

# 中部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 中部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	3
1. 中部ブロックの特徴	3
(1) 地形地質・治水特性	3
(2) ものづくりが盛んな産業特性	3
(3) ものづくりの高付加価値	3
(4) ゆとりある生活環境	3
(5) 現代に息づく歴史、多様性に富んだ文化	4
(6) 東西の大動脈と整備が進むリニア中央新幹線	4
2. 中部ブロックの将来像	6
3. 中部ブロックにおける社会情勢の変化	7
(1) 人口減少と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	8
(3) 激甚化・頻発化する自然災害	9
(4) 成長型経済への転換期にある我が国経済	10
(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	13
(6) デジタルや新技術の急速な進歩と経済社会構造に变革をもたらすイノベーションの進展	14
(7) 暮らし・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化	15
第2章 今後の中部ブロックの社会資本整備の方向性	16
1. 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題	16
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	16
3. インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント	17
4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置	20
第3章 中部ブロックにおける社会資本整備の重点目標	22
1. 重点目標と小目標について	22
2. 中部ブロックの重点目標と目標達成に寄与する主要取組等	22
第4章 計画を推進するための方策	104
1. インフラのストック効果の見える化	104
2. 中部圏広域地方計画との調和と関連計画との連携	104
3. 計画のフォローアップ	104
(別紙)各小目標における重点施策、指標等	105
重点目標Ⅰ 活力のある持続可能な地域社会の形成	105
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	105
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	106
小目標Ⅰ—3:域内外を結ぶ交通ネットワークの整備	107
小目標Ⅰ—4:点検・診断等の確実かつ効率的な実施	108
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	110
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	113
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	114

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	116
小目標Ⅰ—9:多様な資源を活かした魅力ある地域づくり	118
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	119
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	120
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	120
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	122
小目標Ⅱ—3:民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備	122
小目標Ⅱ—4:インフラ産業の成長力強化	123
小目標Ⅱ—5: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	124
小目標Ⅱ—6: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	124
小目標Ⅱ—7: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	132
小目標Ⅱ—8:新技术等を活用した災害対策の効率・効果の最大化	135
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	137
小目標Ⅲ—1:運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備	137
小目標Ⅲ—2:インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大	138
小目標Ⅲ—3:インフラのライフサイクル全体での脱炭素化	139
小目標Ⅲ—4:流域治水におけるグリーンインフラの活用推進	140
小目標Ⅲ—5: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	140
小目標Ⅲ—6: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	141
小目標Ⅲ—7:建設リサイクルの高度化	141
小目標Ⅲ—8:上下水道資源の最大限の有効利用	142
小目標Ⅲ—9:港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化	142
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	143
小目標Ⅳ—1:広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化	143
小目標Ⅳ—2:複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進	143
小目標Ⅳ—3:インフラの効率的管理に資する新技术・情報基盤の整備・活用	144
小目標Ⅳ—4:インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と生産性向上に向けた取組	146
小目標Ⅳ—5:データ連携やAI等を活用した賢く(Smart)、安全で(Safe)、持続可能な(Sustainable)インフラの管理・運用	147
小目標Ⅳ—6: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	148
小目標Ⅳ—7: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	149

中部ブロックとは、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の5県とする。

# 第1章 中部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. 中部ブロックの特徴

### (1) 地形地質・治水特性

中部ブロックは日本列島の「まんなか」に位置し、周囲の関東ブロック、東北ブロック、北陸ブロック、近畿ブロックと接続している。中部ブロックの北側中央には日本の屋根といわれる3,000m超の日本アルプスがそびえ、太平洋・日本海を分ける分水嶺を源に、木曾川、熊野川、天竜川、大井川、千曲川といった我が国有数の大河川が伊勢湾や熊野灘、遠州灘等の太平洋や、日本海に流れている。また、入り組んだ海岸地形を有する志摩半島や伊豆半島等の変化に富んだ地形を有しており、これらの自然環境は雄大な風土や景観を形成するとともに、豊富な植生や生態系を生み、肥沃な土壌と水の恵みを与えている。

### (2) ものづくりが盛んな産業特性

中部ブロックは、世界を代表する自動車産業や高い技術力を誇る地場産業など「ものづくり」の生産拠点となっている。2023年の我が国の製造品出荷額は373.2兆円で、中部ブロックはそのうちの27.8%、特に輸送用機械では我が国全体の出荷額79.8兆円のうち53.5%を中部ブロックが占めている。このような生産力を背景に、中部ブロックの海の玄関口である名古屋港は、総取扱貨物量及び輸出額において国内最大規模を誇る。

近年は、2050年カーボンニュートラル実現に向け、水素・アンモニアへのエネルギー転換ポテンシャルを活かした取組が国内外で加速するなど、「ものづくり」を取り巻く環境も変化している。また、AIやビッグデータを活用したマーケティング、プラットフォームを介したマッチングにより、個々のニーズに寄り添った製品やサービスを提供することで高い付加価値を生み出すなど、消費者に対するアプローチの変化に向けた対応が必要となっている。

### (3) ものづくりの高付加価値

自然災害の激甚化、新型コロナウイルス感染症拡大やロシアによるウクライナ侵略などサプライチェーンに影響を与える予測不可能な事案への対応経験から、リスクの早期感知と機会を捉えて既存資産や技術を再構成し組織全体を変容できる企業変革力の向上が必要である。そのため、DXやロボット技術の活用、ものづくりと情報処理やデザインなどサービス機能の融合、連携強化により、ものづくりの高付加価値化等を図ることが求められる。

### (4) ゆとりある生活環境

中部ブロックは人口10万人以上の都市や企業の本社が広範囲に分布しており、地方部にもオフィスや工場等の職場が存在する多極分散型の地域構造である。さらなる人口減少と高齢化を見据え、分散した拠点を様々な交通手段でシームレスにつなぐ交通ネットワークの構築に加え、地域の実情に応じた新たなサービスの提供によって、豊かさが地域の隅々まで行き渡る地域生活圏の形成が求められる。

関東ブロックや近畿ブロックでは通勤先が都心に向けて集中しているのに対し、中部ブロッ

クでは各都市の周辺で住居と職場が近接しており、通勤時間が1時間未満の割合が9割程度となっている。

また、住居の特徴として三大都市圏で比較すると、一住宅当たりの延べ面積は都市部や地方部にかかわらず広いため、1人当たりの居住空間にゆとりがあるといえる。

生活費の面でも可処分所得が比較的高い一方で、三大都市圏の中では住居費や食費、光熱費といった基礎支出が低いため、平均的に見れば経済的な余裕がある。

このように中部ブロックは、時間的、空間的、経済的な観点からゆとりある生活環境を持つ圏域であることがうかがえる。加えて、ものづくりを中心とした産業力が地盤にあることから、働きやすく住みやすい都市圏として国内外から多様な人材を惹きつける潜在力を有している。

## (5) 現代に息づく歴史、多様性に富んだ文化

中部ブロックは、我が国で最初の自由経済や実力主義を取り入れた織田信長、刀狩で治安を高めた豊臣秀吉、戦乱を治め安定社会を築いた徳川家康など、近世を切り拓き、現代社会の礎を築いた人物を輩出し、地域への愛着を脈々と受け継いできた歴史文化を有している。

江戸時代に入り、五街道の東海道や中山道、脇往還の美濃路や伊勢路、善光寺道、下田街道等が整備され、また海路では、伊勢湾や駿河湾、熊野灘等の各地に尾州廻船の寄港地が整備された。

こうした陸路と海路により、人や物資の往来が活発になると、各街道筋や寄港地には宿場町が栄え、現代の中核的な都市が分布する多極分散型の地域構造の原形が形づくられた。

また、中部ブロックには伊勢や熊野、富士山を始め白川郷や高山など各地で、古くから我が国の精神や生活に影響を及ぼしてきた文化が息づいており、文楽や地歌舞伎などの伝統芸能、山車・祭りを始め、海女や忍者、鶉飼、味噌を使った食など、地域に根付いた固有の文化が現在に至るまで継承されている。

中部ブロックは、こうした地域に根付いた固有の文化と、陸路と海路による様々な交流により、各地で多様な文化が育まれてきた圏域である。

## (6) 東西の大動脈と整備が進むリニア中央新幹線

中部ブロックは日本列島の「まんなか」で広域交通の要衝である。計画・事業中を含めた交通ネットワークを俯瞰すると、関東ブロックと中部ブロック、近畿ブロックを結ぶ、新東名・新名神高速道路、東名・名神高速道路、中央自動車道等の高速道路や東海道新幹線等の東西軸と、中部ブロックと北陸ブロックを結ぶ東海北陸自動車道、並びに三遠南信自動車道や中部横断自動車道から長野自動車道、上信越自動車道等複数の南北軸が交わっている。さらに中部ブロック北部では、長野県と福井県を東西に結ぶ中部縦貫自動車道の整備も進められている。環状道路については、名古屋環状2号線が2021年に全線開通し、東海環状自動車道は全線開通を目指し整備が進められている。

リニア中央新幹線の品川・名古屋間の開業により、東京と名古屋が約40分で結ばれ、さらに大阪までの全線開業で三大都市圏が約1時間で結ばれることで世界に類をみない魅力的な経済集積圏の形成が期待される。そのため、リニア中央新幹線の開業に向けた名古屋駅のスーパーターミナル化や、広域的な交流拠点の形成に向けたリニア中間駅(神奈川県内、

山梨県内、長野県内及び岐阜県内)並びに中核都市を拠点とした地域づくりが進められている。

また、国際ゲートウェイとなる中部国際空港や名古屋港、四日市港、清水港等の空港・港湾の機能強化とあわせて、空港・港湾と各拠点とのアクセス強化が進められている。

日本中央回廊の効果を最大化するためには、総合交通体系がシームレスにつながる拠点連結型国土の形成が求められる。そのため、関東ブロック・中部ブロック・近畿ブロックを結ぶ東西軸に加え、北陸ブロックとの円滑な流動を確保するための高速交通ネットワークの強化が必要であり、東海道新幹線沿線の各都市が連携し、都市拠点の整備などを通じて地域づくりを推進し、広域的な地域間交流や経済的なつながりを拡大していくことが求められる。

また、中部国際空港では完全 24 時間運用の実現並びに航空物流や広域観光の促進に向けた取組が進められている。

## 2. 中部ブロックの将来像

本計画と同日決定の中部圏広域地方計画では、以下3点を中部圏の将来像と位置づけている。

### 生活の質が高く持続的に成長する強靱な中部圏

- 豊かな自然、固有の歴史・文化、ものづくりを始めとした多様な産業を有する中部圏の各地域が個性を磨き、世界から人が集まり、全ての人が活躍できるQOLの高い魅力的な地域をつくる。
- 美しい自然を維持しながら、産学官の連携のもと、我が国の経済社会を支える中部ブロックの特性を活かし、気候変動による災害の激甚化・頻発化、巨大地震やカーボンニュートラルへの対応などの世界的課題に挑み、新たな産業を育み、持続的に成長する強靱な地域をつくる。
- 戦略的なインフラ整備による交通・情報通信ネットワークの拡充により日本中央回廊の効果を最大化し、中部圏の多様な地域が補完・連携し合って中部圏が一体となることで、我が国の経済社会をけん引し、世界の拠点としての機能を果たす。

中部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、中部圏広域地方計画で示した将来像を、本計画における中部ブロックの将来像とする。

### 3. 中部ブロックにおける社会情勢の変化

#### (1) 人口減少と急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

##### ① 人口減少、少子化・高齢化の進行等

人口減少、少子化・高齢化は急激に進行しており、2050年には日本の人口は約1億人まで減少し、4割に迫る高齢化率となる見込みである。

中部ブロックの人口減少率は全国に比べて緩やかな傾向で推移していたが、直近では全国の減少率を上回っており、働き手である生産年齢人口は、2050年には中部ブロック全体で約3割減少し、中山間地域など地方部では4割以上減少するところもある。人口動態をみると、転出先としては関東ブロックが最も多い。転入については、これまでは、他ブロックから中部ブロックに一定数の転入がみられたが、近年ではその数が減少しつつあり、その結果、中部ブロックでは転出超過が増加している。今後、高齢人口の増加と生産年齢人口の減少による地域活力の低下が懸念される。

現在、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県では高齢者人口(65歳以上)に占めるほぼ全面的な介護が必要となる要介護度3以上の認定者数の割合(2025年)が、東京都や大阪府、また、全国平均に比べても低い状況にあり、重度介護を要しない比較的、健康な高齢者が多い地域ともいえる。将来においても高齢者層の健康を維持し、生きがいを持って安全・安心で豊かに暮らすことができる社会を形成していくことが求められる。

一方で、高齢者人口の増加に伴い、医療・福祉・介護需要が急増し、医療や介護サービスの維持が困難になり、さらに都市部と地方部において高齢者人口のピーク期の相違、地域間における医療・福祉・介護施設の過不足バランス、医療や介護、福祉に携わる人材の不足等対応すべき課題が多い。

##### ② 若者・女性の圏外転出

人口の東京一極集中が進む中で、名古屋圏から東京圏への転出者数は、東京圏から名古屋圏への転入者数を大きく上回っており、近年で転出者数が少なかった2011年と比べると2024年にかけて男女ともに転出者数は大きく増加している。年齢別に見ると、20代の転出が突出している。

その要因の1つとして、進学や就職による影響がある。中部ブロックの高校等を卒業した学生の進学先地域は、首都圏が約6割となっている。特に若年女性が東京圏の大学に進学した理由としては、「学びたい学部・学科があった、学びたい教授・講師等がいたから」「東京圏で暮らしたかったから」という理由が比較的多い。また、就職時に東京圏を選択した理由としては、「やりたい仕事があったから」が最も多く、就職時における若者の流出抑制も課題となっている。

中部ブロックは、世界を代表する自動車産業や高い技術力を誇る地場産業など「ものづくり」の生産拠点となっているが、生産年齢人口の減少や若者の製造業離れなど、当地域のものづくりの雇用吸収力が低下している。

そのほか、中部ブロックは美術家や音楽家を始めたクリエイターなどの人口が関東ブロックや近畿ブロックに比べると少なく、人口当たりの比率も低い。また、年間のライブなどの

公演数も人口当たりになると、三大都市圏の中で最も少ない水準にあり、若者への文化・芸術分野における魅力の向上が求められる。

### ③ 生活サービスの機能低下のおそれ

地方部においては、人口減少により、地域の公共交通や医療など、暮らしに不可欠な生活サービスの利便性が低下し、その基盤が崩壊する危機に直面するおそれがある。都市部においても、人口減少により人口密度が低下し、都市のスポンジ化といった非効率な土地利用となる都市構造上の課題をもたらす。さらに、空き家や所有者不明土地の増加等は、効率的な土地利用を阻害するだけでなく、災害や犯罪の発生、景観悪化等生活環境に悪影響を及ぼしている。

人口減少への適応に向けて、日常的な生活のレベルにおいては、持続可能な生活圏を再構築する観点から、行政区域にとらわれない地域連携による地域生活圏の形成が求められる。加えて、中心市街地のような固定された空間、デジタル技術を活用した仮想空間、そして公共空間を活用した青空市や軽トラ市などの可動的な空間を組み合わせ、これら3つの空間をベストミックスしたまちづくりを検討していく必要がある。

## (2) 加速化するインフラ老朽化と、改めて問い直される安全性

### ① インフラの老朽化

国民の安全・安心や経済成長を支える道路や河川、港湾等のインフラは、高度経済成長期以降に集中的に整備されており、これらの施設の老朽化が進むことにより、生活だけでなく中部ブロックの基幹産業の安定性・持続性にも影響を及ぼすことが懸念される。道路を例にあげると、約3万橋の道路橋梁のうち、建設後 50 年を経過する施設の割合は 2022 年時点では 43%であったが、20 年後には 78%へと急増することが懸念されている。

インフラ老朽化に起因する事故を未然に防止し、既存のインフラを適切に維持管理していくため、インフラの老朽化対策は急務となっている。

### ② インフラ維持管理体制の脆弱化

中部ブロックのインフラを維持管理する多くの市区町村では、土木部門全体の職員数が減少しており、中部ブロックの市町村の約5分の2では技術系職員が配置されていないため、人材育成や教育が十分に進んでいない。その結果、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。いかにして地方公共団体のインフラ管理機能を持続可能なものとするか、維持管理に関する優先順位付けに加え、人的制約に対する対策も急務である。その際には、ロボット等の新技術を導入することや、維持管理の容易な構造の採用を通じて、維持管理を省力化していく必要性も高まっている。

### ③ インフラストックの適正化

今後、地域において人口減少が加速する中、地域構造の変化に伴って、それぞれの地域でインフラが果たすべき役割やニーズは大きく変化していく。市街地から離れた地域を中心に人口減少が見込まれる中で、地域で必要性の乏しくなったインフラが生じてくることも見込まれる。

本格的な人口減少時代の到来を迎えて、あるべき対策を周到に実行していくことが必要である。地域の将来の姿を見据えて、インフラの集約・再編や優先度に応じた維持管理を行い、地域構造の変化に応じてインフラストックを適正化していく取組を真剣に講じなければならない。

## (3) 激甚化・頻発化する自然災害

### ① 南海トラフ地震の切迫

南海トラフ地震、首都直下地震が発生すると、関東ブロックを始め中部ブロック、近畿ブロックの太平洋側の人口・産業の集積地域に甚大な被害が想定されるとともに、長期間にわたる経済活動の停滞が危惧されている。また南海トラフ地震は、西側、東側の震源域が別々に、しかも時間を空けてずれ動く「半割れ」が歴史的にも繰り返されており、この半割れにより更なる被害の拡大や経済活動低下の長期化が危惧されている。

南海トラフ地震による甚大な地震被害、津波被害に関して、2025年3月末に公表された被害想定では、災害関連死を除く直接的な人的被害として全国で最大想定死者数が約29.8万人、資産等の被害が約224.9兆円、生産・サービス低下による影響が約45.4兆円と推計されている。このうち我が国最大の海拔ゼロメートル地帯を有する中部ブロックの被害は、全国の想定死者数の約5割とされるなど、大きな被害を受けることが想定される。特に沿岸部や半島部では、津波や地震の揺れによる家屋倒壊、液状化等の影響の長期化が懸念され、内陸部に比べて人的被害が大きくなる可能性がある。このため、隣接ブロックと連携した広域の防災・減災対策が進められている。

南海トラフ地震防災対策推進基本計画(令和7年7月)では、最悪の被害様相を念頭に置いた上で、予防対策、応急対策を検討し、着実に推進することをもって被害の軽減を図ることが重要とし、南海トラフ地震の特徴を踏まえ、国、地方公共団体、地域住民等、様々な主体が連携を取って、計画的かつ速やかに推進すべき13の防災対策を掲げている。

また、政府は、南海トラフ地震を含む今後差し迫る巨大災害に対し、我が国の防災全体を俯瞰し、産官学民のあらゆる力をつなぎ合わせ、我が国にふさわしい防災の在り方を中長期的に構想・実現する「司令塔」として防災庁の設置を2026年度中に予定している。

### ② 自然災害等の激甚化・頻発化

中部ブロックには、我が国最大の海拔ゼロメートル地帯が広がり、都市機能や産業機能が集積する濃尾平野に木曾川、長良川、揖斐川の木曾三川が流れ込む地形を成しているほか、三重県東紀州地域などは我が国有数の多雨地帯であるなど、洪水や土砂災害、地震(震度被害・液状化被害)、津波に係る災害リスクを抱えている。また、中部ブロックには、

このようなエリアに人口の約9割(全国は約7割)が居住するなど、高い災害リスクを持った上で経済社会活動が営まれている。過去には、狩野川台風、伊勢湾台風、令和元年東日本台風、東海豪雨等により、甚大な被害を受けてきた。今後、気候変動により、洪水・高潮、土砂災害等がさらに激甚化・頻発化していくことを踏まえ、流域治水の取組をより一層加速していくとともに、道路や沿岸部についても土砂災害対策や緊急避難路の確保など対策を進める必要がある。

また、山地部は、我が国最大級の断層系である中央構造線や糸魚川・静岡構造線等にも起因して地質が脆弱であることから、土砂災害のリスクに対処する必要がある。

一方、河川からの流出土砂の減少や海域の漂砂の遮断等による海岸線の後退も顕在化しており、流域全体の土砂管理が必要である。

さらに、知多半島、渥美半島、伊豆半島等、複数の半島を持つ中部ブロックにおいては、能登半島地震を教訓に三方を海に囲まれる地理的特性を踏まえた「半島防災」の強化を進める必要がある。

そのほかにも、無降水日数の増加や降雪量の減少による渇水の増加が予測されており、地球温暖化に伴う気候変動により、渇水が頻発化、長期化、深刻化することが懸念されている。また、富士山噴火などの大規模な火山噴火が発生した場合には、日常生活や経済活動、交通機関、ライフライン、建築物など広範にわたり甚大な被害が長期に及ぶことが懸念される。こうした様々なリスクを踏まえ、自然災害に備えたハードとソフトが一体となった防災・減災対策が求められる。

### ③ 災害に対する地域社会の脆弱性の高まり

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。こうした状況を踏まえ、災害発生を見据えた緊急避難場所や応急仮設住宅の建設場所の確保等の土地利用のあり方などハード面での対応に加え、避難対策や地域間連携等のソフト面での対応も含めて、いかにして災害に強い地域を形成していくかも問われている。

## (4) 成長型経済への転換期にある我が国経済

### ① ものづくりを礎に世界をリードし続ける産業への進化

アジア諸国を中心とした新興国は、安価な人件費や組立加工請負業を通じた技術蓄積などを背景に、グローバル市場において存在感を増している。こうした状況下で、中部ブロックのものづくり産業が激しい国際競争に打ち勝つためには、品質力や商品開発力等をさらに高めていくことに加え、先進的なマーケティング等により、ニーズをとらえた製品・サービスの高付加価値化や新たな販路の開拓などの対応が求められる。

グローバル企業などを中心に海外での現地調達・現地生産体制が進む中、ものづくり産業を支える中堅・中小企業の経営環境は、苛烈な価格競争や経営者・熟練技術者の高齢化にともなう事業継承、技術継承の問題などによって厳しさを増している。

中部ブロックのものづくりと地域経済を支える重要な役割を担っている中堅・中小企業には、技術開発や販路開拓などを通じた技術の高度化と競争力強化を図るなど、事業環境の

変化に柔軟に対応した持続的な経営が必要となる。

アジア諸国の賃金上昇や政情の変化、為替相場の変化等に伴い、海外に移転していた日本企業の製造拠点の国内移転や、海外戦略の見直しによる国内投資の増強などの国内回帰がみられる。これらの国内回帰の動きを的確に取り込むためには、工業団地や物流拠点及びそれらを結ぶ交通ネットワークなどの産業基盤の強化が求められる。

自然災害の激甚化、新型コロナウイルス感染症拡大やロシアによるウクライナ侵略などサプライチェーンに影響を与える予測不可能な事案への対応経験から、リスクの早期感知と機会を捉えて既存資産や技術を再構成し組織全体を変容できる企業変革力の向上が必要である。そのため、DX やロボット技術の活用、ものづくりと情報処理やデザインなどサービス機能の融合、連携強化により、ものづくりの高付加価値化等を図ることが求められる。

加えて、地域産業が持続的に成長していくためには、カーボンニュートラルやデジタル化など、産業を取り巻く環境の変化に対応しつつ、世界に通用する科学技術、先進技術の研究を進め、消費者のニーズをとらえた新しい製品やサービスを開発するなどのイノベーションが重要である。

イノベーションを創出するには、これまで培った技術に基づく内部のリソースの活用だけでなく、外部のリソースを活用するオープンイノベーションを取り入れていくことが望ましい。このため、オープンイノベーションを支える地域の支援、環境づくりも必要である。産学官の連携が強固であるという中部ブロックの特性を活かし、スタートアップが盛んで、クリエイティブな人材が活躍できる魅力的な地域となる必要がある。近年では中部ブロックの大学発のスタートアップの萌芽がみられ、愛知県内で進められているナゴヤ・イノベーターズ・ガレージ、なごのキャンパス、STATION Ai のような拠点整備が圏域の各地でも進められるなど、スタートアップやイノベーションを創出する環境の更なる拡大が重要である。

## ② リニア中央新幹線を活かす「陸・海・空」高速交通ネットワークの一体的整備

人流・物流等の世界的な大交流時代を迎えつつある中、中部ブロックが持続的発展を遂げていくためには、リニア中央新幹線の早期整備とともに、リニア中央新幹線と有機的につながる陸・海・空の高速交通ネットワークの拡充や一体的な整備を図り、リニア中央新幹線がもたらす時間短縮効果を中部・北陸ブロックの広域、さらには我が国全体に波及させていくことが重要である。

そのような中、国際的な玄関口として期待されている中部国際空港では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく旅客便や貨物便が減便となった。回復傾向にはあるものの未だ他の主要空港と比較して便数の戻りは遅い。

これらの課題を解決するためには、道路ネットワークにおいて、中部ブロックの骨格を成す東西軸と南北軸、それらとリンクする環状道路、さらには半島地域へのアクセス強化など未整備区間の解消が求められる。

また、リニア中央新幹線の整備にあわせ、国際ゲートウェイとしての役割を担う空港、港湾においては、中部国際空港の完全 24 時間化などの機能強化、港湾の船舶大型化への対応や、国際海上コンテナ、資源・エネルギー、完成自動車等の輸出入機能の強化、クルーズ船の受入環境の改善を進める必要がある。

リニア中央新幹線開業に向けた圏域づくりを進めることにより、リニア中央新幹線の効果

を最大限に取り込み、かつ、その効果を圏域内外へ広く波及していくことが重要である。

### ③ 訪日外国人対応や観光産業の生産性向上

中部ブロックにおける延べ宿泊者数は 2019 年まで増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症拡大により減少し、2022 年以降は回復傾向にあるものの関東ブロック・近畿ブロックと比較して遅れている。その背景として、ゴールデンルート間を移動する訪日外国人旅行者を十分に中部ブロックに取り込めていないことが考えられる。

また、国内外の観光需要が回復してきた一方で、観光客が集中する一部の地域や時間帯等においては、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や、旅行者の満足度の低下への懸念が全国各地で生じている。

さらに、観光関連産業の生産性の低さや人材不足といった構造的な課題が顕在化し、「稼げる」産業への変革が求められていることから、付加価値の創出やデジタル技術の活用（観光 DX 推進）などによる生産性向上のための取組が求められる。

### ④ 建設業や物流業等の担い手不足への対応

2024 年度のトラックドライバーに対する時間外労働の上限規制が適用された「物流の 2024 年問題」では、輸送能力の不足が懸念されていたが、実際には輸送能力の低下や運送業者のコスト増による物流コストの上昇、ドライバーの給与減少によるドライバー不足の深刻化が指摘されている。

これらの新たな課題への対応としてドライバーの労働環境改善や AI などの技術を活用した業務効率化、さらに長距離貨物輸送において新幹線を含めた鉄道の活用が求められる。また、将来の国内物流を維持するため、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリーや RORO 船による輸送効率化を図るとともに、地域の物流ネットワークの再構築を検討する必要がある。

また、建設業界では将来的な担い手の確保が課題であり、長時間労働の是正や担い手の確保・育成、働き方改革の強化の必要性が指摘されている。

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

### ① 非化石エネルギーへの転換

人為的活動に起因する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。このため、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、我が国のCO<sub>2</sub>排出量の約6割が集中する臨海コンビナート等に集積する火力発電や石油化学、鉄鋼等のCO<sub>2</sub>多排出産業において、化石エネルギーから水素やアンモニア等への転換を図る必要がある。

### ② 生物多様性の保全

河川の水質については環境基準を概ね達成しているが、伊勢湾・三河湾における閉鎖性水域の水質は環境基準を十分に達成していない状況にある。自然環境を保全し豊かな自然を後世に引き継ぐため、流域圏の多様な主体が一体となり、経済社会活動に伴って排出される汚濁負荷量を削減するなど、継続的な取組が求められる。

一方、近年では、伊勢湾内の漁獲量の減少に伴い、海域の豊かさの重要性が指摘されるようになっており、従来の水質の「きれいさ」に加え、生物生産性や生物多様性にも配慮した「きれいで豊かな海」の実現に向けた取組を行っていく必要がある。

加えて、中山間地域における荒廃農地の増加や手入れが行き届かない里山林の発生は、人の手によって保たれてきた里山などの生態系に影響を及ぼし、鳥獣被害の増加などにつながる懸念されている。

生態系が多様な機能を発揮することにより、気候変動緩和のための二酸化炭素の吸収源確保や災害リスクに対する強靱化(レジリエンスの向上)を図り、さらに、観光や農林水産業などを通じた地域の活性化、健康や福祉の向上等、直面する社会課題の解決や豊かな地域の創造に貢献していくことが期待される。

### ③ 地域循環共生圏の構築

自立した地域同士の有機的なネットワークを構築し、自立・分散型の社会を形成するため、ライフサイクル全体で廃棄物の発生抑制、循環利用、適正処理を推進し、資源循環の高度化を目指すとともに、循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行を促進し、環境と経済が好循環する「地域循環共生圏」の構築が中部ブロックにおいて進んでいる。

地域で循環可能な資源は可能な限り地域で循環させるとともに、地域での循環が困難なものは循環の環を広げること、また、港湾などを活用して廃棄物を適正かつ計画的に処理するなど、重層的な循環型地域づくりを進め、地域循環共生圏を形成することが求められる。

## (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 デジタルや新技術の急速な進歩

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。

### ② デジタル革命により顕在化している課題

全世界的なデジタル利用の増加の一方で、我が国では諸外国に比して行政サービス等におけるデジタル化が遅れており、データを活用する人材の不足、デジタル基盤整備の遅れも顕在化している。

これからの国土づくりにおいては、地域における様々なサービスや活動分野において、デジタル活用を通じて効率性・生産性の向上につなげる必要がある。分野の垣根を越えたデータ連携を促進しつつ、その基盤を活用したデジタル技術の社会実装を加速化することが重要であり、圏域全体でデータを活用する人材の育成や官民のデジタル連携などへの対応が急務になっている。

### ③ デジタル技術とインフラをつなぐ環境の重要性の高まり

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。

このような技術革新の進展により、社会資本整備は新たな飛躍の時代を迎えている。変化のスピードを先取りして最先端の科学技術の恩恵を積極的に取り込むことで、新たな価値創造につなげていくことが必要である。自動運転や超電導リニア、空飛ぶクルマ、荷物が自動で輸送される自動物流道路など、かつては夢であった、わくわくするような未来社会の姿も現実のものとして私たちの目前に迫りつつある。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。

## (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 働き方やライフスタイルの多様化

令和2(2020)年に我が国でも急速に拡大した新型コロナウイルス感染症拡大を契機に、テレワークやオンライン会議システムが急速に普及し、自然豊かで趣味活動等も楽しむことのできる生活環境の価値や、人と人とのリアルな触れ合いの価値が再認識された。地方に暮らしながらテレワークで東京の企業に勤める転職なき移住や、二地域居住、ワーケーションなど多様な働き方やライフスタイルが可能となっている。

例えば、コロナ禍を機に都市部住民の中には農山漁村の環境やそこでの暮らしに魅力を見出し、都市に居住しながらも特定の農村を継続的に訪問する人や、テレワークにより都市と農山漁村での二地域居住をする人など、特定の農山漁村と継続的に関係を持つ動きがみられる。このため、中部ブロックの農山漁村の持続的な振興を図るためには、住民に加えて関係人口も含めた幅広い主体の参加のもとで、農山漁村の振興に関する施策を推進していく必要がある。

### ② 誰もが暮らしやすい環境の整備

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。

ものづくりが盛んな中部ブロックでは、多くの外国人労働者が製造現場を支えており、外国人の居住者も多く、外国人が地域人口の相当の割合を占める地域が増加することも想定されることから、多文化共生の取組の重要性はもとより、外国人材が長期にわたり我が国で活躍でき、外国人が暮らしやすい地域社会づくりを進める必要がある。

また、中部ブロックは他の大都市圏へのアクセス性の良さと住みやすさを活かし東京一極集中の是正において選ばれる地域となることを目指して、女性、若者や子ども・子育て世代がより暮らしやすい環境を整備することが求められている。

### ③ ウェルビーイングに対する意識の高まり

新型コロナウイルス感染症拡大を契機に、人々の暮らし方・働き方や価値観、行動様式の変化が進む中で、単にGDPが拡大するだけでなく、国民一人ひとりが成長の恩恵を享受し、豊かさと幸せを実感できる、ウェルビーイングの高い社会に対するニーズが高まっている。

中部ブロックにおいても、あらゆる人々が、身近なコミュニティで生活に必要なサービスを享受し、人と人とのつながりや心の触れ合いを実感し、生きがいを感じながら快適でゆとりのある、質の高い生活環境を創り出していくことが求められている。

## 第2章 今後の中部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  
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革新的なイノベーションの実現
- 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

中部ブロックにおいても、中部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、中部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

中部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等、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。

中部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方針に沿って、中部ブロックの特性や将来像、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、中部ブロックでは、例えば、河川事業において、気候変動による水災害の頻発化・激甚化に対応するため、あらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」を推進し、堤防強化や河道掘削、ダム再生、遊水地整備などのハード対策に加え、雨水貯留浸透施設の整備、土地利用規制などソフト対策を組み合わせ、ハード・ソフト一体の事前防災対策を加速化するとともに水災害リスクを踏まえた特定都市河川の指定を拡大し、流域一体となった取組を推進してきた。

今後、中部ブロックでは、南海トラフ地震の切迫や自然災害等の激甚化・頻発化といった脅威を踏まえ、様々なリスクに対応するため、自然災害に備えたハードとソフトが一体となった防災・減災対策が求められる。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、良好な生活環境づくりに向けた県営都市公園の活性化の推進の取組のように、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（複合的・多目的・広域的再構築）

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、中部ブロックでは、例えば、東海環状自動車道の整備により広域ネットワークの構築に取り組んだ結果、物流効率化と企業活動の活性化が促進し、沿線地域では、工業団地の増加、雇用の創出、観光入込客数の増加や救急搬送時間の短縮など多くの効果が発揮されている。さらに、道の駅「パレットピアおおの」における子育て支援等の「道の駅 第3ステージ」の取組により、地域活性化やにぎわいの創出に寄与するなど、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、中部ブロックでは、転出超過による生産年齢人口の減少や高齢人口の増加により、地域活力の低下や医療・介護需要の増大による人材や施設の不足等が危惧されていることなどから、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、産業、福祉など、他の関係省庁が所管する幅広い分野との連携や隣接する関東や北陸、近畿ブロックとの連携を図ることが必要である。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、場合によっては県境を跨ぐことを含む複数・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地方公共団体の自主性や自立性を尊重しつつ、中部圏広域地方計画と調和を図り、地方版まち・ひと・しごと創生総合戦略や国土強靱化地域計画との連携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ることが不可欠である。

これまで、中部ブロックでは、例えば、伊豆の国市かわまちづくり公園整備事業において、Park-PFI 制度を活用し、官民の連携・協働による公園整備と河川敷空間の利活用に取り組んできた。非日常体験を重視した、気球体験、カヤック・SUP 体験、キャンプ・BBQ、ディス

クドックイベント等を実施した結果、供用開始から 18 か月で来場者が 20 万人／月を超えた。

賑わい創出につながる新たな拠点形成という社会経済への波及効果・目指すべき姿が実現するなど、民間の資金や技術・ノウハウを最大限に活用して、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、中部ブロックでは、人口減少や観光需要の変動を背景に、成長型経済への転換が求められる状況により、地域の持続的な賑わい創出や防災・環境保全といった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 に関する中部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、狩野川流域河川空間利用連絡協議会など流域自治体間の連携枠組を通じ、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、そして管理段階の様々な段階において、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必要がある」とされている。

これまで、中部ブロックでは、例えば、津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業では、社会資本の多面的な活用を重視し、地域住民によるワークショップと景観デザイン等の学識経験者による検討会を継続的に相互連携させることにより、地域住民の意見を幅広く取り入れ、海岸の整備と地域のまちづくりが一体となった事業を実現した。

その結果、地域住民や観光客等による多目的な交流拠点・親水場所としての利用、地元の小中学生による砂浜の保全活動が行われるなど、海岸を通じた地域の賑わいの創出にも貢献しており、社会資本整備に対する地域住民の理解が深まっている。

今後、中部ブロックでは、働き方やライフスタイルの多様化や誰もが暮らしやすい環境整備の必要性、ウェルビーイングに対する意識の高まりなどにより、地域の多様な住民や滞在者等のニーズへの対応やあらゆる人々が身近なコミュニティで快適でゆとりのある、質の高い生活を送ることのできる生活環境の創出が求められる。このことなどから、住民や施設の利用者、教育機関との連携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、港湾協力団体、海岸協力団体、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、中部ブロックでは、例えば、港湾データ連係基盤の構築に取り組んだ結果、港湾情報や貿易手続きについて電子的な取り扱いを標準とする環境が形成されるなど、連携する情報の拡大を図ることで情報の利活用による高い利便性が実現するなど、新技術の活用による生産性の向上を図ってきた。

今後、中部ブロックでは、働き手である生産年齢人口は、2050年には中部ブロック全体で約3割減少、中山間地域など地方部では4割以上減少が見込まれていることから、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、県境を越えた広域的なデータベースの構築など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を支える安定的・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、中部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国及び地域の将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。

## 第3章 中部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、中部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、主要取組ごとに、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、小目標ごとの達成状況を示す代表的な指標<sup>1</sup>については、社会資本整備重点計画で示された指標の中から抽出したものをKPI(Key Performance Indicator)として設定し、そのほかの重点施策及び指標は、別紙のとおりとする。

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

### 2. 中部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生活圏を形成し、高齢者や子ども・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、人口減少が進む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、地域づくりの姿を踏まえ、官民連携手法の活用も通じて、必要性の乏しいインフラの集約・再編や優先度の高い施設の修繕等を進め、インフラストックの最適化を図ることを目指す。
- ・ さらに、地域に暮らす一人ひとりのウェルビーイングの向上に貢献し、安心して住み続けることができる地域社会の形成に向け、地域の人々のつながりを確保しつつ、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。

<sup>1</sup>指標には、政策パッケージの全体的な進捗状況を示す代表的な指標(KPI)とそれ以外の指標(KPIの記載がないもの)がある。また、指標値(現状値・目標値)は、全国値で管理するものと地方値で管理するものがあり、[全国指標]と記載されているものが、全国値で管理するもの、記載のないものが、地方値で管理するものである。

## 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。
- ・ 自動運転や公共・日本版ライドシェア等の普及、共同化・協業化や地方公共団体の機能を補完・強化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。
- ・ 路車連携の視点を踏まえ次世代交通システムを構築し、交通需要と供給の両サイドで QOML (クオリティ・オブ・モビリティ・ライフ) 及び道路サービスレベルの向上を図る。
- ・ 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<sup>2</sup>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、地域の文化的・自然的一体性を踏まえつつ、生活・経済の実態に即し、市町村界にとらわれず、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、地域公共交通や買い物、医療・福祉・介護、教育等の暮らし

<sup>2</sup>廃校等の空き施設や地方公共団体が所有する古民家等の空き家の活用について、民間事業者の創意工夫を最大限に生かした小規模な官民連携事業により、地域課題の解決やエリア価値の向上につなげる取組。

に必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」の形成を推進する。特に、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、地域活性化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行う。

- ・ 都市機能の誘導・集積と地域における移動の足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、地域内で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)

### <持続可能で暮らしやすいまちを作る>

[KPI-1] 立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合

【R6年12月 58.6% → R12年度 75%】〔全国指標〕

[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 58.8% → 毎年度 66.6%以上】

[KPI-2] 公共交通の利便性の高いエリア<sup>3</sup>に居住している人口割合

①三大都市圏 【R6年度 92% → R12年度 92.9%】 〔全国指標〕

②地方中核都市圏【R6年度 78.4% → R12年度 78.4%】〔全国指標〕

③地方都市圏【R6年度 37.9% → R12年度 37.9%】 〔全国指標〕

### <地域の将来像を踏まえた持続可能なまちを作る>

[KPI-3] まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数

【R6年度末 172 団体 → R12年度 700 団体】〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

### ■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)

【高塚駅北第二土地区画整理事業[残事業費 65.4 億円(R7 年度評価時点)](浜松市中央区)

(R8 年度測量設計中)③】

【浜北中央北土地区画整理事業[残事業費 53.6 億円(R7 年度評価時点)](浜松市浜名区)

(R8 年度工事中)②】

【小林駅周辺地区[残事業費 23.8 億円(R7 年度評価時点)](浜松市浜名区)(R8 年度工事中)②】

### ■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

【東部拠点第二地区ほか 土地区画整理事業★(静岡県沼津市)(R8 年度工事中)④】

【JR 東海道本線・JR 御殿場線 連続立体交差事業[残事業費 875 億円

(R4 年度評価時点)] (静岡県沼津市)(R8 年度工事中)④】

【(都)焼津広幡線 街路整備事業(重要物流道路)[残事業費 19 億円

(R4 年度評価時点)] (静岡県焼津市)(R8 年度工事中)②】

【名古屋鉄道 名古屋本線等連続立体交差事業(知立駅付近)[残事業費 335 億円 R7 年度評価時点]★(愛知県知立市)(R8 年度工事中)④】

【東海旅客鉄道 武豊線半田駅付近連続立体交差事業[残事業費 167 億円

(R6 年度評価時点)] (愛知県半田市) (R8 年度工事中)④】

【知立駅周辺土地区画整理事業★(愛知県知立市)(R8 年度工事中)④】

<sup>3</sup>鉄道やバスなどの基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内の地域(オフピーク時に片道運行間隔 20 分以下の鉄道駅を中心とする半径1km 圏内の地域等)。

- 「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
- シェアサイクルの普及促進
- 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 19 号 岐阜 19 号環境対策(岐阜県多治見市富士見町～中津川市山口)(R8 年度測量設計中)④】
  - 【一般国道 23 号 愛知 23 号環境対策(愛知県名古屋市緑区～名古屋市港区)(R8 年度測量設計中)④】
  - 【一般国道 302 号 愛知 302 号環境対策(愛知県名古屋市中川区島井町～海部郡飛島村大字梅之郷)(R8 年度工事中)④】
  - 【一般国道 23 号 三重 23 号北部・中部環境対策(三重県桑名郡木曾岬町大字川先～松阪市小津町)(R8 年度測量設計中)④】
- 官民連携による地域の遊休公的施設の活用の推進(スモールコンセッション)
- (参考)住宅団地での建替えや再開発等における生活支援や地域交流の拠点整備
- 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
- 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
  - 【(国)156号 福島バイパス★(岐阜県大野郡白川村)(R8 年度工事中)④】
  - 【(国)360号 種蔵・打保バイパス★(岐阜県飛騨市)(R8 年度工事中)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。特に、自転車を通じて富士山等の優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ナショナルサイクルートの指定も見据えた整備を推進する。
- ・ 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。
- ・ 国際交流のゲートウェイとしてのリニア名古屋駅の交流施設の機能強化や既存施設の改築事業により、コンベンション機能の拡充・強化に取り組む。さらに、中部国際空港を始めとした空港・港湾の国際ゲートウェイ機能と高速交通ネットワークを活かし、交通関係事業者間が連携し、マルチモーダルな広域周遊ルートの形成や首都圏等を補完する利便性の高い交通ネットワークの構築を促進する。
- ・ 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。
- ・ 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、副業的に地方創生に携わり、課題を抱える中小規模の自治体に寄り添った伴走支援を実施する制度(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。
- ・ スマ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)

### <美しい景観のまちを作る>

[KPI-17] 景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数)

【R6 年度 38 市区町村 → R12 年度 48 市区町村】

[KPI-18] 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数

【R6 年度 18 市町村 → R12 年度 21 市町村】

### <二地域居住を促進する>

[KPI-4] 市町村が作成する特定居住促進計画の作成数

【R6 年度末 5 件 → R11 年度累計 600 件】〔全国指標〕

[KPI-4] 市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数

【R6 年度末 5 法人 → R11 年度累計 600 法人】〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

- 良好な景観形成の推進
  - 【(都)新橋茱萸沢線ほか、街路整備事業(無電柱化推進事業)(静岡県御殿場市ほか)(R8年度工事中)④】
  - 【無電柱化推進事業 ★(静岡県内)(R8年度工事中)④】
  - 【日本平公園整備事業 [残事業費 59 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】
  
- 歴史文化を活かしたまちづくりの推進
  - 【名城公園 名古屋城本丸御殿の復元(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】
  
- FAST TRAVEL の推進
  
- 交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備
  - 【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④】
  - 【クルーズを安心して楽しめる環境整備(R8 年度推進中)④】
  - 【清水港 日の出地区道路改良事業[残事業費 2 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)②】
  - 【清水港 日の出地区国際クルーズ旅客受入機能高度化事業(静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)①】
  - 【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④】
  
- サイクルツーリズムの推進
  
- インフラツーリズムの推進
  
- 道路空間におけるオーバートーリズム対策の推進
  
- 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
  - 【日本平公園整備事業 [残事業費 59 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8 年度推進中)④】
  
- 二地域居住の促進による新たな人の流れの創出・拡大
  
- 官民連携による地域の遊休公的施設の活用推進(スモールコンセッション)【再掲】
  
- 地域経済の活性化に向けた産業立地の促進
  - 【新東名高速道路 新秦野-新御殿場(神奈川県秦野市～静岡県御殿場市)(R8 年度工事中)④】
  - 【新東名高速道路 小山スマート IC(仮称)(静岡県小山町)(R8 年度工事中)④】
  - 【東名高速道路 岡崎阿知和スマート IC(仮称)(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④】
  - 【東名高速道路 東郷スマート IC(仮称)(愛知県日進市)(R8 年度測量設計中)④】
  - 【国道 475 号東海環状自動車道 海津スマート IC(仮称)(岐阜県海津市)(R8 年度工事中)④】
  - 【名神高速道路 尾張一宮 PA スマート IC(仮称)(愛知県一宮市、岩倉市)(R8 年度測量設計中)④】
  - 【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】
  - 【東名高速道路 豊橋新城スマート IC(仮称)(愛知県新城市～愛知県豊橋市)(R8 年度工事中)④】
  - 【中部横断自動車道 両河内スマート IC(仮称)(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④】
  - 【中央自動車道 恵那峡 SA スマート IC(仮称)(岐阜県恵那市)(R8 年度測量設計中)④】
  - 【東名阪道 大山田 PA スマート IC(仮称)(三重県桑名市)(R8 年度測量設計中)④】
  - 【静岡県 地方創生港整備推進事業(静岡県内)(R8 年度工事中)②】
  - 【清水港 新興津地区緑地等施設整備事業(静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)②】
  - 【(仮称)西鴨江台地土地区画整理事業(R7 年度評価時点)](浜松市中央区)(R8 年度調査・検討中)③】
  - 【西鴨江台地地区(R7 年度評価時点)](浜松市中央区)(R8 年度調査・検討中)③】
  
- 不動産業者を始めとする多様なプレーヤーの連携による地域価値共創の推進

## 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

- ・ リニア中央新幹線開業に向け、名古屋駅において既存の鉄道やバス等の交通機関との乗り継ぎ利便性向上や、名古屋高速道路等の道路ネットワークとのアクセス向上を図るスーパーターミナル化に取り組む。
- ・ 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。離島航路や離島航空路等、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)

##### <地域間の人流・物流を円滑化させる>

[KPI-5] 災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率

【R5 年度 6% → R12 年度 19%】[全国指標]

[KPI-5] 道路による都市間速達性<sup>4</sup>の確保率

【R5 年度 57% → R12 年度 60%】[全国指標]

[KPI-5] 都市計画道路(幹線道路)の整備率

【R4 年度 66.2% → R12 年度 69.0%】

##### <ローカル鉄道の再構築を進める>

[KPI-7] 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

【R6 年度 19 件 → R12 年度 37 件】[全国指標]

##### <離島等に必要不可欠な交通手段を維持・確保する>

[KPI-8] 航路が確保されている有人離島の割合<sup>5</sup>

【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、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

##### ■高規格道路の未整備区間の早期整備

【三遠南信自動車道 一般国道474号 飯喬道路[残事業費234億円(R6年度評価時点)]★(飯田上久堅・喬木富田IC~喬木IC)(R8年度工事中)④】

<sup>4</sup>主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合。

<sup>5</sup>離島航路整備法第2条に定める航路で結ばれる離島のうち、海上運送法に規定する旅客定期航路(貨客定期航路事業または一般不定期航路事業に転換した場合を含む)が確保されている離島の割合。

【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 青崩峠道路[残事業費 149 億円(R6 年度評価時点)]★(小嵐 IC(仮称)～水窪北 IC(仮称))(R8 年度工事中)④】

【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 水窪佐久間道路[残事業費 866.5 億円(R6 年度評価時点)]★(水窪 IC(仮称)～佐久間川合 IC)(R8 年度測量設計中)④】

【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 佐久間道路・三遠道路[残事業費 101 億円(R6 年度評価時点)]★(東栄 IC～鳳来峡 IC)(R8 年度工事中)④】

【中部縦貫自動車道 一般国道 158 号 高山清見道路[残事業費 1014 億円(R7 年度評価時点)]★(高山 IC～丹生川 IC(仮称))(R8 年度工事中)④】

【東海環状自動車道 一般国道 475 号 関～養老[残事業費 1117.98 億円(R5 年度評価時点)](山県 IC～本巣 IC)(R8 年度工事中)④  
(本巣 IC～大野神戸 IC)(R8 年度工事中)④】

【東海環状自動車道 一般国道 475 号 養老～北勢[残事業費 1681.19 億円(R5 年度評価時点)](養老 IC～いなべ IC)(R8 年度工事中)④】

【東海環状自動車道 一般国道 475 号 北勢～四日市[残事業費 182 億円(R5 年度評価時点)](いなべ IC～大安 IC)(R8 年度工事中)④】

【伊豆縦貫自動車道 一般国道 1 号 東駿河湾環状道路[残事業費 202.98 億円(R6 年度評価時点)](大場・函南 IC～函南 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④】

【伊豆縦貫自動車道 一般国道 414 号 河津下田道路(Ⅰ期)[残事業費 401.31 億円(R6 年度評価時点)]★(下田北 IC(仮称)～下田 IC(仮称))(R8 年度工事中)④】

【伊豆縦貫自動車道 一般国道 414 号 河津下田道路(Ⅱ期)[残事業費 129.46 億円(R6 年度評価時点)]★(河津逆川 IC～下田北 IC(仮称))(R8 年度工事中)④】

【一般国道 42 号 熊野道路[残事業費 209 億円(R6 年度評価時点)]★(熊野大泊 IC～三重県熊野市久生屋町)(R8 年度工事中)④】

【一般国道 42 号 紀宝熊野道路[残事業費 806.99 億円(R6 年度評価時点)]★(三重県熊野市久生屋町～紀宝 IC)(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道 21 号 岐大バイパス[残事業費 1356.17 億円(R3 年度評価時点)]岐阜県岐阜市茜部本郷～岐阜市下奈良★(岐阜市内立体)(R8 年度工事中)  
岐阜県瑞穂市穂積～大垣市長松町★(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道 41 号 石浦バイパス[残事業費 282.45 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県高山市一之宮町～高山市千島町)(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道 1 号 静清バイパス[残事業費 213.55 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市清水区横砂東町～静岡市清水区八坂西町 清水立体)(R8 年度工事中)  
[令和8年度内完成※]静岡市清水区横砂東町～八坂西町 清水立体 上り線(東京向き)①】

【一般国道 247 号 西知多道路(東海ジャンクション)[残事業費 487.13 億円(R5 年度評価時点)]★(愛知県東海市新宝町～東海市東海町)(R8 年度工事中)④】

【一般国道 247 号 西知多道路(長浦～日長)[残事業費 312 億円(R5 年度評価時点)]★(長浦 IC～日長 IC(仮称))(R8 年度工事中)④】

【新東名高速道路 新秦野-新御殿場(神奈川県秦野市～静岡県御殿場市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【伊豆縦貫自動車道 一般国道 414 号 天城峠道路(月ヶ瀬～茅野)[残事業費 898 億円(R6 年度評価時点)](月ヶ瀬 IC～茅野 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道 256 号 堀越峠道路[残事業費 446 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県郡上市八幡町初納～郡上市八幡町入間)(R8 年度測量設計中)④】

【中部縦貫自動車道 一般国道 158 号 高山東道路(平湯～久手)[残事業費 1074 億円(R7 年度評価時点)](平湯 IC～久手 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道 22 号 名岐道路(一宮～一宮木曾川)[残事業費 2700 億円(R6 年度評価時点)]★(一宮東出口～一宮木曾川)(R8 年度測量設計中)④  
(IC、一宮 IC)(R8 年度測量設計中)④】

【(一)扶桑各務原線 新愛岐道路(岐阜県各務原市)(R8 年度工事中)④】

【(国)257 号 中津川工区★(岐阜県中津川市)(R8 年度工事中)④】

【(国)256 号 和良工区★(岐阜県郡上市)(R8 年度測量設計中)④】

【金谷御前崎連絡道路 一般国道 473 号金谷相良道路Ⅲ(静岡県島田市牧之原市他)(R8 年度工事中)④】

【一般国道 247 号 西知多道路 3工区(日長 IC(仮)～常滑 JCT(仮)、長浦 IC～日長 IC(仮)、大田 IC)★(愛知県常滑市他)(R8 年度工事中)③】

【(国)368 号(伊賀名張拡幅)(三重県伊賀市～名張市)(R8 年度工事中)④】

【(国)365 号(東員工区)(三重県東員町)(R8 年度工事中)④】

【(主)鈴鹿環状線(国府バイパス)(三重県鈴鹿市)(R8 年度工事中)④】

【伊勢志摩連絡道路 (国)167 号(五知白木)(三重県鳥羽市～志摩市)(R8 年度測量設計中)④】

【(国)166 号(富永)(三重県松阪市)(R8 年度工事中)④】

【(国)306 号(鈴鹿亀山道路)(三重県鈴鹿市～亀山市)(R8 年度測量設計中)④】

- 【(国)477号(菰野バイパス)(三重県菰野町)(R8年度工事中)④】
- 【(国)163号(片田バイパス)(三重県津市)(R8年度工事中)④】
- 【(国)422号(下地志子)(三重県紀北町)(R8年度工事中)④】
- 【(国)309号(野口)(三重県熊野市)(R8年度工事中)④】
- 【(一)木曾岬弥富停車場線(三崎)(三重県木曾岬町)(R8年度工事中)④】
- 【(国)422号(大熊)(三重県大台町)(R8年度工事中)④】
- 【(国)260号(内瀬伊勢路)(三重県南伊勢町)(R8年度測量設計中)④】
- 【(国)361号 姥神峠道路(延伸)★(木曾町)(R8年度工事中)③】
- 【(国)152号 小嵐バイパス★(飯田市)(R8年度工事中)①】
- 【静岡南北道路(静岡県静岡市)(R8年度工事中)④】
- 【名古屋高速道路 新洲崎出入口(仮称)[残事業費 704億円  
(R6年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8年度工事中)③】
- 【名古屋高速道路 新黄金出入口(仮称)[残事業費 309億円(R6年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8年度測量設計中)③】
- 【名古屋高速道路 栄出入口(仮称)、丸田町 JCT 西渡り線・南渡り線[残事業費 1484億円(R6年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8年度測量設計中)③】
- 【国道 152号(瀬尻～大嶺)道路防災 土砂災害対策道路事業[残事業費 38.2185億円(R7年度評価時点)]★(静岡県浜松市)(R8年度工事中)③】
- 【(国)158号 狸平★(松本市)(R8年度工事中)②】
- 【(主)岡谷茅野線 湖南(長野県諏訪市)(R8年度工事中)④】
- 【(主)開田三岳福島線 小島トンネル(長野県木曾町)(R8年度工事中)①】
- 【(主)下条米川飯田線 下平～富田(長野県飯田市～喬木村)(R8年度工事中)③】
- 【(主)飯田富山佐久間線 龍江(長野県飯田市)(R8年度測量設計中)②】
- 【(主)飯田富山佐久間線 中谷(長野県阿南町)(R8年度測量設計中)②】
- 【(国)141号 跡部～平原★(佐久市～小諸市)(R8年度工事中)①】
- 【(国)144号 上野バイパス★(上田市)(R8年度工事中)③】
- 【(国)143号 青木峠バイパス(松本市～上田市)(R8年度測量設計中)④】
- 【(国)299号 糸萱～蓼科★(茅野市)(R8年度工事中)②】
- 【(国)151号 八幡町(飯田市)(R8年度工事中)①】
- 【(国)152号 下樽渡橋★(大鹿村)(R8年度工事中)①】
- 【(国)152号 分杭峠～上青木★(大鹿村)(R8年度工事中)②】
- 【(国)418号 名古屋山(大町～下市場)(天龍村)(R8年度工事中)②】
- 【(国)256号 漆畑拡幅 3工区★(南木曾町)(R8年度工事中)①】

■都市計画道路(幹線道路)の整備

- 【一般国道 153号 伊駒アルプスロード[残事業費 609.76億円  
(R4年度評価時点)](長野県駒ヶ根市赤穂～伊那市美篤)(R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道 19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)[残事業費 136億円(R6年度評価時点)]★(岐阜県瑞浪市土岐町～恵那市武並町)(R8年度工事中)④】
- 【一般国道 19号 瑞浪恵那道路(恵那工区)[残事業費 189.6億円(R6年度評価時点)]★(岐阜県恵那市武並町～恵那市長島町)(R8年度工事中)④】
- 【一般国道 21号 可児御嵩バイパス[残事業費 71.7億円  
(R3年度評価時点)](岐阜県可児郡御嵩町井尻～可児市中恵土)(R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道 21号 関ヶ原バイパス[残事業費 182.52億円  
(R4年度評価時点)](国道 365号～岐阜県不破郡関ヶ原町今須)(R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道 21号 宮浦拡幅[残事業費 169.5億円(R7年度評価時点)](岐阜県美濃加茂市～美濃加茂市)(R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道 41号 美濃加茂バイパス[残事業費 140.67億円  
(R4年度評価時点)](岐阜県美濃加茂市太田町～美濃加茂市山手町)(R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道 156号 岐阜東バイパス[残事業費 429.45億円(R3年度評価時点)]★(岐阜県岐阜市岩田西～関市山田)(R8年度工事中)④】
- 【一般国道 258号 大桑道路[残事業費 39億円  
(R5年度評価時点)](岐阜県養老郡養老町大巻～桑名市多度町柚井)(R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道 1号 東駿河湾環状道路(沼津岡宮～愛鷹)[残事業費 267.67億円  
(R6年度評価時点)](沼津岡宮 IC～愛鷹 IC(仮称))(R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道 1号 富士由比バイパス[残事業費 242.77億円  
(R3年度評価時点)](静岡県富士市前田～富士市五貫島)(R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道 1号 藤枝バイパス[残事業費 274.81億円(R5年度評価時点)]★  
(広幡 IC～藪田東 IC)(R8年度工事中)[R8年度完成]①、  
(藪田東 IC～野田 IC)(R8年度工事中)④】

【一般国道1号 島田金谷バイパス[残事業費 182.74 億円(R4 年度評価時点)] ★(大代 IC～静岡県掛川市佐夜鹿)(R8 度工事中)④】

【一般国道139号 富士改良[残事業費 86.18 億円(R6 年度評価時点)] ★((都)前田宮下線～(都)津田蓼原線)(R8 度工事中)④】

【一般国道246号 裾野バイパス[残事業費 156.6 億円(R4 年度評価時点)] ★(静岡県駿東郡小山町生土～駿東郡小山町上野)(R8 度測量設計中)④】

【一般国道23号 豊橋東バイパス[残事業費 41.96 億円(R5 年度評価時点)](豊橋東 IC～野依 IC)(R8 度測量設計中)④】

【一般国道23号 豊橋バイパス[残事業費 259 億円(R5 年度評価時点)] ★(野依 IC～大崎 IC)(R8 度工事中)④】

【一般国道23号 蒲郡バイパス[残事業費 438.03 億円(R5 年度評価時点)](豊川為当 IC～蒲郡 IC)(R8 度工事中)④】

【一般国道23号 岡崎バイパス[残事業費 201.07 億円(R5 年度評価時点)](幸田芦谷 IC～西尾東 IC)(R8 度測量設計中)④】

【一般国道153号 豊田西バイパス[残事業費 46.54 億円(R3 年度評価時点)](愛知県名古屋市中天白区天白町～豊田市東新町)(R8 度測量設計中)④】

【一般国道153号 豊田北バイパス[残事業費 171.78 億円(R7 年度評価時点)] ★(愛知県豊田市逢妻町～豊田市平戸橋町)(R8 度工事中)④】

【一般国道155号 豊田南バイパス[残事業費 156.02 億円(R7 年度評価時点)](愛知県豊田市東新町～豊田市逢妻町)(R8 年度工事中)[R8 年度完成]①】

【一般国道302号 名古屋環状2号線[残事業費 286.47 億円(R6 年度評価時点)](愛知県海部郡飛島村木馬一丁目～名古屋市中川区島井町)(R8 年度工事中)④  
(愛知県春日井市勝川町～名古屋市中川区喜多山)(R8 年度工事中)④  
(愛知県あま市甚目寺～清須市一場)(R8 年度工事中)④】

【一般国道1号 桑名東部拡幅[残事業費 339.62 億円(R4 年度評価時点)] ★(三重県桑名市長島町又木～桑名市北浜町)(R8 年度工事中)④】

【一般国道1号 北勢バイパス[残事業費 631.5 億円(R7 年度評価時点)] ★((市)日永八郷線～国道477号バイパス)(R8 年度工事中)④  
(国道477号バイパス～三重県四日市市采女町)(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道1号 関バイパス[残事業費 81.49 億円(R3 年度評価時点)](三重県亀山市太岡寺町～亀山市関町鷺山)(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道23号 鈴鹿四日市道路[残事業費 891.2 億円(R7 年度評価時点)] ★(三重県四日市市采女町～鈴鹿市稲生町)(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道23号 中勢道路[残事業費 101.32 億円(R7 年度評価時点)] ★(三重県鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町)(R8 年度測量設計中)④  
(三重県津市大里窪田町)(R8 年度工事中)④】

【一般国道42号 松阪多気バイパス[残事業費 59.67 億円(R7 年度評価時点)](三重県松阪市上川町)(R8 年度測量設計中)④  
(三重県松阪市朝田町～松阪市上川町)(R8 年度測工事中)④  
(三重県松阪市八太町～松阪市射和町)(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道138号 御殿場バイパス(西区間)[残事業費 92.73 億円(R3 年度評価時点)](静岡県御殿場市中畑～御殿場市ぐみ沢)(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島)[残事業費 637.4 億円(R6 年度評価時点)] ★(静岡県浜松市中央区長鶴町～浜松市中央区中田島町)(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道153号 飯田南バイパス[残事業費 402 億円(R7 年度評価時点)](長野県飯田市竹佐～飯田市北方)(R8 年度測量設計中)④】

【(国)248号 今工区(岐阜県可児市)(R8 年度工事中)④】

【(国)248号 光ヶ丘工区(岐阜県多治見市)(R8 度工事中)④】

【都市計画道路 (都)犬山東町線バイパス(1期工区)[残事業費 3.9 億円(R7 年度評価時点)]★(岐阜県各務原市)(R8 年度工事中)④】

【都市計画道路 (都)岐阜鵜沼線[残事業費 16.3 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県各務原市)(R8 年度測量設計中)④】

【都市計画道路 (都)新所平島線(平成工区)[残事業費 80.7 億円(R7 年度評価時点)]★(岐阜県岐南町)(R8 年度工事中)④】

【都市計画道路 (都)花里本母線[残事業費 4.2 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県高山市)(R8 年度工事中)④】

【名古屋鉄道 名古屋鉄道名古屋本線連続立体交差事業(加納駅～茶所駅付近)[残事業費 335 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県岐阜市)(R8 年度測量設計中)④】

【(一)肥田下石線 下石工区(岐阜県土岐市)(R8 年度工事中)④】

**【一般国道 414 号 静浦バイパス(静岡県沼津市・伊豆の国市)(R8 年度工事中)④】**  
**【東部拠点第二地区ほか 土地区画整理事業★(静岡県沼津市)(R8 年度工事中)④(再掲)】**  
**【(都)焼津広幡線 街路整備事業(重要物流道路)[残事業費 19 億円(R4 年度評価時点)(静岡県焼津市)(R8 年度工事中)②(再掲)】**  
**【一般国道 150 号 掛川拡幅 I (静岡県掛川市他)(R8 年度工事中)④】**  
**【一般県道 下土狩徳倉沼津港線 狩野川第三架橋(静岡県清水町)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【一般県道 山梨一宮線 円田(静岡県森町)(R8 年度工事中)③】**  
**【一般国道 151 号 2 工区(一宮バイパス、宮下立体)(愛知県豊川市他)(R8 年度工事中)②】**  
**【一般国道 155 号 3 工区(春日井バイパス、布袋拡幅、村中拡幅)(愛知県江南市他)(R8 年度工事中)②】**  
**【衣浦豊田道路 2 路線(一般国道 247 号碧南拡幅、一般国道 419 号高浜拡幅)(愛知県碧南市)(R8 年度工事中)④】**  
**【一般国道 247 号 衣浦大橋(愛知県半田市他)(R8 年度工事中)④】**  
**【一般国道 259 号 植田拡幅(愛知県豊橋市)(R8 年度工事中)③】**  
**【一般国道 301 号 3 工区(松平バイパス、益富拡幅、根引・林添バイパス)★(愛知県豊田市)(R8 年度工事中)④】**  
**【一般国道 419 号 2 工区(四郷上原拡幅、西中山バイパス)(愛知県豊田市)(R8 年度工事中)④】**  
**【一般国道 473 号 月バイパス 2 工区(月、神田)(愛知県設楽町他)(R8 年度工事中)②】**  
**【(主)岐阜稲沢線 苅安賀1号踏切(愛知県一宮市)(R8 年度工事中)④】**  
**【(主)東三河環状線 3 工区(大崎工区、石巻本町当古工区、三蔵子工区)★(愛知県豊川市)(R8 年度工事中)②】**  
**【(主)長篠東栄線 海老バイパス(愛知県新城市)(R8 年度工事中)④】**  
**【(主)名古屋半田線 東浦阿久比工区(愛知県東海市)(R8 年度測量設計中)②】**  
**【(主)名古屋岡崎線 3 工区(豊明中央工区、豊明東工区、オアシス橋工区)(愛知県豊明市他)(R8 年度工事中)④】**  
**【(都)瀬戸大府東海線 2 路線(瀬戸・長久手工区、一般国道 155 号東海拡幅)(愛知県長久手市)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【(主)名古屋江南線 一宮工区(愛知県一宮市他)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【新清須駅付近鉄道高架事業 清須立体 2 路線(給父清須線、名古屋祖父江線)(愛知県清須市)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【(主)名古屋津島線 5 工区(七宝工区、莪原工区、牛田工区、大治・七宝工区、津島工区)★(愛知県あま市)(R8 年度工事中)④】**  
**【(一)蒲郡碧南線 2 工区(江原細池工区、細池～菱池工区)(愛知県西尾市)(R8 年度工事中)④】**  
**【(一)扶桑各務原線 新愛岐大橋(愛知県扶桑町他)(R8 年度工事中)②】**  
**【港湾改修事業(愛知県)(R8 年度測量設計中)②】**  
**【(一)給父稲沢線 森上2号踏切(愛知県稲沢市)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【(主)知多東浦線 八幡新田3号(愛知県東海市)(R8 年度調査・検討中)③】**  
**【(主)春日井各務原線 本庄工区(愛知県春日井市)(R8 年度調査・検討中)④】**  
**【(主)豊橋渥美線 浦片工区(愛知県田原市)(R8 年度工事中)④】**  
**【(一)大垣江南線 (都)今伊勢三井線(愛知県一宮市他)(R8 年度測量設計中)②】**  
**【名浜道路 2 路線(幸田幡豆線、豊橋幸田線)(愛知県幸田町他)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【一般国道 473 号 岡崎額田工区(愛知県岡崎市)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【(主)豊橋乗本線始め(有海 BP) 2 路線(豊橋乗本線、富岡大海線)(愛知県新城市他)(R8 年度工事中)④】**  
**【(一)豊川蒲郡線 (都)大塚金野線(愛知県蒲郡市)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【(一)善師野西北野線 塔野地前原工区(愛知県犬山市)(R8 年度工事中)④】**  
**【一般国道 366 号 (都)衣浦西部線 4 車線化(愛知県東浦町他)(R8 年度工事中)④】**  
**【(一)宮上知立線 豊田工区(愛知県豊田市)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【一般国道 247 号 2 工区(鹿島バイパス、中央バイパス)★(愛知県蒲郡市他)(R8 年度工事中)④】**  
**【スマート IC 関連事業 3 路線(米野木苧生線、春日井一宮線、豊橋下吉田線)(愛知県東郷町他)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【設楽ダム関連事業 2 路線(一般国道 257 号清崎工区、一般国道 420 号豊邦東工区)★(愛知県設楽町)(R8 年度工事中)④】**  
**【(都)伏見町線((主)名古屋祖父江線) 枇杷島陸橋工区★(愛知県清須市)(R8 年度工事中)④】**  
**【(都)名古屋第3環状線 前ヶ須工区、中原・境工区(愛知県弥富市)(R8 年度工事中)④】**  
**【(都)安城一色線 一色町地内、南中根・米津工区(愛知県西尾市)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【(都)北尾張中央道 観音工区(愛知県一宮市)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【(都)姫街道線 豊川町工区(愛知県豊川市)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【(主)豊橋渥美線 白谷工区(愛知県田原市)(R8 年度測量設計中)④】**  
**【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 主要地方道 春日井長久手線ほか1(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)①】**

【災害に強い市街地形成に関する対策 都市計画道路 東志賀町線(水分橋)[残事業費 61 億円(R6 年度評価時点)]★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)③】

【災害に強い市街地形成に関する対策 主要地方道名古屋祖父江線枇杷島橋架け替え事業 [残事業費(名古屋市分) 34 億円(R2 年度評価時点)](愛知県名古屋市他)(R8 年度工事中)②】

【都市交通の円滑化 国道 302 号及び都市計画道路守山本通線と名古屋鉄道瀬戸線との立体交差事業 [残事業費(名古屋市分) 4 億円(R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)①】

【(主)山脇大谷線(小鹿～宮川)(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】

【(主)井川湖御幸線(下～松富上組)★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】

【(国)362 号(羽鳥安西拡幅3期)★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】

【(市)中野小鹿線(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④】

【(国)一般国道 150 号(久能拡幅)(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】

【(都)日出町高松線(八幡工区)(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④】

【(都)駒形井宮線(安西)(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④】

【(都)水道町伊呂波町線(伊呂波町)(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④】

【(都)宮前岳美線(3)(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】

【(都)一里山長崎線(七ツ新屋)(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】

【(都)丸子池田線(曲金)(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④】

【(都)静岡駅賤機線(昭府～松富2)(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】

【(都)宮前岳美線(4)(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④】

【(都)東町大岩線(1)(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④】

【(都)清水港三保線(折戸 1～2)★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】

【(都)日の出町押切線(北脇～能島)(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】

【(都)あさはた線(北)★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④】

【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 都市計画道路 日比津小本線[残事業費 15 億円 (R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)②】

【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 都市計画道路 守山本通線外1[残事業費 12 億円 (R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)②】

【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 都市計画道路 光音寺内田橋線[残事業費 2 億円 (R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)②】

【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 都市計画道路 高田町線(大喜工区) [残事業費 8 億円(R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)②】

【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 都市計画道路 高田町線(豆田工区) [残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)①】

【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 都市計画道路 枇杷島野田町線[残事業費 19 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)③】

【災害に強い市街地形成に関する対策 都市計画道路 小栗橋線[残事業費 29 億円 (R6 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)④】

【(主)浜松環状線(中郡・笠井、西ヶ崎工区)[残事業費 131 億円(R7 年度評価時点)](静岡県浜松市中央区)(R8 年度工事中)④】

【小林駅周辺地区[残事業費 23.8 億円(R7 年度評価時点)](浜松市浜名区)(R8 年度工事中)②(再掲)】

【西鴨江台地地区(R7 年度評価時点)](浜松市中央区)(R8 年度調査・検討中)③(再掲)】

【(主)天竜浜松線(第 3 工区)[残事業費 44 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市浜名区)(R8 年度工事中)④】

【(都)天竜川駅前線[残事業費 11 億円(R7 年度評価時点)](静岡県浜松市中央区) (R8 年度測量設計中)④】

【(一)扶桑各務原線 新愛岐道路(岐阜県各務原市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【(国)257号 中津川工区★(岐阜県中津川市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【都市計画道路東新町座光寺線[残事業費 4 億円(R7 年度評価時点)]★(長野県飯田市)(R8 年度工事中)①】

【都市計画道路北天神町古吉町線[残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)]★(長野県上田市)(R8 年度測量設計中)②】

【都市計画道路環状北線[残事業費 39 億円(R7 年度評価時点)]★(長野県伊那市)(R8 年度工事中)②】

【都市計画道路宮渕新橋上金井線[残事業費 4 億円(R7 年度評価時点)]★(長野県松本市)(R8 年度工事中)①】

【都市計画道路岩野二ツ柳線[残事業費 15 億円(R7 年度評価時点)](長野県長野市)(R8 年度工事中)③】

【都市計画道路立ヶ花東山線[残事業費 16 億円(R7 年度評価時点)]★(長野県中野市)(R8 年度工事中)②】

【都市計画道路豊野北線[残事業費 8 億円(R7 年度評価時点)](長野県長野市)(R8 年度測量設計中)②】

【都市計画道路芳野双葉線[残事業費 14 億円(R7 年度評価時点)]★(長野県松本市)(R8 年度測量設計中)②】

【都市計画道路県庁篠ノ井線[残事業費 1 億円(R7 年度評価時点)](長野県長野市)(R8 年度工事中)①】  
【都市計画道路相生大手線[残事業費 2 億円(R7 年度評価時点)](長野県佐久市)(R8 年度工事中)①】

■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

【一般国道 1 号 近鉄四日市駅  
交通ターミナル整備事業(三重県四日市市浜田町)(R8 年度工事中)④】

■スマート IC の活用による拠点の形成

【新東名高速道路 小山スマート IC(仮称)(静岡県小山町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【東名高速道路 岡崎阿知和スマート IC(仮称)(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【東名高速道路 東郷スマート IC(仮称)(愛知県日進市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【国道 475 号東海環状自動車道 海津スマート IC(仮称)(岐阜県海津市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【名神高速道路 尾張一宮 PA スマート IC(仮称)(愛知県一宮市、岩倉市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【東名高速道路 豊橋新城スマート IC(仮称)(愛知県新城市～愛知県豊橋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【中部横断自動車道 両河内スマート IC(仮称)(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【中央自動車道 恵那峡 SA スマート IC(仮称)(岐阜県恵那市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【東名阪道 大山田 PA スマート IC(仮称)(三重県桑名市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

■地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築

■LRT の導入を推進

■離島航路の維持・確保

## 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、埼玉県八潮市で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<sup>6</sup>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。
- ・ 下水道管路については、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、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、補修状況、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

<sup>6</sup>下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会。

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)

### <下水道管路の全国特別重点調査に基づき着実に対策を行う>

[KPI-10] 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<sup>7</sup>※:約 5,000km)の健全性の確保率

【R6 年度 0% → R12 年度 100%】

### <管路メンテナンス技術を高度化・実用化を推進する>

[KPI-69] 水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合

【R6 年度 35% → R9 年度 100%】

[KPI-69] 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 24% → R9 年度 100%】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

### ■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

【防災・安全交付金事業 大容量送水管整備事業[残事業費 422.8 億円(R7 年度評価時点)]★(東濃・可茂地域(県営水道供給区域))(R8 年度工事中)④】

【防災・安全交付金事業 既設管更新事業★(東濃・可茂地域(県営水道供給区域))(R8 年度工事中)③】

【防災・安全交付金事業 既設送水管等耐震対策★(東濃・可茂地域(県営水道供給区域))(R8 年度工事中)①】

### ■大口径下水道管路の健全性確保の取り組みの推進

【防災・安全交付金事業 木曾川右岸流域下水道(ストックマネジメント)[残事業費 64 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県各務原市 他)(R8 年度工事中)④】

【流域下水道事業★(愛知県豊橋市他)(R8 年度推進中)④】

【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

### ■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

【防災・安全交付金事業 大容量送水管整備事業[残事業費 422.8 億円(R7 年度評価時点)]★(東濃・可茂地域(県営水道供給区域))(R8 年度工事中)④(再掲)】

【流域下水道事業★(愛知県豊橋市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

### ■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

### ■水道分野におけるDX技術活用の推進

### ■下水道分野における DX 技術活用の推進

【流域下水道事業★(愛知県豊橋市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

### ■道路占用物件管理の一元化・高度化の推進

<sup>7</sup> 口径2m以上かつ 30 年以上経過した下水道管路。

- 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
  - 【直轄河川維持修繕事業(管内) ★(R8 年度推進中)④】
  - 【道路施設の老朽化対策の推進★(R8 年度推進中)④】
  - 【道路施設(橋梁、トンネル、横断歩道橋、シェッド、舗装など)の計画的な点検・診断(岐阜県内一円)(R8 年度推進中)④】
  - 【愛知県港湾メンテナンス事業★(愛知県内)(R8 年度工事中)④】
  - 【愛知県海岸メンテナンス事業★(愛知県内)(R8 年度工事中)④】
  - 【愛知県海岸メンテナンス事業(漁港海岸)(愛知県内)(R8 年度調査・検討中)④】
  - 【砂防関係施設長寿命化計画変更(三重県全域)(R8 年度調査・検討中)①】
  - 【橋梁補修事業★(長野県伊那市(大橋))(R8 年度推進中)④】
  - 【道路メンテナンス事業★(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④】
  - 【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】
  
- 新技術の導入・利活用の促進
  - 【道路施設の長寿命化対策★(静岡県内)(R8 年度工事中)④】
  - 【橋梁長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8 年度推進中)④】
  - 【トンネル長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8 年度推進中)④】
  - 【道路附属物等長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8 年度推進中)④】
  - 【舗装長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8 年度推進中)④】
  - 【県管理道路 AI による画像解析を用いた道路利用状況の計測や提供(県内各地)(R8 年度推進中)④】
  - 【港湾メンテナンス事業(三重県)(R8 年度工事中)④】
  - 【予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理 舗装の長寿命化計画等に基づく修繕(愛知県名古屋市)(R8 年度推進中)④】
  - 【予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理 道路施設の定期点検・修繕(愛知県名古屋市)(R8 年度推進中)④】
  - 【道路施設の老朽化対策の推進★(R8 年度推進中)④(再掲)】
  - 【道路メンテナンス事業★(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④(再掲)】

## 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・整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、産学官アドバイザーの派遣や新技術の試行サポート等、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。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

### <地域の将来像に対応しインフラストックを適正化する>

[KPI-9] (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150施設】

[KPI-9] (下水道) 広域連携に取り組むこととした下水道事業数

【R6年度0事業 → R12年度300事業】[全国指標]

### <予防保全への移行を加速化する>

[KPI-10] (道路) 国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁(約92,000橋(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率

【R5年度55% → R12年度80%】[全国指標]

[KPI-10] (河川) 国管理河川のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべき河川管理施設(堤防、樋門・樋管等)の修繕等による健全性確保率

【R5年度51% → R12年度67%】

[KPI-10] (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【再掲】

【R6年度7% → R9年度100%】[全国指標]

[KPI-10] (港湾) 老朽化した港湾施設の予防保全対策の完了率

【R5年度77% → R12年度90%】

### <効率的・効果的にインフラメンテナンスを行う>

[KPI-65] 中部の市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合

【R7年度75% → R12年度100%】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

### ■集約・再編等の取組推進

【道路メンテナンス事業★(静岡県静岡市)(R8年度推進中)④(再掲)】

【道路施設の長寿命化対策★(静岡県内)(R8年度工事中)④】

【橋梁長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】

【トンネル長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】

【道路附属物等長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】

### ■河川管理施設・砂防設備等の戦略的な維持管理の推進

【直轄河川維持修繕事業(管内)★(R8年度推進中)④(再掲)】

【国・水資源機構ダム維持管理(管内★)(R8年度推進中)④】

【河川メンテナンス事業[残事業費34.7億円(R7年度評価時点)]★(愛知県海部郡蟹江町、北名古屋市、清須市、江南市他、刈谷市、碧南市、三重県木曾岬町他)(R8年度工事中)③】

【ダムメンテナンス事業★(愛知県岡崎市、豊田市)(R8年度工事中)③】

【砂防メンテナンス事業★(愛知県)(R8年度工事中)④】

### ■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

### ■予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理

【道路施設の老朽化対策の推進★(R8年度推進中)④(再掲)】

**【名古屋第2地方合同庁舎改修事業(愛知県名古屋市)(R8年度推進中) [R12年度完成]②】**  
**【清水港 清水港予防保全事業(直轄)(静岡県静岡市)(R8年度工事中)④】**  
**【名古屋港 名古屋港予防保全事業(直轄)(愛知県名古屋市)(R8年度工事中)②】**  
**【四日市港 四日市港予防保全事業(直轄)★(三重県四日市市)(R8年度工事中)②】**  
**【御前崎港 御前崎港予防保全事業(直轄)★(静岡県御前崎市)(R8年度工事中)③】**  
**【三河港 三河港4 予防保全事業(直轄)★(愛知県豊橋市)(R8年度工事中)③】**  
**【衣浦港 衣浦港予防保全事業(直轄)★(愛知県半田市 他)(R8年度工事中)③】**  
**【道路施設(橋梁、トンネル、横断歩道橋、シェッド、舗装など)の計画的な修繕★(岐阜県内一円)(R8年度推進中)④】**  
**【清水港 日の出地区道路改良事業[残事業費 2億円(R7年度評価時点)](静岡県静岡市清水区)(R8年度工事中)②(再掲)】**  
**【静岡県 地方創生港整備推進事業(静岡県内)(R8年度工事中)②(再掲)】**  
**【小笠山総合運動公園ほか 公園施設長寿命化対策支援事業(静岡県袋井市)(R8年度工事中)④】**  
**【道路施設の長寿命化対策 ★(静岡県内)(R8年度工事中)④(再掲)】**  
**【沼川第2放水路ほか河川メンテナンス事業 沼川第2放水路ほか河川メンテナンス事業★(静岡県沼津市ほか)(R8年度工事中)④】**  
**【清水港 袖師地区道路改良事業[残事業費 9億円(R7年度評価時点)](静岡県静岡市清水区)(R8年度工事中)②】**  
**【清水港 江尻地区橋梁改良事業[残事業費 5億円(R7年度評価時点)](静岡県静岡市清水区)(R8年度測量設計中)②】**  
**【御前崎港 女岩地区岸壁(-14m)改良事業[残事業費 2億円(R7年度評価時点)](静岡県御前崎市)(R8年度工事中)②】**  
**【御前崎港 女岩地区橋梁改良事業[残事業費 2億円(R7年度評価時点)](静岡県御前崎市)(R8年度工事中)②】**  
**【田子の浦港 富士地区橋梁改良事業[残事業費 2億円(R7年度評価時点)](静岡県富士市)(R8年度測量設計中)①】**  
**【田子の浦港 富士地区航路護岸改良事業[残事業費 8億円(R7年度評価時点)](静岡県富士市)(R8年度測量設計中)②】**  
**【土肥港 大藪地区岸壁(-4.5m)改良事業[残事業費 3億円(R7年度評価時点)](伊豆市)(R8年度工事中)②】**  
**【静岡県 港湾メンテナンス(統合補助)事業(静岡県内)(R8年度工事中)②】**  
**【静岡県 海岸メンテナンス事業★(静岡県内)(R8年度工事中)③】**  
**【狩野川流域下水道 下水道施設改築事業(静岡県沼津市ほか)(R8年度工事中)④】**  
**【愛知県港湾メンテナンス事業★(愛知県内)(R8年度工事中)④(再掲)】**  
**【愛知県海岸メンテナンス事業★(愛知県内)(R8年度工事中)④(再掲)】**  
**【愛知県海岸メンテナンス事業(漁港海岸)(愛知県内)(R8年度調査・検討中)④(再掲)】**  
**【愛知県海岸メンテナンス事業(一色海岸)(愛知県内)(R8年度工事中)③】**  
**【海岸メンテナンス事業(農地保全)(愛知県)(R8年度工事中)④★】**  
**【名古屋港 名古屋港港湾メンテナンス事業(愛知県名古屋市、他)(R8年度工事中)④】**  
**【橋梁長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】**  
**【トンネル長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】**  
**【道路附属物等長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】**  
**【道路施設の老朽化対策及び地震対策事業★(愛知県)(R8年度推進中)④】**  
**【舗装長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】**  
**【名古屋港 名古屋港海岸メンテナンス事業★(愛知県名古屋市)(R8年度工事中)④】**  
**【四日市港 四日市港予防保全事業(三重県四日市市)(R8年度工事中)④】**  
**【三重県海岸メンテナンス事業★(三重県)(R8年度工事中)④】**  
**【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8年度推進中)④(再掲)】**  
**【橋梁補修事業★(長野県伊那市(大橋))(R8年度推進中)④(再掲)】**  
**【予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理 舗装の長寿命化計画等に基づく修繕(愛知県名古屋市)(R8年度推進中)④(再掲)】**  
**【予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理 道路施設の定期点検・修繕(愛知県名古屋市)(R8年度推進中)④(再掲)】**  
**【二級河川戸田川 戸田川特定構造物更新事業★(愛知県名古屋市)(R8年度工事中)④】**  
**【都市公園安全・安心対策事業 ★(愛知県名古屋市)(R8年度工事中)④】**  
**【道路舗装整備事業★(静岡県静岡市)(R8年度推進中)④】**  
**【予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理 道路橋の定期点検・修繕(愛知県名古屋市)(R8年度推進中)④】**  
**【舗装長寿命化修繕 舗装の長寿命化計画等に基づく修繕[残事業費 196億円(R7年度評価時点)](静岡県浜松市中央区)(R8年度推進中)④】**

- 【直轄河川維持修繕事業(管内) ★(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【国・水資源機構ダム維持管理(管内) ★( R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【道路メンテナンス事業★(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【(国)418 号 天竜川橋★(天龍村)(R8 年度工事中)②】

- 地域インフラ群再生戦略マネジメント等
- 【道路メンテナンス事業★(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④(再掲)】

## 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。
- ・ 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各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は、直接、国が個別対話を実施するなど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高齢者を含む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)

##### <メンテナンス体制を確保する>

[KPI-11] 地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数			
(道路)	【R5 年度 1,869 人 → R12 年度 2,420 人】		
(河川・ダム・砂防)	【R6 年度 9,788 人 → R12 年度 16,000 人】		[全国指標]
(上下水道)	【R6 年度 4,600 人 → R12 年度 5,600 人】		[全国指標]
(港湾)	【R6 年度 469 人 → R12 年度 739 人】		

(空港)	【R6年度497人 → R12年度750人】	〔全国指標〕
(鉄道)	【R5年度3,119人 → R12年度5,500人】	〔全国指標〕
(自動車道)	【R6年度100人 → R12年度210人】	〔全国指標〕
(公園)	【R7年度末424人 → R12年度600人】	〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

### ■維持管理に関する技術力向上

【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8年度推進中)④(再掲)】

### ■「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

【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8年度推進中)④(再掲)】

【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8年度推進中)④(再掲)】

### ■「道路メンテナンス会議」を開催

### ■インフラメンテナンス国民会議等の活性化

### ■集約・再編等の考え方やメンテナンスの優先度の設定手法を充実させ、先進的な取組の事例集の整備・拡充

### ■集約・再編等を行う優良な取組を検討段階から実施段階にわたる支援

### ■修繕・更新や集約・再編等の取組の進捗が特に遅れている地方公共団体に対する国の伴走支援

## 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、地域特性を踏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、分かりやすく情報提供することで、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活用して、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<sup>8</sup>」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

<sup>8</sup>「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるとする考え方。

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策に反映する「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)

### ＜誰もが不自由なく生活できる環境を作る＞

[KPI-12] 移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想を作成した地方公共団体数

①移動等円滑化促進方針【R6年度 50 団体 → R12年度 約 350 団体】〔全国指標〕

②移動等円滑化基本構想【R6年度 334 団体 → R12年度 約 450 団体】〔全国指標〕

[KPI-12] 基本構想等を作成した地方公共団体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる地方公共団体の割合

【R6年度約 30% → R12年度約 60%】〔全国指標〕

[KPI-12] 旅客施設のバリアフリー化率

①段差解消 【R12年度 原則 100%】

②視覚障害者誘導用ブロック 【R12年度 原則 100%】

③案内設備 【R12年度 原則 100%】

④障害者対応型便所の設置 【R12年度 原則 100%】

[KPI-13] 「障害の社会モデル」の理解度

【R12年度約 60%】〔全国指標〕

[KPI-13] 障害のある人へ支援をしようとする人の割合

【R12年度原則 100%】〔全国指標〕

[KPI-13] 多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合

【R12年度原則 100%】〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

### ■バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

【交通安全対策事業(静岡県内)(R8年度工事中)④】

【無電柱化推進事業 ★(静岡県内)(R8年度工事中)④(再掲)】

【バリアフリー道路特定事業(静岡県静岡市)(R8年度推進中)④】

【第20回アジア競技大会・第5回アジアパラ競技大会及び大会後のレガシーのための瑞穂公園陸上競技場地区バリアフリー整備計画[残事業費 8.59億円(R6年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8年度工事中)①】

### ■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

### ■(参考)住宅のバリアフリー化や医療面でも効果が期待される温熱環境改善に資する省エネリフォームなどの推進

### ■女性にも暮らしやすい地方の実現

### ■女性用トイレの利用環境改善

【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援(R8年度推進中)④(再掲)】

【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援(R8年度推進中)④(再掲)】

## 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。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、自転車及び自動車が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。さらに、静岡県内では竜巻や突風の発生によって電柱倒壊の被害も生じていることから、無電柱化を推進することにより災害時の被害軽減を図る。
- ・ 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。
- ・ こ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、こどもや子育て当事者の目線に立った「こどもまんなか」の生活空間を形成するため、「こどもまんなかまちづくり」を加速化させ、こ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、こ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の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)

### <人優先の安全安心な歩行空間を作る>

[KPI-14] 30km/h 速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率

【R12年3割抑止(R6年比)】[全国指標]

### <安全・快適で円滑な道路交通を作る>

[KPI-15] 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数

【R6年度340市区町村 → R12年度800市区町村】[全国指標]

### <あらゆる人が暮らしやすいまちを作る>

[KPI-16] 緑の基本計画のうち、こどもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている計画の割合

【R5年度末25.1% → R12年度末39%】[全国指標]

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

- 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(愛知県名古屋市)(R8年度推進中)④】

【静岡市通学路交通安全事業(静岡県静岡市)(R8年度推進中)④】

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

【一般国道19号 上山町交差点改良(岐阜県多治見市)(R8年度工事中)④】

【一般国道21号 八島町交差点改良(岐阜県大垣市)(R8年度工事中)④】

【一般国道1号 川辺町交差点改良(静岡県静岡市)(R8年度測量設計中)④】

【一般国道1号 袋井東部地区事故対策(静岡県掛川市～袋井市)(R8年度測量設計中)④】

【一般国道1号 山中新田地区事故対策(静岡県三島市)(R8年度工事中)④】

【一般国道302号 西之川交差点改良(愛知県海部郡大治町)(R8年度工事中)④】

【一般国道23号 林崎町交差点改良(三重県鈴鹿市)(R8年度測量設計中)④】

【一般国道25号 久我IC下りオフランプ改良(三重県亀山市)(R8年度工事中)④】

【一般国道19号 奈良井川橋交差点改良(長野県塩尻市)(R8年度測量設計中)④】

【交通安全対策事業(静岡県内)(R8年度工事中)④(再掲)】

【交通安全対策事業★(愛知県内)(R8年度工事中)④】

【(主)小諸上田線 町吉田～中吉田★(上田市)(R8年度測量設計中)③】

【(一)岡谷下諏訪線 東山田(下諏訪町)(R8年度測量設計中)②】

【(一)小岩岳穂高(停)線 富田橋(広域)(安曇野市)(R8年度工事中)②】

【(国)148号 通(白馬北)(白馬村)(R8年度工事中)①】

【(一)上生坂信濃松川(停)線 相道寺(池田町)(R8年度工事中)②】

【(国)406号 野辺(村石町)(須坂市)(R8年度測量設計中)②】

【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 都市計画道路 日比津小本線[残事業費15億円

(R7年度評価時点)(愛知県名古屋市)(R8年度測量設計中)②(再掲)】

【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 都市計画道路 守山本通線外1[残事業費12億円

(R7年度評価時点)(愛知県名古屋市)(R8年度測量設計中)②(再掲)】

【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 都市計画道路 光音寺内田橋線[残事業費2億円

(R7年度評価時点)(愛知県名古屋市)(R8年度工事中)②(再掲)】

【交通安全対策事業(愛知県名古屋市)(R8年度推進中)④(再掲)】

- こどもの安全な歩行空間を確保

【交通事故対策及び通学路対策(岐阜県内一円)(R8年度推進中)④】

【交通安全対策事業(通学路緊急対策)(愛知県内)(R8年度工事中)③】

【歩道整備事業(長野県駒ヶ根市(田沢))(R8年度工事中)①】

【交通安全対策事業(静岡県内)(R8年度工事中)④(再掲)】

【静岡市通学路交通安全事業(静岡県静岡市)(R8年度推進中)④(再掲)】

【(都)新橋菜葉沢線ほか 街路整備事業(無電柱化推進事業)(静岡県御殿場市ほか)  
(R8 年度工事中)④】

【一般国道 153 号 小田木歩道整備(愛知県豊田市)(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

■自転車通行空間の整備推進

【一般国道 22 号 名古屋中部地区自転車通行空間整備(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】

【一般国道 42 号 東紀州自転車通行空間整備(三重県熊野市～南牟婁郡紀宝町)(R8 年度工事中)④】

【自転車通行空間整備事業(愛知県名古屋市)(R8 年度推進中)④】

【静岡市自転車走行空間ネットワーク整備事業(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④】

【(主)天竜浜松線(第 3 工区)[残事業費 44 億円(R7 年度評価時点)] ★(静岡県浜松市浜名区)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【交通安全対策事業(静岡県内)(R8 年度工事中)④(再掲)】

■市街地開発事業における無電柱化対策

■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

【国道 1 号 岡崎朝日町電線共同溝(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④】

【国道 1 号 岡崎島町電線共同溝(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④】

【国道 1 号 伏見電線共同溝(静岡県駿東郡清水町)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 1 号 四日市茂福電線共同溝(三重県四日市市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 1 号 富士電線共同溝(三重県四日市市)(R8 年度工事中)④】

【国道 1 号 四日市海蔵電線共同溝★(三重県四日市市)(R8 年度工事中)④】

【国道 1 号 四日市新正電線共同溝(三重県四日市市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 21 号 穂積電線共同溝(岐阜県瑞穂市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 21 号 大垣楽田電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 21 号 大垣中川電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 22 号 一宮浅野電線共同溝(愛知県一宮市)(R8 年度工事中)④】

【国道 23 号 白子電線共同溝★(三重県鈴鹿市)(R8 年度工事中)④】

【国道 23 号 津栗真電線共同溝(三重県津市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 23 号 津垂水電線共同溝(三重県津市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 23 号 伊勢宇治浦田電線共同溝(三重県伊勢市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 23 号 伊勢南電線共同溝(三重県伊勢市)(R8 年度工事中)④】

【国道 41 号 小牧電線共同溝★(愛知県小牧市)(R8 年度工事中)④】

【国道 41 号 高山地区電線共同溝(岐阜県高山市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 42 号 尾鷲電線共同溝(三重県尾鷲市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 138 号 萩原電線共同溝(静岡県御殿場市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 139 号 阿幸地電線共同溝(静岡県富士宮市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 139 号 小泉電線共同溝★(静岡県富士宮市)(R8 年度工事中)④】

【国道 153 号 豊田小坂町電線共同溝(愛知県豊田市)(R8 年度測量設計中)④】

【国道 153 号 天白焼山電線共同溝(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】

【国道 258 号 大垣電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8 年度工事中)④】

【国道 258 号 大垣横曾根電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8 年度測量設計中)④】

【(都)新橋菜葉沢線ほか 街路整備事業(無電柱化推進事業)(静岡県御殿場市ほか)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【無電柱化推進事業★(長野県茅野市(仲町～本町))(R8 年度推進中)④】

【無電柱化推進事業★(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④】

【高塚駅北第二土地区画整理事業[残事業費 65.4 億円(R7 年度評価時点)]  
(浜松市中央区)(R8 年度測量設計中)③(再掲)】

【浜北中央北土地区画整理事業[残事業費 53.6 億円(R7 年度評価時点)]  
(浜松市浜名区)(R8 年度工事中)②(再掲)】

【小林駅周辺地区[残事業費 23.8 億円(R7 年度評価時点)](浜松市浜名区)(R8 年度工事中)②(再掲)】

【(仮称)西鴨江台地土地区画整理事業(R7 年度評価時点)](浜松市中央区)(R8 年度調査・検討中)③(再掲)】

【西鴨江台地地区(R7 年度評価時点)](浜松市中央区)(R8 年度調査・検討中)③(再掲)】

■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

【無電柱化推進事業(静岡県内)(R8 年度工事中)④】

【国道 1 号 岡崎朝日町電線共同溝(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【国道1号 岡崎島町電線共同溝(愛知県岡崎市)(R8年度工事中)④(再掲)】  
 【国道1号 伏見電線共同溝(静岡県駿東郡清水町)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道1号 四日市茂福電線共同溝(三重県四日市市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道1号 富士電線共同溝(三重県四日市市)(R8年度工事中)④(再掲)】  
 【国道1号 四日市海蔵電線共同溝★(三重県四日市市)(R8年度工事中)④(再掲)】  
 【国道1号 四日市新正電線共同溝(三重県四日市市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道21号 穂積電線共同溝(岐阜県瑞穂市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道21号 大垣楽田電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道21号 大垣中川電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道22号 一宮浅野電線共同溝(愛知県一宮市)(R8年度工事中)④(再掲)】  
 【国道23号 白子電線共同溝★(三重県鈴鹿市)(R8年度工事中)④(再掲)】  
 【国道23号 津栗真電線共同溝(三重県津市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道23号 津垂水電線共同溝(三重県津市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道23号 伊勢宇治浦田電線共同溝(三重県伊勢市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道23号 伊勢南電線共同溝(三重県伊勢市)(R8年度工事中)④(再掲)】  
 【国道41号 小牧電線共同溝★(愛知県小牧市)(R8年度工事中)④(再掲)】  
 【国道41号 高山地区電線共同溝(岐阜県高山市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道42号 尾鷲電線共同溝(三重県尾鷲市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道138号 萩原電線共同溝(静岡県御殿場市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道139号 阿幸地電線共同溝(静岡県富士宮市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道139号 小泉電線共同溝★(静岡県富士宮市)(R8年度工事中)④(再掲)】  
 【国道153号 豊田小坂町電線共同溝(愛知県豊田市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道153号 天白焼山電線共同溝(愛知県名古屋市)(R8年度工事中)④(再掲)】  
 【国道258号 大垣電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8年度工事中)④(再掲)】  
 【国道258号 大垣横曽根電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8年度測量設計中)④(再掲)】  
 【(都)新橋菜葉沢線ほか 街路整備事業(無電柱化推進事業)(静岡県御殿場市ほか)(R8年度工事中)④(再掲)】

- 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  
 【JR 東海道本線・JR 御殿場線 連続立体交差事業[残事業費 875 億円(R4 年度評価時点)(静岡県沼津市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(主)浜松環状線(中郡・笠井、西ヶ崎工区)[残事業費 131 億円(R7 年度評価時点)](静岡県浜松市中央区)(R8 年度工事中)④(再掲)】

■第4種踏切道の緊急対策

■LRT の導入を推進

- こどもや子育て世帯の目線に立った公園づくりの推進  
 【県営都市公園 県営都市公園の活性化の推進(岐阜県各務原市 他)(R8 年度推進中)②】

■交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備

■多言語表記やピクトグラムを活用など誰にでも分かりやすい道案内を推進

- (参考)UR 団地における、子育て世帯が利用しやすい共用空間等の整備や子育て世帯向けのソフト施策の提供等の子育てしやすい住環境の整備、子育て世帯の優先入居等の推進

**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で、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。

- ・ また、隣接ブロック等とも連携し、各地の観光資源・文化資源を保全・活用するとともに、その持続可能性や価値をさらに高めるための受入環境の整備を推進することで、リニア中間駅を核とした世界に選ばれる新たな広域観光モデル創出に向け取り組む。
- ・ 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)

### <美しい景観のまちを作る>

[KPI-17] 景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数)【再掲】

【R5年度 38 市区町村 → R12年度 48 市区町村】

[KPI-18] 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 18 市区町村 → R12年度 21 市区町村】

### <多様な主体が連携した水と緑豊かなまちを作る>

[KPI-19] みなとオアシスの登録数

【R7年度 170 か所 → R12年度 190 か所】〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

### ■良好な景観形成の推進

【(都)新橋茱萸沢線ほか、街路整備事業(無電柱化推進事業)(静岡県御殿場市ほか)(R8年度工事中)④(再掲)】

【無電柱化推進事業★(静岡県内)(R8年度工事中)④(再掲)】

### ■歴史文化を活かしたまちづくりの推進

【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援(R8年度推進中)④(再掲)】

【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援(R8年度推進中)④(再掲)】

### ■「みなど」を核とした魅力ある地域づくり

【みなどオアシス「みなど」を核とした 魅力ある地域づくり(中部管内)(R8年度推進中)④】

【清水港 新興津地区小型船溜り整備事業[残事業費 13 億円(R7年度評価時点)](静岡県静岡市清水区)(R8年度工事中)②】

【清水港 江尻地区岸壁(-4.5m)整備事業[残事業費 11 億円(R7年度評価時点)](静岡県静岡市清水区)(R8年度測量設計中)①】

【清水港 新興津地区緑地等施設整備事業(静岡県静岡市清水区)(R8年度工事中)②(再掲)】

【四日市港 人々が集い憩える四日市港づくり(三重県四日市市)(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

【三河港御津地区港湾環境整備事業(緑地等施設)(愛知県)(R8年度工事中)②】

### ■あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出

【庄内川水系 うるおいと活気のある堀川再生(愛知県名古屋市)(R8年度推進中)④】

### ■上下流交流等を通じた水源地域振興の推進

## 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つながり)の創出を図る。特に、地域生活圏の形成とともに中心市街地の活性化に資する事業等の実施や可動空間の活用を通じて、地域活性化の取組を推進する。
- ・ 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。
- ・ 「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で、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、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)

### <民間の活力や創意工夫を活かし賑わいあるまちを作る>

[KPI-21] みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数

【R6 年度 2 → R12 年度 20】〔全国指標〕

[KPI-22] 公共施設等運営事業などにより公園全体を対象に民間活用をした公園数

【R6 年度 10 件 → R12 年度 27 件】〔全国指標〕

### <居心地が良く歩きたくなるまちを作る>

[KPI-23] 滞在快適性等向上区域<sup>9</sup>を設定した市町村数

【R7 年度 16 市町村 → R12 年度 26 市町村】

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

### ■みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進

【清水港 新興津地区小型船溜り整備事業[残事業費 13 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)②(再掲)】

【清水港 新興津地区緑地等施設整備事業(静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)②(再掲)】

【四日市港 人々が集い憩える四日市港づくり(三重県四日市市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

### ■官民連携による公園の整備・管理運営の推進

【遠州灘海浜公園(篠原地区) 公園整備事業(静岡県浜松市)(R8 年度調査・検討中)④】

【大高緑地 公園整備事業(愛知県名古屋市)(R8 年度調査・検討中)④】

### ■「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

【東部拠点第二地区ほか 土地区画整理事業★(静岡県沼津市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【名古屋港 名古屋港緑地等施設整備事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)②】

### ■魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進

【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]東加賀野井自然再生(愛知県一宮市、岐阜県羽島市)(R8 年度工事中)[R18 年度完成]④】

【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]南派川自然再生(愛知県江南市、一宮市)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]③】

【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]犬山自然再生(愛知県犬山市、岐阜県各務原市)(R8 年度工事中)[R15 年度完成]③】

【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]万石自然再生(岐阜県安八町、輪之内町他)(R8 年度工事中)[R19 年度完成]④】

【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]杭瀬川自然再生(岐阜県養老町)(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③】

【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]木曾三川下流域自然再生(愛知県愛西市、岐阜県海津市、三重県桑名市他)(R8 年度工事中)[R19 年度完成]④】

【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]忠節水辺整備事業(岐阜県岐阜市)(R8 年度工事中)[R11 年度完成]②】

【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]一宮西部水辺整備(愛知県一宮市)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]③】

【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]犬山市水辺整備(愛知県犬山市)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]③】

【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]木曾川中流域水辺整備(愛知県一宮市、稲沢市他)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]③】

【矢作川総合水系環境整備事業[残事業費 8.4 億円(R6 年度評価時点)]河口部自然再生(愛知県西尾市、碧南市)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]③】

【矢作川総合水系環境整備事業[残事業費 8.4 億円(R6 年度評価時点)]白浜水辺整備(愛知県豊田市)(R8 年度工事中)[R13 年度完成]③】

【狩野川総合水系環境整備事業[残事業費 5.8 億円(R6 年度評価時点)]静岡県清水町(静岡県清水町)(R8 年度工事中)[R10 年度完成]②】

<sup>9</sup>多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を図る区域として、市町村が都市再生整備計画に位置付けるもの。

- 【狩野川総合水系環境整備事業[残事業費 5.8 億円(R6 年度評価時点)]静岡県伊豆の国市(静岡県伊豆の国市)(R8 年度推進中)[R10 年度完成]②】
- 【狩野川総合水系環境整備事業[残事業費 5.8 億円(R6 年度評価時点)]静岡県沼津市(静岡県沼津市)(R8 年度調査・検討中)[R15 年度完成]③】
- 【大井川総合水系環境整備事業[残事業費 4.2 億円(R3 年度評価時点)]宝来地区水辺整備(静岡県島田市)(R8 年度推進中)[R10 年度完成]②】
- 【庄内川総合水系環境整備事業[残事業費 5.1 億円(R4 年度評価時点)]庄内川上流部自然再生(岐阜県多治見市、土岐市)(R8 年度推進中)[R10 年度完成]②】
- 【庄内川総合水系環境整備事業[残事業費 5.1 億円(R4 年度評価時点)]豊岡地区上流部水辺整備(岐阜県多治見市)(R8 年度工事中)[R14 年度完成]②】
- 【宮川総合水系環境整備事業[残事業費 3.3 億円(R5 年度評価時点)]昼田・玉城地区水辺整備(三重県玉城町)(R8 年度推進中)[R15 年度完成]③】
- 【油ヶ淵水辺公園 公園整備事業★(愛知県碧南市他)(R8 年度工事中)④】
- 【庄内川水系 うるおいと活気のある堀川再生(愛知県名古屋市)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】

■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】

■「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】

【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】

【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】

■「道の駅」第3ステージの推進

【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】

【「道の駅」の防災機能強化の推進(R8 年度推進中)④】

【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】

## 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、生産年齢人口の減少が進む中で、強い経済をつくっていくために、経済の生命線ともいえる強靱かつ効率的な物流・人流ネットワークをはじめとするインフラ整備を通じて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目指す。
- ・ また、激甚化・頻発化する災害から、国民の生命・財産と暮らしを守り、災害の被害に遭う方を一人でも減らすことに加え、防災・減災、国土強靱化の取組を進めることで、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め、民間投資を誘発する効果を目指す。
- ・ 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、これらを一体的に推進していくことが必要である。

## 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、とりわけ中部ブロック特有のものづくり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、東海環状自動車道の整備をはじめ、高規格道路の未整備区間の早期整備等を推進する。
- ・ 我が国の経済をけん引する自動車産業、航空宇宙産業等の地域の基幹産業の競争力を強化し、地域経済や雇用の面でストック効果が最大限に発揮できるよう、国際拠点港湾である清水港、名古屋港、四日市港、重要港湾である御前崎港、三河港、衣浦港等において、船舶の大型化、貨物量の増加、耐震性の確保や施設の老朽化等への対応のため、コンテナ輸送、完成自動車等一般貨物輸送の機能維持・強化に向けた整備を推進する。
- ・ 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。特に中部国際空港においては、現滑走路の大規模補修時の空港の継続的な運用を可能とし、完全 24 時間運用を実現するため、代替滑走路事業に向けた取組を推進し、これらの取組により、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関して、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、関係地方公共団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。
- ・ 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。
- ・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張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<sup>10</sup>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む、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。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

### <都市における人流・物流を円滑化させる>

[KPI-25] 三大都市圏環状道路整備率

【R6 年度 84% → R12 年度 89%】〔全国指標〕

[KPI-5] 道路による都市間速達性の確保率【再掲】

【R5 年度 57% → R12 年度 60%】〔全国指標〕

### <海外との人流を円滑化させる>

[KPI-28] 三大都市圏国際空港の国際線就航都市数

【R7 年度 194 都市 → R12 年度 212 都市】〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

<sup>10</sup>交通需要マネジメント(Transportation Demand Management)の略。都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要量を調整(=交通行動を調整)する手法。

■三大都市圏環状道路の整備

- 【東海環状自動車道 一般国道 475 号 関～養老[残事業費 1117.98 億円(R5 年度評価時点)](山県 IC～本巣 IC)(R8 年度工事中)④  
(本巣 IC～大野神戸 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【東海環状自動車道 一般国道 475 号 養老～北勢[残事業費 1681.19 億円(R5 年度評価時点)](養老 IC～いなべ IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【東海環状自動車道 一般国道 475 号 北勢～四日市[残事業費 182 億円(R5 年度評価時点)](いなべ IC～大安 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】

■高規格道路の未整備区間の早期整備

- 【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 飯喬道路[残事業費 234 億円(R6 年度評価時点)] ★(飯田上久堅・喬木富田 IC～喬木 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 青崩峠道路[残事業費 149 億円(R6 年度評価時点)] ★(小嵐 IC(仮称)～水窪北 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 水窪佐久間道路[残事業費 866.5 億円(R6 年度評価時点)] ★(水窪 IC(仮称)～佐久間川合 IC)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 佐久間道路・三遠道路[残事業費 101 億円(R6 年度評価時点)] ★(東栄 IC～鳳来峡 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【中部縦貫自動車道 一般国道 158 号 高山清見道路[残事業費 1014 億円(R7 年度評価時点)] ★(高山 IC～丹生川 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【東海環状自動車道 一般国道 475 号 関～養老[残事業費 1117.98 億円(R5 年度評価時点)](山県 IC～本巣 IC)(R8 年度工事中)④  
(本巣 IC～大野神戸 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【東海環状自動車道 一般国道 475 号 養老～北勢[残事業費 1681.19 億円(R5 年度評価時点)](養老 IC～いなべ IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【東海環状自動車道 一般国道 475 号 北勢～四日市[残事業費 182 億円(R5 年度評価時点)](いなべ IC～大安 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【伊豆縦貫自動車道 一般国道 1 号 東駿河湾環状道路[残事業費 202.98 億円(R6 年度評価時点)](大場・函南 IC～函南 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【伊豆縦貫自動車道 一般国道 414 号 河津下田道路(Ⅰ期)[残事業費 401.31 億円(R6 年度評価時点)] ★(下田北 IC(仮称)～下田 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【伊豆縦貫自動車道 一般国道 414 号 河津下田道路(Ⅱ期)[残事業費 129.46 億円(R6 年度評価時点)] ★(河津逆川 IC～下田北 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【一般国道 42 号 熊野道路[残事業費 209 億円(R6 年度評価時点)] ★(熊野大泊 IC～三重県熊野市久生屋町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【一般国道 42 号 紀宝熊野道路[残事業費 806.99 億円(R6 年度評価時点)] ★(三重県熊野市久生屋町～紀宝 IC)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【一般国道 21 号 岐大バイパス[残事業費 1356.17 億円(R3 年度評価時点)] 岐阜県岐阜市茜部本郷～岐阜市下奈良★(岐阜市内立体)(R8 年度工事中) 岐阜県瑞穂市穂積～大垣市長松町★((R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【一般国道 41 号 石浦バイパス[残事業費 282.45 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県高山市一之宮町～高山市千島町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【一般国道 1 号 静清バイパス[残事業費 213.55 億円(R7 年度評価時点)] (静岡県静岡市清水区横砂東町～静岡市清水区八坂西町 清水立体)(R8 年度工事中) [令和8年度内完成※]静岡市清水区横砂東町～八坂西町 清水立体 上り線(東京向き)①(再掲)】  
【一般国道 247 号 西知多道路(東海ジャンクション)[残事業費 487.13 億円(R5 年度評価時点)] ★(愛知県東海市新宝町～東海市東海町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【一般国道 247 号 西知多道路(長浦～日長)[残事業費 312 億円(R5 年度評価時点)] ★(長浦 IC～日長 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【新東名高速道路 新秦野-新御殿場(神奈川県秦野市～静岡県御殿場市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【伊豆縦貫自動車道 一般国道 414 号 天城峠道路(月ヶ瀬～茅野)[残事業費 898 億円(R6 年度評価時点)](月ヶ瀬 IC～茅野 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【一般国道 256 号 堀越峠道路[残事業費 446 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県郡上市八幡町初納～郡上市八幡町入間)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【中部縦貫自動車道 一般国道 158 号 高山東道路(平湯～久手)[残事業費 1074 億円(R7 年度評価時点)](平湯 IC～久手 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【一般国道 22 号 名岐道路(一宮～一宮木曾川)[残事業費 2700 億円(R6 年度評価時点)] ★(一宮東出口～一宮木曾川)(R8 年度測量設計中)④  
(IC、一宮 IC)(R7 年度測量設計中)④(再掲)】

【金谷御前崎連絡道路 一般国道 473 号金谷相良道路Ⅲ(静岡県島田市牧之原市他)  
(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【一般国道 247 号 西知多道路 3 工区(日長 IC(仮)～常滑 JCT(仮)、長浦 IC～日長 IC(仮)、大田 IC)  
★(愛知県常滑市他)(R8 年度工事中)③(再掲)】  
 【一般国道 166 号(富永)(三重県松阪市)(R8 年度工事中)④】  
 【(国)361 号 姥神峠道路(延伸)★(木曾町)(R8 年度工事中)③(再掲)】  
 【(国)152 号 小嵐バイパス★(飯田市)(R8 年度工事中)①(再掲)】  
 【静岡南北道路(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【名古屋高速道路 新洲崎出入口(仮称)[残事業費 704 億円(R6 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8  
年度工事中)③(再掲)】  
 【名古屋高速道路 新黄金出入口(仮称)[残事業費 309 億円(R6 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8  
年度測量設計中)③(再掲)】  
 【名古屋高速道路 栄出入口(仮称)、丸田町 JCT 西渡り線・南渡り線[残事業費 1484 億円(R6 年度評価  
時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)③(再掲)】  
 【(国)152 号(池島～大原)[残事業費 108 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市天竜区)(R8 年度工  
事中)④】  
 【(国)365 号(東員工区)(三重県東員町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(主)鈴鹿環状線(国府バイパス)(三重県鈴鹿市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【伊勢志摩連絡道路 (国)167 号(五知白木)(三重県鳥羽市～志摩市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【(国)166 号(富永)(三重県松阪市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)306 号(鈴鹿亀山道路)(三重県鈴鹿市～亀山市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【(国)477 号(菰野バイパス)(三重県菰野町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)163 号(片田バイパス)(三重県津市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)422 号(下地志子)(三重県紀北町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)309 号(野口)(三重県熊野市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(一)木曾岬弥富停車場線(三崎)(三重県木曾岬町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)422 号(大熊)(三重県大台町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)260 号(内瀬伊勢路)(三重県南伊勢町)(R8 年度測量設計中)④(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 153 号 伊駒アルプスロード[残事業費 609.76 億円  
(R4 年度評価時点)](長野県駒ヶ根市赤穂～伊那市美篤)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【一般国道 19 号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)[残事業費 136 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県  
瑞浪市土岐町～恵那市武並町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【一般国道 19 号 瑞浪恵那道路(恵那工区)[残事業費 189.6 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県恵那  
市武並町～恵那市長島町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【一般国道 21 号 可児御嵩バイパス[残事業費 71.7 億円  
(R3 年度評価時点)](岐阜県可児郡御嵩町井尻～可児市中恵土)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【一般国道 21 号 関ヶ原バイパス[残事業費 182.52 億円  
(R4 年度評価時点)](国道 365 号～岐阜県不破郡関ヶ原町今須)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【一般国道 21 号 宮浦拡幅[残事業費 169.5 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県美濃加茂市～美濃加茂  
市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【一般国道 41 号 美濃加茂バイパス[残事業費 140.67 億円  
(R4 年度評価時点)](岐阜県美濃加茂市太田町～美濃加茂市山手町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【一般国道 156 号 岐阜東バイパス[残事業費 429.45 億円(R3 年度評価時点)]★(岐阜県岐阜市岩田西  
～関市山田)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【一般国道 258 号 大桑道路[残事業費 39 億円  
(R5 年度評価時点)](岐阜県養老郡養老町大巻～桑名市多度町柚井)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【一般国道 1 号 東駿河湾環状道路(沼津岡宮～愛鷹)[残事業費 267.67 億円  
(R6 年度評価時点)](沼津岡宮 IC～愛鷹 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【一般国道 1 号 富士由比バイパス[残事業費 242.77 億円(R3 年度評価時点)](静岡県富士市前田～富  
士市五貫島)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【一般国道 1 号 藤枝バイパス[残事業費 274.81 億円(R5 年度評価時点)]★  
(広幡 IC～藪田東 IC)(R8 年度工事中)[R8 年度完成]①、  
(藪田東 IC～野田 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【一般国道 1 号 島田金谷バイパス[残事業費 182.74 億円(R4 年度評価時点)]★(大代 IC～静岡県掛川  
市佐夜鹿)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【一般国道 139 号 富士改良[残事業費 86.18 億円(R6 年度評価時点)]★((都)前田宮下線～(都)津田  
蓼原線)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 246 号 裾野バイパス[残事業費 156.6 億円(R4 年度評価時点)] ★(静岡県駿東郡小山町生土～駿東郡小山町上野)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 豊橋東バイパス[残事業費 41.96 億円(R5 年度評価時点)](豊橋東 IC～野依 IC)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 豊橋バイパス[残事業費 259 億円(R5 年度評価時点)] ★(野依 IC～大崎 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 蒲郡バイパス[残事業費 438.03 億円(R5 年度評価時点)](豊川為当 IC～蒲郡 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 岡崎バイパス[残事業費 201.07 億円(R5 年度評価時点)](幸田芦谷 IC～西尾東 IC)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 153 号 豊田西バイパス[残事業費 46.54 億円(R3 年度評価時点)](愛知県名古屋市中天白区天白町～豊田市東新町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 153 号 豊田北バイパス[残事業費 171.78 億円(R7 年度評価時点)] ★(愛知県豊田市逢妻町～豊田市平戸橋町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 155 号 豊田南バイパス[残事業費 156.02 億円(R7 年度評価時点)](愛知県豊田市東新町～豊田市逢妻町)(R8 年度工事中)[R8 年度完成]①(再掲)】

【一般国道 302 号 名古屋環状 2 号線[残事業費 286.47 億円(R6 年度評価時点)](愛知県海部郡飛島村木馬一丁目～名古屋市中川区島井町) (R8 年度工事中)④(愛知県春日井市勝川町～名古屋市中川区喜多山) (R8 年度工事中)④(愛知県あま市甚目寺～清須市一場)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 桑名東部拡幅[残事業費 339.62 億円(R4 年度評価時点)] ★(三重県桑名市長島町又木～桑名市北浜町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 北勢バイパス[残事業費 631.5 億円(R7 年度評価時点)] ★((市)日永八郷線～国道 477 号バイパス) (R8 年度工事中)④(国道 477 号バイパス～三重県四日市市采女町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 関バイパス[残事業費 81.49 億円(R3 年度評価時点)](三重県亀山市太岡寺町～亀山市関町鷺山)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 鈴鹿四日市道路[残事業費 891.2 億円(R7 年度評価時点)] ★(三重県四日市市采女町～鈴鹿市稲生町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 中勢道路[残事業費 101.32 億円(R7 年度評価時点)] ★(三重県鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町) (R8 年度測量設計中)④(三重県津市大里窪田町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 42 号 松阪多気バイパス[残事業費 59.67 億円(R7 年度評価時点)](三重県松阪市上川町) (R8 年度測量設計中)④(三重県松阪市朝田町～松阪市上川町)(R8 年度測工事中)④(三重県松阪市八太町～松阪市射和町) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 138 号 御殿場バイパス(西区間)[残事業費 92.73 億円(R3 年度評価時点)](静岡県御殿場市中畑～御殿場市ぐみ沢)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【東海北陸自動車道 白川郷-五箇山(4 車線化)(岐阜県大野郡白川村～富山県南砺市)(R8 年度工事中)④】

【新名神高速道路 亀山西-大津(6 車線化)(三重県亀山市～滋賀県大津市)(R8 年度工事中)④】

【東名高速道路 岡崎阿知和スマート IC(仮称)(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【東名高速道路 東郷スマート IC(仮称)(愛知県日進市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【名神高速道路 尾張一宮 PA スマート IC(仮称)(愛知県一宮市、岩倉市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 浜松バイパス(長鶴～中田島)[残事業費 637.4 億円(R6 年度評価時点)] ★(静岡県浜松市中央区長鶴町～浜松市中央区中田島町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 153 号 飯田南バイパス[残事業費 402 億円(R7 年度評価時点)](長野県飯田市竹佐～飯田市北方)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 139 号 小泉若宮局所渋滞対策(静岡県富士宮市小泉)(R8 年度工事中)④】

【東海北陸自動車道 飛騨清美-白川郷(4 車線化)(岐阜県高山市～岐阜県大野郡白川村)(R8 年度測量設計中)④】

【中央自動車道 恵那峡 SA スマート IC(仮称)(岐阜県恵那市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【東名阪道 大山田 PA スマート IC(仮称)(三重県桑名市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【東海環状自動車道 一般国道 475 号 土岐 JCT～美濃加茂(4 車線化)(岐阜県土岐市～岐阜県可児郡御嵩町)(R8 年度工事中)④】

【東名高速道路 東名三好 IC～日進 JCT(渋滞対策)(愛知県日進市～愛知県みよし市)(R8 年度測量設計中)④】

【紀勢自動車道 勢和多気-紀勢大内山(4 車線化)(三重県多気郡多気町～三重県度会郡大紀町)(R8 年度工事中)④】

【一般国道 414 号 静浦バイパス(静岡県沼津市・伊豆の国市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(都)焼津広幡線 街路整備事業(重要物流道路)[残事業費 19 億円  
 (R4 年度評価時点)](静岡県焼津市)(R8 年度工事中)②(再掲)】  
 【一般国道 150 号 掛川拡幅 I (静岡県掛川市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【一般県道 下土狩徳倉沼津港線 狩野川第三架橋(静岡県清水町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【港湾改修事業(愛知県)(R8 年度測量設計中)②(再掲)】  
 【(国)368 号(伊賀名張拡幅)(三重県伊賀市～名張市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)365 号(東員工区)(三重県東員町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(主)鈴鹿環状線(国府バイパス)(三重県鈴鹿市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【伊勢志摩連絡道路 (国)167 号(五知白木)(三重県鳥羽市～志摩市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【(国)306 号(鈴鹿亀山道路)(三重県鈴鹿市～亀山市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【(国)477 号(菰野バイパス)(三重県菰野町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)163 号(片田バイパス)(三重県津市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)422 号(下地志子)(三重県紀北町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)309 号(野口)(三重県熊野市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(一)木曾岬弥富停車場線(三崎)(三重県木曾岬町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)422 号(大熊)(三重県大台町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(国)260 号(内瀬伊勢路)(三重県南伊勢町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【(一)栗林宮田(停)線 大久保橋(長野県駒ヶ根市～宮田村)(R8 年度工事中)②】  
 【(一)三才大豆島中御所線 北長池～大豆島(長野県長野市)(R8 年度工事中)①】  
 【(主)中津川南木曾線 妻籠(下り谷)(長野県南木曾町)(R8 年度工事中)①】  
 【(一)市ノ沢山吹(停)線 新万年橋(長野県豊丘村～高森町)(R8 年度工事中)①】  
 【(主)坂城インター線 中之条～網掛(長野県坂城町)(R8 年度測量設計中)③】  
 【(国)153 号 伊那バイパス(伊那市南箕輪村箕輪町)(R8 年度工事中)②】  
 【(国)256 号 下久堅バイパス★(飯田市)(R8 年度工事中)②】  
 【(国)148 号 雨中(小谷村)★(R8 年度工事中)①】  
 【(主)伊那インター線 中央～上の原 (長野県伊那市)(R8 年度測量設計中)②】  
 【(主)佐久小諸線 伴野～鳴瀬(岸野)(佐久市)(R8 年度測量設計中)②】  
 【(一)三分中込線他 三分～田口[残事業費 6 億円(佐久市)(R8 年度測量設計中)②】  
 【(主)小諸上田線 町吉田～中吉田★(上田市)(R8 年度測量設計中)③(再掲)】  
 【(国)152 号 白樺湖(茅野市)(R8 年度測量設計中)②】  
 【(一)岡谷下諏訪線 東山田(下諏訪町)(R8 年度測量設計中)②(再掲)】  
 【(主)松本環状高家線 新村(松本市)(R8 年度測量設計中)③】  
 【(主)松本環状高家線 神林～和田(松本市)(R8 年度工事中)③】  
 【(主)長野上田線 若宮(道路)(千曲市)(R8 年度工事中)①】  
 【(国)406 号 野辺(村石町)(須坂市)(R8 年度測量設計中)②(再掲)】  
 【(一)村山豊野(停)線 長沼～吉島★(長野市～小布施町)(R8 年度工事中)②】  
 【(一)中野飯山線 柳沢北(中野市)(R8 年度工事中)②】  
 【(一)長瀬横倉(停)線 百合居橋(栄村)(R8 年度工事中)③】  
 【(国)418 号 新野～神原(阿南町～天龍村)(R8 年度推進中)③】  
 【(主)浜松環状線(中郡・笠井、西ヶ崎工区)[残事業費 131 億円(R7 年度評価時点)](静岡県浜松市中央区)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【(主)天竜浜松線(第 3 工区)[残事業費 44 億円(R7 年度評価時点)] ★(静岡県浜松市浜名区)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【金谷御前崎連絡道路 一般国道 473 号金谷相良道路Ⅲ(静岡県島田市牧之原市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】

#### ■地域の基幹産業の競争力強化

【清水港 清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 175 億円  
 (R6 年度評価時点)] ★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中) [R12 年度完成]②】  
 【名古屋港 名古屋港ふ頭再編整備事業[残事業費 2786 億円  
 (R5 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋市 他)(R8 年度工事中)[R61 年度完成]④】  
 【四日市港 四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 395 億円  
 (R5 年度評価時点)] ★(三重県四日市市)(R8 年度工事中)[R12 年度完成]②】  
 【中山水道航路 中山水道航路保全事業(愛知県田原市)(R8 年度推進中)④】  
 【主要地方道吉田大東線 南原(静岡県牧之原市他)(R8 年度工事中)②】  
 【一般県道河津下田線 河津町縄地～下田市落合★(静岡県河津町・下田市)(R8 年度工事中)③】  
 【一般県道山梨一宮線 円田(静岡県森町)(R8 年度工事中)③(再掲)】  
 【三河港蒲郡地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 27.2 億円(R6 年度評価時点)](愛知県蒲郡市)(R8 年度工事中)②】

- 【金谷御前崎連絡道路 一般国道 473 号金谷相良道路Ⅲ(静岡県島田市牧之原市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 414 号 静浦バイパス(静岡県沼津市・伊豆の国市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 150 号 掛川拡幅Ⅰ(静岡県掛川市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般県道 下土狩徳倉沼津港線 狩野川第三架橋(静岡県清水町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
  
- 国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築
  - 【国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築(R8 年度推進中)④】
  - 【清水港 新興津地区小型船溜り整備事業[残事業費 13 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)②(再掲)】
  
- 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
  
- 「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」の実現(R8 年度推進中)④】
  
- 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】
  - 【一般国道 139 号 小泉若宮局所渋滞対策(静岡県富士宮市小泉)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  
- ダブル連結トラックの導入促進
  - 【新名神高速道路 亀山西-大津(6 車線化)(三重県亀山市～滋賀県大津市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  
- 大型車ドライバーの休憩環境の改善【再掲】
  - 【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】
  - 【新東名高速道路 新秦野-新御殿場(神奈川県秦野市～静岡県御殿場市)(R8 年度工事中)④(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ダリティの強力な促進
  
- 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
  
- 三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充
  - 【スーパーシティ構想推進事業 (愛知県常滑市)(R8 年度調査・検討中)④】
  - 【中部国際空港代替滑走路事業(愛知県常滑市) (R8 年度工事中)①】
  
- 一般空港等の機能強化(滑走路延長事業)
  
- 航空の安全・安心の確保
  
- FAST TRAVEL の推進
  
- 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
  - 【クルーズを安心して楽しめる環境整備(R8 年度推進中)④(再掲)】
  - 【清水港 日の出地区国際クルーズ旅客受入機能高度化事業(静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)①(再掲)】
  
- 国際拠点空港等へのアクセス強化
  - 【交通ネットワーク リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案の推進(愛知県)(R8 年度調査・検討中)④】
  - 【一般国道 1 号 静清バイパス[残事業費 213.55 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市清水区横砂東町 ～静岡市清水区八坂西町 清水立体)(R8 年度工事中)[令和8年度内完成※]静岡市清水区横砂東町～八坂西町 清水立体 上り線(東京向き)①(再掲)】
  - 【一般国道 247 号 西知多道路(東海ジャンクション)[残事業費 487.13 億円(R5 年度評価時点)] ★(愛知県東海市新宝町～東海市東海町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 247 号 西知多道路(長浦～日長)[残事業費 312 億円(R5 年度評価時点)]★(長浦 IC～日長 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)

■社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装を見据えた物流拠点の整備

■産地と港湾が連携した農林水産物・食品の更なる輸出促進による国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化

## 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

- ・我が国の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)

##### <インフラのセキュリティを強化する>

[KPI-29] 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数(サイバー攻撃に起因するものに限る。)

【R6 年度 0 件 → 毎年度 0 件】[全国指標]

[KPI-30] システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合

【R5 年度 0% → 毎年度 100%】[全国指標]

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

##### ■地域経済の活性化に向けた産業立地の促進【再掲】

【新東名高速道路 新秦野-新御殿場(神奈川県秦野市～静岡県御殿場市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【新東名高速道路 小山スマート IC(仮称)(静岡県小山町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【東名高速道路 岡崎阿知和スマート IC(仮称)(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【東名高速道路 東郷スマート IC(仮称)(愛知県日進市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【国道 475 号東海環状自動車道 海津スマート IC(仮称)(岐阜県海津市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【名神高速道路 尾張一宮 PA スマート IC(仮称)(愛知県一宮市、岩倉市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援(R8 年度推進中)④(再掲)】

【東名高速道路 豊橋新城スマート IC(仮称)(愛知県新城市～愛知県豊橋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【中部横断自動車道 両河内スマート IC(仮称)(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【中央自動車道 恵那峡 SA スマート IC(仮称)(岐阜県恵那市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

- 【東名阪道 大山田 PA スマートIC(仮称)(三重県桑名市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【金谷御前崎連絡道路 一般国道 473 号金谷相良道路Ⅲ(静岡県島田市牧之原市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 414 号 静浦バイパス(静岡県沼津市・伊豆の国市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【主要地方道吉田大東線 南原(静岡県牧之原市他)(R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【清水港 新興津地区小型船溜り整備事業[残事業費 13 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【清水港 新興津地区緑地等施設整備事業(静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【一般国道 150 号 掛川拡幅Ⅰ(静岡県掛川市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般県道河津下田線 河津町縄地～下田市落合★(静岡県河津町・下田市)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【一般県道下土狩徳倉沼津港線 狩野川第三架橋(静岡県清水町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般県道山梨一宮線 円田(静岡県森町)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【港湾改修事業(愛知県)(R8 年度測量設計中)②(再掲)】
- 【三河港蒲郡地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 27.2 億円(R6 年度評価時点)](愛知県蒲郡市)(R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【(主)浜松環状線(中郡・笠井、西ヶ崎工区)[残事業費 131 億円(R7 年度評価時点)](静岡県浜松市中央区)(R8 年度工事中)④(再掲)】

■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

■港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化

### 小目標Ⅱ-3

#### 民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備

##### 概要

- ・都市再生緊急整備地域にお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。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

##### <都市の国際競争力を強化する>

[KPI-31] 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)

【R6 年度 0 → R12 年度 0 以上】[全国指標]

[KPI-32] 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

【R2～6 年度 80ha → R7～11 年度 80ha】[全国指標]

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

■大都市の国際競争力強化のための基盤整備

【交通ネットワーク リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案の推進(愛知県)(R8 年度調査・検討中)④(再掲)】

■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公共的価値も生み出す都市再生

## 小目標Ⅱ-4

### インフラ産業の成長力強化

#### 概要

- 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、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、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た、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、我が国の強みを活かしたインフラ展開のための情報収集・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。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

##### <効果的・効率的な社会資本整備を行う>

[KPI-33] PPP/PFI の事業規模

【R4 年度～R5 年度 累計 8.4 兆円 → R4 年度～R13 年度 累計 30 兆円<sup>11</sup>】〔全国指標〕

##### <海外のインフラ需要を取り込む>

[KPI-34] 「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

(建設・不動産の海外受注高) 【H30 年度 2.8 兆円 → R12 年度 6 兆円】〔全国指標〕

(モビリティ・交通の海外受注高) 【R2 年度 6 兆円 → R12 年度 10 兆円】〔全国指標〕

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

■ PPP/PFI 等の官民連携の推進

【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

■ 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

<sup>11</sup> PPP/PFI 推進アクションプラン(令和7年改定版)(令和7年6月4日民間資金等活用事業推進会議決定)における目標に基づくものであり、同アクションプランに変更があった場合には、この指標も同様に変更されたものとみなす。

## 小目標Ⅱ-5

### 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

#### 概要

- ・ 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、関係地方公共団体や事業者と連携して環境整備を進めていく。
- ・ リニア中央新幹線の効果を太平洋側にも広域に波及させるため、リニア山梨県駅(仮称)やリニア長野県駅(仮称)と太平洋側を結ぶ南北軸を整備する。
- ・ 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の実現に向けた検討を推進する。
- ・ 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(交差点センサーや合流支援・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)

＜カーボンニュートラルポートの形成を推進する＞

【KPI-56】港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】

【R6年度 44 港湾 → R12年度 100 港湾】【全国指標】

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

##### ■リニア中央新幹線の整備の促進

【土地区画整理事業 リニア岐阜県駅周辺土地区画整理事業(岐阜県中津川市)(R8年度工事中)②】

【リニア中央新幹線 リニア中央新幹線開業を見据えたリニア活用戦略の推進(岐阜県)

(R8年度工事中)④】

【名古屋鉄道 名古屋本線等連続立体交差事業(知立駅付近)[残事業費 335億円 R7年度評価時点]★(愛知県知立市)(R8年度工事中)④(再掲)】

【交通ネットワーク リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案の推進(愛知県)(R8年度調査・検討中)④(再掲)】

- 【(国)153号 飯田北改良(飯田市)(R8年度工事中)③】
- 【(主)飯島飯田線・(一)上飯田線 座光寺上郷道路[残事業費 87億円(長野県飯田市)(R8年度工事中)③】
- 【(一)市場桜町線 座光寺(長野県飯田市)(R8年度工事中)①】
- 【(一)上松南木曾線 和村橋★(長野県大桑村)(R8年度工事中)①】
- 【(一)上松南木曾線 殿～阿寺★(長野県大桑村)(R8年度測量設計中)①】
- 【(一)上松南木曾線 読書ダム～戸場★(長野県大桑村～南木曾町)(R8年度工事中)③】
- 【(主)中津川田立線 田立(長野県南木曾町)(R8年度測量設計中)④】
- 【(主)飯島飯田線ほか 共和(飯田市)(R8年度工事中)①】
- 【ささしまライブ 24 土地区画整理事業[残事業費 3.58億円(R6年度評価時点)](名古屋市)(R8年度工事中)①】
- 【都市計画道路 都市計画道路笹島線(東側区間)[残事業費 3.98億円(R6年度評価時点)](名古屋市)(R8年度工事中)①】
- 【リニア中央新幹線開業に向けた名古屋駅周辺のまちづくり構想の推進(愛知県名古屋市)(R8年度推進中)④】
- 【(国)152号(池島～大原)[残事業費 108億円(R7年度評価時点)]★(静岡県浜松市天竜区)(R8年度工事中)④(再掲)】

- 自動物流道路の実現に向けた検討
- 自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間)
- 空飛ぶクルマの社会実装に向けた制度整備、離着陸場等の環境整備の推進
- カーボンニュートラルポート形成の推進

## 小目標Ⅱ-6

### 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、切迫する日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震、南海トラフ地震等の巨大地震、火山噴火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)

- ・ 広大なゼロメートル地帯等のこの地域特有の状況を踏まえ、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」の取組を強力的に推進していく。
- ・ 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。また、事前放流の更なる活用や放流操作の最適化など、既存ストックを最大限活用する検討を推進する。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)

- ・ 日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、南海トラフ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核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、スーパー伊勢湾台風など大型台風などの災害リスクに対応するための危機管理行動計画の取組を進化させていくとともに、海岸堤防の整備、臨海部の防波堤・防潮堤等の機能強化等をはじめ、ハード・ソフト両面から対策を講じる。

#### (巨大地震対策)

- ・ 日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震、南海トラフ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、空港事業において、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、浄水場や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。

#### (火山災害対策)

- 火山噴火活動に伴い発生する火山泥流や降雨に伴う土石流等による被害を防止・軽減するため、砂防堰堤等の整備を進めるとともに、火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定及び見直しを実施するほか、訓練等の取組を推進する。噴火時に、地方公共団体への警戒避難体制の構築の支援及び緊急的な減災対策を迅速かつ的確に実施するため、必要な現地調査や適切なハード対策を選定し防災対応を支援するシステムの構築を進める。

#### (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)

- 風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等に対し、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等を図り、災害に強い道路ネットワークの構築を進める。特に、中部ブロックの骨格を成す東西軸、南北軸、環状軸、また、伊豆半島や紀伊半島の半島地域へのアクセス軸などの基幹ネットワーク整備とともに、それらを補完する道路ネットワーク整備を推進しネットワークの多重性・代替性の確保を推進する。

- ・ 名古屋駅と中部国際空港を結ぶネットワークのリダンダンシーを確保したアクセス強化を行う。
- ・ 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で、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。
- ・ 東日本・西日本間の電力融通を行う周波数変換装置の拡充など電力系統の増強を推進する。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

### <水害に強い地域を作る>

[KPI-35] 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 0% → R12年度 69%】

### <水害の被害を軽減させる>

[KPI-36] 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 16% → R12年度 20%】

[KPI-37] 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 6% → R12年度 12%】

### <土砂災害に強い地域を作る>

[KPI-38] 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 33% → R12年度 43%】

### <津波、高潮・高波の被害を軽減させる>

[KPI-39] 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 57% → R12年度 63%】

[KPI-40] 民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国 63 港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合

【R6年度 0% → R12年度 11%】〔全国指標〕

### <地震の被害を軽減させる>

[KPI-41] 緊急輸送道路(約 110,000km)上の橋梁(約 65,000 橋(令和5年度末時点))の耐震化率

【R5年度 82% → R12年度 88%】〔全国指標〕

[KPI-46] 首都直下地震又は南海トラフ地震により震度6強以上が想定される地域等の主要鉄道路線等の駅、高架橋等(約 30,000 か所)の耐震化率

【R6年度 0% → R12年度 33%】〔全国指標〕

[KPI-42] 給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合

【R5年度 7% → R12年度 28%】

### <災害に強い地域を作る>

[KPI-43] 災害に強い市街地形成に関する対策を優先的に必要とする地域(569 市区町村(令和5年度時点))のうち、対策(津波避難タワー等の整備、不燃化促進、緊急車両アクセス向上、防災機能強化等)が概成した割合

【R5年度 9% → R12年度 45%】〔全国指標〕

### <災害時にも機能するネットワークを構築し、人流・物流を確保する>

[KPI-5] 災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約 20,000km)の未整備区間(約 6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】

【R5年度 6% → R12年度 19%】〔全国指標〕

[KPI-47] 既往最大規模の降雨により浸水のおそれがある地下駅や電気設備等(約 1,000 か所)の浸水防止対策の完了率

【R5 年度 38% → R12 年度 74%】〔全国指標〕

[KPI-48] 全国の港湾(932 港)のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク(港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設:464 ネットワーク)の整備完了率

【R5 年度 35% → R12 年度 43%】〔全国指標〕

### <防災拠点強化する>

[KPI-44] 広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約 1,500 か所)における災害時に活用可能な給水施設の確保率

【R4 年度 17% → R12 年度 50%】〔全国指標〕

[KPI-45] 道の駅における防災対策(防災上の位置付け(地域防災計画への位置付け)がある道の駅(約 450 か所(令和5年度末時点))の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率

【R5 年度 55% → R12 年度 68%】〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

### ■流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)

【木曾川上流特定構造物改築事業(新水門川排水機場)[残事業費 241 億円(R7 年度評価時点)]★(岐阜県大垣市)(R8 年度工事中)[R15 年度完成]③】

【庄内川(枇杷島地区)特定構造物改築事業[残事業費 560 億円(R4 年度評価時点)]★(愛知県名古屋市他)(R8 年度工事中)[R13 年度完成]③】

【狩野川直轄河川改修事業[残事業費 104 億円(R3 年度評価時点)]★(静岡県沼津市他)(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③】

【安倍川直轄河川改修事業[残事業費 57 億円(R4 年度評価時点)]★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)[R19 年度完成]④】

【大井川直轄河川改修事業[残事業費 33 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県島田市他)(R8 年度工事中)[R22 年度完成]④】

【菊川直轄河川改修事業[残事業費 137 億円(R3 年度評価時点)]★(静岡県菊川市他)(R8 年度工事中)[R27 年度完成]④】

【天竜川直轄河川改修事業[残事業費 1163 億円(R6 年度評価時点)]★(静岡県浜松市、長野県駒ヶ根市他)(R8 年度工事中)[R36 年度完成]④】

【豊川直轄河川改修事業[残事業費 183 億円(R4 年度評価時点)]★(愛知県豊橋市他)(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③】

【矢作川直轄河川改修事業[残事業費 205 億円(R6 年度評価時点)]★(愛知県豊田市他)(R8 年度工事中)[R20 年度完成]④】

【庄内川直轄河川改修事業[残事業費 757 億円(R4 年度評価時点)]★(愛知県名古屋市他)(R8 年度工事中)[R19 年度完成]④】

【木曾川直轄河川改修事業[残事業費 282 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県桑名市他)(R8 年度工事中)[R19 年度完成]④】

【長良川直轄河川改修事業[残事業費 741 億円(R7 年度評価時点)]★(岐阜県岐阜市他)(R8 年度工事中)[R19 年度完成]④】

【揖斐川直轄河川改修事業[残事業費 541 億円(R7 年度評価時点)]★(岐阜県大垣市他)(R8 年度工事中)[R19 年度完成]④】

【鈴鹿川直轄河川改修事業[残事業費 407 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県四日市市他)(R8 年度工事中)[R27 年度完成]④】

【雲出川直轄河川改修事業[残事業費 188 億円(R4 年度評価時点)]★(三重県津市)(R8 年度工事中)[R26 年度完成]④】

【櫛田川直轄河川改修事業[残事業費 56 億円(R3 年度評価時点)]★(三重県松阪市他)(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③】

【宮川直轄河川改修事業[残事業費 67 億円(R5 年度評価時点)]★(三重県伊勢市他)(R8 年度工事中)[R26 年度完成]④】

【狩野川水系直轄砂防事業[残事業費 124 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県伊豆市他)(R8 年度工事中)[R23 年度完成]④】

【富士山直轄砂防事業[残事業費 476 億円(R4 年度評価時点)]★(静岡県富士宮市他、山梨県富士河口湖町他)(R8 年度工事中)[R28 年度完成]④】

【安倍川水系直轄砂防事業[残事業費 171 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)[R23 年度完成]④】

【天竜川水系直轄砂防事業[残事業費 1000 億円(R3 年度評価時点)]★(長野県駒ヶ根市他)(R8 年度工事中)[R25 年度完成]④】

【木曾川水系直轄砂防事業[残事業費 544 億円(R5 年度評価時点)]★(長野県南木曾町他、岐阜県中津川市)(R8 年度工事中)[R21 年度完成]④】

【庄内川直轄砂防事業[残事業費 140 億円(R4 年度評価時点)]★(岐阜県多治見市他)(R8 年度工事中)[R31 年度完成]④】

【越美山系直轄砂防事業[残事業費 322 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県揖斐川町他)(R8 年度工事中)[R21 年度完成]④】

【由比地区直轄地すべり対策事業[残事業費 201 億円(R6 年度評価時点)]★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)[R19 年度完成]④】

【天竜川中流地区直轄地すべり対策事業[残事業費 159 億円(R5 年度評価時点)](長野県天龍村他)(R8 年度工事中)[R20 年度完成]④】

【此田地区直轄地すべり対策事業[残事業費 2 億円(R7 年度評価時点)](長野県飯田市)(R8 年度工事中)[R9 年度完成]①】

【富士海岸直轄海岸保全施設整備事業[残事業費 85 億円(R4 年度評価時点)]★(静岡県沼津市、富士市、静岡市)(R8 年度工事中)[R13 年度完成]③】

【駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業[残事業費 203 億円(R6 年度評価時点)]★(静岡県焼津市、吉田町、牧之原市)(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③】

【木曾川水系連絡導水路事業[残事業費 2209 億円(R6 年度評価時点)](上流施設:岐阜県揖斐郡揖斐川町、岐阜市、加茂郡坂祝町 下流施設:岐阜県羽島市、海津市)(R8 年度調査・検討中)④】

【防災・安全交付金事業 津屋川広域河川改修事業[残事業費 76 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県海津市、養老町)(R8 年度工事中)②】

【防災・安全交付金事業 境川広域河川改修事業[残事業費 212 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県岐阜市、岐南町)(R8 年度工事中)④】

【河川総合開発事業費補助 内ヶ谷ダム建設事業[残事業費 233 億円(R7 年度評価時点)]★(岐阜県郡上市)(R8 年度工事中)③】

【防災・安全交付金事業 土砂災害警戒区域等の指定★(岐阜県内一円)(R8 年度推進中)④】

【防災・安全交付金事業 不動川通常砂防事業 ほか★(岐阜県内一円)(R8 年度推進中)④】

【防災・安全交付金事業 神明前地区急傾斜地崩壊対策事業 ほか★(岐阜県内一円)(R8 年度推進中)④】

【防災・安全交付金事業 白倉地すべり対策事業[残事業費 2.88 億円(R6 年度評価時点)](岐阜県瑞浪市)(R8 年度推進中)④】

【相良須々木海岸高潮対策事業 相良須々木海岸高潮対策事業[残事業費 46 億円(R5 年度評価時点)]★(静岡県牧之原市)(R8 年度工事中)④】

【静岡海岸高潮対策事業 静岡海岸高潮対策事業[残事業費 6 億円(R5 年度評価時点)]★(静岡県静岡市駿河区)(R8 年度工事中)③】

【沼津牛臥海岸高潮対策事業 沼津牛臥海岸高潮対策事業[残事業費 9 億円(R5 年度評価時点)]★(静岡県沼津市)(R8 年度工事中)①】

【巴川広域河川改修事業[残事業費 68 億円(R2 年度評価時点)]★(静岡県静岡市葵区)(R8 年度工事中)①】

【沼川大規模特定河川事業 沼川大規模特定河川事業[残事業費 210 億円(R6 年度評価時点)]★(静岡県沼津市)(R8 年度工事中)③】

【竹原 B ほか 急傾斜地崩壊対策事業★(静岡県伊豆市)(R8 年度工事中)②】

【口坂本 No.2 ほか 地すべり対策事業★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)②】

【湯谷北沢ほか 通常砂防事業★(静岡県藤枝市)(R8 年度工事中)②】

【清水港海岸 津波対策緊急事業[残事業費 47 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)②】

【御前崎港海岸 津波対策緊急事業[残事業費 71 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県御前崎市)(R8 年度工事中)③】

【静岡県 高潮対策事業★(静岡県)(R8 年度工事中)④】

【静岡県 津波・高潮危機管理対策緊急事業[残事業費 18 億円(R2 年度評価時点)](静岡県)(R8 年度工事中)②】

【熱海港海岸 海岸環境整備事業(静岡県熱海市)(R8 年度工事中)④】

【焼津漁港海岸 焼津漁港海岸高潮対策事業[残事業費 52 億円(R7 年度評価時点)](静岡県焼津市)(R8 年度工事中)②】

【大井川港海岸 高潮対策事業(静岡県焼津市)(R8 年度工事中)④】

【防災・安全交付金事業 土砂災害警戒区域等の指定★(静岡県内一円)(R8 年度推進中)②】

【江尾江川大規模特定河川事業 江尾江川大規模特定河川事業[残事業費 38 億円(R5 年度評価時点)]★(静岡県富士市)(R8 年度工事中)③】

【敷地川大規模特定河川事業 敷地川大規模特定河川事業[残事業費 0 億円(R5 年度評価時点)]★(静岡県磐田市袋井市)(R8 年度工事中)③】

【小潤井川ほか防災・安全交付金事業 小潤井川ほか防災・安全交付金事業★(静岡県富士市ほか)(R8 年度工事中)④】

【清水西海岸ほか防災・安全交付金事業 清水西海岸ほか防災・安全交付金事業★(静岡県静岡市清水区ほか)(R8 年度工事中)④】

【新川・境川流域特定都市河川浸水被害対策推進事業[残事業費 32 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県名古屋市、刈谷市他)(R8 年度工事中)④】

【広田川大規模特定河川事業[残事業費 3 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県額田郡幸田町)(R8 年度工事中)③】

【砂川大規模特定河川事業[残事業費 4 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)③】

【柳生川大規模特定河川事業[残事業費 28 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県豊橋市)(R8 年度工事中)③】

【野府川(日光川 2 号放水路)大規模特定河川事業[残事業費 94 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県一宮市)(R8 年度工事中)③】

【流域下水道事業★(愛知県豊橋市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

【愛知県海岸高潮対策事業★(愛知県内)(R8 年度工事中)④】

【愛知県海岸津波・高潮危機管理対策事業★(愛知県内)(R8 年度工事中)④】

【海岸保全施設整備連携事業(一色漁港海岸)[残事業費 13.6 億円(R3 年度評価時点)]★(愛知県西尾市)(R8 年度工事中)②】

【海岸保全施設整備連携事業(水産拠点)(西幡豆漁港海岸)[残事業費 8.5 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県西尾市)(R8 年度工事中)②】

【海岸保全施設整備連携事業(農地保全)幡豆地区[残事業費 5 億円(R7 年度評価時点)](愛知県西尾市)(R8 年度工事中)②★】

【津波対策緊急事業(赤羽根漁港海岸)[残事業費 14 億円(R2 年度評価時点)]★(愛知県田原市)(R8 年度工事中)②】

【高潮対策事業(篠島漁港海岸、三谷漁港海岸、豊浜漁港海岸)(愛知県知多郡南知多町他)(R8 年度工事中)④】

【津波・高潮危機管理対策事業(赤羽根漁港海岸)(愛知県碧南市他)(R8 年度工事中)④】

【名古屋港 名古屋港海岸保全施設整備連携事業[残事業費 5.9 億円(R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)②】

【名古屋港 名古屋港高潮対策事業★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】

【砂川(上流)大規模特定河川事業[残事業費 46 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)③】

【家下川大規模特定河川事業[残事業費 10 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県豊田市)(R8 年度工事中)③】

【事業間連携砂防等事業★(愛知県)(R8 年度工事中)④】

【まちづくり連携砂防等事業(愛知県)(R8 年度工事中)④】

【二級河川三滝新川 三滝新川大規模特定河川事業[残事業費 1.44 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県四日市市)(R8 年度工事中)①】

【二級河川相川 相川大規模特定河川事業[残事業費 2.18 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県津市)(R8 年度工事中)①】

【一級河川木津川 木津川大規模特定河川事業[残事業費 19.34 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県伊賀市)(R8 年度工事中)②】

【二級河川神内川 神内川大規模特定河川事業[残事業費 6.5 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県紀宝町)(R8 年度工事中)②】

【鳥羽河内ダム建設事業[残事業費 82 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県鳥羽市)(R8 年度工事中)②】

【城南第一地区海岸 高潮対策事業[残事業費 47 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県桑名市)(R8 年度工事中)③】

【三重県海岸侵食対策事業★(三重県)(R8 年度工事中)④】

【上野・白塚海岸 海岸保全施設整備連携事業[残事業費 1 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県津市)(R8 年度工事中)①】

【三重県高津波・高潮対策事業★(三重県)(R8 年度工事中)④】

【三重県海岸高潮対策事業★(三重県)(R8 年度工事中)④】

【井田地区海岸 高潮対策事業[残事業費 46 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県南牟婁郡紀宝町)(R8 年度工事中)③】

【四日市港 四日市港地区における高潮対策の推進(防災・安全)(三重県四日市市)(R8 年度工事中)④】

【鈴鹿川水系八島川 八島川事業間連携砂防等事業[残事業費 2.1 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県鈴鹿市)(R8 年度工事中)①】

【仲坪地区 仲坪地区急傾斜地崩壊対策事業[残事業費 8 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県熊野市)(R8 年度工事中)②】

【四日市港 海岸メンテナンス事業(三重県四日市市)(R8 年度調査・検討中)④】

【一級河川赤川 赤川特定都市河川浸水被害対策推進事業[残事業費 12.6 億円(R7 年度評価時点)]★(三重県津市、松阪市)(R8 年度測量設計中)③】

【鳥羽海岸(大湊地区海岸) 海岸保全施設整備事業[残事業費 2 億円(R7 年度評価時点)](三重県鳥羽市)(R8 年度推進中)②】

【白塚漁港海岸 高潮対策事業[残事業費 2.7 億円(R7 年度評価時点)](三重県津市)(R8 年度工事中)①】

【松川ダム 松川ダム再開発事業[残事業費 12 億円(R7 年度評価時点)]★(長野県飯田市)(R8 年度工事中)①】

【裾花ダム・奥裾花ダム 裾花川流域ダム再生事業[残事業費 698 億円(R6 年度評価時点)]★(長野県長野市)(R8 年度調査・検討中)④】

【北沢川 広域河川改修事業★(長野県佐久穂町)(R8 年度工事中)①】

【片貝川 広域河川改修事業[残事業費 87 億円(R7 年度評価時点)]★(長野県佐久市)(R8 年度測量設計中)②】

【木曾川 総合流域防災事業★(長野県上松町他)(R8 年度工事中)①】

【奈良井川 広域河川改修事業[残事業費 88 億円(R5 年度評価時点)]★(長野県松本市)(R8 年度工事中)④】

【黒沢川 大規模特定河川事業(長野県安曇野市)(R8 年度工事中)②】

【岡田川 大規模特定河川事業[残事業費 1 億円(R6 年度評価時点)]★(長野県長野市)(R8 年度工事中)②】

【千曲川 広域河川改修事業★(長野県飯山市)(R8 年度工事中)③】

【皿川 大規模特定河川事業★(長野県飯山市)(R8 年度工事中)③】

【求女川 広域河川改修事業(長野県東御市)(R8 年度工事中)①】

【諏訪湖 河川メンテナンス事業★(長野県岡谷市)(R8 年度工事中)④】

【新川 広域河川改修事業[残事業費 63 億円(R7 年度評価時点)](長野県諏訪市)(R8 年度工事中)③】

【上川 広域河川改修事業[残事業費 30 億円(R6 年度評価時点)]★(長野県諏訪市)(R8 年度測量設計中)③】

【駒沢川 大規模特定河川事業[残事業費 23 億円(R6 年度評価時点)]★(長野県長野市)(R8 年度工事中)②】

【一級河川堀川 堀川事業間連携河川事業(100mm/h 安心プラン)★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)③】

【二級河川山崎川 山崎川広域河川改修事業(100mm/h 安心プラン)(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)④】

【二級河川山崎川 山崎川広域河川改修事業★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】

【二級河川戸田川 戸田川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】

【二級河川扇川 扇川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)④】

【一級河川野添川 野添川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】

【準用河川境川 庄内川・木曾川圏域総合流域防災事業★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】

【ハザードマップ作成 効果促進事業(愛知県名古屋市)(R8 年度推進中)①】

【下水道による浸水対策事業 ★(愛知県名古屋市)(R8 年度推進中)④】

【川岸町・渋川地区 大規模雨水処理施設 川岸町・渋川地区 大規模雨水処理施設整備事業計画[残事業費 11 億円(R6 年度評価時点)](静岡県静岡市)(R8 年度工事中)③】

【追分二丁目地区 大規模雨水処理施設 追分二丁目地区 大規模雨水処理施設整備事業計画[残事業費 31 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市)(R8 年度工事中)③】

【一級河川堀川 堀川広域河川改修事業(100mm/h 安心プラン)★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】

【二級河川九領川 広域河川改修事業[残事業費 14.4 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市中央区)(R8 年度工事中)④】

【(準)高塚川 総合流域防災事業[残事業費 7.7 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市中央区)(R8 年度工事中)④】

【(準)五反田川 総合流域防災事業[残事業費 6.4 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市浜名区)(R8 年度工事中)④】

■グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進

【流域下水道事業★(愛知県豊橋市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

- 人口・資産集積地区における下水道施設の耐水化の推進
- 浄水場の浸水対策の推進
- 流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進
  - 【設楽ダム建設事業[残事業費 1708 億円(R4 年度評価時点)]★(愛知県北設楽郡設楽町)(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③】
  - 【新丸山ダム建設事業[残事業費 2599 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県加茂郡八百津町他)(R8 年度工事中)[R18 年度完成]④】
  - 【天竜川ダム再編事業[残事業費 1704 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市他)(R8 年度工事中)[R20 年度完成]④】
  - 【矢作ダム再生事業(愛知県豊田市他)(R8 年度調査・検討中)④】
  - 【治水機能増強検討調査(天竜川上流)(R8 年度調査・検討中)④】
- 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
  - 【中部の港湾における高潮・暴風対策検討委員会の開催(名古屋市中区)(R8 年度推進中)④】
  - 【水際・防災対策連絡会議(R8 年度推進中)④】
  - 【通常砂防事業(森沢 根羽村ほか)★(長野県)(R8 年度推進中)④】
  - 【火山砂防事業(下諏訪町大沢川ほか)★(長野県)(R8 年度推進中)④】
  - 【地すべり対策事業(山ノ内町落合ほか)★(長野県)(R8 年度推進中)④】
  - 【急傾斜地崩壊対策事業(上田市腰越ほか)★(長野県)(R8 年度推進中)④】
  - 【雪崩対策事業(白馬村飯森ほか)★(長野県)(R8 年度推進中)④】
  - 【火山噴火緊急減災対策事業(王滝村御嶽山)★(長野県)(R8 年度推進中)④】
  - 【狩野川水系直轄砂防事業[残事業費 124 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県伊豆市他)(R8 年度工事中)[R23 年度完成]④(再掲)】
  - 【富士山直轄砂防事業[残事業費 476 億円(R4 年度評価時点)]★(静岡県富士宮市他、山梨県富士河口湖町他)(R8 年度工事中)[R28 年度完成]④(再掲)】
  - 【安倍川水系直轄砂防事業[残事業費 171 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)[R23 年度完成]④(再掲)】
  - 【天竜川水系直轄砂防事業[残事業費 1000 億円(R3 年度評価時点)]★(長野県駒ヶ根市他)(R8 年度工事中)[R25 年度完成]④】
  - 【木曾川水系直轄砂防事業[残事業費 544 億円(R5 年度評価時点)]★(長野県南木曾町他、岐阜県中津川市)(R8 年度工事中)[R21 年度完成]④(再掲)】
  - 【庄内川直轄砂防事業[残事業費 140 億円(R4 年度評価時点)]★(岐阜県多治見市他)(R8 年度工事中)[R31 年度完成]④(再掲)】
  - 【越美山系直轄砂防事業[残事業費 322 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県揖斐川町他)(R8 年度工事中)[R21 年度完成]④(再掲)】
- 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
  - 【直轄河川維持修繕事業(管内)★(R8 年度推進中)④(再掲)】
  - 【清水港海岸 津波対策緊急事業[残事業費 47 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)②(再掲)】
  - 【御前崎港海岸 津波対策緊急事業[残事業費 71 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県御前崎市)(R8 年度工事中)③(再掲)】
  - 【静岡県 高潮対策事業★(静岡県)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【静岡県 津波・高潮危機管理対策緊急事業[残事業費 18 億円(R2 年度評価時点)](静岡県)(R8 年度工事中)②(再掲)】
  - 【伊勢湾地区地震・高潮対策河川事業[残事業費 217 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県名古屋市他)(R8 年度工事中)④】
  - 【愛知県海岸津波・高潮危機管理対策事業★(愛知県内)(R8 年度工事中)②(再掲)】
- 「協働防護」による港湾における気候変動適応
  - 【協働防護計画作成事業(愛知県内)④】
- 大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策
  - 【国・水資源機構ダム維持管理(管内)(R8 年度推進中)④★(再掲)】
  - 【四日市港 四日市港海岸直轄海岸保全施設整備事業[残事業費 250 億円(R5 年度評価時点)]★(三重県四日市市)(R8 年度工事中)③】
  - 【伊勢湾地区地震・高潮対策河川事業[残事業費 217 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県名古屋市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【愛知県海岸耐震対策緊急事業(西尾海岸他)★(愛知県内)(R8年度工事中)④】  
 【狩野川直轄河川改修事業[残事業費 104億円(R3年度評価時点)]★(静岡県沼津市他)(R8年度工事中)[R16年度完成]③(再掲)】  
 【安倍川直轄河川改修事業[残事業費 57億円(R4年度評価時点)]★(静岡県静岡市)(R8年度工事中)[R19年度完成]④(再掲)】  
 【大井川直轄河川改修事業[残事業費 33億円(R7年度評価時点)]★(静岡県島田市他)(R8年度工事中)[R22年度完成]④(再掲)】  
 【菊川直轄河川改修事業[残事業費 137億円(R3年度評価時点)]★(静岡県菊川市他)(R8年度工事中)[R27年度完成]④(再掲)】  
 【天竜川直轄河川改修事業[残事業費 1163億円(R6年度評価時点)]★(静岡県浜松市、長野県駒ヶ根市他)(R8年度工事中)[R36年度完成]④(再掲)】  
 【豊川直轄河川改修事業[残事業費 183億円(R4年度評価時点)]★(愛知県豊橋市他)(R8年度工事中)[R16年度完成]③(再掲)】  
 【矢作川直轄河川改修事業[残事業費 205億円(R6年度評価時点)]★(愛知県豊田市他)(R8年度工事中)[R20年度完成]④(再掲)】  
 【庄内川直轄河川改修事業[残事業費 757億円(R4年度評価時点)]★(愛知県名古屋市他)(R8年度工事中)[R19年度完成]④(再掲)】  
 【木曾川直轄河川改修事業[残事業費 282億円(R7年度評価時点)]★(三重県桑名市他)(R8年度工事中)[R19年度完成]④(再掲)】  
 【長良川直轄河川改修事業[残事業費 741億円(R7年度評価時点)]★(岐阜県岐阜市他)(R8年度工事中)[R19年度完成]④(再掲)】  
 【揖斐川直轄河川改修事業[残事業費 541億円(R7年度評価時点)]★(岐阜県大垣市他)(R8年度工事中)[R19年度完成]④(再掲)】  
 【鈴鹿川直轄河川改修事業[残事業費 407億円(R7年度評価時点)]★(三重県四日市市他)(R8年度工事中)[R27年度完成]④(再掲)】  
 【雲出川直轄河川改修事業[残事業費 188億円(R4年度評価時点)]★(三重県津市)(R8年度工事中)[R26年度完成]④(再掲)】  
 【櫛田川直轄河川改修事業[残事業費 56億円(R3年度評価時点)]★(三重県松阪市他)(R8年度工事中)[R16年度完成]③(再掲)】  
 【宮川直轄河川改修事業[残事業費 67億円(R5年度評価時点)]★(三重県伊勢市他)(R8年度工事中)[R26年度完成]④(再掲)】  
 【四日市港 四日市港地区における高潮対策の推進(防災・安全)(三重県四日市市)(R8年度工事中)④(再掲)】

■道路橋梁等の耐震機能強化

【緊急輸送道路の耐震補強の推進★(R8年度推進中)④】  
 【道路下における亜炭鉱廃坑に係る予防事業の推進(R8年度推進中)④】  
 【緊急輸送道路等の橋梁耐震対策(岐阜県内一円)(R8年度推進中)②】  
 【緊急輸送路等の橋梁耐震対策(静岡県内)(R8年度工事中)④】  
 【緊急輸送道路等における橋梁耐震化(愛知県内)(R8年度推進中)④】  
 【道路施設の老朽化対策及び地震対策事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】  
 【災害に強い市街地形成に関する対策 都市計画道路 東志賀町線(水分橋)[残事業費 61億円(R6年度評価時点)]★(愛知県名古屋市)(R8年度工事中)③(再掲)】  
 【緊急輸送道路における橋梁の耐震化(静岡県静岡市)(R8年度推進中)④】  
 【道路橋梁等の耐震機能強化 県道名古屋半田線(天白大橋)(愛知県名古屋市)(R8年度工事中)④】

■滑走路等の耐震対策

■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

【静岡市水道施設耐震化事業[残事業費 1024億円(R6年度評価時点)]★(静岡県静岡市)(R8年度推進中)④】  
 【静岡市下水道施設耐震化事業[残事業費 634億円(R6年度評価時点)]★(静岡県静岡市)(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

【狩野川流域下水道 下水道施設耐震化事業★(静岡県沼津市ほか)(R8年度工事中)④】  
 【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8年度推進中)④(再掲)】  
 【安曇野処理区(下水道基幹施設耐震化)(水処理1系列耐震化)(長野県安曇野市)(R8年度測量設計中)②】

- 【静岡市下水道施設耐震化事業 [残事業費 634 億円(R6 年度評価時点)] ★(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 水道における急所施設の耐震化の推進
  - 【防災・安全交付金事業 大容量送水管整備事業[残事業費 422.8 億円(R7 年度評価時点)]★(東濃・可茂地域(県営水道供給区域))(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【防災・安全交付金事業 既設管更新事業★(東濃・可茂地域(県営水道供給区域))(R8 年度工事中)③(再掲)】
  - 【防災・安全交付金事業 既設送水管等耐震対策★(東濃・可茂地域(県営水道供給区域))(R8 年度工事中)①(再掲)】
  - 【防災・安全交付金事業 水道用水供給事業(地震対策)★(三重県桑名市他)(R8 年度推進中)④】
  - 【静岡市水道施設耐震化事業 [残事業費 1024 億円(R6 年度評価時点)] ★(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 浄水場の停電対策の推進
- 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
- 住宅・建築物の耐震化
- 火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づく対策の推進
- 河川情報等の充実【再掲】
  - 【国・水資源機構ダム維持管理(管内) ★(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 道路の雪寒対策等
  - 【(国)156号 福島バイパス★(岐阜県大野郡白川村)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 災害に強い市街地形成に関する対策
  - 【(都)焼津広幡線 街路整備事業(重要物流道路)[残事業費 19 億円(R4 年度評価時点)](静岡県焼津市)(R8 年度工事中)②(再掲)】
  - 【(都)新橋茱萸沢線ほか 街路整備事業(無電柱化推進事業)(静岡県御殿場市ほか)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【災害に強い市街地形成に関する対策 主要地方道名古屋祖父江線枇杷島橋架け替え事業[残事業費(名古屋市分) 34 億円(R2 年度評価時点)](愛知県名古屋市他)(R8 年度工事中)②(再掲)】
  - 【災害に強い市街地形成に関する対策 都市計画道路 小栗橋線[残事業費 29 億円(R6 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
  - 【災害に強い市街地形成に関する対策 主要市道名古屋環状線 本宮新橋[残事業費 49 億円(R6 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)③】
  - 【災害に強い市街地形成に関する対策 都市計画道路 東志賀町線(水分橋)[残事業費 61 億円(R6 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進
- 災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査
  - 【地籍調査の推進 地籍調査の推進(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④】
- 復興事前準備の推進
- 地下街の防災対策の推進
- 密集市街地等の改善
- 所有者不明土地等対策
- 地域の防災性向上に資する空き家等の除却や活用
- 老朽化した公営住宅の建て替え等による防災・減災対策

- 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)
- 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
  - 【愛知県防災公園 基幹的広域防災拠点整備事業[残事業費 112 億円(R6 年度評価時点)]★(愛知県西春日井郡豊山町他)(R8 年度工事中)②】
  - 【地区公共施設等整備 昭和橋公園整備[残事業費 12 億円(R6 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋)(R8 年度工事中)②】
  - 【都市公園整備 城山公園整備[残事業費 4 億円(R6 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度推進中)②】
  - 【都市公園整備 松蔭公園整備[残事業費 27 億円(R6 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度推進中)③】
  - 【都市公園整備 新海池公園整備[残事業費 4 億円(R7 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)①】
  - 【都市公園整備 大森中央公園整備[残事業費 0.44 億円(R7 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)①】
  - 【都市公園整備 荒子川公園整備[残事業費 0.48 億円(R7 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)①】
  - 【都市公園整備 押切公園整備[残事業費 0.44 億円(R7 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)①】
- 道路における防災拠点機能強化
  - 【「道の駅」の防災機能強化の推進(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 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
  - 【名古屋第2地方合同庁舎改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度推進中) [R12 年度完成]②(再掲)】
- 地域防災における空港の拠点化の推進
- 高規格道路の未整備区間の早期整備
  - 【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 飯喬道路[残事業費 234 億円(R6 年度評価時点)] ★(飯田上久堅・喬木富田 IC～喬木 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 青崩峠道路[残事業費 149 億円(R6 年度評価時点)] ★(小嵐 IC(仮称)～水窪北 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 水窪佐久間道路[残事業費 866.5 億円(R6 年度評価時点)] ★(水窪 IC(仮称)～佐久間川合 IC)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
  - 【三遠南信自動車道 一般国道 474 号 佐久間道路・三遠道路[残事業費 101 億円(R6 年度評価時点)] ★(東栄 IC～鳳来峡 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【中部縦貫自動車道 一般国道 158 号 高山清見道路[残事業費 1014 億円(R7 年度評価時点)] ★(高山 IC～丹生川 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【東海環状自動車道 一般国道 475 号 関～養老[残事業費 1117.98 億円(R5 年度評価時点)](山県 IC～本巣 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【東海環状自動車道 一般国道 475 号 養老～北勢[残事業費 1681.19 億円(R5 年度評価時点)](養老 IC～いなべ IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【東海環状自動車道 一般国道 475 号 北勢～四日市[残事業費 182 億円(R5 年度評価時点)](いなべ IC～大安 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【伊豆縦貫自動車道 一般国道 1 号 東駿河湾環状道路[残事業費 202.98 億円(R6 年度評価時点)](大場・函南 IC～函南 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
  - 【伊豆縦貫自動車道 一般国道 414 号 河津下田道路(Ⅰ期)[残事業費 401.31 億円(R6 年度評価時点)] ★(下田北 IC(仮称)～下田 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【伊豆縦貫自動車道 一般国道 414 号 河津下田道路(Ⅱ期)[残事業費 129.46 億円(R6 年度評価時点)] ★(河津逆川 IC～下田北 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【一般国道 42 号 熊野道路[残事業費 209 億円(R6 年度評価時点)] ★(熊野大泊 IC～三重県熊野市久生屋町)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【一般国道 42 号 紀宝熊野道路[残事業費 806.99 億円(R6 年度評価時点)] ★(三重県熊野市久生屋町～紀宝 IC)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
  - 【一般国道 21 号 岐大バイパス[残事業費 1356.17 億円(R3 年度評価時点)](岐阜県岐阜市茜部本郷～岐阜市下奈良)★(岐阜市内立体)(R8 年度工事中)岐阜県瑞穂市穂積～大垣市長松町★(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 41 号 石浦バイパス[残事業費 282.45 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県高山市一之宮町～高山市千島町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 静清バイパス[残事業費 213.55 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市清水区横砂東町～静岡市清水区八坂西町 清水立体)(R8 年度工事中)[令和8年度内完成※]静岡市清水区横砂東町～八坂西町 清水立体 上り線(東京向き)①(再掲)】

【一般国道 247 号 西知多道路(東海ジャンクション)[残事業費 487.13 億円(R5 年度評価時点)]★(愛知県東海市新宝町～東海市東海町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 247 号 西知多道路(長浦～日長)[残事業費 312 億円(R5 年度評価時点)]★(長浦 IC～日長 IC(仮称))(R8 年度工事中)④(再掲)】

【新東名高速道路 新秦野-新御殿場(神奈川県秦野市～静岡県御殿場市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【伊豆縦貫自動車道 一般国道 414 号 天城峠道路(月ヶ瀬～茅野)[残事業費 898 億円(R6 年度評価時点)](月ヶ瀬 IC～茅野 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 256 号 堀越峠道路[残事業費 446 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県郡上市八幡町初納～郡上市八幡町入間)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【中部縦貫自動車道 一般国道 158 号 高山東道路(平湯～久手)[残事業費 1074 億円(R7 年度評価時点)](平湯 IC～久手 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 22 号 名岐道路(一宮～一宮木曾川)[残事業費 2700 億円(R6 年度評価時点)]★(一宮東出口～一宮木曾川)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【金谷御前崎連絡道路 一般国道 473 号金谷相良道路Ⅲ(静岡県島田市牧之原市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 247 号 西知多道路 3工区(日長 IC(仮)～常滑 JCT(仮)、長浦 IC～日長 IC(仮)、大田 IC)★(愛知県常滑市他)(R8 年度工事中)③(再掲)】

【(国)361 号 姥神峠道路(延伸)★(木曾町)(R8 年度工事中)③(再掲)】

【(国)152 号 小嵐バイパス★(飯田市)(R8 年度工事中)①(再掲)】

【静岡南北道路(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【名古屋高速道路 新洲崎出入口(仮称)[残事業費 704 億円(R6 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)③(再掲)】

【名古屋高速道路 新黄金出入口(仮称)[残事業費 309 億円(R6 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)③(再掲)】

【名古屋高速道路 栄出入口(仮称)、丸田町 JCT 西渡り線・南渡り線[残事業費 1484 億円(R6 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)③(再掲)】

【(国)152 号(池島～大原)[残事業費 108 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市天竜区)(R8 年度工事中)④(再掲)】

■高規格道路(有料)の暫定2車線区間における4車線化

【東海北陸自動車道 白川郷-五箇山(4 車線化)(岐阜県大野郡白川村～富山県南砺市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【東海北陸自動車道 飛騨清美-白川郷(4 車線化)(岐阜県高山市～岐阜県大野郡白川村)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【東海環状自動車道 一般国道 475 号 土岐 JCT～美濃加茂(4 車線化)(岐阜県土岐市～岐阜県可児郡御嵩町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【紀勢自動車道 勢和多気-紀勢大内山(4 車線化)(三重県多気郡多気町～三重県度会郡大紀町)(R8 年度工事中)④(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

【国道 1 号 岡崎朝日町電線共同溝(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【国道 1 号 岡崎島町電線共同溝(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【国道 1 号 伏見電線共同溝(静岡県駿東郡清水町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【国道 1 号 四日市茂福電線共同溝(三重県四日市市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【国道 1 号 富士電線共同溝(三重県四日市市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【国道 1 号 四日市海蔵電線共同溝★(三重県四日市市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【国道 1 号 四日市新正電線共同溝(三重県四日市市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【国道 21 号 穂積電線共同溝(岐阜県瑞穂市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【国道 21 号 大垣楽田電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【国道 21 号 大垣中川電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【国道 22 号 一宮浅野電線共同溝(愛知県一宮市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【国道 23 号 白子電線共同溝★(三重県鈴鹿市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【国道 23 号 津栗真電線共同溝(三重県津市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【国道 23 号 津垂水電線共同溝(三重県津市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【国道 23 号 伊勢宇治浦田電線共同溝(三重県伊勢市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道 23 号 伊勢南電線共同溝(三重県伊勢市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【国道 41 号 小牧電線共同溝★(愛知県小牧市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【国道 41 号 高山地区電線共同溝(岐阜県高山市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道 42 号 尾鷲電線共同溝(三重県尾鷲市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道 138 号 萩原電線共同溝(静岡県御殿場市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道 139 号 阿幸地電線共同溝(静岡県富士宮市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道 139 号 小泉電線共同溝★(静岡県富士宮市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【国道 153 号 豊田小坂町電線共同溝(愛知県豊田市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【国道 153 号 天白焼山電線共同溝(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【国道 258 号 大垣電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【国道 258 号 大垣横首根電線共同溝(岐阜県大垣市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
 【清水港 日の出地区道路改良事業[残事業費 2 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)②(再掲)】  
 【無電柱化推進事業★(静岡県内)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【無電柱化の推進★(愛知県岡崎市ほか)(R8 年度推進中)④】  
 【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 無電柱化推進:都市計画道路 名古屋環状線(黄金通工区)[残事業費 5 億円(R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)②】  
 【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 無電柱化推進:都市計画道路 名古屋環状線(五月通工区)[残事業費 2 億円(R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)①】  
 【無電柱化推進事業★(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④(再掲)】  
 【防災拠点の整備や避難場所・通路の確保 無電柱化推進:都市計画道路 伏見町線(枇杷島工区)[残事業費 8.5 億円(R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)③】  
 【無電柱化推進事業(主)浜松環状線(安新町～流通元町)無電柱化推進事業[残事業費 12.2 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市中央区)(R8 年度測量設計中)②】

#### ■道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

【道路の法面・盛土の土砂災害防止対策の推進★(R8 年度推進中)④】  
 【(国)303 号 西横山バイパス(岐阜県揖斐郡揖斐川町)(R8 年度工事中)④】  
 【緊急輸送道路等の防災対策★(岐阜県内一円)(R8 年度推進中)②】  
 【道路法面等防災対策事業★(静岡県内)(R8 年度工事中)④】  
 【道路の法面・盛土の土砂災害対策事業★(愛知県内)(R8 年度工事中)④】  
 【法面・盛土対策事業 2 路線(一般国道 151 号豊根工区、一般国道 420 号豊邦東工区)(愛知県豊根村)(R8 年度測量設計中)④】  
 【(国)260 号(船越)(三重県南伊勢町)(R8 年度工事中)④】  
 【(国)368 号(下太郎生)(三重県津市)(R8 年度工事中)④】  
 【(国)368 号(仁柿峠バイパス)(三重県松阪市)(R8 年度工事中)④】  
 【(国)368 号(上長瀬)(三重県名張市)(R8 年度工事中)④】  
 【(一)蓮狭線(七日市)(三重県松阪市)(R8 年度工事中)④】  
 【(国)260 号(東宮河内 I 期)(三重県南伊勢町)(R8 年度工事中)④】  
 【(主)浜島阿児線(塩屋)(三重県志摩市)(R8 年度工事中)④】  
 【(一)阿児磯部鳥羽線(今浦)(三重県鳥羽市)(R8 年度工事中)④】  
 【(国)311 号(甫母拡幅)(三重県熊野市)(R8 年度工事中)④】  
 【(国)368 号(奥立川)(三重県津市)(R8 年度工事中)④】  
 【(主)鈴鹿環状線(磯山バイパス)(三重県鈴鹿市)(R8 年度工事中)④】  
 【(主)神戸長沢線(汲川原橋)耐震補強(三重県)(R8 年度工事中)④】  
 【(国)166 号(富永)(三重県松阪市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
 【一般国道 477 号 菰野工区[残事業費 4 億円(R7 年度評価時点)](三重県三重郡菰野町)(R8 年度工事中)④】  
 【法面防災対策事業★(長野県木曾町(関谷～黒川渡))(R8 年度工事中)④】  
 【緊急輸送道路等の道路自然災害防除事業(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④】  
 【(国)152 号(池島～長尾)道路防災 土砂災害対策道路事業[残事業費 27.2616 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市)(R8 年度工事中)④】  
 【(国)152 号(地頭方～城西・城西～大井)道路防災 土砂災害対策道路事業[残事業費 3.6 億円(R7 年度評価時点)](静岡県浜松市)(R8 年度工事中)①】  
 【国道 152 号(瀬尻～大嶺)道路防災 土砂災害対策道路事業[残事業費 38.2185 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市)(R8 年度工事中)③】  
 【国道 257 号 金指～的場[残事業費 2.6 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市)(R8 年度工事中)①】  
 【国道 362 号 浜名区[残事業費 0.68 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市)(R8 年度工事中)①】  
 【国道 362 号 天竜区[残事業費 20.995 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市)(R8 年度工事中)④】

- 【国道 152 号 天竜区[残事業費 21 億円(R7 年度評価時点)](静岡県浜松市)(R8 年度調査・検討中)④】
- 【特定道路土工構造物 天竜区[残事業費 50 億円(R7 年度評価時点)](静岡県浜松市)(R8 年度測量設計中)④】
- 【特定道路土工構造物 浜名区[残事業費 5 億円(R7 年度評価時点)](静岡県浜松市)(R8 年度調査・検討中)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

- 【渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流出防止対策の推進(R8 年度推進中)④★】
- 【(国)417 号 赤坂大橋工区(岐阜県大垣市)(R8 年度工事中)④】
- 【道路法面等防災対策事業 ★(静岡県内)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【緊急輸送道路等における橋梁耐震化(愛知県内)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【災害に強い市街地形成に関する対策 主要地方道名古屋祖父江線枇杷島橋架け替え事業[残事業費(名古屋分) 34 億円(R2 年度評価時点)](愛知県名古屋市他)(R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【災害に強い市街地形成に関する対策 都市計画道路 東志賀町線(水分橋)[残事業費 61 億円(R6 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)③★】

■ 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

- 【一般国道 19 号 藪原改良★(長野県木曾郡木祖村藪原)(R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 153 号 伊駒アルプスロード[残事業費 609.76 億円(R4 年度評価時点)](長野県駒ヶ根市赤穂～伊那市美篤)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 19 号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)[残事業費 136 億円(R6 年度評価時点)] ★(岐阜県瑞浪市土岐町～恵那市武並町)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 19 号 瑞浪恵那道路(恵那工区)[残事業費 189.6 億円(R6 年度評価時点)] ★(岐阜県恵那市武並町～恵那市長島町)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 21 号 可児御嵩バイパス[残事業費 71.7 億円(R3 年度評価時点)](岐阜県可児郡御嵩町井尻～可児市中恵土)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 21 号 関ヶ原バイパス[残事業費 182.52 億円(R4 年度評価時点)](国道 365 号～岐阜県不破郡関ヶ原町今須)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 21 号 宮浦拡幅[残事業費 169.5 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県美濃加茂市～美濃加茂市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 41 号 美濃加茂バイパス[残事業費 140.67 億円(R4 年度評価時点)](岐阜県美濃加茂市太田町～美濃加茂市山手町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 41 号 上麻生防災★(岐阜県加茂郡七宗町川並～加茂郡白川町河岐)(R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 41 号 屏風岩改良★(岐阜県下呂市保井戸～下呂市門原)(R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 41 号 門原防災★(岐阜県下呂市門原～下呂市三原)(R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 41 号 船津割石防災★(岐阜県飛騨市神岡町船津～飛騨市神岡町割石)(R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 156 号 岐阜東バイパス[残事業費 429.45 億円(R3 年度評価時点)] ★(岐阜県岐阜市岩田西～関市山田)(R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 156 号 郡上大橋架替(岐阜県郡上市八幡町島谷～郡上市八幡町尾崎町)(R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 258 号 大桑道路[残事業費 39 億円(R5 年度評価時点)](岐阜県養老郡養老町大巻～桑名市多度町柚井)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 1 号 東駿河湾環状道路(沼津岡宮～愛鷹)[残事業費 267.67 億円(R6 年度評価時点)](沼津岡宮 IC～愛鷹 IC(仮称))(R8 年度測量設計中)④】
- 【一般国道 1 号 富士由比バイパス[残事業費 242.77 億円(R3 年度評価時点)](静岡県富士市前田～富士市五貫島)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 1 号 藤枝バイパス[残事業費 274.81 億円(R5 年度評価時点)] ★(広幡 IC～藪田東 IC)(R8 年度工事中)[R8 年度完成]①、(藪田東 IC～野田 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 1 号 島田金谷バイパス[残事業費 182.74 億円(R4 年度評価時点)] ★(大代 IC～静岡県掛川市佐夜鹿)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 139 号 富士改良[残事業費 86.18 億円(R6 年度評価時点)] ★((都)前田宮下線～(都)津田蓼原線)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 246 号 裾野バイパス[残事業費 156.6 億円(R4 年度評価時点)] ★(静岡県駿東郡小山町生土～駿東郡小山町上野)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 1 号 愛知 1 号震災橋架替(熱田伝馬橋架替)★(愛知県名古屋市瑞穂区桃園町～名古屋市熱田区神宮)(R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 23 号 豊橋東バイパス[残事業費 41.96 億円(R5 年度評価時点)](豊橋東 IC～野依 IC)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

- 【一般国道 23 号 豊橋バイパス[残事業費 259 億円(R5 年度評価時点)] ★(野依 IC～大崎 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 23 号 蒲郡バイパス[残事業費 438.03 億円(R5 年度評価時点)] (豊川為当 IC～蒲郡 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 23 号 岡崎バイパス[残事業費 201.07 億円(R5 年度評価時点)] (幸田芦谷 IC～西尾東 IC)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 153 号 豊田西バイパス[残事業費 46.54 億円(R3 年度評価時点)] (愛知県名古屋市天白区天白町～豊田市東新町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 153 号 豊田北バイパス[残事業費 171.78 億円(R7 年度評価時点)] ★(愛知県豊田市逢妻町～豊田市平戸橋町)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 153 号 伊勢神改良★(愛知県豊田市明川町～豊田市小田木町)(R8 年度工事中)④】
- 【一般国道 155 号 豊田南バイパス[残事業費 156.02 億円(R7 年度評価時点)](愛知県豊田市東新町～豊田市逢妻町)(R8 年度工事中)[R8 年度完成]①(再掲)】
- 【一般国道 302 号 名古屋環状 2 号線[残事業費 286.47 億円(R6 年度評価時点)] (愛知県海部郡飛島村木馬一丁目～名古屋市中川区島井町) (R8 年度工事中)④ (愛知県春日井市勝川町～名古屋守山区喜多山) (R8 年度工事中)④ (愛知県あま市甚目寺～清須市一場)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 1 号 桑名東部拡幅[残事業費 339.62 億円(R4 年度評価時点)] ★(三重県桑名市長島町又木～桑名市北浜町)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 1 号 北勢バイパス[残事業費 631.5 億円(R7 年度評価時点)] ★ ((市)日永八郷線～国道 477 号バイパス) (R8 年度工事中)④ (国道 477 号バイパス～三重県四日市市采女町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 1 号 関バイパス[残事業費 81.49 億円(R3 年度評価時点)] (三重県亀山市太岡寺町～亀山市関町鷺山)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 23 号 鈴鹿四日市道路[残事業費 891.2 億円(R7 年度評価時点)] ★(三重県四日市市采女町～鈴鹿市稲生町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 23 号 中勢道路[残事業費 101.32 億円(R7 年度評価時点)] ★ (三重県鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町) (R8 年度測量設計中)④ (三重県津市大里窪田町)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 42 号 松阪多気バイパス[残事業費 59.67 億円(R7 年度評価時点)] (三重県松阪市上川町) (R8 年度測量設計中)④ (三重県松阪市朝田町～松阪市上川町)(R8 年度測工事中)④ (三重県松阪市八太町～松阪市射和町) (R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 138 号 御殿場バイパス(西区間)[残事業費 92.73 億円(R3 年度評価時点)] (静岡県御殿場市中畑～御殿場市ぐみ沢)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【新名神高速道路 亀山西-大津(6 車線化)(三重県亀山市～滋賀県大津市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【新東名高速道路 小山スマート IC(仮称)(静岡県小山町)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【東名高速道路 岡崎阿知和スマート IC(仮称)(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【東名高速道路 東郷スマート IC(仮称)(愛知県日進市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【国道 475 号東海環状自動車道 海津スマート IC(仮称)(岐阜県海津市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【名神高速道路 尾張一宮 PA スマート IC(仮称)(愛知県一宮市、岩倉市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 1 号 浜松バイパス(長鶴～中田島)[残事業費 637.4 億円(R6 年度評価時点)] ★(静岡県浜松市中央区長鶴町～浜松市中央区中田島町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 153 号 飯田南バイパス[残事業費 402 億円(R7 年度評価時点)](長野県飯田市竹佐～飯田市北方)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【東名高速道路 豊橋新城スマート IC(仮称)(愛知県新城市～愛知県豊橋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【中部横断自動車道 両河内スマート IC(仮称)(静岡県静岡市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【中央自動車道 恵那峡 SA スマート IC(仮称)(岐阜県恵那市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【東名阪道 大山田 PA スマート IC(仮称)(三重県桑名市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道 414 号 静浦バイパス(静岡県沼津市・伊豆の国市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道 362 号 本川根静岡バイパス(静岡県川根本町)(R8 年度工事中)①】
- 【一般県道河津下田線 河津町縄地～下田市落合★(静岡県河津町・下田市)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【一般県道下土狩徳倉沼津港線 狩野川第三架橋(静岡県清水町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般県道山梨一宮線 円田(静岡県森町)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【道路施設の長寿命化対策 ★(静岡県内)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【名古屋港 名古屋港港湾改修事業(愛知県名古屋市、他)(R8 年度工事中)①】
- 【金谷御前崎連絡道路 一般国道 473 号金谷相良道路Ⅲ(静岡県島田市牧之原市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【無電柱化推進事業★(静岡県内)(R8 年度工事中)④(再掲)】

- 【緊急輸送路等の橋梁耐震対策（静岡県内）(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【道路法面等防災対策事業★（静岡県内）(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策
- 空港無線施設等の電源設備等の浸水対策
- 空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進
- 空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進
- 鉄道施設の耐震対策
- 鉄道施設の浸水対策
- 鉄道施設の豪雨対策
- 事業間連携や鉄道災害調査隊の活用による早期災害復旧体制の構築
- 港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発（高潮・高波対策）
  - 【清水港 清水港外港地区防波堤(改良)整備事業(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)[R12 年度完成]②★】
  - 【清水港 袖師地区流出防止施設整備事業[残事業費 3 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県静岡市清水区)(R8 年度工事中)①】
- 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）
  - 【清水港 清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 175 億円(R6 年度評価時点)] ★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)[R12 年度完成]②(再掲)】
  - 【名古屋港 名古屋港ふ頭再編整備事業[残事業費 2786 億円(R5 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋市 他)(R8 年度工事中)[R61 年度完成]④(再掲)】
  - 【四日市港 四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 395 億円(R5 年度評価時点)] ★(三重県四日市市)(R8 年度工事中)[R12 年度完成]②(再掲)】
  - 【防災・安全交付金事業 港湾改修事業★(三重県)(R8 年度工事中)④】
- 港湾における走錨事故の防止等に関する対策
  - 【下田港 下田港防波堤整備事業[残事業費 240 億円(R7 年度評価時点)] ★(静岡県下田市)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]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（埋塞対策）
  - 【名古屋港 名古屋港ふ頭再編整備事業[残事業費 2786 億円(R5 年度評価時点)] ★(愛知県名古屋市 他)(R8 年度工事中)[R61 年度完成]④(再掲)】
- 港湾における津波対策
  - 【防災・安全交付金事業 港湾改修事業★(三重県)(R7 年度工事中)④(再掲)】
  - 【港湾メンテナンス事業(三重県)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【清水港 清水港外港地区防波堤(改良)整備事業★(静岡県静岡市)(R8 年度工事中)②[R12 年度] (再掲)】
- 海域における豪雨災害等による漂流物等への対応
  - 【海洋環境整備事業 海洋環境整備事業(伊勢湾内)(R8 年度推進中)④】
- プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善
  - 【放置艇対策 放置艇対策(中部管内)(R8 年度推進中)④】
- 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
- 防災性に優れた業務継続地区の構築
  - 【災害時の事業継続計画(BCP)の策定・充実(重要港湾ごとの港湾 BCP)(R8 年度推進中)④】
  - 【災害時の早期の復旧に向けた航路啓開計画の策定・充実(伊勢湾 BCP)(R8 年度推進中)④】

## 小目標Ⅱ-7

### 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

#### 概要

- ・ 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。加えて、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。
- ・ 災害直後の緊急避難場所や避難住宅の確保に加え、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地方公共団体への支援体制を強化するため、TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）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<sup>12</sup>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被害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。

<sup>12</sup>運用場所を柔軟に変更できるよう可動性を備え、従来の活用方法を越えた新たな価値を付加し、平常時・災害時に有効活用できる空間を有するコンテナ。

- ・ 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、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。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

### <水災害リスク情報を充実させ活用する>

[KPI-49] 土砂災害警戒区域(約 699,100 区域(令和5年度末時点))のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表が完了した区域の割合

【R5 年度 96% → R12 年度 100%】〔全国指標〕

### <災害への対応力を強化する>

[KPI-50] TEC-FORCE(対象隊員数:約 8,900 人)による被災状況把握等の高度化(DiMAPS を始めとした情報集約ツールの開発等)への対応(訓練・研修・講習の受講)完了率

【R5 年度 16% → R12 年度 100%】〔全国指標〕

### <災害時に備えた連携・協働の枠組みを構築する>

[KPI-51] 全国の市区町村と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率

【R6 年度 62% → R12 年度 80%】〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

### ■水災害リスク情報の充実・活用

#### ■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(管内)(R8 年度推進中)②】

#### ■大規模盛土造成地等のリスク把握に関する対策

【都市防災総合推進事業 災害に強いまちづくりの推進(第3期)(防災・安全)★(静岡県静岡市)(R8 年度調査・検討中)④】

#### ■大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化

#### ■「協働防護」による港湾における気候変動適応 【協働防護計画作成事業(愛知県内)④(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)

【「道の駅」の防災機能強化の推進(R8 年度推進中)④(再掲)】

#### ■住民自らの的確な避難行動につながる災害情報提供の充実

- 災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査  
【地籍調査の推進 地籍調査の推進(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- TEC-FORCE 等に係る機能強化による災害対応力の強化  
【TEC-FORCE の増強と多様な主体との連携強化★(R8 年度推進中)④】  
【「道の駅」の防災機能強化の推進(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 水防団の充実強化等による地域水防力の強化
- ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築
- (参考)発災時の住まい確保に係る官民連携等の促進
- 地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用の推進

## 小目標Ⅱ-8

### 新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化

#### 概要

- ・ 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<sup>13</sup> 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)

##### <フェーズフリーなデジタル体制を構築する>

[KPI-53] インフラ DX ネットワークを活用するシステム数の割合

【R6 年度 38% → R12 年度 100%】〔全国指標〕

##### <新技術等を活用してインフラ管理を高度化・効率化する>

[KPI-54] 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<sup>14</sup>カメラ(約 3,000 か所)の設置完了率

【R5 年度 29% → R12 年度 100%】〔全国指標〕

<sup>13</sup>Mobile Mapping System の略。車両に GNSS(全球測位衛星システム)等の自車位置姿勢データ取得装置及び 3D レーザスキャナ、カメラ等の数値図化用データ取得機器を搭載した計測・解析システム。

<sup>14</sup>Closed Circuit Television の略。路面や施設等の監視のため、道路上に設置されたカメラのこと。

[KPI-55] 全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路(140 か所)のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路(123 か所)における整備完了率  
【R6年度9% → R12年度39%】〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

- 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
- 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
- 河川情報等の充実  
【国・水資源機構ダム維持管理(管内) ★(R8年度推進中)④(再掲)】
- 河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理の推進  
【直轄河川維持修繕事業(管内) ★(R8年度推進中)④(再掲)】
- 洪水予測の高度化
- 砂防事業における高速通信技術等を活用した無人化施工等の現場実装の推進
- 高潮予測の高度化
- 港湾における災害情報収集等に関する対策  
【リアルタイム情報を収集するカメラの導入】、みなとカメラの更新と新設(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  
【港湾メンテナンス事業(三重県)(R8年度工事中)④(再掲)】
- 災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査
- 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  
【PLATEAU推進への支援(R8年度推進中)④】

## 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

- ・暮らしや移動の脱炭素化を進めることで、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を目指す。
- ・また、自然との共生の観点から、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」の実装の推進を目指す。
- ・さらに、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、産業競争力の強化を目指す。

## 小目標Ⅲ-1

### 運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備

#### 概要

(暮らしや移動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。
- ・ 自動車関連産業を始めとする多様な産業が広域に集積する中部ブロックにおいて、2050年カーボンニュートラル及びグリーントランスフォーメーション実現に向けて、経済性や供給安定性、安全性を勘案しつつ、水素・アンモニア等の次世代エネルギーのサプライチェーンを構築し、それぞれの産業分野や地域に最適となる利活用の普及・促進を図る。
- ・ 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で、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)

<カーボンニュートラルポートの形成を推進する>

[KPI-56] 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】

【R6年度 44 港湾 → R12年度 100 港湾】〔全国指標〕

## ＜新技術により暮らしやすいまちを作る＞

〔KPI-79〕スマートシティに関し、技術<sup>15</sup>の実装をした地方公共団体・地域団体数【再掲】

〔R5 年度末 141 地域 → 毎年度増加〕〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

### ■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 153 号 伊駒アルプスロード[残事業費 609.76 億円(R4 年度評価時点)]

(長野県駒ヶ根市赤穂～伊那市美篁)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 19 号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)[残事業費 136 億円(R6 年度評価時点)] ★(岐阜県瑞浪市土岐町～恵那市武並町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 19 号 瑞浪恵那道路(恵那工区)[残事業費 189.6 億円(R6 年度評価時点)] ★(岐阜県恵那市武並町～恵那市長島町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 21 号 可児御嵩バイパス[残事業費 71.7 億円(R3 年度評価時点)]  
(岐阜県可児郡御嵩町井尻～可児市中恵土)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 21 号 関ヶ原バイパス[残事業費 182.52 億円(R4 年度評価時点)]  
(国道 365 号～岐阜県不破郡関ヶ原町今須)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 21 号 宮浦拡幅[残事業費 169.5 億円(R7 年度評価時点)](岐阜県美濃加茂市～美濃加茂市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 41 号 美濃加茂バイパス[残事業費 140.67 億円(R4 年度評価時点)]  
(岐阜県美濃加茂市太田町～美濃加茂市山手町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 156 号 岐阜東バイパス[残事業費 429.45 億円(R3 年度評価時点)] ★(岐阜県岐阜市岩田西～関市山田)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 258 号 大桑道路[残事業費 39 億円(R5 年度評価時点)]  
(岐阜県養老郡養老町大巻～桑名市多度町柚井)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 東駿河湾環状道路  
(沼津岡宮～愛鷹)[残事業費 267.67 億円(R6 年度評価時点)](沼津岡宮 IC～愛鷹 IC(仮称))  
(R8 年度測量設計中)④】

【一般国道 1 号 富士由比バイパス[残事業費 242.77 億円(R3 年度評価時点)]  
(静岡県富士市前田～富士市五貫島)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 藤枝バイパス[残事業費 274.81 億円(R5 年度評価時点)] ★  
(広幡 IC～藪田東 IC)(R8 年度工事中)[R8年度完成]①、  
(藪田東 IC～野田 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 島田金谷バイパス[残事業費 182.74 億円(R4 年度評価時点)] ★(大代 IC～静岡県掛川市佐夜鹿)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 139 号 富士改良[残事業費 86.18 億円(R6 年度評価時点)] ★((都)前田宮下線～(都)津田蓼原線)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 246 号 裾野バイパス[残事業費 156.6 億円(R4 年度評価時点)] ★(静岡県駿東郡小山町生土～駿東郡小山町上野)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 豊橋東バイパス[残事業費 41.96 億円(R5 年度評価時点)]  
(豊橋東 IC～野依 IC)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 豊橋バイパス[残事業費 259 億円(R5 年度評価時点)] ★(野依 IC～大崎 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 蒲郡バイパス[残事業費 438.03 億円(R5 年度評価時点)]  
(豊川為当 IC～蒲郡 IC)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 岡崎バイパス[残事業費 201.07 億円(R5 年度評価時点)]  
(幸田芦谷 IC～西尾東 IC)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 153 号 豊田西バイパス[残事業費 46.54 億円(R3 年度評価時点)]  
(愛知県名古屋市長天白区天白町～豊田市東新町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 153 号 豊田北バイパス[残事業費 171.78 億円(R7 年度評価時点)] ★(愛知県豊田市逢妻町～豊田市平戸橋町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 155 号 豊田南バイパス[残事業費 156.02 億円(R7 年度評価時点)](愛知県豊田市東新町～豊田市逢妻町)(R8 年度工事中)[R8 年度完成]①(再掲)】

<sup>15</sup>スマートシティの取組において、サービス提供のための UI/UX(アプリ等)や、データの収集・加工・連携等のための都市 OS、データ化及び接続のためのデバイス、ネットワーク、中継機器等の技術。

【一般国道 302 号 名古屋環状 2 号線[残事業費 286.47 億円(R6 年度評価時点)  
(愛知県海部郡飛島村木馬一丁目～名古屋市守山区島井町)(R8 年度工事中)④  
(愛知県春日井市勝川町～名古屋市守山区喜多山)(R8 年度工事中)④  
(愛知県あま市甚目寺～清須市一場)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 桑名東部拡幅[残事業費 339.62 億円(R4 年度評価時点)] ★(三重県桑名市長島町又  
木～桑名市北浜町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 北勢バイパス[残事業費 631.5 億円(R7 年度評価時点)] ★  
((市)日永八郷線～国道 477 号バイパス)(R8 年度工事中)④  
(国道 477 号バイパス～三重県四日市市采女町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 関バイパス[残事業費 81.49 億円(R3 年度評価時点)  
(三重県亀山市太岡寺町～亀山市関町鷺山)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 鈴鹿四日市道路[残事業費 891.2 億円(R7 年度評価時点)] ★(三重県四日市市采女  
町～鈴鹿市稲生町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 23 号 中勢道路[残事業費 101.32 億円(R8 年度評価時点)] ★  
(三重県鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市野町)(R8 年度測量設計中)④  
(三重県津市大里窪田町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 42 号 松阪多気バイパス[残事業費 59.67 億円(R7 年度評価時点)  
(三重県松阪市上川町)(R8 年度測量設計中)④  
(三重県松阪市朝田町～松阪市上川町)(R8 年度測工事中)④  
(三重県松阪市八太町～松阪市射和町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 138 号 御殿場バイパス(西区間)[残事業費 92.73 億円(R3 年度評価時点)  
(静岡県御殿場市中畑～御殿場市ぐみ沢)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【東海北陸自動車道 白川郷-五箇山(4 車線化)(岐阜県大野郡白川村～富山県南砺市)  
(R8 年度工事中)④(再掲)】

【新名神高速道路 亀山西-大津(6 車線化)(三重県亀山市～滋賀県大津市)(R8 年度工事中)④(再  
掲)】

【東名高速道路 岡崎阿知和スマート IC(仮称)(愛知県岡崎市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【東名高速道路 東郷スマート IC(仮称)(愛知県日進市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 1 号 浜松バイパス(長鶴～中田島)[残事業費 637.4 億円(R6 年度評価時点)] ★(静岡県浜  
松市中央区長鶴町～浜松市中央区中田島町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 153 号 飯田南バイパス[残事業費 402 億円(R7 年度評価時点)](長野県飯田市竹佐～飯田  
市北方)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【一般国道 139 号 小泉若宮局所渋滞対策(静岡県富士宮市小泉)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【東海北陸自動車道 飛騨清美-白川郷(4 車線化)(岐阜県高山市～岐阜県大野郡白川村)  
(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【中央自動車道 恵那峡 SA スマート IC(仮称)(岐阜県恵那市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【東名阪道 大山田 PA スマート IC(仮称)(三重県桑名市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【東海環状自動車道 一般国道 475 号 土岐 JCT～美濃加茂(4 車線化)(岐阜県土岐市～  
岐阜県可児郡御嵩町)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【東名高速道路 東名三好 IC～日進 JCT(渋滞対策)(愛知県日進市～愛知県みよし市)  
(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【名神高速道路 尾張一宮 PA スマート IC(仮称)(愛知県一宮市、岩倉市)(R8 年度測量設計中)④(再  
掲)】

【紀勢自動車道 勢和多気-紀勢大内山(4 車線化)(三重県多気郡多気町～三重県度会郡大紀町)  
(R8 年度工事中)④(再掲)】

【金谷御前崎連絡道路 一般国道 473 号金谷相良道路Ⅲ(静岡県島田市牧之原市他)  
(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 414 号 静浦バイパス(静岡県沼津市・伊豆の国市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般国道 150 号 掛川拡幅 I(静岡県掛川市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【一般県道下土狩徳倉沼津港線 狩野川第三架橋(静岡県清水町)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】

【(-)栗林宮田(停)線 大久保橋(長野県駒ヶ根市～宮田村)(R8 年度工事中)②(再掲)】

【(-)三才大豆島中御所線 北長池～大豆島(長野県長野市)(R8 年度工事中)①(再掲)】

【(主)中津川南木曾線 妻籠(下り谷)(長野県南木曾町)(R8 年度工事中)①(再掲)】

【(-)市ノ沢山吹(停)線 新万年橋(長野県豊丘村～高森町)(R8 年度工事中)①(再掲)】

【(主)坂城インター線 中之条～網掛(長野県坂城町)(R8 年度測量設計中)③(再掲)】

【(国)153 号 伊那バイパス(伊那市南箕輪村箕輪町)(R8 年度工事中)②(再掲)】

【(国)256 号 下久堅バイパス★(飯田市)(R8 年度工事中)②(再掲)】

【(国)148 号 雨中★(小谷村)(R8 年度工事中)①(再掲)】

【(主)岡谷茅野線 大熊[残事業費 3 億円(長野県諏訪市)(R8 年度工事中)④】

【(主)奈川木祖線 境峠下(長野県木祖村)(R8 年度工事中)②】

- 【(主)飯田富山佐久間線 知久平～南原★(長野県飯田市)(R8 年度工事中)①】
- 【(主)伊那生田飯田線 飯沼～北組★(長野県中川村)(R8 年度工事中)③】
- 【(国)361 号 長峰～九蔵(木曾町)(R8 年度工事中)②】
- 【(主)伊那インター線 中央～上の原 (長野県伊那市)(R8 年度測量設計中)②(再掲)】
- 【(主)佐久小諸線 伴野～鳴瀬(岸野)(佐久市)(R8 年度測量設計中)②(再掲)】
- 【(一)三分中込線他 三分～田口[残事業費 6 億円(佐久市)(R8 年度測量設計中)②(再掲)】
- 【(主)小諸上田線 町吉田～中吉田★(上田市)(R8 年度測量設計中)③(再掲)】
- 【(国)152 号 白樺湖(茅野市)(R8 年度測量設計中)②(再掲)】
- 【(一)岡谷下諏訪線 東山田(下諏訪町)(R8 年度測量設計中)②(再掲)】
- 【(主)松本環状高家線 新村(松本市)(R8 年度測量設計中)③(再掲)】
- 【(主)松本環状高家線 神林～和田(松本市)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【(主)長野上田線 若宮(道路)(千曲市)(R8 年度工事中)①(再掲)】
- 【(国)406 号 野辺(村石町)(須坂市)(R8 年度測量設計中)②(再掲)】
- 【(一)村山豊野(停)線 長沼～吉島★(長野市～小布施町)(R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【(一)中野飯山線 柳沢北(中野市)(R8 年度工事中)②(再掲)】
- 【(一)長瀬横倉(停)線 百合居橋(栄村)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【(国)418 号 新野～神原(阿南町～天龍村)(R8 年度推進中)③(再掲)】

- 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  
【都市交通の円滑化 国道 302 号及び都市計画道路守山本通線と名古屋鉄道瀬戸線との立体交差事業[残事業費(名古屋市分) 4 億円(R7 年度評価時点)](愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)①(再掲)】
- 道路分野におけるカーボンニュートラルの推進  
【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】  
【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】  
【道路施設の長寿命化対策 ★(静岡県内)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 水道分野における脱炭素化の推進
- 下水道分野における脱炭素化の推進  
【社会資本整備総合交付金事業 木曾川右岸流域下水道【污水处理の普及】[残事業費 64 億円 (R6 年度評価時点)](岐阜県各務原市 他)(R8 年度調査・検討中)④】  
【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- カーボンニュートラルポート形成の推進  
【国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築(R8 年度推進中)④(再掲)】  
【カーボンニュートラルポート(CNP)の形成 (名古屋港)(R8 年度推進中)④】  
【港湾荷役機械の省エネルギー化の取組推進(R8 年度推進中)④】
- 航空の脱炭素化  
【航空の脱炭素化 名古屋飛行場整備事業(愛知県豊山町他)(R8 年度工事中)④】
- 鉄道ネットワーク全体の脱炭素化
- 物流の脱炭素化の推進  
【カーボンニュートラルポート(CNP)の形成 (名古屋港)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 物流施設の脱炭素化の推進  
【港湾荷役機械の省エネルギー化の取組推進(R8 年度推進中)④(再掲)】  
【カーボンニュートラルポート(CNP)の形成 (名古屋港)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- スマートシティの社会実装の推進
- まちづくり GX の推進
- 都市におけるグリーンインフラの取組の推進
- 地域の産業振興等と連携した新モダリティの強力な促進

## 小目標Ⅲ-2

### インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大

#### 概要

- ・ 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、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可能エネルギーポテンシャルの有効活用を推進する。

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

##### ■洋上風力発電の導入促進

【カーボンニュートラルポート(CNP)の形成(名古屋港)(R8年度推進中)④(再掲)】

##### ■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】

【設楽ダム建設事業[残事業費 1708 億円(R4 年度評価時点)]★(愛知県北設楽郡設楽町)(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③(再掲)】

【新丸山ダム建設事業[残事業費 2599 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県加茂郡八百津町他)(R8 年度工事中)[R18 年度完成]④(再掲)】

【天竜川ダム再編事業[残事業費 1704 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市他)(R8 年度工事中)[R20 年度完成]④(再掲)】

【矢作ダム再生事業(愛知県豊田市他)(R8 年度調査・検討中)④(再掲)】

【治水機能増強検討調査(天竜川上流)(R8 年度調査・検討中)④(再掲)】

##### ■健全な水循環の維持又は回復に向けた取組の推進

##### ■官庁施設への太陽光発電の導入推進

##### ■多様なインフラ空間等における太陽光発電の導入促進

【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びみずべリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】

【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びみずべリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】

【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

##### ■ペロブスカイト太陽電池の導入検討

【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びみずべリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】

【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びみずべリングプロジェクトによる地域支援 (R8 年度推進中)④(再掲)】

- 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 of 取組の推進
  - 【国・水資源機構ダム維持管理(管内) ★(R8 年度推進中)④(再掲)】
  - 【設楽ダム建設事業[残事業費 1708 億円(R4 年度評価時点)]★(愛知県北設楽郡設楽町)(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③(再掲)】
  - 【新丸山ダム建設事業[残事業費 2599 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県加茂郡八百津町他)(R8 年度工事中)[R18 年度完成]④(再掲)】
  - 【天竜川ダム再編事業[残事業費 1704 億円(R7 年度評価時点)]★(静岡県浜松市他)(R8 年度工事中)[R20 年度完成]④(再掲)】
  - 【矢作ダム再生事業(愛知県豊田市他)(R8 年度調査・検討中)④(再掲)】
  - 【治水機能増強検討調査(天竜川上流)(R8 年度調査・検討中)④(再掲)】

### 小目標Ⅲ-3

#### インフラのライフサイクル全体での脱炭素化

##### 概要

- ・ 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、道路関係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、道路関係車両の電動化、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)

##### <建設現場における脱炭素化を進める>

〔KPI-57〕燃費基準達成建設機械の普及率

- ①油圧ショベル 【R5 年度 48% → R12 年度 82.3%】〔全国指標〕
- ②ホイールローダ 【R5 年度 14% → R12 年度 60.7%】〔全国指標〕
- ③ブルドーザ 【R5 年度 33% → R12 年度 49.3%】〔全国指標〕

##### <道路分野における脱炭素化を進める>

〔KPI-58〕道路照明の LED 化率 ※国直轄

【R4 年度 51.2% → R12 年度 100%】

〔KPI-58〕道路関係車両の電動化率 ※国直轄

【R4 年度 14.6% → R12 年度 100%】

〔KPI-58〕再生可能エネルギー活用(電力調達割合)※国直轄

【R4 年度 25.2% → 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、②:~R12 年度、③:~R17 年度頃、④:完成時期未定)

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

##### ■建設施工分野の脱炭素化の促進

【カーボンニュートラルポート(CNP)の形成(名古屋港)(R8 年度推進中)④(再掲)】

##### ■道路分野におけるカーボンニュートラルの推進

【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援(R8 年度推進中)④(再掲)】

【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援(R8 年度推進中)④(再掲)】

【(都)焼津広幡線 街路整備事業(重要物流道路)[残事業費 19 億円  
(R4 年度評価時点)](静岡県焼津市)(R8 年度工事中)②(再掲)】  
【道路施設の長寿命化対策 ★(静岡県内)(R8 年度工事中)④(再掲)】

- 官庁施設における環境負荷低減への配慮
- 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
- (参考)住宅の省エネルギー化の推進
- (参考)住宅のライフサイクルカーボンの算定の普及促進
- (参考)CLT(直交集成板)等を活用した中高層建築物の木造化等による、まちにおける炭素の貯蔵の促進

## 小目標Ⅲ-4

### 流域治水におけるグリーンインフラの活用推進

#### 概要

- ・ 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<sup>16</sup>」等のグリーンインフラの活用を推進する。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<豊かな流域環境を作る>

[KPI-20]流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者の数  
【R5 年度 523 団体 → R12 年度 600 団体】〔全国指標〕

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

- あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出  
【防災・安全交付金事業 津屋川広域河川改修事業[残事業費 76 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県海津市、養老町)(R8 年度工事中)②(再掲)】  
【防災・安全交付金事業 境川広域河川改修事業[残事業費 212 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県岐阜市、岐南町)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【巴川広域河川改修事業[残事業費 68 億円(R2 年度評価時点)]★(静岡県静岡市葵区)(R8 年度工事中)①(再掲)】  
【一級河川堀川 堀川事業間連携河川事業(100mm/h 安心プラン)★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)③(再掲)】  
【二級河川山崎川 山崎川広域河川改修事業(100mm/h 安心プラン)(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)④】  
【二級河川山崎川 山崎川広域河川改修事業★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【二級河川戸田川 戸田川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【二級河川扇川 扇川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】  
【一級河川野添川 野添川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】  
【準用河川境川 庄内川・木曾川圏域総合流域防災事業★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

<sup>16</sup>地上に降った雨水を下水道に直接放流することなく一時的に貯留し、ゆっくりと地中に浸透させる構造を備えた植栽空間。

【一級河川堀川 堀川広域河川改修事業(100mm/h 安心プラン)★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④  
(再掲)】

- グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進  
【流域下水道事業(愛知県豊橋市他)(R8 年度推進中)④】

## 小目標Ⅲ-5

### 都市・地域における水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用等

#### 概要

- ・ 都市・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・干潟等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。特に、伊勢湾流域圏の産学官民が一体となり、排出汚濁負荷量削減や干潟・浅場の保全再生への取組、海洋ごみの発生抑制、清掃活動等を通じて、伊勢湾の水質改善を推進する。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

##### <環境と人に優しいまちを作る>

〔KPI-59〕計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量【再掲】

【R7 年度 0 トン CO<sub>2</sub> → R12 年度 620 万トン CO<sub>2</sub>】〔全国指標〕

〔KPI-59〕都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】

【R5 年度 14.2m<sup>2</sup>/人 → R12 年度 15.1m<sup>2</sup>/人】〔全国指標〕

##### <良好な河川環境を保全・創出する>

〔KPI-60〕河川整備計画(国管理河川)のうち、河川環境の定量的な目標を位置付けた河川整備計画の割合

【R6 年度 0% → R12 年度 62%】〔全国指標〕

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

- まちづくり GX の推進

- 都市におけるグリーンインフラの取組の推進

【日本平公園整備事業 [残事業費 59 億円(R7 年度評価時点)](静岡県静岡市)(R8 年度工事中)④(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
  - 【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]東加賀野井自然再生(愛知県一宮市、岐阜県羽島市)(R8 年度工事中)[R18 年度完成]④(再掲)】
  - 【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]南派川自然再生(愛知県江南市、一宮市)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]③(再掲)】
  - 【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]犬山自然再生(愛知県犬山市、岐阜県各務原市)(R8 年度工事中)[R15 年度完成]③(再掲)】
  - 【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]万石自然再生(岐阜県安八町、輪之内町他)(R8 年度工事中)[R19 年度完成]④(再掲)】
  - 【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]杭瀬川自然再生(岐阜県養老町)(R8 年度工事中)[R16 年度完成]③(再掲)】
  - 【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]木曾三川下流部自然再生(愛知県愛西市、岐阜県海津市、三重県桑名市他)(R8 年度工事中)[R19 年度完成]④(再掲)】
  - 【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]忠節水辺整備事業(岐阜県岐阜市)(R8 年度工事中)[R11 年度完成]②(再掲)】
  - 【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]一宮西部水辺整備(愛知県一宮市)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]③(再掲)】
  - 【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]犬山市水辺整備(愛知県犬山市)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]③(再掲)】
  - 【木曾川総合水系環境整備事業[残事業費 78 億円(R7 年度評価時点)]木曾川中流域水辺整備(愛知県一宮市、稲沢市他)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]③(再掲)】
  - 【豊川総合水系環境整備事業[残事業費 6.6 億円(R5 年度評価時点)]下流部・河口部自然再生(愛知県豊橋市、豊川市)(令和 8 年度工事中)[令和 10 年度完成]②】
  - 【矢作川総合水系環境整備事業[残事業費 8.4 億円(R6 年度評価時点)]河口部自然再生(愛知県西尾市、碧南市)(R8 年度工事中)[R17 年度完成]③(再掲)】
  - 【矢作川総合水系環境整備事業[残事業費 8.4 億円(R6 年度評価時点)]白浜水辺整備(愛知県豊田市)(R8 年度工事中)[R13 年度完成]③(再掲)】
  - 【狩野川総合水系環境整備事業[残事業費 5.8 億円(R6 年度評価時点)]静岡県清水町(静岡県清水町)(R8 年度工事中)[R10 年度完成]②(再掲)】
  - 【狩野川総合水系環境整備事業[残事業費 5.8 億円(R6 年度評価時点)]静岡県伊豆の国市(静岡県伊豆の国市)(R8 年度推進中)[R10 年度完成]②(再掲)】
  - 【狩野川総合水系環境整備事業[残事業費 5.8 億円(R6 年度評価時点)]静岡県沼津市(静岡県沼津市)(R8 年度調査・検討中)[R15 年度完成]③(再掲)】
  - 【庄内川総合水系環境整備事業[残事業費 5.1 億円(R4 年度評価時点)]庄内川上流部自然再生(岐阜県多治見市、土岐市)(R8 年度推進中)[R10 年度完成]②(再掲)】
  - 【庄内川総合水系環境整備事業[残事業費 5.1 億円(R4 年度評価時点)]豊岡地区上流部水辺整備(岐阜県多治見市)(R8 年度工事中)[R14 年度完成]②(再掲)】
  - 【櫛田川総合水系環境整備事業[残事業費 17 億円(R5 年度評価時点)]櫛田川自然再生(三重県松阪市、多気町)(R8 年度工事中)[R20 年度完成]④】
  - 【防災・安全交付金事業 津屋川広域河川改修事業[残事業費 76 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県海津市、養老町)(R8 年度工事中)②(再掲)】
  - 【防災・安全交付金事業 境川広域河川改修事業[残事業費 212 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県岐阜市、岐南町)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【新川・境川流域特定都市河川浸水被害対策推進事業[残事業費 32 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県名古屋市、刈谷市他)(R8 年度工事中)④(再掲)】
  - 【広田川大規模特定河川事業[残事業費 3 億円(R7 年度評価時点)]★(愛知県額田郡幸田町)(R8 年度工事中)③(再掲)】
  - 【諏訪湖 統合河川環境整備事業[残事業費 8 億円(R5 年度評価時点)](長野県岡谷市他)(R8 年度工事中)②】
  - 【一級河川野添川 野添川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

■良好な水環境創出による高度処理実施の推進

■流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進

- 【河川総合開発事業費補助 内ヶ谷ダム建設事業[残事業費 233 億円(R7 年度評価時点)]★(岐阜県郡上市)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【一級河川堀川 堀川事業間連携河川事業(100mm/h 安心プラン)★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【二級河川山崎川 山崎川広域河川改修事業(100mm/h 安心プラン)(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)④】

- 【二級河川山崎川 山崎川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】
- 【二級河川戸田川 戸田川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【二級河川扇川 扇川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【準用河川境川 庄内川・木曾川圏域総合流域防災事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】
- 【一級河川堀川 堀川広域河川改修事業(100mm/h 安心プラン)(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④】

■道路分野におけるネイチャーポジティブの推進

- ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出
  - 【伊勢湾再生 伊勢湾再生(伊勢湾内)(R8 年度推進中)④】
  - 【三河港海域環境創造事業(水質浄化施設)(愛知県)(R8 年度工事中)②】

## 小目標Ⅲ-6

### グリーンインフラの活用促進に向けた官民の意識の醸成

#### 概要

- ・ グリーンインフラ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)

<環境と人に優しいまちを作る>

【KPI-61】グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している地方公共団体における取組完了率

【R4 年度 37% → R12 年度 100%】

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

■官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進

- 【一級河川堀川 堀川事業間連携河川事業(100mm/h 安心プラン)★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)③(再掲)】
- 【二級河川山崎川 山崎川広域河川改修事業(100mm/h 安心プラン)(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【二級河川山崎川 山崎川広域河川改修事業★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【二級河川戸田川 戸田川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【二級河川扇川 扇川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一級河川野添川 野添川広域河川改修事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【準用河川境川 庄内川・木曾川圏域総合流域防災事業★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】
- 【一級河川堀川 堀川広域河川改修事業(100mm/h 安心プラン)★(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)④(再掲)】

■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

## 小目標Ⅲ-7

### 建設リサイクルの高度化

#### 概要

- ・「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、工事で発生す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。

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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  
【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8年度推進中)④(再掲)】
- 公共工事における環境物品等の促進

## 小目標Ⅲ-8

### 上下水道資源の最大限の有効利用

#### 概要

- ・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。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<下水汚泥資源を肥料使用する取組を普及・拡大する>

[KPI-62]下水汚泥肥料利用率

【R5年度 15% → R12年度 30%】〔全国指標〕

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

- 下水汚泥資源の肥料利用の推進  
【流域下水道事業(愛知県豊橋市他)(R8年度推進中)④(再掲)】
- 水道事業における浄水発生土の有効利用推進

## 小目標Ⅲ-9

### 港湾を核とする広域的な資源循環ネットワークの強化

#### 概要

- ・ 港湾を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)

<サステナブルな循環型社会の構築を目指す>

[KPI-63] 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 → R12年度1港以上】

[KPI-64] 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

【R5年度7年 → R12年度7年】〔全国指標〕

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

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

【リサイクルポートの推進 リサイクルポートの推進(三河港)(R8年度推進中)④】

【三河港蒲郡地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 27.2 億円(R6 年度評価時点)](愛知県蒲郡市)(R8 年度工事中)②(再掲)】

##### ■ 廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備

【衣浦港外港地区港湾環境整備事業(廃棄物埋立護岸等)[残事業費 6.4 億円(R4 年度評価時点)](愛知県碧南市)(R8 年度工事中)①】

#### 重点目標4:戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

##### 目指すべき姿

- ・ 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、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・運輸業等の担い手の持続可能性を確保すべく、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、対策を講じていくことを目指す。
- ・ また、人材確保・育成とあわせて、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、進展する新技術を現場の生産性向上のために導入していくことにより、生産年齢人口が減少する中で社会資本の効果的な整備を図るとともに、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ることを目指す。

## 小目標Ⅳ－1

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

#### 概要

- 地方公共団体の技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンス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。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<持続可能なインフラメンテナンスを実現する>

【KPI-65】中部の市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合【再掲】

【R7年度75% → R12年度100%】

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

■地域インフラ群再生戦略マネジメント等

【道路メンテナンス事業★(静岡県静岡市)(R8年度推進中)④(再掲)】

## 小目標Ⅳ－2

### 複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進

#### 概要

- インフラメンテナンス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。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<インフラメンテナンスを効果的に行う体制構築を促進する>

[KPI-66] 中部ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数

R6 年度 60 団体 → R12 年度 102 団体

<各インフラ分野における官民連携の取組を進める>

[KPI-33] PPP/PFI の事業規模【再掲】

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

[KPI-67] 水道分野のウォーター PPP 具体化件数

【R6 年度 8 件 → R13 年度までに 100 件の具体化】〔全国指標〕

[KPI-68] 下水道分野のウォーター PPP 具体化件数

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

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

■インフラメンテナンス国民会議等の活性化

【道路メンテナンス事業★(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④(再掲)】

■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

■PPP/PFI 等の官民連携の推進

【流域下水道事業(愛知県豊橋市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

【愛知県営清水住宅 愛知県営清水住宅 PFI 方式整備等事業(愛知県東海市)(R8 年度工事中)①】

【愛知県営大森向住宅 愛知県営大森向住宅 PFI 方式整備事業(愛知県名古屋市)(R8 年度工事中)①】

【愛知県営東高森台住宅 愛知県営東高森台住宅 PFI 方式整備事業(愛知県春日井市)(R8 年度工事中)①】

【愛知県営岩田住宅 愛知県営岩田住宅 PFI 方式整備事業(愛知県豊橋市)(R8 年度工事中)②】

【愛知県営王ヶ崎住宅 愛知県営王ヶ崎住宅 PFI 方式整備事業(愛知県豊橋市)(R8 年度測量設計中)③】

【愛知県営東高森台住宅 愛知県営東高森台住宅 PFI 方式整備事業(第2次)(愛知県春日井市)(R8 年度推進中)②】

【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

■水道分野のウォーター PPP 推進

■下水道分野のウォーター PPP 推進

【防災・安全交付金事業 木曽川右岸流域下水道(ストックマネジメント)[残事業費 64 億円(R6 年度評価時点)]★(岐阜県各務原市 他)(R8 年度工事中)④(再掲)】

【社会資本整備総合交付金事業 木曽川右岸流域下水道【汚水処理の普及】[残事業費 64 億円(R6 年度評価時点)](岐阜県各務原市 他)(R8 年度調査・検討中)④(再掲)】

【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(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

■官民の連携・協働体制の全国での構築、PPP に取り組む民間事業者との連携強化

■入札契約等の制度改善の推進

■国公有財産の最適利用に係る協議会等における国・地方公共団体等の連携の強化

■国公有財産の戦略的マネジメントに資する地域の拠点となる官庁施設整備の推進

## 小目標Ⅳ-3

### インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用

#### 概要

- ・ 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。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

##### <新技術等を活用してメンテナンスを高度化・効率化する>

[KPI-69] (河川) 国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率【再掲】

【R6年度 0% → R12年度 22%】〔全国指標〕

[KPI-69] (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 24% → R12年度 100%】

[KPI-70] 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 71% → R12年度 100%】

##### <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>

[KPI-71] (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 60% → R12年度 100%】

[KPI-71] (空港) 維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した施設管理者(空港毎)の割合

【R6年度 72% → R12年度 100%】〔全国指標〕

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

##### ■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

【直轄河川維持修繕事業(管内) ★(R8年度推進中)④(再掲)】

【国・水資源機構ダム維持管理(管内) ★(R8年度推進中)④(再掲)】

【道路施設の老朽化対策の推進★(R8年度推進中)④(再掲)】

【橋梁補修事業★(長野県伊那市(大橋))(R8年度推進中)④(再掲)】

【道路メンテナンス事業★(静岡県静岡市)(R8年度推進中)④(再掲)】

【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8年度推進中)④(再掲)】

##### ■新技術の導入・利活用の促進

【道路施設の長寿命化対策 ★(静岡県内)(R8年度工事中)④(再掲)】

【橋梁長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】

【トンネル長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】

【道路附属物等長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】

【舗装長寿命化修繕計画事業★(愛知県)(R8年度推進中)④(再掲)】

- 【流域下水道事業(愛知県豊橋市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【県管理道路 AIによる画像解析を用いた道路利用状況の計測や提供(県内各地)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【道路施設の老朽化対策の推進★(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【道路メンテナンス事業★(静岡県静岡市)(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

■インフラメンテナンスに係る産学官民連携の促進

- 【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8 年度推進中)④(再掲)】

■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

- 【愛知県港湾メンテナンス事業★(愛知県内)(R8 年度工事中)④(再掲)】

■(参考)地方公共団体(指定管理者制度を利用する地方公共団体を含む)による公営住宅の維持管理を想定した情報の集約化・電子化の促進

■道路占用物件管理の一元化・高度化の推進

## 小目標Ⅳ-4

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

#### 概要

(建設業における担い手確保・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<sup>17</sup>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により、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。

<sup>17</sup> 「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律(令和6年法律第 49 号)」及び「公共工事の品質確保の促進に関する法律等の一部を改正する法律(令和6年法律第 54 号)」。

- ・ 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公共団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。あわせて、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<sup>1819</sup>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。
- ・ また、高速道路における大型車ドライバーの休憩環境を改善する。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

### <社会資本整備を支える現場の担い手を確保する>

[KPI-72] (管内の)都道府県・市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率  
R5 年度 7.9% → R12 年度 100%

[KPI-74] 建設業における女性技術者・技能者の人数  
(女性技術者) 【R5 年度 3 万人 → R11 年度毎年増加】 [全国指標]  
(女性技能者) 【R5 年度 12 万人 → R11 年度毎年増加】 [全国指標]

### <新技術により建設現場の生産性を向上させる>

[KPI-73] 直轄工事における中小建設業者の ICT 施工の経験割合  
【R6 年度 53% → R12 年度 60%】 [全国指標]

### <新技術により港湾の生産性を向上させる>

[KPI-77] 「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入ターミナル数  
【R5 年度 4 → R12 年度 15】 [全国指標]

<sup>18</sup> New Technology Information System の略称。公共事業等において新技術の活用を促進するため、新技術に関わる情報の共有及び提供を目的とし国土交通省が運用・公表しているデータベース。

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

- 建設業の担い手の確保の推進
  - 【建設業の担い手の確保の推進 公共工事における週休2日工事又は週休2日交替制工事の制度導入(R8年度推進中)②】
  - 【建設業の担い手の確保の推進 県・市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入(R8年度推進中)②】
  - 【人材確保・育成 BIM/CIM 推進人材の育成(R8年度推進中)④】
- 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)
  - 【建設業の生産性向上等 中部 i-Construction 研究会によるICT技術の導入・普及(R8年度推進中)④】
- 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)
  - 【建設業の生産性向上等 中部 i-Construction 研究会によるICT技術の導入・普及(R8年度推進中)④(再掲)】
- 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
- 女性の入職・定着促進のための取組の実施
- 建設業の働き方改革の推進
  - 【設楽ダム建設事業[残事業費 1708億円(R4年度評価時点)]★(愛知県北設楽郡設楽町)(R8年度工事中)[R16年度完成]③(再掲)】
  - 【新丸山ダム建設事業[残事業費 2599億円(R6年度評価時点)]★(岐阜県加茂郡八百津町他)(R8年度工事中)[R18年度完成]④(再掲)】
  - 【BIM/CIM 適用業務・工事の事例拡大(R8年度推進中)④】
- 外国人材の円滑・適正な受入れの推進
- トラック運送業における取引環境の適正化、多様な人材確保・育成に向けた取組の推進
- 大型車ドライバーの休憩環境の改善
  - 【新東名高速道路 新秦野-新御殿場(神奈川県秦野市～静岡県御殿場市)(R8年度工事中)④(再掲)】
  - 【地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8年度推進中)④(再掲)】
  - 【地域の拠点形成の柱となる道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援 (R8年度推進中)④(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)
  - 【新名神高速道路 亀山西-大津(6車線化)(三重県亀山市～滋賀県大津市)(R8年度工事中)④(再掲)】
- 地域を支える建設業と物流業の相互連携の推進
- 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現
- サイバーポートによる生産性向上
  - 【港湾関連データ連携基盤(港湾物流)の構築(R8年度推進中)④】
- 港湾運送分野における労働者不足対策の推進
- 港湾におけるデジタル化に関する対策
- セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築

- 航空・空港関係事業者における人材確保・育成
- 空港への自動運転車両の導入
- 空港業務における新技術の活用

## 小目標Ⅳ-5

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

#### 概要

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 港湾におけるふ頭の再編や「ヒトを支援する AI ターミナル」、次世代高規格ユニットロードターミナル 形成の推進を図る。
- ・ 「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向けた具体的な取組として、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。

## 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

### <新技術により暮らしやすいまちを作る>

[KPI-79]スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数

【R5年度末 141 地域 → 毎年度増加】〔全国指標〕

### <新技術により港湾の生産性を高める>

[KPI-78]サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数

【R7年3月末 928 社 → R12年度 5,500 社】〔全国指標〕

## 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印:第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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

### ■スマートシティの社会実装の推進

#### ■河川情報等の充実

【国・水資源機構ダム維持管理(管内) ★(R8年度推進中)④(再掲)】

#### ■水道分野におけるDX技術活用の推進

#### ■下水道分野におけるDX技術活用の推進

【流域下水道事業★(三重県四日市市他)(R8年度推進中)④(再掲)】

#### ■水道スマートメーターの普及促進

#### ■サイバーポートによる生産性向上

#### ■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

#### ■道路システムのDXの推進

【県管理道路 AIによる画像解析を用いた道路利用状況の計測や提供(県内各地)(R8年度推進中)④(再掲)】

#### ■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

【一般国道139号 小泉若宮局所渋滞対策(静岡県富士宮市小泉)(R8年度工事中)④(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

## 小目標Ⅳ-6

### 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

#### 概要

- ・ EBPM<sup>20</sup>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分野等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<sup>21</sup>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 (Project LINKS) 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。

#### 重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

<経済社会活動や災害対応に役立つ情報基盤を整備・更新する>

[KPI-71] 電子基準点現地調査の実施率

【R8 年度 0% → R12 年度 100%】

<施策の高度化、イノベーション創出を目指す>

[KPI-84] 国土交通データプラットフォームと連携するデータ数

【R6 年度 299 万データ → R12 年度 470 万データ】〔全国指標〕

[KPI-83] データ構造化システムで整備・オープン化した累積データ数

【R7 年 4 月 11 種 → R9 年度 40 種（その後毎年度増加）】〔全国指標〕

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

★印: 第1次国土強靱化実施中期計画の「推進が特に必要となる施策」の内容<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
- 国土情報基盤の整備・更新
- 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)

<sup>20</sup>Evidence-Based Policy Making の略。証拠に基づく政策立案。

<sup>21</sup>Building Information Modeling の略。コンピュータ上に作成した主に3次元の形状情報に加え、室等の名称・面積、材料・部材の仕様・性能、仕上げなど、建築物の属性情報を併せ持つ建築物情報モデルを構築するものをいう。

- 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
- 防災情報通信ネットワークにおけるサイバーセキュリティ対策の強化
- DX 人材の育成  
【人材確保・育成 BIM/CIM 推進人材の育成(R8 年度推進中)④(再掲)】

## 小目標Ⅳ-7

### 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

#### 概要

- ・ インフラや都市・地域のデータを活用して中部ブロックのものづくり産業を支える中堅・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。
- ・ 革新的な技術開発などを誘発する産学官によるオープンイノベーションを促進するため、中部ブロックの大学や公設試験研究機関へ開放型試験・評価機器設備や共同研究スペースを導入し、積極的な利活用を図る。
- ・ 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。

#### 目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 地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  
【PLATEAU 推進への支援(R8 年度推進中)④(再掲)】
- 無人航空機の事業化に向けたルール整備

## 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. 中部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、中部圏広域地方計画との調和を図りつつ、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。また、重点目標の達成状況についても、具体的・定量的指標を用いて継続的な把握に努めることとする。

## (別紙)各小目標における重点施策、指標等

各小目標における重点施策及び指標は、以下に示すとおりとする。

### 重点目標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 <sup>1</sup>
<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>	[KPI-1:全国指標] ・立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合 R6年12月 58.6% → R12年度 75%
	[KPI-1] ・居住誘導区域内人口割合が維持・増加している市町村の割合 R6年12月 58.8% → 毎年度 66.6%以上
	[全国指標] ・立地適正化計画を策定した市町村数 R6年度末 636都市 → R12年度 1,000都市
<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>	[KPI-2:全国指標] ・公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合 ①三大都市圏 R6年度 92.0% → R12年度 92.9% ②地方中枢都市圏 R6年度 78.4% → R12年度 78.4% ③地方都市圏 R6年度 37.9% → R12年度 37.9%
<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>	[全国指標] ・「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数 ①地域の足 R7年度 2,057地区 → R9年度 0地区 ②観光の足 R7年度 462地点 → R9年度 0地点
<ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルの普及促進</li> </ul>	[全国指標] ・シェアサイクルの導入市区町村数 R5年度 349市区町村 → R12年度 500市区町村
<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の推進(スモールコンセッション)</li> <li>(参考)住宅団地での建替えや再開発等における生活支援や地域交流の拠点整備</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>	[KPI-3:全国指標] ・まちづくり計画と地方公共団体の公共施設等の老朽化対策の計画を連携させた地方公共団体数 R6年度末 172団体 → R12年度 700団体
<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>	・今後策定・更新される地域公共交通計画のうち、コンパクト・プラス・ネットワークに関する具体的な記載があるものの割合 R7年度 0% → R12年度 100%
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>西三河地域の交通の要衝である知立駅周辺において、鉄道の連続立体交差事業とあわせて土地区画整理事業を施行中。10箇所の踏切除却と21路線の新たな交差道路整備の他、駅前広場、公園、歩道等の整備により、商業の活性化や都心居住環境の改善が期待される。</li> <li>半田市は、知多地域の中核都市として発展してきたが、中心市街地をJR武豊線が分断することによる都市機能の低下や、踏切での交通渋滞が大きな課題となっている。このため、鉄道高架化に伴う9箇所の踏切</li> </ul>	

除却と2路線の新たな交差道路整備により、都市交通の円滑化を図るとともに、市が進める半田駅周辺土地区画整理事業により、駅周辺の市街地の再生を図り、歴史文化を活かしたまちづくりを実現する。
<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>高島屋南地区では、本事業により、耐震性、耐久性、耐火率の改善による防災性の向上が図られるなど快適で安全な都市環境が創出される。さらに、本事業で整備される住宅や公益的施設により、まちなか居住が促進され、中心市街地の活性化や集客力の向上が期待できる。</li> <li>シェアサイクルは、都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システムであり、公共交通の機能を補完し、観光振興や地域の活性化等に資するなど、公共的な交通として普及を促進する。</li> </ul>

## 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

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-17] ・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数) R6年度 38 市区町村 → R12年度 48 市区町村
・ 歴史文化を活かしたまちづくりの推進	[KPI-18] ・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 R6年度 18 市町村 → R12年度 21 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	[全国指標] ・主要空港(成田・羽田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇)の国際線におけるチェックイン(セルフ)・保安検査場に係る待ち時間を令和元年度からそれぞれ半減、またはそれぞれ 10 分以下に短縮した空港 R6年度 21% → R12年度 100%
・ 交通分野における訪日外国人旅行者の受入環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客施設<sup>22</sup>における公衆無線 LAN(Wi-Fi)整備率 <ul style="list-style-type: none"> <li>①鉄軌道駅 R6年度 31% → R12年度 100%</li> <li>②バスターミナル R6年度 100% → R12年度 100%</li> <li>③旅客船ターミナル R6年度 83% → R12年度 100%</li> <li>④空港 R6年度 100% → R12年度 100%を維持</li> </ul> </li> <li>・旅客施設<sup>2</sup>における多言語対応率<sup>1</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>①鉄軌道駅 R6年度 98% → R12年度 100%</li> <li>②バスターミナル R6年度 100% → R12年度 100%</li> <li>③旅客船ターミナル R6年度 76% → R12年度 100%</li> <li>④空港 R6年度 100% → R12年度 100%を維持</li> </ul> </li> </ul>
・ サイクルツーリズムの推進	
・ 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 R6年度 14 施設 → R12年度 19 施設
・ 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	[KPI-33:全国指標] ・PPP/PFI の事業規模 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

<sup>22</sup>「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律(平成9年法律第 91 号)」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設。

<ul style="list-style-type: none"> <li>二地域居住の促進による新たな人の流れの創出・拡大</li> </ul>	[KPI-4:全国指標] ・市町村が作成する特定居住促進計画の作成数 R6年度末 5件 → R11年度 累計 600件
	[KPI-4:全国指標] ・市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数 R6年度末 5法人 → R11年度 累計 600法人
<ul style="list-style-type: none"> <li>官民連携による地域の遊休公的施設の活用の推進(スモールコンセッション)【再掲】</li> <li>地域経済の活性化に向けた産業立地の促進</li> <li>不動産業者を始めとする多様なプレーヤーの連携による地域価値共創の推進</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>「観光立国推進基本計画」に基づき、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進め、訪日クルーズ旅客数、外国クルーズ船寄港回数、外国クルーズ船寄港港湾数がコロナ前ピーク水準以上となるようクルーズ振興の取組を推進する。</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>町家や蔵など老朽化が進む複数の歴史的建築物を再生し、宿泊や飲食施設に改装するとともに、点在する個々の店舗等の連携により、エリア全体で観光客を受け入れ、地域の活性化につなげる取組を推進する。</li> <li>名古屋は、古くは濃尾平野を治めた古代豪族・尾張氏の拠点で、江戸時代には御三家筆頭である尾張徳川家の城下町として、また近代以降は我が国における経済産業の一大拠点として発展してきました。これらの重層的で多様な歴史を背景に、名古屋市内には歴史的資源が多く残されており、長い歴史の中で人々が積み上げ、継承してきた様々な歴史的風致が存在している。名古屋市では、伝統的な人々の営みと歴史的建造物が一体となり歴史的な風情を醸し出す、まちづくりを進めている。</li> <li>インフラツーリズムを通じて、インフラの役割や魅力を広く発信するとともに、インフラという地域資源を活用して地域経済の活性化を促進する。</li> </ul>	

<sup>1</sup> 「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律(平成9年法律第91号)」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設。

### 小目標 I —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>	[KPI-5:全国指標] ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約20,000km)の未整備区間(約6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率 R5年度 6% → R12年度 19%
	[KPI-5:全国指標] ・道路による都市間速達性の確保率 R5年度 57% → R12年度 60%
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路(幹線道路)の整備</li> </ul>	[KPI-6] ・都市計画道路(幹線道路)の整備率 R4年度 66.2% → R12年度 69.0%
<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>	
<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>	[KPI-7:全国指標] ・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 R6年度 19件 → R12年度 37件
<ul style="list-style-type: none"> <li>LRTの導入を推進</li> </ul>	[全国指標] ・LRT車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合) R6年度 42.5% → R12年度 45%
<ul style="list-style-type: none"> <li>離島航路の維持・確保</li> </ul>	[KPI-8] ・航路が確保されている有人離島の割合 R6年度 100% → R12年度 100%
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>新東名高速道路や新名神高速道路、東海環状自動車道などの開通により、沿線地域では工業団地の整備や物流拠点の集積が進み、現在の中部ブロックの発展をけん引してきた。東海環状自動車道では、平成</li> </ul>	

<p>12年の東回り全線工事着工後、沿線地域に企業が進出し、沿線市町の製造品出荷額等は増加している。今後もさらなる経済活動の活性化に寄与する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道473号金谷相良道路Ⅲ事業は、東名相良牧之原IC周辺の混雑箇所の回避による幹線道路機能の強化や、物流ルートの機能強化・安定化による観光・産業の促進が期待される。</li> <li>一般国道247号碧南高浜拡幅等の整備により、混雑緩和による旅行速度向上により所要時間が短縮され、さらには沿線への企業立地が進展することで、沿線市の製造品出荷額等の増加・衣浦港の貿易額増加に寄与する。</li> <li>内陸部の工場立地誘導地区へ工業関連企業が進出・稼働しており、これと東名高速道路浜松ICを結ぶ主要地方道浜松環状線の現道拡幅整備を行うことにより、地域産業を支える交通ネットワークサービスが向上し、主要拠点間の移動時間の短縮が図られ物流生産性に貢献する。</li> <li>(主)浜松環状線が、東名及び新東名高速道路(重要物流道路)を繋ぐネットワークとなり、双方を補完する広域幹線道路ネットワーク形成による平常時・災害時の安定的な輸送を確保する。</li> <li>東三河・遠州・南信州を結ぶ三遠南信自動車道路の整備により、リニア中央新幹線整備の効果を三遠南信地域へ波及させ、都市と地域間の移動時間短縮により、地方への移住・居住の促進が期待される。</li> <li>三遠南信自動車道は東三河・遠州・南信州を結ぶ広域幹線道路ネットワークであり、当地域の交流がより深まるとともに、南北の新たな観光交流が形成される。</li> <li>西知多道路は、自動車部品輸出の拠点空港である「中部国際空港」と、高規格幹線道路(伊勢湾岸自動車道)を連絡し、名古屋都市圏を結ぶ、自動車専用道路網を形成する重要な路線。リニア中央新幹線の開業も見据え、中部国際空港と名古屋市街地を結ぶ信頼性の高い自専道ダブルネットワークを構築し、知多半島道路との代替性が確保されるとともに、整備後、所要時間短縮効果が見込まれ、円滑なモビリティの確保が期待される。</li> <li>高山清見道路(中部縦貫自動車道)の順次開通により、東海北陸自動車道と接続し、高速ネットワークを形成することで、飛騨地域の文化、観光資源を活かした地域振興や産業経済の発展を支えてきた。沿線4市町村(高山市、郡上市、飛騨市、大野郡白川村)の観光入込客数は、平成元年以降増加しており、高山市における外国人宿泊数も増加している。高山市街地への所要時間短縮効果も見込まれることから、今後も全線整備による、広域観光周遊ルートの形成が期待される。</li> <li>阪神淡路大震災以降、既存の社会資本の耐震化が進められ、大規模地震に対する安全性が向上されてきた。また、南海トラフ地震に対応した道路啓開計画を策定するとともに、道路管理者間及び実働部隊との連携強化や訓練による対応能力を向上してきた。今後も南海トラフ地震・津波に対応した社会資本の耐震化・道路ネットワーク化が進むことにより、社会経済活動を継続され、地域住民の安全・安心が確保されることが期待される。南海トラフ地震での被害想定が大きい紀伊半島南部地域では、熊野道路、紀宝熊野道路の整備により津波浸水域を回避する代替路線が確保され、命の道としての効果が期待される。</li> <li>(国)152号は浜松市天竜区における生命線となる道路であり、市民生活だけでなく多くの企業にとっても重要な路線である。近年は気象の急激な変化による自然災害の頻発化・激甚化により、斜面崩壊による道路の寸断が発生している。このため、道路防災対策を推進し、道路空間の強靱化を図り、道路利用者の安全と安心を確保するとともに、災害に強い交通ネットワークを構築する。</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>都市圏における拠点相互を結ぶ公共交通の再構築とともに、広域環状道路ネットワークによる地域の連携関係の強化を図り、総合的なまちづくりを推進する。</li> </ul>

**小目標 I—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-10]</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)の更新の完了率</li> </ul> <p>R6年度 8% → R12年度 32%</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-10]</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」の対象※:約5,000km)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>	<p>[KPI-10:全国指標]</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(口径800mm以上の導・</li> </ul>

	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%
・ 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	[KPI-10:全国指標] ・修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径2m以上の管路)を有する地方公共団体(約60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%
・ 水道分野におけるDX技術活用の推進	[KPI-69] ・水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(人工衛星やAIを活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合 R6年度 35% → R9年度 100%
・ 下水道分野におけるDX技術活用の推進	[KPI-69] ・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 24% → R9年度 100%
・ 道路占用物件管理の一元化・高度化の推進【再掲】	
<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>	
・ 新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進	[KPI-69:全国指標] ・道路:点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数 R5年度 654団体 → R12年度 1200団体 [KPI-69:全国指標] ・河川:国管理河川(約10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約10,000km)の完了率 R6年度 0% → R12年度 22% [KPI-69:全国指標] ・ダム:ダム堤体等の維持管理等における新技術等を活用した国・水資源機構管理ダムの割合 ※ただし、現場条件等により新技術等の活用がなじまないダムは除く R6年度 74% → R12年度 100% [KPI-69:全国指標] ・砂防:砂防関係施設における「UAV 目視外(レベル3)飛行」の活用による自動点検体制構築率 R6年度 0% → R12年度 100% [KPI-69:全国指標] ・海岸:海岸堤防等の点検・診断等に新技術を活用した海岸の割合 R5年度 61% → R12年度 100% [KPI-69] ・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% [KPI-69:全国指標] ・空港:空港舗装の点検・診断などの業務において、MMSを導入している空港の割合 R6年度 19% → R12年度 50% [KPI-69:全国指標] ・公園:新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化に取り組む公園管理者の数 R7年度 77管理者 → R12年度末 150管理者 [KPI-69:全国指標] ・官庁施設:庁舎等の維持管理に資する新技術の活用等について情報提供を受けた地方公共団体等の職員数 R6年度 0人 → R12年度 6,000人
・ 新技術の導入・利活用の促進	[KPI-70] ・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 71% → R12年度 100%
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 26 年度に策定した岐阜県道路施設維持管理指針に基づき、道路施設の計画的かつ効率的な維持管理を行っている。その結果、県民が安全・安心に利用できる道路環境の確保に貢献している。</li> <li>三重県では道路管理上の課題として、平時のみならず災害時や感染症対策時においても確かな情報発信を可能とする道路状況の収集・把握が急務である。また、道路サービスレベルの維持・向上のため、効率的で効果的な体制の構築が求められている。このような中、AIカメラにより道路状況を常時モニタリングすることで、的確に情報発信し、道路管理の強化・効率化を図り、道路空間再編などにも活用する。</li> <li>木曽川右岸流域下水道は、木曽川及び長良川の4市6町の汚水を広域的に処理している。平成3年4月の供用開始後、市町の下水道整備にあわせて処理能力を増加させるとともに高度処理の導入により放流河川や伊勢湾の水質改善に寄与し、今後も下水道事業の継続的な推進により、美しい豊かな国土の形成を図る。</li> <li>愛知県では、下水道が整備される前は、市街地を流れる河川へ生活排水や工場排水等が流れ込み、河川の水質汚濁が進んでいたが、昭和 46 年から流域下水道事業に着手し、鋭意下水道整備を進めてきた。平成 26 年度には初めて河川の環境基準達成率が 100%になるまで改善されている。下水道整備による良好な水辺空間の回復により、市街地の河川では県民の憩いの場としてイベントなども開催されている。</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>産学官の取組の発展や拡大などにより、インフラ維持管理の効率化・高度化や災害時の被災状況把握の迅速化に資する新技術やデジタルの活用及びロボット技術の開発を推進する。</li> </ul>	

### 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

重点施策	指標
<b>■ 地域の将来像等を踏まえたインフラの維持管理</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>集約・再編等の取組推進</li> </ul>	施設の集約・再編等に向けた取組数 [KPI-9] ・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 150 施設 [KPI-9: 全国指標] ・海岸: 大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等 (約 14,000 施設)の安全な閉鎖体制の確保率 R5年度 85% → R12年度 91% [KPI-9: 全国指標] ・水道: 広域連携に取り組むこととした水道事業数 R4年度 651 事業 → R12年度 760 事業 [KPI-9: 全国指標] ・下水道: 広域連携に取り組むこととした下水道事業数 R6年度 0 事業 → R12年度 300 事業 [KPI-9] ・港湾: 既存港湾施設のライフサイクルコスト縮減につながる施設の 統廃合、機能の集約化及び転換にかかる方針について、その コスト縮減効果を個別施設計画等に記載した重要港湾以上 の港湾の割合 R6年度 0% → R12年度 100% [KPI-9] ・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 3.4% → R12年度末 25% [KPI-9: 全国指標] ・官庁施設: 新たな合同庁舎の整備により集約された施設数 R6年度 0 施設 → R12年度 16 施設
<ul style="list-style-type: none"> <li>河川管理施設・砂防設備等の戦略的な維持管理の推進</li> </ul>	[全国指標] ・河川: 国管理河川における小規模な樋門等(約 4,500 施設)の無 動力化整備完了率 R5年度 43% → R12年度 51%

	<p>[全国指標]</p> <p>・河川・ダム:国管理河川の排水機場及び国・水資源機構管理ダム等のうち、人口集中地域などにある、早期に措置を講ずべき施設(約 580 施設(令和5年度末時点))の遠隔操作化の整備完了率 R5 年度 50% → R12 年度 59%</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>[KPI-3: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を連携させた地方公共団体数【再掲】 R6 年度末 172 団体 → R12 年度 700 団体</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><b>■ 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</b></p>	
<p>・予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理</p>	<p>予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率</p> <p>[KPI-10:全国指標]</p> <p>・道路:国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁(約 92,000 橋(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率 R5 年度 55% → R12 年度 80%</p> <p>[KPI-10:全国指標]</p> <p>・道路:緊急輸送道路(約 110,000km)等における舗装(約 8,300km(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率 R5 年度 0% → R12 年度 61%</p> <p>[KPI-10:全国指標]</p> <p>・道路:地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべきトンネル(約 1,700 か所(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率 R5 年度 0% → R12 年度 83%</p> <p>[KPI-10:全国指標]</p> <p>・道路:地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき道路附属物(うち大型附属物約 2,100 か所(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率 R5 年度 0% → R12 年度 83%</p> <p>[KPI-10]</p> <p>・河川:国管理河川のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべき河川管理施設(堤防、樋門・樋管等)の修繕等による健全性確保率 R5 年度 51% → R12 年度 67%</p> <p>[KPI-10:全国指標]</p> <p>・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%</p> <p>[KPI-10:全国指標]</p> <p>・ダム: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%</p> <p>[KPI-10:全国指標]</p> <p>・ダム:・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%</p> <p>[KPI-10:全国指標]</p> <p>・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%</p> <p>[KPI-10:全国指標]</p> <p>・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</p>

	R5年度 87% → R12年度 91%
[KPI-10]	
・水道:点検により、更新等が必要となった水管橋(補剛形式)の対策完了率	
	R3年度 0% → R12年度 100%
[KPI-10]	
・水道:水道事業者のうち社会的影響が大きい古い規格の水道管路(鑄鉄管)の更新計画を策定し取組を進めている事業者の割合	
	R6年度 0% → R8年度 100%
[KPI-10: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【再掲】	
	R6年度 33% → R12年度 76%
[KPI-10]	
・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【再掲】	
	R6年度 8% → R12年度 32%
[KPI-10]	
・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※:約5,000km)の健全性の確保率【再掲】	
	R6年度 0% → R12年度 100%
[KPI-10: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【再掲】	
	R6年度 7% → R9年度 100%
[KPI-10]	
・港湾:老朽化した港湾施設の予防保全対策の完了率	
	R5年度 77% → R12年度 90%
[KPI-10: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%
[KPI-10:全国指標]	
・鉄道:耐用年数を超過して使用し、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%
[KPI-10:全国指標]	
・鉄道:耐用年数を超過して使用し、又は老朽化が認められ、予防保全が必要な青函トンネル施設(約180か所)の老朽化対策の完了率	
	R6年度 0% → R12年度 17%
[KPI-10:全国指標]	
・自動車道:措置が必要な自動車道施設の修繕率	
	R6年度 73% → R12年度 100%
[KPI-10]	
・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 46% → R12年度末 100%
[KPI-10]	
・官庁施設:合同庁舎のうち老朽化対策が必要な施設における対策(危険箇所)の改修等の完了率	
	R6年度 0% → R12年度 44%

	<p>[全国指標] (参考)公営住宅: ・特に老朽化した公営住宅団地(全国の公営住宅:5,500 団地(令和6年度時点想定))の更新や老朽化対策のための改修の完了率 R6 年度 0% → R12 年度 100%</p> <p>[KPI-10:全国指標] ・信号制御機:全国の信号制御機(約 204,000 基)のうち、老朽化への対処のため緊急に対応すべき信号制御機(約 36,000 基(令和6年度末時点))の更新完了率 R6 年度 0% → R12 年度末 100%</p>
<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>	<p>[KPI-65] ・中部の市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合 R7 年度 75% → R12 年度 100%</p>
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 26 年度に策定した岐阜県道路施設維持管理指針に基づき、道路施設の計画的かつ効率的な維持管理を行っている。その結果、県民が安全・安心に利用できる道路環境の確保に貢献する。</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>インフラを良好な状態で持続的に活用するため、産学官民が一丸となってインフラメンテナンスの理念の普及、課題の解決及びイノベーションを推進する。</li> </ul>	

### 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

重点施策	指標
<b>■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</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>維持管理に関する技術力向上</li> </ul>	<p>[KPI-11] ・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 1,869 人 → R12 年度 2,420 人</p> <p>[KPI-11:全国指標] ・河川/ダム/砂防: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 9,788 人 → R12 年度 16,000 人</p> <p>[KPI-11:全国指標] ・上下水道: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 4,600 人 → R12 年度 5,600 人</p> <p>[KPI-11] ・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 469 人 → R12 年度 739 人</p> <p>[KPI-11:全国指標] ・空港: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 497 人 → R12 年度 750 人</p> <p>[KPI-11:全国指標] ・鉄道: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 3,119 人 → R12 年度 5,500 人</p> <p>[KPI-11:全国指標] ・自動車道: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 100 人 → R12 年度 210 人</p> <p>[KPI-11:全国指標] ・公園:地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数 R7 年度 424 名 → R12 年度 600 人</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<p>[全国指標] ・観測施設(気象レーダー施設)管理に係る研修を受けた人数 R6 年度 373 人 → R12 年度 493 人</p>

<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</li> <li>「道路メンテナンス会議」を開催</li> </ul>	
<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>	[KPI-66] ・中部ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数 R6年度 60団体 → R12年度 102団体
<b>■地方公共団体の取組を継続的に後押しする仕組みの構築</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>集約・再編等を行う優良な取組を検討段階から実施段階にわたる支援</li> <li>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</li> </ul>	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅、かわまちづくりの推進及びミズベリングプロジェクトによる地域支援を行うことにより、地域住民の交流や拠点形成、観光の振興を通じた地域の活性化に貢献する。</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>道路メンテナンス会議等を活用し、各道路管理者が連携した道路インフラの維持管理や、メンテナンスサイクルの構築等の取組を推進する。</li> <li>インフラを良好な状態で持続的に活用するため、産学官民が一丸となってインフラメンテナンスの理念の普及、課題の解決及びイノベーションを推進する。</li> </ul>	

### 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

重点施策	指標	
<b>■公共施設等のバリアフリー化</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</li> </ul>	[KPI-12: 全国指標] ・移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数 R6年度 50団体 → R12年度 約350団体	
	[KPI-12: 全国指標] ・移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数 R6年度 334団体 → R12年度 約450団体	
	[KPI-12: 全国指標] ・基本構想等を作成した地方公共団体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる地方公共団体の割合 R6年度 約30% → R12年度 約60%	
	[[KPI-12] ・旅客施設のバリアフリー化率 (段差解消)	R12年度 原則 100%
	(視覚障害者誘導用ブロック)	R12年度 原則 100%
	(案内設備)	R12年度 原則 100%
	(障害者対応型便所の設置)	R12年度 原則 100%
	[KPI-12] ・鉄軌道駅におけるバリアフリー化率 (障害者対応型券売機)	R12年度 原則 100%
(拡幅改札口)	R12年度 原則 100%	
[KPI-12: 全国指標] ・ホームドアの整備番線数 (鉄軌道駅全体) R5年度 2,647番線 → R12年度 4,000番線 (平均利用者1日10万人以上の駅) R5年度 559番線 → R12年度 900番線		

	<p>[KPI-12:全国指標] ・プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している番線数 R5年度 2,169番線 → R12年度 4,000番線</p> <p>[KPI-12:全国指標] ・都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率 (園路及び広場) R5年度 約64% → R12年度 約70% (駐車場) R5年度 約56% → R12年度 約60% (便所) R5年度 約64% → R12年度 約70%</p> <p>[KPI-12:全国指標] ・特定路外駐車場<sup>23</sup>のバリアフリー化率 R5年度 29% → R12年度 35%</p> <p>[KPI-12:全国指標] ・特定道路におけるバリアフリー化率 R6年度 約72% → R12年度 約77%</p> <p>[KPI-12:全国指標] ・主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率 R6年度 99% → R12年度 原則100%</p> <p>[KPI-12:全国指標] ・主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている音響信号機<sup>24</sup>及びエスコートゾーン<sup>25</sup>の設置率 R6年度 75.1% → R12年度 原則100%</p> <p>[KPI-12:全国指標] ・一定の公共建築工事における当事者参画の実施割合 R12年度 原則100%</p> <p>[KPI-12:全国指標] (参考) ・不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率 R6年度 約65% → R12年度 約70%</p>
	<p>・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</p>
	<p><b>■車両等のバリアフリー化</b></p>
<p>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</p>	<p>・車両等のバリアフリー化率 [全国指標] ①鉄軌道車両のバリアフリー化率 R5年度 59.9% → R12年度 約80%</p> <p>[全国指標] ②乗合バス車両(適用除外認定車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率 R5年度 70.5% → R12年度 約90%</p> <p>[全国指標] ③適用除外認定を受けた乗合バス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率 R5年度 8.6% → R12年度 約25%</p> <p>[全国指標] ④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数 R5年度 1,229台 → R12年度 約2,100台</p> <p>[全国指標]</p>

<sup>23</sup>駐車場法(昭和32年法律第106号)第2条第2項に規定する路外駐車場(道路附属物、公園施設、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。)であって、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの。

<sup>24</sup>信号機に、歩行者用青信号の表示を開始したこと又は当該表示が継続していることを、音響により伝達することができる付加装置を設置したもの。

<sup>25</sup>横断歩道上であることを表示する道路標示であって、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとするための線状又は点状の突起が設けられたもの。

	<p>⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率 R5年度 41.2% → R12年度 約60%</p> <p>[全国指標]</p> <p>⑥福祉タクシーの導入数 R5年度 52,553台 → R12年度 約90,000台</p> <p>⑦タクシーの総車両数に対するユニバーサルデザイン タクシーの導入数が約25%以上である都道府県の割合 R5年度 1/5 → R12年度 5/5</p> <p>[全国指標]</p> <p>⑧旅客船のバリアフリー化率 R5年度 57.8% → R12年度 約70%</p> <p>[全国指標]</p> <p>⑨航空機のバリアフリー化率 R5年度 100% → R12年度 原則100%</p>
--	---

**■住宅のバリアフリー化**

(参考)  
・住宅のバリアフリー化や医療面でも効果が期待される温熱環境改善に資する省エネリフォームなどの推進

**■心のバリアフリー**

・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	<p>[KPI-13:全国指標]</p> <p>・「障害の社会モデル」の理解度 R12年度 約60%</p>
	<p>[KPI-13:全国指標]</p> <p>・障害のある人へ支援をしようとする人の割合 R12年度 原則100%</p>
	<p>[KPI-13:全国指標]</p> <p>・多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合 R12年度 原則100%</p>

**■誰もが暮らしやすい社会の実現**

・女性にも暮らしやすい地方の実現

**期待されるストック効果**

・2026年(令和8年)に開催予定の第20回アジア競技大会・第5回アジアパラ競技大会のメイン会場である瑞穂公園陸上競技場までのアクセスマートをバリアフリー化することにより、障害者、高齢者を含む全世界の観客に安心・安全・快適に大会を楽しんでいただくとともに、大会後のレガシーとしても、後の大規模大会開催等を見据えたバリアフリーなアクセスマートが確保される。

**インフラマネジメントの方針を踏まえた取組**

・全ての人が安全に安心して参加し行動できるインクルーシブな社会を実現するため、ユニバーサルデザインに配慮した道路などの整備や適切な管理によりパブリック空間の活用を図る。  
・求人企業と求職を希望する障害者のマッチングなど障害者の雇用拡大や職場定着支援を実施し、インクルージョンを推進することで、全ての人が能力を發揮し、自由に快適に活動できる社会を実現するため、ユニバーサルデザインを取り入れたまちづくりに取り組む。

<sup>3</sup>駐車場法(昭和32年法律第106号)第2条第2項に規定する路外駐車場(道路附属物、公園施設、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。)であって、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの。

<sup>4</sup>信号機に、歩行者用青信号の表示を開始したこと又は当該表示が継続していることを、音響により伝達することができる付加装置を設置したもの。

<sup>5</sup>横断歩道上であることを表示する道路標示であって、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとするための線状又は点状の突起が設けられたもの。

**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**

重点施策	指標
<b>■生活道路等の優先の歩行空間の形成</b>	
・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優先の歩行空間の形成(最高速度30km/hの区域規制等と物理的デバイス(ハンブ・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)	<p>[KPI-14:全国指標]</p> <p>・30km/h速度規制等とハンブ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率 R12年 3割抑止(R6年比)</p> <p>[全国指標]</p> <p>・信号機のない横断歩道の更新数 R12年度末までに約8万本の横断歩道を更新</p>

<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>	[全国指標] ・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 R12年 3割抑止(R6年比)
<ul style="list-style-type: none"> <li>こどもの安全な歩行空間を確保</li> </ul>	・通学路における歩道等の整備率 R6年度 55% → R12年度 57%
<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>	[全国指標] ・信号機の改良等による死傷事故抑止件数 R12年度末までに約8,000件/年
<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>	[KPI-15:全国指標] ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数 R6年度 340市区町村 → R12年度 800市区町村
<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>	[全国指標] ・市街地開発事業において整備する幹線街路における無電柱化実施率 R4~R6年度 78% → R8~R12年度 82%
<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>	[全国指標] ・踏切事故件数 R3~R7年度平均値 → R8~R12年度平均値をR3~R7年度平均値比約1割低下
<ul style="list-style-type: none"> <li>第4種踏切道の緊急対策</li> </ul>	[全国指標] ・第4種踏切道の緊急対策箇所数 R5年度 0か所 → R11年度 300か所
<ul style="list-style-type: none"> <li>LRTの導入を推進</li> </ul>	[全国指標] ・LRT車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合)【再掲】 R6年度 42.5% → R12年度 45%
<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>	[KPI-16:全国指標] ・緑の基本計画のうち、こどもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関する施策を位置付けている計画の割合 R5年度末 25.1% → R12年度末 39%
<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> </ul>	・旅客施設における公衆無線LAN(Wi-Fi)整備率【再掲】 ①鉄軌道駅 R6年度 31% → R12年度 100% ②バスターミナル R6年度 100% → R12年度 100% ③旅客船ターミナル R6年度 83% → R12年度 100% ④空港 R6年度 100% → R12年度 100%を維持 ・旅客施設における多言語対応率【再掲】 ①鉄軌道駅 R6年度 98% → R12年度 100% ②バスターミナル R6年度 100% → R12年度 100% ③旅客船ターミナル R6年度 76% → R12年度 100% ④空港 R6年度 100% → R12年度 100%を維持
<ul style="list-style-type: none"> <li>多言語表記やピクトグラムを活用など誰にでも分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>内陸部の工場立地誘導地区へ工業関連企業が進出・稼働しており、これと東名高速道路浜松ICを結ぶ主</li> </ul>	

<p>要地方道浜松環状線の現道拡幅整備を行うことにより、地域産業を支える交通ネットワークサービスが向上し、主要拠点間の移動時間の短縮が図られ物流生産性に貢献する。【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)浜松環状線が、東名及び新東名高速道路(重要物流道路)を繋ぐネットワークとなり、双方を補完する広域幹線道路ネットワーク形成による平常時・災害時の安定的な輸送を確保する。【再掲】</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>・県営都市公園の活性化に向け、ハード・ソフトの両面にわたる具体的な取組内容を盛り込んだ「新・岐阜県都市公園活性化基本戦略」を策定し地域の発展と活性化に資する公園施策や、これからの社会や生活、新たなライフスタイルに対応した、さらにはその実現をけん引する公園づくりを進める。</li> </ul>

## 小目標 I—9:多様な資源を活かした魅力ある地域づくり

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-17] ・景観計画に基づき重点的な取組を進める地域の数(市区町村数)【再掲】 R6年度 38 市区町村 → R12年度 48 市区町村
<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-18] ・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 18 市町村 → R12年度 21 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>	[KPI-19:全国指標] ・みなとオアシスの登録数 R7年度 170 か所 → R12年度 190 か所
<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>	[KPI-59:全国指標] ・都市域における水と緑の公的空間確保量 R5年度末 14.2 m <sup>2</sup> /人 → R12年度末 15.2 m <sup>2</sup> /人
<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>	[KPI-20:全国指標] ・流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数 R5年度 523 団体 → R12年度 600 団体
<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>・魅力ある水辺空間及び賑わい空間が望まれており、港湾環境整備事業(緑地、水質改善等)、栈橋整備等を推進している。また、地域振興の取組が継続的に行われている施設を「みなとオアシス」として登録することで活動の活性化を図っており、これらの施策の実施により賑わいある水辺空間の創出に貢献する。</li> <li>・清水港新興津地区の海岸は、清水港の拡張や国道整備により埋立てられ、水際線は港湾や護岸等の人工構造物に改変されてきた。このことから、地域住民より「港湾機能だけでなく地域振興にも繋がる整備」を求める要請があり、県は人工海浜を中心施設とした新たな緑地計画を位置付けるとともに、港内に点在している漁船等の集約を図る小型船だまりを隣接地に位置付け、新たな海洋レクリエーション拠点・観光交流拠点の創出を目指して整備を推進する。</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>・管内港湾において住民参加による地域振興の取組が継続的に行われている施設を「みなとオアシス」として登録し、地域の水辺空間における更なる賑わいを創出する。</li> <li>・名古屋は、古くは濃尾平野を治めた古代豪族・尾張氏の拠点で、江戸時代には御三家筆頭である尾張徳川家の城下町として、また近代以降は我が国における経済産業の一大拠点として発展してきました。これらの重層的で多様な歴史を背景に、名古屋市内には歴史的資源が多く残されており、長い歴史の中で人々が積み上げ、継承してきた様々な歴史的風致が存在している。名古屋市では、伝統的な人々の営みと歴史的建造物が一体となり歴史的な風情を醸し出す、まちづくりを進めている。</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>	
・ みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進	[KPI-21: 全国指標] ・ みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数 R6 年度 2 → R12 年度 20
・ 官民連携による公園の整備・管理運営の推進	[KPI-22: 全国指標] ・ 公共施設等運営事業などにより公園全体を対象に民間活用をした公園数 R6 年度 10 件 → R12 年度 27 件
・ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり	[KPI-23] ・ 滞在快適性等向上区域を設定した市町村数 R7 年度 16 市町村 → R12 年度 26 市町村
・ 魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進	[KPI-24: 全国指標] ・ 魅力ある水辺空間の創出を行った箇所数 R6 年度 286 か所 → R12 年度 350 か所
<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</li> <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>	
・ 「道の駅」第3ステージの推進	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国営木曾三川公園において、河川公園ならではの自然環境に配慮した整備・管理運営を推進し、輪中文化の学習など多様な環境プログラムの実施、地域の歴史・文化・産業と結びついたイベント開催等により、訪れる人々の歴史・文化への理解を深めるとともに、地域のにぎわいを創出し、観光・周遊ネットワークの活性化に寄与するなど、地域の観光振興への波及効果が期待される</li> <li>・ 魅力ある水辺空間及び賑わい空間が望まれており、港湾環境整備事業(緑地、水質改善等)、棧橋整備等を推進している。また、地域振興の取組が継続的に行われている施設を「みなとオアシス」として登録することで活動の活性化を図っており、これらの施策の実施により賑わいある水辺空間の創出に貢献する。【再掲】</li> <li>・ 清水港新興津地区の海岸は、清水港の拡張や国道整備により埋立てられ、水際線は港湾や護岸等の人工構造物に改変されてきた。このことから、地域住民より「港湾機能だけでなく地域振興にも繋がる整備」を求める要請があり、県は人工海浜を中心施設とした新たな緑地計画を位置付けるとともに、港内に点在している漁船等の集約を図る小型船だまりを隣接地に位置付け、新たな海洋レクリエーション拠点・観光交流拠点の創出を目指して整備を推進する。【再掲】</li> <li>・ 静岡県の狩野川において、かわまちづくりの取組として管理用通路や親水護岸・階段など親水エリアの整備を進めることで、河川敷や水辺を安全に利用することが可能となる。親水空間を多くの方が利用されることで、地域の魅力が向上し来訪者が増加及び地域の活性化を目指している。今後もかわまちづくり等の水辺とまちが一体となった取組や都市・地域再生等利用区域指定など制度の活用により、公共空間を活かした賑わいの場が創出されることで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>・ みなと緑地 PPP 制度を活用した港湾緑地の高質化を図り、周辺施設と連携して訪れたいくなる「みなとまち」の形成を推進する。</li> <li>・ 多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした国民的な原風景を創成する運動を促し、地域活性化、観光振興の取組を推進する。</li> </ul>	

## 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	[KPI-25:全国指標] ・ 三大都市圏環状道路整備率 R6年度 84% → R12年度 89%
・ 高規格道路の未整備区間の早期整備	[KPI-5:全国指標] ・ 災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路(約20,000km)の未整備区間(約6,000km(令和2年度末時点))の整備完了率【再掲】 R5年度 6% → R12年度 19%
	[KPI-5:全国指標] ・ 道路による都市間速達性の確保率【再掲】 R5年度 57% → R12年度 60%
・ より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進	[全国指標] ・ 信号機の改良等による通過時間の短縮 R12年度末までに約1,400万人時間/年
・ 地域の基幹産業の競争力強化	[全国指標] ・ 海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト) (国内) R5年度 0% → R12年度 2% (国際) R5年度 0% → R12年度 5%
・ 国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO輸送網の構築	[全国指標] ・ 海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト) (国内) R5年度 0% → R12年度 2%
・ 穀物等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成	[全国指標]【再掲】 ・ 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) R5年度 0% → R12年度 5%
・ 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現	[KPI-77:全国指標]【再掲】 ・ 「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入ターミナル数 R5年度 4 → R12年度 15
・ ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上【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>	
・ 三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充	[KPI-28:全国指標] ・ 三大都市圏国際空港の国際線就航都市数 R7年度 194都市 → R12年度 212都市
・ 一般空港等の機能強化(滑走路延長事業)	[全国指標] ・ 滑走路延長が完了し、供用した空港の割合 R6年度 0% → R12年度 50%
・ 航空の安全・安心の確保	・ 滑走路端安全区域(RESA) <sup>26</sup> が確保されている空港の割合 R6年度 50% → R12年度 100%

<sup>26</sup>航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し、人命の安全を図るため、着陸帯両端に設けられた緩衝区域。

	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路上的における航空機等の衝突事故件数 R6年 1件 → R7年以降毎年 0件</li> </ul>
・FAST TRAVEL の推進	<p>[全国指標]</p> <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】 R6年度 21% → R12年度 100%</li> </ul>
・我が国の経済成長・地域活性化に寄与するクルーズ船の受入環境整備	
・国際拠点空港等へのアクセス強化	
<b>■新技術の実装に対応した物流拠点の整備</b>	
・社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装を見据えた物流拠点の整備	
・産地と港湾が連携した農林水産物・食品の更なる輸出促進による国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東名高速道路や新名神高速道路、東海環状自動車道などの開通により、沿線地域では工業団地の整備や物流拠点の集積が進み、現在の中部ブロックの発展をけん引してきた。東海環状自動車道では、平成12年の東回り全線工事着工後、沿線地域に企業が進出し、沿線市町の製造品出荷額等は増加している。今後もさらなる経済活動の活性化に寄与する。【再掲】</li> <li>・近年、トラックドライバーの高齢化や担い手不足が進展し、将来的にもトラックドライバー不足が予想されている中で、企業の物流ネットワークの維持やドライバーの労働環境改善の観点から、内航フェリー・RORO 船輸送網の構築・充実化を図る。これにより、大量輸送、定時制の確保、環境負荷の低減、輸送品質の確保など国内物流を安定的に支えることが期待される。</li> <li>・一般国道473号金谷相良道路Ⅲ事業は、東名相良牧之原IC周辺の混雑箇所回避による幹線道路機能の強化や、物流ルートの機能強化・安定化による観光・産業の促進が期待される。【再掲】</li> <li>・内陸部の工場立地誘導地区へ工業関連企業が進出・稼働しており、これと東名高速道路浜松ICを結ぶ主要地方道浜松環状線の現道拡幅整備を行うことにより、地域産業を支える交通ネットワークサービスが向上し、主要拠点間の移動時間の短縮が図られ物流生産性に貢献する。【再掲】</li> <li>・(主)浜松環状線が、東名及び新東名高速道路(重要物流道路)を繋ぐネットワークとなり、双方を補完する広域幹線道路ネットワーク形成による平常時・災害時の安定的な輸送を確保する。【再掲】</li> <li>・東三河・遠州・南信州を結ぶ三遠南信自動車道路の整備により、リニア中央新幹線整備の効果を三遠南信地域へ波及させ、都市と地域間の移動時間短縮により、地方への移住・居住の促進が期待される。【再掲】</li> <li>・三遠南信自動車道は東三河・遠州・南信州を結ぶ広域幹線道路ネットワークであり、当地域の交流がより深まるとともに、南北の新たな観光交流が形成される。【再掲】</li> <li>・西知多道路は、自動車部品輸出の拠点空港である「中部国際空港」と、高規格幹線道路(伊勢湾岸自動車道)を連絡し、名古屋都市圏を結ぶ、自動車専用道路網を形成する重要な路線。リニア中央新幹線の開業も見据え、中部国際空港と名古屋市街地を結ぶ信頼性の高い自専道ダブルネットワークを構築し、知多半島道路との代替性が確保されるとともに、整備後、所要時間短縮効果が見込まれ、円滑なモビリティの確保が期待される。【再掲】</li> <li>・高山清見道路(中部縦貫自動車道)の順次開通により、東海北陸自動車道と接続し、高速ネットワークを形成することで、飛騨地域の文化、観光資源を活かした地域振興や産業経済の発展を支えてきた。沿線4市町村(高山市、郡上市、飛騨市、大野郡白川村)の観光入込客数は、平成元年以降増加しており、高山市における外国人宿泊数も増加している。高山市街地への所要時間短縮効果も見込まれることから、今後も全線整備による、広域観光周遊ルートの形成が期待される。【再掲】</li> <li>・清水港新興津地区の海岸は、清水港の拡張や国道整備により埋立てられ、水際線は港湾や護岸等の人工構造物に改変されてきた。このことから、地域住民より「港湾機能だけでなく地域振興にも繋がる整備」を求める要請があり、県は人工海浜を中心施設とした新たな緑地計画を位置付けるとともに、港内に点在している漁船等の集約を図る小型船だまりを隣接地に位置付け、新たな海洋レクリエーション拠点・観光交流拠点の創出を目指して整備を推進する。【再掲】</li> <li>・阪神淡路大震災以降、既存の社会資本の耐震化が進められ、大規模地震に対する安全性が向上されてきた。また、南海トラフ地震に対応した道路啓開計画を策定するとともに、道路管理者間及び実働部隊との連携強化や訓練による対応能力を向上してきた。今後も南海トラフ地震・津波に対応した社会資本の耐震化・道路ネットワーク化が進むことにより、社会経済活動を継続され、地域住民の安全・安心が確保されることが期待される。南海トラフ地震での被害想定が大きい紀伊半島南部地域では、熊野道路、紀宝熊野道路の整備により津波浸水域を回避する代替路線が確保され、命の道としての効果が期待される。【再掲】</li> <li>・(国)152号は浜松市天竜区における生命線となる道路であり、市民生活だけでなく多くの企業にと</li> </ul>	

<p>っても重要な路線である。近年は気象の急激な変化による自然災害の頻発化・激甚化により、斜面崩壊による道路の寸断が発生している。このため、道路防災対策を推進し、道路空間の強靱化を図り、道路利用者の安全と安心を確保するとともに、災害に強い交通ネットワークを構築する。【再掲】</p>
<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>大型コンテナ船の寄港増加による荷役時間の長期化や、コンテナターミナルゲート前の渋滞の深刻化に対応するため、ゲート処理及びターミナル内荷役の効率化を図ることで、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を進める。これにより、コンテナターミナルの生産性が向上し、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前における待機時間の短縮が期待される。</li> <li>名古屋港に入港するコンテナ船や自動車運搬船の大型化が進み、大型船の着岸可能な岸壁が必要であるとともに、完成自動車の取扱施設が分散し非効率な荷役が生じている。一部の岸壁においては、老朽化が進行しており、大水深化、岸壁の耐震化等、ふ頭の再編整備を推進する。</li> <li>リニア中央新幹線の開業効果を岐阜県内に最大限に波及させ、リニア中央新幹線を活用した地域づくりを戦略的に進める</li> </ul>

## 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
<p><b>■地域経済を支える産業立地の促進</b></p>	
<p>・ 地域経済の活性化に向けた産業立地の促進【再掲】</p>	
<p><b>■インフラのセキュリティ強化</b></p>	
<p>・ 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</p>	<p>[KPI-29: 全国指標]          ・ 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす IT 障害発生件数(サイバー攻撃に起因するものに限る。)          R6年度 0件 → 毎年度 0件</p>
<p>・ 港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化</p>	<p>[KPI-30: 全国指標]          ・ システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合          R5年度 0% → 毎年度 100%</p>
<p><b>期待されるストック効果</b></p>	
<p>・ 一般国道 473 号金谷相良道路Ⅲ事業は、東名相良牧之原 IC 周辺の混雑箇所の回避による幹線道路機能の強化や、物流ルートの機能強化・安定化による観光・産業の促進が期待される。【再掲】</p> <p>・ 内陸部の工場立地誘導地区へ工業関連企業が進出・稼働しており、これと東名高速道路浜松 IC を結ぶ主要地方道浜松環状線の現道拡幅整備を行うことにより、地域産業を支える交通ネットワークサービスが向上し、主要拠点間の移動時間の短縮が図られ物流生産性に貢献する。【再掲】</p> <p>・ (主)浜松環状線が、東名及び新東名高速道路(重要物流道路)を繋ぐネットワークとなり、双方を補完する広域幹線道路ネットワーク形成による平常時・災害時の安定的な輸送を確保する。【再掲】</p>	
<p><b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b></p>	
<p>・ サイバーセキュリティに関する犯罪及びその被害の拡大の防止のために、サイバーセキュリティに関する施策を総合的かつ効果的に推進する。</p>	

## 小目標Ⅱ—3: 民間資金を活用した都市の国際競争力を高める基盤の整備

重点施策	指標
<p><b>■国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備</b></p>	
<p>・ 大都市の国際競争力強化のための基盤整備</p>	<p>[KPI-31: 全国指標]          ・ 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)          R6年度 0 → 令和12年度 0以上</p>
<p>・ 都市再生緊急整備地域等における都市開発事業への支援等を通じた公共的価値も生み出す都市再生</p>	<p>[KPI-32: 全国指標]          ・ 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          R2~R6年度 80ha → R7~R11年度 80ha</p>

<b>期待されるストック効果</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案の推進により、リニア開業による首都圏との時間短縮効果をより広域的に波及させるため、名古屋駅のスーパーターミナル化による交通機関相互の乗換利便性の向上はもとより、既存鉄道路線の直通運転化・高速化などにより名古屋駅からの40分交通圏が拡大する。</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>・国際競争力を一層強化するため、圏域全体の物流の効率性や利便性を高め、国際的なレベルでのものづくり産業の先進性を支える高規格道路等の必要な整備を推進する。</li> <li>・国際交流の拡大やものづくり産業の活発な生産活動の展開を喚起するため、道路等の必要なアクセス整備を推進し、空港・港湾と連携した高速交通ネットワークを構築するとともに、生産性向上、物流機能強化に資する道路などのインフラ基盤整備を推進する。</li> </ul>

## 小目標Ⅱ—4: 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>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ PPP/PFI 等の官民連携の推進</li> </ul>	[KPI-33: 全国指標] ・PPP/PFIの事業規模【再掲】 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
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	[KPI-34: 全国指標] ・「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 (建設・不動産) H30年度 2.8兆円 → R12年度 6兆円 (モビリティ・交通) R2年度 6兆円 → R12年度 10兆円
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市下水道事業に関する PPP/PFI の推進し、民間の創意工夫を活かし維持管理の効率の向上を実現する。</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>・ PFI の仕組みを活用した公共施設やインフラの整備、運営を進める。また、クラウドファンディングや民間資金を活用した PFI やソーシャル・インパクト・ボンドの取組など多様な資金調達手法の普及を図るとともに、地域の課題解決に事業として取り組むスモールビジネスなどの振興や中間支援組織の取組支援を進める。</li> </ul>	

## 小目標Ⅱ—5: 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>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア中央新幹線の整備の促進</li> <li>・自動物流道路の構築</li> <li>・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)</li> <li>・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</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・カーボンニュートラルポート形成の推進</li> </ul>	[KPI-56: 全国指標] ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数 R6年度 44 港湾 → R12年度 100 港湾
<b>期待されるストック効果</b>	
<p>・(国)152号は浜松市天竜区における生命線となる道路であり、市民生活だけでなく多くの企業にとっても重要な路線である。近年は気象の急激な変化による自然災害の頻発化・激甚化により、斜面崩壊による道路の寸断が発生している。このため、道路防災対策を推進し、道路空間の強靱化を図り、道路利用者の安全と安心が確保されるとともに、災害に強い交通ネットワークが構築される。【再掲】</p>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<p>・太平洋側を東西に結ぶ東海道新幹線や東名・新東名高速道路に加え、中部ブロックの内陸部を通過するリニア中央新幹線の効果を太平洋側にも広域に波及させるため、リニア山梨県駅(仮称)やリニア長野県駅(仮称)と太平洋側を結ぶ南北軸を整備するとともに、こうした高速交通ネットワークを通じて東海道新幹線エリアの諸都市の連携を促し、都市拠点などの整備により広域的な地域間の交流や経済的なつながりの増大に向けた取組を推進する。</p>	

## 小目標Ⅱ—6: 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
<b>■水害対策</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)</li> </ul>	[KPI-35] ・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 0% → R12年度 69%
	[KPI-36] ・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 16% → R12年度 20%
	[全国指標] ・気候変動を踏まえた洪水により生じる国管理河川における床上浸水家屋(約670万戸)の解消率 R5年度 20% → R12年度 39%
	[全国指標] ・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した都道府県管理河川(約53万m <sup>2</sup> ・km)の整備完了率 R6年度 21% → R12年度 28%
	[全国指標] ・特定都市河川の指定河川数 R6年度 397 河川 → R12年度 551 河川
	[KPI-37] ・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 6% → R12年度 12%
	浸水実績地区等における下水道による浸水対策完了率 R5年度 77% → R12年度 86%

・グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進	[全国指標] ・緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約100都市(令和4年度末時点))における取組完了率 R4年度 11% → R12年度 70%
・浄水場の浸水対策の推進	・2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場のうち、洪水等の浸水想定区域内にある施設(全国約700か所)の浸水災害対策完了率 R4年度 56% → R12年度 81%
・人口・資産集積地区における下水道施設の耐水化の推進	・人口・資産集積地区(市街化区域・DID(人口集中地区)等)からの排水を受け持つ下水処理場等(下水処理場、ポンプ場)における水害時の揚水機能確保完了率 R5年度 20% → R12年度 80%
・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	
<b>■土砂災害対策</b>	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	[KPI-38] ・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 33% → R12年度 43%
・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	
<b>■津波、高潮・高波対策</b>	
・流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	[KPI-39] ・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 57% → R12年度 63%
・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	[KPI-9:全国指標] ・大規模地震が想定されている地域等における水門・陸閘等(約14,000施設)の安全な閉鎖体制の確保率【再掲】 R5年度 85% → R12年度 91%
・「協働防護」による港湾における気候変動適応	[KPI-40:全国指標] ・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国63港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合 R6年度 0% → R12年度 11%
<b>■耐震化等の地震対策</b>	
・大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策	[全国指標] ・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防等(約830km)の地震・津波対策の対策完了率 R5年度 83% → R12年度 87%
	・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・樋門等の地震・津波対策の対策完了率 R5年度 54% → R12年度 78%
	[全国指標] ・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等におけるダム等管理設備(約1,600か所)の耐震整備完了率 R5年度 82% → R12年度 86%
	[全国指標] ・南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等(延長約3,500km)の耐震対策の完了率 R5年度 65% → R12年度 69%

<ul style="list-style-type: none"> <li>道路橋梁等の耐震機能強化</li> </ul>	<p>[KPI-41: 全国指標]</p> <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 R5 年度 82% → R12 年度 88%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路等の耐震対策</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <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 R6 年度 61% → R12 年度 65%</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>	<p>[KPI-42]</p> <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(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 7% → R12 年度 28%</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>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>下水道の急所施設である下水道管路の耐震化完了率 R5 年度 85% → R12 年度 91%</li> </ul>
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>下水道の急所施設である下水処理場の耐震化完了率 R5 年度 56% → R12 年度 70%</li> </ul>
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>下水道の急所施設であるポンプ場の耐震化完了率 R5 年度 69% → R12 年度 90%</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・送水管の耐震化完了率 R5 年度 52% → R12 年度 65%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道の急所施設である取水施設(中部の取水施設能力:約 7,600 万<math>\text{m}^3</math>/日)の耐震化完了率 R5 年度 38% → R12 年度 62%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道の急所施設である浄水施設(中部の浄水施設能力:約 7,100 万<math>\text{m}^3</math>/日)の耐震化完了率 R5 年度 61% → R12 年度 84%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道の急所施設である配水池(中部の配水池有効能力:約 4,000 万<math>\text{m}^3</math>)の耐震化完了率 R5 年度 81% → R12 年度 91%</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 R4 年度 89% → R12 年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 R4 年度 78% → R12 年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅・建築物の耐震化</li> </ul>	<p>[全国指標] (参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>居住世帯のある住宅のストック総数のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震性が確保されているものの割合(住宅の耐震化率) R5 年 90% → R12 年 95%</li> </ul>
	<p>[全国指標] (参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>耐震診断が義務付けられた、病院、店舗、旅館等の不特定多数の者等が利用する大規模建築物等(11,464 棟(令和5年度末時点))のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合 R5年 92.9% → R12 年 耐震性が不十分なものをおおむね解消</li> </ul>

	<p>[全国指標] (参考) ・緊急輸送道路の一部等(約9,000km)の沿道建築物で、耐震診断が義務付けられたもの(7,291棟(令和6年4月1日時点))のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合 R5年 43.6% → R12年 60%</p>
<b>■火山噴火対策</b>	
<p>・火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づく対策の推進</p>	<p>[全国指標] ・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域が指定された火山(50火山)のうち、火山噴火緊急減災対策砂防計画の実行性を高めるための改定を行った火山の割合 R7年度 28% → R12年度 54%</p>
<p>・河川情報等の充実</p>	<p>[全国指標] ・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域に指定された火山(50火山)における土砂災害対策ナビゲーションシステムの構築完了率 R6年度 0% → R12年度 34%</p>
<b>■豪雪対策</b>	
<p>・道路の雪寒対策等</p>	<p>[全国指標] ・雪寒指定道路(直轄区間約 12,000km)のうち交通障害が発生する危険性の高い箇所における雪寒対策必要箇所(約 940 か所(令和5年度末時点))の整備完了率 R5年度 0% → R12年度 24%</p>
<b>■災害に強いまちづくり・地域づくり</b>	
<p>・災害に強い市街地形成に関する対策</p>	<p>[KPI-43: 全国指標] ・災害に強い市街地形成に関する対策を優先的に必要とする地域(569 市区町村(令和5年度時点))のうち、対策(津波避難タワー等の整備、不燃化促進、緊急車両アクセス向上、防災機能強化等)が概成した割合 R5年度 9% → R12年度 45%</p>
<p>・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進</p>	<p>[全国指標] ・都市再生安全確保計画の策定率 R5年度 40% → R12年度 60%</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>[全国指標] (参考<sup>27</sup>) 調査対象地域(全国 287,966 km<sup>2</sup>)における地籍調査の完了率 R6年度 53% → R11年度 57%</p>
	<p>[全国指標] (参考<sup>28,28</sup>) 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: 188,694 km<sup>2</sup>)における地籍調査の完了率 R6年度 81% → R11年度 87%</p>
<p>・復興事前準備の推進</p>	<p>・大規模地震対策が必要な市区町村(日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域、首都直下地震緊急対策区域及び南海トラフ地震防災対策推進地域の市区町村:約 1,100 市区町村)における事前復興まちづくり計画等の策定完了率 R6年度 1.9% → R12年度 9%</p>
<p>・地下街の防災対策の推進</p>	<p>[全国指標] ・地下街等防災推進計画に基づく耐震対策(全国 77 か所(令和5年度末時点))が完了した地下街の割合 R5年度 78% → R12年度 86%</p>

<sup>27</sup>地籍整備に関する指標については、国土調査事業十箇年計画(令和2年5月 26 日閣議決定)において定めるものとしており、本重点計画では参考指標としている。

<sup>28</sup>空家等対策の推進に関する特別措置法(平成 26 年法律第 127 号)

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 密集市街地等の改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (参考) 著しく危険な密集市街地の面積の解消率 R5年度 100% → R12年度 100%</li> </ul>
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[全国指標]</li> <li>・ (参考) 全国の空き家(住宅約 900 万戸(令和5年度時点)ほか建築物等)のうち、特に対応が必要な空き家(約20万物件)について、市区町村の取組(空家法<sup>29</sup>に基づく助言・指導・勧告、任意の行政指導等)により対応(改修等による利活用、適切な管理、除却や修繕等)がなされた割合 R5年度 40.1% → R12年度 100%</li> </ul>
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[全国指標]</li> <li>・ (参考) 特に老朽化した公営住宅団地(全国の公営住宅:5,500団地(令和6年度時点想定))の更新や老朽化対策のための改修の完了率 R6年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>
<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>[全国指標]</li> <li>・ 立地適正化計画を策定した市町村数【再掲】 R6年度 636 都市 → R12年度 1,000 都市</li> </ul>
<p><b>■ 防災拠点の強化</b></p>	
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-44: 全国指標]</li> <li>・ 広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約 1,500 か所)における災害時に活用可能な給水施設の確保率 R4年度 17% → R12年度 50%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>[全国指標]</li> <li>・ 広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園(約 1,500 か所)における災害時に活用可能なトイレの確保率 R4年度 28% → R12年度 50%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>[全国指標]</li> <li>・ 防災拠点や避難地等の確保を図るために整備が必要な防災公園(全国 268 か所)の対策(避難場所となる運動施設、支援部隊の活動拠点となる広場、災害応急対策に必要な備蓄倉庫・発電施設等の整備)完了率 R5年度 48% → R12年度 100%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路における防災拠点機能強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-45: 全国指標]</li> <li>・ 道の駅における防災対策(防災上の位置付け(地域防災計画への位置付け)がある道の駅(約 450 か所(令和5年度末時点))の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率 R5年度 55% → R12年度 68%</li> </ul>
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、劣化箇所改修等)の完了率 R6年度 0% → R12年度 42%</li> </ul>
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[全国指標]</li> <li>・ 全国の空港(95 空港)における他空港との連携を空港の業務継続計画(A2-BCP)等に位置付けている計画の策定完了率 R6年度 0% → R12年度 100%</li> </ul>
<p><b>■ 災害時に機能する陸海空のネットワーク構築</b></p>	
<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>[KPI-5: 全国指標]</li> <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【再掲】 R5年度 6% → R12年度 19%</li> </ul>

<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>	<p>[全国指標]</p> <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(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</li> </ul> <p>R5年度 0% → R12年度 14%</p>
<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>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>R5年度 54% → R12年度 61%</p>
<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>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緊急輸送道路(約 110,000km)の法面・盛土における対策必要箇所(約 34,000 か所(令和6年度末時点))の整備完了率</li> </ul> <p>R5年度 67% → R12年度 76%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>R5年度 17% → R12年度 67%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>信号機電源付加装置の整備台数</li> </ul> <p>R12年度末までに約 1,500 台</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <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)における護岸の嵩上げや排水機能の強化等の浸水対策の完了率</li> </ul> <p>R6年度 48% → R12年度 91%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>空港無線施設等の電源設備等の浸水対策</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>R6年度 79% → R12年度 80%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>R6年度 74% → R12年度 92%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>R6年度 89% → R12年度 93%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の耐震対策</li> </ul>	<p>[KPI-46: 全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>R6年度 0% → R12年度 33%</p> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul> <p>R5年度 26% → R9年度 100%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の浸水対策</li> </ul>	<p>[KPI-47: 全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>R5年度 38% → R12年度 74%</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の豪雨対策</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>R5年度 35% → R12年度 80%</p>

	<p>〔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</p> <p>R5 年度 29% → R12 年度 66%</p>
・ 事業間連携や鉄道災害調査隊の活用による早期災害復旧体制の構築	
・ 港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発(高潮・高波対策)	<p>〔全国指標〕</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</p> <p>R5 年度 42% → R12 年度 48%</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>〔KPI-48: 全国指標〕</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</p> <p>R5 年度 35% → R12 年度 43%</p>
・ 港湾における走錨事故の防止等に関する対策	<p>〔全国指標〕</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</p> <p>R5 年度 82% → R12 年度 88%</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>〔全国指標〕</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(100 か所)の整備完了率</p> <p>R5 年度 4% → R12 年度 15%</p>
・ 港湾における津波対策	<p>〔全国指標〕</p> <p>・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</p> <p>R5 年度 35% → R12 年度 59%</p>
・ 海域における豪雨災害等による漂流物等への対応	<p>〔全国指標〕</p> <p>・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</p> <p>R7 年度 80% → R12 年度 93%</p>
・ プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善	
・ 大規模災害時における円滑な航路啓開・災害復旧等を可能とするため全国各地に作業船を保有できるような環境を整備	
・ 防災性に優れた業務継続地区の構築	<p>〔全国指標〕</p> <p>・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</p> <p>R5 年度 41% → R12 年度 73%</p>
<b>期待されるストック効果</b>	
<p>・ 阪神淡路大震災以降、既存の社会資本の耐震化が進められ、大規模地震に対する安全性が向上されてきた。また、南海トラフ地震に対応した道路啓開計画を策定するとともに、道路管理者間及び実働部隊との連携強化や訓練による対応能力を向上してきた。今後も南海トラフ 地震・津波に対応した社会資本の耐震化・道路ネットワーク化が進むことにより、社会経済 活動を継続され、地域住民の安全・安心が確保されることが期待される。南海トラフ地震での被害想定が大きい紀伊半島南部地域では、熊野道路、紀宝熊野道路の整備により津波浸水域を回避する代替路線が確保され、命の道としての効果が期待される。【再掲】</p> <p>・ 大規模災害時における緊急物資輸送、幹線物流機能の確保のため、ネットワークを意識した耐</p>	

震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等が進むことにより、社会経済活動を支えるサプライチェーンへの影響が最低限に抑制されるとともに、地域住民の安全・安心が確保されることが期待される。

- ・ 東日本大震災以降、発生頻度の高い津波に対する海岸等の堤防整備とともにこれを越える津波に対するソフトを含めた対策も進められ沿岸域住民の安全・安心に寄与してきた。今後も南海トラフ地震・津波に対応した防波堤の粘り強い化、海岸堤防の整備などの社会資本整備が進むことにより、背後地の浸水被害が軽減されることが期待される。また、防波堤の粘り強い化により、津波来襲後においても港内静穏度を確保することで、物流機能の維持が期待される。
- ・ 巨大地震等の自然災害後における具体的な対応と、平時に行うマネジメント活動等を示した港湾BCPの策定・充実を図ることで、災害発生後における港湾の重要機能の維持・早期回復が期待できる。
- ・ 南海トラフ地震等の大規模・広域災害における航路啓開計画(伊勢湾 BCP)の策定・充実を図ることで、伊勢湾内の広域連携による緊急物資輸送や港湾物流機能の早期回復が期待できる。
- ・ 岐阜県内緊急輸送道路上の橋梁について、平成 25 年度に策定した緊急輸送道路ネットワーク整備計画に基づき、地震時に橋脚の倒壊や落橋といった甚大な被害が発生しないよう計画的に耐震対策を推進し、平成 30 年度に完了した。また令和元年度以降、緊急輸送道路など特に重要な路線を優先して、被災しても速やかな機能回復が可能な性能を目指す対策(フルスペック化)を推進することにより、災害時でも救急搬送や物資輸送などが可能なネットワークの確保に貢献している。
- ・ 二級河川三滝川・海蔵川流域は、昭和 49 年の豪雨による水害をはじめとして、過去から度々浸水被害が発生していることから、治水安全度向上のため、三滝川から海蔵川へ洪水の一部を分派させる三滝新川の河川整備を行っている。河川整備を行うことにより県内有数の市街地である四日市市の治水安全度向上に大きく寄与する。
- ・ 境川では、流域における都市化の進展に伴う洪水時の河川への流出量の増大等により治水安全度が低下しており、平成 20 年8月をはじめ浸水被害が頻発している。このため、河川改修に加え、排水機場による流域分離、校庭貯留等の貯留対策、新規開発地への流出抑制対策などの統合的な治水対策が進められている。
- ・ 巴川流域では、昭和 49 年7月に発生した七夕豪雨により激甚な被害が発生したことから、昭和 54 年より抜本的な治水対策に着手しており、政令指定都市として多くの資産や主要交通網が集中する流域における浸水被害の軽減を図り、地域経済の発展や物流機能の確保を図る。
- ・ 二級河川柳生川水系柳生川は、豊橋市街地を貫流する河川で、平成 20 年8月末豪雨で、河口より約 5.1km に位置する境橋上流で、越水により、約 10.4ha が浸水し、床上浸水 129 棟を含む 212 棟や大型商業施設、主要幹線が被害にあった。浸水被害を解消するため、JR東海道新幹線を始め鉄道橋3橋、道路橋5橋が連なる狭窄区間に、地下河川を整備することにより、床上浸水を0にするとともに、主要幹線道路である国道 259 号や豊橋鉄道といった物流と住民の生活を支える重要な交通網を浸水被害から守る。
- ・ 松川ダムは、洪水調節と水道用水及びかんがい用水の安定化を目的とした多目的ダムで、昭和 58 年台風 10 号を初めとする豪雨により、ダム貯水池内に計画を上回る大量の土砂が流入・堆積し、治水機能に支障をきたしていた。松川ダム再開発事業として、恒久的な堆砂対策となる洪水バイパス施設建設、及び貯水池機能の回復と予備放流を解消するための貯水池掘削を実施することで、地区の安全性が向上し、想定氾濫区域内の宅地化により、人口・資産が増大している。また、リニア中央新幹線の長野県駅が飯田市に開業され、想定氾濫区域内の定住人口・交流人口の増加、企業生産活動の拡大が見込まれている。
- ・ 二級河川九領川流域内では、昭和 50 年 10 月豪雨による甚大な浸水被害を契機に事業着手している。河川改修事業の実施により、本川水位を低下させ治水安全度を向上させることで、流域内の家屋や工業団地、幹線道路などの浸水被害の軽減を期待する。
- ・ 飛騨市神岡町船津地区では、落石・崩落の危険性がある箇所が 10 箇所あり、山腹斜面の高標高部には風化している岩塊が多数存在し、平成 25 年には落石事故が発生した。船津割石防災の整備より、こうした防災危険箇所の回避や、雨量通行規制区間の短縮が可能となり、安全で安心な道路整備が期待される。
- ・ 事業区間の国道 41 号では、降雨による通行規制や落石・土砂崩れによる通行止めが平成 10 年から平成 30 年の間で 10 回、累計 130 時間発生している。上麻生防災事業の整備により、土砂流出等の災害時の交通寸断による孤立地域の発生リスクや高次医療施設への広域迂回の発生リスクの解消が期待される。
- ・ 一般国道 477 号菰野工区は、地形が急峻で、表層には不安定な浮石が点在しており、台風等の大雨・暴風による斜面崩壊、落石などの恐れがあることから、土砂災害等の発生を防ぐため、法面对策を実施することで、適切な国土保全強化が図られ、住民生活や社会経済活動への影響を軽減することが期待できる。
- ・ (国)152 号は浜松市天竜区における生命線となる道路であり、市民生活だけでなく多くの企業にとっても重要な路線である。近年は気象の急激な変化による自然災害の頻発化・激甚化によ

り、斜面崩壊による道路の寸断が発生している。このため、道路防災対策を推進し、道路空間の強靭化を図り、道路利用者の安全と安心を確保するとともに、災害に強い交通ネットワークが構築される。【再掲】

- ・ 放置艇は、景観の悪化や船舶航行の支障だけでなく、沈船による海洋汚染や津波等発生時の流出による二次被害への問題がある。これを受け放置艇対策として、保管能力の向上と規制の強化を推進しており、着実に放置艇が減少し、安全かつ魅力ある水辺空間の創出に貢献している。

**インフラマネジメントの方針を踏まえた取組**

- ・ これまで河川改修やダム整備により、河川流域の水害に対する安全性の向上が図られてきた。特に天竜川の川路地区では、前例の無い前面盛り土方式の治水対策により安全度が向上し、事業完了後に企業等が多数立地する地域振興の拠点に成長した。また、庄内川の枇杷島地区では、東海豪雨後の河川激甚災害対策特別緊急事業等の実施により安全度が向上し、東海豪雨後に減少した人口が被災前の人口にほぼ回復するとともに、有名菓子メーカーなどが参入している。気候変動による水害リスクの増大に備えるため、あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」への転換により、ハード・ソフト一体の事前防災対策を行い、社会全体が災害へ備える力を向上させ、水災害に対し強く持続可能な社会を構築する。
- ・ 管内の重要港湾以上において各港湾水際・防災対策連絡会議を順次設置し、水際・防災対策に関する情報共有、所要の対策に係る連絡調整を円滑に進め関係者間の連携強固を図ることで、ハード・ソフト両面の防災・減災対策により、強靭な国土の形成が期待される。
- ・ 内ヶ谷ダムは、木曾川水系長良川支川亀尾島川の岐阜県郡上市大和町内ヶ谷に多目的ダムとして建設するものであり、本流域は、東海北陸自動車道や東海環状自動車道等の交通網の発達により、奥美濃地域における観光や、中流域を中心に製造業が発展し、流域全体の治水安全度の向上が求められており、河川改修に加えて内ヶ谷ダムの整備により、ダム下流域の洪水被害の軽減が図れる。
- ・ 静岡県浜松市中央区を流れる二級河川九領川では、河川改修事業の実施により、背後地周辺の治水安全度が向上し、降雨時の浸水リスク軽減に伴う交通アクセスの改善により、浜松技術工業団地や大規模観光農園の安定的な経営に寄与する。
- ・ 土石流、急傾斜地の崩壊、地すべりのおそれがある土地に関する地形等の状況調査を行い、警戒避難体制の整備が図れるよう、土砂災害警戒区域等を指定する。

<sup>7</sup> 地籍整備に関する指標については、国土調査事業十箇年計画(令和2年5月26日閣議決定)において定めるものとしており、本重点計画では参考指標としている。

<sup>8</sup> 空家等対策の推進に関する特別措置法(平成26年法律第127号)

**小目標Ⅱ—7: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>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水災害リスク情報の充実・活用</li> </ul>	[KPI-49: 全国指標] ・ 土砂災害警戒区域(約699,100区域(令和5年度末時点))のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表が完了した区域の割合 R5年度 96% → R12年度 100%
	・ 洪水浸水想定区域が指定されている市区町村のうち、最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
	[全国指標] ・ 高潮浸水想定区域が指定されている市区町村(全国213市区町村(令和5年度末時点))のうち、最大クラスの高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
	[全国指標] ・ 津波災害警戒区域が指定されている市区町村(全国436市区町村(令和5年度末時点))のうち、最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合

	R5年度 0% → R12年度 100%
	[全国指標] ・土砂・流木の影響を受けると想定される河川(約50河川(令和7年度末時点想定))のうち、河川からの氾濫に係るハザードに土砂・流木の影響を見込んだハザード情報が示されている河川の割合
	R6年度 0% → R12年度 40%
	・雨水出水浸水想定区域図が作成される市区町村のうち、最大クラスの内水に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合
	R5年度 0% → R12年度 100%
・ 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
	R6年度 28% → 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	[全国指標] ・大規模盛土造成地を有する市区町村(全国約1,000市区町村)における安全性把握調査完了率
	R5年度 4.3% → R12年度 65.9%
	[全国指標] ・都道府県、指定都市、中核市(全国129団体)における盛土規制法に基づく規制区域の指定完了率
	R5年度 0% → R10年度 100%
	[全国指標] ・液状化の発生傾向が比較的強いエリアが含まれる市区町村(全国:約700市区町村)におけるリスクコミュニケーションの充実に必要な液状化ハザードマップの作成完了率
	R6年度 6.4% → R12年度 19%
	・液状化リスクマップによるリスク把握がなされ、関係者間での共有が図られた都道府県の割合
	R6年度 0% → R11年度 100%
・ 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
	R6年度 77.8% → R12年度 100%
	・災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画(港湾BCP)を改訂した港湾(重要港湾以上)の割合
	R6年度 0% → R12年度 100%
・ 「協働防護」による港湾における気候変動適応	[KPI-40:全国指標] ・民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾(全国63港)のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合【再掲】
	R6年度 0% → R12年度 11%
・ 道路啓開計画策定及び実効性の向上(災害に備えた関係機関との連携)	
・ 住民自らの的確な避難行動につながる災害情報提供の充実	
・ 災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査	[全国指標] (参考) ・調査対象地域(全国287,966km <sup>2</sup> )における地籍調査の完了率
	R6年度 53% → R11年度 57%
	[全国指標] (参考)優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km <sup>2</sup> )における地籍調査の完了率【再掲】
	R6年度 81% → R11年度 87%
<b>■ TEC-FORCE の増強と多様な主体との連携強化</b>	
・ TEC-FORCE 等に係る機能強化による災害対応力の強化	[KPI-50:全国指標] ・TEC-FORCE(対象隊員数:約8,900人)による被災状況把握等の高度化(DiMAPSを始めとした情報集約ツールの開発等)への対応(訓練・研修・講習の受講)完了率
	R5年度 16% → R12年度 100%

	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 R6年度 75% → R12年度 83%</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 R5年度 22% → R12年度 71%</li> </ul>
・水防団の充実強化等による地域水防力の強化	<p>[全国指標]</p> <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 R5年度 41% → R12年度 100%</li> </ul>
・ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築	<p>[KPI-51:全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全国の市区町村と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率 R6年度 62% → R12年度 80%</li> </ul>
<b>(参考)</b>	
<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>	
<b>■地域における平時からの防災力の強化</b>	
・地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用の推進	<p>[全国指標]</p> <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 R6年度 28% → R12年度 100%</li> </ul>
<b>■早期避難等を促すための防災情報の高度化</b>	
・防災気象情報等の高度化	<p>[全国指標]</p> <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) R2～R6年の平均値 178km → R8～R12年の平均値 100km</li> </ul>
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 R6年度 14% → R12年度 71%</li> </ul>
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <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領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実施進捗率 R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)</li> </ul>
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地震観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:663か所)の完了率 R6年度 41% → R12年度 67%</li> </ul>
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く(震度の誤差が震度階級で±2階級以下)提供した地域の割合 H28～R2年度の平均値 89.3% → R8～R12年度の平均値 92%</li> </ul>
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>津波に関する情報を迅速に提供(地震発生から3分以内に津波警報・注意報を発表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合 R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%</li> </ul>
	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>火山観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:61か所)の完了率 R6年度 11% → R12年度 52%</li> </ul>
	<p>[全国指標]</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>火山噴火に関する情報を的確に提供(噴火前に噴火警報を発表し、又は噴火発生から5分以内に噴火速報を発表)した割合 R2～R6年度の平均値 99.97% → R8～R12年度の平均値 99.98%</li> </ul>
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>管内港湾事務所において、ドローンの配備、みなとカメラを更新・新設することにより、災害時における港湾施設の被害状況の迅速な確認体制を構築することが期待できる。</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>被害想定や施設の耐震特性等に関する情報を始めとする地域の災害リスク情報を整理し、それを分かりやすい表現方法と手段で公表し、地域住民等との共有を図り、防災意識の向上を推進する。</li> <li>まちづくり部局等の施策と連携し、水災害対策と「コンパクト・プラス・ネットワーク」とを連動させ、水災害リスクがより低い区域への誘導・住まい方の工夫や水災害に強い安全・安心なまちづくりを推進する。</li> </ul>	

## 小目標Ⅱ—8: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>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	[KPI-53:全国指標] ・インフラ DX ネットワークを活用するシステム数の割合 R6年度 38% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	[KPI-54:全国指標] ・第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間の CCTV カメラ(約 3,000 か所)の設置完了率 R5年度 29% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> <li>河川情報等の充実</li> </ul>	[全国指標] ・周辺に住民や登山者等が存在する火山災害警戒地域に指定された火山(50 火山)における土砂災害対策ナビゲーションシステムの構築完了率【再掲】 R6年度 0% → R12年度 34%
	[全国指標] ・国管理河川(約 10,000km)において新技術(夜間の視認性を向上させたカメラ:約 2,400 か所)による河川流況等の観測、危機管理の高度化を実現した割合 R6年度 0% → R12年度 100%
	・国・水資源機構管理ダム等において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合 R5年度 0% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> <li>河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理の推進</li> </ul>	[KPI-69:全国指標] ・国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備:約 10,000km)の完了率【再掲】 R6年度 0% → R12年度 22%
<ul style="list-style-type: none"> <li>洪水予測の高度化</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>高潮予測の高度化</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾における災害情報収集等に関する対策</li> </ul>	[KPI-55:全国指標] ・全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路(140 か所)のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路(123 か所)における整備完了率 R6年度 9% → R12年度 39%

<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾における気候変動対策や災害時の港湾施設の利用可否判断の高度化等に必要な技術基準類(高潮、高波及び津波の作用条件並びに岸壁、棧橋及び防波堤の性能照査方法に関する6項目)の策定完了率</li> </ul> <p>R6年度 0% → R12年度 67%</p>
<p><b>■早期避難等を促すための防災情報の高度化</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>防災気象情報等の高度化</li> </ul>	<p>[全国指標]</p> <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)<b>【再掲】</b> R2～R6年の平均値 178km → R8～R12年の平均値 100km</li> </ul> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <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<b>【再掲】</b> R6年度 14% → R12年度 71%</li> </ul> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <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領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実施進捗率<b>【再掲】</b> R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)</li> </ul> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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<b>【再掲】</b> R6年度 41% → R12年度 67%</li> </ul> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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<b>【再掲】</b> H28～R2年度の平均値 89.3% → R8～R12年度の平均値 92%</li> </ul> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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 <b>【再掲】</b> R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%</li> </ul> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>火山観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所: 61か所)の完了率<b>【再掲】</b> R6年度 11% → R12年度 52%</li> </ul> <p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>火山噴火に関する情報を的確に提供(噴火前に噴火警報を発表し、又は噴火発生から5分以内に噴火速報を発表)した割合<b>【再掲】</b> R2～R6年度の平均値 99.97% → R8～R12年度の平均値 99.98%</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>	<p>[全国指標] (参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <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<b>【再掲】</b> R6年度 53% → R11年度 57%</li> </ul> <p>[全国指標] (参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <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<b>【再掲】</b> R6年度 81% → R11年度 87%</li> </ul>
<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>	<p>[全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;PLATEAU&gt;3D都市モデルの整備都市数 R6年度 250都市 → R9年度 500都市</li> </ul> <p>[全国指標]</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・&lt;不動産ID&gt;API連携による不動産IDの利用法人数 R12年度 500 法人</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <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 R12年度 500 法人</li> </ul>
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川管理施設の老朽化対策として、老朽化した河川管理施設の修繕・更新を実施する。また、河川管理施設の無動力化・遠隔操作化を実施することにより、河川管理の高度化・効率化が図られることが期待される。【再掲】</li> <li>・建築物の用途や建築年、都市計画決定情報、災害リスクといった都市空間の属性情報を持ち、まちづくりや防災、環境などの様々な分野におけるシミュレーションや計画策定への活用が可能となる。</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>・異常気象時や災害時における防災行動とその実行主体を大規模氾濫減災協議会等により危険情報図やタイムライン等を作成し、関係機関と情報共有・連携することで災害対応の強化を図る。</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: 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>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[全国指標]</li> <li>・信号機の改良等によるCO<sub>2</sub>の排出抑止量 R12年度末までに約18,000トンCO<sub>2</sub>/年</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[全国指標]</li> <li>・踏切遮断による損失時間 R5年度 82万人・時/日 → R12年度 78万人・時/日</li> </ul>
<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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-58]</li> <li>・道路照明のLED化率 ※国直轄 R5年度 51.2% → R12年度 100%</li> <li>[KPI-58]</li> <li>・道路関係車両の電動化率 ※国直轄 R5年度 14.6% → R12年度 100%</li> <li>[KPI-58]</li> <li>・再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄 R5年度 25.2% → R12年度 60%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水道分野における脱炭素化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4年度 1.0万t-CO<sub>2</sub> → R12年度 2013年度比 2.4万t-CO<sub>2</sub></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道分野における脱炭素化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4年度 12.1万t-CO<sub>2</sub> → R12年度 18万t-CO<sub>2</sub></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・カーボンニュートラルレポート形成の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[KPI-56: 全国指標]</li> <li>・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】 R6年度 44港湾 → R12年度 100港湾</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空の脱炭素化</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道ネットワーク全体の脱炭素化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[全国指標]</li> <li>・エネルギーの使用に係る原単位の改善率(H25年度基準) R5年度 88.1% → R12年度 84.3%</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の脱炭素化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[全国指標]</li> <li>・鉄道による貨物輸送トンキロ R6年度 164億トンキロ → R12年度 221億トンキロ</li> </ul>

	〔全国指標〕 ・海運による貨物輸送トンキロ R5 年度 371 億トンキロ → R12 年度 410.4 億トンキロ
・物流施設の脱炭素化の推進	〔全国指標〕 ・脱炭素化された物流施設の数 R6 年度 35 施設 → R12 年度 200 施設
・スマートシティの社会実装の推進	〔KPI-79:全国指標〕 ・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数 R5 年度末 141 地域 → 毎年度増加
・まちづくり GX の推進	〔KPI-59:全国指標〕 ・計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量 R7 年度 0 トン CO <sub>2</sub> → R12 年度 620 万 トン CO <sub>2</sub> 〔KPI-59:全国指標〕 ・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】 R5 年度 14.2m <sup>2</sup> /人 → R12 年度 15.2 m <sup>2</sup> /人
・都市におけるグリーンインフラの取組の推進	〔全国指標〕・緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合 R5 年度 25% → R12 年度 40%
・地域の産業振興等と連携した新モダリティの強力な促進	
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>近年、トラックドライバーの高齢化や担い手不足が進展し、将来的にもトラックドライバー不足が予想されている中で、企業の物流ネットワークの維持やドライバーの労働環境改善の観点から、内航フェリー・RORO 船輸送網の構築・充実化を図る。これにより、大量輸送、定時制の確保、環境負荷の低減、輸送品質の確保など国内物流を安定的に支えることが期待される。【再掲】</li> <li>世界的な脱炭素化への動きや政府方針を踏まえ、我が国の輸出入の 99.6%を取扱い、海陸の国際物流の結節点となり産業拠点ともなる国際港湾等においては、立地企業や港運・物流事業者などの多様なニーズを踏まえつつ、水素等を活用した脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積を推進している。また、カーボンニュートラルポートの形成により、港湾を中心とした周辺地域における物流全体のグリーン化の促進が期待される。</li> <li>これまで、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub> 排出量の削減を目的に港湾荷役機械の電動化を進めてきた。今後も導入を推進することで、環境負荷低減の他、給油時間が削減されることにより荷役可能時間が増え、荷役作業の効率化も期待される。</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>流域一体でのカーボンニュートラルの取組を推進する。</li> <li>産学官の連携により炭素繊維複合材の高効率な製造プロセスの確立など次世代自動車関連技術の開発や事業化を支援するとともに、自動車産業の電動化・脱炭素化といった急速な環境変化に対応できるように、中堅・中小企業の事業転換を支援する。さらに、地域企業や研究機関等と欧州の炭素繊維複合材先進国との連携促進をサポートし技術開発力の強化に取り組む。</li> <li>道路分野において、ハード整備とソフト施策を両輪とした取組の推進し、ビッグデータやAIの利活用及び新技術の積極的な活用、道路管理者間の連携強化及び分野横断的な取組により、脱炭素化を推進する。</li> </ul>	

### 小目標Ⅲ—2: 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>■再生可能エネルギー拡大に向けた環境整備</b>	
・洋上風力発電の導入促進	
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進【再掲】	
・健全な水循環の維持又は回復に向けた取組の推進	
・官庁施設への太陽光発電の導入推進	〔全国指標〕 ・新築した合同庁舎の太陽光発電設置率 R6 年度 100% → R12 年度 100%
・多様なインフラ空間等における太陽光発電の導入促進	



ートラルの取組に貢献する。
<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>住宅の省エネ化や再生可能エネルギーの導入促進、燃料の脱炭素化、電源の脱炭素化、次世代自動車などの普及、産業・生產品の低炭素化を図り、低炭素型社会の構築に向けた取組を推進する。</li> <li>道路分野において、ハード整備とソフト施策を両輪とした取組の推進し、ビッグデータやAIの利活用及び新技術の積極的な活用、道路管理者間の連携強化及び分野横断的な取組により、脱炭素化を推進する。【再掲】</li> </ul>

### 小目標Ⅲ—4: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>	[KPI-20:全国指標] ・流域環境の保全・創出のために、河川管理者と連携・協働して取組を行う民間事業者等の数【再掲】 R5年度 523 団体 → R12年度 600 団体
<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>	[全国指標] ・緑の基本計画に浸水被害の軽減に資するグリーンインフラの活用を位置付けた都市(約100都市(令和4年度末時点))における取組完了率【再掲】 R4年度 11% → R12年度 70%
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>境川では、流域における都市化の進展に伴う洪水時の河川への流出量の増大等により治水安全度が低下しており、平成20年8月をはじめ浸水被害が頻発している。このため、河川改修に加え、排水機場による流域分離、校庭貯留等の貯留対策、新規開発地への流出抑制対策などの統合的な治水対策が進められている。【再掲】</li> <li>巴川流域では、昭和49年7月に発生した七夕豪雨により激甚な被害が発生したことから、昭和54年より抜本的な治水対策に着手しており、政令指定都市として多くの資産や主要交通網が集中する流域における浸水被害の軽減を図り、地域経済の発展や物流機能の確保を図る。【再掲】</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>地域の安全度を向上させるために、流域全体で雨水や流水等を貯留する対策や洪水を流下させる対策、氾濫水を制御する対策をそれぞれ充実させるとともに、効果的に組み合わせて流域治水を推進する。</li> </ul>	

### 小目標Ⅲ—5: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>	[KPI-59:全国指標] ・計画期間における都市緑化等による温室効果ガス吸収量【再掲】 R7年度 0トンCO <sub>2</sub> → R12年度 620万トンCO <sub>2</sub>
	[KPI-59:全国指標] ・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】 R5年度 14.2 m <sup>2</sup> /人 → R12年度 15.2 m <sup>2</sup> /人
<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>	[全国指標] ・緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合【再掲】 R5年度 25% → R12年度 40%
<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>	[KPI-60] ・河川整備計画(国管理河川)のうち、河川環境の定量的な目標を位置付けた河川整備計画の割合 R6年度 0% → R12年度 62%
<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> </ul>	・良好な水環境創出のための高度処理実施率 R5年度 57% → R12年度 61.3%

<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> <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>・ 静岡県狩野川において、かわまちづくりの取組として管理用通路や親水護岸・階段など親水エリアの整備を進めることで、河川敷や水辺を安全に利用することが可能となる。親水空間を多くの方が利用されることで、地域の魅力が向上し来訪者が増加及び地域の活性化を目指している。今後かわまちづくり等の水辺とまちが一体となった取組や都市・地域再生等利用区域指定など制度の活用により、公共空間を活かした賑わいの場が創出されることで地域の活性化が期待される。【再掲】</li> <li>・ お高度経済成長期の急速な経済発展による環境への影響を受け赤潮、苦潮、貧酸素水塊が発生し生態系等への悪影響が生じている。これらの改善に向けて、良好な環境の実現を目指し「伊勢湾再生行動計画」を策定し、環境モニタリングを行うとともに伊勢湾再生に向けた各種施策を進めている。三河湾では深掘れ箇所の埋め戻し、覆砂を実施することで底質・水質浄化の促進を図っており、海域環境改善の促進が期待される。</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>・ 内ヶ谷ダムは、木曾川水系長良川支川亀尾島川の岐阜県郡上市大和町内ヶ谷に多目的ダムとして建設するものであり、本流域は、東海北陸自動車道や東海環状自動車道等の交通網の発達により、奥美濃地域における観光や、中流域を中心に製造業が発展し、流域全体の治水安全度の向上が求められており、河川改修に加えて内ヶ谷ダムの整備により、ダム下流域の洪水被害の軽減が図れる。</li> <li>・ 【再掲】</li> <li>・ 諏訪湖は、長野県の岡谷市、諏訪市、下諏訪町にまたがり、人口約 20 万人の諏訪盆地の中心に位置する面積 13.3 km<sup>2</sup>、周囲長 15.9km の淡水湖である。都市公園や湖周道路が整備され、市民の憩いの場であるとともに、温泉地、諏訪大社、花火大会等、観光者の安らぎの場となっており、各種浄化工法(覆砂、沈殿ピット、植生水路)や親水護岸を実施することで自然環境・景観を備え、かつ、親水性、利用面等、現代のニーズ等にも対応した自然再生を図る。</li> </ul>

### 小目標Ⅲ—6: 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
<b>■官民連携等によるグリーンインフラの利活用の促進</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進</li> </ul>	[KPI-61] ・グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している地方公共団体における取組完了率 R4 年度 37% → R12 年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2027 年国際園芸博覧会 (GREEN×EXPO2027) の準備及び運営に関する取組の推進</li> </ul>	[全国指標] ・2027 年国際園芸博覧会への参加者数 R9 年度 1,500 万人
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名城公園では、令和8年度に開催されるアジア・アジアパラ競技大会や令和 13 年度の名城公園 100 周年に向けた再整備を進める中で、自然のもつ多様な機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする「グリーンインフラ」の考え方を取り入れた啓発スポットを整備し、雨水流出抑制に資する雨庭、生物多様性に配慮した緑化、ヒートアイランド対策に資する保水性舗装の 3 つの要素を推進する。</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>・ 産学官民の多様な主体の協働による生物多様性の保全に向けた取組を推進する。</li> <li>・ 快適な都市環境の形成を図るため、都市公園等の緑地の確保や里山公園の保全と活用を推進するとともに、市街地に残された貴重な都市の森を市民・事業者・行政の協働により守り育てていく活動、統一的に木造・木質化を図るまちづくり、動植物園の再生等、都市に暮らす人々に生物多様性の保全や地球環境の持続について体感し学ぶ機会の提供などを推進する。</li> <li>・ 干潟・浅場・藻場等のブルーカーボン生態系の保全・再生・創出に向けた官民連携による取組を推進する。</li> </ul>	

### 小目標Ⅲ—7: 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> </ul>	

・ 公共工事における環境物品等の促進
<b>期待されるストック効果</b>
・ 公共工事において、積極的に特定調達品目を使用することにより、環境負荷の低減や循環型社会の形成を促進する。
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>
・ 事業毎の特性、必要とされる強度や耐久性、機能の確保、コスト等に留意しつつ、資材や工法等において、特定調達品目の使用を推進する。

### 小目標Ⅲ—8: 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>	
・ 下水汚泥資源の肥料利用の推進	[KPI-62: 全国指標] ・ 下水汚泥肥料利用率 R5年度 15% → R12年度 30%
・ 水道事業における浄水発生土の有効利用推進	
<b>期待されるストック効果</b>	
・ 循環型社会形成への取組として、下水処理水の有効利用や下水汚泥の資源活用を推進。今後も、環境への負荷を削減し、望ましい水循環の創出のため、下水道のもつ資源的価値の有効活用を図る。	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
・ 下水汚泥は中島処理場敷地内にあるバイオマス利活用センターに生ごみ、し尿・浄化槽汚泥とともに集約し、メタン発酵により再生可能エネルギーであるバイオガスを取り出す。取り出したガスはバイオガス発電の燃料として利活用し、発電した電力は電気事業者へ売却する。メタン発酵後に残った残渣は炭化設備で加工し、炭化燃料として有効利用する。	

### 小目標Ⅲ—9: 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>	
・ 港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進	[KPI-63] ・ 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 1港以上
・ 廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	[KPI-64: 全国指標] ・ 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 R5年度 7年 → R12年度 7年
<b>期待されるストック効果</b>	
・ リサイクルポート(総合静脈物流拠点港)の推進により、オールジャパンでの循環型社会の構築を目指して、リサイクル施設の広域的立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点を構築している。狭い地域内で循環利用できない廃棄物や副産物等を広域的に流動させることにより、オールジャパンでの利用を進め、同時に小エネルギー消費、CO <sub>2</sub> 排出削減等、環境負荷の小さい海上輸送へのモーダルシフトの促進が図られ、廃棄物最終処分の極小化に繋がることが期待される。	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
・ オールジャパンでの循環型社会の構築を目指して、リサイクルポートの推進により、リサイクル施設の広域的立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点を構築。狭い地域内で循環利用できない廃棄物や副産物等を広域的に流動させることにより、オールジャパンでの利用を推進する。	

## 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: 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-65] ・ 中部の市区町村のうち、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行っている地方公共団体の割合【再掲】 R7年度 75% → R12年度 100%
<b>期待されるストック効果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会全体でインフラメンテナンスに取り組む機運を高め、未来世代によりよいインフラを引き継ぐべく、産学官民が有する技術や知恵を総動員するためのプラットフォームである「インフラメンテナンス国民会議」が設置される。当該中部フォーラムは、民間主体の事務局として平成 30 年1月 26 日に設立され、中部地方の自治体が管理する主として土木インフラについて、メンテナンスサイクルの確実な実施に向けた支援を行う。</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>・ 「道の駅」では、「まち」全体の魅力を高めるため、「まち」と「道の駅」が一体となって発展するよう、多様な主体と連携しながらまちぐるみの戦略的な取組を推進する。</li> <li>・ インフラを良好な状態で持続的に活用するため、産学官民が一丸となってインフラメンテナンスの理念の普及、課題の解決及びイノベーションを推進する。【再掲】</li> </ul>	

### 小目標Ⅳ—2: 複数の地方公共団体、官民等の連携・協働体制の構築促進

重点施策	指標
<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>	[KPI-66] ・ 中部ブロックで実施する市区町村長会議参加地方公共団体数【再掲】 R6年度 60団体 → R12年度 102団体
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	
<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-33: 全国指標] ・ PPP/PFIの事業規模【再掲】 R4年度～R5年度 累計 8.4 兆円 → R4年度～R13年度の10年間 累積 30 兆円
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水道分野のウォーターPPP 推進</li> </ul>	[KPI-67: 全国指標] ・ 水道分野のウォーターPPP 具体化件数 R6年度 8件 → R13年度までに 100 件の具体化
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 下水道分野のウォーターPPP 推進</li> </ul>	[KPI-68: 全国指標] ・ 下水道分野のウォーターPPP 具体化件数 R6年度 12件 → R13年度までに 100 件の具体化
<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>・ 木曾川右岸流域下水道は、木曾川及び長良川の4市6町の汚水を広域的に処理している。平成3年4月の供用開始後、市町の下水道整備にあわせて処理能力を増加させるとともに高度処理の導入により放流河川や伊勢湾の水質改善に寄与し、今後も下水道事業の継続的な推進により、美しい豊かな国土の形成を図る。【再掲】</li> </ul>	

**インフラマネジメントの方針を踏まえた取組**

- ・ プライベート・ファイナンス・イニシアティブ (PFI) の仕組みを活用した公共施設やインフラの整備、運営を進める。また、クラウドファンディングや民間資金を活用したプライベート・ファイナンス・イニシアティブ (PFI) やソーシャル・インパクト・ボンドの取組など多様な資金調達手法の普及を図るとともに、地域の課題解決に事業として取り組むスモールビジネスなどの振興や中間支援組織の取組支援を進める【再掲】
- ・ インフラを良好な状態で持続的に活用するため、産学官民が一丸となってインフラメンテナンスの理念の普及、課題の解決及びイノベーションを推進する。【再掲】

**小目標Ⅳ—3: インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用**

重点施策	指標
<p><b>■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</b></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-69: 全国指標]                      ・道路: 点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数【再掲】                          R5 年度 654 団体 → R12 年度 1,200 団体</p> <p>[KPI-69: 全国指標]                      ・河川: 国管理河川(約 10,000km)における河川巡視の無人化に対応するための環境整備(ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備: 約 10,000km)の完了率【再掲】                          R6 年度 0% → R12 年度 22%</p> <p>[KPI-69: 全国指標]                      ・ダム: ダム堤体等の維持管理等における新技術等を活用した国・水資源機構管理ダムの割合【再掲】                      ※ただし、現場条件等により新技術等の活用がなじまないダムは除く                          R6 年度 74% → R12 年度 100%</p> <p>[KPI-69: 全国指標]                      ・砂防: 砂防関係施設における「UAV 目視外(レベル3)飛行」の活用による自動点検体制構築率【再掲】                          R6 年度 0% → R12 年度 100%</p> <p>[KPI-69: 全国指標]                      ・海岸: 海岸堤防等の点検・診断等に新技術を活用した海岸の割合【再掲】                          R5 年度 61% → R12 年度 100%</p> <p>[KPI-69]                      ・水道: 水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合【再掲】                          R6 年度 35% → R9 年度 100%</p> <p>[KPI-69]                      ・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 24% → R9 年度 100%</p> <p>[KPI-69]                      ・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%</p> <p>[KPI-69: 全国指標]                      ・空港: 空港舗装の点検・診断などの業務において、MMS を導入している空港の割合【再掲】                          R6 年度 19% → R12 年度 50%</p> <p>[KPI-69: 全国指標]                      ・公園: 新技術の活用により、インフラメンテナンスの高度化・効率化に取り組む公園管理者数【再掲】                          R7 年度 77 管理者 → R12 年度末 150 管理者</p>

	[KPI-69:全国指標] ・官庁施設:庁舎等の維持管理に資する新技術の活用等について情報提供を受けた地方公共団体等の職員数【再掲】 R6年度 0人 → R12年度 6,000人
・新技術の導入・利活用の促進	[KPI-70] ・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 71% → R12年度 100%
・インフラメンテナンスに係る産学官民連携の促進	・中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 R6年度 32団体 → R12年度 60団体
<b>■維持管理に係るデータ利活用の促進</b>	
・データ利活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を図るため、点検結果などのインフラに関する情報の蓄積、データベース化などの環境整備を促進	[KPI-71:全国指標] ・河川/ダム:流域データプラットフォームの構築 R10年度運用開始 [KPI-71:全国指標] ・砂防:砂防関係施設情報・点検情報の一元管理体制構築率 R6年度 0% → R12年度 100% [KPI-71] ・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 60% → R12年度 100% [KPI-71] ・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 47% → R12年度 100% [KPI-71] ・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% [KPI-71:全国指標] ・空港:維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した施設管理者(空港毎)の割合 R6年度 72% → R12年度 100% [KPI-71] ・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 58% → R12年度 84% [KPI-71:全国指標] ・官庁施設:官庁施設の適切な保全にあたり、官庁施設情報管理システム(BIMMS-N)を利活用した割合 R6年度 100% → R12年度 100% [KPI-71] ・観測施設:電子基準点現地調査の実施率 R8年度 0% → R12年度 100%
(参考)	
・地方公共団体(指定管理者制度を利用する地方公共団体を含む)による公営住宅の維持管理を想定した情報の集約化・電子化の促進	
・道路占用物件管理の一元化・高度化の推進	
<b>期待されるストック効果</b>	
・長寿命化計画に基づきメンテナンスサイクルを実施し、トータルコストが縮小・平準化されることで着実な長寿命化が図られることが期待される。 ・三重県では道路管理上の課題として、平時のみならず災害時や感染症対策時においても的確な情報発信を可能とする道路状況の収集・把握が急務である。また、道路サービスレベルの維持・向上のため、効率的で効果的な体制の構築が求められている。このような中、AIカメラにより道路状況を常時モニタリングすることで、的確に情報発信し、道路管理の強化・効率化を図り、道路空間再編などにも活用する。【再掲】	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	

- ・ ICT により流通、蓄積されている個人、機器及びインフラの行動、状態等に関する膨大なデータ(ビッグデータ)の利活用を促進するため、行政、民間企業等のデータの分野横断的な流通を促進するとともに、これらを活用する環境の整備を進める。

#### 小目標Ⅳ—4: インフラを支える建設業や運輸業等の担い手の確保・育成と生産性向上に向けた取組

重点施策	指標
<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-72] ・(管内の)都道府県・市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率 R5年度 7.9% → R12年度 100%
	[KPI-72] ・(管内の)都道府県・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 R5年度 25.1% → R12年度 100%
・ i-Construction2.0 の推進( ICT 施工技術を活用した施工の効率化・省人化に資する対策)	[KPI-73: 全国指標] ・直轄工事における中小建設業者の ICT 施工の経験割合 R6年度 53% → R12年度 60%
・ i-Construction2.0 の推進(自動施工技術を活用した建設現場の効率化・省人化対策)	[全国指標] ・自動建設機械を適用した工事件数の割合(令和 12 年度目標 18 件/年に対する割合) R6年度 22% → R12年度 100%
・ 新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化	[KPI-53: 全国指標] ・インフラ DX ネットワークを活用するシステム数の割合【再掲】 R6年度 38% → R12年度 100%
・ 女性の入職・定着促進のための取組の実施	[KPI-74: 全国指標] ・建設業における女性技術者・技能者の人数 技術者 R5年 3万人 → R11年 毎年増加 技能者 R5年 12万人 → R11年 毎年増加
・ 建設業の働き方改革の推進	
・ 外国人材の円滑・適正な受入れの推進	
<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	[KPI-75: 全国指標] ・ドライバーの年間賃金 大型ドライバー(営業用大型貨物自動車運転者): R6年度 492万円 → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値 中小型ドライバー(営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)): R6年度 437万円 → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値
	[KPI-76: 全国指標] ・トラック運転に従事する若年層の割合 R6年度 10.4% → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値
・ 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	[KPI-77: 全国指標] ・ 「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入ターミナル数【再掲】 R5年度 4 → R12年度 15

<ul style="list-style-type: none"> <li>サイバーポートによる生産性向上</li> </ul>	[KPI-78:全国指標] ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数 R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社 [全国指標] ・サイバーポート(港湾管理分野)を利用する港湾管理者数 R7年3月末 54者 → R12年度 131者
<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> <li>港湾におけるデジタル化に関する対策</li> </ul>	[全国指標] ・港湾工事において3次元モデルを活用した自動・自律化施工の工事数 R6年度 0 → R12年度 15 [全国指標] ・港湾工事において3次元モデルを活用した自動・自律化施工の工種数【再掲】 R6年度 0 → R12年度 3
<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>	[全国指標] ・出入管理情報システムを導入した国際コンテナターミナルにおける PS(Port Security)カード <sup>30</sup> の使用率 R6年度 94% → 毎年度 95%
<b>■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</b>	
<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>	[全国指標] ・地方空港における国際線就航都市数 R7年度 110都市 → R12年度 134都市
<ul style="list-style-type: none"> <li>空港への自動運転車両の導入</li> </ul>	[全国指標] ・主要空港へ自動運転車両が導入された割合 R6年度 0% → R12年度 50%
<ul style="list-style-type: none"> <li>空港業務における新技術の活用</li> </ul>	[全国指標] ・国管理空港(13空港)への草刈工の自動化施工の導入数 R6年度 11空港 → R12年度 13空港
<b>期待されるストック効果</b>	
・港湾データ連携基盤の構築により、すべての港湾情報や貿易手続きについて電子的な取り扱いを標準とする環境を形成する。さらに、海外港湾や異業種の情報プラットフォームとも接続し、連携する情報の拡大を図ることで情報の利活用による利便性・生産性を最大限に高める。	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
・中堅・中小企業への AI や IoT 等の導入サポートを実施するとともに、地域企業が DX を進めるに当たり、デジタル技術やデータ活用に向けたビジネスモデルや組織の変革、人材の育成、セキュリティ対策等、地域企業の課題や取組段階に応じたきめ細かな支援に取り組む。	

<sup>30</sup> 出入管理情報システムを利用するために不可欠な全国共通の IC カード。

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

重点施策	指標
<b>■新技術を活用したインフラの管理・運用の促進</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>スマートシティの社会実装の推進</li> </ul>	[KPI-79:全国指標] ・スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数【再掲】 R5年度末 141地域 → 毎年度増加
<ul style="list-style-type: none"> <li>河川情報等の充実</li> </ul>	・国・水資源機構管理ダム等において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合【再掲】 R5年度 0% → R12年度 100%
<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>	[KPI-69] ・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

<sup>30</sup> 出入管理情報システムを利用するために不可欠な全国共通の IC カード。

	る事業者の割合【再掲】 R6年度 35% → R9年度 100%
・ 下水道分野における DX 技術活用の推進	[KPI-69] ・ 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 24% → R9年度 100%
・ 水道スマートメーターの普及促進	[全国指標] ・ 水道事業における水道スマートメーターの導入率 R5年度 0.2% → R12年度 7%
・ サイバーポートによる生産性向上	[KPI-78: 全国指標] ・ サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数【再掲】 R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社
・ ビッグデータ等を活用した全国幹線旅客純流動調査の高度化の推進	[全国指標] ・ ビッグデータ等により判定可能となった全国幹線旅客純流動調査の要素(項目)の割合 R6年度 0% → R10年度 100%
・ 道路システムの DX の推進	
・ 高速道路における逆走対策	
・ 自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築の推進	
・ 新たな技術を活用した交通管制システムの導入	
・ 次世代 ITS の推進	
・ ETC 専用化の推進	
・ 特殊車両の通行手続きの迅速化	
・ ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上	
・ 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>	
<p>・ 三重県では道路管理上の課題として、平時のみならず災害時や感染症対策時においても的確な情報発信を可能とする道路状況の収集・把握が急務である。また、道路サービスレベルの維持・向上のため、効率的で効果的な体制の構築が求められている。このような中、AIカメラにより道路状況を常時モニタリングすることで、的確に情報発信し、道路管理の強化・効率化を図り、道路空間再編などにも活用する。【再掲】</p>	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
<p>・ ICTにより流通、蓄積されている個人、機器及びインフラの行動、状態等に関する膨大なデータ(ビッグデータ)の利活用を促進するため、行政、民間企業等のデータの分野横断的な流通を促進するとともに、これらを活用する環境の整備を進める。【再掲】</p>	

#### 小目標Ⅳ—6: 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>	[全国指標] ・ <PLATEAU>3D 都市モデルの整備都市数【再掲】 R6年度 250都市 → R9年度 500都市
	[全国指標] ・ <不動産 ID>API 連携による不動産 ID の利用法人数【再掲】 R12年度 500法人

	[全国指標] ・<データ連携>多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数【再掲】 R12年度 500 法人
・国土情報基盤の整備・更新	[KPI-71] ・電子基準点現地調査の実施率 R8年度 0% → R12年度 100%
<b>■データプラットフォームの充実や利便性の向上</b>	
・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)	[KPI-83 全国指標] ・データ構造化システムで整備・オープン化した累積データ数 R7年4月 11種 → R9年度 40種(その後毎年度増加)
・国土交通データプラットフォームの形成による施策の効率化・高度化の推進	[KPI-84: 全国指標] ・国土交通データプラットフォームと連携するデータ数 R6年度 299万データ → R12年度 470万データ
・防災情報通信ネットワークにおけるサイバーセキュリティ対策の強化	
・DX人材の育成	
<b>期待されるストック効果</b>	
・インフラ分野のDXを推進するため、BIM/CIMやICT施工技術が活用できる人材を育成することを目的とした、中部ブロックの建設業に関わる技術者向けの研修・講習を行うなど、インフラDXとi-Constructionの推進を通じて、建設現場の生産性向上や抜本的な省人化対策を進め、誰もが働きやすい現場づくりを目指す。	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
・ICTにより流通、蓄積されている個人、機器及びインフラの行動、状態等に関する膨大なデータ(ビッグデータ)の利活用を促進するため、行政、民間企業等のデータの分野横断的な流通を促進するとともに、これらを活用する環境の整備を進める。【再掲】	

#### 小目標Ⅳ—7: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>	
・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	[全国指標] ・<PLATEAU>3D都市モデルの整備都市数【再掲】 R6年度 250都市 → R9年度 500都市
	[全国指標] ・<不動産ID>API連携による不動産IDの利用法人数【再掲】 R12年度 500法人
	[全国指標] ・<データ連携>多様な地理空間情報を連携し分析できる環境(システム)の利用者数【再掲】 R12年度 500法人
・無人航空機の事業化に向けたルール整備	
<b>期待されるストック効果</b>	
・建築物の用途や建築年、都市計画決定情報、災害リスクといった都市空間の属性情報を持ち、まちづくりや防災、環境などの様々な分野におけるシミュレーションや計画策定への活用が可能となる。【再掲】	
<b>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</b>	
・世界から人を惹き付けるスタートアップの集積・創出のため、大学や研究機関のシーズとのマッチングやイベントの開催、スタートアップ創業時から経営が安定するまでの育成段階における資金供給、アクセラレーター等による事業の成長をサポートする仕組みを構築する。	