </ul> </li> <li>・ 空港：予防保全を適切に実施した割合 <ul style="list-style-type: none"> <li>R元年度 100% → R7年度 100%</li> </ul> </li> <li>・ 鉄道：令和元年度までの施設検査の結果、耐用年数を超えて使用している又は老朽化が認めら</li> </ul>

	<p>れるような、予防保全が必要な鉄道施設の老朽化対策の完了率 R2年度 14% → R7年度 100%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車道：措置が必要な施設の修繕率 R2年度 0% → R7年度 100%</li> <li>・航路標識：老朽化等対策が必要な航路標識の整備率 R2年度 55% → R7年度 79%</li> <li>・公園：予防保全の考え方に基づく都市公園長寿命化対策実施率 R元年度 36% → R7年度 100%</li> <li>・官庁施設：R2年度時点で措置が必要な官庁施設の長寿命化対策実施率 R2年度 24% → R7年度 100%</li> <li>・(参考) 公営住宅：特に老朽化した高経年の公営住宅の更新の進捗率 R7年度 85%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全施設等の維持管理・更新等を着実に推進するため、警察庁インフラ長寿命化計画に即して、交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、老朽施設の更新等を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号機：老朽化した信号制御機の更新数 R7年度 約4万5,000基</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期的な現地調査や観測機器の監視業務を通じて、損傷が軽微な段階で修繕を実施する予防保全型維持管理を実施する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観測施設（測量標）：年次計画に基づく観測施設（測量標）修繕の実施率 R元年度 100% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水調節容量内に堆積した土砂等の撤去により、ダム貯水能力の向上や、ダムへの土砂流入の低減を図り、ダム下流の河川氾濫による被害を減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水調節容量内の堆砂の解消率（国、水資源機構管理ダム） R元年度 64% → R7年度 80%</li> <li>・恒久的堆砂対策が必要なダムの解消率（都道府県管理ダム） R元年度 67% → R7年度 81%</li> </ul>
<p><b>（個別施設計画の適切な更新）</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・個別施設毎の対応方針が定められた「個別施設計画」について、インフラの点検結果や社会情勢の変化等を踏まえて、施設の集約・撤去などインフラの維持・更新コストの縮減に向けた具体的方針を計画へ記載するなど、適切な更新を促進する</li> </ul>	
<p><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></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・多くのインフラを管理する地方公共団体等においてインフラメンテナンスを適切に実施していくため、研修や講習の実施により、職員の技術力向上を推進する</li> </ul>	<p>[KPI-14]</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 R元年度 6,459人 → R7年度 10,000人</li> <li>・河川／ダム／砂防／下水道 R元年度 4,832人 → R7年度 9,900人</li> <li>・港湾 R元年度 2,202人 → R7年度 4,000人</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港 R元年度 261人 → R7年度 500人</li> <li>・鉄道 R2年度 586人 → R7年度 1,000人</li> <li>・自動車道 R元年度 9人 → R7年度 50人</li> <li>・公園 R元年度 244人 → R7年度 440人</li> <li>・官庁施設</li> </ul> <p style="text-align: center;">R元年度 12,633人 → R7年度 17,000人</p>
・航路標識のメンテナンスに係る研修の実施により、海上保安庁職員の技術力向上を推進する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航路標識管理に係る研修を受けた人数</li> </ul> <p style="text-align: center;">R元年度 629人 → R7年度 1,050人</p>
・気象レーダー施設のメンテナンスに係る研修の実施により、気象庁職員の技術力向上を推進する	<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 H30年度 253人 → R7年度 393人</li> </ul>
<p>・「道路メンテナンス会議」「河川・ダム管理技術検討会」「下水道ストックマネジメント勉強会」「港湾等メンテナンス会議」「空港施設メンテナンスブロック会議」等、各分野において全国で設置済みの会議を定期的開催し、管理者間で課題や好事例の共有などを引き続き実施</p>	
<p>・地方公共団体からの要請により、緊急的な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設について、地方整備局・国土技術政策総合研究所・土木研究所の職員等で構成する「道路メンテナンス技術集団」による直轄診断を実施。また診断の結果、診断内容や地域の実情等に応じ、修繕代行業や道路メンテナンス事業補助を実施</p>	
<p>・市町村の不足、技術力不足を補うため、市町村が実施する点検・診断の発注事務を都道府県等が受委託する地域一括発注の取組を実施</p>	
<p><b>（インフラメンテナンスにおける官民連携の推進）</b></p>	
<p>・インフラの維持管理に係る官民連携事業の導入を検討する地方公共団体への初期財政支援や専門家派遣等による支援及び地域プラットフォームにおける先事例の周知等の取組を推進</p>	
・包括的民間委託を含むインフラメンテナンスの高度化・効率化に資する好事例の紹介を行うことによる地域や地方公共団体への支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラメンテナンス国民会議に参加する地方公共団体数</li> </ul> <p style="text-align: center;">R元年度 779者 → R7年度 1,100者</p>
<p>・「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</p>	
<p><b>（使用料を活用したインフラメンテナンス）</b></p>	
・持続可能で計画的なインフラ維持管理を行うにあたり、インフラの整備及び減耗コストに対応した、利用者からの使用料の活用を推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道：適切なメンテナンスを推進するため、下水道使用料等の収入面、維持修繕費等の支出面の更なる適正化に取り組む団体数</li> </ul> <p style="text-align: center;">R2年度 約100団体 → R7年度 約1,400団体</p>

## 【2-2：新技術の活用等によるインフラメンテナンスの高度化・効率化】

デジタル技術の進歩や「新たな日常」の実現を見据え、産学官民が参画するインフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング支援、維持管理情報のデータベース化により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を図る。

### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

〔15〕 <メンテナンスを高度化・効率化する>インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング数

令和元年度 169 件 → 令和7年度 400 件

重点施策	指標
<b>(新技術の導入・普及の促進)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>多くのインフラを管理する地方公共団体等が、効率的なインフラメンテナンスを実施していくため、メンテナンスに係る新技術の導入・普及を促進する環境を整備する</li> </ul>	[KPI-15] <ul style="list-style-type: none"> <li>インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング数 R 元年度 169 件 → R7 年度 400 件</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>インフラメンテナンス国民会議の参加者数 R2 年度 2,100 者 → R7 年度 3,000 者</li> <li>橋梁点検・トンネル点検において新技術の活用を検討した地方公共団体のうち、新技術を活用した地方公共団体の割合 (橋梁) R 元年度 39% → R7 年度 50% (トンネル) R 元年度 31% → R7 年度 50%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の活用に関して、積極的採用を推進する姿勢や従来方法の代替として可能であることを明確化するなど点検要領等を改定する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>点検要領等において、新技術の積極的採用姿勢、従来の点検方法が新技術により代替可能であることを明確に記載している分野数 R 元年度 6 分野 (道路、河川・ダム、砂防、下水道、港湾、鉄道) → R7 年度までに全 9 分野 (上記に加えて海岸、空港、航路標識)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>新技術に関する性能カタログ等の策定、充実により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基準を満たした技術をカタログ等に掲載している分野数 R 元年度 4 分野 (道路、海岸、下水道、鉄道) → R7 年度までに全 8 分野 (上記に加えて河川・ダム、砂防、港湾、空港)</li> <li>点検支援技術性能カタログに掲載された技術数 (道路) R2 年度 80 技術 → R7 年度 240 技術</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>コスト削減効果や省力化が見込まれる新技術等の採用により、維持管理・更新等の効率化を図る</li> </ul>	
<p><b>(ICTを活用した効率的な道路管理)</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>国民の財産である道路について、適正利用者にはより使いやすく、道路を傷める重量制限違反車両を通行させる悪質違反者に対しては ICT を活用して効率的・効果的に通行状況を確認し、指導や処分を厳格に実施するなど、メリハリの効いた取組を実施</li> </ul>	
<p><b>(ICTを活用した効率的な空港管理)</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ICT を活用したより効果的かつ効率的な空港維持管理業務への転換を図る</li> </ul>	
<p><b>(維持管理に係るデータ利活用の促進)</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路：所管するインフラの台帳及び維持管理情報のデータベース導入率 R2年度 0% → R7年度 100%</li> <li>下水道：管路施設のマネジメントに向けた基本情報等の電子化の割合 R2年度 36% → R7年度 100%</li> <li>港湾：維持管理にかかる情報のデータベースを導入した港湾管理者の割合 R元年度 100% → R7年度 100%</li> <li>空港：維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した施設管理者の割合 R2年度 38% → R7年度 100%</li> <li>航路標識：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 H30年度 100% → R7年度 100%</li> <li>公園：公園施設の維持管理にかかる情報の集約化・電子化の割合 R元年度 27% → R7年度 50%</li> <li>官庁施設：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 R元年度 100% → R7年度 100%</li> <li>測量標：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 R元年度 100% → R7年度 100%</li> <li>気象レーダー施設：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 H30年度 100% → R7年度 100%</li> </ul>

## 【2-3：集約・再編等によるインフラストックの適正化】

持続可能なインフラメンテナンスを構築するため、維持管理・更新の計画的な実施に加え、人口減少等による地域社会の変化や将来のまちづくり計画等を踏まえ、必要性の減少や地域のニーズ等に応じたインフラの廃止・除却や機能転換等を行う「集約・再編」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))

〔16〕 <インフラストックを適正化する>施設の集約・再編等に向けた取組数

【道路：施設の集約・撤去、機能縮小の検討地方公共団体の割合

令和元年度 14% → 令和7年度 100%】

【河川：老朽化した小規模な樋門等の無動力化実施率

令和元年度 31% → 令和7年度 41%】

【海岸：南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率

令和元年度 77% → 令和7年度 85%】

【下水道：汚水処理施設の集約による広域化に取り組んだ地区数

令和元年度 0箇所 → 令和7年度 300箇所】

【港湾：既存施設の統廃合、機能の集約化及び転換を検討した港湾の割合

令和元年度 56% → 令和7年度 100%】

【航路標識：浮標の年間交換基数の再編に向けた検証率

令和2年度 0% → 令和7年度 100%】

【公園：ストックの機能向上を目的に都市公園の集約・再編を実施した公園管理者数

令和元年度 24団体 → 令和7年度 60団体】

【官庁施設：新たな合同庁舎の整備により集約された官庁施設数

令和元年度 0施設 → 令和7年度 30施設】

重点施策	指標
<b>(集約・再編等の取組推進)</b>	
<p>・社会情勢や地域構造の変化や将来のまちづくり計画を踏まえ、既存インフラの廃止・除却・集約化や、利用者ニーズに沿ったインフラ再編等の取組の推進により、持続可能な都市・地域の形成、ストック効果の更なる向上を図る</p>	<p>[KPI-16]</p> <p>施設の集約・再編等に向けた取組数</p> <p>・道路：施設の集約・撤去、機能縮小の検討地方公共団体の割合 R元年度 14% → R7年度 100%</p> <p>・河川：老朽化した小規模な樋門等の無動力化実施率 R元年度 31% → R7年度 41%</p> <p>・海岸：南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率 R元年度 77% → R7年度 85%</p> <p>・下水道：汚水処理施設の集約による広域化に取り組んだ地区数 R元年度 0箇所 → R7年度 300箇所</p> <p>・港湾：既存施設の統廃合、機能の集約化及び転換を検討した港湾の割合 R元年度 56% → R7年度 100%</p> <p>・航路標識：浮標の年間交換基数の再編に向けた検証率 R2年度 0% → R7年度 100%</p> <p>・公園：ストックの機能向上を目的に都市公園の集約・再編を実施した公園管理者数 R元年度 24団体 → R7年度 60団体</p> <p>・官庁施設：新たな合同庁舎の整備により集約された官庁施設数 R元年度 0施設 → R7年度 30施設</p>
<b>(大規模更新時代に備えた更新のパラダイムシフト)</b>	
<p>・これまで一品生産で構築している河川ポンプ設備について、主要構成機器のポンプ及び主原動機（ディーゼルエンジン）の技術動向を把握し、大量生産品の導入による、被災や故障時の迅速な機能復旧を目指した実証試験により安全性、耐久性等の検証・評価を行い、“マスプロダクツ型排水ポンプ”の技術研究開発を促進する</p>	
<b>(まちづくりと併せたインフラ再編)</b>	
<p>・まちづくりと連携した首都高速道路など高速道路の老朽化対策の具体化に向けた取組を推進する</p>	

### 3. 重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

#### <目指すべき姿>

東京一極集中型から、個人や企業が集積する地域が全国に分散しそれぞれの核が連携し合う多核連携型の国土づくりを進め、テレワークや二地域居住など新たな暮らし方、働き方、住まい方を支えるための基盤を構築する。また、高齢者、障害者、子ども、子育て世代など、全ての人が安全・安心で不自由なく生活できるユニバーサルデザインのまちづくり、地域の自然や歴史文化に根ざした魅力・個性を活かしたまちづくりを進め、持続可能で暮らしやすい地域社会・地方創生を実現する。

#### <現状と課題>

地域における人口の減少により、住民の買い物や医療・福祉へのアクセスが中長期的に維持困難となるおそれがあることから、コンパクトなまちづくり及びそれらを結ぶネットワークの形成を推進することが必要である。

高齢者の増加が進む都市部においては、医療・福祉サービスのニーズの拡大への対応や、多様な世代が生き生きと暮らせる地域づくりが必要である。

地域の暮らしを守るとともにその活力を向上させるため、地域の輸送・移動手段の確保や、地域間の多様な交流を支える交通ネットワークの整備が必要である。

また、依然として交通事故により多数の死傷者が発生していることから、移動・生活空間におけるさらなる安全の確保が必要である。

さらに、高齢者、障害者、子ども、子育て世代等の多様な人々が安全に安心して暮らせるよう、生活・移動空間におけるバリアフリーやユニバーサルデザインを推進することが必要である。

令和2（2020）年には、第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略が改訂され、地方創生の動きを更に加速させていくこととされているところであり、地方創生に資する社会資本整備に中長期的な視点から取り組む必要がある。

## ＜政策パッケージ＞

### 【3-1：魅力的なコンパクトシティの形成】

ポストコロナ時代も見据え、オープンスペースの充実等により、ゆとりある空間の形成に取り組みつつ、まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、中心拠点や生活拠点に、医療・福祉・商業等の生活サービス機能や居住を誘導するとともに、公共交通網を始めとするネットワークで結び、魅力的なコンパクトシティの形成を推進する。併せて、良好な景観の形成や歴史・文化・風土を活かしたまちづくりを推進する。

#### （重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI））

〔17〕 <持続可能で暮らしやすいまちを作る>立地適正化計画<sup>32</sup>を地域公共交通計画と連携して策定した市町村数

令和2年度 257 → 令和6年度 400

・立地適正化計画を策定した市町村数

令和2年度 383 → 令和6年度 600

・地域公共交通計画の策定件数

令和2年度 618 → 令和6年度 1,200

〔18〕 <美しい景観のまちを作る>景観計画に基づき重点的な取組を進める市区町村数

令和元年度 347 → 令和7年度 450

〔参考 KPI〕 <生き生きと暮らせるコミュニティを作る>公的賃貸住宅団地（100戸以上）における地域拠点施設併設率

（公的賃貸住宅団地）

令和元年度 29% → 令和12年度 おおむね4割

（都市再生機構団地の医療福祉拠点化の推進）

令和元年度 128 団地 → 令和12年度 250 団地程度

重点施策	指標
<b>（コンパクトな集積拠点の形成等）</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の中心拠点や生活拠点に、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス機能を誘導するとともに、公共交通の充実を図ることにより、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進</li> </ul>	<p>〔KPI-17〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・立地適正化計画を地域公共交通計画と連携して策定した市町村数 R2年度 257 → R6年度 400</li> <li>・立地適正化計画を策定した市町村数 R2年度 383 → R6年度 600</li> <li>・地域公共交通計画の策定件数 R2年度 618 → R6年度 1,200</li> </ul>

<sup>32</sup> コンパクトなまちづくりを進めるため、市町村が策定する、居住機能や都市機能をまちなかに誘導するための計画。

<ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクトシティの実現を図るため、総合的な都市交通システムの構築を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利便性の高いエリア<sup>33</sup>に居住している人口割合 (三大都市圏) R元年度 91.1% → R7年度 92.0% (地方中枢都市圏) R元年度 79.5% → R7年度 81.3% (地方都市圏) R元年度 39.0% → R7年度 39.6%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>LRT<sup>34</sup>の導入を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低床式路面電車の導入割合 H30年度 32.4% → R7年度 42%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路（幹線道路）の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路（幹線道路）の整備率 H29年度 64.9% → R7年度 68.5%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】 H30年度 13.6m<sup>2</sup>/人 → R7年度 15.2m<sup>2</sup>/人</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>官民連携・分野横断によるグリーンインフラの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-41]【再掲】</li> <li>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自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数 R元年度 3 → R7年度 70</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>緑の基本計画の策定・改定においてグリーンインフラを位置付けた割合【再掲】 H30年度 41% → R7年度 70%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクトなまちづくりと合わせて、防災・減災対策を推進し、居住を誘導する地域の安全確保を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-5]【再掲】</li> <li>防災指針を作成する市町村数 R2年度 0 → R7年度 600</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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計画的な整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数【再掲】 R2年度 89 → R7年度 400</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用等による、多様なニーズに応える道路空間の構築【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>国公有財産の最適利用を踏まえた官庁施設の整備等の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>国公有財産の最適利用に係る協議会における国・地方公共団体等の連携の強化</li> </ul>	

<sup>33</sup> 鉄道やバスなどの基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内の地域（オフピーク時に片道運行間隔 20 分以下の鉄道駅を中心とする半径 1 km 圏内の地域等）。

<sup>34</sup> 低床等の次世代型路面電車

(生き生きと暮らせるコミュニティの再構築)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<p>[参考 KPI]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公的賃貸住宅団地（100 戸以上）における地域拠点施設併設率 (公的賃貸住宅団地) R 元年度 29% → R12 年度 おおむね 4 割 (都市再生機構団地の医療福祉拠点化の推進) R 元年度 128 団地 → R12 年度 250 団地程度</li> </ul>
(美しい景観・良好な環境形成)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な景観形成の推進</li> </ul>	<p>[KPI-18]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・景観計画に基づき重点的な取組を進める市区町村数 R 元年度 347 → R7 年度 450</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史文化を活かしたまちづくりの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 R2 年 81 → R7 年度 120</li> <li>・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村の景観計画策定率 R2 年 76.5% → R7 年度 82.5%</li> </ul>

### 【3-2：新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備】

まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、企業の地方移転を始めとした新たな人の流れや地域間の交流を支えるための基盤を構築するため、コンパクトに集積した地域や拠点を、道路、鉄道、航空、海運など様々な交通ネットワークにより繋ぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を拡大する。

その際、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の人流・物流ネットワークの早期整備・活用を推進するとともに、デジタル技術の進歩や「新たな日常」の実現を見据え、交通インフラへの ICT や AI 等の新技術の活用を推進する。

#### （重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI））

〔19〕 <地方への人流・物流を円滑化させる>道路による都市間速達性<sup>35</sup>の確保率

令和元年度 57% → 令和7年度 63%

〔20〕 <地方の人流・物流を円滑化させる>滑走路増設を図った後の滑走路処理能力（福岡空港）

令和元年度 17.6万回/年 → 令和6年度 18.8万回/年

〔21〕 <離島の生活や産業を確保する>航路・航空路が確保されている有人離島の割合

（航路）令和元年度 100% → 令和7年度 100%を維持

（航空路）令和元年度 96% → 令和7年度 100%<sup>36</sup>

重点施策	指標
<b>（交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成）</b>	
・高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保	〔KPI-19〕 ・道路による都市間速達性の確保率 R元年度 57% → R7年度 63%
・一般空港等における機能強化（福岡空港）	〔KPI-20〕 ・滑走路増設を図った後の滑走路処理能力（福岡空港） R元年度 17.6万回/年 → R6年度 18.8万回/年

<sup>35</sup> 主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度（都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの）60km/hが確保されている割合。

<sup>36</sup> 航空輸送を確保するために必要な機能等が維持されている空港を有し、かつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島のうち、当該年度で航空輸送が確保されている離島の割合。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・離島住民の生活や産業などを支える唯一の交通手段である離島航路や航空路の確保維持に向けた取組を推進</li> </ul>	<p>[KPI-21]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路が確保されている有人離島の割合 R元年度 100% → R7年度 100%を維持</li> <li>・航空路が確保されている有人離島の割合 R元年度 96% → R7年度 100%</li> </ul>
<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（信号機の改良、路上駐車抑制等）の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号機の改良等による通過時間の短縮 R7年度末までに約1,800万人時間/年</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域鉄道の安全性向上・活性化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業再構築実施計画<sup>37</sup>の認定件数 H30年度 10件 → R7年度 13件</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・三大都市圏等における環状道路の整備</li> </ul>	<p>[KPI-26] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三大都市圏環状道路整備率 R2年度 83% → R7年度 89%</li> </ul>
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上貨物輸送コスト低減効果（対平成30年度総輸送コスト）（国内） R元年度 速報値0.1% → R7年度 2%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の基幹産業の競争力強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上貨物輸送コスト低減効果（対平成30年度総輸送コスト）（国際） R元年度 速報値0.8% → R7年度 5%</li> <li>（国内）【再掲】 R元年度 速報値0.1% → R7年度 2%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア中央新幹線の整備の促進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア中央新幹線による効果の最大化と広域的拡大を図るため、スーパー・メガリージョン構想に基づく取組の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備新幹線の着実な整備</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）を全国展開</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートICの活用による拠点の形成</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通流を最適化する料金施策の導入</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT・AI技術等の革新的な技術を活用したエリア観光渋滞対策【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進</li> </ul>	

<sup>37</sup> 鉄道の上区分離等

### 【3-3：安全な移動・生活空間の整備】

人命を守ることを最優先に、生活道路における安全確保策、高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化、高速道路における逆走対策、特定道路<sup>38</sup>をはじめとする無電柱化の推進、自転車通行空間の整備等により、安全・安心な移動・生活空間を確保する。

また、鉄軌道駅のホームドア整備や総合的な踏切事故防止対策、安全な海上交通の確保、空港の安全の確保にも取り組む。

#### （重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI））

[22] <子供の安全な歩行空間を作る>通学路における歩道等の整備率

令和元年度 53% → 令和7年度 57%

[23] <安全な鉄軌道駅を作る>ホームドアの整備番線数<sup>39</sup>（①鉄軌道駅全体、②平均利用者1日10万人以上の駅における整備番線数）

① 令和元年度 1,953 → 令和7年度 3,000

② 令和元年度 447 → 令和7年度 800

[24] <踏切での事故を減らす>踏切事故件数 令和7年度 約1割削減（令和2年度比）

重点施策	指標
<b>（道路交通）</b>	
・次世代を担う子供の安全な通行空間を確保	[KPI-22] ・通学路における歩道等の整備率 R元年度 53% → R7年度 57%
・防災性の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点から、「新設電柱を増やさない」、「徹底したコスト縮減」、「事業の更なるスピードアップ」を方針とする新たな無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	・特定道路における無電柱化着手率 R元年度 31% → R7年度 38%

<sup>38</sup> 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定する道路。

<sup>39</sup> 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針（令和2年国家公安委員会、総務省、文部科学省、国土交通省告示第1号）」の整備目標と同一であり、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指すこととしている。

<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 (30km/h 速度規制等の交通規制とランプ・狭さく等の道路整備を効果的に組み合わせた生活道路対策の推進)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゾーン 30 等による 30km/h 速度規制等とランプ・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 R7 年 約 3 割抑止 (R 元年比)</li> <li>・信号機のない横断歩道の更新数 R7 年度までに約 8 万本分の横断歩道を更新</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ITS の活用、信号機の改良等により道路交通の安全を確保するため、設置場所の交通実態等に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化、疑似点灯防止による視認性向上に資する信号灯器の LED 化等を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号機の改良等による死傷事故抑止件数 R7 年度末までに約 1 万 8,000 件/年</li> </ul>
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 R7 年 約 3 割抑止 (R 元年比)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路 (有料) の暫定 2 車線区間における 4 車線化等の機能強化</li> </ul>	<p>[KPI-7] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路 (有料) の 4 車線化優先整備区間の事業着手率 R 元年度 約 13% → R7 年度 約 47%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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計画的な整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数 R2 年度 89 → R7 年度 400</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路における逆走対策</li> </ul>	
<p><b>(鉄道交通)</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道交通の安全性向上</li> </ul>	<p>[KPI-23]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームドアの整備番線数 (①鉄軌道駅全体②平均利用者 1 日 10 万人以上の駅における整備番線数) ① R 元年度 1,953 → R7 年度 3,000 ② R 元年度 447 → R7 年度 800</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切事故を減少させるため、立体交差化や踏切保安設備等の整備に加え、周辺の迂回路整備等も含めた総合的な事故対策を推進</li> </ul>	<p>[KPI-24]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切事故件数 R7 年度 約 1 割削減 (R2 年度比)</li> </ul>
<p><b>(海上交通)</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶交通がふくそうする海域における海上交通流の動静把握や航行船舶に対する情報提供の充実・強化 (海上交通センターの機能充実等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発生数 R 元年度 0 件 → R7 年度 0 件を維持</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出入管理情報システムを導入した国際コンテナターミナルにおける PS (Port Security) カード<sup>40</sup>の使用率 R 元年度 96% → 毎年度 95%以上</li> </ul>
<p><b>(航空交通)</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空・空港の安全の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路端安全区域 (RESA<sup>41</sup>) が確保されている空港の割合 R 元年度 28.9% → R7 年度 68%</li> <li>・ハイジャック及びテロの発生件数 R2 年度 0 件 → R3 年度以降 0 件を維持</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空交通システムの高度化として、安全かつ効率的な航空機の運航を確保するため、国内空域の抜本的再編、パイロット・管制官間でのデータ通信の利用拡大を図る。また、定時性の向上や災害時等における迅速な運航再開等のため、航空機の運航に必要な様々な情報（気象情報、滑走路の運用状況等）を空港関係者でリアルタイムに共有するデジタル情報基盤の整備等を推進する</li> </ul>	

<sup>40</sup> 出入管理情報システムを利用するために不可欠な全国共通の IC カード

<sup>41</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。



- ・(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

令和元年度 61% → 令和7年度 約67%

重点施策	指標
<b>(公共施設等のバリアフリー化)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想の作成</li> </ul>	<p>[KPI-25]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数 R2年度 8 → R7年度 約350</li> <li>・移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数 R元年度 304 → R7年度 約450</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</li> </ul>	<p>[KPI-25]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客施設のバリアフリー化率 (段差解消) R元年度 91.9% → R7年度 原則100%</li> <li>(視覚障害者誘導用ブロック) R元年度 95.1% → R7年度 原則100%</li> <li>(案内設備) R元年度 74.0% → R7年度 原則100%</li> <li>(障害者対応型便所の設置) R元年度 88.6% → R7年度 原則100%</li> </ul> <p>[KPI-23] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道駅におけるホームドアの整備番線数 (鉄軌道駅全体) R元年度 1,953 → R7年度 3,000 (平均利用者数が10万人/日以上)の駅 R元年度 447 → R7年度 800</li> </ul> <p>[KPI-25]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・規模の大きい概ね2ha以上の都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率 (園路及び広場) H30年度 約63% → R7年度 約70%</li> <li>(駐車場) H30年度 約53% → R7年度 約60%</li> <li>(便所) H30年度 約61% → R7年度 約70%</li> </ul> <p>[KPI-25]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定路外駐車場のバリアフリー化率 H30年度 約65% → R7年度 約75%</li> </ul>

	<p>[KPI-25]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定道路におけるバリアフリー化率 H30年度 約 63% → R7年度 約 70%</li> </ul> <p>[KPI-25]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 R元年度 約 99.0% → R7年度 原則 100%</li> <li>・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及びエスコートゾーンの設置率 R元年度 約 49% → R7年度 原則 100%</li> </ul> <p>[KPI-25] (参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 R元年度 61% → R7年度 約 67%</li> </ul>
<b>(車両等のバリアフリー化)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進(車両)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道車両のバリアフリー化率<sup>47</sup> R元年度 74.6% → R7年度 約 70%</li> <li>・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 R元年度 61.2% → R7年度 約 80%</li> <li>・乗合バス車両(適用除外認定車両)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 R元年度 5.5% → R7年度 約 25%</li> <li>・貸切バスのノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数 R元年度 1,081台 → R7年度 約 2,100台</li> <li>・福祉タクシーの導入数 R元年度 37,064台 → R7年度 約 90,000台</li> <li>・ユニバーサルデザインタクシーの導入率<sup>48</sup> R7年度 各都道府県の総車両数の約 25%</li> </ul>

<sup>47</sup> 目標値は、令和2年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2カ所以上とすること等を義務付け)への適合状況(50%程度と想定)を踏まえて設定。現状値は、旧基準に適合している車両の割合。

<sup>48</sup> 令和元年度における導入台数は21,736台。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客船のバリアフリー化率 R元年度 48.4% → R7年度 約60%</li> <li>・航空機のバリアフリー化率 R元年度 99.1% → R7年度 100%</li> </ul>
<b>(住宅のバリアフリー化)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー性能やヒートショック対策等の観点を踏まえた良好な温熱環境を備えた住宅の整備、リフォームの促進</li> </ul>	<p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の居住する住宅のうち、一定のバリアフリー性能及び断熱性能を有する住宅の割合 H30年度 17% → R12年度 25%</li> </ul>
<b>(心のバリアフリー)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「心のバリアフリー」の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「心のバリアフリー」の用語の認知度 R2年度 約24% → R7年度 約50%</li> <li>・高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合 R2年度 約80% → R7年度 原則100%</li> </ul>

## 4. 重点目標4：経済の好循環を支える基盤整備

### <目指すべき姿>

持続的な経済成長の実現やリスクに強い社会経済構造の構築に向け、我が国の競争力強化等に資する社会資本の重点整備やインフラ輸出により、経済の好循環を作り上げるとともに、ポストコロナ時代において地域経済を支える観光の活性化に向けた基盤整備を行い、地域経済を再生させる。

### <現状と課題>

人口減少下での持続的な経済成長を実現する観点から、生産性の向上等に資する社会資本整備に取り組むことが必要である。

強靱で自律的な地域経済を構築する上では、地域の資源を最大限に活かしつつ、地域外からも需要を取り込み、地域内で富を循環させることが求められることを踏まえ、地域のヒトやモノの移動を支えるとともに、観光等、地域経済の核となる産業を下支えする社会資本の整備や機能強化が必要である。

欧米やアジア新興国等との経済活動の国際競争が激化する中、例えば、既述の「世界の都市総合力ランキング」において、東京では「移動の快適性」（34位）、「国際ネットワーク」（11位）、「居住コスト」（36位）といった項目が都市競争力の総合順位の押し下げ要因となっていることなどから、都市や地域の国際競争力の強化に資する社会資本整備に取り組む必要がある。我が国のインフラは、道路の都市間連絡速度、港湾の取扱量、空港の発着回数等の観点で、欧米やアジア先進国に後れを取っている。

また、新型コロナウイルス感染症を踏まえたサプライチェーンの多元化や製造事業者の国内生産拠点の整備が見込まれることから、物流を支える交通ネットワークの整備がますます重要になっている。

加えて、厳しい財政制約の下でインフラのストック効果を最大限に発揮できるよう、民間投資との相乗効果をもたらす社会資本整備を推進するとともに、民間企業のノウハウや創意工夫を活用したPPP/PFIを推進することが重要である。

さらに、拡大が見込まれる海外のインフラ市場の獲得は、我が国経済の持続的成長のみならず、インフラ関連企業における技術やノウハウ継承という観点からも重要性を増している。競合国のみならず、新興国企業との競争が激化する中、気候変動への対応やSDGsの考え方の普及、国際情勢の複雑化等も踏まえつつ、デジタル化等の新たなニーズを取り込みながらインフラ海外展開の取組を推進することが必要である。

## <政策パッケージ>

### 【4-1：サプライチェーン全体の強靱化・最適化】

新型コロナウイルス感染症など社会環境の大きな変化の中にあっても、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するために必要不可欠なサプライチェーンの強靱化を図るため、道路や港湾等の整備を行うとともに、物流 DX や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化を図る。

#### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

[26] <都市における人流・物流を円滑化させる>三大都市圏環状道路整備率

令和2年度 83% → 令和7年度 89%

[27] <海外との物流を円滑化させる>我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

【京浜港<sup>49</sup> 令和元年度 週 27 万 TEU → 令和5年度 週 27 万 TEU 以上】

【阪神港<sup>50</sup> 令和元年度 週 10 万 TEU → 令和5年度 週 10 万 TEU 以上】

[28] <港湾を便利にする>サイバーポート<sup>51</sup> (港湾物流) へ接続可能な港湾関係者数

令和7年度 約 650 者

重点施策	指標
<b>(持続可能な物流ネットワークの構築)</b>	
・三大都市圏等における環状道路の整備	[KPI-26] ・三大都市圏環状道路整備率 R2年度 83% → R7年度 89%
・国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大	[KPI-27] ・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保 (京浜港) R元年度 週 27 万 TEU → R5年度 週 27 万 TEU 以上 (阪神港) R元年度 週 10 万 TEU → R5年度 週 10 万 TEU 以上

<sup>49</sup> 欧州：週2便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：3方面・週12便

<sup>50</sup> 欧州：週1便、北米：デイリー寄港、アフリカ・豪州：2方面・週5便

<sup>51</sup> 民間事業者間の港湾物流手続（港湾物流分野）、港湾管理者の行政手続（港湾管理分野）及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報（港湾インフラ分野）を電子化し、これらを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（令和3年4月1日から、港湾物流分野の第一次運用を開始）。

・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	・海上貨物輸送コスト低減効果（対平成 30 年度総輸送コスト） （国際）【再掲】 R 元年度 速報値 0.8% → R7 年度 5%
・高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保	[KPI-19] 【再掲】 ・道路による都市間速達性 <sup>52</sup> の確保率 R 元年度 57% → R7 年度 63%
・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（信号機の改良、路上駐車抑制等）の推進	・信号機の改良等による通過時間の短縮【再掲】 R7 年度末までに約 1,800 万人時間/年
・トラック隊列走行の実現に向けた高速道路におけるインフラ支援の推進	
・ドライバー不足対策や物流効率化を図るため、ダブル連結トラックの幹線物流での普及促進	
・ドライバーの休憩環境の改善を図るため、SA・PA における駐車マスの整備や、駐車場予約システムなどの検討を推進。SA・PA 等を活用した中継輸送、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等、高速道路外の休憩施設の活用も推進	
・都市内の荷さばき対策の推進	
・共同輸配送、宅配の再配達削減等による物流効率化の促進【再掲】	
<b>（物流におけるデジタル・トランスフォーメーション（DX）、標準化等の推進）</b>	
・サイバーポートの構築	[KPI-28] ・サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数 R7 年度 約 650 者
・「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現	[KPI-39] 【再掲】 ・「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数 R2 年度 0 → R5 年度 3
・重要物流道路における大型車の通行の円滑化	
・特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施	
・サプライチェーン全体の機械化・デジタル化の推進	
・ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進【再掲】	
・交通流を最適化する料金施策の導入【再掲】	

<sup>52</sup> 政策パッケージ 3-2、KPI-19 参照。

## 【4-2：地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備】

ポストコロナ時代における反転攻勢に備え、空港の機能強化や多言語対応等の訪日外国人受入環境整備を行うとともに、交通ネットワークや安心してクルーズを楽しめる環境等の整備を行い、日本各地への観光客の分散による地域活性化を図る。

### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

〔29〕 <海外との人流を円滑化させる>三大都市圏国際空港の国際線就航都市数<sup>53</sup>

令和元年 216 都市 → 令和 7 年 226 都市

〔30〕 <空港を快適にする>七大空港（成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇）のチェックイン（セルフ）・保安検査場にかかる待ち時間をそれぞれ半減、またはそれぞれ 10 分以下に短縮した空港

令和元年度 0% → 令和 7 年度 100%

〔31〕 <外国人が旅行しやすい環境を作る>旅客施設<sup>54</sup>における多言語対応率

【鉄軌道駅	令和 2 年度	87%	→	令和 7 年度	100%	】
【バスターミナル	令和 2 年度	83%	→	令和 7 年度	100%	】
【旅客船ターミナル	令和 2 年度	62%	→	令和 7 年度	100%	】
【空港	令和 2 年度	100%	→	令和 7 年度まで	100%	を維持】

重点施策	指標
<b>(国際交流拠点の機能拡充・強化)</b>	
・三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充	〔KPI-29〕 ・三大都市圏国際空港の国際線就航都市数 R 元年 216 都市 → R7 年 226 都市
・FAST TRAVEL 等の推進による空港の利用環境の改善	〔KPI-30〕 ・七大空港（成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇）のチェックイン（セルフ）・保安検査場にかかる待ち時間をそれぞれ半減、またはそれぞれ 10 分以下に短縮した空港 R 元年度 0% → R7 年度 100%

<sup>53</sup> 首都圏空港（東京国際空港、成田国際空港）、関西国際空港、中部国際空港における国際線就航都市の合計数。

<sup>54</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。

<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関における訪日外国人旅行者向けの多言語対応の推進</li> </ul>	<p>[KPI-31]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客施設における多言語対応率 (鉄軌道駅) R2年度 87% → R7年度 100% (バスターミナル) R2年度 83% → R7年度 100% (旅客船ターミナル) R2年度 62% → R7年度 100% (空港) R2年度 100% → R7年度まで100%を維持</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関における訪日外国人旅行者向けの公衆無線 LAN (Wi-Fi) 環境整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客施設<sup>55</sup>における公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備率 (鉄軌道駅) R2年度 79% → R7年度 100% (バスターミナル) R2年度 71% → R7年度 100% (旅客船ターミナル) R2年度 88% → R7年度 100% (空港) R2年度 97% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア中央新幹線の整備の促進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア中央新幹線による効果の最大化と広域的拡大を図るため、スーパー・メガリージョン構想に基づく取組の推進【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>整備新幹線の着実な整備</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>地図標識の活用等による分かりやすい道案内の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人特有の事故危険箇所の特定制やピンポイント事故対策</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ナショナルサイクルルートを始めとしたサイクリング環境の創出等サイクルツーリズムの推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>「道の駅」のインバウンド受入環境の整備</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>スマート IC の活用による拠点の形成【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ICT・AI 技術等の革新的な技術を活用したエリア観光渋滞対策【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>観光地の魅力向上、歴史的街並みの保全、伝統的祭り等の地域文化の復興等に資する無電柱化の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズを安心して楽しめる環境整備</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>空港アクセスの強化</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>空港アクセス鉄道の整備</li> </ul>	

<sup>55</sup> 前頁に同じ。

### 【4-3：民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化】

国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備や PPP/PFI の推進など、民間投資を誘発するための取組を実施し、都市の国際競争力を強化する。

#### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

[32] <都市の国際競争力を強化する>国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市(令和2年度時点)の主要地区の地価の増加割合(平成24年度比)

令和元年度 84.1% → 令和7年度 100%

[33] <効果的・効率的な社会資本整備を行う>PPP/PFIの事業規模

平成25年度～平成30年度 累積19.1兆円→平成25年度～令和4年度 累積21兆円<sup>56</sup>

重点施策	指標
<b>(国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備)</b>	
・特定都市再生緊急整備地域における都市開発プロジェクトの促進に必要となるインフラ整備等の推進により、大都市の国際競争力強化のための基盤整備を推進する	[KPI-32] ・国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市(令和2年度時点)の主要地区の地価の増加割合(平成24年度比) R元年度 84.1% → R7年度 100%
・民間都市再生事業による都市再生緊急整備地域等における都市再生の促進	・民間都市再生事業が実施された都市再生緊急整備地域 <sup>57</sup> (特定都市再生緊急整備地域 <sup>58</sup> を含む。)の地価上昇率が、その都市再生緊急整備地域の存する市区町村の地価上昇率を上回っている割合 78.6%(R2年時点:H23年時点と比較) →80%以上(R7年時点:H23年時点と比較)
・三大都市圏等における環状道路の整備	[KPI-26] 【再掲】 ・三大都市圏環状道路整備率 R2年度 83% → R7年度 89%

<sup>56</sup> PPP/PFI 推進アクションプラン(令和2年改定版)(令和2年7月17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。

<sup>57</sup> 「都市再生緊急整備地域」とは、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域をいう。

<sup>58</sup> 「特定都市再生緊急整備地域」とは、都市再生緊急整備地域のうち、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として政令で定める地域をいう。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）を全国展開【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スマート IC の活用による拠点の形成【再掲】</li> </ul>	
<p><b>(PPP/PFI による民間ビジネスの創出)</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ PPP/PFI 推進アクションプランに基づき、空港、下水道等におけるコンセッション事業等多様な PPP/PFI を推進</li> </ul>	<p>[KPI-33]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ PPP/PFI の事業規模</li> </ul> <p>H25～H30 年度 累積 19.1 兆円</p> <p>→ H25～R4 年度 累積 21 兆円</p>

#### 【4-4：我が国の「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開】

「インフラシステム海外展開戦略 2025」<sup>59</sup>に基づき、我が国の経済成長や展開国の社会課題解決への貢献を図るため、ハード・ソフト一体となった防災インフラの海外展開等による気候変動への対応、MaaS等の交通ソフトインフラや自動運転等による公共交通の円滑化・利便性の向上やASEANにおける「SmartJAMP」によるスマートシティ案件の形成等を通じたデジタル変革への対応、「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)の実現に資するプロジェクトの推進等「質の高いインフラシステム」の海外展開を戦略的に推進する。

#### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

〔34〕 <海外のインフラ需要を取り込む>我が国企業のインフラシステム関連海外受注高

【建設・不動産の海外受注高 平成30年 2.8兆円 → 令和7年 4兆円】

【モビリティ・交通の海外受注高 令和2年 6兆円<sup>60</sup> → 令和7年 8兆円】

重点施策	指標
<b>(インフラシステム海外展開の取組)</b>	
「インフラシステム海外展開戦略 2025」の着実な推進のため、以下の施策を実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「川上」からの継続的関与の強化</li> <li>・PPP 案件への対応力の強化</li> <li>・我が国の強みを活かした案件形成</li> <li>・我が国コンサルタントによる調査等の質の向上</li> <li>・我が国企業の競争力の強化</li> <li>・我が国企業の海外展開に係る人材の確保と環境の整備</li> <li>・受注後の継続的なフォローアップ</li> <li>・新型コロナウイルス感染拡大を踏まえた対応</li> </ul>	[KPI-34] ・我が国企業のインフラシステム関連海外受注高 (建設・不動産の海外受注高) H30年 2.8兆円 → R7年 4兆円 (モビリティ・交通の海外受注高) R2年 6兆円 → R7年 8兆円

<sup>59</sup> 令和2年12月10日第49回経協インフラ戦略会議決定

<sup>60</sup> 「モビリティ・交通の海外受注高」の現状値については、「インフラシステム海外展開戦略 2025」における計上項目の見直しに伴い、推計値としている。従前の「交通関連産業の海外受注高」の平成30年の実績値は2.2兆円。

## 5. 重点目標5：インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション (DX)

### <目指すべき姿>

「新たな日常」の実現も見据え、情報技術の利活用、新技術の社会実装を通じた社会資本整備分野のデジタル化・スマート化により、インフラや公共サービスを変革し、働き方改革・生産性向上を進めるとともに、インフラへの国民理解の促進や、安全・安心で豊かな生活の実現を図る。

### <現状と課題>

インフラが社会経済活動の基盤であることに鑑みれば、官民が保有するインフラに関連するデータは、いわば社会の共有財産とも言える。激甚化・頻発化する自然災害や激化する国際競争等の下、安全・安心の確保や持続可能な経済成長を図るためには、このインフラ関連データを、官民を超えて共有していく必要がある。他方、現状、我が国では、デジタル社会に不可欠なデジタルデータが十分に整備されておらず、インフラに関する多様なデータは点在するものの、人流・物流・地形・気象といった他のデータとも連携しきれておらず、新たな価値を創出するようなデータ連携の仕組みも整備されているとは言い難い。こうした状況を踏まえ、インフラデータの一元化・連携強化に取り組み、最大限に活用する必要がある。

社会資本の整備や維持管理段階において、3次元設計や無人化施工等の ICT 技術の建設現場での活用が進みつつあるが、中長期的な建設業の担い手の確保や老朽化対策におけるメンテナンスコスト削減の必要性を踏まえ、新技術活用による施工・維持管理等のさらなる高度化・効率化に取り組む必要がある。

また、都市や地域が交通・防災・医療・エネルギー等の多様な課題に直面するとともに、産業分野においても技術革新への対応が国際競争を勝ち抜く上で不可欠となる中、民間主導により ICT や AI 等の新技術を活用したまちづくりなど先進的な取組が行われている。このような取組をさらに推進するため、官民が連携しながら、新技術等を活用してインフラの機能を最大限に引き出し、課題解決や新たな価値の創造に寄与する必要がある。

さらに、自動運転や MaaS 等の革新的な技術の開発や実用化が着実に進んでいるものの、社会実装の本格化に向けては、インフラ側の環境整備も重要である。

加えて、インフラの整備や管理の現場において、デジタルタコメーター等による民間保有データを公的利用のために提供される手法についても、あわせて検討する必要がある。



・災害の全体像把握に資する、電子基準点及び先進レーダ衛星等を使用した世界最高水準の地殻変動等の監視	・電子基準点の観測データの取得率【再掲】 R元年度 99.77% → 毎年度 99.5%以上
・航路標識の耐災害性強化対策（監視体制強化対策）	・監視装置の導入が必要な航路標識の整備率【再掲】 R2年度 16% → R7年度 61%
・航路標識の耐災害性強化対策（信頼性向上対策）	・災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、災害に強い機器等の整備率【再掲】 R2年度 22% → R7年度 83%
・排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化	・排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化の実施率 R2年度 約37% → R7年度 100%
・河川台帳のデータベース化	
・G空間防災データセットの充実【再掲】	
・ETC2.0の官民連携データ活用	
・土地・不動産分野や人流データ等の地理空間情報の流通環境整備・活用推進	
・3次元データを活用した災害復旧事業	
<b>（新技術の活用の推進）</b>	
・ICTを活用した設計・施工・管理の推進	[KPI-36] ・直轄土木工事におけるICT活用工事の実施率 R元年度 79% → R7年度 88%
・水害リスク情報空白域の解消の推進	[KPI-37] ・水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 R2年度 2,027 → R7年度 約17,000
・港湾整備等における3次元データ活用やインフラ情報のデジタル化に関する対策	・港湾工事において3次元データを活用し、工事の効率化を図った割合 R2年度 10% → R5年度 100% ・インフラ情報をデジタル化し、円滑なデータ共有を可能とした港湾の割合 R2年度 0% → R6年度 100%
・無人化施工技術の安全性・生産性向上対策	・5G・AI等を用いた自律制御・走行技術を搭載した建設機械の種類 R2年度 0 → R7年度 4
・施工の効率化・省力化に資する対策	・インフラ構造物について、ICTを活用した出来形管理基準の策定数 R2年度 0 → R5年度 5
・ITを活用した道路管理体制の強化対策	・緊急輸送道路における常時観測が必要な区間のCCTVカメラの設置率 R元年度 0% → R7年度 約50%

<ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準水位・流量観測所における自動流量観測導入率 R2年度 8.7% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川維持管理の高度化・効率化に向けた3次元管内図の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3次元計測データを活用した3次元河川管内図の整備率 R元年度 約17% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・利水ダムにおける流出入量のリアルタイム情報把握の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一級水系及び二級水系の利水ダムにおける情報網整備率 R元年度 18% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・内水排除施設等における遠隔監視・操作化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排水機場の遠隔監視・操作化実施率 R2年度 42% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・TEC-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化</li> </ul>	<p>[KPI-11] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員の ICT 機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率 R2年度 36% → R7年度末 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水門・排水機場の遠隔操作化・自動化等（海岸）</li> </ul>	<p>[KPI-16] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率 R元年度 77% → R7年度 85%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT等を活用した砂防関係施設の点検・維持管理技術の高度化を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・UAV等を活用した施設点検を実施した事業の割合 R2年度 約47% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水害リスク情報の公開推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数【再掲】 R2年度 599 → R7年度 約17,000</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・火山噴火リアルタイムハザードマップの精度向上の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・火山噴火リアルタイムハザードマップシステムにおいて運用中の火山のうち、高精度な地形データを整備した火山の割合 R元年度 20% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化</li> </ul>	<p>[KPI-11] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合 R2年度 0% → R7年度 88%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高潮・高波予測情報の精度向上の推進</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘリ映像のAI自動解析処理による浸水状況の即時把握</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・迅速な災害対応のための情報集約の高度化</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・多目的ダムの安全・確実な操作のための遠隔操作（多重化）の推進</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・雨量・洪水予測の高度化</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・AIを活用したダム操作の研究開発の推進</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタル・トランスフォーメーション（DX）導入による下水道施設運営の最適化・高度化の推進</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT等を活用した鉄道施設等点検システムの開発の推進</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空交通システムの高度化として、安全かつ効率的な航空機の運航を確保するため、国内空域の抜本的再編、パイロット・管制官間でのデータ通信の利用拡大を図る。また、定時性の向上や災害時等における迅速な運航再開等のため、航空機の運航に必要な様々な情報（気象情報、滑走路の運用状況等）を空港関係者でリアルタイムに共有するデジタル情報基盤の整備等を推進する【再掲】</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICTを活用したより効果的かつ効率的な空港維持管理業務への転換を図る【再掲】</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・5G等を活用した次世代型無人化施工技術の現場実装の推進</li> </ul>

## 【5-2：新技術の社会実装によるインフラの新価値の創造】

新技術の社会実装によりインフラの新価値を創造し、行政手続きの迅速化や暮らしにおけるサービスの向上を図るとともに、AI やビッグデータなどの先端技術を活用して、世界に先駆けた未来社会の暮らしの実現を官民連携により推進する。スマートシティの社会実装や「ヒトを支援する AI ターミナル<sup>63</sup>」の取組を推進するとともに、自動運転技術の実用化に資する道路交通環境の構築を推進する。また、「新たな日常」の構築に向け、特殊車両の新たな通行制度の実用化や高精度な位置情報を利活用するための環境の整備等を推進する。

### （重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI））

〔38〕 <新技術により暮らしやすいまちを作る>スマートシティに関し、技術<sup>64</sup>の実装をした自治体・地域団体数

令和2年度 23 → 令和7年度 100

〔39〕 <新技術により港湾の生産性を向上させる>「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数

令和2年度 0 → 令和5年度 3

〔再掲〕 <より正確な気象情報を発信する>台風予報の精度（台風中心位置の予報誤差）

令和2年度 210km → 令和7年度 180km

重点施策	指標
<b>（新技術の社会実装の推進）</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市活動の生産性向上や豊かな生活の実現には、AI、IoT等の新技術をまちづくりに取り入れたスマートシティの推進が重要であり、全府省で連携し、モデル事業の推進やその全国展開を実施</li> </ul>	〔KPI-38〕 <ul style="list-style-type: none"> <li>スマートシティに関し、技術の実装をした自治体・地域団体数</li> </ul> R2年度 23 → R7年度 100
	<ul style="list-style-type: none"> <li>スマートシティに取り組む自治体及び民間企業・地域団体の数（官民連携プラットフォームの会員・オブザーバー数）</li> </ul> R元年度 477 → R7年度 1,000
<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-39〕 <ul style="list-style-type: none"> <li>「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数</li> </ul> R2年度 0 → R5年度 3

<sup>63</sup> AI等を活用し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を実現するコンテナターミナル。

<sup>64</sup> スマートシティの取組において、サービス提供のためのUI/UX（アプリ等）や、データの収集・加工・連携等のための都市OS、データ化及び接続のためのデバイス、ネットワーク、中継機器等の技術。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転やドローン物流などの Society5.0 実現に向け、センチメートル級の高精度測位を支える取組</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地殻変動補正サービスを提供している分野数 R 元年度 0 → R7 年度 4</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・産学官が持つ技術やノウハウ、人材・資金等のリソースを最大限活用した気象予報の予測精度向上等に向けた技術・観測予測システム開発及び気象データ利活用促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔KPI-12〕 【再掲】</li> <li>・台風予報の精度（台風中心位置の予報誤差） R2 年度 210km → R7 年度 180km</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進 【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT・AI 技術等の革新的な技術を活用したエリア観光渋滞対策</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災分野におけるスマートシティの推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅等を拠点とした自動運転サービスの推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・シェアサイクルの運営の効率化・高度化に向けた情報通信技術の活用の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道における踏切がある等の一般的な路線での自動運転の導入に向けた検討</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築の推進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・AI 等の新たな技術を活用した交通管制システムの導入</li> </ul>	
<p><b>(手続等のデジタル化の推進)</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設業などの許可申請手続等のデジタル化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設業許可関係手続のオンラインによる申請の割合 R 元年度 0% → R8 年度 20%</li> <li>・経営事項審査のオンラインによる申請の割合 R 元年度 0% → R8 年度 50%</li> <li>・建設関連業者の登録申請に係る各種手続のオンラインによる申請の割合 R2 年度 0% → R4 年度 20%</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 【再掲】 R 元年度 96% → 毎年度 95%以上</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ETC 専用化等による高速道路の料金所におけるキャッシュレス化・タッチレス化（都市部は 5 年、地方部は 10 年程度での概成を目指して計画的に推進）</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川利用等に関する許可申請手続のオンライン化</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施 【再掲】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・審査業務等の効率化に向けた交通事業者の許可申請手続のデジタル化・オンライン化の推進</li> </ul>	

## 6. 重点目標6：インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上

### <目指すべき姿>

インフラ分野の脱炭素化等によりグリーン社会の実現を目指すとともに、インフラの機能・空間を多面的・複合的に利活用することにより、インフラのストック効果を最大化し、国民の生活の質を向上させる。

### <現状と課題>

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、地球温暖化緩和策が急務となる中、防災・減災対策等の気候変動適応策に加えて、我が国のCO<sub>2</sub>排出量の約5割を占める運輸・民生（家庭、業務その他）部門における一層の排出削減が必要である。住宅・建築物やインフラの省エネ化に加え、自動車の電動化に対応したインフラの環境整備を行う必要がある。また、ライフサイクル全体の観点から、省CO<sub>2</sub>に資する材料等の活用促進など、インフラの計画・設計、建設施工、更新・解体等の各段階において脱炭素化に向けた取組を推進する必要がある。さらに、化石燃料から再生可能エネルギーへの転換を最大限促進するため、住宅・建築物、道路、空港、港湾、下水道等のインフラを活用した太陽光発電、洋上風力、バイオマス等の再生可能エネルギーや水素・アンモニア等の次世代エネルギーの利活用拡大など、革新的な技術開発や社会実装、そのためのESG投資など民間資金の活用も含め、地方公共団体や民間事業者等とも連携して更に取り組む必要がある。

自然災害の激甚化・頻発化などの気候危機や、新型コロナウイルス感染症拡大などに直面する中、雨水の貯留・浸透や生態系を活用した防災・減災（Eco-DRR）、生態系ネットワークに配慮した自然環境の保全、「新しい生活様式」に対応した健康でゆとりあるまちづくり、SDGsに沿った環境に優しい地域づくり、生物多様性の保全と持続可能な利用、観光等による地域振興等を実現するために、自然環境が有する多様な機能を活用するグリーンインフラを国、地方公共団体、民間事業者、NPO、研究機関等の連携により分野横断的に推進することが重要である。先進的なグリーンインフラの事例を全国に展開するなど、グリーンインフラの社会実装を加速するための取組が必要である。加えて、気候変動対策と防災の統合的推進により、地域の特性等に応じた土地利用のコントロールを含む気候変動への適応を踏まえた復旧・復興（「適応復興」）を進める必要がある。

また、水循環・生態系分野においては、都市部への人口集中や気候変動等により、渇水、生態系への影響等の問題が顕著となっており、健全な水循環の維持、回復及び藻場・干潟等のブルーカーボン生態系の造成・保全・再生に向けた取組が必要である。また、感染症対策を含めた公衆衛生の観点からも、汚水処理体制の確保が必要である。

さらに、他者とのつながりや交流に対するニーズに加え、感染症予防のための空間的余裕の確保の必要性、デジタル化の急速な進展や感染症がもたらすニューノーマルによる社会の変化

を踏まえ、ゆとりとにぎわいのあるインフラ空間の整備や利活用の促進、自転車通勤等のさらなる普及を見据えた利用環境の整備が必要である。

加えて、観光ニーズが多様化するとともに、非日常的な体験に価値を見出す消費観が広がる中、インフラツーリズム（インフラを観光資源として位置付け、観光を通じた地域振興に資するインフラ活用の取組）を推進するための環境整備が必要である。

## <政策パッケージ>

### 【6-1：グリーン社会の実現】

社会資本整備分野における脱炭素化を加速するとともに、気候危機に対する気候変動適応策の推進、「新しい生活様式」に対応したゆとりある豊かな暮らし方や防災力の向上及び生物多様性の確保等に資するグリーンインフラの推進、健全な水循環の維持等のための污水处理施設整備の促進、藻場・干潟等の生態系の造成・保全・再生、木造建築物の普及促進など、2050年カーボンニュートラルを含むグリーン社会の実現に向けた取組を推進する。また、今後策定・改定されるグリーン社会に関連する政府の計画等も踏まえ、グリーン社会の実現に向けた取組をさらに進めていく。

#### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

[40] <環境と人に優しいまちを作る>下水道分野における温室効果ガス排出削減量

平成29年度 210万トンCO<sub>2</sub> → 令和7年度 352万トンCO<sub>2</sub>

[41] <環境と人に優しいまちを作る>グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数

令和元年度 3 → 令和7年度 70

[42] <良好な水環境を作る>污水处理人口普及率 令和元年度 91.7% → 令和8年度 95%

重点施策	指標 <sup>65</sup>
<b>(地球温暖化対策の推進)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>下水道分野における温室効果ガス排出量削減の推進（下水汚泥バイオマス・下水熱等再生可能エネルギーの利用、下水道における省エネルギー対策、一酸化二窒素の排出削減）</li> </ul>	[KPI-40] ・下水道分野における温室効果ガス排出削減量 H29年度 210万トンCO <sub>2</sub> → R7年度 352万トンCO <sub>2</sub>
	・下水道バイオマスリサイクル率 R元年度 33.8% → R7年度 45%
<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素都市づくりの推進</li> </ul>	・都市緑化等による温室効果ガス吸収量 H30年度 124万トンCO <sub>2</sub> → R12年度 124万トンCO <sub>2</sub>
<ul style="list-style-type: none"> <li>水素等次世代エネルギーの大量輸入や利活用等を図るため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じてカーボンニュートラルポートを形成</li> </ul>	・カーボンニュートラルポート形成のための計画が策定されている港湾数 R元年度 0 → R7年度 20

<sup>65</sup> 地球温暖化対策計画（平成28年5月13日閣議決定）における目標に基づき設定したものについて、同計画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。また、同計画に社会資本整備に関する指標が追加された場合には、本計画においても当該指標が追加されたものとみなす。

<ul style="list-style-type: none"> <li>建設機械からのCO<sub>2</sub>排出量の削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃費基準値達成建設機械の普及率 (油圧ショベル) H29年度 7% → R7年度 49% (ホイールローダ) H29年度 2% → R7年度 40% (ブルドーザ) H29年度 5% → R7年度 33%</li> <li>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 (油圧ショベル) H29年度 3.1万トン → R7年度 22.9万トン (ホイールローダ) H29年度 0.2万トン → R7年度 4.4万トン (ブルドーザ) H29年度 0.2万トン → R7年度 1.0万トン</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>LNGバンカリング拠点の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LNGバンカリングの供用開始拠点数 R2年度 1 → R7年度 2</li> </ul>
<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(信号機の改良、路上駐車抑制等)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 R7年度末までに約3万トンCO<sub>2</sub>/年</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切遮断による渋滞損失時間を削減するため、開かずの踏切等を解消する対策を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切遮断による損失時間 H30年度 103万人・時/日 → R7年度 98万人・時/日</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>省エネルギー性能を向上させるリフォーム等による良質な住宅ストックへの更新</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(参考)</li> <li>住宅ストックのエネルギー消費量の削減率(平成25年度比)<sup>66</sup> H30年度 3% → R12年度 18%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物鉄道輸送、海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道による貨物輸送トンキロ R元年度 184億 → R7年度 209億</li> <li>海運による貨物輸送トンキロ R元年度 358億 → R7年度 389億</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>道路分野における地球温暖化対策の推進(環状道路整備等道路ネットワークの強化、ETC2.0等を活用した渋滞対策等の取組の推進、ダブル連結トラック等による物流の効率化、安全で快適な自転車利用環境の整備と活用促進、道路照明灯の省エネ化・高度化、道路管理における再生可能エネルギーの導入・自動車の電動化に対応した環境整備等)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道分野の省エネ・低炭素化の促進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>洋上風力発電の導入促進</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ブルーカーボン生態系(藻場・干潟等)の造成・再生・保全</li> </ul>	

<sup>66</sup> 住生活基本計画(令和3年3月19日閣議決定)に指標が追加された場合には、本計画においても当該指標が追加されたものとみなす。

・燃料電池鉄道車両の開発の推進	
・空港の脱炭素化の推進、航空交通システムの高度化等による航空分野における低炭素化の推進	
・共同輸配送、宅配の再配達削減等による物流効率化の促進	
・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	
・炭素貯蔵効果の高い木造建築物等の普及や、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	
<b>(グリーンインフラの推進)</b>	
・官民連携・分野横断によるグリーンインフラの推進	[KPI-41] ・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自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数 R元年度 3 → R7年度 70
・都市におけるグリーンインフラの取組の推進	・緑の基本計画の策定・改定においてグリーンインフラを位置付けた割合 H30年度 41% → R7年度 70%
・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成	・都市域における水と緑の公的空間確保量 H30年度 13.6m <sup>2</sup> /人 → R7年度 15.2m <sup>2</sup> /人
・道路緑化の推進	
・民間企業等との協働による河川管理（樹木伐採・土砂掘削）の推進	
・生態系を活用した防災・減災（Eco-DRR）の推進	
・都市における生物多様性の確保を図るため、生物多様性に配慮した都市づくりを推進	
<b>(健全な水循環の維持又は回復、生態系の保全・再生)</b>	
・汚水処理施設整備の促進	[KPI-42] ・汚水処理人口普及率 R元年度 91.7% → R8年度 95%
・汚濁の著しい河川・湖沼や東京湾、大阪湾、伊勢湾等の閉鎖性海域における水質の改善を推進	・良好な水環境創出のための高度処理実施率 R元年度 56.3% → R7年度 65%
・廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	・廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 R2年度 7年 → 毎年度 7年以上
・河川改修に合わせたグリーンインフラにも資する良好な自然環境の保全・再生等の推進	・特に重要な水系における湿地の再生割合 R元年度 68% → R7年度 80%
・水源地域特別措置法に基づく、健全な水循環のための流域連携組織の構築	
・健全な水循環の維持又は回復に向けた取組を推進	
・ブルーカーボン生態系（藻場・干潟等）の造成・再生・保全	

## 【6-2：人を中心に据えたインフラ空間の見直し】

「新しい生活様式」に対応したゆとりある豊かな暮らしの実現を図るため、賑わいをはじめとした多様なニーズに応える道路空間の構築や魅力ある水辺空間の創出、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを推進する。また、インフラツーリズムの推進等により地域振興や交流の創出に繋げる。

### （重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI））

- [43] <居心地が良く歩きたくなるまちを作る>滞在快適性等向上区域<sup>67</sup>を設定した市町村数  
令和2年 31 → 令和7年度 100
- [44] <インフラ利活用により地域の賑わいを作る>インフラ空間の新たな利活用促進
- ・ポータルサイトに掲載しているツアーを実施しているインフラ施設数  
令和2年度 310 → 令和7年度 410
  - ・水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数<sup>68</sup>  
令和2年度 433 → 令和7年度 658
  - ・みなとオアシス登録数  
令和元年度 138 → 令和7年度 170

重点施策	指標
<b>（人を中心に捉えたインフラ空間の形成）</b>	
・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進	[KPI-43] ・滞在快適性等向上区域を設定した市町村数 R2年 31 → R7年度 100
・あらゆる世代が活躍する「道の駅」の環境整備	
・歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用等による、多様なニーズに応える道路空間の構築	
<b>（インフラ空間の新たな利活用促進）</b>	
・インフラツーリズムの推進	[KPI-44] ・ポータルサイトに掲載しているツアーを実施しているインフラ施設数 R2年度 310 → R7年度 410
・魅力ある水辺空間創出のため、かわまちづくり等の更なる推進	[KPI-44] ・水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数 R2年度 433 → R7年度 658

<sup>67</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。

<sup>68</sup> 河川に隣接する各地方を代表する市区町村や観光振興の拠点となり得る市区町村。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・「みなと」を核とした魅力ある地域づくり</li> </ul>	<p>[KPI-44]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・みなとオアシス登録数 R元年度 138 → R7年度 170</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラ空間の新たな利活用創出のため、民間事業者等による水辺空間利活用の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域活性化に資する新たな水辺の利活用創出のため、民間事業者等と連携し社会実験を行った箇所数 R元年度 49 → R7年度 100</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP策定率【再掲】 R元年度 3% → R7年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用ニーズの高まりを踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の創出により、自転車の活用を推進</li> </ul>	

## ○第4章 計画の実効性を確保する方策

第3章で示した重点目標の効果的な達成を図るため、第4章では、「計画の実効性を確保する方策」として、各種施策を効果的かつ効率的に実施するための措置に関する事項を定める。

### 第1節 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定

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

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

また、国土形成計画（広域地方計画）と調和を図りつつ、国土強靱化地域計画や地方版まち・ひと・しごと創生総合戦略など、各地方で策定される計画と連携し、各地方を取り巻く社会経済情勢等を踏まえた即地性の高い計画となるよう検討を行う。その際には、インフラのストック効果を最大限発揮できるよう、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」による防災・減災、国土強靱化の取組を明示するとともに、供用時期の見通しなど、民間事業者等の利用者のニーズに資する情報提供を含め、社会資本整備と民間投資の相乗効果が発揮されるよう取り組むこととする。

### 第2節 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施

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、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下、公共事業評価を実施するとともに、新規事業採択時評価の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数案の比較・評価を行う計画段階評価を実施する。

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

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

また、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。

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による生産拡大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、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。

### 第3節 政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化

第2章3. で示した「3つの総力」を挙げて社会資本整備を深化させていくためには、政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化は必要不可欠である。

第3章において、あらゆる関係者が協働したハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策である「流域治水」や、コンパクトなまちづくりと交通ネットワーク形成の連携など、政策間連携を前提とした重点施策を推進することとしているが、さらに各重点施策間の連携も図らなくてはならない。例えば、流域治水の推進に当たりグリーンインフラの積極活用やコンパクトシティの取組における防災対策の強化を併せて進めるとともに、防災・減災やインフラメンテナンスの政策の推進に当たりインフラのデジタル・トランスフォーメーション（DX）を進めるなど、政策の連携等を強化することが求められる。

また、このような社会資本の様々な事業分野間の連携はもとより、社会資本整備政策以外の関係府省庁が所管する各種の政策分野との連携強化を図っていくことも重要である。本重点計画と「車の両輪」である交通政策基本計画との一体的な取組を図るための交通・物流政策との連携、社会資本整備分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）や二地域居住等の更なる推進を図るための5Gの普及など情報通信政策・技術との連携を始めとして、グリーン社会に向けた環境・エネルギー政策との連携、地域社会を支える医療・福祉や教育・文化等に係る政策との連携、農林水産業や製造業、観光業等の地域の基幹産業や地域金融・研究開発等に係る政策との連携、災害時に国民の生活・生命を支える水道・電気等のライフラインに係る政策との連携など、関連する政策分野との連携は不可欠である。これらの政策間連携を実現するためには、関連部局間の連携を強化することが欠かせない。

さらに、社会資本の大部分を管理しているのは地方公共団体であることから、本重点計画の実効性を確保するためには、都道府県や市町村等との役割分担を踏まえ、その自主性及び自立性を尊重しつつ、相互の補完・連携を強化していくとともに、地方公共団体間の連携を促していくことも重要である。特に、防災・減災対策やインフラメンテナンスを社会資本整備政策の重要課題として引き続き取り組むとともに、PPP/PFIや新技術の活用、インフラの多面的な利活用等の多様な取組を効果的に推進していくため、国と地方が連携を強化し、連携に関する先進的な取組の優良事例を全国展開することを含め、総合的に取り組む必要がある。

加えて、社会資本整備を円滑に進めるに当たり課題となっている所有者不明土地等について、収用手続きに必要な期間の短縮やその利用の円滑化に資する所有者不明土地特措法<sup>69</sup>の施行3年経過の見直しに向けて検討し、必要な制度見直しを実施する。

#### 第4節 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公平性の確保

国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の構想・計画段階、実施段階、そして管理段階、利活用段階のそれぞれの段階において、多様な主体の参画を通じて受け手のニーズに合わせたものとするとともに、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により、社会資本整備に対する国民の信頼度を向上させることが重要であり、このことが、整備された社会資本が有効に活用され、そのストック効果が最大限発現されることにもつながる。

また、第2章3. で示したように、人口減少がさらに進み、厳しい財政制約が課される中では、インフラを「経営」する発想に転換していく必要がある。その際には、インフラの整備・維持管理に加えてインフラを利活用するという観点が重要になるが、特にインフラの利活用については、民間事業者や住民など、インフラの設置者・管理者以外の多様な者が主体となりうる。このため、地域の民間事業者や住民一人一人がインフラを「我が物」として捉え、利活用に積極的に参画できるような環境づくりを図っていかなくてはならない。これにより、自らの地域に対する誇りと愛着に根ざした、地域の安全・安心の確保や生活の質の向上、地域経済の活性化等に必要な社会資本整備の選択やその円滑な事業実施への理解増進にもつながっていくこととなる。

このような観点から、構想段階において、事業に対する住民や施設の利用者等の理解と協力を得るとともに、検討プロセスの透明性・公正性を確保するため、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を始めとするガイドライン等に基づき、住民や施設の利用者を含めた多様な主体の参画を推進するとともに、社会面、経済面、持続可能性を考慮した環境面等の様々な観点から行う総合的な検討の下、計画を合理的に策定する取組を積極的に実施する。

また、道路管理者、河川管理者、海岸管理者や港湾管理者に自発的に協力して道路・河川・海岸・港湾の維持、環境保全等に関する活動を行うNPO等を道路協力団体、河川協力団体、海岸協力団体や港湾協力団体に指定したり、住民・事業主等の地域の関係者によるエリアマネジメント活動<sup>70</sup>を推進するなど、NPOや地縁組織等の多様な主体の協働により、自立的・持続的に地域の社会資本を維持管理していくことを推進する。あわせて、こうした活動の推進を担う地域人材の育成も重要な課題である。

加えて、民間投資を誘発し、経済成長を支える社会資本の効果を一層高める観点から、民間

<sup>69</sup> 所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法（平成30年法律第49号）

<sup>70</sup> 地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主等の地域の関係者による主体的な取組。

事業者等との連携を強化し、官民の関係者から成る協議会等を通じ、民間事業者等の利用者のニーズを把握するなどの取組を強化する。

こうした取組を強力に推進するため、広報機関や教育機関とも連携しながら、インフラに対する国民の理解を深め、インフラを国民が持つ「資産」として捉えることを促すための取組も進めていく。

## 第5節 社会資本整備に関するデータ連携基盤の強化

激甚化・頻発化する自然災害や激化する国際競争等の下、安全・安心の確保や持続可能な経済成長を図るためには、社会の共有財産でもあるインフラ関連データを、官民を超えて共有していく必要がある。また、インフラがもたらす効果に関する評価の充実、EBPMの推進、社会資本整備への多様な主体の参画の促進等を図るためにも、社会資本整備に関する様々なデータの収集・分析や、インフラの利用者の目線に立った分かりやすく、使いやすいデータのオープン化が必要である。

特に、民間投資の誘発など、インフラのストック効果を高めるためには、利用者の関心に応じたデータの適時的確な提供が効果的である。

インフラに関連するデータとしては、例えば維持管理情報などインフラそのものに関するデータのみならず、国土、都市、交通、気象など様々なデータが存在するが、これらのデータは個々の組織ごと・府省ごと・部局ごとに管理されているものが多く、連携が十分にできていないのが実情である。官民のデータを組織を越えて連携させることにより、業務の効率化やイノベーションの促進を実現するため、データ連携基盤となるデータプラットフォーム（「国土交通データプラットフォーム」と、これと連携した取組である「連携型インフラデータプラットフォーム」）の構築等を進めていくことが重要である。

また、社会資本整備を円滑かつ効率的に進める上で、地籍整備の実施による土地境界の明確化など、土地に関する情報の整備は不可欠であり、いわば社会資本整備のためのインフラとも言えるものである。国土調査事業十箇年計画<sup>71</sup>に基づき、社会資本整備等の施策と連携した地籍調査を戦略的に推進する。

## 第6節 重点計画のフォローアップ

本重点計画で掲げた重点目標の達成状況、事業・施策の実施状況の把握等により、政策上のボトルネックの確認等を行い、社会や時代の要請の変化を踏まえつつ、本重点計画の改善検討を行うものとする。

また、第3章で示した重点目標の達成のために実施すべき事業・施策の進捗状況の把握に当たっては、指標の実績値の把握とともに、指標を定めていない事業・施策についても、可能な

---

<sup>71</sup> 令和2年5月26日閣議決定

限り関連する客観的なデータの集積等に努める。

さらに、本重点計画は、進捗状況を把握するとともに、進捗が遅れている施策の課題の整理と解決方策等の検討を行うため、政策評価の公表等も踏まえ、フォローアップを行う。

## 〇おわりに

「はじめに」で述べたとおり、現在の我々が行う社会資本整備は、現在を生きる我々の安全・安心を確保し、社会経済活動の基盤となるだけでなく、将来の世代の豊かな生活や社会経済活動、我が国の競争力の基盤となるものであり、未来への投資となるものである。

自然災害の激甚化・頻発化、人口減少・高齢化、さらには新型コロナウイルス感染症の拡大など、まさしく時代の大きな転換点に直面している今だからこそ、この数年の取組が日本の未来を左右するという考えの下、これまでの発想にとらわれず、新たな時代を切り開く社会資本整備を進めていかなければならない。

本重点計画においては、これからの社会資本整備の取組の方向性として、「3つの総力を挙げた社会資本整備の深化」と「インフラ経営により、その潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造する」の2点を取り上げた。また、持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組として、「戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資」と「社会資本整備を支える建設産業の担い手の確保及び育成、生産性向上」の2点を取り上げた。

また、デジタル革命の本格化やグリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイル・価値観の多様化といった社会情勢の変化を先取りして対応していくため、新たに「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）」、「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」という重点目標を設定し、目標を達成するための重点施策を設定した。

社会資本整備を行うことにより、現在だけでなく未来にわたり、我が国の「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」を達成し、ひいては「真の豊かさ」を実感できる社会を構築する、という覚悟の下、本重点計画を着実に実施していく。