資料１

社会資本整備

財務省

2021年10月20日

今後の社会資本整備に向けた課題と視点

（１）国土政策的な観点等を踏まえた防災・減災対策

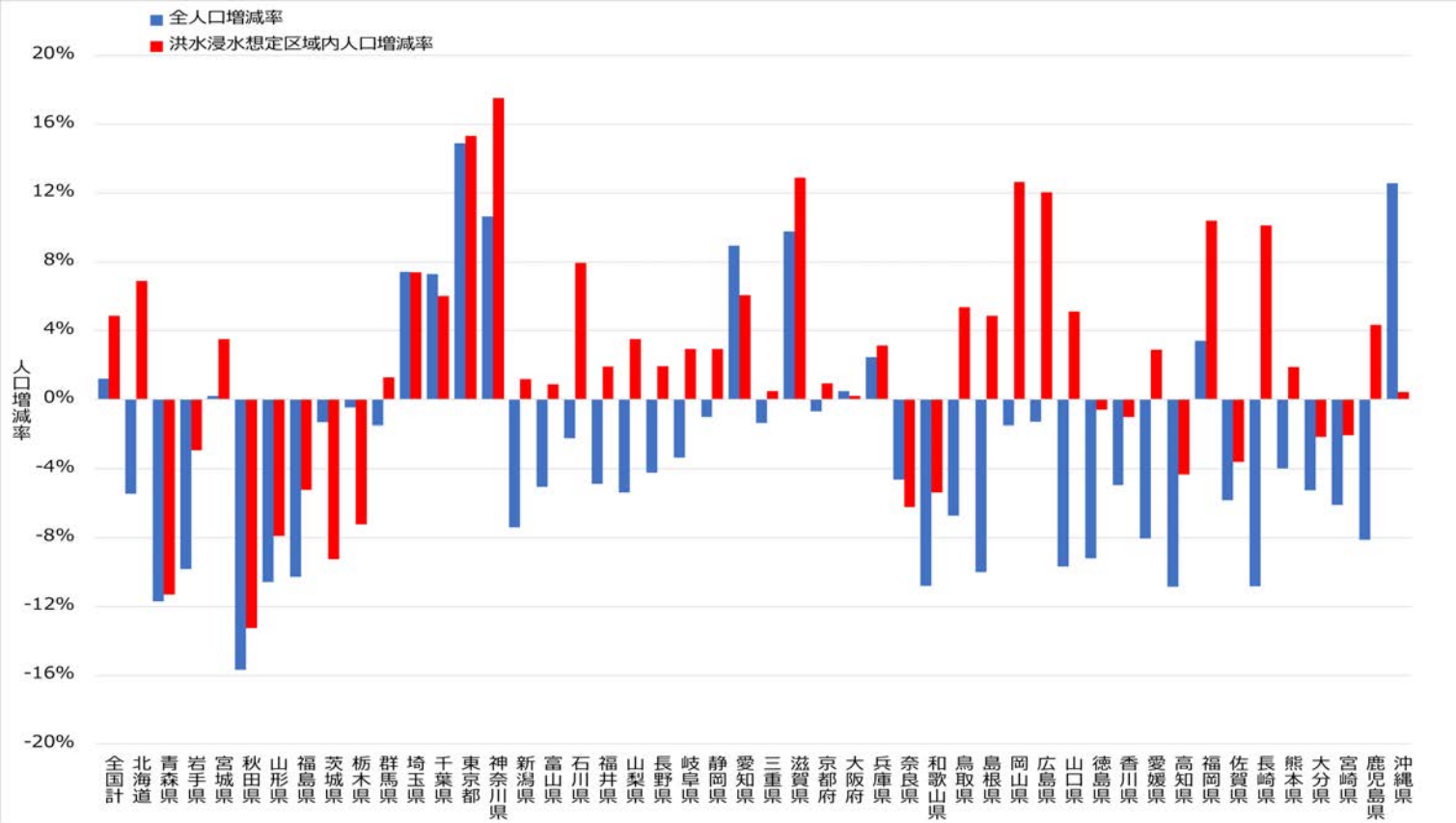
（２）建設業をはじめとする生産性の向上、効率化等

（３）適切・効率的な老朽化対策

参考資料

課題１：国土政策的な観点等を踏まえた防災・減災対策

32の都道府県で、洪水浸水想定区域内人口が増加
　うち　**21**の道府県で、人口が減少し、洪水浸水想定区域内人口が増加
　　6の都県で、人口増加率を上回って、洪水浸水想定区域内人口が増加



（注）洪水浸水想定区域内人口増減率は、Ｈ２４時点の洪水浸水想定区域におけるＨ７とＨ２７の人口を比較して算出。

○　災害リスクの高い土地の人口等により、防災・減災対策の取組を評価してPDCAサイクルを確立し、人口動態も踏まえたより中長期の視点での総合的な取組が重要。
○　地理的条件による災害リスクの高低、その面積・人口、行政的な区域指定の関係を把握し、国土政策的な観点を踏まえて取り組むことが重要。

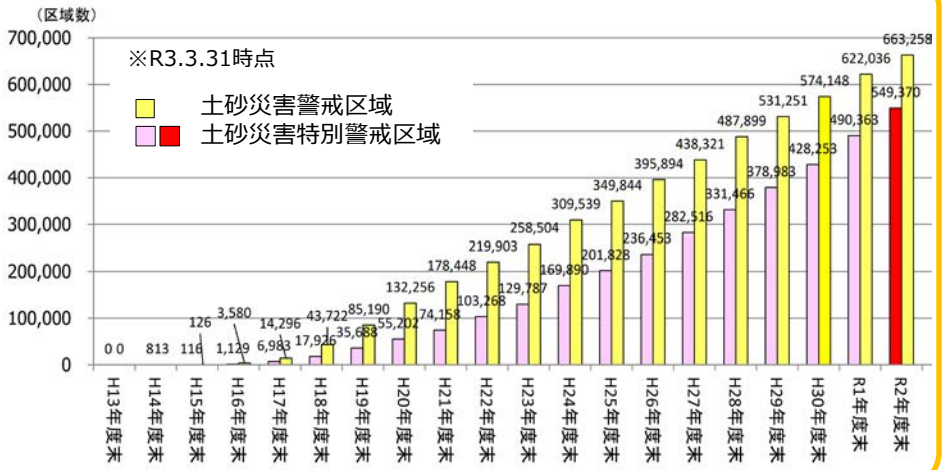
防災・減災に資するソフト対策の実施状況

○　土砂災害防止法や水防法に基づくハザードエリアの指定はここ１０年で大きく進展。

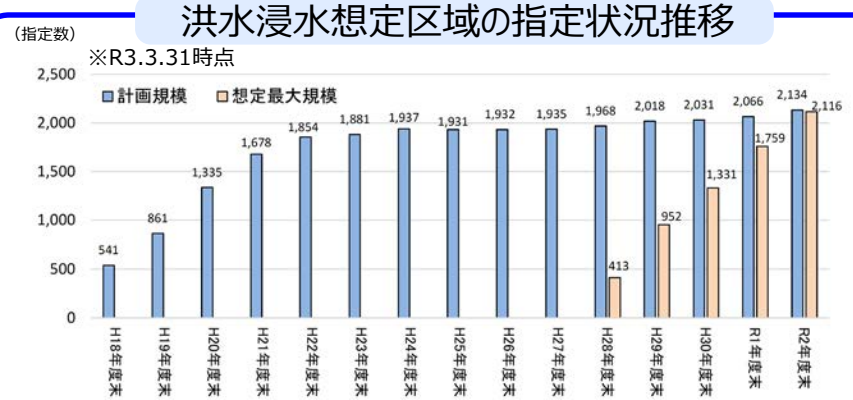
○　他方、市町村の監督の下、要配慮者利用施設※の所有者等に義務づけられている避難確保計画の策定を行っていない施設は３割強、避難支援者に対して避難行動要支援者名簿の情報を提供していない市町村は１割強存在。

※社会福祉施設、学校、医療施設その他の主として防災上の配慮を要する者が利用する施設

全国の土砂災害警戒区域等の指定状況推移



洪水浸水想定区域の指定状況推移



※１　H22～H25年度にかけて、河川事務所ごとの公表から河川ごとの公表に変更したため、計画規模公表数が減少している
※２　H27年度より想定最大規模の洪水に係る区域に拡充、翌年より反映を実施
※３　「計画規模」は、10～100年に1回程度発生する降雨規模を想定

（出典）国土交通省資料及び総務省資料を基に作成

○要配慮者に関する法令上の義務

①「避難確保計画」の作成等 （要配慮者利用施設の所有者又は管理者）	②「避難行動要支援者名簿」の作成等 （市町村長）
土砂災害防止法8条の2、水防法15条の3	災害対策基本法49条の10、49条の11

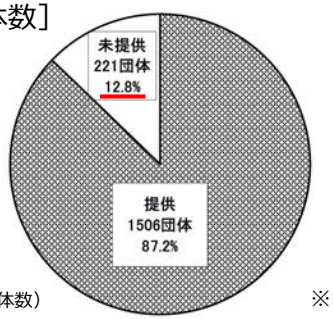
①要配慮者施設の「避難確保計画」の作成状況

	土砂災害防止法	水防法
市町村地域防災計画に位置づけられている要配慮者利用施設の数	19,261	96,508
うち、避難確保計画を作成した施設の数	12,666 （65.8%）	63,776 （66.1%）
うち、計画に基づく避難訓練を実施した施設の数	5,305 （27.5%）	24,872 （25.8%）

※R3.3.31時点

②平常時からの避難支援等関係者への「避難行動要支援者名簿」の提供状況

［名簿の全部または一部を提供した団体数］



n=1,727（作成済団体数）

※R2.10.1時点

防災・減災に資するソフト対策の強化

○　平時からの避難訓練が災害時の安全を左右する可能性に鑑み、法律に基づく義務である避難確保計画の策定等が確実に行われるよう、こうした対策を行っていない地域に対してハード整備におけるディスインセンティブを設けるべき。

○　また、土砂災害特別警戒区域において、都道府県知事が行った移転勧告の事例は、平成13年の制度創設以来２戸しかないため、事前のリスク回避につながる移転勧告がより積極的に行われるような運用改善を検討すべき。

特別養護老人ホーム「千寿園」（熊本県球磨村）

「令和2年7月豪雨」において浸水。全員が避難ができず、入所者14名の犠牲者が発生。

避難確保計画を作成していたが、土砂災害のみを対象としていた。

※これまで千寿園は浸水しておらず、球磨川の導流堤も完成したため千寿園周辺の大規模水害の可能性は低いと考えていた。

【土砂災害防止法】

第二十六条

都道府県知事は、急傾斜地の崩壊等が発生した場合には特別警戒区域内に存する居室を有する建築物に損壊が生じ、住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれが大きいと認めるときは、当該建築物の所有者、管理者又は占有者に対し、当該建築物の移転その他土砂災害を防止し、又は軽減するために必要な措置をとることを勧告することができる。

（参考）

土砂災害警戒区域等に居住する世帯の状況 ※全国における推計	
総世帯数 （主世帯数の合計）	51,984,188 （100%）
土砂災害警戒区域等に 居住している世帯の合計	1,571,019 （3.0%）
−土砂災害警戒区域 （イエローゾーン）	1,369,216 （2.6%）
−土砂災害特別警戒区域 （レッドゾーン）	201,803 （0.4%）

特別養護老人ホーム「愛幸園」（秋田県大仙市）

愛幸園では、平成29年7月の大雨において迅速な避難が行われた。

洪水に対する避難確保計画を追加改正（H28.10）

【避難路計画】
往路と復路を事前に設定

【避難基準水位】
H23.6.24洪水時の水位を基に、基準水位（神宮寺水位6.60m）を設定

【避難訓練】
避難確保計画に基づき、洪水に備え避難訓練を実施

福岡県における土砂災害防止法第26条に基づく移転等の勧告

移転等の勧告に至るまでの経緯

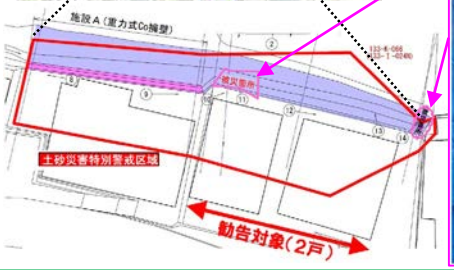
H25.12.24
区域指定告示

H28.6.22
斜面崩壊発生、避難勧告発令

H28.11.27
学識者による現地調査

H28.11.30
県知事から対象者(２名)へ移転等の勧告を実施

H29.2.28
2戸の除去工事完了



（出典）国土交通省資料を基に作成

浸水被害防止区域等の指定促進

○　本年４月の法改正により、一定の開発・建築行為の制限や移転勧告を可能とする浸水被害防止区域（浸水災害レッドゾーン）や、洪水等の一時的な貯留機能を有する貯留機能保全区域を創設。

○　災害リスクの高い場所には、原則として住まない、住ませないことが重要。このため、浸水被害防止区域等の指定に向けた自治体の方針をハード整備支援に当たって勘案すべき。

＜浸水被害防止区域等の指定＞

・特定都市河川の指定

↓

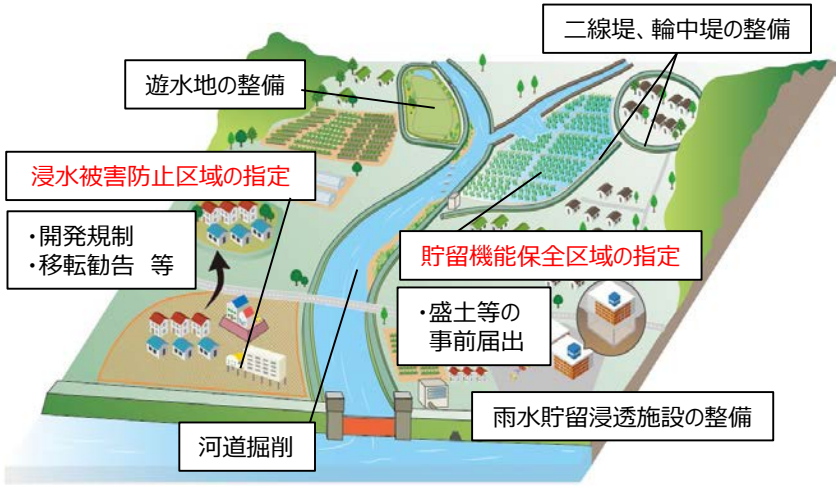
・流域水害対策協議会の設置

↓

・流域水害対策計画の策定
（浸水被害防止区域等の指定の方針を記載）

↓　都市浸水想定等を踏まえて区域を指定

土地利用規制を含む流域水害対策計画に基づき事業を実施



（出典）国土交通省資料を基に作成

＜特定都市河川指定の指定要件の緩和＞

特定都市河川浸水被害対策法において、特定都市河川の指定要件に、「市街化の進展により河川整備で被害防止が困難な河川」に加え、**「自然的条件により被害防止が困難な河川」**※を追加。

※バックウォーター現象のおそれがある河川、狭窄部の上流の河川等

【対象を市街化した地域の河川から全国の河川に拡大】

＜現在の特定都市河川＞

【首都圏】鶴見川、境川、引地川　【近畿圏】寝屋川
【中部圏】境川、新川、猿渡川　【その他】巴川　　**計８河川**

＜災害リスクエリアの分類＞ 土砂災害と水害の例

	土砂災害	水害
イエローゾーン →建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めている	**土砂災害警戒区域** 〈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〉	**浸水想定区域** （洪水、雨水出水、高潮） 〈水防法〉
レッドゾーン →住宅等の建築や開発行為等の規制あり	**土砂災害特別警戒区域** 〈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〉	**浸水被害防止区域** 〈特定都市河川浸水被害対策法〉
	・災害危険区域〈建築基準法〉	

流域治水プロジェクトにおける指標の設定

○　昨年度末までに全ての一級水系（109水系）、二級水系（12水系）において、関係省庁・自治体が垣根を越えてソフト・ハード一体となって被害軽減を推進するための「流域治水プロジェクト」を策定し公表。

○　ハード整備の効果を最大化するよう、ソフト対策に係る流域共通の指標を設定し、取組状況がプロジェクト間で比較できるよう可視化するとともに、ソフト対策に積極的に取組むプロジェクトに対してハード整備支援を重点化すべき。

＜流域治水の概要＞

（出典）国土交通省資料を基に作成

令和３年度予算では、国土交通省における防災・安全交付金のうち3,320億円を優先配分することとしたほか、農林水産省における水田の貯留機能向上関連事業等や文部科学省における学校等の防災機能向上関連事業等、関係省庁が連携して対策を実施。

＜ソフト対策に係る指標の例＞

指標	根拠法令等		取組状況
要配慮者利用施設の避難確保計画の作成	水防法 土砂災害防止法	義務	66% （要配慮者利用施設　：115,769 うち避難確保計画作成済施設　：　76,442 （R3.3.31時点））
避難確保計画に基づく避難訓練の実施	水防法 土砂災害防止法	義務	26% （要配慮者利用施設　：115,769 うち避難訓練実施施設　：　30,177 （R3.3.31時点））
避難行動要支援者の個別避難計画の作成	災害対策基本法	努力義務	全部作成済　10% 一部作成済　57% （避難行動要支援者名簿作成済団体　：1,727 うち個別避難計画作成済団体 全部作成済：　167 一部作成済：　983 （R2.10.1時点））
立地適正化計画における防災指針の作成	都市再生特措法	任意	23自治体 （立地適正化計画作成済団体：398 （R3.7.30時点））

（出典）国土交通省資料及び総務省資料を基に作成

法令上義務となっている取組を実施していない自治体等が多くあることから、ソフト対策のより一層の推進が必要。

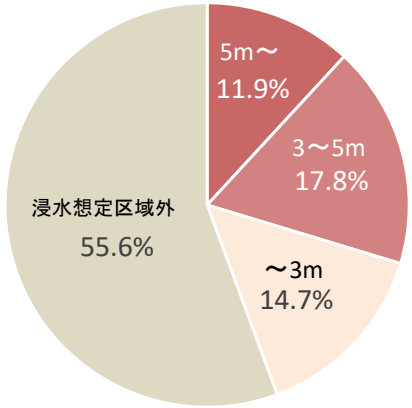
防災指針の作成促進

○　自治体が作成している立地適正化計画の約９割で居住誘導区域に浸水想定区域が含まれており、その総面積の約３割においては、想定最大規模降雨の場合に浸水深が３ｍ以上と見込まれる。

○　令和２年９月より同計画の記載事項に追加された防災指針※においては、災害の発生頻度・想定被害の大きさや浸水災害レッドゾーンの指定方針等を踏まえた上で、災害リスクが高い地域の居住人口が相対的に減少するような目標を設定すべき。

※ 防災指針：立地誘導等の都市の防災に関する機能確保に関する指針

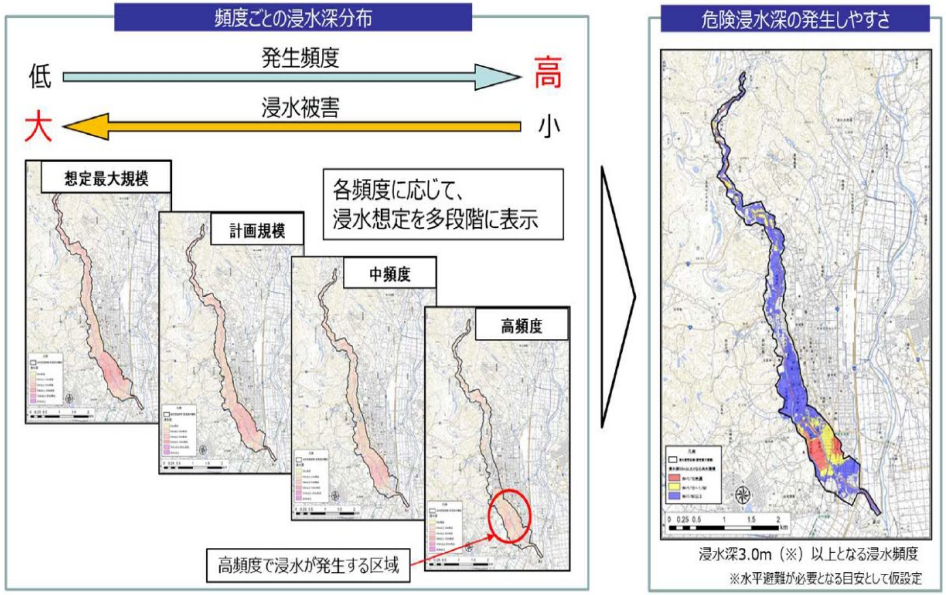
居住誘導区域内の浸水想定区域（想定最大規模）の各水深区分が占める面積の割合



参考：浸水深と人的被害のリスク

（出典）国土交通省資料を基に作成

○防災まちづくりに活用できるハザード情報



多段階の浸水想定区域図を用いた危険浸水深の発生しやすさの評価の例

○地域における災害リスク評価

水災害リスク ＝ (ハザード（洪水・雨水出水・津波・高潮、土砂災害） × 発生確率) × 暴露（ハザードを被る人命、財産等） × 脆弱性（被害の受けやすさ）

（出典）国土交通省「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」

○防災指針における目標設定

【効果目標（例）】

■ 洪水浸水想定区域（想定最大規模）における居住人口を令和●年度までに○○人とする。

■ 洪水浸水想定区域（想定最大規模）の浸水深３ｍ以上における居住人口を令和●年度までに○○人、令和●年度までに○○%とする。

（出典）国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」

※令和３年７月31日時点で防災指針を作成・公表している23自治体のうち、洪水浸水想定区域における居住人口に係る定量的な目標設定を行っているのは１自治体

災害リスクを軽減するための個人・企業等へのインセンティブ

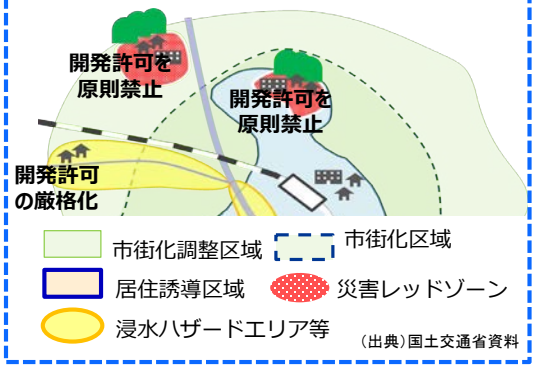
令和２年10月19日
財政制度等審議会
提出資料

○　災害リスクを軽減するためには、土地利用規制や防災集団移転制度の活用等に加え、居住・立地に関する個人・企業等のインセンティブへの働きかけも重要。

○　例えば、災害リスクに応じた住宅ローン金利への政策金融支援や、民間保険会社が災害リスクに応じた保険料設定を行いやすくするような環境整備を検討すべき。

例：都市再生特措法等改正（R2年6月）

自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける開発抑制等の対策を講じたもの。

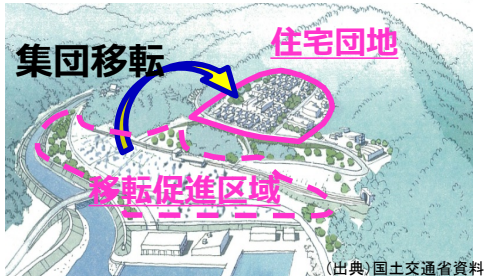


（出典）国土交通省資料

防災集団移転制度

地域の合意形成の下、居住に適当でない区域内にある住居の集団移転を行う。

（移転先の住宅団地の整備費や、移転元の土地の買取費用等を国が３／４補助）



（出典）国土交通省資料

災害リスクが高い場所に住まない取組み

- ・レッドゾーンにかかる土地利用規制
- ・防災集団移転制度の活用
- ・不動産取引時のハザードマップ説明
- ・政策金融ツールの活用
- ・適正なリスク評価情報の提供とその活用

例：政策金融

「フラット35」（民間金融機関と住宅金融支援機構が提携して提供する全期間固定金利型住宅ローン）について、現状、住宅立地の災害リスクによる支援の差はない。

例：損害保険料

・　損害保険料は、損害保険料率算出機構が算出した「参考純率」を参考に、各保険会社が設定。

・　企業向けの損害保険では、立地の浸水リスクに応じて保険料を区別する各保険会社独自の取組が進んでいる。

・　一方、「参考純率」に関しては現状、立地の浸水リスクに応じた区別はされていない。

政策目的と防災・減災対策PDCAサイクル

○ 政策目的：より多くの人がより災害リスクの低い土地に居住し生活すること

○ PDCAサイクルの確立：災害リスクの高い土地の人口等により防災・減災対策の取組を評価・改善

- 現在の行政的な区域指定は、地理的条件による災害リスクや人口動態等の観点から、インフラを維持して住み続けることとの比較衡量を含め中長期的には見直していく方が合理的かどうか検討。
- 各区域の開発規制等の内容は妥当か。規制を強化（緩和）すべき部分はないか。
- 他の政策誘導手段は機能しているか。改善の余地はないか。

など

基礎となる国土政策的な視点

○　災害リスクの低い土地の面積は十分か

○　地理的条件による災害リスクの高低、その面積・人口等の把握、行政的な区域指定との関係

○　低リスクで未利用・低利用の土地の場所、面積、活用可能性・中長期の合理性

○　中リスクの土地に居住する場合の条件、規制のあり方

など

地理的条件による災害リスクの評価

○　測量結果による地形分類（浅い谷、氾濫平野、後背低地・湿地など）

○　シミュレーション結果

○　過去○○○年災害履歴

○　土地の履歴（水田、遊水地など）

など

事前の復興まちづくり計画

○　発災後の早期かつ効率的な復旧・復興のためには、被害軽減の観点から、 事前防災として「流域治水プロジェクト」等に基づく各種の対策を実施するとともに、被災後のまちづくりの姿についても、予め検討しておくことが重要。

○　自治体においては、平時から災害リスクの低い土地の活用状況を把握するとともに、被災した場合に、より安全な地域への移転も含め、災害に強いまちづくりを速やかに行うことができるような復興まちづくり計画を事前に策定すべき。

災害発生時の都市再建プランを予め策定している事例

関連計画

・富士市地域福祉計画
・富士市津波避難行動計画
・田子の浦港振興ビジョン

整合・連携

上位計画

・富士市総合計画
・富士市都市計画マスタープラン
・富士市地域防災計画

即す

富士市事前都市復興計画

踏まえて策定

富士市復興計画

復興まちづくりの推進・展開

復興ビジョン編

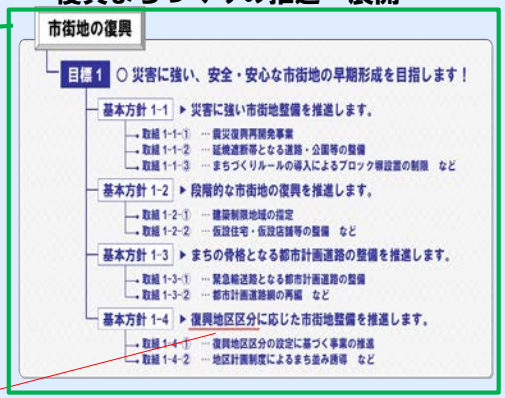
➥ 復興まちづくりの目標や基本方針を示したもの

復興プロセス編

➥市民等・地域・行政の「うごき」を示したもの

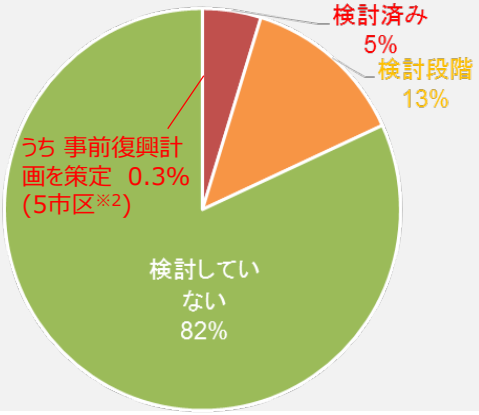
行動マニュアル

➥行政の業務内容や手順等を定めたもの



（出典）富士市事前都市復興計画を基に作成

災害発生時の都市再建プランの策定状況※1



※１ 令和２年７月末時点の状況について、全国の都道府県及び市区町村（1,788自治体）を対象に調査し、回答のあった1,783自治体（回答率 99%）のうち、復興まちづくりの目標・実施方針について、地域防災計画、都市計画マスタープラン等に位置付けている自治体の割合

※２　国土交通省「復興まちづくりのための事前準備ガイドライン」に基づき、復興まちづくりの「体制」「手順」「訓練」「基礎データ」「目標等」の５項目全てを位置づけた計画等（地域防災計画、都市計画マスタープランを除く）を有する市区町村数を集計

（出典）国土交通省資料を基に作成

自治体の事前の計画策定を促す方策のイメージ

【計画策定プロセス（イメージ）】

災害リスク評価、復興課題整理

復興まちづくりの方針案の検討

住民への説明・必要な合意形成

計画の策定、既存計画への反映

発災後

事前計画に基づく復興

・ガイドライン等によるノウハウ支援
・経費に対する支援

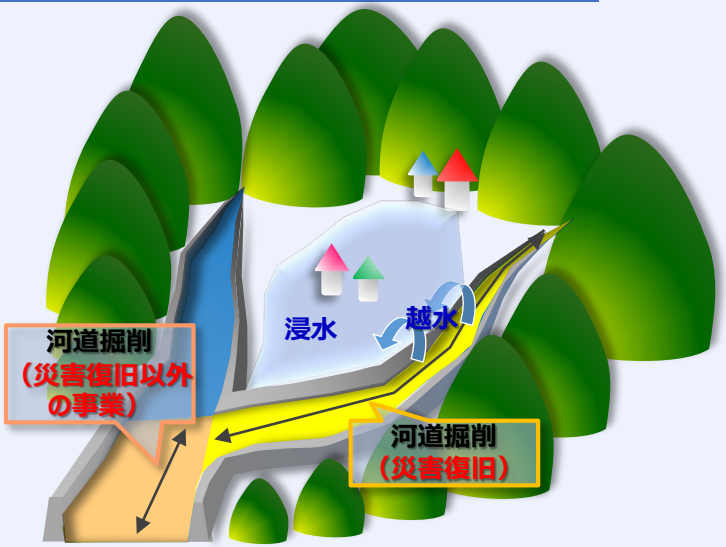
・策定した事前復興まちづくり計画に基づく事業への重点支援

原形復旧を前提としない迅速・効果的な復興

○　越水被害が生じた上流域で、水流を阻害する土砂を撤去する河道掘削等の原形復旧を行うことにより、上流域の流量が増加する結果、下流域でも追加的な河道掘削が必要になる場合がある。これに対し、越水を許容した上で、上流域の一部に遊水機能を確保した場合は、インフラ整備に係る費用は低くなる。

○　こうした効率的な対応も自治体における選択肢とできるよう、事前の復興まちづくり計画に沿って、原形復旧によらずに迅速な復旧・復興を行う場合には、より安全な地域への移転に関するインセンティブを強化すべき。

従来の災害復旧の対策

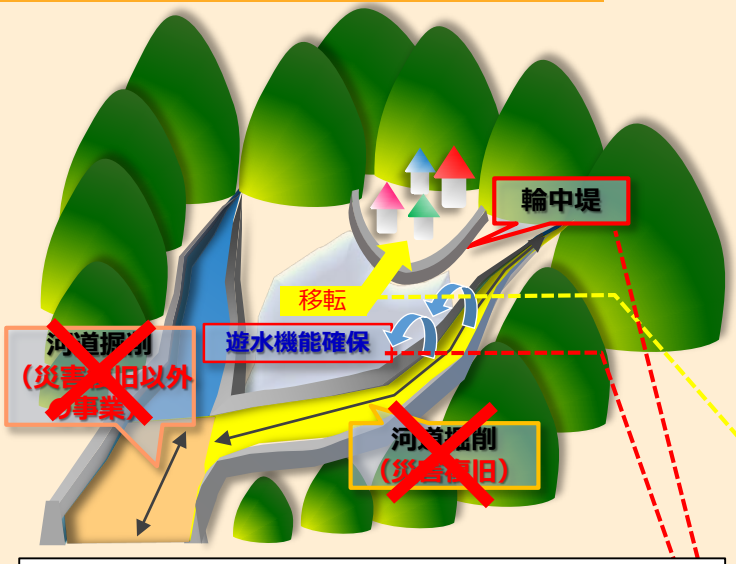


【原形復旧（河道掘削）により、既存堤防の機能向上を図った場合】

下流域からの河道掘削や堤防のかさ上げ等の追加工事が必要。

高コストで復旧までの期間が長い

新たな災害復旧の対策



【原形復旧を行わずに被災地域の集落等が移転する場合】

原形復旧に代えて必要最小限度の対策により下流域等の追加工事が不要。

低コストで早期の復旧が可能

インセンティブ強化のイメージ

【住宅の移転への支援】

〈現状①〉

個人単位の移転支援については、土砂災害特別警戒区域等からの移転に限定

⇒新たな災害復旧に伴い移転が必要な区域を対象に追加

〈現状②〉

集団的移転については、移転先における整地等の実施が支援要件

⇒空き家等の既存ストックを活用した迅速かつ簡易な対応を可能とする

【**都市機能の移転**への支援】

〈現状〉

支援対象となる都市機能誘導施設を公共公益施設に限定

⇒移転先に同種の施設が無い等の必要性が認められる場合は、金融機関等の公共性が高い民間施設を対象に追加

効率的な復旧・復興の柔軟な実施

災害リスクを勘案したコンパクト・プラス・ネットワーク

令和２年10月19日
財政制度等審議会提出資料

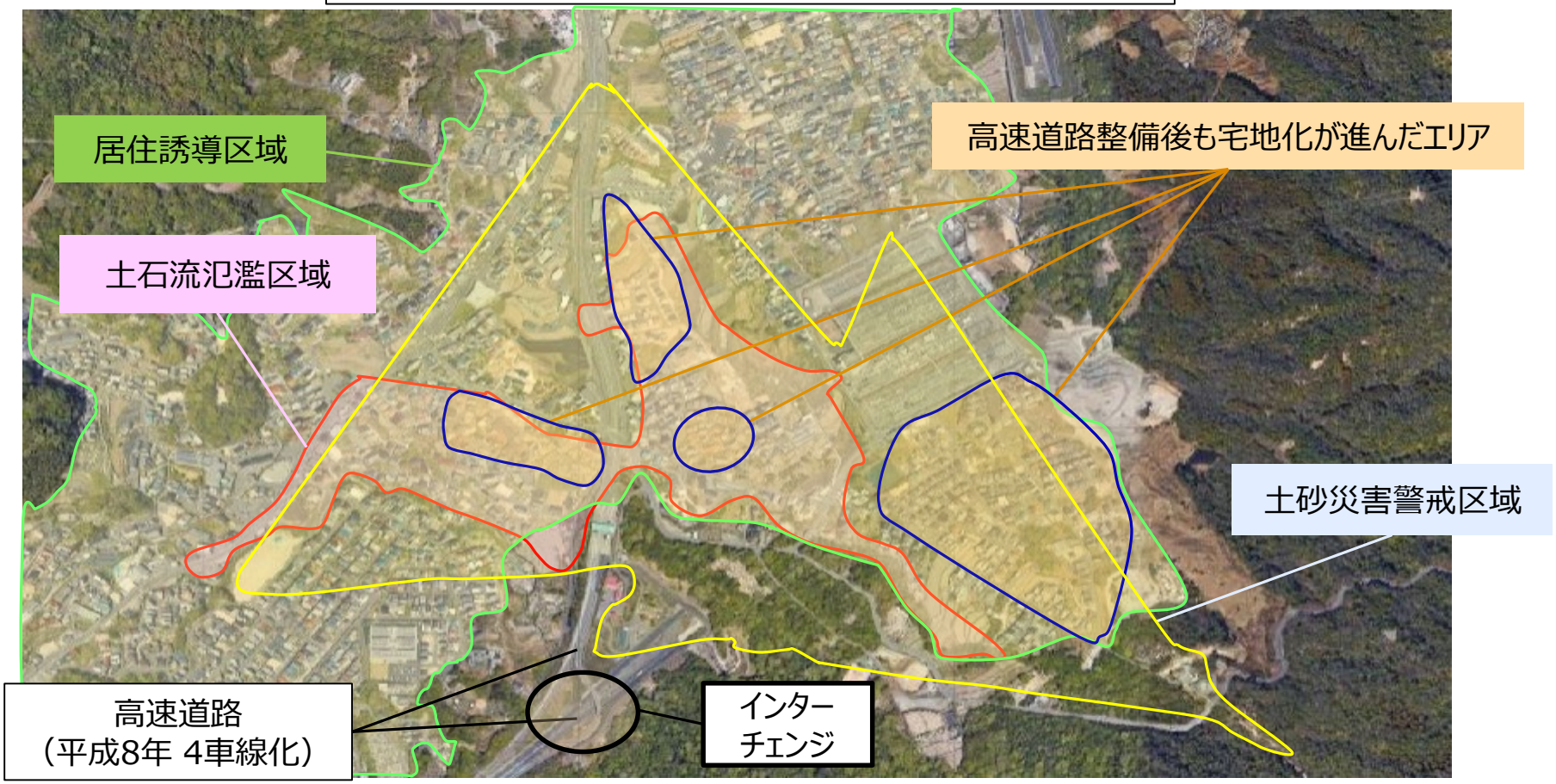
○　昭和４０年代から宅地化が進行し、昭和６１年の高速道路のインターチェンジの整備後も宅地化が拡大、平成３０年７月豪雨で土石流氾濫により被災し、同年１２月に土砂災害警戒区域に指定された地域が存在。

○　平成３１年３月に公表された立地適正化計画において、当該地域を含む居住誘導区域が設定された。

※　当該地域の一部において、令和元年９月に土砂災害特別警戒区域を指定し、居住誘導区域から除外

○　こうした事例に鑑みれば、地方公共団体において、土地の特性を見極めた上で早期にハザードエリアの設定を行うとともに、立地適正化計画の策定に当たっては将来的な災害リスクとの関係を十分に勘案すべき。

宅地化が進んだ地域の被災例



政策目的と防災・減災対策PDCAサイクル（再掲）

○ 政策目的：より多くの人がより災害リスクの低い土地に居住し生活すること

○ PDCAサイクルの確立：災害リスクの高い土地の人口等により防災・減災対策の取組を評価・改善

- 現在の行政的な区域指定は、地理的条件による災害リスクや人口動態等の観点から、インフラを維持して住み続けることとの比較衡量を含め中長期的には見直していく方が合理的かどうか検討。
- 各区域の開発規制等の内容は妥当か。規制を強化（緩和）すべき部分はないか。
- 他の政策誘導手段は機能しているか。改善の余地はないか。

など

今後の社会資本整備に向けた課題と視点

（１）国土政策的な観点等を踏まえた防災・減災対策

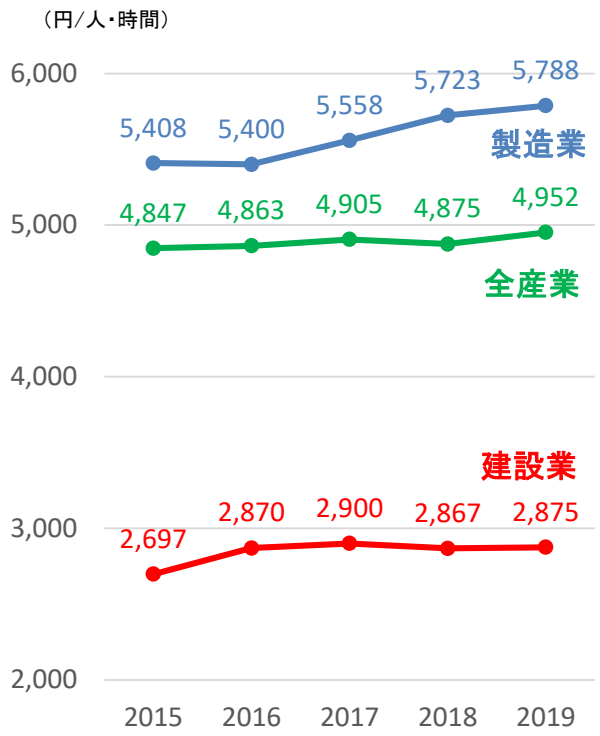
（２）建設業をはじめとする生産性の向上、効率化等

（３）適切・効率的な老朽化対策

参考資料

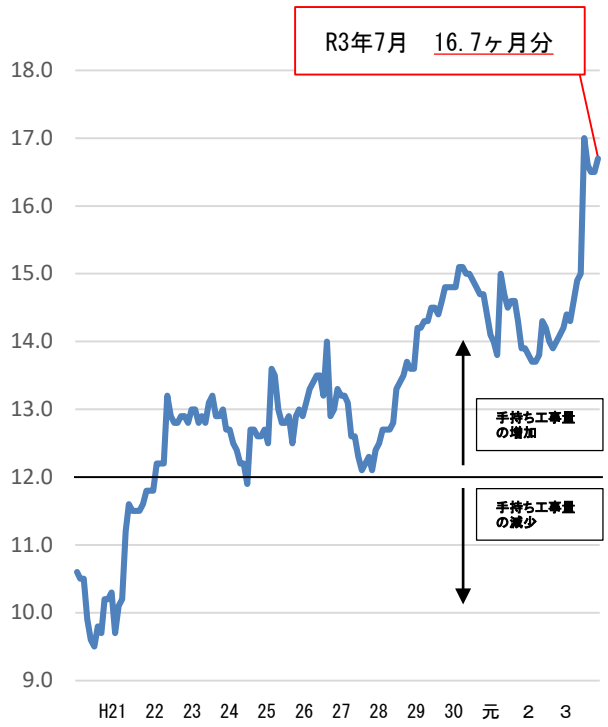
課題２：建設業をはじめとする生産性の向上、効率化等

人・時間あたりの生産性の推移



（出典）内閣府「国民経済計算」、総務省「労働力調査」及び厚生労働省「毎月勤労統計調査」を基に作成

建設業者の手持ち工事量



（出典）建設工事受注動態統計調査（大手50社）（月次）を基に作成

従業員数過不足DI（「過剰」－「不足」今期の水準）

産　業	2020年				2021年			前期差
	1-3月	4-6月	7-9月	10-12月	1-3月	4-6月	7-9月	
全産業	▲18.1	▲1.1	▲6.6	▲10.9	▲9.8	▲10.5	▲12.7	▲2.2
製造業	▲11.9	10.8	5.2	0.2	▲3.7	▲7.0	▲10.5	▲3.5
非製造業	▲20.2	▲5.1	▲10.5	▲14.6	▲11.8	▲11.8	▲13.4	▲1.6
建設業	▲37.6	▲24.3	▲28.8	▲33.3	▲31.2	▲29.2	▲33.4	▲4.2
卸売業	▲13.6	5.4	1.1	▲1.2	▲1.6	▲4.0	▲5.9	▲1.9
小売業	▲11.2	▲2.5	▲6.2	▲8.2	▲6.8	▲6.6	▲5.5	1.1
サービス業	▲20.7	▲1.1	▲8.4	▲14.3	▲9.2	▲9.8	▲12.3	▲2.5

（出典）第１６５回中小企業景況調査（２０２１年７－９月期）

○　建設現場等のより需要サイドの視点からの新技術の応用、必要な技術の見極めが重要。
○　自動化等を通じた生産性向上、インフラの効率的活用の推進が必要。
○　他の行政分野の政策目的・効率化にも資するインフラ整備を進めて行くことが必要。

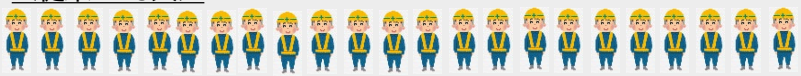
建設業の生産性向上に向けた取組

○　生産性向上に向けては、インフラの整備・維持管理それぞれの段階で、建設現場のボトルネックを見極めた上で、工期短縮や省人化に向けた新技術の導入を加速するとともに、ＡＩ活用など更なる効率化に向けた新技術の開発を進めるべき。

【整備において自動化施工を行った事例（成瀬ダム）】

・　従来工法では、23台の建設機械を動かすためには23人の作業員が必要であるが、自動化施工により、**４人**で23台の自動化建設機械を制御可能。

＜従来：23人＞



＜自動化施工：４人＞

省人化

管制室から自動化された建設機械を制御

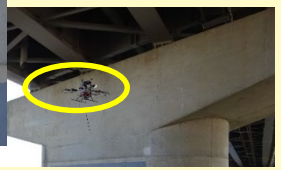
【土工におけるICT施工の実施状況】

事業区分	土工件数 ※	活用数	割合
直轄	2,246件	1,799件	80.1%
補助	3,970件	1,136件	28.6%

※ICT施工を適用しうるものとして公告された土工の件数（令和元年度実績）

【維持管理における新技術活用状況】

➤橋梁



ドローンにより写真を撮影し
画像から損傷を確認

＜新技術活用状況：2020年度点検結果＞

事業区分	点検対象数	活用数	割合
直轄	7,486橋	204橋	2.7%
補助	122,559橋	3,088橋	2.5%

➤トンネル

レーザー計測により、
背面空洞や内部損傷を確認

＜新技術活用状況：2020年度点検結果＞

事業区分	点検対象数	活用数	割合
直轄	332箇所	170箇所	51.2%
補助	1,318箇所	7箇所	0.5%

（出典）国土交通省資料を基に作成

BIM/CIMの効果的な活用

○　設計・施工から維持管理に至るプロセスを３次元モデルで処理することを可能とするBIM/CIMについて、令和５年度までに、一定規模以上のすべての直轄公共事業において活用する方針。

○　これまでは施工開始後にしか判明しなかったコスト増要因を発注段階で発見し、事業費の低減につなげるとともに、工事の各工程のコスト・所要時間等の情報をビッグデータ化し、他の類似工事の積算がより精緻に行えるようにすべき。

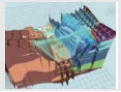
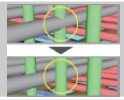
ＢＩＭ／ＣＩＭとは

計画・調査・設計段階から３次元モデルを導入し、その後の施工、維持管理の各段階においても、情報を充実させながらこれを活用するもの

※BIM/CIM：Building / Construction Information Modeling, Management

＜従来＞

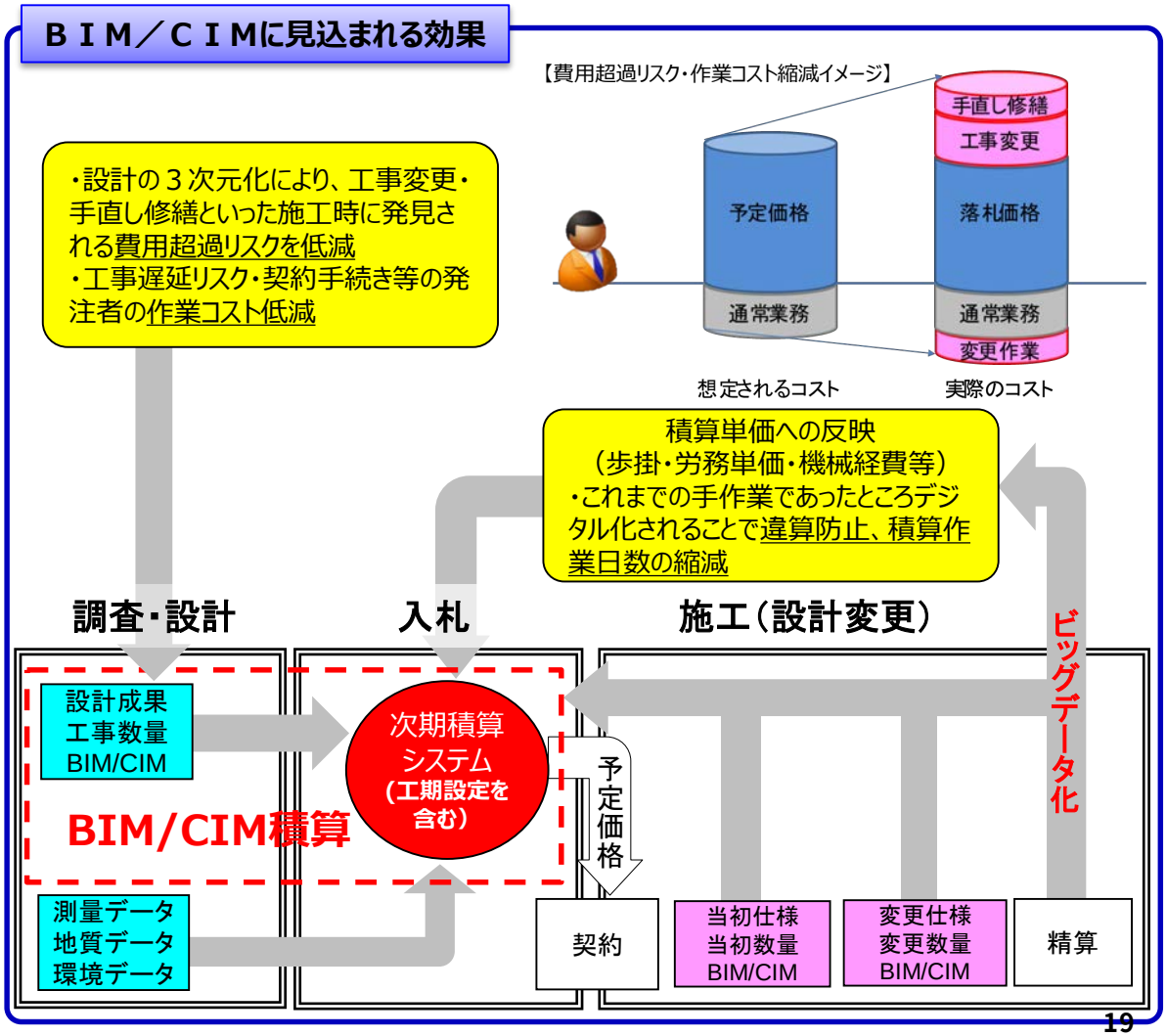
＜BIM/CIM導入後＞

プロセス	説明	主な効果
測量	ドローン等を活用し、面的に３次元で測量	短時間で作業が終了
地質調査	 BIM/CIMモデルによる可視化、新技術導入により高品質化・効率化	的確に構造物の建設場所を選定
計画・設計	 BIM/CIMモデルによる可視化と手戻り防止	設計ミス及び手戻りの根絶
施工	ICT施工の工種拡大、BIM/CIMモデルに基づく施工	施工性の向上による工期短縮
維持管理	ロボットやセンサーによる管理状況のデジタルデータ化、３次元点検データによる可視化	的確な維持管理

合意形成・意思決定の迅速化

（出典）国土交通省資料を基に作成

ＢＩＭ／ＣＩＭに見込まれる効果



i-Constructionを通じた生産性向上

令和３年４月30日
財政制度等審議会提出資料

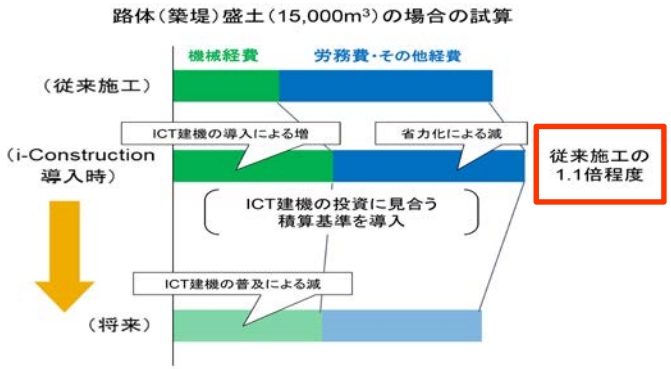
○　国土交通省では、技能労働者の減少等に対応するため、測量から施工・管理段階まで全ての建設工程にICT技術の導入を行う「i-Construction」を推進し、建設現場の生産性を2025年までに２割向上することを目指している。

○　導入時はICT技術の導入による労務費の減少を機械費の増加が上回り、施工費が通常施工の1.1倍となるものの、その後費用が下がっていくことが想定されていたが、導入後５年経過しても、依然、費用は下がっていない。

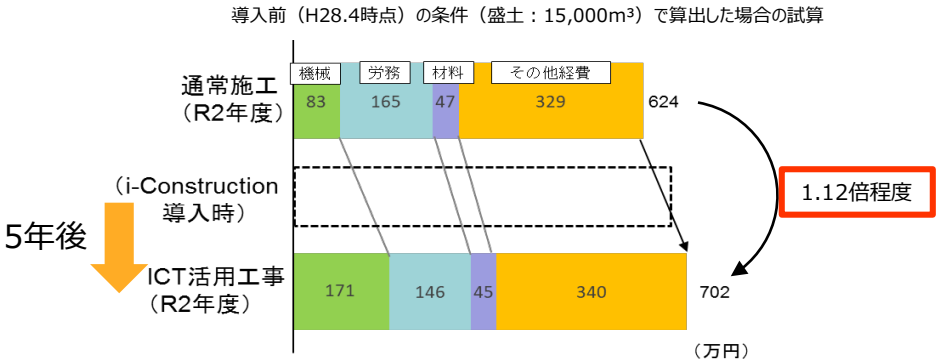
○　過去、計画的に行ってきた公共工事に係るコスト縮減の取組においては、技術革新がコスト削減に寄与したこともあり、i-Constructionについても、公共工事の効率化に資するようコスト削減を着実に進めるべき。

【ＩＣＴ土工の施工費】

導入前（H28.4時点）の想定（i-Construction委員会報告書より）

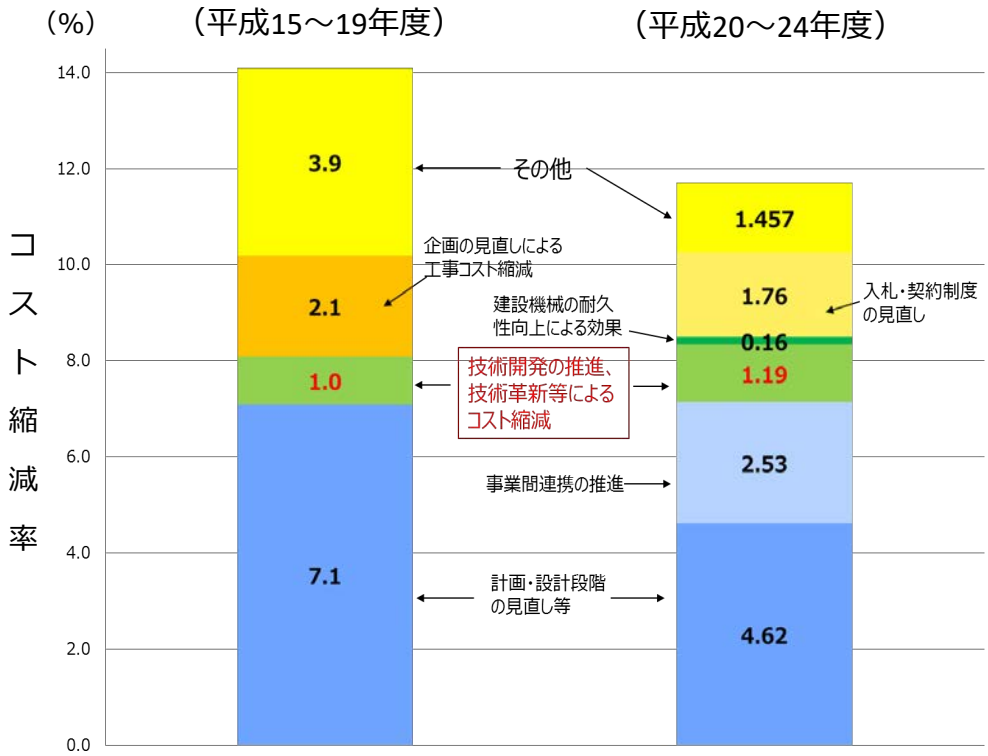


導入後５年経過したR2年度の施工費



（出典）国土交通省資料を基に作成

【公共事業のコスト縮減に向けたこれまでの取組結果（寄与度）】



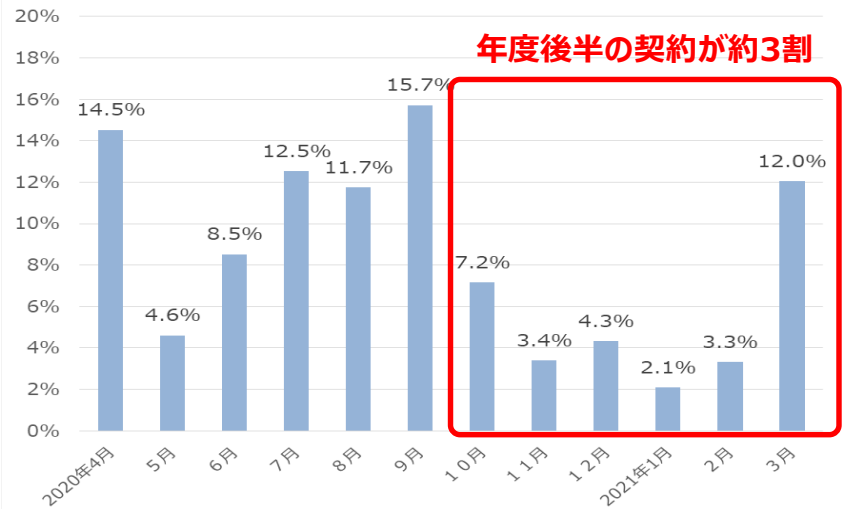
（注）国土交通省において平成15～19年度に実施された「公共事業コスト構造改革」及び平成20～24年度に実施された「公共工事のコスト構造改善」によって5年間で達成されたコスト縮減率の寄与度。
（出典）国土交通省資料を基に作成

執行の平準化

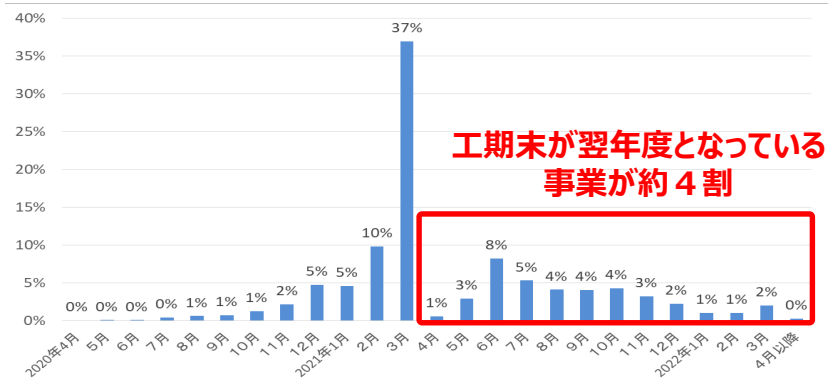
○　当初予算における１年程度の工期の事業の執行状況を見ると、約３割の事業が年度後半になって契約がなされており、約４割の事業は、年度末に繰越手続きを行った上で、翌年度にかけて執行されている。

○　当初予算における計画的な事業執行を一層進める観点から、翌年度にまたがる見通しが立つ事業については、国庫債務負担行為を活用すること等により、可能な限り繰越額を減らしていくべき。

令和２年度直轄発注工事契約件数（国債工事を除く）契約月の分布



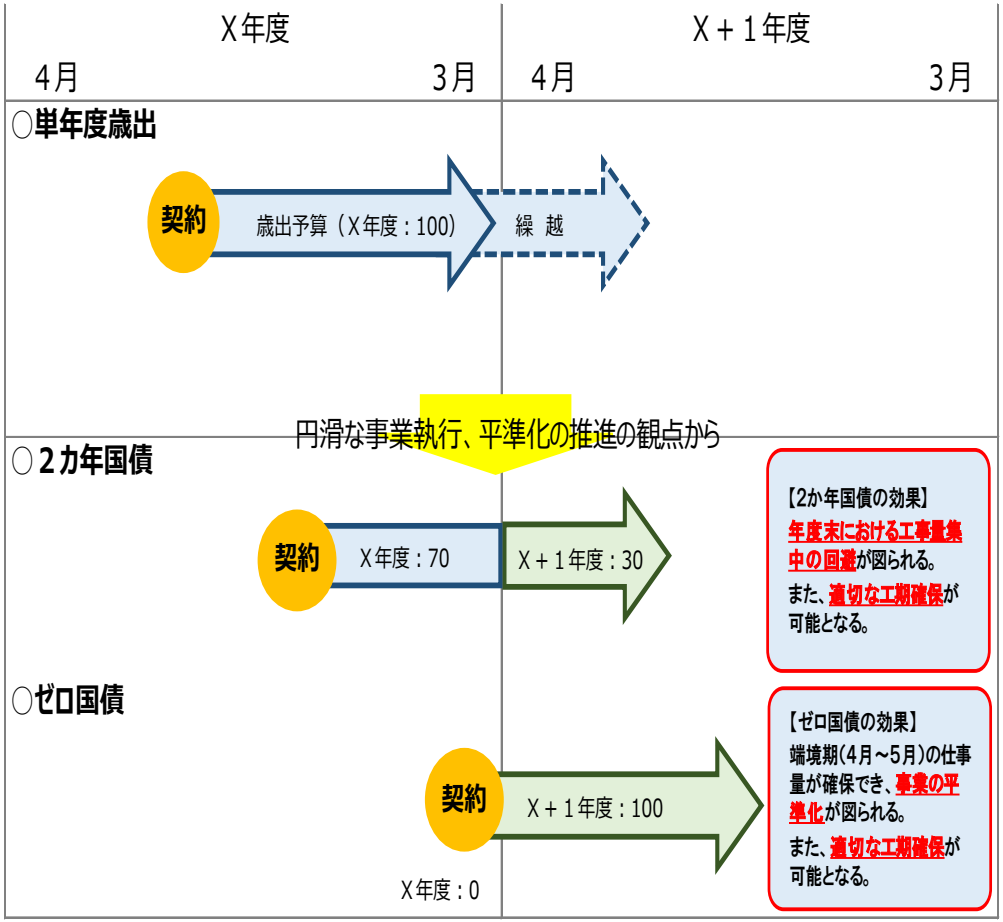
令和２年度直轄発注工事契約件数（国債工事を除く）工期末の分布



※　事業着手後の事情で工法変更が必要となるなど、工期末が翌年度になることが仕方ない場合もある。

（出典）国土交通省資料を基に作成

工事の時期、期間に即した予算の執行

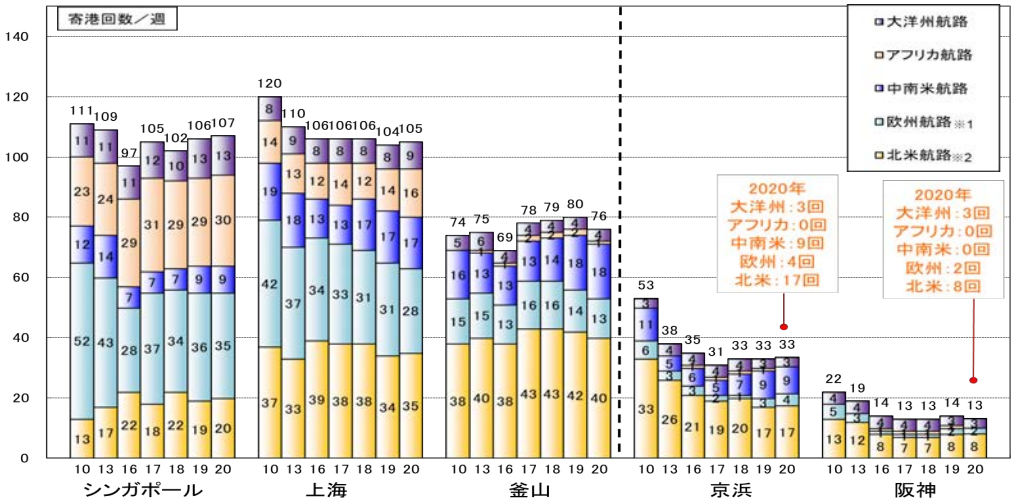


港湾業務の自動化を通じた生産性向上

○　我が国の国際コンテナ戦略港湾の相対的な地位が低下する中、国際競争力強化のため、港湾業務の自動化を通じた生産性の向上が不可欠であるが、世界の主要港と比べ、我が国における港湾業務の自動化は全般的に進んでいない。

○　民間事業者による港湾業務の自動化の取組を促進し、主要港湾における業務全般の自動化を早急に進めていくべき。

アジア主要港と我が国国際基幹航路の寄港回数比較



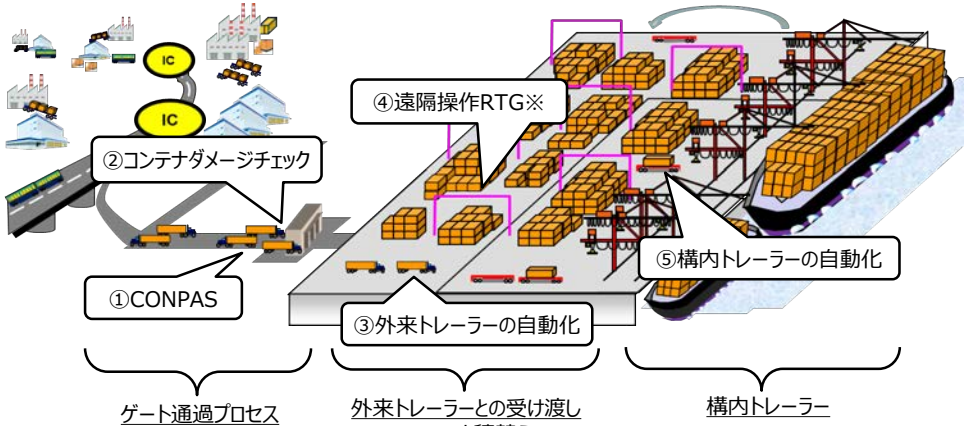
※1　欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。
※2　北米航路には、ハワイ航路を含まない。
（出典）国土交通省作成資料

世界の大水深コンテナターミナルにおける自動化（※1）導入状況

港名（※2）		コンテナ取扱量（万TEU）	ターミナル名	自動化導入状況（2021年1月時点）				
				ゲート通過プロセス	外来トレーラーとの受け渡し	コンテナ積替え	構内トレーラー	本船荷役
上海（中国）		4,330	洋山深水港	○	△（遠隔）	○	○	△（遠隔）
シンガポール		3,720	パシルパンジャン	○	△（遠隔）	○	○	△（遠隔）
釜山（韓国）		2,199	BNCT, DPW, 旧韓進, 現代	○	△（遠隔）	○	×	×
ロッテルダム（オランダ）		1,481	APMT,RWG,ユーロマックス,Delta	○	△（遠隔）	○	○	△（遠隔）
ロサンゼルス（米国）		934	TraPacターミナル	○	△（遠隔）	○	○	×
【国際コンテナ戦略港湾等】								
京浜港	東京港	500	大井コンテナ埠頭、青海コンテナ埠頭、中央防波堤外側コンテナ埠頭	×	×	×	×	×
	横浜港	299	本牧ふ頭、南本牧ふ頭	○	×	×	×	×
阪神港	神戸港	287	ポートアイランド、六甲アイランド	×	×	×	×	×
	大阪港	245	咲洲コンテナターミナル 夢洲コンテナターミナル	×	×	×	×	×
その他	名古屋港	284	飛島ふ頭北、NCB、飛島ふ頭南、飛島ふ頭南側、NCB	○	△（遠隔）	○	○	×

※1　遠隔による作業も含む。
※2　アジア、欧州、北米各地域における主要港について記載。
（出典）国土交通省資料を基に作成

港湾業務の自動化に係る新技術の導入（イメージ）



※RTG：タイヤ式門型クレーン
（出典）国土交通省資料を基に作成

港湾業務の自動化に係る新技術導入により期待される効果

新技術	期待される導入効果の例（※1）
①コンテナ・ファスト・パス（CONPAS）	ゲート前での平均待機時間が約30分から7分程度に減少
②コンテナダメージチェックシステム	作業に係る延べ所要時間が平均72%減少 （コンテナ1本あたり目視点検で120秒かかっていたものが、自動スクリーニングによって平均34秒に短縮）
③外来トレーラーの自動化	荷役位置調整時間が年間約1,100時間削減（※2）
④遠隔操作RTG	操作員1人当たりのコンテナ取扱能力が導入前の２倍以上に向上（約20本/時間　→　約50本/時間）
⑤構内トレーラーの自動化	荷役位置調整時間が年間約1,800時間削減（※3）

※1　実際の導入効果はターミナルごとに異なる。
※2、※3　年間100万TEUのコンテナを取り扱うターミナルの場合。
（出典）国土交通省提供データを基に作成

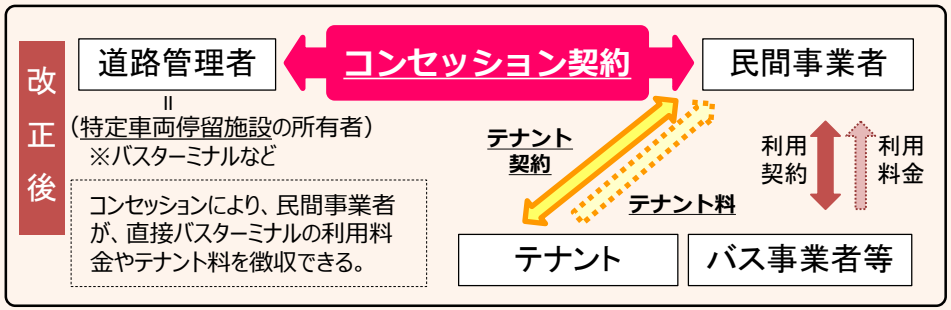
民間活力を導入したインフラの効率的活用

○　バスやタクシーの停留所の集約・立体化と併せて商業施設等を設置する「バスタプロジェクト」について、令和２年の道路法改正により道路管理者によるコンセッションの活用が可能となっている。

○　こうした民間資金の導入や駅周辺への自動運転バスの導入などにより、道路空間の効率的な活用を図りながらコンパクト・プラス・ネットワークを進めるべき。

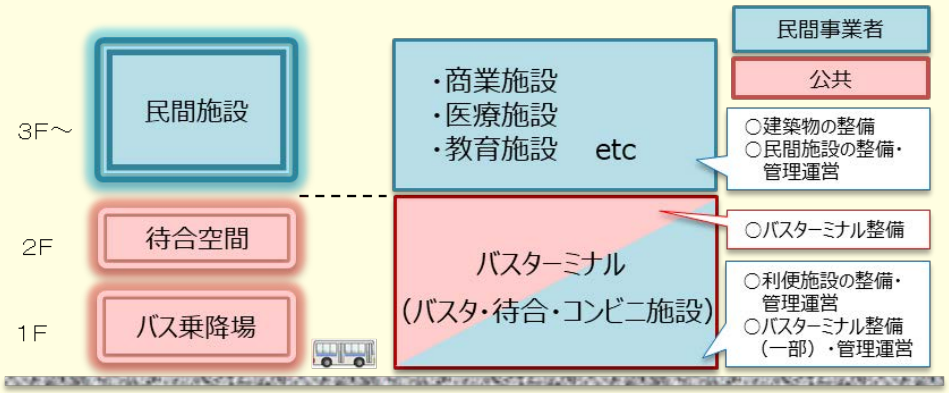
「コンセッション（公共施設等運営権)制度」の活用

令和2年の道路法改正により、バス、タクシー、トラック等を停留させるための「特定車両停留施設」を新たに道路附属物として位置付け、「コンセッション(公共施設等運営権)制度」の活用が可能となった。



「新潟駅交通ターミナル」におけるコンセッション活用の検討例

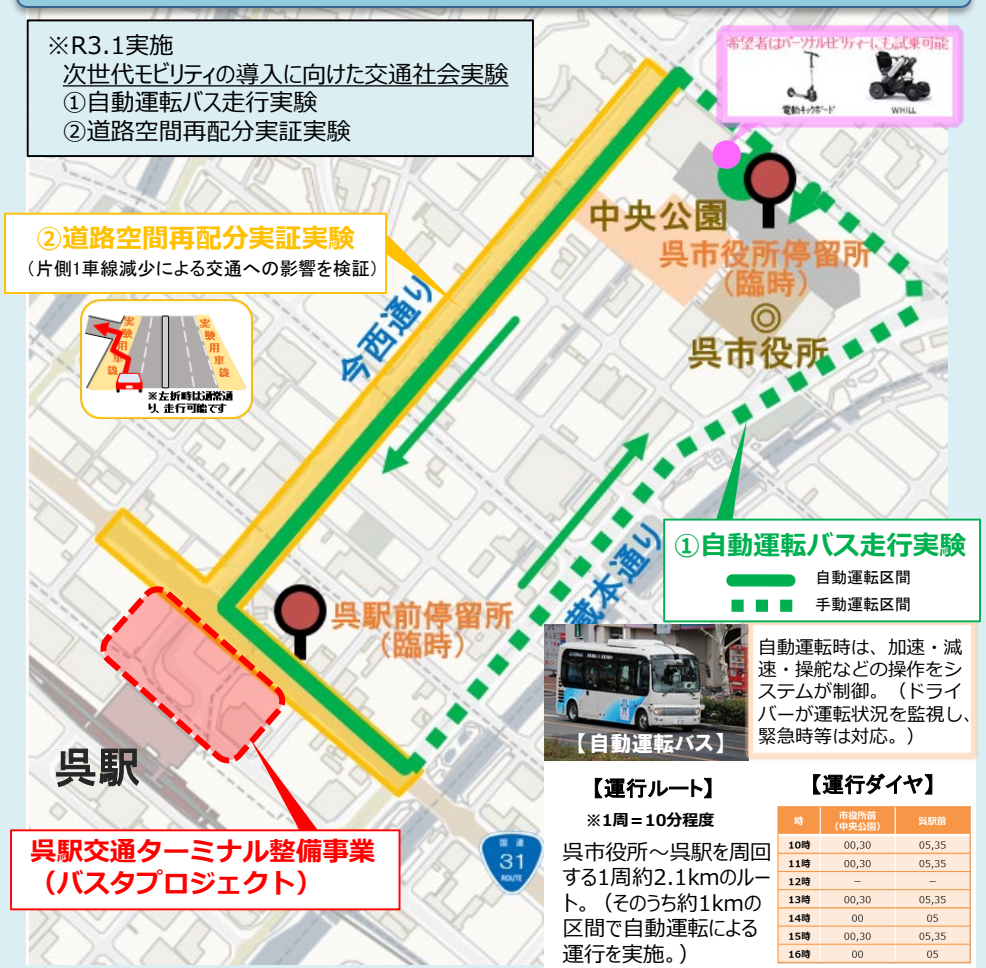
※コンセッションとは別途、バスターミナルの整備の一部への民間資金の活用を検討中



（出典）国土交通省資料を基に作成

バスタプロジェクトと次世代モビリティ導入の推進（呉市）

※R3.1実施
次世代モビリティの導入に向けた交通社会実験
①自動運転バス走行実験
②道路空間再配分実証実験



（出典）国土交通省資料（呉市提供資料）を基に作成

市町村区域を越えた立地適正化の推進

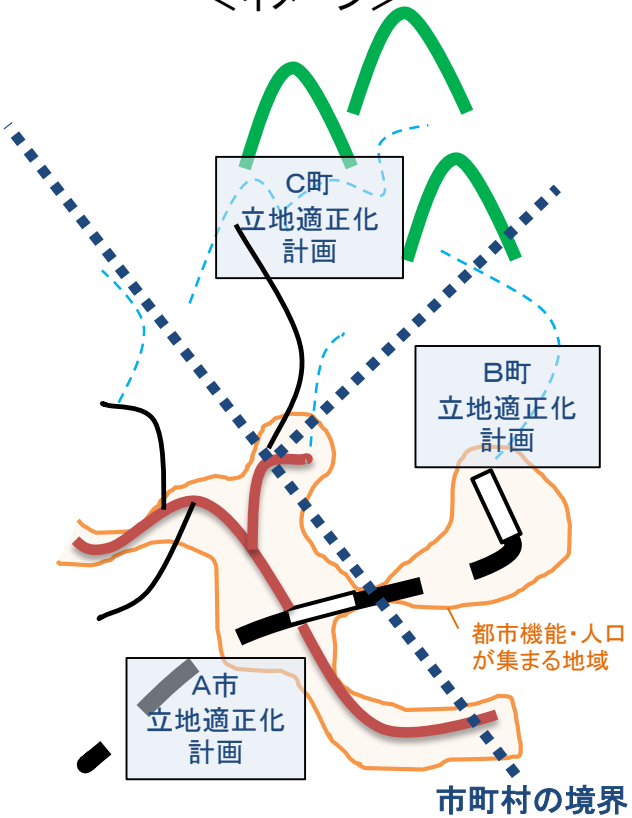
令和３年４月30日
財政制度等審議会提出資料

○　まちのコンパクト化を進めるための立地適正化計画は、市町村ごとに構想される場合が大宗だが、複数自治体が協働し、公共施設等の将来的な統廃合も視野にいれつつ役割分担を行った上でコンパクト化を進めている例もある。
（注）160市町を対象とした調査研究※によれば、広域的な立地適正化計画の方針が策定済の地域数は４つのみ。

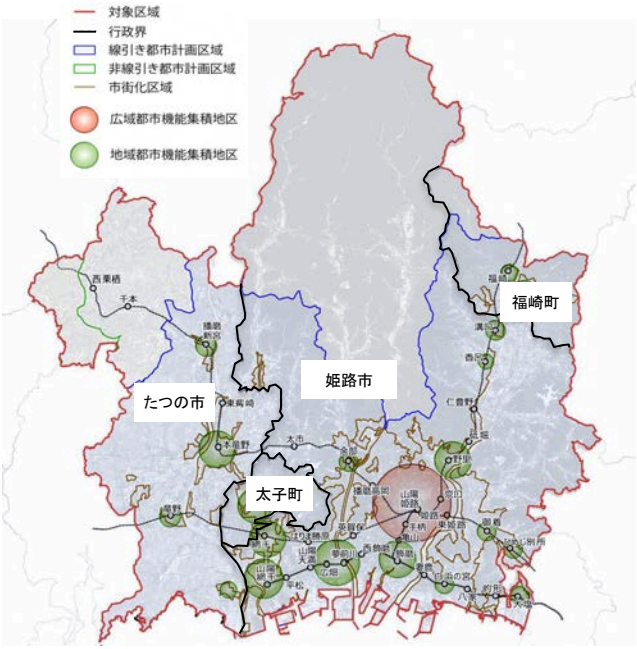
○　人口減少下において、インフラの維持管理コストの増加抑制を含め、広域的な持続可能性を確保する観点から、都道府県も含め、複数自治体の連携と役割分担を踏まえた立地適正化計画の策定を進めるべき。

- 立地適正化計画の策定主体は各市町村だが、住民の生活圏や交通網は市町村の領域を跨っている。

＜イメージ＞



【事例】中播磨圏域の複数自治体による広域的な立地適正化の方針策定の事例（姫路市、たつの市、太子町、福崎町）



出典:『中播磨圏域の立地適正化の方針』播磨圏域鉄道沿線まちづくり協議会（2017年3月27日）

- 人口減少・高齢化が進む中、広域的な地域活性化と効率的な施設配置を図るため、<u>概ね20年後の持続可能な都市圏の形成に向け方針を策定</u>（2017年３月）。
- <u>広域的な都市機能集積を図る地区（姫路駅周辺）と、地域的な集積を図る拠点を設定</u>し、他の地区との距離を勘案した施設配置や、将来的な統廃合も視野に入れた連携も考慮して検討。
- <u>医療機関、教育機関、文化施設、商業施設等</u>の高次都市機能増進施設<u>につき、各市町の役割分担を整理</u>。
- 公共交通事業者も参加して広域方針を作成し、<u>当方針と整合した立地適正化計画を各市町ごとに作成</u>。

「兵庫県たつの市立地適正化計画（平成29年3月）」より抜粋

広域連携による立地適正化への取り組み
メリット
①行政：<u>行政コストの削減</u>、<u>経営健全化</u>、<u>サービス持続性</u>
②事業者：輸送需要の喚起、経営の安定化
③市民：沿線住民サービスの向上

【各市町村の役割分担】

分野	高次都市機能	施設有無				役割分担
		姫路市	たつの市	太子町	福崎町	
医療機関	三次救急医療機関（救命救急センター）	○				姫路市
	二次救急医療機関	○	○			姫路市 たつの市
教育機関	大学	○			○	姫路市 福崎町
	高等学校	○	○	○	○	相互補完
スポーツ施設等	総合公園	○	○	○		姫路市 たつの市 太子町
主要コンベンション施設		○				姫路市
商業施設（店舗面積10,000㎡以上）	百貨店、大型SC 等	○	○			姫路市 たつの市

※『コンパクトシティ政策と広域連携施策の連携に関する基礎的分析　－都市機能の連携・分担に着目して－』
片山 健介, 日本都市計画学会 都市計画報告集（2018年5月）

市町村を越えた立地適正化促進の検討

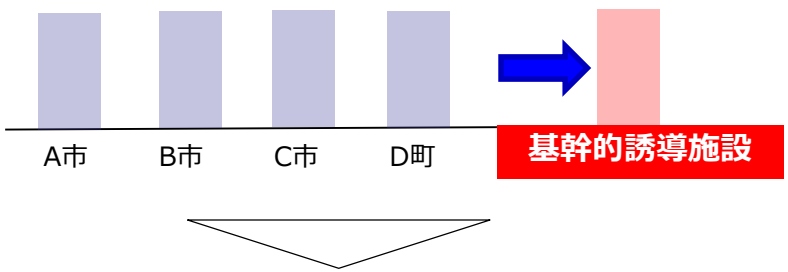
○　現状は、複数自治体が連携して都市機能誘導施設を整備する場合でも、施設ごとの補助上限額は、自治体が個々に施設を整備した場合と変わらないことから、複数自治体が協働して一つの自治体に施設を集約化するインセンティブが働きづらい。

○　こうしたボトルネックを解消するため、広域連携に基づく基幹的な施設整備に対して、自治体の協働の度合いに応じて補助上限額を上乗せするとともに、都道府県等も事業主体に追加することにより、市町村区域を超えた立地適正化を推進していくべき。

【複数市町村が１か所に集約した施設整備を行う場合の補助限度額のイメージ】

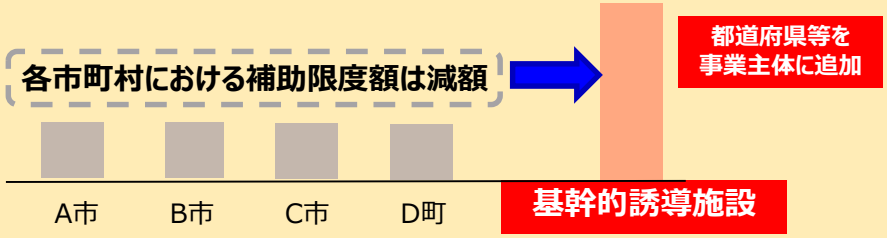
現状の広域連携

各市町村における補助限度額は一律



今後の広域連携

補助の限度額を、連携する都市数に応じて上乗せするとともに、**都道府県等も事業主体に追加**



※　同種施設への補助は１市町村につき１施設まで

※広域的な誘導施設の立地方針に従い設置

広域的な施設再編に貢献

【再編が進められる公的施設の例】

（１）医療施設

地域医療構想に基づき、市町村を跨いだ形での病院の機能分化（統廃合含む）の取組が進められている。

（参考）厚生労働省は、一昨年秋、公立・公的病院等について診療実績を分析し、地域医療構想の実現に向け、具体的対応方針の再検証が必要な424病院名を公表（注）。

◆具体的対応方針の再検証が求められた医療機関（2019年9月暫定版）

A　診療実績が特に少ない	B　機能が類似し地理的に近接
全国の構想区域を人口規模別のグループに分け、９領域の全てにおいて各グループ内で診療実績が下位33.3%	６領域の全てにおいて、区域内での診療実績が相対的に少なく、自動車で20分以内に一定の診療実績を有する病院が存在
277病院	147病院（Aに該当する先を除く）

（注）暫定版。その後の精査により436病院が再検証対象医療機関となった。

（２）学校施設

公立高校や小・中学校については、将来的な人口動態も見据え、学校規模の適正化の取組が進められている。

＜公立小中学校の規模別数＞

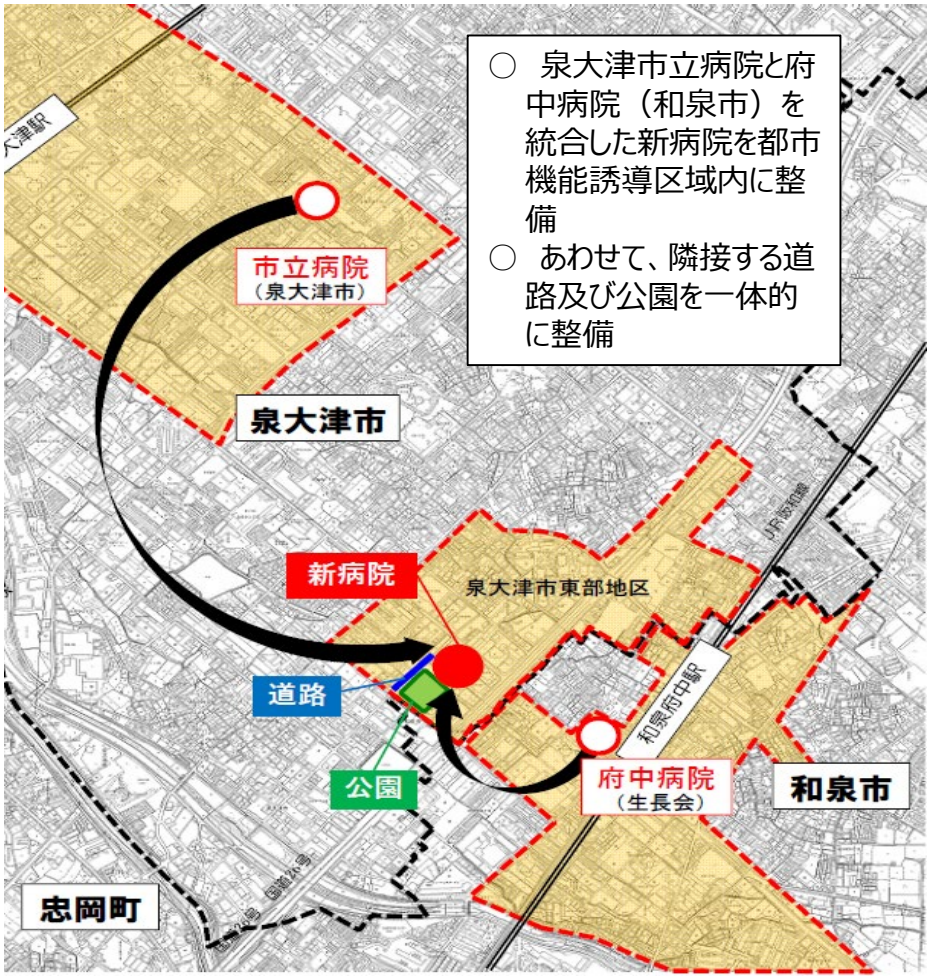
	小規模（～11学級）	適正規模（12～18学級）	大規模（19学級～）	合計
R２年度	13,189　校	8,691　校	6,628　校	28,508　校
	46　%	30　%	23　%	100　%

注1:表中の「適正規模」とは、学校教育法施行規則第41条及び79条に基づく小中学校１校当たりの標準学級数をいう。
注2:特別支援学級は含まない。
（出典）令和２年度学校基本統計を基に作成

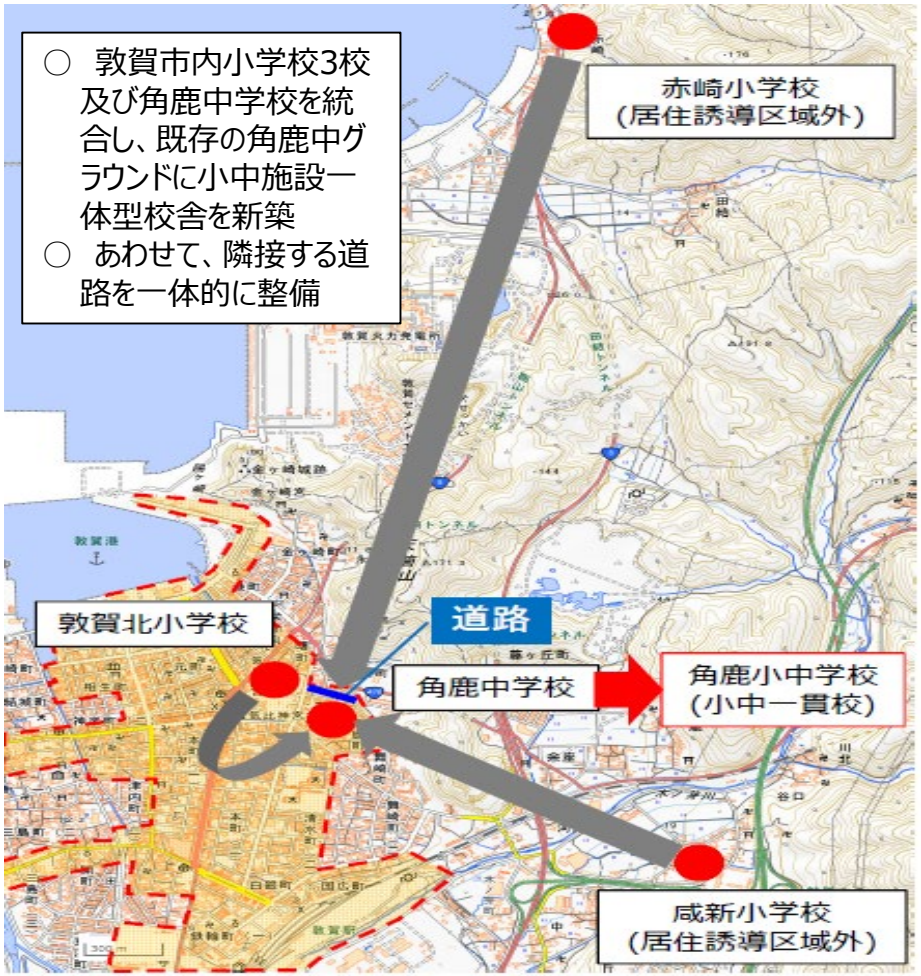
広域的な立地適正化の取組の推進

○　地域医療構想に基づく病院の機能分化や小中学校の統廃合といった地域の行政課題について、人口動態も踏まえたコンパクト・プラス・ネットワークの推進と併せて解決を図れるよう、立地適正化計画に適切に位置づけていくべき。

大阪府泉大津市・和泉市における病院の統合事例



福井県敦賀市における小中学校の統合事例



※　各施設の整備にあたっては、関係省庁における補助制度ごとの役割分担を明確化したうえで進めていく必要。

交通安全対策

○　本年6月に千葉県八街市で発生した小学生の列へのトラックの衝突事故を踏まえ、関係省庁・自治体において、全国的に通学路の点検を実施し、速度規制等のソフト対策と歩道整備等のハード対策を組み合わせるなど、効果的な対策を実施することとしている。

○　スクールゾーンを設定し、速度制限や車両進入規制などの交通規制を実施している小学校が３割に留まる中、通学路の安全確保に向けたハード整備については、こうしたソフト対策の強化を前提として行われるようにすべき。

通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策
（令和３年８月４日）

「通学路等における交通安全の確保」を図るための緊急対策として、子供を交通事故の被害から守り、通学路における交通安全を一層確実に確保することが重要であることから、通学路における合同点検を実施（略）
点検後は、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め、通学路の変更、スクールガード等による登下校時の見守り活動の実施等によるソフト面での対策に加え、歩道やガードレール、信号機、横断歩道等の交通安全施設等の整備等によるハード面での対策を適切に組み合わせるなど、地域の実情に対応した、効果的な対策を検討し、可能なものから速やかに実施する。

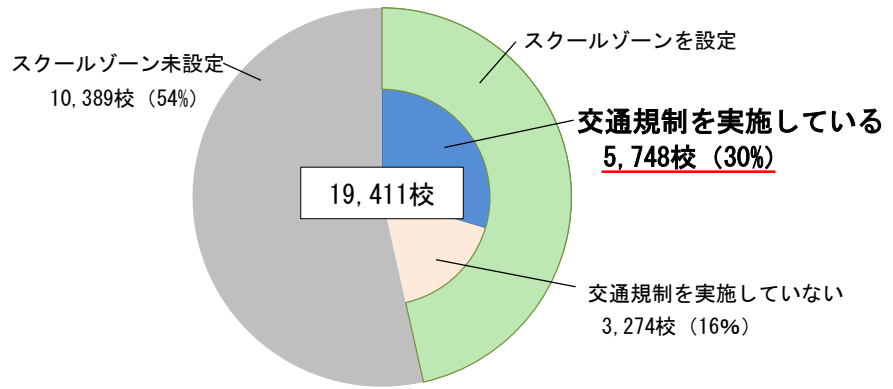
○生活道路においては、小学生の人口あたりの死傷事故件数が多い

【人口10万人あたりの年代別死傷事故件数（令和元年）】

（出典）国土交通省資料を基に作成

スクールゾーン設定と交通規制

○小学校のスクールゾーンの設定と交通規制の実施状況



（出典）文部科学省「学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査（平成30年度実績）」を基に作成

※スクールゾーン
教育委員会、幼稚園等及び小学校等が、地域の警察、道路管理者等の協力を得て、幼稚園等及び小学校等を中心に周囲500メートルを範囲とする、特に子供の交通安全の確保を図る特定地域のこと（「令和3年度 文部科学省交通安全業務計画」より）

通学路等における道路の交通安全対策の現状

○現行の補助制度では、以下の把握のみ
・事業概要
・実施工種
・整備の目標等

○対策内容等について関係機関等との合意が必要
→実施するハード整備についての合意のみ

ソフト対策の実施状況が不明

（出典）国土交通省資料を基に作成

交通安全対策

○　ハード整備の対象箇所の検討にあたっては、ETC2.0によって得られる走行データを用いて、学校周辺の危険箇所を的確に抽出するとともに、対策後の車両の走行速度や通行量の変化など、効果を定量的に把握できるようにすべき。

○　さらに、効果が十分でない場合には、通学路の変更や取り締まりの強化といった追加的なソフト対策を講じることができるよう、道路管理者が保有するETC2.0のビッグデータを、学校・警察・自治体等と適切に共有すべき。

ETC2.0のデータ活用までのしくみ

従来のETC車載器　・・・料金収受
ETC 2.0 の車載器　・・・料金収受　＋　走行履歴等を記録

データの蓄積

ETC2.0の車載器は、GPS等を利用して走行履歴や急ブレーキの履歴を記録し、データとして蓄積

データの収集

車両が国道等に設置された路側機の下を通ると、直前の走行データ（最大80km程度分）が車載器から吸い上げられる。

車載器（R3.8時点）	路側機（R3.4時点）
約682万台	高速道路約1,800カ所 直轄国道約2,300カ所

データの統合・集計（国土交通省）

経路　速度　急ブレーキ

※高速道路、国道、都道府県道は自動的に統合・集計
市町村道は必要に応じて、別途、統合・集計の作業が必要

データの活用

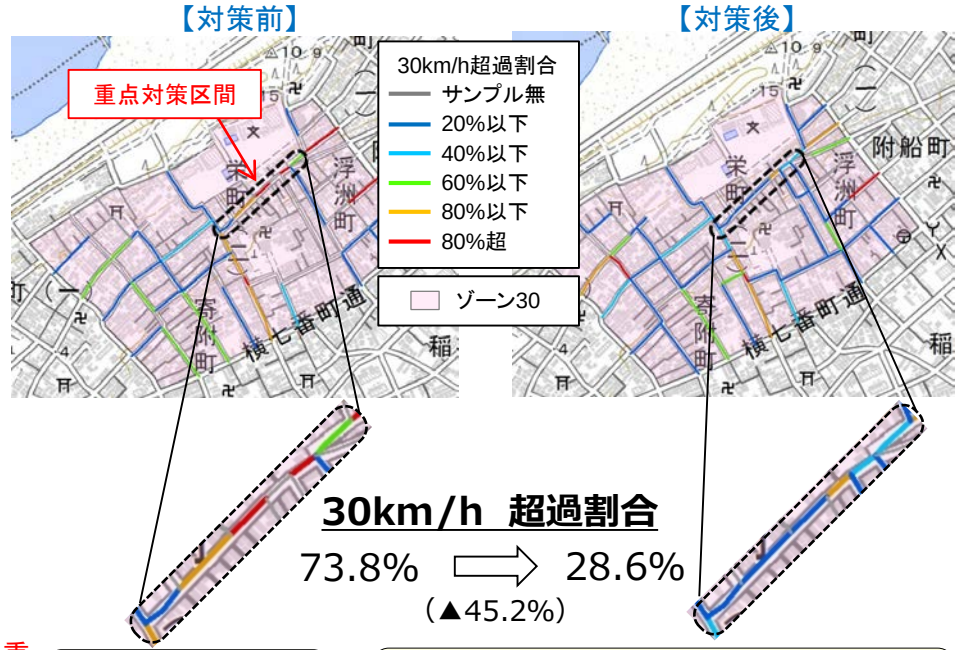
渋滞対策　交通安全対策　物流支援　公共交通支援　など

※別途、活用目的に合わせて地図の作成などを実施

（出典）国土交通省資料を基に作成

ETC2.0のビッグデータを活用した取組事例（新潟市日和山地区）

収集されたETC2.0データの中から、速度制限を課している特定地域に関するデータを抽出することにより、速度超過の割合や急ブレーキ箇所などを把握可能



重点対策区間の対策

ライジングボラードの設置

狭さくの設置＋路面ｶﾗｰ舗装

（出典）国土交通省資料を基に作成

今後の社会資本整備に向けた課題と視点

（１）国土政策的な観点等を踏まえた防災・減災対策

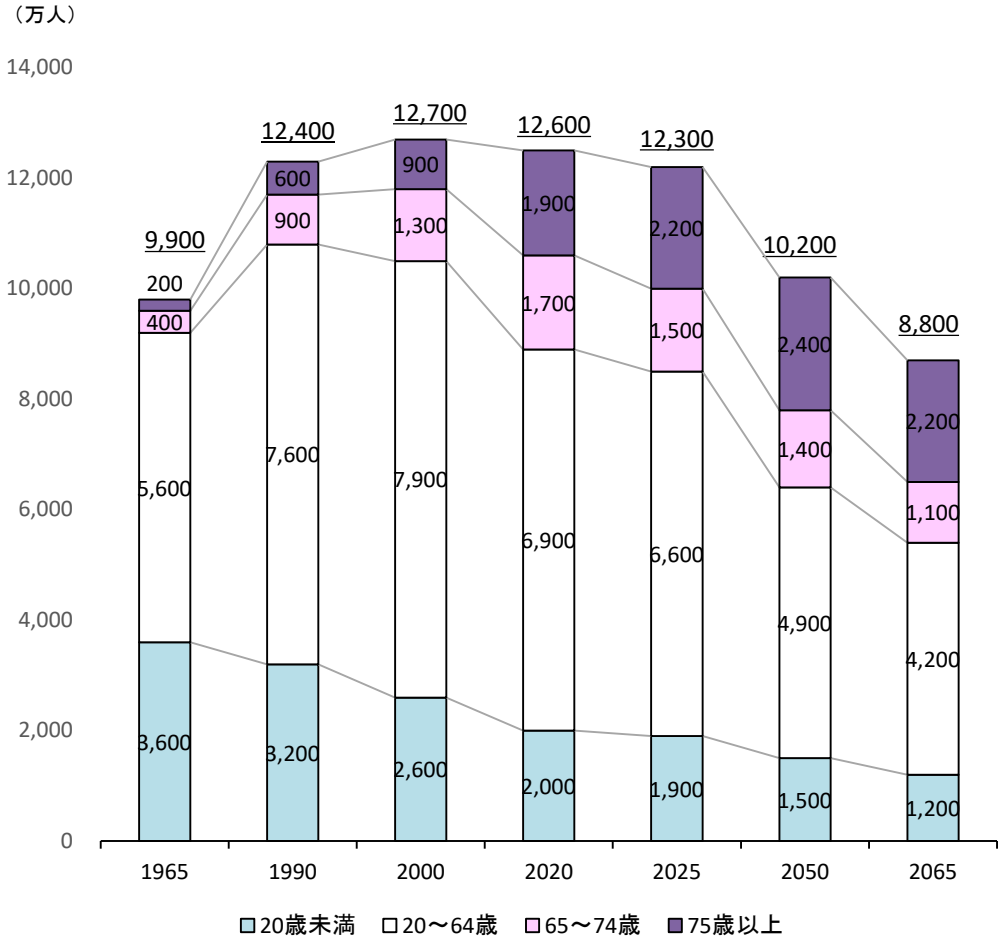
（２）建設業をはじめとする生産性の向上、効率化等

（３）適切・効率的な老朽化対策

参考資料

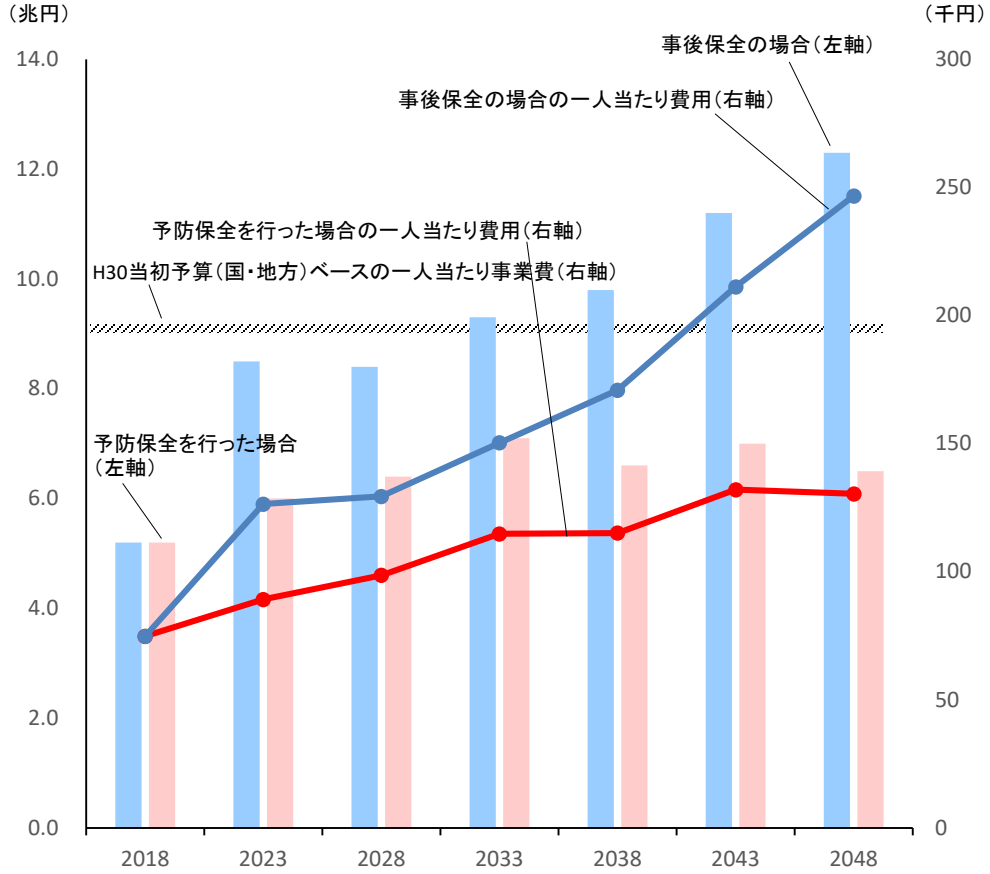
課題３：適切・効率的な老朽化対策

将来推計人口



（出典）2000年以前の人口は、総務省統計局「国勢調査」、2020年人口は、総務省統計局「人口推計（令和2年9月報）」、2025年以降の人口は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（出生中位（死亡中位）推計）（平成29年推計）」より作成

今後の維持管理・更新費等（国土交通省所管分野（国・地方））



※予防保全：施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
　事後保全：施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。
※推計値は幅を持った値としているため、グラフ及び表は最大値を用いて作成している。

（出典）総務省統計局「人口推計（平成31年4月報）」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（出生中位（死亡中位）推計）（平成29年推計）」、国土交通省資料を基に作成

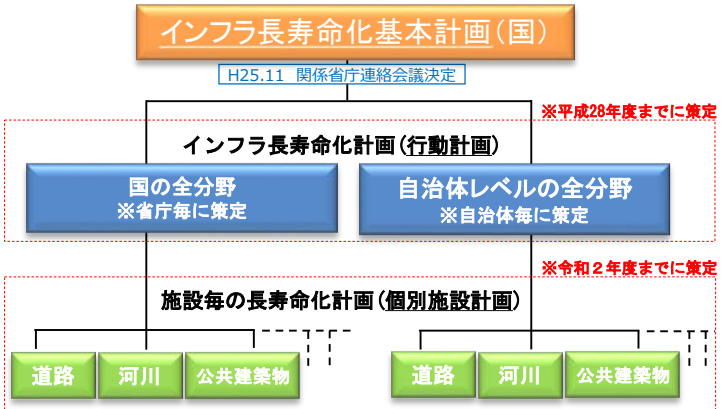
○　人口動態も踏まえた適切な老朽化対策が必要。

老朽化対策（現状と個別施設計画の状況）

○　人口一人当たり維持管理コストの増加を極力抑制する観点から、令和３年度予算において、自治体がインフラごとに定める個別施設計画に、コスト縮減に向けた施設の集約・撤去の方針が記載されるよう補助要件を見直し。

○　さらに、「国土交通省インフラ長寿命化計画」においては、令和７年度までに、すべての自治体が個別施設計画に、施設の集約・撤去等の数値目標やコスト縮減効果を記載するよう取り組むこととされている。

インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議



インフラ管理者等が策定すべき計画

○インフラ長寿命化計画（行動計画）

- 計画的な点検や修繕等の取組を実施する必要性が認められる全てのインフラでメンテナンスサイクルを構築・継続・発展させるための取組の方針（対象施設の現状と課題／維持管理・更新コストの見通し／必要施策に係る取組の方向性　等）

○個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）

- 施設毎のメンテナンスサイクルの実施計画（対策の優先順位の考え方／個別施設の状態等／対策内容と時期／対策費用　等）

道路（補助金）			河川・ダム（交付金（一部、補助金））	海岸（交付金）	港湾（交付金（一部、補助金））
橋梁	トンネル	道路附属物等	樋門・樋管など	堤防・護岸など	岸壁、防波堤など
約660,000 橋梁	約7,500 箇所	約16,000 施設	約18,000 施設	約9,000 地区海岸	約930 港湾

個別施設計画の記載状況（橋梁）

	自治体数
個別施設計画を公表済	224　(79.4%)
①修繕時期・内容の記載なし	51　(22.8%)
②修繕費用の記載なし	107　(47.8%)
③コスト縮減の具体的取組／短期目標の記載なし	173　(77.2%)
④コスト縮減の数値目標の記載なし（注）	224　(100.0%)
個別施設計画を未公表	58　(20.6%)
計	282

※　令和元年度末時点における公表数を集計
※　対象は、都道府県（47）及び各都道府県の人口上位５自治体（235）
（注)予防保全による長期的（50年～60年程度等）コスト縮減額の試算を除く

令和３年度予算における対応	個別施設計画にコスト縮減に関する具体的な方針について記載することを補助要件とする。 【記載イメージ】 損傷が著しく、維持費用が増大することが想定される橋長の長い橋梁については、集約を検討し、令和●年度までに●割程度の集約化・撤去の検討を行う。
国土交通省「インフラ長寿命化計画」における目標	橋梁の集約・撤去や新技術等の活用などの短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果について、個別施設計画に記載する地方公共団体が令和７年度までに100%となるよう取り組む。 【記載イメージ】 令和●年度までに、迂回路が存在し集約が可能な橋梁●橋について集約・撤去することで、今後●年間の維持管理に係る修繕等の費用を●億円程度縮減することを目標とする。

（出典）国土交通省資料を基に作成

老朽化対策（新たな評価スキーム）

○　拡幅や嵩上げを伴う大規模な橋梁の改築事業とは異なり、老朽化対策における橋梁の撤去については、費用対効果の観点を踏まえた実施判断のスキームが無く、事業の優先順位付けも行われていない。

○　既存の事業評価の考え方も踏まえ、橋梁を撤去した場合の交通量の変化や治水効果の向上の度合いを評価し、地域の交通利便性を極力維持しつつ、橋梁の統廃合を進められるような判定スキームを検討すべき。

橋の改築に係る現行の事業評価

道路事業

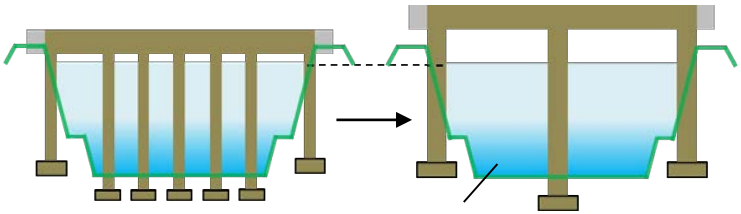
〇新設・改築にあたり、

・走行時間短縮
・走行経費減少
・交通事故減少

という便益がどれだけ増えるかを評価し、費用と比較

治水事業

〇洪水を流せる面積の増加による浸水被害（資産被害、農産物被害、営業停止被害等）の軽減を便益として評価



洪水を流せる面積が増

橋の撤去に係る新たな評価スキーム

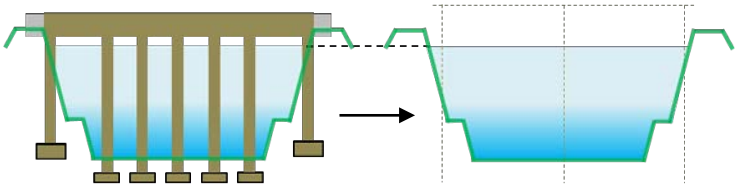
〇撤去の判断にあたり、

・現状の交通量
・人口動態を踏まえた交通量予測
・近隣の橋梁への迂回にかかる時間

といった要素を勘案し、交通利便性の減少が少ない場合は撤去を積極的に検討

＋

〇撤去した場合の治水効果を評価



→<u>治水効果の高いものを優先的に撤去</u>

河川・海岸・港湾の集中的・計画的な老朽化対策

○　自治体等が管理する河川・海岸・港湾施設は、大規模な更新などを除き、交付金により老朽化対策を支援しているが、交付金においては、事前の計画に基づく事業の優先順位付けに沿った資金配分が行われない可能性がある。

○　建設後５０年以上経過する施設の割合が増大する中で、インフラ長寿命化計画を踏まえ、集中的・計画的な老朽化対策を進められるような支援制度を検討すべき。

【交付金の概要】

住宅・社会資本の整備

基幹事業（防災・安全交付金）

○防災・減災、安全に資する社会資本整備事業

- **・インフラ老朽化対策**
  例）橋梁・堤防の補修
- **・事前防災・減災対策**
  例）河川堤防の緊急対策
- **・生活空間の安全確保**
  例）通学路の交通安全対策

関連社会資本整備事業

基幹事業に関連する

○各種「社会資本整備事業」（社会資本整備重点計画法）

○「公的賃貸住宅の整備」

効果促進事業

○計画の目標実現のため基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務

（防災・安全交付金の例）
・ハザードマップの作成・活用
・防災教育、水防訓練、防災訓練、避難訓練の実施

【交付金の特徴】

- 計画全体をパッケージで採択
- 基幹のハード事業と一体的に行う他種の事業を自由に選択可（関連社会資本整備事業）
  メニューが限定されない、地方の創意工夫を活かした事業も可（効果促進事業：基幹事業の効果を促進する事業）
- 計画内の他事業への流用や計画間の流用が可能
  （予算補助事業は）年度間でも国費率の調整可
  ⇒　返還・繰越の手続不要。順調な事業の進捗も可能。
- 地方自らが目標を設定し、事後評価・公表
  計画全体としてのアウトカムに着目

（出典）国土交通省資料及び総務省資料を基に作成

【交付金における計画内流用・計画間流用について】

配分時

○○市

□□計画（１５０）

A事業	堤防	老朽化対策	100
B事業	水門	防災対策（改築）	50

実際

○○市

□□計画（１５０）

A事業	堤防	老朽化対策	70
B事業	水門	防災対策（改築）	80

流用（±30）

自由に流用が可能なことから、必ずしも配分時に想定していた事業での実施が担保されない。

【建設後５０年以上経過する施設の割合】

	現在（2020.3）		20年後（2040.3）
河川	10%	+28 %	38%
海岸	46%	+31 %	77%
港湾	21%	+45 %	66%

【交付金から個別補助化した場合】

A事業	堤防	老朽化対策	100
B事業	水門	防災対策（改築）	50

流用

配分時に想定していた事業の実施が担保され、より集中的・計画的な対応が可能となる。

民間資金を活用したインフラの再整備

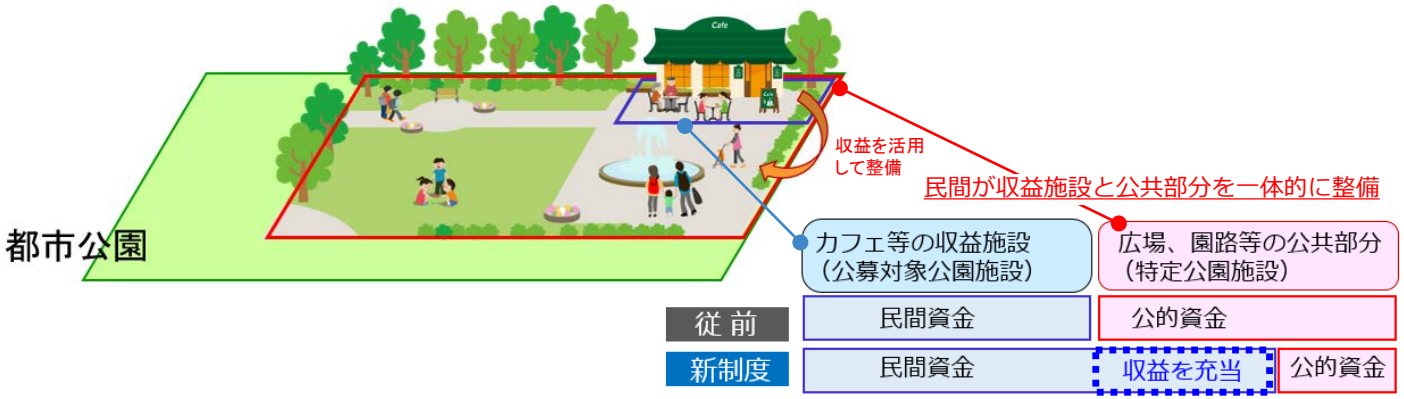
○　都市公園の整備にあたり、飲食店、売店等を設置する民間事業者が、収益の一部を活用して周辺の園路、広場等の公共施設を整備することを公募要件とするPark-PFIが平成29年の都市公園法改正により導入。

○　地域のにぎわい創出を図りつつ、民間資金を活用したインフラの維持・更新を効率的に進める観点から、Park-PFIの枠組みを他のインフラ分野においても導入することを検討すべき。

公募設置管理制度（Park-PFI）の特徴

○都市公園において飲食店、売店等の設置又は管理を行う民間事業者を、公募により選定する手続き

○事業者が設置する施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者には都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用される



民間事業者に対する特例措置

①設置管理許可の期間は最長10年 → 20年まで延長可能

②建ぺい率原則２％ → 最大１２％まで引上げ

③自転車駐車場や看板・広告塔を占用物件として設置可能

他のインフラ分野における民間活用事例

川沿いにオープンカフェを設置

臨港地区にグランピングテント・BBQ設備を設置

国立公園内の展望台再整備と併せてカフェテラスを設置

（出典）国土交通省資料を基に作成

今後の社会資本整備に向けた課題と視点

（１）国土政策的な観点等を踏まえた防災・減災対策

（２）建設業をはじめとする生産性の向上、効率化等

（３）適切・効率的な老朽化対策

参考資料

社会資本整備の水準

○　これまでインフラ整備を着実に進めてきた結果、バブル景気の30年前の整備水準と比較しても、高速道路、新幹線、空港、港湾、生活関連施設等の社会資本の整備水準は大きく向上しており、社会インフラは概成しつつある。
※概成：ほぼ出来上がること。（出典：三省堂「大辞林」第三版）

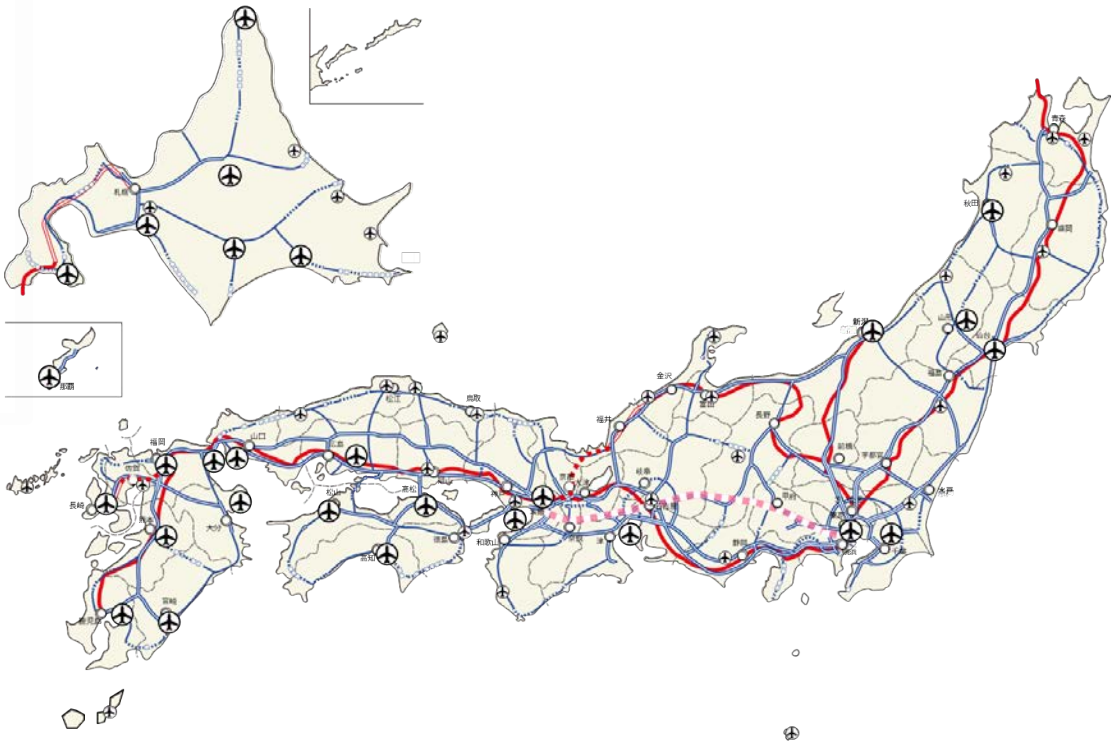
【日本の社会資本整備の水準】

		平成２年度（１９９０年度）		令和２年度（２０２０年度）	９０年度比
○ 道路延長（高規格幹線道路）	（ｋｍ）	5,076	→	12,082	（＋138%）
○ 重要港湾以上の岸壁数（水深 14m以深）	（箇所数）	7	→	82	（＋1071%）
○ ジェット化空港数（原則 2000m以上）	（箇所数）	48	→	69	（＋44%）
○ 汚水処理人口普及率	（%）	62 ※平成９年	→	92.1	（＋49%）
○ 都市公園等の一人当り公園面積	（㎡／人）	6.0	→	10.7 ※令和元年度	（＋78%）
		平成６年（１９９４年）		**平成３１年（２０１９年）**	**９４年比**
○ 公的固定資本ストック（対 GDP 比）	（%）	78.2	→	117.0	（＋50%）

※　現在の SNA 基準で遡れるのは 1994 年まで。2019 年は直近データ。

凡　例
- 高規格幹線道路等（開通区間1988年時点）
- 高規格幹線道路等（開通区間2020年3月末時点）
- 高規格幹線道路等（事業中区間）
- 高規格幹線道路等（未事業区間）
- 新幹線（開業区間）
- 新幹線（建設中区間）
- 新幹線（未着工区間）
- リニア中央新幹線
- 拠点空港
- その他空港（滑走路長2千m以上）

現在の高速ネットワーク（2020年3月末時点）
（点線は事業中及び未事業区間）



出典：国土交通省資料を基に作成

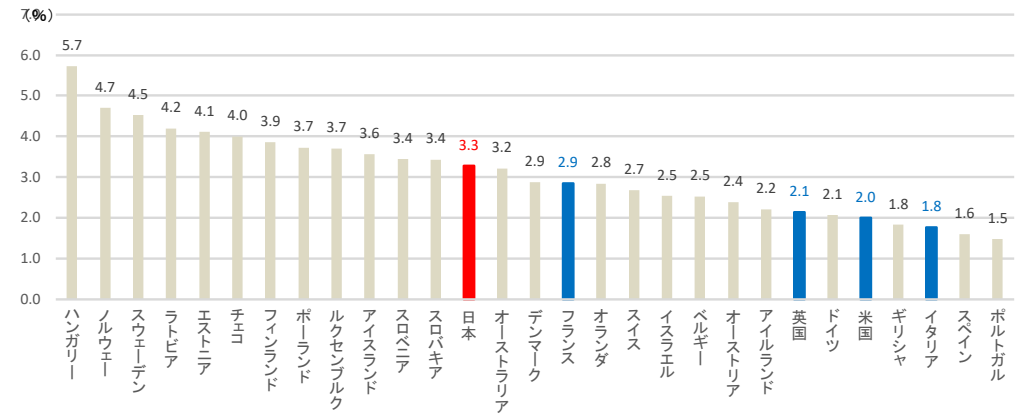
我が国の公共事業予算の状況

○　社会資本の整備水準の向上により我が国の公的固定資本ストックは主要先進国と比べて高い水準にある中、近年、激甚化する水災害等への対応のため、防災・減災、国土強靱化に予算を重点化。

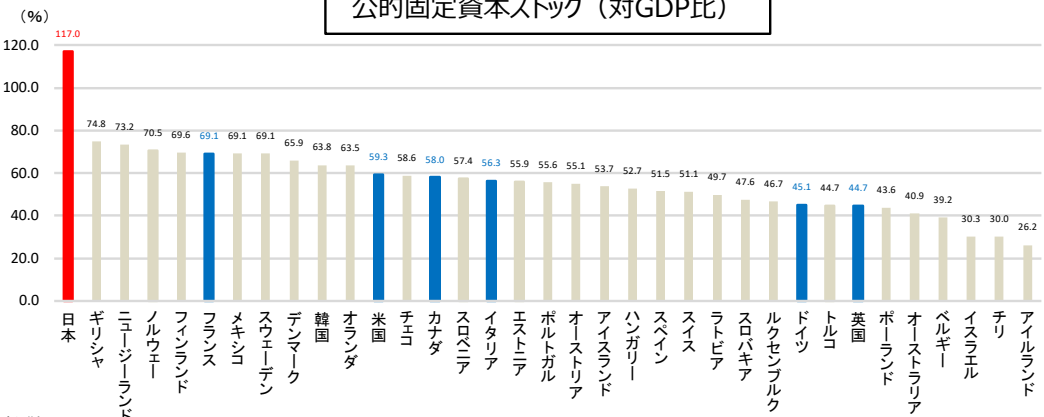
○　「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」の初年度について、令和２年度３次補正予算で機動的に対応（1.7兆円）するとともに、令和3年度当初予算においても、国土強靱化関連予算を増額（3.5→3.8兆円）。

公的固定資本（対ＧＤＰ比）の国際比較（2019年）

公的固定資本形成（対GDP比）



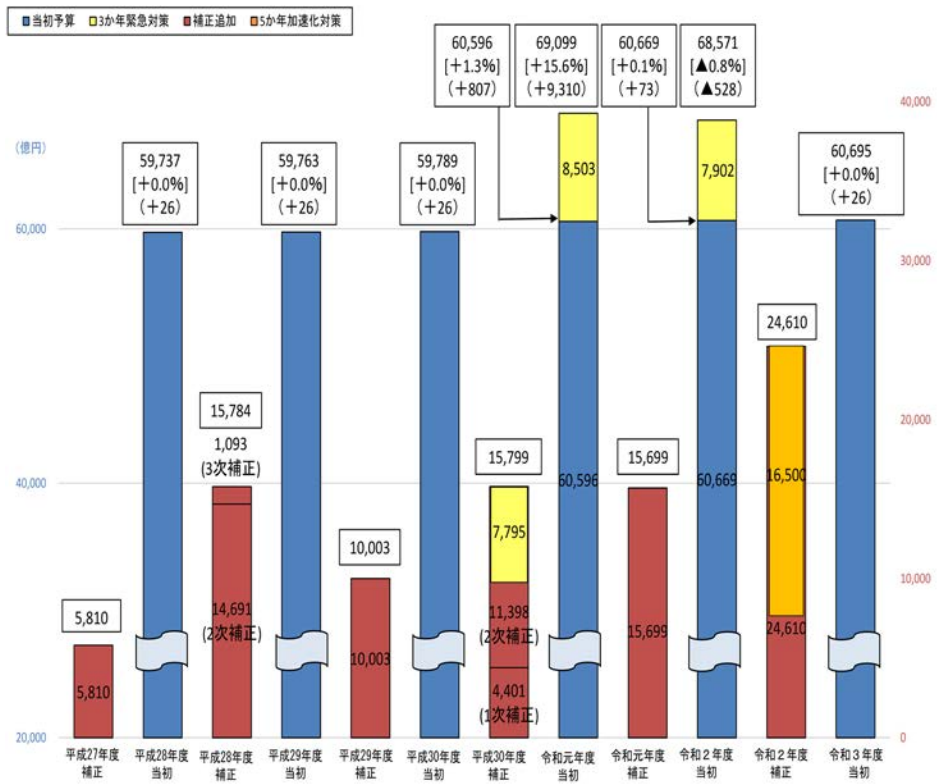
公的固定資本ストック（対GDP比）



（出典）
公的固定資本形成
日本…内閣府「国民経済計算」等に基づいて計算した数値。諸外国…OECD「National Accounts」に基づいて計算した数値。
公的固定資本ストック
IMF “Investment and Capital Stock Dataset

（注）１．公的資本形成について、日本は年度ベース。諸外国は暦年ベース。総固定資本形成から研究開発投資分（Ｒ＆Ｄ）や防衛装備品分を控除。
（注）２．一般政府（中央政府、地方政府、社会保障基金を合わせたもの）ベース。

公共事業関係費の推移



※公共事業関係費について安定的な確保（6兆695億円）を行い、その中で

●ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策

●インフラの人口一人当たり維持更新コストの増加抑制

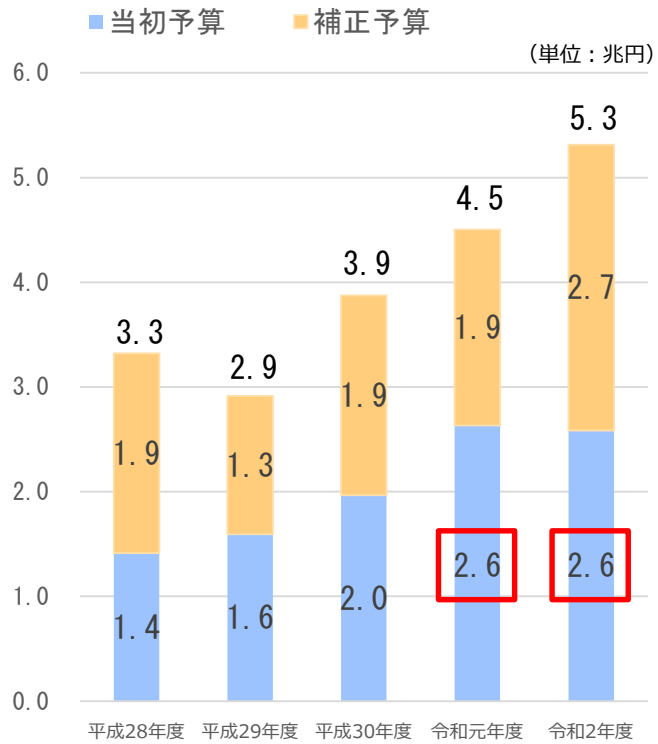
といった観点を踏まえつつ、防災・減災、国土強靱化関連予算として、3兆7,591億円（対前年度比＋2,964億円）を確保し、重点化を実施。

繰越額の増加

○　公共投資予算の執行状況を見ると、繰越額が増加傾向。足元、令和２年度末における繰越額が増えたのは、「防災・減災、国土強靱化５か年加速化対策」の初年度として、前年度を上回る規模の補正予算を措置したことが大きな要因。

○　他方、当初予算における公共投資予算の繰越額も増加傾向にあり、臨時・特別の措置の一環として当初予算を増額させた令和元年度・2年度は繰越額も2.6兆円に増加。

公共事業等の繰越予算の推移

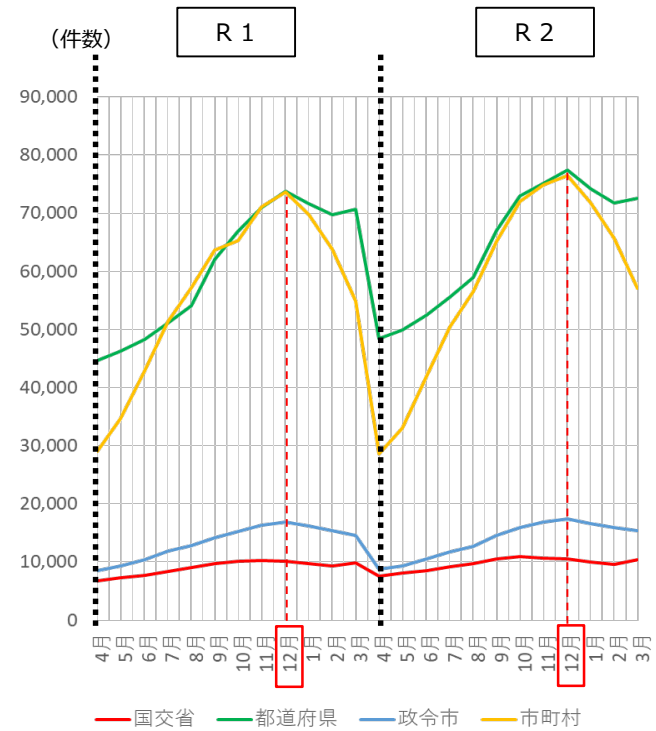


当初予算の執行状況

（単位：兆円）

	公共事業等当初予算額	契約額	契約率	支出額	支出率
平成28年度	6.1	5.7	93.3%	4.5	74.7%
平成29年度	6.2	5.7	91.4%	4.4	71.7%
平成30年度	6.4	5.6	87.5%	4.3	67.5%
令和元年度	7.3	6.5	88.1%	4.6	62.7%
通常分	6.2	5.6	89.2%	4.0	64.5%
臨特分	1.1	0.9	81.6%	0.6	52.9%
令和２年度	7.3	6.5	88.7%	4.7	63.7%
通常分	6.4	5.7	89.4%	4.2	65.0%
臨特分	1.0	0.8	83.9%	0.5	54.9%

公共工事の稼働件数の推移



※公共事業関係費の令和２年度繰越額は、4.7兆円
※上記は、公共事業等施行状況調査（財務省）を基に作成
※当該調査の対象は、公共事業関係費、その他施設費及び防衛関係費から、施工調整になじまない出資金、用地費等などを除外した経費であり、公共事業関係費とは一致しない
※値は、前年度繰越額を含まない一般会計予算の出納整理期間を含む年度確定値

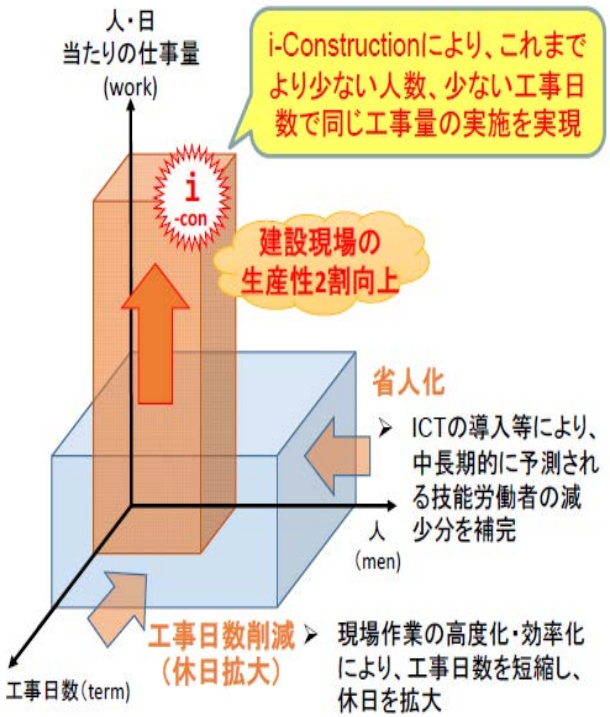
※稼働件数・・・当該月に工期が含まれる工事の数
（出典）国土交通省資料を基に作成

建設業における生産性

○　建設業については、2016年を生産性革命元年と位置付け、ICT等を活用する「i-Construction」を推進し、建設現場の生産性を2025年までに２割向上することを目指している。

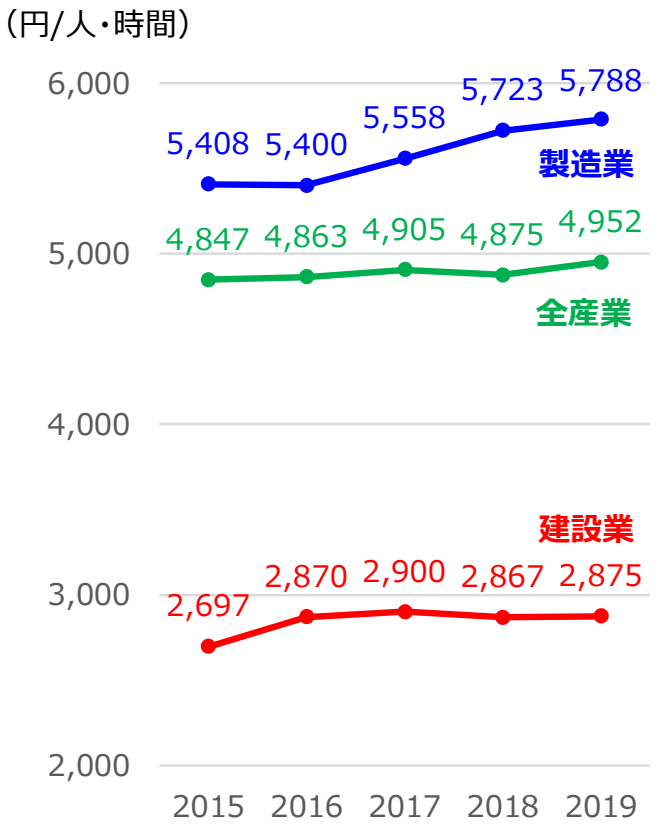
○　しかしながら、現状、他産業と比べた場合、依然として、建設業における労働生産性は低く、労働時間も長くなっているため、「i-Construction」の取組を加速化させ、目に見える形での生産性向上につなげる必要。

【生産性向上イメージ】

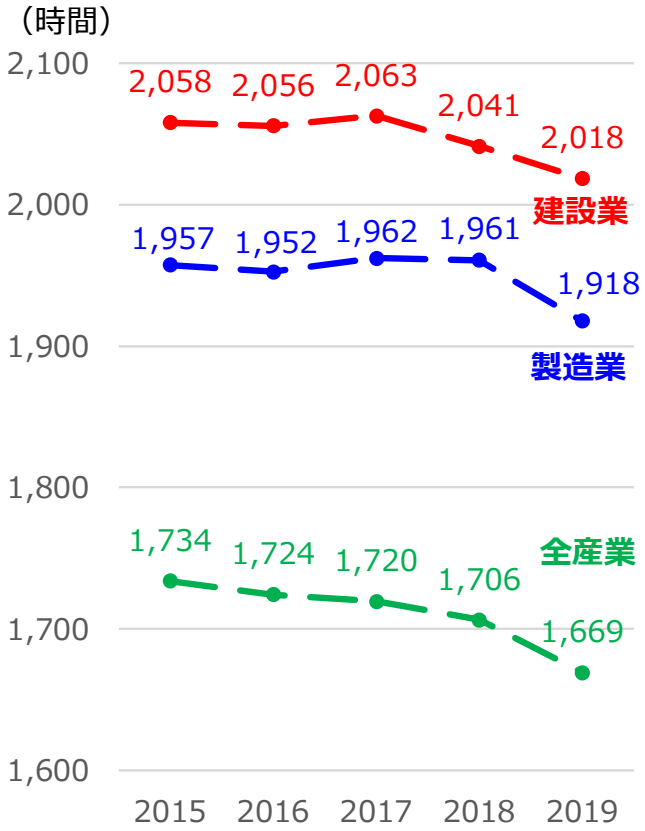


（出典）国土交通省作成資料

【人・時間あたりの生産性の推移】



【年間労働時間の推移】



（出典）内閣府「国民経済計算」、総務省「労働力調査」及び厚生労働省「毎月勤労統計調査」を基に作成