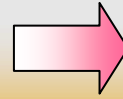


指標47 : 景観計画に基づき取組を進める地域の数

現状(H19)

92



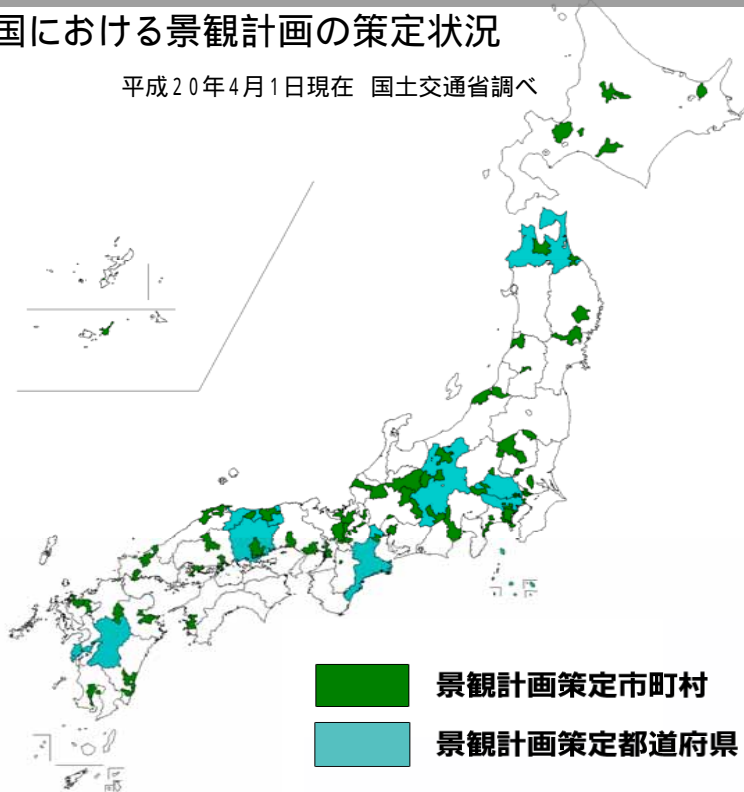
目標(H24)

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 -

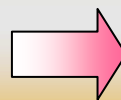
多彩な風景が響き合う、
波打ち際の诗情あふれる風景の
保全・再生・創出



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48 : 都市域における水と緑の公的空間確保量

現状(H19)
約13.1m²/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

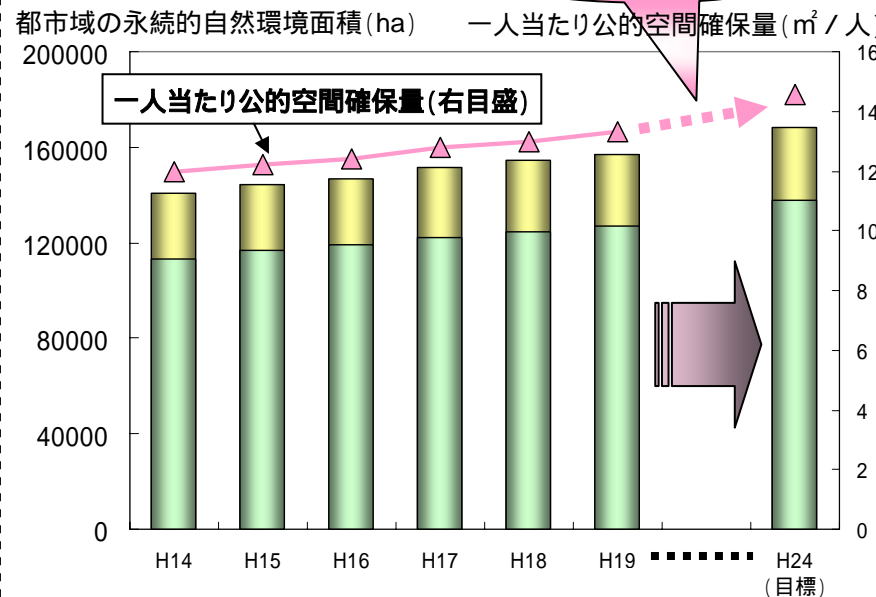


空港周辺緑地

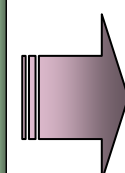


下水再生水等を活用したせせらぎ等の再生・創出

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



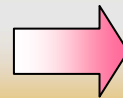
H19比1割増



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49 : 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

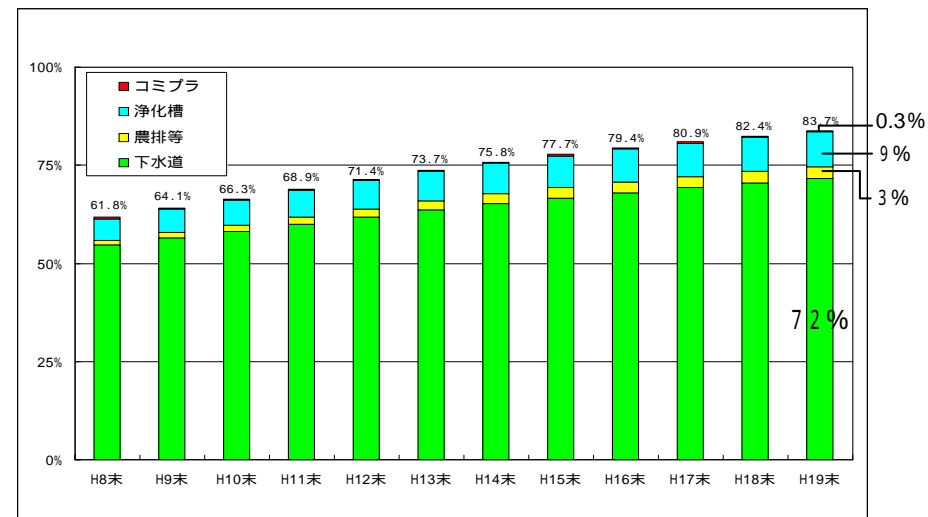
- ・主として各戸単位で設置し、生活排水を処理

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

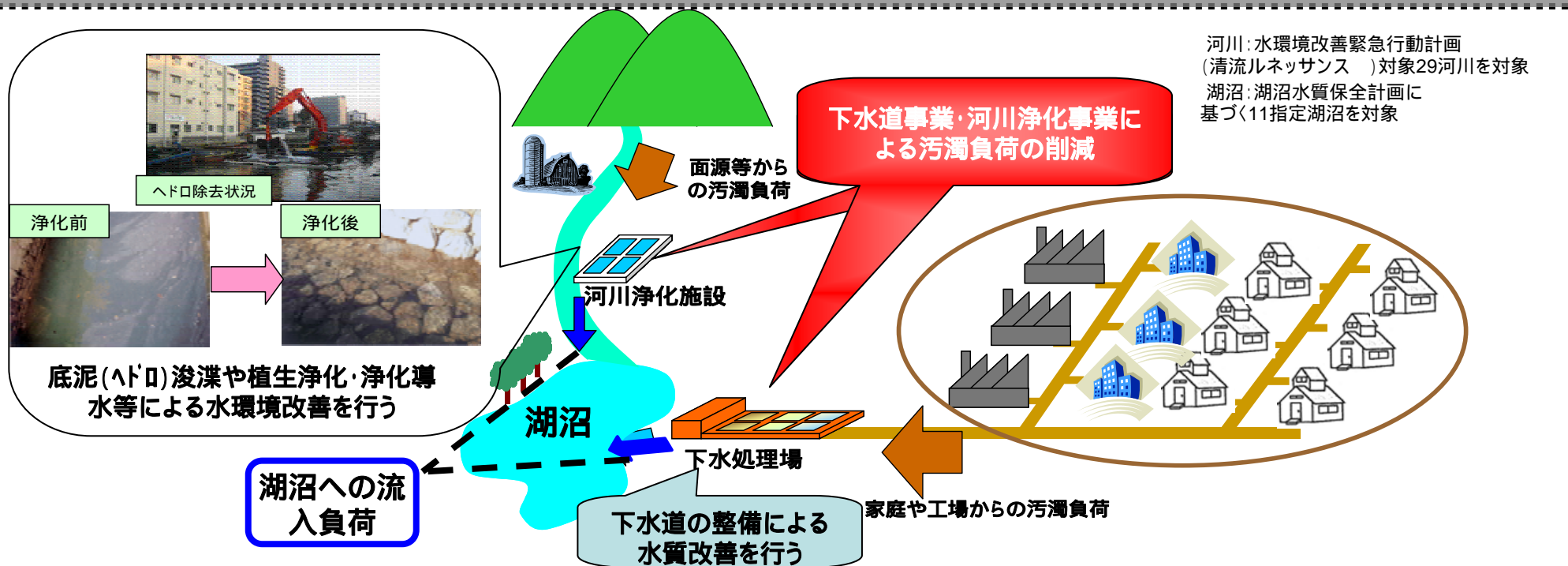
事業の概要： 下水道、農業集落排水施設、浄化槽等で連携し、効率的な汚水処理施設の整備を推進

指標50 : 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%

河川・下水道事業により削減した汚濁負荷量
 =
 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

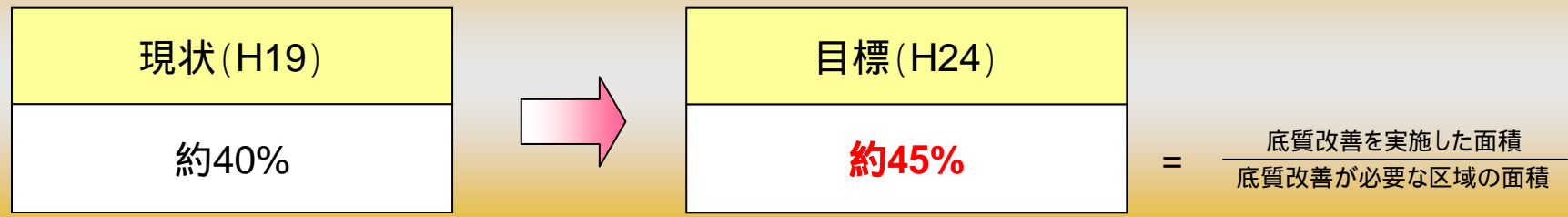
下水道事業・河川浄化事業による汚濁負荷の削減

家庭や工場からの汚濁負荷

下水処理場
 下水道の整備による水質改善を行う

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51：三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

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
底質改善
水質改善
汚泥
栄養塩の溶出抑制

覆砂が必要な区域：約200ha (H19年時点)

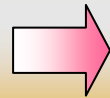
**深掘跡の埋め戻しや
覆砂による底質改善により
貧酸素水塊の発生を抑制**

事業の概要： 深掘跡の埋め戻し ・ 覆砂の推進

指標52 : 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53 : 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

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）



円山川



湿地を利用するコウノトリ

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

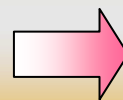


干潟に生息する生物（尾道系崎港）

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54 : 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



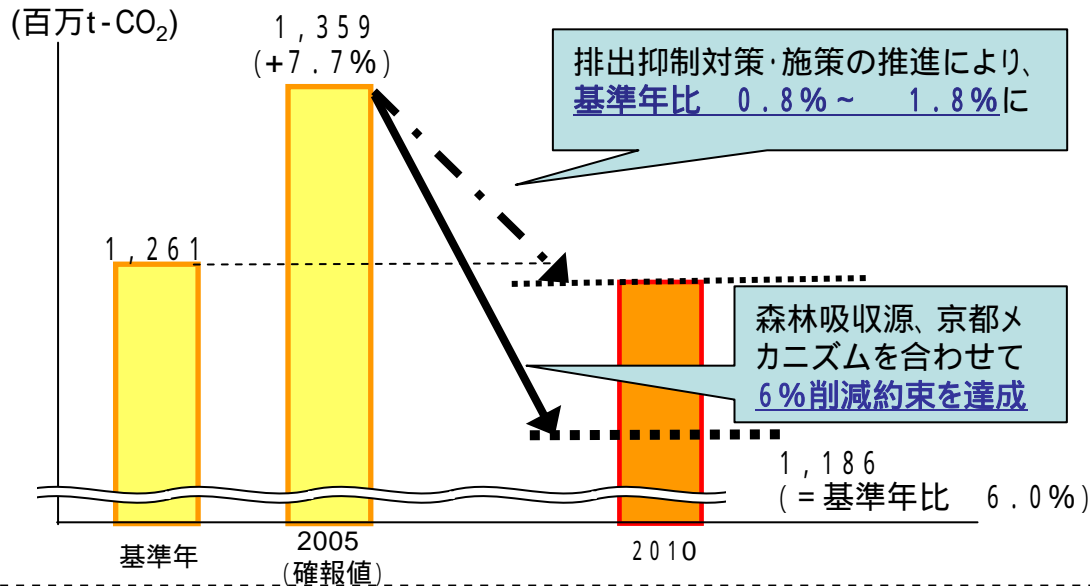
事業の概要: 技術開発を推進するとともに、関係機関との事業連携のための方針策定など各事業間の連携を図りつつ、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理に取り組む

**指標55 : 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

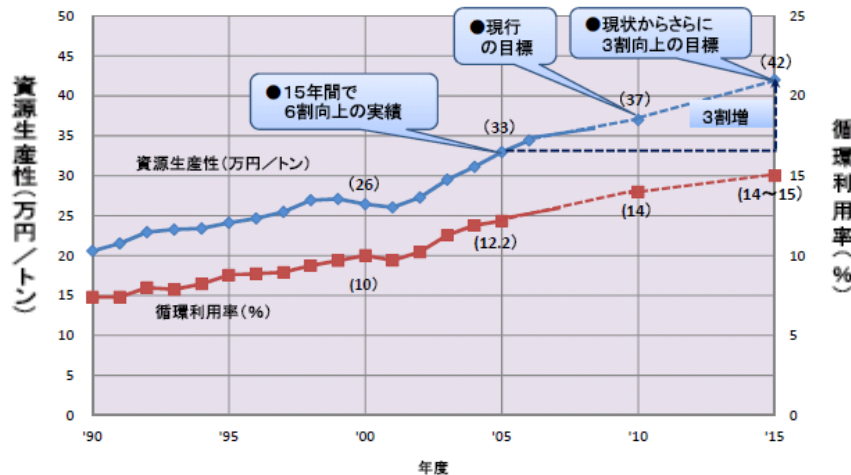
指標56： 循環型社会形成推進基本計画(平成20年3月25日閣議決定)で定められた循環利用率、最終処分量の目標

	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

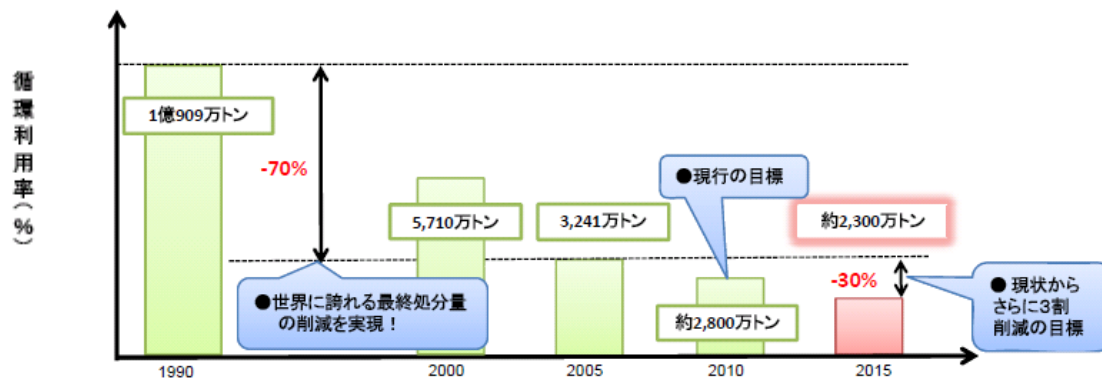
$$\text{循環利用率} = \frac{\text{循環利用された資源の量}}{\text{循環利用された資源の量} + \text{天然資源等投入量}}$$

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57 : 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

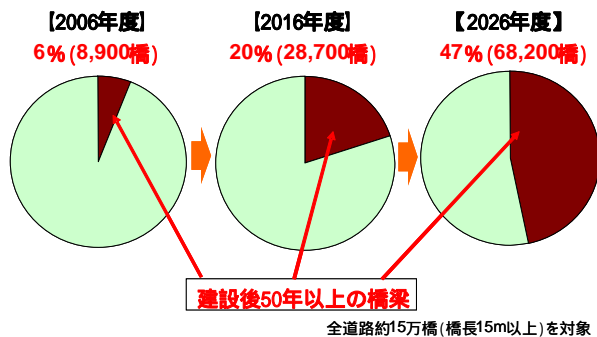
	現状(H19)	目標(H24)
長寿命化修繕計画策定率	28%	概ね100%

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

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。

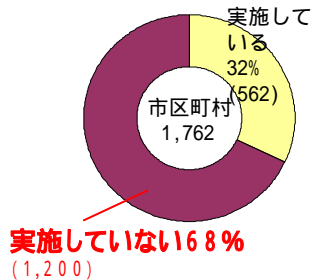
計画的な道路管理

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



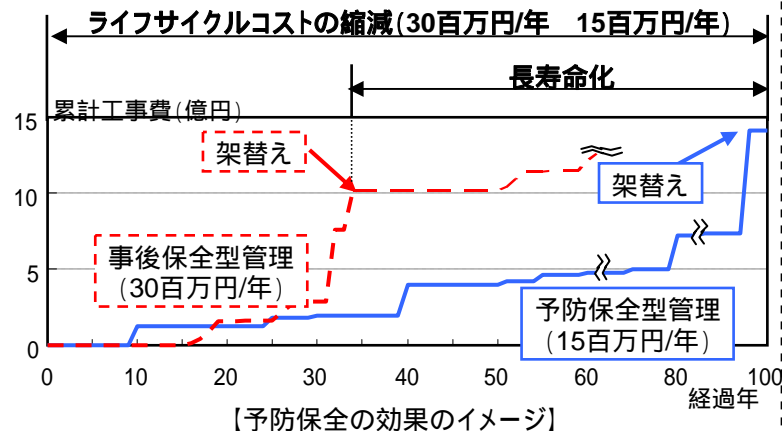
【建設後50年以上経過橋梁】

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58 : 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59 : 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



診断による対応

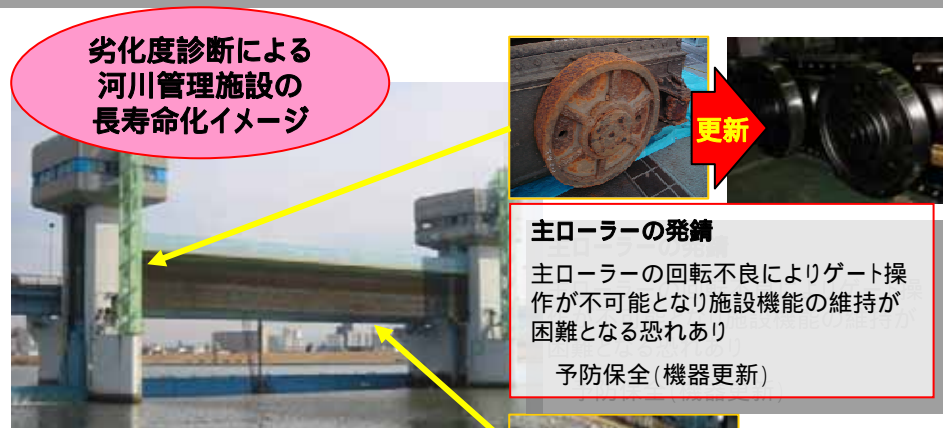
経過年数や点検結果に基づき更新対象となる構成機器の診断、健全度を評価



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



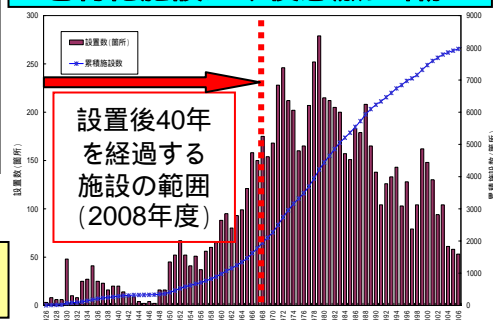
更新

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)



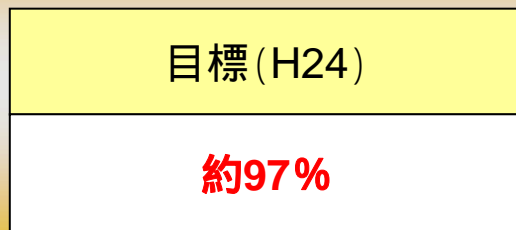
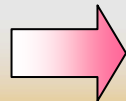
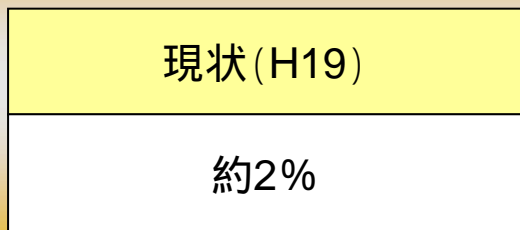
水密ゴム

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

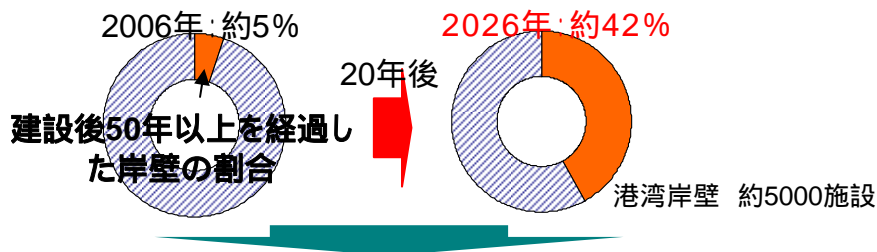
指標60 : 港湾施設の長寿命化計画策定率



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

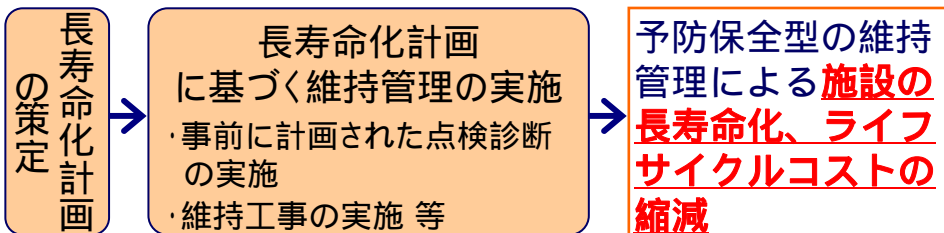
計画的かつ適切な維持管理と施設の長寿命化を推進するため、長寿命化計画を策定した港湾施設の割合を高める。

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



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。



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

- ・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61 : 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

=

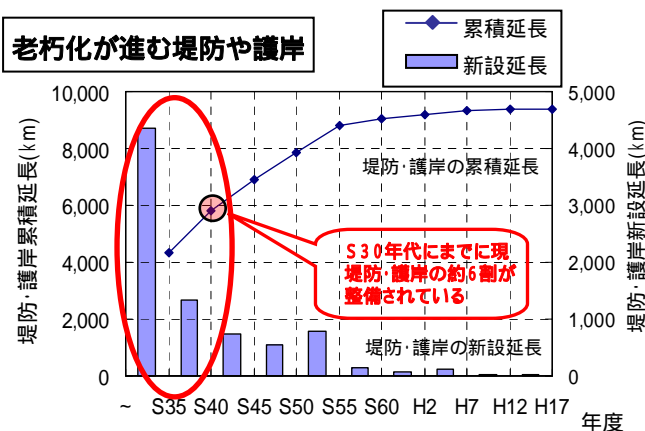
昭和42年以前に設置された海岸保全施設の延長

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

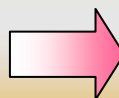


老朽化対策による改良例

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62 : 基盤地図情報の整備率

現状(H19)
78%



目標(H23)
100%

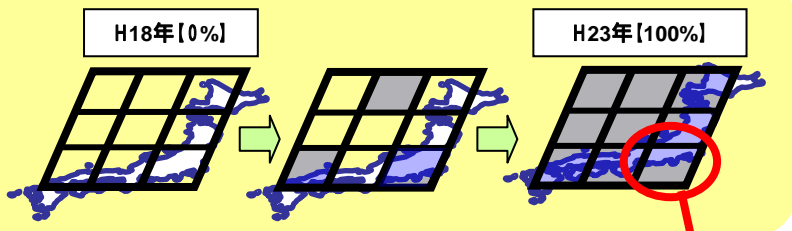
様々な主体が整備する地理空間情報の基準として活用されるよう、全国の37.3万km²において、基盤地図情報の主要な項目を整備する

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)

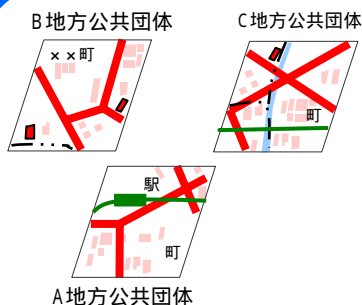


主要な項目

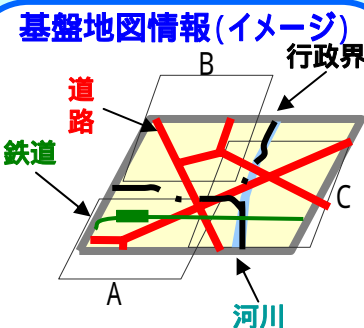
測定の基準点、標高点、海岸線、行政区画の境界線及び代表点、道路線、軌道の中心線、水涯線、建築物の外周線(ただし、建築物の外周線は、市街化区域及び市街化調整区域(5.1万km²)について整備)

基盤地図情報イメージ

基盤地図情報の整備

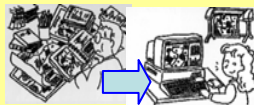


隣りあった地図を
集約・シームレス化



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

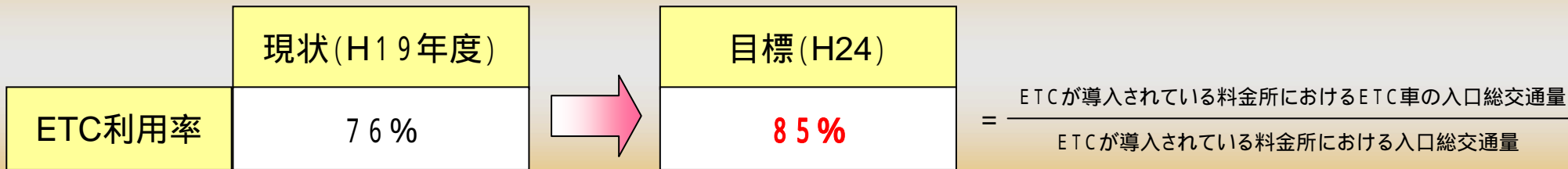


地域の活性化

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

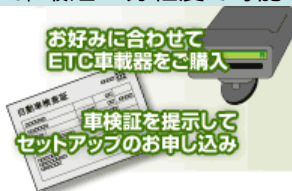
指標63 : ETC利用率



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