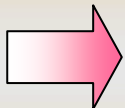


指標1：国際航空ネットワークの強化割合

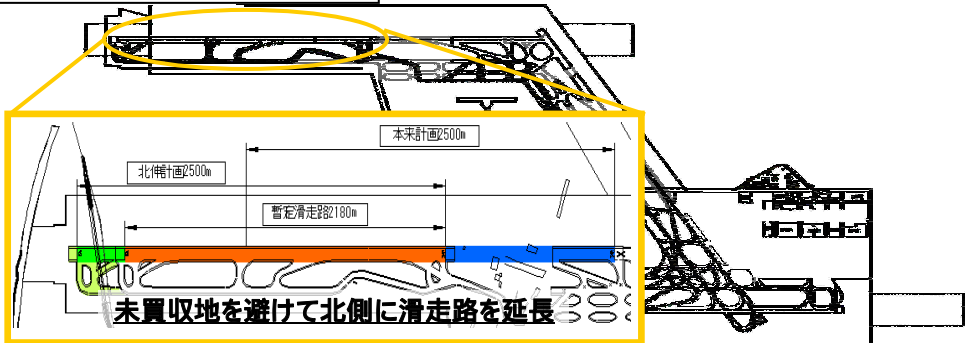
	現状(H17)
大都市圏拠点空港の空港容量の増加	49.6万回 (首都圏)



目標
平成17年度比 約17万回増加(首都圏) (H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)

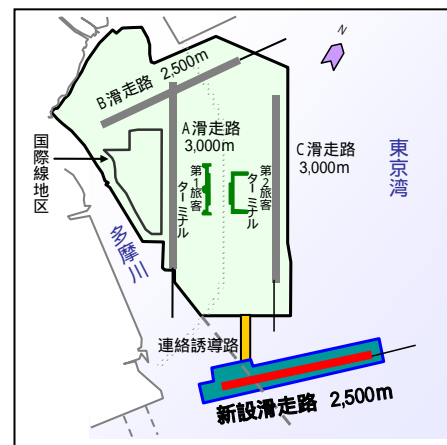
アジアにおける成長センターとして機能していくため、国際空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、航空ネットワークの拡充等を推進し、国際航空需要に適切に対応していく。

成田国際空港北伸事業 2010年3月供用開始予定



	現行	整備後
ジャンボ機等 (B747-400等) の利用	利用不可	利用可能
離陸機の目的地	東南アジア周辺止まり	米国西海岸まで就航可能
年間発着可能回数	20万回	22万回

羽田空港再拡張事業 2010年10月供用開始予定



再拡張により発着容量が1.4倍増加
(11.1万回/年(152便/日に相当)増加)

(再拡張前(H17.10.1時点))
30便/時間
29.6万回/年()
(405便/日(810回)に相当)

↓

(再拡張後)
40便/時間
40.7万回/年
(557便/日(1114回)に相当)

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施
現行(H19.9.1~)の発着容量は、高速離脱誘導路の整備等に伴い、
31便/時間、30.3万回/年(415便/日(830回)に相当)に増枠

事業の概要： ・羽田空港再拡張事業 ・成田国際空港北伸事業 ・関西国際空港二期事業
・中部国際空港完全24時間化の検討 ・航空保安システムの整備

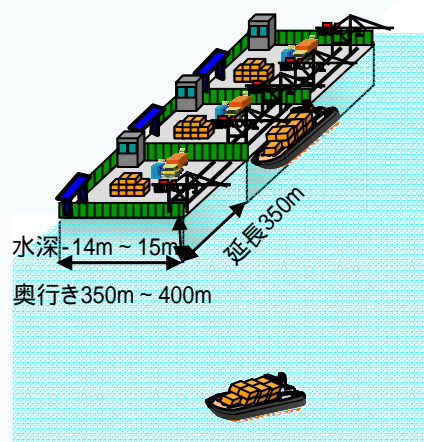
指標2：スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム

	現状(H18年度)	目標(H22年度)	参考(H14年度)
港湾コスト	H14年度比約13%低減	H14年度比約3割低減	—
リードタイム	約2.1日	1日程度	約3～4日

基幹航路の維持・確保を図るため、港湾コスト¹の低減とリードタイム²の短縮によるサービス向上を図ることにより、アジアの主要港を凌ぐ港湾コスト・サービス水準の実現する。

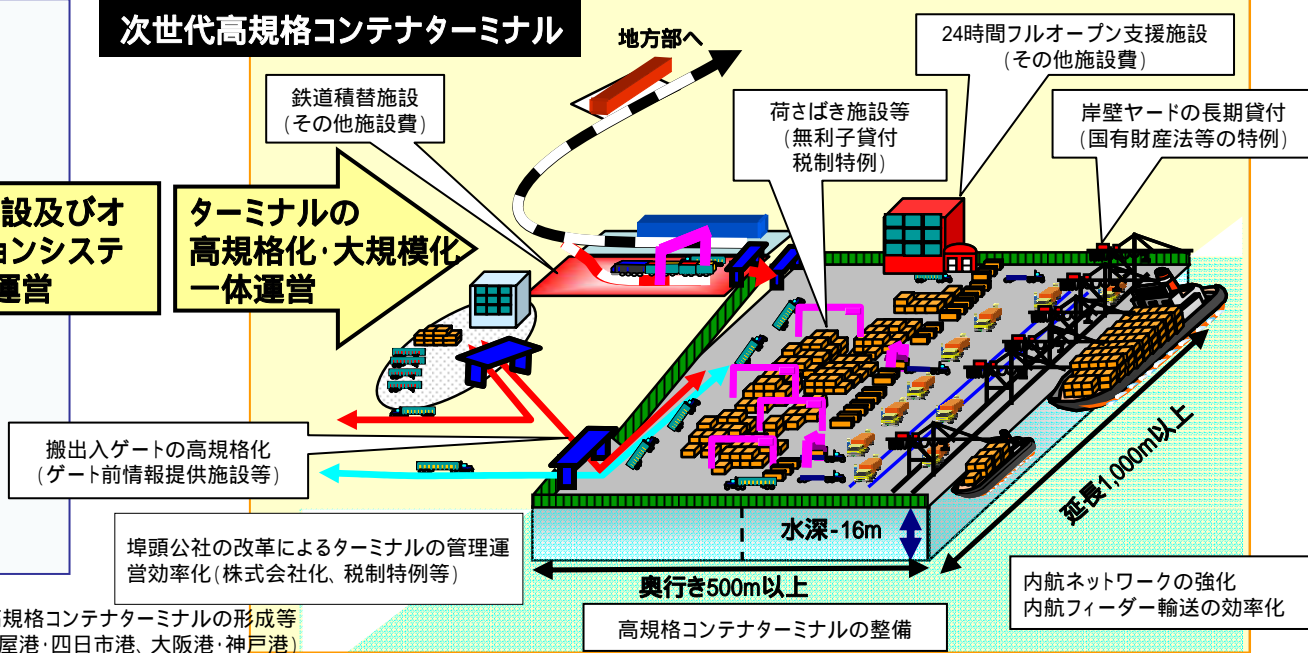
1: 船舶の入出港やターミナルの運営にかかるコンテナ1個あたりのコスト
2: 船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間

現行ターミナル



個別の施設及びオペレーションシステムによる運営

次世代高規格コンテナターミナル



スーパー中枢港湾とは・・・
我が国のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、次世代高規格コンテナターミナルの形成等ハード・ソフト一体となった総合的取り組みを推進する港湾(京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港)

事業の概要：・大水深高規格コンテナターミナル整備の推進・コンテナターミナルと一体となった物流拠点の形成

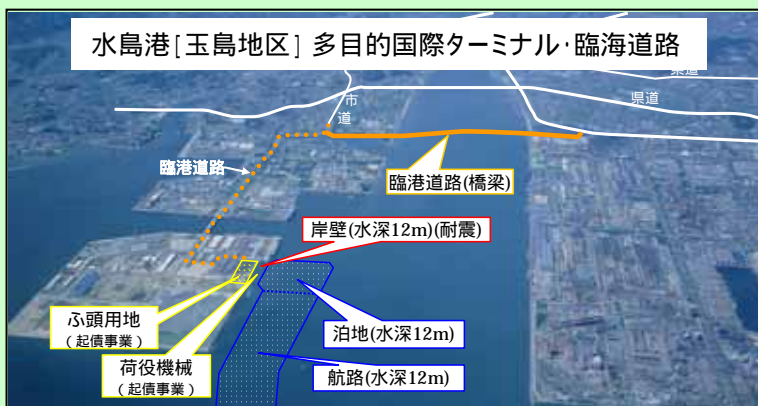
指標3 : 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

目標(H24)

H19年度比約5%減

国際海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)を低減する。

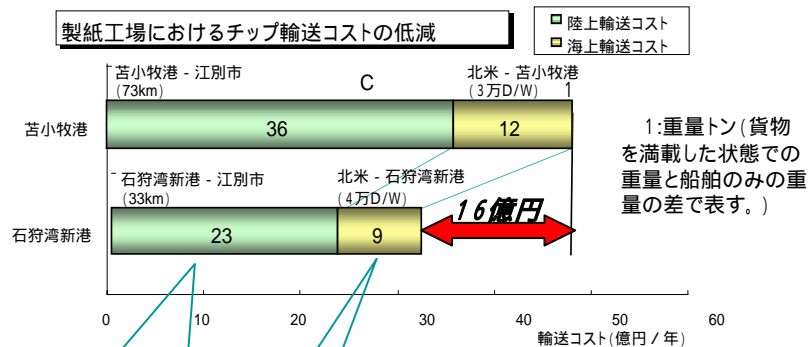
国際海上コンテナターミナルの整備
多目的国際ターミナルの整備



企業立地と連携した多目的国際ターミナルを整備することで、外貿貨物の増加や輸送船の大型化への効率的な対応が可能となるとともに、背後圏との陸上輸送時間が短縮。

輸送コスト低減の事例

製紙工場におけるチップ輸送コストの低減



陸上輸送距離短縮によるコスト低減

大型船舶による輸送コストの低減



バース数

事業の概要: 国際海上コンテナターミナル等の整備、高性能なバルク貨物の荷さばき施設の整備、背後圏とのアクセスの充実、臨海部物流拠点の形成

指標4 : 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率

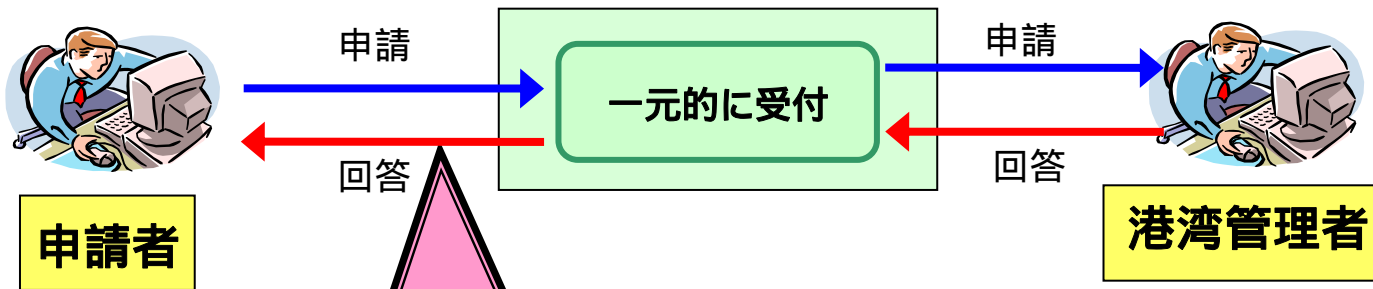
現状 (H19)	目標 (H24)
0%	概ね100%

貿易関連手続を円滑にするため、主要な港湾管理者 において次世代シングルウィンドウを通じた港湾関連手続を可能とする。

主要な港湾管理者: 「港湾法上に定める重要港湾の港湾」及び「関税法上に定める開港した地方港湾」の管理者

港湾管理者手続の申請イメージ

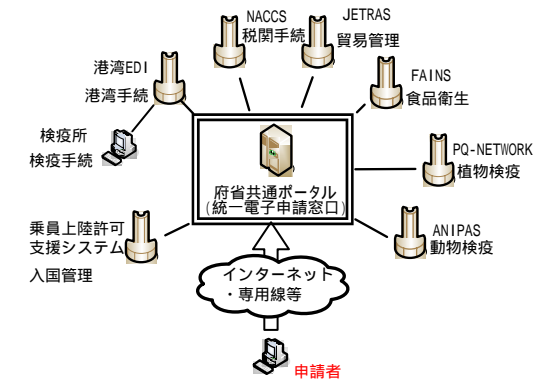
次世代シングルウィンドウ



船舶の入出港、港湾施設の使用、荷役に係る手続

次世代シングルウィンドウ: 1回の入力・送信で関係省庁に対する全ての必要な輸出入・港湾手続を行うことを可能とするシステム

(参考) 次世代シングルウィンドウのイメージ



・左図は上図イメージのうち、港湾手続に係る部分のみ

事業の概要: 「次世代シングルウィンドウ」の構築
 ・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」への一元化

指標5 : 三大都市圏環状道路整備率

	現状(H19)	目標(H24)
整備率	53%	69%

$$= \frac{\text{三大都市圏における環状道路の供用見込み延長}}{\text{三大都市圏における環状道路の計画延長}}$$

交通渋滞を緩和し、迅速かつ円滑な物流を実現するとともに、産業の立地・振興等を促すため、大都市圏の環状道路に重点をおいて効率的な整備を推進する。

三大都市圏環状道路整備率 53% (平成19年度末現在)



計画延長	525km
供用延長	223km
整備率	43%
人口	2,857万人
人口密度	4,459人/km ²



計画延長	267km
供用延長	159km
整備率	60%
人口	723万人
人口密度	1,745人/km ²



計画延長	425km
供用延長	259km
整備率	61%
人口	1,390万人
人口密度	3,224人/km ²

事業の概要: 首都高速道路中央環状線・東京外郭環状道路・首都圏中央連絡自動車道
 ・東海環状自動車道・名古屋環状2号線
 ・新名神高速道路・京奈和自動車道・阪神高速淀川左岸線 等 の整備

指標6：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

すべての国際拠点空港(成田・関空・中部)～都心部の鉄道アクセス所要時間を30分台にすることを旨とする。

成田高速鉄道アクセスの概要

整備概要

- ・新線整備(印旛日本医大～成田空港 19.1km)
- ・北総線の改良(京成高砂～印旛日本医大)

整備・運行主体

- ・成田高速鉄道アクセス(株)(第三種鉄道事業者)
- ・京成電鉄(株)(第二種鉄道事業者)

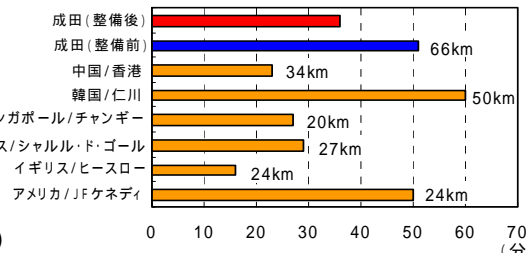
総事業費

- ・1,261億円

開業予定

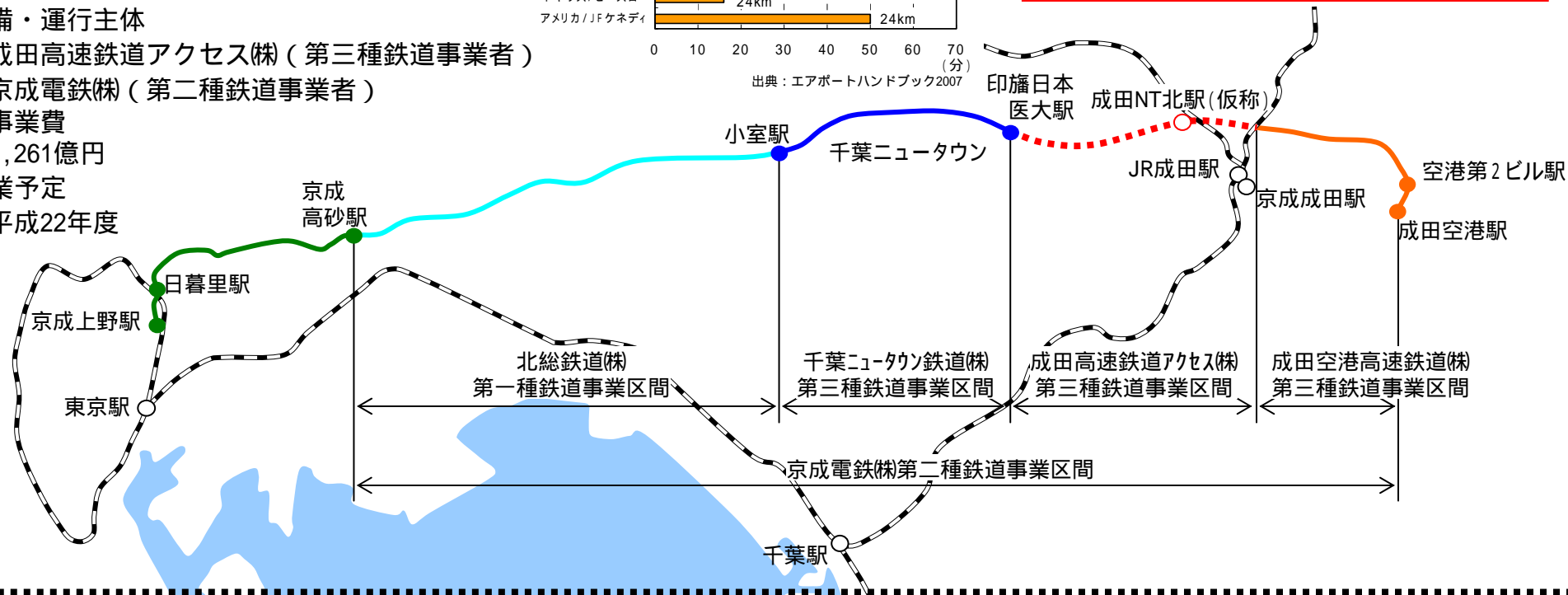
- ・平成22年度

【世界の主要空港都心間のアクセス所要時間及び距離】



都心と空港間(日暮里～空港第2ビル)の所要時間を大幅に短縮し、世界の主要空港に比肩し得るアクセス利便性を実現

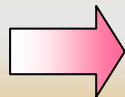
現行：約51分 整備後：約36分



事業の概要：成田高速鉄道アクセス線等の整備

指標7： 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量

現状(H18)
約280万TEU

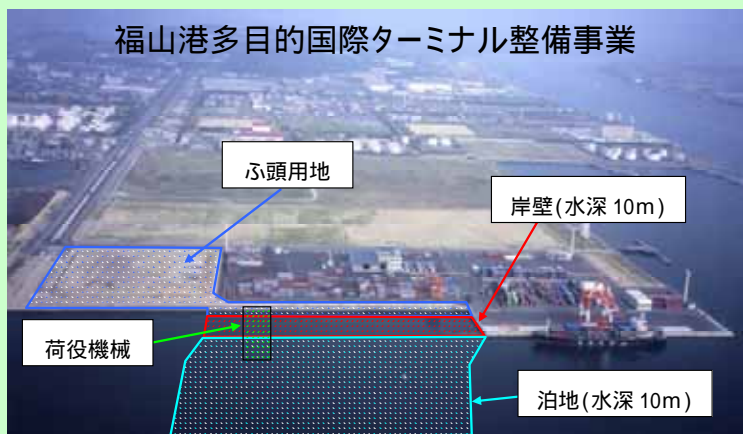


目標(H24)
約340万TEU ¹

1: 20ft.(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位

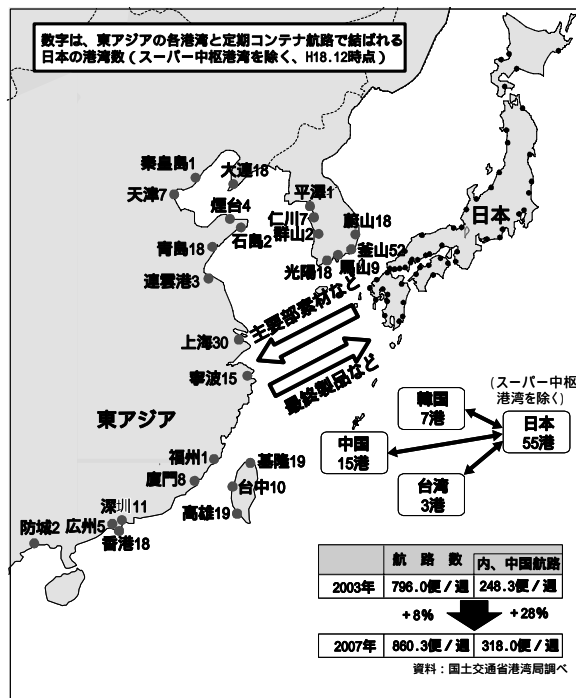
我が国産業にとって最も効率的な物流体系を我が国全体として構築するため、東アジアとの外貿コンテナ取扱の需要に対応する。

国際海上コンテナターミナルの整備
多目的国際ターミナルの整備



増大する外貿コンテナ貨物と船舶関連部品等の効率的な輸送を確保するため、福山港において水深10mの岸壁・泊地を整備。

東アジアの各港湾と定期コンテナ航路

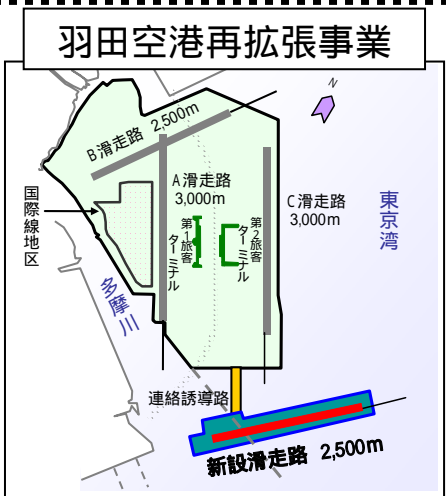


事業の概要： ・多頻度少量のコンテナ物流や高付加価値貨物の高速コンテナ貨物輸送等のニーズに対応した、効率的で円滑な物流体系の構築及び小口貨物の積替を行うための施設の整備

指標8：国内航空ネットワークの強化割合

	現状(H17)	目標
大都市圏拠点空港の空港容量の増加	49.6万回 (首都圏)	平成17年度比 約17万回増加(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)	約1割削減(H24)
総主要飛行経路長	18,266,438海里(H18)	2%短縮(H23)

地域活力を向上させるために、地域における広域的な交流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、航空ネットワークの充実等を推進し、国内航空需要及び地方の国際航空需要に適切に対応していく。



再拡張により発着容量が1.4倍増加
(11.1万回/年(152便/日に相当)増加)

(再拡張前(H17.10.1時点))
30便/時間
29.6万回/年()
(405便/日(810回)に相当)

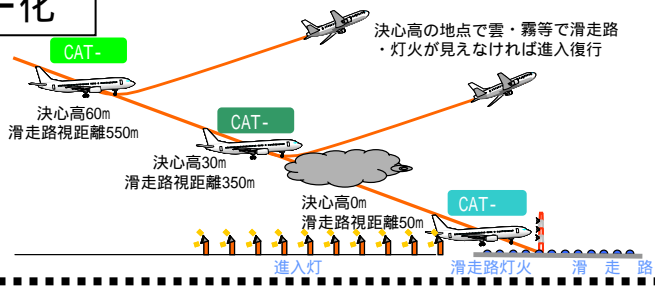
↓

(再拡張後)
40便/時間
40.7万回/年
(557便/日(1114回)に相当)

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施
 現行(H19.9.1~)の発着容量は、高速離脱誘導路の整備等に伴い、
 31便/時間、30.3万回/年(415便/日(830回)に相当)に増枠

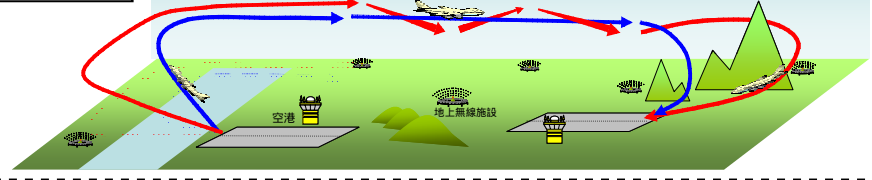
ILSの高カテゴリー化

気象条件に影響されない安定的な就航を実現するため、ILS(計器着陸装置)の高カテゴリー化等を推進。



経路短縮

→ 従来: 地上の無線施設を結ぶ経路を飛行
 → RNAV: 地上の無線施設によらない経路を飛行



事業の概要: ・羽田空港の再拡張事業 ・一般空港における空港能力の向上、アクセスの改善、就航率の改善及び国際化対応の強化 ・航空保安システムの整備

指標9 : 国内海上貨物輸送コスト低減率

目標(H24)

H19年度比約3%減

国内海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)を低減する。

船舶の大型化等に対応した国内物流ターミナルの整備
複合一貫輸送に対応した内貿ユニットロードターミナルの整備

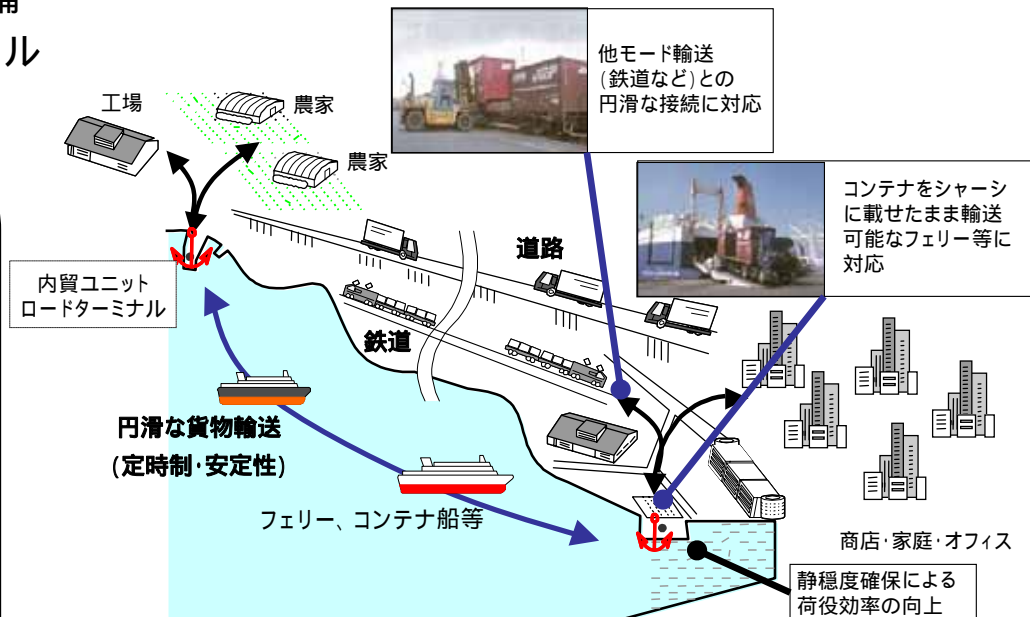
東京港[中央防災堤内側地区] 複合一貫輸送ターミナル



複合一貫輸送ターミナル
(水深9m岸壁等)

環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備。

複合一貫輸送イメージ



陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれた国内輸送ターミナルの整備等により、環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用を促進。

事業の概要: 複合一貫輸送等の拠点となる内貿ターミナルの配置

参考指標：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

	現状	目標
訪日外国人旅行者数	733万人(H18)	1,000万人(H22)
国際会議の開催件数	168件(H17)	17年比5割増加(H23)
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)	2,000万人(H22)
観光旅行消費額	24.4兆円(H17年度)	30兆円(H22年度)

観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進。

観光圏整備のイメージ

ビジットジャパンキャンペーンの取組

重点市場

訪日旅行者数の多い12の国・地域
このほか、有望新興市場(インド、ロシア、マレーシア)において調査を実施

認知度向上事業

我が国の観光魅力を発信するための事業
海外メディアの日本への招請、取材支援
海外のTVCM等による広告宣伝
WEBサイトによる情報発信
海外の旅行博覧会等への日本ブース出展

誘客事業

魅力的な訪日旅行商品の造成・販売支援や、青少年交流の拡大に向けた事業
海外旅行会社の日本への招請、商談会の実施
訪日旅行商品の共同広告
訪日教育旅行の誘致

事業の概要：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整備等

指標10 : 主要な拠点地域への都市機能集積率

現状(H19)

約4%



目標(計画期間中毎年度)

前年度比 + 0%以上

$$= \frac{\text{中心市街地及び交通結節点周辺等の主要な拠点地域における延べ床面積}}{\text{人口10万人以上の都市における各都市の市域全体の延べ床面積}}$$

都市機能の拡散・集積の動向を評価する指標として、人口10万人以上の各都市の市域全体の延べ床面積に占める主要な拠点地域の延べ床面積の割合を算出し、この値が前年度を下回らないことを目標とする。

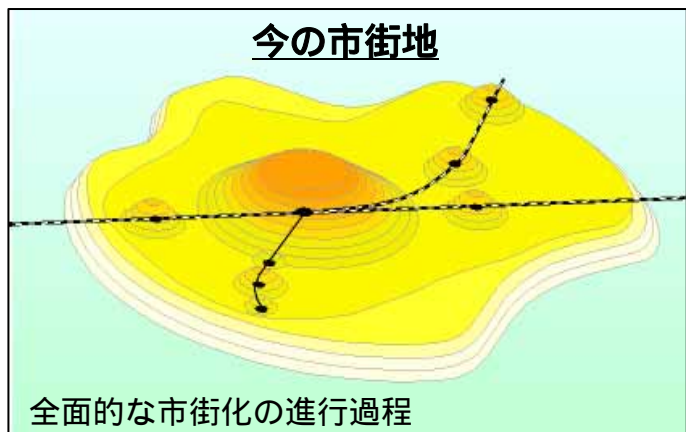
集約型都市構造

人口減少等に伴う中心市街地の衰退や都市機能の拡散が進行



集約型都市構造の転換に向けた支援を実施

今の市街地



集約型都市構造の実現

利便性の高い活力あるまちづくり



連続立体交差事業と区画整理による市街地の一体的整備

賑わい拠点の創出



都市型商業施設を核とした再開発

公共交通の利便性の向上



まちづくりと一体で整備されたLRT、コミュニティバス

憩いの空間の創出



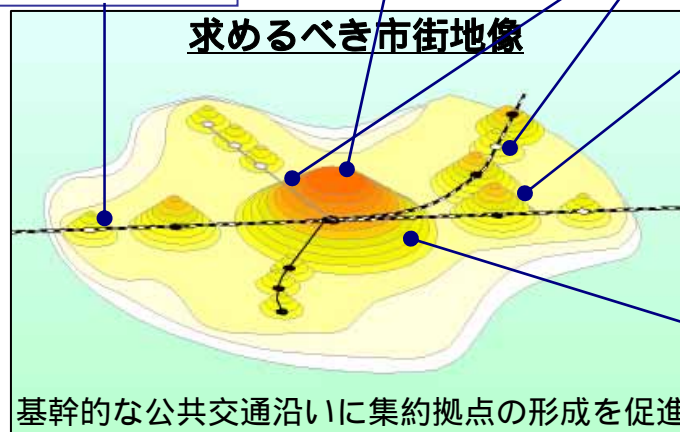
市民の交流の場を創出する公園の整備

街なか居住の推進



福祉・医療施設を併設した共同住宅の整備

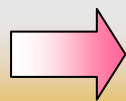
求めるべき市街地像



事業の概要: ・市街地の整備改善、都市福利施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置
・都市機能の適切な立地誘導 等

指標11 : まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率

現状(H19)
0%

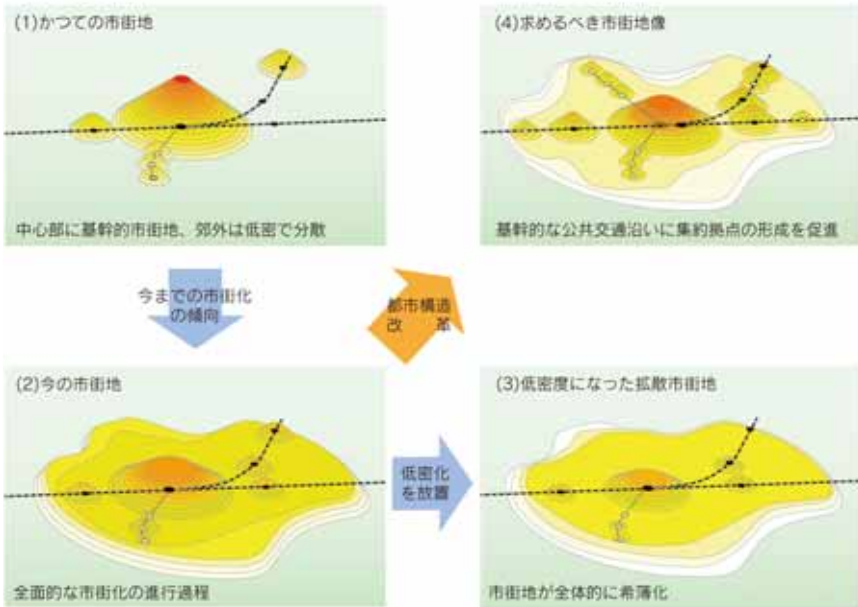


目標(H24)
約11%

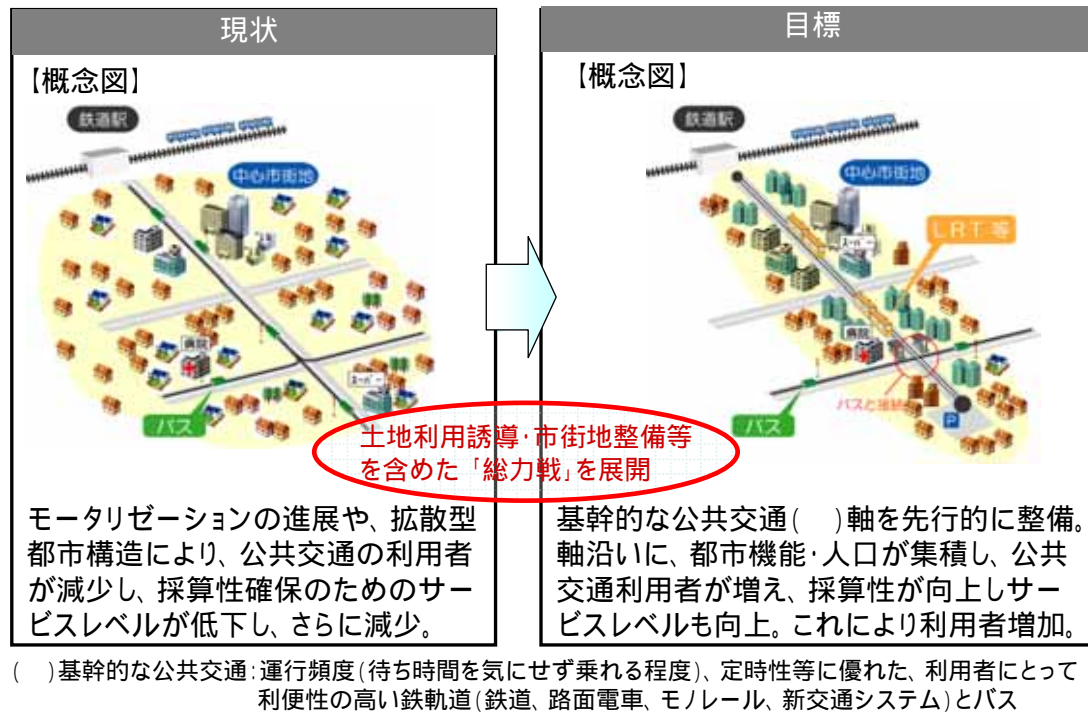
$$= \frac{\text{現時点と5年後の基幹的な公共交通利用可能な人口割合の差}}{\text{現時点と30年後の基幹的な公共交通利用可能な人口割合の差}}$$

集約型都市構造を実現するため、基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域に居住する人口の増加をめざす。

集約型都市構造への再編イメージ



集約型都市構造の実現に向けた取り組みイメージ



事業の概要: 都市・地域交通戦略推進事業、市街地再開発事業、都市再生推進事業

指標12：都市再生整備計画の目標達成率

現状(H19)

81.9%



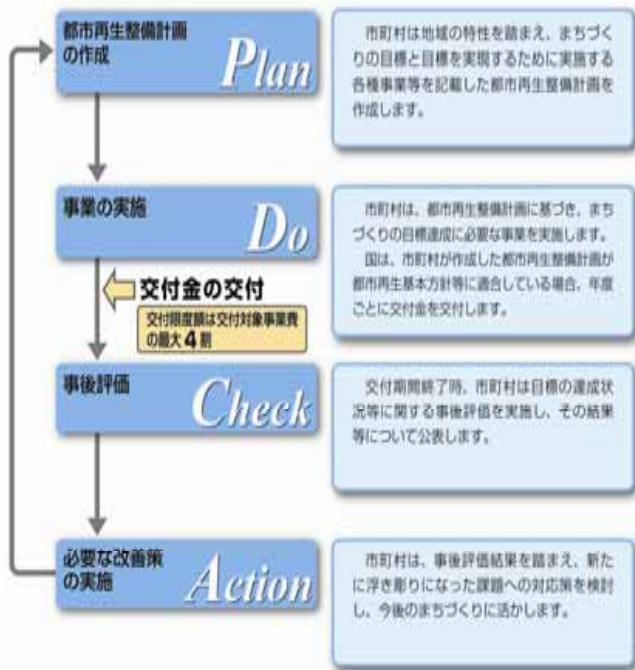
目標(計画期間中毎年度)

80%以上

それぞれの都市再生整備計画における「来街観光客数」や「歩行環境の満足度」といった「指標」の達成状況を%換算したもの(=達成率)を、当年度終了の全ての計画について単純平均することにより算出する

地域の自主性を活かしたまちづくりに関する指標として、当該年度に計画期間が終了したそれぞれの都市再生整備計画における目標の達成率の平均値を常に8割以上に維持する。

まちづくり交付金



<まちづくりのイメージ>



基幹事業の例：道路、公園、下水道、河川、土地区画整理事業、市街地再開発事業等
提案事業の例：市町村の提案に基づく事業、各種調査や社会実験等

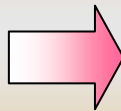
事業の概要：まちづくり交付金の活用

指標13 : 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間(万人・時/日)

現状(H19)

約132万人・時/日



目標(H24)

約1割削減
(約118万人・時/日)

「損失時間1万人・時/日」とは、1日あたり1万人の方々が踏切遮断により1時間の損失を受けていることを意味する。

長時間の踏切遮断による交通渋滞を緩和・解消するため、連続立体交差事業や道路の立体化等により、開かずの踏切等の解消を推進する。

JR中央線三鷹駅～立川駅間連続立体交差事業(東京都)

小金井街道踏切



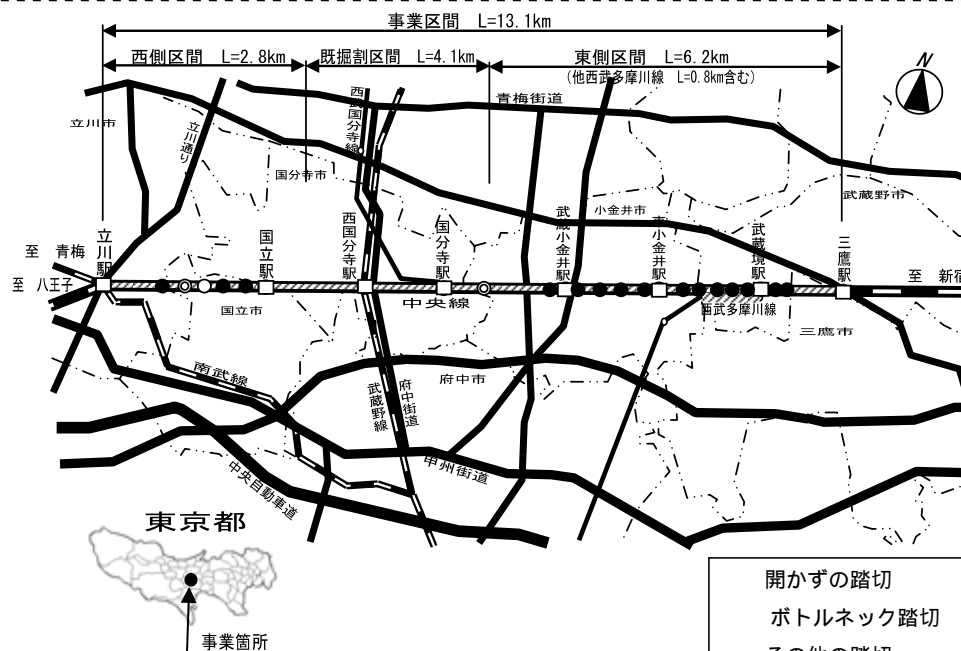
対策前の状況



現在の状況(対策実施中)

	対策前	対策後(見込み)
除却踏切数	18箇所	解消
日遮断時間	14時間/日	解消
ピーク時渋滞長	約530m	解消

小金井街道踏切



事業の概要 : 連続立体交差事業、道路の立体化及びその他の踏切対策

指標14 : 信号制御の高度化により短縮される通過時間

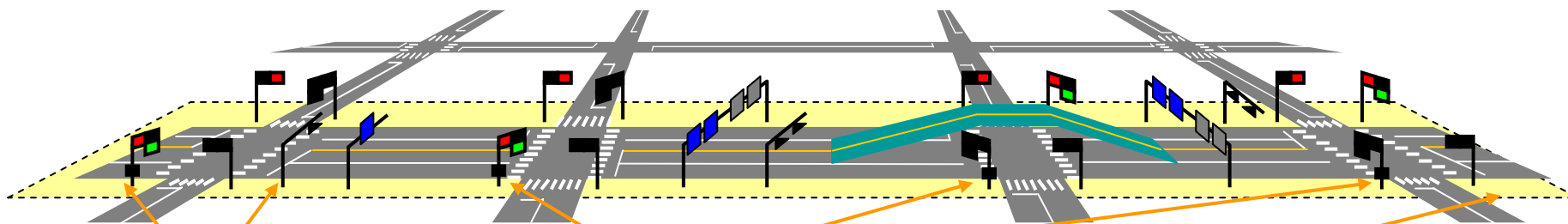
目標(H24)

約2.2億人時間/年短縮()

:交通安全施設等整備事業により、1年間に短縮されたと試算される自動車旅行者の旅行時間を表し、この場合、2.2億人の自動車旅行者の旅行時間が1年間に1時間短縮されることを意味する。

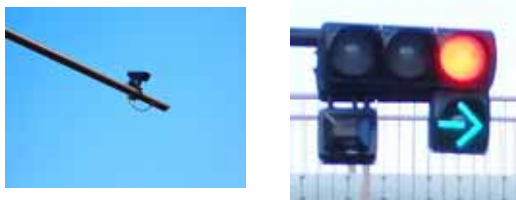
信号制御の高度化により交通渋滞を緩和し、円滑な交通を確保する。

事業例)



右折感応化

右折矢印信号の表示時間を、右折車両の交通量に応じて変化



多現示化

右折矢印信号を設置するなどして信号現示を増加させ、特定の方向に進行する交通流を分離



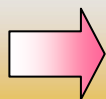
系統化

対象区間内の信号制御パターンを曜日や時間帯に応じて自動的に変化させ、交通の流れを円滑化

事業の概要: 信号機の集中制御化等、旅行時間の短縮効果を有する交通安全施設等を整備

指標15 : 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性が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

現状 (H19)
約1%



目標 (H24)
約40%

= $\frac{\text{宅地ハザードマップを作成・公表した公共団体数}}{\text{地震時に重大な被害の可能性がある大規模盛土造成地が存在する公共団体数}}$

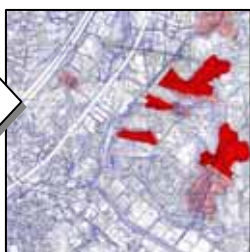
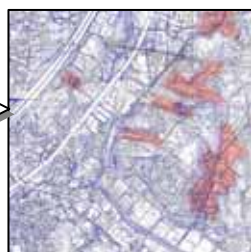
地震時リスクを示すことにより対策工事を促進し、地震に強い宅地を確保するため、宅地ハザードマップを作成・住民へ公表する自治体の数を増加させる。

宅地ハザードマップ

現地形データの収集

重ね合わせ作業

大規模盛土造成地の位置の把握



旧地形データの収集

谷地形の把握



■箇所が大規模盛土造成地の範囲

【宅地ハザードマップ作成イメージ】

大規模盛土造成地:

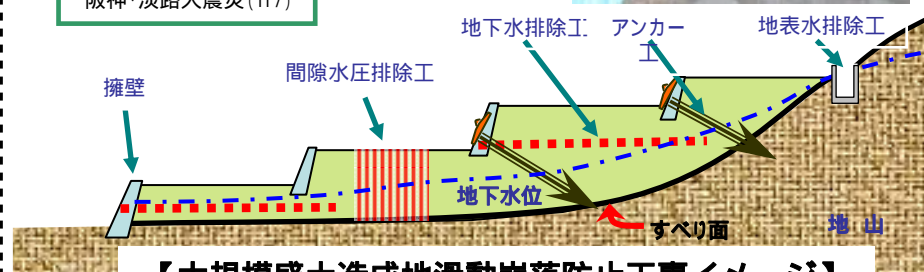
盛土の面積が3,000㎡以上又は盛土をする前の地盤面の水平面の角度が20度以上で、かつ、盛土の高さが5m以上の盛土造成地

大規模盛土造成地の滑動崩落

中越地震(H16)



阪神・淡路大震災(H7)



【大規模盛土造成地滑動崩落防止工事イメージ】

事業の概要: ・変動予測調査(宅地ハザードマップの作成)の実施 ・滑動崩落防止工事の推進

指標16 : 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のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合

現状(H19)
約35%



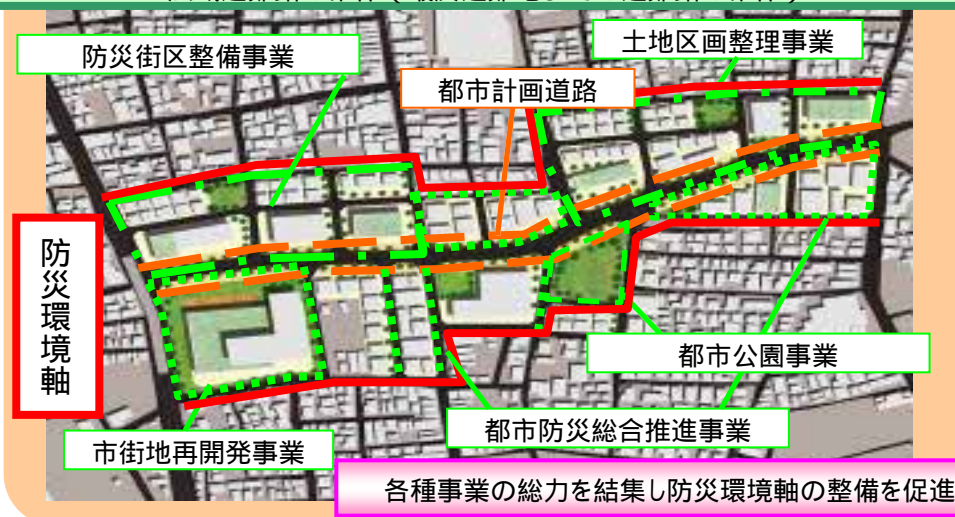
目標(H23)
概ね10割

$$= \frac{\text{不燃領域率40\%以上等が確保された重点密集市街地の面積}}{\text{重点密集市街地の面積(8,000ha)}}$$

重点密集市街地の概ね全てにおいて、地震時等の大規模な火災の発生による人的被害がほとんど生じない水準(不燃領域率 1 40%以上等)の安全性を確保する。

防災環境軸²の整備の推進

整備目的：市街地大火の延焼防止、
広域避難路の確保(最終避難地までの避難路の確保)

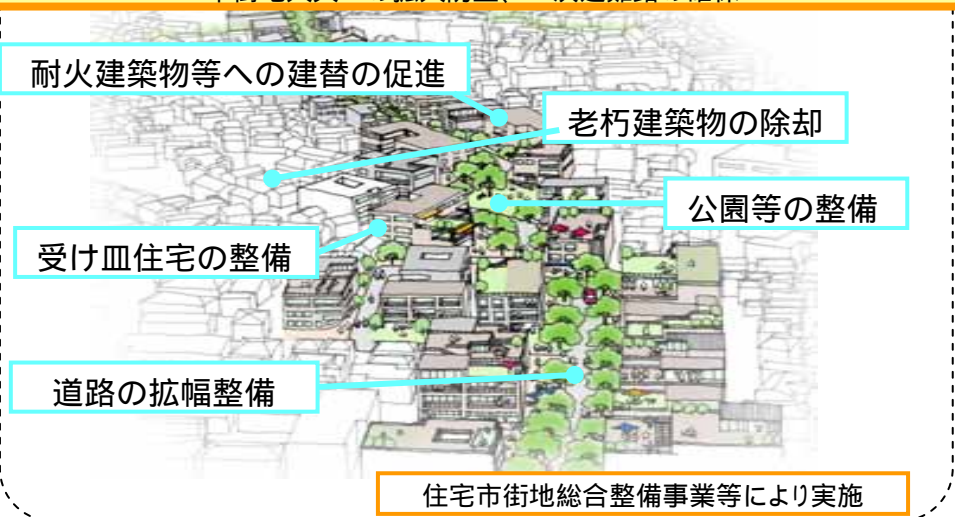


各種事業の総力を結集し防災環境軸の整備を促進

- 1 不燃領域率：市街地面積に占める耐火建築物の敷地及び幅員6m以上の道路等の公共施設面積の割合
- 2 防災環境軸：都市計画道路の整備と一体的に沿道の建築物の不燃化を促進し、避難路・延長遮断帯として機能する空間

街区内部の整備の推進

整備目的：街区レベルの延焼防止による
市街地大火への拡大防止、一次避難路の確保



住宅市街地総合整備事業等により実施

事業の概要：・地域住宅交付金、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等の活用

参考指標：多数の者が利用する建築物・住宅の耐震化率

	現状(H15)	目標(H27)
建築物	75%	90%
住宅	75%	90%



学校、病院、百貨店等の多数の者が利用する建築物・住宅について、地震の震動に対して倒壊する危険を低減するため、耐震化を行った建築物・住宅の数の割合を90%にする。

地方公共団体による耐震改修促進計画の策定

住宅・建築物の耐震化に係る普及・啓発活動の実施

耐震診断の実施

耐震改修の実施

【戸建て住宅】

筋交
構造用合板
筋交い



【基礎の補強】



【仕口部の補強】

税制

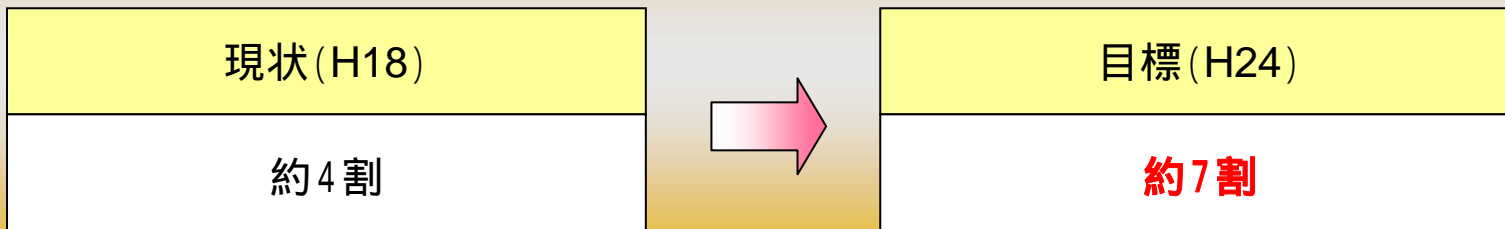
補助金

融資

による支援

事業の概要：耐震改修促進税制、住宅・建築物耐震改修等事業による耐震診断・耐震改修等の支援

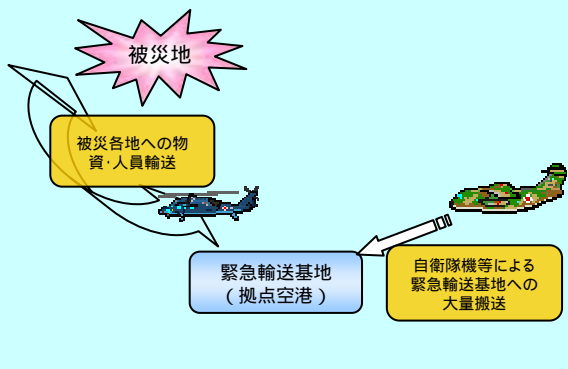
指標17：地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合



地震時の緊急物資輸送等を円滑に行うため、空港の耐震性向上を進めることにより、空港から100km圏内に居住する人口の割合を高める。

100km圏内のカバー

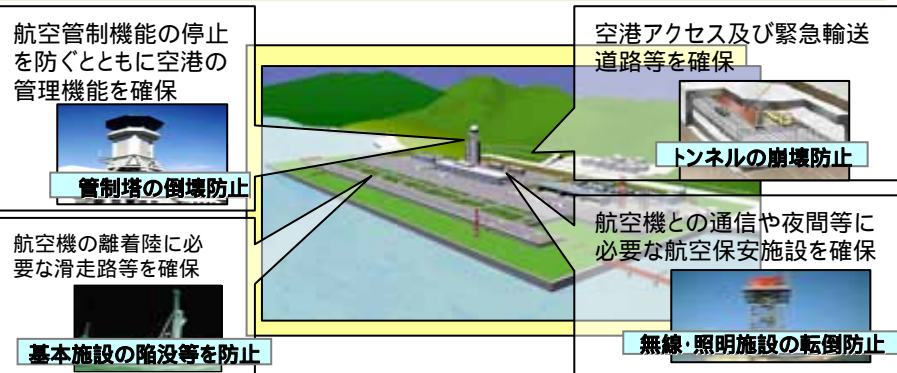
- ・被災地へヘリコプターで30分程度で到達可能
- ・給油なしで被災地と空港を2往復可能



現在(H18) 約4割

大規模地震が発生すると、約4割の空港が液状化の可能性
約2割の庁舎、管制塔については、耐震性が未確認

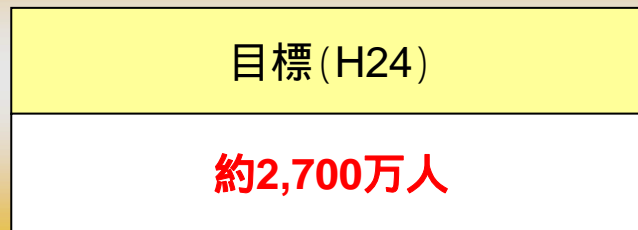
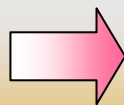
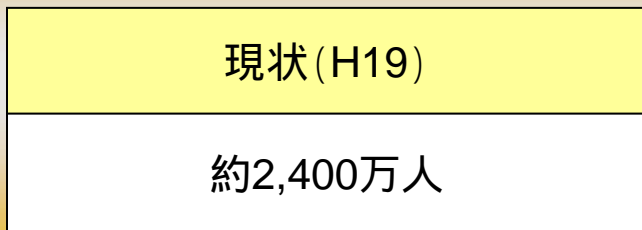
空港施設の耐震化を進め、耐震性を確保した空港から100km圏内の人口カバー率を向上



目標(H24) 約7割

事業の概要：緊急輸送の拠点となる空港(滑走路、管制塔、航空保安施設等)の耐震化

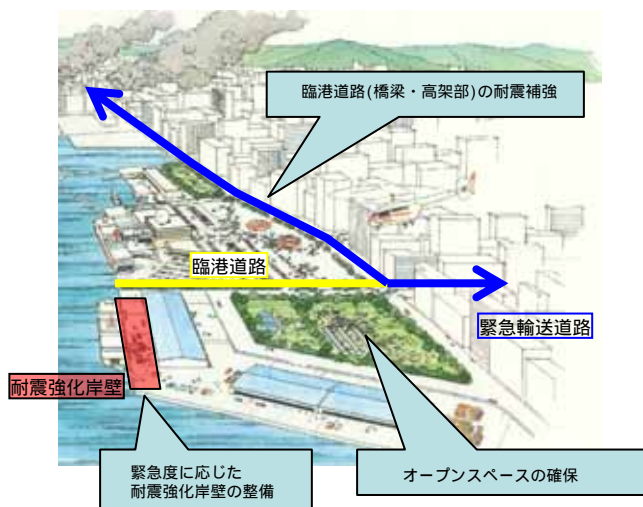
指標18 : 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口



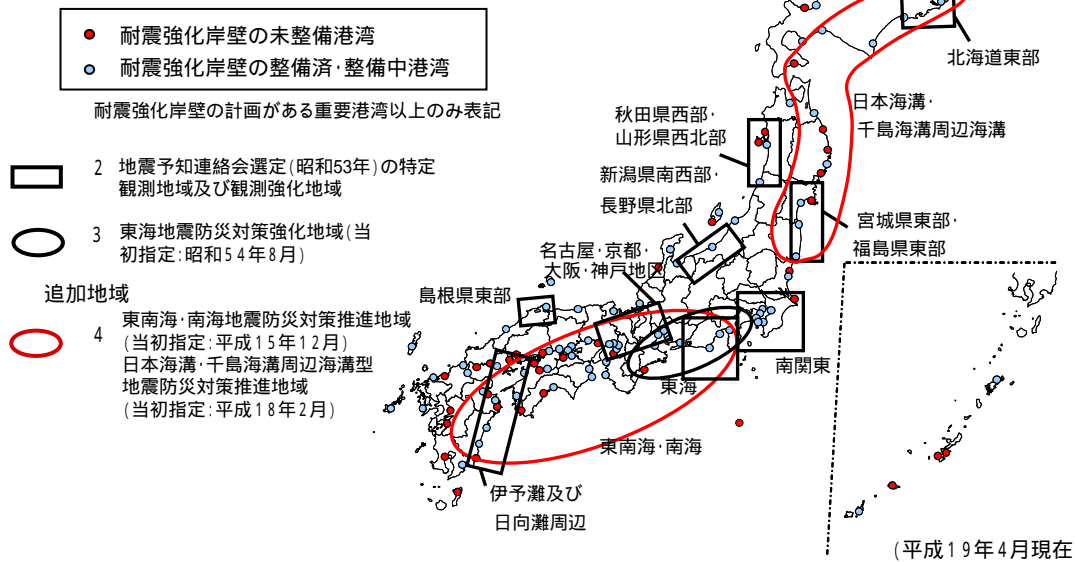
大規模地震発生時において、緊急物資等を円滑に行うため、大規模地震の切迫性の高い地域において港湾による緊急物資等の供給が可能人口¹を増やす。

1: 下図の指標の対象地域(2、3、4)において、整備された耐震強化岸壁から半径10kmにある市町村の人口

耐震強化岸壁からの緊急物資の輸送イメージ



耐震強化岸壁の整備状況と指標の対象地域



事業の概要: 基幹的広域防災拠点の整備、運用 ・耐震強化岸壁の整備 ・臨港道路の耐震補強 ・オープンスペースの確保 等

指標19：防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率

現状(H19)

約27%

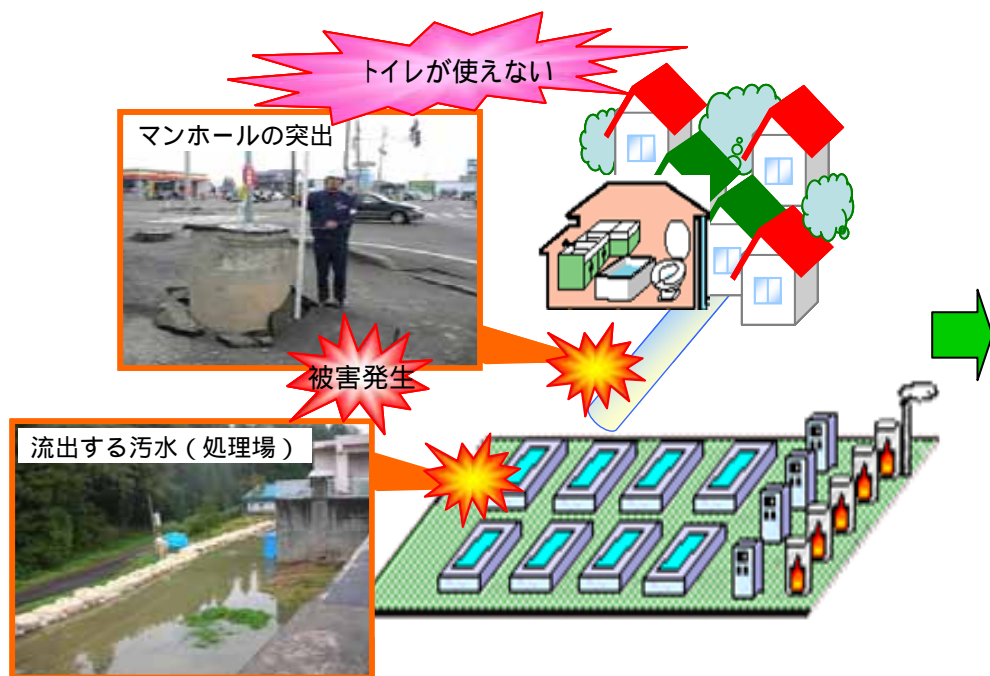


目標(H24)

約56%

$$= \frac{\text{耐震化等が行われている管きよの延長}}{\text{防災拠点等と終末処理場を結ぶ管きよの延長}}$$

大規模な地震時に住民の安全・安心なトイレ使用や生活排水の処理を可能とするため、防災拠点・避難地と下水処理場を結ぶ下水道管の耐震化・減災対策を実施する割合を高める。



「防災」と「減災」の両面からの総合的な対策の推進

下水道施設の耐震化
・防災拠点等と処理場を接続する管きよ 等

応急対策計画の策定
応急対策の例

- ：汚水の流出を防ぐため、仮設池に貯留
- ：管きよが損傷しても下水道の流下機能を確保するため
可搬式ポンプで代替

仮設池



可搬式ポンプ

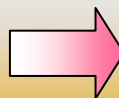


指標の向上により、大規模な地震が発生しても住民が安全・安心にトイレを使用することが可能となる

事業の概要： 下水道施設の耐震化の推進 ・ 計画的な応急復旧対策のための応急対策計画の策定

指標20 : 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

現状(H19)
約10,000ha



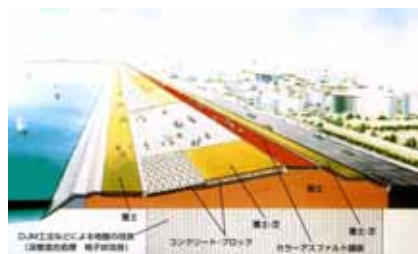
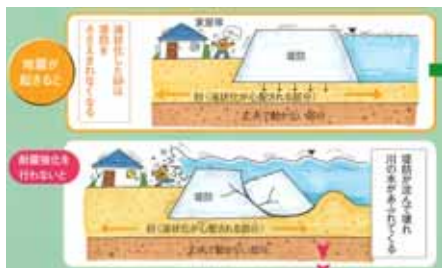
目標(H24)
約8,000ha

地震時に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を減少させる。

河川事業における取組

河川改修事業

河川堤防の耐震対策を実施することにより、地震発生後の河川堤防の防護機能の低下による浸水被害から人命や資産を防護。

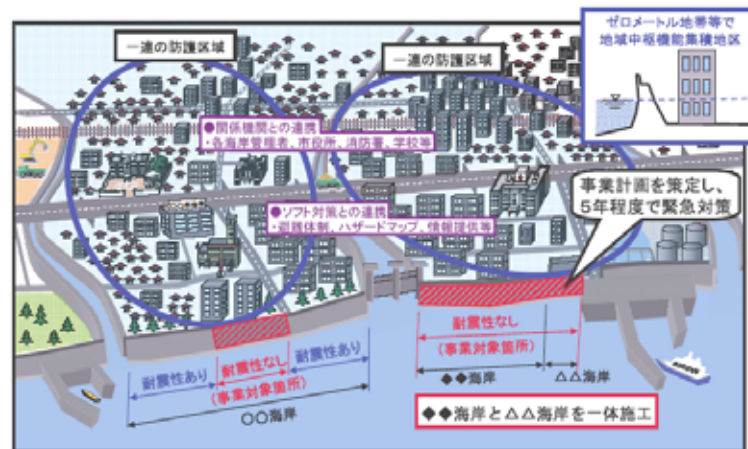


目黒川(東京都)

海岸事業における取組

海岸耐震対策緊急事業

堤防・護岸の耐震対策を海岸管理者が地域の実情に応じて緊急に実施することにより、地震発生後の堤防・護岸の防護機能の低下による浸水被害から人命や資産を防護。



事業の概要: 地震時及びその発生後において、河川や海岸の背後地域の浸水被害を防護するため、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

指標21：一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

現状(H19)
約25%



目標(H24)
約35%

$$= \frac{\text{面積10ha以上のオープンスペースが確保された大都市数}}{\text{人口20万人以上の大都市数}}$$

人口20万人以上の大都市における、災害応急対策施設(備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設)が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積10ha以上のオープンスペースが確保された都市数の割合

人口20万人以上の大都市とは

東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市(特別区、政令指定都市は1区を1都市と扱う)を指し、全国で約270市区

・災害発生時に住民が安全に避難できるよう、避難者の生命を保護する災害応急対策施設等を備えた広域避難地や防災拠点の整備を推進

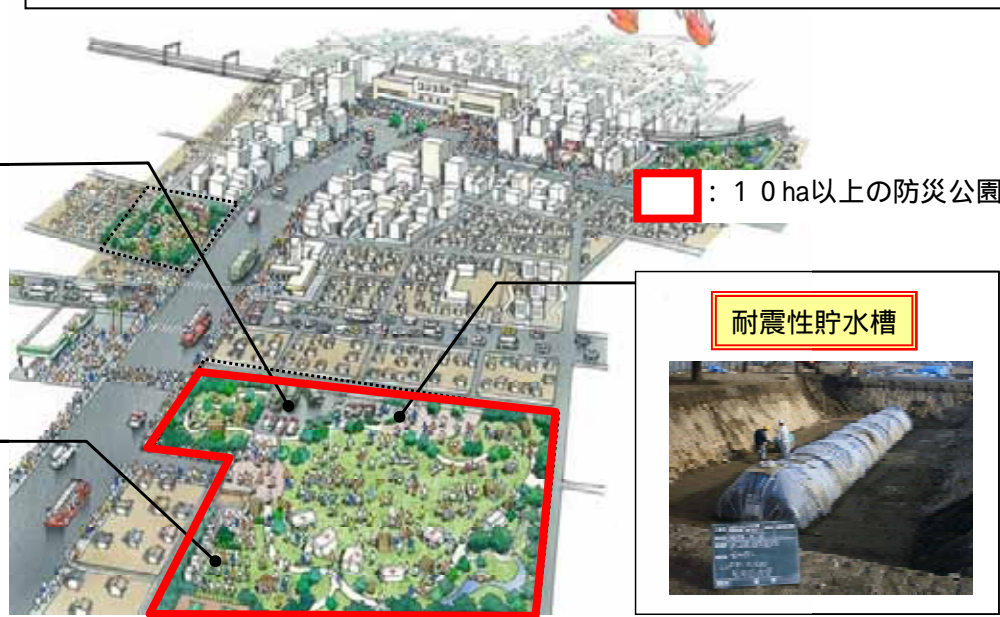
放送施設



備蓄倉庫



一定水準の防災機能を備えるオープンスペースのイメージ



耐震性貯水槽



事業の概要： 災害応急対策機能を備えた広域避難地や防災拠点となる防災公園の整備

指標22 : 中枢・拠点機能をもつ地域で床上浸水の恐れがある戸数

現状(H19)
約525万戸



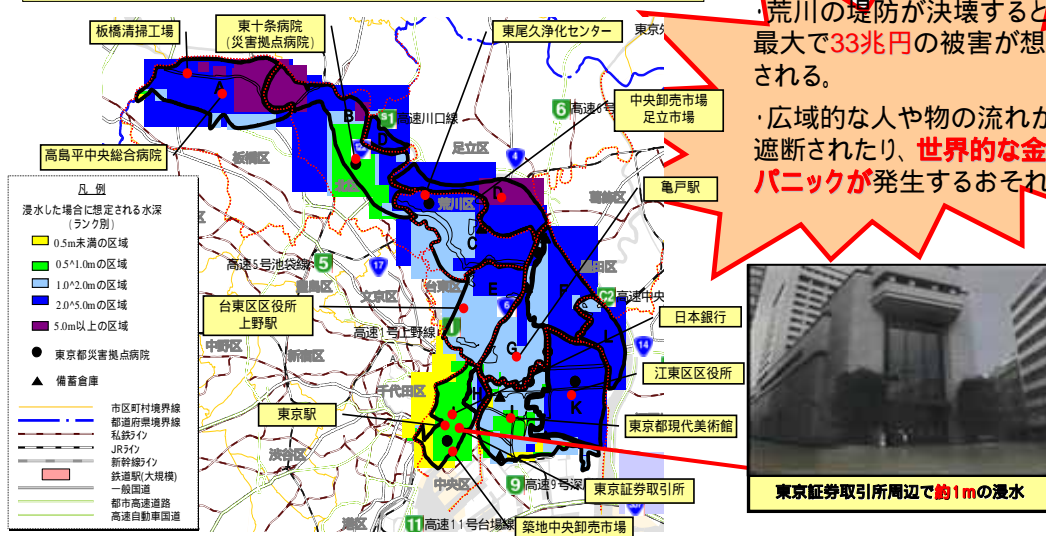
目標(H24)
約235万戸

大川では30～40年に一度程度、中小川では5～10年に一度程度発生する規模の降雨に対し、中枢・拠点機能が存在する地域において、床上浸水被害を受ける可能性のある戸数を約300万戸程度減少させる。

三大都市圏が被災すれば国家レベルの社会経済活動に深刻なダメージ

地域レベルでも拠点機能が被災すれば大きなダメージ

荒川決壊時の浸水想定地域における重要拠点



・荒川の堤防が決壊すると最大で**33兆円**の被害が想定される。
・広域的な人や物の流れが遮断されたり、**世界的な金融パニック**が発生するおそれ



台風23号(平成16年)
公立豊岡病院(兵庫県)



・1階部分が浸水し、
2日間外来診療を休止

福岡豪雨(平成11年)
福岡市



・博多駅を含む中心市街地が浸水
・地下鉄が運行休止
(平成11年は3時間超、
平成15年は28時間超)

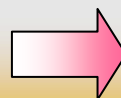
・三大都市圏については、堤防強化等により着実に安全度を高めるための取組を行う

・地域の中枢・中核的機能集積地区については、被災したとしても、社会経済活動が持続可能となるよう、重点的かつ集中的に保全対策を実施

事業の概要: 堤防やダム等の施設整備

指標23 : 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

現状(H19)
約14.8万戸



目標(H24)
約7.3万戸

過去10年間(H9～H18)に床上浸水被害を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある家屋数を約7万戸以上減少させる。

再度災害の防止（浸水被害の例）

兵庫県豊岡市(円山川) 平成16年



長崎県佐世保市 平成19年



地下調節池の整備
(東京都 環七地下調節池)



堤防の整備(高知県国分川)

河川事業



遊水地の整備
(神奈川県 鶴見川遊水地)



下水道幹線の整備
(福岡市 比恵10号幹線)



雨水調整池の整備
(名古屋市 平田第二雨水調整池)

下水道事業



ポンプ場の整備
(東京都 神谷ポンプ場)

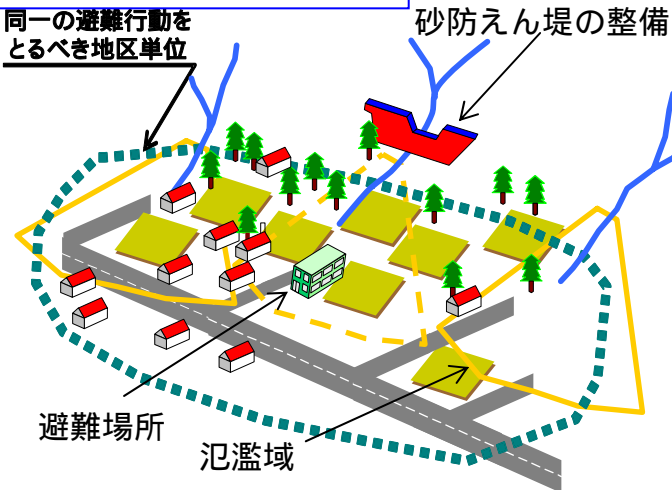
事業の概要： ・堤防、調節池等の河川改修 ・下水道幹線、ポンプ場等の下水道施設整備

指標24 : 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数

現状(H19) 約2,300施設	➡	目標(H24) 約3,500施設
---------------------	---	----------------------------

24時間災害時要援護者が滞在する施設・防災拠点・近傍に避難場所が無く地域の拠点となる避難場所において、砂防えん堤等の施設整備を重点的に推進する。

例：避難場所の保全



土砂災害による被害を回避・軽減するため、警戒避難体制に不可欠な24時間災害時要援護者が滞在する施設・防災拠点・近傍に避難場所が無く地域の拠点となる避難場所を重点的に保全する。



H18に長野県岡谷市ヒライシ沢において発生した土石流を砂防えん堤が捕捉し、老人ホームや病院を保全した。

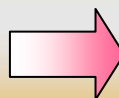


事業の概要： 警戒避難体制の整備等のソフト対策と連携した、砂防えん堤等の施設整備の推進

指標25 : 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

現状(H19)

約11万ha



目標(H24)

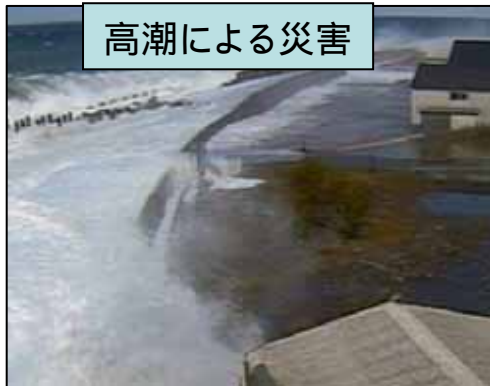
約9万ha

各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積を減少させる。

津波による災害



高潮による災害



津波防波堤の整備



海岸堤防の嵩上げ



陸閘の新設



水門の新設



事業の概要：重要沿岸域やゼロメートル地帯、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進めるとともに、ソフト対策を一体的に行う総合的な対策を推進

指標26 : 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

	現状(H19)	目標(H24)
洪水	7%	100%
内水	約6%	100%
土砂	16%	100%
津波・高潮	約6割	約8割

$$= \frac{\text{ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村数}}{\text{対象市町村数}}$$

住民の防災意識を高め、災害時の更なる人的被害の回避、軽減を図るため、各種ハザードマップを作成・公表し、防災訓練の実施等によりそれらを活用した市町村の割合を高める。

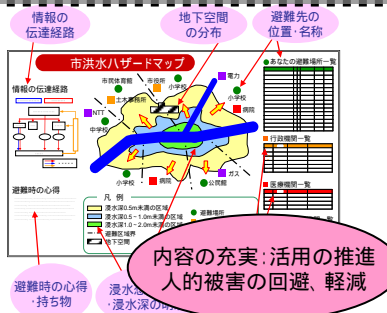
洪水ハザードマップ

訓練:ハザードマップの理解・浸透



新たな課題抽出・反映

ハザードマップを活用し危険箇所や避難経路の確認を実施した事例(山形県天童市)



内水ハザードマップ

【具体的な計算方法】

分母
下水道総合浸水対策緊急事業を実施及び平成9年度以降に床上浸水被害が発生している市町村数

分子
内水ハザードマップを作成・公表することにより、防災意識の高揚に努めた市町村数



【その他の記載情報】
・避難時の留意事項・浸水情報等の伝達経路
・地下街等の浸水対策
・自助(簡易水防工法等)・災害時の心構え、問合せ先

土砂ハザードマップ

土砂災害に対する警戒避難体制を強化するため、土砂災害危険箇所が存在する市町村において土砂災害ハザードマップを作成・公表し、避難関連情報の提供を促進するとともに、防災訓練を実施する(目標:平成25年3月末までに対象全市町村(1,672市町村)で防災訓練を実施)



津波・高潮ハザードマップ



住民避難訓練



ハザードマップの作成支援(高知県須崎市)

事業の概要: ・ハザードマップの作成・公表 ・ハザードマップを活用した防災訓練等の実施

指標27：高度な防災情報基盤を整備した水系の割合

現状(H19)

約40%



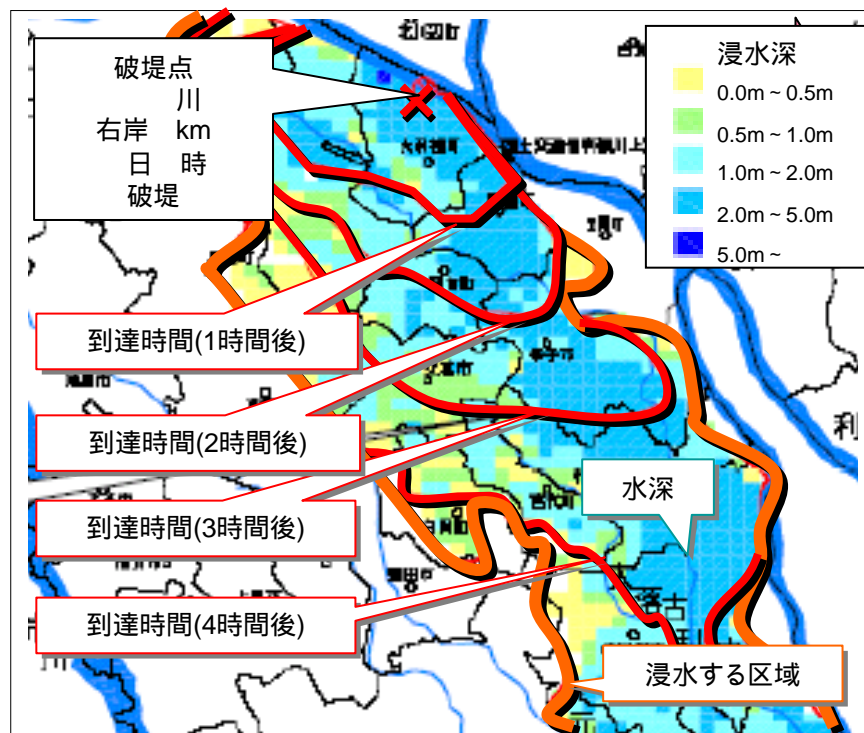
目標(H24)

約70%

$$\frac{\text{浸水想定情報を時系列で図化して提供可能な水系の数}}{\text{一級水系の数(109)}}$$

$$= \frac{\text{浸水想定情報を時系列で図化して提供可能な水系の数}}{\text{一級水系の数(109)}}$$

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提供可能な水系の割合を高める。



【平常時～非常時】

動く浸水想定区域図の一般提供

インターネット等により、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提供する。(平成20年3月時点:43水系で実施済み)

【非常時】

はん濫水の予報

気象庁と河川管理者の共同で、はん濫発生後に浸水する区域及びその水深についての予報発表を行う。

(平成20年3月時点:1水系で実施済み)



H24年度までに

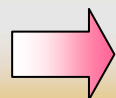
1級水系(109水系)の約70%で または を実施

事業の概要：水害時における住民の適切な避難を促進するため、高度な防災基盤の整備やインターネット等を通じた水位情報、浸水情報等の提供を行う。

指標28 : リアルタイム火山ハザードマップ整備率

現状 (H19)

0%



目標 (H24)

50%

$$= \frac{\text{リアルタイム火山ハザードマップを
整備した火山の数}}{29\text{火山}}$$

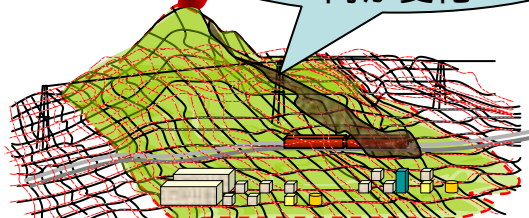
住民の安全を確保するため、火山活動が活発で火山活動による社会的影響が大きい29火山（浅間山、富士山、桜島等）について、リアルタイム火山ハザードマップの整備を進める。

噴火の状況にあわせて提供するリアルタイム火山ハザードマップのシステム、体制を整備する。

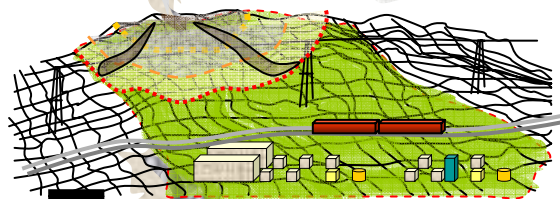
地形が大きく変化



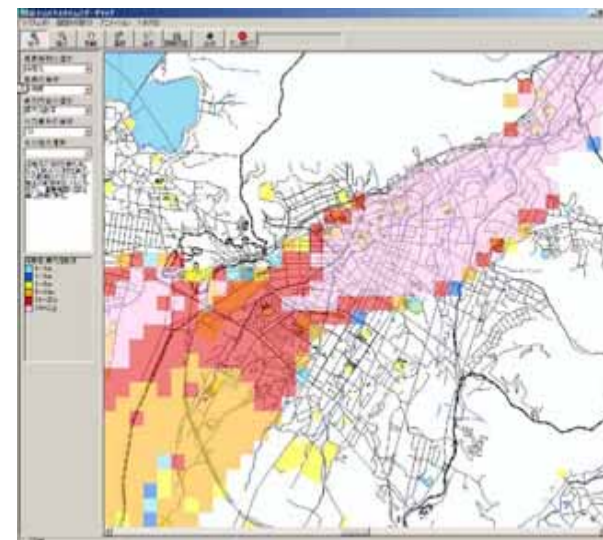
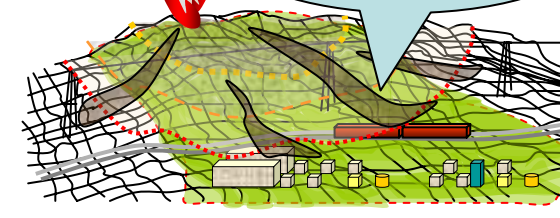
溶岩流の流下方向が変化



降灰エリアが拡大



土石流の危険エリアが拡大

インターネットによる提供
(イメージ)

事業の概要： 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システム、体制の整備

指標29 : 土砂災害特別警戒区域指定率

現状 (H19)

約34%



目標 (H24)

約80%

$$= \frac{\text{土砂災害特別警戒区域の指定を行った市町村数}}{\text{土砂災害危険箇所が存在する市町村数}}$$

住民の土砂災害に対する防災意識を高め、災害時の人的被害の回避・軽減を図るため、土砂災害危険箇所が存在する市町村のうち、土砂災害特別警戒区域の指定がされた市町村の数を約8割にする。

土砂災害警戒区域の指定【都道府県知事】 (土砂災害のおそれがある区域)

情報伝達、警戒避難体制の整備

警戒避難に関する事項の住民への周知

土砂災害特別警戒区域の指定【都道府県知事】 (建築物に損壊が生じ、住民等の生命又は身体に 著しい危害が生じるおそれがある区域)

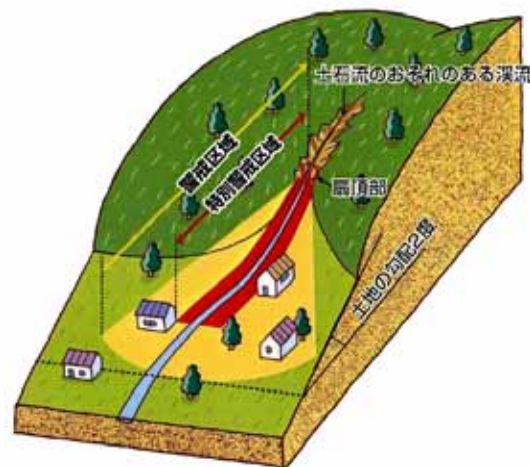
特定開発行為に対する許可制

対象: 住宅宅地分譲、社会福祉施設等のための開発行為

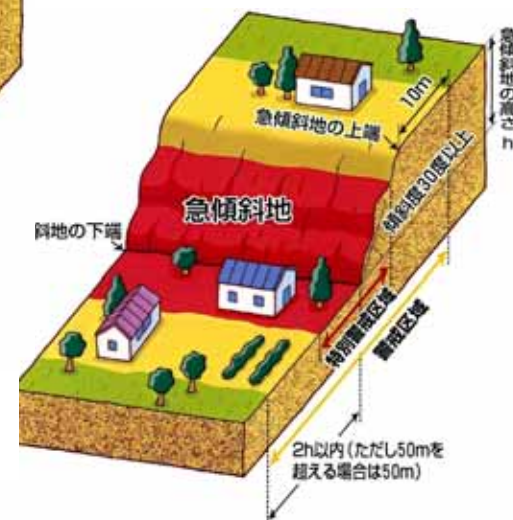
建築物の構造規制(都市計画区域外も建築確認の対象)

土砂災害時に著しい損壊が生じる建築物に対する
移転等の勧告

勧告による移転者への融資、資金の確保



土砂災害警戒区域等の指定
イメージ (土石流)



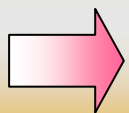
土砂災害警戒区域等の指定
イメージ (急傾斜地)

事業の概要: 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の実施

指標30 : 道路交通における死傷事故率

現状(H19)

約109件/億台キロ



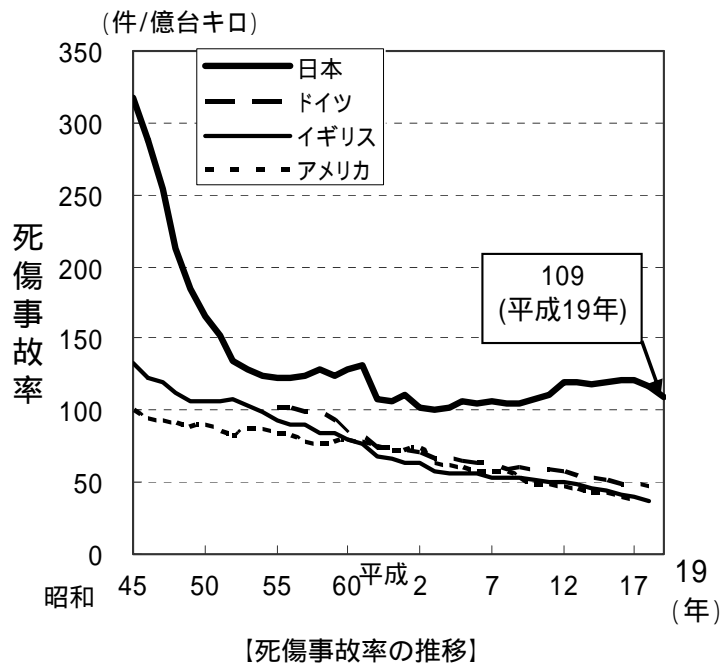
目標(H24)

約1割削減(約100件/億台キロ)

死傷事故率: 車が1億km走行する間に起こる死傷事故件数。1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が行った場合に、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。

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

死傷事故率を過去の欧米と同程度のペースで削減



【中央分離帯の整備】



【通学路における歩道整備】



【交差点の立体化】



【自転車道の整備】

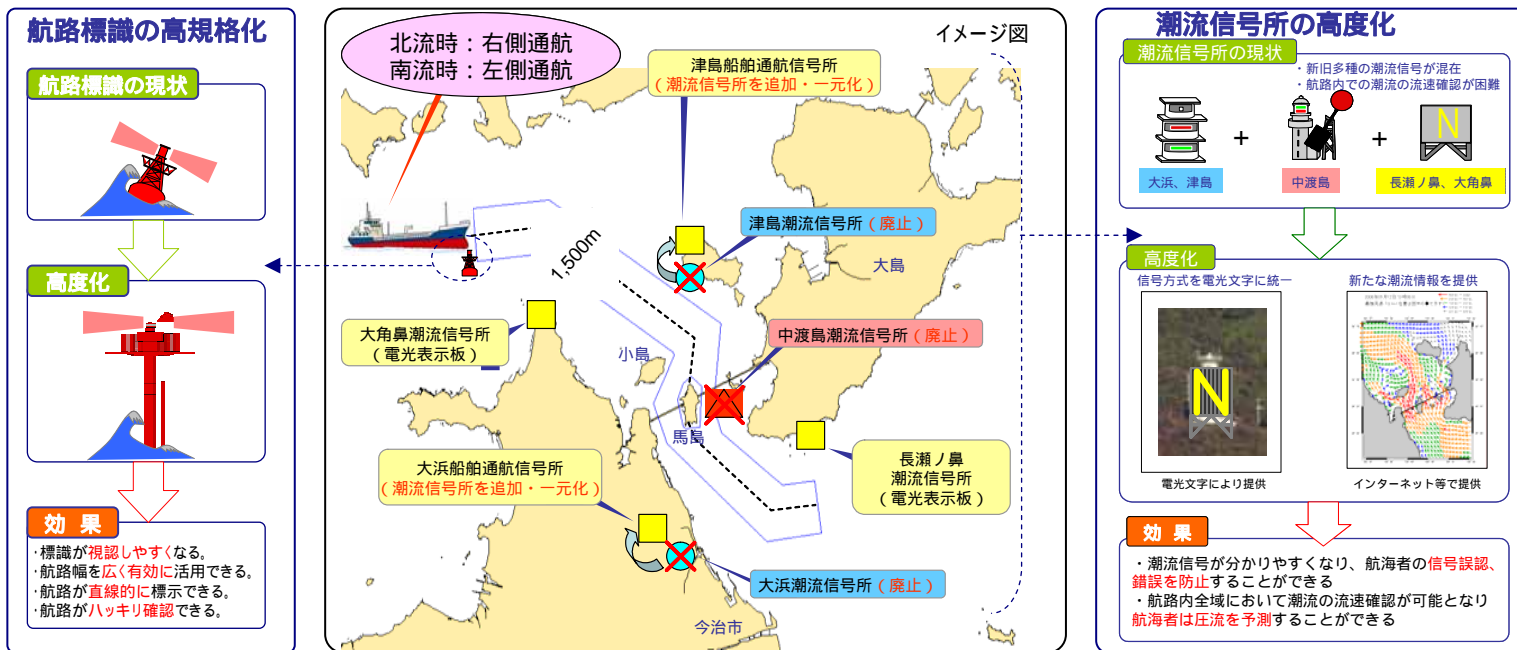
事業の概要: 事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の確保、自転車利用環境の整備 等

指標31 : ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

現状(H19)	目標
0	毎年度ゼロを維持

我が国の社会経済活動に甚大な影響が及ぶことのないよう、ふくそう海域において、一般船舶(全長50m以上)が通常航行する航路を閉塞、または閉塞するおそれがある海難を防止する。

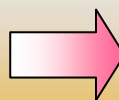
ふくそう海域における航路標識の高度化等整備



事業の概要: ふくそう海域における航路標識の高度化等整備

指標32 : 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

現状(H15～19平均)
1.1件 / 100万発着回数

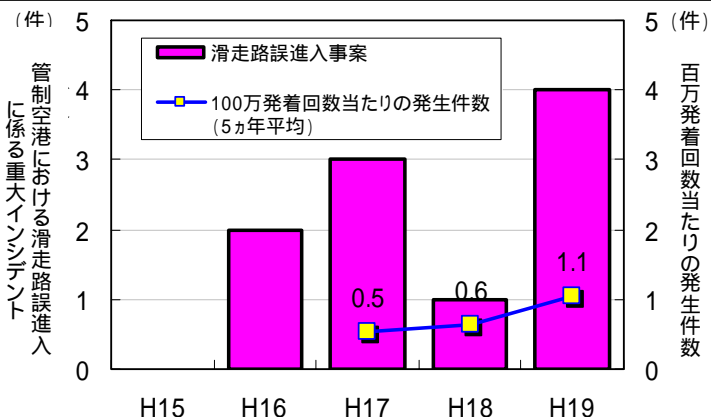


目標(H20～24平均)
約半減

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ことにより、航空機の滑走路進入トラブルを半減させる。

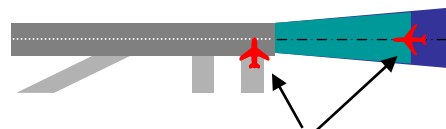
滑走路誤進入に係る重大インシデントとは

- 航空法施行規則第166条の4第1号及び第2号に掲げる事態
- 一 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路からの離陸又はその中止
 - 二 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路への着陸又はその試み

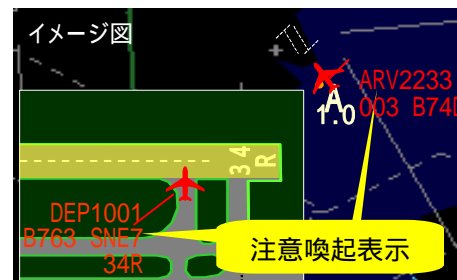


【対策例】

滑走路占有監視支援機能



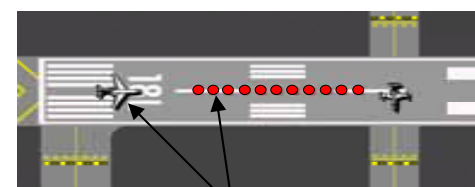
着陸機が接近中に出発機または横断機が滑走路に入った場合に管制官に注意喚起



滑走路状態表示灯火システム(RWSL)



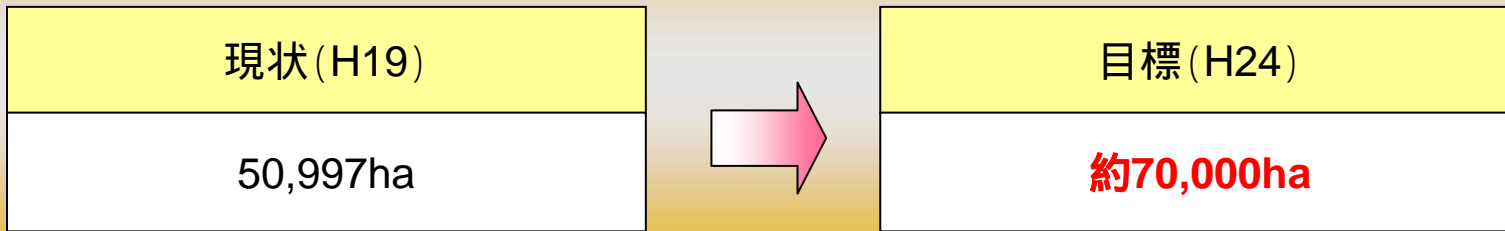
着陸許可機があるときに、滑走路横断機に灯火により注意喚起



滑走路横断機があるときに、出発待機機に灯火により注意喚起

事業の概要: 滑走路占有監視支援機能、滑走路状態表示灯火システムなど管制官及びパイロットへの支援システム等の整備

指標33 : 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



まちの一体的・総合的なバリアフリー化を行うため、バリアフリー新法に基づく重点整備地区の総面積を増加させる。

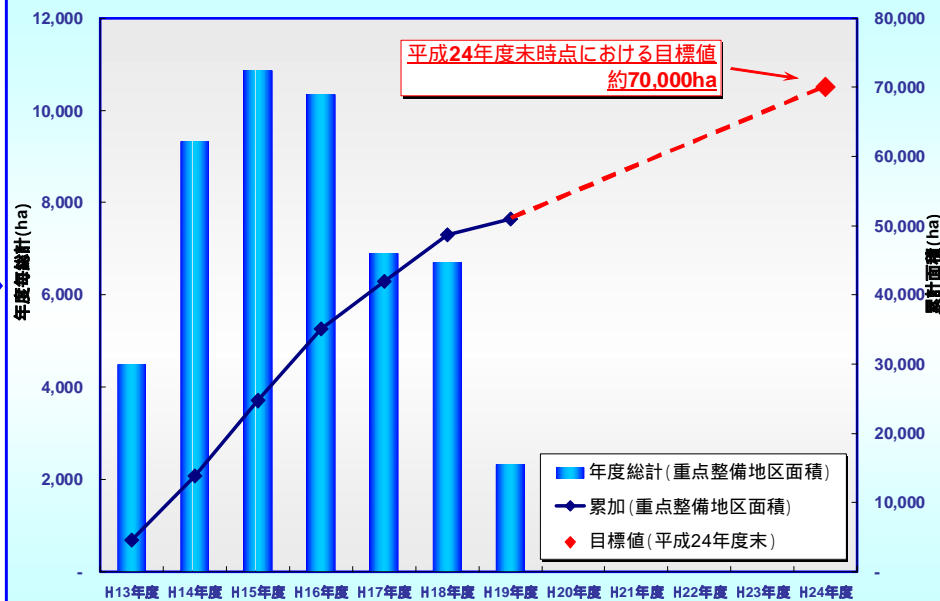
重点整備地区設定のイメージ

重点整備地区とは、バリアフリー新法に基づいて市町村が定める基本構想(バリアフリー化計画)において、高齢者、障害者等が日常生活等において利用する、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



平成24年度までに全国における重点整備地区の総面積を約70,000haとすることを旨す

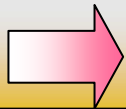
主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積



事業の概要: ・基本構想策定マニュアルの作成 ・基本構想策定等に対する支援

指標34 : 特定道路におけるバリアフリー化率

現状(H19)
51%



目標(H24)
約75%

$$= \frac{\text{うちバリアフリー化された道路延長}}{\text{特定道路の道路延長}}$$

バリアフリー新法に規定する特定道路について、バリアフリー化の基準に適合した道路の割合を増加させる。
 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

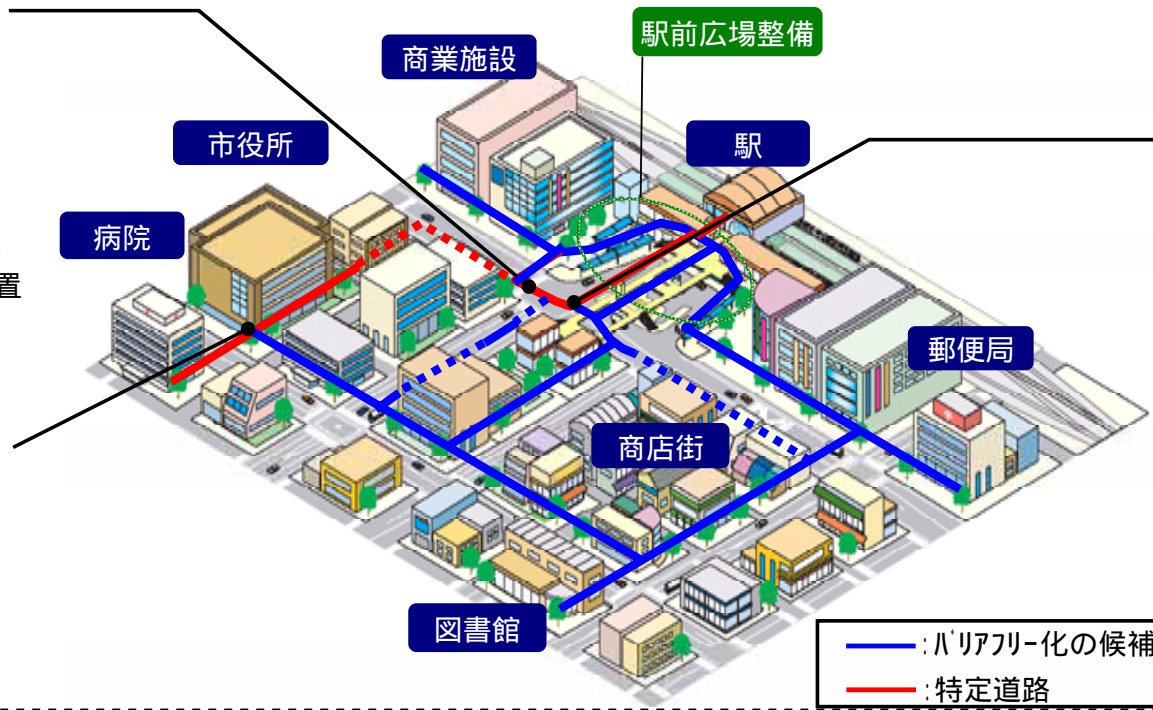
歩行空間のバリアフリー化



- 有効幅員の確保、無電柱化
- 視覚障害者誘導用ブロック設置



・段差・勾配の解消



・立体横断施設へのエレベーターの設置

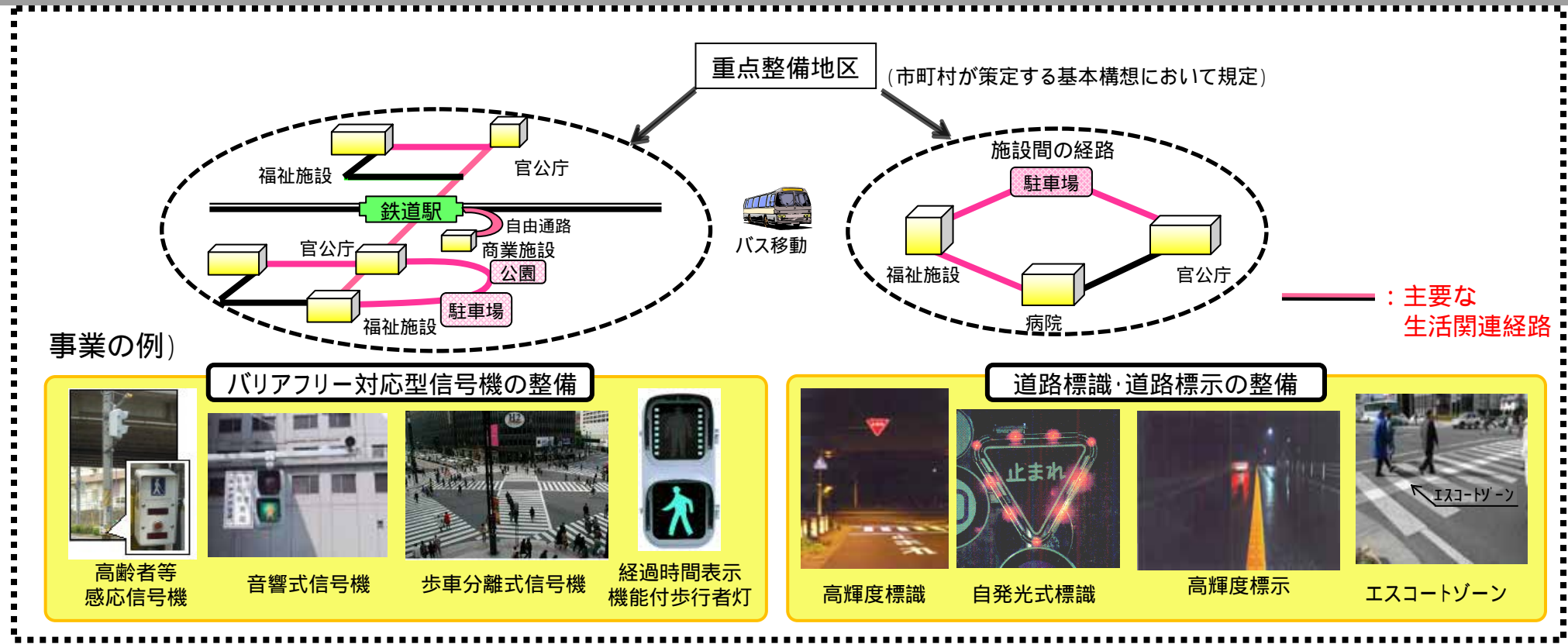
— : バリアフリー化の候補道路
 — : 特定道路

事業の概要： 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。

指標35 : 主要な生活関連経路上における信号機等のバリアフリー化率

	現状(H19)	目標(H24)	= $\frac{\text{うちバリアフリー化された横断箇所数}}{\text{主要な生活関連経路上の横断箇所数}}$
バリアフリー化率	約83%	100%	

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の主要な生活関連経路を構成する道路における、当該経路上の道路横断箇所をバリアフリー化し、高齢者、障害者等の道路横断の安全を確保する。



事業の例)

バリアフリー対応型信号機の整備



道路標識・道路標示の整備



事業の概要: バリアフリー対応型信号機、視認性に優れた道路標識及び道路標示等を整備

指標36 : 段差解消をした旅客施設の割合

現状 (H19)

67.5%



目標 (H22)

100%

= $\frac{\text{段差が解消された旅客施設数}}{\text{1日あたりの平均利用者が5千人以上の旅客施設数}}$

1日当たりの平均利用者が5千人以上である全ての旅客施設で段差を解消する。

旅客施設における段差解消

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

傾斜路(スロープ)設置



階段脇を明るくする照明デザイン例



基準適合エレベーター



進入の可否を表示したエスカレーター

平成22年までに段差解消率原則100%達成を目指す



優良事例:
ホームと車両乗降口の段差がほぼ解消



低い位置にまで鏡を設置したエレベーター



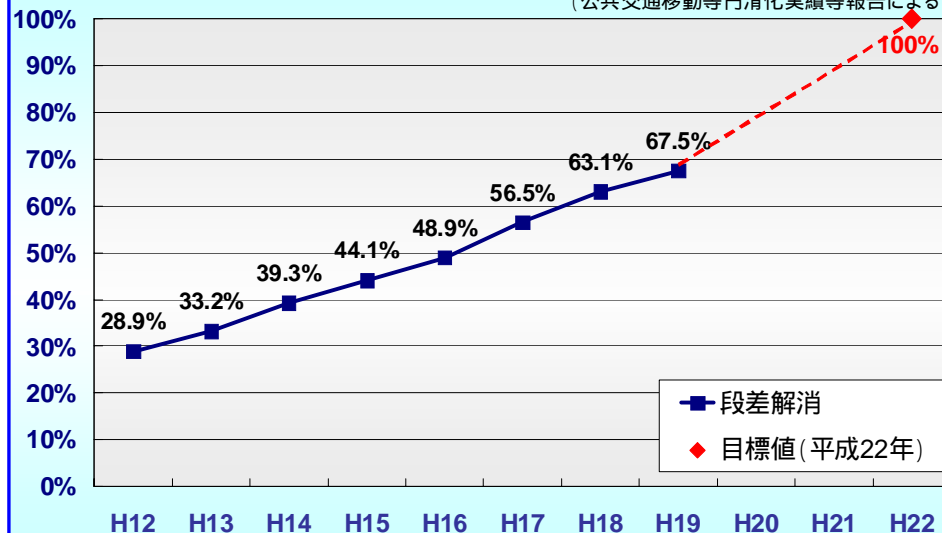
公共用通路との出入口の扉



広い幅を確保した改札口

段差解消をした旅客施設(1日当たりの平均的な利用者が5千人以上)の割合

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



事業の概要: ・1日当たりの平均利用者が5千人以上の旅客施設の段差の解消
 ・同5千人未満の鉄軌道駅等についても、地域の実情にかんがみ、可能な限り実施

指標37：視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合

現状(H19)

90.9%



目標(H22)

100%

= $\frac{\text{視覚障害者誘導用ブロックが整備された旅客施設数}}{\text{1日あたりの平均利用者が5千人以上の旅客施設数}}$

1日当たりの平均利用者が5千人以上である全ての旅客施設で視覚障害者誘導用ブロックを整備する。

旅客施設における視覚障害者誘導用ブロックの整備

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

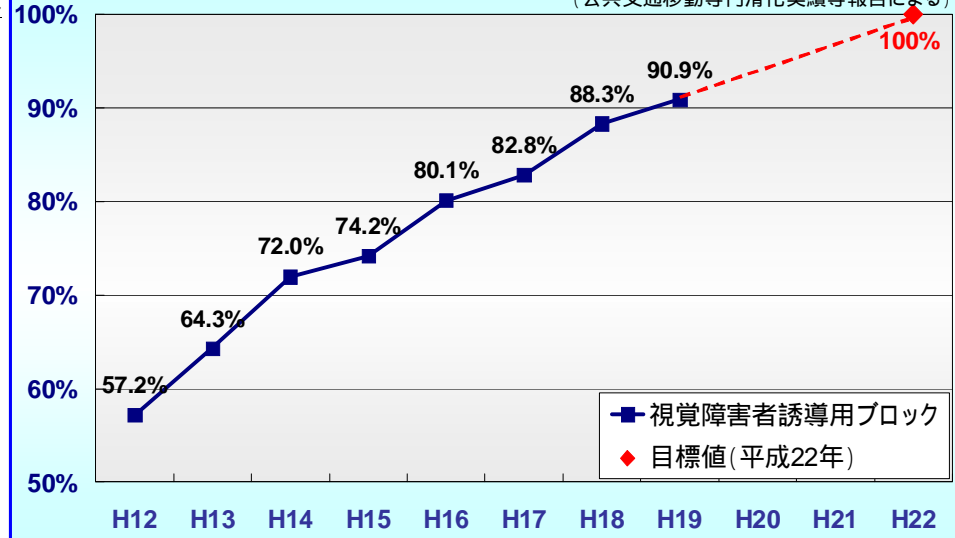


平成22年までに設置率原則100%達成を目指す



視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



事業の概要：
 ・1日当たりの平均利用者が5千人以上の旅客施設の視覚障害者誘導用ブロックの設置
 ・同5千人未満の鉄軌道駅等についても、地域の実情にかんがみ、可能な限り実施

指標38 : 園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の割合

現状 (H19)

約44%



目標 (H24)

約5割

バリアフリー化基準を満たす
移動等円滑化園路の設置された都市公園の箇所数
= $\frac{\text{移動等円滑化園路の設置された都市公園の箇所数}}{\text{園路及び広場が設置された都市公園の箇所数}}$

バリアフリー新法に基づくバリアフリー化基準を満たす移動等円滑化園路が設置された都市公園の箇所数の割合を増加させる。

移動等円滑化園路とは

公園の出入口・駐車場と主要な施設との経路となる園路及び広場について、H18に制定された「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」に基づくバリアフリー化基準(都市公園移動等円滑化基準)を満たす場合、その園路及び広場を移動等円滑化園路という。

本指標の目標設定について

・バリアフリー新法に基づく「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する基本方針」における平成22年度の目標値は約45%であるが、次期重点計画期間において、約5割とすることを目指す



事業の概要: 入り口と主要な施設を結ぶ園路及び広場等、公園施設のバリアフリー化の推進

指標39 : バリアフリー化された路外駐車場の割合

現状(H19)
33%

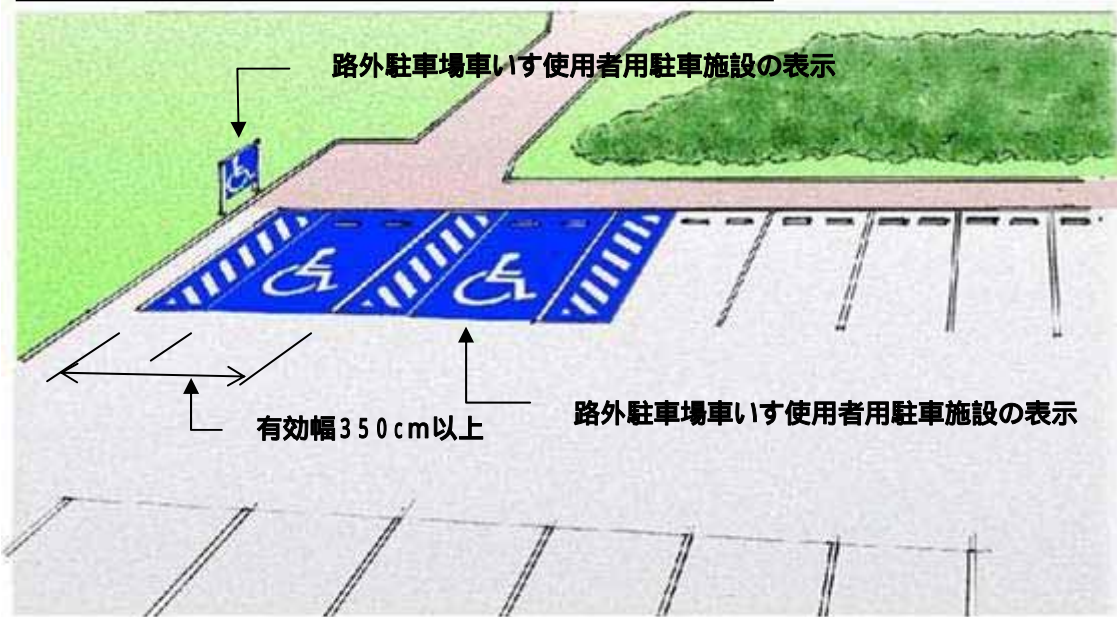


目標(H24)
約50%

$$= \frac{\text{路外駐車場移動等円滑化基準に適合している特定路外駐車場の箇所数}}{\text{バリアフリー法で規定する特定路外駐車場の箇所数}}$$

すべての人が安全で快適に利用できるバリアフリー化された路外駐車場を増加させる。

バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



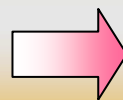
車いす使用者等に配慮した通路



事業の概要： 車いす使用者用駐車施設の設置、高齢者等の経路確保等のバリアフリー化の推進

指標40：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

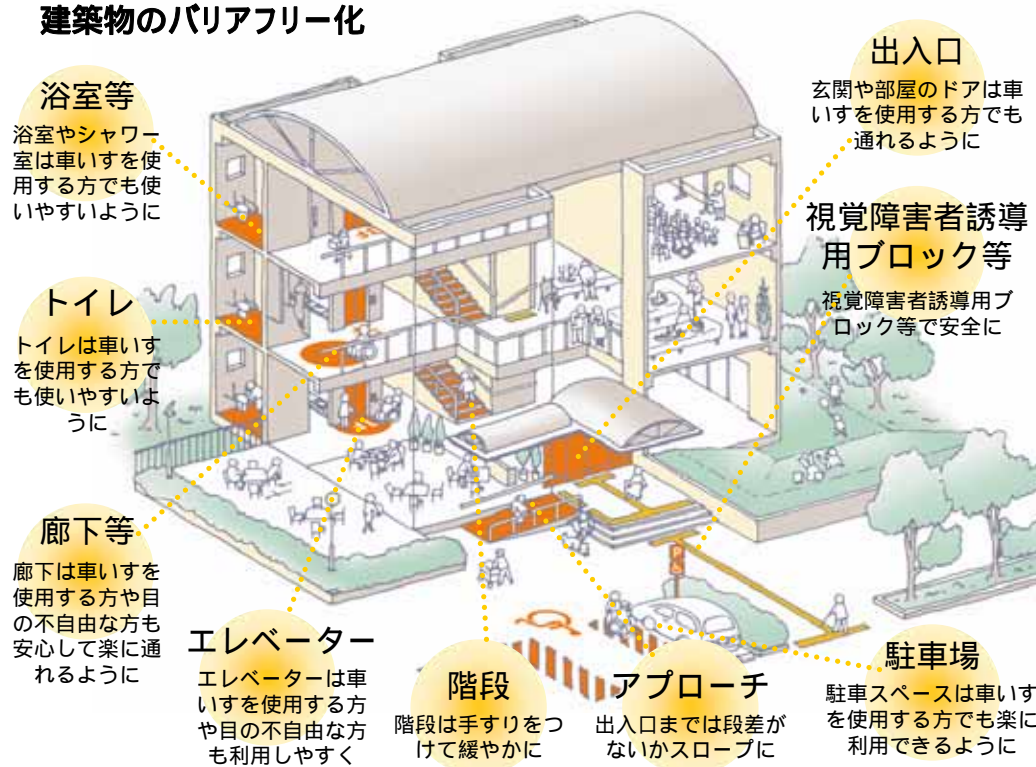
現状(H19)
44%



目標(H22)
約5割

百貨店、劇場、老人ホーム等の既存施設のうち、バリアフリー新法に基づく基準に適合する施設数の割合を増加させる(ハートのあるビルの普及)。

建築物のバリアフリー化



事業の概要： ・誰もが日常的に利用する建築物や老人ホーム等について、段差解消等のバリアフリー化の促進

参考指標： 高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率

	現状(H15)	目標(H27)
一定のバリアフリー	29%	75%
高度のバリアフリー	6.7%	25%



65歳以上の高齢者の居住する住宅のうち、バリアフリー化された住宅の数の割合を増加させる。

一定のバリアフリー化 とは ⇒ 2箇所以上の手すり設置又は屋内の段差解消に該当

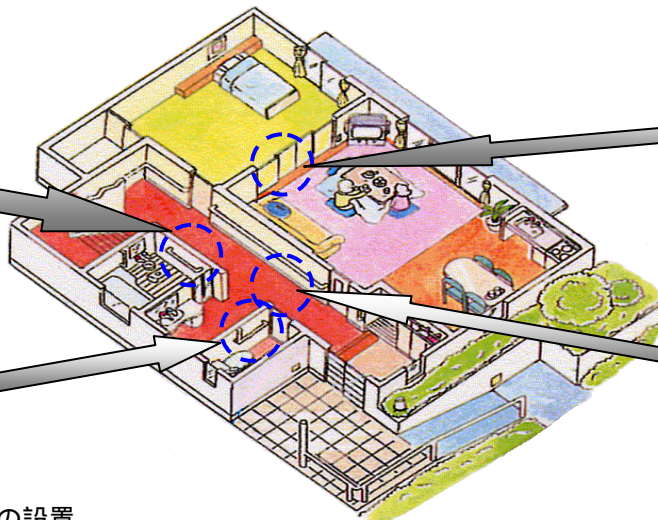
高度のバリアフリー化 とは ⇒ 2箇所以上の手すり設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅のいずれにも該当



手すりの設置



手すりの設置



廊下幅の確保



段差の解消

事業の概要： 手すりの設置、段差の解消、車いすのための廊下幅の確保等バリアフリー化の推進

参考指標：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

現状(H15)

10%



目標(H27)

25%

$$= \frac{\text{道路から各戸の玄関まで車いす等で通行可能な共同住宅の戸数}}{\text{共同住宅の戸数}}$$

誰もが暮らしやすい居住環境を確保するため、道路から各戸の玄関まで車いす・ベビーカーで通行可能な共同住宅の割合を増加させる。

視覚障害者用点字ブロックや音声案内システムの一体的な導入



入り口のスロープ設置



段差のない出入り口



エレベーターのバリアフリー改修と増設



事業の概要：道路から玄関まで車いす・ベビーカーで通行可能とするユニバーサルデザイン化の推進

**指標41 : 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)**

現状 (H19)	目標 (H24)
24,043人	約50,000人

「心のバリアフリー」の促進のため、国が主催・協力して行われるバリアフリー教室の参加者人数を増加させる。

バリアフリー教室の開催

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「心のバリアフリー」社会の形成を目指す。



駅前歩道の視覚障害者誘導用ブロックの上に自転車を放置している事例

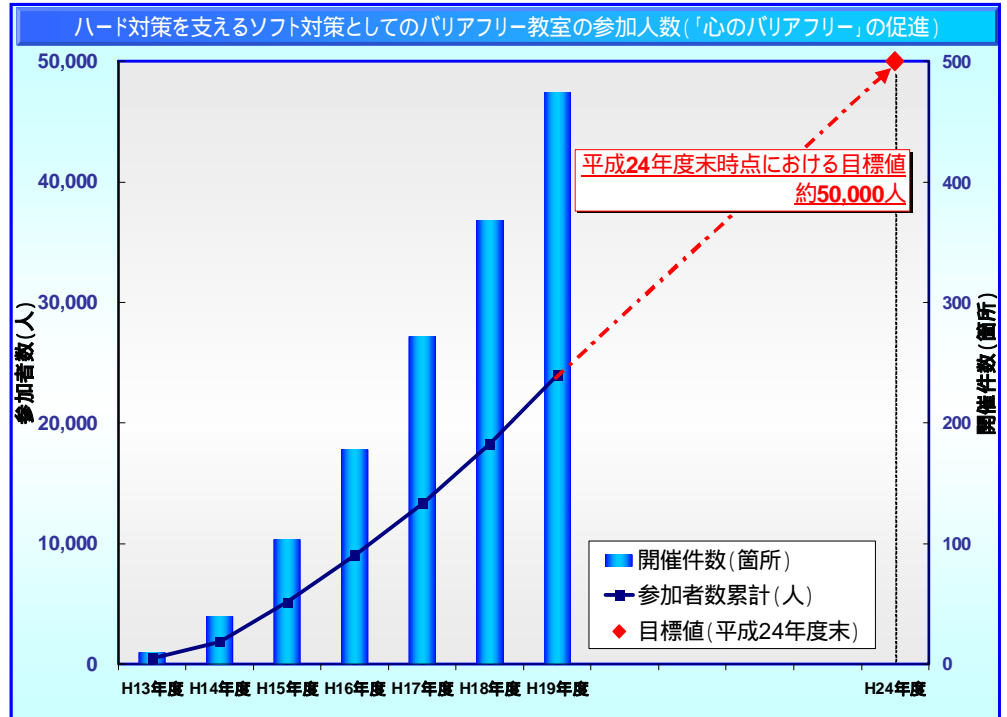
バリアフリーに対する理解がまだまだ不足



国土交通省が公共交通事業者等の施設設置管理者・自治体・教育委員会・福祉関係団体等と連携・協力して開催し、平成24年度の目標達成を目指す



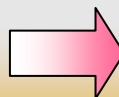
「心のバリアフリー」社会の形成促進



事業の概要: ・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の開催等

指標42 : 歩いていける身近なみどりのネットワーク率

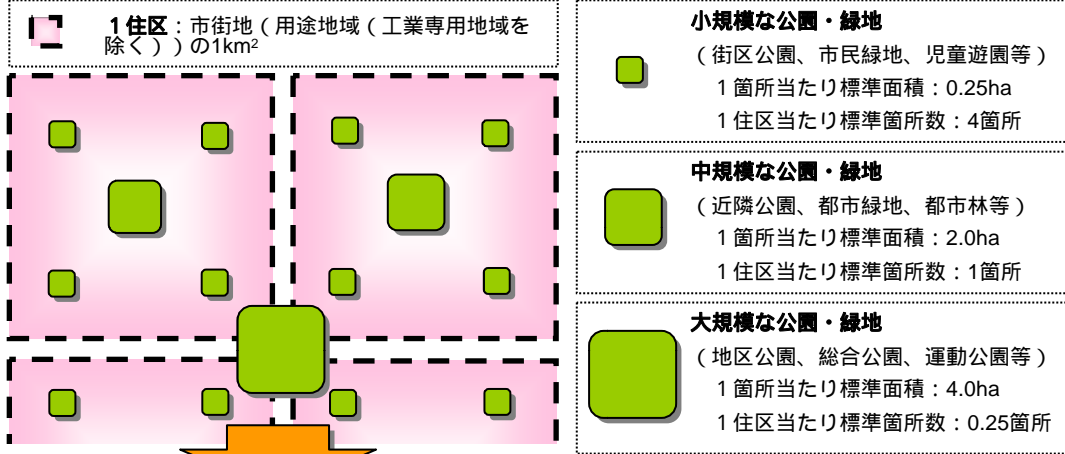
現状(H19)
約66%



目標(H24)
約7割

市街地において、都市住民の徒歩圏内に、様々な規模の公園・緑地を体系的に整備する。

様々な規模の公園・緑地が体系的に配置された住区モデル

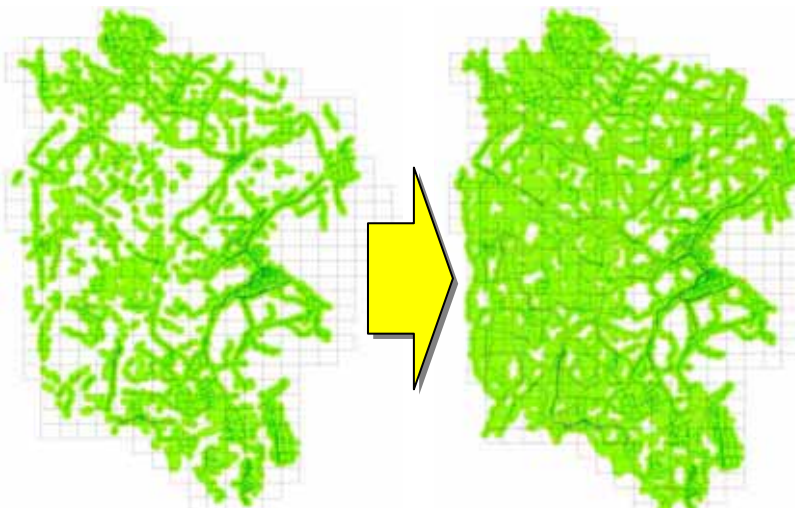


対象区域（市町村や全国）の実際の整備率を算出

$$\frac{\text{供用箇所数} \times [\text{平均供用面積} / \text{1箇所当たり標準面積}]}{\text{住区数} \times \text{1住区当たり標準箇所数}}$$

3種類の規模の公園・緑地それぞれの整備率を、加重平均して算出

**みどりのネットワークのイメージ
（出典：横浜市水と緑の基本計画(H18)）**



(現状の姿)

(将来の姿)

現況のみどりの軸

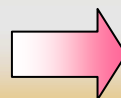
みどりを繋げることによる
体感度向上

事業の概要： 都市住民の徒歩圏内に様々な規模の公園・緑地を整備

指標43 : 景観計画に基づき取組を進める地域の数

現状(H19)

92



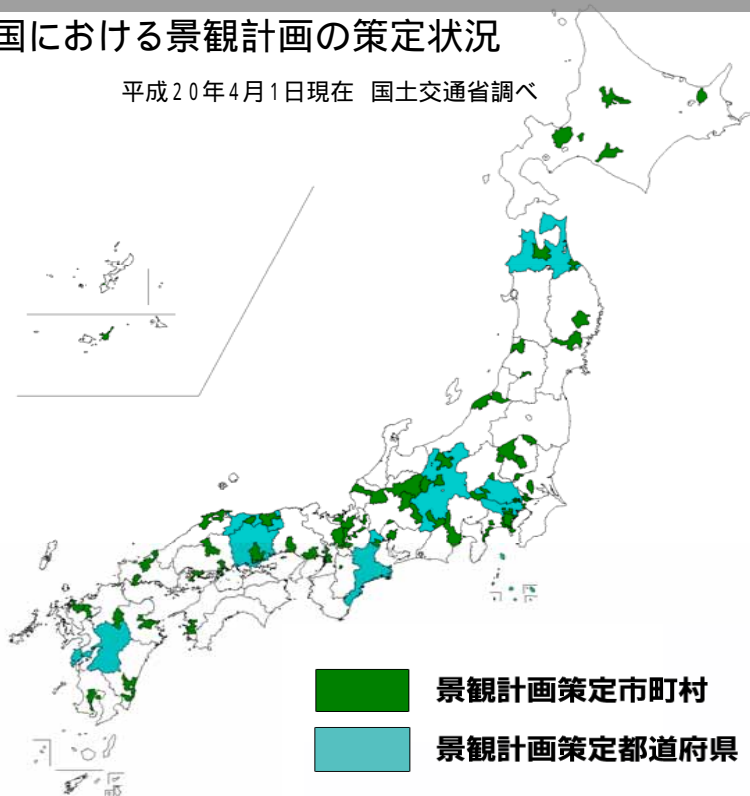
目標(H24)

500

景観法に基づいた景観計画を策定し、良好な景観形成に向けた取組を進める市町村の数を増加させる。

全国における景観計画の策定状況

平成20年4月1日現在 国土交通省調べ



景観計画の策定事例(滋賀県近江八幡市)

- 風景づくりのテーマ -

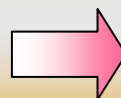
多彩な風景が響き合う、
波打ち際の詩情あふれる風景の
保全・再生・創出



事業の概要： ・技術的助言や参考事例集の情報提供 ・景観形成総合支援事業の実施

指標44 : 都市域における水と緑の公的空間確保量

現状(H19)
約13.1 m²/人



目標(H24)
H19年度比約1割増

都市計画区域における永続的自然環境(樹林地、草地、水面等)を有する空間の1人あたりの面積を増加させる。

永続的自然環境の要素の例

都市公園等



都市公園



特別緑地保全地区

都市公園等以外の公共施設緑地



急傾斜地における緑を活かした斜面对策



道路緑化



河川における水際の緑化



港湾緑地

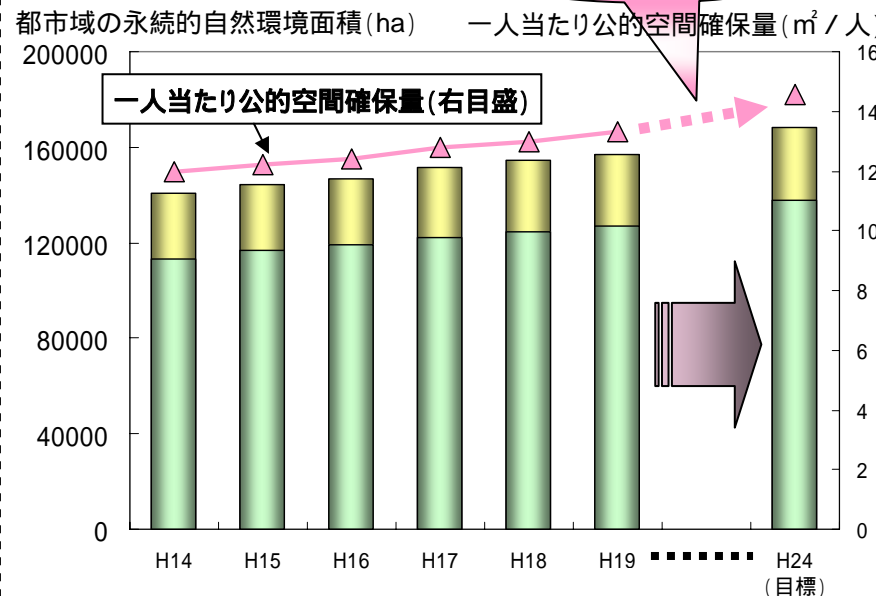


空港周辺緑地



下水再生水等を活用したせせらぎ等の再生・創出

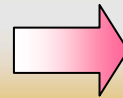
都市公園等以外の公共施設緑地の面積
都市公園等の面積



事業の概要: ・公園の整備、緑地の保全
・急傾斜地、道路、河川、港湾、空港及び下水道の周辺の緑化並びに水環境整備等

指標45 : 汚水処理人口普及率

現状(H19)
約84%



目標(H24)
約93%

汚水処理施設(下水道、農業集落排水、浄化槽等)が普及している人口の割合を増加させる。

各汚水処理施設の特徴

農村部は集落単位で「農業集落排水施設」を整備

家屋のまばらな区域は「合併処理浄化槽」で整備

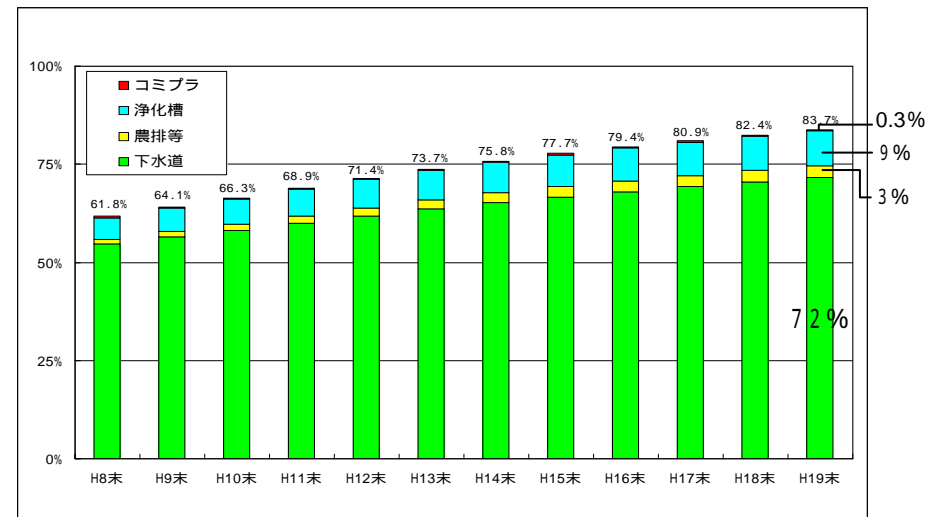
- ・主として各戸単位で設置し、生活排水を処理

家屋が密集した市街地等は「下水道」で整備

- ・面的に整備し、生活排水、営業排水、事業場排水等、多様な排水を処理

(下水処理場)

汚水処理人口普及率の推移



地域の実状に応じた整備手法を選択し、**効率的な汚水処理施設整備**を推進

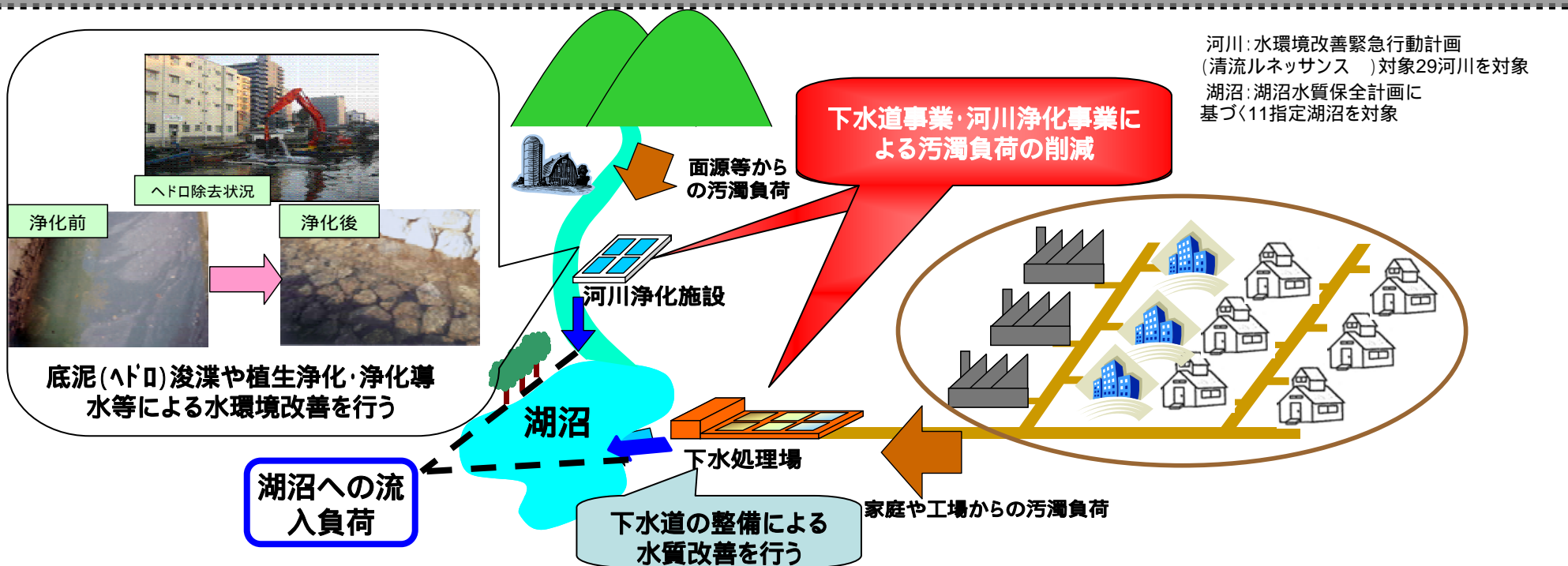
事業の概要： 下水道、農業集落排水施設、浄化槽等で連携し、効率的な汚水処理施設の整備を推進

指標46 : 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率

	現状(H19)	目標(H24)
河川	約71%	約75%
湖沼	約55%	約59%
閉鎖性海域(三大湾)	約71%	約74%

= $\frac{\text{河川・下水道事業により削減した汚濁負荷量}}{\text{家庭・事業場等から排出される汚濁負荷量}}$

汚濁の著しい河川・湖沼・三大湾等において、水質改善を図るため、汚濁負荷を削減する割合を高める。



河川:水環境改善緊急行動計画(清流ルネッサンス)対象29河川を対象
湖沼:湖沼水質保全計画に基づく11指定湖沼を対象

底泥(ヘドロ)浚渫や植生浄化・浄化導水等による水環境改善を行う

湖沼への流入負荷

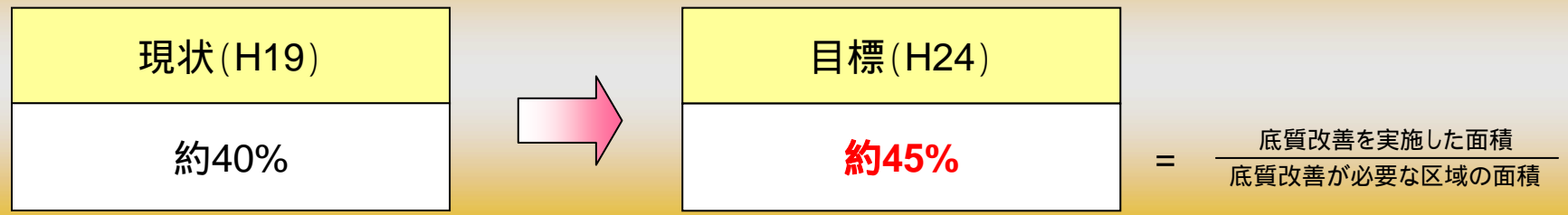
下水道事業・河川浄化事業による汚濁負荷の削減

下水道の整備による水質改善を行う

家庭や工場からの汚濁負荷

事業の概要: 水質改善のための下水道整備及び河川浄化事業の着実な促進

指標47：三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



東京湾、大阪湾、伊勢湾(三大湾)において、水質改善等を図るため、底質改善が必要な区域のうち底質改善を行った区域の割合を高める。

深掘跡の埋め戻し

【東京湾の例】
深掘跡容量：約9,000m³

三大湾の深掘跡容量：約12,000万m³(H19年時点)

東京湾の深掘跡の例

深さ 約20m
幅 約2km

海底面

人工運用上
自然海底

東京湾で発生した青潮
(平成18年9月)

深掘跡は青潮の要因とされている
貧酸素水塊の発生場所となっている

→ 浚渫土砂を活用した埋め戻し

水質悪化が著しい区域における覆砂

覆砂のイメージ

浚渫土砂により汚泥を封じ込め

水質改善

底質改善

汚泥

栄養塩の溶出抑制

覆砂が必要な区域：約200ha (H19年時点)

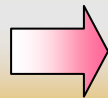
**深掘跡の埋め戻しや
覆砂による底質改善により
貧酸素水塊の発生を抑制**

事業の概要：・深掘跡の埋め戻し・覆砂の推進

指標48 : 水辺の再生の割合

現状 (H19)

約2割



目標 (H24)

約4割

=

復元・再生した河岸や砂浜の延長
過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺
や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜について、復元・再生を進める。

多自然川づくり等による水辺再生

遠賀川



水際に稚魚が生息

海岸保全施設の整備による砂浜の復元・再生



消波ブロックに覆われた海岸 (イメージ)

消波ブロックを沖へ移設し、砂浜を復元、創出 (イメージ)



アカウミガメが上陸



再生した水辺は、多様な生物の生息場となる

事業の概要: 多自然川づくりや自然再生事業・魚道の整備・越波や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海岸保全施設の整備を推進

指標49 : 湿地・干潟の再生の割合

現状(H19)
約2割



目標(H24)
約3割

= $\frac{\text{復元・再生した湿地・干潟の面積}}{\text{回復可能な湿地・干潟の面積}}$

過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地・干潟について復元・再生した割合を増加させる。

過去の開発等により失われた湿地・干潟のうち、回復可能な面積約7,000ha

自然再生事業等による湿地再生



釧路川



松浦川



湿地に生息するナマズ

再生した湿地や干潟は水質浄化機能を持ち、多様な生物の生息場となる



円山川



湿地を利用するコウノトリ

浚渫土砂を活用した干潟再生



潮干狩りで賑わう干潟（三河港）



野鳥が飛来する干潟（広島港）

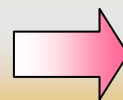


干潟に生息する生物（尾道系崎港）

事業の概要：
・多自然川づくりや自然再生事業による湿地の再生
・浚渫土砂を有効活用した干潟の再生

指標50 : 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数

現状(H19)
3



目標(H24)
190

土砂の流れに支障があり問題が発生している溪流、河川、海岸において、総合的な土砂管理に基づき、土砂の流れを改善することに資する事業を進める。

人工構造物や人為的行為による土砂移動の変化に起因して発生している問題の改善

海岸汀線の後退



海岸汀線の回復



河床砂礫の消失による環境等の悪化



河川環境等の回復



土砂移動の変化に起因する問題の対策例

透過型砂防堰堤



ダムにおける排砂



砂利採取規制



河川等の堆積土砂を利用した養浜



サンドバイパス



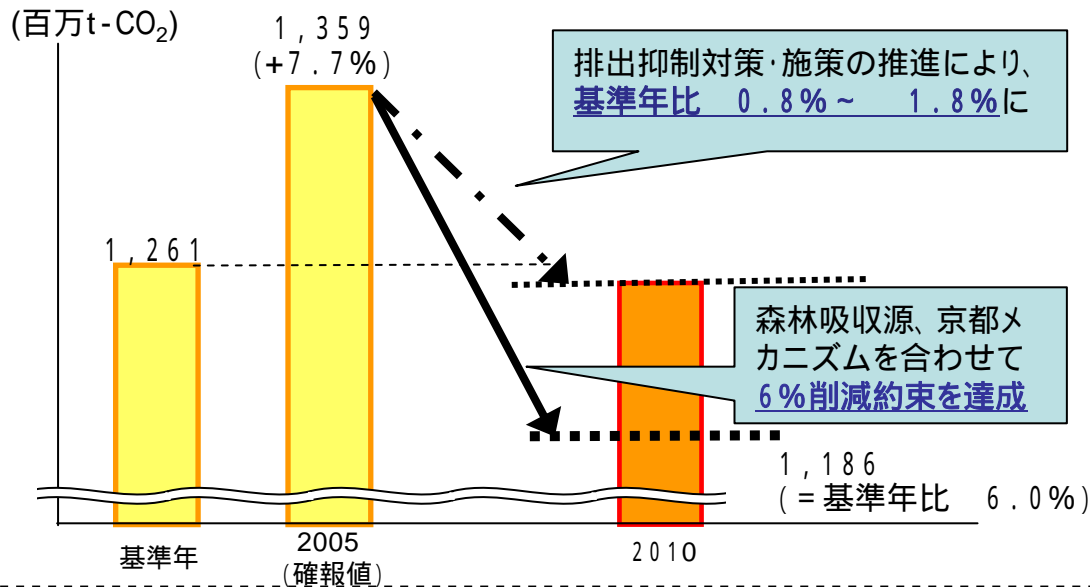
事業の概要: 技術開発を推進するとともに、関係機関との事業連携のための方針策定など各事業間の連携を図りつつ、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理に取り組む

参考指標： 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H22年度の温室効果ガス排出削減見込量等

	指標(H22年度)
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-CO₂(H22年度)
下水道に係る温室効果ガス排出削減量	約216万t-CO₂
住宅・建築物におけるCO ₂ 排出削減量	約3,800万t-CO₂
都市緑化等による吸収量	約74万t-CO₂

京都議定書の温室効果ガス6%削減約束の確実な達成に向けて、各対策が見込んでいる第1約束期間(H20~H24)の中間年度(H22年度)における温室効果ガス排出削減量等の目標を達成する。

2010年度の温室効果ガス排出量の見通し



社会資本整備分野における排出削減対策

- ・ITSの推進、自転車利用環境の整備等の交通流対策の推進
- ・港湾の基盤整備、鉄道貨物の輸送力増強等による海運、鉄道へのモーダルシフトの推進
- ・下水道における省エネ・新エネ対策の推進、下水汚泥の燃焼の高度化
- ・住宅・建築物の省エネ性能の向上、官庁施設のグリーン化
- ・都市緑化等の推進

事業の概要： 交通流対策の推進、モーダルシフトの推進、下水道における省エネ・新エネ対策の推進、住宅・建築物の省エネ性能の向上、都市緑化等の推進 等

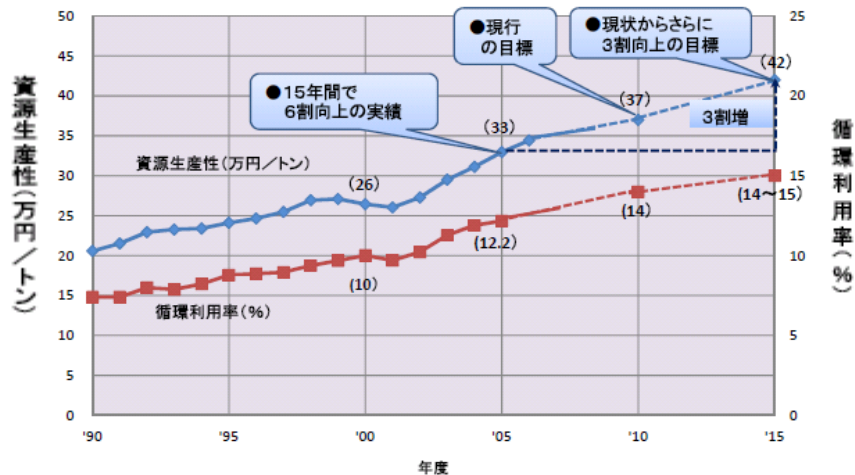
参考指標：循環型社会形成推進基本計画(平成20年3月25日閣議決定)で定められた循環利用率、最終処分量の目標

	現状(H17)	目標(H27)
循環利用率	約12%	14~15%
最終処分量	約32百万トン	23百万トン

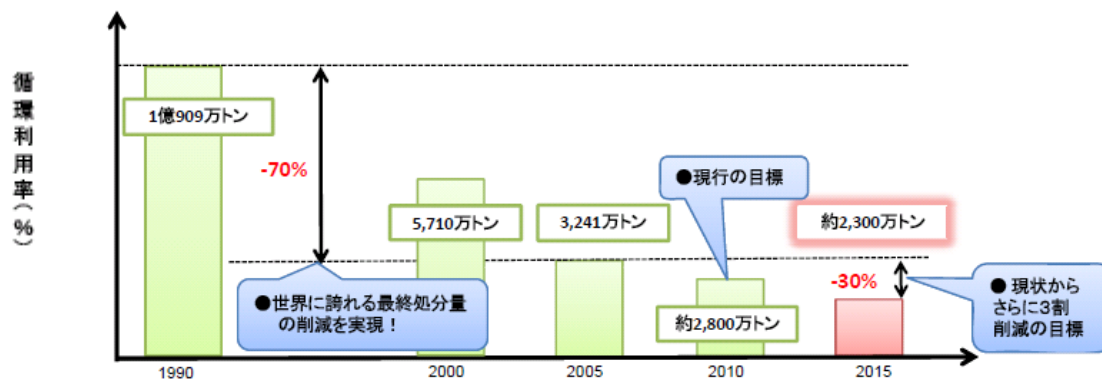
$$\text{循環利用率} = \frac{\text{循環利用された資源の量}}{\text{循環利用された資源の量} + \text{天然資源等投入量}}$$

循環型社会の形成を図るため、循環利用量を増加させるとともに、最終処分量を減少させる。

資源生産性・循環利用率



最終処分量



事業の概要：
 ・建設廃棄物の再資源化・縮減
 ・静脈物流ネットワークの構築

・再生資材の利用
 ・建設発生土の有効利用
 ・下水道の資源・エネルギーの有効利用

指標51 : 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

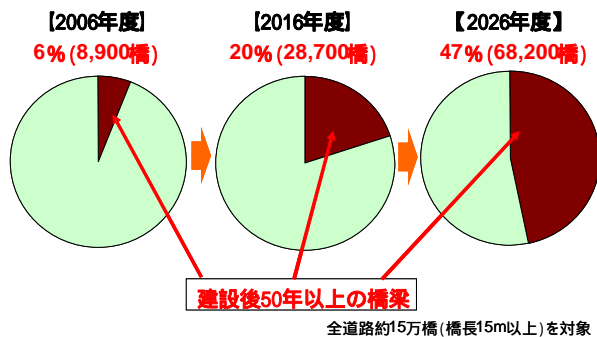
	現状(H19)	目標(H24)
長寿命化修繕計画策定率	28%	概ね100%

$$= \frac{\text{全国の15m以上の道路橋のうち長寿命化修繕計画を策定している橋梁箇所数}}{\text{全国の15m以上の橋梁箇所数}}$$

安全・安心な通行を長期にわたり確保するため、すべて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」を計画的に実施し長寿命化を実現する。

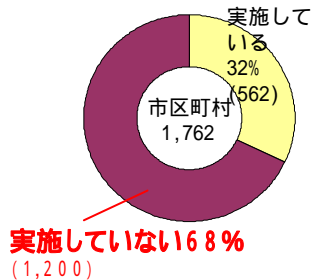
計画的な道路管理

建設後50年以上経過した橋梁の全橋梁数の割合は、現在6%であるが、20年後には47%に増加



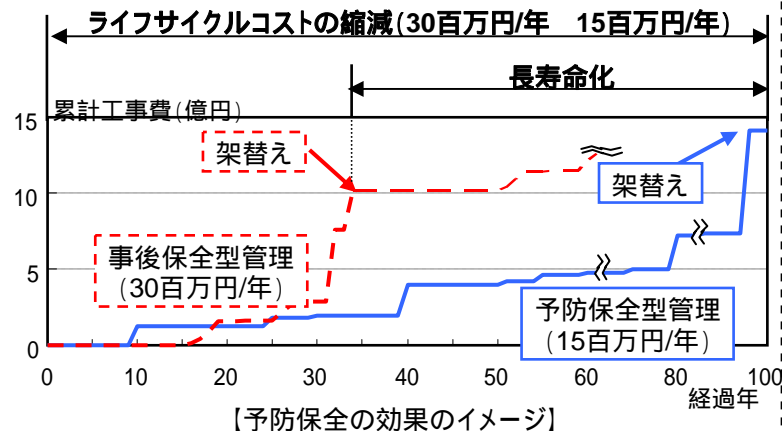
【建設後50年以上経過橋梁】

約7割の市町村では、「専門的な知見がない」等の理由により定期的な点検ができていない



【定期点検の実施状況(市区町村)】

予防保全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を図る



【予防保全の効果のイメージ】

事業の概要： 長寿命化修繕計画の策定に要する費用の補助等により、高速道路から市町村道までの道路橋について、点検、補修、架替等の時期を明示した長寿命化修繕計画を策定し、早期発見・早期補修を行う予防保全へ転換し、ライフサイクルコストの縮減や長寿命化を推進する。

指標52 : 下水道施設の長寿命化計画策定率

現状 (H19)

0%



目標 (H24)

100%

$$= \frac{\text{長寿命化計画を策定した自治体数}}{\text{平成19年度末で耐用年数を経過した下水道施設を管理している自治体数}}$$

平成19年度末に耐用年数を経過した下水道施設を管理している全ての自治体において、事故の未然防止及び建設費・維持管理費等のライフサイクルコストの縮減を図るための「長寿命化計画」の策定を推進する。

< 道路陥没の例 >

老朽化により破損した下水道管



破損した下水道管により道路陥没発生



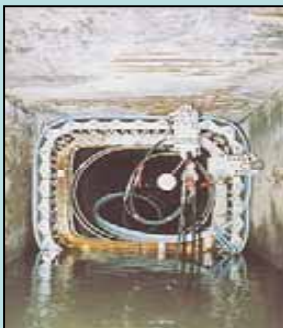
道路陥没

(東京都墨田区 平成15年)

指標の向上により、事故の未然防止及びライフサイクルコストの最小化を図ることが可能となる

下水道管の長寿命化

更生工法の採用



プラスチック材により既存の下水道管の内面を被覆

下水道設備の長寿命化

部分取替技術の採用



ポンプの構成部分の一部(羽根車)を取替え、利用可能な部分を引き続き使用

事業の概要: 長寿命化計画を策定し、下水道施設の予防保全的な管理及び長寿命化対策を含めた下水道施設の計画的な改築等を推進

指標53 : 河川管理施設の長寿命化率

現状 (H19)
0%



目標 (H24)
100%

$$= \frac{\text{長寿命化が図られた施設数}}{\text{平成20~24年度に耐用年数を迎える河川管理施設数}}$$

平成20~24年度に耐用年数を迎える主要な河川管理施設について、施設の劣化度診断及び健全度評価を行い、施設機能を維持するために必要な設備の改造・更新を行う。

河川管理施設の適切な劣化診断による長寿命化・維持修繕費の合理化

劣化度の診断による総合評価
効率的な修繕 維持管理費の合理化

設備の重要度（設備の区分、社会的重要度）、構成機器の健全度（点検結果からの設備の評価）を評価し、維持管理の合理化、効率化、コスト縮減の最適化を図る。

従来

各機器の耐用年数を参考に劣化、老朽化等に応じて、ゲート・ポンプ等の構成機器を更新

見直し

診断による対応

経過年数や点検結果に基づき更新対象となる構成機器の診断、健全度を評価

構成機器の更新

既設を流用した整備を実施

施設の延命化及びコスト縮減

劣化度診断による
河川管理施設の
長寿命化イメージ



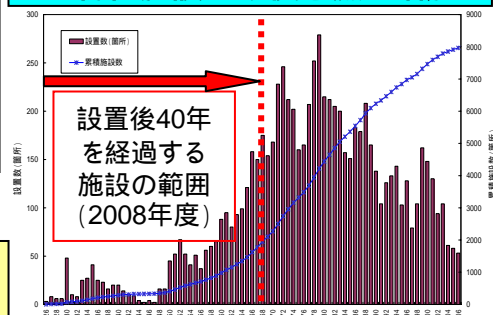
更新

主ローラーの発錆

主ローラーの回転不良によりゲート操作が不可能となり施設機能の維持が困難となる恐れあり

予防保全（機器更新）

老朽化施設は今後急激に増加



設置後40年
を経過する
施設の範囲
(2008年度)



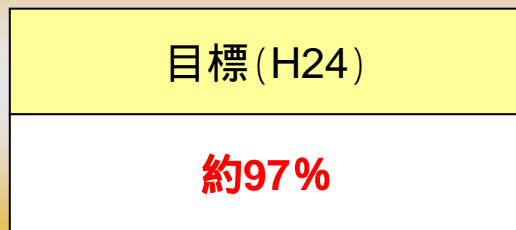
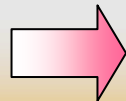
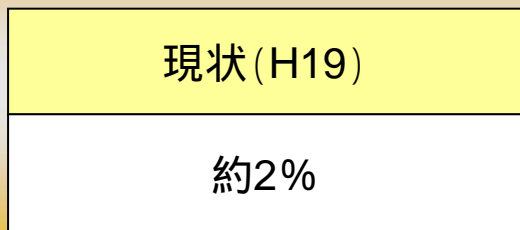
水密ゴム

水密ゴムの劣化

ゴムの一部劣化（硬化）が見られるが、当該施設における機能への影響は小さいため継続して利用

事業の概要： ・予防保全管理への転換 ・計画的・効率的な修繕・更新を実施

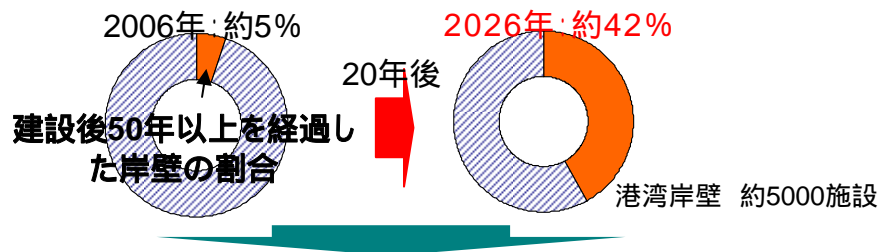
指標54 : 港湾施設の長寿命化計画策定率



$$= \frac{\text{長寿命化計画を策定した施設数}}{\text{重要港湾以上の主な係留施設数}}$$

計画的かつ適切な維持管理と施設の長寿命化を推進するため、長寿命化計画を策定した港湾施設の割合を高める。

港湾施設については、今後老朽化が進展し、改良、更新費用が増大



維持・改良工事により施設を長寿命化した事例



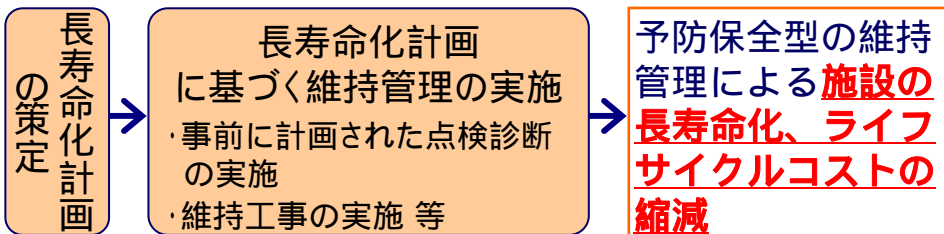
栈橋の裏面の鉄筋コンクリートが塩害により腐食



表面を修復することで、栈橋本体を長寿命化

長寿命化計画の策定

点検診断、維持補修の計画など長寿命化計画の策定による港湾施設の計画的かつ適切な維持管理と施設の長寿命化を推進する。



- ・港湾施設については、長寿命化計画の策定による維持管理の実施を標準化（H19.4に港湾の施設の技術基準省令改正）
- ・既存の港湾施設の長寿命化計画策定について、港湾管理者に対する補助を実施（平成20年度から原則5年間）

事業の概要： ・長寿命化計画の策定 ・計画的かつ適切な維持管理の推進

指標55 : 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合

現状(H19)
約5割



目標(H24)
約6割

昭和42年以前の設置で所要の機能が確保されている
海岸保全施設の延長

=

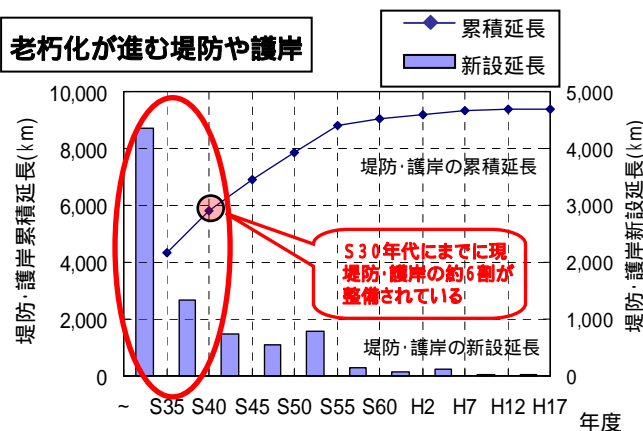
昭和42年以前に設置された海岸保全施設の延長

昭和42年以前に設置された海岸保全施設について、所要の機能の確保を進める。

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増大

海岸保全施設の老朽化対策の計画的実施

老朽化が進む堤防や護岸



堤防の表法被覆工が損傷

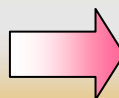


老朽化対策による改良例

事業の概要: 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

指標56 : 基盤地図情報の整備率

現状(H19)
78%



目標(H23)
100%

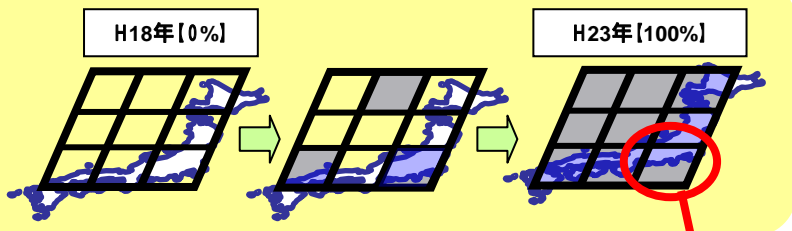
様々な主体が整備する地理空間情報の基準として活用されるよう、全国の37.3万km²において、基盤地図情報の主要な項目を整備する

施策の背景

GIS、カーナビ、携帯端末等で電子地図の利用が進んだ。



指標 (基盤地図情報の整備率)

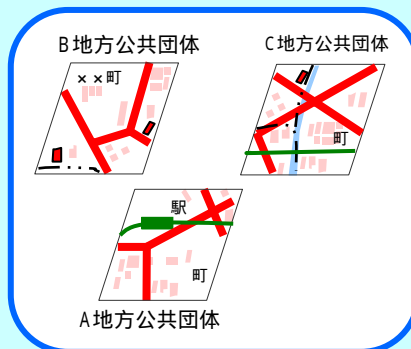


主要な項目

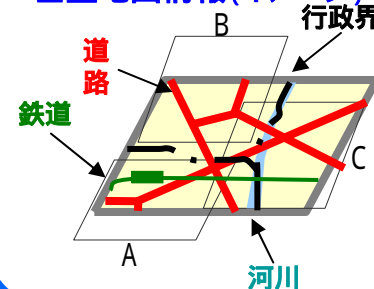
測定の基準点、標高点、海岸線、行政区画の境界線及び代表点、道路線、軌道の中心線、水涯線、建築物の外周線(ただし、建築物の外周線は、市街化区域及び市街化調整区域(5.1万km²)について整備)

基盤地図情報イメージ

基盤地図情報の整備

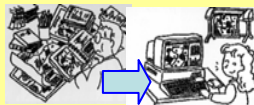


基盤地図情報(イメージ)



電子地図上の位置の基準である基盤地図情報を利用することで
多様な地理空間情報の共有が可能となる

各部署で地図を共有



行政の効率化・高度化

現地の活動等状況に基づき支援・調整



安全・安心な社会

誰でも自由に行動



ユニバーサル社会

ICTを使った住民参画社会の構築

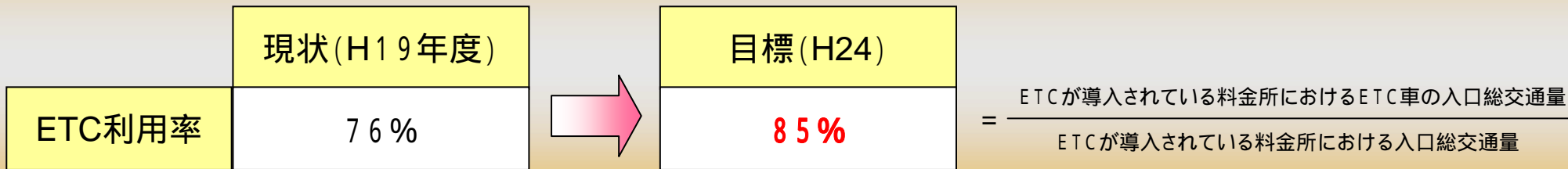


地域の活性化

様々な分野に社会的インパクト

事業の概要: 既存の数値地図等の集約・シームレス化による基盤地図情報の整備
インターネットで提供

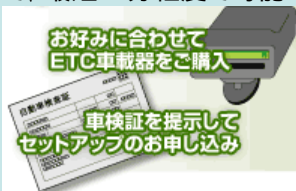
指標57 : ETC利用率



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、ETC普及促進策を推進する。

ワンストップサービスの実施

手続き・作業が
全て1ヶ所で、最短90分程度で可能



ETC利用可能に

常時実施場所		取付予定台数	
		土日・祝日	平日
PA	首都高速 大黒PA	20台	10台
特設会場	用賀会場(世田谷区用賀4-6)	20台	10台
	さいたま新都心会場(さいたま市中央区新都心7-1)	20台	10台

車載器購入支援

【実施例】

マイレージサービスのポイント付与
高速道路会社において、新規に車載器を購入し、マイレージサービスに登録した方に対し、ポイントをプレゼント。

ETC車載器購入助成
高速道路会社等において、初期費用を低減するため、ETC車載器の購入時に助成を実施。

事業の概要：ワンストップサービスの実施等のETC普及促進策の実施