

「重点目標と関連する事業・施策の概要」

たたき台

重点目標 1 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる

国民の命と暮らしを守り、産業・経済活動を維持するという社会資本整備に求められる使命を十分に果たすためには、災害の多発化・多様化・巨大化・複合化に対応する必要がある。

「人の命が第一」、「災害には上限がない」という東日本大震災の教訓を踏まえて、これまでの想定を超える大規模な災害が発生しても、国民の暮らしや産業・経済活動の被害をできるだけ軽減することを目指す。そのため、これまでの「防災」対策に加え、低頻度で大規模な災害に備えたハード・ソフト施策の適切な組み合わせによる「減災」対策を推進する。

1-1 大規模地震の発生に備えた耐震化やソフト対策の推進

首都直下地震や東海・東南海・南海地震等による甚大な被害の発生が予測されている中、地震の規模や発生頻度が増加する可能性も指摘されており、切迫する大規模地震の発生に対して早急に対策を講じる必要がある。

(強い振動に伴う地盤や構造物の損壊防止、市街地の防災性向上)

首都直下地震や東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生に備え、地震による住宅や多数の者が利用する建築物、ターミナル駅等鉄道施設等の倒壊を防止するため、これらの施設の耐震対策を促進するとともに、地震時に地すべりや崩壊により甚大な被害の生じるおそれのある盛土造成地を有する地域において、大規模盛土造成地分布図を作成・公表し、住民に対して情報提供を行う。護岸の液状化等により、石油化学コンビナートが大規模な被害を受け、火災の発生等のおそれがある臨海部工業地帯においては、護岸等の耐震性調査を行うなど防災対策の検討を推進する。

また、公共インフラの損壊により本来の機能を失うことで人的・物的な二次被害が拡大することを防止するため、海面下に位置する地域等を防衛する河川・海岸堤防等の防災関連施設、避難地・防災拠点等の衛生環境の確保及び雨水排水機能の喪失による甚大な浸水被害の防止のための下水管きよ等の衛生関連施設の耐震・液状化対策を進める。

地震時における大規模な火災の発生や避難・消防活動の困難さ等が指摘されている密集市街地については、災害に強い市街地への転換を図るため、面的な市街地整備や、延焼遮断帯、避難地、避難路や緊急車両等の進入路等の整備を促進する。

また、災害により鉄道ネットワークが停止すると経済社会への影響が甚大となる首都圏や逼迫性の高い東海・東南海・南海地震の想定地域については、鉄道の防災・減災対策に関する調査を実施するほか、鉄道利用者の理解や協力を得ながら、帰宅困難者対策も含め、重点的に防災・減災対策を推進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(災害時に避難地や防災拠点となる施設等の整備・耐震化、緊急輸送ルートの整備)

大規模地震等発生時に被害拡大を防止するとともに、応急対応や復旧・復興対策を迅速かつ円滑に実施できるよう、適切なリダンダンシーの確保など、陸海空が連携して人流・物流を確保する。

具体的には、大規模地震発生時に周辺地区からの避難者や帰宅困難者を収容し、市街地の火災から避難者の生命を保護する避難地、復旧・復興拠点や復旧のための生活物資等の中継基地等となる防災拠点等として機能する都市公園や、近傍に適当な避難地が無い場合又は避難地が不足している場合に避難施設としても利用可能な河川防災ステーション等の河川空間等の整備を推進し、一定水準の防災機能を備えるオープンスペースを確保する。また、大都市圏における基幹的広域防災拠点の整備、訓練を行う。

また、大規模地震発生時に、防災活動の円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、緊急輸送道路等の重要な道路上の橋梁について耐震対策を推進するとともに、道路斜面や盛り土等の防災対策、災害のおそれのある区間を回避する道路等の整備、電柱の倒壊による緊急車両等の通行障害を防ぐための無電柱化、海から内陸への物流等のアクセスを確保するための緊急船着き場や緊急河川敷道路、防災拠点となる官庁施設、主要なターミナル駅等鉄道施設等の耐震化を進める。航空機や船舶による救急救命活動や緊急物資・人員等の輸送を行うため、航空輸送上重要と考えられる空港の液状化対策や、背後に一定規模の人口を有する港湾における耐震強化岸壁の整備等の耐震対策を推進する。

さらに、災害時の緊急輸送のバックアップ機能を強化するため、高速道路ネットワークが繋がっておらず災害に脆弱な地域については、安全性にも配慮しつつ一刻も早くつなげることが重要であり、走行性の高い国道も活用しながら、ネットワークとしての機能をできる限り早期に確保する。

また、地震発生後に車両や船舶の安全で円滑な交通を確保するため、交通管制センター等の整備や停電時にも作動する信号機電源付加装置の整備、航路標識の耐震化及び自立型電源化を推進するとともに、通行止め等の情報を集約し道路情報板やインターネット等による道路災害情報の提供を推進する。さらに、海上で油が流出した場合にも迅速に回収できる体制を確保する。

<指標>

【・・・・】	〇〇→〇〇
【・・・・】	〇〇→〇〇

(ハード整備と一体となったソフト対策による安全の確保)

地震・火山活動の予測や危険度評価に不可欠な地殻変動の情報を与え、各種測量の基礎ともなる GNSS 連続観測システム (GEONET) の整備を進める。

さらに、事前の災害対策の策定及び地震発災後の対応等に利用可能な地理空間情報の共有化を図るため地理空間情報ライブラリーの整備を進め、統合的な検索・入手・利用を可能とする

<指標>

【・・・・】	〇〇→〇〇
【・・・・】	〇〇→〇〇

<指標>

【 】

〇〇→〇〇

【 】

〇〇→〇〇

1-3 人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における治水対策の強化及び大規模土砂災害対策の推進

我が国は、梅雨期や台風期を中心に毎年のように水害の脅威にさらされており、今後、地球温暖化により豪雨や台風の強度の一層の増大が懸念されている。このため、人口・資産が集中する地域、行政・経済活動の中核・拠点機能を有する地域、近年甚大な被害が発生した地域等において、河川改修等のハード整備、流域の特性を踏まえた水害対策、土地利用と一体となった減災対策に加え、洪水ハザードマップの作成支援や河川基盤情報の高度化・効率化、警戒避難体制の強化等のソフト施策を早急に講じる必要がある。

また、近年の相次ぐ大規模地震や活発な火山活動等に加え、東海地震・東南海地震・南海地震等の大規模地震の発生の可能性が高まっていること等から、それに伴って大規模又は広域的な被害をもたらす土砂災害の発生が懸念されている。

(大規模水害の未然の防止及び再度災害防止)

人口・資産が集中する地域、中核・拠点機能を有する地域、近年甚大な被害が発生した地域を流下する河川等を対象に、河道掘削や堤防のかさ上げ等の河川改修、必要な洪水調節施設の整備、堤防の浸透対策等による堤防強化等を重点的に行う。

また、地下空間高度利用地区、商業・業務集積地区、床上浸水常襲地区を中心に、下水道整備を推進し、浸水被害の最小化を図る。

道路の冠水による事故を未然に防止するために、排水ポンプや道路情報板などの施設を整備するとともに、各道路管理者や警察及び消防との連携強化を図る。

<指標>

【 】

〇〇→〇〇

【 】

〇〇→〇〇

(流域の特性等を踏まえた様々な水害対策の推進)

近年の都市部及び都市周辺地域の開発の進行に伴う河川への流出量の増大等に対して、流出総量の減少やピーク流量を減少させるため、浸透ますなどの流域貯留浸透施設や透水性舗装、防災調整池の整備を推進する。あわせて、内水氾濫による浸水を防除するため、雨水管や雨水貯留管等の下水道施設の整備を推進する。

また、土地利用状況等により、連続した堤防を整備するのに比べて、効率的かつ効果的な場合には、輪中堤の整備等と氾濫する地域における災害危険区域の指定等による土地利用規制とを組み合わせる土地利用と一体となった減災対策を推進する。

<指標>

【 】

〇〇→〇〇

【 】

〇〇→〇〇

1-4 災害リスクを低減させるための危機管理対策の強化

災害発生時においては、被災地の早期復旧及び二次災害の防止のため、全国の地方整備局等より職員を被災地に派遣し、リエゾンによる被災地の被害状況の収集及び災害対策本部等との情報共有や、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)による被災状況の調査・把握、二次災害防止や応急対応・復旧等に関する技術的助言、通信回線が喪失した市町村等における衛星通信車等による通信機能の確保、緊急アクセスルートの啓開、湛水域の排水作業、自治体の通信機能の確保を行う。また、防災・減災対策をより効率的・効果的に進めていくため、市町村におけるハザードマップや建設企業等における事業継続計画(BCP)等の作成支援により自助・共助を促進する。また、災害発生時において迅速な応急対応や被災地の復旧活動支援等のため、国土交通省業務継続計画や地方整備局職員等を被災地に派遣するTEC-FORCEに係る活動計画策定、資機材・通信設備の整備及び総合調整のための事務局の設置を行い危機管理体制を強化するとともに、広域応援部隊の広域活動拠点の整備、大規模地震を想定した関係ブロック・関係行政機関等との広域的な合同防災訓練を実施する。

<指標>

【・・・】

〇〇→〇〇

【・・・】

〇〇→〇〇

重点目標 2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する

2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や官民連携による海外プロジェクトの推進

アジアを中心とする新興国の経済成長に伴い増加するグローバル需要の獲得に向けた各国との激しい競争に打ち勝つため、大都市や国際交流の要所となる国際拠点空港及び国際コンテナ・バルク戦略港湾の機能強化とそのアクセス性の向上及びインフラの海外展開を重点的に推進する。

(大都市におけるインフラの機能の高度化)

緊急かつ重点的に市街地の整備を推進し、都市の国際競争力の強化を図ることを目的として指定された特定都市再生緊急整備地域において、官民連携により策定された整備計画に基づき、国際競争力の強化に資する都市開発プロジェクト推進に必要なインフラ整備等を推進する。

<指標>

【・・・】	〇〇→〇〇
【・・・】	〇〇→〇〇

(大都市圏拠点空港の機能強化)

大都市圏拠点空港の機能を強化するため、東京国際空港(羽田)の24時間国際拠点空港化を推進し、発着容量の拡大及び国際線の増枠に必要な国際線旅客ターミナル及びエプロン等の拡充を行うとともに、長距離国際線の輸送能力増強を図るためC滑走路の延伸事業を推進する。成田国際空港については、アジア有数のハブ空港としての地位を確立するため、地元合意を踏まえ発着容量を拡大し、27万回実現と併せて、オープンスカイを実現し、国際航空ネットワークを強化するとともに、国内フィーダー路線の充実、ビジネスジェット・LCCの受入体制を強化する。併せて、航空交通量の増大に対応し航空機の高密度運航が可能となるよう、航空交通システムの高度化を推進する。関西国際空港については、完全24時間空港という本来の優位性を活かし国際拠点空港として再生・強化するため、関空・伊丹の経営統合により、民間的手法による収益改善、戦略的経営を実現し、LCCの拠点化や貨物ハブ化等に向けた取組を進める。

<指標>

【・・・】	〇〇→〇〇
【・・・】	〇〇→〇〇

(国際コンテナ・バルク戦略港湾の機能拡充・強化)

アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路のコンテナ船の我が国への寄港の維持・拡大のため、国際コンテナ戦略港湾に選定された阪神港及び京浜港において、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様(水深・広さ)を有する高規格コンテナターミナルの整備、フィーダー輸送網強化による広域からの貨物集約、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化等といった、ハード・ソフト一体となった施策を国家戦略として集中して実施する。また、国際バルク戦略港

湾において、大型船舶の活用等による資源、エネルギー、食料等の安定かつ安価な輸入を実現するため、船舶の大型化に対応した港湾施設の整備、「民」の視点による埠頭運営の効率化、船舶の運航効率改善のための制限の緩和等の取り組みを推進する。

<指標>

【・・・】	〇〇→〇〇
【・・・】	〇〇→〇〇

(国際拠点へのアクセス強化)

大都市圏拠点空港、国際コンテナ戦略港湾等へのアクセスを改善し、渋滞や混雑の緩和や定時性を確保するため、大都市圏環状道路の整備や大都市周辺のボトルネック箇所への集中的対策を推進するとともに、大都市圏拠点空港と都心を直結する鉄道アクセスの改善に向け調査を行う。さらに、国際海上コンテナ車通行支障区間を解消するため、バイパス整備、橋梁補強等を推進するとともに、特殊車両通行許可制度の運用改善(簡便・迅速化)等を図り、4.5フィート国際海上コンテナ車などによる効率的な物流を促進する。

<指標>

【・・・】	〇〇→〇〇
【・・・】	〇〇→〇〇

(官民連携による海外プロジェクトの推進)

大きな成長が見込まれるアジアを中心とした海外市場において、我が国インフラ関連産業等が大きなプレゼンスを発揮するため、政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールス等の展開、プロジェクト構想段階からの官民連携による案件形成・コンソーシアム形成等への支援等の取組を着実に推進する。また、各プロジェクトをパッケージ化して海外展開を行うなど、省横断的・省庁の枠を超えた取組を推進するとともに、プロジェクトの構想段階から発注者に対して総合的な提案を行うための体制を強化する。さらに、防災情報、警戒避難体制、インフラ、土地利用規制、制度・体制に係るヒト・モノ・ノウハウを組み合わせ、調査・計画段階から管理・運営段階まで一貫して対応し、産や学と協働、関係省庁・機関間で連携する「防災パッケージ」の戦略的な世界展開をはじめ、ハードと組み合わせた「ソフトインフラ」の海外展開を促進する。

<指標>

【・・・】	〇〇→〇〇
【・・・】	〇〇→〇〇

2-2 それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出し、地域の活力を維持・向上させる

人口減少社会において、いかに地域の活力を維持・向上させていくのかということが、大きな課題となっている。我が国のそれぞれの地域には、これまで外の視線を気にすることのないまま埋もれている地域独自の文化や伝統、生活習慣といった「魅力」や、我が国企業等が「強み」を持ち国際レベルでの競争優位性を持ちうる産業がある。

このような地域の「魅力」や「強み」を更に磨き上げ、地域の活力につなげていくために必要な基盤整備を推進する。

(観光地域のブランド化、美しい国土・地域づくりの推進)

地域の特性を最大限に活かした観光地域づくりを行い、滞在型観光を促進するため、基軸となる観光地域づくりの理念(コンセプト)、主たる顧客層(ターゲット)、自地域の位置取り(ポジショニング)等を明確にした戦略的な計画の策定を促進する。さらに、国内外から選好される国際競争力の高い魅力ある観光地域づくりを効果的に進めるため、日本を代表する有形・無形の地域資源がある観光地域について、外国人旅行者にもわかりやすい案内を行う等、地域の取組段階に応じた戦略的な観光地域づくりを促進する。

具体的には、国が地域の努力や顧客の満足度等の客観的・恒常的な評価を実施し、地域の取組段階に応じた支援を行うこととし、地域の多様な者が参画した観光地域づくりを一元的かつ継続的に進める組織体の構築、当該組織体の運営や具体的な事業の企画・調整等を行う観光地域づくりの中核となる人材の育成、コンセプトに基づく地域資源の観光資源化、顧客の自由度や選択性を高める移動の利便性の向上や情報発信等、地域の状況に応じた適切な取組を促進する。

また、地域の自然や歴史、文化に根ざした魅力・個性あふれるまちの形成に向けて、地域の特性にふさわしい良好な景観や歴史的・文化的資産を有する地域等において、景観計画、歴史的風致維持向上計画の策定、歴史的建造物の修理、無電柱化や NPO 等との連携による良好な景観形成等を推進する。

<指標>

【・・・】	〇〇→〇〇
【・・・】	〇〇→〇〇

(基幹となるネットワークの整備)

それぞれの地域に立地する産業の競争力向上や地域資源をいかした観光地へのアクセス向上、観光周遊ルートの形成を促進するため、他地域との間のヒト・モノの移動を容易にする主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等の整備や、既設高速道路の車線・ICの増設をはじめとした機能強化、高速道路の料金施策の効率的な運用を図る。

併せて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化等の信号制御の高度化、信号機に矢印灯器を付す多現示化等による信号機の高度化を推進することにより、より安全で円滑な道路交通の実現を目指す。

また、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備を進める。特に、整備新幹線の建設中の区間については、予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進めるとともに、三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を維持・強化するため、中央新幹線(東京都一名古屋市間)の平成 26 年の着工を目指し、必要な手続等を進める。さらに、新幹線と在来線が連携した幹線鉄道ネットワークが全体として高い機能を発揮するため、在来幹線鉄道等の高速化を推進する。

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等に関する検討等が進められており、その結果を踏まえ、将来需要に適切に対応するための方策を講じる。また、国が管理する空港について、民間の能力を活用した空港経営改革を推進することにより、地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現を目指す。

港湾については、地域の特色ある産業活動を物流面で支え、規模のメリットを活かし大量輸送による低コスト輸送を可能とする船舶の大型化等新たなニーズへの対応を図るため、地域の

3-2 高齢社会においても誰もが安全・安心して暮らすことができる社会への転換

本格的な高齢社会を迎え、今後更なる高齢化が進展すると見込まれている現在、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会や、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会の実現が求められている。

その一方で、人口減少社会を迎え、現状の拡散型の都市構造をそのまま放置すれば、公共交通の維持や災害リスクの回避が困難になることが懸念されていることに加え、高齢者や障害者が社会参加をする際の物理上の障壁は、なお残されている。また、諸外国と比較して、歩行中・自転車乗車中の交通事故や 65 歳以上の高齢者の事故の割合が高くなっているなどの課題も明らかになっている。

更なる高齢化の進展を見据えて、こうした課題を解決し、誰もが安全・安心して暮らすことができる社会の転換に向けた取組を重点的に推進していく。

(都市機能の集約化・街なか居住の推進)

中心市街地等の集約拠点となるべき市街地において、行政・教育・医療福祉などの公共公益施設や商業施設等の集積を図り、暮らしやすい生活空間としての整備を進めるとともに、街なか居住を実現するために、多様な居住ニーズに対応した住宅の供給のための事業や当該事業と一体として行う居住環境の向上のための事業等を推進する。

また、潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域鉄道の活性化・維持再生を図るため、地域の協力も得ながら、行違設備の整備等による運行計画の柔軟化、新駅の設置等利便性向上に向けた取組みを推進する。

さらに、都市機能の集約化を進める際には、大量の人が集まる鉄道駅等の交通ターミナルにおいて、子育て支援に係る施設や医療施設等地域のニーズに適合した生活支援機能を付与すること等により、その機能の高度化を推進するとともに、災害リスク情報の提供等により安全なまちづくりを推進する。

また、大量の人が集まる交通結節点において、そのポテンシャルを活かすため、道路空間に十分な交通容量を確保した上で、その上下空間の有効活用による駅ビル等の複層的整備等、商業、業務、交流等を効率的に行える都市拠点としての機能の集積を図る。

<指標>

【・・・】	〇〇→〇〇
【・・・】	〇〇→〇〇

(地域内の移動円滑化)

都市内の移動を円滑化するため、相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワークを有効活用するための連絡線の整備や相互直通化、地下高速鉄道ネットワークの充実、慢性的な列車遅延や輸送障害に対処するための施設整備等について、運輸政策審議会答申第 18 号等に盛り込まれている路線において、その着実な整備を推進する。

また、鉄道駅やその周辺において、駅へのアクセスや他の交通機関との乗り換えがスムーズに行えるよう、歩行者の上下移動を抑制する同線を確認しつつ、まちづくりと一体となった道路の上下空間を有効活用等による駅前広場の整備を推進する。

さらに、地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や病院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進する

とともに、隘路の解消を図るため現道拡幅及びバイパス整備等を推進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(公共施設等のバリアフリー化)

公共施設等のバリアフリー化を進めることにより、すべての人々が自立、安心して暮らせる社会の形成を目指すため、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)等を踏まえ、関係者が必要に応じて緊密に連携しながら、以下のとおり、バリアフリー法第3条第1項に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標を達成することを目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。

旅客施設においては、地域の実情に鑑み、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえてバリアフリー化を推進する。その際には、原則として1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上である旅客施設のバリアフリー化を優先的に行う。また、1日あたりの平均的な利用客数10万人以上の鉄軌道駅において、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックを優先的に整備する。

車両等においては、鉄道車両及び軌道車両、バス車両、タクシー車両、旅客船、航空機についてバリアフリー化を行う。

道路においては、原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路について、幅の広い歩道等の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備といったバリアフリー化を行うほか、全ての当該道路において、バリアフリー対応型信号機、道路標識等の交通安全施設等の整備等を実施する。

都市公園においては、園路及び広場、駐車場、便所についてバリアフリー化を行う。

路外駐車場においては、特定路外駐車場についてバリアフリー化を行う。

建築物においては、平成32年度末までに床面積2000㎡以上のホテル、病院、劇場、観覧場等の不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物についてバリアフリー化を行う。

高齢者等が、地域において安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、住宅のバリアフリー化の取組を促進する。また、住宅及び住宅市街地における高齢者等の生活の利便性の向上を図るため、住宅及び住宅市街地のユニバーサルデザイン化を促進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(交通安全の確保)

幹線道路のうち事故の危険性が高い箇所において、重点的に事故対策を実施する。特に、歩行者・自転車事故が多発する交差点等の対策に集中的に取り組む。

歩行者や自転車が主役となる生活道路については、ゾーンを設定して最高速度30km/hの区域規制、車道幅員縮小による路側帯拡幅、物理デバイス設置等の車両の速度抑制方策を効果的に組み合わせ、市街地や住宅地等において人優先のエリアを形成するとともに、通学路やバス停周辺の歩道整備、歩者分離式信号の整備等を重点的に実施する。

併せて、信号機の高度化や信号制御の高度化により交通の安全と円滑の確保を図る。

また、近年増加している自転車事故について、安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道、自転車専用通行帯(自転車レーン)等の歩行者、自転車、自動車と適切に分離された空間の整備等のハード対策と自転車の利用ルールの徹底や自転車利用促進方策等のソフト対策を総合的に推進する。

さらに、通学路やバス停周辺の歩道整備等を重点的に実施するとともに交通安全対策とあわせカーナビによる危険箇所の情報提供や新たな交通安全対策の施策導入に向けた研究を進める。

また、冬期の安全で円滑な道路交通を確保するため、除雪作業及び凍結防止剤散布を行い、適切な道路管理を実施するとともに、雪害の恐れによる通行規制区間において、防雪施設等の整備を推進する。

鉄軌道における列車の衝突等による多数の死傷者の発生といった重大な列車事故を未然に防止するため、曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、着実にその整備を進める。

また、船舶交通のふくそうにより海難の危険性が高い海域において、巨大船や危険物積載船等が多数通航するほか、漁船やプレジャーボート等の小型船舶の活動が盛んであることから、海上交通流の動静把握や航行船舶に対する情報提供を充実・強化するため海上交通センターの機能拡充整備等を重点的に実施する。また、プレジャーボートの適正な管理を実現させるため、係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策を推進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(健康で快適に暮らせる生活環境の確保)

市街地や水質保全上重要な地域等において、下水道施設の整備により、公衆衛生の向上や公共用水域の水質改善を図る。

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による大気環境改善や遮音壁の設置等による騒音対策を推進する。

水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成を図るため、都市域において、都市公園の整備・管理、都市における緑地の保全、建築物の屋上や壁面を含む民有地の緑化等を推進するとともに、都市のヒートアイランド対策に向けて適切な水域を確保する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

3-3 失われつつある自然環境の保全・再生

人類の存立基盤である環境が将来にわたって維持されるよう、適切に保全することは、現在の世代の人間の責務である。一方、これまでの急激な都市化等により水辺や緑地などの自然環境が失われつつあるなど、生態系の破壊、分断、劣化等による生息・生育域の縮小、消失などが進行している。

希少動物をはじめとする様々な動植物の生態を確保するため、特に、良好な自然環境が既に失われ、又は失われようとしている箇所に対して、その保全・再生に向けた取組を重点的に推進する。

(生物多様性の保全)

地域の多様な主体が連携して貴重な自然地を保全・再生し、それらを広域的につなぐことによるエコロジカル・ネットワーク形成の取組を進める。これにより、効果的な生態系の保全・再生を効果的に推進するとともに、自然と共生した持続可能な国土・地域の形成を推進する。

そのため、都市の緑地の保全や緑化の推進に関する目標、施策等について定める緑の基本計画の策定とともに、同計画に基づき、都市公園の整備等緑地の保全等を推進する。

過去に失われた良好な自然環境である湿地、干潟について、地域との調整を踏まえつつ、その復元・再生に向けた取組を重点的に推進する。

また、砂浜が失われたことにより、特に海岸の防護・環境・利用上の支障をきたしている地域において、海岸侵食により失われた砂浜の再生を推進する。

<指標>

【・・・・】

〇〇→〇〇

【・・・・】

〇〇→〇〇

(健全な水循環の再生)

水は、地表水、地下水として河川の流域を中心に循環する中で、我々の生活や産業に大きな役割を果たしていることから、健全な水循環の再生に向けて様々な施策を総合的に推進する必要がある。

このため、水供給システムの適正な維持管理や大規模災害に対する危機管理能力の向上など、水供給システムの信頼性・健全性の確保に向けた取組を進めるとともに、地下水の保全と利用、雨水、再生水等の多様な水資源の利用の推進等、水資源の有効活用を進める。

汚濁の著しい河川・湖沼や東京湾、大阪湾、伊勢湾等の閉鎖性海域において、その水質を改善するため、河川、湖沼内における植生浄化等の水質改善対策、高度処理施設を含む下水道の整備、合流式下水道の緊急改善などを推進するとともに、青潮の一因となる貧酸素水塊の発生する深掘跡の埋戻しや底質改善のため覆砂等、流木等のゴミや船舶等から流出した油の回収を行う。

また、無水区間やよどみによる河川環境の悪化が生じている河川においては、ダムの実運用の改善、下水処理水の河川への送水等により、河川流量の確保等を図る。

<指標>

【・・・・】

〇〇→〇〇

【・・・・】

〇〇→〇〇

重点目標 4 社会資本の適確な維持管理・更新を行う

(我が国の社会資本の実態把握と維持管理・更新費の推計)

社会資本の太宗を占める地方公共団体が管理する施設を含め、国土交通省が所管する社会資本の実態把握を行うとともに、その結果を踏まえて、今後の維持管理・更新費を推計する。

<指標>

【・・・・】	〇〇→〇〇
【・・・・】	〇〇→〇〇

(施設の長寿命化によるトータルコストの低減等)

定期的な巡視、点検等により施設の状態を的確に把握するとともに、予防保全的管理が必要な施設については、高い耐久性が期待できる素材、構造の活用や、施設の補修対策の時期、内容等を記載した長寿命化計画の策定及びその計画的な実施を図る。また、社会資本そのものの対策だけでなく、社会資本の適正な利用を促進すること等により、長寿命化対策を推進し、トータルコストの縮減を図る。さらに、維持管理・更新の効率化を図る技術開発、施策の点検、診断、補修に係る人材育成や担い手の確保・育成等を推進するとともに、社会資本の維持管理への民間の参画・協同をより一層推進する。併せて、必要に応じ環境への負荷軽減や省エネルギー等の社会資本の質の転換を図る。

<指標>

【・・・・】	〇〇→〇〇
【・・・・】	〇〇→〇〇

(都市高速道路の更新)

景観や交通処理の観点から必ずしも好ましいとは言えず、また、整備から既に半世紀近くが経過し、老朽化も進みつつある都市高速道路の更新を進める。

<指標>

【・・・・】	〇〇→〇〇
【・・・・】	〇〇→〇〇