

## 重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

現計画	新たな計画					現計画から 削除
	<small>注1)</small> 同一	<small>注2)</small> 修正・変更	<small>注3)</small> 新規	合計	<small>注4)</small> 参考指標	
57	15	19	34	68	7	23

注1) 現計画に記載されている指標の定義や単位に特段の変更がなく、目標数値のみを見直したもの

注2) 現計画に記載されている指標の定義や単位についても見直したもの

注3) 現計画には記載がなく、今回新しく追加で設定したもの

注4) 別の計画(住生活基本計画、観光立国推進基本計画)に定められた数値を引用したもの

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方		
			指標	目標値	
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 (1)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 ①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た耐震・液状化対策の促進					
＜鉄道施設等の耐震対策に関する指標＞					
1	主要なターミナル駅の耐震化率	主要なターミナル駅(※)の耐震化率 ※乗降客数が1日1万人以上の駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅	中央防災会議の防災基本計画において、不特定多数の者が利用するターミナル駅の耐震性確保の重要性が掲げられたことから当該指標を設定した。	耐震化が完了していない主要なターミナル駅について、各運輸局を通じて、通達において平成27年度末までに完了させることを指導しているため。	
＜地盤対策に関する指標＞					
2	大規模盛土造成地マップ公表率	地震時に地すべりや崩壊により甚大な被害を生じる可能性のある盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、大規模盛土造成地マップを作成・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	丘陵地と人口集中地区の分布及び変動予測調査の実施状況から抽出した129地方公共団体(都道府県、政令市、中核市、特例市及び東京23特別区)の数を分母とし、これらのうち大規模盛土造成地マップを作成・公表又は危険な盛土造成地がないことを確認・公表した地方公共団体の数を分子とした割合を示す。	平成32年度末までに公表率を概ね100%とすることを目標とし、その途中段階として平成28年度末における公表率を50%として設定した。	
＜住宅・建築物の耐震対策に関する指標(参考指標)＞					
参1	【参考指標】 住宅の耐震化率 (※)新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)及び住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)において設定された目標	住宅の耐震化率(A/B) ※ A:Bのうち耐震性を有するもの(新耐震基準で建築されたもの、新耐震基準施行以前に建築されたものうち改修済みのもの又は診断の結果、改修が不要と判断されたもの若しくは改修が不要と推計されるもの)の数 B:住宅の総数 ・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の改正建築基準法施行令の耐震基準」をいう。	(※)新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)及び住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)において設定された目標	-	
参2	【参考指標】 多数の者が利用する建築物の耐震化率 (※)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目標	多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率(A/B) ※ A:Bのうち耐震性を有するもの(新耐震基準で建築されたもの、新耐震基準施行以前に建築されたものうち改修済みのもの又は診断の結果、改修が不要と判断されたもの若しくは改修が不要と推計されるもの)の数 B:多数の者が利用する一定の建築物(特定建築物)の総数 ・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の改正建築基準法施行令の耐震基準」をいう。 ・「特定建築物」とは、「建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成7年法律第123号)第6条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途・規模の建築物」をいう。	(※)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目標	-	
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 (1)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 ②公共インフラの機能の損失による人的・物的な二次被害の拡大の防止					
＜防災関連施設等の耐震対策に関する指標＞					
3	大規模地震への対策が未実施の河川管理施設の耐震化率	河川堤防	東海、東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で、地震により堤防が破壊した場合に甚大な被災が想定される区間において、河川堤防の耐震点検により対策が必要と判断された区間のうち対策を実施した区間の割合	左記の通り	・平成28年度末までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定 ・なお、国管理分については、計画期間内に100%を目指す。
		水門・樋門等	東海、東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で、地震により堤防が破壊した場合に甚大な被災が想定される区間において、水門・樋門等の耐震点検により対策が必要と判断された箇所のうち対策を実施した箇所の割合	左記の通り	・平成28年度末までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定 ・なお、国管理分については、計画期間内に100%を目指す。

現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)			
-	-	88% (H22年度末)	概ね100% (H27年度末)	新
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% → 約40% (H19年度) (H24年度)  約6% (H22年度)	5%	50%	○
【参考指標】 住宅の耐震化率	75% → 90% (H15年度) (H27年度)  79% (H20年度)	79% (H20年度)	95% (H32年度)	◎
【参考指標】 多数の者が利用する建築物の耐震化率	75% → 90% (H15年度) (H27年度)  80% (H20年度)	80% (H20年度)	90% (H27年度)	◎
地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積	約10,000ha→約8,000ha (H19年度) (H24年度)  約9,100ha (H21年度)	0%	約77%	○
		0%	約84%	

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方		現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除	
			指標	目標値	内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)				
4	東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)	東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で、耐震対策等により、背後地の重要な保全対象等の防護が完了する海岸(東日本大震災の被災地含む)における堤防等の整備率			耐震対策等の過年度の整備状況や今後の整備見込みを勘案し、目標を設定。	(再掲) 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→約8,000ha (H19年度) (H24年度)	約28%	約66%	○
						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	約9,100ha (H21年度)			
						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11万ha → 約9万ha (H19年度) (H24年度)			
5	地震対策上重要な下水管渠における地震対策実施率	地方公共団体が定める地震対策上重要な下水管渠のうち、耐震化が行われている割合	左記の通り		未整備地区の約半分を5年間で整備	約27% → 約56% (H19年度) (H24年度)	約34%	約70%	○	
《密集市街地の整備に関する指標(参考指標)》										
参3	【参考指標】 地震時等に著しく危険な密集市街地の面積 (※)住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)において設定された指標	密集市街地のうち、延焼危険性や閉塞危険性が特に高く、地震時等において、大規模な火災の可能性、あるいは道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、生命・財産の安全性の確保が著しく困難で、重点的な改善が必要な密集市街地	(※)住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)において設定された指標			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が確保される市街地の割合	約35% → 概ね10割 (H19年度) (H23年度)	約6,000ha (H22年度)	概ね解消 (H32年度)	○
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 (2)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 ①一定水準の防災機能を備えるオープンスペース等の確保 《防災拠点等としての機能の確保に関する指標》										
6	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	人口20万人以上の大都市における、災害応急対策施設が整備され、地域の避難・防災の拠点となるオープンスペースが確保された都市の割合	施策は推進されているにも関わらず、現行計画で設定している指標が順調に推移していないため、指標の設定を変更するもの。		施策の進捗状況がきちんと反映されるよう指標設定と合わせて目標設定を検討する。	一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	約25% → 約35% (H19年度) (H24年度)	約73% (H22年度末)	約84%	○
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 (2)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 ②陸海空の連携による、人流・物流確保のための対策 《人流・物流確保のための耐震化等に関する指標》										
7	緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率	緊急輸送道路上に存在する橋梁のうち、損傷のおそれがない橋梁の割合			H22年度の工事完了数で推移するものとして設定	-	-	77% (H22年度末)	82%	新
8	市街地等の幹線道路の無電柱化率	市街地(※1)等の幹線道路(※2)のうち、電柱、電線類のない延長の割合 ※1 市街化区域 ※2 国道および都道府県道			H21年度以降の整備完了延長の平均で推移するものとして設定	-	-	15%	18%	新
1	【再掲】 主要なターミナル駅の耐震化率	1-1(1)①を参照			-	-	-	-	-	-
9	航空輸送上重要な空港のうち地震時に救急・救命、緊急物資輸送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	航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急救難活動や緊急物資輸送等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	救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港が増加することで、被災時に救急救難活動や緊急物資輸送が可能となり、救助される人口が増加する。		緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港を確保するため、優先順位を設けて実施していく状況を踏まえ設定した。	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(100km圏内)に居住する人口の割合	約4割 → 約7割 (H18年度) (H24年度)	約7,300万人	約9,500万人	○
10	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	大規模地震の切迫性の高い観測強化地域、特定観測地域並びに東海・東南海・南海地震及び日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震の各地震防災対策推進地域内の港湾において、耐震強化岸壁の整備により、緊急物資等の供給が可能な人口	耐震強化岸壁の整備により、緊急物資等の供給が可能な人口を指標として設定。		地震発生時の切迫性が特に高い地域等を優先的に整備することによって、緊急物資を供給できる人口を増加させることとし、港湾の位置、整備状況等を考慮しつつ、目標を設定。	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→約2,700万人 (H19年度) (H24年度)	約2,640万人	約2,950万人	◎

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
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 (2)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 ③災害時の緊急輸送のバックアップ機能の強化、円滑な交通の確保のための対策 <b>&lt;災害時の緊急輸送のバックアップ機能強化や円滑な交通確保に関する指標&gt;</b>				
11	道路による都市間速達性の確保率※ (※主要都市等を含む都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合) ※主要都市等:都道府県庁所在地、人口10万人以上の都市その他の生活圏中心都市等	主要都市等※を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合		公表している今後の高規格幹線道路の供用予定等により都市間連絡速度の改善が見込める都市間リンクをもとに設定。
12	航路標識の自立型電源導入率	航路標識のうち、電源として太陽光発電等を導入している標識数	航路標識の電源に商用電源を使用している箇所は、台風等の自然災害発生時に停電する可能性が高いことから、標識機能を維持するため自立型電源を整備する。	航路標識用電源に停電の影響を受けない太陽光発電等を導入する割合
13	信号機電源付加装置の整備台数	平成28年度末までに整備する信号機電源付加装置の台数	停電に起因する信号機の機能停止による道路交通の混乱を防止するため、予備電源として信号機に備え付ける信号機電源付加装置の整備台数	滅灯時においても最低限の機能を確保すべき信号機数から算出
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 (3)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 <b>&lt;地震に対応したソフト対策に関する指標&gt;</b>				
14	電子基準点の観測データの欠測率	本来、電子基準点で観測されるべき測位衛星のデータのうち、機器の故障や通信回線の不具合など電子基準点側の理由により利用者に提供できなかったデータの割合	電子基準点の観測データは、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、また各種測量の基礎となるものであるため、観測データの欠測が可能な限り少なくなるようにする。	現行の電子基準点はGPS衛星のみに対応しているが、複数の種類の衛星に対応することによりシステムが複雑化し、トラブルが増加することが懸念される。そこで、複雑化したシステムにおいても現行と同様の安定度を維持することを目標とする。
-	-	-	-	-
1-2大規模又は広域的な津波災害が想定される地域における津波対策及び人口・資産が集中する海面下に位置する地域等における高潮・侵食対策の強化 (1)海岸・河川堤防の整備等による津波・高潮・侵食被害の防止・軽減 ①東海・東南海・南海地震等による津波の発生が想定されている地域等における津波対策の推進 <b>&lt;地震の切迫性が高い地域等における津波対策に関する指標&gt;</b>				
4	【再掲】東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)	1-1(1)②を参照	1-1(1)②を参照	-
15	大規模地震に備えた自動化・遠隔操作化が未実施の水門・樋門等の対策実施率	東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域で津波の影響を受ける河川及び海岸において、自動化・遠隔操作化等が未対策で早急な対策を要する水門・樋門のうち、対策を実施した箇所の割合	左記の通り	(河川) ・平成28年度末までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定 ・なお、国管理分については、計画期間内に100%を目指す。  (海岸) 今後の整備見込みや常時閉鎖等の対策を勘案し、目標を設定。
16	大規模地震に伴う河川津波対策が未実施の河川堤防の対策実施率	東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域の河川の津波遡上区間において、想定される津波(いわゆるL1津波)に対する対策が必要と判断された河川堤防のうち、高さの確保及び耐震化を実施した区間の割合	左記の通り	・平成28年度末までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定 ・なお、国管理分については、計画期間内に100%を目指す。

現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)			
-	-	46% (H22年度末)	約50%	新
-	-	82%	86%	新
-	-	約4,400台 (H22年度末)	約6,400台	新
-	-	0.5%未満 (H22年度末)	0.5%未満	新
基盤地図情報の整備率	78% → 100% (H19年度) (H23年度)  93% (H22年度)	-	-	×
-	-	-	-	-
-	-	0%	約57%	新
-	-	0%	約75%	新

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
1-2大規模又は広域的な津波災害が想定される地域における津波対策及び人口・資産が集中する海面下に位置する地域等における高潮・侵食対策の強化 (1)海岸・河川堤防の整備等による津波・高潮・侵食被害の防止・軽減 ②高潮対策等の推進				
<人口・資産が集中する地域等における高潮対策等に関する指標>				
4	【再掲】東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)	1-1(1)②を参照	1-1(1)②を参照	-
17	侵食海岸において、現状の汀線防護が完了した割合	侵食対策が必要な海岸について、現状の汀線防護が完了した割合	左記の通り	事業実施箇所において、今後の整備見込みを勘案し、目標を設定。
1-2大規模又は広域的な津波災害が想定される地域における津波対策及び人口・資産が集中する海面下に位置する地域等における高潮・侵食対策の強化 (2)津波防災地域づくりによる津波対策等の推進				
<津波防災地域づくりによる津波対策等に関する指標>				
18	最大クラスの津波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	最大クラスの津波に対して人命を守る観点から緊急に警戒避難体制が必要な市町村のうち、津波ハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合	左記の通り	最大クラスの津波で人的被害が発生または発生することが懸念される市町村で、計画期間中に100%を目指すこととして設定
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 (1)大規模水害の未然の防止等				
<水害対策に関する指標>				
19	人口・資産集積地区等における中期的な目標に対する河川の整備率	背後地に人口・資産等が集積する地域や中枢・拠点機能を有する地域を流下する河川延長のうち、中期的な目標に相当する規模の洪水を安全に流下させることのできる河川延長の割合	左記の通り	平成28年度末までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定
20	過去10年間に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれのある家屋数	過去10年間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浸水のおそれのある戸数	左記の通り	・長期的には0戸を目指す ・平成28年度末までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定 ・なお、国管理分については、計画期間内に約9割の解消を目指す。
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 (2)水害に強い地域づくり				
<水害に強い地域づくりに関する指標>				
21	人口・資産集積地区等の流域貯留施設の貯留量	背後地に人口・資産等が集積する地域や中枢・拠点機能を有する地域において、流域の持つ保水・遊水機能を確保するための調節池、流域貯留施設等の整備により確保される貯留量	左記の通り	・平成28年度末までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定
22	下水道による都市浸水対策達成率	都市浸水対策を実施すべき区域のうち、下水道(雨水)整備による浸水対策が完了している区域の面積の割合	左記の通り	これまでの整備状況を勘案し目標設定

現行計画での指標	
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)
-	-
侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合	約20% → 約17% (H19年度) (H24年度) 約18% (H21年度)
ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合	(津波・高潮) 約6割 → 約8割 (H19年度) (H24年度) 約83% (H22年度)
中枢・拠点機能をもつ地域で床上浸水の恐れがある戸数	約525万戸→約235万戸 (H19年度) (H24年度) 約410万戸 (H22年度)
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→約7.3万戸 (H19年度) (H24年度) 約12.3万戸 (H22年度)
-	-
-	-

現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比
		◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
-	-	-
約78%	約85%	○
0%	100%	○
【国管理区間】約72% 【県管理区間】約57%	【国管理区間】約76% 【県管理区間】約59%	○
約6.1万戸	約4.1万戸 (約3割解消)	◎
約27万m3	約50万m3	新
約53%	約60%	新

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方		
			指標	目標値	
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					
(3)水害及び大規模土砂災害に対するソフト施策と一体となった防災・減災対策の強化					
＜水害に係るソフト施策による減災に関する指標＞					
23	洪水	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合	浸水想定区域をその区域に含む市町村のうち、洪水ハザードマップを作成・公表し防災訓練を実施した市町村の率	左記の通り	洪水ハザードマップの作成・公表は水防法、防災訓練は災害対策基本法に位置づけられており、対象市町村での達成を目標とする。
	内水		過去10年間に床上浸水被害が発生した地区等を有する市区町村のうち、内水ハザードマップを作成・公表し防災訓練等を実施した市区町村の割合	左記の通り	都市機能が集積し浸水実績のある地区を有する市区町村、過去10年間に床上浸水被害が発生した地区を有する市区町村等全てで内水ハザードマップを作成・公表し、防災意識の高揚を図ることとして設定。
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					
(4)大規模土砂災害の未然防止					
＜土砂災害対策に関する指標＞					
24		社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率(重要交通網にかかる箇所、主要な災害時要援護者関連施設)	土砂災害のおそれのある社会経済活動に深刻な影響を及ぼす重要交通網にかかる箇所や、主要な災害時要援護者関連施設のうち、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業の実施箇所の割合	左記の通り	(重要交通網)直轄事業の実施計画や都道府県の社会資本総合整備計画を踏まえ設定(災害時要援護者関連施設)直轄事業の実施計画や都道府県の社会資本総合整備計画を踏まえ設定
25		道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率	H8防災総点検、H18防災点検等により災害のおそれのある箇所(要対策箇所)のうち幹線道路※における対策完了箇所数の割合 ※幹線道路:高速道路、直轄国道、補助国道		H22年度の要対策箇所の対策完了箇所数で推移するものとして設定
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					
(5)大規模土砂災害に対する警戒避難体制等の整備					
＜大規模土砂災害に係るソフト施策による減災に関する指標＞					
26		土砂災害防止法に基づくハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合	土砂災害警戒区域が指定された市町村のうち、土砂災害防止法に基づくハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合	左記の通り	土砂災害警戒区域が指定された市町村についてはハザードマップの作成・公表および防災訓練を実施することを目標に設定
27		リアルタイム火山砂防ハザードマップ整備率	火山活動による社会的影響が大きく、活動が活発な火山(29火山)のうち、火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山砂防ハザードマップを整備した火山の割合	左記の通り	今後5年間に対象全火山(29火山)で整備することを目標に設定
28		土砂災害警戒区域指定数	土砂災害警戒区域の指定数	左記の通り	平成19年度以降の実績の継続を目標に設定
29		大規模土砂移動検知システムによる監視カバー率	国土監視が必要な地域のうち、深層崩壊推定頻度が「特に高い」地域に対する大規模土砂移動検知システムにより監視できる面積の割合	左記の通り	深層崩壊推定頻度が「特に高い」地域を今後4年間でほぼカバーすることを目標に設定

現行計画での指標	
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)
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) 7%→100% (H19年度) (H24年度)  約30% (H22年度)
ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合	(内水) 約6%→100% (H19年度) (H24年度)  約14% (H22年度)
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→約3,500 (H19年度) (H24年度)  約2,550箇所 (H22年度)
-	-
ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合	(土砂) 16% → 100% (H19年度) (H24年度)  64% (H22年度)
リアルタイム火山ハザードマップ整備率	0% → 50% (H19年度) (H24年度)  34% (H22年度)
土砂災害特別警戒区域指定率	約34% → 約80% (H19年度) (H24年度)  約51% (H22年度)
-	-

現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
約5割 (精査中)	100%	◎
約15%	約100%	◎
(重要交通網)46%  (災害時要援護者関連施設)29%	約51%  約39%	○
54% (H22年度末)	68%	新
約45%	100%	○
約48%	100%	◎
約25万9千	約46万	○
0%	100%	新

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
1-4危機管理対策の強化による災害発生時のリスクの低減 (1)災害発生時における、早期復旧、二次災害防止のための対策の実施				
1-4危機管理対策の強化による災害発生時のリスクの低減 (2)災害発生時における、迅速な応急対応や活動支援のための準備				
<b>&lt;リエゾン協定の締結に関する指標&gt;</b>				
30	リエゾン協定締結率	国土交通省等とリエゾン協定を結んでいる全国の市町村の率 <small>※リエゾン協定：災害等により被害が発生又は発生する恐れがある場合において、適切な災害対処に資することを目的に、被災市区町村に「災害対策現地情報連絡員(リエゾン)」を派遣し、相互に必要な各種情報を交換することについて定めたもの。</small>	左記の通り	全市町村と締結
<b>&lt;事業継続に関する指標&gt;</b>				
31	下水道津波BCP策定率	東海・東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震が想定されている地域に位置し、沿岸域にある下水処理場のうち、津波を対象とした下水道BCPを策定した割合	左記の通り	東海・東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震が想定されている地域に位置し、沿岸域にある下水処理場全てにおいて、津波を対象とした下水道BCPを策定することとして設定。
18. 23. 26	【再掲】ハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合	【再掲】洪水	1-3(3)を参照	-
		【再掲】内水	1-3(3)を参照	-
		【再掲】最大クラスの津波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	1-2(2)を参照	-
		【再掲】土砂災害防止法に基づくハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合	1-3(5)を参照	-
32	大規模災害を想定した「地域ブロック広域訓練」の実施地域ブロック数、参加都道府県及び政令指定都市数	東日本大震災や東海・東南海・南海地震等の大規模災害を想定し、国の地方支分部局、地方公共団体、ライフライン・インフラ事業者等、マスコミ、関係団体等で構成する協議会等が主体となり、地域ブロックで毎年実施する「地域ブロック広域訓練」の実施ブロック数、参加都道府県及び政令指定都市数	左記の通り	地域ブロック：全ブロックで実施 都道府県：全都道府県と共同実施 政令指定都市：全政令都市と共同実施
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-

現行計画での指標	
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
高度な防災情報基盤を整備した水系の割合	約40% → 約70% (H19年度) (H24年度) 約73% (H22年度)
総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数	3 → 190 (H19年度) (H24年度) 56 (H22年度)

現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
-	-	-
約71%	100%	新
約6%	約100%	新
-	-	-
-	-	-
-	-	-
地域ブロック：1 都道府県：5 政令指定都市：2	地域ブロック：10 都道府県：47 政令指定都市：20	新
-	-	×
-	-	×

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
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				
(1)国際競争力の基盤整備				
①都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備				
<都市機能の高度化に関する指標>				
33	特定都市再生緊急整備地域における整備計画数	都市再生特別措置法19条の2に基づき、特定都市再生緊急整備地域において作成された整備計画の数	官民連携により整備計画を策定し、これに基づいて国際競争力の強化に資する都市開発プロジェクト推進及びインフラ整備等を推進することが、都市の国際競争力の強化を図る上で重要であるため。	11地域全て
<都市交通ネットワーク整備に関する指標>				
34	三大都市圏環状道路整備率	首都圏・中部圏・近畿圏の環状道路の計画延長(約1,200km)に占める供用延長の割合		公表している今後の環状道路の供用予定等により設定
35	都市鉄道ネットワークの充実により創出される利用者数	運輸政策審議会答申第18号、東北地方交通審議会平成11年答申、都市交通審議会第12号答申及び運輸政策審議会答申第10号に盛り込まれている路線のうち、現在整備中の路線(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線、仙台市東西線、福岡市七隈線、おおさか東線の計39.6km)が開業することにより創出される利用者数	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等によって都市内移動の円滑化を図る観点から、国として支援すべきものとする路線の整備により創出される利用者数を指標として設定。	都市鉄道ネットワークの充実による都市内移動の円滑化を示すものとして、現在整備中の路線が開業することにより創出される利用者数を目標値として設定。
36	東京圏鉄道における混雑率	東京圏における最も混雑した時間及び区間における混雑率	快適な鉄道輸送と、移動制約者にとっても優しい交通の実現を図る観点から混雑率に関する指標を設定。	運輸政策審議会第19号答申で目指すとされた大都市圏鉄道における混雑率のうち、東京圏における混雑率を目標値として設定。
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				
(1)国際競争力の基盤整備				
②国際交流拠点の機能拡充・強化				
<国際交流拠点の機能強化に関する指標>				
37	首都圏空港の発着容量	羽田、成田両空港の整備により見込まれる首都圏空港の発着容量の増加を目標とした。	首都圏空港においては、国土交通省成長戦略及び新成長戦略等に基づき、可能な限り容量制約(ボトルネック)がない環境を作り出すこととされており、発着容量を指標として設定した。	左記の取組みにより、羽田空港においては最短で平成25年度中に発着容量が44.7万回、成田空港においては最短で平成26年度中に30万回まで増加する見込みであり、当該数値を計画期間中における目標値とした。
38	国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率	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)の基準年における輸送コストに対する低減割合	国際海上コンテナターミナル及び国際物流ターミナルの整備による輸送コストの削減便益(事業評価時に算出)を算出し、平成28年度までの輸送コスト削減便益の合計が平成22年度の総輸送コストに対してどれだけの割合となるかを指標として設定。	現行計画と同程度の5%低減させることとして目標値を設定。
39	日本発着コンテナ貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率	日本発着のコンテナ貨物のうち釜山港等東アジア主要港で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の割合	国際コンテナ戦略港湾政策においては、欧米基幹コンテナ航路の日本への寄港の維持・拡大を図っているが、その政策目標の指標として、日本発着コンテナ貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率を、2015年までに現行の半分にするを設定している。	H20年において10%であるところ、H27年までにこの半分である5%を目標値として設定。

現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)			
-	-	3	11	新
三大都市圏環状道路整備率	53% → 69% (H19年度) (H24年度) 56% (H22年度)	56%	約75%	◎
-	-	-	615千人/日 (H32年度末)	新
-	-	166% (H22年度末)	主要区間の平均混雑率が150%以内、かつ全区間の混雑率が180%以内 (H27年度末)	新
国際航空ネットワークの強化割合	(首都圏) 49.6万回 (H17年度) → H17年度比約17万回増 (H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に) 61万回 (H22年度)	64万回	74.7万回	◎
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) H19年度比2.3%減 (H22年度) (速報値)	-	H22年度比約5%低減	◎
-	-	10% (H20年)	5% (H27年)	新

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
	-	-	-	-
	-	-	-	-
<b>&lt;国際交流拠点へのアクセス改善に関する指標&gt;</b>				
40	国際コンテナターミナルの出入管理情報システムの使用に必要なPSカード(Port Security カード)の普及率	出入管理情報システムを導入している重要国際埠頭施設におけるPSカードの普及率	国際コンテナターミナルにて、出入管理を確実かつ円滑に実施可能である者がどれだけ増加したかを把握するため、PSカード(Port Securityカード)のトラックドライバーへの普及率を指標として設定する。	PSカードによる物流効率化が最大限発揮されるために必要な普及率を目標値として設定。
41	国際コンテナ戦略港湾のうち、中韓主要港の港湾物流情報システムと相互連携している港湾数	国際コンテナ戦略港湾のうち、中韓主要港の港湾物流情報システムと相互連携している港湾数	北東アジアにおける物流サービスの能力と効率性を向上させることを目的としたNEAL-NET(北東アジア物流情報サービスネットワーク)の枠組みにおいて、日中韓3国間で港湾物流情報システムを連携することとしている。このため、国際コンテナ戦略港湾のうち、中韓主要港の港湾物流システムと相互連携している港の数を指標として設定。	H28年度までに国際コンテナ戦略港湾の各港における港湾物流情報システムを中韓主要港のシステムを相互連携させることとして目標値を設定
	-	-	-	-
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 (2)官民連携による海外プロジェクトの推進				
<b>&lt;海外プロジェクトの推進に関する指標&gt;</b>				
42	我が国建設企業の海外建設受注高	海外建設協会が、会員企業 48社を対象に、毎年度受注した海外建設工事(1件 1,000万円以上)について集計したもの	新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)において用いている指標を使用。	目標値については、最新の状況を踏まえて検討中。

現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)			
スーパー中核港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム	(港湾コスト低減率) H14年度比約13%低減(H18年度) →約3割低減(H22年度)  H14年度比2割弱低減(H20年度)  (リードタイム) 約2.1日 → 1日程度(H18年度)(H22年度)  1日程度(H20年度)	-	-	×
港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	0% → 概ね100%(H19年度)(H24年度)  87%(H22年度)	-	-	×
-	-	65%	95%	新
-	-	0港	5港	新
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	都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の空港の数 2空港 → 3空港(H19年度)(H22年度)  3空港(H22年度)	-	-	×
-	-	1兆3,503億円	検討中(H32年度)	新

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
2-2それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出すことによる地域の活力の維持・向上 (1)国際競争力のある観光地域の形成、美しい国土・地域づくりの推進 ①国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成				
＜観光立国推進基本計画で定められた目標(参考指標)＞				
参4	【参考指標】 国内における旅行消費額		(※)観光立国推進基本計画(平成24年3月30日閣議決定)において設定された目標	
参5	【参考指標】 日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数		(※)観光立国推進基本計画(平成24年3月30日閣議決定)において設定された目標	
2-2それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出すことによる地域の活力の維持・向上 (1)国際競争力のある観光地域の形成、美しい国土・地域づくりの推進 ②美しい国土・地域づくりの推進				
＜美しい国土・地域づくりに関する指標＞				
43	景観計画に基づき取組を進める地域の数	景観計画を策定・公表(告示)した景観行政団体(市区町村に限る)の数	国が、良好な景観形成を推進し、法に示す目的を達成するため、総合的に施策を策定し、実施する責務を有することを踏まえ、地方公共団体が良好な景観形成の推進をどれだけ実施しているかを示すアウトカム指標としている。	全国市区町村を対象にした景観計画策定意向調査において、平成24年3月1日時点で、平成28年度末までに景観計画を策定する意向があると回答した市区町村数を設定した。
8	【再掲】 市街地等の幹線道路の無電柱化率	1-1(2)②を参照	-	-
	-	-	-	-
2-2それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出すことによる地域の活力の維持・向上 (2)基幹となる交通・物流ネットワークの整備				
＜地域間交流の強化に関する指標＞				
11	【再掲】 道路による都市間速達性の確保率※ (※主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除した)60km/hが確保されている割合)	1-1(2)③を参照	-	-
44	信号制御の高度化による通過時間の短縮	平成28年度末までに実施した事業により短縮した通過時間	信号機の集中制御化やプログラム多段系統化等、交通安全施設等整備事業により短縮される通過時間	今後見込まれる各事業の整備基数に事業単位ごとの短縮時間効果を乗じて計算
＜物流の円滑化に関する指標＞				
38	【再掲】 国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率	2-1(1)②を参照	-	-
45	国内海上貨物輸送コスト低減率	国内海上貨物の輸送コストの基準年における輸送コストに対する低減割合	複合一貫輸送ターミナル及び国内物流ターミナルの整備による輸送コストの削減便益(事業評価時に算出)を算出し、平成28年度までの輸送コスト削減便益の合計が平成22年度の総輸送コストに対してどれだけの割合となるかを指標として設定。	現行計画と同程度の3%低減させることとして目標値を設定。

現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)			
【参考指標】 観光旅行消費額	24.4兆円 → 30兆円 (H17年度) (H22年度)  22.1兆円 (H21年度)	・25.5兆円 H21年 (2009年)	・30兆円 H28年 (2016年)	○
【参考指標】 日本人の国内観光旅行宿泊数	2.77泊 → 4泊 (H18年度) (H22年度)  2.56泊 (H21年度)	・2.12泊 H22年 (2010年)	・2.5泊 H28年 (2016年)	◎
景観計画に基づき取組を進める地域の数	92 → 500 (H19年度) (H24年度)  267団体 (H22年度)	315団体	550団体	◎
-	-	-	-	-
都市再生整備計画の目標達成率	81.9% → 80%以上 (H19年度) (毎年度)  83.2% (H22年度)	-	-	×
-	-	-	-	-
信号制御の高度化による通過時間の短縮	約2.2億人時間/年短縮 (H24年度末)  約1.0億人時間/年短縮 (H22年度末)	-	H28年度末までに対策実施箇所において約9千万人時間/年短縮	◎
-	-	-	-	-
国内海上貨物輸送コスト低減率	H19年度比約3%減 (H24年度)  H19年度比1.1%減 (H22年度) (速報値)	-	H22年度比約3%低減	◎

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方		現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
			指標	目標値	内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)			
	-	-	-	-	地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	約280万TEU→約340万TEU (H18年) (H24年)  約250万TEU (H21年)	-	-	×
	-	-	-	-	(再掲) 国内航空ネットワークの強化割合	(首都圏) 49.6万回 → H17年度比 (H17年度) 約17万回増 (H22年度以降、 安全性を確保した上で段階的に)  61万回 (H22年度)	-	-	-
	-	-	-	-	ETC利用率	76% → 85% (H19年度) (H24年度)  88% (H22年度)	-	-	×
3-1 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしのモデルの形成と国内外への普及・展開									
(1) 都市における暮らしの低炭素化									
<低炭素化の促進に関する指標>									
46	公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合	集約型都市構造を目指す都市において、自動車に過度に依存することなく移動できる環境を創出するため、都市交通施策や土地利用誘導、面的な市街地整備等のまちづくりに取り組む。 <分母>市域内人口 <分子>公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口	都市規模の異なる3都市圏毎に、公共交通の利便性の高いエリア内に居住する人口割合を指標として設定。データ元を住民基本台帳ベースに修正。(現行計画では国勢調査ベース)  ※公共交通の利便性の高いエリアは、以下の圏域に含まれるエリアとなる ・鉄道駅圏: オフピーク時に、片道運行間隔20分以下の駅を中心とする半径1km圏内 ・路面電車・新交通システム駅圏: オフピーク時に、片道運行間隔20分以下の駅・電停を中心とする半径500m圏内 ・バス路線沿線圏: オフピーク時に、片道運行間隔15分以下のバス路線から沿線300m圏内	・三大都市圏については、この6カ年を見ても現状維持。すでに公共交通利用圏が多くを占め指標自体も85.8%と高いことから、現状維持で目標を設定。 ・地方中枢都市圏については、この6カ年で0.3%の伸び。今後も公共交通利用圏への居住を誘導するため、年0.1%をトレンドで目標を設定。 ・地方都市圏については、この6カ年で0.7%の減少。減少を食い止め、現状維持となるよう目標を設定。	まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率	0% → 約11% (H19年度) (H24年度)  0% (H19年度)	三大都市圏 85.8% 地方中枢都市圏 69.1% 地方都市圏 33.0% (H22年度末)	三大都市圏 85.8% 地方中枢都市圏 69.5% 地方都市圏 33.0%	○
47	都市緑化等による温室効果ガス吸収量	都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等における緑化、建築物の屋上等の新たな緑化空間の創出等による温室効果ガス吸収量	本指標は、前回の社会資本整備重点計画では参考指標として掲載されていたが、同計画の見直しに伴い、「都市緑化等を通じた温室効果ガス吸収源対策」が重点目標に盛り込まれたため、正式な指標として設定したものである。なお、本指標は京都議定書目標達成計画に示されている。	京都議定書目標達成計画にある都市緑化等の推進による吸収量(年74万t-CO2)の達成状況を踏まえ、これを今後も推進していくことが望ましいとして設定する。	-	-	105万t/年 (H22年度末)	107万t/年	新
48	下水汚泥エネルギー化率	下水汚泥中の有機物のうち、消化ガス発電や固形燃料化等エネルギー利用された割合	左記の通り	消化ガスについては、消化槽から発生する消化ガスを全て有効利用する。また、固形燃料化施設については現在のトレンドから年間1基ずつ導入されると想定。	-	-	約13% (H22年度末)	約29%	新
49	下水道に係る温室効果ガス排出削減	下水道における省エネ・創エネ対策及び下水汚泥焼却の高度化による温室効果ガス排出削減量	左記の通り	消化ガス発電や固形燃料化等によって下水汚泥エネルギー化率が29%まで進展するとともに、焼却炉の高温焼却化率100%を達成する等と想定して目標を設定。	京都議定書目標達成計画 (H17年4月28日閣議決定 (H20年3月28日全部改訂)) で定められた2010年度の排出削減見込量等	下水道に係る温室効果ガス排出削減: 約216万t-CO2 (H24年度)  129万t-CO2/年 (H21年度)	約129万t-CO2/年 (H21年度末)	約246万t-CO2/年	◎

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
3-1 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしのモデルの形成と国内外への普及・展開 (2) 人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制 ＜渋滞対策に関する指標＞				
50	信号制御の高度化によるCO2の排出抑制	平成28年度末までに実施した事業により削減させたCO2の排出量	信号機の集中制御化やプログラム多段系統化等、交通安全施設等整備事業により抑制されるCO2排出量	今後見込まれる各事業の整備基数に事業単位ごとのCO2排出量抑制効果を乗じて計算
51	開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	踏切遮断による待ち時間がある場合と対策後の踏切通過に要する時間の差		今後予定される連続立体交差事業や道路の立体化により削減が見込まれる開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間により設定
3-2 少子・高齢化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 (1) 都市機能の集約化・街なか居住の推進、地域内の移動円滑化 ＜都市機能の集約化・公共交通の利便性向上に関する指標＞				
46	【再掲】公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合	3-1(1)を参照	-	-
	-	-	-	-
＜地域内の移動円滑化に関する指標＞				
35	【再掲】都市鉄道ネットワークの充実により創出される利用者数	2-1(1)①を参照	-	-
52	都市計画道路(幹線街路)の整備率	都市計画道路(幹線街路)の計画延長に対する完成延長の割合	都市計画道路(幹線街路)の計画延長を分母とし、完成している延長を分子とし、割合を示す。	これまでの都市計画道路(幹線街路)の整備率の実態を基に、予算状況を踏まえ目標値を設定。
36	【再掲】東京圏鉄道における混雑率	2-1(1)①を参照	-	-

現行計画での指標	
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)
-	-
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))  約129万人・時/日 (H22年度)
-	-
主要な拠点地域への都市機能集積率	約4% → 前年度比+0%以上 (H19年度) (毎年度)  約4% (H21年度)
-	-
-	-
-	-

現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
-	H28年度末までに約18万t-CO2/年を抑制	新
128万人・時/日	121万人・時/日	◎
-	-	-
-	-	×
-	-	-
59% (H21年度末)	63%	新
-	-	-

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方		現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除		
			指標	目標値	内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)					
3-2 少子・高齢化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											
(2) 公共施設等のバリアフリー化											
① 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に関する指標＞											
53	公共施設等のバリアフリー化率	一定の旅客施設のバリアフリー化率	1日あたりの平均的な利用客数が3,000人以上である全ての旅客施設(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)のうち、①段差解消、②視覚障害者誘導用ブロックの整備、③障害者対応型便所の設置がバリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準に適合するように行われているものの割合。	バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(以下「基本方針」)の目標に基づいて設定。なお、平成23年3月に基本方針における目標の対象とする旅客施設の範囲を利用者数5,000人以上/日から3,000人以上/日へ拡大。	左記の通り。	段差解消をした旅客施設の割合	67.5% → 100% (H19年度) (H22年度) 85.5% (H22年度)	段差解消率: 78%	段差解消率: 約100%	○	
		特定道路におけるバリアフリー化率	バリアフリー法に規定する特定道路(※)のうち、道路移動等円滑化基準を満たす道路の割合。 ※ 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(延長約1,700km)		バリアフリー法に基づく基本方針に従い設定	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% → 100% (H19年度) (H22年度) 97.1% (H22年度)	障害者対応型便所の設置率: 75% (H22年度末)	障害者対応型便所の設置率: 約100% (H32年度末)	× (公共施設等のバリアフリー化に統合)	
		【再掲】市街地等の幹線道路の無電柱化率	1-1(2)②を参照	-	-	-	-	-	-	-	-
		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	平成28年度末における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の割合	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)に基づく基本構想において設定されてい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ける、当該経路上に存在する道路横断箇所のうち、信号機、道路標識等がバリアフリー化されたものの割合	「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年3月31日国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第1号)における目標から算出	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% → 100% (H19年度) (H24年度) 96% (H22年度)	約98%	100%	× (公共施設等のバリアフリー化に統合)	
		都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率	特定公園施設(バリアフリー法に基づき、同法政令で定める移動等円滑化が必要な公園施設)である園路及び広場、駐車場、便所が設置された都市公園のうち、各施設がバリアフリー法に基づく都市公園移動等円滑化基準に適合した都市公園の割合	本指標は基本方針の目標に基づいて設定 基本方針における都市公園の目標の対象は、園路及び広場だけでなく、駐車場及び便所も含まれているため、重点目標の指標も同様に設定したもの。	基本方針の目標に基づいて設定。 なお、当該基本方針の目標は従来のトレンドに基づいて設定した。	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% → 約5割 (H19年度) (H24年度) 約47% (H22年度)	園路及び広場: 47% 駐車場: 39% 便所: 32% (H22年度末)	園路及び広場: 約60% 駐車場: 約60% 便所: 約45% (H32年度末)	× (公共施設等のバリアフリー化に統合)	
		特定路外駐車場のバリアフリー化率	特定路外駐車場(駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場)のうち、バリアフリー法に基づく路外駐車場移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の割合	本指標は基本方針の目標に基づいて設定	基本方針の目標に基づいて設定。 なお、当該基本方針の目標は従来のトレンドに基づいて設定した。	バリアフリー化された路外駐車場の割合	33% → 約50% (H19年度) (H24年度) 45% (H22年度)	45% (H22年度末)	約70% (H32年度末)	× (公共施設等のバリアフリー化に統合)	
		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	床面積2,000㎡以上の特別特定建築物(病院、劇場、ホテル、老人ホーム等の不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物)の総ストック数のうち、バリアフリー法に基づく建築物移動等円滑化基準に適合するものの割合	本指標は基本方針の目標に基づいて設定	基本方針の目標に基づいて設定。 なお、当該基本方針の目標は従来のトレンドに基づいて設定した。	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% → 約5割 (H19年度) (H22年度) 48% (H22年度)	48% (H22年度末)	約60% (H32年度末)	× (公共施設等のバリアフリー化に統合)	

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
3-2 少子・高齢化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 (2) 公共施設等のバリアフリー化 ② 車両等のバリアフリー化				
＜車両等のバリアフリーに関する指標＞				
54	車両等のバリアフリー化率	車両等のうち、バリアフリー化が公共交通移動等円滑化基準に適合するように行われているものの割合等 ① 鉄軌道車両のバリアフリー化率 ② バス車両(適用除外認定車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率 ③ 適用除外認定を受けたバス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率 ④ 福祉タクシーの導入台数 ⑤ 旅客船のバリアフリー化率 ⑥ 航空機のバリアフリー化率	基本方針の目標に基づいて設定。車両等についても旅客施設と一体的にバリアフリー化を実施する必要	左記の通り
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
3-2 少子・高齢化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 (2) 公共施設等のバリアフリー化 ③ 住宅のバリアフリー化				
＜住宅のバリアフリーに関する指標(参考指標)＞				
参6	【参考指標】 高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率 ・一定のバリアフリー化: 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: 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 (※) 住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)において設定された指標	高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のうち、一定又は高度のバリアフリー化がなされた住宅の割合 ① 一定のバリアフリー化率(A/B) ② 高度のバリアフリー化率(a/B) ※A: 65歳以上の者が居住する住宅のうち一定のバリアフリー化がなされた住宅戸数 ※a: 65歳以上の者が居住する住宅のうち高度のバリアフリー化がなされた住宅戸数 ※B: 65歳以上の者が居住する住宅戸数 注 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「段差のない屋内」に該当。 注 高度のバリアフリー化とは「2箇所以上の手すり設置」「段差のない屋内」「車椅子が通行可能な廊下等の幅」のいずれにも該当	(※) 住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)において設定された指標	
参7	【参考指標】 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率 (※) 住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)において設定された指標	道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な共同住宅戸数を共同住宅の総戸数で除したものの(A/B) ※A: 道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な共同住宅戸数 B: 共同住宅の総戸数 ※A及びBはいずれも「居住世帯のある住宅」戸数	(※) 住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)において設定された指標	

現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎: 同一 ○: 修正・変更 新: 新規 ×: 削除
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)			
-	-	鉄軌道車両: 約70% ノンステップバス: 36% リフト付きバス又はスロープ付きバス: 3% 福祉タクシー: 12,256台 旅客船: 18% 航空機: 81% (H22年度末)	鉄軌道車両: 約70% ノンステップバス: 約70% リフト付きバス又はスロープ付きバス: 約25% 福祉タクシー: 約28,000台 旅客船: 約50% 航空機: 約90% (H32年度末)	新
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→約70,000ha (H19年度) (H24年度) 65,111ha (H22年度)	-	-	×
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→約50,000人 (H19年度) (H24年度) 49,251人 (H22年度)	-	-	×
【参考指標】 高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率	(一定のバリアフリー) 29% → 75% (H15年度) (H27年度) 36.9% (H20年) (高度のバリアフリー化) 6.7% → 25% (H15年度) (H27年度) 9.5% (H20年)	一定のバリアフリー化 37% (H20年度)	一定のバリアフリー化 75% (H32年度)	◎
【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	10% → 25% (H15年度) (H27年度) 16% (H20年)	16% (H20年度)	28% (H32年度)	◎

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
3-2 少子・高齢化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				
(3) 交通安全の確保				
① 道路交通				
< 道路交通の安全強化に関する指標 >				
55	道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率	事故危険箇所(※)のうち、交通事故対策が実施された箇所において抑止される死傷事故件数の割合 ※事故危険箇所とは、交通安全上の要対策箇所のうち、計画期間内(5年間)で対策完了予定の箇所として都道府県公安委員会と道路管理者が選定・公表する箇所		社会資本整備重点計画(H15～H19)における事故危険箇所対策では、事故抑止率約3割の目標を概ね達成していることから、引き続き対策を実施することとし、その目標値についても前回同様に設定。
56	通学路※の歩道整備率 ※交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条で指定された道路における通学路	交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条に基づき指定された道路における通学路のうち、歩道整備済(簡易整備を含む)の道路延長の割合		H22の実績をもとに、歩道設置のほか防護柵の設置やカラー舗装等即効性の高い対策も有効に活用し安全な歩行空間を早期に確保していくことを踏まえ目標値を設定
57	信号機の高度化等による死傷事故の抑止件数	平成28年度末までに実施した事業による死傷事故の抑止件数	信号機の集中制御化やプログラム多段系統化等、交通安全施設等整備事業により抑止される交通死傷事故件数	今後見込まれる各事業の整備基数に事業単位ごとの交通死傷事故抑止効果に乗じて計算
	-	-	-	-
3-2 少子・高齢化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				
(3) 交通安全の確保				
② 鉄道				
< 鉄道の安全強化に関する指標 >				
58	鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率	対象曲線部等(※)における速度制限機能付きATS等の整備率 ※脱線のおそれのある曲線部等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区又は運転速度が100km/hを超える車両が走行する線区の施設	JR西日本福知山線列車脱線事故(平成17年4月25日)を受け、重大な列車事故を未然に防止するため、省令により整備を義務づけているものである。	平成28年6月末までに100%の整備を義務づけているものである。
59	鉄道の対象車両における安全装置の整備率	対象車両(※)における運転士異常時列車停止装置の整備率 ※同一の運転台に1人の乗務員が乗務することを前提としている車両等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区を走行する車両又は運転速度が100km/hを超える車両	JR西日本福知山線列車脱線事故(平成17年4月25日)を受け、重大な列車事故を未然に防止するため、省令により整備を義務づけているものである。	平成28年6月末までに100%の整備を義務づけているものである。
		対象車両(※)における運転状況記録装置の整備率 ※同一の運転台に1人の乗務員が乗務することを前提としている車両等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区を走行する車両又は運転速度が100km/hを超える車両	JR西日本福知山線列車脱線事故(平成17年4月25日)を受け、重大な列車事故を未然に防止するため、省令により整備を義務づけているものである。	平成28年6月末までに100%の整備を義務づけているものである。

現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)			
-	-	-	約3割抑止	新
-	-	51% (H22年度末)	約6割	新
-	-	-	H28年度末までに約3万5千件/年を抑止	新
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)) 約97件/億台キロ(H22年暫定値)	-	-	×
-	-	73% (H22年度末)	100% (H28年6月末)	新
-	-	90% (H22年度末)	100% (H28年6月末)	新
-	-	75% (H22年度末)	100% (H28年6月末)	

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
3-2 少子・高齢化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				
(3) 交通安全の確保				
③ 海上交通				
＜海上交通の安全強化に関する指標＞				
60	ふくそう海域における航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生数	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の閉塞、多数の死傷者の発生、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼすなどの社会的影響が著しい海難の発生数 (注)ふくそう海域:東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全法又は港則法の適用海域に限る。)	ふくそう海域において、航路閉塞、多数の死傷者、社会経済活動に甚大な影響を及ぼすなどの社会的影響が著しい海難を防止する。	ふくそう海域で発生する大規模海難の件数
-	-	-	-	-
3-2 少子・高齢化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				
(4) 健康で快適に暮らせる生活環境の確保				
＜公衆衛生の向上に関する指標＞				
61	汚水処理人口普及率	汚水処理施設(下水道、農業集落排水施設、浄化槽等)が普及している人口の割合	左記の通り	下水道、農業集落排水施設、浄化槽等各汚水処理施設に係る整備目標値を重ね合わせて、目標値を設定。
＜良好な都市環境の形成に関する指標＞				
62	都市域における水と緑の公的空間確保量	都市域における自然的環境を主たる構成要素とする空間であり、制度的に持続性が担保されている空間の確保量	当該指標は、従来から都市公園、緑地、道路、河川等の各事業分野における数値を積み上げて算出しているが、現在検討されている社会資本整備重点計画見直し全体の中で事業・施策の連携がより求められているため、事業分野の追加を検討しているところ。また、従来の事業分野についても必要に応じて数値の算出方法を見直している。	各事業分野の実績値をとりまとめ、全体のトレンドを踏まえた上で一つの目標値を設定予定。
-	-	-	-	-

現行計画での指標	
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)
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	0 (H19) → 毎年度ゼロを維持 0 (H20年度) 1 (H21年度) 0 (H22年度) 0 (H23年度)
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)】 1.1件/100万発着回数 (H18～22年度平均)
汚水処理人口普及率	約84% → 約93% (H19年度) (H24年度) 約86% (H21年度)
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) H19年度比約2%増 (H21年度)
歩いていける身近なみどりのネットワーク率	約66% → 約7割 (H19年度) (H24年度) 約67% (H21年度)

現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
0 (H23年度)	0 (計画期間中毎年度)	◎
-	-	×
約87% (H22年度末) ※岩手県、宮城県、福島県を除く	約95%	◎
13.1㎡/人 (暫定値)	14.0㎡/人 (精査中)	○
-	-	×

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方	
			指標	目標値
3-3失われつつある自然環境の保全・再生				
(1)生物多様性の保全				
<良好な自然環境の保全・再生・創出に関する指標>				
63	特に重要な水系における湿地の再生の割合	生態系の保全・再生の観点等から特に重要な水系において、河川整備により再生された湿地の面積の割合	左記の通り	特に重要な水系においては、過去に開発等で失われた湿地のうち、回復可能な面積の約5割まで再生。(現行は3割)
62	【再掲】都市域における水と緑の公的空間確保量	3-2(4)を参照	-	-
64	干潟の再生の割合	過去の開発等により失われた良好な自然環境である干潟の中で、回復可能な面積のうち復元・再生した割合	長期的に回復可能な面積の100%を復元・再生することを目標として、現行計画に続き、次期計画においても指標として設定。	計画期間中に、回復可能と見込まれる干潟から優先的に対策が必要な箇所を考慮して設定。
	-	-	-	-
3-3失われつつある自然環境の保全・再生				
(2)健全な水循環の再生				
<水質改善に関する指標>				
65	良好な水環境創出のための高度処理実施率	富栄養化の防止、水道水源の水質改善、水質環境基準の達成等、公共用水域の水質改善による良好な水環境創出に必要な高度処理を導入すべき処理場に係る区域内人口に対し、必要な高度処理が実施されている区域内人口の割合	左記の通り	地方公共団体の改築予定に合わせた着実な高度処理施設の整備予定及び運転条件の見直しによる高度処理化を勧奨し設定。
66	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	三大湾(東京湾、大阪湾、伊勢湾)において、水質改善等を図るため、深掘跡の埋め戻しや覆砂等の底質改善が必要な区域のうち、改善した割合	長期的に底質改善した割合を100%とすることを目標として、現行計画に続き、次期計画においても指標として設定。	計画期間中に、特に底質改善が必要とされる区域等、優先的に対策が必要な箇所を考慮して設定。
	-	-	-	-

現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除
内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)			
湿地・干潟の再生の割合	約2割 → 約3割 (H19年度) (H24年度) 約2割 (H22年度)	約3割	約5割	○
-	-	-	-	-
(再掲)湿地・干潟の再生の割合	約2割 → 約3割 (H19年度) (H24年度) 約2割 (H22年度)	約37.8%	約40%	○
水辺の再生の割合	約2割 → 約4割 (H19年度) (H24年度) 約26% (H21年度)	-	-	×
-	-	-	-	-
-	-	約33%	約43%	新
三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	約40% → 約45% (H19年度) (H24年度) 約43% (H22年度)	約46.2%	約50%	◎
河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率	(河川) 約71% → 約75% (H19年度) (H24年度) 約73% (H21年度) (湖沼) 約55% → 約59% (H19年度) (H24年度) 約55% (H21年度) (三大湾) 約71% → 約74% (H19年度) (H24年度) 閉鎖性海域 約73% (H21年度)	-	-	×

重点目標に関連する事業・施策の指標について(一覧表)

重点目標の項目	指標名	指標の内容	指標設定・目標値設定の考え方		現行計画での指標		現状値 (H23年度末)	目標値 (H28年度末)	現行指標との対比 ◎:同一 ○:修正・変更 新:新規 ×:削除	
			指標	目標値	内容	現行計画における指標の初期値→目標値 (直近の実績値)				
4 社会資本の適確な維持管理・更新を行う										
(1) 我が国の社会資本の実態把握と維持管理・更新費の推計										
(2) 施設の長寿命化によるトータルコストの縮減等										
＜社会資本の長寿命化・老朽化対策に関する指標＞										
67	長寿命化計画の策定率	主要な河川構造物の長寿命化計画策定率	長寿命化計画を作成している主要な河川構造物の割合	左記の通り	主要な河川構造物全てにおいて長寿命化計画作成を目標とする。	河川管理施設の長寿命化率	0% → 100% (H19年度) (H24年度) 約47% (H22年度)	約3%	100%	○
		下水道施設の長寿命化計画策定率	供用開始後30年を経過した下水道施設を管理している自治体における長寿命化計画を策定した割合	左記の通り	供用開始後30年を経過した下水道施設を管理している自治体全てにおいて、長寿命化計画を策定するとして設定。	下水道施設の長寿命化計画策定率	0% → 100% (H19年度) (H24年度) 約24% (H22年度)	約51%	約100%	
		全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	全国の15m以上の道路橋(約18万橋)について、長寿命化修繕計画※を策定している割合 ※ 長寿命化修繕計画とは、点検に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画(橋梁箇所数は、上下線が別々の場合は、それぞれ1箇所として勘定した数)		平成23年度末における長寿命化修繕計画策定率に対し、平成25年度末までに概ね達成し、平成28年度末までに全ての橋梁で長寿命化修繕計画を策定することを目標とする	全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	28% → 概ね100% (H19年度) (H24年度) 54% (H21年度)	75%	100%	
		海岸堤防等の老朽化調査実施率	東海、東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で、老朽化調査を実施し、対応方針の検討が実施された整備後概ね40年を経過した海岸堤防等の割合	左記の通り	平成28年度末までに全ての対象施設について老朽化調査、詳細点検、補修等の対策を実施することを目標として設定。	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 → 約6割 (H19年度) (H24年度) 約52% (H21年度)	約53%	約100%	
		公園施設の計画的維持管理の推進	都市基幹公園・大規模公園を有する地方公共団体のうち、公園施設長寿命化計画策定団体数を60%まで向上	一定規模(10ha)以上の公園を有する地方公共団体に限定。長寿命化計画を策定することにより、トータルコストの縮減が見込める団体とした。	平成23年度計画策定意向アンケート結果に基づいて、目標値を設定した。	-	-	16%	60%	
68	老朽化対策の実施率	長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率	長寿命化計画が策定された港湾施設について、計画に基づき、詳細点検、補修等の対策が実施された施設の割合	現行計画において、港湾施設の長寿命化計画を策定することとしており、策定された計画に基づき対策が実施された施設の割合を指標として設定。	平成28年度末までに対策を実施する必要がある施設について、全て対策を実施することを目標として設定。	港湾施設の長寿命化計画策定率	約2% → 約97% (H19年度) (H24年度) 約70% (H22年度)	6%	100%	○