

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年比約13%低減（H18年）→約3割低減（H22年）】 【リードタイム^(注1) 約2.1日（H18年）→1日程度（H22年）】</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、真に利便性の高い「次世代シングルウィンドウ」を構築するとともに、稼働後できるだけ早期に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、成田高速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 【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核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な生活できる実現し、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り短縮される通過時間 【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の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）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</p> <p>（※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</p> <p>①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>②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^{（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>③地震時等において大規模な火災の可能性がある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>＜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"> 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。 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行い、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。 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。 	<p>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</p> <p>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</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>(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づいた公的施設、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>(※) 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</p> <p>①高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率</p> <p>【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>＜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数が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数が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当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。 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が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>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>	<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、渇水調整ルールの見直し、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>
--	--	--	---

暮らし・環境

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</p> <p>【運輸部門におけるCO₂排出量：約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>

暮らし・環境

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</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> <p>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)】</p> <p>②下水道施設の長寿命化計画策定率 【0% (H19年度) →100% (H24年度)】</p> <p>③河川管理施設の長寿命化率 【0% (H19年度) →100% (H24年度)】</p> <p>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)】</p> <p>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)】</p>	<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>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バリアフリー教室の参加人数（「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、真に利便性の高い「次世代シングルウィンドウ」を構築するとともに、稼働後できるだけ早期に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）。