

第 4 次社会資本整備重点計画（原案） 構成

| | | |
|----|--|----|
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | はじめに | 1 |
| 4 | 第 1 章 社会資本整備をめぐる状況の変化と基本戦略の深化 | 3 |
| 5 | 第 1 節 社会資本整備が直面する 4 つの構造的課題 | 3 |
| 6 | 1. 加速するインフラ老朽化 | 3 |
| 7 | 2. 脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害） | 4 |
| 8 | 3. 人口減少に伴う地方の疲弊 | 5 |
| 9 | 4. 激化する国際競争 | 6 |
| 10 | 第 2 節 持続可能な社会資本整備に向けた基本方針の確立 | 7 |
| 11 | 1. 持続可能な社会資本整備に向けた課題 | 7 |
| 12 | 2. 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 | 8 |
| 13 | (1) 基本的な考え方 | 8 |
| 14 | ①社会資本のストック効果の最大化 | 8 |
| 15 | ②ストック効果の底流としての安全・安心の確保と生活の質の向上 | 8 |
| 16 | ③経済再生と財政健全化の両立に貢献する社会資本整備への重点化 | 9 |
| 17 | ④戦略的メンテナンスと賢く使う取組への重点化 | 10 |
| 18 | (2) 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの重点化方針 | 10 |
| 19 | ①集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス | 11 |
| 20 | ②既存施設の有効活用（賢く使う取組） | 12 |
| 21 | ③社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底 | 13 |
| 22 | i) 安全安心インフラによる災害等のリスクの低減 | 13 |
| 23 | ii) 生活インフラによる持続可能な地域社会の形成 | 16 |
| 24 | iii) 成長インフラによる民間投資の誘発、経済成長の下支え | 17 |
| 25 | ④ PPP/PFI の積極活用 | 20 |
| 26 | ⑤社会資本整備の生産性を高める生産管理システムの強化 | 22 |
| 27 | 3. 社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材に係る構造改革等 | 22 |
| 28 | 4. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性 | 25 |
| 29 | 第 2 章 社会資本整備の目指す姿と計画期間における重点目標、事業の概要 | 27 |
| 30 | 第 1 節 重点目標と政策パッケージの体系化 | 27 |
| 31 | 第 2 節 重点目標と政策パッケージ | 29 |
| 32 | 1. 重点目標 1：社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う | 29 |
| 33 | 2. 重点目標 2：災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する | 38 |
| 34 | 3. 重点目標 3：人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する | 59 |
| 35 | 4. 重点目標 4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する | 75 |
| 36 | 第 3 章 計画の実効性を確保する方策 | 88 |
| 37 | 第 1 節 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施 | 88 |
| 38 | 第 2 節 政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化 | 88 |
| 39 | 第 3 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 | 89 |
| 40 | 第 4 節 社会資本整備に関する情報基盤の強化 | 89 |
| 41 | 第 5 節 効果的・効率的な社会資本整備のための技術研究開発の推進 | 90 |
| 42 | 第 6 節 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定 | 91 |
| 43 | 第 7 節 重点計画のフォローアップ | 91 |
| 44 | おわりに | 92 |

第4次社会資本整備重点計画（原案）

はじめに

社会資本は、現在及び未来の国土・地域を形づくる礎であり、長期間にわたって、幅広い国民生活や社会経済活動を支えるものである。社会資本が世代を超えて有効に活用されるためには、時代の変化を読み取り、それに応じて社会資本に求められる機能の変化を見通して、社会資本の整備に的確に反映させ、蓄積・高度化を図っていくことが求められる。

社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）は、中長期的な視点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。具体的には、社会資本について、「計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標」、「重点目標の達成のため、計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要」、「社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するための措置」等を明らかにするものとして、これまで3次にわたる計画が策定されてきた。

第3次重点計画は、平成24年度に策定され、平成28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加速するインフラ老朽化、②切迫する巨大地震、激甚化する気象災害、③人口減少に伴う地方の疲弊、④激化する国際競争といった直面する構造的課題に係る状況変化に的確に対応し、これらを乗り越えるための重点計画が求められる。

こうした新たな時代の要請に対しては、中長期的な視点から戦略的に取り組む必要がある。平成26年7月に公表された「国土のグランドデザイン2050」においては、2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方が示された。これも踏まえ、平成27年〇月には新しい国土形成計画（全国計画）が策定され【P】、国土の基本構想として重層的かつ強靱な「コンパクト＋ネットワーク」により、「対流促進型国土」の形成を図ることが示された【P】とこ

ろであり、その具体化に向け、社会資本整備を計画的に推進する必要がある。

多様な災害が頻発する脆弱な我が国国土において、防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化をメインストリームとして重点的に取り組み、人命と財産を守ることは社会資本整備の最優先の使命である。

また、高度成長期を経て、成熟社会を目指す中で、より豊かな国民生活の実現を支える役割を強化してきた社会資本整備は、今後とも、人口減少や高齢化、環境との共生、ICT等の技術革新の進展など、社会経済状況の変化を踏まえつつ、国民が誇りを持てる美しい国土を将来にわたって継承できるよう、国民生活の質の向上に絶えず取り組んでいくことが求められる。

加えて、我が国において経済再生と財政健全化の両立を図ることが喫緊の課題となっている。「経済財政運営と改革の基本方針2015」（平成27年6月）において定められた「経済・財政再生計画」を踏まえ、社会資本整備についても経済再生と財政健全化に貢献していくことが求められる。特に、人口減少下でも持続的な経済成長を実現していくためには生産性の向上が不可欠であり、社会資本整備

1 についても、財政健全化の必要性を十分認識しつつ、経済活動の生産性の向上に
2 寄与し、民間投資を誘発する効果を発揮し、持続的な経済成長を支えていけるよ
3 う重点的に取り組む必要がある。あわせて、本格的な人口減少・高齢化社会の到
4 来を踏まえ、地域の実情に応じ必要な社会資本の機能の高度化を図るとともに、
5 効率的・効果的な集約・再編等の取組を進めることも重要である。

6 社会資本整備に今日求められるこうした時代の要請に応え、厳しい財政制約の
7 下、社会資本の蓄積・高度化の効果を最大限発揮するマネジメントの徹底により、
8 我が国が直面する構造的課題を乗り越え、将来にわたって安全・安心で豊かな国
9 民生活と活力ある社会経済活動が可能となるよう、第4次重点計画を策定するも
10 のである。

11
12 本重点計画においては、これまでの重点計画からの継続性も考慮しつつ、特に
13 以下の点について、見直しを行った。

14 一点目は、「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」であ
15 る。厳しい財政制約の下、4つの構造的課題に対応し、社会資本のストック効果
16 が最大限に発揮されるよう、既存施設に係る戦略的メンテナンスと有効活用（賢
17 く使う取組）に重点的に取り組むとともに、社会資本整備の目的・役割に応じて、
18 「安全安心インフラ」、「生活インフラ」、「成長インフラ」について、優先度や時
19 間軸を考慮した選択と集中の徹底を図ることとしている。特に、今後、既存の社
20 会資本の維持管理・更新（メンテナンス）に係る費用の増加が見込まれることか
21 ら、社会資本に求められる幅広い役割を果たしていくためには、メンテナンスに
22 係るトータルコストを中長期的に縮減・平準化し、投資余力を確保していくマネ
23 ジメントを徹底することとしている。

24 二点目は、「政策パッケージの体系化とK P I (Key Performance Indicator)
25 の設定」である。中長期的な見通しを持った計画とするため、「戦略的インフラマ
26 ネジメント」の具体的な内容として、重点目標を実現する政策パッケージごとに、
27 現状と課題、中長期的に目指す姿、計画期間に実施する重点施策とその進捗を示
28 す指標について、時間軸に即し体系化し、一連のストーリーとして分かりやすく
29 示すこととしている。

30 三点目は、「戦略的インフラマネジメント」に加え、社会資本整備を支える「現
31 場の担い手・技能人材に係る構造改革」、「安定的・持続的な公共投資の見通し」
32 について、持続可能な社会資本整備の実現に不可欠の要素として、その実現を図
33 ることを基本方針として掲げている。

34
35 本重点計画に基づく事業・施策の推進に当たっては、「国土のグランドデザイン
36 2050」の具体化に向け、国土形成計画と調和を図るとともに、交通政策基本計画
37 （平成27年2月）と「車の両輪」として連携・整合を図り、相互の取組の相乗効
38 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。

39 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
40 画期間との一致を図り、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会をマ
41 イルストーンとして取り組むことも踏まえ、平成32（2020）年度までとする。

1 第1章 社会資本整備をめぐる状況の変化と基本戦略の深化

2 社会資本は、その時々¹の社会経済状況に応じ、我が国の発展を支える基盤とし
3 て脈々と積み重ねられてきた。また、社会資本は、構想・計画段階から事業完了
4 までにも相当の時間を要し、長期間にわたる利活用がなされることから、中長期
5 を見据えた社会経済状況の変化への対応が求められる。

6 今日、これからの社会資本整備を考えるに当たっては、新しい国土形成計画に
7 において示された【P】時代の潮流と課題を踏まえつつ、とりわけ、社会資本整備を
8 めぐっては、①加速するインフラ老朽化、②切迫する巨大地震や激甚化する気象
9 災害、③人口減少に伴う地方の疲弊、④激化する国際競争という4つの構造的課
10 題に直面しているとの認識に立つ必要がある。

11 こうした状況に立ち向かう上で、我が国の厳しい財政状況を踏まえると、限ら
12 れた財政資源の中で持続性を持って社会資本の蓄積・高度化の効果を最大限に発
13 揮させるための基本となる戦略を一層深化させていかなければならない。正に、
14 マネジメントの徹底なくして持続可能な社会資本整備が成り立たない状況にある。
15 直面する構造的課題を乗り越えるための社会資本整備の基本戦略を確立し、その
16 実行を軌道に乗せていくことにより、中長期的な見通しを持って持続可能な社会
17 資本整備を実現していく必要がある。

18

19 第1節 社会資本整備が直面する4つの構造的課題

20

21 1. 加速するインフラ老朽化

22 平成24年12月に発生した中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故は、我が
23 国の社会資本の老朽化対策の重要な転換点となった。社会資本がその役割を果
24 たせるよう、適切に維持管理・更新（メンテナンス）を行い、その安全を確保し
25 ていくことは基本中の基本である。

26 かつて1980年代のアメリカにおいて、1930年代のニューディール政策により
27 大量に整備された道路橋等が不十分なメンテナンスにより落橋するなど事故が多
28 発し、「荒廃するアメリカ」と言われた。

29 我が国でも、高度成長期以降に大量に整備された社会資本の老朽化が進み、維
30 持管理・更新の「山」が到来する時代を迎えている。社会資本の老朽化は、利用
31 者の安全への脅威となるだけでなく、ネットワークの寸断等を通じ社会経済活動
32 の停滞をもたらすおそれがある。戦略的なメンテナンスの徹底を図らなければ、
33 「荒廃する日本」ともなりかねない。

34 メンテナンスの対策費用の増加も大きな課題である。国土交通省が所管する社
35 会資本に係るメンテナンスの対策費用は、現在の技術や仕組みによる維持管理状
36 況がおおむね継続する場合を前提とすると、20年後には現在の約1.2～1.5倍に
37 増えると試算されている¹。こうした対策費用の「山」の到来により、メンテナ
38 ンスを含め必要な社会資本整備の実施が困難となることのないよう、メンテナ

¹ 社会資本整備審議会・交通政策審議会の答申（平成25年12月）において、現在の技術や仕組みによる維持管理状況がおおむね継続する場合を前提として、国土交通省所管の社会資本の維持管理・更新費の見通しを試算した結果、平成25年度は約3.6兆円、20年後は約4.6～5.5兆円程度と推定。

1 に係るトータルコストを中長期的に縮減・平準化していく必要がある。

2 また、社会資本の大部分を管理している地方公共団体の多くでは、メンテナ
3 スの取組を実行するための人材・技術が極めて脆弱な状況となっている。一地方
4 公共団体の問題としてではなく、我が国全体共通の構造的課題として、国と地方
5 が連携を強化し、総合的に取り組む必要がある。

6 社会資本のメンテナンスを支える現場の民間の技能人材不足も中長期的に深刻
7 化するおそれがある。現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成とともに、
8 メンテナンスに関する技術開発等を推進し、メンテナンス産業の競争力を強化す
9 ることは大きな課題となっている。

10 こうした観点から、平成 25 年を「メンテナンス元年」として、老朽化対策を進
11 展させてきた。同年 11 月には政府のインフラ長寿命化基本計画が策定され、平成
12 26 年 5 月に策定された国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)を皮切りに、
13 関係府省庁において行動計画の策定が進められている。また、地方公共団体等
14 においても平成 28 年度までの行動計画の策定が進められている。

15 これらの計画の実行により、既存の社会資本の安全確保とメンテナンスに係る
16 トータルコストの縮減・平準化を両立できるよう、戦略的なメンテナンスを徹底
17 する必要がある。

18 **2. 脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害）**

19 我が国の国土は多様な災害が頻発するなど極めて脆弱である。

20
21 我が国は、世界の大規模地震の約 2 割が発生する世界有数の地震国である。特
22 に、南海トラフ地震、首都直下地震といった巨大地震が今後 30 年以内に 70%程
23 度の確率で発生するおそれが指摘されており、膨大な数の死傷者・被災者、甚大
24 な経済被害の発生が懸念されている。また、世界の活火山の約 1 割が存在する我
25 が国は、世界有数の火山国でもある。一たび大規模な火山噴火が発生すると、そ
26 の被害は長期化し、住民生活や社会経済活動に甚大な影響をもたらす得る。

27 平成 26 年 8 月の広島における土砂災害に象徴されるように、雨の降り方が局
28 地化・集中化・激甚化しており、また、気候変動に伴い水害・土砂災害が頻発・
29 激甚化することが想定されている。このため、危機感を持って水害、土砂災害対
30 策等に取り組む必要がある。

31 我が国においては、このように多様な自然災害のリスクに晒されている中、国
32 土面積のうち僅かを占めるにすぎない洪水氾濫区域内（低地）に人口・資産が集
33 積している。土砂災害のおそれのある山麓部に市街地が拡大し、社会福祉施設等
34 が多数立地したり、内水氾濫のおそれがある都市部で地下街が数多く存在したり
35 するなど、都市・地域構造そのものも災害脆弱性を内包している。

36 グローバル化やサプライチェーンの拡大、ICT の進展など、社会経済活動が高
37 度化することにより、被災した場合の影響も広域化・複雑化するおそれが拡大し
38 ている。

39 また、地方の中山間地域を一たび災害が襲い、地域の中心地区・拠点施設・基
40 幹産業等に甚大な被害をもたらした場合には、災害からの回復力を失った地域の
41 復興・再生が極めて困難となるおそれもある。

1 森林が国土の約7割を占め、国土の保全、水源の涵養等の多面的な機能を有し
2 ているが、人口減少等に伴いその適切な管理がなされない場合には、土砂災害等
3 のリスクにつながり得る。

4 平成25年には、南海トラフ地震、首都直下地震による新たな被害想定が示さ
5 れ²、これら巨大地震・津波への対策や国土強靱化に関し、法律³や計画⁴が順次整
6 備された。平成26年には、広島県における土砂災害の教訓を踏まえて土砂災害
7 防止法が改正された⁵ほか、平成27年には、近年多発する浸水被害への対応を
8 図るため、想定し得る最大規模の洪水・内水・高潮への対策や地域の状況に応じた
9 官民連携による浸水対策を推進するための水防法、下水道法等の改正がなされた
10 ⁶。また、平成26年9月の御嶽山噴火の教訓等を踏まえ、活火山対策の強化を
11 図るための活火山法の改正がなされた⁷。

12 我が国は多様な災害が頻発する脆弱国土であるとの認識の下、このような防災・
13 減災、国土強靱化等の新たな枠組みや制度等を踏まえつつ、災害特性や地域の脆
14 弱性に応じた災害リスクを低減するためのハード・ソフトの総合的・効果的な対
15 策を一層強化していく必要がある。

16 3. 人口減少に伴う地方の疲弊

17 全国レベルで本格的な人口減少社会の到来を迎える中、特に地方では未曾有の
18 人口減少に直面している。2050年を見据えた中長期的な将来人口推計において、
19 全国の約6割の地域で人口が半分以上となり、そのうち、全国の約2割で無居住
20 化すると分析⁸も示されており、地方消滅の危機への警鐘も鳴らされている。

21 拡散した都市・地域エリアにおいて、人口減少により低密度に人口が分散する
22 状況が進展すると、日常生活に必要なサービスを提供するためのコストが増大し、
23 地方財政の悪化を通じ、更に公共サービスの低下をもたらす悪循環に陥ることが
24 想定される。また、一定の範囲内で相応の人口集積規模を要する救急医療等の高
25 次都市サービスも維持が困難となるおそれがある。

26 人口減少のみならず、異次元の高齢化の進展は、地域社会の在り方に影響を及
27 ぼしている。既に25%を超えた高齢化率（65歳以上人口割合）は、2025年には
28 30%を超え、2050年には約40%にまで上昇すると見込まれているが、高齢化の
29 進展は地方圏で先行的に深刻化してきた一方、中長期的には大都市圏で高齢者が
30

² 平成25年3月に、中央防災会議防災対策推進検討会議南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループより被害想定第2次報告が、同年12月に、同会議首都直下地震検討ワーキンググループより被害想定を含む最終報告が取りまとめられた。

³ 強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法、南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法、首都直下地震対策特別措置法など

⁴ 「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」（平成26年3月）、「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」（平成26年4月）、「首都直下地震緊急対策推進基本計画」（平成26年3月）、「国土交通省首都直下地震対策計画」（平成26年4月）、「国土強靱化基本計画」（平成26年6月）など

⁵ 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律

⁶ 水防法等の一部を改正する法律

⁷ 活動火山対策特別措置法の一部を改正する法律

⁸ 38万平方キロメートルの国土を1キロメッシュ単位の地点で見ると、現在人が居住しているメッシュのうち、人口が半以下になる地点が現在の居住地の6割以上を占める（2010年を基準とした場合の2050年の人口増減状況）。（国土交通省国土政策局推計値による）

1 大幅に増加するなど、地域によって異なる状況が見込まれることから、地域の実
2 情に応じた対応が求められる。

3 将来の人口減少や高齢化の進展を見据え、医療・介護・福祉、商業等の地域生
4 活に必要なサービスが持続的・効率的に提供されるよう、地域の構造を持続可能
5 な形に再構築していくことが求められる。このため、新しい国土形成計画に示さ
6 れた重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」の形成を進めていく必要が
7 ある。

8 平成 26 年には、まち・ひと・しごと創生法が制定され、さらに、目指すべき将
9 来の方向性を中期展望として示すとともに、平成 27 年からの 5 年間における
10 政策目標・施策を総合戦略として取りまとめるなど、政府一体となって、まち・
11 ひと・しごと創生のための総合的な施策の展開に重点的に取り組むこととしてい
12 る⁹。東京一極集中を是正するとともに、地方において、まちの個性を磨き、若者、
13 女性、高齢者等が将来にわたって生き生きと暮らし、働くことができるよう、地
14 域の実情に応じ必要な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。

15 16 4. 激化する国際競争

17 グローバル化の進展に伴い、国境を越えるヒト・モノ・カネ・ビジネスのダイ
18 ナミズムが拡大している。国際都市としての魅力や国際交通拠点の利便性等が産
19 業の立地競争力や企業活動の生産性に影響するなど、グローバルな都市間競争に
20 勝ち抜くことが経済成長の成否につながる重要な鍵となっている。絶えず進化す
21 る国際競争において、世界に伍する観点から機能が不十分な社会資本やその陳腐
22 化は経済成長の足かせとなるおそれがある。

23 こうした厳しいグローバル化の波は、大都市圏のみならず地方圏にも押し寄せ、
24 工場等の海外移転による産業空洞化の厳しい状況が拡大してきた。我が国の経済
25 再生を図るためには、各地域の特性を活かし、産業の立地競争力を高め、新規の
26 民間投資の誘発を始めとして経済活動の活発化を図ることが求められる。その際、
27 人口減少や生産年齢人口の減少が見込まれる中であっても、持続的な経済成長を
28 実現するためには、生産性の向上を図ることにより競争力を高めていくことが不
29 可欠である。社会資本整備についても、移動時間の短縮や輸送費の削減等の生産
30 性向上をもたらし、民間投資を誘発する経済的な効果を最大限発揮する観点をよ
31 り一層重視し、経済成長に貢献していくことが求められる。

32 また、アジアなど世界の拡大する観光需要を取り込むことは、我が国の経済成
33 長に向けた重要な課題の一つとなっている。平成 26 年には訪日外国人旅行者数
34 が 1300 万人を突破し、いまや 2000 万人の実現が視野に入ってきた。「2000 万人
35 時代」を万全の備えで迎えるべく、受入環境の整備を急ピッチで進め、「2000 万
36 人時代」の早期実現を図る必要がある。また、2020 年東京オリンピック・パラリ
37 ンピック競技大会の開催効果を、東京にとどまらず全国に波及させていくことが
38 重要であり、この 2020 年を重要な通過点として、その先には、外国人旅行者 3000
39 万人が訪れるような、世界に誇る魅力あふれる国づくりを目指し、各地域の魅力
40 の向上や広域観光周遊ルートの形成・発信等に戦略的に取り組んでいく必要があ
41 る。

⁹ 「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（平成 26 年 12 月）

1 日本再興戦略を深化させ、持続的な経済成長を目指す中、国際動向も見据え、
2 経済成長を下支えし、ヒト・モノ・カネ・ビジネスを惹きつける効果の高い社会
3 資本整備に重点的に取り組む必要がある。

4 5 **第2節 持続可能な社会資本整備に向けた基本方針の確立**

6 7 **1. 持続可能な社会資本整備に向けた課題**

8 社会資本整備が直面する4つの構造的課題に対応していくためには、中長期的
9 な視点から計画的な社会資本整備を持続可能な形で実施していく必要がある。

10 **(戦略的なマネジメントの必要性)**

11 持続可能な社会資本整備を実現するためには、我が国の厳しい財政状況を踏ま
12 えると、限られた財政資源の中で、社会資本の蓄積・高度化の効果を最大限に発
13 揮し、我が国の幅広い国民生活や社会経済活動を支える基盤としての役割を果た
14 していくための戦略的なマネジメントの発想が求められる。

15 4つの構造的課題に対し効果が高い社会資本整備に重点化を図ることは基本で
16 あるが、その際、今後、既存の社会資本のメンテナンスに係る費用の増加が見込
17 まれることから、社会資本に求められる幅広い役割を果たしていくためには、メ
18 ンテナンスに係るトータルコストを中長期的に縮減・平準化し、また、既存施設
19 を賢く使いながら、投資余力を確保していくことが求められる。

20 また、新設・高度化の社会資本整備についても、選択と集中の徹底を図りつつ、
21 その効果を最大限に発揮させていく必要がある。

22 こうした観点から、厳しい財政制約の下、社会資本のストック効果の最大化を
23 図るための「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメント」を構築する
24 必要がある。

25 **(持続可能な社会資本整備を支える担い手と公共投資をめぐる課題)**

26 持続可能な社会資本整備の実現において、これを担う産業の現場の担い手・技
27 能人材は不可欠の存在である。しかしながら、建設投資の大幅な減少に伴い、建
28 設企業の経営を取り巻く環境が悪化し、若手入職者の減少や高齢化の進行など構
29 造的な問題が生じている。

30 今後、我が国全体において生産年齢人口の減少が見込まれる中、社会資本整備
31 を支える産業における生産性の向上等を図る構造改革を実施しつつ、中長期的に
32 現場の担い手・技能人材を確保・育成していくことは、社会資本の機能を将来に
33 わたって効果的に発揮していく上で喫緊の課題となっている。

34 加えて、持続可能な社会資本整備を実現する観点からは、安定的・持続的な公
35 共投資の見通しが求められる。過去の公共投資の急激な増減は、真に必要な社会
36 資本整備の計画的な実施の観点のみならず、担い手である建設業における安定的
37 な経営環境の観点からも好ましいものではなく、不適格業者の参入やダンピング
38 ¹⁰の多発、人材の離職など、様々な弊害をもたらしてきた。

39 こうした教訓を踏まえ、計画的な社会資本整備によるストック効果の最大化を

¹⁰ 公共事業の入札契約において、その請負代金の金額によっては公共事業の適正な施工が見込まれない契約の締結。

1 追求する戦略的なマネジメントの実現を図るとともに、これを支える現場の担い
2 手を確保・育成し、社会資本が将来にわたって幅広い国民生活や社会経済活動を
3 支える役割を果たしていくためには、安定的・持続的な公共投資の見通しを持っ
4 て取り組んでいく必要がある。

5 6 **2. 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**

7 8 **(1) 基本的な考え方**

9 **① 社会資本のストック効果の最大化**

10 我が国においては、戦後復興から高度成長を経て、欧米先進諸国に比べ立ち後
11 れてきた社会資本整備を推し進め、社会資本を積み重ねてきた。戦後復興から高
12 度成長期にかけては、主に道路や港湾、空港等の産業基盤の整備に重点が置かれ
13 た。その後、昭和 50 年頃からは公営住宅や下水道といった生活関連基盤の整備
14 への比重が高まり、人口増加、都市の拡張に応じた社会資本の整備が進められた。

15 このように、社会資本整備は時代時代の要請に応えながら、絶えず蓄積・高度
16 化を図ってきた。今後においても、社会資本整備に関し4つの構造的課題に直面
17 する状況において、重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」により「対
18 流促進型国土」の形成を目指し、幅広い国民生活や社会経済活動を支えていくた
19 めには、社会資本整備がその本来の役割であるストック効果を最大限発揮できる
20 よう取り組む必要がある。

21 社会資本整備に関しては、公共投資の事業自体により生産、雇用、消費等の経
22 済活動が派生的に創出され、短期的に経済全体を拡大させるいわゆるフロー効果
23 があり、景気を下支えする財政政策の手段としてそうしたフロー効果が論じられ
24 ることも多く見られるが、社会資本整備の本来の役割は、ストック効果の発現を
25 計画的に推し進めることである。

26 社会資本のストック効果とは、整備された社会資本が機能することによって、
27 整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果であり、国民生活における防
28 災力の向上、生活環境の改善といった生活の質の向上をもたらす効果や、移動時
29 間の短縮等により経済活動における効率性・生産性の向上をもたらす生産拡大効
30 果がある。厳しい財政制約が見込まれる中、4つの構造的課題を乗り越えていく
31 ためには、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ、機能性・生
32 産性を高める観点から、こうした社会資本のストック効果を最大限に発揮させる
33 べく、従来にも増して重点的に取り組む戦略的な思考が求められる。

34 35 **② ストック効果の底流としての安全・安心の確保と生活の質の向上**

36 災害から国民の命と財産を守ることは、社会資本整備が果たすべき最重要の使
37 命である。南海トラフ地震や首都直下地震といった巨大地震・津波、大規模噴火、
38 気候変動により頻発・激甚化が想定される水害・土砂災害等の災害は、国難とも
39 なり得る大きな脅威である。また、高度成長期に集中整備した社会資本が今後一
40 斉に老朽化する中、適時適切なメンテナンスを怠れば、老朽化する社会資本が我
41 が国社会経済の安全を脅かす脅威となりかねない。

42 災害に脆弱な国土、加速するインフラ老朽化といった構造的課題に直面する中、
43 国民の安全に対する意識は高まっており、国民生活や社会経済活動の前提となる

1 安全・安心を確保することは、社会資本整備の最優先の課題であり、防災・減災、
2 老朽化対策、メンテナンス、耐震化をメインストリームとして、「人命と財産を守る
3 社会資本整備」を中長期的な視点から計画的に着実に推進できるよう、重点的
4 に取り組む必要がある。

5 また、国民生活の基盤である社会資本は、時代の進歩とともに絶えず生活の質
6 の向上に向け、機能を高度化していくことが求められる。人口減少や高齢化、環
7 境との共生、ICT等の技術革新の進展等の社会経済状況の変化に応じ、国民生活
8 をより豊かにするための効果的かつ効率的な社会資本整備を推進することは、安
9 全・安心の確保とともに社会資本のストック効果の底流にある役割であり、着実
10 に取り組んでいく必要がある。

11 その際には、各地域がそれぞれの個性を活かした暮らし方の構想を持つことが
12 重要である。特に、急激な人口減少に直面する地域においては、自発的な地方創
13 生の取組が進められており、そうした地域の主体的な構想を踏まえ、若者、女性、
14 高齢者など、全ての人々が地域に誇りと愛着を持ち、生き生きと暮らすことがで
15 きるよう、地域の実情に応じた生活の質の向上に資する社会資本整備を中長期的
16 な視点から計画的に着実に推進できるよう、重点的に取り組む必要がある。

17 ③ 経済再生と財政健全化の両立に貢献する社会資本整備への重点化

18 その上で、現下の我が国の喫緊の課題である経済再生と財政健全化の両立に貢
19 献する観点から、民間投資の誘発等の経済活動の活発化に寄与する社会資本の経
20 済的な効果を最大限発揮していくことが求められる。

21 本格的な人口減少時代が到来し、とりわけ生産年齢人口の減少が進展する中に
22 あっても、持続的な経済成長の実現を目指すためには、生産性の向上が不可欠で
23 ある。社会資本のストック効果のうち、いわゆる生産拡大効果は、生産性の向上、
24 民間投資の誘発を通じ、経済成長に寄与するものである。これにより、多様な経
25 済活動を支える基盤として、全国各地の産業、雇用を支え、経済の好循環の拡大
26 に貢献し得るものである。

27 具体的には、例えば、交通ネットワークの充実強化を図る社会資本整備により、
28 移動時間の短縮や定時性の向上、輸送ロットの大型化による物流の効率化・高度
29 化など、経済活動の生産性を向上させ、生産拡大に資するとともに、我が国の経
30 済活動の立地競争力の強化や観光振興につながり、民間投資を誘発する効果が期
31 待される。

32 また、地域の災害等のリスクを低減し、国民生活や社会経済活動の安全・安心
33 を確保するための社会資本整備は、被災時における被害を軽減するのみならず、
34 地域の安全性の向上を通じ、民間投資の拡大につながるものとなる。

35 人口減少に伴う地方の疲弊に対して、「コンパクト＋ネットワーク」を基本とし
36 た持続可能な地域構造を構築するための社会資本整備は、地域の生活の質の向上
37 をもたらすとともに、地域生活に必要なサービスの生産性を向上させ、地域経済
38 の好循環を生み出す投資となる。

39 これら民間投資を誘発し、生産性の向上に資する社会資本整備は、人口減少下
40 においても、持続的な経済成長を実現する上で重要な役割を果たすものである。
41 特に、本重点計画の計画期間である平成 32 (2020) 年度に向けては、経済成長を
42

1 実現する中で財政健全化を進めていく必要があり、とりわけ、平成 29 (2017) 年
2 度に予定されている消費税率の引上げの前後を含めて、平成 32 (2020) 年、そし
3 てそれ以降へと我が国経済の安定成長を支えていくことが求められる。このため、
4 厳しい財政制約を踏まえ、財政健全化との両立を十分認識しつつ、既存施設の最
5 大限の活用、ソフト施策の徹底を図りながら、社会資本の新設・高度化について
6 も、選択と集中の徹底を図り、経済再生に貢献する社会資本の経済的なストック
7 効果を最大限発揮できるよう、真に必要な事業に重点的に取り組む必要がある。

8 これは必ずしも量的な拡大を目指すものではなく、これまでに積み重ねられて
9 きた既存施設と一体となって社会資本の蓄積・高度化の効果を最大限に活かせる
10 よう、質的な高度化を図るものである。

11 一方、本格的な人口減少・高齢化社会の到来を迎える中、生活密着型の社会資
12 本については、高齢化等に伴う地域のニーズの変化に的確に対応し、福祉拠点化
13 など機能更新を進めるとともに、利用人口が減少するなどの地域の実情に応じ、
14 集約・再編等を通じた既存施設の適正管理を実現していく必要がある。

15 加えて、経済再生と財政健全化の両立を図る観点からは、公的財政負担の抑制
16 に資する PPP/PFI¹¹を積極的に推進し、民間活力を取り入れることにより、民間
17 のビジネス機会の拡大を図っていくことが求められる。

18 19 ④ 戦略的メンテナンスと賢く使う取組への重点化

20 社会資本のストック効果を最大化する観点から、社会資本の新設・高度化のた
21 めの公共投資を実現していくためには、必要な財政資金を安定的に確保してい
22 く必要がある。

23 一方で、今後、メンテナンスに係る費用が増加していくことが見込まれること
24 から、予防保全等により中長期的にトータルコストを縮減・平準化していく戦略
25 的なメンテナンスによって、社会資本が今後とも果たしていくべき役割に応える
26 ために必要な投資余力を確保していく必要がある。

27 また、既存施設を有効に活用し、その効果が最大限発揮されるよう、新技術
28 を含む技術開発も活用し、「既存施設を賢く使う」取組を充実強化し、国民生活や社
29 会経済活動におけるより高い利便性を実現していくことも重要である。

30 31 (2) 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの重点化方針

32 以上のような認識に立ち、厳しい財政制約の下、中長期にわたって持続可能な
33 社会資本整備の実現を図るため、「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジ
34 メント」を構築する必要がある。

35 これは、社会資本の新設・高度化から維持管理・更新、その活用までを含め、
36 全般にわたり、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ、限られ
37 た財政資源で社会資本の蓄積・高度化の効果を最大限に発揮するためのマネジメ
38 ントを徹底することを目指すものである。特に、財政健全化が求められる中、厳

¹¹ PPP (Public Private Partnership) : 社会資本の整備や運営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。

1 しい財政制約の下、4つの構造的課題に対応するための社会資本のストック効果
2 を最大限発揮させるためには、これまで以上に戦略性を持って取り組むことが求
3 められる。

4 具体的には、

- 5 ・蓄積されてきた既存の社会資本に関するストックマネジメント
- 6 ・社会資本の目的・役割に応じた新設・高度化マネジメント

7 の2つの考え方から構成される。

8 スtockマネジメントは、既存の社会資本の戦略的なメンテナンスと有効活用
9 (賢く使う取組)への重点化を図るものである。これにより、既存の社会資本の
10 ポテンシャルを最大限に高めつつ、その総量を適切に管理し、トータルコストを
11 中長期的に縮減・平準化することを通じて、新設・高度化への投資余力を確保す
12 ることを目指す。4つの構造的課題のうち、加速するインフラ老朽化に対しては、
13 あらゆる社会資本に共通する課題として、戦略的メンテナンスに取り組む。

14 新設・高度化マネジメントは、社会資本の目的・役割に応じ、その質的な高度
15 化を図り、その効果が最大限発揮されるよう、選択と集中の徹底を図り、社会経
16 済状況の変化や技術の進展に対応しつつ、幅広い国民生活や社会経済活動を支え
17 ることを目指すものである。具体的には、他の3つの構造的課題に対応して、切
18 迫する巨大地震、激甚化する気象災害に対応する「安全安心インフラ」、人口減少
19 に伴う地方の疲弊に対応する「生活インフラ」、激化する国際競争に対応する「成
20 長インフラ」について、その意義・役割に応じ、選択と集中の方針を明確化する
21 とともに、PDCA サイクル¹²の実行を徹底することにより、その実現を支える仕
22 組みや体制の改善・強化に取り組む。

23 24 ① 集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス

25 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することによ
26 り、「荒廃する日本」とならないよう、全ての社会資本分野、管理主体において、
27 事後対応ではなく、予防保全を基軸とするメンテナンスサイクルを構築・実行し、
28 既存施設の安全性を確保するとともに、点検・診断に基づき計画的に修繕・更新
29 等を実施することにより、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を戦略的に
30 実現する。

31 このための基本方針として、

- 32 ・本格的な人口減少時代の到来を見据え、必要性のなくなった社会資本は廃止、
33 除却等の対応を図る。
- 34 ・必要な社会資本についても、更新等の機会を捉えて、社会経済状況の変化に
35 応じた機能転換や集約・再編等の規模の適正化を図る。
- 36 ・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、予防
37 保全を基本としたインフラ長寿命化計画に基づき、中長期的にトータルコスト
38 の縮減・平準化を図る。既存施設の更新に当たっても、将来のトータルコスト
39 が現状より縮減されるよう、維持管理の効率化に資する取組を進める。

¹² Plan (計画)、Do (実施)、Check (評価)、Act (改善) の4つの視点をプロセスの中に取り込むことで、プロセスを不断のサイクルとし、継続的な改善を推進するマネジメント手法。

1 ・ こうした取組を確実に実行し、既存施設の安全確保を図るため、必要な投資
2 は義務的な経費として優先的に支出していく必要がある。

3 こうした基本方針を社会資本の各管理主体において確実に実施していくため、
4 政府のインフラ長寿命化基本計画に即し、管理主体ごとのインフラ長寿命化計画
5 (行動計画) や個別施設ごとの長寿命化計画の策定とその着実な実行を図り、計
6 画的なメンテナンスサイクルを構築・実行していくことが求められる。

7 今後、一層の老朽化の進展や厳しい財政状況、人口減少によって、これまでの
8 制度や体制では安全性を確保し続けることが困難な局面も想定される。社会資本
9 の大部分を管理する地方公共団体では、施設管理者としての責務を果たすことが
10 できるよう、まずは自らの体制の強化を図る必要があるが、なお不足する部分に
11 ついて、国は人材・技術・財政面での支援を強化していく必要がある。

12 さらに、社会資本のメンテナンスの着実な実施には、現場の人材・技術が不可
13 欠である。メンテナンス業務について、民間資格の登録制度など民間ノウハウの
14 活用、複数年契約、複数分野の一体発注等の包括的委託による事業環境の安定化
15 を図るなど、安定したメンテナンス事業の見通しを通じて、人材の確保・育成を
16 図る。また、メンテナンスの効率的・効果的な実施を支えるロボットやセンサー
17 等の新技術の開発・導入を推進するなど、ICT や精密機械等の多様な産業分野の
18 民間の技術・ノウハウと連携を深めていく必要がある。

19 また、社会資本に限らず民間企業等の建物や設備等も含め本格的なメンテナン
20 スの時代を迎える中、戦略的なメンテナンスの考え方についての共通認識を深め、
21 様々な分野のメンテナンス事業の高度化、効率化を支える技術やノウハウについ
22 て、社会全体の共通基盤としてイノベーションを図り、現場での導入・適用を促
23 進するとともに、そのための研究、教育、人材育成を充実強化するなどの総合的
24 な取組をメンテナンスエンジニアリングとして、国や地方公共団体、大学等の研
25 究開発機関、民間企業等の連携の下に広げていくことも重要な課題である。

26 これらを通じ、メンテナンスを支える産業の競争力の強化を図るとともに、メ
27 ンテナンス技術については、我が国のみならず、国際的にニーズが高まることか
28 ら、我が国がメンテナンス分野の課題解決先進国として、世界をリードする技術
29 力を強化し、成長産業としてメンテナンス産業の海外展開を図っていく必要があ
30 る。

31 ② 既存施設の有効活用（賢く使う取組）

33 これまでの社会資本整備により一定の社会資本が蓄積されてきた。社会資本の
34 ストック効果を最大化するためには、まずもって、この蓄積されてきた既存の社
35 会資本を最大限活用することが重要である。

36 加えて、我が国を取り巻く社会経済状況の変化を受け、個々の社会資本に求め
37 られる役割や機能も変化している。地域ニーズの変化に対応しつつ、これまで蓄
38 積されてきた社会資本について、その本来の機能を最大限発揮させるとともに、
39 付加価値を高められるよう、機能を高度化、多様化することにより効果的かつ徹
40 底的に活用する必要がある。

41 具体的には、以下の方針に即し、取組を強化するとともに、既存施設について、
42 定期的にストック効果の発現状況を検証し、効果が不十分な場合は改善策等を検

1 討するなど、ストック効果発現の PDCA サイクルを確立する。

2 a) 既存施設の機能の最大発揮

3 十分に本来の機能を発揮できていない社会資本について、ICT 等の新技術の活
4 用など、運用の工夫・効率化等により、社会資本の機能を最大限に発揮する。

5 例えば、ITS¹³やビッグデータを活用した道路の運用改善、小規模な改良、信号
6 制御の改良など、今ある道路の更なる機能向上に向けた取組による、安全、円滑
7 かつ快適で地域の活力向上にも資する道路交通サービスの実現、首都圏の高速道
8 路における新たな料金体系の導入、飛行経路の見直し等による空港処理能力の拡
9 大を図るとともに、大雨による浸水リスクを軽減するためのダム運用の高度化や
10 既存ダムの嵩上げ、放流設備の増設により治水機能の増強等を行うダムの再生等
11 の取組を進める。

12 b) 既存施設の機能の強化・高度化

13 人口減少等の社会経済状況の変化から、利用が低下する社会資本が増えること
14 が予想される一方、都市機能、産業競争力等の維持・強化を図るためには、社会
15 資本のストック効果を高めることが重要であり、社会資本に新たな価値を付与す
16 ることや他の社会資本との相乗効果を発揮させ、また、必要に応じ本来の機能を見直し、他の用途に転換するなど、既存施設の機能の強化や高度化を図る。

17 18 例えば、公的賃貸住宅団地において、地域のニーズを踏まえつつ、事業主体の
19 判断により、集約・建替え等に伴う余剰地を活用した福祉施設等を設置する取組
20 や、港湾施設について、船舶の大型化等に対応するため、既存岸壁の増深、荷捌
21 き用地の確保など、ふ頭再編と合わせた機能強化を図る取組等を進める。

22 c) 既存施設が多機能化

23 現状において一定程度の利用がある社会資本でも、従来の用途だけではなく、
24 他の用途としても用いれば、社会資本の便益の及ぶ範囲が広まる。また、既存の
25 社会資本を使いつつ、その空間を有効活用すれば、社会資本の価値は更に高まる。
26 このため、社会資本に対するニーズの変化に応じ、社会資本が本来有する機能に
27 他の機能を付加（多機能化）し、社会資本の多面的活用を推進する。

28 29 例えば、下水処理場における下水汚泥や施設の上部空間を活用した官民連携等
による発電施設の整備や「道の駅」における地域の拠点機能の強化等を推進する。

30 31 ③ 社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底

32 i) 安全安心インフラによる災害等のリスクの低減

33 (意義・役割)

34 35 災害等から国民の命と財産を守ることは、社会資本整備が果たすべき最重要の
使命である。

36 事前の防災・減災対策等に取り組むことにより、災害被害を未然に防ぐことが

¹³ ITS (Intelligent Transport Systems) : 高度道路交通システム。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。

1 重要であり、災害が起こったとしても被害規模、復旧・復興費用の大幅な低減に
2 つながる。

3 安全安心インフラにより災害等のリスクを低減することは、地域の生活・生産
4 活動の効用を高めることに寄与するものであり、地域の安全度の向上により、民
5 間投資の誘発など経済活動の拡大にもつながる。

6 **(選択と集中の方針)**

7 地域の災害特性に即し、ソフト対策と連携し、効果の高いハード整備を重点的
8 に推進する。その際、「国土強靱化基本計画」(平成 26 年 6 月)における重点プロ
9 グラム等との整合性を確保する。

10 切迫する南海トラフ地震、首都直下地震については、対策計画¹⁴に基づくハー
11 ド・ソフトの総合的な対策に重点的に取り組む。

12 大規模噴火については、明瞭な兆候がなく突如噴火する場合もある火山災害の
13 特性を踏まえて、平常時からの予防対策と緊急時の応急対策をハード・ソフトの
14 両面から総合的に推進する。

15 雨の降り方が局地化・集中化・激甚化しており、気候変動に伴い大雨の強度や
16 頻度が増加傾向にあると予測されていることから、水害・土砂災害等について対
17 策を充実していく必要がある。特に、災害リスク情報の提供・共有、避難体制の
18 構築等のソフト対策と連携しながら、効果の高いハード対策を計画的に実施する。

19 また、将来の人口減少を考慮し、より安全な地域に居住や都市機能を誘導する
20 まちづくりと連携した取組を強化する。

21 さらに、河川と下水道の一体的な運用・整備による浸水対策など、減災効果を
22 高めるため事業間で連携した取組を強化する。

23 主要駅周辺の帰宅困難者対策やコンビナート等が所在する港湾での事業継続の
24 確保、災害時の業務継続に必要なエネルギーの自立化・多重化など、地区一体で
25 民間の防災・減災活動と連携した取組を強化する。

26 陸・海・空の交通安全対策について、人命を守ることが最優先であるという認
27 識の下、「世界一安全な道路交通」の実現を目指すなど、交通事故等の抑止に資す
28 る取組に重点化する。

29 **(優先度と時間軸を考慮した主要な具体的取組)**

30 **[住宅・建築物、公共土木施設等の耐震化]**

31 住宅及び多数の者が利用する建築物については、平成 32 年度までに耐震化率
32 95%を達成し、人命や財産への被害軽減を図る。また、緊急輸送道路上の橋梁や
33 主要鉄道路線等の重要な公共土木施設等の耐震化を重点的に推進する。

34 **[密集市街地の改善整備、無電柱化など、市街地の防災性の向上]**

35 東京や大阪など大都市を中心に存在する地震時に著しく危険な密集市街地
36 (約 4,500ha) について、最低限の安全性の確保を進め、平成 32 年度までにおお
37 むね解消するなど、大規模火災のおそれがある密集市街地の改善整備を推進する。

¹⁴ 「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」(平成 26 年 4 月)、「国土交通省首都直下地震対策計画」(平成 26 年 4 月)

1 また、平成 32 年度までに約 2,000 台の信号機電源付加装置¹⁵を整備するなどの
2 災害時において安全で円滑な交通を確保するための対策や、市街地等における無
3 電柱化、主要駅周辺等における帰宅困難者対策等を重点的に推進する。

4 **[津波・高潮対策の推進]**

5 津波・高潮等による浸水被害から人命や財産を守るため、河川・海岸堤防等の
6 整備（粘り強い構造の海岸堤防を含む）や水門・樋門・陸閘等の効果的な管理運
7 用、避難体制の整備等を推進する。その際、地域特性に応じて、自然との共生及
8 び環境との調和に配慮する。南海トラフ地震、首都直下地震等の巨大地震・津波
9 が想定されている地域等においては、海岸堤防等の整備や今後対策が必要な水門・
10 樋門等の自動化・遠隔操作化等について、平成 32 年度までに約 7 割の整備に向
11 け推進する。

12 また、最大クラスの津波に対しては、避難体制の整備や土地利用など、ハード・
13 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す
14 る。最大クラスの高潮に対しても、浸水想定区域の設定等を組み合わせた総合的
15 な防災・減災対策を推進する。

16 **[水害対策の推進]**

17 洪水・内水被害を未然に防ぐための河川改修、洪水調節施設・下水道の整備・
18 機能強化等の抜本的な対策を推進するとともに、近年甚大な浸水被害が発生した
19 地域等においては重点的に対策を進める。平成 32 年度までに、人口・資産集積地
20 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を、国管理区間
21 において約 76%まで整備するとともに、下水道による都市浸水対策達成率を約
22 62%まで向上させる。

23 また、最大クラスの洪水・内水を対象とした、浸水想定区域図、ハザードマッ
24 プの作成等のソフト対策を充実させることで、減災対策を推進する。

25 **[土砂災害対策の推進]**

26 土砂災害に対する安全度の向上を図るため、土砂災害警戒区域等に関する基礎
27 調査結果の公表による危険な区域の明示や警戒避難体制の整備とあわせて、要配
28 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を平成 32 年
29 度までに約 41%にするなど、砂防堰堤等の施設整備等を推進する。

30 **[人命を守ることを最優先にした交通安全の確保]**

31 交通事故死者数のうち歩行中・自転車乗車中の死者数が約半数を占める中、道
32 路の機能分化により、自動車交通を安全性の高い幹線道路等へ転換させるととも
33 に、生活道路における通過交通及び走行速度の抑制による「人優先の安全・安心
34 な歩行空間」の確保等に向け、ITS やビッグデータを活用した道路の運用改善等
35 を図る。また、信号機の改良等による死傷事故の抑止件数を平成 32 年度末まで
36 に約 27,000 件/年抑止とする。さらに、鉄道駅利用者の転落等の防止のためのホ
37 ームドアの整備を推進する。

15 災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による道路交通の混乱を防止するため、予備電源として信号機に備え付けるもの。

ii) 生活インフラによる持続可能な地域社会の形成

(意義・役割)

人口減少や高齢化が急速に進む地域において、「コンパクト＋ネットワーク」の地域構造への転換を図るため、医療・介護・福祉、商業等の地域生活に必要なサービスを支える生活インフラの機能性を高める戦略的な整備・活用が必要である。

集約・再編や地域間・都市間連携を含めた生活インフラの再構築により、地域生活に必要なサービスの生産性を高め、その持続的な提供と地方財政への負担軽減とを両立する。

地域ニーズの変化・多様化に応じた生活インフラにより、人口減少、高齢化による地域経済の衰退の悪循環を断ち切るとともに、持続可能な地域構造への転換を図り、地域生活の質を向上させる。

(選択と集中の方針)

人口減少等の社会経済状況の変化を見据え、「コンパクト＋ネットワーク」の地域構造への転換に向けた地域生活サービスの集約・再編、地域間・都市間連携を支える取組を重点的に推進する。その際、公有地を用いて必要な生活サービス機能を確認するなど、公的不動産（PRE¹⁶）を活用しつつ、現状の人口を前提とした社会資本整備ではなく、将来の人口規模や高齢化等の中長期的な見通しも踏まえ、時間軸や空間軸を考慮した戦略的なまちづくりを支援する。また、今後世帯数が減少に転じると見込まれる中、土地利用の高度化等を優先し、農地や森林等の自然的土地利用等から宅地への転換は抑制するなどしつつ、必要な宅地を確保するといった国土利用の基本方向を踏まえた対応を図る必要がある。

地域におけるニーズの変化・多様化に応じ、地域の個性を磨き、若者、女性、高齢者、障害者など、全ての人々にとって魅力あふれる地域づくりを進めるとともに、バリアフリー・ユニバーサルデザイン¹⁷の取組を推進する。

まちづくりと交通、医療・福祉、商業等の事業間連携や官民連携により地域生活サービスの維持・向上を図る取組を強化する。

自然環境が有する多様な機能を積極的に活用する「グリーンインフラ」の取組や生態系ネットワークの形成など、美しい景観や良好な環境形成等の取組、温室効果ガス排出量の削減や気候変動への適応による地球温暖化対策の推進など、環境・エネルギー等の面から、生活の質の向上に寄与する取組を強化する。

(優先度と時間軸を考慮した主要な具体的取組)

[コンパクトシティの形成等]

コンパクトシティの形成を目指す市町村（平成 32 年までに立地適正化計画¹⁸を

¹⁶ PRE (Public Real Estate) : PRE が我が国の全不動産に占める割合は約 1/4 と非常に大きく、コンパクトシティの推進等のまちづくりにおいて、PRE を有効に活用することが重要になっている。

¹⁷ 身体的状況、年齢、国籍等を問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、生き生きと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという考え方。

¹⁸ 都市再生特別措置法に基づく制度。一定の人口密度に支えられた生活サービス機能の維持や、インフラ費用の抑制等による持続可能な都市経営の実現に向けた、都市全体の観点から作成

1 作成する市町村数 150) において、都市生活を支える医療・福祉等のサービス機
2 能の整備や公的不動産を活用したまちづくりを支援することなどにより、都市機
3 能の計画的配置を推進するとともに、公共交通の再構築等を支援することにより、
4 生活サービス機能へのアクセスを確保し、地域活力の維持・増進を図る。

5 また、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
6 を形成し、活力ある広域的な経済・生活圏の形成を促進する。

7 **[スマートウェルネス住宅・シティの実現]**

8 高齢者人口の急増が見込まれる大都市近郊を始めとして、医療・介護・住宅の
9 連携により高齢者等が安心できる住まいを確保し、高齢者や子育て世帯等の多様
10 な世代が生き生きと生活し活動できるよう、公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点
11 化を推進するとともに、平成 32 年における高齢者人口に対する高齢者向け住宅
12 の割合を 3～5% とすることを目指し、サービス付き高齢者向け住宅の供給を促
13 進する。

14 **[バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進]**

15 平均的な利用者数 3,000 人／日以上原則全ての駅について、エレベーター等
16 の設置による段差の解消、ホームドア等視覚障害者の転落を防止するための設備
17 の整備、障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化を平成 32 年度までに実
18 施する。

19 特定道路におけるバリアフリー化や主要な生活関連経路における信号機等のバ
20 リアフリー化を平成 32 年度までに実施するなど、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ
21 道路や駅前広場等において、歩行空間のユニバーサルデザインを推進する。

22 **[良好な環境形成と健全な水循環の維持又は回復]**

23 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
24 ットワーク形成の取組を推進する。

25 また、水環境改善のため、汚水処理施設の未普及地域においては、早期概成に
26 向けて汚水処理人口普及率を平成 32 年度までに約 96% まで向上させるとともに、
27 雨水・再生水利用の促進を図るなど、健全な水循環の維持又は回復に向けた取組
28 を総合的かつ一体的に推進する。

29 **iii) 成長インフラによる民間投資の誘発、経済成長の下支え**

30 **(意義・役割)**

31 人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少が見込まれる中であっても、持続的な
32 経済成長を実現するためには、生産性の向上が不可欠であり、我が国の競争力の
33 強化、地域経済の活性化を図る成長インフラのストック効果を最大化する戦略的
34 な整備・活用が必要である。

35 渋滞解消や物流の効率化・高度化等の生産性の向上に寄与する成長インフラへ
36 の重点的な投資により、民間投資を誘発し、需要拡大を図るとともに、中長期に
37 わたる供給力の拡大を支え、持続的な経済成長に貢献する。

する居住機能や医療・福祉等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスター
プラン。

1 国際的な人流・物流等のダイナミズムの変化を踏まえ、アジア等を含む地政学
2 的・広域的な視野からの国際戦略に基づき、地域の実情を踏まえつつ、国全体の
3 競争力を高める観点からの選択と集中の徹底による成長インフラにより、世界か
4 らヒト・モノ・カネ・ビジネスを惹きつけ、国際競争を勝ち抜く。

5 (選択と集中の方針)

6 「コンパクト+ネットワーク」による「対流促進型国土」の形成を目指すにと
7 もに、成長戦略の実効性を高める観点から、持続的な経済成長を下支えできるよ
8 う、世界からヒト・モノ・カネ・ビジネスを惹きつけるため、都市・地域の魅力
9 の向上と、円滑・効率的な人流・物流を支えるネットワークの強化を重点的に推
10 進する。

11 民間投資を誘発する観点から、民間事業者等との連携を強化し、官民の関係者
12 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しつつ、民間投
13 資の具体的な内容に応じた優先度や時間軸の調整等を図るなど、利用効果の高い
14 事業に重点的に取り組むとともに、供用時期の早期明示、前倒し等にも努める。

15 特に、大都市圏においては、国際的な人流・物流等のダイナミズムの変化を的
16 確に捉え、我が国全体の成長エンジンとなり得る世界に伍する社会資本整備に重
17 点的に取り組む。

18 地方圏においても、地域の産業構造の特性に応じ、国際競争力の強化の観点も
19 含め、地域の産業戦略、民間投資ニーズと連携した取組を強化する。

20 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会をマイルストーンとし、官
21 民連携により世界を魅了する都市・地域づくりを強化する。

22 あわせて、交通・都市インフラ分野における我が国の優れたインフラシステム
23 の海外展開の取組を強化する。

24 (優先度と時間軸を考慮した主要な具体的取組)

25 a) 主に大都市圏における国際競争力の強化に資する取組

26 [大都市の国際競争力の強化]

27 特定都市再生緊急整備地域において、平成32年度までに46の国際競争力強化
28 に資する都市開発事業を促進することにより、地域統括拠点の立地や高度外国人
29 材の集積を促進するとともに、同地域での民間投資の誘発を図り、国際都市にふ
30 さわしいビジネス・生活環境の整備等を推進する。

31 [三大都市圏環状道路の整備等]

32 大都市圏内の渋滞緩和や国際的な空港・港湾へのアクセス改善など、人流・物
33 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
34 圏環状道路について平成32年度までに約80%の開通を目指すなど、根幹的な道
35 路網を整備する。

36 [国際拠点空港の機能強化]

37 首都圏空港の機能強化に向けて、羽田空港の飛行経路の見直しについて住民と
38 の双方向の対話を行い、環境影響に配慮した方策を策定するなど、2020年までの
39 年間発着枠約8万回の拡大に最優先に取り組む。また、2020年以降の機能強化に
40 ついては、成田空港における抜本的な容量拡大等の諸課題について、関係地方公

1 共団体等と議論を深める。

2 関西国際空港・大阪国際空港については、平成 27 年度中のコンセッション（公
3 共施設等運営権方式）の実現により、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・
4 強化、関西の航空輸送需要の拡大等を図る。

5 中部国際空港については、LCC¹⁹等の新規就航、増便に対応するためのエプロ
6 ン整備を平成 28 年度末の供用開始に向け実施し、機能強化を図る。

7 **[国際コンテナ戦略港湾の機能強化]**

8 国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）について、コンテナ船大型化に対応
9 した大水深コンテナターミナルを平成 28 年度までに 12 バースにするとともに、
10 「集貨」「創貨」「競争力強化」のハード・ソフト一体となった施策により、平成
11 30 年度までに欧州基幹航路の寄港便数を 3 に増便し、北米基幹航路のデイリー寄
12 港を維持・拡大する。

13 **b) 主に地方圏における産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進に資す**
14 **る取組（ヒト・モノの対流を促進する各地域の特性を活かした産業・観光戦略と**
15 **連携したストック効果の発揮）**

16 **[ミッシングリンクの整備等]**

17 物流の効率化、産業・観光振興等を図るため、ミッシングリンクの整備等の道
18 路ネットワークの強化により、主要都市等を結ぶ都市間のうち連絡速度 60km/h
19 が確保されている割合を平成 32 年度までに約 55%とする。

20 **[整備新幹線の整備]**

21 整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、ビジネスや観光の交流を
22 促進するものであり、着工区間について、完成・開業に向けて着実に整備を進め
23 る。

24 **[地域の拠点空港等の機能強化]**

25 那覇空港については、平成 32 年 3 月の供用開始を目指して滑走路増設事業を
26 推進し、滑走路処理能力を 18.5 万回へ拡大する。

27 福岡空港については、平成 27 年度に新規着手予定の滑走路増設事業等を推進
28 する。

29 **[地域経済を支える海上輸送網の形成]**

30 港を通じて、地方圏の産業活動等に不可欠な資源・エネルギー等を安定的かつ
31 安価に輸入するため、国際バルク戦略港湾²⁰を念頭に置きつつ、大型船に対応し
32 た港湾機能の高度化や企業間連携の促進等を進め、拠点となる港湾を核とした安
33 定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。現在整備を進
34 んでいる港湾については、平成 30 年度までに、大型船に対応した施設を完成さ
35 せる。

¹⁹ **LCC（Low Cost Carrier）：低コストかつ高頻度の運航を行うことで低運賃の航空サービスを
提供する航空会社。**

²⁰ 穀物：鹿島港、志布志港、名古屋港、水島港、釧路港。鉄鉱石：木更津港、水島港・福山
港。石炭：徳山下松港・宇部港、小名浜港

1 また、地域における基幹産業の物流環境を改善し、民間投資の誘発や企業の立
2 地競争力強化等を図るため、企業の事業環境改善に直結する物流基盤の整備を推
3 進する。

4 **[地域の観光振興を支える基盤の強化]**

5 2020年に向けて、「2000万人時代」を万全の備えで迎えるべく、また、2020年
6 東京オリンピック・パラリンピック競技大会、ラグビーワールドカップ2019等
7 の効果を全国に波及させていくべく、広域観光周遊ルートの形成・発信を図ると
8 ともに、LCCの参入促進等による地方空港を活用した航空ネットワークの活性化
9 や、平成32年までにクルーズ船で入国する外国人旅客数100万人を目指した港
10 湾の受入環境の整備、地方創生の核となる「道の駅」の機能強化等の取組を推進
11 する。また、2030年には訪日外国人旅行者数3000万人を超えることを目指し、
12 観光立国に対応した国土づくりに資するよう、交通ネットワークを始めとする社
13 会資本整備についても、中長期的な視点から議論を深め、体制を整えていくこと
14 が必要である。

15 16 **④ PPP/PFIの積極活用**

17 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
18 的にメンテナンスを含めた社会資本整備を行うとともに、国民に対する低廉かつ
19 良好なサービスの提供を確保するための手法であり、厳しい財政制約の下、官と
20 民が適切に連携することにより、必要な社会資本整備を公的財政負担を抑制しつ
21 つ行うことを目指すものである。

22 また、できるだけ税財源に頼ることなく、かつ、民間にとっても魅力的な
23 PPP/PFI事業を推進することにより、必要な社会資本整備と財政健全化の両立に
24 加え、民間投資の喚起による地域の活性化や経済成長につなげていくことが必要
25 である。

26 そのため、政府全体でPPP/PFIの積極活用に向けた取組を進めているところ
27 であり、平成25年6月、「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」を策
28 定し、今後10年間（平成25～34年）で12兆円規模に及ぶPPP/PFI事業を推進
29 することが目標として掲げられた²¹。具体的には、以下の類型による事業を重点
30 的に推進することとしている。

- 31 ・ 公共施設等運営権制度（コンセッション方式）を活用したPFI事業：
32 2～3兆円
- 33 ・ 収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等：
34 3～4兆円
- 35 ・ 公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業： 2兆円
- 36 ・ その他の事業類型： 3兆円

37 また、平成26年6月の「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランに係
38 る集中強化期間の取組方針について」により、コンセッション方式の活用につい
39 て、平成26～28年の3年間を集中強化期間とし、空港、水道、下水道、道路の4
40 分野において重点的に取り組むこととされ、それぞれの分野ごとの案件数の目標

²¹ PFI法が制定された平成11年から平成24年度までのPFI事業の実績は約4.1兆円。

1 が新たに設定される（空港6件、水道6件、下水道6件、道路1件）とともに、
2 コンセッション方式の事業規模の目標（2～3兆円）を、当初の10年間から集中
3 強化期間内に前倒しして実現することが決定された²²。

4 これらの動きに合わせ、PPP/PFI推進のための制度面での対応が図られている。
5 PFI法²³については、平成25年の改正により、独立採算型等のPFI事業に対し
6 て金融支援等を行う官民連携インフラファンド²⁴を設立するとともに、平成27年
7 の改正【P（審議中）】により、コンセッション事業の円滑かつ効率的な実施を図
8 るため、専門的ノウハウ等を有する公務員を民間事業者に派遣する制度の創設が
9 見込まれている。さらに、コンセッション方式導入時の会計・税務処理等につい
10 ても実務的な検討・整理が行われている。

11 また、個別の事業分野についてみると、平成25年に民活空港運営法²⁵が成立し、
12 国管理空港等においてコンセッション方式を活用することが可能となった。平成
13 27年には、構造改革特別区域法の改正により、民間事業者による公社管理有料道
14 路の運営を可能とする特例が措置された。

15 しかしながら、PPP/PFIの活用について、先導的な取組が見られる一方で、全
16 国的な動きには至っていない。その背景として、多くの地方公共団体においては、
17 PPP/PFIの経験やノウハウがなく、推進体制が整備されていないなど、実施環境
18 が整っていないことが挙げられる。また、地域により事業環境が異なるため民間
19 事業者の参入意欲にも差があり、それぞれの地域の実情を踏まえて官民連携に取
20 り組む必要がある。

21 また、官に比べると民間の資金調達コストが高い場合には、民間資金等を活用
22 した社会資本整備においてVFM²⁶が得られる分野には一定の限界があることを
23 踏まえ、今後更にPPP/PFIの活用を広げていくため、社会資本関連分野で多様な
24 PPP/PFI手法の導入を進めていくことが必要である。特に、今後、人口減少に伴
25 い増加が見込まれる公共施設等の集約・再編等にPPP/PFIの導入を進め、公的財
26 政負担の抑制のみならず、民間のビジネス機会の拡大を図ることが重要な課題と
27 なっている。

28 PPP/PFIを全国的に推進するためには、地方公共団体におけるこれらのボトル
29 ネットを解消し、実施環境を整備するとともに、効果的なPPP/PFI活用事例を創
30 出・蓄積し、他の地方公共団体への普及・促進を図ることが必要である。具体的
31 には、

- 32 ・ 地方公共団体におけるPPP/PFIのノウハウの共有・習得、関係者間のネット
33 ワークの構築、さらには具体的な案件形成を促進するため、地方公共団体、民
34 間事業者、金融機関、専門家（コンサルタント、会計士、弁護士等）、大学等の

²² コンセッション方式の活用に向けた具体の動きとしては、関西国際空港・大阪国際空港や仙
台空港について、平成27年度中の事業開始に向け、民間事業者の選定等の手続が進められてお
り、また、大阪市の水道、浜松市の下水道、愛知県道路公社が管理する有料道路等については、
事業化に向けた準備が進められている。

²³ 民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律

²⁴ (株)民間資金等活用事業推進機構

²⁵ 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律

²⁶ VFM (Value For Money)：支払 (Money) に対して最も価値の高いサービス (Value) を供
給するという考え方。従来の方式と比べてPFIの方が総事業費をどれだけ削減できるかを示す
割合。

1 関係者から構成される場（地域プラットフォーム）を全国をカバーする地方ブ
2 ロックにおいて形成し、PPP/PFI を担う人材の育成・拡大も含め、全国的な体
3 制整備を計画的に推進する。

- 4 ・ コンセッション方式の活用のほか、公共施設等の集約化や再配置に伴う余剰
5 地の活用、施設上部空間の利用等による収益事業の実施など、民間にとっても
6 魅力的な PPP/PFI 事業とすることで、公的財政負担の削減効果を高めること
7 ができる。このような先導的な PPP/PFI 活用事例を創出・蓄積し、地域プラ
8 ットフォーム等の活用による普及・促進を図る。

9 こうした取組とあわせて、PPP/PFI の推進に向けた目標の更なる拡充について
10 も検討を進める。

12 ⑤ 社会資本整備の生産性を高める生産管理システムの強化

13 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントにより計画的に社会資本
14 整備を実現していくに当たっては、我が国全体で生産年齢人口が減少しているこ
15 とを踏まえると、メンテナンスを含めた社会資本整備の生産管理に関するシステ
16 ムについても、生産性を高める観点から、事業現場の効率性を高めるとともに、
17 新技術の活用等により社会資本の機能・性能の高度化を図っていく必要がある。

18 事業現場の効率化に向けては、プレキャスト化²⁷の推進など施工の標準化に加
19 え、成績評定及び工事関係書類についても標準化を進めるとともに、情報化施工
20 ²⁸等の導入による情報化等を進める。また、これらを支える3次元モデルを導入・
21 活用した CIM²⁹等の導入により、調査・計画・設計から維持管理に至るプロセス
22 のシームレス化を図るとともに、受発注者間の工程管理情報の共有化、受発注者
23 間の協議の迅速化など、現場のコミュニケーションの円滑化を推進する。

24 また、人材・資機材の効率的な活用を図るため、債務負担行為の活用等³⁰による
25 施工時期等の平準化³¹を進める。

26 加えて、社会資本の機能・性能の高度化を図るため、操作・点検の省力化やト
27 ータルコストの縮減及び長寿命化、品質・安全性の向上等に資する新技術・新工
28 法の開発・活用等を進める。

30 3. 社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材に係る構造改革等

31 (社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成)

²⁷ 工場又は工場現場内の製造設備によって、あらかじめ製造されたコンクリート部材又は製品を用いること。これにより、現地での型枠組みやコンクリート打設等の作業が軽減され、工期の短縮等の効果が期待される。

²⁸ ICT の活用により高効率・高精度な施工を実現し、建設業における現場の生産性の向上や品質の確保を図ることを目的としたシステム。

²⁹ CIM (Construction Information Modeling/Management) : 計画・調査・設計段階から施工、維持管理の各段階において3次元モデルを連携発展させ、事業全体で情報の共有を図るもの。

³⁰ 平成27年度当初予算から、これまで単年度で要求することとしてきた舗装工事や築堤・護岸工事等の一部について2箇年国債を設定するなど、国庫債務負担行為の柔軟な活用や運用を開始。

³¹ 債務負担行為の設定や繰越制度の活用、余裕期間の設定等により、施工時期や工期末の平準化を図るもの。

1 防災・減災、老朽化対策など、建設企業は地域の守り手となるとともに、我が
2 国の活力ある未来を築く社会資本整備を支える大きな役割を担っている。地域に
3 密着した防災・減災対策やメンテナンスへの対応を含め、将来にわたる社会資本
4 整備の着実な実施を図るためには、人口減少社会も見据えた現場の生産性の向上
5 を図りつつ、産業政策の観点からも、現場の担い手を安定的かつ持続的に確保・
6 育成していくことが不可欠である。

7 しかしながら、過去十数年にわたる建設投資の急激な減少に伴い、地域の建設
8 企業は赤字受注等により経営環境が悪化し、その結果、技能労働者の賃金の低下、
9 若年入職者の減少など、構造的な問題に直面している。また、技術者についても
10 同様の問題が生じている。

11 とりわけ、24歳以下の建設業への入職者数は15年間で3分の1まで低下し(平
12 成24年は8.3万人)、建設業の就業者の年齢構成についても、55歳以上が約3割
13 を占め、29歳以下の若手が約1割となるなど、全産業に比べ、若手の比率の低下
14 と高齢化が著しく進行している。

15 こうした危機感が背景となって、平成26年には、品確法など、いわゆる「担い
16 手3法」³²の改正がなされ、建設業における担い手の確保・育成が重要な柱に位置
17 づけられるとともに、ダンピング受注の防止措置等が盛り込まれた。

18 今後団塊世代の大量離職を控える中、将来にわたる社会資本の品質確保と適切
19 な機能維持を持続的に担うためには、若年入職者の減少や高齢化といった構造的
20 な問題に対して、中長期的な視点に立った人材確保・育成対策を強化することが
21 最重要課題である。

22 このため、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上昇が技能
23 労働者の処遇改善につながるよう、適切な賃金水準の確保を図るとともに、社会
24 保険等の加入について、平成29年度を目途に、事業者単位では加入義務のある
25 許可業者の加入率100%、労働者単位では製造業相当の加入状況を目指し、取組
26 の強化を推進する。また、社会保険等の加入状況の確認の実効的な実施や技能・
27 経験に応じた適正な処遇等に資するよう就労履歴の管理に向けた環境整備を官民
28 で早急に講じるほか、低入札価格調査制度等の導入・活用の促進や歩切りの根絶
29 など、改正品確法の趣旨の徹底を図るとともに、現場における週休2日制の普及
30 や、労働災害の防止など安全確保を推進する。

31 また、優秀な若手技術者等が早期に活躍できる環境整備、若者の建設業への入
32 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・職業教育への建
33 設業者の協力の促進を図る。

34 さらに、5年で女性を倍増することを目指し、平成26年8月に官民挙げて策
35 定した「もっと女性が活躍できる建設業行動計画」を着実に実践し、女性の登用
36 を促すモデル工事の実施や、トイレ、更衣室など、女性も働きやすい現場環境の
37 整備、女性向け情報ポータルサイト等を活用した戦略的な広報・情報発信の展開
38 等を官民一体で推進する。

39 加えて、復興事業の更なる加速を図りつつ、2020年東京オリンピック・パラリ
40 ンピック競技大会の関連施設整備等による一時的な建設需要の増大に対応するた

³² 公共工事の品質確保の促進に関する法律、建設業法、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3法を改正。

1 め、緊急かつ時限的措置（2020年度で終了）として、国内での人材確保に最大限
2 努めることを基本とした上で、適正な監理の下、即戦力となり得る外国人材の活
3 用を図る。

4 また、建設業の技能人材のための教育訓練に係るハード・ソフト機能の充実強
5 化を図るとともに、入職促進・定着・育成に向けた地域連携ネットワークによる
6 個社を超えた教育訓練システムの全国での構築を推進する。

7 **(社会資本整備を支える現場の生産性向上)**

8 加えて、今後、我が国の生産年齢人口が総じて減少する中で、社会資本の効果
9 的な整備を図るためには、人材確保・育成とあわせて、現場の生産性向上に向け
10 た構造改革を徹底する必要がある。

11 このため、社会資本整備の生産管理システムとして掲げたプレキャスト製品の
12 活用、CIMの導入等の新技術・新工法の活用や、適切な工期の設定、工程管理等
13 の円滑化を推進する。また、人材・資機材の効率的な活用を図るため、債務負担
14 行為の活用等による施工時期等の平準化等を進めるとともに、就労履歴の管理に
15 に向けた環境整備や、技術者の効率的活用など、技術や技能・経験等に応じた人材
16 の配置を推進する。さらに、行きすぎた重層化の回避や、適正な元請下請関係の
17 促進により、重層下請構造の改善を図る。

18 **(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)**

19 改正品確法等に基づき、公共工事の将来にわたる品質確保とその担い手の中長
20 期的な確保・育成を図る観点から、歩切りの廃止を始め、適正な積算による予定
21 価格の適正な設定、低入札価格調査制度等の適切な活用等によるダンピング受注
22 の防止の徹底、適切な設計変更の実施など、各発注者における発注関係事務の適
23 切かつ効率的な実施を推進する。

24 また、段階的選抜方式や技術提案・交渉方式、地域における社会資本の維持管
25 理に資する方式（複数年契約、共同受注等）の活用など、多様な入札契約方式の
26 中から、工事の性格等に応じて適切な入札契約方式を選択し、又は組み合わせ
27 て適用する取組を推進するとともに、発注者共通の課題への対応等を図るため、発
28 注者間の連携体制の強化を推進する。

29 こうした課題を解決し、また、社会資本のメンテナンスを効率的に実施し、メ
30 ンテナンスに関わる産業の健全な発展を図るためには、発注者が品確法等で定め
31 られた基本理念を踏まえつつ、積極的に役割を果たすことが重要である。

32 以上を含め、今後も入札契約制度については、不断の見直しを図り、適正な運
33 用を推進する。

34 **(社会資本整備に関わる多様な人材の確保・育成)**

35 メンテナンスを含めた社会資本整備の現場を支える技能人材に限らず、社会資
36 本整備は正に「人」で支えられている。我が国全体の生産年齢人口の減少が見込
37 まれる中、PPP/PFIやインフラシステムの海外展開の推進を含め、社会資本整備
38 に関連する様々な分野において、専門的・技術的な人材の確保・育成に官民が連
39 携して戦略的に取り組む必要がある。専門的な技術・ノウハウを効果的に継承し
40 ていくためには、国内での現場経験の機会が縮小する分野についても、海外で拡
41 大する事業ニーズを積極的に活かし、海外での現場経験を国内の担い手育成の有

1 効な機会として活用していくことも重要である。

2 また、社会資本整備に関連する交通の各分野においても、建設業同様、深刻な
3 労働力不足や技術力低下が懸念されており、こうした課題に対し、女性の活躍推
4 進等により交通事業の担い手を確保・育成し、交通ネットワーク確保と良質なサ
5 ービス提供に向けた環境を整えるとともに、特に地方において安定した雇用を創
6 出する必要がある。

7 民間分野に限らず、社会資本の大部分を管理する地方公共団体においても、特
8 に小規模な地方公共団体においては、社会本整備に関する様々な専門的・技術的
9 ノウハウを有する人材不足は深刻な課題となっている。特に、従来にも増して、
10 メンテナンスや PPP/PFI の取組強化が求められる中、新たなノウハウや技能が
11 必要となることも含め、社会資本整備の実効性を確保していくためにも、一地方
12 公共団体での対応を超えて、地方公共団体相互間の連携、国と地方公共団体との
13 連携、さらには、官民の連携を強化し、メンテナンスや PPP/PFI に関する項目で
14 掲げた取組を積極的に推進していく必要がある。

15 16 **4. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性**

17 公共投資は、過去の急激な増減による弊害の教訓を踏まえ、計画的な社会資本
18 整備の着実な実施の観点に加え、社会資本整備の担い手となる現場の技能人材の
19 確保・育成の観点からも、安定的・持続的な見通しが求められる。

20 社会資本の整備には一定の期間を要するとともに、長期にわたってその機能を
21 効果的に発揮する必要があることから、中長期の観点から持続的な公共投資の見
22 通しを持って計画的に実現していくことが重要である。

23 こうした計画的な社会資本整備が安定的な公共投資の見通しの下で着実に実施
24 され、そのストック効果が適時適切に発現されることが、当該社会資本の活用を
25 見込む民間投資を誘発することにつながり、公共投資と民間投資の相乗効果の発
26 揮による経済成長に寄与することとなる。

27 また、将来的にメンテナンスに係る費用が増大することにより財政の逼迫を招
28 き、必要な社会資本整備の実施が困難となるような事態に陥らないよう、メンテ
29 ナンスに係るトータルコストを中長期的に縮減・平準化していく必要がある。こ
30 れにより、新設・高度化に必要な社会資本整備の投資余力を確保し、全体として
31 安定的な公共投資の見通しを確保していくことで、持続可能な社会資本整備を実
32 現する必要がある。

33 社会資本整備を支える担い手の確保・育成の観点からも、安定的な公共投資の
34 見通しは、若手を含む技能労働者等の安定した雇用・就業環境の形成に資するも
35 のである。特に、公共投資の大幅な削減によって、人材が大量に離職し、若手比
36 率が大幅に低下した中で、今後拡大するメンテナンス事業も含めた社会資本整備
37 を着実に実施するとともに、災害時には緊急輸送道路の確保（道路啓開）や津波
38 浸水エリアの排水活動、除雪作業などを担う、地域の守り手としての役割を果た
39 すことが困難となるおそれがある。こうした事態が深刻化しないよう、相当の時
40 間を要する技術・ノウハウの継承が持続可能な形で、安定的な人材の確保・育成
41 が可能となるよう、安定的な公共投資が持続的に見通せることは重要である。

42 我が国の公共投資水準は、過去十数年間にわたる公共投資の大幅な削減により、

1 一般政府固定資本形成 (Ig) の対 GDP 比で見ると、他の主要先進国と同等の水準
2 にまで低下してきた。加えて、我が国は急峻な山脈を多く有し、自然災害が多発
3 するなど脆弱な国土条件下にあることに鑑み、建設コストが主要先進国に比して
4 高くならざるを得ないことを勘案する必要がある。

5 こうした状況において、主要先進国においても安定的・持続的な公共投資によ
6 り経済成長の下支えを図っていることを踏まえると、経済再生と財政健全化の双
7 方の一体的な再生を目指す我が国においても、公共投資を安定的・持続的に確保
8 することが求められる。

1 第2章 社会資本整備の目指す姿と計画期間における重点目標、事業の概要

3 第1節 重点目標と政策パッケージの体系化

4 第1章において、社会資本整備が直面する4つの構造的課題とこれを乗り越える
5 ための中長期的な視点からの社会資本整備の基本戦略について整理した。この
6 基本戦略として示した「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメント」
7 の具体化を図り、中長期的な見通しを持った社会資本整備を進めていくため、第
8 2章では、4つの構造的課題に対応した4つの重点目標を定め、その達成に向け
9 て必要な事業横断的な13の政策パッケージを設定した上で、重点的に取り組む
10 べき具体的な事業・施策を明らかにする。

| |
|--|
| 重点目標1 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う |
| 1-1 メンテナンスサイクルの構築による安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平準化の両立 |
| 1-2 メンテナンス技術の向上とメンテナンス産業の競争力の強化 |
| 重点目標2 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する |
| 2-1 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減 |
| 2-2 激甚化する気象災害に対するリスクの低減 |
| 2-3 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化 |
| 2-4 陸・海・空の交通安全の確保 |
| 重点目標3 人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する |
| 3-1 地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等 |
| 3-2 安心して生活・移動できる空間の確保（ <u>バリアフリー・ユニバーサルデザイン</u> の推進） |
| 3-3 美しい景観・良好な環境の形成と健全な水循環の維持又は回復 |
| 3-4 地球温暖化対策等の推進 |
| 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する |
| 4-1 大都市圏の国際競争力の強化 |
| 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 |
| 4-3 我が国の優れたインフラシステムの海外展開 |

12 具体的には、4つの構造的課題に対応するものとして、加速するインフラ老朽
13 化に対しては、重点目標1「社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う」を掲げ、
14 あらゆる社会資本に共通する課題として、戦略的メンテナンスに取り組む。

16 また、切迫する巨大地震、激甚化する気象災害に対しては、重点目標2「災害
17 特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する」を掲げ、「安全安心イン
18 フラ」の選択と集中により、ハード・ソフトの取組を総動員し、人命と財産を守
19 る施策・事業に重点的に取り組む。

20 人口減少に伴う地方の疲弊に対しては、重点目標3「人口減少・高齢化等に対
21 応した持続可能な地域社会を形成する」を掲げ、「生活インフラ」の選択と集中に
22 より、人口減少下での地域生活サービスの持続的・効率的な提供による生活の質
23 の向上を図る施策・事業に重点的に取り組む。

1 激化する国際競争に対しては、重点目標4「民間投資を誘発し、経済成長を支
2 える基盤を強化する」を掲げ、「成長インフラ」の選択と集中により、民間事業者
3 等との連携を強化し、生産拡大効果を高める施策・事業に重点的に取り組む。

4 これら重点目標の達成に向けた政策パッケージについては、優先度と時間軸を
5 明確化する観点で踏まえ、社会資本整備に関わる現状と課題、計画期間を超えて
6 中長期的に目指す姿を示すとともに、その実現のために平成32年度までの計画
7 期間中に取り組むべき重点施策や指標³³について、一連のストーリーとして分か
8 りやすく関連づけ、体系化する。これにより、第1章に示した戦略的インフラマ
9 ネジメントの基本的考え方に即した選択と集中の徹底による事業・施策の具体
10 的な概要を明確化していくこととする。

11 中長期的に目指す姿としては、おおむね10年から20年先を見据え、政策パッ
12 ケージの遂行により実現を目指す国民生活や社会経済の姿を示す。これは、社会
13 資本整備の多くが、長期にわたって事業が行われることによってはじめて国民が
14 そのストック効果を楽しむことができるものであることから、計画期間を超え
15 て社会資本整備が目指す姿を国民の視点に立った分かりやすさの観点から提示す
16 るものである。

17 その上で、中長期的に目指す姿を実現するために必要な事業・施策について、
18 厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取
19 り組むべき重点施策として、その方向性を示した上で、具体的な事業・施策の一
20 覧を整理する。重点施策については、国は、自ら効果的・効率的に社会資本整備
21 事業を実施するとともに、地方公共団体や民間の自主性及び自立性を尊重しつつ、
22 適切な役割分担の下、施策を講ずることが求められる。

23 また、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
24 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を設定するとともに、
25 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
26 は、K P I (Key Performance Indicator)として位置づける。

27 指標のうち必要なものについては、地方公共団体や民間が主体となる事業に関
28 するものも含めて定義するが、これは国としての目標を掲げる観点からのもので
29 あり、これらの事業については、事業主体の自主性及び自立性が尊重される。ま
30 た、国は、地方及び民間における事業・施策の実施状況の把握に努めるものとし
31 る。

32 なお、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、
33 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
34 い交通事故や災害への対策、離島・半島・豪雪地帯等の条件不利地域や北方領土
35 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
36 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
37 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
38 取組を弛まず着実に進めていくことが重要である。

³³ 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計
画期間途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。

1 第2節 重点目標と政策パッケージ

3 1. 重点目標1：社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

5 政策パッケージ1-1：

6 **メンテナンスサイクルの構築による安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平** 7 **準化の両立**

9 **現状と課題**

10 我が国では、昭和39年に開催された東京オリンピックと同時期に整備された首都
11 高速1号線など、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
12 化し、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
13 見込みである。

14 ・建設後50年以上経過する社会資本の割合（平成25年3月→平成45年3月）

15 道路橋 約18% → 約67%

16 トンネル 約20% → 約50%

17 河川管理施設 約25% → 約64%

18 下水道管きよ 約2% → 約24%

19 港湾岸壁 約8% → 約58%

20 国民生活や社会経済活動の基盤である社会資本は、時代とともに変化する社会の
21 要請を踏まえつつ、利用者等の安全を確保した上で、必要な機能を確実に発揮し続
22 けることが重要であるが、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
23 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
24 なトータルコストの縮減や予算の平準化を図る必要がある。

25 ・将来の維持管理・更新費の推計結果（※）

26 平成25年度 約3.6兆円

27 平成35年度 約4.3～5.1兆円

28 平成45年度 約4.6～5.5兆円

29 ※社会資本整備審議会・交通政策審議会「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」(H25.12)より

30 社会資本の維持管理・更新等に当たっては、各施設が有する機能や設置環境等に
31 応じ、日常的な巡視・パトロール、経年劣化・損傷を把握するための数年に1回の
32 定期点検・診断、災害発生後の変状を把握するための緊急点検等の不定期な点検が
33 必要であり、相互に補完し合いながら、施設の変状を適時・適切に把握することで、
34 利用者や第三者の安全を確保することができる。しかしながら、管理者や施設によ
35 っては、これまで十分な取組がなされていない現状があり、早急にメンテナンスサ
36 イクルを構築し、それを継続し、発展させていく必要がある。

37 維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減・平準化を図るためには、中長期
38 的な将来の見通しを把握し、それを一つの目安として、戦略を立案し、必要な取組
39 を進めていくことが重要であるが、実態が十分に把握されていない施設があるなど、
40 将来の見通しを確実に推定できない現状がある。

42 **国民生活や社会経済の目指す姿**

43 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、
44 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
45 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。

1 重点施策の方向性

2 国、地方公共団体や民間企業等の様々な社会資本の管理者が一丸となって、戦略
3 的な維持管理・更新等に取り組み、維持管理のメンテナンスサイクルを構築すると
4 ともに、新技術の開発・導入、さらに、これらの取組を支える体制、法令、予算等
5 の制度を構築することにより、国民の安全・安心を確保しつつ、中長期的な維持管
6 理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化を図る。

7 具体的には、インフラ長寿命化基本計画に基づき、各社会資本の管理者は、維持
8 管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を明らかにする計画と
9 しての行動計画を平成 28 年度までに策定し、同行動計画に基づき、個別施設ごと
10 の具体の対応方針を定める計画として、個別施設計画を平成 32 年度までに策定す
11 る。

12 これらの計画に基づいて、施設の点検・診断を実施し、その結果により、例えば、
13 緊急措置が必要な道路施設について、応急措置等を実施した上で、修繕、更新、撤
14 去のいずれかを速やかに決定し、その実施時期を明確化するなど、必要な対策を適
15 切な時期に、着実かつ効率的・効果的に実施する。また、これらの取組を通じて得
16 られた施設の状況や対策履歴等の情報を記録し、次の点検・診断等に活用するとい
17 うメンテナンスサイクルを構築し、「道路メンテナンス会議」等も活用しつつ継続的
18 に発展させる。

19 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
20 に応じたインフラ機能の維持・適正化を推進する。具体的には、福祉等の生活サー
21 ビス機能と居住を誘導することにより、集約型都市構造の形成に向けた取組を推進
22 するとともに、各管理者は、他の関連する事業も考慮した上で、その施設の必要性、
23 対策の内容や時期等を再検討する。その結果、必要のなくなった社会資本は廃止、
24 除却等の対応を図り、必要な社会資本についても、更新の機会を捉えて、社会経済
25 状況の変化に応じた機能転換や集約・再編等を図る。

26 厳しい財政状況の中、真に必要な社会資本の維持管理・更新と財政健全化を両立
27 させるために、民間の資金・ノウハウを最大限活用することを目的に、包括的民間
28 委託や PPP/PFI の活用を推進する。

30 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI)

31 [1] 個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率

32 【道路（橋梁）：平成 26 年度 — → 平成 32 年度 100%】

33 【道路（トンネル）：平成 26 年度 — → 平成 32 年度 100%】

34 【河川：平成 26 年度 88% → 平成 28 年度 100%〔国、水資源機構〕

35 平成 26 年度 83% → 平成 32 年度 100%〔地方公共団体〕】

36 【ダム：平成 26 年度 21% → 平成 28 年度 100%〔国、水資源機構〕

37 平成 26 年度 28% → 平成 32 年度 100%〔地方公共団体〕】

38 【砂防：平成 26 年度 28% → 平成 28 年度 100%〔国〕

39 平成 26 年度 30% → 平成 32 年度 100%〔地方公共団体〕】

40 【海岸：平成 26 年度 1% → 平成 32 年度 100%】

41 【下水道：平成 26 年度 — → 平成 32 年度 100%】

42 【港湾：平成 26 年度 97% → 平成 29 年度 100%】

43 【空港（空港土木施設）：平成 26 年度 100% → 平成 32 年度 100%】

- 1 **【鉄道：平成 26 年度 99% → 平成 32 年度 100%】**
- 2 **【自動車道：平成 26 年度 0% → 平成 32 年度 100%】**
- 3 **【航路標識：平成 26 年度 100% → 平成 32 年度 100%】**
- 4 **【公園：平成 26 年度 94% → 平成 28 年度 100%〔国〕**
- 5 平成 26 年度 77% → 平成 32 年度 100%〔地方公共団体〕
- 6 **【官庁施設：平成 26 年度 42% → 平成 32 年度 100%】**
- 7

| 重点施策 | 指標 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------|-------|-----------|------|-------|------|----------|-------|---|---|-------|------|----|-------|-----|---|-------|------|--|--|--|--|-----------|--|--|-------|-----|---|-------|------|--|--|--|--|----------|--|----|-------|-----|---|-------|------|--|--|--|--|-----------|--|--|-------|-----|---|-------|------|--|--|--|--|----------|--|----|-------|-----|---|-------|------|--|--|--|--|-----|--|--|-------|-----|---|-------|------|--|--|--|--|----------|--|----|-------|----|---|-------|------|-----|-------|---|---|-------|------|----|-------|-----|---|-------|------|------------|-------|------|---|-------|------|----|-------|-----|---|-------|------|------|-------|----|---|-------|------|------|-------|------|---|-------|------|----|-------|-----|---|-------|------|--|--|--|--|-----|--|--|-------|-----|---|-------|------|--|--|--|--|----------|--|------|-------|-----|---|-------|------|
| (定期的な点検管理の実施) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> メンテナンスサイクルの第一段階として、点検が確実に実施されていることを把握・見える化することで、確実にメンテナンスサイクルを回すことができる体制を構築 | <ul style="list-style-type: none"> 点検実施率 各事業分野で計画期間中 100%の実施を目指す(道路(橋梁)、道路(トンネル)、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港(空港土木施設)、鉄道、自動車道、航路標識、公園(遊具)、官庁施設、観測施設) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定・実施) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 各社会資本の管理者は、各施設の特性や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえつつ、メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画を平成 32 年度までに策定し、これに基づき戦略的な維持管理・更新等を推進 長寿命化計画の策定を防災・安全交付金による支援の要件とするなど、各地方公共団体が管理する社会資本の老朽化対策が着実に進展するような取組を推進 | <p>[KPI-1]</p> <ul style="list-style-type: none"> 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率 <table border="0"> <tr> <td>道路(橋梁)</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>道路(トンネル)</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>河川</td> <td>H26年度</td> <td>88%</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国、水資源機構]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>H26年度</td> <td>83%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ダム</td> <td>H26年度</td> <td>21%</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国、水資源機構]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>H26年度</td> <td>28%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>砂防</td> <td>H26年度</td> <td>28%</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>H26年度</td> <td>30%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>海岸</td> <td>H26年度</td> <td>1%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>下水道</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>港湾</td> <td>H26年度</td> <td>97%</td> <td>→</td> <td>H29年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>空港(空港土木施設)</td> <td>H26年度</td> <td>100%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>H26年度</td> <td>99%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>自動車道</td> <td>H26年度</td> <td>0%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>航路標識</td> <td>H26年度</td> <td>100%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>公園</td> <td>H26年度</td> <td>94%</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>H26年度</td> <td>77%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>官庁施設</td> <td>H26年度</td> <td>42%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> </table> | 道路(橋梁) | H26年度 | — | → | H32年度 | 100% | 道路(トンネル) | H26年度 | — | → | H32年度 | 100% | 河川 | H26年度 | 88% | → | H28年度 | 100% | | | | | [国、水資源機構] | | | H26年度 | 83% | → | H32年度 | 100% | | | | | [地方公共団体] | | ダム | H26年度 | 21% | → | H28年度 | 100% | | | | | [国、水資源機構] | | | H26年度 | 28% | → | H32年度 | 100% | | | | | [地方公共団体] | | 砂防 | H26年度 | 28% | → | H28年度 | 100% | | | | | [国] | | | H26年度 | 30% | → | H32年度 | 100% | | | | | [地方公共団体] | | 海岸 | H26年度 | 1% | → | H32年度 | 100% | 下水道 | H26年度 | — | → | H32年度 | 100% | 港湾 | H26年度 | 97% | → | H29年度 | 100% | 空港(空港土木施設) | H26年度 | 100% | → | H32年度 | 100% | 鉄道 | H26年度 | 99% | → | H32年度 | 100% | 自動車道 | H26年度 | 0% | → | H32年度 | 100% | 航路標識 | H26年度 | 100% | → | H32年度 | 100% | 公園 | H26年度 | 94% | → | H28年度 | 100% | | | | | [国] | | | H26年度 | 77% | → | H32年度 | 100% | | | | | [地方公共団体] | | 官庁施設 | H26年度 | 42% | → | H32年度 | 100% |
| 道路(橋梁) | H26年度 | — | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 道路(トンネル) | H26年度 | — | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 河川 | H26年度 | 88% | → | H28年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | [国、水資源機構] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H26年度 | 83% | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | [地方公共団体] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ダム | H26年度 | 21% | → | H28年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | [国、水資源機構] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H26年度 | 28% | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | [地方公共団体] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 砂防 | H26年度 | 28% | → | H28年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | [国] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H26年度 | 30% | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | [地方公共団体] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 海岸 | H26年度 | 1% | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 下水道 | H26年度 | — | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 港湾 | H26年度 | 97% | → | H29年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 空港(空港土木施設) | H26年度 | 100% | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鉄道 | H26年度 | 99% | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車道 | H26年度 | 0% | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 航路標識 | H26年度 | 100% | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 公園 | H26年度 | 94% | → | H28年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | [国] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H26年度 | 77% | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | [地方公共団体] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 官庁施設 | H26年度 | 42% | → | H32年度 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 個別施設計画に基づくメンテナンスサイクルの構築と着実な取組の継続により、各施設の健全度を維持・向上させ、老朽化に起因する重要インフラの重大事故をゼロにすることを推進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 老朽化した信号機の更新数 H32年度末までに約 43,000 基 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

(維持管理・更新等のコストの算定)

・維持管理・更新等に係るコストの縮減・平準化を図るためには、中長期的な将来の見通しを把握し、それを一つの目安として、戦略を立案し、必要な取組を進めていくことが重要

そのため、個別施設計画において維持管理・更新等に係るコストを算定することを推進

・維持管理・更新等に係るコストの算定率 (※)

| | | | | | |
|-------------|--------|------|---|-----------|------|
| 道路 (橋梁) | H26 年度 | — | → | H32 年度 | 100% |
| 道路 (トンネル) | H26 年度 | — | → | H32 年度 | 100% |
| 河川 | H26 年度 | — | → | H30 年度 | 100% |
| | | | | [国、水資源機構] | |
| | H26 年度 | — | → | H32 年度 | 100% |
| | | | | [地方公共団体] | |
| ダム | H26 年度 | — | → | H28 年度 | 100% |
| | | | | [国、水資源機構] | |
| | H26 年度 | — | → | H32 年度 | 100% |
| | | | | [地方公共団体] | |
| 砂防 | H26 年度 | — | → | H28 年度 | 100% |
| | | | | [国] | |
| | H26 年度 | — | → | H32 年度 | 100% |
| | | | | [地方公共団体] | |
| 海岸 | H26 年度 | 0% | → | H32 年度 | 100% |
| 下水道 | H26 年度 | — | → | H32 年度 | 100% |
| 港湾 | H26 年度 | 31% | → | H29 年度 | 100% |
| 空港 (空港土木施設) | H26 年度 | 100% | → | H32 年度 | 100% |
| 鉄道 | H26 年度 | 99% | → | H32 年度 | 100% |
| 自動車道 | H26 年度 | 0% | → | H32 年度 | 100% |
| 航路標識 | H26 年度 | 100% | → | H32 年度 | 100% |
| 公園 | H26 年度 | 94% | → | H28 年度 | 100% |
| | | | | [国] | |
| | H26 年度 | 77% | → | H32 年度 | 100% |
| | | | | [地方公共団体] | |
| 官庁施設 | H26 年度 | 42% | → | H32 年度 | 100% |

※個別施設計画において、計画期間内に要する対策費用の概算を整理することとしている

(メンテナンスにおける PPP の活用)

・都市再生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

1 政策パッケージ1-2 :

2 メンテナンス技術の向上とメンテナンス産業の競争力の強化

4 現状と課題

5 社会資本の経年的な劣化・損傷を把握するための定期点検は、打音検査や目視点
6 検、その他の非破壊検査等により行われており、その実施に当たっては、技術力や
7 ノウハウが必要であるが、厳しい財政状況の下、国や地方公共団体の職員数の削減
8 が進む中、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
9 が困難となっている。

10 ・社会資本の老朽化が進む中での地方公共団体の懸念事項について、地方公共団体の規模にかかわ
11 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
12 団体が、技術力不足について懸念している状況にある。

13 地方公共団体においては、点検・修繕に係る経費が大きな負担となることから、
14 管理者によらず、必要な取組を着実に実施できるよう、いかに予算を確保してい
15 かが課題である。

16 修繕工事は、施設ごとに構造形式や劣化・損傷の状況等が異なり、新設工事と比
17 べて多くの労力を要し、人件費や機材のコストも割高になる場合もある。地方公共
18 団体が限られた人員・予算の中で、修繕等を行っていくためには、民間ノウハウを
19 活用しつつ効率化を進めることが必要であり、担い手を円滑に確保するためにも、
20 実態を踏まえた対応が必要である。

21 このように社会資本の安全を確保するためには、国及び地方公共団体等の職員が、
22 適切な技術力を持つとともに、新技術等のメンテナンス技術の高度化にも対応でき
23 る必要がある。また、多数の施設の健全性を正しく評価し、迅速かつ的確に必要な
24 措置を講ずるためには、維持管理に精通した技術者の活用も効率的な方策であり、
25 メンテナンス産業の育成・拡大を通じ、民間企業の担い手も含めて一定の技術や技
26 能を確保していく必要がある。さらに、適正な評価の下に選定された民間企業によ
27 り適切に工事が行われるよう、実態に即した予定価格の設定など入札契約制度を適
28 切に運用していくことも必要である。

29 また、社会資本の大部分を管理する地方公共団体が単独で維持管理・更新等を的
30 確に進めていくことは困難な場合も想定されることから、今後、将来にわたり、社
31 会資本の維持管理・更新等を持続的に実施可能な体制を構築するためには、地方公
32 共団体間の相互連携や外部委託を戦略的に図っていくことが重要である。メンテナ
33 ンス産業の育成・拡大の観点からは、包括的な委託の拡大による事業環境の安定化
34 も求められる。

35 多くの施設では、法令等に基づき、その情報を台帳として整備・保管することと
36 されており、その整理が進められているが、施設によっては、建設年度が古いなど
37 の理由により台帳そのものが存在しないものや、台帳は存在しているものの記載さ
38 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
39 を収集するなど、多くの手間を要している。また、施設情報に関して何らかの電子
40 化は進められているものの、データベース化やその整理・更新等に多くの労力・時
41 間がかかっており、国や地方公共団体等で情報の共有化を図るためにも、用語やデ
42 ータベースの記載内容、記載方法等の統一化、共有化すべき情報の整理、情報シス
43 テム間の連携の検討が必要である。

1 メンテナンスサイクルを通じたトータルコストの縮減・平準化、作業の効率化に
2 向けた新技術の開発・導入がこれまで以上に求められる。新技術を広く現場に展開
3 していくためには、安全に対する信頼性や、効率性、性能に見合った経済性を確保
4 することが重要であり、新技術の情報収集、審査・評価を迅速に行う仕組みを確立
5 する必要がある。

6 さらに、メンテナンス産業の競争力を強化するためには、産官学との連携を強化
7 し、適切な役割分担の下、戦略的に新技術の開発に取り組む必要がある。しかし、
8 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
9 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
10 んでいない。さらには、設置環境や利用状況に応じた技術研究開発も必要である。
11 そのため、技術研究開発を行う民間事業者等に対して、管理ニーズや開発・導入の
12 方向性等を分かりやすく示すことが重要である。こうした取組を含め、様々な分野
13 のメンテナンス事業の高度化、効率化を支える技術やノウハウについて、社会全体
14 の共通基盤としてイノベーションを図り、現場での導入・適用を促進するとともに、
15 そのための研究、教育、人材育成を充実強化するなどの総合的な取組をメンテナン
16 スエンジニアリングとして、国や地方公共団体、大学等の研究開発機関、民間企業
17 等の連携の下に広げていくことも重要な課題である。

18 また、社会資本の老朽化への対応は世界共通の課題である。アジアの新興国等で
19 急速に整備されている社会資本についても、将来一斉に老朽化していくことから、
20 我が国がメンテナンス分野の課題解決先進国として、世界をリードする技術力を強
21 化し、成長産業としてメンテナンス産業の海外展開を図っていく必要がある。

22

23 国民生活や社会経済の目指す姿

24 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
25 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
26 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
27 実現する。

28

29 重点施策の方向性

30 老朽化対策等に関する基準類を体系的に整備し、適時・適切に改定を行う。また、
31 老朽化対策等に関する技術的支援を行う専門組織を設置し、都道府県や市町村等
32 に対する支援体制を強化するとともに、国だけでなく地方公共団体の職員等を対象と
33 した研修・講習会の充実を図る。さらに、老朽化が原因となる施設事故に対し、国
34 が、迅速に緊急調査や応急対応等の技術的な支援を円滑かつ迅速に実施するよう組
35 織や財源等の制度構築を推進する。

36 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最新
37 の劣化・損傷状況や、構造諸元等の情報を収集し、施設の現状を把握するとともに、
38 今後の対策を講じるために利活用できるよう、得られた情報を、国、地方公共団体
39 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、及び「道路メンテ
40 ナンス年報」等の取組を通じた見える化を図る。

41 適切な役割分担の下での産官学の連携や、社会資本のメンテナンスに係る多様な
42 主体を一堂に集めて、管理ニーズと技術シーズのマッチングやインフラメンテナ
43 ンスの理念普及を行う場（インフラメンテナンス国民会議（仮称））の設置、インフラ

1 メンテナンスに関する表彰制度の創設等により、点検・補修におけるセンサー、ロ
2 ボット、非破壊検査等の技術研究開発や異業種からの新規参入を促進するとともに、
3 新技術情報提供システム（NETIS）³⁴等を活用し、現場への導入・普及を加速し、
4 円滑な現場展開を図る。

5 我が国に遅れてインフラの老朽化のピークが到来するアジアの新興国等への国
6 際的な展開を見据え、世界最先端のメンテナンス技術を構築し、新規整備から維持
7 管理・更新までが一体的となったインフラシステムの輸出を図る。

8

9 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 [2] 現場実証により評価された新技術数

11 【平成 26 年度 70 件 → 平成 30 年度 200 件】

³⁴ New Technology Information System

| 重点施策 | 指標 |
|---|---|
| (維持管理体制の構築) | |
| <ul style="list-style-type: none"> 社会資本の安全を確保するため、国の職員はもとより、地方公共団体等の職員を対象とした研修や講習を実施し、職員の技術力向上を推進 | <ul style="list-style-type: none"> 維持管理に関する研修を受けた職員のいる団体 道路 H26年度 約24% → H32年度 約85% 下水道 H26年度 約50団体 → H32年度 約1,500団体 国及び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 H26年度 1,151人 → H32年度 5,000人 河川 H26年度 449人 → H32年度 3,000人 ダム H26年度 301人 → H32年度 2,200人 砂防 H26年度 115人 → H32年度 690人 港湾 H26年度 64人 → H30年度 400人 空港（空港土木施設） H26年度 38人 → H32年度 280人 鉄道 H26年度 53人 → H32年度 250人 航路標識 H26年度 22人 → H32年度 52人 公園 H26年度 38人 → H32年度 280人 官庁施設 H26年度 2,176人 → H32年度 14,000人程度 |
| <ul style="list-style-type: none"> 橋梁補修用の歩掛の新設、維持修繕に関する歩掛の改定など、施工実態がより正確に反映されるよう積算基準を新設・改定し、維持補修に係る積算基準の見直しによる適正な価格等の設定に向けた取組を推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> 点検・診断、補修・修繕の民間事業者への包括的委託の活用 | |
| <ul style="list-style-type: none"> 点検・診断等を実施する際の人員・技術力の確保のため、業務を実施する際に必要となる能力や技術を、国が施設分野・業務分野ごとに明確化するとともに、関連する民間資格について評価、登録し、それにより点検・診断等の一定の水準の確保や、社会資本の維持管理に係る品質の確保を推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> 施設の管理者のみでは対応困難な施設については、必要に応じて道路における「直轄診断」等の国や都道府県等による技術的アドバイスや権限代行制度の活用等による支援の仕組みを構築 また、地域での一括発注を行うこと等によりマスメリットを活かした効率的な維持管理を行う | |
| (情報基盤の整備と活用) | |
| <ul style="list-style-type: none"> 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、最新の劣化・損傷の状況や、過去に蓄積されていない構造諸元等の情報を収集し、それを国、地方公共団体等を含め確実に蓄積するとともに、一元的な集約化を図り、それらの情報を活用し、目的に応じて可能な限り共有・見える化していくことを推進 | <ul style="list-style-type: none"> 基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 各事業分野で計画期間中100%を目指す (道路、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港（空港土木施設）、鉄道、航路標識、公園、官庁施設、観測施設) |
| (新技術の開発・導入) | |
| <ul style="list-style-type: none"> 社会資本の老朽化対策を進め、社会資本の安全性・信頼性を確保するため、技術開発や新技術の導入を積極的に推進 | <ul style="list-style-type: none"> [KPI-2] 現場実証により評価された新技術 H26年度 70件 → H30年度 200件 |
| <ul style="list-style-type: none"> 社会資本のモニタリング技術については、管理ニーズの体系的整理、管理ニーズと技術シーズのマッチングを行った上で、異分野の技術も含めて施設ごとに現場を活用して実証試験を実施し、耐久性・安全性・経済性等の検証、得られたデータと施設の状態との関係の分析等を通じて、管理ニーズからみた有効性を明らかにすることにより、技術研究開発等を促進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ロボット技術について、現場ニーズと異分野技術を含めた技術シーズのマッチングを行い、民間や大学等のロボットを公募し、現場での検証・評価を通じて、有用なロボットを国土交通省が実施する事業の現場へ先導的に導入することにより、技術研究開発を促進 | |

2. 重点目標2：災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

政策パッケージ2-1：

切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減

現状と課題

我が国は世界有数の地震・津波の多発国である。特に、海溝型の巨大地震やこれに伴う津波、大都市直下の地震が一たび発生すると広域にわたり甚大な被害が発生し、国家存亡の危機を招くおそれもある。南海トラフ地震や首都直下地震は今後30年以内に70%程度の高い確率で発生するおそれがあり、東日本大震災を大きく上回る被害想定が示されている。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である。

- ・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

阪神・淡路大震災等を教訓に、住宅・建築物、公共土木施設等の耐震化が進められているものの、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であり、人命を守り、社会経済活動の継続性を確保する観点から、耐震化の推進は喫緊の課題である。

東日本大震災では、観測史上最大クラスの広域にわたる津波により甚大な被害をもたらされた。この教訓を踏まえ、比較的発生頻度の高い津波（数十年から百数十年に一度程度）（L1）に対しては、施設の整備による対応を基本として人命、財産等を守ることを目指すことに加え、最大クラスの津波（L2）に対しては、ハード整備とソフト対策を組み合わせた多重防御により被害を最小化させる減災を図ることを基本とする津波対策を充実・強化している。我が国では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がある。また、事前防災や復旧・復興のための社会資本整備の円滑な実施を図る上で、大都市圏を中心に土地境界の明確化が課題となっている。

これらの課題に対し、国土強靱化基本法³⁵、南海トラフ地震対策特別措置法³⁶、首都直下地震対策特別措置法が制定されるなど対策の基本的な枠組みが充実・強化されており、これらに即した対策計画等³⁷に基づき、地震・津波対策等を重点的に行うとともに、同計画に基づく訓練を実施するなどにより、災害対応力の強化を図る必要がある。

さらに、世界の活火山の約1割が存在する我が国では、過去、少なくともおおむね100年に一度以上は大規模噴火が起こっている中、桜島の大正大噴火（大正3年）以降、100年間にわたって大規模な噴火が起こっていない。今後、いつ大規模噴火が起こってもおかしくない状況にあることを認識する必要がある。

³⁵ 強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法

³⁶ 南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法

³⁷ 「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」（平成26年3月）、「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」（平成26年4月）、「首都直下地震緊急対策推進基本計画」（平成26年3月）、「国土交通省首都直下地震対策計画」（平成26年4月）、「国土強靱化基本計画」（平成26年6月）など

1 国民生活や社会経済の目指す姿

2 国土強靱化の理念を踏まえ、①人命の保護が最大限図られること、②重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること、③国民の財産及び公共施設に係る被害が
3 最小化されること、④迅速な復旧復興がなされることを基本目標として、南海トラフ地震や首都直下地震等の切迫する巨大地震・津波や大規模噴火が発生した場合に
4 想定される被害を軽減する。
5
6

7 重点施策の方向性

8 切迫する巨大地震等による被害の軽減を図るとともに、円滑かつ迅速な応急活動
9 の確保や地域の産業・物流機能を維持できるよう、住宅、建築物、公共土木施設等
10 の耐震化を進める。
11

12 切迫する巨大地震等の発生の可能性の高い地域や密集市街地において、面的な市
13 街地整備や無電柱化、災害時の業務継続に必要なエネルギーの自立化・多重化を進
14 めるなど、市街地の防災性を向上する対策を推進するとともに、帰宅困難者対策等
15 を進める。

16 切迫する巨大地震・津波等に際し、陸海空が連携した人流・物流を確保するため、
17 陸上・海上・航空輸送の特性を踏まえたネットワークの代替性・多重性の確保を図
18 るとともに、幹線交通施設等の社会経済上重要な施設を保全するための土砂災害対
19 策等を推進する。

20 切迫する巨大地震・津波等に備え、津波浸水被害リスクの高い地域等において、
21 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・
22 遠隔操作化を推進する。その際、地域特性に応じて、自然との共生及び環境との調
23 和に配慮する。

24 発生頻度は極めて低いが、発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波に
25 対して、住民等の命を守ることを最優先に、避難体制の整備や土地利用など、ハー
26 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
27 する。

28 火山は、一たび噴火すると甚大な被害をもたらす場合があることから、火山噴火
29 に伴う被害を軽減するため、ハード・ソフトの両面にわたる対策を推進する。
30

31 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 [3] 公共土木施設等の耐震化率等

33 ・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

34 【平成 25 年度 75% → 平成 32 年度 81%】

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

37 【平成 25 年度 94% → 平成 29 年度 おおむね 100%】

38 ・ 航空輸送上重要な空港のうち地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機
39 能を有する空港から一定範囲に居住する人口

40 【平成 26 年度 約 9,400 万人 → 平成 32 年度約 1 億 700 万人】

- 1 ・災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構
2 築されている港湾（重要港湾以上）の割合
3 【平成26年度 31% → 平成32年度 80%】
- 4 ・航路標識の耐震補強の整備率
5 【平成26年度 78% → 平成32年度 100%】
- 6 ・災害時における主要な管渠及び下水処理場の機能確保率
7 【管渠：平成26年度 約46% → 平成32年度 約60%】
8 【下水処理場：平成26年度 約32% → 平成32年度 約40%】
- 9 ・官庁施設の耐震基準を満足する割合
10 【平成26年度 89% → 平成32年度 95%】
- 11 ・（参考）住宅・建築物の耐震化率
12 【住宅：平成25年度 約82% → 平成32年度 95%】
13 【多数の者が利用する建築物：平成25年度 約85% →平成32年度95%】
- 14 [参考1] 地震時等に著しく危険な密集市街地の面積
15 【平成26年度 4,547ha → 平成32年度 おおむね解消】
- 16 [4] 市街地等の幹線道路の無電柱化率
17 【平成26年度 16% → 平成32年度 20%】
- 18 [5] 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
19 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・
20 樋門等の耐震化率
21 【河川堤防：平成26年度 約37% → 平成32年度 約75%】
22 【海岸堤防等：平成26年度 約39% → 平成32年度 約69%】
23 【水門・樋門等：平成26年度 約32% → 平成32年度 約77%】
- 24 [6] 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
25 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
26 【津波：平成26年度 0% → 平成32年度 100%】
27 【高潮：平成26年度 - → 平成32年度 100%】

| 重点施策 | 指標 |
|---|--|
| (耐震化等の地震対策) | |
| <ul style="list-style-type: none"> 大規模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-3] <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 H25年度 75% → H32年度 81% |
| <ul style="list-style-type: none"> 主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策を推進 | [KPI-3] <ul style="list-style-type: none"> 首都直下地震又は南海トラフ巨大地震で震度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 H25年度 94% → H29年度 おおむね 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> 地震災害時に、空港が災害復旧支援、救急救命活動や緊急物資輸送など様々な役割を果たすことができるように基本施設（滑走路や誘導路等）や管制施設等（庁舎や管制塔等）の耐震性の向上を推進 | [KPI-3] <ul style="list-style-type: none"> 航空輸送上重要な空港のうち地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口 H26年度 約9,400万人 → H32年度 約1億700万人 |
| <ul style="list-style-type: none"> ハード・ソフト施策の連携により、大規模地震発生後の緊急物資等の輸送に資する海上輸送ネットワークの構築を図る（耐震強化岸壁整備、港湾BCP策定、緊急物資輸送訓練の実施等） | [KPI-3] <ul style="list-style-type: none"> 災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾（重要港湾以上）の割合 H26年度 31% → H32年度 80% 直近の3年間に緊急物資輸送訓練が実施された港湾（重要港湾以上）の割合 H26年度 46% → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> 航路標識の耐震補強の整備 | [KPI-3] <ul style="list-style-type: none"> 航路標識の耐震補強の整備率 H26年度 78% → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> 河川・海岸堤防、水門・樋門、排水施設等について、地盤の改良等の耐震化を推進 | [KPI-5] <ul style="list-style-type: none"> 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・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年度 約37% → H32年度 約75% (海岸堤防等) H26年度 約39% → H32年度 約69% (水門・樋門等) H26年度 約32% → H32年度 約77% |
| <ul style="list-style-type: none"> 下水道施設の耐震化・耐津波化・耐水化の計画的・段階的な実施、下水道事業継続計画（BCP）の策定等、事前対策を促進 | [KPI-3] <ul style="list-style-type: none"> 災害時における主要な管渠及び下水処理場の機能確保率 (管渠) H26年度 約46% → H32年度 約60% (下水処理場) H26年度 約32% → H32年度 約40% |
| <ul style="list-style-type: none"> 防災拠点となる官庁施設等の耐震化 | [KPI-3] <ul style="list-style-type: none"> 官庁施設の耐震基準を満足する割合 H26年度 89% → H32年度 95% |
| <ul style="list-style-type: none"> 地震発生時の倒壊等による被害の軽減を図るため、地方公共団体と連携して住宅・建築物の耐震診断・耐震改修、建替え等を促進 | (参考) [KPI-3] <ul style="list-style-type: none"> 住宅・建築物の耐震化率 |

| | |
|---|--|
| | <p>(住宅) H25年度 約82% → H32年度 95% (多数の者が利用する建築物)</p> <p>H25年度 約85% → H32年度 95%</p> |
| <p>・地すべりや崩壊（滑動崩落）により、甚大な被害の生じるおそれのある大規模盛土造成地の調査を進め、住民に対する情報提供を促進</p> | <p>・大規模盛土造成地マップ等公表率</p> <p>H26年度 13.7% → H32年度 約70%</p> <p>・居住している地域に関する大規模盛土造成地の情報を確認できる人口</p> <p>H26年度 36百万人 → H32年度 90百万人</p> |
| <p>・延焼・倒壊の危険性の高い老朽建築物の建替え・除却や、避難経路、消防環境等の地域特性を踏まえた対策、道路幅員等に関する建築基準法上の緩和措置の活用等により、密集市街地の整備を促進</p> | <p>[参考 KPI-1]</p> <p>・地震時等に著しく危険な密集市街地の面積</p> <p>H26年度 4,547ha → H32年度 おおむね解消</p> |
| <p>・都市機能が集積した拠点地区において、災害時にエネルギーの安定供給が確保される業務継続地区を構築</p> | <p>・災害対応拠点を含む都市開発が予定される拠点地区で自立分散型面的エネルギーシステムが導入される地区数</p> <p>H26年度 0地区 → H32年度 15地区</p> |
| <p>・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進</p> | <p>・都市再生安全確保計画及びエリア防災計画を策定した地域数</p> <p>H26年度 17地域 → H30年度 45地域</p> |
| <p>・都市内の重要な公共的空間を提供している地下街について、大規模地震発生時には、利用者等が混乱状態となることが懸念され、天井等の老朽化も進んでいること等から、ハード・ソフトからなる地下街の防災対策を推進</p> | <p>・防災対策のための計画に基づく取組に着手した地下街の割合</p> <p>H26年度 3% → H30年度 100%</p> |
| <p>・避難者や帰宅困難者の収容、復旧・復興の拠点や生活物資の中継基地となる避難地・防災拠点等としての機能を確保するための対策を推進</p> | <p>・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大都市の割合</p> <p>H24年度 約76% → H32年度 約89%</p> |
| <p>・道路の防災性の向上の観点からの無電柱化を推進</p> | <p>[KPI-4]</p> <p>・市街地等の幹線道路の無電柱化率</p> <p>H26年度 16% → H32年度 20%</p> |
| <p>・災害発生時において安全で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>H32年度までに約2,000台</p> |
| <p>・社会経済活動を支える重要交通網を保全する土砂災害対策の実施</p> | <p>・重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率</p> <p>H26年度 約49% → H32年度 約54%</p> |
| <p>(津波対策)</p> | |
| <p>・地震の切迫性が高い地域において、比較的発生頻度の高い津波及び高潮に対する高さが不足している河川・海岸堤防等について地域の実情に応じた必要な高さまでの嵩上げ及び耐震性の確保</p> <p>・設計対象の津波高を超えた場合でも背後地の被害の軽減を図るため、粘り強い構造の海岸堤防等の整備を推進</p> | <p>[KPI-5] (再掲)</p> <p>・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・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</p> <p>(河川堤防) H26年度 約37% → H32年度 約75%</p> <p>(海岸堤防等) H26年度 約39% → H32年度 約69%</p> <p>(水門・樋門等) H26年度 約32% → H32年度 約77%</p> |

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・津波到達前に水門等を安全かつ迅速・確実に閉鎖するため、自動化・遠隔操作化を推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・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、水門・樋門等の自動化・遠隔操作化率 (河川) H26年度 約40% → H32年度 約78% (海岸) H26年度 約43% → H32年度 約82% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・想定最大規模の津波に対して、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 | <ul style="list-style-type: none"> [KPI-6] ・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 (高潮) H26年度 - → H32年度 100% (津波) H26年度 0% → H32年度 100% ・最大クラスの津波・高潮に対応した浸水想定区域図を作成した都道府県数 (沿岸都道府県数) H26年度 22 → H32年度 39 (水防法に基づく水位周知海岸を指定する都道府県数) H26年度 0 → H32年度 19 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・災害時に堤外地で活動する港湾労働者等が安全に避難し、災害後の港湾における物流機能を確保するため、港湾の特殊性を考慮した避難対策を推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域に所在する港湾(重要港湾以上)における避難計画の策定率 H26年度 25% → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・大規模な被災想定地域等における地籍整備の推進 | <ul style="list-style-type: none"> (参考) ・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興に貢献する地籍調査の進捗率 H26年度 51% → H31年度 57% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・代替性確保のためのミッシングリンクの整備 | <ul style="list-style-type: none"> [KPI-20] ・道路による都市間速達性の確保率 H25年度 49% → H32年度 約55% |
| <p>(火山噴火対策)</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における減災対策 | <ul style="list-style-type: none"> ・活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における火山砂防ハザードマップ整備率 H26年度 約44% → H32年度 約100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害から人命を守る施設整備の重点的な実施 ・病院、老人ホーム、幼稚園等の要配慮者利用施設や防災拠点を保全する土砂災害対策の実施 | <ul style="list-style-type: none"> [KPI-10] ・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年度 約37% → H32年度 約41% |

1 **政策パッケージ2-2 :**
2 **激甚化する気象災害に対するリスクの低減**

3
4 **現状と課題**

5 我が国は梅雨期や台風期を中心に、毎年のように水害の脅威にさらされているが、
6 近年、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化している。今後、地球温暖化に伴う気
7 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ことが、
8 IPCC³⁸の報告書にも示されている。このような状況を踏まえ、危機感を持って防災・
9 減災対策に取り組んでいく必要がある。

- 10 ・時間雨量 50mm の短時間強雨の発生件数が約 30 年前の約 1.4 倍に増加。
11 ・平成 25 年は 39 都道府県 133 地点で 1 時間雨量の観測史上 1 位を更新。

12 そもそも我が国では、大都市の多くの範囲がゼロメートル地帯等に位置し、人口
13 や社会経済の中核機能が集積するとともに地下空間の高度利用が進んでいるなど、
14 自然的・社会的条件から水害に対して脆弱な国土構造となっている。

15 現在は、比較的発生頻度の高い降雨等に対して堤防、洪水調節施設、下水道等の
16 施設の整備が鋭意進められているが、依然としてその整備水準は低く、引き続き整
17 備を着実に実施する必要がある。

- 18 ・直轄管理河川における堤防の整備率は約 7 割程度。
19 ・市街地等において、年超過確率 1/5～1/10 程度の規模の内水に対する整備率は約 6 割程度。

20 このため、平成 27 年 5 月には、水防法、下水道法等が改正³⁹され、多発する浸水
21 被害への対応を図るためハード・ソフト一体となった対策の強化を図っている。

22 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
23 は未だ十分でないことや、海岸侵食が発生していることにより、高潮、波浪による
24 被害は依然として多い。

25 さらに、我が国は、国土の 7 割を山地・丘陵地が占め、地形は急峻で複雑・脆弱
26 な地質が広く分布する一方、丘陵地や山麓斜面にまで宅地開発が進展し、全国に多
27 くの土砂災害危険箇所が分布している。

- 28 ・全国の土砂災害のおそれのある区域は約 65 万区域（推計値）。

29 平成 26 年 8 月の広島市における土砂災害の発生など、近年は雨の降り方の局地
30 化・集中化・激甚化により、甚大な土砂災害が頻発している。これらを教訓に平成
31 26 年 11 月には、土砂災害防止法が改正⁴⁰され、基礎調査及び土砂災害警戒区域等の
32 指定や警戒避難体制の充実・強化に向けた取組を促進している。

33 これら水害、土砂災害対策等の推進に当たっては、長期的な観点からは、災害の
34 発生の危険性が高い区域にはできるだけ人が住まないようにすることが重要である。
35 また、既に主要な都市機能が災害リスクの高い場所に立地している場合は、利便性
36 と災害リスクを考慮しつつ、住宅等の安全性の向上を促進していくこと等により、
37 災害リスクと共存できる住まい方への転換を図る必要がある。

38
39 **国民生活や社会経済の目指す姿**

38 気候変動に関する政府間パネル(Intergovernmental Panel on Climate Change)

39 水防法等の一部を改正する法律

40 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律

1 国土強靱化の理念を踏まえ、①人命の保護が最大限図られること、②重要な機能が
2 致命的な障害を受けず維持されること、③国民の財産及び公共施設に係る被害が最小
3 化されること、④迅速な復旧復興がなされることを基本目標として、雨の降り方が局
4 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
5 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
6 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。

8 重点施策の方向性

9 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、
10 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
11 向上を図る。

12 施設の能力を上回る降雨等に対しては、施設の運用、構造、整備手順等の工夫、
13 避難場所や避難路の確保を考慮した減災対策を図るとともに、最大クラスの大雨等
14 が発生した場合を想定した洪水・内水・高潮等に関する浸水想定、ハザードマップ
15 の作成・公表、河川情報基盤の充実など、河川、下水道、まちづくり等の機関が協
16 働して、ハード・ソフト一体となった総合的な水害対策を推進する。

17 土砂災害については、要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る対策を
18 重点的に実施するとともに、土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等に関する
19 基礎調査結果の公表及び区域指定による危険な区域の明示、警戒避難体制の整備、
20 避難勧告の発令等を支援するためのきめ細やかな情報提供、想定をはるかに超える
21 規模の土石流に対する緊急調査の実施による監視の強化など、ハード・ソフト一体
22 となった対策を推進する。

23 災害リスク情報の提供・共有とあわせ、長期的観点から、将来の人口減少・高齢
24 化を考慮し、コンパクトシティの形成を進めるに当たっては、居住と都市機能をよ
25 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
26 地域のリスク低減対策を実施する。

27 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI)

28
29 [7] 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
30 備率及び下水道による都市浸水対策達成率

31 【河川整備率（国管理）：平成 26 年度 約 71% → 平成 32 年度 約 76%】

32 【河川整備率（県管理）：平成 26 年度 約 55% → 平成 32 年度 約 60%】

33 【下水道による都市浸水対策達成率：平成 26 年度 約 56% → 平成 32 年度
34 約 62%】

35 [8] 最大クラス of 洪水・内水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災
36 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

37 【洪水：平成 26 年度 - → 平成 32 年度 100%】

38 【内水：平成 26 年度 - → 平成 32 年度 100%】

39 [6] 最大クラス of 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
40 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（再
41 掲）

42 【津波：平成 26 年度 0% → 平成 32 年度 100%】

43 【高潮：平成 26 年度 - → 平成 32 年度 100%】

- 1 [9] 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
2 【平成 26 年度 0 → 平成 32 年度 約 900】
- 3 [10] 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
4 【平成 26 年度 約 37% → 平成 32 年度 約 41% 】
- 5 [11] 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表及び区域指定数
6 【公表：平成 26 年度 約 42 万区域 → 平成 31 年度 約 65 万区域】
7 【指定：平成 26 年度 約 40 万区域 → 平成 32 年度 約 63 万区域】
8

| 重点施策 | 指標 |
|--|---|
| <p>(水害対策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（河道掘削や堤防整備等の河川改修、洪水調節施設の整備、堤防強化、下水道整備等） | <p>[KPI-7]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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年度 約71% → H32年度 約76% （河川整備率(県管理)） H26年度 約55% → H32年度 約60% （下水道による都市浸水対策達成率） H26年度 約56% → H32年度 約62% ・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 H26年度 約130地区 → H32年度 約200地区 ・過去10年に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれのある家屋数 H26年度 約6.5万戸 → H32年度 約4.4万戸 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・河川への流出抑制対策の推進（流域貯留浸透施設、浸透ます、透水性舗装、防災調整池等の雨水貯留浸透施設の整備） ・土地利用規制と組み合わせた水害対策（土地利用状況に応じ、輪中堤の整備や氾濫する地域における災害危険区域の指定等） ・河川・下水道が一体となった浸水被害軽減対策の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・人口・資産集積地域等の流域貯留施設の貯留量 H26年度 約72万㎡ → H32年度 約97万㎡ |
| <ul style="list-style-type: none"> ・最大クラスの洪水、内水及び津波・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 | <p>[KPI-8]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最大クラスの洪水・内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 （洪水）H26年度 - → 平成32年度 100% （内水）H26年度 - → 平成32年度 100% ・最大クラスの洪水に対応した浸水想定区域図の作成数 H26年度 - → H32年度 約1,200 <p>[KPI-6]（再掲）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 （津波）H26年度 0% → H32年度 100% （高潮）H26年度 - → H32年度 100% ・最大クラスの津波・高潮に対応した浸水想定区域図を作成した都道府県数（再掲） （沿岸都道府県数） H26年度 22 → H32年度 39 （水防法に基づく水位周知海岸を指定する都道府県数） H26年度 0 → H32年度 19 |

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・近年、頻発する局地的な大雨等（いわゆるゲリラ豪雨）に対応するため、下水道による浸水対策を推進するとともに、施設の能力を上回る降雨に対しては、官民連携してハード対策、ソフト対策等を組み合わせた効率的かつ効果的な浸水対策を推進 | <p>[KPI-7]（再掲）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下水道による都市浸水対策達成率 H26年度 約56% → H32年度 約62% ・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（再掲） H26年度 約130地区 → H32年度 約200地区 <p>[KPI-8]（再掲）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最大クラスの内水に対応したハザードマップを作成・公表し、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）を実施した市町村等の割合 H26年度 — → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・地下空間の浸水防止・避難確保対策の推進 | <p>[KPI-9]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 H26年度 0 → H32年度 約900 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・地下駅の出入口やトンネル坑口部等について、止水板や防水ゲート等の浸水対策を推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・人口・資産が集中する地域や中枢・拠点機能を有する地域等における海岸堤防の整備等の推進 | <p>[KPI-5]（再掲）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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海岸堤防等の整備率（計画高までの整備と耐震化）（海岸堤防） H26年度 約39% → H32年度 約69% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・背後に重要な交通ネットワークがある地域等における海岸侵食による被害防止のための対策の推進 ・陸域から海域への土砂供給の減少や沿岸漂砂の流れの変化等による海岸侵食の進行について、山地から海岸まで一貫した総合的な土砂管理の取組を推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・侵食海岸において現状の汀線防護が完了した割合 H26年度 約74% → H32年度 約76% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・航路標識の耐波浪補強の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・航路標識の耐波浪補強の整備率 H26年度 78% → H32年度 100% ・航路標識のLED灯器の耐波浪整備率 H26年度 52% → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・既設ダムのかさ上げや、洪水吐きの増設等により治水機能の増強等を行うダム再生など、既存ストックのより一層の機能向上 ・既設ダムの洪水調節能力を最大限活用するための操作方法の検討や、ダム流入量等の予測精度の向上により、ダム操作の更なる高度化に努め、下流の洪水リスクの軽減を図る ・既存の下水道施設の増補管や貯留施設の整備など一層の機能向上を図るとともに、施設の能力を上回る降雨に対して、下水道管渠のネットワークや排水ポンプの運用等を図る | |
| <p>(土砂災害対策)</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害から人命を守る施設整備の重点的な実施（再掲） ・病院、老人ホーム、幼稚園等の要配慮者利用施設や防災拠点を保全する土砂災害対策の実施 ・社会経済活動を支える重要交通網を保全する土砂災害対策の実施 | <p>[KPI-10]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（再掲） H26年度 約37% → H32年度 約41% ・重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率（再掲） H26年度 約49% → H32年度 約54% |

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害警戒区域の指定による危険な区域の明示や警戒避難体制の確立を推進 ・土砂災害の蓋然性の高い地域における地形変化・土砂移動等の監視・観測 ・活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における減災対策（再掲） | <p>〔KPI-11〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表及び区域指定数 <ul style="list-style-type: none"> <u>（公表）</u> H26年度 約42万区域 → H31年度 約65万区域 <u>（指定）</u> H26年度 約40万区域 → H32年度 約63万区域 ・土砂災害ハザードマップを作成・公表し、地域防災計画に土砂災害の防災訓練に関する記載のある市町村の割合 H26年度 約33% → H32年度 約100% ・地域防災計画に要配慮者利用施設の名称及び所在地に関する記載のある市町村の割合 H26年度 約30% → H32年度 約100% ・活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における火山砂防ハザードマップ整備率（再掲） H26年度 約44% → H32年度 約100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策を推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率 H25年度 62% → H32年度 75% |

1 政策パッケージ2-3 :

2 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化

4 現状と課題

5 東日本大震災を始め、広島市における土砂災害など、近年の大規模災害において
6 は、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
7 り、道路、河川、海岸、港湾等の公共土木施設の被災状況調査等が行われ、救命・
8 救助活動や被災地の迅速な復旧に寄与している。

9 ・TEC-FORCEの直近活動実績

10 平成26年8月豪雨により被害を受けた広島市への派遣：日最大122人、延べ2,431人・日

11 平成26年11月長野県北部を震源とする地震への派遣：日最大77人、延べ589人・日

12 南海トラフ地震や首都直下地震など、広域にわたり甚大な被害の発生が想定され
13 る突発的な地震・津波等の災害に対しては、各々の地震で想定される具体的な被害
14 特性に合わせ、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
15 確保等を図る必要がある。

16 また、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、関
17 係機関が事前にとるべき行動を時系列で示すタイムラインを策定し、円滑な防災対
18 応に活用する取組を促進する必要がある。特に、広域避難や救助等への備えが必要
19 な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、公益事業者等の
20 関係機関が協働してタイムラインを策定する必要がある。

21 切迫する巨大地震・津波、大規模噴火や、頻発・激甚化する水害・土砂災害等の
22 大規模災害に対し、より迅速かつ的確な被災地の救援・復旧活動等のため、TEC-FORCE
23 の活動計画策定や災害情報等の把握・共有を図るシステムの活用推進による危機管
24 理体制の強化や、事業継続の観点も踏まえた大規模災害時にも活用可能な道路・鉄
25 道・港湾・空港・物流拠点等に関する情報共有及びバックアップ体制等の構築、各
26 モード間のアクセス性の改善等の事前の対策を一層強化する必要がある。

27 さらに、大規模災害時において、救命・救助活動や復旧支援活動のための緊急通
28 行車両の通行の確保が求められている。

30 国民生活や社会経済の目指す姿

31 国土強靱化の理念を踏まえ、①人命の保護が最大限図られること、②重要な機能
32 が致命的な障害を受けず維持されること、③国民の財産及び公共施設に係る被害が
33 最小化されること、④迅速な復旧復興がなされることを基本目標として、大規模自
34 然災害発生直後から救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に
35 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
36 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。

38 重点施策の方向性

39 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
40 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を派遣す
41 るなどの対策を実施する。

42 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
43 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

1 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
2 害を想定・共有するとともに、地方公共団体、公益事業者、企業等と連携し関係者
3 一体型タイムラインの策定を行うなどにより、国、地方公共団体、公益事業者、企
4 業等が主体的かつ連携して対応する体制を構築し、社会全体で社会経済の壊滅的な
5 被害を回避する。さらに、大規模災害時においても、企業や社会資本等が事業・機
6 能を継続できるよう引き続き事業継続計画（BCP）の策定を推進するとともに、地
7 方公共団体や企業等と連携した防災訓練を推進する。

8 国土の基礎的な情報の平時及び発災時における収集・管理・提供に加え、迅速かつ
9 的確な災害対応を行うため、避難施設等の事前に内蔵した基礎データとリアルタ
10 イムの各種災害情報等を重ね合わせて把握・共有できる電子防災情報システムの更
11 なる活用を推進する。

12 住民一人一人が、災害リスクを認識し心構えを持ち、自然災害や避難の知識を持
13 てるよう、学校教育現場において、防災教育の充実が図られるよう支援する。さら
14 に、ハザードマップポータルサイトの充実など、災害リスク情報を共有、活用する
15 ための取組を行い、住民の主体的判断による避難を促すことで、自助・共助の促進
16 を図る。

18 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 [12] TEC-FORCE と連携し訓練を実施した都道府県数

20 【実施都道府県数：平成 26 年度 17 都道府県 → 平成 32 年度 47 都道府県】

21 [13] 国管理河川におけるタイムラインの策定数

22 【平成 26 年度 148 市町村 → 平成 32 年度 730 市町村】

23 [14] 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）
24 が策定されている港湾の割合

25 【平成 26 年度 36% → 平成 28 年度 100%】

26
27

| 重点施策 | 指標 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生又は災害発生のおそれがある場合には、リエゾンを被災自治体に派遣し、情報の収集・提供と支援ニーズの把握、災害対策本部との情報共有を図る ・全国の地方整備局より職員を被災地に派遣し、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)による被災状況の調査、被害拡大防止及び早期復旧に係る被災自治体等への技術的な支援を実施 ・TEC-FORCE 隊員の確保、訓練や研修による技術力の向上・強化、災害対策機械等の装備の拡充等、危機管理対策を強化 ・大規模地震等に備えた広域応援部隊の広域活動拠点の整備や関係ブロック・行政機関等との広域的な合同防災訓練の実施により、広域災害に対応できる体制を構築 | <p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・TEC-FORCE と連携し訓練を実施した都道府県数 H26年度 17 都道府県 → H32年度 47 都道府県 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・タイムラインの策定の推進により、地域における住民や企業等による自助・共助の促進 | <p>[KPI-13]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国管理河川におけるタイムラインの策定数 H26年度 148 市町村 → H32年度 730 市町村 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・災害時に堤外地で活動する港湾労働者等が安全に避難し、災害後の港湾における物流機能を確保するため、港湾の特殊性を考慮した避難対策を推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域に所在する港湾（重要港湾以上）における避難計画の策定率（再掲） H26年度 25% → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時における港湾からのアクセスルートを確保 | <p>[KPI-14]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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年度 36% → H28年度 100% ・航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 H26年度 33% → H28年度 100% ・大規模災害発生時における円滑な航路啓開・災害復旧等を可能とする全国の作業船保有水準（総トン数） 290万トン を維持（H26年 290万トン） |
| <ul style="list-style-type: none"> ・港内から湾外まで一体的な情報提供体制の構築により、非常災害発生時における船舶の安全かつ円滑な避難、被害の極小化を図るため、制度面の改正の検討を含めた港湾等における一元的な海上交通管制を構築する | <ul style="list-style-type: none"> ・海上交通管制の一元化実施海域 H26年度 0箇所 → H32年度 1箇所（東京湾） |
| <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時において安全で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）の推進（再掲） | <ul style="list-style-type: none"> ・信号機電源付加装置の整備台数(再掲) H32年度までに約 2,000 台 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な救援活動を支援する地理空間情報の整備（災害時応急対応その他の防災施策の円滑かつ適切な実施に資するため、発災後速やかに被災地域の空中写真撮影を行い、関係機関に提供するとともに、防災上重要な情報が盛り込まれた電子国土基本図の整備、更新、提供を行う） | <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関への速やかな空中写真の提供 H26年度 写真提供件数9件のうち、2日以内に提供できた件数7件（78%） → H32年度 100% ・電子国土基本図を用いた災害対応の事例数（国及び地方公共団体の対策本部における利用率） H26年度 100% → 毎年度 100% |

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・地理空間情報を活用した危機管理対策の強化（地理空間情報の共有化を図ることにより、事前の災害対策の策定及び発災後の対応等に活用可能とする） | <ul style="list-style-type: none"> ・地理空間情報ライブラリーの内容の充実（地理空間情報ライブラリー情報登録件数） H26年度 149万件 → H29年度 155万件 H25年度（+8万件） H26年度（+2万件） |
| <ul style="list-style-type: none"> ・人工衛星による地殻・地盤変動の監視と情報提供（平成26年5月に打ち上げられた人工衛星、だいち2号（ALOS-2）の観測データを用いて、平常時から全国土を対象にした、火山・地すべりや地盤沈下等の地殻・地盤変動を監視・情報提供する） | <ul style="list-style-type: none"> ・国土全域の面積に対する解析した面積の率 H27年度 整備開始 → H28年度 100%（島しょ部等の解析不能地域を除く） ・火山、地盤沈下地域、地すべり対策地域における関係機関への情報提供数 H27年度 提供開始 → H30年度 150件/年 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・全国約1,300箇所に設置した電子基準点において衛星測位システム（GNSS）の連続観測を実施し、そのデータを収集・解析して正確な電子基準点の位置を把握している。その位置の変化から広域の地殻変動を監視し、地震・火山活動の予測や危険度評価に不可欠な情報等を遅滞なく提供する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・電子基準点の観測データの取得率 H26年度 99.5%以上 → 毎年度 99.5%以上 H24年度 99.53%、H25年度 99.78%、 H26年度 99.63% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の緊急復旧活動のための緊急用河川敷道路、船着場、河川防災ステーション等の整備を推進 ・津波、高潮等の災害発生時に、防災情報の収集、避難情報等の提供、水門等の一元的な遠隔制御等の対応を迅速かつ効果的に行うための津波・高潮防災ステーションの整備を推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・多様な主体による地域水防力の強化 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・住民一人一人が災害時に適切な避難行動をとる能力を養うため、災害リスクを認識し心構えを持ち、自然災害や避難の知識を持てるよう、防災教育が体系的に実施されるよう支援 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・民間企業等の防災に対する意識向上及びBCPの作成等の支援 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・渇水時の被害を最小とするための対策の推進 （渇水リスクの提示・共有、渇水対応タイムラインの作成、各地方公共団体等が渇水対応タイムラインを作成するためのガイドラインの作成等） | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・道路の雪寒対策の推進（冬期の道路交通を確保するための除雪体制の強化） | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・道路啓開計画の策定、既計画のスパイラルアップを推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・局地的・激甚的な豪雨への対応を推進（「時間雨量による通行規制基準の導入」及び「適切な連続雨量の設定」を試行） | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・河川情報基盤の充実、高度化・効率化（観測施設の高度化、観測データの収集・処理・伝送・公表システムの充実、XRAIN等高度なレーダネットワークの整備、氾濫域の予測提供システムの整備等） | |

1 政策パッケージ2-4：
2 陸・海・空の交通安全の確保

3
4 現状と課題

5 (道路交通)

6 平成26年の交通事故死者数は、4,113人（対前年比5.9%減）となっており、ピ
7 ーク時の16,765人（昭和45年）の4分の1以下にまで減少した。しかしながら、
8 交通事故死者数の約半数の2,038人が歩行中・自転車乗車中であり、そのうち約半
9 数が自宅から500m以内の身近な場所での交通事故によるものとなっている。また、
10 死者数のうち65歳以上の高齢者が半数以上を占めるなど、交通事故情勢は依然と
11 して厳しい状況にある。

12 ・自転車乗車中交通事故死者の約6割、歩行中交通事故死者の約7割、踏切事故死亡者の約4割、
13 高速道路の逆走事故を起こした運転手の約6割が高齢者。

14 全交通事故死者数に占める歩行者の割合をみると、我が国では3割を超え、欧米
15 諸国と比べて高くなっている。安全・安心に暮らせる社会を構築するためには、自
16 動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保するための対策が必要である。

17 ・欧米諸国における全交通事故死者に占める歩行者の割合は、アメリカでは約14%、ドイツでは約
18 17%、フランスでは約14%である。

19 特に少子化の進展を受け、安心して子供を産み、育てることができる社会を実現
20 するため、子供を交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められており、
21 通学路等における安全な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

22 近年、道路整備の進展等を受けて、道路の機能分化により、自動車交通を安全性
23 の高い幹線道路等へ転換し、生活道路を「人優先の安全・安心な歩行空間」に再生
24 することが可能な時代となってきている。

25 このため、交通死亡事故件数の約6割を占めている幹線道路については、安全性
26 を一層高めるために「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）⁴¹」により、市
27 民参加・市民との協働の下、効果的・効率的に事故対策を推進するなど重点的に対
28 策を推進する必要がある。

29 一方、歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路については、幹
30 線道路等への交通転換を図り、通過交通及び走行速度の抑制の徹底により、「人優先
31 の安全・安心な歩行空間」を確保するため、面的な速度規制と組み合わせた車道幅
32 員の縮小・路側帯の拡幅、歩道整備、ハンプの設置等の対策を行うなど、面的かつ
33 総合的な交通事故抑止対策を推進する必要がある。

34 このうち、全交通事故件数の約2割を占める自転車関連事故対策としては、「安全
35 で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、道路空間の再配分等により、
36 自転車が安全で快適に通行でき、歩行者の安全性を高めるとともに、自転車の活用
37 により国民の健康増進等に寄与する自転車利用環境を創出するための取組を進め
38 る必要がある。

39 長時間にわたり多くの交通を遮断する「開かずの踏切」での事故率は、それ以外

41 事故データや地方公共団体や地域住民の指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間を選定し、重点的・集中的に対策を講ずることにより、効果的・効果的な交通事故対策を推進するとともに、その効果を計測・評価し、マネジメントサイクルにより逐次改善を図るもの。

1 の踏切の約 4.4 倍であり、抜本的に解消する対策を推進する必要がある。

2 ・長時間にわたり多くの交通を遮断する「開かずの踏切」は全国に約 600 箇所。

3 ・東京 23 区の踏切数はパリの約 40 倍。

4 (鉄道交通)

5 人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道(軌道を含む。以下同じ。)
6 は、国民生活に欠くことのできない交通手段である。鉄道においては、一たび列車
7 の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホーム
8 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してい
9 ることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。
10 このため、国民が安心して利用できる、一層安全な鉄道交通を目指し、各種の安全
11 対策を総合的に推進していく必要がある。

12 ・平成 25 年度に発生した鉄道における運転事故は 790 件。

13 ・平成 25 年度に発生したホームから転落して列車等と接触又はホーム上で列車等と接触した人身
14 障害事故は 221 件。

15 (海上交通)

16 海上輸送は我が国の経済活動や国民生活を支える上で欠くことができないもの
17 となっているが、一たび船舶の事故が発生した場合には、人命に対する危険性が高い
18 ことに加え、経済と自然環境に与える影響も甚大である。このため、船舶事故の
19 未然防止を図る必要がある。

20 ・近年、我が国周辺における船舶事故隻数は、年 2,400 隻前後となっており、横ばい又は微減傾向
21 で推移している。

22 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
23 する海域においては、巨大船、危険物積載船、外国船舶等が多数通航し、輸送効率
24 の向上等を図るため船舶の大型化や LNG 運搬船の増加が進んでいる。こうした現
25 状において、航路を閉塞するような大規模海難が発生すれば、人命、財産、環境の
26 損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすこととなり、海上交通の遮断によ
27 り、我が国の経済活動を長期間にわたり麻痺させるおそれがあるため、船舶航行の
28 安全を確保する必要がある。

29 ・平成 23 年から平成 25 年までの船舶事故隻数は、年平均 2,366 隻であり、事故の 2 割がふくそう
30 海域で発生している。また、小型船舶を除く船舶事故隻数では、全体の 3 割をふくそう海域が占め
31 る。

32 ・平成 19 年に東京湾で発生したダイヤモンドグレース号の乗揚げ海難では、1,566KL の原油の流出
33 により被害総額は約 30 億円と算出されている。

34 (航空交通)

35 我が国における航空交通量は過去 15 年で約 1.5 倍と増加傾向にあり、空港及び
36 航空路では航空機の交通集中による混雑のための遅延が発生している。今後、航空
37 需要の更なる伸びが予測される中、安全を確保しつつ、効率的な運航を実現するた
38 め、航空交通システムの高度化が必要である。

39 ・平成 10 年における我が国の管制空域での運航便数は、88 万便であったが、平成 24 年には 130 万
40 便となっており、今後も着実な伸びが予想される。

41 また、米国同時多発テロ事件以降、様々な航空保安措置を講じてきたところであ
42 るが、依然として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
43 層推進する必要がある。

44

45

1 国民生活や社会経済の目指す姿

2 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
3 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
4 す。

6 重点施策の方向性

7 (道路交通)

8 幹線道路については、ビッグデータを活用して抽出した潜在的危険箇所等におい
9 て、重点的な事故対策を実施する。生活道路については、道路の機能分化を図ること
10 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
11 を図ることで、「人優先の安全・安心な歩行空間」を確保する。また、通学路やバス
12 停周辺における安全な歩行空間を確保する。

13 高齢者や障害者等が安全に活動できる社会を実現するため、歩行空間のバリアフ
14 リー化や踏切道の歩行者対策、高速道路の誤進入(逆走)対策を推進するとともに、
15 増加している歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど安全で快適な自転車
16 利用環境の創出を推進する。

17 「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業
18 等を推進する。また、踏切安全通行カルテを作成・公表し、透明性を保ちながら歩
19 行者対策を重点的に推進する。

20 (鉄道交通)

21 鉄道交通の安全を確保するため、鉄道事業者に対しては、平成 26 年度に実施し
22 た保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、
23 同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効
24 果的な保安監査を実施する。

25 視覚障害者のホームへの転落防止に効果が高いバリアフリー設備として、内方線
26 付き JIS 規格適合の点状ブロックの整備を推進する。また、視覚障害者を含め、全
27 ての駅利用者のホームからの転落等を防止するためのバリアフリー設備として、ホ
28 ームドアの整備を推進する。

29 (海上交通)

30 船舶航行の安全を確保するため、海事関係者の知識・技能の維持向上、船舶の運
31 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、効果的な情報提供
32 の充実等を推進する。また、海上交通センターの機能充実等を推進する。

33 (航空交通)

34 我が国の航空交通量の増大に対応し、安全かつ効率的な運航を確保するため、航
35 空交通システムの高度化を推進し、管制処理能力の向上を図るとともに、ヒューマ
36 ンエラーの防止を図る。

37 ハイジャック、航空機テロを未然に防止し、民間航空の安全性を確保するため、
38 定時性、効率性等に配慮しながら、搭乗旅客及び機内持込手荷物検査、航空貨物検
39 査等の適切な実施を確保する。

40

1 **重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI)**

2 [15] 信号機の改良等による死傷事故の抑止件数

3 【平成 32 年度末までに約 27,000 件／年抑止】

4 [16] 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
5 備率

6 【平成 25 年度 15.7% → 平成 32 年度 21.9%】

7

| 重点施策 | 指標 |
|--|--|
| (道路交通) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路において事故の危険性が高い箇所に対す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 | <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 H26年比 約3割抑止（H32年） |
| <ul style="list-style-type: none"> ・市街地や住宅地等において人優先のエリアを形成（生活道路における区域（ゾーン）を設定した最高速度30キロメートル毎時の区域規制、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスの設置等の車両の速度抑制及び通過交通の抑制・排除） | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路におけるハンプ、狭窄等の道路整備による車両の速度抑制の徹底 | <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率 H26年比 約3割抑止（H32年） |
| <ul style="list-style-type: none"> ・踏切道の歩行者対策、高速道路の誤進入（逆走）対策を推進 ・「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業等を推進 ・踏切安全通行カルテを作成・公表し、透明性を保ちながら歩行者対策を重点的に推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故件数 H27年比 約1割削減（H32年） |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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の向上に資する信号灯器のLED化等を推進 | <ul style="list-style-type: none"> [KPI-15] ・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 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・通学路において通学路交通安全プログラム等に基づき、安全な通行空間を確保（歩道整備、カラー舗装、信号機及び道路標識・道路標示の整備等） | <ul style="list-style-type: none"> ・通学路における歩道等の整備率 H25年度 54% → H32年度 65% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な自転車利用環境の創出（自転車道、自転車専用通行帯等の整備）を推進 | |
| (鉄道交通) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・全ての駅利用者のホームからの転落を防止し、利便性や安全性の向上を図る | <ul style="list-style-type: none"> [KPI-16] ・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年度 15.7% → H32年度 21.9% |
| (海上交通) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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・監督体制の充実等により、船舶航行の安全の確保を図る | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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）を推進する | <ul style="list-style-type: none"> ・ふくそう海域における、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生数 H26年度 0件 → H32年度 0件 |
| (航空交通) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ハイジャック、航空機テロを未然に防止し、民間航空の安全性を確保するため、定時性、効率性等に配慮しながら、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する | <ul style="list-style-type: none"> ・国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ（爆破等）発生件数 H26年度 0件 → H32年度 0件 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・航空交通システムの高度化を推進し、国内空域の抜本的再編、統合管制情報処理システムの整備等による管制処理能力の向上を図るとともに、パイロット・管制官間でのデータ通信の導入等により業務負担の軽減やヒューマンエラーの防止を図ることで、安全かつ効率的な運航を可能とする基盤を構築する | |

3. 重点目標3：人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

政策パッケージ3-1：

地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等

現状と課題

我が国は本格的な人口減少・高齢化社会の到来を迎えており、国と地方の総力を挙げて地方創生・人口減少克服に取り組むことが求められている。仮に短期間で出生率が改善しても、人口減少に歯止めがかかるまでに数十年を要することから、地域によって大きく異なる人口減少・高齢化の状況を見据えつつ、地域の特性に即した地域課題の解決と活性化に向け、危機感を持ちつつ中長期の視点から取り組む必要がある。

特に人口急減・急速な高齢化に直面している地方では、中山間地域等において、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となっている。

また、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。健康で快適な生活や持続可能な都市経営を確保するためには、都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりと、これと連携した交通ネットワークの形成を図る必要がある。このような都市構造とすることにより、地域経済を支えるサービス産業の生産性を向上させ、持続可能にしていくことに資するとともに、歩いて暮らせるまちづくりの実現により、健康寿命を延伸し、地域活力の維持、医療・介護費用の低減に寄与していく必要がある。

人口減少下においても都市機能を維持するためには、都市間・地域間の連携によって、必要とされる機能に応じた圏域人口を確保していくことも必要となる。高次都市機能が成立し得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ており、広域的な地域間連携による経済・生活圏の形成を進める必要がある。

・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し、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測され、医療・介護サービスへのニーズ拡大への対応を図るとともに、高齢者や子育て世帯等の多様な世代が生き生きと生活し活動できる地域づくりを進める必要がある。

・東京圏における平成37年の介護保険施設利用者数の推計は、平成22年の施設定員数の2倍以上。

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

（コンパクトな集積拠点の形成等）

「まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「地方版総合戦略」を踏まえ、地方都市

1 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
2 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
3 シティの形成を推進する。このため、コンパクトシティの形成を目指す市町村にお
4 いて、都市生活を支える生活サービス機能の整備や公的不動産を活用したまちづく
5 りを支援することなどにより、都市機能の計画的配置を推進するとともに、公共交
6 通の再構築等を支援する。また、中山間地域等においては、住民の生活に必要な生
7 活サービス機能や地域活動の場を集め、周辺集落とネットワークでつないだ「小さ
8 な拠点」を形成し、「道の駅」等も活用しながら持続可能な地域づくりを推進する。

9 コンパクトシティの形成は、高齢者・子育て世代の生活環境の整備、財政面・経
10 済面で持続可能な都市経営の実現、地域産業の生産性向上、熱の有効利用等による
11 低炭素型都市構造への転換、災害に強いまちづくり等の多角的な観点から推進する
12 とともに、住民や民間事業者、NPO 等の多様な民間主体の参画と連携を図りつつ取
13 り組む。

14 公営住宅や污水处理施設等の生活密着型の公共施設については、人口減少・高齢
15 化等に伴う地域のニーズに的確に対応し、機能更新を進めるとともに、効率的・効
16 果的な集約・再編等の取組を進める。生活排水処理に係る下水道については、集落
17 排水、浄化槽等他の污水处理施設と適正な役割分担の下、効率的な整備を実施す
18 るため、全ての都道府県で持続的な污水处理施設のための都道府県構想の策定を促進
19 する。

20 (連携中枢都市圏等による活力ある経済・生活圏の形成)

21 コンパクトに集積した地域や拠点を交通ネットワークでつなぎ、ETC2.0 を始めと
22 する ICT 等の新技術の活用や運用の工夫等によりネットワークを最大限活用する
23 ことにより、円滑かつ快適なネットワークを形成し、地域の特性に即した連携中枢
24 都市圏や定住自立圏等の広域的な経済・生活圏の形成を促進する。

25 (大都市圏における生き生きと暮らせるコミュニティの再構築)

26 大都市圏、特に大都市近郊における急速な高齢化に対応し、高齢者や子育て世代
27 等の多様な世代が生き生きと生活し活動できる「スマートウェルネス住宅・シティ」
28 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
29 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・福祉拠点化を推進す
30 る。
31
32

33 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 [17] 立地適正化計画を作成する市町村数

35 【平成 32 年 150 市町村】

36 [18] 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

37 【三大都市圏：平成 26 年 90.5% → 平成 32 年 90.8%】

38 【地方中枢都市圏：平成 26 年 78.7% → 平成 32 年 81.7%】

39 【地方都市圏：平成 26 年 38.6% → 平成 32 年 41.6%】

40 [19] 持続的な污水处理システムのための都道府県構想策定率

41 【平成 26 年度 約 2% → 平成 32 年度 100%】

1 [20] 道路による都市間速達性の確保率

2 【平成 25 年度 49% → 平成 32 年度 約 55%】

3 [参考 2] 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
4 規模の公的賃貸住宅団地の割合

5 【平成 25 年度 19% → 平成 32 年度 25%】

6

| 重点施策 | 指標 |
|---|---|
| (コンパクトな集積拠点の形成等) | |
| <ul style="list-style-type: none"> 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、コンパクトシティの形成を推進 | [KPI-17] <ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画を作成する市町村数 H32年 150市町村 地域公共交通網形成計画の策定総数 H32年 100件 |
| <ul style="list-style-type: none"> コンパクトシティの実現を図るため、都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、徒歩、自転車、自動車、公共交通等の多様なモードが連携した、総合的な都市交通システムの構築を推進 | [KPI-18] <ul style="list-style-type: none"> 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 (三大都市圏) H26年度 90.5% → H32年度 90.8% (地方中枢都市圏) H26年度 78.7% → H32年度 81.7% (地方都市圏) H26年度 38.6% → H32年度 41.6% |
| <ul style="list-style-type: none"> 地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や病院等の日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、隘路の解消を図るため現道拡幅及びバイパス整備等を推進 | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路（幹線街路）の整備率 H24年度 62% → H32年度 67% |
| <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場等の交通結節点の整備や、LRT、バス走行空間の改善等の整備等を支援 | <ul style="list-style-type: none"> 低床式路面電車の導入割合 H25年度 24.6% → H32年度 35% |
| <ul style="list-style-type: none"> まちづくりと一体的となった駅の総合的な改善や子育て支援施設等の生活支援機能の付与による鉄道駅の地域総合拠点化 | |
| <ul style="list-style-type: none"> 「道の駅」やスマートIC等の活用による拠点の形成 | |
| <ul style="list-style-type: none"> 人口減少を踏まえた污水处理施設整備（生活排水処理に係る下水道は、人口の変化に対応し、集落排水、浄化槽等他の污水处理施設と適正な役割分担の下、効率的な整備を実施。また、時間軸の概念に基づき既存ストックの活用や施設の統廃合、汚泥の利活用など段階的に効率的な管理運営を推進。） | [KPI-19] <ul style="list-style-type: none"> 持続的な污水处理システムのための都道府県構想策定率 H26年度 約2% → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> 公営住宅について老朽化ストックの建替えの機会を捉え、地域のニーズを踏まえつつ、事業主体の判断により、機能更新や集約・再編等を推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> 都市公園について、地域のニーズを踏まえた新たな利活用や都市の集約化に対応した再編を推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> 国有財産の最適利用の観点から踏まえつつ、公共施設等の集約化・活用を推進 | |
| (連携中枢都市圏等による活力ある経済・生活圏の形成) | |
| <ul style="list-style-type: none"> 道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保 | [KPI-20]（再掲） <ul style="list-style-type: none"> 道路による都市間速達性の確保率 H25年度 49% → H32年度 約55% |
| <ul style="list-style-type: none"> ITSの活用、信号機の改良等により、より円滑な道路交通を実現 | <ul style="list-style-type: none"> 信号制御の改良による通過時間の短縮 H32年度までに対策実施箇所において約5千万人時間/年短縮 |
| <ul style="list-style-type: none"> 地域鉄道の安全性向上・活性化（通勤・通学等の日常生活に欠かせない公共交通機関である地域鉄道について、安全性向上に資する設備整備や利便性向上のための施設設備等を支援） | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数 H25年度 4件 → H32年度 10件 |

| | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・離島航路及び離島航空路の維持や安全かつ安定的な輸送の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・航路、航空路が確保されている有人離島の割合 (航路) H32年度 100%を維持 (航空路) H32年度 100%を維持 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクト化とネットワーク化により、経済成長の牽引、高次都市機能の集積・強化、及び生活関連機能サービスの向上を実現する「連携中枢都市圏」の形成を促進 | |
| <p>(大都市圏における生き生きと暮らせるコミュニティの再構築)</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や子育て世帯等の多様な世帯が生き生きと生活し活動できるよう「スマートウェルネス住宅」の展開を推進 ・公的賃貸住宅団地の再生、福祉拠点化 | <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合 H24年 1.8% → H32年 3～5% 〔参考 KPI-2〕 ・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年度 19% → H32年度 25% <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大都市圏のおおむね1,000戸以上のUR団地における医療福祉拠点を形成した団地数 H32年度 100団地程度 |

1 **政策パッケージ3-2 :**
2 **安心して生活・移動できる空間の確保**
3 **(バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進)**

4
5 **現状と課題**

6 我が国においては、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
7 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
8 実現が求められる。

9 ・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。

10 また、女性活躍社会の実現や若い世代の就労・結婚・子育ての希望を実現する地
11 方創生の推進の観点からは、安心して子育てができる環境の整備は重要な課題であ
12 る。

13 このような状況の中、障害者、高齢者、妊婦や子供連れの人等が社会生活をして
14 いく上でのバリアとなるものに対処する「バリアフリー」とともに、新しいバリア
15 が生じないよう誰にとっても利用しやすくデザインするという「ユニバーサルデザ
16 イン」の考え方にに基づき、全ての人々が安心して生活・移動できる環境整備を進め
17 てきたところである。その結果、バリアフリー・ユニバーサルデザインは着実に進
18 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である。

19 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、高齢
20 者や障害者等を含め多数の外国人が来訪することが予想されることから、全ての
21 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
22 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
23 力に推進していく必要がある。

24
25 **国民生活や社会経済の目指す姿**

26 バリアフリー・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
27 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。

28
29 **重点施策の方向性**

30 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
31 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
32 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する
33 とともに、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
34 リアフリー」を推進する。

35
36 **重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI）**

37 [21] 公共施設等のバリアフリー化率

38 ・全ての一定の旅客施設⁴²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
39 の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合

40 【平成25年度 約91% → 平成32年度 約100%】

⁴² 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設。

- 1 • 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
2 備率（再掲）
3 【平成 25 年度 15.7% → 平成 32 年度 21.9%】
- 4 • 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
5 【園路及び広場：平成 25 年度 49% → 平成 32 年度 60%】
6 【駐車場：平成 25 年度 44% → 平成 32 年度 60%】
7 【便所：平成 25 年度 34% → 平成 32 年度 45%】
- 8 • 特定路外駐車場のバリアフリー化率
9 【平成 25 年度 53.5% → 平成 32 年度 約 70%】
- 10 • 特定道路におけるバリアフリー化率
11 【平成 25 年度 83% → 平成 32 年度 100%】
- 12 • 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
13 【平成 26 年度 約 98% → 平成 32 年度 100%】
- 14 • （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
15 【平成 25 年度 約 54% → 平成 32 年度 約 60%】
16
17

| 重点施策 | 指標 |
|---|--|
| (公共施設等のバリアフリー化) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の実情に鑑み、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえた上での、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設における優先的なバリアフリー化 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 一定の旅客施設のバリアフリー化数 (段差解消) <ul style="list-style-type: none"> H25年度 2,992 施設 → H32年度 3,590 施設 (視覚障害者誘導用ブロックの整備) H25年度 3,342 施設 → H32年度 3,590 施設 (障害者対応型便所の設置) H25年度 2,689 施設 → H32年度 3,358 施設 [KPI-21] ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> H25年度 約91% → H32年度 約100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 視覚障害者を始め、全ての駅利用者のホームからの転落を防止するためのバリアフリー設備として、特に一日当たりの平均的な利用者数10万人以上の鉄軌道駅におけるホームドア整備又は内方線付き JIS 規格適合の点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備 ・ 車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発 | <ul style="list-style-type: none"> ・ ホームドアの整備駅数 <ul style="list-style-type: none"> H25年度 583 駅 → H32年度 800 駅 [KPI-16] (再掲) ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> H25年度 15.7% → H32年度 21.9% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | <ul style="list-style-type: none"> [KPI-21] ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> (園路及び広場) <ul style="list-style-type: none"> H25年度 49% → H32年度 60% (43,780 施設) → (53,933 施設) (駐車場) <ul style="list-style-type: none"> H25年度 44% → H32年度 60% (3,716 施設) → (5,020 施設) (便所) <ul style="list-style-type: none"> H25年度 34% → H32年度 45% (11,642 施設) → (15,515 施設) |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 特定路外駐車場のバリアフリー化 | <ul style="list-style-type: none"> [KPI-21] ・ 特定路外駐車場のバリアフリー化率 <ul style="list-style-type: none"> H25年度 53.5% → H32年度 約70% (1,901 施設) → (2,485 施設) |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者や障害者等が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するための歩行空間のバリアフリー化 | <ul style="list-style-type: none"> [KPI-21] ・ 特定道路におけるバリアフリー化率 <ul style="list-style-type: none"> H25年度 83% → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な生活関連経路を構成する全ての道路における、バリアフリー対応型信号機、道路標示等の交通安全施設等の整備 | <ul style="list-style-type: none"> [KPI-21] ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> H26年度 約98% → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | <ul style="list-style-type: none"> (参考) [KPI-21] ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> H25年度 約54% → H32年度 約60% |

| | |
|---|--|
| <p>・安全で快適な通行空間を確保する無電柱化の推進</p> | <p>[KPI-4] (再掲)</p> <p>・市街地等の幹線道路の無電柱化率 H26年度 16% → H32年度 20%</p> |
| <p>・携帯型端末等を活用した、ユニバーサルな情報の提供による移動支援など ICT を活用した歩行者移動支援の普及促進等の推進</p> | |
| <p>(車両等のバリアフリー化)</p> | |
| <p>・鉄道車両及び軌道車両、バス車両、タクシー車両、旅客船、航空機におけるバリアフリー化</p> | <p>・鉄軌道車両のバリアフリー化率 H25年度 60% → H32年度 約70% (31,308両) → (36,400両)</p> <p>・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 H25年度 43.9% → H32年度 約70% (19,883台) → (約35,000台)</p> <p>・適用除外認定を受けたバス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率 H25年度 3.9% → H32年度 約25% (559台) → (約2,500台)</p> <p>・福祉タクシーの導入数 H25年度 13,978台 → H32年度 約28,000台</p> <p>・旅客船のバリアフリー化率 H25年度 約29% → H32年度 約50% (197隻) → (約350隻)</p> <p>・航空機のバリアフリー化率 H25年度 約93% → H32年度 100% (525機) → (566機)</p> |
| <p>(住宅のバリアフリー化)</p> | |
| <p>・住宅のバリアフリー化、住宅及び住宅市街地のユニバーサルデザイン化</p> | <p>(参考)</p> <p>・高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率 (一定) H25年度 41.2% → H32年度 75% (高度) H25年度 10.7% → H32年度 25%</p> <p>(参考)</p> <p>・共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストック比率 H25年度 17% → H32年度 28%</p> |

1 **政策パッケージ3-3 :**

2 **美しい景観・良好な環境の形成と健全な水循環の維持又は回復**

3
4 **現状と課題**

5 近年、人口減少・高齢化等に伴い社会経済構造が急激に変化する中、緑地の質の
6 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している。また、全国各
7 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。

8 ・金沢市まちなか地区（市街地）では、8年間に約2,200棟（全体の約20.0%）、萩市旧城下町地区
9 では、6年間に170棟（約10.6%）の歴史的な建造物が失われている。

10 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も見据え、景観法や歴
11 史まちづくり法を活用した取組により、良好な景観形成等を一層推進する必要があ
12 る。

13 また、健康で快適に暮らせる生活環境を確保するためには、水と緑豊かで魅力あ
14 る良好な都市環境の形成を図る必要がある。一方、これまでの急激な都市化等によ
15 り、水辺や緑地、藻場・干潟等の自然環境が失われつつあるなど、生態系の破壊、
16 分断、劣化等による生息・生育域の縮小、消失等が進行している。人類の存立基盤
17 である環境が将来にわたって維持されるよう、生物多様性が保たれた良好な自然環
18 境の保全・再生等の取組を加速する必要がある。

19 ・都市の緑に対し、世論調査では90%以上が面積の増加又は現状維持を求めている一方、1人当
20 りの都市公園面積（10.1㎡）は諸外国の都市と比較してまだ低い水準。

21 ・1900年前後から1990年代までの間に全国の湿地面積の約60%以上が消失。

22 さらに、都市部への人口の集中、産業構造の変化、地球温暖化に伴う気候変動等
23 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
24 態系への影響等様々な問題が顕著となっている。また、国民生活及び産業活動を支
25 える重要な基盤である水インフラについて、将来における施設の機能、サービス水
26 準及び安全性を確保できるよう、水道事業、下水道事業等について、老朽化する施
27 設の維持管理・更新に備え、事業基盤の強化を図る必要がある。こうした状況を踏
28 まえ、「水循環基本計画⁴³」に基づき、流域連携の推進、水の適正かつ有効な利用の
29 促進等を図り、健全な水循環を維持又は回復する必要がある。

30 加えて、自然環境が有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景
31 観形成、気温上昇の抑制等）を積極的に活用して、地域の魅力・居住環境の向上や
32 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、国際的
33 な議論や取組が活発化している状況も踏まえ、我が国においても積極的に取り組む
34 必要がある。

35
36 **国民生活や社会経済の目指す姿**

37 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
38 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
39 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
40 来にわたって享受できる社会を実現する。

41
42

43 水循環基本法に基づく計画（平成27年7月）

1 **重点施策の方向性**

2 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
3 成する。

4 健康で快適に暮らせる生活環境を確保するため、交通に起因する大気汚染等の沿
5 道環境の改善を進める。

6 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
7 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
8 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
9 に向けた取組を総合的かつ一体的に推進する。

10 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
11 トワーク形成等の取組を継続するとともに、多自然川づくりや緑の防潮堤、延焼防
12 止等の機能を有する公園緑地の整備など、自然環境が有する多様な機能を活用する
13 「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
14 用を推進する。

15

16 **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 [22] 景観計画に基づき取組を進める地域の数

18 【平成 26 年度 458 団体 → 平成 32 年度 696 団体】

19 [23] 都市域における水と緑の公的空間確保量

20 【平成 24 年度 12.8 m²/人 → 平成 32 年度 14.1 m²/人】

21 [24] 汚水処理人口普及率

22 【平成 25 年度 約 89% → 平成 32 年度 約 96%】

23

| 重点施策 | 指標 |
|---|--|
| (美しい景観・良好な環境形成) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・地域の特性にふさわしい良好な景観形成等の推進 | [KPI-22] <ul style="list-style-type: none"> ・景観計画に基づき取組を進める地域の数 H26年度 458 団体 → H32年度 696 団体 ・全国の港湾・河川区域等における放置艇隻数 H26年度 8.8 万隻 → H34年度 0 隻 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・歴史文化を活かしたまちづくりの推進（歴史的風致維持向上計画の策定） | <ul style="list-style-type: none"> ・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村の数 H26年度 49 団体 → H32年度 109 団体 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 | [KPI-4]（再掲） <ul style="list-style-type: none"> ・市街地等の幹線道路の無電柱化率 H26年度 16% → H32年度 20% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・歴史や文化、風土など多様性や四季の変化に富んだ地域の個性を活かした美しい国づくりを目指し、修景・緑化等を推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・沿道環境の改善（環境基準を達成していない地域を中心に、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備による市街地の通過交通の転換等を推進） | |
| (失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・都市域において水と緑豊で魅力ある良好な都市環境を整備するため都市公園等の整備等を推進し、水と緑のネットワークの形成を推進 | [KPI-23] <ul style="list-style-type: none"> ・都市域における水と緑の公的空間確保量 H24年度 12.8 m²/人 → H32年度 14.1 m²/人 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・過去の開発等により失われた多様な生物の生息・生育環境である湿地について、地域の多様な主体と連携しつつ、再生等を推進することにより、生態系ネットワークを形成するとともに、地域の活性化を目指す | <ul style="list-style-type: none"> ・河川を軸とした多様な生物の生息・生育環境を保全・再生する生態系ネットワーク形成に向けた取組（特に重要な水系における湿地の再生の割合） H26年度 約 4.8 割 → H32年度 約 7 割（広域的な生態系ネットワークの構築に向けた協議会の設置及び方針・目標の決定） H26年度 38% → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・藻場・干潟の造成や深掘り跡の埋め戻し等により、良好な海域環境を保全・再生・創出 ・「グリーンインフラ」の取組推進による持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくり | |
| (健全な水循環の維持又は回復) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・湖沼や閉鎖性海域等の公共用水域における、既存の下水道施設の一部改造、運転管理の工夫による段階的高度処理を含む高度処理の導入及び放流先の水域の状況に応じた順応的な水質管理等を通じた水質改善の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・良好な水環境創出のための高度処理実施率 H25年度 約 41% → H32年度 約 60% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少等の社会情勢の変化を踏まえつつ、汚水処理の早期概成に向けて、地域の実情に応じた最適な汚水処理施設の整備を推進 | [KPI-24] <ul style="list-style-type: none"> ・汚水処理人口普及率 H25年度 約 89% → H32年度 約 96% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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の推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・よどみの発生や付着藻類の剥離・更新が行われにくくなるなどしているダム下流河川の環境の改善 | |

1 **政策パッケージ3-4 :**
2 **地球温暖化対策等の推進**

3
4 **現状と課題**

5 地球温暖化とそれに起因する気候変動は、人類の生存基盤に関わる重大な環境問
6 題の一つである。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
7 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
8 リスクの増加が懸念されている。

9 ・IPCC（気候変動に関する政府間パネル）第5次評価報告書によれば、21世紀末までに世界平均気
10 温は0.3～4.8℃、海面水位は0.26～0.82m上昇する可能性が高く、ほとんどの地域で極端な高温
11 が増加することがほぼ確実であり、極端な降水がより強く、頻繁となる可能性が非常に高いと予測
12 されている。

13 我が国では、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
14 の温室効果ガスの排出量が大幅に増加している。

15 ・平成25年度のCO₂排出量は、自動車や船舶等の運輸部門では平成17年度比で約6.3%減であり、
16 地球温暖化対策に一定の効果が見られるものの、住宅・建築物等の家庭部門・業務その他部門は約
17 14.6%増、我が国全体でも約0.5%増となっている。

18 我が国は、平成25年11月に平成32年の自主的な温室効果ガス削減目標を表明
19 しているが、平成27年のCOP21（気候変動枠組条約第21回締約国会議）におい
20 ては、平成32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
21 れている。

22 また、これまでの大量生産・大量消費型の社会経済活動は、大量廃棄型の社会を
23 形成し、健全な物質循環の阻害に結び付く側面を有しており、3R（リデュース、
24 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。

25
26 **国民生活や社会経済の目指す姿**

27 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、
28 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
29 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
30 変動に対する適応力の高い社会の実現を図る。

31 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
32 り低減される循環型社会の形成を目指す。

33
34 **重点施策の方向性**

35 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
36 水道が有する水・資源・エネルギー活用の推進など、あらゆる分野における総合的
37 な取組により、都市における低炭素社会の構築を進める。

38 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
39 利活用の推進、交通流対策に加え、モーダルシフトや共同輸配送、コンテナのラウ
40 ンドユース（往復利用）、宅配の再配達削減等による物流の効率化を促進するな
41 ど、環境負荷の少ない物流の実現を図る。また、環境負荷の小さい都市内交通体系

1 の実現を図るため、公共交通利用促進策として、LRT⁴⁴、BRT⁴⁵、路面電車やバス走行
2 空間の改善等の整備を進めるとともに、道路空間の再配分等による安全で快適な自
3 転車利用環境の創出を推進するなど、人流・物流から発生する温室効果ガスの排出
4 抑制及び吸収源拡大に向けた取組を進める。

5 地球温暖化に伴う水害、土砂災害、高潮災害、熱中症等様々なリスクの増加等を
6 踏まえて、気候変動による影響に対処する「適応策」を進める。

7 資源・エネルギーの有効活用に加えて、海上輸送による効率的な静脈物流ネット
8 ワークの構築を推進するとともに、廃棄物海面処分場を計画的に整備するなど循環
9 型社会の実現に向けた取組を進める。

10 11 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI)

12 [25] 都市緑化等による温室効果ガス吸収量

13 【平成 25 年度 約 111 万 t-CO₂/年

14 → 平成 32 年度 約 119 万 t-CO₂/年】

15 [26] 下水汚泥エネルギー化率

16 【平成 25 年度 約 15% → 平成 32 年度 約 30%】

44 LRT (Light Rail Transit) : 低床等の次世代型路面電車

45 BRT (Bus Rapid Transit) : 専用道路等を活用した高速輸送バスシステム

| 重点施策 | 指標 |
|---|---|
| (地球温暖化緩和策・適応策の推進) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・低炭素都市づくりの推進 (低炭素まちづくり計画に基づく取組を始めとした都市機能の集約化とこれと連携した公共交通機関の一体的な利用促進、都市のエネルギーシステムの効率化による低炭素化、ヒートアイランド対策等を推進するとともに、都市公園の整備、道路、港湾等の公共施設における緑化、民間緑地の確保を図り、都市緑化等による温室効果ガス吸収源対策を推進する) | <p>[KPI-25]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市緑化等による温室効果ガス吸収量 H25年度 約111万t-CO₂/年 → H32年度 約119万t-CO₂/年 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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) | <p>[KPI-26]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下水汚泥エネルギー化率 H25年度 約15% → H32年度 約30% ・下水道分野における温室効果ガス排出削減量 H24年度 約168万t-CO₂ → H32年度 約316万t-CO₂ |
| <ul style="list-style-type: none"> ・新築住宅の省エネ化の推進(エネルギー消費量の増加傾向が著しい家庭部門の省エネ化を規制、評価・表示、インセンティブの付与等により推進し、低炭素社会の実現を図る) | <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年基準)達成率 H25年度 42% → H32年度 100% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞を緩和する対策(深刻な交通渋滞が発生している路線における路上駐車抑制、ITSの活用、信号制御の改良、交通アセスメント等の取組)を推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・信号制御の改良によるCO₂の排出抑止量 H32年度末までに約10万t-CO₂/年抑止 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業等を推進(再掲) ・踏切安全通行カルテを作成・公表し、透明性を保ちながら歩行者対策を重点的に推進(再掲) | <ul style="list-style-type: none"> ・踏切遮断による損失時間 H25年度 約123万人・時/日 → H32年度 約117万人・時/日 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・貨物鉄道輸送、海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道による貨物輸送トンキロ H24年度 187億トンキロ → H32年度 221億トンキロ ・内航海運による貨物輸送トンキロ H24年度 333億トンキロ → H32年度 367億トンキロ |
| <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械からのCO₂排出量の削減(国土交通省が燃費性能の優れた建設機械を認定し、認定機械の普及促進を促すことで建設機械からのCO₂排出量を削減する) | <ul style="list-style-type: none"> ・燃費性の優れた建設機械の普及率 (油圧ショベル) H23年度 48% → H32年度 84% (ホイールローダ) H23年度 41% → H32年度 72% (ブルドーザ) H23年度 6% → H32年度 28% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・道路分野における地球温暖化対策の推進(地球温暖化対策として、道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく快適に走行できる道路とするため、交通流対策を推進) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・共同輸配送、コンテナのラウンドユース(往復利用)、宅配の再配達削減等による物流効率化の促進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道分野における省エネ・低炭素化の推進 (エネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設へ省エネ設備等の導入を促進、また、環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発を推進) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・適応計画の策定及び同計画に基づくハード・ソフト両面からの総合的な適応策の推進 (水災害分野(水害対策、土砂災害対策、渇水対策)や沿岸分野の取組、ヒートアイランド対策等の実施) | |

(循環型社会の形成)

・港湾の整備に伴う浚渫土砂や循環利用のできない廃棄物等について、最終処分の実施が困難となる状況を回避するために海面処分場を計画的に整備する
・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（再掲）

・全国の海面処分場における受け入れ可能年数
7年以上を確保(H26年度：約8年)

[KPI-26]（再掲）

・下水汚泥エネルギー化率
H25年度 約15% → H32年度 約30%

4. 重点目標 4 : 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

政策パッケージ 4-1 : 大都市圏の国際競争力の強化

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しており、都市の立地競争力が国際的なヒト・モノ・カネ・ビジネスを呼び込む鍵となっている。我が国の成長力を強化する上で、アジア諸国を始めとする世界の成長を取り込むことは極めて重要であり、国際的な人流・物流等のダイナミズムの変化を的確に捉え、アジア等を含む地政学的・広域的な視野からの国際戦略に基づき、我が国経済の成長エンジンである大都市圏の国際競争力を一層強化する必要がある。

特に、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を一つのマイルストーンとして、大都市圏の立地競争力を強化し、投資環境の魅力を高めていくことは、我が国の経済成長の好機となる。また、長期的には、リニア中央新幹線により三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化したスーパー・メカリージョンの形成が期待される。

しかしながら、東京を始めとする我が国の大都市圏の国際競争力は必ずしも十分に発揮されている状況にはなく、国際的な水準から見て劣後する都市の国際的なビジネス・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。

・森記念財団「世界の都市総合力ランキング」によると、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位と低位である（都心から国際空港までのアクセス時間は31位※「世界の都市ランキング2014」の結果）。

我が国と世界を結ぶ主要なゲートウェイである首都圏空港においては、空港処理能力の拡大を進め、アジア諸国の主要空港のトップクラスとなっている。しかし、今後とも首都圏空港の航空需要は増加傾向にあり、おおむね2020年代前半には、現在の計画処理能力のほぼ限界に達する見込みとなっている。さらに、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増大が予想される訪日外国人旅行者への対応に万全を期す必要がある。さらに、国際航空物流の分野では、我が国の国際航空貨物量は近年伸び悩んでいる状況にあり、また、航空貨物ネットワークをめぐる状況として、アジア各国の国際トランジット貨物等の積極的な取り込みによる、我が国の航空企業・空港の相対的地位の低下等の傾向が見られる。

国際海上物流の分野では、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、コンテナ船の更なる大型化や船社間の連携による基幹航路の再編に伴う基幹航路の寄港地の絞り込みが行われるなど、海運、港湾を取り巻く情勢は厳しさを増している。こうした中、我が国に寄港する基幹航路便数が減少しており、我が国産業の国際競争力の低下が懸念されている。

・京浜港及び阪神港において、基幹航路の寄港便が減少。(H19→H25)

京浜港 北米航路：39便→30便、欧州航路：6便→2便

阪神港 北米航路：21便→12便、欧州航路：6便→2便

環状道路を始め、我が国の都市圏の道路ネットワークについては国際レベルで見ると貧弱な状況にあり、都心部において慢性的に発生している渋滞等が我が国の国際競争力強化に向けた課題となっている。

- 1 ・日本と諸外国の環状道路整備率（H27年4月現在）
- 2 東京：70%、北京、ソウル、ワシントンD.C.、ロンドン：100%、パリ：87%、ベルリン：97%
- 3 ・都心環状線は、都心に用事のない車両による通過交通が約6割。
- 4 ・日本における一人当たりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間（約100時間）の約4割に
- 5 相当。渋滞損失は約280万人分の労働力に匹敵。

7 国民生活や社会経済の目指す姿

8 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

9 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

10 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

11 み、我が国経済の成長エンジンとしての役割を果たす。

13 重点施策の方向性

14 大都市の国際競争力強化に有効な大規模で優良な民間都市開発事業等の民間投

15 資の促進に必要となるインフラ整備等を推進し、防災性の向上を図りつつ、国際都

16 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する。

17 大都市圏内の渋滞緩和や国際的な空港・港湾へのアクセス改善、高速道路・港湾

18 等周辺への物流施設の集約化の促進など、人流や物流の効率化を図り、民間事業活

19 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

20 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、

21 大型車誘導区間の充実等を図る。

22 大都市圏拠点空港について、首都圏空港の機能強化に向けて、羽田空港の飛行経

23 路の見直しについて住民との双方向の対話を行い、環境影響に配慮した方策を策定

24 するなど、2020年までの年間発着枠約8万回の拡大に最優先に取り組む。また、2020

25 年以降の機能強化については、成田空港における抜本的な容量拡大等の諸課題につ

26 いて、関係地方公共団体等と議論を深める。関西国際空港・大阪国際空港におい

27 ては、平成27年度中のコンセッションの実現により、関西国際空港の国際拠点空港

28 としての再生・強化、関西の航空輸送需要の拡大等を図るとともに、中部国際空港

29 においては、将来の完全24時間化という課題を見据え、空港活性化の取組を推進

30 する。上記空港における取組を含め、オープンスカイの推進等を進め、国際航空ネ

31 ットワークの充実を図るとともに、航空貨物ネットワークの拡大を図る。

32 国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）については、これら戦略港湾への貨物

33 を集約する「集貨」、戦略港湾への産業集積を図る「創貨」、大水深コンテナターミ

34 ナルの機能強化等による「競争力強化」の取組を推進し、我が国に寄港する基幹航

35 路の維持・拡大を図り、企業の立地環境を向上させる。

37 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 [27] 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

39 業完了数

40 【平成26年度 8 → 平成32年度 46】

41 [28] 三大都市圏環状道路整備率

42 【平成26年度 68% → 平成32年度 約80%】

43 [29] 首都圏空港の国際線就航都市数

- 1 【平成 25 年 88 都市 → 平成 32 年 アジア主要空港⁴⁶並み】
- 2 〔30〕 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数
- 3 【北米基幹航路 平成 25 年度 デイリー寄港 →
- 4 平成 30 度 デイリー寄港を維持・拡大】
- 5 【欧州基幹航路 平成 25 年度 週 2 便 →平成 30 年度 週 3 便】

⁴⁶ アジア主要空港の就航都市数（平成 25 年）：仁川空港・金浦空港（ソウル）143 都市、香港空港 138 都市、チャンギ空港（シンガポール）134 都市、北京空港・南苑空港（北京）97 都市、浦東空港・虹橋空港（上海）83 都市

| 重点施策 | 指標 |
|--|--|
| 都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>[KPI-27]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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年度 8 → H32年度 46 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・三大都市環状道路や空港港湾へのアクセス道路等の整備とその進展に合わせた、大型車誘導区間の充実や通行支障区間の計画的な解消等により、効率的な物流ネットワークを強化する | <p>[KPI-28]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏環状道路整備率 H26年度 68% → H32年度 約80% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、ITSの活用、信号機等のバリアフリー化等により、大会会場周辺、アクセス道路等における安全・円滑かつ快適な交通環境を整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・信号制御の改良による通過時間の短縮（再掲） H32年度までに対策実施箇所において約5千万人時間／年短縮 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・都市における安全で円滑な交通を確保し、徒歩、自転車、自動車、公共交通等の多様なモードが連携した、総合的な都市交通システムの高度化を推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場等の交通結節点の整備や、LRT、バス走行空間の改善等の整備等を支援 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏の高速道路の料金体系については、水準の整理・統一及び起終点を基本とした料金の導入に向けて具体の検討を進める | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・道路交通状況をきめ細やかに把握し、実容量の不揃いの解消、本線料金所の撤去等により今ある道路を更に賢く使い、時間損失・低い時間信頼度・交通事故・活力低下の克服を目指す | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・既存ストックを有効活用した連絡線整備や相互直通化、地下鉄ネットワーク充実、列車遅延対策等による鉄道輸送信頼性向上、鉄道駅の交通結節機能の高度化による、より質の高い都市鉄道ネットワークの構築に向けた取組の推進 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路・港湾等周辺への物流施設の集約化など、流通業務の総合化及び効率化の促進 | |
| 国際交流拠点の機能拡充・強化 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・我が国の国際航空ネットワークの充実化 (東アジア等と我が国を結ぶネットワークの形成を促進し、国内外の需要を広く取り込むとともに、アジア-北米間を始めとした国際・国際間乗継需要の積極的な取り込みを進めるため、空港処理能力の確保、ネットワークの充実化に向けた方策を推進する) | <p>[KPI-29]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏空港の国際線就航都市数 H25年 88都市 → H32年 アジア主要空港並み (アジア主要空港の就航都市数(平成25年) 仁川空港・金浦空港(ソウル) 143都市、香港空港 138都市、チャンギ空港(シンガポール) 134都市、北京空港・南苑空港(北京) 97都市、浦東空港・虹橋空港(上海) 83都市) |
| <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏空港の機能強化 (東京国際空港における際内トンネル、駐機場等の整備を実施するとともに、更なる機能強化の具体化について、関係地方公共団体等との協議を行った上で、必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備等を進めるなど、適切な方策の実行を目指す。成田国際空港においては、高速離脱誘導路の整備等により、空港処理能力の拡大を図る。) | <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏空港の年間合計発着枠数 H26年度 74.7万回 → H32年度 74.7万回+最大7.9万回 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ戦略港湾において、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策により基幹航路の維持・拡大を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナル(水深16m以上)のバース数 H24年度 3バース → H28年度 12バース [KPI-30] ・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) H25年度 デイリー寄港 → H30年度 デイリー寄港を維持・拡大 |

| | |
|--|--|
| | (欧州基幹航路) H25年度 週2便 → H30年度 週3便 |
| ・国際コンテナターミナルにおける保安及び物流効率性を確保しつつ、出入管理情報システムの更なる普及を促進する | ・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 物流効率性を維持できる使用率の水準95%を維持(H26年度 96%) |
| ・国際コンテナターミナルにおける港湾物流情報システムの多国間相互接続等のICTを活用した港湾物流の高度化・効率化を推進することにより、効率的な国際物流の実現を図る | ・港湾物流情報システムを相互連携している国数 H26年度 2カ国 →H32年度 5カ国 |
| ・関西国際空港・大阪国際空港について、民間事業者の柔軟な創意工夫による空港ビジネスの展開を可能とするコンセッションの実現により、関西国際空港債務の早期の確実な返済を図りつつ、関西国際空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西の航空輸送需要の拡大等を図る | |
| ・中部国際空港については、将来の完全24時間化という課題を見据え、中部地域へのインバウンド増進を図る昇龍道プロジェクトの一層の推進など、地域と一体となった需要開拓や受入環境整備を推進するとともに、航空貨物輸送の新たな需要等に対応した空港施設の拡充等を推進する | |
| ・首都圏空港を含むオープンスカイの戦略的な推進、ビジネスジェットの入管理体制の構築、航空企業のコスト競争力向上の環境づくり等を図る | |
| ・国際トランジット貨物や生鮮品輸送を積極的に取り込むことに加え、地域の成長産業の重点的な育成や振興を支えるための航空物流機能の強化等により、我が国航空貨物ネットワークの拡大を図る | |
| ・大都市圏拠点空港への鉄道アクセスの更なる改善を図る | |

1 政策パッケージ4-2 :

2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

4 現状と課題

5 急激な人口減少・高齢化が進んできた地方圏においては、人口減少が地域経済の
6 縮小を呼び、地域経済の縮小が人口減少を加速させるという負のスパイラルに直面
7 している。大都市圏のみならず、全国各地域における経済産業活動の創出・活性化
8 を図ることは、我が国全体の経済のパイの拡大、成長の底上げにつながるものであ
9 る。地方圏が直面するこうした悪循環を好循環へと転換し、地方を活性化していく
10 ことは、我が国全体の持続的な経済成長を実現する上で喫緊の課題である。

11 そのためには、何よりもまず、地方に魅力あるしごとを作り出すことが必要であ
12 る。地域に数多く眠っている地域資源を活かし、地域の持てる力を磨き上げ、潜在
13 能力を最大限に発揮することにより、国内のみならず海外のマーケットを切り開い
14 ていくことも十分に可能である。

15 具体的には、地域の強みを持った事業・産業分野を特定し、域外からも需要、投
16 資を呼び込むことができる産業の育成を進めるとともに、地域に根付いたサービス
17 産業の活性化・付加価値向上や農林水産業の成長産業化、観光地域づくりなどに取
18 り組むことが重要である。これにより、地域の基幹産業のイノベーションの促進、
19 新たな雇用の創出を通じて、若者を始めとする人口の定着につながるとともに、ヒ
20 ト・モノ・カネ・ビジネスの対流が促進されることとなる。

21 こうした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、地
22 方における経済産業活動の生産性の向上は不可欠である。このため、生産性の向上
23 を図り、民間投資を誘発する人流・物流ネットワーク等の社会資本のストック効果
24 を最大限に発揮させることが重要である。こうした観点から、各地域における民間
25 事業者等の利用者のニーズや人流・物流を取り巻く国際的な動向を踏まえつつ、移
26 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
27 早期整備・活用等を通じ、内外の人流や物流の拡大を図るなど、社会資本の生産拡
28 大効果の最大化に重点的に取り組む必要がある。その際には、既存施設の最大限の
29 活用を図るとともに、ソフト施策と連携を図ることにより、より効率的に生産拡大効
30 果を高める必要がある。

31 ・近年の東九州自動車道の延伸により、大分県や宮崎県で企業立地が増加。例えば、大分県佐伯市
32 では、過去5年間（H21→H25年度）で約20件の企業が立地し、有効求人倍率が1.4倍に向上。また、
33 宮崎県日向市では、重要港湾細島港の国際コンテナターミナルの整備とあいまって、国内大手
34 の製材メーカーが進出し、県内の林業再生が図られるなど、過去10年間（H17→H26年度）で約40
35 件の企業立地、合計約740億円の設備投資がもたらされた。

36 ・日本海沿岸東北自動車道の順次開通により、新潟県村上市に航空機内装品の世界トップメーカー
37 が進出し、その生産活動の拡大により、H25-26年度において約250名の新規雇用が創出された。

38 また、観光については、日本の力強い経済を取り戻すための柱である。アジアを
39 始めとする国際観光需要が拡大し続けている中、国際線の航空旅客者数やクルーズ
40 人口は今後も増加する見込みであり、また、2020年東京オリンピック・パラリンピ
41 ック競技大会、ラグビーワールドカップ2019等の絶好の機会を東京のみではなく
42 全国で活用するためにも、CIQ⁴⁷体制など我が国の地方圏における訪日外国人の受
43 入体制の強化を図る必要がある。訪日外国人の訪問地は、東京周辺やいわゆるゴー

⁴⁷ CIQ: Customs (税関業務)、Immigration (出入国管理業務)、Quarantine (検疫業務)

1 ルデンルートに集中しており、地方圏における広域観光周遊ルートの形成・発信や
2 地方空港の利活用、クルーズ船の受入環境の改善等により、地域資源を有効に活用
3 した観光消費市場の拡大を図る必要がある。

4 ・世界のクルーズ人口は10年前の2倍強（平成12年（1,030万人）、平成22年（2,116万人）。平
5 成26年の我が国へのクルーズ船の寄港回数は過去最高となる1,204回。

7 **国民生活や社会経済の目指す姿**

8 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
9 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
10 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
11 ける地域経済の再生・活性化を図る。

13 **重点施策の方向性**

14 地方圏における地域の個性を活かした基幹産業等の振興を図るため、地域の産業
15 政策と連携し、農林水産業の成長産業化や製造業の国内回帰等を支える移出・輸出
16 の環境整備にも資するよう、新規の民間投資の誘発など、地域経済活動の拡大に資
17 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。

18 また、観光振興を図るため、複数の都道府県にまたがってテーマ性・ストーリー
19 性を持った一連の魅力ある観光地を交通アクセスも含めてネットワーク化する広
20 域観光周遊ルートの形成や、賑わいや活力があり、美しさと風格を備えた魅力ある
21 空間をまちづくりと一体となって創出するなど、観光資源のポテンシャルを活かし
22 た地域づくりなどにより、訪日外国人旅行者数の増加を含め、交流人口と消費の拡
23 大を図る。これらの取組により2020年の「2000万人時代」を万全の備えで迎え、
24 また、2030年には訪日外国人旅行者数3000万人を越えることを目指し、観光立国
25 に対応した国土づくりに資するよう、交通ネットワークを始めとする社会資本整備
26 についても、中長期的な視点から議論を深め、体制を整えていくことが必要である。

27 こうした観点から、移動時間の短縮等によるビジネス機会の拡大、生産活動や物
28 流の効率化を通じたヒトやモノの対流の促進に向け、ミッシングリンクやバイパス
29 の整備、地域の産業や生活の拠点の交通利便性を向上するスマートICの整備等
30 の道路ネットワークの強化を図る。また、整備新幹線の着実な整備等を図るとともに、
31 那覇空港や福岡空港等の地域の拠点空港等の機能強化やLCC参入促進等による地
32 方空港を活用した航空ネットワークの活性化、全国の港湾に寄港するクルーズ船の
33 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
34 化等の取組を推進する。

35 また、国際的な動向を見据えた空港・港湾等の既存施設の活用・再編を含めた機
36 能の高度化を図る。特に、地方圏の産業活動等に不可欠な資源・エネルギー等を安
37 定的かつ安価に輸入するため、国際バルク戦略港湾⁴⁸を念頭に置きつつ、大型船に
38 対応した港湾機能の高度化や企業間連携の促進等を進め、拠点となる港湾を核とし
39 た安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。あわせて、
40 地域における基幹産業の物流環境を改善し、民間投資の誘発や企業の立地競争力強
41 化等を図るため、企業の事業環境改善に直結する物流基盤の整備を推進する。

⁴⁸ 穀物：鹿島港、志布志港、名古屋港、水島港、釧路港。鉄鉱石：木更津港、水島港・福山港。石炭：徳山下松港・宇部港、小名浜港

1 既存の社会資本の最大限の活用を図り、道路や水辺空間のオープン化等を進める
2 とともに、コンセッション方式の活用、公営住宅等の公共施設等の集約化や再配置
3 に伴う余剰地の活用、下水処理場等における汚泥の利活用や施設上部空間の利用等
4 による民間の収益事業を実施するなど、民間にとって魅力的な PPP/PFI 事業の拡
5 大を図る。また、民間のビジネス機会の拡大を図る観点も含め、PPP/PFI の幅広い
6 手法の開発・普及を図るため、地方圏を始めとして、地方公共団体、民間事業者、
7 金融機関、専門家、大学等の関係者から構成される地域プラットフォームの全国展
8 開を図る。

9 さらに、社会資本の利用者ニーズを取り込み、その効果を一層高めるため、地域
10 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
11 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
12 携を強化する取組の充実を図る。

14 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 [20] 道路による都市間速達性の確保率 (再掲)

16 【平成 25 年度 49% → 平成 32 年度 約 55%】

17 [31] 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)

18 【国内 平成 32 年度 約 3%】

19 【国際 平成 32 年度 約 5%】

20 [32] 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数

21 【平成 26 年 41.6 万人 → 平成 32 年 100 万人】

22 [33] 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
23 合

24 【平成 26 年度 25% → 平成 32 年度 50%】

25 [34] 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
26 フォームの形成数

27 【平成 26 年度 0 → 平成 32 年度 8 ブロック】

| 重点施策 | 指標 |
|--|---|
| 地方圏の産業を支える基盤整備 | |
| ・道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保（再掲） | 〔KPI-20〕（再掲） ・道路による都市間速達性の確保率 H25年度 49% → H32年度 約55% |
| ・地域経済を支える産業の活性化を促進するために、海上物流の効率化を図る | 〔KPI-31〕 ・海上貨物輸送コスト低減効果（対H25年度総輸送コスト） （国内） H32年度 約3% （国際） H32年度 約5% |
| ・資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成 | 〔KPI-31〕（再掲） ・海上貨物輸送コスト低減効果（対H25年度総輸送コスト） （国際） H32年度 約5% |
| ・地域の拠点空港等の機能強化 | ・滑走路増設を図った後の滑走路処理能力 （那覇空港）13.5万回/年 → 18.5万回/年 （福岡空港）16.4万回/年 → 18.8万回～21.1万回/年 ※今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増枠を検討 |
| ・ITSの活用、信号機の改良等により、より円滑な道路交通を実現（再掲） | ・信号制御の改良による通過時間の短縮（再掲） H32年度までに対策実施箇所において約5千万人時間/年短縮 |
| ・地方航空ネットワークの安定的な確保 （地方航空路線におけるモデル的取組を支援する「地方航空路線活性化プログラム」のほか、離島航空路線に就航する航空機購入費の補助や着陸料の軽減等といった措置をトータルパッケージとして支援） | |
| ・新幹線ネットワークの整備等（着工区間について、完成・開業に向けて着実に整備を進める） | |
| ・農林水産物・食品の輸出促進のため、貨物の品質保持に有効な輸送技術の紹介など、高品質な輸送の実現等に向けた取組を推進 | |
| 地方圏の観光を支える基盤整備 | |
| ・寄港地を中心に地域の活性化等に寄与するクルーズ船による訪日旅行を活性化させるため、クルーズ船の受入環境を改善 | 〔KPI-32〕 ・ <u>全国の港湾から</u> クルーズ船で入国する外国人旅客数 H26年 41.6万人 → H32年 100万人 |
| ・LCCの持続的な成長に向けて、ボトルネックとなり得る空港容量や操縦士等の養成・確保対策を講じ、LCCの就航を促進する | ・国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合 H25年 6% → H32年 14% ・我が国空港を利用する国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合 H25年 7% → H32年 17% |
| ・主要空港、鉄道駅での訪日外国人旅行者向けの無料公衆無線LAN環境の整備 | ・無料公衆無線LANの整備率 （主要空港） H25年度 87% → H32年度 100% （新幹線主要停車駅） H25年度 52% → H32年度 100% |
| ・民間活力を積極的に引き出すための機運の醸成に加えて、創意工夫を促し、既存制度の更なる活用促進等を進めることにより、美しさと風格を備えた魅力ある水辺空間をまちづくりと一体となって創出 | 〔KPI-33〕 ・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年度 25% → H32年度 50% |

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、路面温度の上昇を抑制する舗装の活用やバリアフリー化、無電柱化、案内標識の英語表記等の取組を通じて、大会の開催を支援する | <p>[KPI-4] (再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地等の幹線道路の無電柱化率 H26年度 16% → H32年度 20% |
| <ul style="list-style-type: none"> ・空港の機能強化、利用環境の改善を図るとともに、CIQスペースの拡張等による出入国手続の迅速化により、観光振興と一体となった航空ネットワークを構築する | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・重点「道の駅」制度の活用（地域活性化の切り札として「道の駅」を活かすため、全国のモデルとなる先駆的な取組を重点「道の駅」として選定し、国民に広く周知を図り、計画段階から重点的に支援） | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・道路空間のオープン化（地域のにぎわい・交流の場の創出や道路の質の維持・向上を図るため、道路空間を有効活用した官民連携による取組を推進） | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・宅配運送サービスを活用した「手ぶら観光」の促進（日本の優れた宅配サービスについて、共通ロゴマークの普及やホームページ・パンフレットによる周知を行うとともに、免税手続と配送手続を一括して行うなど、サービスの高度化を推進） | |
| <p>PPP/PFIによる民間ビジネスの創出</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・<u>PPP/PFI手法導入検討を促進するための地域プラットフォームの形成</u> | <p>[KPI-34]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>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</u> H26年度 0 → H32年度 8ブロック |

1 政策パッケージ4-3 :

2 我が国の優れたインフラシステムの海外展開

4 現状と課題

5 世界のインフラ市場は、新興国等の急速な都市化と経済成長により、今後の更なる
6 拡大が見込まれている。我が国の経済社会状況を踏まえれば、新興国等の成長への
7 貢献を強化するとともに、我が国の技術とノウハウを活かして世界のインフラ需
8 要を取り込むことが必要と考えられる。

- 9 ・平成26年度国内建設投資額は約48兆円であり、ピーク時（平成4年度）から約42%減少している。
- 10
- 11 ・全世界に年間230兆円のインフラ整備需要がある（平成23年）。
- 12 ・アジアには年間80兆円のインフラ整備需要がある（平成21年）。
- 13 ・政府「インフラシステム輸出戦略」のインフラシステム海外展開の主要分野における日本企業の
14 海外受注額は約16兆円である（平成25年）。

15 プロジェクト受注のための国際的な競争は熾烈であり、様々な側面で官民が緊密
16 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である。

- 17 ・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位である（平
18 成26年）。
- 19 ・我が国建設企業の海外売上比率はおおむね20%以下であり、諸外国の大手建設企業と比較しても
20 低い（平成26年）。
- 21 ・政府「インフラシステム輸出戦略」における主な分野の海外受注額（平成22年）
22 鉄道（約0.1兆円）、道路（約0.2兆円）、港湾（約0.1兆円）、航空（約500億円）、
23 建設業（約1兆円）、海洋インフラ・船舶（約0.1兆円）

24 インフラプロジェクトの獲得に向けては、プロジェクトの構想段階（川上）から
25 の参画を推進するため、我が国技術によりもたらされる安全性や信頼性、運営段階
26 も含めトータルで見た費用対効果の高さについて、官民一体となったトップセール
27 スや国際会議の機会を活用した情報収集・発信等に取り組むことが必要である。

28 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
29 件が増加している。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
30 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
31 フラ分野における事業リスクを軽減する必要がある。

32 我が国企業がプロジェクトに参加しやすい環境を整備するため、安全面・環境面・
33 効率面に関する我が国技術・システムの国際標準化や相手国でのデファクトスタン
34 ダード化、我が国企業の事業環境を改善するための相手国の制度整備支援、相手国
35 における持続的なインフラの運営・維持に資する技術者・技能者層の育成支援等の
36 取組を進める必要がある。

37 国民生活や社会経済の目指す姿

39 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
40 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
41 者育成、環境保全に貢献するとともに、アジアを始めとする新興国等の成長を取り
42 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。

44 重点施策の方向性

45 我が国のインフラ開発の特長であるライフサイクルコストの抑制や環境・防災等

1 への配慮、現地人材の育成等につながる「質の高いインフラ投資」を実現するため、
2 我が国企業が有する優れた運営ノウハウや技術等の強みを活かし、メンテナンスを
3 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
4 推進する。

5 そのため、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
6 ある「川上」からの参画、情報収集・発信を強化する。

7 また、(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
8 含めて一貫した支援を行う。

9 加えて、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
10 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する。

11 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

12 [35] 我が国企業のインフラシステム関連海外受注高

13 【建設業の海外受注高：平成 22 年⁴⁹ 1 兆円 → 平成 32 年 2 兆円】

14 【交通関連企業の海外受注高：平成 22 年 4,500 億円 → 平成 32 年 7 兆円】

15
16

⁴⁹ 平成 21～23 年の平均の値。

| 重点施策 | 指標 |
|---|---|
| <p>「川上」からの参画・情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官民一体となったトップセールスの展開 ・プロジェクト構想段階からの官民連携による案件形成・コンソーシアム形成の支援、海外 PPP 協議会の開催等 ・日本のインフラの優れた点を様々な国際会議の機会等を活用して情報発信 ・防災技術の海外展開に向けた「防災協働対話」の展開 | <p>[KPI-35]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国企業のインフラシステム関連海外受注高（建設業の海外受注高） H22年 1兆円 → H32年 2兆円 （交通関連企業の海外受注高） H22年 4,500億円 → H32年 7兆円 |
| <p>インフラシステムの海外展開に取り組む企業支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(株)海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）による海外インフラ市場への我が国事業者の参入促進 ・二国間対話等を通じたビジネストラブルの解決支援 ・外国政府・企業と連携して周辺の第三国へ展開する我が国建設企業等の取組支援、公正な海外建設市場形成の推進 ・中堅・中小建設企業の海外進出支援 | |
| <p>ソフトインフラの海外展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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」の海外展開の推進 | |

1 第3章 計画の実効性を確保する方策

2 第2章で示した重点目標の効果的な達成を図るため、第3章では、「計画の実効
3 性を確保する方策」として、政策パッケージを効果的かつ効率的に実施するため
4 の措置に関する事項を定める。

6 第1節 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施

7 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
8 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
9 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
10 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。

11 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
12 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
13 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
14 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
15 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
16 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
17 資効果を評価するなど、費用対効果分析等を含めて総合的に実施する。完了後の
18 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、
19 必要に応じ適切な改善措置を検討する。

20 また、評価の客観性を向上させるため、学識経験者等の最新の知見の蓄積状況
21 を踏まえつつ、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
22 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。

23 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
24 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
25 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
26 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。

28 第2節 政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化

29 社会資本整備が直面する4つの構造的課題に中長期的な視点から計画的に対応
30 すべく、本重点計画の実行を図っていくに当たっては、社会資本の様々な事業分
31 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
32 策分野との連携強化を図っていく必要がある。本重点計画と車の両輪である交通
33 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、情報通信
34 政策・技術との連携を始めとして、安全安心インフラ、生活インフラ、成長イン
35 フラのそれぞれの役割を果たすために関連する政策分野との連携は不可欠である。

36 安全安心インフラに関しては、住まい方・暮らし方を含めた土地利用、産業面
37 での立地安全性やサプライチェーンの継続性の確保、エネルギー等の政策分野と
38 の連携強化が求められる。また、生活インフラに関しては、医療・福祉や教育・
39 文化、環境・エネルギー等に係る政策と連携し、地域や時代のニーズの変化に即
40 した持続可能な都市・地域づくりを総合的に推進することが求められる。成長イ
41 ンフラに関しては、農林水産業や製造業、観光業等の地域の戦略産業との連携は
42 もとより、地域金融や大学等の教育・研究開発分野との政策連携を推進すること
43 が求められる。

1 また、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
2 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
3 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必要
4 がある。特に、社会資本の既存施設のメンテナンスを社会資本整備政策のメイン
5 ストリームの一つとして取り組んでいくとともに、PPP/PFI等の多様な取組を効
6 果的に推進していくためには、個別の地方公共団体ごとの対応のみならず、全国
7 共通の課題として、国と地方が連携を強化し、先進的な取組の優良事例を全国展
8 開することを含め、総合的に取り組む必要がある。

9 10 **第3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**

11 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
12 構想・計画段階、実施段階、そして管理段階のそれぞれの段階において、多様な
13 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
14 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
15 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とともに、整備された社
16 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が重要であ
17 る。

18 さらに、利用者が維持管理にも関与する意識を醸成することにより、地域にお
19 ける社会資本について、利用者も整備・管理主体とともに守り・支え、皆の協働
20 により将来にわたって当該社会資本が必要な機能を発揮し続けるようにしていく
21 ことが求められる。いわば、利用者が「我がこと感」を持って、自らの社会経済
22 活動に必要な社会資本に向き合う環境づくりを図る必要がある。これにより、自
23 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
24 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
25 の理解増進にもつながっていくこととなる。

26 このため、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
27 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
28 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
29 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、
30 社会面、経済面、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
31 的に策定する取組を積極的に実施する。

32 また、河川管理者や海岸管理者に自発的に協力して河川・海岸の維持、環境保
33 全等に関する活動を行う NPO 等を河川協力団体又は海岸協力団体に指定するな
34 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
35 資本を維持管理していくことを推進する。

36 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
37 点から、民間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、
38 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。

39 40 **第4節 社会資本整備に関する情報基盤の強化**

41 社会資本がもたらす効果に関する評価の充実、社会資本整備への多様な主体の
42 参画の促進等を図るためには、社会資本整備に関する様々な情報の収集・分析や
43 社会資本の利用者の目線に立った分かりやすいオープン化が必要である。

1 特に、民間投資の誘発など、社会資本のストック効果を高めるためには、利用
2 者の関心に応じた情報の適時的確な提供が効果的である。

3 このため、社会資本に関する様々な情報を効率的、効果的に地理空間情報と重
4 ね合わせ共有化する取組を引き続き推進するとともに、総合的にワンストップで
5 検索・入手・利用できる環境を整え、利用者の利便性向上を図るなどにより利活
6 用を推進し、社会資本のストック効果を最大限に引き出す。様々な情報の複合的
7 な活用によるイノベーションが効果的に発現されるよう、情報の提供者と利用者
8 の双方にとって利用価値を高める情報基盤の在り方について研究開発を進めてい
9 くことも重要な課題である。

10 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
11 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
12 整備のためのインフラとも言えるものである。地籍整備を重点的に推進するとと
13 もに、所有者の所在の把握が難しい土地の増加への対応方策の検討等が進められ
14 る必要がある。

15 16 **第5節 効果的・効率的な社会資本整備のための技術研究開発の推進**

17 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現するため、技術研究開発の成果を
18 活用し、社会資本整備を効果的かつ効率的に進めることが必要である。そのため
19 に、以下のとおり総合的な取組を推進する。

- 20 ① 効果的かつ効率的な社会資本の維持管理・更新を実現するため、技術研究
21 開発の促進、円滑な現場展開など、新技術の開発・導入を推進する。
- 22 ② 自然災害に対する強靱な国土を実現するため、今後、発生が危惧される大
23 規模な地震、津波、風水害等に対する施設整備等のハード対策と警戒避難体
24 制の充実等のソフト対策に関する技術の高度化を図る。また、発災時におけ
25 る被災状況の迅速な把握や円滑な情報共有・提供を可能とするような技術開
26 発にも取り組む。
- 27 ③ 高度交通システムを実現するため、ICT や高度な制御技術を活用し、事故
28 防止・事故の被害軽減、効率的かつ円滑な人流・物流に係る技術開発を推進
29 する。
- 30 ④ 豊かで活力のある持続可能な成長を実現するエネルギー・環境先進社会を
31 実現するとともに、新たな成長産業や市場を創出するため、革新的技術によ
32 る再生可能エネルギーの供給拡大、エネルギー源・資源の多様化、海洋の戦
33 略的な開発・利用・保全を推進する。
- 34 ⑤ オープンデータ・ビッグデータの活用の推進、世界一安全で災害に強い社
35 会を実現するため、情報の入手・利用環境の整備、信頼性の向上を図るとと
36 もに、先導的土木事業に CIM を導入し、調査・計画・設計から維持管理に至
37 るプロセスのシームレス化を図る。また、ICT やロボット技術等を活用した
38 情報化施工・無人化施工等の更なる高度化や、建築分野における BIM⁵⁰の導
39 入事例の蓄積を図る。

⁵⁰ BIM (Building Information Modeling) : コンピュータ上に作成した3次元の形状情報に加え、建築物の属性情報を併せ持つ建物情報モデルの構築。

1 このほか、技術研究開発のみならず、技術政策全般を総合的に俯瞰し、事業・
2 施策と一体的に推進するため、新たに「国土交通技術の海外展開」、「技術政策を
3 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。

4 5 **第6節 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定**

6 新たに設定される重点目標と政策パッケージを戦略的に推進するため、全国レ
7 ベルの計画である本重点計画に基づき、各地方の特性に応じて重点的、効率的、
8 効果的に整備するための計画として、国が地方ブロックにおける社会資本整備重
9 点計画を策定する。

10 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
11 との十分な意見交換を行い、社会資本に関する現状と課題やストック効果の最大
12 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。

13 また、国土形成計画（広域地方計画）と調和を図りつつ、地方版まち・ひと・
14 しごと創生総合戦略や国土強靱化地域計画など、各地方で策定される計画と連携
15 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
16 討を行う。その際には、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ、
17 特に、経済再生と財政健全化の両立に貢献する観点から、社会資本のストック効
18 果を最大限発揮できるよう、供用時期の明示など、民間事業者等の利用者のニー
19 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
20 う取り組むこととする。

21 22 **第7節 重点計画のフォローアップ**

23 本重点計画で掲げた目標の達成状況、事業・施策の実施状況の把握等により、
24 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、
25 重点計画の改善検討を行うものとする。

26 その際、第2章で示した重点目標達成のために実施すべき事業・施策の進捗状
27 況の把握に当たっては、K P Iその他の指標の実績値の把握とともに、指標を定
28 めていない事業・施策についても、可能な限り関連する客観的なデータの集積や
29 目標レベルの設定の試み等に努める。また、事業・施策が国民生活等にいかなる
30 成果をもたらしたかも含めて、重点目標の達成状況を把握するものとする。

31 さらに、本重点計画の基本方針として掲げる生産性・機能性を高める戦略的イ
32 ンフラマネジメントの効果的な実行手法や仕組み、実施状況の評価についても検
33 証し、充実強化を図るものとし、その際には、集約・再編を含めた戦略的メンテ
34 ナンスや既存施設の有効活用といった取組も踏まえた事業・施策の進捗状況の把
35 握の在り方も含めて検討を進める必要がある。

1 おわりに

2 社会資本は、幅広い国民生活や社会経済活動を支える基盤であり、いつの時代
3 においても、その本来の役割であるストック効果が最大限発揮されることが期待
4 される。とりわけ、厳しい財政制約が見込まれる中、これからの社会資本整備は、
5 限られた財源で、安全・安心の確保、生活の質の向上、生産拡大といったストッ
6 ク効果を高めるための戦略的な対応が一層求められる。

7 社会資本は、構想・計画から完成までに長期の時間を要するものであり、いわ
8 ば未来への投資とも言える。今日の我が国の社会経済活動も、過去に中長期を見
9 据えて整備を重ねてきた社会資本に支えられている。これからの社会資本整備も、
10 将来の国土、社会経済を見据えて、中長期的な視点から未来に引き継ぐ使命を忘
11 れてはならない。

12 また、高度成長期以降に集中整備された社会資本が今後一斉に老朽化する時代
13 の到来が迫る中、先人が積み重ねてきた社会資本についても、人口減少や高齢化
14 等の時代の変化を踏まえ、社会資本の役割に即し必要に応じ適切な集約・再編に
15 取り組みつつも、新技術等を活かした革新的な更新により質的な高度化を図るな
16 ど、時代の新たなニーズに応じていく必要がある。

17 このような中であって、これからの社会資本整備に対する国民の理解促進を図
18 り、多様な主体の参画を得ながら、利用者ニーズを踏まえた真に必要な社会資本
19 を実現していくためにも、我が国が直面する社会資本整備をめぐる状況を的確に
20 捉え、中長期的な視点から求められる社会資本整備の見通しを示すことが重要で
21 あり、本重点計画においてはこれらに貢献することを意識した。

22 公共とともに、国土や地域の形成に寄与する民間の取組とも歩調を合わせ、相
23 乗効果を得て、将来の世代が安心して日本各地で活力のある社会経済活動を営む
24 ことができる社会資本を形成できるよう、本重点計画の着実な実施が求められる。