

2026年度北海道雪氷賞「北の風花賞」を受賞！

2026年6月5日(金)、6月6日(土)に2026年度日本雪氷学会北海道支部の研究発表会が開催されました。研究発表会に先立って、2025年度北海道雪氷賞表彰式が行われ、当センター調査研究部上席研究員の富田真末の研究「冬道での転倒者を対象としたアンケート調査-2024年度冬期調査報告-」が、雪氷学の幅広い発展の見地において、今後さらなる研究を奨励する論文に授与される「北の風花賞」に選ばれました。



授賞式の様子(左から、尾関 俊浩 北海道支部長、dec上席研究員 富田真末)

選定理由

過去3冬季シーズンにわたり、冬道転倒者を対象とした独自のWebアンケート調査を継続的に行ってきた著者は、消防局による救急搬送データの解析だけではわからなかった貴重な知見を整理し、転倒しやすい行動パターンとその路面状況についてわかりやすく報告しています。転倒事故については、救急搬送として顕在化しない事例も集められているだけでなく、事故防止につながる有効な対策が示唆されています。冬道転倒防止活動に大きく貢献する内容であり、今後のさらなる研究の進展が期待できることから、「北の風花賞」受賞論文として選考されました。



シーニックデッキ&カフェ スマホスタンプラリー2026開催中！



地元おすすめの景色や食を楽しめる
「シーニックデッキ・シーニックカフェ」を巡って
プレゼントをもらおう！

スタンプ地点は、全道のシーニックデッキやシーニックカフェ、秀逸な道で100カ所以上！デジタルスタンプラリーなので、スマホさえあれば気軽に参加できます。スタンプ10カ所以上でプレゼントに応募可能！抽選で特産品などが当たります。

ドライブにお出かけの際は、ぜひ、シーニックデッキやシーニックカフェ、秀逸な道を巡りながら、スタンプラリーをしてみてください！



よりみち HOKKAIDO シーニックバイウェイ北海道

参加はこちら



北海道のよりみちドライブ情報 「Scenic Byway vol.37 夏秋号」

本号の特集テーマは、「巡(めぐる)」。海からも山からも爽やかな風を感じて走る北海道の「夏」のドライブ。グッと気温が下がった日の後に、台地が一気に彩られる「秋」のドライブ。本号は、夏の始まりから秋の訪れまでの季節を楽しむ北海道の旅を「巡」をテーマに、ご紹介します。

「Scenic Byway vol.37夏秋号」は、全道の道の駅等で配布中です。ぜひ、手に取ってご覧ください。

配布中！



編集後記

先日、社内勉強会の一環として、仁木町で工事現場見学会が開催され、約20名が参加しました。マイクロバスで宮の川橋と新稲穂トンネルの工事現場を訪れ、工事概要の説明やVR体験もさせていただきました。初めて見たトンネル工事は迫力があり、現場で働く方たちが凛々しく頼もしく感じました。また、トンネル入口に設置されている「化粧木(けしょうぎ)」は、山の神様への信仰と工事の安全を祈願するためのものとして、昔から続く伝統が今も大切に受け継がれていることを知り、とても印象に残りました。普段見ることのできない工事現場を見学でき、大変貴重な経験となりました。(谷津部長・川西さん、小樽道路事務所・現地の皆様、どうもありがとうございました！)(M.K)



▲化粧木

▲見学会の様子

dec monthly vol.490

2026年7月1日発行

発行人 橋本 幸
編集人

発行所 一般社団法人 北海道開発技術センター 〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17
TEL (011) 738-3363 FAX (011) 738-1889 URL <http://www.decnet.or.jp/> E-mail dec_info01@decnet.or.jp



Hokkaido Development Engineering Center

dec monthly

2026.7.1 vol.490 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンスリートピック)

人と未来をつなぐ100年の木プロジェクト
～上川から十勝までの広域サインツリー植樹プロジェクト～

● dec Report (デックリポート)

〈寄稿〉第6次社会資本整備重点計画の概要

dec Interview >>> 農林水産省林野庁 北海道森林管理局 局長 宇野 聡夫 氏

北海道の森林面積の55%は国有林。道内の国立公園区域の約8割を占めるなど、北海道の自然における国有林の存在は大きく、広大な森林空間として多様な機能を担っています。所管するのは北海道森林管理局(札幌市中央区)。道産材をたっぷり活用した印象的な局庁舎に宇野聡夫局長をお訪ねしました。

今年4月に局長に着任されましたが、北海道勤務は初めてとのこと。ただ、北海道大学農学部のご出身ですから、なじみある赴任先ということになりますね。

北海道には5年いたので地理感がありますが、なにしろ大学卒業以来、35年ぶりです。札幌の街中の変貌ぶりには驚きました。

高校卒業まで東京都で過ごし、北大を志望したのは入学後に学部学科を選べるのが動機の一つでした。しかし、大学受験まで一度も北海道に来たことがなく、飛行機に乗ったのも受験前日が初めて。しかも予定の便が北海道の悪天候で欠航になり、振替の臨時便に乗ったのですが、気象状況により羽田に戻る条件付きの出発でした。あのとき、千歳空港に着陸できていなければ、私は今、ここにいなかったかもしれません(笑)。

農学部林学科に進んだのは、高校時代に登山に親しむなかで、森林の間を縫うように続く林道に魅せられたこと

が関係しています。加えて高校の進路指導の先生から「森林や林学は面白い」と薦められたことも印象に残っていました。実は私は理科では物理が好きで、農学部に進むなら普通は生物を受験科目に選んでいないと難しいのですが、北大では物理系でも大丈夫だった。これも幸運でした。

林学科では林政学を専攻し、卒論では林道に関する施策展開や地域特性などについて書きました。林道に親しんだのは部活動でも。「体育会自動車部」に所属し、ラリーなどの競技に参加しました。ただし、学生ですからスピード勝負の豪快なラリーではなく、チェックポイント通過や到着時間などの正確さを競う地味な競技です。助手席のナビゲーターは与えられた条件に合わせて綿密に計算し、ドライバーにタイミングよく指示を出す役割で、私はそちらが多かったですね。部の活動を通じて道内各地を走り回り、北海道の雄大な自然景観を満喫することができました。

林野庁ではどんなお仕事をされてきたのでしょうか。また、これまで特に印象に残るお仕事とは。

振り返れば、技術系で採用されたにもかかわらず、どちらかと言えば企画系の業務に携わることが多く、他省庁などへの出向も多かったですね。外務省や文部科学省、また山梨県庁でも仕事をしましたが、それぞれ組織文化や国

森林資源の循環利用はカーボンゼロやGXの加速にも貢献します。
国有林の適切な整備保全と道産材の安定供給に尽力し、北海道の森林が持つ豊かな可能性を広げていきたい。

dec Interview

うの としお

1967年東京都生まれ。北海道大学農学部林学科卒業後、91年農林水産省林野庁入庁。本庁や中部森林管理局、また福島県三春町役場や山梨県庁などへの出向を経て、2015年林野庁森林整備部計画課首席森林計画官、17年国有林野部業務課技術開発調査官、19年国有林野部業務課長、21年(国研)森林研究・整備機構森林整備センター審議役、23年林野庁森林技術総合研修所長、24年(国研)森林研究・整備機構理事を務め26年4月から現職。趣味はドライブや旅行。道内では酒蔵や鉄道の廃線跡めぐりを楽しむ。

が進める施策に対する思いなどが異なり、苦勞もありながら視野を広げて糧を得ることができたと思います。

特に思い出に残る出向と言え、まだ入庁4年ほどのころの福島県三春町役場。農林部署の係長として赴任し、住民に近いところで仕事する大変さを知りましたが、忘れられないのは阪神淡路大震災の被災地に復旧業務の支援で派遣されたことです。町長に檄を飛ばされ、職員有志で神戸市長田区役所の手伝いに入ったのですが、寒い時期のテント生活は大変でした。出向していなければ味わえない貴重な体験でしたね。

林野庁内の仕事で特に印象に残っているのは森林整備部計画課首席森林計画官(2015～17年)のときに取り組んだ「所有者不明土地問題」です。森林には従来から所有者不明の土地が多くて必要な手入れが進まないなどの問題がありましたが、このときは東日本大震災の復興復旧の取り組みのなかで社会問題化しました。例えば、津波による被災者の高台移転のために用地を確保したいのに所有者がわからない土地が多数あって往生するなどの事態がありました。

このため、関係省庁が横断的に情報交換して対策を講じる取り組みが行われ、林野庁として検討、調整に携わりました。その後、林野庁では森林法を改正し、新たに「林地台帳」制度を設けて土地所有者や林地の境界などの情報を整備することになりました。林地台帳の作成は市町村が担うのですが、私は実務を担う職員の負

担軽減に役立つ制度運用マニュアルが必要と考え、作成に携わりました。

このような業務で痛感したのは、所有者不明土地問題は不在村地主や遺産相続の分割、また行政機関の土地情報の保有状況の違いなどさまざまな問題が絡み合っ

では、現在の北海道森林管理局の取り組みについてご教示ください。

北海道の国有林は約300万ヘクタールと広大で、世界自然遺産の知床をはじめ原生的な自然環境が広がる地域を含みます。国有林には「保護林制度」があり、原生的な森林生態系からなる自然環境の維持、野生生物の保護、遺伝資源の保存などを目的に、道内では187カ所約40万ヘクタールを保護林として厳格に保全・管理しています。

このような保護林を含む森林保全管理の一方で、もう一つの私たちの大きな役割は北海道の国有林の2割を占める人工林から道産材を循環的、安定的に供給して、地域の林業・木材産業の成長や循環型社会の構築に寄与することです。

現在、「令和8年度の重点取組事項」を主軸に仕事をしています。条件のよい林業適地では効率的な森林施業により伐採とその後の再造林を進める一方、条件不利な奥地の森林は生物多様性保全の観点から天然林を生かした森林整備を行うこととしています。また、災害リスクの高いエリアでの優先的な治山事業の推進をはかり、その調査や施工ではICT活用で効率化したり、関係機関との連携による災害発生訓練を実施しています。

そのほか、林業生産活動の生産性向上のために、作業工程の見える化や労働力を要する下刈り作業などにリモコン式機械を導入するなど省力化・効率化をはかることや、伐採した木材を一定のまとまりを持ってストックできるストックヤードの設置な

どの環境整備、また外国産広葉樹の輸入が困難になるなかで道産広葉樹の持続可能な供給と有効利用を目指しています。

最近、社会問題にもなっているエゾシカの森林被害の軽減に向けた対策強化やヒグマ被害防止のための緩衝帯の整備、ナラ枯れ被害の防除などですが、生息数増加で被害の大きいシカについては捕獲事業として「モバイルカウリング」(給餌で誘引した上、車両を移動しながら狙撃する管理型捕獲)や大型囲いワナによる捕獲などを関係機関と連携して取り組んでいます。また、地域と連携したアイヌ文化を象徴する北海道古来の森林の保全・再生や、SNSを活用した適切な情報発信にも取り組んでいます。

今年6月、国の新たな「森林・林業基本計画」が閣議決定されました。どのような方向性が示されたのでしょうか。

基本計画は概ね5年ごとに変更されるのですが、今回初めて、「百年つづく『森の国・木の街』へ」と副題が付けられています。森林はCO₂を吸収して育ち、そこから生まれた木材の活用はカーボンの蓄積になるという二面性で地球温暖化に貢献しています。木材を生かした街づくりを進めることは森林・林業・木材産業の成長をはかるとともに、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させる「ネット・ゼロ」や生物多様性の損失止め、反転させる「ネイチャーポジティブ」の実現に寄与し、GX(グリーントランスフォーメーション)の加速化にも直結します。こうした考え方が新しい基本計画にも表れていると思います。

国有林の管理・経営について示された施策の方向性では①多様性の高い森林づくり、②山地の防災・減災への対応、③林業経営体の経営基盤の強化、④地域における持続的な木材生産への貢献、⑤開かれた「国民の森」としての管理経営、です。私たちも地域の状況を踏まえつつ施策展開にかかわる取り組みを進めていきたいと思っています。

国有林の「開かれた『国民の森』としての魅力がますます高まることを期待したいと思いますが、関連ではどのような取り組みが行われているのでしょうか。

林野庁では、自然景観に優れ、森林浴や自然観察、野外スポーツなどに適した国有林を「レクリエーションの森」として選定し、一般の方々を迎え入れています。目的に応じて自然休養林、自然観察教育林、森林スポーツ林、風致探勝林、野外スポーツ地域などの種類があり、道内では合わせて108カ所あります。そのなかでも特に訪れていただきたい20カ所について「日本美しの森 お薦め国有林」(◆表1)に選定し、HPで詳しく紹介したり、リーフレット(英語版を含む)作成で積極的にPRしています。これらはシーニックバイウェイ北海道のルート

の近隣にあるところも多く、それぞれの旅行目的に合わせて、ぜひ訪れていただきたいですね。

森林を訪れる際にお願ひしたいのは、動植物の保護をはじめ枝の落下や落石など危険回避のための注意、ごみの持ち帰りなどのマナーです。昨今はヒグマの出没が社会問題になっており、私たち自身も仕事をする上で細心の注意を払っているのですが、野外イベントを中止する場

合も出てきたりして非常に悩ましい状況です。クマはもちろん、スズメバチやマムシ、ダニ、ウルシなどにも十分注意することが必要なので、私どものHPに掲載されている警戒情報や注意事項を参考にいただければと思います。

山や森林を守りつつ、安全に楽しんでいただくためには入林者一人ひとりの心がけが必要ですが、そうした理解を広げ、入林者の森林への影響に対応するために、林野庁では夏の登山シーズンなど入林者の多い時期に「グリーンサポートスタッフ」という非常勤の森林保護員を雇用しています。携わるのは入林者へのマナー啓発や高山植物の保全、登山道の簡易な補修などで、現在、道内では利尻・礼文、暑寒別山系、大雪山、十勝連峰、知床、阿寒、ニセコ、恵山などで10数人が活動しています。

最後に、35年ぶりの北海道についての感慨や今後の北海道への期待をお聞かせください。

道内はどこに出かけても「いいところだなあ」と思うことが多いですね。ただ、鉄道の廃線が増えたのは



国有林から望む「支笏湖ブルーに出逢う道」(千歳市)

寂しい。先日、鉄道史跡である手宮(小樽市)や幌内(三笠市)を訪れましたが、旧国鉄士幌線のタウシュベツ川橋梁(上士幌町)にもぜひ行ってみたい。あそこはまさに東大雪の国有林のなかにありますね。

観光資源の豊かさと同時に、森林資源の活用についても北海道の可能性をあらためて感じています。例えば、道東の「パイロットフォレスト」は70年ほど前、広大な原野の再生のために成長の早いカラマツが植栽されたのですが、その後の炭鉱閉山で坑木に使われることもなく、ねじれやすい性質から製材としても敬遠されていました。それが近年の加工技術の進歩もあり、色も美しいので、最近

は室内材などで人気が出てきている。さらにCLT(クロス・ラミネーティド・ティンバー:直交集成板)の技術で道産の人工林資源が中高層建築物の建築材として活用されるようになっています。まだコストの問題がありますが、建築物の木造化が政策的にも推進されるなかで、道産材の活用につながることを期待したいところ

です。

広葉樹についても新しい需要が増えているのは嬉しいことです。北海道の森林植生は多くの地域で針葉樹と人工林と広葉樹が入り混じって生えています。ウイスキーやワインの樽に道内産のミズナラを使うようになってきたことはありがたいことです。

森林管理や林業は、その成果が評価されるまでに何十年という長い時間の経過を要するものですが、北海道の森林が持つ可能性の豊かさに期待を寄せ、その展開に尽力していきたいと思っています。



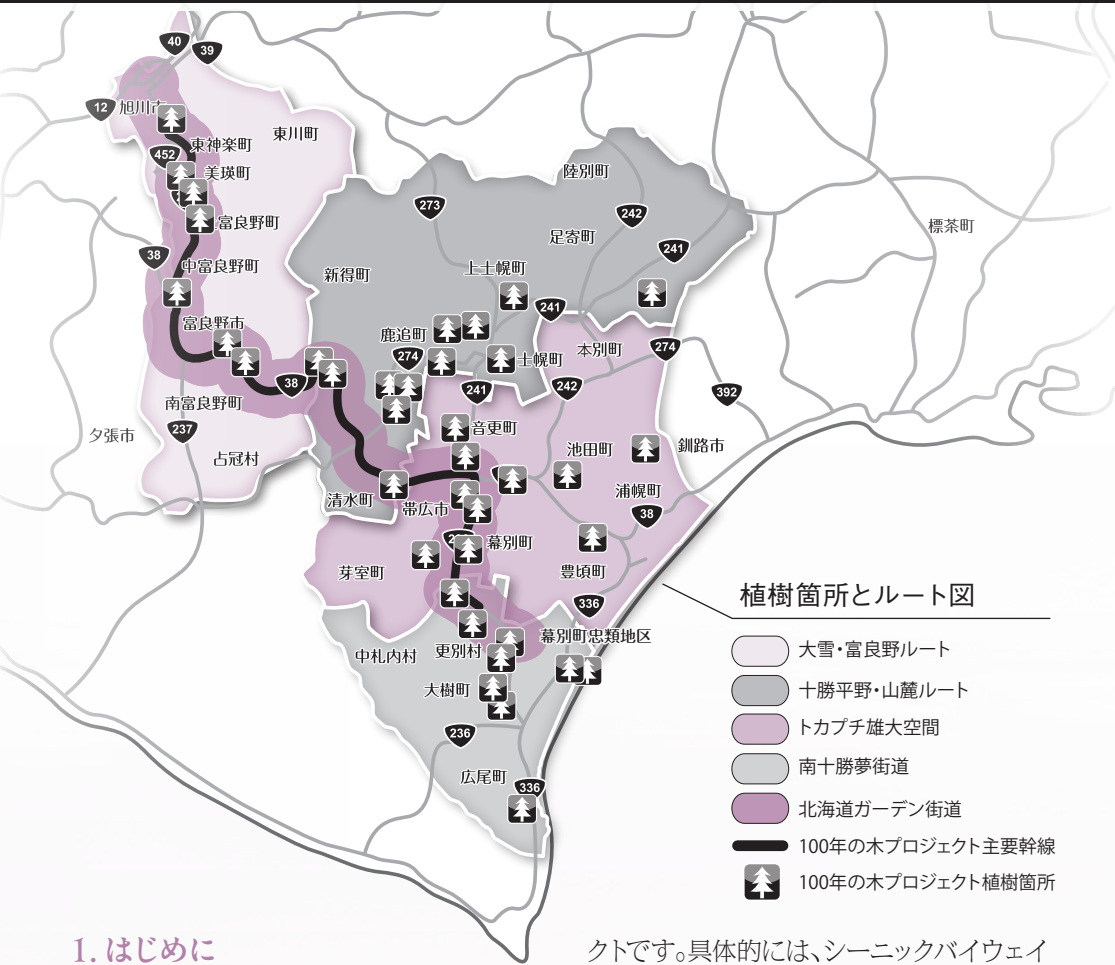
アイヌ文化伝承の森につながる林道(平取町)

◆表1: 北海道の「日本美しの森 お薦め国有林」一覧

	名称	所在市町村
1	えにわ湖自然の森自然観察教育林	恵庭市
2	天狗山スポーツ林野外スポーツ地域	小樽市
3	ポロト自然休養林	白老町
4	インクラの滝風景林	白老町
5	日高自然の森自然観察教育林	日高町
6	えりも風景林	えりも町
7	アベシナイ風景林	中川町
8	上川浮島風景林	上川町
9	白金自然休養林	美瑛町
10	嵐山・神居自然休養林	旭川市、深川市、鷹栖町
11	鹿の子沢風景林	置戸町
12	然別自然休養林	鹿追町
13	ぬかびら野外スポーツ地域	上士幌町
14	トムラウシ自然休養林	新得町
15	ニセコ・神仙沼自然休養林	倶知安町、共和町
16	洞爺湖風景林	洞爺湖町、壮瞥町
17	登別温泉風景林	登別市
18	狩場山自然休養林	島牧村、せたな町
19	縁桂風景林	乙部町
20	美利河・二股自然休養林	今金町、長万部町

人々と未来をつなぐ100年の木プロジェクト

上川から十勝までの広域サインツリー植樹プロジェクト



1. はじめに

「人と未来をつなぐ100年の木プロジェクト」は、上川地域から十勝地域に至る広域の幹線道路沿道を舞台に、地域のシンボルとなる「サインツリー」を植樹し、100年先の未来へ美しい沿道景観を引き継いでいこうという取り組みです。本事業は美しい景観づくりや活力ある地域づくり、魅力ある観光空間づくりを目的に活動を展開する『シーニックバイウェイ北海道』の4ルートと、9つのガーデンをつないで周遊観光を実現する『北海道ガーデン街道』が手を組み、組織もエリアも広域連携を実現したプロジェ

クトです。具体的には、シーニックバイウェイ北海道の「大雪・富良野ルート」「十勝平野・山麓ルート」「トカプチ雄大空間」「南十勝夢街道」の4ルートと「北海道ガーデン街道 美しい北海道景観を育てる会」を組織して、植樹とその後の生育確認、維持管理を継続しています。旭川開発建設部や帯広開発建設部をはじめとする道路管理者、上川・十勝の沿線自治体の協力をいただきながら、民と官が連携して進める広域の景観づくりプロジェクトです。

2. 100年の木プロジェクトの成り立ち

上川と十勝は、大雪山国立公園や富良野・美瑛の丘陵景観、十勝の雄大な田園風景と数多くのガーデンなど、北海道らしい観光資源を有するエリアです。これらを結ぶ国道237号や国道38号などの幹線道路は、観光客が両地域を行き来する大動脈であり、この道を活かし、いかに両地域の行き来を促すかが、十勝観光の振興と上川を含めた広域周遊観光の実現に向けた課題でした。

折しも、平成20(2008)年に上川から十勝までの個性豊かなガーデンを一本の道で結ぶ「北海道ガーデン街道」の取り組みが始まり、ガーデンを目的に両地域を行き来

する観光の流れが生まれつつありました。一方、シーニックバイウェイの各ルートでも、清掃活動や花の植栽など、沿道の景観づくり活動が長年積み重ねられていました。そこで両者が連携し、上川から十勝間の幹線道路沿道に植樹し、沿道景観の向上を図るとともに、訪れる人々に地域の「要所」「景観の優れた箇所」「並木」「花壇」や「庭園(ガーデン)」を案内するため、沿道の節目となる場所に道しるべとなる木「サインツリー」を植樹しようと立ち上げたのが本プロジェクトです。植えた木が大きく育ち、風景の一部となるまでには長い年月を要します。私たちが植えた木を子どもたちの世代、さらにその先の世代へと引き継ぎたい。「100年の木」という名称には、美しい景観を未来への贈り物にしたいという願いが込められています。

3. 植樹箇所と樹種

植樹箇所としては、各ルートが推薦する眺望の良い場所や、観光施設・ガーデンの周辺など、来訪者の目に留まりやすい地点を選定しています。

樹種は、厳しい気象条件に耐え、将来にわたって沿道の風景に映えるよう、地域の気候風土に適した北海道在来種のヤマナラシから派生した『ヤマナラシ"エレクタ"』を選定しました。平成24(2012)年度に最初の植樹祭を4箇所で開催し、平成25(2013)年度には狩勝峠にて北海道コカ・コーラボトリング(株)との共催により実施しました。その後、植樹が続けられ、現在、大雪・富良野ルートは、深山峠や樹海峠の駐車帯、道の駅南ふらの等、旭川市から南富良野町に至る国道237号沿いを中心に15箇所・54本。十勝平野・山麓ルートは、国道38号の狩勝峠駐車帯や道道、町有地の公園、民間施設など、11箇所・49本。トカプチ雄大空間は、真鍋庭園や紫竹ガーデン等のガーデン・観光施設を中心に、帯広市・音更町など11箇所・42本。南十勝夢街道は、中札内除雪ステーションやどんぐり公園等、中札内村から広尾町に至る国道236号沿線の中

心に9箇所・45本を植樹しています。植樹している箇所は国道や道道などの道路敷地の他、観光施設等の民有地など多岐にわたります。道路占用や敷地所有者の承諾を受け、敷地の管理者・所有者と十分に協議・調整したうえで進めており、これまでに46箇所・190本のサインツリーを植樹しました。

4. 現在の取り組み

現在は、年2回の会議を開催し、構成団体と開発建設部が一堂に会し、植樹箇所の生育状況を共有し、問題点や対応策について協議しています。普段はそれぞれのルート、エリアで活動している団体が、この会議を通じて情報を共有し、上川から十勝までの広域的な視点で沿道景観を考えることが、本プロジェクトの大きな特徴です。また、植樹した木の生育状況を確認する現地点検を実施し、支柱の補修や剪定、下草刈り、さらには雪害や食害によって枯損した木の補植など、必要に応じた維持管理を行っています。現地点検には道路管理者の皆様にも参加いただいており、官民が顔を合わせて沿道を見て歩く貴重な機会となっています。厳しい気象や生育条件の中で残念ながら枯損する木もありますが、こうした地道な活動の積み重ねにより、サインツリーは着実に育ってきています。

5. 課題とこれから

活動費の捻出が課題と言えます。苗木の購入や補植、維持管理には継続的な費用が必要ですが、本プロ



ジェクトは構成団体の手弁当に支えられている部分が大きく、現在は各ルートで取り組む道路協力団体制度の収益等を活用し、補植や維持管理の活動費に充てるなどの工夫を重ねています。あわせて、活動開始から年月を経て、活動を支える担い手の確保や次世代への継承も今後の課題となりそうです。木を育てる取り組みは息の長い活動であるだけに、活動の趣旨に共感いただける企業や団体、地域の皆様の輪を広げていくことが欠かせません。

プロジェクト開始から14年が経過し、木も少しずつ大きくなり、サインツリーとして風景に存在感を見せるようになりつつありますが、北海道らしい景観を実現するためには、まだ長い時間がかかります。しかし、沿道に育つ木々が上川と十勝を結ぶ道しるべとして機能し、訪れる方々をおもてなしするとともに、美しい景観として地域の誇りとなる日を思い描きながら、これからも仲間とともに一本一本を大切に守っていき考えています。皆様も上川と十勝を結ぶ道を走る機会がありましたら、ぜひ沿道のサインツリーに目を留めていただければ幸いです。



寄稿

第6次社会資本整備重点計画の概要

国土交通省総合政策局社会資本整備政策課 政策調査専門官 酒井 聡佑 氏

本年1月、令和12年度までを計画期間とする「第6次社会資本整備重点計画」及び「第3次交通政策基本計画」が閣議決定されました。本稿では、このうち社会資本整備重点計画を中心に、その概要について紹介します。



1. はじめに

社会資本整備重点計画は、社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき、社会資本整備事業を重点的・効果的かつ効率的に推進するために策定する計画です。主な計画事項は、社会資本整備事業の実施に関する重点目標、その達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要、社会資本整備事業を重点的・効果的かつ効率的に実施するための措置等とされています。平成15年に第1次計画を策定して以降、順次、計画の改定を重ねてきました。直近では、令和3年度から令和7年度までの5年間の計画期間とする「第5次計画」に基づき、社会資本整備事業を推進してきました。

2. 社会資本整備重点計画と交通政策基本計画の一体的な策定

交通政策基本計画は、交通政策基本法（平成25年法律第92号）に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、政府が策定する計画です。主な計画事項は、交通に関する施策についての基本的な方針、交通に関する施策についての目標、交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等とされています。平成26年に第1次計画を策定して以降、令和3年には令和3年度から令和7年度までの5年間の計画期間とする「第2次計画」を策定し、同計画に基づいて交通に関する施策を推進してきました。

直近の計画に係る計画期間は、両

計画のいずれも令和7年度までとされていたことから、令和6年4月より、次期計画の策定に向けた具体的な検討を開始しました。その際、社会資本整備と交通は、共に国民の生活を支える基盤であること、共に「人」によって支えられていること、共にDXや自動化等イノベーションの力を最大限活用することが重要であることを踏まえ、それぞれが直面する課題を総合的に解決するため、社会資本整備政策と交通政策の連携を強化し、社会資本整備重点計画と交通政策基本計画を「車の両輪」として、一体的に策定することとなりました。

具体的には、両計画が、社会資本整備分野と交通分野で関連する施策を双方に盛り込み、社会資本整備分野と交通分野の関係を明らか

にしています。例えば、持続可能な地域社会の形成に向けて、立地適正化計画に基づく都市機能の誘導・集積と、地域内外を結ぶ公共交通の確保を一体で取り組むこととしています。

また、強靱な物流ネットワークの構築による生産性向上を図るため、道路・港湾等のインフラ整備と、モーダルシフトの推進等の施策を一体で取り組むこととしています。その上で、両計画が目指すゴールを、共通のメッセージとして掲げており、具体的には、「人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさで安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会の実現」を目指すこととしています。



図-1 社会資本整備重点計画と交通政策基本計画の一体的な策定について

3. 第6次社会資本整備重点計画のポイント

ここでは、社会資本整備重点計画を3つのポイントに絞って紹介させていただきます。

① 持続可能な地域社会の形成

急速に進む人口減少の影響により、地方では、買い物や医療、公共交通など、暮らしに不可欠な生活関連サービスを確保するために必要な需要密度が低下し、生活基盤が脆弱化する危機に直面しつつあります。こうした人口減少の危機に真正面から取り組むため、インフラ整備と交通政策の連携のもと、生活サービスの維持に必要な集積と移動の足が確保された地域づくりを目指した新たな施策体系を示し、重点目標Ⅰに位置づけています。

具体的には、「まちづくりの健康診断」により、まちの適切な評価・見直しを促すとともに、市町村域を超えた広域での計画策定を推進するなど、立地適正化計画の深化・発展を通じて都市機能の集積等を加速していきます。こうしたまちづくりの取り組みについて、「交通空白」解消に向けた、地域交通のり・デザインの全面展開を進める交通分野の取り組みとも連携して進めていきます。

② インフラ老朽化対策

高度経済成長期以降に整備されたインフラの老朽化が加速的に進行する中、老朽化に起因する事故による人命・財産の喪失、経済社会活動への影響を回避するため、埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故の教訓を踏まえた老朽インフラ対策を充実・強化していきます。具体的には、下水道について、調査による緊急度の判定基準を強化した上で、緊急度に応じた対策を確実に実施するとともに、管路の安全へのハザードや事故発生時の社会的影響を勘案し、点検方法などの充実を図り、メリハリをつけながら点検調査を実施します。また、下水道以外の



図-2 第6次社会資本整備重点計画の概要

インフラ全般についても、点検箇所や方法等にメリハリを付けて重点化し実施するスキームへの高度化を図ることとしています。

人口減少が進む地方においては、地域の将来像を踏まえてインフラの整備や管理を行い、集約・再編等により、インフラストックを適正な水準にしていくことも必要です。このため、まちづくりの計画とインフラ老朽化対策の計画の一体的な策定により、インフラの集約・再編、修繕・更新等の的確な実施を推進するとともに、全地方公共団体の取組状況の「見える化」により、地方公共団体相互の問題意識の醸成や取り組みの喚起を図ることとしています。

③ 社会資本整備を支える基盤の強化

人口減少・少子高齢化が進む中で社会資本整備を持続可能なものとしていくためには、その支え手である地方公共団体のインフラ管理機能と建設業等の担い手が持続可能なものでなければなりません。このため、インフラを支える主体の確保・育成について、重点目標Ⅳに位置づけ、インフラ整備と一体をなすものとして推進していくこととしています。技術者が不足する地方自治体の

体制構築を図るため、広域・複数・多分野でインフラを管理する取り組み（「地域インフラ群再生戦略マネジメント」）の普及を図るとともに、インフラメンテナンス国民会議等を通じた機運醸成、官民連携による先行事例の横展開、インフラの効率的管理に資する新技術の活用を進めます。

建設業については、労務費に関する基準の作成・勧告等、第三次・担い手3法で創設された新ルールを適切に運用し、処遇の改善を進めるとともに、i-Construction2.0の推進等により、新技術を最大限活用し、建設現場の自動化、省人化に取り組むこととしています。

これらの取り組みにより、官・民・新技術等の総力を結集し、地域のインフラの「整備力」を強化していくこととしています。

4. 今後の取り組み

社会資本整備重点計画と交通政策基本計画を国土交通省の今後の礎として、施策を着実に推進することにより、地域の生活・なりわいを支えるとともに、力強い経済成長の実現に努めてまいりたいと考えています。