

# 近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画

令和8年6月

## 目 次

### 第1章 近畿ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

|   |    |
|---|----|
| 1. 近畿ブロックの特徴                                      | 1  |
| (1) 近畿の地域構造                                       | 1  |
| (2) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる近畿                      | 1  |
| (3) 身近な自然と共生し、持続可能な社会を目指す近畿                       | 2  |
| (4) 多様な個性と歴史を有し外国人観光客が訪れる近畿                       | 2  |
| (5) 産業など諸機能の集積が進みアジアに開かれた近畿                       | 3  |
| (6) 最先端の技術力で我が国を牽引する近畿                            | 3  |
| (7) 近畿における社会資本整備の役割                               | 4  |
| 2. 近畿ブロックの将来像                                     | 5  |
| (1) 挑戦し、成長する関西 ～日本中央回廊の西の拠点として我が国の成長を牽引する関西～      | 5  |
| (2) 豊かに誇り高く暮らせる関西 ～どこでも豊かに暮らせる地域生活圏の形成を目指す関西～     | 5  |
| (3) 災害に屈しない強靱な関西 ～巨大災害リスクに対して持続可能な国土・社会を目指す関西～    | 5  |
| (4) 人と自然が共生する持続可能な関西 ～カーボンニュートラル・SDGsを実現する関西～     | 5  |
| (5) 人々を魅了し続ける関西 ～歴史・伝統・文化が集積し、多様な文化・自然の魅力がいっぱい関西～ | 6  |
| 3. 近畿ブロックにおける社会情勢の変化                              | 7  |
| (1) 人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機                       | 7  |
| (2) 加速化するインフラ老朽化と、改めて問い直される安全性                    | 9  |
| (3) 激甚化・頻発化する自然災害                                 | 10 |
| (4) 成長型経済への転換期にある我が国経済                            | 12 |
| (5) 2050年カーボンニュートラルや自然共生等、地球環境を巡る世界的な潮流           | 15 |
| (6) デジタルや新技術の急速な進歩と経済社会構造に変革をもたらすイノベーションの進展       | 17 |
| (7) 暮らし・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化                     | 18 |

### 第2章 今後の近畿ブロックの社会資本整備の方向性

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 1. 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題     | 20 |
| 2. 4つの重点目標とその実現に向けた政策の中長期的な方向性 | 20 |
| 3. インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント      | 21 |
| 4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置      | 23 |

### 第3章 近畿ブロックにおける社会資本整備の重点目標

|   |    |
|---|----|
| 1. 重点目標と小目標について                               | 25 |
| 2. 近畿ブロックの重点目標と目標達成に寄与する主要取組等                 | 25 |
| 重点目標Ⅰ：活力のある持続可能な地域社会の形成                       | 25 |
| 小目標Ⅰ－1：生活関連サービスが持続的に提供される人口の確保に向けた都市機能等の誘導・集積 | 26 |
| 小目標Ⅰ－2：地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上               | 29 |
| 小目標Ⅰ－3：地域内外を結ぶ交通ネットワークの整備                     | 32 |
| 小目標Ⅰ－4：点検・診断等の確実かつ効率的な実施                      | 38 |

|   |     |
|---|-----|
| 小目標Ⅰ－5:人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ .....  | 40  |
| 小目標Ⅰ－6:インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築 .....             | 44  |
| 小目標Ⅰ－7:あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進 .....          | 46  |
| 小目標Ⅰ－8:誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成 .....                | 48  |
| 小目標Ⅰ－9:多様な資源を活かした魅力ある地域づくり .....                    | 53  |
| 小目標Ⅰ－10:地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出 .....             | 55  |
| 重点目標Ⅱ:強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会 .....                    | 57  |
| 小目標Ⅱ－1:生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備 .....           | 58  |
| 小目標Ⅱ－2:経済安全保障に資する企業立地に向けた基盤整備とインフラのセキュリティ強化 .....   | 66  |
| 小目標Ⅱ－3:都市の国際競争力を高める基盤の整備、インフラ分野の高度化・効率化 .....       | 69  |
| 小目標Ⅱ－4:激甚化・頻発化し、切迫する災害に対応した「事前防災」の加速化・深化 .....      | 72  |
| 小目標Ⅱ－5:平時から防災体制の強化、新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化 .....    | 86  |
| 重点目標Ⅲ:インフラ分野が先導するグリーン社会の実現 .....                    | 91  |
| 小目標Ⅲ－1:2050年カーボンニュートラルの実現 .....                     | 92  |
| 小目標Ⅲ－2:自然共生社会の実現 .....                              | 96  |
| 小目標Ⅲ－3:資源循環型の経済社会システムの構築 .....                      | 99  |
| 重点目標Ⅳ:戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化 .....                 | 101 |
| 小目標Ⅳ－1:地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持 .....              | 102 |
| 小目標Ⅳ－2:インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と生産性向上に向けた取組 ..... | 106 |
| 小目標Ⅳ－3:新技術・DXによるインフラの価値向上 .....                     | 109 |
| <br>  |     |
| 第4章 計画を推進するための方策 .....                              |     |
| 1. インフラのストック効果の見える化 .....                           | 113 |
| 2. 近畿圏広域地方計画との調和と関連計画との連携 .....                     | 113 |
| 3. 計画のフォローアップ .....                                 | 113 |
| <br>  |     |
| (別紙)各小目標における重点施策、指標等 .....                          | 114 |

- ・ 近畿ブロックとは、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府4県に、関係の深い福井県全域及び三重県の一部を加えた2府6県を対象とする。

[エリアの定義]

近畿圏、関西:滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の2府4県を一体とした区域。

近畿 :福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の2府5県を一体とした区域。

# 第1章 近畿ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

## 1. 近畿ブロックの特徴

### (1) 近畿の地域構造 ※骨子なし・現計画と同様に追記

近畿は、北は日本海、南は太平洋に面し、緑豊かな中国山系、六甲山系、生駒山系、金剛・葛城山系、和泉山系等の山々や、世界屈指の美しい島並み景観を誇る瀬戸内海、太平洋、淡路島など、豊かな自然に恵まれている。また、近畿の南部には、その大半が森林・山岳地帯である紀伊半島があり、東部には、我が国最大の湖であり、約1,470万人の水源である琵琶湖を擁している。

近畿の中央部に位置する京都、大阪、神戸の3大都市とその周辺都市に都市・交通・産業が高密度に集積しており、そこに圏域人口の約8割の人口が集中し、海拔ゼロメートル地帯が広がる大阪平野に都市機能の中枢が集積している。



図1 近畿の概況

### (2) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる近畿

近畿は、古来より日本の歴史と文化の中心として各所に都が置かれた歴史があり、長い年月をかけて、多様な文化を創造・継承・蓄積してきた。

日本のユネスコ世界文化遺産 21 件のうち6件、国宝の5割以上、重要文化財の約4割を有するなど、我が国を代表する歴史・文化資産が集積している。さらに、彦根城、飛鳥・藤原の宮都が、世界遺産への登録を目指している。

多様で厚みのある歴史・文化は、ものづくり、祭事、芸能、まちなみ、景観、食文化等にも活かされ、人々の営みや地域社会そのものが地域資源を形成している。

また、高校野球や高校ラグビー等、競技スポーツにおいて聖地と呼ばれるシンボリックな競技場を含む施設が多数点在している。

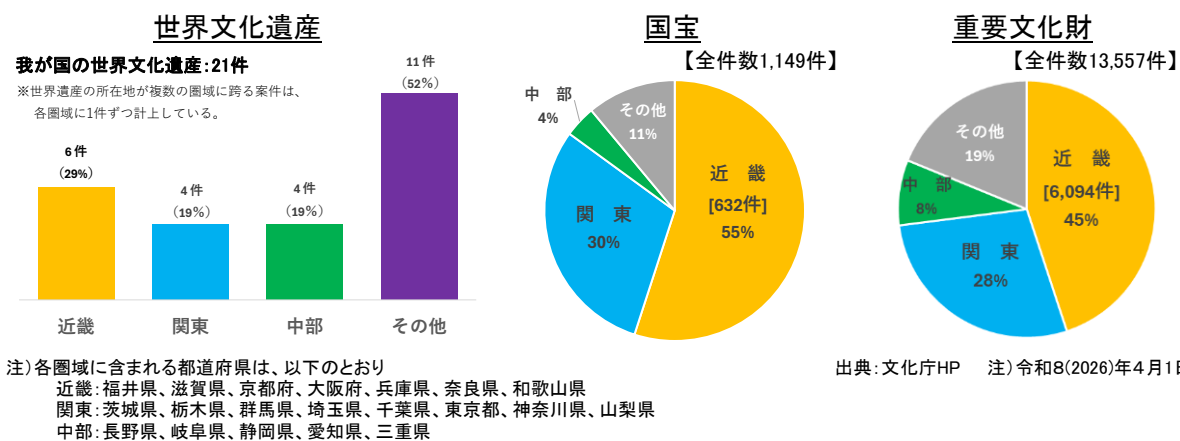


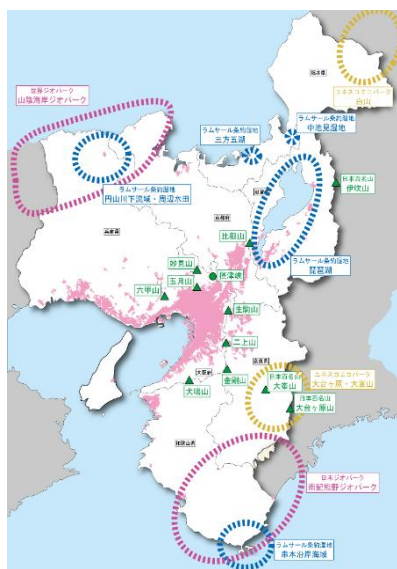
図2 近畿の歴史・文化遺産の集積状況

### (3) 身近な自然と共生し、持続可能な社会を目指す近畿

京阪神の各都心から日本海、瀬戸内海、太平洋、琵琶湖のいずれかに1時間程度で到達でき、水辺が身近な圏域である。また、都市部から比較的近くに、里山・里海等の日本の原風景が残り、自然探勝、登山、ハイキング、キャンプ等を複合的に楽しめる自然が多数存在し、都市と自然の魅力を同時に享受できる恵まれた地域を有する。そのほか、熊野や丹波・若狭等の豊かな自然を活かした観光地や、ラムサール条約湿地、ユネスコエコパーク、ユネスコ世界ジオパーク、日本ジオパーク等がそれぞれ存在する。

これら近畿の身近な自然の多くが、人間生活との関わりの中で生まれ、維持されてきたものであることから、これを価値ある姿のまま引き継いでいこうと、地元市町村などを中心にその保全、活用が進められている。

また、令和 32(2050)年カーボンニュートラルの実現に向け、近畿においてもカーボンニュートラルポート(CNP)を始めとし、水素・アンモニア発電や、トラック、船舶、航空機等の燃料転換等、産学官それぞれの取組や、関係者間の連携による取組が進められている。



出典：近畿地方整備局作成

図3 関西のラムサール条約湿地とジオパーク



出典：神戸市(神戸港港湾管理者)「神戸港港湾脱炭素化推進計画(令和7年3月)」

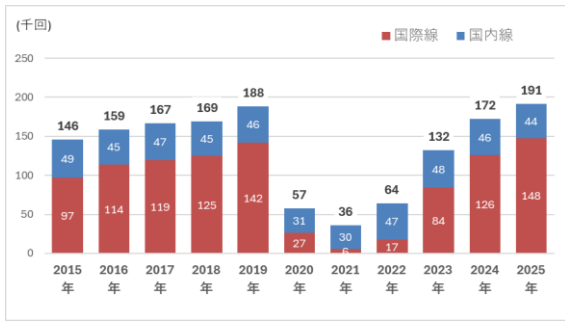
図4 神戸港におけるカーボンニュートラルポート形成イメージ

### (4) 多様な個性と歴史を有し外国人観光客が訪れる近畿

近畿は古代から現代に至るまで、我が国の歴史と文化の中心として、それぞれの地域が長い歴史を有し、個性的で多様な地域で構成されている圏域であり、多くの外国人観光客を惹きつけている。

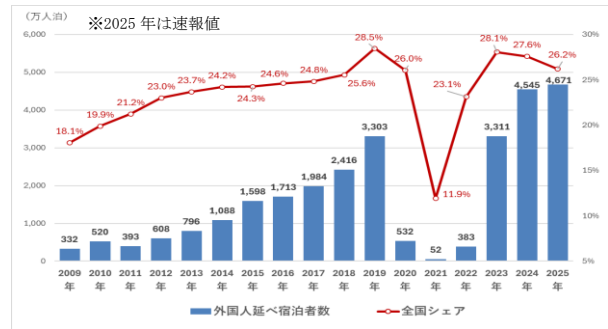
関西国際空港の国際線旅客便発着回数は、コロナ禍により令和 3(2021)年には激減したが、令和7(2025)年は 14.8 万回で開港以来過去最高を記録している。また、近畿の外国人延べ宿泊者数も、コロナ禍により令和 3(2021)年には減少したが、令和7(2025)年は過去最高の 4,671 万人泊まで伸びており、2009 年の約 14.1 倍に増加している。

観光産業が近畿の経済に与えるインパクトはこれまでに十分示されていることから、幅広い産業を観光関連産業として取り込み、高付加価値なインバウンドの誘致、プロモーションの強化や受入環境の整備、地域の魅力の創出について圏域全体で戦略的に取り組むことが重要である。



出典: 関西エアポート㈱HP

図5 関西国際空港の航空機(旅客便)発着回数



出典: 観光庁「宿泊旅行統計調査」

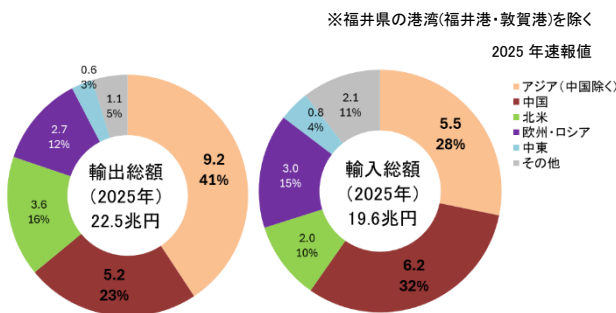
図6 近畿の外国人延べ宿泊者数の推移

### (5) 産業など諸機能の集積が進みアジアに開かれた近畿

近畿は、我が国第2の経済圏である。古くから我が国の政治、経済、文化や国際交流の中心的役割を担い、現在も国の出先機関や関係機関、日本銀行大阪支店、在日外国公館等がおかれている。また、阪神港を始め、国内外の移動・輸送の拠点である関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港や、圏域内外を結ぶ名神・新名神高速道路、北陸・中国・山陽自動車道、本州四国連絡道路、東海道・山陽新幹線等の高速交通ネットワーク、圏域内の交通を担う道路網・鉄道網等、他圏域や海外との人・モノのやりとりを支え、企業活動に不可欠な充実した交通基盤を有する。

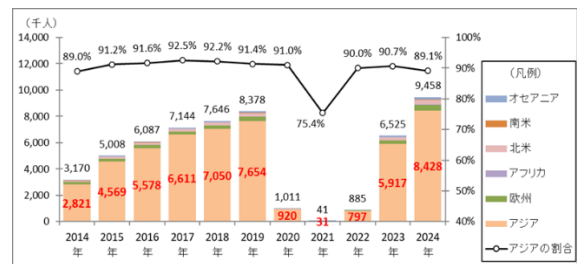
アジア諸国と歴史的に結びつきが強い近畿においては経済交流も活発であり、輸出・輸入総額に対するアジア諸国のシェアは、輸出約 64%、輸入約 60%を占める。日本海側に位置する舞鶴港では、東アジア諸国と地理的に近接する日本海側港湾での交流も盛んである。

人の往来も活発である。関西国際空港から入国する外国人の約9割はアジア諸国からの利用者で、その数は令和元(2019)年には 765 万人とアジアと近畿の活発な人流を支えている。コロナ禍により、令和 3(2021)年には3万人にまで急減したが、令和 6(2024)年は過去最高の 843 万人に達している。



出典: 大阪税関「貿易統計」

図7 近畿の貿易相手国(2025年)



出典: 法務省「出入国管理統計」

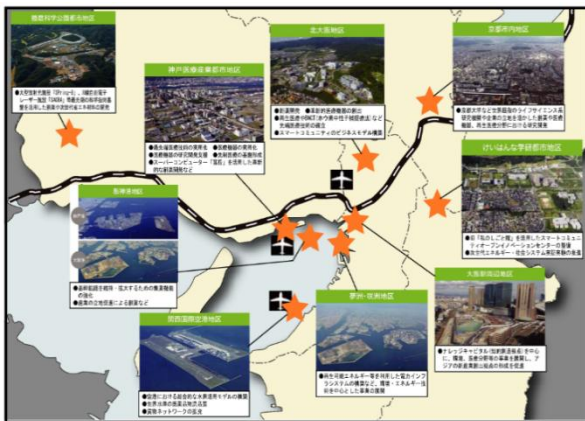
図8 関西国際空港の地域別入国者数

### (6) 最先端の技術力で我が国を牽引する近畿

近畿には、関西文化学術研究都市(けいはんな学研都市)、播磨科学公園都市、神戸医療産業都市、北大阪健康医療都市(健都)、未来医療国際拠点(Nakanoshima Cross)等の特色ある研究開発拠点が形成され、健康・医療(ライフサイエンス)分野や脱炭素等のエネルギー分野を始めとする最先端の研究開発が進展している。また、我が国有数の大学、

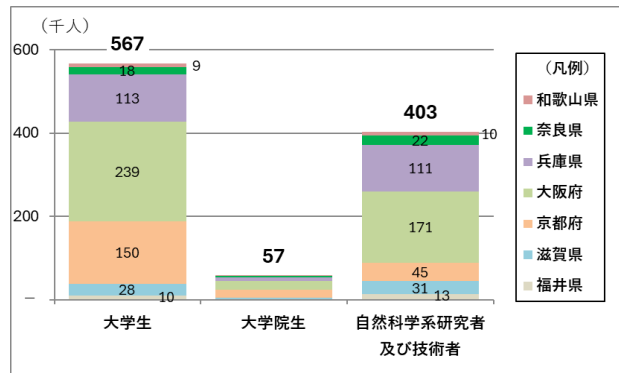
研究機関等が数多く存在し、高度な知識・技術を有する人材が豊富である。

さらに、先端的な医薬品・医療機器等の研究開発・事業化の推進、国際的な経済活動拠点の形成を目的とした「関西圏国家戦略特区」や、近畿が強みを有する医療・医薬、バッテリー・エネルギー等を当面のターゲットに、持続的な発展に寄与する国際競争拠点を形成していくことを目的とした「関西イノベーション国際戦略総合特区」がある。これらの研究開発拠点、大学、研究機関等とともに次世代産業である健康・医療(ライフサイエンス)産業やロボット産業にかかわる企業等も京阪神地域に集中していることから、産業クラスターの形成に向けた取組が行われている。



出典:関西国際戦略総合特別区域地域協議会事務局  
「関西イノベーション国際戦略総合特区」パンフレットを基に近畿地方整備局作成

図9 関西イノベーション国際戦略総合特区



出典:大学生・大学院生数は文部科学省「令和7年度学校基本調査」、自然科学系研究者及び技術者数は総務省統計局「令和2年国勢調査」を基に近畿地方整備局作成

図10 関西の大学生・大学院生数と自然科学系研究者及び技術者数

(7)近畿における社会資本整備の役割 **要確認(以下、現計画引用)**

日本の政治・経済・文化の中心として栄えてきた歴史を持つ近畿においては、過去から社会資本整備が重点的に進められた結果、明治時代の近代国家建設や戦後の高度経済成長などに大きく貢献し、我が国第2の経済圏を築いたと言える。

例えば、明治 23(1890)年に完成した琵琶湖疏水は、疏水の水を活用した水力発電により、京都に紡績、機械、タバコ等当時の先進分野の工場立地を促進させるとともに、京都市内において我が国初の営業電気鉄道の運行を実現した。また、琵琶湖と京都を結ぶ水上輸送ルートとしても物資の往来を活発化させた。これらにより、明治維新の東京遷都によって低下した京都の活力は復興し、我が国の最先端をゆく近代産業都市として発展した。

昭和 38(1963)年に我が国初の高速道路として、栗東 IC・尼崎 IC 間に開通した名神高速道路は、高度経済成長期を前に増加し始めていた国土軸方向の物流交通、人流交通の円滑化および所要時間の短縮に寄与し、また、貨物輸送に画期的な効率化をもたらしたコンテナ化は、昭和 42(1967)年北米・神戸港間で始まり、輸送コストを低減させ、その後コンテナ輸送は飛躍的に拡大するなど、近畿の産業・経済の発展を支えてきた。

その他にも、淀川、大和川の付け替え、琵琶湖総合開発、ダム、中国自動車道や近畿自動車道をはじめとする道路整備、鉄道網の整備や東海道・山陽新幹線の整備、阪神港(神戸港・大阪港)の整備、関西国際空港の整備などが挙げられ、今なお、暮らす人々の経済・社会活動に貢献し続けている。

## 2. 近畿ブロックの将来像

本計画と同日決定の近畿圏広域地方計画では、以下5点を近畿圏の将来像と位置づけている。

### (1) 挑戦し、成長する関西 ～日本中央回廊の西の拠点として我が国の成長を牽引する関西～

関西は、高速鉄道網や高規格道路ネットワークの形成により三大都市圏を結び、1つの都市圏として世界に類を見ない魅力的な経済集積圏となる日本中央回廊の西の拠点であり、日本海側・太平洋側の二面活用に加え、瀬戸内海を介した西日本の圏域との連携の利点を活かして、アジアを始め世界からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込むゲートウェイとなるシームレスで重層的な生活・経済圏域を形成し、国土の均衡ある発展や地域経済の活性化を実現する圏域を目指す。

また、関西の強みである、健康・医療(ライフサイエンス)等の分野やグローバルニッチ企業等の特色あるものづくりの伝統や、大学、研究機関、知的交流拠点等の集積・連携、さらに大阪・関西万博のレガシーの承継・発展により我が国の成長エンジンとなり、イノベーションを創出し続ける圏域を目指す。

### (2) 豊かに誇り高く暮らせる関西 ～どこでも豊かに暮らせる地域生活圏の形成を目指す関西～

デジタルとリアルが融合した地域間の連携・補完、民の力を最大限に活用し、重層的でシームレスな地域生活圏を形成することで、京阪神大都市圏から地方部の中小都市、生活に身近な地域コミュニティに至るまで、関西のどこに住んでいても豊かに誇り高く暮らせる圏域を目指す。

また、都市と豊かな自然や安らぎを提供する里山・里海が近接している関西の特徴を活かし、真の豊かさを実現する「ワーク in ライフ」を実現し、就学、労働、出産、子育て、趣味等、ライフサイクルの様々なシーンにおける魅力があり誰もが暮らしやすく、一人ひとりのWell-being が向上し、心身ともに健康的に、充実した時間を過ごすことができる圏域を目指す。

### (3) 災害に屈しない強靱な関西 ～巨大災害リスクに対して持続可能な国土・社会を目指す関西～

今後、関西が直面する南海トラフ地震・津波等の巨大災害リスクや気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害・高潮・雪害・土砂災害等のリスク、インフラの老朽化の加速等に対応し、人々の生命・財産を守り、災害時にも社会経済活動を持続する圏域を目指す。

また関西は、日本中央回廊の西の拠点、かつ国内第2の経済圏として企業の集積、交通・物流インフラを含む都市機能の集積及び豊富な人的リソースを備えていることを踏まえ、東京に一極集中する諸機能のバックアップを担い得る圏域を目指す。

### (4) 人と自然が共生する持続可能な関西 ～カーボンニュートラル・SDGsを実現する関西～

琵琶湖やその流域、畿北地域や紀伊半島の森林、瀬戸内海等、豊かな自然や安らぎを

提供する里山・里海と都市部が近接する、人と自然のつながりが深い関西の特徴を活かし、あらゆる主体が連携して、人と自然の共生、カーボンニュートラル・SDGs を実現するグリーン国土の創造に資する圏域を目指す。

**(5) 人々を魅了し続ける関西 ～歴史・伝統・文化が集積し、多様な文化・自然の魅力がいっぱい関西～**

長い歴史とそれに培われた伝統文化を有し、多くの個性的な地域と豊かな自然等、関西特有の歴史・伝統・文化や豊富な地域資源を守るとともに次世代に継承し、関西の魅力に更に磨きをかけ世界の人々を魅了し続ける圏域を目指す。

また、観光客と住民の生活環境が適切に調和し、全ての人々が、快適かつ便利に関西各地を移動・滞在し、その地域の魅力を存分に味わうことができる圏域を目指す。

近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画は、全国レベルの社会資本整備重点計画に基づき、各地方の特性、将来像や整備水準に応じて重点的、効率的、効果的に整備するための計画として策定するものであるが、同時に、広域地方計画と調和を図り、各地方を取り巻く社会経済情勢等を踏まえた即地性の高い計画である必要があることから、近畿圏広域地方計画で示した将来像を、本計画における近畿ブロックの将来像とする。

### 3. 近畿ブロックにおける社会情勢の変化

#### (1) 人口減少、急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

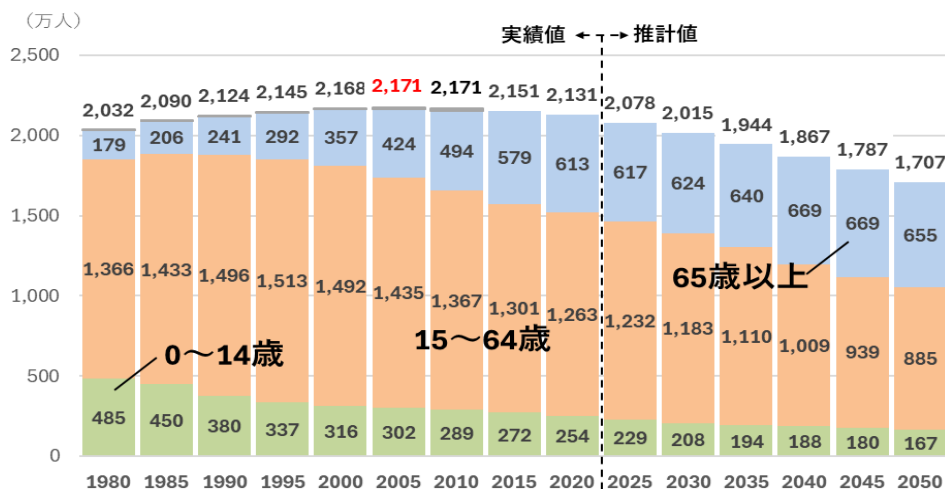
##### ① 地域コミュニティの維持、地域の集積づくりの対応

近畿の総人口は、平成 17(2005)年の 2,171 万人をピークに減少局面に入り、令和2(2020)年時点で2,131 万人となっている。今後も減少傾向は続き、令和 12(2030)年の 2,015 万人を経て、令和 32(2050)年には1,707 万人となる見込みとなっており、世界に類をみない急速なペースで人口減少が進行している。地方創生の観点で様々な取組が進められてきたが、人口の減少傾向に大きな改善は見られていない。少子高齢化の進行により、生産年齢人口も急減している。平成7(1995)年の 1,513 万人をピークに減少に転じており、令和2(2020)年時点では 1,263 万人に減少している。

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る。人口の減少は、医療・福祉・介護等の地域の生活サービスの維持に不可欠な担い手の不足にも直結する。地域の生活サービスの利便性の低下により、買物弱者の増加や子育て、福祉・介護等へのアクセス困難など、日常的な生活サービスに対する生活者の暮らしの安全や安心が損ないかねない。

また、近畿は、地縁や地域のつながりによる自発的な活動が盛んな土地柄であったが、人口の減少に加えて、自治会・町内会加入率の低下や地域活動の担い手不足等により、地域コミュニティの弱体化が進展している。しかし、近年、多様な主体が協働し、コミュニティが担っていた社会サービスの維持・再生、施設などの維持管理、福祉、防犯、高齢者世帯の見守りや安否確認等の活動を代替、補完する動きがみられる。

こうした地方の危機的な状況を打開し、人々が生き生きと安心して暮らし続けていけるよう、コミュニティの維持や生活サービスの維持継続を確保するための地域の集積づくりを進め、利便性の高い楽しく暮らせる持続的な地域社会を形成していくことは不可避の課題となっている。



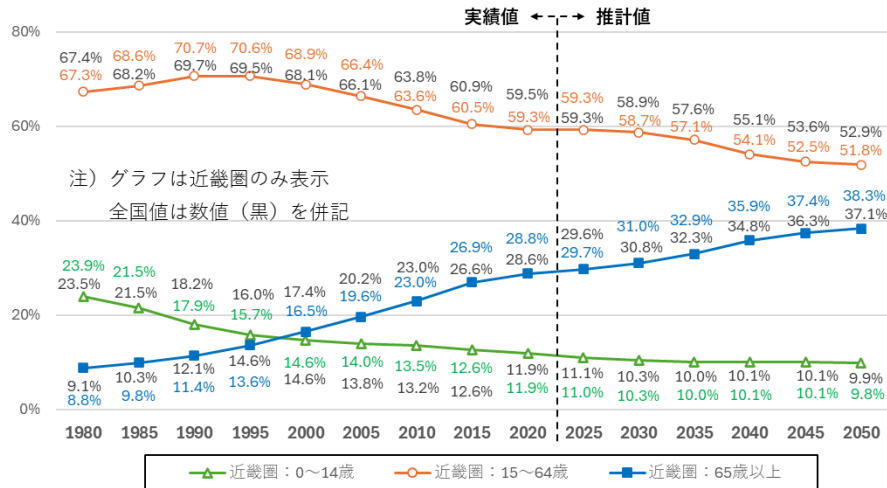
出典：1980～2020年は総務省統計局「国勢調査」2025～2050年の全国は国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」（令和5年推計）、関西は「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」を基に近畿地方整備局作成

図 11 年齢3区分別人口の推移

## ② サービスの需要と供給のギャップの対応

総人口が減少する中で 65 歳以上の人口が増加しており、2025 年には「団塊の世代」が 75 歳以上となり、高齢化率が約3割に達する超高齢社会を迎える見込みとなっている。

これに伴い、医療・介護・福祉需要の増加や高齢運転者の増加が見込まれる。増大するこれらのサービス需要の担い手不足といった課題などが生じる可能性があり、需要と供給のギャップに対する政策と都市・住宅・交通政策等が協調した取組が必要である。



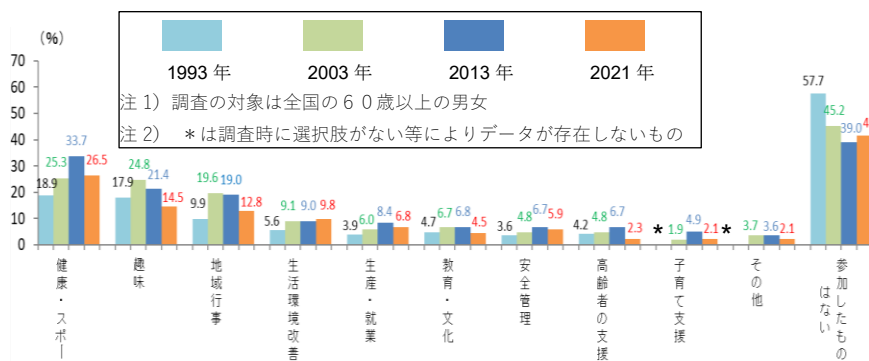
出典：1980～2020 年は総務省統計局「国勢調査」2025～2050 年の全国は国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」（令和 5 年推計）、関西は「日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）」を基に近畿地方整備局作成

図 12 年齢 3 区分別人口割合の推移（全国、近畿圏）

## ③ 高齢者に対応した生活環境の不足、社会参加意識の低下

高度経済成長期（昭和 30(1955)年頃から昭和 48(1973)年頃）に建設されたニュータウンでは高齢人口の増加や住宅・商業施設の老朽化、シャッター通りと化した近隣の商店街及び小中学校などの遊休化等による「まち」としての活力低下、高齢化に対応していない住居や一人暮らしの高齢者の増加等、様々な課題が生じると見込まれている。

趣味や地域行事等、様々なグループ活動に参加する高齢者の割合は、コロナ禍以前に最後の調査が実施された平成 25(2013)年まではほとんどの活動において増加傾向にあり、高齢者の社会参加意識は年々高まっていた。しかしコロナ禍により令和3(2021)年にはほとんどの活動で減少しており、いずれのグループ活動にも参加しなかった人の割合は増加している。高齢者が生きがいを持ち、社会にとってもプラスとなるような活躍ができる社会の構築が重要である。



出典：内閣府「高齢者の日常生活・地域社会への参加に関する意識調査」を基に近畿地方整備局作成

図 13 高齢者のグループ活動への参加状況の推移

## (2) 加速化するインフラ老朽化と、改めて問い直される安全性

### ① 戦略的かつ適切な維持管理・更新

高度経済成長期に集中的に整備された社会資本は、今後加速度的に老朽化することが懸念されており、関西においても、日本万国博覧会(1970年)を中心とした高度経済成長期に集中的に整備された社会資本の老朽化が進んでいる。

具体的には、近畿地方整備局が管理する国道の橋梁(橋長2m以上)の約4割が高度経済成長期時代に建設されており、2025年には47%が、2045年には74%が建設後約50年を経過する見込みである。また、関西に本社局を置く鉄軌道事業者の橋梁(径間1m以上)のうち70%が建設後50年を経過しており、この割合は2030年には75%に、2040年には82%に達する見込みである。

厳しい財政状況の下で、費用の増大を極力抑え、施設の長寿命化を図ることなど、戦略的かつ適切な維持管理・更新を進めることが課題である。

本格的な人口減少下で、今後老朽化が加速度的に進行するインフラの維持管理に携わる地方公共団体の担い手不足への対応も課題となっている。このため、小規模な地方公共団体における技術力・人員確保、メンテナンス分野の業者の育成等の課題が生じており、国、府県による技術支援や、地方公共団体間相互の連携などの下で、総合的な計画の立案、支援体制の確立などが急務となっている。

※ 近畿地方整備局管内の直轄国道のうち、橋長2m以上の橋梁

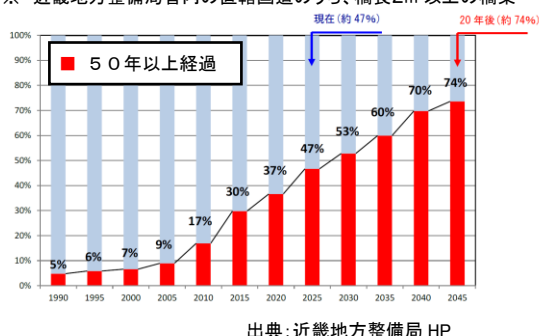


図 14 建設後50年が経過する道路橋<sup>※</sup>の割合

※ 近畿運輸局管内に本社を置く鉄道事業者の径間1m以上の橋梁

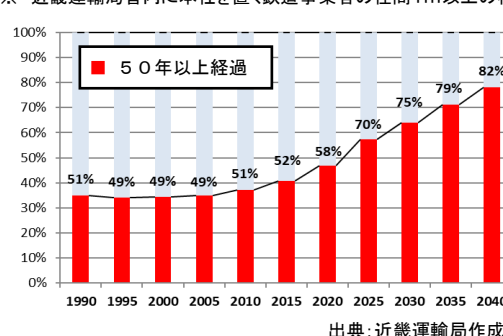


図 15 建設後50年が経過する鉄道橋<sup>※</sup>の割合

### ② 自治体の担い手不足の対応

インフラの多くを維持管理する市町村では、土木系を含む技術系職員数が減少しており、インフラを持続的に維持管理するための体制が脆弱になってきている。平成17(2005)年度から令和7(2025)年度の間で、近畿の市町村全体の職員数は約1.5万人(12%)減少しているのに対し、土木・建築部門の職員数は3,924人(20%)減少しており、市町村全体の職員数の減少割合を上回って減少している。本格的な人口減少下で、今後老朽化が加速度的に進行するインフラの維持管理に携わる地方公共団体の担い手不足への対応が急務である。その際には、国、府県による技術支援や、地方公共団体間相互の連携などの下で、総合的な計画の立案、支援体制の確立、ロボット等の新技術の導入、維持管理の容易な構造の採用を通じた維持管理の省力化をしていく必要性も高まっている。

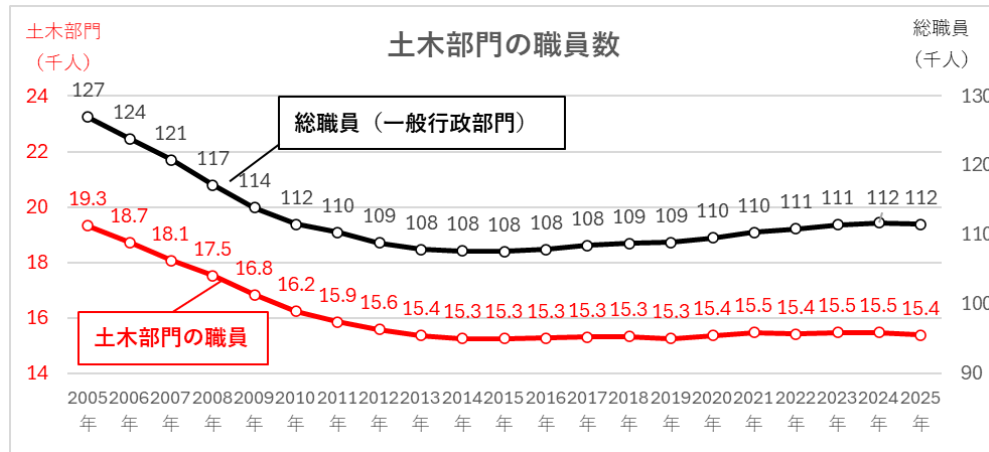


図 16 市町村の職員数の推移

### ③ 官民の多様な主体の連携・協働

国民の多様化する価値観に即して、地域が直面する諸課題に迅速に対応するためには、行政中心の取組、特に人材や財政面で大きな制約に直面している地方公共団体中心の取組には限界がある。一方で、江戸時代の町橋を始めとする、地域の発展に「民」の力が大きな役割を果たしてきた近畿は、新たな官民連携によって社会的課題を解決する素地が根付いている。

このため、国と地方の適正な連携・補完関係を強化するとともに、PPP、PFI、指定管理者制度等、民の力を最大限発揮し、官民の多様な主体が連携・協働して、地域課題の解決に当たる必要がある。

## (3) 激甚化・頻発化する自然災害

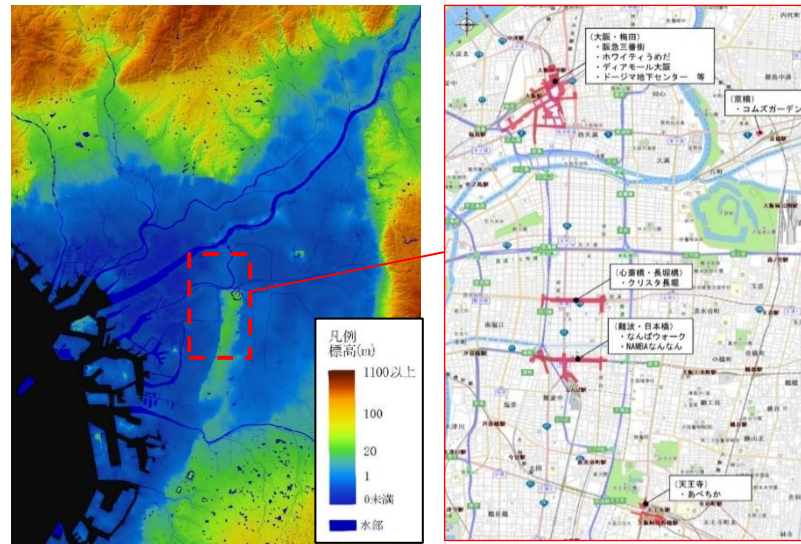
### ① ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策

今後 30 年以内に 60%～90%程度以上(2025 年1月1日時点)の確率で南海トラフ地震の発生が危惧されており、発生時には紀伊半島沿岸部を中心に、激甚な被害の発生が想定されている。また、令和 6(2024)年 8 月 8 日には、南海トラフ地震臨時情報が発表された。

また、関西には多数の活断層もあり、中でも大阪府域を縦断する上町断層帯で地震が発生した場合には、大阪都心部を中心に激甚な被害の発生が想定されている。

大阪平野の多くは海拔ゼロメートル地帯で都心部は地下街も多く、水害リスクへの対応も課題である。台風を始めとする風水害、土砂災害も過去に多数発生している。

このため、近年増加傾向にある自然災害を想定して、府県あるいは圏域を越えた広域的な防災体制や、流域治水への取組、民間物流事業者と連携した緊急物資輸送体制などの確保等、ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策が必要である。



出典：デジタル標高地形図(国土地理院)

注)各地下街HPを基に近畿地方整備局作成

図 17 大阪平野部の海拔ゼロメートル地帯

## ② 非常時における最低限の都市機能の維持・経済活動の継続

豪雨災害や地震災害等の大規模な災害がひとたび発生すれば、経済活動にも重大な影響をもたらす。平野の少ない我が国では、国土面積に比して居住や企業立地等に適した土地が限られており、災害リスクの高い地域に人口や資産、企業の生産拠点や商業地等が集中している。近年、企業の投資意欲が高まる中で、災害リスクは企業の立地優位性にも影響を及ぼす。生産拠点についての投資判断に当たって、災害リスクの少なさを重視する企業は増加傾向がみられる。また、経済のグローバル化やサプライチェーンの高度化・複雑化に伴い、大規模災害が発生した場合の国民経済への影響も広域化・複雑化するおそれが増大している。

さらに、人口減少と少子高齢化が進む中で、地域社会において災害発生時における「自助」やコミュニティの「共助」の余力が低下しており、災害に対する地域社会の脆弱性が高まっている。ハードによる対応、避難対策等のソフトでの対応に加え、土地利用のあり方も含めて、どのようにして災害に強い地域をつくっていくかも問われている。

このため、住民の生命と財産を守るため、あらかじめ地域の防災機関が集まり、取るべき防災行動、タイミング、役割等を規定した「タイムライン」の整備、地域防災力の強化のため、非常時において最低限の都市機能を維持できる仕組みを構築することが必要である。さらに、災害時においても企業などが経済活動を継続できるような、サプライチェーンの確保やエネルギーの供給拠点の分散立地も併せて検討する必要がある。

## ③ 東京一極集中に対するリダンダンシーの確保

東京への人口や諸機能の過度の集中により、地方部における人口減少・流出や利便性の低下、地域産業の弱体化等の悪循環が進み、地方部の活力喪失に拍車がかかるとともに、首都直下地震などの切迫する巨大災害により、広域かつ長期に及ぶ甚大な被害がもたらされるおそれがある。加えて、コロナ禍を契機として感染症のパンデミックに対する過密な都市構造の脆弱性が認識された。こうした国土構造における東京一極集中の弊害にかんがみ、国土全体にわたり人口や諸機能の広域的な分散を図り、平時からの対応も含めて東

京への過度な集中を是正することは喫緊の課題である。

現在、近畿には関東から文化庁を始め9の政府関係機関が移転しているほか、東京に本社を持つ企業の中にも、近畿にバックアップ機能を持つ社も多数存在する。

首都圏のバックアップ機能を担い得る圏域となるためには、関東とのアクセス向上が死活的に重要であることから、リニア中央新幹線を始めとする交通インフラの整備・強化が課題である。

表1 政府関係機関の移転の取組

| 機関種類 | 移転先  | 機関名                             |
|------|------|---------------------------------|
| 中央省庁 | 和歌山県 | 総務省統計局                          |
|      | 京都府  | 文化庁                             |
|      | 大阪府  | 特許庁                             |
|      | 大阪府  | 中小企業庁                           |
| 研究機関 | 滋賀県  | (国研)国立環境研究所                     |
|      | 京都府  | (国研)情報通信研究機構(NICT)              |
|      | 京都府  | (国研)理化学研究所(理研)                  |
|      | 大阪府  | (国研)医療基盤・健康・栄養研究所<br>国立健康・栄養研究所 |
|      | 兵庫県  | (国研)理化学研究所(理研)                  |

出典: デジタル田園都市国家構想実現会議(第16回)資料  
地方創生10年の取組と今後の推進方向「参考資料集  
を基に近畿地方整備局作成

表2 大阪・関西を代替拠点としている例

|      |             |  |
|------|-------------|--|
| 行政機関 | 外務省         | 領事関係業務、外国公館支援業務等、一部業務を大阪分室で実施することを検討。  |
|      | 公正取引委員会     | 本局に災害対策本部を設置できない場合、近畿中国四国事務所に置く。   |
|      | 気象庁         | 大阪管区気象台が全国の主要な気象業務を継続する。   |
|      | 厚生労働省       | 首都機能が維持できない場合を想定し、近畿厚生局及び大阪労働局を代替庁舎に定める。   |
| 公的機関 | 経済産業省       | 本省職員のみによる業務遂行が困難な場合、近畿経済産業局及び中部近畿産業保安監督部近畿支部が、初動対応の一部(被害情報の収集・整理等)の業務を代行する。                          |
|      | 日本銀行        | 首都圏で大規模な災害が発生した場合等に、本店に代わり大阪支店が緊急性の高い業務を行う。  |
|      | 全国銀行データシステム | 全銀システムは、東京・大阪にホストコンピュータを設置し、災害発生時にはどちらかのシステムで加盟金融機関とのデータ交換を継続することが可能。                                |
|      | 日本取引所グループ   | 2022年4月1日に大阪本社を設置。首都圏広域災害時には、グループ全体の運営を統括する機能を有している。   |
|      | 日本放送協会(NHK) | 東京の放送センターから放送が出せなくなった場合は、大阪放送局が東京に代わって全国への放送を維持。緊急時の放送対応の強化のため平時より大阪放送局より全国番組を放送し、緊急事態に備えた訓練も継続して実施。 |

出典: 大阪府・大阪市 副首都推進局 危機管理カンファレンス 2023 秋 講演資料「本社機能のバックアップについて」を基に近畿地方整備局作成

#### (4) 成長型経済への転換期にある我が国経済

##### ① 物流・人流ネットワークの充実

世界でも類をみない急激な人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少が進む中で、持続的に成長する力強い経済を実現するためには、物流業界の生産性向上を図る中で、物流・人流を活発化させて市場規模を確保することが不可欠である。とりわけ、速達性と輸送の効率性は、安定的な経済成長の生命線であるが、高規格道路網には未だ未整備区間が残り、諸外国と比較して道路の都市間連絡速度は相対的に劣っている。海外との人流・物流の拠点となる空港や港湾についても、アジア諸国にハブ機能が移り、そのシェアに大きく水をあけられている。生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流ネットワークの整備に向けたインフラ投資が重要である。

京阪神大都市圏における交通基盤の現状をみると、圏域内外を結ぶ高規格道路、新幹線、空港、港湾等の交通基盤が充実している。一方で、高規格道路の未整備区間の存在や交通容量の不足に伴う渋滞、さらに国際基幹航路の寄港回数減少等の課題もある。

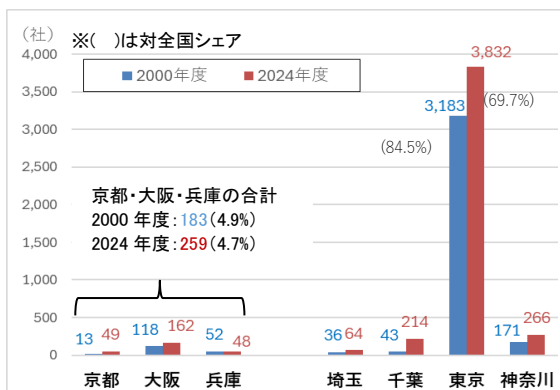
近畿では、リニア中央新幹線及び北陸新幹線において、地方公共団体・経済界から早期整備を強く望む声があり、リニア中央新幹線においては名古屋以西のリニア中央新幹線沿線地方公共団体である三重県、奈良県、大阪府と関西経済連合会並びに3府県の経済団体が「三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進大会」を開催している。また、北陸新幹線では、関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会が「北陸新幹線(敦賀・大阪間)建設促進大会」を開催し、福井県とともに中央要請を実施している。さらに、大阪府、大阪市、大阪商工会議所、大阪府商工会議所連合会、関西経済同友会、関西経済連合会の6者で構成する「北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会」でも「北陸新幹線早期全線開業実現大阪大会」を開催し、同大会決議による要望書を国等へ提出している。

## ② グローバル化の遅れ

グローバル化の進展に伴い、国境を越えるヒト・モノ・カネ・ビジネスのダイナミックな動きが加速化している。大都市圏は、人材・産業・都市機能等の集積を活かして我が国の経済をけん引するエンジンとしての役割が引き続き期待される。東京の渋谷エリアや虎ノ門エリア、大阪ではうめきたエリアをはじめ、気候変動対応や生物多様性等への対応も含め、国際的に評価される水準の大規模な都市開発プロジェクトが実現しており、更なる都市の魅力や国際競争力の向上につながることを期待される。

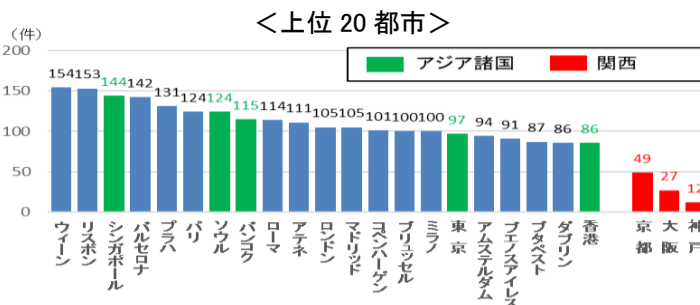
しかし、グローバル化の面において、近畿は東京都下に大きく差をつけられている。外国法人の在日拠点数についてみると、京都府・大阪府・兵庫県下は平成12(2000)年度183社(対全国シェア4.9%)に対し令和6(2024)年度は259社(対全国シェア4.7%)と、近畿の3府県下に拠点を置く外国法人は増えているものの、全国シェアは低下している。一方、東京都下は、平成12(2000)年度3,183社(対全国シェア84.5%)に対し令和6(2024)年度には3,832社(対全国シェア69.7%)と、数でみると更に差が広がっている。

また、国際会議の誘致の観点では、令和6(2024)年に開催された世界の国際会議件数(ICC A基準)11,099件のうち、我が国における開催件数は428件(世界7位)である。近畿の主要都市では、京都市49件、大阪市27件、神戸市12件であり、東京(97件)、シンガポール(144件)、ソウル(124件)に大きく引き離されている。また、JNTO国際会議統計による我が国の国際会議開催件数は、東京23区の351件(1位)に対して、京都市215件(2位)、大阪市89件(5位)、神戸市63件(8位)であり、東京との差が開いている。

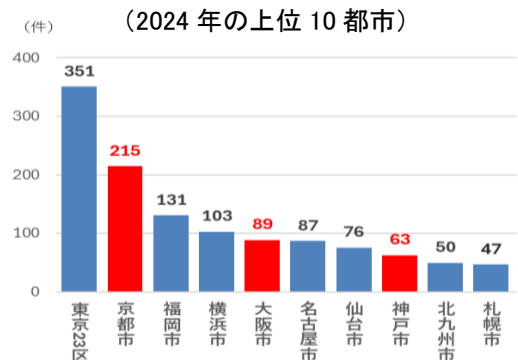


出典: 国税庁「国税統計年報」を基に近畿地方整備局

図18 外国法人の在日拠点数



注) ICCA: 国際会議協会 (International Congress and Convention Association)  
 出典: 日本政府観光局 (JNTO) 「国・都市別国際会議開催件数(2024年)」を基に近畿地方整備局作成



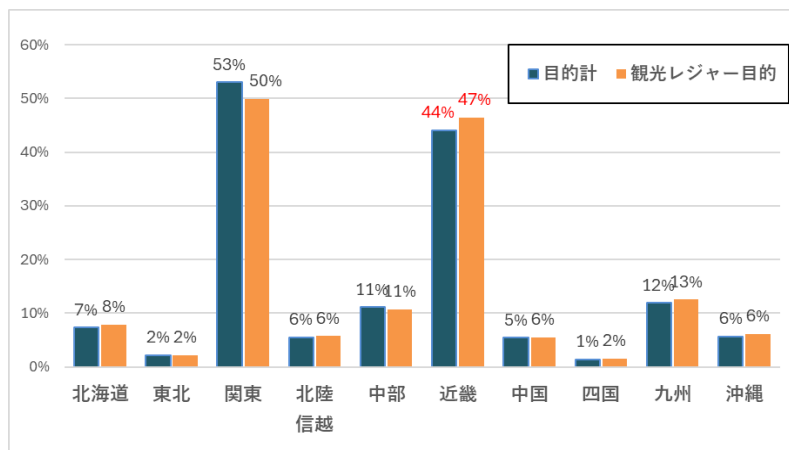
出典: 日本政府観光局 (JNTO) 「2024年国際会議統計」を基に近畿地方整備局作成

図19 ICCA基準による国際会議開催件数(2024年) 図20 JNTO基準による我が国の国際会議開催件数

### ③ 外国人観光客の急激な増加

観光分野では、訪日外国人旅行者数はコロナ禍の影響から急速に回復し、多くの観光地で賑わいを取り戻しつつある。令和7(2025)年には約4,268万人に達するなど、政府が目標として掲げる「2030年訪日外国人旅行者数6,000万人」も視野に入る状況にある。近畿においては、訪日外国人旅行者数や関西国際空港の国際線旅客便発着回数、外国船社のクルーズ船の寄港回数等は、コロナ禍前のピーク水準まで回復し、増加に転じた。今後も更に増加することが見込まれる。近畿における令和7(2025)年の外国人延べ宿泊者数は、4,671万人泊と平成27(2015)年比で約2.9倍に増加している。2025年の訪日外国人旅行者のうち、福井県を除く近畿を訪問した人は44%で関東(53%)に次いで多いが、観光・レジャー目的に限定すると福井県を除く近畿への訪問率は47%に上昇し、関東(50%)とほぼ同じ水準となる。また、2025年の近畿の外国人延べ宿泊者数の全国シェアは26.2%であり、実に宿泊者の3~4人に一人が近畿に宿泊している。

地方部への旅客者は増加しているものの、都市部を中心とした一部地域に集中する傾向がみられ、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、公共交通機関の混雑や交通渋滞、写真撮影のための私有地への立入り、ごみの投棄といった過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響、旅行者の満足度の低下への懸念も生じており、受入環境の整備や各地域の魅力の向上などを通じた地方誘客の更なる加速が課題となっている。



注)圏域は地方運輸局単位で設定。各運輸局の区分は以下のとおり  
 東 北:青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県  
 関 東: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  
 北陸信越:新潟県、長野県、富山県、石川県  
 中 部:岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、福井県  
 近 畿:滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県  
 中 国:鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県  
 四 国:徳島県、香川県、愛媛県、高知県  
 九 州:福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

出典:観光庁「インバウンド消費動向調査」(2025年)

図21 訪日外国人旅行者の圏域別訪問率

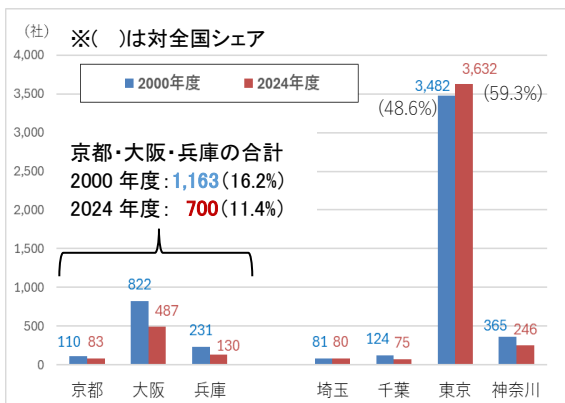
### ④ 関西の企業集積の低迷

近畿では、大企業の圏域外への移転が問題となっている。資本金10億円以上の普通法人数は平成12(2000)年度から令和5(2023)年度において全国的に減少しているが、2000年度に東京都下3,482社(対全国シェア48.6%)に対し、近畿の産業の中心である京都府・大阪府・兵庫県下では1,163社(対全国シェア16.2%)であったが、令和6(2024)年度には東京都下3,632社(対全国シェア59.3%)に対して、京都府・大阪府・兵庫県下では700社

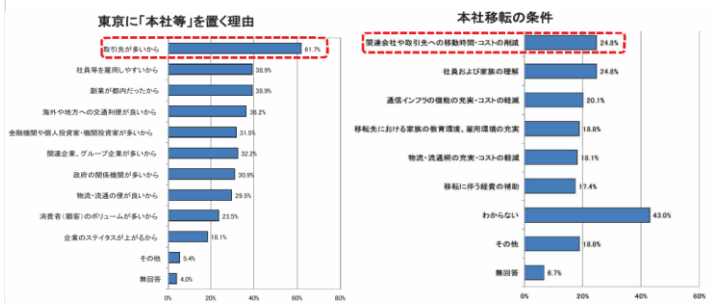
(対全国シェア 11.4%)と減少幅が大きくなっている。

東京に本社などを置く理由としては、「取引先が多い」「社員等を雇用しやすい」といった理由が、地方部への本社移転の条件は、「関連会社や取引先への移動時間・コストの削減」といった理由が挙げられている。このことから、東京に企業や人材が集積しているため、本社機能を関東に移転する動きが出ていると考えられる。

ベンチャーキャピタルが伸びないことも課題である。地域別の本社所在地数をみると、2025年時点で近畿には12社と、関東の90社と比較して大きく遅れをとっている。出資に際してリスクマネジメントのできる人材が少なく、東京のほうが大阪より情報や投資対象となる企業も多いことから、近畿への集積が伸び悩んでおり、東京と比較してスタートアップ企業の資金調達が困難となっている。実際の調達額で見ても、2025年の調達額は東京都の5,590億円に対して、大阪府が174億円、京都府が167億円、兵庫県が57億円と、圧倒的な差をつけられている。

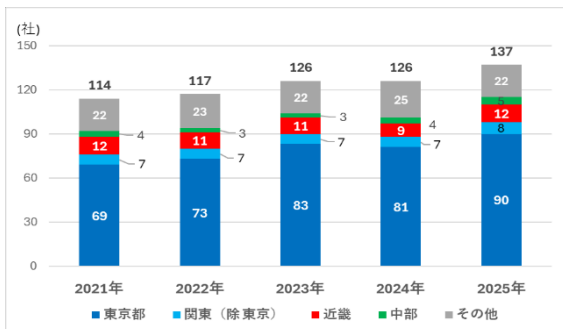


出典: 国税庁「国税統計年報」を基に近畿地方整備局作成



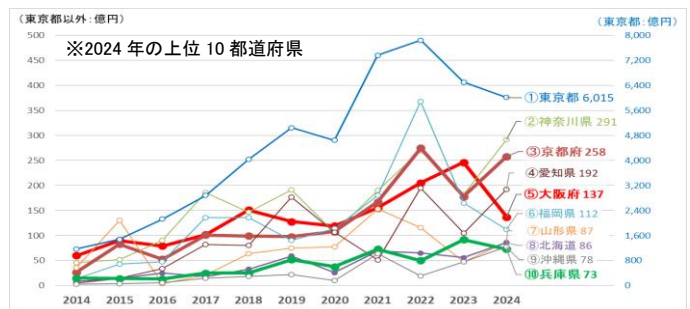
出典: 国土交通省「企業等の東京一極集中に関する懇談会とりまとめ」参考資料(令和3年1月29日)

図 22 資本金 10 億円以上の普通法人数(2000 年度との比較) 図 23 東京都に本社を置く理由と本社移転の条件



出典: 一般財団法人ベンチャーエンタープライズセンター「日本ベンチャーキャピタル等要覧」を基に近畿地方整備局作成

図 24 地域別ベンチャーキャピタル(本社所在地数)



出典: スピーダ スタートアップ情報リサーチ「2024 Japan Startup Finance ~国内スタートアップ資金調達動向~」を基に近畿地方整備局作成

図 25 スタートアップの資金調達額

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

### ① 地球温暖化の進行

温室効果ガスの排出拡大により、地球温暖化が進行している。地球温暖化問題は、人類の生存に関わる世界共通の課題である。世界平均気温は上昇傾向にあり、1970年以降、過去2000年間のどの50年間よりも気温上昇は加速している。世界気象機関によると、2024年は世界の年平均気温が過去175年間の観測史上最も高く、初めて1.5°C以上上昇した

年を記録した。地球温暖化等の地球規模での気候変動の影響は、我が国においても顕在化しており、日本の年平均気温の上昇は世界平均よりも早く進行し、真夏日や猛暑日、熱帯夜等の日数が増加していることが指摘されているほか、大雨の強度・頻度や強い台風の増加等により、水害、土砂災害等の自然災害が激甚化・頻発化し、様々なリスクの増加が懸念されている。気候変動は、外力の増大により洪水等の災害リスクが高まるだけでなく、災害の発生に伴うサプライチェーンの断絶や水資源の安定的な確保が困難など社会経済活動にも大きな影響を及ぼす。

また、国際的な枠組みに基づく義務の履行にとどまらず、新型コロナ禍を契機として身近な生活空間の質への関心が高まったことにより、自然がもつ経済的価値を含め、良好な環境を評価する動きが拡大しつつある。

## ② 自然の利用と保全のバランス

気候変動がもたらす影響の拡大に伴い、健全な自然環境や、生態系が有する多様な機能を十分に発揮することで、様々な社会課題の解決に貢献することへの認識も高まっている。

琵琶湖や六甲山を始めとする近畿における身近な自然の多くは、手つかずの自然というよりもむしろ人間生活とのかかわりの中で生まれ、維持されてきたものであることから、これらを維持していくためには、今後も人間による適切な関与が必要である。例えば琵琶湖における川端のように自然環境と共存してきた伝統的な知識や技術・文化を含め、地域や市民が保全すべき地域資源として認識し、観光やレジャー、憩いの場としての利用と保全のバランスをとっていくことが課題である。



写真1 琵琶湖



写真2 六甲山系

## ③ 循環経済への移行、電力の安定供給の確保、省エネに対する意識の醸成

持続可能な成長を実現するためには、大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済社会様式から、資源を効率的・循環的に有効利用する循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行が不可欠である。循環経済への移行は、動植物、鉱物等の天然資源の採取・加工に伴う気候変動や生物多様性の損失、環境汚染といった地球規模の環境負荷の低減につながるものであり、気候変動対策や生物多様性の保全と一体的に取り組を進める必要がある。

一方で、デジタル化の更なる進展に伴い、情報通信機器の使用などにより電力需要は今後も拡大が見込まれ、その安定供給を確保する必要性が高まっている。周囲を海に囲まれ、資源の乏しい我が国にとって、経済安全保障を確保し、産業競争力を強化する観点からも、循環経済への移行は不可避の課題である。また、市民の間に省エネに対する意識の醸成

等が求められている。

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

### ① デジタル活用による広範囲の課題解決の実現

ICT 技術の進歩と普及に伴って、AI、ドローン・ロボット、ビッグデータ、IoT、リモートセンシング等のイノベーションの開発・社会実装が急速に進み、社会・経済のあらゆる場面で、デジタル技術を活用した人々の生活や経済活動の変革が進んでいる。新技術やデジタル技術には社会課題を新たなアプローチで解決する力があり、人口減少を補って生産性を高め、インフラや公共交通の分野において革新的にサービスの質を高める可能性に満ちている。特に、AI の急速な進歩は、AR(拡張現実)、ロボティクス等の他の技術やサービスと組み合わせられることでより一層の発展が期待されている。

社会資本整備に関する分野においても、情報通信技術の著しい革新と普及により、人手不足やインフラ老朽化の進行、災害リスクの増大等の課題に効果的・効率的に対応して、ドローン・ロボットやリモートセンシングによるインフラの点検や AI を活用したインフラの劣化予測、公道でのバスやトラックの自動運転、信頼性・統一性の高い公的 GIS データである国土数値情報の整備・更新や不動産情報ライブラリの運用・機能強化など地理空間情報の充実、3D 都市モデルを活用した災害時の避難経路のシミュレーションなど、あらゆる分野でデジタル技術による革新が進展している。それらにより、暮らし方や働き方の多様性の確保、生活利便性の向上、渋滞緩和や物流効率化、産業の高付加価値化・競争力向上、都市部と地方部、海外との繋がり強化等、より広範囲の課題解決の実現が期待される。

### ② ビッグデータの多様な主体による活用、データセンターの更なる整備

技術革新の進展により、AI や自動化技術、遠隔化技術等をインフラに導入し、様々なデータを活用してその維持管理や運用を効率化・高度化するとともに、デジタル技術を活用したインフラの高度化を支える各種データや、センサーや通信機器などインフラと周辺環境をつなぐ環境の重要性が高まっている。また、ICT の進展に伴い利用可能となったビッグデータが、幅広い分野において様々なイノベーションを生み出しており、位置情報データをもとにした人流データなどオープンデータの多様な主体による活用が期待される。そして、これらのサービスの制御を行うにあたり、通信量が爆発的に増加し、AI や量子コンピューター等高度な計算基盤が必要となることから、データセンターの更なる整備が必要になることが見込まれている。

### ③ サイバーセキュリティ対策の強化

デジタル技術の急速な進歩はイノベーションの力で新たな活力をもたらし、社会経済の発展に大きく貢献する一方で、偽情報・誤情報等の流通、個人情報流出、令和5(2023)年に発生した名古屋港に対するサイバー攻撃のような重要なインフラに対するサイバー攻撃等のさまざまなリスクも顕在化させている。このようなリスクを的確に認識し、対策を強化することが求められている。

## (7) 暮らし・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化

### ① 様々なライフステージでのニーズを実現しやすい環境整備

地域に暮らす高齢者や障害を抱える方が増加するとともに、訪日外国人旅行者や在留外国人労働者数も増加し続ける中、地域の多様な住民や滞在者等のニーズに対応する必要性が高まっている。また、ライフスタイルの多様性に対応するため、結婚、子育て、就業、転居等様々なライフステージでのニーズを実現しやすい環境整備が求められている。

これまでも、様々な移動・生活空間においてユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化等の取組が進められてきたが、価値観が多様化する中で、多様な地域・コミュニティの存在こそが、多様な幸せの実現やウェルビーイングの向上につながる。地方部における取組を強化するとともに、災害時の対応も含めて、デジタル技術も活用し、年齢、性別、障害の有無、国籍等にかかわらず、あらゆる人々が安全に、安心して充実した暮らしを送ることができる環境を実現することが求められている。

### ② ポテンシャルを活かし切れていない京阪神大都市圏

関西は昼夜間人口比率が 100 を上回る都市が福井市、京都市、大阪市、東大阪市、神戸市、姫路市、和歌山市と都市拠点が分散し、関東や中部と比べて、多核型の圏域構造となっており、各都市がプライドを持って個性豊かな都市を構築している。

特に、大阪市の住みやすさは世界的にも高く評価されており、英経済誌エコノミストによる「世界で最も住みやすい都市ランキング 2025」において、大阪は我が国で最上位の7位と、東京(14位)を上回る評価を得ている。

また、関西は教育環境も充実している。全国の 20 政令市における大学の学部学生数の順位(2025年)は、京都市1位(133千人)、神戸市5位(56千人)、大阪市8位(34千人)、堺市19位(10千人)となっている。また、関西には全国の19%を占める157校の大学が立地しており、関東(273校)に次いで多い。

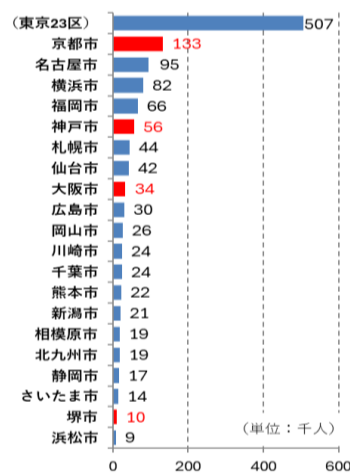
京阪神大都市圏のポテンシャルを更に強化し、他圏域に比較優位を持つ「住みやすさ」「学びやすさ」に加えて、誰もが「暮らしやすい」「働きやすい」環境を整備し、今以上にあらゆる人々を惹きつけていくことが課題である。

| 順位 | 都市      | 国        |
|----|---------|----------|
| 1  | コペンハーゲン | デンマーク    |
| 2  | ウィーン    | オーストリア   |
|    | チューリッヒ  | スイス      |
| 4  | メルボルン   | オーストラリア  |
| 5  | ジュネーブ   | スイス      |
| 6  | シドニー    | オーストラリア  |
| 7  | 大阪      | 日本       |
|    | オークランド  | ニュージーランド |
| 9  | アデレード   | オーストラリア  |
| 10 | バンクーバー  | カナダ      |
| 14 | 東京      | 日本       |

注) 英国の政治経済誌エコノミストの調査部門  
エコノミスト・インテリジェンス・ユニット(EIU)による  
世界の173都市を対象として住みやすさを評価したもの

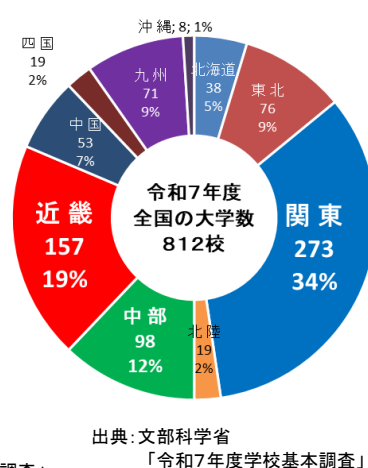
出典: The Economist Intelligence Unit,  
The Global Liveability Index 2025

図 26 世界で最も住みやすい  
都市ランキング(2025年)



出典: 文部科学省「令和7年度学校基本調査」

図 27 政令市の学部学生数(2025年)



出典: 文部科学省  
「令和7年度学校基本調査」

図 28 圏域別大学数

### ③ 地方都市の活力低下と農山漁村の集落機能の低下

京阪神大都市圏以外の関西の多くの地方都市は、人口の減少や少子高齢化、中心市街地の空洞化、低未利用地・空き家の増加が進んでおり、下記に示すような地方創生上の重要な課題が顕在化している。

第1に、人口減少・少子高齢化の進行により、官民サービスが維持できなくなることや、地域経済の停滞により雇用の場の確保が困難となることが懸念されている。地方部から都心部の大学へ進学した学生は就職時に地元での働く場が限定されており、地方部で若者が活躍できる場所の不足などが、人口転出の要因ではないかと考えられる。将来にわたって安心して暮らし続けられる地域をつくることが課題である。

第2に、首都直下地震などの切迫性やコロナ禍で実感された東京の過密が抱える問題等から、東京一極集中の是正のために、住民が安心して暮らし続けられる地域を各地方につくることも課題である。

第3に、コロナ禍にテレワークが急速に進展したことで、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方が可能となり、居住地選定の選択肢が広がった一方で、選ばれる地域になるための工夫が課題である。国民の価値観が多様化しており、二地域居住などの新たなライフスタイルへの変化も顕著となる中、関西の各地方都市が選ばれるためには、各地域固有の歴史・文化・自然に根ざしたアクティビティやコンテンツ、景観等、個人のニーズにマッチした都市部にはない魅力を磨き上げることも必要である。

第4に、デジタル革命が急激に進行していく中、自動運転や遠隔医療等、地方部の地理的条件の不利を軽減することができるデジタル技術を活用することによって、地方部でも快適に暮らし続けられる地域をつくることも課題である。

さらに、地域間や地域内の拠点を連結する交通ネットワークを確保し、地域の暮らしや経済を維持・活性化させるため、道路ネットワークの強化や持続可能な地域公共交通の確立に向けた利用者の減少や乗務員不足等への対応が課題である。

## 第2章 今後の近畿ブロックの社会資本整備の方向性

### 1. 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題

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

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

#### <社会課題>

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

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

### 2. 4つの重点目標とその実現に向けた政策の中長期的な方向性

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

- 重点目標Ⅰ 「活力ある持続可能な地域社会の形成」
- 重点目標Ⅱ 「強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会」
- 重点目標Ⅲ 「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」
- 重点目標Ⅳ 「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」

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

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

### 3. インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント

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

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

#### 【方針1】ハード・ソフト一体的な活用

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

これまで、近畿ブロックでは、例えば、大和川流域(奈良県)の総合治水対策に取り組んだ結果、浸水戸数が大きく減少し、地域住民が安全に安心して暮らせる社会が実現するなど、ハード・ソフト一体的な活用により、ストック効果を最大限発揮させる取組を推進してきた。

今後、近畿ブロックでは、南海トラフ地震・津波等の巨大災害リスクや気候変動に伴う激甚化・頻発化する風水害・高潮・雪害・土砂災害等のリスク、インフラの老朽化の加速等が深刻化することなどを踏まえ、既存施設の集約・再編などによる重点的、効果的、効率的なハード整備に努めるとともに、例えば、淀川水系流域治水プロジェクトのように、ソフト面も含めた機能の最適化を通じて、社会全体として最適なインフラ整備を進める。

#### 【方針2】施策・事業間や地域間の連携

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

これまで、近畿ブロックでは、例えば、うめきた2期区域にかかる都市基盤整備に取り組ん

だ結果、交通結節点機能強化や都市機能の改善等が発揮され、より一層強力な国際競争力を有する地域の形成が実現するなど、施策・事業間や地域間の連携により、インフラ整備の整備目標の効果的・効率的な達成を図ってきた。

今後、近畿ブロックでは、少子高齢化や担い手不足の進行により、持続可能なまちづくり・地域づくりの推進等が必要となることから、まちづくり、交通、産業、福祉等の幅広い視点から、地域の姿を捉え直した上で、必要な社会資本整備を進めていく必要性が高まっている。

このため、社会資本の整備にあたっては、社会資本の様々な事業分野間の連携はもとより、それ以外の関係省庁が所管する幅広い分野との連携や隣接する北陸、中部、中国、四国ブロックとの連携を図るとともに、インフラメンテナンスの実施にあたっては、長寿命化計画とまちづくり計画を連携させて一体的に策定することを通じて、地域の将来像を踏まえて、単独の地域や管理者などにとどまらず、複数・広域・他分野のインフラを「群」として捉えて管理する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」に取り組む必要がある。その際、社会資本の多くを管理するのは地方公共団体であることから、その自主性や自立性を尊重しつつ、インフラメンテナンス国民会議・市区町村長会議などの実施を通じて、相互の補完・連携を強化していく必要がある。

### 【方針3】官民等の連携・協働

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

これまで、近畿ブロックでは、例えば、国営明石海峡公園において Park-PFI 事業の活用に取り組んだ結果、入園者数が増加傾向にあり、観光振興への寄与等が実現するなど、官民の連携・協働により、ストック効果を最大限発揮させる取組を推進してきた。

今後、近畿ブロックでは、国民の多様化する価値観に即して、地域が直面する諸課題に迅速に対応するためには、行政中心の取組、特に人材や財政面で大きな制約に直面している地方公共団体中心の取組には限界があることなどから、社会課題の解決と成長型経済の実現を図るべく、民間事業者の利益創出や住民のサービス向上の観点も踏まえて、官民の適切なリスク分担の下、PPP/PFI を推進していく必要がある。

その際、PPP/PFI に関する近畿ブロックプラットフォームや地域プラットフォーム協定制度の活用などを通じ、産官学金労言など多様な主体の連携を強化するとともに、人材育成、多様な契約方式の活用を進め、優良な取組の水平展開等を通じて、地元企業の創意工夫が発揮されやすい環境整備を進める。

### 【方針4】地域の住民など多様な関係者の参画

社会資本整備重点計画では、「事業構想・計画段階、実施段階、そして管理段階のさまざまな段階において、地域の住民など、多様な主体の参画を得つつ進めることを通じて、受け

手のニーズに合わせたものとする必要がある」とされている。また、「効率性にも留意しながら各段階において透明性・公平性が確保されたプロセスを経ることや、インフラが地域社会に及ぼす生産性向上や賑わい創出、生活の質の向上などの多面的な効果を発信することを通じて、社会資本整備に対する国民の理解を得ていくことが必要」とされている。

これまで、近畿ブロックでは、例えば、円山川総合水系環境整備事業に取り組んだ結果、訪れるコウノトリが増加し、ブランド米「コウノトリを育む米」など高付加価値により経済波及効果を発揮するなど、国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めてきた。

今後、引き続き美しく豊かな海の回復や人と海の関わりの促進等を行うために大阪湾再生行動計画に取り組み、「次世代に引き継げる大阪湾」を創出するとともに、社会全体の課題にも寄与するなど、社会資本整備に対する国民の理解を得て進めていく。

また、多様な住民や滞在者等のライフスタイルやニーズにより、結婚、子育て、就業、転居等様々なライフステージでのニーズを実現しやすい環境整備が求められていることなどから、住民や施設の利用者を含めた多様な主体の参画を得るため、道路協力団体、河川協力団体、エリアマネジメント団体などが行う官民が協力したインフラの管理・運営の取組などを推進する。

また、社会資本整備に対する国民の理解を得るため、社会資本に関する様々な情報を効率的、効果的に地理空間情報と重ね合わせて共有化する「インフラみらいマップ」などの情報基盤を活用したストック効果の見える化やインフラツーリズム、出前講座・現場見学などを推進する。

#### 【方針5】新技術活用・DXの加速化によるイノベーションの創出

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

これまで、近畿ブロックでは、例えば、道路システムのDX化の推進に取り組んだ結果、道路の維持・管理の高度化・効率化、高速道路等の利便性向上や行政手続きの高度化などが実現するなど、新技術の活用による生産性の向上を図ってきた。

今後、近畿ブロックでは、生産年齢人口の減少により、将来の担い手の確保及び育成、生産性の向上が必要となる中、国土交通省の新たな建設現場の生産性向上の取組をとりまとめたi-Construction2.0の推進をはじめ、新技術の開発、導入の促進や、社会資本整備に関する基盤情報の強化を進める。

### 4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置

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

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

こうした戦略的・計画的な社会資本整備の着実な実施の観点に加え、社会資本整備の担

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

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

## (2) 質の高い社会資本整備を担保する公共事業の評価手法の改善

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

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

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

## (3) 担い手の確保及び生産性向上

近畿ブロックでは、「i-Construction 推進計画」において、測量・設計から、施工、さらに管理にいたる全プロセスにおける情報化を前提とした生産性の向上により、企業の経営環境を改善し、建設現場に携わる人の賃金の水準の向上を図るなど、魅力ある建設現場の構築を目指した取組を推進しており、担い手の確保及び育成、生産性の向上を目指す。

## (4) 建設キャリアアップシステムの普及促進

建設キャリアアップシステムを公共工事の現場において積極的に活用し、技能者の資格や就業履歴をデジタルで管理することで、技能や経験に応じた適正な評価や処遇改善を図る。また、建設キャリアアップシステムのメリット拡大に向けて、関係団体と協議会を設置し、普及促進や現場での活用事例の共有、運用上の課題解決にも取り組む。さらに、特記仕様書等に本システムの活用を明記し、発注者・受注者双方の理解促進と現場での定着を目指す。これらの取組を通じて、建設業界全体の働き方改革や担い手確保、技能者の地位向上に貢献する。

## 第3章 近畿ブロックにおける社会資本整備の重点目標

### 1. 重点目標と小目標について

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

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

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

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

さらに、令和7(2025)年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」の「第4章 推進が特に必要となる施策」に位置づけられた取組であることも明らかにする。

### 2. 近畿ブロックの重点目標と目標達成に寄与する主要取組等

#### 重点目標 I : 活力のある持続可能な地域社会の形成

##### 目指すべき姿

- ・ 世界的に類をみない急速な人口減少と少子高齢化が進行する中で、デジタルとリアルが融合した地域間の連携・補完、民の力を最大限に活用し、重層的でシームレスな地域生活圏を形成することで、京阪神都市圏から地方の中小都市、生活に身近な地域コミュニティに至るまで、関西のどこに住んでいても、高齢者や子供・子育て世代をはじめ、あらゆる人が安心して住み続けることのできる、にぎわいと活力のある地域を目指す。
- ・ また、地域のニーズに即してインフラの機能が発揮されるよう、将来のまちづくりの姿と一体となって、官民連携手法の活用も通じて、インフラの集約・再編や計画的な修繕等を進め、インフラストックの最適化を図ることを目指す。
- ・ さらに、都市と豊かな自然や安らぎを提供する里山・里海が近接している関西の特徴を活かし、地域の人々のつながりを確保しつつ、真の豊かさを実現する「ワーク in ライフ」を実現し、就学、労働、出産、子育て、趣味等、ライフサイクルの様々なシーンにおける魅力があり、年齢、性別、障がいの有無、国籍等に関わらず、誰もが安心して豊かな暮らしを送り、その可能性を最大限発揮できるような地域づくりを目指す。

## 小目標 I-1

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

#### 概要

- ・ 都市の中心拠点や生活拠点への買い物や医療・福祉等の生活関連サービスのさらなる集積や居住の誘導を進めるとともに、住まい方や都市機能等、まちづくりの取組とあわせて、基幹的な公共交通軸の形成を図るため、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な策定・実施を促進する。
- ・ 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、住まいや都市機能、業務機能が近接した利便性の高い楽しく暮らせるまちづくりを進めるため、まちの現状の「見える化」や適切な評価・見直しを促す「まちづくりの健康診断」を進めるとともに、市町村域を超えた広域での計画策定を推進し、立地適正化計画による実効的な都市機能の集約・誘導を図る。
- ・ 公共・日本版ライドシェア等の普及、共同化・協業化や自治体の機能を補完・代替する新たな制度的枠組みの構築等の「交通空白」解消に向けた地域交通の「リ・デザイン」の全面展開を通じて地域の公共交通軸の形成を図る交通分野の取組と連携して、日常生活に必要な都市機能の集積や居住の誘導など、まちづくりの取組を推進し、世代を問わず誰もが安心して暮らせる環境の形成を図る。
- ・ 安全で快適な自転車利用環境の整備や自転車の公共交通との連携を進めるとともに、サイクルポートの設置等によるシェアサイクルの普及や、公共空間等の更なる利活用による人中心の居心地が良く歩きたくなる空間の形成を推進し、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めた、地域の移動に係るベストミックスの実現を推進する。
- ・ これらとあわせて、公共交通の幹線軸となる鉄道や BRT 等の整備・機能向上等による公共交通の利便性の確保等や地域交通 DX の推進、バス・タクシー等の交通結節点の整備等の交通分野の取組を進める。
- ・ これらの地域の足の確保とともに、交通分野と連携して、物流網の維持・確保を図るため、生活必需品について、トラック等の陸上輸送と物流へのドローンや自動配送ロボットの活用を組み合わせた地方のラストマイル配送を効率化する取組を促進し、安心して便利に暮らせる生活環境の創出を図る。
- ・ 公営住宅等の PPP/PFI 事業の推進とともに、スモールコンセッション等の官民連携に関する取組も活用しつつ、遊休化している公的施設や空き家、住宅団地等の既存ストックを再生・利活用して、地域住民の交流施設や子育て支援施設・福祉施設、テレワーク施設等を整備し、地域の居住機能の再生を図る。
- ・ 人口減少、少子高齢化が加速する地方において、日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供されるよう、地方創生に資するファンド等の活用による民間投資の呼び込みを含めた資金調達支援や地域における信用・信頼付与など地域課題解決に取り組む民間事業者の活動の支援等を通じて、地域生活圏の形成を推進する。
- ・ 都市機能の誘導・集積と地域における移動手段の確保に向けた取組を一体的に進めるため、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な策定・実施を促進するとともに、地域の将来像を見据えて必要なインフラが再構築されるよう、老朽化対策との一体的な取組を

推進する。

- ・ 立地適正化計画等のまちづくり・地域づくり計画とインフラ長寿命化計画について、計画レベルでの連携のもとで一体的な取組が図られるよう、連携体制等についてガイドラインを取りまとめて周知するなど、地域内においてこれらの計画を一体的に検討・策定する取組を促進する。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[1] 居住誘導区域内人口割合が維持・増加している市町村の割合

【R6年12月 56.3% → 毎年度 66.6%以上】

[2] まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数  
〔全国指標〕

【R6年度末 172 団体 → R12 年度 700 団体】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

### 【都市機能等の誘導・集積】

■コンパクト・プラス・ネットワークの深化(「まちづくりの健康診断」による立地適正化計画の実効性向上等)

【舞鶴西(3期)地区 都市構造再編集中支援事業

(京都府舞鶴市)

(R8 年度推進中)②】

■「観光の足」確保に向けた取組

【奈良公園魅力向上事業

奈良公園(奈良県奈良市)

(R8 年度推進中)④】

【主要地方道大津能登川長浜線他道路整備事業(ビワイチ)

(滋賀県)

(R8 年度工事中)④】

■シェアサイクルの普及促進

【自転車走行環境整備事業

(京都府京都市)

(R8 年度工事中)④】

【環境にやさしい自転車利用の推進

(一)

(R8 年度推進中)】

■日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏の形成

【一般国道 367 号道路整備事業(保坂)

(滋賀県高島市)

(R8 年度用地取得中)②】

【一般国道 303 号道路整備事業(追分道路)

(滋賀県高島市)

(R8 年度工事中)①】

【一般国道 307 号道路整備事業(長野バイパス)★

(滋賀県甲賀市)

(R8 年度工事中)④】

【(都)片岡栗東線整備事業★

(滋賀県栗東市、守山市)

(R8 年度工事中)④】

【一般県道宇治田原大石東線道路整備事業((仮称)新名神大津スマートIC 関連)★

(滋賀県大津市)

(R8 年度工事中)①】

【(都)原松原線整備事業★

(滋賀県彦根市)

(R8 年度用地取得中)①】

【主要地方道近江八幡守山線道路整備事業(川田・比江・木部)★

(滋賀県野洲市、守山市)

(R8 年度工事中)①】

### 【一体的な計画策定による持続可能な都市・地域構造への転換】

■まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画の連携推進

【道路施設の老朽化対策★

(和歌山県)

(R8 年度工事中)④】

【その他】

【一般国道2号神戸三宮駅交通ターミナル整備事業(バスタ神戸三宮)  
(兵庫県神戸市)

(R8年度用地取得中)④】

## 小目標 I-2

### 地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上

#### 概要

- ・ 立地適正化計画の深化・発展を通じて、まちなかにオフィスや研究施設等の業務施設をはじめとした様々な機能を集積させることによって、地域の「稼ぐ力」やイノベーション創発等を図るとともに、地域に人や投資を呼び込むまちなかを形成し、都市自らが稼ぐ力を強化するため、地方のまちの顔にふさわしい民間都市開発プロジェクトの促進を図る。
- ・ デジタル技術を活用した地域の観光需要の分散・平準化に資する取組を行う観光地・観光産業の DX 推進等を通じた旅行者の消費拡大・再来訪・インバウンドの地方誘客・地域周遊・長期滞在促進等の観光分野の取組とあわせて、地域の貴重な資源である歴史や文化、景観等を活かした観光振興や、道の駅における多言語表示の整備をはじめとした道の駅の観光拠点としての機能強化など、周辺環境の整備を進めるとともに、地域資源を活かし、誇りや愛着を持てる個性ある都市の形成を進めることで、地域の賑わいや魅力の創出につなげる。
- ・ 道路の渋滞対策、観光の足としての自転車利用の推進など地方への誘客に資する受入環境を整備するとともに、サイクルツーリズムやインフラツーリズムを推進し、豊かな地域資源や様々なインフラ空間を活用した観光地域づくりを通じて、インバウンドを含めた地方誘客を促進する。
- ・ これらとあわせて、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームも活用した観光客向けの移動手段の確保、観光列車など移動そのものを観光資源とする取組の促進や旅客施設における多言語対応の徹底や観光周遊ルートの造成支援等の交通分野の取組を推進する。
- ・ また、クルーズ船が寄港する港湾の機能強化を図るとともに、港湾周辺の観光コンテンツの充実やクルーズ下船後の二次交通確保に向けた取組等の交通分野の取組とあわせて、ハード・ソフト両面からのクルーズ船の受入環境の整備を図る。
- ・ 地域をけん引する産業立地に対応し、地域の特色ある取組のために必要な周辺インフラに集中投資を行い、企業立地を呼び込む基盤整備を図り、地域の雇用拡大、経済の活性化を支える施策を推進する。
- ・ 特に、関西文化学術研究都市(けいはんな学研都市)には、150 を超える大学、国・企業の研究機関が立地し、情報通信分野を始め、健康・医療分野や、バイオ、環境、エネルギー、ロボティクス等の分野、「食」に関連する分野における基礎研究、研究開発及び成果の事業化を目指している。このけいはんな学研都市において、研究開発に関するグローバルネットワークや実証実験環境を活用した「けいはんなイノベーションハブ」を構築し、スタートアップ支援、大阪・関西万博の成果を実装する「ポスト万博シティ」を推進し、万博後も継続的な技術交流や人的交流・世界に向けた発信等を実施する。また、文化学術研究施設と住宅地との複合型の開発である特徴を反映し、住民参加により、生活者目線を研究開発に活かし、事業創出や社会課題の解決に取り組み、シームレスな社会の実現により、関西の発展に貢献する。特に、2026 年度からの今後 10 年間のけいはんな学研都市の取組の方向性を示す第 5 期ステージプランの策定により、研究成果を実社会に迅速に実装する新しい都市モデルの構築並びに多様な視点やバックグラウンドを持つ人材の育成に取り組む。

- ・併せて、万博レガシーを継承、発展させる世界に開かれた都市を目指す。
- ・地域経済・社会の活性化に資するよう、生活インフラのメンテナンスや施設の改修等について、地域のプラットフォームを活用して各種課題を解決する事例の横展開を通じて、地域企業の参画・雇用機会の創出等をはじめ、地域にもたらす効果への理解を促進し、地域の事情や実情に応じた PPP/PFI 事業等の推進を図る。
- ・都市から地方へ、また、地方も含めた人流拡大、地域の担い手確保や消費等の需要創出、新たなビジネスや雇用の創出につなげるため、多様なライフスタイルを実施して地域社会をより発展させる取組の創出等、二地域居住の普及や地域生活圏の形成に取り組む。不動産事業者をはじめとする多様なプレーヤーの連携による遊休不動産等を活用した地域の新たな価値の共創に向けて、ノウハウ等の共有及び相互交流を促進するとともに、地域と二地域居住者を繋ぐ中間支援組織の育成・確保等を進め、二地域居住の促進を図る。
- ・また、国の職員がこれまでの職務経験等を活かして中小規模の市町村にアドバイスする制度(地方創生伴走支援制度)を通じて、地方公共団体の課題解決を支援する。
- ・スモールコンセッション等の官民連携に関する取組を通じ、地方公共団体が所有する廃校や古民家等の空き家について、宿泊施設等の観光施設や、二地域居住等の拠点としての利活用を積極的に進め、地域における関係人口や雇用の拡大等につなげる。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [3] 景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市町村数) 【R6 年度 66 市町村 → R12 年度 79 市町村】
- [4] 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 【R6 年度 14 市町村 → R12 年度 19 市町村】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

### 【地域資源を活かした個性あるエリアの形成】

#### ■歴史文化を活かしたまちづくりの推進

【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園[残事業費 458 億円(R3 年度評価時点)]★

国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(奈良県奈良市、明日香村)

(R8 年度工事中一部開園中) [R22 年度完成]④】

【県営平城宮跡歴史公園事業

県営平城宮跡歴史公園(奈良県奈良市)

(R8 年度調査・検討中) [R13 年度完成]③】

【大仙公園事業

大仙公園(大阪府堺市)

(R8 年度用地取得中)④】

【一般国道 367 号道路整備事業(保坂)

(滋賀県高島市)

(R8 年度用地取得中)②(再掲)】

【一般国道 303 号道路整備事業(追分道路)

(滋賀県高島市)

(R8 年度工事中)①(再掲)】

【一般国道 307 号道路整備事業(長野バイパス)★

(滋賀県甲賀市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【(都)片岡栗東線整備事業★

(滋賀県栗東市、守山市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般県道宇治田原大石東線道路整備事業((仮称)新名神大津スマート IC 関連)★

(滋賀県大津市)

(R8 年度工事中)①(再掲)】

【(都)原松原線整備事業★

|   |                    |
|---|--------------------|
| (滋賀県彦根市)  | (R8 年度用地取得中)①(再掲)】 |
| 【主要地方道近江八幡守山線道路整備事業(川田・比江・木部)★<br>(滋賀県野洲市、守山市)            | (R8 年度工事中)①(再掲)】   |
| 【主要地方道伊香立浜大津線道路整備事業(千野・坂本)<br>(滋賀県大津市)                    | (R8 年度工事中)②】       |
| ■地域資源を活かした個性あるエリアの形成                                      |                    |
| 【(県営)金亀公園整備事業★<br>(滋賀県彦根市)                                | (R8 年度工事中)③】       |
| 【地方誘客の促進に向けた環境整備】   |                    |
| ■交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備                                  |                    |
| 【奈良公園魅力向上事業<br>奈良公園(奈良県奈良市)                               | (R8 年度推進中)④(再掲)】   |
| ■サイクルツーリズムの推進   |                    |
| 【主要地方道大津能登川長浜線他道路整備事業(ビワイチ)<br>(滋賀県)                      | (R8 年度工事中)④(再掲)】   |
| 【自転車走行環境整備事業<br>(京都府京都市)                                  | (R8 年度工事中)④(再掲)】   |
| 【環境にやさしい自転車利用の推進<br>(一)                                   | (R8 年度推進中)(再掲)】    |
| ■道路空間におけるオーバーツーリズム対策の推進                                   |                    |
| 【観光交通マネジメント<br>(一)  | (R8 年度推進中)】        |
| 【地域における関係人口や雇用の拡大】  |                    |
| ■地域経済の活性化に向けた産業立地の促進                                      |                    |
| 【一般県道常神三方線★<br>(福井県若狭町)                                   | (R8 年度工事中)④】       |
| 【伏見西部地区土地区画整理事業★<br>(京都府京都市)                              | (R8 年度工事中)④】       |
| 【一般国道 158 号境寺～計石バイパス★<br>(福井県福井市)                         | (R8 年度工事中)④】       |
| 【一般県道福井森田丸岡線★<br>(福井県福井市、坂井市)                             | (R8 年度工事中)④】       |
| 【(都)西九条佐保線★<br>(奈良県奈良市)                                   | (R8 年度工事中)④】       |
| 【一般国道 157 号 4 車線化★<br>(福井県大野市、勝山市)                        | (R8 年度工事中)④】       |
| 【JR新駅(奈良、郡山間)<br>(奈良県奈良市)                                 | (R8 年度工事中)②】       |
| 【(都)大安寺柏木線★<br>(奈良県奈良市)                                   | (R8 年度工事中)④】       |
| 【その他】   |                    |
| 【官民連携によるみなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備(みなと緑地 PPP)<br>(近畿全域(港湾所在地)) | (R8 年度推進中)④】       |

## 小目標 I-3

### 地域内外を結ぶ交通ネットワークの整備

#### 概要

- ・ 地域内外の人・モノの円滑な交流を支えるため、高規格道路等の未整備区間の早期整備等による広域的な道路ネットワークの整備・強化を図るとともに、スマートインターチェンジの整備等、既存の道路ネットワークの有効活用を推進する。鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点について、都市交通の円滑化や交通拠点としての機能強化を図るため、鉄道駅の機能強化や拠点化に向けた交通分野の取組とあわせて、地域の核となる集約型公共交通ターミナル(バスタ)について、官民連携も活用しつつ、バスを中心とした交通モード間の接続の強化を推進し、人とモノの流れの促進や地域活性化につなげる。
- ・ あわせて、幹線鉄道の地域の実情に応じた高機能化に関し更なる取組を進めるとともに、地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築を通じて、地域内外を結ぶ公共交通サービスも確保する。離島航路等、地方とりわけ条件不利地域における住民の生活や産業に必要な不可欠な交通手段を維持・確保する。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[5]都市計画道路(幹線道路)の整備率

【R4年度 68.6% → R12年度 71.4%】

[6]航路が確保されている有人離島の割合

【R6年度 100% → R12年度 100%】

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### 【地域内外を結ぶ道路等の交通ネットワークの整備】

##### ■高規格道路の未整備区間の早期整備

- 【一般国道42号 すさみ串本道路[残事業費 558億円(R6年度評価時点)]★  
(和歌山県すさみ町、串本町) (R8年度工事中)[R9年度完成]①】
- 【一般国道42号 串本太地道路[残事業費 946億円(R6年度評価時点)]★  
(和歌山県東牟婁郡) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道42号 新宮道路[残事業費 319億円(R6年度評価時点)]★  
(和歌山県新宮市) (R8年度用地取得中)④】
- 【近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](大津JCT~城陽JCT)  
(滋賀県大津市、京都府宇治田原町、城陽市) (R8年度工事中)②】
- 【近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](八幡京田辺JCT~高槻JCT)  
(京都府八幡市、大阪府枚方市、高槻市) (R8年度工事中)②】
- 【中部縦貫自動車道 一般国道158号 大野油坂道路(和泉・油坂区間)  
(福井県大野市) [残事業費 537億円(R7年度評価時点)]★ (R8年度工事中)②】
- 【東播丹波連絡道路 一般国道175号 西脇北バイパス[残事業費 152億円(R6年度評価時点)]★  
(兵庫県西脇市) (R8年度工事中)[R8年度完成]①】
- 【一般国道2号 神戸西バイパス[残事業費 1049億円(R7年度評価時点)]  
(兵庫県神戸市、明石市) (R8年度工事中)④】
- 【琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 小松拡幅[残事業費 82億円(R4年度評価時点)]  
(滋賀県高島市、大津市) (R8年度工事中)④】
- 【学研都市連絡道路 一般国道163号 精華拡幅[残事業費 125億円(R4年度評価時点)]

- (京都府精華町、木津川市) (R8 年度工事中)④】
- 【学研都市連絡道路 一般国道 163 号 清滝生駒道路[残事業費 277 億円(R4 年度評価時点)]★  
(大阪府四条畷市、奈良県生駒市) (R8 年度工事中)④】
- 【五條新宮道路 一般国道 168 号 長殿道路[残事業費 120 億円(R5 年度評価時点)]★  
(奈良県十津川村) (R8 年度工事中)④】
- 【五條新宮道路 一般国道 168 号 五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)  
[残事業費 311 億円(R5 年度評価時点)]★  
(奈良県十津川村) (R8 年度工事中)④】
- 【五條新宮道路 一般国道 168 号 十津川道路(Ⅱ期)[残事業費 400 億円(R5 年度評価時点)]  
(奈良県十津川村) (R8 年度工事中)④】
- 【山陰近畿自動車道 一般国道 312 号 大宮峰山道路[残事業費 185 億円(R7 年度評価時点)]★  
(京都府京丹後市) (R8 年度工事中)④】
- 【北近畿豊岡自動車道 一般国道 483 号 豊岡道路(Ⅱ期)[残事業費 256 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県豊岡市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 168 号 五條新宮道路(新天辻工区)[残事業費 287 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県五條市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 168 号 五條新宮道路(相須工区)★  
(和歌山県新宮市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【一般国道 168 号 五條新宮道路(相賀高田工区)★  
(和歌山県新宮市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 303 号道路整備事業(追分道路)  
(滋賀県高島市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【一般国道 307 号道路整備事業(長野バイパス)★  
(滋賀県甲賀市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 307 号(郷之口)[残事業費 13 億円(R6 年度箇所決定時点)]★  
(京都府綴喜郡宇治田原町～城陽市) (R8 年度工事中)②】
- 【一般国道 312 号(大宮峰山 IC アクセス道路)[残事業費 13 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府京丹後市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 421 号道路整備事業(佐目バイパス)★  
(滋賀県東近江市) (R8 年度工事中)③】
- 【山城総合運動公園城陽線(城陽橋)[残事業費 2 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府城陽市) (R8 年度工事中) [R8 年度完成]①】
- 【一般国道 1 号 淀川左岸線延伸部[残事業費 3902 億円(R3 年度評価時点)]  
(大阪府門真市、大阪市) (R8 年度工事中)④】
- 【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和御所道路[残事業費 1291 億円(R7 年度評価時点)]  
(奈良県大和郡山市、五條市) (R8 年度工事中)④】
- 【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路[残事業費 759 億円(R7 年度評価時点)]  
(奈良県奈良市、大和郡山市) (R8 年度工事中)④】
- 【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路(奈良北～奈良)  
(奈良県奈良市) [残事業費 1976 億円(R7 年度評価時点)]  
(R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 43 号 名神湾岸連絡線[残事業費 1042 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県西宮市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【一般国道 2 号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)  
(兵庫県神戸市) [残事業費 5824 億円(R6 年度評価時点)]  
(R8 年度工事中)④】
- 【甲賀湖南道路 一般国道 1 号 栗東水口道路Ⅱ[残事業費 220 億円(R3 年度評価時点)]  
(滋賀県湖南市、栗東市) (R8 年度工事中)④】
- 【甲賀湖南道路 一般国道 1 号 水口道路[残事業費 27 億円(R3 年度評価時点)]  
(滋賀県甲賀市、湖南市) (R8 年度工事中)④】
- 【琵琶湖西縦貫道路 一般国道 161 号 湖北バイパス[残事業費 80 億円(R4 年度評価時点)]  
(滋賀県高島市) (R8 年度工事中)④】
- 【南阪奈道路 一般国道 165 号 大和高田バイパス[残事業費 100 億円(R3 年度評価時点)]  
(奈良県香芝市、橿原市) (R8 年度工事中)④】
- 【福井港丸岡インター連絡道路Ⅰ期区間[残事業費 97 億円(R6 年度評価時点)]★  
(福井県坂井市) (R8 年度工事中)①】
- 【福井港丸岡インター連絡道路Ⅱ期区間[残事業費 178 億円(R7 年度評価時点)]★  
(福井県坂井市) (R8 年度工事中)③】
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(浜坂道路(Ⅱ期)居組 IC～新温泉浜坂 IC)  
[残事業費 337 億円(R7 年度評価時点)]★

- (兵庫県香美町、新温泉町) (R8 年度工事中)④】  
 【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(竹野道路(仮称)竹野 IC～(仮称)豊岡北 JCT・IC)  
 [残事業費 637 億円(R5 年度評価時点)]★  
 (R8 年度工事中)④】
- (兵庫県豊岡市)  
 【主要地方道近江八幡守山線道路整備事業(川田・比江・木部)★  
 (滋賀県野洲市、守山市) (R8 年度工事中)①(再掲)】  
 【一般国道163号(銭司～木屋)[残事業費 38 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
 (京都府木津川市～相楽郡和束町) (R8 年度用地取得中)④】  
 【一般国道 169 号御所高取バイパス[残事業費 42 億円(R4 年度評価時点)]★  
 (奈良県御所市、高取町) (R8 年度測量設計中)④】  
 【一般国道 169 号高取バイパス[残事業費 22 億円(R4 年度評価時点)]★  
 (奈良県高取町) (R8 年度工事中)①】  
 【小倉西舞鶴線(白鳥トンネル)[残事業費 41 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
 (京都府舞鶴市) (R8 年度工事中)④】  
 【主要地方道伊香立浜大津線道路整備事業(千野・坂本)  
 (滋賀県大津市) (R8 年度工事中)②(再掲)】  
 【一般国道 477 号道路整備事業(立田・洲本)  
 (滋賀県守山市) (R8 年度工事中)①】  
 【主要地方道栗東信楽線道路整備事業(林・六地藏)  
 (滋賀県栗東市) (R8 年度推進中)③】  
 【主要地方道土山蒲生近江八幡線道路整備事業(頓宮・鎌掛)  
 (滋賀県甲賀市、東近江市) (R8 年度用地取得中)④】  
 【一般県道雨降野今在家八日市線道路整備事業(名岸本・神田)★  
 (滋賀県東近江市) (R8 年度推進中)③】  
 【一般県道神郷彦根線道路整備事業(神郷・川原)★  
 (滋賀県愛知郡愛荘町) (R8 年度推進中)①】  
 【一般県道加田田村線道路整備事業(加田)★  
 (滋賀県長浜市) (R8 年度測量設計中)②】  
 【一般県道杉本余呉線道路整備事業(杉本・上丹生)★  
 (滋賀県長浜市) (R8 年度工事中)②】  
 【一般国道 367 号道路整備事業(桑野橋)  
 (滋賀県高島市) (R8 年度工事中)②】  
 【山陰近畿自動車道 一般国道 178 号 城崎道路[残事業費 1146 億円(R7 年評価時点)]  
 (兵庫県豊岡市) (R8 年度測量設計中)④】  
 【内里城陽線(城陽八幡連絡道路)[残事業費 337 億円(R7 年評価時点)]  
 (京都府八幡市～城陽市) (R8 年度新規事業)④】  
 【網野岩滝線(男山)[残事業費 33 億円(R7 年評価時点)]  
 (京都府与謝郡与謝野町) (R8 年度新規事業)④】  
 【淀川左岸線(2期)★  
 (大阪府大阪市) (R8 年度工事中)[R14 年度完成]③】
- 都市計画道路(幹線道路)の整備  
 【(都)南花田鳳西町線(金岡・白鷺地区)  
 (大阪府堺市) (R8 年度用地取得中、工事中)[R8 年度完成]①】  
 【密集市街地における防災・減災対策の推進に資する都市計画道路の整備  
 (大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④】  
 【街路事業(密集市街地における防災・減災対策の推進に資する都市計画道路の整備除く)  
 (淀川左岸線(2期)関連事業含む)★  
 (大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④】  
 【一般国道2号平野★  
 (兵庫県加古川市) (R8 年度用地取得中)④】  
 【一般国道2号和坂[残事業費 63 億円(R5 年度評価時点)]★  
 (兵庫県明石市) (R8 年度工事中)④】  
 【一般国道 8 号 福井バイパス[残事業費 82 億円(R3 年度評価時点)]★  
 (福井県あわら市、越前市) (R8 年度工事中)④】  
 【(都)尼崎宝塚線(阪急立体)★  
 (兵庫県尼崎市) (R8 年度工事中)④】  
 【県内外の一体的発展に寄与する幹線道路(幹線道路網)の整備★  
 (和歌山県) (R8 年度工事中)④】  
 【都市内道路及び基本的な生活に不可欠な道路の整備★  
 (和歌山県) (R8 年度工事中)④】

- 【一般国道 162 号西津橋・大手橋・城内橋架替★  
(福井県小浜市) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)片岡栗東線整備事業★  
(滋賀県栗東市、守山市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【(都)原松原線整備事業★  
(滋賀県彦根市) (R8 年度用地取得中)①(再掲)】
- 【主要地方道福良江井岩屋線[残事業費 4 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県南あわじ市) (R8 年度工事中)④】
- 【主要地方道太子御津線(茶ノ木踏切)★  
(兵庫県揖保郡太子町、姫路市) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)国道線(姫路東)[残事業費 39 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県姫路市) (R8 年度用地取得・工事中)④】
- 【(都)国道 2 号線(加古川橋)★  
(兵庫県加古川市) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)西脇上戸田線(東本町)  
(兵庫県西脇市) (R8 年度用地取得中)④】
- 【(都)尼崎伊丹線(阪神尼崎北)★  
(兵庫県尼崎市) (R8 年度用地取得・工事中)④】
- 【(都)国道 2 号線(寺家町)  
(兵庫県加古川市) (R8 年度用地取得中)④】
- 【一般県道広畑青山線★  
(兵庫県姫路市) (R8 年度工事中)①】
- 【(都)城廻り線[残事業費 26 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県大和郡山市) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)内里高野道線(第 2 工区)★  
(京都府八幡市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【(都)畷傍駅前通り線[残事業費 14 億円(R7 年度評価時点)]★  
(奈良県橿原市) (R8 年度工事中)④】
- 【伏見西部地区土地区画整理事業★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 8 号 野洲栗東バイパス[残事業費 424 億円(R6 年度評価時点)]★  
(滋賀県野洲市、栗東市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 28 号 洲本バイパス[残事業費 90 億円(R7 年度評価時点)]★  
(兵庫県洲本市) (R8 年度工事中) [R10 年度完成]②】
- 【一般国道 2 号 相生有年道路[残事業費 112 億円(R7 年度評価時点)]  
(兵庫県相生市、赤穂市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 9 号 福知山道路[残事業費 149 億円(R4 年度評価時点)]  
(京都府福知山市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 24 号 城陽井手木津川バイパス[残事業費 286 億円(R5 年度評価時点)]★  
(京都府城陽市、木津川市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 25 号 斑鳩バイパス[残事業費 127 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県斑鳩町) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 27 号 西舞鶴道路[残事業費 206 億円(R5 年度評価時点)]  
(京都府舞鶴市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 29 号 姫路北バイパス[残事業費 122 億円(R7 年度評価時点)]  
(兵庫県姫路市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 42 号 有田海南道路[残事業費 300 億円(R6 年度評価時点)]★  
(和歌山県有田市、海南市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 165 号 香芝柏原改良[残事業費 121 億円(R7 年度評価時点)]  
(大阪府柏原市、奈良県香芝市) (R8 年度用地取得中)④】
- 【一般国道 175 号 神出バイパス[残事業費 48 億円(R3 年度評価時点)]  
(兵庫県神戸市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 176 号 名塩道路[残事業費 177 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県西宮市、宝塚市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 168 号王寺道路[残事業費 2 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県王寺町) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 168 号香芝王寺道路[残事業費 61 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県香芝市、王寺町) (R8 年度工事中)④】
- 【主要地方道宗佐土山線[残事業費 90 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県加古郡稲美町) (R8 年度工事中)④】

- 【一般国道 308 号(宝来ランプ)[残事業費 16 億円(R5 年度評価時点)]  
(奈良県奈良市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【一般県道福井森田丸岡線★  
(福井県福井市、坂井市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【都市の骨格を形成する道路整備の推進★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④】
- 【骨格道路を相互につなぎ地域の交通を支える道路整備の推進★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④】
- 【一般県道枚方大和郡山線(中町工区)[残事業費 20 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般県道結崎田原本線(結崎～三河)[残事業費 47 億円(R7 年度評価時点)]★  
(奈良県川西町、三宅町) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)園田西武庫線(御園、藻川)[残事業費 2 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県尼崎市) (R8 年度工事中)[R8 年度完成]①】
- 【(都)西九条佐保線★  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【防災機能強化、成長戦略に資する道路整備事業(向日町上鳥羽線、中山石見線、  
一般国道162号(川東工区)他)★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 24 号 寺田拡幅[残事業費 35 億円(R6 年度評価時点)]★  
(京都府城陽市) (R8 年度工事中)[R8 年度完成]①】
- 【一般国道 9 号 京都西立体交差[残事業費 75 億円(R4 年度評価時点)]  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④】
- 【英賀保駅周辺土地区画整理事業[残事業費 68 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県姫路市) (R8 年度工事中)[R15 年度完成]③】
- 【(都)宇治田原山手線★  
(京都府綴喜郡宇治田原町) (R8 年度測量設計中)④】
- 【綾部宮島線(肱谷バイパス)[残事業費 23 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府南丹市) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)御陵山崎線(C 工区)[残事業費 48 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府向日市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【宇治淀線(式番～神明)[残事業費 34 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府宇治市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 179 号(太子道路)[残事業費 6 億円(R3 年度評価時点)]★  
(兵庫県揖保郡太子町、たつの市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般県道網干停車場新舞子線(宮田線、揖保線)  
(兵庫県姫路市、揖保郡太子町) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)中筋伊丹線(中筋)  
(兵庫県宝塚市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【(都)朝霧二見線(江井島)[残事業費 19 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県明石市) (R8 年度用地取得中)④】
- 【(都)呉服橋本通り線(寺畑)  
(兵庫県川西市) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)浜坂駅港湾線(駅前)[残事業費 3 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県美方郡新温泉町) (R8 年度工事中)④】
- 【野中・砂子土地区画整理事業[残事業費 26 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県赤穂市) (R8 年度工事中)[R13 年度完成]③】
- 【一般国道 157 号 4 車線化★  
(福井県大野市、勝山市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【主要地方道天理王寺線(長楽工区)[残事業費 10 億円(R7 年度評価時点)]★  
(奈良県河合町、川西町) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 369 号大保道路[残事業費 15 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 168 号小平尾バイパス[残事業費 45 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県生駒市) (R8 年度工事中)④】
- 【主要地方道大阪生駒線(辻町IC)[残事業費 23 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県生駒市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【主要地方道桜井吉野線(百市工区)[残事業費 8 億円(R4 年度評価時点)]  
(奈良県桜井市) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)大安寺柏木線★

- (奈良県奈良市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 8 号 彦根東近江バイパス(I 期)  
(滋賀県 彦根市、犬上郡多賀町) (R8 年度測量設計中)④】
- 道路事業で交通拠点を整備するバスタプロジェクト等の推進
- 【未来志向の交通ターミナル  
(-) (R8 年度推進中)】
- 【路上 EV カーシェアステーションの導入  
(-) (R8 年度推進中)】
- 【一般国道 2 号神戸三宮駅交通ターミナル整備事業(バスタ神戸三宮)  
(兵庫県神戸市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- スマート IC の活用による拠点の形成
- 【近畿自動車道名古屋神戸線 新名神大津スマートインターチェンジ  
(滋賀県大津市) (R8 年度工事中)②】
- 【近畿自動車道名古屋神戸線 城陽スマートインターチェンジ  
(京都府城陽市) (R8 年度工事中)②】
- 【山陽自動車道吹田山口線 三木スマートインターチェンジ  
(兵庫県三木市) (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①】
- 【一般県道宇治田原大石東線道路整備事業((仮称)新名神大津スマート IC 関連)★  
(滋賀県大津市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【中央自動車道西宮線[名神高速道路] 黒丸スマートインターチェンジ  
(滋賀県東近江市) (R8 年度推進中)④】
- 【北陸自動車道 神田スマートインターチェンジ  
(滋賀県長浜市) (R8 年度推進中)④】
- 【その他】
- 【近畿自動車道紀勢線[阪和自動車道] (印南～みなべ) 4 車線化  
(和歌山県印南町、みなべ町) (R8 年度工事中)④】
- 【近畿自動車道紀勢線[阪和自動車道] (みなべ～南紀田辺) 4 車線化  
(和歌山県みなべ町、田辺市) (R8 年度工事中)④】
- 【近畿自動車道敦賀線[舞鶴若狭自動車道] (大飯高浜～小浜西) 4 車線化  
(福井県おおい町) (R8 年度工事中)④】
- 【近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路] (亀山西 JCT～大津 JCT) 6 車線化  
(三重県亀山市、滋賀県甲賀市、栗東市、大津市) (R8 年度工事中)④】
- 【中央自動車道西宮線[名神高速道路] 京都南 JCT  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④】
- 【なにわ筋線  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)②】
- 【大阪モノレール延伸★  
(大阪府門真市、東大阪市) (R8 年度工事中)③】
- 【京都駅新橋上駅舎・自由通路整備事業  
(京都府京都市) (R8 年度工事中) [R13 年度完成]③】

## 小目標 I-4

### 点検・診断等の確実かつ効率的な実施

#### 概要

- 上下水道については、埼玉県八潮市において発生した下水道管路損傷に起因する道路陥没事故を受けて設置された対策検討委員会の提言を踏まえ、安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現を図る。具体的には、全国特別重点調査を着実に実施し、調査による緊急度の判定基準を現行より強化した上で、緊急度に応じた対策を確実に実施する。
- その上で、下水道の管路について、人ができる限り管路に入らず、安全に点検・調査を行えるよう、無人化・省力化に向けた自動化技術の高度化・実用化の取組を進めるとともに、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、点検方法等の充実を図り、メリハリをつけながら点検調査を実施する。点検・調査の結果については、デジタル化し、全国的にデータベース化する。
- また、道路管理者と道路占有者が連帯し、道路下に埋設されている下水道、水道、電気、ガス等の占有物の設置状況、敷設年度、点検結果や補修状況や、路面下空洞調査の結果等の地下空間情報をデジタル化した上で統合化する仕組みを検討するとともに、道路管理者と道路占有者が一体で道路陥没マネジメントを行う取組を進める。
- さらに、大規模下水道システムの大口径かつ平常時の管内水位が高い下水道管路においては、修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易でないことを踏まえ、点検・調査など維持管理を容易に行えるよう配置・構造を改善し、メンテナビリティ(維持管理の容易性)を向上させるとともに、リダンダンシー(冗長性)の確保を進める。
- 下水道以外のインフラ全般についても、今般の道路陥没事故で得られた教訓を踏まえ、老朽化対策を抜本的に強化する。具体的には、無人化・省力化に向けた DX としての自動化技術の高度化・実用化を進め、技術のコストダウンを図るとともに、事故のリスクと社会的影響の観点から、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。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [7]漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径 800mm 以上の管路)の更新の完了率  
【R6 年度 6% → R12 年度 31%】
- [7]損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」対象)の健全性の確保率  
【R6 年度 0% → R12 年度 100%】
- [8]水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合  
【R6 年度 36% → R9 年度 100%】
- [8]下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合  
【R6 年度 16% → R9 年度 100%】
- [8]港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合  
【R6 年度 0% → R12 年度 100%】
- [9]国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合  
【R7 年度 74% → R12 年度 100%】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

### 【上下水道施設の戦略的維持管理・更新】

#### ■大口径下水道管路の健全性確保の取り組みの推進

##### 【紀の川流域下水道事業★

(和歌山県かつらぎ町他)

(R8 年度調査・検討中)②】

##### 【大口径下水道管路の健全性確保の推進★

(京都府京都市)

(R8 年度調査・検討中)②】

### 【上下水道以外のインフラ全般における新技術を活用した維持管理・更新】

#### ■新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進

##### 【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進★

(大阪府)

(R8 年度推進中)③】

##### 【トンネル、大型カルバート等の老朽化対策事業★

(京都府京都市)

(R8 年度工事中)④】

##### 【橋りょう健全化事業★

(京都府京都市)

(R8 年度工事中)④】

##### 【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園[残事業費 458 億円(R3 年度評価時点)]★

(奈良県奈良市、明日香村)

(R8 年度工事中一部開園中)[R22 年度完成]④(再掲)】

##### 【国営明石海峡公園[残事業費 116 億円(R3 年度評価時点)]★

(兵庫県神戸市、淡路市)

(R8 年度工事中一部開園中)④】

##### 【道路施設の老朽化対策★

(和歌山県)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

##### 【舗装老朽化対策事業★

(京都府京都市)

(R8 年度工事中)④】

##### 【新技術を活用した橋梁点検

(奈良県)

(R8 年度推進中)④】

## 小目標 I-5

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

#### 概要

- ・ 人口減少が進む地方において、地域の将来像に即したインフラストックの適正化を図る。具体的には、まちづくり計画とインフラ老朽化対策の計画を一体的・統合的に策定した上で、それに基づく施設の集約・撤去、修繕・更新等について優先順位を設定して戦略的・重点的に進められるよう、ガイドラインを策定し、周知を図る。
- ・ 地域の将来像を踏まえて必要なインフラの機能を検討しながら、集約・再編を含めた積極的な取組がなされるよう促していくとともに、修繕・更新等については、施設の劣化・損傷の状況やその要因等の状態のほか、当該施設が果たしている役割、機能、利用状況、重要性等を踏まえて優先順位の考え方を明確化した上で、予防保全の管理水準を下回る状態となっているインフラの修繕等を重点的に進め、予防保全型のサイクルへの移行の加速化を図る。
- ・ 地方公共団体の技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスの確保を目指すため、広域・複数・多分野のインフラを群として捉え、効率的・効果的にマネジメントする「地域インフラ群再生戦略マネジメント」について、手引きの作成・周知等を通じて地方公共団体における取組を推進するとともに、戦略的なインフラマネジメントの取組に対する支援を行う。
- ・ 日常に不可欠な上下水道サービスについて、業務の共通化や、情報整備・管理の標準化、水道の分散型システムの導入等による上下水道の広域化・分散化を進める。
- ・ 大規模下水道システムの大口径かつ平常時の管内水位が高い下水道管路においては、修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易でないことを踏まえ、点検・調査など維持管理を容易に行えるよう配置・構造を改善し、メンテナビリティを向上させるとともに、リダンダンシーの確保を進める。
- ・ 高速道路について、まちづくりと連携した高速道路の老朽化対策を引き続き推進する。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [10] 道路:集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数(令和7年度以降)  
【R6年度0施設 → R12年度約140施設】
- [10] 港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる施設の統廃合、機能の集約化及び転換にかかる方針について、そのコスト縮減効果を個別施設計画等に記載した重要港湾以上の港湾の割合  
【R6年度0% → R12年度100%】
- [10] 公園:地域の将来像等を踏まえた公園施設の集約・再編、機能強化及び撤去を検討した長寿命化計画の策定率  
【R5年度末4.1% → R12年度末25%】
- [7] 河川:国管理河川(約10,000km)のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべき河川管理施設(堤防:約5,200km、樋門・樋管等:約2,600施設(令和5年度末時点))の修繕等による健全性確保率  
【R5年度67% → R12年度75%】
- [7] 水道:点検により、更新等が必要となった水管橋(補剛形式:約760か所)の対策完了率  
【R3年度0% → R12年度100%】
- [7] 水道:水道事業者(全国約1,400事業者)のうち、社会的影響が大きい古い規格の水道管路(鑄鉄管)の更新計画を策定し、取組を進めている事業者割合  
【R6年度0% → R8年度100%】

- [7]水道:漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径 800mm 以上の管路)の更新の完了率  
【R6年度 6% → R12年度 31%】
- [7]下水道:損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」の対象)の健全性の確保率  
【R6年度 0% → R12年度 100%】
- [7]港湾:近畿の港湾における老朽化した港湾施設の予防保全対策の完了率  
【R5年度 88% → R12年度 90%】
- [7]公園:インフラ長寿命化計画を策定済みの都市公園のうち、緊急度の高い老朽化した公園施設の改修等の対策を完了した都市公園の割合  
【R5年度末 48% → R12年度末 100%】
- [7]官庁施設:合同庁舎のうち老朽化対策が必要な施設における対策(危険箇所改修等)の完了率  
【R6年度 0% → R12年度 43%】
- [11]近畿の市町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合  
【R7年度 60% → R12年度 100%】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

### 【地域の将来像等を踏まえたインフラの維持管理】

#### ■集約・再編等の取組推進

##### 【道路施設の老朽化対策★

(和歌山県)

(R8年度工事中)④(再掲)】

##### 【綾部宮島線(肱谷バイパス)[残事業費 23億円(R7年度箇所決定時点)]★

(京都府南丹市)

(R8年度工事中)④】

#### ■河川管理施設・砂防設備等の戦略的な維持管理の推進

##### 【砂防メンテナンス事業(砂防)★

(奈良県)

(R8年度工事中)④】

##### 【砂防メンテナンス事業(地すべり)★

(奈良県)

(R8年度工事中)④】

##### 【砂防メンテナンス事業(急傾斜)★

(奈良県)

(R8年度工事中)④】

### 【予防保全の考えに基づくインフラメンテナンスへの転換】

#### ■予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理

##### 【三大水門更新事業★

(大阪府)

(R8年度工事中)④】

##### 【橋梁の耐震対策、橋梁修繕(国道176号等)★

(大阪府大阪市)

(R8年度工事中)[R10年度完成]②】

##### 【メンテナンスサイクルの構築に向けた取組の実施

(一)

(R8年度推進中)】

##### 【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進★

(大阪府)

(R8年度推進中)③(再掲)】

##### 【道路インフラ施設の予防保全への維持管理の転換

(一)

(R8年度推進中)】

##### 【新御堂筋線高架橋の修繕

(大阪府大阪市)

(R8年度工事中)④】

##### 【端建蔵橋の架替★

(大阪府大阪市)

(R8年度工事中)[R11年度完成]②】

##### 【姫路港予防保全事業

(兵庫県姫路市)

(R8年度工事中)②】

##### 【和歌山下津港予防保全事業

(和歌山県和歌山市)

(R8年度工事中)②】

##### 【大阪港予防保全事業

(大阪府大阪市)

(R8年度工事中)②】

##### 【一般県道彦根米原線道路修繕事業(米原跨線橋)

(滋賀県米原市)

(R8年度工事中)③】

##### 【堺泉北港 予防保全事業★

|  |                                 |
|--|---------------------------------|
| (大阪府泉大津市)  | (R8 年度工事中)②】                    |
| 【一般国道 169 号橋梁修繕事業<br>(奈良県上北山村他)                                | (R8 年度測量設計中)④】                  |
| 【和歌山下津港等の港湾管理施設の老朽化対策の推進[残事業費 17 億円(R-年度評価時点)]★<br>(和歌山県和歌山市他) | (R8 年度推進中)④】                    |
| 【和歌山県沿岸海岸メンテナンス事業[残事業費 20 億円(R-年度評価時点)]★<br>(和歌山県海南市他)         | (R8 年度推進中)④】                    |
| 【トンネル、大型カルバート等の老朽化対策事業★<br>(京都府京都市)                            | (R8 年度工事中)④(再掲)】                |
| 【橋りょう健全化事業★<br>(京都府京都市)  | (R8 年度工事中)④(再掲)】                |
| 【道路施設維持補修(道路施設維持補修)<br>(大阪府大阪市)                                | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【橋梁の維持管理<br>(大阪府大阪市)   | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【尼崎西宮芦屋港予防保全事業★<br>(兵庫県尼崎市)                                    | (R8 年度工事中)③】                    |
| 【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園[残事業費 458 億円(R3 年度評価時点)]★<br>(奈良県奈良市、明日香村)       | (R8 年度工事中一部開園中)[R22 年度完成]④(再掲)】 |
| 【淀川河川公園[残事業費 144 億円(R4 年度評価時点)]★<br>(大阪府、京都府)                  | (R8 年度工事中一部開園中)[R13 年度完成]③】     |
| 【国営明石海峡公園[残事業費 116 億円(R3 年度評価時点)]★<br>(兵庫県神戸市、淡路市)             | (R8 年度工事中一部開園中)④(再掲)】           |
| 【敦賀港鞠山北地区予防保全事業★<br>(福井県敦賀市)                                   | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【一般県道雨降野今在家八日市線道路整備事業(名岸本・神田)★<br>(滋賀県東近江市)                    | (R8 年度推進中)③(再掲)】                |
| 【一般国道 367 号道路整備事業(桑野橋)<br>(滋賀県高島市)                             | (R8 年度工事中)②(再掲)】                |
| 【浜住海岸海岸メンテナンス事業★<br>(福井県福井市)                                   | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【公園施設長寿命化対策事業★<br>(京都府京都市)                                     | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【舗装老朽化対策事業★<br>(京都府京都市)  | (R8 年度工事中)④(再掲)】                |
| 【敦賀港港湾メンテナンス事業<br>(福井県敦賀市)                                     | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【福井港港湾メンテナンス事業<br>(福井県福井市、坂井市)                                 | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【内浦港港湾メンテナンス事業<br>(福井県高浜町)                                     | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【和田港港湾メンテナンス事業<br>(福井県おおい町、高浜町)                                | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【和田港海岸海岸メンテナンス事業<br>(福井県おおい町、高浜町)                              | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現<br>(一)                        | (R8 年度推進中)】                     |
| 【港湾施設の維持管理<br>(大阪府大阪市)   | (R8 年度調査・検討中)④】                 |
| 【大阪港海岸海岸メンテナンス事業★<br>(大阪府大阪市)                                  | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【橋梁等老朽化対策事業★<br>(奈良県)  | (R8 年度工事中)④】                    |
| 【一般国道 8 号維持管理(橋梁修繕)★<br>(福井県)                                  | (R8 年度推進中)②】                    |
| 【一般国道 42 号維持管理(舗装修繕)★<br>(和歌山県)                                | (R8 年度推進中)②】                    |
| 【一般国道 2 号維持管理(舗装修繕)★<br>(兵庫県)                                  | (R8 年度推進中)②】                    |
| 【一般国道 25 号維持管理(舗装修繕)★  | (R8 年度推進中)②】                    |

|                                     |              |
|-------------------------------------|--------------|
| (奈良県)                               | (R8 年度推進中)②】 |
| 【御津海岸海岸メンテナンス事業★<br>(兵庫県たつの市)       | (R8 年度工事中)④】 |
| 【淡路海岸海岸メンテナンス事業★<br>(兵庫県淡路市)        | (R8 年度工事中)④】 |
| 【洲本海岸海岸メンテナンス事業★<br>(兵庫県洲本市)        | (R8 年度工事中)④】 |
| 【広域・複数・他分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理】 |              |
| ■地域インフラ群再生戦略マネジメント等                 |              |
| 【道路インフラの長寿命化に向けた市町村支援<br>(奈良県)      | (R8 年度推進中)④】 |
| 【その他】                               |              |
| 【公園施設の長寿命化★<br>(兵庫県神戸市)             | (R8 年度推進中)④】 |
| 【堺泉北港予防保全事業<br>(大阪府堺市)              | (R8 年度工事中)②】 |
| 【河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理★<br>(一)      | (R8 年度推進中)】  |

## 小目標 I-6

### インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築

#### 概要

- 各インフラ管理者がメンテナンスを戦略的・計画的かつ適切に進めることで、インフラがその機能を将来にわたって適切に発揮できるよう、まちづくりの計画とインフラ老朽化対策の一体的・整合的な策定を通じた、地域の将来像を踏まえた集約・再編等の考え方やメンテナンスの優先度の設定手法について、ガイドラインを作成した上で、地方公共団体に対して研修等の様々な機会を通じてその周知・普及啓発を行う。また、先進的な取組の事例集を整備・拡充し、周知することで、地方公共団体の取組のレベルアップを促す。
- 官民連携手法も活用して、広域・複数・多分野のインフラを一体的に管理する取組や地域の将来像を踏まえてインフラの集約・再編等を行う優良な取組を、検討段階から実施段階にわたって支援する。
- 全国の各地方公共団体における老朽化対策とまちづくり計画との連携状況や、各施設の点検の進捗状況、施設の健全性、修繕・更新や集約・再編等の実施状況を定期的に情報収集・分析した上で、標準的な指標を用いて全地方公共団体の取組状況を「見える化」することにより、地方公共団体相互の問題意識の醸成や取組の喚起を図る。取組の進捗が特に遅れている地方公共団体に対しては、直接、国が個別対話を実施するなどを通じて伴走的に取組を後押しする。
- 劣化状況も含めたインフラの状況や、老朽化対策に要する費用等について、正確なデータを用いてマッピングを含めて「見える化」し、住民に対して分かりやすく公表・発信することで、インフラマネジメントについて住民一人ひとりが自分ごととして捉えられるよう、当事者意識の形成を図り、住民が主体的にインフラマネジメントに参画する機運を醸成する。
- 以上のような地方公共団体の取組の促進や住民のインフラマネジメントへの主体的な参画を着実に実現するため、行政・事業者に加え、学術団体など多様な主体による、インフラマネジメントに関わる専門的な人材の養成・確保の取組や、地方公共団体の職員等に対する研修等を通じた維持管理に関する技術力の向上を進めるほか、産学官民が一丸となって取り組むインフラメンテナンス国民会議やインフラメンテナンス市区町村長会議の活動等を強化し、インフラメンテナンスの重要性に係る機運醸成を図る。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[12]道路:地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数

【R5年度 1279人 → R12年度 1650人】

[12]港湾:地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数

【R6年度 559人 → R12年度 881人】

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

【地方公共団体等におけるインフラメンテナンス体制の確保】

- 維持管理に関する技術力向上
  - 【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進★  
(大阪府) (R8 年度推進中)③】
  - 【堺泉北港 予防保全事業★  
(大阪府泉大津市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
  - 【和歌山下津港等の港湾管理施設の老朽化対策の推進[残事業費 17 億円(R一年度評価時点)]★  
(和歌山県和歌山市他) (R8 年度推進中)④】
  - 【和歌山県沿岸海岸メンテナンス事業[残事業費 20 億円(R一年度評価時点)]★  
(和歌山県海南市他) (R8 年度推進中)④】
  - 【市町村職員等を対象としたメンテナンス研修の実施  
(-) (R8 年度推進中)】
  - 【一般国道 169 号橋梁修繕事業  
(奈良県上北山村他) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 「道路メンテナンス会議」を開催
  - 【道路施設の老朽化対策★  
(和歌山県) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- インフラメンテナンス国民会議等の活性化
  - 【インフラメンテナンス国民会議等の活性化  
(-) (R8 年度推進中)④】
  - 【インフラメンテナンス国民会議 市区町村長会議  
(-) (R8 年度推進中)④】
- 【自治体の取組を継続的に後押しする仕組みの構築】
  - 集約・再編等の考え方やメンテナンスの優先度の設定手法を充実させ、先進的な取組の事例集の  
整備・拡充
    - 【道路施設維持補修(道路施設維持補修)  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
    - 【橋梁の維持管理  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 取組の進捗が特に遅れている地方公共団体に対する国の伴走支援
    - 【一般県道彦根米原線道路修繕事業(米原跨線橋)  
(滋賀県米原市) (R8 年度工事中)③(再掲)】
    - 【港湾施設の維持管理  
(大阪府大阪市) (R8 年度調査・検討中)④(再掲)】

## 小目標 I-7

### あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進

#### 概要

- ・ 地方公共団体における移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想の作成促進等を通じて、地域特性をふまえたバリアフリーまちづくりを地方部において特に加速する。
- ・ 観光施設におけるバリアフリー化、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定める整備目標に基づく、旅客施設や車両等のバリアフリー化にむけた交通分野の取組とあわせて、歩行空間等の道路や路外駐車場、都市公園、不特定多数の者が利用する建築物等のバリアフリーの整備を推進する。
- ・ 歩行空間等のインフラ施設や公共交通機関の利用者に対して、施設や径路のバリアフリーに係る情報をオープンデータ化し、分かりやすく情報を受けられるようにすることで、移動時にこれらの情報が必要な車椅子やベビーカーの利用者、高齢者等が、鮮度の高い情報を利用して安心して移動できる環境等の構築を推進する。
- ・ 広報活動等により、「障害の社会モデル」に係る国民の理解を深めるとともに、バリアフリー教室の開催など、学校や企業等と連携した教育啓発活動を強化し、「心のバリアフリー」の浸透を図る。
- ・ 交通やまちづくりの分野においてジェンダー平等とジェンダーの視点をあらゆる施設に反映する「ジェンダー主流化」の推進に向けて、業界の枠を超えた企業経営者等の様々な階層の職員同士が交流を深め、横の連携を図ることのできるコミュニティを構築することにより、男女での異なるニーズを反映したサービス提供の促進等を図る。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

|                                      |                     |
|--------------------------------------|---------------------|
| [13] 旅客施設のバリアフリー化率 (i) 段差解消          | 【- → R12 年度原則 100%】 |
| [13] 旅客施設のバリアフリー化率 (ii) 視覚障害者誘導用ブロック | 【- → R12 年度原則 100%】 |
| [13] 旅客施設のバリアフリー化率 (iii) 案内設備        | 【- → R12 年度原則 100%】 |
| [13] 旅客施設のバリアフリー化率 (iv) 障害者対応型便所の設置  | 【- → R12 年度原則 100%】 |
| [13] 鉄軌道駅におけるバリアフリー化率 (i) 障害者対応型券売機  | 【- → R12 年度原則 100%】 |
| [13] 鉄軌道駅におけるバリアフリー化率 (ii) 拡幅改札口     | 【- → R12 年度原則 100%】 |

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

##### 【公共施設等のバリアフリー化】

##### ■バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

##### 【奈良公園魅力向上事業

奈良公園(奈良県奈良市)

(R8 年度推進中)④(再掲)】

##### 【一般国道 43 号弁天町駅前交差点バリアフリー化整備事業

|                                |                            |
|--------------------------------|----------------------------|
| (大阪府大阪市)                       | (R8 年度工事中)④】               |
| 【道路のバリアフリー化事業<br>(京都府京都市)      | (R8 年度工事中)④】               |
| 【公園施設長寿命化対策事業★<br>(京都府京都市)     | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【鉄道駅可動式ホーム柵整備事業★<br>(大阪府)      | (R8 年度工事中)④】               |
| 【ぬくもりあふれる公園プロジェクト<br>(奈良県奈良市他) | (R8 年度調査・検討中) [R10 年度完成]②】 |

## 小目標 I-8

### 誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成

#### 概要

- 安全・安心な社会の実現に向けて、生活道路等における歩行者の安全を確保し、人優先の安全・安心な通行空間の形成を図るため、最高速度 30km/h の区域規制とハンプ等の物理的デバイスを効果的に組み合わせた交通安全対策「ゾーン 30 プラス」の取組を着実に推進し、車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等により、交通安全の向上を図る。
- 幹線道路において交通事故の危険が高い箇所について、交差点改良や右折レーンの設置等、重点的な交通事故抑止対策を引き続き推進するとともに、次世代を担うこどもの安全な歩行空間の確保を図るため、通学路における交通安全対策を着実に推進する。
- 身近な交通手段であり、健康の増進や環境負荷の軽減、交通混雑の緩和等、多様な利点が期待される自転車の活用の推進に向けて、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の整備を図る。
- 安全で快適な通行空間の確保や良好な景観の形成と観光振興等を図るため、更なる無電柱化を推進する。特に、人通りの多い商店街等の道路、学校周辺の通学路、歩行者が路側帯内にある電柱を避けて車道にはみ出すような道路、車道の建築限界内に電柱が設置されている道路、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく特定道路等のほか、重要伝統的建造物群保存地区、景観法や景観条例に基づく地区、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく地区等において、無電柱化を推進する。
- また、占用制限を効果的に活用した新設電柱の抑制や既設電柱の撤去、低コストに無電柱化を行うことのできる手法の普及拡大や地方公共団体の事業実施をサポートする支援体制の構築、事業のスピードアップ等の取組を進める。
- 踏切道における交通安全対策を推進するため、立体交差化や踏切道の統廃合等を促進するとともに、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備等の総合的な対策を推進し、踏切道の安全確保を図る。
- 子どもや子育て世代が安心・快適に日常生活を送ることができるよう、子どもや子育て当事者の目線に立った「子どもまんなか」の生活空間を形成するため、「子どもまんなかまちづくり」を加速化させ、子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくりに向けて、こどもの遊び場の確保や、親同士・地域住民との交流機会の創出に資する都市公園の整備を推進するとともに、子どもをはじめとした公園利用者の安全・安心確保に取り組む。
- 旅客施設における多言語対応を徹底し、訪日外国人旅行者の受入環境整備を図るとともに、道路標識の多言語表記やピクトグラムを活用等を通じて誰にでも分かりやすい道案内を推進する。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[14] 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数 [全国指標]

【R6 年度 340 市区町村 → R12 年度 800 市区町村】

[15] 緑の基本計画のうち、こどもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている計画の

**目標の達成に寄与する主要取組**

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

**【生活道路等の人優先の歩行空間の形成】**

■車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成  
(最高速度 30km/h の区域規制等と物理的デバイス(ハンプ・狭さく等)を効果的に組み合わせたゾーン30プラスの推進)

【交通安全対策事業(上里・石見地区、春日野・日野地区)  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)②】

■幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策  
(交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等)を推進

【一般国道 423 号法貴バイパス[残事業費 52 億円(R7 年度評価時点)]★  
(京都府亀岡市) (R8 年度工事中)④】

【交通安全対策事業★  
(和歌山県) (R8 年度工事中)④】

【一般国道 307 号(郷之口)[残事業費 13 億円(R6 年度箇所決定時点)]★  
(京都府綴喜郡宇治田原町～城陽市) (R8 年度工事中)②(再掲)】

【一般国道 312 号(大宮峰山 IC アクセス道路)[残事業費 13 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府京丹後市) (R8 年度工事中)④(再掲)】

【山城総合運動公園城陽線(城陽橋)[残事業費 2 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府城陽市) (R8 年度工事中)[R8 年度完成]①(再掲)】

【(都)内里高野道線(第2工区)★  
(京都府八幡市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道163号(銭司～木屋)[残事業費 38 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府木津川市～相楽郡和束町) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】

【(都)宇治田原山手線★  
(京都府綴喜郡宇治田原町) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【綾部宮島線(肱谷バイパス)[残事業費 23 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府南丹市) (R8 年度工事中)④(再掲)】

【(都)御陵山崎線(C 工区)[残事業費 48 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府向日市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【宇治淀線(式番～神明)[残事業費 34 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府宇治市) (R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 8 号築瀬・長野地区交差点改良事業  
(滋賀県愛知郡愛荘町、東近江市) (R8 年度工事中)④】

【事後から予防的な交通安全対策への転換  
(一) (R8 年度推進中)】

【内里城陽線(城陽八幡連絡道路)[残事業費 337 億円(R7 年評価時点)]  
(京都府八幡市～城陽市) (R8 年度新規事業)④(再掲)】

【網野岩滝線(男山)[残事業費 33 億円(R7 年評価時点)]  
(京都府与謝郡与謝野町) (R8 年度新規事業)④(再掲)】

**■こどもの安全な歩行空間を確保**

【歩行者等の安全な通行確保や幹線道路等における交通安全対策★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④】

【一般国道 9 号古世地区歩道整備事業  
(京都府亀岡市) (R8 年度工事中)④】

【通学路等交通安全対策事業  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④】

【一般県道竜泉那波線★  
(兵庫県相生市) (R8 年度工事中)①】

【三国東地区土地区画整理事業[残事業費 195 億円(H30 年度評価時点)]★  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)[R10 年度完成]②】

【英賀保駅周辺土地区画整理事業[残事業費 68 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県姫路市) (R8 年度工事中)[R15 年度完成]③(再掲)】

- 【一般国道 179 号(太子道路)[残事業費 6 億円(R3 年度評価時点)]★  
(兵庫県揖保郡太子町、たつの市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【主要地方道豊岡竹野線(桃島)  
(兵庫県豊岡市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【主要地方道大谷鮎原神代線(複列掃守)  
(兵庫県南あわじ市) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)朝霧二見線(江井島)[残事業費 19 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県明石市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【一般国道 25 号斑鳩地区歩道整備事業  
(奈良県生駒郡斑鳩町) (R8 年度用地取得中)④】
- 【一般国道 42 号津井地区歩道整備事業  
(和歌山県日高郡印南町) (R8 年度測量設計中)④】
- 【一般国道 175 号稲畑地区歩道整備事業  
(兵庫県丹波市) (R8 年度工事中)④】
- ITSの活用、信号機の改良等による道路交通の安全の確保
- 【ETC2.0を活用した生活道路での危険箇所分析  
(-) (R8 年度推進中)】
- 【安全・快適で円滑な道路交通の形成】
- 自転車通行空間の整備推進
- 【一般国道2号平野★  
(兵庫県加古川市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【主要地方道大津能登川長浜線他道路整備事業(ビワイチ)  
(滋賀県) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【安心して自転車が利用できる環境整備  
(大阪府) (R8 年度工事中)④】
- 【主要地方道福良江井岩屋線[残事業費 4 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県南あわじ市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般県道明石高砂線[残事業費 22 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県高砂市) (R8 年度工事中)①】
- 【自転車走行環境整備事業  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般県道広畑青山線★  
(兵庫県姫路市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【一般県道網干停車場新舞子線(宮田線、揖保線)  
(兵庫県姫路市、揖保郡太子町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【(都)中筋伊丹線(中筋)  
(兵庫県宝塚市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 27 号東勢地区自転車通行空間整備事業  
(福井県小浜市) (R8 年度工事中)④】
- 【環境にやさしい自転車利用の推進  
(-) (R8 年度推進中)(再掲)】
- 【自転車通行環境整備  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④】
- 安全かつ円滑な交通の確保の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進
- 【一般国道2号和坂[残事業費 63 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県明石市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【緊急輸送道路等における無電柱化事業★  
(和歌山県) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)国道線(姫路東)[残事業費 39 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県姫路市) (R8 年度用地取得・工事中)④(再掲)】
- 【(都)西脇上戸田線(東本町)  
(兵庫県西脇市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【(都)尼崎伊丹線(阪神尼崎北)★  
(兵庫県尼崎市) (R8 年度用地取得・工事中)④(再掲)】
- 【(都)国道2号線(寺家町)  
(兵庫県加古川市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【(都)畝傍駅前通り線[残事業費 14 億円(R7 年度評価時点)]★  
(奈良県橿原市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 1 号本宮電線共同溝★

- (滋賀県) (R8 年度工事中)②】
- 【一般国道 24 号十条電線共同溝★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)②】
- 【一般国道 27 号高浜町日置・青電線共同溝★  
(福井県) (R8 年度工事中)②】
- 【一般国道 24 号奈良バイパス電線共同溝  
(奈良県) (R8 年度工事中)②】
- 【一般国道 24 号栗栖電線共同溝  
(和歌山県) (R8 年度工事中)②】
- 【一般国道 43 号芦屋電線共同溝★  
(兵庫県) (R8 年度工事中)②】
- 【一般国道 168 号王寺道路[残事業費 2 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県王寺町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 168 号香芝王寺道路[残事業費 61 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県香芝市、王寺町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【主要地方道宗佐土山線[残事業費 90 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県加古郡稲美町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【(都) 呉服橋本通り線(寺畑)  
(兵庫県川西市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 168 号小平尾バイパス[残事業費 45 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県生駒市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【(都) 大安寺柏木線★  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 171 号八丁畷電線共同溝★  
(大阪府) (R8 年度工事中)②】
- 【三田駅前 C ブロック地区市街地再開発事業  
(兵庫県三田市) (R8 年度工事中) [R11 年度完成]②】
- 市街地開発事業における無電柱化対策
- 【JR向日町駅周辺地区市街地再開発事業★  
(京都府向日市) (R8 年度工事中) [R11 年度完成]②】
- 【田辺北土地区画整理事業★  
(京都府京田辺市) (R8 年度工事中) [R11 年度完成]②】
- 良好な景観の形成の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進
- 【無電柱化(後院通、新橋通他)事業  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④】
- 【(都) 浜坂駅港湾線(駅前)[残事業費 3 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県美方郡新温泉町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【安全・快適で円滑な鉄道交通の形成】
- 踏切事故を減少させるため、立体交差化や踏切保安設備等の整備に加え、  
周辺の迂回路整備等も含めた総合的な事故対策を推進
- 【福町十三線立体交差事業(阪神なんば線)  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中) [R13 年度完成]③】
- 【(都) 尼崎宝塚線(阪急立体)★  
(兵庫県尼崎市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【南海本線・高師浜線連続立体交差事業  
(大阪府高石市) (R8 年度工事中)①】
- 【近鉄奈良線連続立体交差事業  
(大阪府東大阪市) (R8 年度工事中)③】
- 【京阪本線連続立体交差事業  
(大阪府寝屋川市、枚方市) (R8 年度工事中)②】
- 【阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中) [R13 年度完成]③】
- 【南海本線連続立体交差事業(諏訪ノ森駅～浜寺公園駅付近)★  
(大阪府堺市) (R8 年度工事中) [R15 年度完成]③】
- 【阪急京都線連続立体交差事業  
(大阪府摂津市) (R8 年度工事中)③】
- 【主要地方道太子御津線(茶ノ木踏切)★  
(兵庫県揖保郡太子町、姫路市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【JR 山陽本線連続立体交差事業(東加古川駅付近)[残事業費 546 億円(R6 年度評価時点)]

- (兵庫県加古川市) (R8 年度調査・検討中)④】
- 【南海電気鉄道高野線連続立体交差事業(浅香山駅～堺東駅付近)★  
(大阪府堺市) (R8 年度用地取得中) [R19 年度完成]④】
- 【(都)城廻り線[残事業費 26 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県大和郡山市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【淡路駅周辺地区土地区画整理事業[残事業費 21 億円(R 元年度評価時点)]  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①】
- 【山陽電鉄本線連続立体交差事業(高砂～荒井駅付近)  
(兵庫県高砂市) (R8 年度調査・検討中)④】
- 【JR片町線・東西線(京橋駅周辺)  
(大阪府大阪市) (R8 年度調査・検討中)④】
- 【JR関西本線高架化(奈良、郡山間)★  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)②】

【あらゆる人が過ごしやすい環境の形成】

- こどもや子育て世帯の目線に立った公園づくりの推進
- 【(県営)金亀公園整備事業★  
(滋賀県彦根市) (R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【国営明石海峡公園[残事業費 116 億円(R3 年度評価時点)]★  
(兵庫県神戸市、淡路市) (R8 年度工事中一部開園中)④(再掲)】
- 【木津川運動公園整備事業[残事業費 82 億円(R3 年度評価時点)]★  
(京都府城陽市) (R8 年度工事中)④】
- 【山城総合運動公園他整備事業★  
(京都府宇治市他) (R8 年度調査・検討中)④】
- 多言語表記やピクトグラムを活用など誰にでもわかりやすい道案内を推進
- 【奈良公園魅力向上事業  
奈良公園(奈良県奈良市) (R8 年度推進中)④(再掲)】

【その他】

- 【水都大阪再生地区都市再生整備計画事業  
(御堂筋の空間再編、道頓堀川・東横堀川の水辺魅力空間づくり、中之島通の歩行者空間再編等)  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)】

## 小目標 I-9

### 多様な資源を活かした魅力ある地域づくり

#### 概要

- ・ 地域の拠り所や顔となる場所において、質の高い景観形成を重点的に推進し、地域の人々の営みと一体となった良好な景観を活かしたまちづくりを図るとともに、文化財行政と協働して、歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づき、地域の歴史や伝統文化を活かしたまちづくりを推進することを通じて、歴史的風致の次世代への継承を図る。これらを活かしたコンテンツを造成し、地域全体での滞在時間延長を図る。
- ・ 地域の景観や歴史、文化等の地域資源や創意に富んだ地域の知恵を活かし、住民、企業、行政等の連携のもと、公園・緑地や水辺空間等の利活用を推進し、地域の新たな魅力を創出するなど、多様な主体が連携した水と緑豊かな地域づくりやみなどを核としたまちづくりを推進する。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [3] 景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市町村数)【再掲】  
【R5年度 66 市町村 → R12年度 79 市町村】
- [4] 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数【再掲】  
【R6年度 14 市町村 → R12年度 19 市町村】

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

##### 【良好な景観形成・歴史まちづくりの推進】

###### ■良好な景観形成の推進

###### 【奈良公園魅力向上事業

奈良公園(奈良県奈良市)

(R8年度推進中)④(再掲)】

###### ■歴史文化を活かしたまちづくりの推進

###### 【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園[残事業費 458 億円(R3年度評価時点)]★

国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(奈良県奈良市、明日香村)

(R8年度工事中一部開園中)[R22年度完成]④(再掲)】

###### 【県営平城宮跡歴史公園事業

県営平城宮跡歴史公園(奈良県奈良市)

(R8年度調査・検討中)[R13年度完成]③(再掲)】

###### 【大仙公園事業

大仙公園(大阪府堺市)

(R8年度用地取得中)④(再掲)】

###### 【自然・歴史的景観保全・活用の推進

(京都府京都市)

(R8年度用地取得中)④】

###### 【主要地方道大津能登川長浜線他道路整備事業(ビワイチ)

(滋賀県)

(R8年度工事中)④(再掲)】

###### 【一般国道 367 号道路整備事業(保坂)

(滋賀県高島市)

(R8年度用地取得中)②(再掲)】

###### 【一般国道 303 号道路整備事業(追分道路)

(滋賀県高島市)

(R8年度工事中)①(再掲)】

###### 【一般国道 307 号道路整備事業(長野バイパス)★

(滋賀県甲賀市)

(R8年度工事中)④(再掲)】

###### 【(都)片岡栗東線整備事業★

(滋賀県栗東市、守山市)

(R8年度工事中)④(再掲)】

###### 【一般県道宇治田原大石東線道路整備事業((仮称)新名神大津スマートIC 関連)★

- (滋賀県大津市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【(都)原松原線整備事業★  
(滋賀県彦根市) (R8 年度用地取得中)①(再掲)】
- 【主要地方道近江八幡守山線道路整備事業(川田・比江・木部)★  
(滋賀県野洲市、守山市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【主要地方道伊香立浜大津線道路整備事業(千野・坂本)  
(滋賀県大津市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【住民、企業、行政等が連携した水と緑豊かな地域づくりの推進】
- 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり
- 【「みなと」を核とした魅力ある地域づくり(みなとオアシス)  
(近畿全域(港湾所在地)) (R8 年度推進中)④】
- 【緑地等施設整備事業[残事業費 3 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)①】
- 【鷹巣港航路整備事業★  
(福井県福井市) (R8 年度工事中)④】
- 【敦賀港小型船だまり整備事業★  
(福井県敦賀市) (R8 年度工事中)④】
- 水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成
- 【(県営)金亀公園整備事業★  
(滋賀県彦根市) (R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【水上交通ネットワークの整備(係留施設の整備)  
(大阪府大阪市) (R8 年度推進中)②】
- 【淀川河川公園[残事業費 144 億円(R4 年度評価時点)]★  
(大阪府、京都府) (R8 年度工事中一部開園中)[R13 年度完成]③(再掲)】

## 小目標 I-10

### 地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

#### 概要

- ・ 民間の活力・創意工夫を活かした賑わいあるインフラ空間を創出する取組を進め、パブリックライフ(地域の人々の交流機会や繋がり)の創出を図る。
- ・ 都市公園や港湾緑地において、官民連携により賑わい空間を創出するため、Park-PFI やみなと緑地 PPP の活用を推進し、民間事業者によるカフェや飲食店等の運営による利便性向上を図りつつ、収益を活用して公園や港湾施設の効果的・効率的な管理等を行い、エリアの魅力向上につなげる取組を進める。
- ・ 水辺空間を活用した賑わい創出を図るため、河川空間とまち空間が融合した良好な空間の形成を目指す「かわまちづくり」や、河川敷地の占用許可の更なる規制緩和で民間投資を呼び込み、官民連携のもとで河川管理の効率化を図りつつ地域の活性化につなげる「RIVASITE」の推進に取り組む。地域住民や利用者が参画し、多様な主体による協働のもとで、地域資源を活かした景観形成やインフラ空間の美化等を行い、良質なインフラ空間を創出・維持するため、日本風景街道や道路協力団体制度、河川協力団体制度等の取組を引き続き推進する。
- ・ 瀬戸内海の多様な資源を活かした人の流れを創り出し、防災ネットワーク機能の強化を視野に入れた瀬戸内・海の路の利用振興を図りつつアメニティー豊かな地域として沿岸地域全体の発展に寄与するため、沿岸の清掃活動を通じて瀬戸内海の環境創造や魅力発信等を行う。
- ・ 「道の駅」における子育て応援施設の整備等、「道の駅」第3ステージで掲げるまちぐるみの戦略的な取組を推進することを通じて、「道の駅」が地方創生の拠点となり、あらゆる世代が活躍する地域の拠点としての機能強化を図る。
- ・ 社会情勢の変化に伴い多様化する道路へのニーズに対応し、賑わいのある道路空間を構築するため、歩行者利便増進道路(ほこみち)制度の活用を推進し、道路空間の柔軟な利活用等を通じて「人中心の道路空間」の実現に取り組むとともに、道路空間の利活用や、まちなかにおける広場の整備や空地の利用等を進め、人々が滞在できる空間を確保するとともに回遊性を向上して、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出する。これらの取組を一体的に推進することで、魅力的なパブリックスペースの創出を目指す。
- ・ これらのパブリックスペースの活用等を通じてエリア価値の向上、地域の魅力の創出に向けて取り組むエリアマネジメント団体が地域経営の主体となり、関係主体との合意形成のもと、中長期的な目線での官民連携が図られるよう促すなど、自らの活用を実施するだけでなく、計画段階から地域の活動を支え、居住者等と新たな価値や営みの共創を目指す、「共創・支援型エリアマネジメント」による地域経営を推進する。
- ・ 気候変動に対応した快適な暮らし空間を確保するため、自然の多様な機能を有するグリーンインフラの活用やまちづくり GX の取組を進め、気候変動対策とあわせて、健康でゆとりある魅力的な地域づくりを推進する。
- ・ また、気温や体感温度を低減する緑化をはじめ、路面温度を低減する環境舗装の整備や水の恵みの利活用等を促進する。道路空間における緑化や都市公園等の緑化を進めるとともに、緑地・農地と調和した良好な景観や都市環境の形成等の促進を図っていく。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[16]滞在快適性等向上区域を設定した市町村数

【R7 年度 22 市町村 → R12 年度 30 市町村】

### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

#### 【民間の活力・創意工夫を活かした賑わいあるインフラ空間の創出】

- みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進  
【緑地等施設整備事業[残事業費 3 億円 (R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【官民連携によるみなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備(みなと緑地 PPP)  
(近畿全域(港湾所在地)) (R8 年度推進中)④(再掲)】
- 官民連携による公園の整備・管理運営の推進  
【(県営)金亀公園整備事業★  
(滋賀県彦根市) (R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【国営明石海峡公園[残事業費 116 億円 (R3 年度評価時点)]★  
(兵庫県神戸市、淡路市) (R8 年度工事中一部開園中)④(再掲)】
- 【まほろば健康パーク機能強化事業  
(奈良県大和郡山市、川西町) (R8 年度測量設計中) [R12 年度完成]②】
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり  
【JR関西本線高架化(奈良、郡山間)★  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【JR新駅(奈良、郡山間)  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進  
【淀川総合水系環境整備事業(名張かわまちづくり)  
(三重県名張市) (R8 年度工事中) [R14 年度完成]③】
- 【淀川総合水系環境整備事業(和東町木津川かわまちづくり)  
(京都府相楽郡和東町) (R8 年度工事中) [R17 年度完成]③】
- 【大和川総合水系環境整備事業(堺市かわまちづくり)  
(大阪府堺市) (R8 年度推進中) [R11 年度完成]②】
- 【淀川総合水系環境整備事業(野洲市 MIZBE ステーションかわまちづくり)★  
(滋賀県野洲市) (R8 年度工事中) [R14 年度完成]③】
- 歩行者利便増進道路(ほこみち)制度、日本風景街道や道路協力団体制度を活用した、  
多様なニーズに応える道路空間の構築  
【人中心の道路空間への再編  
(-) (R8 年度推進中)】
- 「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、  
地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する  
【「瀬戸内海の路ネットワーク推進協議会」による海浜清掃などの環境保全の取組を推進  
(瀬戸内海全域) (R8 年度推進中)④】

#### 【あらゆる世代が活躍する地域の拠点の整備】

- 「道の駅」第3ステージの推進  
【広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の整備を推進  
(-) (R8 年度工事中)④】

#### 【その他】

- 【都心ウォーターフロントエリアの再開発  
(兵庫県神戸市) (R8 年度工事中)④】
- 【神戸の都心・三宮再整備★  
(兵庫県神戸市) (R8 年度工事中)④】

## 重点目標Ⅱ：強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会

### 目指すべき姿

- 急速な人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少が進む中において、日本中央回廊の西の拠点、かつ国内第2の経済圏として企業の集積、交通・物流インフラを含む都市機能の集積及び豊富な人的リソースを備えていることを踏まえ、アジアを始め世界からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込むゲートウェイとなるシームレスで重層的な生活・経済圏域を形成し、生産性の向上を図り、民間主導の持続的で力強い経済成長を実現し、国土の均衡ある発展や地域経済の活性化を実現するとともに、東京に一極集中する諸機能のバックアップを担う地域を目指す。
- また、関西が直面する南海トラフ地震・津波等の巨大災害リスクや気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害・高潮・雪害・土砂災害等のリスク、インフラの老朽化の加速等に対応することは、国民の生命・財産・暮らしを守ることはもとより、災害リスクの軽減を通じて周辺地域の立地優位性が高まるなど、民間投資を誘発する効果も果たすことから、インフラ整備による防災・減災対策の推進と経済成長の促進という2つの機能を同時に果たす効果を有する地域を目指す。
- さらに、国民の生命・財産・暮らしを守る強靱な国土を創るインフラ整備と、持続的で力強い経済成長に向けたインフラ整備は密接に関わり、相乗的に効果を発揮するものであることから、一体的に推進していく地域づくりを目指す。

## 小目標Ⅱ-1

### 生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備

#### 概要

- 我が国企業の生産性向上を支える人流・物流ネットワークの構築を図るため、効率的かつ強靱なサプライチェーンの構築に対する産業上のニーズ等も踏まえつつ、三大都市圏等の環状道路の整備をはじめ、高規格道路の未整備区間の早期整備等を推進する。
- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、我が国経済・産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾である阪神港について、国内外から貨物を集約する「集貨」、港湾背後地への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナル等の整備の推進等によるコストや利便性の面での「競争力強化」の3つの柱に即して施策を進めていく。その際、日本商船隊や国内荷主の国際競争力の強化等の国際交通ネットワークシステムの強化に向けた交通分野の取組と連携を図る。また、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進し、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図るため、大型船が入港できる国際バルク戦略港湾の拠点的な整備を推進する。
- 我が国の国際競争力の強化、訪日外国人旅行者の受入拡大、国際航空物流ネットワークの構築の観点から、アジアの主要空港の動向を踏まえながら、空港の更なる競争力強化に取り組む。近畿の空港においては、令和12年前後を目途とした関西3空港全体での年間50万回の発着容量の確保に向け、令和7年3月に導入した関西空域における新たな飛行経路の着実な運用等の取組により、多様な輸送網の形成による持続可能な国内航空ネットワークの実現に向けた取組や訪日外国人旅行者の受入環境の整備に向けた交通分野の取組とあわせて、海外との人流の円滑化を実現する。
- 我が国の基幹的な高速輸送体系である新幹線鉄道については、リニア中央新幹線の早期整備に向けた環境を整えるなど、関係自治体や鉄道事業者等と連携協力しつつ、幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める。
- 拠点空港等へのアクセス交通、クルーズ船が寄港する港湾など、国内外を結ぶ交流拠点の更なる機能拡充・強化を図るとともに、インバウンドの地方誘客を支える交通ネットワークの構築と機能強化を推進する。
- 三大都市圏環状道路を含む高規格道路や主要な拠点へのアクセス道路等の整備とあわせて、強靱性と持続可能性を確保した効率的な物流ネットワークの構築に向けて、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流の観点から必要な道路を「重要物流道路」として指定し、機能強化を推進するなど、産業の競争力に資するインフラ整備の強化を図る。
- 標準仕様パレットの利用促進等の物流標準化や、サプライチェーン全体の取引環境の適正化、荷主・消費者の行動変容の促進など、物流ネットワークシステムの機能強化・効率化に向けた交通分野の取組とともに、陸海空の多様な輸送モードを活用した「新モーダルシフト」の実現に向けて、自動運転トラックや、1台で大型トラック2台分の輸送が可能なダブル

連結トラック等について、導入を促進する。

- ・ダブル連結トラックについては、事業者のニーズ等を踏まえ、通行区間の指定や、ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備等により導入を促進する。また、モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備等に取り組むとともに、貨物駅におけるコンテナホームの拡幅等の鉄道施設の整備等により 31ft コンテナの取扱拡大を推進する。
- ・社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装に対応するため、地域の産業振興、まちづくり等とも連携しながら、国にとって基幹となる物流拠点整備や公共性の高い物流拠点の整備・再構築を推進するとともに、地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じた荷主・物流事業者のマッチングを行うなど、地域物流の核として新モーダルシフトやそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築の実現を目指す先進的な取組を支援する。
- ・ネットワークの整備とあわせて、ハード・ソフトを効果的に組み合わせて「賢く」インフラを使う取組を推進する。高速道路をより賢く使うため、道路の混雑状況に応じた料金により交通流の最適化を図る高速道路料金施策を本格的に導入するとともに、国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、料金の賢い3原則を踏まえつつ、大都市圏料金の見直し等、持続可能な高速道路システムの構築に向けた新たな料金体系の導入等の検討を推進する。
- ・また、ビッグデータ等を活用し、効率的・効果的な渋滞対策として、時間的・空間的に偏在する課題に対して、局所渋滞対策事業をはじめとするハード対策や TDM 等のソフト対策等を実施するとともに、ネットワークの階層に応じた道路のサービスレベルの向上に取り組み、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する取組を推進する。あわせて、幹線道路等における信号機の改良等を通じて通過時間の短縮を図り、より円滑な道路交通の実現を目指す。
- ・また、「ヒトを支援する AI ターミナル」を実現し、コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境の改善を図るため、これらに資する技術開発を推進するとともに、遠隔操作 RTG (タイヤ式門型クレーン)の導入やコンテナターミナルゲートの高度化に対する支援等を通じて、これらの技術の社会実装に取り組む。
- ・産直港湾である「堺泉北港」を核として阪神港等を通じた農林水産物・食品の輸出促進に取り組む。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[17]我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力

【R6 年度阪神港 8 万 TEU/週 → R12 年度阪神港 10 万 TEU/週以上】

[18]我が国に寄港する国際基幹航路の就航港湾数

【R6 年度阪神港 16 港 → R12 年度阪神港 26 港以上】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

【産業を支える人流・物流ネットワークの整備】

■高規格道路の未整備区間の早期整備

- 【一般国道 42 号 すさみ串本道路[残事業費 558 億円(R6 年度評価時点)]★  
(和歌山県すさみ町、串本町) (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①(再掲)】
- 【一般国道 42 号 串本太地道路[残事業費 946 億円(R6 年度評価時点)]★  
(和歌山県東牟婁郡) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 42 号 新宮道路[残事業費 319 億円(R6 年度評価時点)]★  
(和歌山県新宮市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【中部縦貫自動車道 一般国道 158 号 大野油坂道路(和泉・油坂区間)  
(福井県大野市) [残事業費 537 億円(R7 年度評価時点)]★  
(R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【東播丹波連絡道路 一般国道 175 号 西脇北バイパス[残事業費 152 億円(R6 年度評価時点)]★  
(兵庫県西脇市) (R8 年度工事中) [R8 年度完成]①(再掲)】
- 【一般国道 2 号 神戸西バイパス[残事業費 1049 億円(R7 年度評価時点)]  
(兵庫県神戸市、明石市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【琵琶湖西縦貫道路 一般国道 161 号 小松拡幅[残事業費 82 億円(R4 年度評価時点)]  
(滋賀県高島市、大津市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【学研都市連絡道路 一般国道 163 号 精華拡幅[残事業費 125 億円(R4 年度評価時点)]  
(京都府精華町、木津川市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【学研都市連絡道路 一般国道 163 号 清滝生駒道路[残事業費 277 億円(R4 年度評価時点)]★  
(大阪府四条畷市、奈良県生駒市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【五條新宮道路 一般国道 168 号 長殿道路[残事業費 120 億円(R5 年度評価時点)]★  
(奈良県十津川村) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【五條新宮道路 一般国道 168 号 五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)  
(奈良県十津川村) [残事業費 311 億円(R5 年度評価時点)]★  
(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【五條新宮道路 一般国道 168 号 十津川道路(Ⅱ期)[残事業費 400 億円(R5 年度評価時点)]  
(奈良県十津川村) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【山陰近畿自動車道 一般国道 312 号 大宮峰山道路[残事業費 185 億円(R7 年度評価時点)]★  
(京都府京丹後市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【北近畿豊岡自動車道 一般国道 483 号 豊岡道路(Ⅱ期)[残事業費 256 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県豊岡市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 168 号 五條新宮道路(相須工区)★  
(和歌山県新宮市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 168 号 五條新宮道路(相賀高田工区)★  
(和歌山県新宮市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](大津 JCT～城陽 JCT)  
(滋賀県大津市、京都府宇治田原町、城陽市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](八幡京田辺 JCT～高槻 JCT)  
(京都府八幡市、大阪府枚方市、高槻市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【一般国道 1 号 淀川左岸線延伸部[残事業費 3902 億円(R3 年度評価時点)]  
(大阪府門真市、大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和御所道路[残事業費 1291 億円(R7 年度評価時点)]  
(奈良県大和郡山市、五條市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路[残事業費 759 億円(R7 年度評価時点)]  
(奈良県奈良市、大和郡山市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路(奈良北～奈良)[残事業費 1976 億円(R7 年度評価時点)]  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 43 号 名神湾岸連絡線[残事業費 1042 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県西宮市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 2 号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)[残事業費 5824 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県神戸市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【甲賀湖南道路 一般国道 1 号 栗東水口道路Ⅱ[残事業費 220 億円(R3 年度評価時点)]  
(滋賀県湖南市、栗東市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【甲賀湖南道路 一般国道 1 号 水口道路[残事業費 27 億円(R3 年度評価時点)]  
(滋賀県甲賀市、湖南市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【琵琶湖西縦貫道路 一般国道 161 号 湖北バイパス[残事業費 80 億円(R4 年度評価時点)]  
(滋賀県高島市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【南阪奈道路 一般国道 165 号 大和高田バイパス[残事業費 100 億円(R3 年度評価時点)]  
(奈良県香芝市、橿原市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【福井港丸岡インター連絡道路Ⅰ期区間[残事業費 97 億円(R6 年度評価時点)]★  
(福井県坂井市) (R8 年度工事中)①(再掲)】

- 【福井港丸岡インター連絡道路Ⅱ期区間[残事業費 178 億円(R7 年度評価時点)]★  
(福井県坂井市) (R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(浜坂道路(Ⅱ期)居組 IC～新温泉浜坂 IC)  
[残事業費 337 億円(R7 年度評価時点)]★  
(兵庫県香美町、新温泉町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(竹野道路(仮称)竹野 IC～(仮称)豊岡北 JCT・IC)  
[残事業費 637 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県豊岡市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【山陰近畿自動車道 一般国道 178 号 城崎道路[残事業費 1146 億円(R7 年評価時点)]  
(兵庫県豊岡市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 168 号 五條新宮道路(新天辻工区)[残事業費 287 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県五條市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 169 号御所高取バイパス[残事業費 42 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県御所市、高取町) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 169 号高取バイパス[残事業費 22 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県高取町) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【淀川左岸線(2期)★  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)[R14 年度完成]③(再掲)】
- より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進
- 【一般国道2号平野★  
(兵庫県加古川市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【一般国道2号和坂[残事業費 63 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県明石市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 2 号 小東山局所渋滞対策  
(兵庫県神戸市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【一般国道 372 号(加西バイパス)  
(兵庫県加西市) (R8 年度工事中)④】
- 【(都)尼崎宝塚線(阪急立体)★  
(兵庫県尼崎市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【主要地方道豊岡竹野線[城崎大橋]★  
(兵庫県豊岡市) (R8 年度工事中)④】
- 【既存道路における渋滞対策事業  
(大阪府) (R8 年度工事中)④】
- 【一般県道明石高砂線[残事業費 22 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県高砂市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【主要地方道太子御津線(茶ノ木踏切)★  
(兵庫県揖保郡太子町、姫路市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【JR 山陽本線連続立体交差事業(東加古川駅付近)[残事業費 546 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県加古川市) (R8 年度調査・検討中)④(再掲)】
- 【(都)国道線(姫路東)[残事業費 39 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県姫路市) (R8 年度用地取得・工事中)④(再掲)】
- 【(都)国道 2 号線(加古川橋)★  
(兵庫県加古川市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【(都)西脇上戸田線(東本町)  
(兵庫県西脇市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【(都)尼崎伊丹線(阪神尼崎北)★  
(兵庫県尼崎市) (R8 年度用地取得・工事中)④(再掲)】
- 【(都)国道2号線(寺家町)  
(兵庫県加古川市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【一般県道広畑青山線★  
(兵庫県姫路市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【一般県道竜泉那波線★  
(兵庫県相生市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【一般国道 429 号(榎峠バイパス)[残事業費 32 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県丹波市、京都府福知山市) (R8 年度工事中)[R8 年度完成]①】
- 【一般国道 158 号境寺～計石バイパス★  
(福井県福井市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【主要地方道宗佐土山線[残事業費 90 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県加古郡稲美町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般県道福井森田丸岡線★

- (福井県福井市、坂井市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【(都)園田西武庫線(御園、藻川)[残事業費2億円(R6年度評価時点)]  
(兵庫県尼崎市) (R8年度工事中)[R8年度完成]①(再掲)
- 【主要地方道伊香立浜大津線道路整備事業(千野・坂本)  
(滋賀県大津市) (R8年度工事中)②(再掲)
- 【一般国道477号道路整備事業(立田・洲本)  
(滋賀県守山市) (R8年度工事中)①(再掲)
- 【主要地方道栗東信楽線道路整備事業(林・六地藏)  
(滋賀県栗東市) (R8年度推進中)③(再掲)
- 【主要地方道土山蒲生近江八幡線道路整備事業(頓宮・鎌掛)  
(滋賀県甲賀市、東近江市) (R8年度用地取得中)④(再掲)
- 【一般県道神郷彦根線道路整備事業(神郷・川原)★  
(滋賀県愛知郡愛荘町) (R8年度推進中)①(再掲)
- 【一般県道加田田村線道路整備事業(加田)★  
(滋賀県長浜市) (R8年度測量設計中)②(再掲)
- 【一般県道杉本余呉線道路整備事業(杉本・上丹生)★  
(滋賀県長浜市) (R8年度工事中)②(再掲)
- 【一般国道179号(太子道路)[残事業費6億円(R3年度評価時点)]★  
(兵庫県揖保郡太子町、たつの市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般県道網干停車場新舞子線(宮田線、揖保線)  
(兵庫県姫路市、揖保郡太子町) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【主要地方道豊岡竹野線(桃島)  
(兵庫県豊岡市) (R8年度測量設計中)④(再掲)
- 【主要地方道大谷鮎原神代線(榎列掃守)  
(兵庫県南あわじ市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【(都)中筋伊丹線(中筋)  
(兵庫県宝塚市) (R8年度測量設計中)④(再掲)
- 【山陽電鉄本線連続立体交差事業(高砂～荒井駅付近)  
(兵庫県高砂市) (R8年度調査・検討中)④(再掲)
- 【(都)朝霧二見線(江井島)[残事業費19億円(R6年度評価時点)]  
(兵庫県明石市) (R8年度用地取得中)④(再掲)
- 【(都)呉服橋本通り線(寺畑)  
(兵庫県川西市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【(都)浜坂駅港湾線(駅前)[残事業費3億円(R5年度評価時点)]  
(兵庫県美方郡新温泉町) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般国道157号4車線化★  
(福井県大野市、勝山市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【交通需要マネジメント(TDM)による主要渋滞箇所対策  
(-) (R8年度推進中)④
- 【観光交通マネジメント  
(-) (R8年度推進中)(再掲)
- 【一般国道1号 京阪本通局所渋滞対策  
(大阪府 守口市) (R8年度測量設計中)④
- 地域の基幹産業の競争力強化
- 【大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費79億円(R3年度評価時点)]  
(大阪府大阪市) (R8年度工事中)[R13年度完成]③
- 【和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費90億円(R3年度評価時点)]★  
(和歌山県和歌山市) (R8年度工事中)[R13年度完成]③
- 【堺泉北港国際物流ターミナル整備事業[残事業費90億円(R5年度評価時点)]  
(大阪府高石市) (R8年度工事中)[R9年度完成]①
- 【日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費6億円(R6年度評価時点)]  
(和歌山県御坊市) (R8年度工事中)[R8年度完成]①
- 【舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費284億円(R6年度評価時点)]  
(京都府舞鶴市) (R8年度工事中)[R17年度完成]③
- 【和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業[残事業費83億円(R4年度評価時点)]  
(和歌山県和歌山市) (R8年度工事中)[R13年度完成]③
- 【姫路港広畑地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費439億円(R7年度評価時点)]  
(兵庫県姫路市) (R8年度工事中)[R18年度完成]④
- 【福井港福井中央地区航路泊地整備事業★  
(福井県福井市、坂井市) (R8年度工事中)④

- 国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築
  - 【敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業[残事業費 185 億円(R4 年度評価時点)]★  
(福井県敦賀市) (R8 年度工事中)[R9 年度完成]①】
  - 【夢洲地区臨港道路整備  
(大阪府大阪市) (R8 年度調査・検討中)④】
- 国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大
  - 【国際物流戦略チームによる活動(産学官が一体となって阪神港や関西国際空港の国際物流の課題を的確に把握・分析するとともに、総合的・戦略的な各種の物流施策を展開)  
(大阪府大阪市、兵庫県神戸市) (R8 年度推進中)④】
  - 【阪神港への「集貨」を目的に、国際フィーダー利用促進などの事業  
(大阪府大阪市、兵庫県神戸市) (R8 年度推進中)④】
  - 【特定用途港湾施設整備事業(阪神港での「創貨」を目的に、埠頭近傍で保管施設(倉庫)等を整備する民間事業者は無利子資金の貸付を行う制度)  
(大阪府大阪市、兵庫県神戸市) (R8 年度推進中)④】
  - 【大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費 649 億円(R6 年度評価時点)]  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)[R12 年度完成]②】
  - 【神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費 546 億円(R7 年度評価時点)]  
(兵庫県神戸市) (R8 年度工事中)[R13 年度完成]③】
  - 【港湾施設の維持管理  
(大阪府大阪市) (R8 年度調査・検討中)④(再掲)】
  - 【気候変動を考慮した防波堤の嵩上げ対策  
(大阪府大阪市) (R8 年度調査・検討中)②】
- 「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現
  - 【国土基盤の機能性を高めるデジタル活用(「ヒトを支援する AI ターミナル」やサイバーポート等)  
(大阪府大阪市、兵庫県神戸市) (R8 年度推進中)④】
- 道路における防災拠点機能強化
  - 【SA・PA 等の拠点機能の強化  
(-) (R8 年度推進中)】

【国内外を結ぶ交流拠点の更なる機能拡充・強化】

- 我が国の経済成長・地域活性化に寄与するクルーズ船の受入環境整備
  - 【全国クルーズ活性化会議や、関西クルーズ振興協議会、瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会、訪日外国人旅行者数 2000 万人の受け入れに向けた関西ブロック連絡会を活用したクルーズ振興の推進  
(近畿全域(港湾所在地)) (R8 年度推進中)④】
  - 【既存ストックの活用等によるクルーズ船受入環境の改善  
(近畿全域(港湾所在地)) (R8 年度推進中)④】

【その他】

- 【近畿自動車道紀勢線[阪和自動車道](印南～みなべ)4車線化  
(和歌山県印南町、みなべ町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【近畿自動車道紀勢線[阪和自動車道](みなべ～南紀田辺)4車線化  
(和歌山県みなべ町、田辺市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【近畿自動車道敦賀線[舞鶴若狭自動車道](舞鶴東～大飯高浜)一部4車線化  
(京都府舞鶴市、福井県おおい町) (R8 年度工事中)④】
- 【近畿自動車道敦賀線[舞鶴若狭自動車道](大飯高浜～小浜西)4車線化  
(福井県おおい町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](亀山西 JCT～大津 JCT)6車線化  
(三重県亀山市、滋賀県甲賀市、栗東市、大津市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 8 号 塩津バイパス[残事業費 10 億円(R4 年度評価時点)]  
(滋賀県長浜市) (R8 年度工事中)④】
- 【近畿自動車道名古屋神戸線 新名神大津スマートインターチェンジ  
(滋賀県大津市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【近畿自動車道名古屋神戸線 城陽スマートインターチェンジ  
(京都府城陽市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【山陽自動車道吹田山口線 三木スマートインターチェンジ  
(兵庫県三木市) (R8 年度工事中)[R9 年度完成]①(再掲)】
- 【中央自動車道西宮線[名神高速道路] 京都南 JCT  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 8 号 福井バイパス[残事業費 82 億円(R3年度評価時点)]★  
(福井県あわら市、越前市) (R8 年度工事中)④(再掲)】

- 【一般国道 8 号 野洲栗東バイパス[残事業費 424 億円(R6 年度評価時点)]★  
(滋賀県野洲市、栗東市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 28 号 洲本バイパス[残事業費 90 億円(R7 年度評価時点)]★  
(兵庫県洲本市) (R8 年度工事中)[R10 年度完成]②(再掲)】
- 【一般国道 2 号 相生有年道路[残事業費 112 億円(R7 年度評価時点)]  
(兵庫県相生市、赤穂市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 9 号 福知山道路[残事業費 149 億円(R4 年度評価時点)]  
(京都府福知山市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 24 号 城陽井手木津川バイパス[残事業費 286 億円(R5 年度評価時点)]★  
(京都府城陽市、木津川市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 25 号 斑鳩バイパス[残事業費 127 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県斑鳩町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 27 号 西舞鶴道路[残事業費 206 億円(R5 年度評価時点)]  
(京都府舞鶴市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 29 号 姫路北バイパス[残事業費 122 億円(R7 年度評価時点)]  
(兵庫県姫路市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 42 号 有田海南道路[残事業費 300 億円(R6 年度評価時点)]★  
(和歌山県有田市、海南市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 165 号 香芝柏原改良[残事業費 121 億円(R7 年度評価時点)]  
(大阪府柏原市、奈良県香芝市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【一般国道 175 号 神出バイパス[残事業費 48 億円(R3 年度評価時点)]  
(兵庫県神戸市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 176 号 名塩道路[残事業費 177 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県西宮市、宝塚市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 307 号 信楽道路[残事業費 80 億円(R7 年度評価時点)]  
(滋賀県甲賀市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 24 号 寺田拡幅[残事業費 35 億円(R6 年度評価時点)]★  
(京都府城陽市) (R8 年度工事中)[R8 年度完成]①(再掲)】
- 【一般国道 2 号 姫路バイパス  
(兵庫県高砂市、揖保郡) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 9 号 夜久野改良★  
(京都府福知山市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 9 号 京都西立体交差[残事業費 75 億円(R4 年度評価時点)]  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 8 号 8 号防災  
(福井県越前市、南越前町) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 8 号 金津道路★  
(福井県あわら市) (R8 年度用地取得中)④】
- 【一般国道 8 号 敦賀防災  
(福井県敦賀市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 9 号 笠波峠除雪拡幅[残事業費 35 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県香美町) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 27 号 青葉改良  
(福井県高浜町、京都府舞鶴市) (R8 年度用地取得中)④】
- 【一般国道 29 号 波賀町防災  
(兵庫県宍粟市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 161 号 愛発除雪拡幅[残事業費 9 億円(R3 年度評価時点)]  
(福井県敦賀市) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 169 号 伯母峯峠道路★  
(奈良県川上村、上北山村) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 169 号 奥瀬道路(Ⅲ期)  
(和歌山県北山村) (R8 年度工事中)④】
- 【産直港湾「堺泉北港」を核とし、阪神港等を通じた農林水産物・食品の輸出促進  
(大阪府堺市(堺青果センター所在地)他) (R8 年度推進中)④】
- 【一般国道 8 号 大谷防災  
(福井県南越前町、敦賀市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【一般国道 365 号 栃ノ木峠道路  
(福井県南越前町、滋賀県長浜市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【自動物流道路(オートフロー・ロード)構築の検討  
(-) (R8 年度推進中)】

- |  |                    |
|--|--------------------|
| 【中央自動車道西宮線[名神高速道路] 黒丸スマートインターチェンジ<br>(滋賀県東近江市) | (R8 年度推進中)④(再掲)】   |
| 【北陸自動車道 神田スマートインターチェンジ<br>(滋賀県長浜市)             | (R8 年度推進中)④(再掲)】   |
| 【一般国道 8 号 彦根東近江バイパス( I 期)<br>(滋賀県 彦根市、犬上郡多賀町)  | (R8 年度測量設計中)④(再掲)】 |
| 【一般国道 42 号 由良広川防災<br>(和歌山県 日高郡由良町、有田郡広川町)      | (R8 年度測量設計中)④】     |
| 【一般国道 42 号 熊野大橋更新<br>(和歌山県 新宮市、三重県 南牟婁郡紀宝町)    | (R8 年度測量設計中)④】     |

## 小目標Ⅱ-2

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

#### 概要

- ・ 我が国経済の自律性を支える戦略分野である半導体等の大規模な生産拠点整備に関する国家プロジェクトについて、道路等の関連インフラの整備を重点的・戦略的に進めることにより、国内投資の促進と地域の雇用機会の創出を図る。
- ・ また、地方圏における地域の個性を活かした産業立地を推進するため、地域の産業政策とも連携しつつ、製造業の国内回帰等を支える周辺インフラの整備を通じて、生産拠点の地方移転の促進や新規の民間投資の誘発など、地域経済活動の拡大に資するインフラ整備に重点的に取り組む。
- ・ 国民生活や社会経済活動上重要なインフラのセキュリティ強化を図るため、基幹的なインフラサービスの安定的な提供確保や、港湾等の重要インフラに関するサイバーセキュリティ対策や情報保全の強化に向けた取組を推進する。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[19]システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合〔全国指標〕

【R5年度0% → 毎年度100%】

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### 【地域経済を支える産業立地の促進】

##### ■地域経済の活性化に向けた産業立地の促進

- 【寝屋川流域総合治水対策特定河川改修事業[残事業費 3684 億円(R4 年度評価時点)]★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④】
- 【三大水門更新事業★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 303 号道路整備事業(追分道路)  
(滋賀県高島市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【一般国道 307 号道路整備事業(長野バイパス)★  
(滋賀県甲賀市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般県道宇治田原大石東線道路整備事業((仮称)新名神大津スマート IC 関連)★  
(滋賀県大津市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【一般国道 307 号(郷之口)[残事業費 13 億円(R6 年度箇所決定時点)]★  
(京都府綴喜郡宇治田原町~城陽市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【一般国道 312 号(大宮峰山 IC アクセス道路)[残事業費 13 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府京丹後市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【山城総合運動公園城陽線(城陽橋)[残事業費 2 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府城陽市) (R8 年度工事中)[R8 年度完成]①(再掲)】
- 【(都)内里高野道線(第2工区)★  
(京都府八幡市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【伏見西部地区土地区画整理事業★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 1 号 淀川左岸線延伸部[残事業費 3902 億円(R3年度評価時点)]  
(大阪府門真市、大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和御所道路[残事業費 1291 億円(R7 年度評価時点)]

- (奈良県大和郡山市、五條市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路[残事業費 759 億円(R7 年度評価時点)]  
(奈良県奈良市、大和郡山市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路(奈良北～奈良)  
[残事業費 1976 億円(R7 年度評価時点)]  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【一般国道 43 号 名神湾岸連絡線[残事業費 1042 億円(R6年度評価時点)]  
(兵庫県西宮市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)  
【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(浜坂道路(Ⅱ期)居組 IC～新温泉浜坂 IC)  
[残事業費 337 億円(R7 年度評価時点)]★  
(兵庫県香美町、新温泉町) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(竹野道路(仮称)竹野 IC～(仮称)豊岡北 JCT・IC)  
[残事業費 637 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県豊岡市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【主要地方道近江八幡守山線道路整備事業(川田・比江・木部)★  
(滋賀県野洲市、守山市) (R8 年度工事中)①(再掲)  
【一般国道 2 号 相生有年道路[残事業費 112 億円(R7 年度評価時点)]  
(兵庫県相生市、赤穂市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【一般国道 24 号 城陽井手木津川バイパス[残事業費 286 億円(R5 年度評価時点)]★  
(京都府城陽市、木津川市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【一般国道 163 号(銭司～木屋)[残事業費 38 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府木津川市～相楽郡和束町) (R8 年度用地取得中)④(再掲)  
【小倉西舞鶴線(白鳥トンネル)[残事業費 41 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府舞鶴市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【都市の骨格を形成する道路整備の推進★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【骨格道路を相互につなぎ地域の交通を支える道路整備の推進★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【(都)園田西武庫線(御園、藻川)[残事業費 2 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県尼崎市) (R8 年度工事中)[R8 年度完成]①(再掲)  
【一般県道加田田村線道路整備事業(加田)★  
(滋賀県長浜市) (R8 年度測量設計中)②(再掲)  
【(都)宇治田原山手線★  
(京都府綴喜郡宇治田原町) (R8 年度測量設計中)④(再掲)  
【(都)御陵山崎線(C 工区)[残事業費 48 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府向日市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)  
【街路事業(密集市街地における防災・減災対策の推進に資する都市計画道路の整備除く)  
(淀川左岸線(2期)関連事業含む)★  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【一般国道 168 号 五條新宮道路(新天辻工区)[残事業費 287 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県五條市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【一般国道 168 号王寺道路[残事業費 2 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県王寺町) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【一般国道 169 号御所高取バイパス[残事業費 42 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県御所市、高取町) (R8 年度測量設計中)④(再掲)  
【一般国道 169 号高取バイパス[残事業費 22 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県高取町) (R8 年度工事中)①(再掲)  
【一般国道 168 号香芝王寺道路[残事業費 61 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県香芝市、王寺町) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【一般国道 308 号(宝来ランプ)[残事業費 16 億円(R5 年度評価時点)]  
(奈良県奈良市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)  
【一般県道枚方大和郡山線(中町工区)[残事業費 20 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【一般県道結崎田原本線(結崎～三河)[残事業費 47 億円(R7 年度評価時点)]★  
(奈良県川西町、三宅町) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【(都)西九条佐保線★  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)④(再掲)  
【JR新駅(奈良、郡山間)  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)②(再掲)  
【主要地方道天理王寺線(長楽工区)[残事業費 10 億円(R7 年度評価時点)]★

- (奈良県河合町、川西町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 369 号大保道路[残事業費 15 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県奈良市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 168 号小平尾バイパス[残事業費 45 億円(R3 年度評価時点)]★  
(奈良県生駒市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【主要地方道大阪生駒線(辻町IC)[残事業費 23 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県生駒市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【主要地方道桜井吉野線(百市工区)[残事業費 8 億円(R4 年度評価時点)]  
(奈良県桜井市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【河川改修事業等★  
(奈良県) (R8 年度工事中)④】
- 【奈良県平成緊急内水対策事業★  
(奈良県) (R8 年度工事中)④】
- 【内里城陽線(城陽八幡連絡道路)[残事業費 337 億円(R7 年評価時点)]  
(京都府八幡市～城陽市) (R8 年度新規事業)④(再掲)】
- 【網野岩滝線(男山)[残事業費 33 億円(R7 年評価時点)]  
(京都府与謝郡与謝野町) (R8 年度新規事業)④(再掲)】
- 【淀川左岸線(2期)★  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)[R14 年度完成]③(再掲)】

【インフラのセキュリティ強化】

- 港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化  
【港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化  
(近畿全域(港湾所在地)) (R8 年度推進中)④】

【その他】

- 【南海本線・高師浜線連続立体交差事業  
(大阪府高石市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【なにわ筋線  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【大阪モノレール延伸★  
(大阪府門真市、東大阪市) (R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【一般国道 179 号(太子道路)[残事業費 6 億円(R3 年度評価時点)]★  
(兵庫県揖保郡太子町、たつの市) (R8 年度工事中)④(再掲)】

## 小目標Ⅱ-3

### 都市の国際競争力を高める基盤の整備、インフラ分野の高度化・効率化

#### 概要

##### [民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備]

- ・ 都市再生緊急整備地域における民間都市開発事業への支援等を通じて、公共的価値も生み出す優良な協働型都市再生を推進するとともに、大都市の国際競争力強化のための基盤整備を推進し、更なる都市の魅力・国際競争力の向上を図る。

##### [インフラ産業の成長力強化]

- ・ PPP/PFI により効率的かつ優れた品質の公共サービスを提供するとともに新たな雇用や投資を伴う民間事業者のビジネス機会を拡大するため、PPP/PFI 推進アクションプランに基づき、民間事業者の創意工夫を活かしやすい分野横断型・広域型の案件形成を促進し、PPP/PFI の裾野を広げる。
- ・ あわせて、空港や交通ターミナルへの公共施設等運営事業の導入や、上下水道におけるウォーターPPP の導入など、民間ビジネス拡大効果が特に高い分野については重点的に取組を強化する。これらを通じてインフラ関連産業の競争力強化を図る。
- ・ 新興国を中心とした成長する海外のインフラ需要を積極的に取り込むことにより、経済成長につなげていくため、我が国企業が有する優れた運営ノウハウや技術等の強みを活かし、メンテナンスを含めたインフラ整備やスマートシティの分野において、官民連携によるインフラシステムの海外展開を推進する。
- ・ そのため、相手国と企業ニーズの双方を踏まえながら、官民一体となった案件形成等の取組や、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)による海外インフラ市場への我が国事業者の参入促進、質の高いインフラの情報収集・発信を強化するとともに、我が国企業の受注に向けた環境整備として、国際標準化に係る戦略的取組の推進や海外展開に係る人材育成等に取り組む。

##### [インフラ分野の新技术を活用して経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入]

- ・ 人口減少が進む中でも持続的で力強い経済成長を可能とするため、インフラ分野の新しい技術を活用して人の移動、モノの移動、エネルギーの利用等に変革をもたらすサービスの導入に向けた取組を着実に進めていく。
- ・ 三大都市圏を約1時間で結ぶリニア中央新幹線は、「日本中央回廊」を形成し、日本経済をけん引するとともに、東海道新幹線とのダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図るものである。名古屋・大阪間も含め、全線開業に向け、関係自治体や事業者と連携して環境整備を進めていく。
- ・ 道路空間に物流専用のスペースを設け、クリーンエネルギーを電源とする無人化・自動化された輸送手段によって荷物を運ぶ新たな物流システムである自動物流道路について、2030年代半ばまでの先行ルートでの運用開始に向けた取組を推進し、輸送能力の向上、ドライバーの待ち時間の削減等による物流の効率化に加えて、環境負荷の軽減を図る。
- ・ 自動運転の実現を支援するため、車両側の開発状況やニーズを踏まえた上で、自動運転

車の走行の安全性・円滑性の向上に資する走行環境の整備(交差点センサや合流支援・先読み情報等の路車協調システム、走行空間等の基準の策定等)を推進する。

- ・都市部での送迎サービスや離島や山間部での移動手段、災害時の救急搬送等での活用が期待される空飛ぶクルマの社会実装に向けて、多様な機体や高度な運航等に対応するための制度整備等とあわせて、離着陸場の配置のあり方に関する検討等の環境整備を進める。
- ・水素・アンモニア等の大規模なサプライチェーンの構築を通じて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・アンモニア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の形成を推進する。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

### [民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備]

[20]国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市の主要地区の地価の増加割合(令和6年度比)〔全国指標〕

【R6年度0 → R12年度0以上】

### [インフラ産業の成長力強化]

[21]「建設・不動産」及び「モビリティ・交通」分野におけるインフラシステムの海外受注高〔全国指標〕

【(建設・不動産)H30年度 2.8兆円(モビリティ・交通)R2年度 6兆円  
→ R12年度(建設・不動産)6兆円(モビリティ・交通)10兆円】

### [インフラ分野の新技术を活用して経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入]

[22]港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数〔全国指標〕

【R6年度44港湾 → R12年度100港湾】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

### [民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備]

#### 【国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備】

##### ■大都市の国際競争力強化のための基盤整備

##### 【大阪城公園接続デッキ整備事業

(大阪府大阪市)

(R8年度工事中)〔R10年度完成〕②】

##### 【うめきた2期区域にかかる都市基盤整備(JR東海道線支線地下化、新駅設置、土地区画整理、防災公園街区整備)

(大阪府大阪市)

(R8年度工事中)〔R10年度完成〕②】

##### 【夢洲地区臨港道路整備

(大阪府大阪市)

(R8年度調査・検討中)④(再掲)】

### [インフラ産業の成長力強化]

#### 【PPP/PFIによる民間ビジネスの創出】

##### ■PPP/PFI等の官民連携の推進

##### 【(県営)金亀公園整備事業★

(滋賀県彦根市)

(R8年度工事中)③(再掲)】

##### 【一般国道2号神戸三宮駅交通ターミナル整備事業(バスタ神戸三宮)

(兵庫県神戸市)

(R8年度用地取得中)④(再掲)】

【その他】

- 【寝屋川流域総合治水対策特定河川改修事業[残事業費 3684 億円(R4 年度評価時点)]★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【三大水門更新事業★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【官民連携によるみなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備(みなと緑地 PPP)  
(近畿全域(港湾所在地)) (R8 年度推進中)④(再掲)】

[インフラ分野の新技術を活用して経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入]

【経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入】

- 自動物流道路の構築
  - 【自動物流道路(オートフロー・ロード)構築の検討  
(-) (R8 年度推進中)(再掲)】
- 自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間)
  - 【生活の足を確保する自動運転の実装  
(-) (R8 年度推進中)】
- カーボンニュートラルポート形成の推進
  - 【カーボンニュートラルポート(CNP)形成の取組  
(近畿全域(港湾所在地)) (R8 年度推進中)④】

【その他】

- 【水素を燃料とする荷役機械の導入促進に向けた取組  
(兵庫県神戸市(実証実施箇所)他) (R8 年度推進中)[R8 年度完成]①】

## 小目標Ⅱ-4

### 激甚化・頻発化し、切迫する災害に対応した「事前防災」の加速化・深化

#### 概要

- ・ 気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害、切迫する南海トラフ地震等の巨大地震等の大規模自然災害に対する耐災害性強化を図るため、国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理をハード・ソフト両面から推進する。
- ・ 道路、港湾、空港、鉄道等の各種交通ネットワークの耐災害性強化を図るとともに、高規格道路等のシームレスな高速交通ネットワークの整備、交通結節点の防災拠点機能の強化により、陸海空の交通連携によるリダンダンシーを確保し、迅速な人命救助や避難、経済活動の維持・継続、早期の復旧・復興を支える。

#### (水災害対策)

- ・ 気候変動の影響による外力の増大に伴う水災害の激甚化・頻発化に対応するため、河川、ダム、下水道の整備等を加速するとともに、流域全体を俯瞰し、国・都道府県・市町村、地元企業や住民等あらゆる関係者が協働してハード・ソフト対策に取り組む「流域治水」の取組を強力に推進していく。
- ・ 築堤、河道掘削、遊水地等の整備を計画的に推進するとともに、ダムの貯水容量を増加させるための嵩上げや、大雨が見込まれる場合に利水容量の一部を事前に放流して空き容量を確保する事前放流等を推進する。下水道においても、浸水被害の危険性が高い地区において、雨水排水施設の整備等の都市浸水対策を実施する。加えて、国・都道府県・市町村・企業等のあらゆる関係者の協働により、水害リスクを踏まえたまちづくりや、民間による雨水貯留浸透施設の整備を通じた流域における貯留・浸透機能の向上等、土地利用の工夫や流域の特性を踏まえた様々な治水対策を推進する。
- ・ まちづくりと一体となって、緊要性が高い箇所等の高規格堤防の整備を進めるとともに、激甚な水害の発生等により人命被害等が生じた地域等においては、再度災害の防止を図るため、河川の流下能力を向上させるための河道掘削や築堤等を短期集中的に実施していく。

#### (土砂災害対策)

- ・ 気候変動等の影響により激甚化・頻発化する土砂災害から、人家、公共施設等を保全するため、砂防関係施設の整備を進める。計画的・集中的に対策を進めるため、まちづくりの取組や河川、道路、上下水道、林野の各事業と連携した土砂災害対策を推進する。さらに、高精度な地形図を活用した基礎調査に基づく土砂災害警戒区域等の指定・周知、土砂災害警戒情報の精度向上等に取り組み、ハード・ソフト対策が一体となった事前防災対策を推進する。

#### (津波、高潮・高波対策)

- ・ 南海トラフ巨大地震等による大規模な津波災害に備え、海岸において、堤防の損傷等を軽減する機能を発揮する粘り強い構造の海岸堤防等の整備や耐震化、水門・陸閘等の統廃合や自動化、遠隔操作化等のハード対策を行うとともに、水門等の安全・確実な操作体制の構築等のソフト対策を推進する。
- ・ 港湾の津波対策として、大規模な津波発生時にも機能を維持するための「粘り強い構造」

の防波堤や、大規模災害発生後における緊急物資・救援部隊の輸送等に活用される防災拠点を中心とした海上支援ネットワークの形成等、防災・減災対策を推進する。また、関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進する。

- ・ 道路、空港の津波対策についての取組を推進するとともに、気候変動に伴い激甚化・頻発化する高潮・高波による災害等から人命や財産を守るため、海岸堤防の整備等をはじめ、ハード・ソフト両面から対策を講じる。

#### (巨大地震対策)

- ・ 南海トラフ巨大地震等の巨大地震への備えとして、河川や海岸、道路、港湾、空港や鉄道、上下水道など、各公共施設について耐震性向上を図る。
- ・ 河川事業においては、堤防、水門等の河川構造物が果たすべき機能を確保するための耐震対策を推進するとともに、道路事業においては、緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強対策や無電柱化を推進する。
- ・ 港湾事業においては、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を推進することで防災拠点の確保等を進めるとともに、空港事業について、滑走路等の耐震対策を実施していくほか、鉄道事業において、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策を推進する。
- ・ 上下水道事業においては、地震時においても上下水道が果たすべき役割を確保するため、重要な上下水道施設の耐震化等を推進する。能登半島地震の教訓を踏まえ、下水処理場等の急所施設や、避難所等の重要施設に接続する水道・下水道の管路等について、計画的・集中的に耐震化を進める。

#### (豪雪対策)

- ・ 近年顕著となっている短時間での急激な積雪により、雪崩による通行止めや、幹線道路においてスタック車両による交通障害を防止するため、道路の雪寒対策等を推進する。

#### (災害に強いまちづくり)

- ・ 災害に強いまちづくり・地域づくりに向けて、立地適正化計画における防災指針の策定について市町村に対する働きかけを強化し、取組を促進するとともに、密集市街地の整備改善や防災公園の整備、地下街の安心安全対策を推進するほか、迅速な復旧・復興や円滑な防災・減災事業の実施のため、地籍調査を推進する。
- ・ また、大地震発生時における、都市再生緊急整備地域及び主要駅・中心駅の周辺地域の滞在者等の安全確保と都市機能の継続を図るため、官民連携による帰宅困難者対策を講じ、都市の防災性の向上を図る。

#### (災害に強い交通ネットワークの構築等)

- ・ 迅速な初動対応や早期の復旧・復興を支えるため、陸海空の多モード交通連携により、交通ネットワークのリダンダンシーを確保・強化し、迅速な初動対応や早期の復旧・復興を支えることで、災害発生直後から、救命救助活動が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないよう、高規格道路の未整備区間の整備や暫定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、緊急輸送道路等の道路構造物の流失防止対策や道路橋の耐震補強、道路の法面・盛土の土砂災害防止対策、災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備等の推進や、安全か

つ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図り、災害に強い道路ネットワークの構築を進める。

- ・ 港湾や空港施設の耐震化や高潮・高波対策等のほか、地震を想定した代替海上輸送に関する訓練の実施や緊急輸送体制の確立を図ることを通じて、多重性・代替性の確保を図る。
- ・ 河川の氾濫や津波等の発生により浸水被害が想定される主要な鉄道施設や地下駅の出入口、トンネル等において、止水板や防水扉の整備等を推進するとともに、河川に架かる鉄道橋梁の流失・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進する等、鉄道施設の豪雨・浸水・耐震対策を進める。
- ・ 港湾、空港や道の駅等の交通結節点や防災公園、防災拠点となる官庁施設等は、自然災害の発災時に復旧・復興の拠点となる施設であるため、浸水対策や耐震化の推進とともに、燃料・電力供給や避難機能の向上を図るなど、防災拠点としての機能の強化を進める。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [23] 気候変動の影響を考慮した河川整備計画へ変更した割合(国管理河川)  
【R5年度 20% → R12年度 70%】
- [24] 気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した国管理河川(約 1,500 万 m<sup>3</sup>/s・km)の整備完了率  
【R5年度 25% → R12年度 36%】
- [25] 浸水実績地区等における下水道による気候変動の影響を踏まえた浸水対策完了率  
【R5年度 9% → R12年度 14%】
- [26] まちづくり等と一体となった砂防関係施設の整備完了率  
【R5年度 24% → R12年度 38%】
- [27] 気候変動を踏まえた高潮・津波に対応(必要な堤防高を確保)した海岸堤防等の整備完了率  
【R5年度 39% → R12年度 48%】
- [28] 給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設(約 35,000 か所)のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合  
【R5年度 5% → R12年度 27%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### 【水災害対策、土砂災害対策、津波、高潮・高波対策】

##### ■流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)

- 【佐野川水系流域治水プロジェクト[残事業費 69 億円(R5年度評価時点)]★  
(大阪府) (R8年度推進中)④】
- 【阪神西部(武庫川流域圏)の総合治水対策★  
(兵庫県) (R8年度工事中)④】
- 【日高川水系流域治水プロジェクト★  
(和歌山県) (R8年度推進中)④】
- 【津門川調節池整備事業  
(兵庫県西宮市) (R8年度工事中)[R8年度完成]①】
- 【香住谷川河川改修事業[残事業費 8 億円(R5年度評価時点)]  
(兵庫県香美町) (R8年度工事中)[R9年度完成]①】
- 【左会津川河川整備事業★  
(和歌山県田辺市) (R8年度工事中)④】
- 【佐野川河川整備事業★  
(和歌山県新宮市) (R8年度工事中)④】
- 【桂川右岸流域下水道大規模雨水処理施設整備事業[残事業費 55 億円(R5年度評価時点)]★  
(京都府長岡京市他) (R8年度工事中)[R9年度完成]①】

|   |                         |
|---|-------------------------|
| 【吉野瀬川ダム建設事業[残事業費 118 億円(R5 年度評価時点)]★<br>(福井県越前市)        | (R8 年度工事中) [R8 年度完成]①】  |
| 【猪名川河川改修事業[残事業費 51 億円(R7 年度評価時点)]★<br>(兵庫県川西市)          | (R8 年度工事中) [R16 年度完成]③】 |
| 【引原ダム再生事業[残事業費 212 億円(R5 年度評価時点)]★<br>(兵庫県宍粟市)          | (R8 年度工事中) [R12 年度完成]②】 |
| 【大堀川河川改修事業<br>(兵庫県宝塚市)                                  | (R8 年度工事中)④】            |
| 【円山川河川改修事業[残事業費 33 億円(R3 年度評価時点)]★<br>(兵庫県朝来市他)         | (R8 年度工事中) [R11 年度完成]②】 |
| 【千種川河川改修事業[残事業費 11 億円(R4 年度評価時点)]★<br>(兵庫県赤穂市、上郡町)      | (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①】  |
| 【武庫川河川改修事業[残事業費 156 億円(R7 年度評価時点)]★<br>(兵庫県尼崎市、西宮市)     | (R8 年度工事中) [R12 年度完成]②】 |
| 【底喰川大規模特定河川事業[残事業費 1 億円(-)]★<br>(福井県福井市)                | (R8 年度工事中) [R8 年度完成]①】  |
| 【金勝川河川改修事業★<br>(滋賀県栗東市)                                 | (R8 年度工事中)④】            |
| 【八日市新川河川改修事業★<br>(滋賀県東近江市)                              | (R8 年度工事中)④】            |
| 【日野川河川改修事業★<br>(滋賀県近江八幡市、野洲市、竜王町)                       | (R8 年度工事中)④】            |
| 【姉川・高時川河川改修事業★<br>(滋賀県長浜市)                              | (R8 年度工事中)④】            |
| 【桂川広域河川改修事業[残事業費 304 億円(R5 年度評価時点)]★<br>(京都府亀岡市他)       | (R8 年度工事中)④】            |
| 【鴨川広域河川改修事業[残事業費 61 億円(R6 年度評価時点)]★<br>(京都府京都市)         | (R8 年度工事中)④】            |
| 【牛滝川他河川改修事業★<br>(大阪府)                                   | (R8 年度工事中)④】            |
| 【寝屋川流域総合治水対策特定河川改修事業[残事業費 3684 億円(R4 年度評価時点)]★<br>(大阪府) | (R8 年度工事中)④(再掲)】        |
| 【市川河川改修事業[残事業費 15 億円(R6 年度評価時点)]★<br>(兵庫県姫路市)           | (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①】  |
| 【明石川河川改修事業[残事業費 23 億円(R6 年度評価時点)]★<br>(兵庫県明石市)          | (R8 年度工事中) [R10 年度完成]②】 |
| 【左門殿川河川改修事業[残事業費 22 億円(R6 年度評価時点)]<br>(兵庫県尼崎市)          | (R8 年度工事中) [R17 年度完成]③】 |
| 【水田川河川改修事業[残事業費 18 億円(R6 年度評価時点)]<br>(兵庫県加古川市他)         | (R8 年度工事中) [R16 年度完成]③】 |
| 【加古川河川改修事業[残事業費 33 億円(R5 年度評価時点)]★<br>(兵庫県西脇市)          | (R8 年度工事中) [R15 年度完成]③】 |
| 【杉原川河川改修事業[残事業費 9 億円(R5 年度評価時点)]★<br>(兵庫県西脇市)           | (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①】  |
| 【東条川河川改修事業[残事業費 45 億円(R5 年度評価時点)]★<br>(兵庫県小野市他)         | (R8 年度工事中)④】            |
| 【竹田川河川改修事業★<br>(兵庫県丹波市)                                 | (R8 年度工事中)④】            |
| 【八家川河川改修事業★<br>(兵庫県姫路市)                                 | (R8 年度工事中)④】            |
| 【水尾川河川改修事業[残事業費 109 億円(R6 年度評価時点)]<br>(兵庫県姫路市)          | (R8 年度工事中) [R15 年度完成]③】 |
| 【大日川河川改修事業★<br>(兵庫県南あわじ市)                               | (R8 年度工事中)④】            |
| 【七瀬川河川整備事業★<br>(和歌山県和歌山市)                               | (R8 年度工事中)④】            |
| 【熊野川河川整備事業★<br>(和歌山県田辺市、新宮市)                            | (R8 年度工事中)④】            |
| 【亀の川河川整備事業★<br>(和歌山県和歌山市、海南市)                           | (R8 年度工事中)④】            |

|   |                           |
|---|---------------------------|
| 【都市基盤河川(西羽束師川他)改修事業★<br>(京都府京都市)                  | (R8 年度工事中)④】              |
| 【大阪府流域下水道 大規模雨水処理施設整備事業★<br>(大阪府)                 | (R8 年度工事中)④】              |
| 【和歌山市公共下水道整備事業(浸水対策)★<br>(和歌山県和歌山市)               | (R8 年度工事中)④】              |
| 【白滝川通常砂防事業★<br>(京都府舞鶴市)                           | (R8 年度工事中)④】              |
| 【長野地区地すべり対策事業★<br>(和歌山県田辺市)                       | (R8 年度工事中)④】              |
| 【和歌川河川メンテナンス事業★<br>(和歌山県和歌山市他)                    | (R8 年度工事中)④】              |
| 【住吉川河川整備事業★<br>(和歌山県岩出市)                          | (R8 年度工事中)④】              |
| 【西川特定都市河川浸水被害対策推進事業★<br>(和歌山県美浜町他)                | (R8 年度推進中)④】              |
| 【上古沢地区地すべり対策事業★<br>(和歌山県九度山町)                     | (R8 年度工事中)④】              |
| 【榎川大規模特定砂防等事業★<br>(和歌山県印南町)                       | (R8 年度工事中)④】              |
| 【不飲川河川改修事業★<br>(滋賀県愛荘町)                           | (R8 年度工事中)④】              |
| 【穴太川通常砂防事業★<br>(滋賀県大津市)                           | (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①】    |
| 【勝山谷川通常砂防事業★<br>(滋賀県米原市)                          | (R8 年度測量設計中) [R10 年度完成]②】 |
| 【さくらが丘地区急傾斜地崩壊対策事業★<br>(滋賀県米原市)                   | (R8 年度工事中) [R10 年度完成]②】   |
| 【山根川河川改修事業★<br>(兵庫県たつの市)                          | (R8 年度工事中)④】              |
| 【黒井川河川改修事業★<br>(兵庫県丹波市)                           | (R8 年度工事中)④】              |
| 【喜瀬川河川改修事業[残事業費 16 億円(R4 年度評価時点)]<br>(兵庫県加古川市)    | (R8 年度工事中) [R13 年度完成]③】   |
| 【法華山谷川河川改修事業[残事業費 9 億円(R4 年度評価時点)]<br>(兵庫県高砂市他)   | (R8 年度工事中) [R10 年度完成]②】   |
| 【夢前川河川改修事業[残事業費 14 億円(R6 年度評価時点)]★<br>(兵庫県姫路市)    | (R8 年度工事中) [R12 年度完成]②】   |
| 【加里屋川河川改修事業[残事業費 45 億円(R4 年度評価時点)]★<br>(兵庫県赤穂市)   | (R8 年度工事中) [R17 年度完成]③】   |
| 【洲本川地震高潮対策事業[残事業費 27 億円(R5 年度評価時点)]<br>(兵庫県洲本市)   | (R8 年度工事中)④】              |
| 【笙の川大規模特定河川事業[残事業費 36 億円(R6 年度評価時点)]★<br>(福井県敦賀市) | (R8 年度工事中)④】              |
| 【坪内地区大規模特定砂防等事業<br>(奈良県天川村)                       | (R8 年度工事中) [R8 年度完成]①】    |
| 【河川改修事業等★<br>(奈良県)                                | (R8 年度工事中)④(再掲)】          |
| 【奈良県平成緊急内水対策事業★<br>(奈良県)                          | (R8 年度工事中)④(再掲)】          |
| 【事業間連携砂防等事業(砂防)★<br>(奈良県)                         | (R8 年度工事中)④】              |
| 【事業間連携砂防等事業(急傾斜)★<br>(奈良県)                        | (R8 年度工事中)④】              |
| 【妙法寺川都市基盤河川改修事業 他 2 事業★<br>(兵庫県神戸市)               | (R8 年度工事中)④】              |
| 【大谷川総合流域防災事業[残事業費 41 億円(R4 年度評価時点)]★<br>(京都府福知山市) | (R8 年度工事中)④】              |
| 【安祥寺川広域河川改修事業、四宮川総合流域防災事業★<br>(京都府京都市)            | (R8 年度工事中)④】              |

|  |                         |
|--|-------------------------|
| 【排水機場長寿命化対策事業★<br>(京都府京都市)                                   | (R8 年度工事中)④】            |
| 【和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業★<br>(和歌山県和歌山市、海南市)                     | (R8 年度工事中) [R10 年度完成]②】 |
| 【足羽川ダム建設事業[残事業費 1398 億円(R5 年度評価時点)]★<br>(福井県池田町)             | (R8 年度工事中) [R11 年度完成]②】 |
| 【大戸川ダム建設事業[残事業費 383 億円(R3 年度評価時点)]★<br>(滋賀県大津市)              | (R8 年度工事中) [R15 年度完成]③】 |
| 【九頭竜川上流ダム再生事業<br>(福井県大野市)                                    | (R8 年度調査・検討中)④】         |
| 【三大水門更新事業★<br>(大阪府)  | (R8 年度工事中)④(再掲)】        |
| 【山地防災・土砂災害対策事業★<br>(兵庫県)                                     | (R8 年度工事中) [R12 年度完成]②】 |
| 【上止々呂美(1)地区他急傾斜地崩壊対策事業★<br>(大阪府)                             | (R8 年度工事中)④】            |
| 【天野川右1左四他砂防事業★<br>(大阪府)                                      | (R8 年度工事中)④】            |
| 【六甲山系グリーンベルト整備事業★<br>(兵庫県神戸市他)                               | (R8 年度工事中)④】            |
| 【新川・東川地震高潮対策事業[残事業費 355 億円(R6 年度評価時点)]★<br>(兵庫県西宮市)          | (R8 年度工事中) [R15 年度完成]③】 |
| 【神崎海岸高潮対策事業★<br>(京都府舞鶴市)                                     | (R8 年度工事中)④】            |
| 【安全・安心な兵庫の海岸づくり(防災・安全)★<br>(兵庫県芦屋市他)                         | (R8 年度工事中)④】            |
| 【敦賀港海岸海岸侵食対策事業★<br>(福井県敦賀市)                                  | (R8 年度工事中)④】            |
| 【和田港海岸海岸環境整備事業★<br>(福井県高浜町)                                  | (R8 年度工事中)④(再掲)】        |
| 【東播海岸直轄海岸保全施設整備事業[残事業費 73 億円(R7 年度評価時点)]★<br>(兵庫県神戸市垂水区、明石市) | (R8 年度工事中) [R18 年度完成]④】 |
| 【日置川海岸高潮対策事業★<br>(和歌山県白浜町)                                   | (R8 年度工事中)②】            |
| 【御坊海岸侵食対策事業★<br>(和歌山県御坊市)                                    | (R8 年度工事中)①】            |
| 【水災害対策】  |                         |
| ■グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進                                     |                         |
| 【「雨庭」整備事業★<br>(京都府京都市)                                       | (R8 年度工事中)④】            |
| 【植樹帯等再整備事業<br>(大阪府)  | (R8 年度工事中)④】            |
| 【津波、高潮・高波対策】   |                         |
| ■水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化、効果的な管理運用の推進                                |                         |
| 【泉州海岸津波・高潮危機管理対策緊急事業★<br>(大阪府)                               | (R8 年度工事中)④】            |
| 【耐震化等の地震対策】  |                         |
| ■大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策                                    |                         |
| 【南海トラフ地震・大型台風をはじめとした総合的な津波・高潮対策の推進★<br>(大阪府大阪市)              | (R8 年度推進中)④】            |
| 【東横堀川等耐震対策事業★<br>(大阪府大阪市)                                    | (R8 年度工事中) [R26 年度完成]④】 |
| ■道路橋梁等の耐震機能強化  |                         |
| 【和歌山下津港の臨港道路等の橋梁耐震対策[残事業費 8 億円]★<br>(和歌山県和歌山市、海南市)           | (R8 年度工事中)②】            |
| 【橋梁の耐震対策<br>(大阪府)  | (R8 年度工事中)④】            |

- 【緊急輸送道路等における橋梁耐震対策事業★  
(和歌山県) (R8 年度工事中)④】
- 【橋りょう健全化事業★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 307 号(山城大橋)橋梁耐震事業[残事業費 14 億円(R7 年度箇所決定時点)]★  
(京都府京田辺市) (R8 年度工事中)④】
- 【(国)176 号他 久代高架橋他 橋梁耐震補強事業★  
(兵庫県川西市他) (R8 年度工事中)④】
- 【橋梁の耐震対策、橋梁修繕(国道176号等)★  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)[R10 年度完成]②(再掲)】
- 【緊急輸送道路における橋梁耐震補強事業  
(奈良県五條市他) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 26 号維持管理(橋梁耐震補強)★  
(大阪府堺市) (R8 年度推進中)②】
- 給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設に接続する上下水道管路の一体的な耐震化等の推進
- 【上下水道施設耐震化事業★  
(大阪府堺市) (R8 年度推進中)④】
- 下水道における急所施設の耐震化の推進
- 【下水道における急所施設の耐震化事業★  
(大阪府大阪市) (R8 年度推進中)[R14 年度完成]③】
- 【大阪府流域下水道 基幹施設耐震化事業★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④】
- 水道における急所施設の耐震化の推進
- 【木津浄水場系統送水管更新★  
(京都府木津川市～京田辺市) (R8 年度測量設計中)④】
- 【導水施設の更新・耐震化事業★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④】
- 【水道における急所施設の耐震化★  
(大阪府大阪市) (R8 年度測量設計中)[R11 年度完成]②】
- 住宅・建築物の耐震化
- 【住宅・建築物の耐震対策  
(兵庫県他) (R8 年度工事中)④】
- 【豪雪対策】
- 道路の雪寒対策等
- 【雪寒地域道路整備事業(消雪)★  
(福井県鯖江市 他) (R8 年度工事中)②】
- 【雪寒地域道路整備事業(防雪)★  
(福井県池田町、大野市) (R8 年度工事中)②】
- 【雪寒地域道路整備事業(雪寒機械)★  
(福井県) (R8 年度工事中)④】
- 【災害に強いまちづくり・地域づくり】
- 災害に強い市街地形成に関する対策
- 【城陽市第 2 分水施設整備  
(京都府城陽市) (R8 年度工事中)②】
- 【福町十三線立体交差事業(阪神なんば線)  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)[R13 年度完成]③】
- 【街路事業(密集市街地における防災・減災対策の推進に資する都市計画道路の整備除く)  
(淀川左岸線(2期)関連事業含む)★  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 密集市街地等の改善
- 【密集市街地整備事業★  
(大阪府堺市) (R8 年度用地取得中)[R9 年度完成]①】
- 【門真市北部地区他住宅市街地総合整備事業  
(大阪府門真市 他) (R8 年度用地取得中)②】
- 【JR 西宮駅南西地区第一種市街地再開発事業  
(兵庫県西宮市) (R8 年度工事中)[R10 年度完成]②】
- 【密集市街地における防災・減災対策の推進に資する都市計画道路の整備

(大阪府大阪市)

(R8 年度工事中)④】

【防災拠点の強化】

■避難地や救援・救護活動の拠点等となる防災公園の整備・機能強化の推進

【久宝寺緑地防災公園整備事業[残事業費 48 億円(R6 年度評価時点)]★

(大阪府八尾市)

(R8 年度用地取得中)②】

【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園[残事業費 458 億円(R3 年度評価時点)]★

(奈良県奈良市、明日香村)

(R8 年度工事中一部開園中)[R22 年度完成]④(再掲)】

【(県営)金亀公園整備事業★

(滋賀県彦根市)

(R8 年度工事中)③(再掲)】

【国営明石海峡公園[残事業費 116 億円(R3 年度評価時点)]★

(兵庫県神戸市、淡路市)

(R8 年度工事中一部開園中)④(再掲)】

【木津川運動公園整備事業[残事業費 82 億円(R3 年度評価時点)]★

(京都府城陽市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

■道路における防災拠点機能強化

【SA・PA 等の拠点機能の強化

(一)

(R8 年度推進中)(再掲)】

【(国)372 号「(仮称)道の駅姫路」整備事業★

(兵庫県姫路市)

(R8 年度測量設計中)[R10 年度完成]②】

【広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の整備を推進

(一)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【災害時に機能する陸海空のネットワーク構築】

■高規格道路の未整備区間の早期整備

【一般国道 42 号 すさみ串本道路[残事業費 558 億円(R6 年度評価時点)]★

(和歌山県すさみ町、串本町)

(R8 年度工事中)[R9 年度完成]①(再掲)】

【一般国道 42 号 串本太地道路[残事業費 946 億円(R6 年度評価時点)]★

(和歌山県東牟婁郡)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 42 号 新宮道路[残事業費 319 億円(R6 年度評価時点)]★

(和歌山県新宮市)

(R8 年度用地取得中)④(再掲)】

【中部縦貫自動車道 一般国道 158 号 大野油坂道路(和泉・油坂区間)

[残事業費 537 億円(R7 年度評価時点)]★

(福井県大野市)

(R8 年度工事中)②(再掲)】

【東播丹波連絡道路 一般国道 175 号 西脇北バイパス[残事業費 152 億円(R6 年度評価時点)]★

(兵庫県西脇市)

(R8 年度工事中)[R8 年度完成]①(再掲)】

【一般国道 2 号 神戸西バイパス[残事業費 1049 億円(R7 年度評価時点)]

(兵庫県神戸市、明石市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【琵琶湖西縦貫道路 一般国道 161 号 小松拡幅[残事業費 82 億円(R4 年度評価時点)]

(滋賀県高島市、大津市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【学研都市連絡道路 一般国道 163 号 精華拡幅[残事業費 125 億円(R4 年度評価時点)]

(京都府精華町、木津川市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【学研都市連絡道路 一般国道 163 号 清滝生駒道路[残事業費 277 億円(R4 年度評価時点)]★

(大阪府四条畷市、奈良県生駒市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【五條新宮道路 一般国道 168 号 長殿道路[残事業費 120 億円(R5 年度評価時点)]★

(奈良県十津川村)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【五條新宮道路 一般国道 168 号 五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)

[残事業費 311 億円(R5 年度評価時点)]★

(奈良県十津川村)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【五條新宮道路 一般国道 168 号 十津川道路(Ⅱ期)[残事業費 400 億円(R5 年度評価時点)]

(奈良県十津川村)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【山陰近畿自動車道 一般国道 312 号 大宮峰山道路[残事業費 185 億円(R7 年度評価時点)]★

(京都府京丹後市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【北近畿豊岡自動車道 一般国道 483 号 豊岡道路(Ⅱ期)[残事業費 256 億円(R5 年度評価時点)]★

(兵庫県豊岡市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 168 号 五條新宮道路(相須工区)★

(和歌山県新宮市)

(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 168 号 五條新宮道路(相賀高田工区)★

(和歌山県新宮市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](大津 JCT～城陽 JCT)

(滋賀県大津市、京都府宇治田原町、城陽市)

(R8 年度工事中)②(再掲)】

- 【近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](八幡京田辺 JCT～高槻 JCT)  
(京都府八幡市、大阪府枚方市、高槻市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【一般国道 1 号 淀川左岸線延伸部[残事業費 3902 億円(R3 年度評価時点)]  
(大阪府門真市、大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和御所道路[残事業費 1291 億円(R7 年度評価時点)]  
(奈良県大和郡山市、五條市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路[残事業費 759 億円(R7 年度評価時点)]  
(奈良県奈良市、大和郡山市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路(奈良北～奈良)  
(奈良県奈良市) [残事業費 1976 億円(R7 年度評価時点)]  
(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 43 号 名神湾岸連絡線[残事業費 1042 億円(R6年度評価時点)]  
(兵庫県西宮市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 2 号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)  
(兵庫県神戸市) [残事業費 5824 億円(R6 年度評価時点)]  
(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【甲賀湖南道路 一般国道 1 号 栗東水口道路Ⅱ[残事業費 220 億円(R3 年度評価時点)]  
(滋賀県湖南市、栗東市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【甲賀湖南道路 一般国道 1 号 水口道路[残事業費 27 億円(R3 年度評価時点)]  
(滋賀県甲賀市、湖南市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【琵琶湖西縦貫道路 一般国道 161 号 湖北バイパス[残事業費 80 億円(R4 年度評価時点)]  
(滋賀県高島市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【南阪奈道路 一般国道 165 号 大和高田バイパス[残事業費 100 億円(R3 年度評価時点)]  
(奈良県香芝市、橿原市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(浜坂道路(Ⅱ期)居組 IC～新温泉浜坂 IC)  
(兵庫県香美町、新温泉町) [残事業費 337 億円(R7 年度評価時点)]★  
(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(竹野道路(仮称)竹野 IC～(仮称)豊岡北 JCT・IC)  
(兵庫県豊岡市) [残事業費 637 億円(R5 年度評価時点)]★  
(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【山陰近畿自動車道 一般国道 178 号 城崎道路[残事業費 1146 億円(R7 年評価時点)]  
(兵庫県豊岡市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 168 号 五條新宮道路(新天辻工区)[残事業費 287 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県五條市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 169 号御所高取バイパス[残事業費 42 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県御所市、高取町) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 169 号高取バイパス[残事業費 22 億円(R4 年度評価時点)]★  
(奈良県高取町) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【淀川左岸線(2期)★  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)[R14 年度完成]③(再掲)】
- 防災性の向上の観点から無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進
- 【一般国道2号平野★  
(兵庫県加古川市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【広域緊急交通路等の無電柱化の推進★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④】
- 【一般国道2号和坂[残事業費 63 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県明石市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【緊急輸送道路等における無電柱化事業★  
(和歌山県) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【無電柱化(後院通、新橋通他)事業  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【(都)国道線(姫路東)[残事業費 39 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県姫路市) (R8 年度用地取得・工事中)④(再掲)】
- 【(都)西脇上戸田線(東本町)  
(兵庫県西脇市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【(都)尼崎伊丹線(阪神尼崎北)★  
(兵庫県尼崎市) (R8 年度用地取得・工事中)④(再掲)】
- 【(都)国道2号線(寺家町)  
(兵庫県加古川市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【主要地方道宗佐土山線[残事業費 90 億円(R6 年度評価時点)]

- (兵庫県加古郡稲美町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【無電柱化事業(宇治淀線他)★  
(京都府宇治市他) (R8年度工事中)④】
- 【田辺北土地区画整理事業★  
(京都府京田辺市) (R8年度工事中)[R11年度完成]②(再掲)】
- 【一般国道179号(太子道路)[残事業費6億円(R3年度評価時点)]★  
(兵庫県揖保郡太子町、たつの市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【緊急交通路の無電柱化★  
(大阪府大阪市) (R8年度工事中)[R10年度完成]②】
- 【一般国道1号本宮電線共同溝★  
(滋賀県) (R8年度工事中)②(再掲)】
- 【一般国道24号十条電線共同溝★  
(京都府京都市) (R8年度工事中)②(再掲)】
- 【一般国道27号高浜町日置・青電線共同溝★  
(福井県) (R8年度工事中)②(再掲)】
- 【一般国道24号奈良バイパス電線共同溝  
(奈良県) (R8年度工事中)②(再掲)】
- 【一般国道24号栗栖電線共同溝  
(和歌山県) (R8年度工事中)②(再掲)】
- 【一般国道43号芦屋電線共同溝★  
(兵庫県) (R8年度工事中)②(再掲)】
- 【電線共同溝整備事業(緊急交通路の無電柱化除く)  
(大阪府大阪市) (R8年度工事中)[R10年度完成]②】
- 【一般国道168号王寺道路[残事業費2億円(R3年度評価時点)]★  
(奈良県王寺町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道168号香芝王寺道路[残事業費61億円(R3年度評価時点)]★  
(奈良県香芝市、王寺町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道168号小平尾バイパス[残事業費45億円(R3年度評価時点)]★  
(奈良県生駒市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道171号八丁畷電線共同溝★  
(大阪府) (R8年度工事中)②(再掲)】
- 道路の法面・盛土の土砂災害防止対策
- 【一般国道9号維持管理(京都府)★  
(京都府) (R8年度推進中)②】
- 【一般国道429号他★  
(兵庫県朝来市他) (R8年度工事中)④】
- 【緊急輸送道路等における法面对策事業★  
(和歌山県) (R8年度工事中)④】
- 【緊急輸送道路等に面する斜面の防災対策事業★  
(京都府京都市) (R8年度工事中)④】
- 【紀伊半島アンカールートにおける法面对策事業★  
(奈良県五條市他) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道178号(日置～長江)★  
(京都府宮津市) (R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道163号(有市)[残事業費15億円(R7年度箇所決定時点)]★  
(京都府相楽郡笠置町) (R8年度工事中)④】
- 【道路の土砂災害対策★  
(大阪府) (R8年度工事中)④】
- 渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策
- 【主要地方道豊岡竹野線[城崎大橋]★  
(兵庫県豊岡市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【(都)国道2号線(加古川橋)★  
(兵庫県加古川市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道161号維持管理(流失対策)★  
(滋賀県) (R8年度推進中)②】
- 災害発生時において安全かつ円滑な交通を確保するための対策の推進
- 【防災機能強化、成長戦略に資する道路整備事業(向日町上鳥羽線、中山石見線、  
一般国道162号(川東工区)他)★  
(京都府京都市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道162号西津橋・大手橋・城内橋架替★

- (福井県小浜市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般県道常神三方線★  
(福井県若狭町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【伏見西部地区土地区画整理事業★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 158 号境寺～計石バイパス★  
(福井県福井市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般県道岡田深谷線★  
(福井県小浜市、おおい町) (R8 年度測量設計中)④】
- 【一般国道 157 号 4 車線化★  
(福井県大野市、勝山市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 鉄道施設の耐震対策
- 【鉄道における南海トラフ地震対策促進事業(Osaka Metro を除く)★  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④】
- 【鉄道施設耐震補強事業★  
(大阪府) (R8 年度工事中)④】
- 港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(高潮・高波対策)
- 【気候変動を考慮した防波堤の嵩上げ対策  
(大阪府大阪市) (R8 年度調査・検討中)②(再掲)】
- 港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(地震対策)
- 【敦賀港鞠山北地区予防保全事業★  
(福井県敦賀市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業[残事業費 185 億円(R4 年度評価時点)]★  
(福井県敦賀市) (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①(再掲)】
- 港湾における走錨事故の防止等に関する対策
- 【柴山港柴山地区避難港整備事業[残事業費 92 億円(R4 年度評価時点)]★  
(兵庫県香美町) (R8 年度工事中) [R12 年度完成]②】
- 港湾における津波対策
- 【由良港等の地震津波対策[残事業費 8 億円(-)]★  
(和歌山県由良町他) (R8 年度工事中)②】
- 【和歌山下津港予防保全事業  
(和歌山県和歌山市) (R8 年度工事中)②(再掲)】
- 大規模災害時における円滑な航路啓開・災害復旧等を可能とするため全国各地に作業船を保有できるような環境を整備
- 【海の浮遊ごみや油を回収し、環境を保全する海洋環境整備事業を推進  
(大阪湾・播磨灘・紀伊水道) (R8 年度推進中)④】
- 【その他】
- 【北川直轄河川改修事業[残事業費 16 億円(R4 年度評価時点)]★  
(福井県小浜市 他) (R8 年度工事中)④】
- 【瀬田川直轄河川改修事業(淀川直轄河川改修事業)[残事業費 5499 億円(R3 年度評価時点)]★  
(滋賀県大津市) (R8 年度工事中)④】
- 【桂川直轄河川改修事業(淀川直轄河川改修事業)[残事業費 5499 億円(R3 年度評価時点)]★  
(京都府京都市 他) (R8 年度工事中)④】
- 【木津川下流直轄河川改修事業(淀川直轄河川改修事業)[残事業費 5499 億円(R3 年度評価時点)]★  
(京都府木津川市 他) (R8 年度工事中)④】
- 【木津川上流直轄河川改修事業(淀川直轄河川改修事業)[残事業費 5499 億円(R3 年度評価時点)]★  
(三重県名張市 他) (R8 年度工事中)④】
- 【淀川直轄河川改修事業[残事業費 5499 億円(R3 年度評価時点)]★  
(大阪府大阪市 他) (R8 年度工事中)④】
- 【淀川高規格堤防整備事業(淀川直轄河川改修事業)[残事業費 5499 億円(R3 年度評価時点)]★  
(大阪府大阪市 他) (R8 年度工事中)④】
- 【野洲川直轄河川改修事業[残事業費 26 億円(R4 年度評価時点)]★  
(滋賀県野洲市 他) (R8 年度工事中)④】
- 【由良川直轄河川改修事業[残事業費 181 億円(R6 年度評価時点)]★  
(京都府福知山市 他) (R8 年度工事中)④】
- 【特定構造物改築事業(阪神なんば線淀川橋梁)[残事業費 250 億円(R4 年度評価時点)]★  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④】
- 【大和川直轄河川改修事業(大和川流域治水整備事業を含む)[残事業費 774 億円(R4 年度評価時点)]★

- (大阪府大阪市 他) (R8 年度工事中)④】  
【大和川高規格堤防整備事業(阪高大和川線地区 他)(大和川直轄河川改修事業) [残事業費 774 億円(R4 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中)④】
- (大阪府堺市 他) (R8 年度工事中)④】  
【猪名川直轄河川改修事業[残事業費 358 億円(R3 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中)④】  
(大阪府池田市 他) (R8 年度工事中)④】  
【加古川直轄河川改修事業[残事業費 316 億円(R4 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中)④】  
(兵庫県加古川市 他) (R8 年度工事中)④】  
【揖保川直轄河川改修事業[残事業費 287 億円(R4 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中)④】  
(兵庫県姫路市 他) (R8 年度工事中)④】  
【熊野川直轄河川改修事業[残事業費 667 億円(R3 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中)④】  
(和歌山県新宮市・三重県紀宝町) (R8 年度工事中)④】  
【紀の川直轄河川改修事業[残事業費 226 億円(R4 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中)④】  
(和歌山県和歌山市 他) (R8 年度工事中)④】  
【亀の瀬地区直轄地すべり対策事業[残事業費 62 億円(R3 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中)④】  
(大阪府柏原市) (R8 年度工事中)④】  
【六甲山系直轄砂防事業[残事業費 1806 億円(R3 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中) [R43 年度完成]④】  
(兵庫県神戸市 他) (R8 年度工事中) [R18 年度完成]④】  
【紀伊山系直轄砂防事業[残事業費 490 億円(R3 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中) [R18 年度完成]④】  
(奈良県五條市 他) (R8 年度工事中) [R27 年度完成]④】  
【木津川水系直轄砂防事業[残事業費 157 億円(R7 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中) [R27 年度完成]④】  
(三重県名張市 他) (R8 年度工事中) [R27 年度完成]④】  
【近畿自動車道紀勢線[阪和自動車道](印南～みなべ)4車線化 (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(和歌山県印南町、みなべ町) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【近畿自動車道紀勢線[阪和自動車道](みなべ～南紀田辺)4車線化 (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(和歌山県みなべ町、田辺市) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](亀山西 JCT～大津 JCT)6車線化 (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(三重県亀山市、滋賀県甲賀市、栗東市、大津市) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【近畿自動車道敦賀線[舞鶴若狭自動車道](舞鶴東～大飯高浜)一部4車線化 (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(京都府舞鶴市、福井県おおい町) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【近畿自動車道敦賀線[舞鶴若狭自動車道](大飯高浜～小浜西)4車線化 (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(福井県おおい町) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【一般国道 8 号 福井バイパス[残事業費 82 億円(R3 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(福井県あわら市、越前市) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【一般国道 8 号 塩津バイパス[残事業費 10 億円(R4年度評価時点)] (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(滋賀県長浜市) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【水害リスク情報の公開推進 (R8 年度推進中)】  
(一) (R8 年度推進中)④】  
【最大クラスの高潮に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進 (R8 年度推進中)④】  
(一) (R8 年度推進中)④】  
【津波災害警戒区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進 (R8 年度推進中)④】  
(一) (R8 年度推進中)④】  
【近畿自動車道名古屋神戸線 新名神大津スマートインターチェンジ (R8 年度工事中)②(再掲)】  
(滋賀県大津市) (R8 年度工事中)②(再掲)】  
【近畿自動車道名古屋神戸線 城陽スマートインターチェンジ (R8 年度工事中)②(再掲)】  
(京都府城陽市) (R8 年度工事中)②(再掲)】  
【山陽自動車道吹田山口線 三木スマートインターチェンジ (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①(再掲)】  
(兵庫県三木市) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【中央自動車道西宮線[名神高速道路] 京都南 JCT (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【一般国道 8 号 野洲栗東バイパス[残事業費 424 億円(R6 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(滋賀県野洲市、栗東市) (R8 年度工事中) [R10 年度完成]②(再掲)】  
【一般国道 28 号 洲本バイパス[残事業費 90 億円(R7 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中) [R10 年度完成]②(再掲)】  
(兵庫県洲本市) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【一般国道 2 号 相生有年道路[残事業費 112 億円(R7 年度評価時点)] (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(兵庫県相生市、赤穂市) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【一般国道 9 号 福知山道路[残事業費 149 億円(R4 年度評価時点)] (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(京都府福知山市) (R8 年度工事中)④(再掲)】  
【一般国道 24 号 城陽井手木津川バイパス[残事業費 286 億円(R5 年度評価時点)]★ (R8 年度工事中)④(再掲)】  
(京都府城陽市、木津川市) (R8 年度工事中)④(再掲)】

|  |                            |
|--|----------------------------|
| 【一般国道 25 号 斑鳩バイパス[残事業費 127 億円 (R3 年度評価時点)]★<br>(奈良県斑鳩町)        | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 27 号 西舞鶴道路[残事業費 206 億円 (R5 年度評価時点)]<br>(京都府舞鶴市)          | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 29 号 姫路北バイパス[残事業費 122 億円 (R7 年度評価時点)]<br>(兵庫県姫路市)        | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 42 号 有田海南道路[残事業費 300 億円 (R6 年度評価時点)]★<br>(和歌山県有田市、海南市)   | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 165 号 香芝柏原改良[残事業費 121 億円 (R7 年度評価時点)]<br>(大阪府柏原市、奈良県香芝市) | (R8 年度用地取得中)④(再掲)】         |
| 【一般国道 175 号 神出バイパス[残事業費 48 億円 (R3 年度評価時点)]<br>(兵庫県神戸市)         | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 176 号 名塩道路[残事業費 177 億円 (R5 年度評価時点)]★<br>(兵庫県西宮市、宝塚市)     | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 307 号 信楽道路[残事業費 80 億円 (R7 年度評価時点)]<br>(滋賀県甲賀市)           | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 24 号 寺田拡幅[残事業費 35 億円 (R6 年度評価時点)]★<br>(京都府城陽市)           | (R8 年度工事中) [R8 年度完成]①(再掲)】 |
| 【一般国道 2 号 姫路バイパス<br>(兵庫県高砂市、揖保郡)                               | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 9 号 夜久野改良★<br>(京都府福知山市)                                  | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 9 号 京都西立体交差[残事業費 75 億円 (R4 年度評価時点)]<br>(京都府京都市)          | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 8 号 8 号防災<br>(福井県越前市、南越前町)                               | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 8 号 金津道路★<br>(福井県あわら市)                                   | (R8 年度用地取得中)④(再掲)】         |
| 【一般国道 8 号 敦賀防災<br>(福井県敦賀市)                                     | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 9 号 笠波峠除雪拡幅[残事業費 35 億円 (R6 年度評価時点)]<br>(兵庫県香美町)          | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 27 号 青葉改良<br>(福井県高浜町、京都府舞鶴市)                             | (R8 年度用地取得中)④(再掲)】         |
| 【一般国道 29 号 波賀町防災<br>(兵庫県宍粟市)                                   | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 161 号 愛発除雪拡幅[残事業費 9 億円 (R3 年度評価時点)]<br>(福井県敦賀市)          | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 169 号 伯母峯峠道路★<br>(奈良県川上村、上北山村)                           | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【一般国道 169 号 奥瀬道路(Ⅲ期)<br>(和歌山県北山村)                              | (R8 年度工事中)④(再掲)】           |
| 【和歌山県「命のみなとネットワーク」推進協議会<br>(和歌山県内)                             | (R8 年度推進中)④】               |
| 【「協働防護」による港湾における気候変動適応<br>(一)                                  | (R8 年度推進中)④】               |
| 【一般国道 8 号 大谷防災<br>(福井県南越前町、敦賀市)                                | (R8 年度測量設計中)④(再掲)】         |
| 【一般国道 365 号 栃ノ木峠道路<br>(福井県南越前町、滋賀県長浜市)                         | (R8 年度測量設計中)④(再掲)】         |
| 【中央自動車道西宮線[名神高速道路] 黒丸スマートインターチェンジ<br>(滋賀県東近江市)                 | (R8 年度推進中)④(再掲)】           |
| 【北陸自動車道 神田スマートインターチェンジ<br>(滋賀県長浜市)                             | (R8 年度推進中)④(再掲)】           |
| 【南海トラフ地震等の巨大地震・津波被害の軽減に資する戦略的な防災インフラの整備★<br>(一)                | (R8 年度推進中)】                |
| 【河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理★<br>(一)                                 | (R8 年度推進中)】                |
| 【河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理★<br>(一)                                 | (R8 年度推進中)】                |

- |   |                    |
|---|--------------------|
| 【一般国道 8 号 彦根東近江バイパス( I 期)<br>(滋賀県 彦根市、犬上郡多賀町) | (R8 年度測量設計中)④(再掲)】 |
| 【一般国道 42 号 由良広川防災<br>(和歌山県 日高郡由良町、有田郡広川町)     | (R8 年度測量設計中)④(再掲)】 |
| 【一般国道 42 号 熊野大橋更新<br>(和歌山県新宮市、三重県 南牟婁郡紀宝町)    | (R8 年度測量設計中)④(再掲)】 |

## 小目標Ⅱ-5

### 平時から防災体制の強化、新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化

#### 概要

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

- ・ 地域の行政、住民、企業等の多様な関係者の連携のもと、災害時に災害対応力を最大限発揮できるような防災体制を平時から構築するため、耐震強化岸壁など一連の施設の健全性の確保とともに、災害時の民間港湾施設の使用に関する協定制度の活用など、ハード・ソフト両面の取組により防災拠点を核とした海上支援ネットワークの形成を図るとともに、地方公共団体と物流事業者が連携して取り組む支援物資輸送に向けて、災害時のラストマイルにおける円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を推進し、官民が協力する物資輸送の体制整備を図る。
- ・ また、水防管理団体等と連携した水防体制の強化等を図るとともに、道路管理者及び多くの関係者の協力のもと道路啓開計画に位置付けられた実践的な啓開訓練を実施する等、様々な関係者の防災意識向上につながる実践的・広域的な訓練の実施等を行う。
- ・ 中小河川も含めた洪水浸水想定区域及び土砂災害警戒区域等に係るハザードマップの作成・充実や、大規模盛土造成地等のリスク把握に関する対策とともに、これらの情報を活用した地域住民や企業に対するリスクコミュニケーションを通じ、防災意識の向上を図る。
- ・ 住民等の災害からの早期避難を促すため、次期静止気象衛星、スーパーコンピューターの整備や AI 技術の活用等による線状降水帯や台風等の予測精度の更なる向上等の防災気象情報の高度化や、危機管理型水位計・浸水センサー等による監視強化等を推進し、リアルタイム災害危険情報の充実を図る。
- ・ 道路管理者及び関係機関による道路啓開計画の策定や、国・地方公共団体及び物流事業者による支援物資輸送に係る協定の締結等、災害時における関係者間の連携・協力の枠組みを平時から構築する。
- ・ 大規模災害時における被災自治体への支援体制を強化するため、TEC-FORCE の増強と行政機関・民間企業・学識者等の多様な主体との連携強化による新たな応援体制の構築や、活動の迅速性・安全性・継続性を向上させるための資機材や装備品等の充実・強化など、処遇面も含めて、TEC-FORCE 等の災害対応体制・機能の拡充を図る。
- ・ 地震・津波等の災害発生時に支援物資の集配拠点や避難場所として活用可能な防災機能を有する「道の駅」について、高付加価値コンテナの設置等を通じて、地域の防災拠点としてその強化を図るとともに、地方公共団体による災害用井戸や湧水等の代替水源の確保の取組を推進する。
- ・ 気候変動の影響によりリスクが高まっている渇水に対して適切に対応するため、関係者が連携して渇水による影響を軽減するための対策を定める時系列の行動計画である渇水対応タイムラインの作成を進める。
- ・ 港湾における気候変動への適応を図るため、関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進する。

- ・ 災害時に地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合に、所定の要件を満たす災害復旧工事やエプロンの利用の調整等に関する業務を当該空港管理者に代わって行うことができる工事代行と空港運用の代行制度を適切に運用する。
- ・ 同時あるいは時間差で発生する複合災害への備えを強化するため、発災後の残存リスクの管理徹底を図るとともに、防災情報の収集・集約・提供の高度化や迅速化や、現場対応の自動化・遠隔操作化を推進する。
- ・ また、能登半島での地震・大雨により甚大な被害が発生したことを踏まえ、複合災害等による被害を効率的・効果的に防止・軽減させるため、リモートセンシング技術を活用した先発の自然災害による被災エリア全体のリスク把握や、先発の自然災害発生後の応急対応を強化するとともに、地震後の豪雨によって発生した土砂・洪水氾濫等、土砂、流木等への備えについて検討し、取組を進める。

### [新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化]

- ・ 災害時の交通状況を正確に観測し、円滑な緊急通行等を実現するため、交通障害自動検知システムによる路面の異常や交通障害の早期発見の実現等、道路管理の高度化を加速し、道路管理情報統合ビューアにより、災害時の情報集約・共有を効率化するとともに、他のシステムとの連携や外部データの重畳等、防災 DX を推進するほか、国管理河川における新技術による河川流況等の観測や、国際戦略港湾等におけるカメラや潮位計等から成る災害監視システムの導入等、災害時におけるインフラ施設の被災状況を迅速かつ正確に把握し、迅速な応急対策を実現するため、IT や新技術を活用したインフラの管理を推進する。
- ・ 港湾においては、衛星やドローン、カメラ等を活用して災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築するとともに、その分析結果を施設整備に反映する。
- ・ 事前の防災対策や復旧工事等を効果的かつ効率的に実施できるよう、リモートセンシングデータや MMS を活用した地籍調査を実施するとともに、個人情報保護やセキュリティにも配慮しつつ、ドローン等による被災状況調査や AR/VR、3D 都市モデルによるシミュレーション等、データの整備や新技術の利活用等を加速する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

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

[29] 全国の市区町村 (1,741 市区町村) と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率 [全国指標]

【R6 年度 62% → R12 年度 80%】

#### [新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化]

[30] インフラ DX ネットワークを活用するシステム数の割合 [全国指標]

【R6 年度 38% → R12 年度 100%】

[31] 第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間の CCTV カメラ (約 3,000 か所) の設置完了率 [全国指標]

【R5 年度 29% → R12 年度 100%】

[8] 国管理河川 (約 10,000km) における河川巡視の無人化に対応するための環境整備 (ドローンによる河川巡

視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率〔全国指標〕

【R6 年度 0% → R12 年度 22%】

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

【R6 年度 9% → R12 年度 39%】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

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

【災害リスク情報等の充実と活用による防災体制の構築】

■気候変動等に対応した渇水対策及び災害時における用水供給の確保

【渇水対応タイムラインの作成

(一)

(R8 年度推進中)】

■大規模盛土造成地等のリスク把握に関する対策

【宅地耐震化の推進

(奈良県)

(R8 年度測量設計中)④】

■大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化

【基幹的広域防災拠点における合同訓練

(一)

(R8 年度推進中)④】

【大阪湾 BCP の深化

(大阪湾全域)

(R8 年度推進中)④】

【大規模災害発生時の港湾における災害対応力の強化★

(新潟県、富山県、石川県、福井県)

(R8 年度工事中)④】

【港湾施設の維持管理

(大阪府大阪市)

(R8 年度調査・検討中)④(再掲)】

【気候変動を考慮した防波堤の嵩上げ対策

(大阪府大阪市)

(R8 年度調査・検討中)②(再掲)】

■道路啓開計画策定及び実効性の向上(災害に備えた関係機関との連携)

【一般国道 168 号 五條新宮道路(相須工区)★

(和歌山県新宮市)

(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 168 号 五條新宮道路(相賀高田工区)★

(和歌山県新宮市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【県内外の一体的発展に寄与する幹線道路(幹線道路網)の整備★

(和歌山県)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【都市内道路及び基本的な生活に不可欠な道路の整備★

(和歌山県)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【TEC-FORCE の増強と多様な主体との連携強化】

■ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築

【一般国道2号平野★

(兵庫県加古川市)

(R8 年度用地取得中)④(再掲)】

【一般国道2号和坂[残事業費 63 億円(R5 年度評価時点)]★

(兵庫県明石市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 372 号(加西バイパス)

(兵庫県加西市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【(都)尼崎宝塚線(阪急立体)★

(兵庫県尼崎市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【主要地方道豊岡竹野線[城崎大橋]★

(兵庫県豊岡市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般県道明石高砂線[残事業費 22 億円(R5 年度評価時点)]

(兵庫県高砂市)

(R8 年度工事中)①(再掲)】

【主要地方道太子御津線(茶ノ木踏切)★

(兵庫県揖保郡太子町、姫路市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【JR 山陽本線連続立体交差事業(東加古川駅付近)[残事業費 546 億円(R6 年度評価時点)]

- (兵庫県加古川市) (R8 年度調査・検討中)④(再掲)】
- 【(都)国道線(姫路東)[残事業費 39 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県姫路市) (R8 年度用地取得・工事中)④(再掲)】
- 【(都)国道 2 号線(加古川橋)★  
(兵庫県加古川市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【(都)西脇上戸田線(東本町)  
(兵庫県西脇市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【(都)尼崎伊丹線(阪神尼崎北)★  
(兵庫県尼崎市) (R8 年度用地取得・工事中)④(再掲)】
- 【(都)国道 2 号線(寺家町)  
(兵庫県加古川市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【一般県道広畑青山線★  
(兵庫県姫路市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【一般県道竜泉那波線★  
(兵庫県相生市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【福井港丸岡インター連絡道路 I 期区間[残事業費 97 億円(R6 年度評価時点)]★  
(福井県坂井市) (R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【福井港丸岡インター連絡道路 II 期区間[残事業費 178 億円(R7 年度評価時点)]★  
(福井県坂井市) (R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(浜坂道路(II 期)居組 IC~新温泉浜坂 IC)  
[残事業費 337 億円(R7 年度評価時点)]★  
(兵庫県香美町、新温泉町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(竹野道路(仮称)竹野 IC~(仮称)豊岡北 JCT・IC)  
[残事業費 637 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県豊岡市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 429 号(榎峠バイパス)[残事業費 32 億円(R5 年度評価時点)]★  
(兵庫県丹波市、京都府福知山市) (R8 年度工事中) [R8 年度完成]①(再掲)】
- 【主要地方道宗佐土山線[残事業費 90 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県加古郡稲美町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【(都)園田西武庫線(御園、藻川)[残事業費 2 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県尼崎市) (R8 年度工事中) [R8 年度完成]①(再掲)】
- 【一般国道 179 号(太子道路)[残事業費 6 億円(R3 年度評価時点)]★  
(兵庫県揖保郡太子町、たつの市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般県道網干停車場新舞子線(宮田線、揖保線)  
(兵庫県姫路市、揖保郡太子町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【主要地方道豊岡竹野線(桃島)  
(兵庫県豊岡市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【主要地方道大谷鮎原神代線(榎列掃守)  
(兵庫県南あわじ市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【(都)中筋伊丹線(中筋)  
(兵庫県宝塚市) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【山陽電鉄本線連続立体交差事業(高砂~荒井駅付近)  
(兵庫県高砂市) (R8 年度調査・検討中)④(再掲)】
- 【(都)朝霧二見線(江井島)[残事業費 19 億円(R6 年度評価時点)]  
(兵庫県明石市) (R8 年度用地取得中)④(再掲)】
- 【(都)呉服橋本通り線(寺畑)  
(兵庫県川西市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【(都)浜坂駅港湾線(駅前)[残事業費 3 億円(R5 年度評価時点)]  
(兵庫県美方郡新温泉町) (R8 年度工事中)④(再掲)】

【その他】

- 【一般国道 423 号法貴バイパス[残事業費 52 億円(R7 年度評価時点)]★  
(京都府亀岡市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【最大クラスの高潮に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進  
(-) (R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【津波災害警戒区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進  
(-) (R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【「協働防護」による港湾における気候変動適応  
(-) (R8 年度推進中)④(再掲)】

**[新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化]**

**【新技術を活用したインフラ管理を含めた災害対策】**

- 新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化
  - 【AI 技術を活用した交通障害検知システムの導入  
(-) (R8 年度推進中)④】
- 道路システムの DX による道路管理及び情報収集等の体制強化対策
  - 【災害時の交通マネジメントの実施  
(-) (R8 年度推進中)】
  - 【ICT・AI等の新技術を活用した道路情報収集  
(-) (R8 年度推進中)④】
- 河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理の推進
  - 【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進★  
(大阪府) (R8 年度推進中)③(再掲)】
  - 【河川改修事業等★  
(奈良県) (R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【奈良県平成緊急内水対策事業★  
(奈良県) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 港湾における災害情報収集等に関する対策
  - 【敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業[残事業費 185 億円(R4 年度評価時点)]★  
(福井県敦賀市) (R8 年度工事中) [R9 年度完成]①(再掲)】
  - 【港湾における災害情報収集等に関する対策  
(近畿全域(港湾所在地)) (R8 年度推進中)④】
- 港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発
  - 【港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発  
(近畿全域(港湾所在地)) (R8 年度推進中)④】

**【その他】**

- 【新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進  
(-) (R8 年度推進中)】
- 【雨量・洪水予測の高度化  
(-) (R8 年度推進中)】
- 【水害リスク情報の公開推進  
(-) (R8 年度推進中)(再掲)】
- 【最大クラスの洪水に対応した洪水浸水想定区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進  
(-) (R8 年度推進中)】
- 【最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進  
(-) (R8 年度推進中)】
- 【最大クラスの高潮に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進  
(-) (R8 年度推進中)】
- 【津波災害警戒区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進  
(-) (R8 年度推進中)】
- 【洪水、内水、高潮、津波等に対応したハザードマップ作成、訓練実施等の推進  
(-) (R8 年度推進中)】
- 【都市再生の推進(帰宅困難者対策に資する都市再生安全確保計画の策定)  
(大阪府大阪市) (R8 年度推進中)④】
- 【広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の整備を推進  
(-) (R8 年度工事中)④(再掲)】

## 重点目標Ⅲ：インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

### 目指すべき姿

- 我が国の CO<sub>2</sub>排出量を部門別で見ると、家庭や業務等の民生部門が排出量全体の約3割、運輸部門が全体の約2割を占めている。持続可能な成長の実現と、経済安全保障や産業競争力の強化につなげるため、暮らしや移動の脱炭素化を進める。また、自然との共生の観点では、インフラ整備やまちづくり等に自然資本を取り入れる「グリーンインフラ」の実装を進める。さらに、資源循環においては、建設廃棄物を同種の製品として再生・利用する「水平リサイクル」による再生資材の需要拡大を目指す。
- 琵琶湖やその流域、畿北地域や紀伊半島の森林、瀬戸内海等、豊かな自然や安らぎを提供する里山・里海と都市部が近接する、人と自然のつながりが深い関西の特徴を活かし、あらゆる主体が連携して、カーボンニュートラル、自然共生社会の実現、資源循環のそれぞれの分野における取組を着実に進め、持続的な経済成長を実現するとともに、経済安全保障を確保し、産業競争力を強化する上で、インフラ分野の貢献を目指す。

## 小目標Ⅲ-1

### 2050年カーボンニュートラルの実現

#### 概要

##### [運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備]

(暮らしや移動等の徹底した脱炭素化を支える基盤整備)

- ・ 道路照明灯や空港施設の LED 化等の推進、上下水道やダム施設における省エネ対策等、それぞれのインフラにおいて CO<sub>2</sub>排出を削減する取組を推進する。
- ・ あわせて、環境負荷の低い交通・物流やライフスタイルへの転換を促すため、ダブル連結トラックの導入促進等によるモーダルシフトや、荷主と物流事業者の連携の強化によるトラック輸送の効率化、ドローン物流の実用化の推進といった交通分野の取組とあわせて、交通需要マネジメント、スマートシティや公共交通を軸としたコンパクト・プラス・ネットワークの推進、開かずの踏切等の解消による渋滞の削減等の取組を進める。

(クリーンエネルギーへの移行の推進)

- ・ 自動車を排出源とする CO<sub>2</sub>の排出削減を図るため、電気自動車(EV)や燃料電池自動車(FCV)等、低炭素型の環境にやさしい次世代自動車の普及拡大に向けて、CO<sub>2</sub>削減に向けた次世代自動車の単体対策に係る交通分野の取組とあわせて、高速道路の SA・PA や道の駅における EV 充電施設や、水素ステーションの設置を促進する。
- ・ 水素・アンモニア等の大規模なサプライチェーンの構築を通じて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やアンモニア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の形成を推進する。水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の開発・導入など交通分野の取組とあわせて、クリーンエネルギーへの移行を推進する。

(吸収源対策)

- ・ CO<sub>2</sub>排出削減に加えて、吸収源対策として、都市公園の整備や、民間事業者等による良質な緑地の確保等の積極的な推進等により、都市緑化を推進し、吸収源確保を図る。
- ・ また、港湾工事等で発生する浚渫土砂等の産業副産物を有効活用して、ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)を保全・再生・創出し、ブルーカーボン生態系を活用した CO<sub>2</sub>吸収源対策を推進することを通じて、生物多様性保全との統合的取組を進める。

##### [インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大]

- ・ 道路、港湾施設、空港、鉄道、浄水場、下水処理場、公園、官庁施設、公的賃貸住宅等の多様なインフラ空間等を最大限有効に活用して、太陽光発電の導入を促進する。あわせて、多様なインフラ空間等において、技術開発や市場化の動向等を踏まえつつ、ペロブスカイト太陽電池の導入を積極的に検討していく。
- ・ 洋上風力発電について、一般海域や港湾区域における案件形成、基地港湾の計画的な整備や運用の効率化、排他的経済水域における展開を可能とする制度整備、浮体式の最適な海上施工方法の確立に向けた検討等により、円滑な導入を図る。
- ・ 気象予測技術を活用したダム運用の高度化等により、治水機能の強化と水力発電の促進を両立する「ハイブリッドダム」の取組の推進を通じて、水力発電の導入促進と、発電された

電力を活用したダム所在地域の企業誘致と地域振興に寄与するとともに、既設砂防堰堤を利用した小水力発電による再生エネルギーポテンシャルの有効活用を推進する。

[インフラのライフサイクル全体での脱炭素化]

- ・ 建設施工段階においては、「国土交通省土木工事の脱炭素アクションプラン」(2025 年4 月公表)を踏まえ、建設機械のエネルギー効率向上や低炭素型コンクリートの活用等、インフラの建設プロセス全体での脱炭素化を推進する。
- ・ また、道路において、低炭素材料の開発導入促進、道路管理用車両の次世代自動車への転換、LED の道路照明導入による省エネ化等、新技術を積極的に取り入れつつ、道路建設から管理までのライフサイクル全体における CO<sub>2</sub>排出量の削減を推進する。
- ・ 道路照明の LED 化、道路管理関係車両の電動車化、低炭素アスファルトの活用等、道路分野における脱炭素化の取組を進める。

**重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)**

[運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備]

[22] 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】 [全国指標]

【R6 年度 44 港湾 → R12 年度 100 港湾】

[インフラのライフサイクル全体での脱炭素化]

[33] 道路照明の LED 化率 ※国直轄

【R5 年度 55.0% → R12 年度 100%】

[33] 道路関係車両の電動車化率 ※国直轄

【R5 年度 10.0% → R12 年度 100%】

[33] 再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄

【R5 年度 10.9% → R12 年度 60%】

**目標の達成に寄与する主要取組**

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

[運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備]

【脱炭素化の推進】

■より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進

【一般国道2号平野★

(兵庫県加古川市)

(R8 年度用地取得中)④(再掲)】

【一般国道2号和坂[残事業費 63 億円(R5 年度評価時点)]★

(兵庫県明石市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 372 号(加西バイパス)

(兵庫県加西市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【(都)尼崎宝塚線(阪急立体)★

(兵庫県尼崎市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【主要地方道豊岡竹野線[城崎大橋]★

(兵庫県豊岡市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般県道明石高砂線[残事業費 22 億円(R5 年度評価時点)]

(兵庫県高砂市)

(R8 年度工事中)①(再掲)】

【主要地方道太子御津線(茶ノ木踏切)★

(兵庫県揖保郡太子町、姫路市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【JR 山陽本線連続立体交差事業(東加古川駅付近)[残事業費 546 億円(R6 年度評価時点)]

|   |                          |
|---|--------------------------|
| (兵庫県加古川市)                                   | (R8 年度調査・検討中)④(再掲)       |
| 【(都)国道線(姫路東)[残事業費 39 億円(R5 年度評価時点)]         |                          |
| (兵庫県姫路市)                                    | (R8 年度用地取得・工事中)④(再掲)     |
| 【(都)国道 2 号線(加古川橋)★                          |                          |
| (兵庫県加古川市)                                   | (R8 年度工事中)④(再掲)          |
| 【(都)西脇上戸田線(東本町)                             |                          |
| (兵庫県西脇市)                                    | (R8 年度用地取得中)④(再掲)        |
| 【(都)尼崎伊丹線(阪神尼崎北)★                           |                          |
| (兵庫県尼崎市)                                    | (R8 年度用地取得・工事中)④(再掲)     |
| 【(都)国道 2 号線(寺家町)                            |                          |
| (兵庫県加古川市)                                   | (R8 年度用地取得中)④(再掲)        |
| 【一般県道広畑青山線★                                 |                          |
| (兵庫県姫路市)                                    | (R8 年度工事中)①(再掲)          |
| 【一般県道竜泉那波線★                                 |                          |
| (兵庫県相生市)                                    | (R8 年度工事中)①(再掲)          |
| 【一般国道 429 号(榎峠バイパス)[残事業費 32 億円(R5 年度評価時点)]★ |                          |
| (兵庫県丹波市、京都府福知山市)                            | (R8 年度工事中)[R8 年度完成]①(再掲) |
| 【主要地方道宗佐土山線[残事業費 90 億円(R6 年度評価時点)]          |                          |
| (兵庫県加古郡稲美町)                                 | (R8 年度工事中)④(再掲)          |
| 【(都)園田西武庫線(御園、藻川)[残事業費 2 億円(R6 年度評価時点)]     |                          |
| (兵庫県尼崎市)                                    | (R8 年度工事中)[R8 年度完成]①(再掲) |
| 【一般国道 179 号(太子道路)[残事業費 6 億円(R3 年度評価時点)]★    |                          |
| (兵庫県揖保郡太子町、たつの市)                            | (R8 年度工事中)④(再掲)          |
| 【一般県道網干停車場新舞子線(宮田線、揖保線)                     |                          |
| (兵庫県姫路市、揖保郡太子町)                             | (R8 年度工事中)④(再掲)          |
| 【主要地方道豊岡竹野線(桃島)                             |                          |
| (兵庫県豊岡市)                                    | (R8 年度測量設計中)④(再掲)        |
| 【主要地方道大谷鮎原神代線(榎列掃守)                         |                          |
| (兵庫県南あわじ市)                                  | (R8 年度工事中)④(再掲)          |
| 【(都)中筋伊丹線(中筋)                               |                          |
| (兵庫県宝塚市)                                    | (R8 年度測量設計中)④(再掲)        |
| 【山陽電鉄本線連続立体交差事業(高砂～荒井駅付近)                   |                          |
| (兵庫県高砂市)                                    | (R8 年度調査・検討中)④(再掲)       |
| 【(都)朝霧二見線(江井島)[残事業費 19 億円(R6 年度評価時点)]       |                          |
| (兵庫県明石市)                                    | (R8 年度用地取得中)④(再掲)        |
| 【(都)呉服橋本通り線(寺畑)                             |                          |
| (兵庫県川西市)                                    | (R8 年度工事中)④(再掲)          |
| 【(都)浜坂駅港湾線(駅前)[残事業費 3 億円(R5 年度評価時点)]        |                          |
| (兵庫県美方郡新温泉町)                                | (R8 年度工事中)④(再掲)          |
| ■道路分野におけるカーボンニュートラルの推進                      |                          |
| 【道路分野におけるカーボンニュートラルの推進                      |                          |
| (-)   | (R8 年度推進中)③              |
| 【電気自動車等用充電機能の設置                             |                          |
| (-)   | (R8 年度推進中)               |
| 【道路空間への EV 充電施設の拡充                          |                          |
| (-)   | (R8 年度推進中)               |
| 【SA・PA 等の拠点機能の強化                            |                          |
| (-)   | (R8 年度推進中)(再掲)           |
| 【道路照明の LED 化で CO2 排出量を削減                    |                          |
| (-)   | (R8 年度推進中)               |
| 【低炭素(中温化)アスファルトで CO2 排出量を削減                 |                          |
| (-)   | (R8 年度推進中)               |
| 【路上 EV カーシェアステーションの導入                       |                          |
| (-)   | (R8 年度推進中)(再掲)           |
| ■下水道分野における脱炭素化の推進                           |                          |
| 【兵庫東流域下水汚泥処理事業★                             |                          |
| (兵庫県尼崎市)                                    | (R8 年度工事中)[R9 年度完成]①     |
| ■カーボンニュートラルポート形成の推進                         |                          |
| 【カーボンニュートラルポート(CNP)形成の取組                    |                          |
| (近畿全域(港湾所在地))                               | (R8 年度推進中)④(再掲)          |

■物流の脱炭素化の推進

【福井港丸岡インター連絡道路Ⅰ期区間[残事業費 97 億円(R6 年度評価時点)]★

(福井県坂井市)

(R8 年度工事中)①(再掲)】

【福井港丸岡インター連絡道路Ⅱ期区間[残事業費 178 億円(R7 年度評価時点)]★

(福井県坂井市)

(R8 年度工事中)③(再掲)】

【その他】

【水素を燃料とする荷役機械の導入促進に向けた取組

(兵庫県神戸市(実証実施箇所)他)

(R8 年度推進中) [R8 年度完成]①(再掲)】

[インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大]

【再生エネルギー拡大に向けた環境整備】

■多様なインフラ空間等における太陽光発電の導入促進

【多様なインフラ空間等における太陽光発電の導入促進

(-)

(R8 年度推進中)④】

【道路空間への太陽光発電施設の設置

(-)

(R8 年度推進中)】

【一般国道 1 号維持管理(太陽光)

(大阪府)

(R8 年度推進中)②】

■治水機能の強化と水力発電の促進を両立するハイブリッドダムの取組の推進

[インフラのライフサイクル全体での脱炭素化]

【道路分野における脱炭素化の推進】

■道路分野におけるカーボンニュートラルの推進

【道路分野におけるカーボンニュートラルの推進

(-)

(R8 年度推進中)③(再掲)】

【道路照明の LED 化で CO2 排出量を削減

(-)

(R8 年度推進中) (再掲)】

【低炭素(中温化)アスファルトで CO2 排出量を削減

(-)

(R8 年度推進中) (再掲)】

【道路トンネル照明 LED 化事業

(奈良県十津川村他)

(R8 年度工事中)④】

## 小目標Ⅲ-2

### 自然共生社会の実現

#### 概要

[流域治水におけるグリーンインフラの活用推進]

- ・ 災害リスクの低減に寄与する生態系の機能を積極的に保全又は再生することにより生態系ネットワークの形成を図る。また、流域治水による防災効果の向上を図りつつ、地域の魅力向上等につなげるため、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「雨庭」等のグリーンインフラの活用を推進する。

[都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用等]

- ・ 都市・地域における良好な自然環境や生態系を保全・再生するため、公的主体のみならず、民間事業者等による都市の緑地等を確保する取組を促進する。
- ・ 具体的には、「緑の基本方針」(令和6年 12 月)に基づき都市の緑地の保全及び緑化の推進を図るとともに、都市公園の整備や民間事業者等の良質な緑地の確保など、地球温暖化対策の吸収源対策と統合的取組を進める。また、道路空間における緑化を推進するとともに、都市と緑・農が共生するまちづくりに向けて、緑地・農地と調和した良好な都市環境・景観の形成等に向けて取り組む。
- ・ 河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観の保全・創出(多自然川づくり)を推進する。
- ・ 藻場・干潟及び生物共生型港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置付け、その保全・再生・創出に向けた取組を推進し、生物多様性の向上等による豊かな海の実現を目指す。

[グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成]

- ・ グリーンインフラがもつ環境的価値や社会的価値、経済的価値に着目して、これらの多面的な効果を把握する評価手法の確立を図り、多様な効果の「見える化」に向けて取り組むとともに、経済界と一体となった国民的な運動の展開や、2027年国際園芸博覧会(GREEN×EXPO2027)等を通じて、グリーンインフラの効果を幅広く発信するなど、国民の機運・理解の醸成を図り、取組の基盤づくりを進める。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成]

[34]グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している地方公共団体(150 団体(令和 12 年度末時点想定))における取組完了率

【R4 年度 43% → R12 年度 100%】

### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

[流域治水におけるグリーンインフラの活用推進]

【流域治水におけるグリーンインフラの活用】

■グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進

【「雨庭」整備事業★

(京都府京都市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【植樹帯等再整備事業

(大阪府)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【その他】

【九頭竜川直轄河川改修事業[残事業費 176 億円(R4 年度評価時点)]★

(福井県福井市 他)

(R8 年度工事中)④】

【円山川直轄河川改修事業[残事業費 174 億円(R4 年度評価時点)]★

(兵庫県豊岡市)

(R8 年度工事中)④】

[都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用等]

【水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用】

■都市におけるグリーンインフラの取組の推進

【(県営)金亀公園整備事業★

(滋賀県彦根市)

(R8 年度工事中)③(再掲)】

【「雨庭」整備事業★

(京都府京都市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【木津川運動公園整備事業[残事業費 82 億円(R3 年度評価時点)]★

(京都府城陽市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【植樹帯等再整備事業

(大阪府)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【水上交通ネットワークの整備(係留施設の整備)

(大阪府大阪市)

(R8 年度推進中)②(再掲)】

■河川全体の自然の営みを視野に入れた多自然川づくりの推進

【大和川総合水系環境整備事業(大和川自然再生)

(大阪府大阪市 他)

(R8 年度工事中)】

【九頭竜川総合水系環境整備事業(九頭竜川自然再生)[残事業費 8 億円(R7 年度評価時点)]

(福井県福井市)

(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③】

【淀川総合水系環境整備事業(野洲川自然再生)

(滋賀県守山市)

(R8 年度工事中)】

【淀川総合水系環境整備事業(魚がのぼりやすい川づくり)

(京都府京都市 他)

(R8 年度工事中)】

【淀川総合水系環境整備事業(淀川ワンド再生)

(大阪府高槻市 他)

(R8 年度工事中)】

【淀川総合水系環境整備事業(鶴殿ヨシ原保全)

(大阪府高槻市)

(R8 年度工事中)】

【加古川総合水系環境整備事業(加古川自然再生)

(兵庫県加古川市 他)

(R8 年度工事中)】

【揖保川総合水系環境整備事業(揖保川自然再生)

(兵庫県たつの市 他)

(R8 年度工事中)】

【円山川総合水系環境整備事業(円山川自然再生)[残事業費 13 億円(R7 年度評価時点)]

(兵庫県豊岡市)

(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③】

■良好な水環境創出による高度処理実施の推進

【岩出市公共下水道整備事業(汚水処理の普及)

(和歌山県岩出市)

(R8 年度工事中)④】

【公害防止対策事業

(大阪府大阪市)

(R8 年度推進中)】

■流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進

【紀の川総合水系環境整備事業(内川浄化事業)

(和歌山県和歌山市)

(R8 年度工事中)[R8 年度完成]①】

■道路分野におけるネイチャーポジティブの推進

【道路分野におけるネイチャーポジティブの推進

(-)

(R8 年度推進中)④】

■ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出

【大阪湾再生行動計画(第三期)に基づく取組

(大阪湾全域)

(R8年度推進中)④】

【その他】

【都心ウォーターフロントエリアの再開発

(兵庫県神戸市)

(R8年度工事中)④】

【神戸の都心・三宮再整備★

(兵庫県神戸市)

(R8年度工事中)④(再掲)】

【水都大阪再生地区都市再生整備計画事業

(御堂筋の空間再編、道頓堀川・東横堀川の水辺魅力空間づくり、中之島通の歩行者空間再編等)

(大阪府大阪市)

(R8年度工事中)(再掲)】

[グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成]

【官民連携等によるグリーンインフラの利活用の促進】

■官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進

【(県営)金亀公園整備事業★

(滋賀県彦根市)

(R8年度工事中)③(再掲)】

【「雨庭」整備事業★

(京都府京都市)

(R8年度工事中)④(再掲)】

【植樹帯等再整備事業

(大阪府)

(R8年度工事中)④(再掲)】

### 小目標Ⅲ-3

## 資源循環型の経済社会システムの構築

### 概要

#### [建設リサイクルの高度化]

- ・「質」を重視する建設リサイクルへの高度化を図るため、コンクリート塊を再生コンクリート骨材にするなど、建設廃棄物を同種の建設資材に再資源化して再生・利用する「水平リサイクル」を推進するとともに、再生骨材の需要拡大に向けた取組を進める。また、工事によって出る建設発生土の循環利用を促進するため、官民一体で現場内・工事間利用等の有効利用や適正利用を推進する。

#### [上下水道資源の最大限の有効利用]

- ・リン等の肥料成分を含有する下水汚泥資源について、肥料として最大限の利用を行うため、案件形成・重金属分析や施設整備の支援等を通して取組の普及・拡大を図り、地域活性化等に資するとともに、下水道分野における循環経済の実現を図る。また、水道事業における浄水発生土について、有効利用の取組の普及・拡大を図る。

#### [港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化]

- ・港湾を核とする物流システムを構築し、広域的な資源循環を促進するため、循環経済に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や高度なリサイクル技術を有する産業の集積を有する港湾を、循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)として選定し、必要となる整備を推進する。
- ・港湾工事等で発生する浚渫土砂等の産業副産物を有効活用して、ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)を保全・再生・創出し、ブルーカーボン生態系として活用することにより、生物多様性保全との統合的取組を進める。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

#### [港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化]

[35] 日本の港湾におけるサーキュラーエコノミーポートの選定数

【R6年度0港→ R12年度3港以上】

### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

#### [建設リサイクルの高度化]

##### 【建設リサイクルの高度化】

■建設廃棄物のリサイクル推進及び建設発生土の有効利用促進

【一般国道162号西津橋・大手橋・城内橋架替★

(福井県小浜市)

(R8年度工事中)④(再掲)

【一般県道常神三方線★

- (福井県若狭町) (R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 158 号境寺～計石バイパス★ (R8 年度工事中)④(再掲)】
- (福井県福井市)
- 【一般県道福井森田丸岡線★ (R8 年度工事中)④(再掲)】
- (福井県福井市、坂井市)
- 【一般県道岡田深谷線★ (R8 年度工事中)④(再掲)】
- (福井県小浜市、おおい町) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 157 号 4 車線化★ (R8 年度工事中)④(再掲)】
- (福井県大野市、勝山市)

[港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化]

【広域的な資源循環ネットワークの強化】

■港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進

【サーキュラーエコノミーポートの選定

(近畿全域(港湾所在地))

(R8 年度推進中)④】

## 重点目標Ⅳ：戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

### 目指すべき姿

- ・ 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、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や運輸業等の担い手が持続可能な地域を目指す。
- ・ また、地方公共団体のインフラ管理機能の維持と建設業の担い手確保を社会資本整備の計画的・戦略的な推進と一体をなすものとして位置付けて、対策を講じていくことを目指す。
- ・ さらに、現場の生産性向上を進めることが必要であり、AIやドローン等の新技術の急速な進歩、IoT 機器等を通じた大量のデータの集積など、進展する新技術を導入していくことや、これらの新技術やデータをインフラの管理・運用において最大限活用することで、インフラの価値の向上を図っていくことを目指す。

## 小目標Ⅳ-1

### 地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持

#### 概要

[広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化]

- 地方公共団体の技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスの確保を目指すため、広域・複数・多分野のインフラを群として捉え、効率的・効果的にマネジメントする「地域インフラ群再生戦略マネジメント」について、手引きの作成・周知等を通じて地方公共団体における取組を推進するとともに、戦略的なインフラマネジメントの取組に対する支援を行う。

[複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進]

- インフラメンテナンス国民会議やインフラメンテナンス市区町村長会議、官民連携に関する各種プラットフォームを通じて、インフラメンテナンスの効率化及びより効果的に行う体制構築を促す。
- インフラメンテナンスの高度化・効率化を図りつつ、その的確かつ確実な実施を図るため、官民連携を推進する。地域課題解決に向けた地方公共団体のニーズと民間企業のシーズとのマッチングや先導的な取組の支援等により官民連携の先行事例を創出し、その横展開を図る。また、水分野におけるウォーターPPPの推進等、各インフラ分野における官民連携の取組を進める。
- 地方公共団体間・分野間の連携を促進するため、地域維持工事の発注方式の工夫等の検討支援や、都道府県公共工事契約業務連絡協議会等との連携体制の強化を通じた市区町村に対する直接の働きかけを実施するなど、入札契約等の制度改善を推進する。
- また、地域の事業者や地方公共団体が広域連携、官民連携等による新しいインフラマネジメントに対応できるよう、共同企業体(JV)や事業協同組合等の事業者間の連携や、共同発注等の発注者間の連携体制の強化を促す。
- 地方公共団体ごとの取組状況を定期的に把握し、分かりやすい形で「見える化」することを通じて、地方公共団体の問題意識の醸成を図り、取組を喚起して全体の底上げへとつなげるとともに、インフラの適正な管理に向けた体制構築に遅れがみられる地方公共団体に対して、トップレベルへの働きかけや個別対話等を通じ、丁寧に取組を後押しする。

[インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用]

- 点検・診断、補修・修繕等の対策を効率的かつ確実に実施するなど、メンテナンスの充実・高度化を図るため、各インフラ分野において、ロボット、センサー、ドローン、人工衛星、AI等の新技術について、性能カタログ等の策定、充実も図りながら、その開発や導入を進める。
- インフラメンテナンス国民会議等を通じて、インフラメンテナンスの効率化及びより効果的に行う体制構築を促し、新技術の導入を推進する。
- 各インフラ分野において、維持管理に係る情報の一元的な集約及び電子化を進めることで、インフラの管理者のみならず関係者や国民に対して広く「見える化」に資する情報基盤の整

備を図るとともに、それらのデータをインフラの維持管理に有効活用する。

- 各インフラ分野において、維持管理に係る情報の一元的な集約及び電子化を進めることで、インフラの管理者のみならず関係者や国民に対して広く「見える化」に資する情報基盤の整備を図るとともに、それらのデータをインフラの維持管理に有効活用する。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化]

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

【R7年度 60% → R12年度 100%】

[複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進]

- [36]PPP/PFIの事業規模 [全国指標]

【R4年度～R5年度累計 8.4兆円 → R4年度～R13年度の10年間で累積 30兆円】

[インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用]

- [8]水道:水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合【再掲】

【R6年度 36% → R9年度 100%】

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

【R6年度 16% → R9年度 100%】

- [8]港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合【再掲】

【R6年度 0% → R12年度 100%】

- [9]国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合【再掲】

【R7年度 74% → R12年度 100%】

- [37]水道:点検情報を含む台帳情報等を電子化している水道事業者等の割合

【R6年度 63% → R12年度 100%】

- [37]下水道:点検情報を含む台帳情報等を電子化している下水道管理者の割合

【R5年度 55% → R12年度 100%】

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

【R5年度 100% → R12年度 100%】

- [37]公園:公園施設の維持管理にかかる情報の集約化・電子化の割合

【R5年度 53% → R12年度 76%】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

[広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化]

【広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理】

■地域インフラ群再生戦略マネジメント等

【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進★

(大阪府)

(R8年度推進中)③(再掲)】

【一般県道彦根米原線道路修繕事業(米原跨線橋)

(滋賀県米原市)

(R8年度工事中)③(再掲)】

【堺泉北港 予防保全事業★

(大阪府泉大津市)

(R8年度工事中)②(再掲)】

【地域インフラ群再生戦略マネジメントの導入

(ー)

(R8年度推進中)④】

- 【道路インフラの長寿命化に向けた市町村支援  
(奈良県) (R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【その他】
- 【メンテナンスサイクルの構築に向けた取組の実施  
(-) (R8 年度推進中) (再掲)】
  - 【道路インフラ施設の予防保全への維持管理の転換  
(-) (R8 年度推進中) (再掲)】
- [複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進]
- 【インフラメンテナンスを効果的に行う体制構築の促進】
- インフラメンテナンス国民会議等の活性化
    - 【道路施設維持補修(道路施設維持補修)  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
    - 【橋梁の維持管理  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
    - 【インフラメンテナンス国民会議等の活性化  
(-) (R8 年度推進中)④】
    - 【インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング  
(-) (R8 年度推進中)】
    - 【インフラメンテナンス国民会議 市区町村長会議  
(-) (R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【各インフラ分野における官民連携に関する取組の推進】
- PPP/PFI 等の官民連携の推進
    - 【(県営)金亀公園整備事業★  
金亀公園(滋賀県彦根市) (R8 年度工事中)③(再掲)】
  - 地域インフラ群再生戦略マネジメント等
    - 【道路インフラの長寿命化に向けた市町村支援  
(奈良県) (R8 年度推進中)④(再掲)】
  - 先導的な PPP 等の取組事例の創出・横展開
    - 【国土基盤の機能性を高めるデジタル活用(「ヒトを支援する AI ターミナル」やサイバーポート等)  
(大阪府大阪市、兵庫県神戸市) (R8 年度推進中)④(再掲)】
  - 地方公共団体の体制構築に向けた取組後押し
    - 【市町村職員等を対象としたメンテナンス研修の実施  
(-) (R8 年度推進中) (再掲)】
- 【その他】
- 【官民連携によるみなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備(みなと緑地 PPP)  
(近畿全域(港湾所在地)) (R8 年度推進中)④(再掲)】
- [インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用]
- 【インフラメンテナンスにおける新技術の導入・普及の促進】
- 新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進
    - 【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進★  
(大阪府) (R8 年度推進中)③(再掲)】
    - 【トンネル、大型カルバート等の老朽化対策事業★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
    - 【橋りょう健全化事業★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
    - 【道路施設維持補修(道路施設維持補修)  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
    - 【橋梁の維持管理  
(大阪府大阪市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
    - 【舗装老朽化対策事業★  
(京都府京都市) (R8 年度工事中)④(再掲)】
    - 【港湾施設の維持管理  
(大阪府大阪市) (R8 年度調査・検討中)④(再掲)】

【新技術を活用した橋梁点検  
(奈良県)

(R8 年度推進中)④(再掲)】

【その他】

【インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング  
(ー)

(R8 年度推進中)(再掲)】

【市町村職員等を対象としたメンテナンス研修の実施  
(ー)

(R8 年度推進中)(再掲)】

## 小目標Ⅳ-2

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

#### 概要

- ・ 建設業、運輸業等の分野においては、依然として他産業に比べて賃金が低い状況が続いており、中長期的な担い手の確保・育成を図るため、賃上げを含む処遇の改善に向けて不断の取組が必要である。また、労働時間が他産業に比べて長い現状を改善するため、働き方改革を通じて、長時間労働の是正と生産性の向上をより一層推進し、業務効率化等が進められることも必要である。
- ・ 建設業や運輸業等において次世代の担い手を確保していくため、例えば建設業と物流業における資材の共同輸配送を行うなどの他分野連携等による生産性の向上を推進するほか、賃上げや働き方改革を通じた処遇改善を進めることで、現場の最前線で働く一人ひとりが高いモチベーションを持って誇り・希望・やりがいを感じながら仕事に励むことのできる産業を創り上げていく。

#### (建設業における担い手確保・育成)

- ・ 社会資本の整備・維持管理・運営の担い手である建設技能者が、「地域の守り手」として希望を持って働き、将来にわたって確保・育成されるよう、引き続き、公共工事設計労務単価の適切な設定や、建設業界と一体となった賃上げの取組等を進める。
- ・ あわせて、労務費に関する基準の作成・勧告や、建設業者における処遇確保の取組状況の調査・公表等、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、適正な水準の賃金が支払われるよう処遇の改善を進める。また、地域の実情を踏まえた適切な条件・発注規模等による発注に努める。
- ・ 建設キャリアアップシステムについて、システムに登録・蓄積された資格や就業履歴を基にレベル別に評価する能力評価の普及を図るとともに、能力レベルに応じた手当支給や賃上げ等に向けた環境整備を進め、官民一体となって、建設技能者の技能と経験に応じた処遇につなげていく。また、教育訓練の着実な実施による円滑な技能の継承にも取り組む。
- ・ また、猛暑日等も踏まえた適正な工期設定や、公共工事の施工時期の平準化の更なる推進、週休2日制適用工事の推進及び多様な働き方の実現に向けた支援を行うことで建設業の働き方改革を推進する。
- ・ 建設Gメンによる改善指導等を通じ取引の適正化を進めるとともに、時間外労働上限規制内容の普及啓発等の働き方改革の促進、物流業との相互連携といった他分野連携による地域の建設業者の生産性向上を図る。また、若者や女性等の入職促進・定着に向けた仕事と家庭の両立のための制度等の充実や、建設現場における快適なトイレ環境や更衣室の整備等の働く女性に対してのハード面の環境整備、外国人労働者の受入れの拡大と外国人労働者が働きやすい環境整備、災害対応力強化など、ジェンダー主流化の取組の推進も含め、雇用環境の改善や担い手確保に取り組む。
- ・ 公共発注者の多くは地方公共団体であるため、施工時期の平準化や週休2日の確保、ダンプ対策の実施等が全国の各地方自治体の発注者において徹底されるよう、取組状況の把握・公表を通じて「見える化」し、全体の取組が底上げされていくよう取り組む。併せて、地方公共団体の発注職員等の育成について、支援体制の充実に努める。

- ・ i-Construction2.0 の推進等により、デジタル技術等の新技術を最大限活用し、建設現場の自動化、省人化に取り組み、今よりも少ない人数で、安全に、できる限り快適な環境で働き、高い生産性を実現することを目指す「建設現場のオートメーション化」に取り組む。
  - ・ また、直轄工事を新技術の実証の場と位置付け、各地方整備局等において現場ニーズと開発者等の技術シーズのマッチングを継続的に実施し、得られた検証結果等を NETIS 等のデータベースに集約・共有することで、新技術の導入を促進する。
  - ・ 加えて、NETIS に登録された新技術のスパイラルアップと早期普及を図るため、性能等を比較できる資料を NETIS 上で体系的に整備・更新し、総合的に価値の最も高い技術の採用を促すとともに、設計・積算基準への反映や新たな契約方式等も進める。
- (空港・港湾等の業務従事者や、トラックドライバー等の担い手確保・育成)
- ・ 航空・空港関係事業者における人材確保・育成の取組や、港湾ターミナルへの AI や遠隔操作技術等の導入の推進、空港への自動運転車両の導入など、新技術の導入の加速により、空港、港湾等の業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革を推進するとともに、ジェンダー主流化の取組の推進を含め、多様な人材が働きやすい環境を構築する。
  - ・ 改正物流法(令和7年4月1日施行)に基づき、一定規模以上の荷主等に対し、中長期計画や定期報告を義務付けるとともに、指導・助言等による荷待ち・荷役等時間の短縮等を図るほか、自動運転トラック、無人搬送機器、無人フォークリフトの活用など、荷役作業等の機械化・自動化等による省人化や、人材育成等への支援を進め、生産性向上を推進する。
  - ・ トラック・物流 G メンによる荷主に対する適正運賃・料金収受に関する周知・働きかけ等を通じて、価格転嫁の円滑化を促すほか、関係省庁と連携した商習慣の是正を図り、取引環境の適正化を進める。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[38] 国・府県・市町村・特殊法人等における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率

【R5 年度 6.8% → R12 年度 100%】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

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

#### ■建設業の担い手の確保の推進

【ひょうごの建設業界のスマートシフト・ブランディング事業

(兵庫県)

(R8 年度推進中)】

### 【港湾における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進】

#### ■「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現

【国土基盤の機能性を高めるデジタル活用(「ヒトを支援する AI ターミナル」やサイバーポート等)

(大阪府大阪市、兵庫県神戸市)

(R8 年度推進中)④(再掲)】

#### ■港湾におけるデジタル化に関する対策

【敦賀港鞠山北地区予防保全事業★

敦賀港鞠山北地区(福井県敦賀市)

(R8 年度工事中)④(再掲)】

【敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業[残事業費 185 億円(R4 年度評価時点)]★

敦賀港鞠山南地区(福井県敦賀市)

(R8 年度工事中) [R9 年度完成]①(再掲)】

### 【その他】

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 【新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進<br>（－） | (R8 年度推進中)(再掲)】 |
| 【雨量・洪水予測の高度化<br>（－）                    | (R8 年度推進中)(再掲)】 |
| 【水害リスク情報の公開推進<br>（－）                   | (R8 年度推進中)(再掲)】 |

## 小目標Ⅳ-3

### 新技術・DXによるインフラの価値向上

#### 概要

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

- 様々なデータを活用して、インフラの機能が最大限発揮されるよう、データや AI を活用した施設の管理・運用、インフラへのセンサーや通信設備の設置、施設の利用手続のデジタル化、災害時支援の高度化のための関連手続の電子化など、インフラ DX を進める。
- 下水道分野はもとより、他のインフラについても、インフラの安全性確保がインフラメンテナンスの前提であることを再度認識し、点検・診断や新技術活用など等について早急に対策の充実・強化を図る。
- 道路システムの DX により、道路の異常の早期発見・早期処理、維持管理作業や過積載等の違反車両の取り締まりを行う体制強化等の自動化・無人化等を推進するとともに、データのオープン化など、集約蓄積されたデータの活用環境整備を進める。
- 重点的に収録すべき経路の道路情報の電子化を加速化する等により、特殊車両が即時に通行できる特殊車両通行確認制度の利用拡大を推進する。
- 道路管理設備(CCTV 等)の充実や DX 関連技術の進展等の変化を踏まえ、重大事故につながる高速道路の逆走対策として、道路管理設備を活用した逆走検知や車両側で逆走検知、通知できる新規技術等の活用・展開に、民間からの公募を通して取り組む。
- 安全・安心、カーボンニュートラル、持続可能な人流・物流等の社会課題の解決のために求められる、道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代 ITS を推進する。
- 料金所における渋滞の解消や業務の効率化等を図るため、高速道路の ETC 専用化による料金所のキャッシュレス化を推進する。
- ダムによる治水機能の強化と水力発電の促進を両立するため、気象予測も活用し、治水容量の水力発電への活用ダムの運用の高度化を進める等、ハイブリッドダムの取組を推進する。
- 港湾全体の生産性向上に向けた取組を推進するために、国土交通省が保有・運用し、港湾物流や行政手続等の港湾関連手続、港湾施設の計画から維持管理までの一連の情報等を電子化するデータプラットフォームである「サイバーポート」の取組を推進する。
- また、「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向け、コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を推進するとともに、遠隔操作 RTG の導入やコンテナターミナルゲートの高度化等に対する支援等を通じて、これら技術の社会実装に取り組む。
- 官民データや IoT 等の新技術を活用し、都市活動や都市インフラの管理及び活用を高度化し、まちの課題解決を図るとともに快適性や利便性を含めた新たな価値を生み出す「スマートシティ」の創出と全国展開に向け、官民連携プラットフォームを通じて、データの官民利活用やモデル都市の創出、その横展開を目指し全府省で連携して取り組む。
- 高齢者等に対する見守りサービスの実現や担い手不足に対応した検針の効率化を図るた

め、全国の水道事業者におけるスマートメーターの実装を推進する。

- ・ ビッグデータ等を解析するソフトウェアを通じて集配送のマッチングや配車計画・運行経路の最適化を行うなど、物流分野のイノベーション実現に向けた先進性・革新性の高い取組を支援する。
- ・ 航空貨物について、越境 EC 貨物の取扱量の急激な高まりや関西が強みを持つ医薬品、ライフサイエンス分野の発展に向け、民間による関西国際空港の DX の活用による効率化などの機能強化を推進する。

#### [インフラ、都市・地域のオープンなデータ空間の構築による、インフラの管理・運用の高度化]

- ・ EBPMに基づく防災・まちづくりの高度化や、オープンイノベーションによる物流等の分野での新サービスの創出、多分野におけるイノベーションの創出を図るため、BIM による建築確認、PLATEAU の整備都市の拡大と社会実装の深化、国土数値情報や地籍の整備等から得られる地理空間情報を、不動産 ID を介して連携させる、建築・都市の DX を推進する。
- ・ また、国内の様々な経済社会活動や災害対応の基盤となる、デジタル公共インフラとしての電子基準点等の国土情報基盤の整備・更新を推進する。
- ・ 国土交通省が保有する様々なデータと民間等のデータを連携・活用し、国土交通省の施策の高度化や産官学連携によるイノベーションの創出を目的に、国土交通データプラットフォームの充実と利便性向上を図るとともに、国土交通分野の行政情報のデータ整備・活用・オープンデータ化(ProjectLINKS)を進める。その際、データの性質やニーズ、データ整備のコスト等も踏まえて、整備範囲や更新頻度等を適切に設定するとともに、データセキュリティ対策強化と個人情報保護を徹底する。

#### [産学官が連携した研究開発やスタートアップ支援等によるインフラ関連の新産業の創出]

- ・ インフラや都市・地域のデータを活用して中小企業を含むイノベーションを促進し、インフラ関連の新産業創出等を進めるため、産学官連携による技術開発や、研究開発の成果の実装を支援するとともに、データを活用したサービスの開発コンテスト等を通じて、インフラ関連産業の振興・裾野拡大を進める。
- ・ 無人航空機の更なる活用・普及拡大に向けたルール整備等を継続的に行うことで、無人航空機の事業化を推進する。

### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

#### [インフラ、都市・地域のオープンなデータ空間の構築による、インフラの管理・運用の高度化]

[39] 電子基準点現地調査の実施率

【R8 年度 0% → R12 年度 100%】

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

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

【新技術を活用したインフラの管理・運用の促進】

■下水道分野における DX 技術活用の推進

【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進★  
(大阪府)

(R8 年度推進中)③(再掲)】

■サイバーポートによる生産性向上

【国土基盤の機能性を高めるデジタル活用(「ヒトを支援する AI ターミナル」やサイバーポート等)  
(大阪府大阪市、兵庫県神戸市)

(R8 年度推進中)④(再掲)】

■AI を活用したダム操作の研究開発の推進

■道路システムの DX の推進

【AI 技術を活用した交通障害検知システムの導入  
(ー)

(R8 年度推進中)④(再掲)】

【ICT・AI等の新技術を活用した道路情報収集  
(ー)

(R8 年度推進中)④(再掲)】

【道路管理の DX 化  
(奈良県)

(R8 年度調査・検討中)④】

■次世代 ITS の推進

【交通流のデジタル・センシングネットワークを拡大  
(ー)

(R8 年度推進中)】

【その他】

【新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進  
(ー)

(R8 年度推進中)(再掲)】

【雨量・洪水予測の高度化  
(ー)

(R8 年度推進中)(再掲)】

【水害リスク情報の公開推進  
(ー)

(R8 年度推進中)(再掲)】

【河川情報等の充実★  
(ー)

(R8 年度推進中)】

[インフラ、都市・地域のオープンなデータ空間の構築による、インフラの管理・運用の高度化]

【建築・都市の DX 化や国土情報基盤の整備・更新の推進】

■国土情報基盤の整備・更新

【電子基準点現地調査の実施  
(ー)

(R8 年度推進中)④(再掲)】

【データプラットフォームの充実や利便性の向上】

■DX 人材の育成

【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進★  
(大阪府)

(R8 年度推進中)③(再掲)】

【その他】

【新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進  
(ー)

(R8 年度推進中)(再掲)】

【雨量・洪水予測の高度化  
(ー)

(R8 年度推進中)(再掲)】

【水害リスク情報の公開推進  
(ー)

(R8 年度推進中)(再掲)】

【立入禁止区域における砂防堰堤の無人化(自動化)施工(自動化)  
(ー)

(R8 年度推進中)】

【ドローン自律飛行による災害危険箇所の調査・砂防施設の維持管理  
(ー)

(R8 年度推進中)】

【水都大阪再生地区都市再生整備計画事業

(御堂筋の空間再編、道頓堀川・東横堀川の水辺魅力空間づくり、中之島通の歩行者空間再編等)  
(大阪府大阪市)

(R8 年度工事中)(再掲)】

[産学官が連携した研究開発やスタートアップ支援等によるインフラ関連の新産業の創出]

【その他】

【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進★  
(大阪府)

(R8 年度推進中)③(再掲)】

【立入禁止区域における砂防堰堤の無人化(自動化)施工(自動化)

(一)

(R8 年度推進中)(再掲)】

【ドローン自律飛行による災害危険箇所の調査・砂防施設の維持管理

(一)

(R8 年度推進中)(再掲)】

## 第4章 計画を推進するための方策

### 1. インフラのストック効果の見える化

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

### 2. 近畿圏広域地方計画との調和と関連計画との連携

計画の推進にあたっては、近畿圏広域地方計画との調和を図り、社会資本整備に関連する計画との連携を図りながら、重点目標の実現に向けて効率的かつ一体的に実施していくものとする。

### 3. 計画のフォローアップ

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

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

## (別紙) 各小目標における重点施策、指標等

各政策パッケージにおける重点施策及び指標は、以下に示すとおりとする。

### 重点目標Ⅰ 活力のある持続可能な地域社会の形成

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

| 重点施策  | 指標  |
|---|---|
| <b>■都市機能等の誘導・集積</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクト・プラス・ネットワークの深化(「まちづくりの健康診断」による立地適正化計画の実効性向上等)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合<br/>R6年12月 58.6% → R12年度 75%〔全国指標〕</li> <li>[KPI-1]</li> <li>居住誘導区域内人口割合が維持・増加している市町村の割合<br/>R6年12月 56.3% → 毎年度 66.6%以上</li> <li>立地適正化計画を策定した市町村数<br/>R6年度末 636都市 → R12年度 1000都市<br/>〔全国指標〕</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクト・プラス・ネットワークの実現を図るため、総合的な都市交通システムの構築を推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合</li> <li>①三大都市圏<br/>R6年度 92% → R12年度 92.9%〔全国指標〕</li> <li>②地方中枢都市圏<br/>R6年度 78.4% → R12年度 78.4%〔全国指標〕</li> <li>③地方都市圏<br/>R6年度 37.9% → R12年度 37.9%〔全国指標〕</li> </ul>                                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>「交通空白」解消等に向けた地域交通のリデザインの全面展開</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数</li> <li>①地域の足<br/>R7年度 2,057地区 → R9年度 0地区〔全国指標〕</li> <li>②観光の足<br/>R7年度 462地点 → R9年度 0地点〔全国指標〕</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルの普及促進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルの導入市区町村数<br/>R5年度 349市区町村 → R12年度 500市区町村<br/>〔全国指標〕</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏の形成</li> <li>官民連携による地域の遊休公的施設の活用(スモールコンセッション)</li> <li>(参考3)住宅団地での建替えや再開発等における生活支援や地域交流の拠点整備</li> </ul> |   |
| <b>■一体的な計画策定による持続可能な都市・地域構造への転換</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画の連携推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-2]</li> <li>まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数<br/>R6年度末 172団体 → R12年度 700団体<br/>〔全国指標〕</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクト・プラス・ネットワークの推進と地域課題に適応した交通の確保</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>今後策定・更新される地域公共交通計画のうち、コンパクト・プラス・ネットワークに関する具体的な記載があるものの割合<br/>R7年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>   |

#### 期待されるストック効果

- ・ シェアサイクルの普及促進により、「観光戦略の推進」、「公共交通の機能補完」、「放置 自転車の削減」、「地域の活性化」などの効果が期待される。
- ・ 駅と隣接する立地での中心拠点への誘導により、まちなか移住の促進が期待される。

#### インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- ・ 環境にやさしい自転車利用の推進に向け、車道通行を基本とした自転車通行空間の整備など実施し、幹線道路等における自転車ネットワークを形成する。

小目標 1 - 2 : 地域経済の好循環の形成と「域外から稼ぐ」力の向上

| 重点施策  | 指標   |
|---|--|
| <b>■地域資源を活かした個性あるエリアの形成</b>   |  |
| ・ 良好な景観形成の推進  | [KPI-3]<br>・ 景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市町村数)<br>R6年度 66市町村 → R12年度 79市町村  |
| ・ 歴史文化を活かしたまちづくりの推進   | [KPI-4]<br>・ 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数<br>R6年度 14市町村 → R12年度 19市町村   |
| <b>■地方誘客の促進に向けた環境整備</b>   |  |
| ・ FAST TRAVEL の推進   | ・ 主要空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)の国際線におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場に係る待ち時間を令和元年度からそれぞれ半減、またはそれぞれ 10 分以下に短縮した空港<br>R6年度 21% → R12年度 100%[全国指標] |
| ・ インフラツーリズムの推進  | ・ インフラツーリズム実施施設数<br>R6年度 28施設 → R12年度 35施設   |
| ・ 交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備   |  |
| ・ サイクルツーリズムの推進  |  |
| ・ 道路空間におけるオーバーツーリズム対策の推進  |  |
| <b>■地域における関係人口や雇用の拡大</b>  |  |
| ・ 官民の連携・協働体制の全国での構築、PPP に取り組む地方公共団体及び地域企業との連携強化   | ・ PPP/PFIの事業規模<br>R4年度～R5年度 累計 8.4兆円<br>→ R4年度～R13年度の 10年間で累積 30兆円<br>[全国指標]   |
| ・ 二地域居住の促進による新たな人の流れの創出・拡大  | ・ 市町村が作成する特定居住促進計画の作成数<br>R6年度末 5件 → R11年度 累計 600件<br>[全国指標]   |
|   | ・ 市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数<br>R6年度末 5法人 → R11年度 累計 600法人<br>[全国指標]  |
| ・ 官民連携による地域の遊休公的施設の活用 <sup>1)</sup> の推進 (スモールコンセッション)   |  |
| ・ 地域経済の活性化に向けた産業立地の促進【再掲】   |  |
| ・ 不動産業者を始めとする多様なプレイヤーの連携による地域価値共創の推進  |  |
| <b>期待されるストック効果</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界遺産や重要文化財等の資源を生かして国営飛鳥・平城宮跡歴史公園の整備を進め、奈良県の観光地としての魅力向上を図ることで、奈良県への外国人観光客の誘客、ひいては近畿圏域における外国人観光客の分散化に寄与し、持続的な観光振興の実現に貢献することが期待される。</li> <li>・ 近畿が誇る数多くの世界遺産や重要文化財等を活かし、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園などの整備や、都市再生整備を推進することで、近畿全域の観光地に外国人観光客を誘客し、世界の観光市場を取り込むことが期待できる。また、美しい景観・良好な環境形成の取組により、若者をはじめとする定住の促進への効果をもたらすことが期待できる。</li> <li>・ 京都市内において顕在化しているオーバーツーリズム対策の1つとして、混雑情報などをリアルタイムで提供する観光情報サイトの構築や駐車場予約の導入など、観光客の空間的・時間的分散を目的とする観光交通マネジメントを推進することで、混雑緩和や観光客の満足度向上に資することが期待できる。</li> <li>・ 京奈和自動車道(仮称)奈良 IC 周辺における(都)西九条佐保線や(都)大安寺柏木線の幹線道路整備やJR関西本線高架化及びJR新駅整備等の(仮称)奈良 IC 周辺整備事業を行うことで、奈良市中心市街地へのアクセス性の向上や安全な沿道環境への改善、地域分断の解消を図るとともに、奈良市南部の新たな玄関口として、国内外から更なる集客・交流を創出する新しい交通結節点づくり、交通結節点として相応しいまちづくりが期待される。</li> <li>・ サイクルルートでの安全確保により、サイクリストや観光客の増加が期待される。</li> </ul> |  |

#### インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- 国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(飛鳥区域)では、現在「飛鳥・藤原の宮都」が世界文化遺産候補としてユネスコに推薦されていることをふまえ、周辺自治体や文化庁と一体となって、飛鳥周遊や市民活動の拠点として、地域の魅力向上やオーバーツーリズムの未然防止に寄与する公園整備に取り組んでいる。
- 一般国道 161 号 滋賀 161 号交通安全対策 高島地区交通安全対策事業(滋賀県大津市、高島市)により、日本最大の湖「琵琶湖」を一周する「ピワイチ」を中心に、サイクリストから家族連れ、海外旅行者などの多様な来訪者が県内各地を安全に自転車で周遊できる環境を構築する。

### 小目標1-3：域内外を結ぶ交通ネットワークの整備

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <b>■域内外を結ぶ道路等の交通ネットワークの整備</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路の未整備区間の早期整備</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率<br/>R5年度 6% → R12年度 19%[全国指標]</li> <li>道路による都市間速達性の確保率<br/>R5年度 57% → R12年度 60%[全国指標]</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路(幹線道路)の整備</li> </ul>  | [KPI-5]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路(幹線道路)の整備率<br/>R4年度 68.6% → R12年度 71.4%</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>BRT や自動運転などの最新の技術を活用した自動車交通への転換も含めた鉄道の再構築の件数<br/>R6年度 19件 → R12年度 37件[全国指標]</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>LRT の導入を推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>LRT 車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合)<br/>R6年度 42.5% → R12年度 45%[全国指標]</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>離島航路の維持・確保</li> </ul>   | [KPI-6]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>航路が確保されている有人離島の割合<br/>R6年度 100% → R12年度 100%</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路事業で交通拠点を整備するバスタプロジェクト等の推進</li> <li>スマート IC の活用による拠点の形成</li> </ul>   |   |
| <b>期待されるストック効果</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道の段階的整備により、福井県大野市・勝山市域では、H23～R4 において観光数が約4割増加(305 万人→412 万人)した。今後も府県や圏域間を結ぶ道路整備や関西国際空港を中心とした近畿の各空港や港、拠点間のアクセス強化を推進し、圏域内外への移動を円滑にするとともに、観光客の受入環境の整備を進めることで、広域観光の実現を図り、観光投資の誘発や地域産業の再生、雇用の創出への効果が期待される。</li> <li>高速道路へのスマートIC 整備により、延長の長い IC 間のエリアからも高速道路が利用しやすくなることで、移動の円滑化のほか、災害対応力強化、企業進出や雇用創出などの経済活動の活発化などの効果が期待される。</li> <li>都心三宮再整備の一環として再開発ビルにバスターミナルを設ける計画で、周辺に点在するバス停の集約により、周辺道路の混雑緩和、周辺エリアの魅力向上につながり、経済活動の活発化などの効果が期待される。</li> <li>一般国道 307 号(郷之口)(京都府城陽市～宇治田原町)により、新名神高速道路ネットワークへのアクセスが周辺地域から全国各地への高速移動が可能となり、生産拠点である工業団地から新名神高速道路を経由した広域的なアクセス性の向上により、生産需要の高まり、生産量の増加が見込まれ、地域経済の活性化が期待される。新名神高速道路を介した広域交通ネットワークの活用により、まちなにぎわいの拠点となる商業施設や高度なものづくり、研究機能等をもつ企業等の誘致促進が期待される。</li> <li>山陰近畿自動車道(浜坂道路Ⅱ期、竹野道路)の未整備区間の早期整備により、山陰海岸ジオパークをはじめとする広域観光交流圏の拡充・強化、交流人口の拡大を図る。また3次救急医療病院へのアクセスの向上を図り、地域の医療環境を充実させる。</li> <li>都市計画道路の整備により並行する路線の交通量が減少し、渋滞緩和が期待される。</li> <li>市街化が保留されている区域において、都市計画道路を整備することにより、市街地整備事業等と併せて周辺の新たな土地活用が期待される。</li> <li>災害時には、沿道に立地する広域避難地への避難路として救急・救援活動を支援する機能を高める効果が期待される。</li> <li>鉄道の連続立体交差化により、多数の踏切道を同時に除却できるため、踏切遮断による交通渋滞、踏切事故が解消される。また、鉄道により分断されていた地域が一体化するため、周辺住民等の利便性向上が期待される。</li> <li>五條新宮道路・奈良中部熊野道路の段階的整備により、関西大環状道路の一端を担う京奈和自動</li> </ul> |   |

車道からのアクセス性が向上し、圏域内外への移動を円滑にするとともに、物流・産業拠点の連携による経済の一層の活発化、観光都市の広域的な連携の強化が期待される。

#### インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- 供用している山陽自動車道や事業中である新名神高速道路において、スマートインターチェンジを整備することで地域拠点の拡大活性化を図る。
- 神戸市の取り組みである都心三宮再整備の一環として、点在するバス停を集約するバスターミナルを整備することで、神戸三宮地区における交通結節点機能を強化する。
- 供用している名神高速道路、事業中である新名神高速道路へのアクセスを向上することで地域拠点の拡大活性化を図る。
- 山陰近畿自動車道(浜坂道路Ⅱ期、竹野道路)により、県土の骨格を形成し、県全体の発展基盤となる基幹道路八連携軸を構成する高規格道路ネットワークの早期整備を目指す。
- 本市道路の環状軸を形成し、平行する幹線道路に集中している交通を分散させることで円滑な交通を確保すること、及び緊急交通路として広域的に防災性を向上させることを目的とし本路線を整備する。
- 鉄道の高架化により踏切を除却し、交通渋滞や踏切事故が解消することで円滑な交通を確保すること、及び高架下空間の活用、周辺における街路整備、駅前整備等を併せて実施することにより都市の活性化を図ることで安全・安心に移動し、生活できる環境の形成を目指す。

小目標1-4：点検・診断等の確実かつ効率的な実施

| 重点施策  | 指標   |
|---|--|
| <b>■上下水道施設の戦略的維持管理・更新</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路の更新の推進</li> </ul>                       | <p>[KPI-7]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径800mm以上の管路)の更新(約600km)の完了率</li> </ul> <p>R6年度 6% → R12年度 31%</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>大口径下水道管路の健全性確保の取り組みの推進</li> </ul>                                      | <p>[KPI-7]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路(「下水道管路の全国特別重点調査」対象)の健全性の確保率</li> </ul> <p>R6年度 0% → R12年度 100%</p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路の複線化・連絡管整備の推進</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路(口径800mm以上の導・送水管)に対する複線化・連絡管整備(約300km)の完了率</li> </ul> <p>R6年度 33% → R12年度 76%[全国指標]</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>修繕・改築が容易ではない大口径下水道管路のリダンダンシー確保のための取り組みの推進</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径2m以上の管路)を有する地方公共団体(約60団体)のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し取組を進めている団体の割合</li> </ul> <p>R6年度 7% → R9年度 100%[全国指標]</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>水道分野におけるDX技術活用の推進</li> </ul>   | <p>[KPI-8]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(人工衛星やAIを活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合</li> </ul> <p>R6年度 36% → R9年度 100%</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>下水道分野におけるDX技術活用の推進</li> </ul>  | <p>[KPI-8]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合</li> </ul> <p>R6年度 16% → R9年度 100%</p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路占用物件管理の一元化・高度化の推進</li> </ul>   |  |
| <b>■上下水道以外のインフラ全般における新技術を活用した維持管理・更新</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進</li> </ul>                             | <p>[KPI-8]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合</li> </ul> <p>R6年度 0% → R12年度 100%</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路:点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数</li> </ul> <p>R5年度 654団体 → R12年度 1,200団体 [全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川:国管理河川(約10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約10,000km)の完了率</li> </ul> <p>R6年度 0% → R12年度 22%[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ダム:ダム堤体等の維持管理等における新技術等を活用した国・水資源機構管理ダムの割合</li> </ul> <p>※ただし、現場条件等により新技術等の活用がなじまないダムは除く</p> <p>R6年度 74% → R12年度 100%[全国指標]</p> |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・砂防:砂防関係施設における「UAV 目視外(レベル3)飛行」の活用による自動点検体制構築率<br/>R6年度 0% → R12年度 100%[全国指標]</li> <li>・海岸:海岸堤防等の点検・診断等に新技術を活用した海岸の割合<br/>R5年度 61% → R12年度 100%[全国指標]</li> <li>・空港:空港舗装の点検・診断などの業務において、MMSを導入している空港の割合<br/>R6年度 19% → R12年度 50%[全国指標]</li> <li>・公園:新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化に取り組む公園管理者数<br/>R7年度 77管理者 → R12年度末 150管理者 [全国指標]</li> <li>・官庁施設:庁舎等の維持管理に資する新技術の活用等について情報提供を受けた地方公共団体等の職員数<br/>R6年度 0人 → R12年度 6,000人[全国指標]</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の導入・利活用の促進</li> </ul>   | <p>[KPI-9]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合<br/>R7年度 74% → R12年度 100%</li> </ul>  |
| <b>期待されるストック効果</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国営飛鳥・平城宮跡歴史公園では、これまで紙媒体等で個別に管理されていた、施設情報や点検結果、利用者意見を地理情報とともにデジタルで一元管理することを可能とするスマート公園管理システムの導入により、巡視・点検業務の効率化と精度の向上が期待されるとともに、利用者のニーズに的確に対応した公園の整備・管理につながる事が期待される。</li> <li>・ 国営明石海峡公園では、園内の通信や CCTV カメラの更新に際して、AI カメラの導入を検討し、インフラ管理の観点を含めることにより、巡視等の効率化が期待できる。</li> <li>・ 都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、新技術の導入などによる点検の充実や予防保全対策の拡充、点検データの蓄積・活用をすることで、インフラ施設の LLC の最小化や予防保全のレベルアップが期待される。</li> <li>・ 地下空間情報をデジタル化した上で統合化する仕組みとして、道路に埋設されている電力・ガス・通信・上下水道等の位置情報を、一つのベースマップ上で把握可能となる新たな道路占有関連システムの構築が進められている他、道路占有者に対して、占有物件の安全性の報告及び地下占有物連絡会議等が必要と認める場合における点検結果等の報告を義務付けることで、道路管理者と道路占有者間でのリスク情報の共有、連携強化が期待されている。</li> </ul> |   |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国営飛鳥・平城宮跡歴史公園では、スマート公園管理システムの導入により、公園維持管理業務の効率化・高度化を図るとともに、システムに蓄積されていく様々な情報を横断的に活用することで、新たな価値創出が期待される。</li> <li>・ 国営明石海峡公園では、巡視等の効率化に向け、園内の通信や CCTV カメラの更新に際して、AIカメラの導入を検討する。</li> <li>・ 都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、積極的な新技術の導入に対して、管理者ニーズと技術シーズのマッチングの機会を逃さず捉えるとともに、様々な機会を通して、管理者ニーズの発信や技術シーズを知る機会を広げ、新技術の掘り起こしを推進する。また、点検データの活用については、蓄積したデータを関連大学に提供を行い、維持管理水準の見直しを実施する。</li> <li>・ 道路利用者や第三者への重大事故を未然に防止する観点から、各都道府県において、道路管理者と道路占有者が相互の点検計画や点検結果を共有する他、道路陥没を防ぐための取組の状況共有などを行う場として地下占有物連絡会議を設置し、情報共有の強化に取り組んでいる。</li> </ul>   |   |

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

| 重点施策                                       | 指標   |
|--|--|
| <p>■地域の将来像等を踏まえたインフラの維持管理</p>              |  |
| <p>・集約・再編等の取組推進</p>                        | <p>[KPI-10]<br/>           施設の集約・再編等に向けた取組数<br/>           道路:<br/>           ・集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数(令和7年度以降)<br/>               R6年度 0施設 → R12年度 約140施設<br/>           港湾:<br/>           ・既存港湾施設のライフサイクルコスト縮減につながる施設の統廃合、機能の集約化及び転換にかかる方針について、そのコスト縮減効果を個別施設計画等に記載した重要港湾以上の港湾の割合<br/>               R6年度 0% → R12年度 100%<br/>           公園:<br/>           ・地域の将来像等を踏まえた公園施設の集約・再編、機能強化及び撤去を検討した長寿命化計画の策定率<br/>               R5年度末 4.1% → R12年度末 25%</p> <hr/> <p>施設の集約・再編等に向けた取組数<br/>           海岸:<br/>           ・大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等(約 14,000 施設)の安全な閉鎖体制の確保率<br/>               R5年度 85% → R12年度 91%[全国指標]<br/>           水道:<br/>           ・広域連携に取り組むこととした水道事業数<br/>               R4年度 651事業 → R12年度 760事業<br/>               [全国指標]<br/>           下水道:<br/>           ・広域連携に取り組むこととした下水道事業数<br/>               R6年度 0事業 → R12年度 300事業[全国指標]<br/>           官庁施設:<br/>           ・新たな合同庁舎の整備により集約された施設数<br/>               R6年度 0施設 → R12年度 16施設[全国指標]</p> |
| <p>・河川管理施設・砂防設備等の戦略的な維持管理の推進</p>           | <p>河川:<br/>           ・国管理河川における小規模な樋門等(約 4,500 施設)の無動力化整備完了率<br/>               R5年度 43% → R12年度 51%[全国指標]<br/>           河川・ダム:<br/>           ・国管理河川の排水機場及び国・水資源機構管理ダム等のうち、人口集中地域などにある、早期に措置を講ずべき施設(約 580 施設(令和5年度末時点))の遠隔操作化の整備完了率<br/>               R5年度 50% → R12年度 59%[全国指標]</p>   |
| <p>・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画の連携推進</p> | <p>・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数【再掲】<br/>               R6年度末 172団体 → R12年度 700団体<br/>               [全国指標]</p>  |
| <p>・まちづくりと連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた取組を推進</p>  |  |
| <p>■予防保全の考えに基づくインフラメンテナンスへの転換</p>          |  |
| <p>・予防保全の考えに基づく戦略的な維持管</p>                 | <p>[KPI-7]</p>   |



・地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき道路附属物(うち大型附属物約2,100か所(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率  
R5年度(道路附属物)0%  
→ R12年度(道路附属物)83%[全国指標]

ダム:

・国・水資源機構・道府県管理ダム(569施設)のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべきダム管理施設(82施設(令和5年度末時点))の修繕等による健全性確保率

R5年度 86% → R12年度 98%[全国指標]

・国・水資源機構管理ダム(129施設)のうち、早期に堆砂除去が必要なダム(22施設)の貯水池機能(約6,670万m<sup>3</sup>(令和5年度末時点))の回復率

R5年度 74% → R12年度 80%[全国指標]

・国・水資源機構・道府県管理ダム(569施設)のうち、堆砂除去を効率化するための施設が必要なダム管理施設(66施設)の整備完了率

R5年度 0% → R12年度 29%[全国指標]

砂防:

・国・都道府県管理の砂防関係施設(約97,000施設)のうち、重要交通網等を保全する砂防関係施設(約8,400施設)の修繕等による健全性確保率

R5年度 87% → R12年度 91%[全国指標]

海岸:

・全国の海岸(延長約13,800km)のうち、長寿命化計画が策定された海岸(延長約8,200km)における事後保全段階の海岸堤防等の修繕完了率

R5年度 87% → R12年度 91%[全国指標]

水道:

・修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路(口径800mm以上の導・送水管)に対する複線化・連絡管整備(約300km)の完了率

R6年度 33% → R12年度 76%[全国指標]

下水道:

・修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径2m以上の管路)を有する地方公共団体(約60団体)のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し取組を進めている団体の割合

R6年度 7% → R9年度 100%[全国指標]

空港:

・全国の空港(95空港)における予防保全を適切に実施した割合

R6年度 100% → R12年度 100%[全国指標]

鉄道:

・耐用年数を超えて使用し、又は老朽化が認められ、予防保全が必要な鉄道施設(約470か所)の老朽化対策の完了率

R5年度 27% → R12年度 79%[全国指標]

自動車道:

|  |  |
|--|--|
|  | <p>・措置が必要な自動車道施設の修繕率<br/>R6年度 73% → R12年度 100%〔全国指標〕</p> <p>(参考)公営住宅:<br/>・特に老朽化した公営住宅団地(全国の公営住宅:5,500 団地(令和6年度時点想定))の更新や老朽化対策のための改修の完了率<br/>R6年度 0% → R12年度 100%〔全国指標〕</p> <p>信号制御機:<br/>・全国の信号制御機(約 204,000 基)のうち、老朽化の対処へのため緊急的に対応すべき信号制御機(約 36,000 基(令和6年度末時点))の更新完了率<br/>R6年度 0% → R12年度末 100%〔全国指標〕</p> |
| <p>■ 予防保全の考えに基づくインフラメンテナンスへの転換</p>   |  |
| <p>・ 地域インフラ群再生戦略マネジメント等</p>  | <p>[KPI-11]<br/>・近畿の市町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合<br/>R7年度 60% → R12年度 100%</p>  |
| <p>期待されるストック効果</p>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国営飛鳥・平城宮跡歴史公園、国営明石海峡公園、淀川河川公園では、長寿命化計画に基づく計画的な公園施設の修繕等を推進することで、公園利用者の安全安心の確保が期待される。また、予防保全型管理への移行を図ることで、トータルコストの縮減が期待される。”</li> <li>・ 老朽化が進む港湾施設を計画的かつ効率的に改良工事を行うことによりライフサイクルコストを抑制しつつ、施設の延命化を図る効果が期待できる。</li> <li>・ 社会資本施設の確実なメンテナンスサイクルの実施により、安全・安心な社会が維持される。また、点検・維持技術の向上による新たなイノベーションの創出効果も期待される。更には、「事後保全」から「予防保全」への転換により、「長寿命化」や「トータルコストの縮減」を図ることが期待される。</li> <li>・ 国道 169 号の老朽化した橋梁の架け替えを実施することで、紀伊半島アンカールートの強靱化を図る。</li> <li>・ 老朽化が進む都市基盤施設を計画的かつ効率的に対策を行うことによりライフサイクルコストを抑制しつつ、施設の延命化を図る効果が期待できる。</li> </ul> |  |
| <p>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</p>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国営飛鳥・平城宮跡歴史公園、淀川河川公園では、運営維持管理業務受託者との連携を通じ、民間の技術・ノウハウを最大限に活用して、効率的かつ効果的に長寿命化計画に基づく計画的な公園の修繕等を推進する。</li> <li>・ 国営明石海峡公園では、公園利用者の安全安心の確保、満足度の高い公園利用に向け、長寿命化計画に基づく計画的な公園施設の修繕等を推進するとともに、運営維持管理業務受託者、民間事業者、学術関係者、市民団体等多様な関係者の参画を得ることでソフト面からインフラを効果的に活用できるよう連携する。</li> <li>・ 予防保全事業の実施にあたっては、多くの関係者が連携して、計画的かつ効率的に改良工事を行い施設の延命化を図っている。</li> <li>・ 長寿命化計画に基づいた整備・更新等の延命化措置による予防保全型の維持管理により機能を維持する。</li> <li>・ 長寿命化計画に基づいた維持管理を実施し、都市基盤施設の機能維持に努めている。</li> </ul>  |  |

小目標 1 - 6 : インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <p>■地方公共団体等におけるインフラメンテナンス体制の確保</p>   |   |
| <p>・維持管理に関する技術力向上</p>  | <p>[KPI-12]<br/>地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数<br/>・道路:<br/>R5 年度 1,279 人 → R12 年度 1,650 人<br/>・港湾:<br/>R6 年度 559 人 → R12 年度 881 人<br/>地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数<br/>・河川/ダム/砂防:<br/>R6 年度 9,788 人 → R12 年度 16,000 人<br/>〔全国指標〕<br/>・上下水道:<br/>R6 年度 4,600 人 → R12 年度 5,600 人〔全国指標〕<br/>・空港:<br/>R6 年度 497 人 → R12 年度 750 人〔全国指標〕<br/>・鉄道:<br/>R5 年度 3,119 人 → R12 年度 5,500 人〔全国指標〕<br/>・自動車道:<br/>R6 年度 100 人 → R12 年度 210 人〔全国指標〕<br/>・公園:<br/>R7 年度 424 人 → R12 年度末 600 人<br/>〔全国指標〕</p> |
| <p>・観測施設(気象レーダー施設)管理に係る職員の技術力向上</p>  | <p>・観測施設(気象レーダー施設)管理に係る研修を受けた人数<br/>R6 年度 373 人 → R12 年度 493 人〔全国指標〕</p>  |
| <p>・インフラメンテナンス国民会議等の活性化</p>  | <p>・近畿ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数<br/>R6 年度 11 団体 → R12 年度 53 団体</p>  |
| <p>・「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する</p>  |   |
| <p>・「道路メンテナンス会議」を開催</p>  |   |
| <p>・インフラメンテナンス国民会議等の活性化</p>  |   |
| <p>■自治体の取組を継続的に後押しする仕組みの構築</p>   |   |
| <p>・集約・再編等の考え方やメンテナンスの優先度の設定手法を充実させ、先進的な取組の事例集の整備・拡充</p>   |   |
| <p>・集約・再編等を行う優良な取組を検討段階から実施段階にわたる重点的な支援</p>  |   |
| <p>・修繕・更新や集約・再編等の取組の進捗が特に遅れている地方公共団体に対する国の伴走支援</p>   |   |
| <p>期待されるストック効果</p>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪港の港湾施設・海岸保全施設の多くは高度経済成長期の 1960 年代から 70 年代にかけて建設された施設が多く、建設後 50 年を経過しており、急速に老朽化が進んでいるため、災害耐力の低下を防ぐためにも、予防保全による長寿命化や大規模改修・更新を計画的に実施。</li> <li>国道 169 号の老朽化した橋梁の架け替えを実施することで、紀伊半島アンカールート of 強靱化を図る。</li> <li>都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、府民協働の取組をさらに根付かせることで、地域への愛着を高め、産官学民が一体となって地域の活性化を図ることが期待できる。</li> <li>「道路メンテナンス会議」を設置により、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。</li> </ul> |   |

- ・ インフラメンテナンス会議では、近畿では、9割以上の自治体が参画のもと、これまでに31件の実証実験を実施する等、地方公共団体の効率的なインフラメンテナンスに寄与する。
- ・ インフラメンテナンス国民会議市区町村長会議では、首長同士の意見交換による知見や意識の向上や、トップダウンによるインフラメンテナンスの強力な推進等の効果が期待される。

#### インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- ・ 予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理として、老朽化及び機能が低下した港湾施設及び海岸保全施設において、計画的な維持補修を行うことで、災害時の被害を最小限におさえ、また、速やかに復旧できるための備えとする。
- ・ 都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、アドプトロードやアドプトリバーなど、府民団体や企業が主体となった定期的な清掃・緑化活動を実施しており、地域住民と連携・協働したインフラの管理を実施する。
- ・ 各府県に道路メンテナンス会議を設置しており、また、その下部組織として対象施設を絞った道路鉄道連絡会議、跨道橋連絡会議、地下占用物連絡会議を設置し、定期点検の結果や修繕状況、メンテナンスに関する取組の情報共有を行っている。
- ・ 近畿本部フォーラムの情報 WG などと連携し、近畿全体の首長が参加する意見交換会等を実施する。

小目標1-7：あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進

| 重点施策                         | 指標   |
|------------------------------|--|
| <p>■公共施設等、車両等、心のバリアフリー化</p>  |  |
| <p>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</p> | <p>・移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数<br/>R6年度 50団体 → R12年度 約350団体<br/>〔全国指標〕</p> <p>・移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数<br/>R6年度 334団体 → R12年度 約450団体<br/>〔全国指標〕</p> <p>・基本構想等を作成した地方公共団体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる地方公共団体の割合<br/>R6年度 約30% → R12年度 約60%<br/>〔全国指標〕</p> <p>〔KPI-13〕</p> <p>・旅客施設のバリアフリー化率<br/>(段差解消)<br/>- → R12年度 原則100%</p> <p>(視覚障害者誘導用ブロック)<br/>- → R12年度 原則100%</p> <p>(案内設備)<br/>- → R12年度 原則100%</p> <p>(障害者対応型便所の設置)<br/>- → R12年度 原則100%</p> <p>〔KPI-13〕</p> <p>・鉄軌道駅におけるバリアフリー化率<br/>(障害者対応型券売機)<br/>- → R12年度 原則100%</p> <p>(拡幅改札口)<br/>- → R12年度 原則100%</p> <p>・ホームドアの整備番線数<br/>(鉄軌道駅全体)<br/>R5年度 2,647番線 → R12年度 4,000番線<br/>〔全国指標〕</p> <p>(平均利用者1日10万人以上の駅)<br/>R5年度 559番線 → R12年度 900番線<br/>〔全国指標〕</p> <p>・プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数<br/>R5年度 国土交通省集計値 2,169番線<br/>→ R12年度 4,000番線〔全国指標〕</p> <p>・都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率<br/>(園路及び広場)<br/>R5年度 約64% → R12年度 約70%〔全国指標〕</p> <p>(駐車場)<br/>R5年度 約56% → R12年度 約60%〔全国指標〕</p> <p>(便所)<br/>R5年度 約64% → R12年度 約70%〔全国指標〕</p> <p>・特定路外駐車場のバリアフリー化率<br/>R5年度 29% → R12年度 35%〔全国指標〕</p> <p>・特定道路におけるバリアフリー化率<br/>R6年度 約72% → R12年度 約77%<br/>〔全国指標〕</p> |

|  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率<br/>R6年度 99% → R12年度 原則 100%<br/>〔全国指標〕</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている音響信号機及びエスコートゾーンの設置率<br/>R6年度 75.1% → R12年度 原則 100%<br/>〔全国指標〕</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の公共建築工事における当事者参画の実施割合<br/>- → R12年度 原則 100%〔全国指標〕</li> </ul>   |
| <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率<br/>R6年度 約 65% → R12年度 約 70%〔全国指標〕</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両等のバリアフリー化率 <ul style="list-style-type: none"> <li>①鉄軌道車両のバリアフリー化率<br/>R5年度 59.9% → R12年度 約 80%〔全国指標〕</li> <li>②乗合バス車両(適用除外認定車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率<br/>R5年度 70.5% → R12年度 約 90%〔全国指標〕</li> <li>③適用除外認定を受けた乗合バス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率<br/>R5年度 8.6% → R12年度 約 25%〔全国指標〕</li> <li>④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数<br/>R5年度 1,229台 → R12年度 約 2,100台<br/>〔全国指標〕</li> <li>⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率<br/>R5年度 41.2% → R12年度 約 60%〔全国指標〕</li> <li>⑥福祉タクシーの導入数<br/>R5年度 52,553台 → R12年度 約 90,000台<br/>〔全国指標〕</li> <li>⑦タクシーの総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約 25%以上である府県の割合<br/>R5年度 0% → R12年度 100%</li> <li>⑧旅客船のバリアフリー化率<br/>R5年度 57.8% → R12年度 約 70%〔全国指標〕</li> <li>⑨航空機のバリアフリー化率<br/>R5年度 100% → R12年度 原則 100%<br/>〔全国指標〕</li> </ul> </li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・「障害の社会モデル」の理解度<br/>- → R12年度 約 60%〔全国指標〕</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・障害のある人へ支援をしようとする人の割合<br/>- → R12年度 原則 100%〔全国指標〕</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合<br/>- → R12年度 原則 100%〔全国指標〕</li> </ul>   |
| <p>■公共施設等のバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者が主体となり、ICT を活用したスマートフォン等での歩行空間の移動支援に係る情報提供環境の構築</li> </ul>  |
| <p>■住宅のバリアフリー化</p> <p>(参考)</p>   |

|   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅のバリアフリー化や医療面でも効果が期待される温熱環境改善に資する省エネルギーなどの推進</li> </ul>  |
| <p>■心のバリアフリー</p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・女性にも暮らしやすい地方の実現</li> </ul>  |
| <p><b>期待されるストック効果</b></p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大阪市弁天町地区はJR、地下鉄駅が立地した交通至便な地区であり、当該駅は天保山や南港などウォーターフロントへの玄関口でもあり、土地区画整理事業等により広幅員の道路や歩道が整備されている。しかしその反面で移動経路にエレベーターがない、横断距離が長い交差点が多く、高齢者や障害者等にとって移動しやすい街とは言えない状況である。一般国道 43 号弁天町駅前交差点バリアフリー化整備事業の整備により、弁天町地区の移動円滑化を推進し、豊かな都市基盤を有効活用した安全、快適なまちを目指す。</li> </ul> |
| <p><b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b></p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般国道 43 号弁天町駅前交差点バリアフリー化整備事業により、既存の横断地下道に昇降施設を設置することで、高齢者・身体障害者等、誰もが安全・快適に歩行が出来る空間を確保する。</li> </ul>  |

小目標 1 - 8 : 誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成

| 重点施策  | 指標   |
|---|--|
| <b>■生活道路等の人優先の歩行空間の形成</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成(最高速度 30km/h の区域規制等と物理的デバイス(ハンプ・狭さく等)を効果的に組み合わせたゾーン30プラスの推進)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・30km/h 速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率<br/>- - → R12年 3割抑止(R6年比)[全国指標]</li> </ul>                |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号機のない横断歩道の更新数<br/>- → R12年度末までに約8万本の横断歩道を更新<br/>[全国指標]</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策(交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等)を推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率<br/>- → R12年 3割抑止(R6年比)[全国指標]</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・こどもの安全な歩行空間を確保</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学路における歩道等の整備率<br/>R6年度 49% → R12年度 53%</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ITSの活用、信号機の改良等による道路交通の安全の確保</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号機の改良等による死傷事故抑止件数<br/>- - → R12年度末までに約8,000件/年[全国指標]</li> </ul>   |
| <b>■安全・快適で円滑な道路交通の形成</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間の整備推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-14]</li> <li>・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数<br/>R6年度 340 市区町村 → R12年度 800 市区町村<br/>[全国指標]</li> </ul>                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地開発事業における無電柱化対策</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地開発事業において整備する幹線街路における無電柱化実施率<br/>R4~6年度 78% → R8~12年度 82%[全国指標]</li> </ul>                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全かつ円滑な交通の確保の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進</li> <li>・良好な景観の形成の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進</li> </ul>  |  |
| <b>■安全・快適で円滑な鉄道交通の形成</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切事故を減少させるため、立体交差化や踏切保安設備等の整備に加え、周辺の迂回路整備等も含めた総合的な事故対策を推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切事故件数<br/>前回計画期間(R3~R7年度)平均値 → R8~R12年度平均値を約1割低下(前回計画期間(R3~R7年度)平均値比)[全国指標]</li> </ul>                          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・第4種踏切道の緊急対策</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・第4種踏切道の緊急対策箇所数<br/>R5年度 0か所 → R11年度 300か所[全国指標]</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・LRTの導入を推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・LRT車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合)<br/>【再掲】<br/>R6年度 42.5% → R12年度 45%[全国指標]</li> </ul>                                    |
| <b>■あらゆる人が過ごしやすい環境の形成</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・子どもや子育て世帯の目線に立った公園づくりの推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-15]</li> <li>・緑の基本計画のうち、こどもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている計画の割合<br/>R5年度末 25.1% → R12年度末 39%[全国指標]</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備</li> <li>・多言語表記やピクトグラムを活用など誰にでもわかりやすい道案内を推進(参考)</li> <li>・UR団地における、子育て世帯が利用しやすい共用空間等の整備や子育て世帯向けのソフト施策の提供等の子育てしやすい住環境の整備、子育て世帯の優先入居等の推進</li> </ul> |  |
| <b>期待されるストック効果</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・国営明石海峡公園では、公園利用者の受け入れ環境整備を推進することで、園内での子どもの環境学習の空間の確保が期待できる。</li> <li>・一般国道 27 号東勢地区自転車通行空間整備事業により、敦賀・若狭地域の美しい自然、歴史ある</li> </ul>   |  |

町並みなどを満喫できるサイクリングルート「わかさいく」を整備することで、地域の観光振興に寄与する。また自転車の利用を促進することで、健康の増進や環境負荷の軽減、交通混雑の緩和等、多様な利点が期待される。

- 一般国道 163 号(銭司～木屋)(京都府木津川市～和束町)の現道拡幅及びバイパス道路の整備により、幅員狭小、線形不良区間を解消し、通行車両の安全性だけでなく、歩行所の安全を確保する。合わせて、急峻な法面を回避することで、第一次緊急輸送道路として、災害時の信頼性を向上させる。
- 一般県道広畑青山線では、主要渋滞箇所「八幡小学校前交差点」及び「京見橋西詰交差点」では朝夕を中心に渋滞(最大 60m)が発生しているため、バイパス整備により、交通渋滞の解消を図ることができ、安全・安心な交通を確保する。
- 誰もが快適で生き生きと暮らせる社会を構築することで、生活の質の向上が図られ、近畿圏からの人口流出を抑制し、地域活力を向上させる効果が期待される。
- “淡路:阪急連続立体交差事業に併せて土地区画整理事業を実施し、駅前の交通の円滑化を図るとともに、密集状態の解消によって防災性を向上させる効果が期待される。
- 三国東:土地区画整理事業の実施により、密集状態を解消し、安全で災害に強いまちを目指して都市基盤の整備を行い、良好な住宅市街地の形成により、防災性を向上させる効果が期待される。”
- (都)城廻り線は、奈良県の南北軸としての骨格をなす京奈和自動車道大和北道路へのアクセス道路であり、第一次緊急輸送道路としての役割を担う重要な道路であるが、踏切を起因とした慢性的な渋滞が発生している。このため、道路のアンダーパス化や歩道整備を進めることにより、県内周遊観光の快適性と安全性の向上が期待される。
- 水都大阪再生地区都市再生整備計画事業では、車中心から人中心のストリートに転換を図る道路の空間再編を行うことで、みち・まち・ひとがつながり新たな価値を創出する空間を生み出すとともに、国際的な都市間競争に勝ち抜く、都市の魅力を高める公共空間の創出が期待される。

#### インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- 国営明石海峡公園では、ハード・ソフト両面での子どもの環境学習の空間の確保に向け、公園利用者の受け入れ環境整備を推進するとともに、市民団体の協力を得ることで、ソフト面からインフラを効果的に活用することができるよう連携する。
- 一般国道 27 号東勢地区自転車通行空間整備事業により、自転車道を整備することで、安全で安心な自転車通行空間を確保する。
- 国際拠点港湾姫路港では、物流機能強化のために国交省や兵庫県が公共ふ頭や臨港道路の整備を進めており、産業用地の分譲も進んでいることからさらなる企業進出が見込まれる。この姫路港と重要物流道路である国道 2 号姫路バイパスのアクセスの強化を目指す。
- 子どもや高齢者が安心して生活できるよう、歩道整備を進めるとともに、通学路の合同点検において抽出した要対策箇所や、死傷事故が多い箇所における安全対策を進めるなど、道路交通の安全性向上に取り組んでいる。
- 淡路:交通の円滑化と安全で快適な歩行者空間の確保、並びに、防災性の向上、健全な市街地としての整備を図るため、駅前交通広場、幹線道路及び公園等の整備改善を行い、良好な住宅地として整備する。三国東:建物移転での建替により密集市街地での老朽・狭小建物の改善や、建物の不燃化等をはかり、快適な住環境の実現を目指して都市基盤を整備する。

小目標 1 - 9 : 多様な資源を活かした魅力ある地域づくり集積

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <b>■良好な景観形成・歴史まちづくりの推進</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>良好な景観形成の推進</li> </ul>   | [KPI-3]<br>・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市町村数)【再掲】<br>R6年度 66市町村 → R12年度 79市町村                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>歴史文化を活かしたまちづくりの推進</li> </ul>  | [KPI-4]<br>・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数【再掲】<br>R6年度 14市町村 → R12年度 19市町村                             |
| <b>■住民、企業、行政等が連携した水と緑豊かな地域づくりの推進</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>「みなと」を核とした魅力ある地域づくり</li> </ul>  | ・みなとオアシスの登録数<br>R7年度 170か所 → R12年度 190か所<br>[全国指標]  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成</li> </ul>   | ・都市域における水と緑の公的空間確保量<br>R5年度末 14.2 m <sup>2</sup> /人 → R12年度末 15.2 m <sup>2</sup> /人<br>[全国指標] |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出</li> </ul>  | ・流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数<br>R5年度 523 団体 → R12年度 600 団体<br>[全国指標]            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>上下流交流等を通じた水源地域振興の推進</li> </ul>  |   |
| <b>期待されるストック効果</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>歴史的風土・資産を活用した国営飛鳥・平城宮跡歴史公園の整備により、美しい景観・良好な環境形成を形成し、地域の魅力創出・向上が期待される。</li> <li>淀川河川公園は、供用開始から淀川特有の美しい景観、豊かな自然などにより公園利用者の憩いの場となっている。淀川が育んできた人と川との関わりを体感し、身近にある淀川に貴重な水と緑の資源の宝庫が存在する価値を知っていただくことで、水と緑豊かな地域づくりに寄与することが期待できる。</li> <li>伏見みなと公園施設改良により、園路及び広場の再整備や橋のユニバーサルデザイン化により、安心・安全な親水空間が整備されることで、歴史ある伏見港の再生と「みなと」を核としたまちづくりによる地域住民の交流や観光振興を通じた地域の活性化が期待される。</li> </ul> |   |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(飛鳥区域)では、現在「飛鳥・藤原の宮都」が世界文化遺産候補としてユネスコに推薦されていることをふまえ、周辺自治体や文化庁と一体となって、飛鳥周遊や市民活動の拠点として、地域の魅力向上やオーバーツーリズムの未然防止に寄与する公園整備に取り組んでいる。</li> <li>淀川河川公園の豊かな緑や自然あふれる水辺空間の利活用推進のため、沿川自治体等との連携により地域のニーズを取り込み、淀川が有する観光資源などを生かした賑わいの創出・地域活性化などに資する管理運営の取組を推進する。</li> </ul>  |   |

## 小目標 I - 10：地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

| 重点施策   | 指標   |
|--|--|
| <b>■ 民間の活力・創意工夫を活かした賑わいあるインフラ空間の創出</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数<br/>R6 年度 2 → R12 年度 20〔全国指標〕</li> </ul>               |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 官民連携による公園の整備・管理運営の推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共施設等運営事業などにより公園全体を対象に民間活用をした公園数<br/>R6 年度 10 件 → R12 年度 27 件〔全国指標〕</li> </ul>    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>〔KPI-16〕</li> <li>・ 滞在快適性等向上区域を設定した市町村数<br/>R7 年度 22 市町村 → R12 年度 30 市町村</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 魅力ある水辺空間の創出を行った箇所数<br/>R6 年度 286 か所 → R12 年度 350 か所〔全国指標〕</li> </ul>              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者利便増進道路(ほこみち)制度、日本風景街道や道路協力団体制度を活用した、多様なニーズに応える道路空間の構築【再掲】</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する【再掲】</li> </ul>  |  |
| <b>■ あらゆる世代が活躍する地域の拠点の整備</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「道の駅」第3ステージの推進</li> </ul>   |  |
| <b>期待されるストック効果</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国営明石海峡公園では、海辺沿いのロケーションを活かした園内での官民連携事業を継続することにより、水と緑豊かな地域づくりに寄与することが期待できる。</li> <li>・ 淀川総合水系環境整備事業(野洲市 MIZBE ステーションかわまちづくり)では、野洲市 MIZBE ステーションかわまちづくり協議会が主体となって取り組む「野洲市 MIZBE ステーションかわまちづくり計画」に基づき、地域の賑わい・水辺利用・自然環境・防災等の機能を備えた水辺空間の創出によるまちの活性化が期待される。</li> <li>・ 「道の駅」第 3 ステージの推進により、「道の駅」草津のリニューアルを通じて、地域資源の再評価と活用が進み、来訪者のみならず地域住民にとっても魅力的な空間としての機能が強化されている。さらに、交通・防災・観光など多分野との連携を図ることで、地域の持続可能性を高めるインフラとしての役割が一層充実している。</li> <li>・ 御堂筋の道路空間再編により、車中心から人中心のストリートに転換を図る道路の空間再編を行うことで、みち・まち・ひとがつながり新たな価値を創出する空間を生み出すとともに、国際的な都市間競争に勝ち抜く、都市の魅力を高める公共空間の創出が期待される。</li> <li>・ 三宮クロススクエア・税関線は、歩行者空間の拡大や緑陰の確保、ベンチなどの設置により、安全で快適な歩行環境が整備される。これにより、回遊性の向上や滞在時間の増加による交流の促進、沿道の民間投資の誘発、都市の魅力向上が期待され、都心の活性化が期待される。</li> <li>・ 東遊園地は都心における貴重な緑のオープンスペースであり、市民の憩いや散策、レクリエーション等の利用、全市的な重要なイベントの会場となっており、「都心・三宮再整備」の推進の動きの中、更なる日常的なにぎわいの創出や利活用を進めることが期待されている。</li> <li>・ 伏見みなと公園施設改良により、園路及び広場の再整備や橋のユニバーサルデザイン化により、安心・安全な親水空間が整備されることで、歴史ある伏見港の再生と「みなと」を核としたまちづくりによる地域住民の交流や観光振興を通じた地域の活性化が期待される。</li> </ul> |  |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国営明石海峡公園では、水と緑豊かな地域づくりに寄与するためにも、海辺沿いのロケーションを活かした園内での官民連携事業を継続する。</li> <li>・ 淀川総合水系環境整備事業(野洲市 MIZBE ステーションかわまちづくり)では、かわまちづくり計画策定や事業実施段階、また維持管理などの段階において地域住民などの多様な関係者の参画を得つつ進める。</li> <li>・ 「「道の駅」第 3 ステージ応援パッケージ」の対象となった「道の駅」草津では、自治体、地元事業者、地域住民など多くの関係者が連携し、施設の改修・再整備とともに、地域の魅力を発信するイベントやサービスの充実を図っている。これにより、道の駅は単なる休憩施設から、地域の情報発信・交流・防災・観光など多機能を備えた拠点へと進化している。</li> </ul>  |  |

- 御堂筋の道路空間再編により、道路管理や賑わい創出等を行う民間団体を道路法に基づく道路協力団体として指定するとともに、この道路協力団体と本市が協働しながら、御堂筋の側道歩行者空間化によって広がった歩道上で新たなにぎわいを創出し、まちを活性化させる取組みができるよう、道路法に基づく歩行者利便増進区域(通称:ほこみち区域)として指定し、この区域で、様々な利活用の社会実験を行っている。
- 三宮クロススクエア・税関線の再整備にあたっては、設計段階から有識者を交えた検討を行い、また、エリアマネジメント組織、周辺地権者、行政、交通事業者など多様な関係者とも連携して、公共空間の利活用(イベント、飲食・物販)、占用ルールの策定、収益循環モデル(広告・占用料を維持管理費に還元)等を構築し、持続可能な都市空間の形成を目指している。
- 東遊園地において官民連携の空間を創出するため、Park-PFI を活用して民間事業者による広場の芝生化やにぎわい拠点施設の設置運営を行い、エリアの魅力向上につなげる取組を進める。

## 重点目標Ⅱ 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会

### 小目標Ⅱ－１：生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備

| 重点施策                                       | 指標  |
|--|---|
| <b>■産業を支える人流・物流ネットワークの整備</b>               |   |
| ・三大都市圏環状道路の整備                              | ・三大都市圏環状道路整備率<br>R6年度 84% → R12年度 89%〔全国指標〕   |
| ・高規格道路の未整備区間の早期整備                          | ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】<br>R5年度 6% → R12年度 19%〔全国指標〕   |
|  | ・道路による都市間速達性の確保率【再掲】<br>R5年度 57% → R12年度 60%〔全国指標〕  |
| ・より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進              | ・信号機の改良等による通過時間の短縮<br>→ R12年度末までに約 1,400 万人時間/年〔全国指標〕   |
| ・地域の基幹産業の競争力強化                             | ・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)<br>(国内)<br>R5年度 0% → R12年度 2%〔全国指標〕<br>(国際)<br>R5年度 0% → R12年度 5%〔全国指標〕  |
| ・国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO輸送網の構築               | ・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)【再掲】<br>(国内)<br>R5年度 0% → R12年度 2%〔全国指標〕  |
| ・国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大                | [KPI-17]<br>・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力<br>R6年度 阪神港 8万 TEU/週<br>→ R12年度 阪神港 10万 TEU/週以上<br>[KPI-18]<br>・我が国に寄港する国際基幹航路の就航港湾数<br>R6年度 阪神港 16港<br>→ R12年度 阪神港 26港以上 |
|  | ・国際フィーダー貨物量<br>R5年度 阪神港 43万 TEU<br>→ R12年度 阪神港 39万 TEU以上  |
| ・穀物等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成                | ・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)(国際)<br>R5年度 0% → R12年度 5%〔全国指標〕  |
| ・「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現                     | ・「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入ターミナル数<br>R5年度 4 → R12年度 15〔全国指標〕  |
| ・ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上【再掲】 |   |
| ・ダブル連結トラックの導入促進                            |   |
| ・大型車ドライバーの休憩環境の改善【再掲】                      |   |
| ・交通流を最適化する料金施策の導入                          |   |
| ・31ft コンテナの取扱拡大                            |   |
| ・地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトの強力な促進               |   |
| ・整備新幹線の着実な整備                               |   |
| ・幹線鉄道ネットワークの高機能化                           |   |

|  |   |
|--|---|
| <b>■国内外を結ぶ交流拠点の更なる機能拡充・強化</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>三大都市圏国際空港の国際線就航都市数<br/>R7年度 194都市 → R12年度 212都市<br/>〔全国指標〕</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>航空の安全・安心の確保</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路端安全区域 (RESA) が確保されている空港の割合<br/>R6年度 33.3% → R12年度 50.0%</li> <li>滑走路路上における航空機等の衝突事故件数<br/>R6年 1件 → R7年以降毎年 0件〔全国指標〕</li> </ul>                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>FAST TRAVEL の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>主要空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)の国際線におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場に係る待ち時間を令和元年度からそれぞれ半減、またはそれぞれ10分以下に短縮した空港【再掲】<br/>R6年度 21%(R6) → R12年度 100%〔全国指標〕</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>我が国の経済成長・地域活性化に寄与するクルーズ船の受入環境整備</li> </ul>  |   |
| <b>■新技術の実装に対応した物流拠点の整備</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装を見据えた物流拠点の整備</li> </ul>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>産地と港湾が連携した農林水産物・食品の更なる輸出促進による国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化</li> </ul>  |   |
| <b>期待されるストック効果</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道1号淀川左岸線延伸部や一般国道24号京奈和自動車道等を整備することにより、近畿圏における環状道路や高速道路ネットワークのミッシングリンクの解消、空港・港湾と都心部及び物流拠点とのアクセス強化、地域の物流を担う主要道路の渋滞緩和を図ることで、都市機能の高度化や物流の効率化・高度化等による生産性の向上、国際産業競争力の強化が期待される。また、新たな産業や雇用の創出への効果が期待される。</li> <li>国際コンテナ戦略港湾「阪神港」では、我が国への欧州・北米航路をはじめ、多方面・多頻度の直航サービスの充実を目標に「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組を推進しているところ。神戸港におけるコンテナ貨物取扱量は約277万TEU(2024年)、大阪港におけるコンテナ貨物取扱量は約232万TEU(2024年)となっている。また西日本諸港からの国際フィーダー航路の寄港便数も68便/週(2014年4月時点)から92.5便/週(2025年11月時点)と増加している。更には阪神港などの背後地において新たに物流施設が整備されている。</li> <li>国際物流コンテナターミナルの整備を行うことでコンテナ取扱量の更なる増加が期待される。加えて産業の国際競争力の向上、背後企業の物流機能の強化も期待される。</li> <li>主要地方道近江八幡守山線道路整備事業(川田・比江・木部)では、野洲川を渡河する橋梁を含む4車線のバイパス道路を整備することで、交通渋滞の緩和を図り、南部地域の南北軸となる道路ネットワークを構築し、南部地域の経済活性化が期待される。”</li> <li>山陰近畿自動車道(浜坂道路Ⅱ期、竹野道路)の未整備区間の早期整備により、速達性や定時性が確保されることで、地域特産品の神戸・大阪市場への販売力が強化され、経済活動の活性化が期待される。”</li> <li>京奈和自動車道・一般国道168号五條新宮道路・一般国道169号奈良中部熊野道路の段階的な整備に伴い、沿線地域では、企業立地が進展している。関西大環状道路や高規格道路のミッシングリンクが解消されることにより、空港・港湾と都心部及び物流拠点とのアクセス性が強化される。それにより、都市機能の高度化や物流の効率化・高度化等による生産性の向上、国際産業競争力の強化が期待され、新たな産業や雇用の創出への効果が期待される。</li> <li>夢洲地区臨港道路整備により、大阪港の主要な輸送モードであるフェリーに関して既存ターミナルが狭隘であることから非効率な荷役となっている。そのため、夢洲地区に新フェリーターミナルを実現し、大阪港のフェリー機能を強化する。また、夢洲地区の国際観光拠点としてのポテンシャルを高める。</li> <li>国際物流ターミナルの整備によって、輸送需要の増大や船舶の大型化に対応することが期待される。</li> </ul> |   |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>国際戦略港湾等の国際物流コンテナターミナルの整備にあたっては、多くの関係者が連携して、計画的かつ効率的な事業進捗を図っている。</li> <li>山陰近畿自動車道(浜坂道路Ⅱ期、竹野道路)は、人・モノ・投資を呼び込み、持続的な経済成長</li> </ul>  |   |

が実現できるよう、物流・産業・交流の支えとなる道路ネットワーク整備を推進し、経済成長の実現を目指す。

- 夢洲地区臨港道路整備により、国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築として、船舶の大型化及びモーダルシフト等に対応した港湾施設の整備を促進する。
- 国際物流コンテナターミナルの整備にあたっては、多くの関係者が連携して、計画的かつ効率的な事業進捗を図っている。

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

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| ■地域経済を支える産業立地の促進   |   |
| 地域経済の活性化に向けた産業立地の促進  |   |
| ■インフラのセキュリティ強化   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通分野におけるサイバーセキュリティ対策の強化</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす IT 障害発生件数(サイバー攻撃に起因するものに限る。)<br/>R6年度 0件 → 毎年度 0件〔全国指標〕</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>〔KPI-19〕</li> <li>システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合<br/>R5年度 0% → 毎年度 100%〔全国指標〕</li> </ul>      |
| 期待されるストック効果  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>山陰近畿自動車道の整備を見据えて企業の設備投資が進められる等、産業界からの期待も大きく、地域の活性化が期待される。</li> <li>大和川流域(奈良県)の総合治水対策の推進による水害リスクの軽減により、経済安全保障に資する企業立地に向けた基盤整備につながる。</li> </ul> |   |
| インフラマネジメントの方針を踏まえた取組   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>山陰近畿自動車道(浜坂道路Ⅱ期、竹野道路)により、人・モノ・投資を呼び込み、持続的な経済成長が実現できるよう、物流・産業・交流の支えとなる道路ネットワーク整備を推進し、経済成長の実現を目指す。</li> </ul>                                   |   |

## 小目標Ⅱ－3：都市の国際競争力を高める基盤の整備、インフラ分野の高度化・効率化

[民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備]

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <b>■国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備</b>   |   |
| ・大都市の国際競争力強化のための基盤整備   | [KPI-20]<br>・国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市の主要地区の地価の増加割合(令和6年度比)<br>R6年度 0 → R12年度 0以上[全国指標]     |
| ・都市再生緊急整備地域における都市開発事業への支援等を通じた協働型都市再生  | ・都市再生緊急整備地域(特定都市再生緊急整備地域を含む)において、都市開発事業により整備される公共施設の用に供される土地の面積<br>R2～R6年度 80ha → R7～R11年度 80ha<br>[全国指標] |
| <b>期待されるストック効果</b>   |   |
| ・うめきた2期の整備により、世界中から資本、優秀な人材等を集積させ、都市や環境と人間の新しい関係性の中から創造的・革新的な変化(イノベーション)を生み出し、関西ひいては我が国に新たな国際競争力をもたらす。 |   |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>  |   |
| ・国際競争力を高める基盤整備として、公園等の基盤整備事業を進めるとともに、イノベーション創出機能の核となる総合コーディネート機関を設立するなど、官民連携した取組を推進                    |   |

[インフラ産業の成長力強化]

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <b>■PPP/PFIによる民間ビジネスの創出</b>  |   |
| ・PPP/PFI等の官民連携の推進  | ・PPP/PFIの事業規模【再掲】<br>R4年度～R5年度 累計 8.4兆円<br>→ R4年度～R13年度の10年間で累積 30兆円<br>[全国指標]  |
| ・我が国の強みを活かしたインフラシステムの戦略的な海外展開及び国際連携の推進   | [KPI-21]<br>・「建設・不動産」及び「モビリティ・交通」分野におけるインフラシステムの海外受注高<br>(建設・不動産の海外受注高)<br>H30年度 2.8兆円 → R12年度 6兆円[全国指標]<br>(モビリティ・交通の海外受注高)<br>R2年度 6兆円 → R12年度 10兆円[全国指標] |
| <b>期待されるストック効果</b>   |   |
| ・都心三宮再整備の一環として再開発ビルにバスターミナルを設ける計画で、周辺に点在するバス停の集約により、周辺道路の混雑緩和、周辺エリアの魅力向上につながり、経済活動の活発化などの効果が期待される。 |   |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>  |   |
| ・PFIによる民間の資金や技術・ノウハウを最大限に活用して、神戸三宮地区における交通結節点機能を強化する。  |   |

[インフラ分野の新技术を活用して経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入]

| 重点施策                          | 指標       |
|-------------------------------|----------|
| <b>■経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入</b> |          |
| ・カーボンニュートラルレポート形成の推進          | [KPI-22] |

|  |  |
|--|--|
|  | ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数<br>R6年度 44 港湾 → R12年度 100 港湾〔全国指標〕 |
| ・リニア中央新幹線の整備の促進  |  |
| ・自動物流道路の構築   |  |
| ・自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間)   |  |
| ・空飛ぶクルマの社会実装に向けた制度整備、離着陸場等の環境整備の推進   |  |
| <b>期待されるストック効果</b>   |  |
| ・ 自動物流道路の構築により、道路空間に物流専用のスペースを設け、クリーンエネルギーを電源とする無人化・自動化された輸送手段によって荷物を運ぶ新たな物流システムである自動物流道路により、物流の効率化、環境負荷の軽減が期待される。 |  |
| ・ 自動運転の実装により、人口減少、高齢化等により、地域の足を担う公共交通や物流の維持・確保等の社会課題を解決し、地域の交通サービスの維持や物流の生産性向上等が期待される。                             |  |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>  |  |
| ・ 自動運転実装の促進に向けて、地域コミッティなどを通じて実証実験を行う自治体への伴走支援を行う。  |  |

小目標Ⅱ－４：激甚化・頻発化し、切迫する災害に対応した「事前防災」の加速化・深化

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <p>■水災害対策、土砂災害対策、津波、高潮・高波対策</p> <p>・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)</p> | <p>[KPI-23]</p> <p>・気候変動の影響を考慮した河川整備計画へ変更した割合(国管理河川)<br/>R5年度 20% → R12年度 70%</p> <p>[KPI-24]</p> <p>・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した国管理河川(約 1,500 万 m<sup>3</sup>/s・km)の整備完了率<br/>R5年度 25% → R12年度 36%</p> <p>・気候変動を踏まえた洪水により生じる国管理河川における床上浸水家屋(約 670 万戸)の解消率<br/>R5年度 20% → R12年度 39%[全国指標]</p> <p>・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した都道府県管理河川(約 53 万 m<sup>2</sup>・km)の整備完了率<br/>R6年度 21% → R12年度 28%[全国指標]</p> <p>・特定都市河川の指定河川数<br/>R6年度 397 河川 → R12年度 551 河川<br/>[全国指標]</p> <p>[KPI-25]</p> <p>・浸水実績地区等における下水道による気候変動の影響を踏まえた浸水対策完了率<br/>R5年度 9% → R12年度 14%</p> <p>・浸水実績地区等(全国約 37 万 ha(令和5年度末時点))における下水道による浸水対策完了率<br/>R5年度 75% → R12年度 85%</p> <p>[KPI-26]</p> <p>・まちづくり等と一体となった砂防関係施設(約 36,000 か所)の整備完了率<br/>R5年度 24% → R12年度 38%</p> <p>[KPI-27]</p> <p>・気候変動を踏まえた高潮・津波に対応(必要な堤防高を確保)した海岸堤防等の整備完了率<br/>R5年度 39% → R12年度 48%</p> |
| <p>■水害対策</p>   |   |
| <p>・グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進</p>                              | <p>・緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約 100 都市(令和4年度末時点))における取組完了率<br/>R4年度 11% → R12年度 70%[全国指標]</p>   |
| <p>・浄水場の浸水対策の推進</p>  | <p>・2,000 戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場のうち、洪水等の浸水想定区域内にある施設の浸水災害対策完了率<br/>R4年度 48% → R12年度 77%</p>   |
| <p>・高台まちづくり(高規格堤防)の推進</p>                                    |   |
| <p>・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進</p>                   |   |
| <p>■土砂災害対策</p>   |   |
| <p>・気候変動の影響により頻発する土砂・洪水氾濫対策の計画的推進</p>                        |   |
| <p>■高潮・津波対策</p>  |   |
| <p>・水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化、効果的な管理運用の推進</p>                         | <p>・大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等(約 14,000 施設)の安全な閉鎖体制の確保率<br/>R5年度 85% → R12年度 91%[全国指標]</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・「協働防護」による港湾における気候変動適応</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国 63 港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合<br/>R6 年度 0% → R12 年度 11%[全国指標]</li> </ul>   |
| <p>■耐震化等の地震対策</p>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策</li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防等(約 830km)の地震・津波対策の対策完了率<br/>R5 年度 83% → R12 年度 87%[全国指標]</li> <li>・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における水門・樋門等(約 330 か所)の地震・津波対策の対策完了率<br/>R5 年度 93% → R12 年度 98%</li> <li>・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等におけるダム等管理設備(約 1,600 か所)の耐震整備完了率<br/>R5 年度 82% → R12 年度 86%[全国指標]</li> <li>・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等(延長約 3,500km)の耐震対策の完了率<br/>R5 年度 65% → R12 年度 69%[全国指標]</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路橋梁等の耐震機能強化</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路(約 110,000km)上の橋梁(約 65,000 橋(令和5年度末時点))の耐震化率<br/>R5 年度 82% → R12 年度 88%[全国指標]</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路等の耐震対策</li> </ul>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空ネットワークの拠点となる空港(23 空港)における滑走路等の耐震対策の完了率<br/>R6 年度 61% → R12 年度 65%[全国指標]</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口・資産集積地区における下水道施設の耐水化の推進</li> </ul>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口・資産集積地区(市街化区域・DID(人口集中地区)等)からの排水を受け持つ下水処理場等(下水処理場:約 460 か所、ポンプ場:約 1,700 か所)における水害時の揚水機能確保完了率<br/>R5 年度 11% → R12 年度 88%</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設に接続する上下水道管路の一体的な耐震化等の推進</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-28]</li> <li>・給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設(約 35,000 か所)のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合<br/>R5 年度 5% → R12 年度 27%</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道における急所施設の耐震化の推進</li> </ul>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道の急所施設である下水道管路(約 9,100km)の耐震化完了率<br/>R5 年度 67% → R12 年度 79%</li> <li>・下水道の急所施設である下水処理場(約 1,600 か所)の耐震化完了率<br/>R5 年度 38% → R12 年度 54%</li> <li>・下水道の急所施設であるポンプ場(約 900 か所)の耐震化完了率<br/>R5 年度 33% → R12 年度 61%</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・水道における急所施設の耐震化の推進</li> </ul>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・水道の急所施設である導水管・送水管(約 62,000km)の耐震化完了率<br/>R5 年度 46% → R12 年度 60%</li> <li>・水道の急所施設である取水施設の耐震化完了率<br/>R5 年度 40% → R12 年度 63%</li> <li>・水道の急所施設である浄水施設の耐震化完了率<br/>R5 年度 43% → R12 年度 76%</li> <li>・水道の急所施設である配水池の耐震化完了率<br/>R5 年度 62% → R12 年度 82%</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・浄水場の停電対策の推進</li> </ul>                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2,000 戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場の停電対策完了率</li> </ul>  |

|                            |   |
|----------------------------|---|
|                            | R4年度 60% → R12年度 100%   |
| ・水道事業者等における危機管理マニュアルの策定の推進 | ・上水道事業者及び水道用水供給事業者における危機管理マニュアルの策定率<br>R4年度 76% → R12年度 100%  |
| ・住宅・建築物の耐震化                | (参考)<br>・居住世帯のある住宅のストック総数のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震性が確保されているものの割合<br>(住宅の耐震化率)<br>R5年 90% → R12年 95%[全国指標]   |
|                            | (参考)<br>・耐震診断が義務付けられた、病院、店舗、旅館等の不特定多数の者等が利用する大規模建築物等(11,464棟(令和5年度末時点))のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合<br>R5年 92.9% → R12年 耐震性が不十分なものを<br>おおむね解消[全国指標] |
|                            | (参考)<br>・緊急輸送道路の一部等(約 9,000km)の沿道建築物で、耐震診断が義務付けられたもの(7,291棟(令和6年4月1日時点))のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合<br>R5年 43.6% → R12年 60%[全国指標]                  |
| <b>■豪雪対策</b>               |   |
| ・道路の雪寒対策等                  | ・雪寒指定道路(直轄区間約 12,000km)のうち交通障害が発生する危険性の高い箇所における雪寒対策必要箇所(約 940か所(令和5年度末時点))の整備完了率<br>R5年度 0% → R12年度 24%[全国指標]   |
| <b>■災害に強いまちづくり・地域づくり</b>   |   |
| ・災害に強い市街地形成に関する対策          | ・災害に強い市街地形成に関する対策を優先的に必要とする地域(569市区町村(令和5年度時点))のうち、対策(津波避難タワー等の整備、不燃化促進、緊急車両アクセス向上、防災機能強化等)が概成した割合<br>R5年度 9% → R12年度 45%[全国指標]                           |
| ・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進      | ・都市再生安全確保計画の策定率<br>R5年度 40% → R12年度 60%[全国指標]   |
| ・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査  | (参考)<br>・調査対象地域(全国 287,966km <sup>2</sup> )における地籍調査の完了率(地籍調査の対象地域全体での進捗率)<br>R6年度 53% → R11年度 57%[全国指標]   |
|                            | (参考)<br>・優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km <sup>2</sup> )における地籍調査の完了率(地籍調査の優先実施地域での進捗率)<br>R6年度 81% → R11年度 87%[全国指標]                     |
| ・復興事前準備の推進                 | ・大規模地震対策が必要な市区町村(日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域、首都直下地震緊急対策区域及び南海トラフ地震防災対策推進地域の市区町村:約 1,100市区町村)における事前復興まちづくり計画等の策定完了率<br>R6年度 8.7% → R12年度 9%                   |
| ・地下街の防災対策の推進               | ・地下街等防災推進計画に基づく耐震対策(全国 77か所(令和5年度末時点))が完了した地下街の割合<br>R5年度 78% → R12年度 86%[全国指標]   |
| ・密集市街地等の改善                 | (参考)<br>・著しく危険な密集市街地の面積の解消率   |

|  |  |
|--|--|
|  | R5年度 約60% → R12年度 100%   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の防災性向上に資する空き家等の除却や活用</li> </ul>                             | (参考)<br>・全国の空き家(住宅約900万戸(令和5年度時点)ほか建築物等)のうち、特に対応が必要な空き家(約20万物件)について、市区町村の取組(空家法に基づく助言・指導・勧告、任意の行政指導等)により対応(改修等による利活用、適切な管理、除却や修繕等)がなされた割合<br>R5年度 40.1% → R12年度 100%[全国指標] |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>老朽化した公営住宅の建て替え等による防災・減災対策</li> </ul>                          | (参考)<br>・特に老朽化した公営住宅団地(全国の公営住宅:5,500団地(令和6年度時点想定))の更新や老朽化対策のための改修の完了率<br>R6年度 0% → R12年度 100%[全国指標]  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクト・プラス・ネットワークの深化(「まちづくりの健康診断」による立地適正化計画の実効性向上等)</li> </ul> | ・立地適正化計画を策定した市町村数【再掲】<br>R6年度 636都市 → R12年度 1,000都市<br>[全国指標]  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>所有者不明土地等対策</li> </ul>   |  |
| <b>■ 防災拠点の強化</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>避難地や救援・救護活動の拠点等となる防災公園の整備・機能強化の推進</li> </ul>                  | ・広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約1,500か所)における災害時に活用可能な給水施設の確保率<br>R4年度 17% → R12年度 50%[全国指標]   |
|  | ・広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約1,500か所)における災害時に活用可能なトイレの確保率<br>R4年度 28% → R12年度 50%[全国指標]  |
|  | ・防災拠点や避難地等の確保を図るために整備が必要な防災公園(全国268か所)の対策(避難場所となる運動施設、支援部隊の活動拠点となる広場、災害応急対策に必要な備蓄倉庫・発電施設等の整備)完了率<br>R5年度 48% → R12年度 100%[全国指標]  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路における防災拠点機能強化</li> </ul>                                     | ・道の駅における防災対策(防災上の位置付け(地域防災計画への位置付け)がある道の駅(約450か所(令和5年度末時点))の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率<br>R5年度 55% → R12年度 68%[全国指標]  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>災害応急対策の活動拠点となる官庁施設の防災拠点機能確保</li> </ul>                        | ・災害応急対策の活動拠点となる合同庁舎のうち被災時の機能確保が必要な施設における対策(電力確保のための改修、劣化箇所の改修等)の完了率<br>R6年度 0% → R12年度 45%   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>地域防災における空港の拠点化の推進</li> </ul>                                  | ・全国の空港(95空港)における他空港との連携を空港の業務継続計画(A2-BCP)等に位置付けている計画の策定完了率<br>R6年度 0% → R12年度 100%[全国指標]   |
| <b>■ 災害時に機能する陸海空のネットワーク構築</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路の未整備区間の早期整備</li> </ul>                                   | ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約20,000km)の未整備区間(約6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】<br>R5年度 6% → R12年度 19%[全国指標]  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路(有料)の暫定2車線区間における4車線化</li> </ul>                          | ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間等(約1,100km(令和5年度末時点))の整備完了率<br>R5年度 0% → R12年度 14%[全国指標]   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>防災性の向上の観点から無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進</li> </ul>                     | ・電柱倒壊のリスクがある市街地等の第一次緊急輸送道路(約10,000km)における無電柱化整備完了率<br>R5年度 54% → R12年度 61%[全国指標]   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路の法面・盛土の土砂災害防止対策</li> </ul>                                  | ・緊急輸送道路(約110,000km)の法面・盛土における  |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>対策必要箇所(約 34,000 か所(令和6年度末時点))の整備完了率<br/>R5年度 67% → R12年度 76%[全国指標]</p>   |
| <p>・渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策</p>         | <p>・緊急輸送道路(約 110,000km)における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所(約 1,700 か所(令和5年度末時点))の整備完了率<br/>R5年度 17% → R12年度 67%[全国指標]</p>  |
| <p>・災害発生時において安全かつ円滑な交通を確保するための対策の推進</p>    | <p>・信号機電源付加装置の整備台数<br/>- → R12年度末までに約 1,500 台<br/>[全国指標]</p>  |
| <p>・空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策</p>          | <p>・航空ネットワークの拠点となる空港(23 空港)における護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策の完了率<br/>R6年度 48% → R12年度 91%[全国指標]</p>  |
| <p>・空港無線施設等の電源設備等の浸水対策</p>                 | <p>・全国の空港(95 空港)における空港無線施設等(建物)の津波・高潮等の安全対策の完了率<br/>R6年度 79% → R12年度 80%[全国指標]</p>  |
| <p>・空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進</p>             | <p>・全国の空港(95 空港)におけるターミナルビル吊り天井の安全対策の完了率<br/>R6年度 74% → R12年度 92%[全国指標]</p>   |
| <p>・空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進</p>            | <p>・全国の空港(95 空港)におけるターミナルビルの電源設備の浸水対策(止水扉設置等)の完了率<br/>R6年度 89% → R12年度 93%[全国指標]</p>  |
| <p>・鉄道施設の耐震対策</p>                          | <p>・首都直下地震又は南海トラフ地震により震度6強以上が想定される地域等の主要鉄道路線等の駅、高架橋等(約 30,000 か所)の耐震化率<br/>R6年度 0% → R12年度 33%[全国指標]</p>  |
|  | <p>・重い桁荷重を支えるラーメン橋台(約 1,100 か所)の耐震化率(新幹線鉄道以外)<br/>R5年度 26% → R9年度 100%[全国指標]</p>  |
| <p>・鉄道施設の浸水対策</p>                          | <p>・既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等(約 1,000 か所)の浸水防止対策の完了率<br/>R5年度 38% → R12年度 74%[全国指標]</p>  |
| <p>・鉄道施設の豪雨対策</p>                          | <p>・既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁(約 380 橋梁)の流失・傾斜対策の完了率<br/>R5年度 35% → R12年度 80%[全国指標]</p>   |
|  | <p>・既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面(約 2,400 か所)の崩壊防止対策の完了率<br/>R5年度 29% → R12年度 66%[全国指標]</p>   |
| <p>・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(高潮・高波対策)</p> | <p>・全国の港湾(932 港)のうち、高潮・高波対策(港湾計画等に基づく外郭施設等の防水・止水機能の強化、耐波性能の強化に資する改良等)を実施する必要がある施設延長(170km)の整備完了率<br/>R5年度 42% → R12年度 48%[全国指標]</p>   |
| <p>・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(地震対策)</p>    | <p>・全国の港湾(932 港)のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク(港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設:464 ネットワーク)の整備完了率<br/>R5年度 35% → R12年度 43%[全国指標]</p> |
| <p>・港湾における走錨事故の防止等に関する対策</p>               | <p>・全国の港湾(932 港)のうち、船舶の避泊水域を確保(港湾計画等に基づく船舶の避難に関連する外郭施設等の整備)する必要がある施設延長(60km)の整備完了率<br/>R5年度 82% → R12年度 88%[全国指標]</p>   |
| <p>・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(埋塞対策)</p>    | <p>・全国の港湾及び開発保全航路(947 か所)のうち、埋塞対策等(水域施設の埋没対策、海洋環境整備船等の船舶建造・修繕)を行う必要がある港湾及び開発保全航路</p>  |

|   |  |
|---|--|
|   | (100 か所)の整備完了率<br>R5 年度 4% → R12 年度 15%〔全国指標〕  |
| ・港湾における津波対策   | ・全国の港湾(932 港)のうち、津波対策(港湾計画等に基づく第一線防波堤の整備・粘り強い構造への改良、津波避難施設の整備)を緊急的に行う必要のある港湾(46 港)の整備完了率<br>R5 年度 35% → R12 年度 59%〔全国指標〕 |
| ・海域における豪雨災害等による漂流物等への対応   | ・海洋環境整備船等のうち、更新目安時期を超過していない船舶の割合<br>R7 年度 80% → R12 年度 93%〔全国指標〕   |
| ・防災性に優れた業務継続地区の構築   | ・令和 17 年度までに災害対応拠点を含む拠点地区で自立分散型面的エネルギーシステムによりエネルギー供給が開始されることが予測される地区数に対する進捗率<br>R5 年度 41% → R12 年度 73%〔全国指標〕             |
| ・事業間連携や鉄道災害調査隊の活用による早期災害復旧体制の構築   |  |
| ・プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善   |  |
| ・大規模災害時における円滑な航路啓開・災害復旧等を可能とするため全国各地に作業船を保有できるよう環境を整備   |  |
| <b>期待されるストック効果</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(平城宮跡区域)について、公園が所在する市の広域避難場所・帰宅困難者受入施設に指定されていることを踏まえ、給水・トイレ機能等を充実させることで、災害時の避難環境の向上が期待される。</li> <li>・ 国営明石海峡公園では、災害派遣活動時に利用を予定しているエリアにおいて、活動の効率化に資する園路等を整備することにより、広域防災拠点としての機能強化への寄与が期待できる。</li> <li>・ 淀川直轄河川改修事業 他(淀川流域)は、淀川水系では治水安全度の著しく低い桂川の河道掘削等を推進しつつ、淀川本川においては阪神なんば線の架替を進めることで、治水安全度を堅持しつつ、中上流部の治水安全度の向上を図る。また、大阪都市圏を抱える下流においては、近年頻発する超過洪水への対応や避難高台等にも活用できる高規格堤防の整備を推進し、水害リスクの軽減を図る。”</li> <li>・ (すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路)(和歌山県串本町他)は、南海トラフ巨大地震に伴う津波により、紀伊半島沿岸の国道 42 号の多くの区間で浸水・津波の恐れが想定され、紀勢自動車道紀勢線の開通区間では、越波等の災害発生時に国道 42 号が通行止めとなった場合も交通を確保できる。引き続き未開通区間の整備を推進し、ミッシングリンクの解消を図ることで、関西国際空港とのアクセス性が向上し、外国人宿泊客数の増加が見込まれる。近年はレンタカーを利用した外国人観光客の紀南地域への訪問率も高い傾向にあり、更なる外国人観光客数の増加も期待される。</li> <li>・ 北近畿豊岡自動車道は国道9号が災害時に通行不能となった場合に代替路として機能することが期待される。引き続き未開通区間の整備を推進し、ミッシングリンクの解消を図る。北近畿豊岡自動車道の開通により、ドクターカー活動圏域が拡大することで、第三次救急医療機関からの 30 分圏域人口カバー率が増加し、救急搬送時の時間短縮に大きく貢献する。</li> <li>・ ※ドクターカー活動圏域とは、第三次救急医療機関から出発するドクターカーと各消防署から出発する救急車が合流することができるエリアのこと。</li> <li>・ ※緊急時(大量出血等)では搬送時間が 60 分になると、生存率は 10%と極めて低く、30 分以内(50%の生存率)の搬送が必要とされている。</li> <li>・ 災害発生時において、暫定2車線区間は4車線区間と比較して、長期通行止めになる可能性が高い。近畿自動車道松原那智勝浦線(御坊～みなべ)4車線化により、復旧作業の施工ヤードを確保しつつ車線を確保することも可能となり、迅速な交通の確保が期待される。引き続き暫定2車線区間の整備を推進し、4車線化を図る。さらに、引き続き4車線化を図ることで、関西国際空港とのアクセス性が向上し、外国人宿泊客数の増加が見込まれる。近年はレンタカーを利用した外国人観光客の紀南地域への訪問率も高い傾向にあり、更なる外国人観光客数の増加が期待される。</li> <li>・ 一般国道 24 号奈良バイパス電線共同溝(奈良県奈良市)は、無電柱化により災害時における緊急輸送道路の確保並びに安全で快適な歩行空間の確保を図ることともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援。</li> <li>・ 大阪府流域下水道 大規模雨水処理施設整備事業により、液状化の可能性が高い上、設置年度が古く脆弱な木津浄水場送水管路を更新することで、大規模地震による管路の破断・損傷を防止し、広域水運用が持つ機能を最大限発揮させながら、府民生活を支えるライフラインとして安心・安全な</li> </ul> |  |

水道用水の供給が可能となる。

- ・ 城陽市第2分水施設整備により、東部丘陵地において災害等に対する市町水源の多重性を確保するとともに、緊急時における貯留機能を合わせ持つ2箇所目の城陽市分水線を整備することにより、災害時の代替性の確保が可能となる。
- ・ 大阪府流域下水道 大規模雨水処理施設整備事業により、増補幹線の整備を進める浸水被害の低減を図るとともに、雨水ポンプ場の施設の更新に合わせて雨水ポンプの予備機化を進めることで安全性を高める。
- ・ 大阪府流域下水道 基幹施設耐震化事業により、大地震で流域下水道が機能を喪失すると、広範囲に渡り下水道が使用できない状況となる。これを避けるため、管路施設及び揚排水・沈殿・消毒施設の耐震化を行うことで、地震時での下水処理機能を維持する。
- ・ 門真市北部地区他住宅市街地総合整備事業により、防災性の向上(老朽木造住宅の除却・建替などによる延焼リスクの低減、道路・公園の整備による避難路・延焼遮断帯の確保)や生活環境の改善(公園・広場の整備による住民の憩いの場の創出、道路拡幅による通行の安全性・快適性の向上)、地域魅力の向上(建替えや再開発による商業・産業活動の活性化、地価の安定・上昇による資産価値の向上)を行う。
- ・ 阪神西部(武庫川流域圏)の総合治水対策》流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)により、武庫川水系ではながす(河川下水道対策)・ためる(流域対策)・そなえる(減災対策)を組み合わせた総合治水を推進し、治水安全度を向上させることで浸水による家屋・人的被害の防止を図り、地域住民の安全・安心を確保する。
- ・ 引原ダム再生事業:流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)により、ダムの貯留容量拡大や放流設備増強等、既存ダムを最大限活用する「ダム再生」により、治水安全度を向上させることで揖保川流域における浸水被害を軽減する。
- ・ 「道の駅姫路」整備事業道路における防災拠点機能強化により、地域防災計画に広域防災拠点として位置づける予定であり、大規模災害等の発生直後から物資拠点となる手柄山平和公園と連携し、応急活動要員(自衛隊、警察、消防等)の一次集結、連絡等を行うことができる集結拠点として活用可能な施設を整備することにより、災害に強く安全・安心に暮らせるまちの構築に寄与することが期待される。
- ・ 河川(西川特定都市河川浸水被害対策推進事業)により、日高川水系西川の河川改修を推進することにより、行政等の機能が集積し国道42号等の交通ネットワークを有する当該地域において、水害リスクの軽減が図られる。また、それにより当該地域の安全安心の向上が期待される。
- ・ 道路(緊急輸送道路)の落橋防止装置の設置による橋梁耐震化を行うことで、災害時の通行止めリスクの軽減が期待される。
- ・ 電線を地下に埋設し無電柱化することで、台風等による電柱倒壊に伴う通行止めリスクの軽減が期待される。
- ・ コンクリートにより道路法面を保護することで、豪雨等による通行止めリスクの軽減が期待される。
- ・ 地域の拠点となる港湾、漁港の地震・津波災害時における経済被害を抑えるとともに早期の復旧復興が期待される。
- ・ 大阪港では堤防背後にゼロメートル地帯が広がっている。南海トラフ巨大地震や気候変動に伴い激甚化・頻発化する台風等によってもたらされる気象災害に対し、堤防の耐震工事や嵩上げ等を実施することで、水害リスクの軽減を図る。
- ・ 東横堀川において、護岸の耐震対策を実施することで、津波などの浸水被害防止の効果を図る。また、耐震対策により拡幅される水辺空間を、都心における貴重なオープンスペースとして安全で人々が集い行き交う賑わい創出にむけた整備を行うことで、水都大阪としての都市魅力の向上を図る。
- ・ 急所施設及び重要施設に接続する下水道管路の耐震化を計画的・集中的に進めることで、災害時に最優先で下水道を必要とする災害医療機関などの流下機能を確保することが可能となる。また、災害に強く、安心して暮らせる地域となることで、居住人口や雇用人口の増加等も期待できる。
- ・ 急所施設である住之江配水場を耐震化することで、災害時に最優先で水道を必要とする災害医療機関などに供給することが可能となる。
- ・ 気候変動を考慮した防波堤の嵩上げ対策を実施することで、大阪港において、沈下により高潮、高波や津波等発生時に十分に機能を発揮できない恐れのある防波堤について、気候変動を考慮した嵩上げ等の対策を行うことにより、港内の安全性の向上が図られる。
- ・ 大和川流域(奈良県)の総合治水対策により、水害リスクの軽減を図る。
- ・ 国道168号、国道169号をはじめとした緊急輸送道路の橋梁の耐震補強を実施することで、大規模

地震発生時の道路ネットワークの寸断を未然に防ぐ。

- ・ 妙法寺川都市基盤河川改修事業他 2 事業により、昭和 42 年の大水害にて被害が生じた市街地を流れる表六甲河川群の河川について、効率的・効果的な整備を進め、一定の治水安全度の向上を図る。また、過去に浸水被害が生じたその他の河川についても河床掘削、護岸工を整備するなど効率的・効果的な整備を進めていき一定の治水安全度の向上を図る。
- ・ 足羽川ダム建設事業により、洪水調節専用のダム及び、他流域の河川の洪水をダムへ導水するための分水施設(堰・導水トンネル)を整備することにより治水安全度を向上させることで、足羽川、日野川、九頭竜川下流地域における浸水被害を軽減する。
- ・ 大戸川ダム建設事業により、洪水調節専用のダムを整備することで大戸川下流地域の洪水被害軽減を図る。また、大戸川ダムが天ヶ瀬ダムの集水面積の約半分を担い、天ヶ瀬ダムが適切に洪水調節実施できるようになることで、宇治川、淀川本川における浸水被害を軽減する。

#### インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- ・ 国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(平城宮跡区域)について、災害時に広域避難場所・帰宅困難者受入施設としての機能等が発揮できるよう、多様な主体と連携しつつ平常時における防災意識の向上に取り組む。
- ・ 国営明石海峡公園では、災害発生時に広域防災拠点としての運用を迅速、円滑に行うことができるよう、避難誘導訓練や、関係機関との情報伝達訓練等に取り組む。”
- ・ 近年の災害の激甚化・頻発化を踏まえて、災害時に「被災する道路」から「救援する道路」として強靱で信頼性の高い道路ネットワークを構築するとともに、急速に進展するインフラ老朽化を克服し、良好なインフラを次世代につなぐことで、誰もが安全に安心して暮らせる社会を目指す。
- ・ 阪神西部(武庫川流域圏)の総合治水対策では、河川下水道対策と併せて、雨水貯留浸透施設設置などの流域対策、防災安全教育などの減災対策を県市が連携して取組み、ハード・ソフト一体的に総合治水対策を推進させる。
- ・ 門真市北部地区他住宅市街地総合整備事業により、ハード面での安全確保に留まらず、より一層の安全性を確保するため、ソフト対策として市や自治会、大学等と連携し、防災訓練やワークショップ等の企画・開催を通じて、地域の防災意識の向上や、災害時の体制づくりなど地域防災力の更なる向上に取り組んだ。また、防災性の向上とともに、魅力あるまちへ再生するため、公共用地や除却跡地等を活用したみどりの整備推進に取り組んだ。
- ・ 引原ダム再生事業により、ダム堤体の嵩上げなどハード対策に加え、ダム貯水容量の見直しや事前放流機能の増強を図り、気候変動を考慮した揖保川水系流域治水プロジェクト 2.0 において流域全体で最適なインフラ整備を推進させる。
- ・ 「道の駅姫路」整備事業により、建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設となるよう整備する。災害時の支援活動に必要なスペースとして、2,500 m<sup>2</sup>以上の駐車場を備える。道の駅の設置者である姫路市と道路管理者である兵庫県の役割分担等が定まった BCP(業務継続計画)を策定する。
- ・ 西川特定都市河川浸水被害対策推進事業により、西川流域水害対策計画に基づき、流域の様々な関係者と協働して水害に強いまちづくりに取り組んでいく。
- ・ 南海トラフ地震等の大規模災害時における緊急輸送道路等の通行を確保するため、橋梁の耐震化や道路法面強化、無電柱化を推進している。
- ・ 防波堤の強化対策を実施し、地震、津波後の早期の復旧復興拠点として活用を図る。
- ・ 大阪港海岸では、近年の災害の激甚化・頻発化を踏まえて、良好なインフラを次世代につなぐことで、誰もが安全に安心して暮らせる社会を目指す。
- ・ 上下水道一体でとりまとめた上下水道耐震化計画に基づき、以下の取組を実施する。災害時に優先的に求められる施設(管路、揚水施設)の耐震化を図る。重要施設の中でも災害拠点病院等に接続する下水道施設の耐震化を優先的に実施する。
- ・ 大阪市水道施設整備中長期計画及び上下水道一体でとりまとめた大阪市上下水道耐震化計画に基づき実施する。
- ・ 気候変動を考慮した防波堤の嵩上げ対策により、港湾施設の耐波性能等の強化として、気候変動を考慮した防波堤の嵩上げ対策の実施し、波浪等に対する施設の安全性を確保する。
- ・ 妙法寺川都市基盤河川改修事業 他 2 事業により、妙法寺川、伊川、櫛谷川の 3 河川の改修を鋭意進め、治水安全度の向上を図る。また、県、市が河川整備計画や下水道計画に位置付けた整備を着実に進めるとともに、人的被害の回避・軽減を図るため、分野別計画と連携しながら国、県、市、県民が共同して総合治水に取り組む。

## 小目標Ⅱ－５：平時から防災体制の強化、新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化

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

| 重点施策                             | 指標  |
|----------------------------------|---|
| <b>■災害リスク情報等の充実と活用による防災体制の構築</b> |   |
| ・水災害リスク情報の充実・活用                  | ・土砂災害警戒区域(約 699,100 区域(令和5年度末時点))のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表が完了した区域の割合<br>R5 年度 96% → R12 年度 100%[全国指標]                             |
|                                  | ・洪水浸水想定区域が指定されている市町村のうち、最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市町村の割合<br>R5 年度 0% → R12 年度 100%                                |
|                                  | ・高潮浸水想定区域が指定されている市区町村(全国 213 市区町村(令和5年度末時点))のうち、最大クラスの高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合<br>R5 年度 0% → R12 年度 100%[全国指標] |
|                                  | ・津波災害警戒区域が指定されている市区町村(全国 436 市区町村(令和5年度末時点))のうち、最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合<br>R5 年度 0% → R12 年度 100%[全国指標] |
|                                  | ・土砂・流木の影響を受けると想定される河川(約 50 河川(令和7年度末時点想定))のうち、河川からの氾濫に係るハザードに土砂・流木の影響を見込んだハザード情報が示されている河川の割合<br>R6 年度 0% → R12 年度 40%[全国指標]   |
|                                  | ・雨水出水浸水想定区域図が作成される市町村のうち、最大クラスの内水に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市町村の割合<br>R5 年度 0% → R12 年度 100%                               |
| ・気候変動等に対応した渇水対策及び災害時における用水供給の確保  | ・渇水対応タイムラインの作成を優先的に進める一級水系(58 水系)のうち、作成・公表を完了した割合<br>R6 年度 100% → R12 年度 100%   |
| ・大規模盛土造成地等のリスク把握に関する対策           | ・大規模盛土造成地を有する市町村における安全性把握調査完了率<br>R5 年度 7.1% → R12 年度 65.9%   |
|                                  | ・府県、指定都市、中核市における盛土規制法に基づく規制区域の指定完了率<br>R5 年度 0% → R10 年度 100%   |
|                                  | ・液状化の発生傾向が比較的強いエリアが含まれる市町村におけるリスクコミュニケーションの充実に必要な液状化ハザードマップの作成完了率<br>R6 年度 0% → R12 年度 13%                                    |
|                                  | ・液状化リスクマップによるリスク把握がなされ、関係者間での共有が図られた府県の割合<br>R6 年度 0/7 → R11 年度 7/7   |
| ・大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化         | ・国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、直近3年間の港湾 BCP に基づく訓練の実施割合<br>R6 年度 70.0% → R12 年度 100%   |
|                                  | ・災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画(港湾 BCP)を改訂した港湾(重要港湾以上)の割合<br>R6 年度 0% → R12 年度 100%   |

|  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>「協働防護」による港湾における気候変動適応</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国 63 港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合【再掲】<br/>R6 年度 0% → R12 年度 11%[全国指標]</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>(参考)</li> <li>・調査対象地域(全国 287,966km<sup>2</sup>)における地籍調査の完了率(地籍調査の対象地域全体での進捗率)【再掲】<br/>R6 年度 53% → R11 年度 57%[全国指標]</li> <li>(参考)</li> <li>・優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km<sup>2</sup>)における地籍調査の完了率(地籍調査の優先実施地域での進捗率)【再掲】<br/>R6 年度 81% → R11 年度 87%[全国指標]</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路啓開計画策定及び実効性の向上(災害に備えた関係機関との連携)</li> <li>・住民自らの的確な避難行動につながる災害情報提供の充実</li> </ul> |  |
| <p>■TEC-FORCE の増強と多様な主体との連携強化</p>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・TEC-FORCE 等に係る機能強化による災害対応力の強化</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・TEC-FORCE(対象隊員数:約 8,900 人)による被災状況把握等の高度化(DiMAPS を始めとした情報集約ツールの開発等)への対応(訓練・研修・講習の受講)完了率<br/>R5 年度 16% → R12 年度 100%[全国指標]</li> <li>・大規模氾濫等に対応(高揚程化による機能強化)するための災害対策用車両(排水ポンプ車:約 240 台(令和 6 年度末時点))の整備完了率<br/>R6 年度 75% → R12 年度 83%[全国指標]</li> <li>・国土交通省の庁舎等の防災拠点(令和 5 年度末時点)のうち、信頼性の高いネットワーク(大容量化・冗長化した光ファイバ通信、多重無線通信等)を運用できる防災拠点の整備完了率<br/>R5 年度 13% → R12 年度 60%</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・水防団の充実強化等による地域水防力の強化</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標指定団体数(全国 150 団体)に対する水防協力団体の指定割合<br/>R5 年度 41% → R12 年度 100%[全国指標]</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-29]</li> <li>・全国の市区町村(1,741 市区町村)と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率<br/>R6 年度 62% → R12 年度 80%[全国指標]</li> </ul>  |
| <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・発災時の住まい確保に係る官民連携等の促進</li> </ul>                                      |  |
| <p>■地域における平時からの防災力の強化</p>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用の推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の実情に応じた公共又は民間の災害用井戸等の代替水源確保の取組を行っている市区町村の割合<br/>R6 年度 28% → R12 年度 100%[全国指標]</li> </ul>   |
| <p>■早期避難等を促すための防災情報の高度化</p>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災気象情報等の高度化</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差)<br/>R2～R6 年の平均値 178km → R8～R12 年の平均値 100km[全国指標]</li> <li>・次期静止気象衛星及び次々期静止気象衛星の整備(契約・基本設計審査・詳細設計審査・構成品製造完了・統合作業・打ち上げ・運用開始の 7 工程)の進捗率<br/>R6 年度 14% → R12 年度 71%[全国指標]</li> <li>・線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化(発生情報の早期提供に係る 3 工程、半日前予測の開始及び対象</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実実施進捗率<br/>R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)<br/>[全国指標]</p> <p>・地震観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:663か所)の完了率<br/>R6年度 41% → R12年度 67%[全国指標]</p> <p>・緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く(震度の誤差が震度階級で±2階級以下)提供した地域の割合<br/>H28～R2年度の平均値 89.3%<br/>→ R8～R12年度の平均値 92%[全国指標]</p> <p>・津波に関する情報を迅速に提供(地震発生から3分以内に津波警報・注意報を発表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合<br/>R2～R6年度の平均値 95.5%<br/>→ R8～R12年度の平均値 96%[全国指標]</p> |
| <b>期待されるストック効果</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府堺市の堺2区基幹的広域防災拠点では、災害発生時に防災拠点として役割を發揮するための防災訓練を実施しており、防災体制の強化を図っている。</li> <li>山陰近畿自動車道(浜坂道路Ⅱ期、竹野道路)では、南海トラフ巨大地震の発生時は、日本海側の高規格道路による物資等の輸送が不可欠となる。日本海側の高規格道路ネットワークのミッシングリンクを解消し、北近畿豊岡自動車道、鳥取自動車道とともに国土のリダンダンシーを確保する。”</li> </ul>  |  |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路管理者及び関係機関による道路啓開計画の策定等、災害時における関係者間の連携・協力の枠組みを平時から構築する。</li> <li>道路管理者及び多くの関係者の協力のもと道路啓開計画に位置づけられた実践的な啓開訓練を実施する等、様々な関係者の防災意識向上につながる実践的・広域的な訓練の実施等を行う。</li> <li>大阪府堺市の堺2区基幹的広域防災拠点として整備した緑地において、多くの関係者が連携して、災害発生時に防災拠点として役割を發揮するための防災訓練を実施している。平常時は親水緑地空間として解放し、地域の賑わいを創出している。</li> <li>山陰近畿自動車道(浜坂道路Ⅱ期、竹野道路)では、激甚化・頻発化する豪雨災害や切迫する南海トラフ地震等に対し、県民が安心して暮らすことができるよう、自然災害に強い社会の実現を目指す。</li> </ul> |  |

[新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化]

| 重点施策                                    | 指標  |
|---|---|
| <b>■新技術を活用したインフラ管理を含めた災害対策</b>          |   |
| ・新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化 | [KPI-30]<br>・インフラ DX ネットワークを活用するシステム数の割合<br>R6年度 38% → R12年度 100%[全国指標]   |
| ・道路システムの DX による道路管理及び情報収集等の体制強化対策       | [KPI-31]<br>・第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間の CCTV カメラ(約 3,000 か所)の設置完了率<br>R5年度 29% → R12年度 100%[全国指標]   |
| ・河川情報等の充実                               | ・国管理河川(約 10,000km)において新技術(夜間の視認性を向上させたカメラ:約 2,400 か所)による河川流況等の観測、危機管理の高度化を実現した割合<br>R6年度 0% → R12年度 100%[全国指標]<br>・国・水資源機構管理ダム等において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合<br>R5年度 0% → R12年度 100% |
| ・河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理の推進               | [KPI-8]<br>・国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率【再掲】</p> <p>R6年度 0% → R12年度 22%[全国指標]</p>  |
| <p>・港湾における災害情報収集等に関する対策</p>                | <p>[KPI-32]</p> <p>・全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路(140か所)のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じた必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路(123か所)における整備完了率</p> <p>R6年度 9% → R12年度 39%[全国指標]</p>   |
| <p>・港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発</p>          | <p>・港湾における気候変動対策や災害時の港湾施設の利用可否判断の高度化等に必要な技術基準類(高潮、高波及び津波の作用条件並びに岸壁、栈橋及び防波堤の性能 照査方法に関する6項目)の策定完了率</p> <p>R6年度 0% → R12年度 67%[全国指標]</p>  |
| <p>・洪水予測の高度化</p>                           |  |
| <p>・砂防事業における高速通信技術等を活用した無人化施工等の現場実装の推進</p> |  |
| <p>・高潮予測の高度化</p>                           |  |
| <p>■早期避難等を促すための防災情報の高度化</p>                |  |
| <p>・防災気象情報等の高度化</p>                        | <p>・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差)【再掲】</p> <p>R2～R6年の平均値 178km<br/>→ R8～R12年の平均値 100km[全国指標]</p> <p>・次期静止気象衛星及び次々期静止気象衛星の整備(契約・基本設計審査・詳細設計審査・構成品製造完了・統合作業・打ち上げ・運用開始の7工程)の進捗率【再掲】</p> <p>R6年度 14% → R12年度 71%[全国指標]</p> <p>・線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化(発生情報の早期提供に係る3工程、半日前予測の開始及び対象領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実進捗率【再掲】</p> <p>R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)<br/>[全国指標]</p> <p>・地震観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:663か所)の完了率【再掲】</p> <p>R6年度 41% → R12年度 67%[全国指標]</p> <p>・緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く(震度の誤差が震度階級で±2階級以下)提供した地域の割合【再掲】</p> <p>H28～R2年度の平均値 89.3%<br/>→ R8～R12年度の平均値 92%[全国指標]</p> <p>・津波に関する情報を迅速に提供(地震発生から3分以内に津波警報・注意報を発表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合【再掲】</p> <p>R2～R6年度の平均値 95.5%<br/>→ R8～R12年度の平均値 96%[全国指標]</p> |
| <p>・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査</p>           | <p>(参考)</p> <p>・調査対象地域(全国 287,966km<sup>2</sup>)における地籍調査の完了率(地籍調査の対象地域全体での進捗率)【再掲】</p> <p>R6年度 53% → R11年度 57%[全国指標]</p> <p>(参考)</p> <p>・優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km<sup>2</sup>)における地籍調査の完了率(地籍調査の優先実施地域での進捗率)【再掲】</p> <p>R6年度 81% → R11年度 87%[全国指標]</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>地理空間情報を活用しながら不動産ID、建築BIM、PLATEAUの取組を一体的に進める「建築・都市のDX」の推進</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;PLATEAU&gt;3D都市モデルの整備都市数<br/>R6年度 250都市 → R9年度 500都市〔全国指標〕</li> <li>&lt;不動産ID&gt;API連携による不動産IDの利用法人数<br/>- - → R12年度 500法人〔全国指標〕</li> <li>&lt;データ連携&gt;多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数<br/>- - → R12年度 500法人〔全国指標〕</li> </ul> |
| <b>期待されるストック効果</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>AI技術を活用した交通障害検知システムの導入により、発生事象の早期把握がスタック車両等の早期移動措置に寄与するため、規制時間の短縮や渋滞・滞留の抑制が期待される。</li> </ul> |  |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>AI技術を活用した交通障害検知システムの導入により、CCTVカメラにAIを活用した立ち往生車両の検知機能を付与し、災害対策の効率化を目指す。</li> </ul>            |  |

## 重点目標Ⅲ インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

### 小目標Ⅲ－1：2050年カーボンニュートラルの実現

[運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備]

| 重点施策                                    | 指標  |
|---|---|
| <b>■脱炭素化の推進</b>                         |   |
| ・より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進           | ・信号機の改良等によるCO <sub>2</sub> の排出抑止量<br>→ R12年度末までに約18,000トンCO <sub>2</sub> /年<br>〔全国指標〕         |
| ・踏切遮断による渋滞損失時間を削減するため、開かずの踏切等を解消する対策を推進 | ・踏切遮断による損失時間<br>R5年度 22万人・時/日<br>→ R12年度 21万人・時/日   |
| ・道路分野におけるカーボンニュートラルの推進                  | ・道路照明のLED化率 ※国直轄<br>R5年度 55.0% → R12年度 100%   |
|   | ・道路関係車両の電動化率 ※国直轄<br>R5年度 10.0% → R12年度 100%  |
|   | ・再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄<br>R5年度 10.9% → R12年度 60%   |
| ・水道分野における脱炭素化の推進                        | ・水道事業における温室効果ガス排出削減量<br>R4年度 1万t-CO <sub>2</sub> → R12年度 4.8万t-CO <sub>2</sub>                |
| ・下水道分野における脱炭素化の推進                       | ・下水道事業における温室効果ガス排出削減量<br>R4年度 18.9万t-CO <sub>2</sub> → R12年度 41万t-CO <sub>2</sub>             |
| ・カーボンニュートラルポート形成の推進                     | [KPI-22]<br>・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】<br>R6年度 44港湾 → R12年度 100港湾〔全国指標〕                          |
| ・鉄道ネットワーク全体の脱炭素化                        | ・エネルギーの使用に係る原単位の改善率<br>R5年度 88.1%※H25を100%とする<br>→ R12年度 84.3%〔全国指標〕                          |
| ・物流の脱炭素化の推進                             | ・鉄道による貨物輸送トンキロ<br>R6年度 164億トンキロ → R12年度 221億トンキロ<br>〔全国指標〕                                    |
|   | ・海運による貨物輸送トンキロ<br>R5年度 371億トンキロ<br>→ R12年度 410.4億トンキロ〔全国指標〕                                   |
| ・物流施設の脱炭素化の推進                           | ・脱炭素化された物流施設の数<br>R6年度 35施設 → R12年度 200施設〔全国指標〕   |
| ・スマートシティの社会実装の推進                        | ・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数<br>R5年度 141地域 → 毎年度増加〔全国指標〕                                  |
| ・まちづくりGXの推進                             | ・計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量<br>R7年度 0トンCO <sub>2</sub> → R12年度 620万トンCO <sub>2</sub><br>〔全国指標〕 |
|   | ・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】<br>R5年度 14.2㎡/人 → R12年度 15.2㎡/人<br>〔全国指標〕                             |
| ・都市におけるグリーンインフラの取組の推進                   | ・緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合<br>R5年度 25% → R12年度 40%〔全国指標〕                              |
| ・航空の脱炭素化                                |   |
| ・地域の産業振興等と連携した新モダルシフトの強力な促進             |   |

| 期待されるストック効果  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路分野におけるカーボンニュートラルの推進により、道路の脱炭素化を通じて、低炭素で持続可能な社会の創出されることが期待される。</li> <li>一般県道広畑青山線により、より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進を行う。</li> <li>渋滞の緩和によるアイドリング時間の減少や、移動時間の短縮による燃費向上により、CO<sub>2</sub>排出量削減が期待される。</li> <li>脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア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)の形成を推進することで、我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献することが期待できる。</li> </ul> |
| インフラマネジメントの方針を踏まえた取組   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路照明のLED化、道路管理関係車両の電動化、再生可能エネルギー活用により削減し、道路の脱炭素化を推進する。</li> <li>一般県道広畑青山線により、2050年カーボンニュートラルなど脱炭素化への取組みによる持続可能な社会の実現を目指す。</li> <li>港湾脱炭素化推進計画の作成を推進するとともに、CNPの形成を推進する取組の一つとして創設された「CNP認証(コンテナターミナル)」等を活用し、CNP形成に係る取組を促進していく。</li> </ul>   |

[インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大]

| 重点施策   | 指標   |
|--|--|
| <b>■再生エネルギー拡大に向けた環境整備</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>官庁施設への太陽光発電の導入推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>新築した合同庁舎の太陽光発電設置率<br/>R6年度 100% → R12年度 100%[全国指標]</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>洋上風力発電の導入促進</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進【再掲】</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>健全な水循環の維持又は回復に向けた取組の推進</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>多様なインフラ空間等における太陽光発電の導入促進</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ペロブスカイト太陽電池の導入検討</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>治水機能の強化と水力発電の促進を両立するハイブリッドダム取組の推進</li> </ul>  |  |
| 期待されるストック効果  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>多様なインフラ空間等における太陽光発電の導入促進により、再生可能エネルギー活用の促進により、地域特性を生かしたエネルギーの地産地消による地域活性化や、非常時のエネルギー確保等も期待される。</li> <li>水上交通ネットワークの整備(係留施設の整備)により、経済界・大阪府・大阪市により策定した「夢洲まちづくり基本方針」において、インフラ整備方針の海上アクセス拠点として整備している係留施設等(浮棧橋、波除堤、待合所等)と合わせて一体的に周辺環境の臨港緑地を整備することで来訪者の利便性の向上及び集客力の強化が図られる。”</li> </ul> |  |
| インフラマネジメントの方針を踏まえた取組   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路空間等を活用し太陽光発電設備の設置等を推進し、道路の脱炭素化を図る。</li> <li>夢洲地区における海上アクセス機能の強化として、緑地の整備を行う。</li> </ul>   |  |

[インフラのライフサイクル全体での脱炭素化]

| 重点施策   | 指標   |
|--|--|
| <b>■建設施工段階における脱炭素化の推進</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>建設施工分野の脱炭素化の促進</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>燃費基準達成建設機械の普及率<br/>(油圧ショベル)<br/>R5年度 48% → R12年度 2030年度燃費基準達成 82.3%[全国指標]</li> <li>(ホイールローダ)<br/>R5年度 14% → R12年度 2030年度燃費基準</li> </ul> |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>達成 60.7%〔全国指標〕</p> <p>(ブルドーザ)<br/>R5年度 33% → R12年度 2030年度燃費基準<br/>達成 49.3%〔全国指標〕</p> <p>・燃費性能の優れた建設機械の普及による CO<sup>2</sup> 排出削減量</p> <p>(油圧ショベル)<br/>R5年度 18.9 万 t-CO<sup>2</sup> → R12年度 38.2 万 t-CO<sup>2</sup><br/>〔全国指標〕</p> <p>(ホイールローダ)<br/>R5年度 1.3 万 t-CO<sup>2</sup> → R12年度 7.2 万 t-CO<sup>2</sup><br/>〔全国指標〕</p> <p>(ブルドーザ)<br/>R5年度 0.8 万 t-CO<sup>2</sup> → R12年度 1.5 万 t-CO<sup>2</sup><br/>〔全国指標〕</p> |
| <p>■道路分野における脱炭素化の推進</p>   |   |
| <p>・道路分野におけるカーボンニュートラルの推進</p>   | <p>[KPI-33]<br/>・道路照明の LED 化率 ※国直轄【再掲】<br/>R5年度 55.0% → R12年度 100%</p>  |
|   | <p>[KPI-33]<br/>・道路関係車両の電動車化率 ※国直轄【再掲】<br/>R5年度 10.0% → R12年度 100%</p>  |
|   | <p>[KPI-33]<br/>・再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄【再掲】<br/>R5年度 10.9% → R12年度 60%</p>  |
| <p>■建設施工段階における脱炭素化の推進</p>   |   |
| <p>・官庁施設における環境負荷低減への配慮</p>  | <p>・新築する官庁施設のうち、当該年度に設計が完了したものの BEI 値の平均<br/>R6年度 0.57 → R12年度 0.5 以下〔全国指標〕</p>   |
| <p>・官庁施設における木材利用の推進及び木材利用に関する技術基準の整備・普及</p>                             | <p>・都市(まち)の木造化推進法に基づく基本方針において積極的に木造化を促進するとされた官庁施設で、木造化されたものの割合(木造化率)<br/>R4年度 100% → R12年度 100%〔全国指標〕</p>   |
| <p>(参考)<br/>住宅の省エネルギー化の推進</p>   |   |
| <p>(参考)<br/>・住宅のライフサイクルカーボンの算定の普及促進</p>                                 |   |
| <p>(参考)<br/>・CLT(直交集成板)等を活用した中高層建築物の木造化等による、まちにおける炭素の貯蔵の促進</p>          |   |
| <p>期待されるストック効果</p>  |   |
| <p>・道路分野におけるカーボンニュートラルの推進により、道路の脱炭素化を通じて、低炭素で持続可能な社会の創出されることが期待される。</p> |   |
| <p>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</p>   |   |
| <p>・道路照明の LED 化、道路管理関係車両の電動車化、再生可能エネルギー活用により削減し、道路脱炭素化を推進する。</p>        |   |

## 小目標Ⅲ－２：自然共生社会の実現

### [流域治水におけるグリーンインフラの活用推進]

| 重点施策  | 指標  |
|---|---|
| <b>■流域治水におけるグリーンインフラの活用</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数【再掲】<br/>R5年度 523 団体 → R12年度 600 団体<br/>〔全国指標〕</li> </ul>               |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約 100 都市(令和4年度末時点))における取組完了率【再掲】<br/>R4年度 11% → R12年度 70%〔全国指標〕</li> </ul> |

### [都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用等]

| 重点施策   | 指標  |
|--|---|
| <b>■水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり GX の推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量【再掲】<br/>R7年度 0トン CO<sup>2</sup> → R12年度 620 万トン CO<sup>2</sup><br/>〔全国指標〕</li> <li>都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】<br/>R5年度 14.2 m<sup>2</sup>/人 → R12年度 15.2 m<sup>2</sup>/人<br/>〔全国指標〕</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市におけるグリーンインフラの取組の推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合【再掲】<br/>R5年度 25% → R12年度 40%〔全国指標〕</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>河川全体の自然の営みを視野に入れた多自然川づくりの推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画(国管理河川)のうち、河川環境の定量的な目標を位置付けた河川整備計画の割合<br/>R6年度 0% → R12年度 50%</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>良好な水環境創出による高度処理実施の推進</li> <li>流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進【再掲】</li> <li>道路分野におけるネイチャーポジティブの推進</li> <li>ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出</li> </ul>  |   |
| <b>期待されるストック効果</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>円山川総合水系環境整備事業により、「コウノトリと人が共生する環境の再生を目指して」をテーマに、円山川の豊かで多様な自然環境を保全・再生するとともに、地域住民、自治体、地元企業、農業関係者等と連携した生態系ネットワークを形成することにより、地域活性化が期待される。</li> <li>ネイチャーポジティブの推進のロードキル対策の推進により、道路と自然の共生による持続可能な社会の形成が期待できる。</li> <li>下水道管渠管理用地や下水処理場・ポンプ場内の将来の改築予定地を民間企業等へ有償で貸し付けることにより、都市域において下水道が持つストックを最大限に活用し、地域社会に貢献するとともに下水道事業の経営基盤強化を図る</li> <li>御堂筋の道路空間再編により、車中心から人中心のストリートに転換を図る道路の空間再編を行うことで、みち・まち・ひとがつながり新たな価値を創出する空間を生み出し、国際的な都市間競争に勝ち抜く、都市の魅力を高める公共空間の創出が期待される。</li> <li>三宮クロススクエア・税関線の再整備において、高木樹木の樹冠拡大による日射遮蔽や蒸散冷却、雨庭の整備や保水性舗装の活用によって路面温度の低下を図るなど、グリーンインフラと暑熱環境緩和に取り組むことで、ヒートアイランド現象の緩和が期待される。これにより、歩行環境の快適性が向上し、滞在時間の増加による人の回遊性や交流の促進、生態系の質向上による在来種の生息場形成と自然環境価値の向上、さらに都市景観の改善が図られ、暑熱に強く緑豊かな都市空間の実現が期待される。</li> <li>東遊園地は都心における貴重な緑のオープンスペースであり、都心での良好な自然環境や生態系</li> </ul> |   |

を保全するため、既存樹の保全、新たな緑化の推進を図り、ゆとりある豊かな暮らしを実現することが期待されている。

#### インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- ・ 事業実施段階、また維持管理などの段階において地域住民などの多様な関係者の参画を得つつ進める。
- ・ ネイチャーポジティブの推進は、道路分野において、ネイチャーポジティブの観点で、生態系に影響を及ぼすロードキル対策を推進し、道路と自然の共生を図る。また、データ・新技術を活用した官民連携により、ドライバーから動物へのアプローチによるロードキル対策を展開する。
- ・ 御堂筋の道路空間再編により、道路管理や賑わい創出等を行う民間団体を道路法に基づく道路協力団体として指定するとともに、この道路協力団体と本市が協働しながら、御堂筋の側道歩行者空間化によって広がった歩道上で新たなにぎわいを創出し、まちを活性化させる取組みができるよう、道路法に基づく歩行者利便増進区域(通称:ほこみち区域)として指定し、この区域で、様々な利活用の社会実験を行っている。
- ・ 三宮クロススクエア・税関線の再整備においては、設計段階から有識者を交えた検討を行い、多くの関係者と連携して、適切な植栽基盤や雨庭の導入、根上がり防止などのハード整備に向けた計画を進めている。さらに、設計・施工・維持管理の一括発注により、長期を見据えた樹種選定や配置計画を検討し、緑地品質の向上と維持管理費の縮減を図り、持続可能で質の高い都市空間の形成を目指している。
- ・ 東遊園地において、既存樹の保存や緑化の推進、生物の生息空間の創出等身近で自然に触れられる環境づくりを進めていく。
- ・ 雨水を一時的に貯留し、地中に浸透させる構造を持った植栽空間である。雨水流出抑制効果に加え、修景・緑化、水質浄化、ヒートアイランド現象の緩和などの効果が期待されている。京都は、この機能を取り入れた庭園が寺社などで古くから造られており、その造園技術力をいかし、『雨庭』の整備を道路上などの公共用地で進めている。

#### [グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成]

| 重点施策  | 指標  |
|---|---|
| ■官民連携等によるグリーンインフラの利活用の促進                        |   |
| ・官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進                      | [KPI-34]<br>・グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している地方公共団体(150 団体(令和 12 年度末時点想定))における取組完了率<br>R4 年度 43% → R12 年度 100% |
| ・2027 年国際園芸博覧会(GREEN×EXPO 2027)の準備及び運営に関する取組の推進 | ・2027 年国際園芸博覧会への参加者数<br>R7 年度 — → R9 年度 1,500 万人<br>〔全国指標〕  |

### 小目標Ⅲ－３：資源循環型の経済社会システムの構築

#### [建設リサイクルの高度化]

| 重点施策  | 指標 |
|---|----|
| <b>■建設リサイクルの高度化</b>   |    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>建設廃棄物のリサイクル推進及び建設発生土の有効利用促進</li> <li>公共工事における環境物品等の促進</li> </ul> |    |

#### [上下水道資源の最大限の有効利用]

| 重点施策   | 指標   |
|--|--|
| <b>■上下水道資源の利用促進</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>下水汚泥資源の肥料利用の推進</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>下水汚泥肥料利用率<br/>R5年度 15% → R12年度 30%[全国指標]</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>水道事業における浄水発生土の有効利用推進</li> </ul> |  |

#### [港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化]

| 重点施策  | 指標   |
|---|--|
| <b>■広域的な資源循環ネットワークの強化</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進</li> </ul>   | [KPI-35]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>日本の港湾におけるサーキュラーエコノミーポートの選定数<br/>R6年度 0港 → R12年度 3港以上</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数<br/>R5年度 7年 → R12年度 7年[全国指標]</li> </ul>               |
| <b>期待されるストック効果</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>資源自律型経済への対応に向け、広域的な分別収集・再資源化の動きが増え、循環経済の流動・種類が増大することが見込まれることから、「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」として選定し、整備を推進することで、広域的な資源循環ネットワークやリサイクル産業の拠点の形成が期待される。</li> </ul>  |  |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>循環資源の流動・種類の増大、小口の循環資源の輸送ニーズへの対応、周辺環境や他の貨物への影響を防止するための対策など、循環資源の流動に関するニーズに対応する港湾を、「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」として選定し、また、これまで港湾を核とする静脈物流システムの構築に貢献してきた既存のリサイクルポートを、サーキュラーエコノミーポートへ移行し、その取組を深化させる。</li> </ul> |  |

## 重点目標Ⅳ 戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

### 小目標Ⅳ－１：地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持

[広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化]

| 重点施策  | 指標   |
|---|--|
| <b>■広域・複数・多分野のインフラ施設を一体として捉えた戦略的な維持管理</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>地域インフラ群再生戦略マネジメント等</li> </ul>  | [KPI-11]<br>・近畿の市町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合【再掲】<br>R7年度 60% → R12年度 100% |
| <b>期待されるストック効果</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>「群マネ」を推進することにより、自治体職員の技術的な知見が補完され、他業務にかかる対応時間が縮減されることで、管理者としての計画策定等に注力できるようになり、「予防保全型のメンテナンスサイクル」の構築が期待される。事業者側としては、維持管理業務が効率化され、収益性が向上することで、地域建設業の経営安定化・体制確保につながり、「魅力的なメンテナンス産業」の確立が期待される。</li> </ul> |  |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>全国でモデル地域(11件、40自治体(うち近畿では5件、29自治体))において群マネ実装を目指すとともに、モデル地域以外の地方公共団体に対しても取組を推進し戦略的なインフラマネジメントの取組に対する支援を行う。</li> </ul>   |  |

[複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進]

| 重点施策   | 指標   |
|--|--|
| <b>■インフラメンテナンスを効果的に行う体制構築の促進</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>インフラメンテナンス国民会議等の活性化</li> </ul>  | ・近畿ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数【再掲】<br>R6年度 11団体 → R12年度 53団体                                 |
| ・インフラの適正な管理に向けた体制構築に遅れがみられる地方公共団体に対する国の伴走支援  |  |
| <b>■各インフラ分野における官民連携に関する取組の推進</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>PPP/PFI等の官民連携の推進</li> </ul>   | [KPI-36]<br>・PPP/PFIの事業規模【再掲】<br>R4年度～R5年度 累計 8.4兆円<br>→ R4年度～R13年度の10年間 累積 30兆円<br>[全国指標] |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>水道分野のウォーターPPP推進</li> </ul>  | ・水道分野のウォーターPPP具体化件数<br>R6年度 8件 → R13年度までに100件の具体化<br>[全国指標]                                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>下水道分野のウォーターPPP推進</li> </ul>   | ・下水道分野のウォーターPPP具体化件数<br>R6年度 12件 → R13年度までに100件の具体化<br>[全国指標]                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>先導的なPPP等の取組事例の創出・横展開</li> <li>官民の連携・協働体制の全国での構築、PPPに取り組む民間事業者との連携強化</li> <li>入札契約等の制度改善の推進</li> <li>国公有財産の最適利用に係る協議会等における国・地方公共団体等の連携の強化</li> <li>国公有財産の戦略的マネジメントに資する地域の拠点となる官庁施設整備の推進</li> </ul> |  |
| <b>期待されるストック効果</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>御堂筋の道路空間再編により、車中心から人中心のストリートに転換を図る道路の空間再編を行うこと</li> </ul>   |  |

とで、みち・まち・ひとがつながり新たな価値を創出する空間を生み出し、国際的な都市間競争に勝ち抜く、都市の魅力を高める公共空間の創出が期待される。

- ・ 都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、大阪府・市町村・大学が一体となり、維持管理におけるノウハウの共有や、人材育成、技術連携に取り組むことで、地域の安心・安全の確保が期待される。
- ・ インフラメンテナンス国民会議市区町村長会議では、首長同士の意見交換による知見や意識の向上や、トップダウンによるインフラメンテナンスの強力な推進等の効果が期待される。

#### インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- ・ 御堂筋の道路空間再編により、道路管理や賑わい創出等を行う民間団体を道路法に基づく道路協力団体として指定するとともに、この道路協力団体と本市が協働しながら、御堂筋の側道歩行者空間化によって広がった歩道上で新たなにぎわいを創出し、まちを活性化させる取組みができるよう、道路法に基づく歩行者利便増進区域(通称:ほこみち区域)として指定し、この区域で、様々な利活用の社会実験を行っている。
- ・ 都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、地域特性を踏まえ、府内の7つの土木事務所に地域維持管理連携プラットフォームを構築し、地域課題に関する課題共有や、技術研修を実施している。
- ・ 近畿本部フォーラムの情報 WG などと連携し、近畿全体の首長が参加する意見交換会等を実施する。

#### [インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用]

| 重点施策                                     | 指標   |
|--|--|
| <p>■ インフラメンテナンスにおける新技術の導入・普及の促進</p>      |  |
| <p>・ 新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進</p> | <p>[KPI-8]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水道:水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合【再掲】<br/>R6 年度 36% → R9 年度 100%</li> <li>・ 下水道:下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合【再掲】<br/>R6 年度 16% → R9 年度 100%</li> <li>・ 港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合【再掲】<br/>R6 年度 0% → R12 年度 100%</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路:点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数【再掲】<br/>R5 年度 654 団体 → R12 年度 1,200 団体<br/>〔全国指標〕</li> <li>・ 河川:国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率【再掲】<br/>R6 年度 0% → R12 年度 22%〔全国指標〕</li> <li>・ ダム:ダム堤体等の維持管理等における新技術等を活用した国・水資源機構管理ダムの割合【再掲】<br/>※ただし、現場条件等により新技術等の活用がなじまないダムは除く<br/>R6 年度 74% → R12 年度 100%〔全国指標〕</li> <li>・ 砂防:砂防関係施設における「UAV 目視外(レベル 3)飛行」の活用による自動点検体制構築率【再掲】<br/>R6 年度 0% → R12 年度 100%〔全国指標〕</li> </ul> |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・海岸:海岸堤防等の点検・診断等に新技術を活用した海岸の割合【再掲】<br/>R5年度 61% → R12年度 100%[全国指標]</li> <li>・空港:空港舗装の点検・診断などの業務において、MMSを導入している空港の割合【再掲】<br/>R6年度 19% → R12年度 50%[全国指標]</li> <li>・公園:新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化に取り組む公園管理者数【再掲】<br/>R7年度 77 管理者 → R12年度末 150 管理者 [全国指標]</li> <li>・官庁施設:庁舎等の維持管理に資する新技術の活用等について情報提供を受けた地方公共団体等の職員数【再掲】<br/>R6年度 0人 → R12年度 6,000人[全国指標]</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラメンテナンスに係る産学官民連携の促進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿本部フォーラムで実施するフォーラムイベント参加地方公共団体数<br/>R6年度 76 団体 → R12年度 184 団体</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の導入・利活用の促進</li> </ul>   | <p>[KPI-9]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合【再掲】<br/>R7年度 74% → R12年度 100%</li> </ul>   |
| <p>■維持管理に係るデータ利活用の促進</p>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・データ利活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を図るため、点検結果などのインフラに関する情報の蓄積、データベース化などの環境整備を促進</li> </ul> | <p>[KPI-37]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水道:点検情報を含む台帳情報等を電子化している水道事業者等の割合<br/>R6年度 63% → R12年度 100%</li> <li>・下水道:点検情報を含む台帳情報等を電子化している下水道管理者の割合<br/>R5年度 55% → R12年度 100%</li> <li>・港湾:維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した港湾管理者の割合<br/>R5年度 100% → R12年度 100%</li> <li>・公園:公園施設の維持管理にかかる情報の集約化・電子化の割合<br/>R5年度 53% → R12年度 76%</li> <li>・河川/ダム:流域データプラットフォームの構築<br/>→ R10年度運用開始[全国指標]</li> <li>・砂防:砂防関係施設情報・点検情報の一元管理体制構築率<br/>R6年度 0% → R12年度 100%[全国指標]</li> <li>・空港:維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した施設管理者(空港毎)の割合<br/>R6年度 72% → R12年度 100%[全国指標]</li> <li>・官庁施設:官庁施設の適切な保全にあたり、官庁施設情報管理システム(BIMMS-N)を利活用した割合<br/>R6年度 100% → R12年度 100%[全国指標]</li> <li>・観測施設:電子基準点現地調査の実施率<br/>R8年度 0% → R12年度 100%</li> </ul> |
| <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体(指定管理者制度を利用する地方公共団体を含む)による公営住宅の維持管理を想定した情報の集約化・電子化の促進</li> </ul> |  |

|  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路占用物件管理の一元化・高度化の推進</li> </ul>  |
| <p><b>期待されるストック効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、各施設の点検・診断結果や補修履歴等のデータを一元管理し、施設の劣化予測や補修対策の検討に活用することで予防保全のレベルアップが期待できる。</li> <li>・ インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチングにより、直轄国道における道路施設の定期点検及び道路巡視の一部項目について、点検支援技術活用を原則化し、定期点検の高度化・効率化を推進している。これにより、地方公共団体など他の道路管理者における新技術活用を促すとともに、民間企業の技術開発の促進が期待される。</li> <li>・ 道路に埋設されている電力・ガス・通信・上下水道等の位置情報を、一つのベースマップ上で把握可能となる新たな道路占用関連システムの構築が進められており、災害時におけるライフラインの早期復旧や埋設物件の損傷等を起因とする道路陥没等の早期の原因把握が期待されている。”</li> </ul>    |
| <p><b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、大阪府都市基盤施設維持管理データベースシステムを平成 31 年度に構築し、維持管理のデータ一元管理を実施。また、蓄積したデータを関連大学に提供を行い、維持管理水準の見直しを実施する。</li> <li>・ インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチングにより、道路施設の定期点検及び道路巡視における点検支援技術の積極的活用を推進するとともに、各府県道路メンテナンス会議及び近畿道路メンテナンスセンターが、府県毎にメンテナンス会議構成員を対象として点検支援技術のデモンストレーションを実施し、地方公共団体の点検支援技術への理解を深めてもらい点検支援技術の活用を促す。</li> <li>・ 道路に埋設されている物件の位置情報を活用し、道路工事の影響範囲の事前把握を行うことで、設計作業の迅速化・効率化や道路工事時の損傷事故防止に取り組む。</li> </ul> |

小目標Ⅳ－２：インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と生産性向上に向けた取組

| 重点施策  | 指標  |
|---|---|
| <b>■建設業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進</b>           |   |
| ・建設業の担い手の確保の推進                                      | [KPI-38]<br>・国・府県・市町村・特殊法人等における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率<br>R5年度 6.8% → R12年度 100%<br>・府県・市町村における公共工事の週休2日工事又は週休2日交替制工事の制度導入率<br>R5年度 15.3% → R12年度 100%  |
| ・i-Construction2.0の推進(ICT施工技術を活用した施工の効率化・省人化に資する対策) | ・直轄工事における中小建設業者のICT施工の経験割合<br>R6年度 53% → R12年度 60%〔全国指標〕  |
| ・i-Construction2.0の推進(自動施工技術を活用した建設現場の効率化・省人化対策)    | ・自動建設機械を適用した工事件数の割合(令和12年度目標18件/年に対する割合)<br>R6年度 22% → R12年度 100%〔全国指標〕   |
| ・新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化             | ・インフラDXネットワークを活用するシステム数の割合【再掲】<br>R6年度 38% → R12年度 100%〔全国指標〕   |
| ・女性の入職・定着促進のための取組の実施                                | ・建設業における女性技術者・技能者の人数<br>R5年 女性技術者3万人、女性技能者12万人 → R11年 毎年増加〔全国指標〕  |
| ・建設業の働き方改革の推進                                       |   |
| ・外国人材の円滑・適正な受入れの推進                                  |   |
| <b>■運輸業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進</b>           |   |
| ・トラック運送業における取引環境の適正化、多様な人材確保・育成に向けた取組の推進            | ・ドライバーの年間賃金<br>R6年度 大型ドライバー(営業用大型貨物自動車運転者):492万円、<br>中小型ドライバー(営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)):437万円<br>→ R12年度末までに全産業平均と同等以上の数値〔全国指標〕<br>・トラック運転に従事する若年層の割合<br>R6年度 10.4% → R12年度末までに全産業平均と同等以上の数値〔全国指標〕 |
| ・大型車ドライバーの休憩環境の改善                                   |   |
| ・自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間)                  |   |
| ・地域を支える建設業と物流業の相互連携の推進                              |   |
| <b>■港湾における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進</b>            |   |
| ・「ヒトを支援するAIターミナル」の実現                                | ・「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入ターミナル数【再掲】<br>R5年度 4 → R12年度 15〔全国指標〕  |
| ・サイバーポートによる生産性向上                                    | ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数<br>R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社〔全国指標〕<br>・サイバーポート(港湾管理分野)を利用する港湾管理者数<br>R7年3月末 54者 → R12年度まで 131者〔全国指標〕   |
| ・港湾におけるデジタル化に関する対策                                  | ・港湾工事において3次元モデルを活用した自動・自律化施工の工事数<br>R6年度 0 → R12年度 15〔全国指標〕   |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾工事において3次元モデルを活用した自動・自律化施工の工種数<br/>R6年度 0 → R12年度 3〔全国指標〕</li> </ul>                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>出入管理情報システムを導入した国際コンテナターミナルにおける PS (Port Security) カードの使用率<br/>R6年度 94% → 毎年度 95%〔全国指標〕</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾運送分野における労働者不足対策の推進</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 空港における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>航空・空港関係事業者における人材確保・育成</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>地方空港における国際線就航都市数<br/>R7年度 110 都市 → R12年度 134 都市<br/>〔全国指標〕</li> </ul>                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>空港への自動運転車両の導入</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>主要空港へ自動運転車両が導入された割合<br/>R6年度 0% → R12年度 50%〔全国指標〕</li> </ul>                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>空港業務における新技術の活用</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>国管理空港(13 空港)への草刈工の自動化施工の導入数<br/>R6年度 11 空港 → R12年度 13 空港〔全国指標〕</li> </ul>                         |
| <b>期待されるストック効果</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>建設キャリアアップシステムの導入を促進することにより、技能者の処遇改善だけでなく、公共工事の品質確保、書類作成の簡略化・合理化などの業務効率化、建設業全体の働き方改革を実現し、建設業の担い手確保など複合的なストック効果が期待される。</li> </ul> |  |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>i-Construction 2.0 の取組である、「施工」「データ連携」「施工管理」の3つのオートメーション化を柱に、建設現場のDXを加速させる。</li> </ul>   |  |

### 小目標Ⅳ－３：新技術・DXによるインフラの価値向上

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

| 重点施策  | 指標  |
|---|---|
| <b>■新技術を活用したインフラの管理・運用の促進</b>   |   |
| ・スマートシティの社会実装の推進  | ・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数【再掲】<br>R6年3月末 141地域 → 毎年度増加〔全国指標〕                                    |
| ・河川情報等の充実   | ・国・水資源機構管理ダム等において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合【再掲】<br>R5年度 0% → R12年度 100%       |
| ・水道分野におけるDX技術活用の推進  | ・水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(人工衛星やAIを活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合【再掲】<br>R6年度 36% → R9年度 100%            |
| ・下水道分野におけるDX技術活用の推進   | ・下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合【再掲】<br>R6年度 16% → R9年度 100% |
| ・水道スマートメーターの普及促進  | ・水道事業における水道スマートメーターの導入率<br>R5年度 0.2% → R12年度 7%〔全国指標〕   |
| ・サイバーポートによる生産性向上  | ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数<br>R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社<br>〔全国指標〕                                       |
| ・ビッグデータ等を活用した全国幹線旅客純流動調査の高度化の推進   | ・ビッグデータ等により判定可能となった全国幹線旅客純流動調査の要素(項目)の割合<br>R6年度 0% → R10年度 100%〔全国指標〕                                |
| ・道路システムのDXの推進   |   |
| ・高速道路における逆走対策   |   |
| ・自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築の推進   |   |
| ・新たな技術を活用した交通管制システムの導入  |   |
| ・次世代ITSの推進  |   |
| ・ETC専用化の推進  |   |
| ・特殊車両の通行手続きの迅速化   |   |
| ・ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上【再掲】   |   |
| ・AIを活用したダム操作の研究開発の推進  |   |
| ・ITやセンシング技術等を活用したホーム転落防止技術の活用促進   |   |
| ・デジタル技術を活用した鉄道分野における現場業務の効率化・省力化に資する技術開発の推進   |   |
| ・物流分野のイノベーション実現に向けた先進性・革新性の高い取組の支援  |   |
| <b>期待されるストック効果</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路システムのDXを推進することで、道路の維持・管理の高度化・効率化、高速道路等の利便性向上や行政手続きの高度化などのストック効果が期待される。</li> <li>都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、AI等の活用で、点検の精度の向上や、業務の効率化が期待される。</li> <li>次世代ITSにより、ETC2.0プローブデータとOEMデータ等を組み合わせ、より効果的な交通安全対策を行い、交通事故の減少が期待される。</li> <li>交通需要マネジメント(TDM)による主要渋滞箇所対策により、ETC2.0等の各種データにより交通状況を分析し、交通における時間の変更、経路の変更、移動手段の変更によりTDMを実施し、主要渋滞箇所対策を推進することで、道路のサービスレベルの向上が期待される。</li> <li>コンテナ輸送の効率化及び生産性の向上を図ることを目的として国土交通省が開発したシステムであるCOMPAS(Container Fast Pass)を阪神港に導入することで、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図る効果が期待できる。また、阪神港に</li> </ul> |   |

設置された遠隔操作 RTG によって、今後処理能力の増加と労働環境の改善が期待できる。

**インフラマネジメントの方針を踏まえた取組**

- ICT技術の導入により道路の異常・損傷検知の早期発見や維持作業の省力化を推進する。
- 道路データプラットフォーム「xROAD」のデータをオープン化することで多方面での利用が可能となる。
- 都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、ドローン等による道路や河川等の点検や、点検で得られた画像の AI 解析を実施。
- 次世代 ITS により、官と民の連携により、ETC2.0 プローブデータ、OEMデータ等を用いて、交通挙動分析、危険箇所の特特定等を行う。また、分析結果を踏まえて、新たな交通安全対策の立案を検討する。
- 交通需要マネジメント(TDM)を実施し、主要渋滞箇所対策を推進する。
- 阪神港での CONPAS 利用を拡大していく。また、「ヒトを支援する AI ターミナル」を実現し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、AI 等を活用したターミナルオペレーションの最適化に関する実証等を行うとともに、遠隔操作 RTG の導入を促進する。

[インフラ、都市・地域のオープンなデータ空間の構築による、インフラの管理・運用の高度化]

| 重点施策  | 指標  |
|---|---|
| <b>■ 建築・都市の DX 化や国土情報基盤の整備・更新の推進</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>地理空間情報を活用しながら不動産 ID、建築 BIM、PLATEAU の取組を一体的に進める「建築・都市の DX」の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>＜PLATEAU＞3D 都市モデルの整備都市数【再掲】<br/>R6 年度 250 都市 → R9 年度 500 都市[全国指標]</li> </ul>               |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>＜不動産 ID＞API 連携による不動産 ID の利用法人数【再掲】<br/>- - → R12 年度 500 法人[全国指標]</li> </ul>                |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>＜データ連携＞多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数【再掲】<br/>- - → R12 年度 500 法人[全国指標]</li> </ul>        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>国土情報基盤の整備・更新</li> </ul>  | [KPI-39]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>電子基準点現地調査の実施率【再掲】<br/>R8 年度 0% → R12 年度 100%</li> </ul>                        |
| <b>■ データプラットフォームの充実や利便性の向上</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通分野のデータ整備・活用・オープンデータ 化プロジェクト(Project LINKS)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>データ構造化システムで整備・オープン化した累積データ数<br/>R7 年 4 月 11 種 → R9 年度 40 種<br/>(その後毎年度増加)[全国指標]</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通データプラットフォームの形成による施策の効率化・高度化の推進</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通データプラットフォームと連携するデータ数<br/>R6 年度 299 万データ → R12 年度 470 万データ<br/>[全国指標]</li> </ul>        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>防災情報通信ネットワークにおけるサイバーセキュリティ対策の強化</li> <li>DX 人材の育成</li> </ul>   |   |
| <b>期待されるストック効果</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、大阪府の維持管理データと民間等のデータを連携・活用することで、施策の高度化や、イノベーションの創出が期待できる。</li> </ul>                                 |   |
| <b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、地域維持管理連携プラットフォームを活用し、蓄積したデータを関連大学に提供を行い、維持管理水準の見直しを実施する。維持管理システムの更新等にあわせたオープンデータ化の検討を行う。</li> </ul> |   |

[産学官が連携した研究開発やスタートアップ支援等によるインフラ関連の新産業の創出]

| 重点施策                      | 指標 |
|---------------------------|----|
| <b>■ インフラ関連産業の振興・裾野拡大</b> |    |

|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>地理空間情報を活用しながら不動産 ID、建築 BIM、PLATEAU の取組を一体的に進める「建築・都市の DX」の推進</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>＜PLATEAU＞3D 都市モデルの整備都市数【再掲】<br/>R6 年度 250 都市 → R9 年度 500 都市〔全国指標〕</li> <li>＜不動産 ID＞API 連携による不動産 ID の利用法人数【再掲】<br/>-- → R12 年度 500 法人〔全国指標〕</li> <li>＜データ連携＞多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数【再掲】<br/>-- → R12 年度 500 法人〔全国指標〕</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>無人航空機の事業化に向けたルール整備</li> </ul>   |   |
| <p><b>期待されるストック効果</b></p>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、大阪府の新技术ニーズを公表し、産学官連携による技術開発を行うことで、インフラ関連産業の振興・裾野拡大することで、維持管理業務の効率化が期待される。</li> </ul> |   |
| <p><b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b></p>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進により、大阪府の新技术ニーズを公表し、産学官連携による技術開発を行うことで、インフラ関連産業の振興・裾野拡大することで、維持管理業務の効率化が期待される。</li> </ul> |   |