

# I. 予算の執行促進策と執行上の課題①

---

## 【背景】

- 監理（主任）技術者の不足による入札不調対策技術者の担い手確保及び働き方改革等の観点から企業評価をより重視する内容に見直しを行い、工事成績を持たない技術者に対しても受注機会が拡大されるよう、技術者の過去工事成績等にとらわれない内容に変更し、直轄工事に新たな技術者の参入を促すものである。

## 【内容】

- 本試行は、競争参加資格の確認や総合評価項目の評価において、技術者の能力等の要件を緩和することを目的として、現行の工事の配点を見直し、企業配点を高く設定するものである。
  - 配置予定技術者の能力等 20点 **【配置予定技術者の能力等を求めない】**  
⇒ 本試行： 0点
  - 企業の能力等 15点  
⇒ 本試行： 16点
  - 地域貢献等 5点  
⇒ 本試行： 4点 **【災害協定実績は必須】**
  - 競争参加資格としての配置予定技術者の同種要件についても求めないこととする。
- 対象工事：分任官工事のうち、災害本復旧工事、施工環境が厳しい工事、機械経費の大きい工事等、企業の組織力、機動力、技術力が求められる工事としているが、**監理（主任）技術者不足等により不調不落が見込まれる工事についても、工事の規模や受注状況、地域の実績等を踏まえ、適切に実施することとする。**

総合評価配点表

企業評価点 (20点)	企業の能力等 最大 16点	工事実績 3点
		工事成績 4点
		表彰2点
		手持ち 5点
	週休2日 1点	
	OP 1点	
	地域貢献等 最大4点	災害協定実績 【必須】 2点
OP 2点		
賃上げ加点 2点	賃上げの実施に関する評価 2点	賃上げの実施を表明した企業等 2点

## ■施工能力評価型[電気通信チャレンジ型(参入促進型)](受変電設備工事)

- ・受変電・発動発電機の工事は、直轄での発注工事が少なく、地方公共団体発注の実績で参加。(市発注の庁舎等の受変電・発動発電機工事) **(参入促進型)**
- ・地方公共団体発注工事は、成績評定点の加点の対象としていないため、総合評価の点数が低くなり、結果として参加者が少ない状態になっている
- ・成績評定での加点は行わず、**施工実績で加点**

## ■施工能力評価型[電気通信チャレンジ型(担い手確保型)](通信設備工事)

- ・建設業法における電気通信工事の資格を持った技術者に対して監理(主任)技術者としての経験を積ませることを目的に試行 **(担い手確保型)**
- ・配置予定技術者について、同種工事の経験は問わない
- ・総合評価において、技術者の能力等は求めず、**企業の施工能力と施工計画のみで評価**

施工能力評価型

[電気通信チャレンジ型(参入促進型)](受変電設備工事)

分類	評価項目	配点	分類	評価項目	配点						
施工計画			施工計画								
配置予定技術者の能力等	必須 項目 シヨ ン オ プ シ ヨ ン	工事実績	5.0	配置予定技術者の能力等	必須 項目 シヨ ン オ プ シ ヨ ン	工事実績	20.0				
		工事成績	10.0			工事成績	-				
		表彰(優秀技術者)	3.0			表彰(優秀技術者)	-				
		配置予定技術者の資格	1.0			配置予定技術者の資格	-				
		継続教育(CPD)の状況	1.0			継続教育(CPD)の状況	-				
		指定する工事の施工実績	1.0			指定する工事の施工実績	-				
		発注者の指定する資格保有技術者	1.0			発注者の指定する資格保有技術者	-				
		その他	1.0			その他	-				
		企業能力等	必須 項目 オ プ シ ヨ ン 項 目			工事実績	2.0	企業能力等	必須 項目 オ プ シ ヨ ン 項 目	工事実績	14.0
		工事成績				4.0	工事成績			-	
表彰、工事成績優秀企業の認定	1.0	表彰、工事成績優秀企業の認定		-							
工事の手持ち状況	5.0	工事の手持ち状況		-							
配置予定建設技術者の表彰実績及び登録基幹技術者の配置	2.0	配置予定建設技術者の表彰実績及び登録基幹技術者の配置		-							
下請け予定業者の表彰実績	1.0	下請け予定業者の表彰実績		-							
〇〇工事の実績	1.0	〇〇工事の実績		-							
新技術の活用	1.0	新技術の活用		-							
情報化施工技術の活用	1.0	情報化施工技術の活用		-							
ISOの認証取得状況	1.0	ISOの認証取得状況		-							
建設業労働安全衛生マネジメントシステム等の認証	1.0	建設業労働安全衛生マネジメントシステム等の認証	-								
建設業労働災害防止協会加入	1.0	建設業労働災害防止協会加入	-								
建設業退職金共済制度加入	1.0	建設業退職金共済制度加入	-								
その他評価すべき項目	1.0	その他評価すべき項目	-								
地域貢献等	オプション項目	災害協定に基づく活動実績	2.0	地域貢献等	オプション項目	災害協定に基づく活動実績	2.0				
維持工事等の実績		2.0	維持工事等の実績			2.0					
近隣地域内工事の実績		2.0	近隣地域内工事の実績			2.0					
継続的な技術者保有に基づく信頼度		2.0	継続的な技術者保有に基づく信頼度			2.0					
継続的な営業に基づく信頼度		2.0	継続的な営業に基づく信頼度			2.0					
工事の従業かつ円滑な実施体制としての拠点		2.0	工事の従業かつ円滑な実施体制としての拠点			2.0					
専門工種の施工機械自社保有状況		2.0	専門工種の施工機械自社保有状況			2.0					
合計		40	合計		40						

施工能力評価型

[電気通信チャレンジ型(担い手確保型)](通信設備工事)

分類	評価項目	配点	分類	評価項目	配点						
施工計画			施工計画								
配置予定技術者の能力等	必須 項目 シヨ ン オ プ シ ヨ ン	工事実績	5.0	配置予定技術者の能力等	必須 項目 シヨ ン オ プ シ ヨ ン	工事実績	-				
		工事成績	10.0			工事成績	-				
		表彰(優秀技術者)	3.0			表彰(優秀技術者)	-				
		配置予定技術者の資格	1.0			配置予定技術者の資格	-				
		継続教育(CPD)の状況	1.0			継続教育(CPD)の状況	-				
		指定する工事の施工実績	1.0			指定する工事の施工実績	-				
		発注者の指定する資格保有技術者	1.0			発注者の指定する資格保有技術者	-				
		その他	1.0			その他	-				
		企業能力等	必須 項目 オ プ シ ヨ ン 項 目			工事実績	2.0	企業能力等	必須 項目 オ プ シ ヨ ン 項 目	工事実績	5.0
		工事成績				4.0	工事成績			9.0	
表彰、工事成績優秀企業の認定	1.0	表彰、工事成績優秀企業の認定		-							
工事の手持ち状況	5.0	工事の手持ち状況		-							
配置予定建設技術者の表彰実績及び登録基幹技術者の配置	2.0	配置予定建設技術者の表彰実績及び登録基幹技術者の配置		-							
下請け予定業者の表彰実績	1.0	下請け予定業者の表彰実績		-							
〇〇工事の実績	1.0	〇〇工事の実績		-							
新技術の活用	1.0	新技術の活用		-							
情報化施工技術の活用	1.0	情報化施工技術の活用		-							
ISOの認証取得状況	1.0	ISOの認証取得状況		-							
建設業労働安全衛生マネジメントシステム等の認証	1.0	建設業労働安全衛生マネジメントシステム等の認証	-								
建設業労働災害防止協会加入	1.0	建設業労働災害防止協会加入	-								
建設業退職金共済制度加入	1.0	建設業退職金共済制度加入	-								
その他評価すべき項目	1.0	その他評価すべき項目	-								
地域貢献等	オプション項目	災害協定に基づく活動実績	2.0	地域貢献等	オプション項目	災害協定に基づく活動実績	2.0				
維持工事等の実績		2.0	維持工事等の実績			2.0					
近隣地域内工事の実績		2.0	近隣地域内工事の実績			2.0					
継続的な技術者保有に基づく信頼度		2.0	継続的な技術者保有に基づく信頼度			2.0					
継続的な営業に基づく信頼度		2.0	継続的な営業に基づく信頼度			2.0					
工事の従業かつ円滑な実施体制としての拠点		2.0	工事の従業かつ円滑な実施体制としての拠点			2.0					
専門工種の施工機械自社保有状況		2.0	専門工種の施工機械自社保有状況			2.0					
合計		40	合計		20						

## 【背景】

- ▶ 現行の試行により、経験の少ない技術者の参加ができる事となった一方、工事实績が多い企業が受注している傾向となっていることから、現在の機械チャレンジ型に加えて、直轄工事の受注件数が少ない企業にも受注機会が拡大するよう、配点を見直した新たなチャレンジ方式（参入促進タイプ）を追加する。
- ▶ 併せて、現行の機械チャレンジ型を技術者確保タイプとし、より企業の能力に重視した配点に見直しを行う。

## 【内容】

### 【技術者確保タイプ】

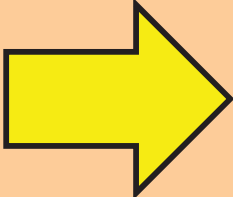
- ▶ 本試行は、工事成績を持たない技術者に対して経験を積ませ、技術者拡大を目的として、競争参加資格の確認や総合評価項目の評価において、技術者の能力等の要件を求めず、企業配点・地域貢献等のみで評価するものである。
- ▶ 対象工事：分任官工事の機械系工事うち、新設・更新の機械設備工事で、監理（主任）技術者不足等により不調不落が見込まれる工事について、工事の規模や受注状況、地域の実情等を踏まえ、実施することができるものとする。
- ▶ 参加資格要件における配置予定技術者の同種工事の実績は問わない。

### 【参入促進タイプ】

- ▶ 「参入促進タイプ」は、技術者の能力を求めないことに加え、受注実績が少ない企業に受注機会を与えることが目的であることから、工事成績・表彰、工事の手持ちに関する評価項目は削除し、当該年度の受注実績（件数）を評価し、地域貢献等における災害協定及び機械設備点検の実績で評価するものである。
- ▶ 対象工事：分任官工事の機械系工事うち、比較的難易度の低い更新や修繕を行う機械設備工事で、当該年度の発注状況を踏まえ、実施することができるものとする。
- ▶ 参加資格要件における配置予定技術者の同種工事の実績は問わない。

## 【現行と見直しの概要】

機械チャレンジ型 【試行:現行】		企業評価点
企業の能力等 最大 14点	工事实績 2点	(43点)
	工事成績 4点	
	表彰1点	
	手持ち 3点	
	技能者顕彰等 2点	
	週休2日1点 OP1点	
地域貢献等 最大26点	災害協定実績 6点	
	特定工事实績 10点	
	近隣点検実績 10点	
賃上げの実施表明 3点		



機械チャレンジ型 【試行:技術者確保タイプ】		企業評価点
企業の能力等 最大 14点	工事实績 2点	(25点)
	工事成績 4点	
	表彰1点	
	手持ち 3点	
	技能者顕彰等 2点	
	週休2日1点 OP1点	
地域貢献等 最大9点	災害協定実績 3点	
	特定工事实績 3点	
	近隣点検実績 3点	
賃上げの実施表明 2点		

機械チャレンジ型 【試行:参入促進タイプ】		企業評価点
企業の能力等 最大 6点	工事实績 2点	(13点)
	受注実績 3点	
	OP1点	
地域貢献等 最大6点	災害協定実績 3点	
	近隣点検実績 3点	
賃上げの実施表明 1点		

## 営繕チャレンジ型

### 【背景】

・営繕工事は、土木工事に比べて直轄工事の発注件数が少なく、10年間で1～2件の地域もみられるなど受注機会が限られている。

・そのため、直轄工事の実績をもたない施工業者においては、「工事成績や表彰による総合評価の加点が見込めない」との理由で、入札への参加意欲が低下する傾向にある。

・また、現状の総合評価においては、配置予定技術者の配点が高く、経験の少ない若手技術者を配置しにくい状況にある。

・以上を踏まえて、「営繕チャレンジ型」を試行し、新規の入札参加者を見込むとともに、若手又は女性技術者の配置を促すことで、担い手育成にも配慮する。

### 【概要】

評価項目		営繕チャレンジ型 【(R4) 試行】 配点		営繕チャレンジ型 【(R5) 試行】 配点	
配 置 予 定 技 術 者 の 能 力 等	工事实績	/	0.0	/	0.0
	工事成績	/			
	表彰（優秀技術者）	/			
	配置予定技術者の資格 （資格取得後の経験年数）	/			
	オプション項目 （継続教育（CPD）の状況）	/			
企 業 の 能 力 等	工事实績	10.0	18.0	10.0	15.0
	受注（契約）実績	4.0			
	工事成績	/			
	表彰（優秀技術者）	/			
	登録基幹技能者等の配置	1.0		1.0	
オプション項目 （若手又は女性技術者の配置、労災共、 建退共への加入等）	3.0	4.0			
地域貢献等 （オプション項目）		12.0	12.0	15.0	15.0
賃上げ の実施 に関する 評価	賃上げの実施を表明した企業等	2.0		2.0	
	賃上げ基準に達していない場合等（減 点）	▲ 3.0		▲ 3.0	
合計		32.0		32.0	

※営繕チャレンジ型の配点の見直し。

- ・配置予定技術者の能力等の評価を行わない（変更無し）。
- ・受注（契約）実績の評価項目を無くし、若手又は女性技術者の配置促進（1点→2点）、及び地域貢献等の配点（12点→15点）を増加。

## 【背景】

- ▶ 労働力人口が減少する中、受発注者双方において、入札・契約手続きの簡素化、効率化が課題となっている。工事内容が同様の工事で、かつ参加資格要件等が共通の複数工事の発注にあたって、効率的な発注事務を実施する必要がある。

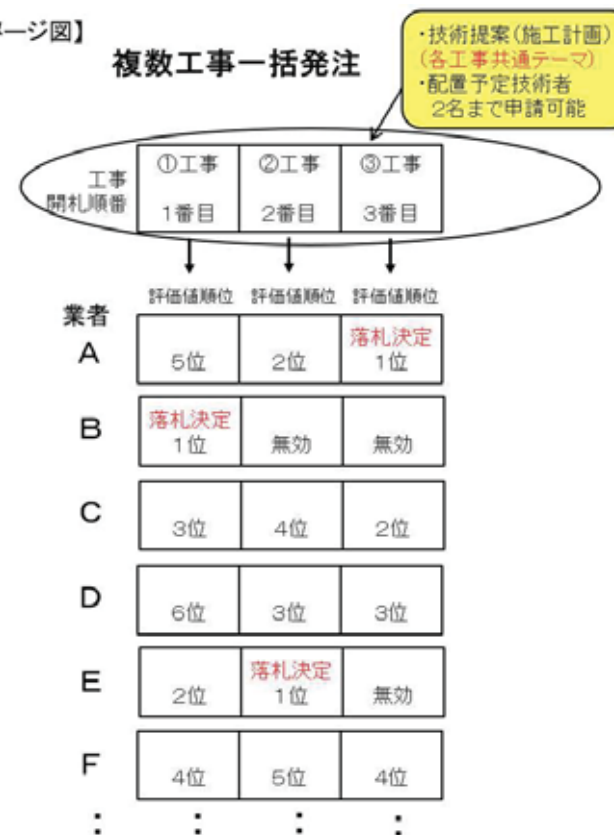
## 【内容】

- ▶ 参加資格要件等を共通化できる複数工事の発注が同時期に予定されている場合、競争参加資格者からの技術資料の提出は1つのみとし、発注者・競争参加資格者双方の業務負担の軽減を図る。

### 一括審査方式の内容

- ①複数工事の発注に対して同一テーマの技術提案を求める。
- ②競争参加者は、すべての工事または、希望する工事に参加できる。ただし、配置予定技術者は2名まで申請可能とする。(3件以上の場合も上限は2名まで)
- ③入札説明書で示した開札順番ごとに開札し、工事ごとに評価値の最も高い者を落札者とする。
- ④落札者は、次の工事以降は無効となる。

【イメージ図】



# 令和5年度 総合評価落札方式の主な変更点（工事）

国土交通省 九州地方整備局

令和5年3月



- 1 ) 令和5年度 基本方針
- 2 ) 試行工事「専任補助者制度」の適用範囲の拡大
- 3 ) 工場製作を伴う工事における配置予定技術者の同種工事の要件の見直し
- 4 ) 施工能力評価型の配点の見直し
- 5 ) 企業実績評価型の配点等の見直し
- 6 ) 「製作工場の有無」の評価対象の見直し
- 7 ) 機械チャレンジ型の見直し
- 8 ) 営繕チャレンジ型の配点の見直し

# 1) 令和5年度 基本方針

- 九州地方整備局では、平成25年11月より総合評価落札方式（二極化）の本格運用を図り、「品確法」の基本理念である「価格」及び「品質」が総合的に優れた内容の契約がなされるよう努めてきた。
- 一方、受注競争の激化による地域の建設産業の疲弊や就労環境の悪化に伴う担い手不足等の課題を踏まえ、現在及び将来にわたるインフラの品質確保とその担い手の中長期的な育成・確保を図るため、令和元年6月に品確法、入契法、建設業法のいわゆる「担い手三法」の改正が行われ、働き方改革の推進、生産性向上への取組、災害時の緊急対応強化という観点を、いかに現在の入札・契約手続きの中に取り入れられるかが喫緊の課題である。
- これらの課題への対応を図っていくとともに、総合評価落札方式の透明性・公平性は確保しつつ、評価の安定化及び評価の質の向上を求めることに加え、「担い手の中長期的な育成及び確保の促進」と、現在のみならず「将来の公共工事の品質確保の促進」を図る多様な入札契約の制度設計を立案していく必要がある。
- 令和5年度は、頻発化・激甚化する自然災害への対応を踏まえ、引き続き地域の守り手である「地元企業の受注機会の更なる拡大」を図り、「働き方改革」、「生産性向上」を加速し、円滑な契約手続きを実施するため、各種試行工事の積極的活用を図る。

## 2) 試行工事「専任補助者制度」の適用範囲の拡大

- 技術者不足が深刻な問題となっている状況を踏まえ、円滑な技術継承を推進することを目的として、一般土木工事を対象に当該制度の適用範囲の拡大を図る。
- 経験豊富な専任補助者を配置することで、若手技術者を主任（監理）技術者に配置することができる。
- 専任補助者制度活用の有無は、落札決定後から工期の始期までに選択が可能とする。
- 専任補助者制度を活用する場合は、特例監理技術者の配置は出来ないものとする。**
  - ◆対象⇒現行：技術提案評価型（S型・WTO・段階選抜方式）（対象工事種別：一般土木工事）
  - ⇒令和5年度：工事種別 一般土木工事（A等級、B等級、C等級）

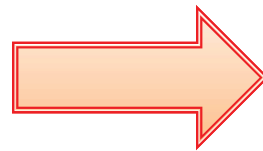
### 専任補助者活用イメージ

総合評価手続時



配置予定技術者A

経験豊富なベテラン技術者Aを配置予定技術者として審査



契約時



若手技術者等B

若手技術者等Bを主任技術者（監理技術者）として配置

※若手技術者Bの条件

- ・主任（監理）技術者となりうる資格を有するもの
- ・年齢制限は設けていない。



配置予定技術者A

配置予定技術者Aは、専任補助者として現場に配置

※現場代理人兼任可

### 入札公告記載例

#### 1 工事概要

本工事は、円滑な技術継承を推進することを目的として、主任技術者又は監理技術者を専任で補助する技術者（以下「専任補助者」という。）を配置することができる「専任補助者制度」の試行工事である。専任補助者の配置を希望する場合は、落札決定後から工期の始期までに、「専任補助者の配置の申出書」を提出するものとし、併せて専任補助者制度を活用する主任技術者（監理技術者）及び専任補助者について、現場代理人等通知書（案）、経歴書、資格者証、3ヵ月以上の雇用関係を証明する資料を提出するものとする。「専任補助者の配置の申出書」は、落札決定後、専任補助者の配置を希望する場合に、契約担当課より配布する。

専任補助者は、現場代理人、担当技術者を兼務することができる。ただし、本工事に専任するものとし他工事との兼務は認めない。また、専任補助者制度を活用する主任技術者（監理技術者）及び専任補助者については、やむを得ない事由を除き、原則、途中交代は認めない。

専任補助者制度を活用する場合は、特例監理技術者の配置は認めない。

### 3) 工場製作を伴う工事における配置予定技術者の同種工事の要件の見直し

#### ◆対象：競争参加資格要件（配置予定技術者の要件）

・工場製作及び現場施工を一括で行う工事において、配置予定技術者の同種工事の要件として、これまで工場製作の経験を有する者であることを求めていたが、原則、配置予定技術者においては、工場製作の経験を求めないこととする。企業の工場製作の同種工事の施工実績は、引き続き、求めるものとする。

◆対象：工場製作及び現場施工を一括で行うすべての工種に適用（空港港湾関係を除く工事に適用）

#### ◆競争参加資格として、企業及び配置予定技術者に求める同種工事の要件

##### 現行

	工場製作の実績・経験	現場施工の実績・経験
企業の実績	同種工事必要	同種工事必要
配置予定技術者の経験	同種工事必要	同種工事必要

※現行、主に鋼橋上部工工事及び機械設備工事において、工場製作の実績を求めていた。

##### 見直し

	工場製作の実績・経験	現場施工の実績・経験
企業の実績	同種工事必要	同種工事必要
配置予定技術者の経験	同種工事不要	同種工事必要

※原則、すべての工種において、配置予定技術者に工場製作の実績は求めない。

- ※ 工場製作時と現場施工時において、同一の配置予定技術者を配置する場合、現場施工の同種工事の経験が必要。
- ※ 工場製作時と現場施工時において、配置予定技術者が交代する場合、工場製作時の配置予定技術者は、同種工事の経験は不要。

# 4) 施工能力評価型の配点の見直し

## 概要

- ◆評価項目：「配置予定技術者の能力」  
「企業の能力等」  
「地域貢献等」の配点

- ◆対象：施工能力評価型（I型・II型）  
【本官・分任官工事】

- 配置予定技術者の表彰の評価を3点から2点とし、企業の表彰と同じ配点とする。
- 配置予定技術者の能力の工事実績について5点から6点とする。
- 企業の表彰の評価を1点から2点とし、配置予定技術者の表彰と同じ配点とする。
- 「地域貢献等」における評価項目について、配点を2点又は1点とする。

⇒現行：「配置予定技術者の能力」工事実績：5点  
表彰：3点

「企業の能力等」表彰：1点

「地域貢献等」全オプション：2点

⇒令和5年度：「配置予定技術者の能力」工事実績：6点  
表彰：2点

「企業の能力等」表彰：2点

「地域貢献等」全オプション：2点又は1点

## 配点

		現行 (I・II型)	見直し (I・II型)		
配置予定技術者の能力	必須	工事実績	5	6	
		工事成績	10	10	
		表彰	3	2	
		配置予定技術者の資格	1	1	
	オプション	継続教育（CPD）の状況	1	1	1
		指定する工事の工事実績	1	1	
		発注者の指定する資格保有技術者	1	1	
		橋梁補修工事の実績【鋼橋上部、PC工事は必須】	1	1	
		その他	1	1	
		小計	20	20	
企業の能力等	必須	工事実績	2	2	
		工事成績	4	4	
		表彰	1	2	
		工事の手持ち状況【一般土木は必須、その他は選択】	3	3	
	オプション	週休2日工事の実績	1	1	3
		指定する工種に配置予定の建設技能者の顕彰、表彰実績又は登録基幹技能者の配置	1	1	
		ICT施工の実績	1	1	
		若手・女性技術者の配置促進	1	1	
		下請け予定業者の表彰実績	1	1	
		〇〇工事の実績	1	1	
		ICT（土工、舗装、河川浚渫）の活用【ICT施工者希望型の場合は必須】	2	2	
		新技術の活用【新技術導入促進（I型）の場合は必須】	1	1	
		ISOの認証取得状況	1	1	
		建設業労働安全衛生マネジメントシステム等の認証	1	1	
建設業労働災害防止協会加入	1	1			
建設業退職金共済制度加入	1	1			
その他評価すべき項目	1	1			
小計	14	15			
地域貢献等	オプション	災害協定に基づく活動実績【原則必須】	2	1又は2	5
		特定工事の実績	2	1又は2	
		近隣地域内工事の実績	2	1又は2	
		近隣地域内点検業務の実績【機械設備】	2	1又は2	
		継続的な技術者保有に基づく信頼度	2	1又は2	
		継続的な営業に基づく信頼度	2	1又は2	
		工事の確実かつ円滑な実施体制としての拠点	2	1又は2	
		製作工場の有無【鋼橋上部、水門・橋門ゲート設備に適用可能】	2	1又は2	
		専門工種の施工機械自社保有状況	2	1又は2	
		小計	6	5	
に 関 する 評 価 施	賞 上 げ の 実 施	賞上げの実施を表明した企業等	3	3	3
		賞上げ基準に達していない場合等（減点）	-4	-4	-4
		小計	3	3	
合計		43	43		

※本官工事については「指定する工種に配置する～登録基幹技能者の配置」を必須項目2点とし、「企業の能力等」及び「地域貢献等」のオプションから6点選択するものとする。

# 5) 企業実績評価型の配点等の見直し

## 概要

### ◆対象：施工能力評価型（Ⅰ型・Ⅱ型） 【企業実績評価型】

・監理（主任）技術者の不足による入札不調対策、技術者の担い手確保及び働き方改革等の観点から試行を実施中であるが、更なる促進を目的に、**配置予定技術者の能力の工事実績を求めない等**の見直しを行う。

#### ①配点

⇒ 現行：**配置予定技術者の能力・工事実績：2点**  
**企業の能力等・工事実績：2点**  
**企業の能力等・表彰：1点**

⇒ 令和5年度：**配置予定技術者の能力・工事実績：0点**  
**企業の能力等・工事実績：3点**  
**企業の能力等・表彰：2点**  
**※配置予定技術者の工事実績で設定していた2点を企業の能力等の工事実績、表彰に1点ずつ配点**

#### ②配置予定技術者の同種要件（競争参加資格）

・**競争参加資格としての配置予定技術者の同種要件についても求めないこととする。**

## 配点

		現行 (Ⅰ・Ⅱ型)		見直し (Ⅰ・Ⅱ型)		
配置予定技術者の能力	必須	工事実績	2		-	
		小計	2		0	
企業の能力等	必須	工事実績	2		3	
		工事成績	4		4	
		表彰	1		2	
		工事の持ち手状況【一般土木は必須、その他は選択】	5		5	
		週休2日工事の実績	1		1	
	オプション	指定する工種に配置予定の建設技能者の顕彰、表彰実績又は登録基幹技能者の配置	1		1	1
		ICT施工の実績	1		1	
		若手・女性技術者の配置促進	1		1	
		下請け予定業者の表彰実績	1		1	
		〇〇工事の実績	1		1	
		ICT（土工、舗装、河川浚渫）の活用【ICT施工者希望型の場合は必須】	1	1	1	
		新技術の活用【新技術導入促進（Ⅰ型）の場合は必須】	1	1	1	
		ISOの認証取得状況	1		1	
		建設業労働安全衛生マネジメントシステム等の認証	1		1	
		建設業労働災害防止協会加入	1		1	
建設業退職金共済制度加入	1		1			
その他評価すべき項目	1		1			
	小計	14		16		
地域貢献等	オプション	災害協定に基づく活動実績【原則必須】	2		2	4
		特定工事の実績	2		2	
		近隣地域内工事の実績	2		1	
		近隣地域内点検業務の実績【機械設備】	2		1	
		継続的な技術者保有に基づく信頼度	2	4	1	
		継続的な営業に基づく信頼度	2		1	
		工事の確実かつ円滑な実施体制としての拠点	2		1	
		製作工場の有無【鋼橋上部、水門・樋門ゲート設備に適用可能】	2		2	
	小計	4		4		
買上げの実施に 関する評価	必須	買上げの実施を表明した企業等	2	2	2	2
		買上げ基準に達していない場合等（減点）	-3	-3	-3	-3
		合計	22		22	

3

## 6) 「製作工場の有無」の評価対象の見直し

### 概要

#### ◆評価項目：地域貢献等-「製作工場の有無」

(選択項目：鋼橋上部、水門・樋門ゲート設備等)

#### ◆対象：施工能力評価型（I・II型）、技術提案評価型（S型）【分任官・本官工事】

- ・九州内に自社の製作工場がある場合に加点評価を行うこととしていたが、発注工事と同じ工種区分の製作実績（付属物のみは除く）のある工事に限定するよう変更する。

⇒ 現行：九州内の自社製作工場の有無について、2段階で評価

⇒ 令和5年度：九州内の自社製作工場の有無について、2段階で評価

ただし、発注工事と同じ工種区分の製作実績のある工場に限る。

### 評価基準・配点

分類	評価項目	評価内容	評価段階	評価基準	配点
地域貢献等	製作工場の有無 【選択 鋼橋上部、水門・樋門ゲート設備等で設定可】	九州内に自社工場の有無.ただし、発注工事と同じ工種区分の製作実績のある工場に限る。	2段階	九州内に自社工場あり：A 九州内に自社工場なし：E	A：1又は2 E：0

## 7) 機械チャレンジ型の見直し (1/2)

### 【背景】

- ▶ 現行の試行により、経験の少ない技術者の参加ができる事となった一方、工事实績が多い企業が受注している傾向となっていることから、現在の機械チャレンジ型に加えて、直轄工事の受注件数が少ない企業にも受注機会が拡大するよう、配点を見直した新たなチャレンジ方式（参入促進タイプ）を追加する。
- ▶ 併せて、現行の機械チャレンジ型を技術者確保タイプとし、より企業の能力に重視した配点に見直しを行う。

### 【内容】

#### 【技術者確保タイプ】

- ▶ 本試行は、工事成績を持たない技術者に対して経験を積ませ、技術者拡大を目的として、競争参加資格の確認や総合評価項目の評価において、技術者の能力等の要件を求めず、企業配点・地域貢献等のみで評価するものである。
- ▶ 対象工事：分任官工事の機械系工事うち、新設・更新の機械設備工事で、監理（主任）技術者不足等により不調不落が見込まれる工事について、工事の規模や受注状況、地域の実情等を踏まえ、実施することができるものとする。
- ▶ 参加資格要件における配置予定技術者の同種工事の実績は問わない。

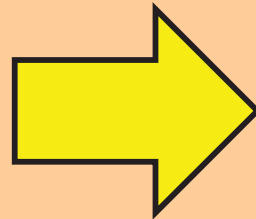
#### 【参入促進タイプ】

- ▶ 「参入促進タイプ」は、技術者の能力を求めないことに加え、受注実績が少ない企業に受注機会を与えることが目的であることから、工事成績・表彰、工事の手持ちに関する評価項目は削除し、当該年度の受注実績（件数）を評価し、地域貢献等における災害協定及び機械設備点検の実績で評価するものである。
- ▶ 対象工事：分任官工事の機械系工事のうち、比較的難易度の低い更新や修繕を行う機械設備工事で、当該年度の発注状況を踏まえ、実施することができるものとする。
- ▶ 参加資格要件における配置予定技術者の同種工事の実績は問わない。



## 【現行と見直しの概要】

機械チャレンジ型 【試行: 現行】		企業評価点 (43点)
企業の能力等 最大14点	工事实績 2点 工事成績 4点 表彰1点 手持ち 3点 技能者顕彰等 2点 週休2日1点 OP1点	
地域貢献等 最大26点	災害協定実績 6点 特定工事实績 10点 近隣点検実績 10点	
賃上げの実施表明 3点		



機械チャレンジ型 【試行: 技術者確保タイプ】		企業評価点 (25点)	機械チャレンジ型 【試行: 参入促進タイプ】		企業評価点 (13点)
企業の能力等 最大14点	工事实績 2点 工事成績 4点 表彰1点 手持ち 3点 技能者顕彰等 2点 週休2日1点 OP1点		企業の能力等 最大6点	工事实績 2点 受注実績 3点 OP1点	
地域貢献等 最大9点	災害協定実績 3点 特定工事实績 3点 近隣点検実績 3点	地域貢献等 最大6点	災害協定実績 3点 近隣点検実績 3点		
賃上げの実施表明 2点		賃上げの実施表明 1点			

# 8) 営繕チャレンジ型の配点の見直し

## 営繕チャレンジ型

### 【背景】

・営繕工事は、土木工事に比べて直轄工事の発注件数が少なく、10年間で1~2件の地域もみられるなど受注機会が限られている。

・そのため、直轄工事の実績をもたない施工業者においては、「工事成績や表彰による総合評価の加点が見込めない」との理由で、入札への参加意欲が低下する傾向にある。

・また、現状の総合評価においては、配置予定技術者の配点が高く、経験の少ない若手技術者を配置しにくい状況にある。

・以上を踏まえて、「営繕チャレンジ型」を試行し、新規の入札参加者を見込むとともに、若手又は女性技術者の配置を促すことで、担い手育成にも配慮する。

### 【概要】

評価項目		営繕チャレンジ型 【(R4) 試行】配点		営繕チャレンジ型 【(R5) 試行】配点	
配置予定技術者の能力等	工事实績	/	0.0	/	0.0
	工事成績	/			
	表彰(優秀技術者)	/			
	配置予定技術者の資格 (資格取得後の経験年数)	/			
	オプション項目 (継続教育(CPD)の状況)	/			
企業等の能力等	工事实績	10.0	18.0	10.0	15.0
	受注(契約)実績	4.0			
	工事成績	/			
	表彰(優秀技術者)	/			
	登録基幹技能者等の配置	1.0		1.0	
オプション項目 (若手又は女性技術者の配置、労災共、 建退共への加入等)		3.0		4.0	
	<b>地域貢献等 (オプション項目)</b>	12.0	12.0	15.0	15.0
賃上げの実施に関する評価	賃上げの実施を表明した企業等		2.0		2.0
	賃上げ基準に達していない場合等(減点)		▲ 3.0		▲ 3.0
合計			32.0		32.0

※営繕チャレンジ型の配点の見直し。

- ・配置予定技術者の能力等の評価を行わない(変更無し)。
- ・受注(契約)実績の評価項目を無くし、若手又は女性技術者の配置促進(1点→2点)、及び地域貢献等の配点(12点→15点)を増加。

## 業界の意見

建設キャリアアップシステム（CCUS）対象工事の更なる拡大をお願いしたい。

➡ **建設キャリアアップシステム（CCUS）活用推奨モデル工事の対象工事を随時拡大**

### 概要

建設キャリアアップシステム（CCUS）の活用を促進するため、国土交通省直轄工事において、受注者が発注者に対してCCUSを活用することを協議し、CCUS活用目標の達成状況に応じて工事成績評定で加点するモデル工事。

### 対象工事

一般土木工事B（WTO工事除く）  
一般土木工事C  
プレストレスト・コンクリート工事  
アスファルト舗装A

### 発注方式

受注者が、工事着手前に、発注者に対してCCUSを活用することを協議したうえで取り組む方式

### 目標基準 【加点】

平均登録事業者率	90%以上	全て達成した場合は「創意工夫」で1点加点 平均登録技能者率が90%以上の場合は更に1点加点
平均登録技能者率	80%以上	
平均就業履歴蓄積率	50%以上	

### 最低基準

平均登録事業者率	70%以上	いずれかを達成しなかった場合、工事名、未達成の項目、要因及び改善策を工事完成検査日までに発注者に報告
平均登録技能者率	60%以上	
平均就業履歴蓄積率	30%以上	

カードリーダー設置費用  
現場利用料（カードタッチ費用）

精算変更時に支出実績に基づき計上（発注者負担）

## 業界の意見

小規模工事や維持修繕工事、地域特性や現場条件が厳しい現場など、標準日当り作業量や歩掛が現場と合っていないことがあり、発注者と受注者との価格に乖離が生じている事案があることから適切に対応してほしい。

### 新たな対応

## 相談窓口の設置

- ・ 総合的な相談窓口として技術副長等を相談窓口とし、受注者より主任監督員への報告に加え、技術副長等が一括して相談を受け、設計変更協議会を活用して設計変更を行うなど適切に対応する。

相談窓口は、昨年度設置した「資機材の高騰、納期の遅れ等の相談窓口」と同窓口にて総合的に対応予定。

(一括して受けることにより、現場との考え方の乖離等の把握も可能となる。)

### (対応例)

- ・ 現場の実態にあった歩掛や積算価格にて設計変更
- ・ 見積りを活用して設計変更

等

## 業界の意見

原油価格や資材価格の高騰に伴い、受注者が、工事受注後、資機材の確保又は納入の遅れが生じる可能性があり、設計変更や工期延期等、適切に対応してほしい。

新たな対応

## 相談窓口の設置

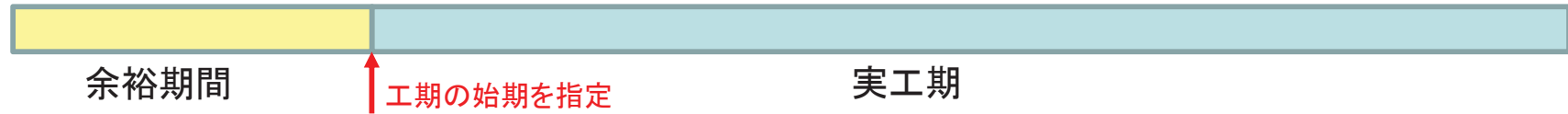
- ・ 総合的な相談窓口として技術副長等を相談窓口とし、受注者より主任監督員への報告に加え、技術副長等が一括して相談を受け、設計変更協議会を活用して設計変更や工期延期等について適切に対応する。  
(一括して受けることにより、地域の資機材状況の把握も可能となる。)

## (対応例)

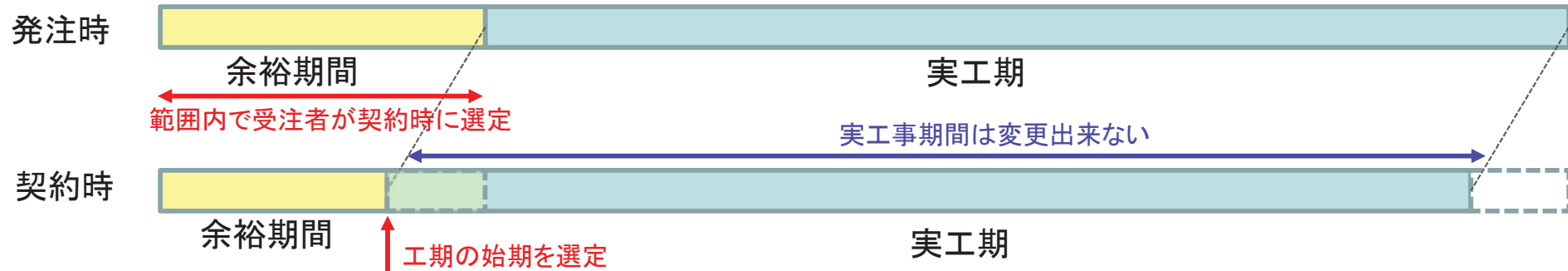
- ・ スライド協議により資材価格を変更
- ・ 納品状況を踏まえた工期延期 等

# 余裕期間の設定【設計積算】

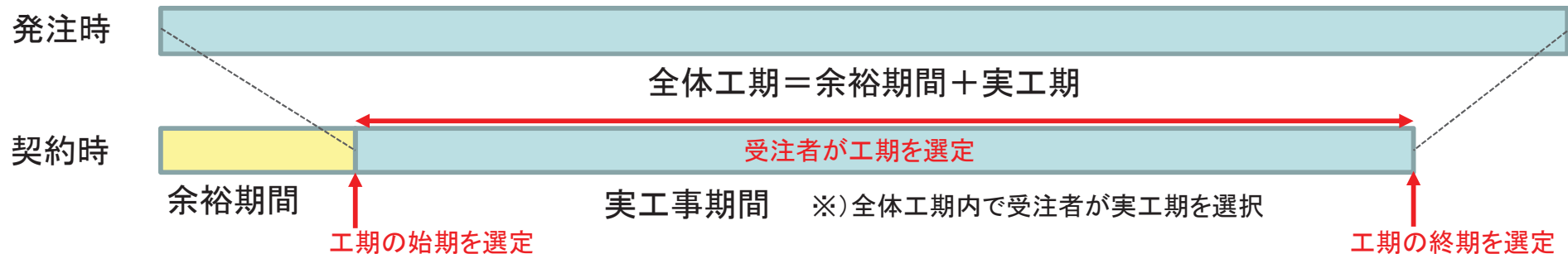
## ①「発注者指定方式」： 余裕期間内で工期の始期を発注者があらかじめ指定する方式



## ②「任意着手方式」： 受注者が工事の開始日を余裕期間内で選択できる方式



## ③「フレックス方式」： 受注者が工事の始期と終期を全体工期内で選択できる方式



1. 余裕期間の長さ：**6か月を超えない範囲**

2. 技術者の配置：

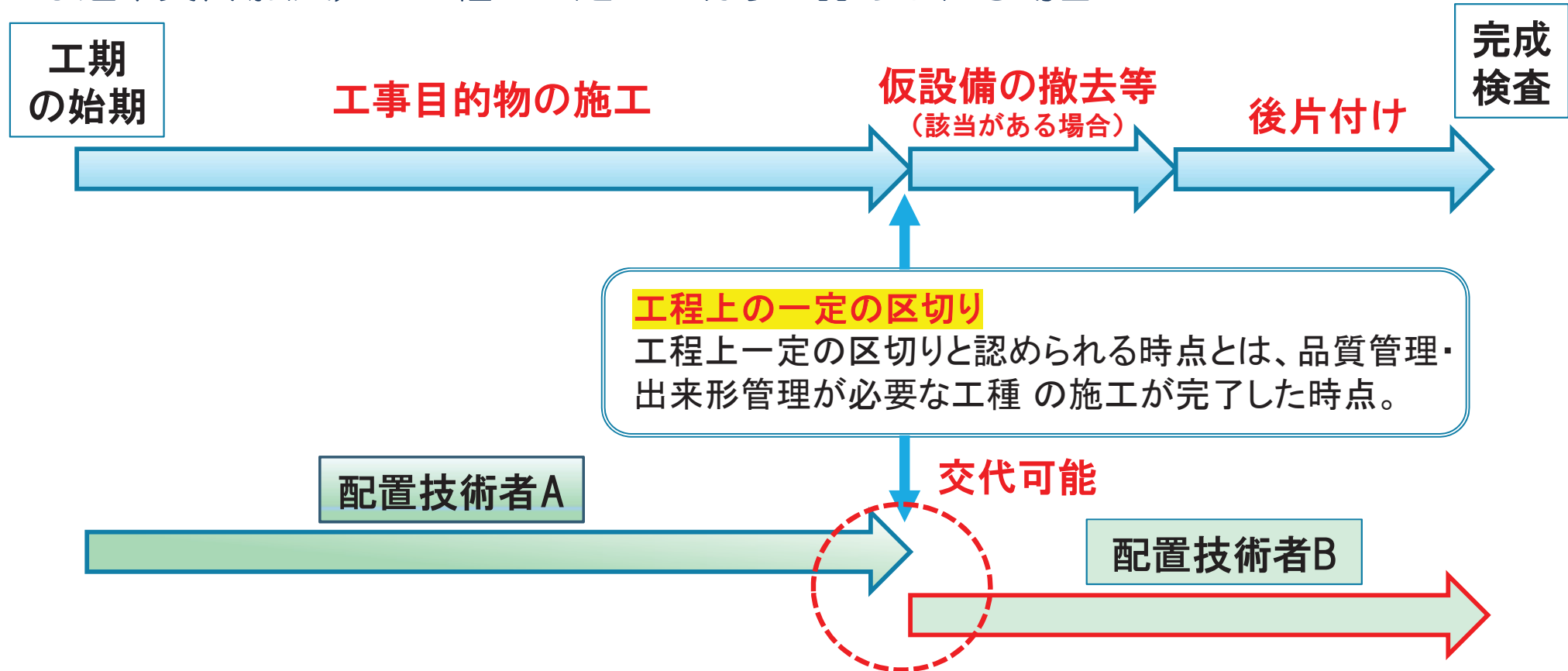
(1) 技術者の配置必要なし、現場着手してはいけない期間（資機材の準備は可、現場搬入不可）

(2) 実工期・実工事期間： 技術者の配置必要、準備・後片付け期間を含む。

# 配置予定技術者の途中交代【施工段階】

九州地方整備局では、「**監理技術者等の途中交代可能なルール**」を策定

○途中交代(拡大) : 工程上一定の区切りと認められる場合



**工程上の一定の区切り**  
 工程上一定の区切りと認められる時点とは、品質管理・出来形管理が必要な工種の施工が完了した時点。

**交代後の配置技術者(B)の資格要件**

- ・交代後の配置予定技術者については、当該工事の入札契約手続きにおける**競争参加資格** (**「同種工事の経験を有する者」は除く**) を満足するものであれば途中交代を認める。
- ・交代前の配置技術者と同等(総合評価の加算点数)以上である必要はない。

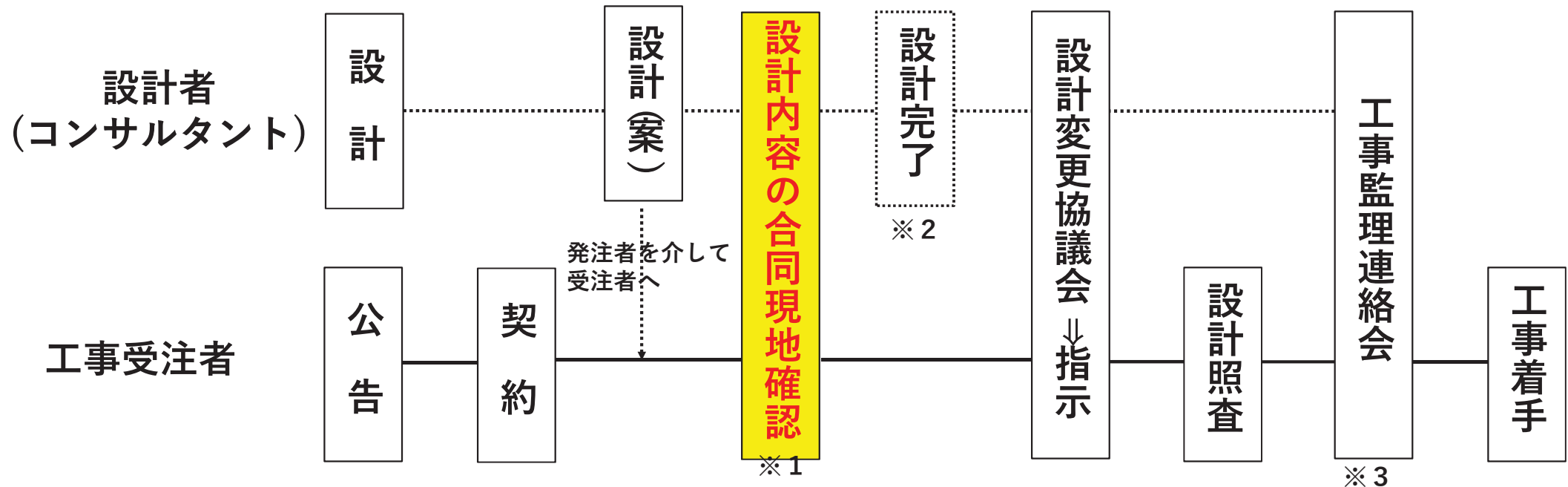
## 業界の意見

特に概算発注方式の場合、一部現地に合わない設計が見受けられる。

### 新たな対応

## 合同現地確認の実施

原則として、設計成果を受注者に指示する前に発注者、受注者、設計者の3者にて現地の確認を行い、設計精度の向上を図る。（概算発注の特記仕様書に追加）



※1：発注者、受注者、コンサルタントの3者合同現地調査

※2：合同現地確認の結果、必要に応じて設計の修正を行う。修正の必要ない場合は、設計変更協議会にて審議

※3：必要に応じて工事監理連絡会を実施



# Ⅰ. 予算の執行促進策と執行上の課題③

---

価格変動が・・・

- 通常合理的な範囲内である場合には、請負契約であることからリスクは受注者が負担
- 通常合理的な範囲を超える場合には、受注者のみのリスク負担は不適切

項目		全体スライド (第1～4項)	単品スライド (第5項)	インフレスライド (第6項)
適用対象工事		工期が12ヶ月を超える工事 但し、残工期が2ヶ月以上ある工事 (比較的大規模な長期工事)	すべての工事 但し、残工期が2ヶ月以上ある工事	すべての工事 但し、残工期が2ヶ月以上ある工事
条項の趣旨		比較的緩やかな価格水準の変動に対応する措置	特定の資材価格の急激な変動に対応する措置	急激な価格水準の変動に対応する措置
請負額変更の方法	対象	請負契約締結の日から12ヶ月経過後の残工事量に対する資材、労務単価等	部分払いを行った出来高部分を除く特定の資材(鋼材類、燃料油類等)	基準日以降の残工事量に対する資材、労務単価等
	受注者の負担	残工事費の1.5%	対象工事費の1.0% (但し、全体スライド又はインフレスライドと併用の場合、全体スライド又はインフレスライド適用期間における負担はなし)	残工事費の1.0% (30条「天災不可抗力条項」に準拠し、建設業者の経営上最小限度必要な利益まで損なわないよう定められた「1%」を採用。単品スライドと同様の考え)
	再スライド	可能 (全体スライド又はインフレスライド適用後、12ヶ月経過後に適用可能)	なし (部分払いを行った出来高部分を除いた工期内全ての特定資材が対象のため、再スライドの必要がない)	可能

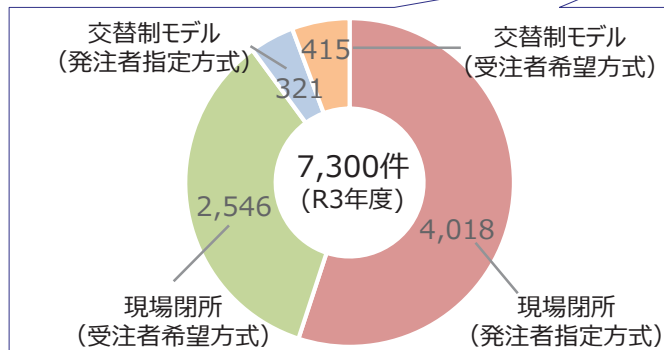
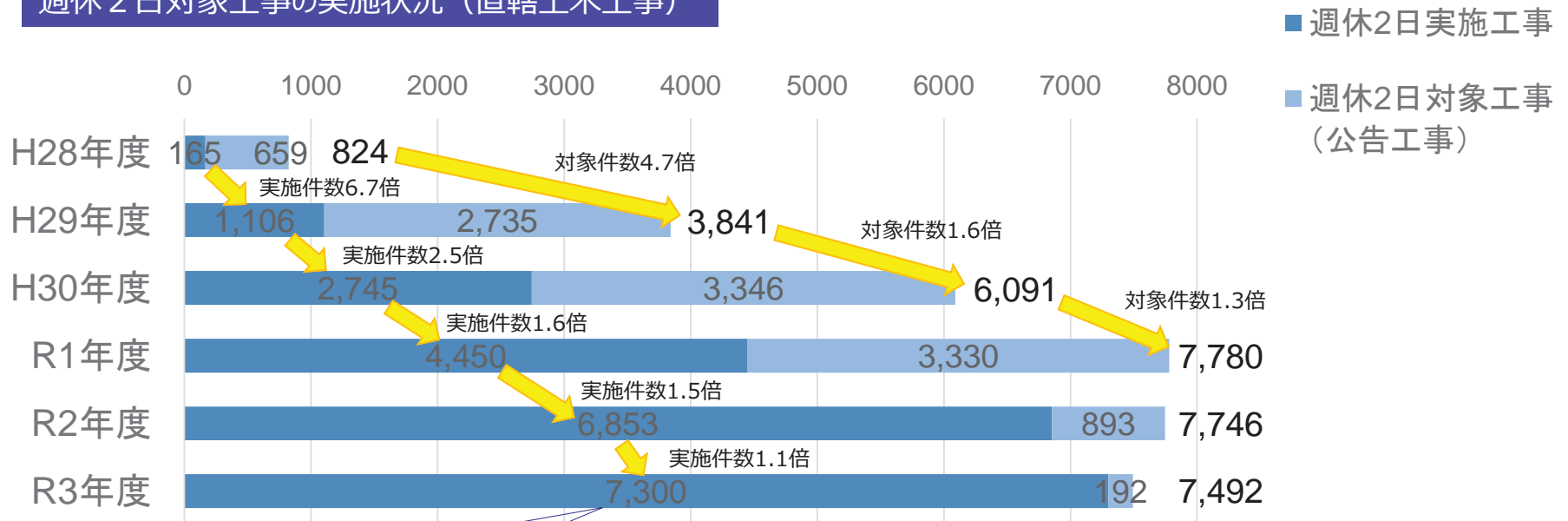
## II. 時間外労働上限規制適用までにのこされた 課題について①②

---

# 週休2日対象工事の実施状況

- 直轄工事においては、週休2日を確保できるよう、適正な工期設定や経費補正を実施。
- R6年4月から、建設業においても罰則付きの時間外労働規制が適用されることを踏まえ、計画的に週休2日を推進。

週休2日対象工事の実施状況（直轄土木工事）



	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
公告件数 (取組件数)	824 (165)	3,841 (1,106)	6,091 (2,745)	7,780 (4,450)	7,746 (6,853)	7,492 (7,300)
実施率	20.0%	28.7%	45.0%	57.1%	88.5%	97.4%

※令和4年3月末時点  
 ※令和3年度中に契約した直轄土木工事を集計（営繕工事、港湾空港除く）  
 ※令和3年度の取組件数には取組協議中の件数も含む

(これまで)

平成28年度から週休2日モデル工事を実施。令和6年度の労働基準法時間外労働規制適用に向け、取組件数を順次拡大。【休日の量の確保】

(これから)



現在のモデル工事は通期で週休2日を目指す内容となっており、月単位で週休2日を実現できるよう取組の推進が必要。【休日の質の向上】

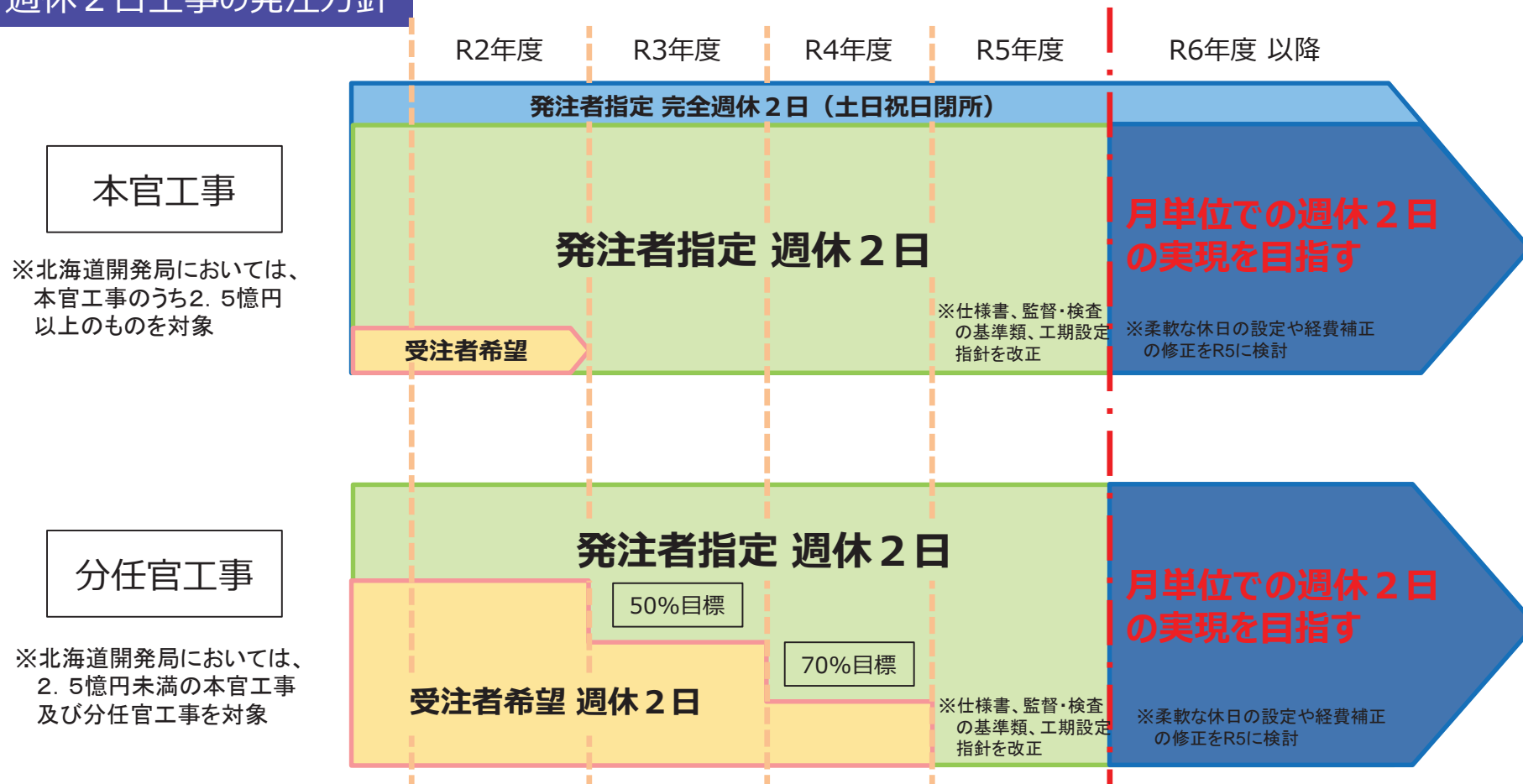
## 施策パッケージ

- ① **週休2日を標準とした取組への移行【令和5年度から適用】**  
共通仕様書、監督・検査等の基準類を、週休2日を標準とした内容に改正
- ② **工期設定のさらなる適正化【令和5年度から適用】**  
天候等による作業不能日や猛暑日等を適正に工期に見込めるよう、工期設定指針等を改正
- ③ **柔軟な休日の設定【令和5年度に一部工事で試行】**  
出水期前や供用前など閉所型での週休2日が困難となった場合に、工期の一部を交替制に途中変更できないか検討
- ④ **経費補正の修正【令和5年度に検討】**  
月単位での週休2日工事で実際に要した費用を調査し、現行に代わる新たな補正措置を立案できないか検討（令和5年度は現行の補正係数を継続）
- ⑤ **他の公共発注者と連携した一斉閉所の取組を拡大【令和5年度から実施】**  
※併せて、直轄事務所と労働基準監督署との連絡調整の強化

# 令和5年度の直轄土木工事の発注方針

- 令和5年度は、全ての工事を発注者指定で週休2日工事(閉所型・交替制のいずれか)を実施(月単位の週休2日への移行期間)  
週休2日モデル工事の補正係数は、移行期間として令和5年度までは継続
- 令和6年度以降、月単位での週休2日の実現を目指す  
柔軟な休日の設定や経費補正の修正を令和5年度に検討

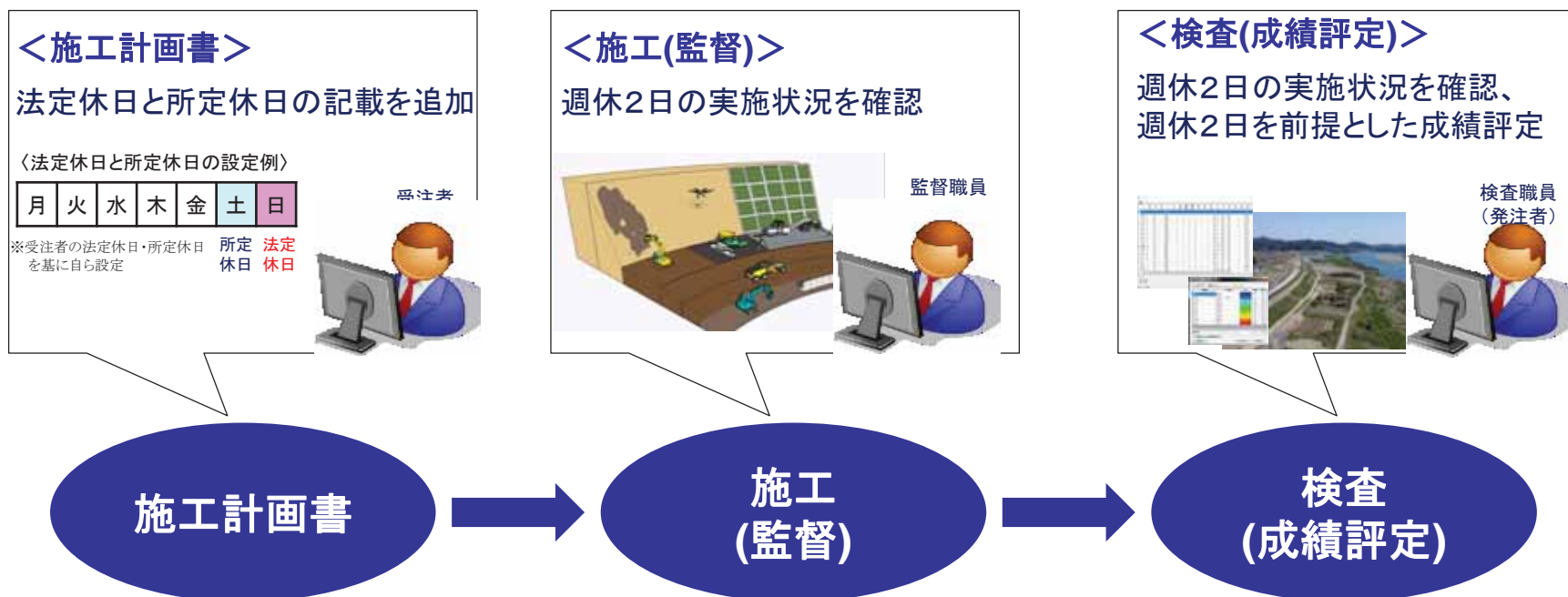
## 週休2日工事の発注方針



# ①週休2日を標準とした取組への移行【令和5年度から適用】

仕様書、監督・検査等の基準類を、以下の通り改定

- i) 受注者が作成する施工計画書に、法定休日・所定休日を記載するよう、「共通仕様書」を改正。
- ii) 発注者による監督・検査において、週休2日の実施状況を確認するよう、「共通仕様書」、「土木工事監督技術基準(案)」、「地方整備局土木工事検査技術基準(案)」を改正。
- iii) 週休2日を標準とした工事成績評定となるよう、「地方整備局工事成績評定実施要領」を改正。  
(加点項目から削除・遵守項目に追加)

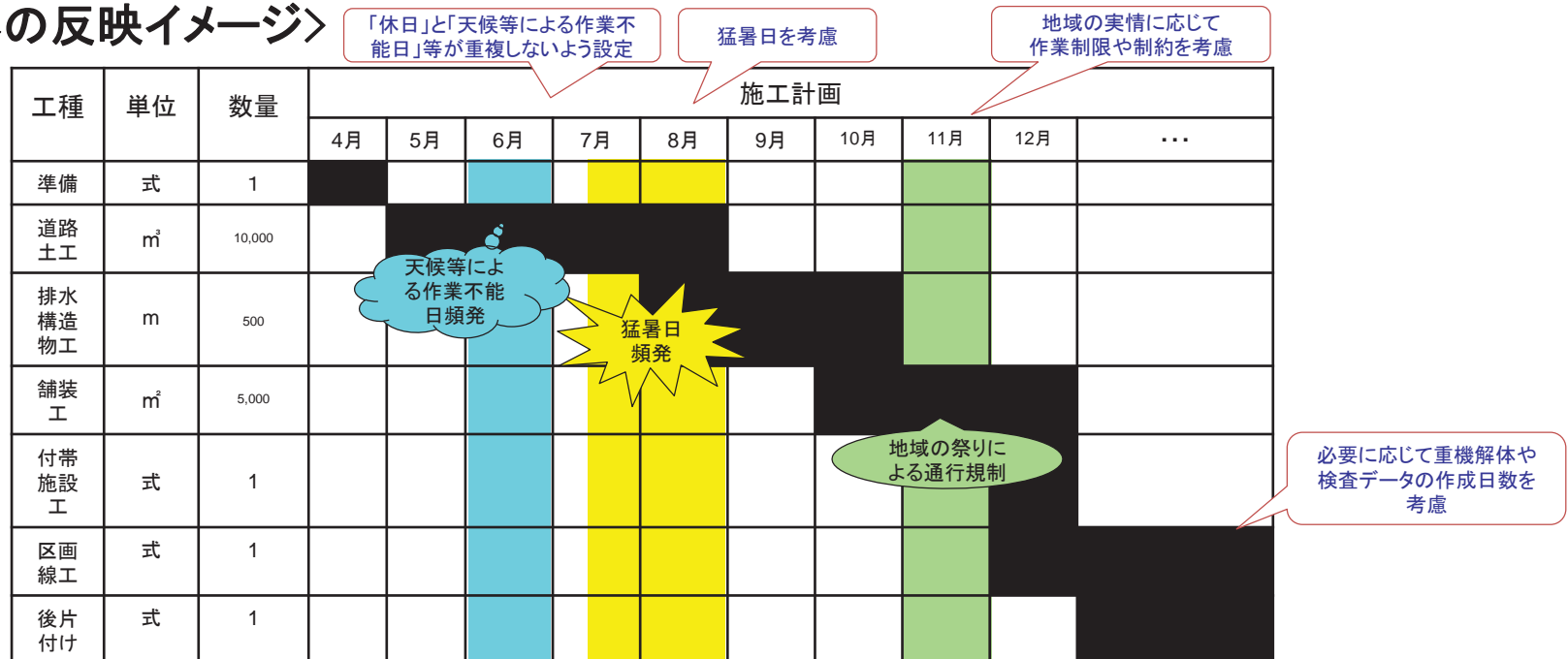


## ②工期設定のさらなる適正化【令和5年度から適用】

発注者が活用する工期設定指針及び工期設定支援システムを、以下の通り改定

- i) 雨休率算出の際に「休日」と「天候等による作業不能日」等が重複しないよう明確化
- ii) 工期設定で猛暑日（WBGT値31以上の時間から日数を算定）を考慮
- iii) 準備・片付け期間に、必要に応じて、重機組立・解体や検査データの作成日数を考慮するよう明確化
- iv) 地域の実情に応じて作業制限や制約を考慮できるよう例示を追加

### <工期への反映イメージ>



### <試算例(福岡県内の道路改良工事の場合)>

・旧指針での工期:365日 ⇒ 新指針での工期:384日 + α (19日 + α 増加※)

※上述 i)で7日分、ii)で12日分反映。 + αは必要に応じてiii)、iv)を考慮。 雨休率:78%→89%



### ③柔軟な休日の設定【令和5年度に一部工事で試行】

閉所と交替制の柔軟な活用について、以下の通り試行(R3~R5に試行)

- i) 受注者の希望に応じ、工期を通じての交替制⇔閉所の変更を試行 (R3・4年度に試行)
- ii) 受注者の希望に応じ、工期の一部での閉所から交替制への途中変更を試行 (R5年度)

#### <工期の一部で閉所から交替制に途中変更するイメージ>

工期	4月	5月	6月	7月	8月	...
週休2日の 実施方法 (当初予定)	閉所	閉所	閉所	閉所	閉所	...

災害の発生により週休2日の閉所が困難に

「交替制」に変更し  
個人レベルでは  
週休2日を確保

# ④経費補正の修正【令和5年度に検討】

月単位で週休2日を達成できた工事について、令和5年度の諸経費動向調査や労務費調査の結果を踏まえ、現行に代わる新たな補正措置を立案できないか検討

## これまでの経費補正

1月 黄色塗: 閉所日

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

2月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

3月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

月単位では週休2日が達成できていない

工期全体で週休2日を達成することを前提に経費補正



## R5の検討

1月 黄色塗: 閉所日

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

2月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

3月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

月単位で週休2日を達成できている工事に要した費用を分析し経費補正を検討



# ⑤他の公共発注者と連携した一斉閉所の取組を拡大【令和5年度から実施】

各地域の発注者協議会等を通じて、取組を促進。定期的に取り組状況を確認・公表。

令和5年1月末時点での一斉閉所の取組状況

凡例

- 月に3回以上実施
- 月に2回程度実施
- 月に1回程度実施
- 年に数回実施



一斉閉所の実施状況 令和5年1月末時点		
地方整備局	地域	実施内容
北海道	北海道	毎月2回統一土曜日
東北	岩手県 宮城県 秋田県 山形県 福島県	毎月第2・4土曜日
	青森県	毎月第2土曜日
関東	茨城県	毎月第1、2、3、4土曜日
	埼玉県	年に数回以上
北陸	新潟県 富山県 石川県	毎月第2・4+1週の土日曜日
中部	静岡県	毎月第2・4土曜日
	愛知県 岐阜県 三重県	毎月第2土曜日
	近畿	近畿全域
中国	鳥取県 島根県 岡山県	毎月第2・4土曜日
	広島県	土曜日閉所を月1回
	山口県	毎月第2土曜日
	四国	四国全域
九州	九州全域	年に数回以上
沖縄	沖縄県	毎月第4土曜日

# 【工事】週休2日対象工事の実施状況(適正な工期設定)(地域ブロック単位)

新・全国統一指標  
(令和4年12月公表)

週休2日対象工事率 =  $\frac{\text{週休2日対象工事件数(公告)}}{\text{週休2日公告対象件数}}$  ※地域ブロック単位:地域ブロック管内の国等、都道府県、政令市発注の対象工事を足し合わせて算出

週休2日公告対象件数 : 週休2日対象工事の公告対象となりうる工事(全工事件数から災害復旧工事等を除いたもの)のうち、対象期間中に公告等の発注手続きを行った件数。なお以前の定義(全工事件数)から見直しを行っている。

週休2日対象工事件数 : 週休2日が確保できる工期設定や積算における補正係数の設定等により、現場閉所・交替制を問わずに4週8休以上の確保を促進するための工事のうち、対象期間中に公告等の発注手続きを行った件数。

対象期間 : 当該年度(4月1日～3月31日)とする。

## ■ 週休2日対象工事率の実績値(R3)



## ■ 実績値(R2,R3)と目標値(R6)

地域ブロック	週休2日対象工事率			対象範囲
	実績値(R2)	実績値(R3)	目標値(R6)	
北海道	0.80	0.88	1.00	北海道
東北	0.62	0.87	0.75	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東	0.44	0.78	1.00	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県
北陸	0.67	0.81	1.00	新潟県、富山県、石川県
中部	0.80	0.84	1.00	岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
近畿	0.76	0.80	1.00	福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国	0.76	0.68	1.00	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国	0.68	0.93	1.00	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州	0.65	0.84	1.00	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
沖縄	0.55	0.64	1.00	沖縄県
全国	0.64	0.81	—	

分母の対象とする工事の見直しを行っており、一部の地域では今後も目標値等の変更を予定。

# 【工事】週休2日対象工事の実施状況(適正な工期設定)(県域[政令市]単位)

新・全国統一指標  
(令和4年12月公表)

週休2日対象工事率 =  $\frac{\text{週休2日対象工事件数(公告)}}{\text{週休2日公告対象件数}}$  ※県域単位:各都道府県管内の都道府県、政令市発注の対象工事を足し合わせて算出

週休2日公告対象件数 : 週休2日対象工事の公告対象となりうる工事(全工事件数から災害復旧工事等を除いたもの)のうち、対象期間中に公告等の発注手続きを行った件数。なお以前の定義(全工事件数)から見直しを行っている。

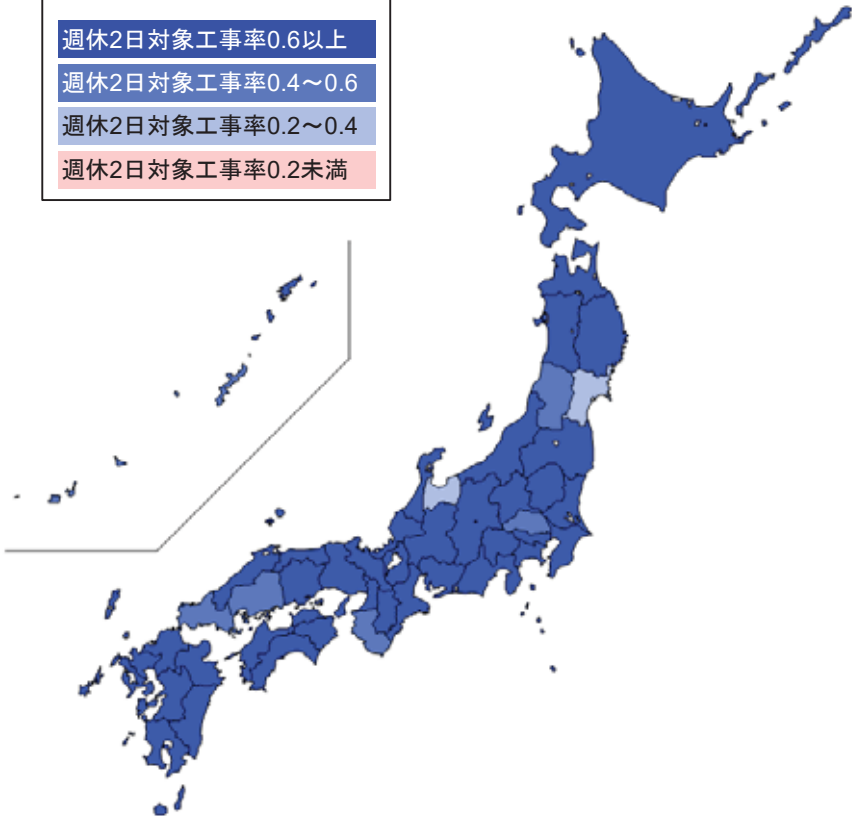
週休2日対象工事件数 : 週休2日が確保できる工期設定や積算における補正係数の設定等により、現場閉所・交替制を問わずに4週8休以上の確保を促進するための工事のうち、対象期間中に公告等の発注手続きを行った件数。

対象期間 : 当該年度(4月1日～3月31日)とする。

## ■ 週休2日対象工事率の実績値(R3)

凡例(週休2日対象工事率)

週休2日対象工事率0.6以上
週休2日対象工事率0.4~0.6
週休2日対象工事率0.2~0.4
週休2日対象工事率0.2未満



## ■ 実績値(R2,R3)と目標値(R6)

県域	週休2日対象工事率			県域	週休2日対象工事率			県域	週休2日対象工事率		
	実績値(R2)	実績値(R3)	目標値(R6)		実績値(R2)	実績値(R3)	目標値(R6)		実績値(R2)	実績値(R3)	目標値(R6)
北海道	0.75	0.84	1.00	石川県	0.99	1.00	1.00	岡山県	0.76	0.81	1.00
青森県	1.00	1.00	0.80	福井県	1.00	1.00	1.00	広島県	1.00	0.56	1.00
岩手県	1.00	1.00	0.70	山梨県	0.58	0.86	1.00	山口県	0.27	0.54	1.00
宮城県	0.03	0.36	0.70	長野県	1.00	1.00	1.00	徳島県	0.53	0.81	1.00
秋田県	0.71	1.00	0.80	岐阜県	0.86	1.00	1.00	香川県	1.00	1.00	1.00
山形県	0.13	0.56	0.80	静岡県	0.88	0.85	1.00	愛媛県	0.75	0.90	1.00
福島県	1.00	1.00	0.80	愛知県	0.76	0.78	1.00	高知県	0.37	1.00	1.00
茨城県	0.59	0.90	1.00	三重県	0.53	1.00	1.00	福岡県	0.30	0.81	1.00
栃木県	0.76	1.00	1.00	滋賀県	1.00	1.00	1.00	佐賀県	1.00	1.00	1.00
群馬県	0.26	0.84	1.00	京都府	0.52	0.75	1.00	長崎県	1.00	1.00	1.00
埼玉県	0.23	0.48	1.00	大阪府	0.78	0.73	1.00	熊本県	0.65	0.75	1.00
千葉県	0.32	0.86	1.00	兵庫県	0.98	0.87	1.00	大分県	1.00	1.00	1.00
東京都	0.77	1.00	1.00	奈良県	1.00	1.00	1.00	宮崎県	1.00	1.00	1.00
神奈川県	0.21	0.80	1.00	和歌山県	0.31	0.59	1.00	鹿児島県	0.73	0.76	1.00
新潟県	0.61	0.80	1.00	鳥取県	1.00	0.68	1.00	沖縄県	0.48	0.49	1.00
富山県	0.26	0.38	1.00	島根県	1.00	0.61	1.00	全国	0.62	0.81	—

分母の対象とする工事の見直しを行っており、一部の地域では今後も目標値等の変更を予定。



九州・沖縄ブロック土木部長等会議の目標として、令和5年度は**4月22日(土)・8月12日(土)・11月11日(土)・1月13日(土)**を**統一現場閉所日**に設定し、関係機関一体となって取り組んでいる。

## 【統一現場閉所日の設定状況】

	R 3	R 4	R 5 予定
九州・沖縄ブロック	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
九州地方整備局	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
沖縄総合事務局	毎月第4土・日曜日	毎月第4土・日曜日	毎月第4土・日曜日
福岡県	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
佐賀県	6・7・8月第4土曜日	毎月第4土曜日	毎月第2・第4土曜日
長崎県	毎月第2第4土・日曜日	毎月第2第4土・日曜日	毎月第2第4土・日曜日
熊本県	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
大分県	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
宮崎県	毎月第2・第4土曜日	毎月第2・第4土曜日	毎月第2・第4土曜日
鹿児島県	毎月第4土曜日	毎月第2・第4土曜日	毎月第2・第3・第4土曜日
沖縄県	毎月第4土・日曜日	毎月第4土・日曜日	毎月第4土・日曜日
北九州市	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
福岡市	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
熊本市	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)

## 【関係機関】

国：九州地方整備局、沖縄総合事務局  
 県：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県  
 政令市：北九州市、福岡市、熊本市

## 【ポスターの掲載場所】

- 各機関の関連施設（庁舎・道の駅等）
- 施工中の工事現場
- 各県建設業協会など



【令和5年度の九州・沖縄ブロック統一ポスター】

# 現場一斉閉所の取り組み

- 沖縄総合事務局では、沖縄県内の各建設業界団体等と協力し、令和2年度より毎月第4土日を現場一斉閉所日として設定し、継続的な取り組み推進。
- また、九州・沖縄ブロックにおいても、統一現場閉所日を設定し、働き方改革を推進。令和5年度は、年間4回の閉所実施を予定。



内閣府

令和5年3月24日  
～美ら島の未来を拓く～  
沖縄総合事務局

建設業の更なる『働き方改革』を強力に推進するため、九州・沖縄ブロックの新たな取り組み目標を設定  
～建設業の魅力発信など～

## 記者発表資料

地域の守り手でもある建設産業の中長期的な担い手確保・育成に向け、発注者としても建設業の働き方改革を加速化させることは急務となっています。九州・沖縄ブロック土木部長等会議（国、県及び政令市）では、令和元年度より、建設業の働き方改革推進に向けた共通の取組目標を定め取り組んでいるところであり、今回、令和5年度の取組目標として、以下のとおり新たに追加しました。

新規①：ICT活用工事の対象工事の追加（小規模土工、法面工）  
継続：九州・沖縄ブロック統一現場閉所日を設定など

これらの取り組みの充実により、九州・沖縄ブロックが一体となって、建設業の将来の担い手確保に向けた働き方改革を推進します。

令和5年3月24日  
沖縄総合事務局

記者発表  
沖縄総合事務局記者クラブ

## 問い合わせ先

内閣府 沖縄総合事務局 国策建設部  
電話番号 098-866-0031 (代表)  
技術管理課 課長補佐 町田 宗久 (内線3330)  
課長補佐 大城 吉一 (内線3283)  
技術調整専門官 米須 俊彦 (内線3313)  
品質確保対策室 技術検査官 有路 伸予 (内線3122)

九州・沖縄の建設業をもっと働きやすく!  
令和5年  
4月22日(土)・8月12日(土)  
11月11日(土)・1月13日(土)  
九州・沖縄の公共工事は、一斉にお休みします

九州・沖縄では、建設業の魅力向上、働きやすい職場づくりのために、統一の現場閉所日を設定!

家族のふれあいアップ! / 働きを楽しく時間が増えるね

国土交通省 九州地方整備局/内閣府 沖縄総合事務局  
福岡県/鹿児島県/宮崎県/熊本県/大分県/宮城県/鹿児島県/  
沖縄県/佐賀県/福岡県/熊本県  
※本報記者クラブの協賛によるものです。

皆様のご理解とご協力を  
よろしくお願いたします。

建設業をもっと働きやすく  
週休二日+1  
第4土日のお休みを目指します。

もっと、自分の時間を増やそう!  
もっと、家族との時間を増やそう!  
もっと、自分の時間を増やそう!  
もっと、家族との時間を増やそう!

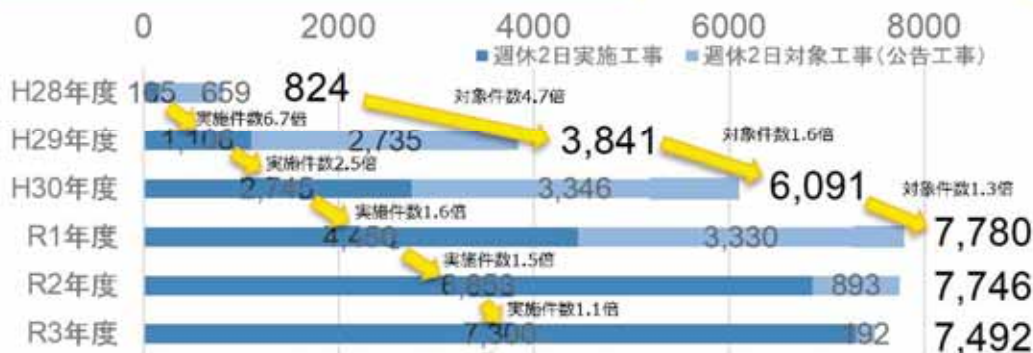
●(一社)沖縄建設業協会 ●(一社)沖縄建設産業団体連合会  
●沖縄総合事務局国策建設部 ●沖縄県土木建築部



# 週休2日対象工事

- 直轄工事においては、週休2日を確保できるよう、適正な工期設定や経費補正を実施。
- 令和6年4月から、建設業においても罰則付きの時間外労働規制が適用されることを踏まえ、計画的に週休2日を推進。

## 週休2日工事の実施状況（直轄）



※令和4年3月末時点  
 ※令和3年度中に契約した直轄工事を集計（当轄工事、港湾空港除く）  
 ※令和3年度の取組件数には取組協議中の件数も含む

	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
公告件数 (取組件数)	824 (165)	3,841 (1,106)	6,091 (2,745)	7,780 (4,450)	7,746 (6,853)	7,492 (7,300)
実施率	20.0%	28.7%	45.0%	57.1%	88.5%	97.4%

## 週休2日工事の実施状況（都道府県・政令市(計67団体)）

- H29年度：実施済39団体
- H30年度：実施済56団体
- R1年度：実施済66団体
- R2年度：実施済67団体
- R3年度：実施済67団体

## 週休2日の推進に向けた取組（直轄）

### ■ 週休2日の実施に伴う必要経費を計上

- 平成29年度より共通仮設費、現場管理費、平成30年度より労務費、機械経費(賃料)について、現場閉所の状況に応じて補正係数を乗じ、必要経費を計上。
- 令和5年度は、労務費、機械経費(賃料)、共通仮設費、現場管理費の補正係数を引き続き継続。

	4週8休以上
労務費	1.05
機械経費(賃料)*	1.04
共通仮設費率*	1.04
現場管理費率*	1.06

\*週休2日の実施により、現状より工期が長くなることに伴う必要経費に関する補正

### ■ 週休2日交替制モデル工事の試行

- 令和元年度より試行を開始した交替制による休日確保を推進するモデル工事の補正係数を令和5年度も継続。

	4週8休以上
休日率	4週8休以上
労務費	1.05
現場管理費	1.03

### ■ 工事成績評定による加点

4週8休の達成状況により、「工程管理」の項目において加点評価

➢ 直轄工事においては、令和6年4月の時間外労働規制の適用に先駆け、令和5年度には原則として全ての工事で発注者指定方式により週休2日を確保することを目指して取組を順次拡大。

- 令和5年度は、全ての工事を発注者指定で週休2日工事（閉所型・交替制のいずれか）を実施（月単位の週休2日への移行期間）  
週休2日モデル工事の補正係数は、移行期間として令和5年度までは継続
- 令和6年度以降、月単位での週休2日の実現を目指す  
柔軟な休日の設定や経費補正の修正を令和5年度に検討

## 週休2日工事の発注方針



本官工事

※北海道開発局においては、本官工事のうち2.5億円以上のものを対象

分任官工事

※北海道開発局においては、2.5億円未満の本官工事及び分任官工事を対象

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

同時発表：沖縄総合事務局、福岡県、佐賀県、長崎県、  
熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県、  
北九州市、福岡市、熊本市

令和5年3月24日  
九州地方整備局

## 記者発表資料

**建設業の更なる『働き方改革』を強力に推進するため、  
九州・沖縄ブロックの新たな取り組み目標を設定**

～ 建設業の魅力発信など ～

地域の守り手でもある建設産業の中長期的な担い手確保・育成に向け、発注者としても建設業の働き方改革を加速化させることは急務となっています。

九州・沖縄ブロック土木部長等会議（国、県及び政令市）では、令和元年度より、建設業の働き方改革推進に向けた共通の取組目標を定め取り組んでいるところであり、今回、令和5年度の取組目標として、以下のとおり新たに追加しました。

（新規）

ICT活用工事の対象工種の追加（小規模土工、法面工）  
九州・沖縄ブロック統一現場閉所日を設定 など

これらの取り組みの充実により、九州・沖縄ブロックが一元となって建設業の将来の担い手確保に向けた働き方改革を推進します。

本件に関する問合せ先

（合意事項全般、九州地方整備局に関する取り組みについて）  
九州地方整備局企画部 技術管理課 千年、後田  
電話番号：092-476-3546（技術管理課直通）（内線：3311、3312）

（沖縄総合事務局に関する取り組みについて）  
沖縄総合事務局開発建設部 技術管理課 町田、大城、米道  
品質確保対策室 有銘  
電話番号：098-866-0031（代表）（内線：3330,3283,3313,3122）

令和5年3月24日

九州・沖縄ブロック土木部長等会議  
合意事項

地域の守り手でもある建設産業の中長期的な担い手確保・育成に向け、発注者として建設業の働き方改革を加速化させることは急務である。

そのため、九州・沖縄ブロックにおける令和5年度の共通目標を以下のとおり定め、当会議メンバー相互が連携し鋭意努力する。

《九州・沖縄ブロックにおけるR5共通目標》

■ **インフラDXの普及・拡大に向けて**

- ◇ 土木工事<sup>(※1)</sup>のうち、発注規模が一定規模以上の工事を「ICT活用工事」の対象<sup>(※2)</sup>とする。【対象工種：土工、舗装（新設・修繕）、小規模土工、法面工】**【新規】**
- ◇ 共通様式でICT活用証明書を発行する。
- ◇ 簡易型ICT活用工事（土工）における工事成績加点を実施する。
- ◇ インフラDX合同研修会（国、県、政令市）を開催する。
- ◇ 土木工事<sup>(※1)</sup>における、「遠隔臨場活用工事」を推進する。
- ◇ 遠隔臨場活用効果事例集を更新する。

■ **週休2日工事の普及・拡大に向けて**

- ◇ 災害復旧工事以外の全ての土木工事<sup>(※1)</sup>を「週休2日工事」の対象<sup>(※3)</sup>とする。
- ◇ 共通様式で週休2日実施証明書を発行する。
- ◇ 九州・沖縄ブロックで統一現場閉所日を設定<sup>(※4)</sup>する。  
〔令和5年度は、年4回を予定〕  
〔4月22日（土）、8月12日（土）、11月11日（土）、1月13日（土）〕

■ **工事関係書類の様式の統一化に向けて**

- ◇ 土木工事における受発注者の更なる業務効率化を図るため、工事関係書類の様式の統一化を推進する。<sup>(※4)</sup>  
〔現在までに、27種類について統一様式へ移行し運用中〕

■ **建設業の魅力発信の取組拡大に向けて**

- ◇ 災害時の「地域の守り手」としての活動状況や若い担い手の活動等、建設業の魅力発信の拡充を図る。

※1：原則として、対象とする土木工事とは、関係者の合意が得られたものをいう。

※2：工事業務が存在する等、ICTの活用が有効でない工事は対象外とできる。

※3：供用を妨げる等工期に制約がある工事や小規模工事等短期間で完了する工事、及び災害復旧工事等緊急を要する場合は対象外とできる。

※4：各種関係者の取組のための標準（例えば「測量品の使用状況」等）の使用は地げないが、実質化に取り組むこととする。

- 週休2日の普及・拡大のため、週休2日を達成した工事に**証明書の発行**
- 九州・沖縄ブロック土木部長等会議の合意事項(令和2年3月)で、九州・沖縄ブロックにおける**国・県及び政令市で共通様式を用いる**

## 週休2日証明書

令和〇〇年〇月〇日

株式会社〇〇  
〇〇 〇〇 殿

〇〇〇〇〇〇〇〇〇  
〇〇 〇〇 印

週休2日実施証明書

下記工事について、週休2日の実施を証明する。

工 事 名 : 〇〇地区道路改良工事  
上 期 : 令和〇〇年〇月〇日～令和〇〇年〇月〇日  
完 成 年 月 日 : 令和〇〇年〇月〇日

週休2日実施内容(実施した内容に■を附している)

- 4週8休を達成した。
- 4週7休を達成した。
- 4週6休を達成した。

証明書については、**国・県及び政令市が共通様式を用いる**ことで総合評価等において各機関の工事实績を**相互に活用**することが可能

## 記者発表資料

### 国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

同時発表：沖縄総合事務局、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県、北九州市、福岡市、熊本市

令和2年3月18日  
九州地方整備局

## 記者発表資料

### 働き方改革推進に向け九州・沖縄の新たな目標を設定

～ 工事関係書類の統一化、ICT土工と週休2日の証明書発行など ～

地域の守り手でもある建設産業の中長期的な担い手確保・育成に向け、発注者としても建設業の働き方改革を加速化させることは急務となっています。

九州・沖縄ブロック土木部長等会議メンバーである九州地方整備局、沖縄総合事務局、県及び政令市は、昨年3月に、全国初の取組として「ICT活用工事(土工)」と「週休2日工事」の共通目標を定め、働き方改革推進に向け取り組んでいるところです。

今後、令和2年度の目標として、『工事関係書類の統一化』を新たに定めるとともに、『ICT活用工事(土工)』と『週休2日工事』に**証明書発行**や統一現場閉所日の設定を追加することとしました。

これらの取組の強化により、九州・沖縄ブロックが一丸となって建設業の働き方改革、ひいては将来の担い手確保に向けた更なる取組を強力に推進します。

令和5年度は4月22日(土)・8月12日(土)・11月11日(土)・1月13日(土)を統一現場閉所日に設定

## 【統一現場閉所日の設定状況】

	R 3	R 4	R 5 予定
九州・沖縄ブロック	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
九州地方整備局	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
沖縄総合事務局	毎月第4土・日曜日	毎月第4土・日曜日	毎月第4土・日曜日
福岡県	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
佐賀県	6・7・8月第4土曜日	毎月第4土曜日	毎月第2・第4土曜日
長崎県	毎月第2第4土・日曜日	毎月第2第4土・日曜日	毎月第2第4土・日曜日
熊本県	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
大分県	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
宮崎県	毎月第2・第4土曜日	毎月第2・第4土曜日	毎月第2・第4土曜日
鹿児島県	毎月第4土曜日	毎月第2・第4土曜日	毎月第2・第3・第4土曜日
沖縄県	毎月第4土・日曜日	毎月第4土・日曜日	毎月第4土・日曜日
北九州市	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
福岡市	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)
熊本市	11月6日(土)	8月27日(土) 11月12日(土)	4月22日(土) 8月12日(土) 11月11日(土) 1月13日(土)

## 【関係機関】

国：九州地方整備局、沖縄総合事務局  
 県：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県  
 政令市：北九州市、福岡市、熊本市

## 【ポスターの掲載場所】

- 各機関の関連施設（庁舎・道の駅等）
- 施工中の工事現場
- 各県建設業協会など



【令和5年度の九州・沖縄ブロック統一ポスター】

令和4年度に「建設現場における遠隔臨場事例集」を作成。各機関の活用事例を情報共有し、遠隔臨場活用工事の推進に繋げる。令和5年度は更に活用事例を収集し、更新する。

## 【佐賀県】



【検査状況（現場側）】



【寸法の数値化（デジタルノギス）】



【検査状況（監督側）】



【大型モニター・マイクロ・ホールの利用】

- 工事内容
  - ・ 橋梁上部工
- 確認項目
  - ・ ゴム支承の出来形・品質確認
- 工夫した点
  - ・ タブレットによる配信画像の確認等
- 効果
  - ・ 県外への移動時間の削減

## 【長崎県】



【立会状況（現場側）】



【画像拡大】



【立会状況（監督側）】



【工夫が分かる写真（メーカカドグ）】

- 工事内容
  - ・ 橋台工、護岸工
- 確認項目
  - ・ 遠隔AI配筋検査
- 工夫した点
  - ・ 広範囲に見えるように広角レンズの取付け等
- 効果
  - ・ 移動時間の削減
  - ・ AI配筋による人的ミスの防止

## 【北九州市】



【検査状況（現場側）】



【検査状況（監督側）】

- 工事内容
  - ・ 横断歩道撤去工事
- 確認項目
  - ※現地検査における「オンライン検査」の実施（書類検査は対面で実施）
  - ・ 歩道撤去工、舗装や防護柵等の出来形
  - ・ 透水性舗装の品質確認（現場透水試験）
- 効果
  - ・ 機器の操作等スムーズに行え、「現場を見ないと検査にならない」から「オンラインでも検査できるよね」という意識改革になった。

## 【福岡市】



【検査状況（現場側）】



【使い慣れた機器を使用】



【検査状況（監督側）】



【スクリーンショットで現場状況を記録】

- 工事内容
  - ・ 舗装工（車道・歩道）
- 確認項目
  - ・ 基礎砕石、路盤厚の確認
- 工夫した点
  - ・ 特殊な機器は準備することなく既存のスマートフォン等を活用
- 効果
  - ・ 移動時間の削減
  - ・ スクリーンショットで現場状況を保存

令和4年度の合意事項から、「インフラDX合同研修会」を開催することとし、インフラDXに関する研修会や体験会等を実施。令和5年度も継続して実施し、更なる普及・拡大に取り組む。

## 【九州地方整備局】各自治体とのインフラDX合同研修会(体験会)の開催



- ・災害調査のデジタル技術の紹介
- ・360°カメラ撮影体験
- ・スマートフォンを用いた点群測量体験 等



## 【沖縄総合事務局・沖縄県】インフラDX合同研修会の開催



- ・新たなICT施工技術について、概要や事例等の講習会を開催。
- ・現地では各社のICT建機のデモ（設計データ情報表示の確認・施工履歴で掘削数量・面積の管理等）を実施。



## 【鹿児島県】建設技術者研修会、i-Construction研修、CIM勉強会

- ・ICT活用工事や遠隔臨場等の研修会
- ・民間宅地造成現場での現場研修
- ・ドローンの基礎知識研修
- ・3次元モデルの事例紹介



## 【熊本市】技術講習会

- ・業界団体が主催する建設技術講習会で出前講座を実施。
- ・熊本市におけるICT施工の活用状況を説明。



ICT活用工事の内容

1. 本市で採用しているICT活用工事  
令和4年9月現在、本市で採用しているICT活用工事は以下の通り

区分	名称	実施主体
第1区分	道路工事	国土交通省九州地方整備局
	橋梁工事	国土交通省九州地方整備局
	港湾工事	国土交通省九州地方整備局
	河川工事	国土交通省九州地方整備局
第2区分	公共施設建設工事	熊本市建設局
	公共施設改修工事	熊本市建設局
	公共施設維持管理工事	熊本市建設局
	公共施設維持管理工事	熊本市建設局

# 【継続】建設業の魅力発信の取り組み状況

令和4年度の合意事項から、「建設業における魅力発信の取組拡大」を新規で追加し、各機関において業界団体の協力も得ながら、小中学生や高校生、親子向けの現場見学会や体験会等を実施。令和5年度も継続して実施し、建設業の魅力発信の拡充を図る。

## 【福岡県】



- ・小学生を対象とした企画展（夏休みに開催）
- ・高校生へのインターンシップ現場視察
- ・土木の日のパネル展示展
- ・ふくおかインターネットで「建設業の魅力」をテーマにした動画配信



## 【熊本県】



- ・魅力発信フェア開催
- ・子どもの体験フェアを開催
- ・小中学生向けの親子現場見学会の開催
- ・絵画・写真コンクールの開催

## 【大分県】



- ・女性活躍の拡大に向けたスキルアップセミナー、交流会の開催。
- ・小中学生を対象にした「土木・建築おしごと教室」を実施。
- ・最新のICT技術の活用を体験するバスツアーを実施。



## 【宮崎県】



- ・建設企業の情報等を発信するサイトを構築
- ・インフォスタア-の開催
- ・小学校への出前講座
- ・高校生への現場見学会



## ～「土木工事書類簡素化の手引き」の策定～

### 【関係業界からの主な声】

- ・以前に比べ、書類は減ったが、**まだまだ提出書類が多い。**
- ・発注者への**提出は不必要**ではと思う書類があるが発注者に求められる。
- ・発注者がわかりやすいように**根拠となる資料を添付**するように求められる。
- ・「**設計図書**の照査資料」及び「**協議書**」の作成に多大な時間を要している。

### 手引き策定の取組

### 【策定に向けた調査・検討】

- ・**実際に提出されている工事書類**の調査
- ・九州以外の**他の地方整備局**の取組の調査
- ・関係業界との**意見交換会**での声



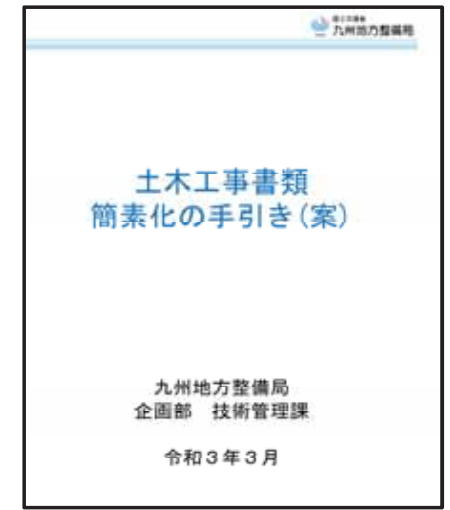
### 【手引きのポイント】

- ・**不必要な添付資料**の具体的な事例を明示



(特記仕様書、共通仕様書、管理基準等)

- ・「**設計図書**の照査資料」及び「**協議書**」の作成において、**受注者が作成する資料**を具体的に明示



これにより、受発注者双方の**必要な書類の意思統一**が図られ、**不要な書類削減を促進**<sup>22</sup>

## 「検査書類限定型工事」を全面的に適用

※「低入札価格調査対象工事」、「監督体制強化工事」、又は「施工中、監督職員より文書等により改善指示が発出された工事」は適用外

### 検査書類限定型工事とは？

- 資料検査に必要な書類を限定し、**監督職員と技術検査官の重複確認廃止の徹底**及び受注者における**説明用資料等の書類削減**を図る。
- 技術検査官は、検査時に**下記の10種類に限定して**資料検査を行う。

①施工計画書	⑥出来形管理図表
②施工体制台帳(下請引取検査書類を含む)	⑦品質管理図表
③工事打合せ簿(協議)	⑧材料品質証明資料
④工事打合せ簿(提出)	⑨品質証明書
⑤工事打合せ簿(承諾)	⑩工事写真

技術検査官の検査時の書類を **41種類** → **10種類** に削減

- 工事によっては明示する条件の不足や不明瞭さにより、円滑な設計変更が図られないケースが見受けられる。

## 業界団体からの意見

- 借地が必要であるのに、明記されていない。
- 概算発注であるのに、設計完了予定が明記されていない。
- 支障物件の移設が、明記されている時期に完了しない 等

- **適切な条件明示の徹底を図るため、「土木工事施工条件明示の手引（案）」を作成し、令和元年11月25日に事務所に通知。**

## 具体的な明示例

### 用地関連(借地に関する条件の明示)

⇒本工事の施工に必要な参考図に示す用地については、発注者側で借地する予定であり、使用可能時期は、○年○月○日以降を予定している。

### 支障物件関連(移設完了時期の明示)

⇒本工事区間のうちNo.○○からNo.○○の間については、地下埋設物として○○○(電気・電話・ガス・水道等)があり、移設が完了し施工が可能となる時期は、○年○月○日頃の予定である。

# 受発注者の工程の確認【施工段階】

## 業界の意見

関係機関協議や設計の遅れ等により工事着手が出来ず、工程に影響が生じるケースが見受けられる。

### 新たな対応

・設計変更協議会において、原則、技術副所長等が参加のもと、工事途中段階における現場条件の変更や、資機材及び技術者不足等による工程への影響を共有する。

#### 〔従前の審議内容〕

- ・当初スケジュールの共有
- ・設計変更の妥当性の審議
- ・工事の中止等の協議、審議

担当者	事項	〇月	〇月	〇月	〇月	〇月	〇月	〇月
施工者	〇〇工	■						
	〇〇工		■	■	■			
	〇〇工			■	■	■	■	
	〇〇工						■	■
発注者	支障物件移設	■	■	■				
	〇〇協議	■						

従前に加え新たな対応

#### 〔新たな審議内容〕

工程の変更が以下理由で生じた場合は、技術副所長等が参加のもと、設計変更協議会で審議し、受発注者間で工程への影響を共有すること。

- ①受発注者間で確認した工事工程の条件に変更が生じた場合
- ②著しい悪天候により作業不稼働日が多く発生した場合
- ③工事中止や工事一部中止により、全体工程に影響が生じた場合
- ④資機材や労働需要のひっ迫により、全体工程に影響が生じた場合
- ⑤その他特別な事情により、全体工程に影響が生じた場合

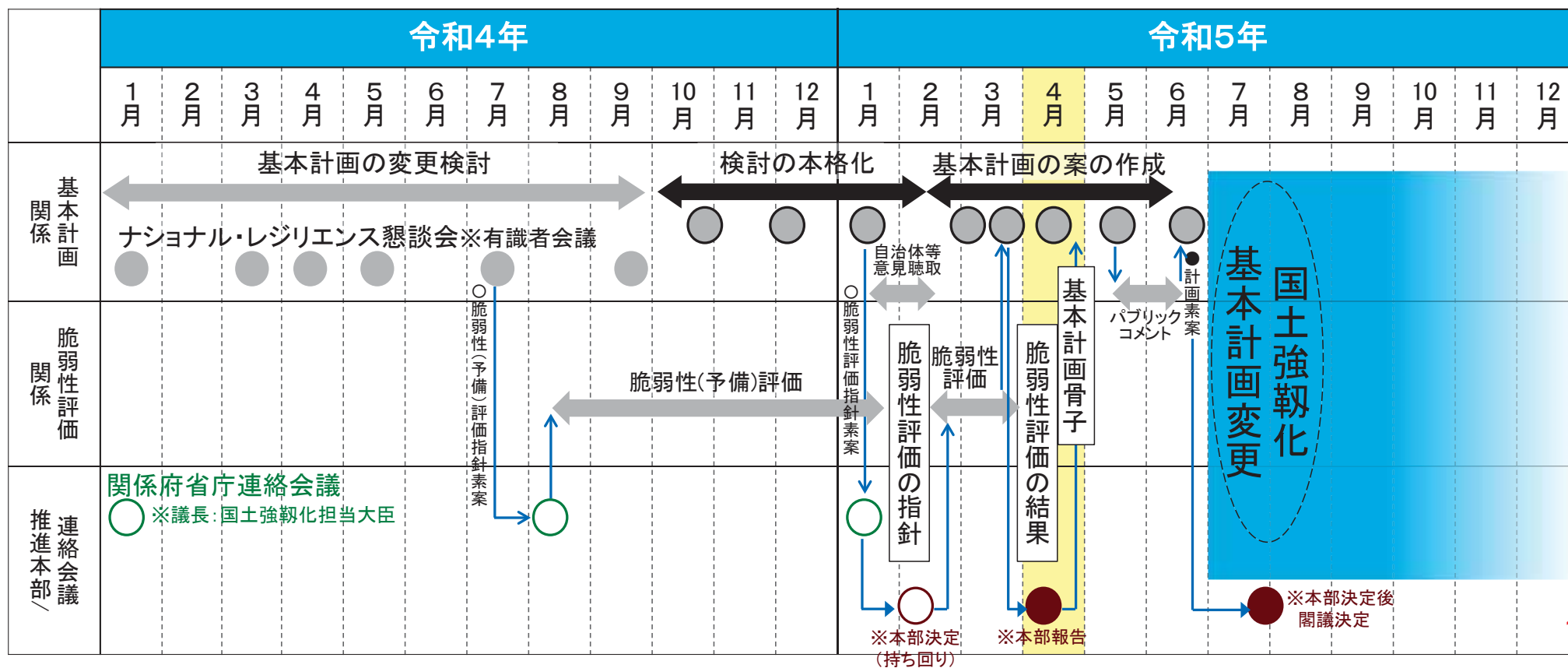
工期延期や延期に伴う費用の計上を実施

## Ⅲ. 国土強靱化について①









---

# 新たな国土強靱化基本計画について

- 国土強靱化基本計画は、関係各府省が毎年、国土強靱化関係予算を要求する上で、その基本となる計画。
- 令和4年10月25日開催の国土強靱化推進本部において、**新たな基本計画**を、次期国土形成計画と一体として**本年夏を目途に改定**するよう**本部長（総理）**より指示あり。
- 令和5年4月7日に国土強靱化推進本部を開催し、「脆弱性評価の結果」と「新たな国土強靱化基本計画骨子」を了承。
- これを踏まえ、次期基本計画の要旨を令和5年6月の「**骨太の方針**」に反映させ、基本計画を同7～8月に本部決定・**閣議決定**するよう進める。



## 国土強靱化のこれまでの主な取組【防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策等により推進】

事前防災	災害発生時の被害の最小化	応急対応	より良い復興
<ul style="list-style-type: none"> <li>○住宅・建築物の耐震化</li> <li>○学校施設、社会福祉施設等の耐震化</li> <li>○密集市街地対策の推進</li> <li>○無電柱化の推進</li> <li>○流域全体で行う「流域治水」の推進</li> <li>○ため池のハード及びソフト対策の推進</li> <li>○総合的な土砂災害対策の加速化・強化</li> <li>○事前防災・減災のための治山対策等の推進</li> <li>○火山災害対策の推進</li> <li>○雪害対策の推進</li> <li>○港湾・漁港における津波避難対策の実施</li> <li>○海岸堤防等の整備</li> <li>○インフラ老朽化対策等のための戦略的な維持管理・更新の推進</li> </ul>	<p>（戸建て住宅）</p>  <p>耐震改修のイメージ</p>  <p>流域治水のイメージ</p>  <p>粘り強い海岸堤防（緑の防潮堤含む）の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人工衛星を活用した被害状況の迅速な把握</li> <li>○災害時の迅速な道路啓開の対応能力強化</li> <li>○道路等交通ネットワークの機能強化</li> <li>○各種災害を想定した防災訓練の実施</li> <li>○緊急消防援助隊の活動体制の充実強化</li> <li>○地域防災力の中核となる消防団の充実強化</li> <li>○警察・消防・自衛隊等の装備資機材の充実</li> <li>○学校施設等の避難所としての防災機能の強化</li> <li>○災害派遣医療チーム（DMAT）の養成</li> <li>○災害拠点病院等の給水設備や自家発電設備の整備</li> <li>○災害時の応援職員確保</li> </ul>  <p>道路啓開により緊急車両が通行可能</p>  <p>津波を想定した防災訓練</p>  <p>DMATの活動状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○防災・減災の担い手の確保等の推進</li> <li>○農山漁村コミュニティの維持・活性化</li> <li>○民間企業等におけるBCPの策定促進</li> <li>○復興まちづくりのための事前準備の推進</li> <li>○災害時のエネルギー供給確保</li> <li>○送電網の整備・強化</li> <li>○被災者生活再建等個人向けの支援制度情報の集約</li> <li>○災害廃棄物処理計画の実効性の確保</li> <li>○3次元データ活用等による工事の効率化</li> <li>○無人化施工に関する技術開発</li> <li>○土地境界等を明確化する地籍調査の推進</li> </ul>  <p>防災の担い手による排水路清掃</p>  <p>二次災害を防止するためのコンビナートの強靱化</p>  <p>無人化施工による遠隔操作</p>

## 国土強靱化にあたって考慮すべき主要な事項と情勢の変化

<p><b>① 国土強靱化の理念に関する主要事項</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○「自律・分散・協調」型社会の促進</li> <li>○事前復興の発想の導入促進</li> <li>○地震後の洪水などの複合災害への対応</li> <li>○南海トラフ地震などの巨大・広域災害への対応</li> </ul>	<p><b>② 分野横断的に対応すべき事項</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○環境との調和</li> <li>○インフラの強靱化・老朽化対策</li> <li>○横断的なリスクコミュニケーション（災害弱者への対応）</li> </ul>	<p><b>新規</b></p> <p><b>③ 社会情勢の変化に関する事項</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○気候変動の影響</li> <li>○グリーン・トランスフォーメーション（GX）の実現</li> <li>○国際紛争下におけるエネルギー・食料等の安定供給</li> <li>○SDGsとの協調</li> <li>○デジタル技術の活用</li> <li>○パンデミック下における大規模自然災害</li> </ul>	<p><b>新規</b></p> <p><b>④ 近年の災害からの知見</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○災害関連死に関する対策</li> <li>○コロナ禍における大規模自然災害</li> </ul>
---	---	--	--

## 国土強靱化の基本的考え方(第1章)

○国土強靱化の理念として、4つの基本目標を設定し、取組全体に対する基本的な方針を定め、国土強靱化の取組を推進

### 4つの基本目標

①人命の保護

②国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される

③国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化

④迅速な復旧復興

## 国土強靱化を推進する上での基本的な方針【5本柱】

国土形成計画と連動

国民の生命と財産を守る  
防災インフラ  
(河川・ダム、砂防・治山、  
海岸等)の整備・管理

経済発展の基盤となる  
交通・通信・エネルギーなど  
ライフラインの強靱化

新規  
デジタル等新技術  
の活用による  
国土強靱化施策の高度化

災害時における  
事業継続性確保  
をはじめとした  
官民連携強化

新規  
地域における  
防災力の一層の強化  
(地域力の発揮)

## 脆弱性評価(第2章)

- 本計画を策定するにあたって脆弱性評価を実施
- 4つの基本目標の達成のために、「6つの事前に備えるべき目標」及びその妨げとなる「35の起きてはならない最悪の事態」を設定し、12の個別施策分野・6の横断的分野も設定

## 国土強靱化の推進方針(第3章)

- 12の個別施策分野及び6の横断的分野のそれぞれについて推進方針を策定

## 計画の推進と不断の見直し(第4章)

- PDCAサイクルにより、35施策グループの推進計画(推進方針、定量的指標)と、その推進のための主要施策を「年次計画」として推進本部がとりまとめ、毎年度、施策の進捗状況を把握
- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により取組の更なる加速化・深化を図る
- 社会情勢の変化や施策の推進状況等を考慮し、おおむね5年ごとに、計画内容の見直しを行う

### 12の個別 施策分野

1.行政機能/警察・消防等/防災教育等 2.住宅・都市 3.保健医療・福祉 4.エネルギー 5.金融 6.情報通信  
7.産業構造 8.交通・物流 9.農林水産 10.国土保全 11.環境 12.土地利用(国土利用)

### 6の横断的 分野

A.リスクコミュニケーション B.人材育成 C.官民連携 D.老朽化対策 E.研究開発 F.デジタル活用(新規)

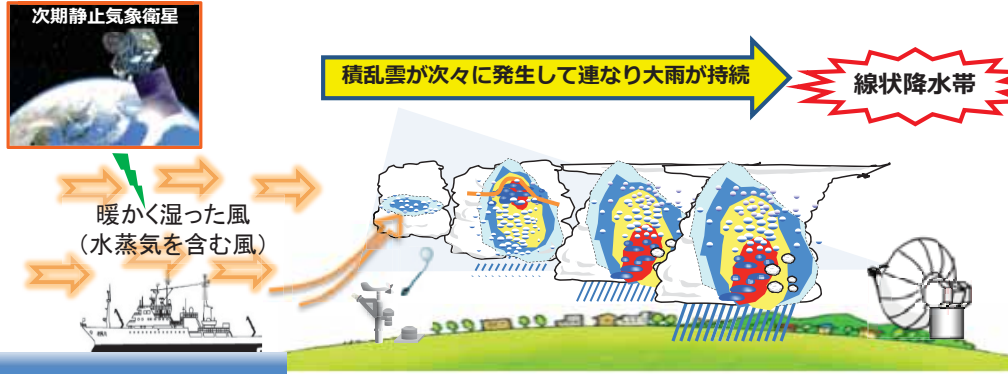


### デジタルによる効果的・効率的な防災対策の実施

### デジタルによる地域防災力の向上

#### 線状降水帯・台風等の予測精度向上

予測精度を高め、防災気象情報を高度化



#### 避難所でのマイナンバーカード活用



令和5年度からデジ田交付金により全国15箇所を実施。更なる横展開を推進

#### 防災チャットボット



双方向コミュニケーションのために令和3年度より社会実装を加速

#### 高齢者等向けIT機器利活用講座



令和4年度からのデジタル推進委員等の取組により、高齢者等への支援を円滑化

#### 水害リスクマップ



デジタルデータをオープン化し、民間による水害リスク分析・評価を促進

令和4年12月にポータルサイト開設

※国土強靱化の課題に対して、デジタルによる解決が可能となるよう、研究開発と人材育成を推進

#### AIによる滞留車両検知



画像解析により迅速な異常発見と対応を実現

令和4年冬より全国で導入

#### 災害時のドローン活用



令和4年12月から新たな制度整備(レベル4飛行実現)により災害現場での活用拡大

### 新たな技術で国土強靱化を推進

- データの連携・解析によって状況を迅速に把握
- 情報システムのネットワーク化で災害情報を共有
- デジタルの徹底活用により国土強靱化を質的向上

### 「誰一人取り残さない」社会、多様性・公平性・包摂性のある地域社会の実現、地域防災力の強化

#### 男女共同参画の観点から、 防災の現場における女性の参画拡大

- ・地方公共団体の災害対策本部 について、女性職員や男女共同参画担当職員の配置
- ・女性用トイレの設置、避難所運営等に女性が参画等、女性のニーズに配慮した取組の推進



#### 民間も公的役割を担う社会を実現

- ・防災分野の課題解決の担い手として、企業、社会的起業家、大学やNPO等、多様な民間主体が公的役割を担える社会を実現



#### 地域の貴重な文化財を守る防災対策

- ・魅力ある地域資源である文化財の耐震性・耐火性向上により、被害を軽減



#### 地域特性を踏まえた教育機関との連携

- ・将来その地域を支える担い手となる、青少年に対する防災教育を積極的に支援



#### 外国人も含めた格差のない 情報発信・伝達

- ・訪日外国人旅行者向け災害時情報提供アプリを令和4年度に改善して配信



#### 幅広い年齢層に向けた 広報・普及啓発

- ・国土強靱化の理念や具体的な効果等の発信により広報・普及啓発を充実



#### 新たな視点で地域づくりを推進

国土強靱化のために、多様性(ダイバーシティ)、持続性(サステナビリティ)、強靱性(レジリエンス)を向上

### 巨大・広域災害、気候変動等に対応する、災害等に屈しない強靱な国土の形成

#### 賢く使う観点からの国土基盤の複合化・多機能化・効果最大化

- 多目的ダム水力発電強化等、民間資金も活用した「ハイブリッドダム」の取組を令和4年7月から開始
- 道の駅の防災拠点化



防災機能を備えた道の駅「猪苗代」



#### 多重性・代替性の確保等を図る交通ネットワークの強化を通じ、国土全体における連結を強化

- 道路ネットワークのミッシングリンクの解消、三大都市圏環状道路、地方都市の環状道路等の高規格道路の整備
- リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ日本中央回廊（仮称）の形成

#### 戦略的メンテナンスによる国土基盤の持続的な機能発揮

- 予防保全型メンテナンスへの本格転換
- メンテナンスの高度化・効率化

#### 安全、経済を支える国土基盤の高質化

- 気候変動により激甚化・頻発化する災害に対応した計画的な河川・ダム、砂防施設、海岸保全施設、農業水利施設等の整備



#### 災害の激甚化・頻発化に対応

あらゆる国土基盤を賢く使い、高質化を図りながら、災害に屈しない国土を形成

#### 危険な盛土等による災害からのちとくらしを守る対策

- 令和5年5月に施行される盛土規制法により、危険な盛土等を全国一律基準で包括的に規制

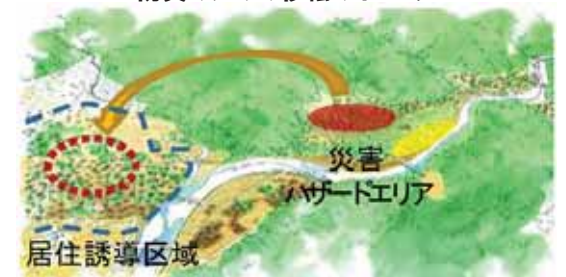


死者28名、住宅被害98棟

#### 防災の観点からより安全なエリアへの移転

- 令和4年度から災害レッドゾーンでの自己の業務用施設の開発を原則禁止

防災のための移転のイメージ



## 新たに打ち出す5本柱【基本的な方針】

### 国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理

防災インフラ(河川・ダム、砂防・治山、海岸等)の充実・強化を図り、予防保全により適切に維持管理する

- ①被害を最小に抑え、地域経済を支える防災インフラの整備
  - ・河川・ダム、砂防・治山、海岸等における計画的な事前防災、改良復旧など
  - ・多目的ダムに民間資金も活用し、「ハイブリッドダム」の取組
- ②予防保全型メンテナンスへの本格転換など防災インフラ施設の老朽化対策
  - ・LCC低減やメンテナンス体制構築のための広域的・戦略的なマネジメント
- ③既存の防災インフラにおける操作の高度化・効率化
  - ・ダムの事前放流など、より一層の操作の高度化・効率化
- ④避難所としても活用される学校施設等の環境改善、防災機能の強化
  - ・地域コミュニティの災害対応の拠点でもある小中学校施設の環境改善
- ⑤自然環境が有する多様な機能(グリーンインフラ)の活用
- ⑥建設・医療をはじめ国土強靱化に携わるあらゆる人材の育成

### 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化

交通(道路、鉄道、空港、港湾等)、通信、エネルギーなどのライフラインを強化し、かつ代替性を確保する

- ①壊滅的な損害を受けない耐災害性の高い構造物補強
  - ・地震発生時に直接死を可能な限り軽減させるよう適切な設計・施工・維持管理
- ②人員の避難・物資輸送の強化・複数経路の確保、防災拠点の整備
  - ・代替経路で孤立集落の発生を防ぐよう整備
  - ・日本中央回廊(仮称)の形成
- ③予防保全型メンテナンスへの本格転換など交通・通信・エネルギーインフラ施設の老朽化対策
  - ・LCC低減やメンテナンス体制構築のための広域的・戦略的なマネジメント
- ④災害発生時にも可能な限り安定的な通信サービスの確保
  - ・携帯端末用の通信施設の自家発電の完備、必要な燃料の備蓄・調達
- ⑤災害や海外情勢の変化にも強靱なエネルギー・食料の安全保障と水の安定供給
  - ・再生可能エネルギーや蓄電池等の導入・輸入・備蓄による食料の確保と供給体制の充実
  - ・農業・工業・生活用水におけるシステムの改善、施設の強靱化

### デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化

デジタル技術を含めて積極的に新技術を活用し、災害対応力の向上など、国土強靱化施策の高度化を図る

- ①線状降水帯の予測精度向上などにより気象・気候予測の課題をデジタルで克服
- ②事前防災、地域防災に必要な情報の創出・精度向上・デジタルでの共有
- ③被災者の救援救護や災害時の住民との情報共有にデジタルを最大限活用
- ④災害時における個人確認の迅速化・高度化
- ⑤デジタルを活用した地方都市の安全・安心の確保
- ⑥災害時にもデータを失うことがないように分散管理
- ⑦ロボット、ドローン、AI等の活用
- ⑧デジタルを活用した効率的な道路・交通管理
- ⑨その他様々な地域の課題をデジタルで解決

### 災害時における事業継続性確保をはじめとした官民連携強化

サプライチェーンの強靱化も含め、災害が発生しても民間経済活動が継続できるように官民の連携を図る

- ①国内におけるサプライチェーンの複線化や工場等の分散など災害等に強い産業構造
- ②民間所有の施設でも早期に強靱な構造物へ補強可能な支援
- ③民間施設においても適切な情報伝達と早期避難が可能な支援
- ④非常電源設備をはじめ民間施設のライフライン確保へ支援
- ⑤防災投資や民間資金活用、公共性の高い民間インフラの維持管理など官民連携の強化
- ⑥企業体としての社員に対する防災教育の充実
- ⑦医療の事業継続性確保の支援
- ⑧大規模災害時における遺体の埋火葬の実施体制の確保

### 地域における防災力の一層の強化

地域の特性に応じて、国民一人ひとりの多様性を踏まえた、地域コミュニティの強靱化など、地域防災力の向上を図る

- ①避難生活における災害関連死の最大限防止
- ②地域一体となった人とコミュニティのレジリエンスの向上
- ③地元企業やNPO等の多様な市民セクターの参画による地域防災力の向上
- ④DEI(多様性、公平性、包摂性)の観点を踏まえたSDGsとの協調
- ⑤男女共同参画・女性の視点に立った防災・災害対応・復旧復興の推進
- ⑥高齢者、障害者、子ども等の要配慮者へのデジタル対応を含めた支援
- ⑦若者から高齢者まで幅広い年齢層における防災教育・広報と要配慮者を含めた双方向のコミュニケーション
- ⑧外国人も含めた格差のない情報発信・伝達
- ⑨地域の貴重な文化財を守る防災対策と地域独自の文化や生活様式の伝承
- ⑩地域特性を踏まえた教育機関や地域産業との連携
- ⑪国際社会との連携による被災地域の早期復興
- ⑫近傍／遠距離の地方公共団体の交流などを通じた被災地相互支援の充実
- ⑬国土強靱化地域計画の再チェックとハード・ソフト両面の内容の充実

<p>1) 行政機能／警察・消防等／防災教育等 自治体庁舎の非常用通信設備整備、警察施設・海上保安施設の耐災害性強化、緊急消防援助隊・消防団の充実強化、自衛隊のインフラ基盤等の強化、 感染症 まん延下の避難所の収容力・プライバシーの確保、命を守る防災教育</p>	<p>2) 住宅・都市 住宅・建築物耐震化、密集市街地解消、地下街防災対策、上水道管路・下水道施設の地震対策、学校施設・社会福祉施設の耐震化・防災機能強化、文化財の防災対策、大規模盛土造成地・盛土等の安全性把握</p>
<p>3) 保健医療・福祉 医療施設の耐災害性強化（給水・自家発電・非常用通信設備整備）、医療機関の非常用通信手段の整備、 新興感染症に対応可能なDMAT隊員の養成・研修の実施</p>	<p>4) エネルギー 送電線等の強化、需要家側の燃料備蓄対策、避難施設拠点の再エネ・蓄エネシステム対策、天然ガス利用設備導入支援、製油所・SS・LPガス充填所の強靱化、 災害時の電力融通の推進、デジタル技術による産業保安の普及</p>
<p>5) 金融 金融機関のシステムセンター等のバックアップ体制確保・通信手段の多様化、 金融決済機能の継続性確保のための機関合同訓練の定期実施、 災害時における的確な情報発信のための複数手段確保</p>	<p>6) 情報通信 地方分散によるデジタルインフラの強靱化、 通信事業者間の連携・協力による災害時における緊急通報手段の確保、 防災機関間の情報共有のための総合防災情報システムの安定的な運用</p>
<p>7) 産業構造 工業用水道施設の耐災害性強化、卸売市場の防災対策、 製造業と物流事業者の連携によるBCP策定、企業の本社機能の移転・分散化の促進、 サプライチェーン全体を見据えた防災能力強化の促進</p>	<p>8) 交通・物流 道路・鉄道（リニア中央新幹線・整備新幹線含む）等幹線交通ネットワークの機能強化、 緊急輸送道路の無電柱化、信号機電源付加装置の整備、鉄道施設・港湾施設・ 航路標識・空港施設の耐災害性強化、貨物鉄道等の円滑な物流の実現</p>
<p>9) 農林水産 流域治水対策（農業水利施設、田んぼダム）、ため池の防災・減災対策、 治山対策・森林整備対策、漁港防災対策、園芸産地事業継続対策、 農山漁村コミュニティの活性化による地域防災力の向上</p>	<p>10) 国土保全 流域治水対策（河川、砂防、海岸）（<a href="#">気候変動の影響を考慮した治水対策強化</a>）、 河川管理施設の老朽化・効率化対策、ダム管理施設の堆砂対策、砂防施設の 長寿命化、海岸保全施設の老朽化対策、火山噴火リアルタイムハザードマップ</p>
<p>11) 環境 自然公園の荒廃防止対策、国有財産を活用した廃棄物仮置き場の確保、 休廃止 鉱山鉱害の防止対策、グリーンインフラの活用、指定管理鳥獣捕獲等対策、 PCB処理・一般廃棄物処理施設対策、<a href="#">災害廃棄物処理体制の構築</a></p>	<p>12) 土地利用（国土利用） 防災基盤となる地籍調査重点対策、 <a href="#">災害リスクの高いエリアからの移転促進</a>、 <a href="#">事前復興まちづくり計画の策定推進</a></p>
<p>A) リスクコミュニケーション 住民等への情報伝達手段の多重化、地震・津波・火山噴火・気象に対する防災気象 情報の高度化、被害状況等の把握・共有対策、 <a href="#">民間企業・団体、地域住民、NPO等との双方向コミュニケーションの推進</a></p>	<p>B) 人材育成 建設・医療の担い手確保対策、大学・高専の練習船を活用した災害支援対策、 <a href="#">災害時の甚大な被災市町村への派遣を想定した都道府県技術職員の確保</a> <a href="#">被災経験が少ない地方公共団体向けの研修・マニュアル作成</a></p>
<p>C) 官民連携 サイバー・フィジカル空間を融合するインフラデータベースの共通基盤の構築と活用、 <a href="#">災害時の緊急支援物資の調達や輸送等における官民連携体制確保</a>、 <a href="#">地域に精通した地域企業等も含めた自主防災組織の充実強化</a></p>	<p>D) 老朽化対策 河川・ダム管理・砂防・海岸保全・下水道・道路・都市公園・港湾・鉄道・空港 ・航路標識・農業水利施設・漁港施設・学校施設・史跡名勝施設の老朽化対策、 無人化施工、<a href="#">ドローン・AIを活用したリモートセンシング</a></p>
<p>E) 研究開発 活断層情報の解析・評価、火山情報の解析・情報提供対策、 スーパーコンピュータ活用、線状降水帯や将来のハザードの予測精度向上、 <a href="#">国土に関わる情報の常時モニタリング</a></p>	<p>F) デジタル活用 河川・砂防・海岸施設操作の高度化、ITを活用した道路管理強化、 無人化施工、施工の効率化・省力化、インフラDXの推進、 次期静止気象衛星の整備、TEC-FORCE活動に必要な機材のICT化・高度化</p>

# 国土交通省における 防災・減災、国土強靱化の推進について

---

令和5年4月7日

国土交通省

# 国土交通省における国土強靱化の効果事例について

ごかせがわ  
**● 五ヶ瀬川の河川改修（宮崎県延岡市北町地区）**  
 5か年加速化対策等による河道掘削等やダム放流により、令和4年台風14号時において平成17年と比較し、**浸水戸数を96%減少**。



## 【主な実施事業】

主な事業	対策内容	事業費	対策期間
河川改修事業	築堤、河道掘削	約352億円※	H17~R4

## 【被害状況】

※5か年加速化対策以外の河川改修費を含む



やまがた あきおたちょう  
**● 国道191号の法面对策（広島県山形郡安芸太田町）**  
 5か年加速化対策により法面对策を実施することにより、令和4年台風14号時において、道路の**通行止めを未然に防止し、交通機能を確保**。



## 【主な実施事業】

主な事業	対策内容	事業費	対策期間
道路事業	法枠工等	0.8億円	R2~R3

## 【被害状況】

令和元年10月大雨  
 連続雨量：約82mm

・法面崩壊の被災を受け  
 約8時間の通行止め、  
 884日間の片側交互  
 通行規制が発生

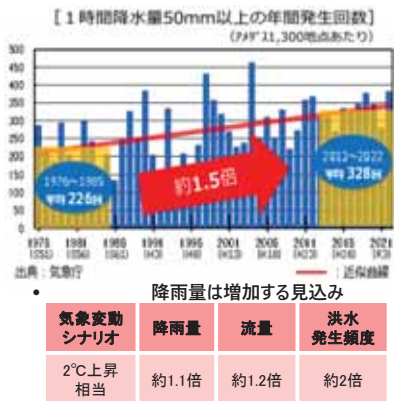
令和4年台風14号  
 連続雨量：約214mm

・被害なし  
 （通行止めなし）

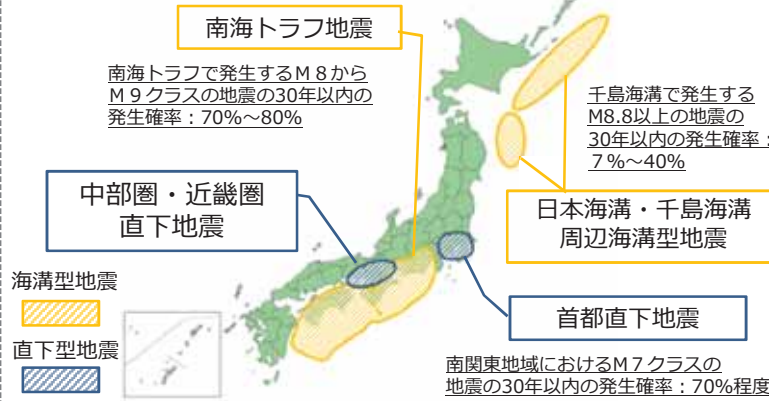
自然災害が激甚化・頻発化する中、近年の災害で大規模な被害を未然に防止するなど、一定の効果を発揮。一方で、対策が必要な箇所も多く残っており、**地球温暖化に伴う降雨量の増加等も予測**されているため、**引き続き「5か年加速化対策」を推進し、その後も中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に防災・減災、国土強靱化の取組を進める。**

## 1. 激甚化・頻発化する自然災害、切迫する巨大地震、深刻化するインフラの老朽化

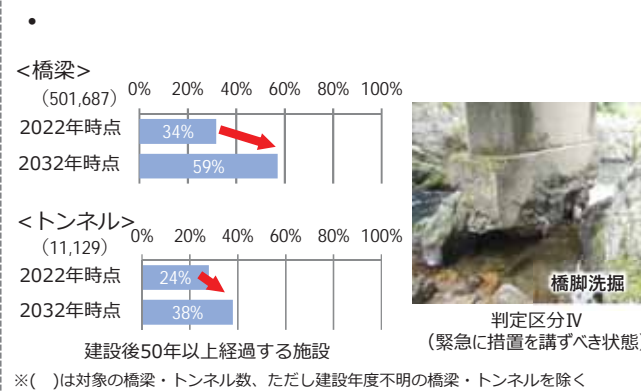
### < 激甚化・頻発化する豪雨 >



### < 切迫する巨大地震 >



### < 深刻化するインフラの老朽化 >



## 2. 防災・減災、国土強靱化の主な取組

■あらゆる関係者が協働して行うハード・ソフト一体となった**流域治水**対策



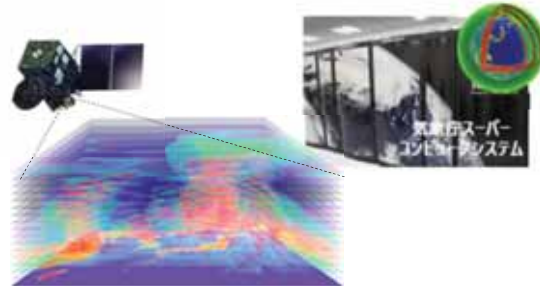
■高規格道路のミッシングリンク解消・4車線化等の**道路ネットワークの機能強化**



■予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた**老朽化対策**



■線状降水帯・台風等の予測精度向上等の**デジタル技術を活用した気象予測高度化**



■交通ネットワーク(鉄道・港湾・空港等)の**地震・津波対策等の耐災害性強化**



## 新たな国土の将来ビジョン

計画期間：2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

### 時代の重大な岐路に立つ国土 《我が国が直面するリスクと構造的な変化》

#### 地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり

- ・未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機
- ・巨大災害リスクの切迫(水災害の激甚化・頻発化、巨大地震・津波、火山噴火、雪害等)
- ・気候危機の深刻化(2050年カーボンニュートラル、生物多様性の損失)

#### コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化

- ・テレワークの進展による転職なき移住等の場所にとらわれない暮らし方・働き方
- ・新たな地方・田園回帰の動き、地方での暮らしの魅力

#### 激動する世界の中での日本の立ち位置の変化

- ・DX、GXなど激化する国際競争の中での競争力の低下
- ・エネルギー・食料の海外依存リスクの高まり
- ・東アジア情勢など安全保障上の脅威の拡大

豊かな自然や文化を有する多彩な地域からなる国土を次世代に引き継ぐための**未来に希望を持てる国土の将来ビジョンが必要**

### 目指す国土の姿 「新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」

#### デジタルとリアル融合による 活力ある国土づくり

～地域への誇りと愛着に根差した地域価値の創造～

#### 巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する 安全・安心な国土づくり

～災害等に屈しない強靱な国土～

#### 世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む 個性豊かな国土づくり

～森の国、海の国、文化の国～

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最適化 ④縦割りの打破(分野の垣根を越える横串の発想)

※南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化  
※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成

### 国土構造の基本構想 「シームレスな拠点連結型国土」

〈広域的な機能の  
分散と連結強化〉  
階層間のネットワーク強化

- ◆ 中枢中核都市等を核とした広域圏の自立的発展と広域圏間の交流・連携の強化
- ◆ リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」(仮称)の形成による地方活性化、国際競争力強化

〈生活圏の再構築〉

- ◆ 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
- ◆ 地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな発想からの地域生活圏の形成

デジタルの徹底活用による場所や時間の  
制約を克服した国土構造への転換

- 東京一極集中の是正
- 国土の多様性(ダイバーシティ)、持続性(サステナビリティ)、強靱性(レジリエンス)の向上

### デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
- 生活圏人口10万人以上を一つの目安として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとらわれない地域間の連携・補完)
- 「共」の視点からの地域経営(サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
  - ✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- デジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上
  - ✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
  - ✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジ活中山間地域、転職なき移住・二地域居住など、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

相互  
連携  
効果  
による  
発揮

### 持続可能な産業への構造転換

- GX、DX、経済安保等を踏まえた成長産業の全国的分散立地等
- 既存コンビナート等の水素・アンモニア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

### グリーン国土の創造

- 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30by30の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワーク化)
- カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再エネ導入、ハイブリッドダム等) 等

### 人口減少下の国土利用・管理

- 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

地域の安全・安心、暮らしや経済を支える

### 国土基盤の高質化

防災・減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の下支え  
【機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化】

計画的な整備、維持管理更新、効果的活用を通じた

### 戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化

- ✓ DX、GX、リダンダンシー、安全保障、自然資本との統合等の観点からの機能高度化
- ✓ 賢く使う観点からの縦割り排除による複合化・多機能化・効果最大化
- ✓ 地域インフラ群再生戦略マネジメント等の戦略的メンテナンスによる持続的な機能発揮

### 地域を支える人材の確保・育成

包摂的社会に向けた多様な主体の参加と連携  
こども・子育て支援、女性活躍 関係人口の拡大・深化

《国土の刷新に向けた重点テーマ》

新しい資本主義、デジタル  
田園都市国家構想の実現

### 分野別施策の基本的方向

- 地域の整備(コンパクト+ネットワーク、農山漁村、条件の厳しい地域への対応等)
- 産業(国際競争力の強化、エネルギー・食料の安定供給等)

- 文化及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ

- 防災・減災、国土強靱化
- 国土資源及び海域の利用と保全(農地、森林、健全な水循環、海洋・海域等)
- 環境保全及び景観形成

### 計画の効果的推進

### 広域地方計画の策定・推進

- 地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進

## 流域治水対策

- あらゆる関係者が協働して流域全体で治水を行う「流域治水」を本格的に実践



「流域治水」の施策のイメージ

- 気候変動による影響を踏まえ、将来予測に基づいた降雨量の増加、潮位の上昇などを考慮した河川整備基本方針の見直しを実施



## 道路ネットワークの機能強化

- 高規格道路のミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化を実施

### 【ミッシングリンクの解消（国道42号 すさみ串本道路）】

南海トラフ地震による津波により、並行する国道42号の約6割の区間の浸水が予測される。すさみ串本道路の整備により、ミッシングリンクを解消し、津波浸水想定区域を回避する緊急輸送道路を確保

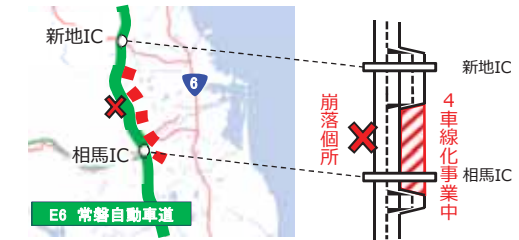


### 【暫定2車線区間の4車線化の事例（常磐自動車道）】

令和3年2月の福島県沖の地震により、常磐自動車道の暫定2車線区間において、法面崩落が発生し全面通行止めとなった。事業中の4車線化の完成により、災害時においても被災していない車線を活用した交通機能の確保が期待



常磐自動車道の被災状況



常磐自動車道（相馬IC～新地IC）の4車線化

## 鉄道施設・港湾施設・航路標識・空港施設の耐災害性強化

### ●鉄道施設の耐災害性強化

耐震対策、鉄道橋梁の流失・傾斜対策、浸水対策、斜面崩壊対策等を推進



鉄道隣接斜面からの土砂流入対策



鋼板巻きによるラーメン橋台の耐震対策



鉄道橋梁の流失・傾斜対策

### ●港湾施設の耐災害性強化

耐震・耐波性能の強化、津波対策、気候変動等を考慮した臨海部の強靱化を推進



### ●航路標識の耐災害性強化

海水浸入防止対策、電源喪失対策、監視体制強化対策、信頼性向上対策を推進



海水浸入防止対策 (灯台の基礎改修)



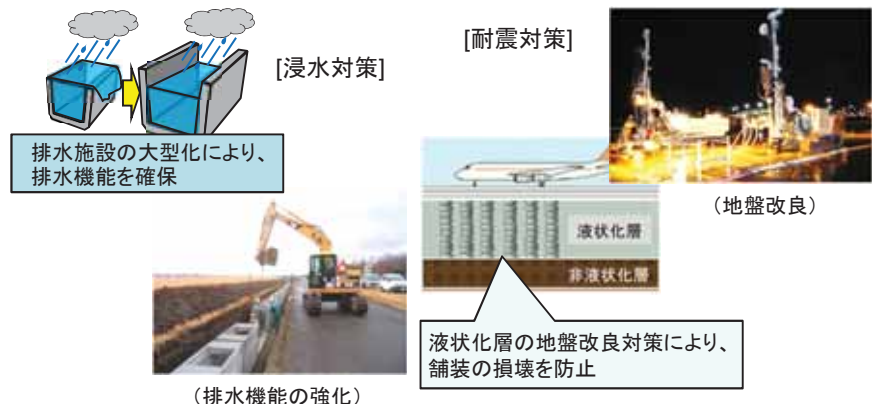
電源喪失対策 (予備電源の整備)



信頼性向上対策 (耐波浪型LED灯器の導入)

### ●空港施設の耐災害性強化

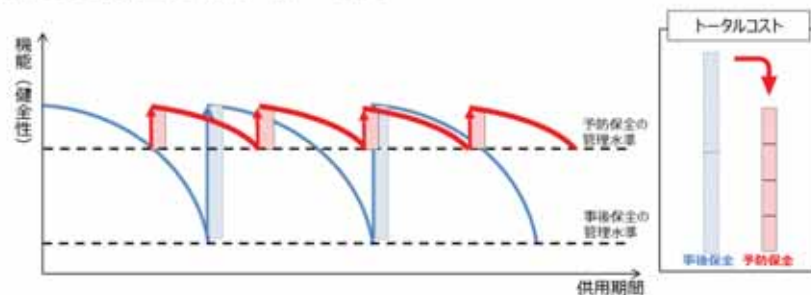
空港施設の浸水対策や耐震対策等を推進



## インフラ老朽化対策

- 中長期的なトータルコストの縮減・平準化等を図るため、事後保全型から予防保全型のインフラメンテナンスへの本格転換を実施

【事後保全と予防保全のサイクル (イメージ)】



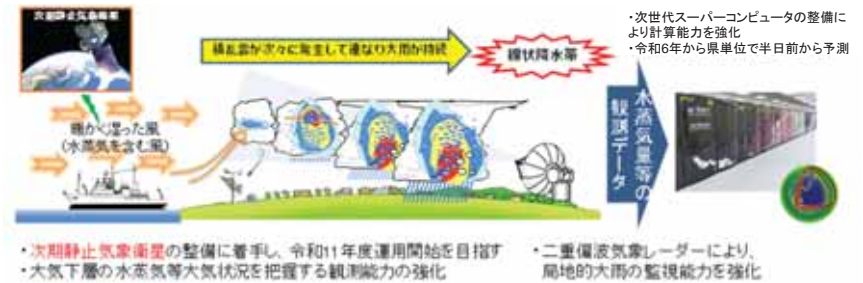
— 事後保全：施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。  
 — 予防保全：施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。



- メンテナンス体制の構築のための広域的・戦略的なマネジメントを実施

## 線状降水帯・台風等の予測精度向上等

- 次期静止気象衛星の整備や次世代スーパーコンピュータの導入等を通じ、線状降水帯や台風等の予測精度を向上し、防災気象情報の高度化



- 段階的に線状降水帯の予測の対象地域を狭め、予測時間を延長



- 気象防災アドバイザーの拡充による地域防災力の向上
- 洪水予報の早期発表を図る仕組みの構築や民間の予報業務に関する許可制度の見直し等による官民それぞれの予報の高度化・充実

## 水害リスク情報の見える化

- 水害リスクマップ(浸水頻度図)を新たに整備して水害リスクを見える化し、防災まちづくりや企業の立地選択等での活用を促進

従来

### ○水害ハザードマップ

- 想定最大規模降雨等の洪水で想定される浸水深を表示  
⇒ 洪水時の円滑かつ迅速な避難確保等を促進



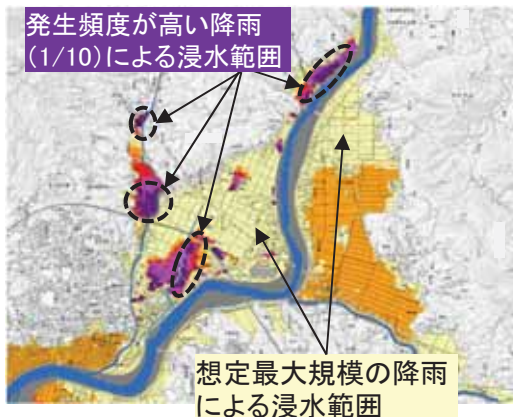
想定最大規模の浸水範囲を浸水深毎に色分け



新たに整備

### ○水害リスクマップ(浸水頻度図)

- 浸水頻度毎(降雨の確率規模毎)の浸水範囲を図示  
⇒ 防災まちづくり(居住誘導等)や企業の立地選択等で活用



※上記凡例の( )内の数値は確率規模を示していますが、これは例示です。

※床上浸水相当(50cm以上)の浸水が発生する範囲を示しています。(暫定版)

- 令和4年12月にポータルサイトを開設

## ITを活用した道路管理体制の強化

- 交通障害自動検知システムによる異常の早期発見の実現等、道路管理の高度化を加速



・画面内の停止車両を自動検知し、交通障害の発生を判定すると道路管理者に通知するシステムを導入

### 交通障害自動検知

【道路管理者間で速やかに共有】

現地対応(立ち往生車早期移動措置等)

AIによる自動検知のイメージ  
(滞留車両が発生した場合)

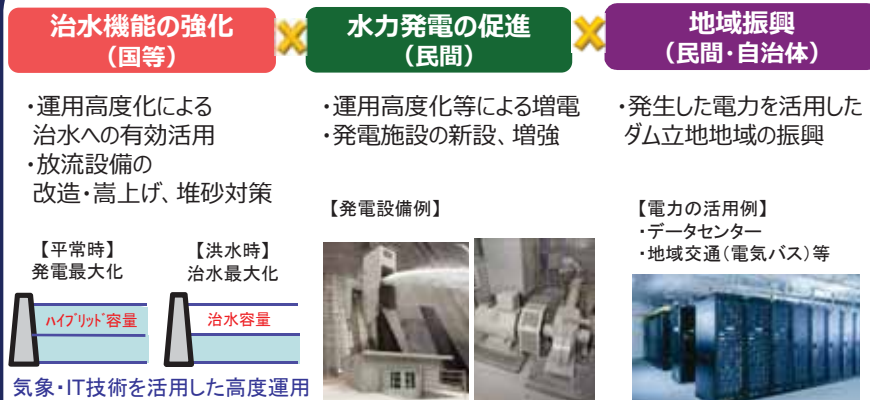


- 令和3年度に全ての地方整備局・北海道開発局で導入

## ハイブリッドダムの取組

- 令和4年7月からAIの活用等による雨量やダムへの流入量の予測精度の向上、ダムの運用の改善・高度化等を図り、治水機能の強化、水力発電の促進、地域振興を両立する「ハイブリッドダム」の取組を開始

### 官民連携によるハイブリッドダムの展開



#### 【ハイブリッドダムの推進方策】

- 最新技術: 最新の気象予測技術・ダム改造技術によるダム運用の高度化
- 連携体制: 官(国・自治体等)と民(多様な民間企業)の連携
- ダム容量: 治水と発電が両立できる容量(ハイブリッド容量)の考え方の導入

官民連携の新たな枠組みによりハイブリッドダムを推進

- 最新の気象予測技術によるダム運用の高度化、官民連携による地域振興、ハイブリッド容量の導入によるハイブリッドダムの事業化に向けた検討を推進

## 災害時情報提供アプリ

- 訪日外国人旅行者向けに緊急地震速報、津波警報、気象特別警報、避難勧告等をプッシュ型で通知できる災害時情報提供アプリ「Safety tips」を監修

・地震発生時のプッシュ通知



【対応言語数】: 14か国語15言語

英語・中国語(簡体字/繁体字)・韓国語・日本語・スペイン語・ポルトガル語・ベトナム語・タイ語・インドネシア語・タガログ語・ネパール語・クメール語・ビルマ語・モンゴル語

【プッシュ通知される情報】

緊急地震速報、津波警報、気象特別警報、噴火速報、熱中症情報、弾道ミサイル発射等の国民保護情報、避難勧告等

- 訪日外国人が必要とする情報発信機能を改善

## 道の駅の防災拠点化

- 「防災道の駅」や「防災拠点自動車駐車場」を中心に「道の駅」の防災機能強化を推進

### [防災拠点化に向けた取組]



**広域的な防災拠点機能を持つ道の駅**

- ・自衛隊、警察、テックフォース等の救援活動の拠点
- ・緊急物資等の基地機能
- ・復旧・復興活動の拠点 等

**地域の防災拠点機能を持つ道の駅**

- ・地域の一時避難所 等

その他の道の駅

### 重点的な支援

- ハード面**
- ・防災機能の整備・強化を交付金で重点支援
- ソフト面**
- ・BCPの策定や防災訓練について国のノウハウを活用した支援

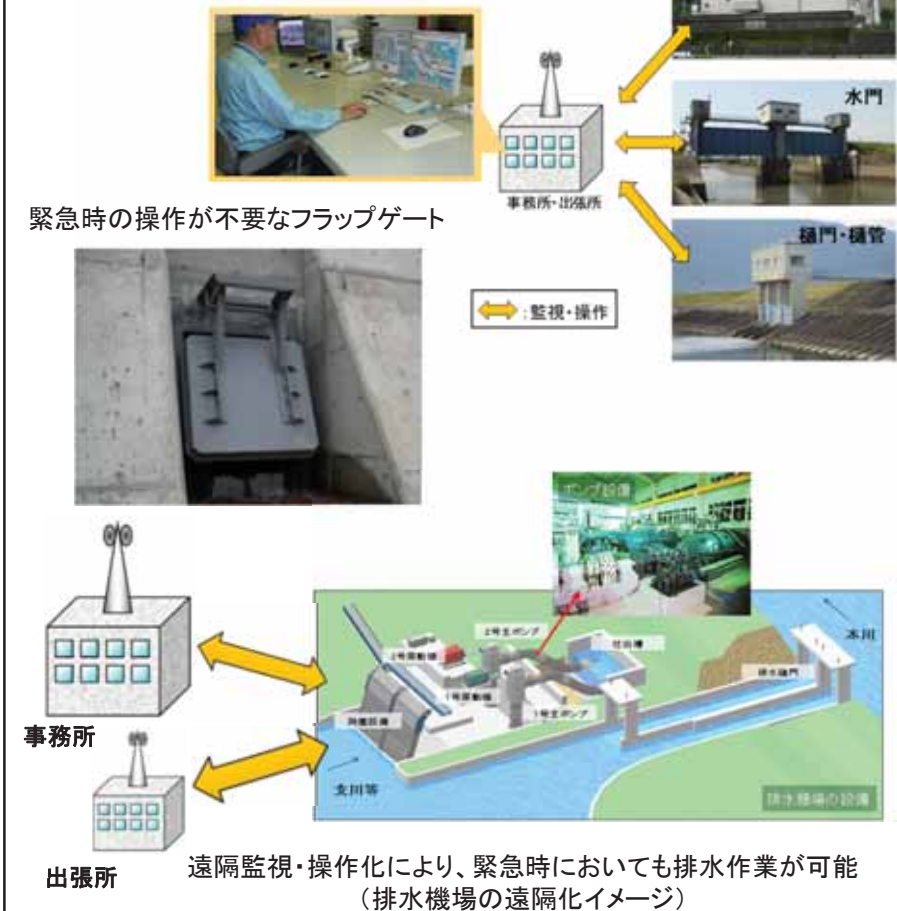


- 「防災道の駅」等において、災害時にも活用可能な高付加価値テナや、再生可能エネルギー発電設備（太陽光パネル等）等の設置を推進

## 河川・砂防・海岸施設操作の高度化

- 排水機場・ダム等の遠隔監視・操作化の推進により施設管理の高度化

### 河川管理施設の遠隔化（監視・操作）イメージ



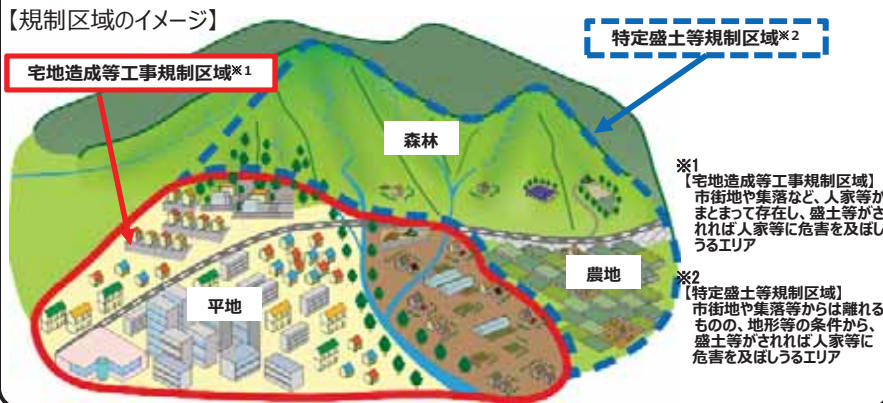
## 盛土による災害の防止

- 令和5年5月に施行される盛土規制法により、危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制



### 盛土規制法の概要

- 1. スキマのない規制**  
◇ 盛土等により人家等に被害を及ぼしうる区域を規制区域として指定し、盛土等を許可制に
- 2. 盛土等の安全性の確保**  
◇ 災害防止のために必要な許可基準を設定し、検査等で確認
- 3. 責任の所在の明確化**  
◇ 土地所有者等が常時安全な状態に維持する責務を明確化
- 4. 実効性のある罰則の措置**  
◇ 条例による罰則の上限より高い水準に強化



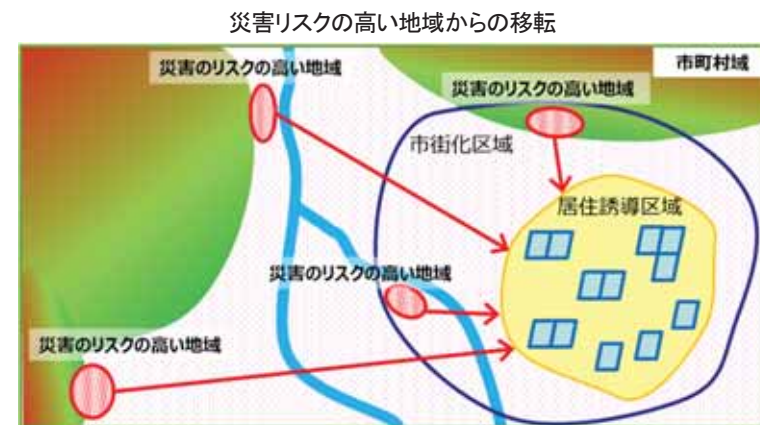
- 引き続き不法盛土への対応に万全を期すことができるよう、基礎調査の実施や盛土の安全対策等に対する支援を更に強化

## 災害リスクの高いエリアからの移転促進等

- 災害リスクの高いエリアからの事前移転促進や災害に強い都市拠点・市街地の形成等を総合的に推進



- 令和4年度から災害レッドゾーンでの自己の業務用施設の開発を原則禁止





## はじめに

- 国土強靱化年次計画2021(令和3年6月)において、「国土強靱化の広報・普及啓発活動の推進」を初めて項目として位置付け。
- 内閣官房国土強靱化推進室において、「国土強靱化の広報・普及啓発活動のあり方に関する検討会」を設置(令和3年9月)。検討会は、地方自治体・経済団体等へのヒアリングやWebアンケート調査を実施し、広報戦略に位置付けるべき内容について検討。
- 検討会中間とりまとめ(令和4年1月)を踏まえ、年次計画2022に位置付けられた施策等も盛り込んだ上で広報戦略を策定。

## 広報戦略策定の背景・目的

- 国や地方自治体における国土強靱化の取組が進展する一方、国民全般の理解は必ずしも深まっているとは言えない
- 今後広報・普及啓発活動を行うに当たっては、
  - ①国土強靱化の理念・考え方やその必要性について、国民全般の理解を醸成し、取組への共感を得ること
  - ②それにより、国土強靱化の取組に対する社会全体の受容性を高め、また一人一人の行動変容を促して実際の取組につなげていくことを目指して、戦略的に進めていくことが重要
- このような活動により、国や地方自治体、民間企業・団体等、様々な主体による国土強靱化の取組の円滑化と一層の連携を図る

## 国土強靱化とは

- 国土強靱化とは、「地震、津波、風水害などの大規模な自然災害に強い国づくり・地域づくりを目指すあらゆる取組」
- 最大の目的は「人命・財産を守る」ことであり、防災だけではなく、国土政策や産業政策を含む幅広い概念。その取組の主体には、国や地方自治体だけでなく、民間企業・団体や、地域のコミュニティ、家庭や個人も含まれる。いわゆるハード・ソフトの両面の取組を指す。
- 国土強靱化は「国家百年の大計」として、将来の国土・地域の姿を見据え、継続的に取り組むべき施策

## (参考)国土強靱化の広報・普及啓発活動のあり方に関する検討会 委員名簿

磯打千雅子	香川大学地域強靱化研究センター准教授
小室広佐子	東京国際大学副学長 ・言語コミュニケーション学部長
田中 里沙	事業構想大学院大学学長、 (株)宣伝会議取締役(副座長)
藤井 聡	京都大学大学院工学研究科教授(座長)
松本 浩司	日本放送協会 解説主幹
矢守 克也	京都大学防災研究所教授

## これまでの取組における課題・Webアンケート調査結果

- これまでの広報・普及啓発の取組を検証・分析すると、以下の課題がある
  - ・目的や対象を十分に定義・細分化しないままに実施され、適切な内容を適切な媒体で発信できていない。
  - ・イベント等がどのような政策に結びついているのか可視化されず単発の施策で終わっている。HP情報は効果的に活用されていないものが多い。
  - ・国土強靱化の取組を知らない層への働きかけができておらず、取組の広がりに欠けている。
- 国土強靱化の認知度等の把握のため、約1000名に対しWebアンケート調査を実施。その主な概要は以下のとおり。
  - ・国土強靱化の認知度は約32%。20～30代は約2割にとどまり、スマートフォンのみ所有する人の認知度は約12.5%。
  - ・国土強靱化を知っている人と回答した人は、国土強靱化の概念に当てはまる取組としてインフラ整備に関する項目を高い割合で選択。
  - ・国土強靱化の概念の全体像を説明した上で、国土強靱化に取り組むことが必要と回答した人は9割を超える。
  - ・20代はSNSの広報が効果的とする割合が高く、60代以上はポスターやパンフレットの評価が高いなど、年代による明確な差異が見られた。

## 改善の方向性

- (1) 広報戦略の明確化
- (2) 適切なコンテンツの作成
- (3) 適切な情報伝達手法の選定
- (4) 取組主体の役割分担と連携、継続的な取組
- (5) 具体的なアクションプランの作成とフォローアップ

## 広報・普及啓発の基本方針

### (1) 国土強靱化の理念や具体的な効果等のわかりやすい発信

- 理念や考え方を簡潔にわかりやすく数多く発信することにより、幅広い層での認知度向上を図る/地域の災害リスクや脆弱性に関する情報の発信/ハード事業の具体的な効果や災害防止事例等の情報発信/地域や家庭におけるソフト面の取組の発信 等

### (2) 受け手の視点に立った情報発信・適切な媒体の活用

- 受け手の視点に立った情報発信、行動変容につながるような効果的な手法の採用/対象者に応じたコンテンツや手法の検討/人々の注目を集めやすいタイミングをとらえた情報発信/マスメディアに向けた適切なコンテンツの提供 等

### (3) 関係機関による主体的・積極的な取組と一層の連携

- 各取組主体(内閣官房、関係府省庁、民間企業、団体等)による主体的・積極的な情報発信/各主体の有機的な連携による取組の効果の向上・一貫性の確保/全体像が把握できるよう、内閣官房がそれぞれの取組を一元化・可視化 等

## 今後の具体的な取組

- 各主体は、(1)～(5)の具体的な取組を行うとともに、**随時その効果を把握して取組の見直し**を行い、受け手の立場に立ったわかりやすい情報発信に努める。
- 内閣官房は、**各主体の取組の進捗状況等について検討会で報告し、改善方策について議論を深めるとともに、関係府省庁連絡会議等において情報共有**を行い、広報・普及啓発活動の総合調整を行う。

### (1)内閣官房

- ・国土強靱化の効果発揮事例のとりまとめ・公表
- ・都道府県ごとの国土強靱化の取組事例のとりまとめ・公表
- ・内閣官房HPでの情報発信の強化、過去の災害の動画アーカイブや関係府省庁の取組等が一覧できるページの作成
- ・対象層に伝わるメディアの活用
- ・内閣官房のSNSアカウント(Twitter、Facebook)等での情報発信の強化
- ・インフォグラフィックスの活用、ブログなどのプラットフォーム等、様々な伝達手段・媒体の活用
- ・スマートフォン用のバナー広告の実施
- ・「強靱化」の用語そのものの普及・啓発
- ・SDGsの達成に貢献する取組であることの情報発信
- ・国土強靱化ポスターのリニューアル
- ・レジリエンス認証制度のメリットの拡大やさらなる周知・活用 等

※ 既に取組を実施しているものも含む

### (2)関係府省庁

#### 【共通して取り組む事項】

- ・国土強靱化に関するHPの作成やイベントの開催等、主体的・積極的な広報・普及啓発の実施
- ・関係業界や地域住民等への国土強靱化の周知
- ・現場の看板等への国土強靱化関係工事である旨の明記
- ・国土強靱化年次計画への具体的な取組の位置付け

#### 【各省庁ごとの主な取組事項】

- ①関係府省庁の国土強靱化関係事業に関する取組
  - ・国土強靱化の取組事例・プロジェクト集等の策定・公表
  - ・効果事例等のとりまとめ・普及啓発 等
- ②民間企業・団体等の国土強靱化を促進する取組
  - ・事業継続ガイドラインの周知、各業界のBCP策定支援
  - ・中小企業による「事業継続力強化計画」等の普及啓発・策定支援 等
- ③国民向けの取組
  - ・防災教育の充実・促進
  - ・「世界津波の日」等の普及啓発イベントの開催
  - ・防災に関する総合情報サイト等を通じた情報発信
  - ・家庭備蓄ポータルを活用した情報発信 等

### (3)地方自治体

- ・地域計画の内容面の充実の検討
- ・民間団体(商工会議所、青年会議所等)と連携した取組
- ・広報・普及啓発活動の地域計画への位置付け 等

### (4)民間企業・団体

- ・BCPの作成やオフィス・工場等の耐震化、サプライチェーン強靱化
- ・防災協定の締結や帰宅困難者対策等、地方自治体との連携
- ・企業・団体の行う強靱化の取組の主体的な広報や国との情報連携等

### (5)地域コミュニティ・家庭・個人

- ・一人一人が国土強靱化の理念・考え方について理解を深め、自ら積極的に災害への備えに取り組み、地域において活動を広げていく
- ・地域における住民参加型の取組<sup>2</sup>等

# ごかせ 五ヶ瀬川直轄河川改修事業(宮崎県延岡市)

のべおか

5か年加速化対策

3か年緊急対策

国土強靱化推進室  
ホームページに掲載

災害時の効果発揮事例

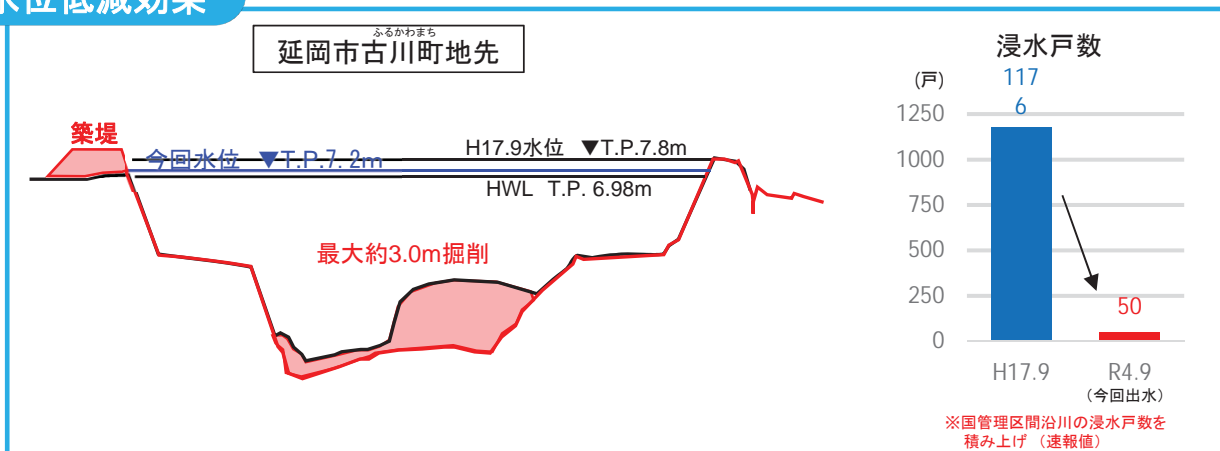
5か年加速化対策や3か年緊急対策等による築堤や河道掘削の実施、星山ダム等の上流3ダムによる事前放流等により、令和4年9月台風14号において、五ヶ瀬川及び大瀬川からの越水を回避し、浸水被害を防止。

■実施主体:国土交通省九州地方整備局

■対策の概要及び事業費

主な事業	対策内容	事業費	対策期間
河川改修事業	築堤、河道掘削	約352億円	H17~R4
うち3か年緊急対策	河道掘削	約6億円	H30~R2
うち5か年加速化対策	築堤、河道掘削	約12億円	R2~R3

## 水位低減効果



## 【令和4年9月台風14号の効果】

未整備の場合

河道掘削、堤防整備やダムによる事前放流が行われなかった場合、外水氾濫により、延岡市の中心市街地で浸水するなどの被害が想定された



395mm/12時間の雨量を記録  
(観測史上第1位) ※日之影雨量観測所

外水氾濫による被害なし

※本資料の数値はR4.12時点の速報値であり、今後の精査等により変更となる場合がある。

## 道路の法面・盛土等に関する対策(広島県山県郡安芸太田町)

災害時の効果発揮事例

**概要** 要: 令和元年10月の大雨では、24時間雨量約82mmの大雨に伴う法面崩壊の被災を受け、約8時間の通行止め、884日の片側交互通行規制が発生。被災箇所の応急復旧を行ったのち、5か年加速化対策として法面对策を実施した結果、令和4年台風14号では令和元年10月の大雨を上回る24時間雨量約214mmの大雨を観測したが、大雨による変状等が生じることなく、交通機能を確保。

府省庁名: 国土交通省

### ■ 実施主体: 広島県

### ■ 対策の概要

路線	対策内容	対策期間
国道191号	法枠工等	R2~R3

### 【位置図】



### 【対策内容】



法面对策



### 【令和4年台風14号の効果】

令和元年10月大雨  
連続雨量: 約82mm

・法面崩壊の被災を受け約8時間の通行止め、884日間の片側交互通行規制が発生



令和4年台風14号  
連続雨量: 約214mm

・被害なし(通行止めなし)

しなの やくしざわ かみみのち おがわ  
**信濃川水系薬師沢通常砂防事業（長野県上水内郡小川村）**

3か年緊急対策  
 災害時の効果発揮事例

国土強靱化推進室  
 ホームページに掲載

**効果概要:** 土砂災害発生危険性が高い溪流である信濃川水系薬師沢において、3か年緊急対策予算を用いた長野県事業による砂防堰堤の整備により、令和4年8月3日からの大雨に伴い発生した土石流約4,500m<sup>3</sup>を捕捉し、下流域の避難所及び県道等の公共施設への被害を未然に防止。  
**府省庁名:** 国土交通省

- 実施主体: 長野県
- 対策の概要及び事業費:

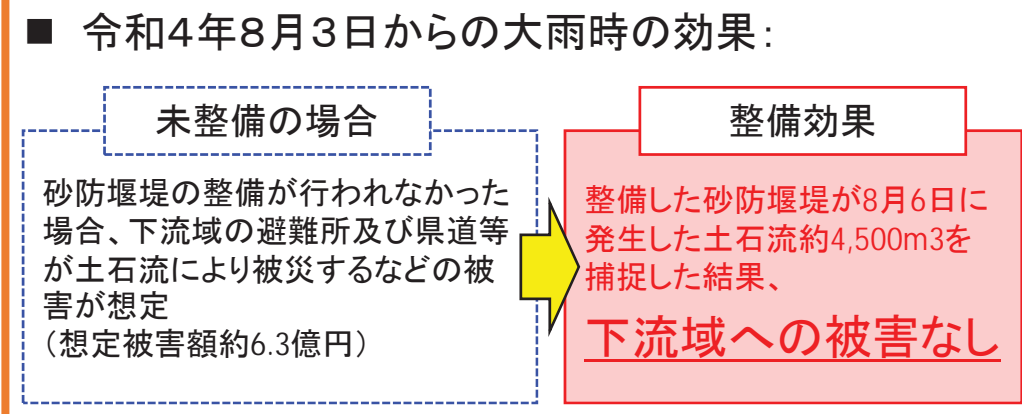
主な事業	対策内容	事業費	対策期間
通常砂防事業	砂防堰堤工	約2.4億円	H25~R1
うち3か年緊急対策	砂防堰堤工	約0.1億円	R1

渓床に堆積した倒木や巨石等の不安定堆積物により土砂災害発生危険性が高い溪流において、直下にある避難所や県道などの公共施設を保全するため、砂防堰堤を整備。



土石流発生前 (R3年10月)

土石流発生後 (R4年8月8日)



# 国道191号 越波、津波に関する緊急対策(山口県阿武郡阿武町)

**効果概要:** 平成27年台風15号では、最大瞬間風速30.6m/sを観測し、これに伴う越波により約35時間の通行止めが発生。3か年緊急対策として越波防止対策を実施した結果、令和4年台風11号では平成27年台風15号と同程度の最大瞬間風速27.9m/sを観測したが、越波が生じることなく、交通機能を確保。

府省庁名: 国土交通省

■ 実施主体: 国土交通省 中国地方整備局

■ 対策の概要及び事業費

路線	対策内容	事業費	対策期間
国道191号	消波ブロック	約4億円※	R1~R2

※3か年緊急対策事業費

## 【対策内容】



対策前

## 越波対策



対策後

## 【位置図】



## 【被災状況】



平成27年台風15号による被災(越波)

## 【令和4年台風11号における効果】

平成27年台風15号  
最大瞬間風速: 30.6m/s

・台風に伴う越波により約35時間の通行止めが発生



令和4年台風11号  
最大瞬間風速: 27.9m/s

・越波なし(通行止めなし)

令和2年6月対策完了 **26**

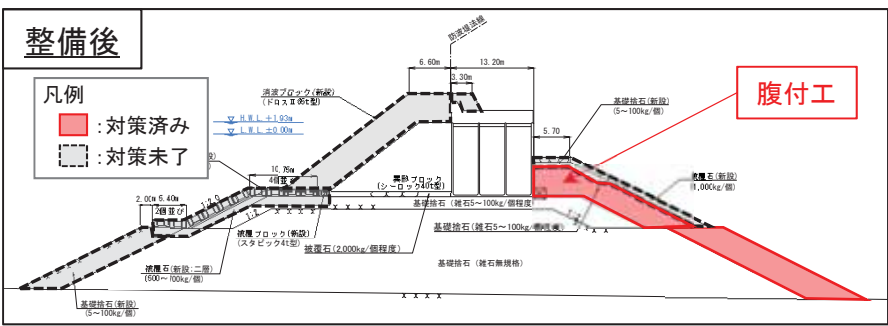
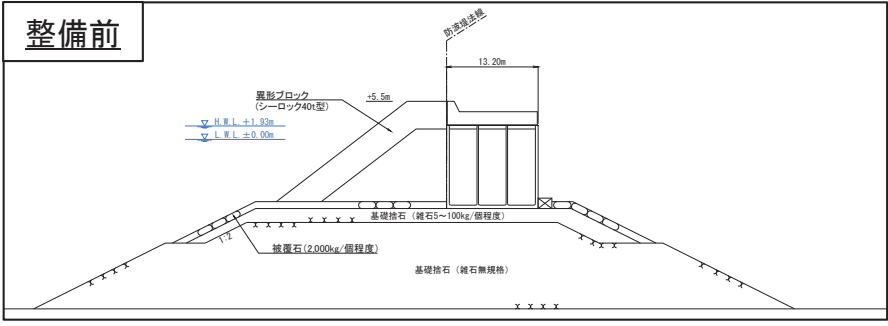
# 厳原港における防波堤の高潮・高波対策（長崎県対馬市）

効果概要：平成9年9月の台風第19号（沖波波高6.0m）時には、防波堤（北）が被災し、ケーソン本体が倒壊したが、5か年加速化対策により、高潮・高波対策として、設計外力を見直した上で、ケーソン本体背後の腹付工を実施し、ケーソンの滑動対策が先行的に概成していたため、過去の被災時と同等の沖波波高（6.0m）であった台風第14号では、防波堤背後を補強していたため被災せず、離島対馬の物流・人流の要である厳原港の海上交通ネットワークを維持できた。

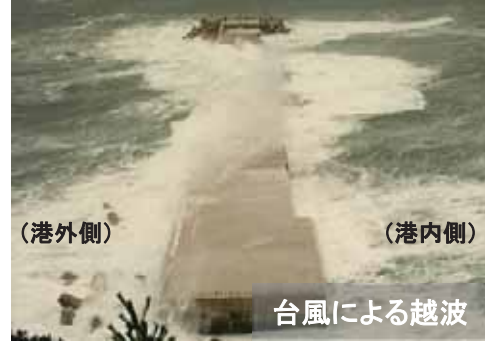
府省庁名：国土交通省

- 実施主体：国土交通省九州地方整備局
- 対策の概要：ケーソン本体背後の腹付工等（R2d～）
- 整備状況：

- 効果：平成9年9月の台風第19号時（沖波波高6.0m）には、防波堤（北）が被災し、ケーソン本体が倒壊したが、対策を実施していたことで、過去の被災時と同等の沖波波高（6.0m）であった令和4年台風第14号においては被災せず、施設被害を防止できた。



【整備前：平成9年台風第19号による防波堤（北）の被災状況】



【整備後：令和4年台風第14号による防波堤（北）の状況】



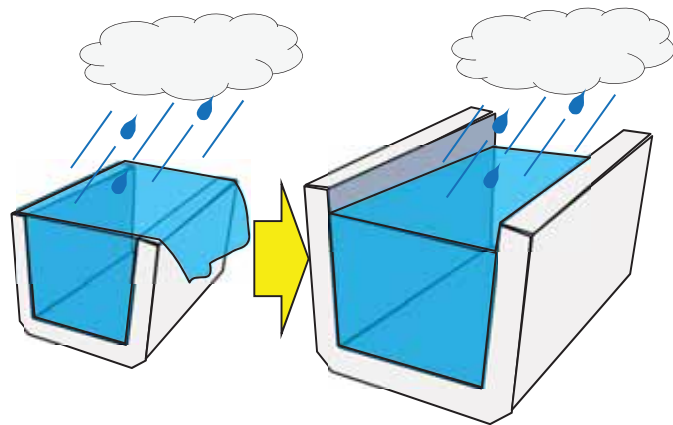


# 仙台空港の排水機能強化による浸水対策（宮城県名取市）

効果概要：令和4年7月の大雨において、仙台空港では過去に浸水被害のあった降雨量と同程度の降雨を観測したが、排水機能強化による浸水対策を実施していたことから、同様の浸水被害は生じなかった。

府省庁名：国土交通省

- 実施主体：東北地方整備局  
塩釜港湾・空港整備事務所
- 対策概要：仙台空港において、豪雨等による浸水被害を防止するため、排水機能強化による浸水対策を実施した。
- 排水機能強化による浸水対策（概念図）



排水施設の大型化により、排水機能を確保

## 浸水被害事例（対策前）

事象発生	降雨量	被害状況
平成27年9月 台風18号	時間最大降雨量24.5mm 24時間降雨量103.5mm	空港エプロン 等の冠水



排水機能強化による浸水対策（仙台空港）  
提供：国土交通省東北地方整備局

## 対策後

事象発生	降雨量	被害状況
令和4年7月大雨	時間最大降雨量26mm 24時間降雨量98.5mm	浸水被害なし <b>28</b>

# 「防災・減災、国土強靱化」事業により土砂災害を未然に防止し、交通機能を確保(鹿児島県指宿市)

効果概要: 3か年緊急対策に基づき、平成26年6月豪雨による被災箇所周辺の斜面について、法面对策を実施。令和4年9月の台風14号では、当時の大雨を上回る総降水量210mmを観測したが、法面崩落による鉄道施設の被害を未然に防止し、早期の運転再開を実現。

府省庁名: 国土交通省

■ 実施主体: 九州旅客鉄道株式会社

■ 対策の概要: 法面工

事業費: 事業費約900万円

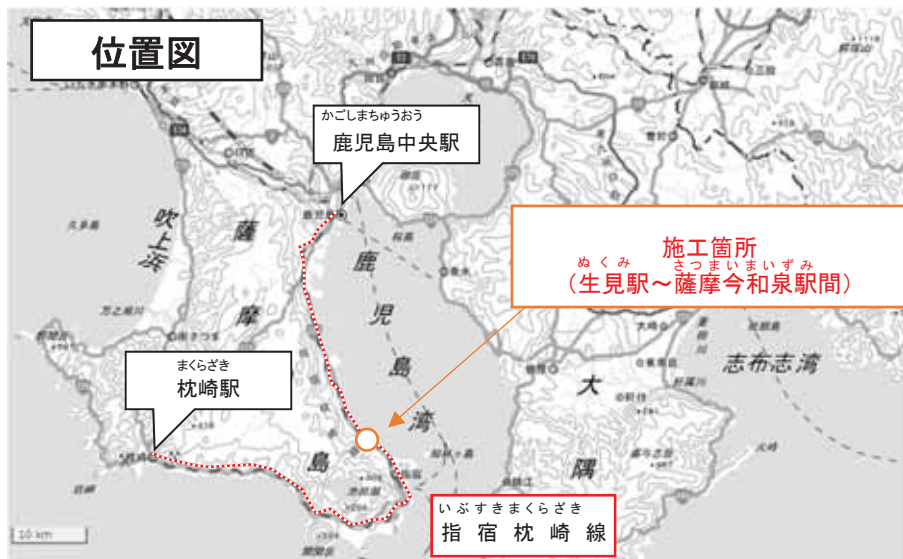
(うち3か年緊急対策による事業費約900万円)



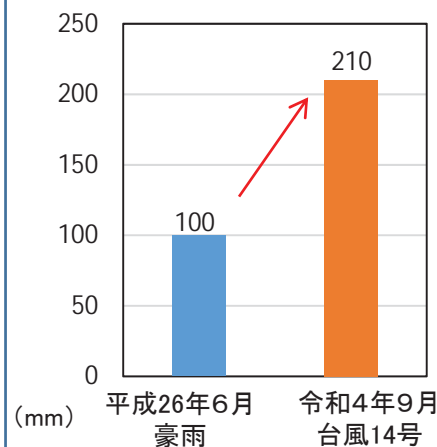
線路脇の斜面が崩壊し、列車が脱線  
(平成26年6月豪雨)



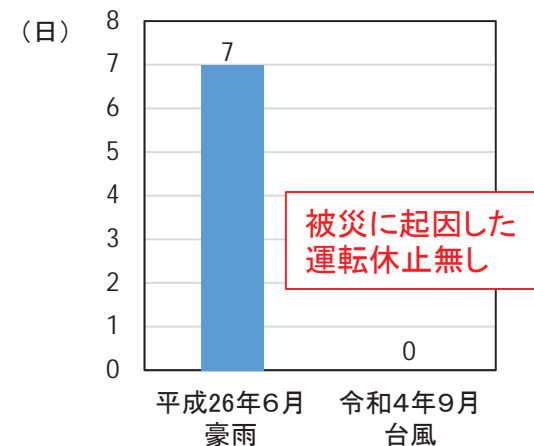
法面对策を実施した結果、被害なし  
(令和4年9月台風)



【連続降水量の比較】



【運転休止期間の比較】



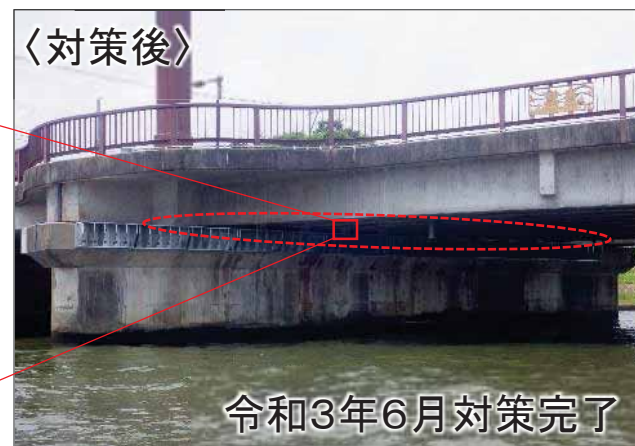
**概要:** 石川県珠洲市<sup>すず</sup>における市道2号線<sup>あづま ばし</sup>の吾妻橋において、橋梁の耐震補強を実施  
 令和4年6月に発生した石川県能登地方を震源とする地震において、震度6弱を観測したが、当該施設において被害は生じなかった。

**対策名:** 140 道路橋・道の駅等の耐震補強に関する緊急対策  
**府省庁名:** 国土交通省

- 実施主体: 石川県珠洲市<sup>すず</sup>
- 実施場所: 石川県珠洲市<sup>すず</sup>
- 事業概要: 第三次緊急輸送道路に指定されている市道2号線<sup>あづま ばし</sup>の吾妻橋において、横変位拘束装置設置等の耐震補強を実施
- 効果: 令和4年6月19日に発生した石川県能登地方を震源とする地震で、珠洲市<sup>すず</sup>は震度6弱を観測したが、変位を抑えることにより上部工の落橋を防ぐことができた。



横変位拘束装置設置等の耐震対策

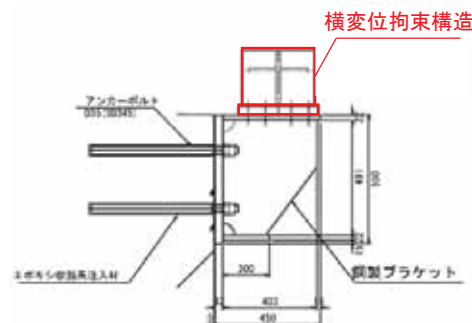


令和3年6月対策完了

【位置図】



【対策概要: 横変位拘束構造 概要図】



横変位拘束装置  
※上部構造の変位の拘束を目的とする

## 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策に関する会計検査の結果について

＜検査の結果の主な内容及び所見＞

## 1 3か年緊急対策の実施状況及び予算の執行状況

内閣官房国土強靱化推進室は、緊急対策予算に基づいて国が支出した額について、各府省庁から報告させておらず、集計していなかった。また、全160対策のうち69対策については、**対策ごとの支出済額等が把握されていなかった。**

3地方支分部局並びに10道県及び287市町村等が17対策として**実施した事業の一部は**、30年閣議決定等においては倒壊等の被害の生ずる可能性がある施設について耐震化を実施するなどとされている対策であるのに、同対策として新たな施設を整備する事業を実施するなどについて、**30年閣議決定等に明記されていない内容となっていた。**

**所見：推進室において、3か年緊急対策のように国が支出する額を明示するなどして進める取組については、国の支出額を各府省庁から報告させて集計するとともに、各府省庁に対策ごとの支出済額等を把握して報告することを求めて公表することなどにより、予算及びその執行状況をより適切な形で明らかにするよう検討すること**  
**：推進室において、各府省庁に対して、実施する事業の内容や閣議決定等の内容との関係等について国民に対して十分な説明を行うよう周知すること**

## 2 3か年緊急対策による効果の発現状況

10道県及び55市町等が33対策として実施した359事業は、事業の内容が測量業務、設計業務等のみとなっていて、このうち336事業については、令和4年6月末現在、工事が施工中であったり、工事にまだ着手していなかったりして完了しておらず、災害発生時に3か年緊急対策として実施した事業の効果が発現しない状況となっていた。

1県及び6市町が実施した5対策の9事業については、3か年緊急対策の各対策として施設や設備の整備等の事業を実施したものの、整備等を実施した施設や設備が、事業を実施した後に発生した台風等の際に破損するなどして被災しており、このうち1事業は、設備の設置に当たり台風等に対する検討が十分でなかったものであった。

4対策として実施した事業の一部において、事業の成果物が十分に活用されるよう引き続き取り組む必要がある状況が見受けられた。また、8対策として実施した事業の一部において、施設及び設備の整備等の効果が災害発生時に確実に発現するよう引き続き取り組む必要がある状況が見受けられた。

**所見：推進室において、各府省庁と連携して、3か年緊急対策の各対策として実施した事業について、防災、減災等の効果が十分に発現するよう引き続き取り組んでいくこと**

## 国土交通大臣会見要旨（抜粋）

### 斉藤大臣会見要旨

2023年5月23日（火） 9:45～10:10

国土交通省会見室

斉藤鉄夫 大臣

主な質疑事項	
	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ <a href="#">（大臣から） 特殊会社の会長及び社長人事について</a></li><li>▶ <a href="#">（大臣から） 水道整備・管理行政の移管について</a></li><li>▶ <a href="#">特殊会社の会長及び社長人事について</a></li><li>▶ <a href="#">会計検査院からの検査報告について</a></li><li>▶ <a href="#">特殊会社の会長及び社長人事について</a></li><li>▶ <a href="#">国土交通省OBによる民間企業役員人事への介入について</a></li><li>▶ <a href="#">特殊会社の会長及び社長人事について</a></li><li>▶ <a href="#">国土交通省OBによる民間企業役員人事への介入について</a></li></ul>

### 会計検査院からの検査報告について

#### （記者）

国土強靱化3か年緊急対策事業に関して、先日会計検査院の報告で、国土交通省が支出総額を把握していなかったことと、緊急性の低い事業に充てられていたことなどが指摘され改善を求められました。国土交通省の受け止めと今後の対応についてお聞かせください。

#### （大臣）

先週17日（水）に、会計検査院から「防災・減災、国土強靱化3か年緊急対策」に関する検査報告がなされ、国土交通省の事業について、対策ごとの支出金額等を把握していないものがある、それから間議決定等に明記されていない内容の事業が実施された、また昨年6月末時点で一部の事業が完了しておらず、災害発生時に緊急対策としての効果が発現しない状況となっていた、などの指摘を受けたと承知しています。

また、今回の検査報告では、関係府省庁に対して、事業の執行状況等について、より適切な形で明らかにするよう検討することなどを内容とする所見もありました。

今回の検査報告を受け、国土交通省としては、今後、示される政府方針に基づいて、しっかりと対応してまいりたいと思っています。

国土交通省 Web ページより (<https://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin230523.html>)

## IV. 技術職員の確保について①

---

# 技術職員の不足する市町村への支援に関する調査結果概要 (47都道府県、95市町村への調査(R4年10~11月実施))

資料①

## 1. 市町村調査結果

### (1) 技術職員不足による課題認識

- 89市町村(94%)において課題ありと回答
- 特に技術支援ニーズが高い業務は、平時、災害発生時において、以下のとおり

平時	回答市町村数
公共工事の発注関係事務 (入札、調査・設計、工事施工確認等)	58
公共施設等の点検・補修等業務	28
建設技術に関する助言や研修	26

災害発生時	回答市町村数
被災状況調査	50
災害復旧工法の検討	47
災害復旧・復興工事の発注関係事務 (入札、調査・設計、工事施工確認等)	32

### (2) 技術職員採用の課題

- 66市町村(69%)において課題ありと回答
- 主な課題は以下のとおり

主な課題	回答市町村数
募集しても、応募がほとんどない	45
応募があっても辞退、採用しても数年で転職し定着しない	9
採用してもキャリアパスを形成できない	7

### (3) 技術者OB・OG活用ニーズと課題

- 技術者OB・OGの活用について、79市町村(83%)でニーズあり、必要時の派遣・支援が大宗であり、雇用ニーズも一定あり

活用ニーズ・形態	回答	回答市町村数
技術者のOB・OG紹介制度の活用ニーズ	あり	79
必要時に派遣・支援ニーズ	あり	72
雇用ニーズ(週3日やフルタイム)	あり	49

- 技術者OB・OGの活用ニーズありと回答した79市町村のうち、32市町村(41%)において費用支弁が課題と回答

主な課題	回答市町村数
費用支弁が課題	32
必要とする人材を紹介してもらえるか課題	8

## 2. 都道府県調査結果

- ほぼ全ての都道府県において、市町村に対する平時及び災害時の支援に取り組んでいる
- 市町村へ技術職員OB・OG人材の紹介等を行っている事例もあるが、市町村予算の確保や、居住地・希望給与・業務内容のマッチングが難しい、などの課題もある

支援形態	回答都道府県数	具体の事例
OB・OG人材の斡旋や紹介	2	-
平時における支援 (OB・OG人材の活用を含む)	45	都道府県による橋梁点検等の一括発注や建設技術センター等による発注者支援業務、研修会・講習会の実施、橋梁等の点検支援、土木等の専門人材の市町村へ派遣 等
災害時における支援 (OB・OG人材の活用を含む)	43	都道府県職員、職員OB・OGの派遣、復旧工法の技術的助言、復旧工事の代行、建設技術センター等における災害関連業務委託 等

- 都道府県等が技術職員を確保し、**平時に技術職員不足の市町村を支援するとともに、大規模災害時に技術職員の中長期派遣を行う**仕組みを令和2年度に創設。  
(参考) 中長期派遣対応可能な技術職員数は、現在240名(目標1,000名)
- 令和5年度から、以下の見直しを行い、市町村支援や中長期派遣の充実を図る。

## <地方交付税措置の要件の緩和>

普通交付税措置 = A人 × 約611万円(令和4年度) ※当該職員の確保を連携中枢都市等が行う場合は、特別交付税措置

A : ①技術職員増員数 ②市町村支援に従事する技術職員数 ③中長期派遣可能な技術職員数 のいずれか小さい数

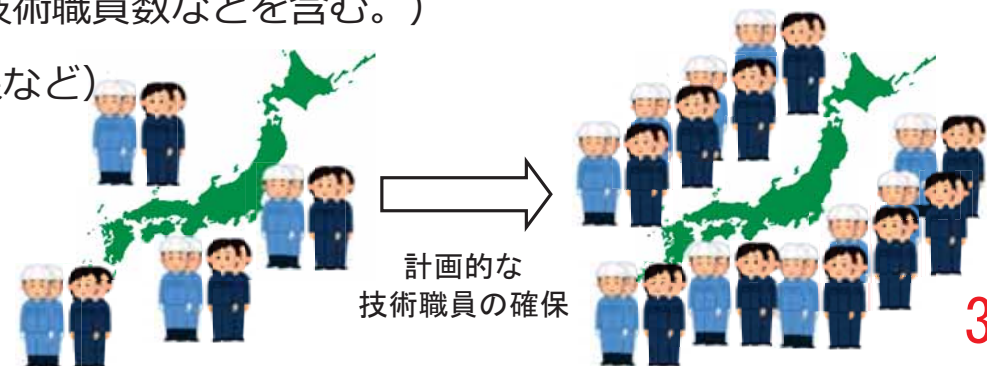
※ 技術職員：土木技師、建築技師、農業土木技師、林業技師の4職種

⇒ 令和5年度から**①の要件を廃止**

## <技術職員確保計画の策定>

各都道府県に対して、令和5年度から定年延長が始まることも踏まえ、以下の項目を内容とする「**技術職員確保計画**」の策定を要請

- ・ 令和10年度までの技術職員確保の目標(中長期派遣可能な技術職員数などを含む。)
- ・ 技術職員確保の具体的な取組(採用強化策、OB・OG確保など)





1 令和10年度までの技術職員の確保の見通し

区 分	定年60歳	定年61歳		定年62歳		定年63歳	
	令和4年度 (参考)	令和5年度 【実績】	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
技術職員の採用数							
OB・OGの採用数				各年4月1日時点の実績数を記載。			
前年度の技術職員の退職者数	0	0	0	0	0	0	0
前年度の定年退職者数							
前年度の定年前退職者数							
技術職員数							
市町村支援に従事する技術職員数							
中長期派遣に対応する技術職員数							

2 技術職員確保に向けた取組

① 公務員・民間企業の技術職員OB・OGの活用

② 技術職員の採用に係る取組の強化

③ 60歳後も継続して勤務する技術職員の確保

④ その他

## 1. 概要

○ 都道府県は、

- ・ **市町村へ職員を派遣**（福井県、熊本県等）
- ・ **都道府県が市町村事業の受託**（茨城県、和歌山県等）
- ・ **建設技術等について、市町村への技術的な相談体制の強化**（長野県、香川県、鹿児島県等）
- ・ **県建設技術センター等への職員派遣**（徳島県等）

等の手法により、

### ①公共工事の発注関係事務

調査・設計、発注準備、建築技術指導、施工状況の確認 等

### ②公共施設等の点検・補修等に係る業務

橋りょう、トンネル、ため池、林道等の点検・補修 等

### ③災害復旧事業の計画立案や災害査定等に係る業務

災害復旧事業計画の作成支援、災害査定の立会い、公共土木施設等の災害復旧事業の助言・技術指導・工事検査、土地区画整理事業・宅地整備事業の支援 等

等について市町村支援業務を主たる業務とする職員を配置し、市町村を支援。

## 2. 手法別の具体的な取組内容

### ① 市町村へ職員を派遣して市町村業務に従事

#### 福井県

##### <支援方式>

市町において確保が困難な職種（土木、建築、農業土木、林業）の業務を支援するため、県の技術職員を市町に派遣（併任）する仕組みを創設し、市町に2年間派遣

※ この他自治法派遣による支援もある（給与は派遣先市町負担）

##### <支援内容>

派遣された職員は、新幹線に関連する工事の発注・監督業務や、突発的な災害復旧事業等、大規模な土木事業等に従事し、市町業務を支援

	パターン1 (国の地財措置を活用)	パターン2
給与負担	県において負担・支弁 (県に対し普通交付税措置あり)	派遣先市町において負担・支弁
定数管理	県において計上	派遣先市町において計上
期間	2年間 ※ただし、全国的な大規模災害が発生し、被災地への職員の中長期派遣が必要となる場合には、短縮する可能性がある	2年間
形態	市町に派遣（市町で勤務） ※業務内容等によっては、県土木事務所等の職員が、市町と県の両方の業務に従事することも検討	市町に派遣（市町で勤務）
身分	派遣先市町の身分を併任	

#### 熊本県

##### <支援方式>

県の技術職員を上乗せして採用し、市町村への職員派遣（自治法派遣、協定に基づく併任など）や地域振興局に県の技術職員を配置して、市町村の要望に応じた支援を行う仕組みを構築

##### <支援内容>

- ・高度な専門性が必要な事業への支援を実施（橋りょう、トンネル等）
- ・現在は、令和2年7月豪雨災害の被災市町村へ重点化した支援を実施（土木技術職員の派遣のほか、県において市町村の土地区画整理事業や公共土木施設・農地農業用施設の災害復旧事業を実施。また、市町村施設の設計委託・工事発注の支援を実施）

## ② 市町村事業の受託

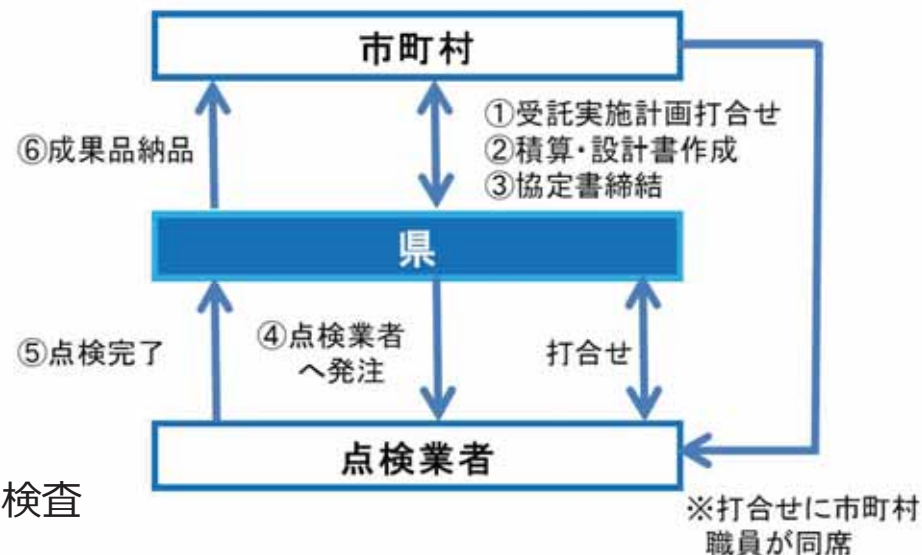
### 和歌山県

#### <支援方式>

市町村からの要請に応じ、協定書を締結した上で、橋りょうやトンネル等の点検業務を県が受託

#### <支援内容>

積算、設計書作成、発注・契約、監理、受託業者との協議、変更・精算、検査



## ③ 市町村への技術的な相談体制の強化

### 長野県

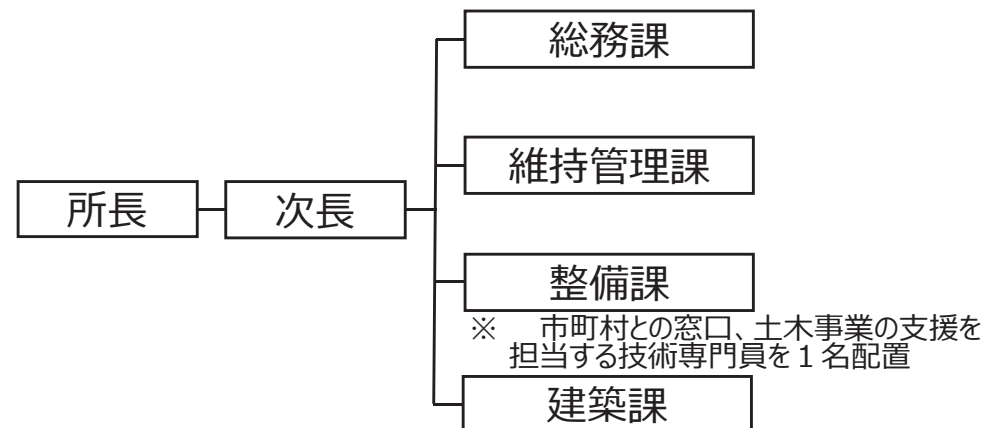
#### <支援方式>

県の現地機関である各建設事務所等に技術専門員を配置し、市町村との窓口対応、市町村への技術的助言・指導

#### <支援内容>

市町村事業の技術的支援、災害査定設計書作成等支援、助言、現地事務指導、相談等

#### <建設事務所の組織イメージ>



※ 13カ所の建設事務所にそれぞれ技術専門員 1 名を配置

## 香川県

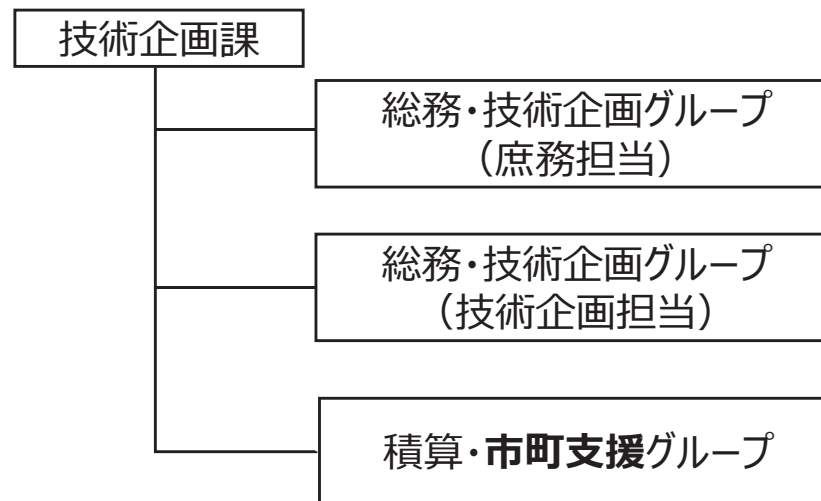
### <支援方式>

令和3年度にグループ名を「積算管理グループ」から「積算・市町支援グループ」に変更し、技術職員を増員した上で市町支援を担当する技術職員を配置して体制を強化するとともに、事務分掌上も市町支援業務を明確に位置付け

### <支援内容>

県の技術職員が市町で行う工事や測量設計にかかる積算・検査業務、橋りょう点検業務を支援

### <香川県土木部技術企画課の体制>



※ 事務分掌上、技術職員2名を市町支援担当として配置

## ④ 県建設技術センター等への職員派遣

## 徳島県

### <支援方式>

県建設技術センターへ県の技術職員を派遣し（県が人件費負担）、市町村支援業務を実施

### <支援内容>

- ・市町村が行う建設事業（橋りょう点検等）に対する技術的助言
- ・市町村職員に対する技術研修 等

# 本省からの情報提供

---

# 水道行政の移管

---

# 生活衛生等関係行政の機能強化のための関係法律の整備に関する法律案の概要

## 改正の趣旨

生活衛生等関係行政の機能強化を図るため、食品衛生法による食品衛生基準に関する権限を厚生労働大臣から内閣総理大臣に、水道法等による権限を厚生労働大臣から国土交通大臣及び環境大臣に移管するとともに、関係審議会の新設及び所掌事務の見直しを行う。

## 改正の概要

### 1. 食品衛生基準行政の機能強化【食品衛生法】

- ① 食品等の規格基準の策定その他の食品衛生基準行政に関する事務について、科学的知見に基づきつつ、食品の安全性の確保を図る上で必要な環境の総合的な整備に関する事項の総合調整等に係る事務と一体的に行う観点から、厚生労働大臣から内閣総理大臣（消費者庁）に移管する。
- ② 薬事・食品衛生審議会の調査審議事項のうち、食品衛生法の規定によりその権限に属せられた事項であって厚生労働大臣が引き続き事務を行うもの（食品衛生監視行政）に関しては、厚生科学審議会に移管する。

### 2. 水道整備・管理行政の機能強化【水道法、水道原水水質保全事業の実施の促進に関する法律、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法、社会資本整備重点計画法】

- ① 水道に関する水質基準の策定その他の水道整備・管理行政であって水質又は衛生に関する事務について、環境の保全としての公衆衛生の向上及び増進に関する専門的な知見等を活用する観点から、厚生労働大臣から環境大臣に移管する。
- ② 水道整備・管理行政であって①に掲げる事務以外の事務について、社会資本の総合的な整備に関する知見等の活用による水道の基盤の強化等の観点から、厚生労働大臣から国土交通大臣に移管するとともに、当該事務の一部を国土交通省地方整備局長又は北海道開発局長に委任できることとする。
- ③ 災害対応の強化や他の社会資本と一体となった効率的かつ計画的な整備等を促進するため、水道を、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法及び社会資本整備重点計画法の対象施設に加える。

### 3. 所掌事務等の見直し【厚生労働省設置法、国土交通省設置法、環境省設置法、消費者庁及び消費者委員会設置法】

- ① 厚生労働省、国土交通省、環境省及び消費者庁の所掌事務並びに関係審議会の調査審議事項に係る規定について所要の見直しを行う。
- ② 国土交通省地方整備局及び北海道開発局の業務規定の整備を行う。
- ③ 食品等の規格基準の策定その他の食品衛生基準行政に関する事務の調査審議を行う審議会（食品衛生基準審議会）を消費者庁に設置する。

## 施行期日

令和6年4月1日



# インフラDXの推進

---

# インフラ分野のDigital Xformationの全体像

**D**igital

デジタル技術とデータのカで、インフラを変え、国土を変え、社会を変える

**X**formation

## デジタル技術

データ取得

exp) ドローン、センサー

データ整形・管理

exp) データ変換  
メタデータ作成

データ分析・処理

exp) AI、ビッグデータ解析

データ利活用

exp) デジタルツイン、  
API、遠隔制御

通信・セキュリティ

exp) ローカル5G、LPWA

デジタル技術とデータを徹底活用し、情報の量・質・時空間の制限を克服

## 国土を支える インフラ



調査・設計・施工・維持管理、災害対応



管理者

建設業界

通信業界

占用事業者

サービス業界

学术界 ...

組織横断的な取組により  
技術の横展開、シナジー効果

フィジカル空間とサイバー空間の融合による  
『高質化したインフラ・国土』  
でSociety5.0の実現に寄与

計画

1.「インフラの作り方」の变革

～現場にしばられずに  
現場管理が可能に～

建設

運用

2.「インフラの使い方」の变革

～賢く"Smart"、安全に"Safe"  
持続可能に"Sustainable"～

保全

3.「データの活かし方」の变革

～より分かりやすく、  
より使いやすく～

フィジカル空間

サイバー空間

分野網羅的な取組によりインフラ分野全般でDXを推進

# 分野網羅的、組織横断的に取り組む

インフラ分野全般でDXを推進するため **分野網羅的** に取り組む

業界内外・産学官も含めて

組織横断的

に取り組む

## 1. 「インフラの作り方」の変革

～現場にしばられずに  
現場管理が可能に～

データの力によりインフラ計画を高度化することに加え、i-Constructionで取り組んできたインフラ建設現場（調査・測量、設計、施工）の生産性向上を加速するとともに、安全性の向上、手続き等の効率化を実現する

自動化建設機械による施工



公共工事に係るシステム・手続きや、工事書類のデジタル化等による作業や業務効率化に向けた取組実施

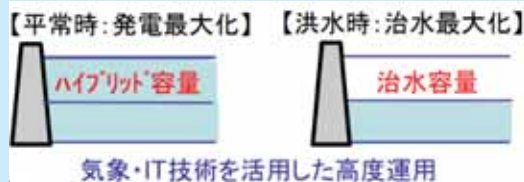
- ・次期土木工事積算システム等の検討
- ・ICT技術を活用した構造物の出来形確認等

## 2. 「インフラの使い方」の変革

～賢く“Smart”、安全に“Safe”、持続可能に“Sustainable”～

インフラ利用申請のオンライン化に加え、デジタル技術を駆使して利用者目線でインフラの潜在的な機能を最大限に引き出す（Smart）とともに、安全（Safe）で、持続可能（Sustainable）なインフラ管理・運用を実現する

ハイブリッドダム の取組による治水機能の強化



VRを用いた  
検査支援・効率化



VRカメラで撮影した線路をVR空間上で再現

自動化・効率化による  
サービス提供



空港における地上支援業務（車両）の自動化・効率化

## 3. 「データの活かし方」の変革

～より分かりやすく、  
より使いやすく～

「国土交通データプラットフォーム」をハブに国土のデジタルツイン化を進め、わかりやすく使いやすい形式でのデータの表示・提供、ユースケースの開発等、インフラまわりのデータを徹底的に活かすことにより、仕事の進め方、民間投資、技術開発が促進される社会を実現する。

国土交通データプラットフォームでのデータ公開



今後、xROAD・サイバーポート（維持管理情報）等と連携拡大

データ連携による情報提供推進、施策の高度化



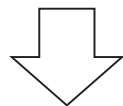
周辺建物の被災リスクも考慮した建物内外にわたる避難シミュレーション

3D都市モデルと連携した3D浸水リスク表示、都市の災害リスクの分析

3月23日  
(本日)

## 第7回 インフラ分野のDX推進本部会議

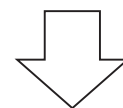
- ・アクションプラン第2版に向けた**骨子 (案)** について議論
- ・各部局の個別施策の進捗状況報告



4月

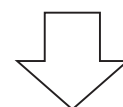
## 記者発表

- ・アクションプラン第2版 (**骨子**)
- ・国土交通データプラットフォームVer.3.0



4～6月

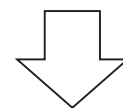
個別施策の追加・充実のため、推進本部（事務局）と各部局との内部打合せ



6～7月

## 第8回 インフラ分野のDX推進本部会議

- ・アクションプラン第2版について議論
- ・第2版に掲載する各部局の個別施策（案）の報告



8月まで

## 記者発表

- ・アクションプラン第2版

国土交通データプラットフォームを全面的にリニューアルし、以下の機能等を追加

- 画面表示の見直し（ユーザーインターフェースの刷新）による利便性向上
- 検索方法のバリエーションの増加
- 連携するデータの拡充・更新

## 画面表示の見直し、検索方法のバリエーションの増加

これまで



課題

- ・検索方法が限定的
- ・検索スピードが遅い
- ・必要なデータを選別して重ね合わせができない

改良

改良

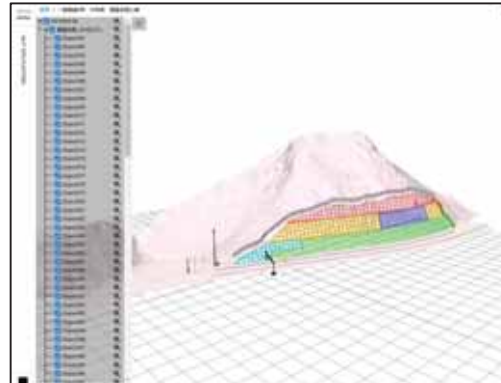
今回の改良

- ・様々な方法によるデータ検索が可能
- ・検索スピードの大幅向上



- ・キーワード検索
- ・テーマ検索
- ・データセット検索
- ・簡易・高度検索
- ・地図検索 が可能に

業務・工事の成果品を  
3次元で瞬時に確認が可能



表示例：法面工事の3Dデータ

3D地図上でのデータ重ね合わせが容易に



表示例：静岡県航空レーザ点群×PLATEAU（掛川市）

## 連携するデータの拡充・更新



道路構造物の諸元や  
点検結果等のデータ

新たにAPIによる連携

GTFSデータリポジトリ

公共交通機関の停車場  
(駅やバス停)の名称や位置  
情報、路線名称、時刻、運賃  
等の情報を記述するデータ

新たにAPIによる連携

CALS/EC  
電子納品・保管管理システム

- ・国交省直轄工事  
の工事基本情報
- ・BIM/CIMデータ
- ・3次元点群データ

データを最新に更新

○BIM/CIM (Building/Construction Information Modeling, Management) とは、建設事業で取扱う情報をデジタル化することにより、調査・測量・設計・施工・維持管理等の建設事業の各段階に携わる受発注者のデータ活用・共有を容易にし、建設事業全体における一連の建設生産・管理システムの効率化を図ることを言う。

情報共有の手段として、3次元モデルや参照資料を使用する。

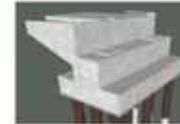
3次元モデル

参照資料

## 令和5年度BIM/CIM原則適用

- 活用内容に応じた3次元モデルの作成・活用
- DS (Data-Sharing) の実施 (発注者によるデータ共有)

3次元形状データ

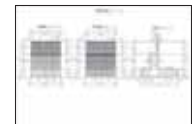


属性情報

(部材等の名称、規格等)

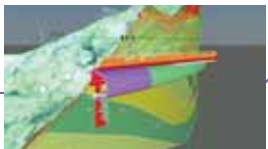


2次元図面、報告書等の  
3次元モデル以外の情報



### 調査・測量

- 地形、地質の視覚化
- 希少種等の生息範囲の重ね合わせ検討



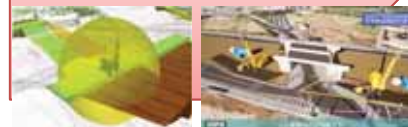
### 設計

- 事業計画の検討
- 点検、走行シミュレーション



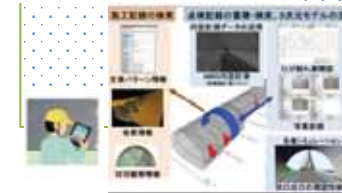
### 工事

- 施工ステップの確認
- 自動化施工、出来形管理で活用



### 維持・管理

- 自動計測、記録
- 遠隔監視、診断



### 調査・測量

令和5年度 義務化し、活用

### 詳細設計

発注者が明確にした活用内容に応じて、3次元モデルを作成・活用

出来あがり全体イメージの確認

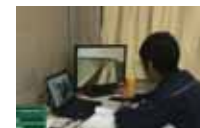


特定部 (複雑な箇所、干渉等) の確認



### 工事

設計段階で作成された3次元モデルを閲覧



2次元図面の理解補助



現場作業員等への説明



令和6年度以降、高度化・対象範囲拡大を目指す

# 3次元モデルの活用(義務項目)

義務項目は、業務・工事ごとに発注者が明確にした活用内容に基づき、受注者が3次元モデルを作成し、受発注者で活用する。3次元モデルの作成にあたっては、活用内容を満たす必要十分な程度の範囲・精度で作成するものとし、活用内容以外の箇所を作成を受注者に求めないものとする。

なお、設計図書については、将来は3次元モデルの全面活用を目指すものの、当面は2次元図面を使用し、3次元モデルは参考資料として取扱うものとする。

## 3次元モデルの活用 義務項目

	活用内容	活用内容の詳細	業務・工事の種類
視覚化による効果	出来あがり全体イメージの確認	出来あがりの完成形状を3次元モデルで視覚化することで、関係者で全体イメージの共有を図る。 活用例:住民説明・関係者協議等での活用、景観検討での活用	詳細設計
	特定部の確認 (2次元図面の確認補助)	2次元では表現が難しい箇所を3次元モデルで視覚化することで、関係者の理解促進や2次元図面の精度向上を図る。 ※ 特定部は、複雑な箇所、既設との干渉箇所、工種間の連携が必要な箇所等。 詳細度300までで確認できる範囲を対象	詳細設計
	施工計画の検討補助 2次元図面の理解補助	詳細設計等で作成された3次元モデルを閲覧し、施工計画の検討、2次元図面の理解の参考にしたり、現場作業員等の理解促進を図る。 ※ 3次元モデルを閲覧することで対応(作成・加工は含まない)	施工
	現場作業員等への説明		

## 3次元モデル作成の目安

詳細度	200~300程度※1 ※1 構造形式がわかるモデル ~ 主構造の形状が正確なモデル
属性情報※2 ※2部材等の名称、規格、仕様等の情報	オブジェクト分類名※3のみ入力し、その他は任意とする。 ※3 道路土構造物、橋梁等の分類の名称

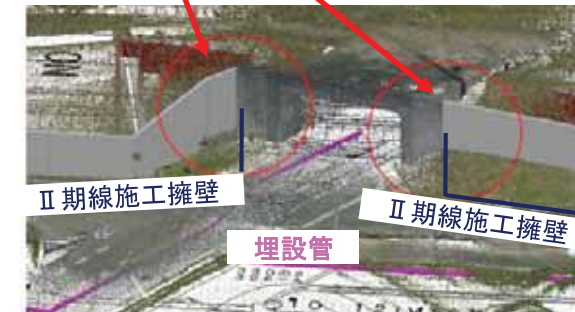
## 特定部の例

各工種共通	(異なる線形) ・ 2本以上の線形がある部分
	(立体交差) ・ 立体交差の部分
各工種共通	(障害物) ・ 埋設物がある部分 ・ 既設構造物、仮設構造物、電線等の近接施工(クレーン等の旋回範囲内に障害物)がある部分
	(排水勾配) ・ 既設道路、立体交差付近での流末までの部分 ・ 既存地形に合わせて側溝を敷設する部分
	(既設との接続) ・ 既設構造物等との接続を伴う部分
	(工種間の連携) ・ 土木工事と設備工事など複数工種が関連する部分
土工	(高低差) ・ 概ね2m以上の高低差がある掘削、盛土を行う部分
橋梁全般	(支点周辺) ・ 上部工と下部工の接続部分



橋梁と架空線の離隔確認

既設構造物との取合い確認



## 3次元モデル活用時の留意点

- 活用内容以外の箇所に関する3次元モデルの作成・修正を受注者に求めないようにする。
- 地形の精度と構造物の精度のずれにより、地面に埋め込まれたり、隙間があったりすることがあるが、3次元モデルの見栄えを整える作業は必要ではない。(既設構造物との取り合い確認の際は重要であるが、その他の活用内容の場合は原因の把握ができれば十分である。)



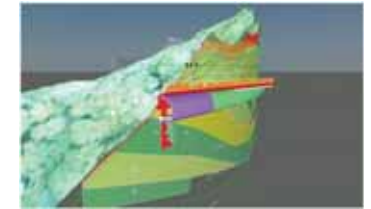
# 3次元モデルの活用(推奨項目)

推奨項目は、業務・工事の特性に応じて活用する。特に大規模な業務・工事や条件が複雑な業務・工事については、推奨項目の活用が有効であり、積極的に活用する。  
(該当しない業務・工事であっても積極的な活用を推奨)

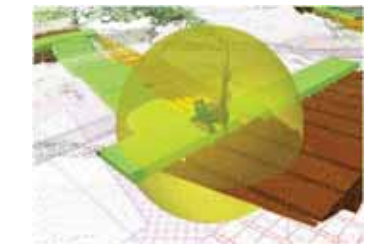
※先進的な取組をしている事業を通じて、  
3次元モデルのさらなる活用方策を検討

## 3次元モデルの活用 推奨項目 例

	活用内容	活用内容の詳細	業務・工事の種類
視覚化による効果	重ね合わせによる確認	3次元モデルに複数の情報を重ね合わせて表示することにより、位置関係にずれ、干渉等がないか等を確認する。 例:官民境界、地質、崩壊地範囲など	概略・予備設計 詳細設計 施工
	現場条件の確認	3次元モデルに重機等を配置し、近接物の干渉等、施工に支障がないか確認する。	概略・予備設計 詳細設計 施工
	施工ステップの確認	一連の施工工程のステップごとの3次元モデルで施工可能かどうかを確認する。	概略・予備設計 詳細設計 施工
	事業計画の検討	3次元モデルで複数の設計案を作成し、最適な事業計画を検討する。	概略・予備設計 詳細設計
省力化・省人化	施工管理での活用	3次元モデルと位置情報を組み合わせて、杭、削孔等の施工箇所を確認や、AR、レーザー測量等と組み合わせて出来形の計測・管理に活用する。	施工
情報収集等の容易化	不可視部の3次元モデル化	アンカー、切羽断面、埋設物等の施工後不可視となる部分について、3次元モデルを作成し、維持管理・修繕等に活用する。	施工



トンネルと地質の位置確認



重機の施工範囲確認  
※地形は点群取得



供用開始順の検討



掘削作業時にARと比較

# DS(Data-Sharing)の実施(発注者によるデータ共有)

- 業務、工事の契約後速やかに、発注者が受注者に設計図書の作成の基となった情報を説明
- 受注者が希望する参考資料を発注者は速やかに貸与（電子納品保管管理システムの利用）

## (記載例) ○○工事の設計図書の基となった参考資料

対象	説明内容
設計図	「R1○○詳細設計業務」と「R2××修正設計業務」を基に作成しています。「R1○○詳細設計業務」を基本としていますが、△△交差点の部分は「R2××修正設計業務」で設計しています。
中心線測量	「H30○○測量業務」の成果を利用して作成しています。
法線測量	「H30○○測量業務」の成果を利用して作成しています。
幅杭測量	「R1○○測量業務」の成果を利用して作成しています。
地質・土質調査	「H28○○地質調査業務」の地質調査の成果と「H30××地質調査業務」の地下水調査の成果を利用してしています。
道路中心線	「H28○○道路予備設計業務」において検討したものを利用しています。
用地幅杭計画	「H29○○道路予備設計業務」において検討したものを利用しています。
堤防法線	「R2○○河川詳細設計業務」において検討したものを利用しています。

- 共通仕様書等による成果物の一覧を参考にしつつ、過去の成果を確認し、**最新の情報を明確にする**。
- 業務成果が古い場合、修正(変更、追加)が多数行われている事業の場合、管内設計業務等で部分的に修正をしている場合は、**検討経緯、資料の新旧等に留意**して説明する。

## (参考)電子納品保管管理システムの利用(R4.11から受注者利用開始)

受注者が必要な業務成果をダウンロードすることを発注者が許可

### これまで

### これから

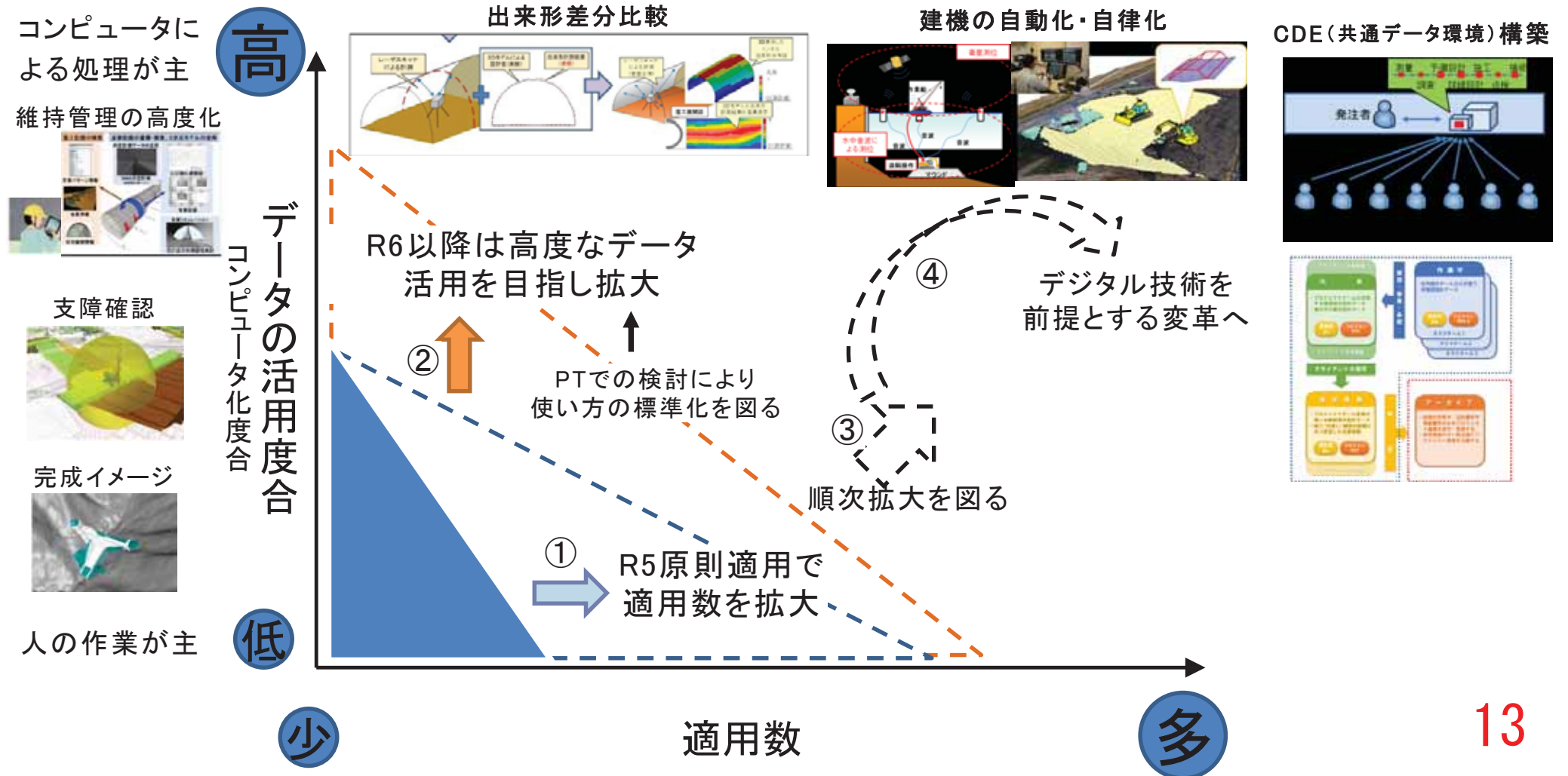
- CD等による受け渡し
  - 発注者が探す時間、受注者が借りに行く手間・時間がかかる
  - 受注者は渡されない成果の存在を知らず2度手間が生じることも



- インターネットによる受け渡し
  - 発注者の資料検索の効率化、受け渡しの手間・時間の削減
  - **受注者による成果品の検索が可能になり、成果品活用の漏れを防ぐ**



- 令和5年度からのBIM/CIM原則適用により、中小規模の企業を含め裾野を拡大
- 令和6年度からのより高度なデータ活用に向けた検討を今後実施し、建設生産・管理システムの効率化を図る
- 紙を前提とする制度からデジタル技術を前提とする効率的な制度への変革を目指す



# 脱炭素化に向けた取組

---

# 脱炭素化に向けた取組

---

令和5年2月16日

# 国土交通省環境行動計画の改定について

- 政府の地球温暖化対策計画、気候変動適応計画の改定等を踏まえ、国土交通省の環境関連施策の実施方針を定める「環境行動計画」(現行2014年策定、17年改定)を改定(大臣決定)【新計画期間:2030年度まで】
- 「脱炭素社会」、「気候変動適応社会」、「自然共生社会」、「循環型社会」の実現に貢献するための施策を強化

## 国土交通省の取組

2021年7月 「国土交通グリーンチャレンジ」作成

### 《施策の充実・強化》

- 建築物省エネ法の改正による住宅等の省エネ基準適合義務化、省エネ基準の段階的な水準引上げ等
- カーボンニュートラルポート形成計画策定マニュアルの策定
- 国際海運2050年カーボンニュートラルを目指し、技術開発・実証を支援、IMOでの議論を主導

など

### 《施策の目標の具体化》

部門別CO2削減目標(※)の達成に向けた関連施策等のKPIを設定(86項目)

(※)地球温暖化対策計画に位置づけ

#### 【主なKPIの例】

- ・省エネ基準に適合する住宅ストックの割合  
【6%(2013年度)⇒30%(2030年度)】
- ・新車販売台数に占める次世代自動車の割合  
【23.2%(2013年度)⇒50~70%(2030年度)】
- ・省エネに資する船舶の普及隻数  
【1080隻(2030年度)】

## 政府全体の取組

2021年10月閣議決定

- ・地球温暖化対策計画の改定
- ・エネルギー基本計画の改定
- ・パリ協定長期戦略の改定
- ・気候変動適応計画の改定

など

(参考)国際社会の主な動き

- IPCC第6次評価報告書
  - ・1.5°Cシナリオにより極端現象は相当程度抑えられる
- COP26(グラスゴー気候合意)
  - ・1.5°Cに抑える努力を追求
  - ・我が国のNDC(国が決定する貢献)を提出

2021年12月 「国土交通省環境行動計画」改定

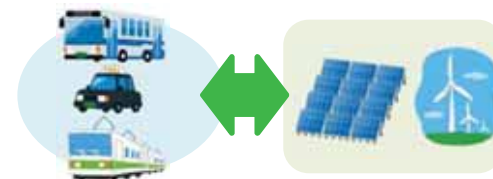
# 公共交通分野におけるカーボンニュートラルに向けた取組

- 公共交通分野を含む**運輸部門のCO2排出量は日本全体の約2割**（2020年：17.7%）を占めており、2050年カーボンニュートラルに向けた**公共交通のGX**は喫緊の課題。
- 交通事業者の車両電動化や効率的な運行管理・エネルギー管理システム等の導入を一体的に推進するとともに、MaaSの活用等により自家用車から公共交通機関への利用の転換を進める。

## 交通GX

- 公共交通のGXによる環境負荷低減等を図る設備等導入や新たな取組の実証運行等への支援  
（令和4年度第2次補正予算、令和5年度財政投融资）

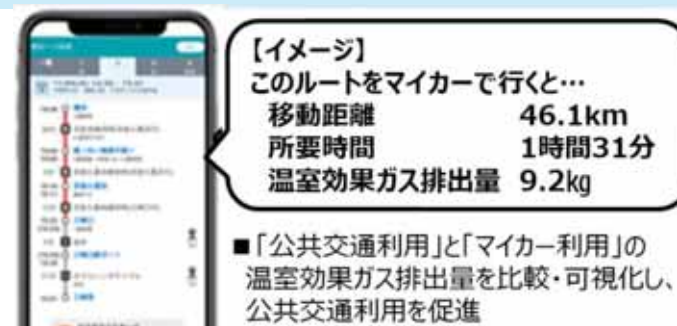
- ・EVバス・タクシー導入
- ・太陽光パネル設置
- ・再エネ活用によるエネルギー管理
- ・蓄電池・充電施設の共同利用 等



## 公共交通利用促進（MaaSの実装等）

- マイカーと公共交通利用時の温室効果ガス排出量可視化や、デジタルきっぷの連携等による**公共交通の利用促進**を行い、**交通渋滞低減と温室効果ガス排出量の抑制**を実現  
（令和4年度第2次補正予算、令和5年度当初予算案）

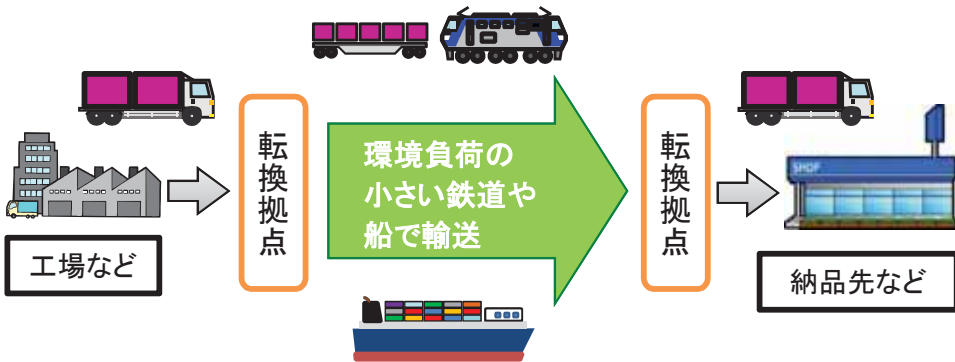
（観光型MaaS「三浦COCOON」の事例）



# 物流におけるカーボンニュートラル

モーダルシフトのさらなる推進、荷主連携による物流の効率化、各輸送モード等の低炭素化・脱炭素化の促進 等

## ■ モーダルシフトのさらなる推進



## ■ 航空分野における脱炭素化

機材・装備品等への新技術導入  
例：航空機の電動化

バッテリー  
電動モーター 等

本邦航空会社による持続可能な航空燃料(SAF)を使用した商用運航

従来航法 航空保安施設  
技術革新  
RNAV 航空保安施設  
VOR/DME、GPS 等  
運航効率改善

空港特殊車両等へのEV・FCVの導入促進  
灯火・照明のLED化  
再生可能エネルギーの導入促進  
倉庫等の環境負荷低減  
GPU(地上動力装置)の利用促進  
空港の脱炭素化の推進

## ■ 次世代自動車等の普及促進



## ■ ゼロエミッション船の商業運航の早期実現

水素燃料船



アンモニア燃料船



超高効率LNG + 風力推進船



船上CO2回収船



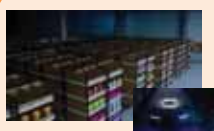
## ■ 倉庫の低炭素化の推進

・冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換



・庫内作業の省人化に伴う照明・空調のエネルギー消費削減及び再エネ設備によるエネルギー供給

有人区画 省人区画



照明無しで稼働する無人搬送車

## ■ カーボンニュートラルレポートの形成



カーボンニュートラルレポート (CNP) の形成イメージ

<主なKPI>

- 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率(特定貨物輸送事業者(鉄道300両～、トラック200台～、船舶2万総トン～)及び特定航空輸送事業者(9000トン～))  
【毎年度 直近5年間の改善率の年平均-1%】
- モーダルシフトに関する指標
- ①鉄道による貨物輸送トンキロ【184億トンキロ(2019年度)→209億トンキロ(2025年度)】
- ②海運による貨物輸送トンキロ【358億トンキロ(2019年度)→389億トンキロ(2025年度)】



「自動車のカーボンニュートラルの実現に向け、あらゆる技術の選択肢を追求してまいります」

「電気自動車(EV)普及の鍵を握る次世代電池、モーターや水素、合成燃料の開発を進めていく」

岸田総理演説

令和3年11月1日COP26(英・グラスゴー)



(自動車の電動化に関する政府目標)

## ● 乗用車

- 2035年までに、新車販売で電動車※100%

※「電動車」…電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車

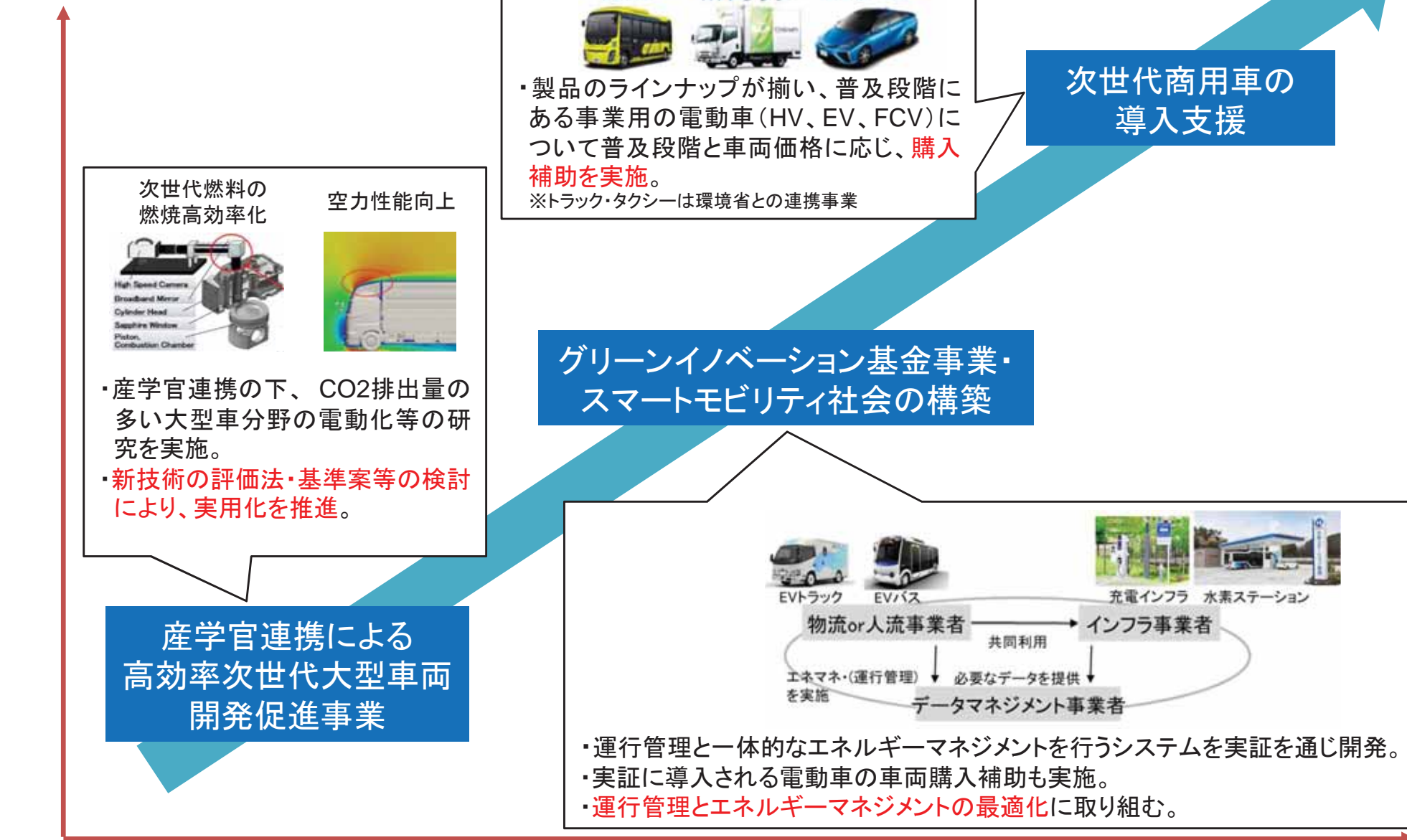
## ● 大型トラック・バス(8t超)

- 2020年代に電動車の5,000台の先行導入
- 2030年までに2040年の電動車の普及目標を設定

## ● 小型トラック・バス(8t以下)

- 2030年までに新車販売で電動車20~30%
- 2040年までに新車販売で電動車と脱炭素燃料対応車合わせて100%

事業規模



開発段階

実証段階

普及・導入段階

- 自動車の燃費・排出ガス基準を策定し、自動車の環境性能の向上を図るとともに、国際調和により、次世代自動車の普及を促進。
- 近年では、自動車のライフサイクル全体のCO2評価手法構築に関する国際基準等の議論を日本が主導するなど、カーボンニュートラルの実現に取り組んでいる。

## 野心的な燃費・排出ガス基準の策定

### 《燃費基準》

#### 乗用車

- EV等を評価する2030年度基準を策定(2016年度比で32.4%改善)。

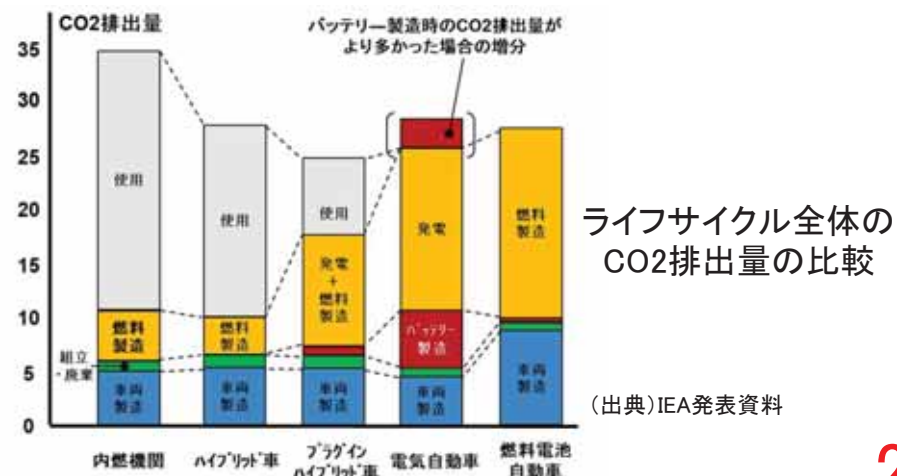
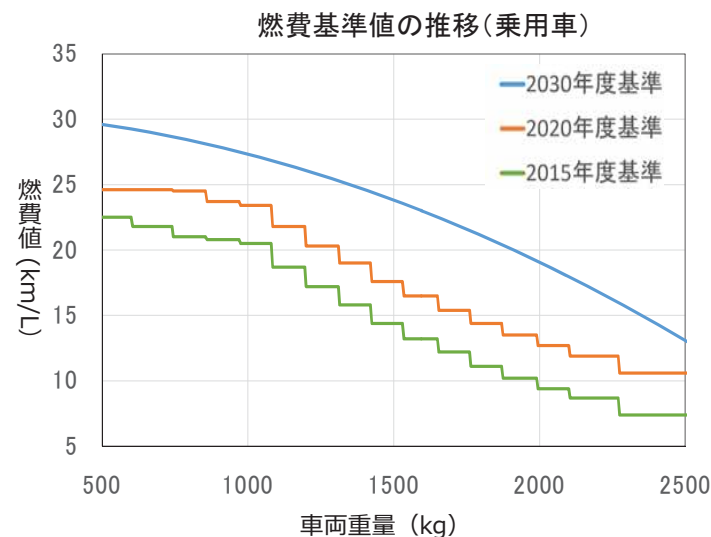
#### 重量車

- 2015年度基準比で13.5%改善となる2025年度基準を策定
- 2022年にEV等の電費試験法を策定。今後、EV等の評価方法を検討。

## 国際調和 (WP.29)

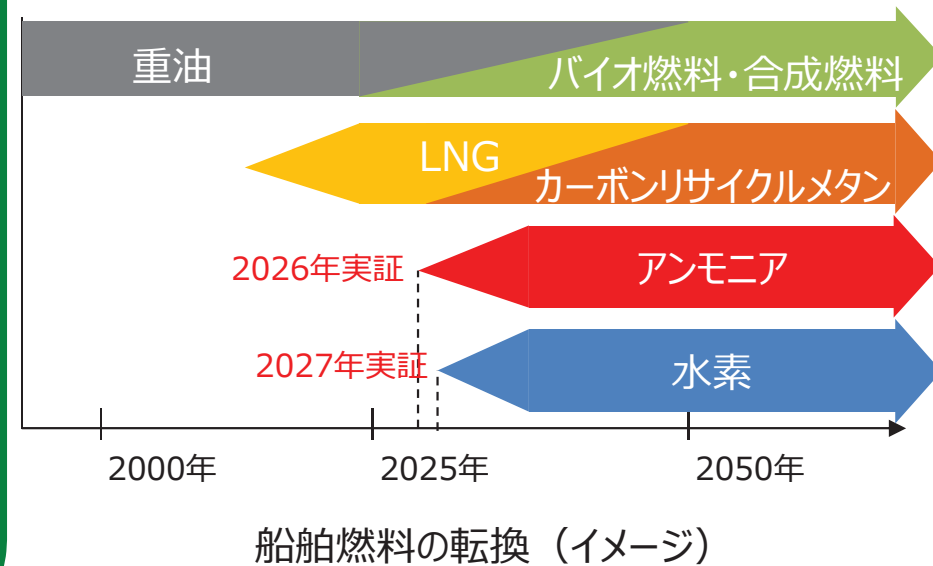
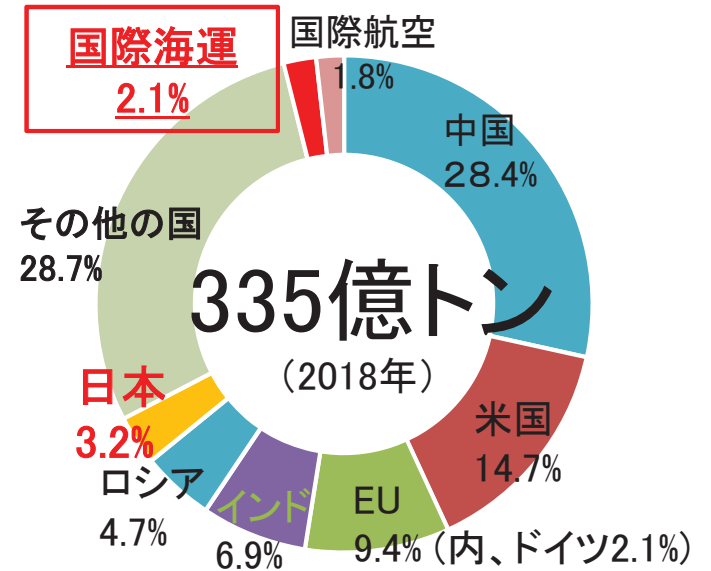
### 《ライフサイクル評価(LCA)》

- カーボンニュートラルの実現には、自動車のライフサイクル全体でCO2排出量を評価することが必要。
- 公平で国際的に整合されたLCA手法の構築に向け、日本が議長国として議論をリード。



## 国際海運のGHG排出削減対策

- **国際海運のCO2排出量**は、世界全体の約2.1%（ドイツ一国分に相当）。
- 国際海運は**国別割当の対象外**。IMO（国際海事機関）において、**一元的に対策を検討・実施**。
- **船舶燃料の大転換期**であり、**重油からLNG**、その後、**ゼロエミッション燃料**である**アンモニア・水素**等へ移行が見込まれる。
- 我が国として**国際海運2050年CNを目指す**ことを**齊藤国交大臣より表明**（2021年10月26日大臣会見）を受け、11月に開催されたIMO MEPC（海洋環境保護委員会）で**国際海運2050年カーボンニュートラルを共通の目標**とすることを、米英等と**共同提案**。
- IMOにおける**国際的な議論をリード**し、当該目標について、**2023年7月の委員会（MEPC80）**において、**国際合意**を目指す。



## グリーンイノベーション基金(次世代船舶の開発)：350億円(10年間)

- 水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船のコア技術となるエンジン、燃料タンク・燃料供給システム等の開発・実証を実施

※アンモニア燃料船：2026年より実証運航開始、2028年までのできるだけ早期に商業運航実現  
水素燃料船：2027年より実証運航開始、2030年以降に商業運航実現

### 水素・アンモニア燃料エンジン



水素エンジンのイメージ

#### 水素

#### 課題

・異常燃焼(ノッキング)の発生

#### アンモニア

・亜酸化窒素( $N_2O$ )※の発生

※ $CO_2$ の300倍の温室効果

→ 高度な燃焼制御・燃料噴射技術



### ゼロエミッション船

(水素・アンモニア、イメージ)

### 燃料タンク・燃料供給システム



水素燃料タンク、燃料供給システムのイメージ

#### 課題

#### 水素

・体積が重油の4.5倍

⇒貨物積載量の減少

・金属劣化・水素漏洩の発生

#### アンモニア

・毒性・腐食性あり

→ 省スペース化、構造・材料最適化

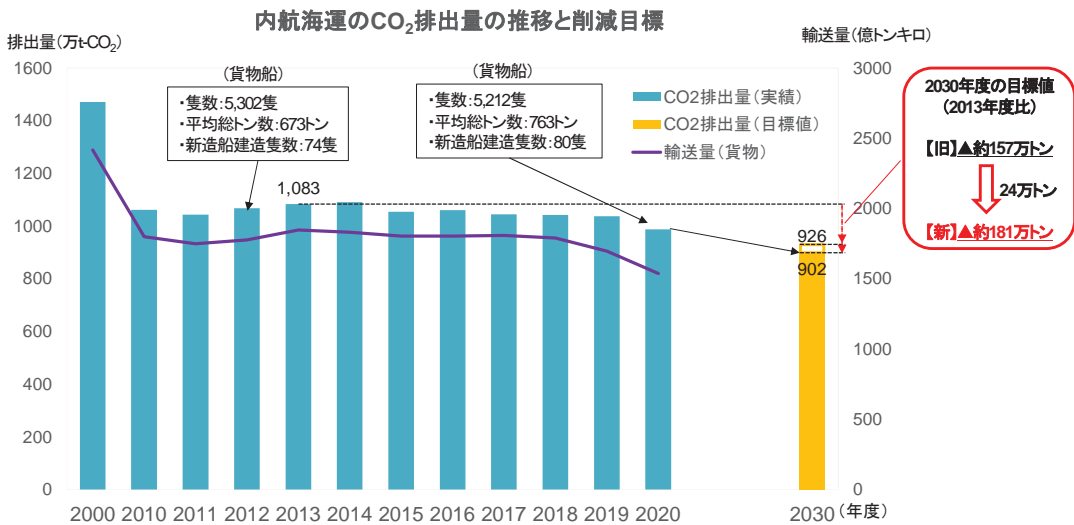
⇒ エンジン等の国産化により、国際競争力を強化

● 地球温暖化対策計画に掲げられた**2030年度のCO<sub>2</sub>排出削減目標の達成**と我が国の**2050年カーボンニュートラルへの貢献**の二つを達成するためには、下記の取組を今から行うことが重要。

- 船舶における**更なる省エネの追求**
- 内航海運への代替燃料の活用等に向けた**先進的な取組の支援**

## 内航海運のCO<sub>2</sub>排出削減目標

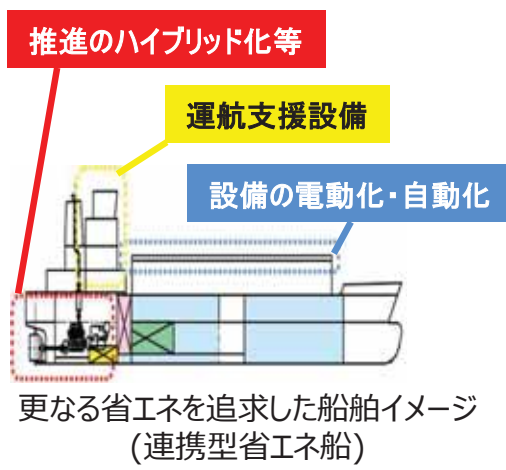
✓ 10月に改訂された地球温暖化対策計画における内航海運の**2030年度のCO<sub>2</sub>排出削減目標: 181万トン**(2013年度比で約17%削減)



出典: 日本内航海運総連合会の集計データ、(一社)日本旅客船協会の集計データ、内航船舶輸送統計調査、海事局データより作成

## 2030年度目標達成のための更なる省エネの追求

- ✓ **更なる省エネを追求した船舶の開発・普及**
- ✓ **バイオ燃料の活用等の省エネ・省CO<sub>2</sub>の取組**
- ✓ 荷主等に省エネ船の選択を促す**燃費性能の見える化**の更なる活用を促進



## 2050年に向けた先進的な取組の支援

- ✓ **LNG燃料船、水素FC\*船、バッテリー船等の実証・導入**
- ✓ 水素燃料船、アンモニア燃料船の開発・実証



出典: 岩谷産業・HIF

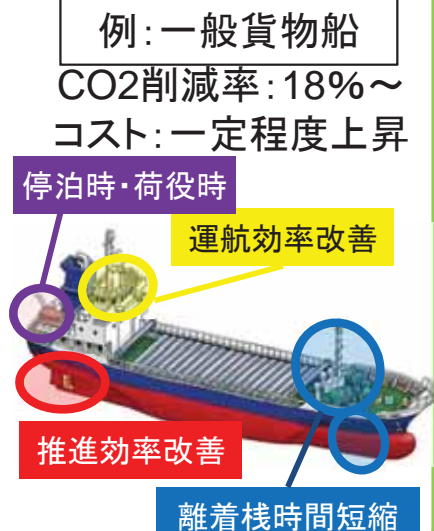
水素FC船の開発・実証事業イメージ

\*Fuel Cell(燃料電池)

## 更なる省エネの追求

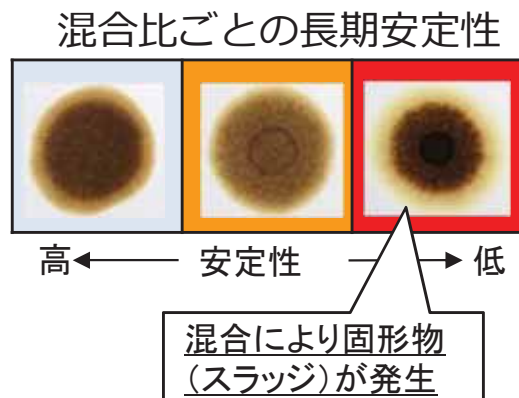
### 連携型省エネ船のコンセプト策定

- 省エネ率や費用対効果等も勘案し、**船種ごとに最適な技術の組み合わせ、CO2削減率等を提示**
- 令和4年度に一般貨物船、タンカー、セメント船、RORO船、長距離フェリー、中小型旅客船を対象船種として**コンセプトを策定予定**



### 船舶におけるバイオ燃料取り扱いガイドライン策定

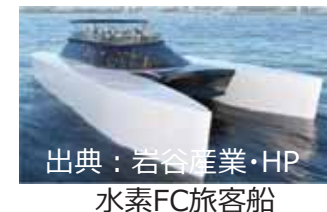
- 実船試験及び陸上試験による、バイオ燃料の船舶利用時における技術的な評価を実施
- 令和4年度に関係者が**安全かつ円滑にバイオ燃料を取扱うことを可能とするガイドラインを策定予定**



## 先進的な取組の支援

### 水素FC船

- **日本初**の商用運航に向け**水素FC旅客船**などの開発を実施中(**2024年**に就航予定)  
【NEDO事業等】



### 水素燃料船

- **世界初**の**水素専焼エンジン**(電気推進用発電機)による運航に向け**タンカー**等の開発を実施中(**2026年**に就航予定)



### フルバッテリー船

- **世界初**の**フルバッテリー推進タンカー**が**2022年3月**に**就航**【海上運送法に基づく先進船舶導入等計画に認定】



### LNG燃料船

- **日本初**の**LNG燃料フェリー**が**2023年1月**に**就航**【エネ庁エネ特補助】



# (参考資料)国際海運及び内航海運のGHG削減対策の違い

- **国際海運**は、関係国が多岐に渡る等の理由で、GHG削減対策は国別削減対策の枠組みに馴染まず、**国際海事機関 (IMO) における統一的な検討**が委ねられている。**排出量は国毎ではなく国際海運という分野に計上されている (国際航空分野も同様)。**
- **内航海運**におけるCO2排出は、**国連気候変動枠組条約 (UNFCCC) の枠組み**における**国別の排出量に計上**され、各国で対策を検討している。



## 国際海運

### 国際海事機関 (IMO)

- 海事分野に関する国連の専門機関
- 無差別原則を基に国際統一ルールを策定
- **2018年にGHG削減戦略 (2030年までに、2008年比で平均燃費40%以上改善、2050年までに2008年比で総量を半減、今世紀中早期にゼロ排出) を採択**

### 国際海運からのCO<sub>2</sub>

国際海運からの排出量：約7.0億CO<sub>2</sub>トン (2018年)  
(世界全体の排出量 (約335億CO<sub>2</sub>トン) の約2.1%)

## 内航海運

### 各国政府 (国連気候変動枠組条約 (UNFCCC))

- CBDR (共通だが差異ある責任) の原則
- 2015年にパリ協定を採択し、国別削減目標の作成等を義務化 (※日本は2030年度に2013年度比で46%削減、2050年までのカーボンニュートラルを表明)

### 内航海運からのCO<sub>2</sub>

日本の内航海運の排出量：約0.1億CO<sub>2</sub>トン (2019年度)  
(日本全体の排出量 (約11.8億CO<sub>2</sub>トン) の0.93%)



# 航空脱炭素化の推進

○航空脱炭素化の推進に向けて、航空機運航分野および空港分野において、**CO2削減に関する有識者検討会を設置**。  
令和3年度、それぞれの分野における**脱炭素化に向けた目標及び工程表を策定**。

○策定した工程表を着実に進めるため、

- ・航空機運航分野では、3つのアプローチ毎に**官民協議会やWGを設置**。
- ・空港分野では、**空港建築施設や太陽光発電に関するWGを設置**するとともに、**官民連携のプラットフォームを構築**。

○令和4年6月には、**航空法及び空港法を改正**し、航空分野全体で脱炭素化を推進するための**制度的枠組み**を導入し、同年12月に、**航空脱炭素化推進基本方針を策定**。

## <航空機運航分野の目標>

2030年時点で、本邦エアラインによる燃料使用量の10%をSAFに置き換えるとともに、管制の高度化による運航方式の改善における今後の取組において、10%程度のCO2削減を目指す

## <空港分野の目標>

2030年度までに、各空港で46%以上の削減(2013年度比)及び再エネ等導入ポテンシャルの最大限活用により、空港全体でカーボンニュートラルの高みを目指す。

## 航空機運航分野の脱炭素化に関する主な取組


### (1) 持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進

- **国際競争力のある国産SAFの開発・製造の推進**
- **国産SAFの国際標準化への取組、輸入SAFを含めたサプライチェーンの構築**

SAFの円滑な利用のための環境整備  
 > SAFのサプライチェーンモデル構築 等

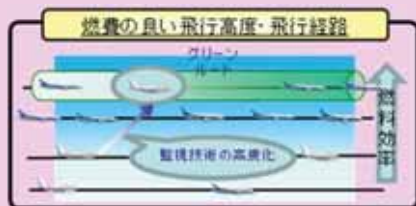
国産SAFの国際標準化等に向けた取組  
 > 国産SAFのCORSA適格燃料化に係るケーススタディ・モデル構築 等

SAFの地産地消に向けた取り組み  
 > 空港の再エネを活用したSAF製造・地産地消に向けた調査検討 等



### (2) 航空交通システムの高度化による運航改善

- **空域容量の拡大や時間管理による交通流の最適化**
- **航空路・到着・空港面の各運航フェーズごとの最適化**



### (3) 機材・装備品等への新技術の導入

- **安全基準の策定、国際標準化への取組、認証活動のサポート**

#### 我が国の環境新技術の開発例

#### 水素航空機のコア技術



#### 航空機の軽量化



## 空港分野の脱炭素化に関する主な取組

① 空港施設・空港車両からのCO2排出削減



照明・灯火のLED化  
空港車両のEV・FCV化の促進(車両はEV車の一例)

② 地上航空機からのCO2排出削減



GPU利用の促進  
走行距離の縮減

③ 再エネ拠点化



太陽光発電の導入促進

### 【各空港における脱炭素化推進計画の検討促進】

- R3年度に、21空港において「重点調査」を実施。
- R4年3月に各空港で計画を検討・作成する際に参考とする「ガイドライン(初版)」を策定。
- また同年12月、法改正等を踏まえ「ガイドライン(第二版)」「事業推進のためのマニュアル(初版)」を策定。

### 【空港脱炭素化推進のための体制構築】

- 空港関係者と脱炭素技術等を有する企業が、情報共有や協力体制を構築するための「**空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム**」をR3年9月に設置(現在309者が登録)し、セミナー等を開催。
- 各空港における検討体制として**空港脱炭素化推進協議会**の設置を促進。

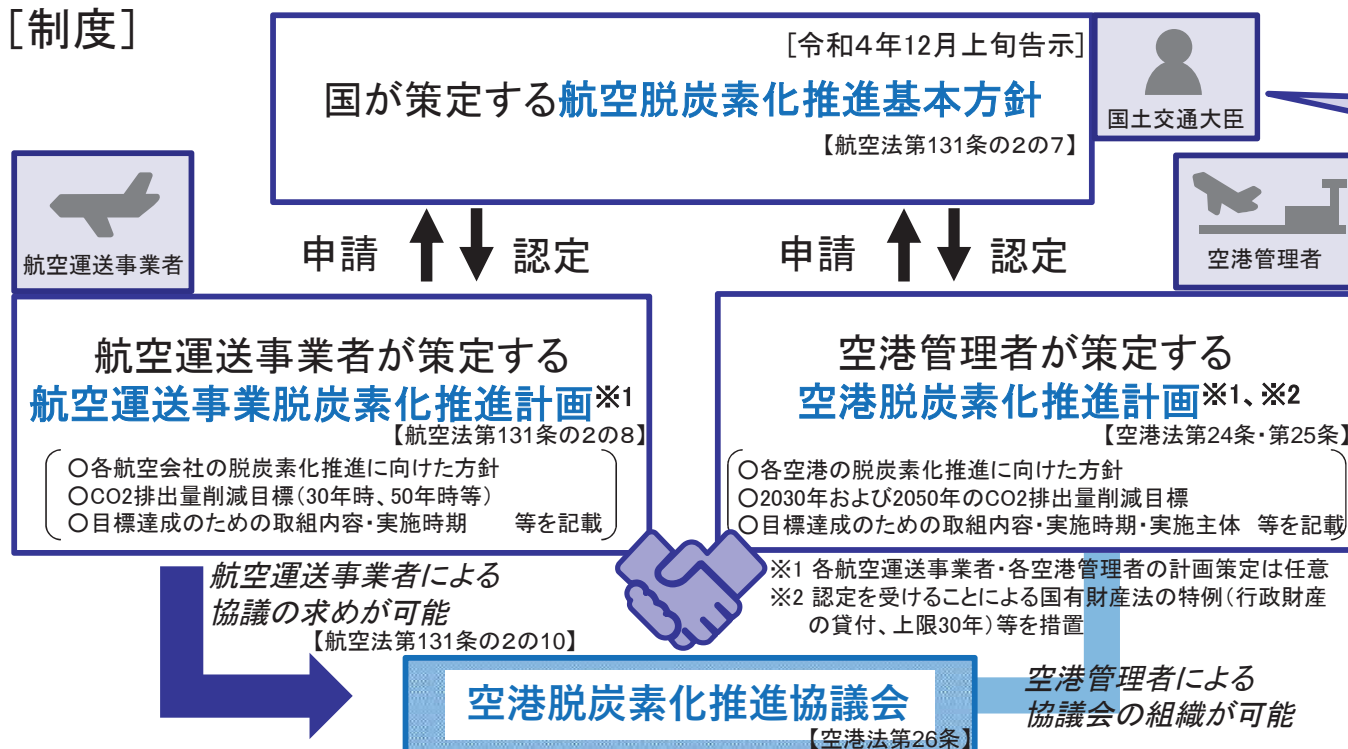
### 【空港脱炭素化推進のための支援】

- 本年度より、各空港における**脱炭素化推進計画の策定、省エネ・再エネ設備の導入のための補助制度を創設**。

# 航空脱炭素化推進の制度的枠組み

- 世界各国・各分野でカーボンニュートラル推進の動きが加速する中、昨年度、国土交通省では、2030年～2050年を見据えた航空分野の脱炭素化を推進するための工程表(ロードマップ)を作成。
  - 今般、工程表等に基づく施策を広く国民的な課題として共有するとともに、各事業者や各空港が主体的・計画的に取組を進め、適切に説明責任を果たしていくことができるようにするための制度的枠組みを導入。
- ➔ **航空法・空港法等の改正(両法の目的規定に脱炭素化の推進を位置付け)** [令和4年6月10日公布、令和4年12月1日施行]

## [制度]



## 航空脱炭素化推進基本方針のポイント

### 1. 航空の脱炭素化の推進の意義及び目標

- 航空の脱炭素化への取組は不可欠であり、脱炭素化の推進が重要
- 2030年及び2050年の目標を規定

### 2. 政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

- 航空機運航分野と空港分野において脱炭素化を推進
- 国土交通省、環境省、経済産業省 其他関係省庁の連携

### 3. 関係者が講ずべき措置に関する基本的な事項

- 航空運送事業者
  - SAFの導入、運航の改善、航空機環境新技術の導入 等
- 空港管理者、空港関係事業者等
  - 空港施設・車両の省エネ化、空港の再エネ拠点化 等

### 4. 5. 計画の認定に関する基本的事項

## 国によるフォローアップ

- 航空運送事業/空港脱炭素化推進計画の取組状況の進捗管理(計画の変更認定時等)
- 国土交通省航空局が設置するCO2削減に関する有識者会議等における大局的・専門的議論

## 国の指針等に関する取組

- 地球温暖化対策計画等との調和を図るための基本方針の改定【航空法第131条の2の7】
- 「空港脱炭素化推進のための計画策定ガイドライン」や整備マニュアルの策定及び改定

# CO2削減に係るICAO長期目標の策定

## 背景

- 第40回ICAO総会（2019.10）で、国際航空の長期目標の実現可能性調査を行い、第41回総会(2022)で報告させることを決議
- **2019年12月のICAO環境委員会（CAEP）にて我が国から、国際航空分野の長期目標検討のためのタスクグループの設置を提案し、多くの支持を得てタスクグループが設置。議長に日本が選任（議長日本、副議長オランダ・サウジ）**
- 本タスクグループで、第41回ICAO総会に向けて、国際航空分野の長期目標の策定に向けて議論を行い、2021年11月に報告書を取りまとめ
- 2022年7月には航空分野の脱炭素化長期目標に係るハイレベル会合が開催され、**我が国からは、政府として初めて公式に国際航空分野における2050年カーボンニュートラルを目指す旨を宣言し、「2050年までのカーボンニュートラル」を目標として盛り込んだ成果文書が中国を除く大多数の支持により採択**
- **ハイレベル会合の結果を踏まえ、第41回ICAO総会で「2050年までのカーボンニュートラル」が国際航空分野の長期目標として採択**

	短中期目標	長期目標
パリ協定	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 産業革命以降の平均気温上昇を2度未満に抑制（義務）、1.5度未満に抑制（努力）</li> <li>✓ 今世紀後半には排出量と吸収量を均衡させる（義務）</li> </ul>	
(参考) 協定下での日本の目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2013年度比総排出量46%減（全分野として）（2030年度）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2050年カーボンニュートラルの実現を目指す（全分野として）</li> </ul>
国際民間航空機関 (ICAO)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 燃料効率を年平均2%改善</li> <li>✓ 2020年以降総排出量を増加させない</li> </ul> <p>*CORSIA（国際航空におけるカーボンオフセット制度）により2035年に達成することを意図</p>	<p style="text-align: center;"><b>2050年までのカーボンニュートラル （今次ICAO総会で採択）</b></p>



- 国土交通省鉄道局は、2022年3月から検討会を開催。検討の過程で鉄道の強みが再認識され、**鉄道アセットの有効活用**、沿線地域やエネルギー産業など**他セクターとの連携**、日本全体への貢献等の重要性が浮き彫りになった。
- 2022年8月、今後の取組の方向性について中間とりまとめを行った。

## 背景

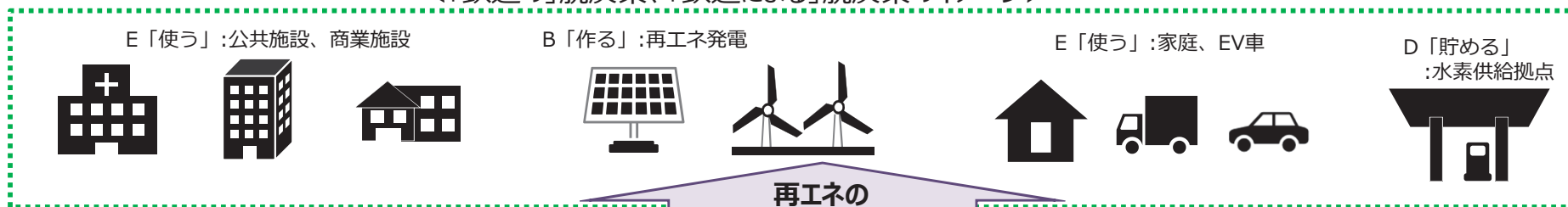
- 鉄道のCO<sub>2</sub>排出量の**9割が電力**由来、うち**4分の3が火力**由来
- 鉄道は日本の**電力の2%**を消費
- ESG金融の拡大、カーボンプライシングの議論

## 方向性

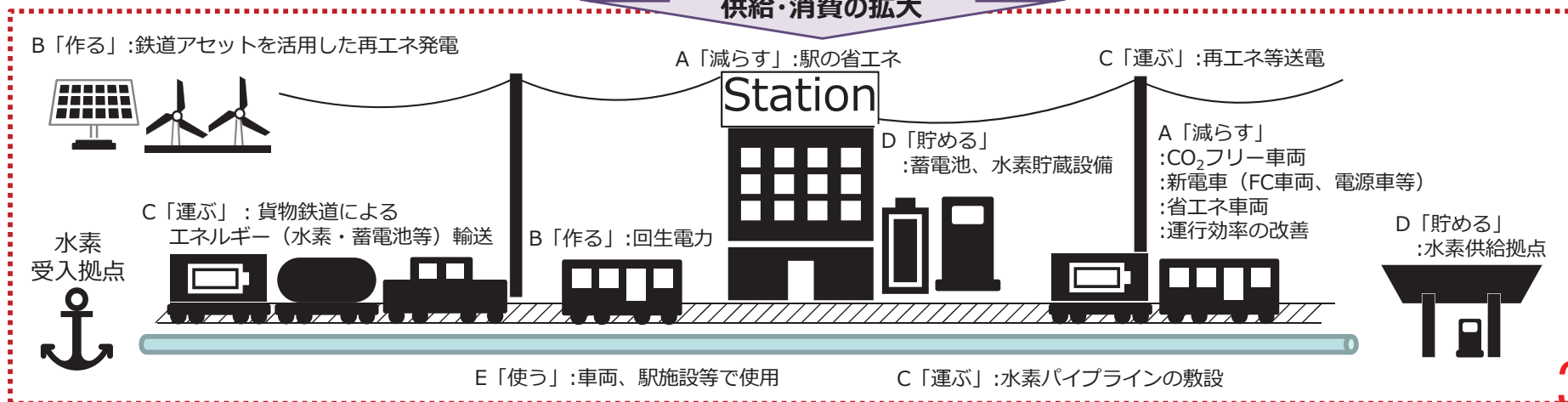
- 「**鉄道の**」脱炭素の強化、「**鉄道による**」脱炭素の開始
- **地産地消型**（地域内での鉄道・地域連携）
- **産地直送型**（広域的な鉄道・エネルギー産業連携）
- **新電車型**（ローカル線の進化）

＜「鉄道の」脱炭素、「鉄道による」脱炭素のイメージ＞

### 「鉄道による」脱炭素化



### 「鉄道の」脱炭素化



- JR東日本がメーカーと連携して、燃料電池鉄道車両「HYBARI」を開発中。
- 2022年3月下旬より、鶴見線、南武線等において、実証試験を開始。
- 他にも、JR東海において、燃料電池車両に関する調査研究や実験準備を進めており、また、JR北海道において、燃料電池車両の将来的な導入を検討している。

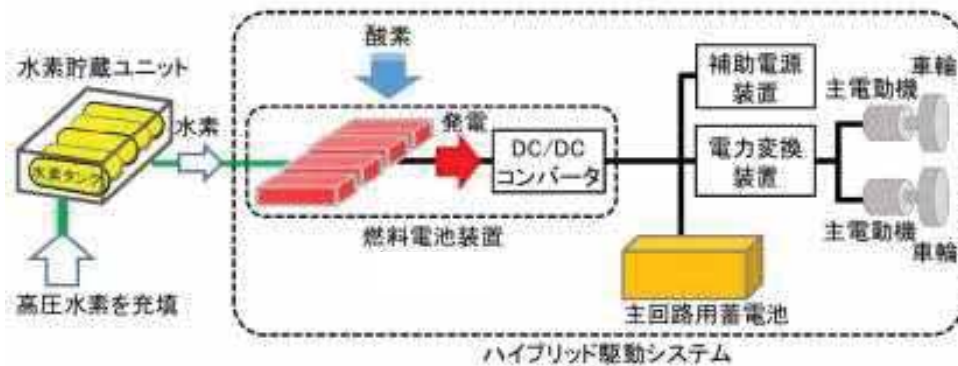


出典：JR東日本提供資料



※ JR東日本の公表資料を基に国土交通省にて作成

## <「HYBARI」の燃料電池ハイブリッドシステム>



※燃料電池装置には、燃料電池自動車「MIRAI」の燃料電池の技術を活用

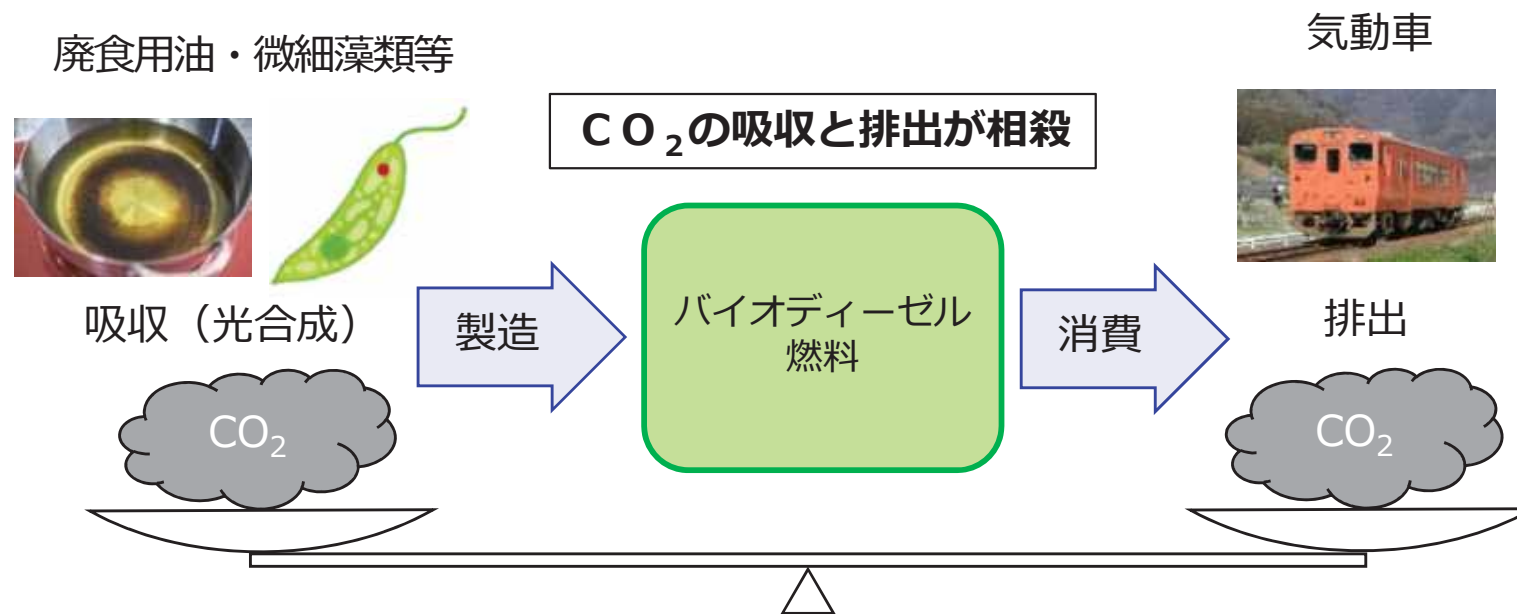
出典：JR東日本HP

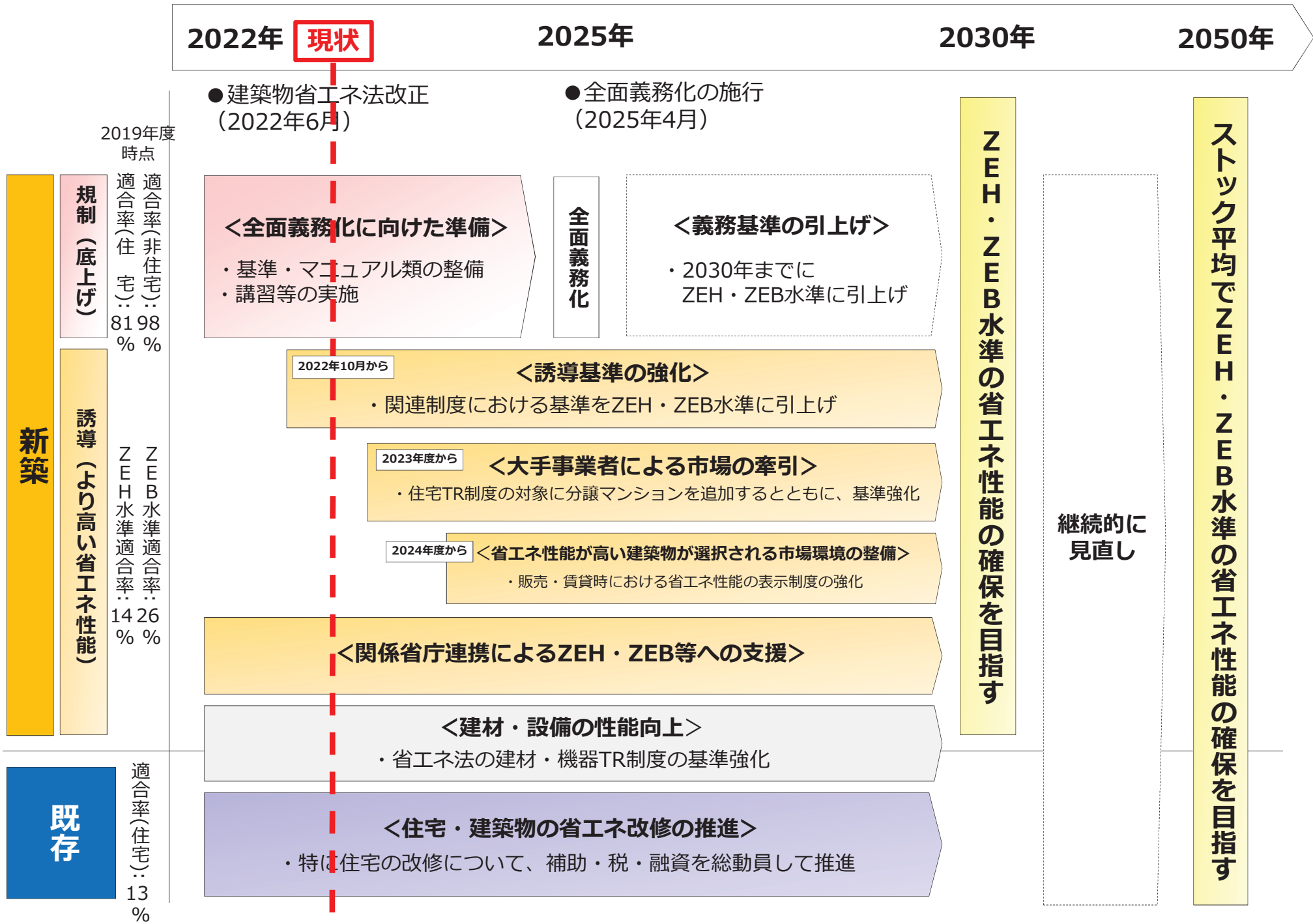
## <参考：燃料電池自動車「MIRAI」の仕組み>



出典：トヨタ自動車HP

- バイオディーゼル燃料は微細藻類等によるCO<sub>2</sub>吸収と気動車走行時のCO<sub>2</sub>排出が相殺され、**CO<sub>2</sub>排出が実質ゼロ**。
- 令和4年度から、**気動車における次世代バイオディーゼル燃料の導入に向けた調査を実施**。  
(JR西日本管内で走行試験を実施予定 (山陰線等で検討中) )





○木材は森林が吸収した炭素を貯蔵するとともに、製造時等のエネルギー消費が比較的少ないとされる資材。住宅・建築物を木造で建築することにより、炭素の長期にわたる貯蔵等が可能。

○2050カーボンニュートラルの実現に向け、住宅・建築物への木材の利用の促進を図ることが課題。

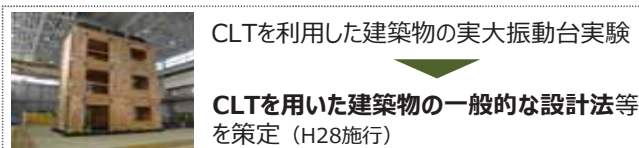
➡ 住宅・建築物における木材利用の促進に向け、以下の施策を推進。

- ①規制の合理化、②先進的な技術の普及の促進等、③住宅における木材の利用の促進

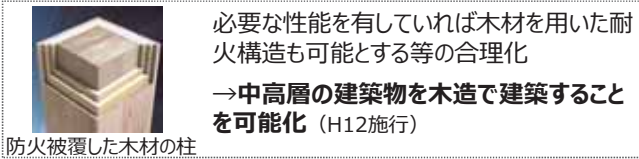
### ①規制の合理化

○実験で得られた科学的知見等により**安全性の確認等を行い、構造関係及び防火関係の規制を順次合理化。**

#### 構造関係規定の合理化例



#### 防火関係規定の合理化例



### ②先進的な技術の普及の促進等

○サステナブル建築物等先導事業（木造先導型）、優良木造建築物等整備推進事業により、**中大規模木造建築物のプロジェクト等を支援。**

《サステナブル建築物等先導事業（木造先導型）の実績》  
合計**119件**（H22~26年度までの前身事業の実績を含む。）うち、CLTを活用した建築物 **54件**

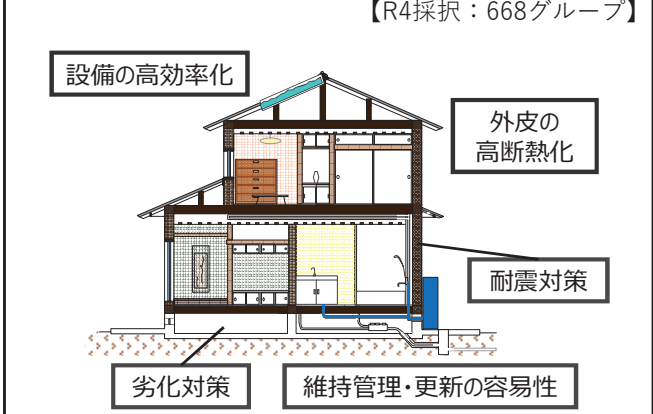


○中大規模木造建築物の**設計に資する技術情報を集約・整理し、設計者へ一元的に提供。**【R3.2開設。順次内容を充実】



### ③住宅における木材の利用の促進

○地域型住宅グリーン化事業により、**地域の中小工務店が資材の供給者等と協力して行う省エネ性能等に優れた木造住宅等の整備を支援。**



○木造住宅・都市木造建築物における生産体制整備事業により、**民間団体等が行う大工技能者等の確保・育成の取組を支援。**【R4採択：全国団体7、地域団体10】



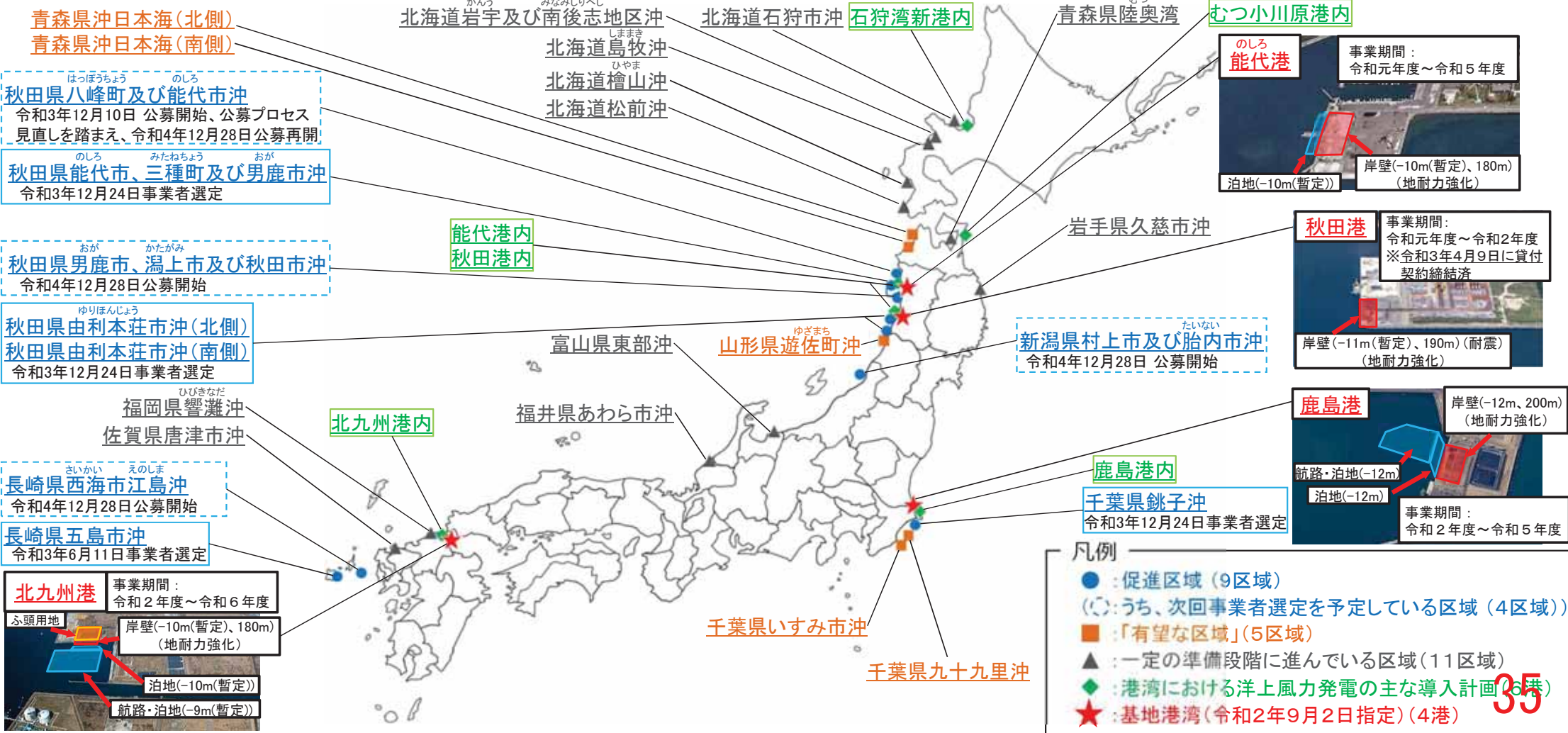


# 港湾におけるCN実現に向けた取組～洋上風力発電の導入促進～

## ① 洋上風力発電の導入促進に係る基地港湾及び促進区域、港湾における洋上風力発電の導入計画

○ 洋上風力発電は再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札であり、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、2030年までに1,000万kW、2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件を形成することが示された。この実現に向け、促進区域の指定及び管理、発電事業者のための公募手続き、促進区域の占用許可及び基地港湾の整備を実施する。

### (洋上風力発電に係る再エネ海域利用法に基づく促進区域等の位置図)

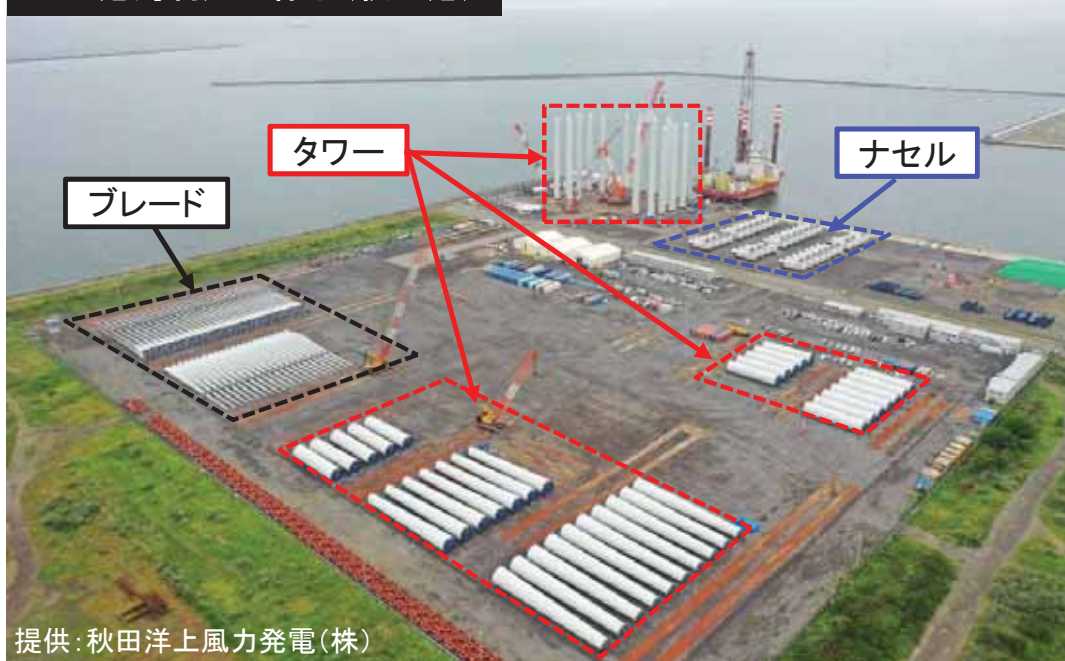


# 港湾におけるCN実現に向けた取組～洋上風力発電の導入促進～

## ②海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)制度の概要

- 改正港湾法(令和2年2月施行)より、国土交通大臣が、海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭(洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される埠頭)を有する港湾を基地港湾として指定し、発電事業者に当該港湾の同埠頭を長期間(最大30年間)貸し付ける制度を創設。
- 埠頭は複数の発電事業者へ貸付けられるため、国土交通大臣は複数の借受者の利用調整を実施。
- これまでに能代港、秋田港、鹿島港及び北九州港の4港を基地港湾に指定。

基地港湾利用の様子(秋田港)



提供: 秋田洋上風力発電(株)

SEP船による海上施工の様子(能代港・秋田港内)

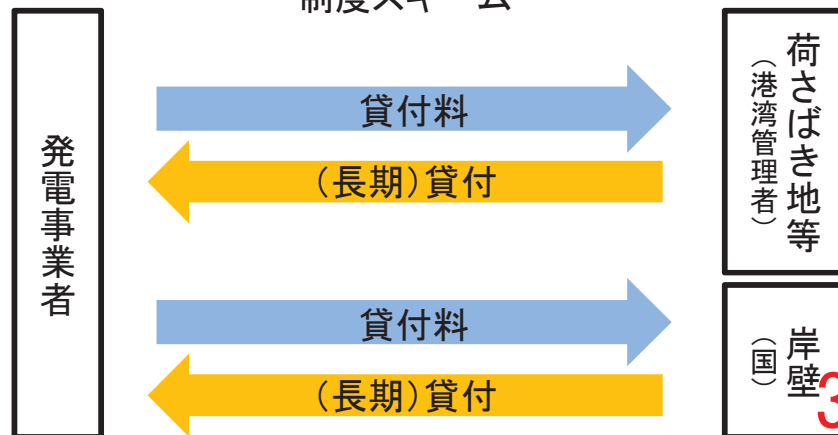


提供: 秋田洋上風力発電(株)

### 【基地港湾の指定に係る基準】

- ・港湾計画における「海洋再生可能エネルギー発電設備等の基地機能を導入する区域」の位置づけ
- ・係留施設及び荷捌き施設に必要な地盤強度及び面積
- ・係留施設の構造の安定
- ・当該港湾の利用状況と周辺の洋上風力発電の導入量の現状・将来見通し
- ・2以上の者の港湾の利用見込み

### 制度スキーム



# カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に係る技術開発等

- 我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進する。
- CNPの形成を推進する観点から、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化に関する新技術(水素等エネルギーの活用)を、実際の現場において安全かつ円滑に導入するため、**現地実証**を踏まえ、**技術上の基準の改訂等**に取り組む。

## カーボンニュートラルポート (CNP) の形成の取組

### 荷主等の脱炭素化ニーズへの対応を通じた港湾の競争力強化

#### サプライチェーンの脱炭素化に資する取組の例



停泊中船舶への  
陸上電力供給



船舶への  
低・脱炭素燃料の供給

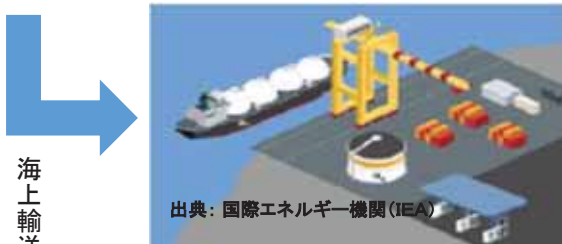


荷役機械の  
低・脱炭素化

### 港湾・臨海部の脱炭素化への貢献

・CO2を多く排出する産業が集積する港湾・臨海部において、水素やアンモニア等へのエネルギー転換等に必要環境整備を行う。

海外における水素・  
アンモニア等の製造



我が国港湾にて荷役・貯蔵

例: 碧南火力発電所(衣浦港)  
におけるアンモニア混焼実証



港湾・臨海部立地産業等が利用

## CNP形成に関する新技術を活用した高度化実証

### 主な検討内容

- 水素等エネルギーを用いる荷役機械を導入する際に必要となる「安全対策」
- 水素等エネルギーの調達・貯蔵・充填等の「効率性」・「経済性」
- 同荷役機械の導入による「温室効果ガス削減効果」  
等

### コンテナターミナルにおける荷役機械の例



トップリフター  
(出典)三菱ロジスネクストHP



RTG  
(出典)三井E&SマシナリーHP



構内トラクター  
(出典)エフインターナショナルHP

### 実証のフロー

1年目

・実証事業の実  
施計画の立案  
等

2年目以降

・現地実証

・技術上の基準  
の改訂 等

- 準天頂衛星を含むRTK-GNSS測位技術※を最大限活用し、港湾において生息する藻場等の繁茂状況、藻場等によるCO<sub>2</sub>吸収量を把握するため、ブルーカーボン高精度データ把握・管理システムの開発を令和4年度より3年間で行う。

※RTK-GNSS測位技術：基準局と観測地点を同時に観測する測位方法

## ブルーカーボン高精度データ把握・管理システム開発

- ・水中透過性の高いグリーンレーザーを搭載したドローンの開発
- ・準天頂衛星(QZSS)等の測位技術を活用した高精度の計測方法の確立
- ・取得したデータをリアルタイムでデータベースに集約するシステムを構築する
- 上記研究・検討を踏まえ、国が作成する「温室効果ガスインベントリ報告」に対応できるCO<sub>2</sub>吸収量の精緻化、経年変化把握が可能

### ○開発の予定

- R4年度：システム設計(データベース、ドローン)
- R5年度：ドローンプロトタイプ製作、現地実証、システム開発
- R6年度：データ連動性確認、システム試験運用 ⇒ システム完成

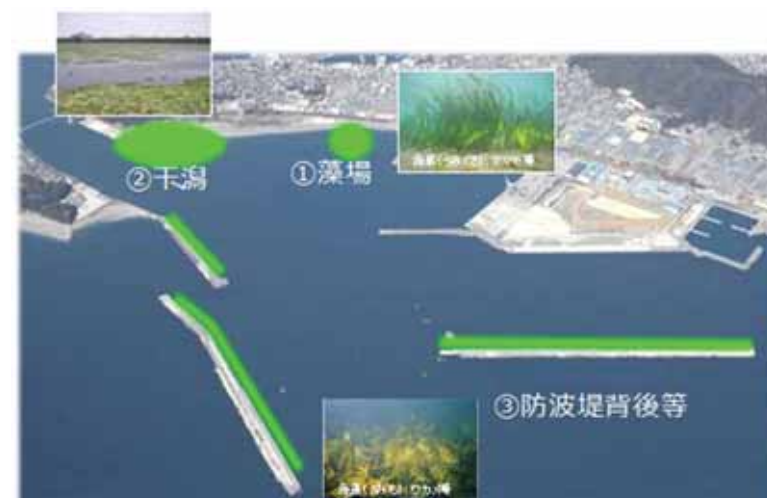


写真 港湾区域内の藻場等の生息箇所イメージ(高知港)

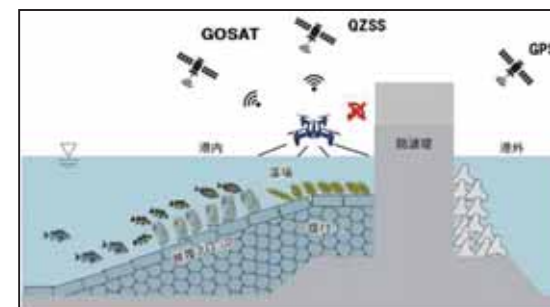


図 準天頂衛星を活用したブルーカーボン観測イメージ

### 準天頂衛星(QZSS)

(補足衛星数の増加により、測位精度を確保)

### 衛星(GOSAT)

(温室効果ガス観測技術衛星)

### GPS衛星

(補足衛星数が少ない場合、測位精度が低下)

# 2050年カーボンニュートラルへの貢献(道路分野)

○次世代自動車の普及促進や道路交通の低炭素化、道路インフラの省エネ化・グリーン化などGX(グリーントランスフォーメーション)を推進し、脱炭素社会の実現に貢献

## <道路分野におけるカーボンニュートラルへの貢献の方向性>

### (1)道路利用によるカーボンニュートラルの取組

#### ◇低炭素道路交通システムの実現

- 交通流対策等による脱炭素化
- 物流分野の生産性向上・効率化の推進
- 短距離移動の脱炭素化
- 次世代自動車の普及と走行環境整備

### (2)道路事業(整備・維持管理)によるカーボンニュートラルの取組

#### ◇道路のライフサイクル全体の省エネ化

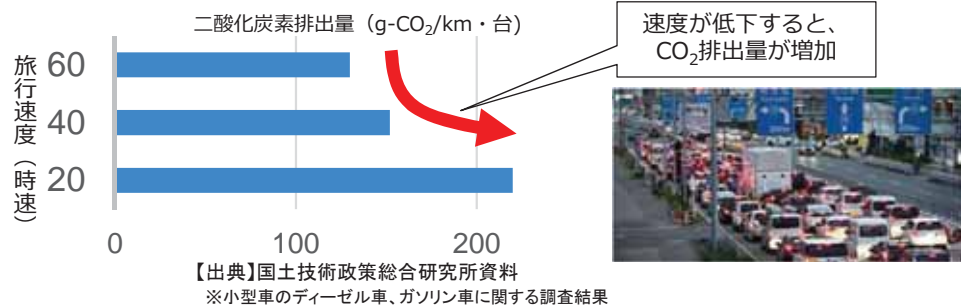
- 道路計画・建設・管理における脱炭素化(道路橋や舗装の長寿命化 等)
- グリーン化によるCO2吸収

#### ◇道路でエネルギーを創出し再生可能エネルギーへ転換

- 道路空間における再エネの活用

## <CO<sub>2</sub>排出量と走行速度の関係>

渋滞による走行速度低下はCO<sub>2</sub>排出量増加の一因



## <道路インフラの省エネ化・グリーン化>

道路管理等における省エネルギー化や再生可能エネルギーの活用により、カーボンニュートラルの実現に貢献



道路での再エネ発電量：約1.3万MWh  
(道路管理の消費電力の約0.4%)

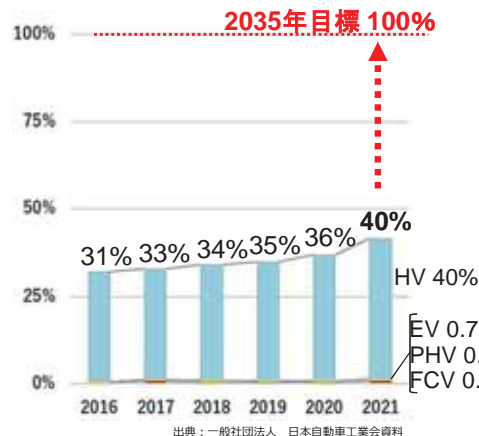


LED照明による省エネ効果  
消費電力約6割削減(高圧ナトリウム灯比)  
出典：令和3年度 道路分科会 基本政策部会資料

## <次世代自動車の普及>

乗用車新車販売で2035年電動車100%が政府目標となっており、電動車等の次世代自動車の普及に向けた環境整備が必要

### [電動車新車販売率]



### [EV充電機器の設置数]



# 1. 道路利用(低炭素道路交通システムの実現①)

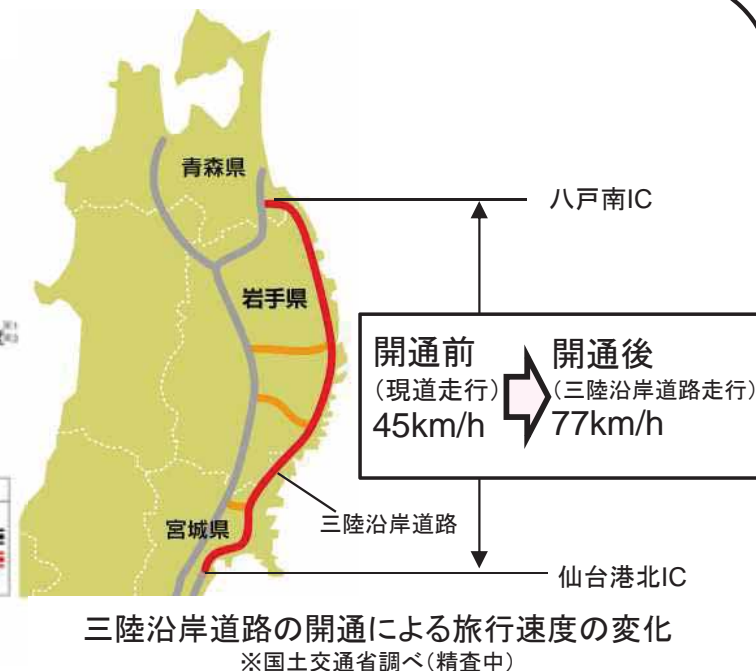
○ 次世代自動車が普及しても、効率的な移動を確保するため、道路ネットワーク整備や渋滞対策等の道路交通流対策を推進し、道路から社会に働きかけて交通を変化。

## 交通流対策等によるCO2排出量削減

- 道路ネットワークの構築・機能強化
  - ・三大都市圏環状道路など、渋滞解消や生産性を高める道路交通ネットワークの構築を推進
  - ・地方部においても、高規格道路整備や四車線化等により、旅行速度を向上させ、CO2削減を推進

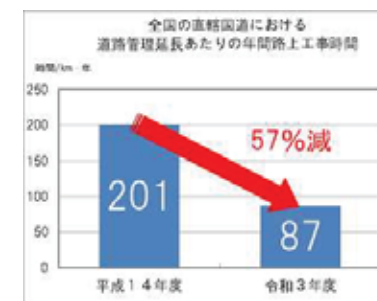
- 社会に働きかけて交通を変化
  - ・効率的な移動の確保に向けて、料金施策や交通需要マネジメント(TDM)などの導入について検討

- 渋滞対策の推進
  - ・データ駆動型マネジメントにより、ハード・ソフトを含めた渋滞ボトルネック箇所へのピンポイント対策等の取組を推進
  - ・開かずの踏切対策における立体交差などの対策による交通の円滑化の推進



- 交通拠点の機能強化
  - ・モーダルコネクトの強化やBRTなど公共交通システムの導入促進

- 路上工事の縮減
  - ・共同施工や共同溝の整備による路上工事の縮減



令和3年度の路上工事時間は、平成14年度に対して、約57%の縮減

# 1. 道路利用(低炭素道路交通システムの実現②)

## ○ 物流輸送の効率化の推進、低炭素な交通手段の利用促進等を推進。

### 物流輸送の効率化推進や生産性向上

#### ○ダブル連結トラックの利用促進

- ・車両の大型化により物流の効率化と走行時の省エネ化を実現
- ・R4年11月にダブル連結トラックの対象路線を拡充  
【約2,050km→約5,140km(2022年11月)】
- ・引き続き、運行状況や事業者のニーズを踏まえて、対象路線について検討

ダブル連結トラック:1台で2台分の輸送が可能



トラックの大型化によるCO<sub>2</sub>の削減効果

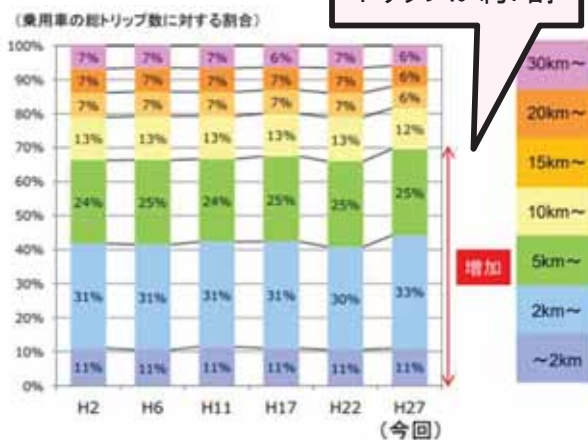


ダブル連結トラックの通行区間の拡充

### 短距離移動の脱炭素化

#### ○公共交通利用促進、多様なモビリティ・自転車活用の促進

- ・BRTやモビリティハブの導入等により公共交通の利用促進
- ・歩行者と分離された自転車通行空間や電動キックボード等の走行環境の整備の推進
- ・シェアサイクル、カーシェアリングの利用環境の向上
- ・ほこみちを活用し、居心地がよく歩きたくなる道路の形成を促進



※乗用車は、自家用乗用、タクシーの合計

出典: 全国道路・街路交通情勢調査 (H27)  
<https://www.mlit.go.jp/common/001230248.pdf>



提供: (一社) 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会・(株) Luup・(株) ZMP



提供: (一社) 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会・(株) Luup・(株) ZMP



# 1. 道路利用(低炭素道路交通システムの実現③)

- 次世代自動車の普及と走行環境整備に向けて、EV充電機器等の設置促進、走行中ワイヤレス給電の研究開発支援を推進

## EV充電機器等の利用環境向上

- SA・PAや道の駅の駐車場に、事業者と連携し、EV充電機器の設置に協力
- 高速道路外の充電機器の利用方策の検討
- 「電気自動車等用充電機器の道路上での設置に関するガイドライン」を作成し、道路上の設置の考え方を整理予定
- 事業者と連携し、水素ステーションの設置場所の提供等に協力
- EV充電機器の案内サインの充実



道路上に設置されたEV充電機器 (横浜市)



水素ステーションイメージ



EV充電機器の案内サイン

- ・EV充電機器の整備状況  
道の駅862駅 (全体の72%) ※R4.4時点  
SA/PA 397箇所 (全体の45%) ※R4.4時点

## 走行中ワイヤレス給電の研究開発支援

- EVにワイヤレスで給電可能な技術開発を支援中

【新道路技術会議で支援している技術開発】

- ① 走行中の電気自動車に連続的に無線給電を行う道路の実用化システムの開発

＜研究項目＞

- ・給電効率や電気自動車への給電制御
- ・舗装の強度や耐久性、修復・更新方法などの実用化技術



研究イメージ

- ② 走行中ワイヤレス給電のコイル埋設についての研究

＜研究項目＞

- ・道路側コイルの電気的特性と機械的強度の向上
- ・コイルの埋め込み深さ、サイズ、材質の最適化・低コスト化



型枠実験用コイル (左: 道路側) 受電コイル (右: 車体側)



型枠試験



## 2. 道路事業(道路のライフサイクル全体の省エネ化)

○低炭素材料の導入促進、道路照明の高度化、道路橋や舗装の長寿命化等により排出を削減。

### 道路計画・建設時のCO2排出量削減

- CO2吸収コンクリートなど低炭素材料の活用
- 電動や水素で稼働する建設機械の導入促進や建設輸送の脱炭素化
- ICT施工の普及推進や革新的建設機械の導入拡大



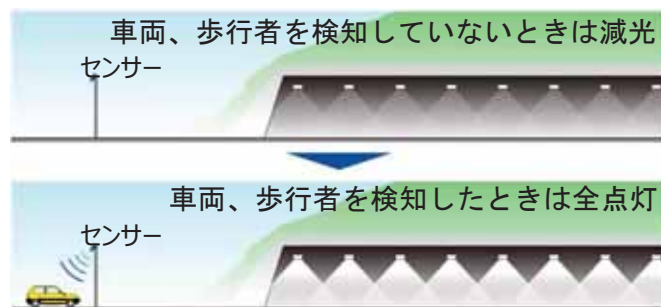
(出典: 鹿島建設株HP)



ICT施工

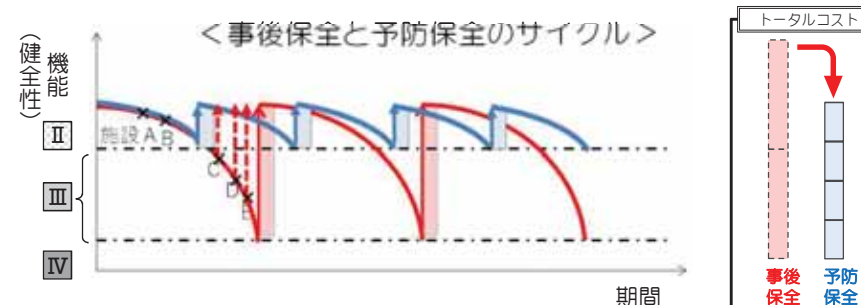
### 道路照明のLED化・高度化

- 道路整備や既存照明の更新にあわせ、LED道路照明の導入推進
- センサー照明など高度化に必要なガイドライン等を改訂し、道路照明の高度化を推進



### 道路橋や舗装の長寿命化

- 長寿命化修繕計画に基づき早期に修繕等が必要な橋梁の修繕を計画的・集中的に実施
- 予防保全による維持管理へ転換し、中長期的なトータルコストを縮減・平準化
- 大規模な更新を減らすことで、CO2排出量を削減。



### 道路緑化・グリーンインフラ整備の推進

- CO<sub>2</sub>の吸収源となる街路樹を計画的に管理し、道路緑化を推進
- 雨水を貯留・浸透させて下水道や河川への排水を低減させるグリーンインフラの整備を推進



雨庭 (四条堀川交差点)

## 2. 道路事業(エネルギーを創出し再エネへ転換)

- 再生可能エネルギーの活用や省エネ・創エネに向けた取組を推進。

### 道路空間を活用した、太陽光発電等の導入を推進

- 道路管理に活用するため、道路空間に太陽光発電設備を試験的に導入。
- 試験的導入の結果を踏まえ、「道路における太陽光発電設備の設置の考え方」を策定予定。



トンネル坑口付近における  
太陽光発電設備設置事例

### 路面太陽光発電の技術検証

- 路面太陽光発電の道路上設置について、屋外環境での性能確認試験等により課題を確認予定



大型車両による耐久性  
も検証中

株NIPPO提供



フランス(Colas社製品)

株NIPPO提供

- 気候変動に適応した多目的ダム等の治水機能の強化を官民連携の新たな事業体制で実施するとともに、カーボンニュートラル(緩和)、地域振興との両立を図る。

## 官民連携によるハイブリッドダムの展開

### 治水機能の強化 (国等)

- ・運用高度化による治水への有効活用
- ・放流設備の改造・嵩上げ、堆砂対策

【平常時:発電最大化】 【洪水時:治水最大化】



気象・IT技術を活用した高度運用



### 水力発電の促進 (民間)

- ・運用高度化等による安定した発電水量の確保
- ・発電施設の新設、増強
- ・ダム湖の冷水の活用

【発電設備例】



### 地域振興 (民間・自治体)

- ・ダム周辺遊休地等の活用
- ・発生した電力を活用した地域振興

【地域振興例】

遊休地を活用した太陽光発電等



iStock:LeoPatrizi

【電力の活用例】

・データセンター  
・地域交通(電気バス)等



iStock:gorodenkoff

## 取組のポイント (従来との違い)

### 官民連携の強化

ダム事業の従来のプレイヤー

河川管理者(国、水機構)  
利水者(発電、水道事業者等)  
地元自治体 等



新たなプレイヤー

発電に新たに参画する企業  
(例えば脱炭素に取り組む企業等)

新たな事業体制の構築

例:SPC設置(発電に新たに参画する企業等)

### 治水機能強化とカーボンニュートラルへの貢献

例) 気候変動に適応する洪水調節機能の増強や運用高度化等

【ハイブリッド容量の設定】

### 地域振興

例) 参画企業が持続的な地域振興を現地で展開

【民間ノウハウ活用】

### 新たな投資の仕組み

例) 発電容量に応じた資金負担ルール等の検討 【新しい資金調達方法】

令和4年度のサウンディング(官民対話)における民間からの意見・提案も踏まえ、令和5年度には具体の地区を想定したフィージビリティ・スタディを行い、事業化に向けた検討を推進

# 河川管理施設の活用や高度化、舟運の活用による脱炭素化の推進

○ ダムにおける水力を活用した電力創出や、公共工事等における資機材運搬への河川舟運の活用、河川管理施設の無動力化等による消費エネルギー削減について、脱炭素化への貢献の観点からも、引き続き推進。

## グリーンエネルギーの創出

### 水力によるグリーンエネルギーの創出

- これまで、再生エネルギーの活用推進の観点から、ダムにおいて維持放流等を活用した管理用発電設備を整備
- より多くの電力創出を図るため、既存の発電機をより高効率なものに入れ替える等、更なる発電を推進し、脱炭素化に貢献



発電設備

### 樹木伐採におけるバイオマス発電

- これまで、河道内樹木の資源活用を目的に、民間活用による公募型樹木採取を実施
- 電力創出を推進するため民間事業者と連携し、河道内樹木の木質バイオマス発電への利用を推進し脱炭素化に貢献



河道内樹木搬出



バイオマス発電施設

## エネルギー消費の削減

### 河川舟運の活用

- これまで、河川工事において、資機材の水上輸送が効率的な場合は舟運を活用
- 舟運はダンプトラック等による陸上輸送に比べて輸送量あたりのCO<sub>2</sub>排出量が少ない特性があり、一層の舟運活用に向けた促進策の検討や環境整備を進め脱炭素化に貢献



橋梁架替工事における船舶の利用



淀川左岸線工事における船舶の利用



淀川大堰閘門

●CO<sub>2</sub>排出量比較の試算  
 >トラックとガット船のそれぞれで、建設発生土(47,570m<sup>3</sup>)を約20km先の埋立処分場に運搬した場合の排出量

	CO <sub>2</sub> 発生量(kg)
ダンプ運搬CO <sub>2</sub> 発生量	332,355 ①
舟運CO <sub>2</sub> 発生量	123,929 ②
効果 (①-②)/①×100:	<b>62.7% 発生量削減</b>

(建設施工における地球温暖化対策事例集より国土交通省作成)

### 河川管理施設の無動力化

- これまで、水門等の河川管理施設では、操作員不足・安全確保等のためフラップゲート化等による無動力化を推進
- 操作に動力を要さないことから、引き続き無動力化を進めることにより脱炭素化に貢献

<水門の無動力化の例>



モーターでゲートを上下に開閉



河川水位の上昇で無動力で開閉

# グリーンイノベーション下水道の実現に向けた取組

- カーボンニュートラルの実現に向け、下水道の創エネ・省エネの取組、再エネの利用拡大を進めるとともに、多様な主体と連携を進めることが重要。下水道分野の温室効果ガス排出量を2030年度に半減(2013年度比)。
- 「グリーンイノベーション下水道」の実現に向けて、各自治体の地球温暖化対策の推進とともに、農林水産省と緊密に連携し、下水汚泥資源の肥料利用の大幅な拡大に向けた支援を実施。

### カーボンニュートラルの実現に向けた下水道の課題

- 下水道では、全国の電力消費量の約0.8%を消費し、温室効果ガス（GHG）の約0.4%を排出している(2019年度)
- 下水道は脱炭素社会に貢献し得る高いポテンシャルを有するが、活用は一部にとどまっている（エネルギー化率：約27%）
- 下水汚泥の肥料利用割合は現在約1割。

### 目標実現に向け強化すべき施策

- 下水道温室効果ガス削減推進事業の創設
  - 下水道事業のGHG削減検討・調査等を支援
- 取組の加速化・連携拡大に向けた環境整備
  - 数値化等によるポテンシャル・取組の「見える化」
  - 下水道脱炭素化推進事業（個別補助）等により更なる下水汚泥のエネルギー・肥料利用に向けた施設整備を推進
- カーボンニュートラル地域モデル処理場の整備
  - あらゆる予算ツールを総動員し、下水処理場まるごと脱炭素化を実証
- 下水汚泥資源の肥料利用拡大
  - 農水省と連携により、重金属等成分・効果の検証や汚泥肥料の流通経路の確保等に向けたマッチングなどの大規模案件形成支援を実施
  - リン回収施設のコストの高さ、回収リン成分のバラツキといった課題解決に向け、国が主体となった実規模レベルの実証により技術開発・普及を推進

### グリーンイノベーション下水道の実現に向けた3つの方針

下水道が有する  
ポテンシャルの  
最大活用

温室効果ガスの  
積極的な削減

地域内外・  
分野連携の  
拡大・徹底

### 地球温暖化対策計画における下水道分野の目標設定

- 2030年度におけるGHG排出量を2013年度※比で208万t 削減  
※改定地球温暖化対策計画における2013年度の下水道分野のGHG排出量は約400万t
- 2050年カーボンニュートラルに向けて更なる高みを目指す

汚泥のエネルギー化	省エネの促進	焼却の高度化
エネルギー化率を 37%まで向上 →約70万t削減	年率約2%の省エネ →約60万t削減	高温焼却率100% 新型炉への更新 →約78万t削減

### 【下水汚泥の肥料利用の状況】

現状

多くが焼却  
灰として埋  
立・建設資  
材への利  
用

肥料利用は約1割

今後

リン回収  
推進

汚泥コンポ  
スト化推進

【リン回収（神戸市）】

【汚泥コンポスト（佐賀市）】

# まちづくりのグリーン化の推進

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、脱炭素に資する都市・地域づくりを推進していくため、都市のコンパクト・プラス・ネットワークの推進や居心地が良く歩きたくなる空間づくり等とあわせて、デジタル技術等を活用し、エネルギーの面的利用による効率化、グリーンインフラの社会実装、環境に配慮した民間都市開発等のまちづくりのグリーン化の取組を総合的に支援する。

特に、地域脱炭素ロードマップの脱炭素先行地域において支援を強化するなど、取組を重点的に推進する。

## 施策の概要

### 都市構造の変革

○コンパクト・プラス・ネットワークや居心地が良く歩きたくなる空間づくりの推進



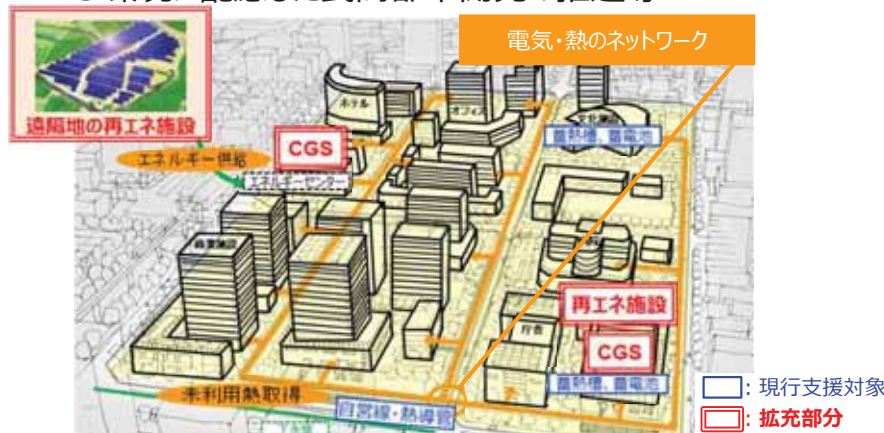
居心地が良く歩きたくなる空間の創出

公共交通網の整備

都市機能の集約による公共交通の利用促進等によるCO2排出量の削減を推進

### 街区単位での取組

○エネルギーの面的利用の推進  
○環境に配慮した民間都市開発の推進等



#### 【拡充】（エネルギーの面的利用の推進）

○エネルギー供給施設（太陽光発電施設、CGS等）整備を支援  
○対象区域に電力供給する遠隔地の再エネ施設の整備等も支援  
＜対象イメージ＞



再生可能エネルギー施設

コージェネレーションシステム（CGS）

【国際競争業務継続拠点整備事業】

複数建物をエネルギー導管でつなぎ、面的利用を図ること等により、エネルギー利用を効率化

### 都市における緑とオープンスペースの展開

○グリーンインフラの社会実装の推進  
○官民連携による公園の整備・管理運営の推進



屋上緑化



官民連携による公園の整備等



樹木主体の都市公園

都市部における緑地の確保やヒートアイランド現象の緩和によるCO2吸収・排出抑制を推進

# グリーンインフラの推進

◆ 緑と自然豊かな民間都市開発の推進や都市公園整備、道路緑化、多自然川づくり等を通じてグリーンインフラの社会実装を推進することにより、生物多様性の保全・再生、安全・快適な空間づくりや魅力的な地域づくり、脱炭素化等を効果的に進めるとともに、環境を重視した民間投資の拡大を促進し、ネイチャーポジティブ経済への移行を推進する。

## 緑化・緑地の創出等による脱炭素化の推進

- 都市公園や民間緑地創出によるCO2吸収源対策の促進
- 緑地創出によるヒートアイランド現象の緩和
- 道路緑化、雨庭、鉄道敷緑化、森林整備、木材利用等によるCO2吸収源対策や暑熱緩和



公園を活用した健康づくり  
(東京都立川市・昭島市)



雨水貯留浸透施設を備えた公園緑地の整備  
(神奈川県横浜市)



軌道敷緑化の整備  
(熊本県熊本市)



雨庭の整備  
(京都府京都市)



住居地域における道路緑化  
(千葉県印西市)

- 民間開発による自然と調和したオフィス空間の形成
- ESG不動産投資の促進



二子玉川ライズ (東京都世田谷区)



大手町の森 (東京都千代田区)

- 干潟・藻場等の造成によるブルーカーボン生態系を活用したCO2吸収源対策



浚渫土砂や鉄鋼スラグ等を活用した藻場等の造成によりCO2吸収源対策を促進  
(千葉県君津市)



適切に管理された人工林

- 多自然川づくりやかわまちづくり等による魅力ある水辺空間の創出



河道掘削による湿地再生  
(円山川、兵庫県豊岡市)



地域資源の保全と商業施設が連携したかわまちづくり  
(五ヶ瀬川、宮崎県延岡市)

グリーンインフラ官民連携プラットフォーム (R2.3設立)

産学官が参加  
会員数1,638  
(R4.12末)

○グリーンインフラの社会的普及  
○グリーンインフラ技術の調査研究(効果評価等)

○民間資金活用方策の検討(グリーンボンド等の活用)

官民連携による取組加速化

環境を重視した民間開発等  
民間投資の拡大

気候変動適応、生物多様性保全・再生

グリーンインフラによるGX、ネイチャーポジティブ経済への移行推進

# グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動

- ◆ グリーンインフラの社会実装を推進するため、産官学の多様な主体が参画する「グリーンインフラ官民連携プラットフォーム」(令和2年3月設立)において、「技術部会」を設置し、民間企業等のノウハウ、技術を活かした調査・検討を実施。
- ◆ これまでに、自然環境の多様な機能を定量化する手法の整理等を行うとともに、グリーンインフラに関する民間企業の製品・技術・ノウハウを整理した技術集を公表。
- ◆ また、新たな産業市場の構築を目指して、「グリーンインフラ産業展2023」を開催。

## グリーンインフラ官民連携プラットフォームの体制

会長：西澤敬二（経団連自然保護協議会 会長）  
 会長代理：涌井史郎（東京都市大学 環境学部 特別教授）  
 運営委員長：石田東生（筑波大学 名誉教授）

会員

都道府県  
市区町村

関係府省庁

民間企業  
学術団体等

個人

会員数1,638者（R4.12末）

## 企画・広報部会

### GIの社会的な普及

- 会員同士のパートナーシップ構築拡大
- グリーンインフラ大賞の実施
- 会員参加型の広報の検討

## 技術部会

### GI技術の調査・研究

- グリーンインフラ効果の見える化を図る評価手法の体系的な整理
- グリーンインフラ技術の効果的活用方策に関する検討

## 金融部会

### GIの資金調達の検討

- 多様な資金調達のあり方を検討するための地域モデル実証の実施
- 金融支店からのグリーンインフラの評価指標の検討

## 企業等のグリーンインフラ関連技術の収集

グリーンインフラ技術集  
令和4年3月版

100件以上の要素技術、製品、ノウハウを収録



グリーンインフラ技術集(令和4年3月版)

## 自然環境が有する機能の定量化手法の整理と社会実験(モデル事業)の実施



プラットフォームがマッチングした自治体と企業が連携し、公園の花壇の雨水貯留浸透能力を定量的に把握する実験を行い、科学的根拠に基づく政策決定用資料を作成

花壇の浸透能力を計測する実験の様子

## 新たな産業市場の構築を目指したグリーンインフラ産業展2023の開催



カーボンニュートラルやネイチャーポジティブなど世界的な環境問題への対応に関する潮流を踏まえ、社会資本整備等に活用可能なグリーンインフラ技術を展示

産業展イメージ



# (参考)自然環境が有する機能の定量化手法の整理

- ◆ グリーンインフラの導入は、多面的な効果が発揮されることが期待される。それらの効果をより具体的に示すため、代表的な6つの機能と総合評価の計7つについて、それぞれの評価の考え方とその評価例をとりまとめ、公表

## グリーンインフラの3原則（グリーンインフラによって目指すべき姿）

- ✓ 自然資本を豊かにする
- ✓ 自然資本を活かした国土管理を行う
- ✓ ウェルビーイングを向上させる

## グリーンインフラの評価とは？

- ✓ グリーンインフラの導入は、グリーンインフラが有する社会資本等としての効果、自然資本の量・質の増加、その波及による成果（アウトカム）としてのウェルビーイング等の効果の3つの効果（WIN）が複合的に発揮されることが期待される。



グリーンインフラの効果を3つの効果に区分

とりまとめでは、代表的な6つの機能について評価の考え方と評価例を提示

# グリーンインフラの技術開発を促進するための支援

## グリーンインフラ創出促進事業（令和4年度第2次補正）

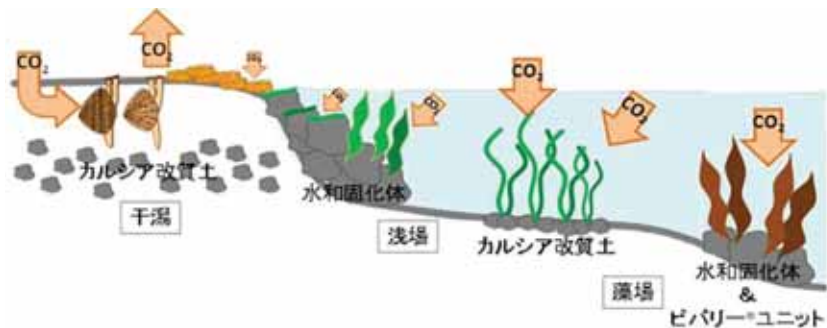
- ◆ グリーンインフラに関する新技術・サービスの開発促進をするため、民間企業等による自然環境の多様な機能を利用する技術で実用段階に達していないものの開発支援を実施。
- ◆ 現在、研究・開発に取り組む企業の公募を実施中。

### 【募集する技術の例（イメージ）】



#### 維持管理コスト低減に資する緑化技術

草丈の生育が少なくなるよう品種改良され、草刈り作業等の削減を実現するわい性チガヤ



#### 未利用素材を使ったブルーカーボン技術

製鉄のプロセスで発生する鉄鋼スラグを活用して浅場・干潟・藻場などを造成し、CO2固定を促進



#### 防災・減災効果の高い雨水浸透技術

保水性舗装と植物の生育を阻害しない腐植砕石を組み合わせた、雨水浸透容量の多い基盤



#### 定量的な効果のモニタリング技術

樹木の位置や情報を入力するだけで、二酸化炭素削減量や雨水流出抑制量を定量的に計算

# ゼロカーボン北海道に対する公共事業の取組

## 令和4年より「北海道インフラゼロカーボン試行工事」を実施

### ① 工事開始時（発注者）

- ・ 施工計画書にCO2削減に資する取組の記載を求める（建設機械、材料、工法等）

### ② 工事実施（受注者）

- ・ 施工計画書に基づき、具体的なCO2削減策を実施

### ③ 工事終了時（発注者）

- ・ CO2削減の取組を工事成績にて1点加点

### ⑤ 改善

- ・ 次年度のインセンティブ付与条件等の取り組み内容を検討

### ④ 業界側との意見交換

- ・ 工事成績のインセンティブのあり方や改善点等について建設業団体と意見交換

北海道開発局、北海道、札幌市、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、NEXCO東日本北海道支社が共同で取組を実施

北海道開発局における取組状況 対象工事 1,515件中、試行取組件数は 1,277件（約8割）（R4.12末）

< 参画団体取組件数 >

- ・ 北海道開発局 1, 277件
- ・ 北海道 1, 333件
- ・ 札幌市 252件
- ・ 鉄道・運輸機構 9件（発注準備中）
- ・ NEXCO東日本北海道支社 5件

道民に取組を広く知ってもらうため、作業員の意識醸成のため、工事の現場でゼロカーボンのロゴマークを掲示

現場等での掲示等



建設機械の表示



ソーラーパネル・LED照明



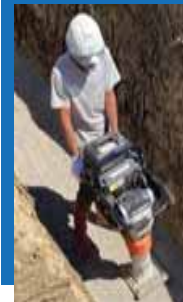
Web等を活用した現場検査



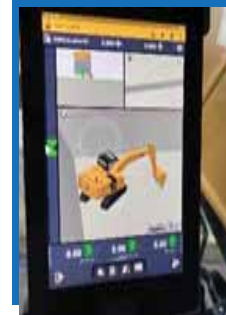
燃費基準達成建設機械・バイオ燃料の活用



電動器具の活用



ICT機械の活用



# 建設材料の脱炭素化

- 国土交通省発注の公共工事の中で、低炭素コンクリートの等の低炭素材料の導入促進を図る。
- 更なる低炭素材料の開発・実装を進めるため、国土交通省は通常の積算で工事発注し、新技術の現場試行実施に伴い発生する追加的研究開発費用は、経済産業省等の技術開発予算から支弁する省庁連携の取組を実施。

## 低炭素型コンクリートの活用（モデル工事の実施）

- ・高炉スラグ微粉末を用いた低炭素型コンクリートブロック（ポルトランドセメントの置換率を55%以上）を活用するモデル工事を実施。

### 【モデル工事の内容】

セメント置換率：55%以上

対象構造物：無筋のプレキャストコンクリート（18N/mm<sup>2</sup>、24N/mm<sup>2</sup>）

→ 護岸ブロック、接続ブロック、歩車道境界ブロック等

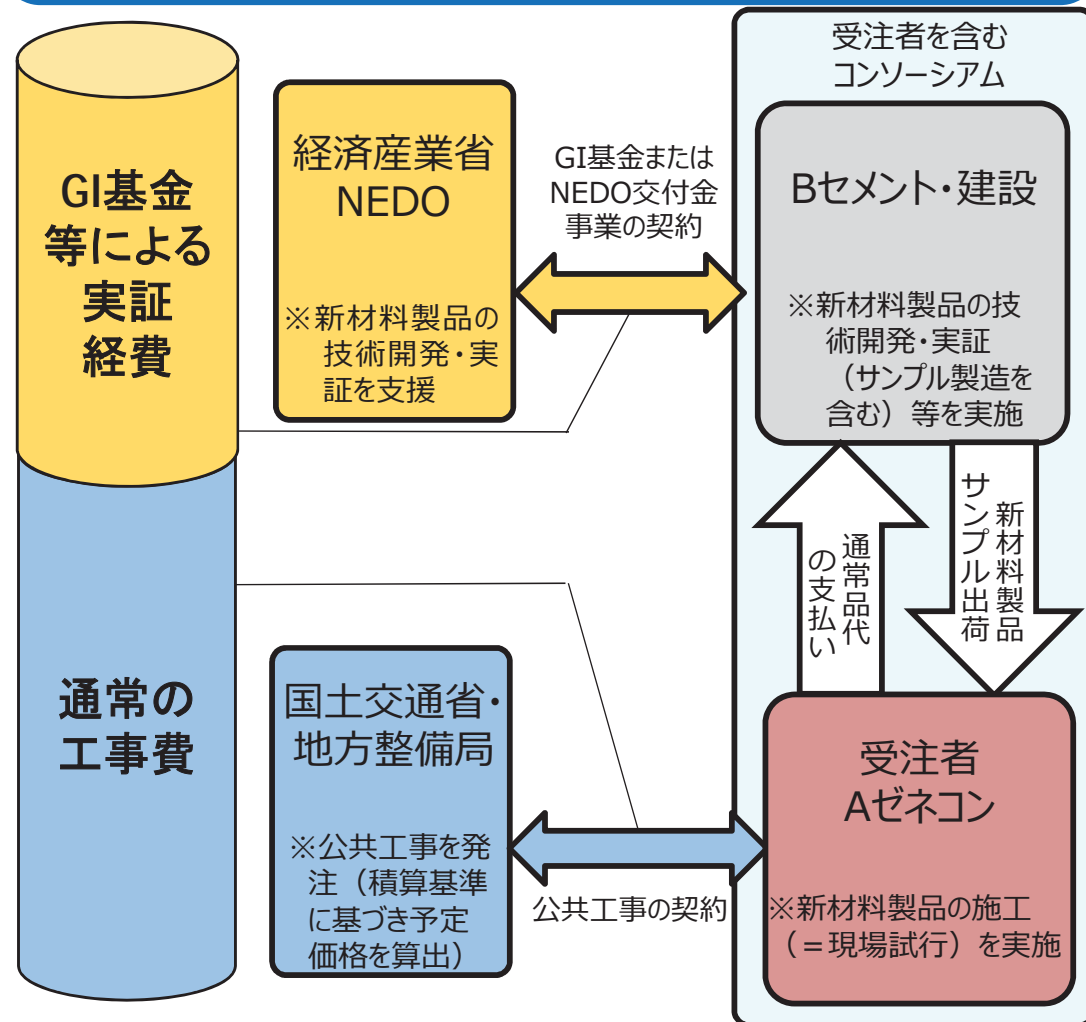
- ・福知山河川国道事務所等の全国5件の工事で実施。

- ・成瀬ダム付替道路（東北）、日下川新規放水路（四国）で現場実証を実施。



成瀬ダム付替道路で実証中のCO2を固定するコンクリート（U字溝）

## CO2を固定するコンクリートの開発・実装に向けた試行



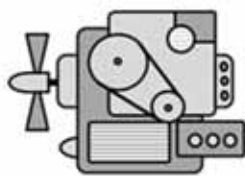
- 2050年カーボンニュートラル、2030年温室効果ガス46%削減(2013年度比)の実現に向けた取組が必要
- CO<sub>2</sub>排出量削減には、「モノ」による削減と「コト」による削減が必要
- 「モノ」：建設機械の電動化等の普及拡大によりCO<sub>2</sub>を削減
- 「コト」：ICT施工等の効率的な施工方法の普及拡大によりCO<sub>2</sub>を削減

## 機械等の技術革新によるCO<sub>2</sub>削減（モノ）

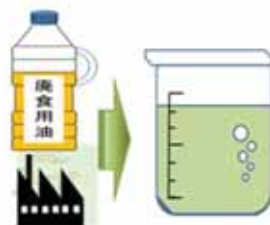
### ■ 建設機械の電動化等によるCO<sub>2</sub>排出量削減



E/FC 建設機械



水素エンジン等



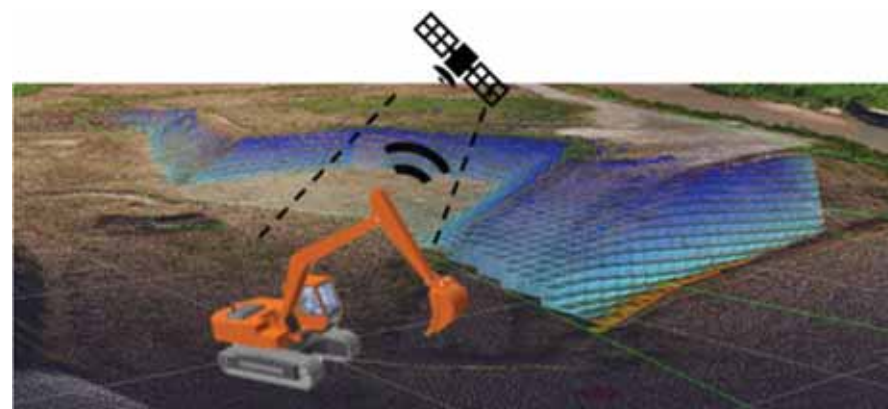
バイオマス燃料/e-fuel 等

### 【具体的な取り組み】

- **革新的建設機械の導入拡大**
  - ・ 現在、動力源を抜本的に見直した革新的建設機械（電動・水素・バイオ等）を認定する制度の創設を検討中。
  - ・ 今後は認定機械使用へのインセンティブ付与の方法等についても検討。

## 建設現場の効率化によるCO<sub>2</sub>削減（コト）

### ■ ICT施工導入拡大等によるCO<sub>2</sub>排出量削減



### 【具体的な取り組み】

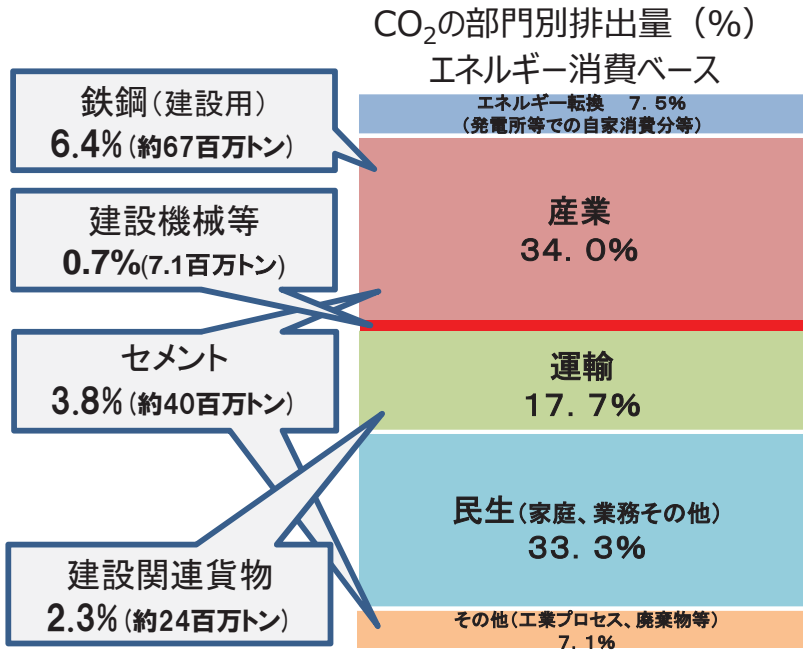
- **建設現場におけるCO<sub>2</sub>排出量を定量的に把握する仕組みを構築**（建設現場のCO<sub>2</sub>見える化）
  - ・ ICTにより、建設機械の稼働状況を把握し、作業量当たりの燃料消費量等を定量的に算定する方法を検討中
  - ・ CO<sub>2</sub>見える化により施工方法の改善を促す

# インフラ分野における温室効果ガス(GHG)排出量について

- 建設業における建設現場でのGHG排出量 (Scope1+2) は全排出量の約0.7% (2020年度)
- 一方、建設材料や建設関連貨物などサプライチェーンを含めた建設現場におけるGHG排出量 (Scope3) は、全排出量の約1割強<sup>※1</sup>。

GHGプロトコルでは、Scope1を事業者の直接排出、Scope2を事業者の間接排出、Scope3をサプライチェーン排出と規定している。

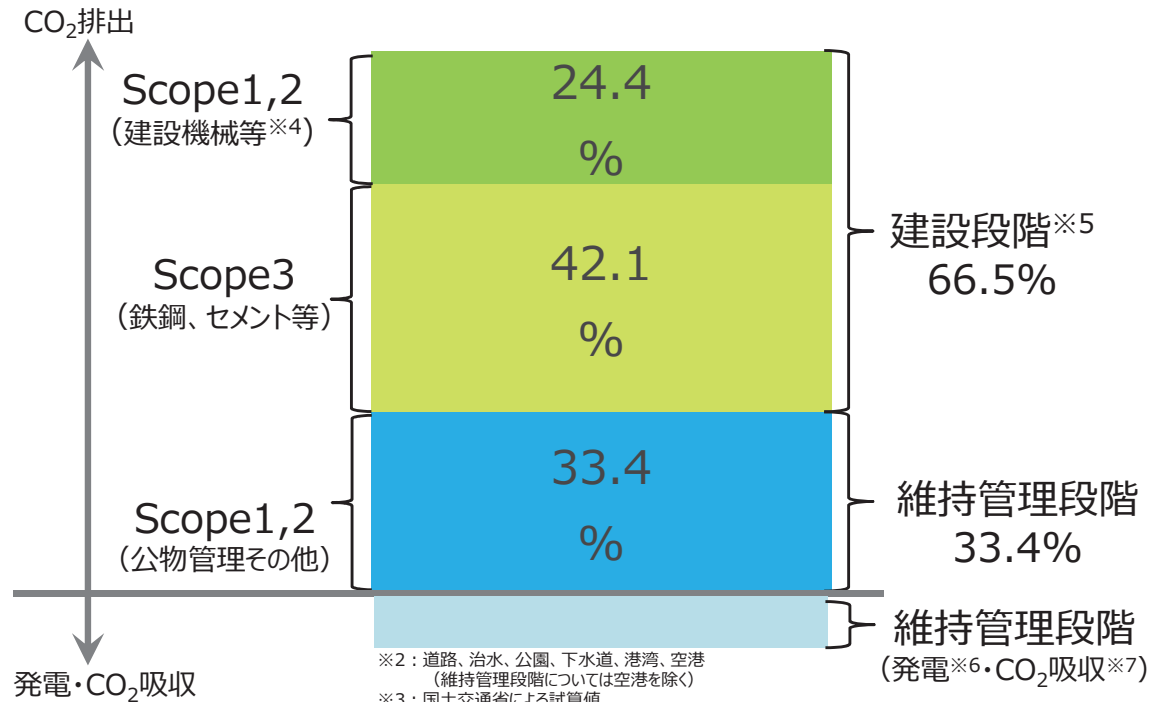
## 建設業 (土木・建築) の排出量割合



※いずれも統計からの試算値

**建設業 (土木・建築) 計: 概ね1割強**

## 公共土木<sup>※2</sup> (建設・維持管理) の排出量割合<sup>※3</sup>

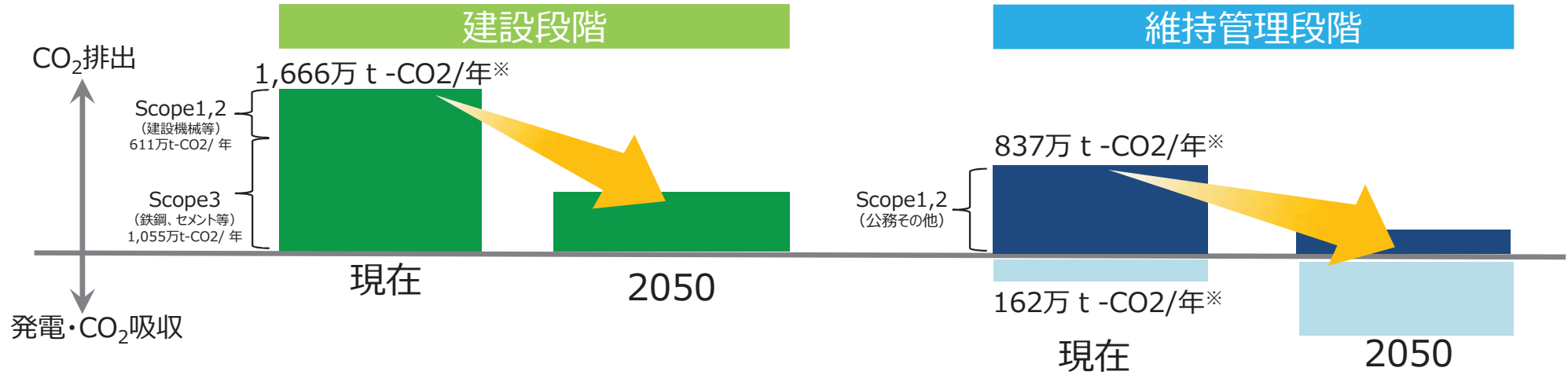


※2: 道路、治水、公園、下水道、港湾、空港 (維持管理段階については空港を除く)  
 ※3: 国土交通省による試算値  
 ※4: 建設関連貨物は含まない  
 ※5: 統計値のうち、建設工事受注動態統計調査の値は不適切処理による遡及改訂前の数値  
 ※6: 太陽光発電、ダム管理用水力発電、下水道バイオマスを計上  
 ※7: 都市公園/道路緑地/河川・砂防緑地/港湾緑地/下水道処理施設における外構緑地の吸収量、ブルーカーボン生態系による吸収量を計上

・建設現場の脱炭素化においては建設業としての取組と、サプライチェーン全体の取組の両方を進めていく必要  
 ・公共土木では発電・CO<sub>2</sub>吸収量も含めたトータルでカーボンニュートラルに向けた取組を進めるため、「建設段階」「維持管理段階」に分けて取組を整理

# インフラ分野におけるカーボンニュートラル実現に向けて

- 建設段階においては、**材料・機械・施工方法をトータルで改善**しCO<sub>2</sub>排出を削減。
- 維持管理段階においては、LED照明の普及など**省エネルギー化を推進**しCO<sub>2</sub>排出を削減。更に、太陽光、水力等**インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの創出**を図り、**維持管理段階でのカーボンマイナス**を目指す。
- 建設段階と維持管理段階のトータルでカーボンニュートラル**を目指す。



※道路、治水、下水道、公園、港湾、空港における排出量の試算値 (維持管理段階については空港を除く)

## 建設段階の取組

## 維持管理段階の取組

- ・**生産性向上**と併せたCNの実現 (**インフラDX**等)
  - プレキャスト化の推進
  - 工事監理の高度化による合理化 (ダンプの待ち時間短縮、戻りコンの縮減等)
  - 海上・河川舟運の活用による資機材等輸送の効率化 (燃料効率化、渋滞緩和等)
  - 資機材調達の地産地消化
  - ICT施工の推進 等
- ・利用可能な**低炭素材料**の活用促進  
木材、低炭素コンクリート、電炉鋼材 等 ※高炉セメント等既に活用済材料の再評価含む
- ・**低炭素建設機械**の導入促進、**低炭素燃料** (バイオ燃料等) の活用促進
- ・革新的建設機械 (電動、水素、バイオ等)、革新的建設材料 (CO<sub>2</sub>吸収コンクリート、ゼロカーボンスチール) などの**技術研究開発の推進** (内閣府・経産省等と連携)
- ・CO<sub>2</sub>削減に資する取組の**削減効果を定量的に算出・評価可能**に
- ・入札契約時の**総合評価や工事成績評定による加点による取組の促進**

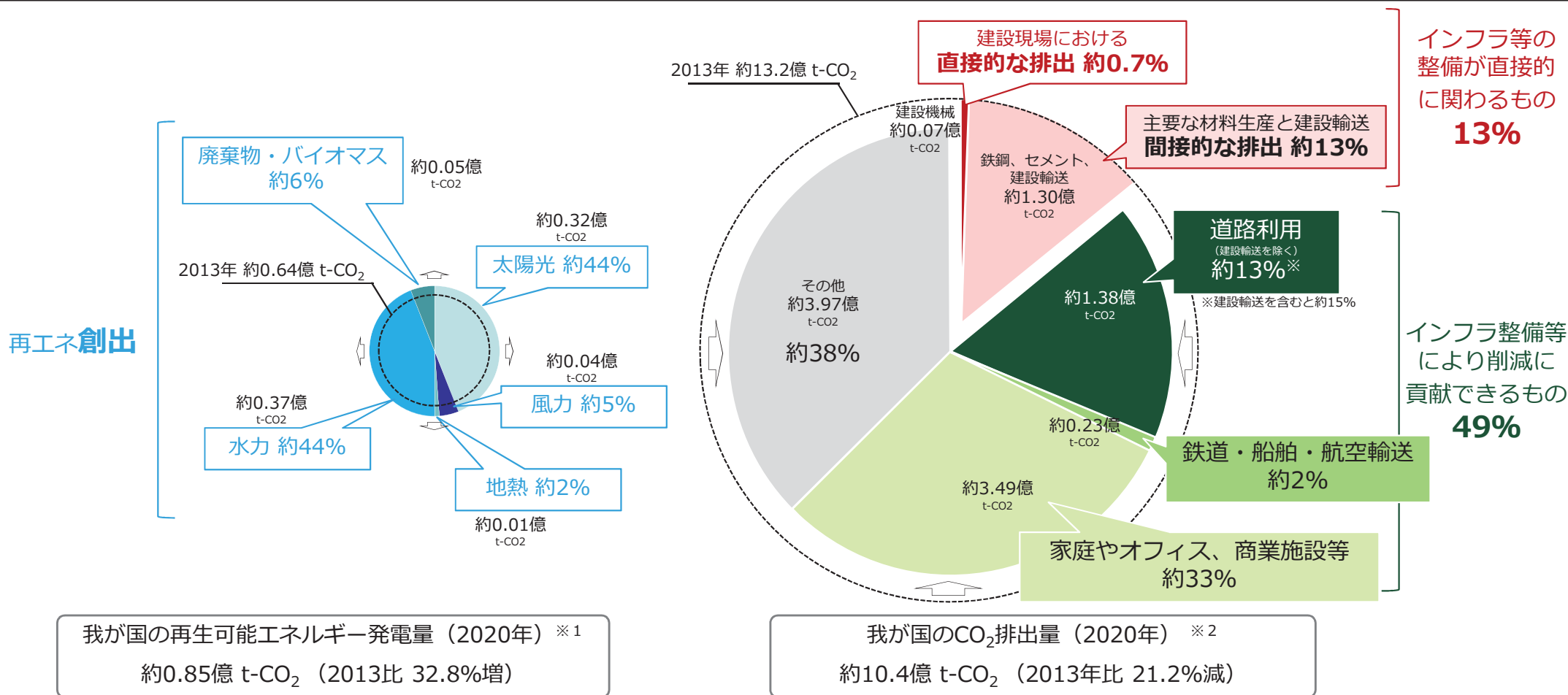
- ・**LED照明**の導入
- ・**樋管等**の無動力化
- ・**管理車両**の低炭素化 (EV等)
- ・**小水力発電**設備の導入
- ・**治水容量の活用**による電力事業者の支援
- ・道路、河川、公園、下水道、港湾等のインフラ空間を活用した**太陽光発電**の導入
- ・革新的**建設材料の技術研究開発**の推進【再掲】
- ・コンクリート構造物**供用中のCO<sub>2</sub>吸収量**の同定・認証に向けた技術研究開発の推進

## ライフサイクル全体を見据えた取組

- ・維持管理が省力化・効率化されるなど、インフラの**ライフサイクル全体を通して省CO<sub>2</sub>に資する計画・設計**手法の導入検討
- ・建設・維持管理段階の工程・工種ごとの**CO<sub>2</sub>排出量を見える化**

# 我が国のインフラ分野に関するCO<sub>2</sub>排出状況

- 我が国のCO<sub>2</sub>排出量全体の概ね3分の2が、インフラ分野に関わりのある排出。
- このうち、**建設機械からの直接的排出と主要材料の生産、建設輸送というサプライチェーンを通じた間接的排出の約13%**は**インフラ等の整備が直接的に関わるものとして脱炭素化の取組**を進める。
- また、排出の半分を占める**道路利用や鉄道・船舶・航空輸送、家庭やオフィス等におけるインフラ整備**や、**インフラによる再生可能エネルギーの創出**などにより、一層の貢献を図っていく。



※1 「総合エネルギー統計」(2013/2020)、「温対法に基づく事業者別排出係数の算出及び公表について」(2012/2019年度実績)に基づき試算。  
 ※2 インフラ分野に関する排出量については「日本の温室効果ガス排出量データ」(1990-2020年度確報値)、「総合エネルギー統計」、「自動車輸送統計調査」及び「普通鋼地域別用途別受注統計」(いずれも2020年確報値)に基づき試算。なお、鉄鋼以外の金属材料の製造や土砂以外の建設廃棄物の処理など、インフラ分野に関係するがその他に含まれているものがある。



# 工事関係書類の様式統一化について

---

# 工事関係書類の標準化について

工事関係書類の標準化は、土木工事における受発注者の業務効率化、書類簡素化の取組の一環として実施。国土交通省で使用する「工事関係書類の標準様式」は、国土交通省HPに掲載しており、工事関係書類の様式の標準化について、地方整備局を通じて情報交換等を実施。(統一化出来るものから統一化)

## 技術調査

技術研究開発 > コスト構造改善 > 技術管理 > 入札・契約 > 公共事業の評価 > 環境 > 情報技術 > 積算基準・工事成績等

ホーム > 政策・仕事 > 技術調査 > 監督・検査・工事成績評価・土木工事共通仕様書関係

### 監督・検査・工事成績評価・土木工事共通仕様書関係

国技建管第26号  
令和3年3月31日

#### 1. 監督・検査・工事成績評価

##### (1) 監督・検査基準等

[H18.3.31]

-  [地方整備局工事技術検査要領について](#)
-  [地方整備局工事技術検査基準について](#)

[H31.3.29]

-  [1.地方整備局土木工事検査技術基準\(案\)](#)
-  [2.照会部分検査技術基準\(案\)](#)

[R3.3.31] 「工事関係書類の標準様式」の改定について

-  [通知文](#)
-  [別添1](#)
-  [別添2](#)

国土交通省HPでの掲載

各地方整備局 企画部 技術調整管理官 殿  
北海道開発局 技術管理企画官 殿  
内閣府沖縄総合事務局 開発建設部 技術管理官 殿

国土交通省大臣官房技術調査課  
建設システム管理企画室長

「工事関係書類の標準様式」の改定について

土木工事の工事書類における押印廃止のため、工事関係書類の標準様式を改定したので、下記に基づき運用されたい。  
なお、「「工事関係書類の標準様式」の改定について」(平成30年10月31日付け、国技建管第16号)は廃止する。

記

1. 工事関係書類の標準様式  
別添1「工事関係書類の標準様式一覧」に示す書類を対象に、別添2のとおり標準様式として定める。
2. 書類の取扱い  
工事関係書類については、情報共有システム等を活用することにより、原則、電子データで取り扱うこととする。

No.	書類名称	備考
様式-1	現場代理人等通知書、経歴書、現場代理人等変更通知書	
様式-2	請負代金内訳書	
様式-3	工程表、変更工程表	
様式-4	掛金収納書 (電子申請を使用しない場合は、「掛金収納書提出用台紙」)	
様式-5	請求書(前払金、中間前払金、指定部分完済払金、部分払金、完成代金)、 請求内訳書(部分払、国債部分払、指定部分払)	
様式-6	V E 懸案書(契約後発時)	
様式-7	品質証明員通知書	
様式-9	工事打合せ簿(指示、協議、承諾、費出、報告、通知)	
様式-10	材料確認書	
様式-11	設備確認書	
様式-12	確認・立会依頼書	
様式-13	工事事故速報	
様式-14	工事履行報告書	
様式-15	認定請求書	
様式-16	指定部分完成通知書	
様式-17	指定部分引渡書	
様式-18	工事出来高内訳書	
様式-19	請負工事既済部分検査請求書	
様式-21	修補完了届	
様式-22	部分使用承諾書	
様式-23	工期延期届	
様式-24	支給品受領書	
様式-25	支給品精算書	
様式-26	建設機械使用実績報告書	
様式-27	建設機械借用・返納書	
様式-28	現場発生品調査書	
様式-29	完成通知書	
様式-30	引渡書	
様式-31	出来形管理図表	
様式-32	品質管理図表	
様式-33	品質証明書	
様式-34	創意工夫・社会性等に関する実施状況(説明資料)	

掲載URL  
[https://www.mlit.go.jp/tec/tec\\_tk\\_000052.html](https://www.mlit.go.jp/tec/tec_tk_000052.html)



同時発表：沖縄総合事務局、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県、北九州市、福岡市、熊本市

令和5年3月24日  
九州地方整備局

## 記者発表資料

### 建設業の更なる『働き方改革』を強かに推進するため、

#### 九州・沖縄ブロックの新たな取り組み目標を設定

～ 建設業の魅力発信など ～

地域の守り手でもある建設産業の中長期的な担い手確保・育成に向け、発注者としても建設業の働き方改革を加速化させることは急務となっております。

九州・沖縄ブロック土木部長等会議（国、県及び政令市）では、令和元年度より、建設業の働き方改革推進に向けた共通の取組目標を定め取り組んでいるところであり、今回、令和5年度の取組目標として、以下のとおり新たに追加しました。

（新規）

ICT活用工事の対象工種の追加（小規模土工、法面工）

九州・沖縄ブロック統一現場閉所日を設定 など

これらの取り組みの充実により、九州・沖縄ブロックが一丸となって建設業の将来の担い手確保に向けた働き方改革を推進します。

本件に関する問合せ先

（合意事項全般、九州地方整備局に関する取り組みについて）

九州地方整備局企画部 技術管理課 千年、後田

電話番号：092-476-3546（技術管理課直通）（内線：3311, 3312）

（沖縄総合事務局に関する取り組みについて）

沖縄総合事務局開発建設部 技術管理課 町田、大城、米須

品質確保対策室 有銘

電話番号：098-866-0031（代表）（内線：3330,3283,3313,3122）

令和5年3月24日

## 九州・沖縄ブロック土木部長等会議 合 意 事 項

地域の守り手でもある建設産業の中長期的な担い手確保・育成に向け、発注者として建設業の働き方改革を加速化させることは急務である。そのため、九州・沖縄ブロックにおける令和5年度の共通目標を以下のとおり定め、当会議メンバー相互が連携し鋭意努力する。

### 《九州・沖縄ブロックにおけるR5共通目標》

#### ■インフラDXの普及・拡大に向けて

- ◇土木工事<sup>(※1)</sup>のうち、発注規模が一定規模以上の工事を「ICT活用工事」の対象<sup>(※2)</sup>とする。【対象工種：土工、舗装（新設・修繕）、**小規模土工、法面工**】**【新規】**
- ◇共通様式でICT活用証明書を発行する。
- ◇簡易型ICT活用工事（土工）における工事成績加点を実施する。
- ◇インフラDX合同研修会（国、県、政令市）を開催する。
- ◇土木工事<sup>(※1)</sup>における、「遠隔臨場活用工事」を推進する。
- ◇**遠隔臨場活用効果事例集を更新する。**

#### ■週休2日工事の普及・拡大に向けて

- ◇災害復旧工事以外の全ての土木工事<sup>(※1)</sup>を「週休2日工事」の対象<sup>(※3)</sup>とする。
- ◇共通様式で週休2日実施証明書を発行する。
- ◇九州・沖縄ブロックで統一現場閉所日を設定<sup>(※3)</sup>する。  
【令和5年度は、年4回を予定】  
(4月22日(土), 8月12日(土), 11月11日(土), 1月13日(土))

#### ■工事関係書類の様式の統一化に向けて

- ◇土木工事における受発注者の更なる業務効率化を図るため、工事関係書類の様式の統一化を推進する。<sup>(※4)</sup>  
〔現在までに、27種類について統一様式へ移行し運用中〕

#### ■建設業の魅力発信の取組拡大に向けて

- ◇災害時の「地域の守り手」としての**活動状況**や**若い担い手の活動等**、**建設業の魅力発信の拡充を図る。**

※1：原則として、対象とする土木工事とは、関係者の合意が得られたものをいう。

※2：工事箇所が点にする等、ICTの活用が有効でない工事は対象外とできる。

※3：供用を控える等工期に制約がある工事や小規模工事等短期間に完了する工事、及び災害復旧工事等緊急を要する場合は対象外とできる。

※4：各機関固有の取り組みのための様式（例えば「県産品の使用状況」等）の使用は妨げないが、簡素化に取り組むこととする。

# 改正港湾法、サイバーポート

---

# 港湾局説明資料

---

令和5年5月  
国土交通省港湾局

# 港湾法の一部改正について

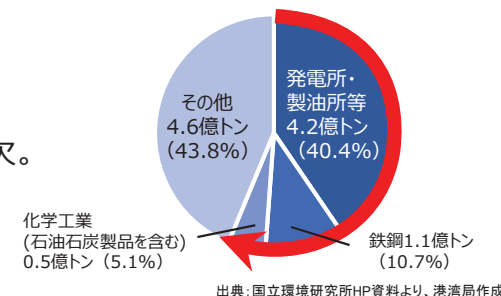
---

# 港湾法の一部を改正する法律(令和4年法律第87号)の概要

## 背景・必要性

我が国のCO<sub>2</sub>排出量  
計10.4億トン(2020年度)

CO<sub>2</sub>排出量の約6割を占める産業の多くは、**港湾・臨海部に立地**



出典: 国立環境研究所HP資料より、港湾局作成

### 1. エネルギー・産業構造転換のために必要な港湾における脱炭素化の推進

- 我が国の**運輸・産業分野の脱炭素化**に必要な**水素・燃料アンモニア等の活用**を本格化させるためには、産業が集積し海上物流の拠点である**港湾**におけるその**サプライチェーンの構築と利用促進**が必要。我が国産業や港湾の**国際競争力**にも影響する懸念。

➡ **臨海部に集積する産業と連携し、港湾における官民関係者が一体となった、カーボンニュートラルポート (CNP) の取組**を推進するための仕組みが必要。

### 2. パンデミックや自然災害等への対応

- **パンデミックや激甚化する自然災害等の新たなリスク**に対応するため、**港湾機能を確実に維持するための体制の構築**が必要不可欠。

### 3. 民間を活用した港湾の管理、利用等の効率化と質の向上への対応

- 地域の交流拠点としての役割を担う**港湾緑地等の老朽化、魅力の低下等**に対応するため、**民間活力を最大限活かして、緑地等の再整備と魅力向上**を効果的に推進する仕組みが必要。

## 法律の概要

### 1. 港湾における脱炭素化の推進

#### ① 港湾の基本方針への位置づけの明確化 等

- 国が定める**港湾の開発等に関する基本方針**に「**脱炭素社会の実現に向けて港湾が果たすべき役割**」等を明記。
- 港湾法の適用を受ける港湾施設に、**船舶に水素・燃料アンモニア等の動力源を補給するための施設を追加し、海運分野の脱炭素化を後押し**。  
※併せて税制特例(固定資産税等)を措置

#### ② 港湾における脱炭素化の取組の推進

- 港湾管理者(地方自治体)は、官民の連携による港湾における脱炭素化の取組※を定めた**港湾脱炭素化推進計画**を作成。  
※水素等の受入れに必要な施設や船舶への環境負荷の少ない燃料の供給施設の整備等
- 港湾管理者は、関係する地方自治体や物流事業者、立地企業等からなる**港湾脱炭素化推進協議会**を組織し、計画の作成、実施等を協議。
- 水素関連産業の集積など、計画の実現のために港湾管理者が定める区域内における**構築物の用途規制を柔軟に設定できる特例等を措置**。

➡ **臨海部に集積する産業と連携して、カーボンニュートラルポート (CNP) の取組を推進し、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献**

港湾脱炭素化推進計画に定める取組の例



液化水素のサプライチェーンの構築に必要な港湾施設の整備  
海運の脱炭素化を支える環境負荷の少ない船舶燃料の補給サービス  
セントラル LNG マリンフューエル提供

### 2. パンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持

#### ① 国による港湾管理者を支援する体制の強化

- 非常災害と同様に、**感染症等のリスク発生時**にも、**国による港湾施設の管理代行**を可能とする。

#### ② 民間事業者の活用の推進

- 災害復旧工事等を円滑化するため、国、港湾管理者が委任した者に、港湾工事のための調査時における**土地立入権限**を付与。



感染症を発生した乗客の下船対応(横浜港)

### 3. 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上

#### ① 民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備

- **港湾緑地等**において、**収益施設(カフェ等)の整備**と当該施設から得られる収益を還元して**緑地等のリニューアル**を行う民間事業者に対し、**緑地等の貸付を可能とする認定制度**を措置。



緑地の活用例(カフェ)(神戸港) 神戸市提供

等



# 0. 港湾法の章構成見直し

## －「第8章 雑則」の見直し－

- ✓ 港湾法は、全8章**214**条(附則を除く)で構成（令和4年10月末時点）。うち「第8章 雑則」は**98**条を占め、その過半が過去20年以内(2003年以降)に追加されるなど累次の改正で増大傾向にあり、規定の検索が容易ではない状況
- ✓ 港湾行政を取り巻く環境が大きく変化し、雑則の規定の重要性が一層増大していること等から、**章構成を見直す**

### 章構成の見直し概要

- 現行の規定順に沿って章・節を設定(一部規定で条ズレ(下表**赤字**参照))。第8章以外(第1章-第7章、附則)は改正せず。

現行の港湾法第44条以降の構成

章・節	計98条 (※第48条を含む)
<b>第8章 雑則</b>	
	第44条－第45条
	<b>第45条の3</b>
	<b>第45条の4－第45条の6</b>
	第46条・第47条
	<b>第49条－第50条の2</b>
	<b>第50条の3－第50条の5</b>
	(今回新設)
	第50条の6－第50条の15
	第50条の16－第50条の22
	(今回新設)
	第52条－第54条の2
	第54条の3－第55条の2
	第55条の2の2－第55条の4
	第55条の5・第55条の6
	第55条の7－第55条の9
	第56条・第56条の2
	第56条の2の2
	第56条の2の3－第56条の2の20
	第56条の3の21－第56条の3
	<b>第45条の2, 第51条, 第56条の4－第60条の5</b>
	第61条－第66条

改正後の港湾法第44条以降の構成

章・節	計106条
<b>第8章 港湾の適正な管理運営等に関する措置</b>	
第一節 港湾の利用に関する料金	第44条－第45条
第二節 滞船の場合における要請	<b>第45条の2</b>
第三節 特定港湾情報提供施設協定	<b>第45条の3－第45条の5</b>
第四節 港湾管理者の業務に関する国の関与	第46条・第47条
第五節 港湾に関する情報の管理等	<b>第48条－第48条の4</b>
第六節 協議会	<b>第49条－第50条</b>
<b>第9章 港湾の効果的な利用に関する計画</b>	
第一節 港湾脱炭素化推進計画	<b>第50条の2－第50条の5</b>
第二節 特定利用推進計画	第50条の6－第50条の15
第三節 国際旅客船拠点形成計画	第50条の16－第50条の22
第四節 港湾環境整備計画	<b>第51条－第51条の5</b>
<b>第10章 港湾等の機能の維持及び増進を図るための措置</b>	
第一節 国土交通大臣がする港湾工事等	第52条－第54条の2
第二節 埠頭を構成する行政財産の貸付け	第54条の3－第55条の2
第三節 公用負担及び非常災害等の場合における措置	第55条の2の2－第55条の4
第四節 港湾工事の費用の負担の特例	第55条の5・第55条の6
第五節 港湾施設の建設等に係る資金の貸付け	第55条の7－第55条の9
第六節 港湾区域の定めのない港湾	第56条・第56条の2
<b>第11章 港湾の施設に関する技術上の基準</b>	
第一節 技術基準対象施設の適合義務	第56条の2の2
第二節 登録確認機関	第56条の2の3－第56条の2の20
第三節 特定技術基準対象施設等に関する措置	第56条の3の21－第56条の3
<b>第12章 雑則</b>	<b>第56条の3の2－第60条の5</b>
<b>第13章 罰則</b>	第61条－第66条

# 1. 港湾における脱炭素化の推進

## －「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成－

### 「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成の目的

➤ 港湾は、サプライチェーンの拠点かつ産業が集積する空間であり、運輸・製造業等の活動の場として機能

⇒ **港湾における脱炭素化の取組を推進することで、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献**

### 「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成のイメージ



### 港湾・臨海部の脱炭素化への貢献

産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備を進めることで、港湾・臨海部の脱炭素化に貢献

### 荷主等の脱炭素化ニーズへの対応を通じた港湾の競争力強化

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、港湾施設の脱炭素化等への取組を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成

# 1. 港湾における脱炭素化の推進

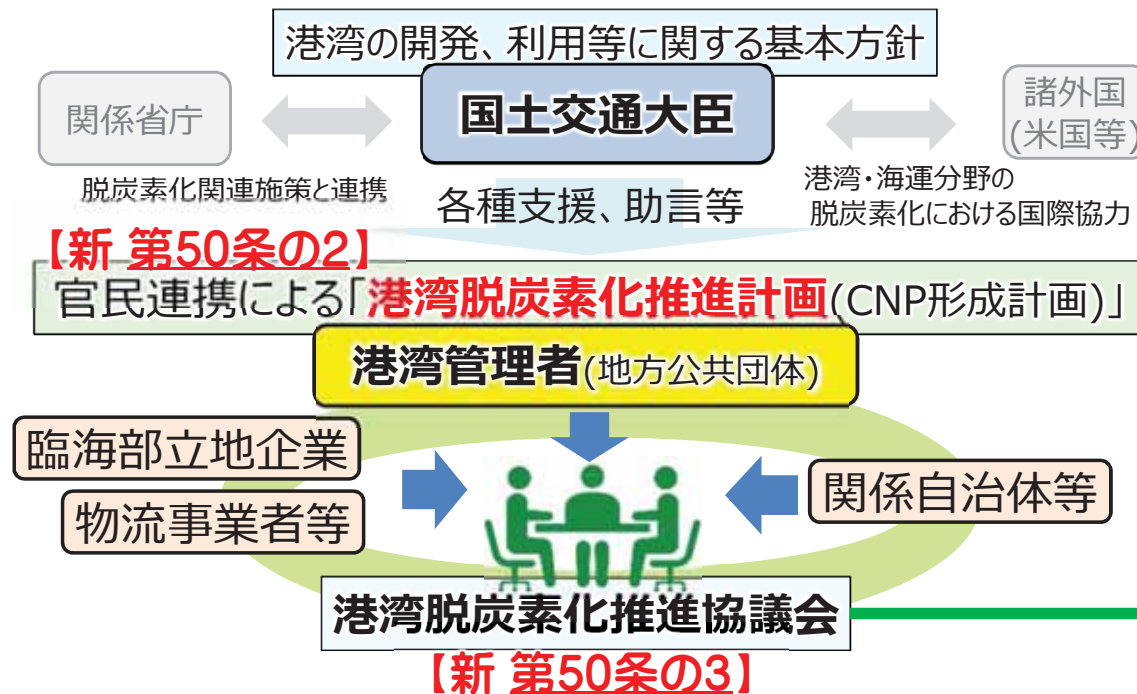
## — 港湾における脱炭素化の取組の体制構築 —

### 背景・必要性

▶ 港湾における脱炭素化の取組は、多岐に亘る官民の主体が関係することから、その実効性を高めるためには、官民連携による継続的かつ計画的な取組を進める体制構築が必要

### 改正内容

▶ 臨海部に集積する産業等と連携した脱炭素化の取組を進めるため、港湾における官民関係者が一体となった、カーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進する仕組みを導入



### 【新 第50条の2第2項】

「**港湾脱炭素化推進計画**」に定める事項

- ✓ **基本的な方針** (取組の方向性 等)
- ✓ **計画期間と目標**
  - ・ CO2削減目標量や水素等の取扱貨物量 等
- ✓ **港湾における脱炭素化の促進に資する事業、事業主体**
  - ・ 水素等の供給のための港湾施設等の整備、既存施設の利用転換 等
  - ・ 荷役機械のEV化、陸上電力供給設備やLNGバンカリング施設の整備 等
  - ・ その他港湾空間を活用した取組(洋上風力発電、ブルーカーボンの推進) 等
- ✓ **計画の達成状況の評価に関する事項**
  - ・ 進捗管理の体制・方法 等
- ✓ **その他港湾管理者が必要と認める事項**

### 【新 第50条の3第2項】

「**港湾脱炭素化推進協議会**」の構成員

- ✓ **港湾管理者** (協議会の設置主体)
- ✓ **関係地方公共団体** (港湾所在市町村 等)
- ✓ **脱炭素化の取組を行う民間事業者** (立地企業、物流事業者等)
- ✓ **港湾利用者** (船会社等)
- ✓ **学識経験者** 等

# 1. 港湾における脱炭素化の推進

## — 港湾における脱炭素化の取組を推進するための措置 —

### 背景・必要性

#### 荷主等の脱炭素化ニーズへの対応を通じた**港湾の競争力強化**

- 脱炭素化を企業経営に取り込む動きが世界的に進展  
荷主はサプライチェーン全体の脱炭素化に取り組んでおり、船社・物流事業者や海外港湾は、対応を強化
- **船舶燃料等の脱炭素化への対応や環境に配慮した港湾施設の導入等を進め、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成することが必要**

【港湾におけるサプライチェーンの脱炭素化に資する取組例】



#### 港湾・臨海部の脱炭素化への貢献

- CO2排出量の約6割を占める産業の多くは、港湾・臨海部に立地(燃料等で化石燃料を使用する産業が多い)
- エネルギー転換等に伴い、臨海部産業への水素等の供給のための港湾機能の確保や変化する土地利用ニーズへの対応が必要

海外における水素・アンモニア等の製造

海上輸送



我が国港湾にて荷役・貯蔵

パイプライン等  
配送



港湾・臨海部立地産業等が利用

### 改正内容

- 港湾法の適用を受ける**船舶燃料を補給する施設の対象を拡大**し、その設置を支援 **【第2条第5項】**
  - ・ 給油、給炭の用に供する施設に加え、**LNGや水素等の動力源の供給の用に供する施設**を対象に拡大
  - ・ これに併せて税制特例を措置 (固定資産税、事業所税) **【地方税法附則第15条第45項】**
- 脱炭素化推進地区内における**構築物の用途規制の柔軟化** **【新 第50条の5】**
  - ・ 分区内の構築物用途規制について、分区内の一部区域(港湾管理者が定める脱炭素化推進地区)においては、水素等の供給、利用等の促進のため必要な場合に、当該規制の一部を緩和又は強化できる制度を創設
- 計画記載事業に係る港湾法の**許可等手続のワンストップ化** **【新 第50条の4】**

# 1. 港湾における脱炭素化の推進

## 一脱炭素化推進地区における構築物用途規制の柔軟化一

### 背景・必要性

【東京港の臨港地区及び分区】



- 港湾管理者は、臨港地区(港湾の管理運営に必要な地区)内の土地利用を誘導するため、目的に応じて定めた分区毎に条例で構築物用途を規制 (分区制度)
- 他方、現行制度は、分区内の一部の規制緩和や分区の種類追加ができないため、水素等の供給や利用のための土地利用のニーズにうまく対応できない

**【課題】** 新たな土地利用ニーズ(水素等の危険物取扱施設の設置等)への対応

- ・危険物取扱施設は、多くの港湾で一部の分区を除き、建設を禁止
- ・一方、開発余地を生み出す埋立事業が減少傾向※にあり、既存の土地の活用が必要

※【我が国港湾で造成された埋立地面積】 1975年：3,109.6ha ⇒ 2015年：156.6ha (出典) 国土交通省港湾局調べ

### 改正内容【新 第50条の5】

**分区内の構築物用途規制**について、分区内の一部区域(港湾管理者が定める**脱炭素化推進地区**)においては、水素等の供給、利用等の促進のため必要な場合に、**当該規制の一部を緩和又は強化できる制度**を創設  
 ⇒ **企業等のニーズを踏まえた、きめ細かな規制の導入により、港湾周辺の効果的な土地利用を誘導**

規制の緩和イメージ (○：建設可 ×：建設禁止)

現在の用途規制

**A 港商港区**

物流倉庫：○  
工場：×  
水素ステーション：×



新制度を活用した用途規制

**A 港商港区**

物流倉庫：○  
工場：×  
水素ステーション：×

脱炭素化推進地区内

物流倉庫：○  
工場：×  
水素ステーション：○

規制を緩和する構築物(例)

港湾物流車両用の水素ステーション(イメージ)  
(出典) 豊通エア・リキッドハイドロジェンステーション

## 2. パンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持

### — 国による港湾管理者を支援する体制の強化 —

#### 背景・必要性

クルーズ船での感染症の集団感染 → 新たなリスクに際しても港湾機能を確実に維持することが不可欠

感染症集団感染した大型クルーズ船の検疫対応（2020年2月3日～3月25日：横浜港）

#### <概要>

- 対象船舶：ダイヤモンド・プリンセス(115,906総トン)
- 乗船者数：3,711名(乗客2,666、乗員1,045)  
うち、PCR検査陽性者712名
- 主な経過：2月3日 横浜港入港  
2月5日 大黒埠頭着岸  
3月1日 乗船者全員下船  
3月25日 出港



#### 国土交通省の対応

港湾管理者が行う業務のうち、以下業務を事実上代行

- 防衛省支援船舶等の着岸等に係る港湾施設の利用調整
- 厚生労働省等の関係機関と連携した乗船者の下船に係る環境整備・調整 等



→ **国が港湾施設の管理権限を持っていなかったため、機動的な対応ができない等の支障が生じた**

国による港湾施設の管理代行制度（非常災害時における国による港湾管理者への支援強化）

**「非常災害」の発生時**に、港湾管理者からの要請に基づき、国土交通大臣が港湾管理者が管理する港湾施設の管理の全部又は一部を代行

⇒ **「感染症の流行」は「非常災害」に該当しない**

#### 改正内容 **【第55条の3の3】**

**感染症の世界的流行等の重大リスクの発生時**にも、本制度を適用

感染症対応時の国の管理代行(イメージ)



#### 【管理代行の事例【呉港(港湾管理者：呉市)】

— 平成30年7月豪雨に伴う対応 —

- ✓ 期間：平成30年7月16日 – 同年9月24日
- ✓ 対象施設：岸壁・物揚場、航路・泊地 等
- ✓ 代行した内容：
  - ・岸壁・物揚場の利用調整
  - ・航路及び泊地内の漂流物・沈没物の除去

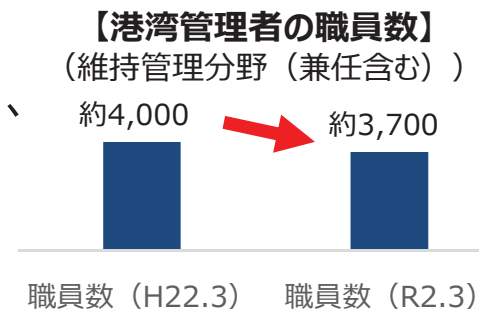


## 2. パンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持

### －災害復旧対応時における民間事業者の活用の推進－

#### 背景・必要性

- 近年、激甚化する自然災害の増加に伴い港湾施設の被害も甚大化する一方、災害時における港湾機能の早期復旧が求められている
- 港湾管理者の職員減少等を踏まえ、更なる民間活用の推進が必要



#### 災害時における民間事業者の活用の現状

- 国や港湾管理者と事前に協定を結んだ民間事業者が専門的な調査を迅速に実施し、早期の港湾機能復旧に貢献



- 一方、委託事業者が民有地内で調査を行おうとした際、所有者の同意が得られず調査ができなかった事案が発生

#### インフラ関連法令における他人の土地立入権限

- 各法令において、公物管理者等が工事等を行うためやむを得ない必要があるときは、土地所有者の承諾なしに職員等を他人の土地に立ち入らせることができる規定を措置
- 港湾法は、権限を国・港湾管理者の職員に限定

#### 【インフラ関連法令における他人の土地の立入権限規定】

	港湾法	道路法	河川法	海岸法	下水道法
土地立入特権の有無	○	○	○	○	○
受託者の権限の有無	×	○	○	○	○

⇒ 被災や一時避難により土地所有者との連絡がとれない場合等における対応が必要

#### 改正内容【第55条の2の2】

国や港湾管理者が行う港湾工事のための調査を委託した者に対しても他人の土地立入権限を付与<sup>73</sup>9

### 3. 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上

— 民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備 —

#### 背景・必要性

- ▶ 緑地等の老朽化、陳腐化が進展。財政制約から公共による更新投資も限界
  - ▶ 他方、民間能力を活用して魅力ある賑わい空間としたいニーズが顕在化
- ⇒ 既存制度では民間投資を呼びこむための環境が不十分

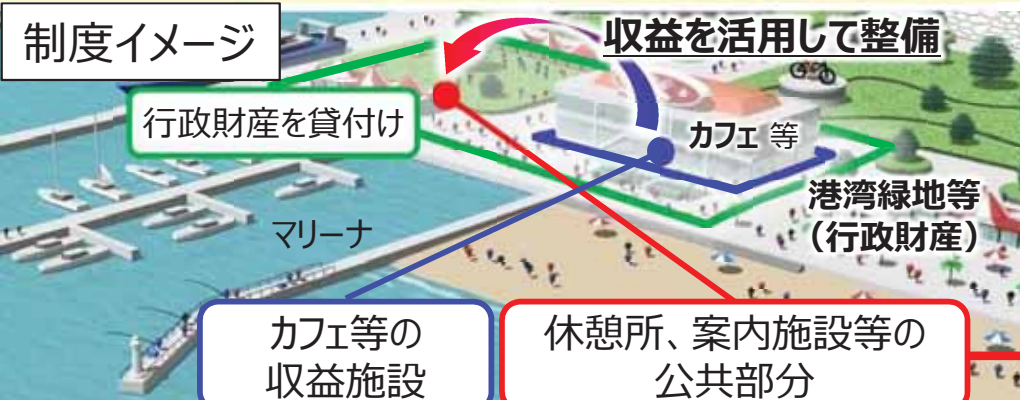
【老朽化・陳腐化した港湾緑地の例】



#### 改正内容【新 第51条-第51条の5】

港湾緑地等において、**収益施設(カフェ等)の整備**と当該施設から得られる**収益を還元して緑地等のリニューアル**等を行う民間事業者に対し、**緑地等の行政財産の貸付**を可能とする認定制度を措置

#### 制度イメージ



従前	民間資金	公的資金	
新制度	民間資金	収益を充当	公的資金

民間事業者が**収益施設と公共部分を一体的に整備・運営**

#### 認定を受けた民間事業者に対する支援措置

- ▶ **緑地等の行政財産の貸付け(国有財産法等の特例)**  
貸付け可能な行政財産の範囲拡大(建物所有目的の土地に加え、広場等のオープンスペースや海上構造物(釣り桟橋)等の貸付けが可能) **【新 第51条の3第1項】**
- ▶ **港湾区域内の占用等許可の特例** **【新 第51条の3第5項】**  
釣り施設等の設置に必要な許可手続をワンストップ化

#### 公共還元により整備する港湾施設の例(イメージ)



休憩所

案内施設 (デジタルサイネージ)

⇒ **民間活用の更なる推進により、水際線を生かした質の高い賑わい空間を創出**



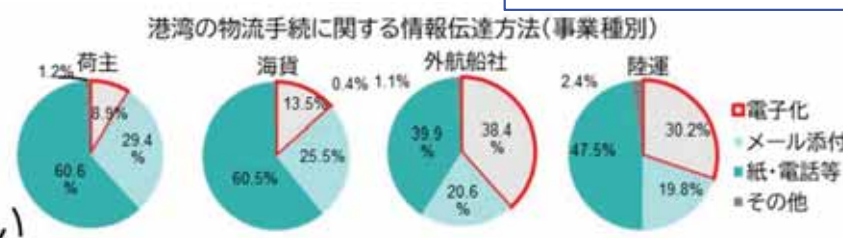
未施行  
令和5年秋頃施行予定

### 3. 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上

—サイバーポートを国土交通大臣が設置・管理する電子情報処理組織に位置づけ—

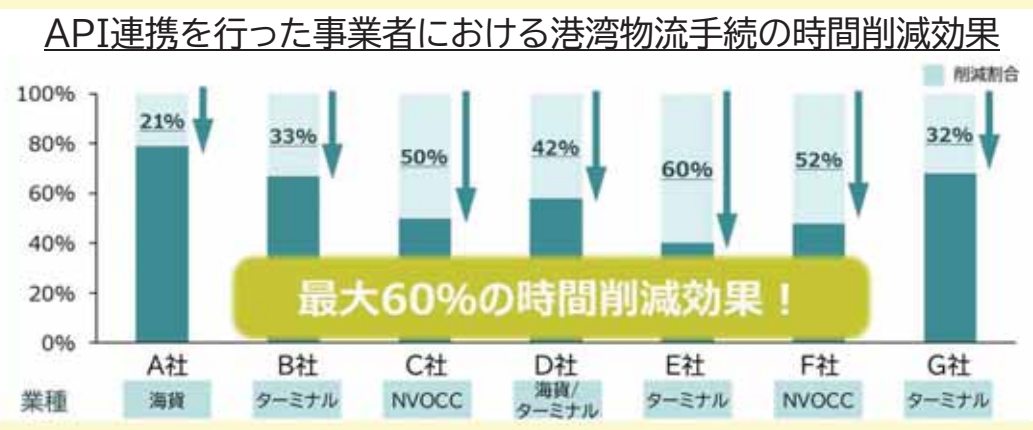
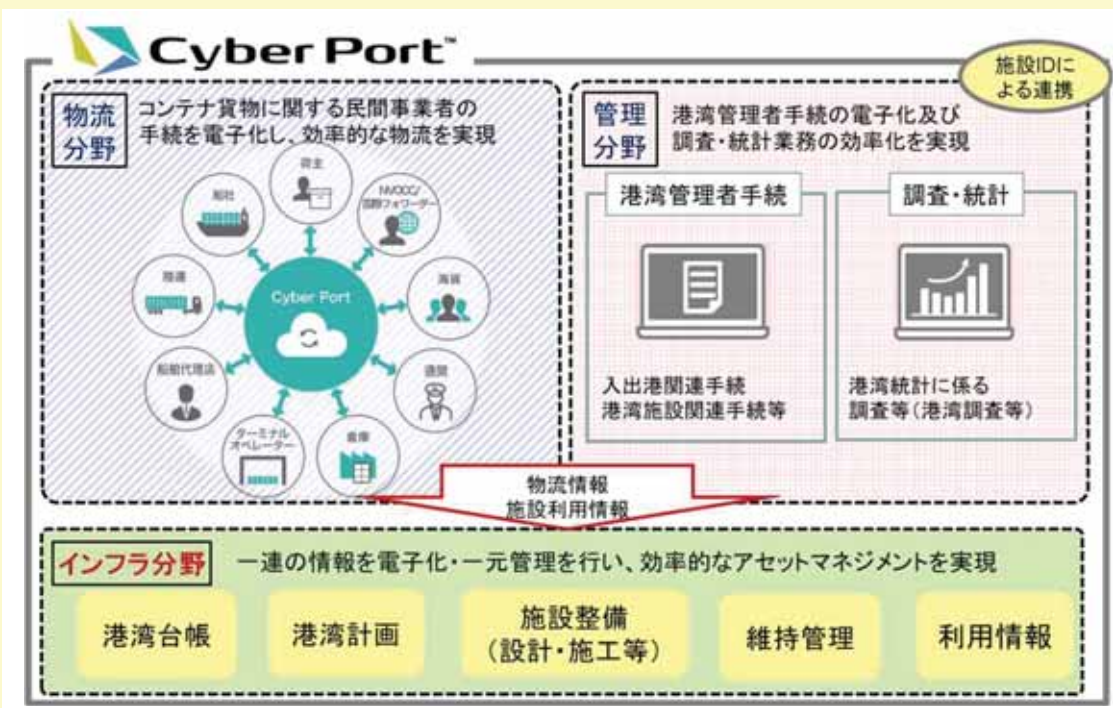
#### 背景・必要性

- ▶ 港湾の物流手続や行政手続は未だ紙、FAX、メールが主流、インフラ情報も各種DBが連携されておらず、非効率
- ▶ 個別の電子化は進められているが、全体最適化が図られていない



#### 改正内容【新 第48条の4】

港湾局が構築を進める情報プラットフォーム「サイバーポート」を、国土交通大臣が設置・管理する電子情報処理組織として位置づけ、物流手続の電子化やインフラ情報の一元化など、港湾の電子化を強力に推進。



⇒ 情報技術を活用した港湾の生産性向上をはかり、国際競争力の強化や災害対応力の向上につなげる

### ○法律

- ・ 港湾法の一部を改正する法律（令和4年法律第87号）

本法律の条文、新旧対照表等はこちら。

[https://www.mlit.go.jp/report/press/port01\\_hh\\_000250.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/port01_hh_000250.html)



### ○政令

- ・ 港湾法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令（令和4年政令第381号）

### ○省令

- ・ 港湾法施行規則及び建築基準法施行規則の一部を改正する省令（令和4年国土交通省令第90号）

### ○技術的助言

- ・ 「都市計画区域内における臨港地区に関する運用指針」の改定について（通知）（令和4年12月16日付け国都計第137号、国住街第184号、国港総第498号、国港計第21号）
- ・ 港湾法の一部を改正する法律の施行について（通知）（令和4年12月16日付け国港総第510号）



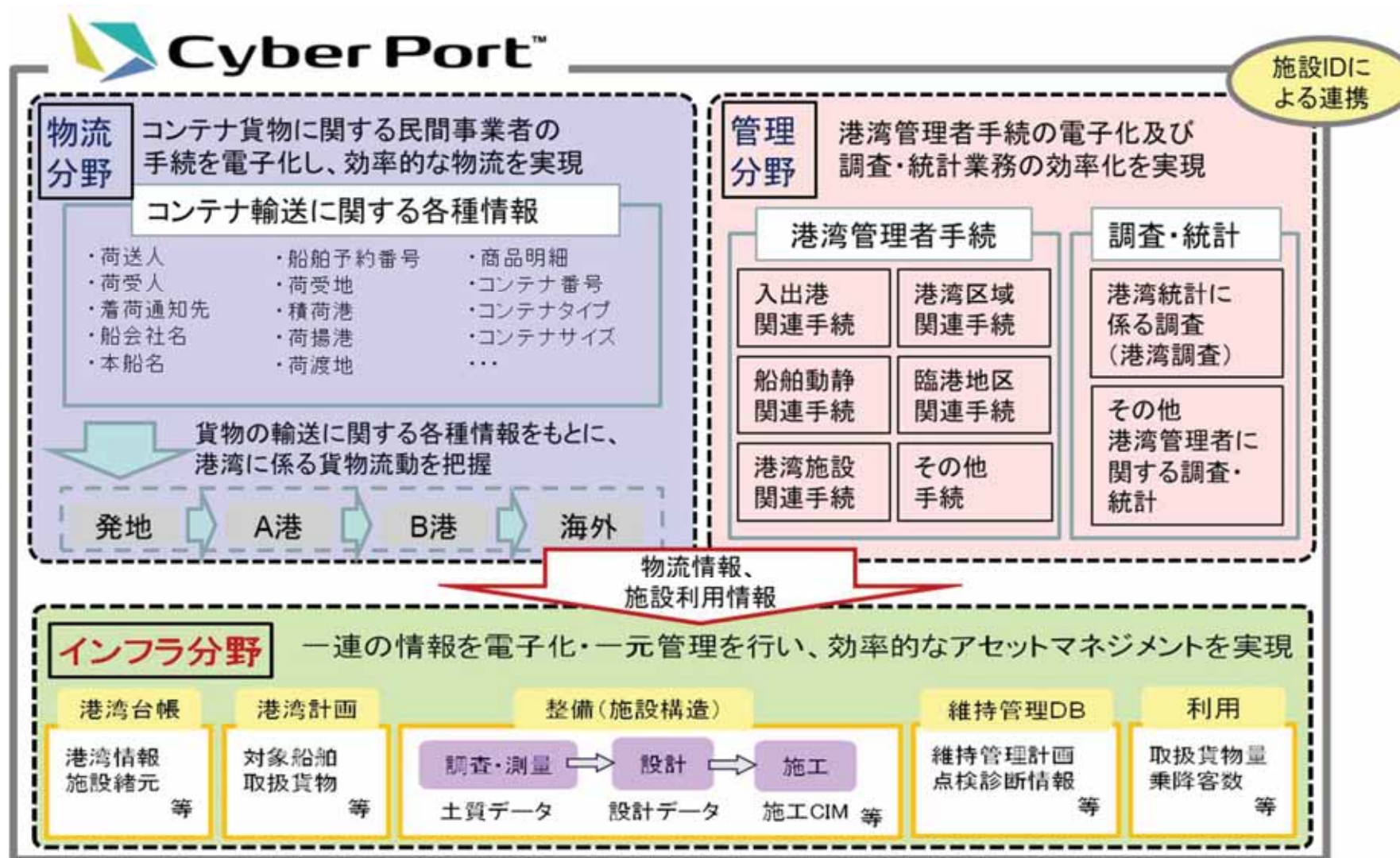
# サイバーポートについて

---

# サイバーポート (全体像)

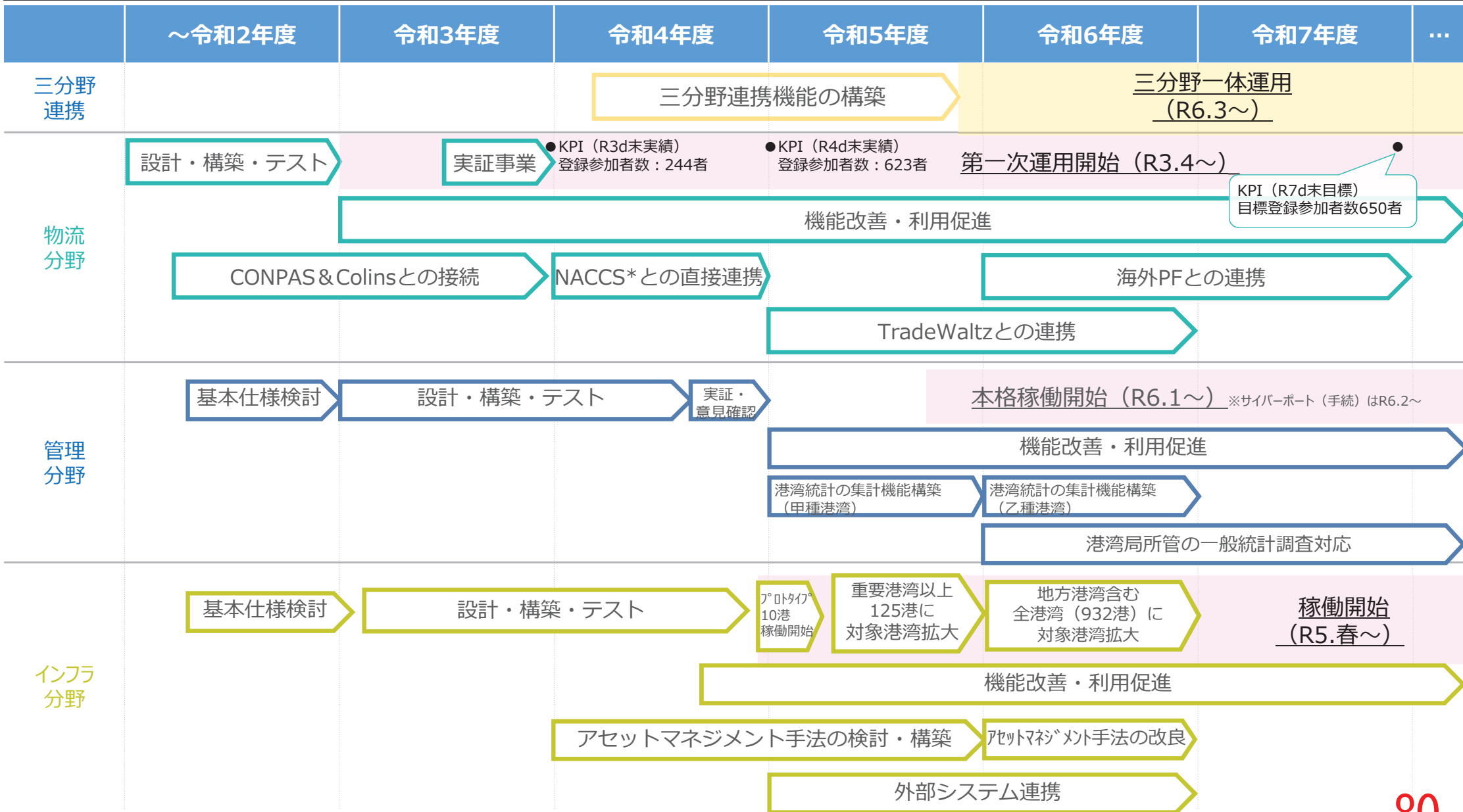
# サイバーポートの全体像

- 現状、紙、電話、メール等で行われている港湾関連手続を電子化し、港湾を取り巻く様々な情報が有機的に繋がる事業環境を実現することで、港湾全体の生産性向上を図る。
- このため、民間事業者間の港湾物流手続(港湾物流分野)、港湾管理者の行政手続や調査・統計業務(港湾管理分野)及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報(港湾インフラ分野)を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」の構築、機能改善を進める。



# サイバーポートに関するスケジュール

- 令和3年4月に港湾物流分野の第一次運用を開始。
- 各分野で構築や機能改善、利用促進を推進しつつ、令和5年度(2023年度)中に三分野一体での運用を実現。

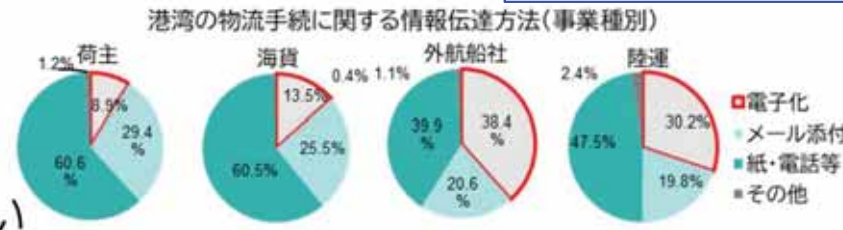


\*netNACCSを介したファイル連携機能は、第一次運用開始時点で実装済

サイバーポートに関する港湾法改正内容 (R4.11)  
— 国土交通大臣が設置する電子情報処理組織に位置づけ —

背景・必要性

- ▶ 港湾の物流手続や行政手続は未だ紙、FAX、メールが主流、インフラ情報も各種DBが連携されておらず、非効率
- ▶ 個別の電子化は進められているが、全体最適化が図られていない



改正内容

港湾局が構築を進める情報プラットフォーム「サイバーポート」を、国土交通大臣が設置する電子情報処理組織として位置づけ、物流手続の電子化やインフラ情報の一元化など、港湾の電子化を強力に推進。

第四十八条の四  
国土交通大臣は、次に掲げる電子情報処理組織を設置し、及び管理することができる。

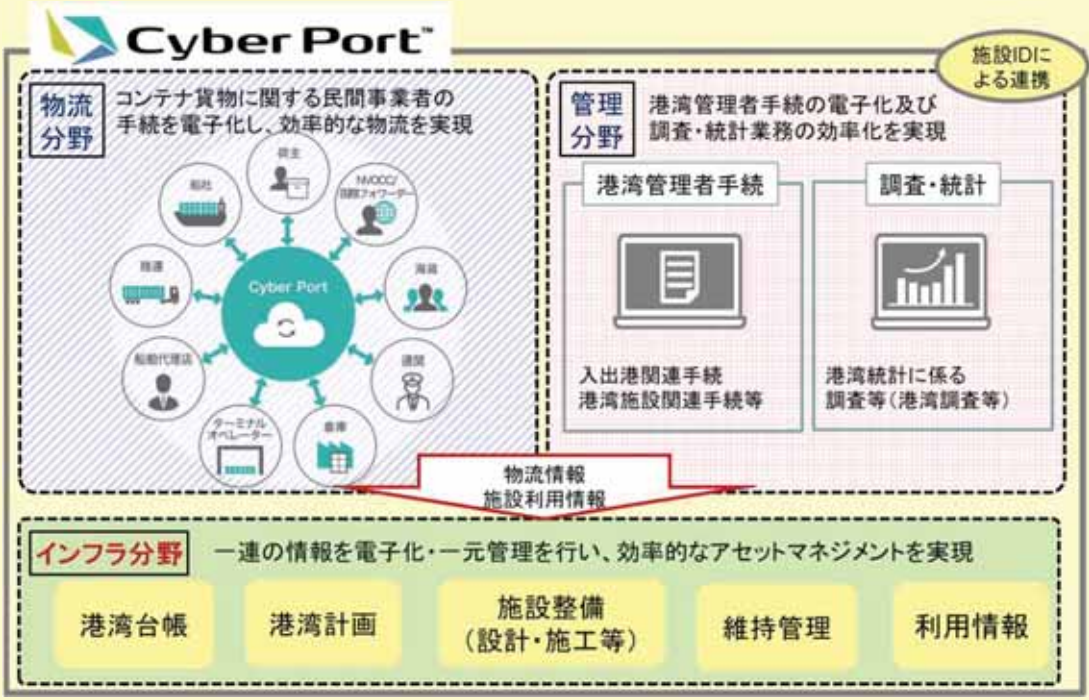
- 一 申請等であつて国土交通省令で定めるもの及び当該申請等に対する処分等の通知、受理の通知その他の港湾管理者が行う通知であつて国土交通省令で定めるもの(以下この条において「処分通知等」という。)を迅速かつ的確に処理するためのもの

二～三(略)

四(新設) 港湾において取り扱われる貨物に係る情報であつて国土交通省令で定めるもの(第六項第四号において「**港湾取扱貨物情報**」という。)の授受を迅速かつ的確に行うことにより港湾における当該貨物の運送の効率化を促進するためのもの

五(新設) 港湾施設の位置、種類及び構造に関する情報その他の港湾の開発、保全及び管理に必要な情報であつて国土交通省令で定めるもの(以下この条において「**港湾施設等情報**」という。)の収集、整理及び提供により港湾の開発、保全及び管理を効率的に実施するためのもの

- 管理分野
- 物流分野
- インフラ分野



⇒ 情報技術を活用した港湾の生産性向上をはかり、国際競争力の強化や災害対応力の向上につなげる

# サイバーポート (港湾インフラ分野)



## サイバーポート（港湾インフラ分野）の稼働（第一次運用）を開始

- 国土交通省港湾局において構築を進めているサイバーポート（港湾インフラ分野）の稼働（先行10港を対象とした第一次運用）を令和5年4月より開始しました。
- これに併せて、各種情報を掲載したポータルサイトを開設し、利用登録を開始します。

- システムの概要 : サイバーポート（港湾インフラ分野）は、港湾施設等情報の収集、整理及び提供により、港湾の開発、保全及び管理を効率的に実施することを目的としたプラットフォーム
- 機能 : ① 地図画面（GIS）上への施設位置図、港湾計画図の重ね表示機能  
② GIS画面から個別施設の諸元や維持管理に関する情報の参照機能  
③ 施設情報を元にした集計結果の可視化表示機能（ダッシュボード機能）
- ポータルサイトURL : <https://www.cyber-port.mlit.go.jp/infra/>
- 利用対象者 : 国土交通省・港湾管理者・民間管理者の港湾関係職員、工事又は業務の受注者、登録利用者（要登録だが、登録できる利用者属性に制限あり）、一般利用者（登録不要だが、利用範囲や機能に制限あり）
- 現在の対象港湾 : 苫小牧港、横浜港、新潟港、清水港、神戸港、和歌山下津港、広島港、高知港、北九州港、下関港
- 今後の展開 : 令和5年度中に対象港湾を重要港湾以上125港に拡大予定  
令和6年度中に地方港湾を含めた932港に拡大予定  
物流にかかる手続き、管理にかかる手続き、統計業務といった他分野との連携  
各自治体が独自に所有・運用している維持管理等に関するシステムとの連携  
その他順次機能の拡大を図っていく

# ポータルサイト画面

## ポータルサイトの主な機能

ポータルサイトURL  
[\(https://www.cyber-port.mlit.go.jp/infra/\)](https://www.cyber-port.mlit.go.jp/infra/)

1. 概要  
 Cyber Port (港湾インフラ分野) の構築目的、主な実装機能、今後のスケジュールなどを紹介。

2. 利用申請  
 Cyber Port (港湾インフラ分野) の利用申請手続きが可能。

3. 操作説明  
 Cyber Port (港湾インフラ分野) の詳細な操作説明書を掲載。

6. Cyber Port  
 地図画面上で各港湾、各施設の様々なインフラ情報を閲覧可能。

※令和5年4月12日時点では先行して構築している10港の情報を掲載。  
 ※利用者の属性に応じて閲覧できる情報が異なります。



4. サインイン  
 Cyber Port (港湾インフラ分野) へのサインインが可能。

5. サポート  
 Cyber Port (港湾インフラ) の利用方法等に関する問い合わせや、利用者からの機能改善に関するご意見等を受け付けを行う「問い合わせ」、よくいただくご質問と回答を「Q&A」として掲載。その他、関係基準等のサポート情報を掲載。

7. ダッシュボード  
 地図画面上で表示されている各施設を対象として、任意の条件で集計し、ダッシュボードを表示可能。

※利用者の属性に応じて使用できる権限(機能)が異なります。



# サイバーポート（港湾インフラ分野）の構築概要

- GIS画面(地図情報)上に施設情報が表示
- 施設位置図、港湾計画図、区域平面図といった各種図面を選択して、GIS画面に重ね合わせて表示可能
- 各外部システム連携し、地図情報、施設情報と併せた表示を可能(R5春時点では海しるのみ。順次拡大)
- ダッシュボード機能により、施設情報を任意の条件でグラフ化



## サイバーポート（港湾インフラ分野）GIS画面



被災マッピング機能（今後実装予定）



ダッシュボード機能



海しる

# サイバーポート（港湾インフラ分野）のロードマップ

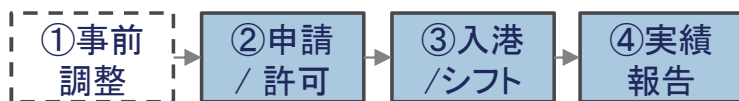
項目	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度以降
プロトタイプ10港： 苫小牧、横浜、新潟、清水、神戸、 和歌山下津、広島、高知、北九州、下関		第一次運用 ● 対象港湾拡大 ● 省令施行（電子情報処理組織、港湾台帳の電子化）●	対象港湾拡大 ●	対象港湾拡大 ●	
			ユーザーによるサイバーポート（港湾インフラ分野）の利用		
対象港湾拡大	港湾台帳の電子化	プロトタイプ10港	125港に拡大	932港に拡大	
アクセス権等	各利用者のアクセス権の設定		港湾拡大に伴うユーザ拡大		
GIS機能等	施設表示等	図面データ 入出力等			
検索・集計機能等	絞り込み機能等	統合的な検索・集計機能 （複合的な検索条件の設定等）			
		移動端末によるデータ登録機能			
外部API連携	データ提供機能等				
他システム等との 連携	情報連携機能	外部システム等との連携			
			3分野連携	改良	
		防災情報サブシステム構築			
アセットマネジメント		手法の検討・構築		改良	
システム管理	運用・保守				

# サイバーポート (港湾管理分野)

# サイバーポート（港湾管理分野）の概要

- 港湾管理者に対する行政手続や港湾調査に係る業務を電子化・標準化し、港湾関係者の業務負担を軽減し、港湾統計の正確性・迅速性向上やデータに基づく港湾政策立案を実現。

## 入出港関連手続(入出港届、係留施設使用許可申請)



### 課題 対応策(バースウィンドウ)

空き状況を電話確認  
→電子化が進まない



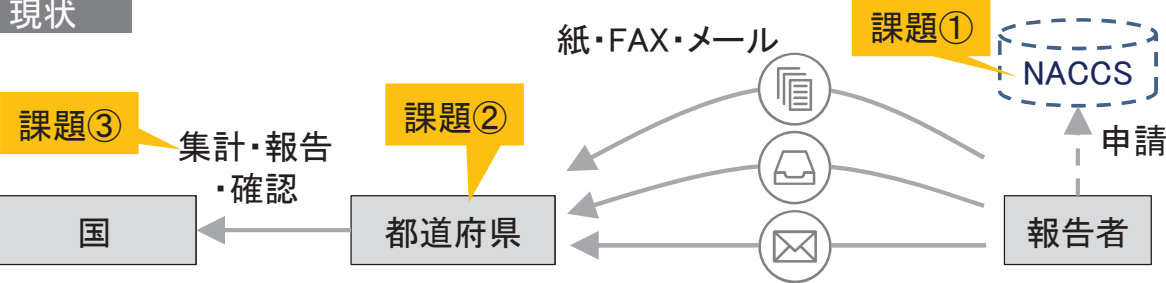
事前調整を可視化し、電子申請を加速



連携

## 調査・統計業務(港湾調査)※

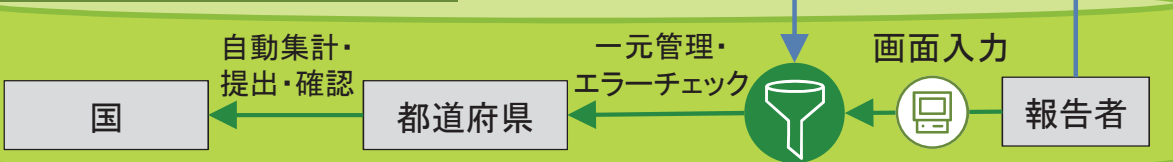
### 現状



- ① NACCS等に同一内容を入力&過去データ流用不可
- ② 調査票提出方法/様式が多岐に渡り、管理が困難
- ③ 調査票の確認や、集計作業・チェックが非常に手間

### 対応策

## サイバーポート(調査・統計)



- 様々な提出方法の取込/一元管理
- チェック・集計自動化
- ワンスオンリーの実現
- 入力支援による統計の正確性向上

## その他港湾管理者手続 (港湾施設、港湾区域、臨港地区関連申請等)

- 課題
- 手続の種類・様式・内容がバラバラ。
  - 電子化の受け皿となるシステムがない。

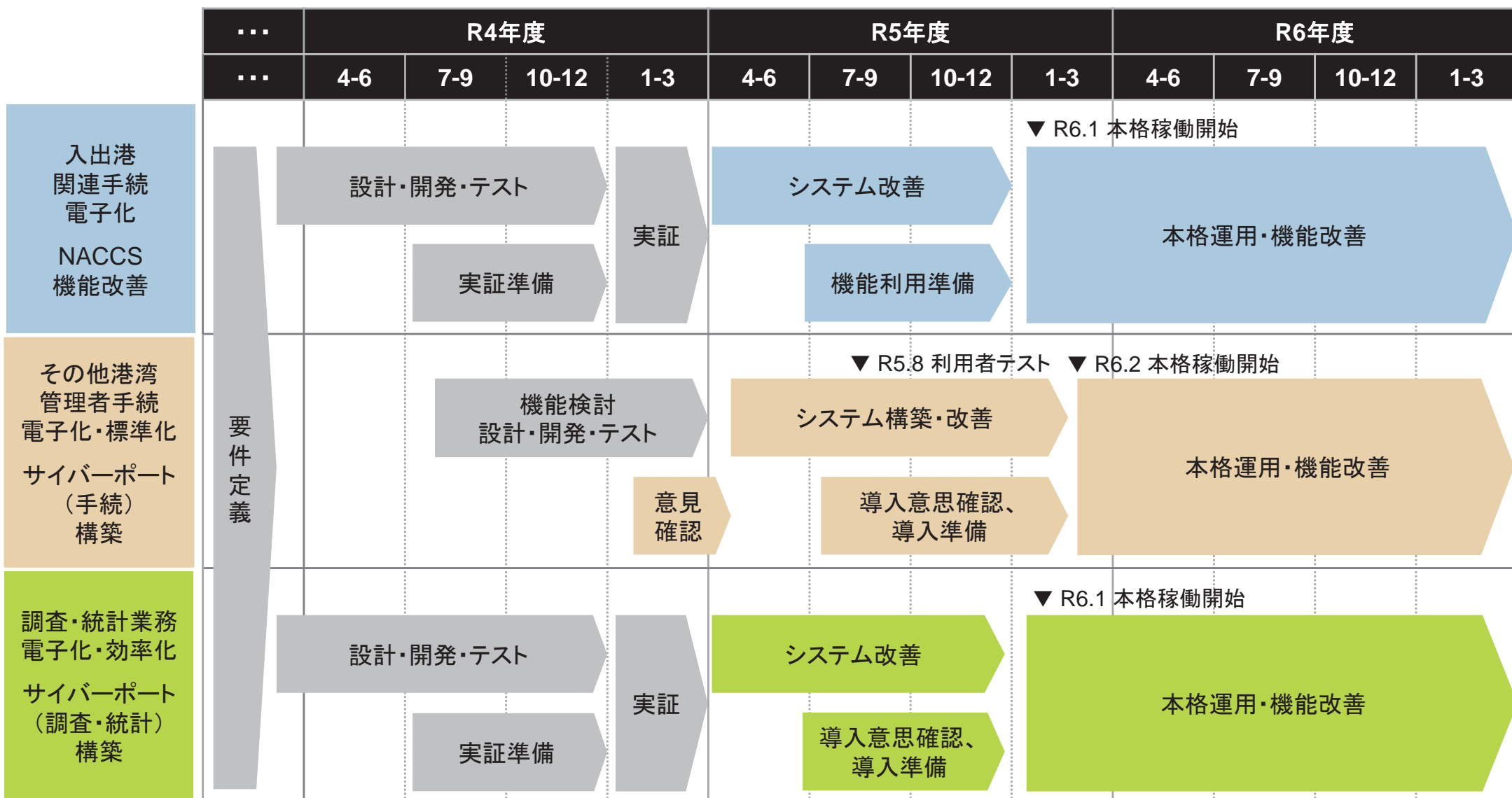
### 対応策

- 手続の種類/内容の標準化
- 申請作業補助機能の提供
- 蓄積データの政策への活用
- システムで申請を一元管理

※全国輸出入コンテナ貨物流動調査等の一般統計も実装予定

# サイバーポート（港湾管理分野）のスケジュール

- NACCS改修機能及びサイバーポート(調査・統計)は、令和6年1月に本格稼働予定。
- サイバーポート(手続)は、関係者への意見確認や利用者テストを経て、令和6年2月に本格稼働予定。



# インフラメンテナンスに関する取組について

---



## 今後のメンテナンスのあり方に関する提言を齊藤大臣に手交(令和4年12月2日)

○令和4年12月2日、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会において、これまで10年間の取組のレビューを行い、今後のメンテナンスのあり方に関する提言として『**総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～**』がとりまとめられ、磯部 雅彦 技術部会長（高知工科大学学長）、家田 仁 社会資本メンテナンス戦略小委員会委員長（政策研究大学院大学特別教授）から、齊藤国土交通大臣に対して提言が手交されました。

〈日 時〉

令和4年12月2日(金) 16:00～16:20

〈会 場〉

中央合同庁舎3号館4階大臣室

〈出席者〉

(部会側)

磯部 雅彦 (技術部会長/高知工科大学学長)

家田 仁 (社会資本メンテナンス戦略小委員会委員長/  
政策研究大学院大学特別教授)

(国土交通省側)

齊藤 国土交通大臣

吉岡 技監

瓦林 総合政策局長

ほか

■手交の様子



■意見交換の様子



提言『総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」  
～インフラメンテナンス第2フェーズへ～』

本文および概要掲載HP

[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kanbo08\\_sg\\_000282.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kanbo08_sg_000282.html)

右記QRからもアクセス可



## これから取り組むべき方針（R4.12.2公表 社整審・交政審 技術部会の提言より抜粋）

市区町村における財政面・体制面の課題等を踏まえ、個別施設のメンテナンスだけでなく、発展させた考え方のもと、インフラ施設の必要な機能・性能を維持し国民・市民からの信頼を確保し続けた上で、よりよい地域社会を創造していく必要がある



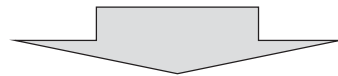
各地域の将来像に基づき、複数・広域・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントとすることが必要



**『地域インフラ群再生戦略マネジメント』を推進**  
⇒ 推進イメージは、図1（計画策定プロセス）・図2（実施プロセス）

（推進にあたっての留意点）

メンテナンス市場の創出・自立化 / DXによる業務の標準化・効率化



- 事業者及び市区町村がそれぞれ機能的、空間的及び時間的なマネジメントの統合を図ることで持続可能なインフラメンテナンスを実現
- 国民の理解と協力から国民参加・パートナーシップへの進展等を通じた多様な主体による「総力戦」での実施体制の構築を図る

# 図1：地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進イメージ<計画策定プロセス>

**複数・多分野の施設を「群」としてまとめて捉え、地域の将来像に基づき将来的に必要な機能を検討**

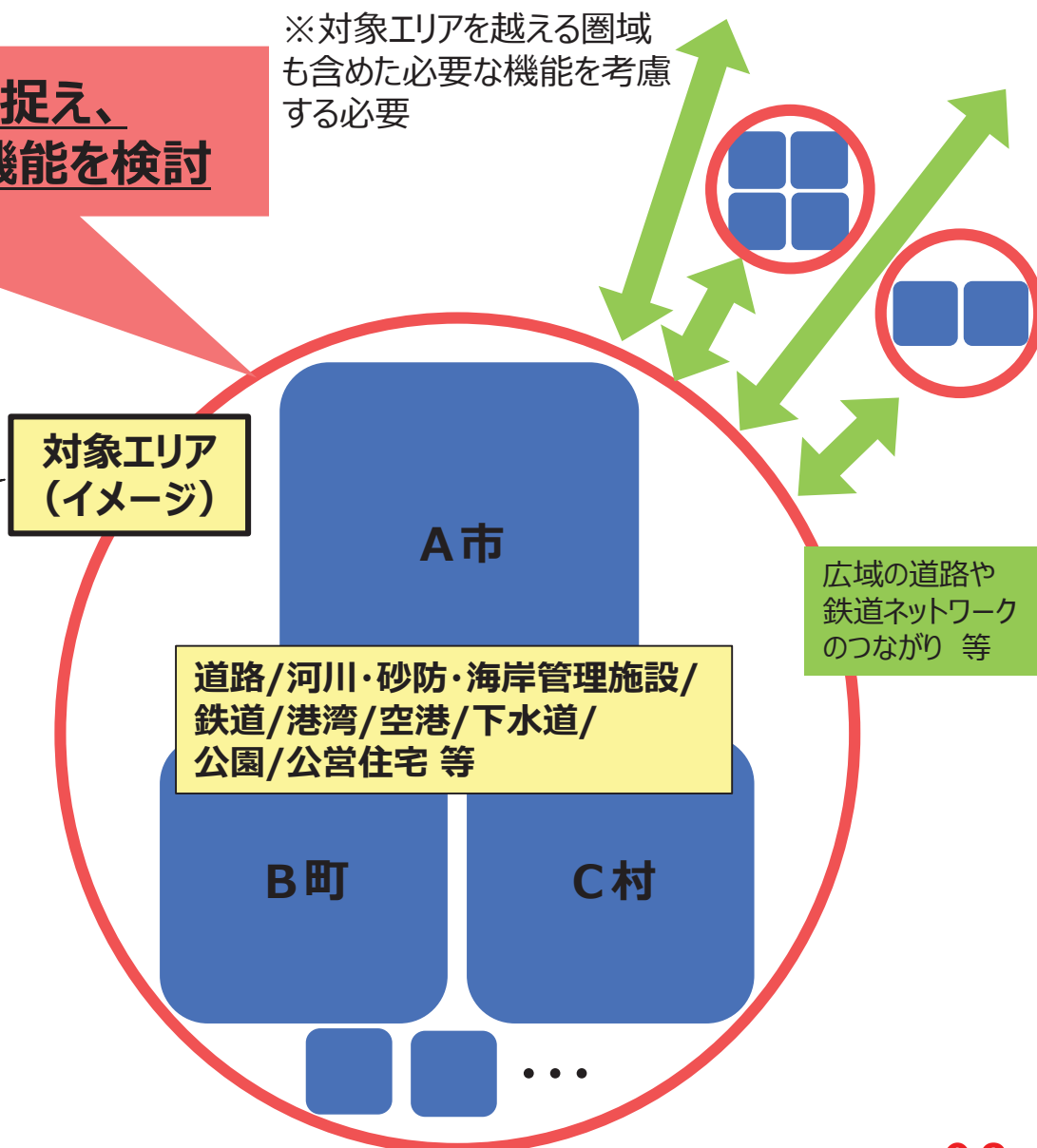
- ①維持すべき機能
- ②新たに加えるべき機能
- ③役割を果たした機能

に再整理し、個別インフラ施設の維持／補修・修繕／更新／集約・再編／新設等を適切に実施

- ・地域特性  
(人口、交通、インフラの数や状況等)
- ・地方公共団体間の機能的なつながり  
などを踏まえて**対象エリア**を設定

## 検討主体

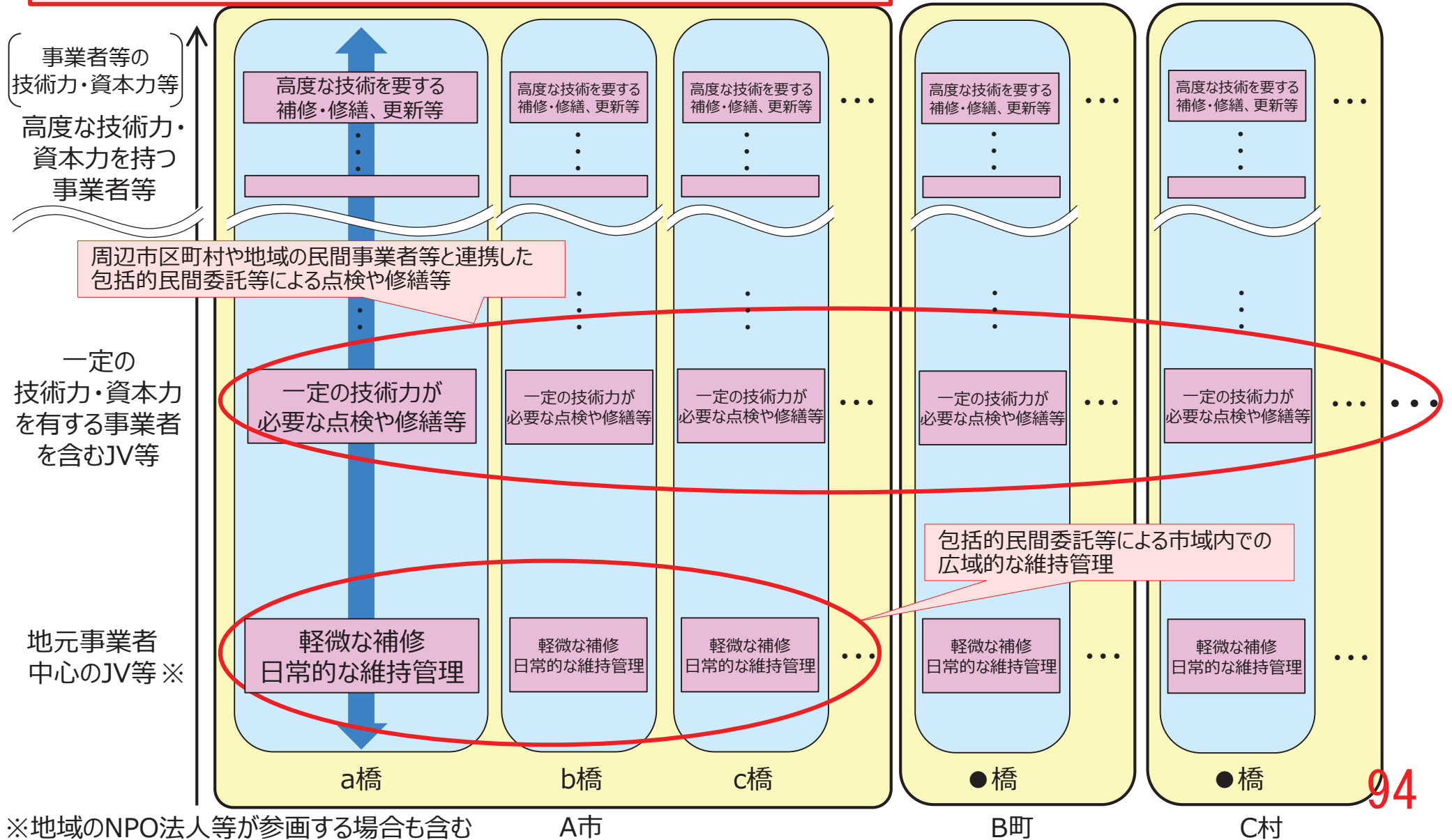
主体は、地方公共団体であるが、国・都道府県・市区町村が一同に会し、検討を進める会議・組織を設置することが考えられる

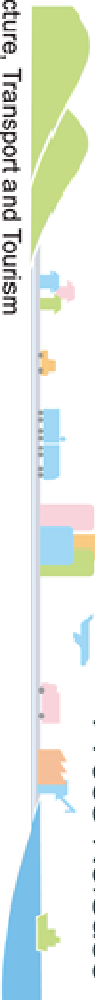


※例えば、規模の大きな市や、単一の地方公共団体からなる離島など、単一の市区町村で検討を進めることが適切な場合も考えられ、それぞれの地域の実情に応じて個別に判断

# 図2: 地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進イメージ<実施プロセス>

**<橋梁の例> ※分野横断的な包括的民間委託等を行う場合もある**





令和 5 年 3 月 22 日  
総合政策局公共事業企画調整課  
大臣官房公共事業調査室

## 「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き」を作成しました！ ～「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の推進に向けて～

国土交通省では、持続可能なインフラメンテナンスの実現に向け、地方公共団体における包括的民間委託の導入促進を目的に、有識者のアドバイスを踏まえ、「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き」を作成しました。

包括的民間委託は「地域インフラ群再生戦略マネジメント」を進めて行く上で重要な取組になることから、今後、説明会やセミナー等の場を通じ、地方公共団体における導入促進に努めて参ります。

### 包括的民間委託とは <参考 1>

「包括的民間委託」とは、公共施設の管理・運営を受託した民間事業者が創意工夫やノウハウの活用により効率的・効果的に実施できるよう、複数の業務や施設を包括的に委託することです。

### 1. 「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き」について <別添 1>

#### 【作成した背景・目的】

- インフラ老朽化が進展する中、限られた人員・予算の中で膨大なインフラを適切に維持管理するために、適切な点検・診断を実施した上で、必要な補修・修繕等を行い予防保全へ転換することが求められています。
- 一方、多くのインフラを保有する地方公共団体、特に体制面・財政面で課題を抱える小規模な市区町村は、これらの対応に課題を抱えている状況です。<参考 2>
- そういった状況を踏まえ、令和 4 年 12 月に社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会 技術部会より、「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の推進を軸とした提言が公表されたところであり、この中でも包括的民間委託等の活用が示されています。<参考 3>
- この度、社会資本メンテナンス戦略小委員会のもとに設置された民間活力活用 WG の委員等のアドバイスを、国交省が実施しているモデル自治体による包括的民間委託の現場試行の状況等を踏まえ、「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き」（以降、手引き）を作成しました。
- 地域インフラ群再生戦略マネジメントや包括的民間委託に興味・関心のある地方公共団体や民間企業等の方には是非ご一読いただければと思います。

※ 手引きについては、包括的民間委託の事例や知見の蓄積に伴い、今後、随時更新していく予定です。

## 【手引きの要点】

- インフラの維持管理業務を担う地方公共団体職員を対象に、包括的民間委託を導入するにあたり工夫・留意すべき事項をわかりやすい表現で記載しています。
- 進め方の参考になる自治体の検討事例や、参照先・相談窓口を掲載しています。
- 包括的民間委託導入のプロセスを、「導入可能性調査段階」「業務発注段階」「業務実施段階」の3つのステップに整理。各ステップにおいて着眼点、注意点など図や事例を交えて記載しています。

## 2. 解説動画の配信・説明会の開催

### 【解説動画の配信】

- 地域インフラ群再生戦略マネジメントや包括的民間委託の手引きについて、解説している動画を配信いたします。
  - 公開開始日時：令和5年3月22日（水） 14:00（予定）
  - 方法：Web 動画配信
  - URL：[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03\\_02.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_02.html)
  - 内容：「地域インフラ群再生戦略マネジメント」について  
「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き」について
- ### 【地域ブロック毎の説明会の開催】
- 地方公共団体等における地域インフラ群再生戦略マネジメントや包括的民間委託の導入を促進していくため、各地域ブロック単位（北海道、東北、北陸、関東、中部、近畿、中国、四国、九州・沖縄）での説明会を開催予定です。
  - 日程が決まり次第別途お知らせいたします。

## 3. 『自治体メンテナンス相談窓口』の設置

<別添2>

- 平成25年度より、各地方整備局等の企画部等に地方公共団体からの老朽化対策等に係る支援相談窓口を設置しておりますが、この度、地域インフラ群再生戦略マネジメントや包括的民間委託の導入推進、新技術の導入促進など、インフラメンテナンスに関する地方公共団体向け相談窓口として、『自治体メンテナンス相談窓口』と改称した上で、改めて周知いたします。
- インフラメンテナンスに関して、ご相談がございましたら、記載の連絡先までお問い合わせください。
- また、道路分野に関しては、地方公共団体からの様々な要請・相談に対応するため、平成31年度より、順次、全国各地に「道路メンテナンスセンター」を設置しています。道路分野に関する個別の相談は道路メンテナンスに関する「総合相談窓口」までお願い致します。

### <参考情報>

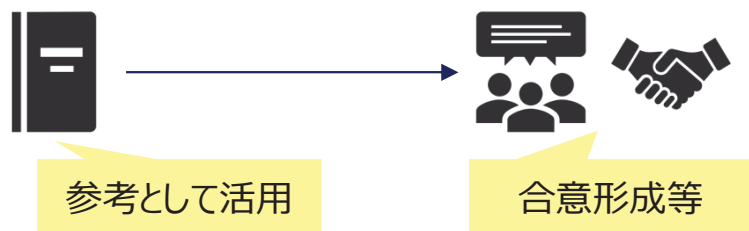
- 社会資本の老朽化対策情報ポータルサイト：  
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/index.html>
- ・「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き」  
[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/\\_pdf/houkatsu\\_tebiki.pdf](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/_pdf/houkatsu_tebiki.pdf)
- ・「インフラ維持管理における新技術導入の手引き」  
[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/\\_pdf/shingijutsu\\_tebiki.pdf](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/_pdf/shingijutsu_tebiki.pdf)
- インフラメンテナンス国民会議 HP：<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/im/index.html>  
まだ会員になっていない地方公共団体や民間企業の皆様は、是非会員登録をお願いします！  
案内チラシ：<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/im/about/pdf/info.pdf>

### <問い合わせ先>

国土交通省 総合政策局公共事業企画調整課 原田、林田、萩野  
代表：03-5253-8111 (24543,24544,24553) 直通：03-5253-8912  
<道路メンテナンスに関する「総合相談窓口」について>  
国土交通省 道路局国道・技術課 道路メンテナンス企画室 杉本、中岡  
代表：03-5253-8111 (37852,37856) 直通：03-5253-8494

- インフラの維持管理・更新等における包括的民間委託の導入に当たり工夫・留意すべき基本的な事項を「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き」として整理。
- 地方公共団体、特に人員・予算等に大きな課題を抱える市区町村において各種インフラの維持管理業務を担う職員を読者として想定。

## 手引きの記載と活用イメージ



- インフラの維持管理・更新等における包括的民間委託の導入に当たり工夫・留意すべき基本的な事項を整理
- 地域によりインフラの維持管理を取り巻く環境は大きく異なることから、**地域の実情に応じた形で進めることも必要**

包括的民間委託の必要性や効果について、関心はあるものの詳しく知らず、どのような形で検討を始めればよいかわからない

インフラ維持管理等の効率化について課題を認識しているものの、包括的民間委託の導入について、具体的な進め方がわからない、又は庁内での合意形成が難しい

包括的民間委託導入について、他地方公共団体等の事例を知りたい

1. はじめに
2. 手引きの活用方法
3. 包括的民間委託導入の必要性等 (1) 市区町村が抱えるインフラの維持管理に関する課題等 (2) 包括的民間委託の概要 (3) 包括的民間委託の効果 (4) 包括的民間委託の導入状況等
4. 導入プロセス (1) 導入プロセスの概要 (2) 導入可能性調査段階 (3) 業務発注段階 (4) 業務実施段階
5. 参考事例 (1) 国内事例 (2) 海外事例
6. あとがき
7. 巻末資料

- 平成25年度より、各地方整備局等の企画部等に地方公共団体からの老朽化対策等に係る支援相談窓口を設置しています。
- この度、地域インフラ群再生戦略マネジメントや包括的民間委託の導入推進、新技術の導入促進など、新たな施策も含めてインフラメンテナンスの取組を加速化させるため、地方公共団体向け相談窓口として、『自治体メンテ相談窓口』と改称した上で、改めて周知いたします。
- インフラメンテナンスに関して、ご相談がございましたら、記載の連絡先までお問い合わせください。

### ＜相談窓口一覧＞ ※管轄エリアの地方整備局等にお問い合わせください

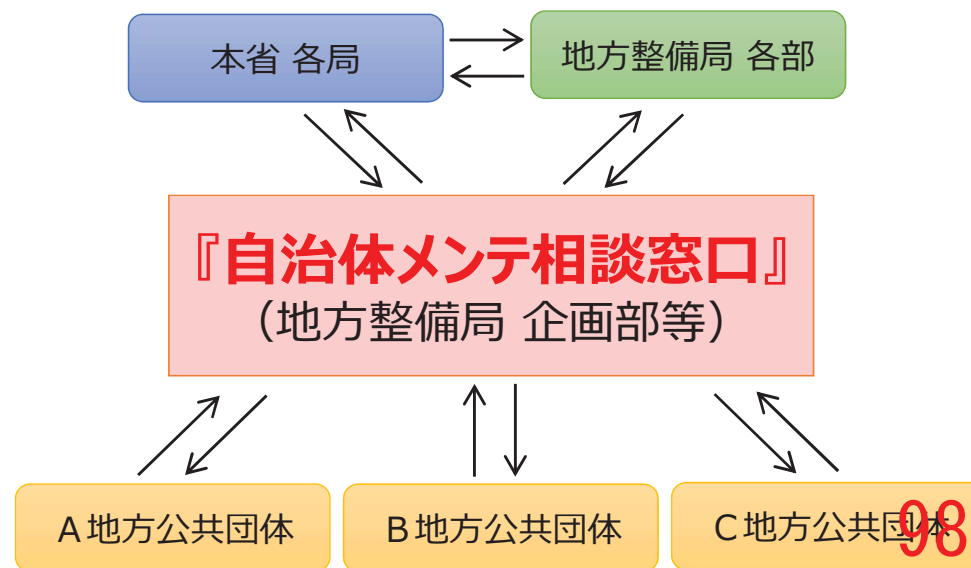
地方整備局等	部署	電話	メールアドレス
北海道開発局	開発調整課 課長補佐	011-709-2311	hkd-ky-maintenance-81s@gxb.mlit.go.jp
東北地方整備局	企画部 技術企画官	022-225-2171	thr-kikaku@ki.mlit.go.jp
関東地方整備局	企画部 事業調整官	048-601-3151	ktr-kanto-infuramente@gxb.mlit.go.jp
北陸地方整備局	企画部 事業調整官	025-280-8830	kikaku@hrr.mlit.go.jp
中部地方整備局	企画部 事業調整官	052-953-8127	cbr-kikaku@mlit.go.jp
近畿地方整備局	企画部 事業調整官	06-6942-1141	kkr-infuramentenansukaigi@gxb.mlit.go.jp
中国地方整備局	企画部 事業調整官	082-221-9231	cgr-maintenance@cgr.mlit.go.jp
四国地方整備局	企画部 事業調整官	087-811-8309	skr-kouikikei@mlit.go.jp
九州地方整備局	企画部 環境調整官	092-471-6331	qsr-kikaku@ki.mlit.go.jp
沖縄総合事務局 開発建設部	建設行政課	098-866-1908	oj-kensetsugyousei@ogb.cao.go.jp

### ＜相談内容の例＞

- 地域インフラ群再生戦略マネジメントについて詳しく教えて欲しい。
- 包括的民間委託（or新技術の手引き）の〇〇について詳しく知りたい。
- 包括的民間委託（or新技術の手引き）の事例に載っているA自治体の担当者を紹介してほしい。
- 〇〇のメンテナンスについて困っているので相談に乗ってほしい。 など

### ＜相談窓口のイメージ＞

※道路分野に関する個別の相談は次頁の道路メンテナンスに関する「総合相談窓口」までお願い致します。





# 道路メンテナンスに関する「総合相談窓口」について <道路分野の相談窓口>

- 平成26年度に、関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ることを目的に、各都道府県毎に「道路メンテナンス会議」を設置しています。
- また、地方公共団体からの様々な要請およびご相談に対応するため、平成31年度より、順次、全国各地に「道路メンテナンスセンター」を設置していますので、従来の道路メンテナンス会議の活用に加え、地方公共団体向けの道路メンテナンスに関する「総合相談窓口」としてご利用ください。

## <道路メンテナンスに関する「総合相談窓口」一覧>

地方整備局等	部署	電話番号
北海道開発局	建設部 道路維持課 (保全担当) 建設部 地方整備課	011-709-2311
東北地方整備局	道路部 道路管理課 (保全担当)	022-225-2171
関東地方整備局	道路部 道路管理課 道路保全企画室 関東道路メンテナンスセンター	048-601-3151 048-729-7780
北陸地方整備局	道路部 道路管理課 (保全担当)	025-370-6744
中部地方整備局	道路部 道路管理課 (保全担当) 中部道路メンテナンスセンター	052-953-8176 052-722-7108
近畿地方整備局	道路部 道路管理課 (保全担当) 近畿道路メンテナンスセンター	06-6942-1141 072-800-6222
中国地方整備局	道路部 道路管理課 (保全担当) 中国道路メンテナンスセンター	082-221-9231 082-824-3460
四国地方整備局	道路部 道路管理課 (保全担当)	087-811-8325
九州地方整備局	道路部 道路管理課 (保全担当) 九州道路メンテナンスセンター	092-476-3533 092-409-1508
沖縄総合事務局 開発建設部	道路管理課 (保全担当)	098-866-1915

※管轄エリアの地方整備局等にお問い合わせください

## <相談内容の例>

- 地方公共団体職員等を対象とした研修・講習会
- 道路構造物保全に関する技術相談  
(技術的助言、直轄診断・修繕代行など)
- 道路メンテナンスに関する技術基準等の紹介
- 点検支援技術性能カタログ等の新技術のご案内
- 包括的民間委託を導入している先進事例の紹介



(研修実施状況)



(現地点検の技術支援)



(直轄診断状況)



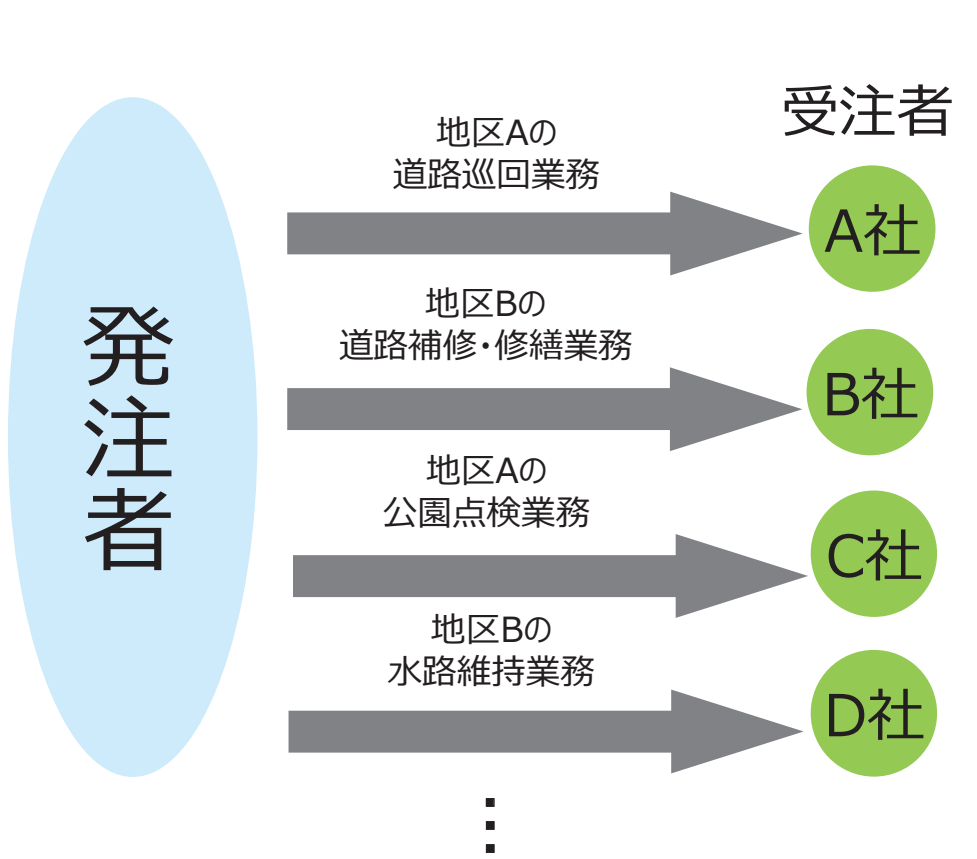
(直轄診断後自治体に説明する様子)

○ 包括的民間委託とは、受託した民間事業者が創意工夫やノウハウの活用により効率的・効果的に業務を実施できるよう、複数の業務や施設を包括的に委託すること。

## <包括化のイメージ>

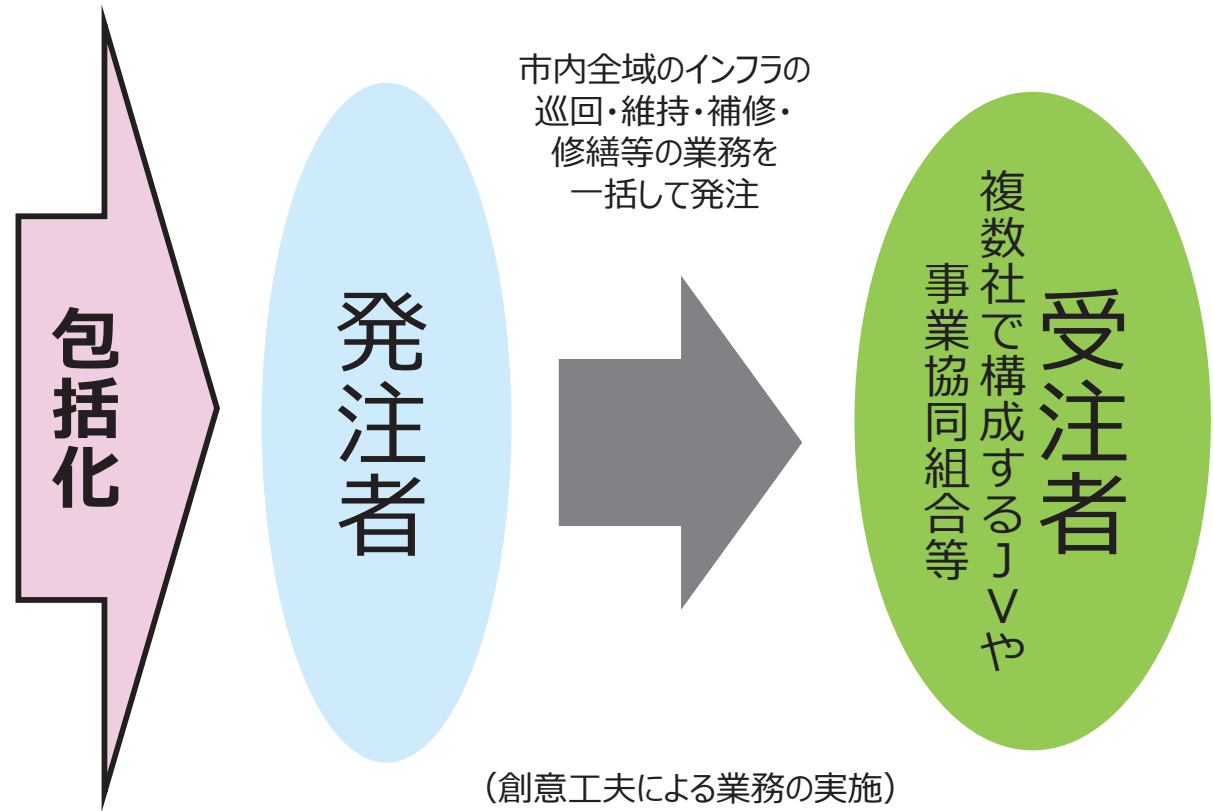
### 【従来の発注方式例】

個別のインフラ施設について地区・業務ごとに業務を発注し、それぞれの業務を個別の業者が受注



### 【包括的民間委託の発注方式例】

複数の業務やエリア、分野を包括化し、一つの業務でまとめて発注し、JV等が受注



# 包括的民間委託の主なメリット

- 包括的民間委託を試行・拡大していくことを通して、受・発注者及び市民にとって様々な効果が期待できる。
- なお、これらの効果は包括的民間委託に着手して直ぐに発現するとは限らず、また、費用面においては、委託業務費自体が増加するような場合も想定されるため、発注作業の効率化など行政コストの減少等も含めた総合的な効果を考える必要がある。

## 発注者

- 委託業務の件数が減るため、発注業務の負担を減らすことができ、業務の効率化を図ることができる
- 入札参加者を継続的に確保できるようになり、地域の維持管理を継続的に実施できるようになる。
- 性能発注を導入することで、予防保全の促進や対応の迅速化が図られ、市民への提供サービスを向上できる。

## 受注者

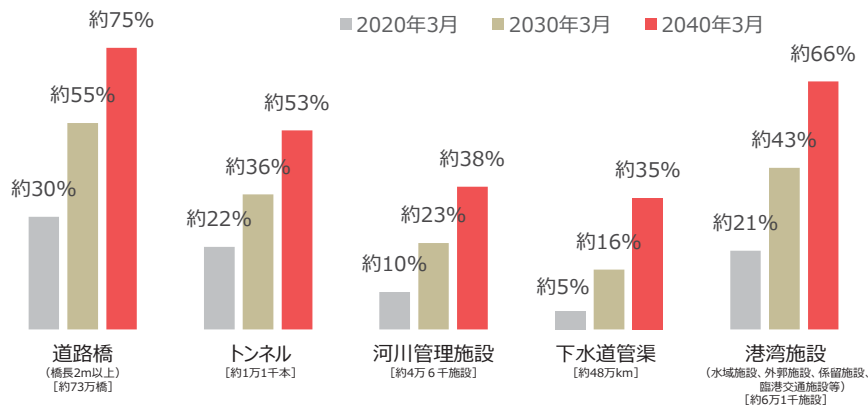
- 幅広い施設（分野）、業務を経験し、ノウハウを蓄積できるため、ビジネスの幅を広げることができる
- 複数年契約の場合、将来の業務量の見通しがつくため、人員・機械の確保や効率的な配置・運用、さらに新たな設備投資をしやすくなる
- 性能発注を導入する場合、裁量の余地が大きいため、創意工夫によりコストを削減しやすい

## 地域住民

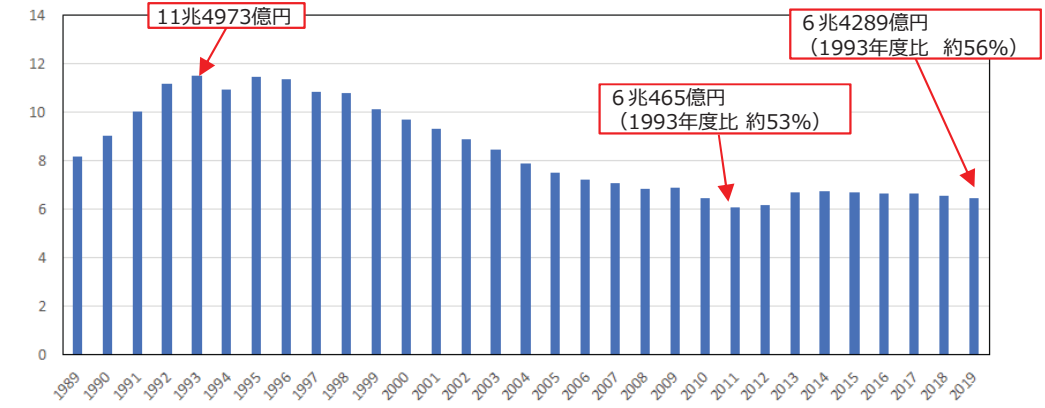
- 個別委託の場合、地方公共団体職員が現場を確認した上で発注というような手続きを踏む必要があるが、包括的民間委託の場合、通報に対し事業者がすぐに対応することが可能となると考えられる
- 災害時や緊急時に迅速に対応できる地域の事業者の活用が高まることで、地域における雇用の維持が図られる

- 2013年「社会資本メンテナンス元年」以降、メンテナンスサイクルの確立や地方公共団体などに対する財政措置、民間資格制度の創設など様々な取組を進めてきた。
- 一方で、特に小規模な市区町村で人員や予算不足により、予防保全への転換が不十分であるだけでなく、事後保全段階の施設が依然として多数存在し、それらの補修・修繕に着手できていない状態であり、このまま放置すると重大な事故や致命的な損傷等を引き起こすリスクが高まることとなる。

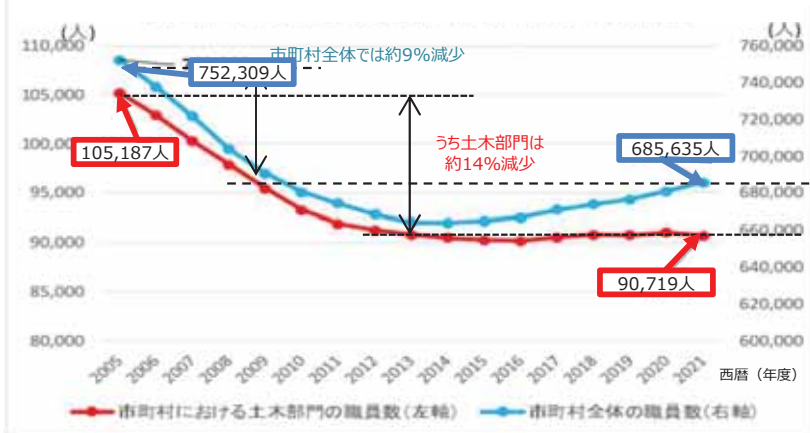
《建設後50年以上経過する社会資本の割合》



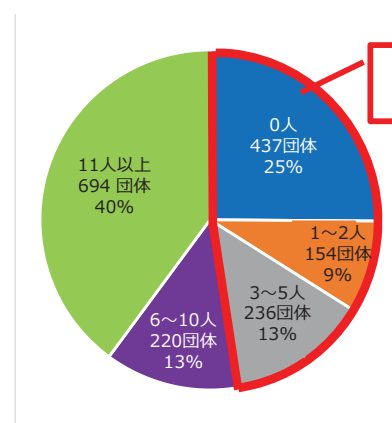
《市町村における土木費の推移》



《市町村における職員数の推移 (市町村全体、土木部門)》 ※1



《市町村における技術系職員数》 ※1、※2



5人以下が約5割

※1：地方公共団体定員管理調査結果より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。また市町村としているが、特別区を含む。  
 ※2：技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

# 総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」

～ インフラメンテナンス第2フェーズへ～

## 概要(その1)

### 1. はじめに

- 2013年「社会資本メンテナンス元年」以降、メンテナンスサイクルの確立／地方公共団体などに対する財政措置／民間資格制度の創設など様々な取組を実施
- 特に小規模な市区町村で人員や予算不足により、予防保全への転換が不十分であるだけでなく、事後保全段階の施設が依然として多数存在し、それらの補修・修繕に着手できていない状態であり、このまま放置すると重大な事故や致命的な損傷等を引き起こすリスクが高まる

### 2. これまでの10年間(第1フェーズ)の取組達成状況と今後の課題

項目	取組状況	課題
①メンテナンスサイクルの確立	予防保全の効果の推計、点検が一巡し早期に措置すべき施設の全体像の把握、個別施設計画を概ね策定等	新技術による効果を踏まえた推計、個別施設計画の充実等
②施設の集約・再編等	ガイドライン・マニュアルの整備、集約・再編の財政支援等	新技術活用や機能の付加・向上なども含めた効率的・効果的な集約・再編等
③多様な契約方式の導入	地域維持型契約方式、包括的民間委託の導入支援等	広域や複数主体による連携や包括的民間委託を含めた契約方式の工夫等
④技術の継承・育成	資格制度の構築、研修による人材育成等	登録資格のさらなる活用と技術水準の高度化等
⑤新技術の活用	インフラメンテナンス国民会議、新技術活用促進に向けた手引き等	ニーズとシーズのマッチング強化、ニーズに即した研究開発等
⑥データの活用	各分野でのデータベース整備、国土交通データプラットフォーム等	データのオープン化による高度利用促進、情報を活用したマネジメントサイクルの確立等
⑦国民の理解と協力	インフラメンテナンス大賞等	優れた取組の周知、国民の理解向上、メンテナンス分野の魅力拡大、トップダウンによる推進等

### 3. これから(2022年～;第2フェーズ)取り組むべき施策の方針

市区町村における財政面・体制面の課題等を踏まえ、個別施設のメンテナンスだけでなく、発展させた考え方のもと、インフラ施設の必要な機能・性能を維持し国民・市民からの信頼を確保し続けた上で、よりよい地域社会を創造していく必要がある

各地域の将来像に基づき、複数・広域・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントすることが必要

#### 『地域インフラ群再生戦略マネジメント』を推進

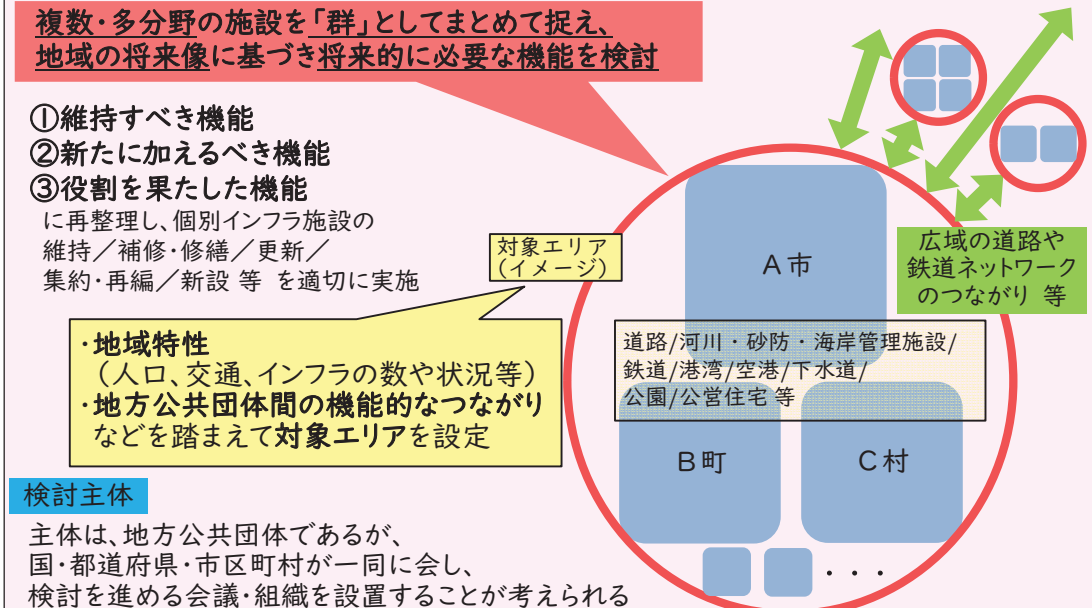
⇒ 推進イメージは、図1(計画策定プロセス)・図2(実施プロセス)

(推進にあたっての留意点)  
メンテナンス市場の創出・自立化 / DXによる業務の標準化・効率化

- 事業者及び市区町村がそれぞれ機能的、空間的及び時間的なマネジメントの統合を図ることで持続可能なインフラメンテナンスを実現
- 国民の理解と協力から国民参加・パートナーシップへの進展等を通じた多様な主体による「総力戦」での実施体制の構築を図る

図1：推進イメージ(案) <計画策定プロセス>

※対象エリアを越える圏域も含めた必要な機能を考慮する必要



※例えば、規模の大きな市や、単一の地方公共団体からなる離島など、単一の市区町村で検討を進めることが適切な場合も考えられ、それぞれの地域の実情に応じて個別に判断

4. 第2フェーズで速やかに実行すべき施策

(1) 地域の将来像を踏まえた地域インフラ群再生戦略マネジメントの展開

- ・ 市区町村が抱える課題や社会情勢の変化を踏まえ、既存の行政区域に拘らず、広域・複数・多分野の施設を「群」としてまとめて捉え、地域の将来像を踏まえた必要な機能を検討し、マネジメントする体制を構築
- ・ 個別施設の予防保全型メンテナンスサイクルを確立し、実効性を高めることは必要であるため、個別施設計画の質的充実を図るとともに、依然多数存在している補修・修繕が必要な施設や、更新、集約・再編の取組を実施

<具体的な施策>

- ① 地域の将来像を踏まえた地域インフラ群再生戦略マネジメントの展開
- ② 更新、集約・再編に合わせた機能追加
- ③ 個別施設計画の質的充実等によるメンテナンスサイクル実効性向上
- ④ 首長のイニシアティブによる市区町村におけるインフラメンテナンスの強力な推進

(2) 地域インフラ群再生戦略マネジメントを展開するために必要となる

市区町村の体制構築

- ・ 地方公共団体において、民間活力や新技術活用も念頭に、必要な組織体制の構築とともに、求められる技術力を明確化して育成する
- ・ 国は、市区町村の新技術活用や民間活力等の状況について俯瞰的に分析し、必要な施策を実施する役割を担うことが必要

<具体的な施策>

- ① 包括的民間委託等による広域的・分野横断的な維持管理の実現
- ② 市区町村技術者に今後求められる技術力の明確化・強化
- ③ メンテナンスの生産性向上を図るためのツールの構築

(3) メンテナンスの生産性向上に資する新技術の活用推進、技術開発の促進及び必要な体制の構築

- ・ 戦略マネジメントを展開するためには、引き続き新技術の開発、導入の更なる促進を図る
- ・ 異業種等の参画による前例のない技術の活用促進を通じたイノベーションを図るなど、新技術活用促進に必要な体制の構築と、取組を通じた市場の創出、産業の育成を実施

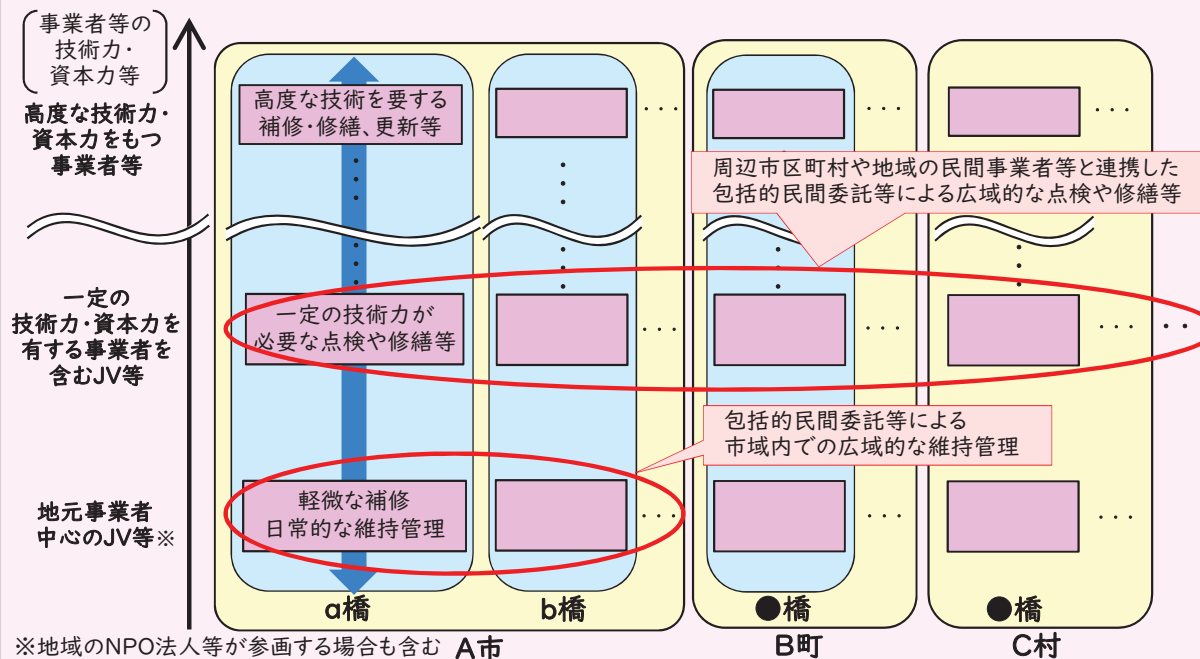
<具体的な施策>

- ① メンテナンス産業の生産性向上に資する新技術の活用推進、技術開発の促進
- ② AI・新技術等の活用も見据えた体制の構築
- ③ 将来維持管理・更新費の推計の見直し

図2： 推進イメージ(案) <実施プロセス>

業務をその難易度、求められる技術力等に応じて類型化し、一定の技術力が必要な点検や修繕等は、複数・多分野の業務内容の包括化や複数事業者が連携しやすい仕組みを検討するとともに、より広域での複数市区町村や都道府県も含めた連携による業務発注等も検討

<橋梁の例> ※分野横断的な包括的民間委託等を行う場合もある



(4) DXによるインフラメンテナンス分野のデジタル国土管理の実現

- ・ 様々な主体がインフラに関するデジタルデータの利活用を推進できるよう、データの標準化を推進
- ・ デジタルデータを活用し、メンテナンスの高度化等を図るなど、DXによるデジタル国土管理を実現

<具体的な施策>

- ① 設計・施工時や点検・診断・補修時のデータ利活用によるデジタル国土管理の実現
- ② インフラマネジメントの高度化に向けたデータ利活用方策の検討
- ③ セキュリティ対策の推進

(5) 国民の理解と協力から国民参加・パートナーシップへの進展

- ・ インフラに関心のあるNPO法人を含む国民が戦略マネジメントの計画策定プロセスに参画することやメンテナンス活動へ参加することを通じて真のパートナーシップの構築を図り、地域のメンテナンス活動の継続性を確保

<具体的な施策>

- ① インフラメンテナンスへの国民・地域の関心の更なる向上
- ② 優れたメンテナンス活動の横展開の強化
- ③ メンテナンス活動への国民参加の促進と参加を通じた真のパートナーシップの構築



総務省 文部科学省 厚生労働省  
農林水産省 経済産業省  
環境省 防衛省 同時発表

令和5年4月25日  
大臣官房公共事業調査室  
総合政策局公共事業企画調整課

## 第7回「インフラメンテナンス大賞」募集を開始します ～新たに内閣総理大臣賞と環境大臣賞を創設！～

国土交通省は、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、防衛省とともに「第7回インフラメンテナンス大賞」の募集を開始します。今回より内閣総理大臣賞・環境大臣賞が新設されるとともに、環境省が新規参画します。

インフラメンテナンス大賞は、日本国内の社会資本のメンテナンス（以下「インフラメンテナンス」という。）に係る優れた取組や技術開発を表彰するものです。表彰により、好事例として広く紹介することで、我が国のインフラメンテナンスに関わる事業者、団体、研究者等の取組を促進し、メンテナンス産業の活性化を図るとともに、インフラメンテナンスの理念の普及を図ることを目的として実施するものです。

国土交通省、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、防衛省が所管する施設について、以下の各部門における優れた取組や技術開発を行った方に対して、有識者による審査を経て、内閣総理大臣賞、各省大臣賞、特別賞、優秀賞を決定します。



第6回表彰式（令和5年1月13日）  
斉藤国土交通大臣より表彰状授与

ア： メンテナンス実施現場における工夫部門  
イ： メンテナンスを支える活動部門  
ウ： 技術開発部門

＜第7回インフラメンテナンス大賞 募集概要＞

※詳細は、「応募要領」（別添1）をご確認ください。

応募期間：令和5年4月25日（火）～令和5年6月30日（金）

応募方法：WEBフォームで提出

応募ページはこちらから ⇒ <https://www.im-award-form.jp/index.html>

（応募様式（エクセル形式）もダウンロードいただけます）

今後の予定：令和5年冬頃 受賞者発表・表彰式実施

以下HPにて、過去の受賞者の取組概要や第7回応募要領等をご覧ください。

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03\\_award.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_award.html)

＜問い合わせ先＞

国土交通省総合政策局公共事業企画調整課 前羽、萩野  
TEL：03-5253-8111（内線24514、24554）03-5253-8912（直通）  
国土交通省大臣官房公共事業調査室 大西、五十嵐  
TEL：03-5253-8111（内線24294、24298）03-5253-8258（直通）

# 第7回インフラメンテナンス大賞

## インフラメンテナンスで日本の国土を守る



### 新たに内閣総理大臣賞・環境大臣賞を創設!

#### インフラメンテナンス大賞とは

日本国内のインフラのメンテナンスに係る優れた取組や技術開発を表彰し、ベストプラクティスとして広く紹介することにより、我が国のインフラメンテナンスに関わる事業者、団体、研究者等の取組を促進し、メンテナンス産業の活性化を図るとともに、インフラメンテナンスの理念の普及を図ることを目的に実施するものです。

令和5年6月30日(金)締切

ウェブサイトはWEBから

インフラメンテナンス大賞



【写真提供】 山崎エリナ(やまざき えりな)

写真家 兵庫県神戸市出身。八戸を拠点に8年間の写真活動に専念する。40か国以上を旅して撮影を続け、エッセイを執筆。2018-2022年ほど「山崎エリナ写真展 インフラメンテナンス」を福島、新潟、大阪、東京ビッグサイト社会インフラセンターなど全国各地で開催。  
橋梁、トンネル、道路のメンテナンス現場を撮影した写真による広域報道は、第3回インフラメンテナンス大賞 優秀賞を受賞。2022年度に於いてこれまでの取り組みの成果が評価され、土木学会のインフラメンテナンス特別賞を受賞。  
写真集に『インフラメンテナンス』、『Civil Engineers』、『トネル誕生』、『鉄に生きる』、『アグライナ』、『ローカルを愛する』の著者などがある。

【写真】 海運株式会社 トンネル補修や道路メンテナンスを得意とする建設会社。第3回インフラメンテナンス大賞優秀賞を受賞。



# 第6回「インフラメンテナンス大賞」大臣賞受賞案件



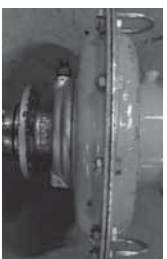
厚生労働大臣賞  
Excelを活用した直営での水道施設  
台機システムの運用方法  
八尾市水道局 施設整備課



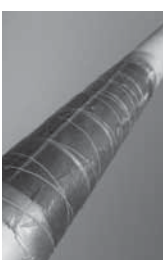
農林水産大臣賞  
地方公共団体を支援する漁港・漁場施設  
の維持管理力「インフラ」の作成普及  
一般社団法人・漁港・漁場新技術研究会



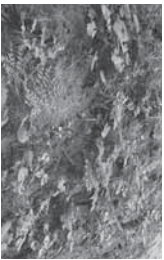
農林水産大臣賞  
パナソニック工法「ストパネ」工法による  
腐食・剥落・水路の補修・迅速再生  
技術の開発  
藤村クレイト株式会社



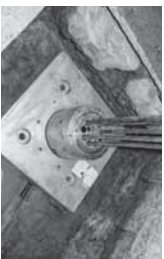
経済産業大臣賞  
担い手不足の社会に対応した都市カ  
ラ対策用「V」のメンテナンス効率化  
大阪ガスネットワーク株式会社



経済産業大臣賞  
送電用鋼管鉄塔の部材腐食に伴う現  
場V&RTM工法によるCRP補修技  
術の開発  
東京電力パワーグリッド株式会社



防衛大臣賞  
BSC工法を活用した演習場内道路  
法面等の保全  
日本工営株式会社



国土交通大臣賞  
文化財に指定されたダム の埋体PS  
アンカー工法による耐震補強工事  
松江市上下水道局



国土交通大臣賞  
高校生との協働による道路インフラ  
メンテナンスの取組  
岩手県土木整備部道路環境課



国土交通大臣賞  
圧入施工可能な超高耐久性モルタ  
ルによる補修技術「スラムフローラ  
クト」工法」の開発  
株式会社大林組



第6回の大賞賞、特別賞、優秀  
賞の各案件はこちらからご覧い  
ただけます。

## 募集要項

### 趣旨

国民生活やあらゆる社会経済活動は、道路・鉄道・港湾・空港・電力・ガス等の産業基盤や上下水道・公園・学校等の生活基盤、治山治水といった国土保全のための基盤、その他の国土、都市や農山漁村を形成するインフラによって支えられています。

これらのインフラの老朽化が今後も進行していく中で、インフラによってもたらされる我が国の活力や生活、環境、景観、安全・安心の機能を維持していくためには、インフラのメンテナンスに国全体で取り組む必要があります。

この表彰は、我が国のインフラが直面する老朽化やその対策に必要となる担い手不足の問題に対応して、インフラメンテナンスの現場における工夫やメンテナンスを支える活動、インフラメンテナンスの効率的・効率的な実施を実現した研究・技術開発の優れた成果を収めた取組の関係者を表彰するものです。

### 表彰の対象

以下のア～ウの3つの部門において、日本国内のインフラメンテナン스에係る優れた効果・実績を挙げた取組や技術開発を行った者（個人及び施設管理者・企業・団体等の活動グループ）

ア メンテナンス実施現場における工夫部門  
施設管理者が管理するインフラについて、当該施設管理者自ら又は委任、委託等を受けた企業、団体等が行うメンテナンス活動における工夫（ウに該当するものを除く）

イ メンテナンスを支える活動部門  
アの取組以外で、市民活動や人材育成等のインフラ機能の維持に貢献するために行う活動（ウに該当するものを除く）

ウ 技術開発部門  
調査・計測手法、計画・設計手法、施工技術、施工システム、維持管理手法（点検・診断技術、モニタリング技術を含む）、材料・製品、機械、維持管理データベース管理におけるインフラメンテナンスを効果的・効率的に改善する研究・技術開発

### 表彰の種類

内閣総理大臣賞（全部門から1件）  
総務大臣賞、文部科学大臣賞、厚生労働大臣賞、農林水産大臣賞、経済産業大臣賞、国土交通大臣賞、環境大臣賞、防衛大臣賞（原則各省別の部門ごとに1件、計24件）  
情報通信技術の優れた活用に関する総務大臣賞（1件）  
特別賞（8件以内）  
優秀賞（特別賞と合わせて最大32件程度）

### 応募期間

令和5年4月25日（火）から6月30日（金）  
応募期間中にWEBフォームでの提出を完了してください。

### 受賞者の発表

受賞者の発表は令和5年冬頃を予定しています。受賞者及び受賞内容については、連絡担当者あてに通知します。  
受賞者に対して表彰式を行います。表彰式等の詳細については追って公表します。

### 応募方法

応募はWEBフォームからの受付のみとなります。

【WEBフォームよりエントリー】

WEBフォーム上にて応募者情報の登録及び応募書類のアップロードをお願いします。以下のホームページよりログインの上、作成した応募書類をフォーム上にアップロードしてください。

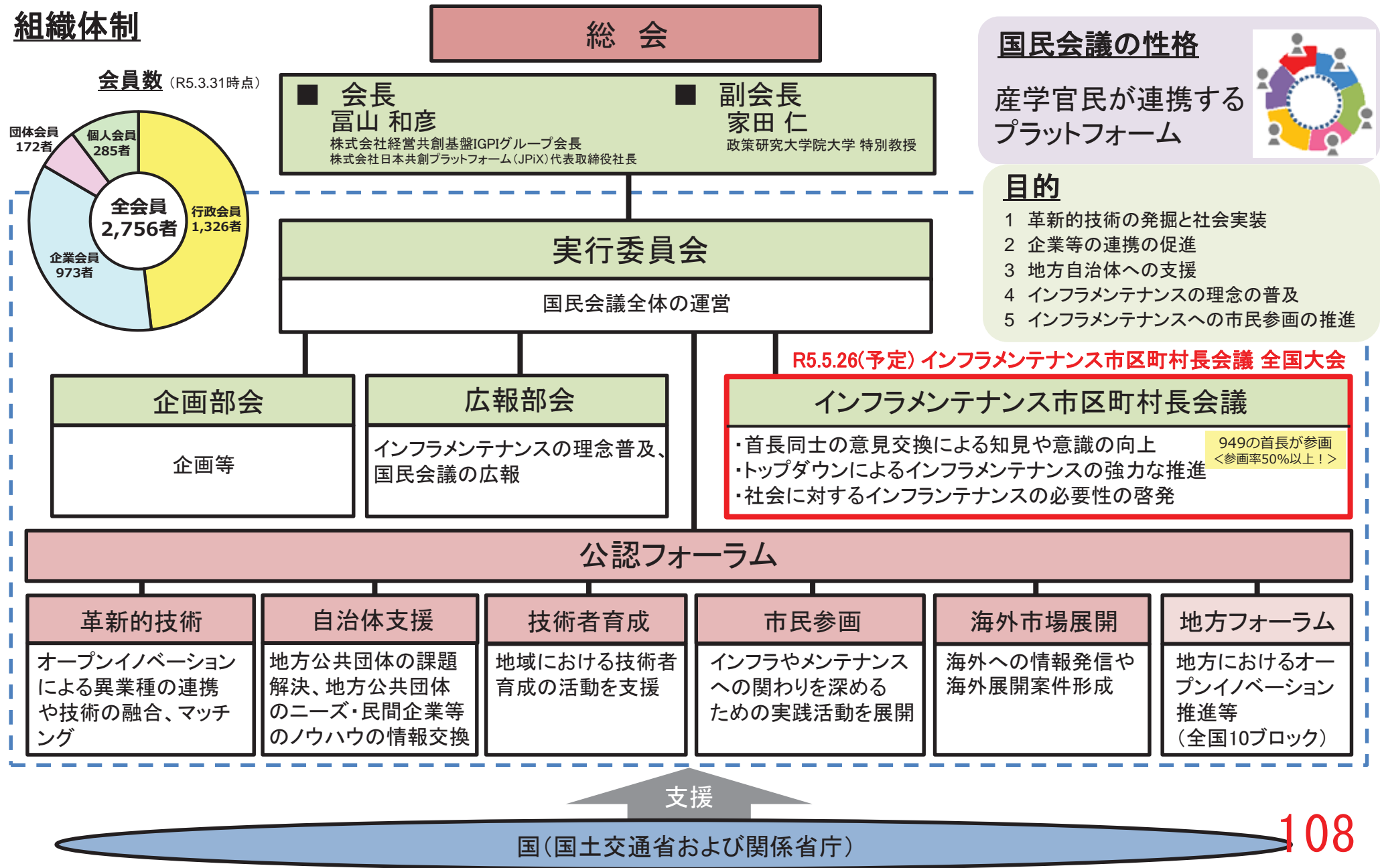
ホームページ： <https://www.inn-award-form.jp/>



### お問合せ先

国土交通省 総合政策局公共事業企画調整課 インフラメンテナンス大賞担当  
電話番号:03-5253-8912 メールアドレス: [inq-t-taisho@gxb.mlit.go.jp](mailto:inq-t-taisho@gxb.mlit.go.jp)

## 組織体制



## 国民会議の性格

産学官民が連携するプラットフォーム



## 目的

- 1 革新的技術の発掘と社会実装
- 2 企業等の連携の促進
- 3 地方自治体への支援
- 4 インフラメンテナンスの理念の普及
- 5 インフラメンテナンスへの市民参画の推進