

中国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 中国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. 中国ブロックの特徴	1
(1)分散型の地域構造からなる多様な魅力を有する地域	1
(2)ものづくり産業をはじめとした地域資源を活かした産業	1
(3)脆弱な地質構造がもたらす土砂災害リスク	2
(4)急速に進行するインフラ老朽化	2
(5)豊かで美しい四季折々の自然と地域特有の歴史・文化	3
2. 中国ブロックの将来像	4
(1)誰もが自らの意思でライフスタイルを選択でき、生き活きと暮らし続けることができる中国圏	4
(2)産業集積や地域資源を活かし、官民連携によって持続的に成長する中国圏	4
(3)激甚化する災害から命と暮らしを守り、誰もが安全で安心に住み続けることができる中国圏	5
(4)美しく豊かな自然環境と多様な歴史・文化を次世代に引き継ぐグリーンな中国圏	5
3. 中国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)加速するインフラの老朽化と、改めて問い直される安全性	10
(3)激甚化・頻発化する自然災害	12
(4)成長型経済への転換期にある我が国経済	14
(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	17
(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	18
(7)暮らし・働き方の変化や国民の価値観・ニーズの多様化	19

第2章 今後の中国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	22
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	22
3. インフラ政策の基軸となるインフラマネジメント	25
4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置	28

第3章 中国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	30
2. 中国ブロックの重点目標と目標達成に寄与する主要取組等	30
重点目標Ⅰ：活力ある持続可能な地域社会の形成	30
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	31
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	33
小目標Ⅰ－3：域内外を結ぶ交通ネットワークの整備	36
小目標Ⅰ－4：点検・診断等の確実かつ効率的な実施	41
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	44
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	49
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	50

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.....	52
小目標Ⅰ－9:多様な資源を活かした魅力ある地域づくり.....	55
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.....	57
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.....	60
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.....	60
小目標Ⅱ－2:経済安全保障に資する企業立地に向けた基盤整備とインフラのセキュリティ強化.....	66
小目標Ⅱ－3: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.....	67
小目標Ⅱ－4:インフラ産業の成長力強化.....	67
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.....	68
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.....	69
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.....	78
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.....	80
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.....	81
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.....	81
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.....	83
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.....	84
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.....	85
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.....	86
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.....	87
小目標Ⅲ－7:建設リサイクルの高度化.....	87
小目標Ⅲ－8:上下水道資源の最大限の有効利用.....	87
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.....	88
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.....	89
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.....	89
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.....	90
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.....	91
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.....	94
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.....	96
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.....	98
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.....	99

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	100
2. 社会資本整備に関するわかりやすい情報発信	100
3. 中国圏広域地方計画との調和と関連計画との連携	100
4. 計画のフォローアップ	100
5. 関係機関等との推進体制・連携の強化	100
(別紙)各小目標における重点施策、指標等	101

- ・ 中国ブロックとは、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県の5県を対象とする。

第1章 中国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. 中国ブロックの特徴

(1) 分散型の地域構造からなる多様な魅力を有する地域

中国ブロックは総面積に占める山地・丘陵地の割合が88%と高いが、比較的地形がなだらかであり、自然資源の豊かさから、総面積に占める居住地域の割合も首都圏に次いで高く、中国山地や瀬戸内海の島々等に広く居住地域が分布している。

風土に根ざした食文化、神楽を始めとした文化芸術等の地域で受け継がれてきたものに加え、人々を惹きつける多数のプロスポーツチーム、国際的なイベントも行われるサイクリング、マンガ・アニメ・ドラマ・映画の聖地、地域を拠点とするアイドル等の新しい文化も各地に醸成されており、豊かな暮らしにつながる多様な機能や魅力を有している。

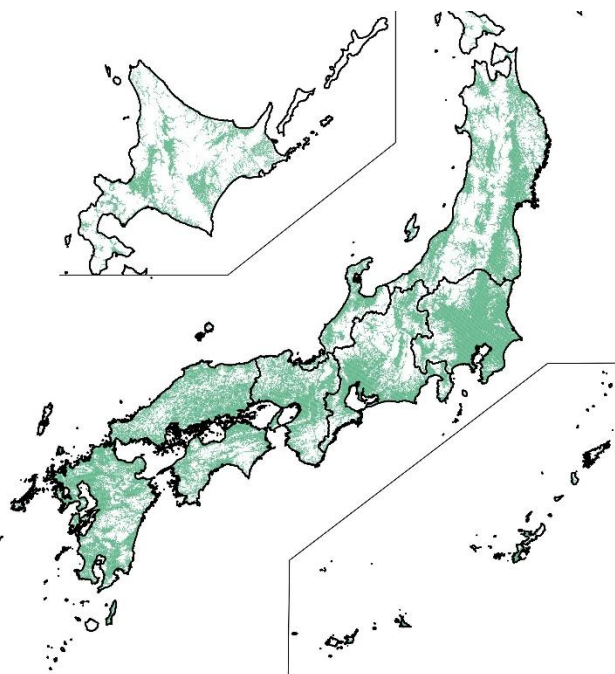


図1 居住地の分布図

※出典：令和2年国勢調査 世界測地系(1kmメッシュ)人口及び世帯

(2) ものづくり産業をはじめとした地域資源を活かした産業

中国ブロックの産業構造は、鉄鋼、石油・石炭製品、化学、電子部品・デバイス、輸送用機械が高い比率を占めている。地域別では、山陽地方は輸送用機械及び化学、山陰地方は電子部品・デバイス及び食料品が製造品出荷額全体のそれぞれ約4割を占めており、各々特色がある。

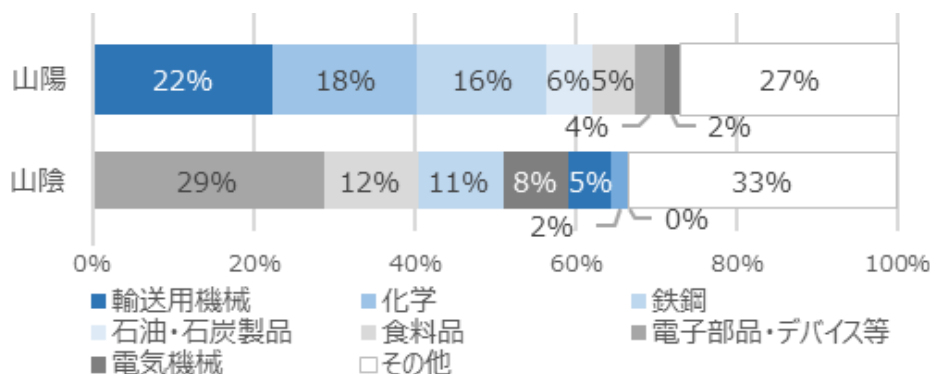


図2 産業構造(製造品出荷額)

※出典：「令和5年経済構造実態調査 製造業事業所調査(地域別統計表データ) / 令和7年1月16日訂正」より作成

(3) 脆弱な地質構造がもたらす土砂災害リスク

中国ブロックの地質はそのほとんどが花崗岩となっており、風化して「まさ土」になると非常にもろくなり、大雨などで水分を大量に含むと崩れやすくなる特性がある。このため土砂災害に対し脆弱な圏域となっている。

また、土砂災害警戒区域指定数の上位10県のうち3県を中国地方が占めており、ブロック特有の地質状況と相まって土砂災害や土砂・洪水氾濫が発生するなど自然災害に対する脆弱性を抱えている。

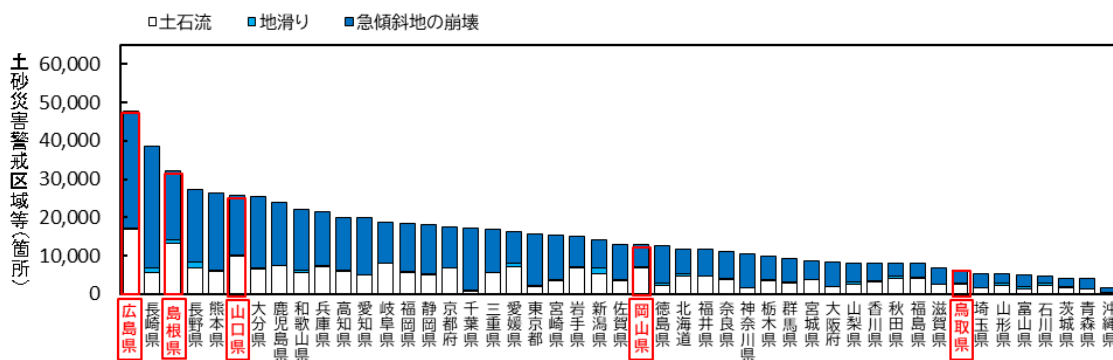


図3 都道府県別土砂災害警戒区域等指定状況

出典：国土交通省「土砂災害警戒区域等の指定状況(令和7年12月)」

(4) 急速に進行するインフラ老朽化

高度経済成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川管理施設、上下水道、港湾施設、海岸保全施設等について、建設後50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みである。

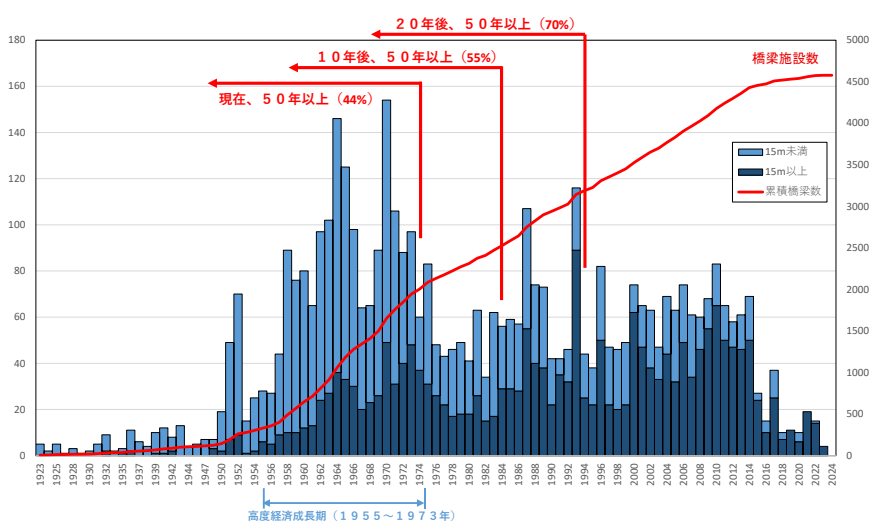


図4 建設年次別の橋梁施設数

出典：中国地方整備局調べ

(5) 豊かで美しい四季折々の自然と地域特有の歴史・文化

中国ブロックは、日本海と瀬戸内海やそれらに挟まれた中国山地を有するため、海の豊かさと森林の恵みを身近に享受でき、また、その豊かで美しい四季折々の自然と人々の暮らしが調和した風土によって、圏域各地で地域特有の歴史・文化が育まれてきた。

さらには、原爆ドーム、厳島神社、石見銀山、明治日本の産業革命遺産の4つの世界遺産や3つのユネスコ世界ジオパーク¹、ユネスコ無形文化遺産²の壬生の花田植、佐陀神能、石州半紙、風流踊(津和野弥栄神社の鷺舞、白石踊、大宮踊)など、数多くの中国ブロック特有の歴史と文化が存在し、脈々と受け継がれている。



図5 観光資源の分布状況

2. 中国ブロックの将来像

本計画と同日決定の中国圏広域地方計画では、計画期間を「2050年、更にその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間」としており、以下4点を中国圏の将来像と位置づけている。

(1) 誰もが自らの意思でライフスタイルを選択でき、生き活きと暮らし続けることができる中国圏

人と自然が共生する「里山・里海」を始め、美しく豊かな自然環境と多様な歴史・文化を有した、分散型の地域構造であるという中国圏ならではの魅力やポテンシャルを活かし、真に豊かさを感じられる暮らしを実現する。

また、現在のリアルな機能を充実させることで、暮らしに欠かせない生活サービス機能を維持・確保しつつ、医療・教育・文化等の高次都市機能の充実や、国際的な知名度を活かした都市の魅力度の向上を図る。さらに、これまでの交通ネットワークを活かし、山陰や山陽の各地域や圏域内外を陸海空の多様な交通モードでシームレスにつなぐ重層的な高速交通ネットワークを形成・機能強化することで、誰もが高次都市機能を享受できる豊かな圏域とする。

加えて、デジタルを活用することで、従来は場所や時間の制約で実現できなかった様々なサービスや活動の恩恵が享受できるようにし、若者・女性・高齢者・外国人等の多様な人々の価値観に寄り添い、暮らし方・働き方の選択可能性を高めることで Well-being³ を向上させ、魅力的で暮らしたくなる優しい地域を実現する。

これら「デジタルとリアルの融合」によって圏域内外の対流が促進され、多様な自然・歴史・文化を活かしながら、誰もが自らの意思でライフスタイルを選択でき、生き活きと暮らし続けることができる中国圏を目指す。

(2) 産業集積や地域資源を活かし、官民連携によって持続的に成長する中国圏

中国圏が強みとするものづくり産業を中心に生産性向上を図り、瀬戸内海沿岸地域の産業クラスター⁴ やコンビナート等の集積を活かして、持続的な成長と国際競争力の強化を実現する。

また、中国圏が持つ地域資源やグローバルサプライチェーン⁵ を活かして、海外との直接交流を拡大し、グローバルな世界市場とローカルな地方産業をつなぐ「グローバル成長」を目指す。

さらに、グローバルサプライチェーンの安定化・効率化にむけた課題や、国内複合一貫輸送網⁶ の機能強化に向けた課題に取り組むとともに、革新的なビジネスモデルによって社会にイノベーションをもたらすスタートアップを創出・育成し、新たな産業振興による持続的な成長を促す。

あわせて、2050年カーボンニュートラル⁷ の実現に向け、エネルギーの転換、技術開発や設備投資等による脱炭素化によって、産業の成長と環境保全を同時に実現する。さらに、エネルギーの安定供給の確保にも資する再生可能エネルギー関連産業を創造するとともに、地産地消型のエネルギーを実現する。

日本海沿岸地域及び中山間・島しょ部等においては、豊かな自然環境が多く残され、

国土の保全や良好な里山の景観などの多面的機能の発揮において重要な役割を担っているという特徴を踏まえ、それら地域資源を活かしつつ、農林水産業など生活基盤となる産業の持続的な発展を図るとともに、新たな産業振興によって雇用の創出を促す。

また、中国圏の都市部が有する、産業の強み、自然と暮らしの場との近接性、多様なライフスタイルの可能性等の魅力が発揮された、快適で持続可能なまちづくりを実現する。

「世界の宝石」とも称される瀬戸内海を始めとする圏域特有の自然や、中国圏の風土に根ざした多様な歴史・文化等の魅力を活かし、唯一無二の体験・交流ができるよう、デジタル技術も活用しながら、国内外の多くの人々が滞在する圏域を目指す。

もちろん、それらを実現するには、国や地方公共団体、更には地域を担う民間主体がそれぞれの立場において責務を果たしていくことが重要である。

これらにより、持続可能な産業への構造転換を図り、官民連携によって持続的に成長する中国圏を目指す。

(3) 激甚化する災害から命と暮らしを守り、誰もが安全で安心して住み続けることができる中国圏

気候変動に伴い激甚化・頻発化する自然災害に対して、事前防災の観点から産学官民⁸の多様な主体が総力を結集し、河川、ダム、砂防、下水道、道路等の整備を加速化する。あわせて、自助・共助による避難のため、デジタル技術を積極的に活用したソフト施策の推進、リスクの低いエリアへの誘導や住まい方の工夫等、あらゆる関係者が協働して流域全体で総合的かつ多層的な対策を行う「流域治水」等を強力に推進して、高い地域防災力を備えた圏域を実現する。

また、大規模地震災害に対しては、地理・地形等地域の特徴を踏まえた圏域内の耐震化を強力に進めることで、強靱な交通・物流ルートを形成するとともに、災害時のみならず平時にも有効に活用される防災・減災対策の推進により他圏域を迅速に支援できる機能を備えた圏域を実現する。

経済社会を支えるインフラについては、加速度的に進行する老朽化が大きな課題となっていることから、事後保全から予防保全によるメンテナンスへの転換によって、インフラ老朽化対策を加速させ、着実な国土強靱化を実現する。

これらにより、気候変動に伴い激甚化・頻発化する自然災害に対して、誰もが安全で安心して住み続けることができる中国圏を目指す。

(4) 美しく豊かな自然環境と多様な歴史・文化を次世代に引き継ぐグリーンな中国圏

瀬戸内海、大山隠岐、山陰海岸という3つの国立公園等における自然環境や生態系の保全、美しく豊かな自然や歴史的な建造物、伝統的な街並み等の多様で個性ある景観の保全・再生や、地域資源の活用を通じた最適な国土の利用・管理等を図ることで、持続可能な社会を実現する。

また、2050年カーボンニュートラル、2030年度温室効果ガス排出量46%削減(2013年度比)目標の実現に向けて、気候変動の原因となる温室効果ガスの排出量を減らす緩和策と気候変動の影響による国土への様々な被害を回避・軽減させる適応策を推進し、最適な国土の利用・管理等とあわせ、自然環境や生態系を保全する。さらに、中国圏の

強みである分散型の地域構造を活かし、人と自然が共生した新たな循環型社会を形成することで、自立・分散型の持続可能な圏域を実現する。

これらにより、日本海と瀬戸内海という2つの海、それらに挟まれた中国山地など中国圏の多様性の源である、美しく豊かな「自然」と、この自然が育んだ地域特有で多様な「歴史」と「文化」を次世代に継承し、グリーンな中国圏を目指す。

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

3. 中国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 中山間・島しょ部等における地域の存続危機

中国ブロックの圏域人口は約 700 万人であるが、広く居住地域が分布した分散型の地域構造となっており、過疎地域では、1集落あたり人口が 100 人以下の小規模集落が 78.3%を占めている。これは全国より 18.7 ポイント高い状況である。

中国ブロックでは、人口減少や少子高齢化が進行しており、将来的により一層加速する見込みである。特に、人口が半減する市町村は全体の約 2 割に達し、その多くが中山間・島しょ部等に集中しており、これらの地域では、過疎化や集落機能の低下が進行しているため、地域の存続危機が懸念されている。

このような中、中山間地域では水源や農林産物の生産拠点の守り手が、島しょ部では農林水産業を営む生活者が安心して暮らせる環境整備とともに、大規模災害で人口減少を助長・加速させない早期の事前防災対策が求められている。

一方、こうした生活に必要な拠点的機能を担う地域に関しては、今後、都市機能の集積、地域資源の活用等が一層重要となるものと考えられる。地方の中核都市を核とした圏域においては、周辺市町村にも広域的に利用される一定程度の都市機能の維持・強化および賑わいや交流の拠点となる都市空間の整備が重要となっており、生活圏の中心となる小都市を核とした圏域では、他都市とのネットワーク、連携、分担関係に応じて一定程度の日常生活を支える諸機能を確保することが求められている。

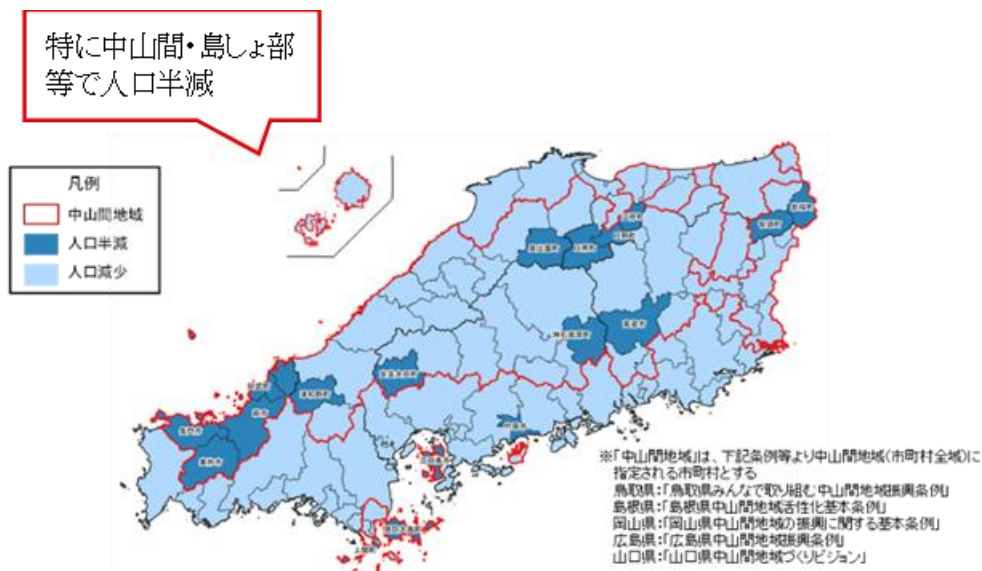


図 6 2020 年から 2050 年にかけての市町村別人口減少率

※出典:総務省「国勢調査(令和2年)」、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口(令和5年)」を基に作成

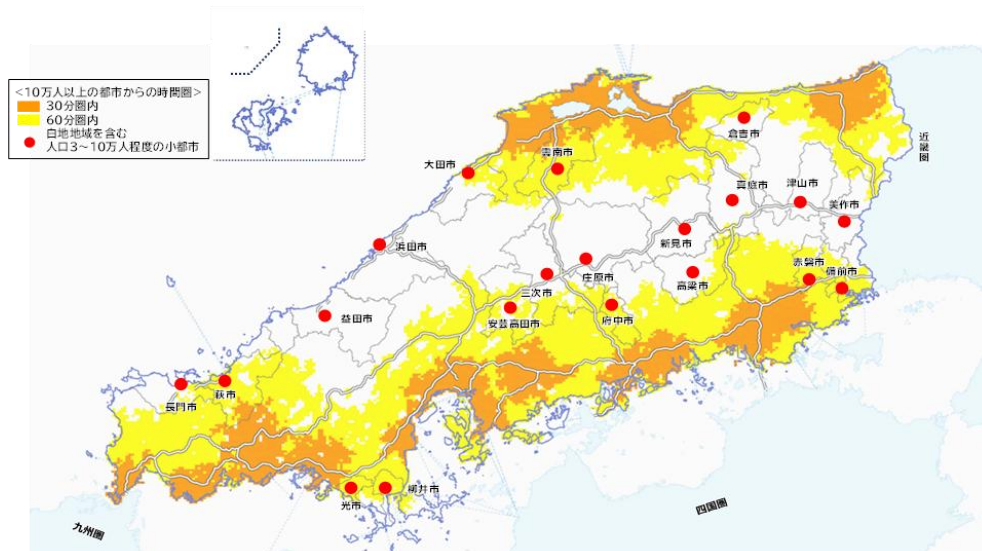


図7 人口10万人以上の都市からの時間圏域

※2020年国勢調査において、10万人以上の人口規模の市の中心(市役所)から道路及びフェリーを利用して到達できる時間圏域を表示
 ※総合交通分析システム(NITAS2.8)を用いて作成 ※道路種別: 有料道路+一般道路、道路ネットワーク年次: 令和3年3月

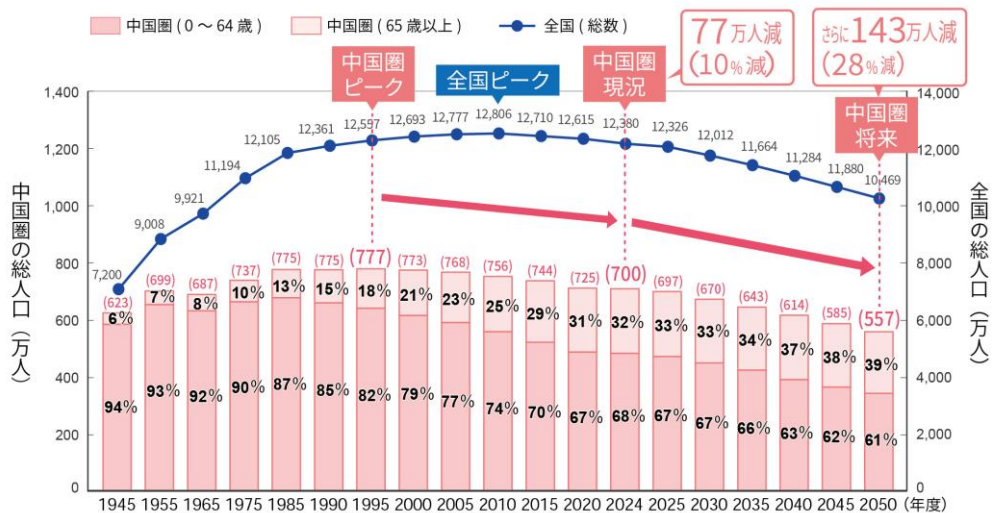


図8 中国圏の総人口と区分別人口割合

※出典: 総務省「国勢調査(1945~2020年)」、総務省「人口推計(2024年10月1日現在)」、
 国立社会保障・人口研究所「将来推計人口(2023年)を基に作成
 ※1945~2020年の国勢調査における人口総数は年齢の「不詳」を含む
 ※端数処理のため、計算が合わない場合がある。
 ※広域地方計画区域の中国圏は本計画の中国ブロックと同区域のため、本文では中国ブロックと称する

② 暮らしに必要な不可欠な移動手段の弱体化

中国ブロックでは、人口減少や少子高齢化、都市の郊外化、島しょ部と本土との架橋や高い自動車利用率等を背景に、地域公共交通の利用者が減少している。その結果、交通事業者の収支が悪化し、路線・航路の廃止や運行（運航）本数の減少など、地域公共交通のサービス水準が低下している。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数は大きく減少し、その後もコロナ前の水準まで回復しておらず、加えて、路線バスのドライバーや船員等の担い手不足も深刻化するなど、交通事業者の経営環境は厳しい状況である。

このような中、交通事業者においては新たな運行形態への見直しや、路線バスに代わる交通手段として乗合タクシーの導入等が行われている。国においても、維持が困難となっている本土と離島を結ぶ航路・航空路の補助を行っているほか、都市の郊外化の抑制や地域活性化を図るため、立地適正化計画等を活用し、持続可能なまちづくりを推進している。

今後の超高齢社会を踏まえると、地域公共交通は地域経済の活性化や暮らしやすい地域づくりにおいて重要な基盤となる。しかし、経営が厳しい事業者が増加し、サービス水準の低下が進んでいるため、地域住民の暮らしに必要な不可欠な移動手段の更なる弱体化が懸念される。

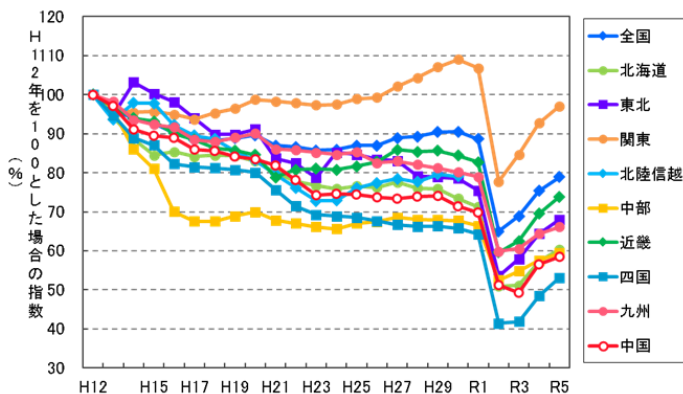


図9 営業用バス(乗合)輸送人員の推移

※出典:自動車輸送統計調査(国土交通省)
 ※平成12年を100とした場合の、増減推移を作成

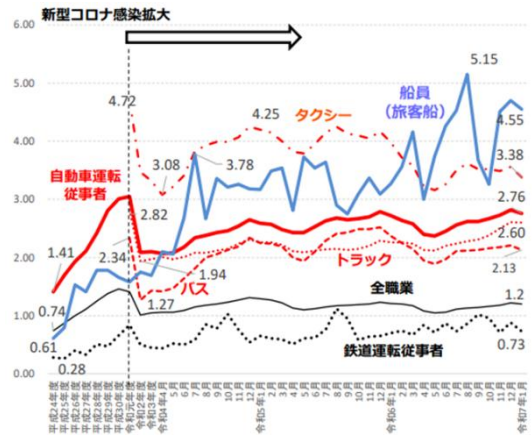


図10 地域公共交通の有効求人倍率の推移(全国)

※出典:厚生労働省「一般職業紹介状況」及び厚生労働省職業安定局提供データより国土交通省作成
 ※船員については、H24～R6については船員職業安定年報より抽出(年度ではなく暦年の数値)

③ 都市圏をはじめとする日本の食料安定供給を支える第1次産業(農林水産業)の弱体化

中国ブロックでは、農産物生産品の約半数が中国ブロック内で消費され、次いで近畿ブロックに約25%が出荷されている。今後、農産物の流通をさらに促進するためには、中国ブロック内外をつなぐ交通ネットワークの整備が重要である。

一方で、農用地域内の荒廃農地のうち、再生利用が困難と見込まれる割合は、全国より高くなっている。また、集落の総戸数が10戸を下回ると農地の保全等を含む集落活動の実施率が急激に低下するとされている。

このような状況から、都市圏をはじめとする日本の食料安定供給を支える体制の維持が課題となるなか、圏域内外へ出荷している中国ブロックの第1次産業(農林水産業)の弱体化が懸念される。

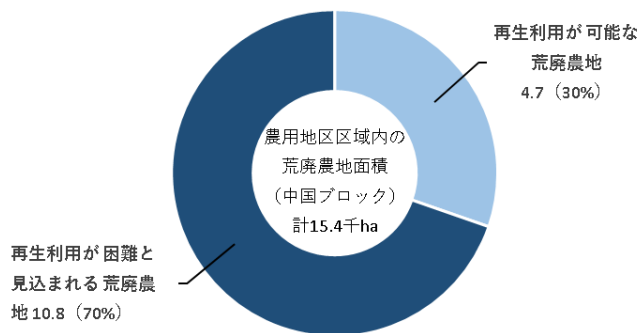


図 11 荒廃農地面積及び再生利用が困難と見込まれる荒廃農地

※出典：農林水産省「令和 5 年度の荒廃農地面積」を基に作成

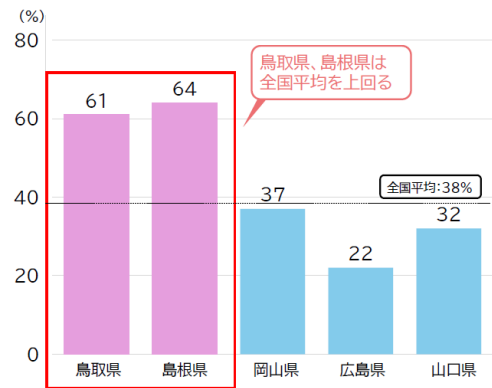


図 12 食料自給率の推移(カロリーベース)

※出典：農林水産省「都道府県別食料自給率の推移(カロリーベース)(令和4年度)」を基に中国地方整備局作成

(2) 加速化するインフラの老朽化と、改めて問い直される安全性

① インフラの老朽化の進行

中国ブロックでは、高度経済成長期以降に整備された道路橋やトンネル、河川管理施設、上下水道、港湾施設、海岸保全施設などの多くのインフラが、すでに建設後 50 年以上経過している。今後も、建設後 50 年以上となる施設の割合は加速度的に増加する見込みである。

地方財政は依然として厳しい状況が続いている中でインフラの維持修繕関係予算は増加傾向にあることから、公共事業予算の安定的かつ持続的な確保が重要となっている。

そのような状況を踏まえ、ドローンや AI による画像解析技術を用いた点検の効率化、センサーによるインフラの常時状態監視等の最新技術の導入や、市町村と一体となって地域全体の道路網の維持管理に取り組むこと等により、効率的かつ効果的な維持管理が求められている。

② 社会資本ストックの維持管理における担い手不足等を踏まえた「予防保全」への転換

中国ブロックでは、自治体の職員数はほぼ横ばいで推移している一方、インフラメンテナンスを担う土木関係職員数は減少傾向であり、土木技師・建築技師の双方がいない市町村が約 2 割を占めている。また、建設業就業者数も減少しており、競争参加資格申請者数や建設業許可業者数も大幅に減少している。このため、今後の社会資本ストックの維持管理が担い手不足により十分に行えなくなる懸念がある。

このような状況を受けて、社会資本ストックの維持管理においては、老朽化の進行への対応、トータルコストの縮減、安全性の確保等を目的として、施設に不具合が生じてから対策を行う「事後保全」から、不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」への転換が重要となっている。

また、単独の地域や管理者などにとどまらず、複数・広域・多分野のインフラを「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(群マネ)」の推進等、技術職員に限られる中での的確にメンテナンスを実施する必要がある。その際、社会資本の多くを管理するのは地方公共団体であることから、その自主性や自立性を尊重しつつ、群マネモデル地域で

ある「益田市・津和野町・吉賀町」(水平連携:一つの市町村がリードし、複数の市町村で連携)、「広島県・安芸太田町・北広島町」(垂直連携:都道府県がリードし、管内の市町村と連携)などの先行事例を参考に、中国ブロック内5県との調整を実施し、相互の補完・連携を強化していく必要がある。

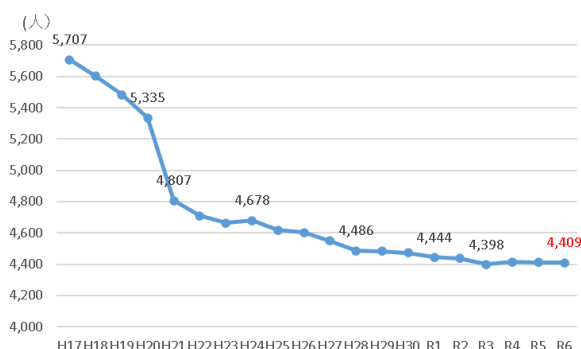


図 13 中国ブロックにおける自治体の土木関係職員数の推移

※出典:地方公共団体定員管理調査(総務省)

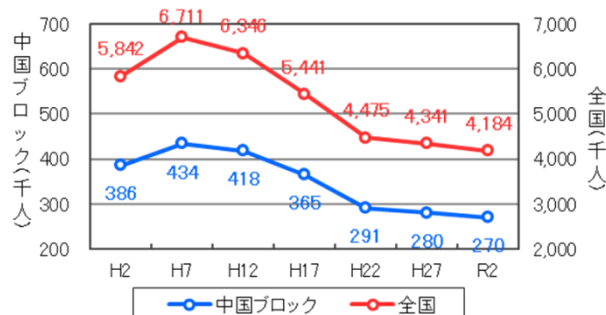


図 14 建設業就業者数の推移

※出典:国勢調査

③ 下水道管路損傷に起因する道路陥没事故が依然として多数発生

下水道管路の損傷に起因する道路陥没事故が全国で発生しており、大規模な事例として埼玉県八潮市で令和7年1月に発生した事故が挙げられる。令和4年度は約 2,600 件発生しており、これらの道路陥没事故は、敷設後 50 年程度が経過した管路で発生件数が多くなっている。

高度経済成長期までに整備された下水道は完成から既に一般的な耐用年数である 50 年以上を経過しており、今後さらに耐用年数を迎える施設の割合は加速度的に高くなるため、こうした事故の増加が懸念される。

このような状況を踏まえ、国土交通省に設置された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の中で、上下水道管路における今後の対策のあり方が提言された。今後は、この提言に基づいた安全性確保を最優先とする管理マネジメントの実現が求められる。

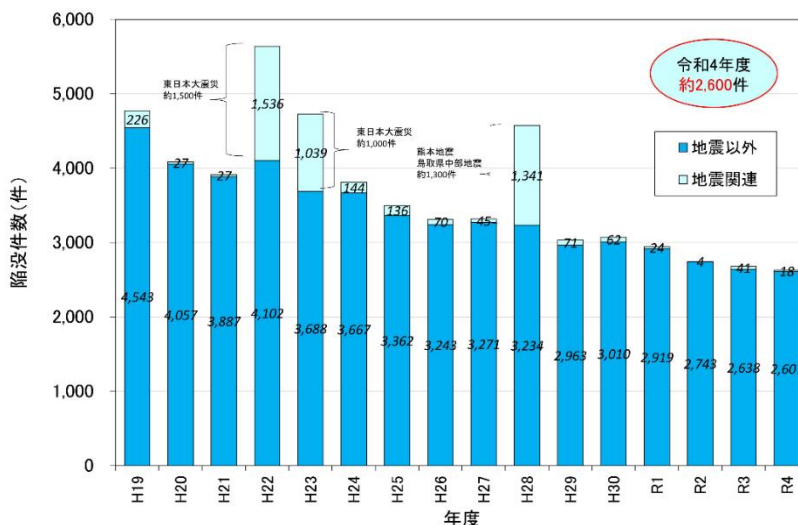


図 15 道路陥没事故の推移(全国)

※出典:国土交通省資料

(3) 激甚化・頻発化する自然災害

① 気候変動に伴う河川氾濫や土砂災害等の頻発・激甚化

中国ブロックは、風化しやすい花崗岩などの脆い地質が広く分布する地域である。このような地域は、大雨によって地盤が大量の水分を含むと、土砂災害のリスクが格段に高まる特性がある。これまでも豪雨による大きな被害が発生しているが、近年は気候変動の影響で未曾有の豪雨に伴う河川の氾濫による大規模な水害や土砂災害が頻繁に発生しており、今後より一層、激甚化・頻発化していくことが懸念される。

このような状況の中、広島西部山系直轄砂防事業において砂防堰堤を整備中であり、平成30年8月の大雨では平成26年8月豪雨を超える降雨を観測したが、完成した砂防堰堤及び遊砂地⁹が土石流・流木を捕捉し、下流への被害を未然に防止するなど効果を発揮している。

また、平成30年7月豪雨により甚大な被害を受けた倉敷市真備地区では復旧・復興に向け小田川合流点付け替え事業をはじめとする真備緊急治水対策プロジェクトが完成し、小田川の沿線地域及び倉敷市街地における治水安全度の向上が図られている。

今後も激甚化・頻発化する災害に対し、防災・減災、国土強靱化の取組を切れ目なく着実に推進することが求められ、土地利用も含むハード・ソフト一体となった事前防災の強化や、平時からの防災体制の強化、新技術等を活用した災害対策の効果的・効率的な実施が必要である。



図 16 過去の主な土砂災害・水害

※出典: 中国地方整備局資料

② 流域治水等による防災・減災に対する取組・意識の向上

中国ブロックでは、気候変動を考慮した「流域治水プロジェクト2.0」を管内13水系で策定し、浸水被害の軽減に取り組んでいる。また、住民の防災意識を高めるために、災害の自分

事化や災害伝承等の啓発活動も進められており、自主防災組織のカバー率は全国平均より高く、年々増加している。

このような流域での浸水被害の軽減等を図る取組など、防災・減災の推進がますます重要となっている。特に令和8年度より建設段階に移行する旭川ダム再生事業や事前放流など既存ストックを最大限活用する計画を検討した上で、さらなる洪水調節機能の増強が必要な場合には、ダムの整備について検討を進める太田川総合開発事業、太田川における大芝水門および祇園水門の改築などを推進する。このことにより、政治、経済、文化、行政などの中心である都市部における浸水被害の防止・軽減を図るとともに、迅速かつ適切な情報収集・提供体制を構築し、ホットラインを含めた確実な避難行動に資する情報発信などの取組を実施することで「逃げ遅れゼロ」を目指して取り組む必要がある。

また、近年の激甚化・頻発化した水災害により、大河川の中上流部や中小河川での被災も後を絶たず、治水安全度の向上が喫緊の課題となっており、河道整備だけでなく、貯留対策や流出抑制対策、まちづくりと一体となった河川整備・内水対策等が求められる。例えば、江の川水系では、度重なる浸水被害を受け、中流部の三次市を境にして、上流側では「特定都市河川」を指定して、雨水の流出抑制対策や遊水地の整備等を行うとともに、中山間地域を含む下流側では、堤防の整備・宅地の嵩上げ・住宅等の移転・小さな地域拠点の整備を組み合わせる取組を、地域のあらゆる関係者と協働しながら進めている。加えて、広島県では、市街化区域内の災害リスクの高い区域については、安全な暮らしを確保していくために、県内市町と連携の上、段階的な市街化調整区域への編入を推進している。



図 17 中国地方の一級水系全 13 水系で「流域治水プロジェクト 2.0」を策定
 ※出典：中国地方の一級水系で「流域治水プロジェクト 2.0」を策定（中国地方整備局、令和6年3月末）

③ 切迫する巨大地震等に備えた隣接ブロックとの災害対応の連携強化

内閣府によると、南海トラフ地震等における巨大地震の発生時には中国ブロックでも最大震度6強やそれ以上の揺れ、津波による大きな被害が想定されている。南海トラフ地震発生時には、内閣府の被害想定に基づき最大死者数が広島県では約 2,200 人、岡山県では約 1,300 人、山口県では約 500 人と想定されている。

また、他ブロックと比較すると、上水道や電気などのインフラは早期復旧が期待されている

ため、四国や近畿、九州など隣接ブロックへの物資支援など、バックアップの役割が期待されている。

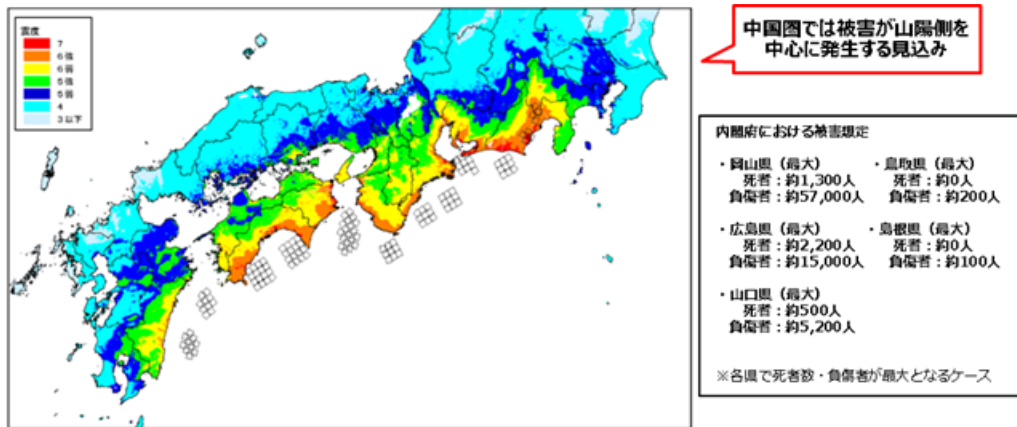


図 18 南海トラフ地震の震度分布

※出典：内閣府「南海トラフ巨大地震最大クラス地震における被害想定について」(R7.3)より抜粋
※基本ケース

(4) 成長型経済への転換期にある我が国経済

① 都市の中核機能の弱体化と都市部を中心に経済活動を妨げる渋滞

広島市や岡山市は、中国ブロックの経済発展を牽引するとともに、暮らしを支える高次都市機能が集積し、他ブロックとつながる拠点としても重要な都市でありながら、若者世代の流出が顕著になっているため、都市の魅力向上を図る必要がある。

近年、広島駅や岡山駅では、路面電車の乗り入れによる交通結節機能の強化と、駅ビル・駅前広場の再開発を軸とした都市の玄関口としての大規模整備が進んでいる。併せて、広島市では、「広島駅周辺地区」と「紙屋町・八丁堀地区」を東西の核とし、両者を結んで相乗効果を高める楕円形の都心づくりを進めている。岡山市では、各拠点が連携し合う「マスクット型都市構造」を掲げ、交通の要衝としての強みを活かした機能集積を目指している。

中海・宍道湖圏域は経済、産業、観光振興など様々な面で大きなポテンシャルを有している地域であり、山陰地方の産業活動を牽引する役割が求められている。本圏域は、人口減少下において、山陰地方唯一の「60万人都市圏」として持続的な発展が期待されており、広域的な人流・物流を支えるネットワークを構築し、都市の中核機能を高めることが求められている。

一方で、中国ブロックの各県主要都市では、通勤時間帯などに交通が集中し、都市部への流入部がボトルネックとなって渋滞が発生している。この渋滞により、都市部を中心に経済活動を妨げる渋滞損失が生じている。

このような状況を踏まえ、全線開通により所要時間の大幅短縮と企業の生産活動の効率化・活性化に寄与した東広島・安芸バイパスの整備に加え、現在整備中の西広島バイパスや岡山西バイパスの整備など、渋滞解消に向けた取組を進めている。今後も岡山都市圏や広島都市圏における道路ネットワークの形成を進めるなど、都市部の渋滞を解消する取組を一層推進することが重要である。

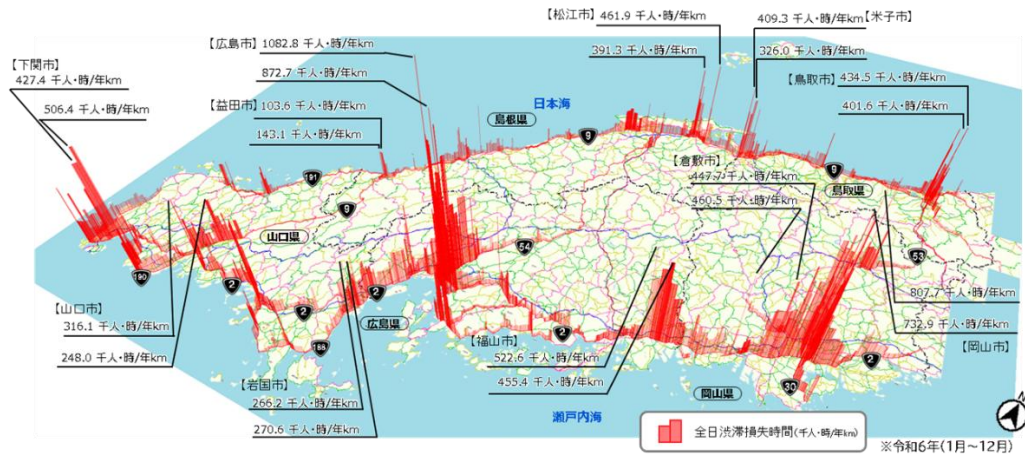


図 19 中国管内直轄路線の渋滞損失時間(各県主要都市別)

※出典: 中国地方整備局資料

② 道路ネットワークの未整備が依然として存在

中国ブロックは、近畿・四国・九州の各ブロックに接しており、山陽自動車道、瀬戸中央自動車道、中国縦貫自動車道、中国横断自動車道、西瀬戸自動車道などの整備が進み、人流・物流の要衝となっている。

これまでの整備により島根県東部の山陰道沿線地域で、企業の設備投資が進み、県内の製造品出荷額の7割以上を占めるなど、物流・人流の効率化、企業誘致による雇用創出に貢献している。その他、観光・交流人口の増加といった効果や災害時の代替ルート確保、救急搬送の迅速化など、地域産業の活性化と生活の安全・安心の確保にも大きく貢献している。

しかし、高規格道路においては、未整備区間や暫定2車線区間が残存しており、ネットワークとしての機能が十分に発揮されていない区間が存在する。中国ブロックは、近畿・四国・九州の各ブロックを結ぶ結節点としての役割を担っており、中国ブロック内外の人流・物流の一層の円滑化・効率化を図り、災害時の代替路としての機能を確保するため、未整備区間やボトルネック箇所を解消し、広域的な道路ネットワークを強化することが求められる。



図 20 高速交通ネットワーク図

※出典: 中国地方整備局資料(令和7年4月1日)

③ 世界に誇るものづくり企業の生産性向上

中国ブロックは、瀬戸内海沿岸地域を中心に、鉄鋼、石油化学、造船・船用工業、自動車、半導体等の企業が集積し、国内・世界で有数のシェアを誇るオンリーワン・ナンバーワン企業が数多く存在している。また、日本海側地域にも電気・電子機械、金属加工製造業、食料品関係等の企業集積がある。

また、従業者一人当たりの製造品出荷額等は全国で最も高く、効率的で付加価値の高いものづくり産業によって、我が国の国際競争力を支えている。

一方で、近年はトラックドライバーの不足が深刻化しており、企業の生産活動や物流の効率に影響を及ぼす懸念がある。今後は、陸・海・空をつなぐ輸送ネットワークのさらなる強化とともに、圏域間での共同配送ネットワーク、中継拠点の整備、海上輸送の活用等によるトラックドライバーの担い手不足への対応を進めることで、企業の安定的な生産活動や物流体制の維持・確保を図り、原材料や製品の円滑な流通を実現し、ものづくり企業の生産性向上につなげていくことが重要となっている。



図 21 従業者 1 人当たり製造品出荷額等

※出典：経済産業省「経済構造実態調査(2024年)」を基に作成
 ※広域地方計画区域の中国圏は本計画の中国ブロックと同区域のため、本文では中国ブロックと称する

④ 進展する船舶大型化への対応

中国ブロックは、地理的にアジアと近接し、輸出の約 35%がアジア向けである。アジアとの輸出入額は増加傾向にあり、この需要を背景にコンテナ航路が多数就航している。また、日本は、産業や国民生活に不可欠な資源・エネルギー・食糧を海外からの輸入に依存しており、近隣国の輸入量急増により、資源獲得競争が激化している。

近年、コンテナ船やばら積み(バルク)船などの大型化が世界的に進展している中、山陰・山陽地方の港湾施設において、船舶大型化に対応した港湾機能の強化が重要となっている。

境港ではコンテナ船の混雑解消及び増便、バルク貨物の大型船による輸送効率化に対応した国際物流ターミナルの整備を実施しており、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化に寄与している。また、水島港や徳山下松港では、安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧等の海上輸送網の強化を図るため、国際バルク戦略港湾施策の基、大型船に対

応じた拠点整備を実施している。

さらに、広島港では、船舶の大型化に対応した国際海上コンテナターミナルの整備を実施しており、東南アジア航路の大型コンテナ船への対応により安定的かつ安価な供給体制の構築及び国際競争力の強化が期待されている。

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

① 中国ブロックのCO₂排出量は産業部門に限ると首都圏に次ぐ2位

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、中国ブロックにおいても産業の発展と環境保全の両立を図ることが重要である。

中国ブロックの産業部門によるCO₂排出量は、首都圏に次いで全国で2位となっている。要因としては、山陽地方に鉄鋼業や化学工業に関連する企業が集中していることが考えられる。

このような状況の中で、中国ブロックにおいては、水素・アンモニアの利活用検討のほか、バイオマス¹⁰発電所の新規稼働や製品製造過程で必要となる電力を火力発電からバイオマス発電に転換する動きが進んでおり、バイオマス燃料を受け入れるための環境整備についても求められている。現在、徳山下松港をはじめとした11港湾でカーボンニュートラルポート¹¹の取組が行われているほか、尾道市や周南市の干潟等において、ブルーカーボン・オフセット¹²推進事業が進められている。

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

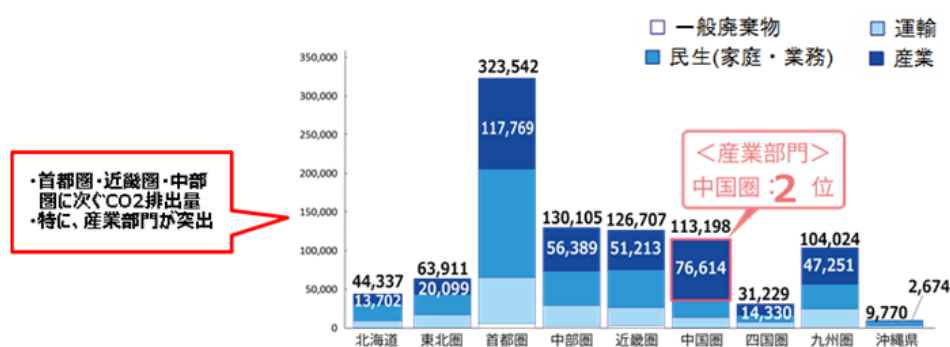


図 22 圏域別部門別 CO₂ 排出量

※出典：環境省「部門別 CO₂ 排出量の現況推計 都道府県別データ(2022 年度)」を基に作成

※グラフの区分は、広域地方計画区域の8圏域と北海道、沖縄県

※広域地方計画区域の中国圏は本計画の中国ブロックと同区域のため、本文では中国ブロックと称する

② 豊かな自然の利用と保全

気候変動の影響の拡大や生物多様性の損失が深刻化する中で、自然環境や生態系が持つ多様な機能を活かし、様々な社会課題の解決につなげていくことの重要性が一層認識されるようになってきている。

2022年に採択された昆明・モンリオール生物多様性枠組¹³では、2030年までに陸と海の30%以上を保全する30by30¹⁴目標の実現に向け、生物多様性の損失を止め反転させる(ネイチャーポジティブ¹⁵)ための緊急の行動をとるというミッションが掲げられた。

我が国においても、2023年に策定された「生物多様性国家戦略2023-2030¹⁶」において、2030年のネイチャーポジティブの実現を目指し、①生態系の健全性の回復、②自然を活用した社会課題の解決、③ネイチャーポジティブ経済の実現、④生活・消費活動における生物多様性の価値の認識と行動、⑤生物多様性に係る取組を支える基盤整備と国際連携の推進の5つの基本戦略の下に行動をとることとしており、同戦略の実施により、昆明・モンリオール生物多様性枠組において掲げられた2050年ビジョンの「自然と共生する社会」を実現することが喫緊の課題である。

近年、全国的にウォーキングやサイクリング、キャンプなど自然を活かしたレジャーを楽しむ人が増加しており、中国ブロックにおいても増えている。

また、中四国ブロックには、自然環境や農用地の環境を活かした農泊地域が多く、全国2位の規模となっている。さらに、中国ブロックではアドベンチャーツーリズム¹⁷やサイクルツーリズム¹⁸、エコツーリズムなど、自然環境を活かした取組が行われている。

今後も自然環境や地域資源を活かした取組を推進するため、豊かな自然の利用と保全のバランスをとっていくことが重要である。

(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 ICT技術を活用した業務の高度化、効率化、生産性の向上

建設業界は、働き方改革関連法により2024年4月から時間外労働の上限規制が適用される、いわゆる「2024年問題¹⁹」に直面しており、従来通りの労働集約的な働き方では工期の遅延や事業の継続そのものが困難になる可能性が指摘されており、労働生産性の向上が喫緊の課題となっている。こうした課題を克服し、建設業界の持続的な発展に向けて、より一層「i-Construction²⁰」を推進し、業務効率化だけでなく、長時間労働の是正や魅力的な職場環境の創出など、建設業界の構造的な課題を解決する必要がある。

また、中国地方整備局が発注した工事のうち、平成30年以降ICT²¹活用工事の実施率が年々増加し、令和3年には8割以上となっており、延べ作業時間が約3割短縮されるなど生産性向上の効果が見られる。

さらに、中国インフラDXセンター²²の開設など、ICT技術の導入による業務の高度化、効率化、生産性の向上が期待される。

② 情報通信ネットワーク、IoT等を活用した地域社会における生活利便性の向上

中国ブロックでは、東広島市などで自動運転や隊列走行の実証実験が行われているほか、家の近くまでバスが来る AI 予約制バスの導入等が各地域で進められている。また、鳥取県倉吉市では、観光資源のバーチャル化や鳥取県立美術館のデジタル化によって、来訪者の増加やデジタル人材の育成が図られている。

これらの情報通信ネットワークや IoT²³ 活用の取組により、地域社会の生活利便性向上等の地域課題の解決が期待される。

③ ビッグデータ、AI等を活用した業務の高度化、効率化、生産性向上

中国ブロックでは、ドローンや三次元データを活用した河川管理、江の川の樋門自動化などの取組が進められている。また、広島空港リムジンバスでは、ETC2.0²⁴ などのビッグデータ²⁵ を活用した空港利用者の利便性向上に向けた分析が行われている。その他に岡山市の主要な国道では、交差点に設置した AI カメラや ETC2.0 搭載車から得られる膨大な走行データを分析し、渋滞の主な原因となっている交差点やボトルネック箇所の渋滞対策を行っている。また全国的には、港湾分野について、荷役機械の遠隔操作化に関する技術開発等、「ヒトを支援する AI ターミナル²⁶」の実現に向けた取組が進められている。

このような、ビッグデータや AI 等を活用した業務の高度化、効率化、生産性向上が期待される。

(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 働く場所をはじめとした地域力の向上

2020 年の新型コロナウイルス感染症拡大以降、全国でテレワークの導入が急速に進み、令和 5 年には企業の約 50%がテレワークを導入している。東京圏在住者が地方移住に関心を持つ理由として「人口密度が低く自然豊かな環境への魅力」や「テレワークによる地方での働きやすさ」が多く挙げられている。また、国土交通省が行った全国調査の結果によると、二地域居住²⁷ やワーケーション²⁸ への関心度はそれぞれ約 30%と高いことがわかった。こうした働き方の多様化は、イノベーションが創発され、まちづくりへも活かさせるなど、各地の特性を踏まえた地域の稼ぐ力の確立にもつながる可能性がある。このような中、近年増加している空家の再生や利活用が、地方への移住や多様な働き方を支える手段として期待されている。

今後、立地誘導により都市の密度を維持する必要性の高い地方部を中心に、人口や仕事の減少、まちなかの魅力不足が予想される中、生活利便性と都市の持続可能性の向上、地方への投資の促進を図り、地域活力の向上を推進することが必要である。

更に、自治体間で「協調」し、自治体の枠を超えた広域都市圏の取り組みを進めることが求められている。

② 地方都市への本社移転の動き

首都圏から地方への本社移転は、2021年から2024年まで4年連続で転出超過となっており、2023年には347社と過去最多を更新している。売上高規模別では「1億円未満」の小規模企業が多く、増加傾向にある。また、業種別では「サービス業」が最も多くなっている。

新型コロナウイルス感染症拡大以降、中国ブロックでは働き方改革や生産性向上などを目的として、首都圏からの本社移転の動きがみられる。一方、アフターコロナの経済再始動に伴い、首都圏への本社回帰もみられる。

このような状況を踏まえ、地方への本社移転後の企業が地域に定着し、持続的に発展できる環境づくりが重要となっている。

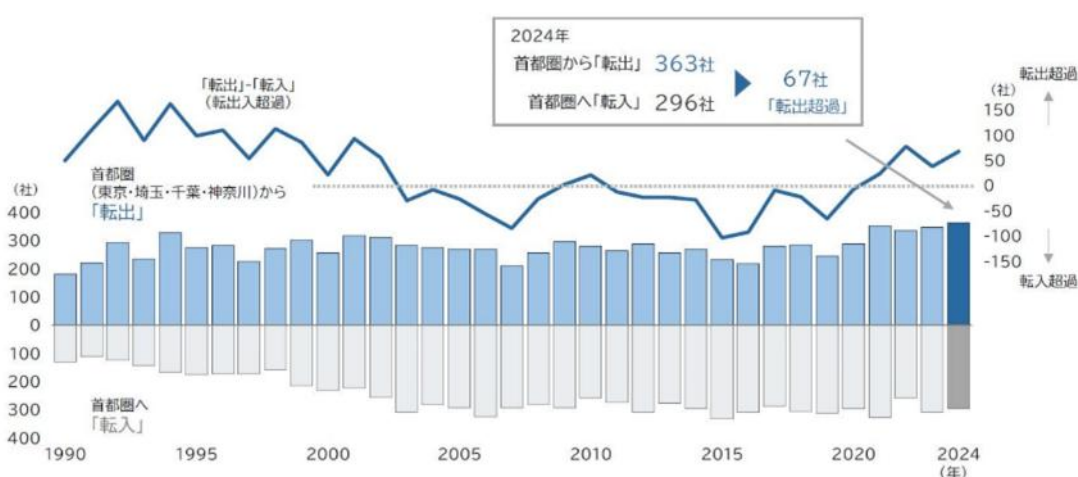


図 23 首都圏・企業転出入動向(1990 年以降推移、本社ベース)(全国)

※出典: 首都圏「本社移転」動向調査 2024年(帝国データバンク)

※首都圏とは、東京、神奈川、千葉、埼玉とする

③ 中国ブロックの自然環境、歴史・文化、伝統産業等を活かした観光への関心が、特に外国人観光客の間で依然として高い傾向

中国ブロックでは、新型コロナウイルス感染症の影響で一時的にインバウンド需要が減少したが、2023年5月の感染症法上の第5類移行後は観光需要が回復している。外国人観光客は自然・景勝地観光や歴史・伝統文化体験に高い関心があり、4つの世界遺産や2つのユネスコ世界ジオパークをはじめとする豊かな自然、歴史や文化、伝統産業など、中国ブロックには来訪目的となりうる観光資源が多く存在している。

また、歴史的な資源を活用したまちづくりの推進に向け、中国ブロックにおいては津和野町、高梁市、尾道市、岩国市など8都市において歴史的風致維持向上計画が策定され、取組が進められている。

一方で、訪日外国人の周遊比率や消費額は全国で最も低いため、今後は観光地の魅力をさらに高め、広い範囲を周遊してもらう工夫が重要である。



図 23 中国ブロックの主な歴史・文化

※出典:各観光局等より(データ最終確認日 R6.12.3)

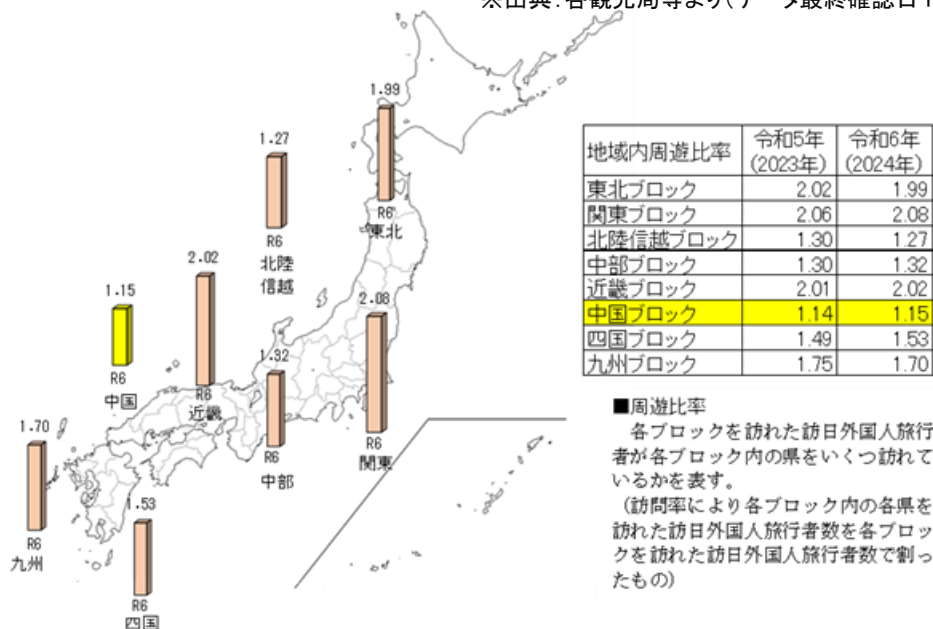


図 24 訪日外国人における周遊比率の状況

※出典:インバウンド消費動向調査(観光庁)国籍別/目的別 訪日外客数(日本政府観光局)を加工

④ 持続可能かつ発展性のある観光を目指す“サステナブル・ツーリズム”の広がり

近年、地域社会や環境に配慮した取組が進められる中、日本を旅行先に選んだ外国人旅行者の約7割がサステナブル・ツーリズムを重視している。

今後も引き続き、地域社会や環境に配慮したサステナブル・ツーリズム²⁹の推進に向けた取組が重要となっている。

第2章 今後の中国ブロックの社会資本整備の方向性

1. 社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題

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

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

<社会課題>

- ① 人口減少、急激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向上と、経済社会構造に変革をもたらすイノベーションへの対応
- ⑤ 激甚化・頻発化する自然災害
- ⑥ 環境分野における世界的な潮流への対応
- ⑦ 地域のインフラを支える地方公共団体の職員不足や、建設業・運輸業等の将来における担い手の確保・育成
- ⑧ 新技術の急速な進歩とデジタル技術の普及への対応

中国ブロックにおいても、中国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、中国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」

中国ブロックにおける社会資本整備重点計画は、重点目標を達成するための計画であることから、重点目標の考え方や中長期的な方向性に沿って策定するとともに、計画期間は令和12(2030)年度までとし、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)³⁰及び同計画を基本とする広域地方計画³¹、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³²や地方創生に関する総合戦略³³、地域未来戦略における地域の戦略産業クラスター計画³⁴および地域産業成長プラン³⁵など、各地方で策定される計画を踏まえ、様々な分野の施策との連携や広域、複数事業の連携を図る。

【中国圏の視点】

中国圏の特長である分散型の地域構造を第2章1節で示す8つの社会課題等の実情を踏まえた4層の圏域に分類した。4層は、①県境を越える広域圏、②地方の中核都市を核とした圏域、③生活圏の中心となる小都市を核とした圏域、④小さな拠点を核とした圏域に分類される。道路、鉄道、航路、空路等がそれぞれの特性に応じて役割分担した質の高い交通やデジタルネットワークの強化により、これらの各層が有機的に機能を相互補完できる圏域を創出する。

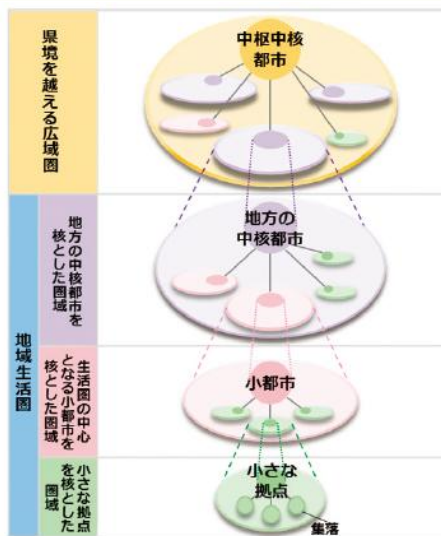


図 25 中国圏発の地域生活圏形成イメージ

※出典：中国圏広域地方計画ダイジェスト(案)

第1層の「県境を越える広域圏」においては、広域交通ネットワークのハブ拠点、中国圏の経済を牽引する中核となるサービス産業、高等教育・研究機関、イノベーション創出の中心となる知的対流拠点、高度医療機関等、中国圏の自律的發展を牽引する高次な都市機能の確保・強化を図る。また、他ブロックとつながる拠点としても重要な都市でありながら、若者世代の流出が顕著となっているため、都市の魅力向上を図る必要がある。

第2層の「地方の中核都市を核とした圏域」においては、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する商業施設、総合的で高度な医療サービスを受けられる病院、大学や高等専門学校等の周辺市町村にも広域的に利用される一定程度の都市機能を維持・強化するとともに、賑わいや交流の拠点となる都市空間を整備する。

第3層の「生活圏の中心となる小都市を核とした圏域」においては、他都市とのネットワーク、連携・分担関係に応じて、第2層に準ずる一定程度の都市機能を確保するとともに、日用品等の買い物ができるスーパー、複数科の診療が可能な病院、高校など、周辺の第4層の集落生活圏へ生活サービス機能を提供できるように交通やデジタルのネットワークを強化する。

第4層の「小さな拠点を核とした圏域」においては、中山間・島しょ部等における買い物、医療・福祉・介護等の生活サービス機能を維持・確保するため、デジタルを手段として徹底活用して、リアルな地域空間の質的な向上を図る観点から、地域公共交通の維持・確保、ラストワンマイル配送等³⁶を担うドローン物流や自動配送ロボットの社会実装、遠隔診療の普及を含めた質の高い医療、高等学校の教育機会を充実する遠隔教育、地方創生テレワークや副業・兼業による転職なき移住といった場所に縛られない暮らし方・働き方の創出・拡大を図る。

中国圏域全体として、特に地域から期待されるプロジェクトとしては以下のとおりである。

- 令和8年度より建設段階に移行する旭川ダム再生事業や事前放流など既存ストックを最大限活用する計画を検討したうえで、さらなる洪水調節機能の増強が必要な場合には、ダムの整備について検討を進める太田川総合開発事業、瀬野川での土砂・洪水氾濫対策などを推進することにより政治、経済、文化、行政などの中心である都市部における浸水被害の防止・軽減を図るとともに、迅速かつ適切な情報収集・提供体制を構築し、ホットラインを含めた確実な避難行動に資する情報発信などの取組を実施することで「逃げ遅れゼロ」を目指す。

- 経済、産業、観光振興など様々な面で大きなポテンシャルを有している地域である山陽側の広島都市圏や岡山都市圏、加えて山陰地方唯一の「60万人都市圏」である中海・宍道湖圏域では、広域的な人流・物流を支えるネットワークの構築によって、産業活動を牽引するとともに、市街地の再開発や交通結節点の整備等によって都市の魅力を向上させるなど、中枢機能を一層高めることが求められている。

- 関門海峡という共通の財産を持つ下関市と北九州市は、古くから密接な関係を持ち、鉄道・航路・道路の多様な交通手段で結ばれ、一体的な生活圏・文化圏・経済圏を形成しているところである。さらなる連携強化のため、中国ブロック内外の人流・物流の一層の円滑化・効率化を図り、災害・事故等発生時の代替性を確保とともに、観光振興・市民交流等の「関門新連携」の推進が必要である。

- 都市機能の集約による生活利便性の維持・向上や地域経済の活性化、行政サービスの効率化等による行政コストの削減を目的とした、コンパクトシティ³⁷化に向けた取組が重要である。さらに、中山間地域や地方都市部において、利用者減少による公共交通の見直

し議論が進む中、BRT³⁸や循環バス等の活用検討も含め、地域の実情にあった持続可能なまちづくりと交通が一体となった取組として、コンパクト・プラス・ネットワーク³⁹を進める必要がある。

- ・港湾施設におけるカーボンニュートラルの推進として、水素・アンモニアの利活用検討のほか、バイオマス発電所の新規稼働や、製品製造過程で必要となる火力発電をバイオマス発電に転換する動きが進んでおり、バイオマス燃料を受け入れるための環境整備について求められている。
- ・民間事業者の創意工夫を最大限活かした小規模な官民連携事業「スモールコンセッション⁴⁰」と連携し、廃校や空き家対策と併せた地域課題の解決やエリア価値の向上を図っていく必要がある。
- ・中国地方には、自然資源や歴史・文化的資源が多数あり、近年では特に外国人観光客の関心を集めている。このような魅力的な自然資源や歴史・文化的資源を活用した観光による地域の活性化を図るため、歴史的風致保存区域や観光による賑わい創出と併せたまちづくりを進めていく必要がある。特に、滞在快適性の向上を図り、歩きたくなる空間創出を目的とした、まちなかウォークアブルを進める必要がある。

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⁴¹（前計画）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）⁴²」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。

中国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、次の5つのインフラマネジメントの方針に沿って、中国ブロックの特性、将来像や整備水準に応じて、重点的、効率的、効果的に社会資本整備を実施し、社会資本のストックの質的改善と高度化を図ることとする。

【方針1】ハード・ソフト一体的な活用

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

これまで、中国ブロックでは、例えば、国、岡山県、倉敷市の3者によるハード対策とソフト対策が一体となった真備緊急治水対策プロジェクトの実施により、倉敷市真備町の市街地における治水安全度が向上し、気候変動により激甚化・頻発化する災害から命を守るための事前防災の加速化・深化が実現するなど、ハード・ソフト一体的な活用により、ストック効果⁴³を最大限発揮させる取組を推進してきた。

今後、社会資本ストックの老朽化が進行することにより、維持管理の担い手不足等と「予防

保全」への転換が遅れることなどが予想される。このことを踏まえ、既存施設の集約・再編などによる重点的、効果的、効率的なハード整備に努める。また、特定技能外国人の受け入れを推進するとともに、建設キャリアアップシステム⁴⁴の普及・活用を図るなど、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引き続き進めていく。

【方針2】 施策・事業間や地域間の連携

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

これまで、中国ブロックでは、例えば、地方公共団体と事業者の連携によるスマートICと周辺道路の整備に取り組んだ結果、災害時の代替ルートや救急医療搬送ルートが確保されてきた。また、観光の新たな周遊ルートの確保や地域の魅力・個性を活かしたまちづくりが進むことにより、観光振興への寄与も期待され、持続可能な暮らしやすい地域社会の構築や地方創生の一助となるなど、施策・事業間や地域間の連携により、インフラ整備目標の効果的・効率的な達成を図ってきた。

今後、中国ブロックでは、更なる人口減少や高齢化が進むことが予想される。その中でもあらゆる人が日常の行動圏内で必要な生活関連サービスを楽しむようにするため、交通手段が確保された持続可能な都市構造への転換が求められる。そのため、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、内閣府や総務省、農林水産省の掲げる政策など、それ以外の関係省庁が所管する幅広い分野との連携を図るとともに、隣接する近畿、四国、九州ブロックとの連携を図る。また、インフラメンテナンスの実施にあたっては、インフラ長寿命化計画⁴⁵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、単独の地域や管理者などにとどまらず、複数・広域・他分野のインフラを「群」として捉えて管理する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の推進等、的確にメンテナンスを実施する必要がある。また、社会資本の多くを管理する市町村において、人口減少や技術者不足などの課題を抱えていることから、その自主性や自立性を尊重しつつ、地域の将来像を踏まえた持続可能なインフラのマネジメントに転換していくことが求められており、国や県による技術的支援や官民連携など、中国ブロック内5県との調整を通じて、相互の補完機能や連携体制の強化を図っていく必要がある。

【方針3】 官民等の連携・協働

社会資本整備重点計画では、「官民の連携・協働を通じたインフラ整備・運営を一層推進していくことが必要」とされている。また、「複数・広域・他分野のインフラを「群」として管理する取組において、地域の実情等を踏まえつつ、包括的民間委託方式などのPPP⁴⁶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/PFI⁴⁷ 事業に積極的に参画し、将来にわたって地域の守り手として役割を果たし続けられることが不可欠である。

これまで中国ブロックでは、例えば、広島駅周辺地区における都市機能の集積・強化と利便性の高い公共交通ネットワークの構築に取り組んだ結果、新たな交流と賑わいにあふれた一体的な都心空間が形成され、産業、観光等の競争力の強化及び地域経済の活性化を実現するなど、施策・事業間や地域間連携により、効果的・効率的なインフラ整備を実施してきた。

これまでも、競争力強化に向けて、広島市を中心に都市開発プロジェクトの促進に必要なインフラが整備されてきた状況にあるが、民間ビジネスの創出が課題となることなどから、今後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 に関する中国ブロックプラットフォーム⁴⁸ や地域プラットフォーム⁴⁹ 協定制度の活用、(一社)中国経済連合会をはじめとする関係機関との連携等を通じ、産官学金労言⁵⁰ など多様な主体の連携を強化するとともに、人材育成、多様な契約方式の活用を進め、優良な取組の水平展開等を通じて、地元企業の創意工夫が発揮されやすい環境整備を進める。

【方針4】地域の住民など多様な関係者の参画

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

中国ブロックでは、小学生を対象とした防災に関する出前講座や防災イベント等を通じて、地域の住民など多様な関係者に対してハード・ソフト一体となった事前防災の重要性等流域治水の理解促進や意識啓発に取り組んできた。あらゆる関係者が水害リスクを自分事化して考え、協働して治水対策に取り組んでいくために、今後もこうした取組を推進する。

また、国道の交通事故対策において、住民の意見を取り入れた対策に取り組んだ結果、交通事故が減少し、安全・安心な道路環境が構築されるなど、社会資本整備に対する国民の意見を反映し、理解を得ながら進めてきた。

今後、人口減少が進む中、安全・安心等における地域課題の解決に向けた社会活動の担い手の確保が必要になることから、地域住民や地域と関わり合いを持つ主体と連携しながら、これまで以上に地域に貢献していただける人材(=「活躍人口」)を中国ブロックの内外から確保していくことが求められる。この「活躍人口」の創出に向けた支援を通じて、これまでの地域のあらゆるつながりを再構築・強化していく必要がある。また、住民やインフラ施設の利用者を含めた多様な主体の参画を図るため、道路協力団体、河川協力団体、エリアマネジメント団体など、官民が協力したインフラの管理・運営の取組や(一社)中国経済連合会等との連携、中国ブロック内5県との調整などを推進する。

また、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⁵¹」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⁵²、BIM/CIM⁵³を活用したインフラ整備の可視化などを推進する。

【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、中国ブロックでは、例えば、道路盛土の自動化施工の試行に取り組んだ結果、施工管理の効率が上がり、工事全体の生産性向上や安全管理の質が向上するなど、新技術の活用による生産性の向上を図ってきた。

今後、更に生産年齢人口の減少が進んだ場合、他産業に比べて入職率、定着率が低い建設産業は、担い手を確保することが困難になり、将来にわたって社会資本の整備・維持管理を持続し、国民生活に不可欠なサービスを提供する社会的使命を果たし続けていくうえでの大きな制約になりかねない。人口減少下においても、将来にわたって必要なサービスを提供していくために将来の担い手の確保及び育成、デジタル技術やデータの活用により生産性の向上を図るため、新たな建設現場の生産性向上(省人化)の取組をとりまとめた i-Construction2.0⁵⁴の推進をはじめ、新技術の開発、導入の促進や、社会資本整備に関する基盤情報の強化を推進する。あわせて、公共工事等への有用な新技術の活用促進等を目的とした「新技術評価会議⁵⁵」において、新技術に係る情報の収集、事前評価、現場での試行及び事後評価を行う。また、新技術の活用促進・普及拡大を図るため、建設現場における「現場ニーズ」と企業等の「技術シーズ」をマッチングするマッチングサイト「J-Goodtech⁵⁶」を活用した技術公募の取組を推進していく。

4. 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置

(1) 戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資

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

こうした戦略的・計画的な社会資本整備の着実な実施の観点に加え、社会資本整備の担い手の確保・育成の観点や社会資本整備の活用を見込む企業立地等の民間投資を誘発する観点からも、安定的・持続的な公共投資の見通しを明らかにすることが重要である。

このため、本計画では、中国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、適切に価格転嫁を推進し、事業の実施に努めることとする。

(2) 質の高い社会資本整備を担保する公共事業の評価手法の改善

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

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

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

(3) 担い手の確保及び生産性向上

中国ブロックでは、「i-Construction 推進計画⁵⁷⁾」において、測量・設計から、施工、さらに管理にいたる全プロセスにおける情報化に取り組むことで、企業の経営環境を改善し、建設現場に携わる人の賃金水準の向上を図るなど、魅力ある建設現場の構築を目指した取組を推進している。これにより、担い手の確保や人材育成、生産性の向上といった課題解決を目指す。

また、担い手の確保・育成に向けて、担い手にとって魅力ある産業となるよう、賃上げをはじめとする処遇改善や労働環境の改善に取り組む。特に建設業について、持続可能な産業として発展していくために、新4K「給与がよく、休暇が取れ、希望が持てる」、そして「カッコいい」魅力的な産業へと変えていく必要がある。さらに、第三次・担い手3法⁵⁸⁾において設けられた、適正な労務費等の確保や適正な価格転嫁、適正工期の確保等に関する新たなルールについて適切な運用を確保することによって、さらなる処遇改善や働き方改革を力強く進めていく。

(4) 建設キャリアアップシステムの普及促進

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

第3章 中国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している。

本計画では、中国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。[また、社会資本整備重点計画の政策パッケージに示されていないものであっても、中国ブロック特有の社会課題に基づき、目標設定が必要な場合には、小目標を設定することとする。]

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

また、小目標毎の達成状況を示す代表的な指標については、社会資本整備重点計画で示された指標の中から抽出したものをKPI(Key Performance Indicator)⁵⁹として設定する。

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. 中国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や少子高齢化が進行する中で、分散型の地域構造であるという中国ブロックならではの魅力やポテンシャルを活かし、高齢者や子供・子育て世代をはじめ、あらゆる人が安心して住み続けることのできる、にぎわいと活力のある地域を目指す。
- ・ また、暮らしに欠かせない生活サービス機能を維持・確保しつつ、高次都市機能の充実や都市の魅力度の向上を図りつつ、各地域やブロック内外を陸海空の多様な交通モードでシームレスに繋ぐ重層的な高速交通ネットワークを形成・機能強化することで、誰もが高次都市機能を享受できる豊かな圏域を目指す。
- ・ さらに、多様な自然・歴史・文化を活かしながら、誰もが自らの意思でライフスタイルを選択でき、生き活きと暮らし続けることができる中国ブロックの実現に向け、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。

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生活関連サービスや居住を誘導し、まちづくりと連携した公共交通軸を形成するため、立地適正化計画⁶⁰と地域公共交通計画⁶¹を一体的に促進する。
- ・ 立地適正化計画の深化・発展により利便性の高いまちづくりを進めるため、現状の「見える化」や評価・見直しを行うとともに、広域計画の策定を推進し、都市機能の集約・誘導を図る。
- ・ 公共・日本版ライドシェア等の普及、共同化・協業化や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⁶²」解消に向けた交通分野の取組と連携して、都市機能や居住の誘導などのまちづくりを推進し、誰もが安心して暮らせる環境の形成を図る。
- ・ シェアサイクルを含む自転車利用環境の整備や公共交通との連携、人中心の歩きたくなる空間の形成等により、徒歩や自転車も含めた、地域に最適な移動手段の実現を推進する。
- ・ 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、交通結節点の整備などの交通分野の取組を進める。
- ・ 地域の足を確保するとともに、地方の物流網を維持するため、ドローンや自動配送ロボットの活用を促進し、安心して便利に暮らせる生活環境の創出を図る。
- ・ スマールコンセッションなどの官民連携も活用し、遊休化した公的施設や住宅ストックを再生・利活用して、交流施設や子育て支援施設等を整備し、地域の居住機能の再生を図る。
- ・ 地方において必要なサービスが提供されるよう、地方創生に資する資金調達支援や地域課題解決に取り組む民間事業者の活動支援等を通じて、地域生活圏の形成を推進する。
- ・ 中小都市や中山間・島しょ部等での住民の生活を維持するため、交通結節点や小さな拠点等への都市機能集積を図るとともに、公共交通の充実や交通ネットワーク整備を推進する。
- ・ 立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的な促進とともに、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。
- ・ 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、連携体制等に関するガイドラインの周知など、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)

[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〔全国指標〕

【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数の割合

【R6年12月 81.6% → 毎年度 66.6%以上】

[KPI-2] 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〔全国指標〕

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%】

[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〔全国指標〕

【R7年度 172 団体 → R12年度 700 団体】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9年度、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

■公共交通・交通ネットワークの再構築

- 【地方公共団体と交通事業者等の連携による地域公共交通計画の策定の推進 (R8年度推進中)④】
- 【交通ターミナルの整備と連携したMaaS等によるシームレスな移動環境の構築 (広島県呉市) (R8年度推進中)④】
- 【交通安全対策 一般国道2号(吉島・江波地区自転車走行空間整備) (広島県広島市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道31号呉駅交通ターミナル整備事業 (広島県呉市) (R8年度工事中)④】
- 【新交通西風新都線整備の推進 (広島県広島市) (R8年度推進中)④】

■コンパクトシティの形成

- 【地方公共団体による立地適正化計画の策定と拠点への都市機能移転支援 (R8年度推進中)④】
- 【宇部市役所周辺地区都市構造再編集中支援事業 (山口県宇部市) (R8年度工事中)②】
- 【片上地区都市構造再編集中支援事業 (岡山県備前市) (R8年度工事中)②】
- 【御庄地区都市構造再編集中支援事業 (山口県岩国市) (R8年度工事中)②】

■中心拠点等における都市機能の確保

- 【西郷地区都市構造再編集中支援事業 (島根県隠岐の島町) (R8年度工事中)①】
- 【児島駅周辺地区都市構造再編集中支援事業 (岡山県倉敷市) (R8年度工事中)②】
- 【福山駅周辺地区(第二期)都市構造再編集中支援事業 (広島県福山市) (R8年度工事中)①】
- 【呉駅周辺地区都市構造再編集中支援事業 (広島県呉市) (R8年度推進中)④】
- 【湯田温泉周辺地区(第4期)都市構造再編集中支援事業 (山口県山口市) (R8年度工事中)④】
- 【広島都心地区(Ⅱ期)都市構造再編集中支援事業 (広島県広島市) (R8年度工事中)①】
- 【岡山都心地区都市構造再編集中支援事業 (岡山県岡山市) (R8年度工事中)①】

■安全とインフラの強化による持続可能な生活基盤の構築

- 【予防保全型インフラメンテナンスによる道路(橋梁)関係施設の維持修繕等の推進★ (R8年度推進中)④】
- 【インフラのメンテナンスサイクルの構築に伴う集約・再編(道路)★ (R8年度推進中)④】
- 【既設橋梁の長寿命化対策★ (R8年度推進中)④】

■持続可能な自転車利用促進と地域活性化のための環境整備

- 【地域におけるサイクリストの受入環境や走行環境の整備等によるサイクルツーリズムの推進 (R8年度推進中)④】
- 【サイクリストの受入環境・走行環境の整備や情報発信 (R8年度推進中)④】
- 【自転車道、自転車専用通行帯等の自転車走行空間整備 (R8年度推進中)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

- ・ 立地適正化計画により都市機能を集積し、地域の「稼ぐ力」やイノベーション創発等を図るとともに、人や投資を呼び込むため、民間都市開発プロジェクトを促進する。
- ・ DXによる消費拡大やインバウンドの誘客等の取組や道の駅の機能強化など環境整備を進めるとともに、地域資源を活かした都市形成を進め、賑わいや魅力の創出につなげる。
- ・ 瀬戸内の玄関口となる「岡山駅」、「広島駅」の交通結節点における乗り換え利便性の向上や再整備を推進する。
- ・ 広島県宮島口地区や島根県出雲大社地区等の道路の渋滞対策や自転車利用の推進など受入環境の整備、サイクルツーリズム等の推進により、地域資源やインフラ空間を活用した観光地域づくりを行い、地方誘客を促進する。
- ・ 観光客の移動手段の確保、観光列車など移動自体の観光資源化や旅客施設における多言語対応の徹底、観光周遊ルートの造成等の交通分野の取組を推進する。
- ・ 地域住民や観光客の移動手段の両方における取組みを支援し、交通空白に関する諸課題の解決を推進する。
- ・ クルーズ船が寄港する港湾の機能強化や周辺の観光コンテンツの充実、下船後の2次交通確保など、ハード・ソフト両面の取組を進める。
- ・ 地域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道路ネットワークなどの基盤整備を図り、地域の雇用拡大、経済の活性化を支える施策を推進する。
- ・ 生活インフラのメンテナンス等の事業事例の横展開を通じて、地域企業の参画・雇用機会の創出等の効果への理解を促進し、地域の実情に応じた PPP/PFI 事業等の推進を図る。
- ・ また、国の職員がこれまでの職務経験等を活かして中小規模の市町村にアドバイスする制度（地方創生伴走支援制度⁶³）を通じて、地方公共団体の課題解決を支援する。
- ・ スモールコンセッションなどの官民連携を通じ、観光施設や二地域居住等の拠点として、空き家の利活用を進め、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)

〔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 32 団体 → R12年度 38 団体】

〔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 8 市町村 → R12年度 11 市町村】

〔KPI-34〕PPP/PFI の事業規模〔全国指標〕

【R4～R5年度 累計 8.4 兆円 → R4～R13年度 累計 30 兆円】

〔KPI-4〕市町村が作成する特定居住促進計画の作成数〔全国指標〕

【R6年度末 5 件 → R11年度 累計 600 件】

〔KPI-4〕市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数〔全国指標〕

【R6年度末 5 法人 → R11年度 累計 600 法人】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※¹ 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 訪日外国人旅行者の受入環境の強化
 - 【道の駅における訪日外国人旅行者の増加に向けた受入環境の強化(多言語化) (R8年度推進中)④】
- サイクルツーリズムの推進
 - 【地域におけるサイクリストの受入環境や走行環境の整備等によるサイクルツーリズムの推進 (R8年度推進中)④(再掲)】
 - 【サイクリストの受入環境・走行環境の整備や情報発信 (R8年度推進中)④(再掲)】
- 道路空間再編・道路空間の利活用
 - 【第2期白湯地区都市構造再編集集中支援事業★ (島根県松江市) (R8年度実施中)③】
 - 【自転車道、自転車専用通行帯等の自転車走行空間整備 (R8年度推進中)④(再掲)】
- インフラ空間の利活用
 - 【歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村の魅力あるまちづくりへの支援 (R8年度推進中)④】
 - 【インフラツーリズムの推進 (R8年度推進中)④】
- 観光地における渋滞緩和施策の推進
 - 【島根県出雲大社地区における観光地渋滞対策の推進(島根県出雲市) (R8年度推進中)④】
 - 【広島県宮島口地区の観光地渋滞対策の推進(広島県廿日市市) (R8年度推進中)④】
- 企業立地を呼び込む道路ネットワーク整備の推進
 - 【一般国道9号北条道路(はわいIC～大栄東伯IC)[残事業費468億円(R6年度公表時点)]★
{(鳥取県湯梨浜町～鳥取県北栄町) (R8年度工事中)[R8年度完成※]①}
※軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合 (R8年度工事中)④】
 - 【(鳥取県北栄町～鳥取県琴浦町) (R8年度工事中)④】
 - 【一般国道29号津ノ井バイパス[残事業費90億円(R5年度公表時点)]★ (鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)④】
 - 【一般国道9号出雲バイパス(神立～中野東)[残事業費140億円(R3年度公表時点)]★ (島根県出雲市) (R8年度工事中)④】
 - 【一般国道9号福光・浅利道路[残事業費296億円 (R7年度公表時点)]★ (島根県大田市～島根県江津市) (R8年度工事中)④】
 - 【一般国道9号益田道路(久城～高津)[残事業費260億円 (R4年度公表時点)]★ (島根県益田市) (R8年度工事中)④】
 - 【一般国道191号益田西道路[残事業費306億円 (R6年度公表時点)]★ (島根県益田市) (R8年度工事中)④】
 - 【倉敷福山道路(一般国道2号玉島・笠岡道路(Ⅱ期)) (岡山県浅口市～岡山県笠岡市) [残事業費291億円 (R6年度公表時点)]★ (R8年度工事中)[R8年度完成※]①】
※大規模橋梁工事・大規模切土工事等が順調に進捗した場合
 - 【倉敷福山道路(一般国道2号笠岡バイパス){(笠岡市カブト南町～笠岡市茂平)} [残事業費118億円 (R6年度公表時点)]★ (R8年度工事中)④】
 - 【(岡山県笠岡市) (R8年度工事中)④】
 - 【空港津山道路(一般国道53号津山南道路)[残事業費108億円 (R3年度公表時点)]★ (岡山県美咲町～岡山県津山市) (R8年度工事中)④】
 - 【岡山環状道路(一般国道180号岡山環状南道路)[残事業費67億円 (R5年度公表時点)]★ (岡山県岡山市) (R8年度工事中)[R8年度完成]①】
 - 【岡山環状道路(一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬～檜津)) (岡山県岡山市) [残事業費316億円 (R8年度公表時点)]★ (R8年度工事中)④】
 - 【一般国道180号総社・一宮バイパス(岡山県岡山市～岡山県総社市) [残事業費405億円 (R7年度公表時点)]★ (岡山県岡山市) (R8年度用地買収中)④】
{(岡山県総社市) (R8年度用地買収中)④】

- 【岡山倉敷道路(一般国道2号岡山倉敷立体(I期))
 (岡山県岡山市～岡山県倉敷市) [残事業費618億円 (R6年度公表時点)]
 (R8年度工事中)④】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号福山道路)[残事業費442億円 (R7年度公表時点)]★
 (広島県福山市) (R8年度工事中)④】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号福山道路(笠岡西～長和))
 (岡山県笠岡市～広島県福山市) [事業費3,030億円 (R8年度公表時点)]
 (R8年度調査・設計中)④】
- 【江府三次道路(一般国道183号鍵掛峠道路)[残事業費237億円 (R6年度公表時点)]★
 (広島県庄原市～鳥取県日南町) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道2号西条バイパス(下三永～八本松)[残事業費270億円 (R4年度公表時点)]
 (広島県東広島市) (R8年度工事中)④】
- 【東広島廿日市道路(一般国道2号広島南道路)[残事業費1,119億円 (R7年度公表時点)]
 (広島県海田町～広島県広島市) (R8年度工事中)④】
- 【東広島廿日市道路(一般国道2号広島南道路(木材港西～廿日市))
 (広島県廿日市市) [残事業費379億円 (R7年度公表時点)]
 (R8年度用地買収中)④】
- 【広島西道路(一般国道2号西広島バイパス)[残事業費398億円 (R6年度公表時点)]★
 (広島県広島市～広島県廿日市市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道54号可部バイパス[残事業費100億円 (R4年度公表時点)]★
 (広島県広島市) (R8年度用地買収中)④】
- 【一般国道185号安芸津バイパス[残事業費120億円 (R3年度公表時点)]★
 (広島県東広島市～広島県竹原市) (R8年度工事中)④】
- 【岩国大竹道路(一般国道2号岩国・大竹道路)[残事業費959億円 (R3年度公表時点)]★
 (広島県大竹市～山口県岩国市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道2号台道・鑄銭司拡幅[残事業費240億円 (R5年度公表時点)]
 (山口県防府市～山口県山口市) (R8年度用地買収中)④】
- 【一般国道191号益田・田万川道路[残事業費370億円 (R7年度公表時点)]★
 (山口県萩市～島根県益田市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道191号木与防災★
 (山口県阿武町) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道191号大井・萩道路[残事業費660億円 (R7年度公表時点)]★
 (山口県萩市) (R8年度用地買収中)④】
- 【一般国道191号三隅・長門道路[残事業費590億円 (R4年度公表時点)]★
 (山口県長門市) (R8年度用地買収中)④】
- 【一般国道491号俵山・豊田道路[残事業費822億円 (R7年度公表時点)]★
 (山口県下関市～山口県長門市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道188号藤生長野バイパス[残事業費350億円 (R5年度公表時点)]★
 (山口県岩国市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道188号柳井・平生バイパス[残事業費51億円 (R6年度公表時点)]★
 (山口県柳井市～山口県平生町) (R8年度用地買収中)④】

■港湾整備事業の推進

- 【鳥取港千代地区防波堤整備事業[残事業費41億円 (R7年度公表時点)]★
 (鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)[R12年度完成]②】
- 【鳥取港港湾の物流効率化促進連携事業★
 (鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)④】
- 【岡山県港湾既存施設の延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
 (岡山県岡山市、倉敷市、玉野市、笠岡市、備前市) (R8年度工事中)④】
- 【境港管理組合港湾利便性向上のための改良(社会資本整備総合交付金)
 (鳥取県境港市、松江市) (R8年度工事中)④】
- 【島根県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
 (島根県隠岐の島町、海士町、西ノ島町、出雲市) (R8年度工事中)④】

小目標 I-3

域内外を結ぶ交通ネットワークの整備

概要

- 山陰道や自動車専用道路をはじめとする高規格道路などの広域的な道路ネットワークの整備・強化や既存の道路ネットワークの有効活用、交通結節点を強化し、広島・岡山都市圏が中国ブロック全体を牽引することで、人とモノの流れの促進や地域活性化につなげる。
- 幹線鉄道の高機能化を進めるとともに、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、公共交通サービスを確保する。離島航路や、離島航空路等、条件不利地域における必要不可欠な交通手段を維持・確保する。
- 空港機能の一層の活用・強化を図り、物流の高速化・効率化の実現を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[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[全国指標]	【R5 年度 6% → R12 年度 19%】
[KPI-5] 道路による都市間速達性の確保率[全国指標]	【R5 年度 57% → R12 年度 60%】
[KPI-6] 都市計画道路(幹線道路)の整備率	【R5 年度 72.8% → R12 年度 75.6%】
[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 [全国指標]	【R6 年度 19 件 → R12 年度 37 件】
[KPI-8] 航空路が確保されている有人離島の割合	【R5 年度 100% → R12 年度 100%】
[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%】

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

■都市間連携を支える道路ネットワーク強化

【米子自動車道(江府~溝口) H31年度 一部4車線化事業 (鳥取県伯耆町)	(R8 年度工事中)④】
【米子自動車道(蒜山~江府) R2年度 4車線化事業 (岡山県真庭市~鳥取県江府町)	(R8 年度工事中)④】
【米子自動車道(江府~溝口) R3年度 4車線化事業 (鳥取県江府町~鳥取県伯耆町)	(R8 年度工事中)④】
【米子自動車道(溝口~米子) R4 年度 4 車線化事業 (鳥取県米子市~鳥取県伯耆町)	(R8 年度測量設計中)④】
【一般国道9号(安来道路) 米子西~安来間 R3年度 4車線化事業 (鳥取県米子市~島根県安来市)	(R8 年度工事中)④】
【山陰道(松江玉造~宍道) R6年度 4車線化事業 (島根県松江市)	(R8 年度測量設計中)④】
【浜田自動車道(大朝~旭) R4 年度 4 車線化事業 (島根県浜田市~広島県北広島町)	(R8 年度測量設計中)④】
【岡山自動車道(有漢~北房JCT) H31年度 4車線化事業 (岡山県高梁市)	(R8 年度工事中)④】
【岡山自動車道(賀陽~有漢) R3年度 4車線化事業 (岡山県吉備中央町~岡山県高梁市)	(R8 年度工事中)④】

- 【一般国道31号(広島県道路)坂北～呉間 H31年度 4車線化事業
(広島県坂町～広島県呉市) (R8年度工事中)④】
- 【広島高速道路(広島高速2号線)
(広島県広島市) (R8年度調査・設計中)④】
- 【広島高速道路(広島高速5号線)
(広島県広島市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道9号北条道路(はわいIC～大栄東伯IC)[残事業費468億円(R6年度公表時点)]★
{(鳥取県湯梨浜町～鳥取県北栄町) (R8年度工事中)[R8年度完成※]①(再掲)}
※軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合
{(鳥取県北栄町～鳥取県琴浦町) (R8年度工事中)④(再掲)}】
- 【一般国道29号津ノ井バイパス[残事業費90億円(R5年度公表時点)]★
(鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道373号志戸坂峠防災★
(岡山県西粟倉村～鳥取県智頭町) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道9号出雲バイパス(神立～中野東)[残事業費140億円(R3年度公表時点)]★
(島根県出雲市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道9号福光・浅利道路[残事業費296億円 (R7年度公表時点)]★
(島根県大田市～島根県江津市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道9号益田道路(久城～高津)[残事業費260億円 (R4年度公表時点)]★
(島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道54号赤名トンネル改修★
(広島県三次市～島根県飯南町) (R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道191号益田西道路[残事業費306億円 (R6年度公表時点)]★
(島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号玉島・笠岡道路(Ⅱ期))
(岡山県浅口市～岡山県笠岡市) [残事業費291億円 (R6年度公表時点)]★
(R8年度工事中)[R8年度完成※]①(再掲)】
※大規模橋梁工事・大規模切土工事等が順調に進捗した場合
- 【倉敷福山道路(一般国道2号笠岡バイパス)(笠岡市カブト南町～笠岡市茂平)
(岡山県笠岡市) [残事業費118億円 (R6年度公表時点)]★
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【空港津山道路(一般国道53号津山南道路)[残事業費108億円 (R3年度公表時点)]★
(岡山県美咲町～岡山県津山市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山環状道路(一般国道180号岡山環状南道路)[残事業費67億円 (R5年度公表時点)]★
(岡山県岡山市) (R8年度工事中)[R8年度完成]①(再掲)】
- 【岡山環状道路(一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬～楢津))
(岡山県岡山市) [残事業費316億円 (R8年度公表時点)]★
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道180号総社・一宮バイパス(岡山県岡山市～岡山県総社市)
{(岡山県岡山市) [残事業費405億円 (R7年度公表時点)]★
(R8年度用地買収中)④(再掲)}
{(岡山県総社市) (R8年度用地買収中)④(再掲)}】
- 【岡山倉敷道路(一般国道2号岡山倉敷立体(Ⅰ期))
(岡山県岡山市～岡山県倉敷市) [残事業費618億円 (R6年度公表時点)]★
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号福山道路)[残事業費442億円 (R7年度公表時点)]★
(広島県福山市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号福山道路(笠岡西～長和))
(岡山県笠岡市～広島県福山市) [事業費3,030億円(R8年度公表時点)]★
(R8年度調査・設計中)④(再掲)】
- 【江府三次道路(一般国道183号鍵掛峠道路)[残事業費237億円 (R6年度公表時点)]★
(広島県庄原市～鳥取県日南町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道2号西条バイパス(下三永～八本松)[残事業費270億円 (R4年度公表時点)]★
(広島県東広島市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【東広島廿日市道路(一般国道2号広島南道路)[残事業費1,119億円 (R7年度公表時点)]★
(広島県海田町～広島県広島市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【東広島廿日市道路(一般国道2号広島南道路(木材港西～廿日市))
(広島県廿日市市) [残事業費379億円 (R7年度公表時点)]★
(R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【広島西道路(一般国道2号西広島バイパス)[残事業費398億円 (R6年度公表時点)]★

- (広島県広島市～広島県廿日市市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道31号呉駅交通ターミナル整備事業 (広島県呉市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道54号可部バイパス[残事業費100億円 (R4年度公表時点)]★ (広島県広島市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【一般国道185号安芸津バイパス[残事業費120億円 (R3年度公表時点)]★ (広島県東広島市～広島県竹原市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岩国大竹道路(一般国道2号岩国・大竹道路)[残事業費959億円 (R3年度公表時点)]★ (広島県大竹市～山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道2号台道・鑄銭司拡幅[残事業費240億円 (R5年度公表時点)] (山口県防府市～山口県山口市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【一般国道2号長府トンネル改修 (山口県下関市) (R8年度調査・設計中)④】
- 【一般国道9号木戸山峠道路改修★ (山口県山口市) (R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道191号益田・田万川道路[残事業費370億円 (R7年度公表時点)]★ (山口県萩市～島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道191号木与防災★ (山口県阿武町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道191号大井・萩道路[残事業費660億円 (R7年度公表時点)]★ (山口県萩市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【一般国道191号三隅・長門道路[残事業費590億円 (R4年度公表時点)]★ (山口県長門市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【一般国道491号俵山・豊田道路[残事業費822億円 (R7年度公表時点)]★ (山口県下関市～山口県長門市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道188号藤生長野バイパス[残事業費350億円 (R5年度公表時点)]★ (山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道188号柳井・平生バイパス[残事業費51億円 (R6年度公表時点)]★ (山口県柳井市～山口県平生町) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【江府三次道路(一般国道181号江府道路) (鳥取県江府町) (R8年度工事中)④】
- 【北条湯原道路(一般国道313号倉吉関金道路)★ (鳥取県倉吉市) (R8年度測量設計中)④】
- 【北条湯原道路(一般国道313号北条倉吉道路(延伸))★ (鳥取県北栄町) (R8年度工事中)④】
- 【境港出雲道路(一般国道431号松江北道路)★ (島根県松江市) (R8年度工事中)④】
- 【岡山環状道路(主要地方道岡山赤穂線(中井～宍甘))★ (岡山県岡山市) (R8年度工事中)④】
- 【美作岡山道路(主要地方道佐伯長船線(瀬戸JCT～熊山IC))★ (岡山県岡山市) (R8年度工事中)④】
- 【美作岡山道路(一般国道374号吉井英田道路)★ (岡山県美作市～岡山県赤磐市) (R8年度工事中)④】
- 【美作岡山道路(一般国道374号英田湯郷道路)★ (岡山県美作市) (R8年度工事中)④】
- 【福山環状道路(一般県道津之郷山守線(瀬戸町～駅家町))★ (広島県福山市) (R8年度工事中)①】
- 【広島高速道路(一般県道温品二葉の里線(温品～中山西)) (広島県広島市) (R8年度工事中)④】
- 【小郡萩道路(一般国道490号絵堂萩道路)★ (山口県美祢市～山口県萩市) (R8年度工事中)④】
- 【主要地方道倉吉青谷線(八屋～山根工区) (鳥取県倉吉市) (R8年度工事中)④】
- 【国道261号桜江2工区★ (島根県江津市) (R8年度工事中)④】
- 【主要地方道新見勝山線(高尾BP) (岡山県新見市) (R8年度用地買収中)④】
- 【主要地方道福山沼隈線(草戸～熊野工区)★ (広島県福山市) (R8年度工事中)④】
- 【主要地方道光柳井線(虹ヶ丘工区) (R8年度工事中)④】

- (山口県光市) (R8年度工事中)④】
- 【主要地方道川本波多線(多田～港工区)★ (島根県川本町、美郷町) (R8年度工事中)④】
- 【一般県道水島港唐船線(玉島勇崎～金光町大谷) (岡山県倉敷市、浅口市) (R8年度工事中)④】
- 物流を支えるネットワークの強化
 - 【スマートICの整備に向けたスマートIC地区協議会の開催 (R8年度推進中)④】
- 公共交通・交通ネットワークの再構築
 - 【地方公共団体と事業者の連携によるスマートICと周辺道路の整備 (R8年度推進中)④】
 - 【地方公共団体や交通事業者が連携してMaaSの推進 (R8年度推進中)④】
- 活力ある経済・生活圏の形成
 - 【既存PA・BS等のインフラを活用したスマートICの整備 (R8年度推進中)④】
 - 【既存PA等のインフラを活用したスマートICの整備 (R8年度推進中)④】
- 高速道路ネットワークの有効活用
 - 【(仮称)篠坂PAスマートIC (岡山県笠岡市) (R8年度測量設計中)④】
 - 【(仮称)八本松スマートIC (広島県東広島市) (R8年度工事中)④】
 - 【加計スマートIC(フル化) (広島県安芸太田町) (R8年度測量設計中)④】
 - 【(仮称)安来スマートIC (島根県安来町) (R8年度測量設計中)④】
 - 【(仮称)高陽スマートIC (広島県広島市) (R8年度推進中)④】
- 都市の骨格を支える街路整備
 - 【都市計画道路 両三柳中央線 (鳥取県米子市) (R8年度工事中)①】
 - 【都市計画道路 元町人麿線 (島根県益田市) (R8年度測量・設計中)④】
 - 【都市計画道路 早島大砂線★ (岡山県早島町～岡山県倉敷市) (R8年度工事中)④】
 - 【都市計画道路 栗柄広谷線 (広島県府中市) (R8年度推進中)④】
 - 【都市計画道路 環状一号線★ (山口県防府市) (R8年度工事中)④】
 - 【都市計画道路 中筋温品線 (広島県広島市) (R8年度工事中)②】
 - 【都市計画道路 下中野平井線★ (岡山県岡山市) (R8年度工事中)④】
- 都市基盤の強化
 - 【広島市東部地区連続立体交差事業 (広島県府中町～広島県海田町) (R8年度工事中)④】
- 中心拠点等における交通結節点機能の強化
 - 【交通ターミナルの整備と連携したMaaS等によるシームレスな移動環境の構築 (広島県呉市) (R8年度推進中)④(再掲)】
 - 【交通ターミナルの防災機能の強化 (広島県呉市) (R8年度推進中)④】
 - 【広島駅南口広場の再整備等 (広島県広島市) (R8年度工事中)②】
 - 【路面電車岡山駅前広場乗り入れ (岡山県岡山市) (R8年度推進中)②】
 - 【バス・タクシー、一般車の乗降場の集約による交通の円滑化 (R8年度推進中)④】

【各種国庫補助金によりLRT導入促進を支援 (R8年度推進中)④】

■ 港湾整備事業の実施

【岡山県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(岡山県備前市) (R8年度設計中)④】

【三原内港再生事業
(広島県三原市) (R8年度工事中)④】

【広島県港湾改修事業(社会資本整備総合交付金)
(広島県広島市、三原市、尾道市、福山市、坂町) (R8年度工事中)④】

【広島県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(広島県呉市、竹原市、三原市、尾道市、大竹市、東広島市、廿日市市、江田島市、大崎上島町)
(R8年度工事中)④】

【島根県港湾利便性向上のための改良(防災・安全交付金)
(島根県浜田市、松江市、西ノ島町、海士町) (R8年度工事中)④】

【島根県港湾既存施設延命化のための改良(防災・安全交付金)★
(島根県松江市、大田市、江津市、隠岐の島町) (R8年度工事中)④】

【島根県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(島根県隠岐の島町、海士町、西ノ島町、出雲市) (R8年度工事中)④(再掲)】

【島根県港湾利便性向上のための改良(地方創生港整備推進交付金)
(島根県隠岐の島町、知夫村) (R8年度工事中)④】

【山口県港湾既存施設延命化のための改良(地方創生港整備推進交付金)
(山口県柳井市、周防大島町) (R8年度工事中)④】

【岡山県港湾既存施設の延命化のための改良(防災・安全交付金)
(岡山県岡山市、倉敷市、玉野市、笠岡市、備前市) (R8年度工事中)④】

【広島県港湾既存施設の延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(広島県広島市、呉市、三原市、尾道市、大竹市、廿日市市、江田島市、坂町、大崎上島町)
(R8年度工事中)④】

【島根県港湾既存施設延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(島根県出雲市、益田市、浜田市、安来市、江津市、隠岐の島町、西ノ島町、海士町)
(R8年度工事中)④】

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、安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現を図る。具体的には、全国特別重点調査⁶⁴を実施し、強化した緊急度の判定基準に応じた対策を実施する。
- ・ 下水道については、自動化技術の高度化・実用化を進めるとともに、事故発生時等の社会的影響を勘案し、点検方法等の充実により、メリハリをつけた調査を行う。
- ・ 道路管理者と占有者が連帯し、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、両者が一体で道路陥没マネジメントを行う取組を進める。
- ・ 大規模な下水道管路においては、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、維持管理の容易性の向上と冗長性の確保を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[KPI-10] 漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径 800mm 以上の管路)の更新の完了率

【R6 年度 24% → R12 年度 40%】

[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)の健全性の確保率

【R6 年度 0% → R12 年度 100%】

[KPI-10]

- ・ 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[全国指標]

【R6 年度 33% → R12 年度 76%】

[KPI-10]

- ・ 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[全国指標]

【R6 年度 7% → R9 年度 100%】

[KPI-70] 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 37% → R9 年度 100%】

[KPI-70] 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 13% → R9 年度約 100%】

[KPI-70]

- ・ 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[全国指標]

【R5 年度 654 団体 → R12 年度 1,200 団体】

- ・ 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[全国指標]

【R6 年度 0% → R12 年度 22%】

- ・ 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[全国指標]

※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%】

- ・ 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[全国指標]

【R6 年度 0% → R12 年度 100%】

- ・ 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[全国指標]

【R5 年度 61% → R12 年度 100%】

- ・港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの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 40% → R12年度 100%】
 - ・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〔全国指標〕
【R6年度 19% → R12年度 50%】
 - ・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〔全国指標〕
【R7年度 77 管理者 → R12年度末 150 管理者】
 - ・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〔全国指標〕
【R6年度 0 人 → R12年度 6,000 人】
- [KPI-71]
- ・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 80% → R12年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 新技術活用と人材育成によるインフラ点検・診断の効率的な実施
 - 【NETIS(新技術情報提供システム)の積極的な活用・導入による効率的・効果的なメンテナンスの実施 (R8年度推進中)④】
 - 【インフラDXの推進による効率的・効果的なメンテナンスの実施 (R8年度推進中)④】
 - 【地方公共団体の職員等に対して、橋梁点検、診断講習会の開催や、技術相談、不具合対応支援等の人材育成や技術的な支援の推進 (R8年度推進中)④】
 - 【国営公園における新技術導入による公園管理の効率化 (R8年度推進中)④】
 - 【都市公園における維持管理の高度化・効率化に向けた新技術の活用の推進 (R8年度推進中)④】
- 海岸保全施設の老朽化対策
 - 【大社海岸メンテナンス事業★ (島根県出雲市) (R8年度工事中)④】
 - 【益田海岸メンテナンス事業〔残事業費 0.6億円(R7年度末公表時点)〕★ (島根県益田市) (R8年度工事中)④】
 - 【ハナンド崎海岸メンテナンス事業 (岡山県玉野市) (R8年度工事中)④】
 - 【岡山沿岸海岸メンテナンス事業★ (岡山県備前市他) (R8年度工事中)④】
 - 【尾津海岸メンテナンス事業 (山口県岩国市) (R8年度工事中)④】
 - 【日良居海岸メンテナンス事業★ (山口県周防大島町) (R8年度工事中)④】
 - 【笠佐海岸メンテナンス事業 (山口県周防大島町) (R8年度工事中)④】
 - 【平生町海岸メンテナンス事業★ (山口県平生町) (R8年度工事中)④】
 - 【麻郷海岸メンテナンス事業 (山口県田布施町) (R8年度工事中)④】
 - 【浦辺海岸メンテナンス事業〔残事業費 2.1億円(R7年度末公表時点)〕★ (山口県山口市) (R8年度工事中)④】
 - 【郡・津布田海岸メンテナンス事業★ (山口県山陽小野田市) (R8年度工事中)④】
 - 【県内一円海岸メンテナンス事業 (山口県内一円) (R8年度工事中)④】

■上下水道施設の老朽化対策

【米子市公共下水道事業(老朽化対策)★	(R8年度推進中)④】
【岡山県流域下水道事業(老朽化対策)	(R8年度推進中)④】
【岡山市公共下水道事業(老朽化対策)	(R8年度推進中)④】
【倉敷市公共下水道事業(老朽化対策)	(R8年度推進中)④】
【広島県流域下水道事業(老朽化対策)★	(R8年度推進中)④】
【広島市公共下水道事業(老朽化対策)★	(R8年度推進中)④】
【福山市公共下水道事業(老朽化対策)★	(R8年度推進中)④】

小目標 I-5

人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ

概要

- ・ 人口減少が進む地方において、地域の将来像に即したインフラストックの適正化を図る。
- ・ インフラの集約・再編等を促すとともに、修繕・更新等の優先順位の考え方を明確化し、管理水準を下回る機能の修繕等を重点的に進め、予防保全型への移行を加速化する。
- ・ 技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスを行うため、「地域インフラ群再生戦略マネジメント」に関する取組を推進し、戦略的な取組に対する重点的な支援を行う。
- ・ 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、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。
- ・ 大規模な下水道管路においては、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、維持管理の容易性の向上と冗長性の確保を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[KPI-9] 施設の集約・再編等に向けた取組数

道路:

- ・集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数(令和7年度以降)

【R6年度0施設 → R12年度約100施設】

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[全国指標]

【R5年度85% → R12年度91%】

水道:

- ・広域連携に取り組むこととした水道事業数[全国指標]

【R4年度651業 → R12年度760事業】

下水道:

- ・広域連携に取り組むこととした下水道事業数[全国指標]

【R6年度0事業 → R12年度300事業】

港湾:

- ・既存港湾施設のライフサイクルコスト削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、そのコスト削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64.7% → R12年度100%】

公園:

- ・地域の将来像等を踏まえた公園施設の集約・再編、機能強化及び撤去を検討した長寿命化計画の策定率

【R5年度末1.7% → R12年度末25%】

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[全国指標]

【R6年度0施設 → R12年度16施設】

[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
【再掲】[全国指標]

【R6年度末172団体 → R12年度700団体】

[KPI-10] 予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率

道路:

- ・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[全国指標]

【R5年度55% → R12年度80%】

- ・緊急輸送道路(約110,000km)等における舗装(8,300km(令和5年度末時点))の修繕措置(完了)率
[全国指標]

【R5年度0% → R12年度61%】

- ・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〔全国指標〕
【R5年度 0% → R12年度 83%】
- ・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〔全国指標〕
【R5年度 0% → R12年度 83%】
- 河川:
・国管理河川のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべき河川管理施設の修繕等による健全性確保率
【R5年度 48% → R12年度 62%】
- 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〔全国指標〕
【R5年度 86% → R12年度 98%】
- ・国・水資源機構管理ダム(129 施設)のうち、早期に堆砂除去が必要なダム(22 施設)の貯水池機能(約 6,670 万 m³(令和5年度末時点))の回復率〔全国指標〕
【R5年度 74% → R12年度 80%】
- ・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〔全国指標〕
【R5年度 0% → R12年度 29%】
- 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〔全国指標〕
【R5年度 87% → R12年度 91%】
- 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〔全国指標〕
【R5年度 87% → R12年度 91%】
- 水道:
・点検により、更新等が必要となった水管橋(補剛形式)の対策完了率
【R6年度 0% → R12年度 100%】
- ・水道事業者のうち社会的影響が大きい古い規格の水道管路(鑄鉄管)の更新計画を策定し取組を進めている事業者の割合
【R6年度 0% → R12年度 100%】
- ・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】〔全国指標〕
【R6年度 33% → R12年度 76%】
- ・漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径 800mm 以上の管路)の更新の完了率【再掲】
【R6年度 24% → R12年度 40%】
- 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」対象)の健全性の確保率【再掲】
【R6年度 0% → R12年度 100%】
- ・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〔全国指標〕
【R6年度 7% → R9年度 100%】
- 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 89% → R12年度 90%】
- 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〔全国指標〕
【R6年度 100% → R12年度 100%】
- 鉄道:
・耐用年数を超えて使用し、又は老朽化が認められ、予防保全が必要な鉄道施設(約 470 か所)の老朽化対策の完了率〔全国指標〕
【R5年度 27% → R12年度 79%】

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 52% → R12 年度末 100%】

官庁施設:

・合同庁舎のうち老朽化対策が必要な施設における対策(危険箇所の改修等)の完了率

【R6 年度 0% → R12 年度 37%】

(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[全国指標]

【R6 年度 0% → R12 年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■長寿命化計画に即した維持修繕等の推進

【予防保全型インフラメンテナンスによる道路(橋梁)関係施設の維持修繕等の推進★

(R8年度推進中)④(再掲)】

【インフラのメンテナンスサイクルの構築に伴う集約・再編(道路)★

(R8年度推進中)④(再掲)】

■河川管理施設の無動力化

【国管理河川における小規模な樋門等の無動力化★

(R8年度実施中)④】

【国管理河川の排水機場及び国管理ダム等のうち、人口集中地域などにある、早期に措置を講ずべき施設の遠隔操作化★

(R8年度実施中)④】

■河川管理施設の健全化対策

【ダムの健全化対策★

(R8年度実施中)④】

【国管理ダムのうち、早期に堆砂除去が必要なダムの貯水池機能の回復★

(R8年度実施中)④】

■道路施設の老朽化対策

【既設橋梁の長寿命化対策★

(R8年度推進中)④(再掲)】

■港湾施設の再編

【広島港ふ頭再編改良事業[残事業費87億円(R7年度公表時点)]★

(広島県広島市)

(R8年度工事中)[R12年度完成]②】

【福山港ふ頭再編改良事業[残事業費118億円(R7年度公表時点)]

(広島県福山市)

(R8年度工事中)[R13年度完成]③】

【境港ふ頭再編改良事業[残事業費196億円(R7年度公表時点)]★

(鳥取県境港市)

(R8年度工事中)④】

■公園施設の老朽化対策

【鳥取県公園施設長寿命化対策事業★

(鳥取県)

(R8年度工事中)④】

【岡山県公園施設長寿命化対策事業★

(岡山県)

(R8年度実施中)④】

■上下水道施設の強靱化

【島根県における水道事業基盤の強化推進及び水道施設の強靱化推進事業★

(島根県松江市他)

(R8年度工事中)④】

【米子市公共下水道事業(老朽化対策)★

(R8年度推進中)④(再掲)】

【岡山県流域下水道事業(老朽化対策)

(R8年度推進中)④(再掲)】

【岡山市公共下水道事業(老朽化対策)

(R8年度推進中)④(再掲)】

【倉敷市公共下水道事業(老朽化対策)

(R8年度推進中)④(再掲)】

【広島県流域下水道事業(老朽化対策)★

(R8年度推進中)④(再掲)】

【広島市公共下水道事業(老朽化対策)★

(R8年度推進中)④(再掲)】

【福山市公共下水道事業(老朽化対策)★

(R8年度推進中)④(再掲)】

■港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策

- 【岡山県港湾既存施設の延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(岡山県岡山市、倉敷市、玉野市、笠岡市、備前市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【広島県港湾既存施設の延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(広島県広島市、呉市、三原市、尾道市、大竹市、廿日市市、江田島市、坂町、大崎上島町)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山県港湾海岸メンテナンス事業★
(岡山県倉敷市、玉野市、笠岡市) (R8年度工事中)④】
- 【広島県港湾海岸メンテナンス事業★
(広島県尾道市) (R8年度工事中)④】
- 【宇部港予防保全事業
(山口県宇部市) (R8年度工事中)④】
- 【境港予防保全事業
(鳥取県境港市) (R8年度工事中)④】
- 【浜田港予防保全事業
(島根県浜田市) (R8年度工事中)④】
- 【鳥取県港湾既存施設の延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(鳥取県鳥取市、岩美町、米子市) (R8年度工事中)④】
- 【境港管理組合港湾既存施設延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(鳥取県境港市、松江市) (R8年度工事中)④】
- 【島根県港湾既存施設延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(島根県出雲市、益田市、浜田市、安来市、江津市、隠岐の島町、西ノ島町、海士町)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【山口県港湾既存施設延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(山口県周南市、下松市、岩国市、防府市、宇部市、山陽小野田市、下関市) (R8年度工事中)④】
- 【岩国港港湾メンテナンス事業
(山口県岩国市) (R8年度工事中)④】
- 【三田尻中関港港湾メンテナンス事業
(山口県防府市) (R8年度工事中)④】
- 【鳥取県港湾海岸メンテナンス事業★
(鳥取県湯梨浜町) (R8年度工事中)④】
- 【島根県港湾海岸メンテナンス事業
(島根県隠岐の島町) (R8年度工事中)④】
- 【山口県港湾海岸メンテナンス事業★
(山口県周南市、下松市、光市、岩国市、防府市、宇部市、山陽小野田市、山口市、長門市、
周防大島町、平生町) (R8年度工事中)④】
- 【泊漁港海岸メンテナンス事業
(鳥取県湯梨浜町) (R8年度推進中)①】
- 【十六島漁港海岸メンテナンス事業
(島根県出雲市) (R8年度工事中)①】
- 【海岸メンテナンス事業 昭和開作地区★
(山口県山口市) (R8年度工事中)①】
- 【横田漁港海岸(入双地区)
(広島県福山市) (R8年度工事中)[R17年度完成]③】
- 【白石島漁港海岸メンテナンス事業★
(岡山県笠岡市) (R8年度推進中)①】
- 【大社海岸メンテナンス事業★
(島根県出雲市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【ハナンド崎海岸メンテナンス事業
(岡山県玉野市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山沿岸海岸メンテナンス事業★
(岡山県備前市他) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【尾津海岸メンテナンス事業
(山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【日良居海岸メンテナンス事業★
(山口県周防大島町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【笠佐海岸メンテナンス事業
(山口県周防大島町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【平生町海岸メンテナンス事業★
(山口県平生町) (R8年度工事中)④(再掲)】

- 【麻郷海岸メンテナンス事業
(山口県田布施町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【郡・津布田海岸メンテナンス事業★
(山口県山陽小野田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【県内一円海岸メンテナンス事業
(山口県内一円) (R8年度工事中)④(再掲)】

- 地域経済を支える港湾機能の強化
 - 【鳥取港港湾の物流効率化促進連携事業★
(鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)④(再掲)】

- 港湾施設の維持管理に向けた技術的支援
 - 【港湾施設の維持管理における技術講習会事業(統廃合・機能集約に関する取組の推進)
(R8年度推進中)④】

- 官庁施設の老朽化対策
 - 【浜田港湾合同庁舎改修事業[残事業費0.87億円 (R7年度公表時点)]★
(島根県浜田市) (R8年度告示中)[R8年度完成]①】
 - 【防府地方合同庁舎改修事業[残事業費0.66億円 (R7年度公表時点)]
(山口県防府市) (R8年度工事中)[R8年度完成]①】

- 官庁施設の再編
 - 【広島地方合同庁舎防災棟(仮称)整備事業
(広島県広島市) (R8年度発注準備中)[R12年度完成]②】

- 鉄道施設の老朽化対策
 - 【各種国庫補助金により老朽化対策促進を支援★ (R8年度推進中)④】

- 河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理
 - 【益田海岸メンテナンス事業[残事業費 0.6億円(R7年度末公表時点)]★
(島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 - 【浦辺海岸メンテナンス事業[残事業費 2.1億円(R7年度末公表時点)]★
(山口県山口市) (R8年度工事中)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

- ・ 広域・複数・多分野のインフラの一体的な管理や地域の将来像を踏まえたインフラの集約・再編等を行う取組を、検討段階から実施段階にわたって重点的に支援する。
- ・ 地方公共団体のインフラに関する情報を「見える化」することで、問題意識の醸成や取組喚起を図る。進捗が遅れている地方公共団体には、個別対話等により、取組を後押しする。
- ・ インフラの状況や対策費用等を「見える化」し、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、住民の当事者意識を形成し、主体的に参画する機運を醸成する。
- ・ 専門的な人材の養成・確保や職員に対する研修等により技術力の向上を進め、産学官民が連携する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を醸成する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[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:	【R6年度 564人 → R12年度 730人】
・河川・ダム・砂防:[全国指標]	【R6年度 9,788人 → R12年度 16,000人】
・上下水道:[全国指標]	【R6年度 4,600人 → R12年度 5,600人】
・港湾:	【R6年度 345人 → R12年度 544人】
・空港:[全国指標]	【R6年度 497人 → R12年度 750人】
・鉄道:[全国指標]	【R6年度 3,119人 → R12年度 5,500人】
・自動車道:[全国指標]	【R6年度 100人 → R12年度 210人】
・公園:[全国指標]	【R7年度 424人 → R12年度 600人】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 担い手の確保・育成

【地方公共団体の職員等に対して、橋梁点検、診断講習会の開催や、技術相談、不具合対応支援等の人材育成や技術的な支援の推進 (R8年度推進中)④(再掲)】

■ 既存施設の長寿命化対策・集約・再編

【インフラのメンテナンスサイクルの構築に伴う集約・再編(道路)★ (R8年度推進中)④(再掲)】

■ インフラの戦略的維持管理に向けたハード・ソフトによる技術的支援

【道路メンテナンス会議の定期的な実施を通して、地方公共団体に対する技術的支援 (R8年度推進中)④】

【県から県内市町村へ点検等の技術的研修を実施 (R8年度推進中)④】

【港湾施設の維持管理に関する技術講習会開催事業 (R8年度推進中)④】

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⁶⁵、移動等円滑化基本構想⁶⁶の作成促進などを通じて、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。
- ・ 観光施設や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。
- ・ インフラ施設や公共交通機関のバリアフリーに係る情報をオープンデータ化し、車椅子やベビーカーの利用者、高齢者等が、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⁶⁷」への理解を深め、バリアフリー教室の開催などにより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⁶⁸」の浸透を図る。
- ・ 交通やまちづくりの分野にて「ジェンダー主流化⁶⁹」を推進するため、業界横断的なコミュニティを構築し、男女の異なるニーズを反映したサービス提供を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [KPI-12] 移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数〔全国指標〕
【R6年度 50 団体 → R12年度約 350 団体】
- [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〔全国指標〕
【R5年度約 30% → R12年度約 60%】
- [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-12] 鉄軌道駅におけるバリアフリー化率
- ① 障害者対応型券売機 【R12年度 原則 100%】
 - ② 拡幅改札口 【R12年度 原則 100%】
- [KPI-12] ホームドアの整備番線数〔全国指標〕
- ① 鉄軌道駅全体 【R5年度 2,647 番線 → R12年度 4,000 番線】
 - ② 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】
- [KPI-12] 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〔全国指標〕
【国土交通省集計値 R5年度 2,169 番線 → R12年度 4,000 番線】
- [KPI-12] 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〔全国指標〕
- ① 園路及び広場 【R5年度約 64% → R12年度約 70%】
 - ② 駐車場 【R5年度約 56% → R12年度約 60%】
 - ③ 便所 【R5年度約 64% → R12年度約 70%】
- [KPI-12] 特定路外駐車場のバリアフリー化率〔全国指標〕
【R5年度 29% → R12年度 35%】

[KPI-12] 特定路道路におけるバリアフリー化率〔全国指標〕	【R6 年度約 72% → R12 年度約 77%】
[KPI-13] 「障害の社会モデル」の理解度〔全国指標〕	【R12 年度 約 60%】
[KPI-13] 障害のある人へ支援をしようとする人の割合〔全国指標〕	【R12 年度 原則 100%】
[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〔全国指標〕	【R12 年度 原則 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 官民連携による心のバリアフリーの推進
 - 【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を推進 (R8年度推進中)④】
 - 【「心のバリアフリー」による取組を地方公共団体、交通事業者等が一体となって推進 (R8年度推進中)④】
 - 【バリアフリー等地域連絡会議の開催 (R8年度推進中)④】
- 旅客施設におけるソフト施策の推進
 - 【移動等円滑化促進方針(マスタープラン)・移動等円滑化基本構想の作成 (R8年度推進中)④】
- 安心して利用できる港湾施設の整備
 - 【三原内港再生事業 (広島県三原市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 - 【山口県港湾既存施設延命化のための改良(地方創生港整備推進交付金) (山口県柳井市、周防大島町) (R8年度工事中)④(再掲)】
 - 【広島県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金) (広島県呉市、竹原市、三原市、尾道市、大竹市、東広島市、廿日市市、江田島市、大崎上島町) (R8年度工事中)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

- ・ 最高速度 30km/h の区域規制とハンプ⁷⁰などの物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス⁷¹」を推進し、車両速度抑制等による交通安全の向上を図る。
- ・ 幹線道路の事故危険箇所、交差点改良等の対策を推進するとともに、こどもの安全な歩行空間を確保するため、通学路における交通安全対策を推進する。
- ・ 健康増進や環境負荷の軽減等の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。
- ・ 安全な通行空間確保や景観形成等を図るため、商店街・通学路・歴史的地区等で無電柱化を推進する。また、低コストな無電柱化の手法を普及し、事業実施の支援体制の構築することで、事業の加速化を図る。
- ・ 鶴ヶ橋などの踏切道の交通安全対策として、立体交差化や踏切道の統廃合等、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する。
- ・ こどもや子育て世代が安心して暮らせるように「こどもまんなかまちづくり⁷²」を加速化させ、遊び場の確保や交流機会の創出に資する都市公園を整備し、利用者の安全・安心確保に取り組む。
- ・ 旅客施設の多言語対応を徹底し、訪日外国人の受入環境整備を図るとともに、道路標識の多言語表記やピクトグラムを活用など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)

[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〔全国指標〕

【R12年 3割抑止(R6年比)】

[KPI-15] 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数〔全国指標〕

【R6年度 340市区町村 → R12年度 800市区町村】

[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〔全国指標〕

【R5年度末 25.1% → R12年度末 39%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、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

■交通安全対策(交差点改良、歩道整備 等)

【一般国道9号(鳥取大橋東詰交差点改良)

(鳥取県鳥取市)

(R8年度工事中)④】

【一般国道9号(白兔歩道整備)

(鳥取県鳥取市)

(R8年度工事中)④】

【一般国道54号(柳橋交差点改良)★

(島根県雲南市)

(R8年度工事中)④】

【一般国道9号(神西歩道整備)

(島根県出雲市)

(R8年度測量設計中)④】

【一般国道53号(津山駅前自転車歩行者道整備)

(岡山県津山市)

(R8年度工事中)④】

- 【一般国道53号(金川交差点他改良)
(岡山県岡山市) (R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道31号(坂歩道整備)
(広島県坂町) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道31号(総頭橋交差点改良)
(広島県坂町) (R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道185号(忠海自転車歩行者道整備)
(広島県竹原市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道2号(宮島口地区交差点改良)
(広島県廿日市市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道2号(吉島・江波地区自転車走行空間整備)
(広島県広島市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道190号(宇部市役所周辺歩行空間整備)
(山口県宇部市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道2号(茶屋交差点改良)
(山口県宇部市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道における電線共同溝整備のための取組を地方公共団体、
電線管理者が一体となって推進★ (R8年度推進中)④】
- 【自転車道、自転車専用通行帯等の自転車走行空間整備 (R8年度推進中)④(再掲)】

- 幹線道路における安全・安心な歩行空間づくりのための関係機関等との連携
【地方公共団体、電線管理者の連携による電線共同溝整備の推進★ (R8年度推進中)④】

- 効果的・効率的な電線共同溝の推進
【既存の電力管路やマンホールを活用した電線共同溝の推進★ (R8年度推進中)④】

- 安全な通行空間確保のため無電柱化を推進
【一般国道9号米子電線共同溝
(鳥取県米子市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道9号大田電線共同溝
(島根県大田市) (R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道2号住吉電線共同溝
(岡山県笠岡市) (R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道2号東雲電線共同溝
(広島県広島市) (R8年度測量設計中)④】
- 【一般国道190号宇部亀浦電線共同溝
(山口県宇部市) (R8年度工事中)④】

- 踏切道の対策による交通事故の防止と交通利便性の確保
【鶴ヶ橋踏切道
(広島県福山市) (R8年度工事中)④】
- 【柳2踏切道
(広島県三原市) (R8年度工事中)④】
- 【総頭川西踏切道
(広島県坂町) (R8年度工事中)④】
- 【高磯第1踏切道
(山口県下関市) (R8年度工事中)④】
- 【柳井田堤踏切道
(山口県山口市) (R8年度工事中)④】

- 訪日外国人旅行者の受入環境の強化
【道の駅における訪日外国人旅行者の増加に向けた受入環境の強化(多言語化)
(R8年度推進中)④(再掲)】

- 地域幹線道路の機能強化による安全で快適な交通環境の創出
【一般国道180号総社・一宮バイパス(総社市小寺～総社市井尻野)
[残事業費405億円 (R7年度公表時点)]★
(岡山県総社市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【岩国大竹道路(一般国道2号岩国・大竹道路)[残事業費959億円 (R3年度公表時点)]★
(広島県大竹市～山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】

- 【一般国道2号台道・鑄銭司拡幅〔残事業費240億円（R5年度公表時点）〕
（山口県防府市～山口県山口市） (R8年度用地買収中)④(再掲)】
【各種国庫補助金によりLRT導入促進を支援 (R8年度推進中)④(再掲)】

■こどもや子育て世代が安心して利用できる施設整備

- 【大田市駅周辺地区都市構造再編集集中支援事業
（島根県大田市） (R8年度工事中)①】
【ファミリープールエリアの再整備
（広島県広島市） (R8年度推進中)③】
【広島広域公園の再整備
（広島県広島市） (R8年度推進中)②】

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

- ・ 地域拠点で質の高い景観形成を推進し、文化財行政と協働した歴史や伝統文化を活かしたまちづくりにより、歴史的風致を次世代へ継承するとともに、地域の滞在時間延長を図る。
- ・ 住民・企業・行政等が連携し、地域の景観や歴史、文化等の資源や知恵を活かしたまちづくりを進めるとともに、「水の都ひろしま⁷³」の実現に向けた取組などにより、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)

- [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 32 市町村 → R12年度 38 市町村】
- [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 8 市町村 → R12年度 11 市町村】
- [KPI-19] みなとオアシスの登録数〔全国指標〕
【R7年度 170 か所 → R12年度 190 か所】
- [KPI-20] 都市域における水と緑の公的空間確保量〔全国指標〕
【R5年度末 14.2m²/人 → R12年度末 15.2m²/人】
- [KPI-21] 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〔全国指標〕
【R5年度 523 団体 → R12年度 600 団体】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:~R9年度、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

■連携・協働による河川環境整備

【河川環境における河川管理者と民間事業者等との連携・協働 (R8年度推進中)④】

■地域資源を活かした港湾施設の整備

【放置小型艇収容緊急整備(ボートパーク整備)(防災・安全交付金)
(岡山県岡山市、倉敷市、笠岡市、玉野市、瀬戸内市、備前市) (R8年度工事中)④】

【三原内港再生事業
(広島県三原市) (R8年度工事中)④(再掲)】

【境港管理組合港湾既存施設延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(鳥取県境港市、松江市) (R8年度工事中)④(再掲)】

【鳥取県緑地等施設整備事業(社会資本整備総合交付金)
(鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)④】

【境港管理組合港湾利便性向上のための改良(社会資本整備総合交付金)
(鳥取県境港市、松江市) (R8年度工事中)④(再掲)】

【山口県緑地等施設整備事業(防災・安全交付金)
(山口県防府市) (R8年度工事中)④】

【岡山県港湾既存施設の延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(岡山県岡山市、倉敷市、玉野市、笠岡市、備前市) (R8年度工事中)④(再掲)】

【広島県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(広島県呉市、竹原市、三原市、尾道市、大竹市、東広島市、廿日市市、江田島市、大崎上島町)
(R8年度工事中)④(再掲)】

【島根県港湾既存施設延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(島根県出雲市、益田市、浜田市、安来市、江津市、隠岐の島町、西ノ島町、海士町)
(R8年度工事中)④(再掲)】

- 【山口県港湾既存施設延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(山口県周南市、下松市、岩国市、防府市、宇部市、山陽小野田市、下関市)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【島根県港湾利便性向上のための改良(防災・安全交付金)
(島根県浜田市、松江市、西ノ島町、海士町)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【山口県港湾利便性向上のための改良(防災・安全交付金)
(山口県周南市、岩国市、宇部市、萩市、下関市)
(R8年度工事中)④(再掲)】

小目標 I-10

地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

概要

- ・ 民間の活力・創意工夫を活かした賑わいあるインフラ空間を創出する取組を進め、パブリックライフ(地域の人々の交流機会や繋がり)の創出を図る。
- ・ 都市公園や港湾緑地において、官民連携により賑わい空間を創出するため、Park-PFI⁷⁴やみなと緑地 PPP⁷⁵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の向上を図りつつ、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。
- ・ 水辺空間の賑わい創出のため、「かわまちづくり⁷⁶」や規制緩和で民間投資を呼び込む「RIVASITE⁷⁷」を推進する。多様な主体の協働により良質なインフラ空間を創出・維持するため、日本風景街道などの取組を推進する。
- ・ 「道の駅」第3ステージ⁷⁸で掲げるまちぐるみの戦略的な取組を推進し、「道の駅」が地方創生の拠点として、あらゆる世代が活躍する地域の拠点機能の強化を図る。
- ・ 多様化するニーズに対応し、歩行者利便増進道路(ほこみち)制度⁷⁹の活用や道路空間の柔軟な利活用、広場整備等を進め、「人中心の道路空間」や「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出する。
- ・ エリアマネジメント団体が主体となり、パブリックスペース⁸⁰活用や官民連携を図り、計画段階から地域活動を支え、「共創・支援型エリアマネジメント⁸¹」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、グリーンインフラ⁸²やまちづくりGX⁸³を推進し、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。
- ・ 気温や体感温度等を低減する緑化や環境舗装の整備、水の恵みの利活用等を促進する。道路空間や都市公園等の緑化を進め、良好な景観や都市環境の形成等を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[KPI-22] みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数[全国指標]

【R6年度2 → R12年度20】

[KPI-23] 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[全国指標]

【R6年度10件 → R12年度27件】

[KPI-24] 滞在快適性等向上区域を設定した市町村数

【R7年度10市町村 → R12年度15市町村】

[KPI-25] 魅力ある水辺空間の創出を行った箇所数[全国指標]

【R6年度286か所 → R12年350か所】

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

■自然環境の保全・再生

【日野川総合水系環境整備事業[残事業費0.02億円(R7年度公表時点)]福市箇所水辺整備
(鳥取県米子市) (R8年度事業中) [R9年度完成]①】

【斐伊川総合水系環境整備事業[残事業費1.5億円(R7年度公表時点)]米子港箇所水辺整備
(鳥取県米子市) (R8年度事業中) [R11年度完成]②】

- 【斐伊川総合水系環境整備事業[残事業費0.5億円(R7年度公表時点)]松江箇所水辺整備
(島根県松江市) (R8年度事業中) [R11年度完成]②】
- 【斐伊川総合水系環境整備事業[残事業費0.2億円(R7年度公表時点)]木次箇所水辺整備
(島根県雲南市) (R8年度工事中) [R11年度完成]②】
- 【高津川総合水系環境整備事業[残事業費3.5億円(R7年度公表時点)]
中島・高津・横田箇所水辺整備
(島根県益田市) (R8年度工事中) [R14年度完成]③】
- 【吉井川総合水系環境整備事業[残事業費0.08億円(R7年度公表時点)]田原箇所水辺整備
(岡山県和気町) (R8年度事業中) [R8年度完成]①】
- 【旭川総合水系環境整備事業[残事業費0.14億円(R7年度公表時点)]岡山城箇所水辺整備
(岡山県岡山市) (R8年度事業中) [R8年度完成]①】
- 【江の川総合水系環境整備事業[残事業費8.4億円(R7年度公表時点)]巴峡三次かわまちづくり
(広島県三次市) (R8年度工事中) [R16年度完成]③】
- 【太田川総合水系環境整備事業[残事業費1.9億円(R7年度公表時点)]
市内派川(舟入・基町・千田箇所)水辺整備
(広島県広島市) (R8年度工事中) [R12年度完成]②】
- 【小瀬川総合水系環境整備事業[残事業費1.8億円(R7年度公表時点)]小瀬箇所水辺整備
(山口県岩国市) (R8年度測量設計中) [R13年度完成]③】
- 【佐波川総合水系環境整備事業[残事業費0.9億円(R7年度公表時点)]徳地堀箇所水辺整備
(山口県山口市) (R8年度工事中) [R10年度完成]②】

■産業、観光の競争力強化

- 【地方公共団体と民間事業者、住民の連携により都市機能の集積 (R8年度推進中)④】

■ハード・ソフト一体のまちづくり

- 【市街地再開発事業とあわせたエリアマネジメント組織の設立による運営体制の構築 (R8年度推進中)④】

■官民連携による地域経営の推進

- 【エリアマネジメント組織による公共空間を活用した賑わいの創出 (R8年度推進中)④】
- 【エリアマネジメント組織によるインフラ施設の管理・運営に伴う集約・再編 (R8年度推進中)④】

■都市公園や港湾緑地で賑わいと交流を生み出す再整備事業

- 【都市公園事業(浜山公園)
(島根県) (R8年度工事中)②】
- 【都市公園事業(山口きらら博記念公園)
(山口県) (R8年度工事中)①】
- 【東山公園地区都市構造再編集集中支援事業★
(鳥取県米子市) (R8年度工事中)①】
- 【ファミリープールエリアの再整備
(広島県広島市) (R8年度推進中)③(再掲)】
- 【広島広域公園の再整備
(広島県広島市) (R8年度推進中)②(再掲)】

■港湾施設の整備による交流拠点の創出

- 【三原内港再生事業
(広島県三原市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【広島県緑地等施設整備事業(社会資本整備総合交付金)
(広島県広島市、三原市) (R8年度工事中)④】
- 【鳥取県緑地等施設整備事業(社会資本整備総合交付金)
(鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【山口県緑地等施設整備事業(防災・安全交付金)
(山口県防府市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【広島県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(広島県呉市、竹原市、三原市、尾道市、大竹市、東広島市、廿日市市、江田島市、大崎上島町)
(R8年度工事中)④(再掲)】

■都市基盤の強化

【広島市東部地区連続立体交差事業

(広島県府中町～広島県海田町)

(R8年度工事中)④(再掲)】

【一般国道190号(宇部市役所周辺歩行空間整備)

(山口県宇部市)

(R8年度工事中)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

- ・ 中国ブロックが強みとするものづくり産業を中心に生産性向上を図り、瀬戸内海沿岸地域の産業クラスターやコンビナート等の集積を活かして、持続的な成長と国際競争力の強化を実現する。
- ・ 中国ブロックが有する地域資源やグローバルサプライチェーンを活かして、海外との直接交流を拡大し、グローバルな世界市場とローカルな地方産業をつなぐ「成長」を目指す。
- ・ あらゆる関係者が協働して流域全体で行う総合的かつ多層的な水災害対策である流域治水等の命と暮らしを守る対策を強力に推進して、高い地域防災力を備えたブロックの実現を目指す。
- ・ 大規模地震災害に対しては、地理・地形等地域の特徴を踏まえたブロック内の耐震化を強力に進めることで、強靱な交通・物流ルートを形成するとともに、災害時のみならず平時にも有効に活用される防災・減災対策の推進により他ブロックを迅速に支援できる機能を備えたブロックの実現を目指す。
- ・ 気候変動に伴い激甚化・頻発化する自然災害に対して、誰もが安全で安心して住み続けることができる中国ブロックを目指す。

小目標Ⅱ-1

生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備

概要

- ・ 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のため、山陰道や山陽側の高規格道路ネットワーク等を始めとする高規格道路ネットワークの未整備区間の早期整備等を推進する。
- ・ 企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進し、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、水島港や徳山下松港などの国際バルク戦略港湾の拠点整備を推進する。
- ・ 地域産業の持続的発展を支えるため、コンテナ船をはじめとした船舶の大型化への対応やカーボンニュートラル実現に向けたバイオマス燃料の効率的な取扱に対応した港湾整備や機能の強化を推進する。
- ・ 拠点空港等へのアクセス交通やクルーズ船の寄港地などの交流拠点の機能拡充・強化を図るとともに、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。
- ・ 山陰道等の整備とあわせ、強靱で持続的な物流ネットワークの構築のため、「重要物流道路⁸⁴」の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。
- ・ 物流標準化や取引環境の適正化などの物流ネットワークシステムの機能強化とともに、陸海空を活用した「新モーダルシフト⁸⁵」の実現に向け、自動運転トラックやダブル連結トラック等の導入を促進する。
- ・ 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⁸⁶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⁸⁷の取扱拡大を推進する。

- ・カーボンニュートラルポートの取組を進め、サプライチェーン⁸⁸全体の脱炭素化のニーズに対応することで、荷主・船社から選ばれる港として、港湾の競争力を強化する。
- ・社会的ニーズの変化や新技術に対応するため、産業振興・まちづくり等とも連携して、基幹となる物流拠点の整備を推進するとともに、新モーダルシフトや物流ネットワークの再構築の先進的な取組を支援する。
- ・ハード・ソフトを組み合わせ「賢く」インフラを使う取組を推進する。混雑状況に応じた料金体系の導入など、持続可能な高速道路システムの構築に向けた検討を推進する。
- ・ビッグデータ等を活用し、時間的・空間的に偏在する課題に対し、局所渋滞対策事業等のハード対策や TDM⁸⁹等のソフト対策等を実施するとともに、階層に応じた道路のサービスレベルの向上により、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。
- ・コンテナターミナルの生産性向上や労働環境改善を図るため、技術開発を推進するとともに、遠隔操作 RTG⁹⁰の導入やコンテナターミナルゲート⁹¹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)

[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】[全国指標]

【R5 年度 6% → R12 年度 19%】

[KPI-5] 道路による都市間速達性の確保率【再掲】[全国指標]

【R5 年度 57% → R12 年度 60%】

[KPI-57] 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数[全国指標]

R6 年度 44 港湾 → R12 年度 100 港湾

[KPI-78] 「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[全国指標]

【R5 年度 4 → R12 年度 15】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 地域経済を支える港湾機能の強化

【油谷港唐崎地区防波堤整備事業[残事業費32億円(R7年度公表時点)]★

(山口県長門市)

(R8年度工事中)[R9年度完成]①

【広島港ふ頭再編改良事業[残事業費87億円(R7年度公表時点)]★

(広島県広島市)

(R8年度工事中)[R12年度完成]②(再掲)

【福山港ふ頭再編改良事業[残事業費118億円(R7年度公表時点)]

(広島県福山市)

(R8年度工事中)[R13年度完成]③(再掲)

【浜田港福井・長浜地区臨港道路整備事業[残事業費10億円(R7年度公表時点)]

(島根県浜田市)

(R8年度工事中)[R12年度完成]②

【宇部港東見初地区港湾改修事業・港湾環境整備事業[残事業費8億円(R7年度公表時点)]

(山口県宇部市)

(R8年度工事中)④

【岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業[残事業費109億円(R7年度公表時点)]★

(山口県岩国市)

(R8年度工事中)[R11年度完成]②

【徳山下松港国際物流ターミナル整備事業[残事業費81億円(R7年度公表時点)]

(山口県下松市、周南市)

(R8年度工事中)[R10年度完成]②

【水島港玉島地区国際物流ターミナル・臨港道路整備事業[残事業費99億円(R7年度公表時点)]

(岡山県倉敷市)

(R8年度工事中)[R10年度完成]②

- 【水島港国際物流ターミナル整備事業[残事業費259億円 (R7年度公表時点)]
(岡山県倉敷市) (R8年度工事中)[R15年度完成]③】
- 【尾道糸崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費21億円 (R7年度公表時点)]
(広島県尾道市) (R8年度工事中)[R10年度完成]②】
- 【岡山県港湾既存施設の延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(岡山県岡山市、倉敷市、玉野市、笠岡市、備前市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山県港湾既存施設の延命化のための改良(防災・安全交付金)
(岡山県岡山市、倉敷市、玉野市、笠岡市、備前市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山県港湾利便性向上のための改良(防災・安全交付金)
(岡山県岡山市、倉敷市) (R8年度工事中)④】
- 【岡山県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(岡山県備前市) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 【広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費20億円 (R7年度公表時点)]
(広島県広島市) (R8年度工事中)[R8年度完成]①】
- 【音戸瀬戸航路保全事業
(広島県呉市) (R8年度測量中)④】
- 【広島県港湾既存施設の延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(広島県広島市、呉市、三原市、尾道市、大竹市、廿日市市、江田島市、坂町、大崎上島町)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【三原内港再生事業
(広島県三原市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【広島県港湾改修事業(社会資本整備総合交付金)
(広島県広島市、三原市、尾道市、福山市、坂町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【広島県港湾利便性向上のための改良(防災・安全交付金)
(広島県呉市、福山市、東広島市) (R8年度工事中)④】
- 【広島県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(広島県呉市、竹原市、三原市、尾道市、大竹市、東広島市、廿日市市、江田島市、大崎上島町)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【宇部港予防保全事業
(山口県宇部市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【鳥取港千代地区防波堤整備事業[残事業費 41 億円 (R7 年度公表時点)]★
(鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)[R12年度完成]②(再掲)】
- 【境港予防保全事業
(鳥取県境港市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【境港ふ頭再編改良事業[残事業費196億円 (R7年度公表時点)]★
(鳥取県境港市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【浜田港福井地区 防波堤(新北)整備事業[残事業費48億円 (R7年度公表時点)]★
(島根県浜田市) (R8年度工事中)[R13年度完成]③】
- 【浜田港予防保全事業
(島根県浜田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【鳥取県港湾既存施設の延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(鳥取県鳥取市、岩美町、米子市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【境港管理組合港湾既存施設延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(鳥取県境港市、松江市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【島根県港湾既存施設延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(島根県出雲市、益田市、浜田市、安来市、江津市、隠岐の島町、西ノ島町、海士町)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【山口県港湾既存施設延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(山口県周南市、下松市、岩国市、防府市、宇部市、山陽小野田市、下関市)
(R8年度工事中)④(再掲)】
- 【境港管理組合港湾利便性向上のための改良(社会資本整備総合交付金)
(鳥取県境港市、松江市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【島根県港湾改修事業(防災・安全交付金)★
(島根県益田市) (R8年度工事中)④】
- 【島根県港湾既存施設延命化のための改良(防災・安全交付金)★
(島根県松江市、大田市、江津市、隠岐の島町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【島根県港湾利便性向上のための改良(防災・安全交付金)
(島根県浜田市、松江市、西ノ島町、海士町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【山口県港湾利便性向上のための改良(防災・安全交付金)
(山口県周南市、岩国市、宇部市、萩市、下関市) (R8年度工事中)④(再掲)】

- 【鳥取県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(鳥取県大山町) (R8年度工事中)④】
- 【鳥取県港湾既存施設延命化のための改良(地方創生港整備推進交付金)
(鳥取県大山町、岩美町、琴浦町) (R8年度工事中)④】
- 【鳥取県港湾利便性向上のための改良(地方創生港整備推進交付金)
(鳥取県大山町、岩美町) (R8年度工事中)④】
- 【島根県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(島根県隠岐の島町、海士町、西ノ島町、出雲市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【島根県港湾利便性向上のための改良(地方創生港整備推進交付金)
(島根県隠岐の島町、知夫村) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【島根県港湾既存施設延命化のための改良(地方創生港整備推進交付金)
(島根県松江市) (R8年度工事中)④】
- 【山口県港湾既存施設延命化のための改良(地方創生港整備推進交付金)
(山口県柳井市、周防大島町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【鳥取港港湾の物流効率化促進連携事業★
(鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岩国港港湾メンテナンス事業
(山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【三田尻中関港港湾メンテナンス事業
(山口県防府市) (R8年度工事中)④(再掲)】

■都市圏における渋滞対策

- 【岡山都市圏交通円滑化総合計画(岡山県岡山市) (R8年度推進中)④】
- 【広島都市圏交通円滑化総合計画(広島県広島市) (R8年度推進中)④】

■交通円滑化の推進

- 【島根県出雲大社地区における観光地渋滞対策の推進(島根県出雲市) (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【広島県宮島口地区の観光地渋滞対策の推進(広島県廿日市市) (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【災害時交通マネジメントの実施 (R8年度推進中)④】

■地域産業の発展を促す効率的な道路ネットワークの構築

- 【米子自動車道(江府～溝口) H31年度 一部4車線化事業
(鳥取県伯耆町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【米子自動車道(蒜山～江府) R2年度 4車線化事業
(岡山県真庭市～鳥取県江府町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【米子自動車道(江府～溝口) R3年度 4車線化事業
(鳥取県江府町～鳥取県伯耆町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【米子自動車道(溝口～米子) R4年度 4車線化事業
(鳥取県米子市～鳥取県伯耆町) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道9号(安来道路) 米子西～安来間 R3年度 4車線化事業
(鳥取県米子市～島根県安来市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【山陰道(松江玉造～宍道) R6年度 4車線化事業
(島根県松江市) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
- 【浜田自動車道(大朝～旭) R4年度 4車線化事業
(島根県浜田市～広島県北広島町) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
- 【岡山自動車道(有漢～北房JCT) H31年度 4車線化事業
(岡山県高梁市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山自動車道(賀陽～有漢) R3年度 4車線化事業
(岡山県吉備中央町～岡山県高梁市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道31号(広島呉道路) 坂北～呉間 H31年度 4車線化事業
(広島県坂町～広島県呉市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【広島高速道路(広島高速2号線)
(広島県広島市) (R8年度調査・設計中)④(再掲)】
- 【広島高速道路(広島高速5号線)
(広島県広島市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道9号北条道路(はわいIC～大栄東伯IC)[残事業費468億円(R6年度公表時点)]★
{(鳥取県湯梨浜町～鳥取県北栄町) (R8年度工事中)[R8年度完成※]①(再掲)}
※軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合

- {(鳥取県北栄町～鳥取県琴浦町) (R8年度工事中)④(再掲)}
- 【一般国道29号津ノ井バイパス[残事業費90億円(R5年度公表時点)]★
(鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般国道373号志戸坂峠防災★
(岡山県西粟倉村～鳥取県智頭町) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般国道9号出雲バイパス(神立～中野東)[残事業費140億円(R3年度公表時点)]★
(島根県出雲市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般国道9号福光・浅利道路[残事業費296億円(R7年度公表時点)]★
(島根県大田市～島根県江津市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般国道9号益田道路(久城～高津)[残事業費260億円(R4年度公表時点)]★
(島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般国道54号赤名トンネル改修★
(広島県三次市～島根県飯南町) (R8年度測量設計中)④(再掲)
- 【一般国道191号益田西道路[残事業費306億円(R6年度公表時点)]★
(島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【倉敷福山道路(一般国道2号玉島・笠岡道路(Ⅱ期))
(岡山県浅口市～岡山県笠岡市) [残事業費291億円(R6年度公表時点)]★
(R8年度工事中)[R8年度完成※]①(再掲)
※大規模橋梁工事・大規模切土工事等が順調に進捗した場合
- 【倉敷福山道路(一般国道2号笠岡バイパス){(笠岡市カブト南町～笠岡市茂平)}
(岡山県笠岡市) [残事業費118億円(R6年度公表時点)]★
(R8年度工事中)④(再掲)
- 【空港津山道路(一般国道53号津山南道路)[残事業費108億円(R3年度公表時点)]★
(岡山県美咲町～岡山県津山市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【岡山環状道路(一般国道180号岡山環状南道路)[残事業費67億円(R5年度公表時点)]★
(岡山県岡山市) (R8年度工事中)[R8年度完成]①(再掲)
- 【岡山環状道路(一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬～楢津))
(岡山県岡山市) [残事業費316億円(R8年度公表時点)]★
(R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般国道180号総社・一宮バイパス(岡山県岡山市～岡山県総社市)
(岡山県岡山市) [残事業費405億円(R7年度公表時点)]★
(R8年度用地買収中)④(再掲)
{(岡山県総社市) (R8年度用地買収中)④(再掲)}
- 【一般国道180号総社防災★
(岡山県総社市) (R8年度工事中)④
- 【岡山倉敷道路(一般国道2号岡山倉敷立体(Ⅰ期))
(岡山県岡山市～岡山県倉敷市) [残事業費618億円(R6年度公表時点)]★
(R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般国道2号コネクtpパーキング岡山・早島
(岡山県岡山市) (R8年度測量設計中)④
- 【倉敷福山道路(一般国道2号福山道路)[残事業費442億円(R7年度公表時点)]★
(広島県福山市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【倉敷福山道路(一般国道2号福山道路(笠岡西～長和))
(岡山県笠岡市～広島県福山市) [事業費3,030億円(R8年度公表時点)]★
(R8年度調査・設計中)④(再掲)
- 【江府三次道路(一般国道183号鍵掛峠道路)[残事業費237億円(R6年度公表時点)]★
(広島県庄原市～鳥取県日南町) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般国道2号西条バイパス(下三永～八本松)[残事業費270億円(R4年度公表時点)]★
(広島県東広島市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【東広島廿日市道路(一般国道2号広島南道路)[残事業費1,119億円(R7年度公表時点)]★
(広島県海田町～広島県広島市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【東広島廿日市道路(一般国道2号広島南道路(木材港西～廿日市))
(広島県廿日市市) [残事業費379億円(R7年度公表時点)]★
(R8年度用地買収中)④(再掲)
- 【広島西道路(一般国道2号西広島バイパス)[残事業費398億円(R6年度公表時点)]★
(広島県広島市～広島県廿日市市) (R8年度工事中)④(再掲)
- 【一般国道2号仁保局所渋滞対策
(広島県広島市) (R8年度工事中)④
- 【一般国道2号コネクtpパーキング宮島
(広島県廿日市市) (R8年度工事中)④

- 【一般国道2号廿日市大野防災
(広島県廿日市) (R8年度工事中)④】
- 【一般国道54号可部バイパス[残事業費100億円 (R4年度公表時点)]★
(広島県広島市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【一般国道185号安芸津バイパス[残事業費120億円 (R3年度公表時点)]★
(広島県東広島市～広島県竹原市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岩国大竹道路(一般国道2号岩国・大竹道路)[残事業費959億円 (R3年度公表時点)]★
(広島県大竹市～山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道2号台道・鑄銭司拡幅[残事業費240億円 (R5年度公表時点)]
(山口県防府市～山口県山口市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【一般国道2号長府トンネル改修
(山口県下関市) (R8年度調査・設計中)④(再掲)】
- 【一般国道9号木戸山峠道路改修★
(山口県山口市) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道191号益田・田万川道路[残事業費370億円 (R7年度公表時点)]★
(山口県萩市～島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道191号木与防災★
(山口県阿武町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道191号大井・萩道路[残事業費660億円 (R7年度公表時点)]★
(山口県萩市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【一般国道191号三隅・長門道路[残事業費590億円 (R4年度公表時点)]★
(山口県長門市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【一般国道491号俵山・豊田道路[残事業費822億円 (R7年度公表時点)]★
(山口県下関市～山口県長門市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道188号藤生長野バイパス[残事業費350億円 (R5年度公表時点)]★
(山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道188号柳井・平生バイパス[残事業費51億円 (R6年度公表時点)]★
(山口県柳井市～山口県平生町) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【江府三次道路(一般国道181号江府道路)
(鳥取県江府町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【北条湯原道路(一般国道313号倉吉関金道路)★
(鳥取県倉吉市) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
- 【北条湯原道路(一般国道313号北条倉吉道路(延伸))★
(鳥取県北栄町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【境港出雲道路(一般国道431号松江北道路)★
(島根県松江市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山環状道路(主要地方道岡山赤穂線(中井～宍甘))★
(岡山県岡山市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【美作岡山道路(主要地方道佐伯長船線(瀬戸JCT～熊山IC))★
(岡山県岡山市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【美作岡山道路(一般国道374号吉井英田道路)★
(岡山県美作市～岡山県赤磐市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【美作岡山道路(一般国道374号英田湯郷道路)★
(岡山県美作市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【福山環状道路(一般県道津之郷山守線(瀬戸町～駅家町))★
(広島県福山市) (R8年度工事中)①(再掲)】
- 【広島高速道路(一般県道温品二葉の里線(温品～中山西))
(広島県広島市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【小郡萩道路(一般国道490号絵堂萩道路)★
(山口県美祢市～山口県萩市) (R8年度工事中)④(再掲)】

■ 港湾・クルーズ拠点の機能整備

- 【クルーズ船の受入体制強化や港湾の受入機能整備の推進 (R8年度推進中)④】

小目標Ⅱ-2

経済安全保障に資する企業立地に向けた基盤整備とインフラのセキュリティ強化

概要

- ・ 半導体等の大規模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、国内投資の促進と地域の雇用機会創出を図る。
- ・ 「一般国道 2 号 西条バイパス」など、地方における産業立地を推進するため、産業政策と連携しつつ、生産拠点の地方移転促進や新規の民間投資誘発など、経済活動拡大に資するインフラ整備に取り組む。
- ・ 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、サービスの安定的な提供や重要インフラに関するサイバーセキュリティ対策等の強化の取組を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[KPI-30] 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。)[全国指標]

【R6 年度 0 件 → 毎年度 0 件】

[KPI-31] システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合[全国指標]

【R5 年度 0% → 毎年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ バイパス基盤整備等事業による企業立地の促進

【一般国道2号西条バイパス(下三永~八本松)[残事業費270億円 (R4年度公表時点)]

(広島県東広島市)

(R8年度工事中)④(再掲)】

【(仮称)八本松スマートIC

(広島県東広島市)

(R8年度工事中)④(再掲)】

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、優良な協働型都市再生と基盤整備を推進し、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)

[KPI-32] 国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市の主要地区の地価の増加割合(令和6年度比)〔全国指標〕

【R6年度 0 → R12年 0以上】

[KPI-33] 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〔全国指標〕

【R2～R6年度 80ha → R7～R11年度 80ha】

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

■市街地再開発事業の推進

【基町相生通地区市街地再開発事業
(広島県広島市)

(R8年度工事中)②】

【西広島駅南口西地区市街地再開発事業
(広島県広島市)

(R8年度設計中)③】

【広島八丁堀3番7番地区市街地再開発事業
(広島県広島市)

(R8年度推進中)③】

小目標Ⅱ-4

インフラ産業の成長力強化

概要

- 効率的で質の高い公共サービスの提供とともに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、分野横断型・広域型の案件形成を促進する。
- 空港や交通ターミナルや上下水道など、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。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[KPI-34] PPP/PFI の事業規模【再掲】〔全国指標〕

【R4～R5年度 累計 8.4兆円 → R4～R13年度 累積 30兆円】

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

- ・ 人口減少下でも持続的な経済成長を実現するため、インフラ分野の新技术を活用し、人・モノの移動やエネルギーの利用などに変革をもたらすサービスの導入を推進する。
- ・ 自動運転の実現に向け、車両開発状況やニーズを踏まえ、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を推進する。
- ・ 都市部の送迎や離島や山間部での移動、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、制度整備や離着陸場等の環境整備を進める。
- ・ 水素・アンモニアやバイオマス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・アンモニアやバイオマス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)

[KPI-57] 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】[全国指標]

R6年度 44 港湾 → R12年度 100 港湾

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■カーボンニュートラルポート形成に向けた関係機関等との連携

【カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の推進

(R8年度推進中)④】

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

- ・ 平成26年広島土砂災害、平成30年西日本豪雨などにより、江の川、旭川、高梁川、太田川の各流域や安芸南部山系で大規模な被害や高頻度の被害を受けており、このような激甚化・頻発化する気象災害や切迫する巨大地震等の災害に対し、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、鉄道等の耐災害性強化と高速交通ネットワークの整備等により、陸海空の交通連携によるリダンダンシーを確保し、迅速な人命救助や経済活動の維持・継続、早期の復旧・復興を支える。

(水災害対策)

- ・ 気候変動による水災害の激甚化に対応するため、河川、ダム、下水道等の整備を加速し、国・自治体・企業・住民等の流域のあらゆる関係者が協働により、流域全体で総合的かつ多層的な対策を実施する「流域治水」の取組を強力に推進していく。
- ・ 江の川および高梁川における緊急対策特定区間について、引き続き整備を推進し、早期に事業効果発現を図る。
- ・ 旭川ダム再生事業について、令和8年度から建設段階に移行し、早期に治水安全度が向上できるよう事業を推進する。
- ・ 浸水被害の危険性が高い地区にて、雨水幹線整備等の内水対策を実施する。加えて、森林整備や田んぼダム、既存水路の事前水位低下等の流域対策による流域の貯留・浸透機能の向上や、ハザードマップ整備、避難体制の構築といった水害リスクを踏まえたまちづくり・住まい方の工夫、法的枠組みを活用した特定都市河川の指定等、国・自治体・企業等の協働による流域治水を推進する。
- ・ まちづくりと一体で、緊要性が高い箇所等の堤防を整備するとともに、水害発生等により人命被害等が生じた地域等では、再度災害防止のため、河川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)

- ・ 激甚化する土砂災害から、人家や公共施設等を保全するため、「大山山系直轄火山砂防事業」などにおいて、砂防関係施設の整備や、まちづくり・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。
- ・ 高精度な地形図による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・ソフト対策が一体の事前防災対策を推進する。

(津波、高潮・高波対策)

- ・ 「広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業」などにおいて、高潮対策として、海岸堤防等の整備を行うとともに、水門・陸閘等の自動化等のハード対策と安全な操作体制の構築等のソフト対策を推進する。

- ・ 港湾において、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。
- ・ 官民の多様な主体が集積する港湾の物流・産業機能を継続するため、官民関係者がハード・ソフト一体の各種施策を講じる「協働防護」の取組を推進する。

(巨大地震対策)

- ・ 南海トラフ巨大地震等の巨大地震への備えとして、河川や海岸、道路、港湾、空港や鉄道、上下水道など、各公共施設について耐震性向上を図る。
- ・ 河川事業においては、堤防・水門等の河川構造物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「一般国道 2 号東雲電線共同溝」などにおける無電柱化を推進する。
- ・ 港湾事業においては、広島港や境港などのふ頭再編改良事業などにおいて、港湾施設の耐震化等を進めるとともに、鉄道事業においては、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、「鳥取県水道施設耐震化等推進事業」などにおいて、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。

(豪雪対策)

- ・ 近年顕著となっている短時間での急激な降雪の強まりによる積雪により、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)

- ・ 災害に強くしなやかなまちづくりに向けて、防災指針策定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し、ハード・ソフト両面から地域特性に応じた柔軟な取組を推進する。
- ・ 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。
- ・ 都市再生緊急整備地域及び主要駅等周辺の滞在者等の安全確保と都市機能継続のため、官民連携による帰宅困難者対策を講じ、都市の防災性向上を図る。

(災害に強い交通ネットワークの構築等)

- ・ 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・強化する。高規格道路の整備や「米子自動車道」などにおける4車線化、道路構造物の流失防止対策や耐震補強、無電柱化等により、災害に強い道路ネットワークの構築を進める。
- ・ 港湾や空港施設の耐震化や高潮・高波対策等のほか、地震を想定した代替海上輸送に関する訓練の実施や緊急輸送体制の確立を図ることを通じて、多重性・代替性の確保を図る。
- ・ 鉄道施設や地下駅の出入口等における止水板や防水扉の整備や鉄道橋梁の流失・傾斜対策、隣接斜面からの土砂流入防止対策など、鉄道施設の豪雨・浸水・耐震対策を進める。

- ・ 交通結節点や防災公園や官庁施設において、浸水対策や耐震化を推進するとともに、燃料・電力供給や避難機能の向上を図るなど、防災拠点としての機能の強化を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [KPI-36] 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 46% → R12年度 69%】
- [KPI-37] 気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した国管理河川の整備完了率
【R5年度 25% → R12年度 36%】
- [KPI-38] 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 14% → R12年度 16%】
- [KPI-39] 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 39% → R12年度 47%】
- [KPI-40] 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 24% → R12年度 35%】
- [KPI-41] 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[全国指標]
【R6年度 0% → R12年度 11%】
- [KPI-42] 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[全国指標]
【R5年度 82% → R12年度 88%】
- [KPI-43] 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 3% → R12年度 25%】
- [KPI-44] 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[全国指標]
【R5年度 9% → R12年度 45%】
- [KPI-45] 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【再掲】[全国指標]
【R4年度 17% → R12年度 50%】
- [KPI-46] 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[全国指標]
【R5年度 55% → R12年度 68%】
- [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】[全国指標]
【R5年度 6% → R12年度 19%】
- [KPI-47] 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[全国指標]
【R6年度 0% → R12年度 33%】
- [KPI-48] 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[全国指標]
【R5年度 38% → R12年度 74%】
- [KPI-49] 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[全国指標]
【R5年度 35% → R12年度 43%】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■大規模災害・自然災害に備えた調査・計画の策定等

【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

(R8年度推進中)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 (R8年度推進中)④】
- 【海域における豪雨災害等による漂流物等への対応 (R8年度推進中)[R9年度完成]①】
(広島県、山口県)
- 【防災集団移転促進事業の推進 (R8年度推進中)④】

■水害対策

- 【千代川直轄河川改修事業[残事業費約137億円(R7年度公表時点)]★ (鳥取県鳥取市他) (R8年度工事中)④】
- 【天神川直轄河川改修事業[残事業費約161億円(R7年度公表時点)]★ (鳥取県倉吉市他) (R8年度工事中)④】
- 【日野川直轄河川改修事業[残事業費約52億円(R7年度公表時点)]★ (鳥取県伯耆町他) (R8年度工事中)④】
- 【斐伊川直轄河川改修事業[残事業費約312億円(R7年度公表時点)]★ (島根県松江市他) (R8年度工事中)④】
- 【江の川直轄河川改修事業[残事業費約810億円(R7年度公表時点)]★ (島根県江津市、広島県三次市他) (R8年度工事中)④】
- 【高津川直轄河川改修事業[残事業費約27億円(R7年度公表時点)]★ (島根県益田市) (R8年度工事中)④】
- 【吉井川直轄河川改修事業[残事業費約64億円(R7年度公表時点)]★ (岡山県岡山市他) (R8年度工事中)④】
- 【旭川直轄河川改修事業[残事業費約44億円(R7年度公表時点)]★ (岡山県岡山市) (R8年度工事中)④】
- 【高梁川直轄河川改修事業[残事業費約475億円(R7年度公表時点)]★ (岡山県岡山市他) (R8年度工事中)④】
- 【芦田川直轄河川改修事業[残事業費約173億円(R7年度公表時点)]★ (広島県福山市他) (R8年度工事中)④】
- 【太田川直轄河川改修事業[残事業費約474億円(R7年度公表時点)]★ (広島県広島市他) (R8年度工事中)④】
- 【小瀬川直轄河川改修事業[残事業費約94億円(R7年度公表時点)]★ (広島県大竹市、山口県岩国市他) (R8年度工事中)④】
- 【佐佐川直轄河川改修事業[残事業費約74億円(R7年度公表時点)]★ (山口県防府市他) (R8年度工事中)④】
- 【旭川ダム再生事業[残事業費約1,055億円(R7年度公表時点)]★ (岡山県岡山市他) (R8年度本体実施設計中)④】
- 【太田川総合開発事業★ (広島県北広島町、安芸太田町) (R8年度調査・検討中)④】
- 【大河内川ダム建設事業[残事業費81億円(R7年度公表時点)]★ (山口県長門市) (R8年度工事中)[R11年度完成]②】
- 【木屋川ダム再開発事業[残事業費358億円(R7年度公表時点)]★ (山口県下関市) (R8年度工事中)④】
- 【矢原川ダム建設事業[残事業費140億円(R7年度公表時点)]★ (島根県浜田市) (R8年度工事中)④】
- 【旭川水系砂川大規模特定河川事業[残事業費8億円(R7年度公表時点)]★ (岡山県岡山市) (R8年度工事中)[R13年度完成]③】
- 【塩見川水系塩見川大規模特定河川事業[残事業費44.4億円(R7年度公表時点)]★ (鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)[R13年度完成]③】
- 【斐伊川水系中川大規模特定河川事業[残事業費3.7億円(R7年度公表時点)]★ (島根県松江市) (R8年度工事中)[R11年度完成]②】
- 【江の川水系多治比川特定都市河川浸水被害対策推進事業[残事業費73.2億円(令和7年公表時点)] (広島県安芸高田市) (R8年度工事中)[R12年度完成]②】

■土砂災害対策

- 【大山山系直轄火山砂防事業(天神川)[残事業費60億円(R7年度公表時点)]★ (鳥取県倉吉市、三朝町) (R8年度工事中)④】
- 【大山山系直轄火山砂防事業(日野川)[残事業費140億円(R7年度公表時点)]★ (鳥取県江府町、伯耆町) (R8年度工事中)④】
- 【広島西部山系直轄砂防事業[残事業費254億円(R7年度公表時点)]★ (広島県広島市、廿日市市、大竹市) (R8年度工事中)[R20年度完成]③】
- 【安芸南部山系直轄特定緊急砂防事業[残事業費34億円(R7年度公表時点)]★

- (広島県広島市、呉市、坂町) (R8年度工事中) [R9年度完成] ①】
- 【瀬野川水系直轄砂防事業[事業費300億円] (R8年度調査・設計中) ④】
- (広島県広島市)
- 【佐陀川砂防事業[残事業費4.6億円 (R7年度公表時点)]★ (R8年度工事中) [R10年度完成] ②】
- (鳥取県伯耆町)
- 【小谷川砂防事業[残事業費1.6億円 (R7年度公表時点)] (R8年度工事中) [R10年度完成] ②】
- (鳥取県智頭町)
- 【中別府川砂防事業[残事業費1.6億円 (R7年度公表時点)]★ (R8年度工事中) [R10年度完成] ②】
- (島根県西ノ島町)
- 【荒磯川砂防事業[残事業費2.5億円 (R7年度公表時点)]★ (R8年度工事中) [R11年度完成] ②】
- (島根県江津市)
- 【青防川通常砂防事業[残事業費0.9億円 (R7年度公表時点)]★ (R8年度工事中) [R9年度完成] ①】
- (広島県広島市)
- 【真光寺谷川砂防事業[残事業費0.8億円 (R7年度公表時点)] (R8年度用地取得中) [R12年度完成] ②】
- (岡山県赤磐市)
- 【新造谷川砂防事業[残事業費4億円 (R7年度公表時点)] (R8年度工事中) [R12年度完成] ②】
- (山口県岩国市)
- 【高野地区地すべり対策事業[残事業費16.3億円 (R7年度公表時点)]★ (R8年度測量設計中) [R17年度完成] ③】
- (島根県浜田市)
- 【土井ノ内3地区急傾斜地崩壊対策事業[残事業費0.8億円 (R7年度公表時点)]★ (R8年度工事中) [R9年度完成] ①】
- (広島県尾道市)

■緊急輸送道路上の橋梁の耐震対策

- 【直轄国道の橋梁の耐震対策★ (R8年度推進中) ④】

■大規模災害・自然災害に備えた関係機関等との連携

- 【一般国道における電線共同溝整備のための取組を地方公共団体、電線管理者が一体となって推進★ (R8年度推進中) ④(再掲)】
- 【地方公共団体、電線管理者の連携による電線共同溝整備の推進★ (R8年度推進中) ④(再掲)】
- 【災害時踏切長時間遮断対応のための取組を鉄道事業者及び、道路管理者等が一体となって推進 (R8年度推進中) ④】

■安全な通行空間確保のため無電柱化を推進

- 【一般国道9号米子電線共同溝 (R8年度工事中) ④(再掲)】
- (鳥取県米子市)
- 【一般国道9号大田電線共同溝 (R8年度測量設計中) ④(再掲)】
- (島根県大田市)
- 【一般国道2号住吉電線共同溝 (R8年度測量設計中) ④(再掲)】
- (岡山県笠岡市)
- 【一般国道2号東雲電線共同溝 (R8年度測量設計中) ④(再掲)】
- (広島県広島市)
- 【一般国道190号宇部亀浦電線共同溝 (R8年度工事中) ④(再掲)】
- (山口県宇部市)
- 【既存の電力管路やマンホールを活用した電線共同溝の推進★ (R8年度推進中) ④(再掲)】
- 【主要地方道倉吉青谷線(八屋～山根工区) (R8年度工事中) ④(再掲)】
- (鳥取県倉吉市)
- 【主要地方道光柳井線(虹ヶ丘工区) (R8年度工事中) ④(再掲)】
- (山口県光市)
- 【都市計画道路 霞庚午線 (R8年度工事中) ②】
- (広島県広島市)

■水道・下水道の強靱化

- 【児島湖流域下水道基幹施設耐震化事業[残事業費約16.4億円 (R7年度公表時点)]★ (R8年度工事中) [R11年度完成] ②】
- (岡山県玉野市)
- 【周南流域下水道基幹施設耐震化事業[残事業費約8.5億円 (R7年度公表時点)] (R8年度工事中) [R11年度完成] ②】
- (山口県光市)
- 【南輝・福浜・芳泉地区(第2期)下水道床上浸水対策事業[残事業費約57.7億円 (R7年度公表時点)]★ (R8年度工事中) [R12年度完成] ②】
- (岡山県岡山市)
- 【三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業[残事業費約160.5億円 (R7年度公表時点)] (R8年度工事中) [R12年度完成] ②】
- (広島県広島市)

- 【島根県における水道事業基盤の強化推進及び水道施設の強靱化推進事業★
(島根県松江市他) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山市における水の安定供給と強靱性の確保事業★
(岡山県岡山市) (R8年度工事中) [R11年度完成]②】
- 【広島県水道広域連合企業団社会資本総合整備事業★
(広島県東広島市他) (R8年度工事中) [R15年度完成]③】

■市街地の防災性の向上

- 【向洋駅周辺土地地区画整理事業★
(広島県府中町) (R8年度工事中)④】
- 【向洋駅周辺青崎土地地区画整理事業
(広島県広島市) (R8年度工事中)④】
- 【西広島駅北口土地地区画整理事業
(広島県広島市) (R8年度工事中)③】

■災害に強い交通ネットワークの構築

- 【米子自動車道(江府～溝口) H31年度 一部4車線化事業
(鳥取県伯耆町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【米子自動車道(蒜山～江府) R2年度 4車線化事業
(岡山県真庭市～鳥取県江府町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【米子自動車道(江府～溝口) R3年度 4車線化事業
(鳥取県江府町～鳥取県伯耆町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【米子自動車道(溝口～米子) R4年度 4車線化事業
(鳥取県米子市～鳥取県伯耆町) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道9号(安来道路) 米子西～安来間 R3年度 4車線化事業
(鳥取県米子市～島根県安来市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【山陰道(松江玉造～宍道) R6年度 4車線化事業
(島根県松江市) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
- 【浜田自動車道(大朝～旭) R4年度 4車線化事業
(島根県浜田市～広島県北広島町) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
- 【岡山自動車道(有漢～北房JCT) H31年度 4車線化事業
(岡山県高梁市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山自動車道(賀陽～有漢) R3年度 4車線化事業
(岡山県吉備中央町～岡山県高梁市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道31号(広島呉道路) 坂北～呉間 H31年度 4車線化事業
(広島県坂町～広島県呉市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【広島高速道路(広島高速2号線)
(広島県広島市) (R8年度調査・設計中)④(再掲)】
- 【広島高速道路(広島高速5号線)
(広島県広島市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道9号北条道路(はわいIC～大栄東伯IC) [残事業費468億円 (R6年度公表時点)]★
{(鳥取県湯梨浜町～鳥取県北栄町) (R8年度工事中) [R8年度完成※]①(再掲)}
※軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合 (R8年度工事中)④(再掲)}】
- 【一般国道29号津ノ井バイパス [残事業費90億円 (R5年度公表時点)]★
(鳥取県鳥取市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道373号志戸坂峠防災★
(岡山県西粟倉村～鳥取県智頭町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道9号出雲バイパス(神立～中野東) [残事業費140億円 (R3年度公表時点)]★
(島根県出雲市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道9号福光・浅利道路 [残事業費296億円 (R7年度公表時点)]★
(島根県大田市～島根県江津市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道9号益田道路(久城～高津) [残事業費260億円 (R4年度公表時点)]★
(島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道54号赤名トンネル改修★
(広島県三次市～島根県飯南町) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
- 【一般国道191号益田西道路 [残事業費306億円 (R6年度公表時点)]★
(島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【倉敷福山道路(一般国道2号玉島・笠岡道路(Ⅱ期))
(R8年度測量設計中)④(再掲)】
[残事業費291億円 (R6年度公表時点)]★

- (岡山県浅口市～岡山県笠岡市) (R8年度工事中) [R8年度完成※]①(再掲)】
 ※大規模橋梁工事・大規模切土工事等が順調に進捗した場合
 【倉敷福山道路(一般国道2号笠岡バイパス){(笠岡市カブト南町～笠岡市茂平)}
 [残事業費118億円 (R6年度公表時点)]★
 (岡山県笠岡市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【空港津山道路(一般国道53号津山南道路)[残事業費108億円 (R3年度公表時点)]★
 (岡山県美咲町～岡山県津山市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【岡山環状道路(一般国道180号岡山環状南道路)[残事業費67億円 (R5年度公表時点)]★
 (岡山県岡山市) (R8年度工事中) [R8年度完成]①(再掲)】
 【岡山環状道路(一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬～楢津))
 [残事業費316億円 (R8年度公表時点)]★
 (岡山県岡山市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道180号総社・一宮バイパス(岡山県岡山市～岡山県総社市)
 [残事業費405億円 (R7年度公表時点)]★
 {(岡山県岡山市) (R8年度用地買収中)④(再掲)}
 {(岡山県総社市) (R8年度用地買収中)④(再掲)}】
 【一般国道180号総社防災★
 (岡山県総社市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【岡山倉敷道路(一般国道2号岡山倉敷立体(I期))
 [残事業費618億円 (R6年度公表時点)]
 (岡山県岡山市～岡山県倉敷市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【倉敷福山道路(一般国道2号福山道路)[残事業費442億円 (R7年度公表時点)]★
 (広島県福山市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【倉敷福山道路(一般国道2号福山道路(笠岡西～長和))
 [事業費3,030億円(R8年度公表時点)]
 (岡山県笠岡市～広島県福山市) (R8年度調査・設計中)④(再掲)】
 【江府三次道路(一般国道183号鍵掛峠道路)[残事業費237億円 (R6年度公表時点)]★
 (広島県庄原市～鳥取県日南町) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道2号西条バイパス(下三永～八本松)[残事業費270億円 (R4年度公表時点)]
 (広島県東広島市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【東広島廿日市道路(一般国道2号広島南道路)[残事業費1,119億円 (R7年度公表時点)]
 (広島県海田町～広島県広島市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【東広島廿日市道路(一般国道2号広島南道路(木材港西～廿日市))
 [残事業費379億円 (R7年度公表時点)]
 (広島県廿日市市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
 【広島西道路(一般国道2号西広島バイパス)[残事業費398億円 (R6年度公表時点)]★
 (広島県広島市～広島県廿日市市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道2号廿日市大野防災
 (広島県廿日市市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道31号呉駅交通ターミナル整備事業
 (広島県呉市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道54号可部バイパス[残事業費100億円 (R4年度公表時点)]★
 (広島県広島市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
 【一般国道185号安芸津バイパス[残事業費120億円 (R3年度公表時点)]★
 (広島県東広島市～広島県竹原市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【岩国大竹道路(一般国道2号岩国・大竹道路)[残事業費959億円 (R3年度公表時点)]★
 (広島県大竹市～山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道2号台道・鑄銭司拡幅[残事業費240億円 (R5年度公表時点)]
 (山口県防府市～山口県山口市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
 【一般国道2号長府トンネル改修
 (山口県下関市) (R8年度調査・設計中)④(再掲)】
 【一般国道9号木戸山峠道路改修★
 (山口県山口市) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
 【一般国道191号益田・田万川道路[残事業費370億円 (R7年度公表時点)]★
 (山口県萩市～島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道191号木与防災★
 (山口県阿武町) (R8年度工事中)④(再掲)】
 【一般国道191号大井・萩道路[残事業費660億円 (R7年度公表時点)]★
 (山口県萩市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
 【一般国道191号三隅・長門道路[残事業費590億円 (R4年度公表時点)]★

- (山口県長門市) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【一般国道491号俵山・豊田道路[残事業費822億円 (R7年度公表時点)]★
(山口県下関市～山口県長門市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道188号藤生長野バイパス[残事業費350億円 (R5年度公表時点)]★
(山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【一般国道188号柳井・平生バイパス[残事業費51億円 (R6年度公表時点)]★
(山口県柳井市～山口県平生町) (R8年度用地買収中)④(再掲)】
- 【江府三次道路(一般国道181号江府道路)
(鳥取県江府町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【北条湯原道路(一般国道313号倉吉関金道路)★
(鳥取県倉吉市) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
- 【北条湯原道路(一般国道313号北条倉吉道路(延伸))★
(鳥取県北栄町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【境港出雲道路(一般国道431号松江北道路)★
(島根県松江市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山環状道路(主要地方道岡山赤穂線(中井～宍甘))★
(岡山県岡山市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【美作岡山道路(主要地方道佐伯長船線(瀬戸JCT～熊山IC))★
(岡山県岡山市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【美作岡山道路(一般国道374号吉井英田道路)★
(岡山県美作市～岡山県赤磐市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【美作岡山道路(一般国道374号英田湯郷道路)★
(岡山県美作市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【福山環状道路(一般県道津之郷山守線(瀬戸町～駅家町))★
(広島県福山市) (R8年度工事中)①(再掲)】
- 【広島高速道路(一般県道温品二葉の里線(温品～中山西))
(広島県広島市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【小郡萩道路(一般国道490号絵堂萩道路)★
(山口県美祢市～山口県萩市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【交通ターミナルの防災機能の強化
(広島県呉市) (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【スタック多発箇所における対策検討の推進 (R8年度推進中)④】

■大規模災害における防災・減災対策

- 【広島港ふ頭再編改良事業[残事業費87億円(R7年度公表時点)]★
(広島県広島市) (R8年度工事中) [R12年度完成]②(再掲)】
- 【徳山下松港国際物流ターミナル整備事業[残事業費81億円(R7年度公表時点)]
(山口県下松市、周南市) (R8年度工事中) [R10年度完成]②(再掲)】
- 【水島港玉島地区国際物流ターミナル・臨港道路整備事業
(岡山県倉敷市) [残事業費99億円 (R7年度公表時点)]
(R8年度工事中)[R10年度完成]②(再掲)】
- 【境港ふ頭再編改良事業[残事業費196億円 (R7年度公表時点)]★
(鳥取県境港市) (R8年度工事中)④(再掲)】

■高潮対策

- 【江崎漁港海岸高潮対策事業[残事業費11億円(R7年度公表時点)]
(山口県萩市) (R8年度工事中) [R9年度完成]①】
- 【広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業[残事業費56億円(R7年度公表時点)]★
(広島県広島市、海田町) (R8年度工事中) [R12年度完成]②】
- 【岡山県港湾海岸高潮対策事業(防災・安全交付金)★
(岡山県岡山市、倉敷市、笠岡市、備前市、瀬戸内市) (R8年度工事中)④】
- 【岡山県港湾海岸耐震対策緊急事業(防災・安全交付金)★
(岡山県岡山市、倉敷市、笠岡市、玉野市、瀬戸内市) (R8年度推進中)④】
- 【岡山沿岸海岸津波高潮危機管理対策緊急事業(防災・安全交付金)★
(岡山県岡山市、倉敷市、笠岡市、玉野市、瀬戸内市、備前市) (R8年度推進中)④】
- 【岡山県港湾海岸メンテナンス事業★
(岡山県倉敷市、玉野市、笠岡市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【広島県港湾海岸高潮対策事業(防災・安全交付金)★
(広島県広島市、呉市、竹原市、三原市、尾道市、福山市、大竹市、東広島市、廿日市市、
江田島市、大崎上島町) (R8年度工事中)④】

- 【広島県港湾海岸メンテナンス事業★
(広島県尾道市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【山口県港湾海岸メンテナンス事業★
(山口県周南市、下松市、光市、岩国市、防府市、宇部市、山陽小野田市、山口市、長門市、
周防大島町、平生町) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【山口県港湾海岸高潮対策事業(防災・安全交付金)★
(山口県周南市、下松市、光市、防府市、宇部市、山陽小野田市、柳井市、山口市、
周防大島町、田布施町、上関町) (R8年度工事中)④】
- 【山口県港湾海岸耐震対策緊急事業(防災・安全交付金)
(山口県) (R8年度推進中)④】
- 【山口県港湾津波・高潮危機管理対策緊急事業(防災・安全交付金)★
(山口県) (R8年度工事中)④】
- 海岸保全対策
 - 【皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業[残事業費7億円(R7年度公表時点)]★
(鳥取県米子市、境港市) (R8年度工事中)[R12年度完成]②】
 - 【横田漁港海岸海岸保全施設整備事業[残事業費15億円(R7年度末時点)]
(広島県福山市) (R8年度工事中)③】
 - 【松屋埴生地区海岸保全施設整備事業[残事業費0.3億円(R7年度公表時点)]
(山口県山陽小野田市) (R8年度工事中)[R8年度完成]①】
- 港湾施設の防災対策
 - 【岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業[残事業費109億円(R7年度公表時点)]★
(山口県岩国市) (R8年度工事中)[R11年度完成]②(再掲)】
 - 【宇部港予防保全事業
(山口県宇部市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 - 【浜田港福井地区 防波堤(新北)整備事業[残事業費48億円(R7年度公表時点)]★
(島根県浜田市) (R8年度工事中)[R13年度完成]③(再掲)】
 - 【浜田港予防保全事業
(島根県浜田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 - 【岩国港港湾メンテナンス事業
(山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 - 【三田尻中関港港湾メンテナンス事業
(山口県防府市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 - 【岡山県港湾既存施設の延命化のための改良(港湾メンテナンス事業)
(岡山県岡山市、倉敷市、玉野市、笠岡市、備前市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 - 【島根県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(島根県隠岐の島町、海士町、西ノ島町、出雲市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 - 【岡山県港湾改修事業(地方創生港整備推進交付金)
(岡山県備前市) (R8年度設計中)④(再掲)】
- 災害時における避難場所の整備
 - 【広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園の整備(浜山公園)
(島根県) (R8年度工事中)①】
- 流域治水対策
 - 【唐琴海岸高潮対策事業[残事業費 3.9 億円(R7 年度末公表時点)]★
(岡山県倉敷市) (R8 年度工事中)②】
 - 【天応地区高潮対策事業[残事業費 5.0 億円(R7 年度末公表時点)]★
(広島県呉市) (R8 年度工事中)②】
- 大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策
 - 【岡南海岸津波・高潮危機管理対策緊急事業[残事業費 2.1 億円(R7 年度末公表時点)]★
(岡山県岡山市) (R8 年度工事中)②】
- 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
 - 【浜田港湾合同庁舎改修事業[残事業費 0.87 億円 (R7 年度公表時点)]★
(島根県浜田市) (R8 年度告示中)[R8 年度完成]①(再掲)】

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

- ・ 災害対応力を発揮できる防災体制を構築するため、耐震強化岸壁等の一連の施設の健全性の確保、災害協定制度の活用など、ハード・ソフト両面から海上支援ネットワークを形成する。地方公共団体と物流事業者が連携し、災害時の円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を推進する。
- ・ 水防管理団体⁹²等と連携した水防体制の強化等を図るとともに、道路管理者等の協力のもと道路啓開計画⁹³に基づく、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。
- ・ 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を進め、これらの情報を活用したリスクコミュニケーション⁹⁴により、地域住民や企業の防災意識の向上を図る。
- ・ 次期静止気象衛星⁹⁵やAI技術等により、線状降水帯等の予測精度を向上させるとともに、危機管理型水位計⁹⁶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。
- ・ 道路管理者等による道路啓開計画の策定や、国・地方公共団体・物流事業者による支援物資輸送に係る協定締結など、災害時の連携・協力の枠組みを平時から構築する。
- ・ 被災自治体への支援体制を強化するため、TEC-FORCE⁹⁷の増強と民官学の連携強化による応援体制の構築や、資機材整備や処遇面改善など、災害対応体制・機能の拡充を図る。
- ・ 災害発生時に活用可能な「道の駅」について、高付加価値コンテナの設置等により、防災機能を強化するとともに、地方公共団体による代替水源の確保の取組を推進する。
- ・ 渇水に対して適切に対応するため、関係者が連携して渇水による影響を軽減するための対策を定める時系列の行動計画である渇水対応タイムラインの作成を進める。
- ・ 官民の多様な主体が集積する港湾の物流・産業機能を継続するため、官民関係者がハード・ソフト一体の各種施策を講じる「協働防護」の取組を推進する。
- ・ 災害時に地方管理空港等の管理者から要請があった場合に、所定要件を満たす災害復旧工事やエプロンの利用調整等の工事代行と空港運用の代行制度を適切に運用する。
- ・ 地震、豪雨、津波、土砂災害等が連続的または同時に発生する複合災害に対して、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を進め、被害の発生・拡大を抑制する。
- ・ ドローンやロボットを活用して現場対応の自動化・遠隔操作化を推進し、被害状況把握や応急復旧の迅速化・高度化を実現する。
- ・ 複合災害の発生に備えるための先発の自然災害発生後の応急対応や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)

- [KPI-50] 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〔全国指標〕
【R5 年度 96% → R12 年度 100%】
- [KPI-41] 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】〔全国指標〕
【R6 年度 0% → R12 年度 11%】
- [KPI-52] 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〔全国指標〕
【R6 年度 62% → R12 年度 80%】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■大規模災害・自然災害に備えた住民への周知

【最大クラスの災害に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン作成講習会等)を実施(津波) (R8年度実施中)④】

【道の駅におけるコンテナトイレ設置★ (R8年度推進中)④】

【総合的な水の安全・安心基盤整備(防災・安全)(河川)(R7年度公表時点)島根県
洪水ハザードマップ作成
(島根県飯南町、大田市、江津市、川本町) (R8年度実施中)④】

【災害に強い「生き活きおかやま」の実現(防災・安全)(R7年度公表時点)岡山県
ハザードマップ作成事業★
(倉敷市、高梁市) (R8年度実施中)④】

【山口県における総合的な水の安全・安心基盤整備の推進(防災・安全)(R7年度公表時点)山口県
洪水ハザードマップ作成
(山口県岩国市他) (R8年度実施中)④】

【渇水対応タイムライン未作成の水系における作成・公表 (R8年度作成中)④】

■大規模災害・自然災害に備えた関係機関等との連携

【国・自治体等が連携した「総合防災訓練」の実施 (R8年度推進中)④】

【中国地方における地域建設業の事業継続計画認定制度(地域建設業BCP)の推進 (R8年度推進中)④】

■大規模災害に対する防災・減災対策

【大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化 (R8年度推進中)④】

【災害時交通マネジメントの実施 (R8年度推進中)④(再掲)】

【洪水等の大規模災害に備えた災害対応力の強化 (R8年度推進中)④】

■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

【浜田港湾合同庁舎改修事業[残事業費 0.87 億円 (R7 年度公表時点)]★
(島根県浜田市) (R8 年度告示中)[R8 年度完成]①(再掲)】

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

- 交通障害自動検知システム⁹⁸による道路管理の高度化や、道路管理情報統合ビューア⁹⁹での情報集約・共有を効率化するとともに、国管理河川の新技術による観測、災害監視システムなど、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、衛星やドローン、カメラ等により災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害時の迅速な港湾機能の復旧体制を構築するとともに、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・効率的実施に向け、リモートセンシング¹⁰⁰データやMMS¹⁰¹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・ロボットによる被災状況調査や救援物資の輸送等の支援、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)

[KPI-54] インフラDXネットワークを活用するシステム数の割合〔全国指標〕

【R6年度38% → R12年度100%】

[KPI-55] 第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間のCCTVカメラ(約3,000か所)の設置完了率〔全国指標〕

【R6年度29% → R12年度100%】

[KPI-70] 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】〔全国指標〕

【R6年度0% → R12年度22%】

[KPI-56] 全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路(140か所)のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路(123か所)における整備完了率〔全国指標〕

【R6年度9% → R12年度39%】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■大規模災害・自然災害時の情報提供

【大規模災害時における「通れるマップ」情報等の提供

(R8年度推進中)④】

■津波・高潮対策の効率化および高度化

【国管理河川における簡易型河川監視カメラ(290か所)の夜間視認性の向上★

(R8年度工事中)[R12年度完成]②】

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

- ・ 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、気候変動の原因となる温室効果ガスの排出量を減らすため、地域の暮らし、まちづくり、交通、インフラ等におけるグリーン化などの地球温暖化緩和策を推進する。
- ・ 瀬戸内海の多島美や中国山地等の美しく豊かな自然環境の保全・再生を図るとともに、ネイチャーポジティブに向けた30by30目標の達成等による健全な生態系の保全・再生、新たな里山・里海づくり、地域資源の循環の向上、最適な国土の利用・管理を目指す。
- ・ 西日本4ブロックの共有財産であり、我が国最初の国立公園である瀬戸内海を始めとした美しく豊かな自然環境を次世代に引き継ぎ、持続可能なグリーン社会の実現を目指す。

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

- ・ 道路照明灯や空港施設のLED化等の推進や、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CO₂排出を削減する取組を推進する。
- ・ 環境負荷の低い交通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、交通需要マネジメント等の解消による渋滞の削減などの取組を進める。
- ・ CO₂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、高速道路のSA・PAや道の駅におけるEV充電施設等の設置を促進する。
- ・ 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・アンモニアやバイオマス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。
- ・ CO₂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。
- ・ 浚渫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¹⁰²(藻場・干潟等)を保全・再生・創出し、ブルーカーボン生態系を活用したCO₂吸収源を推進することを通じて、生物多様性保全との統合的取組を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[KPI-57] 港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】〔全国指標〕

【R6年度 44 港湾 → R12年度 100 港湾】

[KPI-58] 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〔全国指標〕

【R5年度 141 地域 → 毎年度増加】

[KPI-61] 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〔全国指標〕

【R7年度 0トン CO₂ → R12年度 620 万トン CO₂】

[KPI-62] 都市域における水と緑の公的空間確保量〔全国指標〕

【R5年度 14.2m²/人 → R12年度 15.2 m²/人】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- モーダルシフトの推進
 - 【陸上輸送される貨物の内航フィーダー輸送へのモーダルシフトの推進 (R8年度推進中)④】
- カーボンニュートラルポート形成の推進
 - 【カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の推進 (R8年度推進中)④(再掲)】
- 公共下水道事業における脱炭素化の推進
 - 【米子市公共下水道事業(脱炭素) (R8年度推進中)④】
 - 【広島市公共下水道事業(脱炭素) (R8年度推進中)④】
- 道路インフラの省エネ・次世代化推進事業
 - 【道路照明のLED化(直轄)★ (R8年度推進中)[R12年度完成]②】
 - 【道路関係車両の電動車化(直轄) (R8年度推進中)[R12年度完成]②】
 - 【再生可能エネルギーの活用(直轄)★ (R8年度推進中)④】

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、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¹⁰³の導入を積極的に検討していく。
- ・ 気象予測技術を活用したダム運用の高度化等により、水力発電の導入促進と、ダム所在地の企業誘致と地域振興に寄与するとともに、既設砂防堰堤を利用した小水力発電による再生エネルギーポテンシャルの有効活用を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

新築した合同庁舎の太陽光発電設置率〔全国指標〕

【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^{*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

■発電設備の導入

【広島地方合同庁舎防災棟(仮称)整備事業
(広島県広島市)

(R8年度発注準備中)[R12年度完成]②(再掲)】

■ハイブリッドダムの推進

【尾原ダム水力発電施設設置・運営事業
(島根県雲南市)

(R8年度推進中)[R12年度完成]②】

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¹⁰⁴」(2025年4月公表)を踏まえ、インフラの建設プロセス全体での脱炭素化を推進する。
- ・ 道路において、低炭素材料の開発導入促進等、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CO₂排出量の削減を推進する。
- ・ 道路照明のLED化、道路管理関係車両の電動車化、低炭素アスファルトの活用等、道路分野における脱炭素化の取組を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[KPI-59] 燃費基準達成建設機械の普及率[全国指標]

① 油圧ショベル

【R5年度 48% → R12年度:82.3%】

② ホイールローダ

【R5年度 14% → R12年度 60.7%】

③ ブルドーザ

【R5年度 33% → R12年度 49.3%】

[KPI-60] 道路照明のLED化率 ※国直轄

【R5年度 39.4% → R12年度 100%】

[KPI-60] 道路関係車両の電動車化率 ※国直轄

【R5年度 13.6% → R12年度 100%】

[KPI-60] 再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄

【R5年度 38.7% → 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^{*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

■道路インフラの省エネ・次世代化推進事業

【道路照明のLED化(直轄)★

(R8年度推進中)[R12年度完成]②(再掲)】

【道路関係車両の電動車化(直轄)

(R8年度推進中)[R12年度完成]②(再掲)】

【再生可能エネルギーの活用(直轄)★

(R8年度推進中)④(再掲)】

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¹⁰⁵の形成を図る。
- ・ 流域治水による防災効果の向上を図りつつ、地域の魅力向上などにつなげるため、雨水を貯留・浸透させて下水道や河川への排水を低減させる「雨庭」等のグリーンインフラの活用を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

〔KPI-21〕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】
〔全国指標〕

【R5年度 523 団体 → R12 年度 600 団体】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期 ①:～R9 年度、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

■連携・協働による河川環境整備

【河川環境における河川管理者と民間事業者等との連携・協働

(R8年度推進中)④(再掲)】

【三次市十日市地区都市構造再編集集中支援事業

(広島県三次市)

(R8年度測量・設計中)②】

■緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成

【河岸緑地

(広島県広島市)

(R8年度工事中)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・地域の自然環境や生態系を保全・再生するため、公的主体や民間事業者等による都市公園整備や緑地確保などの地球温暖化対策の吸収源対策と統合的取組を進める。
- ・ 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、河川本来有の生物環境及び多様な河川景観の保全・創出を推進する。
- ・ 藻場・干潟及び生物共生型港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置付け、その保全・再生・創出に向けた取組を推進し、生物多様性の向上を図るとともに、「広島湾再生行動計画¹⁰⁶」の推進等により、豊かな海の実現を目指す。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[KPI-61] 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】〔全国指標〕

【R7年度0トンCO₂ → R12年度620万トンCO₂】

[KPI-62] 都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】〔全国指標〕

【R5年度14.2㎡/人 → R12年度15.2㎡/人】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ 河川空間等における生態系の保全・形成

【道路分野におけるネイチャーポジティブの推進(直轄) (R8年度推進中)④】

【斐伊川総合水系環境整備事業[残事業費23.7億円(R7年度公表時点)]斐伊川水系自然再生
(鳥取県米子市、島根県出雲市、安来市) (R8年度工事中) [R16年度完成]③】

【高梁川総合水系環境整備事業[残事業費9.4億円(R7年度公表時点)]小田川箇所自然再生
(岡山県倉敷市) (R8年度測量設計中) [R21年度完成]③】

【芦田川総合水系環境整備事業[残事業費4.6億円(R7年度公表時点)]芦田川中上流部自然再生
(広島県福山市、府中市) (R8年度測量設計中) [R18年度完成]③】

■ インフラ空間の多面的活用のためのソフト施策の推進

【浅場造成等による湿地再生の推進(中海、宍道湖)(鳥取県米子市、境港市)
(R8年度実施中) [R11年度完成]②】

【広島湾再生プロジェクトの推進 (R8年度推進中) [R8年度完成]①】

■ 港湾整備事業の推進

【尾道糸崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費21億円(R7年度公表時点)]
(広島県尾道市) (R8年度工事中) [R10年度完成]②(再掲)】

■ 下水道による良好な水環境の創出

【岡山県流域下水道事業(高度処理) (R8年度推進中)④】

【東広島市公共下水道事業(高度処理) (R8年度推進中)④】

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

- ・ グリーンインフラの多面的効果を把握する評価手法を確立し、効果の「見える化」を図るとともに、経済界と連携した国民的運動や国際園芸博覧会等を通じて効果を発信するなど、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)

[KPI-63]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 20% → R12年度 100%】

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に向け、建設廃棄物を同種の建設資材に再資源化する「水平リサイクル¹⁰⁷」を推進し、再生骨材の需要拡大に向けた取組を進める。

小目標Ⅲ-8

上下水道資源の最大限の有効利用

概要

- ・ 下水汚泥資源を肥料として最大限利用するため、案件形成や施設整備の支援等により、取組の普及・拡大し、地域活性化と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)

[KPI-64]下水汚泥肥料利用率〔全国指標〕
【R5年度 15% → R12年度 30%】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■下水汚泥肥料化の推進

【勝央町下水汚泥肥料化推進事業

(R8年度推進中)④】

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(廃棄物となるものの中から、再利用や再生が可能で、資源として有効活用できる有用なもの)を促進するため、物流機能や高度なリサイクル技術を有する産業が集積する港湾において、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を活用し、浅場・干潟を造成し、ブルーカーボン生態系とすることにより、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)

[KPI-65] 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3港以上】

[KPI-66] 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数[全国指標]

【R5年度7年 → R12年度7年】

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

■ 廃棄物の適正処理(廃棄物海面処理場整備事業等)

- 【水島港玉島地区廃棄物海面処理場整備事業[残事業費26億円(R7年度公表時点)]
(岡山県倉敷市) (R8年度工事中) [R12年度完成] ②】
- 【笠岡港寺間地区廃棄物海面処理場整備事業[残事業費58億円(R7年度公表時点)]
(岡山県笠岡市) (R8年度工事中) [R15年度完成] ③】
- 【広島港出島地区廃棄物海面処理場整備事業[残事業費80億円(R7年度公表時点)]
(広島県広島市) (R8年度工事中) ④】
- 【宇部港東見初地区港湾改修事業・港湾環境整備事業 [残事業費8億円(R7年度公表時点)]
(山口県宇部市) (R8年度工事中) ④(再掲)】

■ 港湾整備による資源循環ネットワークの推進

- 【境港ふ頭再編改良事業[残事業費196億円(R7年度公表時点)]★
(鳥取県境港市) (R8年度工事中) ④(再掲)】

重点目標Ⅳ：戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

目指すべき姿

- ・ 社会資本整備の実現において、インフラ管理を担う地方公共団体や、インフラ整備を担う産業の現場の担い手はなくてはならない不可欠な存在である。インフラ老朽化対策を加速させ、着実な国土強靱化を実現するため、その支え手である地方公共団体のインフラ管理機能や、建設業の担い手の確保が持続可能なものでなければならない。
- ・ そのためには、地方公共団体のインフラ管理機能の維持を図ることが急務であるが、地方公共団体における職員不足が深刻化するとともに、社会資本整備の担い手である建設業や運輸業等の減少や高齢化が進行しており、社会資本整備の計画的・戦略的な推進と一体をなすものとして位置付けて、担い手の育成を行っていく。
- ・ 一方で、社会資本の効果的な整備を図るためには、現場の生産性向上を進めることが必要であることから、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

- ・ 中国ブロックの3県4地域で先行して取組が進められている「地域インフラ群再生戦略マネジメント」で得られた知見等を踏まえ、維持管理を行う体制の確保及び、予防保全による長寿命化、維持管理コストの縮減を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[KPI-67] 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 68% → R12年度 100%】

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「ちゅうごく」やインフラメンテナンス市町村長会議中国ブロック会議、道路メンテナンス会議等の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。
- ・ 地方公共団体間・分野間の連携を促進するため、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。
- ・ 地域の事業者や地方公共団体が広域連携、官民連携など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)や事業協同組合などの事業者間の連携や、共同発注など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、全体の底上げへとつなげていくとともに、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、丁寧な取組を後押しする。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[KPI-34] PPP/PFI の事業規模【再掲】[全国指標]

【R4～R5年度 累計 8.4兆円 → R4～R13年度 累積 30兆円】

[KPI-68] 水道分野のウォーターPPP 具体化件数[全国指標]

【R6年度 8件 → R13年度までに 100件の具体化】

[KPI-69] 下水道分野のウォーターPPP 具体化件数[全国指標]

【R6年度 12件 → R13年度までに 100件の具体化】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■ インフラの戦略的維持管理に向けたハード・ソフトによる技術的支援

【道路メンテナンス会議の定期的な実施を通して、地方公共団体に対する技術的支援

(R8年度推進中)④(再掲)】

【地方公共団体の職員等に対して、橋梁点検、診断講習会の開催や、技術相談、不具合対応支援等の

人材育成や技術的な支援の推進

(R8年度推進中)④(再掲)】

■ 下水道における水の官民連携の推進

【鳥取県官民連携等基盤強化推進事業[残事業費約0.3億円(R7年度公表時点)]

(鳥取県湯梨浜町他)

(R8年度推進中) [R8年度完成]①】

【島根県官民連携等基盤強化推進事業[残事業費約0.8億円(R7年度公表時点)]

(島根県松江市他)

(R8年度推進中) [R9年度完成]①】

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

- 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等の新技術の性能の評価や策定、充実も図りながら、その開発や導入を進めるとともに、中国インフラ DX センターにおいて、新たに必要となるスキルに対応できる人材の育成、担い手を育てる環境の構築を図る。
- インフラメンテナンス国民会議「ちゅうごく」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)

[KPI-70]

- 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】[全国指標]
【R5年度 654 団体 → R12年度 1,200 団体】
- 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】[全国指標]
【R6年度 0% → R12年度 22%】
- 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】[全国指標]
※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%】
- 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】[全国指標]
【R6年度 0% → R12年度 100%】
- 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】[全国指標]
【R5年度 61% → R12年度 100%】
- 水道:水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合【再掲】
【R6年度 37% → R9年度 100%】
- 下水道:下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道 DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合【再掲】
【R6年度 13% → R9年度 100%】
- 港湾:既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合【再掲】
【R6年度 40% → R12年度 100%】
- 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】[全国指標]
【R6年度 19% → R12年度 50%】
- 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】[全国指標]
【R7年度 77 管理者 → R12年度末 150 管理者】
- 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】[全国指標]
【R6年度 0 人 → R12年度 6,000 人】

[KPI-71]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 80% → R12年度 100%】

[KPI-72]

- ・河川/ダム:流域データプラットフォームの構築〔全国指標〕
【R10年度運用開始】
- ・砂防:砂防関係施設情報・点検情報の一元管理体制構築率〔全国指標〕
【R6年度0% → R12年度100%】
- ・水道:点検情報を含む台帳情報等を電子化している水道事業者等の割合
【R6年度74% → R12年度100%】
- ・下水道:点検情報を含む台帳情報等を電子化している下水道管理者の割合
【R5年度46% → R12年度100%】
- ・港湾:維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した港湾管理者の割合
【R5年度100% → R12年度100%】
- ・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〔全国指標〕
【R6年度72% → R12年度100%】
- ・公園:公園施設の維持管理にかかる情報の集約化・電子化の割合
【R5年度48% → R12年度69%】
- ・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〔全国指標〕
【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*¹が含まれる

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

■新技術によるインフラの整備

- 【新技術等の活用を踏まえた構造物の点検の実施★ (R8年度推進中)④】
- 【国営公園における新技術導入による公園管理の効率化 (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【都市公園における維持管理の高度化・効率化に向けた新技術の活用の推進 (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【国営公園の維持管理に係る情報の集約化・電子化を推進 (R8年度推進中)④】
- 【都市公園の維持管理に係る情報の集約化・電子化を推進 (R8年度推進中)④】

■下水道施設の維持管理

- 【米子市公共下水道事業(老朽化対策)★ (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【岡山県流域下水道事業(老朽化対策) (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【岡山市公共下水道事業(老朽化対策) (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【倉敷市公共下水道事業(老朽化対策) (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【広島県流域下水道事業(老朽化対策)★ (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【広島市公共下水道事業(老朽化対策)★ (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【福山市公共下水道事業(老朽化対策)★ (R8年度推進中)④(再掲)】
- 【邑南町公共下水道事業(電子化) (R8年度推進中)④】
- 【美作市公共下水道事業(電子化) (R8年度推進中)④】
- 【福山市公共下水道事業(電子化) (R8年度推進中)④】
- 【下松市公共下水道事業(電子化) (R8年度推進中)④】

■メンテナンスによる海岸維持・保全事業

- 【大社海岸メンテナンス事業★ (島根県出雲市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【益田海岸メンテナンス事業[残事業費 0.6億円(R7年度末公表時点)]★ (島根県益田市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【ハナンド崎海岸メンテナンス事業 (岡山県玉野市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【岡山沿岸海岸メンテナンス事業★ (岡山県備前市他) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【尾津海岸メンテナンス事業 (山口県岩国市) (R8年度工事中)④(再掲)】
- 【日良居海岸メンテナンス事業★

(山口県周防大島町)	(R8年度工事中)④(再掲)】
【笠佐海岸メンテナンス事業 (山口県周防大島町)	(R8年度工事中)④(再掲)】
【平生町海岸メンテナンス事業★ (山口県平生町)	(R8年度工事中)④(再掲)】
【麻郷海岸メンテナンス事業 (山口県田布施町)	(R8年度工事中)④(再掲)】
【浦辺海岸メンテナンス事業[残事業費 2.1億円(R7年度末公表時点)]★ (山口県山口市)	(R8年度工事中)④(再掲)】
【郡・津布田海岸メンテナンス事業★ (山口県山陽小野田市)	(R8年度工事中)④(再掲)】
【県内一円海岸メンテナンス事業 (山口県内一円)	(R8年度工事中)④(再掲)】

■ 港湾施設の維持管理

【港湾施設の維持管理に関する技術講習会の開催(新技術を用いた点検診断の実習)	(R8年度推進中)④】
【港湾施設の維持管理における新技術導入支援事業(新技術選定支援ツールの作成・活用)	(R8年度推進中)④】
【港湾施設の維持管理情報データベース登録・更新の実施	(R8年度推進中)④】
【港湾施設の維持管理情報データベース登録・更新の実施(技術講習会での登録・更新の推奨と、実務担当者への個別サポートミーティングの実施)	(R8年度推進中)④】

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

- ・ 建設業や運輸業等において現場の最前線で働く一人ひとりが高いモチベーションを持って誇り・希望・やりがいを感じながら仕事に励むことのできる産業を創り上げていく。
- ・ 建設技能者が、「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。
- ・ 第三次・担い手3法で創設された新ルールを適切に運用し、適正な水準の賃金が支払われるよう処遇の改善を進める。また、地域の実情を踏まえた適切な条件・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を活用し、情報を基にした能力評価の普及や賃上げなど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。
- ・ 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、働き方改革の促進、建設業者の生産性向上、建設現場で若者や女性、外国人労働者が働きやすい環境整備等により担い手確保に取り組む。
- ・ 冬期において地域の安全・安心を支える除雪作業の重要性を踏まえ、道路除雪の担い手を確保するための取組を推進する。
- ・ 地方自治体の発注者において、施工時期の平準化や週休2日の確保、ダンピング対策¹⁰⁸の実施など徹底されるよう、取組状況の把握・公表を通じて「見える化」を行う。併せて、地方公共団体の発注職員等の育成について、支援体制の充実に努める。
- ・ インフラDX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、少人数で、安全に、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。
- ・ 直轄工事を新技術の実証の場と位置付け、得られた検証結果等を NETIS¹⁰⁹等のデータベースに集約・共有することで、新技術の導入を促進する。
- ・ 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。
- ・ 改正物流法に基づき、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、AI ターミナルの推進等により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。
- ・ 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とともに、トラックドライバーの拘束時間短縮のため、コネクtpパーキング等の中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等を推進する。

- ・「第三次・担い手3法」の趣旨を踏まえつつ、「働き方改革」、「担い手の育成・確保」、「生産性の向上」の3本柱を中心に取組を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [KPI-73] (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 10.7% → R12年度 100%】
- [KPI-74] 直轄工事における中小建設業者の ICT 施工の経験割合〔全国指標〕
【R6年度 53% → R12年度 60%】
- [KPI-75] 建設業における女性技術者・技能者の人数〔全国指標〕
(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】
- [KPI-76] ドライバーの年間賃金〔全国指標〕
・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-77] トラック運転に従事する若年層の割合〔全国指標〕
【R6年度 10.4% → R12年度までに全産業平均と同等以上の数値】
- [KPI-78] 「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】〔全国指標〕
【R5年度 4 → R12年度 15】
- [KPI-79] サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数〔全国指標〕
【R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 生産性向上に向けた地方公共団体、民間事業者等の関係機関との連携
 - 【工事における施工時期等の平準化 (R8年度推進中)④】
 - 【インフラDX人材育成 (R8年度推進中)④】
- 効率的・効果的なインフラメンテナンスを実施するための研修
 - 【インフラDX育成プログラム研修の実施 (R8年度推進中)④】
- デジタル技術等の新技術を最大限活用効率的・効果的なメンテナンスの実施
 - 【インフラDXの推進による効率的・効果的なメンテナンスの実施 (R8年度推進中)④(再掲)】
 - 【NETIS(新技術情報提供システム)の積極的な活用・導入による効率的・効果的なメンテナンスの実施 (R8年度推進中)④(再掲)】
- 建設現場の生産性向上のためのデジタル・トランスフォーメーション(DX)の推進
 - 【ICT土工の活用工事普及拡大 (R8年度推進中)④】
 - 【BIM/CIM適用業務・工事の事例拡大 (R8年度推進中)④】
- 働きやすい環境づくりを支援する拠点整備
 - 【一般国道2号コネクtparking岡山・早島 (岡山県岡山市) (R8年度測量設計中)④(再掲)】
 - 【一般国道2号コネクtparking宮島 (広島県廿日市市) (R8年度工事中)④(再掲)】
 - 【未来物流産業団地造成事業地区都市再生整備計画事業 (広島県廿日市市) (R8年度推進中)②】
 - 【新機能都市開発事業地区都市再生整備計画事業 (広島県廿日市市) (R8年度推進中)②】

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

- ・ 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、施設の利用手続きのデジタル化、災害時支援の高度化のための関連手続きの電子化など、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(CCTV¹¹⁰等)の充実やDX関連技術の進展等の変化を踏まえ、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。
- ・ 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¹¹¹の取組を推進する。
- ・ 防災道の駅等の防災拠点において官民連携による地域防災力の強化を図るなど、官が保有するデータや技術と、地域住民をはじめとした民が持つデータや技術を連携・活用し、まちの課題解決を図る。
- ・ 港湾関係者の業務負荷の軽減や生産性向上のため、港湾物流における民間事業者間の手続きの電子化や、港湾管理者に対する行政手続等を電子化する「サイバーポート¹¹²」の取組を推進する。
- ・ 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、コンテナターミナルにおける生産性向上等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。
- ・ 「スマートシティ¹¹³」の創出に向け、島根県益田市や広島県三次市における先行プロジェクトを推進する。
- ・ 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、水道事業者におけるスマートメーター¹¹⁴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)

[KPI-80]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】〔全国指標〕

【R5年度末 141 地域 → 毎年度増加】

[KPI-79]サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数【再掲】〔全国指標〕

【R7年3月 928 社 → R12年度 5,500 社】

目標の達成に寄与する主要取組

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

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

※1 令和7年度補正予算に計上されたものに限る

- 生産性向上に向けた地方公共団体、民間事業者等の関係機関との連携
【書類の簡素化 (R8年度推進中)④】
- デジタル・トランスフォーメーション(DX)の推進
【各種手続きのオンラインによる申請の推進 (R8年度推進中)④】
- 渋滞対策の推進
【ETC2.0のデータを活用した渋滞対策の推進 (R8年度推進中)④】
【島根県出雲大社地区における観光地渋滞対策の推進(島根県出雲市) (R8年度推進中)④(再掲)】
【広島県宮島口地区の観光地渋滞対策の推進(広島県廿日市市) (R8年度推進中)④(再掲)】
【AI等を活用した渋滞対策に合わせた交差点改良等のハード対策を検討 (R8年度推進中)④(再掲)】
- 防災・減災 Society5.0の実現
【スマートシティ先行モデルプロジェクト、重点事業化促進プロジェクトの推進 (R8年度推進中)④】
- 持続可能な下水道の管理
【米子市公共下水道事業(老朽化対策)★ (R8年度推進中)④(再掲)】
【岡山県流域下水道事業(老朽化対策) (R8年度推進中)④(再掲)】
【岡山市公共下水道事業(老朽化対策) (R8年度推進中)④(再掲)】
【倉敷市公共下水道事業(老朽化対策) (R8年度推進中)④(再掲)】
【広島県流域下水道事業(老朽化対策)★ (R8年度推進中)④(再掲)】
【広島市公共下水道事業(老朽化対策)★ (R8年度推進中)④(再掲)】
【福山市公共下水道事業(老朽化対策)★ (R8年度推進中)④(再掲)】

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

- ・ BIM による建築確認、PLATEAU¹¹⁵ 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 LINKS¹¹⁶) 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)

[KPI-86] 電子基準点現地調査の実施率

【R8 年度 0% → R12 年度 100%】

[KPI-84] 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 [全国指標]

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

[KPI-85] 国土交通データプラットフォームと連携するデータ数 [全国指標]

【R6 年度 299 万データ → R12 年度 470 万データ】

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

■ 国土情報基盤の整備・更新

【電子基準点現地調査の実施

(R8年度推進中)④】

■ オープンデータ化の推進

【国・自治体が連携し、インフラ分野のオープンデータ化を推進

(R8 年度推進中)④】

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

- 中国地方建設技術開発交流会等を通じ、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などを通じて、インフラ関連産業の振興・裾野拡大を進める。

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

■オープンデータ化の推進

【国・自治体が連携し、インフラ分野のオープンデータ化を推進 (R8年度推進中)④(再掲)】

■建設現場の生産性向上

【大学との「包括的連携・協力に関する協定」を締結し共同研究・開発 (R8年度推進中)④】

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¹¹⁷の見える化の取組を推進する。

2. 社会資本整備に関するわかりやすい情報発信

社会資本整備に関する透明性・公平性を確保し、地域住民の理解の醸成を図るため、社会的便益の可視化、影響評価の丁寧な説明や動画等により、アカウントビリティの徹底を図る。

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

4. 計画のフォローアップ

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

その際、指標の実績値を把握するとともに、指標を定めていない事業・施策についても、可能な限り関連する客観的なデータの蓄積等に努めることとする。あわせて、事業・施策の進捗状況は定期的にモニタリングを行い、指標では把握できない内容については関係機関との意見交換を通じて把握する。

5. 関係機関等との推進体制・連携の強化

社会課題に中長期的な視点から計画的に対応するため、事業分野間の推進体制を強化するとともに、自治体・民間企業・大学等との連携体制を強化する。都道府県や市町村等とは、適切に役割分担し、相互の補完・連携を図る。

(別紙) 各小目標における重点施策、指標等

各政策パッケージにおける重点施策及び指標は、以下に示すとおりとする。

重点目標Ⅰ 活力のある持続可能な地域社会の形成

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

重点施策	指標
(都市機能等の誘導・集積)	
<ul style="list-style-type: none"> コンパクト・プラス・ネットワークの深化(「まちづくりの健康診断」による立地適正化計画の実効性向上等) 	[KPI-1] ・立地適正化計画作成済み都市に居住する人口の割合〔全国指標〕 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数の割合 R6年12月 81.6% → 毎年度 66.6%以上
	・立地適正化計画を策定した市町村数〔全国指標〕 R6年度末 636都市 → R12年度 1000都市
<ul style="list-style-type: none"> 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 	[KPI-2] ・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〔全国指標〕 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%
	・「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
<ul style="list-style-type: none"> 「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数〔全国指標〕 ①地域の足 R7年度 2,057地区 → R9年度 0地区 ②観光の足 R7年度 462地点 → R9年度 0地点 	・シェアサイクルの普及促進 ・シェアサイクルの導入市区町村数〔全国指標〕 R5年度 349市区町村 → R12年度 500市区町村
<ul style="list-style-type: none"> 日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏の形成 官民連携による地域の遊休公的施設の活用の推進(スモールコンセッション) 	(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)
<ul style="list-style-type: none"> 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 	[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〔全国指標〕 R6年度末 172団体 → R12年度 700団体
<ul style="list-style-type: none"> 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 	・今後策定・更新される地域公共交通計画のうち、コンパクト・プラス・ネットワークに関する具体的な記載があるものの割合 R7年度 0% → R12年度 100%

期待されるストック効果

(地域における関係人口や雇用の拡大)	
・官民の連携・協働体制の全国での構築、PPP に取り組む地方公共団体及び地域企業との連携強化	[KPI-34] ・PPP/PFI の事業規模〔全国指標〕 R4～R5 年度 累計 8.4 兆円 → R4～R13 年度 累計 30 兆円
・二地域居住の促進による新たな人の流れの創出・拡大	[KPI-4] ・市町村が作成する特定居住促進計画の作成数〔全国指標〕 R6 年度末 5 件 → R11 年度 累計 600 件
	[KPI-4] ・市町村長が指定する特定居住支援法人の指定数〔全国指標〕 R6 年度末 5 法人 → R11 年度 累計 600 法人
・官民連携による地域の遊休公的施設の活用 ¹ の推進(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	
・不動産業者を始めとする多様なプレイヤーの連携による地域価値共創の推進	
期待されるストック効果	
・出雲大社地区でのソフト・ハード対策による渋滞対策を推進することで、渋滞緩和が期待され、観光地の魅力創出につながる。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・宮島口地区観光地渋滞対策の実施にあたっては、ETC2.0 などのビッグデータや AI カメラなどを活用し、道路の渋滞状況の分析、駐車場の混雑状況の可視化、迂回路への誘導など客観的なデータに基づいた効果的な渋滞対策を推進している。	

小目標 1 - 3 : 域内外を結ぶ交通ネットワークの整備

重点施策	指標
(地域内外を結ぶ道路等の交通ネットワークの整備)	
・高規格道路の未整備区間の早期整備	[KPI-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〔全国指標〕 R5 年度 6% → R12 年度 19%
	[KPI-5] ・道路による都市間速達性の確保率〔全国指標〕 R5 年度 57% → R12 年度 60%
・高規格道路(有料)の暫定 2 車線区間における 4 車線化	・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〔全国指標〕 R5 年度 0% → R12 年度 14%
・都市計画道路(幹線道路)の整備	[KPI-6] ・都市計画道路(幹線道路)の整備率 R4 年度 72.8% → R12 年度 75.6%
・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	
・スマート IC の活用による拠点の形成	
・地域の多様な主体の参画によるローカル鉄道の再構築	[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〔全国指標〕 R6 年度 19 件 → R12 年度 37 件

・ LRT の導入を推進	・LRT 車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合)[全国指標] R6 年度 42.5% → R12 年度 45%
・ 離島航空路の維持・確保	[KPI-8] ・航空路が確保されている有人離島の割合 R5 年度 100% → R12 年度 100%
・ 離島航路の維持・確保	[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%
期待されるストック効果	
・一般国道9号福光～江津は、通行止めが発生した場合、広域な迂回の必要があり、生活や物流活動に大きな支障をきたしている。一般国道9号福光・浅利道路をはじめとした山陰道のネットワーク化により、道路の信頼性向上やアクセス向上が図られることで、江津地域では工業団地の追加造成による雇用創出や、浜田港と県内背後圏の物流の効率化による浜田港の機能強化とともに産業振興への寄与が期待される。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・呉駅交通ターミナル整備事業の実施にあたっては、地域の交通結節点として、道路、港、駅、まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現を目指しており、道路管理者、鉄道事業者、バス等の事業者、自治体等と連携し、事業を推進している。	

小目標 1 - 4 : 点検・診断等の確実かつ効率的な実施

重点施策	指標
(上下水道施設の戦略的維持管理・更新)	
・ 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	[KPI-10] ・漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径 800mm 以上の管路)の更新の完了率 R6 年度 24% → R12 年度 40%
・ 大口径下水道管路の健全性確保の取組の推進	[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)の健全性の確保率 R6 年度 0% → R12 年度 100%
・ 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	[KPI-10] ・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[全国指標] 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組の推進	[KPI-10] ・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[全国指標] 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-70] ・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 37% → R9 年度 100%

<ul style="list-style-type: none"> ・ 下水道分野における DX 技術活用の推進 	<p>[KPI-70]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 13% → R9 年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路占用物件管理の一元化・高度化の推進 	
<p>(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)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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>[KPI-70]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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[全国指標] R5 年度 654 団体 → R12 年度 1,200 団体 ・ 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[全国指標] R6 年度 0% → R12 年度 22% ・ 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[全国指標] ※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% ・ 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[全国指標] R6 年度 0% → R12 年度 100% ・ 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[全国指標] R5 年度 61% → R12 年度 100% ・ 港湾: 既存港湾施設のライフサイクルコストの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 40% → R12 年度 100% ・ 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[全国指標] R6 年度 19% → R12 年度 50% ・ 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[全国指標] R7 年度 77 管理者 → R12 年度末 150 管理者 ・ 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[全国指標] R6 年度 0 人 → R12 年度 6,000 人
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新技術の導入・利活用の促進 	<p>[KPI-71]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 80% → R12 年度 100%
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ インフラの点検・診断等の確実かつ効率的な実施に取り組むことにより、安定したライフライン機能の確保やライフサイクルコストの縮減等が期待される。 	
<p>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 佐波川では、河川巡視へのドローンの適用可能性の追求だけでなく、様々な維持管理業務への活用や、撮影データの AI 解析による異常検知など、河川管理のさらなる高度化を推進している。 	

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

重点施策	指標
(地域の将来像等を踏まえたインフラの維持管理)	
<ul style="list-style-type: none"> 集約・再編等の取組推進 	<p>[KPI-9] 施設の集約・再編等に向けた取組数</p> <p>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100施設</p> <p>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 〔全国指標〕 R5年度 85% → R12年度 91%</p> <p>水道： ・広域連携に取り組むこととした水道事業数〔全国指標〕 R4年度 651事業 → R12年度 760事業</p> <p>下水道： ・広域連携に取り組むこととした下水道事業数〔全国指標〕 R6年度 0事業 → R12年度 300事業</p> <p>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 64.7% → R12年度 100%</p> <p>公園： ・地域の将来像等を踏まえた公園施設の集約・再編、機能強化及び撤去を検討した長寿命化計画の策定率 R5年度末 1.7% → R12年度末 25%</p> <p>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 〔全国指標〕 R6年度 0施設 → R12年度 16施設</p>
<ul style="list-style-type: none"> 河川管理施設・砂防設備等の戦略的な維持管理の推進 	<p>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〔全国指標〕 R5年度 43% → R12年度 51%</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〔全国指標〕 R5年度 50% → R12年度 59%</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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>[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【再掲】〔全国指標〕 R6年度末 172団体 → R12年度 700団体</p>
<ul style="list-style-type: none"> まちづくりと連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた取組を推進 	

(予防保全の考えに基づくインフラメンテナンスへの転換)

・ 予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理

[KPI-10]

予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率

道路:

・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[全国指標]

R5 年度 55% → R12 年度 80%

・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[全国指標]

R5 年度 0% → R12 年度 61%

・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[全国指標]

R5 年度 0% → R12 年度 83%

・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[全国指標]

R5 年度 0% → R12 年度 83%

河川:

・国管理河川のうち、点検結果等を踏まえ早期に措置を講ずべき河川管理施設の修繕等による健全性確保率

R5 年度 48% → R12 年度 62%

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[全国指標]

R5 年度 86% → R12 年度 98%

・国・水資源機構管理ダム(129 施設)のうち、早期に堆砂除去が必要なダム(22 施設)の貯水池機能(約 6,670 万 m³(令和5年度末時点))の回復率[全国指標]

R5 年度 74% → R12 年度 80%

・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[全国指標]

R5 年度 0% → R12 年度 29%

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[全国指標]

R5 年度 87% → R12 年度 91%

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[全国指標]

R5 年度 87% → R12 年度 91%

・ 予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理

水道:

- ・点検により、更新等が必要となった水管橋(補剛形式)の対策完了率

R3年度 0% → R12年度 100%

- ・水道事業者のうち社会的影響が大きい古い規格の水道管路(鑄鉄管)の更新計画を策定し取組を進めている事業者の割合

R6年度 0% → R8年度 100%

- ・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】[全国指標]

R6年度 33% → R12年度 76%

- ・漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路(口径800mm以上の管路)の更新の完了率【再掲】

R6年度 24% → R12年度 40%

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」対象)の健全性の確保率【再掲】

R6年度 0% → R12年度 100%

- ・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】[全国指標]

R6年度 7% → R9年度 100%

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 89% → R12年度 90%

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[全国指標]

R6年度 100% → R12年度 100%

鉄道:

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

R5年度 27% → R12年度 79%

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 52% → R12年度末 100%

官庁施設:

- ・合同庁舎のうち老朽化対策が必要な施設における対策(危険箇所の改修等)の完了率

R6年度 0% → R12年度 37%

<ul style="list-style-type: none"> ・ 予防保全の考えに基づく戦略的な維持管理 	(参考)公営住宅: <ul style="list-style-type: none"> ・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[全国指標] R6 年度 0% → R12 年度 100%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 下水道については、埼玉県八潮市の下水道管路の破損に起因する大規模な道路陥没を受け、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けるリダンダンシー等の確保が提言されている。今後は、多重化や分散化、配置・構造の改善の取組により、リダンダンシーが確保され、リスク分散されることで事故・災害時でも下水道を使用できることが期待される。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 内水排除施設の遠隔監視・操作化を進めており、将来的に施設管理の省力化を図るため、江の川(島根県)においてはAI機能を活用した自動操作化について実証実験を進めている。 	

小目標 1-6：インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築

重点施策	指標
(地方公共団体等におけるインフラメンテナンス体制の確保)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 維持管理に関する技術力向上 	[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 564 人 → R12 年度 730 人 ・河川・ダム・砂防[全国指標]: R6 年度 9,788 人 → R12 年度 16,000 人 ・上下水道[全国指標]: R6 年度 4,600 人 → R12 年度 5,600 人 ・港湾: R6 年度 345 人 → R12 年度 544 人 ・空港[全国指標]: R6 年度 497 人 → R12 年度 750 人 ・鉄道[全国指標]: R5 年度 3,119 人 → R12 年度 5,500 人 ・自動車道[全国指標]: R6 年度 100 人 → R12 年度 210 人 ・公園[全国指標]: R7 年度 424 人 → R12 年度 600 人
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	・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[全国指標] R6 年度 373 人 → R12 年度 493 人
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する ・ 「道路メンテナンス会議」を開催 	
<ul style="list-style-type: none"> ・ インフラメンテナンス国民会議等の活性化 	・中国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 46 団体 → R12 年度 60 団体
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体等の職員に点検、診断等の講習会を通して、点検要領に基づく点検に必要な知識・技能等を習得してもらい、技術力向上を図ることで、道路施設等の予防保全、老朽化対策が推進される。 ・ 道路メンテナンス会議を通して、各道路管理者の相互連絡調整や地方公共団体への技術支援等を実施することで、道路施設等の予防保全、老朽化対策が推進される。 	

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- ・ 地方自治体職員を対象とした橋梁点検講習会において、新技術を活用した点検の体験や VR 技術により、移動時間や天候に左右されない効率的・効果的な講習会を行い、点検技術の習得を推進している。

小目標 1-7：あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進

重点施策	指標		
(公共施設等のバリアフリー化)			
<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 	[KPI-12] ・移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数〔全国指標〕 R6 年度 50 団体 → R12 年度 約 350 団体 ・移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数〔全国指標〕 R6 年度 334 団体 → R12 年度 約 450 団体		
	[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〔全国指標〕 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) <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right;">R12 年度 原則 100%</td> </tr> </table>		R12 年度 原則 100%
		R12 年度 原則 100%	
	(視覚障害者誘導用ブロック) <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right;">R12 年度 原則 100%</td> </tr> </table>		R12 年度 原則 100%
		R12 年度 原則 100%	
	(案内設備) <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right;">R12 年度 原則 100%</td> </tr> </table>		R12 年度 原則 100%
	R12 年度 原則 100%		
(障害者対応型便所の設置) <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right;">R12 年度 原則 100%</td> </tr> </table>		R12 年度 原則 100%	
	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) <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right;">R12 年度 原則 100%</td> </tr> </table>		R12 年度 原則 100%	
	R12 年度 原則 100%		
(拡幅改札口) <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right;">R12 年度 原則 100%</td> </tr> </table>		R12 年度 原則 100%	
	R12 年度 原則 100%		
[KPI-12] ・ホームドアの整備番線数〔全国指標〕 (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			
[KPI-12] ・プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数 〔全国指標〕 R5 年度 2,169 番線 → R12 年度 4,000 番線			

<p>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</p>	<p>[KPI-12] ・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〔全国指標〕 (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] ・特定路外駐車場のバリアフリー化率〔全国指標〕 R5年度 29% → R12年度 35%</p>
	<p>[KPI-12] ・特定道路におけるバリアフリー化率〔全国指標〕 R6年度 約72% → R12年度 約77%</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>(車両等のバリアフリー化)</p>	
<p>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</p>	<p>・車両等のバリアフリー化率 ①鉄軌道車両のバリアフリー化率〔全国指標〕 R5年度 59.9% → R12年度 約80% 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〔全国指標〕 R5年度 70.5% → R12年度 約90% 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〔全国指標〕 R5年度 8.6% → R12年度 約25% 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〔全国指標〕 R5年度 1,229台 → R12年度 約2,100台 ⑤空港アクセスバスにおけるバリアフリー化率〔全国指 標〕 R5年度 41.2% → R12年度 約60% ⑥福祉タクシーの導入数〔全国指標〕 R5年度 52,553台 → R12年度 約90,000台 ⑦タクシーの総車両数に対するユニバーサルデザイン タクシーの導入数が約25%以上である都道府県の割合 R5年度 20% → R12年度 100% ⑧旅客船のバリアフリー化率〔全国指標〕 R5年度 57.8% → R12年度 約70%</p>
<p>(心のバリアフリー)</p>	
<p>・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</p>	<p>[KPI-13] ・「障害の社会モデル」の理解度〔全国指標〕 R12年度 約60%</p> <p>[KPI-13] ・障害のある人へ支援をしようとする人の割合〔全国指標〕 R12年度 原則100%</p> <p>[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〔全国指標〕 R12年度 原則100%</p>
<p>期待されるストック効果</p>	
<p>・移動等円滑化基本構想に基づき、旅客施設のバリアフリー化に取り組むことにより、施設の安全性向上とともに、事故コストの削減が期待できる。</p>	

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- ・ 里庄駅周辺地区バリアフリー基本構想の実現に向けて、計画の策定、事業の評価、改善の検討の各段階で地域住民や障害者団体が積極的に参画する仕組みを導入しており、当事者目線でスパイラルアップによる推進を図っている。

小目標 1 - 8 : 誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成

重点施策	指標
(生活道路等の人優先の歩行空間の形成)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成(最高速度 30km/h の区域規制等と物理的デバイス(ハンプ・狭さく等)を効果的に組み合わせたゾーン30プラスの推進) 	[KPI-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[全国指標] R12 年 3割抑止(R6 年比)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、交通安全施設等の整備等)を推進 	・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率[全国指標] R12 年 3割抑止(R6 年比)
<ul style="list-style-type: none"> ・ こどもの安全な歩行空間を確保 	・通学路における歩道等の整備率 R6 年度 54% → R12 年度 56%
(安全・快適で円滑な道路交通の形成)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車通行空間の整備推進 	[KPI-15] ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数[全国指標] R6 年度 340 市区町村 → R12 年度 800 市区町村
<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地開発事業における無電柱化対策 	・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[全国指標] R4~R6 年度 78% → R8~R12 年度 82%
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 良好な景観の形成の観点から、無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進 	
(安全・快適で円滑な鉄道交通の形成)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	・踏切事故件数[全国指標] 前回計画期間(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(前回計画期間(R3~R7 年度)平均値比)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 第4種踏切道の緊急対策 	・第4種踏切道の緊急対策箇所数[全国指標] R5 年度 0か所 → R11 年度 300か所
<ul style="list-style-type: none"> ・ LRT の導入を推進 	・LRT 車両の導入割合(低床式路面電車の導入割合) 【再掲】[全国指標] R6 年度 42.5% → R12 年度 45%
(あらゆる人が過ごしやすい環境の形成)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ こどもや子育て世帯の目線に立った公園づくりの推進 	[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[全国指標] R5 年度末 25.1% → R12 年度末 39%

<ul style="list-style-type: none"> 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"> 旅客施設※における公衆無線 LAN (Wi-Fi) 整備率【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> ①鉄軌道駅 R6 年度 33% → 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 100% → R12 年度 100% ④空港 R6 年度 100% → R12 年度 100% 旅客施設※における多言語対応率【再掲】 <ul style="list-style-type: none"> ①鉄軌道駅 R6 年度 94% → R12 年度 100% ②バスターミナル R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持 ③旅客船ターミナル R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持 ④空港 R6 年度 100% → R12 年度 100%を維持
<ul style="list-style-type: none"> 多言語表記やピクトグラムを活用など誰にでもわかりやすい道案内を推進 (参考) UR 団地における、子育て世帯が利用しやすい共用空間等の整備や子育て世帯向けのソフト施策の提供等の子育てしやすい住環境の整備、子育て世帯の優先入居等の推進 	
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路での交差点改良、生活道路でのゾーン 30 プラス、通学路での歩道整備等の交通安全対策を推進することで、交通事故の減少が期待される。 立体交差化や第4種踏切道の廃止は、一度整備すれば恒久的に踏切事故のリスクをゼロに近づけることが期待される。 第4種踏切道の第1種化は、長期的に歩行者・自転車の安全性を確保することが期待される 	
<p>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 一般国道 31 号坂電線共同溝 PFI 事業(広島県)は、設計・建設・維持管理を一括して民間委託することで、民間のノウハウ活用による事業全体の効率化とコスト削減を実現し、初期財政負担の平準化を図りつつ、整備を推進している。 	

※「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 1-9：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
(良好な景観形成・歴史まちづくりの推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 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)【再掲】 R6 年度 32 市区町村 → R12 年度 38 市区町村
<ul style="list-style-type: none"> 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【再掲】 R6 年度 8 市町村 → R12 年度 11 市町村

(住民、企業、行政等が連携した水と緑豊かな地域づくりの推進)	
・「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	[KPI-19] ・みなとオアシスの登録数〔全国指標〕 R7年度 170か所 → R12年度 190か所
・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成	[KPI-20] ・都市域における水と緑の公的空間確保量〔全国指標〕 R5年度末 14.2m ² /人 → R12年度末 15.2 m ² /人
・あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出	[KPI-21] ・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〔全国指標〕 R5年度 523団体 → R12年度 600団体
・上下流交流等を通じた水源地域振興の推進	
期待されるストック効果	
・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、水辺空間等の利活用を推進し、多様な主体が連携した水と緑豊かな地域づくりや、みなとを核としたまちづくりを推進する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・斐伊川水系(宍道湖北岸の松江市役所前)では、松江市と協働で多目的テラスや水辺ステージ、隣接する公園の再整備といった水辺整備を実施しており、一部概成に合わせた演奏会や農産物の出店等地域や民間と連携したイベントを開催する等、水辺空間や賑わいの創出を推進している。	

小目標 1-10：地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出

重点施策	指標
(民間の活力・創意工夫を活かした賑わいあるインフラ空間の創出)	
・みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地の整備推進	[KPI-22] ・みなと緑地 PPP などにより民間活用した港湾緑地数〔全国指標〕 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-23] ・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〔全国指標〕 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-24] ・滞在快適性等向上区域を設定した市町村数 R7年度 10市町村 → R12年度 15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-25] ・魅力ある水辺空間の創出を行った箇所数〔全国指標〕 R6年度 286か所 → R12年度 350か所
・歩行者利便増進道路(ほこみち)制度、日本風景街道や道路協力団体制度を活用した、多様なニーズに応える道路空間の構築	
・「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等と連携・協働したインフラ管理を促進する【再掲】	
(あらゆる世代が活躍する地域の拠点の整備)	
・「道の駅」第3ステージの推進	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 広島都心地区における東西の核である広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区の連携強化や安全で快適な歩行空間の官民一体となった整備やにぎわい施設の整備等により、居心地が良く歩いて楽しく回遊ができる環境づくりを進め、更なる活力とにぎわいの創出が期待される。 「かわまちづくり」支援制度を活用して、地域や関係機関の意見を取り入れながら事業を進め、河川管理通路、親水護岸などを整備することで、安全に水に親しむことができ、地域の人々が集まりつながりが生まれる河川空間の創出を目指す。 	

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- ・ 斐伊川水系(宍道湖北岸の松江市役所前)では、松江市と協働で多目的テラスや水辺ステージ、隣接する公園の再整備といった水辺整備を実施しており、一部概成に合わせた演奏会や農産物の出店等地域や民間と連携したイベントを開催する等、水辺空間や賑わいの創出を推進している。

重点目標Ⅱ 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会

小目標Ⅱ－1：生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備

重点施策	指標
(産業を支える人流・物流ネットワークの整備)	
・ 高規格道路の未整備区間の早期整備	[KPI-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】[全国指標] R5年度 6% → R12年度 19%
	[KPI-5] ・道路による都市間速達性の確保率【再掲】[全国指標] R5年度 57% → R12年度 60%
・ 高規格道路(有料)の暫定2車線区間における4車線化	・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【再掲】[全国指標] R5年度 0% → R12年度 14%
・ 地域の基幹産業の競争力強化	・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)[全国指標] (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	・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)【再掲】[全国指標] (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	・海上貨物輸送コスト低減効果(対令和5年度総輸送コスト)【再掲】[全国指標] (国際) R5年度 0% → R12年度 5%
・ カーボンニュートラルポート形成の推進	[KPI-57] ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数[全国指標] R6年度 44港湾 → R12年度 100港湾
・ 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現	[KPI-78] ・「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[全国指標] R5年度 4 → R12年度 15
・ ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上	
・ ダブル連結トラックの導入促進	
・ 中継拠点の整備等の推進	
・ 大型車ドライバーの休憩環境の改善	
・ 交通流を最適化する料金施策の導入	
・ 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	
・ 幹線鉄道ネットワークの高機能化	

(国内外を結ぶ交流拠点の更なる機能拡充・強化)	
・ 航空の安全・安心の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路端安全区域(RESA)が確保されている空港の割合 R6年度 30.0% → R12年度 80.0% ・滑走路路上における航空機等の衝突事故件数〔全国指標〕 R6年度 1件 → R7年度以降毎年 0件
・ 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	
(新技術の実装に対応した物流拠点の整備)	
・ 社会的ニーズの変化や自動運転等の新技術の実装を見据えた物流拠点の整備	
・ 産地と港湾が連携した農林水産物・食品の更なる輸出促進による国際競争力の強化に向けた物流の効率化・高度化	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 広島市内の一般国道2号は、慢性的な交通混雑が発生しており、物流活動に影響が出ている。一般国道2号安芸バイパス、一般国道2号広島南道路を推進することにより、広島都市圏の慢性的な交通渋滞の緩和により所要時間が大幅に短縮され、物流の効率化が図られるとともに、渋滞緩和によるCO₂排出量の減少に寄与するなど、環境にやさしいみちづくりが期待される。 ・ 広島港出島地区は、中四国で最大水深の国際海上コンテナターミナルを有し、自動車部品、産業機械、電気機械等の多様な品目がコンテナ貨物として取り扱われている。岸壁延長の不足に対応したターミナル整備を行うことで、広島港から東南アジアへの直行便が利用できることにより、海外でのトランシップが回避され、海上輸送コストが削減される。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道2号西広島バイパスの都心部延伸事業では、工事期間中に長期間の終日車線規制が実施されるため、交通混雑が懸念されており、迂回路の利用促進による交通分散や公共交通機関の利用促進のための広報活動、リアルタイム道路情報の提供などのソフト施策を併せて推進している。 	

小目標Ⅱ－2：経済安全保障に資する企業立地に向けた基盤整備と

インフラのセキュリティ強化

重点施策	指標
(地域経済を支える産業立地の促進)	
・ 地域経済の活性化に向けた産業立地の促進【再掲】	
(インフラのセキュリティ強化)	
・ 国土交通分野におけるサイバーセキュリティ対策の強化	[KPI-30] ・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。)[全国指標] R6年度 0件 → 毎年度 0件
・ 港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化	[KPI-31] ・システム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合〔全国指標〕 R5年度 0% → 毎年度 100%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾・空港・物流施設・道路・鉄道などがサイバー攻撃やシステム障害に強くなることで、サプライチェーン全体の強靭化が図られ、企業活動における「基礎コスト」の恒常的な低減が期待できる。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道2号西条バイパスは、東広島市内の産業団地と高速道路との連携を強化し、広域的な経済活動の支援に向けて推進している。広島県や東広島市が整備する工業用水や道路整備と連携して推進している。 ・ 一般国道2号西条バイパスは、先端産業などの企業の大規模な設備投資が進んでいる東広島市内の産業団地と高速道路の連携を強化し、広島県や東広島市の工業用水や周辺道路整備と連携して広域的な経済活動の支援を進めている。 	

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
(国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備)	
・ 大都市の国際競争力強化のための基盤整備	[KPI-32] ・国際競争拠点都市整備事業により国際競争力強化のための基盤整備を実施している都市の主要地区の地価の増加割合(令和6年度比)[全国指標] R6年度 0 → R12年度 0以上
・ 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	[KPI-33] ・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[全国指標] R2～R6年度 80ha → R7～R11年度 80ha
期待されるストック効果	
・ 民間資金を活用した都市の国際競争力強化のための基盤整備・都市開発に取り組むことにより、企業集積・投資誘致・生産性向上が長期に持続する産業競争力のストック効果が期待できる。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 広島駅南口広場の再整備等では、民間都市再生事業と連携して、広島駅南口広場の再整備等に併せて広島駅南口地下広場等のリニューアルを行い賑わいの創出を図っている。 ・ 広島駅北口の二葉の里地区では、高速5号線の整備に加え、広島県による新病院の計画や民間事業者による開発事業等が進められており、これらの好機を捉えて、民間活力を最大限活用し、歩行環境や関連する周辺環境の整備など、二葉の里地区のまちづくりの更なる発展に向けた取組を進めている。 	

小目標Ⅱ－4：インフラ産業の成長力強化

重点施策	指標
(PPP/PFIによる民間ビジネスの創出)	
・ PPP/PFI等の官民連携の推進	[KPI-34] ・PPP/PFIの事業規模【再掲】[全国指標] R4～R5年度 累計8.4兆円 → R4～R13年度 累積30兆円
期待されるストック効果	
・ PPP/PFIの事業規模の拡大に取り組むことにより、財政制約で先送りされていたインフラ整備が前倒しされることで、企業の生産性や新規ビジネスの創出が期待できる。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・ PPP/PFIの事業規模の拡大にあたっては、多くの関係者が連携して多様なPPP手法の組み合わせにより事業の裾野の拡大を図っている。	

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
(経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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) 	
・ カーボンニュートラルポート形成の推進	[KPI-57] ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】[全国]

	指標] R6年度 44港湾 → R12年度 100港湾
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルポートとして港湾の脱炭素化に取り組むことにより、グローバル企業の ESG 要求に応える「グリーン物流拠点」としての地位向上が期待できる。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> 徳山下松港では、官民や各関係機関が一体となって脱炭素化に向けた「徳山下松港港湾脱炭素化推進計画」を策定。本計画に基づき、バイオマス・アンモニア等の受入環境の整備や、コンビナート製造過程において CO₂を分離回収する新技術の開発・導入等カーボンニュートラルポートの形成を推進している。 	

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
(水害対策)	
<ul style="list-style-type: none"> 流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸) 	[KPI-36] ・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 46% → R12年度 69%
	[KPI-37] ・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した国管理河川の整備完了率 R5年度 25% → R12年度 36%
	・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[全国指標] R5年度 20% → R12年度 39%
	・気候変動を踏まえた洪水に対応(必要な流下能力を確保)した都道府県管理河川(約53万m ² ・km)の整備完了率[全国指標] R6年度 21% → R12年度 28%
	・特定都市河川の指定河川数[全国指標] R6年度 397河川 → R12年度 551河川
	[KPI-38] ・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 14% → R12年度 16%
	・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 58% → R12年度 75%
<ul style="list-style-type: none"> グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進 	・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[全国指標] R4年度 11% → R12年度 70%
<ul style="list-style-type: none"> 浄水場の浸水対策の推進 	・2,000戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場のうち、浸水想定区域内にある施設の浸水災害対策完了率 R4年度 44% → R12年度 76%
・流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進	
(土砂災害対策)	
<ul style="list-style-type: none"> 流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸) 	[KPI-39] ・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 39% → R12年度 47%

・ 気候変動の影響により頻発する土砂・洪水氾濫対策の計画的推進

(津波、高潮・高波対策)	
・ 流域治水対策(河川、砂防、下水道、海岸)	[KPI-40] ・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 24% → R12年度 35%
・ 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	・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】 〔全国指標〕 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-41] ・ 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〔全国指標〕 R6年度 0% → R12年度 11%
(耐震化等の地震対策)	
・ 大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策	・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〔全国指標〕 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 96% → R12年度 100%
	・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〔全国指標〕 R5年度 82% → R12年度 86%
	・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〔全国指標〕 R5年度 65% → R12年度 69%
・ 道路橋梁等の耐震機能強化	[KPI-42] ・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〔全国指標〕 R5年度 82% → R12年度 88%
・ 滑走路等の耐震対策	・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〔全国指標〕 R6年度 61% → R12年度 65%
・ 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 16% → R12年度 84%
・ 給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設に接続する上下水道管路の一体的な耐震化等の推進	[KPI-43] ・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 3% → R12年度 25%
・ 下水道における急所施設の耐震化の推進	・下水道の急所施設である下水道管路の耐震化完了率 R5年度 47% → R12年度 66%
	・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 51% → R12年度 66%

	<ul style="list-style-type: none"> ・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 61% → R12年度 76%
<ul style="list-style-type: none"> ・水道における急所施設の耐震化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 39% → R12年度 56% ・水道の急所施設である取水施設の耐震化完了率 R5年度 41% → R12年度 64% ・水道の急所施設である浄水施設の耐震化完了率 R5年度 40% → R12年度 75% ・水道の急所施設である配水池の耐震化完了率 R5年度 66% → R12年度 84%
<ul style="list-style-type: none"> ・浄水場の停電対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 59% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・上水道事業者及び水道用水供給事業者における危機管理マニュアルの策定率 R5年度 79% → R12年度 100%
(豪雪対策)	
<ul style="list-style-type: none"> ・道路の雪寒対策等 	<ul style="list-style-type: none"> ・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[全国指標] R5年度 0% → R12年度 24%
(災害に強いまちづくり・地域づくり)	
<ul style="list-style-type: none"> ・災害に強い市街地形成に関する対策 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-44] ・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[全国指標] R5年度 9% → R12年度 45%
<ul style="list-style-type: none"> ・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市再生安全確保計画の策定率[全国指標] R6年度 40% → R11年度 60%
<ul style="list-style-type: none"> ・災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査 	<ul style="list-style-type: none"> (参考) ・調査対象地域(全国 287,966km²)における地籍調査の完了率[全国指標] R6年度 53% → R11年度 57% (参考) ・優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km²)における地籍調査の完了率[全国指標] R6年度 81% → R11年度 87%
<ul style="list-style-type: none"> ・復興事前準備の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・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)における事前復興まちづくり計画等の策定完了率 R6年度 0% → R12年度 9%
<ul style="list-style-type: none"> ・地下街の防災対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・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[全国指標] R5年度 78% → R12年度 86%
<ul style="list-style-type: none"> ・所有者不明土地等対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・所有者不明土地対策計画を策定すると見込まれる市区町村のうち対策計画を作成した市区町村数 R5年 0件 → R11年度 9件

<ul style="list-style-type: none"> ・地域の防災性向上に資する空き家等の除却や活用 	<p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国の空き家(住宅約900万戸(令和5年度時点)ほか建築物等)のうち、特に対応が必要な空き家(約20万物件)について、市区町村の取組(空家法に基づく助言・指導・勧告、任意の行政指導等)により対応(改修等による利活用、適切な管理、除却や修繕等)がなされた割合〔全国指標〕 <p>R5年度 40.1% → R12年度 100%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画を策定した市町村数【再掲】〔全国指標〕 <p>R6年度 636都市 → R12年度 1000都市</p>
(防災拠点の強化)	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>[KPI-45]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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〔全国指標〕 <p>R4年度 17% → R12年度 50%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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〔全国指標〕 <p>R4年度 28% → R12年度 50%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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〔全国指標〕 <p>R5年度 48% → R12年度 100%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・道路における防災拠点機能強化 	<p>[KPI-46]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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〔全国指標〕 <p>R5年度 55% → R12年度 68%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害応急対策の活動拠点となる合同庁舎のうち被災時の機能確保が必要な施設における対策(電力確保のための改修、劣化箇所の改修等)の完了率 <p>R6年度 0% → R12年度 42%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・地域防災における空港の拠点化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・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〔全国指標〕 <p>R6年度 0% → R12年度 100%</p>
(災害時に機能する陸海空のネットワーク構築)	
<ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路の未整備区間の早期整備 	<p>[KPI-5]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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】〔全国指標〕 <p>R5年度 6% → R12年度 19%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路(有料)の暫定2車線区間における4車線化 	<ul style="list-style-type: none"> ・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【再掲】〔全国指標〕 <p>R5年度 0% → R12年度 14%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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〔全国指標〕 <p>R5年度 54% → R12年度 61%</p>

<ul style="list-style-type: none"> 道路の法面・盛土の土砂災害防止対策 	<ul style="list-style-type: none"> 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[全国指標] R5年度 67% → R12年度 76%
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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[全国指標] R5年度 17% → R12年度 67%
<ul style="list-style-type: none"> 空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策 	<ul style="list-style-type: none"> 航空ネットワークの拠点となる空港(23空港)における護岸の嵩かさ上げや排水機能の強化等の浸水対策の完了率[全国指標] R6年度 48% → R12年度 91%
<ul style="list-style-type: none"> 空港無線施設等の電源設備等の浸水対策 	<ul style="list-style-type: none"> 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[全国指標] R6年度 79% → R12年度 80%
<ul style="list-style-type: none"> 空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 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[全国指標] R6年度 74% → R12年度 92%
<ul style="list-style-type: none"> 空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 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[全国指標] R6年度 89% → R12年度 93%
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道施設の耐震対策 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-47] 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[全国指標] R6年度 0% → R12年度 33% 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)[全国指標] R5年度 26% → R9年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道施設の浸水対策 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-48] 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[全国指標] R5年度 38% → R12年度 74%
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道施設の豪雨対策 	<ul style="list-style-type: none"> 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[全国指標] R5年度 35% → R12年度 80% 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[全国指標] R5年度 29% → R12年度 66%
<ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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[全国指標] R5年度 42% → R12年度 48%

<ul style="list-style-type: none"> ・ 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-49]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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[全国指標] <p>R5年度 35% → R12年度 43%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾における走錨事故の防止等に関する対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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[全国指標] <p>R5年度 82% → R12年度 88%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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[全国指標] <p>R5年度 4% → R12年度 15%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾における津波対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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[全国指標] <p>R5年度 35% → R12年度 59%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 海域における豪雨災害等による漂流物等への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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[全国指標] <p>R7年度 80% → R12年度 93%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善 	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 防災性に優れた業務継続地区の構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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[全国指標] <p>R5年度 41% → R12年度 73%</p>
<p>期待されるストック効果</p>	
<p>(河川)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 江の川下流(島根県区間)では、平成30年7月豪雨および令和2年7月豪雨により近年2度の広範囲にわたる浸水被害が発生した。(平成30年7月豪雨:浸水面積約 340ha、浸水戸数約 270 戸、令和2年7月豪雨:浸水面積約 265ha、浸水戸数約 100 戸) ・ 江の川下流において「緊急対策特定区間」を設定し、令和3年度からの概ね10年間で重点投資による河川整備を実施している。 <p>(道路)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 益田市周辺の農水産物は、一般国道 191 号を主な輸送道路として、萩方面へ輸送されているが、一般国道 191 号(木与地区)は、災害による通行止めが多発しており、一般国道 191 号木与防災の整備により、定時性、確実性が確保できるようになり、物流活動を支援するとともに、被災時においても安定した輸送が可能となることが期待される。 <p>(海岸)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広島港海岸は、干満差が大きく、地盤高も低いことから、高潮の被害を度々被っている。また、太田川のデルタ地域に発達した市街地は埋立等により発展してきた歴史を持ち、地震に対して脆弱な地域である。護岸(改良)、堤防(改良)等を整備することにより、高潮による浸水被害を軽減することが可能となる。また、地震による海岸保全施設の沈下等の変状を抑制し、地震後の津波や高潮による浸水被害を軽減することが可能となる。 	
<p>インフラマネジメントの方針を踏まえた取組</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 江の川河川改修事業では堤防整備や遊水地設置などのハード対策に加え、土地利用規制の検討、住民の避難意識向上、地域コミュニティの形成などのソフト対策を組み合わせで推進している。 	

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
(災害リスク情報等の充実と活用による防災体制の構築)	
<ul style="list-style-type: none"> 水災害リスク情報の充実・活用 	[KPI-50] ・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〔全国指標〕 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%
	・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〔全国指標〕 R5年度 0% → R12年度 100%
	・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〔全国指標〕 R5年度 0% → R12年度 100%
	・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〔全国指標〕 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のうち、作成・公表を完了した割合 R6年度 100% → R12年度 100%	
<ul style="list-style-type: none"> 大規模盛土造成地等のリスク把握に関する対策 	・大規模盛土造成地を有する市区町村における安全性把握調査完了率 R5年度 12.2% → R12年度 65.9%
	・都道府県、指定都市、中核市における盛土規制法に基づく規制区域の指定完了率 R元年度 100% → R10年度 100%
	・液状化の発生傾向が比較的強いエリアが含まれる市区町村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 0% → R12年度 13%
	・液状化リスクマップによるリスク把握がなされ、関係者間での共有が図られた都道府県の割合 R6年度 0/5 → R11年度 5/5
<ul style="list-style-type: none"> 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 76.5% → R12年度 100%

<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化 	<ul style="list-style-type: none"> 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%
<ul style="list-style-type: none"> 「協働防護」による港湾における気候変動適応 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-41] 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】[全国指標] R6年度 0% → R12年度 11%
<ul style="list-style-type: none"> 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) 	
<ul style="list-style-type: none"> 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 	
<ul style="list-style-type: none"> 災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査 	<ul style="list-style-type: none"> (参考) 調査対象地域(全国287,966km²)における地籍調査の完了率【再掲】[全国指標] R6年度 53% → R11年度 57%
	<ul style="list-style-type: none"> (参考) 優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km²)における地籍調査の完了率【再掲】[全国指標] R6年度 81% → R11年度 87%
<p>(TEC-FORCE の増強と多様な主体との連携強化)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> TEC-FORCE 等に係る機能強化による災害対応力の強化 	<ul style="list-style-type: none"> 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[全国指標] R5年度 16% → R12年度 100% 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[全国指標] R6年度 75% → R12年度 83% 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 90% → R12年度 96%
<ul style="list-style-type: none"> 水防団の充実強化等による地域水防力の強化 	<ul style="list-style-type: none"> 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[全国指標] R5年度 41% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-52] 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[全国指標] R6年度 62% → R12年度 80%
<p>(地域における平時からの防災力の強化)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 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[全国指標] R6年度 28% → R12年度 100%

(早期避難等を促すための防災情報の高度化)	
<ul style="list-style-type: none"> 防災気象情報等の高度化 	<ul style="list-style-type: none"> 台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差)〔全国指標〕 R2～R6年の平均値 178km → R8～R12年の平均値 100km
	<ul style="list-style-type: none"> 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〔全国指標〕 R6年度 14% → R12年度 71%
	<ul style="list-style-type: none"> 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〔全国指標〕 R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)
	<ul style="list-style-type: none"> 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〔全国指標〕 R6年度 41% → R12年度 67%
	<ul style="list-style-type: none"> 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〔全国指標〕 H28～R2年度の平均値 89.3% → R8～R12年度の平均値 92%
	<ul style="list-style-type: none"> 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・注意報を公表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合〔全国指標〕 R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 港湾BCPおよび広域港湾BCPの改訂により、大規模災害発生時に広域的な被害に対応するための港湾間連携による海上支援ネットワークを形成する。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> 国、自治体等の防災対応機関と多様な関係者が参画した総合防災訓練を実施することにより災害時の危機管理体制、連携強化を推進している。 	

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
(新技術を活用したインフラ管理を含めた災害対策)	
<ul style="list-style-type: none"> 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-54] ・インフラDXネットワークを活用するシステム数の割合〔全国指標〕 R6年度 38% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 道路システムのDXによる道路管理及び情報収集等の体制強化対策 	[KPI-55] ・第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間のCCTVカメラ(約3,000か所)の設置完了率〔全国指標〕 R5年度 29% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 河川情報等の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 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〔全国指標〕 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

	<p>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%</p>
<p>・ 河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理の推進</p>	<p>[KPI-70] ・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】〔全国指標〕 R6年度 0% → R12年度 22%</p>
<p>・ 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</p>	
<p>・ 港湾における災害情報収集等に関する対策</p>	<p>[KPI-56] ・全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路(140か所)のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路(123か所)における整備完了率〔全国指標〕 R6年度 9% → R12年度 39%</p>
<p>・ 港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発</p>	<p>・港湾における気候変動対策や災害時の港湾施設の利用可否判断の高度化等に必要な技術基準類(高潮、高波及び津波の作用条件並びに岸壁、栈橋及び防波堤の性能照査方法に関する6項目)の策定完了率〔全国指標〕 R6年度 0% → R12年度 67%</p>
<p>・ 防災気象情報等の高度化</p>	<p>・台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差)【再掲】〔全国指標〕 R2～R6年の平均値 178km → R8～R12年の平均値 100km</p> <p>・次期静止気象衛星及び次々期静止気象衛星の整備(契約・基本設計審査・詳細設計審査・構成品製造完了・統合作業・打ち上げ・運用開始の7工程)の進捗率【再掲】〔全国指標〕 R6年度 14% → R12年度 71%</p> <p>・線状降水帯に関する情報の迅速化・詳細化(発生情報の早期提供に係る3工程、半日前予測の開始及び対象領域の段階的な絞り込みに係る3工程)の実進捗率【再掲】〔全国指標〕 R6年度 67%(4件) → R11年度 100%(6件)</p> <p>・地震観測施設の耐災害性強化(停電対策が必要な箇所:663 か所)の完了率【再掲】〔全国指標〕 R6年度 41% → R12年度 67%</p> <p>・緊急地震速報を大きく外すことなく精度良く(震度の誤差が震度階級で±2階級以下)提供した地域の割合【再掲】〔全国指標〕 H28～R2年度の平均値 89.3% → R8～R12年度の平均値 92%</p> <p>・津波に関する情報を迅速に提供(地震発生から3分以内に津波警報・注意報を発表し、又は津波の心配がない旨を5分以内に発表)した割合【再掲】〔全国指標〕 R2～R6年度の平均値 95.5% → R8～R12年度の平均値 96%</p>

(早期避難等を促すための防災情報の高度化)	
<ul style="list-style-type: none"> 災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査 	(参考) ・調査対象地域(全国287,966km ²)における地籍調査の完了率【再掲】〔全国指標〕 R6年度 53% → R11年度 57%
	(参考) ・優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域:188,694km ²)における地籍調査の完了率【再掲】〔全国指標〕 R6年度 81% → R11年度 87%
<ul style="list-style-type: none"> 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>3D都市モデルの整備都市数〔全国指標〕 R6年度 250都市 → R9年度 500都市
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ETC2.0 プローブデータ等を活用し、大規模災害時の道路交通状況を把握・情報提供することで、災害時の迅速・確実な移動の実現が期待される。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> 被災地の円滑な救助救援活動の観点から、被災地周辺の通行可能な主な道路を一元的に示した「通れるマップ」を作成し、ホームページでの公開を行う。 	

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
(脱炭素化の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 踏切遮断による渋滞損失時間を削減するため、開かずの踏切等を解消する対策を推進 	・踏切遮断による損失時間〔全国指標〕 R5年度 82万人・時/日 → R12年度 78万人・時/日
<ul style="list-style-type: none"> 道路分野におけるカーボンニュートラルの推進 	・道路照明のLED化率 ※国直轄 R5年度 39.4% → R12年度 100%
	・道路関係車両の電動車化率 ※国直轄 R5年度 13.6% → R12年度 100%
	・再生可能エネルギー活用(電力調達割合) ※国直轄 R5年度 38.7% → R12年度 60%
<ul style="list-style-type: none"> 水道分野における脱炭素化の推進 	・水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4年度 -0.7万t-CO ₂ → R12年度 2013年度比 1.3万t-CO ₂
<ul style="list-style-type: none"> 下水道分野における脱炭素化の推進 	・下水道事業における温室効果ガス排出削減量 R4年度 2.4万t-CO ₂ → R12年度 6.2万t-CO ₂
<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルポート形成の推進 	[KPI-57] ・港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数【再掲】〔全国指標〕 R6年度 44港湾 → R12年度 100港湾
<ul style="list-style-type: none"> 航空の脱炭素化 	
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道ネットワーク全体の脱炭素化 	・エネルギーの使用に係る原単位の改善率〔全国指標〕

・ 物流の脱炭素化の推進	R5年度 88.1% → R12年度 84.3% ・鉄道による貨物輸送トンキロ〔全国指標〕 R6年度 164億トンキロ → R12年度 221億トンキロ
・ 物流施設の脱炭素化の推進	・脱炭素化された物流施設の数〔全国指標〕 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-58] ・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〔全国指標〕 R5年度末 141地域 → 毎年度増加
・ まちづくりGXの推進	[KPI-61] ・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〔全国指標〕 R7年度 0トンCO ₂ → R12年度 620万トンCO ₂ [KPI-62] ・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】〔全国指標〕 R5年度 14.2m ² /人 → R12年度 15.2 m ² /人
・ 都市におけるグリーンインフラの取組の推進	・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〔全国指標〕 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【再掲】	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 我が国において港湾は、輸出入貨物の99%以上が経由する国際サプライチェーンの拠点となっており、また、CO₂排出量の約6割を占める発電所、鉄鋼、化学工業等の多くが立地する臨海部産業の拠点、エネルギーの一大消費拠点でもある。 港湾においては、脱炭素経営の一環でサプライチェーンの脱炭素化に取り組む荷主企業等のニーズへの対応や、CO₂多排出産業等のエネルギー転換等に貢献する役割が求められており、産業のエネルギー転換に必要な水素・アンモニア等の供給に必要な環境整備を行うことで、産業構造の転換や競争力の強化に寄与する。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> 徳山下松港において官民の連携による脱炭素化の取組を進めた「徳山下松港港湾脱炭素化推進計画」を策定。本計画に基づき、バイオマス・アンモニア等の受入環境の整備や、コンビナート製造過程においてCO₂を分離回収する新技術の開発・導入等カーボンニュートラルポートの形成を推進している。 	

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
(再生エネルギー拡大に向けた環境整備)	
・ 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】	
・ 官庁施設への太陽光発電の導入推進	・新築した合同庁舎の太陽光発電設置率〔全国指標〕 ・ R6年度 100% → R12年度 100%
・ 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	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 斐伊川水系の尾原ダムでは、発電に利用されていない下流への補給水を活用し、水力発電施設の新増設等について民間事業者等の公募による設置・運営に取り組むことで、ハイブリッドダムの取組や地域振興への支援を推進している。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> 斐伊川水系の尾原ダムでは、民間の資金、経営能力及び技術能力を活用し、効率的な整備及び維持管理・運営を推進している。 	

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

重点施策	指標
(建設施工段階における脱炭素化の推進)	
・ 建設施工分野の脱炭素化の促進	[KPI-59] ・燃費基準達成建設機械の普及率〔全国指標〕 ①油圧ショベル R5年度 48% → R12年度 82.3% ②ホイールローダ R5年度 14% → R12年度 60.7% ③ブルドーザ R5年度 33% → R12年度 49.3% ・燃費性能の優れた建設機械の普及による CO ₂ 排出削減量〔全国指標〕 ① 油圧ショベル R5年度 18.9 万 t-CO ₂ → R12年度 38.2 万 t-CO ₂ ②ホイールローダ R5年度 1.3 万 t-CO ₂ → R12年度 7.2 万 t-CO ₂ ③ブルドーザ R5年度 0.8 万 t-CO ₂ → R12年度 1.5 万 t-CO ₂
(道路分野における脱炭素化の推進)	
・ 道路分野におけるカーボンニュートラルの推進	[KPI-60] ・道路照明の LED 化率 ※国直轄【再掲】 R5年度 39.4% → R12年度 100% [KPI-60] ・道路関係車両の電動車化率 ※国直轄【再掲】 R5年度 13.6% → R12年度 100% [KPI-60] ・再生可能エネルギー活用（電力調達割合） ※国直轄【再掲】 R5年度 38.7% → R12年度 60%
(住宅・建築物における脱炭素化の推進)	
・ 官庁施設における環境負荷低減への配慮	・新築する官庁施設のうち、当該年度に設計が完了したものの BEI 値の平均〔全国指標〕 R6年度 0.57 → R12年度 0.5 以下
・ 官庁施設における木材利用の推進及び木材利用に関する技術基準の整備・普及	・都市（まち）の木造化推進法に基づく基本方針において積極的に木造化を促進するとされた官庁施設で、木造化されたものの割合（木造化率）〔全国指標〕 R4年度 100% → R12年度 100%
・ (参考)住宅の省エネルギー化の推進	
・ (参考)住宅のライフサイクルカーボンの算定の普及促進	
・ (参考)CLT(直交集成板)等を活用した中高層建築物の木造化等による、まちにおける炭素の貯蔵の促進	
期待されるストック効果	
・ 道路照明の LED 化を実施することで、消費電力を削減し、脱炭素化の実現が期待される。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・ AI・ベストミックス設計による材料量・施工量・維持管理量の最小化への取組みや、ICT 施工・機械の電動化・自動化により、施工プロセスを省エネ・高効率化を図ることで、インフラのライフサイクル全体の脱炭素化を推進している。	

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
(流域治水におけるグリーンインフラの活用)	
・ あらゆる関係者による豊かな流域環境の保全・創出	[KPI-21] ・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】〔全国指標〕 R5年度 523団体 → R12年度 600団体
・ グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進	・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】〔全国指標〕 R4年度 11% → R12年度 70%
期待されるストック効果	
・ 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など、グリーンインフラの活用を推進する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・ 太田川水系では、原爆ドーム周辺において広島市が掲げる「水の都ひろしま」構想に基づき、官民や関係機関が一体となって、オープンカフェや河岸緑地等河川空間のオープン化による良好な水辺空間の利活用・創出を行い、自然環境が有する多様な機能を活かすグリーンインフラの取組を推進している。	

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
(水辺・緑地や良好な生態系の保全・再生・活用)	
・ まちづくりGXの推進	[KPI-61] ・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】〔全国指標〕 ・R7年度 0トンCO ₂ → R12年度 620万トンCO ₂
	[KPI-62] ・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】〔全国指標〕 ・R5年度 14.2m ² /人 → R12年度 15.2m ² /人
・ 都市におけるグリーンインフラの取組の推進	・緑の広域計画、緑の基本計画においてグリーンインフラを位置付けた割合【再掲】〔全国指標〕 ・R5年度 25% → R12年度 40%
・ 河川全体の自然の営みを視野に入れた多自然川づくりの推進	・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 31%
・ 良好な水環境創出による高度処理実施の推進	・良好な水環境創出のための高度処理実施率 ・R5年度 52.8% → R12年度 57.1%
・ 流域治水、水利用、流域環境に一体的に取り組む「流域総合水管理」の推進【再掲】	
・ 道路分野におけるネイチャーポジティブの推進	
・ ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 動植物の保存措置等の取組を実施し、生物多様性の保全につなげ、ネイチャーポジティブが推進される。 ・ 港湾整備事業で発生する浚渫土砂の有効活用し、新たに干潟を創出することで水質・底質の改善に貢献すると共に、造成された干潟にアマモ、海藻や植物プランクトンが生息すればCO₂の新たな吸収源となる。 	

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組
<ul style="list-style-type: none"> 港湾工事等で発生する浚渫土砂を有効活用した藻場・干潟の再生について、漁業者や地元自治体等による保全活動が実施されているほか、造成された藻場・干潟の一部が地域住民の環境学習の場として活用されている等、多様な主体の参画を得つつ取組を推進している。

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
(官民連携等によるグリーンインフラの利活用の促進)	
<ul style="list-style-type: none"> 官民連携・分野横断によるグリーンインフラの活用推進 	[KPI-63] ・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 20% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 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 	・2027年国際園芸博覧会への参加者数〔全国指標〕 R9年度 1,500万人
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 官民連携等によるグリーンインフラを促進することにより、気候変動に適応したインフラ整備がなされ、インフラの社会的価値が高まるとともに、防災・減災の高度化に伴い、レジリエンスの向上が図られることが期待される。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> 日野川水系では、大山の沢の一部である三の沢において、土石流災害や土砂・洪水氾濫を防止・軽減することを目的とした三の沢砂防堰堤を建設。中国地域最長304mである本堰堤は、堤体表や天端面の壁面材の内側に現地採取の表土を使用。在来種の繁茂を促し、全面緑化を図ることで大山を望む緑空間に同化した堰堤とし、水系の生態系ネットワークの一翼を担う空間とした。国県が連携したイベントである「キャンプ砂防」では視察箇所としてプログラム化される等、グリーンインフラの効果を発信する等地域の方の気運や理解の醸成を図り、取組の基盤づくりを推進している。 	

小目標Ⅲ－７：建設リサイクルの高度化

重点施策	指標
(建設リサイクルの高度化)	
<ul style="list-style-type: none"> 建設廃棄物のリサイクル推進及び建設発生土の有効利用促進 公共工事における環境物品等の促進 	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 中国地方整備局では、令和2年に策定された「建設リサイクル推進計画2020」に則り、直轄工事では、建設副産物の適正処理や再生材、グリーン調達品目の積極的活用を推進している。また、発注者、事業者、処理業者等での「建設副産物情報交換システム」や「建設発生土情報交換システム」の活用により、各種書類作成の効率化や関係者でのリアルタイムでの情報交換により、建設リサイクルの推進、効率化に取り組んでいるほか、令和7年5月に、運用が開始された両システムが一体となって、操作性等が向上した「コブリス・プラス」への転換により更なる効率化、高度化が期待される。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> 水島港玉島地区国際物流ターミナル・臨港道路整備事業では、擁壁工事の裏込材としてリサイクル材料(高炉スラグ)を活用している。 	

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
(上下水道資源の利用促進)	
・ 下水汚泥資源の肥料利用の推進	[KPI-64] ・ 下水汚泥肥料利用率〔全国指標〕 ・ R5年度 15% → R12年度 30%
・ 水道事業における浄水発生土の有効利用推進	
期待されるストック効果	
・ 化学肥料原料の多くについては、海外に依存していることから国際市況や原料産出国の輸出に係る動向の影響を受け易い状況であるため、リン等の肥料成分を含有する下水汚泥資源の肥料利用を進めている。今後も地域特性に応じてコンポスト化、リン回収等、下水汚泥資源を肥料として最大限利用することにより肥料の国産化と安定的な供給、資源循環社会の構築が期待される。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・ リン等の下水汚泥資源の肥料利用を拡大促進するため、国土交通省や農林水産省が主催の官民検討会等を行い、取組の方向性等を提言。その中で、民間企業の施設やノウハウ等を積極的に活用しつつ、下水道管理者と関係地方公共団体の農政部局・農業関係者が緊密に連携すること等が基本的な考え方として示されている等、下水道資源等の最大限の有効活用が推進されている。	

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
(広域的な資源循環ネットワークの強化)	
・ 港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進	[KPI-65] ・ 日本の港湾におけるサーキュラーエコノミーポートの選定数 ・ R6年度 0港 → R12年度 3港以上
・ 廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	[KPI-66] ・ 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数〔全国指標〕 ・ R5年度 7年 → R12年度 7年
期待されるストック効果	
・ 境港外港昭和南地区の背後には製紙業、木材・木製品製造業、リサイクル関連産業、バイオマス発電所等が立地しており、これらの企業のサプライチェーンを維持する上で重要な役割を果たしている。国際物流ターミナル整備を行うことで、大型船の入港が可能となり、金属くずの輸送効率化が図られ、資源循環が促進される。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・ 港湾工事等で発生する浚渫土砂を有効活用した藻場・干潟の再生について、漁業者や地元自治体等による保全活動が実施されているほか、造成された藻場・干潟の一部が地域住民の環境学習の場として活用されている等、多様な主体の参画を得つつ取組を推進している。	

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
(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)	
<ul style="list-style-type: none"> 地域インフラ群再生戦略マネジメント等 	[KPI-67] ・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 68% → R12年度 100%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 地域インフラ群再生戦略マネジメントの展開により、ライフサイクルコストの縮減やインフラの安全性・信頼性の向上が期待される。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> 地域インフラ群再生戦略マネジメントの検討にあたっては、市町村が抱える課題を踏まえつつ、的確にインフラ機能を発揮させるために、中国ブロック内のモデル地域である「益田市・津和野町・吉賀町」などの先行事例を参考に、中国ブロック内5県との調整を実施し、相互の補完・連携強化の取組を推進している。 	

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
(インフラメンテナンスを効果的に行う体制構築の促進)	
<ul style="list-style-type: none"> インフラメンテナンス国民会議等の活性化 	・中国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 46 団体 → R12年度 60 団体
<ul style="list-style-type: none"> インフラの適正な管理に向けた体制構築に遅れがみられる地方公共団体に対する国の伴走支援 	
(各インフラ分野における官民連携に関する取組の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> PPP/PFI 等の官民連携の推進 	[KPI-34] ・PPP/PFI の事業規模【再掲】[全国指標] R4～R5年度 累計8.4兆円 → R4～R13年度 累積 30 兆円
<ul style="list-style-type: none"> 水道分野のウォーターPPP 推進 	[KPI-68] ・水道分野のウォーターPPP具体化件数[全国指標] R6年度 8 件 → R13年度までに 100 件の具体化
<ul style="list-style-type: none"> 下水道分野のウォーターPPP 推進 	[KPI-69] ・下水道分野のウォーターPPP具体化件数[全国指標] R6年度 12 件 → R13年度までに 100 件の具体化
<ul style="list-style-type: none"> 国公有財産の最適利用に係る協議会等における国・地方公共団体等の連携の強化 国公有財産の戦略的マネジメントに資する地域の拠点となる官庁施設整備の推進 	

期待されるストック効果
<ul style="list-style-type: none"> ・ 天神川流域下水道では、人口減少による使用料収入の減少、担当職員数の減少による執行体制の脆弱化、既存ストックの老朽化対策事業量の増大などの課題を抱えており、これらに対応する手法としてウォーターPPPの導入を検討している。 ・ ウォーターPPP の導入については、スケールメリット獲得の観点から流域下水道に接続している関係市町(倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町)との共同導入を想定しており、民間事業者の創意工夫やノウハウ、技術力が発揮されることで、流域下水道が抱える課題が改善され、県民に安定した下水道サービスを提供できることが期待される。
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組
<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国地方整備局では平成26年から毎年2回ずつ、中国5県で道路メンテナンス会議を定期的実施しており、点検支援技術の活用事例や自治体支援の取組実績・予定を共有し、地方公共団体に対する技術的支援を推進している。 ・ 道路メンテナンス会議の実施により、国や地方公共団体等の各道路管理者が相互に連絡調整を行うことにより、地域の道路管理を計画的、効率的に行い、道路施設等の予防保全、老朽化対策の強化を図っている。

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
(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)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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>[KPI-70]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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】〔全国指標〕 R5年度 654 団体 → R12年度 1200 団体 ・ 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】〔全国指標〕 R6年度 0% → R12年度 22% ・ 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】〔全国指標〕 ※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% ・ 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】〔全国指標〕 R6年度 0% → R12年度 100% ・ 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】〔全国指標〕 R5年度 61% → R12年度 100% ・ 水道: 水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道DX 技術(人工衛星や AI を活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合【再掲】 R6年度 37% → R9年度 100% ・ 下水道: 下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道DX 技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合【再掲】 R6年度 13% → R9年度 100% ・ 港湾: 既存港湾施設のライフサイクルコストの縮減につながる新技術等を活用した点検を実施した港湾管理者の割合【再掲】 R6年度 40% → R12年度 100%

<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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〔全国指標〕 R6年度 19% → R12年度 50% ・ 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〔全国指標〕 R7年度 77 管理者 → R12年度末 150 管理者 ・ 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〔全国指標〕 R6年度 0人 → R12年度 6,000人
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新技術の導入・利活用の促進 	<p>[KPI-71]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 80% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ・ インフラメンテナンスに係る産学官民連携の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ちゅうごく」(中国フォーラム)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 26 団体 → R12年度 45 団体
<p>(維持管理に係るデータ利活用の促進)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<p>[KPI-72]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 河川/ダム: 流域データプラットフォームの構築〔全国指標〕 R10年度運用開始 ・ 砂防: 砂防関係施設情報・点検情報の一元管理体制構築率〔全国指標〕 R6年度 0% → R12年度 100% ・ 水道: 点検情報を含む台帳情報等を電子化している水道事業者等の割合 R6年度 74% → R12年度 100% ・ 下水道: 点検情報を含む台帳情報等を電子化している下水道管理者の割合 R5年度 46% → R12年度 100% ・ 港湾: 維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した港湾管理者の割合 R5年度 100% → R12年度 100% ・ 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〔全国指標〕 R6年度 72% → R12年度 100% ・ 公園: 公園施設の維持管理にかかる情報の集約化・電子化の割合 R5年度 48% → R12年度 69% ・ 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〔全国指標〕 R6年度 100% → R12年度 100% ・ 観測施設: 電子基準点現地調査の実施率 R8年度 0% → R12年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路占用物件管理の一元化・高度化の推進 	
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 老朽化が進行するインフラの点検・診断等において、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の導入により、維持管理の効率化・高度化が期待される。 	

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組
<ul style="list-style-type: none"> 建設現場の生産性向上の取組である i-Construction は、2040 年度までの建設現場のオートメーション化の実現に向け、i-Construction 2.0 として取組を深化させている。中国地方整備局中国技術事務所では、遠隔施工未経験者や重機操作未経験者に操作体験を供する目的で、3DMC 対応のバックホウシミュレータを全国で初めて導入した。

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
(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)	
<ul style="list-style-type: none"> 建設業の担い手の確保の推進 	[KPI-73] ・(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 10.7% → R12 年度 100%
	・(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 38.4% → R12 年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 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-74] ・直轄工事における中小建設業者のICT施工の経験割合〔全国指標〕 R6 年度 53% → R12 年度 60%
<ul style="list-style-type: none"> i-Construction2.0 の推進 (自動施工技術を活用した建設現場の効率化・省人化対策) 	・自動建設機械を適用した工事件数の割合 (令和12年度目標18件/年に対する割合)〔全国指標〕 R6 年度 22% → R12 年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 新技術等の開発・活用・環境整備を通じた平時・非常時の建設生産プロセスの高度化 	・インフラDXネットワークを活用するシステム数の割合【再掲】〔全国指標〕 R6 年度 38% → R12 年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 女性の入職・定着促進のための取組の実施 	[KPI-75] ・建設業における女性技術者・技能者の人数〔全国指標〕 (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
<ul style="list-style-type: none"> 建設業の働き方改革の推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 外国人材の円滑・適正な受入れの推進 	
(運輸業における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 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-76] ・ドライバーの年間賃金〔全国指標〕 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-77] ・トラック運転に従事する若年層の割合〔全国指標〕 R6年度 10.4% → R12 年度までに全産業平均と同等以上の数値

・ 中継拠点の整備等の推進【再掲】	
・ 大型車ドライバーの休憩環境の改善【再掲】	
・ 自動運転の実現に資する走行環境の整備(路車協調システム、走行空間)【再掲】	
・ 地域を支える建設業と物流業の相互連携の推進	
(港湾における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・ 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現	[KPI-78] ・ 「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】[全国指標] R5年度 4 → R12年度 15
・ サイバーポートによる生産性向上	[KPI-79] ・ サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数[全国指標] R7年3月末 928社 → R12年度 5,500社
	・ サイバーポート(港湾管理分野)を利用する港湾管理者数[全国指標] R7年3月末 54者 → R12年度 131者
・ 港湾運送分野における労働者不足対策の推進	
・ 港湾におけるデジタル化に関する対策	・ 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[全国指標] R6年度 0 → R12年度 15
	・ 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[全国指標] R6年度 0 → R12年度 3
・ セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築	・ 出入管理情報システムを導入した国際コンテナターミナルにおける PS(Port Security)カードの使用率[全国指標] R6年度 94% → 毎年度 95%
(空港における業務従事者の担い手の確保・処遇改善・働き方改革の推進)	
・ 航空・空港関係事業者における人材確保・育成	・ 地方空港における国際線就航都市数[全国指標] R7年度 110都市 → R12年度 134都市
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> NETIS(新技術情報提供システム)については、活用促進の取組の結果は年々活用件数が増加している。また、NETISにもインフラメンテナンスに資する点検技術や補修・補強工法も多数登録されており、新技術・新工法を積極的に活用することにより維持管理の効率化・高度化が期待される。 中国地方整備局では建設現場の生産性向上に向けて、測量・設計から、施工、さらに管理にいたる全プロセスにおいて、情報化を前提とした i-Constructionを2019年度より取り組んでいる。今後も、ICT対象工事の拡大や ICT 複数工種活用モデル工事の拡充のほか、BIM/CIM 適用業務・工事の事例拡充等に取り組み、建設工事の生産性を向上させることが期待される。 	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
<ul style="list-style-type: none"> i-Construction2.0の実現に向けて、道路事業(山陰道福光・浅利道路、一般国道2号玉島・笠岡道路)の建設現場においてオートメーション化(自動化・省人化)を試行し、建設現場全体および施工管理の効率化を目指して、自動化施工の実現に向けた取組を推進している。 	

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
(新技術を活用したインフラの管理・運用の促進)	
・ スマートシティの社会実装の推進	[KPI-80] ・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】〔全国指標〕 R5年度末 141 地域 → 毎年度増加
・ 河川情報等の充実	・国・水資源機構管理ダム等において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術(長時間アンサンブル降雨予測技術等)を導入しているダム等の割合【再掲】 R5年度 0% → R12年度 100%
・ 水道分野におけるDX技術活用の推進	・水道事業者のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(人工衛星やAIを活用した漏水検知手法等)を導入している事業者の割合【再掲】 R6年度 37% → R9年度 100%
・ 下水道分野におけるDX技術活用の推進	・下水道事業を実施している地方公共団体のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術(ドローンによる下水道管路内調査手法等)を導入している団体の割合【再掲】 R6年度 13% → R9年度 100%
・ 水道スマートメーターの普及促進	・水道事業における水道スマートメーターの導入率〔全国指標〕 R5年度 0.2% → R12年度 7.0%
・ サイバーポートによる生産性向上	[KPI-79] ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な法人数【再掲】〔全国指標〕 R7年3月 928社 → R12年度 5,500社 ・サイバーポート(港湾管理分野)を利用する港湾管理者数【再掲】〔全国指標〕 R7年3月末 54者 → R12年度 131者
・ 道路システムのDXの推進	
・ 高速道路における逆走対策	
・ 次世代ITSの推進	
・ ETC専用化の推進	
・ 特殊車両の通行手続きの迅速化	
・ ICT・AI技術を活用した渋滞対策の推進による道路のサービスレベルの向上【再掲】	
・ AIを活用したダム操作の研究開発の推進	
・ デジタル技術を活用した鉄道分野における現場業務の効率化・省力化に資する技術開発の推進	
・ 物流分野のイノベーション実現に向けた先進性・革新性の高い取組の支援	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・ AI等を活用することにより、効果的な渋滞対策の立案につながる。 ・ ETC2.0プローブデータを活用することにより、効果的な渋滞対策の立案につながる。 ・ 港湾物流における民間事業者間の手続きをCyberPortにより電子化することで、データ連携による再入力・照合作業の削減やトレーサビリティ確保による状況確認の円滑化など、業務を効率化し、生産性向上に繋がることが期待される。 	

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組
・ 港湾関係者の業務負荷の軽減や生産性向上のため、港湾物流における民間事業者間の手続きの電子化や、港湾管理者に対する行政手続き等を電子化する「サイバーポート」の取組を推進している。

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
(建築・都市のDX化や国土情報基盤の整備・更新の推進)	
・ 電子基準点現地調査の実施	[KPI-86] ・電子基準点現地調査の実施率【再掲】 R8年度 0% → R12年度 100%
・ 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>3D都市モデルの整備都市数【再掲】 〔全国指標〕 R6年度 250都市 → R9年度 500都市
(データプラットフォームの充実や利便性の向上)	
・ 国土交通分野のデータ整備・活用・オープンデータ化プロジェクト(Project LINKS)	[KPI-84] ・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〔全国指標〕 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-85] ・国土交通データプラットフォームと連携するデータ数 〔全国指標〕 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	
期待されるストック効果	
・ 広島市が民間企業等と連携し、広島駅をフィールドとしたエアーマネジメント団体向けの地域情報プラットフォームを開発し、エアーマネジメントのさらなる高度化を目指してインフラの管理・運用を行っている。今後は、地域住民等も閲覧・活用できるように展開し、地域住民の要望等も踏まえて、インフラの管理・運用の高度化を実現する。	
インフラマネジメントの方針を踏まえた取組	
・ インフラ分野のオープンデータ化にあたっては、国や自治体等が連携し、幅広い層にデータを活用してもらえるよう務めるとともに、イノベーションの創出を促進し、民間投資や技術開発が活発化する社会の実現に向けて取組を推進している。	

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
(インフラ関連産業の振興・裾野拡大)	
・ 地理空間情報を活用しながら不動産ID、建築BIM、PLATEAUの取組を一体的に進める「建築・都市のDX」の推進	・<PLATEAU>3D都市モデルの整備都市数【再掲】〔全国指標〕 R6年度 250都市 → R9年度 500都市
・ 無人航空機の事業化に向けたルール整備	

期待されるストック効果

- ・ 広島市が民間企業等と連携し、広島駅をフィールドとしたエリアマネジメント団体向けの地域情報プラットフォームを開発し、エリアマネジメントのさらなる高度化を目指してインフラの管理・運用を行っている。また、オープンデータとして公開しており、今後はこのようなデータの横展開を図る。

インフラマネジメントの方針を踏まえた取組

- ・ 建設技術交流会の開催や中国 5 県内の 8 大学との包括協定の締結を通じて、産学官が連携し、地域活性化や社会課題の解決を目的に新技術・新工法の普及やインフラ関連の新産業創出を推進している。

¹ ユネスコ世界ジオパーク: ユネスコの正式事業「国際地質科学ジオパーク計画」において、科学的に貴重な地形や地質を保全し、観光や教育に活かす自然公園が認定される。

² ユネスコ無形文化遺産: 2003 年のユネスコ総会で採択された無形文化遺産保護条約に基づき、「人類の無形文化遺産の代表的な一覧表」または「緊急に保護する必要がある無形文化遺産の一覧表」に記載されたもの。

³ well-being: 身体的・精神的・社会的に良好な状態にあることで、「幸せ」「幸福」といった意味を持つ概念のこと。

⁴ 産業クラスター(政策): 地域の企業、大学、研究機関、産業支援機関等の産学官等が広域的なネットワークを構築し、企業間連携・産学連携等によって技術・ノウハウ等の知的資源等を相互活用して、地域の強みを活かした新産業・新事業が創出される内発型の発展を目指すもの(政策)。

⁵ (グローバル) サプライチェーン: グローバル(Global)とは、「地球規模の」「世界全体にわたる」サプライチェーンとは、商品の企画・開発から、原材料や部品などの調達、生産、在庫管理、配送、販売、消費までのプロセス全体を指し、商品が最終消費者に届くまでの「供給の連鎖」である。

⁶ 複合一貫輸送(国内複合一貫輸送網): 特定の貨物が、船舶、鉄道、自動車、航空機などの種類の異なる2つ以上の輸送手段により相次いで輸送される場合を複合輸送あるいは複合運送(combined transport)というが、この場合において、荷送人の戸口で貨物が詰められ、かつ封印された貨物を輸送の中継地で一度も開封することなく荷受人の戸口まで単一の運送人の一元的な責任管理のもとに届けること。

⁷ カーボンニュートラル: 2050 年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにし、脱炭素社会の実現を目指すこと。

⁸ 産学官民: 産業(民間企業)、学術(大学や研究機関)、官(政府機関)および民間セクターが連携し、研究成果や技術を実用化・産業化するための仕組み。

⁹ 遊砂地: 街や田畑などの建物が無い上流域に設置され、川の流路を広くして土砂をあふれさせることで、下流に土砂が流れ込むのを防ぐ施設。

¹⁰ バイオマス: 生物資源(bio)の量(mass)を表す概念で、「再生可能な、生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの」

太陽エネルギーを使って水と二酸化炭素から生物が光合成によって生成した有機物であり、私たちのライフサイクルの中で生命と太陽エネルギーがある限り持続的に再生可能な資源である。

¹¹ カーボンニュートラルポート: 我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、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取組。

¹² ブルーカーボン、ブルーカーボン・オフセット: ブルーカーボンとは、沿岸・海洋生態系が光合成により CO₂を取り込み、その後海底や深海に蓄積される炭素のこと。

ブルーカーボン・オフセットとは、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、ブルーカーボン生態系を活用した吸収源の拡大を図るため、藻場の保全活動等の実施者により創出されたCO₂吸収量をクレジットとして認証し、CO₂削減を図る企業・団体等とクレジット取引を行うこと。

¹³昆明・モントリオール生物多様性枠組:生物多様性条約に限らず、他の条約や協定、枠組みとの連携促進を図りつつ、過去の教訓に基づいて、先住民や地域社会の貢献と権利の尊重、全政府的及び全社会的アプローチ、人権に基づくアプローチ、ジェンダー・世代間衡平、生物多様性と健康などが考慮事項として掲げられる。

¹⁴30by30:2030年までに生物多様性の損失を止め、反転させるネイチャーポジティブの実現に向け、2030年までに陸と海の30%以上を健全な生態系として効果的に保全しようとする目標のこと。

¹⁵ネイチャーポジティブ:用語に関する厳密な定義は定まっていないが、「自然を回復軌道に乗せるため、生物多様性の損失を止め、反転させる」という基本認識は一致しており、「G7 2030年自然協約」や、昆明・モントリオール生物多様性枠組においてその考え方が掲げられている。

¹⁶生物多様性国家戦略 2023-2030:日本における生物多様性の保全と持続可能な利用に関する基本的な計画であり、2023年3月31日に閣議決定された。

¹⁷アドベンチャーリズム:「自然」、「アクティビティ」、「文化体験」の3要素のうち2つ以上で構成される旅行を指す。旅行を通じて自分自身の変化や視野の拡大、学び等を得ることを目的としており、個々のコンテンツの質の高さは当然として、旅行者それぞれの興味・関心に応じたテーマ・ストーリー性のある滞在プランなど、その地域ならではの体験を求めていることが特徴。

¹⁸サイクルツーリズム:自転車を活用した観光のこと。

¹⁹2024年問題:トラックドライバーの働き方改革のため、2024年4月から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ところ、一人当たりの労働時間が短くなることにより、何も対策を講じない場合、輸送能力の不足による物流の停滞が懸念されること。

²⁰i-Construction:「ICTの全面的な活用(ICT 土工)」等の施策を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、もって魅力ある建設現場を目指す取組。

²¹ICT:情報通信技術

²²DX、DXセンター:DXとは、企業が外部エコシステム(顧客、市場)の劇的な変化に対応しつつ、内部エコシステム(組織、文化、従業員)の変革を牽引しながら、第3のプラットフォーム(クラウド、モビリティ、ビッグデータ/アナリティクス、ソーシャル技術)を利用して、新しい製品やサービス、新しいビジネスモデルを通して、ネットとリアルの両面での顧客エクスペリエンスの変革を図ることで価値を創出し、競争上の優位性を確立すること。

²³IoT:自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す。

²⁴ETC2.0:これまでの ETC と比べて、「大量の情報の送受信が可能となる」「IC の出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる」など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS 推進に大きく寄与するシステム。

²⁵ビッグデータ:デジタル化の更なる進展やネットワークの高度化、またスマートフォンやセンサー等 IoT 関連機器の小型化・低コスト化による IoT の進展により、スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータのこと。

²⁶AI ターミナル:港湾における荷役作業やゲート処理の効率化を図ることを目的とする。これにより、コンテナ船の大型化に対応し、運航スケジュールを遵守しつつ、外来トレーラーの待機時間を短縮することを目指している。

²⁷二地域居住:主たる生活拠点とは別の地域に新たな生活拠点(ホテル等の一時滞在施設も含む)を設けて暮らすライフスタイルのこと。旅行や出張のような一時的な滞在とは異なり、日常的かつ定期的に都市部と地方を行き来して両地域で生活する点が特徴。

²⁸ワーケーション:Work(仕事)と Vacation(休暇)を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、普段の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、自分の時間も過ごすこと。

²⁹サステナブル・ツーリズム:「訪問客、産業、環境、受け入れ地域の需要に適合しつつ、現在と未来の環境、社会文化、経済への影響に十分配慮した観光」を意味する。言い換えれば、旅行者、観光関係事業者、受け入れ地域にとって、「環境」「文化」「経済」の観点で、持続可能かつ発展性のある観光を目指すということ。

³⁰国土形成計画(全国計画):「時代の重大な岐路に立つ国土」として、人口減少等の加速による地方の危機や、巨大災害リスクの切迫、気候危機、国際情勢を始めとした直面する課題に対する危機感を共有し、こうした難局を乗り越えるため、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を定めるもの。

³¹広域地方計画:「広域ブロックの地域特性に応じた施策展開により自立的に発展する圏域の形成」を目指し、広域ブロックにおける国土の利用、整備及び保全を推進するための総合的かつ基本的な計画。

³²国土強靱化地域計画:地震や津波、台風などの自然災害に対して地域の強靱性を高めるために、都道府県や市町村が策定する計画のこと。

³³地方創生に関する総合戦略:これまでの地方創生の取組をフォローアップするとともに、地方創生施策の推進戦略を取りまとめたもの。

³⁴ 戦略産業クラスター計画：(産業クラスター計画の説明)地域の企業、大学、研究機関、産業支援機関等の産学官等が広域的なネットワークを構築し、企業間連携・産学連携等によって技術・ノウハウ等の知的資源等を相互活用して、地域の強みを活かした新産業・新事業が創出される内発型の発展を目指す政策のこと。

³⁵ 地域産業成長プラン：地場産業の成長・発展に向けて、知事主導で策定された各都道府県の地域産業の成長プラン

³⁶ ラストワンマイル配送等：物流の最終拠点から消費者の手元に商品が届くまでの「最後の 1 区間」を指す重要な配送プロセスのこと。

³⁷ コンパクトシティ：都市の中心部に居住と各種機能を集約させた人口集積が高密度なまちを形成すること。

³⁸ BRT：走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステム。

³⁹ コンパクト・プラス・ネットワーク：人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。

⁴⁰ スモールコンセッション：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。

⁴¹ 第 5 次社会資本整備重点計画：令和 3 年 5 月 28 日に閣議決定され、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に計画期間とする重要なインフラ整備の方針。

⁴² 3 つの総力(主体の総力・手段の総力・時間軸の総力)：様々な主体の連携による「主体の総力」、ハード・ソフト一体となった取組や新技術の社会実装などの「手段の総力」、インフラの整備だけでなく、将来の維持管理・利活用まで見据えた取組を行うという「時間軸」の総力により、社会資本整備を深化させていくもの。

⁴³ ストック効果：整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果。具体的には、移動時間の短縮等により経済活動における生産性を向上させる効果、生活環境の改善といった生活の質の向上効果、防災力の向上などの安全・安心効果がある。

⁴⁴ 建設キャリアアップシステム：建設技能者の資格や現場での就業履歴等を業界横断的に登録・蓄積し、技能・経験に応じた適切な処遇につなげようとする取組。

⁴⁵ インフラ長寿命化計画：インフラや社会資本の寿命を延ばし、維持管理の効率を向上させるための戦略的な取り組み。

⁴⁶PPP:公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が共同で効率的に行う手法。国や地方公共団体等が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供できる事業について実施される。

⁴⁷PFI:公共事業を実施するための手法の一つ。民間の資金と経営能力・技術力(ノウハウ)を活用し、公共施設等の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う公共事業の手法。

⁴⁸中国ブロックプラットフォーム:中国地域の企業や地方公共団体が集まり、官民連携(PPP/PFI)を通じて地域の課題解決やプロジェクト形成を目指す取り組み。

⁴⁹地域プラットフォーム:地域の企業、金融機関、地方公共団体等が集まり、PPP/PFIのノウハウの取得と案件形成能力の向上を図り、具体の案件形成を目指した取組みを行う活動の場。

⁵⁰産官学金労言:地域創生や政策推進において多様な主体が連携する枠組みを示す概念。従来の「産学官」(産業界・学界・行政)という官民連携の考え方を発展させたもの。

産:産業界 官:行政(国・地方自治体) 学:学界(大学・高専など) 金:金融界 労:労働界 言:言論界(マスコミ)

⁵¹インフラみらいマップ:「第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月閣議決定)」に基づき策定された「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月策定)」に掲載された事業について、完成時期等の情報を見える化したツール。

⁵²インフラツーリズム:ダム、橋、港、歴史的な施設等、インフラ施設を観光すること。

⁵³BIM/CIM:建設事業で取り扱う情報をデジタルデータとして統合管理することにより、調査、測量、設計、施工、維持管理等の建設事業の各段階に携わる受発注者のデータ活用・共有を容易にし、建設事業全体における一連の建設生産・管理システムの効率化を図ること。

⁵⁴i-Construction2.0:i-Construction の取組を加速し、建設現場における省人化対策に取り組むため、国土交通省の新たな建設現場の生産性向上(省人化)の取組のこと。

⁵⁵新技術評価会議:民間企業等で開発された新技術を評価し、その効果を大学、産業界、研究機関、行政の委員からなる新技術活用評価会議で評価する制度。

⁵⁶J-Goodtech:独立行政法人中小企業基盤整備機構が運営する、「中小企業の皆様の売上拡大・新しい取引先確保、海外展開を応援する」マッチングサイト。

⁵⁷i-Construction 推進計画:国土交通省が推進する「ICTの全面的な活用」を建設現場に導入し、建設生産システム全体の生産性向上を目指す施策。

⁵⁸ 第三次・担い手3法:2019年(令和元年)6月に成立・公布された、建設業の担い手確保・育成を目的とした以下の3つの法律の改正を指す。主な改正ポイントとして、働き方改革の推進や、建設現場の生産性向上等がある。「建設業法」「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律(入契法)」「公共工事の品質確保の促進に関する法律(品確法)」

⁵⁹KPI(Key Performance Indicator):目標を達成するための取組の進捗状況を定量的に測定するための指標。

⁶⁰ 立地適正化計画:コンパクトなまちづくりを進めるため、市町村が作成する、居住機能や都市。機能をまちなかに誘導するための計画。

⁶¹ 地域公共交通計画:単なるデータ分析や課題、施策の寄せ集めではなく、地域交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針。同時に、まちづくりや福祉、教育、観光などの他分野と連携し、関係者が共通認識を持ち、協働を促す「司令塔」としての役割も担う。

⁶² 交通空白:地域住民や来訪者が全国においてバス・タクシー等の公共交通を利用できない状況。

⁶³ 地方創生伴走支援制度:各府省庁の本省職員が、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。

⁶⁴ 全国特別重点調査:特に下水道管路に関連するインフラの安全性を確保するために実施される調査であり、主に老朽化した管路の状態を評価することを目的とすること。

⁶⁵ 移動等円滑化促進方針:バリアフリー法に基づき、各市町村が策定する方針。特に高齢者や障害者が利用する公共交通機関や施設のバリアフリー化を進め、移動の利便性と安全性を向上させることを目的としている。

⁶⁶ 移動等円滑化基本構想:バリアフリー法に基づき、市町村が策定する政策の一環。特に高齢者や障害者が利用する施設が集まる地区において、移動の円滑化を図ることを目的とする。具体的には、公共交通機関や道路、建物などのバリアフリー化を進め、誰もが利用しやすい環境を整備することを目的としている。

⁶⁷ 障害の社会モデル:「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。

⁶⁸ 心のバリアフリー:様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。

⁶⁹ ジェンダー主流化:あらゆる分野でのジェンダー平等を達成するため、全ての政策、施策及び事業について、ジェンダーの視点を取り込むこと。

⁷⁰ ハンプ:車の速度抑制対策として、道路を凸型の路面とし、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことを狙ったもの。

⁷¹ゾーン 30 プラス:警察と道路管理者が連携して、最高速度 30km/h の区域規制「ゾーン 30」と物理的デバイス(ハンプ、狭さく等)を組み合わせて、生活道路における交通安全の向上を図る取組。

⁷²こどもまんなかまちづくり:こどもや子育て当事者の目線に立ち、こどものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんなかまちづくり」を加速化し、地域住民の理解を得た上で、こどもの遊び場とそのアクセスの確保や親同士・地域住民との交流機会を生み出す空間の創出などの取組を推進する。子育てにやさしい住まいの拡充を目指し、住宅支援を強化する。

⁷³水の都ひろしま:太田川のデルタ地帯に建設され、瀬戸内海へ面している広島は、これまで常に水の都であったこの街は、6つの川の流れにより文字通り形作られている。それらの川が広島中心部を5つの主な小島に分割し、80以上の橋がそれらの島をつなぎ合わせている。「広島」という名前も、「広い島」を意味する。

⁷⁴Park-PFI:都市公園において飲食店や売店、スポーツ施設などを設置・運営する民間事業者を公募により選定する制度。

⁷⁵みなと緑地 PPP:港湾の緑地や広場において、収益施設(カフェ等)の整備と当該施設から得られる収益を還元して緑地等のリニューアル等を行う民間事業者に対し、緑地等行政財産の貸付けを可能とする制度(港湾法に基づく港湾環境整備計画制度)。

⁷⁶かわまちづくり: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取組。

⁷⁷RIVASITE:河川敷地の更なる民間活用による地域活性化と河川管理の効率化のため、民間事業者等が河川の清掃等を行うことを条件に、最大20年間の占用を保証し、エリア一体型の占用を認める河川敷地の更なる規制緩和をする取組。

⁷⁸道の駅第3ステージ:国土交通省では、2020年から2025年までを「道の駅」第3ステージと位置付け、「地方創生・観光を加速する拠点へ」進化するため、「道の駅」を核にした地方創生及び「道の駅」の持続可能な安定運営を目指した取組を推進している。第3ステージの折り返しを迎えるに当たり、今般、「道の駅」を牽引する自治体、制度を所管する国、「道の駅」内外のネットワークを持つ全国道の駅連絡会が協働し、先進的な「道の駅」で「道の駅の安定運営」と「地域全体の発展」の実現方策を探求するモデルプロジェクトを実施し、得られたノウハウの全国展開・老朽化、コロナ禍など全国的な課題に対応するため、「道の駅」の底上げを図るハード・ソフトの現場支援の強化を開始し、更なる取組の活性化を図る。

⁷⁹歩行者利便増進道路(ほこみち)制度:「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するもの。

⁸⁰ パブリックスペース: 行政が管理する公共空間に加えて、民間が所有する公開空地などを含む、公共的空間のこと。ただし、その含意は「道路・公園・河川・公開空地・広場・空地・駐車場」の範囲にとどまる。

⁸¹ 共創・支援型エリアマネジメント: 多様な主体が協働して地域課題解決と価値向上を図り、行政が制度・財源面で支援しながら持続的に運営するエリアマネジメント手法。

(エリアマネジメントの説明)

- ・全国各地で幅広い多様な主体が一体となって、地域の価値を高める様々な活動
- ・地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組

⁸² グリーンインフラ: 社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能(生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等)を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める取組。

⁸³ まちづくり GX: 地球的・国家的規模の課題である①気候変動への緩和策・適応策(CO2 排出削減、暑熱対策等)や②生物多様性の確保(生物の生息・生育環境の確保等)、人々のライフスタイルの変化を受けた③Well-beingの向上(健康の増進、良好な子育て環境等)の社会的要請に対応するため、環境に優しい都市構造への変革、都市におけるエネルギーの面的利用の推進、都市緑地の多様な機能の発揮を図る取組を進めるほか、猛暑の中でも安全・快適に暮らせる都市環境づくりを推進する。

⁸⁴ 重要物流道路: 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網として国土交通大臣が指定した路線で、機能強化や重点支援が実施される。また、重要物流道路の代替・補完路をあわせて指定し、重要物流道路や代替補完路については、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行することが可能となる。

⁸⁵ モーダルシフト、新モーダルシフト: トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。

従来のトラック輸送から鉄道と内航海運へのモーダルシフトに加えて、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応したもの。

⁸⁶ RORO 船: 貨物を積んだトラックやトレーラーが、そのまま自走して乗り込み運搬できる貨物用船舶のこと。

⁸⁷ 31ft コンテナ: 内容積が 10t トラックとほぼ同じことから入出荷システムや輸送ロットを変えることなくモーダルシフトできる。

⁸⁸ サプライチェーン: サプライチェーン(Supply Chain)とは、直訳すると「供給の連鎖」。具体的には、原材料や部品の調達から始まり、製造、在庫管理、物流、販売を経て、最終的に消費者の手元に製品が届くまでの「一連の流れ」全体を指す言葉。

⁸⁹TDM: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。

⁹⁰遠隔操作 RTG:タイヤ式門型クレーン(ラバー・タイヤード・ガントリークレーン)

⁹¹コンテナターミナルゲート:トレーラーがコンテナターミナルに出入りする際に、搬出入の受付や正しいコンテナが載せられているか、コンテナにダメージがないかなどを確認するための施設のこと。

⁹²水防管理団体:水防に関する責任のある市町村(特別区を含む。以下同じ)、または水防に関する事務を共同に処理する市町村の組合(「水防事務組合」という)、もしくは水害予防組合。市町村が単独で水防に関する責任を果たすことが難しい場合などに関係市町村が共同して設置する。

⁹³道路啓開計画:(道路啓開の説明)緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けること。

⁹⁴リスクコミュニケーション:リスク分析の全過程において、リスク評価者、リスク管理者、消費者、事業者、研究者、その他の関係者の間で、情報および意見を相互に交換すること。

⁹⁵次期静止気象衛星:現在運用している静止気象衛星ひまわり8号及び9号の後継機。気象庁では、線状降水帯や台風等の予測精度を飛躍的に向上させる、大気の3次元観測機能「赤外サウンダ」など最新技術を導入した次期静止気象衛星を整備し、令和12(2030)年度の運用開始を目指している。

⁹⁶危機管理型水位計:革新的河川技術(管理)プロジェクトにより開発した、洪水時の観測に特化した水位計。洪水時の観測に特化すること、携帯通信網を利用すること、汎用部品を活用することにより、大幅にコストダウン・サイズダウンを図ったもの。

⁹⁷TEC-FORCE(Technical Emergency Control Force):緊急災害対策派遣隊。大規模な自然災害等に際し、被災地方公共団体等が行う被災状況の握、被害の拡大の防止、被災地の早期復旧等に対する技術的な支援を行う。

⁹⁸交通障害自動検知システム:AI技術を活用した交通障害自動検知システム。大型車の立ち往生など交通障害事象を早期に発見して迅速な初動対応につなげるなど道路管理の円滑化を図る。

⁹⁹道路管理情報統合ビューア:道路利用者に対して、より安全・安心な通行を確保するとともに、高度な道路利用サービスを提供するため、新技術の導入やデータの利活用等により、災害時における道路上の通行止め情報等について、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の推進を図るシステムのこと。

¹⁰⁰ リモートセンシング:「物を触らずに調べる」技術のこと。リモートセンシングには様々な種類が有るが、人工衛星に専用の測定器(センサ)を載せ、地球を調べる(観測する)ことを衛星リモートセンシングという。

¹⁰¹ MMS: 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。

¹⁰² ブルーインフラ:国土交通省港湾局では、ブルーカーボン生態系を活用した二酸化炭素吸収源の拡大によるカーボンニュートラル実現への貢献や、生物多様性による豊かな海の実現を目指し、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」と位置付けている。

¹⁰³ ペロブスカイト太陽電池:太陽光のエネルギーを直接電気に変換して利用する太陽電池。塗布や印刷技術で量産でき、ゆがみに強く軽い太陽電池の実現が期待されている。

¹⁰⁴ 国土交通省土木工事の脱炭素アクションプラン:昨今の品確法の改正や地球温暖化対策計画等政府計画の改定を踏まえ、国土交通省の発注する土木工事において、脱炭素化に向けて先進的に取り組むことで、建設現場の取組をけん引すべく、CO2排出の過程に応じたリーディング施策のロードマップを定めたアクションプラン。

¹⁰⁵ 生態系ネットワーク:生物多様性が保たれた国土を実現するために、保全すべき自然環境や優れた自然条件を有している地域を核として、これらを有機的につなぐ取組。

¹⁰⁶ 広島湾再生行動計画:総合的な施策展開により広島湾の保全・再生を図る計画。

¹⁰⁷ 水平リサイクル:使用済製品を原料として用いて同一種類の製品を製造するリサイクルのこと。例えば、使用済ペットボトルを原料として再びペットボトルを製造することが挙げられる。

¹⁰⁸ ダumping対策:(ダumpingの説明)公共工事、民間工事を問わず、過度な安値受注を防止する取組のこと。

¹⁰⁹ NETIS: 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。

¹¹⁰ CCTV: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。

¹¹¹ ハイブリッドダム:治水機能の強化、水力発電の増強のため、気象予測も活用し、ダムの容量等の共用化など※ダムをさらに活用する取組のこと。

¹¹² サイバーポート:民間事業者間の港湾物流手続(港湾物流分野)、港湾管理者の行政手続(港湾管理分野)及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報(港湾インフラ分野)を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取り扱うデータプラットフォーム。(令和3年4月1日から、港湾物流分野の第一次運用を開始)

¹¹³ スマートシティ:グローバルな諸課題や都市や地域の抱えるローカルな諸課題の解決、また新たな価値の創出を目指して、ICT 等の新技術や官民各種のデータを有効に活用した各種分野におけるマネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、社会、経済、環境の側面から、現在および将来にわたって、人々(住民、企業、訪問者)により良いサービスや生活の質を提供する都市または地域。

¹¹⁴ スマートメーター:家庭やオフィス、工場など需要家の消費電力量を 30 分毎に計測可能な通信機能付き計量器。需要家の多様なニーズに応えた分散型エネルギー源の活用促進、またデジタル化の促進が期待される。

¹¹⁵PLATEAU:国土交通省が進める 3D 都市モデル整備・活用・オープンデータ化のリーディングプロジェクト。

¹¹⁶Project LINKS:国土交通省の分野横断的な DX 推進プロジェクト。これまで活用されてこなかった様々な行政情報を「データ」として再構築し、これを活用できるようにすることで、データに基づく政策立案の推進(EBPM)や、新たなビジネス創出(オープン・イノベーション)の実現を目指す。