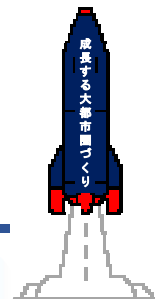


## 第2章 4つのテーマ



### 1 成長する大都市圏づくり

本県は、日本一の産業集積を誇る世界でも有数な産業圏域であり、今後とも諸外国との厳しい国際競争に打ち勝ち、日本経済を支える大きな核として発展していくためには、陸・海・空の総合的な社会基盤の拡充により、強靱なサプライチェーンの構築や生産性の向上を図り、国際競争力の強化に取り組む必要がある。

また、リニア中央新幹線開業による巨大な都市圏の誕生というインパクトを最大限活用して、人流・物流を活性化し、愛知のさらなる発展につなげていくために、道路、鉄道、港湾、空港などのインフラ整備を始め、あらゆる分野の施策を推進することで、民間投資を誘発し、愛知の活力を一層高める持続的なまちづくりを進める必要がある。

このため、ストック効果の高い社会資本の整備により、陸・海・空一体の国際競争力を高めるとともに、まちを活性化する「成長する大都市圏づくり」に向けた取組を計画的に進めていく。

#### (1) 陸・海・空一体の国際競争力を高める

リニア開業により、三大都市圏を結ぶ世界に類を見ない魅力的な経済集積圏となる「日本中央回廊」が形成される。これにより、日本全体の経済・社会に大きな波及効果がもたらされるため、「道路ネットワーク」「鉄道」「港湾」「空港」が一体となる広域交通ネットワークの整備や機能強化を進め、国際競争力を高めていく。

#### ① 広域道路ネットワークの強化

本県が、「産業首都あいち」として我が国の経済成長を牽引していくためには、平時・災害時を問わない安定的な輸送を確保する重要物流道路を整備し、機能強化を推進するなど、物流の効率化を図り、国際競争力を強化していく必要がある。

このため、広域道路ネットワークの強化に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消、暫定車線区間の多車線化の取組を進める。さらに高規格道路を補完し、都市・地域間の交流・連携などの役割を担う直轄国道の整備を促進していく。

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"><li>・西知多道路の整備、名岐道路の整備及び名豊道路の4車線化の加速</li><li>・名古屋駅と名古屋高速道路とのアクセス向上の推進</li><li>・浜松湖西豊橋道路、一宮西港道路及び名古屋三河道路の早期事業化に向けた取組の推進</li><li>・新東名高速道路の6車線化の促進</li><li>・高規格道路を補完する国道153号豊田北バイパス及び国道155号豊田南バイパスの整備、国道302号の4車線化など直轄国道の整備促進</li><li>・その他、衣浦豊田道路、名浜道路など一般広域道路の整備推進</li></ul>	指標1※

※備考欄の指標番号は、第4章にまとめて記載した取組指標の番号を示す。



JCT整備  
(国道 247 号 西知多道路 東海 JCT)



4 車線化  
(国道 23 号 名豊道路 豊橋 BP)

## ② IC・空港・港湾へのアクセス強化

リニア開業による『日本中央回廊』形成後においても、本県が引き続きモノづくりを中心とした産業の中核として日本の成長をリードし、厳しい国際競争に打ち勝つためには、経済活動の効率性や生産性の向上に加え、観光交流の促進など、産業集積や交流人口を更に拡大させていく必要がある。

このため、広域道路ネットワークの強化に加え、高規格道路のインターチェンジへの連結性を高めるアクセス道路の整備や、空港・港湾などの国際物流・交流拠点と連携したアクセス道路の整備を進めるなど、陸・海・空一体となった広域交通ネットワークの強化に取り組んでいく。

また、高速道路を有効活用し、地域経済の活性化や利便性の向上を推進するため、スマートインターチェンジの整備を促進していく。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・西知多道路の整備、名岐道路の整備及び名豊道路の 4 車線化の加速【再掲】</li> <li>・浜松湖西豊橋道路、一宮西港道路及び名古屋三河道路の早期事業化に向けた取組の推進【再掲】</li> <li>・国道 302 号の全線 4 車線化など直轄国道の整備促進【再掲】</li> <li>・国道 151 号、国道 247 号、国道 419 号、県道蒲郡碧南線などの整備推進</li> <li>・(仮称) 東郷スマートインターチェンジ、岡崎阿知和スマートインターチェンジ (仮称)、豊橋新城スマートインターチェンジ (仮称)、尾張一宮 PA・スマートインターチェンジ (仮称) の整備促進</li> </ul>	<p>指標 2</p>

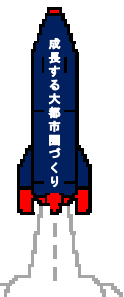


空港アクセス道路の整備  
(国道 247 号 西知多道路 常滑 JCT (仮称))



港湾アクセス道路の整備  
(国道 419 号 高浜拡幅 蛇拔高架橋)





### ③ 生産・開発拠点を結ぶ道路ネットワークの強化

本県の更なる国際競争力強化に向けては、広域道路ネットワークの強化や、IC・空港・港湾へのアクセス道路の強化に加え、生産・開発拠点へのアクセス性の向上も含めた、サプライチェーン全体の強化が必要である。

このため、工業団地の造成など民間投資と連携したアクセス道路の整備に加え、産業集積地や研究開発拠点へのアクセス強化に資する幹線道路ネットワークの強化に取り組んでいく。

＜具体的な取組内容＞	備考
・ 国道 155 号、国道 301 号、県道名古屋岡崎線、県道瀬戸大府東海線、県道東三河環状線などの整備推進	指標 3

現道の混雑状況



バイパス整備  
(国道 301 号 根引・林添バイパス)



4 車線化  
(県道名古屋岡崎線 刈谷市内)



4 車線化  
(国道 155 号 布袋拡幅)



現道拡幅  
(県道瀬戸大府東海線 瀬戸工区)

#### 【コラム①】建設部門 3 局の組織について

愛知県建設局、都市・交通局、建築局の建設部門 3 局がまとまって、この 1 つの方針を作成しています。

2025 年 4 月 1 日現在、建設局は、職員数 1,210 名（本庁課室：11、地方機関の事務所、支所、出張所：17）、都市交通局は、職員数 283 名（本庁課室：10、地方機関の港務所、出張所：3）、建築局は、職員数 178 名（本庁課室：5）となっています。この内、2025 年 4 月からは、「豊田加茂建設事務所 研究開発施設関連道路出張所」を新たに開所するなど、施策に連携した体制をとっています。

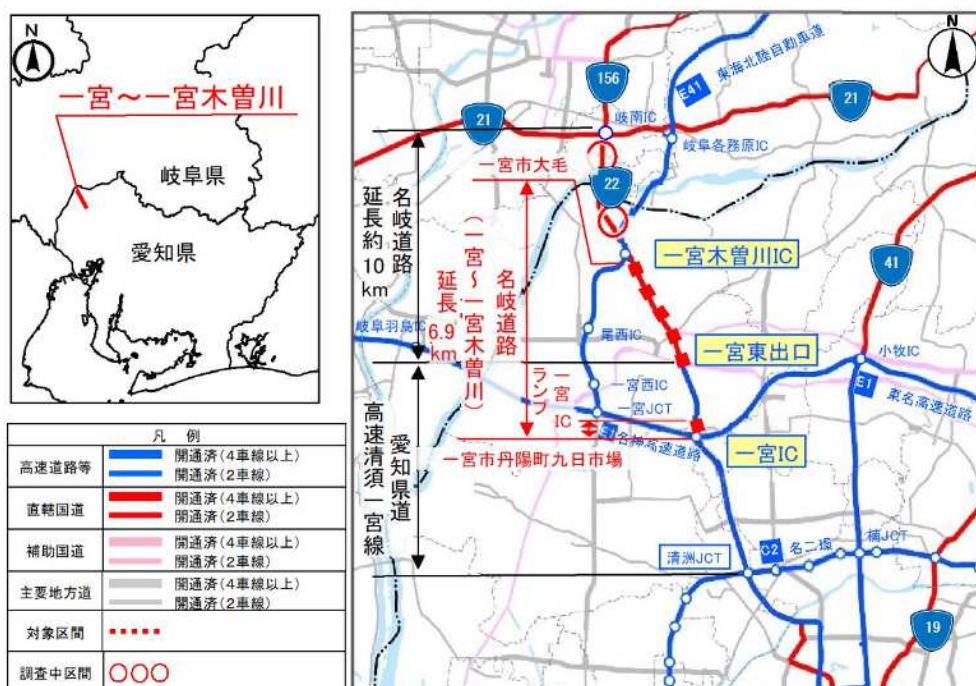
#### ④ 都市高速道路の充実・強化

名古屋高速道路公社では、リニア開業による波及効果を最大限に活かし、人流・物流をより一層促進し、産業を支えるため、都市高速道路機能の更なる充実・強化に取り組んでいる。このなかで、都心アクセス事業については、新洲崎、黄金、栄の各地区において、引き続き、着実に整備を進める。また、名岐道路については、国土交通省の公共事業と公社による有料道路事業との合併施行に向け、有料道路事業の事業化の手続き等が進められている。

<具体的な取組内容>	備考
名古屋高速道路 ・都心アクセス事業の推進 ・名古屋都心と周辺地域を結ぶ道路ネットワーク強化（名岐道路）	—

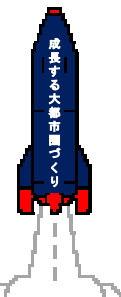


名古屋高速道路 都心アクセス事業の推進



名古屋都心と周辺地域を結ぶネットワーク強化（名岐道路）





## ⑤ その他の有料道路の機能充実

愛知県道路公社では、知多半島道路を始めとする知多4路線（知多半島道路、南知多道路、知多横断道路、中部国際空港連絡道路）の利便性向上に取り組んでいる。

具体的には、引き続き、民間活力も活用しながら武豊北インターチェンジ（IC）や阿久比パーキングエリア（PA）上りの新設、また、大府西IC出口の渋滞緩和を図るため伊勢湾岸自動車道と直結する大府西連絡路の整備などの取組を推進していく。

＜具体的な取組内容＞	備考
・ 武豊北ICや阿久比PA上りの新設 ・ 大府西連絡路の新設	—



武豊北IC



大府西IC出口の渋滞状況

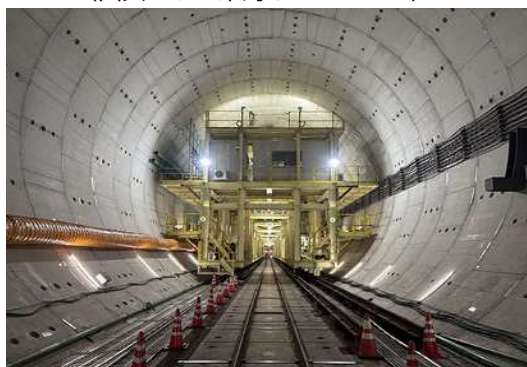
## ⑥ リニア中央新幹線の建設促進

リニア開業により、東京・名古屋・大阪間の時間距離を大幅に短縮し、3大都市圏を結ぶ日本中央回廊が誕生する。リニアは、中部国際空港、新東名高速道路などとともに広域的な交流の基盤となる高速交通ネットワークを形成し、本県の経済・社会に大きな効果をもたらすことが期待されており、県内では名古屋駅の地下でリニア中央新幹線ターミナル駅の新設工事が進められているほか、約25kmのトンネル全線で工事着手されているところである。一方で、東京・名古屋間の開業時期は、当初予定されていた2027年から遅れることが判明しており、この遅れを開業に向けた準備期間が長くなったものと捉え、その効果を最大化できるよう、東京・名古屋間開業、その後の全線開業も見据えながら、引き続きリニア建設促進に取り組んでいく。

＜具体的な取組内容＞	備考
・ リニア沿線の都府県と連携した東京から大阪までの早期全線整備に向けた取組の促進	—



名古屋駅（東工区）（2025 年 3 月時点）  
（出典：ＪＲ東海ホームページ）



中央新幹線第一中京圏トンネル（坂下西工区）  
（2025 年 3 月時点）  
（出典：ＪＲ東海ホームページ）

## ⑦ リニア中央新幹線開業を見据えた公共交通ネットワークの充実・強化

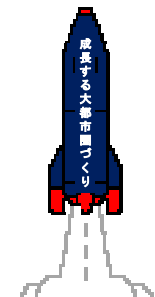
リニア開業により、東京・名古屋間の所要時間が約 40 分へと大幅に短縮される。この時間短縮効果を最大限に活かし、より広域的に波及させるためには、県の玄関口となる名古屋駅の乗換利便性やアクセス利便性の向上を図るとともに、名古屋駅と各地域を繋ぐ公共交通ネットワークの充実・強化に取り組んでいく必要がある。

このため、複雑で入り組んだ構造となっている名古屋駅について、分かりやすい乗換空間の形成を図るとともに、名古屋駅からの 40 分交通圏の拡大や中部国際空港アクセスの向上による利便性の高い公共交通ネットワークの構築に取り組んでいく。

加えて、リニア開業後も三河地域における広域的な移動を支える交通手段となる東海道新幹線について、その利活用に向けた取組を地元市町村等と連携しながら進めるとともに、県内新幹線駅への停車列車の増便などについて、事業者へ働きかけていく。

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・わかりやすい乗換空間「ターミナルスクエア」の形成や名鉄名古屋駅地区再開発計画などによる名古屋駅のスーパーターミナル化、名古屋駅と豊田市間の速達化、中部国際空港などへのアクセス向上、東海道新幹線駅の利活用の促進</li> <li>・ローカルからグローバルまでの活発な交流・対流を支える鉄道、バス、タクシーなどが相互に連携する取組の推進</li> <li>・公共交通による移動の利便性向上を図るためのMaaS※の普及促進</li> </ul>	—

※Mobility as a Service：出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせて一つの移動サービスとして捉えるもの



パース：ＪＲ名古屋駅中央コンコース（東側）から至東山線中央改札階段等方向を望む  
（出典：名古屋駅駅前広場の再整備プラン【中間とりまとめ】2019年1月（名古屋市））

## ⑧ 港湾の整備推進（名古屋港・衣浦港・三河港）

本県が強い産業競争力で、これからも日本の経済と産業の成長を牽引していくためには、世界規模で急速に進む貨物船の大型化やグローバルサプライチェーンの変化に対応し、効率的かつ安定的な海上輸送網を構築する必要がある。

このため、国際物流の結節点・産業拠点となる名古屋港、衣浦港及び三河港において、港湾利用者のニーズや社会経済環境の変化に応じた港湾施設の整備を進め、港湾物流機能の強化に取り組んでいく。

併せて、ＡＩやＩｏＴなどの情報通信技術を活用して自動化コンテナターミナルを始めとした港湾のスマート化や既存港湾施設の再編・高度利用を進め、港湾全体の利便性・安全性・生産性を最大限に高めていく。

4つのテーマ（1/4）

## 第2章

＜具体的な取組内容＞	備考
（名古屋港・衣浦港・三河港） ・港湾施設（岸壁やふ頭用地、臨港道路、荷役機械等）の整備による港湾物流機能の強化 ・情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 ・港湾で発生する浚渫土砂の適正な処分	指標 4



日本初の自動化コンテナターミナル  
（名古屋港飛島ふ頭南側コンテナターミナル）

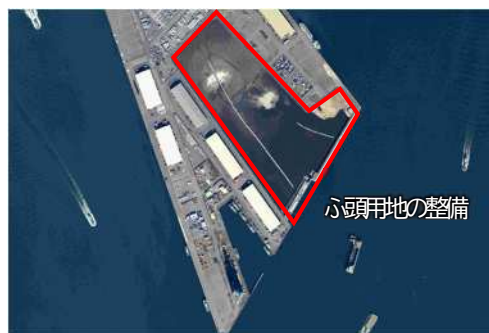


自働搬送台車(AGV)と遠隔自働 RTG





名古屋港飛島ふ頭



名古屋港金城ふ頭



ふ頭用地の整備  
(衣浦港中央ふ頭西地区)



臨港道路の整備  
(衣浦港武豊地区 武豊線)



ふ頭用地の整備  
(三河港蒲郡地区)

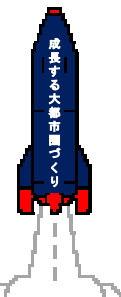


岸壁・ふ頭用地の整備  
(三河港明海地区)



(三河港神野地区)





## ⑨ 中部国際空港の第二滑走路の整備促進

中部国際空港は、2005 年の開港以来、国際拠点空港として、国内外のヒト・モノの交流に大きく貢献している。今後、リニア開業により「日本中央回廊」が形成され、人流・物流が劇的に拡大することとなる。この地域はその中核として、航空需要の増加はもちろんのこと、我が国の発展をさらに牽引していくことが見込まれ、中部国際空港は、その空の玄関口として愛知県や国の成長を支えていくことが期待される。

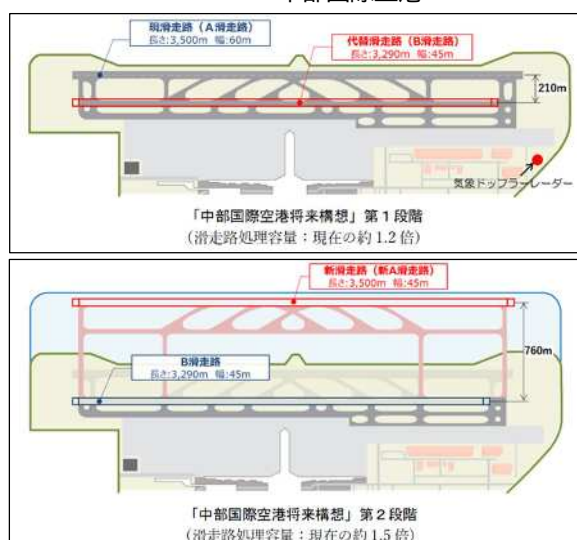
中部国際空港では、現滑走路の大規模補修や空港の完全 24 時間運用の実現などの課題に対応するため、2025 年 4 月から「中部国際空港の将来構想」の第 1 段階である代替滑走路の 2027 年度供用開始に向けて工事が開始された。

また、中部国際空港沖では、名古屋港から発生する浚せつ土砂を処分するための新たな埋立地の整備が進められており、「中部国際空港の将来構想」の第 2 段階の滑走路としての活用が期待されている。

中部国際空港が、国際拠点空港としての役割を十分に発揮していくため、中部国際空港の第二滑走路の整備を始めとする機能強化の早期実現を推進するとともに、エアポートセールスやインバウンド需要を取り込むためのプロモーション事業など、関係者との連携による利用促進にも取り組んでいく。



中部国際空港

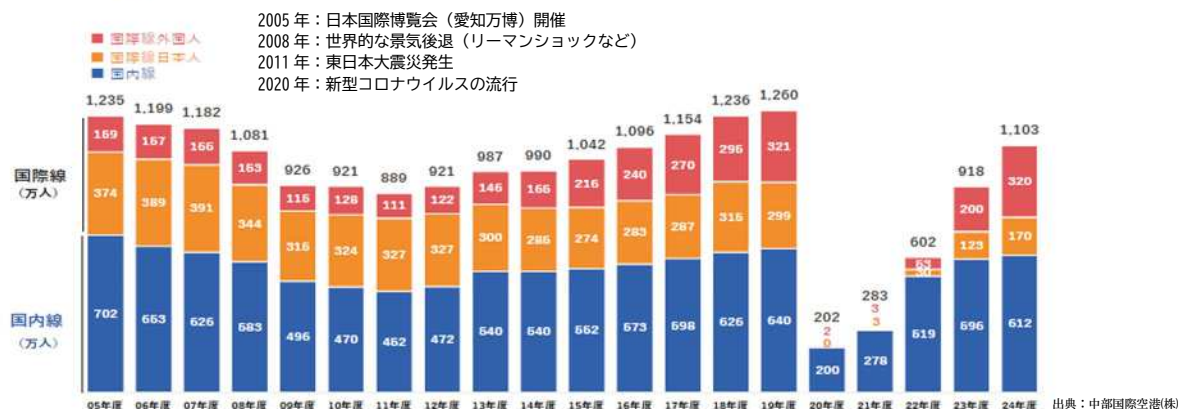


4CCTEマ(1/4)

第2章

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 第二滑走路の整備を始めとする機能強化に向けた国等に対する強力な働きかけの実施</li><li>・ さらなる需要拡大に向けた関係者との連携による利用促進の実施</li></ul>	—

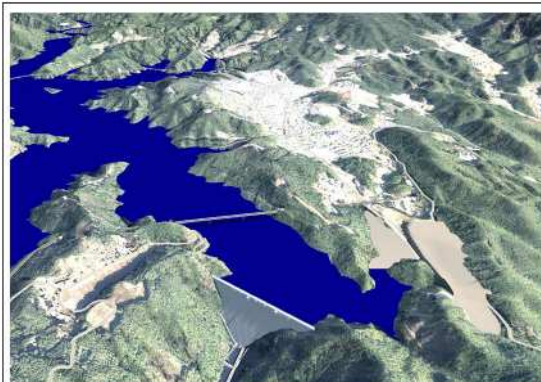
中部国際空港における旅客数の推移



## ⑩ 水資源の安定確保

水資源は、県民の豊かな生活や産業の発展に欠かせない資源であり、「日本一元気なあいち」を支えていくためには、安定的に確保していく必要がある。

とりわけ、近年、地球規模の気候変動の影響を受け、少雨の年と多雨の年との降水量の差が大きくなり、一年の中でも、集中豪雨が頻発する一方で、梅雨時でも雨が降らないなど、雨の降り方にばらつきが生じている。この影響により水供給能力が低下し、渇水による県民生活や産業活動への影響が懸念されることから、引き続き水資源の安定的な確保に取り組んでいく。



設楽ダム完成イメージ

(出典：中部地方整備局設楽ダム工事事務所ホームページ)

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・長期的な視点に立った水資源の安定確保に向けた対策の検討・調整</li> <li>・設楽ダム建設事業の着実な推進に向けた国との調整</li> <li>・木曽川水系連絡導水路事業の着実な推進に向けた国、水資源機構との調整</li> <li>・木曽川水系、矢作川水系、豊川水系の各水系における水利用の調整</li> <li>・水源地域の振興を図るための道路や上下水道などの基盤整備の促進</li> <li>・水の大切さについての啓発の実施</li> <li>・ダムを観光資源として活かした取組など地域の活性化に資するソフト面の振興策の促進</li> </ul>	—

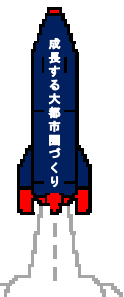


満水時の宇連ダム



2019年5月 貯水率0%となった宇連ダム





## (2) まちを活性化

人口減少・少子高齢化等の地域の様々な課題解決に向けて、都市のコンパクト化や、公共交通ネットワークの形成・維持、官民連携の取組を推進するなど、持続可能なまちづくりを推進し、まちを活性化させていく。

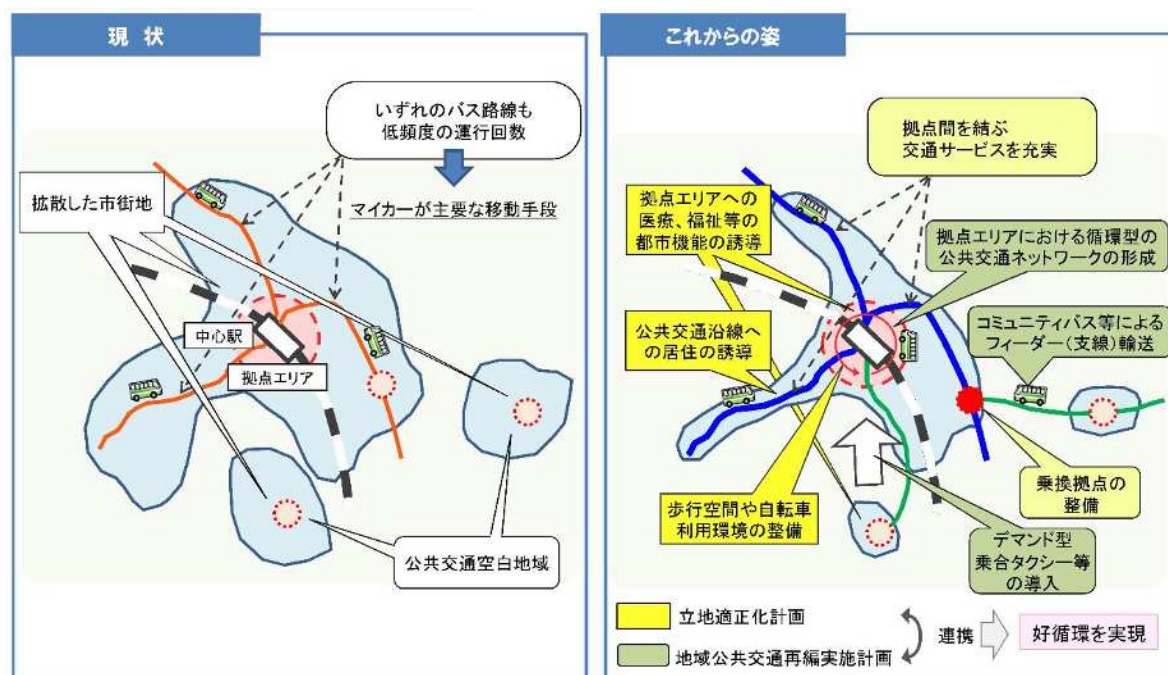
### ① 集約型まちづくりの推進

本県では、人口減少・高齢化の進行などに伴い、一定の人口集積に支えられ成り立っている商業、医療、福祉などの都市機能や公共交通の維持が困難となることで、日々の生活に必要なサービスが十分提供できなくなるなどの問題が懸念されている。

このため、駅前を中心市街地などの拠点エリアに都市機能を誘導し、その周辺に居住を誘導するコンパクトなまちづくりと、それら拠点間が公共交通などの交通軸で結ばれた公共交通ネットワークの構築により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めていく。

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"><li>・市町村が作成する立地適正化計画※の策定・見直しの支援</li><li>・立地適正化計画に位置付けられた、都市再生整備計画に基づき実施される事業への重点支援</li><li>・集約型まちづくりの推進に資する土地区画整理事業への支援</li><li>・交通圏全体を見据え、地域公共交通ネットワークの形成を目指した国・県・市町村・交通事業者などが連携・協働した取組の推進</li></ul>	—

※商業、医療、福祉等のさまざまな都市機能や居住を誘導する区域を定め、コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けた取り組みを推進しようとする計画。



「コンパクト+ネットワーク」のイメージ  
(出典：国土交通省ホームページ)

## ② スムーズな移動を提供する都市間・地域内道路ネットワークの強化

本県の総人口は、2020 年に初めて減少に転じた以降、これまで連続して減少している。このような中、各都市や地域の活力を維持・向上させるためには、人の交流を活性化させていくことが重要となる。

このため、県内各地における「集約型まちづくり」を始めとするまちづくりの取組状況や各都市の将来像を踏まえ、都市間や地域内の連携・交流を促進する道路ネットワークの整備など、交流圏域の拡大に向けた取組を進めていくとともに、日常生活を支える生活道路の整備にも取り組んでいく。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県道東三河環状線を始めとする環状道路や、国道 259 号、県道名古屋津島線、県道名古屋半田線など都市間連絡道路の整備推進</li> <li>・ 渋滞の著しい交差点の改良や狭隘な道路の拡幅、都市計画道路福岡線など土地区画整理事業と連携して進める道路整備など、地域全体における自動車交通の円滑化に資する道路の整備推進</li> </ul>	<p>指標 5</p>



バイパス整備  
(県道東三河環状線 大崎工区)



バイパス整備  
(県道名古屋津島線 七宝工区)

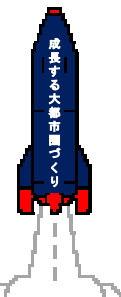


バイパス整備  
(都市計画道路 福岡線)



バイパス整備  
(県道扶桑各務原線 新愛岐大橋)





### ③ 有料道路コンセッションの取組継続

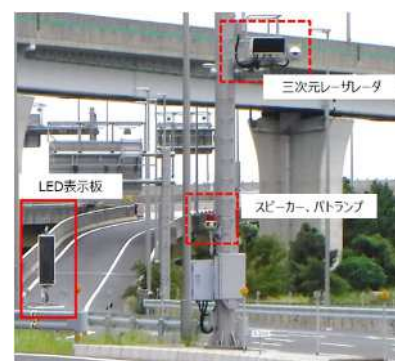
本県では、構造改革特区を活用した有料道路コンセッションの取組を進め、2016 年から全国初となる有料道路コンセッション事業を開始している。

民間事業者のノウハウや創意工夫により効率的な道路運営と、低廉で良質な道路サービスを提供しており、パーキングエリア（P A）における地域製品の P R イベントの開催や沿線地域の活性化を目的とした任意事業（愛知多の大地など）の取組実現による有料道路の利用促進、また、新技術を活用した有料道路の運営・維持管理の効率化や安全性の確保に取り組んでいく。

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"><li>・ P Aでの各種イベント開催（地域製品の P R など）による有料道路の利用促進</li><li>・ 任意事業（愛知多の大地など）の実現による有料道路の利用促進</li><li>・ 新技術を活用した有料道路の運営・維持管理の効率化や安全性の確保</li></ul>	—



地域製品の P R イベント開催状況（大府 P A 下り）



新技術活用事例（セントレア東 I C）

（三次元レーザーレーダーを用いた逆走車・誤進入歩行者防止システム）

運営・維持管理上の課題に対し、実際に使用しているインフラ施設を活用  
技術実証（愛知アクセラレートフィールド）から新技術を実装

#### ④ 公共交通ネットワークの形成

公共交通は、県民生活を支える移動手段であるとともに、観光を始めとする様々な分野と深く関わり、地域活性化の重要な役割を担っている。

このため、輸送資源を総動員して持続可能な公共交通ネットワークを構築し、県民の移動手段の確保に取り組んでいく。また、鉄道やバスなど公共交通ネットワークの充実を図るとともに、利便性の高い交通サービスの提供を促進することで交流を活発にし、愛知の更なる発展につなげていく。

鉄道輸送の安全確保についても、施設の耐震対策や浸水対策を進め、自然災害に備えるとともに、ホームドアの設置を促進し、利用者が安心して移動できる環境を整えていく。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の実情に応じた移動手段の確保に向けたA I オンデマンド交通や交通空白地有償旅客運送（公共ライドシェア）の普及促進</li> <li>・三セク鉄軌道事業者に対する会社運営への助言や利用促進活動、広域的・幹線的なバス路線の運行経費等の補助の実施</li> <li>・公共交通による移動の利便性向上を図るためのM a a Sの普及促進【再掲】</li> <li>・耐震対策・浸水対策やホームドアの設置を支援し、鉄道の安全性向上に向けた取組を促進</li> </ul>	—



愛知環状鉄道

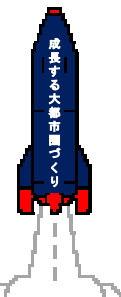


東部丘陵線（リニモ）



瀬戸市・尾張旭市におけるA I オンデマンド交通の実証実験





## ⑤ 鉄道高架事業の推進

鉄道駅周辺では、駅を中心に市街地が形成され、鉄道が都市の発展に大きな影響を与えてきた。一方で、道路交通の増大に伴い、主要な踏切では慢性的な交通渋滞が発生するとともに、鉄道により市街地が分断され、活力あるまちの発展に影響を及ぼしている。

このため、鉄道を高架化し、一定区間の踏切を除却することで、交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、鉄道駅周辺のまちづくりを進め、良好な都市基盤の整備に取り組んでいく。

<具体的な取組内容>	備考
・名鉄名古屋本線等知立駅付近、名鉄名古屋本線新清洲駅付近、ＪＲ武豊線半田駅付近など、都市内交通の円滑化を図る、まちづくりと一体となった鉄道高架事業の推進	指標 6



名鉄名古屋本線等知立駅付近  
連続立体交差事業



ＪＲ武豊線半田駅付近  
連続立体交差事業



鉄道高架事業の推進例(新清洲駅付近鉄道高架)

## ⑥ 適正な土地利用への誘導

今後の人口減少下における県土の荒廃などの新たな土地利用上の課題に対応するため、また、限られた資源である県土の総合的かつ計画的な利用を通じて、県土の安全性を高め、持続可能で豊かな県土を形成するため、愛知県国土利用計画及び愛知県土地利用基本計画に基づき、土地利用の動向を把握したうえで、適正な土地利用への誘導を図っていく。

また、県土の適正な利用を確保するため、民間事業者が行う土地開発行為に対して事前協議を行うとともに、土地取引においては届出義務を課し、土地の利用目的について審査を実施していく。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・県土利用に関する長期ビジョンである愛知県国土利用計画の広報・啓発や市町村計画策定の支援等</li> <li>・愛知県国土利用計画審議会を開催し、愛知県国土利用計画及び愛知県土地利用基本計画の調査審議を実施</li> <li>・愛知県土地利用基本計画で定める五地域（都市地域、農業地域、森林地域、自然公園地域、自然保全地域）それぞれを規制する法令を所管している行政部局間の調整を実施</li> <li>・愛知県土地開発行為に関する指導要綱に基づく土地開発行為の計画内容等に対する指導を実施</li> <li>・一定面積以上の土地取引について、契約締結後の届出義務を課し、その利用目的についての審査及び指導・助言を実施</li> </ul>	—

<都市地域>



<農業地域>



<森林地域>



<自然公園地域>

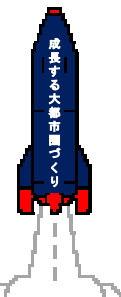


<自然保全地域>



愛知県土地利用基本計画 五地域のイメージ写真





## ⑦ 活力ある産業用地・適正な住宅用地の確保

本県は、日本のモノづくり産業の重要拠点であり、リニア開業などがもたらす産業の更なる発展を支えるため、産業用地や住宅用地の確保を進めていく必要がある。一方、人口減少社会が現実化する中で、持続可能なまちを形成していくことが求められており、適正な地域に適正な規模の産業用地や住宅用地を誘導していかなければならない。

そのため、公共交通網や広域交通体系などの既存ストックが活用でき、計画的に都市基盤施設が整備される地域において、災害リスクを踏まえつつ、市街化区域に編入し、土地区画整理事業等を促進する。

引き続き、産業用地や住宅用地の適正な確保を後押しし、更なる産業集積と持続可能なまちづくりの実現に取り組んでいく。

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 高速道路のインターチェンジ周辺や鉄道駅周辺など、既存ストックの活用が可能な地域で、基盤施設整備の確実性があると判断され、災害防止のための具体的な措置が講じられる区域での市街化区域への編入</li><li>・ 安全・安心な市街地を形成する土地区画整理事業等の促進</li><li>・ 産業・物流機能の強化に資する産業集積</li></ul>	—



工業集積地域（三河港）



土地区画整理事業による計画的な市街地整備  
（豊田四郷駅周辺地区）

## ⑧ 地籍整備の推進

土地の境界や権利関係が不明確な場合、建物の流出・消失などを伴う大規模災害時の早期復旧・復興や、公共事業や民間開発事業などの円滑化に大きな支障が生じる。

このため、一筆ごとの土地の地籍を明確にし、正確な土地情報を整備する地籍調査の推進に取り組んできた。地籍調査を実施する市町村は増加しており、引き続き市町村と連携しながら地籍調査の推進を図っていく。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地籍調査の速やかな実施に向け、公共事業と連携した地籍調査の提案など、実施主体の市町村に対する積極的な働きかけの実施</li> <li>・市町村職員を対象とした地籍調査の着手・再開に向けた技術・手法の提案や研修会の開催など、地籍調査の円滑な実施に向けた支援</li> <li>・公共事業等における用地測量の成果を活用した国土調査法第19条第5項申請※の積極的な活用</li> </ul>	—

※国土調査法では、土地に関する様々な測量・調査の成果について、その精度・正確さが国土調査と同等以上の場合に、当該成果を国土交通大臣が指定することにより国土調査の成果と同様に取り扱うことができるとしており、この指定を受けるための申請を「国土調査法第19条第5項申請」と呼んでいる。



地籍調査（測量工程）

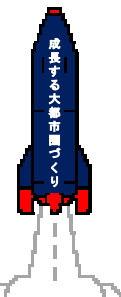


地籍標の例



地籍調査に関する研修会





## ⑨ 民間活力による県営住宅建替事業に伴う余剰地の活用

老朽化した県営住宅の建替においては、民間事業者のノウハウにより費用の縮減や事業期間の短縮に一定の効果が期待される場合、P F I 手法※を用いることとしており、2017 年度に事業着手した県営東浦住宅を始め、2024 年度までに 13 住宅 15 事業において、P F I 手法を活用している。

P F I 手法を活用した建替事業による住棟の高層集約化により余剰地が創出される場合は、その活用を P F I 本体事業に付帯する事業として位置づける。民間事業者には子育て支援施設など、周辺環境と調和し県営住宅の整備との相乗効果が見込まれる活用方法の提案を求めることにより、地域のまちづくりに貢献していく。

＜具体的な取組内容＞	備考
・ P F I 手法を活用した県営住宅の建替に際して、活用用地の創出が出来る場合には、付帯事業として地域ニーズに応じた施設導入を要求水準書に記載	指標 7

※公共施設等の整備・改修等事業を実施する手法の一つであり、施設の設計・建設等を民間の資金や経営能力、技術的能力などのノウハウを活用して行う事業手法。



P F I 方式整備等事業全体イメージ図  
(県営東浦住宅)



活用用地に立地した子育て支援施設  
(県営東浦住宅)

## 2 安全・安心な県土づくり

本県は、日本最大の海拔ゼロメートル地帯を有し、地震・津波・洪水等によって甚大な被害を受けやすい地域であり、切迫する南海トラフ地震などの大規模地震や、気候変動に伴う豪雨災害の激甚化・頻発化など“災害外力の増加”に対応するとともに、進行するインフラ老朽化に伴う“災害耐力の低下”を踏まえた対策を講じる必要がある。

直面する課題やリスクから県民の生命・財産を守り、産業・経済活動への影響を最小限にするため、事前防災対策による国土強靱化の取組を一層推進するとともに、依然厳しい交通事故情勢を踏まえ、全ての人々が安全で快適に利用できる道路交通環境の実現を図るなど、安全・安心な社会の形成が必要である。

このため、防災、減災対策及びインフラ老朽化対策により国土強靱化の更なる加速化・深化を図るとともに、交通安全対策を強化する「安全・安心な県土づくり」に向けた取組を計画的に進めていく。

### （１）防災、減災対策（地震・津波対策、気象災害対策）を加速

大規模自然災害等が発生した場合にも、県民の生命・財産と県民生活や地域産業を守るとともに、迅速な復旧・復興を果たし、中部圏の社会経済活動を確実に維持するため、“災害外力の増加”への対応強化、さらには、事前復興まちづくりへの支援など、ハード・ソフトの両輪で防災、減災対策を加速し取り組んでいく。

特に、道路については、高規格道路から防災拠点に至る緊急輸送道路の機能確保が重要で、橋梁、法面、交差点、歩道、上下水道、砂防、公園、港湾など一連区間にある構造物や施設の防災機能の強化を施策間連携によって図っていく。

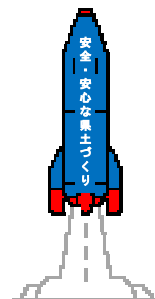
#### ① 迅速な復旧・復興を支える道路整備

南海トラフ地震などの災害が発生した場合、本県は日本最大の海拔ゼロメートル地帯や中山間地域、半島部などの地理的に条件が厳しい地域を抱えており、被害予測は死者数・建物被害ともに甚大で、県民生活や経済活動に深刻な影響が生じることが懸念されている。

このため、災害発生時の円滑な救助・救急活動や救急物資輸送を支え、被災後の社会機能維持を可能とする緊急輸送道路の整備や、損傷を限定的なものに留め、速やかな機能回復が可能となるよう、橋梁の耐震性の強化を推進していく。

＜具体的な取組内容＞	備考
・道路拡幅やバイパス整備による緊急輸送道路の整備推進、海拔ゼロメートル地帯などの甚大な被害の恐れがある地域や中山間地域及び半島部などにおける道路網の整備推進 ・緊急輸送道路の橋梁における地震対策の推進	指標 8 9





橋梁の架け替え（国道 155 号 信濃橋）



橋梁の耐震補強（県道豊橋渥美線 紙田川橋）

## ② 河川・海岸施設の耐震化

本県は、日本最大の海拔ゼロメートル地帯を有するとともに、河口部に人口、資産、社会資本が集積しており、南海トラフ地震などの巨大地震が発生した場合、堤防が沈下することによる浸水や、津波による人的被害、建物被害が甚大となるなど、県民生活や経済活動に深刻な影響を及ぼすことが懸念される。

このため、県民の生命と財産を守り、安定的な産業活動を維持する河川・海岸施設の地震・津波対策に取り組んでいく。

津波により堤防等が流失するなど、甚大な被害につながる恐れがある箇所については、粘り強い構造とする堤防強化等に取り組んでいく。

＜具体的な取組内容＞	備考
・地震・津波などによる甚大な被害の恐れのある区間の河川・海岸堤防や老朽化が進んでいる水門・陸閘などの耐震化の推進	指標 10
・津波到達時間の短い水門・陸閘の自動閉鎖化・遠隔操作化の推進	11
	12



河川堤防の耐震化  
（新川）



水門等の耐震化及び自動閉鎖化  
（神戸川 神戸川樋門）



水門等の耐震化及び自動閉鎖化  
(美浜海岸 布土川樋門)



海岸堤防の耐震化  
(豊橋海岸杉山地区)



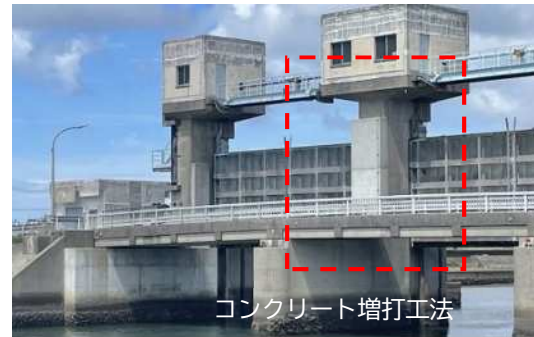
海岸堤防の耐震化  
(衣浦港海岸)



海岸堤防の耐震化  
(一色漁港海岸)



海岸堤防の新設  
(赤羽根漁港海岸)



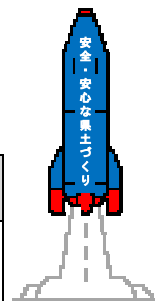
海岸水門の耐震化  
(福江港海岸)

### ③ 港湾・漁港施設の耐震化

港湾には、電力や燃料の供給インフラが集積していることから、地震・津波により港湾施設が被災した場合は、県全体の社会経済活動に影響を及ぼし、復旧にも長期間を要することが懸念される。また、漁港では被災後の水産業の早期回復のための拠点整備が課題となっている。

このことから、発災直後の避難から港湾物流機能・水産物流通機能の早期復旧までを効果的に進めるための体制を強化するとともに、港湾・漁港施設の耐震化など、被災後も社会経済活動を維持できる災害に強い港湾・漁港の実現に取り組んでいく。





＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾・漁港施設の耐震化の推進</li> <li>・港湾機能継続計画（港湾BCP）※・漁港業務継続計画（漁港BCP）※に基づく取組の推進及びPDCAサイクルを進める中での取組の精査・更新・充実</li> </ul>	指標 13

※大規模災害発生直後でも一定の港湾及び漁港機能を維持するとともに、港湾物流機能及び水産物流機能の早期回復を図るための計画。



漁港施設(岸壁・防波堤)の耐震化  
(赤羽根漁港)



港湾BCPワークショップの様子  
(三河港)

#### ④ 上下水道施設の耐震化

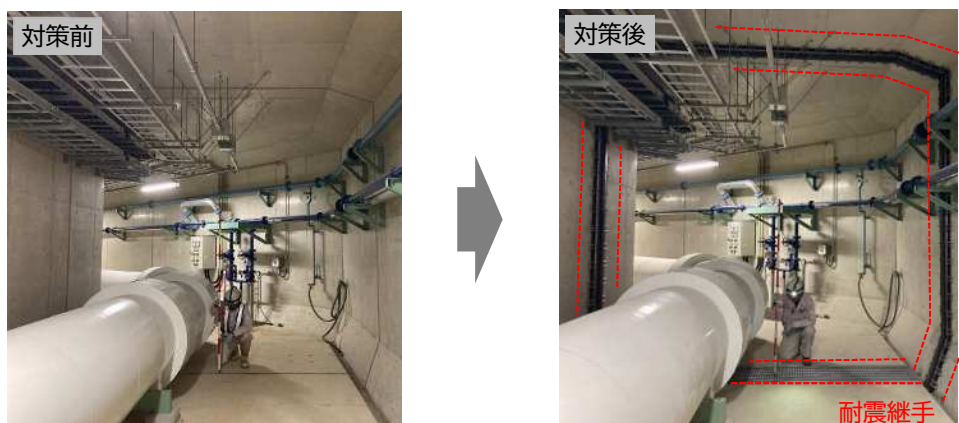
令和6年能登半島地震では、耐震化を実施していた施設では概ね機能が確保できていたものの、耐震化未実施であった基幹施設等で被害が生じたことで広範囲での断水や下水管内の滞水が発生した事例があった。これらを教訓に、災害に強い上下水道システムの構築に向けて、上下水道の地震対策を強化する必要がある。

このため、「上下水道耐震化計画」に基づき、浄水場や下水処理場及びそれらの施設に直結した管路など、上下水道システムの急所となる施設の耐震化と、災害時の拠点となる避難所や病院など重要施設に接続する上下水道管路等の一体的な耐震化に取り組んでいく。

本県の流域下水道では、災害時においても下水処理能力を確保するため、あいち防災アクションプランによる処理場施設の耐震化に取り組んでいく。また、管路施設についてはマンホール浮上対策にも取り組み、災害時の道路の通行機能を確保する。

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水処理機能及び汚泥処理機能の確保のため、処理場施設の耐震化を推進</li> <li>・道路の通行機能の確保のため、マンホール浮上対策を推進</li> <li>・地震発生時の下水処理機能の迅速な回復を図るための流域下水道事業継続計画（流域下水道BCP）※の充実</li> <li>・上下水道事業一体での災害対応訓練の実施</li> <li>・市町村等が実施する上下水道施設の耐震化に係る取組の支援</li> </ul>	指標 14 15

※大規模地震等の自然災害により下水道施設が被災した場合でも、速やかに下水道が果たすべき機能を維持・回復することを目的とした計画。



管廊耐震工事（矢作川浄化センター）

## ⑤ 住宅・建築物の耐震化

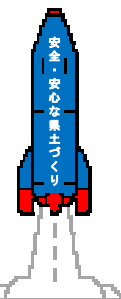
住宅や建築物は、日常生活などを支えるかけがえのない空間である。南海トラフ地震などの災害から県民の生命・財産を守り、安全を確保するため、耐震診断や耐震改修等について、一層の啓発活動を行う。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅の耐震診断、補強設計、耐震改修、段階的耐震改修、耐震シェルター整備、除却費補助の実施</li> <li>・建築物の耐震診断、耐震改修、除却費補助の実施</li> </ul>	—



住宅の耐震改修（民間木造住宅）





## ⑥ 無電柱化の推進

道路上の電線、電柱は、景観を損なうだけではなく、歩行者や車椅子等の通行の妨げとなり、地震や風水害などの災害時には、電柱が倒れ、緊急車両などの通行に支障が生じるなどの影響が想定される。

このため、緊急輸送道路等の防災性の向上に加え、安全かつ円滑な交通確保、良好な景観形成を図るため、電線管理者等と連携を図り道路の無電柱化に取り組んでいく。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 緊急輸送道路における無電柱化の重点的な推進</li><li>・ 安全で円滑な交通の確保、景観形成、観光振興などに資する無電柱化の計画的な推進</li></ul>	指標 16



電線共同溝整備による無電柱化 県道岡崎幸田線（岡崎市）

## ⑦ 防災・減災に資する緑とオープンスペースの保全と創出

都市の緑とオープンスペースは、県民の活動の場・憩いの場などの平常時の利用に加え、災害時の避難地や避難路、火災の延焼の遅延や防止のための空間、救援活動の復旧・復興活動の拠点、雨水の浸透・貯留による洪水被害の軽減、土砂災害の防止や被害の軽減、防災教育の場など様々な機能を有している。

都市公園は、緑とオープンスペースを兼ね備え、供用エリアの拡大そのものが、避難地、避難路および救援活動の拠点としての防災機能の拡大を果たすことになるため、引き続き、都市公園の整備を推進し、緑とオープンスペースの保全と創出に取り組んでいく。

＜具体的な取組内容＞	備考
・ 緊急避難場所や防災活動拠点として活用される都市公園の供用エリア拡大	指標 17



避難場所として活用可能なオープンスペース  
(大高緑地)



防災活動拠点として活用可能な駐車場  
(愛・地球博記念公園)

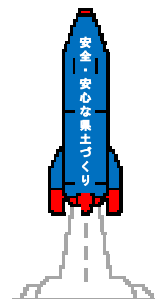
## ⑧ 洪水対策（流域治水）

地球温暖化などの気候変動の影響に伴い、短時間豪雨の発生頻度や降雨量の増加、台風の強大化など気象災害は激甚化・頻発化しており、そのリスクが非常に高まっている。さらに、本県は、日本一の産業集積地であり、産業・経済の牽引役を果たしている一方で、日本最大の海拔ゼロメートル地帯をかかえ、洪水等によるリスクが高い地域でもあるため、ひとたび水害が発生すると、企業のサプライチェーンの寸断等により大きな経済損失を受けるおそれがある。

このため、県民の生命と財産を守り、安定的な経済活動を支えるよう、事前防災対策として流域のあらゆる関係者が協働してハード・ソフト一体となった流域治水の取組を推進し、洪水対策に取り組んでいく。

また、主要河川を対象として気候変動を踏まえた新たな河川計画の策定を進める。

＜具体的な取組内容＞	備考
(ハード対策) ・ 庄内川、矢作川、豊川など一級河川（直轄区間）の整備促進 ・ 河川整備計画に基づく事前防災対策の推進（河道拡幅、放水路整備など） ・ 河川内における堆積土砂の浚渫や樹木伐採など適切な河道の維持	指標 18 19



整備前



整備後

河道拡幅・護岸整備等の河川改修（天白川）

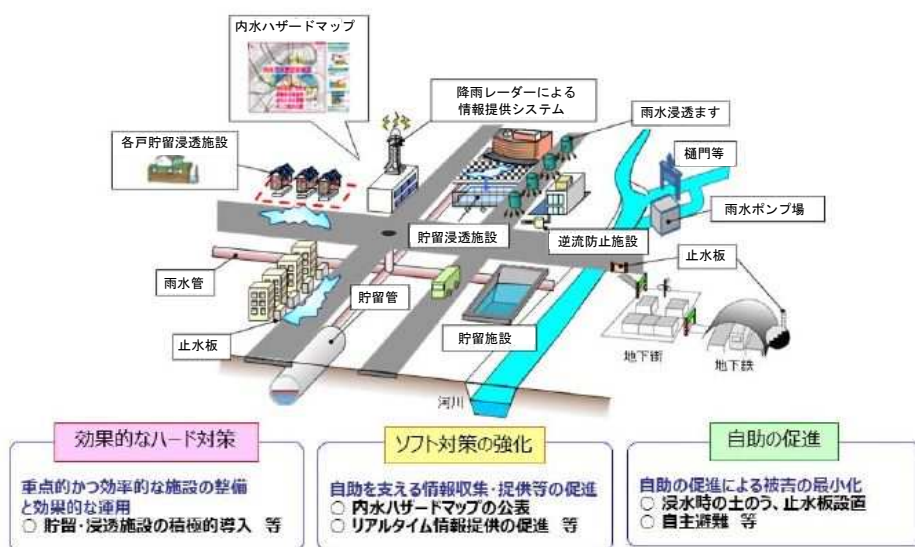


放水路整備（野府川（日光川2号放水路））



地下河川整備（柳生川）

<具体的な取組内容>	備考
<p>(流域対策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地など内水氾濫による浸水被害を軽減するための市町村が実施する雨水ポンプ場、管渠、雨水貯留施設などの整備促進</li> </ul>	—



※出典：国土交通省 web サイト

下水道による総合的な浸水対策



北名古屋市給食センター雨水調整池  
(北名古屋市)



<具体的な取組内容>	備考
<p>(ソフト対策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水浸水想定区域などの水害リスク情報の発信</li> <li>・ハザードマップの作成支援</li> <li>・水位計や河川監視カメラによる河川情報提供の強化</li> <li>・行政と地域住民が協働して自助行動できる住民層を育む「みずから守るプログラム」の推進</li> <li>・浸水リスクを考慮した立地適正化計画の展開</li> <li>・要配慮者利用施設避難確保計画の作成支援</li> </ul>	—



みずから守るプログラムの取組



危機管理型水位計の設置事例（西古瀬川）

## 【コラム②】「第1次国土強靱化実施中期計画」について

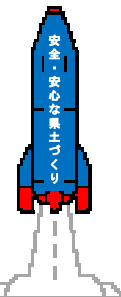
2025年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」（計画期間：2026年度～2030年度）は、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」（2018年12月閣議決定）、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（2020年12月閣議決定）に続く計画として、策定されたものです。

ハード・ソフト両面からの国土強靱化施策が着実に効果を発揮している中、施策の一層の重点化を図るとともに、組織の枠を超えた施策連携型の国土強靱化を推進し、災害に屈しない強靱な国土づくりを進めることとしています。

なお、「災害外力・耐力の変化への対応」、「人口減少等の社会状況の変化への対応」、「事業実施環境への対応」における一つの取組として、「フェーズフリー※対策やその仕組みづくり」が明記されています。

県民の生活と財産を守るとともに、日本の経済を牽引し、安定的な企業活動を支えるため、この「フェーズフリー」の考えを積極的に導入し、「国土強靱化」と「生産性向上」の両輪をしっかりと進めていきたいと思います。

※平時と災害時の境界をなくし普段利用している商品やサービスが災害時に適切に使えるようにする価値を表した言葉



## ⑨ 高潮対策

地球温暖化などによる海面上昇や、気象災害の激甚化・頻発化に伴う高潮・高波リスクが非常に高まっている中、本県では、堤防背後地に住宅や企業が立地し、かつ、港湾の堤外地には電力や燃料の供給インフラや自動車、コンテナヤードなどの産業機能が集積していることから、高潮・高波による大規模な浸水やコンテナ等の流出などの被害が懸念される。

このため、沿岸部に住む県民の生命と財産を守るとともに、安定的な企業活動を支える高潮・高波対策に取り組んでいく。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防背後地の被害が想定されるエリアにおける海岸堤防の嵩上げや河川堤防の嵩上げ、堤防護岸の補強・補修、排水機場の整備や維持管理の実施</li> <li>・遠州灘など沿岸部の砂浜を回復・保全し、波浪を減衰させる潜堤などの効果測定と状況に応じた対策の実施</li> <li>・衣浦港・三河港における高潮発生時の時間別行動計画（フェーズ別高潮・暴風対応計画）による直前予防措置の実施</li> <li>・港湾地域のすべての関係者が協働してハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」の考え方に基づく、総合的な防災・減災対策の実施</li> </ul>	<p>指標 20</p>

4つのテーマ(2/4)

## 第2章



整備前



整備後

河川堤防の嵩上げ（梅田川）



平成 21 年台風第 18 号 コンテナ散乱被害状況  
（三河港 神野地区）



コンテナ流出防止柵の整備  
（三河港 神野地区）

## ⑩ 土砂災害防止対策

本県は、山地丘陵部が県土の6割以上を占め、地質的にも複雑で脆弱な地域が多く、豪雨や地震により土砂災害が発生しやすい特徴がある。

さらに近年は、気候変動の影響などにより気象災害が激甚化・頻発化しており、土砂災害から県民の生命・財産を守り、安全・安心な生活を確保するため、土砂災害防止施設の整備によるハード対策や土砂災害に対する警戒避難体制の強化などのソフト対策に取り組んでいく。

＜具体的な取組内容＞	備考
<b>（ハード対策）</b> ・重要交通網、市町村役場・支所、重要なライフライン施設、要配慮者利用施設、避難所などの保全につながる防災・減災効果の高い箇所を重点とした土石流対策施設や急傾斜地崩壊防止施設などの整備推進	指標 21



整備前



整備後

砂防堰堤（力石川第7支川）の整備（豊田市）



避難所（小学校）

砂防堰堤（白山川第2支川）の整備（豊田市）

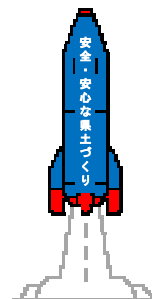


福祉センター

急傾斜地崩壊防止施設（中柴区域）の整備（岡崎市）

＜具体的な取組内容＞	備考
<b>（ソフト対策）</b> ・地形の改変に応じた土砂災害警戒区域等の見直しや高精度な地形図を用いて抽出した箇所の土砂災害警戒区域等の指定 ・土砂災害警戒情報の配信・精度向上 ・土砂災害監視システムの適切な維持・更新 ・円滑かつ迅速な避難のための要配慮者利用施設に係る避難確保計画の作成支援 ・世帯ごとの避難のタイミングや避難方法を示した「土砂災害マイ・ハザードマップ」の作成、避難訓練の実施などへの支援	指標 22





土砂災害警戒区域等の地元周知  
(オープンハウス方式による説明会)



土砂災害マイ・ハザードマップの作成体験  
(小学校への出前講座)

## ⑪ 道路の法面对策

集中豪雨や地震などによる道路への落石や崩土は、人命に直接関わる可能性があることに加えて、道路網が寸断されることによる地域の日常生活や社会経済活動に支障を及ぼすなど影響は大きい。

令和 6 年能登半島地震においても、水が集まりやすい沢埋めの高盛土が崩壊し、道路の通行機能に著しい障害が及んだところである。

このため、大規模災害時において救援活動や物資輸送を確保する必要がある緊急輸送道路等において、路線の重要度や緊急度を考慮しながら、落石や崩土などの道路災害の防止に向け、道路の法面对策に取り組んでいく。

4つのテーマ(2/4)

## 第2章

<具体的な取組内容>	備考
・ 緊急輸送道路等における落石等防止対策の重点的な実施	指標 23



対策前



対策後

落石等防止対策 (国道 151 号)

## ⑫ 盛土対策

2021 年 7 月に静岡県熱海市において発生した土石流災害を受け、全国一律の基準で盛土等を規制するため、宅地造成及び特定盛土等規制法（通称：盛土規制法）が施行された。

盛土等に起因する土砂災害から人命・財産を守るため、規制区域内において行われる盛土等に対し、許可制を通じて、安全性を確保するよう取り組んでいく。



2021 年 7 月静岡県熱海市  
（出典：国土交通省盛土規制法パンフレット）

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・規制区域内において行われる盛土等に対する適切な許可及び検査の実施</li> <li>・既存の盛土等について、安全性に関する調査の実施</li> </ul>	—

## ⑬ 事前復興まちづくりに向けた支援

南海トラフ地震などの災害に備え、「防災・減災対策」と並行して、事前に被災後の復興まちづくりを考えながら準備しておく「復興事前準備」の取組を進めることが重要である。

このため本県では、県・市町村職員の震災復興都市計画手続き等の円滑・迅速化を目的とした「震災復興都市計画模擬訓練」を開催することで、被災後の復興対応力の向上を図っていく。また、地域住民と市町村が協働して被災後のまちづくりを考えられるよう「事前復興まちづくり模擬訓練」を開催していく。さらに、被災時に甚大な被害が想定される密集市街地等を抽出し、都市計画上の位置付けや狭隘道路の有無など復興時に必要な情報を事前に整理しておく「震災復興検討地区カルテ」を市町村が作成できるよう支援していく。

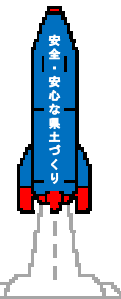
＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・震災復興都市計画模擬訓練の開催</li> <li>・市町村による事前復興まちづくり模擬訓練の支援</li> <li>・市町村による震災復興検討地区カルテ作成の支援</li> </ul>	—



震災復興都市計画模擬訓練



事前復興まちづくり模擬訓練



## (2) インフラ老朽化対策を加速

進行するインフラ老朽化に伴う“災害耐力の低下”が、将来の県民生活や社会経済活動に支障を与えないよう、長寿命化計画（個別施設計画）に基づき、持続可能なメンテナンスサイクルを確立し、より効率的な維持管理に取り組んでいく。

### ① メンテナンスサイクルの確実な実施

基準に基づいて施設を点検・診断し、適切な時期に補修等の必要な対策を行うとともに、点検・診断の結果や対策履歴等の情報を適切に管理・蓄積し、次の点検・診断に活用するメンテナンスサイクルの確実な実施に取り組んでいく。メンテナンスサイクルを継続することにより、施設の機能を持続的に確保するなど、計画的・効率的な維持管理を目指す。

また、施設特性に応じて、劣化の有無や兆候を可能な限り確認または予測して、異常が発生する前に補修・修繕等を実施することで、性能・機能の保持・回復を図る予防保全型の維持管理の推進に取り組んでいく。これにより施設の長寿命化を図り、維持・更新に係る経費の軽減・平準化を目指す。

#### 【道路施設】

本県が管理する国道・県道は延長約 4,600km あり、橋梁約 4,600 橋、トンネル 62 本など、膨大な道路施設を管理している。建設後 50 年以上経過した施設の割合は、20 年後には、橋梁は現在の約 5 割から約 8 割に、トンネルは現在の約 4 割から約 7 割に急増することとなり、老朽化対策が喫緊の課題となっている。

このため、道路構造物長寿命化計画に基づき、計画的・効率的に更新及び修繕を進めていく。

＜具体的な取組内容＞	備考
・「道路構造物長寿命化計画」に基づく点検・診断、措置、記録のメンテナンスサイクルの確実な実施による予防保全型の維持管理の推進 ・道路の改築計画に合わせた施設の修繕・更新、効率的な維持管理の実施	指標 24



再塗装工事（県道津島七宝名古屋線新御贄橋（津島市））



## 【河川・海岸施設】

本県の河川・海岸は、1953年の台風第13号、1959年の伊勢湾台風の2度に亘り大きな被害を受け、その災害復興により沿岸部の堤防、水門等の河川・海岸施設が築造された。そのため、築後60年を経過した施設が多く、長寿命化計画に基づき、予防保全型メンテナンスを実施している。

また、堤防や護岸については巡視や点検により、変状のある箇所の計画的な修繕を行うとともに、土砂の堆積や樹木の繁茂により、河川の断面が阻害されている区間などを把握し、流下能力を確保できるよう計画的な浚渫を実施していく。

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川管理施設、海岸保全施設の「長寿命化計画」に基づく点検・診断、措置、記録のメンテナンスサイクルの確実な実施による予防保全型の維持管理の推進</li> <li>・河川海岸堤防における日常の巡視・点検による施設状況の把握、緊急度を踏まえた計画的な補修・修繕の実施</li> </ul>	指標 25



1号主ポンプ設備（エンジン/減速機）  
（青木川放水路排水機場）



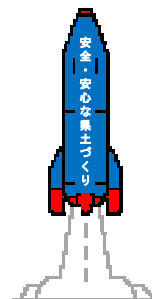
海岸堤防補修  
（三河港海岸 豊橋地区）

## 【砂防施設】

本県が管理する砂防関係施設は、砂防堰堤約1,100箇所、急傾斜地崩壊防止施設約560箇所などがあり、完成後50年を超える施設も数多く存在する。また、そのストックは年々増加しており、施設の老朽化が課題となっている。

近年、全国で土砂災害が多発している状況等を踏まえ、確実に砂防関係施設が機能するよう、「砂防関係施設長寿命化計画」に基づいて点検・診断し、適切な時期に補修等の対策を行う。

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・健全度評価で要対策となった砂防関係施設の改築・修繕工事の推進</li> </ul>	指標 26



砂防堰堤の改築工事（岩次洞堰堤）（小牧市）



急傾斜地崩壊防止施設の修繕工事（踊山区域）（岡崎市）

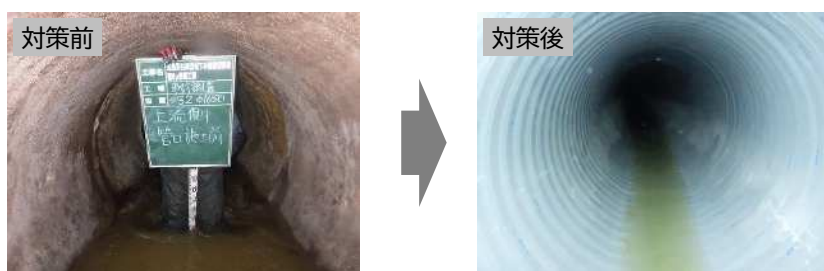
## 【上下水道施設】

本県の水道施設では、高度経済成長期に整備されたものが多く、随時更新を行っているものの、水道管では全体の約3割が法定耐用年数の40年を超過しており、年々その割合は上昇している。今後も水道水の安定供給を図るため、アセットマネジメントの実施等により、水道施設の計画的な更新を進めていく必要がある。

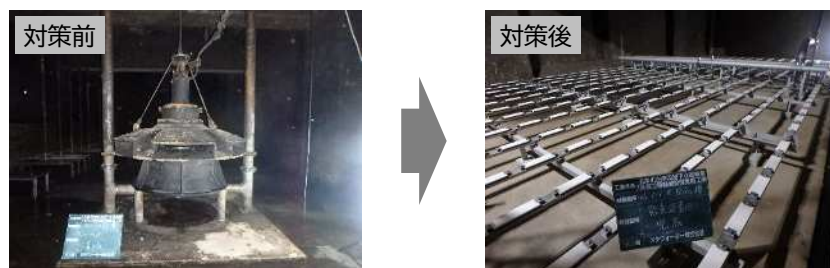
また、本県には11の流域下水道があるが、そのうち10流域下水道が供用開始から15年以上経過しており、機械・電気設備を中心に老朽化が進行している。公共下水道では、標準耐用年数50年を過ぎた管きょは約4%であるが、30年を過ぎたものは約3割にのぼり、今後老朽化が進行する見込みである。

また、県内下水道事業者が管理する下水道は、施設全体を対象として、点検・調査、修繕・改築を一体的に捉えリスク評価を行う、「下水道ストックマネジメント計画」を作成し、計画的かつ効率的に老朽化対策を実施する。なお、計画は継続的に見直し、維持管理・改築更新の最適化を図る。

＜具体的な取組内容＞	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本県が管理する流域下水道施設においては、長期的な施設の状態を予測し、点検・調査、修繕・改築を一体的に捉えた「下水道ストックマネジメント計画」に基づく計画的かつ効率的な老朽化対策の推進。</li> <li>・市町村等が実施する水道施設及び下水道施設の老朽化対策に係る取組の支援</li> </ul>	指標 27 28



管きよの劣化状況と対策工事（下水管きよ）



水処理施設反応槽設備の劣化状況と更新工事（下水処理場）



分配槽機械設備の劣化状況と更新工事（下水処理場）

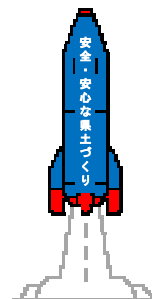
### 【港湾・漁港施設】

本県が管理する港湾・漁港は全 21 港あり、岸壁や物揚場、防波堤のほか、道路や橋梁、緑地、荷役機械など様々な施設を管理している。このうち、建設後 50 年以上経過した施設の割合は、今後 20 年後には現在の約 4 割から約 8 割に急増する。

このため、施設毎に維持管理方針や点検・修繕計画をとりまとめた「維持管理計画」（港湾施設）や「機能保全計画」（漁港施設）を作成し、これに基づき、計画的かつ効率的に老朽化対策を進めていく。なお、これらの計画は点検結果や技術革新等を踏まえて、適宜見直し、維持管理・改築更新の最適化を図っていく。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「維持管理計画」（港湾施設）及び「機能保全計画」（漁港施設）に基づく維持・更新に係る経費の一層の軽減と平準化、点検・診断、措置、記録のメンテナンスサイクルの確実な実施による施設の安全性の確保</li> <li>・施設の耐震化や改修などの質的向上を図る事業と連携した施設の更新とするなど、社会ニーズを踏まえた経済的・効率的な維持管理の推進</li> </ul>	<p>指標 29</p>





防波堤の補修  
(師崎港)



物揚場の補修  
(西幡豆漁港)

## 【県営名古屋空港】

県営名古屋空港は、県営空港として開港してから 20 年が経過し、空港施設の老朽化が進んでいる。特に国管理時代から引き継いで使用している施設は老朽化の進行が顕著である。

コミューター航空・ビジネス機の拠点としての空港の安全安心な運航を確保するため、必要な維持補修や大規模改修など、計画的・効率的に実施していく。

4Cのテーマ(2/4)

## 第2章

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広大な維持管理面積、運航時間外作業という時間的制約、施設ごとの施工条件などの特殊性を踏まえた「名古屋飛行場維持管理・更新計画書」に基づく定期点検の確実な実施</li> <li>・ 更新時期を的確に把握するため、点検結果や維持補修履歴などの収集・蓄積による施設の健全度の的確な把握</li> <li>・ 点検・診断、措置、記録のメンテナンスサイクルの確実な実施</li> </ul>	—



誘導路舗装の修繕



航空灯火の更新

## 【公園施設】

県営都市公園においては、遊具やトイレ、管理事務所等の公園施設の老朽化により、安全性、機能性、美観等が低下しており、都市公園の適正な管理による公園利用者の安全・安心の確保や公園施設に係るトータルコストの低減が求められている。

このため、愛知県公園施設長寿命化計画に基づき、計画的・効率的に更新及び修繕を進め、従来の機能不全施設を修繕する「事後保全型管理」から、施設の延命化を考慮した「予防保全型管理」を推進していく。

<具体的な取組内容>	備考
・愛知県公園施設長寿命化計画に基づく計画的・効率的な更新及び修繕の実施による予防保全型管理への移行	指標 30



トイレの更新（老朽化・バリアフリー化対策）  
（大高緑地）



休憩所の更新（老朽化対策）  
（小幡緑地）

### 【コラム③】日々の点検や巡視等について

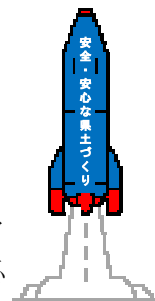
インフラの老朽化対策については、メンテナンスサイクルの確実な実施が重要ですが、その前提として、点検や巡視の業務が必須となります。例えば、道路の場合、落下物や舗装破損などが重大な事故につながることもあり、道路パトロール班と道路修理機動班が、日頃から道路の点検や維持修理を行っています。



道路パトロール班



道路修理機動班



## 【県営住宅】

愛知県営住宅は、1970年代に大量に建設されたストックを抱えており、これらのストックは、やがて老朽化により一斉に更新時期を迎える。こうした状況において、将来的に必要なとされる県営住宅の施設総量及び県営住宅ストック等の有効活用と長寿命化に向けた効果的な取組として「愛知県営住宅長寿命化計画（2020）」を策定しており、計画的な建替・改善等を行っている。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「愛知県営住宅長寿命化計画」に基づく計画的な定期点検や修繕の実施など予防保全型の維持管理の推進</li> <li>・屋根・外壁仕上げ材などの高耐久材料への更新、構造躯体の耐久性の確保などの長寿命化改善工事の実施</li> </ul>	指標 31



対策前



対策後

長寿命化改善工事（県営伝治山住宅）



### (3) 交通安全対策を強化

交通事故件数は減少傾向にはあるものの、依然として多くの事故が発生しており、交通安全対策の推進は急務である。交通事故から県民を守るため、交差点の改良や歩道の設置、カラー舗装や路面標示などの対策と併せ、歩行者優先の道づくりの推進や、安全で快適な自転車利用環境を創出するなど交通安全対策の強化に取り組んでいく。

#### ① 幹線道路における交通事故対策の推進

本県における交通事故死者数は、2024 年には 141 人にものぼり、依然として厳しい状況が続いている。特に死亡事故の約半数は幹線道路に集中しており、原因を踏まえた対策が必要である。

このため、事故の発生状況やビックデータから導き出した潜在的な危険箇所に着目し、交通事故の発生割合が高い区間等を事故危険箇所として抽出し、効率的・効果的な交通事故対策に取り組んでいく。

＜具体的な取組内容＞	備考
・ 交差点の改良や歩道設置などの抜本対策と、事故危険箇所等におけるカラー舗装や路面標示などの速効対策の併用による機動的な対策の推進	指標 32



対策前



対策後

交差点改良による抜本対策（県道岡崎碧南線 碧南駅西交差点）

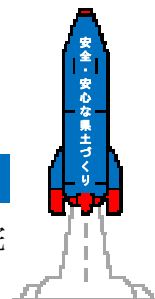


対策前



対策後

カラー舗装等による速効対策（県道一宮津島線 大牧交差点）



## ② 歩行者・自転車優先の道づくりの推進

本県の交通事故死者数の約半数を歩行者・自転車利用者が占め、そのうち約半数は自宅から 500m 以内の身近な道路で亡くなっている状況にある。

このため、通学路や生活道路での交通安全対策の実施や、安全で快適な自転車通行空間の確保に取り組んでいく。

<具体的な取組内容>	備考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村が策定した「通学路交通安全プログラム」に基づいた持続的な対策の実施</li> <li>・未就学児が日常的に集団で移動する経路などにおける交通安全対策の推進</li> <li>・最高速度 30km/h の区域規制とハンプ等の物理的デバイスとの適切な組合せによる「ゾーン 30 プラス」について、市町村による整備計画の策定を支援</li> <li>・高齢者や障害者をはじめとした誰もが安心して通行できるよう、鉄道駅、病院、福祉段差・勾配の解消など、歩行空間のバリアフリー化の推進</li> <li>・歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備推進、市町村における自転車活用推進計画などの策定の促進</li> </ul>	指標 33



通学路における防護柵設置（県道美合幸田線）



自転車通行帯の整備（県道豊橋湖西線）