

社会資本整備重点計画

〔平成 21 年 3 月 31 日〕
閣 議 決 定

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）第 4 条第 1 項に規定する社会資本整備重点計画を、平成 20 年度から平成 24 年度までを計画期間として、次のとおり定める。

はじめに

社会資本整備重点計画は、国民生活・産業活動の基盤を形成する社会資本について、計画期間中、どのような視点に立ち、どのような分野に重点をおくのかといった「整備の方向性」を明確にし、その方向性を踏まえて、社会資本整備に関する「政策目標」とその実現によって国民が享受する「成果」を示すとともに、「限られた財源の中で効果的かつ効率的に社会資本整備を実施するための取組」を明らかにするものである。

計画期間中の社会資本整備については、本計画に基づき、あらゆる政策手段を適確に組み合わせ、また、官民の連携・協働により、重点的、効果的かつ効率的に実施していく。

特に、100 年に一度と言われる世界的な金融危機を契機に、昨今の我が国経済は、厳しい状況におかれている。こうした中、社会資本整備に当たっては、我が国の将来の発展を見据えると同時に、足下の経済や雇用の状況等を踏まえて、機動的かつ戦略的に実施していく必要がある。

なお、本計画については、経済社会の動向、財政状況等を勘案しつつ、弾力的にその実施を図るとともに、社会資本整備重点計画法の規定に基づき、必要に応じ、その見直しを行うものとする。

第 1 章 社会資本整備事業を巡る現状と課題

我が国経済社会を巡る環境は、本格的な人口減少社会の到来と高齢化の進展、経済のグローバル化の進展と東アジア地域の急成長、地球温暖化の進行など、大きく変化している。

特に、昨今の厳しい経済状況を考えると、足腰の強い社会経済構造を形成することが重要であり、社会資本整備については、これらの変

化に対応し、かつ、厳しい財政状況や既存ストックの高齢化の進展等を踏まえて実施していく必要がある。

(1) 活力ある地域・経済社会の形成

東アジア各国が急速な経済成長を遂げる中、我が国と東アジア各国との経済的な結びつきは深化しているが、その一方で、世界経済における我が国の地位は、相対的に低下しつつある。

したがって、東アジア各国との交流と連携を深化させつつも、これら各国と競争していく力を強化し、我が国の国際社会における存在感の確保・向上を図っていくことが必要である。

このため、国際競争環境が激化している中で、すでに東アジア各国と比べても整備水準が大きく立ち後れている陸・海・空の国際物流・人流基盤を総合的に整備して、アジアの「ゲートウェイ機能¹」を確保し、国際競争力を強化していくことが、喫緊の課題である。これらの課題を解決することで、将来的には、三大都市圏等と東アジア主要都市との間の「日帰りビジネス圏」や、日本全国と東アジア主要都市との間の「貨物翌日配達圏」が拡大すること等を目指す。

一方、国内に目を向ければ、経済社会情勢が大きく変化し、各地域がグローバル化に直面するとともに、本格的な人口減少・高齢社会を迎える中で、地方中小都市や中山間地域等では、地域活力の低下が見られる。特に、昨今の経済状況の変化により、地域の経済は非常に厳しい状況におかれている。

地域の活力を向上させるためには、各地域が、都市圏や中山間圏など域内に存在する多様な圏域の個性に着目して、それぞれの独自の資源や魅力を発掘・再発見し、それらを産業や観光の資源として、東アジア地域も含めた地域内外に直接発信することが肝要であり、これにより、新たなヒトやモノの流れを生み出し、交流と連携を深化させ、地域の賑わいと活力を今一度取り戻すよう取り組むことが不可欠である。これらにより、特に人口減少社会の到来や本格的な国際交流の進展の中で、アジアを中心とした外国からの訪日観光客等国内外の交流により、地域経済の活性化、雇用の拡大等が見込めることから、観光交流を強化することが必要である。

このような地域の創意工夫を活かした自立的な取組を力強く後押しするため、社会資本は、産業立地や観光交流を促す各地域間及び各地域と東アジア地域を直接つなぐ陸・海・空にわたる総合的な交

¹ アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現すること等を目的とした、アジアと世界の架け橋としての役割

通ネットワークの充実や、まちなかの賑わいを創出する集約型都市構造²の実現等により、「地域の自立的な発展を支える強い足腰」としての役割を果たしていかなければならない。

また、そうした地域活力の発揮は、地域に住まう人々の安心できる生活があってはじめて実現するものといえる。したがって、中山間地域等の条件不利地域や維持・存続が危ぶまれる集落に住まう人々を含めた全ての人々に対し、医療等の生活に不可欠なサービスが提供されるよう、交通基盤等の必要な基盤整備を行うことも重要である。

(2) 安全・安心の確保

我が国は、災害に対して脆弱な国土条件を有している。特に、我が国は世界有数の地震・火山大国であり、国土全体が、首都直下地震、東海地震、東南海・南海地震等をはじめとする大規模地震発生の危険にさらされている。

また、新たな課題として、地球温暖化の影響が、雨量増加、海面上昇等の形で顕在化しつつあり、水害等の災害の発生リスクが格段に高まっているとともに、激甚化している。同時に、渇水も頻発している。

さらに、少子高齢化の進展により、災害時要援護者³が増加しているとともに、地域コミュニティの衰退により地域の防災力が低下することが懸念されている。

このような中、将来の甚大な災害の発生にいかに対応するかが問われており、それゆえに、今こそ、社会資本整備の重大な使命が、「国民の安全・安心を守る」ことにあることを改めて強く認識し、災害リスクの増大に迅速かつ柔軟に対応していかなければならない。

このためには、予防的対応、甚大な被害が発生した地域を再び被災させないための対策及びソフト施策との連携を重視し、人命被害を生じさせないように、また、被災した場合も国民生活や経済社会活動に深刻な影響を生じさせないように、守るべき地域・機能を明確にした計画的な防災・減災対策を実施していくことが必要である。

また、自然災害への対応のみならず、日々の生活の安心を確保するため、国民が日常的に利用する交通に関して、事故の防止や安全性の向上を図るほか、昨今の国際情勢に鑑み、テロへの備えも万全

² 都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）相互間及び集約拠点と都市圏内のその他の地域が公共交通ネットワークで有機的に連携した都市構造

³ 災害時の一連の避難行動をとるのに支援を要する人々をいい、一般的に高齢者、障害者、外国人、乳幼児、妊婦等をいう。

にしておくことが必要である。

これらにより、概ね全ての重点密集市街地について最低限の安全性が確保されるなど、災害等に強い安全・安心な社会の形成を目指す。

(3) 生活者の視点に立った暮らしと環境の形成

経済社会の変化は、我々の暮らしとそれを取り巻く環境のあり様に大きな変化を与えようとしているが、そのような中であっても、将来にわたって、誰もが豊かに、快適に生活することができる社会を、「生活者の視点」に立って形成していくことが必要である。

人口面では、少子高齢化が一層進むことが見込まれるが、こうした中でも、とりわけ、「ユニバーサル社会⁴」の形成に向け、高齢者や障害者をはじめとする全ての人々が、自立的に快適かつ安全に住まい、移動できるバリアフリー環境の整備及びその機能の維持や男性・女性がともに安心して子育てができる環境の充実、ソフト面を含めた支援施策の推進等が喫緊の課題である。

また、環境の観点では、地球環境の保全、大気・水環境の保全、物質循環、生物多様性等の様々な観点から、総合的に環境の保全を図っていくことが必要である。こうした中、地球温暖化の進行が、災害リスクの増大のみならず、生態系の変化等を通じて、長期的に人間の生存に大きな影響を及ぼすことが懸念されている。我々が享受している資源・環境は、我々世代で消費し尽くしてよいものではなく、次の世代により良い形で引き継いでいくべきものである。このため、地球温暖化をはじめとした地球環境問題に真剣に取り組み、「低炭素型・循環型の持続可能な社会」を形成していかなければならない。これらにより、京都議定書の6%削減約束が確実に達成され、加えて、更なる長期的、継続的な排出削減が進展することを目指す。

さらに、経済発展の過程で効率性等を重視してきた結果、山紫水明の美しい自然や良好な景観が失われつつある。我が国の歴史や文化をはぐくんできた美しい自然や、その自然、歴史・文化とともにはぐくまれてきた良好な景観は、各地域の、そして我が国の個性を形づくる重要な要素である。したがって、「国民共通の資産である自然や景観」の保全・回復・形成に取り組むことにより、豊かな生

⁴ 障害者や高齢者が安心して生活できるよう施設や設備等のバリアフリー化を進めていくのみならず、更はその考え方を深めて社会の制度や仕組においても、障害の有無、年齢等にかかわらず、国民一人一人がそれぞれ対等な社会の構成員として、自立し相互にその人格を尊重しつつ支え合うことで、すべての人が安心して暮らすことができ、その持てる能力を最大限に発揮できる社会

活空間を形成し、それを子々孫々にまで伝えていくことは、社会資本整備に課せられた大きな使命であり、これらにより、歴史的風致を活かした歴史まちづくりや、地域の個性や特色の伸長に資する良好な景観の形成が着実に進展すること等を目指す。

(4) ストック型社会への転換に向けた社会資本整備

我が国の社会資本は、戦後の高度経済成長とともに着実に整備され、一定のストックを形成するに至っているが、今後は、こうしたストックのうち高齢化したものの割合が急速に増加するという課題に直面する。

もとより、(1)から(3)までに述べた各課題に对应していくためには、今後とも、真に必要な社会資本の整備を進めていく必要があるが、これからは、つくったものを世代を超えて長持ちさせて大事に使う「ストック型社会」へ転換していくことにより、より質の高い生活の創造を目指していく必要がある。したがって、このような「ストック型社会」への転換に向け、社会資本の高齢化に適切に対応した戦略的な維持管理・更新を実施する必要がある。

また、適切な維持管理・更新を実施することとあわせて、ICT⁵をはじめとするソフト対策との連携により、既存ストックの機能を十全に発揮させ、その高度利用・有効利用を図ることが必要である。

さらに、公共事業評価の厳格な実施やコスト構造改善の実施などを通じた、社会資本整備事業の一層の効率化・重点化や、価値の高い良質な社会資本を国民に提供するとともに公共事業に対する国民の信頼を確保するための入札・契約制度の改革など、社会資本整備事業の進め方に関する改革に取り組んでいくことが重要である。

第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及び事業の概要並びに将来実現することを目指す経済社会と国民生活の姿

以上のことから、本計画の計画期間中の社会資本整備については、次のとおり、「活力」「安全」「暮らし・環境」といった3つの政策目的に加え、「ストック型社会への対応」という新たな視点を加えた4つの観点から12の重点目標を設定し、その達成に向けて効果的か

⁵ ICT：Information and Communications 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。

つ効率的な事業執行を推進する。なお、これら4つの観点については、近年の世界経済の急速な構造変化や国内の地域の活力の低下に鑑みると、国際競争力の強化及び地域の活力の向上が喫緊の課題であることから、「活力」を冒頭に位置付けるとともに、維持管理や更新の推進、ソフト対策の推進といった、社会資本整備の各分野にわたって横断的に取り組むべき課題に重点的に対応するため、「ストック型社会への対応」という観点を設けている。

また、これらの重点目標の達成に向け、社会資本整備を重点的、効果的かつ効率的に実施することにより、将来（概ね10年後に）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿を次のとおり提示する。これは、社会資本整備は5年程度の期間で概成するものは少なく、より長期にわたって事業が行われることによってはじめて国民がその成果を享受することができるものが多いことから、5年間の指標に加えて、国民の視点に立った分かり易さの観点から、今回新たに提示したものである。

重点目標	指 標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(1) 交通ネットワークの充実による国際競争力の強化</p> <p>陸・海・空が連携した効率的で利便性の高い交通ネットワークの充実を促進し、人流・物流を円滑化させることにより、急成長する東アジア地域との連携・交流の深化と国際競争力の強化を図る。</p>	<p><国際航空のネットワークの強化に関する指標></p> <p>○国際航空ネットワークの強化割合 【大都市圏拠点空港の空港容量の増加 H17年度比約17万回増（首都圏）（H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に）】</p> <p><スーパー中枢港湾等の機能強化に関する指標></p> <p>①スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム 【港湾コスト H14年度比約13%低減（H18年度）→約3割低減（H22年度）】 【リードタイム^(注1) 約2.1日（H18年度）→1日程度（H22年度）】</p> <p>②国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 【H19年度比約5%減（H24年度）】</p> <p>③港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率（*） 【0%（H19年度）→概ね100%（H24年度）】</p> <p><基幹ネットワークの整備に関する指標></p> <p>○三大都市圏環状道路整備率 【53%（H19年度）→69%（H24年度）】</p> <p><空港・港湾へのアクセスの強化に関する指標></p> <p>○国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現</p>	<ul style="list-style-type: none"> アジアをはじめとする国際的なヒトとモノの流れの増大に対応し、引き続きアジアにおける成長センターとして機能していくため、大都市圏拠点空港の整備を推進する。首都圏においては、東京国際空港（羽田空港）再拡張事業及び成田国際空港北伸事業の早期整備を図る。関西圏においては、関西国際空港の二期事業を需要動向等を見つつ行う。中部圏においては、中部国際空港について、地元関係者の努力による需要の拡大を図りつつ、将来に向けて、完全24時間化を検討し、フル活用ができるよう、地域と連携して空港機能の拡充に向けて努力する。併せて、増大する航空交通流の調和及び洋上における空域容量の拡大や最適経路の提供等を図るため、航空交通管理機能の高度化等の航空保安システムの整備等を推進する。 我が国と北米・欧州とを結ぶ基幹航路の維持・確保を図るため、スーパー中枢港湾プロジェクト^(注2)の充実・深化を図り、スーパー中枢港湾において港湾コストの低減及びサービスの向上を図る取組等を強力に推進するとともに、コンテナ貨物の陸上輸送に起因するゲート混雑の緩和、コンテナ貨物の迅速な搬出・積替、内航フィーダー航路の充実に必要な施設等の整備を推進する。 北米・欧州とを結ぶ基幹航路における我が国のゲートウェイとしての機能強化、アジア地域との貿易に対応したダイレクト航路の充実、我が国の国民生活や基幹産業を支えるバルク貨物輸送の効率化を図るため、国際海上コンテナターミナルや多目的国際ターミナル等の整備を推進するとともに、高性能なバルク貨物の荷さばき施設の整備や背後圏とのアクセスの充実を図る。 臨海部に物流施設の集積を図ることによりコンテナターミナルの機能の一層の強化を図るため、大規模コンテナターミナルと一体的に高度で大規模な臨海部物流拠点を形成する。 安全かつ安定的な海上輸送ネットワークの確保を図るため、必要な水深を確保するための浚渫など主要国際幹線航路の整備及び保全等に取り組む。 貿易関連手続について、平成20年10月に稼働した「次世代シングルウィンドウ」への更なる一元化の推進のため、港湾関連手続の書式の統一化・簡素化及び「次世代シングルウィンドウ」への機能追加を図る。 高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークのうち、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路や国際物流基幹ネットワーク上の国際コンテナ通行支障区間の解消などに重点をおいて整備を推進する。 すべての国際拠点空港（成田、関空、中部）と都心部との間の鉄道アクセス所要時間を30分台にすることを目指し、鉄道アクセスの整備を着実に推進する。 東アジアとの物流ネットワークの充実に資する鉄道貨物の輸送力増強を推進する。 	<p>三大都市圏等と東アジア主要都市との間の「日帰りビジネス圏」が拡大</p> <p>日本全国と東アジア主要都市との間の「貨物翌日配達圏」が拡大</p> <p>東アジア便を中心とした国際航空ネットワークの充実により、国内各地からの利用者の利便性が向上</p> <p>成田空港・羽田空港を一体的に運用することにより、首都圏における24時間化の推進</p> <p>スーパー中枢港湾において、アジア主要港を凌ぐ港湾コスト・サービス水準を実現し、北米・欧州の基幹航路を維持・確保</p> <p>基幹ネットワークの構築による国内交通サービスの充実により、迅速かつ円滑な物流を実現</p> <p>国際拠点空港（成田、中部、関空）と都心部との間の鉄道アクセス時間が国際的に遜色のない水準（30分台）を達成</p>

(*) 施設整備と一体となって、その高度利用・有効利用を図るソフト対策に係る指標（以下同じ）。
(注) 指標は、重点目標の主な事項について、その達成状況を定量的に測定するために設定しているものである（以下同じ）。

重点目標	指 標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(2) 地域内外の交流強化による地域の自立・活性化</p> <p>各地域と東アジア地域等との直接交流を強化することにより、急成長する東アジア地域の活力を取り込んだ各地域の自立的な発展を図るとともに、地域間交流・観光交流等の国内外の交流を強化し、地域相互の相乗効果による活性化を図る。</p>	<p>＜地方圏と東アジア地域等との直接交流の強化に関する指標＞</p> <p>○地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量 【約280万TEU^(注3) (H18年) →約340万TEU (H24年)】</p> <p>＜地域間交流の強化に関する指標＞</p> <p>① 国内航空ネットワークの強化割合 (再掲) 【大都市圏拠点空港の空港容量の増加【H17年度比約17万回増(首都圏) (H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)】 【国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率 0.40%(H15～H17年度平均値) →約1割削減 (H24年度)】 【総主要飛行経路長^(注4) 18,266,438海里 (H18年度) →H18年度比2%短縮 (H23年度)】</p> <p>② 国内海上貨物輸送コスト低減率 【H19年度比約3%減 (H24年度)】</p> <p>(※) 観光立国推進基本計画(平成19年6月29日閣議決定)で定められた訪日外国人旅行者数等の目標【参考指標】 【訪日外国人旅行者数 733万人(H18年) →1,000万人(H22年)】 【国際会議の開催件数 168件(H17年) →17年比5割増加(H23年)】 【日本人の国内観光旅行宿泊数 2.77泊(H18年度) →4泊(H22年度)】 【日本人の海外観光旅行者数 1,753万人(H18年) →2,000万人(H22年)】 【観光旅行消費額 24.4兆円(H17年度) →30兆円(H22年度)】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地域の港湾とスーパー中枢港湾との適切な役割分担を図りつつ、我が国産業にとって最も効率的な物流体系を日本全体として構築するため、アジア地域との貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量のコンテナ物流や高付加価値貨物の高速コンテナ貨物輸送等の多様なニーズに対応した、効率的で円滑な物流体系の構築及び複数の小口貨物の積替を行うための施設の整備を推進する。 羽田空港の再拡張事業を推進するとともに、一般空港については、離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせを十分に考え、就航率の改善や国際化対応の強化等その質的な充実を図るとともに、既存ストックを最大限活用していく。併せて、高い安全性を確保しつつ、円滑かつ効率的な航空交通の形成を図るため、航空保安システムの整備等を推進する。 内航フィーダー輸送等の国内輸送ネットワークを充実させ物流コストを低減するため、複合一貫輸送^(注5)等の拠点となる内貿ターミナルを合理的に配置するなどの取組を進める。 地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通学などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進する。 広域ブロック間の効率的な交流を促進するため、新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備を推進するとともに、地域の社会経済活動を支える地方鉄道の活性化、LRTの整備及び駅の改良を推進する。 地域間交流の拠点となる港湾の整備や必要な水深を確保するための浚渫など主要国際幹線航路の整備及び保全等により、幹線交通体系を整備する。 観光圏整備事業の円滑かつ確実な実施が促進されるよう社会資本の整備に関して十分に配慮すること等により、国際競争力の高い魅力ある観光地の形成、国際観光の振興、観光旅行の促進のための環境の整備等を図る。 	<p>地方ブロックの中心都市等と東アジア地域との直接交流(ダイレクト・アクセス)の充実により「東アジア一日圏」が拡大</p> <p>東アジア等へのアクセスの機会の増大によりアジアを中心とした外国からの訪日観光客が増加</p> <p>地方と東アジア等とのダイレクト・アクセスの実現により、日本人海外旅行者数が増加</p> <p>交通基盤等の必要な基盤整備によって、地域に住まう人々の安心できる生活を実現し、地域の自立的な発展を促進</p>

重点目標	指 標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(3) にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による地域の自立・活性化</p> <p>各地域において、都市機能を集積しつつ、自主性を活かしたまちづくりを推進すること等により、生活圏レベルにおけるにぎわいの確保等を進めるとともに、住民の生活を支える都市交通の快適性・利便性を向上させることにより、地域の自立と活性化を図る。</p>	<p>＜生活圏レベルにおける地域の活性化の促進に関する指標＞</p> <p>①主要な拠点地域^(注6)への都市機能集積率 【集積率 約4% (H19年度) →前年度比+0%以上 (毎年度)】</p> <p>②まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率 【0% (H19年度) →約11% (H24年度)】</p> <p>③都市再生整備計画^(注7)の目標達成率 【81.9% (H19年度) →80%以上 (毎年度)】</p> <p>＜慢性的な渋滞への対策に関する指標＞</p> <p>①開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 【約132万人・時/日 (H19年度) →約1割削減 (約118万人・時/日 (H24年度)】</p> <p>②信号制御の高度化による通過時間の短縮 【H24 までに対策実施箇所において約2.2億人時間/年短縮】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 集約型都市構造の実現を目指し、中心市街地や公共交通軸上の主要駅周辺等において、徒歩・自転車交通圏内に多様な都市機能が集積した魅力的な拠点市街地が形成されるよう、都市機能の適切な立地誘導等を図りつつ、市街地の整備改善、都市福祉施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置を重点的に推進する。 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた集約型都市構造への再編を行い、歩いて暮らせるまちづくりを実現するため、都市・地域総合交通戦略を推進する。 都市再生整備計画に基づき実施される事業等に対して一括して交付され、地域が機動的・弾力的に執行することができるまちづくり交付金を活用して、市町村が地域の創意工夫を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進する。 企業の新規立地や設備投資等と連動した多目的国際ターミナル等の整備を推進するとともに、臨海部産業と一体的なターミナル利用を図り、効率的な産業物流が実現する地区（臨海部産業エリア）を形成する。また、みなと振興交付金等により、地域が知恵と工夫をこらして活性化を図る港湾所在市町村等の取組を支援する。 環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を、特に整備効果が高い箇所に対し、重点化して実施する。また、路上工事の縮減、駐車対策、有料道路における効果的な料金施策の実施、総合的な交通戦略に基づく公共交通機関等の利用促進や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進、交通結節機能の強化を図る。 信号機の集中制御化、プログラム多段系統化、多現示化等により、信号制御の高度化を推進する。 都市部において公共交通による円滑な移動を確保するため、都市鉄道、LRTの整備及び駅の機能の高度化を推進する。 	<p>公共交通を軸として都市機能が集積した拠点が形成された集約型都市構造への再編や中心市街地の活性化など、地域の活性化が促進</p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>（4）大規模な地震等の災害に強い国土づくり</p> <p>大規模地震の切迫性の高まりを踏まえ、住宅・建築物や市街地の安全の確保を図るとともに、災害時の応急対応活動、避難等に必要な公共施設の耐震化や災害発生時の安全な避難地の確保を促進することにより、災害時の経済社会活動を支え、国民の生命・財産・生活を守る。</p>	<p>＜住宅等の安全の向上に関する指標＞</p> <p>①地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地^(注9)が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップ^(注10)を作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合（*） 【約1%（H19年度）→約40%（H24年度）】</p> <p>②地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地^(注12)のうち最低限の安全性が確保^(注13)される市街地の割合 【約35%（H19年度）→概ね10割（H23年度）】</p> <p>③多数の者が利用する建築物^(注8)・住宅の耐震化率 【建築物 75%（H15年度）→90%（H27年度）】^(※1) 【住宅 75%（H15年度）→90%（H27年度）】^(※2)</p> <p>（※1）については、首都直下地震の地震防災戦略（平成18年4月21日中央防災会議決定）において設定された具体的目標【参考指標】 （※2）については、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）において設定された指標【参考指標】</p> <p>＜公共施設の耐震化の推進に関する指標＞</p> <p>①地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合 【約4割（H18年度）→約7割（H24年度）】</p> <p>②大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口 【約2,400万人（H19年度）→約2,700万人（H24年度）】</p> <p>③防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率 【約27%（H19年度）→約56%（H24年度）】</p> <p>④地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積 【約10,000ha（H19年度）→約8,000ha（H24年度）】</p> <p>＜災害発生時の安全な避難の確保に関する指標＞</p> <p>○一定水準の防災機能^(注15)を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市^(注16)の割合 【約25%（H19年度）→約35%（H24年度）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大地震等が発生した場合に、大きな被害が生ずるおそれのある大規模盛土造成地について、変動予測調査^(注11)（宅地ハザードマップの作成）を行い住民への情報提供等を図り、滑動崩落するおそれの大きい大規模盛土造成地であって滑動崩落による被害が大きいものに対して滑動崩落防止工事を推進する。 密集市街地における大規模な火災の発生を未然に防ぐため、道路、公園等の整備と連携しつつ、老朽建築物から耐火建築物等への建替えを推進するとともに、都市計画等により規制誘導する等、密集市街地対策を重点的に実施する。 地震発生時の住宅・建築物の倒壊等による被害の軽減を図るため、耐震診断・耐震改修を促進する。 首都直下地震や東海地震等、近い将来高い確率で発生することが予想される大規模地震等に起因するがけ崩れによる被害を軽減するため、大規模地震対策特別措置法に基づく地震対策の強化区域^(注14)等における急傾斜地対策を推進する。 大規模地震発生時において、的確かつ迅速に災害応急対策活動が行えるよう、防災拠点となる官庁施設等の耐震化を推進する。 地震災害において、緊急物資輸送の拠点等としての役割を果たせるよう、滑走路、航空保安施設等の耐震補強等を着実に推進する。 人口や産業が集中する臨海部において、大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、基幹的広域防災拠点を整備・運用し、耐震強化岸壁を整備するとともに、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強やオープンスペースの確保等臨海部防災拠点機能の強化を行う。 下水道について、被災時の水洗トイレの使用不能や未処理下水の流出等、被災地域の公衆衛生や生活環境等への甚大な影響を回避し、下水道が最低限有すべき機能の確保を図るため、下水道施設の耐震化を図る「防災対策」と、計画的な応急復旧対策などにより被災時の社会的影響の最小化を図る「減災対策」を総合的に推進する。 地震時及びその発生後において、河川や海岸の後背地域の浸水被害を防護するため、ゼロメートル地帯や、三大湾沿岸地域をはじめとする人口・資産が集積する地域等を防護する施設を中心に、緊急かつ効率的に河川堤防や海岸保全施設の耐震化を推進する。 大規模地震発生時の被害の軽減及び円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等の移動のための県庁所在地間等を結ぶ道路については、橋梁の重大な損傷を防止し、その他の緊急輸送道路については、橋梁の落橋・倒壊を防止するための耐震補強を推進する。 大規模地震に備え、鉄道施設の耐震化を促進する。 災害発生時に住民が安全に避難できるよう、大規模地震対策特別措置法に基づく地震防災対策強化地域に含まれる都市等における広域避難地^(注17)等の整備を推進するとともに、被災者に対する支援活動を支えるため、備蓄倉庫等の災害応急対策機能を備えた防災拠点となる公園を整備する。 	<p>住宅及び多数の者が利用する建築物の耐震性が向上し、約9割の住宅等は震度6の地震でも倒壊しない</p> <p>概ね全ての重点密集市街地について最低限の安全性を確保</p> <p>主要な公共施設の耐震性向上</p> <p>空港 大規模地震により滑走路、航空保安施設等が被災した場合においても早期に機能を回復するための対策が概ね完了し、大部分の人口が空港から救急救命、緊急物資等の支援を受けることが可能</p> <p>港湾 港湾においてソフト・ハード一体となった大規模地震対策が進み、臨海部における大規模地震が特に懸念される地域の大部分の住民が港湾から緊急物資等の支援を受けることが可能</p> <p>下水道 大規模地震においても、下水道が最低限有すべき機能を確保するための対策が概ね完了し、早期に下水道機能の再開が可能</p> <p>治水 堤防の耐震化が進み、地震時及びその発生後においても、地震発生前の治水安全度が確保され、河川の背後地域の浸水被害を回避・軽減</p> <p>急傾斜地 急傾斜地の崩壊による被害を受けるおそれのある24時間入院患者が滞在する病院等災害時要援護者関連施設や、地域の拠点となる避難場所等、人命保全の観点から重要な施設の保全対策を概成</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時においても安全な船舶交通環境を確保するため、被害を受けやすい商用電源を利用する航路標識の電源を太陽光発電等自立型電源に変更する整備を推進する。
--	--	--

海岸 ゼロメートル地帯や、三大湾沿岸地域をはじめ人口・資産が集積する地域等を中心とした海岸保全施設の耐震性の強化が進み、大規模地震時の海岸保全施設の機能低下による浸水被害を回避、軽減

道路 広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間等を結ぶ道路について、大規模地震時においても、必要な輸送機能を確保し、円滑かつ迅速な応急活動が可能

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(5) 水害等の災害に強い国土づくり</p> <p>地球温暖化の影響による大規模水害等の災害リスクの高まりを踏まえ、ハード・ソフト一体となって、洪水、土砂災害、津波・高潮等から国土を保全することにより、災害時の経済社会活動を支え、国民の生命・財産・生活を守る。</p>	<p>＜浸水被害の防止に関する指標＞</p> <p>① 中枢・拠点機能をもつ地域で床上浸水の恐れがある戸数 【約 525 万戸（H19 年度）→約 235 万戸（H24 年度）】</p> <p>② 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数 【約 14.8 万戸（H19 年度）→約 7.3 万戸（H24 年度）】</p> <p>＜土砂災害の防止に関する指標＞</p> <p>○ 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数 【約 2,300（H19 年度）→約 3,500（H24 年度）】</p> <p>＜津波・高潮被害の防止に関する指標＞</p> <p>○ 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性^(注18)が確保されていない地域の面積 【約 11 万 ha（H19 年度）→約 9 万 ha（H24 年度）】</p> <p>＜ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減に関する指標＞</p> <p>① ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水、内水、土砂、津波・高潮）（*） 【洪水 7%（H19 年度）→100%（H24 年度）】 【内水 約 6%（H19 年度）→100%（H24 年度）】 【土砂 16%（H19 年度）→100%（H24 年度）】 【津波・高潮 約 6 割（H19 年度）→約 8 割（H24 年度）】</p> <p>② 高度な防災情報を提供するための基盤整備に関する指標（河川・火山）</p> <p>i) 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合（*） 【約 40%（H19 年度）→約 70%（H24 年度）】</p> <p>ii) リアルタイム火山ハザードマップ整備率（*） 【0%（H19 年度）→50%（H24 年度）】</p> <p>③ 土砂災害特別警戒区域^(注19)指定率（*） 【約 34%（H19 年度）→約 80%（H24 年度）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 水害等の災害を未然に防止するための堤防やダム等の施設整備を着実に推進する。特に、県庁所在地等の中枢・拠点機能をもつ地域について、壊滅的な被害の防止・軽減を図るための河川整備を重点的に行う。また、今後も頻繁に浸水被害が発生する恐れのある地域の災害の再発を防止するため、河川や下水道の施設整備を、両者連携しつつ着実に推進する。なかでも、過去に被災した家屋のうち未だ浸水の恐れのある地域を防御するための施設整備を重点的に行う。 都市の浸水対策について、貯留施設等のハード整備を着実に推進し、重大な被害が生じるおそれのある地下街や都市機能が集積する地区を「重点地区」として優先的に整備を行う。さらに、地下街管理者による止水板の設置など住民自身や地域コミュニティによる災害対応（いわゆる自助）と、自助を支援するために情報提供等を行うソフト対策を組み合わせた総合的な浸水対策を推進する。 土砂災害については、24 時間入院患者が滞在する病院等の災害時要援護者関連施設、近傍に避難場所が無く地域の拠点となる避難場所、市町村役場等の防災拠点等人命を守る効果の高い箇所を優先して、警戒避難体制の整備等のソフト対策と連携しつつ、砂防えん堤等の施設整備を重点的に推進する。 津波・高潮については、東海地震、東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝周辺型地震による津波被害が想定される重要沿岸域や、三大湾や有明海等の沿岸地域に広がるゼロメートル地帯、近年浸水被害が発生した地域を中心に、海岸保全施設の計画的な整備等のハード施策を着実に推進するとともに、ソフト対策を一体的に行う総合的な対策を推進する。 施設整備を着実に推進するとともに、ハザードマップの作成や土砂災害警戒区域の指定等により想定される災害に関する情報の提供を行うことで、地域住民の被災しにくい住まい方への転換を図るなど、ハード・ソフト一体となった総合的な浸水対策等を推進する。 水害・土砂災害、津波・高潮災害時の円滑かつ迅速な避難を支援するため、洪水、内水氾濫、土砂災害、津波・高潮それぞれについて、ハザードマップの作成・公表やそれを活用した防災訓練等の実施を促進する。 水害時における住民の適切な避難を促進するため、浸水想定区域やはん濫流の予測水深、想定流速、到達予測時刻などの浸水想定情報を時系列で図化してインターネット等で提供する体制を整備する。 火山活動による社会的影響が大きく、活動が活発な 29 火山について、順次、火山活動の状況にあわせて危険区域の想定等の情報をインターネット等でリアルタイムに提供するリアルタイム火山ハザードマップを整備する。 土砂災害防止法に基づき指定される土砂災害特別警戒区域において、特定開発行為^(注20)の制限、建築物の構造規制等を実施する。 津波・高潮防災ステーション^(注21)の整備等により、地域における危機管理機能の高度化を推進する。また、水門閉鎖時間の短縮に資する自動操作化等により防災機能の高度化を推進する。 	<p>施設整備の着実な推進と併せ、ハザードマップの整備等による円滑・迅速な避難の支援や土砂災害特別警戒区域の指定等による被災しにくい住まい方への転換などの減災対策が充実・強化されることで、水害・土砂災害、津波・高潮発生時において少なくとも人命被害が回避・軽減される</p> <p>県庁所在地等の中枢・拠点機能を持つ地区の床上浸水被害を概ね解消することで、被災時に国民生活や経済社会活動が深刻なダメージを受けることなく持続可能となり、被災後の復旧・復興をこれまでより迅速に実施</p> <p>過去 10 年間（H9～18 年）に床上浸水被害を受けた地域について、再発防止対策が概成し、同程度の出水による大きな再被害を阻止</p> <p>津波被害が想定される重要沿岸域や、高潮により甚大な被害が懸念される三大湾や有明海等の沿岸地域に広がるゼロメートル地帯、浸水被害が発生した地域を中心とした海岸保全施設の整備が進み、津波・高潮からの防護が図られ、被災が軽減</p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(6) 交通安全対策の強化</p> <p>交通に関する安全を確保し、事故やテロの未然防止と被害軽減を図る。</p>	<p><道路交通の安全強化に関する指標></p> <p>○道路交通における死傷事故率 【約109件/億台キロ（H19年）→約1割削減（約100件/億台キロ）（H24年）】</p> <p><海上交通の安全強化に関する指標></p> <p>○ふくそう海域^(注22)における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 【0（H19年度）→毎年度ゼロを維持】</p> <p><航空交通の安全強化に関する指標></p> <p>○管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数 【1.1件/100万発着回数（H15～H19年度平均）→約半減（H20～H24年度平均）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通環境をより安全・安心なものとするため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の整備、自転車利用環境の整備等を推進する。 ・ 港湾内の静穏度向上のために防波堤等の整備を行うほか、船舶の安全な航行に必要な水深を確保するための浚渫など主要国際幹線航路等の整備及び保全を推進する。 ・ 安全な船舶交通環境の実現を目指し、航行支援の充実・強化、航行管制の円滑化を図るため、航路標識の高度化等整備を推進する。 ・ 踏切道の改良を促進するとともに、鉄道交通に関する安全対策を推進する。 ・ 航空交通量の増大に対応し、高い安全性を確保するため、管制官やパイロットのヒューマンエラー防止等のための各種支援システムの充実強化を推進する。 ・ 国際テロを未然に防止するため、空港・港湾においてセキュリティ対策を確実に実施する。 	<p>引き続き交通事故を削減し、より安全・安心な道路交通環境が実現</p> <p>ふくそう海域における船舶交通及び交通量が增大している航空交通において安全が確保され、安定的な経済社会活動が可能</p>

重点目標	指 標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(7) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー化・子育て環境の整備によるユニバーサル社会の形成</p> <p>急速に進展する少子・高齢化に対応して、ユニバーサルデザインの考え方に基ついた公的施設、まち、住宅のバリアフリー化を進めるとともに、安心して子育てできる環境を整備することにより、すべての人々が暮らしやすいユニバーサル社会の形成を目指す。</p>	<p>＜公的施設やまちのバリアフリー化の推進に関する指標＞</p> <p>①主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積 【50,997ha (H19年度) →約70,000ha (H24年度)】</p> <p>②公共施設等のバリアフリー化に関する指標</p> <p>i) 特定道路^(注26)におけるバリアフリー化率 【51% (H19年度) →約75% (H24年度)】</p> <p>ii) 主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率 【約83% (H19年度) →100% (H24年度)】</p> <p>iii) 段差解消をした旅客施設の割合 【67.5% (H19年度) →100% (H22年度)】</p> <p>iv) 視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合 【90.9% (H19年度) →100% (H22年度)】</p> <p>v) 園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の割合 【約44% (H19年度) →約5割 (H24年度)】</p> <p>vi) バリアフリー化された路外駐車場の割合 【33% (H19年度) →約50% (H24年度)】</p> <p>vii) 不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率 【44% (H19年度) →約5割 (H22年度)】</p> <p>＜住宅のバリアフリー化の推進に関する指標＞</p> <p>①高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率 【一定のバリアフリー^(注27) 29% (H15年度) →75% (H27年度)】^(※) 【高度のバリアフリー^(注28) 6.7% (H15年度) →25% (H27年度)】^(※)</p> <p>②共同住宅ストックの共用部のユニバーサルデザイン化率 【10% (H15年度) →25% (H27年度)】^(※)</p> <p>(※) 住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）において設定された指標〔参考指標〕</p> <p>＜高齢者、障害者等に対する理解の促進に関する指標＞</p> <p>○ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数（「心のバリアフリー」の促進）（*） 【24,043人 (H19年度) →約50,000人 (H24年度)】</p> <p>＜子育て環境の向上に関する指標＞</p> <p>○歩いていける身近なみどりのネットワーク率 【約66% (H19年度) →約7割 (H24年度)】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、バリアフリー新法^(注23)に基づき、公共交通機関、道路、都市公園、路外駐車場、建築物等の一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。 バリアフリー新法に基づく基本構想^(注24)において設定される重点整備地区^(注25)の総面積の拡大を図り、主要な駅などを中心とした連続したバリアフリー化を促進するため、基本構想策定マニュアルの作成、基本構想の策定等に対する支援等により、基本構想の策定を推進する。 バリアフリー新法に規定する特定道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー化を重点的に推進する。 バリアフリー新法に基づく基本構想において設定される重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路において、信号機、道路標識等のバリアフリー化を推進する。 一日あたりの平均利用者が5千人以上の旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）について、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置等のバリアフリー化を実施する。また、1日当たりの平均利用者が5千人未満の鉄軌道駅についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、バリアフリー化を可能な限り実施する。 都市公園について、園路の段差解消、高齢者、障害者等誰でも利用可能なトイレの設置など、公園施設のバリアフリー化を推進する。 路外駐車場について、車いす使用者用駐車施設の設置、高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路の確保等のバリアフリー化を実施する。 百貨店、劇場、老人ホーム等の不特定多数の者又は主に高齢者、障害者等が利用する建築物について、床面積2,000㎡（公衆便所は50㎡）以上のものを新築等する際に段差解消等のバリアフリー化を実施する。 窓口業務を行う官署が入居する官庁施設のバリアフリー化を推進する 高齢者、障害者等が安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、住宅内での手すりの設置、段差の解消、車椅子で通行可能な廊下幅の確保等、住宅のバリアフリー化を推進する。 共同住宅について、高齢者、障害者をはじめとする多様な人々が安全・安心で快適な住生活を営めるよう、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能とするユニバーサルデザイン化を推進する。 バリアフリー化の推進のために不可欠な国民の高齢者、障害者等に対する理解と協力（心のバリアフリー）を得るため、施設整備を支えるソフト対策として、高齢者・障害者等の介助体験、疑似体験等を行うことによりバリアフリーについての理解を深めるためのバリアフリー教室等を開催する。 子供の遊び場となる公園や緑地及び高齢者をはじめとする地域住民の健康運動の場を確保するため、歩いていける身近な場所において、様々な規模の公園・緑地^(注29)等の整備を計画的に推進するなど、子育て環境等の充実を図る。 	<p>高齢者、障害者、子育て世代をはじめ誰もが自立して居住し、移動し、公共施設等を利用することが可能となるユニバーサル社会を実現</p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(8) 良好な景観・自然環境の形成等による生活空間の改善</p> <p>良好な景観の形成、自然環境の保全・再生等、水質の改善、交通に起因する大気汚染や騒音等の改善を促進することにより、豊かで快適な生活空間の形成を図る。</p>	<p>＜良好な景観等を有する生活空間の形成に関する指標＞</p> <p>①景観計画^(注30)に基づき取組を進める地域の数（＊） 【92（H19年度）→500（H24年度）】</p> <p>②都市域における水と緑の公的空間確保量 【約13.1㎡/人（H19年度）→H19年度比約1割増（H24年度）】</p> <p>＜公衆衛生の向上に関する指標＞</p> <p>○汚水処理人口普及率 【約84%（H19年度）→約93%（H24年度）】</p> <p>＜水質改善に関する指標＞</p> <p>①河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率^(注32) 【河川 約71%（H19年度）→約75%（H24年度）】 【湖沼 約55%（H19年度）→約59%（H24年度）】 【三大湾 約71%（H19年度）→約74%（H24年度）】</p> <p>②三大湾において底質改善^(注33)が必要な区域のうち改善した割合 【約40%（H19年度）→約45%（H24年度）】</p> <p>＜良好な自然環境の保全・再生・創出に関する指標＞</p> <p>①自然の水辺等の再生に関する指標</p> <p>i) 水辺の再生の割合 【約2割（H19年度）→約4割（H24年度）】</p> <p>ii) 湿地・干潟の再生の割合 【約2割（H19年度）→約3割（H24年度）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体に対する景観法の活用に応じた技術的助言や参考事例の情報提供、景観形成総合支援事業の実施等を通じ、同法に基づく景観計画の策定を推進するとともに、歴史的な趣のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図るため、失われつつある歴史的な環境の保全・整備によるまちづくりを推進する。 都市等において、住民等が水と緑豊かな潤いのある生活を送ることができるよう、都市公園をはじめとする公園緑地の整備、道路・港湾・空港の周辺地域等の緑化、市街地に隣接する山麓斜面等でのグリーンベルトの整備・保全等、緑地保全制度的確な運用による緑地の保全、建築物の屋上や壁面を含む民間建築敷地内の緑化等の民有地の緑化への支援を実施するほか、人と自然にやさしい河川、港湾、海岸及び下水道の整備や湧水、雨水、下水処理水、河川水等の有効利用によって、住民が水に親しむことができる空間や多様な生物が生息できる空間等を確保する。 安全で快適な道路空間の形成、都市景観の向上や都市災害の防止、観光振興や地域活性化等を図るため、電柱や電線類が特に支障となる箇所での無電柱化を推進する。 幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策とともに、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等を推進する。 ヒートアイランド対策として、都市公園の整備、公共空間の緑化のほか、建築物の屋上等緑化空間の創出、緑地の保全、下水処理水の活用により地表面被覆の改善を図る。また、緑地や水面からの風の通り道を確保する等の観点から水と緑のネットワークの形成を推進するとともに、下水熱等未利用エネルギーの活用により人工排熱を低減する。 厳しい財政事情や人口減少等の社会情勢の変化を踏まえた都道府県構想^(注31)の見直しを推進し、地域特性に応じた適切な役割分担のもと、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等のより効率的な整備を推進する。 汚濁の著しい河川・湖沼・閉鎖性海域において、河川、湖沼内における浚渫や植生浄化といった水質浄化対策等の河川浄化事業と、下水道の普及拡大、高度処理施設の整備、合流式下水道の緊急改善などの下水道整備事業等との連携により、美しい水環境を創出する。 三大湾において、青潮の原因となる深掘跡の埋め戻しを推進する。また、底質悪化がみられる水域において、底質改善のための覆砂、浚渫等を推進する。 人工的な構造物によって覆われた水辺のうち回復可能なものを自然な水辺として再生するとともに、過去の乾燥や開発により失われた湿地や干潟のうち回復可能なものを再生するために、多自然川づくりや自然再生事業、浚渫土砂を有効活用した覆砂・干潟の造成等を推進する。 河川横断工作物等によって連続性が分断されている河川において、魚道の整備を推進する。 海岸の汚損や海浜への車の乗入れをはじめとした無秩序な行為等海岸環境に支障を及ぼす行為が行われることを極力回避するための対策を講じるとともに、越波や 	<p>歴史的風致を活かした歴史まちづくりが進展し、また、全国各地において、地域の自然、歴史、文化等と人々の生活等との調和を踏まえた、地域の個性や特色の伸長に資する良好な景観の形成が進展</p> <p>都市公園等の整備、都市空間等の緑化、水辺や湿地・干潟の再生・創出などにより、水と緑にあふれる空間を確保</p> <p>幹線道路等の整備により、大気質や騒音等の沿道環境が改善</p> <p>人口が集中した地区等において下水道整備が概成し、生活環境が改善</p> <p>河川、湖沼の浄化対策や海域の底質改善、下水道の整備等により、水質改善が進み、水環境が改善</p> <p>多様な生物の生息・生育・繁殖環境としての河川等の豊かな自然環境の保全・再生が進展するとともに、海岸の豊かで美しい環境の保全と回復が進展</p>

	<p>②総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 【3 (H19年度) →190 (H24年度)】</p>	<p>海岸侵食等が周辺の生物の生息・生育環境や景観、利用に与える影響等に配慮した砂浜や緩傾斜堤防等の海岸保全施設の整備を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 人工構造物や人為的行為等による量・質両面の土砂移動の変化に起因する、河床低下や海岸汀線の後退などによる問題に対応するため、抜本的な対策として、河川・溪流における土砂移動、河川からの土砂の供給、沿岸域の漂砂、浚渫土砂の活用等の技術開発を推進するとともに、関係機関との事業連携のための方針の策定など各事業間の連携を図りつつ、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理に取り組む。 降水量や降雪の減少等に伴う渇水の更なる頻発に備え、平常時の河川について一定流量を確保し、地域の安定的な水利用を実現するため、ダム等の必要な水資源開発施設の整備を着実に進めるとともに、ダム群連携による既存施設の有効活用、渇水調整方法の検討、未利用開発水量の有効利用等を推進する。併せて、雨水、下水処理水などの有効活用を図る。 	<p>山地から海岸までの土砂の流れを改善することにより、海岸侵食の抑制や河川環境の改善等が実現</p>
--	---	--	---

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(9) 地球温暖化の防止</p> <p>京都議定書目標達成計画に基づき⁽³⁹⁾、地球温暖化の防止を図る。</p>	<p>(※) 京都議定書目標達成計画（平成17年4月28日閣議決定（平成20年3月28日全部改定））で定められた2010年度の排出削減見込量等〔参考指標〕</p> <p>【運輸部門におけるCO₂排出量：254百万t-CO₂（H18年度）→240～243百万t-CO₂（H22年度）】</p> <p>【下水道に係る温室効果ガス排出削減：約216万t-CO₂】</p> <p>【住宅・建築物におけるCO₂排出削減：約3800万t-CO₂】</p> <p>【都市緑化等による吸収：約74万t-CO₂】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 京都議定書目標達成計画に基づき、ETCの利用促進などのITSの推進、高速道路の多様で弾力的な料金施策、自転車利用環境の整備、路上工事の縮減等を推進する。 信号機の集中制御化、プログラム多段系統化、多現示化等により、信号制御の高度化を推進する。 港湾の基盤整備、鉄道貨物の輸送力増強等の実施により、環境負荷の少ない海運・鉄道へのモーダルシフトを推進する。 下水道事業による二酸化炭素を削減するため、設備の運転改善、反応槽の散気装置や汚泥脱水機における効率の良い機器の導入等の省エネルギー対策や、下水汚泥由来の固形燃料、消化ガスによる発電、下水及び下水処理水の有する熱（下水熱）の有効利用等の新エネルギー対策を実施する。また、一酸化二窒素の削減のため、下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化等を推進する。 住宅・建築物の断熱性能の向上や使用される建築設備の効率化など住宅・建築物の省エネ性能の向上を図るとともに、太陽光発電の導入や建物緑化を行う等、官庁施設のグリーン化を進める。 都市公園、道路緑地、河川緑地、港湾緑地、下水処理施設内の緑地、公的賃貸住宅地内の緑地、官庁施設敷地内の緑地等の整備を推進する等、二酸化炭素吸収源対策を実施する。 様々な都市機能が集約し、公共交通が中心となる集約型都市構造の実現に向け、大規模集客施設等の都市機能の適正な立地を確保し、中心市街地の整備・活性化による都市機能の集積を促進するとともに、都市・地域総合交通戦略を推進する。 	<p>京都議定書の6%削減約束が確実に達成され、加えて、更なる長期的、継続的な排出削減が進展</p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(10) 循環型社会の形成</p> <p>循環型社会形成推進基本計画に基づき⁽³⁹⁾、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成を図る。</p>	<p>(※) 循環型社会形成推進基本計画（平成20年3月25日閣議決定）で定められた循環利用率、最終処分量の目標〔参考指標〕</p> <p>【循環利用率 約12%（H17年度）→14～15%（H27年度）】</p> <p>【最終処分量 約32百万トン（H17年度）→23百万トン（H27年度）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備事業の実施に当たっては、地球温暖化対策に配慮しつつ、資源投入量と最終処分量の最小化により一層努め、建設廃棄物の再資源化・縮減、再生資材の利用、建設発生土の有効利用を一層推進するとともに、下水汚泥等下水道の有する資源・エネルギーの有効利用を推進する。 循環型社会の形成を促進するため、港湾においては、建屋及びストックヤードの循環資源取扱支援施設の整備等を通じて、静脈物流拠点港（リサイクルポート）の形成を推進し、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークの構築を推進する。また、循環的な利用のできない廃棄物等を適正に処分するため、可能な限り減容化した上で廃棄物等を受け入れる海面処分場を計画的に整備する。 	<p>自然の循環を尊重し、人間社会における炭素も含めた物質循環を自然、そして地球の大きな循環に沿う形で健全なものとすることで、持続可能な社会が構築</p>

ストック型社会への対応

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(11) 戦略的な維持管理や更新の推進</p> <p>今後、高齢化した社会資本が急速に増加することを踏まえ、社会資本の維持管理や更新を計画的・効率的に推進し、ストック型社会への転換を図る。</p>	<p>＜社会資本の長寿命化・老朽化対策に関する指標＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【28% (H19年度) →概ね100% (H24年度)】 ②下水道施設の長寿命化計画策定率 【0% (H19年度) →100% (H24年度)】 ③河川管理施設の長寿命化率 【0% (H19年度) →100% (H24年度)】 ④港湾施設の長寿命化計画策定率 【約2% (H19年度) →約97% (H24年度)】 ⑤老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合 【約5割 (H19年度) →約6割 (H24年度)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路から市町村道までの全ての橋梁について、点検に基づく長寿命化修繕計画を策定し、早期発見・早期補修の予防保全へ転換しライフサイクルコストの縮減や長寿命化を推進する。 ・ 下水道の有する機能を将来にわたって維持し、管路施設の老朽化等に起因する道路陥没などの事故を未然に防止するとともに、ライフサイクルコストの縮減を図るため、長寿命化計画を策定し、これに基づき、下水道施設の予防保全的な管理を行うなど、下水道施設の長寿命化対策を推進する。 ・ 河川管理施設の機能を維持し、水害等の被害の防止・軽減を図るため、従来の事後的管理から予防保全的管理への転換を促進する。特に、老朽化が進む施設について、適切に状態評価し、計画的・効率的な修繕・更新を実施することで、ライフサイクルコストの縮減を図るとともに、施設の長寿命化を推進する。 ・ 港湾施設の改良・更新コストの縮減、安全性の確保を図るため、長寿命化計画を策定し、計画的かつ適切な維持管理を推進する。 ・ 海岸保全施設の老朽度や機能の健全性を適切に把握し、計画的な維持・更新を行うことにより、施設の機能を所要の水準に確保するための取組を推進する。 	<p style="text-align: center;"> 予防保全の考え方を導入した適切な維持管理・更新により、ライフサイクルコストの縮減を図るとともに、国民生活や経済社会活動に甚大な影響を与える施設の致命的な損傷を回避 </p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(12) ソフト対策の推進</p> <p>ハードと一体となってその効果を増大させる、ICTをはじめとするソフト対策を推進し、既存ストックの高度利用・有効利用を図る。</p>	<p>＜ICTを活用したソフト対策の推進に関する指標＞</p> <p>①基盤地図情報の整備率 【78% (H19年度) →100% (H23年度)】</p> <p>②ETC利用率 【76% (H19年度) →85% (H24年度)】</p> <p>(再掲) 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率 【0% (H19年度) →概ね100% (H24年度)】</p> <p>(再掲) 高度な防災情報を提供するための基盤整備の推進に関する指標（河川・火山）</p> <p>i) 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合 【約40% (H19年度) →約70% (H24年度)】</p> <p>ii) リアルタイム火山ハザードマップ整備率 【0% (H19年度) →50% (H24年度)】</p> <p>＜ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減に関する指標＞</p> <p>(再掲) 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合 【約1% (H19年度) →約40% (H24年度)】</p> <p>(再掲) ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (洪水、内水、土砂、津波・高潮) 【洪水 7% (H19年度) →100% (H24年度)】 【内水 約6% (H19年度) →100% (H24年度)】 【土砂 16% (H19年度) →100% (H24年度)】 【津波・高潮 約6割 (H19年度) →約8割 (H24年度)】</p> <p>(再掲) 土砂災害特別警戒区域指定率 【約34% (H19年度) →約80% (H24年度)】</p> <p>＜高齢者、障害者等に対する理解の促進に関する指標＞</p> <p>(再掲) ハード対策を支えるソフト対策としての「心のバリアフリー」の促進 【18,301人 (H18年度) →約50,000人 (H24年度)】</p> <p>＜良好な景観等を有する生活空間の形成に関する指標＞</p> <p>(再掲) 景観計画に基づき取組を進める地域の数 【92 (H19年度) →500 (H24年度)】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 基盤地図情報が様々な主体が整備する地理空間情報の基準として活用されるよう、国、地方公共団体等が整備・更新した大縮尺地図データや既存の数値地図2500^(注34)及び数値地図25000^(注35)をオルソ画像^(注36)を利用するなどして集約・シームレス化し、より利便性の高い基盤地図情報の効率的な整備を進めるとともに、インターネットで提供する。 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化の効果の向上を図るため、ワンストップサービス等のETC普及促進策を推進する。 貿易関連手続について、平成20年10月に稼働した「次世代シングルウィンドウ」への更なる一元化の推進のため、港湾関連手続の書式の統一化・簡素化及び「次世代シングルウィンドウ」への機能追加を図る。(再掲) 水害時における住民の適切な避難を促進するため、浸水想定区域やはん濫流の予測水深、想定流速、到達予測時刻などの浸水想定情報を時系列で図化してインターネット等で提供する体制を整備する。(再掲) 火山活動による社会的影響が大きく、活動が活発な29火山について、順次、火山活動の状況にあわせて危険区域の想定等の情報をインターネット等でリアルタイムに提供するリアルタイム火山ハザードマップを整備する。(再掲) 大地震等が発生した場合に、大きな被害が生ずるおそれのある大規模盛土造成地について、変動予測調査（宅地ハザードマップの作成）を行い住民への情報提供等を図り、滑動崩落するおそれの大きい大規模盛土造成地であって滑動崩落による被害が大きいものに対して滑動崩落防止工事を推進する。(再掲) 水害・土砂災害、津波・高潮災害時の円滑かつ迅速な避難を支援するため、洪水、内水氾濫、土砂災害、津波・高潮それぞれについて、ハザードマップの作成・公表やそれを活用した防災訓練等の実施を促進する。(再掲) 土砂災害防止法に基づき指定される土砂災害特別警戒区域において、特定開発行為の制限、建築物の構造規制等を実施する。(再掲) バリアフリー化の推進のために不可欠な国民の高齢者、障害者等に対する理解と協力（心のバリアフリー）を得るため、施設整備を支えるソフト対策として、高齢者・障害者等の介助体験、疑似体験等を行うことによりバリアフリーについての理解を深めるためのバリアフリー教室等を開催する。(再掲) 地方公共団体に対する景観法の活用にあたっての技術的助言や参考事例の情報提供、景観形成総合支援事業の実施等を通じ、同法に基づく景観計画の策定を推進するとともに、歴史的な趣のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図るため、失われつつある歴史的な環境の保全・整備によるまちづくりを推進する。(再掲) 	<p>電子地図上の位置の基準となる基盤地図情報がインターネットで提供され、多様な地理空間情報の共有が可能となり、いつでも、どこでも、だれでも、必要な精度で位置を知り、必要な地理空間情報を利用することが可能</p> <p>料金所渋滞の解消及びCO2削減に伴い地球環境が改善</p>

(注1) リードタイム：海上コンテナ貨物における船舶の入港（着岸）から貨物の引き取りが可能となるまでの時間

(注2) スーパー中枢港湾プロジェクト：アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、我が国経済にとって特に重要な役割を果たす京浜港、伊勢湾（名古屋港、四日市港）、阪神港において、次世代高規格コンテナターミナルの形成等、関係者一丸となって先導的な施策を展開し、総合的に効率化を推進するプロジェクト

(注3) TEU：20 f t（コンテナの長さ）換算のコンテナ取扱個数の単位（Twenty-foot Equivalent Units）

(注4) 総主要飛行経路長：路線毎の飛行経路長に運航回数を乗じたものの合計

(注5) 複合一貫輸送：特定の貨物を船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる2つ以上の輸送手段により相次いで運送すること

(注6) 主要な拠点地域：主要な中心市街地及び交通結節点周辺等を地方公共団体より500mメッシュ単位でヒアリングを行い抽出した地域

(注7) 都市再生整備計画：都市再生特別措置法第46条に基づき、市町村が地域の特性を踏まえて作成する、まちづくりの目標とそれを実現するために実施する各種事業等を記載した計画

(注8) 多数の者が利用する建築物：学校、病院、百貨店等の多数の者が利用する一定規模以上（階数3以上かつ1,000㎡以上等）の建築物

(注9) 大規模盛土造成地：盛土の面積が3,000㎡以上又は盛土をする前の地盤面の水平面に対する角度が20度以上で、かつ、盛土の高さが5m以上の盛土造成地

(注10) 宅地ハザードマップ：宅地造成に伴う災害に対する住民の理解を深め、宅地造成に伴う災害の防止のため必要な規制を行うことを目的として、危険性の高い大規模盛土造成地を特定する地図

(注11) 変動予測調査：過去と現在の地形図の比較等により大規模盛土造成地の位置を抽出し、形状や土地利用状況の把握を行った上で、詳細な現地調査を実施し、変動・崩落等の危険性の高い大規模盛土造成地を特定する調査

(注12) 重点的に改善すべき密集市街地：延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままではH23年度末までに最低限の安全性を確保することが見込めないことから、重点的な改善が必要な密集市街地（全国で約8,000ha）

(注13) 最低限の安全性が確保：地震時等において同時多発火災が発生したとしても、際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、道路・公園等の空地及び耐火建築物の敷地面積の合計面積が地区全体の面積に占める割合である不燃領域率を40%以上確保すること等をいう

(注14) 地震対策の強化区域：大規模な地震が発生するおそれが特に大きいと認められる地殻内において大規模な地震が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災に関する対策を強化する必要がある地域

(注15) 一定水準の防災機能：備蓄倉庫、耐震性貯蓄水槽、放送施設を備える面積10ha以上のオープンスペース

(注16) 大都市：人口20万人以上の都市（東京都特別区、政令指定都市、中核市、特例市）。なお、東京都特別区、政令指定都市の区は1都市として考える。

(注17) 広域避難地：大規模な地震の発生時に周辺地区からの避難者を収容し、地震に伴い発生する市街地火災等から避難者の生命、身体を保護するために必要な規模及び構造を有するもの。面積は概ね10ha以上。

(注18) 一定水準の安全性：地域毎に指定される高潮高、津波高に対して浸水被害が生じない水準

(注19) 土砂災害特別警戒区域：土砂災害が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域

(注20) 特定開発行為：住宅宅地分譲や社会福祉施設・学校・医療施設といった災害時要援護者関連施設等の建築のための開発行為

(注21) 津波・高潮防災ステーション：津波又は高潮災害の危険性が高い地域における人命・財産等の安全性の向上を図るため、水門陸閘等の海岸保全施設を効率的かつ迅速に管理制御するとともに、津波・高潮などの情報の収集・提供を行う一連の施設

(注22) ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法の適用海域に限る。）

(注23) バリアフリー新法：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

(注24) 基本構想：重点整備地区内においてバリアフリー化に関する事業を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成する基本的な構想

(注25) 重点整備地区：高齢者、障害者等が日常生活や社会生活において利用する、駅等の旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院等が集積しており、特にバリアフリー化が必要である一定の地区

(注26) 特定道路：駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの

(注27) 一定のバリアフリー：2箇所以上の手すり設置又は屋内の段差解消に該当

(注28) 高度のバリアフリー：2箇所以上の手すり設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅のいずれにも該当

(注29) 様々な規模の公園・緑地：街区公園等の小規模な公園・緑地、近隣公園等の中規模な公園・緑地、地区公園以上の規模の大規模な公園・緑地

(注30) 景観計画：景観法第8条第1項に基づき地方公共団体が策定する良好な景観の形成に関する計画

(注31) 都道府県構想：各都道府県が市町村の意見を反映した上で策定している污水处理施設の整備に関する総合的な構想で、水質保全効果や費用比較による経済性等を勘案し、地域の実情に応じた効果的かつ適正な整備手法を選定するもの

(注32) 汚濁負荷削減率：流域内で発生する汚濁負荷量に対する河川、湖沼内における水質浄化対策や下水道整備で削減した負荷量の割合

(注33) 底質改善：生物の生息に適した海底や水質にするため、青潮の原因となる海底の深掘跡の埋戻しや海底に堆積した有機物（ヘドロ）を封じ込める覆砂等の対策を行うこと

(注34) 数値地図2500：全国の都市計画区域を対象に国土地理院が刊行している縮尺1/2,500の位置精度を持つ、電子地図。（行政区域・海岸線、道路中心線、鉄道、内水面、基準点等の項目を整備。）

(注35) 数値地図25000：全国を対象に国土地理院が刊行している縮尺1/25,000の位置精度を持つ、電子地図。（道路中心線、鉄道中心線、河川中心線、水涯線、海岸線、行政界、基準点、地名、公共施設、標高の10項目を整備。）

(注36) オルソ画像：地図と重ね合わせることでできるよう加工された空中写真（画像）。

第3章 社会資本整備の進め方の改革

社会資本整備に当たって、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供（「V F M⁶」を最大化）するため、以下のような取組を行う。

(1) 社会資本の戦略的な維持管理・更新の推進と有効活用

①戦略的な維持管理・更新の推進

我が国の社会資本は、これまでに蓄積されてきたストックのうち高齢化したものの割合が、今後急速に増加するという課題に直面する。

これまでは、社会資本の“年齢”が全般的に若く、機能面での信頼度がにわかに大きく損なわれる懸念が少なかったことから、損傷等に対して個別・事後的に対処するという手法をとってきたが、高齢化したものの割合が急速に増大していく将来においては、致命的な損傷が発生するリスクが飛躍的に高まることから、こうした事後的な手法をもって万全の対応を図ることは困難である。

このため、これからは、施設の状態を定期的に点検・診断し、異常が認められる際には致命的欠陥が発現する前に速やかに対策を講じ、ライフサイクルコスト⁷の縮減を図る「予防保全」の考えに立った戦略的な維持管理・更新を実施していく。

②ICT等を活用した社会資本の高度化

厳しい財政状況の中で様々な政策ニーズに的確に対応していくため、官民が連携して、技術革新のスピードが非常に早く、短期間に既存の社会構造や国民生活を大きく変貌させる可能性を秘めているICTの活用を進めていく。

建設生産プロセスにおいては情報化推進のため、調査から維持管理までの各段階でのデジタルデータ交換を可能とするなどのCALS/EC⁸の環境整備を進めていく。特に、施工現場におけるICTを活用した施工（情報化施工⁹等）については一般的な工事への普及を促進する。

⁶ Value For Money の略。経済性にも配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供すること。

⁷ 社会資本の計画、設計から建設、維持管理、解体撤去、廃棄にいたる過程で必要となる費用の総額。

⁸ 「公共事業支援統合情報システム」の略称であり、従来は紙で交換されていた情報を電子化するとともに、ネットワークを活用して各業務のプロセスをまたぐ情報の共有・有効活用を図ることにより公共事業の生産性の向上やコスト縮減を実現するための取組。

⁹ ブルドーザやグレーダ、ローラ等の建設機械に設計情報や現場計測情報を入力し、建設機械の制御や施工状況の管理を行うなど、ICTの活用により施工の合理化を図る方法。

また、社会資本に関連する情報を重ね合わせ、情報の共有化を図る地理空間情報¹⁰プラットフォームの迅速な構築や通信基盤の高度化等を進め、これまでに蓄積されてきた社会資本ストックの機能を最大限に引き出す。

さらに、戦略的な維持管理の実施のため、I C タグ・センサーの特徴を生かした構造物等の損傷、変状の計測など施設の監視や健全度評価システムの整備を進め、施設の長寿命化とライフサイクルコスト低減を図る。

こうした I C T 等の活用により、社会資本の整備、利用及び維持管理の効率化、高度化を図る。

(2) 社会資本整備事業の効率性の向上

厳しい財政状況の中、公共事業評価やコスト構造改善などを通じて、公共事業の一層の効率化及び重点化を推進する。

① 公共事業評価の厳格な実施

公共事業評価については、新規事業採択時から事業完了後までの各段階において、最新のデータ等を用いて、厳格な評価を実施するとともに、評価結果の公表によって透明性を確保する。また、評価の客観性を向上させるため、学識経験者等を活用し、最新の知見の蓄積状況を踏まえつつ、事業効果の貨幣換算を検討するなど、評価手法の高度化を行う。さらに、完了後の事後評価結果を新規事業の計画・調査のあり方や評価手法の不断の見直しに反映させるなど、効率的な事業実施のための P D C A¹¹ サイクルを徹底する。

② 公共事業コスト構造改善の推進

公共事業コスト構造改善の推進については、V F M 最大化を重視し、価格と品質の両面からの施策を充実する。国及び関係機構等が実施する公共事業については、平成 15 年度より進めてきた“総合的なコスト縮減¹²”の取組に加え、平成 20 年度からは、新たに、民間企業の技術革新や調達効率化によるコスト構造の改善、施設の長寿命化によるライフサイクルコスト構造の改善、工事に伴う環境負荷低減等社会的コスト構造の改善等の効果も評価する「コスト構造改善」の取組を促進し、平成 24 年度までに、平成 19 年度と比べて 15%の“総合的なコスト構造改善”を達成することとする。また、毎年度、施策の実施状況と数値目標の達成状況についてフォ

¹⁰ 空間上の特定の位置を示す情報（該当情報に係る時点に関する情報を含む）とこれに関連付けられた情報。例えば、基盤地図情報、主題図、台帳情報、統計情報、空中写真等がある。

¹¹ 目標設定 (Plan) → 実施 (Do) → 評価 (Check) → 反映 (Action)。

¹² 工事コストの縮減に加え、規格の見直しによるコストの縮減、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現、将来の維持管理費の縮減等を行う取組。

ローアップしていく。

なお、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現のため、事業の進捗管理の徹底や、用地取得の円滑化に資する地籍調査の実施など、総合的な取組を引き続き推進する。

③事業間連携の推進

社会資本整備事業の一層の効率化に向けて、事業間連携を強力に推進することにより、コスト縮減や工期の短縮などを推進し、相互の効率性の向上を図るとともに、相乗的な効果の発現を図る。

(3) 公共調達の改革と新しい建設生産システムの構築

①公共調達の改革

価値の高い良質な社会資本を国民に提供するとともに、相次ぐ談合事件に対応して国民の信頼を回復するために、職員等に対してコンプライアンス¹³意識の徹底を図るほか、公共調達の改革を推進し、入札及び契約の透明性・競争性の向上、不正行為の排除の徹底、不良不適格業者の排除及び公共工事の適正な施工を確保する。

具体的には、価格と品質が総合的に優れた調達を実現するための「総合評価落札方式¹⁴」のより一層の拡充と金融機関等の与信審査を経て発行される「入札ボンド¹⁵」の活用等による不良不適格業者の排除の徹底等を行いつつ、地域経済や行政コストへの影響も勘案しながら、「一般競争方式」の積極的な活用を図る。なお、入札契約制度の不断の見直しを図るとともに、事業者等に対するペナルティの厳正な運用を図る。

さらに、極端な低価格受注は、公共工事の品質確保に支障を生じさせかねないことから、入札の競争性を確保しつつそのような受注を排除するため、総合評価落札方式の適切な運用や低入札価格調査¹⁶の厳格な実施等を図る。

②新しい建設生産システムの構築

一般競争入札の下で質の高い調達を確保するため、発注者・設計者・施工者間の情報共有、施工プロセスを通じた検査の実施、工事成績評定の充実及び企業の技術力を重視した格付制度・入札参加要件の運用等により、対等で透明性の高い「新しい建設生産システム」への転換を図る。

¹³ 社会規範に反することなく、公正・公平に業務遂行すること。

¹⁴ 技術提案に基づき、価格に加え価格以外の要素も総合的に評価して落札者を決定する方式。

¹⁵ 公共工事の発注に当たり、入札参加者に対して、金融機関等による審査・与信を経て発行される契約保証の予約的機能を有する証書。

¹⁶ 当該契約の内容に適合した履行がされないおそれがあるかどうかについての調査。

(4) 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保

国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の構想・計画段階、実施段階、そして管理段階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ったきめ細やかなサービスを提供するとともに、各段階で透明性・公正性が確保されたプロセスを経ることにより、社会資本整備に対する国民の信頼度を向上させることが重要となる。

このため、事業の計画段階よりも早い構想段階において、事業に対する住民等の理解と協力を得るとともに、検討のプロセスの透明性・公正性を確保するため、住民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総合的に検討を行い、計画を合理的に策定するための基本的な考え方を示した「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」をはじめとするガイドライン等を整備し、これに基づき積極的な取組を実施する。

さらに、周辺住民や様々な団体が参加するボランティアによる施設管理や人々の集う公共空間を活用した地域活性化の取組等を通じて、住民の地域への誇りと愛着を醸成し、自助の精神に基づいた地域づくりを進めるための支援を行う。

(5) 価値の高い社会資本整備に向けた技術開発の推進

持続可能な経済成長のためには、技術開発や社会制度の改革による「イノベーション¹⁷」が不可欠である。社会資本整備についても、継続的なイノベーションを実現させ、その成果を社会・国民に還元していく。

このため、新技術の研究開発を推進・支援するための公共工事等における新技術の活用システムを充実させ、技術評価を踏まえた有用な技術の積極的な活用を図るなど、技術調達施策を推進するとともに、研究開発への競争的資金等の助成制度の拡充を図る。

また、産学官一体となって技術開発の方向性を示す「技術ロードマップ¹⁸」を作成し、産学官や異分野間の連携を深める技術開発を推進していく仕組み・体制の一層の充実を図る。

これらの取組によりイノベーションを促し、コスト縮減や事業の迅速化、維持管理の高度化等による価値の高い社会資本整備を実現する。

¹⁷ 技術の革新にとどまらず、これまでとは全く違った新たな考え方や仕組みを取り入れて、新たな価値を生み出し、社会的に大きな変化を起こすこと。

¹⁸ 目指すべき社会の将来像を実現するための課題を明らかにし、その解決に向けた技術研究開発の方向と目標を包括的に示して関係者において共有を図るもの。

(6) 民間能力・資金の活用

今後、既存ストックの高齢化に伴う管理コストの増大等の課題に対応しつつ質の高い公共サービスを提供するため、民間の能力・資金の活用により効率的かつ効果的に実施できる適切な事業分野において、PFI¹⁹を一層推進するとともに、既存の公的施設の管理・運営についても外部委託（アウトソーシング）等を更に推進する。

また、地域住民、NPO、民間企業等が、一種の社会貢献活動として行う社会資本の管理等への参画についても、官民の連携・協働により、更に促進する。

(7) 国と地方の適切な役割分担による社会資本の整備

国民がゆとりと豊かさを実感し、安心して暮らすことのできる社会を実現するため、地方分権改革推進法（平成 18 年法律第 111 号）に基づき、地方分権改革が進められている。

こうした地方分権改革を適切に進め、国と地方の適正な役割分担の下、着実に社会資本の整備を進める。

第4章 地方における社会資本整備

1. 国土計画との「車の両輪」としての社会資本整備

本計画は、「国土形成計画」において示される方向性や地域戦略を実現するための最も重要な政策手段を定めるものであり、国土形成計画との、まさに「車の両輪」として機能する。

特に、国土形成計画では、「全国計画」とともに、地域の自立性・多様性を重視する「広域地方計画」が各地方の主導で策定されること等を踏まえ、社会資本整備においても、全国的計画である本計画に基づく地方計画として「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」（以下「地方重点方針」という。）を早急に策定し、広域地方計画に示される地域戦略を実現するための具体的な方針を定めることとする。

2. 地方重点方針の基本的考え方

社会資本は、それぞれの地方が、安全で質が高く、また、維持・存続が危ぶまれる集落なども包含した形で魅力的な生活圏を形成し

¹⁹ PFI：Private Finance Initiative の略。民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して公共施設等の整備を行う手法。

ながら自立的に発展していくための基盤である。

地方重点方針は、社会資本を、各地方の特性に応じて重点的、効率的かつ効果的に整備し、適切に維持管理・更新していくための計画として策定するものである。

このため、その策定に当たっては、各地方支分部局が、地方公共団体や地方経済界、有識者等と十分な意見交換を行い、共通認識の醸成を図ることが不可欠であり、その共通認識を踏まえて、各地方における社会資本に関する現状と課題、目指すべき将来像、社会資本整備の重点事項等について検討したものを取りまとめることが必要である。

地方重点方針の策定に当たっては、以下の点に留意する。

①現地方重点方針の適確なフォローアップ

各地方において、現地方重点方針が目指した目標に対し、これまでの5年間に各地方で行ってきた取組を総括し、社会資本がこの間果たした役割等について適確なフォローアップを行い、現時点におけるその地方の社会資本の現状と課題について総括する。

②広域地方計画との連携

広域地方計画に位置づけられる地域戦略を実現するためには、その基盤となる社会資本の役割は極めて重要である。

したがって、広域地方計画と地方重点方針は、緊密な連携の下に策定される必要があり、地方重点方針では、広域地方計画等で示される、概ね10年後の地方の将来像を見据えた上で、社会資本整備の観点から、今後5年間の取組を示すものとする。

③地方の独自性の発揮

各地方には、その地方ならではの地勢、気候、風土、生活様式や歴史・文化がある。そこで、各地方におけるこれらの独自性が十分に活かされ、その地方のニーズがきめ細かく反映された、即地性の高い地方重点方針となるよう、社会資本ストックの成熟度等を踏まえつつ、地方重点目標、地方の独自指標、主要事業等の検討を行う。

3. 各地方の社会資本整備事業を巡る現状と課題

各地方の現状と課題を概括的に見ると以下のとおりである。今後それぞれの地方においてより詳細な検討・分析を実施する。

(北海道)・・・広大な土地、美しく豊かな自然環境や冷涼な気候を有し、明治以来の開発によって食料供給や観光の主要な拠点へ発展を遂げた地域である。北海道が誇る食と観光をはじめとした産業競争力の強化に加え、災害や雪に強く、雄大な自然を活かし環境と調和した地域力ある広域分散型社会の形成等が課題となっ

ている。

(東北)・・・南北に連なる脊梁山脈や多くの豪雪地帯を抱えるなど、厳しい自然条件を克服しつつ、安全な食料やエネルギーを全国に供給してきた地域である。太平洋・日本海地域の連携強化、地震や雪に強い安全・安心な地域づくり、都市と農山漁村との共生による地域の賑わいや活力の維持・創出等が課題となっている。

(関東)・・・4500万人が暮らし、首都中枢機能を有する国際ビジネス拠点である一方、大規模な災害に脆弱な地域である。世界トップクラスの競争力を有するとともに、災害に強く信頼性の高い都市機能や多様で豊かな自然・文化等を容易に享受できる世界に冠たるリーディング圏域の実現等が課題となっている。

(北陸)・・・自然・歴史・文化等豊かな地域資源や三大都市圏・環日本海諸国に隣接する地理的優位性を有する一方、地震・豪雪等の大規模災害が頻発する地域である。日本海側における交流の中枢拠点として、隣接諸国・圏域との交流強化、災害に強く地域資源を活かした住みよい地域づくり等が課題となっている。

(中部)・・・日本のまんなか位置し、最先端ものづくりの集積や豊かな自然・文化等の地域資源を有する一方、東海地震など大規模な災害の発生が危惧される地域である。災害への備えと自然との共生を礎にした、国際的な産業競争力の強化、地理的優位性と豊富な地域資源を活かした中部圏内外との交流促進等が課題となっている。

(近畿)・・・いにしえの心が息づく日本を象徴する歴史・文化資産や世界最高水準の研究開発・産業機能が集積する地域である。知と文化を誇る関西の復権のため、歴史・文化を活かした地域づくりとこれにあわせた国際観光圏の形成、最先端の知識でアジアをリードする創造・交流圏域の実現等が課題となっている。

(中国)・・・臨海部の基礎素材型・加工組立型産業の集積や豊かな農林水産物、観光資源等を有する地域である一方、特に中山間地域では人口減少・高齢化が進行している。中山間地域と都市地域の共生による生活圏の形成、ものづくり産業の強みと豊富な地域資源を活かした一体的で活力ある地域づくり等が課題となっている。

(四国)・・・美しい自然や四国遍路等の独自の文化、オンリーワン企業など特色ある産業を有する一方、台風・渇水などが頻発する自然条件の厳しい地域である。安全・安心な暮らしの実現、個性豊かな地域資源・産業を活かし、地域全体の連携によって自立的に発展する地域づくり等が課題となっている。

(九州)・・・成長著しい東アジアに近接し、美しい自然に囲まれた都市圏が適度に分散する一方、自然災害が頻発する地域である。東アジアとともに発展し、活力と魅力あふれる国際フロンティアとして、交流・連携を先導し、安全・安心で自然と共生したゆとりある暮らしの実現等が課題となっている。

(沖縄)・・・アジア太平洋地域の交流拠点で琉球文化や亜熱帯地域特有の貴重な自然環境等の特性を有する多数の島嶼と広大な海域からなる地域である。観光・物流拠点としての活発な交流による自立型経済の構築、固有の文化と多様な自然環境の保全や創造、さらに台風等の自然災害に強い安全・安心な暮らしの実現等が課題となっている。

第5章 事業分野別の取組

第2章及び第3章で述べた横断的な取組を推進するに当たり、事業分野別には次のとおり取り組む。

<道路整備事業>

1. 道路整備事業を巡る課題と今後の方向性

昨今の国際的な厳しい経済状況の中、引き続き我が国が競争力を確保するためには、物流の効率化や産業立地等に資するサービスの高い交通ネットワークが必要である。

また、少子高齢化・人口減少社会においても、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するためには、地域経済や生活を支える交通基盤が不可欠であり、地球温暖化問題など環境問題については、国民の関心が高まる中、道路行政としても積極的に対応していく必要がある。

さらに、近年頻発する自然災害や日常生活における交通事故などのリスクから国民生活を守るため、安全で信頼性の高い社会の実現が求められている。

道路は社会経済の活動や日常生活などを支える社会基盤であることから、これらの課題に対して、地域の実情を踏まえ、道路の整備・管理を計画的に取り組むことにより、その解消に寄与することが必要である。

その際、政策課題・投資の重点化など選択と集中の方針の下、厳格な事業評価、徹底したコスト縮減や無駄の徹底した排除に取り組みつつ、重点的、効率的に進めることが重要である。

また、時代に応じた課題に対応するため、その整備が着実に進められた結果、一定の道路ストックが形成されていることから、これらの蓄積されたストックを適切に管理し、長寿命化を図り、その機能を最大限に有効活用していく必要がある。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) 地域の実情を踏まえた計画策定と厳格な事業評価

- ① 地域づくり・まちづくりとの連携を図り、地域における道路の位置づけや役割を重視して、道路の地方版の計画を策定する。
- ② 今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて事業評価を厳格に実施する。なお、社会経済情勢等に大きな変化があれば、その都度必要な見直しを実施する。評価結果に地域からの提案を反映させるなど、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など地域にもたらされる様々な効果についても、総合的に評価する仕組みを導入する。

(2) 政策課題・投資の重点化

- ① これまで蓄積してきた道路ストックの機能を維持するとともに、その利用価値を高め、道路利用者にとってより使いやすい道路とするため、既存ストックの点検や予防保全により、長寿命化を図るとともに、その機能を最大限に有効活用する。
- ② 生活道路、歩道の整備やバリアフリー化など生活に身近な道路整備の実施に当たっては、原則として、重点的に対策を要する箇所・区間を明確にした上で、この中から、各年度の予算において、地域の実情を踏まえ、事業を優先的に実施する。
- ③ 国、地方を支える基幹ネットワークの整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直しを行った評価手法を用いて厳格な評価を行い、既存計画どおりの整備では費用に比してその効果が小さいと判断される場合には、現道の活用、徹底したコスト縮減を図るなど抜本的な見直しを行う。

(3) 徹底したコスト縮減・無駄の徹底した排除

- ① 計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至る全てのプロセスにおいて、ニーズや地域特性等から求められるサービスレベル、地形や気象等の自然条件などを踏まえ、総合的なコスト縮減を徹底的に行う。特に、地域の状況、道路の利用形態に応じ、道路構造令の弾力的運用を徹底する。
- ② 道路関係業務の執行に当たっては、無駄の徹底した排除に取り

組む。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 活力

①基幹ネットワークの整備

経済のグローバル化の進展への対応や、国際競争力を一層強化するとともに、地域経済の強化による地域の自立を支援し、発展する機会を確保するため、高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークのうち、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路や国際物流基幹ネットワーク上の国際コンテナ通行支障区間の解消などに重点をおいて整備を推進する。また、早期にネットワーク全体としての効果を発揮するため、当面現道を活用するなど効率的に行う。

②生活幹線道路ネットワークの形成

少子高齢化が進み、人口減少が進展する中、集落の衰退や産業活動の低下、緊急医療体制の確保など、地方部の活力低下や地域格差の拡大が懸念されている中で、地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進する。

③慢性的な渋滞への対策

円滑な都市・地域活動を支え、地域経済の活性化を図るため、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を、特に整備効果が高い箇所に対し、重点化して実施する。また、路上工事の縮減、駐車対策、有料道路における効果的な料金施策の実施、総合的な交通戦略に基づく公共交通機関等の利用促進や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進、交通結節機能の強化を図る。

(2) 安全

①交通安全の向上

道路交通環境をより安全・安心なものとするため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の整備、自転車利用環境の整備等を推進する。あわせて、安全上課題のある踏切に対し、緊急的な対策や抜本的な対策を実施する。

②防災・減災対策

大規模な地震の発生時において、橋梁の落橋・倒壊や重大な損傷を防止し、緊急輸送道路の通行を確保するため、橋脚の補強等の耐

震対策を推進する。また、豪雨・豪雪時等においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保するため、道路斜面等の防災対策、雪寒対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進する。さらに、安心な市街地を形成するため、市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進する。

(3) 暮らし・環境

①生活環境の向上

少子高齢化が進展する中、安心して暮らせる地域社会を形成するため、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進する。また、安全で快適な道路空間の形成等のため、電柱や電線類が特に支障となる箇所が無電柱化を推進する。さらに魅力ある都市空間の形成に向け、中心市街地における土地区画整理事業等の市街地整備を推進する。

また、地域資源を活かした美しい道路景観の形成を図り、地域活性化や観光振興を推進する。

②道路環境対策

幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策とともに、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等を推進する。また、騒音や大気質の状況が、環境基準を大幅に上回っている箇所については、関係機関と連携して、重点的な対策を推進する。

③地球温暖化対策

京都議定書の温室効果ガス削減目標の達成を図るため、走行速度を向上するなど二酸化炭素排出量を削減する必要がある。京都議定書目標達成計画に基づき、ETCの利用促進などのITSの推進、高速道路の多様で弾力的な料金施策、自転車利用環境の整備、路上工事の縮減等を推進する。

(4) 既存ストックの効率的活用

①安全・安心で計画的な道路管理

高速道路から市町村道までの道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施して長寿命化を実現し、安全・安心な通行を長期にわたり確保する。また、地域性を踏まえた効率的な維持管理を行い、コストの縮減を推進する。

②既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温

暖化対策などの観点から、E T Cを活用しつつ、効果的な料金施策やスマートインターチェンジの増設等を実施する。

施策の方向性	施策	指標
活力	基幹ネットワークの整備	・ 三大都市圏環状道路整備率 【53%(H19年度)→69%(H24年度)】
	慢性的な渋滞への対策	・ 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 【約132万人・時/日(H19年度) →約1割削減(約118万人・時/日)(H24年度)】
安全	交通安全の向上	・ 道路交通における死傷事故率 【約109件/億台キロ(H19年) →約1割削減(約100件/億台キロ)(H24年)】
暮らし・環境	生活環境の向上	・ 特定道路におけるバリアフリー化率 【51%(H19年度)→約75%(H24年度)】
	地球温暖化対策	・ 運輸部門におけるCO ₂ 排出量 【254百万t-CO ₂ (H18年度)→240~243百万t-CO ₂ (H22年度)】
既存ストックの効率的活用	安全・安心で計画的な道路管理	・ 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【28%(H19年度)→概ね100%(H24年度)】
	既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化	・ E T C利用率 【76%(H19年度)→85%(H24年度)】

<交通安全施設等整備事業>

1. 交通安全施設等整備事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 少子高齢社会に対応した安全・安心な道路交通環境の実現

近年、交通事故による死者は減少しているものの、依然として年間約95万人が負傷しているなど、我が国の道路交通を取り巻く環境は厳しい。今後、更に少子高齢社会が進展する中、子どもや高齢者等が安全にかつ安心して外出することができるよう、人優先の交通安全対策を推進することが重要である。このため、幹線道路及び生活道路において交通安全施設等を重点的に整備することにより、安全・安心な道路交通環境の実現を図る。

(2) 円滑な交通の実現と地球環境問題への対応

地域が活力を持って自立的に発展するためには、日常の社会生活・経済活動において円滑な交通が確保されていることが必要である。また、地球温暖化が深刻化する中、今後とも持続的に社会生活・経済活動を営んでいくためには、低炭素社会を実現することが必要である。このため、交通安全施設等を整備することにより、交通の円滑化を図るとともに、渋滞を緩和するなどして自動車からの二酸化炭素排出の抑止を図る。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

交通事故の発生割合が高いなど、特に交通の安全を確保する必要がある道路の区間を対象として、都道府県公安委員会及び道路管理者が緊密に連携し、事故原因の検証を行いつつ、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通事故の抑止、交通の円滑化及び二酸化炭素排出の抑止を図る。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、あんしん歩行エリアにおける面的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(2) 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の高い区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

(3) 交通円滑化対策の推進

信号制御の高度化、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

(4) 高度道路交通システム（ITS）の推進

最先端のIT等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等により新交通管理システム（UTMS）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路交通環境の実現を図る。

施策の方向性	施策	指標
少子・高齢社会の進展に対応した安全・安心な道路交	交通安全の向上	・道路交通における死傷事故率 【約109件/億台キロ（H19年） →約1割削減（約100件/億台キロ）（H24年）】

通環境の実現	歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率 【H24年までに対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について約2割抑止】 (注)あんしん歩行エリア：歩行者・自転車死傷事故発生割合が高く、面的な事故抑止対策を実施すべき地区であり、市区町村が主体的に対策を実施する地区について、警察庁と国土交通省が指定するもの。 ・主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率 【約83%(H19)→100%(H24)】 ・特定道路におけるバリアフリー化率 【51%(H19年度)→約75%(H24年度)】
	幹線道路対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・事故危険箇所の死傷事故抑止率 【H24年までに対策実施箇所における死傷事故件数について約3割抑止】 (注)事故危険箇所：事故の発生割合の高い区間のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所として警察庁と国土交通省が指定するもの。 ・信号機の高度化等による死傷事故の抑止 【H24までに約4万件/年を抑止】
円滑な交通の実現と地球環境問題への対応	交通円滑化対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・信号制御の高度化による通過時間の短縮 【H24までに対策実施箇所において約2.2億人時間/年短縮】 ・開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 【約132万人・時/日(H19年度)→約1割削減(約118万人・時/日(H24年度))】 ・信号制御の高度化によるCO₂の排出の抑止 【H24までに約46万t-CO₂/年を抑止】

< 鉄道整備事業 >

1. 鉄道整備事業を巡る課題と今後の方向性

我が国の鉄道は、幹線・都市圏・地方圏それぞれの旅客輸送や全国的な貨物輸送の各分野において、利用者の基本的なニーズに応えられるネットワークを構築し、世界的に見ても高い水準の安全性や運行頻度等によるサービスを提供している。

しかしながら、少子高齢化の進展、人口減少の始まり、モータリゼーションの更なる進行等を背景に利用の伸び悩みや減少傾向等も生じているため、これらに伴う経営環境の悪化を克服して、現在のネットワークとサービスを引き続き充実することにより、利用者の期待に応えていくことが求められている。

特に、鉄道については、各地域ブロックの自立的発展に向けた総合的な交通ネットワークの中での重要性、地球環境問題が深刻化する中で環境に優しい輸送モードとしての特性を最大限活用していく必要性、さらには、高齢者や児童、学生等の生活の足として他のモードとも十分に連携しながらシームレスな輸送を提供する役割の重要性などに対する社会的な認識がますます高まっている。

また、鉄道はヒトやモノを大量、高速、かつ定時に輸送できる交通手段である一方で、ひとたび事故が発生すると被害が甚大になる

おそれがあるため、輸送の安全確保を最優先課題として取り組んでいく必要がある。

これらの観点から、輸送の安全の徹底を前提とした上で、ネットワークとサービスを充実させ、利便性の向上を図っていくことが求められている。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

鉄道整備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、費用対効果分析を基本とした新規事業採択時評価や再評価等の厳格な実施により、事業箇所を厳選し、また、早期の事業効果発現を図るなど一層の重点化・迅速化を進める。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 地域間の連携強化や地域の活性化、豊かで快適な都市生活の実現及び我が国の国際競争力の強化

広域的な地域間の交流・連携の強化や地域の活性化に資する新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備を推進するとともに、快適でゆとりある都市生活を実現するための都市機能を支える都市鉄道の整備や国際競争力強化に資する空港アクセス鉄道の整備を推進する。また、国際物流に対応する鉄道貨物の輸送力増強等を推進する。さらに、鉄道相互間等の乗継円滑化や、まちづくりと一体となった鉄道駅の総合的な改善を推進する。

地域における移動手段の確保はもとより、まちづくりや地域経済の振興などの観点からも重要な役割を担っている地方鉄道の活性化やLRTの整備を推進する。

(2) 地球環境問題や少子高齢化への対応

持続可能な物流体系の構築のための鉄道貨物の輸送力増強等を推進する。

また、既存ストックを有効に活用しつつ鉄道の整備を推進するとともに、乗り継ぎ改善、ICカードの導入等によるサービス・利便性の向上を図り、鉄道の利用を促進する。

さらに、鉄道を利用する高齢者、障害者をはじめとした移動制約者等の移動の円滑化を図るため、1日当たりの平均利用者数が五千人以上の駅については、平成22年までに原則として全ての駅についてバリアフリー化を実施する。また、1日当たりの平均利用者数が五千人未満の駅についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、バリアフリー化を可能な限り実施する。

(3) 安全・安心の確保

安全・安心の確保を目指し、大規模地震に備えた鉄道施設の耐震補強や踏切道における事故防止を図るための踏切道の改良をはじめとする、防災・減災及び輸送の安全性の向上に資する施設整備を推進する。

<空港整備事業>

1. 空港整備事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 国際競争力の強化及び地域活力の向上

世界におけるグローバル化が急速に進展する中、東アジアを中心とする国際航空ネットワーク構造も大きく変化している。我が国が、このような動きに迅速に対応し、持続的な成長を続けていくためには、諸外国の活力を積極的に取り込むことにより、引き続きアジアにおける成長センターとして機能することが不可欠である。また、各地域の活力を向上させるためには、内外にわたる広範な交流を促進することが必要である。このため、国際競争力を強化するための基盤であり、地域における広域的な交流の拠点である空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、その機能の強化や、航空ネットワークの拡充等を推進する。

(2) 安全・安心の確保

安全・安心の確保は、旅客や貨物を運ぶ航空輸送の根幹である。一方、機材の不具合等による安全上のトラブルの発生、空港への不法侵入事案の発生、大規模地震の発生等といった航空輸送サービスの安全・安心をおびやかす事象が発生している。これらに適切に対応するため、航空保安システムの能力向上、テロ対策や不法侵入対策、空港等の耐震対策といった、航空における安全・安心を確保するためのハード・ソフトにわたる取組を着実に推進する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

今後の空港及び航空保安システムの整備に当たっては、現下の厳しい財政事情に鑑み、選択と集中により投資を重点化していく。

また、空港の新設や滑走路の延長等の整備だけでなく、今後は、利用者の利便性向上という観点から、地元自治体や空港を利用する関係者等との連携等を進め、既存ストックを活用した取組を推進するとともに、空港の運営面も重視していく。

また、空港等の機能を適切に発揮させるため、引き続き点検業務の強化など予防保全を進めるとともに、施工方法の改良や管理体制の充実等により、施設の長寿命化やライフサイクルコストの縮減を図りつつ、老朽化し緊急性の高い施設を早急に更新するなど、既存施設の円滑かつ計画的な更新を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 国際競争力の強化及び地域活力の向上

①航空ネットワークの拡充

首都圏の拠点空港(東京国際空港(羽田空港)、成田国際空港(成田空港))については、旺盛な航空需要に着実に対応していくため、羽田空港再拡張事業及び成田空港北伸事業を推進するとともに、成田空港と羽田空港を一体的に活用していくため、都心と両空港間のアクセス改善等を図りつつ、有機的連携の強化を推進する。あわせて、両空港の更なる容量拡大に向けて、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から、可能な限りの施策の検討を進める。また、関西国際空港(関西空港)及び中部国際空港(中部空港)については、国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便を推進する。関西空港は、我が国初の完全 24 時間空港となったが、地元による関空利用促進事業等を継続しつつそのフル活用を推進し、残る二期事業については需要動向等を見つつ行う。中部空港は、地元関係者の努力による需要の拡大を図りつつ、将来に向けて、完全 24 時間化を検討し、フル活用ができるよう、地域と連携して空港機能の拡充に向けて努力する。

一般空港については、離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせを十分に考え、就航率の改善や国際化対応の強化等その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストックを最大限活用していく。また、福岡空港及び那覇空港については、抜本的な空港能力向上方策等に関する調査等が進められており、その結果を踏まえ、地元の合意形成を図りつつ、将来需要に適切に対応するための方策を講じる。離島空港については、島民生活の安定や離島振興などの観点から、航空ネットワークの維持や活性化等を図るために必要な施設整備等を着実に推進する。

②航空保安システムの整備

空港や空域の容量を最大限活用するとともに、円滑かつ効率的な航空交通の形成や、空中待機の減少、飛行経路の短縮、経済的高度の飛行等を通じたCO₂排出量の削減による地球環境問題等への対応を図るため、航空交通管理機能の高度化、高精度な航法(RNA

V)経路ネットワークの構築、次期管制システム等の管制支援機能の拡充といった航空保安システムの整備を推進する。また、高い安全性を確保するため、事前予防的な安全対策を実現する安全管理システムの導入、管制官やパイロットのヒューマンエラー防止等のための各種支援システムの充実強化、リスク分散等による危機管理対応能力の向上を推進する。さらに、将来の航空保安システムの構築等に関し、国際民間航空機関、欧米、アジア諸国等との連携強化を図るとともに、産学官が連携して、新技術や方式等の調査、研究開発等を戦略的に推進する。

③空港等機能の高質化の推進

既存ストックを最大限活用し、航空輸送サービスの質の向上や利用者にとっての使いやすさ、地域の活性化といった観点から、i)就航率の改善等による信頼性の向上、ii)空港アクセスの改善による利便性の向上、iii)空港のバリアフリー化の推進、iv)増大する国際航空需要等に対応したターミナル諸施設の機能向上、v)観光振興にも資する情報の提供及び発信機能の拡充等、ハード・ソフトの組み合わせによる様々な取組を他の事業との連携も強化しつつ推進する。

④航空物流機能の強化

他の輸送機関より速達性に優れる航空貨物輸送の重要性は高まってきており、貨物取扱能力の強化等を図るとともに、ICタグを活用した航空物流システムの構築等を推進する。

⑤空港周辺環境対策の実施

空港の管理運営に伴う環境負荷の更なる軽減に努めつつ、経済社会情勢の変化も踏まえ、環境対策のあり方について見直しを行う。加えて、空港周辺自治体等、地域との新たな連携体制を構築するなどの取組を推進する。

(2) 安全・安心の確保

①空港の耐震化の推進

過去の地震災害において、緊急物資輸送の拠点等としての役割を果たしたように、空港は、被災地域と外部地域を直接結ぶことができる特性を活かし、i)救急、救命活動等の拠点機能及び緊急物資や人員等の輸送受け入れ機能、ii)航空ネットワークの維持、iii)背後圏経済活動の継続性の確保などの役割を担うことが求められており、滑走路、航空保安施設等の耐震補強等を着実に推進する。特に、航空輸送上重要と考えられる空港については、今後、10年間を目途に液状化対策等による耐震性の向上を推進する。

②滑走路誤進入の防止

航空機の滑走路誤進入の防止等を図るため、地上走行航空機の監視能力の向上や視覚的支援等、管制官やパイロットに対する各種支援システム等を段階的に充実強化する。

③セキュリティの向上

航空に関するセキュリティを確保・向上させるため、航空貨物の保安対策基準の強化、液体物の客室内持込制限等の取組を着実に推進する。

施策の方向性	施策	指標
国際競争力の強化及び地域活力の向上	航空ネットワークの拡充	<ul style="list-style-type: none"> 大都市圏拠点空港の空港容量の増加 【H17年度比約17万回増（首都圏） （H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に）】
	航空保安システムの整備	<ul style="list-style-type: none"> 総主要飛行経路長 【18,266,438海里（H18年度）→H18比2%短縮（H23年度）】
	空港機能高質化等の推進	<ul style="list-style-type: none"> 国内線の自空港気象（台風除く）による欠航率 【0.40%（H15～H17年度平均値）→約1割削減（H24年度）】
安全・安心の確保	空港の耐震化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合 【約4割（H18年度）→約7割（H24年度）】
	滑走路誤進入の防止	<ul style="list-style-type: none"> 管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数 【1.1件/100万発着回数（H15～H19年度平均） →約半減（H20～H24年度平均）】

< 港湾整備事業 >

1. 港湾整備事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 我が国産業の国際競争力の強化

近年、我が国を取り巻く産業・貿易構造が大きく変化し、特にアジア地域、ロシア、中東等の経済発展は著しく、企業活動の更なるグローバル化が進展している。また、コンテナ船の大型化やアジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路のサービス頻度が減少している。このような情勢変化を的確に捉え、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える効率的で安全性・信頼性が高い物流体系を構築する。

(2) 地域の活性化

経済のグローバル化の進展、企業の国際分業の進展等の中で、製造業を中心とする企業は最適生産地を求めて国や地域を選択している。臨海部における国内外からの産業立地や設備投資を促進することにより、地域産業の国際競争力を向上させるとともに、雇用や所

得の創出等により地域を活性化させる。

(3) 大規模災害への対応力強化

東海地震、東南海・南海地震や首都直下地震等の発生が切迫し、極めて甚大な被害が予測されている。被災時に、緊急物資を迅速に供給し、港湾活動の停滞が経済の停滞や生活の不便を招かないよう、耐震強化岸壁等の整備を進めるとともに、港湾関係者の協働による運用体制を確立する。

(4) 地球環境問題と少子高齢社会への対応

閉鎖性湾内の水環境の改善、海洋における自然環境の保全・再生・創出を通じた生物多様性の保全及び循環型社会の形成への対応等多様化する環境問題に適切に対応する。また、深刻化する地球温暖化に対し、効率的な物流体系の構築によるCO₂等の排出の抑制を促進するとともに、循環型社会形成に資する静脈物流ネットワークの構築等を進める。さらに、港湾におけるバリアフリー化を推進する。

(5) 戦略的な維持管理の推進

高度経済成長時代に集中投資した港湾施設の老朽化が進行することから、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を推進する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) 投資の重点化・効率化

厳格な事業評価や更なるコスト縮減を図るとともに、事業の「選択と集中」の観点から、国際競争力の強化、地域の活性化、安心・安全の確保等に資する事業への重点投資を更に進め、より一層効率的・効果的に事業を実施する。

(2) 施策・事業の連携

港湾関係以外の様々な施策・事業との連携を進め、港湾行政単独では実施が困難な施策を幅広く展開し、国民のニーズにきめ細かく適切に対応していく。また港湾管理者、市民、民間事業者等の港湾に関係する様々な者との協働による港湾政策を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 我が国産業の国際競争力の強化

①スーパー中枢港湾政策の充実・深化による基幹航路の維持・確保

欧米基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスを維持・確保するため、スーパー中枢港湾等において、大水深高規格コンテナターミナルの整備、内航フィーダー輸送、鉄道輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成、港湾施設の管理・運営の改善等の総合的な施策を実施する。

②我が国各地域とアジア諸港との航路の拡充

地域の港湾においては、スーパー中枢港湾との適切な役割分担を図りつつ、我が国産業にとって最も効率的な物流体系を我が国全体として構築するため、アジア地域をはじめとする国際貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

③港湾における情報化の推進

物流の高度化、効率化のため、港湾行政手続のペーパーレス化、ワンストップサービス化の普及を促進するとともに、手続の統一化・簡素化の推進、次世代シングルウィンドウへの一元化により、港湾の手続き面での更なる利便性の向上を促進する。

また、保安対策の強化に対応しつつ、より効率的な物流体系を構築するため、ICTの活用等により、物流の迅速性・効率性を向上させる取組を進める。

(2) 地域の活性化

①臨海部産業の活性化と企業の立地促進

臨海部産業の活性化、企業立地を促進するため、原材料等の輸入機能と製品等の輸出機能を強化し、臨海部用地の利活用環境の整備を進める。また地域の活力を支える製造業等の経済活動を支援するため、船舶の大型化に対応した多目的国際ターミナル及び複合一貫輸送網を形成する。

②みなと地域づくりへの支援

地域が知恵と工夫をこらし、みなとの活用・振興を通じて地域の活性化を図る、港湾管理者、港湾所在市町村等の取組を支援する。

(3) 大規模災害への対応力強化

○被災時の広域的な経済社会活動への影響の極小化

大規模地震発生時において、海上輸送による緊急物資輸送、国際・国内物流機能の維持、帰宅困難者等の移動支援を可能とするため、耐震強化岸壁の整備、基幹的広域防災拠点の整備・運用体制の構築等を推進する。また、港湾全体の事業継続計画（BCP）を策定し、民間事業者、港湾管理者、国等が協働して迅速かつ効果的に

災害対応を行い、震災時に経済活動を維持できる体制を構築する。
また、荒天時の航行船舶の避難のための水域を、地理的条件を考慮して確保する。

(4) 地球環境問題と少子高齢社会への対応

①港湾空間における自然環境の保全、再生及び創出

干潟・藻場の整備、深掘跡の埋め戻し、閉鎖性海域におけるゴミ・油回収及び港湾緑地の整備等により、港湾空間における水環境を改善し、自然環境を保全・再生・創出する。

②地球温暖化対策、循環型社会の形成等の推進

環境負荷がより低い物流体系を構築するため、自動車輸送から海運・鉄道輸送への転換や、港湾機能の適切な配置などを実施する。
また、循環型社会を形成するため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築するほか、浚渫土砂の適正な処分と都市の廃棄物処分問題の解決に必要な海面処分場を計画的に整備する。

③少子高齢社会への対応

全ての利用者にとって使いやすい施設となるよう、旅客船ターミナル、係留施設等のバリアフリー化を進める。

(5) 戦略的な維持管理の推進

○港湾施設の長寿命化対策の推進

長寿命化等に資する計画の策定を推進・支援し、計画に基づく港湾施設の計画的かつ適切な維持管理を実施する。

施策の方向性	施策	指標
我が国産業の国際競争力の強化	スーパー中枢港湾政策の充実・深化による基幹航路の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム 【港湾コスト H14年度比約13%低減(H18年度)→約3割低減(H22年度)】 【リードタイム 約2.1日(H18年度)→1日程度(H22年度)】 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 【H19年度比約5%減(H24年度)】
	我が国各地域とアジア諸港との航路の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量 【約280万TEU(H18年)→約340万TEU(H24年)】
	港湾サービスや保安対策等の向上	<ul style="list-style-type: none"> 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率 【0%(H19年度)→概ね100%(H24年度)】
地域の活性化	我が国各地域とアジア諸港との航路の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量(再掲) 【約280万TEU(H18年)→約340万TEU(H24年)】
	臨海部産業の活性化・企業の立地促進	<ul style="list-style-type: none"> 国内海上貨物輸送コスト低減率 【H19年度比約3%減(H24年度)】

大規模災害への対応力強化	被災時の広域的な経済社会活動への影響の極小化	<ul style="list-style-type: none"> 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口 【約2,400万人(H19年度)→約2,700万人(H24年度)】
地球環境問題と少子高齢社会への対応	港湾空間における自然環境の保全、再生及び創出	<ul style="list-style-type: none"> 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合 【約40%(H19年度)→約45%(H24年度)】 湿地・干潟の再生の割合 【約2割(H19年度)→約3割(H24年度)】
	地球温暖化対策、循環型社会の形成等の推進	<ul style="list-style-type: none"> リサイクルポートにおける企業立地数 【188社(H19年)→約230社(H24年)】 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 【約6年(H19年度)→約7年(H24年度)】
戦略的な維持管理の推進	港湾施設の長寿命化対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> 港湾施設の長寿命化計画策定率 【約2%(H19年度)→約97%(H24年度)】

< 航路標識整備事業 >

1. 航路標識整備事業を巡る課題と今後の方向性

(1) ふくそう海域^(*)における安全対策の強化

(*) ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港
(海上交通安全法又は港則法の適用海域に限る。)

船舶交通がふくそうする海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上物流を遮断し、我が国の経済活動を麻痺させるおそれがある。このため、ふくそう海域における航行支援の充実・強化、航行管制の円滑化などに資する航路標識の高度化等を重点的に行い、ふくそう海域における安全対策の強化を図る。

(2) 災害に強い航路標識の整備

配電線路によって商用電源を供給している航路標識においては、台風など自然災害によって配電線路が被害を受けた場合にはその機能が維持できず、船舶交通の安全が確保できない状態となる。このため、航路標識の電源を自立型の太陽光発電などクリーンエネルギーに変更することによって災害に強い航路標識とし、船舶交通の安全を確保する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

○航路標識の配置や機能の見直しによる効率的な事業の推進

航路標識整備事業を巡る課題を踏まえた新たな施策等を重点的に実施するとともに、既存の航路標識については、その配置や機能の見直しを行い、機能が重複し又は必要性が低下する航路標識の再配

置や廃止を促進するなど、投資効果が最大となるよう効率的な事業の実施に取り組む。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) ふくそう海域における安全対策の強化

○ふくそう海域における航路標識の高度化等の推進

ふくそう海域における航路等明示灯浮標について、視認性及び識別性向上のための高規格化整備を継続実施し、船舶交通の流れを円滑化するとともに、航路逸脱等による海難の未然防止を図る。特に多種の信号方式が混在している潮流信号所について電光文字による信号方式の統一化整備を行うとともに、潮流情報等をビジュアルで提供するシステムの整備を行い、船舶交通の安全性を向上させる。

また、大型船舶の航行に際し、一定トン数以上の船舶が行き会うことを一律に禁止している現行の港内交通管制について、AIS（船舶自動識別装置）の活用により、大型船舶の長さに応じ、行き会い可能な船舶を個別に判断する新たなシステムを所要の港に整備し、船舶交通の安全を確保しつつ、運航効率の向上を図る。特に船舶交通が集中している海域であって、海上交通センターのレーダーエリア外となっている海域について、海難の発生状況、航路整備等による交通流の変化等を踏まえ、情報提供と航行指導を強化するためのレーダー整備等を行うとともに、機能及び信頼性向上のための整備を行い、船舶交通の安全性を向上させる。

さらに、既設航路標識の施設及び機器について、ふくそう海域における航路等明示灯浮標の定期交換などの適切な維持更新等を行い、良好な船舶交通環境を維持・向上させ、継続的な船舶交通の安全確保を図る。

(2) 災害に強い航路標識の整備

○太陽光発電等クリーンエネルギー導入整備の推進

災害の影響を受けやすい商用電源を利用する航路標識の電源について、太陽光発電など自立型電源の導入整備を推進する。

なお、航路標識電源のクリーンエネルギー化は、信頼性向上のほか、商用電源を使用しなくなることから二酸化炭素排出量の削減も図られる。

施策の方向性	施策	指標
ふくそう海域における安全対策の強化	ふくそう海域における航路標識の高度化等の推進	<ul style="list-style-type: none"> ふくそう海域(注)における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 【0（平成19年度）→毎年度ゼロを維持】 <small>(注)ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。）</small>
災害に強い航路標識の整備	太陽光発電等クリーンエネルギー導入整備の推進	<ul style="list-style-type: none"> 航路標識のクリーンエネルギー導入率 【約69%（平成19年度）→約83%（平成24年度）】

<都市公園事業>

1. 都市公園事業を巡る課題と今後の方向性

人口減少・少子高齢化の急速な進展は、我が国の経済社会に構造的な変化をもたらしている。都市公園等の緑とオープンスペースの整備・保全・管理に当たっては、持続可能な社会を実現するため、こうした社会構造の変化を踏まえ、地球温暖化防止への貢献、生物多様性の保全、安全な国土の再構築、個性と魅力ある生活環境の維持、美しい景観や文化・芸術への欲求の高まりなどに適切に対応していくことが求められる。

このため、都市公園等の緑とオープンスペースのあり方に関しては、良好な景観、地域の歴史・風土、生活文化、自然観、郷土愛、国民の精神性や満ち足りた幸福感、心身の健康など多くの価値観を包含する包括的な概念として「みどり」という言葉を用いることとし、かけがえのない国民共有の財産である「みどり」の整備・保全・管理については、その物理的・空間的な機能や効果だけでなく、総合的な機能や効果を最大限に発揮させる必要があることを踏まえ、以下の観点から戦略的かつ重点的に推進する。

(1) 歴史と文化に根ざした美しい都市・地域・国土の形成

美しい都市・地域・国土は、自然と人間がふれあう、ゆとりとうるおいに満ちた国民生活の基盤であり、歴史と文化に培われた風土・景観は地域に対する愛着や誇りを醸成する。これらを次世代に引き継ぐため、水と緑豊かな環境の保全・創出を推進するとともに、歴史と文化に根ざした地域の個性と魅力を基盤としつつ、活発な地域間及び国際的な交流・連携が展開されるよう、美しい「みどり」のストックを大切に作る豊かな地域づくりを推進する。

(2) 安全・安心な都市・地域・国土基盤の形成

「みどり」は、大地震や火災時においては避難地・避難路、救援、復旧、復興等の拠点として重要な役割を果たすものであり、その機能・価値を認識・評価し、安全・安心な都市・地域・国土づくりを推進する。

(3) 持続可能な都市・地域・国土環境の形成と誰もが暮らしやすい社会の実現

様々な環境負荷を軽減し、環境を改善する機能を有する「みどり」の整備・保全・管理を通じ、地球温暖化問題への対応、ヒートアイランド現象の緩和、地域固有の自然の保全、都市近郊の里地里山の保全、生物多様性の保全など、持続可能な都市・地域・国土づくりを推進する。

また、急速な少子高齢化の進展やあらゆる人々の社会参画のニーズが拡大する中において、国民の心身の健康の向上や良好な子育て環境づくり等を推進するため、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、誰もが利用しやすく、その効果を享受することができるよう、ハード・ソフト両面からの「みどり」の質の向上を図る。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) 多様な主体の参加・連携

地域の特性に応じた多様な「みどり」豊かな都市像を、各地方公共団体が「緑の基本計画」等において示し、都市公園をはじめとした公有地や民有地などの幅広い「みどり」の整備・保全・管理を、地域住民、ボランティア団体、NPO、民間企業等の多様な主体の参加・連携により推進するための総合的な施策を展開し、その実現を図る。

(2) ストックのもたらす効果の相乗的向上

公園施設の更新需要に対応し、維持管理コスト及び更新コストを縮減するための効率的な整備・保全・管理を推進するとともに、ストックの利用価値が最大限に高められるよう、防災、教育、福祉・医療、地域活動・交流、子育て支援、生きがい創出など、幅広い分野・領域との緊密な連携を図る。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 歴史と文化に根ざした美しい都市・地域・国土の形成

歴史的意義を有する建造物や遺構等が周囲の自然的環境と一体をなして醸し出す歴史的風土の保存・活用を図るため、歴史的・文化的資源と一体となった「みどり」を重点的に整備・保全・管理する

とともに、周辺の市街地等における良好な歴史的風致の維持向上を総合的に推進する。

また、国営公園について、制度の的確かつ効果的な活用により我が国の重要な歴史的・文化的資源等の保全・活用を推進するとともに、効率的な整備及び管理に努めつつ国民の利用の一層の促進を図る。

(2) 安全・安心な都市・地域・国土基盤の形成

大地震や火災時等において、避難地、防災拠点、延焼防止帯等としての機能を適切かつ有効に発揮する防災公園等の確保に重点的に取り組むとともに、公園施設の耐震性強化や災害応急対策施設の整備等、既存の防災公園等の防災機能の強化を図るための取組を進める。

(3) 持続可能な都市・地域・国土環境の形成と誰もが暮らしやすい社会の実現

都市公園をはじめ、民有地を含む「みどり」の整備・保全・管理を通じて、二酸化炭素の吸収による地球温暖化問題への対応や、ヒートアイランド現象の緩和、地域固有の自然の保全、都市近郊の里地里山の保全、生物多様性の保全等への積極的な対応を図るとともに、都市公園における緑のリサイクルや自然エネルギーの活用といった循環型社会の形成に向けた取組を推進する。

また、誰もが安心して「みどり」を利用することができる環境を整備するため、都市公園の総合的なバリアフリー化や、遊具の安全性の確保のための取組を推進する。

施策の方向性	施策	指標
歴史と文化に根ざした美しい都市・地域・国土の形成	歴史的・文化的資源等の活用	<ul style="list-style-type: none"> 全国民に対する国営公園の利用者数の割合 【4.0人に1人(H19年度)→3.5人に1人(H24年度)】
安全・安心な都市・地域・国土基盤の形成	都市の防災機能の向上	<ul style="list-style-type: none"> 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合 【約25%(H19年度)→約35%(H24年度)】
持続可能な都市・地域・国土環境の形成と誰もが暮らしやすい社会の実現	誰にとっても優しい都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> 園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の割合 【約44%(H19年度)→約5割(H24年度)】
	水と緑のネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> 都市域における水と緑の公的空間確保量 【13.1m²/人(H19年度)→H19年度比約1割増(H24年度)】 都市における良好な自然環境の保全・創出に資する公園・緑地 【H19年度からH24年度までに新たに約2,100ha確保】 歩いていける身近なみどりのネットワーク率 【約66%(H19年度)→約7割(H24年度)】

<下水道事業>

1. 下水道事業を巡る課題と今後の方向性

下水道は、生活環境の改善等を目的に整備され、普及率は全国平均で70%に達したが、中小市町村等において未だ未普及地域を多く抱えており、定住促進や産業・観光振興等の地域活力を支える社会基盤として、早急な整備が求められている。下水道が整備された地域においても、近年激化する集中豪雨による内水氾濫の頻発、全国で地震が発生する中での耐震化の遅れ、閉鎖性水域における富栄養化、都市内の水環境の悪化といった課題が未解決のままである。また、老朽管路の破損による道路陥没が多数発生しており、今後、これまでに蓄積したストックの高齢化による社会的影響の増大が懸念される。さらに、資源・エネルギー問題が深刻化する中、下水道が保有する処理水・バイオマス等の有効利用は低水準にとどまっている。

これらの課題に加え、我が国における本格的な人口減少社会の到来や厳しさを増す財政状況、地球温暖化に代表される地球規模での環境問題を踏まえ、今後は、国民と地域社会の「安全・安心」「良好な環境」「快適・活力」を実現するため、下水道の有する機能を「排除・処理」から「活用・再生」に転換し、水や物質のフローを循環型にすることを基本とする。また、下水道ストックを適正に管理するとともに、経営基盤を強化することにより、国民の生活を支えるライフラインとしての下水道事業の継続性を確保する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な事業の実施に向けた取組

(1) 多様な主体の参加と協働

下水道整備に当たっては、計画段階で住民等と情報を共有し、計画策定から維持管理までの各段階で住民、NPO等の参加を得ることに努め、地域社会との協働関係を構築する。また、事業の効率化に向けて、民間事業者が有するノウハウの積極的な活用を図る。

(2) 地域特性の重視

地域にとっての望ましい社会の実現に向けて、地域のニーズや特性を踏まえ、ローカルスタンダードの導入など、地域の創意工夫を活かした柔軟な整備手法の導入を促進する。

(3) 施策の総合化

下水道整備と関連する事業との連携を強化し、総合的な施策を推進する。また、施設整備というハード対策に加え、情報提供、住民

参加等のソフト面と一体化した事業推進に取り組む。

(4) 事業の重点化・効率化

下水道事業の施策分野の特性に応じて、整備効果の大きさや整備が遅れた場合の被害や影響の大きさ等を勘案し、優先度の高い地域等を選択し、「時間管理概念」を持って、重点的な事業展開を行う。また、汚水処理施設の共同化や集約化を図るなど、下水道施設等の効率的・効果的な整備・管理を進める。

(5) 技術開発の推進

行政、官民の研究機関、民間事業者の連携・交流を一層推進し、下水道の整備・管理のコスト縮減や機能の高度化のため、新技術の開発・導入を積極的に推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 安全で安心な暮らしの実現

①浸水被害の軽減

地球温暖化による気候変動の影響等により近年頻発する集中豪雨の一層の深刻化が懸念される中で、都市化による雨水流出形態の変化や地下空間の利用拡大等を踏まえ、「雨に強いまちづくり」を目指す。このため、都市に降った雨水を下水道によって速やかに排除するだけでなく、貯留浸透施設を含めたハード整備やソフト対策、さらには自助を組み合わせた総合的な対策を推進する。

②地震対策の推進

被災時の水洗トイレの使用不能や未処理下水の流出等、被災地域の公衆衛生や生活環境等への甚大な影響を回避し、下水道が最低限有すべき機能の確保を図るため、防災拠点と処理場を結ぶ管路や緊急輸送路下の管路の耐震化などの「防災対策」と、社会的影響を最小化し、早期の機能回復を図る「減災対策」を総合的に推進する。

③水系リスクの低減

一定量以上の降雨時に合流式下水道から放流される未処理下水による水質汚染リスクを低減するため、早急に分流化や処理施設の増強等による改善対策を推進する。

また、水質事故発生時等における有害化学物質の流出による水質汚染リスクの低減に努める。

(2) 良好な環境の創造

①公共用水域の水質改善

水質改善の遅れている三大湾や湖沼等の閉鎖性水域において、窒

素・リンの流入負荷を削減することで富栄養化を解消し、赤潮・青潮やアオコの発生を抑制するなど、公共用水域のより一層の水質改善を進めるため、流域内の関係者による適切な役割分担の下で計画的・段階的な高度処理等を推進する。

②水循環系の健全化

気候変動に起因して増大する渇水リスクを軽減し、また、都市化によって失われた水辺空間を再生・創出するため、健全な水循環系の構築に向けて、都市内に豊富に存在する下水処理水の多様な用途への再利用を進めるとともに、雨水の貯留・浸透による水資源としての有効利用や地下水涵養を推進する。

③資源・エネルギー循環の形成

地球温暖化や資源・エネルギー問題に対応するため、下水処理場における省エネルギーの徹底とあわせ、下水汚泥の電力への利用や下水熱の冷暖房への利用等、新エネルギー対策の実施等により、温室効果ガスの排出削減対策を推進するとともに、有用資源であるリンの回収・利用を推進する。

(3) 快適で活力ある暮らしの実現

①公衆衛生の向上と生活環境の改善

生活環境の改善、公共用水域の水質保全、地域の活力再生等の観点から、他の污水处理施設との連携を一層強化しつつ、未普及地域の早期解消を図る。特に、人口の集中する地区等では、概ね10年間で整備を概成させるべく整備の促進を図る。その他の地域では、整備の手法や時期について地域の裁量性を高めつつ、効率的な整備を推進する。

②活力ある暮らしの実現

定住促進、観光振興、産業振興等の活力ある地域づくりの観点から、下水道の整備に加え、下水処理場の施設空間の高度利用化や、雨水・再生水の活用による水辺空間の再生・創出、下水熱や下水汚泥の有するエネルギーの地域への供給等、地域のニーズに応じた施設・資源の活用を推進する。

(4) 事業の継続性の確保

下水道の有する機能を将来にわたって維持・向上させるため、新規整備、維持管理、長寿命化、更新を体系的に捉え、ライフサイクルコストの最小化又は事業費の平準化を図るための総合的かつ計画的な施設管理を推進する。

また、適正な管理に必要となる安定した下水道経営を実現するため、経営計画の策定等により経営の計画性・透明性の向上を図ると

ともに、接続率の向上や施設の広域化・共同化等、歳出・歳入の両面において、経営基盤強化のための取組を支援する。

施策の方向性	施策	指標
安全で安心な暮らしの実現	浸水被害の軽減	・近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数 【約14.8万戸（H19年度）→約7.3万戸（H24年度）】
		・下水道による都市浸水対策達成率 【約48%（H19年度）→約55%（H24年度）】 （重点地区）【約20%（H19年度）→約60%（H24年度）】
		・ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（内水） 【内水 約6%（H19年度）→100%（H24年度）】
		・浸水時に人命被害が生じるおそれのある地下街等における浸水被害軽減対策実施率 【約65%（H19年度）→約93%（H24年度）】
	地震対策の推進	・防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率 【約27%（H19年度）→約56%（H24年度）】
	水系リスクの低減	・合流式下水道改善率 【約25%（H19年度）→約63%（H24年度）】
良好な環境の創造	公共用水域の水質改善	・河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率 【河川：約71%（H19年度）→約75%（H24年度）】 【湖沼：約55%（H19年度）→約59%（H24年度）】 【三大湾：約71%（H19年度）→約74%（H24年度）】
		・良好な水環境創出のための高度処理実施率 【約25%（H19年度）→約30%（H24年度）】
	資源・エネルギー循環の形成	・下水道バイオマスリサイクル率 【約23%（H18年度）→約39%（H24年度）】 ・下水道に係る温室効果ガス排出削減 【約216万 t-CO2】
快適で活力ある暮らしの実現	公衆衛生の向上と生活環境の改善	・汚水処理人口普及率 【約84%（H19年度）→約93%（H24年度）】
		・下水道処理人口普及率 【約72%（H19年度）→約78%（H24年度）】
事業の継続性の確保	管理の適正化	・下水道施設の長寿命化計画策定率 【0%（H19年度）→100%（H24年度）】

<治水事業>

1. 治水事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 安全で安心できる国土の保全

災害に脆弱な我が国の国土構造に加え、地球温暖化に伴う気候変化等による集中豪雨の激化、局地的な大雨の頻発、海面水位の上昇や大規模地震の頻発、高齢社会の到来等の新たに懸念される要因により災害リスクは増大傾向にあり、今後、これまで以上に甚大な被害が多発するおそれがある。

国民の人命・財産を守り、安全で安心できる国土を保全することは国の最も重要な責務であることを再認識し、これらの新たな要因に的確に対応するため、最新技術の活用、思い切った事業の重点化、ハード・ソフト一体となった対策、地域特性を踏まえた都市計画や道路、住宅等と連携した水害・土砂災害に強いまちづくりの構築及び農地の多面的機能の活用など流域における対策を含む多様な治水手法を重層的に実施するとともに、大規模災害の発生に備え、緊急時の危機管理体制の強化を図る。

(2) 河川が本来有する多様性の確保

河川はその存在そのものが多様な価値を有しており、河川の美しい自然空間や水辺を活かした地域の賑わいの形成等が強く求められている。

河川の整備に当たっては、自然、歴史、文化等の河川の有する多様性を踏まえた上で、良好な自然環境の保全・再生やまちづくりと一体となった川づくりを進めていく。また、河川環境については、地域と共有した目標の下で取組を進めていく必要があることから、河川環境の目標像の明確化を図ることにより、真に環境目的を内在化した河川整備を推進する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) ハード・ソフト一体となった防災・減災対策の推進

水害・土砂災害から人命と財産を守るために、氾濫等を防止する堤防や砂防施設等のハード整備を着実に進めるとともに、ハード整備が未対策のところやハード整備で対応が困難なところについても、少なくとも人的被害を回避・軽減するため、ハザードマップ、土砂災害警戒情報等の情報提供や河川の水位、浸水状況等のリアルタイム情報の提供等のソフト対策を充実させることにより、可能な限り早期の安全確保に努める。

(2) 計画的・効率的な維持管理や更新の推進

高度経済成長期に整備された河川管理施設、砂防施設等が、急速に高齢化して、機能低下を起こすことが必至であり、維持管理・更新費用の増大が見込まれる中であっても、治水安全度を向上させるため、限られた投資力の中でも新規投資を確保するとともに、計画的・効率的な維持管理・更新を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 安全で安心できる国土の保全

①災害を未然に防ぐ予防対策の重点化

災害が一度発生すると、多くの人命・財産が失われ、住民生活、地域経済等が甚大な影響を受けるだけでなく、発災後の復旧にかかる時間、費用等により、住民は精神的なストレスを受け、地域財政は圧迫されることから、堤防等のハード施設整備など、災害を未然に防ぐための予防対策の重点化を実施する。その際、少なくとも人的被害を回避・軽減するとともに、仮に被災したとしても国民の生活や経済社会活動への深刻なダメージを回避し持続可能となるよう、守るべき機能を明確化した対策を実施する。

②再度災害発生防止の徹底

安全で安心して暮らせる基盤の確保は、地域の自立的発展や活性化の大前提であるため、洪水氾濫や土石流等により甚大な被害が発生した地域については、被災した施設等の原形復旧のみにとどめるのではなく、住民が安心して生活できるよう、被災しにくい土地利用への転換などの手法も活用しつつ、被災状況や上下流、左右岸のバランス等を総合的に勘案し、被害の再発防止を徹底する。

(2) 新たな維持管理システムの構築

河川の特性、重要度等を踏まえ、低コスト化や省力化を図りつつ必要な水準を確保できるよう、新たな維持管理システムを構築する。

①既存ストックの長寿命化

河川管理施設、砂防施設等の既存ストックの長寿命化を図るため、これまでの事後的対応から予防保全の考えを導入したより効率的・効果的な維持管理を実施する。

②ICT分野などにおける新技術の活用

ICT分野などにおける新技術を用いた浸水予測情報や高精度レーダーを活用した集中豪雨や局地的な大雨の予測等の高度な防災情報を提供するための基盤を整備する。

(3) 河川が本来有する多様性の確保

①自然環境の保全・再生

河川の整備・管理に当たっては、「多自然川づくり」を基本とし、瀬、淵、河岸、河畔林など多様な河川環境を保全・再生する。また、河川の上下流や河川と流域との連続性の確保、流量変動の保全等により、生物の良好な生息・生育・繁殖環境の保全・再生を図り、特に地域にとって重要な自然環境の再生に取り組むとともに、汚濁の著しい河川・湖沼については、水質浄化対策等を通じて美しい水環境を再生する。

また、人工構造物や人為的行為等による土砂移動の変化に起因する河床低下や海岸汀線の後退などの問題が生じていることから、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組として、砂防施設による流出土砂の調節やダムにおける土砂の適切な流下などの対策を関係機関と連携しながら実施する。

②地域の個性・活力を育む、まちづくり・地域づくりの支援

景観への配慮、地域の歴史・文化等との調和、清流の回復等により、街並みとそこを流れる川とが一体となった魅力ある風景や多くの人が集まる賑わいの場を整備・保全する。

施策の方向性	施策	指標
安全で安心できる国土の保全	災害を未然に防ぐ予防対策の重点化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 洪水による氾濫から守られる区域の割合 【約61% (H19年度) →約64% (H24年度)】 ・ 中枢・拠点機能をもつ地域で床上浸水の恐れがある戸数 【約525万戸 (H19年度) →約235万戸 (H24年度)】 ・ 土砂災害から保全される人口 (急傾斜事業を含む) 【約270万人 (H19年度) →約300万人 (H24年度)】 ・ 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数 (急傾斜事業を含む) 【約2,300 (H19年度) →約3,500 (H24年度)】 ・ 土砂災害特別警戒区域指定率 (急傾斜事業を含む) 【約34% (H19年度) →約80% (H24年度)】 ・ 地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積 【約10,000ha (H19年度) →約8,000ha (H24年度)】 ・ ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (洪水、土砂) (急傾斜事業を含む) 【洪水 7% (H19年度) →100% (H24年度)】 【土砂 16% (H19年度) →100% (H24年度)】 ・ 高度な防災情報を提供するための基盤整備に関する指標 <ul style="list-style-type: none"> ①高度な防災情報基盤を整備した水系の割合 【約40% (H19年度) →約70% (H24年度)】 ②リアルタイム火山ハザードマップ整備率 【0% (H19年度) →50% (H24年度)】
	再度災害発生防止の徹底	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数 【約14.8万戸 (H19年度) →約7.3万戸 (H24年度)】
新たな維持管理システムの構築	既存ストックの長寿命化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 河川管理施設の長寿命化率 【0% (H19年度) →100% (H24年度)】

河川が本来有する多様性の確保	自然環境の保全・再生	<ul style="list-style-type: none"> 自然の水辺等の再生に関する指標 <ul style="list-style-type: none"> ①水辺の再生の割合 【約 2 割 (H19年度) →約 4 割 (H24年度)】 ②湿地・干潟の再生の割合 【約 2 割 (H19年度) →約 3 割 (H24年度)】 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率 <ul style="list-style-type: none"> 【河川 約 71% (H19 年度) →約 75% (H24 年度)】 【湖沼 約 55% (H19 年度) →約 59% (H24 年度)】 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 【 3 (H19年度) →190 (H24年度)】
	地域の個性・活力を育む、まちづくり・地域づくりの支援	<ul style="list-style-type: none"> かわまちづくり整備自治体数 【 4 市 (H19年度) →29市 (H24年度)】

<急傾斜地崩壊対策事業>

1. 急傾斜地崩壊対策事業を巡る課題と今後の方向性

○急傾斜地の崩壊による災害からの安全・安心の確保

我が国は急峻な地形と脆弱な地質を有するとともに、地震や豪雨等に見舞われやすい厳しい自然条件下に置かれているため、急傾斜地の崩壊による人命被害を伴う災害が多発している状況にあり、特に高齢者等の災害時要援護者の被災が顕著である。急傾斜地の崩壊による災害は様々な自然災害の中でも死者が発生する割合が高く、今後も集中豪雨の多発化や大規模地震の発生の危険性が高まり、犠牲者の増大が懸念されることから、施設整備の重点化と併せて土砂災害防止法に基づくソフト対策を推進し、ハード・ソフトが一体となった総合的な対策を実施することにより、被害の防止・軽減を図る。あわせて、地域の在来植生を活かした整備等、自然環境の保全や美しい景観の形成、地域の活性化に資する事業を推進し、安全で美しく活力のある地域の形成を図る。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

○「犠牲者ゼロ」を目指した重点的な対策の推進

災害時要援護者関連施設等の人命保全上重要な施設を重点的に保全するとともに、土砂災害防止法に基づく警戒避難体制の整備や安全な土地利用への誘導を促進することにより、人命被害の防止・軽減を図り、急傾斜地の崩壊による災害の犠牲者を出さないことを目指したハード・ソフト一体となった総合的な対策を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 人命被害を未然に防ぐ予防的対策の重点化

急傾斜地の崩壊により多発している人命被害を未然に防ぐため、人命保全上効果の高い箇所の予防対策の重点化を実施する。具体的には、避難が困難な人々の被害を防止するため、24時間入院患者が滞在する病院等の災害時要援護者関連施設を保全するとともに、地域の拠点的な避難場所や防災拠点を保全する事業への重点化を図る。

(2) 土砂災害防止法に基づくソフト対策の促進

土砂災害防止法に基づく土砂災害特別警戒区域等の指定の促進、ハザードマップの作成・周知や防災訓練の実施を通じて、行政と住民の協働による実効性の高い警戒避難体制の整備を図るとともに、土砂災害特別警戒区域における開発行為の制限等により危険箇所の増加抑制を図り、安全な土地利用への誘導を図る。

施策の方向性	施策	指標
急傾斜地の崩壊による災害からの安全・安心の確保	人命被害を未然に防ぐ予防対策の重点化	<ul style="list-style-type: none"> 急傾斜地の崩壊による災害から保全される人口 【約120万人（H19年度）→約130万人（H24年度）】 急傾斜地の崩壊による災害から保全される人命保全上重要な施設数 【約1,000（H19年度）→約1,500（H24年度）】
	土砂災害防止法に基づくソフト対策の促進	<ul style="list-style-type: none"> 土砂災害特別警戒区域指定率 【約34%（H19年度）→約80%（H24年度）】 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 【土砂16%（H19年度）→100%（H24年度）】

<海岸事業>

1. 海岸事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 津波・高潮からの防護による生命・財産の安全性の確保及び被災の軽減

我が国では、発生の切迫性が指摘されている大規模地震等による津波被害が懸念されているが、平成16年のスマトラ沖地震等諸外国における津波被害を契機として、対策の緊急性が改めて認識された。また、同年の高知県菜生海岸での高波による堤防倒壊など、高潮や波浪による被災が頻発しており、ハリケーン・カトリーナによる高潮被害を契機として、我が国の三大湾沿岸地域等のゼロメートル地帯が被災した場合の経済社会への甚大な影響が懸念されることとなった。このため、防災・減災の観点から、人的被害の最小化を

緊急かつ最優先課題として、津波被害が想定される沿岸域や、高潮により甚大な被害が懸念される三大湾や有明海等の沿岸地域に広がるゼロメートル地帯、近年浸水被害が発生した地域を中心に、ハード施策を着実に進めるとともにソフト施策を一体的に行う総合的な津波・高潮対策を推進する。

(2) 大規模地震への耐久性保持による生命・財産の安全性の確保

大規模地震発生時の被災による海岸保全施設の機能低下により、津波、高潮等に対する所要の安全性が確保できないことが懸念される。このため、ゼロメートル地帯や、三大湾沿岸地域をはじめ人口・資産が集積する地域等を防護する海岸保全施設を中心に、緊急かつ効率的に海岸保全施設の耐震性の強化を推進する。

(3) 海岸保全施設の老朽化対策の推進

整備から相当な年月が経過し、老朽化による機能低下が懸念される海岸保全施設が多くなっている。このため、施設の老朽度や機能の健全性を適切に把握し、計画的な維持・更新を行うことにより、施設の機能を所要の水準に確保するための取組を推進する。

(4) 侵食に対する防護による国土の保全

海岸侵食の急速な進行は、海辺の環境や利用に影響を与えるだけでなく、防災機能の低下を招き、国土の喪失につながる。また、上流から沿岸までの土砂移動の連続性を勘案し、土砂収支の状況を広域的に踏まえた総合的な土砂管理の視点が重要である。このため、国土保全の観点から適切な対策による汀線の防護・回復を図るとともに、領土・領海保全の側面から海面上昇の影響も考慮し、重要な岬や離島における侵食対策を推進する。

(5) 豊かで美しい環境の保全と回復

海岸は、貴重な生物の生息・生育空間、砂浜や海岸林などによる名勝や優れた景観を構成する空間、さらには地域の個性や伝統、文化、風土を育んできた貴重な空間である。このため、海岸環境に支障を及ぼす行為を極力回避するとともに、周辺の生物の生息・生育環境や景観、利用に与える影響等に配慮した海岸保全施設の整備を推進する。

(6) 海辺の利用空間の充実と親しめる環境の創出

海岸は、従来の海水浴等の利用に加え、様々なレジャーやビーチスポーツ等の場として利用されているが、海岸保全施設の整備に伴

い利便性や海辺へのアクセスが損なわれる懸念がある。このため、海辺を利用しやすくするための施設や環境の整備や、海辺のアクセスに考慮した海岸保全施設の整備とともに、地域住民等との連携強化等を推進する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) 系統的な評価の下での海岸保全施策の推進

長期的視点に立ち、整備した施設のライフサイクルコストの最小化を図ることはもとより、施設の老朽度や耐震性を系統的に評価する適切なマネジメントの下で、防護、環境及び利用の調和のとれた海岸保全施策を推進する。

(2) 広域的・総合的な視点からの取組の推進

既存の海岸保全施設による防護水準や、海岸の環境・利用状況だけでなく、背後地域を含めた地域全体の人口・資産や、土地利用の状況、社会資本の集積状況、海上交通・漁業活動の現状、港湾・漁港の機能等を勘案し、関係機関との密接な連携の下で海岸保全施策を推進する。

(3) 地域との連携の促進と海岸に係る教育

海岸の漂着ゴミ処理や清掃・美化、環境教育等の活動に当たり、海岸管理者、地方公共団体等と地域住民等が連携・協働するための取組を進めるとともに、多様な主体が参加しやすい仕組の検討を推進する。

(4) 地球温暖化による海面上昇への対応

地球温暖化による海面上昇に対応するため、潮位、波浪等の変動についての監視機能を一層充実するとともに、技術的な検討を含めた対策に関する調査・研究を更に推進する。また、調査・研究結果を踏まえた対応策や、長期的スパンでの段階的な対応のプログラム等の海岸保全施策の検討を進めつつ、適応策を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 津波・高潮からの防護による生命・財産の安全性の確保及び被災の軽減

①津波・高潮による災害を防止する海岸保全施設の整備等の推進

防護の必要な海岸での海岸保全施設の計画的整備を一層推進するとともに、水門の自動操作化等による防災機能の高度化を推進し、所要の安全性の確保を図る。

②ハザードマップの作成支援等の推進

津波・高潮ハザードマップの作成・公表による災害危険度情報の共有、継続的な防災訓練の実施、津波・高潮防災ステーションの整備等により、地域における危機管理機能の高度化を推進する。

(2) 大規模地震への耐久性保持による生命・財産の安全性の確保

○海岸保全施設の耐震化の推進

緊急かつ効率的に海岸保全施設の耐震性の強化を推進するとともに、耐震調査について、手法の改良、普及等により、実施を推進する。

(3) 海岸保全施設の老朽化対策の推進

○海岸保全施設の老朽化対策の計画的実施

施設の老朽度や機能の健全性の把握を目的とした点検・評価を計画的に実施するとともに、海岸管理者が計画を策定し、これに従い計画的な維持・更新を行うことにより、施設機能の確保を図る。

(4) 侵食に対する防護による国土の保全

①海岸保全施設の整備による侵食対策の推進

突堤・離岸堤、ヘッドランド等の構造物による沿岸漂砂の制御、養浜、サンドバイパス、サンドリサイクル等の養浜工を推進する。

②総合的な土砂管理の取組の推進

河川からの土砂の供給、沿岸域の漂砂、浚渫土砂の活用等の技術開発を推進しつつ、関係機関等の連携による取組を推進する。

(5) 豊かで美しい環境の保全と回復

○豊かで美しい海岸の保全と回復の推進

名勝や優れた景観、貴重な生物の生息・生育空間等豊かで美しい環境を有する海岸の保全・回復に資する取組を推進する。

(6) 海辺の利用空間の充実、親しめる環境の創出

○海辺のアクセスに考慮した海岸保全施設整備等の推進

海辺を利用しやすくする施設や環境の整備を進めるとともに、地域の特徴を活かした階段護岸や緩傾斜堤防の設置等を推進する。また、地域住民等の海辺の環境づくりや利用向上に資する活動への参加等の様々な取組を支える仕組づくりの検討を推進する。

施策の方向性	施策	指標
津波・高潮からの防護による生命・財産の安全性の確保、被災の軽減	津波・高潮による災害を防止する海岸保全施設の整備等の推進	<ul style="list-style-type: none"> 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性（注）が確保されていない地域の面積 【約11万ha (H19年度) →約9万ha (H24年度)】 <p>（注）一定の水準の安全性：地域毎に指定される高潮高・津波高に対して浸水被害が生じない水準</p>
	ハザードマップの作成支援等の推進	<ul style="list-style-type: none"> ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮） 【約6割 (H19年度) →約8割 (H24年度)】
大規模地震への耐久性保持による生命・財産の安全性の確保	海岸保全施設の耐震化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積 【約10,000ha (H19年度) →約8,000ha (H24年度)】
海岸保全施設の老朽化対策の推進	海岸保全施設の老朽化対策の計画的実施	<ul style="list-style-type: none"> 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合 【約5割 (H19年度) →約6割 (H24年度)】
侵食に対する防護による国土の保全	海岸保全施設の整備による侵食対策の推進	<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ていない割合 【約20% (H19年度) →約17% (H24年度)】
	総合的な土砂管理の取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 【3 (H19年度) →190 (H24年度)】
豊かで美しい環境の保全と回復	豊かで美しい海岸の保全と回復の推進	<ul style="list-style-type: none"> 水辺の再生の割合 【約2割 (H19年度) →約4割 (H24年度)】