

第5次 社会資本整備重点計画（概要案）

目次

1

2

3

4

5

6

7

8 はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

9

10 第1章 社会資本整備を取り巻く社会経済情勢・・・・・・・・・・ 5

11

12 第2章 今後の社会資本整備の方向性・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

13

14 第3章 計画期間における重点目標、事業の概要・・・・・・・・ 19

15 第1節 重点目標と政策パッケージについて・・・・・・・・・・ 19

16 第2節 個別の重点目標及び事業の概要について・・・・・・・・ 19

17

18 第4章 計画の実効性を確保する方策・・・・・・・・・・・・・・・・ 68

19

20 おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 68

21

## 1 ○はじめに

2 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。

6 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4次にわたる計画が策定されてきた。

13 第4次重点計画は、平成27（2015）年に策定され、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て取り組むことも踏まえ、令和2（2020）年度までを計画期間として推進されてきたが、計画が策定されて以降も、社会資本整備をめぐる状況は大きく変化してきている。

17 特に、①自然災害の激甚化・頻発化やインフラの老朽化の進展、②人口減少による地域社会の変化や国際競争の激化、③デジタル革命の本格化やグリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイル・価値観の多様化、などの変化に的確に対応し、これらを乗り越えるための重点計画が求められる。加えて、新型コロナウイルス感染症の拡大により、社会経済活動のあり方や人々の行動・意識・価値観にも多大な影響を及ぼしている。

23 中長期的な視点からの取組としては、平成26（2014）年7月公表の「国土のグランドデザイン2050」や平成27（2015）年8月閣議決定の新しい「国土形成計画（全国計画）」に基づき、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」の形成を図っているところである。また、令和元（2019）年10月からは、今後の国土づくりの方向性を示すための「国土の長期展望」の検討を開始しており、各種推計等に基づく概ね2050年の国土の姿を見据え、中長期的な課題や解決方策を整理しているところであり、こうした中長期的な国土の方向性を具体化するため、社会資本整備を計画的に推進する必要がある。

31 また、様々な災害が頻発する脆弱な我が国国土においては、東日本大震災等からの復興に引き続き取り組みつつ、「国土強靱化基本計画」<sup>1</sup>や「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」<sup>2</sup>等に基づき、防災・減災、国土強靱化の取組を一層加速化・深化させていく必要がある。

36 さらに、社会資本整備の推進に当たっては、インフラが本来有する役割であるストック効果

---

<sup>1</sup> 平成30年12月14日閣議決定

<sup>2</sup> 令和2年12月11日閣議決定

1 の最大化を図っていかなければならない。我が国の人口が減少していく中、厳しい財政制約の  
2 下においても経済成長や安全・安心の確保、国民生活の質の向上を持続的に実現していくため  
3 には、ストック効果を最大限に発揮する社会資本整備が求められる。

4  
5 加えて、「経済財政運営と改革の基本方針 2020」<sup>1</sup>においては、経済・財政一体改革を着実に  
6 推進し、次世代への責任の視点に立って、質の高い持続的な成長と中長期的に持続可能な財政  
7 を実現していくことが掲げられている。こうした観点から、社会資本整備についても、デジタ  
8 ル化・スマート化を原則とした抜本的な生産性向上や集約等を通じた公的ストックの適正化、  
9 PPP/PFI などの官民連携手法を通じた効率化を図り、戦略的・計画的な取組を進めていく必要  
10 がある。

11  
12 その上、平成 27（2015）年 9 月には「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」（「2030 ア  
13 ジェンダ」）が国連で採択され、持続可能な開発目標（SDGs）として 17 のゴール（目標）と 169  
14 のターゲットが掲げられた。我が国においても、内閣総理大臣を本部長とする持続可能な開発  
15 目標（SDGs）本部において、平成 28（2016）年 12 月に「持続可能な開発目標（SDGs）実施指  
16 針」が決定され、8 つの優先課題の 1 つとして「持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの  
17 整備」が挙げられているところであり、優先課題に取り組む際の主要原則である「包摂性」（誰  
18 一人取り残さない）や「参画型」（あらゆるステークホルダーや当事者の参画を重視し、全員参  
19 加型で取り組む）といった点を踏まえながら、社会資本整備に取り組んでいく必要がある。

20  
21 こうした社会情勢等を踏まえ、本重点計画においては、特に以下の点について、従前の重点  
22 計画からの深掘りを行っている。

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

31 2 点目は、「インフラ経営により、その潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造する」  
32 である。人口減少による地域社会の変化や厳しい財政制約の下、インフラがそのストック効果を  
33 を最大限発揮し、幾世代にもわたり国民が豊かで安全な生活が実感できる国土づくりを実現す  
34 るためには、インフラを、世代を超えて共有する「資産」として捉え、社会資本を整備・維持  
35 管理するだけでなく、しっかりと利活用していく観点が重要である。また、人口減少が進展す  
36 る中、必要性の減少や地域のニーズ等に応じ、インフラの廃止、除却等の対応を取るなど、一  
37 つのエリアにおいてどのようなインフラが必要で、どのようなインフラが不要なのかという全

---

<sup>1</sup> 令和 2 年 7 月 17 日閣議決定

1 体の最適化を図っていく必要もある。このような観点は、第4次重点計画でも触れられていた  
2 が、その具体化のための施策やKPI (Key Performance Indicator) などは記載していなかった。  
3 本重点計画では、具体化のための施策やKPI を記載することにより、本格的に「インフラを経  
4 営する観点への転換」を進めていく。

5  
6 新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえ、ウィズコロナ・ポストコロナ時代の「新たな日  
7 常」を実現するための社会資本整備を進めていくことも重要である。例えば、新型コロナウイルス  
8 感染症を契機とした住まい方や働き方の変化等を踏まえ、多核連携型の国土づくりや豊か  
9 かで暮らしやすい地域づくりを推進するとともに、社会資本整備分野のデジタル化を推進する。  
10 また、リスクに強い社会経済構造の構築を図るため、人流・物流を支えるネットワークの強化  
11 等を進めていく。

12  
13 なお、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 2050」  
14 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（令和3年●月）と  
15 「車の両輪」として連携・整合を図り、相互の取組の相乗効果が得られるよう、一体的に実行  
16 していくことが重要である。また、まち・ひと・しごと創生総合戦略<sup>1</sup>や総合物流施策大綱<sup>2</sup>等、  
17 様々な政府の計画との連携を図っていかなければならない。

18  
19 こうした観点から、本重点計画の計画期間については、交通政策基本計画の計画期間との一  
20 致を図り、令和●（●）年度までとする。

---

<sup>1</sup> 令和2年12月21日閣議決定（第2期）

<sup>2</sup> 令和3年●月●日閣議決定

## ○第1章 社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

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

### 1. 国民の安全・安心を脅かす自然災害とインフラの老朽化

#### (自然災害の激甚化・頻発化、切迫)

- ・ 我が国は、地形・地質・気象等の国土条件により、従来から自然災害による甚大な被害に見舞われてきた。
- ・ こうした中、近年、地球温暖化による気候変動の進行により、短時間強雨の発生頻度が増え、氾濫危険水位を超える河川数や土砂災害の発生件数が増加するなど、水災害等が激甚化・頻発化している。
- ・ 今後も更なる降雨量の増加による洪水や土砂災害の激化が見込まれるとともに、平均海面水位の上昇や高潮のリスクの増大、短期間での降雪量の増加も予測されている。
- ・ また、地震についても、我が国は世界の大規模地震の約2割が発生する地震多発国であり、今後30年以内の発生確率がそれぞれ70～80%、70%とされる南海トラフ地震や首都直下地震、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震等の巨大地震の発生が切迫するとともに、こうした巨大地震と併せて、津波による甚大な被害も懸念される。
- ・ さらに、火山についても、我が国は世界の活火山の約1割を有する世界有数の火山国である。過去、少なくとも概ね100年に一度以上は大規模噴火が起こっている中、大正3(1914)年の桜島の大正大噴火以降、100年にわたって大規模な噴火が起こっておらず、いつ大規模噴火が起こってもおかしくない状況。
- ・ 現に、第4次重点計画策定以降、平成30年7月豪雨、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨等の風水害や、平成28(2016)年の熊本地震、平成30(2018)年の北海道胆振東部地震といった地震災害等が発生している。
- ・ 平野の少ない我が国では、可住地が限られており、災害リスクの高い地域に人口や資産が集中。
- ・ また近年では、サプライチェーンの高度化・複雑化に伴い、災害発生時の交通ネットワークの途絶により、広域にわたり大規模な被害が発生している。

#### (インフラ老朽化の加速)

- ・ 我が国のインフラは、その多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みである。
- ・ 施設を点検した結果、修繕などの措置を早急に行うことが必要な施設が多数存在している。
- ・ 自然災害が激甚化・頻発化する中で、整備したインフラが事前防災として大きな効果を発揮するためには、平素からの維持管理が不可欠であり、将来にかかるコストも踏まえてインフラの維持管理・更新を計画的かつ適切に進めていくことが重要である。

- 1       ・ また、我が国のインフラの多くを管理している市区町村では、土木部門全体の職員数が減  
2       少し、全国の4分の1の市区町村は技術系職員が配置されていない。

## 5       2. 人口動態の変化とグローバル化の加速

### 6       (人口の減少・高齢化・地域的偏在)

- 7       ・ 日本の総人口は、2008 年をピークに減少傾向にあり、2050 年には約 1 億人にまで減少す  
8       る見込み。
- 9       ・ 市区町村別にみると、2050 年までに、中山間地域等を中心に全市区町村の約 3 割が人口半  
10       数未満に減少する見込み。人口が減少する地域では、医療・福祉等の生活サービス機能の維  
11       持が困難になる可能性。
- 12       ・ 年齢階層別にみると、平均寿命の延伸等に伴い、2015 年から 2050 年にかけて、高齢人口  
13       が 454 万人増加するのに対し、生産年齢人口は 2,453 万人、若年人口は 518 万人減少するな  
14       ど、少子高齢化も深刻。高齢人口の増加は大都市部で特に顕著であり、医療・福祉需要が拡  
15       大。
- 16       ・ 人口の地域分布を見ると、少なくとも 2019 年までは東京圏への転入超過傾向が概ね続い  
17       ており、東京一極集中が構造的な課題になっている。
- 18       ・ 雇用面で見ても、中長期的には全国的に雇用環境の改善傾向が続いてきたものの、引き続  
19       き東京圏とその他の地域との間に所得格差等が見られるとともに、新型コロナウイルス感染  
20       症の拡大により多くの地域の経済に深刻な影響が生じている。
- 21       ・ こうした中、地方移住への関心が高まるとともに、外部から多様な形で継続的に地域と関  
22       わり、現地の人々と交流する「関係人口」の存在も、地域の活性化や課題解決にとって重要  
23       になっている。
- 24       ・ 地域における多様な人々が互いを尊重しながら共生し、誰もが自分らしく暮らせる、包摂  
25       的な社会の実現がますます重要になっている。
- 26       ・ 障害者の社会参画が拡大している。また、令和 3（2021）年の東京オリンピック・パラリ  
27       ンピック競技大会を契機として、障害者の活躍機会の創出、ユニバーサルデザインのまちづ  
28       くり、「心のバリアフリー」の普及等に向けた機運が加速している。
- 29       ・ 加えて、少子化を踏まえ、子どもや子育て世代に優しい社会づくりの重要性が拡大してい  
30       るほか、長寿命化に伴い、シニア世代の活躍の場も拡大している。

### 31       (グローバル化の進展)

- 32       ・ アジア新興国等を中心とした世界経済の中長期的な拡大に伴い、経済分野での国際競争が  
33       ますます激化している。
- 34       ・ 我が国では、生産年齢人口の減少が続く中、持続的な経済成長を実現する上では、生産性  
35       の向上が不可欠であるが、我が国の労働生産性は他の先進国に比べ低いとの指摘がある。
- 36       ・ 我が国の産業基盤である交通ネットワーク等の整備は、あらゆる産業の生産性向上に資す  
37       る。
- 38

- 1 都市の経済成長は、我が国全体の成長力を牽引し、全国各地に裨益することから、一層の  
2 都市の国際競争力強化が必要。
- 3 「世界の都市総合力ランキング」<sup>1</sup>の2010年版と2020年版を比較すると、東京の順位は4  
4 位から3位に上昇する一方、大阪の順位は18位から33位に、福岡の順位は28位から43位  
5 にそれぞれ低下している。また、東京についても「移動の快適性」、「国際ネットワーク」等  
6 の項目で低位にある。
- 7 一方で、グローバル化は競争だけでなく、海外需要の拡大という機会ももたらしている。
- 8 観光による交流人口が世界的に増加している。国連世界観光機関（UNWTO）によれば全世界  
9 の国際観光客数は平成22（2010）年には9億人であったが、平成30（2018）年には1.5倍の  
10 14億人に到達した。また、令和12（2030）年には18億人に到達する予測となっており、成  
11 長する観光需要を我が国に取り込む必要がある。我が国でも、第4次重点計画策定時の平成  
12 27（2015）年、訪日外国人旅行者数は1,974万人であったが、令和元（2019）年には3,188万  
13 人にまで増加するとともに、都市部だけでなく地方部にも観光需要が波及している。
- 14 また、新興国の人口増加や所得水準の向上等に伴い、質の高い我が国の食品等への需要も  
15 高まっており、例えば、農林水産物・食品の輸出額は令和元（2019）年には9,121億円に達  
16 し、7年連続で増加している。

### 19 3. 新たな潮流

#### 20 (デジタル革命の加速)

- 21 20世紀末以降、世界的にICT機器の普及が進み、AI、5G、クラウド等に至る革新的な技  
22 術の開発・社会実装が進むなど、デジタル技術が社会のあらゆる場面に広がり、人々の生活  
23 や経済活動のあり方が抜本的に変化してきた。
- 24 今後、デジタル技術やデータのさらなる活用により、あらゆる分野・セクターにおいて生  
25 産性向上や新たなサービスの創出が進み、社会課題の解決やイノベーションが進むことが期  
26 待される。
- 27 我が国では、「第5期科学技術基本計画」<sup>2</sup>において、ICTを最大限に活用し、サイバー空間  
28 とフィジカル空間（現実世界）とを融合させた取組により、人々に豊かさをもたらす「超ス  
29 マート社会」を未来社会の姿として共有し、その実現に向けた一連の取組を更に深化させつ  
30 つ「Society5.0」として強力に推進することとしている。
- 31 フィジカル空間の代表ともいえる社会資本整備分野においても、整備や維持管理に新技術  
32 を活用することでその高度化・効率化を図るとともに、インフラ自体に新技術を実装するこ  
33 とでインフラのさらなる価値を発揮させることが求められる。

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

- 35 気候変動の社会経済活動への影響が生じている中、平成27（2015）年のパリ協定をはじめ、

---

1 （一財）森記念財団

2 平成28年1月22日閣議決定

1 温室効果ガスの排出削減に向けた国際的な機運が急速に拡大。我が国においても、2050年カー  
2 ボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指し、積極的に温暖化対策を行うことが、産業  
3 構造や経済社会の変革をもたらし、大きな経済成長につながるという発想の転換により、経  
4 済と環境の好循環をつくり出していくことが求められている。

- 5 ・ また、地球温暖化緩和策のみならず、自然災害の激甚化・頻発化などの気候危機に対する  
6 気候変動適応策の推進を図ることが求められている。
- 7 ・ 自然環境との共生に対するニーズが高まっており、日常の空間における自然環境との調和  
8 がますます重要になっている。
- 9 ・ また、我が国の廃棄物の総量は減少傾向にあるものの、海洋ごみの問題に国際的な関心が  
10 集まるなど、循環型社会の形成は引き続き重要な課題。
- 11 ・ 質の高い生活に対するニーズが拡大している。内閣府の「国民生活に関する世論調査」に  
12 よると、「心の豊かさ」を重視する人の割合は年々高まっており、平成元（1989）年度には49%  
13 であったところ、令和元（2019）年度には62%にのぼっている。
- 14 ・ また、同調査では、日頃の生活の中で充実感を感じる時として、「家族団らんの時」や「友  
15 人や知人と会合、雑談している時」が上位にのぼっており、身近な人との交流へのニーズも  
16 高い。
- 17 ・ 加えて、モノの所有よりも体験に価値を見いだす、「コト消費」の需要も拡大している。

#### 20 4. 新型コロナウイルス感染症の拡大

- 21 ・ 令和元（2019）年12月に中国湖北省武漢市で感染者が確認された新型コロナウイルス感  
22 染症（COVID-19）は世界規模に拡大し、●年●月時点で全世界の累積感染者数が●万人、我  
23 が国においても●万人に達するなど、その脅威は継続している。
- 24 ・ これにより、人々の考え方や行動、暮らし方、働き方は大きく変容した。本章の1. から  
25 3. で記載した様々な社会経済情勢も、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、その傾向  
26 がより強くなったものもあれば、その傾向が弱まったものもある。
- 27 ・ 社会経済情勢の変化の傾向が強くなったものとして、非接触が求められる中のデジタル化・  
28 スマート化の必要性、地方移住への関心の高まりや企業の地方移転、2地域居住など新しい  
29 暮らし方、テレワークやクラウドソーシング等の柔軟な働き方の広がり、東京一極集中リス  
30 クの認識拡大、サプライチェーンの多元化や製造事業者の国内生産拠点の整備などが挙げら  
31 れる。
- 32 ・ また、社会経済情勢の変化の傾向が弱くなったものとして、東京圏への一極集中、交流人  
33 口の増加などが挙げられる。
- 34 ・ これらの傾向の変化は、新型コロナウイルス感染症下における一時的なものとするか、そ  
35 れとも、新型コロナウイルス感染症収束後も引き続き続くものなのか、本重点計画策定後も  
36 引き続き注視していく必要があるが、デジタル化・スマート化や柔軟な暮らし方・働き方な  
37 ど、以前よりその必要性を指摘されていたものについては、新型コロナウイルス感染症によ  
38 る変化を契機として、関連する取組を強力に推進していく必要がある。



- 1       • 具体的には、i-Construction やスマートシティの社会実装等の社会資本整備のデジタル  
2       化・スマート化、「コンパクト+ネットワーク」等の多核連携型の国土づくり、バリアフリー  
3       やグリーンインフラ等の豊かで暮らしやすい地域づくりを進める。加えて、新型コロナウイルス  
4       感染症により、例えば、グローバルサプライチェーンについて、世界各地で寸断が生じ、  
5       物資の供給途絶や人材の移動の停滞等といった様々なリスクが顕在化したことを踏まえ、こ  
6       のようなリスクに強い社会経済構造を構築し、ウィズコロナ・ポストコロナ時代における持  
7       続的な経済成長を実現する。
- 8       • 他方、国民の命と暮らしに関係のある自然災害リスクの増加、インフラ老朽化、人口減少・  
9       高齢化などは、引き続き重要な課題であり、どのような状況であっても、総力を挙げて取り  
10      組んでいく必要がある。

11  
12  
13  
14

## 1 ○第2章 今後の社会資本整備の方向性

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

#### 3 (社会資本整備の中長期的な目的)

- 4 ・ 戦後から高度経済成長期においては、経済的な豊かさが優先されていた。一国の経済規模  
5 が拡大することが、国民の生活の向上に直結すると捉える向きも多かった。しかし、経済面  
6 では豊かとなり、人々の価値観も多様化し、精神面など経済以外の豊かさも重視されるよう  
7 になっている。第1章3. で記載したとおり、近年は「心の豊かさ」を重視する者が増加し  
8 ている。
- 9 ・ 特に、近年は毎年のように起こる大規模自然災害や新型コロナウイルス感染症の拡大によ  
10 り、「いのち」の重さ、暮らしの在り方、働き方、住まい方など、生き方を見つめ直す機会と  
11 になっている。
- 12 ・ また、平成27(2015)年9月に国連総会で採択されたSDGs(持続可能な開発目標)は、  
13 経済だけでなく社会、環境の3側面から捉えることのできる17のゴールを設定し、これらを  
14 統合的に解決しながら持続可能でよりよい未来を築くことを目標としており、我が国におい  
15 ても、目標達成に向けた取組を推進している。
- 16 ・ 第1章で述べたような社会経済情勢の変化、また、SDGsへの関心の高まり等といった  
17 時代感を前提に、①時間・空間・生活ともにゆとりがあり、子育て環境をはじめとする生活  
18 の基本的な要素が充実している、②自由度が高く、人生の各ステージで様々な選択肢の中か  
19 ら望ましい働き方、暮らし方を選択できる、③多様な価値観が認められ、かつ、その交流が  
20 新たな価値を創造する、④国際的に見ても魅力的で競争力のある地域を育むなど、「真の豊か  
21 さ」を実感できる社会を形成していく必要がある。
- 22 ・ このため、本重点計画でも、社会資本整備の中長期的な目的を、国民目線に立った『真の  
23 豊かさ』を実感できる社会を構築すること」と位置付ける。

#### 24 (中長期的な目的の達成に向けた取組の方向性)

- 25 ・ 「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するためには、「安全・安心が確保されているこ  
26 と」、「人口減少・少子高齢化の下でも生活に必要なサービスを受けられ、時間・空間・生活  
27 ともにゆとりのある豊かな暮らしができること」、「雇用や所得が安定的かつ持続的に確保さ  
28 れていること」が必要となる。
- 29 ・ 「安全・安心が確保されている」と国民が実感するためには、東日本大震災等からの復興  
30 に引き続き取り組みつつ、切迫する自然災害に備えた対策を行うとともに、災害発生時の被  
31 害の軽減のための対策や災害発生を前提とした体制の確保を進めることにより、国民が日常  
32 生活を営む上での不安を軽減させていく必要がある。
- 33 ・ 「人口減少・少子高齢化の下でも生活に必要なサービスを受けられ、時間・空間・生活と  
34 もにゆとりのある豊かな暮らしができる」と国民が実感するためには、高齢者、障害者、子  
35 ども、子育て世代など多様な人が不自由なく暮らせる、持続可能な地域社会を作るための取  
36 組が必要になるとともに、新型コロナウイルス感染症の拡大も踏まえ、ゆとりある空間づく  
37 りや、テレワーク・ワーケーション・2地域居住など、自分に見合った暮らし方、働き方、  
38

1 住まい方ができるための取組が必要になる。

2 ・ 「雇用や所得が安定的かつ持続的に確保されていること」と国民が実感するためには、観  
3 光等のヒトやモノの対流の促進や、民間のビジネス機会拡大など、経済成長を実現させるた  
4 めの基盤づくりが必要になる。

5 ・ 概ね 10 年から 20 年先を見据えた社会資本整備の中長期的な方向性としては、こうした  
6 「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するための 3 つの目的である、「安全・安心の確保」、  
7 「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長」の達成に向け、選択と集中の徹底を図りつつ、  
8 重点的に整備を行っていくこととする。

## 9 10 11 2. 計画期間内（●年）の社会資本整備の目標

12 ・ 第 1 章で挙げたような社会経済情勢の変化を踏まえるとともに、本章 1. で挙げた「真の  
13 豊かさ」を実感できる社会を構築するための 3 つの中長期的な目的（「安全・安心の確保」、  
14 「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長」）の達成に向け、本重点計画期間内（●年間）で  
15 達成すべき 6 つの目標を設定した。

16 ・ 具体的には、「防災・減災が主流となる社会の実現」を第 1 の目標に、「持続可能なインフ  
17 ラメンテナンス」を第 2 の目標に、「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」を第 3 の目標  
18 に、「経済の好循環を支える基盤整備」を第 4 の目標に、「インフラ分野のデジタル・トラン  
19 スフォーメーション」を第 5 の目標に、「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な  
20 利活用による生活の質の向上」を第 6 の目標に設定した。

21 ・ 第 1 の目標は「安全・安心の確保」の達成に、第 3 の目標は「持続可能な地域社会の形成」  
22 の達成に、第 4 の目標は「経済成長」の達成に資するとともに、第 2 の目標、第 5 の目標、  
23 第 6 の目標は、インフラの機能維持や新たな価値を発現するものであり、3 つの中長期的な  
24 目的（「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長」）全ての達成に資す  
25 るものである。

26 ・ 第 3 章において、それぞれの目標ごとに、「目指すべき姿」、「現状と課題」、「政策パッケー  
27 ジ」を設定している。

## 28 29 30 3. 計画期間内（●年）の社会資本整備の目標を達成するための取組の方向性

31 ・ 社会資本整備は、生産、雇用、消費等の経済活動が派生的に創出され、短期的に経済全体  
32 を拡大させるというフロー効果と、整備された社会資本が機能することにより、整備直後か  
33 ら継続的に中長期にわたり得られるストック効果がある。

34 ・ このストック効果は、国民生活における防災力の向上、生活環境の改善といった生活の質  
35 の向上をもたらす効果や、移動時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  
36 をもたらす生産拡大効果がある。

37 ・ 計画期間内（●年）の 6 つの短期的目標を達成するとともに、3 つの中長期的目的の達成  
38 に繋げていくためには、厳しい財政制約や人口減少、技術革新、ライフスタイルや価値観の

1 多様化という社会情勢の変化の中、このストック効果を最大化していく必要がある。

- 2 ・ このため、(1)「3つの総力」を挙げて社会資本整備を深化させるとともに、(2)インフラを国民が持つ「資産」として捉え、インフラを「経営」という発想に立ち、整備・維持  
3 管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした取組を実施し、インフラの潜在力を引き出  
4 すとともに、新たな価値を創造する、という新たな取組を行うことにより、ストック効果を  
5 最大化させる。  
6

## 7 8 (1)「3つの総力」を挙げ、社会資本整備を深化

### 9 (主体の総力・手段の総力・時間軸の総力)

- 10 ・ 厳しい財政制約や人口減少の下、持続可能な社会資本を整備していくためには、「3つの総  
11 力」を挙げ、社会資本整備を深化させる必要がある。
- 12 ・ 「3つの総力」のうちの1つ目は「主体の総力」である。省庁間の縦割りの打破を図ると  
13 ともに、都道府県や市町村等の地方自治体との連携強化、民間のノウハウや能力の積極的な  
14 活用、インフラの利用者となる住民の積極的な関与を促すなど、様々な主体が連携して、社  
15 会資本整備に取り組む。
- 16 ・ 2つ目は「手段の総力」である。ハード施策とソフト施策を組み合わせることにより、イン  
17 フラのコスト効果を最大化させていく。加えて、デジタル革命の加速化、新技術の発現、  
18 また、新型コロナウイルス感染症の拡大もあり、デジタル技術の社会実装は喫緊の課題とな  
19 っている。社会資本整備分野のDX（デジタル・トランスフォーメーション）を果敢に進め  
20 ていく。
- 21 ・ 3つ目は「時間軸の総力」である。「インフラをいかに整備するか」だけを考えるのではな  
22 く、整備段階から「インフラをいかに維持管理・利活用するか」ということを考え、インフ  
23 ラの潜在力を引き出す。
- 24 ・ この「3つの総力」の具体例として、「安全・安心の確保」の分野で言えば、防災・減災が  
25 主流となる安全・安心な社会の実現に向け、あらゆる関係者が協働したハード・ソフト一体  
26 の水災害対策である「流域治水」や、自然災害リスクを踏まえたまちづくりを推進していく。
- 27 ・ 「持続可能な地域社会の実現」の分野で言えば、豊かで暮らしやすい魅力的な地域社会の  
28 実現に向け、コンパクトなまちづくりと交通ネットワーク形成の連携などに取り組んでいく。
- 29 ・ 「経済成長の実現」の分野で言えば、物流DXや物流標準化によるサプライチェーン全体  
30 の徹底した最適化を進めていく。

### 31 32 (PPP/PFIの積極活用)

- 33 ・ なお、PPP/PFIは、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用し、効率的かつ効果的に  
34 社会資本の整備を行うとともに、国民に対する低廉かつ良好なサービスの提供を確保するた  
35 めの手法である。そのため、「3つの総力」を結集する際は、PPP/PFIを積極的に活用してい  
36 くことが重要である。
- 37 ・ 平成25(2013)年6月に民間資金等活用事業推進会議で「PPP/PFIの抜本改革に向けたア  
38 クションプラン」を策定以降、コンセッション方式など多様なPPP/PFIの案件形成を推進し

1 ている。

- 2 ・ コンセッション方式については、空港、下水道、道路及びMICE施設等において、民間事業  
3 者による資金、経営能力、ノウハウ等を活用した運営が実施されている。コンセッション方  
4 式の導入は、運営権対価の収受や維持管理コストの削減など公的負担の抑制の観点だけでな  
5 く、民間の経営能力・ノウハウ等の活用を通じて既存の社会資本の機能を最大限に発揮する  
6 ことによりストック効果を最大化し、持続可能なサービスを提供するという社会資本整備の  
7 観点に着目することが重要である。引き続き、政府方針に基づきコンセッション方式の導入  
8 を推進する。
- 9 ・ また、地方公共団体において厳しい財政制約下で技術系職員の減少やインフラの老朽化等  
10 の課題を抱える中で、日常生活を支えるキャッシュフローを生み出しにくいインフラについ  
11 ても、民間の技術やノウハウを活用するなど官民が連携して持続可能な維持管理を実施し、  
12 社会資本の機能を発揮していく必要がある。インフラの維持管理における包括的民間委託等  
13 の官民連携事業については、引き続き、事業の導入に係る課題や効率的な導入方法等を検討  
14 し、社会資本が果たすべき役割・機能を踏まえ、地域の実情に応じて推進していく。
- 15 ・ 引き続き、地方公共団体における多様なPPP/PFIの案件形成を推進するとともに、地域プ  
16 ラットフォーム等の活用による横展開を促進する。

## 17 18 (2)「インフラ経営」により、その潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造 19 する

- 20 ・ 第4次重点計画においては、「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構  
21 築」や「予防保全を基軸とするメンテナンスサイクルの構築・実行」、「既存施設を賢く使う  
22 取組」などを提唱したところである。
- 23 ・ その後5年間において、デジタル技術がさらに進歩するとともに、ライフスタイルや価値  
24 観の多様化、さらには新型コロナウイルス感染症の拡大により、地域社会や暮らしの在り方、  
25 働き方、住まい方が変化してきている。
- 26 ・ こうした社会情勢の変化に加え、今後、人口減少がさらに進み、厳しい財政制約が課され  
27 る中で、国民の生活に必要なインフラの持続可能性を高めるためには、インフラを国  
28 民が保有する「資産」として捉え、インフラを「経営」する発想が必要となってくる。特に、  
29 地方部においては、人口減少が進む中で、このような発想に転換することは必要不可欠であ  
30 る。
- 31 ・ ここで言う「経営」とは、いわゆる企業における経営のことを指すのではない。インフラ  
32 を「経営」するとは、「インフラを、国民が持つ『資産』として捉え、インフラのストック効  
33 果をいかに最大化させるかという観点から、整備・維持管理・利活用の各段階において、工  
34 夫を凝らした新たな取組を実施することにより、インフラの潜在力を引き出すとともに、イ  
35 ンフラによる新たな価値を創造し、持続可能性を高めること」を意味する。また、ここでい  
36 うインフラとは、個別のインフラについてのみ考えるのではなく、1つの地域、市区町村、  
37 都道府県、国という広域的な単位で見た場合の総称的な意味でのインフラも含む。
- 38 ・ また、その「経営」主体は、インフラの設置者や管理者だけにとどまらず、住民一人一人

1 が、インフラを「我が物」として捉え、その維持管理に主体的に参画することや、積極的に  
2 利活用することも含む。

3 ・ 具体的には、既存のインフラの維持管理段階においては、新技術の活用や予防保全への本  
4 格転換、集約・再編等により、インフラの効率的な維持管理や、総量・コストの全体の最適  
5 化を図り、将来の社会資本整備の投資余力を確保する。

6 ・ また、既存のインフラの利活用の段階においては、民間のノウハウや創意工夫を取り入れ、  
7 例えば、道路空間をオープンカフェのように複合的に利活用することや、インフラを観光資  
8 源として活用することで、インフラの新たな価値を発見し、地域振興や交流の創出に繋げる。

9 ・ そして、新規インフラの整備段階においては、これまで述べたような維持管理・利活用も  
10 見据えた整備を実施する。

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

#### 17 4. 持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組

18 本章3. のようなインフラのストック効果最大化に向けた取組を進める一方、こうした持  
19 続可能な社会資本整備の大前提として、「安定的・持続的な公共投資の確保」、「建設産業の担  
20 い手の確保・育成や生産性向上」が不可欠である。

##### 22 (1) 戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資

23 ・ 「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するため、社会資本整備により「安全・安心の確  
24 保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長」の3つの中長期的目的を達成していく必要  
25 があるが、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効  
26 果的に発揮する必要があることから、戦略的・計画的に社会資本整備を実施していくことが  
27 重要である。

28 ・ こうした戦略的・計画的な社会資本整備の着実な実施の観点に加え、社会資本整備の担い  
29 手となる建設産業の人材の確保・育成等の観点から、安定的・持続的な公共投資の見通しが  
30 必要である。

31 ・ 特に、我が国は、急峻な山脈を多く有し、自然災害が多発するなど脆弱な国土条件下にあ  
32 り、建設コストが主要先進国に比して高くならざるを得ない。そうした中で、激甚化・頻発  
33 化する自然災害、加速化するインフラ老朽化、さらには新型コロナウイルス感染症を契機と  
34 したリスクに強い社会経済構造の構築や持続的な経済成長の実現等といった様々なリスク・  
35 課題に対応し、3つの中長期的目的を達成するためには、中長期的な見通しの下、安定的・  
36 持続的な公共投資を確保することが求められる。

37 ・ これらの実施に必要な財源のあり方については、PPP/PFI等の民間資金の活用を推進する  
38 とともに、受益者負担を求めうる分野については、社会経済状況の変化や脱炭素社会の実現

1 に向けた取組み、海外における利用者負担等に関する状況等を踏まえつつ、利用実態に即し  
2 た適切な負担のあり方についての検討を進める。

## 4 (2) 社会資本整備を支える建設産業の担い手の確保及び育成、生産性向上 5 (建設産業の役割及び目指すべき姿)

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

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

20 ・ このため、今後の建設産業は、担い手の処遇改善や働き方改革、生産性向上の取組を一層  
21 推進することにより、中長期の視点から担い手の確保・育成を図っていくことが不可欠であ  
22 る。若者や女性の入職・定着の促進、高年層が働きやすい環境の整備、業界全体のパフォー  
23 マンスの向上等を進め、潜在的な担い手を持続的に惹きつけるとともに、現行の担い手が長  
24 く働き続けたいと思うような、魅力的な産業へと転換していく必要がある。

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

28 ・ なお、コロナ禍においても、建設産業は国民が最低限の生活を送るために不可欠なサービ  
29 スであることから、社会経済活動の制限が一定程度必要とされる状況においても、現場での  
30 「3密」回避や作業従事者の健康管理を徹底することにより、最低限の事業継続が確保され  
31 ることが必要である。同時に、生産性向上のみならず感染防止の観点からも、非接触やリモ  
32 ート化に資するデジタル技術の開発や導入を推進していくことが重要である。

### 34 (担い手の確保・育成)

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

- 1 ・ また、前述の通り、建設工事従事者の労働時間が依然として他産業に比べて長いことに加え、平成 30（2018）年に成立した「働き方改革関連法」<sup>1</sup>による改正労働基準法に基づき、建設産業についても、令和 6 年度から時間外労働の罰則付き上限規制が適用されることとなっている。このため、従事者の長時間労働を是正するとともに、週休 2 日の実現に向けて休日確保することが必要である。
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 ・ 具体的には、新・担い手 3 法<sup>2</sup>による改正建設業法における著しく短い工期による請負契約の締結の禁止に関する新たな規定や、「工期に関する基準」<sup>3</sup>について周知徹底を図ること等により、工期の適正化を推進する。また、公共工事においては、年度内の工事量の繁閑の差が大きいと建設企業の安定的な経営や適正な処遇への支障等が生じることから、債務負担行為や繰越明許費の適切な活用による翌年度にわたる工期の設定や、中長期的な発注見通しの作成・公表などにより、公共工事における施工時期の平準化を一層推進する。その際、特に地方公共団体の取組や進捗の状況を「見える化」し、地方公共団体による自発的な取組を促すとともに、先進的な取組事例の周知・普及等に努める。
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14 ・ また、依然として建設現場で重大な労働災害等が発生していることに鑑み、建設工事従事者の安全及び健康の確保のための取組を引き続き推進する。
- 15
- 16 ・ さらに、多様な人材が現場で活躍できるよう、引き続き女性の定着促進や、外国人材の受入環境の整備等に取り組む。
- 17
- 18 ・ このほか、優秀な若手技術者等が早期に活躍できる環境整備、若者の建設産業への入職意欲に働きかける戦略的な広報、学校におけるキャリア教育等への建設企業の協力の促進を図る。
- 19
- 20
- 21 ・ なお、建設産業の担い手の確保・育成の観点からは、前述の安定的・持続的な公共投資の見通しも非常に重要である。
- 22

### 23

### 24 (建設産業の生産性向上)

- 25 ・ 建設産業の生産性向上に向けては、施工時期の平準化、建設キャリアアップシステムの普及・活用、三次元データ・新技術等を活用した i-Construction の推進等により、施工と維持管理の更なる効率化や諸手続きの省人化・省力化を進めることが重要である。このため、BIM/CIM の活用や 5G を用いた無人化施工等の現場実装の推進、AI・IoT 等の先端技術の開発促進、オープンイノベーションの推進、現場ニーズと技術シーズのマッチングの推進などに取り組む。
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31 ・ また、先進的な技術の中小・中堅建設企業への現場導入の実証に取り組む。
- 32

### 33 (建設キャリアアップシステムの普及促進)

- 34 ・ 建設産業における中長期的な担い手の確保・育成を図るためには、技能労働者がキャリア

---

<sup>1</sup> 働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成 30 年法律第 71 号）

<sup>2</sup> 「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律（令和元年法律第 30 号）」及び「公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律（令和元年法律第 35 号）」

<sup>3</sup> 令和 2 年 7 月 中央建設業審議会作成・勧告



1 パスや処遇について将来の見通しを持ちながら、やりがいや希望をもって働くことができる  
2 環境を構築するとともに、ダンピング受注が起こりにくい市場構造を構築し、業界全体とし  
3 て人材への投資や賃金設定が適切に行われる好循環を生み出すことが重要である。

- 4 ・ このため、担い手の技能・経験の見える化や適正な能力評価を業界横断的に進めるための  
5 「建設キャリアアップシステム (CCUS)」について、建設産業の持続的な発展のための業界共  
6 通の制度インフラとして普及を促進し、令和5 (2023) 年度からの建設業退職金共済制度の  
7 CCUS 活用への完全移行とそれに連動したあらゆる工事における CCUS 完全実施を目指す。
- 8 ・ 併せて、公共工事において率先して CCUS の活用を促す見地から、国や地方公共団体等が  
9 発注する工事において、CCUS の活用状況を評価するモデル工事の実施や総合評価落札方式に  
10 おける加点等の取組の促進を図る。
- 11 ・ 加えて、技能労働者の処遇改善に資する観点から、技能労働者の技能と経験に応じてレベ  
12 ル分けを行う能力評価制度の活用を更に進めるとともに、能力評価制度と連動した専門工事  
13 業者の施工能力の見える化を推進し、技能労働者の処遇改善や人材投資を行う建設企業が適  
14 正に評価され選ばれる環境を整備する。
- 15 ・ 技能労働者の賃金上昇につながるような好循環を生み出すべく、専門工事業団体等による、  
16 レベル別の賃金目安の設定と、賃金目安に応じた賃金支払いの原資確保のための見積りの適  
17 正化や元請による見積り尊重の促進・徹底を図る。
- 18 ・ また、CCUS は、施工体制台帳の作成機能の活用等により、事務の効率化や書類削減など  
19 も資するものであり、その普及を通じて、建設産業の生産性向上への寄与を図る。

#### 20 21 (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)

- 22 ・ 公共工事の品質確保の担い手が中長期的に育成・確保されるためには、適正な利潤を確  
23 保することができる環境整備が重要である。
- 24 ・ 平成26 (2014) 年の担い手3法改正<sup>1</sup>も相まって、予定価格の適正な設定や歩切りの廃止  
25 が進み、企業の受注環境にも一定の改善が見られた。引き続き、担い手3法に基づき、予定  
26 価格の適正な設定、ダンピング受注を防止するための低入札価格調査制度及び最低制限価格  
27 制度の適切な活用等を徹底する。
- 28 ・ 依然として残る長時間労働等の課題に対応するため、令和元 (2019) 年に新・担い手3  
29 法改正が成立したところである。これを踏まえ、地方公共団体等を含めた発注者の実態把握  
30 やフォローアップ等を通じて、前述の工期の適正化や施工時期の平準化等を通じた働き方改  
31 革を推進するとともに、発注関係事務を適切に実施するための体制の整備や発注者間の連携  
32 強化等を推進する。また、災害時の地域の守り手としての建設産業の役割を踏まえ、発注者  
33 と建設業者団体等による災害協定の締結を通じた連携などを促進するとともに、災害時に  
34 いては、随意契約等、緊急性に応じた発注者の適切な契約・入札方法の選択を促進する。
- 35 ・ これらの実施に当たっては、地方公共団体、特に市区町村の発注する工事における取組  
36 を促進するため、入契法等に基づき、定期的に入札契約の適正化に関する取組状況の把握を

---

<sup>1</sup> 「建設業法等の一部を改正する法律 (平成26年法律第55号)」及び「公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律 (平成26年法律第56号)」

- 1 行うとともに、都道府県公契連<sup>1</sup>等との更なる連携体制の強化を通じて、市区町村に対して  
2 直接に改善の働きかけを行うなど、地方公共団体発注工事における入札契約の適正化の更な  
3 る推進を図る。
- 4 ・ 加えて、地域における社会資本の維持管理体制の確保の必要性や、発注者側の技術的支  
5 援のニーズ等も踏まえつつ、工事の性格や地域の実情等に応じて、多様な入札契約制度の中  
6 から適切なものを選択し、又は組み合わせて適用する取組を促進する。

---

<sup>1</sup> 都道府県公契連：公共工事契約業務連絡協議会その他の各都道府県が主催し管内市区町村の公共工事契約担当官が参画する会議。

## 1 ○第3章 計画期間における重点目標、事業の概要

### 2 第1節 重点目標と政策パッケージについて

- 3 ・ 第2章2.において設定した、計画期間内（●年）における6つの目標について、それぞ  
4 れの重点目標ごとに、その目標達成に向けて必要な事業横断的な19の政策パッケージを設定  
5 した上で、重点的に取り組む具体的な事業・施策を明らかにする。
- 6 ・ 重点施策については、客観的なデータに基づき把握可能なものについてはできる限り、そ  
7 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、このうち、当該政策パッケ  
8 ージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標については、KPI (Key Performance Indicator)  
9 として位置付ける。
- 10 ・ 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、排他的経  
11 済水域の保全、日常的・継続的な対応が求められる発生頻度の比較的高い交通事故や災害へ  
12 の対策、離島・半島・豪雪地域等の条件不利地域や北方領土隣接地域等における地域特性に  
13 即した自立的発展・活性化等に向けた取組については、我が国の存立基盤である領土や国土  
14 を保全し、国民の安全・安心を確保して日々の生活・活動を支えるために、計画期間にかか  
15 わらず、今後とも効果的な取組を弛まず着実に進めていくことが重要である。
- 16 ・ また、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置付けられた施策につい  
17 ては、本対策の着実な実施により、今後5年間で防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・  
18 深化を図っていく。

### 21 第2節 個別の重点目標及び事業の概要について

#### 22 1. 重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

##### 23 <目指すべき姿>

24 激甚化・頻発化する、または切迫する水害・土砂災害・地震・津波・噴火等の自然災害に対  
25 し、強靱かつしなやかな対策がなされ、国民が安心して生活を送ることができる社会をつくる。

##### 27 <現状と課題>

- 28 ・ 気候変動に伴い激甚化・頻発化する水災害に対し、防災・減災が主流となる社会を目指し、  
29 河川等の管理者が主体となって行う治水対策に加え、あらゆる関係者の協働により流域全体で  
30 治水対策に取り組む必要がある。
- 31 ・ これまでの治水計画等は過去の降雨実績や潮位に基づき定められてきたが、将来の気候変動  
32 の影響による降雨量の増加や海面水位の上昇を考慮した計画へと見直す必要がある。
- 33 ・ 地震災害については、首都直下地震等の発生時に甚大な被害が想定されることから、密集市  
34 街地の改善整備や、住宅・建築物及び公共土木施設等の耐震化が喫緊の課題である。
- 35 ・ 津波災害についても、南海トラフ地震等のリスクに備え、最大クラスの津波に対する、ハー  
36 ドとソフトの施策を組み合わせた多重防御による対策の推進が必要である。
- 37 ・ 火山については、ひとたび噴火が生じると、甚大な被害が広範囲かつ長期にわたって生じる  
38 場合があることから、平時からのハード・ソフト両面にわたる対策が必要である。

- 1 過去、災害リスクの高いエリアでも宅地開発等が行われてきたことから、土砂災害特別警戒  
2 区域等の災害レッドゾーンの指定推進を図るとともに、防災の観点から、すまい方の工夫や土  
3 地利用の規制・誘導が必要である。
- 4 各種ハザードマップの整備が進んでいるものの、リスク情報空白域が残っていることから、  
5 その解消を進めることなどにより、住民自らの居住や企業の立地を含めた行動に結びつけるこ  
6 とが必要である。さらに、損害保険等の金融的手法により、これらの取組を加速することが必  
7 要である。
- 8 全国各地で激甚化・頻発化する自然災害による被害が生じる中、自治体だけでは対応できな  
9 い場合が多くあり、国と自治体の連携がますます重要になっている。また、災害時の地域の担  
10 い手としての建設産業の存在も重要である。
- 11 気候変動に伴い災害が激甚化・頻発化する中で、より効率的な土砂災害対策を進める必要が  
12 あることから、国直轄の砂防事業については概成した箇所から本来の管理者である都道府県へ  
13 の引き継ぎを進め、緊急性・重要性を踏まえた直轄砂防事業の重点化を図る必要がある。

## 14 <政策パッケージ>

### 15 【1-1：気候変動の影響等を踏まえた流域治水等の推進】

- 16 国民の安全・安心を確保するため、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」  
17 を推進し、気候変動等による将来の自然災害リスクに適応したハード・ソフト一体となった総  
18 合的な防災・減災対策を進める。
- 19 関係省庁・官民が連携して、利水ダムを含む既存ダムの洪水調節機能の強化や、水田の貯留  
20 機能の活用等を進める。
- 21 災害ハザードエリアにおける開発抑制、同エリアからの移転促進、まちなかの防災対策・安  
22 全確保策の強化などにより、防災・減災のためのすまい方や土地利用を進めるとともに、将来  
23 の土地利用の変化を見据えながら、より効果的なハード整備を図る。
- 24 災害時における救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路構造物の流失防止対策を進  
25 める。

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

- 27 [1] 1級水系及び2級水系において、流域治水プロジェクトを策定している水系数
- 28 [2] 1級、2級河川における戦後最大洪水等に対応した河川の整備率
- 29 [3] 事前放流の実施体制が整った水系の割合
- 30 [4] 緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗堀・流失の対策必要箇所  
31 の整備率
- 32 [5] 防災指針を作成する市町村数

| 重点施策   | 指標   |
|--|--|
| <b>(水害対策)</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の推進</li> </ul>  | [KPI-1]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・1級水系及び2級水系において、流域治水プロジェクトを策定している水系数</li> <li>・流域治水として流域対策に取り組む市町村数</li> </ul>               |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前防災等による水害発生防止</li> </ul>  | [KPI-2]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・1級、2級河川における戦後最大洪水等に対応した河川の整備率</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・利水ダムを含む既存ダムの洪水調節機能の強化</li> </ul>   | [KPI-3]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・事前放流の実施体制が整った水系の割合</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策を推進</li> </ul>                             | [KPI-4]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所の整備率</li> </ul>                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトなまちづくりと合わせて、防災・減災対策を推進し、居住を誘導する地域の安全確保を図る</li> </ul>                                    | [KPI-5]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・防災指針を作成する市町村数</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・気候変動の影響を考慮した治水計画策定の推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・気候変動の影響を考慮した河川整備計画の策定数</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における水害対策の推進（下水道整備等）</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水実績地区等における下水道による浸水対策達成率</li> <li>・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</li> <li>・水害時における下水処理場等の機能確保率</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下空間の避難確保・浸水防止対策の推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける自己業務用施設の開発を原則禁止の対象に追加することで、災害ハザードエリアにおける開発抑制を推進</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害レッドゾーンにおける危険な自己業務用施設に係る開発許可件数</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能移転や防災機能強化等による災害に強い市街地の形成</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・面的な市街地整備等の実施地区における都市機能の移転や防災機能強化等に取り組む対策実施率</li> </ul>   |

|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設の豪雨対策、浸水対策を重点的に推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率</li> </ul>  |
|  | <p>〔KPI-9〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・水害リスク空白域の解消の推進</li> </ul>  | <p>〔KPI-36〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数</li> </ul>                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・水害リスク情報の公開推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・気象予報の予測精度向上等に向けた技術・観測予測システム開発</li> <li>・新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進</li> </ul>  | <p>〔KPI-12〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・台風予報の精度（台風中心位置の予報誤差）</li> <li>・基準水位・流量観測所における自動流量観測導入率</li> </ul>                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・復興まちづくりのための事前準備の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・復興まちづくりのための事前準備に取り組んでいる地方公共団体の割合【再掲】</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・最大クラスの洪水に対応した洪水浸水想定指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進</li> </ul>  | <p>〔KPI-11〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン作成講習会等）を実施した市区町村数</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進</li> </ul>  | <p>〔KPI-11〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・高台まちづくり（高規格堤防）の推進</li> <li>・まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備</li> <li>・災害ハザードエリアからの移転の促進</li> <li>・メディアとの連携による住民自らの避難行動につながる情報提供の充実</li> <li>・災害復旧事業における改良復旧の活用による施設の機能強化</li> <li>・気候変動の影響を考慮した下水道計画策定の推進</li> <li>・危機的渇水・自然災害時における水の安定供給</li> </ul> |   |
| <p><b>（高潮対策）</b></p>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・海面上昇等の気候変動影響に適応した海岸保全の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・気候変動影響を防護目標に取り込んだ海岸の数</li> </ul>  |

|  |   |
|--|---|
| ・ゼロメートル地帯等における海岸堤防等の津波・高潮対策                  | ・海岸堤防等の整備率  |
| ・海岸侵食の防止・砂浜の保全                               | ・海面上昇等の影響にも適応可能となる順応的な砂浜の管理が実施されている海岸の数   |
| ・最大クラスの高潮に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進      | ・高潮浸水想定区域を指定している都道府県数<br><br>〔KPI-11〕 【再掲】<br>・最大クラスの高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数 |
| <b>(土砂災害対策)</b>                              |   |
| ・地域のくらしに不可欠なライフラインを保全する土砂災害対策の推進             | ・重要なライフライン施設が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率  |
| ・地域の中心集落等を結ぶ重要交通網を保全する土砂災害対策の推進              | ・重要交通網が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率  |
| ・地域の中心集落における市町村役場等を保全する土砂災害対策の推進             | ・市役所、町役場および支所が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率   |
| ・土砂災害を対象としたハード・ソフトの施策を組み合わせ土砂災害に強い地域作りを推進    | ・土砂災害ハザードマップにおける土砂災害警戒区域の新規公表数  |
| ・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路法面や盛土の土砂災害防止対策を推進 | ・緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率【再掲】   |
| ・鉄道施設の豪雨対策を重点的に推進                            | ・既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率  |
| ・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進              | (参考)<br>・地籍調査の対象地域全体での進捗率<br>・地籍調査の優先実施地域での進捗率  |
| ・気候変動の影響により頻発する土砂・洪水氾濫対策計画策定、対策の推進           |   |

1 【1-2：切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減】

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

6 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

7 [6] 公共土木施設等の耐震化率等

- 8 ・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率
- 9
- 10 ・ 首都直下地震又は南海トラフ地震で震度 6 強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路  
11 線の耐震化
- 12
- 13 ・ 滑走路等の耐震対策により、地震発生後における救急・救命活動等の拠点機能の確保や航空  
14 ネットワークの維持が可能となる空港の割合
- 15
- 16 ・ 大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合
- 17
- 18 ・ 海水浸入防止対策が必要な航路標識の整備率
- 19
- 20 ・ 南海トラフ地震・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いて対策が必要  
21 な①河川堤防等の整備率（計画高までの整備と耐震化）及び②水門・樋門等の耐震化率
- 22
- 23 ・ 南海トラフ地震・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  
24 の耐震化率
- 25
- 26 ・ 重要施設に係る下水道施設（下水道管路、下水処理場等の排水施設）の耐震化率
- 27
- 28 ・ 官庁施設の耐震基準を満足する割合
- 29
- 30 ・ (参考) 住宅・耐震診断義務付け対象建築物の耐震化率
- 31

32 [参考 KPI] 危険密集市街地の面積及び地域防災力の向上に資するソフト対策の実施率

33

| 重点施策  | 指標                           |
|---|------------------------------|
| <b>(耐震化等の地震対策)</b>                            |                              |
| ・ 災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上を推進 | [KPI-6]<br>・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 |



|  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設の耐震対策を重点的に推進</li> </ul>                                | <p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率</li> </ul>                                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路等の耐震対策</li> </ul>                                       | <p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路等の耐震対策により、地震発生後における救急・救命活動等の拠点機能の確保や航空ネットワークの維持が可能となる空港の割合</li> </ul>                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進</li> </ul>          | <p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路標識の耐災害性強化対策（海水浸入防止対策）</li> </ul>                         | <p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海水浸入防止対策が必要な航路標識の整備率</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震に備えた河川管理施設の地震・津波対策</li> </ul>                         | <p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ地震・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いて対策が必要な①河川堤防等の整備率（計画高までの整備と耐震化）及び②水門・樋門等の耐震化率</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震が想定される地域等における海岸堤防等の耐震対策</li> </ul>                    | <p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ地震・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耐震化率</li> </ul>                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道施設の耐震化を推進</li> </ul>                                    | <p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要施設に係る下水道施設の耐震化率（下水道管路）<br/>（下水処理場等の排水施設）</li> </ul>                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の防災拠点となる施設等の耐震化</li> </ul>                               | <p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・官庁施設の耐震基準を満足する割合</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時等に著しく危険な密集市街地の解消とそれにあわせた地域防災力の向上に資するソフト対策の強化</li> </ul> | <p>[参考 KPI]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・危険密集市街地の面積及び地域防災力の向上に資するソフト対策の実施率</li> </ul>   |

|   |  |
|---|--|
| ・耐震改修・建替え等による住宅・建築物の耐震性の向上              | 〔KPI-6〕（参考）<br>・住宅・耐震診断義務付け対象建築物の耐震化率<br>（住宅）<br>（耐震診断義務付け対象建築物） |
| ・地下街の防災対策の推進                            | ・地下街防災推進計画等に基づく耐震対策が完了した地下街の割合                                   |
| ・切迫する大地震に備え、大規模盛土造成地の滑動崩落の危険性を把握する取組を推進 | ・大規模盛土造成地の安全性を把握する調査に着手した実施率                                     |
| ・液状化ハザードマップを活用した宅地の液状化対策に関する取組を推進       | ・液状化ハザードマップ高度化の実施市区町村数   |
| ・都市機能移転や防災機能強化等による災害に強い市街地の形成           | ・面的な市街地整備等の実施地区における都市機能の移転や防災機能強化等に取り組む対策実施率【再掲】                 |
| ・避難地・防災拠点となる都市公園等の整備                    | 〔KPI-11〕【再掲】<br>・一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された都市の割合           |
| ・復興まちづくりのための事前準備の推進                     | ・復興まちづくりのための事前準備に取り組んでいる地方公共団体の割合                                |
| ・航路標識の耐災害性強化対策（電源喪失対策）                  | ・電源喪失対策が必要な航路標識の整備率  |
| ・災害応急対策活動に必要となる官庁施設の電力の確保等対策            | ・災害応急対策の活動拠点となる官庁施設における電力の確保等のための対策の実施率                          |
| ・地域の防災拠点となる施設等の天井耐震対策                   | ・大規模空間を有する官庁施設の天井耐震対策の実施率  |
| ・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進         | （参考）<br>・地籍調査の対象地域全体での進捗率【再掲】<br>・地籍調査の優先実施地域での進捗率【再掲】           |
| ・災害ハザードエリアからの移転の促進【再掲】                  |  |
| ・高台まちづくり（高規格堤防）の推進【再掲】                  |  |
| ・まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備【再掲】              |  |
| <b>（火山噴火対策）</b>                         |  |
| ・火山噴火に起因する土砂災害への対策の促進                   | ・火山噴火時における降灰厚把握手法の整備に着手した火山の割合                                   |
| ・火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づく対策の推進                |  |
| <b>（津波対策）</b>                           |  |
| ・直下型地震への備えとして有効な防災地理情報（活断層図）の整備         | ・直下型地震への備えとして有効な防災地理情報（活断層図）の整備率                                 |

|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾における切迫する大規模津波からの人命・財産の被害の防止・最小化</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波対策を緊急的に行う必要のある港湾において、ハード・ソフトを組み合わせた津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性が確保された割合</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国の放置艇率</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波災害警戒区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進</li> </ul>    | <p>〔KPI-11〕 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数</li> <li>・津波災害警戒区域を指定している都道府県数</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波による船舶事故軽減に資する港湾強靱化の推進</li> </ul>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画（港湾BCP）を改訂した港湾（重要港湾以上）の割合</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の防災拠点となる施設等の津波対策</li> </ul>                |   |

1

2

1 【1-3：災害時における交通機能の確保】

- 2 ・ 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陥ること  
 3 なく、また、制御不能な二次災害を発生させないことなどを目指し、高規格道路のミッシング  
 4 リンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道との  
 5 ダブルネットワークの強化等を推進し、災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築を進める  
 6 とともに、海上交通ネットワークを維持するための港湾の高潮・高波対策、地下鉄駅等の浸水  
 7 防止対策等を進める。  
 8 ・ 新技術を活用し、災害発生時の災害状況把握の高度化や、災害復旧・被災者支援の迅速化を  
 9 図る。

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 [7] 高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間の事業着手率

13  
 14 [8] 高潮・高波対策を実施する必要がある港湾において、港湾機能維持・早期再開が可能とな  
 15 る割合

16  
 17 [9] 既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率  
 18  
 19

| 重点施策  | 指標   |
|---|--|
| <b>(交通・物流の機能確保のための事前対策の推進)</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進</li> </ul> | [KPI-7]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間の事業着手率</li> <li>・ 高規格道路のミッシングリンク改善率<sup>1</sup></li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海上交通ネットワークを維持するための港湾における高潮・高波対策</li> </ul>   | [KPI-8]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高潮・高波対策を実施する必要がある港湾において、港湾機能維持・早期再開が可能となる割合</li> </ul>                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道施設の浸水対策を重点的に推進</li> </ul>  | [KPI-9]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率</li> </ul>                            |

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

|   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設の耐震対策を重点的に推進</li> </ul>                       | <p>[KPI-6] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率</li> </ul>                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・直近3年間に港湾の事業継続計画（港湾BCP）に基づく防災訓練の実施された港湾（重要港湾以上）の割合</li> </ul>                                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進</li> </ul> | <p>[KPI-6] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合</li> </ul>                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾における切迫する大規模津波からの人命・財産の被害の防止・最小化</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・津波対策を緊急的に行う必要のある港湾において、ハード・ソフトを組み合わせた津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性が確保された割合【再掲】</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の避泊水域の確保のための防波堤等の整備</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の避泊水域を確保する必要がある港湾のうち、暴風時の安全な避難泊地の確保を実現した割合</li> </ul>                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨による大規模出水時等に航行の安全性を確保するための航路の埋塞対策</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・埋塞対策等を行う必要がある港湾及び開発保全航路のうち豪雨等による大規模出水に備えた対策を講じ、航行の安全性を確保した割合</li> </ul>                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路標識の耐災害性強化対策（監視体制強化対策）</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・監視装置の導入が必要な航路標識の整備率</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路標識の耐災害性強化対策（信頼性向上対策）</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、災害に強い機器等の整備率</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・「A2-BCP」（空港業務継続計画）の実効性強化対策</li> </ul>             | <p>[KPI-11] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「A2-BCP」（空港業務継続計画）に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率</li> </ul>                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による空港施設への浸水の防止が可能となる空港の割合</li> </ul>                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港無線施設等の電源設備等の浸水対策</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合</li> </ul>                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・電源設備への止水扉設置等の浸水対策により、高潮・高波・豪雨等による電源設備への浸水の防止が可能となる空港の割合</li> </ul>                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナルビル吊り天井の安全対策により、地</li> </ul>  |

|   |  |
|---|--|
| 推進  | 震による吊り天井の落下事故の防止が可能となる空港の割合  |
| ・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上を推進            | 〔KPI-6〕 【再掲】<br>・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率   |
| ・防災性の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点からの無電柱化の推進              | ・電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路における無電柱化着手率   |
| ・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路法面や盛土の土砂災害防止対策を推進            | ・緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率  |
| ・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 | ・信号機電源付加装置の整備台数  |
| ・豪雨災害等による海域における流木等漂流物への対応                               | ・漂流物回収に係る海洋環境整備船等の出動可能率  |
| ・鉄道施設の豪雨対策を重点的に推進                                       | ・既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率<br>・既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率 |
| ・鉄道施設の災害復旧を重点的に推進する                                     |  |
| ・大規模災害時における円滑な航路啓開・災害復旧等を可能とするため全国各地に作業船を保有できるよう環境を整備   |  |
| ・災害時の救急活動や人流・物流等を確保するため、踏切の立体交差化を推進                     |  |

1  
2

1 【1-4：災害リスクを前提とした危機管理対策の強化】

- 2 ・ 官民一体となった TEC-FORCE 活動等、災害対応の体制・機能の拡充・強化を図るとともに、  
3 防災・減災を支える現場の担い手である建設業の従事者の確保・育成を進める。  
4 ・ ハザードマップを活用したマイ・タイムライン作成等住民の防災意識向上に繋がる訓練の実  
5 施による実効性のある避難体制を確保する。  
6 ・ 新技術を活用した気象予測や河川管理の高度化による防災・減災の取組及び港湾における災  
7 害関連情報の収集・集積等の高度化を図るとともに、災害リスクの高い地域での詳細な地理空  
8 間情報の整備を行う。

9  
10 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

11 [10] 国・都道府県・市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入<sup>1</sup>

12  
13 [11] 避難計画及び事業継続計画等の策定推進による非常時の体制確保

- 14 ・ 公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員の I C T 機器等を活用するための訓練・  
15 研修・講習等への参加率  
16  
17 ・ 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された都市の割合  
18  
19 ・ 最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につな  
20 がる訓練（机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン作成講習会等）を実施した市区町村  
21 数  
22  
23 ・ 最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数  
24  
25 ・ 最大クラスの高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につな  
26 がる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数（机上訓練、情報伝達訓練等）  
27 を実施した市区町村数  
28  
29 ・ 最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につな  
30 がる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数  
31  
32 ・ 緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難施設の整備率  
33  
34 ・ 災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築す  
35 ることにより、迅速な復旧等が可能となった割合  
36

---

<sup>1</sup>建退共電子申請方式を建設キャリアアップシステム活用工事として当該機関が導入していること

1 ・「A2-BCP」（空港業務継続計画）に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率

2

3 [12] 台風予報の精度（台風中心位置の予報誤差）

4

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <b>(危機管理体制の確保)</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・社会資本整備を支える現場の担い手確保を推進</li> </ul>               | [KPI-10]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・国・都道府県・市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入<sup>1</sup></li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・TEC-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化</li> </ul>    | [KPI-11]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員の ICT 機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・避難地・防災拠点となる都市公園等の整備</li> </ul>                 | [KPI-11]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された都市の割合</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水、内水、高潮、津波等に対応したハザードマップ作成、訓練実施等の推進</li> </ul> | [KPI-11]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン作成講習会等）を実施した市区町村数</li> <li>・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数</li> <li>・最大クラスの高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数</li> <li>・最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村数</li> <li>・高潮浸水想定区域を指定している都道府県数</li> <li>・津波災害警戒区域を指定している都道府県数</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の高架区間等を津波や洪水時の緊急避難場所として活用する取組を推進</li> </ul>  | [KPI-11]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難施設の整備率</li> </ul>  |

<sup>1</sup>建退共電子申請方式を建設キャリアアップシステム活用工事として当該機関が導入していること



|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化</li> </ul>  | <p>[KPI-11]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合</li> </ul>        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港におけるイレギュラー時の適切な対応および体制の確保</li> </ul>   | <p>[KPI-11] 「A2-BCP」(空港業務継続計画)に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生安全確保計画の策定数と PDCA サイクルの実施数</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域防災計画に位置付けられた「道の駅」における BCP 策定率</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備【再掲】</li> <li>・メディアとの連携による住民自らの避難行動につながる情報提供の充実</li> <li>・官民一体となった TEC-FORCE 活動の推進</li> <li>・鉄道の計画運休の深化</li> <li>・土地等の円滑な利活用及び適正な管理に向けた所有者不明土地等対策の推進</li> </ul> |   |
| <p><b>(情報基盤の整備と活用)</b></p>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・気象予報の予測精度向上等に向けた技術・観測予測システム開発</li> </ul>   | <p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差)(参考)</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地籍調査の対象地域全体での進捗率【再掲】</li> <li>・地籍調査の優先実施地域での進捗率【再掲】</li> </ul>                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害の全体像把握に資する、電子基準点及び先進レーダ衛星等を使用した世界最高水準の地殻変動等の監視</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・電子基準点の観測データの取得率</li> <li>・先進レーダ衛星等データの解析能力強化による地殻変動監視能力の向上</li> <li>・電子基準点網の耐災害性強化の実施箇所数</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・避難計画の高度化や人命救助、被災状況把握、罹災証明手続き等、事前防災・発災後対応に資する地図情報等の整備更新及び空中写真撮影の実施</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ地震による津波の被害が想定される地域での詳細な地図情報の整備率</li> <li>・地形分類情報の整備</li> </ul>                                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・走錨事故等防止対策</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・海域監視が可能なカメラやレーダー等の整備が必要な船舶通航信号所等の整備率</li> <li>・走錨事故発生件数<sup>1</sup></li> </ul>                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・G空間防災データセットの充実</li> </ul>  |   |

1

<sup>1</sup> 荒天時の走錨等に起因する船舶の衝突事故により、船舶交通の安全が阻害されるとともに、臨海部の海上空港等の施設に被害が及ぶような事故の発生件数

## 2. 重点目標2：持続可能なインフラメンテナンス

### ＜目指すべき姿＞

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

### ＜現状と課題＞

- ・ インフラにおける将来の維持管理・更新費用を推計した結果、インフラに不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」の場合、不具合が生じてから対策を行う「事後保全」と比較して、1年あたりの費用が30年後には約5割減少、との見込みとなった。将来にかかる維持管理・更新費用を抑制する観点から、「予防保全」によるメンテナンスサイクルへの移行が重要である。
- ・ しかし、例えば道路橋については、全橋梁のうち約1割にあたる約7万橋が早急に修繕等の対応が必要な状況にあるなど、予防保全の管理水準を下回る状態の施設が多数存在する。これらの施設に対して計画的・集中的な修繕等の実施により、「予防保全」への本格転換を早期に図ることが必要である。
- ・ また、多くのインフラを管理する市区町村ではメンテナンスに携わる人的資源が不足しており、多様な主体との連携や新技術等の導入促進など、メンテナンスの生産性向上に向けた取組の推進が必要である。
- ・ さらに、社会情勢や地域構造の変化に応じて、必要性の減少や地域のニーズ等に応じたインフラの廃止・除却、集約・再編の取組により、インフラストックの適正化を図っていくことも重要である。

### ＜政策パッケージ＞

#### 【2-1：計画的なインフラメンテナンスの推進】

- ・ 加速化するインフラの老朽化に対応するとともに、メンテナンスに係る費用が国や地方の財政を圧迫することのないよう、「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や負担の平準化を図るとともに、早期の安全・安心の確保を図る。
- ・ また、行政の縦割りを排除し、地方公共団体や民間企業等が連携したインフラメンテナンス体制の確保を図る。

#### （重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI））

#### 〔13〕 予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率

【道路（橋梁・舗装）、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、鉄道、自動車道、航路標識、公園、官庁施設、公営住宅の各分野】

- 1 [14] 地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数  
 2 【道路、河川／ダム／砂防／下水道、港湾、空港、鉄道、公園、官庁施設の各分野】  
 3

| 重点施策  | 指標  |
|---|---|
| (予防保全の考え方に基づくインフラメンテナンスへの転換)  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予防保全の管理水準を下回る状態のインフラに対して、計画的・集中的な修繕等を実施する。</li> <li>・ インフラの機能を回復させ、「事後保全」から「予防保全」の考え方に基づくインフラメンテナンスへ転換し、中長期的な維持管理・更新等にかかるトータルコストの縮減を図る。</li> </ul> | <p>[KPI-13]</p> <p>予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路（橋梁・舗装）：地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき施設の修繕措置率及び防災上重要な道路における舗装の修繕措置率</li> <li>・ 河川：予防保全の考え方に基づく内水排除施設等の長寿命化対策実施率</li> <li>・ ダム：健全度評価において速やかに措置と判定されたダム関係施設の解消率</li> <li>・ 砂防：健全度評価において要対策と判定された砂防関係施設の解消率</li> <li>・ 海岸：予防保全に向けた海岸堤防等の対策実施率</li> <li>・ 下水道：計画的な点検調査に基づく下水道管路の老朽化対策達成率</li> <li>・ 港湾：老朽化した港湾施設のうち、予防保全型の対策を導入し、機能の保全及び安全な利用等が可能となった割合</li> <li>・ 空港：予防保全を適切に実施した割合</li> <li>・ 鉄道：令和元年度までの施設検査の結果、耐用年数を超えて使用している又は老朽化が認められるような、予防保全が必要な鉄道施設の老朽化対策の完了率</li> <li>・ 自動車道：措置が必要な施設の修繕率</li> <li>・ 航路標識：老朽化等対策が必要な航路標識の整備率</li> <li>・ 公園：予防保全の考え方に基づく都市公園長寿命化対策実施率</li> <li>・ 官庁施設：R2年度時点で措置が必要な官庁施設の長寿命化対策実施率</li> <li>・ (参考) 公営住宅：特に老朽化した高経年の公営住宅の更新の進捗率</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通安全施設等の維持管理・更新等を着実に推進するため、警察庁インフラ長寿命化計画に即して、交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、老朽施設の更新等を推進。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 信号制御機：老朽化した信号機の更新数</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定期的な現地調査や観測機器の監視業務を通じて、損傷が軽微な段階で修繕を実施する予防保全型維持管理を実施する。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観測施設（測量標）：年次計画に基づく観測施設（測量標）修繕の実施率</li> </ul>   |

|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水調節容量内に堆積した土砂等の撤去により、ダム貯水能力の向上や、ダムへの土砂流入の低減を図り、ダム下流の河川氾濫による被害を減少。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水調整容量内の堆砂の解消率（国、水資源機構管理ダム）</li> <li>・恒久的堆砂対策が必要なダムの解消率（都道府県管理ダム）</li> </ul>  |
| <p><b>（個別施設計画の適切な更新）</b></p>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・個別施設毎の対応方針が定められた「個別施設計画」について、インフラの点検結果や社会情勢の変化等を踏まえて、記載内容の充実や対応方針の見直しなど、適切な更新を促進する。</li> </ul>   |   |
| <p><b>（地方公共団体等におけるインフラメンテナンス体制の確保）</b></p>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・多くのインフラを管理する地方公共団体等においてインフラメンテナンスを適切に実施していくため、研修や講習の実施により、職員の技術力向上を推進する。</li> </ul>  | <p>[KPI-14]</p> <p>地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路</li> <li>・河川／ダム／砂防／下水道</li> <li>・港湾</li> <li>・空港</li> <li>・鉄道</li> <li>・公園</li> <li>・官庁施設</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路標識のメンテナンスに係る研修の実施により、海上保安庁職員の技術力向上を推進する。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路標識管理に係る研修を受けた人数</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・気象レーダー施設のメンテナンスに係る研修の実施により、気象庁職員の技術力向上を推進する。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・観測施設（気象レーダー施設）管理に係る研修を受けた人数</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・「道路メンテナンス会議」「河川・ダム管理技術検討会」「下水道ストックマネジメント勉強会」「港湾等メンテナンス会議」「空港施設メンテナンスブロック会議」等、各分野において全国で設置済みの会議を定期的に開催し、管理者間で課題や好事例の共有などを引き続き実施。</li> </ul>                   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体からの要請により、緊急的な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設について、地方整備局・国土技術政策総合研究所・土木研究所の職員等で構成する「道路メンテナンス技術集団」による直轄診断を実施。また診断の結果、診断内容や地域の実情等に応じ、修繕代行業や道路メンテナンス事業補助を実施。</li> </ul> |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村の人手不足、技術力不足を補うため、市町村が実施する点検・診断の発注事務を都道府県等が受託する地域一括発注の取組を実施。</li> </ul>  |   |
| <p><b>（インフラメンテナンスにおける官民連携の推進）</b></p>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラの維持管理に係る官民連携事業の導入を検討する地方公共団体への初期財政支援や専門家派遣等による支援及び地域プラットフォームにおける先行事例の周知等の取組を推進。</li> </ul>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・包括的民間委託を含むインフラメンテナンスの高度化・効率化に資する好事例の紹介を行うことによる地域や地方自治体への支援。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラメンテナンス国民会議に参加する自治体数</li> </ul>  |

1 【2-2：新技術の活用等によるインフラメンテナンスの高度化・効率化】

2 ・ デジタル技術の進歩やウィズコロナ・ポストコロナ時代の「新たな日常」を踏まえ、インフ  
3 ラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング支援、維持管理情報の  
4 データベース化により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を図る。

5  
6 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

7 [15] インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング数

| 重点施策  | 指標  |
|---|---|
| <b>(新技術の導入・普及の促進)</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>多くのインフラを管理する地方公共団体等が、効率的なインフラメンテナンスを実施していくため、メンテナンスに係る新技術の導入・普及を促進する環境を整備する。</li> </ul>  | <p>[KPI-15]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング数</li> <li>インフラメンテナンス国民会議の参加者数</li> <li>橋梁点検・トンネル点検における新技術を活用した自治体の割合</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の活用に関して、積極的採用を推進する姿勢や従来方法の代替として可能であることを明確化するなど点検要領等を改定する。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>点検要領等において、新技術の積極的採用姿勢、従来の点検方法が新技術により代替可能であることを明確に記載している分野数</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術に関する性能カタログ等の策定、充実により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進する。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>基準を満たした技術をカタログ等に掲載している分野数</li> <li>点検支援技術性能カタログ(案)に掲載された技術数(道路)</li> </ul>   |
| <b>(ICTを活用した効率的な道路管理)</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>国民の財産である道路について、適正利用者にはより使いやすく、道路を傷める重量制限違反車両を通行させる悪質違反者に対してはICTを活用して効率的・効果的に通行状況を確認し、指導や処分を厳格に実施するなど、メリハリの効いた取組を実施。</li> </ul> |   |
| <b>(ICTを活用した効率的な空港管理)</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ICTを活用した効率的な空港維持管理業務に転換を図る。</li> </ul>   |   |
| <b>(維持管理に係るデータ利活用の促進)</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>データ利活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を図るため、点検結果などのインフラに関する情報の蓄積、データベース化などの環境整備を促進する。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>道路：所管するインフラの台帳及び維持管理情報のデータベース導入率</li> <li>下水道：管路施設のマネジメントに向けた基本情報等の電子化の割合</li> <li>港湾：維持管理にかかる情報のデータベースを導入した港湾管理者の割合</li> <li>空港：維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した施設管理者の割合</li> <li>航路標識：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合</li> <li>公園：維持管理にかかる情報のデータベースを構築、導入した公園管理者の割合</li> </ul> |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・官庁施設：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合</li><li>・測量標：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合</li><li>・気象レーダー施設：基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合</li></ul> |
|--|--|

1

2

1 【2-3：集約・再編等によるインフラストックの適正化】

- 2 ・ 持続可能なインフラメンテナンスを構築するため、人口減少等による地域社会の変化や将来  
3 のまちづくり計画等を踏まえ、必要性の減少や地域のニーズ等に応じたインフラの廃止・除却  
4 や機能転換等を行う「集約・再編」へと本格転換する。

5  
6 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

7 [16] 施設の集約・再編等に向けた取組数

8 【道路：施設の集約・撤去、機能縮小の検討自治体の割合】

9 【河川：老朽化した小規模な樋門等の無動力化実施率】

10 【海岸：南海トラフ地震・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  
11 門・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率】

12 【下水道：汚水処理施設の集約により広域化に取り組んだ地区数】

13 【港湾：既存施設の統廃合、機能の集約化及び転換を検討した港湾の割合】

14 【航路標識：浮標の年間交換基数の再編に向けた検証数】

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

16 【官庁施設：新たな合同庁舎の整備により集約された官庁施設数 (累計)】

17

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

(まちづくりと併せたインフラ再編)

- ・まちづくりと連携した首都高速道路など高速道路の老朽化対策の具体化に向けた取組を推進する。

1  
2  
3  
4  
5



### 3. 重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

#### <目指すべき姿>

地域の核への集約を図りながら地域内・地域外をネットワークでつなぐ多核連携型の国土づくりを進め、テレワークや2地域居住など新たな暮らし方、働き方、住まい方を支えるための基盤を構築するとともに、高齢者、障害者、子ども、子育て世代など、全ての人が安全・安心で不自由なく生活できるユニバーサルデザインのまちづくり、地域の自然や歴史文化に根ざした魅力・個性を活かしたまちづくりを進め、持続可能で暮らしやすい地域社会・地方創生を実現する。

#### <現状と課題>

- ・ 地域における人口の減少により、住民の買い物や医療・福祉へのアクセスが中長期的に維持困難となるおそれがあることから、コンパクトなまちづくり及びそれらを結ぶネットワークの形成を推進することが必要である。
- ・ 高齢者の増加が進む都市部においては、医療・福祉サービスのニーズの拡大への対応や、多様な世代が生き生きと暮らせる地域づくりが必要である。
- ・ 地域の暮らしを守るとともにその活力を向上させるため、地域の輸送・移動手段の確保や、地域間の多様な交流を支える交通ネットワークの整備が必要である。
- ・ 依然として交通事故により多数の死傷者が発生していることから、移動・生活空間におけるさらなる安全の確保が必要である。
- ・ 高齢者、障害者、子ども、子育て世代等の多様な人々が安全に安心して暮らせるよう、生活・移動空間におけるバリアフリーやユニバーサルデザインを推進することが必要である。
- ・ 令和2（2020）年には、第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略<sup>1</sup>が改訂され、地方創生の動きを更に加速させていくこととされているところであり、地方創生に資する社会資本整備に中長期的な視点から取り組む必要がある。

#### <政策パッケージ>

##### 【3-1：魅力的なコンパクトシティの形成】

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

##### （重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI））

〔17〕 立地適正化計画を地域公共交通計画と併せて策定した市町村数

- ・ 立地適正化計画を作成する市町村数
- ・ 地域公共交通計画の策定件数

<sup>1</sup> 令和2年12月21日閣議決定

- 1 [参考 KPI] 建替え等が行われる公的賃貸住宅団地（100 戸以上）における地域拠点施設併設率  
 2

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <b>(コンパクトな集積拠点の形成等)</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の中心拠点や生活拠点に、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス機能を誘導するとともに、公共交通の充実を図ることにより、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進</li> </ul> | [KPI-17]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・立地適正化計画を地域公共交通計画と併せて策定した市町村数</li> <li>・立地適正化計画を作成する市町村数</li> <li>・地域公共交通計画の策定件数</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトシティの実現を図るため、総合的な都市交通システムの構築を推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合<br/>(三大都市圏)<br/>(地方中枢都市圏)<br/>(地方都市圏)</li> </ul>                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・LRT の導入を推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・低床式路面電車の導入割合</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路（幹線道路）の整備</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路（幹線道路）の整備率</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市におけるグリーンインフラの取組の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・緑の基本計画の策定・改定においてグリーンインフラを位置づけた割合【再掲】</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適な自転車利用環境の整備と活用の促進【再掲】</li> </ul>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様なニーズに応える道路の利活用【再掲】</li> </ul>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・国公有財産の最適利用を踏まえた官庁施設の整備等の推進</li> </ul>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・国公有財産の最適利用に係る協議会における国・地方公共団体等の連携の強化</li> </ul>   |   |
| <b>(生き生きと暮らせるコミュニティの再構築)</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅団地での建替えや再開発等における生活支援や地域交流の拠点整備</li> </ul>  | [参考 KPI]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・建替え等が行われる公的賃貸住宅団地（100 戸以上）における地域拠点施設併設率<br/>(公的賃貸住宅団地)<br/>(都市再生機構団地の医療福祉拠点化の推進)</li> </ul> |
| <b>(美しい景観・良好な環境形成)</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な景観形成の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・景観計画に基づき重点的な取組を進める市区町村数</li> </ul>  |

|                    |   |
|--------------------|---|
| ・歴史文化を活かしたまちづくりの推進 | ・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数<br>・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村の景観計画策定率 |
|--------------------|---|

1

2

1 【3-2：新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備】

- 2 ・ まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、企業の地方移転を始めとした新たな人の流れや  
 3 地域間の交流を支えるための基盤を構築するため、コンパクトに集積した地域や拠点を、道路、  
 4 鉄道、航空、海運など様々な交通ネットワークにより繋ぐ「コンパクト+ネットワーク」の取  
 5 組を拡大する。  
 6 ・ その際、整備新幹線、リニア中央新幹線等の人流・物流ネットワークの早期整備・活用を推  
 7 進するとともに、デジタル技術の進歩やウィズコロナ・ポストコロナ時代の「新たな日常」を  
 8 踏まえ、交通インフラへの ICT や AI 等の新技術の活用を推進する。

9  
 10 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

11 [18] 道路による都市間速達性の確保率

12  
 13 [19] 滑走路増設を図った後の滑走路処理能力

14  
 15 [20] 離島住民の生活や産業などを支える離島航路や離島航空路の確保・維持  
 16

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <b>(交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成)</b>               |   |
| ・ 重要物流道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保                 | [KPI-18]<br>・ 道路による都市間速達性 <sup>1</sup> の確保率             |
| ・ 一般空港等における機能強化                                    | [KPI-19]<br>・ 滑走路増設を図った後の滑走路処理能力                        |
| ・ 離島住民の生活や産業などを支える唯一の交通手段である離島航路や航空路の確保維持に向けた取組を推進 | [KPI-20]<br>・ 航路が確保されている有人離島の割合<br>・ 航空路が確保されている有人離島の割合 |
| ・ より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策（信号機の改良、路上駐車抑制など）の推進    | ・ 信号機の高度化等による通過時間の短縮                                    |
| ・ 地域鉄道の安全性向上・活性化                                   | ・ 鉄道事業再構築実施計画※の認定件数 ※鉄道の上下分離等                           |
| ・ 三大都市圏等における環状道路の整備                                | [KPI-25] 【再掲】<br>・ 三大都市圏環状道路整備率                         |
| ・ 国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築                     | ・ 海上交通輸送コスト低減効果（対平成 30 年度総輸送コスト）（国内）                    |

<sup>1</sup> 主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度（都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの）60km/h が確保されている割合。

|   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の基幹産業の競争力強化</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・海上交通輸送コスト低減効果（対平成 30 年度総輸送コスト）</li> <li>（①国際）</li> <li>（②国内）【再掲】</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進</li> </ul>                          |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア中央新幹線の整備の促進</li> </ul>                                       |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア中央新幹線による効果の最大化と広域的拡大を図るため、スーパー・メガリージョン構想に基づく取組の推進</li> </ul> |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備新幹線の着実な整備</li> </ul>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）を全国展開</li> </ul>                         |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・スマート IC の活用による拠点の形成</li> </ul>                                  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通流を最適化する料金施策の導入</li> </ul>                                     |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT・AI 技術等の革新的な技術を活用したエリア観光渋滞対策【再掲】</li> </ul>                  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進</li> </ul>                                |   |

1

2

1 【3-3：安全な移動・生活空間の整備】

- 2 ・ 人命を守ることを最優先に、生活道路における安全確保策や高速道路における逆走対策、自  
 3 転車通行空間の整備等により、安全・安心な移動・生活空間を確保する。  
 4 ・ また、鉄道駅のホームドア整備や総合的な踏切事故防止対策、安全な海上交通の確保、空港  
 5 の安全の確保にも取り組む。

6  
 7 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

8 [21] 通学路における歩道等の整備率

9  
 10 [22] ホームドアの整備番線数 (①鉄道駅全体、②平均利用者1日10万人以上の駅における整  
 11 備番線数)

12  
 13 [23] 踏切事故件数  
 14

| 重点施策   | 指標   |
|--|--|
| <b>(道路交通)</b>  |  |
| ・ 次世代を担う子供の安全な通行空間を確保  | [KPI-21]<br>・ 通学路における歩道等の整備率                               |
| ・ 防災性の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点からの無電柱化の推進  | ・ 電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路における無電柱化着手率【再掲】                    |
| ・ 車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成 (30km/h 速度規制等の交通規制とハンプ・狭さく等の道路整備を効率的に組み合わせた生活道路対策の推進) (検討中)               | ・ 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<br>・ 信号機の無い横断歩道の新設・更新整備数 (検討中) |
| ・ ITS の活用、信号機の改良等により道路交通の安全を確保するため、設置場所の交通実態等に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化、疑似点灯防止による視認性向上に資する信号灯器の LED 化等を推進 | ・ 信号機の高度化等による死傷事故の抑止件数                                     |
| ・ 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   | ・ 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率                                   |
| ・ 高規格道路 (有料) の暫定 2 車線区間における 4 車線化等の機能強化  | [KPI-7] 【再掲】<br>・ 高規格道路 (有料) の 4 車線化優先整備区間の事業着手率           |

|  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路における逆走対策</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適な自転車利用環境の整備と活用の促進【再掲】</li> </ul>                                      |  |
| <b>(鉄道交通)</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道交通の安全性向上</li> </ul>  | [KPI-22]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームドアの整備番線数 (①鉄道駅全体②平均利用者1日10万人以上の駅における整備番線数)</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切事故を減少させるため、立体交差化等に加え、周辺の迂回路整備等も含めた総合的な事故対策を推進</li> </ul>                 | [KPI-23]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切事故件数</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故防止のための踏切保安設備の整備を重点的に推進する。</li> </ul>                                     |  |
| <b>(海上交通)</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶交通がふくそうする海域における海上交通流の動静把握や航行船舶に対する情報提供の充実・強化 (海上交通センターの機能充実等)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発生数</li> </ul>                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・出入管理情報システムを導入した国際コンテナターミナルにおけるPS (Port Security) カードの使用率</li> </ul>  |
| <b>(航空交通)</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空・空港の安全の確保</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路端安全区域 (RESA) が確保されている空港数</li> <li>・ハイジャック及びテロの発生件数</li> </ul>     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空交通システムの高度化</li> </ul>  |  |

1

2

1 **【3-4：バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進】**

- 2 ・ 旅客施設や車両等のハード面でのバリアフリー対策を進めるとともに、ソフト面でも「心の  
3 バリアフリー」を推進し、高齢者、障害者、子ども、子育て世代等の多様な人々が、安全・安  
4 心かつ不自由なく移動できる地域づくりを進める。

6 **(重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))**

7 **[24] 公共施設等のバリアフリー化率**

- 8 ・ 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成自治体数
- 9 ・ 移動等円滑化基本構想の作成自治体数
- 10 ・ 旅客施設のバリアフリー化率
- 11 **【段差解消】**
- 12 **【視覚障害者誘導用ブロック】**
- 13 **【案内設備】**
- 14 **【障害者対応型便所の設置】**
- 15 ・ ホームドアの整備番線数（再掲）
- 16 **【鉄道駅全体】**
- 17 **【平均利用者1日10万人以上の駅】**
- 18 ・ 規模の大きい概ね2ha以上の都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー  
19 化率
- 20 **【園路及び広場】**
- 21 **【駐車場】**
- 22 **【便所】**
- 23 ・ 特定路外駐車場のバリアフリー化率
- 24 ・ 特定道路におけるバリアフリー化率
- 25 ・ 主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率、当該道  
26 路のうち道路又は交通の状況に応じ必要な部分の音響信号機・エスコートゾーンの設置率
- 27 ・ (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

| 重点施策  | 指標  |
|---|---|
| <b>(公共施設等のバリアフリー化)</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）・移動等円滑化基本構想の作成</li> </ul> | <p>[KPI-24]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成自治体数</li> <li>・ 移動等円滑化基本構想の作成自治体数</li> </ul> |



|                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| <p>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</p>          | <p>[KPI-24]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客施設のバリアフリー化率<br/>(段差解消)<br/>(視覚障害者誘導用ブロック)<br/>(案内設備)<br/>(障害者対応型便所の設置)</li> </ul> <hr/> <p>[KPI-22] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅におけるホームドアの整備番線数<br/>(鉄軌道駅全体)<br/>(平均利用者数が10万人/日以上)の駅)</li> </ul> <hr/> <p>[KPI-24]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・規模の大きい概ね2ha以上の都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率<br/>(園路及び広場)<br/>(駐車場)<br/>(便所)</li> </ul> <hr/> <p>[KPI-24]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定路外駐車場のバリアフリー化率</li> </ul> <hr/> <p>[KPI-24]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定道路におけるバリアフリー化率</li> </ul> <hr/> <p>[KPI-24]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率、当該道路のうち道路又は交通の状況に応じ必要な部分の音響信号機・エスコートゾーンの設置率</li> </ul> <hr/> <p>[KPI-24] (参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率</li> </ul> |
| <p><b>(車両等のバリアフリー化)</b></p>           |  |
| <p>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進<br/>(車両)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄軌道車両のバリアフリー化率</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・貸切バスのノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数</li> <li>・福祉タクシーの導入数</li> </ul>  |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニバーサルデザインタクシーの導入率</li> <li>・旅客船のバリアフリー化率</li> <li>・航空機のバリアフリー化率</li> </ul> |
| (住宅のバリアフリー化)  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー性能やヒートショック対策等の観点を踏まえた良好な温熱環境を備えた住宅の整備、リフォームの促進</li> </ul> | (参考)<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の居住する住宅のうち一定のバリアフリー性能及び断熱性能を有する住宅の割合</li> </ul>                  |
| (心のバリアフリー)  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・「心のバリアフリー」の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「心のバリアフリー」の用語の認知度</li> <li>・高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合</li> </ul>        |

1

2

## 4. 重点目標4：経済の好循環を支える基盤整備

### ＜目指すべき姿＞

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

### ＜現状と課題＞

- ・ 人口減少下での持続的な経済成長を実現する観点から、生産性の向上等に資する社会資本整備に取り組むことが必要である。
- ・ 強靱で自律的な地域経済を構築する上では、地域の資源を最大限に活かしつつ、地域外からも需要を取り込み、地域内で富を循環させることが求められることを踏まえ、地域のヒトやモノの移動を支えるとともに、観光等、地域経済の核となる産業を下支えする社会資本の整備や機能強化が必要である。
- ・ 欧米やアジア新興国等との経済活動の国際競争が激化する中、例えば、既述の「世界の都市総合力ランキング」において、東京では「移動の快適性」（34位）、「国際ネットワーク」（11位）、「居住コスト」（36位）といった項目が都市競争力の総合順位の押し下げ要因となっていることなどから、都市や地域の国際競争力の強化に資する社会資本整備に取り組む必要がある。
- ・ 我が国のインフラは、道路の都市間連絡速度、港湾の取扱量、空港の発着回数等の観点で、欧米やアジア先進国に後れを取っている。
- ・ また、新型コロナウイルス感染症を踏まえたサプライチェーンの多元化や製造事業者の国内生産拠点の整備が見込まれることから、物流を支える交通ネットワークの整備がますます重要になっている。
- ・ 加えて、厳しい財政制約の下でインフラのストック効果を最大限に発揮できるよう、民間投資との相乗効果をもたらす社会資本整備を推進するとともに、民間企業のノウハウや創意工夫を活用したPPP/PFIを推進することが重要である。
- ・ さらに、拡大が見込まれる海外のインフラ市場の獲得がますます重要となる中、日本企業の相対的な競争力が総じて低下するとともに、デジタル化等の新たなニーズを十分に取り込めていないこと等を踏まえ、一層のインフラ海外展開の取組が必要。

### ＜政策パッケージ＞

#### 【4-1：サプライチェーン全体の強靱化・最適化】

- ・ ウィズコロナ・ポストコロナ時代においても必要不可欠なサプライチェーンの強靱化を図るため、道路や港湾等の整備を行うとともに、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化を図る。

（重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI））

〔25〕 三大都市圏環状道路整備率

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7

〔26〕 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

【京浜港<sup>1</sup>】

【阪神港<sup>2</sup>】

〔27〕 港湾関連データ連携基盤へ接続可能な港湾関係者数

| 重点施策   | 指標   |
|--|--|
| <b>(持続可能な物流ネットワークの構築)</b>                      |  |
| ・三大都市圏等における環状道路の整備                             | 〔KPI-25〕<br>・三大都市圏環状道路整備率                            |
| ・国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大                    | 〔KPI-26〕<br>・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保<br>(京浜港)<br>(阪神港) |
| ・穀物等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成                    | ・海上貨物輸送コスト低減効果(対平成30年度総輸送コスト)<br>(国際)                |
| ・重要物流道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保              | 〔KPI-18〕 【再掲】<br>・道路による都市間速達性 <sup>3</sup> の確保率      |
| ・より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策(信号機の改良、路上駐車抑制など)の推進 | ・信号機の高度化等による通過時間の短縮【再掲】                              |
| ・トラック隊列走行の実現に向けた高速道路におけるインフラ支援の推進              |  |
| ・サプライチェーン全体の機械化・デジタル化の推進                       |  |
| ・共同輸配送、宅配の再配達削減等による物流効率化の促進                    |  |
| <b>(物流におけるデジタルトランスフォーメーション、標準化等の推進)</b>        |  |
| ・港湾関連データ連携基盤(港湾物流)の構築                          | 〔KPI-27〕<br>・港湾関連データ連携基盤へ接続可能な港湾関係者数                 |

<sup>1</sup>欧州：週2便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：3方面・週12便

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

<sup>3</sup> 主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合。

|   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現</li> </ul>                                | <p>[KPI-38] 【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要物流道路における大型車の通行の円滑化</li> </ul>                                 |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施</li> </ul> |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・サプライチェーン全体の機械化・デジタル化の推進</li> </ul>                              |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・共同輸配送、宅配の再配達削減等による物流効率化の促進</li> </ul>                           |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進【再掲】</li> </ul>                            |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通流を最適化する料金施策の導入【再掲】</li> </ul>                                 |  |

1

2

1 【4-2：地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備】

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

5  
6 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

7 [28] 我が国の三大都市圏の国際空港から、世界の大都市圏への就航状況

8  
9 [29] 主な空港におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場にかかる待ち時間をそれぞれ半減、  
10 またはそれぞれ10分以下に短縮した空港数

11  
12 [30] 旅客施設<sup>1</sup>における多言語対応率

13 【鉄軌道駅】

14 【バスターミナル】

15 【旅客船ターミナル】

16 【空港】

17

| 重点施策                           | 指標   |
|--------------------------------|--|
| <b>(国際交流拠点の機能拡充・強化)</b>        |  |
| ・三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充      | [KPI-28]<br>・我が国の三大都市圏の国際空港から、世界の大都市圏への就航状況                                |
| ・FAST TRAVEL 等の推進による空港の利用環境の改善 | [KPI-29]<br>・主な空港におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場にかかる待ち時間をそれぞれ半減、またはそれぞれ10分以下に短縮した空港数 |
| ・公共交通機関における訪日外国人旅行者向けの多言語対応の推進 | [KPI-30]<br>・旅客施設における多言語対応率<br>(鉄軌道駅)<br>(バスターミナル)<br>(旅客船ターミナル)<br>(空港)   |

1 「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設

|   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関における訪日外国人旅行者向けの公衆無線 LAN (Wi-Fi) 環境整備</li> </ul>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客施設<sup>1</sup>における公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備率 <ul style="list-style-type: none"> <li>(鉄軌道駅)</li> <li>(バスターミナル)</li> <li>(旅客船ターミナル)</li> <li>(空港)</li> </ul> </li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア中央新幹線の整備の促進</li> </ul>                                       |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア中央新幹線による効果の最大化と広域的拡大を図るため、スーパー・メガリージョン構想に基づく取組の推進</li> </ul> |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備新幹線の着実な整備</li> </ul>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・地図標識の活用等によるわかりやすい道案内の推進</li> </ul>                              |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人特有の事故危険箇所の特定制やピンポイント事故対策</li> </ul>                          |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界に誇るサイクリング環境の創出等サイクルツーリズムの推進</li> </ul>                        |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・「道の駅」のインバウンド受入環境の整備</li> </ul>                                  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・スマート IC の活用による拠点の形成【再掲】</li> </ul>                              |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT・AI 技術等の革新的な技術を活用したエリア観光渋滞対策【再掲】</li> </ul>                  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地の魅力向上、歴史的街並みの保全、伝統的祭り等の地域文化の復興等に資する無電柱化の推進</li> </ul>        |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズを安心して楽しめる環境整備</li> </ul>                                    |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港アクセスの強化</li> </ul>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港アクセス鉄道の整備</li> </ul>  |   |

1  
2

<sup>1</sup>「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設

1 【4-3：民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化】

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

4  
5 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

6 [31] 国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市 (令  
7 和 2 年度時点) の主要地区の地価の増加割合 (平成 24 年度比)

8  
9 [32] PPP/PFI の事業規模

10

| 重点施策  | 指標  |
|---|---|
| <b>(国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備)</b>   |   |
| ・ 特定都市再生緊急整備地域における都市開発プロジェクトの促進に必要となるインフラ整備等の推進により、大都市の国際競争力強化のための基盤整備を推進する | [KPI-31]<br>・ 国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市 (令和 2 年度時点) の主要地区の地価の増加割合 (平成 24 年度比) |
| ・ 民間都市再生事業による都市再生緊急整備地域等における都市再生の促進   | ・ 都市再生事業が実施された都市再生緊急整備地域 (特定都市再生緊急整備地域を含む。) の地価上昇率が、その都市再生緊急整備地域の存する市区町村の地価上昇率を上回っている割合     |
| ・ 三大都市圏等における環状道路の整備   | [KPI-25] 【再掲】<br>・ 三大都市圏環状道路整備率   |
| ・ ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進 【再掲】  |   |
| ・ バスタプロジェクト (集約型公共交通ターミナル) を全国展開 【再掲】                                       |   |
| ・ スマート IC の活用による拠点の形成 【再掲】  |   |
| <b>(PPP/PFI による民間ビジネスの創出)</b>   |   |
| ・ PPP/PFI 推進アクションプランに基づき、空港、下水道等におけるコンセッション事業等多様な PPP/PFI を推進               | [KPI-32]<br>・ PPP/PFI の事業規模   |

11

12



1 【4-4：我が国の「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開】

- 2 ・ 我が国の「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開を推進し、我が国のインフラ産  
 3 業の国際競争力の向上を図るとともに、アジアを始めとする新興国等の成長を取り込むこと  
 4 より、我が国の経済成長に寄与する。

5  
 6 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

7 [33] 我が国企業のインフラシステム関連海外受注高

8 【建設・不動産の海外受注高】

9 【モビリティ・交通の海外受注高】

10

| 重点施策   | 指標                     |
|--|------------------------|
| (インフラシステムの海外展開に取り組む企業支援)                                     |                        |
| ・ トップセールスによる相手国への働きかけ  | [KPI-33]               |
| ・ 日本の「質の高いインフラ」の戦略的発信  | ・ 我が国企業のインフラシステム関連海外受注 |
| ・ 独立行政法人等の知見の活用による官民一体<br>となった海外展開                           | 高<br>(建設・不動産の海外受注高)    |
| ・ (株) 海外交通・都市開発事業支援機構<br>(JOIN) による海外インフラ市場への我が国事<br>業者の参入促進 | (モビリティ・交通の海外受注高)       |
| ・ 外国企業との連携による第三国への展開   |                        |
| ・ 国際標準化の推進、制度整備支援、人材育成<br>といった「ソフトインフラ」の海外展開の推進              |                        |
| ・ スマートシティ海外展開  |                        |

11

## 5. 重点目標5：インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション

### ＜目指すべき姿＞

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

### ＜現状と課題＞

- ・ インフラに関する多様なデータが点在するとともに、人流・物流・地形・気象といった他のデータとも連携しきれていないことを踏まえ、インフラデータの一元化・連携強化に取り組み、最大限に活用する必要がある。
- ・ 社会資本の整備や維持管理段階において、3次元設計や無人化施工等の ICT 技術の建設現場での活用が進みつつあるが、中長期的な建設業の担い手の確保や老朽化対策におけるメンテナンスコスト削減の必要性を踏まえ、新技術活用による施工・維持管理等のさらなる高度化・効率化に取り組む必要がある。
- ・ また、都市や地域が交通・防災・医療・エネルギー等の多様な課題に直面するとともに、産業分野においても技術革新への対応が国際競争を勝ち抜く上で不可欠となる中、ICT や AI 等の新技術を活用してインフラの機能を最大限に引き出し、課題解決や新たな価値の創造に寄与する必要がある。
- ・ さらに、自動運転や MaaS 等の革新的な技術の開発や実用化が着実に進んでいるものの、社会実装の本格化に向けては、インフラ側の環境整備も重要である。

### ＜政策パッケージ＞

#### 【5-1：社会資本整備のデジタル化・スマート化による働き方改革・生産性向上】

- ・ ICT 施工や建設生産プロセス全体での3次元データ・国家座標に基づく高精度測位の活用などの i-Construction を推進するとともに、国土交通分野の各種データプラットフォームの構築や地方自治体との連携を図る。

#### (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

[34] インフラデータプラットフォームと連携するデータ数

[35] 直轄土木工事における ICT 活用工事の実施率

[36] 水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数

| 重点施策   | 指標   |
|--|--|
| <b>(データプラットフォームの構築)</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通データプラットフォームの形成による施策の高度化</li> </ul>                      | [KPI-34]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>インフラデータプラットフォームと連携するデータ数</li> </ul>                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾関連データ連携基盤（港湾物流）の構築</li> </ul>                             | [KPI-30] 【再掲】<br><ul style="list-style-type: none"> <li>港湾関連データ連携基盤へ接続可能な港湾関係者数</li> </ul>                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>3次元地図の基盤となる標高データの整備</li> </ul>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>基盤地図情報数値標高モデル（5mメッシュ）の拡充・更新</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>災害の全体像把握に資する、電子基準点及び先進レーダ衛星等を使用した世界最高水準の地殻変動等の監視</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>電子基準点の観測データの取得率</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>航路標識の耐災害性強化対策（監視体制強化対策）</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>監視装置の導入が必要な航路標識の整備率【再掲】</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>航路標識の耐災害性強化対策（信頼性向上対策）</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>災害時でも信頼性向上及び安定運用を図るため、災害に強い機器等の整備率【再掲】</li> </ul>                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化</li> </ul>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化の実施率</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>河川台帳のデータベース化</li> </ul>                                     |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>G空間防災データセットの充実【再掲】</li> </ul>                               |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ETC2.0の官民連携データ活用</li> </ul>                                 |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>土地・不動産分野や人流データ等の地理空間情報の流通環境整備・活用推進</li> </ul>               |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>3次元データを活用した災害復旧事業</li> </ul>                                |  |
| <b>(新技術の活用の推進)</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ICTを活用した設計・施工・管理の推進</li> </ul>                              | [KPI-35]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>直轄土木工事におけるICT活用工事の実施率</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>水害リスク空白域の解消の推進</li> </ul>                                   | [KPI-36]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数</li> </ul>    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾整備等における3次元データ活用やインフラ情報のデジタル化に関する対策</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾工事において3次元データを活用し、工事の効率化を図った割合</li> <li>インフラ情報をデジタル化し、円滑なデータ共有を可能とした港湾の割合</li> </ul> |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| ・無人化施工技術の安全性・生産性向上対策              | ・5G・AI等を用いた自律制御・走行技術を搭載した建設機械の種類  |
| ・施工の効率化・省力化に資する対策                 | ・インフラ構造物について、ICTを活用した出来形管理基準の策定数  |
| ・ITを活用した道路管理体制の強化対策               | ・緊急輸送道路における常時観測が必要な区間のCCTVカメラの設置率   |
| ・新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進   | ・基準水位・流量観測所における自動流量観測導入率  |
| ・河川維持管理の高度化・効率化に向けた3次元管内図の整備      | ・三次元計測データを活用した三次元河川管内図の整備率  |
| ・利水ダムにおける流出入量のリアルタイム情報把握の推進       | ・1級水系および2級水系の利水ダムにおける情報網整備率   |
| ・内水排除施設等における遠隔監視・操作化              | ・排水機場の遠隔監視・操作化実施率   |
| ・TEC-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化 | 〔KPI-11〕 【再掲】<br>・公共土木施設の被災状況調査を行うTEC-FORCE隊員のICT機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率          |
| ・水門・排水機場の遠隔操作化・自動化等(海岸)           | 〔KPI-6〕 〔KPI-16〕 【再掲】<br>・南海トラフ地震・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・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率    |
| ・ICT等を活用した砂防関係施設の点検・維持管理技術の高度化を推進 | ・UAV等を活用した施設点検を実施した事業の割合  |
| ・水害リスク情報の公開推進【再掲】                 | ・国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数                             |
| ・火山噴火リアルタイムハザードマップの精度向上の推進        | ・火山噴火リアルタイムハザードマップシステムにおいて運用中の火山のうち、高精度な地形データを整備した火山の割合                             |
| ・港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化           | 〔KPI-11〕 【再掲】<br>・災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合 |
| ・高潮・高波予測情報の精度向上の推進                |   |
| ・ヘリ映像のAI自動解析処理による浸水状況の即時把握        |   |
| ・迅速な災害対応のための情報集約の高度化              |   |
| ・多目的ダムの安全・確実な操作のための遠隔操作(多重化)の推進   |   |

|                                |
|--------------------------------|
| ・雨量・洪水予測の高度化                   |
| ・AI を活用したダム操作の研究開発の推進          |
| ・ICT 等を活用した鉄道施設等点検システムの開発の推進   |
| ・ICT を活用した効率的な空港維持管理業務への転換【再掲】 |
| ・5G 等を活用した次世代型無人化施工技術の現場実装の推進  |

1

2

1 【5-2：新技術の社会実装によるインフラの新価値の創造】

- 2 ・ スマートシティの社会実装や「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組を推進するとともに、
- 3 自動運転技術の実用化に資する道路交通環境の構築を推進する。
- 4 ・ また、ウィズコロナ・ポストコロナ時代の「新たな日常」の構築のため、特殊車両の新たな
- 5 通行制度の実用化や高精度な位置情報を利活用するための環境の整備など、デジタル技術の活
- 6 用による行政手続きの迅速化や暮らしにおけるサービスの向上を推進する。

7

8 **(重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))**

9 [37] スマートシティに関し、技術の実装をした自治体・地域団体数

10

11 [38] 「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数

12

13 [再掲] 台風予報の精度 (台風中心位置の予報誤差)

14

15

| 重点施策   | 指標   |
|--|--|
| <b>(新技術の社会実装の推進)</b>   |  |
| ・ 都市活動の生産性向上や豊かな生活の実現には、AI、IoT等の新技術をまちづくりに取り入れたスマートシティの推進が重要であり、全府省で連携し、モデル事業の推進やその全国展開を実施 | [KPI-37]<br>・ スマートシティに関し、技術の実装をした自治体・地域団体数<br>・ スマートシティに取組む自治体および民間企業・地域団体の数 (官民連携プラットフォームの会員・オブザーバー数) |
| ・ 「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現  | [KPI-38]<br>・ 「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数   |
| ・ 自動運転やドローン物流などの Society5.0 実現に向け、センチメートル級の高精度測位を支える取組                                     | ・ 地殻変動補正サービスを提供している分野数   |
| ・ 気象予報の予測精度向上等に向けた技術・観測予測システム開発  | [KPI-12] 【再掲】<br>・ 台風予報の精度 (台風中心位置の予報誤差)   |
| ・ ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進 【再掲】   |  |
| ・ ICT・AI 技術等の革新的な技術を活用したエリア観光渋滞対策  |  |
| ・ 防災分野におけるスマートシティの推進   |  |
| ・ 道の駅等を拠点とした自動運転サービスの推進  |  |
| ・ シェアサイクルの運営の効率化・高度化に向けた情報通信技術の活用の推進   |  |
| ・ 自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築の推進   |  |
| ・ AI 等や新たな技術を活用した交通管制システムの導入   |  |

| (手続等のデジタル化の推進)   |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>建設業などの許可申請手続等のデジタル化の推進</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>建設業許可関係手続のオンラインによる申請の割合</li> <li>経営事項審査のオンラインによる申請の割合</li> <li>建設関連業者の登録申請に係る各種手続のオンラインによる申請の割合</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>出入管理情報システムを導入した国際コンテナターミナルにおけるPS (Port Security) カードの使用率</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>河川利用等に関する許可申請手続のオンライン化</li> </ul>                                   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施【再掲】</li> </ul> |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>IT やセンシング技術等を活用したホーム転落防止技術の活用促進</li> </ul>                          |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道における踏切がある等の一般的な路線での自動運転の導入に向けた検討</li> </ul>                       |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>審査業務等の効率化に向けた交通事業者の許可申請手続のデジタル化・オンライン化の推進</li> </ul>                |   |

1

2

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

### ＜目指すべき姿＞

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

### ＜現状と課題＞

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、地球温暖化緩和策が急務となる中、防災・減災対策等の気候変動適応策に加えて、我が国のCO<sub>2</sub>排出量の約5割を占める運輸・民生(家庭、業務その他)部門における一層の排出削減が必要である。また、化石燃料から再生可能エネルギーへの転換が進む中、港湾、下水道等のインフラを活用した洋上風力、バイオマス等の再生可能エネルギーや水素・アンモニア等の次世代エネルギーの利活用拡大など、革新的な技術開発や社会実装も含め、地方公共団体や民間事業者等とも連携して更に取り組むことが必要である。
- 自然災害の激甚化・頻発化などの気候危機や、新型コロナウイルス感染症拡大などに直面する中、雨水の貯留・浸透や生態系を活用した防災・減災(Eco-DRR)<sup>1</sup>、「新しい生活様式」に対応した健康でゆとりあるまちづくり、SDGsに沿った環境に優しい地域づくり等を実現するために、自然環境が有する多様な機能を活用するグリーンインフラを推進することが重要である。先進的なグリーンインフラの事例を全国に展開するなど、グリーンインフラの社会実装を加速するための取組が必要である。
- 水循環分野において、都市部への人口集中や気候変動等により、渇水、生態系への影響等の問題が顕著となっており、健全な水循環の維持又は回復に向けた取組が必要である。また、感染症対策を含めた公衆衛生の観点からも、汚水処理体制の確保が必要である。
- 他者とのつながりや交流に対するニーズに加え、感染症予防のための空間的余裕の確保の必要性、デジタル化の急速な進展や感染症がもたらすニューノーマルによる社会の変化を踏まえ、ゆとりとにぎわいのあるインフラ空間の整備や利活用の促進、自転車通勤等のさらなる普及を見据えた利用環境の整備が必要である。
- 観光ニーズが多様化するとともに、非日常的な体験に価値を見出す消費観が広がる中、インフラツーリズム(インフラを観光資源として位置付け、観光を通じた地域振興に資するインフラ活用の取組)を推進するための環境整備が必要である。

### ＜政策パッケージ＞

#### 【6-1：グリーン社会の実現】

- 社会資本整備分野における脱炭素化を加速するとともに、気候危機に対する気候変動適応策の推進、ウィズコロナ・ポストコロナ時代におけるゆとりある豊かな暮らし方や防災力の向上等に資するグリーンインフラの推進、健全な水循環の維持等のための汚水処理施設整備の促進

<sup>1</sup> 生態系を活用した防災・減災(Ecosystem-based Disaster Risk Reduction)の略。



1 など、グリーン社会の実現に向けた取組を推進する。

2  
3 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

4 [39] 都市緑化等による温室効果ガス吸収量

5  
6 [40] グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンイン  
7 フラの取組を事業化した自治体数

8  
9 [41] 汚水処理人口普及率

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <b>(地球温暖化対策の推進)</b>  |   |
| ・低炭素都市づくりの推進   | [KPI-39]<br>・都市緑化等による温室効果ガス吸収量  |
| ・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） | ・下水道バイオマスリサイクル率<br>・下水道分野における温室効果ガス排出削減量  |
| ・建設機械からのCO2排出量の削減  | ・燃費基準値達成建設機械の普及率<br>(油圧ショベル)<br>(ホイールローダ)<br>(ブルドーザ)<br>・燃費性能の優れた建設機械の普及によるCO2排出削減量<br>(油圧ショベル)<br>(ホイールローダ)<br>(ブルドーザ) |
| ・水素等次世代エネルギーの大量輸入や利活用等を図るため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じてカーボンニュートラルポートを形成               | ・カーボンニュートラルポート形成のための計画が策定されている港湾数   |
| ・LNGバンカリング拠点の形成  | ・LNGバンカリングの供用開始拠点数  |
| ・より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策（信号機の改良、路上駐車抑制など）の推進                                   | ・信号機の高度化等によるCO <sub>2</sub> の排出抑止量  |
| ・踏切遮断による渋滞損失時間を削減するため、開かずの踏切等を解消する対策を推進  | ・踏切遮断による損失時間  |

|   |  |
|---|--|
| ・省エネルギー性能を向上させるリフォーム等による良質な住宅ストックへの更新       | (参考)<br>・住宅ストックのエネルギー消費量の削減率(平成 25 年度比) <sup>1</sup>                 |
| ・貨物鉄道輸送、海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進                  | ・内航海運による貨物輸送トンキロ<br>・鉄道による貨物輸送トンキロ                                   |
| ・鉄道分野の省エネ・低炭素化の促進                           |  |
| ・ブルーカーボン生態系の造成・再生・保全                        |  |
| ・洋上風力発電の導入促進                                |  |
| ・道路における地球温暖化対策                              |  |
| ・燃料電池鉄道車両の開発の推進                             |  |
| ・エコエアポート推進、航空交通システムの高度化等による航空分野における低炭素化の推進  |  |
| ・共同輸配送、宅配の再配達削減等による物流効率化の促進                 |  |
| <b>(グリーンインフラの推進)</b>                        |  |
| ・官民連携・分野横断によるグリーンインフラの推進                    | [KPI-40]<br>・グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数 |
| ・都市におけるグリーンインフラの取組の推進                       | ・緑の基本計画の策定・改定においてグリーンインフラを位置づけた割合                                    |
| ・河川改修に合わせたグリーンインフラにも資する良好な自然環境の保全・再生等の推進    | ・特に重要な水系における湿地の再生割合  |
| ・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成                       | ・都市域における水と緑の公的空間確保量  |
| ・道路緑化の推進                                    |  |
| ・民間企業等との協働による河川管理(樹木伐採・土砂掘削)の推進             |  |
| <b>(健全な水循環の維持又は回復)</b>                      |  |
| ・汚水処理施設整備の促進                                | [KPI-41]<br>・汚水処理人口普及率   |
| ・汚濁の著しい河川・湖沼や東京湾、大阪湾、伊勢湾等の閉鎖性海域における水質の改善を推進 | ・良好な水環境創出のための高度処理実施率   |
| ・廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備                   | ・廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数   |
| ・水源地域特別措置法に基づく、健全な水循環のための流域連携組織の構築          |  |
| ・健全な水循環の維持又は回復に向けた取組を推進                     |  |

1

<sup>1</sup>地球温暖化対策計画(平成 28 年 5 月 13 日閣議決定)における目標に基づき設定したものであり、地球温暖化対策計画に変更があった場合には、この目標も同様に変更されたものとみなす。

1 【6-2：人を中心に据えたインフラ空間の見直し】

- 2 ・ ウィズコロナ・ポストコロナ時代におけるゆとりある豊かな暮らしの実現を図るため、賑わ  
3 いをはじめとした多様なニーズに応える道路空間の構築や魅力ある水辺空間の創出、「みなと」  
4 を核とした魅力ある地域づくりを推進する。また、インフラツーリズムの推進等により地域振  
5 興や交流の創出に繋げる。

6  
7 (重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標 (KPI))

8 [42] 滞在快適性等向上区域を設定した市町村数

9  
10 [43] インフラ空間の新たな利活用促進

- 11 ・ ポータルサイトに掲載しているツアーを実施しているインフラ施設の増加数

- 12  
13 ・ 水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数

- 14  
15 ・ みなとオアシス登録数

16

| 重点施策                                     | 指標  |
|--|---|
| <b>(人中心に捉えたインフラ空間)</b>                   |   |
| ・ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進               | [KPI-42]<br>・ 滞在快適性等向上区域を設定した市町村数                   |
| ・ インフラツーリズムの推進                           | [KPI-43]<br>・ ポータルサイトに掲載しているツアーを実施しているインフラ施設の増加数    |
| ・ 魅力ある水辺空間創出のため、かわまちづくり等の更なる推進           | [KPI-43]<br>・ 水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数 |
| ・ 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり                    | [KPI-43]<br>・ みなとオアシス登録数                            |
| ・ あらゆる世代が活躍する「道の駅」の環境整備                  |   |
| ・ 多様なニーズに応える道路の利活用                       |   |
| <b>(インフラ空間の新たな利活用促進)</b>                 |   |
| ・ インフラ空間の新たな利活用創出のため、民間事業者等による水辺空間利活用の推進 | ・ 地域活性化に資する新たな水辺の利活用創出のため、民間事業者等と連携し社会実験を行った箇所数     |
| ・ 広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化           | ・ 地域防災計画に位置付けられた「道の駅」における BCP 策定率【再掲】               |
| ・ 安全で快適な自転車利用環境の整備と活用の促進                 |   |

- 1 ○第4章 計画の実効性を確保する方策
- 2   • 第1節 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定
- 3   • 第2節 多様な効果を勘案した公共事業評価の実施
- 4   • 第3節 政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化
- 5   • 第4節 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公明性の確保
- 6   • 第5節 社会資本整備に関する情報基盤の強化
- 7   • 第6節 重点計画のフォローアップ

8

9

10 ○おわりに

11

12

13

14

15