

近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画

目 次

第1章 近畿ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

1. 近畿ブロックの特徴	1
(1) 近畿の地域構造	1
(2) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる近畿	1
(3) 産業等の諸機能の集積が進んだ近畿	2
(4) 最先端の技術力で我が国を牽引する近畿	2
(5) アジアとのつながりが深い近畿	3
(6) 人と自然のつながりが深い近畿	3
(7) 近畿圏における社会資本整備の役割	3
2. 近畿ブロックの将来像	4
(1) 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域	4
(2) 日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域	4
(3) 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域	4
(4) アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域	4
(5) 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域	5
3. 近畿ブロックにおける社会情勢の変化	6
(1) 自然災害の激甚化・頻発化、切迫	6
(2) インフラ老朽化の加速	6
(3) 人口の減少・高齢化・地域的偏在	7
(4) グローバル化の進展	8
(5) デジタル革命の加速	9
(6) グリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイルや価値観の多様化	10
(7) 新型コロナウイルス感染症の拡大	10

第2章 今後の近畿ブロックの社会資本整備の方向性

1. 社会資本整備の中長期的な目的と計画期間内の社会資本整備の目標	12
(1) 社会資本整備の中長期的な目的	12
(2) 計画期間内の社会資本整備の目標	12
2. 計画期間内の社会資本整備の目標を達成するための取組の方向性	13
3. 持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組	13

第3章 近畿ブロックにおける社会資本整備の重点目標

重点目標1: 防災・減災が主流となる社会の実現	15
小目標1-1: 気候変動の影響等を踏まえた流域治水等の推進	17
小目標1-2: 切迫する南海トラフ巨大地震等の災害に対するリスクの低減	25
小目標1-3: 災害に強い道路ネットワークの構築	32
小目標1-4: 災害リスクを前提とした危機管理対策の強化	36
重点目標2: 持続可能なインフラメンテナンス	40
小目標2-1: 計画的なインフラメンテナンスの推進	41

小目標2-2:インフラメンテナンスの高度化・効率化	46
重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現	49
小目標3-1:歴史・文化遺産など観光資源を活かした地域づくり	50
小目標3-2:安全な移動・生活空間の整備	55
小目標3-3:バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	59
重点目標4:経済の好循環を支える基盤整備	61
小目標4-1:サプライチェーン全体の強靱化・最適化	62
小目標4-2:地域経済を支える基盤整備	64
小目標4-3:港湾・空港をはじめとする都市の国際競争力の強化	70
小目標4-4:大阪・関西万博を契機とした持続的成長に資する基盤整備	73
重点目標5:インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)	77
小目標5-1:社会資本整備のデジタル化・スマート化による 働き方改革・生産性向上	78
小目標5-2:新技術の社会実装によるインフラの新価値の創造	82
重点目標6:インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用 による生活の質の向上	84
小目標6-1:グリーン社会の実現	85
小目標6-2:人を中心に据えたインフラ空間づくり	89

第4章 計画を推進するための方策

1. 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施	91
2. 政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化	91
3. 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公平性の確保	92
4. 社会資本整備に関するデータ連携基盤の強化	93
5. 重点計画のフォローアップ	93

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 近畿ブロックとは、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府4県に、関係の深い福井県全域及び三重県の一部を加えたエリアを対象とする。 |
|--|

第1章 近畿ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

1. 近畿ブロックの特徴

(1) 近畿の地域構造

近畿圏は、北は日本海、南は太平洋に面し、緑豊かな中国山系、六甲山系、生駒山系、金剛・葛城山系、和泉山系等の山々や、世界屈指の美しい島並み景観を誇る瀬戸内海、淡路島など、豊かな自然に恵まれている。また、本圏域の南部には、日本有数の多雨地帯を有する紀伊半島があり、東部には、我が国最大の湖であり、約 1,450 万人の水源である琵琶湖を擁している。

本圏域の中央部に位置する京阪神都市圏を含む兵庫県播磨地域から滋賀県東部の比較的狭い地域に都市・交通・産業が集積しており、そこに約8割の人口が集中し、ゼロメートル地帯が広がる大阪平野に都市機能の中核が集積している。

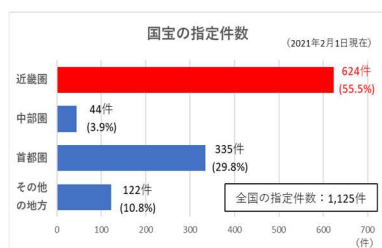


図 近畿地方の概況

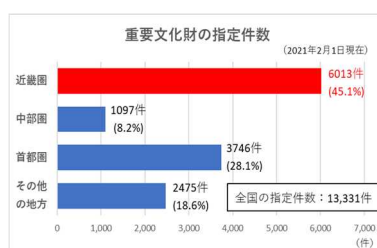
(2) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる近畿

近畿は、太古の昔から日本の中心とされ、都が置かれた歴史があり、長い年月をかけて、多様な文化を創造・継承・蓄積してきた。例えば、日本のユネスコ世界文化遺産 19 件のうち6件、国宝の5割以上、重要文化財の約5割を有するなど、我が国を代表する歴史・文化資産が集中している。

また、都市・農山漁村・自然が適度に分散し、大都市と近接したところに魅力ある文化的景観が存在するなど、多様で厚みのある歴史・文化により高品質の地域資源を形成している。



出典)文化庁HP



注)上記の首都圏、中部圏、近畿圏の該当エリアは以下のとおりである。

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県の1都7県

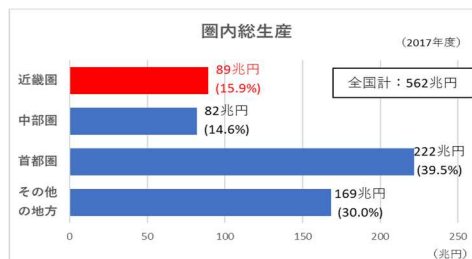
中部圏：静岡県、長野県、岐阜県、愛知県、三重県の5県

近畿圏：福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府5県

※以降の各指標で示す首都圏、中部圏、近畿圏の定義は、特に注釈がない限りは上記のとおりとする。

(3) 産業等の諸機能の集積が進んだ近畿

近畿は、古くから政治、経済、文化や国際交流の中心的役割を担い、約 2,150 万人の人口を擁し、域内総生産額約 89 兆円(2017 年度)の我が国第2の経済圏である。京都、大阪、神戸の京阪神都市圏は、世界で 23 位の人口を持つ都市圏との試算もあり、産業、学術、中枢管理や国際交流といった諸機能においても、西日本で最も集積が進んだ圏域である。



出典)内閣府「県民経済計算」

産業構造を域内総生産ベースで見ると、約 73%が第3次産業、約 27%が第2次産業(2017 年度)となっており、近畿の輸出の大部分を占める製造業は、特定の業種に偏らず、バランスのとれた業種で構成されている。

(4) 最先端の技術力で我が国を牽引する近畿

我が国有数の大学、研究機関が数多く存在し、高度な技術等を有する人材が豊富に存している。また、特色ある研究開発拠点が形成され、独創的かつ先端的な学術研究環境を有している。

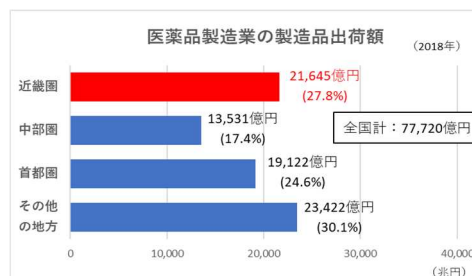
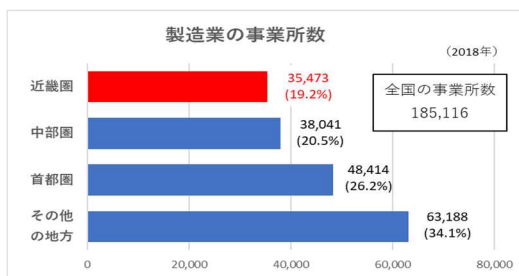
また、今後の成長が期待される次世代産業であるバイオ・ライフサイエンス産業やロボット産業にかかわる優れた技術力を有する企業等が京阪神地域に集中している。

近畿圏には全国の製造業事業所の 19%が集積し、都道府県別で見ると大阪府は全国の 8.4%の事業所が集積しており、全国1位である。

さらに、近畿圏の医薬品製造業の製造品出荷額は全国の 28%を占めており、首都圏や中部圏よりも多い。

■事業所数の上位10都道府県

順位	都道府県	事業所数	全国シェア (%)
1	大阪	15,500	8.4%
2	愛知	15,322	8.3%
3	埼玉	10,796	5.8%
4	東京	9,870	5.3%
5	静岡	9,002	4.9%
6	兵庫	7,613	4.1%
7	神奈川	7,349	4.0%
8	岐阜	5,487	3.0%
9	新潟	5,229	2.8%
10	福岡	5,159	2.8%

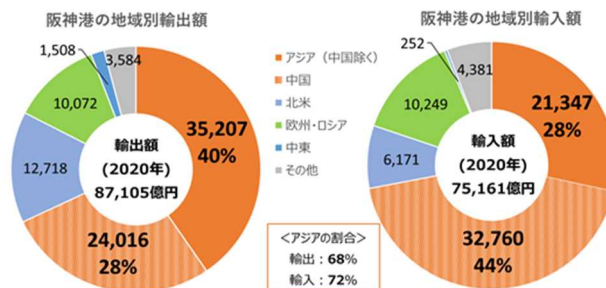


出典)経済産業省「2019年工業統計表」

(5) アジアとのつながりが深い近畿

近畿とアジアは歴史的・経済的に結びつきが強く、大阪、神戸を中心としてアジアと交流を展開してきた。アジア諸国の経済成長に伴い、日本全体としてもアジア諸国との貿易のシェアが最も大きなものになっているが、近畿でも 2020 年の貿易統計によると輸出は約 68%、輸入は約 72%に達している。

また、地理的に近接する日本海側港湾でのアジアとの交流が拡大しつつあり、東アジアや中国、ロシア等のダイナミズム(アジア・ユーラシアダイナミズム)を我が国に取り込む役割が期待されている。



出典)大阪税関及び神戸税関の各貿易統計
(大阪港:2020年速報値、神戸港:2020年確々報値)

(6) 人と自然のつながりが深い近畿

京阪神の各都心から日本海、瀬戸内海、太平洋のいずれかの海域に 100 km 以内の距離で到達でき、海が身近な地域であるとともに、都市部から比較的近くに、自然探勝、登山、ハイキング、キャンプなどを複合的に楽しめる山々が多数存在し、都市と自然の魅力を同時に享受できる恵まれた条件を有している。

さらには、京阪神都市圏から約 100km 圏内には、豊かな自然を活かした観光地があるとともに、ラムサール条約湿地、ユネスコエコパーク、ユネスコ世界ジオパーク、日本ジオパークが存在している。

琵琶湖・淀川流域や大阪湾を含む瀬戸内海等においては、人と水とのつながりの中で生活が営まれてきた歴史があり、環境問題に対して高い意識を有している。また、コウノトリの保護・野生復帰の取組など、人と自然の持続的な共生を目指す取組も進められている。

(7) 近畿圏における社会資本整備の役割

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

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

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

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

2. 近畿ブロックの将来像

「関西広域地方計画」によれば、近畿ブロックの目指すべき姿は以下のとおり示されている。

(1) 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域

南海トラフ巨大地震や局地化、集中化、激甚化が進む降雨を始めとした自然の猛威から人々の生命・財産を守り、圏域の壊滅的な被害を防ぐため、必要とされる防災施設の整備に積極的に取り組むとともに、国、地方公共団体、経済団体、民間事業者、大学・研究機関、NPO、住民等が連携協力して、防災活動を行うことができる総合的な防災力の高い圏域

確実に進行し地域社会の安全を脅かすことになる社会資本の老朽化への対策等が着実に実施され、安全・安心な生活や経済社会活動が営める圏域

首都圏の非常時には、首都圏の有する諸機能のバックアップを担う圏域

(2) 日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域

長い歴史とそれに培われた伝統文化を有し、多くの個性的な地域と豊かな自然等、近畿特有の歴史・文化資産や豊富な地域資源を次世代に継承する圏域

各地で創造・継承・蓄積されてきた歴史・文化資産を活かした個性あふれる地域づくりにより、世界の人々を惹きつけてやまない圏域

訪れる全ての方々が至るところで、快適に過ごし、その地域の魅力を存分に味わうことができる圏域

世界に誇る歴史・文化の資産と豊かな自然環境、さらには現代の地域の魅力を基にして、国際的な文化交流の中心として、また、日本を訪れる外国人旅行者を惹きつけてやまない千客万来の観光圏域

(3) 快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域

京阪神都市圏においても、地方都市においても、個性豊かな都市がそれぞれネットワークで結ばれ、多核的な構造を形成する圏域

本格的な人口減少社会の到来に対応して、各都市に応じた「コンパクト」化と「ネットワーク」づくりを進め、活力と個性あふれ、安心して子どもを産み育てることができる圏域

都市圏と自然豊かな農山漁村との近接性を活かし、「二地域居住」や「二地域生活・就労」等の多様な生活様式が選択できる圏域

地域の伝統文化を活かし、地方都市や「小さな拠点」が連携して、地域の雇用・暮らしが創出され、持続的に生き生きとした生活を営むことができる圏域

どこに住んでも、教育、医療、福祉等の基本的な生活サービスを享受でき、安全・安心して暮らせ、若い世代や女性、高齢者などの共存・共助により、誰もが社会に参画して活躍できる圏域

(4) アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域

アジアを中心に世界との活発な経済的・人的交流を通じ、我が国の経済の中核として成長し、スーパー・メガリージョンの一翼を担う圏域

大学、民間企業や国立研究開発法人等の研究機関、関西文化学術研究都市等の研究開発拠点及び知の交流拠点の連携を進め、バランスのとれた第2次産業の蓄積を活かし、我が国の成長を牽引する

次世代産業が健康・医療産業等の分野で次々と生まれる圏域

グローバルニッチ企業や新たなビジネスモデルを展開する企業が生まれ、成長していく圏域

世界の人々を惹きつける長い歴史・伝統文化を強みとした観光誘客により我が国の成長を牽引する圏域

近畿の強みを背景として、次世代につながる産業を生み出し、東京との対峙ではなく世界を見据え、我が国のなかでもチャレンジングである成長エンジン圏域

西日本の圏域と連携し、日本海・太平洋の2面活用による利点も活かしながら、アジアを中心とした世界のゲートウェイとしての地位を築く圏域

(5) 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域

豊かな自然環境の保全・再生、景観を含む都市環境の改善・保全、地球温暖化防止等の環境対策に圏域全体で取り組む環境先進圏域として、世界に貢献する圏域

健全な水循環の維持又は回復、水文化の継承、多様な生態系の保全・再生に向け、流域を一体的にとらえて環境再生等に取り組む圏域

地域特性や循環資源の性質等に応じて最適な規模の循環を形成し、循環型社会を実現する圏域

3. 近畿ブロックにおける社会情勢の変化

(1) 自然災害の激甚化・頻発化、切迫

我が国は、地形・地質・気象等の国土条件により、従来から自然災害による甚大な被害に見舞われてきた。こうした中、近年、地球温暖化による気候変動の進行により、短時間強雨の発生頻度が増え、氾濫危険水位を超える河川数や土砂災害の発生件数が増加するなど、水災害等が激甚化・頻発化している。今後も更なる降雨量の増加による洪水や土砂災害の激化が見込まれるとともに、平均海面水位の上昇や高潮のリスクの増大も予測されている。降雪・積雪は減少傾向がみられるものの、短期間で記録的な降雪となるリスクがある。

また、地震についても、我が国は世界の大規模地震の約2割が発生する地震多発国であり、南海トラフ巨大地震等の大規模地震の発生が切迫するとともに、こうした大規模地震と併せて、津波による甚大な被害も懸念される。具体的には、今後30年以内に70%から80%の確率(算定基準日:2021年1月1日)で南海トラフ巨大地震の発生が危惧されており、近畿でもかつて経験したことのない大規模な被害発生が想定されている。また、近畿には多数の活断層があり、これらの活断層による地震の被害も危惧されており、特に大阪府域を縦断する上町断層帯で地震が発生した場合には、大阪都心部を中心に激甚な被害が想定されている。

現に、第4次重点計画策定以降、平成30年2月の福井県の記録的な大雪、平成30年6月の大阪府北部地震、平成30年7月豪雨、平成30年9月の台風第21号等の風水害、令和3年1月の福井県の記録的な大雪等といった災害が発生している。なお、平成30年9月の台風第21号では、暴風・高波・高潮による関西国際空港やコンテナターミナルの浸水被害などが発生した。また、平成30年2月および令和3年1月の記録的な大雪では、通行不能車や速度低下等による渋滞、事故の発生など、市民生活に大きな影響が生じた。

平野の少ない我が国では、可住地が限られており、災害リスクの高い地域に人口や資産が集中している。近畿では、都市機能が集積している大阪平野の多くはゼロメートル地帯であり、地下街などの地下空間利用が進んでいることから、水害発生時のリスクは極めて高く、甚大な経済被害(間接被害の推計)について土木学会から報告がされている。また近年では、サプライチェーンの高度化・複雑化に伴い、災害発生時の交通ネットワークの途絶により、広域にわたり大規模な被害が発生している。

(2) インフラ老朽化の加速

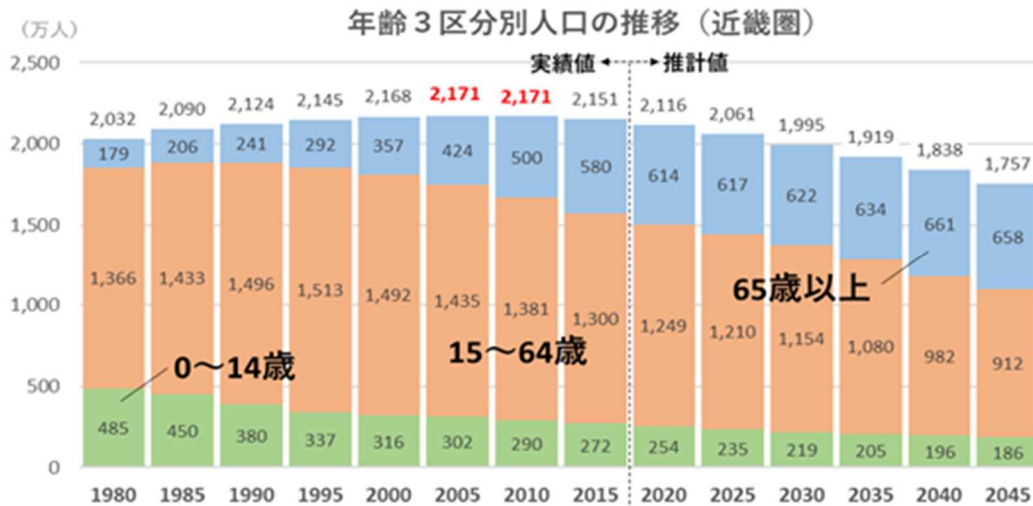
我が国のインフラは、その多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みである。施設を点検した結果、修繕などの措置を早急に行うことが必要な施設が多数存在している。近畿では、日本万国博覧会(1970年)を中心とした高度経済成長期に集中的に整備された社会資本の老朽化が進んでいる。近畿地方整備局管内の直轄国道を例にみると、令和元年時点で橋長2m以上の橋梁は約5千箇所あるが、そのうち約4割が高度経済成長期時代に建設されており、10年後には約5割が、20年後には約7割が建設後約50年を経過する見込みである。

自然災害が激甚化・頻発化する中で、整備したインフラが事前防災として大きな効果を発揮するためには、平素からの維持管理が不可欠である。また、人口減少を見据えて将来にかかるコストを可能な限り抑制するようインフラの維持管理・更新を計画的かつ適切に進めていくことが重要である。

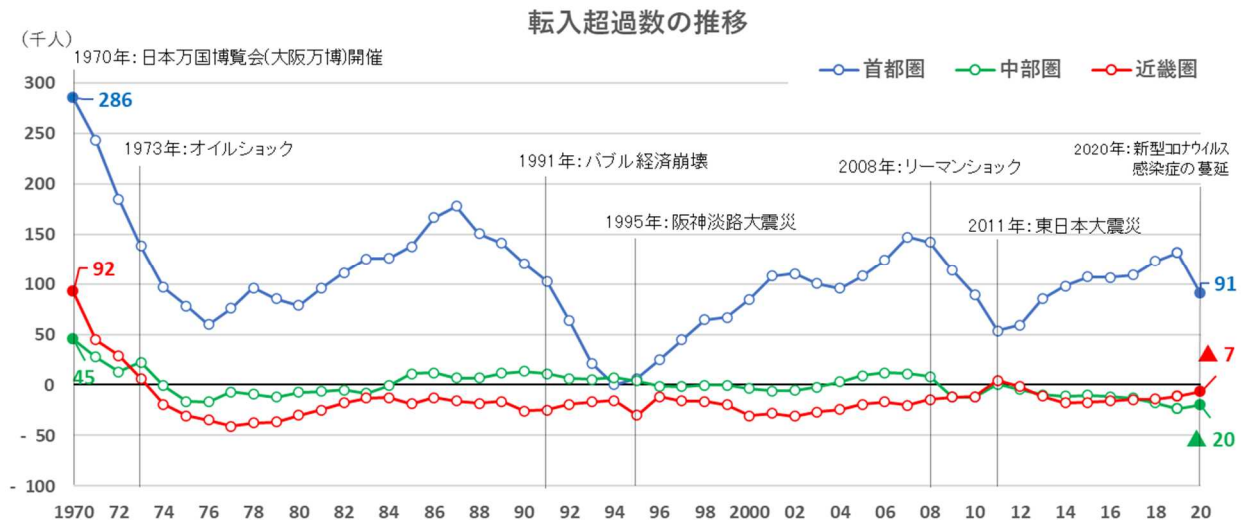
また、我が国のインフラの多くを管理している市区町村では、土木部門全体の職員数が減少し、全国の4分の1の市区町村は技術系職員が配置されていないなど、メンテナンスに携わる人的資源が不足している。

(3)人口の減少・高齢化・地域的偏在

近畿圏の人口は、2005 年ごろまでは増加してきたが、2010 年以降は減少に転じている。転入超過数の推移をみると、1973 年までは転入超過であったが、1974 年以降は 2011 年を除いて現在に至るまで転出超過となっており、2020 年は7千人の社会減となっている。一方で、東京を中心とする首都圏の人口は一貫して転入超過が続いており、2020 年の転入超過数は新型コロナウイルス感染拡大の影響により前年から大きく減少したものの、9.1 万人の転入超過となっていることから、依然として東京一極集中の傾向が顕著である。また、2015 年では約 580 万人であった 65 歳以上人口は、2020 年には約 610 万人に、2040 年には約 660 万人に増加すると見込まれている。人口減少が特に進んでいる北近畿や紀伊半島南部などの地方部も含めて、近畿全域を活力ある経済・生活圏を形成するためには、地方都市間の連携が重要である。



出典)2015年までは総務省統計局「国勢調査」、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(H30推計)」



出典)総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

注)転入超過数=転入者数-転出者数

雇用面で見ても、中長期的には全国的に雇用環境の改善傾向が続いてきたものの、引き続き東京圏とその他の地域との間に所得格差等が見られるとともに、新型コロナウイルス感染症の拡大により多くの地域の経済に深刻な影響が生じている。

こうした中、地方移住への関心が高まるとともに、外部から多様な形で継続的に地域と関わり、現地の人々と交流する「関係人口」の存在も、地域の活性化や課題解決にとって重要になっている。地域における多様な人々が互いを尊重しながら共生し、誰もが自分らしく暮らせる、包摂的な社会の実現がますます重要になっている。

また、障害者の社会参画が拡大しており、障害者の活躍機会の創出、ユニバーサルデザイン¹のまちづくり、「心のバリアフリー」の普及等に向けた機運が加速している。

加えて、少子化を踏まえ、子どもや子育て世代に優しい社会づくりの重要性が拡大しているほか、長寿命化に伴い、シニア世代の活躍の場も拡大している。

(4) グローバル化の進展

アジア新興国等を中心とした世界経済の中長期的な拡大に伴い、経済分野での国際競争がますます激化している。我が国では、生産年齢人口の減少が続く中、持続的な経済成長を実現する上では、生産性の向上が不可欠であるが、我が国の労働生産性は他の先進国に比べ低いとの指摘がある。

我が国の産業基盤である交通ネットワーク等の整備は、あらゆる産業の生産性向上に資する。都市の経済成長は、我が国全体の成長力を牽引し、全国各地に裨益することから、一層の都市の国際競争力強化が必要である。「世界の都市総合力ランキング」²の2010年版と2020年版を比較すると、東京の順位は4位から3位に上昇する一方、大阪の順位は18位から33位に低下している。

近畿における高速道路ネットワークは、東京を中心とした放射状と環状の高速道路ネットワークと比較すると、多くのミッシングリンクが残っており、整備が遅れている。都市鉄道ネットワークについては、北大阪急行線や大阪モノレールの延伸、なにわ筋線以外では整備が進んでいない。また、東京都・大阪市間を結ぶ北陸新幹線については、敦賀までの着実な整備を進めるとともに、早期全線開業に向け、着工実現に取り組むことが重要である。東京都、名古屋市付近及び大阪市を結ぶリニア中央新幹線については、2027年の東京・名古屋間の開業に向けて整備が進められている段階であり、大阪までの開業には東海旅客鉄道株式会社の長期試算見通しによると、2045年までの期間を要する見込みであったが、財政投融资を活用した貸し付けにより、全線開業までの期間を最大8年前倒しすることを目指すなど、新幹線ネットワークの更なる拡充に向けた取り組みが重要である。

国際海上物流においては、世界の経済発展が、東アジアから東南アジア、南アジアや中東、中南米等の地域へと拡大する中、近畿圏の産業もグローバルな展開を進めている。そのため、国際コンテナ戦略港湾である阪神港は、情報通信技術や自動化技術等の活用により革新的な物流サービスを提供し、近畿圏の産業を支える国際インフラとして機能することが重要である。更に、コンテナ船の大型化の進展や世界的な資源獲得競争の激化等により、地球規模での海上輸送網の再編も進んでいる。阪神港はこうした変化に柔軟に対応し、我が国と欧州や北米等を結ぶ長距離航路の充実等をはじめとする効率的かつ安定的な海上輸送網を構築することが重要である。また、大型コンテナ船の寄港の増加による荷役時間の長期化や、コンテナターミナルのゲート前渋滞の深刻化に対応するため、新・港湾情報システム

¹ 障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいように都市や生活環境をデザインする考え方。

² (一財) 森記念財団

「CONPAS」と連携する「Cyber Port (サイバーポート)」³構築などにより、コンテナターミナルの生産性の向上と良好な労働環境の形成が重要である。

一方で、グローバル化は競争だけでなく、海外需要の拡大という機会ももたらしている。観光による交流人口が世界的に増加しており、国連世界観光機関(UNWTO)によれば全世界の国際観光客数は平成22(2010)年には9億人であったが、平成30(2018)年には1.5倍の14億人に到達した。また、令和12(2030)年には18億人に到達する予測となっており、成長する観光需要を我が国に取り込む必要がある。我が国でも、第4次重点計画策定時の平成27(2015)年、訪日外国人旅行者数は1,974万人であったが、令和元(2019)年には3,188万人にまで増加するとともに、都市部だけでなく地方部にも観光需要が波及している。近畿圏への訪日外客数は約1,321万人(2019年)と、8年間で6.3倍に増加し、観光資源が豊富な近畿に来訪する外国人旅行者の増加が見込まれる。国内外から近畿を訪れる観光客がもたらす経済効果を、近畿の広い範囲に行き渡らせるためには、ゲートウェイとなる空港、港湾、鉄道拠点の整備及びゲートウェイから都市部、観光地等への道路ネットワーク、鉄道ネットワークの整備、交通の利便性向上、大型化が進み寄港回数が増加する外航クルーズ船の受入環境の整備、宿泊施設の整備等、総合的な受入環境の整備を進めていくことや内航クルーズによる地域をまたいだ連携等、地域の魅力の創出について戦略的に取り組むことが重要である。また、新興国の人口増加や所得水準の向上等に伴い、質の高い我が国の食品等への需要も高まっており、例えば、農林水産物・食品の輸出額は令和元(2019)年には9,121億円に達し、7年連続で増加している。

(5) デジタル革命の加速

20世紀末以降、世界的にICT機器の普及が進み、AI、5G、クラウド等に至る革新的な技術の開発・社会実装が進むなど、デジタル技術が社会のあらゆる場面に広がり、人々の生活や経済活動のあり方が抜本的に変化してきた。今後、デジタル技術やデータのさらなる活用により、あらゆる分野・セクターにおいて生産性向上や新たなサービスの創出が進み、社会課題の解決やイノベーションが進むことが期待される。

我が国では、「第5期科学技術基本計画」⁴において、ICTを最大限に活用し、サイバー空間とフィジカル空間(現実世界)とを融合させた取組により、人々に豊かさをもたらす「超スマート社会」を未来社会の姿として共有し、その実現に向けた一連の取組を更に深化させつつ「Society5.0」として強力に推進することとしている。また、「第6期科学技術・イノベーション基本計画」⁵においても、Society5.0を「持続可能性と強靱性を備え、国民の安全と安心を確保するとともに、一人ひとりが多様な幸せ(well being)を実現できる社会」と位置付け、国内外の情勢を踏まえて実現させていく必要があるとしている。

フィジカル空間の代表ともいえる社会資本整備分野においても、整備や維持管理に新技術を活用することでその高度化・効率化を図るとともに、インフラ自体に新技術を実装することでインフラのさらなる価値を発揮させることが求められる。近畿ブロックにおいても、インフラ分野のDX推進に不可欠な人材育成や最新技術の情報発信、並びにインフラ分野のDXによる新技術・新工法の活用や情報化施工の社会実装等に積極的に取り組むことが重要である。

³ 民間事業者間の港湾物流手続や、港湾管理者の手続、港湾の計画から維持管理までのインフラ情報を電子化し、港湾を取り巻く様々な情報を取扱うデータのプラットフォーム(令和3年4月1日から、サイバーポート(港湾物流)の第一次運用を開始)。

⁴ 平成28年1月22日閣議決定

⁵ 令和3年3月26日閣議決定

(6) グリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイルや価値観の多様化

気候変動の社会経済活動への影響が生じている中、平成 27(2015)年のパリ協定をはじめ、温室効果ガスの排出削減に向けた国際的な機運が急速に拡大している。我が国においても、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指し、積極的に温暖化対策を行うことが、産業構造や経済社会の変革をもたらし、大きな経済成長につながるという発想の転換により、経済と環境の好循環をつくり出していくことが求められている。国土交通省では、2050年カーボンニュートラルや気候危機への対応など、グリーン社会の実現に貢献するため、令和3年7月に「国土交通グリーンチャレンジ」を取りまとめており、今後、地域の実情や課題等も踏まえつつ実行することとしている。例えば、近畿圏においては、温室効果ガスの排出量が多い産業拠点が集積する臨海部において、水素・アンモニア等の次世代エネルギーの利活用を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能高度化を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロを目指すカーボンニュートラルポート(CNP)の形成に取り組んでいる。

また、地球温暖化緩和策のみならず、自然災害の激甚化・頻発化などの気候危機に対する気候変動適応策の推進を図ることが求められている。自然環境との共生に対するニーズが高まっており、日常の空間における自然環境との調和がますます重要になっている。

加えて、我が国の廃棄物の総量は減少傾向にあるものの、海洋ごみの問題に国際的な関心が集まるなど、循環型社会の形成は引き続き重要な課題である。

質の高い生活に対するニーズが拡大している。内閣府の「国民生活に関する世論調査」によると、「心の豊かさ」を重視する人の割合は年々高まっており、平成元(1989)年度には 49%であったところ、令和元(2019)年度には 62%にのぼっている。また、同調査では、日頃の生活の中で充実感を感じる時として、「家族団らんの時」や「友人や知人と会合、雑談している時」が上位にのぼっており、身近な人との交流へのニーズも高い。加えて、モノの所有よりも体験に価値を見いだす、「コト消費」の需要も拡大しており、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり等の取り組みも進められている。

(7) 新型コロナウイルス感染症の拡大

令和元(2019)年 12 月に中国湖北省武漢市で感染者が確認された新型コロナウイルス感染症(COVID-19)は世界規模に拡大するとともに、その脅威は継続している。

これにより、デジタル化・オンライン化の遅れや、大都市において人口密度が高いことリスク、特定国・地域に依存していたサプライチェーンの脆弱さなど、我が国における課題やリスク、これまでの取組の遅れが浮き彫りになった。また、人々の考え方や行動、暮らし方、働き方が大きく変容した。例えば、テレワークの進展等により、一定程度のコミュニケーションはオンラインで可能となる一方で、リアルな場ならではの交流の重要性も改めて認識された。また、「三つの密」を回避した「新たな日常」の構築が求められる中、例えば公園などのオープンスペースの重要性が改めて認識されるなど、人々のインフラに対する捉え方も変化した。さらに、医療提供体制や情報通信インフラの重要性も再認識された。

本項の(1)から(6)で記載した様々な社会経済情勢も、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、その傾向がより強くなったものもあれば、その傾向が弱まったものもある。

社会経済情勢の変化の傾向が強くなったものとして、非接触が求められる中のデジタル化・スマート化の必要性、地方移住への関心の高まりや企業の地方移転、テレワークやクラウドソーシング等の柔軟な働き方の広がり、テレワーク等を活用した地方・郊外での居住、二地域居住等の複数地域での住まいを实践する動き、東京一極集中リスクの認識拡大、サプライチェーンの多元化や製造事業者の国内生産拠

点の整備などが挙げられる。一方、東京圏への一極集中などは、新型コロナウイルス感染症拡大前に比べ、その傾向が弱まっている。また、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、国内外を問わず、人の移動に制約が課されている。

これらの傾向の変化は、新型コロナウイルス感染症下における一時的なものとするか、それとも、新型コロナウイルス感染症収束後も引き続き続くものなのか、本重点計画策定後も引き続き注視していく必要があるが、デジタル化・スマート化や柔軟な暮らし方・働き方など、以前よりその必要性を指摘されていたものについては、新型コロナウイルス感染症による変化を契機として、関連する取組を強力に推進していく必要がある。

具体的には、i-Construction、インフラ DX、スマートシティの社会実装等の社会資本整備のデジタル化・スマート化、「コンパクト・プラス・ネットワーク」等の多核連携⁶型の国土づくり、バリアフリーやグリーンインフラ等の豊かで暮らしやすい地域づくりを進める必要がある。加えて、新型コロナウイルス感染症により、例えば、グローバルサプライチェーンについて、世界各地で寸断が生じ、物資の供給途絶や人材の移動の停滞等といった様々なリスクが顕在化したことを踏まえ、近畿ブロックにおいても、臨海部の物流・交通ネットワークをはじめとしたサプライチェーンの強靱化を図る等、このようなリスクに強い社会経済構造を構築し、持続的な経済成長を実現する必要がある。

他方、国民の命と暮らしに関係のある自然災害リスクの増加、インフラ老朽化、人口減少・高齢化などは、引き続き重要な課題であり、どのような状況であっても、総力を挙げて取り組んでいく必要がある。

⁶ 個人や企業が集積する地域(核)が全国に分散して存在し、それぞれの核が連携し合うこと。

第2章 今後の近畿ブロックの社会資本整備の方向性

1. 社会資本整備の中長期的な目的と計画期間内の社会資本整備の目標

(1) 社会資本整備の中長期的な目的

社会資本整備重点計画第2章1では、社会経済情勢の変化、また、SDGsへの関心の高まり等といった時代感を踏まえた社会形成の必要性を示している。具体的には、①時間・空間・生活ともにゆとりがあり、子育て環境をはじめとする生活の基本的な要素が充実している、②自由度が高く、人生の各ステージで様々な選択肢の中から望ましい働き方、暮らし方を選択できる、③多様な価値観が認められ、かつ、その交流が新たな価値を創造する、④国際的に見ても魅力的で競争力のある地域を育むなど、「真の豊かさ」を実感できる社会としており、近畿ブロックにおいても、社会資本整備の中長期的な目的を、国民目線に立った『真の豊かさ』を実感できる社会を構築することと位置付けるものとする。

また、「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するためには、「安全・安心が確保されていること」、「人口減少・少子高齢化の下でも生活に必要なサービスを受けられ、時間・空間・生活ともにゆとりのある豊かな暮らしができること」、「雇用や所得が安定的かつ持続的に確保されていること」が必要となる。

概ね10年から20年先を見据えた社会資本整備の中長期的な方向性としては、こうした「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するための3つの目的である、「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の達成に向け、選択と集中の徹底を図りつつ、重点的に整備を行っていくこととする。

(2) 計画期間内の社会資本整備の目標

第1章で挙げたような近畿ブロックの社会経済情勢の変化を踏まえるとともに、本章1(1)で挙げた「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するための3つの中長期的な目的（「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」）の達成に向け、近畿ブロックにおいても、社会資本整備重点計画を踏まえ、本計画期間内（5年間）で達成すべき6つの目標を設定する。

具体的には、「防災・減災が主流となる社会の実現」を第1の目標に、「持続可能なインフラメンテナンス」を第2の目標に、「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」を第3の目標に、「経済の好循環を支える基盤整備」を第4の目標に、「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)」を第5の目標に、「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」を第6の目標に設定する。

第1の目標は「安全・安心の確保」の達成に、第3の目標は「持続可能な地域社会の形成」の達成に、第4の目標は「経済成長の実現」の達成に資するとともに、第2の目標、第5の目標、第6の目標は、インフラの機能維持や新たな価値を発現するものであり、3つの中長期的な目的（「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」）全ての達成に資するものである。

こうした認識のもと、さらに第3章において、これらの重点目標の達成に向け、第1章で示した近畿ブロックの将来像・地域特性、整備水準等を踏まえた小目標を設定する。

2. 計画期間内の社会資本整備の目標を達成するための取組の方向性

計画期間内(5年)の6つの短期的目標を達成するとともに、3つの中長期的目的の達成に繋げていくためには、厳しい財政制約や人口減少、技術革新、ライフスタイルや価値観の多様化という社会情勢の変化の中、このストック効果を最大化していく必要がある。

社会資本整備重点計画では、同計画第2章3において、ストック効果の最大化の取組の方向性として、(1)「3つの総力(主体の総力・手段の総力・時間軸の総力)」を挙げて社会資本整備を深化させるとともに、(2)インフラを国民が持つ「資産」として捉え、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、新たな価値を創造する、という新たな取組を行うことを示している。近畿ブロックの目標の達成においても、こうした方向性を踏まえて、取組を行っていくものとし、第3章の重点目標の小目標ごとに、こうした取組を示していく。

3. 持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組

社会資本整備重点計画第2章4で示されているように、インフラのストック効果最大化に向けた取組を進める一方、こうした持続可能な社会資本整備の大前提として、「安定的・持続的な公共投資の確保」、「建設産業の生産性向上や担い手の確保・育成」が不可欠である。

「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するため、社会資本整備により「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の3つの中長期的目的を達成していく必要があるが、社会資本の整備には一定の期間を要するとともに、長期にわたってその機能を効果的に発揮する必要があることから、戦略的・計画的に社会資本整備を実施していくことが重要である。

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・災害対応の担い手となる建設産業の人材の確保・育成の観点から、安定的・持続的な公共投資の見通しが必要であり、中長期的目的を達成するためには、中長期的な見通しの下、安定的・持続的な公共投資を確保することが求められる。こうした観点から、本計画においては、公共投資の見通しとして、重点目標の達成に寄与する社会資本整備のうち、近畿ブロックの目標の達成に資する主要取組において、記載する事業の計画策定時点の残事業費を記載することとする。

あわせて、社会資本整備を支える建設業の担い手の確保及び育成、生産性の向上のため、社会資本整備重点計画第2章4で示された「担い手の確保・育成」、「建設産業の生産性向上」、「建設キャリアアップシステムの普及促進」、「公共工事の品質確保と担い手確保に向けた発注者による取組の推進」等に取り組んでいく。

近畿ブロックにおいては、「担い手確保・育成」については、適切な賃金水準の確保を図るとともに、社会保険等の加入状況の確認の実効的な実施や技能・経験に応じた適正な処遇等に資するよう建設技能労働者の経験が蓄積される環境整備を官民で早急に講じるほか、低入札価格調査制度等の導入・活用の促進や歩切りの根絶など、改正品確法の趣旨の徹底を図るとともに、現場における週休2日制の普及や、労働災害の防止など安全確保を推進する。加えて、優秀な若手技術者や女性技術者が活躍できるよう、若手チャレンジ評価型や女性技術者活用型など新たな総合評価落札方式による工事発注などの取組やトイレ、更衣室など女性も働きやすい現場環境の整備を進めるとともに、戦略的な広報・情報発信の展開等を官民一体で推進する。

「生産性の向上」については、社会資本整備の生産管理システムとして掲げたコンクリート施工の効率

化、BIM/CIM⁷の導入、防災工事における自動化施工などインフラ分野のDXによる新技術・新工法の活用や情報化施工の活用、適切な工期の設定、工程管理等の円滑化を推進する。建設技術者に対しては、近畿インフラDXセンターで、ICT研修を実施する。また、人材・資機材の効率的な活用を図るため、債務負担行為の活用等による施工時期等の平準化等を進めるとともに、建設技能労働者の経験が蓄積される環境整備や、技術者の効率的活用など、技術や技能・経験等に応じた人材の配置を推進する。さらに、行きすぎた重層化の回避や、適正な元請下請関係の促進により、重層下請構造の改善を図る。

⁷ 測量・調査、設計段階から3次元モデルを導入することにより、その後の施工、維持管理・更新の各段階においても3次元モデルを連携・発展させて事業全体にわたる関係者間の情報共有を容易にし、一連の建設生産・管理システムの効率化・高度化を図るもの。

第3章 近畿ブロックにおける社会資本整備の重点目標

前章において、近畿ブロックの社会資本整備の方向性を踏まえた、計画期間内の社会資本整備の重点目標を設定した。本章では、令和7年度までを計画期間とし、6つの重点目標と、その達成のための小目標を設定し、重点的に取り組むべき具体的な施策・事業を明らかにする。

なお、主要取組は、小目標の達成のために代表性が高いと考えられる取組を中心に記載しており、完成年度については、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合があるとともに、残事業費については、公表時点のものを記載していることに留意されたい。

また、令和3年度から7年度までの5年間に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的かつ集中的に講ずる対策として閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置付けられた取組については、同対策に沿って中長期の目標を定め実施し、防災・減災、国土強靱化のさらなる加速化・深化を図っていく。

重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

目指すべき姿

激甚化・頻発化する、または切迫する風水害・土砂災害・地震・津波・豪雪や原子力災害等に対し、強くしてしなやかになるようにする対策がなされ、国民が安心して生活を送ることができる社会をつくる。

現状と課題

気候変動に伴い激甚化・頻発化する水災害については、防災・減災が主流となる社会を目指し、河川等の管理者が主体となって行う治水対策に加え、あらゆる関係者の協働により流域全体で治水対策に取り組む必要がある。また、これまでの治水計画等は過去の降雨実績や潮位に基づき定められてきたが、将来の気候変動の影響による降雨量の増加や海面水位の上昇を考慮した計画へと見直す必要がある。

さらに、例えば想定最大規模降雨により河川が氾濫した場合、広域かつ深い浸水となり、ライフラインが長期にわたり停止するため、社会経済への甚大な影響が発生すると予測される。そのため、これらを未然に防ぐ取組が必要である。

また、過去、災害リスクの高いエリアでも宅地開発等が行われてきたことから、土砂災害特別警戒区域等の災害レッドゾーンの指定推進を図るとともに、防災の観点から、住まい方の工夫や土地利用の規制・誘導が必要である。

加えて、各種ハザードマップの整備が進んでいるものの、リスク情報空白域が残っていることから、その解消を進めることなどにより、住民自らの居住や企業の立地を含めた行動に結びつけることが必要である。さらに、損害保険等の金融的手法により、これらの取組を加速することが必要である。

なお、「流域治水」等の推進に当たっては、水災害によるリスクや流域での取り組みを分かりやすく伝えることで、企業や住民などのあらゆる関係者が協働して取り組むことを促進することも重要である。

地震災害については、南海トラフ巨大地震や直下地震等の発生時に甚大な被害が想定されることから、密集市街地の改善整備や、住宅・建築物及び公共土木施設等の耐震化が喫緊の課題である。津波災害についても、南海トラフ巨大地震等のリスクに備え、最大クラスの津波に対する、ハードとソフトの施策を組み合わせた多重防御による対策の推進が必要である。

また、港湾には電力供給インフラや燃料供給インフラ、基礎素材の供給拠点等が立地し、コンビナート

を形成する等、事故や災害が発生するとその影響は近畿圏だけでなく我が国全体に及ぶ可能性があり、復旧にも長期間を要することが課題である。さらに、近畿圏全体の早期の復旧・復興を支援するため、漂流物の処理についても、あらかじめ検討しておく必要がある。

なお、地震災害と津波災害が複合的に発生したり、洪水と土砂災害が複合的に発生するなど災害が複合的に発生することにより、被害が甚大になるおそれがある。こうした複合災害から命を守るためには、身のまわりにどのような災害が起きる危険性があるのか、どこへ避難をすればよいのか、事前に備えることが重要である。そのため、防災に役立つ様々なリスク情報や全国の市町村が作成したハザードマップを活用できるようにするための情報発信を充実していく必要がある。

さらに、近年の激甚化した災害においては、交通機能が長期にわたって損なわれ、社会・経済活動に大きな影響を与える事態が発生していることから、交通ネットワークの多重性・代替性の確保など、交通・物流の機能確保を推進する必要がある。

また、気候変動に伴い災害が激甚化・頻発化する中で、より効率的な土砂災害対策を進める必要があることから、国直轄の砂防事業については概成した箇所から本来の管理者である都道府県への引き継ぎを進め、緊急性・重要性を踏まえた直轄砂防事業の重点化を図る必要がある。

併せて、全国各地で激甚化・頻発化する自然災害による被害が生じる中、地方公共団体だけでは対応できない場合が多くあり、国と地方公共団体の連携がますます重要になっている。また、災害時の地域の担い手としての建設産業の存在も重要である。

小目標1-1:気候変動の影響等を踏まえた流域治水等の推進

(重点施策の概要)

国民の安全・安心を確保するため、関連法制等に基づき、国、都道府県、市町村、地域の企業、住民など、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」を推進し、気候変動等による将来の自然災害リスクに適応したハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策を進める。(あらゆる関係者の協働による治水対策の全体像をとりまとめた流域治水プロジェクトとして、近畿地方においては約2兆9,400億円規模(R2年度公表時点)の事前防災対策を予定)。

河川管理者や下水道管理者等が主体となって行う治水対策を加速することに加え、関係省庁・官民が連携して、利水ダムを含む既存ダムやため池の洪水調節機能の強化、水田等による雨水貯留浸透機能の活用、森林整備・治山対策等を進める。

また、人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等において、河道掘削や堤防整備等の河川改修、洪水調節施設の整備、堤防強化等の洪水・内水対策、土砂災害対策など事前防災の強化を推進する。また、地下鉄駅等の浸水防止対策等を進める。

災害ハザードエリアにおける開発抑制、同エリアからの移転促進、まちなかの防災対策・安全確保策の強化などにより、防災・減災のためのすまい方や土地利用を進めるとともに、将来の土地利用の変化を見据えながら、より効果的なハード整備を図る。特に、大阪湾をはじめ、背後に人口・資産が集中する重要な沿岸等においては、気候変動の影響を考慮した新たな計画に基づいた気候変動適応策を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[1]一級水系及び二級水系において、連携して流域治水プロジェクトを策定している水系数

【R元年度 0 → R7年度 49】

[2]一級河川・二級河川における戦後最大洪水等に対応した河川の整備率

【一級:R元年度 約67% → R7年度 約74%】

【二級:R元年度 約61% → R7年度 約66%】

[3]事前放流の実施体制が整った水系の割合

【R元年度 0% → R7年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①:~R5年度、②:~R7年度、③:~R12年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■洪水・内水対策の推進

【新宮川水系流域治水プロジェクト(和歌山県、三重県、奈良県)★

[R2年度以降の残事業費約1,157億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④

【紀の川水系流域治水プロジェクト(和歌山県、奈良県)★

[R2年度以降の残事業費約669億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④

【大和川水系流域治水プロジェクト(大阪府、奈良県)★

[R2年度以降の残事業費約5,753億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④

【淀川水系流域治水プロジェクト(大阪府、京都府、滋賀県、兵庫県、三重県、奈良県)★

[R2年度以降の残事業費約15,554億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④

【加古川水系流域治水プロジェクト(兵庫県)★

[R2年度以降の残事業費約1,194億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④

- 【揖保川水系流域治水プロジェクト(兵庫県)★
[R2年度以降の残事業費約 968 億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④】
 - 【円山川水系流域治水プロジェクト(兵庫県)★
[R2年度以降の残事業費約 305 億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④】
 - 【由良川水系流域治水プロジェクト(京都府)★
[R2年度以降の残事業費約 382 億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④】
 - 【北川水系流域治水プロジェクト(福井県)★
[R2年度以降の残事業費約 42 億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④】
 - 【九頭竜川水系流域治水プロジェクト(福井県)★
[R2年度以降の残事業費約 2,814 億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④】
 - 【佐野川水系流域治水プロジェクト(大阪府)★
[R2年度以降の残事業費約 62 億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④】
 - 【阪神西部(武庫川流域圏)の総合治水対策(兵庫県)★
[R2年度以降の残事業費約 500 億円(R2年度公表時点)] (R3年度推進中)④】
- ※残事業費は個別事業との重複がある。
- 【日高川水系流域治水プロジェクト(和歌山県) (R3年度推進中)④】
 - 【大和川流域(奈良県)の総合治水対策(平成緊急内水対策事業等)(奈良県)★ (R3年度推進中)④】

■危機管理対策の強化

- 【メディアとの連携による住民自らの避難行動につながる情報提供の充実 (R3年度推進中)④(再掲)】

【ハード・ソフト一体となった取組】

■危機管理対策の強化

- 【水害リスク情報の公開推進 (R3年度推進中)④(再掲)】

■土砂災害対策の推進

- 【土砂災害を対象としたハード・ソフトの施策を組み合わせ土砂災害に強い地域作りを推進 (R3年度推進中)④】

【既存施設の集約・再編】

■洪水・内水対策の推進

- 【既存ダムの洪水調節能力を最大限活かした洪水対策の実施 (R3年度調査・検討中)④】

【選択と集中の徹底】

■洪水・内水対策の推進

- 天ヶ瀬ダム再開発事業
【(京都府宇治市) (R3年度工事中) [R3年度完成]①】
- 川上ダム建設事業
【(三重県伊賀市) (R3年度工事中) [R4年度完成]①】
- 高野川事業間連携河川事業 西市街地(二級河川高野川流域)事業間連携下水道事業
【(京都府舞鶴市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①】
- 安威川ダム建設事業★
【(大阪府茨木市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①】
- 津門川調節池整備事業
【(兵庫県西宮市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①】
- 香住谷川河川改修事業★
【(兵庫県香美町) (R3年度工事中) [R5年度完成]①】
- 左会津川浸水対策重点地域緊急事業★
【(和歌山県田辺市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①】
- 佐野川浸水対策重点地域緊急事業
【(和歌山県新宮市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①】
- 桂川右岸流域下水道整備事業
【(京都府) (R3年度工事中) [R3年度一部完成] [R5年度完成]①】
- 吉野瀬川ダム建設事業★
【(福井県越前市) (R3年度工事中) [R7年度完成]②】
- 大蓮寺川大規模特定河川事業★
【(福井県勝山市) (R3年度工事中) [R6年度完成]②】
- 猪名川河川改修事業★
【(兵庫県川西市) (R3年度工事中) [R7年度完成]②】

浸水対策事業(此花下水処理場内ポンプ場建設)	
【(大阪府大阪市)	(R3年度工事中) [R6年度完成] ②
堺市公共下水道整備事業(浸水対策)	
【(大阪府堺市)	(R3年度工事中) [R6年度一部完成] [R7年度完成] ②
足羽川ダム建設事業[残事業費 782 億円(R 元年度評価時点)]	
【(福井県池田町)	(R3年度工事中) [R8年度完成] ③
引原ダム再生事業[残事業費 210 億円(R 元年度評価時点)]★	
【(兵庫県宍粟市)	(R3年度測量設計中) [R11 年度完成] ③
大堀川河川改修事業[残事業費 16 億円(R2年度評価時点)]★	
【(兵庫県宝塚市)	(R3年度工事中) [R9年度完成] ③
円山川河川改修事業[残事業費 60 億円(H28 年度評価時点)]★	
【(兵庫県朝来市 他)	(R3年度工事中) [R8年度完成] ③
千種川河川改修事業[残事業費 15 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(兵庫県赤穂市、上郡町)	(R3年度工事中) [R10 年度完成] ③
武庫川河川改修事業[残事業費 180 億円(R2年度評価時点)]★	
【(兵庫県尼崎市、西宮市)	(R3年度工事中) [R12 年度以降完成] ③
神戸駅周辺地区(神戸駅南地区)浸水対策事業★	
【(兵庫県神戸市)	(R3年度測量設計中) [R8年度完成] ③
九頭竜川直轄河川改修事業[残事業費 283 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(福井県福井市 他)	(R3年度工事中) ④
円山川直轄河川改修事業[残事業費 328 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(兵庫県豊岡市)	(R3年度工事中) ④
北川直轄河川改修事業[残事業費 44 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(福井県小浜市 他)	(R3年度工事中) ④
淀川直轄河川改修事業[残事業費 2,093 億円(H29 年度評価時点)]★	
【瀬田川直轄河川改修事業(滋賀県大津市)	(R3年度工事中) ④
【桂川直轄河川改修事業(京都府京都市 他)	(R3年度工事中) ④
【木津川下流直轄河川改修事業(京都府木津川市 他)	(R3年度工事中) ④
【木津川上流直轄河川改修事業(三重県名張市 他)	(R3年度工事中) ④
【淀川直轄河川改修事業(大阪府大阪市 他)	(R3年度工事中) ④
【淀川高規格堤防整備事業(大阪府大阪市 他)	(R3年度工事中) ④
野洲川直轄河川改修事業[残事業費 18 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(滋賀県野洲市 他)	(R3年度工事中) ④
由良川直轄河川改修事業[残事業費 552 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(京都府福知山市 他)	(R3年度工事中) ④
特定構造物改築事業(阪神なんば線淀川橋梁)[残事業費 479 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(大阪府大阪市)	(R3年度工事中) [R13 年度以降完成] ④
大和川直轄河川改修事業[残事業費 1,122 億円(H29 年度評価時点)]★	
【大和川直轄河川改修事業(大阪府大阪市 他)	(R3年度工事中) ④
【大和川高規格堤防整備事業(阪高大和川線地区 他)(大阪府堺市 他)	(R3年度工事中) ④
【佐保川総合治水対策特定河川改修事業(奈良県大和郡山市 他)	(R3年度工事中) ④
猪名川総合治水対策特定河川改修事業[残事業費 39 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(大阪府池田市 他)	(R3年度工事中) ④
加古川直轄河川改修事業[残事業費 481 億円(H29 年度評価時点)]★	
【加古川中流部緊急治水対策事業(兵庫県加古川市 他)	(R3年度工事中) [R8年度完成] ③
【加古川直轄河川改修事業(兵庫県加古川市 他)	(R3年度工事中) ④
揖保川直轄河川改修事業[残事業費 354 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(兵庫県姫路市 他)	(R3年度工事中) ④
熊野川直轄河川改修事業[残事業費 80 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(和歌山県新宮市・三重県紀宝町)	(R3年度工事中) ④
紀の川直轄河川改修事業[残事業費 450 億円(H29 年度評価時点)]★	
【(和歌山県和歌山市 他)	(R3年度工事中) ④
底喰川大規模特定河川事業[残事業費 82 億円(H30 年度評価時点)]★	
【(福井県福井市)	(R3年度工事中) ④
青井川大規模特定河川事業★	
【(滋賀県高島市)	(R3年度工事中) ④
山賀川大規模特定河川事業★	
【(滋賀県守山市)	(R3年度工事中) ④
金勝川広域河川改修事業	
【(滋賀県栗東市)	(R3年度工事中) ④

八日市新川広域河川改修事業★ 【(滋賀県東近江市)	(R3年度工事中)④
余呉川大規模特定河川事業 【(滋賀県長浜市)	(R3年度工事中)④
日野川大規模特定河川事業★ 【(滋賀県近江八幡市)	(R3年度工事中)④
姉川・高時川大規模特定河川事業★ 【(滋賀県長浜市)	(R3年度工事中)④
桂川広域河川改修事業★ 【(京都府亀岡市他)	(R3年度工事中)④
鴨川広域河川改修事業[残事業費 80 億円(R 元年度時点)]★ 【(京都府京都市)	(R3年度工事中)④
牛滝川他河川改修事業★ 【(大阪府)	(R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④
寝屋川流域総合治水対策特定河川改修事業[残事業費 2,639 億円(H29 年度評価時点)]★ 【(大阪府)	(R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④
三大水門更新事業 【(大阪府)	(R3年度測量設計中) [R13 年度以降完成]④
市川河川改修事業[残事業費 22 億円(R 元年度評価時点)]★ 【(兵庫県姫路市)	(R3年度工事中) [R6年度一部完成]④
明石川河川改修事業[残事業費 38 億円(R 元年度評価時点)] 【(兵庫県明石市)	(R3年度工事中) [R7年度一部完成]④
神崎川河川改修事業[残事業費8億円(R 元年度評価時点)]★ 【(兵庫県尼崎市)	(R3年度工事中) [R6年度一部完成]④
水田川河川改修事業[残事業費 18 億円(R 元年度評価時点)] 【(兵庫県加古川市 他)	(R3年度工事中) [R6年度一部完成]④
別府川河川改修事業[残事業費9億円(R 元年度評価時点)] 【(兵庫県加古川市)	(R3年度工事中) [R4年度一部完成]④
加古川河川改修事業[残事業費 41 億円(H30 年度評価時点)]★ 【(兵庫県西脇市)	(R3年度工事中) [R10 年度一部完成]④
杉原川河川改修事業[残事業費7億円(H30 年度評価時点)] 【(兵庫県西脇市)	(R3年度工事中) [R5年度一部完成]④
東条川河川改修事業[残事業費 25 億円(H30 年度評価時点)]★ 【(兵庫県小野市 他)	(R3年度工事中) [R10 年度一部完成]④
竹田川河川改修事業[残事業費 24 億円(H29 年度評価時点)]★ 【(兵庫県丹波市)	(R3年度工事中) [R8年度一部完成]④
八家川河川改修事業[残事業費 16 億円(H28 年度評価時点)]★ 【(兵庫県姫路市)	(R3年度工事中) [R5年度一部完成]④
水尾川河川改修事業[残事業費 11 億円(R 元年度評価時点)] 【(兵庫県姫路市)	(R3年度工事中) [R7年度一部完成]④
大日川河川改修事業[残事業費 34 億円(R2年度評価時点)]★ 【(兵庫県南あわじ市)	(R3年度工事中) [R12 年度一部完成]④
七瀬川大規模特定河川事業★ 【(和歌山県和歌山市)	(R3年度工事中)④
熊野川事業間連携河川事業 【(和歌山県新宮市)	(R3年度工事中)④
熊野川土地利用一体型水防災事業★ 【(和歌山県田辺市、新宮市)	(R3年度工事中)④
亀の川河川整備事業★ 【(和歌山県和歌山市、海南市)	(R3年度工事中)④
都市基盤河川(七瀬川・西羽束師川他)改修事業★ 【(京都府京都市)	(R3年度工事中)④
妙法寺川都市基盤河川改修事業★ 【(兵庫県神戸市)	(R3年度工事中)④
寝屋川流域下水道整備事業(浸水対策)★ 【(大阪府)	(R3年度工事中)④
和歌山市公共下水道整備事業(浸水対策)★ 【(和歌山県和歌山市)	(R3年度工事中)④
福町十三線立体交差事業(阪神なんば線) 【(大阪府大阪市)	(R3年度工事中)④

■土砂災害対策の推進

沖島地区補助急傾斜地崩壊対策事業★ 【(滋賀県近江八幡市)	(R3年度工事中) [R5年度完成]①】
井根谷川通常砂防事業★ 【(福井県小浜市)	(R3年度用地取得中) [R7年度完成]②】
丹波地域他山地防災・土砂災害対策事業★ 【(兵庫県丹波市他)	(R3年度工事中) [R7年度完成]②】
九頭竜川水系直轄砂防事業[残事業費 24 億円(H28 年度評価時点)]★ 【(福井県大野市)	(R3年度工事中)④】
亀の瀬地区直轄地すべり対策事業[残事業費 95 億円(H28 年度評価時点)]★ 【(大阪府柏原市)	(R3年度工事中)④】
六甲山系直轄砂防事業[残事業費 2,094 億円(H28 年度評価時点)]★ 【(兵庫県神戸市 他)	(R3年度工事中)④】
紀伊山系直轄砂防事業[残事業費約 820 億円(H28 年度評価時点)] 【(奈良県五條市 他)	(R3年度工事中)④】
木津川水系直轄砂防事業[残事業費約 125 億円(R2年度評価時点)]★ 【(三重県名張市 他)	(R3年度工事中)④】
菅浦地区補助急傾斜地崩壊対策事業★ 【(滋賀県長浜市)	(R3年度工事中)④】
滝川補助通常砂防事業★ 【(滋賀県大津市)	(R3年度工事中)④】
白滝川★ 【(京都府舞鶴市)	(R3年度測量設計中)④】
下河内(4)地区他急傾斜地崩壊対策事業★ 【(大阪府)	(R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】
樽堂谷第一支溪他砂防事業★ 【(大阪府)	(R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】
六甲山系グリーンベルト整備事業★ 【(兵庫県神戸市 他)	(R3年度工事中)④】
坪内地区大規模特定砂防等事業 【(奈良県天川村)	(R3年度工事中)④】
長野地区地すべり対策事業★ 【(和歌山県田辺市)	(R3年度工事中)④】
寺風呂谷川砂防事業 【(和歌山県新宮市)	(R3年度用地取得中)④】
門谷砂防事業 【(和歌山県田辺市)	(R3年度工事中)④】

重点施策	指標
(水害対策)	
・ あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の推進	[KPI-1] ・ 一級水系及び二級水系において、流域治水プロジェクトを策定している水系数 R 元年度 0 → R7年度 49
	・ 流域治水として流域対策に取り組む市町村数 R 元年度 116 → R7年度 200
・ 事前防災等による水害発生の防止	[KPI-2] ・ 一級、二級河川における戦後最大洪水等に対応した河川の整備率 (一級)R 元年度 約 67% → R7年度 約 74% (二級)R 元年度 約 61% → R7年度 約 66%
・ 利水ダムを含む既存ダムの洪水調節機能の強化	[KPI-3] ・ 事前放流の実施体制が整った水系の割合 R 元年度 0% → R3年度 100%
・ 人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における水害対策の推進(下水道整備等)	・ 下水道による都市浸水対策達成率 R 元年度 約 67% → R7年度 約 70%
	・ 水害時における下水処理場等の機能確保率 R 元年度 0% → R8年度 100%
・ 地下空間の避難確保・浸水防止対策の推進	・ 最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止措置を講じた地下街等の数 R2年度 269 → R7年度 332
・ コンパクトなまちづくりと合わせて、防災・減災対策を推進し、居住を誘導する地域の安全確保を図る(防災指針の作成)	
・ 気候変動の影響を考慮した治水計画策定の推進	
・ 激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける自己業務用施設の開発を原則禁止の対象に追加することで、災害ハザードエリアにおける開発抑制を推進(災害レッドゾーンにおける危険な自己業務用施設に係る開発の原則禁止)	
・ 災害ハザードエリアからの移転の促進	
・ 都市機能移転や防災機能強化等による災害に強い市街地の形成	
・ 鉄道施設の豪雨対策、浸水対策を重点的に推進	
・ 高台まちづくり(高規格堤防)の推進	
・ まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備	
・ メディアとの連携による住民自らの行動につながる情報提供の充実	
・ 災害復旧事業における改良復旧の活用による施設の機能強化	
・ 気候変動の影響を考慮した下水道計画策定の推進	
・ 危機的渇水・自然災害時における水の安定供給	

(高潮対策)	
・海面上昇等の気候変動影響に適応した海岸保全の推進	・気候変動影響を防護目標に取り込んだ海岸の数 R 元年度 0 → R7年度 5
・ゼロメートル地帯等における海岸堤防等の津波・高潮対策	・海岸堤防等の整備率 R 元年度 53% → R7年度 64〔全国指標〕
・海岸侵食の防止・砂浜の保全	・海面上昇等の影響にも適応可能となる順応的な砂浜の管理が実施されている海岸の数 R2年度 1 → R7年度 20〔全国指標〕
・最大クラスの高潮に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進	・高潮浸水想定区域を指定している都道府県数 R2年度 1 → R7年度 5 ・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、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村数 R2年度 1 → R7年度 14
(土砂災害対策)	
・地域の暮らしに不可欠なライフラインを保全する土砂災害対策の推進	・重要なライフライン施設が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率 R 元年度 約 39% → R7年度 約 41%
・地域の中心集落等を結ぶ重要交通網を保全する土砂災害対策の推進	・重要交通網が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率 R 元年度 約 13% → R7年度 約 17%
・地域の中心集落における市町村役場等を保全する土砂災害対策の推進	・市役所、町役場および支所が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率 R 元年度 約 27% → R7年度 約 37%
・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進	
・鉄道施設の豪雨対策を重点的に推進	
・気候変動の影響により頻発する土砂・洪水氾濫対策計画策定、対策の推進	
期待されるストック効果	
<p>《淀川直轄河川改修事業 他(淀川流域)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・淀川水系では治水安全度の著しく低い桂川の河道掘削等を推進しつつ、淀川本川も含めて全川的に水位を下げる川上ダム建設や天ヶ瀬ダム開発等による洪水調節機能の向上や本川の水位を低下させる阪神なんば線の架替を進め、本川の治水安全度を堅持しつつ、中上流部の治水安全度の向上を図る。また、大阪都市圏を抱える下流においては、近年頻発する超過洪水への対応や避難高台等にも活用できる高規格堤防の整備を推進し、水害リスクの軽減を図る。 <p>《天ヶ瀬ダム再開発事業(京都府宇治市)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下流河道の流下能力向上とあわせて、天ヶ瀬ダムからの放流量を安全に増加させることで、洪水時の貯水容量を効率的に活用することができるようになり、宇治川や淀川本川への洪水調節機能が強化。 <p>《六甲山系直轄砂防事業(兵庫県神戸市、芦屋市、西宮市)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・六甲山系における砂防堰堤等の整備により、阪神間の市街地や鉄道・道路等の重要な交通網を保全し、また貿易額8兆円を超える神戸港を始め、阪神間の経済発展に寄与している。 	

「インフラ経営」の取組

《堺市公共下水道整備事業（浸水対策）（大阪府堺市）》

- ・ 市の重要インフラが集積しているが、多くの浸水実績があり、浸水想定結果から今後も浸水被害が懸念される出島・西湊町周辺地区等について、浸水被害を軽減するため、雨水幹線（出島バイパス線）及びポンプ場（古川ポンプ場）を整備する。これにより、既設の豎川下水ポンプ場の廃止が可能となり、豎川下水ポンプ場の放流先である旧堺港の未処理下水放流対策が可能となる。
- ・ 激甚化する水害に備えて、緊急時において利水ダムを含む既存ダムの有効貯水容量を洪水調節に最大限活用する「事前放流」に取り組む

小目標1-2: 切迫する南海トラフ巨大地震等の災害に対するリスクの低減

(重点施策の概要)

切迫する地震・津波等による被害の軽減を図るため、引き続き住宅、建築物、公共土木施設等の耐震化を進めるとともに、高台まちづくりの推進、都市公園等の整備、港湾の強靱化を進める。

特に近畿においては、南海トラフ巨大地震等への備えとして、橋梁、河川・海岸堤防、水門・樋門、排水施設をはじめとする公共施設の耐震化や液状化対策等を推進するとともに、紀伊半島沿岸部を中心とした津波対策を推進する。また、人口・資産が集中する地域や中枢・拠点機能を有する地域等における海岸堤防の整備等を推進する

また、土砂災害防止に向けて、道路斜面や盛土等の防災対策の推進や土砂災害から人命を守る施設整備を重点的に実施するとともに、土砂災害警戒区域等の指定などによる危険な区域の明示や警戒避難体制の確立を推進する。

加えて、北陸新幹線の整備による太平洋側の大規模災害時のリダンダンシーの確保を図る。

また、海上交通ネットワークを維持するための港湾の高潮・高波対策等を進める。

さらに、災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化等の推進や、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、雪害への備えとして消雪施設の設置や防雪・除雪対策の強化を図り、信頼性の高い交通を確保する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[4] 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 【R元年度 79% → R7年度 84%】[全国指標]

[5] 南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺 海溝型地震 等の大規模地震が想定されている地域等において対策が必要な①河川堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び②水門・樋門等の耐震化率

【河川堤防等:R元年度 約89% → R7年度 約91%】

【水門・樋門等:R元年度 約86% → R7年度 約98%】

[6] 災害時における主要な管渠、下水処理場及びポンプ場の機能確保率

【管渠:R元年度 約41% → R7年度 約50%】

【下水処理場:R元年度 約32% → R7年度 約37%】

【ポンプ場:R元年度 約27% → R7年度 約35%】

[7] 官庁施設の耐震基準を満足する割合

【R元年度 95% → R7年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[] 内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■危機管理対策の強化

【緊急確保航路における啓開体制の充実(大阪湾全域)

(R3年度推進中)④】

■住宅・建築物の地震対策の推進

【住宅・建築物の耐震対策(兵庫県他)

(R3年度工事中)④】

【ハード・ソフト一体となった取組】

■公共施設の耐震化

【宅地耐震化の推進(奈良県)

(R3年度測量設計中)④】

【インフラの利活用】

■災害応急対策の活動拠点となる官庁施設における電力の確保等

【大阪第3地方合同庁舎の電力確保(大阪府大阪市)

(R3年度推進中)〔R4年度完成〕①】

【既存施設の集約・再編】

■公共施設の耐震化

【大阪第6地方合同庁舎(大阪府大阪市)

(R3年度工事中)〔R4年度完成〕①】

【選択と集中の徹底】

■耐震化等の地震対策の推進

西大阪地区他南海トラフ巨大地震・津波対策★

【(大阪府)

(R3年度工事中)〔R5年度完成〕①】

南海トラフ巨大地震に備えた河川管理施設の耐震対策

【(大阪府大阪市)

(R3年度工事中)〔R5年度完成〕①】

港湾施設の耐震改良(新木津川大橋、南港ポートタウン線等)

【(大阪府大阪市)

(R3年度工事中)〔R7年度完成〕②】

南海トラフ地震等に備える地震・津波対策の推進(防災・安全)★

【(兵庫県尼崎市、南あわじ市他)

(R3年度工事中)④】

由良港等の地震津波対策★

【(和歌山県由良町他)

(R3年度工事中)④】

和歌山下津港の臨港道路等の橋梁耐震対策

【(和歌山県和歌山市、海南市)

(R3年度工事中)④】

串本海岸海岸保全施設整備連携事業

【(和歌山県串本町)

(R3年度工事中)④】

■公共施設の耐震化

橋梁の耐震対策、橋梁修繕(国道176号等)★

【(大阪府大阪市)

(R3年度工事中)〔R5年度完成〕①】

橋梁の耐震対策(淀川新橋、女美尾橋、亀ノ甲跨道橋 ほか)

【(大阪府)

(R3年度工事中)④】

紀伊半島アンカールートにおける橋梁耐震補強事業

【(奈良県五條市他)

(R3年度工事中)④】

緊急輸送道路等における橋梁耐震対策事業

【(和歌山県)

(R3年度工事中)④】

Osaka Metro 中央線他鉄道施設耐震補強事業

【(大阪府大阪市他)

(R3年度工事中)〔R3年度一部完成〕④】

橋りょう(宮前橋他)健全化事業★

【(京都府京都市)

(R3年度工事中)④(再掲)】

■耐震・津波・液状化対策の推進

本庄川地震高潮対策事業★

【(兵庫県南あわじ市)

(R3年度工事中)〔R3年度完成〕①】

太田川河川整備事業★

【(和歌山県那智勝浦町)

(R3年度工事中)④】

■津波対策の推進

和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業★

【(和歌山県和歌山市、海南市)

(R3年度工事中)〔R5年度完成〕①】

■高潮・侵食対策の推進

東播海岸直轄海岸保全施設整備事業(垂水工区他)★

【(兵庫県神戸市 他)

(R3年度工事中)〔R5年度完成〕①】

新川・東川地震高潮対策事業[残事業費124億円(R元年度評価時点)]

【(兵庫県西宮市)

(R3年度工事中)〔R8年度完成〕③】

敦賀港海岸海岸侵食対策事業★

【(福井県敦賀市)

(R3年度工事中)④】

伊根漁港海岸侵食対策事業

【(京都府伊根町)

(R3年度工事中)④】

- 神崎海岸高潮対策事業★
【(京都府舞鶴市) (R3年度工事中)④】
- 安全・安心な兵庫の海岸づくり(防災・安全)★
【(兵庫県芦屋市他) (R3年度工事中)④】
- 危機管理対策の強化
- 密集市街地整備事業
【(大阪府堺市) (R3年度用地取得中)〔R7年度完成〕②】
- 久宝寺緑地防災公園整備事業[残事業費 32 億円(R 元年度評価時点)]★
【(大阪府八尾市) (R3年度用地取得中)〔R6年度一部完成〕〔R12 年度末完成〕③】
- 門真市北部地区他住宅市街地総合整備事業★
【(大阪府門真市他) (R3年度用地取得中)〔R12 年度完成〕③】
- 地震対策事業(緊急交通路の下水管渠の耐震化)
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)〔R10 年度完成〕③】
- (都)南花田鳳西町線(金岡・白鷺地区)
【(大阪府堺市) (R3年度用地取得中)〔R8年度完成〕③】
- 福井港福井中央地区航路泊地整備事業
【(福井県福井市、坂井市) (R3年度工事中)④】
- 道路高架区間等の緊急避難場所としての活用★
【(大阪府大阪市) (R3年度測量設計中)④】
- 密集市街地における防災・減災対策の推進に資する都市計画道路の整備
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)④】
- 街路事業(密集市街地における防災・減災対策の推進に資する都市計画道路の整備除く)
(淀川左岸線(2期)関連事業含む)★
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)④】
- 高規格道路の整備
- 湯浅御坊道路(有田～御坊)4車線化
【(和歌山県有田川町、湯浅町、広川町、日高川町、御坊市) (R3年度工事中)〔R3年内完成〕①】
- 近畿自動車道松原那智勝浦線(御坊～印南)4車線化
【(和歌山県御坊市、印南町) (R3年度工事中)〔R3年内完成〕①】
- 近畿自動車道紀勢線 一般国道 42 号 すさみ串本道路★
【(和歌山県すさみ町、串本町) (R3年度工事中)〔R7年春完成〕②】
- 近畿自動車道紀勢線 一般国道 42 号 新宮紀宝道路★
【(和歌山県新宮市、三重県紀宝町) (R3年度工事中)〔R6年秋完成〕②】
- 近畿自動車道松原那智勝浦線(印南～みなべ)4車線化
【(和歌山県印南町、みなべ町) (R3年度測量設計中)④】
- 近畿自動車道松原那智勝浦線(みなべ～南紀田辺)4車線化★
【(和歌山県みなべ町、田辺市) (R3年度測量設計中)④】
- 近畿自動車道紀勢線 一般国道 42 号 串本太地道路[残事業費 898 億円(H30 年度評価時点)]★
【(和歌山県東牟婁郡) (R3年度用地取得中)④】
- 近畿自動車道紀勢線 一般国道 42 号 新宮道路[残事業費 300 億円(H30 年度評価時点)]★
【(和歌山県新宮市) (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道 168 号 長殿道路[残事業費 139 億円(H30 年度評価時点)]★
【(奈良県十津川村) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 一般国道 168 号 五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)[残事業費 294 億円(H30 年度評価時点)]
【(奈良県十津川村) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 一般国道 168 号 十津川道路(Ⅱ期)[残事業費 380 億円(R 元年度評価時点)]★
【(奈良県十津川村) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 一般国道 168 号 五條新宮道路(阪本工区)
【(奈良県五條市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 一般国道 168 号 五條新宮道路(新天辻工区)★
【(奈良県五條市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 一般国道 168 号 五條新宮道路(相須工区)★
【(和歌山県新宮市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 一般国道 168 号 五條新宮道路(相賀高田工区)
【(和歌山県新宮市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 幹線道路の整備
- 主要地方道近江八幡守山線道路整備事業(川田・比江・木部)★
【(滋賀県野洲市、守山市) (R3年度工事中)〔R5年度完成〕①(再掲)】
- 一般国道2号平野
【(兵庫県加古川市) (R3年度測量設計中)④】

- 一般国道 162 号(川東工区)の整備事業
【(京都府京都市) (R3年度工事中)④】
- 道路防災事業の推進
- 緊急交通路の無電柱化★
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)〔R10 年度完成〕③】
- 電線共同溝整備事業(緊急交通路の無電柱化除く)
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)〔R10 年度完成〕③】
- 一般国道1号本宮電線共同溝★
【(滋賀県) (R3年度工事中)④】
- 一般国道9号維持管理(京都府)★
【(京都府) (R3年度工事中)④】
- 一般国道 24 号十条電線共同溝
【(京都府京都市) (R3年度工事中)④】
- 一般国道 24 号奈良バイパス電線共同溝
【(奈良県) (R3年度工事中)④】
- 一般国道 24 号栗栖電線共同溝
【(和歌山県) (R3年度工事中)④】
- 一般国道 27 号高浜町日置・青電線共同溝
【(福井県) (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道 42 号維持管理(和歌山)★
【(和歌山県) (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道 43 号芦屋電線共同溝★
【(兵庫県) (R3年度工事中)④】
- 一般国道 171 号天神豊島電線共同溝★
【(大阪府) (R3年度工事中)④】
- 芦原温泉駅周辺の道路整備★
【(福井県あわら市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 広域緊急交通路等の無電柱化の推進★
【(大阪府) (R3年度工事中)④】
- 一般国道2号和坂
【(兵庫県明石市) (R3年度工事中)④】
- (都)尼崎宝塚線他無電柱化
【(兵庫県) (R3年度工事中)④】
- 一般県道鳴神木広線他市街地等の幹線道路の無電柱化★
【(和歌山県) (R3年度測量設計中)④】
- 無電柱化(河原町通他)事業★
【(京都府京都市) (R3年度工事中)④】
- 土砂災害対策の推進
- 一般国道 429 号★
【(兵庫県宍粟市 他) (R3年度工事中)〔R10 年度完成〕③】
- 紀伊半島アンカールートにおける法面对策事業★
【(奈良県五條市他) (R3年度工事中)④】
- 緊急輸送道路等における法面对策事業★
【(和歌山県) (R3年度工事中)④】
- 緊急輸送道路(一般国道 162 号他)等に面する斜面の防災対策事業★
【(京都府京都市) (R3年度工事中)④】
- 雪に強い道路の整備
- 雪寒地域道路整備事業(消雪)
【(主要地方道 福井金津線 福井県坂井市春江町藤鷲塚～坂井市坂井町上兵庫他) (R3年度工事中)④】
- 雪寒地域道路整備事業(防雪)
【(一般国道 417 号 福井県池田町田代～志津原他) (R3年度工事中)④】
- 雪寒地域道路整備事業(雪寒機械)
【(福井県内) (R3年度工事中)④】
- 鉄道アクセスの強化
- 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の整備
【(福井県) (R3年度工事中)〔R5年度完成に向けて最大限努力〕①(再掲)】

重点施策	指標
(耐震化等の地震対策)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上を推進 	<p>[KPI-4]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 <p>R 元年度 79% → R7年度 84% [全国指標]</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模地震に備えた河川管理施設の地震・津波対策 	<p>[KPI-5]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等において対策が必要な①河川堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び②水門・樋門等の耐震化率 <p>(河川堤防等)</p> <p>R 元年度 約 89% → R7年度 約 91%</p> <p>(水門・樋門等)</p> <p>R 元年度 約 86% → R7年度 約 98%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模地震が想定される地域等における海岸堤防等の耐震対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型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の耐震化率 <p>R 元年度 56% → R7年度 59% [全国指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 南海トラフ巨大地震・首都直下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・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率 <p>R 元年度 76% → R7年度 96%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 下水道施設の耐震化を推進 	<p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時における主要な管渠及び下水処理場及びポンプ場等の機能確保率 <p>(管渠)</p> <p>R 元年度 約 41% → R7年度 約 50%</p> <p>(下水処理場)</p> <p>R 元年度 約 32% → R7年度 約 37%</p> <p>(ポンプ場)</p> <p>R 元年度 約 27% → R7年度 約 35%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の防災拠点となる施設等の耐震化 	<p>[KPI-7]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 官庁施設の耐震基準を満足する割合 <p>R 元年度 95% → R7年度 100%</p>

<ul style="list-style-type: none"> 地震時等に著しく危険な密集市街地⁸の解消とそれにあわせた地域防災力の向上に資するソフト対策の強化 	<ul style="list-style-type: none"> 危険密集市街地の面積及び地域防災力の向上に資するソフト対策の実施率 (面積)R2年度 約 1,434ha → R12 年度 おおむね解消 (地域防災力の向上に資するソフト対策) R2年度 約 49% → R7年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 切迫する大地震に備え、大規模盛土造成地の滑動崩落の危険性を把握する取組を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模盛土造成地の安全性を把握する調査に着手した実施率 R 元年度6% → R7年度 60%
<ul style="list-style-type: none"> 避難地・防災拠点となる都市公園等の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された都市の割合 H30 年度 64% → R7年度 75%[全国指標]
<ul style="list-style-type: none"> 復興まちづくりのための事前準備の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 復興まちづくりのための事前準備に取り組んでいる地方公共団体の割合 R2年度 62.2% → R7年度 82%
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道施設の耐震対策を重点的に推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 滑走路等の耐震対策 	
<ul style="list-style-type: none"> 大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 耐震改修・建替え等による住宅・建築物の耐震性の向上 	
<ul style="list-style-type: none"> 地下街の防災対策の推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 液状化ハザードマップを活用した宅地の液状化対策に関する取組を推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 都市機能移転や防災機能強化等による災害に強い市街地の形成 	
<ul style="list-style-type: none"> 災害ハザードエリアからの移転の促進【再掲】 	
<ul style="list-style-type: none"> 高台まちづくり(高規格堤防)の推進 	
<ul style="list-style-type: none"> まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備【再掲】 	
<ul style="list-style-type: none"> 事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進 	
(津波対策)	
<ul style="list-style-type: none"> 津波災害警戒区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 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、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村数 R2年度 22 → R7年度 24
	<ul style="list-style-type: none"> 津波災害警戒区域を指定している都道府県数 R2年度 2 → R7年度 5

⁸ 密集市街地のうち、延焼危険性や避難困難性が特に高く、地震時等において、大規模な火災の可能性、又は道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、生命・財産の安全性の確保が著しく困難で、重点的な改善が必要な密集市街地(建築物の不燃化や避難路・避難地の整備等を進めることで、最低限の安全性を確保する)。

<ul style="list-style-type: none"> 津波による船舶事故軽減に資する港湾強靱化の推進 	<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 R2年度 0% → R7年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 港湾における切迫する大規模津波からの人命・財産の被害の防止・最小化 プレジャーボートの適正管理及び利用環境の改善 	
(土砂災害防止対策)	
<ul style="list-style-type: none"> 災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路法面や盛土の土砂災害防止対策を推進 	
(交通・物流の機能確保のための事前対策の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 海上交通ネットワークを維持するための港湾における高潮・高波対策 船舶の避泊水域の確保のための防波堤等の整備 豪雨による大規模出水時等に航行の安全性を確保するための航路の埋塞対策 空港における護岸嵩上げ・排水機能強化による浸水対策 空港無線施設等の電源設備等の浸水対策 空港ターミナルビルの電源設備等の止水対策の推進 空港ターミナルビルの吊り天井の安全対策の推進 防災性の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点から、「新設電柱を増やさない」、「徹底したコスト縮減」、「事業の更なるスピードアップ」を方針とする新たな無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進 豪雨災害等による海域における流木等漂流物への対応 大規模災害時における円滑な航路啓開・災害復旧等を可能とするため全国各地に作業船を保有できるような環境を整備 災害時の救急活動や人流・物流等を確保するため、踏切の立体交差化を推進するとともに、長時間遮断の解消等、災害時の管理方法を定める取組を推進 	
(危機管理体制の確保)	
<ul style="list-style-type: none"> 道路の高架区間等を津波や洪水時の緊急避難場所として活用する取組を推進 近年頻発する短期間の集中的な降雪も踏まえた躊躇ない予防的・計画的な通行止めと集中除雪による道路ネットワーク機能の速やかな回復及び基幹的な道路ネットワークの強化や消融雪設備、U ターン路の整備等のスポット対策等による道路の豪雪対策の推進 	
期待されるストック効果	
<p>《一般国道1号城東電線共同溝(大阪府大阪市)》</p> <ul style="list-style-type: none"> 無電柱化により、災害時における緊急輸送道路の確保並びに安全で快適な歩行空間の確保を図るとともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援。 	
「インフラ経営」の取組	
<ul style="list-style-type: none"> 国道 43 号における高架区間等を緊急避難場所として活用するため、高架橋歩道部への接続階段の耐震化を実施し、地震時の津波や洪水時の緊急避難場所として活用を図る。 	

小目標1-3:災害に強い道路ネットワークの構築

(重点施策の概要)

リダンダンシーの確保により、風水害・土砂災害・地震・津波・豪雪や原子力災害等が発生した直後から、救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないことなどを目指し、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進し、災害に強い道路ネットワークの構築を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[8]高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間の事業着手率

【R元年度 約13% → R7年度 約47%】[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【選択と集中の徹底】

■高規格道路の整備

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](大津JCT~城陽JCT)

【(滋賀県大津市、京都府宇治田原町、城陽市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](八幡京田辺JCT~高槻JCT)

【(京都府八幡市、大阪府枚方市、高槻市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】

中国横断自動車道姫路鳥取線(播磨新宮~宍粟JCT)

【(兵庫県たつの市、宍粟市) (R3年度工事) [R3年度完成]①】

湯浅御坊道路(有田~御坊)4車線化

【(和歌山県有田川町、湯浅町、広川町、日高川町、御坊市) (R3年度工事中) [R3年内完成]①(再掲)】

近畿自動車道松原那智勝浦線(御坊~印南)4車線化

【(和歌山県御坊市、印南町) (R3年度工事中) [R3年内完成]①(再掲)】

中部縦貫自動車道 一般国道158号大野油坂道路(大野東・和泉区間)★

【(福井県大野市) (R3年度工事中) [R4年度完成]①】

中部縦貫自動車道 一般国道158号大野油坂道路(大野・大野東区間)★

【(福井県大野市) (R3年度工事中) [R4年度完成]①】

近畿自動車道紀勢線 一般国道42号 すさみ串本道路★

【(和歌山県すさみ町、串本町) (R3年度工事中) [R7年春完成]②(再掲)】

近畿自動車道紀勢線 一般国道42号 新宮紀宝道路★

【(和歌山県新宮市、三重県紀宝町) (R3年度工事中) [R6年秋完成]②(再掲)】

北近畿豊岡自動車道 一般国道483号 豊岡道路★

【(兵庫県豊岡市) (R3年度工事中) [R6年秋完成]②】

中部縦貫自動車道 一般国道158号大野油坂道路(和泉・油坂区間)

[残事業費948億円(R元年度評価時点)]★

【(福井県大野市) (R3年度工事中) [R8年春完成]③】

一般国道175号 西脇北バイパス[残事業費216億円(R元年度評価時点)]★

【(兵庫県西脇市) (R3年度工事中) (R8年春完成)③】

淀川左岸線(2期)★

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R8年度未完成]③(再掲)】

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](亀山西JCT~大津JCT)6車線化

【(三重県亀山市、滋賀県甲賀市、栗東市、大津市) (R3年度工事中) [R4年度より順次開通]④(再掲)】

近畿自動車道松原那智勝浦線(印南～みなべ)4車線化 【和歌山県印南町、みなべ町】	(R3年度測量設計中)④(再掲)
近畿自動車道松原那智勝浦線(みなべ～南紀田辺)4車線化★ 【(和歌山県みなべ町、田辺市)】	(R3年度測量設計中)④(再掲)
近畿自動車道敦賀線(舞鶴東～大飯高浜)一部4車線化 【(京都府舞鶴市、福井県おおい町)】	(R3年度測量設計中)④
近畿自動車道敦賀線(大飯高浜～小浜西)4車線化 【(福井県おおい町)】	(R3年度測量設計中)④
一般国道1号 淀川左岸線延伸部[残事業費 4,000 億円(H28 年度評価時点)] 【(大阪府門真市、大阪市)】	(R3年度工事中)④(再掲)
一般国道2号 神戸西バイパス★ 【(兵庫県神戸市、明石市)】	(R3年度工事中)④
一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)[残事業費 4,825 億円(H30 年度評価時点)] 【(兵庫県神戸市)】	(R3年度工事中)④(再掲)
京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和御所道路[残事業費 1,603 億円(H30 年度評価時点)] 【(奈良県大和郡山市、五條市)】	(R3年度工事中)[R8年春一部完成]④(再掲)
京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路[残事業費 2,050 億円(H29 年度評価時点)] 【(奈良県奈良市、大和郡山市)】	(R3年度工事中)④(再掲)
京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路(奈良北～奈良) 【(奈良県奈良市)】	(R3年度用地取得中)④(再掲)
近畿自動車道紀勢線 一般国道 42 号 串本太地道路[残事業費 898 億円(H30 年度評価時点)]★ 【(和歌山県東牟婁郡)】	(R3年度用地取得中)④(再掲)
近畿自動車道紀勢線 一般国道 42 号 新宮道路[残事業費 300 億円(H30 年度評価時点)]★ 【(和歌山県新宮市)】	(R3年度測量設計中)④(再掲)
一般国道 43 号 名神湾岸連絡線[残事業費 1,050 億円(R2年度評価時点)] 【(兵庫県西宮市)】	(R3年度測量設計中)④(再掲)
一般国道 161 号 小松拡幅[残事業費 138 億円(R2年度評価時点)]★ 【(滋賀県高島市、大津市)】	(R3年度工事中)[R7年秋一部完成]④
一般国道 163 号 精華拡幅[残事業費 180 億円(H29 年度評価時点)]★ 【(京都府精華町、木津川市)】	(R3年度工事中)[R5年春一部完成]④
一般国道 163 号 清滝生駒道路[残事業費 410 億円(H29 年度評価時点)]★ 【(大阪府四条畷市、奈良県生駒市)】	(R3年工事中)④
一般国道 168 号 長殿道路[残事業費 139 億円(H30 年度評価時点)]★ 【(奈良県十津川村)】	(R3年度工事中)④
一般国道 168 号 五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)[残事業費 294 億円(H30 年度評価時点)] 【(奈良県十津川村)】	(R3年度工事中)④
一般国道 168 号 十津川道路(Ⅱ期)[残事業費 380 億円(R 元年度評価時点)]★ 【(奈良県十津川村)】	(R3年度測量設計中)④
一般国道 312 号 大宮峰山道路★ 【(京都府京丹後市)】	(R3年度工事中)④
北近畿豊岡自動車道 一般国道 483 号 豊岡道路(Ⅱ期)[残事業費 270 億円(R 元年度評価時点)]★ 【(兵庫県豊岡市)】	(R3年度測量設計中)④
福井港丸岡インター連絡道路Ⅰ期区間★ 【(福井県坂井市)】	(R3年度工事中)④(再掲)
福井港丸岡インター連絡道路Ⅱ期区間 【(福井県坂井市)】	(R3年度測量設計中)④(再掲)
東播磨南北道路(北工区)★ 【(兵庫県加古川市、小野市)】	(R3年度工事中)④(再掲)
鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(浜坂道路(Ⅱ期)居組IC～新温泉浜坂IC)★ 【(兵庫県香美町、新温泉町)】	(R3年度工事中)④(再掲)
鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(竹野道路(仮称)竹野IC～(仮称)豊岡北JCT・IC) 【(兵庫県香美町、豊岡市)】	(R3年度測量設計中)④(再掲)
一般国道 168 号 五條新宮道路(阪本工区) 【(奈良県五條市)】	(R3年度工事中)④
一般国道 168 号 五條新宮道路(新天辻工区)★ 【(奈良県五條市)】	(R3年度測量設計中)④
一般国道 168 号 五條新宮道路(相須工区)★ 【(和歌山県新宮市)】	(R3年度測量設計中)④
一般国道 168 号 五條新宮道路(相賀高田工区) 【(和歌山県新宮市)】	(R3年度工事中)④

■幹線道路の整備

- 一般国道 42 号田辺西バイパス
【(和歌山県田辺市)★ (R3年度工事中) [R4年春完成]①】
 - 一般国道 429 号 榎峠バイパス
【(兵庫県丹波市、京都府福知山市) (R3年度測量設計中) [R8年度完成]③(再掲)】
 - 一般国道8号 福井バイパス
【(福井県あわら市、越前市) (R3年度工事中)④】
 - 一般国道8号 塩津バイパス[残事業費 13 億円 (H29 年度評価時点)]
【(滋賀県長浜市) (R3年度用地取得中)④】
 - 一般国道 169 号 御所高取バイパス
【(奈良県御所市、高取町) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
 - 一般国道 169 号 高取バイパス★
【(奈良県高取町) (R3年度工事中)④(再掲)】
 - 一般国道 308 号(宝来ランプ)
【(奈良県奈良市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
 - 一般国道 423 号法貴バイパス★
【(京都府亀岡市) (R3年度工事中)④】
 - 府県間道路(一般国道 371 号)★
【(大阪府河内長野市、和歌山県橋本市) (R3年度工事中)④(再掲)】
 - 一般国道 372 号(加西バイパス)★
【(兵庫県加西市) (R3年度測量設計中)④】
 - (都) 尼崎宝塚線(阪急立体)
【(兵庫県尼崎市) (R3年度工事中)④】
 - 県内外の一体的発展に寄与する幹線道路(幹線道路網)の整備(一般国道 480 号他)★
【(和歌山県) (R3年度工事中)④】
- 生活道路の整備
- 都市内道路及び基本的な生活に不可欠な道路の整備(主要地方道御坊由良線他)★
【(和歌山県) (R3年度工事中)④】

重点施策	指標
(交通・物流の機能確保のための事前対策の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害に強い道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進 	[KPI-8] <ul style="list-style-type: none"> ・ 高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間の事業着手率 R 元年度 約 13% → R7年度 約 47%[全国指標]
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高規格道路のミッシングリンク改善率⁹ R 元年度 0% → R7年度 約 30%[全国指標]
期待されるストック効果	
《近畿自動車道紀勢線(すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路、新宮紀宝道路)(和歌山県串本町他)》 <ul style="list-style-type: none"> ・ 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、紀伊半島沿岸の国道 42 号の多くの区間で浸水・津波の恐れが想定され、紀勢自動車道紀勢線の開通区間では、越波等の災害発生時に国道 42 号が通行止めとなった場合も交通を確保できる。引き続き未開通区間の整備を推進し、ミッシングリンクの解消を図ることで、関西国際空港とのアクセス性が向上し、外国人宿泊客数の増加が見込まれる。近年はレンタカーを利用した外国人観光客の紀南地域への訪問率も高い傾向にあり、更なる外国人観光客数の増加も期待される。 	

⁹ 高規格道路のミッシングリンクとなっている区間のうち、全線供用または一部供用した区間の割合。

《北近畿豊岡自動車道(日高豊岡南道路、豊岡道路、豊岡道路Ⅱ期)(兵庫県豊岡市)》

- ・ 北近畿豊岡自動車道は国道9号が災害時に通行不能となった場合に代替路として機能することが期待される。引き続き未開通区間の整備を推進し、ミッシングリンクの解消を図る。
北近畿豊岡自動車道の開通により、ドクターカー活動圏域が拡大することで、第三次救急医療機関からの30分圏域人口カバー率が増加し、救急搬送時の時間短縮に大きく貢献する。
※ドクターカー活動圏域とは、第三次救急医療機関から出発するドクターカーと各消防署から出発する救急車が合流することができるエリアのこと。
※緊急時(大量出血等)では搬送時間が60分になると、生存率は10%と極めて低く、30分以内(50%の生存率)の搬送が必要とされている。

《近畿自動車道松原那智勝浦線(御坊～みなべ)4車線化(和歌山県御坊市)》

- ・ 災害発生時において、暫定2車線区間は4車線区間と比較して、長期通行止めになる可能性が高い。4車線化により、復旧作業の施工ヤードを確保しつつ車線を確保することも可能となり、迅速な交通の確保が期待される。引き続き暫定2車線区間の整備を推進し、4車線化を図る。
さらに、引き続き4車線化を図ることで、関西国際空港とのアクセス性が向上し、外国人宿泊客数の増加が見込まれる。近年はレンタカーを利用した外国人観光客の紀南地域への訪問率も高い傾向にあり、更なる外国人観光客数の増加が期待される。

「インフラ経営」の取組

- ・ 近年の災害の激甚化・頻発化を踏まえて、災害時に「被災する道路」から「救援する道路」として強靱で信頼性の高い道路ネットワークを構築するとともに、急速に進展するインフラ老朽化を克服し、良好なインフラを次世代につなぐことで、誰もが安全に安心して暮らせる社会を目指す。

小目標1-4: 災害リスクを前提とした危機管理対策の強化

(重点施策の概要)

官民一体となった TEC-FORCE¹⁰活動等、災害対応の体制・機能の拡充・強化を図るとともに、防災・減災を支える現場の担い手である建設業の従事者の確保・育成を進める。

ハザードマップを活用したマイ・タイムライン¹¹作成等住民の防災意識向上に繋がる訓練の実施による実効性のある避難体制を確保する。

新技術を活用した気象予測や河川管理の高度化による防災・減災の取組及び港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化を図るとともに、災害リスクの高い地域での詳細な地理空間情報の整備を行う。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[9] 国・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¹²(注釈: 建退共電子申請方式を建設キャリアアップシステム活用工事として当該機関が導入していること)

【R7年度末 100%】

[10] 公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員の ICT 機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率

【R2年度 25% → R7年度末 100%】

[11] 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、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)を実施した市区町村数

【R2年度 35 → R7年度 198】

[12] 最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数

【R 元年度 5 → R7年度 141】

[13] 最大クラスの高潮・津波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、情報伝達訓練等)を実施した市区町村数

【高潮: R2年度 1 → R7年度 14】

【津波: R2年度 22 → R7年度 24】

[14] 「A2-BCP」(空港業務継続計画)に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率

【R2年度 80% → 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: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[] 内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■危機管理対策の強化

【メディアとの連携による住民自らの避難行動につながる情報提供の充実 (R3年度推進中)④】

【基幹的広域防災拠点における合同訓練 (R3年度推進中)④】

¹⁰ Technical Emergency Control Force の略称。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把握、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。

¹¹ 台風の接近等によって河川水位が上昇する時に、住民一人一人の家族構成や生活環境に合わせて「いつ」「何をするか」をあらかじめ時系列で整理した自分自身の防災行動計画のこと。

¹² 建退共電子申請方式(令和3年4月から本格導入開始)を建設キャリアアップシステム活用工事として当該機関が導入していること。

- 【大阪湾 BCP の深化(大阪湾全域) (R3年度推進中)④】
- 【都市再生の推進(帰宅困難者対策に資する都市再生安全確保計画の策定)(大阪府大阪市) (R3年度推進中)④】
- 【国の職員を被災地に派遣し、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)により、被災自治体等への支援を実施 (R3年度推進中)④】
- 【被災自治体にリエゾンを派遣し、情報の収集・提供と支援ニーズの把握、災害対策本部との情報共有を図る (R3年度推進中)④】
- 【TEC-FORCE 隊員の確保、訓練や研修による技術力の向上・強化、災害対策機械等の装備の拡充など、危機管理対策を強化 (R3年度推進中)④】
- 洪水・内水対策の推進
 - 【大和川流域(奈良県)の総合治水対策(平成緊急内水対策事業等)(奈良県)★ (R3年度推進中)④(再掲)】
- 道の駅の防災機能強化の促進
 - 【「道の駅」第3ステージの取り組みとして、地域の防災計画に基づいて、BCP の策定や、ハード・ソフト対策を強化した広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の整備を推進 (R3年度推進中)④】
- 【ハード・ソフト一体となった取組】
- 危機管理体制の確保
 - 【北陸地域港湾の事業継続計画(広域港湾 BCP)の策定(福井県) (R3年度推進中)④】
- 危機管理対策の強化
 - 【新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進 (R3年度調査・検討中)④】
 - 【雨量・洪水予測の高度化 (R3年度推進中)④】
 - 【広域的な救援活動を支援する地理空間情報の整備・更新・提供 (R3年度推進中)④】
 - 【水害リスク情報の公開推進 (R3年度推進中)④】
 - 【最大クラスの洪水に対応した洪水浸水想定指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進 (R3年度推進中)④】
 - 【最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進 (R3年度推進中)④】
 - 【最大クラスの高潮に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進 (R3年度推進中)④】
 - 【津波災害警戒区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進 (R3年度推進中)④】
 - 【洪水、内水、高潮、津波等に対応したハザードマップ作成、訓練実施等の推進 (R3年度推進中)④】

重点施策	指標
(危機管理体制の確保)	
・ 社会資本整備を支える現場の担い手確保を推進	[KPI-9] ・ 国・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(注釈:建退共電子申請方式を建設キャリアアップシステム活用工事として当該機関が導入していること) <div style="text-align: right;">R7年度末 100%</div>
・ TEC-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材の ICT 化・高度化	[KPI-10] ・ 公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員の ICT 機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率 <div style="text-align: right;">R2年度 25% → R7年度末 100%</div>
・ 避難地・防災拠点となる都市公園等の整備	・ 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された都市の割合 <div style="text-align: right;">H30 年度 64% → R7年度 75%〔全国指標〕</div>

<p>・ 洪水、内水、高潮、津波等に対応したハザードマップ作成、訓練実施等の推進</p>	<p>[KPI-11]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、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)を実施した市区町村数 R2年度 35 → R7年度 198 <p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数 R 元年度 5 → R7年度 141 <p>[KPI-13]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村数 R2年度 1 → R7年度 14 ・ 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、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村数 R2年度 22 → R7年度 24 ・ 高潮浸水想定区域を指定している都道府県数 R2年度 1 → R7年度 5 ・ 津波災害警戒区域を指定している都道府県数 R2年度 2 → R7年度 5
<p>・ 水害リスク空白域の解消の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 R2年度 260 → R7年度 2,400
<p>・ 水害リスク情報の公開推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数 R2年度 51 → R7年度 2,400
<p>・ 土砂災害を対象としたハード・ソフトの施策を組み合わせ土砂災害に強い地域づくり、及びハザードエリアからの居住移転を推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土砂災害ハザードマップにおける土砂災害警戒区域の新規公表数 R 元年度 0箇所 → R7年度 約 8,759 箇所
<p>・ 大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 直近3年間に港湾の事業継続計画(港湾 BCP)に基づく防災訓練の実施された港湾(重要港湾以上)の割合 R 元年度 100% → R7年度 100%

<ul style="list-style-type: none"> 空港におけるイレギュラー時の適切な対応および体制の確保 	<p>[KPI-14]</p> <ul style="list-style-type: none"> 「A2-BCP」(空港業務継続計画)に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率 R2年度 80% → 毎年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化 	<ul style="list-style-type: none"> 地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP 策定率 R 元年度 5% → R7年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化 	
<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"> 道路啓開計画の策定、既計画のスパイラルアップを推進 	
<ul style="list-style-type: none"> ETC2.0 装着車両の通行実績データ等を活用して作成した通れるマップを即時提供 	
<ul style="list-style-type: none"> まちづくりにおける避難路・避難場所等の整備【再掲】 	
<ul style="list-style-type: none"> メディアとの連携による住民自らの行動につながる情報提供の充実 	
<ul style="list-style-type: none"> 官民一体となった TEC-FORCE 活動の推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の計画運休の深化 	
<ul style="list-style-type: none"> 土地等の円滑な利活用及び適正な管理に向けた所有者不明土地等対策の推進 	
<p>(情報基盤の整備と活用)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進 	
<ul style="list-style-type: none"> G 空間防災データセットの充実 	
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害に備え、TEC-FORCE や災害対策機械等の危機管理対策を強化することにより、災害発生時における人・機材の円滑な災害対応が期待される。 	
<p>「インフラ経営」の取組</p>	
<p>《基幹的広域防災拠点における合同訓練(大阪府堺市)》</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪府堺市の堺2区基幹的広域防災拠点として整備した緑地において、災害発生時に防災拠点として役割を發揮するための防災訓練を実施。平常時は親水緑地空間として解放し、地域の賑わいを創出。 <p>《広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の整備の推進》</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の防災計画に基づいて、BCP の策定やハード・ソフト対策を強化した、広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の整備を推進する。 	

重点目標2:持続可能なインフラメンテナンス

目指すべき姿

予防保全に基づくインフラメンテナンスへの本格転換による維持管理・更新に係るトータルコストの縮減や、新技術等の導入促進によるインフラメンテナンスの高度化・効率化等を進め、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続可能なインフラメンテナンスを実現する。

現状と課題

インフラにおける将来の維持管理・更新費用を推計した結果、インフラに不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」の場合、不具合が生じてから対策を行う「事後保全」と比較して、1年あたりの費用が30年後には約5割減少、との見込みとなった。将来にかかる維持管理・更新費用を抑制する観点から、「予防保全」によるメンテナンスサイクルへの移行が重要である。

しかし、例えば道路橋については、全橋梁のうち約1割にあたる約7万橋が早急に修繕等の対応が必要な状況にあるなど、予防保全の管理水準を下回る状態の施設が多数存在する。これらの施設に対して計画的・集中的な修繕等の実施により、「予防保全」への本格転換を早期に図ることが必要である。

また、多くのインフラを管理する市区町村ではメンテナンスに携わる人的資源が不足しており、多様な主体との連携や新技術等の導入促進など、メンテナンスの生産性向上に向けた取組の推進が必要である。

さらに、社会情勢や地域構造の変化に応じて、必要性の減少や地域のニーズ等に応じたインフラの廃止・除却、集約・再編の取組により、インフラストックの適正化を図っていくことも重要である。

小目標2-1: 計画的なインフラメンテナンスの推進

(重点施策の概要)

加速化するインフラの老朽化に対応するとともに、メンテナンスに係る費用が国や地方の財政を圧迫することのないよう、「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や負担の平準化を図るとともに、早期の安全・安心の確保を図る。対策の実施に当たっては、インフラの点検結果や利用状況等を踏まえて対策の優先順位を設定した上で、早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応や、損傷が軽微な段階での修繕の実施を計画的に行う。

また、行政の縦割りを排除し、地方公共団体や民間企業、地域住民等と連携・協働したインフラメンテナンス体制の確保を図る。

さらに、持続可能なインフラメンテナンスを構築するため、維持管理・更新の計画的な実施に加え、人口減少等による地域社会の変化や将来のまちづくり計画等を踏まえ、必要性の減少や地域のニーズ等に応じたインフラの廃止・除却や機能転換等を行う「集約・再編」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)

[15] 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

【河川:R元年度 0% → R7年度 100%】
【ダム:R元年度 81% → R7年度 100%】
【砂防:R元年度 92.6% → R7年度 93.3%】
【海岸:R元年度 84% → R7年度 87%】〔全国指標〕
【下水道:R元年度 0% → R7年度 100%】
【港湾:R2年度 80% → R7年度 85%】
【空港:R元年度 100% → R7年度 100%】
【公園:R元年度 33% → R7年度 100%】
【官庁施設:R2年度 33% → R7年度 100%】

[16] 道路:施設の集約・撤去、機能縮小の検討自治体の割合

【R元年度 14% → R7年度 100%】

[17] 海岸:南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型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・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率

【R元年度 76% → R7年度 96%】

[18] 港湾:既存施設の統廃合、機能の集約化及び転換を検討した港湾の割合

【R元年度 80% → R7年度 100%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[] 内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■個別施設ごとの長寿命化計画、(個別施設計画)の策定・実施

【メンテナンスサイクルの構築に向けた取組の実施 (R3年度推進中)④】

【ハード・ソフト一体となった取組】

■社会資本の老朽化対策の推進

【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進(大阪府)★ (R3年度推進中)④】

【インフラの利活用】

■ 計画的なインフラメンテナンスの推進

【道路インフラ施設の予防保全への維持管理の転換 (R3年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

■ 社会資本の老朽化対策の推進

東播磨港(伊保地区)★

【(兵庫県高砂市伊保) (R3年度工事中)〔R4年度完成〕①】

地下空間の防災・減災対策(大阪駅前地下道東広場)

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)〔R6年度完成〕②】

新御堂筋線高架橋の修繕

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)〔R7年度完成〕②】

端建蔵橋の架替

【(大阪府大阪市) (R3年度測量設計中)〔R6年度完成〕②】

敦賀港予防保全事業★

【金ヶ崎地区(福井県敦賀市) (R3年度工事中)④】

【鞠山北地区(福井県敦賀市) (R3年度工事中)④】

姫路港浜田地区

【(兵庫県姫路市) (R3年度工事中)④】

和歌山下津港本港地区★

【(和歌山県和歌山市) (R3年度工事中)④】

大阪港(安治川内港地区、大正内港地区、大正～住之江地区)

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)④】

一般国道2号天神橋橋梁修繕

【(兵庫県神戸市須磨区) (R3年度工事中)④】

一般国道8号舗装修繕

【(福井県鯖江市) (R3年度測量設計中)④】

一般国道42号新毛見トンネル修繕

【(和歌山県) (R3年度測量設計中)④】

一般国道43号四貫島高速高架橋橋梁修繕

【(大阪府大阪市此花区) (R3年度工事中)④】

一般国道171号久世橋橋梁修繕

【(京都府京都市南区) (R3年度工事中)④】

明石公園 公園リノベーション事業★

【(兵庫県明石市) (R3年度測量設計中)④】

一般国道162号西津橋・大手橋・城内橋架替★

【(福井県小浜市) (R3年度工事中)④】

一般県道彦根米原線道路修繕事業(米原跨線橋)

【(滋賀県米原市) (R3年度工事中)④】

堺泉北港 予防保全事業★

【(大阪府泉大津市) (R3年度工事中)④】

主要地方道豊岡竹野線〔城崎大橋〕

【(兵庫県豊岡市) (R3年度工事中)④】

播磨中央公園 公園リノベーション事業★

【(兵庫県加東市) (R3年度測量設計中)④】

一般国道169号橋梁修繕事業

【(奈良県上北山村他) (R3年度測量設計中)④】

和歌川他特定構造物改築事業★

【(和歌山県和歌山市他) (R3年度工事中)④】

和歌山下津港等の港湾管理施設の老朽化対策の推進★

【(和歌山県和歌山市他) (R3年度工事中)④】

和歌山県沿岸海岸堤防等老朽化対策緊急事業★

【(和歌山県海南市他) (R3年度工事中)④】

トンネル、大型カルバート等の老朽化対策事業

【(京都府京都市) (R3年度測量設計中)④】

橋りょう(宮前橋他)健全化事業★

【(京都府京都市) (R3年度工事中)④】

道路施設維持補修(道路施設維持補修)★

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)④】

橋梁の維持管理★

【(大阪府大阪市)

(R3年度工事中)④】

老朽施設の改築(海老江下水処理場改築更新事業)★

【(大阪府大阪市)

(R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】

■洪水・内水対策の推進

三大水門更新事業

【(大阪府)

(R3年度測量設計中) [R13 年度以降完成]④(再掲)】

■暮らし産業を支える海と陸の結節点の強化

尼崎西宮芦屋港尼崎地区★

【(兵庫県尼崎市)

(R3年度工事中)④】

重点施策	指標
(予防保全の考え方に基づくインフラメンテナンスへの転換)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 予防保全の管理水準を下回る状態のインフラに対して、計画的・集中的な修繕等を実施する。 ・ インフラの機能を回復させ、「事後保全」から「予防保全」の考え方に基づくインフラメンテナンスへ転換し、中長期的な維持管理・更新等にかかるトータルコストの縮減を図る。 	<p>[KPI-15]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 河川: 予防保全の考え方に基づく内水排除施設等の長寿命化対策実施率 R 元年度 0% → R7年度 100% ・ ダム: 健全度評価において速やかに措置と判定されたダム管理施設の解消率 R 元年度 81% → R7年度 100% ・ 砂防: 健全度評価において要対策と判定された砂防関係施設の解消率 R 元年度 92.6% → R7年度 93.3% ・ 海岸: 予防保全に向けた海岸堤等の対策実施率 R 元年度 84% → R7年度 87% [全国指標] ・ 下水道: 計画的な点検調査に基づく下水道管路の老朽化対策を完了した延長の割合 R 元年度 0% → R7年度 100% ・ 港湾: 老朽化した港湾施設のうち、予防保全型の対策を導入し、機能の保全及び安全な利用等が可能となった割合 R2年度 80% → R7年度 85% ・ 空港: 予防保全を適切に実施した割合 R 元年度 100% → R7年度 100% ・ 公園: 予防保全の考え方に基づく都市公園長寿命化対策実施率 R 元年度 33% → R7年度 100% ・ 官庁施設: R2年度時点で措置が必要な官庁施設の長寿命化対策実施率 R2年度 33% → R7年度 100%

<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節容量内に堆積した土砂等の撤去により、ダム貯水能力の向上や、ダムへの土砂流入の低減を図り、ダム下流の河川氾濫による被害を減少。 	<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節容量内の堆砂の解消率(国、水資源機構管理ダム) R元年度 60% → R7年度 100% 恒久的堆砂対策が必要なダムの解消率(都道府県管理ダム) R元年度 67% → R7年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 交通安全施設等の維持管理・更新等を着実に推進するため、警察庁インフラ長寿命化計画に即して、交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、老朽施設の更新等を推進。 	
<ul style="list-style-type: none"> 定期的な現地調査や観測機器の監視業務を通じて、損傷が軽微な段階で修繕を実施する予防保全型維持管理を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> 観測施設(測量標): 年次計画に基づく観測施設(測量標)修繕の実施率 R元年度 100% → R7年度 100%
<p>(個別施設計画の適切な更新)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 個別施設毎の対応方針が定められた「個別施設計画」について、インフラの点検結果や社会情勢の変化等を踏まえて、記載内容の充実や対応方針の見直しなど、適切な更新を促進する。 	
<p>(使用料を活用したインフラメンテナンス)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 持続可能で計画的なインフラ維持管理を行うにあたり、インフラの整備及び減耗コストに対応した、利用者からの使用料の活用を推進。 	<ul style="list-style-type: none"> 下水道: 適切なメンテナンスを推進するため、下水道使用料等の収入面、維持修繕費等の支出面の更なる適正化に取り組む団体数 R2年度 15 団体 → R7年度 195 団体
<p>(集約・再編等の取組推進)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 社会情勢や地域構造の変化や将来のまちづくり計画を踏まえ、既存インフラの廃止・除却・集約化や、利用者ニーズに沿ったインフラ再編等の取組の推進により、持続可能な都市・地域の形成、ストック効果の更なる向上を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-16] 道路: 施設の集約・撤去、機能縮小の検討自治体の割合 R元年度 14% → R7年度 100% [KPI-17] 海岸: 南海トラフ巨大地震・首都直下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・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率 R元年度 76% → R7年度 96% [KPI-18] 港湾: 既存施設の統廃合、機能の集約化及び転換を検討した港湾の割合 R元年度 80% → R7年度 100%
<p>(大規模更新時代に備えた更新のパラダイムシフト)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> これまで一品生産で構築している河川ポンプ設備について、主要構成機器のポンプ及び主原動機(ディーゼルエンジン)の技術動向を把握し、大量生産品の導入による、被災や故障時の迅速な機能復旧を目指した実証試験により安全性、耐久性等の検証・評価を行い、“マスプロダクツ型排水ポンプ”の技術研究開発を促進する。 	

期待されるストック効果

- ・ 社会資本施設の確実なメンテナンスサイクルの実施により、安全・安心な社会が維持され、安定した社会経済活動や住民生活の質の向上効果をもたらすことが期待される。また、点検・維持技術の向上による新たなイノベーションの創出効果も期待される。更には、「事後保全」から「予防保全」への転換により、「長寿命化」や「トータルコストの縮減」を図ることが期待される。

「インフラ経営」の取組

- ・ 長寿命化計画に基づいた整備・更新等の延命化措置による予防保全型の維持管理により機能を維持する。

小目標2-2: インフラメンテナンスの高度化・効率化

(重点施策の概要)

デジタル技術の進歩や「新たな日常」の実現を見据え、産学官民が参画するインフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング支援、DX の最新技術を活用した維持管理情報のデータベース化等により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を図る。

さらに、多くのインフラを管理する地方公共団体等においてインフラメンテナンスを適切に実施していくため、メンテナンス研修や講習等の実施により、職員の技術力向上を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[19] 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:R 元年度 877 人 → R7年度 1,360 人】

【港湾:R 元年度 158 人 → R7年度 290 人】

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

【R 元年度 169 件 → R7年度 400 件】[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[] 内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■メンテナンスに係る新技術の導入・普及を促進する環境整備

【インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング

(R3年度推進中)④】

■持続可能な維持管理体制の構築

【市町村職員等を対象としたメンテナンス研修の実施

(R3年度推進中)④】

【ハード・ソフト一体となった取組】

■危機管理対策の強化

【電子基準点現地調査の実施

(R3年度推進中)④】

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)	
・多くのインフラを管理する地方公共団体等においてインフラメンテナンスを適切に実施していくため、研修や講習の実施により、職員の技術力向上を推進する。	[KPI-19] ・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 R 元年度 877 人 → R7年度 1,360 人 港湾 R 元年度 158 人 → R7年度 290 人
・「道路メンテナンス会議」「河川・ダム管理技術検討会」「下水道ストックマネジメント勉強会」「港湾等メンテナンス会議」「空港施設メンテナンスブロック会議」等、各分野において全国で設置済みの会議を定期的開催し、管理者間で課題や好事例の共有などを引き続き実施。	

<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体からの要請により、緊急的な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設について、地方整備局・国土技術政策総合研究所・土木研究所の職員等で構成する「道路メンテナンス技術集団」による直轄診断を実施。また診断の結果、診断内容や地域の実情等に応じ、修繕代行事業や道路メンテナンス事業補助を実施。 	
<ul style="list-style-type: none"> 市町村の人不足、技術力不足を補うため、市町村が実施する点検・診断の発注事務を都道府県等が受委託する地域一括発注の取組を実施。 	
<p>(新技術の導入・普及の促進)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 多くのインフラを管理する地方公共団体等が、効率的なインフラメンテナンスを実施していくため、メンテナンスに係る新技術の導入・普及を促進する環境を整備する。 	<p>[KPI-20]</p> <ul style="list-style-type: none"> インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング数 <p>R 元年度 169 件 → R7年度 400 件[全国指標]</p>
<ul style="list-style-type: none"> 新技術の活用に関して、積極的採用を推進する姿勢や従来方法の代替として可能であることを明確化するなど点検要領等を改定する。 	
<ul style="list-style-type: none"> 新技術に関する性能カタログ等の策定、充実により、インフラメンテナンスの高度化・効率化を推進する。 	
<p>(インフラメンテナンスにおける官民連携の推進)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> インフラの維持管理に係る官民連携事業の導入を検討する地方公共団体への初期財政支援や専門家派遣等による支援及び地域プラットフォームにおける先行事例の周知等の取組を推進。 	
<ul style="list-style-type: none"> 包括的民間委託を含むインフラメンテナンスの高度化・効率化に資する好事例の紹介を行うことによる地域や地方自治体への支援。 	
<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 	
<p>(ICT を活用した効率的な道路管理)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 国民の財産である道路について、適正利用者にはより使いやすく、道路を傷める重量制限違反車両を通行させる悪質違反者に対しては ICT を活用して効率的・効果的に通行状況を確認し、指導や処分を厳格に実施するなど、メリハリの効いた取組を実施。【再掲】 	
<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する。【再掲】 	<ul style="list-style-type: none"> 下水道:管路施設のマネジメントに向けた基本情報等の電子化の割合 R2年度 40% → R7年度 100% 港湾:維持管理にかかる情報のデータベースを導入した港湾管理者の割合 R 元年度 100% → R7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の割合 R2年度 25% → R7年度 100% 官庁施設:基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 R 元年度 100% → R7年度 100%

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 測量標:基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 <p style="text-align: right;">R 元年度 100% → R7年度 100%</p>
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新技術の導入促進によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を進め、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続可能なインフラメンテナンスを実現する。 	
「インフラ経営」の取組	
<ul style="list-style-type: none"> ・ インフラメンテナンス国民会議近畿本部フォーラムにおいて、施設管理者のニーズに対する民間企業のシーズをマッチングイベントを実施し、メンテナンスに係る新技術の導入・普及を進めている。 	

重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

目指すべき姿

東京一極集中型から、個人や企業が集積する地域が全国に分散しそれぞれの核が連携し合う多核連携型の国土を形成するための社会資本整備を進め、テレワークや二地域居住など新たな暮らし方、働き方、住まい方を支えるための基盤を構築する。また、高齢者、障害者、子ども、子育て世代など、全ての人が安全・安心で不自由なく生活できるユニバーサルデザインのまちづくり、地域の自然や歴史文化に根ざした魅力・個性を活かしたまちづくりを進め、持続可能で暮らしやすい地域社会・地方創生を実現する。また、ポストコロナ時代において地域経済を支える観光の活性化に向けた基盤整備を行い、地域経済を再生させる。

現状と課題

地域における人口の減少により、住民の買い物や医療・福祉へのアクセスが中長期的に維持困難となるおそれがあることから、コンパクトなまちづくり及びそれらを結ぶネットワークの形成を推進することが必要である。

地域の資源を最大限に活かしつつ、地域外からも需要を取り込み、観光等、地域経済の核となる産業を下支えする社会資本の整備や機能強化が必要である。

高齢者の増加が進む都市部においては、医療・福祉サービスのニーズの拡大への対応や、多様な世代が生き生きと暮らせる地域づくりが必要である。

地域の暮らしを守るとともにその活力を向上させるため、地域の輸送・移動手段の確保や、地域間の多様な交流を支える交通ネットワークの整備が必要である。

また、依然として交通事故により多数の死傷者が発生していることから、移動・生活空間におけるさらなる安全の確保が必要である。

さらに、高齢者、障害者、子ども、子育て世代等の多様な人々が安全に安心して暮らせるよう、生活・移動空間におけるバリアフリーやユニバーサルデザインを推進することが必要である。

令和2(2020)年には、第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略¹³が改訂され、地方創生の動きを更に加速させていくこととされているところであり、地方創生に資する社会資本整備に中長期的な視点から取り組む必要がある。

¹³ 令和2年12月21日閣議決定

小目標3-1: 歴史・文化遺産など観光資源を活かした地域づくり

(重点施策の概要)

近畿圏に数多く存在する歴史・文化遺産や雄大な自然景観等を活用し、これらの観光資源を活用した良好な景観の形成や歴史・文化・風土を活かした地域づくりを推進する。

また、府県や圏域を越えた観光ルート、観光拠点間の交通アクセスの強化を推進するとともに、関西の各空港や港、拠点駅間のアクセス改善を図る。また、観光地における交通・観光施設の多言語案内表示、Wi-Fi環境の整備、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化など観光客受入環境の整備を推進する。

さらに、ポストコロナ時代も見据え、オープンスペースの充実等により、ゆとりある空間の形成に取り組みつつ、まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、中心拠点や生活拠点に、医療・福祉・商業等の生活サービス機能や居住を誘導するとともに、公共交通網を始めとするネットワークで結び、魅力的なコンパクトシティの形成を推進する。

まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、企業の地方移転を始めとした新たな人の流れや地域間の交流を支えるための基盤を構築するため、コンパクトに集積した地域や拠点を、道路、鉄道、航空、海運など様々な交通ネットワークにより繋ぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を拡大する。

その際、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の人流・物流ネットワークの早期整備・活用を推進するとともに、デジタル技術の進歩や「新たな日常」の実現を見据え、交通インフラへのICTやAI等の新技術の活用を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[21] 景観計画に基づき重点的な取組を進める市区町村数

【R元年度 56 → R7年度 68】

[22] 旅客施設¹⁴における多言語対応率

【鉄軌道駅:R2年度 75% → R7年度 100%】

【バスターミナル:R2年度 75% → R7年度 100%】

【旅客船ターミナル:R2年度 80% → R7年度 100%】

【空港:R2年度 100% → R7年度まで100%を維持】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[] 内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【ハード・ソフト一体となった取組】

■歴史・文化を活かしたまちづくり

【奈良公園魅力向上事業(奈良県奈良市)

(R3年度工事中)④】

■美しい景観・良好な環境形成

【和歌山下津港等の放置艇対策の推進(和歌山県和歌山市、海南市)

(R3年度工事中)[R5年度完成]①】

¹⁴ 「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。

【インフラの利活用】

- 観光客受入環境の整備
【瀬戸内海観光連携推進会議のよる広域観光等の推進(瀬戸内海) (R3年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

- 歴史・文化を活かしたまちづくり
国営飛鳥・平城宮跡歴史公園[残事業費 601 億円(H28 年度評価時点)]★
【(奈良県奈良市、明日香村) (R3年度工事中一部開園中)④】
県営平城宮跡歴史公園事業
【(奈良県奈良市) (R3年度工事中) [R7年度一部完成]④】
大仙公園事業
【(大阪府堺市) (R3年度工事中) [R4年度一部完成]④】
- 美しい景観・良好な環境形成
自然・歴史的景観保全・活用の推進
【(京都府京都市) (R3年度用地取得中) [R3年度一部完成]④】
無電柱化(河原町通他)事業★
【(京都府京都市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 観光客受入環境の整備
有馬富士公園 公園リノベーション事業★
【(兵庫県三田市) (R3年度測量設計中) [R5年度完成]①】
- 都市公園の整備
(県営)金亀公園整備事業★
【(滋賀県彦根市) (R3年度工事中) [R6年度完成]②】
- バスターミナル整備
神戸三宮駅交通ターミナル整備事業
【(兵庫県神戸市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 自転車通行空間の整備
主要地方道大津能登川長浜線他道路整備事業(ピワイチ)★
【(滋賀県) (R3年度工事中)④】
世界遺産周遊サイクルルートの整備
【(奈良県) (R3年度測量設計中)④】
自転車利用環境の整備(紀の川自転車道線他)
【(和歌山県) (R3年度工事中)④】
- スマートインターチェンジの整備
中央自動車道西宮線 多賀スマートインターチェンジ
【(滋賀県犬上郡多賀町) (R3年度工事中)④】
近畿自動車道名古屋神戸線 新名神大津スマートインターチェンジ
【(滋賀県大津市) (R3年度工事中)④】
近畿自動車道名古屋神戸線 城陽スマートインターチェンジ
【(京都府城陽市) (R3年度工事中)④】
山陽自動車道吹田山口線 三木スマートインターチェンジ
【(兵庫県三木市) (R3年度測量設計中)④】
- 高規格道路の整備
福井港丸岡インター連絡道路Ⅰ期区間★
【(福井県坂井市) (R3年度工事中)④(再掲)】
福井港丸岡インター連絡道路Ⅱ期区間
【(福井県坂井市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
一般国道 168 号 五條新宮道路(阪本工区)
【(奈良県五條市) (R3年度工事中)④(再掲)】
一般国道 168 号 五條新宮道路(新天辻工区)★
【(奈良県五條市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
一般国道 168 号 五條新宮道路(相須工区)★
【(和歌山県新宮市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
一般国道 168 号 五條新宮道路(相賀高田工区)
【(和歌山県新宮市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 幹線道路の整備
主要地方道近江八幡守山線道路整備事業(川田・比江・木部)★
【(滋賀県野洲市、守山市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】

一般国道 168 号王寺道路★ 【(奈良県王寺町)	(R3年度工事中)④(再掲)
一般国道 169 号 高取バイパス★ 【(奈良県高取町)	(R3年度工事中)④(再掲)
一般国道 169 号御所高取バイパス 【(奈良県御所市、高取町)	(R3年度測量設計中)④(再掲)
一般国道 168 号香芝王寺道路★ 【(奈良県香芝市、王寺町)	(R3年度工事中)④(再掲)
一般国道 308 号(宝来ランプ) 【(奈良県奈良市)	(R3年度測量設計中)④(再掲)
一般国道 367 号道路整備事業(保坂)★ 【(滋賀県高島市)	(R3年度測量設計中)④
府県間道路(一般国道 371 号)★ 【(大阪府河内長野市、和歌山県橋本市)	(R3年度工事中)④
一般県道常神三方線 【(福井県若狭町)	(R3年度工事中)④
一般県道岡田深谷線 【(福井県小浜市、おおい町)	(R3年度測量設計中)④(再掲)
一般国道 303 号道路整備事業(追分道路) 【(滋賀県高島市)	(R3年度工事中)④
一般国道 307 号道路整備事業(長野バイパス)★ 【(滋賀県甲賀市)	(R3年度工事中)④
主要地方道大津能登川長浜線道路整備事業(山手幹線)★ 【(滋賀県草津市、栗東市)	(R3年度工事中)[R6年度一部完成]④(再掲)
一般県道枚方大和郡山線(中町工区) 【(奈良県奈良市)	(R3年度工事中)④(再掲)
一般県道結崎田原本線(結崎～三河)★ 【(奈良県川西町、三宅町)	(R3年度工事中)④(再掲)
県内外の一体的発展に寄与する幹線道路(幹線道路網)の整備(一般国道 480 号他)★ 【(和歌山県)	(R3年度工事中)④(再掲)
(都)片岡栗東線整備事業 【(滋賀県栗東市、守山市)	(R3年度工事中)④
■インターチェンジアクセス道路の整備 県内外の一体的発展に寄与する幹線道路(IC アクセス道路)の整備((都)南港山東線他)★ 【(和歌山県)	(R3年度工事中)④
■スマートインターチェンジアクセス道路の整備 一般県道佐目敏満寺線道路整備事業((仮称)多賀スマート IC 関連)★ 【(滋賀県犬上郡多賀町)	(R3年度工事中)[R4年度完成]①
一般県道宇治田原大石東線道路整備事業((仮称)新名神大津スマート IC 関連)★ 【(滋賀県大津市)	(R3年度工事中)[R5年度完成]①
■街路の整備 (都)原松原線整備事業★ 【(滋賀県彦根市)	(R3年度工事中)④
■生活道路の整備 都市内道路及び基本的生活に不可欠な道路の整備(主要地方道御坊由良線他)★ 【(和歌山県)	(R3年度工事中)④(再掲)
■鉄道アクセスの強化 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の整備 【(福井県)	(R3年度工事中)[R5年度完成に向けて最大限努力]①(再掲)
■北陸新幹線開業に向けた駅周辺の整備 芦原温泉駅周辺の道路整備★ 【(福井県あわら市)	(R3年度工事中)④
福井駅西口市街地再開発事業 【(福井県福井市)	(R3年度工事中)[R6年度一部完成]④
越前たけふ駅周辺の道路の整備★ 【(福井県越前市)	(R3年度工事中)[R4年度一部完成]④
敦賀駅周辺の道路整備★ 【(福井県敦賀市)	(R3年度工事中)[R4年度一部完成]④

重点施策	指標
(コンパクトな集積拠点の形成等)	
・ 都市計画道路(幹線道路)の整備	・ 都市計画道路(幹線道路)の整備率 H29 年度 66.9% → R7年度 71.3%
・ 水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成	・ 都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】 H30 年度 15.2m ² /人 → R7年度 17.0m ² /人
・ 都市の中心拠点や生活拠点に、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス機能を誘導するとともに、公共交通の充実を図ることにより、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進(地域公共交通計画と併せた立地適正化計画 ¹⁵ の作成等)	
・ コンパクトシティの実現を図るため、総合的な都市交通システムの構築を推進	
・ LRT ¹⁶ の導入を推進	
・ 都市におけるグリーンインフラの取組の推進	
・ 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計画的な整備【再掲】	
(生き生きと暮らせるコミュニティの再構築)	
・ 住宅団地での建替えや再開発等における生活支援や地域交流の拠点整備	
(美しい景観・良好な環境形成)	
・ 良好な景観形成の推進	[KPI-21] ・ 景観計画に基づき重点的な取組を進める市区町村数 R 元年度 56 → R7年度 71
・ 歴史文化を活かしたまちづくりの推進	・ 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村数 R2年 12 → R7年度 16 ・ 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村の景観計画策定率 R2年 75.0% → R7年度 93.8%
(交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成)	
・ 離島住民の生活や産業などを支える唯一の交通手段である離島航路の確保維持に向けた取組を推進	・ 航路が確保されている有人離島の割合 R 元年度 100% → R7年度 100%
・ 高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保	
・ 地域鉄道の安全性向上・活性化	
・ 国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO 輸送網の構築	
・ 地域の基幹産業の競争力強化	
・ 産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進	
・ リニア中央新幹線の整備の促進	
・ リニア中央新幹線による効果の最大化と広域的拡大を図るため、スーパー・メガリージョン構想に基づく取組の推進	

¹⁵ 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。

¹⁶ 低床等の次世代型路面電車

<ul style="list-style-type: none"> ・ 整備新幹線の着実な整備 									
<ul style="list-style-type: none"> ・ バスタプロジェクト(集約型公共交通ターミナル)を全国展開 									
<ul style="list-style-type: none"> ・ スマートIC の活用による拠点の形成 									
<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通流を最適化する料金施策の導入 									
(国際物流拠点の機能拡充・強化)									
<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関における訪日外国人旅行者向けの多言語対応の推進 	<p>[KPI-22]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客施設における多言語対応率 <table> <tr> <td>(鉄軌道駅)</td> <td>R2年度 75% → R7年度 100%</td> </tr> <tr> <td>(バスターミナル)</td> <td>R2年度 75% → R7年度 100%</td> </tr> <tr> <td>(旅客船ターミナル)</td> <td>R2年度 80% → R7年度 100%</td> </tr> <tr> <td>(空港)</td> <td>R2年度 100% → R7年度まで 100%を維持</td> </tr> </table>	(鉄軌道駅)	R2年度 75% → R7年度 100%	(バスターミナル)	R2年度 75% → R7年度 100%	(旅客船ターミナル)	R2年度 80% → R7年度 100%	(空港)	R2年度 100% → R7年度まで 100%を維持
(鉄軌道駅)	R2年度 75% → R7年度 100%								
(バスターミナル)	R2年度 75% → R7年度 100%								
(旅客船ターミナル)	R2年度 80% → R7年度 100%								
(空港)	R2年度 100% → R7年度まで 100%を維持								
<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関における訪日外国人旅行者向けの公衆無線 LAN(Wi-Fi)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)の整備率 <table> <tr> <td>(鉄軌道駅)</td> <td>R2年度 81% → R7年度 100%</td> </tr> <tr> <td>(バスターミナル)</td> <td>R2年度 75% → R7年度 100%</td> </tr> <tr> <td>(旅客船ターミナル)</td> <td>R2年度 83% → R7年度 100%</td> </tr> <tr> <td>(空港)</td> <td>R2年度 100% → R7年度まで 100%を維持</td> </tr> </table>	(鉄軌道駅)	R2年度 81% → R7年度 100%	(バスターミナル)	R2年度 75% → R7年度 100%	(旅客船ターミナル)	R2年度 83% → R7年度 100%	(空港)	R2年度 100% → R7年度まで 100%を維持
(鉄軌道駅)	R2年度 81% → R7年度 100%								
(バスターミナル)	R2年度 75% → R7年度 100%								
(旅客船ターミナル)	R2年度 83% → R7年度 100%								
(空港)	R2年度 100% → R7年度まで 100%を維持								
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地図標識の活用等によるわかりやすい道案内の推進 									
<ul style="list-style-type: none"> ・ 外国人特有の事故危険箇所の特定やピンポイント事故対策 									
<ul style="list-style-type: none"> ・ 世界に誇るサイクリング環境の創出等サイクルツーリズムの推進 									
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「道の駅」のインバウンド受入環境の整備 									
期待されるストック効果									
<ul style="list-style-type: none"> ・ 近畿が誇る数多くの世界遺産や重要文化財等を活かし、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園などの整備や、都市再生整備を推進することで、近畿全域の観光地に外国人観光客を誘客し、世界の観光市場を取り込むことが期待できる。また、美しい景観・良好な環境形成の取組により、若者をはじめとする定住の促進への効果をもたらすことが期待できる。 									
「インフラ経営」の取組									
<p>《一般国道 161 号 滋賀 161 号交通安全対策 高島地区交通安全対策事業(滋賀県大津市、高島市)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日本最大の湖「琵琶湖」を一周する「ビワイチ」を中心に、サイクリストから家族連れ、海外旅行者などの多様な来訪者が県内各地を安全に自転車で周遊できる環境を構築する。 <p>《(県営)金亀公園整備事業(滋賀県彦根市)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国体主会場として全県レベルでのスポーツ振興に資するとともに、彦根市街や彦根城に隣接する立地を生かし、観光や民間事業、イベント等、都市的な特徴ある利用、また、災害時の防災拠点としての利用を想定した公園を整備する。 									

小目標3-2:安全な移動・生活空間の整備

(重点施策の概要)

人命を守ることを最優先に、生活道路における安全確保策、高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化、高速道路における逆走対策、特定道路¹⁷をはじめとする無電柱化の推進、自転車通行空間の整備等により、安全・安心な移動・生活空間を確保する。特に、交通事故の危険性が高い箇所において交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等、重点的な交通事故抑止対策や通学路交通安全プログラム等に基づき、安全な通行空間を確保する。また、「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業等を推進する。

また、鉄道駅のホームドア整備や総合的な踏切事故防止対策、安全な海上交通の確保、空港の安全の確保にも取り組む。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[23]通学路における歩道等の整備率

【R元年度 49% → R7年度 56%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12年度頃、④：完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■都市機能の高度化

【ETC2.0を活用した生活道路での危険箇所分析 (R3年度推進中)④】

【ハード・ソフト一体となった取組】

■交通安全の確保

【既存道路における渋滞対策事業(大阪府) (R3年度工事中)④】

【安心して自転車が利用できる環境整備(大阪府) (R3年度工事中)④】

【歩行者等の安全な通行確保や幹線道路等における交通安全対策(大阪府) (R3年度工事中)④】

【選択と集中の徹底】

■交通安全の確保

鉄道施設の耐震性強化(Osaka Metro)

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R3年度完成]①】

阪神電鉄住吉・芦屋間連続立体交差事業

【(兵庫県神戸市) (R3年度工事中) [R4年度完成]①】

南海本線・高師浜線連続立体交差事業

【(大阪府高石市) (R3年度工事中) [R7年度完成]②】

近鉄奈良線連続立体交差事業

【(大阪府東大阪市) (R3年度工事中) [R6年度完成]②】

京阪本線連続立体交差事業

【(大阪府寝屋川市、枚方市) (R3年度用地取得中) [R10年度完成]③】

阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R9年度完成]③】

南海本線連続立体交差事業(諏訪ノ森駅～浜寺公園駅付近)

【(大阪府堺市) (R3年度工事中) [R9年度完成]③】

一般国道8号西横関交差点改良事業

【(滋賀県蒲生郡竜王町) (R3年度測量設計中)④】

¹⁷ 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定する道路。

一般国道9号古世地区歩道整備事業 【(京都府亀岡市)	(R3年度測量設計中)④】
一般国道24号四条大路～柏木地区付加車線整備事業 【(奈良県奈良市)	(R3年度工事中)④】
一般国道27号湯岡歩道橋整備事業 【(福井県小浜市)	(R3年度測量設計中)④】
一般国道42号高松交差点改良事業 【(和歌山県和歌山市)	(R3年度測量設計中)④】
服部利倉線 【(大阪府豊中市)	(R3年度用地取得中)④】
阪急京都線連続立体交差事業 【(大阪府摂津市)	(R3年度測量設計中)④】
一般国道2号平野 【(兵庫県加古川市)	(R3年度測量設計中)④(再掲)】
一般国道2号和坂 【(兵庫県明石市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
主要地方道三田西インター線★ 【(兵庫県三田市)	(R3年度工事中)④】
主要地方道福良江井岩屋線 【(兵庫県南あわじ市)	(R3年度工事中)④】
一般県道明石高砂線 【(兵庫県高砂市)	(R3年度工事中)④】
主要地方道太子御津線(茶ノ木踏切) 【(兵庫県揖保郡太子町、姫路市)	(R3年度工事中)④】
JR山陽本線連続立体交差事業(東加古川駅付近) 【(兵庫県加古川市)	(R3年度測量設計中)④】
(都)尾上小野線(安田)★ 【(兵庫県加古川市)	(R3年度工事中)④】
(都)国道線(姫路東)★ 【(兵庫県姫路市)	(R3年度工事中)④】
(都)国道2号線(加古川橋) 【(兵庫県加古川市)	(R3年度工事中)④】
(都)西脇上戸田線(東本町) 【(兵庫県西脇市)	(R3年度測量設計中)④】
(都)尼崎宝塚線(小浜南)★ 【(兵庫県宝塚市)	(R3年度工事中)④】
(都)尼崎伊丹線(阪神尼崎北) 【(兵庫県尼崎市)	(R3年度測量設計中)④】
(都)国道2号線(寺家町) 【(兵庫県加古川市)	(R3年度測量設計中)④】
福住横田線における通学路安全対策の推進 【(奈良県天理市)	(R3年度工事中)④】
一般県道上万呂北新町線他交通安全対策事業 【(和歌山県)	(R3年度工事中)④】
自転車利用環境の整備(紀の川自転車道線他) 【(和歌山県)	(R3年度工事中)④(再掲)】
通学路等交通安全対策事業 【(京都府京都市)	(R3年度工事中)④】
自転車走行環境整備事業 【(京都府京都市)	(R3年度工事中)④】
交通安全対策(淀川左岸サイクルロード等) 【(大阪府大阪市)	(R3年度工事中)④】
鉄道における南海トラフ巨大地震対策促進事業(メロ以外) 【(大阪府大阪市)	(R3年度工事中)④】
南海電気鉄道高野線連続立体交差事業(浅香山駅～堺東駅付近) 【(大阪府堺市)	(R3年度測量設計中)④】
■幹線道路の整備 宇治木屋線(第1工区)★ 【(京都府綴喜郡宇治田原町)	(R3年度工事中)〔R5年度完成〕①】

宇治木屋線(第3工区) 【(京都府綴喜郡宇治田原町～相楽郡和束町) 一般国道 307 号(郷之口)★	(R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)
【(京都府綴喜郡宇治田原町～城陽市) 一般国道 307 号(市辺～奈島)★	(R3年度工事中)④
【(京都府城陽市) 一般国道 312 号(大宮峰山 IC アクセス道路)★	(R3年度工事中)④
【(京都府京丹後市) 一般国道 421 号道路整備事業(佐目バイパス)★	(R3年度用地取得中)④
【(滋賀県東近江市) 一般国道 163 号(銭司～木屋) 【(京都府木津川市～相楽郡和束町) 一般国道 423 号法貴バイパス★	(R3年度測量設計中)④(再掲)
【(京都府亀岡市) 山城総合運動公園城陽線(城陽橋) 【(京都府城陽市) 一般国道 372 号(加西バイパス)★	(R3年度工事中)④(再掲)
【(兵庫県加西市) 一般県道広畑青山線 【(兵庫県姫路市) 一般県道竜泉那波線 【(兵庫県相生市) (都)城廻り線★ 【(奈良県大和郡山市)	(R3年度測量設計中)④(再掲)
【(兵庫県相生市) 一般県道竜泉那波線 【(兵庫県相生市) (都)城廻り線★ 【(奈良県大和郡山市)	(R3年度工事中)④
【(奈良県大和郡山市) 一般県道竜泉那波線 【(兵庫県相生市) (都)城廻り線★ 【(奈良県大和郡山市)	(R3年度工事中)④
■北陸新幹線開業に向けた駅周辺の整備 芦原温泉駅周辺の道路整備★ 【(福井県あわら市)	(R3年度工事中)④(再掲)
越前たけふ駅周辺の道路の整備★ 【(福井県越前市)	(R3年度工事中) [R4年度一部完成]④(再掲)
敦賀駅周辺の道路整備★ 【(福井県敦賀市)	(R3年度工事中)④(再掲)
■街路の整備 (都)御陵山崎線(第3工区) 【(京都府長岡京市)	(R3年度工事中)④
(都)内里高野道線(第2工区)★ 【(京都府八幡市)	(R3年度用地取得中)④
(都)畷傍駅前通り線★ 【(奈良県橿原市)	(R3年度工事中)④
■暮らし産業を支える海と陸の結節点の強化 和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業 【(和歌山県和歌山市)	(R3年度工事中) [R4年度完成]①(再掲)
柴山港柴山地区避難港整備事業[残事業費 109 億円(H29 年度評価時点)] 【(兵庫県香美町)	(R3年度工事中) [R12 年度完成]③
■交通結節点の改善 亀岡駅北土地区画整理事業★ 【(京都府亀岡市)	(R3年度工事中) [R3年度完成]①
■都市機能の高度化 淡路駅周辺地区土地区画整理事業 【(大阪府大阪市) [残事業費 21 億円(R 元年度評価時点)]	(R3年度工事中) [R9年度完成]③
三国東地区土地区画整理事業 【(大阪府大阪市) [残事業費 195 億円(H30 年度評価時点)]	(R3年度工事中) [R10 年度完成]③
JR 向日町駅周辺地区市街地再開発事業 【(京都府向日市)	(R3年度測量設計中)④
伏見西部地区土地区画整理事業 【(京都府京都市)	(R3年度工事中)④
■道路防災事業の推進 (都)尼崎宝塚線他無電柱化 【(兵庫県)	(R3年度工事中)④(再掲)

重点施策	指標
(道路交通)	
<ul style="list-style-type: none"> 次世代を担う子供の安全な通行空間を確保 	[KPI-23] <ul style="list-style-type: none"> 通学路における歩道等の整備率 R 元年度 49% → R7年度 56%
<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(30km/h 速度規制等の交通規制とハンプ・狭さく等の道路整備を効果的に組み合わせた生活道路対策の推進) 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン 30 等による 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 R7年 約3割抑止(R 元年比)
<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路において事故の危険性が高い箇所に対する重点的な交通事故抑止対策(交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等)を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 R7年 約3割抑止(R 元年比)
<ul style="list-style-type: none"> 防災性の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点から、「新設電柱を増やさない」、「徹底したコスト縮減」、「事業の更なるスピードアップ」を方針とする新たな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"> 高規格道路(有料)の暫定2車線区間における4車線化等の機能強化 	
<ul style="list-style-type: none"> 高速道路における逆走対策 	
<ul style="list-style-type: none"> 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計画的な整備 	
(鉄道交通)	
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道交通の安全性向上 	
<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 	
<ul style="list-style-type: none"> 事故防止のための踏切保安設備の整備を重点的に推進する。 	
(海上交通)	
<ul style="list-style-type: none"> セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築 	
(航空交通)	
<ul style="list-style-type: none"> 航空・空港の安全の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ハイジャック及びテロの発生件数 R2年度 0件 → R3年度以降 0件を維持
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業、道路の交通安全対策などを実施し、誰もが快適で生き生きと暮らせる社会を構築する。そのことにより、生活の質の向上が図られ、近畿圏からの人口流出を抑制し、地域活力の向上させる効果が期待される。 	
「インフラ経営」の取組	
《一般国道8号 福井8号交通安全対策 気比神宮他交差点改良事業(福井県敦賀市)》 <ul style="list-style-type: none"> 福井県敦賀市において、バイパスの開通により交通量が減少した区間の車線を4車線から2車線へ減少して歩道部を拡幅し、にぎわいを楽しみながら回遊できる歩行空間を創出。 	

小目標3-3: バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

(重点施策の概要)

旅客施設や車両等のハード面でのバリアフリー対策を進めるとともに、ソフト面でも「心のバリアフリー」を推進し、高齢者、障害者、子ども、子育て世代等の多様な人々が、安全・安心かつ不自由なく移動できる地域づくりを進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[24] ホームドアの整備番線数¹⁸

【鉄軌道駅全体: R元年度 1,953 → R7年度 3,000】[全国指標]

[25] 特定道路¹⁹におけるバリアフリー化率

【H30年度 約63% → R7年度 約70%】[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【選択と集中の徹底】

■交通安全の確保

一般国道43号弁天町駅前交差点バリアフリー化整備事業

【(大阪府大阪市) (R3年度測量設計中)④】

一般国道43号若宮歩道橋改良事業

【(兵庫県芦屋市) (R3年度測量設計中)④】

可動式ホーム柵整備(Osaka Metro)

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R7年度完成]②】

京阪京橋駅他鉄道駅可動式ホーム柵整備事業

【(大阪府大阪市他) (R3年度工事中) [R3年度一部完成]④】

民間鉄道駅(JR西日本、阪神、京阪)への可動式ホーム柵等整備促進

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)④】

¹⁸ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針(令和2年国家公安委員会、総務省、文部科学省、国土交通省告示第1号)」の整備目標と同一であり、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指すこととしている。

¹⁹ 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定する道路。

重点施策	指標
(公共施設等のバリアフリー化)	
・ 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	
・ バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	[KPI-24] ・ ホームドアの整備番線数 (鉄道駅全体) R 元年度 1,953 件 → R7年度 3,000 件〔全国指標〕
(車両等のバリアフリー化)	
・ バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進(車両)	
(道路のバリアフリー化)	
・ バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進(特定道路)	[KPI-25] ・ 特定道路におけるバリアフリー化率 H30 年度 約 63% → R7年度 約 70%〔全国指標〕
(住宅のバリアフリー化)	
・ バリアフリー性能やヒートショック対策等の観点を踏まえた良好な温熱環境を備えた住宅の整備、リフォームの促進	
(心のバリアフリー化)	
・ 「心のバリアフリー」の推進	
期待されるストック効果	
・ 公共土木施設や公共交通施設等のバリアフリー化の実施により、高齢者や障害者など全ての人々が安心して移動できる空間の増加が期待される。	
「インフラ経営」の取組	
・ 旅客施設、車両等に対するバリアフリー化への支援や歩行空間等のバリアフリー化といったハード面の整備に加え、歩行空間のバリアフリー化を検証するまちあるき体験や、高齢者・障害者等の疑似・介助体験等を行うバリアフリー教室等を開催し、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「心のバリアフリー」に対する国民の理解を深める。	

重点目標4: 経済の好循環を支える基盤整備

目指すべき姿

持続的な経済成長の実現やリスクに強い社会経済構造の構築に向け、我が国の競争力強化等に資する社会資本の重点整備により、経済の好循環を作り上げるとともに、ポストコロナ時代において地域経済を支える基盤整備を行い、地域経済を再生させる。

現状と課題

人口減少下での持続的な経済成長を実現する観点から、生産性の向上等に資する社会資本整備に取り組む必要がある。

強靱で自律的な地域経済を構築する上では、地域の資源を最大限に活かしつつ、地域外からも需要を取り込み、地域内で富を循環させることが求められることを踏まえ、地域のヒトやモノの移動を支えるとともに、地域経済の核となる産業を下支えする社会資本の整備や機能強化が必要である。

欧米やアジア新興国等との経済活動の国際競争が激化する中、アジアを中心とした世界のゲートウェイを目指すと共にスーパー・メガリージョンの一翼を担うため、都市や地域の国際競争力の強化に資する社会資本整備に取り組むことが重要である。我が国のインフラは、道路の都市間連絡速度、港湾の取扱量、空港の発着回数等の観点で、欧米やアジア先進国に後れを取っている。近畿圏では、地方部や地方部と都市部の円滑な移動に資するインフラ整備が完成しておらず、人々の暮らしや地域産業の活性化に結びついていない。これを改善するため、物流基盤の整備や道路網の構築、交通結節点の改善等により、移動の円滑化を図ることが重要である。

また、新型コロナウイルス感染症を踏まえたサプライチェーンの多元化や製造事業者の国内生産拠点の整備が見込まれることから、物流を支える交通ネットワークの整備がますます重要になっている。

加えて、厳しい財政制約の下でインフラのストック効果を最大限に発揮できるよう、民間投資との相乗効果をもたらす社会資本整備を推進するとともに、民間企業のノウハウや創意工夫を活用した PPP/PFI²⁰を推進することが重要である。

さらに、拡大が見込まれる海外のインフラ市場の獲得は、我が国経済の持続的成長のみならず、インフラ関連企業における技術やノウハウ継承という観点からも重要性を増している。競合国のみならず、新興国企業との競争が激化する中、気候変動への対応や SDGs の考え方の普及、国際情勢の複雑化等も踏まえつつ、デジタル化等の新たなニーズを取り込みながらインフラ海外展開の取組を推進することが必要である。

²⁰ PPP (Public PRivate PaRtneRship) : 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。PFI (PRivate Finance Initiative) : 公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。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。

小目標4-1: サプライチェーン全体の強靱化・最適化

(重点施策の概要)

新型コロナウイルス感染症など社会環境の大きな変化の中にあっても、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するために必要不可欠なサプライチェーンの強靱化を図るため、道路や港湾等の整備を行うとともに、物流 DX や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[26] 三大都市圏環状道路整備率

【R2年度 85%(近畿圏) → R7年度 約 88%】

[28] 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保【再掲】

【阪神港²¹:R 元年度 週 10 万 TEU → R5年度 週 10 万 TEU 以上】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[] 内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【選択と集中の徹底】

■高規格道路の整備

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](大津 JCT~城陽 JCT)

【(滋賀県大津市、京都府宇治田原町、城陽市) (R3年度工事中)[R5年度完成]①】

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](八幡京田辺 JCT~高槻 JCT)

【(京都府八幡市、大阪府枚方市、高槻市) (R3年度工事中)[R5年度完成]①】

淀川左岸線(2期)★

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)[R8年度末完成]③】

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](亀山西 JCT~大津 JCT)6車線化

【(三重県亀山市、滋賀県甲賀市、栗東市、大津市) (R3年度工事中)[R4年度より順次開通]④】

一般国道1号 淀川左岸線延伸部[残事業費 4,000 億円(H28 年度評価時点)]

【(大阪府門真市、大阪市) (R3年度工事中)④】

京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和御所道路[残事業費 1,603 億円(H30 年度評価時点)]

【(奈良県大和郡山市、五條市) (R3年度工事中)[R8年春一部完成]④】

京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路[残事業費 2,050 億円(H29 年度評価時点)]

【(奈良県奈良市、大和郡山市) (R3年度工事中)④】

京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路(奈良北~奈良)

【(奈良県奈良市) (R3年度用地取得中)④】

一般国道 43 号 名神湾岸連絡線[残事業費 1,050 億円(R2年度評価時点)]

【(兵庫県西宮市) (R3年度測量設計中)④】

一般国道 168 号 五條新宮道路(阪本工区)

【(奈良県五條市) (R3年度工事中)④(再掲)】

一般国道 168 号 五條新宮道路(新天辻工区)★

【(奈良県五條市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】

一般国道 168 号 五條新宮道路(相須工区)★

【(和歌山県新宮市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】

一般国道 168 号 五條新宮道路(相賀高田工区)

【(和歌山県新宮市) (R3年度工事中)④(再掲)】

²¹ 欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便

■高規格道路の整備、港湾機能の強化

一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)

臨港道路 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)★

[残事業費 4,825 億円(H30 年度評価時点)]

【(兵庫県神戸市)

(R3年度工事中)④】

■港湾機能の強化

神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業★

【(兵庫県神戸市)

(R3年度工事中) [R7年度完成]②(再掲)】

大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費 615 億円(R2年度評価時点)]★

【(大阪府大阪市)

(R3年度工事中) [R10 年度完成]③(再掲)】

■鉄道アクセスの強化

北陸新幹線(金沢・敦賀間)の整備

【(福井県)

(R3年度工事中) [R5年度完成に向けて最大限努力]①(再掲)】

重点施策	指標
(持続可能な物流ネットワークの構築)	
・ 三大都市圏等における環状道路の整備	[KPI-26] ・ 三大都市圏環状道路整備率 R2年度 85% → R7年度 約 88% (近畿圏)
・ 国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大	[KPI-28] ・ 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保(阪神港)【再掲】 R 元年度 週 10 万 TEU → R5年度 週 10 万 TEU 以上
・ 高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保	
・ トラック隊列走行の実現に向けた高速道路におけるインフラ支援の推進	
(物流における標準化等の推進)	
・ 重要物流道路における大型車の通行の円滑化	
期待されるストック効果	
<p>《一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(兵庫県神戸市)》</p> <p>・ 国際戦略港湾である阪神港では物流施設やコンテナターミナル等の連携強化により、貨物取扱量の増加しており、新たな企業進出等による地域経済の活性化が期待される。大阪湾岸道路西伸部の整備により、国際戦略港湾・阪神港や関西国際空港などの物流拠点への移動時間が短縮され、物流効率化が図られる。</p> <p>《一般国道24号 京奈和自動車道(奈良県奈良市他)》</p> <p>・ 京奈和自動車道の段階的な整備に伴い、沿線地域では、平成 17 年度～令和元年度で約 26 倍(14 件→363 件)の工場立地が進展している。近畿圏における環状道路や高速道路ネットワークのミッシングリンクの解消や空港・港湾と都心部及び物流拠点とのアクセス強化を図ることで、都市機能の高度化や物流の効率化・高度化等による生産性の向上、国際産業競争力の強化が期待される。また、新たな産業や雇用の創出への効果が期待される。</p>	
「インフラ経営」の取組	
<p>・ 現状、紙や電話等で行われている民間事業者間の貿易手続きを電子化することで、港湾物流業務を効率化する「Cyber Port(サイバーポート)」を構築し、データ連係による再入力・照合作業の削減やトレーサビリティが確保され、国際海上コンテナ物流における生産性が向上。(再掲)</p>	

小目標4-2: 地域経済を支える基盤整備

(重点施策の概要)

ポストコロナ時代における反転攻勢に備え、交通ネットワークの整備を行い、地域活性化を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[27]道路による都市間速達性²²の確保率

【R元年度 57% → R7年度 63%】[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【選択と集中の徹底】

■高規格道路の整備

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](大津JCT~城陽JCT)

【(滋賀県大津市、京都府宇治田原町、城陽市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](八幡京田辺JCT~高槻JCT)

【(京都府八幡市、大阪府枚方市、高槻市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】

中国横断自動車道姫路鳥取線(播磨新宮~宍粟JCT)

【(兵庫県たつの市、宍粟市) (R3年度工事中) [R3年度完成]①(再掲)】

湯浅御坊道路(有田~御坊)4車線化

【(和歌山県有田川町、湯浅町、広川町、日高川町、御坊市) (R3年度工事中) [R3年内完成]①(再掲)】

近畿自動車道松原那智勝浦線(御坊~印南)4車線化

【(和歌山県御坊市、印南町) (R3年度工事中) [R3年内完成]①(再掲)】

中部縦貫自動車道 一般国道158号 大野油坂道路(大野東・和泉区間)★

【(福井県大野市) (R3年度工事中) [R4年度完成]①(再掲)】

中部縦貫自動車道 一般国道158号 大野油坂道路(大野・大野東区間)★

【(福井県大野市) (R3年度工事中) [R4年度完成]①(再掲)】

一般国道1号 栗東水口道路I★

【(滋賀県湖南市、栗東市) (R3年度工事中) [R7年秋完成]②】

近畿自動車道紀勢線 一般国道42号 すさみ串本道路★

【(和歌山県すさみ町、串本町) (R3年度工事中) [R7春完成]②(再掲)】

近畿自動車道紀勢線 一般国道42号 新宮紀宝道路★

【(和歌山県新宮市、三重県紀宝町) (R3年度工事中) [R6年秋完成]②(再掲)】

一般国道161号 湖西道路(真野~坂本北)★

【(滋賀県大津市) (R3年度工事中) [R7年秋完成]②】

北近畿豊岡自動車道 一般国道483号 豊岡道路★

【(兵庫県豊岡市) (R3年度工事中) [R6年秋完成]②(再掲)】

中部縦貫自動車道 一般国道158号大野油坂道路(和泉・油坂区間)

[残事業費948億円(R元年度評価時点)]★

【(福井県大野市) (R3年度工事中) [R8年春完成]③(再掲)】

一般国道175号 西脇北バイパス[残事業費216億円(R元年度評価時点)]★

【(兵庫県西脇市) (R3年度工事中) [R8年春完成]③(再掲)】

淀川左岸線(2期)★

【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R8年度末完成]③(再掲)】

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路](亀山西JCT~大津JCT)6車線化

【(三重県亀山市、滋賀県甲賀市、栗東市、大津市) (R3年度工事中) [R4年度より順次開通]④(再掲)】

²² 主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合。

- 近畿自動車道松原那智勝浦線(印南～みなべ) 4車線化
【(和歌山県印南町、みなべ町) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 近畿自動車道松原那智勝浦線(みなべ～南紀田辺) 4車線化★
【(和歌山県みなべ町、田辺市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 近畿自動車道敦賀線(舞鶴東～大飯高浜)一部4車線化
【(京都府舞鶴市、福井県おおい町) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 近畿自動車道敦賀線(大飯高浜～小浜西)4車線化
【(福井県おおい町) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 一般国道1号 淀川左岸線延伸部[残事業費 4,000 億円(H28 年度評価時点)]
【(大阪府門真市、大阪市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ[残事業費 220 億円(H29 年度評価時点)]
【(滋賀県湖南市、栗東市) (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道1号 水口道路[残事業費 27 億円(H29 年度評価時点)]
【(滋賀県湖南市、湖南市) (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道2号 神戸西バイパス★
【(兵庫県神戸市、明石市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)[残事業費 4,825 億円(H30 年度評価時点)]
【(兵庫県神戸市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和御所道路[残事業費 1,603 億円(H30 年度評価時点)]
【(奈良県大和郡山市、五條市) (R3年度工事中)[R8年春一部完成]④(再掲)】
- 京奈和自動車道 一般国道 24 号 大和北道路[残事業費 2,050 億円(H29 年度評価時点)]
【(奈良県奈良市、大和郡山市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 京奈和自動車道 一般国道 24 号大和北道路(奈良北～奈良)
【(奈良県奈良市) (R3年度用地取得中)④(再掲)】
- 近畿自動車道紀勢線 一般国道 42 号 串本太地道路[残事業費 898 億円(H30 年度評価時点)]★
【(和歌山県東牟婁郡) (R3年度用地取得中)④(再掲)】
- 近畿自動車道紀勢線 一般国道 42 号 新宮道路[残事業費 300 億円(H30 年度評価時点)]★
【(和歌山県新宮市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 一般国道 43 号 名神湾岸連絡線[残事業費 1,050 億円(R2年度評価時点)]
【(兵庫県西宮市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 一般国道 161 号 小松拡幅[残事業費 138 億円(R2年度評価時点)]★
【(滋賀県高島市、大津市) (R3年度工事中)[R7年秋一部完成]④(再掲)】
- 一般国道 161 号 湖北バイパス[残事業費 82 億円(R2年度評価時点)]
【(滋賀県高島市) (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道 163 号 精華拡幅[残事業費 180 億円(H29 年度評価時点)]★
【(京都府精華町、木津川市) (R3年度工事中)[R5年春一部完成]④(再掲)】
- 一般国道 163 号 清滝生駒道路[残事業費 410 億円(H29 年度評価時点)]★
【(大阪府四条畷市、奈良県生駒市) (R3年工事中)④(再掲)】
- 一般国道 165 号 大和高田バイパス
【(奈良県香芝市、橿原市) (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道 168 号 長殿道路[残事業費 139 億円(H30 年度評価時点)]★
【(奈良県十津川村) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 一般国道 168 号 五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)[残事業費 294 億円(H30 年度評価時点)]
【(奈良県十津川村) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 一般国道 168 号 十津川道路(Ⅱ期)[残事業費 380 億円(R 元年度評価時点)]★
【(奈良県十津川村) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 一般国道 312 号 大宮峰山道路★
【(京都府京丹後市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 北近畿豊岡自動車道 一般国道 483 号 豊岡道路(Ⅱ期)[残事業費 270 億円(R 元年度評価時点)]★
【(兵庫県豊岡市) (R3年度測量設計中)④(再掲)】
- 福井港丸岡インター連絡道路Ⅰ期区間★
【(福井県坂井市) (R3年度工事中)④】
- 福井港丸岡インター連絡道路Ⅱ期区間
【(福井県坂井市) (R3年度測量設計中)④】
- 東播磨南北道路(北工区)★
【(兵庫県加古川市、小野市) (R3年度工事中)④】
- 鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(浜坂道路(Ⅱ期)居組IC～新温泉浜坂IC)★
【(兵庫県香美町、新温泉町) (R3年度工事中)④】
- 鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(竹野道路(仮称)竹野IC～(仮称)豊岡北JCT・IC)
【(兵庫県香美町、豊岡市) (R3年度測量設計中)④】

一般国道 168 号 五條新宮道路(阪本工区) 【(奈良県五條市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
一般国道 168 号 五條新宮道路(新天辻工区)★ 【(奈良県五條市)	(R3年度測量設計中)④(再掲)】
一般国道 168 号 五條新宮道路(相須工区)★ 【(和歌山県新宮市)	(R3年度測量設計中)④(再掲)】
一般国道 168 号 五條新宮道路(相賀高田工区) 【(和歌山県新宮市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
■ジャンクションの整備	
一般国道1号(油小路線)京都南 JCT 【(京都府京都市)	(R3年度測量設計中)④】
■スマートインターチェンジの整備	
中央自動車道西宮線 多賀スマートインターチェンジ 【(滋賀県犬上郡多賀町)	(R3年度工事中)④(再掲)】
近畿自動車道名古屋神戸線 新名神大津スマートインターチェンジ 【(滋賀県大津市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
近畿自動車道名古屋神戸線 城陽スマートインターチェンジ 【(京都府城陽市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
山陽自動車道吹田山口線 三木スマートインターチェンジ 【(兵庫県三木市)	(R3年度測量設計中)④(再掲)】
■幹線道路の整備	
一般国道 42 号 田辺西バイパス★ 【(和歌山県田辺市)	(R3年度工事中) [R4年春完成]①(再掲)】
主要地方道近江八幡守山線道路整備事業(川田・比江・木部)★ 【(滋賀県野洲市、守山市)	(R3年度工事中) [R5年度完成]①】
一般国道8号 野洲栗東バイパス★ 【(滋賀県野洲市、栗東市)	(R3年度工事中) [R7年秋完成]②】
一般国道8号 米原バイパス★ 【(滋賀県長浜市、彦根市)	(R3年度工事中) [R7年秋完成]②】
一般国道 28 号 洲本バイパス★ 【(兵庫県洲本市)	(R3年度工事中) [R7年春完成]②】
一般国道 429 号 榎峠バイパス 【(兵庫県丹波市、京都府福知山市)	(R3年度測量設計中) [R8年度完成]③】
一般国道2号 相生有年道路[残事業費 145 億円(R2年度評価時点)]★ 【(兵庫県相生市、赤穂市)	(R3年度工事中) [R4年秋一部完成]④】
一般国道8号 福井バイパス 【(福井県あわら市、越前市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
一般国道8号 塩津バイパス[残事業費 13 億円(H29 年度評価時点)] 【(滋賀県長浜市)	(R3年度用地取得中)④(再掲)】
一般国道9号 福知山道路 【(京都府福知山市)	(R3年度用地取得中)④】
一般国道 24 号 城陽井手木津川バイパス[残事業費 300 億円(H30 年度評価時点)]★ 【(京都府城陽市、木津川市)	(R3年度用地取得中)④】
一般国道 25 号 斑鳩バイパス 【(奈良県斑鳩町)	(R3年度工事中)④】
一般国道 27 号 西舞鶴道路[残事業費 329 億円(H30 年度評価時点)]★ 【(京都府舞鶴市)	(R3年度工事中)④】
一般国道 29 号 姫路北バイパス[残事業費 97 億円(R2年度評価時点)] 【(兵庫県姫路市)	(R3年度用地取得中)④】
一般国道 42 号 有田海南道路[残事業費 433 億円(R 元年度評価時点)]★ 【(和歌山県有田市、海南市)	(R3年度工事中) [R4年度一部完成] [R7年春一部完成]④】
一般国道 165 号 香芝柏原改良[残事業費 61 億円(R2年度評価時点)] 【(大阪府柏原市、奈良県香芝市)	(R3年度用地取得中)④】
一般国道 175 号 神出バイパス 【(兵庫県神戸市)	(R3年度用地取得中)④】
一般国道 176 号 名塩道路[残事業費 161 億円(R 元年度評価時点)]★ 【(兵庫県西宮市、宝塚市)	(R3年度工事中) [R8年春一部完成]④】
一般国道 307 号 信楽道路[残事業費 63 億円(R2年度評価時点)] 【(滋賀県甲賀市)	(R3年度測量設計中)④】

一般国道 158 号境寺～計石バイパス★ 【(福井県福井市)	(R3年度工事中)④】
一般国道 163 号(銭司～木屋) 【(京都府木津川市～相楽郡和束町)	(R3年度測量設計中)④】
一般国道 168 号王寺道路★ 【(奈良県王寺町)	(R3年度工事中)④】
一般国道 169 号御所高取バイパス 【(奈良県御所市、高取町)	(R3年度測量設計中)④】
一般国道 169 号 高取バイパス★ 【(奈良県高取町)	(R3年度工事中)④】
一般国道 168 号香芝王寺道路★ 【(奈良県香芝市、王寺町)	(R3年度工事中)④】
一般国道 303 号道路整備事業(追分道路) 【(滋賀県高島市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
一般国道 307 号道路整備事業(長野バイパス)★ 【(滋賀県甲賀市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
主要地方道宗佐土山線★ 【(兵庫県加古郡稲美町)	(R3年度工事中)④】
一般国道 308 号(宝来ランプ) 【(奈良県奈良市)	(R3年度測量設計中)④】
一般国道 307 号(郷之口)★ 【(京都府綴喜郡宇治田原町～城陽市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
一般国道 307 号(市辺～奈島)★ 【(京都府城陽市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
一般国道 312 号(大宮峰山 IC アクセス道路)★ 【(京都府京丹後市)	(R3年度用地取得中)④(再掲)】
府県間道路(一般国道 371 号)★ 【(大阪府河内長野市、和歌山県橋本市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
一般国道 417 号板垣坂バイパス★ 【(福井県池田町、越前市)	(R3年度工事中)④】
一般県道福井森田丸岡線★ 【(福井県福井市、坂井市)	(R3年度工事中) [R4年度一部完成]④】
一般県道岡田深谷線 【(福井県小浜市、おおい町)	(R3年度測量設計中)④】
主要地方道大津能登川長浜線道路整備事業(山手幹線)★ 【(滋賀県草津市、栗東市)	(R3年度工事中) [R6年度一部完成]④】
小倉西舞鶴線(白鳥トンネル)★ 【(京都府舞鶴市)	(R3年度工事中)④】
山城総合運動公園城陽線(城陽橋) 【(京都府城陽市)	(R3年度工事中)④(再掲)】
宇治木屋線(第1工区)★ 【(京都府綴喜郡宇治田原町)	(R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】
宇治木屋線(第3工区) 【(京都府綴喜郡宇治田原町～相楽郡和束町)	(R3年度工事中) [R5年度完成]①】
都市の骨格を形成する道路整備の推進★ 【(大阪府)	(R3年度工事中)④】
骨格道路を相互につなぎ地域の交通を支える道路整備の推進★ 【(大阪府)	(R3年度工事中)④】
一般県道豊岡インター線★ 【(兵庫県豊岡市)	(R3年度工事中)④】
主要地方道但馬空港線★ 【(兵庫県豊岡市)	(R3年度工事中)④】
一般県道枚方大和郡山線(中町工区) 【(奈良県奈良市)	(R3年度工事中)④】
一般県道結崎田原本線(結崎～三河)★ 【(奈良県川西町、三宅町)	(R3年度工事中)④】
県内外の一体的発展に寄与する幹線道路(幹線道路網)の整備(一般国道 480 号他)★ 【(和歌山県)	(R3年度工事中)④(再掲)】
(都)園田西武庫線(御園、藻川) 【(兵庫県尼崎市)	(R3年度工事中)④】

- (都)西九条佐保線
【(奈良県奈良市) (R3年度工事中)④】
- 幹線道路(向日町上鳥羽線他)の整備事業
【(京都府京都市) (R3年度用地取得中)④】
- 幹線道路の拡幅事業
- 一般国道24号 寺田拡幅[残事業費100億円(R2年度評価時点)]★
【(京都府城陽市) (R3年度工事中)[新名神高速道路と合わせて開通]④】
- 一般国道42号 冷水拡幅
【(和歌山県海南市) (R3年度工事中)[R3年度一部完成][R7年春完成]②】
- 幹線道路の局所改良等
- 一般国道9号 若宮橋架替
【(京都府亀岡市) (R3年度工事中)[R4年内完成]①】
- 一般国道26号 住吉橋架替
【(大阪府堺市) (R3年度工事中)[R7年春完成]②】
- 一般国道2号 姫路バイパス
【(兵庫県高砂市、揖保郡) (R3年度工事中)[R5年春一部完成]④】
- 一般国道8号 鳩原跨線橋架替
【(福井県敦賀市) (R3年度工事中)④】
- 一般国道9号 夜久野改良★
【(京都府福知山市) (R3年度工事中)④】
- 一般国道9号 京都西立体交差[残事業費77億円(H29年度評価時点)]
【(京都府京都市) (R3年度測量設計中)④】
- インターチェンジアクセス道路の整備
- 長尾八幡線(都)内里高野道線 ICアクセス道路
【(大阪府) (R3年度工事中)[R5年度末完成]①】
- ICアクセス道路(長尾杉線(杉工区)、北山通線)★
【(大阪府枚方市) (R3年度工事中)④】
- 県内外の一体的発展に寄与する幹線道路(ICアクセス道路)の整備((都)南港山東線他)★
【(和歌山県) (R3年度工事中)④(再掲)】
- スマートインターチェンジアクセス道路の整備
- 一般県道佐目敏満寺線道路整備事業((仮称)多賀スマートIC関連)★
【(滋賀県犬上郡多賀町) (R3年度工事中)[R4年度完成]①(再掲)】
- 一般県道宇治田原大石東線道路整備事業((仮称)新名神大津スマートIC関連)★
【(滋賀県大津市) (R3年度工事中)[R5年度完成]①(再掲)】
- 街路の整備
- (都)御陵山崎線(第3工区)
【(京都府長岡京市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- (都)内里高野道線(第2工区)★
【(京都府八幡市) (R3年度用地取得中)④(再掲)】
- 道路防災事業の推進
- 一般国道417号 冠山峠道路★
【(岐阜県揖斐川町、福井県池田町) (R3年度工事中)[R5年内]①】
- 一般国道8号 8号防災
【(福井県越前市、南越前町) (R3年度工事中)④】
- 一般国道8号 金津道路★
【(福井県あわら市) (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道8号 敦賀防災★
【(福井県敦賀市) (R3年度用地取得中)④】
- 一般国道9号 笠波峠除雪拡幅
【(兵庫県香美町) (R3年度工事中)[R5年秋一部完成]④】
- 一般国道27号 青葉改良
【(福井県高浜町、京都府舞鶴市) (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道29号 波賀町防災
【(兵庫県宍粟市) (R3年度工事中)[R4年内一部完成]④】
- 一般国道161号 愛発除雪拡幅
【(福井県敦賀市) (R3年度測量設計中)④】
- 一般国道169号 伯母峯峠道路
【(奈良県川上村、上北山村) (R3年度工事中)④】
- 一般国道169号 奥瀬道路(Ⅲ期)★
【(和歌山県北山村) (R3年度工事中)④】

- 交通安全の確保
主要地方道太子御津線(茶ノ木踏切)
【(兵庫県揖保郡太子町、姫路市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 鉄道アクセスの強化
北陸新幹線(金沢・敦賀間)の整備
【(福井県) (R3年度工事中) [R5年度完成に向けて最大限努力]①】
- 鉄道ネットワークの充実
北大阪急行延伸
【(大阪府箕面市、豊中市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①】
- なにわ筋線
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R12年度末完成]③】
- 大阪モノレール延伸★
【(大阪府門真市、東大阪市) (R3年度工事中) [R11年完成]③】
- 北陸新幹線開業に向けた駅周辺の整備
芦原温泉駅周辺の道路整備★
【(福井県あわら市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 越前たけふ駅周辺の道路の整備★
【(福井県越前市) (R3年度工事中) [R4年度一部完成]④(再掲)】
- 敦賀駅周辺の道路整備★
【(福井県敦賀市) (R3年度工事中)④(再掲)】

重点施策	指標
(交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成)	
・ 高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保	[KPI-27] ・ 道路による都市間速達性 ²³ の確保率 R元年度 57% → R7年度 63%[全国指標]
(国際物流拠点の機能拡充・強化)	
・ リニア中央新幹線の整備の促進	
・ リニア中央新幹線による効果の最大化と広域的拡大を図るため、スーパー・メガリージョン構想に基づく取組の推進	
・ 整備新幹線の着実な整備	
・ スマートICの活用による拠点の形成【再掲】	
・ 観光地の魅力向上、歴史的街並みの保全、伝統的祭り等の地域文化の復興等に資する無電柱化の推進	
・ 空港アクセスの強化	
・ 空港アクセス鉄道の整備	
期待されるストック効果	
《中部縦貫自動車道 一般国道158号 大野油坂道路(福井県大野市)》 ・ 中部縦貫自動車道の段階的整備により、福井県奥越地域では、H25～R1において観光数が約3割増加(325万人→421万人)し、観光消費額も約95億円増加した。今後も府県や圏域間を結ぶ道路整備や関西国際空港を中心とした近畿の各空港や港、拠点間のアクセス強化を推進し、圏域内外への移動を円滑にするとともに、観光客の受入環境の整備を進めることで、広域観光の実現を図り、観光投資の誘発や地域産業の再生、雇用の創出への効果が期待される。	
「インフラ経営」の取組	
・ 供用している名神高速道路、山陽自動車道や事業中である新名神高速道路において、スマートインターチェンジを整備することで地域拠点の拡大活性化を図る。	

²³ 小目標4-2、KPI-27 参照。

小目標4-3: 港湾・空港をはじめとする都市の国際競争力の強化

(重点施策の概要)

近畿圏の国際競争力強化を図るために、国際コンテナ戦略港湾である阪神港の「集貨」「創貨」「競争力強化」や日本海側拠点港である舞鶴港などの港湾機能強化、関西国際空港の国際拠点空港としての機能強化を図る。

また、近畿圏においてアジア地域との貨物輸送需要を踏まえたコンテナシャトル航路や国際フェリー・RORO 航路等に対応した港湾機能の強化を図る。

加えて、地域の基幹産業・地場産業を支える重要な拠点となっており、地域と協働し、地域に合った競争力ある物流機能の強化と港湾空間の形成を推進する。

さらに、海外での評価の高い我が国の農林水産物・食品の輸出を支え、農林水産業の輸出力強化を図る。

また、本格的な少子高齢化時代に突入し、労働力不足の問題が顕在化する中、大量輸送が可能で環境への負荷が少なく、長距離ドライバーの休息時間も確保できる内航フェリー・RORO 船等を活用した国内複合一貫輸送(フェリー、コンテナ船、RORO 船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。)の推進を図る。

国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備や PPP/PFI の推進など、民間投資を誘発するための取組を実施し、都市の国際競争力を強化する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[28] 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

【阪神港²⁴:R 元年度 週 10 万 TEU → R5年度 週 10 万 TEU 以上】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12年度頃、④：完成時期未定)

[] 内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■ゲートウェイ機能の強化

【国際物流戦略チームによる活動(産学官が一体となって阪神港や関西国際空港の国際物流の課題を的確に把握・分析するとともに、総合的・戦略的な各種の物流施策を展開)(大阪府大阪市、兵庫県神戸市)

(R3年度推進中)④】

【国際戦略港湾競争力強化対策事業(阪神港への「集貨」を目的に、国際フィーダー利用促進などの事業)(大阪府大阪市、兵庫県神戸市)

(R3年度推進中)④】

【特定用途港湾施設整備事業(阪神港での「創貨」を目的に、埠頭近傍で保管施設(倉庫)等を整備する民間事業者に無利子資金の貸付を行う制度)(大阪府大阪市、兵庫県神戸市)

(R3年度推進中)④】

【ハード・ソフト一体となった取組】

■港湾機能の強化

【「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組

(R3年度推進中)④(再掲)】

²⁴ 小目標4-1、KPI-28 参照。

【選択と集中の徹底】

■ 港湾機能の強化

- 大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) (R3年度完成) ①】
- 水上交通ネットワークの整備(係留施設の整備)
【(大阪府大阪市) (R3年度測量設計中) (R6年度完成) ②】
- 臨港鉄道整備(北港テクノポート線)
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) (R6年度完成) ②】
- 大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費 615 億円 (R2年度評価時点)]★
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) (R10 年度完成) ③】
- 神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費 677 億円 (R 元年度評価時点)]★
【(兵庫県神戸市) (R3年度工事中) (R7年度完成) ④】

■ 暮らし産業を支える海と陸の結節点の強化

- 和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業
【(和歌山県和歌山市) (R3年度工事中) (R4年度完成) ①】
- 敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業 鞠山南地区
【(福井県敦賀市) (R3年度工事中) (R3年度完成) ①】
- 堺泉北港国際物流ターミナル整備事業★
【(大阪府高石市) (R3年度工事中) (R6年度完成) ②】
- 姫路港リニューアル★
【(兵庫県姫路市須加) (R3年度工事中) (R6年度完成) ②】
- 日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業
【(和歌山県御坊市) (R3年度工事中) (R6年度完成) ②】
- 尼崎西宮芦屋港(東海岸町沖地区)
【(兵庫県尼崎市東海岸町) (R3年度測量設計中) (R6年度完成) ②】
- 舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 95 億円 (R 元年度評価時点)]
【(京都府舞鶴市) (R3年度工事中) (R9年度完成) ③】
- 舞鶴港和田地区国際物流ターミナル(-12m) 整備事業[残事業費 71 億円 (R2年度評価時点)]
【(京都府舞鶴市) (R3年度測量設計中) (R9年度完成) ③】
- 和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業[残事業費 95 億円 (R2年度評価時点)]
【(和歌山県和歌山市) (R3年度工事中) (R11 年度完成) ③】
- 姫路港広畑地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 270 億円 (R2年度評価時点)]
【(兵庫県姫路市) (R3年度測量設計中) (R12 年度完成) ③】

■ 観光客受入環境の整備

- 大阪港天保山岸壁の機能強化事業
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) (R3年度完成) ①】

重点施策	指標
(持続可能な物流ネットワークの構築)	
・ 国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の維持・拡大	[KPI-28] ・ 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保(阪神港) R 元年度 週 10 万 TEU → R5年度 週 10 万 TEU 以上
(国際物流拠点の機能拡充・強化)	
・ 三大都市圏における国際空港等の機能強化・機能拡充	
・ FAST TRAVEL等の推進による空港の利用環境の改善	
・ クルーズを安心して楽しめる環境整備	

(国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定都市再生緊急整備地域²⁵における都市開発プロジェクトの促進に必要となるインフラ整備等の推進により、大都市の国際競争力強化のための基盤整備を推進する。 	<p>〔KPI-29〕【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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(令和2年度時点)の主要地区の地価の増加割合(平成24年度比) <p style="text-align: center;">R 元年度 84.1%</p> <p style="text-align: right;">→ R7年度 100%〔全国指標〕</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間都市再生事業による都市再生緊急整備地域²⁶等における都市再生の促進 	
(PPP/PFI による民間ビジネスモデルの創出)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ PPP/PFI 推進アクションプランに基づき、空港、下水道等におけるコンセッション事業等多様な PPP/PFI を推進 	
期待されるストック効果	
<p>《舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業(京都府舞鶴市)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 舞鶴港では、国際ふ頭の供用開始以降、舞鶴港背後において加工食品工場の生産ライン増設など約348億円の民間投資、約140人の新規雇用が誘発されるなど、地域経済の活性化と雇用創出に寄与するとともに、コンテナ取扱貨物量が増加(2010年⇒2019年で約3.2倍)。 ・ さらに、同ふ頭の機能強化(岸壁延伸・ふ頭拡張等)により、コンテナ船とバルク船の2隻同時着岸・荷役が可能となることで、船の沖待ちや港内での横持ち輸送が解消されるなど、利便性・効率性が向上。 ・ 当該の国際ふ頭の整備を行うことで取扱貨物量の更なる増加が期待される。加えて産業の国際競争力の向上、地域産業の安定、発展、地域活力の強化も期待される。 <p>《神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業(兵庫県神戸市)、大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業(大阪府大阪市)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」では、我が国への欧州・北米航路をはじめ、多方面・多頻度の直航サービスの充実を目標に「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組を推進しているところ。 ・ 神戸港におけるコンテナ貨物取扱量は294万TEU(2018年)で過去最高の取り扱いとなっている。また西日本諸港からの国際フィーダー航路の寄港便数も68便/週(2014年)から90便/週(2020年)と増加している。更には六甲アイランド地区において新たに物流倉庫が整備されている。 ・ 当該コンテナターミナルの整備を行うことでコンテナ取扱量の更なる増加が期待される。加えて産業の国際競争力の向上、背後企業の物流機能の強化も期待される。 	
「インフラ経営」の取組	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状、紙や電話等で行われている民間事業者間の貿易手続きを電子化することで、港湾物流業務を効率化する「Cyber Port(サイバーポート)」を構築し、データ連係による再入力・照合作業の削減やトレーサビリティが確保され、国際海上コンテナ物流における生産性が向上。 	

²⁵ 「特定都市再生緊急整備地域」とは、都市再生緊急整備地域のうち、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として政令で定める地域をいう。

²⁶ 「都市再生緊急整備地域」とは、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域をいう。

小目標4-4:大阪・関西万博を契機とした持続的成長に資する基盤整備

(重点施策の概要)

2025年には日本国際博覧会(略称:大阪・関西万博)の開催が予定されており、大阪・関西万博を一過性のイベントにはせず、開催後においてもポストコロナにおける近畿圏の成長・発展に資するものとなることを期待し、関連する基盤整備を進める。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[24]ホームドアの整備番線数²⁷(再掲)

【鉄軌道駅全体:R元年度 1,953 → R7年度 3,000】[全国指標]

[29]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(令和2年度時点)の主要地区の地価の増加割合

【(平成24年度比)R元年度 84.1% → R7年度 100%】[全国指標]

[31]「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数(再掲)

【R2年度 0 → R5年度 3】[全国指標]

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■洪水・内水対策の推進

【大和川流域(奈良県)の総合治水対策(平成緊急内水対策事業等)(奈良県)★
(R3年度推進中)④(再掲)】

【ハード・ソフト一体となった取組】

■交通安全の確保

【安心して自転車が利用できる環境整備(大阪府)
(R3年度工事中)④(再掲)】

■港湾機能の強化

【「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組
(R3年度推進中)④(再掲)】

【選択と集中の徹底】

■都市機能の高度化

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

【(大阪府大阪市)
(R3年度工事中)[R8年度完成]③】

■暮らし産業を支える海と陸の結節点の強化

堺泉北港国際物流ターミナル整備事業★

【(大阪府高石市)
(R3年度工事中)[R6年度完成]②(再掲)】

■港湾機能の強化

水上交通ネットワークの整備(係留施設の整備)

【(大阪府大阪市)
(R3年度測量設計中)[R6年度完成]②(再掲)】

臨港鉄道整備(北港テクノポート線)

【(大阪府大阪市)
(R3年度工事中)[R6年度完成]②(再掲)】

大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業[残事業費615億円(R2年度評価時点)]★

【(大阪府大阪市)
(R3年度工事中)[R10年度完成]③(再掲)】

²⁷ 小目標3-3、KPI-24 参照。

- 高規格道路の整備
 - 淀川左岸線(2期)★
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R8年度末完成] ③(再掲)】
 - 東播磨南北道路(北工区)★
【(兵庫県加古川市、小野市) (R3年度工事中) ④(再掲)】
 - 鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(浜坂道路(Ⅱ期)居組IC～新温泉浜坂IC)★
【(兵庫県香美町、新温泉町) (R3年度工事中) ④(再掲)】
 - 鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(竹野道路(仮称)竹野IC～(仮称)豊岡北JCT・IC)
【(兵庫県香美町、豊岡市) (R3年度測量設計中) ④(再掲)】
- 幹線道路の整備
 - 宇治木屋線(第1工区)★
【(京都府綴喜郡宇治田原町) (R3年度工事中) [R5年度完成] ①(再掲)】
 - 宇治木屋線(第3工区)
【(京都府綴喜郡宇治田原町～相楽郡和束町) (R3年度工事中) [R5年度完成] ①(再掲)】
 - 一般国道307号(郷之口)★
【(京都府綴喜郡宇治田原町～城陽市) (R3年度工事中) ④(再掲)】
 - 一般国道307号(市辺～奈島)★
【(京都府城陽市) (R3年度工事中) ④(再掲)】
 - 一般国道312号(大宮峰山ICアクセス道路)★
【(京都府京丹後市) (R3年度用地取得中) ④(再掲)】
 - 都市の骨格を形成する道路整備の推進★
【(大阪府) (R3年度工事中) ④(再掲)】
 - 骨格道路を相互につなぎ地域の交通を支える道路整備の推進★
【(大阪府) (R3年度工事中) ④(再掲)】
 - 山城総合運動公園城陽線(城陽橋)
【(京都府城陽市) (R3年度工事中) ④(再掲)】
- 街路の整備
 - (都)内里高野道線(第2工区)★
【(京都府八幡市) (R3年度用地取得中) ④(再掲)】
- 生活道路の整備
 - 都市内道路及び基本的な生活に不可欠な道路の整備(主要地方道御坊由良線他)★
【(和歌山県) (R3年度工事中) ④(再掲)】
- インターチェンジアクセス道路の整備
 - 長尾八幡線(都)内里高野道線 ICアクセス道路
【(大阪府) (R3年度工事中) [R5年度末完成] ①(再掲)】
 - ICアクセス道路(長尾杉線(杉工区)、北山通線)★
【(大阪府枚方市) (R3年度工事中) ④(再掲)】
 - 県内外の一体的発展に寄与する幹線道路(ICアクセス道路)の整備((都)南港山東線他)★
【(和歌山県) (R3年度工事中) ④(再掲)】
- 道路防災事業の推進
 - 広域緊急交通路等の無電柱化の推進★
【(大阪府) (R3年度工事中) ④(再掲)】
 - 緊急交通路の無電柱化★
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R10年度完成] ③(再掲)】
- 交通安全の確保
 - 鉄道施設の耐震性強化(Osaka Metro)
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R3年度完成] ①(再掲)】
 - 南海本線・高師浜線連続立体交差事業
【(大阪府高石市) (R3年度工事中) [R7年度完成] ②(再掲)】
 - 可動式ホーム柵整備(Osaka Metro)
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R7年度完成] ②(再掲)】
 - 交通安全対策(淀川左岸サイクルロード等)
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) ④(再掲)】
 - 京阪京橋駅他鉄道駅可動式ホーム柵整備事業
【(大阪府大阪市他) (R3年度工事中) [R3年度一部完成] ④(再掲)】
 - 鉄道における南海トラフ巨大地震対策促進事業(メロ以外)
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) ④(再掲)】
 - 民間鉄道駅(JR西日本、阪神、京阪)への可動式ホーム柵等整備促進
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) ④(再掲)】

- 服部利倉線
【(大阪府豊中市) (R3年度用地取得中)④(再掲)】
- 危機管理対策の強化
久宝寺緑地防災公園整備事業[残事業費 32 億円(R 元年度評価時点)]★
【(大阪府八尾市) (R3年度用地取得中) [R6年度一部完成] [R12 年度末完成]③(再掲)】
街路事業(密集市街地における防災・減災対策の推進に資する都市計画道路の整備除く)
(淀川左岸線(2期)関連事業含む)★
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 鉄道ネットワークの構築
北大阪急行延伸
【(大阪府箕面市、豊中市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】
なにわ筋線
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R12 年度末完成]③(再掲)】
大阪モノレール延伸★
【(大阪府門真市、東大阪市) (R3年度工事中) [R11 年完成]③(再掲)】
- 美しい景観・良好な環境形成
なんば駅周辺における空間再編推進事業
【(大阪府大阪市) (R3年度測量設計中) [R6年度完成]②(再掲)】
大和川総合水系環境整備事業[残事業費 11 億円(R 元年度評価時点)]
【堺市かわまちづくり(大阪府堺市) (R3年度測量設計中) [R11 年度完成]③(再掲)】
水都大阪再生地区都市再生整備計画事業(御堂筋の空間再編、道頓堀川・東横堀川の水辺魅力空間づくり、中之島通の歩行者空間再編等)
【(大阪府大阪市) (R3年度測量設計中) [R6年度一部完成]④(再掲)】
- 公共施設の耐震化
橋梁の耐震対策(淀川新橋、女美尾橋、亀ノ甲跨道橋 ほか)
【(大阪府) (R3年度工事中)④(再掲)】
橋梁の耐震対策、橋梁修繕(国道 176 号等)★
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】
Osaka Metro 中央線他鉄道施設耐震補強事業
【(大阪府大阪市他) (R3年度工事中) [R3年度一部完成]④(再掲)】
- 耐震化等の地震対策の推進
西大阪地区他南海トラフ巨大地震・津波対策★
【(大阪府) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】
南海トラフ巨大地震に備えた河川管理施設の耐震対策
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】
港湾施設の耐震改良(新木津川大橋、南港ポートタウン線等)
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R7年度完成]②(再掲)】
- 社会資本の老朽化対策の推進
地下空間の防災・減災対策(大阪駅前地下道東広場)
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R6年度完成]②(再掲)】
端建蔵橋の架替
【(大阪府大阪市) (R3年度測量設計中) [R6年度完成]②(再掲)】
老朽施設の改築(海老江下水処理場改築更新事業)★
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④(再掲)】
道路施設維持補修(道路施設維持補修)(大阪駅前地下道東広場等)★
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 洪水・内水対策の推進
安威川ダム建設事業★
【(大阪府茨木市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】
浸水対策事業(此花下水処理場内ポンプ場建設)
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R6年度完成]②(再掲)】
淀川直轄河川改修事業[残事業費 2,093 億円(H29 年度評価時点)]★
【淀川直轄河川改修事業(大阪府大阪市 他) (R3年度工事中)④(再掲)】
【淀川高規格堤防整備事業(大阪府大阪市 他) (R3年度工事中)④(再掲)】
大和川直轄河川改修事業[残事業費 1,122 億円(H29 年度評価時点)]★
【大和川直轄河川改修事業(大阪府大阪市 他) (R3年度工事中)④(再掲)】
【大和川高規格堤防整備事業(阪高大和川線地区 他)(大阪府堺市 他) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 寝屋川流域総合治水対策特定河川改修事業[残事業費 2,639 億円(H29 年度評価時点)]★
【(大阪府) (R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④(再掲)】

- コンパクトな集積拠点の形成等の推進
一般県道宇治田原大石東線道路整備事業((仮称)新名神大津スマートIC 関連)★
【(滋賀県大津市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①(再掲)】
- 観光客受入環境の整備
大阪港天保山岸壁の機能強化事業
【(大阪府大阪市) (R3年度工事中) [R3年度完成]①(再掲)】
- 鉄道アクセスの強化
北陸新幹線(金沢・敦賀間)の整備
【(福井県) (R3年度工事中) [R5年度完成に向けて最大限努力]①(再掲)】

重点施策	指標
(鉄道交通)	
鉄道交通の安全性向上	[KPI-24]【再掲】 ・ ホームドアの整備番線数 (鉄道駅全体) R 元年度 1,953 件 → R7年度 3,000 件[全国指標]
(持続可能な物流ネットワークの構築)	
・ 三大都市圏等における環状道路の整備	[KPI-26] ・ 三大都市圏環状道路整備率(再掲) R2年度 85% → R7年度 約 88% (近畿圏)
(国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備)	
・ 特定都市再生緊急整備地域における都市開発プロジェクトの促進に必要となるインフラ整備等の推進により、大都市の国際競争力強化のための基盤整備を推進する	[KPI-29] ・ 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(令和2年度時点)の主要地区の地価の増加割合(平成 24 年度比) R 元年度 84.1% → R7年度 100%[全国指標]
(新技術の社会実装の推進)	
・ 「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現	[KPI-31]【再掲】 ・ 「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数 R2年度 0 → R5年度 3[全国指標]
期待されるストック効果	
《うめきた2期区域にかかる都市基盤整備》 ・ 大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域は、2012 年に都市再生特別措置法に基づき、政令で特定都市再生緊急整備地域として指定。交通結節点機能強化や都市機能の改善等を行うことにより、より一層強力な国際競争力を有する地域の形成に期待。	
「インフラ経営」の取組	
《河川のにぎわい創出事業(大阪府大阪市)》(再掲) ・ 水辺の生活を活気ある賑やかな場へと再生するため様々な取り組みを実施する「水都大阪」事業の一環として、都市・地域再生等利用区域の指定を行い、河川空間の利活用を進め、にぎわいを創出している。	

重点目標5：インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)

目指すべき姿

「新たな日常」の実現も見据え、情報技術の利活用、新技術の社会実装を通じた社会資本整備分野のデジタル化・スマート化により、インフラや公共サービスを変革し、働き方改革・生産性向上を進めるとともに、インフラへの国民理解の促進や、安全・安心で豊かな生活の実現を図る。

現状と課題

インフラが社会経済活動の基盤であることに鑑みれば、官民が保有するインフラに関連するデータは、いわば社会の共有財産とも言える。激甚化・頻発化する自然災害や激化する国際競争等の下、安全・安心の確保や持続可能な経済成長を図るためには、このインフラ関連データを、官民を超えて共有していく必要がある。他方、現状、我が国では、デジタル社会に不可欠なデジタルデータが十分に整備されておらず、インフラに関する多様なデータは点在するものの、人流・物流・地形・気象といった他のデータとも連携しきれておらず、新たな価値を創出するようなデータ連携の仕組みも整備されているとは言い難い。こうした状況を踏まえ、インフラデータの一元化・連携強化に取り組み、最大限に活用する必要がある。

社会資本の整備や維持管理段階において、3次元設計や無人化施工等の ICT 技術の建設現場での活用が進みつつあるが、中長期的な建設業の担い手の確保や老朽化対策におけるメンテナンスコスト削減の必要性を踏まえ、新技術活用による施工・維持管理等のさらなる高度化・効率化に取り組む必要がある。

また、都市や地域が交通・防災・医療・エネルギー等の多様な課題に直面するとともに、産業分野においても技術革新への対応が国際競争を勝ち抜く上で不可欠となる中、ICT や AI 等の新技術を活用してインフラの機能を最大限に引き出し、課題解決や新たな価値の創造に寄与する必要がある。

さらに、自動運転や MaaS 等の革新的な技術の開発や実用化が着実に進んでいるものの、社会実装の本格化に向けては、インフラ側の環境整備も重要である。

加えて、インフラの整備や管理の現場において、デジタルタコメーター等による民間保有データを公的利用のために提供される手法についても、あわせて検討する必要がある。

小目標5-1:社会資本整備のデジタル化・スマート化による働き方改革・生産性向上

(重点施策の概要)

社会資本整備のデジタル化・スマート化を進めることにより、働き方改革や抜本的な生産性向上を図る。具体的には、ICT施工や建設生産プロセス全体での3次元データの活用などのi-Constructionを推進するとともに、得られたデータを含め、施設・地盤等の国土に関するデータ、人流等の経済活動に関するデータ、気象等の自然現象に関する様々なデータとの連携を進める「国土交通データプラットフォーム」の構築を進める。また、セキュリティの実装も政府全体の方針等を踏まえ取り組む。このほか、データの位置情報を確実に整合させるための共通ルール(国家座標)を併せて推進する。さらに、インフラ分野のDX推進に不可欠な人材育成やDXの最新技術の活用を積極的に推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[30]水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数

【R2年度 260 → R7年度 約2,400】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12年度頃、④：完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■人材育成

【DXを推進するための人材育成の支援

(R3年度推進中)④】

■ビッグデータを活用した交通マネジメント高度化によるTDMの実施

【交通需要マネジメント(TDM)による主要渋滞箇所対策

(R3年度調査・検討中)④】

【ハード・ソフト一体となった取組】

■危機管理対策の強化

【新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進

(R3年度調査・検討中)④(再掲)】

【雨量・洪水予測の高度化

(R3年度推進中)④(再掲)】

【水害リスク情報の公開推進

(R3年度推進中)④(再掲)】

■DXを活用した危機管理対策の強化

【AI技術を活用した交通障害検知システムの導入(一般国道8号福井維持管理)(福井県)

(R3年度推進中)④】

【ICT・AI等の新技術を活用した道路情報収集

(R3年度推進中)④】

重点施策	指標
(データプラットフォームの構築)	
<ul style="list-style-type: none"> 排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化 	<ul style="list-style-type: none"> 排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化の実施率 R2年度 約 29% → R7年度 100%
<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する。 	<ul style="list-style-type: none"> 下水道:管路施設のマネジメントに向けた基本情報等の電子化の割合 R2年度 40% → R7年度 100% 港湾:維持管理にかかる情報のデータベースを導入した港湾管理者の割合 R 元年度 100% → R7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の割合 R2年度 25% → R7年度 100% 測量標:基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 R 元年度 100% → R7年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 国土交通データプラットフォームの形成による施策の高度化 	
<ul style="list-style-type: none"> サイバーポートの構築 	
<ul style="list-style-type: none"> 河川台帳のデータベース化 	
<ul style="list-style-type: none"> G 空間防災データセットの充実【再掲】 	
<ul style="list-style-type: none"> ETC2.0 の官民連携データ活用 	
<ul style="list-style-type: none"> 土地・不動産分野や人流データ等の地理空間情報の流通環境整備・活用推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 3次元データを活用した災害復旧事業 	
(新技術の活用の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 水害リスク空白域の解消の推進 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-30] 水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 R2年度 260 → R7年度 約 2,400
<ul style="list-style-type: none"> 新技術を活用した河川管理の高度化による防災・減災の取組を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 基準水位・流量観測所における自動流量観測導入率 R2年度 0% → R7年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 利水ダムにおける流出入量のリアルタイム情報把握の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 一級水系および二級水系の利水ダムにおける情報網整備率 R 元年度 27% → R7年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 内水排除施設等における遠隔監視・操作化 	<ul style="list-style-type: none"> 排水機場の遠隔監視・操作化実施率 R2年度 58% → R7年度 100%

・ TEC-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材の ICT 化・高度化	・ 公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員が、ICT 機器等を活用するための訓練・研修・講習等の参加率 R2年度 25% → R7年度末 100%
・ 水門・排水機場の遠隔操作化・自動化等(海岸)	・ 南海トラフ巨大地震・首都直下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・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保率 R 元年度 76% → R7年度 96%
・ ICT 等を活用した砂防関係施設の点検・維持管理技術の高度化を推進	・ UAV 等を活用した施設点検を実施した事業の割合 R2年度 約 30% → R7年度 100%
・ 水害リスク情報の公開推進	・ 国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数 R2年度 51 → R7年度 約 2,400
・ ICT を活用した設計・施工・管理の推進	
・ 港湾整備等における3次元データ活用やインフラ情報のデジタル化に関する対策	
・ 無人化施工技術の安全性・生産性向上対策	
・ 施工の効率化・省力化に資する対策	
・ IT を活用した道路管理体制の強化対策	
・ 河川維持管理の高度化・効率化に向けた3次元管内図の整備	
・ 高潮・高波予測情報の精度向上の推進	
・ 港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化	
・ 多目的ダムの安全・確実な操作のための遠隔操作(多重化)の推進	
・ 雨量・洪水予測の高度化	
・ AI を活用したダム操作の研究開発の推進	
・ ヘリ映像の AI 自動解析処理による浸水状況の即時把握	
・ 迅速な災害対応のための情報集約の高度化	
・ 5G 等を活用した次世代型無人化施工技術の現場実装の推進	
・ 国民の財産である道路について、適正利用者にはより使いやすく、道路を傷める重量制限違反車両を通行させる悪質違反者に対しては ICT を活用して効率的・効果的に通行状況を確認し、指導や処分を厳格に実施するなど、メリハリの効いた取組を実施。	
期待されるストック効果	
・ 近畿地方整備局では、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」に取り組んでいる。今後とも、ICT 対象工事の拡大や ICT 工種活用モデル工事の拡充のほか、BIM/CIM 活用業務・工事の拡充等に取り組むことにより、建設現場の生産性向上が期待される。	

「インフラ経営」の取組

《DX を推進するための人材育成の支援》

- ・ 近畿地方整備局では「近畿インフラDX 推進センター」を令和3年度に開設。国・自治体の職員だけでなく民間の建設技術者の研修を実施し、インフラ分野のDX 推進に必要な人材育成や最新技術の情報発信を進めていく。
- ・ 『持続可能でスマートな道路管理への変革』に向けて、デジタル技術や新技術の導入等による道路管理や行政手続きの省力化・効率化を進める。

小目標5-2:新技術の社会実装によるインフラの新価値の創造

(重点施策の概要)

新技術の社会実装によりインフラの新価値を創造し、行政 手続きの迅速化や暮らしにおける サービスの向上を図る。具体的には、スマートシティの社会実装や「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組を推進するとともに、自動運転技術の実用化に資する道路交通環境の構築を推進する。さらに防災工事における自動化施工や、ドローンの自律飛行によるインフラ点検の実証実験など新技術の社会実装に向けた取り組みを推進する。また、「新たな日常」の構築に向け、特殊車両の新たな通行制度の実用化や高精度な位置情報を利活用するための環境の整備等を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

〔31〕「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数

【R2年度 0 → R5年度 3】〔全国指標〕

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①：～R5年度、②：～R7年度、③：～R12年度頃、④：完成時期未定)

〔 〕内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印：「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【ハード・ソフト一体となった取組】

■新技術の活用の推進

【立入禁止区域における砂防堰堤の無人化・自動化施工

(R3年度推進中)④】

【ドローン自律飛行による災害危険箇所の調査・砂防施設の維持管理

(R3年度推進中)④】

■港湾機能の強化

【「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組

(R3年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

■国際物流基盤の整備

敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業 鞠山南地区

【(福井県敦賀市)

(R3年度工事中)〔R3年度完成〕①(再掲)】

重点施策	指標
(新技術の社会実装の推進)	
・ 都市活動の生産性向上や豊かな生活の実現には、AI、IoT 等の新技術をまちづくりに取り入れたスマートシティの推進が重要であり、全府省で連携し、モデル事業の推進やその全国展開を実施	
・ 「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現	〔KPI-31〕 ・ 「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数 R2年度 0→ R5年度 3〔全国指標〕
・ サプライチェーン全体の機械化・デジタル化の推進	
・ ICT・AI 技術を活用した渋滞対策の推進【再掲】	

・ ICT・AI 技術等の革新的な技術を活用したエリア観光渋滞対策	
・ 防災分野におけるスマートシティの推進	
・ 道の駅等を拠点とした自動運転サービスの推進	
・ シェアサイクルの運営の効率化・高度化に向けた情報通信技術の活用の推進	
(手続等のデジタル化の推進)	
・ 建設業などの許可申請手続等のデジタル化の推進	・ 建設業許可関係手続のオンラインによる申請の割合 R 元年度 0% → R8年度 20% ・ 経営事項審査のオンラインによる申請の割合 R 元年度 0% → R8年度 50% ・ 建設関連業者の登録申請に係る各種手続のオンラインによる申請の割合 R2年度 0% → R4年度 20%
・ セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築	
・ 河川利用等に関する許可申請手続のオンライン化	
・ 特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施【再掲】	
・ 審査業務等の効率化に向けた交通事業者の許可申請手続のデジタル化・オンライン化の推進	
期待されるストック効果	
・ 道の駅「奥永源寺溪流の里」を拠点とした自動運転サービスの社会実装が開始されることにより、高齢化が進行する中山間地域における道の駅等を活用した自動運転サービス実証運行の取組が推進され、社会資本の効率化や機能の高度化が期待される。	
「インフラ経営」の取組	
・ 建設業等の電子システムの運用を図り、建設業等の申請について許可申請手続き等のデジタル化を進める。	

重点目標6：インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上

目指すべき姿

インフラ分野の脱炭素化等によりグリーン社会の実現を目指すとともに、インフラの機能・空間を多面的・複合的に利活用することにより、インフラのストック効果を最大化し、国民の生活の質を向上させる。

現状と課題

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、地球温暖化緩和策が急務となる中、防災・減災対策等の気候変動適応策に加えて、我が国のCO₂排出量の約5割を占める運輸・民生(家庭、業務その他)部門における一層の排出削減が必要である。住宅・建築物やインフラの省エネ化に加え、自動車の電動化に対応したインフラの環境整備を行う必要がある。また、ライフサイクル全体の観点から、省CO₂に資する材料等の活用促進など、インフラの計画・設計、建設施工、更新・解体等の各段階において脱炭素化に向けた取組を推進する必要がある。さらに、化石燃料から再生可能エネルギーへの転換を最大限促進するため、住宅・建築物、道路、空港、港湾、下水道等のインフラを活用した太陽光発電、洋上風力、バイオマス等の再生可能エネルギーや水素・アンモニア等の次世代エネルギーの利活用拡大など、革新的な技術開発や社会実装、そのためのESG投資など民間資金の活用も含め、地方公共団体や民間事業者等とも連携して更に取り組む必要がある。

自然災害の激甚化・頻発化などの気候危機や、新型コロナウイルス感染症拡大などに直面する中、雨水の貯留・浸透や生態系を活用した防災・減災(Eco-DRR²⁸)、生態系ネットワークに配慮した自然環境の保全、「新しい生活様式」に対応した健康でゆとりあるまちづくり、SDGsに沿った環境に優しい地域づくり、生物多様性の保全と持続可能な利用、観光等による地域振興等を実現するために、自然環境が有する多様な機能を活用するグリーンインフラを国、地方公共団体、民間事業者、NPO、研究機関等の連携により分野横断的に推進することが重要である。先進的なグリーンインフラの事例を全国に展開するなど、グリーンインフラの社会実装を加速するための取組が必要である。加えて、気候変動対策と防災の統合的推進により、地域の特性等に応じた土地利用のコントロールを含む気候変動への適応を踏まえた復旧・復興(「適応復興」)を進める必要がある。

また、水循環・生態系分野においては、都市部への人口集中や気候変動等により、渇水、生態系への影響等の問題が顕著となっており、健全な水循環の維持、回復、下水処理場の運用による栄養塩供給など藻場・干潟等のブルーカーボン生態系の造成・保全・再生に向けた取組が必要である。また、感染症対策を含めた公衆衛生の観点からも、汚水処理体制の確保が必要である。

さらに、他者とのつながりや交流に対するニーズに加え、感染症予防のための空間的余裕の確保の必要性、デジタル化の急速な進展や感染症がもたらすニューノーマルによる社会の変化を踏まえ、ゆとりとにぎわいのあるインフラ空間の整備や利活用の促進、自転車通勤等のさらなる普及を見据えた利用環境の整備が必要である。

加えて、観光ニーズが多様化するとともに、非日常的な体験に価値を見出す消費観が広がる中、インフラツーリズム(インフラを観光資源として位置付け、観光を通じた地域振興に資するインフラ活用の取組)やクルーズを推進するための環境整備が必要である。

²⁸ 生態系を活用した防災・減災(Ecosystem-based Disaster Risk Reduction)の略。

小目標6-1: グリーン社会の実現

(重点施策の概要)

社会資本整備分野における脱炭素化を加速するとともに、気候危機に対する気候変動適応策の推進、「新しい生活様式」に対応したゆとりある豊かな暮らし方や防災力の向上及び生物多様性の確保等に資するグリーンインフラの推進、健全な水循環の維持等のための汚水処理施設整備の促進、藻場・干潟等の生態系の造成・保全・再生、木造建築物の普及促進など、2050年カーボンニュートラルを含むグリーン社会の実現に向けた取組を推進する。例えば、温室効果ガスの排出量が大きい産業拠点が集積する臨海部において、水素・アンモニア等の次世代エネルギーの利活用を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能高度化を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロを目指すカーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けた取組を推進する。また、今後策定・改定されるグリーン社会に関連する政府の計画等も踏まえ、グリーン社会の実現に向けた取組をさらに進めていく。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[32]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自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数

【R元年度 1 → R7年度 8】

[33]汚水処理人口普及率

【R元年度 96% → R8年度 98%】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■自然環境の保全・再生・創出・管理の推進

【市民参加による「大阪湾生き物一斉調査」の体験を通じた環境学習の取組を推進(大阪湾全域)
(R3年度推進中)④】

【海の浮遊ごみや油を回収し、環境を保全する海洋環境整備事業を推進(大阪湾全域)
(R3年度推進中)④】

【「大阪湾フォーラム」を通じて大阪湾再生に向けた取組の情報発信を推進(大阪湾全域)
(R3年度推進中)④】

■インフラ分野の脱炭素化

【カーボンニュートラルポート(CNP)形成の取組 (R3年度推進中)④】

【インフラの利活用】

■自然環境の保全・再生・創出・管理の推進

【「瀬戸内海の路ネットワーク推進協議会」による海浜清掃などの環境保全の取組を推進(瀬戸内海全域)
(R3年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

■自然環境の保全・再生・創出・管理の推進

東本願寺前における市民緑地整備事業

【(京都府京都市) (R3年度測量設計中) [R4年度完成]①】

大和川総合水系環境整備事業[残事業費11億円(R元年度評価時点)]

【大和川自然再生(大阪府大阪市 他) (R3年度工事中) [R10年度完成]③】

- 九頭竜川総合水系環境整備事業[残事業費 15 億円(R2年度評価時点)]
 【九頭竜川自然再生(福井県福井市) (R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】
- 淀川総合水系環境整備事業[残事業費 217 億円(R 元年度評価時点)]
 【野洲川自然再生(滋賀県守山市) (R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】
 【淀川魚ののぼりやすい川づくり(京都府京都市 他) (R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】
 【淀川ワンド・干潟・たまり保全(大阪府高槻市 他) (R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】
 【淀川鶴殿ヨシ原保全(大阪府高槻市) (R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】
- 加古川総合水系環境整備事業[残事業費 14 億円(H25 年度評価時点)]
 【加古川自然再生(兵庫県加古川市 他) (R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】
- 揖保川総合水系環境整備事業[残事業費 14 億円(H25 年度評価時点)]
 【揖保川自然再生(兵庫県たつの市 他) (R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】
- 円山川総合水系環境整備事業[残事業費 20 億円(R2年度評価時点)]
 【円山川自然再生(兵庫県豊岡市) (R3年度工事中) [R13 年度以降完成]④】
- 「雨庭」整備事業
 【(京都府京都市) (R3年度工事中)④】
- 健全な水環境の維持又は回復
 紀の川総合水系環境整備事業
 【紀の川水環境改善(内川浄化)(和歌山県和歌山市) (R3年度工事中) [R5年度完成]①】
- 河道掘削にあわせて湿地環境の創出を図り、コウノトリ野生の復帰にむけた取組を実施
 九頭竜川直轄河川改修事業[残事業費 283 億円(H29 年度評価時点)]★
 【(福井県福井市 他) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 円山川直轄河川改修事業[残事業費 328 億円(H29 年度評価時点)]★
 【(兵庫県豊岡市) (R3年度工事中)④(再掲)】
- 快適な都市環境の形成
 淀川河川公園[残事業費 163 億円(H29 年度評価時点)]★
 【(大阪府、京都府) (R3年度工事中一部開園中)④】
- 国営明石海峡公園[残事業費 189 億円(H28 年度評価時点)]★
 【(兵庫県神戸市、淡路市) (R3年度工事中一部開園中)④】
- 木津川運動公園整備事業
 【(京都府城陽市) (R3年度測量設計中)④】
- 循環型社会の形成
 廃棄物物理立護岸整備事業
 【(兵庫県、大阪府、大阪府大阪市、兵庫県神戸市) (R3年度工事中)④】
- 和歌山市公共下水道整備事業(汚水処理の普及)
 【(和歌山県和歌山市) (R3年度工事中)④】
- 岩出市公共下水道整備事業(汚水処理の普及)
 【(和歌山県岩出市) (R3年度工事中)④】
- 下水汚泥エネルギー有効利用の推進
 兵庫東流域下水汚泥処理事業[残事業費 250 億円(R 元年度評価時点)]
 【(兵庫県尼崎市) (R3年度測量設計中) [R8年度完成]③】
- グリーン社会の実現
 植樹帯等再整備事業★
 【(大阪府八尾市) (R3年度測量設計中) [R6年度完成]②】

重点施策	指標
(地球温暖化対策の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 下水道分野における温室効果ガス排出量削減の推進(下水汚泥バイオマス・下水熱等再生可能エネルギーの利用、下水道における省エネルギー対策、一酸化二窒素の排出削減) 	<ul style="list-style-type: none"> 下水道バイオマスリサイクル率 R 元年度 28.0% → R7年度 42.7%
<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 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切遮断による損失時間 H30 年度 27 万人・時/日 → R7年度 26 万人・時/日
<ul style="list-style-type: none"> 低炭素都市づくりの推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 建設機械からの CO2 排出量の削減 	
<ul style="list-style-type: none"> 水素等次世代エネルギーの大量輸入や利活用等を図るため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じてカーボンニュートラルポートを形成 	
<ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー性能を向上させるリフォーム等による良質な住宅ストックへの更新 	
<ul style="list-style-type: none"> 貨物鉄道輸送、海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道分野の省エネ・低炭素化の促進 	
<ul style="list-style-type: none"> ブルーカーボン生態系(藻場・干潟等)の造成・再生・保全 	
<ul style="list-style-type: none"> 道路における地球温暖化対策 	
<ul style="list-style-type: none"> 共同輸配送、宅配の再配達削減等による物流効率化の促進 	
<ul style="list-style-type: none"> 空港の脱炭素化の推進 	
(グリーンインフラの推進)	
<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推進 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-32] 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自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数 R 元年度 1 → R7年度 8
<ul style="list-style-type: none"> 河川改修に合わせたグリーンインフラにも資する良好な自然環境の保全・再生等の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 特に重要な水系における湿地の再生割合 R 元年度 73% → R7年度 85%
<ul style="list-style-type: none"> 水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 都市域における水と緑の公的空間確保量 H30 年度 15.2m²/人 → R7年度 17m²/人
<ul style="list-style-type: none"> 都市におけるグリーンインフラの取組の推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 道路緑化の推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 民間企業等との協働による河川管理(樹木伐採・土砂掘削)の推進 	

(健全な水循環の維持又は回復、生態系の保全・再生)	
・ 汚水処理施設整備の促進	[KPI-33] ・ 汚水処理人口普及率 R 元年度 96% → R8年度 98%
・ 汚濁の著しい河川・湖沼や東京湾、大阪湾、伊勢湾等の閉鎖性海域における水質の改善を推進	・ 良好な水環境創出のための高度処理実施率 R 元年度 62.3% → R7年度 70.0%
・ 廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	
・ 水源地域特別措置法に基づく、健全な水循環のための流域連携組織の構築	
・ 健全な水循環の維持又は回復に向けた取組を推進	
期待されるストック効果	
<p>《円山川総合水系環境整備事業(兵庫県豊岡市)》</p> <p>・ 円山川では、コウノリの野生復帰に向け、H17から官民挙げて取組を実施した結果、コウノリが増加した。今後も自然環境の保全・再生や健全な水循環を促進させるとともに、循環型社会の形成を実現することで、環境にやさしい持続可能な社会の形成や新たな環境産業の創出などの次世代につながる効果が期待される。</p>	
「インフラ経営」の取組	
<p>《カーボンニュートラルポート(CNP)形成の取組》</p> <p>・ 国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素、アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を通じて温室効果ガスの排出を全体でゼロにする「カーボンニュートラルポート」の実現を目指す。</p>	

小目標6-2:人を中心に据えたインフラ空間づくり

(重点施策の概要)

「新しい生活様式」に対応したゆとりある豊かな暮らしの実現を図るため、賑わいをはじめとした多様なニーズに応える道路空間の構築や魅力ある水辺空間の創出、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを推進する。また、インフラツーリズムの推進等により地域振興や交流の創出に繋げる。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[34]水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数²⁹

【R2年度 57 → R7年度 87】

目標の達成に寄与する主要取組

(完了予定時期①:~R5年度、②:~R7年度、③:~R12年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【インフラの利活用】

■観光客受入環境の整備

【全国クルーズ活性化会議や、関西クルーズ振興協議会、瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会、訪日外国人旅行者数2,000万人の受け入れに向けた関西ブロック連絡会を活用したクルーズ振興の推進】(R3年度推進中)④】

【既存ストックの活用等によるクルーズ船受入環境の改善】(R3年度推進中)④】

■地域拠点の形成

【地域交流及び観光拠点として「みなとオアシス」の活用の促進】(R3年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

■美しい景観・良好な環境形成

なんば駅周辺における空間再編推進事業

【(大阪府大阪市)】(R3年度測量設計中)[R6年度完成]②】

淀川総合水系環境整備事業

【名張かわまちづくり(三重県名張市)】(R3年度工事中)[R6年度完成]②】

【和東町木津川かわまちづくり(京都府相楽郡和東町)】(R3年度測量設計中)[R8年度完成]③】

大和川総合水系環境整備事業[残事業費11億円(R元年度評価時点)]

【堺市かわまちづくり(大阪府堺市)】(R3年度測量設計中)[R11年度完成]③】

英賀保駅周辺土地区画整理事業

【(兵庫県姫路市)】(R3年度工事中)[R9年度完成]③】

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

【(大阪府大阪市)】(R3年度測量設計中)[R6年度一部完成]④】

■バスターミナル整備

神戸三宮駅交通ターミナル整備事業

【(兵庫県神戸市)】(R3年度測量設計中)④】

■観光客受入環境の整備

都心ウォーターフロントエリアの再開発

【(兵庫県神戸市)】(R3年度工事中)④】

■快適な都市環境の形成

神戸の都心・三宮再整備

【(兵庫県神戸市)】(R3年度工事中)[R3年度一部完成][R13年度以降完成]④】

²⁹ 河川に隣接する各地方を代表する市区町村や観光振興の拠点となり得る市区町村。

重点施策	指標
(人を中心に捉えたインフラ空間の形成)	
<ul style="list-style-type: none"> ・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進 ・あらゆる世代が活躍する「道の駅」の環境整備 	
(インフラ空間の新たな利活用促進)	
<ul style="list-style-type: none"> ・魅力ある水辺空間創出のため、かわまちづくり等の更なる推進 	[KPI-34] <ul style="list-style-type: none"> ・水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数 R2年度 57 → R7年度 87
<ul style="list-style-type: none"> ・インフラ空間の新たな利活用創出のため、民間事業者等による水辺空間利活用の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域活性化に資する新たな水辺の利活用創出のため、民間事業者等と連携し社会実験を行った箇所数 R 元年度 6 → R7年度 11
<ul style="list-style-type: none"> ・インフラツーリズムの推進 ・「みなと」を核とした魅力ある地域づくり ・安全で快適な自転車利用環境の整備と活用の促進 	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・賑わいをはじめとした多様なニーズに応える公共空間を創出すること等により、ゆとりある豊かな暮らしを実現することが期待される。 	
「インフラ経営」の取組	
<p>《河川のにぎわい創出事業(大阪府大阪市)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水辺の生活を活気ある賑やかな場へと再生するため様々な取組を実施する「水都大阪」事業の一環として、都市・地域再生等利用区域の指定を行い、河川空間の利活用を進め、にぎわいを創出している。 <p>《一般国道8号 福井8号交通安全対策 気比神宮他交差点改良事業(福井県敦賀市)》(再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福井県敦賀市において、バイパスの開通により交通量が減少した区間の車線を4車線から2車線へ減少して歩道部を拡幅し、にぎわいを楽しみながら回遊できる歩行空間を創出。 <p>《地域交流及び観光拠点として「みなとオアシス」の活用の促進(関西全域)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「みなとオアシス」は、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組みが継続的に行われる施設として活用されている。令和3年4月30日には「川のみなとオアシス 水のまち 京都・伏見」が新たに登録され、港湾施設を活用した十石船・三十石船の運航、桜まつり、伏見港まつり等のイベント開催など、地域交流及び観光振興の拠点として賑わいの場を創出している。 <p>《下水道事業(大阪府域)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下水道管渠管理用地や下水処理場・ポンプ場内の将来の改築予定地を民間企業等へ有償で貸し付けることにより、都市域において下水道が持つストックを最大限に活用し、地域社会に貢献するとともに下水道事業の経営基盤強化を図る。 <p>《インフラツーリズム(大阪府域)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共土木施設(インフラ)に関する興味を持っていただくため、旅行会社と協力し、若江立坑等でインフラツーリズムを実施。また、Twitterを用いてインフラの紹介や、映画撮影等にも積極的に応じている。 ・普段入れない場所に入って、土木の役割の理解と親しみを一層深めるため、民間会社によるツアー等と連携しながら、ダム等のインフラ(公共施設)を観光資源として活用するインフラツアーを開催。 <p>《神戸の都心三宮再整備(兵庫県神戸市)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸の都心である三宮の再整備は、利便性が高く、歩くことが楽しく巡りたくなる人中心の「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを進めている。 ・三宮中央通りにおいては、地元まちづくり協議会と連携してにぎわいを創出するため、歩行者利便増進道路制度を活用している。 ・阪急神戸三宮駅の北側エリアでは、三宮再整備の中で先行して歩行者中心の空間に整備するとともに、周辺の地権者が中心となって継続してにぎわいを創出できる仕組みや体制を構築し、日常的なにぎわいの創出や上質な空間づくりを実践していく。 	

第4章 計画を推進するための方策

前章で示した重点目標の効率的な達成を図るため、本章では「計画の実効性を確保する方策」として、目標を効果的かつ効率的に実施するための措置に関する事項を定める。

戦略的・計画的な社会資本整備を実現し、本計画期間内において重点目標を確実に達成するためには、安定的・持続的な財源の確保および公共事業の受注者である建設産業の担い手確保と併せて発注者である国や地方公共団体における執行体制の確保が必要である。

1. 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施

事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、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下、公共事業評価を実施するとともに、新規事業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。

新規事業化に当たっては、建設費のみならず、維持管理費も含めたトータルの費用を勘案した事業評価が必要であり、国土交通省所管公共事業の新規事業化に当たっては、事業評価実施要領等に基づき、費用対効果分析の中で、従前からその費用に建設費等とともに維持管理費を計上して評価を実施し、直轄事業についてはその評価結果を公表している。

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。

また、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。

さらに、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による生産拡大といった社会資本のストック効果の発現状況について、多面的な効果を踏まえつつ、事業完了後における地域の即地的な社会経済状況の変化を継続的に把握・公表するなど、ストック効果の見える化の取組を推進する。

2. 政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化

第2章2. で示した「3つの総力」を挙げて社会資本整備を深化させていくためには、政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化は必要不可欠である。

第3章において、あらゆる関係者が協働したハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策である「流域治水」や、コンパクトなまちづくりと交通ネットワーク形成の連携など、政策間連携を前提とした重点施策を推進することとしているが、さらに各重点施策間の連携も図らなくてはならない。例えば、流域治水の推進に当たりグリーンインフラの積極活用やコンパクトシティの取組における防災対策の強化を併せて進めるとともに、防災・減災やインフラメンテナンスの政策の推進に当たりインフラのデジタル・トランスフォーメーション(DX)を進めるなど、政策の連携等を強化することが求められる。

また、このような社会資本の様々な事業分野間の連携はもとより、社会資本整備政策以外の関係府省庁が所管する各種の政策分野との連携強化を図っていくことも重要である。本重点計画と「車の両輪」である交通政策基本計画との一体的な取組を図るための交通・物流政策との連携、社会資本整備分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)や二地域居住等の更なる推進を図るための5Gの普及など情報通信政策・技術との連携を始めとして、グリーン社会に向けた環境・エネルギー政策との連携、地域社会を支える医療・福祉や教育・文化等に係る政策との連携、農林水産業や製造業、観光業等の地域の基幹産業や地域金融・研究開発等に係る政策との連携、災害時に国民の生活・生命を支える水道・電気等のライフラインに係る政策との連携など、関連する政策分野との連携は不可欠である。これらの政策間連携を実現するためには、関連部局間の連携を強化することが欠かせない。

さらに、社会資本の大部分を管理しているのは地方公共団体であることから、本重点計画の実効性を確保するためには、都道府県や市町村等との役割分担を踏まえ、その自主性及び自立性を尊重しつつ、相互の補完・連携を強化していく必要がある。特に、防災・減災対策やインフラメンテナンスを社会資本整備政策の重要課題として引き続き取り組むとともに、PPP/PFIや新技術の活用、インフラの多面的な利活用等の多様な取組を効果的に推進していくため、国と地方が連携を強化し、連携に関する先進的な取組の優良事例を全国展開することを含め、総合的に取り組む必要がある。

3. 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公平性の確保

国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の構想・計画段階、実施段階、そして管理段階、利活用段階のそれぞれの段階において、多様な主体の参画を通じて受け手のニーズに合わせたものとするとともに、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により、社会資本整備に対する国民の信頼度を向上させることが重要であり、このことが、整備された社会資本が有効に活用され、そのストック効果が最大限発現されることにもつながる。

また、第2章2.で示したように、人口減少がさらに進み、厳しい財政制約が課される中では、インフラを「経営」する発想に転換していく必要がある。その際には、インフラの整備・維持管理に加えてインフラを利活用するという観点が重要になるが、特にインフラの利活用については、民間事業者や住民など、インフラの設置者・管理者以外の多様な者が主体となりうる。このため、地域の民間事業者や住民一人一人がインフラを「我が物」として捉え、利活用に積極的に参画できるような環境づくりを図っていかなくてはならない。これにより、自らの地域に対する誇りと愛着に根ざした、地域の安全・安心の確保や生活の質の向上、地域経済の活性化等に必要な社会資本整備の選択やその円滑な事業実施への理解増進にもつながっていくこととなる。

このような観点から、構想段階において、事業に対する住民や施設の利用者等の理解と協力を得るとともに、検討プロセスの透明性・公正性を確保するため、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を始めとするガイドライン等に基づき、住民や施設の利用者を含めた多様な主体の参画を推進するとともに、社会面、経済面、持続可能性を考慮した環境面等の様々な観点から行う総合的な検討の下、計画を合理的に策定する取組を積極的に実施する。

また、道路管理者、河川管理者、海岸管理者や港湾管理者に自発的に協力して道路・河川・海岸・港湾の維持、環境保全等に関する活動を行うNPO等を道路協力団体、河川協力団体、海岸協力団体や

港湾協力団体に指定したり、住民・事業主等の地域の関係者によるエリアマネジメント活動³⁰を推進するなど、NPO や地縁組織等の多様な主体の協働により、自立的・持続的に地域の社会資本を維持管理していくことを推進する。あわせて、こうした活動の推進を担う地域人材の育成も重要な課題である。

加えて、民間投資を誘発し、経済成長を支える社会資本の効果を一層高める観点から、民間事業者等との連携を強化し、官民の関係者から成る協議会等を通じ、民間事業者等の利用者のニーズを把握するなどの取組を強化する。

こうした取組を強力に推進するため、広報機関や教育機関とも連携しながら、インフラに対する国民の理解を深め、インフラを国民が持つ「資産」として捉えることを促すための取組も進めていく。

4. 社会資本整備に関するデータ連携基盤の強化

激甚化・頻発化する自然災害や激化する国際競争等の下、安全・安心の確保や持続可能な経済成長を図るためには、社会の共有財産でもあるインフラ関連データを、官民を超えて共有していく必要がある。また、インフラがもたらす効果に関する評価の充実、社会資本整備への多様な主体の参画の促進等を図るためにも、社会資本整備に関する様々なデータの収集・分析や、インフラの利用者の目線に立った分かりやすく、使いやすいデータのオープン化が必要である。

特に、民間投資の誘発など、インフラのストック効果を高めるためには、利用者の関心に応じたデータの適時的確な提供が効果的である。

インフラに関連するデータとしては、例えば維持管理情報などインフラそのものに関するデータのみならず、国土、都市、交通、気象など様々なデータが存在するが、これらのデータは個々の組織ごと・府省ごと・部局ごとに管理されているものが多く、連携が十分にできていないのが実情である。官民のデータを組織を越えて連携させることにより、業務の効率化やイノベーションの促進を実現するため、データ連携基盤となるデータプラットフォーム(「国土交通データプラットフォーム」と、これと連携した取組である「連携型インフラデータプラットフォーム」)の構築等を進めていくことが重要である。

また、社会資本整備を円滑かつ効率的に進める上で、地籍整備の実施による土地境界の明確化など、土地に関する情報の整備は不可欠であり、いわば社会資本整備のためのインフラとも言えるものである。国土調査事業十箇年計画³¹に基づき、社会資本整備等の施策と連携した地籍調査を戦略的に推進する。

5. 重点計画のフォローアップ

本重点計画で掲げた重点目標の達成状況、事業・施策の実施状況の把握等により、政策上のボトルネックの確認等を行い、社会や時代の要請の変化を踏まえつつ、本重点計画の改善検討を行うものとする。

また、第3章で示した重点目標の達成のために実施すべき事業・施策の進捗状況の把握に当たっては、指標の実績値の把握とともに、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集積等に努める。

さらに、本重点計画は、進捗状況を把握するとともに、進捗が遅れている施策の課題の整理と解決策等の検討を行うため、政策評価の公表等も踏まえ、フォローアップを行う。

³⁰ 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・事業主等の地域の関係者による主体的な取組。

³¹ 令和2年5月26日閣議決定