



現状と課題

- 高度成長期以降に集中的に整備した社会資本が今後一斉に老朽化。今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる見込み。
 - ・建設後50年以上経過する社会資本の割合(H25.3→H45.3)
 - 道路橋:約18%→約67%、トンネル:約20%→約50%、河川管理施設:約25%→約64%
 - 下水道管きよ:約2%→約24%、港湾岸壁:約8%→約58%
- 厳しい財政状況下で必要な社会資本の機能を維持していくためには、様々な工夫を凝らし、的確に維持管理・更新等を行うことで中長期的なトータルコストの縮減や予算の平準化を図る必要。

国民生活や社会経済の目指す姿

生活や産業・経済活動の基盤として整備、蓄積してきた社会資本の機能を維持し、その利用価値を高め、利用者にとってより使いやすいものにするとともに、予防保全の徹底による安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平準化の両立を図る。

重点施策の方向性

- 国、地方公共団体、民間企業等の社会資本の管理者が一丸となって、メンテナンスサイクルを構築。インフラ長寿命化計画(行動計画)をH28年度までに策定。個別施設計画をH32年度までに策定。
- 人口減少や少子高齢化社会の到来を見据え、国土の利用や都市、地域構造の変化に応じたインフラ機能の維持・適正化を推進。
- 厳しい財政状況の中、真に必要な社会資本の整備・維持管理・更新と財政健全化を両立させるため、包括的民間委託やPPP/PFIの活用を推進。

KPI

- 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率【各施設分野において100%を目指す】

現状と課題

- 小規模な市町村を中心に、必要な技術力やノウハウを有する人材の確保が困難。
 - ・社会資本の老朽化が進む中、地方公共団体の規模にかかわらず、予算不足、職員不足を懸念している割合が6~7割程度と高く、また、4割程度の地方公共団体が技術力不足について懸念している状況
- 施設によっては、台帳そのものが存在しないものや、記載されている情報が不十分なものもあり、修繕等の実施に当たって、改めて必要な情報を収集するなど、多くの手間を要している。
- 管理ニーズと技術シーズのマッチングが十分でないことから、維持管理の現場における問題解決に活かされていない新技術があり、また、異業種からの新規参入が進んでいない。

 国民生活や社会
経済の目指す姿

研究開発の推進によるイノベーションの創出や市場の整備、海外展開等の取組を通じ、維持管理・更新に係る産業(メンテナンス産業)の競争力を確保し、世界のフロントランナーとしての地位を築き、我が国のインフラビジネスの競争力強化を実現する。

 重点施策の
方向性

- 老朽化対策等に関する基準類の体系的な整備、改定を行うほか、技術的支援を行う専門組織を設置し、地方公共団体に対する支援体制を強化するとともに、地方公共団体の職員等を対象とした研修・講習会の充実を図る。
- 点検・診断、修繕・更新等のメンテナンスサイクルの取組を通じて得られた情報を、国、地方公共団体等において確実に蓄積するとともに、一元的な集約化や共有化を図る。
- 適切な役割分担の下での産官学の連携や、インフラメンテナンス国民会議(仮称)を設けることなどにより、点検・補修におけるセンサー、ロボット、非破壊検査などの技術研究開発や異業種からの新規参入を促進。また、NETIS等を活用し、現場への導入・普及を加速し、円滑な現場展開を図る。
- 世界最先端のメンテナンス技術を構築し、インフラシステムの輸出を図る。

KPI

- 現場実証により評価された新技術数 【H26:70件→H30:200件】

現状と課題

- 切迫する巨大地震・津波等の被害を最小化するための防災・減災対策は待ったなしの課題。
 - ・世界で発生するマグニチュード6以上の地震の約2割が我が国で発生
 - ・南海トラフ巨大地震の被害想定(最大ケース): 死者約32.3万人、経済被害約220兆円
 - ・首都直下地震の被害想定(最大ケース): 死者約2.3万人、経済被害約95兆円
- 依然として不十分な耐震化の状況は被害拡大の主要な要因。
- 津波被害のリスクが高い沿岸部に人口や資産、社会経済活動が集中していることから、ハード・ソフト対策を総動員した津波対策のより一層の推進を図る必要。
- 世界の活火山の約1割が存在する我が国において、いつ大規模噴火が起こってもおかしくない状況。

 国民生活や社会
 経済の目指す姿

南海トラフ地震や首都直下地震等の巨大地震・津波等が発生した場合に想定される被害を軽減する。

 重点施策の
 方向性

- 住宅、建築物、公共土木施設等の耐震化を進めるとともに、市街地の防災性を向上する対策を推進。また、陸海空のネットワークの代替性・多重性の確保を図るとともに、幹線交通施設等を保全するための土砂災害対策等を推進。
- 津波浸水被害リスクの高い地域等において、河川・海岸堤防等の嵩上げ及び耐震化、河川管理施設等の耐震化、水門等の自動化・遠隔操作化を推進。最大クラスの津波に対して、ハード・ソフトの施策を組み合わせた多重防御による津波災害に強い地域づくりを推進。
- 火山噴火被害軽減のため、ハード・ソフト両面にわたる対策を推進。

KPI

- 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)H25:75%→H32:81% など】
- 市街地等の幹線道路における無電柱化率 【H26:16%→H32:20%】
- (参考)地震時等に著しく危険な密集市街地の面積 【H26:4,547ha→H32おおむね解消】
- 南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防・海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び水門・樋門等の耐震化率
 【(河川堤防)H26:約37%→H32:約75%、(海岸堤防等)H26:約39%→H32:約69%、
 (水門・樋門等)H26:約32%→H32:約77%】
- 最大クラスの津波・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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合 【H26:0%→H32:100%】

現状と課題

- 近年、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化しており、今後、地球温暖化に伴う気候変動により、極端な降水がより強く、より頻繁となる可能性が非常に高い。
- 水害に対して脆弱な国土構造において、比較的発生頻度の高い降雨等に対して堤防等の整備水準は低い。また、防護が必要な海岸のうち、所要の安全水準を確保した海岸保全施設の整備は未だ十分でなく、高潮等の被害は依然として多い。
- 土砂災害のおそれのある区域が約65万区域(推定)など、全国に多くの土砂災害危険箇所が分布。

 国民生活や社会
 経済の目指す姿

雨の降り方が局地化・集中化・激甚化するなどの新しいステージにも対応し、住民、企業を始めとする社会の各主体が、最大クラスの大雨等に対しては「施設では守りきれない」との危機感を共有し、それぞれが備え、また協働して災害に立ち向かう社会を構築する。

 重点施策の
 方向性

- 比較的発生頻度の高い降雨等に対しては、施設によって防御することを基本に、堤防、洪水調節施設、下水道等の整備を計画的に進めるとともに、既存施設の機能向上を図る。
- 施設の能力を上回る降雨等に対しては、施設の運用等の工夫、最大クラスの大雨等を想定したハザードマップの作成・公表など、ハード・ソフト一体となった総合的な水害対策を推進。
- 土砂災害については、人命保全上重要な施設を重点的に保全するとともに、土砂災害警戒区域等の指定等による危険な区域の明示等により、ハード・ソフト一体となった対策を推進。
- 長期的観点から、コンパクトシティの形成を進めるに当たって居住と都市機能をより災害リスクの低い地域に誘導するとともに、既に居住や都市機能が集積している地域のリスク低減対策を実施。

KPI

- 人口・資産集積地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率及び下水道による都市浸水対策達成率【(河川整備率・国管理)H26:約71%→H32:約76%、(県管理)H26:約55%→H32:約60%、(下水道)H26:約56%→H32:約62%】
- 最大クラスの水害・内水、津波・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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合【H26:-→H32:100%】
- 最大クラスの水害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【H26:0→H32:約900】
- 要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率【H26:約37%→H32:約41%】
- 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表数及び指定数
 【(公表)H26:約42万区域→H31:約65万区域、(指定)H26:約40万区域→H32:約63万区域】

現状と課題

- 発災直後から被災地に派遣された緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)等により、公共土木施設の被災状況調査等が行われ、救急・救助活動や被災地の迅速な復旧に寄与。
- 突発的な地震・津波等の災害に対しては、あらかじめ定めた応急活動計画等を踏まえ、緊急アクセスルートの確保等を図る必要。
- 気象予測等により事前の予測がある程度可能となる水害等に対しては、タイムラインを策定し、円滑な防災対応に活用する取組を促進する必要。特に、大規模水害に対しては、被害想定を踏まえ、国、地方公共団体、公益事業者等が協働してタイムラインを策定する必要。

 国民生活や社会
 経済の目指す姿

大規模自然災害発生直後から救急・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、社会資本の機能確保・早期復旧等が図られるよう危機管理体制を強化する。

 重点施策の
 方向性

- 災害発生時における、応急復旧、早期復旧、二次災害防止、地方公共団体支援等のため、防災拠点等の施設整備を進めるとともに、リエゾンやTEC-FORCEとして派遣するなどの対策を実施する。
- 市町村における避難勧告の的確な発令を支援するため、国と市町村が協力して避難勧告に着目したタイムラインの策定を推進する。また、東京、名古屋、大阪等において、最大クラスの洪水・高潮等が最悪の条件下で発生した場合の社会全体の被害を想定・共有するとともに、関係者一体型のタイムラインについても策定を行い、国、地方公共団体、公益事業者、企業等が主体的かつ連携して対応する体制の整備を構築し、社会全体で社会経済の壊滅的な被害を回避する。
- 大規模災害時においても、企業や社会資本等が事業・機能を継続できるよう引き続き事業継続計画(BCP)の策定を推進する。

KPI

- OTEC-FORCEと連携し訓練を実施した都道府県数【H26: 17都道府県→H32: 47都道府県】
- 国管理河川におけるタイムラインの策定数【H26: 148市町村→H32: 730市町村】
- 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合【H26: 36%→H28: 100%】

現状と課題

- (道路)交通事故死者数の約半数が歩行者・自転車乗車中であり、そのうち約半数が自宅から500m以内の身近な場所での交通事故。また、死者数の半数以上が65歳以上の高齢者。また、「開かずの踏切」での事故率は、それ以外の踏切の約4.4倍であり、抜本的に解消する対策が必要。
- (鉄道)ホーム上で、又はホームから転落して列車等に接触するなどの人身障害事故が増加。
- (海上)特に経済活動の拠点となっている東京湾や伊勢湾、瀬戸内海等の船舶がふくそうする海域において、船舶の大型化やLNG運搬船の増加が進んでおり、大規模海難が発生すれば、我が国の経済活動を長期間にわたり麻痺させるおそれ。
- (航空)交通量が過去15年で約1.5倍と増加傾向にあり、安全を確保しつつ、効率的な運航の実現が必要。また、国際的なテロ情勢は厳しく、国際基準に従った航空保安対策を一層推進する必要。

 国民生活や社会
 経済の目指す姿

人命を守ることを最優先に、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、更に対策を進めることで、究極的には交通事故のない社会を目指す。

 重点施策の
 方向性

- (道路)生活道路について、道路の機能分化を図ることで幹線道路等へ自動車交通を転換させるとともに、通過交通及び走行速度の抑制を図ることで「人優先の安全・安心な歩行空間」を確保。
- (鉄道)全ての駅利用者のホームからの転落等を防止するため、ホームドアの整備を推進。
- (海上)海事関係者の知識・技能の維持向上、船舶の運航管理の充実、船舶の安全基準の整備、検査・監督体制の充実等を推進するとともに、海上交通センターの機能充実等を推進。
- (航空)管制処理能力の向上やヒューマンエラーの防止を図る。また、ハイジャック、航空機テロの未然防止のため、搭乗旅客及び機内持込手荷物検査、航空貨物検査等の適切な実施を確保。

KPI

- 信号機の改良等による死傷事故の抑止件数 【H32年度末までに約27,000件/年抑止】
- 一日当たり平均的な利用者数3,000人以上の鉄軌道駅におけるホームドアの整備率
【H25: 15.7%→H32: 21.9%】

現状と課題

- 中山間地域等においては、日常の買い物や医療など住民の生活に不可欠な生活サービスをいかに確保していくかが、周辺集落を含め地域全体を維持する上で最も大きな課題。
- 多くの地方都市でも、拡散した市街地で居住の低密度化が進み、医療・福祉、商業等の生活サービス機能の維持が困難になることが予想される。
- 高次都市機能が成立しうるおおむね数十万人以上の都市も大幅に減少することが予想される。
・30万人以上の都市圏(三大都市圏を除く)は、61(2010年)から43(2050年)へと減少する見込み
- 大都市圏では高齢化が今後急速に進展。とりわけ大都市近郊では、高齢者世帯の増加や単身化が進行することが予想され、医療・介護サービスへのニーズ拡大への対応を図る必要。

 国民生活や社会
 経済の目指す姿

人口減少や高齢化が進む地域において、地域の特性に即し、「コンパクト+ネットワーク」の考え方を基礎とした多層的な地域構造を構築し、日常生活サービスや高次都市機能等を持続的に提供できる活力ある地域を形成する。

 重点施策の
 方向性

- 地方都市においては、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、コンパクトシティの形成を推進。また、中山間地域等においては、「小さな拠点」を形成し、道の駅等も活用。
- コンパクトに集積した地域や拠点をつなぐ円滑かつ快適なネットワークを形成し、連携中枢都市圏等による活力ある経済・生活圏の形成を促進。
- 大都市圏、特に大都市近郊においては、「スマートウェルネス住宅・シティ」を実現するため、医療・介護・子育て等のサービス拠点やサービス付き高齢者向け住宅の整備等を推進するとともに、公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化を推進。

KPI

- 立地適正化計画を作成する市町村数 【H32:150市町村】
- 公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合
【(地方都市圏)H26:38.6%→H32:41.6% など】
- 持続的な汚水処理システムのための都道府県構想策定率 【H26:約2%→H32:100%】
- 道路による都市間速達性の確保率 【H25:49%→H32:約55%】
- (参考)高齢者施設、障害者施設、子育て支援施設等を併設している100戸以上の規模の公的賃貸住宅団地の割合 【H25:19%→H32:25%】

現状と課題

- 異次元の高齢化が進行し、また、障害者の社会参画の重要性が高まっており、高齢者、障害者等の自立と社会参加による健全で活力ある社会の実現が求められる。
 - ・高齢化率は、現在の約25%(2013年)から、2050年には約4割に達すると推計
- 女性活躍社会の実現等の観点からは、安心して子育てできる環境整備は重要な課題。
- バリアフリー・ユニバーサルデザインは着実に進捗してきているが、未だ道半ばであり、今後とも力を入れていくことが必要。特に2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、全ての人々が安心して生活・移動できる空間を確保する我が国のまちづくりの取組を世界に発信する絶好の機会と捉え、バリアフリー・ユニバーサルデザインをより一層強力に推進していく必要。

**国民生活や社会
経済の目指す姿**

ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人々が安心して生活・移動できる環境を実現する。

**重点施策の
方向性**

- 公共施設や車両等について、バリアフリー法等を踏まえ、関係者が必要に応じて緊密に連携しながら、移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標達成を目指すなど、一体的・総合的なバリアフリー・ユニバーサルデザインを推進。
- バリアフリー教室の開催やベビーカーマークの普及等を通じた「心のバリアフリー」を推進。

KPI

- 公共施設等のバリアフリー化率
 - ・全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合【H25:約91%→H32:約100%】
 - ・一日当たりの平均的な利用者数3,000人以上の鉄軌道駅におけるホームドアの整備率【H25:15.7%→H32:21.9%】
 - ・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)H25:49%→H32:60%、(駐車場)H25:44%→H32:60%、(便所)H25:34%→H32:45%】
 - ・特定路外駐車場のバリアフリー化率【H25:53.5%→H32:約70%】
 - ・特定道路におけるバリアフリー化率【H25:83%→H32:100%】
 - ・主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率【H26:約98%→H32:100%】
 - ・(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【H25:約54%→H32:約60%】

現状と課題

- 近年、緑地の質の低下、未利用地の増加等による街並み景観の悪化等が進行。また、全国各地で歴史的な建造物が急速に滅失し、良好な歴史的風致が失われつつある。
- 生態系の破壊、分断、劣化等による生息・生育域の縮小、消失等が進行。
- 都市部への人口の集中、地球温暖化に伴う気候変動等の様々な要因が水循環に変化を生じさせたことにより、渇水、洪水、水質汚濁、生態系への影響等様々な問題が顕著となっており、健全な水循環を維持又は回復する必要。
- 自然環境が有する多様な機能を積極的に活用して、地域の魅力・居住環境の向上や防災・減災等の多様な効果を得ようとする「グリーンインフラ」について、積極的に取り組む必要。

 国民生活や社会
経済の目指す姿

地域の自然や歴史、文化に根ざした魅力・個性あふれるまちの形成、水と緑豊かで良好な都市環境の形成により、世界に誇れる日本の美しい景観・良好な環境の形成を図る。また、生物多様性が充実し、水の健全な循環が確保され、その恵沢が将来にわたって享受できる社会を実現する。

 重点施策の
方向性

- 景観法や歴史まちづくり法等を活用し、地域の特性にふさわしい良好な景観を形成。
- 水環境改善のため早期の汚水処理施設整備や高度処理の推進、水道事業や下水道事業等の老朽化する施設の維持管理・更新に備えた事業基盤の強化、計画的な水資源の開発、渇水対策、雨水・再生水利用の促進など、健全な水循環の維持又は回復に向けた取組を総合的かつ一体的に推進。
- 湿地の再生、良好な港湾・海洋環境の形成、都市公園整備等による水と緑のネットワーク形成等の取組を継続。多自然川づくりや緑の防潮堤、延焼防止等の機能を有する公園緑地の整備など、グリーンインフラの取組により、自然環境の保全・再生・創出・管理とその活用を推進。

KPI

- 景観計画に基づき取組を進める地域の数 【H26:458団体→H32:696団体】
- 都市域における水と緑の公的空間確保量 【H24:12.8m²/人→H32:14.1m²/人】
- 汚水処理人口普及率 【H25:約89%→H32:約96%】

現状と課題

- 地球温暖化に伴う気温の上昇、大雨の強度・頻度の増加、海面水位の上昇、強い台風の増加等により、水害、土砂災害、高潮災害、熱中症等様々なリスクの増加が懸念。
- 東日本大震災以降、エネルギー供給体制の脆弱性が深化し、我が国の温室効果ガスの排出量が大幅に増加。
 - ・H25年度のCO₂排出量は、運輸部門ではH17年度比で約6.3%減。住宅・建築物等の家庭部門・業務その他部門は、約14.6%増、我が国全体でも約0.5%増。
- H27年のCOP21(気候変動枠組条約第21回締約国会議)においては、H32年以降の全ての国が参加する新たな法的枠組みを策定することとされている。
- また、3R(リデュース、リユース、リサイクル)の推進等による循環型社会への転換が求められている。

 国民生活や社会
 経済の目指す姿

都市や交通分野における温室効果ガス排出量を大幅削減する「緩和策」を通じ、都市・地域構造の変革により中長期的なライフスタイルの変化による低炭素社会の実現を図るとともに、水災害分野及び沿岸分野等における「適応策」を通じ、気候変動に対する適応力の高い社会の実現を図る。
 また、下水汚泥や廃棄物等の適正な循環利用を促進し、環境への負荷ができる限り低減される循環型社会の形成を目指す。

 重点施策の
 方向性

- 都市機能の集約化を始めとして、都市緑化等による温室効果ガス吸収源対策、下水道が有する水・資源・エネルギー活用の推進等、あらゆる分野における総合的な取組により、都市における低炭素社会の構築を推進。
- 陸・海・空の輸送モード及び各種設備の省エネルギー化や再生可能エネルギーの利活用の推進、モーダルシフトや共同輸配送、環境負荷の小さい都市内交通体系の実現を図るなど、人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制及び吸収源拡大に向けた取組を推進。
- 海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークの構築、廃棄物海面処分場の計画的整備など循環型社会の実現に向けた取組を推進。

KPI

- 都市緑化等による温室効果ガス吸収量 【H25:約111万t-CO₂/年→H32:約119万t-CO₂/年】
- 下水汚泥エネルギー化率 【H25:約15%→H32:約30%】

現状と課題

- アジア諸国等の急速な成長に伴い、経済産業活動のグローバル化が進展する中、国際的な都市間競争が激化。東京を始めとする我が国の大都市圏は、国際的な水準から見て劣後する都市のビジネス・生活環境や人流・物流ネットワークなど、改善すべき課題も多い。
 - ・世界40都市中、東京の総合順位は4位であるのに対し、居住分野17位、交通アクセス10位と低位
- 首都圏空港の航空需要は増加傾向にあり、概ね2020年代前半には、現在の処理能力の限界に達する見込み。
- 北極海航路輸送の拡大、パナマ運河の拡張等の世界規模での物流構造の変化が進む中、海運、港湾を取り巻く情勢は厳しさを増しており、我が国に寄港する基幹航路便数が減少。
- 環状道路を始め、都市圏の道路ネットワークは国際レベルで見ると貧弱な状況。慢性的に渋滞が発生。
 - ・日本における一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間。渋滞損失は約280万人分の労働力に匹敵

 国民生活や社会
 経済の目指す姿

歴史・文化など我が国固有の魅力を活かしながら、国際都市にふさわしいビジネス・生活環境や世界に伍する交通ネットワークの形成により、グローバルな都市間競争を勝ち抜ける大都市圏として、国際的なヒト・モノ・カネ・ビジネスを呼び込み、我が国経済の成長エンジンとしての役割を果たす。

 重点施策の
 方向性

- 国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備や都市内移動環境の高度化等を推進。
- 人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上等に寄与する観点から、三大都市圏環状道路を始めとする根幹的な道路網を整備するとともに、交通結節機能の強化やネットワークを賢く使う取組、大型車誘導区間の充実等を図る。
- 大都市圏拠点空港の機能強化等により国際航空ネットワークの充実等を図る。
- 国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)における「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組により、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図り、企業の立地環境を向上。

KPI

- 特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数
【H26: 8→H32: 46】
- 三大都市圏環状道路整備率 【H26: 68%→ H32: 約80%】
- 首都圏空港の国際線就航都市数 【H25: 88都市→H32: アジア主要空港並み】
- 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数
【(北米基幹航路)H30: デイリー寄港を維持・拡大、(欧州基幹航路)H25: 週2便→H30: 週3便】

現状と課題

- 地方に魅力あるしごとを作り出し、人口の定着、ヒト・モノ・カネ・ビジネスの対流が促進されるよう、地域の個性を活かした地域産業の活性化、競争力の強化を図る上で、生産性の向上は不可欠。このため、移動時間の短縮や物流効率化・高度化等に寄与する広域的な高速交通ネットワークの早期整備・活用等を通じ、社会資本の生産拡大効果の最大化に重点的に取り組む必要。
- アジアを始めとする国際観光需要が拡大し続けている中、国際線の航空旅客数やクルーズ人口は今後も増加する見込み。地方圏における訪日外国人の受入体制の強化を図る必要。

国民生活や社会経済の目指す姿

地域の個性を活かした産業・観光振興を支える都市・地域づくりや交通ネットワークの形成により、民間投資の誘発や生産性向上等による地域の経済産業活動の拡大をもたらし、海外や大都市を含む他の圏域との対流を増大するなど、地方圏における地域経済の再生・活性化を図る。

重点施策の方向性

- 地域経済活動の拡大に資する効果の高い人流・物流ネットワークの形成等に重点的に取り組むとともに、広域観光周遊ルートの形成などにより、訪日外国人数の増加を含め、交流人口と消費の拡大を図る。こうした観点から、ビジネス機会の拡大、ヒトやモノの対流の促進に向け、ミッシングリンクの整備等の道路ネットワークの強化や整備新幹線の着実な整備、地域の拠点空港等の機能強化、大型船に対応した港湾機能の高度化や企業間の連携の促進、地域の基幹産業の事業環境改善に直結する物流基盤の整備、全国の港湾に寄港するクルーズ船の増加や大型化に対応した受入環境の改善、地方創生の核となる「道の駅」の機能強化等の取組を推進。
- 既存の社会資本ストックの最大限の活用を図り、道路や水辺空間のオープン化を進めるとともに、コンセッション方式の活用、民間にとって魅力的なPPP/PFI事業の拡大を図る。
- 地域の実情に応じた官民の関係者から成る協議会等を通じ、民間提案による社会資本の機能強化、民間投資の促進に資するインフラ情報提供システムの改善など、官民連携を強化する取組の充実強化を図る。

KPI

- 道路による都市間速達性の確保率【H25: 49%→H32: 約55%】
- 海上貨物輸送コスト低減効果(対平成25年度総輸送コスト)【(国内)H32: 約3%、(国際)H32: 約5%】
- 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数【H26: 41.6万人→H32: 100万人】
- 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都市の割合【H26: 25%→H32: 50%】
- 民間ビジネス機会の拡大を図る地方ブロックレベルのPPP/PFI 地域プラットフォームの形成数【H26: 0→H32: 8】

現状と課題

- 世界のインフラ市場は今後の更なる拡大が見込まれている。プロジェクト受注のための競争は熾烈であり、様々な側面で官民が緊密に連携し、我が国企業受注に向けた環境整備を図っていくことが必要。
 - ・全世界に年間230兆円(H23年)、アジアには年間80兆円(H21年)のインフラ整備需要がある
 - ・世界における建設業の海外売上規模ランキングにおいて、日本企業の最高順位は27位(H26年)
 - ・我が国建設企業の海外売上比率は概ね20%以下で、諸外国の大手建設企業と比較しても低い(H26年)
- 新興国等のインフラプロジェクトでは、民間の事業参画・資金を活用するPPP案件が増加。特に交通・都市インフラ分野における案件の受注を促進するためには、巨額の初期投資や長期にわたる整備、需要リスクといった交通・都市インフラ分野における事業リスクを軽減する必要。

 国民生活や社会
 経済の目指す姿

我が国インフラシステムが海外において真に必要とされ、真に役立つ質の高いインフラの整備に協力することを通じ、現地経済社会の安定・発展、雇用創出や技術者育成、環境保全に貢献するとともに、アジアをはじめとする新興国等の成長を取り込むことにより、我が国の経済発展や産業の成長に寄与する。

 重点施策の
 方向性

- 「質の高いインフラ投資」を実現するため、我が国企業が有する優れた運営ノウハウや技術等を活かし、メンテナンスを含めたインフラ整備の分野において、官民連携によるインフラシステム海外展開を推進。
- 官民一体となったトップセールス等により、プロジェクト構想段階である「川上」からの参画、情報収集・発信機能を強化。
- (株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)の活用など、実行段階まで含めて一貫した支援を実施。
- 我が国企業の受注に向けた環境整備として、国際標準化の推進、制度整備支援、人材育成といった「ソフトインフラ」についても海外展開を推進

KPI

- 我が国企業のインフラシステム関連海外受注高 【(建設業)H22:1兆円→H32:2兆円 など】