

【取扱嚴重注意】

20260414時点

北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画
(原案)

令和8年〇月

1	第1章 北海道ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢	
2	1. 北海道ブロックの特徴	1
3	(1) 広大な大地	1
4	(2) 食料供給力	1
5	(3) エネルギー・資源	1
6	(4) 自然環境・文化・環境	1
7	(5) 地理的特性・寒冷地技術	2
8	(6) 国策としての北海道開発	2
9	(7) 北海道の社会資本の特徴	2
10	2. 北海道ブロックの将来像	4
11	(1) 分散型国づくりを支える地方創生を先導する	4
12	(2) 豊かな土地・水資源等を活かして我が国の食料安全保障を支える	4
13	(3) 豊富な地域資源を活かして我が国の脱炭素化を先導する	4
14	(4) 国民共通の財産である北海道の自然環境・文化を受け継ぐ	4
15	(5) 生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土をつくる	4
16	(6) 競争力のある産業を育成し我が国の経済成長に貢献する	5
17	3. 北海道ブロックにおける社会情勢の変化	6
18	(1) 人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機	6
19	(2) 加速化するインフラ老朽化と、改めて問い直される安全性	6
20	(3) 激甚化・頻発化する自然災害	7
21	(4) 競争力のある産業の育成と地域経済の発展	8
22	(5) 2050年カーボンニュートラルや自然共生等、地球環境を巡る世界的な潮流	9
23	(6) デジタルや新技術の急速な進歩と社会構造に変革をもたらすイノベーションの進展	10
24	(7) 暮らし方・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化	10
25		
26	第2章 今後の北海道ブロックの社会資本整備の方向性	
27	1. 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題	12
28	2. 4つの重点目標とその実現に向けた政策の中長期的な方向性	12
29	3. インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント	13
30	4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置	16
31		
32	第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標	
33	1. 重点目標と小目標について	18
34	2. 北海道ブロックの重点目標と目標達成に寄与する主要取組等	19
35	重点目標1: 活力のある持続可能な地域社会の形成	19
36	小目標1-1: 生活関連サービスが持続的に確保される	
37	人口の確保に向けた都市機能等の誘導・集積	19
38	小目標1-2: 地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上	20
39	小目標1-3: 生産空間と都市等を結ぶ交通ネットワークの整備	21
40	小目標1-4: 点検・診断等の着実かつ効率的な実施	23
41	小目標1-5: 人口減少時代に対応した	
42	インフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ	24

1	小目標1-6: インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築.....	25
2	小目標1-7: あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進.....	26
3	小目標1-8: 誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成.....	27
4	小目標1-9: 生産空間と地域資源を活かした魅力ある地域づくり.....	28
5	小目標1-10: 地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出.....	29
6	重点目標2: 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会.....	31
7	小目標2-1: 生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備.....	31
8	小目標2-2: 経済安全保障に資する企業立地に向けた	
9	基盤整備とインフラのセキュリティ強化.....	33
10	小目標2-3: 民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備.....	34
11	小目標2-4: インフラ産業の成長力を強化し、新技術を活用して	
12	経済社会活動を変革するサービスを導入.....	34
13	小目標2-5: 激甚化・頻発化し、切迫する災害に対応した	
14	「事前防災」の加速化・深化.....	35
15	小目標2-6: 被災後の迅速な復旧・復興も見据え、	
16	あらゆる関係者の総力を結集した平時から防災体制の強化.....	40
17	小目標2-7: 新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化.....	41
18	重点目標3: インフラ分野が先導するグリーン社会の実現.....	43
19	小目標3-1: 運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備.....	43
20	小目標3-2: インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大と	
21	ライフサイクル全体での脱炭素化の推進.....	44
22	小目標3-3: 流域治水におけるグリーンインフラの活用推進.....	44
23	小目標3-4: 都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用等.....	45
24	小目標3-5: グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成.....	46
25	小目標3-6: 建設リサイクルの高度化と下水道資源の最大限の有効活用.....	47
26	小目標3-7: 港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化.....	47
27	重点目標4: 戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化.....	49
28	小目標4-1: 広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた	
29	戦略的なインフラ管理の主流化.....	49
30	小目標4-2: 複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進.....	49
31	小目標4-3: インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用.....	50
32	小目標4-4: インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と	
33	生産性向上に向けた取組.....	51
34	小目標4-5: データ連携や AI 等を活用した賢く(Smart)、安全で(Safe)、	
35	持続可能な(Sustainable)インフラの管理・運用.....	51
36	小目標4-6: インフラ・都市・地域のオープンデータ空間の構築による管理・運用の	
37	高度化と産学官連携による研究開発やスタートアップ支援を通じた	
38	インフラ関連新産業の創出.....	52

1	第4章 計画を推進するための方策	
2	1. 北海道の戦略的・計画的な社会資本整備	54
3	2. インフラのストック効果の見える化	54
4	3. 北海道総合開発計画との調和と関連計画との連携.....	54
5	4. 計画のフォローアップ	54
6		
7	(別紙)各小目標における重点施策・指標等	
8	重点目標1:活力のある持続可能な地域社会の形成.....	55
9	重点目標2:強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会.....	72
10	重点目標3:インフラ分野が先導するグリーン社会の実現.....	89
11	重点目標4:戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化	95

1 第1章 北海道ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

2 1. 北海道ブロックの特徴

3 (1) 広大な大地

北海道は、日本列島を構成する主要4島の一つで、国土面積の約5分の1を占め、近畿・中国・四国地方の合計面積に匹敵する広大な大地である。人口密度は全国平均の約5分の1であり、都市間距離が長く、各地域の拠点となる都市に蓄積された都市機能を周辺の広い地域で利用する広域分散型社会が形成されている。



図1 北海道の広さ

2 (2)食料供給力

3 北海道の農業産出額は全国の約 14%を
4 占め、小麦、ばれいしょ、たまねぎ、生乳等
5 の多くの農畜産物で全国最大の生産地となっており、供給熱量(カロリー)ベースで我
6 が国の約4分の1の食料を生産するなど、食料供給基地としての役割を担っている。また、
7 北海道の耕地面積は、全国の約 27%を占めており、荒廃農地の発生面積が小さく、
8 耕地面積が安定的に推移している。農地の大区画化と集積・集約化が進行するととも
9 に、都府県の約 14 倍の経営規模を有し、専門的な経営体が主体となった生産性の高い
10 農業経営が展開されている。

水産業に関しても、北海道は、全国の約 12%の海岸線を有し、海面漁業・養殖業の生産量で全国の約 25%、産出額で全国の約 19%を占め、ホタテガイ、タラ、サケ・マス、ホッケ、コンブ等の多くの水産物で全国一の生産量を誇る我が国最大の水産物供給基地である。

25 (3)エネルギー・資源

北海道には、風力、太陽光、地熱等の再生可能エネルギーや水資源が豊富に賦存している。都道府県別の再生可能エネルギー賦存量でみると、陸上風力(約 51%)、洋上風力(約 29%)、太陽光(約 25%)等で北海道が全国1位となっており、特に、再生可能エネルギーの主力電源化に向けて期待される洋上風力については、松前沖と檜山沖が再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律に基づく「促進区域」に指定されるなど、導入拡大に向けて取組が進められている。

また、全国の森林面積の約 22%を占める北海道の森林は、CO₂の吸収源として重要な役割を担っており、全国の約12%の海岸線を有する北海道の沿岸域におけるブルーカーボン生態系についても、新たなCO₂の吸収源として期待されている。

(4) 自然環境・文化

北海道は、世界自然遺産の知床やラムサール条約湿地の釧路湿原を始め、我が国の中でも特に雄大な自然や美しく個性豊かな景観に恵まれており、貴重な動植物が生

息している。また、北海道には、アイヌ文化や世界文化遺産の北海道・北東北の縄文遺跡群、オホーツク文化、擦文文化、雪・氷に慣れ親しむ北の暮らし等の独自の歴史・文化が存在している。

こうした北海道の自然環境、自然・農山漁村景観、独自の歴史・文化は、アジアの中でも特徴的で魅力的な観光資源となっており、アジアからの訪日外国人の旅行先として高い人気を誇っている。

来道希望する外国人旅行者からは、雄大な自然や歴史・文化を活かしたアドベンチャートラベル等への期待が高く、北海道は、夏場の過ごしやすい気候や冬のパウダースノーを活かしたスポーツ等の四季を通じた体験型観光や世界屈指のスノーアクティビティを提供できる国内有数の地域となっている。



図2 民族共生象徴空間（愛称ウポポイ）

(5) 地理的特性・寒冷地技術

北海道は、日本列島の最北端に位置し、ロシア極東地域に隣接するとともに、北米・欧州と東アジアとの結節点という要衝を占め、北の玄関としての役割を果たしている。

また、北海道には、積雪寒冷の厳しい気象条件、土壌条件等を克服するための技術開発・研究開発の蓄積があることから、積雪寒冷技術研究のフロンティア、先駆的フィールドとしての役割が期待されている。

(6) 国策としての北海道開発

我が国は、北海道の豊富な資源や広大な国土を利用し、国全体の安定と発展に寄与するため、1869(明治2)年の開拓使設置、北海道開発法(昭和25年法律第126号)の制定とそれに基づく北海道総合開発計画の策定など、特別な開発政策の下、北海道開発に取り組んできた。北海道開発の主眼は、我が国経済の復興や人口問題の解決、産業構造の高度化や適正配置、エネルギーや食料の供給など、時代の変遷に伴い変化しているが、一貫して、その時々我が国の課題の解決に寄与することを目的としている。

150年以上にわたる北海道開発の結果、1869年に約5万8千人だった北海道の人口は500万人超に達し、名目道内総生産は20兆円弱にまで成長するなど、北海道は、食料の供給や観光・保養の主要な拠点としての役割を果たす北の国境地帯として、我が国全体の安定と発展に大きく寄与する地域となっている。

(7) 北海道における社会資本整備の特徴

北海道の広大な国土、食料供給力、再生可能エネルギー導入ポテンシャル、観光資源などの強みを最大限に活かすためには、これらの価値を生み出す生産空間を維持・発展させる社会資本整備が不可欠である。広域分散型社会である北海道では、都市間距離が長く、農畜産物や水産物の輸送、観光客の移動、再生可能エネルギーの安定供給

1 などに対応するため、長距離・長時間の移動・輸送に耐えうるシームレスで持続可能な人
2 流・物流ネットワークの構築が求められる。

3 また、災害時にも機能する強靱な交通・輸送インフラの整備が重要であり、特に積雪寒
4 冷地特有の厳しい気象条件や構造物の特性を踏まえたメンテナンス体制の確立、冬期
5 における大規模災害や複合災害に備えた防災力の強化が不可欠である。これらの課題
6 に対応するため、北海道が有する積雪寒冷技術研究の蓄積を活かし、寒冷地に適した
7 先進的なインフラ整備を進めることが求められており、官民の垣根を越えた共創により地
8 域の課題を解決する社会を実現していく一環として、多様な主体による分野を越えた連
9 携・協働により、強靱で持続可能な社会資本の整備やその効果的な利用を実現すると
10 もに、北海道が持つ強み・ポテンシャルを最大限に活かすことが重要である。

2. 北海道ブロックの将来像

北海道ブロックにおいては、第9期北海道総合開発計画(令和6年3月12日閣議決定)において、北海道が国の課題の解決のために果たすべき役割を以下のとおり整理し、2050年の北海道の将来像を描くとともに、それを実現するための方向性を示した上で、北海道が持つ資源・特徴である「食」・「観光」・「脱炭素」に係る強み・ポテンシャルを最大限に活かすこと、北海道の「生産空間」(第9期北海道総合開発計画参照)の維持・発展と強靱な国づくりに係る目標を設定している。

(1) 分散型国づくりを支える地方創生を先導する

ライフスタイルや価値観が多様化する中で、心の豊かさやゆとりある生活を重視する人も増えており、地方移住や多様な暮らし方・働き方への関心が高まっている。これに対し、北海道には、密になりにくい広域分散型の地域構造、豊かな自然環境に囲まれたゆとりある空間等、多様な暮らし方・働き方を求める人々を引きつける魅力と包容力があり、分散型国づくりを支える地方創生を先導することが期待されている。

(2) 豊かな土地・水資源等を活かして我が国の食料安全保障を支える

世界の食料需要の増大や国際情勢の変化等により、将来の食料需給のひっ迫や食料の安定供給の確保に対する懸念が高まりつつある。これに対し、北海道は我が国の食料供給基地として食料の安定供給に貢献しており、その重要性は更に増している。

(3) 豊富な地域資源を活かして我が国の脱炭素化を先導する

2050年カーボンニュートラルの実現は、世界の国々が利害を超えて一体となって取り組まなければ達成できない課題である。これに対し、北海道には、風力、太陽光、地熱等の再生可能エネルギーが豊富に賦存しているとともに、全国の約22%を占める広大な面積の森林があり、自然環境・景観との調和や地域との共生に留意しつつ、豊富な地域資源を活かして我が国の脱炭素化を先導することが期待されている。

(4) 国民共通の財産である北海道の自然環境・文化を受け継ぐ

特色ある自然環境に加え、アイヌ文化等、北海道独自の歴史や文化の価値が改めて見直されており、国民共通の財産である北海道の自然環境・文化を受け継ぐことが求められている。

(5) 生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土をつくる

水災害の激甚化・頻発化、千島海溝や日本海溝周辺での発生が危惧されている海溝型地震等の大規模自然災害が懸念されている。また、北海道の「食」、「観光」及び「脱炭素化」を担う生産空間を守ることは、我が国の持続可能な社会経済活動に貢献することにつながる。生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土をつくる必要がある。

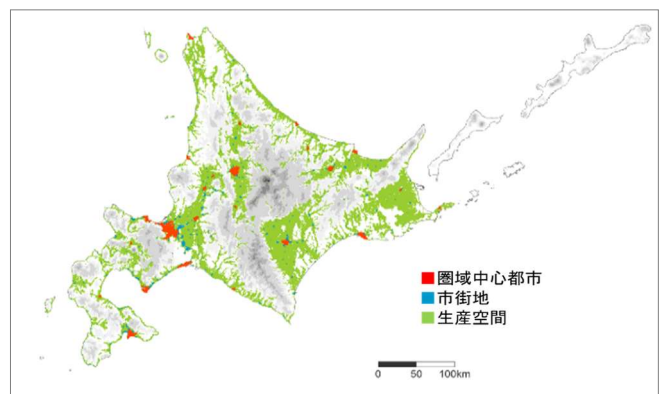


図3 「生産空間」等の分布状況

1 (6)競争力のある産業を育成し我が国の経済成長に貢献する

2 我が国の経済は長期的に低成長が続いており、国際的地位の更なる低下が懸念され
3 ている。これに対し、北海道においては、市場の拡大が期待される再生可能エネルギー
4 関連産業、経済安全保障に貢献する半導体産業、地理的優位性を活かした宇宙関連産
5 業等が成長しつつあり、競争力のある産業を育成し、我が国の経済成長に貢献すること
6 が求められている。特に、豊富な脱炭素電源に恵まれた北海道は、GX と AI・DX 産業構
7 造への転換・集積を促進し、今後の地方創生と経済成長につなげていくことが重要であ
8 る。

9 また、北海道は特色ある自然環境や文化など豊富な観光資源を有しており、国内旅行
10 先としてのみならずアジアを始めとした訪日外国人の旅行先としても人気が高い。国内交
11 流やインバウンド観光の拡大により、世界トップクラスの観光地域づくりを推進し、観光立
12 国の実現に向けて先導的な役割を果たす必要がある。

13
14 第9期北海道総合開発計画では、上記の役割等を踏まえ、2050年の北海道の将来像を

- 15 ・ 食、観光、脱炭素化等の北海道の強みを活かした産業が国内外に展開し、豊かな
16 北海道が実現することで、我が国の経済安全保障に貢献している。
- 17 ・ デジタルの実装により、北海道内の地方部における定住・交流環境が維持されるとと
18 もに、国内外から人を魅きつける多様な暮らし方が実現している。
19 と描いている。

20
21 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画は、全国レベルの社会資本整備重点計
22 画に基づき、各地方の特性、将来像や整備水準に応じて重点的、効率的、効果的に整備
23 するための計画として策定するものであるが、同時に北海道総合開発計画と調和を図り、各
24 地方を取り巻く社会経済情勢等を踏まえた即地性の高い計画である必要があることから、第
25 9期北海道総合開発計画で示した将来像を、本計画における北海道ブロックの将来像とす
26 る。

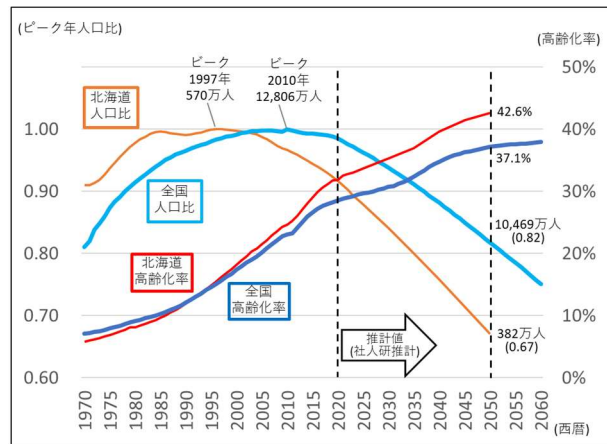
3. 北海道ブロックにおける社会情勢の変化

(1) 人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

① 全国に先んじて進行する北海道の人口減少・高齢化

北海道の人口減少は全国に先行しており、2050年には約380万人まで減少する見込みである。また、高齢化も全国を上回るスピードで進行し、2050年には高齢化率が40%を超えると予測されている。

こうした中、労働力不足の深刻化が懸念されており、若者、女性、高齢者、障害者など多様な人材を確保するために、多様性・公平性・包摂性の観点を踏まえた就労環境の整備が必要である。



出典：総務省「国勢調査」、「人口推計」
国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）（出生中位（死亡中位仮定）」、
「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）（出生中位（死亡中位仮定）」

図4 ピーク時人口と高齢化率比較（北海道、全国）

② 生産年齢人口の減少

生産年齢人口の減少や消費市場の縮

小により、経済規模が縮小する可能性がある。さらに、地方部の中心市街地では空洞化が進行しており、人口減少に伴い地域の活力が一層低下することが懸念される。

このような状況下で地方部の地域コミュニティを維持するためには、世代を超えた多様な人材の地域活動への参加を促進するとともに、デジタル技術の活用による定住・交流環境の維持が重要である。加えて、オープンスペースや既存ストックを活用し、生産空間の暮らしを支える中心市街地の形成と、賑わいの場の創出を図ることが求められる。

③ 生産空間維持・発展のための都市機能・生活機能の維持

地方部では、人口減少と低密度化の加速により、医療、福祉、介護、教育、商業などの都市機能・生活機能の維持が困難になるおそれがある。特に、生産空間の大部分を占める散居集落では、住民が分散して暮らす地域構造の中で、生活に不可欠なサービスの提供に支障が生じることが懸念される。

こうした課題に対しては、時間と空間の制約を克服できるデジタル技術の活用が有効である。移動せずに医療や教育などのサービスを受けられる環境の整備が求められる。リアルな生産空間をデジタル技術で補強・補完し、遠隔地でも質の高いサービスを提供するためには、行政・医療・教育・介護など分野横断的な連携とデジタル化を推進し、必要なサービスをデジタルで享受できる社会の形成を図ることが重要である。

(2) 加速化するインフラ老朽化と改めて問い直される安全性

① 加速化するインフラ老朽化対策と安全・安心な社会基盤の形成

高度経済成長期に集中的に整備され50年以上が経過したインフラ施設の割合が急速に増加し、インフラの老朽化が加速度的に進行している。特に北海道では、積雪寒冷の厳しい気象条件を踏まえた維持管理が必要であるが、広域分散型の地域構造により施設が広範囲に

1 点在しているため、点検や修繕の効率
2 化が課題となっている。

3 また、安全・安心な社会基盤の形成
4 は社会経済活動を支える根幹である一
5 方、建設業や技能労働者の将来的な
6 担い手不足により、インフラ維持管理へ
7 の対応に支障が生じる懸念がある。こ
8 した中、インフラ分野ではデジタル技術
9 の活用が進んでおり、今後さらにデジ
10 タル技術を活用することで、担い手不足
11 などの社会課題の解決が期待される。

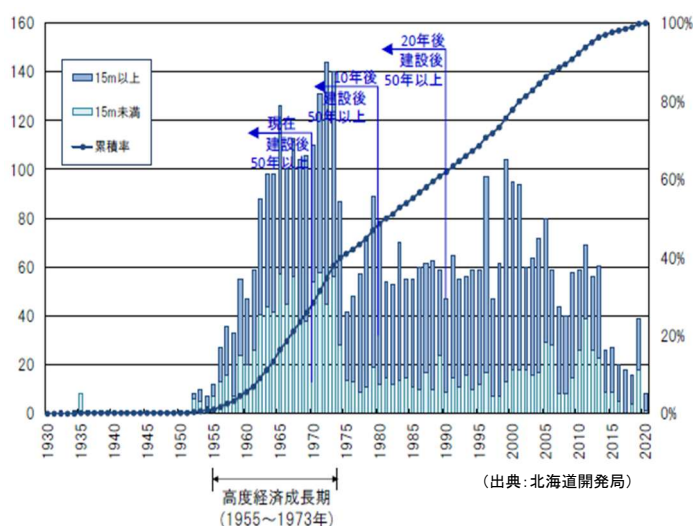


図5 架設年次別の橋梁箇所数分布（北海道開発局管理分）

② 積雪寒冷地特有の気象や構造物特性を踏まえた対策

13 積雪寒冷地である北海道のインフラは厳しい自然環境下に置かれている。特に、凍結・
14 融解作用の繰り返し、融雪水や塩化物散布による水分・塩分の浸透、地中水分の凍結によ
15 る凍上など、複合的な要因が構造物の早期老朽化を招いている。

16 このため、積雪寒冷地特有の気象や構造物特性を踏まえたメンテナンスに加え、国、研
17 究機関、大学、民間などの連携を強化し、寒冷地に対応した技術研究開発を推進すること
18 が重要である。さらに、新技術の活用や北海道の特性を活かした先進的・実証的な取組を
19 積極的に進める必要がある。

③ 予防保全型のインフラメンテナンスへの本格転換

21 限られた財源の中で持続可能なインフラ整備を実現するためには、公共投資の重点化・
22 効率化を図り、維持管理・更新や活用段階を見据えた計画的な整備を行うことで、ストック効
23 果を最大限に発揮させることが求められる。特に、修繕が早急に必要施設が多数存在する
24 現状を踏まえ、広域的かつ戦略的なインフラマネジメントを進め、予防保全型のメンテナンス
25 への本格的な転換を図る必要がある。

26 この転換を支えるためには、AIやIoTなどの新技術の活用が不可欠であり、デジタル技術
27 を活用した維持管理や技術開発、人材育成・担い手確保、技術支援の推進が重要となる。

(3) 激甚化・頻発化する自然災害

① 気候変動の影響による自然災害の激甚化・頻発化

30 近年、降雨の局地化や集中化、記録的な降雪が
31 発生しており、地球温暖化による気候変動の影響に
32 より、今後更に水害、土砂災害等が激甚化・頻発化
33 することが懸念されている。特に北海道は、全国の他
34 の地域と比べて気候変動の影響による将来の降雨
35 量の増加率が大きいと予測されている。

36 さらに、千島海溝や日本海溝周辺での発生が危惧
37 されている海溝型地震等の巨大地震は、大規模災害

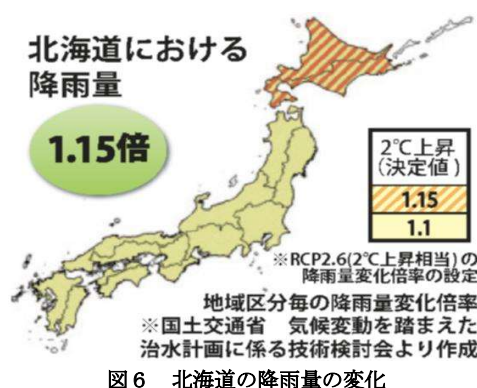


図6 北海道の降雨量の変化

をもたらすおそれがあり、その発生が切迫している。2025 年 12 月 8 日の青森県東方沖の地震では、「北海道・三陸沖後発地震注意情報」が運用開始後初めて発表され、巨大地震発生の可能性が具体的な形で示された。このような状況を鑑み、北海道への甚大な被害が想定されることから、地震・津波への備えは急務である。大規模災害に備えたインフラ整備と耐災害性強化等の取組を進めることにより、生産空間を守り、安全・安心に住み続けられる強靱な国土を形成することが求められている。

② 冬期災害や複合災害に対する防災力の強化

近年、暴風雪や大雪などの冬期災害が激甚化・頻発化しており、人命に関わる事例も増えている。広域分散型の北海道では、通行止めによる人流・物流の寸断が大きな社会的影響を及ぼす懸念がある。また、冬期に大規模災害が発生した場合、低温や積雪により避難・応急・復旧活動が困難になるなど、積雪寒冷地特有の課題が顕在化する。

このため、計画的・予防的な通行規制や集中除雪の強化、幹線道路や生活道路の持続可能な除排雪の推進に加え、高規格道路の整備や基幹的な道路ネットワークの強化、防雪対策や避難施設の冬期対応力向上など、インフラ整備を含む施策に重点的に取り組み、防災力を強化する必要がある。

③ 災害時におけるライフラインの機能確保とリスク分散

災害時にライフラインの機能を確保することは、迅速かつ適切な応急対策や被災者の生活維持、産業活動の継続・再開にとって極めて重要である。このため、ライフライン施設の耐災害性強化と多重化・分散化を進める必要がある。

また、全国で国家的規模の災害が発生した場合、被災地への食料・エネルギーの迅速な供給が求められる。このため、平常時からのリスク分散の取組とともに、北海道から被災地へ物的・人的支援を迅速に行うための交通ネットワークの充実及び耐災害性強化を図ることが重要である。

(4) 競争力のある産業の育成と地域経済の発展

① 競争力のある産業を育成し、我が国の経済成長に貢献

北海道では、市場拡大が期待される再生可能エネルギー関連産業や、経済安全保障に資する半導体産業などが成長しつつある。こうした競争力のある産業を育成し、我が国の経済成長に貢献することが求められる。

また、北海道は特色ある自然環境や文化など豊富な観光資源を有しており、国内旅行先としてだけでなく、アジアをはじめとする訪日外国人旅行者にも高い人気を誇る。国内交流

やインバウンド観光の拡大により観光地・観光産業の活性化を図るとともに、世界トップクラスの観光地域づくりを推進し、観光立国の実現に向けて先導的な役割を果たすことが重要である。

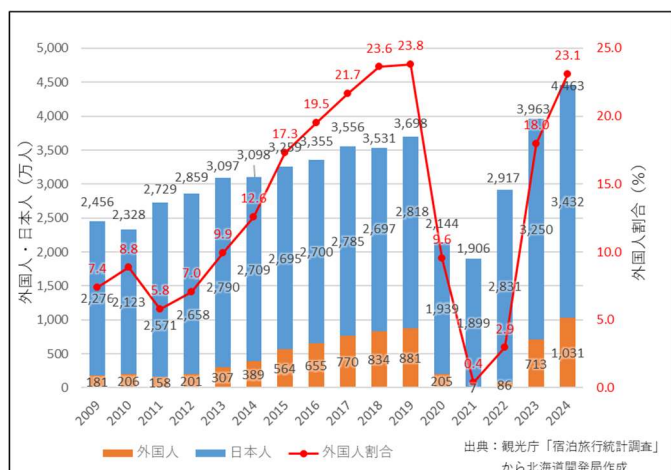


図7 北海道の年別延べ宿泊者数の推移

② 再生可能エネルギーを活かしたGXとAI・DX産業への転換

GX2040ビジョン(令和7年2月18日閣議決定)では、「一般的に脱炭素電力等のクリーンエネルギーの供給拠点には地域偏在性があることから、「エネルギー供給に合わせた需要の集積」という大胆な発想が必要」とされており、再生可能エネルギーが豊富に賦存する北海道においては、脱炭素電源等の活用を見据えた産業集積に重点的に取り組み、全国の脱炭素化に貢献するとともに、GXとAI・DXの産業構造への転換・集積につなげていくことが重要である。

③ 地理的・気候的な優位性を活かした産業振興

全国経済への貢献と豊かな地域社会の実現には、農林水産業・食関連産業や観光産業といった基幹産業に加え、北海道の広大な大地や積雪寒冷な気候などの地域特性を活かした産業の育成・振興が不可欠であるが、人口減少・少子高齢化に伴う労働力不足への対応として、多様な人材が活躍できる環境整備も求められる。このため、地域特性を活かした新産業の創出や事業展開の支援、人材確保に向けた就労環境の整備、産業基盤の強化などに重点的に取り組み、地理的・気候的な優位性を活かした産業振興を図る。

(5) 2050年カーボンニュートラルや自然共生等、地球環境を巡る世界的な潮流

① 地球温暖化対策を先導する「ゼロカーボン北海道」の実現

気候変動問題に対応するため、我が国では、2050年までのカーボンニュートラルの実現を目標として、2030年度に温室効果ガス排出量を2013年度から46%削減することを目指している。さらに、新たな地球温暖化対策計画(令和7年2月18日閣議決定)では、2035年度に60%、2040年度に73%削減(それぞれ2013年度比)を目指すという方向性が示された。北海道においても、「2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロ」とする目標を宣言し、環境と経済・社会が調和しながら成長する「ゼロカーボン北海道」の実現を目指しており、国の各機関と連携した支援体制が整備され、北海道・市町村が一体となって全国の脱炭素化を先導する取組が進められている。

北海道は脱炭素化における高いポテンシャルを発揮するとともに、森林などによるCO₂吸収力を強化し、我が国の地球温暖化対策を牽引することが期待されている。再生可能エネルギーの導入拡大に加え、地域資源の有効活用やエネルギーの地産地消を推進し、北海道の特性を活かした持続可能な脱炭素社会の形成を図る。

② 北海道の特性を活かした自然共生社会の形成

生物多様性の損失や気候変動は世界的にも重要な課題として認識され、ネイチャーポジティブやカーボンニュートラルの実現に向けた取組が大きな潮流となっている。北海道は、世界自然遺産の知床やラムサール条約湿地の釧路湿原をはじめ、豊かな自然環境を有しており、その保全と活用を両立させながら、魅力ある持続可能な地域づくりを進めることが求められている。

この背景のもと、北海道では官民連携によるグリーンインフラや多自然川づくり、自然再生事業、ロードキル対策等の取組を進めている。これにより、生物多様性の保全を図り、北海道の特性を活かした自然共生社会の形成を目指す。

③ 資源を最大限に活用する循環型社会の形成

資源に限りがある中、資源を効率的・循環的に利用する循環経済(サーキュラーエコノミ

一)の重要性が高まっている。さらに、環境負荷軽減の観点のみならず、諸外国で資源ナショナリズムの動きが見られてきていることから、経済安全保障や産業競争力を強化する観点からも、循環経済の重要性が高まっている。我が国では、2024 年8月、循環経済を国家戦略に位置付けた「循環型社会形成推進基本計画」を閣議決定し、同年 12 月には閣僚会合において政策パッケージを取りまとめるなど、その取組を加速化させている。

北海道においても、循環資源の利用拡大、長寿命化等による廃棄物の発生抑制、動静脈連携を支えるインフラ整備等を推進し、循環型社会の形成を図ることが必要である。

(6) デジタルや新技術の急速な進歩と社会構造に変革をもたらすイノベーションの進展

① 社会課題の解決やイノベーションの推進

北海道は広域分散型社会であり、散居形態という独自の地域特性を有している。食料供給力、観光資源、再生可能エネルギーなど、北海道の価値を生み出す生産空間は、散居集落が大部分を占めている。

一方で、全国に先んじて人口減少と高齢化が進行し、生産年齢人口の減少が深刻化する中、これらの生産空間を維持するためには、デジタル技術によるイノベーションの推進が不可欠である。

近年、ICT、AI、IoT などの技術が進展し、社会課題の解決や新たな市場の創出が進んでいる。今後は、これらのデジタル技術をさらに活用することで、社会課題の解決とイノベーションの加速が期待される。

② 先端・デジタル技術の活用

ロボット、AI、IoT などの先端技術の活用や、積雪寒冷環境における自動運転の試験研究、インフラ分野へのデジタル技術の導入が進んでいる。インフラ分野では、維持管理の高度化や効率化に向けたデジタル技術の活用が進展している。

今後は、これらの技術の社会実装をさらに推進し、地域課題の解決

や産業の高度化を図るとともに、現場ニーズに即した技術開発と導入支援を強化し、持続可能な地域社会の実現に貢献することが必要である。

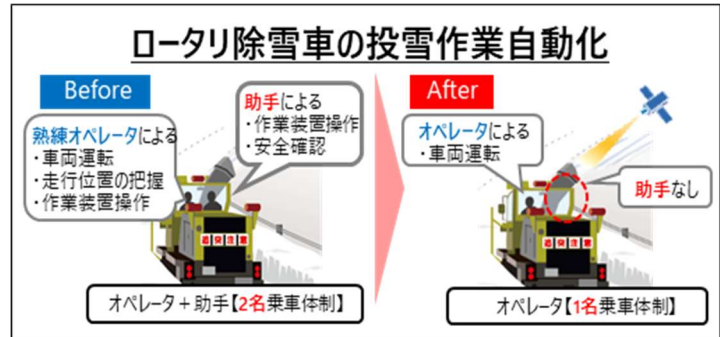


図8 維持管理の高度化・効率化

(7) 暮らし方・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化

① 北海道が先導する多様な暮らし方・働き方を支える地域づくり

近年、デジタル技術の進展や働き方改革により、テレワークやワーケーション、二地域居住など、多様な暮らし方・働き方が可能となった。

北海道は、広域分散型の地域構造や豊かな自然環境に囲まれたゆとりある空間など、多様な暮らし方、働き方を求める人々を惹きつける魅力を備えており、分散型国づくりを支える地方創生を先導することが期待されている。

こうした背景のもと、北海道では、新しいライフスタイルを受け入れ、国内外から人を惹き

つける地域づくりを進めるため、地域資源の効率的な活用に加え、時間と空間の制約を克服するデジタル技術の活用が不可欠である。持続可能な地域社会の形成に向けた基盤整備を通じて、多様な暮らし方・働き方の実現を図る。さらに、外国人居住者や長期滞在者との共生を視野に入れ、多文化交流の場等を整備するなど地域社会の包摂性を高めることで、国際的な人材や文化を取り込み、地域の魅力を一層高めることが、持続可能な発展を支える基盤となる。

② 安心・安全な移動環境の確保

広域分散型社会である北海道において、地方部の日常生活における移動環境の確保は、生産空間に住み続けるための基盤であり、観光などの人流の円滑化にも不可欠である。一方、地域公共交通は人口減少の影響で輸送需要の縮小やドライバー不足など厳しい経営環境にあり、サービス維持が困難な状況に直面している。

今後、公共交通が存在しない地域が拡大すれば、子どもや高齢者など交通弱者の移動確保が切迫した課題となる。このため、地域に応じた多様な移動手段の構築を重点的に進め、安全・安心な移動環境を確保するとともに、冬道にも対応した自動運転技術の導入やセンサー等のインフラ整備を含め、バリアフリーやユニバーサルデザインの推進が求められる。

③ 世界トップクラスの観光地域づくり

北海道は、雄大な自然環境、農山漁村景観、豊富な温泉、ジオパーク、アイヌ文化、北の縄文遺跡、近代開拓の歴史など、多様な観光資源を有している。また、民族共生象徴空間(ウポポイ)や函館の重要伝統的建造物群保存地区、小樽の歴史的建造物など、文化・歴史資源を活かした観光へのニーズも高い。



図9 白金青い池（北海道美瑛町）

一方、観光資源が広域に分散する北海道では、移動に伴うCO₂排出量の増加が環境負荷の要因となっているほか、観光客増加による交通渋滞や自然環境への影響、地域住民の生活への負担も懸念されることから持続可能な観光地域づくりが求められている。

また、観光に関わる多様な人材を地域全体で育成・確保するとともに、先人が守ってきた自然環境や文化の価値を高め、保全しながら次世代へ継承することが重要である。こうした取組により、観光を地域経済や社会の持続的発展につなげることが求められている。

第2章 今後の北海道ブロックの社会資本整備の方向性

1. 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題

社会資本は、日常生活や経済活動を行うための不可欠な基盤であり、社会情勢の変化を的確に捉えた整備・管理を推進し、よりよい形で後世に引き継いでいく必要がある。

社会資本整備重点計画第2章第1節では、社会資本整備を進めるにあたり、「その時々々の社会経済状況のもと、時代の変化を読み取り、社会課題に的確に対応し、社会が目指す姿の実現に貢献することが必要である」とし、社会資本整備が直面する以下8つの社会課題と、その解決を通じて目指す姿が示されている。

<社会課題>

- ① 人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機
- ② インフラ老朽化の更なる進行
- ③ 地域における暮らし方や働き方の多様化、あらゆる人々が充実した暮らしを送ることができる環境の必要性
- ④ 持続的な経済成長のための生産性の向上と、経済社会構造に変革をもたらすイノベーションへの対応
- ⑤ 激甚化・頻発化する自然災害
- ⑥ 環境分野における世界的な潮流への対応
- ⑦ 地域のインフラを支える地方公共団体の職員不足や、建設業・運輸業等の将来における担い手の確保・育成
- ⑧ 新技術の急速な進歩とデジタル技術の普及への対応

北海道ブロックにおいても、北海道ブロックの特徴や社会情勢の変化を踏まえ、それぞれの社会課題を解決しつつ、北海道ブロックの将来像を実現していくこととする。

2. 4つの重点目標とその実現に向けた政策の中長期的な方向性

社会資本整備重点計画第2章第2節では、社会資本整備が直面する社会課題の解決を通じて、目指す姿を実現するために、以下4つの重点目標と、その実現に向けた中長期的な方向性が示されている。

重点目標Ⅰ 「活力ある持続可能な地域社会の形成」

重点目標Ⅱ 「強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会」

重点目標Ⅲ 「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」

重点目標Ⅳ 「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」

北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画は、これらの重点目標を達成するための計画として策定するものであることから、これらの重点目標の考え方や中長期的な方向性に沿って、計画的に取組を推進することとする。

その際、国土形成計画(全国計画)及び北海道総合開発計画、食料の安定供給の確保のための農業生産に必要な農用地等の確保に関する基本的な考え方等を示す農用地等の確保等に関する基本方針と調和を図りつつ、国土強靱化地域計画や地方創生に関する総合戦略、地域未来戦略における地域の戦略産業クラスター計画および地域産業成長プランなど、各地方で策定される計画を踏まえ、様々な分野の施策との連携や広域、複数事業の連携を図る。

3. インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント

社会資本整備重点計画第2章第3節では、第5次社会資本整備重点計画で示した「3つの総力(主体の総力、手段の総力、時間軸の総力)」の考え方を発展させて、インフラ整備の目標を効率的かつ効果的に達成するために関係主体が協働して取り組むべき工夫・方法を、これからのインフラ政策の基軸となるインフラマネジメントの方針として再構成し、様々な関係主体による取組が継続的にスパイラルアップしていくための新たな仕組みを構築することが示されている。

北海道ブロックにおいては、これまでもインフラを「経営」という発想に立ち、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした取組を実施し、インフラの潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造してきた。本計画では、この5つのインフラマネジメントの方針に沿って、北海道ブロックの特性、将来像や整備水準に応じて、重点的、効率的、効果的に社会資本整備を実施し、社会資本のストックの質的改善と高度化を図ることとする。

【方針1】ハード・ソフト一体的な活用

社会資本整備重点計画では、「インフラのハード面の機能に加え、ソフト施策を効果的に組み合わせることによって相乗効果の最大化を図ることが必要」とされている。

これまで北海道ブロックでは、例えば、防災拠点としての道の駅整備と地域住民への防災教育の連携に取り組んできた。その結果、災害時の避難・支援体制が迅速かつ円滑に機能し、地域の防災力向上と観光拠点としての機能強化が実現するなど、ハード・ソフト一体的な活用によりストック効果を最大限発揮する取組を推進してきた。

今後、北海道ブロックでは、人口減少や高齢化の進行により、地域交通の維持困難や医療・福祉サービスの偏在が深刻化することを踏まえ、既存施設の集約・再編などにより効果的かつ効率的なハード整備に努めるとともに、例えば、地域公共交通の再編とデジタル技術の導入による利用者利便性向上のように、ソフト面も含めた機能の最適化を通じて、社会全体として最適なインフラ整備を進める。

【方針2】施策・事業間や地域間の連携

社会資本整備重点計画では、「施策・事業・計画などの分野にとらわれず、社会資本の様々な事業分野間の連携はもとより、社会資本整備施策以外の各種政策分野との連携を通じて、様々な地域課題の解決に分野横断的に取り組むことが必要」とされている。また、「人口減少が加速する中で、従来の行政区画にとらわれず、複合的・多目的・広域的なインフラの再構築を図ることも必要」とされている。

1 これまで北海道ブロックでは、例えば、「かわまちづくり支援制度」「シーニックバイウェイ北
2 海道」「みなとオアシス制度」などの地域活性化施策を連携させ、地域観光資源のネットワー
3 ク化に取り組んできた。その結果、地域間の回遊性が向上し、観光消費の拡大や地域ブラン
4 ドの確立が進み、地域経済の活性化と住民のシビックプライドの醸成が実現するなど、施策・
5 事業間や地域間の連携により、インフラ整備の目標を効果的かつ効率的に達成してきた。

6 しかし、北海道ブロックでは、人口減少や高齢化が全国を上回るスピードで進行しており、
7 今後、地域サービスの維持やインフラの更新が困難となることが予想される。このため、まち
8 づくり、交通、産業、福祉など幅広い視点から地域の姿を捉え直し、必要な社会資本整備を
9 進める必要性が一層高まっている。

10 こうした状況を踏まえ、社会資本の整備にあたっては、事業分野間の連携はもとより、「か
11 わまちづくり支援制度」「シーニックバイウェイ北海道」「みなとオアシス制度」などの地域活性
12 化施策を活用し、地方公共団体が策定する地域計画やまちづくりビジョンとの整合を図ること
13 が重要である。特に、地域計画等との整合を確保し、持続可能な社会資本整備を推進する
14 ためには、社会資本の多くを管理する地方公共団体の自主性・自律性を尊重しつつ、インフ
15 ラメンテナンスに関する水平的・垂直的な連携を強化することが不可欠である。

16 さらに、地域の将来人口や土地利用を踏まえた「地域づくりビジョン」と連動したインフラ長
17 寿命化計画の策定など、長寿命化計画とまちづくり計画を一体的に進めることで、地域の将
18 来像に応じたインフラストックの適正化を図る。また、効果的かつ効率的なインフラメンテナ
19 スを推進するため、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、管理する「地域インフラ
20 群再生戦略マネジメント」に取り組んでいく。

22 **【方針3】官民の多様な主体による連携・協働・共創**

23 社会資本整備重点計画では、「官民の連携・協働を通じたインフラ整備・運営を一層推進
24 していくことが必要」とされている。また、「広域・複数・多分野のインフラを「群」として管理する
25 取組において、地域の実情等を踏まえつつ、包括的民間委託方式などの PPP 等を積極的
26 に活用し、地域における持続可能なインフラマネジメントを支える官民連携体制の構築を推
27 進することが必要」とされている。さらに、「特に、住民ニーズや地域の課題・実情に精通した
28 地元企業が、PPP/PFI 事業に積極的に参画し、将来にわたって地域の守り手として役割を果
29 たし続けられることが不可欠である。」とされている。

30 これまで北海道ブロックでは、例えば、港湾施設の利活用において、地元企業や観光団
31 体と連携し、クルーズ船の受入環境整備や地域資源を活かした観光プログラムの開発に取り
32 組んできた。その結果、地域の交流人口が増加し、地域経済の循環促進が図られ、地域の
33 魅力発信と持続可能な観光拠点の形成が実現するなど、民間とも連携しながら、効果的・効
34 率的に港湾での賑わい創出を図ってきた。

35 今後、北海道ブロックでは、観光客の受け入れ環境整備や魅力的な観光資源の発信を進
36 めるとともに、デジタルやグリーンといった成長分野への重点的な投資が必要である。また、
37 人口減少・少子高齢化の進行、地域間格差の拡大、公共交通や医療・教育など生活インフ
38 ラの維持困難化といった社会課題が顕在化していることから、社会課題の解決と成長型経済
39 の実現を図るべく、民間事業者の利益創出や住民サービスの向上の観点も踏まえ、官民の
40 適切なリスク分担の下、PPP/PFI を推進する必要がある。

1 その際、PPP/PFI に関する北海道ブロックプラットフォームや地域プラットフォーム協定制
2 度の活用、「PPP/PFI 推進アクションプラン」などを通じ、産官学金労言など多様な主体の連
3 携を強化するとともに、人材育成や多様な契約方式の活用を進め、優良な取組の水平展開
4 を図り、地元企業の創意工夫が発揮されやすい環境整備を進める。

6 【方針4】地域の住民など多様な関係者の参画

7 社会資本整備重点計画では、「事業構想・計画段階、実施段階、そして管理段階のさまざ
8 まな段階において、地域の住民など、多様な主体の参画を得つつ進めることを通じて、受け
9 手のニーズに合わせたものとする必要がある」とされている。また、「効率性にも留意しながら
10 各段階において透明性・公平性が確保されたプロセスを経ることや、インフラが地域社会に
11 及ぼす生産性向上や賑わい創出、生活の質の向上などの多面的な効果を発信することや
12 周知・広報等を通じて、社会資本整備に対する国民の関心を集め、理解を得ていくことは、イ
13 ンフラの整備・維持管理の担い手確保の観点からも必要」とされている。

14 これまで北海道ブロックでは、例えば、流域治水プロジェクトを各河川でとりまとめ、将来の
15 水害リスク変化を踏まえつつ、地域住民や地元団体等と協働し、流域全体で取り組む流域
16 治水を推進してきた。その結果、地域の安全性や安心感が向上するなど、国民の価値観が
17 多様化する中で水災害の防止・軽減に向けた取組を円滑に進めてきた。

18 また、インフラツーリズムの一環として、ダムや橋梁などの施設見学会や体験イベントを開
19 催し、地域住民や学生の参加を促進してきた。その結果、インフラへの関心や理解が深まり、
20 施設の保全活動への協力が得られるようになり、インフラの価値に対する地域の理解と協働
21 意識の醸成が実現するなど、国民の理解を得ながら社会資本整備を円滑に進めてきた。

22 今後、北海道ブロックでは、テレワークや二地域居住の普及、地域コミュニティの再構築な
23 ど、暮らしや働き方の多様化が進む中で、地域の合意形成の難しさや施設利用ニーズの多
24 様化が顕在化することが予想される。このため、住民や施設利用者を含めた多様な主体の参
25 画を得るため、道路協力団体、河川協力団体、エリアマネジメント団体などによる官民協働の
26 インフラ管理・運営の取組や、地域づくり協議会等との連携による地域主体の形成支援を推
27 進する。

28 さらに、社会資本整備に対する国民の理解を得るため、社会資本に関する様々な情報を
29 効率的・効果的に地理空間情報と重ね合わせて共有化する「インフラみらいマップ」などの情
30 報基盤を活用し、ストック効果の見える化を進める。また、インフラツーリズムや地域イベント、
31 教育機関との連携による「ほっかいどう学」の展開などを推進する。

33 【方針5】新技術活用・DX の加速化によるイノベーションの創出

34 社会資本整備重点計画では、「新技術を効果的に活用することを通じて、インフラによる生
35 産性向上の効果等の最大化を図ることが必要」とされている。

36 これまで北海道ブロックでは、例えば、ドローンや 3D レーザースキャナーを活用した橋梁
37 点検や、ICT 建機による施工管理の高度化に取り組んできた。その結果、点検・施工の効率
38 化と精度向上、作業時間の短縮が図られ、安全性の向上と若手技術者の育成環境の整備、
39 働き方改革が実現するなど、新技術の活用による生産性の向上を達成してきた。

40 今後、北海道ブロックでは、建設業従事者の高齢化や若年層の流出により、生産年齢人

口が急速に減少している状況を踏まえ、将来の担い手の確保及び育成、生産性の向上が必要である。このため、国土交通省がとりまとめた建設現場の生産性向上の取組である「i-Construction2.0」の推進をはじめ、AI や IoT などの新技術の開発・導入を促進する。また、インフラ分野の DX を加速するためには、産官学の連携によるオープンイノベーションが不可欠であり、そのためにも、インフラに関するデータの連携と共有など、社会資本整備に関する情報基盤の強化を進める。

4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置

(1) 戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資

社会資本整備重点計画第2章第4節では、「社会資本整備は、中長期的な見通しをもって、戦略的・計画的に進めていく必要がある」ことが示されている。また、「こうした戦略的・計画的な社会資本整備を実現するためには、資材価格や労務費等を考慮しながら、適切な価格転嫁を推進しつつ、安定的・持続的な公共投資を推進する必要がある」ことが示されている。

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手の確保・育成の観点や社会資本整備の活用を見込む企業立地等の民間投資を誘発する観点からも、安定的・持続的な公共投資の見通しを明らかにすることが重要である。

このため、本計画では、北海道ブロックの目標達成に寄与する主要取組について、計画時点の事業の残事業費、実施状況、完成予定時期を記載し、公共投資の見通しを明らかにした上で、資材価格や労務費等を考慮しながら、適切な価格転嫁を推進した事業の実施に努めることとする。

(2) 質の高い社会資本整備を担保する公共事業の評価手法の改善

安定的・持続的な公共投資が効率的に質の高い社会資本の整備につながるよう、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価による一貫した事業評価体系のもと公共事業評価を実施するとともに、新規採択時評価の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数案の比較・評価を行う計画段階評価を実施する。政策目標の検討にあたっては、事業実施により達成される未来像に合致した事業であるかについて評価の視点として位置づけるよう、検討を進める。

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

評価の精度を向上させるため、学識経験者等の最新の知見の蓄積状況を踏まえつつ、必要に応じ評価手法の改善を行うとともに、必要とされる機能の確認や新工法の採用等によりコストを見直し、事業に適切に反映する。

(3) 担い手の確保及び生産性向上

北海道の広域性や厳しい自然条件を踏まえ、測量から施工・維持管理まで効率化を推進するため BIM/CIM や自動化施工等の ICT や DX を活用し、若年層や女性の参入促進、研

- 1 修で人材育成を強化し、魅力ある建設現場を構築することで、担い手の確保及び生産性向
- 2 上を目指す。
- 3

第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標

1. 重点目標と小目標について

社会資本整備重点計画第3章では、4つの重点目標について、それぞれ目指す社会の姿ごとに、「現状と課題」を踏まえ、実現に向けて必要となる横断的な「政策パッケージ」を設定し、各政策パッケージについて「重点的に取り組む具体的な事業・施策（重点施策）を明らかにする」とされている。

本計画では、北海道ブロックの将来像の実現や重点的に対応すべき社会課題等に応じて、これらの政策パッケージを重点目標達成のための「小目標」として再構成した上で、各小目標の達成のために実施する主な事業・取組を「目標の達成に寄与する主要取組」として明らかにする。

その際、主要取組毎に、本計画策定時点での実施状況、完成予定時期を記載するとともに、可能な範囲で事業の残事業費を記載し、公共投資の見通しを明らかにする。

また、小目標毎の達成状況を示す代表的な指標については、社会資本整備重点計画で示された指標の中から抽出したものを KPI (Key Performance Indicator) として設定し、そのほかの重点施策及び指標は、別紙のとおりとする。

さらに、令和7年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」の「第4章 推進が特に必要となる施策」に位置づけられた取組であることも明らかにする。

2. 北海道ブロックの重点目標と目標達成に寄与する主要取組等

重点目標1: 活力のある持続可能な地域社会の形成

目指すべき姿

- 人口減少により、地方では買い物や医療などの生活サービスの需要密度が低下し、特に高齢者や子育て世代が日常圏内でサービスを享受することが困難な状況になることが懸念される。このため、北海道型地域構造における生産空間の維持・発展のため、圏域中心都市や地方部の市街地に必要な都市機能・生活機能を集約・高度化し、生産空間と都市部等が持続可能な地域形成を図り、誰もが安心して暮らせる地域社会を目指す。
- 交通は生活サービスへのアクセスや観光振興に不可欠である一方、事業環境は厳しい状況にある。交通空白の解消と予防に向けて、立地適正化計画と地域公共交通計画の連携を強化し、地域交通ネットワークの再構築を進め、誰もが安心して豊かな暮らしを送れるようにする。また、再生可能エネルギーの活用や災害に強い国土づくりの視点を踏まえ、官民連携により観光・産業振興とインフラの適正化を両立する地域社会を目指す。
- 地方の利便性向上に加え、若者や女性の流出防止と都市から地方への流入促進が重要である。都市再生による雇用創出や、地域資源を活かした観光振興、「域外から稼ぐ力」の強化、広域ネットワークによる経済圏の拡大を通じて、持続可能な地域社会の形成を図る。さらに、観光立国の実現やアイヌ文化など地域固有の文化を尊重した魅力ある地域づくりを目指す。

小目標1-1

生活関連サービスが持続的に確保される人口の確保に向けた都市機能等の誘導・集積

概要

- 圏域中心都市や生活拠点への居住・生活関連サービスの集積を進め、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な策定・実施を促進し、交通空白の解消や地域交通のり・デザイン、自転車・徒歩を含めた移動のベストミックスの実現、交通 DX の推進、官民連携による既存ストックの利活用、民間投資の呼び込みなどを通じて、持続可能な地域生活圏の形成を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

〔1〕立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合

【R6年 12 月 58.6% → R12 年度 75%】〔全国指標〕

〔1〕居住誘導区域内人口割合が維持・増加している市町村の割合

【R6年 12 月 68.4% → R12 年度 66.6%以上を維持】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{※1}が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■コンパクト・プラス・ネットワークの深化

都市構造再編集集中事業〔残事業費 25 億円(R4 年度評価時点)〕

- 【(美唄市) (R8 年度工事中) [R9 年度完成] ①】
- 都市構造再編集集中事業〔残事業費 33 億円(R4 年度評価時点)】
- 【(白老町) (R8 年度工事中) [R9 年度完成] ①】
- 都市機能等の誘導・集積
- 「交通空白」解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開(「交通空白」対象地域)★
- 【(北海道) (R8 年度実施中) [R9 年度完成] ①】
- 「交通空白」解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開(主要交通結節点における交通空白地区)★
- 【(北海道) (R8 年度実施中) [R9 年度完成] ①】
- 【シェアサイクルの普及促進 (R8 年度推進中) ④】
- 一体的な計画策定による持続可能な都市・地域構造への転換
- 【コンパクト・プラス・ネットワークの推進と地域課題に適応した交通の確保 (R8 年度推進中) ④】

小目標1-2

地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上

概要

- ・ 地域の「稼ぐ力」強化を目的に、都市機能の集積による民間都市開発を促進し、観光地・観光産業の DX 推進による消費拡大や再来訪を図る。サイクルツーリズムやインフラツーリズム等を推進し、豊かな地域資源や様々なインフラ空間を活用した観光地域づくりや交通空白の解消、観光列車・バス等の移動手段の充実、多言語対応の強化により、インバウンドを含む地方誘客を促進する。さらに、産業立地に対応したインフラ投資、PPP/PFI の活用による地域企業の参画促進、不動産事業者を始めとする多様なプレーヤーの連携による遊休不動産等を活用した地域の新たな価値の共創に向けて、ノウハウ等の共有及び相互交流を促進するとともに、二地域居住の普及などを通じて、地域の魅力と活力を高める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [2] 景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数)
【R6 年度 14 市区町村 → R12 年度 28 市区町村】
- [3] 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数
【R6 年度 0 市町村 → R12 年度 2 市町村】
- [4] インフラツーリズム実施施設数
【R6 年度 約 43 施設 → R12 年度 約 49 施設】
- [5] 市町村が作成する特定居住促進計画の作成数
【R6 年度末 5 件 → R11 年度 累計 600 件】[全国指標]
- [5] 市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数
【R6 年度末 5 法人 → R11 年度 累計 600 法人】[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

- (完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)
- ★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる
※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る
- 地域資源を活かした個性あるエリアの形成
- 新たな交通モード形成・賑わいの創出に資する交通結節点整備
- 【(北広島市) (R8 年度工事中) [R10 年度完成] ②】
- 【良好な景観形成の推進 (R8 年度推進中) ④】
- 【歴史文化を活かしたまちづくりの推進 (R8 年度推進中) ④】
- 地方誘客の促進に向けた環境整備
- 交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備★
- 【(旅客施設:「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律(平成9年法律第91号)」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設)

		(R8 年度実施中) [R12 年度完成] ②】
【かわたびほっかいどうの推進		(R8 年度推進中) ④】
【サイクルツーリズムの推進		(R8 年度推進中) ④】
【インフラツーリズムの推進		(R8 年度推進中) ④】
【港湾におけるクルーズ船の受入環境整備		(R8 年度推進中) ④】
【誘導路複線化事業		(R8 年度推進中) ④】
■移動・周遊を支える交通ネットワークの整備		
小樽港本港地区防波堤整備事業〔残事業費 53 億円(R4 年度評価時点)〕		
【(小樽市)		(R8 年度工事中) [R11 年度完成] ②】
釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 89 億円(R4 年度評価時点)〕★		
【(釧路市)		(R8 年度工事中) [R9 年度完成] ①】
白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 10 億円(R3 年度評価時点)〕		
【(白老町)		(R8 年度工事中) [R8 年度完成] ①】
奥尻港本港地区地域生活基盤整備事業〔残事業費 13 億円(R5 年度評価時点)〕		
【(奥尻町)		(R8 年度工事中) [R11 年度完成] ②】
杓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 12 億円(R7 年度評価時点)〕		
【(利尻町)		(R8 年度工事中) [R12 年度完成] ②】
室蘭港における快適な港湾利用のための効率性・安全性の向上		
【(室蘭市)		(R8 年度工事中) ④】
小樽港第 3 号ふ頭及び周辺における賑わいと活力ある港湾空間の形成		
【(小樽市)		(R8 年度工事中) ④】
■二地域居住の促進による新たな人の流れの創出・拡大		
【二地域居住の促進		(R8 年度推進中) ④】

小目標 1-3

生産空間と都市等を結ぶ交通ネットワークの整備

概要

- ・ 北海道の広大な生産空間と生活サービスや医療等を担う都市部等を結ぶ高規格道路の未整備区間の早期整備やスマートインターチェンジの活用により広域的な道路ネットワークを強化するとともに、鉄道駅やバスターミナルなどの交通結節点の機能を向上させ、二次交通の確保や乗継利便性の向上を図り、離島との交通機能を強化・維持する。さらに、官民連携による集約型公共交通ターミナル(バスタ)の整備を通じて交通モード間の接続を強化し、人・モノの円滑な流れと地域活性化を促進する交通ネットワークを構築する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[6] 災害に強いネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km (令和2年度末時点))の整備完了率	【R5 年度 6% → R12 年度 19%】[全国指標]
[6] 道路による都市間速達性の確保率	【R5 年度 57% → R12 年度 60%】[全国指標]
[7] 都市計画道路(幹線道路)の整備率	【R4 年度 80.2% → R12 年度 83.0%】
[8] 航空路が確保されている有人離島の割合	【R5 年度 100% → R12 年度 100%】
[8] 航路が確保されている有人離島の割合	【R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※1が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 高規格道路の未整備区間の早期整備
北海道縦貫自動車道 七飯～大沼〔残事業費 733 億円(R4 年度評価時点)〕★

1	【(七飯町～森町)	(R8 年度工事中)④】
2	北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄〔残事業費 170 億円(R5 年度評価時点)〕★	
3	【(士別市～名寄市)	(R8 年度工事中)④】
4	北海道横断自動車道 足寄～北見〔残事業費 363 億円(R7 年度評価時点)〕★	
5	【(足寄町～北見市)	(R8 年度工事中)④】
6	一般国道 5 号 蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)〔残事業費 640 億円(R5 年度評価時点)〕	
7	【(ニセコ町～倶知安町)	(R8 年度調査設計中)④】
8	一般国道 5 号 倶知安余市道路(倶知安～共和)★	
9	【(倶知安町～共和町)	(R8 年度工事中)④】
10	一般国道 5 号 倶知安余市道路(共和～余市)★	
11	【(共和町～余市町)	(R8 年度工事中)④】
12	一般国道 39 号 端野高野道路〔残事業費 437 億円(R7 年度評価時点)〕★	
13	【(北見市～美幌町)	(R8 年度工事中)④】
14	一般国道 39 号 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)〔残事業費 567 億円(R7 年度評価時点)〕	
15	【(大空町～網走市)	(R8 年度調査設計中)④】
16	一般国道 40 号 中川天塩道路〔残事業費 1,250 億円(R7 年度評価時点)〕	
17	【(中川町～天塩町)	(R8 年度調査設計中)④】
18	一般国道 44 号 別保尾幌道路〔残事業費 1,250 億円(R6 年度評価時点)〕★	
19	【(釧路町～厚岸町)	(R8 年度調査設計中)④】
20	一般国道 44 号 尾幌糸魚沢道路〔残事業費 958 億円(R6 年度評価時点)〕★	
21	【(厚岸町)	(R8 年度工事中)④】
22	一般国道 235 号 厚賀静内道路〔残事業費 193 億円(R7 年度評価時点)〕	
23	【(日高町～新ひだか町)	(R8 年度工事中)④】
24	一般国道 235 号 静内三石道路(静内～東静内)〔残事業費 498 億円(R7 年度評価時点)〕	
25	【(新ひだか町)	(R8 年度調査設計中)④】
26	一般国道 236 号 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)〔残事業費 115 億円(R7 年度評価時点)〕	
27	【(大樹町～広尾町)	(R8 年度工事中)④】
28	一般国道 236 号 大樹広尾道路(豊似～広尾)〔残事業費 467 億円(R7 年度評価時点)〕	
29	【(広尾町)	(R8 年度工事中)④】
30	一般国道 237 号 富良野北道路〔残事業費 58 億円(R7 年度評価時点)〕★	
31	【(中富良野町～富良野市)	(R8 年度工事中)④】
32	一般国道 333 号 生田原道路〔残事業費 59 億円(R6 年度評価時点)〕	
33	【(遠軽町)	(R8 年度工事中)④】
34	一般国道 337 号 長沼南幌道路〔残事業費 245 億円(R7 年度評価時点)〕★	
35	【(長沼町～南幌町)	(R8 年度工事中)④】
36	一般国道 450 号 遠軽上湧別道路〔残事業費 314 億円(R7 年度評価時点)〕	
37	【(遠軽町～湧別町)	(R8 年度工事中)④】
38	一般国道 272 号 上春別防雪	
39	【(別海町)	(R8 年度工事中)④】
40	一般国道 5 号 創成川通〔残事業費 1,648 億円(R7 年度評価時点)〕	
41	【(札幌市)	(R8 年度工事中)④】
42	■都市計画道路(幹線道路)の整備	
43	文教通★	
44	【(函館市)	(R8 年度工事中)④】
45	環状通★	
46	【(札幌市)	(R8 年度工事中)④】
47	■道路事業で交通拠点を整備するバスタプロジェクト等の推進	
48	一般国道 5 号 札幌駅交通ターミナル整備	
49	【(札幌市)	(R8 年度調査設計中)④】
50	■スマート IC の活用による拠点の形成	
51	北海道横断自動車道 長流枝スマート IC	
52	【(音更町)	(R8 年度工事中)④】
53	北海道横断自動車道 新得スマート IC	
54	【(新得町)	(R8 年度工事中)④】
55	■地域内外を結ぶ道路等の交通ネットワークの整備	
56	【地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築	(R8 年度推進中)④】
57	【LRT の導入を推進	(R8 年度推進中)④】
58	【離島航路の維持・確保	(R8 年度実施中)④】
59	■地域間の人流・物流を円滑化	
60	江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 8 億円(R3 年度評価時点)〕	

- 【(江差町) (R8 年度工事中) [R9 年度完成] ①】
 奥尻港本港地区地域生活基盤整備事業〔残事業費 13 億円(R5 年度評価時点)〕
 【(奥尻町) (R8 年度工事中) [R11 年度完成] ②(再掲)】
 羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業〔残事業費 5 億円(R6 年度評価時点)〕
 【(羽幌町) (R8 年度工事中) [R10 年度完成] ②】
 杓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 12 億円(R7 年度評価時点)〕
 【(利尻町) (R8 年度工事中) [R12 年度完成] ②(再掲)】

小目標1－4

点検・診断等の着実かつ効率的な実施

概要

・埼玉県八潮市の道路陥没事故を契機に、上下水道管路の安全性確保を最優先とした管路マネジメントを推進する。下水道管路の全国特別重点調査を着実に実施し、緊急度判定基準を強化した上で、緊急度に応じた対策を実施するとともに、無人化・省力化に向けた自動化技術の高度化・実用化を図る。また、道路管理者と道路占用者が連帯し、道路下に埋設されている下水道、水道、電気、ガス等の占用物の設置状況、敷設年度、点検結果や補修状況や、路面下空洞調査の結果等の地下空間情報をデジタル化した上で統合化する仕組みを検討するとともに、道路管理者と道路占用者が一体で道路陥没マネジメントを行う取組を進める。インフラ全般でも DX を活用し、重点的かつ効率的な点検体制を構築する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [9] 損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」対象)の健全性の確保率
 【R6 年度 0% → R12 年度 100%】
 [10] 水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合
 【R6 年度 35% → R9 年度 100%】
 [10] 下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合
 【R6 年度 16% → R9 年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{※1}が含まれる
 ※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 上下水道施設の戦略的維持管理・更新
 【道路占用物件管理の一元化・高度化の推進 (R8 年度推進中) ④】
 石狩川流域下水道事業
 【(滝川市ほか) (R8 年度設計中) [R12 年度完成] ②】
 釧路市公共下水道事業
 【(釧路市) (R8 年度設計中) [R12 年度完成] ②】
 ■ 下水道分野における DX 技術活用の推進
 石狩川流域下水道事業
 【(滝川市ほか) (R8 年度設計中) [R11 年度完成] ②(再掲)】
 ■ 上下水道以外のインフラ全般における新技術を活用した維持管理・更新
 【新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進 (R8 年度推進中) ④】

小目標1ー5

人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ

概要

- 人口減少が進む地方において、地域の将来像に即したインフラの適正化を図るため、まちづくりと老朽化対策の計画を一体的に策定し、施設の集約・撤去・修繕等を戦略的・重点的に進め、施設の役割や利用状況を踏まえた優先順位の明確化により、予防保全型のサイクルへの移行を加速する。地方公共団体の技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスを確保するため、広域・複数・多分野のインフラを群として戦略的に管理する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」を推進し、手引き等で周知し、地方公共団体の取組を推進・重点的に支援することで、上下水道の広域化・分散化や管路のメンテナンス性向上を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [11] (道路) 集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数
【R6 年度 0 施設 → R12 年度 約 40 施設】
- [12] (道路) 国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁(約 92,000 橋(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率
【R5 年度 55% → R12 年度 80%】[全国指標]
- [12] (河川) 国管理河川のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべき河川管理施設(堤防、樋門・樋管等の施設(令和5年度末時点))の修繕等による健全性確保率
【R5 年度 46% → R12 年度 62%】
- [12] (下水道) 損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」の対象)の健全性の確保率
【R6 年度 0% → R12 年度 100%】
- [12] (港湾) 北海道の港湾における老朽化した港湾施設の予防保全対策の完了率
【R6 年度 86% → R12 年度 90%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる
※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■地域の将来像等を踏まえたインフラの維持管理

- 【集約再編等の取組推進 (R8 年度推進中) ④】
- 都市公園ストック再編事業
- 【(室蘭市ほか) (R8 年度推進中) [R12 年度完成] ②】
- 札幌市都市公園ストック再編事業
- 【(札幌市) (R8 年度実施中) [R11 年度完成] ②】
- 十勝川流域下水道事業
- 【(帯広市ほか) (R8 年度実施中) [R11 年度完成] ②】

■予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理

- 【予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理の推進 (R8 年度推進中) ④】
- 一般国道 337 号 美原南9号橋★
- 【(江別市) (R8 年度工事中) ④】
- 一般国道 39 号 中愛別橋★
- 【(愛別町) (R8 年度工事中) ④】
- 一般国道 38 号 釧路跨線橋
- 【(釧路市) (R8 年度工事中) ④】
- 一般国道 5 号 舗装修繕★
- 【(黒松内町) (R8 年度工事中) ④】
- 一般国道 236 号 舗装修繕★
- 【(帯広市) (R8 年度工事中) ④】
- 一般国道 228 号 小砂子トンネル
- 【(上ノ国町) (R8 年度工事中) ④】

1	一般国道 336 号 山中トンネル	
2	【(様似町)	(R8 年度工事中)④】
3	一般国道 334 号 オシンコシントンネル	
4	【(斜里町)	(R8 年度工事中)④】
5	一般国道 238 号 乙忠部3号BOX	
6	【(枝幸町)	(R8 年度工事中)④】
7	一般国道 231 号 トンネル照明修繕	
8	【(増毛町)	(R8 年度工事中)④】
9	金山ダム堰堤改良事業	
10	【(南富良野町)	(R8 年度工事中)④】
11	小樽港本港地区防波堤整備事業〔残事業費 53 億円(R4 年度評価時点)〕	
12	【(小樽市)	(R8 年度工事中)〔R11 年度完成〕②(再掲)】
13	江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 8 億円(R3 年度評価時点)〕	
14	【(江差町)	(R8 年度工事中)〔R9 年度完成〕①(再掲)】
15	羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業〔残事業費 5 億円(R6 年度評価時点)〕	
16	【(羽幌町)	(R8 年度工事中)〔R10 年度完成〕②(再掲)】
17	杓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 12 億円(R7 年度評価時点)〕	
18	【(利尻町)	(R8 年度工事中)〔R12 年度完成〕②(再掲)】
19	港湾メンテナンス事業	
20	【(室蘭市ほか)	(R8 年度推進中)④】
21	海岸メンテナンス事業★	
22	【(苫小牧市ほか)	(R8 年度推進中)④】
23	ダムメンテナンス事業★	
24	【(浦河町)	(R8 年度工事中)〔R9 年度完成〕①】
25	緊急浚渫推進事業債	
26	【(初山別村)	(R8 年度工事中)〔R11 年度完成〕②】
27	東川海岸メンテナンス事業★	
28	【(函館市)	(R8 年度実施中)〔R10 年度完成〕②】
29	札幌第4地方合同庁舎〔残事業費 172 億円(R7 年度評価時点)〕	
30	【(札幌市)	(R8 年度推進中)〔R13 年度完成〕③】
31	公園の老朽化対策(国営滝野すずらん丘陵公園)★	
32	【(札幌市)	(R8 年度工事中)④】
33	都市公園安全・安心対策事業★	
34	【(北海道ほか)	(R8 年度実施中)〔R11 年度完成〕②】
35	札幌市都市公園安全・安心対策事業★	
36	【(札幌市)	(R8 年度推進中)〔R11 年度完成〕②】
37	■広域・複数・多分野のインフラ施設を一体としてとらえた戦略的な維持管理	
38	【地域インフラ群再生戦略マネジメント等	(R8 年度推進中)④】

小目標1－6

インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築

概要

- ・ 地方公共団体が戦略的・計画的にインフラのメンテナンスを進めるため、まちづくり計画と老朽化対策を一体的に策定するガイドラインを整備・普及し、先進事例の共有や官民連携による支援を強化し、取組状況を標準的な指標で「見える化」し、地方公共団体相互の問題意識の醸成や取組の喚起を図る。また、情報発信を通じて住民の当事者意識を醸成する。さらに、「北海道技術者育成プラットフォーム」での研修等を通して持続可能な国土の形成に必要な不可欠な専門人材の育成やインフラメンテナンス国民会議等の活動を通じて、技術力向上と機運醸成を図る。

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] 地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数

【(道路)	R5 年度	1,009 人	→	R12 年度	1,310 人	】
【(河川・ダム・砂防)	R6 年度	9,788 人	→	R12 年度	16,000 人	】〔全国指標〕
【(上下水道)	R6 年度	4,600 人	→	R12 年度	5,600 人	】〔全国指標〕
【(港湾)	R6 年度	1,427 人	→	R12 年度	2,248 人	】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる

※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■インフラメンテナンスに係る産学官民連携の推進

【北海道技術者育成プラットフォーム	(R8 年度推進中)④】
【維持管理に関する技術力向上	(R8 年度推進中)④】
【河川協力団体・道路協力団体、港湾協力団体と連携・協働	(R8 年度推進中)④】
【インフラメンテナンス国民会議	(R8 年度推進中)④】

小目標1-7

あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進

概要

- 地方公共団体による移動円滑化促進方針や移動円滑化基本構想の策定を促進し、地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくりを加速させ、交通・観光施設や歩行空間等の整備を進めるとともに、バリアフリーに係る情報のオープンデータ化により、誰もが安心して移動できる環境等の構築を推進する。また、心のバリアフリーやジェンダー主流化の推進も含め、教育啓発や横連携の強化を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[14] 移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想を作成した地方公共団体数

【移動等円滑化促進方針	R6 年度	50 自治体	→	R12 年度	約 350 自治体	】〔全国指標〕
【移動等円滑化基本構想	R6 年度	334 自治体	→	R12 年度	約 450 自治体	】〔全国指標〕

[14] 旅客施設のバリアフリー化率

【①段差解消	R5 年度	-%	→	R12 年度	原則 100%	】
【②視覚障害者誘導用ブロック	R5 年度	-%	→	R12 年度	原則 100%	】
【③案内設備	R5 年度	-%	→	R12 年度	原則 100%	】
【④障害者対応型便所の設置	R5 年度	-%	→	R12 年度	原則 100%	】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる

※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業	
【(江別市ほか)	(R8 年度推進中)〔R11 年度完成〕②】
札幌市都市公園安全・安心対策事業	
【(札幌市)	(R8 年度実施中)〔R11 年度完成〕②】

■公共施設等のバリアフリー化

バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進★	
【(北海道)	(R8 年度推進中)④】

- 車両等のバリアフリー化
バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
【(北海道)】 (R8 年度推進中)④】
- 心のバリアフリー
バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
【(北海道)】 (R8 年度推進中)④】
- 誰もが暮らしやすい社会の実現
女性にも暮らしやすい地方の実現
【(北海道)】 (R8 年度推進中)④】

小目標1－8

誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成

概要

- ・生活道路における、歩行者等優先の安全・安心な通行空間を目指し、「ゾーン 30 プラス」による速度抑制や通過交通の進入抑制を推進する。幹線道路では、交差点改良や歩道設置など交通安全対策を強化し、全ての道路利用者にとって安全・安心な道路空間を確保する。このほか、自転車の利活用促進に向けて、歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行空間を整備する。また、無電柱化を進め、景観向上や観光振興を図るとともに、電柱の新設抑制や撤去、低コスト手法の普及、地方公共団体支援体制の構築を推進する。こどもまんなかのまちづくりを加速し、公園整備や地域交流の場の創出により、安心して暮らせる生活空間を形成する。さらに、旅客施設や道路標識の多言語対応を推進し、誰にでも分かりやすい道案内を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [15]30km/h 速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率
【R12 年 3割抑止(R6 年比)】〔全国指標〕
- [15]通学路における歩道等の整備率
【R6 年度 90% → R12 年度 91%】
- [16]自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数
【R6 年度 340 市区町村 → R12 年度 800 市区町村】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※1が含まれる
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 生活道路等の人優先の歩行空間の形成
【ゾーン30プラスの推進】 (R8 年度推進中)④】
- 幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策
(交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等)を推進
- 一般国道 228 号 かもめ島入口交差点改良
【(江差町)】 (R8 年度工事中)④】
- 一般国道 230 号 尻別路肩改良
【(喜茂別町)】 (R8 年度工事中)④】
- 一般国道 230 号 洞爺事故対策
【(洞爺湖町)】 (R8 年度調査設計中)④】
- 一般国道 237 号 西神楽交差点改良
【(旭川市)】 (R8 年度調査設計中)④】

- 安全かつ円滑な交通確保の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進
福住・桑園通
【(札幌市) (R8 年度工事中)④】
- 安全・快適で円滑な鉄道交通の形成
【踏切事故を減少させるため、立体交差化や踏切保安設備等の整備に加え、
周辺の迂回路整備等も含めた総合的な事故対策を推進 (R8 年度推進中)④】
【第4種踏切道の緊急対策 (R8 年度実施中)④】
【LRT の導入を推進 (R8 年度推進中)④(再掲)】
- 航空の安全・安心の確保
滑走路端安全区域整備事業(新千歳空港、函館空港)
【(千歳市、苫小牧市、函館市) (R8 年度工事中)④】
- あらゆる人が過ごしやすい環境の形成
交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備★
【(旅客施設:「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律(平成9年法律第91号)」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設)
(R8 年度実施中) [R12 年度完成]②(再掲)】

小目標1－9

生産空間と地域資源を活かした魅力ある地域づくり

概要

- ・地域の景観や歴史や伝統文化などの資源を活かし、地域の拠り所となる場所で質の高い景観形成を推進するとともに、文化財行政と協働し、まちづくりを推進する。また、住民・企業・行政が連携し、公園や水辺空間の利活用を通じて新たな魅力を創出し、生産空間や地域資源を活かし、多様な主体が連携した水と緑豊かな地域づくりや港を核と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)

- [2]景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数)【再掲】
【R6 年度 14 市区町村 → R12 年度 28 市区町村】
- [3]歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数【再掲】
【R6 年度 0 市町村 → R12 年度 2 市町村】
- [18]みなとオアシスの登録数
【R7 年度 170 箇所 → R12 年度 190 箇所】[全国指標]
- [19]流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数
【R5 年度 523 団体 → R12 年度 600 団体】[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{※1}が含まれる
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出
【釧路川総合水系環境整備事業(残事業費 21 億円(R3 年度評価時点))釧路湿原自然再生
(標茶町、鶴居村) (R8 年度工事中) [R15 年度完成]③】
【天塩川総合水系環境整備事業(残事業費 6 億円(R6 年度評価時点))天塩川下流地区自然再生
(天塩町) (R8 年度事業中 [R14 年度完成]③)】
【天塩川総合水系環境整備事業(残事業費 6 億円(R6 年度評価時点))天塩川中上流地区自然再生
(美深町) (R8 年度工事中 [R14 年度完成]③)】
【天塩川総合水系環境整備事業(残事業費 6 億円(R6 年度評価時点))名寄川地区かわまちづくり
(名寄市、下川町) (R8 年度工事中 [R14 年度完成]③)】

- 【十勝川総合水系環境整備事業〔残事業費 100 億円(R5 年度評価時点)〕十勝川水系自然再生
(帯広市、音更町、士幌町、上士幌町、鹿追町、新得町、清水町、芽室町、幕別町、池田町、豊頃町、
本別町、足寄町、陸別町、浦幌町、中札内村、更別村) (R8 年度工事中) [R35 年度完成]③】
- 【十勝川総合水系環境整備事業〔残事業費 100 億円(R5 年度評価時点)〕十勝川中流地区かわまちづくり
(音更町、池田町、幕別町) (R8 年度事業中) [R35 年度完成]③】
- 【十勝川総合水系環境整備事業〔残事業費 100 億円(R5 年度評価時点)〕帯広地区かわまちづくり
(帯広市) (R8 年度事業中) [R35 年度完成]③】
- 【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕石狩川下流自然再生
(新十津川町、砂川市) (R8 年度推進中) [R22 年度完成]③】
- 【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕砂川地区かわまちづくり
(砂川市) (R8 年度事業中) [R22 年度完成]③】
- 【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕恵庭かわまちづくり
(恵庭市) (R8 年度工事中) [R22 年度完成]③】
- 【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕江別市かわまちづくり
(江別市) (R8 年度工事中) [R22 年度完成]③】
- 【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕南富良野町かわまちづくり
(南富良野町) (R8 年度工事中) [R22 年度完成]③】
- 【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕旭川駅周辺かわまちづくり
(旭川市) (R8 年度工事中) [R22 年度完成]③】
- 【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕千歳市かわまちづくり
(千歳市) (R8 年度推進中) [R22 年度完成]③】
- 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり
- 【みなとオアシスの推進 (R8 年度推進中)④】
- 室蘭港における快適な港湾利用のための効率性・安全性の向上
- 【(室蘭市) (R8 年度工事中)④再掲】
- 小樽港第 3 号ふ頭及び周辺における賑わいと活力ある港湾空間の形成
- 【(小樽市) (R8 年度工事中)④再掲】
- 函館港における安全でにぎわいのある港づくり(第 3 期)
- 【(函館市) (R8 年度工事中)④】

小目標 1－10

地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

概要

- 官民連携により、都市公園や港湾緑地でのカフェ・飲食店の導入を通じて利便性と賑わいを高め、収益を活用した効率的な施設管理を推進する。また、「かわまちづくり」や「RIVASITE」による水辺空間の活用、シーニックバイウェイ北海道や協力団体制度などの取組を活かした景観形成や美化活動を通じて、地域資源を活かした良質な空間づくりを進める。「道の駅」では子育て支援施設の整備等を通じて地域の拠点機能を強化し、歩行者利便増進道路(ほこみち)制度を活用して「人中心の道路空間」を実現する。さらに、まちなかにおける広場の整備や空地の利用等を進めることによる「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出やエリアマネジメント団体が地域経営の主体となる、共創・支援型マネジメントの取組を推進するとともに、クマ類を含む野生動物の移動にも考慮しながら、気候変動に対応したグリーンインフラやまちづくり GX の取組を進め、緑化、環境舗装の導入により、安全・安心で快適な魅力ある地域づくりを推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[20] みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数

【R6 年度 2 → R12 年度 20】[全国指標]

[21] 滞在快適性等向上区域を設定した市町村数

【R7 年度 2 市町村 → R12 年度 6 市町村】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{※1}が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進

【港湾におけるみなと緑地 PPP などによる民間活用 (R8 年度推進中)④】

小樽港第3号ふ頭及び周辺における賑わいと活力ある港湾空間の形成

【(小樽市) (R8 年度工事中)④再掲】

■「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

まちなかウォークアブル推進事業[残事業費 17 億円(R6 年度評価時点)]

【(北広島市) (R8 年度実施中) [R9 年度完成]①】

■魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進

【石狩川総合水系環境整備事業[残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)]石狩川下流自然再生

(新十津川町、砂川市) (R8 年度推進中) [R22 年度完成]③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業[残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)]砂川地区かわまちづくり

(砂川市) (R8 年度事業中) [R22 年度完成]③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業[残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)]恵庭かわまちづくり

(恵庭市) (R8 年度事業中) [R22 年度完成]③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業[残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)]江別市かわまちづくり

(江別市) (R8 年度工事中) [R22 年度完成]③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業[残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)]南富良野町かわまちづくり

(南富良野町) (R8 年度工事中) [R22 年度完成]③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業[残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)]旭川駅周辺かわまちづくり

(旭川市) (R8 年度工事中) [R22 年度完成]③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業[残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)]千歳市かわまちづくり

(千歳市) (R8 年度推進中) [R22 年度完成]③(再掲)】

【沙流川総合水系環境整備事業[残事業費 5 億円(R4 年度評価時点)]平取地区かわまちづくり

(日高町、平取町) (R8 年度工事中) [R14 年度完成]③】

【鵲川総合水系環境整備事業[残事業費 3.6 億円(R6 年度評価時点)]むかわ地区かわまちづくり

(むかわ町) (R8 年度工事中) [R16 年度完成]③】

【十勝川総合水系環境整備事業[残事業費 100 億円(R5 年度評価時点)]十勝川水系自然再生

(帯広市、音更町、士幌町、上士幌町、鹿追町、新得町、清水町、芽室町、幕別町、池田町、豊頃町、

本別町、足寄町、陸別町、浦幌町、中札内村、更別村) (R8 年度工事中) [R35 年度完成]③(再掲)】

【十勝川総合水系環境整備事業[残事業費 100 億円(R5 年度評価時点)]十勝川中流地区かわまちづくり

(音更町、池田町、幕別町) (R8 年度事業中) [R35 年度完成]③(再掲)】

【十勝川総合水系環境整備事業[残事業費 100 億円(R5 年度評価時点)]帯広地区かわまちづくり

(帯広市) (R8 年度事業中) [R35 年度完成]③(再掲)】

【網走川総合水系環境整備事業[残事業費 7.7 億円(R7 年度評価時点)]網走かわまちづくり

(網走市) (R8 年度事業中) [R17 年度完成]②】

【網走川総合水系環境整備事業[残事業費 7.7 億円(R7 年度評価時点)]網走湖呼人地区かわまちづくり

(網走市) (R8 年度推進中) [R17 年度完成]②】

【天塩川総合水系環境整備事業[残事業費 6 億円(R6 年度評価時点)]天塩川下流地区自然再生

(天塩町) (R8 年度事業中) [R14 年度完成]③(再掲)】

【天塩川総合水系環境整備事業[残事業費 6 億円(R6 年度評価時点)]天塩川中上流地区自然再生

(美深町) (R8 年度工事中) [R14 年度完成]③(再掲)】

【天塩川総合水系環境整備事業[残事業費 6 億円(R6 年度評価時点)]名寄川地区かわまちづくり

(名寄市、下川町) (R8 年度工事中) [R14 年度完成]③(再掲)】

松倉川総合流域防災事業[残事業費 9.7 億円(R7 年度評価時点)]

【(函館市) (R8 年度工事中) [R12 年度完成]②】

■歩行者利便増進道路(ほこみち)制度を活用した、多様なニーズに応える道路空間の構築

登別停車場線

【(登別市) (R8 年度設計中)④】

■あらゆる世代が活躍する地域の拠点の整備

【「道の駅」第3ステージの推進

(R8 年度推進中)④】

【シーニックバイウェイ北海道の推進

(R8 年度推進中)④】

重点目標2:強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会

目指すべき姿

- 急速な人口減少が進む中でも、国民生活の豊かさと社会経済活動の活力を維持し、持続可能で強い経済を築くことが求められている。特に生産年齢人口の減少に対応するため、生産性の向上を図り、北海道の強みを活かした競争力ある産業の育成や地方創生の推進を通じて民間主導による持続可能な経済成長を目指す。
- 国民の生命・財産・暮らしを守ることに加え、災害リスクの軽減は地域の立地優位性を高め、民間投資を誘発する効果があり、生産空間の維持・発展や観光資源の活用など地域の強みを活かした防災・減災対策と経済成長の両立を図るインフラ整備を通じて、食料の安定供給にも資する強靱で魅力ある地域づくりを目指す。
- 防災・減災と経済成長の両面に資するインフラ整備は、国土の強靱化と持続的な成長に密接に関わり、相乗的な効果を生み出すものであり、経済安全保障や食料安全保障、脱炭素化への貢献等を一体的に推進することで、安全・安心で活力ある国土の形成を目指す。

小目標2-1

生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備

概要

- 我が国の生産性向上と国際競争力強化に向けて、高規格道路・新幹線等の整備を進めるとともに、ドライバー不足や高齢化など将来的な輸送力不足が懸念される中、物流の安定に資する輸送網構築の一翼を担う港湾(苫小牧港)の整備を推進し、食の安定供給を確保する。空港では、国際航空物流ネットワークの構築と訪日外国人旅行者の受入環境の整備を推進する。さらに、クルーズ船の受入環境整備を推進する。加えて、物流の効率化に向けて、重要物流道路の指定や港湾・鉄道施設の整備によるモーダルシフトの推進を行う。地域物流の再構築やマッチング支援、ビッグデータ活用による渋滞対策などハード・ソフト両面から「賢く使う」インフラ整備を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[6] 災害に強いネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km (令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】

【R5 年度 6% → R12 年度 19%】〔全国指標〕

[6] 道路による都市間速達性の確保率【再掲】

【R5 年度 57% → R12 年度 60%】〔全国指標〕

[22] 海上貨物輸送コスト低減効果(対 R5 年度総輸送コスト)(国際)

【(国際)R5 年度 0% → R12 年度 5%】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※1が含まれる
※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■高規格道路の未整備区間の早期整備

北海道縦貫自動車道 七飯～大沼〔残事業費 733 億円(R4 年度評価時点)〕★

【(七飯町～森町)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄〔残事業費 170 億円(R5 年度評価時点)〕★

【(士別市～名寄市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

北海道横断自動車道 足寄～北見〔残事業費 363 億円(R7 年度評価時点)〕★

【(足寄町～北見市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

1	一般国道 5 号 蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)〔残事業費 640 億円(R5 年度評価時点)〕	
2	【(ニセコ町～倶知安町)	(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
3	一般国道 5 号 倶知安余市道路(倶知安～共和)★	
4	【(倶知安町～共和町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
5	一般国道 5 号 倶知安余市道路(共和～余市)★	
6	【(共和町～余市町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
7	一般国道 39 号 端野高野道路〔残事業費 437 億円(R7 年度評価時点)〕★	
8	【(北見市～美幌町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
9	一般国道 39 号 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)〔残事業費 567 億円(R7 年度評価時点)〕	
10	【(大空町～網走市)	(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
11	一般国道 40 号 中川天塩道路〔残事業費 1,250 億円(R7 年度評価時点)〕	
12	【(中川町～天塩町)	(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
13	一般国道 44 号 別保尾幌道路〔残事業費 1,250 億円(R6 年度評価時点)〕★	
14	【(釧路町～厚岸町)	(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
15	一般国道 44 号 尾幌糸魚沢道路〔残事業費 958 億円(R6 年度評価時点)〕★	
16	【(厚岸町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
17	一般国道 235 号 厚賀静内道路〔残事業費 193 億円(R7 年度評価時点)〕	
18	【(日高町～新ひだか町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
19	一般国道 235 号 静内三石道路(静内～東静内)〔残事業費 498 億円(R7 年度評価時点)〕	
20	【(新ひだか町)	(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
21	一般国道 236 号 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)〔残事業費 115 億円(R7 年度評価時点)〕	
22	【(大樹町～広尾町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
23	一般国道 236 号 大樹広尾道路(豊似～広尾)〔残事業費 467 億円(R7 年度評価時点)〕	
24	【(広尾町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
25	一般国道 237 号 富良野北道路〔残事業費 58 億円(R7 年度評価時点)〕★	
26	【(中富良野町～富良野市)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
27	一般国道 333 号 生田原道路〔残事業費 59 億円(R6 年度評価時点)〕	
28	【(遠軽町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
29	一般国道 337 号 長沼南幌道路〔残事業費 245 億円(R7 年度評価時点)〕★	
30	【(長沼町～南幌町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
31	一般国道 450 号 遠軽上湧別道路〔残事業費 314 億円(R7 年度評価時点)〕	
32	【(遠軽町～湧別町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
33	一般国道 272 号 上春別防雪	
34	【(別海町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
35	一般国道 5 号 創成川通〔残事業費 1,648 億円(R7 年度評価時点)〕	
36	【(札幌市)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
37	■主要な拠点へのアクセス道路等の整備	
38	一般国道 12 号 峰延道路〔残事業費 71 億円(R7 年度評価時点)〕	
39	【(岩見沢市～美唄市)	(R8 年度工事中)④】
40	一般国道 36 号 白老西拡幅〔残事業費 165 億円(R6 年度評価時点)〕★	
41	【(白老町)	(R8 年度調査設計中)④】
42	一般国道 278 号 尾札部道路〔残事業費 68 億円(R3 年度評価時点)〕	
43	【(函館市)	(R8 年度工事中)④】
44	一般国道 452 号 盤の沢道路	
45	【(芦別市～旭川市)	(R8 年度工事中)④】
46	一般国道 452 号 五稜道路	
47	【(旭川市～美瑛町)	(R8 年度工事中)④】
48	■国内外を結ぶ物流基盤の整備	
49	苫小牧港西港区商港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業〔残事業費 21 億円(R4 年度評価時点)〕	
50	【(苫小牧市)	(R8 年度工事中)〔R9 年度完成〕①】
51	函館港弁天地区船だまり整備事業(改良)〔残事業費 31 億円(R6 年度評価時点)〕	
52	【(函館市)	(R8 年度工事中)〔R11 年度完成〕②】
53	小樽港本港地区防波堤整備事業〔残事業費 53 億円(R4 年度評価時点)〕	
54	【(小樽市)	(R8 年度工事中)〔R11 年度完成〕②(再掲)】
55	釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 89 億円(R4 年度評価時点)〕★	
56	【(釧路市)	(R8 年度工事中)〔R9 年度完成〕①(再掲)】
57	十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 41 億円(R4 年度評価時点)〕★	
58	【(広尾町)	(R8 年度工事中)〔R13 年度完成〕③】
59	石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 130 億円(R5 年度評価時点)〕★	
60	【(石狩市)	(R8 年度工事中)〔R10 年度完成〕②】

1	石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 119 億円(R7 年度評価時点)〕	
2	【(石狩市、小樽市)	(R8 年度工事中) [R14 年度完成]③】
3	網走港新港地区防波堤改良事業〔残事業費 71 億円(R6 年度評価時点)〕★	
4	【(網走市)	(R8 年度工事中) [R11 年度完成]②】
5	宗谷港本港地区地域生活基盤整備事業〔残事業費 5 億円(R3 年度評価時点)〕	
6	【(稚内市)	(R8 年度工事中) [R8 年度完成]①】
7	枝幸港本港新港地区小型船だまり整備事業〔残事業費 26 億円(R6 年度評価時点)〕	
8	【(枝幸町)	(R8 年度工事中) [R13 年度完成]③】
9	白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 10 億円(R3 年度評価時点)〕	
10	【(白老町)	(R8 年度工事中) [R8 年度完成]①(再掲)】
11	森港本港地区小型船だまり整備事業〔残事業費 30 億円(R4 年度評価時点)〕	
12	【(森町)	(R8 年度工事中) [R10 年度完成]②】
13	江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 8 億円(R3 年度評価時点)〕	
14	【(江差町)	(R8 年度工事中) [R9 年度完成]①(再掲)】
15	天塩港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 42 億円(R3 年度評価時点)〕	
16	【(天塩町)	(R8 年度工事中) [R11 年度完成]②】
17	奥尻港本港地区地域生活基盤整備事業〔残事業費 13 億円(R5 年度評価時点)〕	
18	【(奥尻町)	(R8 年度工事中) [R11 年度完成]②(再掲)】
19	瀬棚港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 19 億円(R6 年度評価時点)〕	
20	【(せたな町)	(R8 年度工事中) [R11 年度完成]②】
21	羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業〔残事業費 5 億円(R6 年度評価時点)〕	
22	【(羽幌町)	(R8 年度工事中) [R10 年度完成]②(再掲)】
23	杓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 12 億円(R7 年度評価時点)〕	
24	【(利尻町)	(R8 年度工事中) [R12 年度完成]②(再掲)】
25	苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業〔残事業費 111 億円(R7 年度評価時点)〕★	
26	【(厚真町)	(R8 年度工事中) [R10 年度完成]②】
27	苫小牧港における安全で利便性が高く快適な港湾環境の形成	
28	【(厚真町)	(R8 年度工事中)④】
29	■地方誘客の促進に向けた環境整備	
30	【港湾におけるクルーズ船の受入環境の整備	(R8 年度推進中)④(再掲)】
31	室蘭港における快適な港湾利用のための効率性・安全性の向上	
32	【(室蘭市)	(R8 年度工事中)④再掲】
33	小樽港第3号ふ頭及び周辺における賑わいと活力ある港湾空間の形成	
34	【(小樽市)	(R8 年度工事中)④再掲】
35	誘導路複線化事業(新千歳空港)	
36	【(千歳市、苫小牧市)	(R8 年度工事中)④】
37	■産業を支える人流・物流ネットワークの整備	
38	【31ft コンテナの取扱拡大	(R8 年度推進中)④】
39	【地域の産業振興等と連携した新モダリティの強力な促進★	(R8 年度推進中)④】
40	【整備新幹線の着実な整備 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)(札幌市他)	(R8 年度工事中)④】
41	【幹線鉄道ネットワークの高機能化	(R8 年度推進中)④】
42	■新技術の実装に対応した物流拠点の整備	
43	【社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装を見据えた物流拠点の整備★	(R8 年度推進中)④】
44	【産地と港湾が連携した農林水産物・食品の更なる輸出促進による	
45	国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化★	(R8 年度推進中)④】

小目標2-2

経済安全保障に資する企業立地に向けた基盤整備とインフラのセキュリティ強化

概要

- 半導体など戦略分野の国内生産拠点整備に伴い、道路等の関連インフラを重点的に整備することで、国内投資の促進と地域雇用の創出を図る。また、地方の特色を活かした産業立地を支援し、製造業の国内回帰を促進するため、地域産業政策と連携したインフラ整備を推進する。さらに、空港・港湾など重要インフラの安定的なサービス提供とサイバーセキュリティ対策を強化し、国民生活と経済安全保障を確保するための基盤を整備する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[23] 地域経済の活性化に向けた産業立地の促進

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※1が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■地域経済の活性化に向けた産業立地の促進

美々南通

【(千歳市)

(R8 年度工事中) [R9 年度完成] ①】

誘導路複線化事業(新千歳空港)

【(千歳市、苫小牧市)

(R8 年度工事中) ④再掲】

小目標2-3

民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備

概要

- 都市再生緊急整備地域において、民間都市開発事業への支援を通じて公共的価値を創出する協働型都市再生を推進し、大都市の国際競争力強化に資する基盤整備を進め、都市の魅力と競争力のさらなる向上を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[24] 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の主要地区の地価の増加割合(R6年度比)

【R6 年度 0 → R12 年度 0 以上】[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※1が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■大都市の国際競争力強化のための基盤整備

北5西2地区バスターミナル整備事業

【(札幌市)

(R8 年度設計中) [R12 年度完成] ②】

小目標2-4

インフラ産業の成長力を強化し、新技術を活用して経済社会活動を変革するサービスを導入

概要

- PPP/PFI 推進アクションプランに基づき、民間の創意工夫を活かしやすい分野横断型・広域型の案件形成を促進し、公共サービスの質向上と民間事業者のビジネス機会拡大を図り、空港や交通ターミナル、上下水道など重点分野での PPP 導入を強化し、雇用創出や投資促進を通じてインフラ関連産業の競争力を高める。また、人口減少下でも持続的な経済成長を実現するため、インフラ分野の新技術を活用したサービス導入を推進し、自動運転車の安全性向上に向けた走行環境整備・インフラ整備、水素・アンモニアを活用したカーボンニュートラルポートの形成など移動・物流・エネルギー分野での革新を図る。

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] PPP/PFI の事業規模【再掲】

【R4～R5 年度 累計 8.4 兆円 → R4～R13 年度 累積 30 兆円】〔全国指標〕

[26] 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数

【R6 年度 44 港湾 → R12 年度 100 港湾】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる

※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■カーボンニュートラルポートの形成の推進

【港湾脱炭素化推進計画の作成支援

(R8 年度推進中)④】

小目標2-5

激甚化・頻発化し、切迫する災害に対応した「事前防災」の加速化・深化

概要

- 気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害や切迫する巨大地震・火山噴火等に備え、事前防災の観点から、国民の生命・財産を守る防災インフラの整備・管理をハード・ソフト両面で推進する。交通ネットワークの耐災害性強化や高規格道路の整備、交通結節点の防災拠点化により、陸海空の連携によるリダンダンシーを確保し、迅速な救助・避難・復旧を支える。水災害には流域治水を軸に、河川・ダム・下水道の整備と地域協働による貯留・浸透機能の向上、下水道施設における浸水対策を図る。土砂災害では、高精度な地形図を活用した基礎調査に基づく土砂災害警戒区域などの指定・周知等に取り組み、ハード・ソフト対策が一体となった事前防災対策を推進する。巨大地震対策では、公共施設の耐震化を計画的に進め、避難施設等の整備や能登半島地震の教訓を踏まえた上下水道施設の耐震化も実施する。火山災害には砂防堰堤整備や緊急減災対策砂防計画の策定、豪雪対策では道路の雪寒対策の推進や除雪対応に必要な資機材の更新等を図る。災害に強いまちづくりでは、防災指針の策定支援や帰宅困難者対策を官民連携で進める。多モード交通連携による交通ネットワークの強靱性を通じて、事前防災の実効性を高め、災害時の社会機能の維持を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[27] 気候変動の影響を考慮した河川整備計画へ変更した割合(国管理河川)

【R5 年度 30% → R12 年度 65%】

[28] 気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した国管理河川の整備完了率

【R5 年度 34% → R12 年度 46%】

[29] 浸水実績地区等(令和5年度末時点)における下水道による気候変動の影響を踏まえた浸水対策完了率

【R5 年度 1% → R12 年度 10%】

[30] まちづくり等と一体となった砂防関係施設の整備完了率

【R5 年度 24% → R12 年度 31%】

[31] 気候変動を踏まえた高潮・津波に対応(必要な堤防高を確保)した海岸堤防等の整備完了率

【R5 年度 62% → R12 年度 68%】

[32] 民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国 63 港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港

湾の割合

- 【R6 年度 0% → R12 年度 11%】〔全国指標〕
[33] 緊急輸送道路(約 110,000km)上の橋梁(約 65,000 橋(令和5年度末時点))の耐震化率
【R5 年度 82% → R12 年度 88%】〔全国指標〕
[34] 給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合
【R5 年度 4% → R12 年度 26%】
[35] 災害に強い市街地形成に関する対策を優先的に必要とする地域(569 市区町村(R5 年度時点))のうち、対策(津波避難タワー等の整備、不燃化促進、緊急車両アクセス向上、防災機能強化等)が概成した割合
【R5 年度 9% → R12 年度 45%】〔全国指標〕
[36] 道の駅における防災対策(防災上の位置付け(地域防災計画への位置付け)がある道の駅(約 450 か所(令和5年度末時点))の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率
【R5 年度 55% → R12 年度 68%】〔全国指標〕
[6] 災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】
【R5 年度 6% → R12 年度 19%】〔全国指標〕
[37] 全国の港湾(932 港)のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク(港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設:464 ネットワーク)の整備完了率
【R5 年度 35% → R12 年度 43%】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる

※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 水害対策の推進

【「流域治水対策」に係る協議会等に参画し、減災のための取組を

河川管理者と自治体が一体となって推進 (R8 年度推進中)④】

【気候変動の影響を考慮した河川整備計画の変更 (R8 年度推進中)③】

【石狩川(下流)水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【石狩川(上流)水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【尻別川水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【後志利別川水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【鵲川水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【沙流川水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【十勝川水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【釧路川水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【網走川水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【常呂川水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【湧別川水系流域治水プロジェクト (R8 年度推進中)④】

【渚滑川水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【天塩川下流流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【天塩川(上流)水系流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

【留萌川流域治水プロジェクト★ (R8 年度推進中)④】

幾春別川総合開発事業★

【新桂沢ダム・三笠ぼんべつダム(三笠市) (R8 年度工事中) [R12 年度完成]②】

雨竜川ダム再生事業★

【雨竜第1ダム・雨竜第2ダム(幌加内町) (R8 年度工事中) [R15 年度完成]③】

糠平ダム再生事業(治水機能増強検討調査)

【糠平ダム(上士幌町) (R8 年度推進中)④】

石狩川直轄河川改修事業[残事業費 4,502 億円(R5 年度評価時点)]★

【(札幌市、旭川市、江別市、岩見沢市、砂川市、滝川市、深川市等) (R8 年度工事中)④】

北村遊水地整備事業[残事業費 872 億円(R5 年度評価時点)]★

【(岩見沢市、月形町、新篠津村) (R8 年度工事中)④】

尻別川直轄河川改修事業[残事業費 197 億円(R6 年度評価時点)]★

【(蘭越町) (R8 年度工事中)④】

後志利別川直轄河川改修事業[残事業費 161 億円(R5 年度評価時点)]★

【(せたな町、今金町) (R8 年度工事中)④】

1	鵜川直轄河川改修事業〔残事業費 247 億円(R7 年度評価時点)〕★	
2	【(むかわ町)	(R8 年度工事中)④】
3	沙流川直轄河川改修事業〔残事業費 280 億円(R7 年度評価時点)〕★	
4	【(日高町、平取町)	(R8 年度工事中)④】
5	十勝川直轄河川改修事業〔残事業費 3,119 億円(R5 年度評価時点)〕★	
6	【(帯広市、音更町、土幌町、土上幌町、鹿追町、新得町、清水町、芽室町、中札内村、更別村、	
7	幕別町、池田町、豊頃町、本別町、足寄町、陸別町、浦幌町)	(R8 年度工事中)④】
8	釧路川直轄河川改修事業〔残事業費 347 億円(R5 年度評価時点)〕★	
9	【(釧路市、釧路町、標茶町、弟子屈町、鶴居村)	(R8 年度工事中)④】
10	網走川直轄河川改修事業〔残事業費 39 億円(R4 年度評価時点)〕★	
11	【(網走市、大空町、美幌町、津別町)	(R8 年度工事中)④】
12	常呂川直轄河川改修事業〔残事業費 374 億円(R4 年度評価時点)〕★	
13	【(北見市、訓子府町、置戸町)	(R8 年度工事中)④】
14	湧別川直轄河川改修事業〔残事業費 20 億円(R3 年度評価時点)〕	
15	【(湧別町、遠軽町)	(R8 年度工事中)④】
16	渚滑川直轄河川改修事業〔残事業費 138 億円(R6 年度評価時点)〕★	
17	【(紋別市、滝上町)	(R8 年度工事中)④】
18	天塩川直轄河川改修事業〔残事業費 300 億円(R3 年度評価時点)〕★	
19	【(士別市、名寄市、稚内市、和寒町、剣淵町、下川町、美深町、中川町、	
20	天塩町、幌延町、豊富町、音威子府村)	(R8 年度工事中)④】
21	留萌川直轄河川改修事業〔残事業費 70 億円(R3 年度評価時点)〕★	
22	【(留萌市)	(R8 年度工事中)④】
23	雨竜川広域河川改修事業〔残事業費 330 億円(R3 年度評価時点)〕★	
24	【(幌加内町)	(R8 年度工事中) [R29 年度完成]④】
25	松倉川広域河川改修事業〔残事業費 80 億円(R5 年度評価時点)〕★	
26	【(函館市)	(R8 年度工事中) [R17 年度完成]③】
27	札内川ダム堰堤改良事業★	
28	【(中札内村)	(R8 年度設計中)④】
29	佐幌ダム再生事業〔残事業費 140 億円(R2 年度評価時点)〕★	
30	【(新得町)	(R8 年度工事中) [R14 年度完成]③】
31	空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策事業	
32	【(函館市)	(R8 年度工事中) [R8 年度完成]①】
33	【堤防被災抑制等による水災害対策技術に関する研究	(R8 年度推進中)④】
34	【効率的な河川管理技術に関する研究	(R8 年度推進中)④】
35	【自治体によるハザードマップの作成、防災訓練など地域防災力向上の取組へ支援の推進	
36		(R8 年度推進中)④】
37	【最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止計画策定の推進	(R8 年度推進中)④】
38	旭川市公共下水道事業★	
39	【(旭川市)	(R8 年度工事中) [R11 年度完成]②】
40	■土砂災害対策の推進	
41	石狩川上流直轄火山砂防事業〔残事業費 314 億円(R4 年度評価時点)〕★	
42	【(上川町、愛別町、美瑛町)	(R8 年度工事中) [R23 年度完成]④】
43	十勝川直轄砂防事業〔残事業費 77 億円(R3 年度評価時点)〕★	
44	【(帯広市、中札内村)	(R8 年度工事中) [R24 年度完成]④】
45	豊平川直轄砂防事業〔残事業費 355 億円(R4 年度評価時点)〕★	
46	【(札幌市)	(R8 年度工事中) [R29 年度完成]④】
47	樽前山直轄火山砂防事業〔残事業費 151 億円(R3 年度評価時点)〕★	
48	【(苫小牧市、白老町)	(R8 年度工事中) [R22 年度完成]④】
49	手稲山地区直轄地すべり対策事業〔残事業費 297 億円(R7 年度評価時点)〕	
50	【(札幌市)	(R8 年度調査検討中) [R27 年度完成]④】
51	水無沢川通常砂防事業〔残事業費 10 億円(R6 年度評価時点)〕	
52	【(七飯町)	(R8 年度工事中) [R10 年度完成]②】
53	一般国道 232 号 土砂災害防止対策	
54	【(苫前町)	(R8 年度工事中)④】
55	一般国道 238 号 土砂災害防止対策	
56	【(稚内市)	(R8 年度工事中)④】
57	【土砂災害警戒区域等の指定	(R8 年度推進中)④】
58	【大規模土砂災害発生時における関係自治体への情報提供による警戒避難体制充実・強化の推進	
59		(R8 年度推進中)④】
60		

1	■津波、高潮・高波対策の推進	
2	胆振海岸直轄海岸保全施設整備事業〔残事業費 141 億円(R4 年度評価時点)〕★	
3	【(白老町)	(R8 年度工事中)④】
4	峯浜町海岸高潮対策事業〔残事業費 19 億円(R4 年度評価時点)〕★	
5	【(羅臼町)	(R8 年度工事中)〔R12 年度完成〕②】
6	奥尻港海岸における高潮対策事業(防災・安全)	
7	【(奥尻町)	(R8 年度工事中)④】
8	大津海岸高潮対策事業〔残事業費 25 億円(R3 事業評価時点)〕★	
9	【(豊頃町)	(R8 年度工事中)〔R10 年度完成〕②】
10	■耐震化等の地震対策の推進	
11	豊平峡ダム堰堤改良事業	
12	【(札幌市)	(R8 年度工事中)〔R10 年度完成〕②】
13	旭川・紋別自動車道 愛別大橋	
14	【(愛別町)	(R8 年度工事中)④】
15	帯広・広尾自動車道 土狩大橋	
16	【(芽室町)	(R8 年度工事中)④】
17	滑走路耐震対策(新千歳空港)	
18	【(千歳市、苫小牧市)	(R8 年度工事中)④】
19	奥尻港海岸における高潮対策事業(防災・安全)	
20	【(奥尻町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
21	建築物耐震対策緊急促進事業〔残事業費 17 億円(R7 年度評価時点)〕★	
22	【(帯広市)	(R8 年度実施中)①】
23	網走市公共下水道事業	
24	【(網走市)	(R8 年度実施中)〔R11 年度完成〕②】
25	苫小牧市公共下水道事業	
26	【(苫小牧市)	(R8 年度設計中)④】
27	水道施設整備費国庫補助金、防災・安全交付金	
28	【(全道)	(R8 年度推進中)④】
29	■豪雪対策の推進	
30	一般国道 238 号 雪寒対策	
31	【(雄武町)	(R8 年度工事中)④】
32	一般国道 232 号 雪寒対策	
33	【(天塩町)	(R8 年度工事中)④】
34	一般国道 238 号 雪寒対策	
35	【(浜頓別町)	(R8 年度工事中)④】
36	■災害に強いまちづくりの推進	
37	都市防災総合推進事業〔残事業費 36 億円(R7 年度評価時点)〕★	
38	【(釧路市)	(R8 年度工事中)〔R9 年度完成〕①】
39	B防災公園★	
40	【(旭川市)	(R8 年度推進中)〔R11 年度完成〕②】
41	空き家再生等推進事業〔残事業費 28 億円〕★	
42	【(札幌市)	(R8 年度実施中)①】
43	■防災拠点の強化の推進	
44	道路における防災拠点機能強化	
45	【(天塩町)	(R8 年度推進中)④】
46	札幌第4地方合同庁舎〔残事業費 172 億円(R7 年度評価時点)〕	
47	【(札幌市)	(R8 年度推進中)〔R13 年度完成〕③(再掲)】
48	■災害時に機能する陸海空のネットワークの推進	
49	北海道縦貫自動車道 七飯～大沼〔残事業費 733 億円(R4 年度評価時点)〕★	
50	【(七飯町～森町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
51	北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄〔残事業費 170 億円(R5 年度評価時点)〕★	
52	【(士別市～名寄市)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
53	北海道横断自動車道 足寄～北見〔残事業費 363 億円(R7 年度評価時点)〕★	
54	【(足寄町～北見市)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
55	一般国道 5 号 蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)〔残事業費 640 億円(R5 年度評価時点)〕	
56	【(ニセコ町～倶知安町)	(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
57	一般国道 5 号 倶知安余市道路(倶知安～共和)★	
58	【(倶知安町～共和町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
59	一般国道 5 号 倶知安余市道路(共和～余市)★	
60	【(共和町～余市町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】

1	一般国道 39 号 端野高野道路〔残事業費 437 億円(R7 年度評価時点)〕★	
2	【(北見市～美幌町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
3	一般国道 39 号 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)〔残事業費 567 億円(R7 年度評価時点)〕	
4	【(大空町～網走市)	(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
5	一般国道 40 号 中川天塩道路〔残事業費 1,250 億円(R7 年度評価時点)〕	
6	【(中川町～天塩町)	(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
7	一般国道 44 号 別保尾幌道路〔残事業費 1,250 億円(R6 年度評価時点)〕★	
8	【(釧路町～厚岸町)	(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
9	一般国道 44 号 尾幌糸魚沢道路〔残事業費 958 億円(R6 年度評価時点)〕★	
10	【(厚岸町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
11	一般国道 235 号 厚賀静内道路〔残事業費 193 億円(R7 年度評価時点)〕	
12	【(日高町～新ひだか町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
13	一般国道 235 号 静内三石道路(静内～東静内)〔残事業費 498 億円(R7 年度評価時点)〕	
14	【(新ひだか町)	(R8 年度調査設計中)④(再掲)】
15	一般国道 236 号 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)〔残事業費 115 億円(R7 年度評価時点)〕	
16	【(大樹町～広尾町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
17	一般国道 236 号 大樹広尾道路(豊似～広尾)〔残事業費 467 億円(R7 年度評価時点)〕	
18	【(広尾町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
19	一般国道 237 号 富良野北道路〔残事業費 58 億円(R7 年度評価時点)〕★	
20	【(中富良野町～富良野市)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
21	一般国道 333 号 生田原道路〔残事業費 59 億円(R6 年度評価時点)〕	
22	【(遠軽町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
23	一般国道 337 号 長沼南幌道路〔残事業費 245 億円(R7 年度評価時点)〕★	
24	【(長沼町～南幌町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
25	一般国道 450 号 遠軽上湧別道路〔残事業費 314 億円(R7 年度評価時点)〕	
26	【(遠軽町～湧別町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
27	一般国道 272 号 上春別防雪	
28	【(別海町)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
29	一般国道 5 号 創成川通〔残事業費 1,648 億円(R7 年度評価時点)〕	
30	【(札幌市)	(R8 年度工事中)④(再掲)】
31	北海道横断自動車道 トマム～十勝清水	
32	【(占冠村～清水町)	(R8 年度工事中)④】
33	一般国道 12 号 菊水電線共同溝★	
34	【(札幌市)	(R8 年度工事中)④】
35	一般国道 5 号 倶知安地区電線共同溝★	
36	【(倶知安町)	(R8 年度工事中)④】
37	一般国道 38 号 釧路橋北地区電線共同溝★	
38	【(釧路市)	(R8 年度工事中)④】
39	一般国道 39 号 北見大町電線共同溝★	
40	【(北見市)	(R8 年度工事中)④】
41	一般国道 40 号 稚内港電線共同溝★	
42	【(稚内市)	(R8 年度工事中)④】
43	一般国道 237 号 洗掘・流失防止対策★	
44	【(占冠村)	(R8 年度工事中)④】
45	一般国道 274 号 洗掘・流失防止対策★	
46	【(むかわ町)	(R8 年度工事中)④】
47	一般国道 392 号 洗掘・流失防止対策★	
48	【(白糠町)	(R8 年度工事中)④】
49	一般国道 38 号 鎮橋架替	
50	【(帯広市)	(R8 年度工事中)④】
51	一般国道 39 号 比布大橋架替	
52	【(当麻町～比布町)	(R8 年度工事中)④】
53	一般国道 40 号 天塩防災★	
54	【(天塩町～幌延町)	(R8 年度工事中)④】
55	一般国道 44 号 雪裡橋架替	
56	【(釧路町)	(R8 年度工事中)④】
57	一般国道 44 号 根室防雪	
58	【(根室市)	(R8 年度工事中)④】
59	一般国道 228 号 白神防災	
60	【(福島町～松前町)	(R8 年度調査設計中)④】

1	一般国道 229 号 島牧防災	
2	【(島牧村)	(R8 年度工事中)④】
3	一般国道 229 号 冷水橋架替★	
4	【(八雲町)	(R8 年度工事中)④】
5	一般国道 229 号 乙部防災★	
6	【(乙部町)	(R8 年度工事中)④】
7	一般国道 232 号 小平防災★	
8	【(小平町)	(R8 年度工事中)④】
9	一般国道 236 号 野塚防災	
10	【(広尾町)	(R8 年度工事中)④】
11	一般国道 237 号 湯の沢橋架替	
12	【(占冠村)	(R8 年度工事中)④】
13	一般国道 238 号 浜猿防災★	
14	【(浜頓別町～稚内市)	(R8 年度工事中)④】
15	一般国道 238 号 幌別橋架替	
16	【(枝幸町)	(R8 年度工事中)④】
17	一般国道 239 号 霧立防災★	
18	【(苫前町)	(R8 年度工事中)④】
19	一般国道 274 号 清瀬防災	
20	【(日高町)	(R8 年度工事中)④】
21	【鉄道施設の耐震対策★	(R8 年度実施中)④】
22	【鉄道施設の浸水対策	(R8 年度実施中)④】
23	【鉄道施設の豪雨対策	(R8 年度実施中)④】
24	【事業間連携や鉄道災害調査隊の活用による早期災害復旧体制の構築	(R8 年度推進中)④】
25	小樽港本港地区防波堤整備事業〔残事業費 53 億円(R4 年度評価時点)〕	
26	【(小樽市)	(R8 年度工事中)〔R11 年度完成〕②(再掲)】
27	釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 89 億円(R4 年度評価時点)〕★	
28	【(釧路市)	(R8 年度工事中)〔R9 年度完成〕①(再掲)】
29	十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 41 億円(R4 年度評価時点)〕★	
30	【(広尾町)	R8 年度工事中〔R13 年度完成〕③(再掲)】
31	石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 119 億円(R7 年度評価時点)〕	
32	【(石狩市、小樽市)	(R8 年度工事中)〔R14 年度完成〕③(再掲)】
33	網走港新港地区防波堤改良事業〔残事業費 71 億円(R6 年度評価時点)〕★	
34	【(網走市)	(R8 年度工事中)〔R11 年度完成〕②(再掲)】
35	浦河港本港地区防波堤整備事業〔残事業費 28 億円(R5 年度評価時点)〕★	
36	【(浦河町)	(R8 年度工事中)〔R11 年度完成〕②】
37	白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 10 億円(R3 年度評価時点)〕	
38	【(白老町)	(R8 年度工事中)〔R8 年度完成〕①(再掲)】
39	奥尻港本港地区地域生活基盤整備事業〔残事業費 13 億円(R5 年度評価時点)〕	
40	【(奥尻町)	(R8 年度工事中)〔R11 年度完成〕②(再掲)】
41	瀬棚港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 19 億円(R6 年度評価時点)〕	
42	【(せたな町)	(R8 年度工事中)〔R11 年度完成〕②(再掲)】
43	天塩港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 42 億円(R3 年度評価時点)〕	
44	【(天塩町)	(R8 年度工事中)〔R11 年度完成〕②(再掲)】
45	杓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業〔残事業費 12 億円(R7 年度評価時点)〕	
46	【(利尻町)	(R8 年度工事中)〔R12 年度完成〕②(再掲)】
47	苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業〔残事業費 111 億円(R7 年度評価時点)〕★	
48	【(厚真町)	(R8 年度工事中)〔R10 年度完成〕②(再掲)】
49	安全・安心に利用できる施設改良(防災・安全)(重点計画)	
50	【(根室市)	(R8 年度工事中)④】

小目標2-6

被災後の迅速な復旧・復興も見据え、あらゆる関係者の総力を結集した平時から防災体制の強化

概要

- ・ 災害対応力を最大限発揮するため、地域の行政・住民・企業など多様な関係者が連携し、

1 平時から防災体制を強化する。耐震強化岸壁等の施設の健全性確保や民間港湾施設の
2 協定制制度活用により、海上支援ネットワークを形成する。地方公共団体と物流事業者が連
3 携し、ラストマイルの支援物資輸送体制を構築する。水防管理団体との連携や道路啓開
4 等の訓練の実施により防災意識を高め、ハザードマップの充実や大規模盛土造成地等の
5 リスク把握に関する対策とともに、リスク情報の活用を通じて住民・企業とのリスクコミュニケ
6 ーションを推進する。AI や衛星技術を活用した気象情報の高度化、危機管理型水位計等
7 による監視強化も進める。TEC-FORCE の体制強化や「道の駅」の防災拠点化、災害用井
8 戸等の代替水源の確保も推進する。港湾の気候変動適応や空港の災害対応制度の運用
9 も行う。複合災害への備えとして、残存リスク管理や情報提供の迅速化、現場対応の自動
10 化・遠隔操作化を進め、土砂・流木等への対策を推進する。

11 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- 12 [38]土砂災害警戒区域(約 699,100 区域(令和5年度末時点))のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表
13 が完了した区域の割合 【R5 年度 96% → R12 年度 100%】〔全国指標〕
14 [39]TEC-FORCE による被災状況把握等の高度化への対応(訓練・研修・講習の受講)完了率
15 【R5 年度 16% → R12 年度 100%】〔全国指標〕
16 [40]全国の市区町村(1,741 市区町村)と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完
17 了率 【R6 年度 62% → R12 年度 80%】〔全国指標〕

18 目標の達成に寄与する主要取組

19 (完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

20 ★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる
21 ※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

22 ■災害リスク情報等の拡充と活用による防災体制の構築

23 【自治体によるハザードマップの作成、防災訓練など地域防災力向上の取組へ支援の推進
24 (R8 年度推進中)④(再掲)】

25 北海道大規模盛土造成地の変動予測調査(防災・安全)★

26 【(北海道) (R8 年度推進中)④】

27 札幌市大規模盛土造成地の変動予測調査(防災・安全)〔残事業費 2.2 億円(R7 年度評価時点)〕★

28 【(札幌市) (R8 年度推進中)〔R13 年度完成〕③】

29 北海道における盛土による災害防止のための基礎調査★

30 【(北海道) (R8 年度推進中)〔R10 年度完成〕②】

31 道路啓開計画策定及び実効性の向上

32 【(災害に備えた関係機関との連携) (R8 年度推進中)④】

33 ■大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化

34 【港湾(重要港湾以上)における事業継続計画(港湾 BCP)の充実化 (R8 年度推進中)④】

35 ■TEC-FORCE の増強と多様な主体との連携強化

36 【TEC-FORCE 等に係る機能強化による災害対応力の強化★ (R8 年度推進中)④】

37 【ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築★ (R8 年度推進中)④】

38 小目標2-7

39 新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化

40 概要

- 41 ・ 災害時の交通障害を自動検知するシステムや情報統合ビューアの活用により、道路管理
42 の高度化と情報共有の効率化を図るとともに、河川や港湾ではカメラや潮位計、ドローン
43 等を用いた監視体制を整備し、被災状況の迅速な把握と応急対策を実現する。さらに、リ

モートセンシングや 3D 都市モデル等の新技術を活用し、事前防災や復旧工事の効率化を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [41] 第一次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(約 3,000 か所)の設置完了率
【R5年度 29% → R12 年度 100%】[全国指標]
- [42] 全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路(140 か所)のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路(123 か所)における整備完了率
【R6 年度 9% → R12 年度 39%】[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる
※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 新技術を活用したインフラ管理を含めた災害対応
【道路システムの DX による道路管理及び情報収集等の体制強化対策 (R8 年度推進中)④】
- 港湾における災害情報収集等に関する対策
【災害監視システムの整備 (R8 年度推進中)④】

重点目標3：インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

目指すべき姿

- ・我が国のCO₂排出量(消費ベース)の約3割が民生部門、約2割が運輸部門によるものであり、暮らしや移動の脱炭素化は、持続可能な成長の実現に加え、経済安全保障や産業競争力の強化にも資する重要な取組である。北海道においては、豊富に賦存する再生可能エネルギーポテンシャルを活かしつつ、暮らし・移動の省エネ化、各輸送モードとインフラの両面から取り組むクリーンエネルギーへの移行、ライフサイクル全体での脱炭素化、インフラ空間を最大限活用した再生可能エネルギーの供給拡大、吸収源対策等の取組を推進するなど、GX型の産業構造転換によって持続可能な脱炭素社会の構築を目指す。
- ・インフラ整備やまちづくりに自然資本を取り入れる「グリーンインフラ」の導入が進み、建設廃棄物を同種製品として再利用する「水平リサイクル」による資源循環の拡大も期待されている。地域資源を活かした循環型のまちづくりや、北海道の自然環境・文化の継承を重視した空間整備及び、環境と経済の両立を図るインフラ整備を通じて、循環型社会の実現を目指す。
- ・カーボンニュートラル、自然共生社会、資源循環の各分野における取組を着実に進めることは、持続可能な経済成長の実現、経済安全保障の確保、産業競争力の強化に直結する。北海道における再生可能エネルギーや観光資源の活用などにより、地域の強みを活かした産業育成などの目標達成に向けて、インフラ分野の積極的な貢献を目指す。

小目標3-1

運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備

概要

- ・暮らしや移動の脱炭素化に向けて、道路照明や空港施設のLED化、上下水道・ダム施設の省エネ対策などインフラのCO₂削減を推進するとともに、モーダルシフトやドローン物流、交通需要マネジメント、スマートシティの推進など交通分野の効率化を図る。さらに、EV・FCVの普及に向けた充電施設や水素ステーションの整備、ゼロエミッション船の導入、カーボンニュートラルポートの形成などクリーンエネルギーへの移行を支援する。加えて、都市緑化や藻場造成による吸収源対策を通じて、生物多様性保全と統合的に脱炭素社会の実現を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[43]道路照明のLED化率

【R5年度 34.2% → R12年度 100%】

[26]港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】

【R6年度 44港湾 → R12年度 100港湾】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9年度、②:～R12年度、③:～R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※1が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■脱炭素化の推進

【道路分野におけるカーボンニュートラルの推進

(R8年度推進中)④】

【鉄道ネットワーク全体の脱炭素化

(R8年度推進中)④】

- 1 【物流の脱炭素化の推進★ (R8 年度推進中)④】
- 2 【物流施設の脱炭素化の推進 (R8 年度推進中)④】
- 3 【地域の産業振興等と連携した新モダリティの強力な促進★ (R8 年度推進中)④(再掲)】
- 4 ■ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出
- 5 釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 89 億円(R4 年度評価時点)〕★
- 6 【(釧路市) (R8 年度工事中)〔R9 年度完成〕①(再掲)】

8 小目標3-2

9 インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大とライフサイクル全体での脱炭素化の 10 推進

12 概要

- 13 ・ 道路や港湾、空港、鉄道、上下水道、公園、官庁施設など多様なインフラ空間を最大限活
14 用し、太陽光発電の導入を促進する。ペロブスカイト太陽電池の導入も技術や市場動向を
15 踏まえ検討する。洋上風力は国の制度整備や施工方法の検討を踏まえて円滑な導入を
16 図る。さらに、気象予測を活用したハイブリッドダムや砂防堰堤を活用した小水力発
17 電により、地域振興と再生可能エネルギーの拡大を両立する。また、建設施工段階では、
18 「国土交通省土木工事の脱炭素アクションプラン」(2025 年4月公表)に基づき、建設機械
19 の省エネ化や低炭素型コンクリートの活用などを推進する。道路分野では、低炭素材料の
20 導入、管理車両の次世代自動車化、LED 照明の導入などにより、建設から管理までのライ
21 フサイクル全体で CO₂排出量削減を推進する。

23 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[44]燃費基準達成建設機械の普及率			
【①油圧ショベル	R5 年度	48%	→ R12 年度 82.3%】〔全国指標〕
【②ホイールローダ	R5 年度	14%	→ R12 年度 60.7%】〔全国指標〕
【③ブルドーザ	R5 年度	33%	→ R12 年度 49.3%】〔全国指標〕
[43]道路照明の LED 化率 ※国直轄【再掲】			
	【R5 年度	34.2%	→ R12 年度 100%】
[43]道路関係車両の電動車化率 ※国直轄			
	【R5 年度	17.6%	→ R12 年度 100%】
[43]再生可能エネルギー活用(電力調達割合)※国直轄			
	【R5 年度	8.4%	→ R12 年度 60%】

36 目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

41 ■脱炭素化の推進

- 42 【道路分野におけるカーボンニュートラルの推進 (R8 年度推進中)④(再掲)】

44 小目標3-3

45 流域治水におけるグリーンインフラの活用推進

47 概要

- 48 ・ 自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進
49 めていくグリーンインフラの概念を取り入れ流域治水を推進する。生態系ネットワークに配
50 慮した自然環境の保全や創出、かわまちづくりと連携した地域経済の活性化やにぎわい

の創出など、防災機能以外の多面的な要素も考慮し、治水対策を適切に組み合わせることにより、持続可能な地域づくりを推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[19]流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者の数【再掲】

【R5 年度 523 団体 → R12 年度 600 団体】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出

【石狩川総合水系環境整備事業(残事業費 21 億円(R7 年度評価時点))石狩川下流自然再生
(新十津川町、砂川市)(R8 年度推進中)〔R22 年度完成〕③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業(残事業費 21 億円(R7 年度評価時点))砂川地区かわまちづくり
(砂川市)(R8 年度事業中)〔R22 年度完成〕③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業(残事業費 21 億円(R7 年度評価時点))砂川地区かわまちづくり
(新十津川町、砂川市)(R8 年度事業中)〔R22 年度完成〕③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業(残事業費 21 億円(R7 年度評価時点))恵庭かわまちづくり
(恵庭市)(R8 年度工事中)〔R22 年度完成〕③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業(残事業費 21 億円(R7 年度評価時点))江別市かわまちづくり
(江別市)(R8 年度工事中)〔R22 年度完成〕③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業(残事業費 21 億円(R7 年度評価時点))南富良野町かわまちづくり
(南富良野町)(R8 年度工事中)〔R22 年度完成〕③(再掲)】

【石狩川総合水系環境整備事業(残事業費 21 億円(R7 年度評価時点))千歳市かわまちづくり
(千歳市)(R8 年度推進中)〔R22 年度完成〕③(再掲)】

【釧路川総合水系環境整備事業(残事業費 21 億円(R3 年度評価時点))釧路湿原自然再生
(標茶町、鶴居村)(R8 年度工事中)〔R15 年度完成〕③(再掲)】

【天塩川総合水系環境整備事業(残事業費 6 億円(R6 年度評価時点))天塩川下流地区自然再生
(天塩町)(R8 年度事業中)〔R14 年度完成〕③(再掲)】

【天塩川総合水系環境整備事業(残事業費 6 億円(R6 年度評価時点))天塩川中上流地区自然再生
(美深町)(R8 年度工事中)〔R14 年度完成〕③(再掲)】

【天塩川総合水系環境整備事業(残事業費 6 億円(R6 年度評価時点))名寄川地区かわまちづくり
(名寄市、下川町)(R8 年度工事中)〔R14 年度完成〕③(再掲)】

【十勝川総合水系環境整備事業(残事業費 100 億円(R5 年度評価時点))十勝川水系自然再生
(帯広市、音更町、士幌町、上士幌町、鹿追町、新得町、清水町、芽室町、幕別町、池田町、豊頃町、
本別町、足寄町、陸別町、浦幌町、中札内村、更別村)(R8 年度工事中)〔R35 年度完成〕③(再掲)】

【十勝川総合水系環境整備事業(残事業費 100 億円(R5 年度評価時点))十勝川中流地区かわまちづくり
(音更町、池田町、幕別町)(R8 年度事業中)〔R35 年度完成〕③(再掲)】

【十勝川総合水系環境整備事業(残事業費 100 億円(R5 年度評価時点))帯広地区かわまちづくり
(帯広市)(R8 年度事業中)〔R35 年度完成〕③(再掲)】

小目標3-4

都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用等

概要

- 都市の自然環境や生態系の保全・再生に向けて、公民連携による緑地確保や都市公園整備、道路空間の緑化を推進し、「緑の基本方針(令和6年12月)」に基づき、温暖化対策と統合的に取り組み、緑地と農地が調和した都市環境の形成を図る。さらに、多自然川づくりやブルーインフラの保全・再生・創出を通じて、生物多様性の向上と豊かな自然の創出を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[45]河川整備計画(国管理河川)のうち、河川環境の定量的な目標を位置付けた河川整備計画の割合
【R6年度 0% → R12年度 35%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9年度、②:～R12年度、③:～R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{※1}が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用
【河川環境の定量的な目標を位置付けた河川整備計画の変更 (R8年度推進中)④】
【道路分野におけるネイチャーポジティブの推進 (R8年度推進中)④】
- ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出
釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 89 億円(R4 年度評価時点)〕★
【(釧路市) (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①(再掲)】

小目標3-5

グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成

概要

- ・ グリーンインフラの環境・社会・経済的価値を評価する手法を確立し、多様な効果の「見える化」を進めるとともに、経済界と連携した国民的な運動の展開等で、その効果を広く発信し、国民の理解と機運を高め、取組の基盤づくりを進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[46]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地方公共団体における取組完了率
【R4年度 25% → R12年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9年度、②:～R12年度、③:～R17年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容^{※1}が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- インフラ空間の新たな利活用促進
【官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進 (R8 年度推進中)④】
【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕石狩川下流自然再生
(新十津川町、砂川市) (R8 年度推進中) [R22 年度完成]③(再掲)】
【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕砂川地区かわまちづくり
(砂川市) (R8 年度事業中) [R22 年度完成]③(再掲)】
【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕恵庭かわまちづくり
(恵庭市) (R8 年度事業中) [R22 年度完成]③(再掲)】
【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕江別市かわまちづくり
(江別市) (R8 年度工事中) [R22 年度完成]③(再掲)】
【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕南富良野町かわまちづくり
(南富良野町) (R8 年度工事中) [R22 年度完成]③(再掲)】
【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕旭川駅周辺かわまちづくり
(旭川市) (R8 年度工事中) [R22 年度完成]③(再掲)】
【石狩川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)〕千歳市かわまちづくり
(千歳市) (R8 年度推進中) [R22 年度完成]③(再掲)】
【沙流川総合水系環境整備事業〔残事業費 5 億円(R4 年度評価時点)〕平取地区かわまちづくり
(日高町、平取町) (R8 年度工事中) [R14 年度完成]③(再掲)】

【鵜川総合水系環境整備事業〔残事業費 3.6 億円(R6 年度評価時点)〕むかわ地区かわまちづくり
(むかわ町) (R8 年度工事中) [R16 年度完成]③(再掲)】

【十勝川総合水系環境整備事業〔残事業費 100 億円(R5 年度評価時点)〕十勝川水系自然再生
(帯広市、音更町、士幌町、上士幌町、鹿追町、新得町、清水町、芽室町、幕別町、池田町、豊頃町、
本別町、足寄町、陸別町、浦幌町、中札内村、更別村) (R8 年度工事中) [R35 年度完成]③(再掲)】

【十勝川総合水系環境整備事業〔残事業費 100 億円(R5 年度評価時点)〕十勝川中流地区かわまちづくり
(音更町、池田町、幕別町) (R8 年度事業中) [R35 年度完成]③(再掲)】

【十勝川総合水系環境整備事業〔残事業費 100 億円(R5 年度評価時点)〕帯広地区かわまちづくり
(帯広市) (R8 年度事業中) [R35 年度完成]③(再掲)】

【網走川総合水系環境整備事業〔残事業費 7.7 億円(R7 年度評価時点)〕網走かわまちづくり
(網走市) (R8 年度事業中) [R17 年度完成]②(再掲)】

【網走川総合水系環境整備事業〔残事業費 7.7 億円(R7 年度評価時点)〕網走湖呼人地区かわまちづくり
(網走市) (R8 年度推進中) [R17 年度完成]②(再掲)】

【天塩川総合水系環境整備事業〔残事業費 6 億円(R6 年度評価時点)〕天塩川下流地区自然再生
(天塩町) (R8 年度事業中) [R14 年度完成]③(再掲)】

【天塩川総合水系環境整備事業〔残事業費 6 億円(R6 年度評価時点)〕天塩川中上流地区自然再生
(美深町) (R8 年度工事中) [R14 年度完成]③(再掲)】

【天塩川総合水系環境整備事業〔残事業費 6 億円(R6 年度評価時点)〕名寄川地区かわまちづくり
(名寄市、下川町) (R8 年度工事中) [R14 年度完成]③(再掲)】

【釧路川総合水系環境整備事業〔残事業費 21 億円(R3 年度評価時点)〕釧路湿原自然再生
(標茶町、鶴居村) (R8 年度工事中) [R15 年度完成]③(再掲)】

小目標3-6

建設リサイクルの高度化と下水道資源の最大限の有効活用

概要

- ・ 建設廃棄物の「水平リサイクル」を推進し、コンクリート塊を再生骨材として再利用するなど「質」を重視した資源化を図る。再生骨材の需要拡大や建設発生土の現場内・工事間利用での有効・適正利用を官民連携で推進する。また、下水汚泥に含まれるリンなどの肥料成分を活用し、案件形成や重金属分析、施設整備支援を通じて肥料利用の普及・拡大を図り、地域活性化と循環経済の実現に貢献し、水道事業で発生する浄水発生土の有効利用も推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

〔47〕下水汚泥肥料利用率

【R5 年度 15% → R12 年度 30%】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※1が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■下水汚泥資源の肥料利用の推進

苫前町特定環境保全公共下水道事業

【(苫前町)

(R8 年度) [R10 年度完成]②】

小目標3-7

港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化

概要

- ・ 港湾を物流の核として循環経済を推進するため、リサイクル技術や物流機能を備えた港湾を「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」として選定し、整備を進める。さらに、港湾工事で発生する浚渫土砂などの副産物を活用し、浅場・干潟や生物共生型構造物を造成することで、ブルーカーボン生態系の形成と生物多様性保全を統合的に推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[48] 北海道の港湾におけるサーキュラーエコノミーポートの選定数

【R6 年度 0 港 → R12 年度 3 港以上】

[49] 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

【R5 年度 7 年 → R12 年度 7 年】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①: ~R9 年度、②: ~R12 年度、③: ~R17 年度頃、④: 完成時期未定)

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※1が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 広域的な資源循環ネットワークの強化

釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業〔残事業費 89 億円(R4 年度評価時点)〕★

【(釧路市)

(R8 年度工事中) [R9 年度完成] ①(再掲)】

重点目標4:戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

目指すべき姿

- ・ 社会資本整備の実現には、地方公共団体によるインフラ管理や建設業・運輸業などの支え手が持続可能であることを前提としており、不可欠な存在である現場の担い手の減少や高齢化が進む中、エッセンシャルワーカーの継続的な確保・育成とともに、地方公共団体の管理機能の維持と人材確保を一体的に進める体制を目指す。
- ・ 社会資本整備は、計画的かつ戦略的に推進されるべきであり、そのためには現場の生産性向上が不可欠であることから、新技術やデータの活用によって、北海道の多様な暮らし方・働き方を支える効率的かつ質の高いインフラ整備を実現することを目指す。
- ・ インフラの管理・運用においては、デジタル技術やデータを最大限活用することで、北海道の自然環境や文化資源と調和したインフラの価値の向上を図っていくことを目指す。

小目標4-1

広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化

概要

- ・ 地方公共団体の技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスを確保するため、広域・複数・多分野のインフラを群として戦略的に管理する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」を推進し、手引き等で周知し、地方公共団体の取組を推進・重点的に支援することで、上下水道の広域化・分散化や管路のメンテナンス性向上を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[50] 北海道の市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合【再掲】

【R7 年度 44% → R12 年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる

※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理
【地域インフラ群再生戦略マネジメント等

(R8 年度推進中)④(再掲)】

小目標4-2

複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進

概要

- ・ インフラメンテナンスの高度化・効率化を図るため、官民連携や地方公共団体間の協働体制を強化し、地域課題の解決に向けたマッチングや先導的取組の支援を推進する。ウォーターPPP など各分野での官民連携を進めるとともに、発注方式の工夫等の検討支援や北海道公共契約業務連絡協議会等との連携を通じた市町村への直接的な働きかけにより入札契約制度の改善を推進する。共同企業体や共同発注などの連携体制を促進し、取組状況の「見える化」により意識醸成と底上げを図り、個別対話等で丁寧に支援する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[25] PPP/PFI の事業規模【再掲】

【R4～R5 年度 累計 8.4 兆円 → R4～R13 年度 累積 30 兆円】〔全国指標〕

[51] 下水道分野のウォーターPPP 具体化件数

【R6 年度 12 件 → R13 年度までに 100 件の具体化】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※1が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■インフラメンテナンスを効果的に行う体制構築の促進

【インフラメンテナンス国民会議

(R8 年度推進中)④(再掲)】

■インフラ分野における官民連携に関する取組の推進

釧路市公共下水道事業

【(釧路市)

(R8 年度実施中)〔R12 年度完成〕②(再掲)】

小目標4-3

インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用

概要

- ・ ロボットや AI 等の新技術の性能カタログ整備・導入を進め、インフラメンテナンス国民会議等を通じて効率的な体制構築を促進する。また、情報の電子化・一元化により「見える化」を図り、維持管理にデータを有効活用することで、メンテナンスの充実・高度化を推進する。また、河川では堤防除草の生産性向上のため、ICT(情報通信技術)を活用した除草作業の自動化の取組を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[52] 国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率【再掲】

【R6 年度 % → R12 年度 22%】〔全国指標〕

[52] 下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合

【R6 年度 16% → R9 年度 100%】

[53] 港湾:維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した港湾管理者の割合

【R5 年度 100% → R12 年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※1が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■インフラメンテナンスにおける新技術の導入・普及の促進

【SMART-Grass の推進

(R8 年度推進中)④】

【i-Snow の推進

(R8 年度推進中)④】

■新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進

石狩川流域下水道事業

【(滝川市ほか)

(R8 年度実施中)〔R11 年度完成〕②(再掲)】

■維持管理に係るデータ利活用の促進

石狩市公共下水道事業

【(石狩市)

(R8 年度推進中)〔R8 年度完成〕①】

【港湾施設の維持管理情報データベースの登録・活用

(R8 年度推進中)④】

小目標4-4

インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と生産性向上に向けた取組

概要

- 建設業においては、第三次・担い手3法で創設された新ルールを適切に運用し、適正な水準の賃額が支払われるよう処遇改善を進める。また、公共工事設計労務単価の適正化、建設キャリアアップシステムに登録・蓄積された資格等を基にレベル別に評価する能力評価制度の普及等を通じて技能者の処遇につなげていく。加えて、地方公共団体における週休 2 日制適用工事の導入や工期の平準化など、働き方改革を進めるとともに、女性や外国人労働者が働きやすい環境の整備を図り、雇用環境の改善や担い手確保に取り組む。さらに、i-Construction2.0 の活用により、現場の自動化・省人化を進め、新技術の導入を促進することで、生産性の向上を図る。運輸分野では、AI や自動運転技術の導入、物流関連法の改正による荷主への指導、適正運賃の確保、中継輸送の拠点整備などを通じて、物流の効率化と働きやすい環境の整備を進める。これらの取組により、誇りとやりがいを持って働ける魅力ある産業の構造の形成を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[54]直轄工事における中小建設業者の ICT 施工の経験割合

【R6 年度 53% → R12 年度 60%】〔全国指標〕

[55]「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入ターミナル数【再掲】

【R5 年度 4 → R12 年度 15】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■建設業・運輸業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進

【i-Construction2.0 による自動施工技術を活用した建設現場の効率化・省人化の推進

(R8 年度推進中)④】

【トラック運送業における取引環境の適正化、多様な人材確保・育成に向けた取組の推進★

(R8 年度推進中)④】

小目標4-5

データ連携や AI 等を活用した賢く(Smart)、安全で(Safe)、持続可能な(Sustainable)インフラの管理・運用

概要

- インフラ DX を推進し、AI やセンサー、通信設備を活用して施設管理・運用の高度化を図る。河川では施設やダム那点検等の高度化・効率化を図るため、AI を活用した画像解析等の先進技術による異常の自動検知などの開発・実用化を進める。道路では異常の早期発見や違反車両の取り締まりを自動化し、データのオープン化を進める。特殊車両の通行可能経路を即時に確認できる特殊車両通行確認制度の利用や逆走検知技術の導入も推進する。次世代 ITS により、安全・安心で持続可能な人流・物流を実現し、渋滞緩和と業務

効率化を図る。ダムでは気象予測を活用し、治水と水力発電を両立するハイブリッド運用を推進する。港湾では手続きの電子化や「ヒトを支援する AI ターミナル」の技術開発を進め、スマートシティ創出に向けて官民連携で都市課題を解決する。水道事業ではスマートメーター導入を促進し、物流分野ではビッグデータ解析による効率化を支援する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[56] スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数

【R5 年度末 141 地域 → 毎年度増加】〔全国指標〕

[57] サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数

【R7年3月末 928 社 → R12 年度 5,500 社】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる

※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■新技術を活用したインフラの管理・運営の促進

石狩川流域下水道事業

【(滝川市ほか)

(R8 年度実施中)〔R11 年度完成〕②(再掲)】

【AI/Eye River の推進(河川管理の高度化・効率化に向けた取組)

(R8 年度推進中)④】

【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

(R8 年度推進中)④】

【デジタル技術を活用した鉄道分野における現場業務の効率化・省力化に資する技術開発の推進

(R8 年度推進中)④】

【物流分野のイノベーション実現に向けた先進性・革新性の高い取組の支援

(R8 年度推進中)④】

■サイバーポートによる生産性向上

【サイバーポート(港湾物流)の利用促進

(R8 年度推進中)④】

小目標4-6

インフラ・都市・地域のオープンデータ空間の構築による管理・運用の高度化と産学官連携による研究開発やスタートアップ支援を通じたインフラ関連新産業の創出

概要

- ・ インフラ管理や防災・まちづくりの高度化、物流などの新サービス創出に向け、BIM や PLATEAU、地理空間情報を不動産 ID で連携し建築・都市の DX を推進する。また、国内の様々な経済社会活動や災害対応の基盤となる、デジタル公共インフラとしての電子基準点等の国土情報基盤の整備・更新を推進する。国土交通データプラットフォームの充実と利便性向上と国土交通分野の行政情報のデータ整備・活用オープンデータ化(Project LINKS)を進める。データの性質やコストを踏まえ、更新頻度等を適切に設定し、セキュリティと個人情報保護を徹底する。また、インフラや都市・地域のデータを活用し、中小企業を含むイノベーションを促進するため、産学官が連携して技術開発や実装支援を行い、サービス開発コンテスト等を通じてインフラ関連産業の振興と裾野拡大を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[58] <PLATEAU> 3D 都市モデルの整備都市数

【R6 年度 250 都市 → R9 年度 500 都市】〔全国指標〕

[59] 電子基準点現地調査の実施率

【R8 年度 0% → R12 年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、②:～R12 年度、③:～R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容※¹が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■PLATEAU の取組を一体的に進める「都市の DX」の推進

【＜PLATEAU＞3D 都市モデルの整備を推進

(R8 年度推進中)④】

■国土情報基盤の整備・更新

【電子基準点現地調査の実施

(R8 年度実施中)④】

第4章 計画を推進するための方策

1. 北海道の戦略的・計画的な社会資本整備

厳しい財政状況の下、持続可能なインフラ整備を実現するためには、公共投資の重点化・効率化を図るとともに、維持管理・更新や活用段階を見据えた計画的なインフラ整備を行うことによりストック効果を最大限に発揮させる必要がある。

北海道の価値を生み出す生産空間は地方部に広域的に存在していることから、早期に整備する工夫や早期に事業効果を発現させる工夫を行うなど、戦略的・計画的なインフラ整備を推進する。

また、自然災害の激甚化、頻発化への対応としての流域治水等の推進にあたっては、グリーンインフラの考えを取り入れるなど北海道の自然や地域特性を活かしたインフラ整備を促進するとともに、食料安全保障に貢献する生産基盤の強化や観光振興、成長産業の形成に寄与する交通ネットワーク整備等の北海道の価値を高めるインフラを重点的に整備する。計画を効果的に推進するため、ハード・ソフトにわたる事業間の連携を促進し、時々の情勢変化を勘案して、柔軟で機動的・重点的な対応を図る。

さらに、地方公共団体や企業、住民といった多様な主体とも連携し、整備段階だけではなく、維持管理・利活用段階までも視野に入れて、インフラの潜在力を引き出すことが重要である。

インフラの多くが、高度経済成長期以降に整備されており、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している。修繕等の措置が早急に必要施設が多数存在していることから、広域的・戦略的なインフラマネジメントを進め、予防保全型のインフラメンテナンスへの本格転換を図る。これらに加えて、北海道は積雪寒冷地特有の気象や構造物特性を踏まえたメンテナンスが必要である。

2. インフラのストック効果の見える化

安全・安心の確保、生活の質の向上、民間投資の誘発や生産性の向上といった社会資本のストック効果の発現状況について、多面的な効果を踏まえつつ、事業完了後における地域の即地的な社会経済状況の変化を継続的に把握・公表するなど、ストック効果の見える化の取組を推進する。

3. 北海道総合開発計画との調和と関連計画との連携

計画の推進にあたっては、第 9 期北海道総合開発計画との調和を図り、社会資本整備に関連する計画との連携を図りながら、重点目標の実現に向けて効率的かつ一体的に実施していくものとする。

4. 計画のフォローアップ

本計画に位置付けられた事業・施策の進捗状況を把握し、進捗が遅れている施策の課題整理と解決方策等の検討を行うため、社会資本整備重点計画のフォローアップの実施状況等も踏まえつつ、本計画のフォローアップを行うこととする。

その際、指標の実績値を把握するとともに、指標を定めていない事業・施策についても、可能な限り関連する客観的なデータの蓄積等に努めることとする。

（別紙）各小目標における重点施策、指標等

各小目標における重点施策及び指標は、以下に示すとおりとする。

重点目標1 活力のある持続可能な地域社会の形成

小目標1—1：生活関連サービスが持続的に提供される人口の確保に向けた都市機能等の誘導・集積

重点施策	指標
（都市機能等の誘導・集積）	
・コンパクト・プラス・ネットワークの深化（「まちづくりの健康診断」による立地適正化計画の実効性向上等）	〔KPI-1〕 〔全国指標〕 ・立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合 R6 年 12 月 58.6% → R12 年度 75%
	〔KPI-1〕 ・居住誘導区域内人口割合が維持・増加している市町村の割合 R6 年 12 月 68.4% → 毎年度 66.6%以上
	〔全国指標〕 ・立地適正化計画を策定した市町村数 R6 年度末 636 都市 → R12 年度 1000 都市
・コンパクト・プラス・ネットワークの実現を図るため、総合的な都市交通システムの構築を推進	〔全国指標〕 ・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 ①地方中枢都市圏 R6 年度 78.4% → R12 年度 78.4% ②地方都市圏 R6 年度 37.9% → R12 年度 37.9%
・「交通空白」解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開	〔全国指標〕 ・「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数 ①地域の足 R7 年度 2,057 地区 → R9 年度 0 地区 ②観光の足 R7 年度 462 地点 → R9 年度 0 地点
・シェアサイクルの普及促進	〔全国指標〕 ・シェアサイクルの導入市区町村数 R5 年度 349 市区町村 → R12 年度 500 市区町村
・日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏の形成	
・官民連携による地域の遊休公的施設の活用を推進（スモールコンセッション）	
・（参考）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	
（一体的な計画策定による持続可能な都市・地域構造への転換）	
・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画の連携推進	〔全国指標〕 ・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数 R6 年度末 172 団体 → R12 年度 700 団体
・コンパクト・プラス・ネットワークの推進と地域課題に適應した交通の確保	・今後策定・更新される地域公共交通計画のうち、コンパクト・プラス・ネットワークに関する具体的な記載があるものの割合 R7 年度 0% → R12 年度 100%

期待されるストック効果

都市構造再編集中事業や交通空白解消に向けた地域交通のリ・デザイン、シェアサイクルの普及促進などに取組により、都市機能や生活関連サービスが集積し、移動の利便性が向上、交通空白が解消されることで、持続可能な地域生活圏が形成される。これにより、官民連携による既存ストックの活用や民間投資の呼び込みが進み、地域の活力と居住環境の魅力が高まった。今後も、コンパクト・プラス・ネットワークの深化や交通DXの推進を通じて、人口の確保と生活サービスの持続的提供を実現する。

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

都市構造再編集中事業や地域交通のリ・デザインの実施にあたっては、自治体、交通事業者、民間企業など多くの関係者が連携し、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な策定を推進している。さらに、交通DXやシェアサイクルの導入などハード・ソフトの一体的な活用により、移動のベストミックスを実現し、持続可能な都市・地域構造への転換を推進している。

1

2 小目標1－2：地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上

重点施策	指標
(地域資源を活かした個性あるエリアの形成)	
・良好な景観形成の推進	[KPI-2] ・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数) R6 年度 14 市区町村 → R12 年度 28 市区町村
・歴史文化を活かしたまちづくりの推進	[KPI-3] ・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 R6 年度 0 市町村 → R12 年度 2 市町村
・官民連携による地域の遊休公的施設の活用の推進(スモールコンセッション)	
・地域経済の活性化に向けた産業立地の促進	
・不動産業者を始めとする多様なプレイヤーの連携による地域価値共創の推進	
(地方誘客の促進に向けた環境整備)	
・FAST TRAVEL の推進	[全国指標] ・主要空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)の国際線におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場に係る待ち時間を令和元年度からそれぞれ半減、またはそれぞれ 10 分以下に短縮した空港 R6 年度 21% → R12 年度 100%
・交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備	・旅客施設(「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律(平成9年法律第 91 号)」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設)における公衆無線 LAN(Wi-Fi)整備率 ①鉄軌道駅 R6 年度 44% → R12 年度 100% ②バスターミナル R6 年度 該当なし → R12 年度 100% ③旅客船ターミナル R6 年度 該当なし → R12 年度 100% ④空港 R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持 ・旅客施設(「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律(平成9年法律第 91 号)」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設)に

	おける多言語対応率 ①鉄軌道駅 R6 年度 100% → R12 年度 100% ②バスターミナル R6 年度 該当なし → R12 年度 100% ③旅客船ターミナル R6 年度 該当なし → R12 年度 100% ④空港 R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持
・サイクルツーリズムの推進	
・インフラツーリズムの推進	[KPI-4] ・インフラツーリズム実施施設数 R6 年度 約 43 施設 → R12 年度 約 49 施設
・道路空間におけるオーバーツーリズム対策の推進	
(地域における関係人口や雇用の拡大)	
・官民の連携・協働体制の全国での構築、PPP に取り組む地方公共団体及び地域企業との連携強化	[全国指標] ・PPP/PFI の事業規模【再掲】 R4～R5 年度 累計 8.4 兆円 → R4～R13 年度 累計 30 兆円
・二地域居住の促進による新たな人の流れの創出・拡大	[KPI-5] [全国指標] ・市町村が作成する特定居住促進計画の作成数 R6 年度末 5 件 → R11 年度 累計 600 件
・二地域居住の促進による新たな人の流れの創出・拡大	[KPI-5] [全国指標] ・市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数 R6 年度末 5 法人 → R11 年度 累計 600 法人
期待されるストック効果	
交通結節点整備や港湾・物流ターミナルの整備、訪日外国人旅行者の受入環境整備、サイクルツーリズムやインフラツーリズムの推進、二地域居住の促進などの取組により、地域資源を活かした個性あるエリアが形成され、観光地の魅力が向上し、地方誘客やインバウンド需要が拡大する。これにより、地域経済の好循環が生まれ、民間投資や雇用創出が進み、「域外から稼ぐ」力が強化された。今後も、交通ネットワークの整備や観光産業のDX推進を通じて、地域の魅力と活力をさらに高め、持続可能な成長を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
交通結節点整備や港湾・物流ターミナル整備、観光関連施設の整備にあたっては、自治体、交通事業者、観光業界、民間企業など多くの関係者が連携し、PPP/PFIの活用や官民協働による投資促進を進めている。さらに、観光地・観光産業のDX、サイクルツーリズムやインフラツーリズムの展開、多言語対応の強化など、ハード・ソフトの一体的な活用により、移動の利便性と観光サービスの質を高め、地域経済の好循環を支える仕組みの構築を推進している。	

1

2

小目標1-3:生産空間と都市等を結ぶ交通ネットワークの整備

重点施策	指標
(地域内外を結ぶ道路等の交通ネットワークの整備)	
・高規格道路の未整備区間の早期整備	[KPI-6] [全国指標] ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率 R5 年度 6% → R12 年度 19%

・修繕・改築が容易ではない大口径下水道管路のリ ダンダンシー確保のための取組の推進	[全国指標] ・修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径2m以上の管路)を有する地方公共団体(約 60 自治体)のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し取組を進めている団体の割合 R6 年度 7% → R9 年度 100%
・水道分野におけるDX技術活用の推進	[KPI-10] ・水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合 R6 年度 35% → R9 年度 100%
・下水道分野における DX 技術活用の推進	[KPI-10] ・下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合 R6 年度 16% → R9 年度 100%
・道路占用物件管理の一元化・高度化の推進	
(上下水道以外のインフラ全般における新技術を活用した維持管理・更新)	
・新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進	[KPI-52]【再掲】 [全国指標] ・道路:点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数 R5 年度 654 団体 → R12 年度 1,200 団体 [全国指標] ・河川:国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 22% [全国指標] ・ダム:ダム堤体等の維持管理等における新技術等を活用した国・水資源機構管理ダムの割合 ※ただし、現場条件等により新技術等の活用がなじまないダムは除く R6 年度 74% → R12 年度 100% [全国指標] ・砂防:砂防関係施設における「UAV 目視外(レベル3)飛行」の活用による自動点検体制構築率 R6 年度 0% → R12 年度 100% [全国指標] ・海岸:海岸堤防等の点検・診断等に新技術を活用した海岸の割合 R5 年度 61% → R12 年度 100% ・港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの削減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合 R6 年度 25% → R12 年度 100% [全国指標] ・空港:空港舗装の点検・診断などの業務において、MMS を導入している空港の割合 R6 年度 19% → R12 年度 50%

	〔全国指標〕 ・公園：新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化に取り組む公園管理者数 R7 年度末 77 管理者 → R12 年度末 150 管理者 〔全国指標〕 ・官庁施設：庁舎等の維持管理に資する新技術の活用等について情報提供を受けた地方公共団体等の職員数 R6 年度 0 人 → R12 年度 6,000 人
・新技術の導入・利活用の促進	・国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合 R7 年度 46% → R12 年度 100%

期待されるストック効果

下水道管路の特別重点調査や緊急度判定基準の強化、無人化・省力化に向けた自動化技術の高度化、点検結果のデジタル化・データベース化などの取組により、管路の健全性が確保され、道路陥没リスクが大幅に低減する。これにより、国民生活の安全性向上、ライフラインの安定供給が実現した。今後も、DXを活用した効率的な点検体制の構築や新技術の導入を進めることで、持続可能で強靱なインフラ管理を実現する。

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

下水道管路の戦略的維持管理や道路占用物件管理の一元化・高度化の実施にあたっては、自治体、道路管理者、占有者など多くの関係者が連携し、AIや人工衛星による漏水検知、ドローンによる管路調査などDX技術を活用したハード・ソフト一体の取組を推進している。

1

2

小目標1ー5：人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ

重点施策	指標
(地域の将来像等を踏まえたインフラの維持管理)	
・集約・再編等の取組推進	〔KPI-11〕 施設の集約・再編等に向けた取組数 道路： ・集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数(令和7年度以降) R6 年度 0 施設 → R12 年度 約 40 施設 海岸： 〔全国指標〕 ・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(約 14,000 施設)の安全な閉鎖体制の確保率 R5 年度 85% → R12 年度 91% 水道： 〔全国指標〕 ・広域連携に取り組むこととした水道事業数 R4 年度 651 事業 → R12 年度 760 事業 下水道： 〔全国指標〕 ・広域連携に取り組むこととした下水道事業数 R6 年度 0 事業 → R12 年度 300 事業 港湾： ・既存港湾施設のライフサイクルコスト縮減につながる施設の統廃合、機能の集約化及び転換にかかる方針について、そのコスト縮減効果を個別施設計画等に記載した重要港湾以上の港湾の割合

	R6 年度 0% → R12 年度 100% 公園： ・地域の将来像等を踏まえた公園施設の集約・再編、機能強化及び撤去を検討した長寿命化計画の策定率 R5 年度末 1.2% → R12 年度末 25% 官庁施設： 〔全国指標〕 ・新たな合同庁舎の整備により集約された施設数 R6 年度 0 施設 → R12 年度 16 施設
・河川管理施設・砂防設備等の戦略的な維持管理の推進	河川： 〔全国指標〕 ・国管理河川における小規模な樋門等（約 4,500 施設）の無動力化整備完了率 R5 年度 43% → R12 年度 51% 河川・ダム： 〔全国指標〕 ・国管理河川の排水機場及び国・水資源機構管理ダム等のうち、人口集中地域などにある、早期に措置を講ずべき施設（約 580 施設（令和5年度末時点））の遠隔操作化の整備完了率 R5 年度 50% → R12 年度 59%
・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画の連携推進	〔全国指標〕 ・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数【再掲】 R6 年度末 172 団体 → R12 年度 700 団体
・まちづくりと連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた取組を推進 （予防保全の考えに基づくインフラメンテナンスへの転換）	
・予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理	〔KPI-12〕 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： 〔全国指標〕 ・国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁（約 92,000 橋（令和5年度末時点））の修繕措置（完了）率 R5 年度 55% → R12 年度 80% 〔全国指標〕 ・緊急輸送道路（約 110,000km）等における舗装（約 8,300km（令和5年度末時点））の修繕措置（完了）率 R5 年度 0% → R12 年度 61% 〔全国指標〕 ・地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべきトンネル（約 1,700 か所（令和5年度末時点））の修繕措置（完了）率 R5 年度 0% → R12 年度 83% 〔全国指標〕 ・地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき道路附属物（うち大型附属物約 2,100 か所（令和5年度末時点））の修繕措置（完了）率 R5 年度 0% → R12 年度 83% 河川： ・国管理河川のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべき河川管理施設（堤防、樋門、樋管等の施設（令和5年度末時点））の修繕等による健全性確保率 R5 年度 46% → R12 年度 62%

	ダム: [全国指標] ・国・水資源機構・道府県管理ダム(569 施設)のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべきダム管理施設(82 施設(令和5年度末時点))の修繕等による健全性確保率 R5 年度 86% → R12 年度 98% [全国指標] ・国・水資源機構管理ダム(129 施設)のうち、早期に堆砂除去が必要なダム(22 施設)の貯水池機能(約 6,670 万 m3(令和5年度末時点))の回復率 R5 年度 74% → R12 年度 80%
・予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理	[全国指標] ・国・水資源機構・道府県管理ダム(569 施設)のうち、堆砂除去を効率化するための施設が必要なダム管理施設(66 施設)の整備完了率 R5 年度 0% → R12 年度 29% 砂防: [全国指標] ・国・都道府県管理の砂防関係施設(約 97,000 施設)のうち、重要交通網等を保全する砂防関係施設(約 8,400 施設)の修繕等による健全性確保率 R5 年度 87% → R12 年度 91% 海岸: [全国指標] ・全国の海岸(延長約 13,800km)のうち、長寿命化計画が策定された海岸(延長約 8,200km)における事後保全段階の海岸堤防等の修繕完了率 R5 年度 87% → R12 年度 91% 水道: ・点検により、更新等が必要となった水管橋(補剛形式)の対策完了率 R3 年度 0% → R12 年度 100% ・水道事業者のうち社会的影響が大きい古い規格の水道管路(鑄鉄管)の更新計画を策定し取組を進めている事業者の割合 R6 年度 0% → R8 年度 100% [全国指標] ・修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路(口径 800mm 以上の導・送水管)に対する複線化・連絡管整備(約 300km)の完了率 R6 年度 33% → R12 年度 76% ・漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径 800mm 以上の管路)の更新の完了率 R6 年度 8% → R12 年度 32% 下水道: ・損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」の対象)の健全性の確保率 R6 年度 0% → R12 年度 100% [全国指標] ・修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径 2m 以上の管路)を有する

・予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理	地方公共団体のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し取組を進めている団体の割合 R6 年度 7% → R9 年度 100% 港湾： ・北海道の港湾における老朽化した港湾施設の予防保全対策の完了率 R5 年度 86% → R12 年度 90% 空港： 〔全国指標〕 ・全国の空港(95 空港)における予防保全を適切に実施した割合 R6 年度 100% → R12 年度 100% 鉄道： 〔全国指標〕 ・耐用年数を超えて使用し、又は老朽化が認められ、予防保全が必要な鉄道施設(約 470 か所)の老朽化対策の完了率 R5 年度 27% → R12 年度 79% 〔全国指標〕 ・耐用年数を超えて使用し、又は老朽化が認められ、予防保全が必要な青函トンネル施設(約 180 か所)の老朽化対策の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 17% 自動車道： 〔全国指標〕 ・措置が必要な自動車道施設の修繕率 R6 年度 73% → R12 年度 100% 公園： ・インフラ長寿命化計画を策定済みの都市公園(約 75,000 公園(令和5年度時点))のうち、緊急度の高い老朽化した公園施設の改修等の対策を完了した都市公園の割合 R5 年度末 43% → R12 年度末 100% 官庁施設： ・合同庁舎のうち老朽化対策が必要な施設における対策(危険箇所の改修等)の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 45% 公営住宅： 〔全国指標〕 ・(参考)特に老朽化した公営住宅団地(全国の公営住宅:5,500 団地(令和6年度時点想定))の更新や老朽化対策のための改修の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 100% 信号制御機： 〔全国指標〕 ・全国の信号制御機(約 204,000 基)のうち、老朽化への対処のため緊急に対応すべき信号制御機(約 36,000 基(令和6年度末時点))の更新完了率 R6 年度末 0% → R12 年度 100%
(広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理)	
・地域インフラ群再生戦略マネジメント等	〔KPI-50〕 ・北海道の市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合 【再掲】 R7年度 44% → R12 年度 100%

期待されるストック効果

都市公園ストック再編事業や道路・橋梁・トンネル・港湾施設の修繕、港湾施設の機能集約、上下水道管路の戦略的維持管理などの取組により、老朽化施設の更新・撤去が進み、ライフサイクルコストの縮減と安全性の向上が実現する。これにより、予防保全型の維持管理サイクルへの移行が加速し、人口減少時代に対応した持続可能なインフラ体系が形成された。今後も、地域インフラ群再生戦略マネジメントやDXの活用を通じて、効率的かつ強靱なインフラストックマネジメントを実現する。

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

都市公園ストック再編事業や道路・港湾・上下水道施設の維持管理にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者が連携し、施設の集約・撤去・修繕を戦略的に推進している。さらに、AIやデータベース化による点検効率化、広域・複数・多分野のインフラを群として管理する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」、PPP/PFIの活用など、ハード・ソフト一体の取組により、予防保全型の維持管理体制の構築を推進している。

1

2 小目標1－6：インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築

重点施策	指標
(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)	
・維持管理に関する技術力向上	[KPI-13] 地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数 ・道路： R5 年度 1,009 人 → R12 年度 1,310 人 [全国指標] ・河川・ダム・砂防： R6 年度 9,788 人 → R12 年度 16,000 人 [全国指標] ・上下水道： R6 年度 4,600 人 → R12 年度 5,600 人 ・港湾： R6 年度 1,427 人 → R12 年度 2,248 人 [全国指標] ・空港： R6 年度 497 人 → R12 年度 750 人 [全国指標] ・鉄道： R5 年度 3,119 人 → R12 年度 5,500 人 [全国指標] ・自動車道： R6 年度 100 人 → R12 年度 210 人 [全国指標] ・公園： R7 年度 424 人 → R12 年度 600 人
・観測施設(気象レーダー施設)管理に係る職員の技術力向上	[全国指標] ・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 R6 年度 373 人 → R12 年度 493 人
・「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する	
・「道路メンテナンス会議」を開催	
・インフラメンテナンス国民会議等の活性化	・北海道ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数 R6 年度 51 団体 → R12 年度 145 団体
(地方公共団体の取組を継続的に後押しする仕組みの構築)	
・集約・再編等の考え方やメンテナンスの優先度の設定手法を充実させ、先進的な取組の事例集の整備・拡充	

・集約・再編等を行う優良な取組を検討段階から実施段階にわたる支援
・修繕・更新や集約・再編等の取組の進捗が特に遅れている地方公共団体に対する国の伴走支援
期待されるストック効果
北海道技術者育成プラットフォームの活動や維持管理に関する研修、インフラメンテナンス国民会議の活動、河川・道路・港湾協力団体との連携などの取組により、地方公共団体の技術力が向上し、戦略的なインフラメンテナンス体制が強化される。これにより、老朽化対策の計画的実施、予防保全型への移行、住民の当事者意識醸成が進み、持続可能な国土形成に向けた基盤が整備された。今後も、産学官民連携による人材育成と情報共有を継続し、地域のインフラ再構築を後押しする仕組みを確立する。
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組
北海道技術者育成プラットフォームの活動や維持管理研修、協力団体との連携を進めるにあたっては、国、地方公共団体、民間企業、学術機関が連携し、ガイドラインの整備・普及、標準指標による「見える化」、DXを活用した情報共有など、ハード・ソフト一体の取組を推進している。さらに、インフラメンテナンス国民会議を通じて機運醸成を図り、持続的な人材育成と戦略的メンテナンス体制の構築を推進している。

1

2 小目標1ー7:あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進

重点施策	指標
(公共施設等のバリアフリー化)	
・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	[KPI-14] [全国指標] ・移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数 R6 年度 50 団体 → R12 年度 約 350 団体 [全国指標] ・移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数 R6 年度 334 団体 → R12 年度 約 450 団体 [全国指標] ・基本構想等を作成した地方公共団体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる地方公共団体の割合 R6 年度 約 30% → R12 年度 約 60% [KPI-14] ・旅客施設のバリアフリー化率 (段差解消) R5 年度 -% → R12 年度 原則 100% (視覚障害者誘導用ブロック) R5 年度 -% → R12 年度 原則 100% (案内設備) R5 年度 -% → R12 年度 原則 100% (障害者対応型便所の設置) R5 年度 -% → R12 年度 原則 100% ・鉄軌道駅におけるバリアフリー化率 (障害者対応型券売機) R5 年度 -% → R12 年度 原則 100% (拡幅改札口) R5 年度 -% → R12 年度 原則 100% [全国指標] ・ホームドアの整備番線数 (鉄軌道駅全体) R5 年度 2,647 番線 → R12 年度 4,000 番線 (平均利用者 1 日 10 万人以上の駅) R5 年度 559 番線 → R12 年度 900 番線

	〔全国指標〕 ・プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数 R5 年度 2,169 番線 → R12 年度 4,000 番線
	〔全国指標〕 ・都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率 (園路及び広場) R5 年度 約 64% → R12 年度 約 70% (駐車場) R5 年度 約 56% → R12 年度 約 60% (便所) R5 年度 約 64% → R12 年度 約 70%
	〔全国指標〕 ・特定路外駐車場のバリアフリー化率 R5 年度 29% → R12 年度 35%
	〔全国指標〕 ・特定道路におけるバリアフリー化率 R6 年度 約 72% → R12 年度 約 77%
	〔全国指標〕 ・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 R6 年度 99.0% → R12 年度 原則 100%
	〔全国指標〕 ・主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている音響信号機及びエスコートゾーンの設置率 R6 年度 75.1% → R12 年度 原則 100%
	〔全国指標〕 ・一定の公共建築工事における当事者参画の実施割合 R12 年度 原則 100%
・民間事業者が主体となり、ICT を活用したスマートフォン等での歩行空間の移動支援に係る情報提供環境の構築	〔全国指標〕 ・(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 R6 年度 約 65% → R12 年度 約 70%
(車両等のバリアフリー化)	
・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	・車両等のバリアフリー化率 〔全国指標〕 ①鉄軌道車両のバリアフリー化率 R5 年度 59.9% → R12 年度 約 80% 〔全国指標〕 ②乗合バス車両(適用除外認定車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率 R5 年度 70.5% → R12 年度 約 90% 〔全国指標〕 ③適用除外認定を受けた乗合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 R5 年度 8.6% → R12 年度 約 25%

	〔全国指標〕 ④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数 R5 年度 1,229 台 → R12 年度 約 2,100 台 〔全国指標〕 ⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率 R5 年度 41.2% → R12 年度 約 60% 〔全国指標〕 ⑥福祉タクシーの導入数 R5 年度 52,553 台 → R12 年度 約 90,000 台 ⑦タクシーの総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約 25%以上である都道府県の割合 R5 年度 0% → R12 年度 100% 〔全国指標〕 ⑧旅客船のバリアフリー化率 R5 年度 57.8% → R12 年度 約 70% 〔全国指標〕 ⑨航空機のバリアフリー化率 R5 年度 100% → R12 年度 原則 100%
(住宅のバリアフリー化)	
・(参考)住宅のバリアフリー化や医療面でも効果が期待される温熱環境改善に資する省エネルギーフォームなどの推進	
(心のバリアフリー)	
・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	〔全国指標〕 ・「障害の社会モデル」の理解度 R12 年度 約 60%
	〔全国指標〕 ・障害のある人へ支援をしようとする人の割合 R12 年度 原則 100%
	〔全国指標〕 ・多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合 R12 年度 原則 100%
(誰もが暮らしやすい社会の実現)	
・女性にも暮らしやすい地方の実現	
期待されるストック効果	
都市公園の安全・安心対策や公共施設・車両のバリアフリー化、心のバリアフリー推進などの取組により、段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置、案内設備の充実、障害者対応型トイレの整備が進み、誰もが安心して移動できる環境が整備される。これにより、高齢者や障害者、子育て世代を含む多様な人々の外出機会が拡大し、地域の交流や観光振興が促進された。今後も、移動円滑化方針や基本構想の策定を進め、心のバリアフリーやジェンダー主流化を含めた総合的な取組により、誰もが暮らしやすい社会を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
都市公園の安全・安心対策や公共施設・交通機関のバリアフリー化を進めるにあたっては、地方公共団体、交通事業者、観光施設管理者など多くの関係者が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、オープンデータによるバリアフリー情報の公開、教育啓発による心のバリアフリーの浸透、ジェンダー主流化の取組を組み合わせ、北海道の地域特性に応じたユニバーサルデザインのまちづくりを推進している。	

1
2
3
4

1 小目標1－8:誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成

重点施策	指標
(生活道路等の人優先の歩行空間の形成)	
・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(最高速度 30km/h の区域規制等と物理的デバイス(ハンプ・狭さく等)を効果的に組み合わせたゾーン30プラスの推進)	[KPI-15] [全国指標] ・30km/h 速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率 R12 年 3 割抑止(R6 年比)
	[全国指標] ・信号機のない横断歩道の更新数 R12 年度末までに約8万本の横断歩道を更新
・幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策(交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等)を推進	[全国指標] ・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 R12 年 3 割抑止(R6 年比)
・こどもの安全な歩行空間を確保	[KPI-16] ・通学路における歩道等の整備率 R6 年度 90% → R12 年度 91%
・ITSの活用、信号機の改良等による道路交通の安全の確保	[全国指標] ・信号機の改良等による死傷事故抑止件数 R12 年度末までに約 8,000 件/年
(安全・快適で円滑な道路交通の形成)	
・自転車通行空間の整備推進	[KPI-17] [全国指標] ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数 R6 年度 340 市区町村 → R12 年度 800 市区町村
・市街地開発事業における無電柱化対策	[全国指標] ・市街地開発事業において整備する幹線街路における無電柱化実施率 R4～R6 年度 78% → R8～R12 年度 82%
・安全かつ円滑な交通の確保の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	
・良好な景観の形成の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	
(安全・快適で円滑な鉄道交通の形成)	
・踏切事故を減少させるため、立体交差化や踏切保安設備等の整備に加え、周辺の迂回路整備等も含めた総合的な事故対策を推進	[全国指標] ・踏切事故件数 R3～R7 年度平均値 → R8～R12 年度平均値を R3～R7 年度平均値比約1割低下
・第4種踏切道の緊急対策	[全国指標] ・第4種踏切道の緊急対策箇所数 R5 年度 0 か所 → R11 年度 300 か所
・LRT の導入を推進	[全国指標] ・LRT 車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合) 【再掲】 R6 年度 42.5% → R12 年度 45%
(あらゆる人が過ごしやすい環境の形成)	
・こどもや子育て世帯の目線に立った公園づくりの推進	[全国指標] ・緑の基本計画のうち、こどもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている計画の割合 R5 年度末 25.1% → R12 年度末 39%
・交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備	・旅客施設における公衆無線 LAN(Wi-Fi) 整備率【再掲】 ①鉄軌道駅 R6 年度 44% → R12 年度 100%

	②バスターミナル R6 年度 該当なし → R12 年度 100% ③旅客船ターミナル R6 年度 該当なし → R12 年度 100% ④空港 R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持 ・旅客施設(「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律(平成9年法律第 91 号)」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設)における多言語対応率【再掲】 ①鉄軌道駅 R6 年度 100% → R12 年度 100% ②バスターミナル R6 年度 該当なし → R12 年度 100% ③旅客船ターミナル R6 年度 該当なし → R12 年度 100% ④空港 R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持
・多言語表記やピクトグラムを活用など誰にでもわかりやすい道案内を推進	
・(参考)UR 団地における、子育て世帯が利用しやすい共用空間等の整備や子育て世帯向けのソフト施策の提供等の子育てしやすい住環境の整備、子育て世帯の優先入居等の推進	
期待されるストック効果	
幹線道路の交差点改良や右折レーン設置、通学路の歩道整備、自転車通行空間の整備、無電柱化の推進、旅客施設の多言語対応などの取組により、交通事故リスクが低減し、こどもや高齢者を含む全ての道路利用者の安全性が向上する。これにより、誰もが安心して移動できる生活環境が形成され、地域の交流や観光振興が促進された。今後も、生活道路におけるゾーン30プラスの導入や景観向上策を進めることで、安全・安心な移動環境と魅力ある地域づくりを実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
ゾーン30プラスの推進、交通事故抑止対策や歩行空間・自転車通行空間の整備、無電柱化の推進にあたっては、国、地方公共団体、交通事業者、地域住民が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、速度抑制策や通過交通抑制、低コスト無電柱化手法の普及、多言語対応の強化などを組み合わせ、誰もが安全・安心に移動できる環境の形成を推進している。	

1

2 小目標1－9:生産空間と地域資源を活かした魅力ある地域づくり

重点施策	指標
(良好な景観形成・歴史まちづくりの推進)	
・良好な景観形成の推進	〔KPI-2〕 ・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数)【再掲】 R6 年度 14 市区町村 → R12 年度 28 市区町村
・歴史文化を活かしたまちづくりの推進	〔KPI-3〕 ・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 【再掲】 R6 年度 0 市町村 → R12 年度 2 市町村
(住民、企業、行政等が連携した水と緑豊かな地域づくりの推進)	
・「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	〔KPI-18〕 〔全国指標〕 ・みなとオアシスの登録数 R7 年度 170 箇所 → R12 年度 190 箇所

・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成	〔全国指標〕 ・都市域における水と緑の公的空間確保量 R5 年度末 14.2m ² /人 → R12 年度末 15.2 m ² /人
・あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出	〔KPI-19〕 〔全国指標〕 ・流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数 R5 年度 523 団体 → R12 年度 600 団体
・上下流交流等を通じた水源地域振興の推進	
期待されるストック効果	
釧路川・天塩川・十勝川総合水系環境整備事業などの取組により、自然再生など水辺空間の整備が進み、ネイチャーポジティブの実現に向けた豊かな流域環境が保全・創出された。また、港湾では、みなとオアシス登録などの取組により、交流や観光を促進する空間づくりが進み、賑わいが創出される。これにより、地域の自然資本の価値が向上し、観光や交流の場としての魅力が高まり、地域経済の活性化が進むなど生態系ネットワーク形成に貢献した。今後も、河川環境整備の推進、港を核としたまちづくりを推進することで、歴史・文化・自然を活かした魅力ある地域づくりを実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
流域環境の整備事業の実施にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者、地域住民が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、河川管理者と協働した自然再生、水辺空間の利活用、景観計画や歴史的風致維持の取組を組み合わせ、地域資源を最大限に活かしたまちづくりを推進している。	

1

2

小目標1－10: 地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

重点施策	指標
(民間の活力・創意工夫を活かした賑わいあるインフラ空間の創出)	
・みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進	〔KPI-20〕 〔全国指標〕 ・みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数 R6 年度 2 → R12 年度 20
・官民連携による公園の整備・管理運営の推進	〔全国指標〕 ・公共施設等運営事業などにより公園全体を対象に民間活用をした公園数 R6 年度 10 件 → R12 年度 27 件
・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり	〔KPI-21〕 ・滞在快適性等向上区域を設定した市町村数 R7 年度 2 市町村 → R12 年度 6 市町村
・魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進	〔全国指標〕 ・魅力ある水辺空間の創出を行った箇所数 R6 年度 286 か所 → R12 年度 350 か所
・歩行者利便増進道路(ほこみち)制度、日本風景街道や道路協力団体制度を活用した、多様なニーズに応える道路空間の構築	
・「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する【再掲】	
(あらゆる世代が活躍する地域の拠点の整備)	
・「道の駅」第3ステージの推進	
期待されるストック効果	
まちなかウォーカブル推進事業や「かわまちづくり」、シーニックバイウェイ北海道、道の駅、港湾緑地の民間活用、水辺空間整備、歩行者利便増進道路(ほこみち)制度の活用などの取組により、都市公園や水辺空間が魅力的な公共空間として再生され、カフェや飲食店の導入による賑わい創出、景観向上、地域交流の場の形成が進む。これにより、地域の滞在快適性が向上し、観光振興や地域経済の活性化が実現した。今後も、エリアマネジメント団体による共創型の地域経営やグリーンインフラの導入を進め、誰もが集い、つながりが生まれる魅力ある地域づくりを実現する。	

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

まちなかウォークアブル推進事業や水辺空間整備、シーニックバイウェイ北海道、道の駅、港湾緑地のPPP活用にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者、地域住民が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、景観形成や美化活動、子育て支援施設の整備、歩行者中心の道路空間の創出、気候変動対応型のグリーンインフラ導入などを組み合わせ、地域資源を活かした公共空間の再構築を推進している。

1

2

重点目標2 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会

小目標2-1:生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備

重点施策	指標
(産業を支える人流・物流ネットワークの整備)	
・高規格道路の未整備区間の早期整備	[KPI-6] [全国指標] ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】 R5 年度 6% → R12 年度 19%
	[KPI-6] [全国指標] ・道路による都市間速達性の確保率【再掲】 R5 年度 57% → R12 年度 60%
・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の推進	[全国指標] ・信号機の改良等による通過時間の短縮 R12 年度末までに約 1,400 万人時間/年
・地域の基幹産業の競争力強化	[全国指標] ・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト) (国内) R5 年度 0% → R12 年度 2% (国際) R5 年度 0% → R12 年度 5%
・国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築	[全国指標] ・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト) (国内) R5 年度 0% → R12 年度 2%
・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	[全国指標] ・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)【再掲】 (国際) R5 年度 0% → R12 年度 5.0%
・「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現	[KPI-22] [全国指標] ・「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入ターミナル数 R5 年度 4 → R12 年度 15
・ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上 ・ダブル連結トラックの導入促進 ・中継拠点の整備等の推進 ・大型車ドライバーの休憩環境の改善 ・交通流を最適化する料金施策の導入 ・31ft コンテナの取扱拡大 ・地域の産業振興等と連携した新モータリシフトの強力な促進 ・整備新幹線の着実な整備【北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)】 ・幹線鉄道ネットワークの高機能化	
(国内外を結ぶ交流拠点の更なる機能拡充・強化)	
・一般空港等の機能強化(滑走路延長事業)	・滑走路延長が完了し、供用した空港の割合 R6 年度 -% → R12 年度 -%
・航空の安全・安心の確保	・滑走路端安全区域(RESA)が確保されている空港の割合 R6 年度 64.3% → R12 年度 92.9%

	〔全国指標〕 ・滑走路における航空機等の衝突事故件数 R6 年度 1 件 → R7 年度以降毎年 0 件
・FAST TRAVEL の推進	〔全国指標〕 ・主要空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)の国際線におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場に係る待ち時間を令和元年度からそれぞれ半減、またはそれぞれ 10 分以下に短縮した空港 R6 年度 21% → R12 年度 100%
・我が国の経済成長・地域活性化に寄与するクルーズ船の受入環境整備	
・国際拠点空港等へのアクセス強化	
(新技術の実装に対応した物流拠点の整備)	
・社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装を見据えた物流拠点の整備	
・産地と港湾が連携した農林水産物・食品の更なる輸出促進による国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化	
期待されるストック効果	
高規格道路の未整備区間整備や国際物流ターミナルの拡充、港湾・空港機能の強化、モーダルシフトの推進、ビッグデータを活用した渋滞対策などの取組により、広域的な人流・物流ネットワークが強化され、輸送効率の向上とコストが低減する。これにより、食の安定供給や産業競争力の強化、観光振興、国際取引の拡大が進み、地域経済の活性化と持続可能な成長が実現した。今後も、道路・港湾・空港の整備と新技術の導入を加速し、強靱で効率的な人流・物流インフラを実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
高規格道路や港湾・空港整備、モーダルシフト推進にあたっては、国、地方公共団体、物流事業者、民間企業が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、PPP/PFIの活用による投資促進、ビッグデータを活用した交通管理、物流拠点の高度化、訪日外国人旅行者やクルーズ船の受入環境整備などを組み合わせ、国際競争力を高める強靱な物流ネットワークの形成を推進している。	

1

2 小目標2-2:経済安全保障に資する企業立地に向けた基盤整備とインフラのセキュリティ強化

重点施策	指標
(地域経済を支える産業立地の促進)	
・地域経済の活性化に向けた産業立地の促進	〔KPI-23〕
(インフラのセキュリティ強化)	
・国土交通分野におけるサイバーセキュリティ対策の強化	・国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす IT 障害発生件数(サイバー攻撃に起因するものに限る。) R6 年度 0 件 → 毎年度 0 件
・港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化	〔全国指標〕 ・システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合 R5 年度 0% → 毎年度 100%
期待されるストック効果	
次世代半導体工場に係る道路整備である美々南通の整備など、戦略分野の国内生産拠点に関連する道路整備や重要インフラのセキュリティ強化の取組により、企業立地に必要な交通アクセスが改善され、半導体産業等への国内投資が促進される。これにより、地域雇用の創出や製造業の国内回帰等が進み、経済安全保障の強化と持続可能な地域経済の発展が実現する。今後も、産業立地に対応したインフラ整備とサイバーセキュリティ対策を継続し、安全・安心な経済活動を支える基盤を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
企業立地に向けたインフラ整備やサイバーセキュリティ強化にあたっては、国、地方公共団体、企業が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、地域産業政策と連動した道路整備、港湾施設の安定運用、サイバー攻撃を想定した訓練の実施、情報共有体制の強化などを組み合わせ、経済安全保障に資する強靱なインフラ基盤の形成を推進している。	

3

4

小目標2-4: インフラ産業の成長力を強化し、新技術を活用して経済社会活動を
変革するサービスを導入

重点施策	指標
(PPP/PFIによる民間ビジネスの創出)	
• PPP/PFI等の官民連携の推進	[KPI-25] [全国指標] • PPP/PFIの事業規模 R4～R5年度 累計 8.4 兆円 → R4～R13年度 累積 30 兆円
(経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入)	
• 自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間) • 空飛ぶクルマの社会実装に向けた制度整備、離着陸場等の環境整備の推進	
• カーボンニュートラルポート形成の推進	[KPI-26] [全国指標] • 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数 R6年度 44 港湾 → R12年度 100 港湾
期待されるストック効果	
PPP/PFI推進アクションプランに基づき、民間の創意工夫を活かしやすい分野横断型・広域型の案件形成を促進したことにより、インフラ産業の競争力強化と持続可能な経済成長、地域の国際的な物流拠点化が進展する。今後も、PPP/PFI等の活用や新技術導入を加速し、インフラ産業の成長力を強化し、経済社会活動を変革するサービスの導入を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
カーボンニュートラルポートの形成にあたっては、国、地方公共団体、港湾管理者、民間事業者が連携し、PPP/PFI等の活用による資金調達と脱炭素化に向けた水素・アンモニア利用などの新技術導入を組み合わせ	

せ、ハード・ソフト一体の取組を推進している。これにより、環境負荷低減と物流効率化を両立し、持続可能な港湾運営を推進している。

1
2

小目標2-5: 激甚化・頻発化し、切迫する災害に対応した「事前防災」の加速化・深化

重点施策	指標
(水害対策)	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	[KPI-27] ・気候変動の影響を考慮した河川整備計画へ変更した割合(国管理河川) R5年度 30% → R12年度 65%
	[KPI-28] ・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した国管理河川(約1,500万m ³ /s・km)の整備完了率 R5年度 34% → R12年度 46%
	[全国指標] ・気候変動を踏まえた洪水により生じる国管理河川における床上浸水家屋(約670万戸)の解消率 R5年度 20% → R12年度 39%
	[全国指標] ・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した都道府県管理河川(約53万m ² ・km)の整備完了率 R6年度 21% → R12年度 28%
	[全国指標] ・特定都市河川の指定河川数 R6年度 397河川 → R12年度 551河川
	[KPI-29] ・浸水実績地区等(令和5年度末時点)における下水道による気候変動の影響を踏まえた浸水対策完了率 R5年度 1% → R12年度 10%
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	・浸水実績地区等(令和5年度末時点)における下水道による浸水対策完了率 R5年度 66% → R12年度 80%
・グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進	[全国指標] ・緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約100都市(令和4年度末時点))における取組完了率 R4年度 11% → R12年度 70%
・浄水場の浸水対策の推進	・2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場のうち、浸水想定区域内にある施設の浸水災害対策完了率 R4年度 37% → R12年度 73%
・人口・資産集積地区における下水道施設の耐水化の推進	・人口・資産集積地区(市街化区域・DID(人口集中地区)等)からの排水を受け持つ下水処理場等(下水処理場、ポンプ場)における水害時の揚水機能確保完了率 R5年度 22% → R12年度 77%
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進	
(土砂災害対策)	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	[KPI-30] ・まちづくり等と一体となった砂防関係施設の整備完了率

	R5年度 24% → R12年度 31%
・気候変動の影響により頻発する土砂・洪水氾濫対策の計画的推進	
(津波・高潮・高波対策)	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	[KPI-31] ・気候変動を踏まえた高潮・津波に対応(必要な堤防高を確保)した海岸堤防等の整備完了率 R5年度 62% → R12年度 68%
・水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化、効果的な管理運用の推進	[全国指標] ・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(約14,000施設)の安全な閉鎖体制の確保率 【再掲】 R5年度 85% → R12年度 91%
・「協働防護」による港湾における気候変動適応	[KPI-32] [全国指標] ・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国63港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合 R6年度 0% → R12年度 11%
(耐震化等の地震対策)	
・大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策	[全国指標] ・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防等(約830km)の地震・津波対策の対策完了率 R5年度 83% → R12年度 87%
	[全国指標] ・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等におけるダム等管理設備(約1,600か所)の耐震整備完了率 R5年度 82% → R12年度 86%
	[全国指標] ・南海トラフ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(延長約3,500km)の耐震対策の完了率 R5年度 65% → R12年度 69%
・道路橋梁等の耐震機能強化	[KPI-33] [全国指標] ・緊急輸送道路(約110,000km)上の橋梁(約65,000橋(令和5年度末時点))の耐震化率 R5年度 82% → R12年度 88%
・滑走路等の耐震対策	[全国指標] ・航空ネットワークの拠点となる空港(23空港)における滑走路等の耐震対策の完了率 R6年度 61% → R12年度 65%
・給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設に接続する上下水道管路の一体的な耐震化等の推進	[KPI-34] ・給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合 R5年度 4% → R12年度 26%
・下水道における急所施設の耐震化の推進	・下水道の急所施設である下水道管路の耐震化完了率 R5年度 39% → R12年度 61%

	・下水道の急所施設である下水処理場の耐震化完了率 R5年度 38% → R12年度 56%
	・下水道の急所施設であるポンプ場の耐震化完了率 R5年度 36% → R12年度 59%
・水道における急所施設の耐震化の推進	・水道の急所施設である導水管・送水管の耐震化完了率 R5年度 40% → R12年度 56%
	・水道の急所施設である取水施設(全国の取水施設能力:約7,600万m³/日)の耐震化完了率 R5年度 20% → R12年度 51%
	・水道の急所施設である浄水施設(全国の浄水施設能力:約7,100万m³/日)の耐震化完了率 R5年度 27% → R12年度 70%
	・水道の急所施設である配水池(全国の配水池有効能力:約4,000万m³)の耐震化完了率 R5年度 52% → R12年度 78%
・浄水場の停電対策の推進	・2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場の停電対策完了率 R4年度 97% → R12年度 100%
・水道事業者等における危機管理マニュアルの策定の推進	・上水道事業者及び水道用水供給事業者における危機管理マニュアルの策定率 R5年度 80% → R12年度 100%
・住宅・建築物の耐震化	〔全国指標〕 ・(参考)居住世帯のある住宅のストック総数のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震性が確保されているものの割合(住宅の耐震化率) R5年 90% → R12年 95%
・住宅・建築物の耐震化	〔全国指標〕 ・(参考)耐震診断が義務付けられた、病院、店舗、旅館等の不特定多数の者等が利用する大規模建築物等(11,464棟(令和5年度末時点))のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合 R5年 92.9% → R12年 耐震性が不十分なものをおおむね解消
	〔全国指標〕 ・(参考)緊急輸送道路の一部等(約9,000km)の沿道建築物で、耐震診断が義務付けられたもの(7,291棟(令和6年4月1日時点))のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合 R5年 43.6% → R12年 60%
(火山噴火対策) ・火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づく対策の推進	〔全国指標〕 ・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域が指定された火山(50火山)のうち、火山噴火緊急減災対策砂防計画の実行性を高めるための改定を行った火山の割合 R7年度 28% → R12年度 54%

・河川情報等の充実	[全国指標] ・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域に指定された火山(50火山)における土砂災害対策ナビゲーションシステムの構築完了率 R6年度 0% → R12年度 34%
(豪雪対策)	
・道路の雪寒対策等	[全国指標] ・雪寒指定道路(直轄区間約12,000km)のうち交通障害が発生する危険性の高い箇所における雪寒対策必要箇所(約940か所(令和5年度末時点)の整備完了率 R5年度 0% → R12年度 24%
(災害に強いまちづくり・地域づくり)	
・災害に強い市街地形成に関する対策	[KPI-35] [全国指標] ・災害に強い市街地形成に関する対策を優先的に必要とする地域(569市区町村(令和5年度時点))のうち、対策(津波避難タワー等の整備、不燃化促進、緊急車両アクセス向上、防災機能強化等)が概成した割合 R5年度 9% → R12年度 45%
・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進	[全国指標] ・都市再生安全確保計画の策定率 R5年度 40% → R12年度 60%
・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査	[全国指標] ・(参考)調査対象地域(全国 287,966km ²)における地籍調査の完了率 R6年度 53% → R11年度 57%
	[全国指標] ・(参考)優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km ²)における地籍調査の完了率 R6年度 81% → R11年度 87%
・復興事前準備の推進	・大規模地震対策が必要な市区町村(日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域、首都直下地震緊急対策区域及び南海トラフ地震防災対策推進地域の市区町村:約1,100市区町村)における事前復興まちづくり計画等の策定完了率 R6年度 0% → R12年度 9%
・地下街の防災対策の推進	[全国指標] ・地下街等防災推進計画に基づく耐震対策(全国77か所(令和5年度末時点))が完了した地下街の割合 R5年度 78% → R12年度 86%
・所有者不明土地等対策	・所有者不明土地対策計画を策定すると見込まれる市町村のうち対策計画を作成した市町村数 R5年度1件 → R9年度15件
・地域の防災性向上に資する空き家等の除却や活用	[全国指標] ・(参考)全国の空き家(住宅約900万戸(令和5年度時点)ほか建築物等)のうち、特に対応が必要な空き家(約20万物件)について、市区町村のppp取組(空家法に基づく助言・指導・勧告、任意の行政指導等)により対応(改修等による利活用、適切な管理、除却や修繕等)がなされた割合 R5年度 40.1% → R12年度 100%

・老朽化した公営住宅の建て替え等による防災・減災対策	〔全国指標〕 ・(参考)特に老朽化した公営住宅団地(全国の公営住宅:5,500団地(令和6年度時点想定))の更新や老朽化対策のための改修の完了率【再掲】 R6年度 0% → R12年度 100%
・コンパクト・プラス・ネットワークの深化(「まちづくりの健康診断」による立地適正化計画の実効性向上等)	〔全国指標〕 ・立地適正化計画を策定した市町村数【再掲】 R6年度 636都市 → R12年度 1000都市
(防災拠点の強化)	
・避難地や救援・救護活動の拠点等となる防災公園の整備・機能強化の推進	〔全国指標〕 ・広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約1,500か所)における災害時に活用可能な給水施設の確保率 R4年度 17% → R12年度 50%
	〔全国指標〕 ・広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約1,500か所)における災害時に活用可能なトイレの確保率 R4年度 28% → R12年度 50%
	〔全国指標〕 ・防災拠点や避難地等の確保を図るために整備が必要な防災公園(全国268か所)の対策(避難場所となる運動施設、支援部隊の活動拠点となる広場、災害応急対策に必要な備蓄倉庫・発電施設等の整備)完了率 R5年度 48% → R12年度 100%
・道路における防災拠点機能強化	〔KPI-36〕 〔全国指標〕 ・道の駅における防災対策(防災上の位置付け(地域防災計画への位置付け)がある道の駅(約450か所(令和5年度末時点))の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率 R5年度 55% → R12年度 68%
・災害応急対策の活動拠点となる官庁施設の防災拠点機能確保	・災害応急対策の活動拠点となる合同庁舎のうち被災時の機能確保が必要な施設における対策(電力確保のための改修、劣化箇所の改修等)の完了率 R6年度 0% → R12年度 44%
・地域防災における空港の拠点化の推進	〔全国指標〕 ・全国の空港(95空港)における他空港との連携を空港の業務継続計画(A2-BCP)等に位置付けている計画の策定完了率 R6年度 0% → R12年度 100%

1
2
3
4
5
6
7

(災害時に機能する陸海空のネットワーク構築)	
・高規格道路の未整備区間の早期整備	[KPI-6] [全国指標] ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約20,000km)の未整備区間(約6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】 R5年度 6% → R12年度 19%
・高規格道路(有料)の暫定2車線区間における4車線化	[全国指標] ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間等(約1,100km(令和5年度末時点))の整備完了率 R5年度 0% → R12年度 14%
・防災性の向上の観点から無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	[全国指標] ・電柱倒壊のリスクがある市街地等の第一次緊急輸送道路(約10,000km)における無電柱化整備完了率 R5年度 54% → R12年度 61%
・道路の法面・盛土の土砂災害防止対策	[全国指標] ・緊急輸送道路(約110,000km)の法面・盛土における対策必要箇所(約34,000か所(令和6年度末時点))の整備完了率 R5年度 67% → R12年度 76%
・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	[全国指標] ・緊急輸送道路(約110,000km)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(約1,700か所(令和5年度末時点))の整備完了率 R5年度 17% → R12年度 67%
・災害発生時において安全かつ円滑な交通を確保するための対策の推進	[全国指標] ・信号機電源付加装置の整備台数 R12年度末までに約1,500台
・空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策	[全国指標] ・航空ネットワークの拠点となる空港(23空港)における護岸の嵩かさ上げや排水機能の強化等の浸水対策の完了率 R6年度 48% → R12年度 91%
・空港無線施設等の電源設備等の浸水対策	[全国指標] ・全国の空港(95空港)における空港無線施設等(建物)の津波・高潮等の安全対策の完了率 R6年度 79% → R12年度 80%
・空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進	[全国指標] ・全国の空港(95空港)におけるターミナルビル吊り天井の安全対策の完了率 R6年度 74% → R12年度 92%
・空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進	[全国指標] ・全国の空港(95空港)におけるターミナルビルの電源設備の浸水対策(止水扉設置等)の完了率 R6年度 89% → R12年度 93%

・鉄道施設の耐震対策	〔全国指標〕 ・首都直下地震又は南海トラフ地震により震度6強以上が想定される地域等の主要鉄道路線等の駅、高架橋等(約30,000か所)の耐震化率 R6年度 0% → R12年度 33%
	〔全国指標〕 ・重い桁荷重を支えるラーメン橋台(約1,100か所)の耐震化率(新幹線鉄道以外) R5年度 26% → R9年度 100%
・鉄道施設の浸水対策	〔全国指標〕 ・既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等(約1,000か所)の浸水防止対策の完了率 R5年度 38% → R12年度 74%
・鉄道施設の豪雨対策	〔全国指標〕 ・既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁(約380橋梁)の流失・傾斜対策の完了率 R5年度 35% → R12年度 80%
	〔全国指標〕 ・既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面(約2,400か所)の崩壊防止対策の完了率 R5年度 29% → R12年度 66%
・事業間連携や鉄道災害調査隊の活用による早期災害復旧体制の構築	
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(高潮・高波対策)	〔全国指標〕 ・全国の港湾(932港)のうち、高潮・高波対策(港湾計画等に基づく外郭施設等の防水・止水機能の強化、耐波性能の強化に資する改良等)を実施する必要がある施設延長(170km)の整備完了率 R5年度 42% → R12年度 48%
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(地震対策)	〔KPI-37〕 〔全国指標〕 ・全国の港湾(932港)のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク(港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設:464ネットワーク)の整備完了率 R5年度 35% → R12年度 43%
・港湾における走錨事故の防止等に関する対策	〔全国指標〕 ・全国の港湾(932港)のうち、船舶の避泊水域を確保(港湾計画等に基づく船舶の避難に関連する外郭施設等の整備)する必要がある施設延長(60km)の整備完了率 R5年度 82% → R12年度 88%
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(埋塞対策)	〔全国指標〕 ・全国の港湾及び開発保全航路(947か所)のうち、埋塞対策等(水域施設の埋没対策、海洋環境整備船等の船舶建造・修繕)を行う必要がある港湾及び開発保全航路(100か所)の整備完了率 R5年度 4% → R12年度 15%
・港湾における津波対策	〔全国指標〕 ・全国の港湾(932港)のうち、津波対策(港湾計画等に基づく第一線防波堤の整備・粘り強い構造への改良、津波避難施設の整備)を緊急的に行う必要のある港湾

	(46港)の整備完了率 R5年度 35% → R12年度 59%
・海域における豪雨災害等による漂流物等への対応	〔全国指標〕 ・海洋環境整備船等のうち、更新目安時期を超過していない船舶の割合 R7年度 80% → R12年度 93%
・プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善	
・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な環境を整備	
・防災性に優れた業務継続地区の構築	〔全国指標〕 ・令和17年度までに災害対応拠点を含む拠点地区で自立分散型面的エネルギーシステムによりエネルギー供給が開始されることが予測される地区数に対する進捗率 R5年度 41% → R12年度 73%
期待されるストック効果	
流域治水プロジェクトや河川改修、下水道整備、砂防施設整備、津波・高潮対策、港湾・空港の防災拠点化、道路・橋梁の耐震化、豪雪対策などの取組により、洪水・土砂災害・津波・地震など多様な災害リスクに対する防御力が強化され、交通ネットワークやライフラインの機能維持が可能となる。これにより、迅速な救助・避難・復旧を支える体制が整備され、国民の生命・財産を守る安全・安心な社会の形成が実現した。今後も、ハード・ソフト両面での事前防災対策を加速し、災害に強い国土づくりを実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
河川改修や砂防施設整備、港湾・空港の防災拠点化、道路ネットワーク等の耐震化などの事業の実施にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者、地域住民が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、流域治水協議会による地域協働、ハザードマップの作成、防災訓練の実施、情報精度向上、DXを活用した管理技術の高度化などを組み合わせ、災害リスク低減と防災機能強化を推進している。	

1
2
3

小目標2-6:被災後の迅速な復旧・復興も見据え、あらゆる関係者の総力を結集した 平時からの防災体制の強化

重点施策	指標
(災害リスク情報等の充実と活用による防災体制の構築)	
・水災害リスク情報の充実・活用	〔KPI-38〕 〔全国指標〕 ・土砂災害警戒区域(約699,100区域(令和5年度末時点))のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表が完了した区域の割合 R5年度 96% → R12年度 100%
	・洪水浸水想定区域が指定されている市区町村(令和5年度末時点)のうち、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、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
	〔全国指標〕 ・高潮浸水想定区域が指定されている市区町村(全国213市区町村(令和5年度末時点))のうち、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、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
	〔全国指標〕 ・津波災害警戒区域が指定されている市区町村(全国436市区町村(令和5年度末時点))のうち、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、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100% 〔全国指標〕 ・土砂・流木の影響を受けると想定される河川(約50河川(令和7年度末時点想定))のうち、河川からの氾濫に係るハザードに土砂・流木の影響を見込んだハザード情報が示されている河川の割合 R6年度 0% → R12年度 40% ・雨水出水浸水想定区域図が作成される市区町村(令和7年度末時点想定)のうち、最大クラスの内水に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
・大規模盛土造成地等のリスク把握に関する対策	・大規模盛土造成地を有する市区町村(全国約1,000市区町村)における安全性把握調査完了率 R5年度 30.0% → R12年度 65.9% ・都道府県、指定都市、中核市(全国129団体)における盛土規制法に基づく規制区域の指定完了率 R5年度 0% → R10年度 100% ・液状化の発生傾向が比較的強いエリアが含まれる市区町村(全国約700市区町村)におけるリスクコミュニケーションの充実に必要な液状化ハザードマップの作成完了率 R6年度 1.0% → R12年度 14% ・液状化リスクマップによるリスク把握がなされ、関係者間での共有が図られた都道府県の割合 R6年度 0/1 → R11年度 1/1
・大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化	・国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、直近3年間の港湾BCPIに基づく訓練の実施割合 R6年度 100% → R12年度 100% ・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 R6年度 0% → R12年度 100%
・「協働防護」による港湾における気候変動適応	〔全国指標〕 ・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国63港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合 R6年度 0% → R12年度 11%
・道路啓開計画策定及び実効性の向上(災害に備えた関係機関との連携)	
・住民自らの的確な避難行動につながる災害情報提供の充実	
・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査	〔全国指標〕 ・(参考)調査対象地域(全国287,966km²)における地籍調査の完了率【再掲】 R6年度 53% → R11年度 57% 〔全国指標〕 ・(参考)優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km²)における地籍調査の完了率【再掲】 R6年度 81% → R11年度 87%

(TEC-FORCEの増強と多様な主体との連携強化)	
・TEC-FORCE等に係る機能強化による災害対応力の強化	[KPI-39] [全国指標] ・TEC-FORCE(対象隊員数:約8,900人)による被災状況把握等の高度化(DiMAPSを始めとした情報集約ツールの開発等)への対応(訓練・研修・講習の受講)完了率 R5年度 16% → R12年度 100%
	[全国指標] ・大規模氾濫等に対応(高揚程化による機能強化)するための災害対策用車両(排水ポンプ車:約240台(令和6年度末時点))の整備完了率 R6年度 75% → R12年度 83%
	[KPI-40] ・国土交通省の庁舎等の防災拠点(令和5年度末時点)のうち、信頼性の高いネットワーク(大容量化・冗長化した光ファイバ通信、多重無線通信等)を運用できる防災拠点の整備完了率 R5年度 60% → R12年度 88%
・水防団の充実強化等による地域水防力の強化	[全国指標] ・目標指定団体数(全国150団体)に対する水防協力団体の指定割合 R5年度 41% → R12年度 100%
・ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築	[全国指標] ・全国の市区町村(1,741市区町村)と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率 R6年度 62% → R12年度 80%
・(参考)発災時の住まい確保に係る官民連携等の促進	
(地域における平時からの防災力の強化)	
・地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用の推進	[全国指標] ・地域の実情に応じた公共又は民間の災害用井戸等の代替水源確保の取組を行っている市区町村の割合 R6年度 28% → R12年度 100%
(早期避難等を促すための防災情報の高度化)	
・防災気象情報等の高度化	[全国指標] ・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差) R2～R6年の平均値 178km → R8～R12年の平均値 100km
	[全国指標] ・次期静止気象衛星及び次々期静止気象衛星の整備(契約・基本設計審査・詳細設計審査・構成品製造完了・統合作業・打ち上げ・運用開始の7工程)の進捗率 R6年度 14% → R12年度 71%
	[全国指標] ・線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化(発生情報の早期提供に係る3工程、半日前予測の開始及び対象領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実施進捗率 R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)
	[全国指標] ・地震観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:663 か所)の完了率 R6年度 41% → R12年度 67%
	[全国指標]

	・緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く(震度の誤差が震度階級で±2階級以下)提供した地域の割合 H28～R2年度の平均値 89.3% → R8～R12年度の平均値 92% 〔全国指標〕 ・津波に関する情報を迅速に提供(地震発生から3分以内に津波警報・注意報を発表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合 R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96% 〔全国指標〕 ・火山観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:61 か所)の完了率 R6年度 11% → R12年度 52% 〔全国指標〕 ・火山噴火に関する情報を的確に提供(噴火前に噴火警報を発表し、又は噴火発生から5分以内に噴火速報を発表)した割合 R2～R6年度の平均値 99.97% → R8～R12年度の平均値 99.98%
期待されるストック効果	
ハザードマップの作成や大規模盛土造成地の変動予測調査、道路啓開計画の策定、ラストマイル物流体制の構築、TEC-FORCEの体制強化などの取組により、地域防災力が向上し、災害時の迅速な情報共有と物資輸送が可能となる。これにより、被災後の復旧・復興が加速し、国民の生命・財産を守る強靱な防災体制が確立された。今後も、AIや衛星技術を活用した監視強化や官民連携による防災拠点整備を進め、総力を結集した防災体制の強化を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
ハザードマップ作成や盛土調査、道路啓開計画、防災訓練、物流協定の締結などの事業の実施にあたっては、国、地方公共団体、企業、住民が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、リスク情報のデジタル化と共有、AI・衛星技術による気象監視、危機管理型水位計の導入、災害用井戸等の代替水源確保や「道の駅」の防災拠点化などを組み合わせ、平時からの防災体制強化を推進している。	

1

2 小目標2-7：新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化

重点施策	指標
(新技術を活用したインフラ管理を含めた災害対策)	
・新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化	〔全国指標〕 ・インフラDXネットワークを活用するシステム数の割合 R6年度 38% → R12年度 100%
・道路システムのDXによる道路管理及び情報収集等の体制強化対策	〔KPI-41〕 〔全国指標〕 ・第一次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(約3,000か所)の設置完了率 R5年度 29% → R12年度 100%
・河川情報等の充実	〔全国指標〕 ・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域に指定された火山(50火山)における土砂災害対策ナビゲーションシステムの構築完了率 R6年度 0% → R12年度 34%
	〔KPI-52〕 〔全国指標〕

	・国管理河川(約10,000km)において新技術(夜間の視認性を向上させたカメラ:約2,400か所)による河川流況等の観測、危機管理の高度化を実現した割合【再掲】 R6年度 0% → R12年度 100% ・国・水資源機構管理ダム等において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
・河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理の推進	[全国指標] ・国管理河川(約10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約10,000km)の完了率【再掲】 R6年度 0% → R12年度 22%
・洪水予測の高度化	
・砂防事業における高速通信技術等を活用した無人化施工等の現場実装の推進	
・高潮予測の高度化	
・港湾における災害情報収集等に関する対策	[全国指標] [全国指標] ・全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路(140か所)のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路(123か所)における整備完了率 R6年度 9% → R12年度 39%
・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発	[全国指標] ・港湾における気候変動対策や災害時の港湾施設の利用可否判断の高度化等に必要な技術基準類(高潮、高波及び津波の作用条件並びに岸壁、棧橋及び防波堤の性能照査方法に関する6項目)の策定完了率 R6年度 0% → R12年度 67%
(早期避難等を促すための防災情報の高度化)	
・防災気象情報等の高度化	[全国指標] ・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差)【再掲】 R2～R6年の平均値 178km → R8～R12年の平均値 100km ・次期静止気象衛星及び次々期静止気象衛星の整備(契約・基本設計審査・詳細設計審査・構成品製造完了・統合作業・打ち上げ・運用開始の7工程)の進捗率【再掲】 R6年度 14% → R12年度 71% ・線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化(発生情報の早期提供に係る3工程、半日前予測の開始及び対象領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実施進捗率【再掲】 R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件) ・地震観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:663 か所)の完了率【再掲】 R6年度 41% → R12年度 67%
	[全国指標]

	・緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く(震度の誤差が震度階級で±2階級以下)提供した地域の割合【再掲】 H28～R2年度の平均値 89.3% → R8～R12年度の平均値 92%
	〔全国指標〕 ・津波に関する情報を迅速に提供(地震発生から3分以内に津波警報・注意報を発表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合【再掲】 R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%
	〔全国指標〕 ・火山観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:61 か所)の完了率【再掲】 R6年度 11% → R12年度 52%
	〔全国指標〕 ・火山噴火に関する情報を的確に提供(噴火前に噴火警報を発表し、又は噴火発生から5分以内に噴火速報を発表)した割合【再掲】 R2～R6年度の平均値 99.97% → R8～R12年度の平均値 99.98%
	・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査 〔全国指標〕 ・(参考)調査対象地域(全国 287,966km²)における地籍調査の完了率【再掲】 R6年度 53% → R11年度 57% 〔全国指標〕 ・(参考)優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km²)における地籍調査の完了率【再掲】 R6年度 81% → R11年度 87%
・地理空間情報を活用しながら不動産ID、建築BIM、PLATEAUの取組を一体的に進める「建築・都市のDX」の推進	〔KPI-57〕 〔全国指標〕 ・＜PLATEAU＞3D都市モデルの整備都市数【再掲】 R6年度 250都市 → R9年度 500都市
	〔全国指標〕 ・＜不動産ID＞API連携による不動産IDの利用法人数 R12年度 500法人
	〔全国指標〕 ・＜データ連携＞多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数 R12年度 500法人
期待されるストック効果	
道路システムのDXによる道路管理や情報収集体制の強化、災害時の交通障害自動検知システムや情報統合ビューアの活用、河川・港湾でのカメラや潮位計、ドローンによる監視体制整備の取組により、被災状況の迅速な把握と応急対応が可能となり、災害時の初動対応力が大幅に向上する。これにより、事前防災の実効性が高まり、国民の安全・安心を確保する強靱な社会基盤の形成が実現する。今後も、リモートセンシングや3D都市モデルなどの新技術を活用し、災害対応の効率・効果を最大化する取組を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
道路システムDXや災害監視体制の構築にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者が連携し、ハード	

整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、CCTVカメラや潮位計の設置、ドローンによる遠隔監視、情報統合ビューアの導入、AI解析による被災状況把握などを組み合わせ、災害時の情報共有と応急対応の迅速化を推進している。

1

2

重点目標3 インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

小目標3-1: 運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備

重点施策	指標
(脱炭素化の推進)	
・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の推進	〔全国指標〕 ・信号機の改良等による CO ₂ の排出抑止量 R12 年度末までに約 18,000 トン CO ₂ /年
・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	〔全国指標〕 ・踏切遮断による損失時間 R5 年度 82 万人・時/日 → R12 年度 78 万人・時/日
・道路分野におけるカーボンニュートラルの推進	〔KPI-43〕 ・道路照明の LED 化率 ※国直轄 R5 年度 約 34.2% → R12 年度 100% ・道路関係車両の電動車化率 ※国直轄【再掲】 R5 年度 約 17.6% → R12 年度 100% ・再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄【再掲】 R5 年度 8.4% → R12 年度 60%
・水道分野における脱炭素化の推進	・水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4 年度 -0.2 万 t-CO ₂ → R12 年度 2013 年度比 0.4 万 t-CO ₂
・下水道分野における脱炭素化の推進	・下水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4 年度 1.5 万 t-CO ₂ → R12 年度 9 万 t-CO ₂
・カーボンニュートラルポート形成の推進	〔KPI-26〕 〔全国指標〕 ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】 R6 年度 44 港湾 → R12 年度 100 港湾
・航空の脱炭素化	
・鉄道ネットワーク全体の脱炭素化	〔全国指標〕 ・エネルギーの使用に係る原単位の改善率 R5 年度 88.1% → R12 年度 84.3%
・物流の脱炭素化の推進	〔全国指標〕 ・鉄道による貨物輸送トンキロ R6 年度 164 億トンキロ → R12 年度 221 億トンキロ 〔全国指標〕 ・海運による貨物輸送トンキロ R5 年度 371 億トンキロ → R12 年度 410.4 億トンキロ
・物流施設の脱炭素化の推進	〔全国指標〕 ・脱炭素化された物流施設の数 R6 年度 35 施設 → R12 年度 200 施設
・スマートシティの社会実装の推進	〔KPI-56〕〔全国指標〕 ・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数 R5 年度末 141 地域 → 毎年度増加
・まちづくり GX の推進	〔全国指標〕 ・計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量【再掲】

	R7 年度 0トン CO ₂ → R12 年度 620 万トン CO ₂ 〔全国指標〕 ・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】 R5 年度 14.2m ² /人 → R12 年度 15.2 m ² /人
・都市におけるグリーンインフラの取組の推進	〔全国指標〕 ・緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合 R5 年度 25% → R12 年度 40%
・地域の産業振興等と連携した新モダルシフトの強力な促進【再掲】	
期待されるストック効果	
道路照明や空港施設のLED化、物流施設の脱炭素化、モダルシフトの推進、カーボンニュートラルポートの形成などの取組により、CO ₂ 排出量の削減とエネルギー効率の向上が実現し、交通・物流分野における脱炭素化が加速する。これにより、地域産業の競争力強化と持続可能な社会の形成が進み、カーボンニュートラルに向けた基盤整備が実現する。今後も、EV・FCVの充電施設や水素ステーションの整備、ゼロエミッション船の導入などを通じて、脱炭素社会の実現を加速する取組を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
道路・港湾・物流施設の脱炭素化やカーボンニュートラルポート形成にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、LED化や省エネ技術の導入、モダルシフトの促進、再生可能エネルギーの活用、PPP/PFIによる民間資金の活用などを組み合わせ、交通・物流分野の脱炭素化を推進している。	

1
2 小目標3-2: インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大とライフサイクル全体での
3 脱炭素化の推進

重点施策	指標
(再生可能エネルギー拡大に向けた環境整備)	
・洋上風力発電の導入促進	
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進【再掲】	
・健全な水循環の維持又は回復に向けた取組の推進	
・治水機能の強化と水力発電の促進を両立するハイブリッドダム取組の推進	
・官庁施設への太陽光発電の導入促進	〔全国指標〕 ・新築した合同庁舎の太陽光発電設置率 R6 年度 100% → R12 年度 100%
・多様なインフラ空間等における太陽光発電の導入促進	
・ペロブスカイト太陽電池の導入検討	
・治水機能の強化と水力発電の促進を両立するハイブリッドダム取組の推進	
(建設施工段階における脱炭素化の推進)	
・建設施工分野の脱炭素化の促進	〔KPI-44〕 〔全国指標〕 ・燃費基準達成建設機械の普及率 ①油圧ショベル R5 年度 48% → R12 年度 82.3% ②ホイールローダー R5 年度 14% → R12 年度 60.7% ③ブルドーザー R5 年度 33% → R12 年度 49.3% 〔全国指標〕 ・燃費性能の優れた建設機械の普及による CO ₂ 排出削減量 ①油圧ショベル R5 年度 18.9 万 t-CO ₂ → R12 年度 38.2 万 t-

	CO ² ②ホイールローダ R5 年度 1.3 万 t-CO ² → R12 年度 7.2 万 t-CO ² ③ブルドーザ R5 年度 0.8 万 t-CO ² → R12 年度 1.5 万 t-CO ²
(道路分野における脱炭素化の推進)	
・道路分野におけるカーボンニュートラルの推進	[KPI-43] ・道路照明の LED 化率 ※国直轄【再掲】 R5 年度 34.2% → R12 年度 100%
	[KPI-43] ・道路関係車両の電動車化率 ※国直轄 R5 年度 17.6% → R12 年度 100%
	[KPI-43] ・再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄 R5 年度 8.4% → R12 年度 60%
(住宅・建築物における脱炭素化の推進)	
・官庁施設における環境負荷低減への配慮	[全国指標] ・新築する官庁施設のうち、当該年度に設計が完了したものの BEI 値の平均 R6 年度 0.57 → R12 年度 0.5 以下
・官庁施設における木材利用の推進及び木材利用に関する技術基準の整備・普及	[全国指標] ・都市(まち)の木造化推進法に基づく基本方針において積極的に木造化を促進するとされた官庁施設で、木造化されたものの割合(木造化率) R4 年度 100% → R12 年度 100%
(住宅・建築物における脱炭素化の推進)	
・(参考)住宅の省エネルギー化の推進	
・(参考)住宅のライフサイクルカーボンの算定の普及促進	
・(参考)CLT(直交集成板)等を活用した中高層建築物の木造化等による、まちにおける炭素の貯蔵の促進	
期待されるストック効果	
道路分野におけるカーボンニュートラルの推進やインフラ空間を活用した太陽光発電の導入、洋上風力や小水力発電の活用、建設機械の省エネ化、低炭素型コンクリートの採用などの取組により、インフラのライフサイクル全体でCO ₂ 排出量が削減され、再生可能エネルギーの利用が拡大する。これにより、地域振興と脱炭素社会の実現が両立し、持続可能な国土形成が進展した。今後も、ペロブスカイト太陽電池やハイブリッドダムなど新技術の導入を加速し、インフラの脱炭素化を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
道路分野におけるカーボンニュートラルの推進や再生可能エネルギー導入にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、LED照明や次世代自動車の導入、低炭素材料の活用、施工段階での省エネ化、再生可能エネルギー電力の調達などを組み合わせ、ライフサイクル全体での脱炭素化を推進している。	

1

2

小目標3-3:流域治水におけるグリーンインフラの活用推進

重点施策	指標
(流域治水におけるグリーンインフラの活用)	
・あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出	[KPI-19] [全国指標] ・流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数【再掲】 R5 年度 523 団体 → R12 年度 600 団体

・グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進	〔全国指標〕 ・緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約 100 都市(令和4年度末時点))における取組完了率【再掲】 R4 年度 11% → R12 年度 70%
期待されるストック効果	
釧路川・天塩川・十勝川総合水系環境整備事業などの取組により、自然再生など水辺空間の整備が進み、豊かな流域環境が保全・創出される。これにより、地域の自然資本の価値が向上し、観光や交流の場としての魅力も高まり、地域経済の活性が進むなど生態系ネットワーク形成に貢献した。今後も、河川環境整備を推進し、歴史・文化・自然を活かした魅力ある地域づくりを実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
流域治水におけるグリーンインフラ活用の推進にあたっては、国、地方公共団体、河川管理者、民間事業者、地域住民が連携し、ハード整備とソフト施策を一体的に推進している。具体的には、自然再生や水辺空間の利活用、雨水貯留・浸透機能の強化、協働による維持管理体制の構築などを組み合わせ、防災と環境保全を両立する地域づくりを推進している。	

1

2 小目標3-4:都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用等

重点施策	指標
(水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用)	
・まちづくり GX の推進	〔全国指標〕 ・計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量【再掲】 R7 年度 0トン CO ₂ → R12 年度 620 万トン CO ₂ 〔全国指標〕 ・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】 R5 年度 14.2m ² /人 → R12 年度 15.2 m ² /人
・都市におけるグリーンインフラの取組の推進	〔全国指標〕 ・緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合【再掲】 R5 年度 25% → R12 年度 40%
・河川全体の自然の営みを視野に入れた多自然川づくりの推進	〔KPI-45〕 ・河川整備計画(国管理河川)のうち、河川環境の定量的な目標を位置付けた河川整備計画の割合 R6 年度 0% → R12 年度 35%
・良好な水環境創出による高度処理実施の推進	・良好な水環境創出のための高度処理実施率 R5 年度 99.9% → R12 年度 100%
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進【再掲】	
・道路分野におけるネイチャーポジティブの推進	
・ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出	
期待されるストック効果	
河川環境の定量的な目標を位置付けた河川整備計画の変更や、道路分野におけるネイチャーポジティブの推進、さらにブルーインフラの保全・再生・創出の取組により、河川や港湾、道路空間における生態系の質的向上と自然環境の再生が進み、都市・地域における水辺・緑地のネットワークが形成されることで、生物多様性の向上や温暖化対策に資する持続可能な都市環境を構築する。今後も、河川整備計画の変更やブルーインフラの保全・再生・創出、道路空間の緑化などの取組を継続することにより、自然と共生する都市・地域の形成を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
河川整備計画の変更やブルーインフラの保全・再生・創出、道路分野でのネイチャーポジティブ推進の実施にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者、地域住民など多くの関係者が連携し、河川・港湾・道路のハード整備と生態系保全や緑化推進などのソフト施策を一体的に活用することで、都市の自然環境と社会経済活動の調和を推進している。	

3

1 小目標3-5:グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成

重点施策	指標
(官民連携等によるグリーンインフラの利活用の促進)	
・官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進	〔KPI-46〕 ・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地方公共団体における取組完了率 R4 年度 25% → R12 年度 100%
・2027 年国際園芸博覧会 (GREEN×EXPO2027) の準備及び運営に関する取組の推進	〔全国指標〕 ・2027 年国際園芸博覧会への参加者数 R9 年度 1,500 万人
期待されるストック効果	
官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進や、石狩川・沙流川・鶴川・十勝川などの総合水系環境整備事業の取組により、河川空間や都市部における水辺・緑地の質的向上と自然再生が進み、地域の防災力や快適性の向上、観光・交流の促進など多様な社会経済的価値が発揮され、持続可能で魅力ある地域づくりを構築する。今後も、官民連携によるグリーンインフラの活用や水系環境整備事業を継続することにより、自然と共生する都市・地域の形成を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進や、石狩川・沙流川・鶴川・十勝川などの総合水系環境整備事業の実施にあたっては、国、地方公共団体、民間企業、地域住民など多くの関係者が連携し、河川・水辺のハード整備と、生態系保全や利活用促進などのソフト施策を一体的に活用することで、環境価値と社会経済価値を両立する取組を推進している。	

2

3 小目標3-6:建設リサイクルの高度化と下水道資源の最大限の有効活用

重点施策	指標
(建設リサイクルの高度化)	
・建設廃棄物のリサイクル推進及び建設発生土の有効利用促進	
・公共工事における環境物品等の促進	
(上下水道資源の利用促進)	
・下水汚泥資源の肥料利用の推進	〔KPI-47〕 〔全国指標〕 ・下水汚泥肥料利用率 R5 年度 15% → R12 年度 30%
・水道事業における浄水発生土の有効利用推進	
期待されるストック効果	
公共下水道事業の取組により、下水汚泥に含まれるリンなどの肥料成分を有効活用する仕組みが整備され、資源循環の高度化と廃棄物削減が進み、地域農業への肥料供給や循環型経済の推進に寄与する持続可能な社会を構築する。今後も、下水汚泥資源の肥料利用や建設リサイクルの高度化を進めることにより、資源循環と地域活性化を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
公共下水道事業の実施にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者など多くの関係者が連携し、下水道施設の整備などのハード対策と、肥料利用の普及・案件形成、重金属分析などのソフト施策を一体的に活用することで、資源循環と環境負荷低減を推進している。	

4

5 小目標3-7:港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化

重点施策	指標
(広域的な資源循環ネットワークの強化)	
・港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進	〔KPI-48〕 ・日本の港湾におけるサーキュラーエコノミーポートの選定数 R6 年度 0 港 → R12 年度 3 港以上

・廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	【KPI-49】 【全国指標】 ・廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 R5 年度 7 年 → R12 年度 7 年
期待されるストック効果	
釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業の取組により、港湾の物流機能が強化されるとともに、防波堤背後に藻場が創出され、ブルーインフラの整備による生態系を創出する。今後も、港湾におけるブルーインフラの整備を継続することで環境共生型社会を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業の実施にあたっては、国、地方公共団体、港湾管理者、民間事業者など多くの関係者が連携し、港湾施設の整備などのハード対策と、副産物を活用した低炭素藻礁材料開発などのソフト施策を一体的に活用することで、ブルーインフラの導入を推進している。	

1

2

重点目標4 戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

小目標4-1: 広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化

重点施策	指標
(広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理)	
・地域インフラ群再生戦略マネジメント等	[KPI-50] ・北海道の市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合 R7年度 44% → R12年度 100%
期待されるストック効果	
地域インフラ群再生戦略マネジメントの取組により、広域・複数・多分野のインフラを一体的に捉えた効率的な維持管理が進み、老朽化対策の最適化やライフサイクルコストの縮減が実現し、地方公共団体の限られた人材・財源でも持続可能なインフラサービスを確保できる体制を構築する。今後も、地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進により、強靱で効率的なインフラ管理を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
地域インフラ群再生戦略マネジメントの実施にあたっては、国、地方公共団体、専門機関など多くの関係者が連携し、インフラ施設のデータ整備や診断技術などのハード対策と、手引きの周知や人材育成などのソフト施策を一体的に活用することで、広域的かつ戦略的なインフラ管理を推進している。	

小目標4-2: 複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進

重点施策	指標
(インフラメンテナンスを効果的に行う体制構築の促進)	
・インフラメンテナンス国民会議等の活性化	・北海道ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数【再掲】 R6年度 51団体 → R12年度 145団体
・インフラの適正な管理に向けた体制構築に遅れがみられる地方公共団体に対する国の伴走支援	
(各インフラ分野における官民連携に関する取組の推進)	
・PPP/PFI等の官民連携の推進	[KPI-25] [全国指標] ・PPP/PFIの事業規模【再掲】 R4～R5年度 累計8.4兆円 → R4～R13年度 累積30兆円
・水道分野のウォーターPPP推進	[全国指標] ・水道分野のウォーターPPP具体化件数 R6年度 8件 → R13年度までに100件の具体化
・下水道分野のウォーターPPP推進	[KPI-51] [全国指標] ・下水道分野のウォーターPPP具体化件数 R6年度 12件 → R13年度までに100件の具体化
・先導的なPPP等の取組事例の創出・横展開	
・官民の連携・協働体制の全国での構築、PPPに取り組む民間事業者との連携強化	
・入札契約等の制度改善の推進	
・国公有財産の最適利用に係る協議会等における国・地方公共団体等の連携の強化	
・国公有財産の戦略的マネジメントに資する地域の拠点となる官庁施設整備の推進	
期待されるストック効果	
インフラメンテナンス国民会議の推進や釧路市等における公共下水道事業の取組により、官民連携や地方公共団体間の協働体制が強化され、効率的な維持管理やPPP/PFIの活用が進み、地域課題の解決と持続可能なインフラサービスが提供される。今後も、官民連携や広域的な協働体制の構築を進めることにより、強靱で効率的なインフラ管理を実現する。	

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

釧路市の公共下水道事業やインフラメンテナンス国民会議の取組の実施にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者など多くの関係者が連携し、下水道施設の整備や発注方式の工夫などのハード対策とPPP/PFIの推進やマッチング支援、入札契約制度改善などのソフト施策を一体的に活用することで、官民連携による効率的なインフラ管理を推進している。

1

2

小目標4-3:インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用

重点施策	指標
(インフラメンテナンスにおける新技術の導入・普及の促進)	
・新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進	[KPI-52] [全国指標] ・道路:点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数【再掲】 R5 年度 654 団体 → R12 年度 1200 団体 [全国指標] ・河川:国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率【再掲】 R6 年度 0% → R12 年度 22% [全国指標] ・ダム:ダム堤体等の維持管理等における新技術等を活用した国・水資源機構管理ダムの割合【再掲】 ※ただし、現場条件等により新技術等の活用がなじまないダムは除く R6 年度 74% → R12 年度 100% [全国指標] ・砂防:砂防関係施設における「UAV 目視外(レベル3)飛行」の活用による自動点検体制構築率【再掲】 R6 年度 0% → R12 年度 100% [全国指標] ・海岸:海岸堤防等の点検・診断等に新技術を活用した海岸の割合【再掲】 R5 年度 61% → R12 年度 100% ・水道:水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合【再掲】 R6 年度 35% → R9 年度 100% ・下水道:下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合【再掲】 R6 年度 16% → R9 年度 100% ・港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合【再掲】 R6 年度 25% → R12 年度 100% [全国指標] ・空港:空港舗装の点検・診断などの業務において、MMS を導入している空港の割合【再掲】 R6 年度 19% → R12 年度 50% [全国指標] ・公園:新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化に取り組む公園管理者数【再掲】

	R7 年度末 77 管理者 → R12 年度末 150 管理者 〔全国指標〕 ・官庁施設：庁舎等の維持管理に資する新技術の活用等について情報提供を受けた地方公共団体等の職員数【再掲】 R6 年度 0 人 → R12 年度 6,000 人
・新技術の導入・利活用の促進	・国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合【再掲】 R7 年度 46% → R12 年度 100%
・インフラメンテナンスに係る産学官民連携の促進	・北海道フォーラムで実施するフォーラムイベント参加地方公共団体数 R6 年度 49 団体 → R12 年度 145 団体
(維持管理に係るデータ利活用の促進)	
・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	〔KPI-53〕 〔全国指標〕 ・河川/ダム：流域データプラットフォームの構築 R10 年度運用開始 〔全国指標〕 ・砂防：砂防関係施設情報・点検情報の一元管理体制構築率 R6 年度 0% → R12 年度 100% ・水道：点検情報を含む台帳情報等を電子化している水道事業者等の割合 R6 年度 57% → R12 年度 100% ・下水道：点検情報を含む台帳情報等を電子化している下水道管理者の割合 R5 年度 48% → R12 年度 100% ・港湾：維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した港湾管理者の割合 R5 年度 100% → R12 年度 100% 〔全国指標〕 ・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（空港毎）の割合 R6 年度 72% → R12 年度 100% ・公園：公園施設の維持管理にかかる情報の集約化・電子化の割合 R5 年度 48% → R12 年度 68% 〔全国指標〕 ・官庁施設：官庁施設の適切な保全にあたり、官庁施設情報管理システム（BIMMS-N）を活用した割合 R6 年度 100% → R12 年度 100% ・観測施設：電子基準点現地調査の実施率【再掲】 R8 年度 0% → R12 年度 100%
・（参考）地方公共団体（指定管理者制度を利用する地方公共団体を含む）による公営住宅の維持管理を想定した情報の集約化・電子化の促進	
・道路占用物件管理の一元化・高度化の推進	
期待されるストック効果	
SMART-Grass や i-Snow の推進、石狩川流域下水道事業の取組により、ロボットや AI、ICT を活用した維持管理の自動化・効率化が進み、河川や下水道のメンテナンスの高度化とコスト縮減が実現し、地方公共団体の人材不足への対応や安全性向上に寄与する体制が確立する。今後も、新技術の導入とデータ利活用を進めることにより、持続可能でスマートなインフラ管理を実現する。	

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

SMART-Grass や i-Snow の推進、石狩川流域下水道事業の実施にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者など多くの関係者が連携し、ICT やロボットを活用した除草・除雪、ドローンによる管路調査などのハード対策と、情報基盤の整備や DX 技術の普及促進などのソフト施策を一体的に活用することで、効率的かつ高度なインフラメンテナンスを推進している。

小目標4-4: インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と

生産性向上に向けた取組

重点施策	指標
(建設業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・建設業の担い手の確保の推進	・北海道・道内市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率 R5 年度 1.1% → R12 年度 100%
・建設業の担い手の確保の推進	・北海道・道内市町村における公共工事の週休2日工事又は週休2日交替制工事の制度導入率 R5 年度 14% → R12 年度 100%
・i-Construction2.0の推進(ICT施工技術を活用した施工の効率化・省人化に資する対策)	〔KPI-54〕 〔全国指標〕 ・直轄工事における中小建設業者のICT施工の経験割合 R6 年度 53% → R12 年度 60%
・i-Construction2.0の推進(自動施工技術を活用した建設現場の効率化・省人化対策)	〔全国指標〕 ・自動建設機械を適用した工事件数の割合(令和12年度目標18件／年に対する割合) R6 年度 22% → R12 年度 100%
・新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化	〔全国指標〕 ・インフラDXネットワークを活用するシステム数の割合 R6 年度 38% → R12 年度 100%
・女性の入職・定着促進のための取組の実施	〔全国指標〕 ・建設業における女性技術者・技能者の人数 (技術者) R5年 3万人 → R11年 毎年増加 (技能者) R5年 12万人 → R11年 毎年増加
・建設業の働き方改革の推進	
・外国人材の円滑・適正な受入れの推進	
(運輸業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・トラック運送業における取引環境の適正化、多様な人材確保・育成に向けた取組の推進	〔全国指標〕 ・ドライバーの年間賃金 大型ドライバー(営業用大型貨物自動車運転者): R6年度 492万円 → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値 中小型ドライバー(営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)): R6年度 437万円 → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値 〔全国指標〕 ・トラック運転に従事する若年層の割合 R6年度 10.4% → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値
・中継拠点の整備等の推進【再掲】	
・大型車ドライバーの休憩環境の改善【再掲】	
・自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間)【再掲】	
・地域を支える建設業と物流業の相互連携の推進	

(港湾における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・「ヒトを支援するAIターミナル」の実現	[KPI-55] [全国指標] ・「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入ターミナル数【再掲】 R5年度 4 → R12年度 15
・サイバーポートによる生産性向上	[KPI-57] [全国指標] ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数【再掲】 R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社 [全国指標] ・サイバーポート(港湾管理分野)を利用する港湾管理者数 R7年3月末 54者 → R12年度 131者
・港湾運送分野における労働者不足対策の推進	
・港湾におけるデジタル化に関する対策	[全国指標] ・港湾工事において3次元モデルを活用した自動・自律化施工の工事数 R6年度 0 → R12年度 15
・港湾におけるデジタル化に関する対策	[全国指標] ・港湾工事において3次元モデルを活用した自動・自律化施工の工種数 R6年度 0 → R12年度 3
・セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築	[全国指標] ・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 R6年度 94% → 毎年度 95%
(空港における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・航空・空港関係事業者における人材確保・育成	[全国指標] ・地方空港における国際線就航都市数 R7年度 110都市 → R12年度 134都市
・空港への自動運転車両の導入	[全国指標] ・主要空港へ自動運転車両が導入された割合 R6年度 0% → R12年度 50%
・空港業務における新技術の活用	[全国指標] ・国管理空港(13空港)への草刈工の自動化施工の導入数 R6年度 11空港 → R12年度 13空港
期待されるストック効果	
i-Construction2.0による自動施工技術の活用や、トラック運送業における取引環境の適正化・多様な人材確保に向け取り組んだ結果、建設現場の省人化・効率化と物流の生産性向上が進み、担い手の処遇改善や働き方改革が実現し、女性や外国人を含む多様な人材が活躍できる魅力ある産業構造が形成される。今後も、ICT施工やAI技術の導入、雇用環境の改善を進めることにより、持続可能で競争力のある建設・運輸産業を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
i-Construction2.0の推進やトラック運送業における取引環境改善の実施にあたっては、国、地方公共団体、建設業・運輸業界、民間事業者など多くの関係者が連携し、自動施工技術やAI・自動運転技術の導入などのハード対策と、能力評価制度の普及、週休2日制の導入、適正運賃確保などのソフト施策を一体的に活用することで、担い手確保と生産性向上を推進している。	

小目標4-5: データ連携や AI 等を活用した賢く(Smart)、安全で(Safe)、
持続可能な(Sustainable)インフラの管理・運用

重点施策	指標
(新技術を活用したインフラの管理・運用の促進)	
・スマートシティの社会実装の推進	〔全国指標〕 ・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数【再掲】 R5年度末 141地域 → 毎年度増加
・河川情報等の充実	・国・水資源機構管理ダム等において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合【再掲】 R5年度 0% → R12年度 100%
・水道分野におけるDX技術活用の推進	・水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(人工衛星やAIを活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合【再掲】 R6年度 35% → R9年度 100%
・下水道分野におけるDX技術活用の推進	・下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合【再掲】 R6年度 16% → R9年度 100%
・水道スマートメーターの普及促進	〔全国指標〕 ・水道事業における水道スマートメーターの導入率 R5年度 0.2% → R12年度 7.0%
・サイバーポートによる生産性向上	〔KPI-57〕 〔全国指標〕 ・サイバーポート(港湾物流分野)へ接続可能な法人数 R7年3月 928社 → R12年度 5,500社
・ビッグデータ等を活用した全国幹線旅客純流動調査の高度化の推進	〔全国指標〕 ・ビッグデータ等により判定可能となった全国幹線旅客純流動調査の要素(項目)の割合 R6年度 0% → R10年度 100%
・道路システムのDXの推進	
・高速道路における逆走対策	
・自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築の推進	
・新たな技術を活用した交通管制システムの導入	
・次世代ITSの推進	
・ETC専用化の推進	
・特殊車両の通行手続きの迅速化	
・ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上【再掲】	
・AIを活用したダム操作の研究開発の推進	
・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	
・デジタル技術を活用した鉄道分野における現場業務の効率化・省力化に資する技術開発の推進	
・物流分野のイノベーション実現に向けた先進性・革新性の高い取組の支援	
期待されるストック効果	
AI/Eye Riverの推進や石狩川流域下水道事業、物流分野のイノベーション支援等の取組により、AIやセンサー、通信技術を活用した異常の自動検知やデータ連携が進み、河川・道路・港湾・下水道などのインフラ管理が高度化、効率化され、安全性向上とコスト縮減、さらには次世代ITSによる経済活動の円滑化が推進する。今後も、インフラDXの推進と先進技術の導入を継続することにより、賢く、安全で持続可能なインフラ管理を実現する。	

AI/Eye Riverの推進や石狩川流域下水道事業、物流分野のイノベーション支援の実施にあたっては、国、地方公共団体、民間事業者など多くの関係者が連携し、AI画像解析やスマートメーター、通信基盤整備などのハード対策と、データ連携の促進やDX技術の普及、ビックデータの解析などのソフト施策を一体的に活用することで、スマートで安全なインフラ管理を推進している。

重点施策	指標
(建築・都市の DX 化や国土情報基盤の整備・更新の推進)	
・地理空間情報を活用しながら不動産 ID、建築 BIM、PLATEAU の取組を一体的に進める「 建築・都市の DX 」の推進	[KPI-58] ・〔全国指標〕 ＜PLATEAU＞3D 都市モデルの整備都市数 R6 年度 250 都市 → R9 年度 500 都市 〔全国指標〕 ・＜不動産ID＞API 連携による不動産ID の利用法人数【再掲】 R12 年度 500 法人 〔全国指標〕 ・＜データ連携＞多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数【再掲】 R12 年度 500 法人
・電子基準点現地調査の実施	[KPI-59] ・電子基準点現地調査の実施率 R8年度 0% →R12年度 100%
(データプラットフォームの充実や利便性の向上)	
・国土交通分野のデータ整備・活用・オープンデータ化プロジェクト(Project LINKS)	[全国指標] ・データ構造化システムで整備・オープン化した累積データ数 R7年4月 11種 → R9年度 40種(その後毎年度増加)
・国土交通データプラットフォームの形成による施策の効率化・高度化の推進	[全国指標] ・国土交通データプラットフォームと連携するデータ数 R6年度 299万データ → R12年度 470万データ
・防災情報通信ネットワークにおけるサイバーセキュリティ対策の強化	
・DX人材の育成	
(インフラ関連産業の振興・裾野拡大)	
・地理空間情報を活用しながら不動産ID、建築 BIM、PLATEAU の取組を一体的に進める「 建築・都市のDX 」の推進	[KPI-57] 〔全国指標〕 ・＜PLATEAU＞3D都市モデルの整備都市数【再掲】 R6年度 250都市 → R9年度 500都市 〔全国指標〕 ・＜不動産ID＞API 連携による不動産ID の利用法人数【再掲】 R12 年度 500 法人 〔全国指標〕 ・＜データ連携＞多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数【再掲】 R12 年度 500 法人
・無人航空機の事業化に向けたルール整備	
期待されるストック効果	
国土交通データプラットフォームの充実やPLATEAUの推進などの取組により、インフラ・都市・地域のデータ連携が進み、管理・運用の高度化と防災・まちづくりの効率化が実現する。今後も、オー	

ブンデータ空間の構築とイノベーション促進を進めることにより、スマートで持続可能な社会を実現する。

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

国土交通データプラットフォームの整備やPLATEAUの推進にあたっては、国、地方公共団体、研究機関、民間事業者など多くの関係者が連携し、BIMや地理空間情報の整備などのハード対策と、オープンデータ化、セキュリティ確保策などのソフト施策を一体的に活用することで、データ駆動型のインフラ管理と新産業創出を推進している。