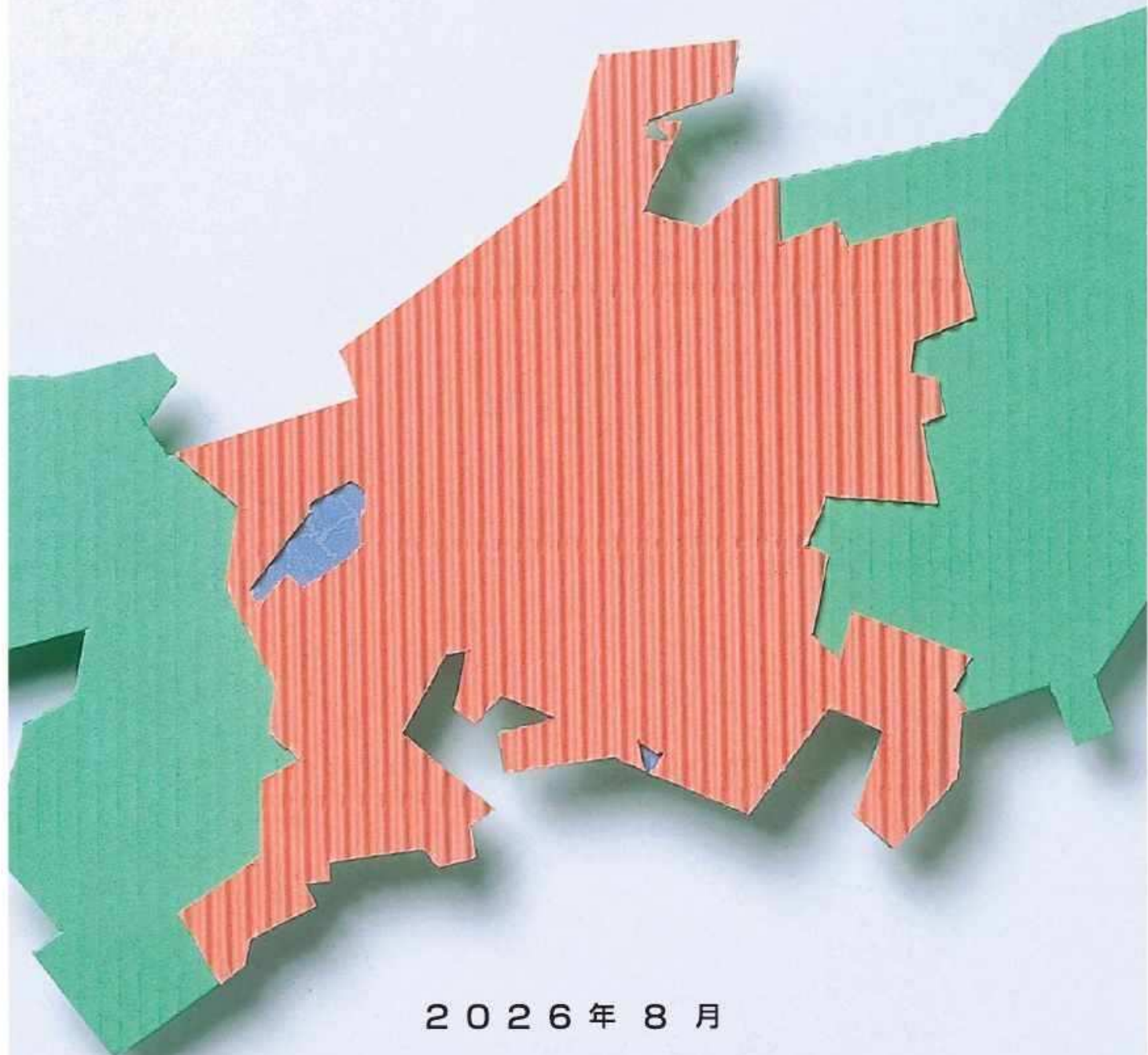


2027年度

中部圏の開発整備について



2026年8月

中部圏開発整備地方協議会

中部圏の開発整備の推進については、日頃より御協力いただき、ありがとうございます。

1966年に中部圏開発整備法が制定されて以来、中部圏は首都圏と近畿圏の中間に位置する地域として、中部圏開発整備計画に基づき開発整備が積極的に進められ、我が国の発展や国際競争力を牽引してきました。また2025年には、中部9県に山梨県を加えた10県を区域とする「中部広域リージョン」が発足し、圏域全体での一体的な取組を進める新たな枠組みが形成されました。

「中部圏開発整備計画」（2026年6月）においても、リニア中央新幹線の開業による日本中央回廊の形成を見据え、世界最強・最先端のものづくりを基軸に、環太平洋・環日本海に拓かれた、ヒト、モノ、カネ、情報が集まる我が国の成長の核（コア）となることが期待されています。

また、人口減少、少子化・高齢化に適応し、東京一極集中の是正や地方への人口還流に先導的に取り組むことが求められており、北陸新幹線やリニア中央新幹線の社会的、経済的効果を最大限発揮し得る中部圏づくりを進める必要があります。

こうした状況の中、これらの期待に応えていくためには、対流の礎となる道路や鉄道、港湾、空港等の交通基盤整備、地域活力の維持・発展のための産業・都市基盤整備、訪日外国人旅行者の誘客促進に向けた観光面における広域連携などの事業を着実に推進していくことが不可欠であります。

更に、甚大な被害に見舞われた令和6年能登半島地震及び奥能登豪雨を踏まえ、切迫する南海トラフ地震や激甚化・頻発化する風水害等に備え、強靱な圏土の整備のための防災対策や水害・土砂災害対策等の必要性が一層高まっているものと考えております。

つきましては、次に掲げる諸事業の着実な推進につきまして、特段の御配慮をお願い申し上げます。

2026年 8 月

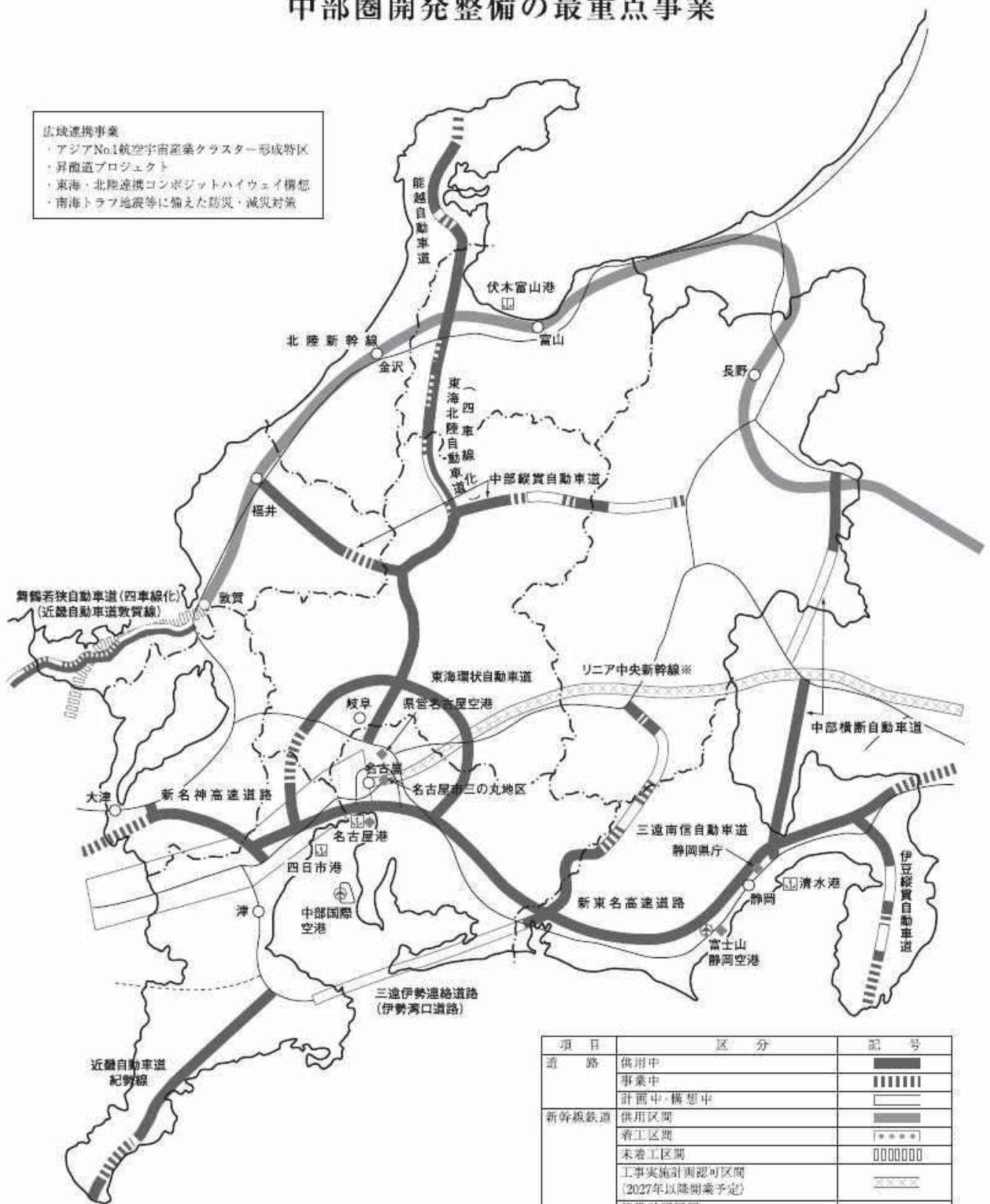
中部圏開発整備地方協議会

富 山 県 知 事	新 田 八 朗
石 川 県 知 事	山 野 之 義
福 井 県 知 事	石 田 嵩 人
長 野 県 知 事	阿 部 守 一
岐 阜 県 知 事	江 崎 禎 英
静 岡 県 知 事	鈴 木 康 友
愛 知 県 知 事	大 村 秀 章
三 重 県 知 事	一 見 勝 之
滋 賀 県 知 事	三日月 大 造
名 古 屋 市 長	広 沢 一 郎
静 岡 市 長	難 波 喬 司
浜 松 市 長	中 野 祐 介

中部圏開発整備の最重点事業

広域連携事業

- ・アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区
- ・昇龍道プロジェクト
- ・東海・北陸連携コンボジットハイウェイ構想
- ・南海トラフ地震等に備えた防災・減災対策



※リニア中央新幹線及び北陸新幹線の詳細なルート図は、各建設事業の事業略図を参照。

目 次

I 最重点事業	1
I-1 基盤整備事業	1
(1) 東海北陸自動車道建設事業	1
【富山、岐阜、愛知】	
(2) 新東名高速道路建設事業	3
【静岡、愛知、名古屋市、静岡市、浜松市】	
(3) 新名神高速道路建設事業	5
【愛知、三重、滋賀、名古屋市】	
(4) 中部横断自動車道建設事業	7
【長野、静岡、静岡市】	
(5) 中部縦貫自動車道建設事業	9
【富山、石川、福井、長野、岐阜】	
(6) 東海環状自動車道建設事業	11
【岐阜、愛知、三重、名古屋市】	
(7) 三遠南信自動車道建設事業	13
【長野、静岡、愛知、浜松市】	
(8) 能越自動車道建設事業	15
【富山、石川】	
(9) 舞鶴若狭自動車道（近畿自動車道敦賀線）建設事業	17
【福井】	
(10) 伊豆縦貫自動車道建設事業	19
【静岡】	
(11) 近畿自動車道紀勢線建設事業	21
【三重】	
(12) 三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）建設事業	23
【静岡、愛知、三重】	
(13) 北陸新幹線建設事業	25
【富山、石川、福井、長野、滋賀】	

(14)	リニア中央新幹線建設事業	27
	【長野、岐阜、静岡、愛知、三重、名古屋市、静岡市】	
(15)	名古屋港整備事業	29
	【愛知、名古屋市】	
(16)	清水港整備事業	31
	【静岡】	
(17)	四日市港整備事業	33
	【三重】	
(18)	伏木富山港整備事業	35
	【富山】	
(19)	中部国際空港第二滑走路等整備事業	37
	【岐阜、愛知、三重、名古屋市】	

I-2 広域連携事業 39

(1)	アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区	39
	【長野、岐阜、静岡、愛知、三重】	
(2)	昇龍道プロジェクト	41
	【富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、名古屋市、静岡市、浜松市】	
(3)	東海・北陸連携コンボジットハイウェイ構想	43
	【富山、石川、福井、岐阜、愛知、三重、名古屋市】	
(4)	南海トラフ地震等に備えた防災・減災対策	45
	【長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、名古屋市、静岡市、浜松市】	

Ⅱ 広域事業	47
Ⅱ-1 道 路	47
(1) 北陸自動車道建設事業	47
【富山、石川、福井、滋賀】	
(2) 東海南海連絡道建設事業	48
【三重】	
(3) 名古屋圏自動車専用道路建設事業	49
【岐阜、愛知、三重、名古屋市】	
(4) 北陸関東広域道路建設事業	50
【富山、石川、福井、長野、岐阜】	
(5) 富山高山連絡道路建設事業	51
【富山、岐阜】	
(6) 小松白川連絡道路建設事業	52
【石川、岐阜】	
(7) 名神名阪連絡道路整備事業	53
【三重、滋賀】	
(8) 浜松湖西豊橋道路建設事業	54
【静岡、愛知、浜松市】	
(9) 主要国道整備事業	55
国道1号	55
【静岡、三重、滋賀】	
国道8号	56
【富山、石川、福井、滋賀】	
国道19号	57
【長野、岐阜】	
国道21号	58
【岐阜、滋賀】	
国道23号	59
【愛知、三重】	

国道41号	60
【富山、岐阜、愛知】	
国道153号	61
【長野、愛知】	
国道156号	62
【富山、岐阜】	
国道161号	63
【滋賀、福井】	
国道258号	64
【岐阜、三重】	
国道302号	65
【愛知、名古屋市】	
Ⅱ-2 鉄 軌 道	66
(1) 高山本線・太多線整備事業	66
【富山、岐阜】	
(2) 関西本線・草津線複線電化事業	67
【愛知、三重、滋賀】	
Ⅱ-3 水資源の開発及び利用	68
(1) 新丸山ダム建設事業	68
【岐阜、愛知、三重】	
(2) 木曽川水系連絡導水路事業	69
【岐阜、愛知、三重、(名古屋市)】	
(3) 豊川用水二期事業	70
【静岡、愛知】	
Ⅱ-4 河 川	71
(1) 庄内川整備事業	71
【岐阜、愛知、名古屋市】	

Ⅱ-5	都市公園	72
(1)	国営木曾三川公園整備事業	72
	【岐阜、愛知、三重、名古屋市】	
Ⅱ-6	下水道	73
(1)	流域下水道事業	73
	【富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀】	
(2)	公共下水道・特定環境保全公共下水道事業	74
	【富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、名古屋市、静岡市、浜松市】	
(3)	高度処理施設整備事業	75
	【富山、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、名古屋市、浜松市】	
Ⅱ-7	かんがい排水施設及び農用地	76
(1)	国営総合農地防災事業	76
	新濃尾地区	76
	【岐阜、愛知】	
Ⅱ-8	その他	77
(1)	インフラ長寿命化事業	77
	【富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、名古屋市、静岡市、浜松市】	

広域事業参考図

・道 路	78
・鉄 軌 道	79
・水資源の開発及び利用、河川	80
・都 市 公 園	81
・下 水 道	82
・かんがい排水施設及び農用地	83
その他の事業	84

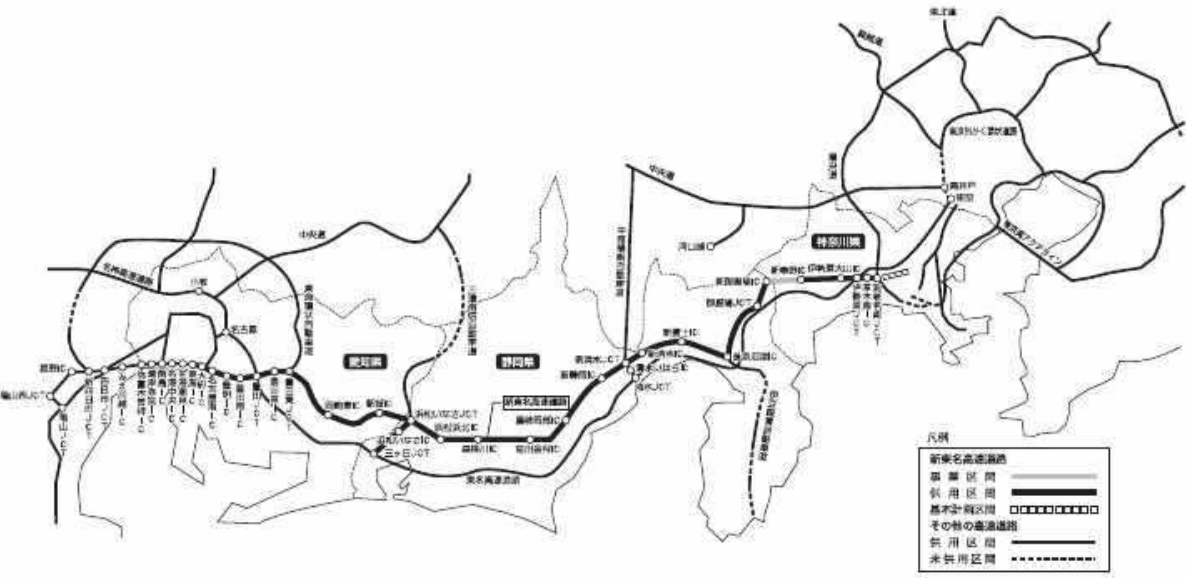
事業名		東海北陸自動車道建設事業		事業主体	中日本高速道路㈱
				関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容		1. 飛騨清見 I C～白川郷 I C間のうち四車線化未事業化区間の早期事業化 2. 飛騨清見 I C～南砺スマート I C間のうち四車線化事業中区間の建設推進			
趣旨・効果		太平洋側と日本海側を結び、かつ名神高速道路と北陸自動車道に接続する本路線の建設は、中部圏における骨格的交通網の中核をなすものであり、当地域の一体的発展に大きく寄与するものである。			
事業概要		起終点 一宮市～小矢部市 経過地 愛知県、岐阜県、富山県 延長 約185km			
進捗状況	2025年度までの実績	事業量 調査・設計・用地買収・工事 全線（一宮 JCT～小矢部砺波 JCT 184.8 km） 供用 うち一宮 JCT～飛騨清見 IC 117.3 km 四車線供用 城端 SIC～福光 IC 3.8 km、南砺 SIC～小矢部砺波 JCT 3.4 km 四車線供用	事業費 _____	経過	1964.7 東海北陸自動車道建設法施行 1986.3 岐阜各務原～美濃間(19.1km)供用開始 1992.3 福光～小矢部砺波間(11.1km)供用開始 1994.3 美濃～美並間(17.2km)供用開始 1996.4 美並～郡上八幡間(10.2km)供用開始 1997.3 一宮木曽川 I C～岐阜各務原 I C(5.6km)供用開始 1997.11 郡上八幡～白鳥(16.6km)供用開始 1998.2 尾西 I C～一宮木曽川 I C(3.8km)供用開始 1998.12 一宮 J C T～尾西 I C(3.9km)供用開始 1999.11 白鳥 I C～荘川 I C(21.9km)供用開始 2000.9 五箇山 I C～福光 I C(16.3km)供用開始 2000.10 荘川 I C～飛騨清見 J C T(18.9km)供用開始 2002.11 白川郷 I C～五箇山 I C(15.2km)供用開始 2004.12 美濃 I C～瓢箪岳 P A(18.5km)四車線供用開始 2008.7 飛騨清見 I C～白川郷 I C(24.9km)供用開始 瓢箪岳 P A～郡上八幡 I C(8.9km)四車線供用開始 2009.2 ぎふ大和 I C～白鳥 I C(10.4km)四車線供用開始 2009.7 郡上八幡 I C～ぎふ大和 I C(6.2km)四車線供用開始 2018.11 白鳥 I C～高鷲 I C(8.0km)四車線供用開始 2018.12 ひるがの高原 SIC～飛騨清見 IC(25.8km)四車線供用開始 2019.3 高鷲 I C～ひるがの高原 SIC(7.1km)四車線供用開始 2020.11 城端 SA～福光 IC(3.8km)四車線供用開始 2022.11 南砺 SIC～小矢部砺波 JCT(3.4km)四車線供用開始 2025.10 白川郷 IC～五箇山 ICの一部(2.8km)四車線供用開始
	2026年度計画	工事 （飛騨清見 IC～南砺 SIC 間四車線化工事及び付加車線設置工事）	_____		
備考					

事業略図



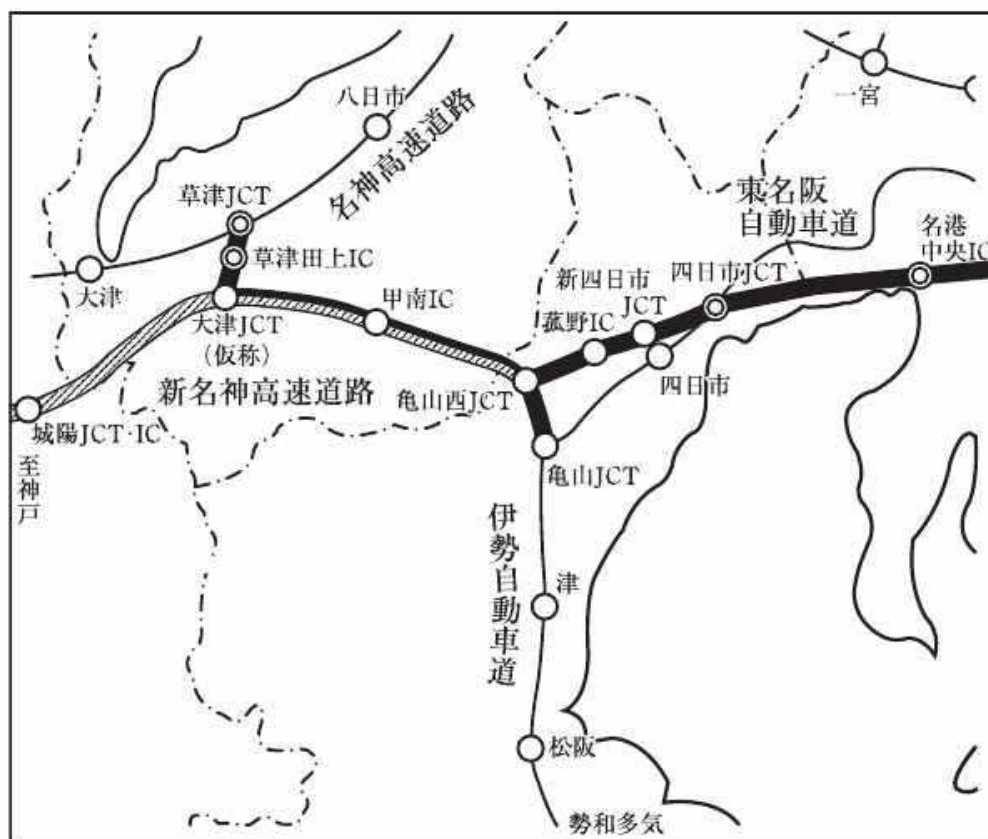
事業名		新東名高速道路建設事業		事業主体	国、中日本高速道路㈱
				関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容		1. 事業整備計画区間のうち新秦野 IC ～新御殿場 IC 間の建設推進 2. 基本計画区間（横浜市～海老名市）の早期事業化 3. 整備計画策定調査の重点的実施 4. 暫定 4 車線区間の 6 車線化の建設推進			
趣旨・効果		我が国の大動脈である東名高速道路は既に容量を超え、その使命を果たせない状況になりつつあるため、魅力ある都市圏の形成と三大都市圏との多様な連携交流の促進を目的に、新東名高速道路を建設し、東名高速道路の高速性・定時性の回復、事故や災害時の交通の安定性の確保、大規模災害時の代替路・緊急輸送道路としての活用などの機能強化を図る。			
事業概要		起 終 点 東京都～名古屋市 経 過 地 東京都、神奈川県、静岡県、愛知県 延 長 330 km			
進捗状況		事業量		事業費	経過
2025年度までの実績		・新御殿場 IC ～名港中央 IC 242 km 供用 ※清水連絡道路・引佐連絡路（17.2 km）除く ・御殿場 JCT ～浜松いなさ JCT 145 km 6 車線化		・浜松いなさ JCT より西側 約6,106億円 ・浜松いなさ JCT～長泉町 約22,949億円 ・長泉町～御殿場 JCT 約2,145億円 ・御殿場 JCT～新御殿場 JCT ・御殿場 JCT より東側 約8,108億円 （ [2025] 656億円）	
2026年度計画		・新秦野 IC ～新御殿場 IC 用地買収・工事			1987. 6 高規格幹線道路に決定 1998. 3 名古屋南 IC～東海 IC (5.1km) 供用 2003. 3 豊田東 IC～豊田 JCT (1.9km) 供用 豊明 IC～名古屋南 IC (5.3km) 供用 2003.12 豊田南 IC～豊明 IC (7.6km) 供用 2004.12 豊田 JCT～豊田南 IC (7.6km) 供用 2005. 3 豊田東 JCT～豊田東 IC (3.1km) 供用 2012. 4 御殿場 JCT～三ヶ日 JCT 供用 2016. 2 浜松いなさ JCT～豊田東 JCT 供用 2018. 1 海老名南 JCT～厚木南 IC 供用 2018. 8 6車線化事業許可（御殿場 JCT～浜松いなさ JCT） 2019. 3 厚木南 IC～伊勢原 JCT 供用 2020. 3 伊勢原 JCT～伊勢原大山 IC 供用 2020.12 御殿場 JCT～浜松いなさ JCT 間 6車線完成 2021. 4 新御殿場 IC～御殿場 JCT 供用 2022. 4 伊勢原大山 IC～新秦野 IC 供用
備考					

事業略図



事業名	新名神高速道路建設事業		事業主体	中日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	1. 大津市～高槻市間の整備推進 2. 亀山西 JCT～城陽 JCT・IC の 6 車線化の整備推進 3. 四日市 JCT～亀山西 JCT の 6 車線化の早期事業化			
趣旨・効果	我が国の大動脈である名神高速道路は、既に容量を超えており、道路交通の量的拡大、広域化、高速、定時性の向上といった高速道路本来のニーズに応えるため、新名神高速道路を建設し、機能強化を図る。			
事業概要	起 終 点 名古屋～神戸市 経 過 地 愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県 延 長 約174km			
進捗状況	2025年度までの実績	・ 亀山西 JCT～大津 JCT(仮称) 6車線化・工事 ・ 大津 JCT～城陽 JCT・IC 工事 ・ 八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 調査設計・用地買収・工事	事業費	1987. 6 高規格幹線道路に決定 1989. 1 飛島村～神戸市が基本計画区間に組入れ 1991.12 亀山市～城陽市間の整備計画決定 1993.11 亀山市～城陽市間に施行命令 1994. 9 工事実施計画認可 1996.12 四日市市～菰野町、城陽市～高槻市間の整備計画決定 1997.12 城陽市～八幡市間に施行命令 1998.10 菰野町～亀山市、高槻市～箕面市間の整備計画決定 1998.12 四日市市～菰野町、八幡市～高槻市、箕面市～神戸市間に施行命令 1999.12 高槻市～箕面市間に施行命令 2000. 3 飛島IC～湾岸弥富IC (5.1km) 供用開始 2002. 3 湾岸弥富IC～みえ川越IC (8.3km) 供用開始 2003. 3 みえ川越IC～四日市 JCT (6.2km) 供用開始 2003.12 政府、与党申し合わせによる抜本的見直し区間の設定「大津市～城陽市」「八幡市～高槻市」
	2026年度計画	・ 亀山西 JCT～大津 JCT(仮称) 6車線化 調査設計・工事 ・ 大津 JCT～城陽 JCT・IC 工事 ・ 八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 調査設計・用地買収・工事	事業費	2004. 4 甲南ICに施行命令 2005. 3 草津田上IC供用開始 2007. 4 「新名神高速道路」に名称決定 2008. 2 亀山市～大津市間の供用開始 2009. 3 甲南IC供用開始 2012. 4 亀山市～城陽市間及び城陽市～高槻市間の整備計画変更 2014. 8 新名神大津スマートIC (仮称) 連結許可 2016. 8 四日市 JCT～新四日市 JCT (4.4km) 供用開始 2017. 4 城陽 JCT・IC～八幡京田辺 JCT・IC 供用開始 2017. 4 高槻 JCT・IC～川西IC供用開始 2018. 3 川西IC～神戸 JCT 供用開始 2019. 3 新四日市 JCT～亀山西 JCT (22.9km) 供用開始 2019. 3 亀山西 JCT～大津 JCT(仮称) の 6 車線化事業許可 2020. 3 大津 JCT(仮称)～城陽 JCT・IC の 6 車線化事業許可
備考				

事業略図



凡例

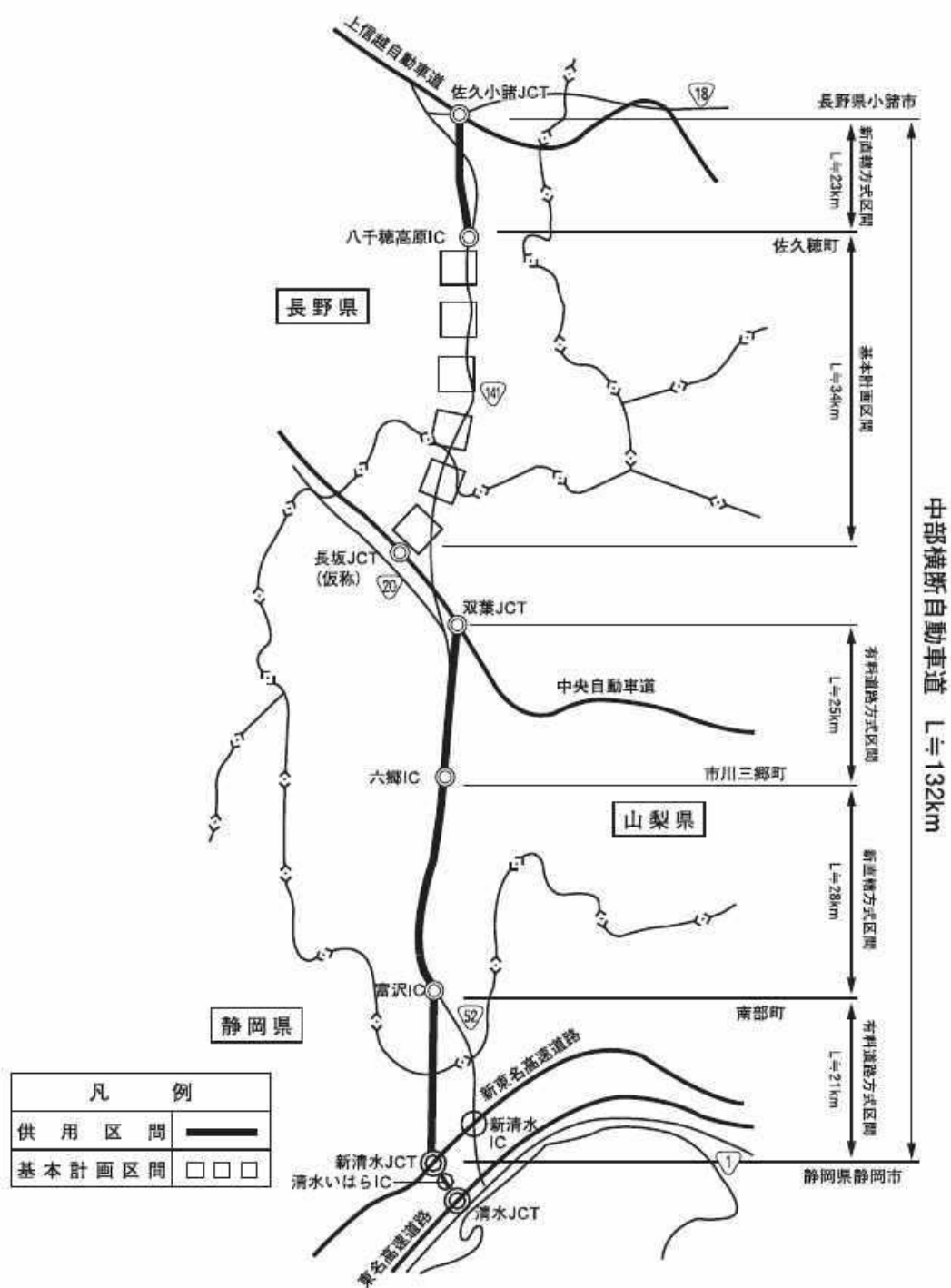
整備計画区間 (供用区間)

整備計画区間 (事業中区間)



事業名	中部横断自動車道建設事業		事業主体	国、中日本高速道路㈱
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	1. 基本計画区間である長坂JCT(仮称)～八千穂高原IC間の早期事業化			
趣旨・効果	多様な連携・交流を支える交通体系を形成するために、北陸自動車道、上信越自動車道、中央自動車道、東名高速道路、新東名高速道路を有機的に連結し、日本海及び太平洋沿岸の臨海工業地帯、国際拠点港湾や重要港湾と内陸工業地帯との連携を深め、産業経済の活動に活力を与えるのみならず、未利用資源の開発を可能ならしめ、豊かな社会の形成に貢献する。			
事業概要	起 終 点 静岡県静岡市～長野県小諸市 延 長 約132km			
進捗状況	2025年度までの実績	事業量	事業費	全線 1987. 6 高規格幹線道路に決定 新清水JCT～双葉JCT 1991.12 増穂町～双葉町 16km 整備計画決定 1996.12 清水市～増穂町 58km 整備計画決定 2021. 8 新清水JCT～双葉JCT 74.3km供用 長坂JCT(仮称)～佐久小諸JCT 1996.12 長坂町～八千穂村 34km 基本計画決定 1998.12 八千穂村～佐久市 23km 整備計画決定 2018. 4 八千穂高原IC～佐久小諸JCT 22.4km供用
	2025年度計画	・新清水JCT～双葉JCT 74.3km 供用 (暫定2車線) ・八千穂高原IC～佐久小諸JCT 22.4km 供用 (暫定2車線) ・長坂JCT(仮称)～八千穂高原IC 環境影響評価及び都市計画決定の手続き	———	———
備考				

事業略図



事業名	中部縦貫自動車道建設事業		事業主体	国、中日本高速道路㈱
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	1. 大野油坂道路の一日も早い全線開通 2. 高山清見道路、高山東道路の早期開通 3. 久手～丹生川間の調査推進および早期事業化 4. 波田～中ノ湯間の早期計画段階調査着手 5. 松本波田道路の早期開通 6. 関連する国道158号奈川渡改良の整備推進			
趣旨・効果	長野県松本市から岐阜県の飛騨地域を経由して、東海北陸自動車道に接続し、福井県福井市に至る中部縦貫自動車道を建設することにより、北陸と関東を最短距離で結ぶとともに、中部内陸沿線地域の一体的な総合開発を図る。			
事業概要	起終点 長野県松本市～福井県福井市 経過地 長野県、岐阜県、福井県 延長 約160km			
進捗状況	2025年度までの実績	事業量	事業費	経過
	2026年度計画			経過
		・永平寺大野道路 26.4km供用 ・大野油坂道路 19.5km供用 ・油坂峠道路 11.4km供用 ・高山清見道路 15.2km供用 ・安房峠道路 5.6km供用	—	全線 1987. 6 高規格幹線道路に決定 永平寺大野道路 2017. 7 全区間供用開始 大野油坂道路 2009. 3 大野東IC～和泉IC 整備計画決定 2012. 4 和泉IC～油坂出入口 整備計画決定 2015. 4 大野IC～大野東IC 整備計画決定 2023. 3 大野IC～勝原IC (10.0km) 供用開始 2023.10 勝原IC～九頭竜IC (9.5km) 供用開始 油坂峠道路 1999.11 全区間供用開始 2005. 9 無料開放 高山清見道路 1993. 7 清見村～丹生川村間 整備計画決定 2004.11 飛騨清見IC～高山西IC (8.7km) 供用開始 2007. 9 高山西IC～高山IC (6.5km) 供用開始 高山東道路 2024. 3 平湯～久手 整備計画決定 安房峠道路 1997.12 全区間供用開始 松本波田道路 2000. 4 松本市～波田町間 整備計画決定 調査中区間 1997. 2 波田町～安曇村間 基本計画決定 丹生川村区間 基本計画決定
備考				

事業略図

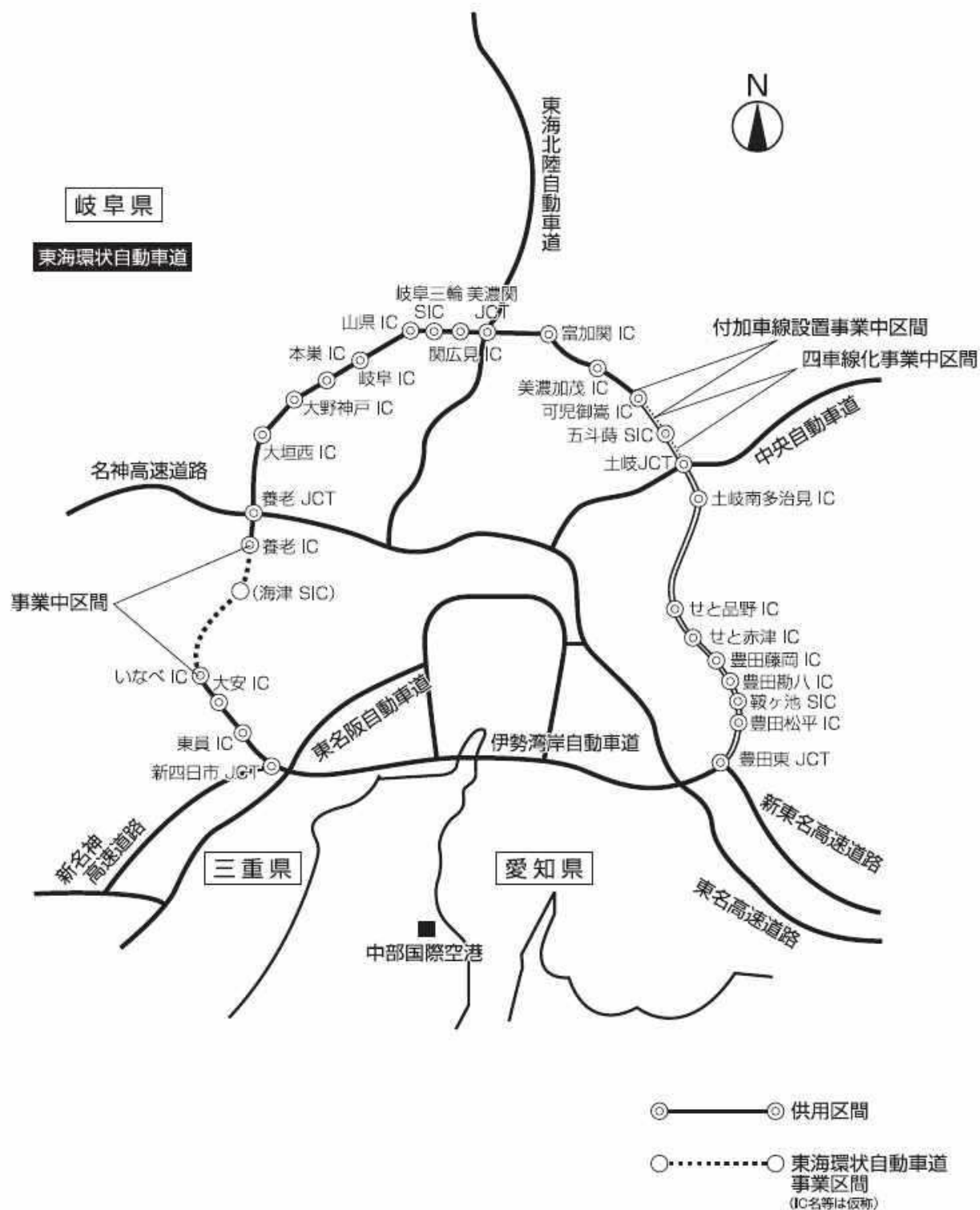
凡 例

-  国土開発幹線自動車道
供 用 区 間
-  国土開発幹線自動車道
未 供 用 区 間
-  中部縦貫自動車道
供 用 区 間
-  中部縦貫自動車道
事 業 中 区 間
-  中部縦貫自動車道
基 本 計 画 区 間
-  一般国道自動車専用道路
供 用 区 間
-  一般国道自動車専用道路
未 供 用 区 間



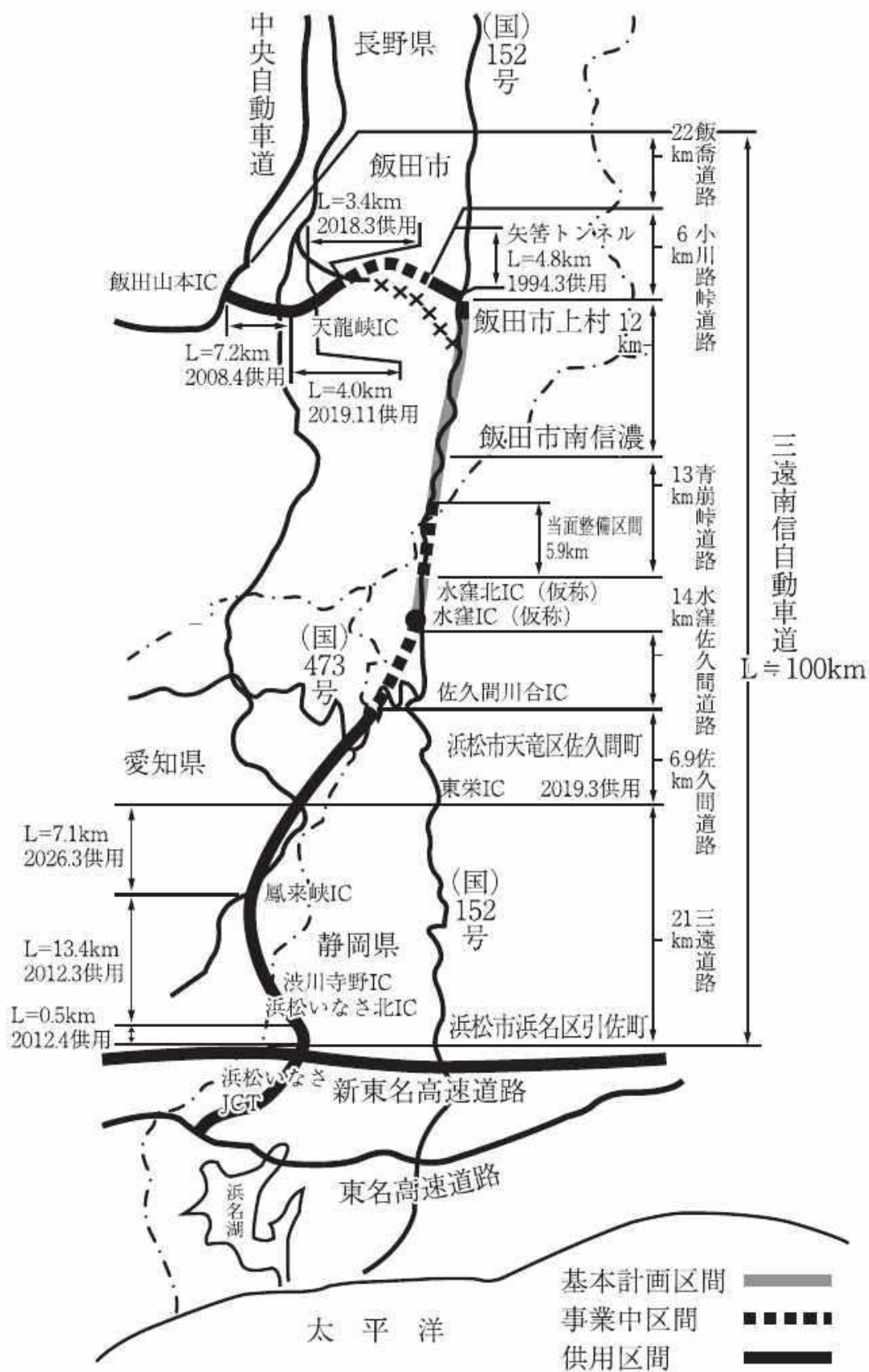
事業名	東海環状自動車道建設事業		事業主体	国、中日本高速道路㈱
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	1. 養老IC～いなべIC間の早期開通 2. 土岐JCT～可児御嵩IC間の四車線化の早期完成 3. 可児御嵩IC～美濃加茂IC間の四車線化の早期事業化及び美濃加茂IC～関広見IC間の四車線化優先整備区間への選定と早期事業化			
趣旨・効果	愛知県豊田市から岐阜県の東濃・中濃・岐阜・西濃の各地域及び三重県四日市市に至る路線であり、伊勢湾岸自動車道と一体となって、環状を形成するとともに、名神高速道路、中央自動車道、東名高速道路、新東名高速道路、東名阪自動車道、新名神高速道路、東海北陸自動車道を相互に連絡することにより、東海地域の一体的発展を図る。			
事業概要	起 終 点 愛知県豊田市～三重県四日市市 経 過 地 愛知県、岐阜県、三重県 延 長 約 153 km			
進捗状況	2025年度までの実績	事業量 調査・設計・用地買収工事（東回り） 豊田東JCT～関広見IC 75.9 km供用 うち豊田東JCT～土岐JCT 39.8 km四車線供用（西回り） 関広見IC～養老IC 44.4 km供用 いなべIC～新四日市JCT 14.3 km供用	事業費	1987. 6 高規格幹線道路に決定 2005. 3 豊田東JCT～美濃関JCT供用開始 2009. 4 美濃関JCT～関広見IC供用開始 2012. 9 大垣西IC～養老JCT供用開始 2016. 8 東員IC～新四日市JCT供用開始 2017.10 養老JCT～養老IC供用開始 2019. 3 大安IC～東員IC供用開始 2019.12 大野神戸IC～大垣西IC供用開始 2020. 3 関広見IC～山県IC供用開始 2025. 3 いなべIC～大安IC供用開始 2025. 4 山県IC～本巣IC供用開始 2025. 8 本巣IC～大野神戸IC供用開始
	2026年度計画	調査・設計・用地買収工事		
備考				

事業略図



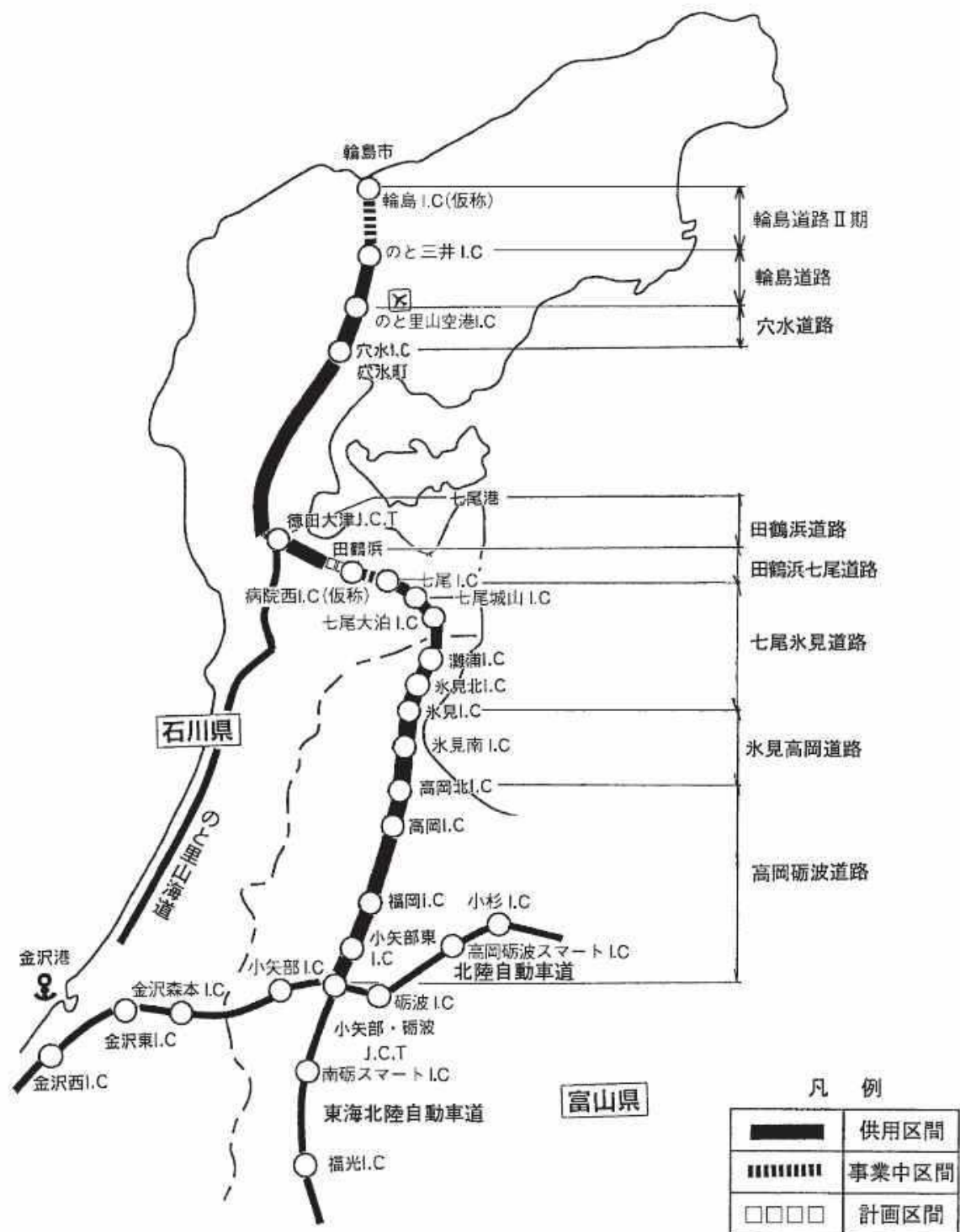
事業名		三遠南信自動車道建設事業		事業主体	国
				関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	1. 飯喬道路、青崩峠道路、水窪佐久間道路の建設推進 2. 一体的に機能する一般国道の整備促進				
趣旨・効果	長野県飯田市と静岡県浜松市浜名区引佐町を結ぶ高規格道路の建設によって、長野県、静岡県及び愛知県の一体的な発展を図る。				
事業概要	起 終 点 長野県飯田市～静岡県浜松市浜名区引佐町 延 長 約100km				
進捗状況	2025年度までの実績	事業量 ・飯喬道路 14.6 km供用 ・小川路峠道路 4.8 km供用 ・佐久間道路・三遠道路 27.9 km供用	事業費 		

事業略図



事業名	能越自動車道建設事業		事業主体	国
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	1. 輪島IC（仮称）～のと三井IC間の整備推進 2. 病院西IC（仮称）～七尾IC間の整備推進 3. 地方道路公社管理および県管理区間の国などによる一元的管理 4. 能登半島地震における被災箇所の早期本格復旧 5. のと里山空港IC～徳田大津IC間の国直轄事業による4車線化			
趣旨・効果	本路線は、東海北陸自動車道の延長とされるべき路線であり、かつ北陸自動車道と有機的に連結し、東海地方と石川・富山両県の産業、経済、文化、観光等に多大の効果が期待できるものである。 令和6年能登半島地震により、損壊した能越自動車道は、能登の復旧復興に必要な資材や人材搬送に極めて重要な道路であり、早期復旧が望まれる。			
事業概要	起 終 点 輪島市～砺波市 延 長 約117km			
進捗状況	2025年度までの実績	事業量	事業費	経過
	2026年度計画			経過
備考				

事業略図



事業名	舞鶴若狭自動車道(近畿自動車道敦賀線) 建設事業		事業主体	中日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	舞鶴西IC～敦賀JCT間の4車線化事業の早期事業化 事業中の舞鶴東IC～小浜IC間の4車線化工事の整備推進・早期完成			
趣旨・効果	本道路は中国自動車道、名神高速道路および北陸自動車道と一体となり、関西圏、中京圏、北陸圏の広域ネットワークを形成し、地域の活性化に大きく寄与する重要な路線である。当該地域のさらなる発展のために、本道路の全線4車線化を一日も早く実現する必要がある。			
事業概要	起 終 点 兵庫県三木市～福井県敦賀市 経 過 地 福井県小浜市他 延 長 約162km			
進捗状況	2025年度までの実績	事業量 ・全線供用済 ・吉川JCT～舞鶴西IC 4車線供用済	事業費 _____	経過 1987. 6 高規格幹線道路に決定 2014. 7 小浜・敦賀間の供用開始より全線供用済となる 2018.11 綾部PA・舞鶴西間4車線完成 2019. 3 舞鶴東・小浜西間のうち2区間(約11.9km)について4車線化の事業許可 2019. 9 舞鶴東・若狭上中間、三方五湖スマートIC・若狭三方間の2区間(約48km)が4車線化の優先整備区間として選定 2020. 3 大飯高浜・小浜西間(約3.6km)について4車線化の事業許可 2021. 3 福知山・綾部間4車線完成 2022. 3 小浜西・小浜間(約7.6km)について4車線化の事業許可
	2026年度計画	・舞鶴東IC～小浜IC間の4車線化工事	_____	
備考				

事業名		伊豆縦貫自動車道建設事業		事業主体	国
				関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	1. 天城峠道路（茅野 IC（仮称）～河津七滝 IC）の早期事業化 2. 河津下田道路の建設推進 3. 東駿河湾環状道路のうち、沼津岡宮 IC～大場・函南 IC の4車線化、大場函南 IC～函南 IC（仮称）の早期工事着手、伊豆縦貫自動車道と一体的に機能する沼津岡宮 IC～愛鷹 IC（仮称）の事業推進、愛鷹 IC（仮称）～原 IC（仮称）の早期事業化				
趣旨・効果	連携交流や多彩な活動を支える交通体系の形成を目的として、伊豆地域の高速交通サービスの提供、行楽期の交通渋滞緩和、自然環境や観光資源に恵まれた伊豆地域の発展、並びに災害時の緊急輸送路の確保を目指し、沼津市から伊豆市を経て下田市に至る延長約60kmの自動車専用道路を建設する。（沼津・下田間の時間短縮：90分）				
事業概要	起 終 点 沼津市～下田市 延 長 約60km				
進捗状況		事業量	事業費	経過	1987. 6 高規格幹線道路に決定 1992. 9 有料道路「修善寺道路」供用（Ⅰ期） 1998. 3 有料道路「修善寺道路」全線供用開始 2008. 4 天城北道路修善寺IC～大平IC供用 2009. 7 東駿河湾環状道路沼津岡宮IC～三島塚原IC供用 2014. 2 東駿河湾環状道路三島塚原IC～函南塚本IC供用（連絡路含む） 2019. 1 天城北道路大平IC～月ヶ瀬IC供用 2023. 3 河津下田道路河津七滝IC～河津逆川IC供用
	2025年度までの実績	・東駿河湾環状道路 沼津岡宮 IC～函南塚本 IC 16.8 km供用（連絡路3.7 km含む） ・修善寺道路 大仁中央 IC～修善寺 IC 4.8 km供用 ・天城北道路 修善寺 IC～月ヶ瀬 IC 6.7 km供用 ・河津下田道路 河津七滝 IC～河津逆川 IC 3.0 km供用	（ 2025 66.0億円）		
2026年度計画		・東駿河湾環状道路 大場函南 IC～函南 IC（仮称） 調査・設計 ・天城峠道路 月ヶ瀬 IC～茅野 IC（仮称） 調査・設計 ・河津下田道路 河津逆川 IC～下田 IC（仮称） 調査設計・用地買収・工事	_____		
備考					

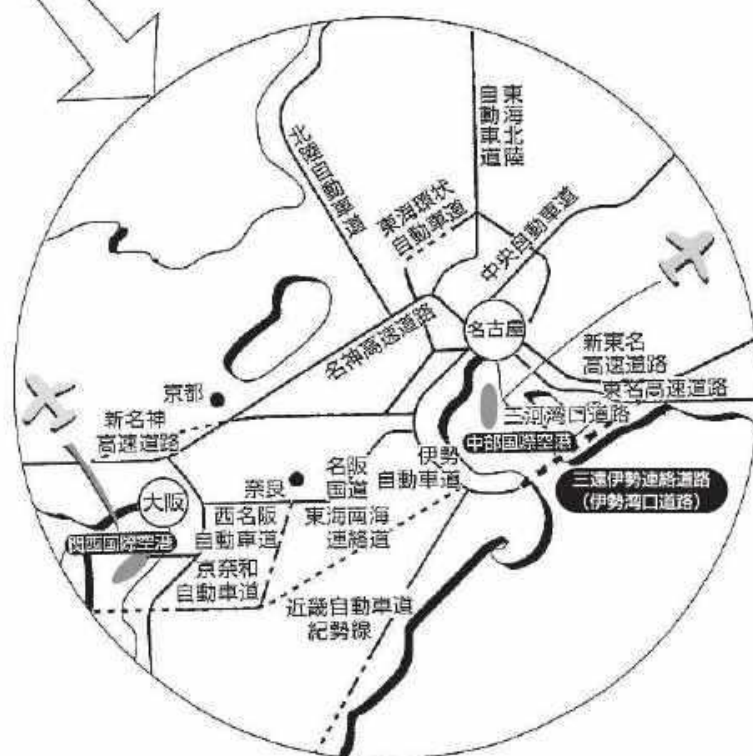
事業名	近畿自動車道紀勢線建設事業		事業主体	国、中日本高速道路㈱
			関係府省庁	国土交通省
2027年度事業提案内容	1. 熊野道路、紀宝熊野道路の整備推進を図ること 2. 紀勢自動車道勢和多気JCT～紀勢大内山IC間について、4車線化事業中区間の着実な事業推進を図るとともに、残る区間についても早期全線事業化すること			
趣旨・効果	紀伊半島を回って大阪府、和歌山県及び三重県の3府県をつなぎ、中京圏・関西圏と三重県中南部地域を結ぶ広域ネットワークを形成し、周辺地域の産業開発や伊勢志摩・東紀州方面への観光アクセスの向上などに貢献する。 さらに、南海トラフ巨大地震発生時の津波や大雨などによる災害時および災害のおそれがある場合の交通機能を確保する。			
事業概要	起 終 点 大阪府松原市～三重県多気郡多気町 経 過 地 大阪府、和歌山県、三重県 延 長 約335km			
進捗状況	2025年度までの実績	事業量	事業費	紀勢自動車道 2006.3 大宮大台IC～勢和多気JCT間供用 L=13.4km 2009.2 紀勢大内山IC～大宮大台IC間供用 L=10.4km 2012.3 尾鷲北IC～海山IC間供用 L=6.1km 2013.3 紀伊長島IC～紀勢大内山IC間供用 L=10.3km 2014.3 海山IC～紀伊長島IC間供用 L=15.1km 2019.9 紀勢大内山IC～勢和多気JCT間が4車線化の優先整備区間に選定 2020.3 紀勢大内山IC～大宮大台IC間の一部(L=6.2km)に4車線化の事業許可 2021.3 勢和多気JCT～大宮大台IC間(L=10.9km)に4車線化の事業許可 熊野尾鷲道路 1996年度 事業化 2008.4 三木里IC～尾鷲南IC間供用 L=5.0km 2013.9 熊野大泊IC～三木里IC間供用 L=13.6km 熊野尾鷲道路(Ⅱ期) 2021.8 尾鷲南IC～尾鷲北IC間供用 L=5.4km 新宮紀宝道路 2013年度 事業化 2024.12 新宮北IC～紀宝IC間供用 L=2.4km 熊野道路 2014年度 事業化 紀宝熊野道路 2019年度 事業化
	2026年度計画	・熊野道路 ・紀宝熊野道路 (測量・調査・設計、用地取得及び工事推進) ・紀勢自動車道(大宮大台IC～紀勢大内山ICの一部及び大宮大台IC～勢和多気JCT間)(4車線化の推進)		
備考				

事業略図



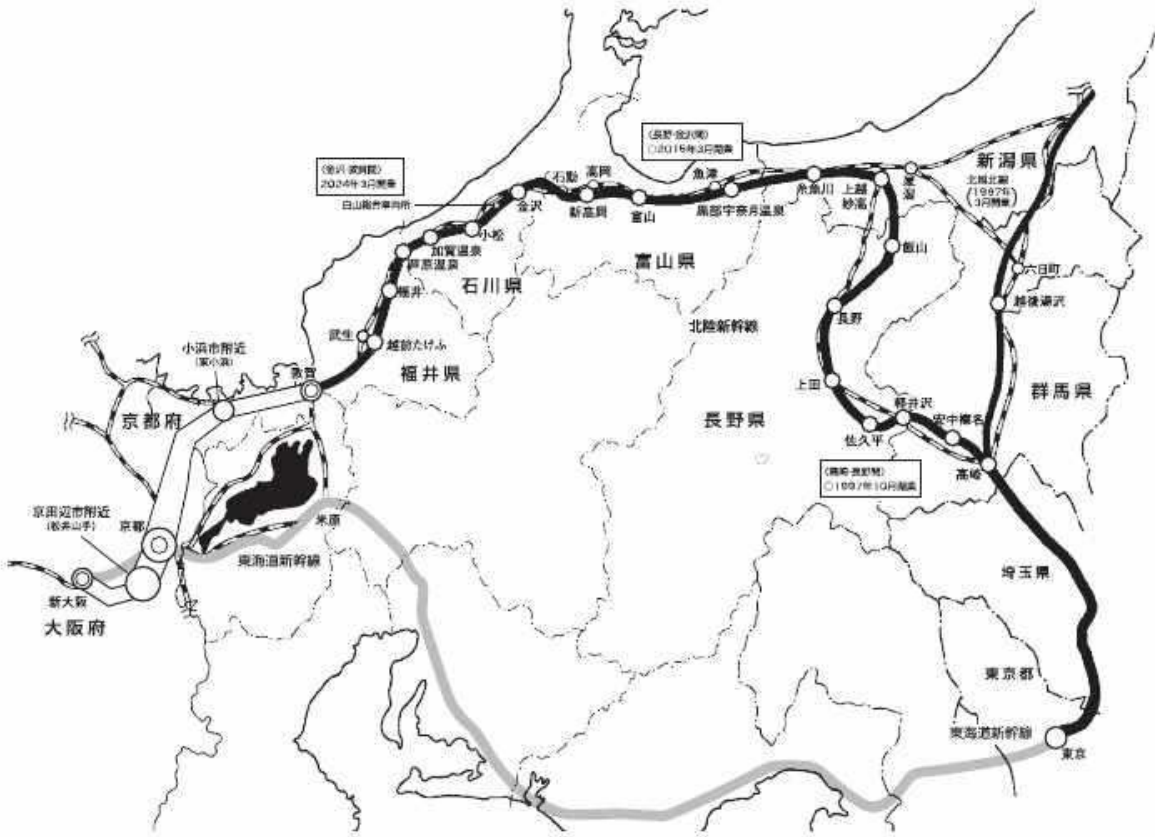
事業名	三遠伊勢連絡道路(伊勢湾口道路)建設事業		事業主体	国
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	所要の調査を推進し、早期事業化を図ること。			
趣旨・効果	三遠伊勢連絡道路(伊勢湾口道路)は、伊勢湾環状道路の一部をなし、東海環状自動車道とともに「8の字型道路=エイト構想」を実現する道路であり、さらに、三遠南信自動車道及び中部縦貫自動車道などとともに、広く中部圏全体のネットワーク化に大きく寄与する道路である。 また、「太平洋新国土軸」構想の一環をなし、多軸型国土の形成に大いに資する道路である。			
事業概要	起 終 点	静岡県西遠地域～三重県伊勢志摩地域		
	経 過 地	豊橋市、渥美半島、鳥羽市		
	延 長	約90km(湾口部約20km、陸上部約70km)		
進捗状況	2025年度までの実績	事業量 経済調査 気象観測調査 風観測：神島、菅島 地震観測：神島、答志島、伊良湖 波浪観測：神島沖、答志島沖 地形地質調査等 環境現地調査等	事業費 _____	経 1967.10 伊勢湾口道路調査委員会(愛知県、三重県、伊勢市、鳥羽市で構成)を設置 1979. 6 伊勢湾架橋促進期成同盟会を設立 1979. 9 伊勢湾口道路調査委員会は伊勢湾口道路建設促進協議会に改組(豊橋市加入) 1988. 6 同盟会及び協議会を統合した伊勢湾口道路建設促進期成同盟会を設立 1989年度 建設省が気象観測調査に着手 1989年度～1990年度 伊勢湾マリノベルド整備計画調査(建設省、運輸省) 1993. 4 一般国道42号が伊勢湾口部を通過するように路線変更(起点：浜松市、終点：和歌山市) 建設省中部地方建設局に伊勢湾口道路等の名古屋圏自動車専用道路についての調査・調整を担当する東海幹線道路調査事務所を新設 1993. 5 第11次道路整備五箇年計画で「地域の活性化施策の推進とあわせて、事業の具体化を図る」と位置づけられる。 1994.12 地域高規格道路の候補路線(三遠伊勢連絡道路)に指定 1995. 7 期成同盟会に静岡県及び関係市町村が加入 1996. 1 建設省が海上ボーリング調査に着手 1997. 5 期成同盟会に奈良県及び愛知・三重県内の関係65市町村が新規加入 1998. 3 21世紀の国土のグランドデザインに明記された。 1998. 5 第12次道路整備五箇年計画において明確に位置づけられた。 2000. 3 「中部圏基本開発整備計画」「近畿圏基本整備計画」にそれぞれ明記された。 2008. 7 国土形成計画(全国計画)に「湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、長期的視点から取り組む」と位置づけられた。 2009. 8 国土形成計画(中部圏広域地方計画)に「環伊勢湾地域においては、自立性の高い都市圏が重層的に連なるより魅力的な広域交流圏を目指し、多様なネットワークの形成による湾岸地域相互、湾岸地域と周辺地域の交流・連携機能の強化を図る」と位置づけられた。 2015. 8 国土形成計画(全国計画)に「湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、長期的視点から取り組む」と位置づけられた。 2016. 3 国土形成計画(中部圏広域地方計画)に「環伊勢湾地域は、自立性が高い都市が連なる特性なども活かし、多様なネットワークの形成による湾岸地域相互、並びに周辺地域との交流・連携機能の強化を図っていく」と位置づけられた。 2023. 7 国土形成計画(全国計画)に「湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、地域活力の創出、リタダンシーの確保等の観点も含め、国土全体にわたる連結強化の重要性も踏まえつつ、民間活力の活用も視野に、長期的視点から取り組む」と位置づけられた。 2026. 6 国土形成計画(中部圏広域地方計画)に「湾口部を連絡するプロジェクトについては、地域活力の創出、リタダンシーの確保等の観点も含め、国土全体にわたる連結強化の重要性も踏まえつつ、民間活力の活用も視野に入れ、長期的視点から取り組む」と位置づけられた。
	2026年度計画	_____	_____	過
備考				

事業略図



事業名		北陸新幹線建設事業		事業主体	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
				関係府省庁	国土交通省、財務省、総務省、独鉄道建設・運輸施設整備支援機構
2027年度事業提案内容	1. 敦賀・新大阪間の一日も早い認可・着工を実現するため、次の事項を確実に実行するとともに、必要な予算を確保すること。 ①沿線自治体への丁寧な説明の実施、京都府など地元関係者等の懸念や不安の払拭、詳細な駅位置・ルートの早期決定。 ②安定的な財源の確保、費用対効果など、着工5条件の早期解決。 ③北陸新幹線の必要性や意義を国が前面に立って説明し、沿線地域住民の理解を促進。 ④環境アセスメントの丁寧かつ迅速な実施。 ⑤「北陸新幹線事業推進調査」による施工上の課題の早期解決、今後のスケジュールの早急な明示、特に工期の長い駅部の工期短縮に向けた最大限の努力。 ⑥北陸新幹線敦賀以西の整備に伴う並行在来線は存在しないことの確認				
	2. 沿線自治体の負担が最小化されるよう、より一層のコスト縮減や、国家プロジェクトにふさわしい十分な財政措置を講ずるとともに、負担に見合う受益の確保を図ること。				
	3. 北陸新幹線開業に伴う並行在来線が健全に経営できるよう、運営費支援などの新たな仕組みを早急に検討し構築すること。併せて、設備投資に係る支援制度の拡充や予算枠の確保など、支援施策の充実を図ること。				
	4. 北陸圏と中京圏等との円滑な流動を確保するため、利用者の利便性を確保すること。				
趣旨・効果	北陸新幹線は、高速交通体系の中軸として日本海国土軸の形成や分散型の国づくりに不可欠なものであり、2015年の金沢開業や2024年の敦賀開業の顕著な効果が示すように、沿線地域の飛躍的な発展を図るうえで極めて大きな効果をもたらすものである。 また、大雨や大雪にも強く、南海トラフ地震等の際に東海道新幹線の代替補完機能を有する北陸新幹線は、災害に強い強靱な国土づくりに必要不可欠な国家プロジェクトであり、こうした整備効果は、大阪まで早期に全線開業してこそ最大限発揮されるものである。				
事業概要	起 終 点	東京～大阪			
	経 過 地	長野市、富山市、小浜市附近			
	路 線 延 長	約700km(東京～高崎105kmは、上越新幹線と共用)			
	建 設 費	約63,049億円(金沢・敦賀間は2021年3月認可額、敦賀・大阪間は2016年4月価格)			
進捗状況	2025年度までの実績	事 業 量	事 業 費	経 過	1970. 5 全国新幹線鉄道整備法公布
		・高崎・長野間建設	8,282億円		1972. 6 基本計画決定
		・長野・金沢(白山総合車両所)間建設	16,988億円		1973.11 整備計画決定
		・福井駅部建設	51億円		1997.10 高崎・長野間開業
		・金沢・敦賀間建設	14,966億円		2015. 3 長野・金沢間開業
	2026年度計画	・金沢・敦賀間建設	107億円	過	2016.12 敦賀・大阪間のルートが小浜・京都ルートに決定
		・敦賀・新大阪間調査	15億円		2017. 3 京都・新大阪間のルートが南回りルート(京田辺市・松井山手附近経由)に決定
					2019. 5 敦賀・新大阪間環境影響評価実施のための駅・ルート概要公表により、環境アセスメント手続が開始
					2020.12 国土交通省「北陸新幹線の取扱いについて」(令和5年度末の敦賀開業に向けて最大限努力をする、敦賀・新大阪間の着工5条件の早期解決を図る等)
					2022.12 国土交通省「北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の取扱いについて」(従来は工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査等を先行的・集中的に行う等)
					2024. 3 金沢・敦賀間開業
備考					

事業略図



	供 用 区 間
	着 工 区 間
	未 着 工 区 間 (※対象事業実施区域)

※2019年11月20日に鉄道・運輸機構が公表した環境影響評価方法書に示された概略ルート。

事業名		リニア中央新幹線建設事業		事業主体	東海旅客鉄道㈱
				関係府省庁	財務省、国土交通省、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
2027年度事業提案内容	1. 東京・名古屋間について、着実に事業が進むよう、必要な調整・支援を行い、早期整備を図ること 2. 東京・大阪間の早期全線整備に向けて、必要な調整・支援を行うこと 3. 早期整備のために必要な諸手続の円滑な推進に関して、支援を行うこと 4. 地域の発展に資するよう、駅設置や他の交通機関との乗り継ぎ、駅周辺整備に関すること、東海道新幹線の利便性向上など、地域の意向を十分に反映・支援すること				
趣旨・効果	1. 東京・名古屋・大阪間の時間距離の大幅な短縮、各地域間の交流・連携の強化 2. 内陸部における発展の促進、分散型国土とゆとりある生活の実現 3. 災害に強い多重型ネットワークの形成 4. エネルギー問題や地球環境保全への対応 5. 東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線地域の活性化				
事業概要	区 間 東京都～大阪市 主要な経過地 甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近				
進捗状況	2025年度までの実績	事業量	事業費	経過	1973.11 基本計画路線として位置づけられる。
		(1) 中央新幹線新線調査費 (2) 中央リニア調査 (3) 超電導磁気浮上式鉄道（リニアモーターカー）技術開発費補助 (4) 高温超電導磁石等高度化技術開発 (5) リニア中央新幹線の建設（財政投融資）	[予算額] (1)1991～2011年度 21億円 (2)2000～2013年度 13.8億円 (3)1990～2011年度 525.76億円 (4)2004～2016年度 22.38億円 (5)2016～2017年度 30.000億円		2008.10 鉄道・運輸機構とＪＲ東海が「地形・地質等に関する調査報告書」を国土交通大臣に提出 2009.12 鉄道・運輸機構とＪＲ東海が「中央新幹線（東京都・大阪市間）の４項目調査報告書」を国土交通大臣に提出 2010. 2 国土交通大臣が交通政策審議会に「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」を諮問 2011. 5 交通政策審議会が諮問事項について、国土交通大臣に答申 2011. 5 国土交通大臣は中央新幹線の営業・建設主体にＪＲ東海を指名し、整備計画を決定。同社に対して建設の指示。 2014. 8 ＪＲ東海が中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書を公告 2014.10 国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その１）を認可 2014.12 ＪＲ東海が品川駅及び名古屋駅で工事安全折衝式を開催 2016. 8 政府が「財政投融資を活用し、全線開業を最大８年間前倒す」旨を記載した経済対策を閣議決定 2018. 3 国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その２）を認可 2018.10 国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間に係る大深度地下使用を認可 2023.12 国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その３）及び変更を認可
備考					

事業略図



※1 東京都・名古屋市間の路線及び駅位置は、JR東海「中央新幹線(品川・名古屋間)工事実施計画(その1)」(平成26年10月17日認可)を基に作成。

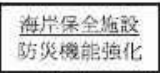
※2 名古屋市・大阪市間のルート範囲及び主要な経路は、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申(平成23年5月)参考資料を基に作成。

三重県、奈良県、大阪府の各府県に設置される駅の位置は未定。

※3 北陸新幹線の未施工区間は、2024年8月7日に国土交通省と鉄道・運輸機構が詳細ルートを策定した小浜・京都ルートを基に作成。

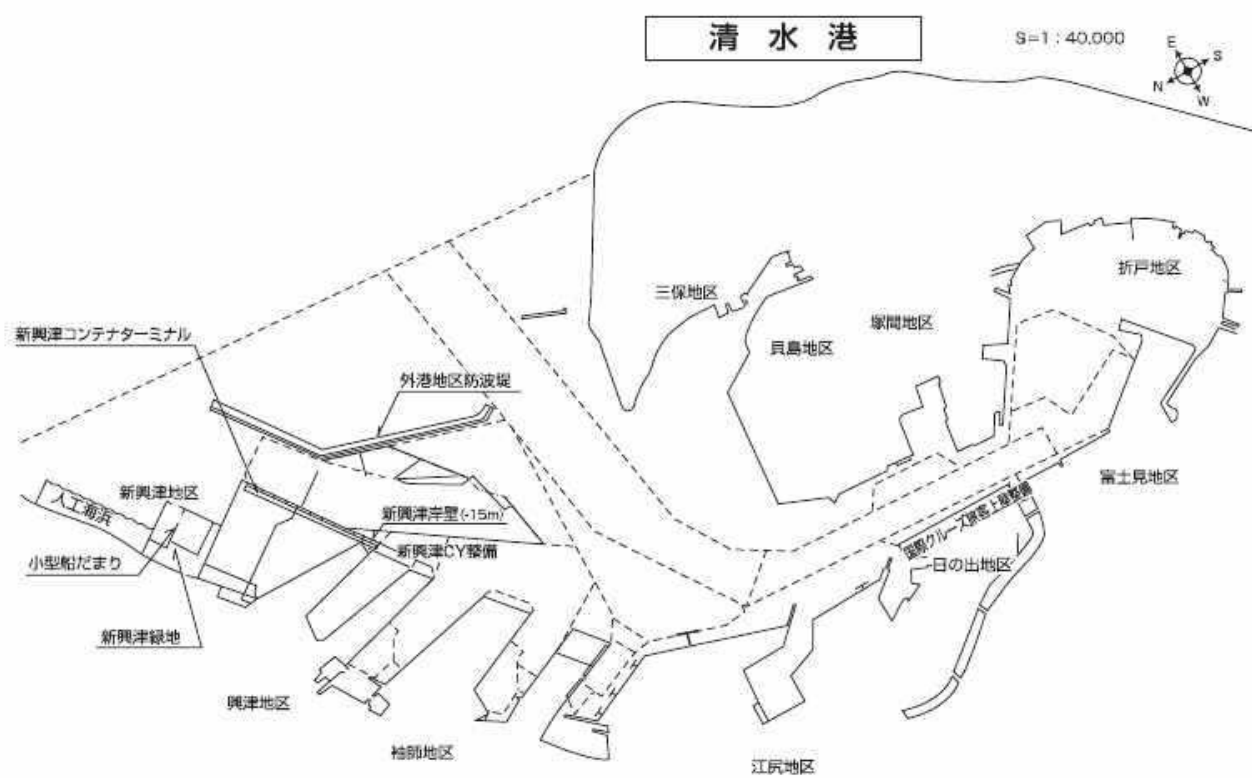
事業名		名古屋港整備事業		事業主体	国、名古屋港管理組合
				関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	1. コンテナ取扱機能の強化のための飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業の整備推進 2. 港湾機能の強化・維持のための新たな土砂処分場の整備の推進 3. 防災機能の強化のための海岸保全施設の地震・津波対策の整備促進 4. 中川運河の運河改良やプロムナードの整備促進				
趣旨・効果	名古屋港は、コンテナ貨物、完成自動車およびバルク貨物を取り扱い「高付加価値」を産み出す中部地域のモノづくり産業を強力に支援する「価値創造港湾」の実現に向け、背後産業の国際競争力の維持強化を図るために、安全安心な経済活動を支えることを主眼に、上記の港湾整備等に取り組んでいる。 特に、近年コンテナ船や自動車専用船などの大型化が進み、港湾施設の機能不足が顕著であるため、生産性向上を支援するための施設整備を進めることによって、既存ストックを最大限に活用することができる。 また、名古屋港の機能強化・維持に伴い発生する浚渫土砂の処分については、港内に比較的大規模な埋立地がないため、新たな処分場整備を推進する必要がある。				
事業概要	・飛島ふ頭の整備：岸壁（水深15m）、航路泊地（水深15m） ・海岸保全施設の防災機能強化 ・中川運河の運河改良や、プロムナードの整備 ・新土砂処分場の整備				
進捗状況	2025年度までの実績	事業量	事業費	経過	1956. 1 名古屋港港湾計画策定 1970. 8 飛島ふ頭R1、R2岸壁を港湾計画に位置づけ 1995. 5 中川運河緑地（堀止）を港湾計画に位置づけ 2003. 3 海岸保全施設の機能強化に伴う「三河湾・伊勢湾沿岸海岸保全基本計画」を策定 2006.10 中川運河緑地（堀止）の港湾計画変更 2014.12 金城ふ頭W63岸壁、ふ頭用地を港湾計画に位置づけ 2015.12 飛島ふ頭R1、R2岸壁の港湾計画変更 海岸保全施設の機能強化に伴う「三河湾・伊勢湾沿岸海岸保全基本計画」の改訂 2017. 4 堀止緑地一部供用開始 2022.10 飛島ふ頭R1岸壁供用開始 2023. 2 中川運河緑地（北支線）を港湾計画に位置づけ
	2026年度計画	事業量	事業費		
備考					

名古屋港主要事業箇所図



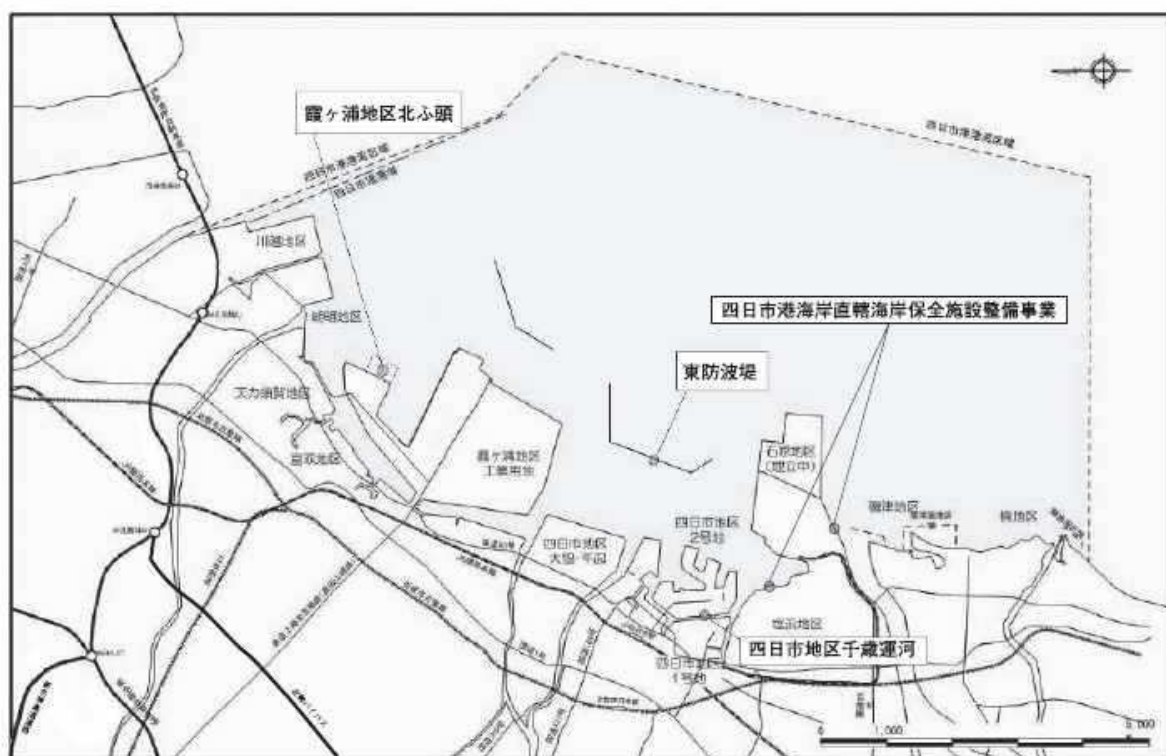
事業名		清水港整備事業		事業主体	国、静岡県	
				関係府省庁	財務省、国土交通省	
2027年度事業提案内容	1. 外港地区 防波堤の防災機能強化 2. 新興津地区 岸壁延伸・泊地の整備推進 3. 新興津地区 小型船だまり及び緑地の整備促進 4. 日の出地区 国際クルーズ旅客受入機能の高度化					
趣旨・効果	広域国際交流圏の形成に資する交通体系を確立するために、物流需要の増大、輸送革新の進展等に対応する外・内貿易の物流拠点を整備するとともに、周辺の工業、流通、居住地域の発展と整合をとりながら臨港地区の再開発を推進し、国際貿易の拠点港湾にふさわしい機能の充実に努める。 また、国際旅客船拠点形成港湾に指定されており、クルーズ客船の寄港を促進するため、受入れ環境の充実に努める。					
事業概要	・外港地区 防波堤の粘り強い構造 ・新興津地区 岸壁・泊地の整備 ・新興津地区 小型船だまり及び緑地の整備 ・日の出地区 国際クルーズ旅客上屋の整備					
進捗状況	2005年度までの実績	事業量 ・直轄事業 新興津地区岸壁整備 ほか ・補助事業 新興津地区小型船溜整備 ほか ・交付金事業 新興津地区緑地整備 ほか ・起債事業 富士見地区荷役機械整備 新興津地区都市再開発等 用地整備 ほか	事業費 110.294百万円	経過	1952年 特定重要港湾指定 1954年 港湾計画策定 1970年 興津第2埠頭コンテナクレーン供用 1982年 袖師第1埠頭コンテナターミナル供用 1989年 日の出地区再開発事業着手 1996年 輸入促進地域(FAZ)に指定される 2003年 新興津コンテナターミナル供用 2008年 新興津地区 2B着工 2013年 新興津地区 2B暫定供用 2014年 新興津緑地供用(グラウンド等) 2018年 新興津地区コンテナターミナル 2B完成 2021年 港湾計画改訂、新興津地区 0.5B着工	
	2026年度計画	事業量 ・直轄事業 新興津地区岸壁整備 ほか ・補助事業 新興津地区小型船溜整備 日の出地区国際クルーズ 旅客上屋整備 ほか ・交付金事業 新興津地区緑地整備 ほか ・起債事業 新興津地区CY整備 ほか	事業費 8.904百万円 (うち国庫3515百万円)			
備考						

事業略図



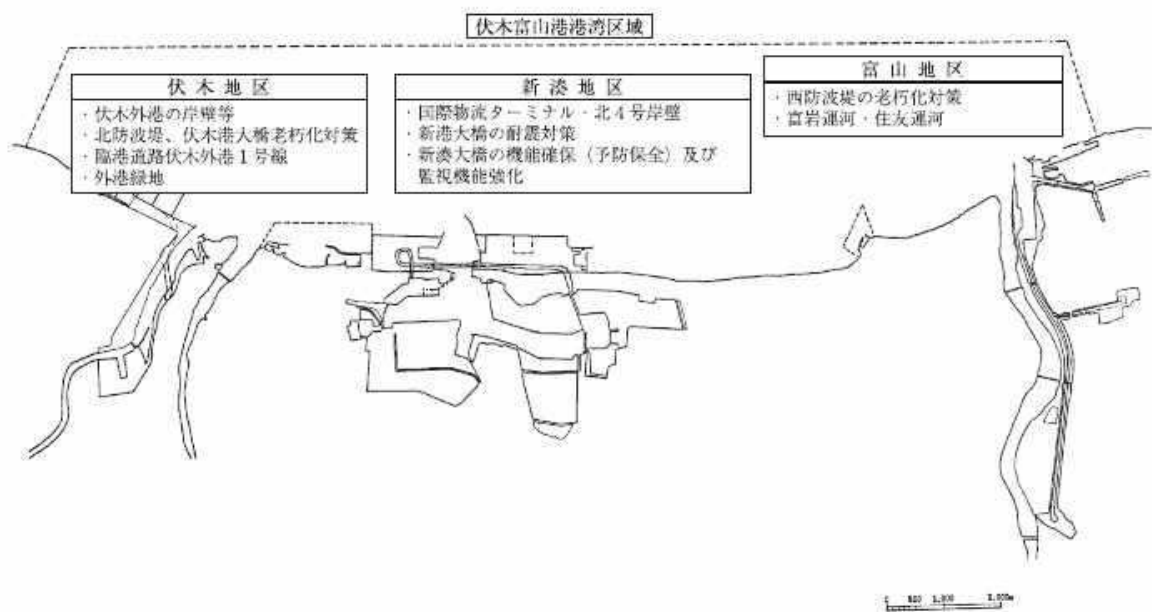
事業名	四日市港整備事業		事業主体	国、四日市港管理組合
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	1. コンテナ取扱機能の強化のための霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備推進 2. 防災機能の強化のための防波堤の延命化対策の推進 3. 親しまれる港づくりに向けた千歳運河の緑地整備の促進 4. 津波・高潮からの地域住民の生命・財産の防護、企業活動維持に向けた海岸保全施設整備の推進			
趣旨・効果	四日市港は、コンテナ貨物や完成自動車、エネルギー関連貨物などを取り扱う中部圏における代表的な国際拠点港湾として、多様なものづくり産業の成長と発展を物流面で支え、安全・安心な港づくりに取り組んでいる。 コンテナ貨物量の増加や船舶の大型化に対応したコンテナターミナルの整備により、港湾物流の効率化や競争力の強化が期待される。さらに、耐震強化岸壁として整備することで、サプライチェーンの強靱化、災害対応力の強化を図る。 また、歴史的・文化的資源を活かし、賑わいを創出する施設整備が進められることで、港の交流空間の充実が図られる。 さらに、海岸保全施設の耐震改良と嵩上げを実施することで、発生確率の高い津波（L1津波）や高潮（伊勢湾台風クラス）から地域住民の生命・財産を防護するとともに、企業活動を維持する。			
事業概要	①霞ヶ浦地区北ふ頭の国際物流ターミナル整備：81号耐震強化岸壁（水深14m）等 ②東防波堤の改良整備 ③四日市地区千歳運河緑地整備 ④四日市港海岸直轄海岸保全施設整備：石原・塩浜地区海岸			
進捗状況	2025年度までの実績	事業量	事業費	経過
	2026年度計画	事業量	事業費	
		①霞ヶ浦地区北ふ頭耐震強化岸壁整備等ふ頭用地整備 ②東防波堤の改良整備 ③四日市地区千歳運河緑地整備 ④四日市港海岸直轄海岸保全施設整備	R3～R7 9,604百万円（直轄負担金） R3～R7 11,161百万円（直轄負担金） H24～R7 872百万円（直轄負担金） H23～R7 2,346百万円 R6～R7 393百万円（直轄負担金）	1961. 3 四日市港港湾計画 1998. 7 81号岸壁を耐震強化岸壁として位置づけ 2011. 4 千歳1～5号物揚場を緑地として位置づけ 2018. 4 臨港道路霞4号幹線（四日市・いなばポートライン）開通 2021. 4 霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業新規事業化 2024. 4 四日市港海岸直轄海岸保全施設整備事業新規事業化
備考				

事業略図



事業名		伏木富山港整備事業		事業主体	国、富山県
				関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	「国際拠点港湾」伏木富山港の国際競争力・災害対応力の強化・老朽化対策 ・伏木地区：伏木外港の岸壁等整備、北防波堤・伏木港大橋の老朽化対策、臨港道路伏木外港1号線・外港緑地の整備 ・新湊地区：国際物流ターミナル北4号岸壁の延伸、新港大橋の耐震対策、新湊大橋の機能確保（予防保全）及び監視機能強化 ・富山地区：西防波堤の老朽化対策、富岩運河・住友運河の遊歩道整備				
趣旨・効果	伏木富山港は、伏木地区、新湊地区、富山地区からなり、その背後に豊かな電力と工業用水に恵まれた富山高岡工業地帯を控え、日本海側屈指の国際貿易港として富山県産業の発展に大きな役割を果たしている。 2011年4月に「国際拠点港湾※」に指定され、対岸諸国のみならず東南アジア等の成長力を我が国に取り込みつつ、日本海側港湾の国際競争力強化や観光立国の推進により日本経済へ貢献するとともに、太平洋側港湾の代替機能強化による災害に強い物流ネットワークの構築や脱炭素社会への貢献など重要な役割を担っていくこととしている。				
事業概要	【伏木地区】 伏木外港、臨港道路、防波堤、緑地の整備等 【新湊地区】 岸壁、臨港道路の整備等 【富山地区】 防波堤、緑地の整備等				
進捗状況	2005年度までの実績	事業量 主な事業 ・伏木地区 臨港道路 伏木外港1号線 2.0km供用 (拡幅改良) ・新湊地区 中央1～2号岸壁 (-14m) (増深改良) ・富山地区 2号岸壁 (-10m) 部分供用(耐震改良)	事業費 直轄事業 219,735百万円 補助事業 119,470百万円 起債事業 44,431百万円 計 383,636百万円 (2025 3,184百万円)	経過	1968.4 【新湊地区】 富山新港開港 1986.6 特定重要港湾に指定 1993.9 【新湊地区】 西埋立竣工 1998.6 【伏木地区】 伏木万葉ふ頭供用開始 1998.9 【新湊地区】 東埋立竣工 1999.7 港湾計画改訂 2002.5 【新湊地区】 多目的国際ターミナル供用開始 (8.3ha供用) 2003.9 【新湊地区】 旅客船バース供用開始 2006.3 【伏木地区】 多目的国際ターミナル供用開始 (40ha供用) 2009.8 【伏木地区】 伏木万葉大橋開通 2011.4 国際拠点港湾に指定 2011.11 日本海側拠点港に選定 2012.9 【新湊地区】 新湊大橋開通 2017.5 【新湊地区】 新湊マリーナ概成 2017.12 【伏木地区】 万葉岸壁 クルーズ客船対応 (22万トン級) 2019.6 【新湊地区】 国際物流ターミナル拡張 (13.1ha供用) 2024.5 【新湊地区】 中央ふ頭再編完了 (中央岸壁 (-14m) 560m供用) 2026.3 【富山地区】 2号岸壁 (-10m) 耐震改良完成
	2026年度計画	事業量 主な事業 ・伏木地区 臨港道路 伏木外港1号線 拡幅改良 (継続) ・新湊地区 海王岸壁 (-7.5m) 岸壁延伸 ・富山地区 西防波堤 老朽化対策	事業費 直轄事業 2,025百万円 補助事業 1,273百万円 起債事業 56百万円 計 3,354百万円		
備考	※「国際拠点港湾」に指定 ・全国で18港（本州日本海側で2港のみ 新潟港、伏木富山港）				

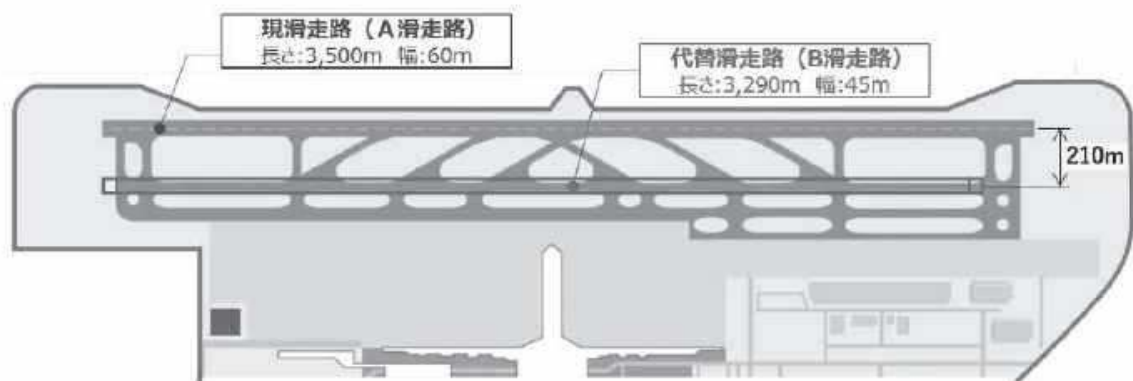
事業略図



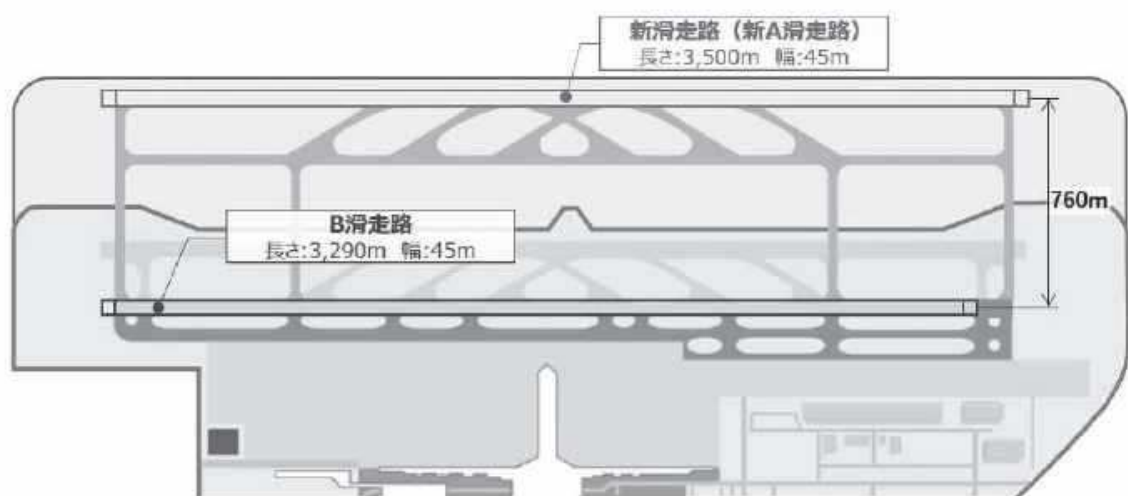
事業名	中部国際空港第二滑走路等整備事業		事業主体	未定
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2027年度事業提案内容	1 空港西側の隣接地等に新たな埋立地を整備する「中部国際空港沖公有水面埋立事業」について、環境に配慮しながら、速やかな進展を図ること。 2 「中部国際空港の将来構想」の第1段階である 2027 年度供用開始予定の代替滑走路の整備にあたり、引き続き十分な財政支援を行うこと。 3 航空ネットワークを一層充実させるため、自動車産業を始めとする地元企業からの期待が大きい北米路線やインド路線等の就航促進、アウトバウンド及びインバウンド双方向の利用促進、空港の受入体制の確保に関する支援を行うこと。 4 中部地域で発生する航空貨物を中部国際空港から直接海外へ輸出する物流構造への転換を図る必要がある。そのため、とりわけ需要の高い北米路線の就航促進に向けた支援を行うこと。 5 ストレスフリーで快適な旅行環境の実現をめざし、最先端の技術・システムを導入し、旅客満足度の向上を図るための「FAST TRAVEL」について、引き続き支援を行うこと。 6 今後、選ばれる空港となるため不可欠となる SAF について、利便性に優れ、円滑に供給できる製造拠点の立地促進、安定供給に向けた積極的な支援を行うこと。また、「セントレア・ゼロカーボン 2050」の実現に向け、中部国際空港脱炭素化推進計画の推進について、更なる財政支援を行うこと。 7 東海三県始め中部地域の主要都市、観光地から空港への道路・鉄道等のアクセスの充実に向けて、必要な措置を講じること。			
趣旨・効果	中部国際空港は滑走路が1本であるため、将来の航空需要への対応、完全24時間運用の実現、現滑走路の大規模補修への対応といった課題を抱えている。そのため、2021年12月に地域によりとりまとめられた「中部国際空港の将来構想」に沿った第二滑走路の整備を目指す。 中部国際空港において、路線回復・利用促進を図るため、地元自治体や経済団体等が丸となって、航空需要のさらなる拡大に向けた取組が求められている。 空港にとっての喫緊の課題であるカーボンニュートラルについて、中部国際空港では、2021年5月に「セントレア・ゼロカーボン2050」を宣言し、2023年12月に策定した空港脱炭素化推進計画に基づき取組を推進している。			
事業概要	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（詳細な事業概要は未定）			
進捗状況		事業量	事業費	経過
	2025年度までの実績	国土交通省を始めとする関係機関への要望活動等を実施 (空港会社) 大規模補修時においても継続的な空港運用を可能とすること及び完全24時間運用を実現すること等を目的として、代替滑走路を整備	無利子貸付 900,000千円	
	2026年度計画	国土交通省を始めとする関係機関への要望活動等を実施 (空港会社) 大規模補修時においても継続的な空港運用を可能とすること及び完全24時間運用を実現すること等を目的として、代替滑走路を整備	無利子貸付 1,000,000千円	
備考				

事業略図

【第1段階】（暫定形）



【第2段階】（将来形）

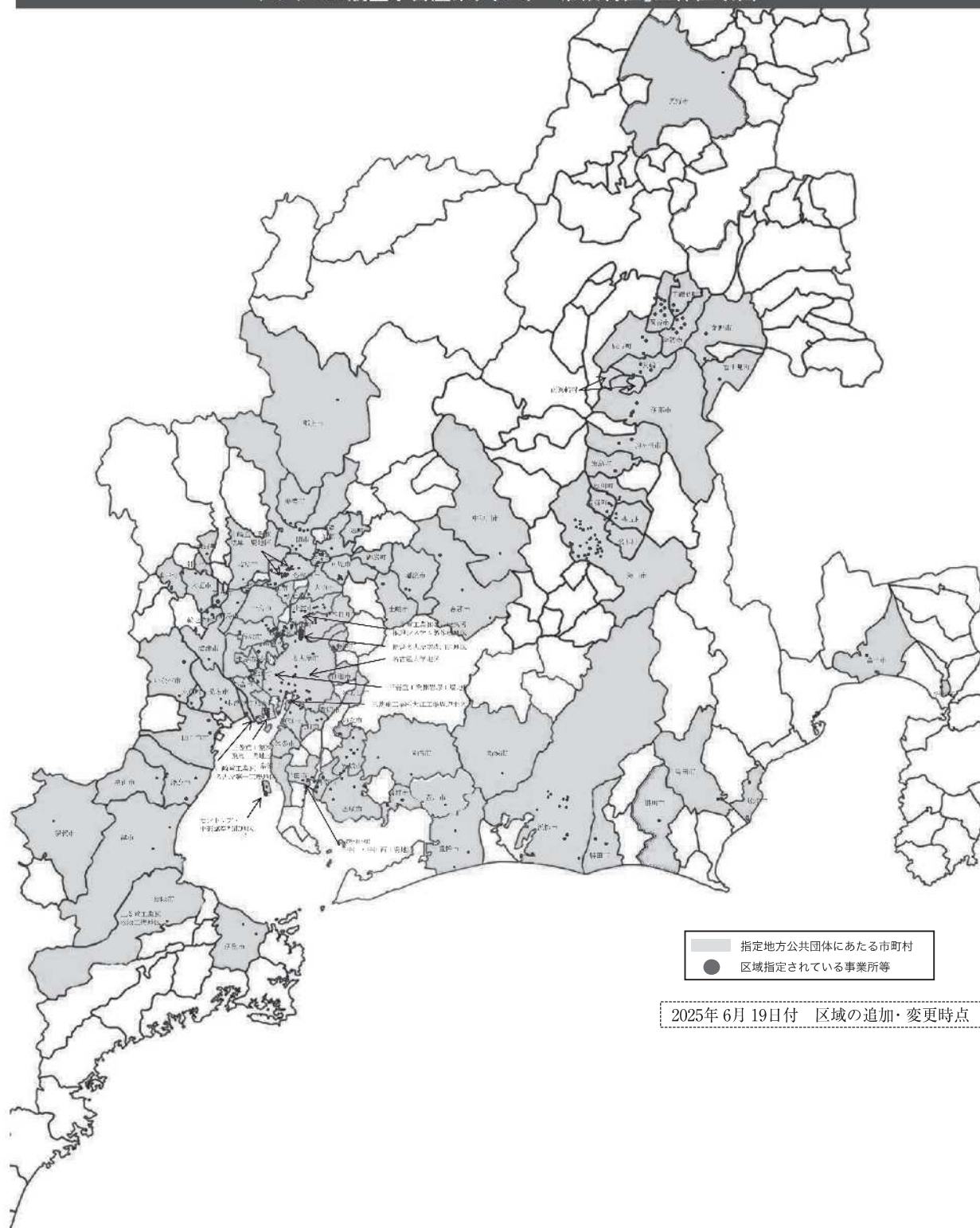


〔出典：中部国際空港将来構想推進調整会議「中部国際空港の将来構想」〕

事業名		アジア No. 1 航空宇宙産業 クラスター形成特区		事業主体	愛知県、岐阜県、三重県、長野県、静岡県、市町村、民間等
				関係府省庁	財務省、内閣府、文部科学省、経済産業省
2027年度事業提案内容		1. 「国際戦略総合特区設備等投資促進税制」について、宇宙関連事業等の支援対象の追加、対象設備の要件緩和など税制措置の対象範囲を拡大すること。 2. 「国際戦略総合特区支援利子補給金」について、国による重点的な金融支援を講じること。			
趣旨・効果		我が国最大の航空宇宙産業集積地である愛知・岐阜・三重・長野・静岡地域において、国際戦略総合特区の支援措置を活用しつつ、航空宇宙関連産業に関する生産機能（とりわけマザー工場）を維持・強化するとともに、先進的な航空輸送システムや宇宙機器の研究開発が行われる一大拠点を形成し、我が国の産業構造の転換・高度化に向けた中核的・先導的役割を果たし、また、日本の総合技術システム産業の国際的地位の向上にも大きく貢献することにより、日本全体の成長・発展につなげていく。 航空宇宙産業は、今後20年間で世界のジェット旅客機の運航機数が1.6倍に増加すると見込まれている有望な産業であるとともに、高い安全性や技術力が要求され、最先端の技術が結集することで、培われた技術が幅広い産業に波及・蓄積し、地域の技術力・競争力に寄与する産業でもある。中部地域の航空宇宙産業の集積と生産能力の拡充に向け、サプライヤーの設備投資を後押しするため、税制上や金融上の支援措置を通じて、長期的な視点で支援していく必要がある。			
事業概要		○特定国際戦略事業 ① ボーイング787等量産事業 ② 関連中小企業の効率的な生産・供給体制構築事業 ③ ボーイング777X開発・量産事業 ④ 宇宙機器開発・供給事業			
進捗状況	2025年度までの実績	事業量 ○工場立地に係る緑地規制の緩和：9市町で活用 ○設備等投資に係る法人税の軽減：延べ111法人で活用 ○国による利子補給：延べ85件で活用	事業費 _____	経過	2011.12 区域指定 2013. 2 区域の変更 2013.10 区域の追加・変更（三重県への区域拡大等） 2014. 3 区域の変更 2014. 6 区域の追加・変更（長野県・静岡県への区域拡大等） 2015. 6～2025. 6 区域の追加・変更（10回）
	2026年度計画	○未定	_____		
備考					

事業略図

「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」全体区域図



事業名	昇龍道プロジェクト		事業主体	国、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、名古屋市、静岡市、浜松市、一般社団法人中央日本総合観光機構
			関係府省庁	観光庁
2027年度事業提案内容	1. 持続可能な観光地域づくり 2. 観光地等の高付加価値化 3. 広域周遊観光の促進 4. 令和6年能登半島地震への対応			
趣旨・効果	中部北陸地域は2015年6月に、国土交通大臣から広域観光周遊ルート形成計画の一つとして「昇龍道」が認定を受けており、昇龍道エリアの外国人延べ宿泊者数は、2011年（H23）の178万人泊から2019年（R1）は約6.5倍の1,162万人泊となるなど成果が現れている。 2025（R7）年の外国人延べ宿泊者数は1,482万人泊（R1比127.5%）となり、今後も、インバウンドのさらなる増加が見込まれることから、これまで以上に広域的に連携し、外国人旅行者に対する受入環境の整備や昇龍道エリアにおける消費拡大を図っていくことが求められている。			
事業概要	中部北陸9県に跨がる昇龍道エリアでは、先進的な取組として2012年から中部北陸9県の自治体、経済団体、観光関係団体等の産官が連携し、訪日外国人旅行者の増加を図るために「昇龍道プロジェクト」を立ち上げ、海外から中部北陸9県へのインバウンドを推進するための課題、すなわち魅力的な観光資源が凝縮している中部北陸圏の海外へのプロモーション、中部北陸圏によるおもてなしの心と受入環境のレベルアップについて、関係者が効果的かつ一体感を持って取り組んでいる。			
進捗状況	2025年度までの実績	事業量	事業費	経過
	2026年度計画	事業量	事業費	経過
		・将来にわたり旅行者を引きつけるコンテンツの造成 ・コロナ後を見据えた受入環境整備の推進・高度化 ・サービス等の質向上による高付加価値化 ・消費額増加と地方誘客の促進 ・大規模イベントをフックとした誘客	_____	2012.1 「昇龍道プロジェクト」の立ち上げを産官で発信 2012.3 「昇龍道プロジェクト推進協議会」を設立し、併せて第1回協議会を開催 2012.7 「昇龍道プロジェクト推進協議会」として初のハイレベルミッションを、中国（上海・杭州）で実施以降、台湾、タイ、マレーシアへのハイレベルミッションを実施 2015.10 昇龍道インドネシアミッション団派遣 2016.8 昇龍道ベトナムミッション団派遣 2016.11 中野良子昇龍道大使を中国（上海）へ派遣 2017.9 昇龍道タイミッション団派遣 2018.12 「JAPAN ROADSHOW 2018 Sydney」への参加 2019.11 「VISIT JAPAN Travel Mart 2019 - ASEAN INDIA -」への参加 2020.11 「JNTO マーケティング研修会」への参加
		・持続可能な観光地域づくり ・観光地等の高付加価値化 ・広域周遊観光の促進 ・令和6年能登半島地震への対応	_____	
備考				

