

地方ブロックにおける
社会資本整備重点計画

平成28年3月

国土交通省

農林水産省

地方ブロックにおける社会資本整備重点計画

本計画は、社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）において、同計画で新たに設定された重点目標と政策パッケージを戦略的に推進するため、各地方の特性に応じて重点的、効率的、効果的に整備するための計画として策定するものである。

策定に当たっては、各地方において、地方公共団体や地方経済界、有識者等との意見交換を行い、社会資本に関する現状と課題やストック効果の最大化に向けた取組など社会資本整備の重点事項等について検討したほか、国土形成計画（広域地方計画）等と調和を図りつつ、地方版まち・ひと・しごと創生総合戦略や国土強靱化地域計画など、各地方で策定される計画と連携し、即地性の高い計画となるよう検討を行い、取りまとめた。

社会資本整備重点計画では、限られた財政資源の中で、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ、生活の質の向上や生産性の向上をもたらす社会資本のストック効果を最大限発揮させるべく、従来にも増して重点的に取り組む戦略的マネジメントが求められている。そのため、本計画においては以下の点を明らかにしている。

- ・それぞれの主要取組について時間軸を明確化し、可能な範囲で完成時期を記載した。
- ・プロジェクトを進めることで期待されるストック効果を記載した。
- ・可能な範囲でブロックごとの指標を記載した。
- ・プロジェクトを実現するための主要取組について、「既存施設の有効活用とソフト施策の推進（賢く使う取組）」、「選択と集中の徹底」、「既存施設の集約・再編」に分類して記載した。

今後は、本計画に記載された実施中の事業や取組のみならず、計画策定後に新たに行われるものも含め、生産性の向上により地方ブロックの潜在力が開花される「生産性革命」を成し遂げるため、ストック効果が最大限発揮されるよう取り組むことが重要である。このため、本計画で掲げた指標の達成状況やストック効果の発現状況等を把握し、課題の確認を行い、経済社会情勢の変化を踏まえつつ、取組の改善検討を行い、計画の着実な推進を図る。

※ 海岸事業については、国土交通省水管理・国土保全局及び港湾局と農林水産省農村振興局及び水産庁が連携して施策の展開を図っており、相互に連絡調整するとともに、地方支分部局においても、国土交通省地方整備局と農林水産省地方農政局が連絡を密にし、検討・整理を行っている。

※ 道路管理者が実施する交通安全施設等整備事業については、国土交通省と警察庁が連携して施策の展開を図っている。

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 近畿ブロックの現状と主要課題

1. 近畿ブロックの特徴 1
 - (1) 近畿の地域構造
 - (2) 歴史が深く息づき、個性的で多様な地域からなる近畿
 - (3) 産業等の諸機能の集積が進んだ近畿
 - (4) 最先端の技術力で我が国を牽引する近畿
 - (5) アジアとのつながりが深い近畿
 - (6) 人と自然のつながりが深い近畿
 - (7) 近畿圏における社会資本整備の役割

2. 近畿ブロックにおける近年の状況変化と課題 4
 - (1) 社会資本の老朽化
 - (2) 近畿を脅かす自然災害リスク
 - (3) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展
 - (4) 近畿の相対的地位の低下と東京一極集中からの脱却
 - (5) 外国人旅行者の急激な増加
 - (6) 近畿を取り巻く社会の潮流変化

第2章 近畿ブロックの目指すべき将来の姿と社会資本整備の基本戦略

1. 近畿ブロックの将来像 8
 - (1) 「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」
 - (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」
 - (3) 「快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域」
 - (4) 「暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域」
 - (5) 「人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域」

2. 近畿ブロックの社会資本整備の基本戦略 10
 - (1) 災害に強く安全・安心な社会を築く、防災・インフラマネジメント戦略
 - (2) 我が国の成長エンジンを目指す、経済・産業活性化戦略
 - (3) 歴史・文化を活かした近畿圏観光戦略
 - (4) 誰もが豊かに生き生きと暮らせ、地域を元気にする活力創出戦略
 - (5) 自然との共生を図る環境共生戦略
 - (6) ストック効果の最大化

第3章 近畿ブロックにおける社会資本整備の重点目標

近畿ブロックの重点目標とプロジェクト	14
重点目標1「成長を支え、安全・安心で強靱な社会の構築」	14
プロジェクト1-1 切迫する巨大地震・津波への備え	
プロジェクト1-2 激甚化する水害・土砂災害等の自然災害への備え	
重点目標2「社会資本の戦略的な維持管理・更新の実現」	28
プロジェクト2-1 確実なメンテナンスサイクルの実施	
重点目標3「国際競争力を強化し、輝く近畿となるための社会資本整備」	32
プロジェクト3-1 港湾・空港をはじめとするゲートウェイ機能強化	
プロジェクト3-2 近畿圏の成長を支える社会資本整備	
重点目標4「近畿が誇る歴史・文化を活かした地域づくりに資する社会資本整備」	37
プロジェクト4-1 歴史・文化・風土を活かした地域づくり	
プロジェクト4-2 国際観光・広域観光を推進するための社会資本整備	
重点目標5「誰もが暮らしやすい地域づくりを支える社会資本整備」	42
プロジェクト5-1 どこにいても暮らしやすく安全・安心な生活環境の創出	
プロジェクト5-2 円滑に移動できる交通ネットワークの形成と地域産業を支える社会資本整備	
重点目標6「人と自然が共生する持続可能な社会の形成」	51
プロジェクト6-1 自然との共生の推進と循環型社会の形成	

第4章 計画を推進するための方策ポイント

- (1) 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施
- (2) 社会資本整備への多様な主体の参画と関係機関との連携強化
- (3) 社会資本整備に関する情報基盤の強化
- (4) 関西広域地方計画など他の計画との整合性と他ブロックの連携
- (5) 効果的・効率的な社会資本整備のための技術研究開発の推進
- (6) 社会資本整備に必要な担い手確保・育成及び生産性向上の取組
- (7) 災害時における民間等の参画による社会資本整備の推進

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としている。

第1章 近畿ブロックの現状と主要課題

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

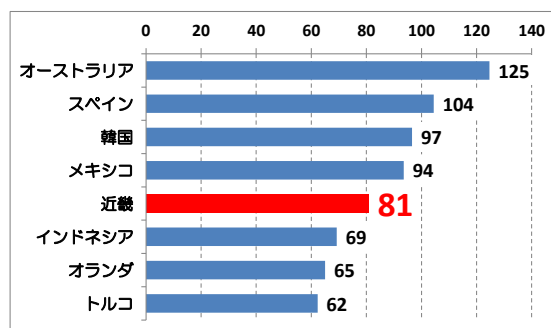
太古の昔から日本の中心とされ、都が置かれた歴史があり、長い年月をかけて、多様な文化を創造・継承・蓄積してきた。例えば、日本のユネスコ世界文化遺産 15 件のうち 5 件、国宝の5割以上、重要文化財の約5割を有するなど、我が国を代表する歴史・文化資産が集中している。

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。

(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 2,200 万人の人口を擁し、域内総生産額約 80 兆円(2012 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 14 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。

また、産業構造を域内総生産ベースで見ると、約 76%が第3次産業、約 24%が第2次産業となっており、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



資料：総務省統計局「世界の統計」
注) 2012年の為替相場(1米ドル=79円)より兆単位に換算

図 経済規模(GDP)の国際比較(2012年)

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¹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。

さらに、グローバルニッチトップ企業²の国内 100 選に近畿から 29 社が選ばれるなど、近畿は多様で層の厚いものづくり産業の基盤を有している。

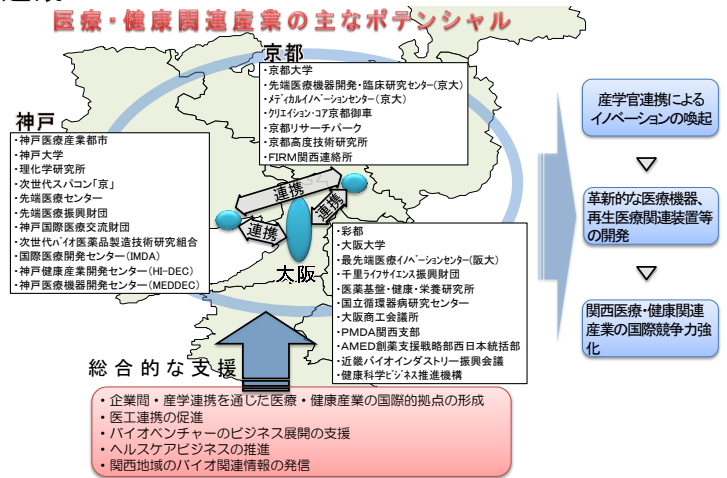


図 近畿のイノベーション拠点整備・連携

(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、2014年の貿易統計によると、輸出は約 67%、輸入は約 56%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。

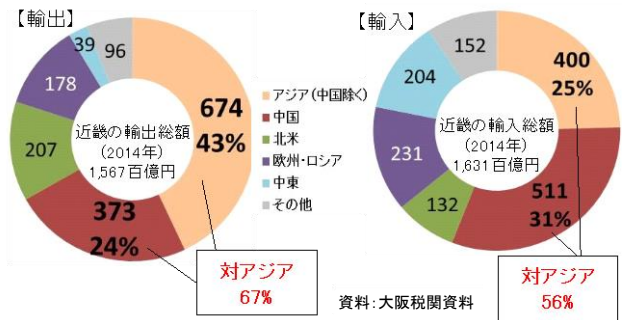


図 近畿の輸出入額の相手地域別の構成

(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

¹ バイオ・ライフサイエンス産業：生命現象を、生物学を中心に化学・物理学などの基礎的な面と、医学・心理学・人文社会科学・農学・工学などの応用面とから総合的に研究するバイオ・ライフサイエンス（生命化学）の学問を応用した産業。

² グローバルニッチトップ企業：限定された特定の分野において独自の製品や技術を保有し、世界市場において一定のシェアを確保している中小・中堅企業。

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、近畿圏に暮らす人々の経済・社会活動に貢献し続けている。

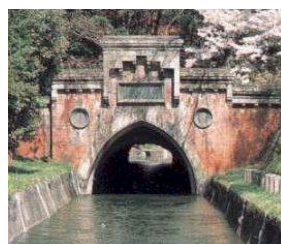


旧南郷洗堰
出典：琵琶湖河川事務所



神戸港へ初入港したコンテナ船
[昭和42年]

出典：(社)神戸港振興協会



琵琶湖疏水
(第1疏水第2トンネル西口)

出典：京都市上下水道局



名神高速道路

出典：近畿地方整備局

2. 近畿ブロックにおける近年の状況変化と課題

(1) 社会資本の老朽化

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橋梁等をはじめ社会資本の老朽化が進んでおり、建設後50年を経過する施設の割合が今後20年間で加速度的に高くなる。このような中、全国的にも道路の陥没や建築物の外壁落下による市民への被害発生など、既に懸念している徴候も生じ始めている。

老朽化した社会資本が今後急速に増加する中、施設の点検、補修、改築等の対策は、喫緊の課題であるが、小規模な自治体においては、管理する施設の老朽化対策に必要なとされる技術力や人員確保及びメンテナンス分野における業者の育成等が課題となっている。

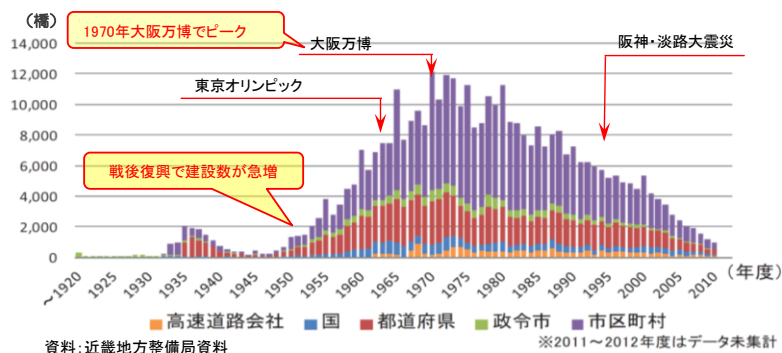


図 全国の橋梁の建設年度別施設数

(2) 近畿を脅かす自然災害リスク

今後30年以内に70%程度の確率で南海トラフ地震³の発生が危惧されており、最大クラスの巨大地震では、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。

さらに、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、水害のリスクは極めて高い。

また、平成23年9月に紀伊半島各地で発生した大規模な土砂災害など、自然災害が相次ぐ中、かつて経験したことのないような自然現象がもたらす災害への対策が社会の強い関心事となっている。

(3) 本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展

2010年では約500万人であった65歳以上人口は、2020年には約620万人に、2040年には約660万人に増加すると見込まれており、65歳以上人口が急激に増えていく2020年までの対策が待ったなしの状況となっている。

このような中、団塊の世代が2025年に75歳、2030年には80歳を超えることも相まって、大都市での医療・介護・福祉需要の増加や各種事故の増加、大都市郊外部のニュータウンではこれに加えて急速な高齢化率の上昇によるまちとしての活力の低下、高齢者単独世帯の増加等の課題が生じると見込まれ、医療・介護・福祉政策と都市・住宅・交

³ 南海トラフ地震：南海トラフ及びその周辺の地域における地殻の境界を震源とする大規模な地震。なお、南海トラフ巨大地震は、南海トラフ地震として科学的に想定し得る最大規模のものをいう。

通政策等が協調した取組が必要である。

また、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課題であり、京阪神都市圏との対流・交流を拡大するためにも、道路交通ネットワークの整備が必要である。

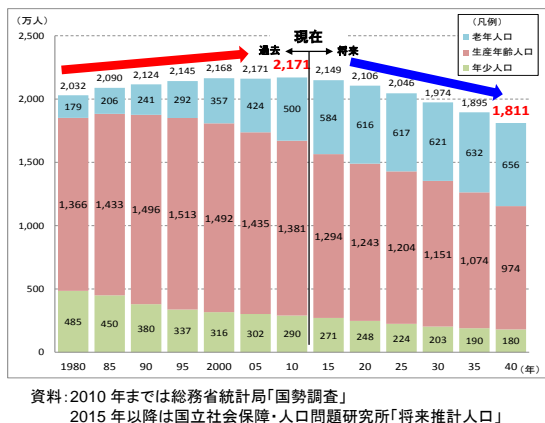


図 近畿の人口の推移

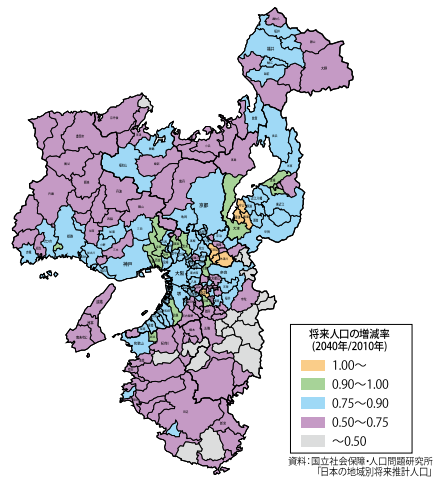


図 近畿の市町村別将来人口増減率 (2010年→2040年)

(4) 近畿の相対的地位の低下と東京一極集中からの脱却

我が国第2の経済圏域である近畿が発展し、日本経済を牽引していかなければならないが、1980年から2010年までの大阪圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)における域内総生産の伸びが1.48であるのに対し、東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)は1.97と、成長力においても、経済規模においても差が拡大している。金融機能、情報サービス機能の東京への集中等に伴い、これまで近畿に置いていた本社機能を東京に移転させている例がみられる。

また、近畿の女性の大学・短大進学率は高く、トップ10に近畿5府県が入っているにもかかわらず、就業率は低い方から15府県の中に近畿4府県が入っている。また、15歳～24歳の年齢層において、大阪圏は東京圏や名古屋圏と同様に転入超過であるのに対し、20歳代後半の層では、大阪圏のみが、転出超過となっている。これらのことは、近畿の各都市の魅力不足や、高学歴女性の活躍場所の不足等がその要因ではないかと考えられる。

さらに、東アジアや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中、近畿圏の高速道路ネットワークの完成が重要となっている。

加えて、国際海上物流に目を向けると、パナマ運河、スエズ運河の拡張等の世界規模での物流構造の変化が進む中、スケールメリット追求やアライアンス再編、大規模アラ

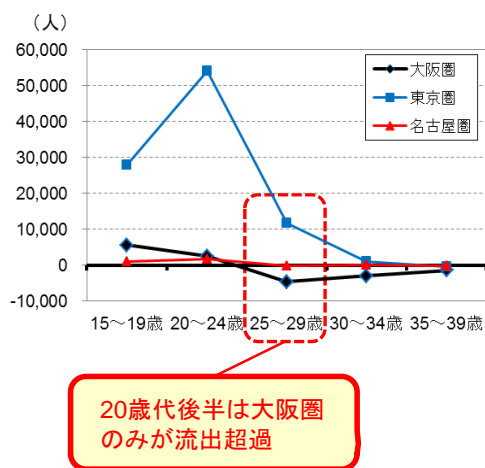
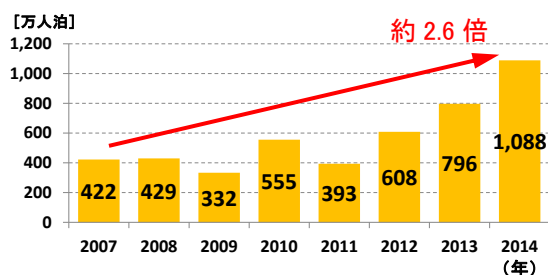


図 圏域別年代別転入超過量の比較 (2010～2014年の平均)

イアンスの出現により、世界では、20,000TEU⁴(20 フィートコンテナ換算で 20,000 個積)級の船舶が就航を開始するなど、世界最大の船はこの 10 年間で約2倍のサイズまで大型化している。そのため、阪神港においては、船舶大型化に対応した港湾機能の強化が重要となっている。

(5) 外国人旅行者の急激な増加

近畿へは、外国人旅行者のうち約4割が訪れており、近畿での外国人宿泊旅行者は約 1,088 万人泊(2014 年)と、7 年間で 2.6 倍に増加し、今後も、観光資源が豊富な関西に訪れる外国人旅行者の増加が見込まれる。また、世界のクルーズ人口も約 1,030 万人(2000 年)から約 2,100 万人(2010 年)と約2倍に増加しており、国連世界観光機関(UNWTO)の試算によると今後も増加する見込みである。



資料:観光庁「宿泊旅行統計調査」

図 外国人旅行者の推移

しかし、その行動範囲は、京都・大阪の中心部に集中しており、近畿の観光地全域に広がっていない。

そのため、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が重要である。

(6) 近畿を取り巻く社会の潮流変化

ライフスタイルの多様化、都市における家族形態の変容、単身世帯の増加、職住分離、住民の頻繁な移動や、地方におけるコミュニティ構成員の高齢化・減少等により、地域コミュニティの弱体化が進展している。それに伴い、近年、住民だけでなくNPO、行政、企業等の連携により、多様な主体が協働し、コミュニティが担っていた社会サービスの維持・再生、施設等の維持管理、福祉、防犯、高齢者世帯の見回りや安否確認などの活動を代替、補完する動きが見られる。今後も少子高齢化が進展する状況においては、このように多様な主体による共助社会づくりを進めていくことが課題である。

また、ICT⁵の進化に伴い利用可能となったビッグデータ⁶が、産業、交通、医療、教育、防災等、幅広い分野において様々なイノベーションを生み出しており、オープンデータ⁷の多様な主体による活用が期待される。今後も、幅広い分野において技術革新が

⁴ TEU: Twenty-foot Equivalent Unit の略。コンテナ船の積載能力や港湾における取扱貨物量を示す単位で、1 TEUは 20 フィートコンテナ 1 個分を示す。

⁵ ICT: Information and Communication(s) Technology の略。情報通信技術。情報(コンピュータ)・通信の工学及びその社会的応用分野の技術の総称。今日では各種情報の収集・加工・発信などに不可欠なものとなっている。ほぼ同義語として IT (Information Technology) が用いられることがある。

⁶ ビッグデータ: ICTの進展により生成・収集・蓄積が可能・容易になる多種多量のデータ。

⁷ オープンデータ: インターネットなどを通じて誰でも自由に入手し、利用・再配布できるデータの

進展すると考えられ、防災対策や公共施設の効率的な利用に進歩するICTを活用するなど、技術革新を我々の暮らしや社会の向上に役立てながら、社会資本整備を進めていくことが課題である。

第2章 近畿ブロックの目指すべき将来の姿と社会資本整備の基本戦略

1. 近畿ブロックの将来像

関西広域地方計画⁸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)「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を目指す。
- ・ 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を目指す。
- ・ 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、成長していく圏域を目指す。
- ・ 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を目指す。
- ・ 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を目指す。
- ・ 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を目指す。

(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を目指す。
- ・ 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を目指す。
- ・ 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を目指す。
- ・ 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を目指す。

(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を目指す。
- ・ 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、安心して子供を産み育てることができる圏域を目指す。

⁸ 関西広域地方計画：国土形成計画法第9条に基づく近畿圏広域地方計画として策定した計画

- ・ 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⁹」や「二地域生活・就労¹⁰」等の多様な生活様式が選択できる圏域を目指す。
- ・ 地域の伝統文化を活かし、地方都市や「小さな拠点¹¹」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を目指す。
- ・ 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を目指す。

(4)「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を目指す。
- ・ 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を目指す。
- ・ 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を目指す。

(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を目指す。
- ・ 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を目指す。
- ・ 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を目指す。

⁹ 二地域居住：例えば、平日は都会に暮らす人が、多様なライフスタイルを実現するために週末や一年のうちの一定期間を農山漁村で暮らすなど、異なる複数の地域で同時に生活拠点を持つライフスタイル。

¹⁰ 二地域生活・就労：単なる二地域での居住にとどまらず、より積極的に複数の地域に関わりを持つもの。例えば、農山漁村で単に余暇を満喫するだけでなく、農林水産業や地域のまちづくり等に係る職に就くことにより、都市と農山漁村の双方において生活・就労を行う形のライフスタイル。

¹¹ 小さな拠点：小学校区など、複数の集落が散在する地域において、商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集めた地域の拠点。

2. 近畿ブロックの社会資本整備の基本戦略

近畿圏全体の活性化と誰もが生き生きと豊かに暮らせる社会の実現に向け、その基盤となる社会資本整備を推進する。社会資本整備の推進にあたっては、災害に強い社会資本施設の構築や長寿命化対策を実施し、安全・安心な社会資本施設を構築しながら、経済、産業、暮らしなど人々の社会活動をより活性化させる社会資本整備を進め、ストック効果の最大化を図る。

(1) 災害に強く安全・安心な社会を築く、防災・インフラマネジメント戦略

近畿圏においては、戦後だけで南海地震(昭和 21 年)、福井地震(昭和 23 年)、阪神・淡路大震災(平成7年)と巨大地震による甚大な被害が発生している。また、今後 30 年以内に 70%程度の確率で南海トラフ地震の発生が危惧されている。このようなことから、地震、津波による災害から人命や資産を防護するため、河川・海岸保全施設などの耐震・液状化対策、緊急輸送道路の橋梁や下水道施設の耐震対策等を推進する。また、大規模地震による延焼や建物倒壊をできる限り少なくするため、密集市街地対策、無電柱化及び住宅・建築物の耐震化を進める。

一方、水害においてもジェーン台風(昭和 25 年)、台風第 13 号(昭和 28 年)、伊勢湾台風(昭和 34 年)、第 2 室戸台風(昭和 36 年)など大きな水害が発生している。近年、「今までに経験したことがない」と表現されるように、全国各地で雨の降り方が局地化、集中化、激甚化している。近畿では、平成 16 年の台風第 23 号による豪雨で、兵庫県を流れる円山川及び出石川、京都府を流れる由良川等が氾濫して大きな浸水被害が発生した。また、平成 23 年の台風第 12 号による豪雨により、紀伊半島各地で大規模な深層崩壊などが生じ、各地に甚大な被害をもたらした。このようなことから、洪水・高潮、土砂災害などによる自然災害を防止し、安全で安心できる暮らしを確保するため、流域特性や上下流バランスを考慮しながら、築堤や河道掘削等による流下能力の向上対策や堤防強化対策、土砂災害対策などを推進する。一方、平成 25 年の台風第 18 号による豪雨では、京都府北部を始めとして非常に甚大な被害をもたらしたものの、淀川水系にある国土交通省及び(独)水資源機構が管理する 7 ダムで洪水調節(防災操作)を実施するとともに、瀬田川洗堰の全閉により、河川の水位低下、洪水被害の軽減を図った。特に京都市内での堤防の決壊という最悪の事態は辛うじて回避されたことから、効果的なダム運用による洪水調節などを実施するとともに、川上ダムや足羽川ダム等の建設も推進する。

また、災害時には「命の道」となる道路の整備を推進し、緊急物資の集積拠点となる港湾の太平洋側・日本海側 2 面活用を見据えた機能強化により、応急対策、復旧対策のための多重性、代替性を備えた輸送ルートを確認していくとともに、大規模災害発生時の備えとして、緊急輸送を円滑に行えるよう、広域幹線道路や緊急確保航路等の多重ネットワークを構築するとともに、緊急輸送道路等の避難路沿道建築物や緊急輸送道路上の橋梁、緊急輸送道路と交差又は隣接して併走する鉄道施設の耐震化、耐震強化岸壁の整備、道路斜面や盛土等の防災対策及び倒壊による道路閉塞を回避するための無電柱化を推進する。

また、高度経済成長期において集中的に整備された社会資本施設の老朽化対策に

については、喫緊の課題であることから、インフラの定期的な点検・診断を実施し、必要な対策を適切な時期に着実かつ効率的・効果的に実施するとともに、得られた施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、次期点検・診断等に活用する「メンテナンスサイクル」の構築を推進する。

(2) 我が国の成長エンジンを目指す、経済・産業活性化戦略

近畿圏の経済・産業を活性化するために、経済・産業などの社会活動の基盤となる高規格幹線道路等を整備し、環状道路をはじめとするミッシングリンク¹²を解消させ、圏域内外の対流促進を図る。また、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路を整備し、地域の活性化を図る。

関西国際空港や阪神港等のゲートウェイと京阪神地域や観光拠点等とのアクセス強化を図る道路や鉄道、港湾、空港の整備を推進し、アジア・世界との人材交流を活性化させる。

阪神港において、西日本発着貨物を阪神港へ集める「集貨¹³」、ロジスティック・ハブ機能の集積等を図る「創貨¹⁴」、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化¹⁵」に向けた取組を推進する。

(3) 歴史・文化を活かした近畿圏観光戦略

将来、著しい増加が見込まれる世界の国際観光市場を取り組むために、近畿が誇る数多くの世界遺産や重要文化財等を活かし、歴史まちづくり法の活用を図りつつ、周辺の建築物の保存や良好な景観の形成・保全による、面としての地域づくりや広域周遊観光を促進する。そのため、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園などの整備や、ゲートウェイである関西国際空港や港湾の整備・拡充、大型化する外航クルーズ船の受入環境の整備を推進するとともに、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湾、拠点間のアクセス強化を推進し、広域観光の実現を図る。

また、観光地における交通・観光施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化¹⁶や多言語案内表示、多言語音声翻訳技術の活用、近畿統一交通パスの創設、Wi-Fi¹⁷環境の整備、手ぶら観光の推進等、旅行者の視点に立った受入環境の整備を推進する。

(4) 誰もが豊かに生き生きと暮らせ、地域を元気にする活力創出戦略

¹² ミッシングリンク：高規格幹線道路等のネットワークにおいて、未整備のため途中で途切れている区間

¹³ 集貨：基幹航路で輸送されるコンテナ貨物を西日本各地から阪神港へ集める取組を指す。

¹⁴ 創貨：ロジスティック・ハブ機能の集積等を図る取組を指す。

¹⁵ 競争力強化：大水深コンテナターミナルの機能強化等の取組を指す。

¹⁶ ユニバーサルデザイン化：子どもから大人、高齢者、障がい者、外国人等まで、あらゆる人が利用できるように施設や製品等を設計すること。

¹⁷ Wi-Fi：Wireless Fidelity（忠実な無線通信環境の意）。無線 LAN 機能（IEEE 802.11 に準拠）を持つ情報機器について、その相互接続性を保証するブランドで、無線 LAN の業界団体、Wi-Fi アライアンスが認定する。

人口減少社会と高齢化社会の到来の中で、誰もが豊かに生き生きと暮らせる社会の実現に向けて、都市部における質の高い公共空間の創出や地方部における地域産業活性化のための社会資本整備や農山漁村部における生活サービス機能やコミュニティ機能の維持を図るための地域づくりを進める。具体的には、京都駅、大阪駅、三ノ宮駅等、近畿を代表する交通結節点である駅の再整備や、駅周辺を含めた地域、さらに都市再生緊急整備地域において、都市再生の拠点として、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る。また、交通結節点の改善による乗り継ぎの円滑化、旅客施設や建築物等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化、安全・安心で快適な歩行空間の創出、歩車分離や自転車道の設置などの道路交通環境の整備、連続立体交差事業による踏切除去、都市公園の整備、都市緑化の推進、無電柱化の推進、良好な景観の形成、既成市街地や密集市街地の整備改善や公共交通の利便性の向上等により、快適で安全な都市環境や居住空間を形成する。

また、京阪神都市圏や地方都市間の連携を図るために、府県や地域間を越えた道路ネットワークを構築する道路整備の推進や、スマートIC¹⁸の整備をする。

加えて、地域の基幹産業の効率化や活性化のため、国際物流ターミナルの整備などを推進する。

さらに、農山漁村の命の道となるような地方都市と「小さな拠点」を結ぶ基幹道路や「小さな拠点」と農山漁村の集落を結ぶ生活道路の整備を進める。

(5) 自然との共生を図る環境共生戦略

人と自然との関わりが深い近畿においては、世界の環境先進圏域として、豊かな自然環境の保全・再生を進め、生物多様性の確保を図る。具体的には、大阪湾や瀬戸内海を再生させるための取組や、淀川における天然記念物のイタセンパラをはじめとする魚類の良好な生息環境であるワンド群の保全・再生や歴史的・文化的・生態的に重要な鶴殿地区の良好なヨシ原を保全・再生する。また、コウノトリが生息していた頃の多様な生物の生息・生育・繁殖環境を回復するため、湿地環境の再生を行うなど、琵琶湖・淀川流域圏を始めとする関西の流域圏において生態系ネットワークの形成や河川の自然再生を推進する。国営明石海峡公園における自然回復や里山環境の維持向上の取組など、里地里山などにおいて、多様な生物の生息・生育・繁殖環境の保全・再生を推進する。

循環型社会の形成に向けて、3R〔(リデュース(発生抑制)・リユース(再利用)・リサイクル(再生利用))〕や廃棄物の適正な処理を推進するとともに、太陽光、風力、バイオマス等の再生可能エネルギーの活用に関する取組を促進する。

(6) ストック効果の最大化

近畿圏は、冬季波浪の日本海、台風が頻繁する太平洋に囲まれ、流域面積の約10%に過ぎない氾濫区域に総資産の約70%が立地するという地域構造は、地震、津波、

¹⁸ スマートIC：高速道路の本線上、サービスエリア、パーキングエリア、バス停等に設置されているETC（自動料金収受システム）専用のインターチェンジ。

高潮、洪水、土砂災害といった大規模な自然災害が発生しやすく、一度発生すれば、多大な被害をもたらすという特性を有している。

そのため、近畿地方では、独自の厳しい自然条件を克服するため淀川や大和川の流域を中心に治山・治水事業が古くから行われてきた。明治時代には、鉄道、港湾などを中心に社会資本整備が進められ、繊維、化学、機械など我が国の産業を牽引した。戦後においても、社会資本整備が集中的に行われたことで、阪神工業地帯やその周辺に産業が集積し、高度経済成長をもたらした。

これまで、社会資本整備が経済・産業の成長を支えてきたことは、周知の事実であるが、未だかつて経験したことのない人口減少・高齢化社会が到来し、生産年齢人口の減少が進展する中にあっても、持続的な経済成長の実現を目指すためには、生産性の向上が不可欠である。社会資本のストック効果のうち、いわゆる生産拡大効果は、生産性の向上、民間投資の誘発を通じ、経済成長に寄与するものである。これにより、多様な経済活動を支える基盤として、地域の産業、雇用を支え、経済の好循環の拡大に貢献し得るものである。

具体的には、道路、鉄道、港湾、空港等の交通ネットワークの充実強化を図る社会資本整備により、移動時間の短縮や定時性の向上、輸送ロットの大型化による物流の効率化・高度化など、経済活動の生産性を向上させ、生産拡大に資するとともに、地域産業の創出や観光振興に繋げ、近畿圏全体の活性化を図る。そのため、社会資本整備のコスト縮減を図り、ハード対策だけでなく、ソフト施策も実施するとともに、公的財政負担の抑制に資するPPP/PFIや官民連携による施策を進める。

また、現状において一定程度の利用がある社会資本でも、従来の用途だけではなく、他の用途としても用いれば、社会資本の便益の及ぶ範囲が広まる。また、既存の社会資本を使いつつ、その空間を有効活用すれば、社会資本の価値は更に高まる。このため、社会資本に対するニーズの変化に応じ、社会資本が本来有する機能に他の機能を付加(多機能化)し、社会資本の多面的活用を推進する。

第3章 近畿ブロックにおける社会資本整備の重点目標

近畿ブロックの重点目標とプロジェクト

近畿ブロックの目指すべき将来の姿の実現に向け、本地方重点計画の計画期間については平成32年度までとし、以下に示すとおり、6の重点目標および10のプロジェクトを設定し、その達成に向けて、効果的かつ効率的な事業を推進する。

なお、主要取組は、プロジェクトの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。

重点目標1: 成長を支え、安全・安心で強靱な社会の構築

プロジェクト1-1: 切迫する巨大地震・津波への備え

課題と目指す姿

- ・近畿圏では、今後30年以内に70%程度の確率で発生が予測されている南海トラフ地震をはじめとする巨大地震や津波から人々の暮らしを守り、経済社会が致命的なダメージを受けず、また、速やかに復旧・復興できる、災害に対し粘り強くしなやかな国土を形成するため、ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策を実施する必要がある。
- ・特に社会インフラ施設の整備が不十分なため国土が脆弱であることから、陸・海・空が連携した人流・物流を確保するためのネットワークの代替性・多重性を確保すると共に、官民一体となって国民の防災意識の向上を図り、災害に備え・立ち向かう社会を構築する。

重点施策

- ・巨大地震への備えとして、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南海トラフ地震への津波対策や交通、エネルギー、ライフラインの代替性・多重性の確保を図る。
- ・また、平素から被害を最小化するための準備を行い、帰宅困難者対策など切迫する巨大地震等に対する危機管理対策の強化を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[1] 南海トラフ巨大地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防・海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び水門・樋門等の耐震化率

【河川堤防:H26年度 約71% → H32年度 約89%】

【海岸堤防等:H26年度 約31% → H32年度 約42%】

【水門・樋門等:H26年度 約38% → H32年度 約97%】

[2] 公共土木施設等の耐震化率等

- ・災害時における主要な管渠及び下水処理場の機能確保率

【管渠:H26年度 約37% → H32年度 約52%】

【下水処理場:H26年度 約31% → H32年度 約33%】

- ・官庁施設の耐震基準を満足する割合

【H26年度 93% → H32年度 95%】

- ・災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合

【H26年度 0% → H32年度 90%】

[3] 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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合

【津波:H26年度 — → H32年度 100%】

- [4] 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている
港湾の割合 【H26年度 0% → H28年度 100%】
- [5] TEC-FORCEと連携し訓練を実施した府県数 【H26年度 5府県 → H32年度 7府県】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 耐震化の推進
 - 【宅地耐震化の推進 (H27年度調査検討中)】
- 津波対策の推進
 - 【津波避難計画策定に向けての取り組み(和歌山県他) (H27年度推進中)】
- 危機管理対策の強化
 - 【最大クラスの津波に対応したハザードマップの作成・活用(和歌山県他) (H27年度推進中)】
 - 【緊急確保航路における啓開体制の充実(大阪府他) (H27年度推進中)】
 - 【大阪湾BCP¹⁹の深化(大阪府他) (H27年度推進中)】
 - 【国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)の策定 (H27年度推進中)】
 - 【基幹的広域防災拠点における合同訓練 (H27年度推進中)】
 - 【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 (H27年度推進中)】
 - 【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 (H27年度推進中)】
 - 【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充実など、危機管理対策を強化 (H27年度推進中)】
 - 【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 (H27年度推進中)】
 - 【都市再生の推進(帰宅困難者対策に資する都市再生安全確保計画の策定)(大阪府大阪市) (H27年度推進中)】
 - 【災害時の海上交通手段の確保に向けた取組 (H27年度推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

- 公共施設の耐震化
 - 【一般国道2号神崎大橋耐震対策(大阪府大阪市) (H27年度工事中) [H28年度完成]
 - 【奈良地方気象台の耐震化(奈良県奈良市) (H27年度工事中) [H28年度完成]
 - 【和歌山地方合同庁舎の耐震化(和歌山県和歌山市) (H27年度工事中) [H29年度完成]
- 津波対策の推進
 - 【水門・樋門の自動化・遠隔操作化(和歌山県) (H27年度工事中) [H28年度完成]
 - 【串本海上保安署の津波対策(和歌山県串本町) (H27年度工事中) [H28年度完成]
 - 【高石漁港海岸他南海トラフ地震・津波対策(大阪府高石市、岸和田市) (H27年度測量設計中) [H30年度完成]
 - 【沼島漁港海岸南海トラフ地震・津波対策(兵庫県南あわじ市) (H27年度測量設計中) [H30年度完成]
- 地域高規格道路の整備
 - 【五條新宮道路(一般国道168号辻堂BP)(奈良県五條市) (H27年度工事中) [H29年度完成]
- スマートインターチェンジの整備
 - 【近畿自動車道紀勢線(仮称)和歌山南スマートインターチェンジ(和歌山県和歌山市) (H27年度用地取得中) [H30年度完成]
- 危機管理対策の強化
 - 【一般国道2号脇浜南電線共同溝事業(兵庫県神戸市) (H27年度工事中) [H28年度完成]

<平成32年度までに事業が完成予定>

- 危機管理対策の強化
 - 【堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点整備事業(大阪府堺市) (H27年度工事中) [H31年度完成]

¹⁹ B C P : Business Continuity Plan の略称。災害や事故等が発生した場合でも最低限の事業活動を継続又は早期復旧できるようにするため、あらかじめ策定する行動計画。

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

- 公共施設の耐震化
 - 【大阪第6地方合同庁舎(大阪府大阪市) (H27年度測量設計中) [H30年代完成]
 - 【北急南北線高架橋他鉄道耐震補強対策(大阪府吹田市他) (H27年度工事中) [H28年度一部完成] [H30年代完成]
- 耐震化等の地震対策の推進
 - 【西大阪地区他南海トラフ地震・津波対策(大阪府) (H27年度工事中) [H30年代完成]
 - 【由良港他地震津波対策(和歌山県由良町他) (H27年度測量設計中) [H30年代完成]
 - 【尼崎西宮芦屋港海岸・福良港海岸南海トラフ地震・津波対策(兵庫県尼崎市他) (H27年度工事中) [H30年代完成]
- 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) (H27年度工事中) [H30年代完成]
- 耐震・津波・液状化対策の推進
 - 【太田川河川整備事業(和歌山県那智勝浦町) (H27年度工事中) [H30年代完成]
- 危機管理対策の強化
 - 【(都)南花田鳳西町線(金岡・白鷺地区)(大阪府堺市) (H27年度用地取得中) [H30年代完成]
 - 【久宝寺緑地防災公園事業(大阪府八尾市) (H27年度用地取得中) [H30年代完成]
 - 【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) (H27年度用地取得中) [H30年代完成]

<完成時期未定>

- 公共施設の耐震化
 - 【一般国道169号宮の尾橋耐震補強事業(奈良県上北山村) (H27年度工事中)]
- 耐震・津波・液状化対策の推進
 - 【熊野川直轄河川改修事業(和歌山県新宮市、三重県紀宝町) (H27年度工事中)]
 - 【紀の川直轄河川改修事業(和歌山県和歌山市他) (H27年度工事中)]
 - 【大和川直轄河川改修事業(大阪府大阪市他) (H27年度工事中)]
 - 【淀川直轄河川改修事業(大阪府大阪市他) (H27年度工事中)]
- 土砂災害対策の推進
 - 【六甲山系直轄砂防事業(兵庫県神戸市他) (H27年度工事中)]
 - 【木津川水系直轄砂防事業(三重県名張市他) (H27年度工事中)]
 - 【亀の瀬地区直轄地すべり対策事業(大阪府柏原市) (H27年度工事中)]
- 高規格幹線道路の整備
 - 【一般国道42号すさみ串本道路(和歌山県すさみ町、串本町) (H27年度測量設計中)]
 - 【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) (H27年度測量設計中)]
- 地域高規格道路の整備
 - 【五條新宮道路(一般国道168号十津川道路)(奈良県十津川村) (H27年度工事中)]
 - 【五條新宮道路(一般国道168号長殿道路)(奈良県十津川村) (H27年度用地取得中)]
 - 【五條新宮道路(一般国道168号風屋川津・宇宮原工区)(奈良県十津川村) (H27年度測量設計中)]
 - 【五條新宮道路(一般国道168号阪本工区)(奈良県五條市) (H27年度工事中)]
- 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) (H27年度工事中)]

重点施策	指標									
(耐震化等の地震対策)										
<ul style="list-style-type: none"> 河川・海岸堤防、水門・樋門、排水施設等について、地盤の改良等の耐震化を推進 	<p>[KPI-1]</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防・海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び水門・樋門等の耐震化率 <table border="0"> <tr> <td>(河川堤防)</td> <td>H26年度 約71%</td> <td>→ H32年度 約89%</td> </tr> <tr> <td>(海岸堤防等)</td> <td>H26年度 約31%</td> <td>→ H32年度 約42%</td> </tr> <tr> <td>(水門・樋門等)</td> <td>H26年度 約38%</td> <td>→ H32年度 約97%</td> </tr> </table>	(河川堤防)	H26年度 約71%	→ H32年度 約89%	(海岸堤防等)	H26年度 約31%	→ H32年度 約42%	(水門・樋門等)	H26年度 約38%	→ H32年度 約97%
(河川堤防)	H26年度 約71%	→ H32年度 約89%								
(海岸堤防等)	H26年度 約31%	→ H32年度 約42%								
(水門・樋門等)	H26年度 約38%	→ H32年度 約97%								
<ul style="list-style-type: none"> 下水道施設の耐震化・耐津波化・耐水化の計画的・段階的な実施、下水道事業継続計画(BCP)の策定等、事前対策を促進 	<p>[KPI-2]</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の機能確保率 <table border="0"> <tr> <td>(管渠)</td> <td>H26年度 約37%</td> <td>→ H32年度 約52%</td> </tr> <tr> <td>(下水処理場)</td> <td>H26年度 約31%</td> <td>→ H32年度 約33%</td> </tr> </table>	(管渠)	H26年度 約37%	→ H32年度 約52%	(下水処理場)	H26年度 約31%	→ H32年度 約33%			
(管渠)	H26年度 約37%	→ H32年度 約52%								
(下水処理場)	H26年度 約31%	→ H32年度 約33%								
<ul style="list-style-type: none"> 防災拠点となる官庁施設等の耐震化 	<p>[KPI-2]</p> <ul style="list-style-type: none"> 官庁施設の耐震基準を満足する割合 <table border="0"> <tr> <td></td> <td>H26年度 93%</td> <td>→ H32年度 95%</td> </tr> </table>		H26年度 93%	→ H32年度 95%						
	H26年度 93%	→ H32年度 95%								
<ul style="list-style-type: none"> 地すべりや崩壊(滑動崩落)により、甚大な被害の生じるおそれのある大規模盛土造成地の調査を進め、住民に対する情報提供を促進 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模盛土造成地マップ等公表率 <table border="0"> <tr> <td></td> <td>H26年度 1.4%</td> <td>→ H32年度 91%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> 居住している地域に関する大規模盛土造成地の情報を確認できる人口 <table border="0"> <tr> <td></td> <td>H26年度 約2.7百万人</td> <td>→ H32年度 約19.7百万人</td> </tr> </table>		H26年度 1.4%	→ H32年度 91%		H26年度 約2.7百万人	→ H32年度 約19.7百万人			
	H26年度 1.4%	→ H32年度 91%								
	H26年度 約2.7百万人	→ H32年度 約19.7百万人								
<ul style="list-style-type: none"> 社会経済活動を支える重要交通網を保全する土砂災害対策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率 <table border="0"> <tr> <td></td> <td>H26年度 約63%</td> <td>→ H32年度 約69%</td> </tr> </table>		H26年度 約63%	→ H32年度 約69%						
	H26年度 約63%	→ H32年度 約69%								
<ul style="list-style-type: none"> 大規模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 										
<ul style="list-style-type: none"> 地震発生時の倒壊等による被害の軽減を図るため、地方公共団体と連携して住宅・建築物の耐震診断・耐震改修、建替え等を促進 										
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道施設(鉄道橋、駅舎等)の耐震化を促進 										
(津波対策)										
<ul style="list-style-type: none"> 地震の切迫性が高い地域において、比較的発生頻度の高い津波に対する高さが不足している河川・海岸堤防等について地域の实情に応じた必要な高さまでの整備・嵩上げ及び耐震性の確保 設計対象の津波高を超えた場合でも背後地の被害の軽減を図るため、粘り強い構造の海岸堤防等の整備を推進 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の推進 	<p>[KPI-1](再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防・海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び水門・樋門等の耐震化率 <table border="0"> <tr> <td>(河川堤防)</td> <td>H26年度 約71%</td> <td>→ H32年度 約89%</td> </tr> <tr> <td>(海岸堤防等)</td> <td>H26年度 約31%</td> <td>→ H32年度 約42%</td> </tr> <tr> <td>(水門・樋門等)</td> <td>H26年度 約38%</td> <td>→ H32年度 約97%</td> </tr> </table>	(河川堤防)	H26年度 約71%	→ H32年度 約89%	(海岸堤防等)	H26年度 約31%	→ H32年度 約42%	(水門・樋門等)	H26年度 約38%	→ H32年度 約97%
(河川堤防)	H26年度 約71%	→ H32年度 約89%								
(海岸堤防等)	H26年度 約31%	→ H32年度 約42%								
(水門・樋門等)	H26年度 約38%	→ H32年度 約97%								
<ul style="list-style-type: none"> 津波到達前に水門等を安全かつ迅速・確実に閉鎖するため、自動化・遠隔操作化を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震等の大規模地震が想定されている地域等における、水門・樋門等の自動化・遠隔操作化率 <table border="0"> <tr> <td>(河川)</td> <td>H26年度 約85%</td> <td>→ H32年度 100%</td> </tr> <tr> <td>(海岸)</td> <td>H26年度 約67%</td> <td>→ H32年度 約93%</td> </tr> </table>	(河川)	H26年度 約85%	→ H32年度 100%	(海岸)	H26年度 約67%	→ H32年度 約93%			
(河川)	H26年度 約85%	→ H32年度 100%								
(海岸)	H26年度 約67%	→ H32年度 約93%								

<ul style="list-style-type: none"> 想定最大規模の津波に対して、ハード・ソフトの施策を組み合わせた多重防御による津波災害に強い地域づくりを推進 	<p>[KPI-3]</p> <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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合(津波) H26年度 ー → H32年度 100% 最大クラスの津波に対応した浸水想定区域図を作成した府県数(津波) H26年度 3 → H32年度 5
<ul style="list-style-type: none"> 災害時に堤外地で活動する港湾労働者等が安全に避難し、災害後の港湾における物流機能を確保するため、港湾の特殊性を考慮した避難対策を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域に所在する港湾(重要港湾以上)における避難計画の策定率 H26年度 0% → H32年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 津波が急襲する地域においては、少なくとも命を守ることを大前提とした避難対策を促進 	
<ul style="list-style-type: none"> 津波等の災害発生時に、防災情報の収集、避難情報等の提供、水門等の一元的な遠隔制御等の対応を迅速かつ効果的に行うための津波防災ステーションの整備を推進 	
<p>(交通、エネルギー、ライフラインの代替性・多重性の確保)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ハード・ソフト施策の連携により、大規模地震発生後の緊急物資等の輸送に資する海上輸送ネットワークの構築を図る(耐震強化岸壁整備、港湾BCP策定、緊急物資輸送訓練の実施、「災害時の旅客船による輸送に関する協議会」の活用等) 	<p>[KPI-2]</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合 H26年度 0% → H32年度 90% 直近の3年間に緊急物資輸送訓練が実施された港湾(重要港湾以上)の割合 H26年度 70% → H32年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害時における港湾からのアクセスルートを確保 	<p>[KPI-4]</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合 H26年度 0% → H28年度 100% 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 H26年度 100% → H28年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 代替性確保のためのミッシングリンクの整備 	
<ul style="list-style-type: none"> 災害時には「命の道」となる地域の道路ネットワークの整備を推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 都市機能が集積した拠点地区において、災害時にエネルギーの安定供給が確保される業務継続地区を構築 	
<ul style="list-style-type: none"> 災害時の緊急復旧活動のための緊急用河川敷道路、河川防災ステーション等の整備を推進 	
<p>(危機管理対策の強化)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 災害発生又は災害発生のおそれがある場合には、リエゾンを被災自治体に派遣し、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 国の職員を被災地に派遣し、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)による被災状況の調査、被害拡大防止及び早期復旧に係る被災地方公共団体等への技術的な支援を実施 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充実など、危機管理対策を強化 大規模地震等に備えた広域応援部隊の 	<p>[KPI-5]</p> <ul style="list-style-type: none"> TEC-FORCEと連携し訓練を実施した府県数 H26年度 5府県→H32年度 7府県

<p>広域活動拠点の整備や関係ブロック・行政機関等との広域的な合同防災訓練の実施により、広域災害に対応できる体制を構築</p>	
<p>・主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進</p>	<p>・都市再生安全確保計画及びエリア防災計画を策定した地域数 H26年度 3地域 → H30年度 8地域</p>
<p>・都市内の重要な公共的空間を提供している地下街について、大規模地震発生時には、利用者等が混乱状態となること懸念され、天井等の老朽化も進んでいること等から、ハード・ソフトからなる地下空間の防災対策を推進</p>	<p>・防災対策のための計画に基づく取組に着手した地下街の割合 H26年度 6% → H30年度 100%</p>
<p>・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(災害時応急対応その他の防災施策の円滑かつ適切な実施に資するため、発災後速やかに被災地域の空中写真撮影を行い、関係機関に提供するとともに、防災上重要な情報が盛り込まれた電子国土基本図の整備、更新、提供を行う)</p>	<p>・関係機関への速やかな空中写真の提供 H26年度 写真提供件数1件のうち、2日以内に提供できた件数1件(100%) → H32年度 100% ・電子国土基本図を用いた災害対応の事例数(国及び地方公共団体の対策本部における利用率) H26年度 100% → 毎年度 100%</p>
<p>・避難者や帰宅困難者の収容、復旧・復興の拠点や生活物資の中継基地となる避難地・防災拠点等としての機能を確保するための対策を推進</p>	
<p>・道路の防災性の向上の観点からの無電柱化及び幹線共同溝を推進</p>	
<p>・延焼・倒壊の危険性の高い老朽建築物の建替え・除却や、避難経路、消防環境等の地域特性を踏まえた対策、道路幅員等に関する建築基準法上の緩和措置の活用等により、密集市街地の整備を促進</p>	
<p>・大規模な被災想定地域等における地籍整備の推進</p>	
<p>・道路啓開計画の策定、既計画のスパイラルアップを推進</p>	
<p>・避難場所の確保</p>	
<p>期待されるストック効果</p>	
<p>・南海トラフ地震をはじめとする巨大地震の脅威が切迫している近畿地方においては、橋梁をはじめとする社会資本施設の耐震化や津波対策等のハード対策と住民の防災意識の向上を図るソフト対策を講じることで、地震や津波に強くしなやかな地域を形成する。そのことにより、安全・安心な社会が維持され、生活の質の向上効果をもたらす。また、地域の安全性向上を通じた民間投資の拡大も期待できる。</p>	

プロジェクト1-2:激甚化する水害・土砂災害等の自然災害への備え

課題と目指す姿

- かつて経験したことのないような洪水・土砂災害の被害が各地で発生しており、明らかに雨の降り方が変化している状況等を「新たなステージ」と捉えた防災・減災対策が必要とされている。そのため、平成27年関東・東北豪雨の教訓を踏まえ、施設では防ぎ切れない大洪水は必ず発生するとの考えに立ち、社会全体で洪水に備える「水防災意識社会」の再構築を図る。
また、海岸侵食が発生していることや、高潮及び波浪の防護が必要な海岸のうち、所要の安全水準を確保した海岸保全施設の整備は未だ十分でないことから、高潮、波浪による被害は依然として多い。
- そのような状況の中、自然災害から人々の暮らしを守り、重要な機能が致命的なダメージを受けず、また、速やかに復旧・復興できる、災害に強い国土の形成を目指すために、ハード・ソフト対策を総動員させ、住民・企業を始めとする社会の各主体が協働して災害に備え・立ち向う社会を構築する。

重点施策

- 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・内水対策を推進するとともに、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。
- 水防災意識社会を再構築するため、河川管理者・府県・市町村等からなる協議会等を新たに設置して減災のための目標を共有し、「住民目線のソフト対策」「洪水を安全に流すためのハード対策」「危機管理型ハード対策」を一体的・計画的に推進する。
- 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。
- さらに、災害発生には、迅速で的確な対応が取れるよう危機管理対策の強化を図り、平素から災害発生に備える。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [6]人口・資産集積地区²⁰等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率及び下水道による都市浸水対策達成率
【河川整備率(国管理):H26年度 約73% → H32年度 約76%】
【河川整備率(府県管理):H26年度 約67% → H32年度 約70%】
【下水道による都市浸水対策達成率:H26年度 約59% → H32年度 約66%】
- [7]国管理河川におけるタイムラインの策定数 【H26年度 13市町村 → H32年度 82市町村】
- [8]最大クラスの洪水・内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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合 【洪水:H26年度 — → H32年度 100%】
【内水:H26年度 — → H32年度 100%】
- [9]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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合 【高潮:H26年度 — → H32年度 100%】
- [10]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

²⁰ 人口・資産集積地区：東京都特別区部、政令指定都市、県庁所在地

- 【H26年度 0 → H32年度 約300】
- [1] 南海トラフ巨大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整備率(計画高までの整備と耐震化)(再掲) 【海岸堤防等:H26年度 約31% → H32年度 約42%】
- [11] 要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率
【H26年度 約32% → H32年度 約34%】
- [12] 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表及び区域指定数
【公表:H26年度 約7万5千区域 → H31年度 約9万4千区域】
【指定:H26年度 約7万1千区域 → H32年度 約9万3千区域】
- [5] TEC-FORCEと連携し訓練を実施した府県数(再掲) 【H26年度 5府県 → H32年度 7府県】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 洪水・内水対策の推進
 - 【防災情報に関する事項などについて、連携して適切に定めることができるよう市町村と河川管理者等が参画した協議会等の仕組みを整備 (H27年度推進中)】
 - 【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 (H27年度推進中)】
- 危機管理対策の強化
 - 【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 (H27年度推進中)(再掲)】
 - 【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 (H27年度推進中)(再掲)】
 - 【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充実等、危機管理対策を強化 (H27年度推進中)(再掲)】
 - 【土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表及び区域指定 (H27年度推進中)】
 - 【最大クラスの高潮・洪水に対応したハザードマップ、土砂災害に対応したハザードマップの作成・活用 (H27年度推進中)】
 - 【土砂災害・防災情報システム整備事業(奈良県) (H27年度推進中)】
 - 【国管理河川におけるタイムラインの活用 (H27年度推進中)】
 - 【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 (H27年度推進中)(再掲)】
 - 【道路の雪寒対策の推進 (H27年度推進中)】
 - 【河川・土砂災害情報基盤等の充実、高度化・効率化(観測施設の高度化、観測データの収集・処理・伝送・公表システムの充実、XRAIN等高度なレーダネットワークの整備、氾濫域の予測提供システムの整備 等) (H27年度推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

- 洪水・内水対策の推進
 - 【熊野川河川激甚災害対策特別緊急事業(和歌山県新宮市、三重県紀宝町) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
 - 【吉野瀬川河川改修事業(放水路整備)(福井県越前市) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
 - 【法華山谷川床上浸水対策特別緊急事業(兵庫県加古川市、高砂市) (H27年度工事中) [H29年度完成]】
 - 【和田川床上浸水対策特別緊急事業(和歌山県和歌山市) (H27年度工事中) [H29年度完成]】
 - 【古川床上浸水対策特別緊急事業(京都府城陽市) (H27年度工事中) [H30年度完成]】
 - 【天ヶ瀬ダム再開発事業(京都府宇治市) (H27年度工事中) [H30年度完成]】
- 高潮・侵食対策の推進
 - 【福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業(福井県福井市、坂井市) (H27年度工事中) [H29年度完成]】
 - 【堺泉北港海岸・阪南港海岸高潮対策事業(大阪府堺市他) (H27年度工事中) [H30年度完成]】
- 土砂災害対策の推進
 - 【紀伊山地直轄特定緊急砂防事業(赤谷地区他)(奈良県五條市他) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
 - 【紀伊山地直轄特定緊急砂防事業(那智川流域他)(和歌山県那智勝浦町他) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
 - 【長谷(1)急傾斜地崩壊対策事業(兵庫県神河町) (H27年度測量設計中) [H29年度完成]】

- 【堤谷川砂防事業(京都府与謝野町) (H27 年度測量設計中) [H30 年度完成]
- 【車持川通常砂防事業(福井県高浜市) (H27 年度工事中) [H30 年度完成]
- 【石川谷川補助通常砂防事業(滋賀県長浜市) (H27 年度工事中) [H30 年度完成]
- 【丹波地域他山地防災・土砂災害対策事業(兵庫県丹波市他) (H27 年度工事中) [H30 年度完成]
- 【東岩代地区地すべり対策事業(和歌山県みなべ町) (H27 年度工事中) [H30 年度完成]
- 道路防災事業の推進
 - 【一般国道 480 号鍋谷峠道路(大阪府和泉市、和歌山県かつらぎ町) (H27 年度工事中) [H28 年度完成]

<平成 32 年度までに事業が完成予定>

- 洪水・内水対策の推進
 - 【由良川床上浸水対策特別緊急事業(京都府福知山市) (H27 年度工事中) [H31 年度完成]
 - 【弘法川・法川床上浸水対策特別緊急事業(京都府福知山市) (H27 年度工事中) [H31 年度完成]
 - 【河内川ダム建設事業(福井県若狭町) (H27 年度工事中) [H31 年度完成]
- 高潮・侵食対策の推進
 - 【敦賀港海岸海岸侵食対策事業(福井県敦賀市) (H27 年度工事中) [H32 年度完成]
 - 【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) (H27 年度工事中) [H32 年度完成]
- 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) (H27 年度工事中) [H31 年度完成]
 - 【観音谷砂防事業(和歌山県北山村) (H27 年度測量設計中) [H31 年度完成]

(中長期的に事業を推進)

<平成 30 年代完成予定>

- 洪水・内水対策の推進
 - 【安威川ダム建設事業(大阪府茨木市) (H27 年度工事中) [H33 年度完成]
 - 【桂川右岸流域下水道整備事業(浸水対策)(京都府) (H27 年度工事中) [H32 年度一部完成] [H35 年度完成]
 - 【妙法寺川都市基盤河川改修事業(兵庫県神戸市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【堺市公共下水道整備事業(浸水対策)(大阪府堺市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【足羽川ダム建設事業(福井県池田町) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【川上ダム建設事業(三重県伊賀市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【吉野瀬川ダム建設事業(福井県越前市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
- 高潮・侵食対策の推進
 - 【新川・東川地震高潮対策事業(兵庫県西宮市) (H27 年度測量設計中) [H30 年代完成]
 - 【久僧海岸他海岸侵食対策事業(京都府京丹後市他) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【伊根漁港海岸侵食対策事業(京都府伊根町) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【須磨海岸再整備(養浜等)(兵庫県神戸市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
- 土砂災害対策の推進
 - 【滝川補助通常砂防事業(滋賀県大津市) (H27 年度測量設計中) [H30 年代完成]
 - 【門谷砂防事業(和歌山県田辺市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]

<完成時期未定>

- 洪水・内水対策の推進
 - 【熊野川直轄河川改修事業(和歌山県新宮市、三重県紀宝町) (H27 年度工事中)(再掲)
 - 【紀の川直轄河川改修事業(和歌山県和歌山市他) (H27 年度工事中)(再掲)
 - 【大和川直轄河川改修事業(大阪府大阪市他) (H27 年度工事中)(再掲)
 - 【淀川直轄河川改修事業(大阪府大阪市他) (H27 年度工事中)(再掲)
 - 【桂川直轄河川改修事業(京都府京都市他) (H27 年度工事中)
 - 【瀬田川直轄河川改修事業(滋賀県大津市) (H27 年度工事中)
 - 【野洲川直轄河川改修事業(滋賀県野洲市他) (H27 年度工事中)
 - 【木津川下流直轄河川改修事業(京都府木津川市他) (H27 年度工事中)
 - 【木津川上流直轄河川改修事業(三重県名張市他) (H27 年度工事中)
 - 【加古川直轄河川改修事業(兵庫県加古川市他) (H27 年度工事中)
 - 【揖保川直轄河川改修事業(兵庫県姫路市他) (H27 年度工事中)
 - 【円山川直轄河川改修事業(兵庫県豊岡市) (H27 年度工事中)
 - 【由良川直轄河川改修事業(京都府福知山市他) (H27 年度工事中)
 - 【北川直轄河川改修事業(福井県小浜市他) (H27 年度工事中)
 - 【九頭竜川直轄河川改修事業(福井県福井市他) (H27 年度工事中)

- 【日野川広域河川改修事業(滋賀県近江八幡市、野洲市) (H27年度工事中)】
- 【金勝川広域河川改修事業(滋賀県栗東市) (H27年度工事中)】
- 【葉山川広域河川改修事業(滋賀県栗東市) (H27年度工事中)】
- 【桂川広域河川改修事業(京都府亀岡市他) (H27年度工事中)】
- 【旧安祥寺川他都市基盤河川改修事業(京都府京都市) (H27年度工事中)】
- 【市川河川改修事業(兵庫県姫路市) (H27年度工事中)】
- 【武庫川河川改修事業(兵庫県西宮市他) (H27年度工事中)】
- 【七瀬川河川整備事業(和歌山県和歌山市) (H27年度工事中)】
- 【亀の川河川整備事業(和歌山県和歌山市、海南市) (H27年度工事中)】
- 【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) (H27年度工事中)】
- 【猪名川総合治水対策特定河川改修事業(大阪府池田市他) (H27年度工事中)】
- 【大和川流域(奈良県)総合治水対策(奈良県) (H27年度工事中)】
- 【寝屋川総合治水対策特定河川改修事業(大阪府) (H27年度工事中)】
- 【狭間川総合流域防災事業(大阪府堺市) (H27年度工事中)】
- 【寝屋川流域下水道整備事業(浸水対策)(大阪府) (H27年度工事中)】
- 【特定構造物改築事業(阪神なんば線淀川橋梁)(大阪府大阪市) (H27年度測量設計中)】
- 【淀川高規格堤防整備事業(大阪府大阪市他) (H27年度測量設計中)】
- 【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) (H27年度工事中)】
- 【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) (H27年度工事中)】
- 【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) (H27年度工事中)】
- 土砂災害対策の推進
 - 【六甲山系直轄砂防事業(兵庫県神戸市他) (H27年度工事中)(再掲)】
 - 【木津川水系直轄砂防事業(三重県名張市他) (H27年度工事中)(再掲)】
 - 【九頭竜川水系直轄砂防事業(福井県大野市) (H27年度工事中)】
 - 【亀の瀬地区直轄地すべり対策事業(大阪府柏原市) (H27年度工事中)(再掲)】
 - 【東川第2支溪他砂防事業(大阪府) (H27年度工事中)】
 - 【畑(4)地区他急傾斜地崩壊対策事業(大阪府) (H27年度工事中)】
- 道路防災事業の推進
 - 【一般国道8号 8号防災(福井県越前市、南越前町) (H27年度測量設計中)】
 - 【一般国道9号笠波峠除雪拡幅(兵庫県香美町) (H27年度工事中)】
 - 【一般国道 29号波賀町防災(兵庫県宍粟市) (H27年度用地取得中)】
 - 【一般国道 161号愛発除雪拡幅(福井県敦賀市) (H27年度測量設計中)】
 - 【一般国道 169号白川地区法面对策事業(奈良県上北山村) (H27年度工事中)】
 - 【一般国道 417号冠山峠道路(岐阜県揖斐川町、福井県池田町) (H27年度工事中)】

重点施策	指標
(洪水・内水対策)	
<ul style="list-style-type: none"> ・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(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) 	<ul style="list-style-type: none"> 【KPI-6】 ・人口・資産集積地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率及び下水道による都市浸水対策達成率 <ul style="list-style-type: none"> (河川整備率(国管理)) <ul style="list-style-type: none"> H26年度 約73% → H32年度 約76% (河川整備率(府県管理)) <ul style="list-style-type: none"> H26年度 約67% → H32年度 約70% (下水道による都市浸水対策達成率) <ul style="list-style-type: none"> H26年度 約59% → H32年度 約66% ・ハード・ソフトを組み合わせた下水道浸水対策計画策定数 <ul style="list-style-type: none"> H26年度 12地区 → H32年度 27地区 ・過去10年に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれのある家屋数 <ul style="list-style-type: none"> H26年度 約1.9万戸 → H32年度 約1.0万戸

<ul style="list-style-type: none"> 水防災意識社会を再構築するため、河川管理者・府県・市町村等からなる協議会等を新たに設置して減災のための目標を共有し、「住民目線のソフト対策」「洪水を安全に流すためのハード対策」「危機管理型ハード対策」を一体的・計画的に推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> 「水防災意識社会 再構築ビジョン」に沿った協議会等に参画し、減災のための取組を河川管理者と一体となって推進している自治体数 H26年度 — → H32年度 82市町村 「水防災意識社会 再構築ビジョン」に沿って、「洪水を安全に流すためのハード対策」として堤防のかさ上げ等を実施した区間の延長(国管理) H26年度 — → H32年度 約151km 「水防災意識社会 再構築ビジョン」に沿って、「危機管理型ハード対策」として決壊までの時間を少しでも引き延ばす堤防構造の工夫を実施した区間の延長(国管理) H26年度 — → H32年度 約153km <p>[KPI-7]</p> <ul style="list-style-type: none"> 国管理河川におけるタイムラインの策定数 H26年度 13市町村 → H32年度 82市町村 <p>[KPI-8]</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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合(洪水) H26年度 — → H32年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 河川への流出抑制対策の推進(流域貯留浸透施設、浸透ます、透水性舗装、防災調整池等の雨水貯留浸透施設の整備) 土地利用規制と組み合わせた水害対策(土地利用状況に応じ、輪中堤の整備や氾濫する地域における災害危険区域の指定等) 河川・下水道が一体となった浸水被害軽減対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 人口・資産集積地域等の流域貯留施設の貯留量 H26年度 約1万m³ → H32年度 約3万m³
<ul style="list-style-type: none"> 最大クラスの洪水、内水及び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 	<p>[KPI-8]</p> <ul style="list-style-type: none"> 最大クラスの洪水・内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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合(洪水)(再掲) H26年度 — → H32年度 100% (内水) H26年度 — → H32年度 100% <p>[KPI-9]</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繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合(高潮) H26年度 — → H32年度 100% 最大クラスの高潮に対応した浸水想定区域図を作成した府県数(高潮) H26年度 0 → H32年度 2
<ul style="list-style-type: none"> 近年、頻発する局地的な大雨等(いわゆるゲリラ豪雨)に対応するため、下水道による浸水対策を推進するとともに、施設的能力を上回る降雨に対しては、官民連携してハード対策、ソフト対策等を組み合わせた効率的かつ効果的な浸水対策を推進 	<p>[KPI-6](再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> 下水道による都市浸水対策達成率 H26年度 約59% → H32年度 約66% ハード・ソフトを組み合わせた下水道浸水対策計画策定数(再掲) H26年度 12地区 → H32年度 27地区

	<p>[KPI-8] (再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> 最大クラスの内水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村等の割合 (内水) H26年度 — → H32年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 地下空間の浸水防止・避難確保対策の推進 	<p>[KPI-10]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 H26年度 0 → H32年度 約300
<ul style="list-style-type: none"> 既設ダム洪水調節能力を最大限活用するための操作方法の検討や、ダム流入量等の予測精度の向上により、ダム操作の更なる高度化に努め、下流の洪水リスクを軽減 放流能力の増強を行うダム再生など、既存ストックのより一層の機能向上 	
(高潮・侵食対策)	
<ul style="list-style-type: none"> 高潮に対する高さが不足している海岸堤防等について地域の実情に応じた必要な高さまでの嵩上げ 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の推進(再掲) ゼロメートル地帯における高潮等の浸水対策の推進 	<p>[KPI-1] (再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大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整備率(計画高までの整備と耐震化) (海岸堤防等) H26年度 約31% → H32年度 約42%
<ul style="list-style-type: none"> 背後に重要な交通ネットワークがある地域等における海岸侵食による被害防止のための対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 侵食海岸において現状の汀線防護が完了した割合 H26年度 約86% → H32年度 約92%
(土砂災害対策)	
<ul style="list-style-type: none"> 土砂災害から人命を守る施設整備の重点的な実施 病院、老人ホーム、幼稚園等の要配慮者利用施設や防災拠点を保全する土砂災害対策の実施 	<p>[KPI-11]</p> <ul style="list-style-type: none"> 要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率 H26年度 約32% → H32年度 約34%
<ul style="list-style-type: none"> 社会経済活動を支える重要交通網を保全する土砂災害対策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率(再掲) H26年度 約63% → H32年度 約69%
<ul style="list-style-type: none"> 土砂災害警戒区域の指定による危険な区域の明示や警戒避難体制の確立を推進 土砂災害の蓋然性の高い地域における地形変化・土砂移動等の監視・観測 	<p>[KPI-12]</p> <ul style="list-style-type: none"> 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表及び区域指定数 (公表) H26年度 約7万5千区域 → H31年度 約9万4千区域(指定) H26年度 約7万1千区域 → H32年度 約9万3千区域 土砂災害ハザードマップを作成・公表し、地域防災計画に土砂災害の防災訓練に関する記載のある市町村の割合 H26年度 約45% → H32年度 約100% 地域防災計画に要配慮者利用施設の名称及び所在地に関する記載のある市町村の割合 H26年度 約50% → H32年度 約100%
<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策を推進 	
(危機管理対策の強化)	

<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生又は災害発生のおそれがある場合には、リエゾンを被災自治体に派遣し、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(再掲) ・国の職員を被災地に派遣し、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)による被災状況の調査、被害拡大防止及び早期復旧に係る被災地方公共団体等への技術的な支援を実施(再掲) ・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充実など、危機管理対策を強化(再掲) ・大規模地震等に備えた広域応援部隊の広域活動拠点の整備や関係ブロック・行政機関等との広域的な合同防災訓練の実施により、広域災害に対応できる体制を構築(再掲) 	<p>[KPI-5]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・TEC-FORCEと連携し訓練を実施した府県数(再掲) H26年度 5府県→H32年度 7府県
<ul style="list-style-type: none"> ・タイムラインの策定の推進により、地域における住民や企業等による自助・共助の促進 ・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(災害時応急対応その他の防災施策の円滑かつ適切な実施に資するため、発災後速やかに被災地域の空中写真撮影を行い、関係機関に提供するとともに、防災上重要な情報が盛り込まれた電子国土基本図の整備、更新、提供を行う)(再掲) 	<p>[KPI-7](再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国管理河川におけるタイムラインの策定数 H26年度 13市町村 → H32年度 82市町村 ・関係機関への速やかな空中写真の提供(再掲) H26年度 写真提供件数1件のうち、2日以内に提供できた件数1件(100%) → H32年度 100% ・電子国土基本図を用いた災害対応の事例数(国及び地方公共団体の対策本部における利用率)(再掲) H26年度 100% → 毎年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時におけるアクセスルートの確保 	
<ul style="list-style-type: none"> ・一層の災害危険度情報の充実や防災意識の啓発等により、住民の自主避難等自助活動を促進 	
<ul style="list-style-type: none"> ・河川の氾濫予測情報や、地域別土砂災害危険度等のきめ細かい情報提供など、避難勧告等の的確な発令のための市町村長への支援 	
<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の緊急復旧活動のための緊急用河川敷道路、河川防災ステーション等の整備を推進(再掲) 	
<ul style="list-style-type: none"> ・高潮等の災害発生時に、防災情報の収集、避難情報等の提供、水門等の一元的な遠隔制御等の対応を迅速かつ効果的に行うための高潮防災ステーションの整備を推進 	
<ul style="list-style-type: none"> ・多様な主体による地域水防力の強化 	
<ul style="list-style-type: none"> ・民間企業等の防災に対する意識向上及びBCPの作成等の支援 	
<ul style="list-style-type: none"> ・溺水時の被害を最小とするための対策の推進 (溺水リスクの提示・共有、溺水対応タイムラインの作成、各地方公共団体等が溺水対応タイムラインを作成するためのガイドラインの作成等) 	
<ul style="list-style-type: none"> ・除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪の実施、高速道路と一般道路等の道路管理者間及び関係機関との連携等除雪体制の強化 	
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成 25 年台風 18 号に伴う豪雨において、淀川流域のダムの運用により、桂川における越水深は 10～20cm 程度に留めることができ(ダムの運用による洪水調整がなければ、越水深は 40～50cm と想定)、桂川における堤防の決壊という最悪の事態は免れた。今後も、全ての自然災害から生命・財産を守り、社会機 	

能を維持させるためのハード対策を推進するとともに、既存施設の有効活用や住民の防災意識の向上を図るソフト対策を講じることで、強くしなやかな地域の形成をめざす。

そのことにより、安全・安心な社会が維持され、生活の質の向上効果をもたらす。また、地域の安全性向上を通じた民間投資の拡大が期待される。

重点目標2:社会資本の戦略的な維持管理・更新の実現 プロジェクト2-1:確実なメンテナンスサイクルの実施

課題と目指す姿

- ・高齢化する社会インフラに対する維持管理や更新費用の確保や、必要な技術者の確保が大きな課題となっている。
- ・このため、個別施設計画に基づき、施設の点検・診断を実施し、その結果により、緊急措置が必要な施設について、応急措置等を実施した上で、修繕、更新、撤去のいずれかを速やかに決定し、その実施時期を明確化するなど、必要な対策を適切な時期に、着実かつ効率的・効果的に実施し、メンテナンスサイクルを構築し、継続・発展させる。
- ・これらの取組により国民の安全・安心を確保しつつ、予防保全対策や新技術の導入などによるトータルコスト縮減や予算の平準化を目指す。

重点施策

- ・各社会資本の管理者は、各施設の特性や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえつつ、メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画を策定のうえ、戦略的な維持管理・更新等を推進する。個別施設計画を策定にあたっては、維持管理・更新等のコスト算定も実施する。また、持続可能な維持管理体制の構築や点検・診断、修繕・更新等の情報のデータベース化や新技術の開発・導入を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

【13】個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率

【道路(橋梁):H26年度	—	→	H32年度	100%
【道路(トンネル):H26年度	—	→	H32年度	100%
【河川:H26年度	92%	→	H28年度	100%〔国、水資源機構〕
H26年度	66%	→	H32年度	100%〔地方公共団体〕
【ダム:H26年度	60%	→	H28年度	100%〔国、水資源機構〕
H26年度	62%	→	H32年度	100%〔地方公共団体〕
【砂防:H26年度	50%	→	H28年度	100%〔国〕
H26年度	29%	→	H32年度	100%〔地方公共団体〕
【海岸:H26年度	1%	→	H32年度	100%
【下水道:H26年度	—	→	H32年度	100%
【港湾:H26年度	100%	→	H29年度	100%
【鉄道:H26年度	100%	→	H32年度	100%
【公園:H26年度	100%	→	H28年度	100%〔国〕
H26年度	81%	→	H32年度	100%〔地方公共団体〕

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定・実施
 - 【施設管理者によるインフラ長寿命化行動計画・個別施設計画の策定の促進 (H27年度推進中)】
 - 【都市基盤施設長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理の推進(大阪府) (H27年度推進中)】
 - 【メンテナンスサイクルの構築に向けた取組の実施 (H27年度推進中)】
 - 【電子基準点現地調査の実施 (H27年度推進中)】
- 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 (H27年度推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■社会資本の老朽化対策の推進

【堺泉北港予防保全事業(大阪府泉大津市)

(H27年度工事中) [H30年度完成]】

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

■社会資本の老朽化対策の推進

【一般国道162号西津橋・大手橋・城内橋架替(福井県小浜市)

(H27年度用地取得中) [H30年代完成]】

【敦賀港予防保全事業(福井県敦賀市)

(H27年度工事中) [H30年代完成]】

【西京極総合運動公園老朽化対策事業(京都府京都市)

(H27年度工事中) [H28年度一部完成] [H30年代完成]】

【和歌山下津港海岸老朽化対策緊急事業(和歌山県和歌山市他)

(H27年度測量設計中) [H30年代完成]】

■航路の維持管理

【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)

(H27年度工事中) [H30年代完成]】

<完成時期未定>

■社会資本の老朽化対策の推進

【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)

(H27年度工事中)】

【和歌山下津港本港地区(和歌山県和歌山市)

(H27年度工事中)】

【舞鶴港第2ふ頭地区(京都府舞鶴市)

(H27年度工事中)】

【尼崎西宮芦屋港尼崎地区(兵庫県尼崎市)

(H27年度工事中)】

【姫路港浜田地区(兵庫県姫路市)

(H27年度工事中)】

【和歌川他特定構造物改築事業(和歌山県和歌山市他)

(H27年度工事中)】

【紀の川流域下水道長寿命化対策事業(和歌山県)

(H27年度工事中)】

【道路(一般国道162号他)・橋りょう(北大路橋他)・トンネル(宝が池トンネル他)などの防災・老朽化対策事業(京都府京都市) (H27年度工事中) [H28年度一部完成]】

重点施策	指標
(定期的な点検管理の実施)	
・メンテナンスサイクルの第一段階として、点検が確実に実施されていることを把握・見える化することで、確実にメンテナンスサイクルを回すことができる体制を構築	点検実施率 各事業分野で計画期間中100%の実施を目指す (道路(橋梁)、道路(トンネル)、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、鉄道、公園(遊具)、官庁施設)
(個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定・実施)	
・各社会資本の管理者は、各施設の特性や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえつつ、メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画を平成32年度までに策定し、これに基づき戦略的な維持管理・更新等を推進	[KPI-13] ・個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率 道路(橋梁) H26年度 — → H32年度 100% 道路(トンネル) H26年度 — → H32年度 100% 河川 H26年度 92.3% → H28年度 100% [国、水資源機構] H26年度 66.3% → H32年度 100% [地方公共団体] ダム H26年度 60% → H28年度 100% [国、水資源機構] H26年度 62% → H32年度 100% [地方公共団体] 砂防 H26年度 50% → H28年度 100%

	<p style="text-align: right;">〔国〕</p> <p>H26年度 29% → H32年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔地方公共団体〕</p> <p>海岸 H26年度 1% → H32年度 100%</p> <p>下水道 H26年度 — → H32年度 100%</p> <p>港湾 H26年度 100% → H29年度 100%</p> <p>鉄道 H26年度 100% → H32年度 100%</p> <p>公園 H26年度 100% → H28年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔国〕</p> <p>H26年度 81% → H32年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔地方公共団体〕</p>
(維持管理・更新等のコストの算定)	
<p>・維持管理・更新等に係るコストの縮減・平準化を図るためには、中長期的な将来の見通しを把握し、それを一つの目安として、戦略を立案し、必要な取組を進めていくことが重要</p> <p>そのため、個別施設計画において維持管理・更新等に係るコストを算定することを推進</p>	<p>・維持管理・更新等に係るコストの算定率(※)</p> <p>道路(橋梁) H26年度 — → H32年度 100%</p> <p>道路(トンネル) H26年度 — → H32年度 100%</p> <p>河川 H26年度 — → H30年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔国、水資源機構〕</p> <p>H26年度 — → H32年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔地方公共団体〕</p> <p>ダム H26年度 — → H28年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔国、水資源機構〕</p> <p>H26年度 — → H32年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔地方公共団体〕</p> <p>砂防 H26年度 — → H28年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔国〕</p> <p>H26年度 — → H32年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔地方公共団体〕</p> <p>海岸 H26年度 1% → H32年度 100%</p> <p>下水道 H26年度 — → H32年度 100%</p> <p>港湾 H26年度 34% → H32年度 100%</p> <p>鉄道 H26年度 100% → H32年度 100%</p> <p>公園 H26年度 100% → H28年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔国〕</p> <p>H26年度 81% → H32年度 100%</p> <p style="text-align: right;">〔地方公共団体〕</p> <p>※個別施設計画において、計画期間内に要する対策費用の概算を整理することとしている</p>
(持続可能な維持管理体制の構築)	
<p>・社会資本の安全を確保するため、国の職員はもとより、地方公共団体等の職員を対象とした研修や講習を実施し、職員の技術力向上を推進</p> <p>・産学官の情報共有及び連携</p> <p>・市町村の技術支援</p>	
(情報基盤の整備と活用)	
<p>・点検・診断、修繕・更新等のメンテナンスサイクルの取組を通じて、最新の劣化・損傷の状況や、過去に蓄積されていない構造諸元等の情報を収集し、それを国、地方公共団体等を含め確実に蓄積するとともに、一元的な集約化を図り、それらの情</p>	<p>・基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 各事業分野で計画期間中 100%を目指す (道路、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、鉄道、公園、官庁施設)</p>

<p>報を利活用し、目的に応じて可能な限り共有・見える化していくことを推進</p>	
<p>(新技術の開発・導入)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本の老朽化対策を進め、社会資本の安全性・信頼性を確保するため、技術開発や新技術の導入を積極的に推進 	
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本施設の確実なメンテナンスサイクルが実施されることにより、安全・安心な社会の維持がなされ、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・補修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。 	

重点目標3:国際競争力を強化し、輝く近畿となるための社会資本整備

プロジェクト3-1:港湾・空港をはじめとするゲートウェイ機能強化

課題と目指す姿

- ・アジア諸国が台頭する中、我が国の国際競争力を強化するために、港湾・空港のゲートウェイ機能の強化を推進し、国際物流・人流拠点の機能拡充・強化、我が国に寄港する基幹航路便数の維持・拡大を図り、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。

重点施策

- ・我が国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」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。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

〔14〕国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数

【北米基幹航路:H25年度 デイリー寄港 → H30年度 デイリー寄港を維持・拡大】

【欧州基幹航路:H25年度 週2便 → H30年度 週3便】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■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) (H27年度推進中)】

【国際戦略港湾競争力強化対策事業(阪神港への「集貨」を図る為に、港湾運営会社(阪神国際港湾(株))が行う集貨事業の経費の一部を補助する事業)(大阪府大阪市、兵庫県神戸市) (H27年度推進中)】

【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が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) (H27年度推進中)】

【東アジアやロシア等との国際航路の拡充・誘致に向けた日本海側港湾の利活用の推進(福井県、京都府) (H27年度推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■ゲートウェイ機能の強化

【関西国際空港ターミナルビル(T3)建設事業(大阪府) (H27年度工事中)〔H28年度完成〕】

■港湾機能の強化

【舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル(改良)事業(京都府舞鶴市) (H27年度工事中)〔H28年度完成〕】

【敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業(福井県敦賀市) (H27年度工事中)〔H28年度完成〕】

【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) (H27年度工事中)〔H29年度完成〕】

【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) (H27年度工事中)〔H29年度完成〕】

【尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業(兵庫県尼崎市) (H27年度工事中)〔H29年度完成〕】

【神戸港六甲アイランド地区国際海上コンテナターミナル整備事業(兵庫県神戸市)

(H27年度工事中)〔H30年度完成〕】

＜平成32年度までに事業が完成予定＞

■港湾機能の強化

- 【堺泉北港助松地区国際物流ターミナル整備事業(大阪府高石市)
(H27年度工事中)〔H31年度完成〕】
- 【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)
(H27年度工事中)〔H32年度完成〕】
- 【神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業(兵庫県神戸市)
(H27年度工事中)〔H32年度完成〕】

(中長期的に事業を推進)

＜平成30年代完成予定＞

■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)
(H27年度工事中)〔H33年度完成〕】
- 【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)
(H27年度工事中)〔H33年度完成〕】

重点施策	指標
(国際物流・人流拠点の機能拡充・強化)	
<ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ戦略港湾において、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策により基幹航路の維持・拡大を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナル(水深16m以上)のバース数 H24年度 0バース → H28年度 5バース [KPI-14] ・国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数(北米基幹航路) H25年度 デイリー寄港 → H30年度 デイリー寄港を維持・拡大(欧州基幹航路) H25年度 週2便 → H30年度 週3便
<ul style="list-style-type: none"> ・地域経済を支える産業の活性化を促進するために、海上物流の効率化を図る 	
<ul style="list-style-type: none"> ・我が国の国際航空ネットワークの充実化(東アジア等と我が国を結ぶネットワークの形成を促進し、国内外の需要を広く取り込むとともに、アジア-北米間を始めとした国際・国際間乗継需要の積極的な取り込みを進めるため、空港処理能力の確保、ネットワークの充実化に向けた方策を推進する) 	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・開港以来、神戸港は京阪神のゲートウェイとして機能し、整備されてきた。阪神港の整備により臨海部への大型物流施設の集積が進展するなど、臨海部への民間投資が活性化している。また、関西国際空港の外国人入国者数は、134万人(2011年)から317万人(2014年)と僅か3年間で約2.4倍に増加している。それらのことから、今後も国際海上コンテナターミナルの整備や関西国際空港の機能強化を図ることでゲートウェイ機能が強化され、取扱貨物量や入国者数の更なる増加が期待される。加えて、新たな産業の創出や雇用拡大も期待される。 	

(H27年度工事中) [H30年代完成]

■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) (H27年度工事中) [H30年代完成]

【西九条佐保線 (三条添川～大宮・限度額立体交差) (奈良県奈良市) (H27年度測量設計中) [H30年代完成]

<完成時期未定>

■環状道路の整備

【京奈和自動車道 (一般国道24号大和御所道路) (奈良県) (H27年度工事中) [H28年度一部完成]

【京奈和自動車道 (一般国道24号大和北道路) (奈良県奈良市、大和郡山市) (H27年度工事中)

【阪神高速道路 (大和川線) (大阪府堺市、松原市) (H27年度工事中) [H28年度一部完成]

■地域高規格道路の整備

【神戸西バイパス (一般国道2号神戸西バイパス) (兵庫県神戸市、明石市) (H27年度工事中)

【学研都市連絡道路 (一般国道163号清滝生駒道路) (大阪府四条畷市、奈良県生駒市) (H27年度工事中)

【学研都市連絡道路 (一般国道163号精華拡幅) (京都府精華町、木津川市) (H27年度工事中)

■幹線道路の整備

【一般国道169号高取バイパス (奈良県高取町) (H27年度工事中)

■インターチェンジアクセス道路の整備

【一般国道168号香芝王寺道路 (奈良県香芝市、王寺町) (H27年度工事中)

重点施策	指標
(都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備)	
<ul style="list-style-type: none"> ・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な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 ・国際都市にふさわしいビジネス・生活環境整備の促進 	[KPI-15] <ul style="list-style-type: none"> ・特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数 H26年度 0 → H32年度 2
<ul style="list-style-type: none"> ・近畿圏の環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備とその進展に合わせた、大型車誘導区間の充実や通行支障区間の計画的な解消等により、効率的な物流ネットワークを強化 	[KPI-16] <ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏環状道路整備率 (近畿圏) H26年度 68% → H32年度 約86%
<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の料金体系について、ネットワークの整備の進展に合わせて、地域の固有の課題等について整理した上で検討を進める ・安全、円滑かつ快適で地域の活力向上にも資する道路交通サービスを実現するため、ITSやビッグデータを活用し、道路の運用改善等、今ある道路の更なる機能向上に向けた取組を推進 	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・和歌山県内の京奈和自動車道の段階的な整備に伴い、沿線地域では、H15～H25で約2.5倍 (68件→174件) の企業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。 	
<関連する民間投資等の動き>	
<ul style="list-style-type: none"> ・化学製品会社が橋本市と進出協定を結び、H28の操業開始に向けた計画を予定している。これらの動きも踏まえて、京奈和自動車道 一般国道24号紀北西道路 (岩出根来IC～和歌山JCT) の整備を推進。 ・舞洲地区において、H28.4に民間企業が新たな物流施設の開業を予定している。これらの動きも踏まえて、阪神高速道路 淀川左岸線の整備を推進。 	

- ・新名神高速道路の整備に伴い沿線各地で開発が進んでおり、彩都中部地区において、H28に民間企業が物流拠点となる国内最大規模のマルチテナント型施設の完成を予定している。これらの動きも踏まえて、近畿自動車道名古屋神戸線 新名神高速道路(大津～神戸)及び、新名神ICアクセス道路である茨木摂津線(大岩工区)や高槻東道路などの整備を推進。
 - ・臨港地域にある既存の中央卸売市場を和歌山市が再整備し、一部を重点「道の駅」として和歌山県および和歌山市が整備予定。これらの動きも踏まえて、ICアクセス道路(県道和歌山橋本線他)の整備を推進。
 - ・H27に奈良県開発審査会で市街化調整区域内での開発について了承されており、五條市三在地区では、工場建設(ゴム製品製造業等)が予定されている。これらの動きも踏まえて、京奈和自動車道 一般国道24号大和御所道路の整備を推進。
 - ・堺浜地区においては、ものづくり企業の集積拠点等の整備が進められ、また、物流施設等が進出している。これらの動きも踏まえて、阪神高速道路 大和川線の整備を推進。
- ※JCT・IC名称は仮称の場合がある。

重点目標4:近畿が誇る歴史・文化を活かした地域づくりに資する社会資本整備

プロジェクト4-1:歴史・文化・風土を活かした地域づくり

課題と目指す姿

・近畿の長い歴史・文化資産を保存しつつ、体感・情報発信の拠点整備・活用を推進し、外国人を含む多くの方々に近畿を訪れていただき、歴史・文化に関する理解を深めることにより、世界を魅了し続ける圏域を目指す。そのため、歴史的まちなみ等の良好な景観の創出・維持管理が必要である。

重点施策

・歴史・文化資産の活用により、面としての地域づくりを進め、都市のブランド化を図る。また、河川や運河等を憩いの水辺空間としたまちづくりを行い、魅力向上に向けた取り組みを推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

【17】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町村の割合

【H26年度 18% → H32年度 50%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■ 広域観光ネットワークの形成

【海の京都観光圏事業(京都府)

(H27年度推進中)】

【広域観光周遊ルート形成計画

(H27年度推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■ 歴史・文化を活かしたまちづくり

【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園事業 飛鳥区域キトラ古墳周辺地区(奈良県明日香村)

(H27年度工事中) [H28年度開園]】

【向日市長岡宮跡周辺地区都市再生整備計画事業(京都府向日市)

(H27年度工事中) [H29年度完成]】

■ 美しい景観・良好な環境形成

【野洲川中洲地区かわまちづくり(滋賀県守山市)

(H27年度工事中) [H29年度完成]】

【水都大阪再生地区都市再生整備(大阪府大阪市)

(H27年度工事中) [H30年度完成]】

<平成32年度までに事業が完成予定>

■ 歴史・文化を活かしたまちづくり

【宇治橋周辺地区都市再生整備計画事業(京都府宇治市)

(H27年度測量設計中) [H31年度完成]】

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完了予定>

■ 歴史・文化を活かしたまちづくり

【福井城址公園整備事業(福井県福井市)

(H27年度工事中) [H30年代完成]】

【大仙公園事業(大阪府堺市)

(H27年度工事中) [H31年度一部完成] [H30年代完成]】

■ 美しい景観・良好な環境形成

【淀川直轄河川改修事業(塔の島地区)(京都府宇治市)

(H27年度工事中) [H30年代完成]】

<完成時期未定>

■ 歴史・文化を活かしたまちづくり

【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園事業 飛鳥区域(奈良県明日香村)

(H27年度工事中(一部開園中))】

- 【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園事業 平城宮跡区域(奈良県奈良市) (H27 年度工事中)】
- 【泉佐野丘陵緑地事業(大阪府泉佐野市) (H27 年度工事中)】
- 【県営平城宮跡歴史公園事業(奈良県奈良市) (H27 年度工事中)】
- 【奈良公園魅力向上事業(奈良県奈良市) (H27 年度工事中)】
- 美しい景観・良好な環境形成
 - 【先斗町通他無電柱化事業(京都府京都市) (H27 年度工事中) [H28 年度一部完成]】
 - 【自然・歴史的景観保全・活用の推進(京都府京都市) (H27 年度用地取得中) [H28 年度一部完成]】
 - 【橿原神宮東口停車場飛鳥線における無電柱化の推進(奈良県明日香村) (H27 年度測量設計中)】

重点施策	指標
(歴史・文化を活かしたまちづくり)	
・ 歴史文化を活かしたまちづくりの推進(歴史的風致維持向上計画の策定)	・ 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村の数 H26 年度 8 団体 → H32 年度 18 団体
・ 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	
・ 広域観光ネットワークの形成に向けた地域間連携の強化	
(美しい景観・良好な環境形成)	
・ 民間活力を積極的に引き出すための機運の醸成に加えて、創意工夫を促し、既存制度の更なる活用促進等を進めることにより、美しさと風格を備えた魅力ある水辺空間をまちづくりと一体となって創出	[KPI-17] ・ 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町村の割合 H26 年度 18% → H32 年度 50%
期待されるストック効果	
・ 近年の外国人観光客の増加に伴い、京都市では、外国人宿泊者数がH19～H26 で約 2.0 倍(93 万人泊 → 183 万人泊)に増加している。そのため、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。	

プロジェクト4-2:国際観光・広域観光を推進するための社会資本整備

課題と目指す姿

- ・近年急増する外国人旅行者の受入環境を含む観光インフラはまだ不十分であるため、交通アクセスの強化・改善による歴史文化資産の観光ネットワーク化や受入環境改善により、外国人を含む全ての旅行者が快適に過ごし、地域の魅力を味わえる圏域を目指す。

重点施策

- ・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・観光施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化、多言語案内表示、Wi-Fi環境の整備、駐車場や宿泊施設など観光客受入環境の整備を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

- [16] 三大都市圏環状道路整備率(近畿圏)(再掲) 【H26年度 68% → H32年度 約86%】
- [18] 公共施設等のバリアフリー化率等
 - ・全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合 【H25年度 94% → H32年度 約100%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 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 2000 万人の受入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 (H27年度推進中)】
 - 【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 (H27年度推進中)】
 - 【「道の駅」の機能強化等の取組を推進 (H27年度推進中)】
 - 【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 (H27年度推進中)】
 - 【瀬戸内海観光連携推進会議による広域観光等の推進(兵庫県他) (H27年度推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

- 高規格幹線道路の整備
 - 【中部縦貫自動車道(一般国道 158 号永平寺大野道路)(福井県) (H27年度工事中) [H28年度完成]
 - 【北近畿豊岡自動車道(一般国道 483 号八鹿日高道路)(兵庫県豊岡市、養父市) (H27年度工事中) [H28年度完成]
- 鉄道ネットワークの充実
 - 【おおさか東線(大阪府大阪市、吹田市) (H27年度工事中) [H30年度完成]
- 観光客受入環境の整備
 - 【近鉄平端駅バリアフリー整備事業(奈良県大和郡山市) (H27年度工事中) [H28年度完成]
 - 【大阪港天保山岸壁の機能強化(大阪府大阪市) (H27年度工事中) [H28年度完成]
 - 【大阪港南港地区内貿フェリーターミナルの機能強化(大阪府大阪市) (H27年度工事中) [H29年度完成]
 - 【淡路佐野運動公園都市公園事業(兵庫県淡路市) (H27年度測量設計中) [H30年度完成]
- 地方圏の観光を支える基盤整備
 - 【重点「道の駅」「(仮称)お茶の京都 みなみやましる村」整備事業(京都府南山城村) (H27年工事中) [H28年度完成]

<平成32年度までに事業が完成予定>

- 高規格幹線道路の整備
 - 【近畿自動車道敦賀線(福知山～綾部、綾部PA～舞鶴西)4車線化(京都府)

(H27 年度工事中) [H32 年度完成]

■観光客受入環境の整備

【ホテルを核とした賑わいと交流のまちづくり(奈良県奈良市)

(H27 年度測量設計中) [H31 年度完成]

■地方圏の観光を支える基盤整備

【重点「道の駅」「(仮称)結の故郷」整備事業(福井県大野市)

(H27 年度測量設計中) [H32 年度完成]

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

■高規格幹線道路の整備

【湯浅御坊道路(有田～御坊)4車線化(和歌山県)

(H27 年度工事中) [H33 年度完成]

■幹線道路の整備

【(主)豊岡竹野線[城崎大橋](兵庫県豊岡市)

(H27 年度測量設計中) [H30 年代完成]

■街路の整備

【(都)原松原線整備事業(滋賀県彦根市)

(H27 年度工事中) [H30 年代完成]

■鉄道ネットワークの充実

【北陸新幹線(金沢・敦賀間)の整備(福井県)

(H27 年度工事中) [H34 年度未完了]

■観光客受入環境の整備

【須磨海岸再整備(養浜等)(兵庫県神戸市)

(H27 年度工事中) [H30 年代完成] (再掲)

<完成時期未定>

■高規格幹線道路の整備

【中部縦貫自動車道(一般国道 158 号大野油坂道路(和泉・油坂区間))(福井県大野市)

(H27 年度用地取得中)

【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)

(H27 年度工事中)

【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)

(H27 年度測量設計中)

【北近畿豊岡自動車道(一般国道 483 号日高豊岡南道路)(兵庫県豊岡市)

(H27 年度工事中)

■地域高規格道路の整備

【福井港丸岡インター連絡道路(福井県坂井市)

(H27 年度測量設計中)

【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(一般国道 312 号大宮峰山道路)

(京都府京丹後市)

(H27 年度測量設計中)

■自転車道の整備

【(仮称)京奈和自転車道(奈良県他)

(H27 年度測量設計中)

【サイクリングロードの整備(紀の川自転車道線等)(和歌山県)

(H27 年度工事中)

■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)

(H27 年度工事中)

重点施策	指標
(観光ネットワークの強化)	
・近畿圏の環状道路や空港港湾へのアクセス道路等の整備とその進展に合わせた、大型車誘導区間の充実や通行支障区間の計画的な解消等により、効率的な物流ネットワークを強化(再掲)	[KPI-16] ・三大都市圏環状道路整備率(近畿圏)(再掲) H26 年度 68% → H32 年度 約 86%
・大都市圏拠点空港への鉄道アクセスの更なる改善	
(観光客受入環境の整備)	

<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の実情に鑑み、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえた上での、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設における優先的なバリアフリー化 ・ 交通結節点における円滑な乗換環境の整備 ・ 地域拠点や観光地における施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一定の旅客施設のバリアフリー化数（段差解消） H25年度 762施設 → H32年度 886施設（視覚障害者誘導用ブロックの整備） H25年度 852施設 → H32年度 886施設（障害者対応型便所の設置） H25年度 689施設 → H32年度 871施設 [KPI-18] ・ 全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合 H25年度 94% → H32年度 約100%
<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要空港、鉄道駅での外国人旅行者向けの無料公衆無線LAN環境の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 無料公衆無線LANの整備率 （主要空港） H25年度 100% → H32年度 100% （新幹線主要停車駅） H25年度 57% → H32年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> ・ 寄港地を中心に地域の活性化等に寄与するクルーズ船による訪日旅行を活性化させるため、クルーズ船の受入環境を改善 ・ 関西国際空港・大阪国際空港について、民間事業者の柔軟な創意工夫による空港ビジネスの展開を可能とするコンセッションの実現により、関西国際空港債務の早期の確実な返済を図りつつ、関西国際空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西の航空輸送需要の拡大等を図る ・ サイクリングロードの整備を推進 ・ 瀬戸内海の観光活性化の推進 	
<p>(地方圏の観光を支える基盤整備)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 重点「道の駅」制度の活用(地域活性化の切り札として「道の駅」を活かすため、全国のモデルとなる先駆的な取組を重点「道の駅」として選定し、国民に広く周知を図り、計画段階から重点的に支援 	
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、H18～H25において観光数が約2割増加(274万人→325万人)し、観光消費額も13億円増加した。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。 	
<p><関連する民間投資等の動き></p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 永平寺町、勝山市、大野市において、道の駅(町おこし、P&Rの拠点・インバウンド観光の拠点など)の整備が予定されている。これらの動きも踏まえて、中部縦貫自動車道 一般国道158号永平寺大野道路(永平寺IC～上志比IC)の整備を推進。 ・ 増加する観光客の受け皿整備として、山陰海岸ジオパーク案内ガイド制度の発足や道の駅整備(H29オープン予定)等が進展している。これらの動きも踏まえて、北近畿豊岡自動車道 一般国道483号八鹿日高道路(八鹿氷ノ山IC～日高IC)の整備を推進。 ・ 和歌山県紀中地域では、年々企業が進出しており(H19～H29の間で主に製造業を中心に17社進出(予定含む)、それにより新たな雇用も創出される(H19～H29の間で正社員約200人予定)。これらの動きも踏まえて、湯浅御坊道路(有田～御坊)4車線化を推進。 ・ 豊岡市がH33開催予定のボート競技国際大会の開催地に立候補している。これらの動きも踏まえて、(主)豊岡竹野線[城崎大橋]の整備を推進。 	
<p>※JCT・IC名称は仮称の場合がある。</p>	

重点目標5:誰もが暮らしやすい地域づくりを支える社会資本整備

プロジェクト5-1:どこにいても暮らしやすく安全・安心な生活環境の創出

課題と目指す姿

- ・本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展に対応すべく、過疎地における生活サービスの維持、安心して子育てできる環境の確保、高齢者の移動確保、歩行者の安全確保、公共施設のバリアフリー化、省エネ社会の実現、美しい景観や良好な環境の形成等を図り、誰もが安全で安心して暮らせる社会を目指す。

重点施策

- ・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。
- ・道の駅への生活機能等の集約化や、人口減少を踏まえた污水处理施設整備を推進し、コンパクトな集積拠点の形成の実現を図る。
- ・美しい景観・良好な環境の創出や暮らしと産業を支える環境整備を推進し、魅力ある地域づくりを実施する。

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] 道路交通における死傷事故の防止

- ・生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率 【H32年 約3割抑止(H26年比)】

[20] 持続的な污水处理システム構築に向けた府県構想策定率 【H26年度 0% → H32年度 100%】

[18] 公共施設等のバリアフリー化率等

- ・全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合(再掲) 【H25年度 94% → H32年度 約100%】

- ・都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率

【園路及び広場:H25年度 50% → H32年度 60%】

【駐車場:H25年度 57% → H32年度 60%】

【便所:H25年度 37% → H32年度 45%】

- ・特定道路におけるバリアフリー化率 【H25年度 74% → H32年度 100%】

- ・特定路外駐車場のバリアフリー化率 【H25年度 63% → H32年度 約82%】

[21] 景観計画に基づき取組を進める地域の数(市町村数) 【H26年度 66団体 → H32年度 93団体】

[22] 污水处理人口普及率 【H25年度 約95% → H32年度 約99%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■ 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 (H27年度推進中)(再掲)】

■ 美しい景観・良好な環境形成

【放置艇対策の推進(和歌山県他) (H27年度推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■ 交通安全の確保

【一般国道2号門前交差点改良事業(兵庫県たつの市) (H27年度工事中)(H28年度完成)】

- 【一般国道 171 号野上電線共同溝事業(京都府京都市) (H27 年度工事中) [H28 年度完成]
- 【大阪外環状線連続立体交差事業(大阪府東大阪市) (H27 年度工事中) [H28 年度完成]
- 【山陽電鉄本線連続立体交差事業(西新町駅付近)(兵庫県明石市) (H27 年度工事中) [H28 年度完成]
- 【南海本線連続立体交差事業(大阪府泉大津市) (H27 年度工事中) [H29 年度完成]
- 【JR北陸本線等連続立体交差事業(福井駅付近)(福井県福井市) (H27 年度工事中) [H30 年度完成]
- 【阪神本線連続立体交差事業(鳴尾駅付近)(兵庫県西宮市) (H27 年度工事中) [H30 年度完成]
- 街路の整備
 - 【畷傍駅前通り線(奈良県橿原市) (H27 年度用地取得中) [H30 年度完成]
- 公共施設等のバリアフリー化
 - 【近鉄平端駅バリアフリー整備事業(奈良県大和郡山市) (H27 年度工事中) [H28 年度完成] (再掲)
 - 【一般県道野洲停車場線道路整備事業(小篠原工区)(滋賀県野洲市) (H27 年度工事中) [H30 年度完成]
- 美しい景観・良好な環境形成
 - 【福井駅周辺土地地区画整理事業(福井県福井市) (H27 年度工事中) [H30 年度完成]
- <平成32年度までに事業が完成予定>
 - コンパクトな集積拠点の形成等の推進
 - 【重点「道の駅」「(仮称)結の故郷」整備事業(福井県大野市) (H27 年度測量設計中) [H32 年度完成] (再掲)
 - 美しい景観・良好な環境形成
 - 【三国東地区土地地区画整理事業(大阪府大阪市) (H27 年度工事中) [H32 年度完成]
- (中長期的に事業を推進)
 - <平成30年代完成予定>
 - 交通安全の確保
 - 【阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業(大阪府大阪市) (H27 年度工事中) [H39 年度完成]
 - 【南海本線・高師浜線連続立体交差事業(大阪府高石市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【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) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【阪神電鉄住吉・芦屋間連続立体交差事業(兵庫県神戸市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【近鉄奈良線連続立体交差事業(大阪府東大阪市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 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(新名神大津スマートインターチェンジ(仮称))(滋賀県大津市) (H27 年度測量設計中) [H35 年度完成]
 - 美しい景観・良好な環境形成
 - 【水と緑の健康都市特定土地地区画整理事業(箕面森町)(大阪府箕面市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【英賀保駅周辺土地地区画整理事業(兵庫県姫路市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - 【淡路駅周辺土地地区画整理事業(大阪府大阪市) (H27 年度工事中) [H30 年代完成]
 - <完成時期未定>
 - 交通安全の確保
 - 【一般国道1号大日交差点バリアフリー化整備事業(大阪府守口市) (H27 年度測量設計中)
 - 【一般国道1号大路3丁目交差点改良事業(滋賀県草津市) (H27 年度工事中)
 - 【一般国道 43 号芦屋歩道橋改良事業(兵庫県芦屋市) (H27 年度工事中)
 - 【(都)尼崎宝塚線他無電柱化(兵庫県) (H27 年度工事中)
 - 【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) (H27 年度工事中)
 - 【大阪高槻京都線他自転車通行空間整備(大阪府) (H27 年度工事中) [H28 年度一部完成]
 - 【県道上万呂北新町線他交通安全対策事業(和歌山県) (H27 年度工事中)
 - 【京阪本線連続立体交差事業(大阪府寝屋川市、枚方市) (H27 年度用地取得中)
 - 【JR高槻駅他鉄道駅可動式ホーム柵整備事業(大阪府高槻市他) (H27 年度工事中)
 - コンパクトな集積拠点の形成等の推進
 - 【琵琶湖流域下水道整備事業(汚水処理の普及)(滋賀県) (H27 年度工事中)
 - 美しい景観・良好な環境形成
 - 【県道新和歌浦梅原線他市街地等の幹線道路の無電柱化(和歌山県) (H27 年度工事中)
 - 快適な都市環境の形成

- 【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園事業 飛鳥区域(奈良県明日香村)
(H27年度工事中(一部開園中))(再掲)】
- 【国営飛鳥・平城宮跡歴史公園事業 平城宮跡区域(奈良県奈良市)
(H27年度工事中)(再掲)】
- 【国営明石海峡公園事業 淡路地区(兵庫県淡路市) (H27年度工事中(一部開園中))】
- 【国営明石海峡公園事業 神戸地区(兵庫県神戸市)
(H27年度工事中)[H28年度一部開園]】
- 【淀川河川公園事業(大阪府、京都府) (H27年度工事中(一部開園中))】

重点施策	指標
(交通安全の確保)	
<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 H26年比 約3割抑止(H32年)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 生活道路におけるハンプ、狭窄等の道路整備による車両の速度抑制の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-19] ・ 生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率 H26年比 約3割抑止(H32年)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 通学路において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(歩道整備、カラー舗装、信号機及び道路標識・道路標示の整備等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通学路における歩道等の整備率 H25年度 46% → H32年度 約6割
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「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、連続立体交差事業や踏切改良等を推進 ・ 踏切安全通行カルテを作成・公表し、透明性を保ちながら歩行者対策を重点的に推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切遮断による損失時間 H25年度 約 34 万人・時/日 → H32年度 約 31 万人・時/日
<ul style="list-style-type: none"> ・ 全ての駅利用者のホームからの転落を防止し、利便性や安全性の向上を図る ・ 安全で快適な通行空間を確保する無電柱化の推進 ・ 安全で快適な自転車利用環境の創出(自転車道、自転車専用通行帯等の整備)を推進 	
(コンパクトな集積拠点の形成等)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や病院等の日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、隘路の解消を図るため現道拡幅及びバイパス整備等を推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路(幹線街路)の整備率 H24年度 62% → H32年度 66%
<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口減少等を踏まえた持続可能な污水处理システム構築 (生活排水処理に係る下水道は、人口の変化に対応し、集落排水、浄化槽等他の污水处理施設と適正な役割分担の下、効率的な整備を実施。また、時間軸の概念に基づき既存ストックの活用や施設の統廃合、汚泥の利活用など段階的に効率的な管理運営を推進。) 	<ul style="list-style-type: none"> [KPI-20] ・ 持続的な污水处理システム構築に向けた府県構想策定率 H26年度 0% → H32年度 100%

<p>・「道の駅」やスマートIC等の活用による拠点の形成</p>	
<p>(公共施設等のバリアフリー化)</p>	
<p>・ 地域の実情に鑑み、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえた上での、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設における優先的なバリアフリー化(再掲)</p>	<p>・ 一定の旅客施設のバリアフリー化数(再掲) (段差解消) H25年度 762施設 → H32年度 886施設 (視覚障害者誘導用ブロックの整備) H25年度 852施設 → H32年度 886施設 (障害者対応型便所の設置) H25年度 689施設 → H32年度 871施設 [KPI-18] (再掲)</p> <p>・ 全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合 H25年度 94% → H32年度 約100%</p>
<p>・ 都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化</p>	<p>[KPI-18]</p> <p>・ 都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率 (園路及び広場) H25年度 50% → H32年度 60% (駐車場) H25年度 57% → H32年度 60% (便所) H25年度 37% → H32年度 45%</p>
<p>・ 高齢者や障害者等が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するための歩行空間のバリアフリー化</p>	<p>[KPI-18]</p> <p>・ 特定道路におけるバリアフリー化率 H25年度 74% → H32年度 100%</p>
<p>・ 特定路外駐車場のバリアフリー化</p>	<p>[KPI-18]</p> <p>・ 特定路外駐車場のバリアフリー化率 H25年度 63% → H32年度 約82%</p>
<p>(美しい景観・良好な環境形成)</p>	
<p>・ 地域の特性にふさわしい良好な景観形成等の推進</p>	<p>[KPI-21]</p> <p>・ 景観計画に基づき取組を進める地域の数(市町村数) H26年度 66団体 → H32年度 93団体</p> <p>・ 近畿の港湾・河川区域等における放置艇隻数 H26年度 6,277隻 → H34年度 0隻</p>
<p>・ 人口減少等の社会情勢の変化を踏まえつつ、汚水処理の早期概成に向けて、地域の実情に応じた最適な汚水処理施設の整備を推進</p>	<p>[KPI-22]</p> <p>・ 汚水処理人口普及率 H25年度 約95% → H32年度 約99%</p>
<p>・ 沿道環境の改善(環境基準を達成していない地域を中心に、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備による市街地の通過交通の転換等を推進)</p>	
<p>(暮らしと産業を支える環境整備)</p>	
<p>・ 都市公園について、快適な都市環境の形成に資する整備、地域のニーズを踏まえた新たな利活用や都市の集約化に対応した再編を推進</p>	
<p>・ まちづくりと一体的となった駅の総合的な改善や子育て支援施設等の生活支援機能の付与による鉄道駅の地域総合拠点化</p>	
<p>・ 国公有財産の最適利用の観点を踏まえつつ、公共施設等の集約化・活用を推進</p>	
<p>・ 公的賃貸住宅団地の再生、福祉拠点化</p>	
<p>・ 公営住宅について老朽化ストックの建替えの機会を捉え、地域のニーズを踏まえつつ、事業主体の判断により、住戸内の段差解消、スロープ・エレベーターの設置など機能更新や集約・再編等を推進</p>	
<p>・ 幹線道路沿道等における産業用地の創出を推進・支援</p>	

期待されるストック効果

- ・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、下水道整備、無電柱化及び道の駅の整備などを実施し、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。

プロジェクト5-2:円滑に移動できる交通ネットワークの形成と地域産業を支える社会資本整備

課題と目指す姿

- ・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。
- ・これらを改善するため、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。

重点施策

- ・地域間を結ぶ基幹道路の整備や地域拠点施設へのアクセス道路・スマートICの整備を推進し、暮らし・地域産業を支える交通ネットワークの形成を図る。

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 暮らし産業を支える交通ネットワークの形成
 - 【生活交通ネットワーク構築支援等事業(京都府) (H27年度推進中)】
 - 【名古屋・大阪間の高速道路の最適交通分担を実現する交通需要マネジメント(奈良県) (H27年度調査検討中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

- 地域高規格道路の整備
 - 【第二阪和国道(一般国道26号第二阪和国道)(大阪府阪南市、岬町) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
 - 【第二阪和国道(一般国道26号和歌山岬道路)(大阪府岬町、和歌山県和歌山市) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
 - 【鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(浜坂道路(仮称)浜坂IC~余部IC)(兵庫県香美町、新温泉町) (H27年度工事中) [H29年度完成]】
- 幹線道路の整備
 - 【府県間道路(一般国道480号)(大阪府) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
 - 【鴨川東岸線(第二工区)の整備(京都府京都市) (H27年度工事中) [H29年度完成]】
 - 【一般国道303号道路整備事業(追分道路)(滋賀県高島市) (H27年度工事中) [H29年度完成]】
 - 【一般国道422号道路整備事業(大石東バイパス)(滋賀県大津市) (H27年度工事中) [H30年度完成]】
 - 【主要地方道大津信楽線道路整備事業(平野・黄瀬工区)(滋賀県大津市) (H27年度工事中) [H30年度完成]】
- 幹線道路の拡幅事業
 - 【一般国道175号平野拡幅(兵庫県神戸市) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
- スマートインターチェンジの整備
 - 【一般県道丁野虎姫長浜線道路整備事業(小谷城スマートインターチェンジ)(滋賀県長浜市) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
 - 【近畿自動車道敦賀線敦賀南スマートインターチェンジ(福井県敦賀市) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
 - 【近畿自動車道敦賀線三方PAスマートインターチェンジ(仮称)(福井県若狭町) (H27年度用地取得中) [H29年度完成]】
- 鉄道ネットワークの充実
 - 【おおさか東線(大阪府大阪市、吹田市) (H27年度工事中) [H30年度完成] (再掲)】
- 暮らし産業を支える海と陸の結節点の強化
 - 【舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル(改良)事業(京都府舞鶴市) (H27年度工事中) [H28年度完成] (再掲)】

- 【敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業(福井県敦賀市)
(H27年度工事中)[H28年度完成](再掲)】
 - 【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)
(H27年度工事中)[H29年度完成](再掲)】
 - 【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)
(H27年度工事中)[H29年度完成](再掲)】
 - 【尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業(兵庫県尼崎市)
(H27年度工事中)[H29年度完成](再掲)】
 - 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) (H27年度工事中)[H29年度完成]】
- <平成32年度までに事業が完成予定>
- 高規格幹線道路の整備
 - 【中国横断自動車道姫路鳥取線(播磨新宮～山崎)(兵庫県たつの市、宍粟市)
(H27年度工事中)[H32年度完成]】
 - 交通ネットワークの形成
 - 【北大阪急行延伸(大阪府箕面市、豊中市) (H27年度測量設計中)[H32年度完成]】
 - 暮らし産業を支える海と陸の結節点の強化
 - 【堺泉北港助松地区国際物流ターミナル整備事業(大阪府高石市)
(H27年度工事中)[H31年度完成](再掲)】

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

- 地域高規格道路の整備
 - 【東播磨南北道路(北工区)(兵庫県加古川市他)
(H27年度測量設計中)[H30年代完成]】
- 幹線道路の整備
 - 【一般県道福井森田丸岡線(福井県福井市、坂井市) (H27年度工事中)[H30年代完成]】
 - 【一般県道常神三方線(福井県若狭町) (H27年度測量設計中)[H30年代完成]】
 - 【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)
(H27年度用地取得中)[H30年代完成]】
 - 【小倉西舞鶴線(白鳥トンネル)(京都府舞鶴市) (H27年度測量設計中)[H30年代完成]】
 - 【一般国道423号法貴バイパス(京都府亀岡市) (H27年度測量設計中)[H30年代完成]】
 - 【(都)片岡栗東線整備事業(滋賀県栗東市、守山市) (H27年度工事中)[H30年代完成]】
 - 【府県間道路(一般国道371号)(大阪府、和歌山県) (H27年度工事中)[H30年代完成]】
- 街路の整備
 - 【御陵山崎線(第3工区)(京都府長岡京市) (H27年度測量設計中)[H33年度完成]】
- 生活道路の整備
 - 【生活拠点と幹線道路を結ぶ道路及び日常生活に必要なバス路線の狭隘区間の整備(白浜久木線他)(和歌山県)
(H27年度工事中)[H30年代完成]】
- 鉄道ネットワークの充実
 - 【北陸新幹線(金沢・敦賀)の整備(福井県) (H27年度工事中)[H34年度末完成](再掲)】
- 暮らし産業を支える海と陸の結節点の強化
 - 【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)
(H27年度工事中)[H33年度完成](再掲)】
 - 【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)
(H27年度工事中)[H33年度完成](再掲)】
 - 【和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業(和歌山県和歌山市)
(H27年度工事中)[H36年度完成]】

<平成30年代以降完成予定>

- 暮らし産業を支える海と陸の結節点の強化
 - 【柴山港柴山地区避難港整備事業(兵庫県香美町) (H27年度工事中)[H30年代以降完成]】

<完成時期未定>

- 地域高規格道路の整備
 - 【甲賀湖南道路(一般国道1号栗東水口道路Ⅰ・Ⅱ)(滋賀県湖南市、栗東市)
(H27年度工事中)】
 - 【甲賀湖南道路(一般国道1号水口道路)(滋賀県甲賀市、湖南市) (H27年度工事中)】
 - 【琵琶湖西縦貫道路(一般国道161号湖北バイパス)(滋賀県高島市) (H27年度工事中)】
 - 【琵琶湖西縦貫道路(一般国道161号小松拡幅)(滋賀県高島市、大津市) (H27年度工事中)】
 - 【琵琶湖西縦貫道路(一般国道161号湖西道路(真野～坂本北)4車線化)(滋賀県大津市)
(H27年度測量設計中)】

- 【東播丹波連絡道路(一般国道 175 号西脇北バイパス)(兵庫県西脇市) (H27 年度工事中)】
- 【福井港丸岡インター連絡道路(福井県坂井市) (H27 年度測量設計中)(再掲)】
- 幹線道路の整備
 - 【一般国道2号相生有年道路(兵庫県相生市、赤穂市) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道8号福井バイパス(福井県) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道8号野洲栗東バイパス(滋賀県野洲市、栗東市) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道8号米原バイパス(滋賀県) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道8号塩津バイパス(滋賀県長浜市) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道9号福知山道路(京都府福知山市) (H27 年度測量設計中)】
 - 【一般国道 25 号斑鳩バイパス(奈良県斑鳩町) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道 27 号西舞鶴道路(京都府舞鶴市) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道 28 号洲本バイパス(兵庫県洲本市) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道 29 号姫路北バイパス(兵庫県姫路市) (H27 年度測量設計中)】
 - 【一般国道 42 号有田海南道路(和歌山県有田市、海南市) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道 42 号田辺西バイパス(和歌山県田辺市) (H27 年度用地取得中)】
 - 【一般国道 163 号木津東バイパス(京都府木津川市) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道 165 号香芝柏原改良(大阪府柏原市、奈良県香芝市) (H27 年度用地取得中)】
 - 【一般国道 165 号大和高田バイパス(奈良県) (H27 年度測量設計中)】
 - 【一般国道 175 号神出バイパス(兵庫県神戸市) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道 176 号名塩道路(兵庫県西宮市、宝塚市) (H27 年度工事中)】
 - 【一般国道 307 号信楽道路(滋賀県甲賀市) (H27 年度工事中)】
- 幹線道路の拡幅事業
 - 【一般国道 24 号寺田拡幅(京都府城陽市) (H27 年度用地取得中)】
 - 【一般国道 42 号冷水拡幅(和歌山県海南市) (H27 年度工事中)】
- 幹線道路の局所改良等
 - 【一般国道2号加古川バイパスリニューアル(兵庫県) (H27 年度測量設計中)】
 - 【一般国道2号姫路バイパス(兵庫県) (H27 年度用地取得中)】
 - 【一般国道8号米原貨物ターミナルアクセス(滋賀県米原市) (H27 年度測量設計中)】
 - 【一般国道9号京都西立体交差(京都府京都市) (H27 年度測量設計中)】
 - 【一般国道9号夜久野改良(京都府福知山市) (H27 年度用地取得中)】
 - 【一般国道 24 号大和街道環境整備(和歌山県橋本市) (H27 年度用地取得中)】
 - 【一般国道 25 号名阪道路(奈良県) (H27 年度工事中)】
- 高規格幹線道路へのアクセス道路の整備
 - 【一般国道 24 号城陽IC関連寺田地区改良(京都府城陽市) (H27 年度工事中)】

重点施策	指標
(暮らし・地域産業を支える交通ネットワークの形成)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や病院等の日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、隘路の解消を図るため現道拡幅及びバイパス整備等を推進 ・ 地域間を結ぶ基幹道路の整備 ・ 地域拠点施設へのアクセス道路・スマートICの整備 ・ 道路整備と併せて、交通行動を促すTDM²²(交通需要マネジメント)の推進等により、中心市街地等の渋滞ピークの平準化、事故の削減を図る ・ 鉄道ネットワークの充実 ・ バス等の公共交通を確保・維持することにより、安全・安心で暮らしやすい地域社会の形成を促進する ・ 地域経済を支える産業の活性化を促進するために海上物流の効率化を図る(再掲) 	
(交通結節点の改善)	

²² TDM: Transportation Demand Management の略称。道路交通混雑の解消・緩和のため、自動車を含む各種交通機関の輸送効率の向上や需要の調整を図る施策の総称。

<ul style="list-style-type: none"> ・地域の実情に鑑み、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえた上での、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設における優先的なバリアフリー化(再掲) 	<ul style="list-style-type: none"> ・一定の旅客施設のバリアフリー化数(再掲) (段差解消) H25年度 762施設 → H32年度 886施設 (視覚障害者誘導用ブロックの整備) H25年度 852施設 → H32年度 886施設 (障害者対応型便所の設置) H25年度 689施設 → H32年度 871施設
---	--

期待されるストック効果

- ・大阪南部と和歌山を結ぶ第二阪和国道の段階的な整備に伴い、沿線地域では住宅開発が進み、H15～H27で開発地人口が約2倍(阪南スカイタウン2,874人→4,697人)、約4倍(リフレ岬283人→1,175人)、H15～H26で約12倍(ふじと台139戸→1,602戸)と大幅に増加している。今後も地方部と都市部や地域の拠点間のアクセス強化を図り、圏域の対流を促進させることで、地域産業の活性化や若者の定住促進、高齢者にやさしい社会など、誰もが生き生きと豊かに暮らせる社会の実現が期待される。

<関連する民間投資等の動き>

- ・ふじと台地区では、近年大型商業施設や新駅の開業など開発が進んでおり、H29年度末までに新規分譲住宅用地、商業施設用地の開発工事完了が予定されている。これらの動きも踏まえて、第二阪和国道 一般国道26号第二阪和国道、和歌山岬道路の整備を推進。
- ・H29に新温泉町初となる道の駅「山陰海岸ジオパーク浜坂の郷(仮称)」のオープンが予定されている。これらの動きも踏まえて、鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)(浜坂道路浜坂IC～余部IC)の整備を推進。
- ・大津南部地域において民間企業が工業、住宅、医療福祉施設から成る複合型団地を造成中であり、企業立地が予定されている。これらの動きも踏まえて、一般国道422号で大石東バイパスの整備を推進。
- ・長浜市が市立長浜病院の機能強化をH26.7に着手しており、また、H29.3には長浜市域に民間工場の増設及び周遊観光拠点として整備する道の駅の開設が予定されている。これらの動きも踏まえて、一般県道丁野虎姫長浜線道路整備事業(小谷城スマートインターチェンジ)の整備を推進。
- ・H27中に敦賀市産業団地の2区画を2企業に分譲(残2区画)等があり、今後更なる企業の立地等が進むことが見込まれる。これらの動きも踏まえて、近畿自動車道敦賀線敦賀南スマートインターチェンジの整備を推進。
- ・若狭路周遊観光のゲートウェイとして道の駅「三方五湖」がH27.3に開設されるとともに、若狭町の観光資源を有効に活用するために観光まちなみ魅力アップ事業として、周遊観光拠点や多目的交流広場が整備されている。(一部完成済み)これらの動きも踏まえて、近畿自動車道敦賀線三方PAスマートインターチェンジ(仮称)の整備を推進。
- ・播磨科学公園都市の産業用地及び住宅用地の分譲面積は、播磨自動車道の開通以降、着実に増加している。(H14時点27%・H24時点61%)これらの動きも踏まえて、中国横断自動車道姫路鳥取線(播磨新宮～山崎)の整備を推進。
- ・現在、加古川市臨海部の民間企業が製造・食品に関連する生産拠点の集約・建設を計画している。これらの動きも踏まえて、兵庫県が東播磨南北道路(北工区)の整備を推進。
- ・三方PAスマートインターチェンジ(仮称)及び周辺道路の整備との相乗効果により、地域の観光振興策と連携した観光誘客の増大が見込まれる。これらの動きも踏まえて、一般県道常神三方線の整備を推進。
- ・琵琶湖湖南地域に大規模な工業団地が計画(事業主体未定)されており、草津市にある既存工業団地内の大手家電メーカーマザー工場においては、20万台の増産を進め年間100万台の生産を計画している。これらの動きも踏まえて、大津能登川長浜線(山手幹線)の整備を推進。
- ・舞鶴国際ふ頭を基軸とした物流企業が進出しており、周辺工業団地において倉庫が新設されるなど、物流拠点の集積が進んでいる。これらの動きを踏まえて、小倉西舞鶴線(白鳥トンネル)の整備を推進。
- ・亀岡市内の工業団地において、企業立地が進んでおり、H29に工場が完成する予定である。これらの動きを踏まえて、一般国道423号法貴バイパスの整備を推進。
- ・化学製品会社が橋本市と進出協定を結び、H28の操業開始に向けた計画を予定している。これらの動きも踏まえて、大阪府と和歌山県との府県間道路である一般国道371号および一般国道480号の整備を推進。

※JCT・IC名称は仮称の場合がある。

重点目標6：人と自然が共生する持続可能な社会の形成

プロジェクト6-1：自然との共生の推進と循環型社会の形成

課題と目指す姿

- ・将来にわたり保全すべき自然環境や優れた自然条件を有している地域を核として自然環境の保全・再生を進めるとともに、良好な港湾・海洋環境の形成、生物多様性の確保など流域圏を一体的に捉えた環境再生への取組等、圏域全体で取り組む社会の形成が必要である。併せて、健全な水循環の維持又は回復や循環型社会の形成を目指す。
- ・都市や交通分野における温室効果ガス排出量を大幅削減する「緩和策」による都市・地域構造の変革や中長期的なライフスタイルの変化を通じた低炭素社会の実現を図る。

重点施策

- ・河川を軸とした多様な生物の生息・生育環境を保全・再生するとともに、良好な港湾・海洋環境の形成のための取組を推進する。また、都市公園の整備等を推進し、水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境を形成する。
- ・水質が悪化している都市河川において、下水道整備と連携した水質改善を推進する。
- ・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など循環型社会の形成に向けた取組を推進する。
- ・陸・海・空の輸送モード及び各種設備の省エネルギー化や交通流対策等による物流の効率化を促進するなど、環境負荷の少ない物流の実現を図る。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)

[22] 汚水処理人口普及率(再掲)	【H25年度 約95% → H32年度 約99%】
[23] 下水汚泥エネルギー化率	【H25年度 約14% → H32年度 約34%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■ 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の推進(兵庫県他) (H27年度推進中)】
- 【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の推進(大阪府他) (H27年度推進中)】
- 【「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の推進(大阪府他) (H27年度推進中)】
- 【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の推進(大阪府他) (H27年度推進中)】

■ 地球温暖化緩和策・適応策の推進

- 【名古屋・大阪間の高速道路の最適交通分担を実現する交通需要マネジメント(奈良県) (H27年度調査検討中)(再掲)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■ 自然環境の保全・再生・創出・管理の推進

- 【淀川河川公園事業 背割堤地区(京都府八幡市) (H27年度工事中) [H28年度完成]】
- 【尼崎の森中央緑地都市公園事業(兵庫県尼崎市) (H27年度工事中) [H29年度完成]】

■ 循環型社会の形成

- 【洛西浄化センター下水汚泥固形燃料化事業(京都府) (H27年度工事中) [H28年度完成]】

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

■循環型社会の形成

【廃棄物埋立護岸整備事業(兵庫県、大阪府、大阪府大阪市、兵庫県神戸市)

(H27年度工事中) [H30年代完成]

<完成時期未定>

■自然環境の保全・再生・創出・管理の推進

【大和川自然再生(大阪府大阪市他)

(H27年度工事中)

【淀川ワンド・干潟・たまり保全(大阪府高槻市他)

(H27年度工事中)

【淀川鶴殿ヨシ原保全(大阪府高槻市)

(H27年度工事中)

【淀川魚ののぼりやすい川づくり(京都府京都市他)

(H27年度工事中)

【野洲川自然再生(滋賀県守山市)

(H27年度工事中)

【猪名川自然再生(兵庫県伊丹市他)

(H27年度工事中)

【加古川自然再生(兵庫県加古川市他)

(H27年度工事中)

【揖保川自然再生(兵庫県たつの市他)

(H27年度工事中)

【円山川自然再生(兵庫県豊岡市)

(H27年度工事中)

【九頭竜川自然再生(福井県福井市)

(H27年度工事中)

【国営明石海峡公園事業 淡路地区(兵庫県淡路市) (H27年度工事中(一部開園中)) (再掲)

【国営明石海峡公園事業 神戸地区(兵庫県神戸市)

(H27年度工事中) [H28年度一部開園] (再掲)

【淀川河川公園事業(大阪府、京都府)

(H27年度工事中(一部開園中)) (再掲)

■健全な水循環の維持又は回復

【大和川水環境改善(大阪府、奈良県)

(H27年度工事中)

【紀の川水環境改善(内川浄化)(和歌山県和歌山市)

(H27年度工事中)

【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)

(H27年度工事中)

【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)

(H27年度工事中)

【既存施設の集約・再編】

(中長期的に事業を推進)

<完成時期未定>

■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向けた取組を実施

【九頭竜川直轄河川改修事業(福井県福井市)

(H27年度測量設計中)

【円山川直轄河川改修事業(兵庫県豊岡市)

(H27年度工事中)

重点施策	指標
(自然環境の保全・再生・創出・管理)	
<ul style="list-style-type: none"> 過去の開発等により失われた多様な生物の生息・生育環境である湿地について、地域の多様な主体と連携しつつ、再生等を推進することにより、生態系ネットワークを形成するとともに、地域の活性化を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> 河川を軸とした多様な生物の生息・生育環境を保全・再生する生態系ネットワーク形成に向けた取組(特に重要な水系における湿地の再生の割合) H26年度 約5割 → H32年度 約6.1割 (広域的な生態系ネットワークの構築に向けた協議会の設置及び方針・目標の決定) H26年度 100% → H32年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 都市域において水と緑豊で魅力ある良好な都市環境を整備するため都市公園等の整備等を推進し、水と緑のネットワークの形成を推進 	
<ul style="list-style-type: none"> 良好な生物の生息・生育、繁殖環境の保全・再生を目指し、河川の自然再生を推進する 	
<ul style="list-style-type: none"> 藻場・干潟の造成や深掘り跡の埋め戻し等により、良好な海域環境を保全・再生・創出 	
(健全な水循環の維持又は回復)	
<ul style="list-style-type: none"> 湖沼や閉鎖性海域等の公共用水域における、既存の下水道施設の一部改造、運転管理の工夫による段階的・高度処理を含む高度処理の導入及び放流先の水域の状況に応じた順応的な水質管理等を通じた水質改善の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 良好な水環境創出のための高度処理実施率 H25年度 約58% → H32年度 約70%

<ul style="list-style-type: none"> 人口減少等の社会情勢の変化を踏まえつつ、汚水処理の早期概成に向けて、地域の実情に応じた最適な汚水処理施設の整備を推進(再掲) 	[KPI-22] <ul style="list-style-type: none"> 汚水処理人口普及率(再掲) H25年度 約95% → H32年度 約99%
<ul style="list-style-type: none"> 水質が悪化している都市河川において、下水道整備と連携した水質改善を推進する 	
(地球温暖化緩和策・適応策の推進)	
<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) 	[KPI-23] <ul style="list-style-type: none"> 下水汚泥エネルギー化率 H25年度 約14% → H32年度 約34%
<ul style="list-style-type: none"> 低炭素都市づくりの推進 (低炭素まちづくり計画に基づく取組を始めとした都市機能の集約化とこれと連携した公共交通機関の一体的な利用促進、都市のエネルギーシステムの効率化による低炭素化、ヒートアイランド対策等を推進するとともに、都市公園の整備、道路、港湾等の公共施設における緑化、民間緑地の確保を図り、都市緑化等による温室効果ガス吸収源対策を推進する) 	
<ul style="list-style-type: none"> 道路分野における地球温暖化対策の推進(地球温暖化対策として、道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく快適に走行できる道路とするため、交通流対策を推進) 	
(循環型社会の形成)	
<ul style="list-style-type: none"> 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(再掲) 	[KPI-23] <ul style="list-style-type: none"> 下水汚泥エネルギー化率(再掲) H25年度 約14% → H32年度 約34%
<ul style="list-style-type: none"> 港湾の整備に伴う浚渫土砂や循環利用のできない廃棄物等について最終処分の実施が困難となる状況を回避するために海面処分場を計画的に整備する 	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	

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

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。

(2) 社会資本整備への多様な主体の参画と関係機関との連携強化

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とともに、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が重要である。

このため、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、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、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、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。

(3) 社会資本整備に関する情報基盤の強化

社会資本に関する様々な情報を効率的、効果的に地理空間情報と重ね合わせ共有化する取組を引き続き推進するとともに、総合的にワンストップで検索・入手・利用できる環境を整え、利用者の利便性向上を図るなどにより利活用を推進し、社会資本のストック効果を最大限に引き出す。その際には、社会資本に関する様々な情報の時系列的な変化を分かりやすく「見える化」したり、情報の内容・提供の仕方について国民生活や社会経済活動との関係で利用者が実感できるよう工夫するとともに、様々な情報の複合的な活用によるイノベーションが効果的に発現されるようにするなど、情報の提供者と利用者の双方にとって利用価値を高める情報基盤の在り方について研究開発を進めていくことも重要な課題である。

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。地籍整備を重点的に推進するとともに、所有者の所在の把握が難しい土地の増加への対応方策の検討等が進められる必要がある。

(4) 関西広域地方計画など他の計画との整合性と他ブロックとの連携

関西広域地方計画と調和を図り、地方版まち・ひと・しごと創生総合戦略や国土強靱化地域計画など、各地域で策定される計画と連携して取組を進める。

また、本重点計画の実行を図っていくに当たっては、近畿ブロック内の様々な事業分野間の連携はもとより、北陸、中部、中国、四国の隣接ブロックとの連携強化を図り、広域的な施策を進める。

(5) 効果的・効率的な社会資本整備のための技術研究開発の推進

持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現するため、技術研究開発の成果を活用し、社会資本整備を効果的かつ効率的に進めることが必要である。そのために、以下のとおり総合的な取組を推進する。

- ① 効果的かつ効率的な社会資本の維持管理・更新を実現するため、技術研究開発の促進、円滑な現場展開など、新技術の開発・導入を推進する。
- ② 自然災害に対する強靱な国土を実現するため、今後、発生が危惧される大規模な地震、津波、風水害等に対する施設整備等のハード対策と警戒避難体制の充実等のソフト対策に関する技術の高度化を図る。また、発災時における被災状況の迅速な把握や円滑な情報共有・提供を可能とするような技術開発にも取り組む。さらに、短時間で観測が可能な最新の気象レーダ技術であるフェーズドアレイレーダーネットワークを用いた実証実験を進め、集中豪雨対策支援システムを開発する等、ソフト面の整備も推進する。
- ③ 高度交通システムを実現するため、ICTや高度な制御技術を活用し、事故防止・事故の被害軽減、効果的かつ円滑な人流・物流に係る技術開発を推進する。
- ④ 豊かで活力のある持続可能な成長を実現するエネルギー・環境先進社会を実現するとともに、新たな成長産業や市場を創出するため、革新的技術による再生可能エネルギーの供給拡大、エネルギー源・資源の多様化、海洋の戦略的な開発・利用・保全を推進する。
- ⑤ オープンデータ・ビッグデータの活用の推進、世界一安全で災害に強い社会を実現するため、情報の入手・利用環境の整備、信頼性の向上を図るとともに、先導的土木事業にCIMを導入し、調査・計画・設計から維持管理に至るプロセスのシームレス化を図る。また、ICTやロボット技術等を活用した情報化施工・無人化施工等の更なる高度化や、建築分野におけるBIMの導入事例の蓄積を図る。

(6) 社会資本整備を支える担い手の確保・育成及び生産性向上の取組

防災・減災、老朽化対策など、建設企業は地域の守り手となるとともに、我が国の活力ある未来を築く社会資本整備を支える大きな役割を担っている。地域に密着した防災・減災対策やメンテナンスへの対応を含め、将来にわたる社会資本整備の着実な実施を図るためには、人口減少社会も見据えた現場の生産性の向上を図りつつ、産業政策の観点からも、現場の担い手を安定的かつ持続的に確保・育成していくことが不可欠である。

担い手確保・育成対策については、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、CIMの導入等の新技術・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。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) 災害時における民間等の参画による社会資本整備の推進

災害時に被災した道路施設、河川管理施設、港湾施設などを迅速に機能回復させるためには、建設会社の協力が必要不可欠である。社会資本整備を担う建設会社が「災害時事業継続計画(BCP)」の策定を促進することで、災害対応の円滑な実施と地域防災力の向上を図るとともに、建設会社の信頼性や社会的評価の一層の向上に努める。