

社会資本整備重点計画

目次

はじめに.....	1
第1章 社会資本整備事業を巡る現状とその対応.....	3
1. 基本的な考え方.....	3
2. 社会経済情勢の変化への対応.....	3
(1) 人口減少、少子・高齢化への対応.....	3
(2) 厳しい財政状況への対応.....	4
(3) グローバルな競争の進展等への対応.....	4
3. 災害リスクの高まり・顕在化への対応.....	4
(1) 気候変動をはじめとする災害リスクの高まり.....	4
(2) 東日本大震災を教訓とした防災・減災対策と低炭素・循環型社会の構築.....	4
第2章 社会資本整備のあるべき姿.....	6
1. 中長期的政策課題及びそれに対応する事業・施策（プログラム）の整理.....	6
2. 各プログラムの内容.....	8
第3章 計画期間における重点目標と事業の概要.....	57
1. 「選択と集中」の基準.....	57
2. 計画期間中の重点目標及びその達成のために実施すべき事業・施策の概要.....	59
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.....	60
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.....	70
重点目標3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する.....	75
重点目標4 社会資本の適確な維持管理・更新を行う.....	84
第4章 計画の実効性を確保する方策.....	86
おわりに.....	90

はじめに

社会資本整備重点計画(以下「重点計画」という。)は、国民生活・経済社会・産業活動の基盤を形成する社会資本について、計画期間中、どのような視点に立ち、どのような事業・施策に重点をおくのかといった「整備の方向性」を明確にし、その方向性を踏まえて、社会資本整備に関する「政策目標」とその実現によって国民が享受する「成果」を示すとともに、「限られた財源の中で効果的かつ効率的に社会資本整備を実施するための取組」を明らかにするものであり、平成15年度から平成19年度の第一期計画に引き続き、平成20年度から平成24年度を計画期間とする現行の重点計画が進行中である。

しかし、人口減少、少子・高齢化社会の到来や厳しい財政状況などの社会経済情勢の変化や、災害リスクの増大・顕在化等を踏まえ、国民にとって真に必要な社会資本整備を、効果的、効率的に進めることが一層求められており、こうした状況の中で、平成22年5月、国土交通省成長戦略会議において、社会資本整備を含む国土交通省の政策について、「選択と集中」、「民間の知恵と資金の活用」など、旧来のメカニズムを大きく転換するべきとの提言がなされた。なお、「選択と集中」については、行政刷新会議の提言型政策仕分け(平成23年11月)においても、その考え方を厳格に進めるべきとの提言がなされた。

さらに、平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、社会資本整備の最も重要な使命が「国民の命と暮らしを守る」であることを改めて強く認識させる契機となった。「防災対策」に加えて、低頻度で大規模な災害に備え、ハード・ソフト施策の適切な組合せによる「減災対策」の重要性が認識され、「津波防災地域づくり」などの新しい政策展開につながった。また、原子力発電施設の事故を契機として、低炭素・循環型社会の実現についてもその重要性が改めて認識されている。これらの『持続可能で活力ある国土・地域づくり』という考え方は、「日本再生戦略」(平成24年7月閣議決定)の項目としても掲げられたところである。

今後の社会資本整備については、こうした昨今の大きな変化を踏まえ、国民にとって真に必要な社会資本整備を戦略的に進めることが必要であり、そのために、社会資本整備を進める上での指針となる現行の重点計画を、早期かつ抜本的に見直すことが求められていることから、平成24年度を初年度とし、平成28年度までを計画期間とする新しい重点計画を策定するものである。

新しい重点計画においては、これまでの重点計画における課題を踏まえ、特に以下の点について、見直しを行った。

一点目は、『ソフトも含めた事業・施策間の連携の徹底』である。効率的に政策目標の達成を図るためには、様々な分野の事業・施策を連携して実施していくことが重要であることから、本計画では、従来の計画と異なり、事業・施策の整理を事業別ではなく、横断的な課題別に行うこととし、それぞれの事業・施策間の連携についても、ハード施策の間の連携はもとより、ハード施策とソフト施策間の連携、多様な主体の協働等、施策ツールを組み合わせることが重要であるため、それらを踏まえて実施すべき事業・施策の概要を整理した。

二点目は、『中長期的な社会資本整備のあるべき姿の提示』である。重点計画で定めるべき「計画期間における重点目標」や「事業・施策の概要」を検討するに当たっては、まず社会資本整備の全体像を総合的に明らかにする必要があるという考えに立ち、計画期間より長期の横断的な政策目標を設定した上で、同じ政策目標を共有する事業・施策の集合体(以下、この計画において「プ

プログラム」と称する。)を整理した。

三点目は、『「選択と集中」の基準の提示』である。中長期的な社会資本整備のあるべき姿を示す「プログラム」のうち、計画期間中において戦略的、重点的に実施すべき事業・施策を明らかにするため、「選択と集中」の基準を明示し、これをもとにして計画期間中の重点目標と、事業・施策の概要を整理した。

四点目は、『指標の見直し』である。重点目標の主な事項のうち、新たな政策課題に対応し今後の施策の方向性を示すため、その達成状況を定量的に測定するための新しい指標を設定した。加えて、計画が目指すところを明確に示すため、よりわかりやすい指標の設定に努めた。なお、指標の設定により、歳出が固定化・硬直化されるものではない。

この計画については、内容の充実とともに、計画の実効性を確保するための方策を明確にしておくことが重要であり、重点計画のフォローアップなどの新たな施策についても盛り込むこととした。特に、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会(以下「計画部会」という。)による重点計画のフォローアップについては、計画期間における重点目標において示した指標の進捗状況を把握するとともに、指標を定めていない事業・施策についても実施状況を可能な限り客観的に把握することにより、政策上の課題を抽出し、計画の改善検討を行おうとするものである。

これらの見直しにより、新しい重点計画において社会資本整備のもたらす効果をできるかぎりわかりやすく示すとともに、真に必要な社会資本の整備や維持管理を、効果的、効率的に進めていくに当たっての基本的な考えを提示することとする。

第1章 社会資本整備事業を巡る現状とその対応

1. 基本的な考え方

我が国は、人口減少社会に入っており、諸外国が経験していない速さで少子・高齢化が進む中で、国・地方ともに厳しい財政状況にある。加えて、経済のグローバル化の進展に伴う競争の激化など我が国を取り巻く社会経済情勢は刻一刻と変化し、日々その深刻さを増している。

一方で、我が国の国土は、極めて多種の自然災害が多発する自然条件下に位置しており、これまでも幾度となく甚大な自然災害を被ってきた。加えて、地球温暖化に伴う気候変動により、災害リスクは高まっている。

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、そうした厳しい状況の中で起きた危機であり、被害の規模、態様において、未曾有の大災害となった。我々は、国の総力を挙げて、東日本大震災からの復旧、復興に取り組まなければならない。また、このような惨禍が二度と起こらないよう、この度の震災を教訓として、大規模災害にも備えていかななければならない。さらに、同時に発生した原子力発電施設の事故により、省エネルギー化の推進や再生可能エネルギーの導入等を進め、低炭素・循環型社会を構築していく必要性も再認識されたことを忘れてはならない。

こうした社会経済情勢・自然環境の変化や東日本大震災からの教訓を踏まえて、安全・安心な国民生活の確保、我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化、及び持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現のため、真に必要な社会資本整備を進めていくことが必要である。このような社会資本整備を進めるに当たっては、

- ① ハード施策事業間の連携や、ハード施策とソフト施策との連携により、社会資本整備の効果を高めること
- ② 国や地方公共団体だけでなく、企業、NPO等多様な主体が協働すること
- ③ 厳しい財政状況を踏まえ、戦略的・重点的な事業実施を行うこと

が求められる。

なお、国土形成計画等において示される、国土像の方向性や地域戦略などを踏まえて社会資本整備のあるべき姿を定め、それに基づき事業・施策を推進していく。

2. 社会経済情勢の変化への対応

(1) 人口減少、少子・高齢化への対応

日本の総人口は、2060年には8,674万人となり、2010年の1億2,806万人に比べ約4,132万人減少(約32%)すると推計されている。65歳以上人口が増加する一方、生産年齢人口(15-64歳)、若年人口(0-14歳)は減少し、その結果、高齢化率(総人口に占める65歳以上人口の比率)はおよそ23%から40%へと高まる。

人口減少、少子・高齢化が進むと、コミュニティの維持が困難となるほか、生産年齢人口の減少を通じた成長の鈍化、福祉等の費用増大を通じた財政の悪化等が懸念される。

特に高齢化の進行はかつてない速度であり、我が国は世界のどの国もこれまで経験したことがない高齢社会を迎えている。これに少子化、人口減少が結び付き、今後、人口構造や消費・生産構造の変化や地域活力の衰退等、我が国の社会経済に深刻な状況をもたらすと考えられる。

このような人口・社会構造の変化に対応した社会資本整備を進めていくことが必要である。

(2) 厳しい財政状況への対応

我が国の財政状況は近年厳しさを増している。平成元年度には国・地方公共団体あわせて約250兆円であった長期債務残高は、平成20年度には約770兆円、平成22年度には約860兆円となっており、長期債務残高の額が急速に増加している。日本の国・地方公共団体を合わせた政府の債務残高は、対GDP比で約1.8倍となっており、他の先進諸国と比較して大幅に高い。

このような状況のもと、公共事業費は減少し続けており、徹底的な効率化を図りながら、真に必要な社会資本の整備を戦略的に推進することが重要である。

(3) グローバルな競争の進展等への対応

東日本大震災による産業インフラの破壊、電力制約や日本ブランドへの信頼性の動揺は、我が国での生産活動や、海外とのヒト・モノ・カネの流れに大きな影響を及ぼしている。加えて、円高の進行、新興国の企業の急速な成長や国を挙げての立地競争等により、産業立地としての日本の魅力の低下は深刻な状況にあり、我が国はかつてない産業空洞化の危機に瀕している。

国内産業の空洞化の防止、国際競争力の強化のため、社会資本整備の役割を再認識する必要がある。

3. 災害リスクの高まり・顕在化への対応

(1) 気候変動をはじめとする災害リスクの高まり

世界中で自然災害の発生件数、被災者数は増加傾向にあり、1970年代に比べると、最近の10年間は、発生件数、被災者数で約3倍に増加している。また、今世紀に入ってから、スマトラ島沖地震、米国のハリケーン・カトリーナ、タイの洪水等で甚大な被害が発生している。

さらに、地球温暖化とそれに伴う影響については、IPCC(気候変動に関する政府間パネル)第4次評価報告書に記載されているように、地球温暖化による気候変動やそれに伴う海面上昇、豪雨や台風の強度の一層の増大等、過去の統計や経験が通用しなくなる事態が生じることも想定されており、大規模災害がひとたび発生すれば、多くの国民の生命・財産を失うおそれがあるほか、国家機能の麻痺や国際競争力の低下等をもたらす可能性があることから、地球温暖化への適応策を講じていく必要がある。

(2) 東日本大震災を教訓とした防災・減災対策と低炭素・循環型社会の構築

東日本大震災は、我が国の観測史上最大のマグニチュード9.0という巨大な地震とそれによる津波に加え、原子力発電施設の事故も伴い、広域にわたって大規模な被害が発生するという未曾有の複合災害となった。

このため、被災地域における生活の再建及び活力ある日本の再生のため、まずは東日本大震災からの復旧、そして将来を見据えた復興へと取組を進めていかなければならない。

また、これまでの我が国の津波対策は、一定頻度の津波レベルを想定し、主に海岸堤防などのハードを中心とした対策を行ってきたが、今回の震災は、低頻度大規模災害への備えが大きな課題であることを突き付けた。我が国は災害の大きなリスクにさらされており、「災害には上限がない」こと、何よりも社会資本整備の最も重要な使命が「国民の命と暮らしを守る」ことにあるこ

とを、国民の多くが改めて認識したところである。特に、近い将来、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が懸念されていることから、これへの備えを強化・促進することが急務であり、今回の震災を教訓とした災害に強い国土・交通基盤を構築するため、それぞれの社会資本が持つ災害防止機能を効果的に連携・強化させるとともに、避難計画の策定、情報収集伝達体制の確保などのソフト対策等を組み合わせた複合的な防災・減災対策を全国的に進めていく必要がある。

東日本大震災では、供給網(サプライチェーン)の分断や交通機関の混乱が国内外の産業、経済に大きな影響を与えたが、平成7年の阪神・淡路大震災により明らかであったように、インフラの破壊が日本経済、国際競争力の低下にもつながりかねないことが改めて浮き彫りになった。また、大規模災害が生じた場合であっても国民の安全・安心を確保するためには、社会資本のネットワーク化を通じたバックアップ体制の強化を図り、代替性・多重性を確保することにより、国土・地域全体で支え合える体制を構築する等、災害に強いしなやかなシステムを持つ国土への再構築を図ることの重要性が再認識された。

加えて、地域社会の特性に応じたより効果的できめ細やかな防災体制を構築するため、企業やNPO等との連携による共助機能の強化、住民相互のコミュニケーションを通じた防災意識の向上などの取組を通じて社会・地域における人々の結び付きを強め、地域コミュニティの防災機能を維持・再生する取組を推進することが重要である。

さらに、原子力発電施設の事故により顕在化したエネルギー制約は、我が国のエネルギー需給バランスにかつてない危機をもたらした。電力不足等による成長下振れや産業の空洞化を防止し、国民生活の安定を図るためにも、省エネルギー化の推進や再生可能エネルギー導入等による低炭素・循環型社会の構築に向けた取組が必要である。

第2章 社会資本整備のあるべき姿

社会資本の整備・運営や効果は、長期間に渡るものであり、世代間の負担の問題に関わるものであることから、中長期的な社会資本整備の方向性を踏まえた上で、計画期間内に重点的に推進すべき事項を戦略的に定めていくことが重要である。

そこで、本計画においては、計画期間における重点目標や主な事業・施策を定める前提として、まず、社会資本整備の中長期的な方向性を整理することとする。

1. 中長期的な政策課題及びそれに対応する事業・施策（プログラム）の整理

国土交通行政、とりわけ社会資本整備が深く関わる政策分野は、「国土」、「生活」、「産業・活力」である。これらの政策分野に対して、それぞれの分野で最も基本的な課題は何か、大きな外部環境の変化に対して取り組むべき課題は何か、新たな価値を創造するために取り組むべき課題は何か、という3つの視点から俯瞰することにより、以下のとおり今後の中長期的な社会資本整備に関する9つの政策課題を設定する。その上で、これらの課題を解決するための事業・施策の集合体を、横断的な政策目標を共有する18のプログラムとして整理する。

3つの視点、9つの政策課題、18のプログラムの内容は以下のとおりである。

視点1 安全・安心な生活、地域等の維持	
(政策課題) ①国土の保全 ②暮らしの安全の確保 ③地域の活性化	(プログラム) 1 災害に強い国土・地域づくりを進める 2 我が国の領土や領海、排他的経済水域等を保全する 3 陸・海・空の交通安全を確保する 4 広域的な移動や輸送がより効率的に円滑にできるようにし、都市・地域相互間での連携を促す 5 社会資本の維持管理・更新を計画的に推進するストック型社会へ転換する
視点2 国や地球規模の大きな環境変化、人口構造等の変化への対応	
(政策課題) ④地球環境問題への対応 ⑤急激な少子・高齢化への対処 ⑥人口減少への対処	(プログラム) 6 低炭素・循環型社会を構築する 7 健全な水循環を再生する 8 生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会を実現する 9 生活・経済機能が集約化された地域社会を構築する 10 日常生活において不可欠な移動が、より円滑に、快適にできるようにする 11 離島・半島・豪雪地域等の条件不利地域の自立的発展を図る

視点3 新たな成長や価値を創造する国家戦略・地域戦略の実現

(政策課題)

- ⑦快適な暮らしと環境の確保
- ⑧交流の促進、文化・産業振興
- ⑨国際競争力の確保

(プログラム)

- 12 健康で快適に暮らせる生活環境を確保する
- 13 良好なランドスケープを有する美しい国土・地域づくりを進める
- 14 国際交流拠点の機能を強化し、ネットワークを拡充する
- 15 大都市におけるインフラの機能の高度化を図り、産業・経済活動のグローバル化に対応する
- 16 我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業等が、世界市場で大きなプレゼンスを発揮する
- 17 個性的で魅力あふれる観光地域を作り上げ、国内外から観光客を惹きつける
- 18 社会資本整備に民間の知恵・資金を活用する

2. 各プログラムの内容

プログラム1. 災害に強い国土・地域づくりを進める

我が国の国土は、地震、津波、暴風、豪雨、地すべり、洪水、高潮、火山噴火、豪雪など極めて多種の自然災害が発生しやすい自然条件下に位置している。このような災害が発生しやすい自然条件下にあって、稠密な人口、高度化した土地利用等の社会的条件をあわせもつ我が国において、国土や国民の生命、身体、財産を災害から保護する「防災」は行政上最も重要な施策である。

平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震は、我が国の観測史上最大のマグニチュード9.0という巨大な地震と津波により、広域にわたって大規模な被害が発生するという未曾有の災害となった。この震災を踏まえ、「災害には上限がない」こと、最大規模の災害が発生した場合においても避難等により人命を守るという考え方で対策を講ずることの重要性が共有されつつある。

被災地において東日本大震災からの復旧、そして将来を見据えた復興へと取組を進めるとともに、災害への備えが必要な地域において、これまでのハード整備等による防災対策に加え、地域ごとの特性を踏まえ、既存の公共施設や民間施設も活用しながら、災害関連情報の集約・提供を含めた減災対策を推進し、ハード・ソフトの施策を柔軟に組み合わせた対策を一層進めていく。

○ 目標

災害による人的被害、経済被害を回避・軽減し、国民生活・経済社会活動への深刻なダメージを防ぐ。また、大規模災害発生時においても、広域的な救援活動、応急対策等を早期に展開し、被災による社会活動の停滞を最小化する。

〔水害〕

○ 現状と課題

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いる。例えば、時間降水量100mmを超える集中豪雨により中小河川では急激に水位が上昇し、大河川においても総降水量1,000mmを超える豪雨により越水・氾濫が発生し、また、沿岸部では台風による高潮・高波による越波被害を受けている。このように、我が国の国土は水害に対して脆弱であると言える。

これまで、洪水を安全に流下させるための河道の拡幅、築堤、放水路の整備や、洪水を一時的に貯留するダム、遊水池の整備等の治水対策を進めてきたことにより、治水安全度は着実に向上してきているが、依然として河川の整備状況は、大河川においては年超過確率¹1/30～1/40程度、中小河川においては年超過確率1/5～1/10程度の規模の洪水に対して約6割程度の進捗にとどまっている。また、防護が必要な海岸のうち、所要の安全水準を確保した海岸保全施設の整備は未だ十分ではなく、高潮、波浪等による被害は依然として多い。さらに、海岸侵食も発生しており、貴重な国土の喪失が懸念されている。

¹ 年超過確率:例えば、年超過確率1/30の規模の洪水とは、毎年、1年間にその規模を超える洪水が発生する確率が1/30(約3%)であることを示す。

また、大規模水害が発生した際に、避難・救援・復旧活動等を迅速かつ的確に実施できるよう、洪水予報、避難勧告等の警戒避難体制の整備、河川基盤情報の効率化・高度化の推進、ハザードマップの整備促進及び防災訓練の実施等も急務である。

○ 実施すべき事業・施策

洪水・高潮から人命、資産、地域の暮らしや社会経済活動等を守るため、河川・海岸堤防の整備状況や背後地の人口・資産の状況、災害の発生状況等を踏まえ、氾濫の防止や浸水被害の軽減に資する施設整備を着実に進めるとともに、施設整備の目標を超える外力に対して、また、施設整備の途上においては、本来施設で守ることとしている外力に対しても、人命・資産への被害を極力軽減する対策を充実させる。

(水害の未然防止及び再度災害防止)

洪水時の河川流量を安全に流下させ、洪水被害を未然に防ぐため、河道掘削や築堤等の河川改修を行うとともに、必要な洪水調節施設の整備・機能強化等の治水対策を進める。

また、人口が集中した区域で堤防が決壊すると甚大な被害が発生するおそれがある区間や、過去に被災歴があるなど浸透・侵食に対する安全度が低い区間において、ドレーンの設置、堤防の拡幅等による堤防強化を行う。

甚大な水害を受けた地域においては、同規模の洪水で再び被災することのないよう、河川の流下能力を向上させるため河道掘削や築堤等を実施するとともに、内水氾濫を防ぐため排水機場の整備等の対策を短期集中的に実施し、洪水への不安解消に努める。

(流域の特性等を踏まえた様々な水害対策)

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ピーク流量を減少させるため、流域貯留施設、浸透ます、透水性舗装、防災調整池等の雨水貯留浸透施設の整備を推進する。あわせて、内水氾濫による浸水を防除するため、都市に降った雨を集め河川等に流下させる雨水管や、豪雨時に都市内で水があふれないよう一時的に雨水を貯めておく雨水貯留管等の下水道施設の整備を推進する。

中心市街地等における地下街・地下鉄等の地下空間において浸水被害が発生した場合、停電による避難時の混乱等により人的被害が生じ、さらに、地下街と連結するビルでは電源施設などが浸水し、ビル全体の機能が麻痺する可能性があることから、危機管理体制の確立や浸水防止施設の設置などを推進する。

また、土地利用状況等により、連続した堤防の整備に比べて、効率的かつ効果的な場合には、輪中堤の整備等と災害危険区域の指定等による土地利用規制等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。

(ハード整備と一体となったソフト施策による安全の確保)

河川の氾濫前に住民が迅速かつ的確に避難できるよう、浸水範囲、浸水深等の浸水に関する情報や避難経路、避難場所等の避難に関する情報をわかりやすく記載した洪水ハザードマップの作成及びこれに基づく防災訓練を支援する。

また、必要な河川情報を分かりやすく確実に提供するため、雨量計、レーダ雨量計、水位計、監視カメラ、光ファイバー等の観測施設、観測されたデータを収集・処理・伝送するシステム、水位、流量、氾濫域等を予測提供するシステムなど、河川情報基盤を充実、高度化・効率化すると

ともに、地上デジタル放送により水位・雨量情報を提供することで、住民等の迅速かつ的確な避難判断や避難行動を支援する。

集中豪雨や局地的な大雨(いわゆるゲリラ豪雨)による水害や土砂災害等の増加に鑑み、局地的な雨量をリアルタイムに観測可能なXバンドMPレーダの整備を進める。

下流河道に対してより効果的に治水機能が発揮されるよう、ダム操作のルールの見直しや施設改良など既存施設の有効活用を推進する。

また、水防管理者及び河川管理者等との連携を強化すること等により、地域の水防力を強化する。さらに、激甚な水害が発生した場合には、水防法に新たに位置付けられた国土交通大臣による特定緊急水防活動の規定に基づき、国自ら緊急的な水防活動を行う。

(高潮からの防護による生命・財産の安全性の確保、被災の軽減)

沿岸域に広がる海面下に位置する地域等や、近年浸水被害が発生した地域を中心に、海岸・河川堤防の整備等による高潮対策を推進する。また、高潮ハザードマップの作成支援や津波・高潮防災ステーションの整備等により地域における危機管理能力を向上し、かつ、発災時の被害拡大防止のため防災体制の整備や浸水時にも機能する避難場所の確保、的確な避難誘導のための情報提供等を地域と協力しつつ推進する。

(河川・ダムの適切な維持管理、更新)

巡視、点検等により河川や水門・ダム等施設の状態を的確に監視し、監視結果に基づき、障害になっている樹木等の除去、損傷した施設等の補修等を着実に実施する。

また、老朽化施設の増大を踏まえ、予定の時間経過に基づく時間計画保全に加え、状態監視に基づく予防保全の導入を図りつつ、計画的に施設の長寿命化や更新を図っていく。そのために、的確な記録を蓄積するとともに、長寿命化に関する計画を策定し、適切な維持管理を行う。

〔地震〕

○ 現状と課題

我が国は、環太平洋地震帯に位置し、マグニチュード6.0以上の地震の約2割が日本で発生する(2000～2009年の統計)など、地震活動が活発な国である。また、今般の東北地方太平洋沖地震のような海溝型巨大地震である東海・東南海・南海の三連動地震や甚大な被害が想定される首都直下地震などの切迫性が指摘されている。

これまで、阪神・淡路大震災を契機として、住宅・建築物やインフラの耐震化が進められており、その耐震化率はそれぞれ住宅が約79%(平成20年時点)、多数の者が利用する建築物が約80%(平成20年時点)、道路が74%(平成21年時点)、鉄道(新幹線)が約100%(平成23年度末時点)、鉄道(在来線)が約96%(平成22年度末時点)、空港が57%(平成23年度末時点)、港湾が67%(平成23年度末時点)、下水道施設が31%(平成22年時点)となっている。²また、地震時

² 道路:緊急輸送道路上の橋梁

鉄道(新幹線):高架橋

鉄道(在来線):高架橋・地下トンネル(仙台地域、東京圏、東海圏、近畿・山陽圏のピーク時1時間当たり10本以上の線区を対象)

空港: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と総人口の割合

港湾:耐震強化岸壁(対象:港湾後背地域が一定規模の人口を有している港湾、地形要因により緊急物資の輸送等を海上輸送に依存せざるを得ない港湾、離島航路が就航しており震災時にも離島航路の維持が必要な港湾等)

下水道施設:防災拠点・避難地と終末処理場を結ぶ管きよのうち、耐震化もしくは計画的な減災対策が行われている割合

に地すべりや崩壊により大きな被害を生じるおそれのある盛土造成地は、全国に数多く存在すると考えられている。また、今般の東日本大震災においては、液状化によっても多くの宅地に被害が発生した。また、地震時等に著しく危険な密集市街地は全国で約6,000ha存在しており、その解消が課題となっている。

今般の東日本大震災においては、地震による公共土木施設への被害が多数発生しており、河川・海岸堤防等においても、液状化に伴う大規模な崩壊、沈下等の被害が発生している。海面下に位置する地域等では地震に伴う液状化等による堤防の崩壊、沈下等により、浸水被害が発生するおそれがあるため、河川・海岸堤防、水門・樋門等について、今後の地震の発生確率、背後地の人口、資産等により優先区間を定めて計画的に耐震・液状化対策を実施することが急務である。さらに、港湾についても、今般の震災で継続時間の長い地震動により液状化の被害が発生したことを踏まえ、岸壁等港湾施設の耐震性に関する技術的な検証が求められる。

○ 実施すべき事業・施策 (地盤や構造物の損壊の防止)

強い振動に伴う地盤や構造物の崩壊、損傷を防止するため、住宅、建築物、宅地、公共施設の耐震化を進める。

住宅・建築物については、地震発生時の倒壊等による被害の軽減を図るため、地方公共団体と連携して支援することにより、耐震診断、耐震改修、建替え等を促進する。

宅地については、大規模な盛土造成地について、変動予測調査により地震時に地すべりや崩壊のおそれのある区域を特定し、住民に対し広く情報提供を行うとともに、液状化対策を含めた総合的な宅地の耐震対策を推進する。

公共施設については、耐震性能の向上を引き続き進めていく。河川・海岸堤防、水門・樋門等については、地震によりその防護機能が損なわれないよう基礎地盤の改良等の耐震・液状化対策を推進する。また、大規模地震発生時における被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、また地域の産業・物流機能を維持するため、緊急物資輸送や人流・物流等の拠点となる空港、港湾や鉄道施設、緊急輸送道路等の重要な道路の橋梁の耐震対策、液状化対策を推進する。なお、特に重要性が高い道路においては、橋梁の耐震対策を概成させる。加えて、災害時に安全な交通を確保するため、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や航路標識の耐震化及び太陽光発電による自立型電源化を推進する。

(市街地の防災性を向上させるための対策)

大規模地震発生の可能性の高い地域や地震時における大規模な火災の可能性や避難・消防活動の困難さ等が指摘されている密集市街地において、都市基盤の整備と合わせて街区の再編を行う面的な市街地整備や、延焼遮断帯として機能する幹線道路等の整備及び沿道建築物の不燃化、避難地・防災拠点となる都市公園等の整備、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路等の整備や老朽建築物から耐火建築物等への建替えを推進する。特に、緊急輸送道路や一次避難路の沿道建物や電柱の倒壊による道路閉塞、地下に埋設された下水管きよ等の浮き上がりや路面沈下等が発生すれば、避難・救援活動の大きな阻害となるおそれがあることから、道路や公園等の整備とあわせて、下水管きよの耐震化や無電柱化の推進、避難経路の確保や地域の防災活動の支援等も含めた、きめ細やかな対策を推進する。

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。

〔津波〕

○ 現状と課題

東日本大震災の教訓として、「災害には上限がない」こと、「何としても人命を守る」ことの重要性や、津波災害に対する備えの必要性が多くの国民に改めて認識されたところである。また、大津波の発生が想定される東海・東南海・南海の三連動地震などの切迫性も指摘されている。

これまで、比較的発生頻度の高い津波を想定して主に海岸堤防等のハード整備を中心として対策が行われてきたが、今回のような極めて低頻度ではあるが大規模かつ広範囲にわたる被害をもたらす津波に対しても、防災・減災対策を全国的に進めることが急務である。

○ 実施すべき事業・施策

概ね数百年から千年に一回程度の頻度で発生する東北地方太平洋沖地震のような最大クラスの津波に対しては、減災の考え方にに基づき、人命が失われないことを最重視し、「逃げる」ことを前提に、地域ごとの特性を踏まえ、海岸・河川堤防等のハード整備と、津波浸水想定を踏まえた避難訓練の実施や避難施設の確保などのソフト対策の組合せにより、津波災害に強い地域づくりを推進する。

また、比較的発生頻度の高い一定程度の津波に対しては海岸堤防等の海岸保全施設等を整備する。

（津波災害による被害を防止・軽減するための対策）

津波による災害から人命や財産を守るため、概ね数十年から百数十年に一回程度の頻度で発生する比較的発生頻度の高い一定程度の津波高を想定し、海岸堤防等の海岸保全施設等を整備するとともに、設計対象の津波高を超えた場合でも施設の効果が粘り強く発揮できるような構造物の技術開発を進め、整備を推進していく。

あわせて、津波が河川を遡上することにより流域に被害が発生することがないように、想定される津波高に対して河川堤防の高さが不足している区間において、その嵩上げを行うなどの河川津波対策を推進する。

また、津波の浸水を抑え背後を湛水の被害から防護するための水門や樋門等について、津波が到達する前に、安全かつ迅速・確実に閉鎖できるように自動化・遠隔操作化を促進する。

津波、高潮等が発生した際に、情報収集や指示系統の一元化を行い、避難情報等の提供や施設の管理等の対応を迅速かつ効果的に行うことができるようにするため、観測体制の充実による迅速な情報提供や、津波・高潮防災ステーションの整備の推進等による防災体制の強化を図る。

（最大クラスの津波でも、安全を確保するための対策）

海岸保全施設等のハード整備によって、津波による被害をできるだけ軽減しつつも、それを超える津波に対しては、津波防災地域づくりに関する法律(平成23年法律第123号)に基づいて、発生頻度が極めて低いものの発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波が悪条件下において発生した際に想定される浸水範囲や浸水深を示した上で、津波災害警戒区域等

の指定による警戒避難体制の整備や一定の開発行為等の制限、高台への移転の検討等を通じ、津波災害に強い地域づくりを進める。さらに、同法の制定に併せて行われた水防法の改正により、津波が水防法の目的に明記されたこと及び危険を伴う水防活動に従事する者の安全の確保に一層配慮することとされたこと等を踏まえつつ、水防活動の強化等を図る。また、越流した津波により下水道施設が浸水した場合でも、下水道の最低限の機能を確保できるよう、耐津波対策を推進する。さらに、ライフライン施設の被害軽減等のため、無電柱化を推進する。

また、避難することを前提にしたまちづくりを推進するため、津波による被害が想定される地域において、津波避難施設や避難地、避難路の整備や津波防災に関する地域住民の活動に対する支援を推進し、津波到達時間内での避難を可能にし、市街地等の安全性を向上させる。

津波、高潮等の災害発生時の確実な避難により被害者を出さないために、津波・高潮ハザードマップの作成、改良を推進するとともに、ハザードマップを活用した防災訓練の実施等を通じた避難方法の普及、浸透を図っていく。また、津波発生時の鉄道旅客の避難方策等の安全確保、大都市圏の地下鉄道の浸水防止対策等の取組を推進する。

【土砂災害】

○ 現状と課題

我が国は、国土の7割を山地・丘陵地が占め、地形は急峻で複雑・脆弱な地質が広く分布している。また、台風や豪雨等に見舞われやすく、地震や火山活動が非常に活発である。さらに、経済の発展・人口の増加に伴い、丘陵地や山麓斜面にまで宅地開発が進展し、全国に52万箇所もの土砂災害危険箇所が分布している。このような状況のもと、荒廃地等から生産される膨大な土砂は、下流域に洪水氾濫の危険をもたらしているほか、毎年、全国各地で土石流、地すべり、がけ崩れ等による土砂災害が多数発生している。また、近年では、地震や豪雨に伴う深層崩壊・河道閉塞や火山噴火等に伴う大規模土砂災害も相次いで発生している。

こうした中砂防堰堤等の施設整備を着実に進めるとともに、土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等の指定や大規模な土砂災害が急迫している状況における緊急調査の実施及び土砂災害緊急情報の提供、土砂災害警戒情報の提供等により、ハード・ソフトの両面から土砂災害対策を推進してきた。しかしながら、依然として施設の整備水準は低い状況にあり、また、整備済の砂防設備等には老朽化や機能低下も一部見られる。さらに、近年の気象条件の激化や活発な火山活動等に加え、大規模地震の発生の可能性が高まっていること等から、大規模土砂災害に対する危機管理体制の一層の充実・強化が急務である。

○ 実施すべき事業・施策

土砂災害に対しては、国民生活と社会経済活動の基盤となる国土の保全に資する土砂災害対策、土砂災害が発生した場合でも国民の生命を保護するための対策を進める。

（土砂災害対策の推進）

土砂の生産や流出による国民生活への深刻な影響を回避・軽減するとともに、高齢化等の進展や災害時要援護者関連施設・避難所等の保全対象の特性を踏まえながら地域の安全・安心を確保するため、砂防堰堤等の施設整備を着実に推進する。また、施設の機能を安定的に発揮するため、計画的な維持管理を図る。

土砂災害により甚大な被害が生じた地域においては、再度災害を防止するための緊急的な土砂災害対策を行う。

(警戒避難体制の整備等)

警戒避難体制の整備や安全な土地利用への転換を図るため、土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等の指定や土砂災害ハザードマップの作成・周知等を推進する。

また、近年の情報通信技術の進展等を踏まえ、適時適切な土砂災害関連情報をより確実に住民に提供するとともに、土砂災害の発生を想定した実践的な訓練や広報活動、防災教育等の推進、地域や住民等との協働による土砂災害危険箇所や砂防関係施設の巡視・点検体制の構築等により、警戒避難体制の充実・強化と住民の防災意識の醸成を図る。

(大規模土砂災害への対応)

土砂災害防止法に基づき、河道閉塞等に起因する土石流等が急迫した状況において、緊急調査の実施や土砂災害が想定される土地の区域と時期に関する情報の市町村等への提供により、住民への避難指示等の適切な判断を引き続き支援する。

深層崩壊等の大規模土砂災害に対しては、「減災」の考え方に基づいたハード・ソフト両面からの対策を進める。施設整備による一定の規模の災害への対応を基本とした上で、荒廃地や火山地域、大規模地すべり地等における地形変化や土砂移動等の状況に関する監視・観測、大規模な土砂移動を広域的かつ早期に検知できるシステムの構築、深層崩壊危険地域の把握のための調査等の大規模土砂災害を対象とした調査研究、災害発生を想定した実践的訓練、新技術・資機材等の開発等に取り組むことにより、緊急時の迅速かつ円滑な対応のための危機管理体制の充実・強化を図る。また、道路斜面や盛土等の防災対策及び災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進し、特に重要性が高い道路において、要対策箇所を概ね解消する。

噴火に伴う社会・経済的影響の大きい火山については、噴火活動に応じた機動的な対策による被害の最小化を図るため、平常時からの予防対策と緊急時の応急対策からなる「火山噴火緊急減災対策砂防計画」に基づくハード・ソフトの両面にわたる対策を推進する。

[温暖化への適応]

○ 現状と課題

IPCCの第4次評価報告書によると、地球温暖化に伴う気候変動によって海面の上昇や大雨の頻度の増加、干ばつの増加といった現象が生じることが予想されており、水害・土砂災害及び渇水被害に対するリスクは今後とも確実に増大することが見込まれる。地球温暖化による海面上昇については、21世紀末に最悪のケースでは世界平均海面が59cm上昇するとされており、この場合、三大湾の海面下に位置する地域等の面積、人口は約3割増加するため、ハード・ソフト一体となった施策を効率的、効果的に推進していくことが必要である。

また、近年、我が国では、時間100mmを超える豪雨が増加しており、とりわけ中小河川において局地的豪雨(いわゆるゲリラ豪雨)が発生した場合、急激な河川水位の上昇やそれによる氾濫が生じる場合がある。

平成23年9月の台風第12号、第15号のような総雨量1,000mmを超える記録的な集中豪雨は、河川堤防の決壊や深層崩壊等による深刻な被害をもたらしており、治水施設の整備が引き続き必要であることが再認識された。今後、避難情報等の提供体制の強化やハザードマップの整備など、危機管理体制を一層強化する必要がある。

また、我が国の三大都市圏の中核部は海面下に位置する地域も多く、地球温暖化による海面

水位の上昇や台風の強大化は不確実性を伴うものの、戦略的に高潮対策等の適応策を検討していく必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

地球温暖化の緩和策を行ったとしても気温の上昇は続くことが想定されることから、温暖化に伴う様々な影響への適応策を講じていくことが重要である。

地球温暖化による影響の予測やモニタリングを実施し、その結果を踏まえ、水害・土砂災害及び高潮災害等に対してハード・ソフトの両面から防災・減災対策を進める。

(地球温暖化による影響の予測とモニタリングの充実・強化)

緩和策への取組や社会条件の変化など不確実性がある中で、外力の変化の予測についても予測値に大きな幅が存在することから、各流域や沿岸域において調査・観測してきた雨量、水位、流量、潮位等のデータを活かして、関係機関との連携のもとに気候変動に伴う外力の変化を予測・モニタリングしていく。

(温暖化による影響を踏まえた災害対応能力の向上)

気候変動により激化する水害・土砂災害及び高潮災害等は、様々な規模が考えられるため、ハード整備だけでなく、中長期的視点に立ってハード・ソフトの両面から総合的に防護能力等の向上を図っていく。

地球温暖化に伴い洪水の発生回数の増加が予想されることから、河川改修や洪水調節施設の整備等を基本とする「河川で安全を確保する治水政策」で対処することに加え、流域の保水・遊水機能の向上等を図っていく。

(温暖化により激甚化するゲリラ豪雨等の豪雨災害への対応)

河川の流下能力や下水道による雨水排除能力等を着実に向上させていくとともに、道路・公園等の公共施設や市役所・学校・公営住宅等の公的施設、民間施設等での雨水貯留浸透施設の整備の促進、地表面の緑化等による被覆面の改善などの取組により、保水・遊水機能を向上させ、市街地から河川や下水道への雨水の流出量の抑制を図る。

さらに、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。特に重要性が高い道路においては、要対策箇所の整備を概ね完了させる。

円滑な避難行動について日常から事前準備を促すため、洪水ハザードマップの整備等による災害リスク情報の周知を行うほか、XバンドMPLレーダ等の活用による降雨予測情報の提供を行う。

(気候変動によるリスクを踏まえた総合的な水資源マネジメントの推進)

気候変動等による、渇水リスク、水質面・生態系や地下水への影響、洪水・高潮災害時の浸水による水供給機能低下などの水資源への新たなリスクに対して、自然変動や水の利用・管理の形態等の変化を総合的に踏まえた気候変動の影響の予測などの調査・研究の充実を図る。

また、限られた水資源の有効利用、量と質、地下水と地表水の一体的取り扱いなども含めた総合的な水資源マネジメントを推進する。

〔災害応急対応〕

○ 現状と課題

東日本大震災では、発災直後から被災地に派遣された緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)等により、道路、河川、港湾等の公共土木施設の被災状況調査や広範に湛水した地域での機動的・重点的な排水活動が行われ、行方不明者の捜索や地域の迅速な復旧に寄与した。並行して、太平洋沿岸地域への道路を早期に啓開・復旧させた「くしの歯」作戦や日本海側の港湾や貨物鉄道ルートを活用(「F作戦」)などにより、迅速な復旧活動及び緊急物資輸送の確保が可能となった。

しかしながら、首都直下地震や東海・東南海・南海の三連動地震等の発生の切迫性が指摘されていることも踏まえると、より迅速かつ的確な被災地の救援・復旧活動等のため、TEC-FORCEの活動計画策定等による危機管理体制の強化や、大規模災害時にも活用可能な道路・鉄道・港湾・空港・物流拠点等に関する情報共有及びバックアップ体制の構築、各モード間のアクセス性の改善等の事前の対策が急務である。

また、自然災害だけでなく、例えば大規模油流出事故への対応として、我が国沿岸域における広域的な応急対策が必要である。

○ 実施すべき事業・施策

災害が発生した際に、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、危機管理体制を強化するとともに、災害時に拠点となる施設等の整備・耐震化、緊急アクセスルートの確保等の事前対策を進める。

(災害発生時の危機管理体制の強化)

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、リエン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、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、応急復旧に係る市町村等への技術的助言などを行う。

さらに、発災時の被害拡大防止や迅速な応急対応、被災地の復旧活動支援のため、TEC-FORCEに係る活動計画策定、資機材・通信設備の整備、隊員の研修・訓練の充実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。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の作成支援やハザードマップを活用した避難・救助・救援等に関する防災訓練を実施するとともに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地域住民や企業等による自助・共助を促進する。

また、港湾においては、被災により低下した輸送・物流機能を早期に回復できるよう、異なる事業者間等による連携体制を強化し、関係者が協同して事業継続計画の策定に取り組む。

なお、沿岸域における大規模油流出事故に対しては、迅速かつ確実な油回収作業を実施する。また、大規模災害時の対応の記録は、将来の大災害に対する貴重な資料として今後の災害対策に資することから、災害対応の記録をその都度とりまとめ蓄積する。

大規模災害発生時における広域的な救援活動を支援するために必要な地理空間情報の整備・活用を進めるため、災害に伴う地殻変動の情報を迅速に提供するとともに、災害発生直後の初動、その後の復興などその時々々の状況に適時に対応し整備する空中写真、電子国土基本

図、防災関連情報を含む主題図及び災害復興計画基図など基本的な地理空間情報を提供する。また、基本的な地理空間情報を的確かつ迅速に伝達・提供するための訓練を実施する。さらに、復旧・復興にかかる測量を支援するため、準天頂衛星をはじめとする新たな測位衛星に対応できるよう電子基準点の高度化を進める。

(災害時に拠点となる施設等の整備・耐震化)

災害発生時の復旧・復興拠点や復旧のための資機材・生活物資の中継基地等となる防災拠点の整備や救援活動や緊急物資輸送の拠点となる空港、港湾や主要な鉄道ターミナル駅、防災拠点となる官庁施設等の耐震化を進める。また、道の駅やSA/PA、河川防災ステーション等による河川空間、駅、駅前広場等を避難や救援活動の拠点として計画的、積極的に活用するための取組を進める。

さらに、大規模地震発生時に、緊急物資や避難者等の輸送、地域の産業・物流機能の維持だけでなく、我が国全体の国際輸送、幹線輸送を維持するため、耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、大都市圏の基幹的広域防災拠点について、災害時に適切な運用が図られるよう防災訓練を定期的実施するなど、適切に対応を進める。

(陸海空が連携した人流・物流の確保)

東海・東南海・南海地震等への備えや降雨・降雪等の代替ルートの確保等、災害に強い広域ネットワークを構築するため、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、安全で円滑な高速走行を確保するための車線増設や、アクセス性の改善のためのICの増設など、既設高速道路の機能強化を図る。特に、高速道路ネットワークが繋がっておらず、唯一の国道が災害に弱く孤立しやすいなど、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、必要に応じ、走行性の高い国道も活用しながら、国土のミッシングリンクをできる限り早期に解消していく。

さらに、災害発生時の緊急輸送のバックアップ機能を強化するため、陸上・海上・航空輸送の特性を踏まえネットワークの代替性・多重性の確保や各モード間のアクセス性の改善に努め、鉄道・港湾・空港などの交通拠点やアクセス道路、交通管制施設の災害に対する耐力を強化する。大規模災害時に緊急物資等を輸送するための緊急用河川敷道路や海から内陸への物流アクセスを確保するための緊急用船着き場を整備する。

また、災害時において支援物資の輸送や管理に係る業務を円滑に行うなどのため、官民の協力協定の締結を推進するなど、災害に強い物流システムを構築する。

さらに、災害時において必要な情報を適切に提供するために、災害時における通行止め情報等の集約を情報技術の活用等により強化するとともに、道路情報板やインターネット、カーナビゲーションシステム等による道路の災害情報の提供を推進する。

港湾が被災し本来の物流機能を維持できなくなった場合にも、小型船舶による運搬体制の確立や被災地内の輸送、被災地を発着地とする輸送、被災地を通過する輸送に大きな支障が生じないよう、海上輸送ルートの多重化、代替輸送の実施体制の整備を図る。特に国際輸送、幹線輸送については、他の地域からの旅客、貨物のシフトに対応できるよう、運営面を含めた受入体制を検討する。

さらに、災害が発生した場合においても安全な交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の整備を推進するとともに、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進する。

プログラム2. 我が国の領土や領海、排他的経済水域等を保全する

○ 目標

海岸や離島等を適切に管理することにより、我が国の領土や領海、排他的経済水域等を保全する。

○ 現状と課題

我が国は四方を海に囲まれ、入り組んだ複雑な海岸線を有することから、海岸の延長は極めて長く約35,000kmに及び、また、国土が狭隘で平野部が限られている我が国では、海岸の背後に人口、資産、社会資本等が集積している。我が国の海岸は、台風、冬期風浪等の厳しい自然条件にさらされていることに加え、海岸に供給される土砂の減少や海岸部での土砂収支の不均衡等の様々な要因によって海岸侵食が進行し、海辺の良好な環境や利用に影響を与えるだけでなく、防災機能の低下を招き、ひいては貴重な国土が失われている。このため、現状の汀線を防護するとともに、必要な場合には汀線の回復を図ることが重要である。

また、我が国は、北海道、本州、四国、九州、沖縄本島のほか、海上に展開する6,000余の島々（以下「離島」という。）で構成されている。これら離島が広く海上に展開する結果、我が国は既に、国土面積の約12倍に及ぶ世界有数の管轄海域を有するに至っている。国土面積をはるかに超える広大な管轄海域の存在は、海洋の恩恵を受けつつ発展してきた我が国にとって極めて重要である。海上輸送や水産資源等食料確保の場として重要であるのみならず、近年では、未利用のエネルギー・鉱物資源の存在が明らかとなるなど、今後の我が国の発展及び存続の基盤としてその重要性はさらに高まっている。

排他的経済水域及び大陸棚の外縁については、離島の低潮線を根拠としているものが大部分であるが、これにより排他的経済水域において海洋資源の開発等に関する主権的権利や海洋環境の保護及び保全に関する管轄権等の権利義務等を行使することが可能となっている。

四方を海に囲まれた「海洋国家」として、排他的経済水域等における恩恵を将来の世代に引き継いでいくためにも、これら排他的経済水域等の根拠となる離島、特に、我が国の外縁に位置する離島について、適切に保全し、管理することが不可欠であるとともに、排他的経済水域等の保全や利用の促進を図るため、当該海域での活動を支援する拠点の整備等を図ることが重要である。

○ 実施すべき事業・施策

(海岸等の保全)

国土保全の観点から、適切な対策による汀線の防護・回復を図るとともに、領土・領海の保全の側面から重要な岬や離島等における侵食対策を引き続き推進する。対策の実施に当たっては、突堤・離岸堤等の構造物による沿岸漂砂の制御や養浜等により、失われた砂浜を再生し、海岸の防護、環境、利用上の機能の回復を図る。

(国境周辺に位置する離島の保全)

国境周辺に位置する離島の1つである沖ノ鳥島は我が国最南端に位置し、国土面積（約38万km²）を上回る約40万km²の排他的経済水域を有する国土保全上極めて重要な島である。沖ノ鳥島は、環礁、礁嶺などが一体となって形成されており、波浪等による侵食・劣化等の影響を受けやすいため、基礎データの観測・蓄積や護岸コンクリート等の損傷について点検やひび割

れの補修等を行うことにより、島全体の保全や維持管理を適切に行っていく。また、施工後20年以上経過し、厳しい気象条件下にある沖ノ鳥島護岸コンクリートの劣化診断調査を実施し、長寿命化のための維持管理上の課題の把握や、被災した際の緊急対策工法の検討を行う。

国境周辺に位置する離島である南鳥島及び沖ノ鳥島については、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行うことができるようにするため、特定離島港湾施設(岸壁、泊地等)を整備する。

我が国の領海及び排他的経済水域の根拠となるものは離島等の海岸の低潮線であり、何らかの事由により低潮線が後退することがあれば、排他的経済水域等の面積が大幅に減少するおそれがある。したがって排他的経済水域等の安定的な保持のため、人為的損壊の未然防止や自然侵食の進行の状況確認などにより低潮線の保全を図ることが重要である。このため、全国185箇所を低潮線保全区域に指定し、海底の掘削等の行為規制等を行うとともに、防災ヘリコプターを活用した職員の目視による低潮線保全区域及びその周辺の巡視、衛星画像や空中写真を用いた低潮線保全区域及びその周辺の状況調査、行為規制の周知のための看板の設置を行う。

(基本的な地理空間情報の整備)

我が国の領土等を適切に管理・保全するためには、国土の現況を適切に把握し、明示することが不可欠である。そのため、我が国の排他的経済水域の外縁を根拠付ける離島を対象に、宇宙技術を活用した測量などを効率的に実施し、我が国の基準点体系の骨格をなす電子基準点、三角点、水準点を適切に整備・維持管理するとともに、本土及び離島の平野部等19万km²を対象に、計画的に空中写真撮影等を実施する。

その上で、離島における地図情報・地名情報など国土・地域の基本的な地理空間情報を体系的に整備し、これらの情報を国土の基本図である電子国土基本図として提供する。

プログラム3. 陸・海・空の交通安全を確保する

我が国の交通安全施策については、道路の年間事故死者数はピーク時の3割弱まで減少、鉄道、船舶、航空機などの事故についても、長期的には減少傾向にあるところである。

しかし、人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案し、対策を更に進め、究極的には交通事故のない社会を目指す。

特に、本格的な人口減少・高齢化社会の到来を迎え、「人優先」の交通安全思想を基本として施策を推進していくことが重要となっており、高齢者の利用実態等を踏まえた、きめ細かな総合的な交通安全対策の推進が必要である。また、少子化の進展の観点からは、安心して子どもを生み、育てることができる社会の実現の観点からも通学路における歩道整備等の交通安全対策が求められている。

対策の実施に当たっては、事故の危険性を削減するための道路網や交通安全施設の整備などインフラのハード対策に加え、運転技術の向上、運転者の乗務時間、乗務距離の適正化、指導取締り強化など安全な運転・運行確保のための人間に係るソフト面での安全対策、ヒューマンエラーを極力事故に結び付けないための交通機関(車両等)の設備や装置等に対する安全性の向上や安全水準の維持のための検査等の対策を講じていく。

更に、これらの対策をお互いに連携させ、施策効果を高めるため、情報通信技術の活用等の施策も進めて行く。

○ 目標

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案し、対策を更に進め、究極的には交通事故のない社会を目指す。

〔道路交通〕

○ 現状と課題

平成23年中の交通事故による死者数は、4,612人で11年連続の減少となり、交通事故発生件数及び負傷者数も7年連続で減少し、発生件数は平成4年以来19年振りに70万件以下となった。しかしながら、未だ85万人以上が交通事故により負傷しており、また、死者数のうち65歳以上の高齢者が半数近くを占めるなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況である。

交通事故の主な特徴としては、歩行中及び自転車乗用中の死者数のうち、高齢者がいずれも約6割を占めているほか、全交通事故のうち自転車関連事故が占める割合は増加傾向にあり、歩行者と自転車との交通事故件数は10年前と比較すると約1.6倍となっている。

また、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約7割を幹線道路における事故が占めているが、一方で車道幅員5.5m未満の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向と比較して緩やかな減少となっており、全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。

○ 実施すべき事業・施策

(幹線道路における交通安全対策)

事故ゼロプランの推進など、市民参加・市民との協働のもと効果的・効率的に事故対策を推進することとし、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施し、交通事故のない

社会を目指す。特に、我が国の交通事故の特徴である高齢者・歩行者・自転車事故の削減に向けて、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。これらの対策に当たっては、事故データや地域のアンケートに加え、プローブデータを活用し面的かつ効率的に危険箇所を把握する。また、高度道路交通システム(ITS)を活用した安全運転支援情報の提供や、交通事故の削減に寄与する交差点の立体化、路上駐車対策、信号機の高度化等も併せて推進するとともに、運転者の過労運転防止対策など、事業用自動車の安全対策についても検討を行う。

(生活道路における交通安全対策)

歩行者や自転車が主役となる生活道路は、空間の確保が困難な幅員の狭い道路が多いため、空間そのものを安全にするという視点に立って、ゾーン設定による最高速度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。また、現道拡幅及びバイパス整備、鉄道との立体交差等による幹線道路の交通円滑化により、生活道路への通過交通の排除を図り交通事故のない社会を目指す。これらの取組に当たっては、住民参加、NPO等との協働により、効果的・効率的に対策を推進する。あわせて、歩行者と車両を分離した歩車分離式信号等の整備や歩行空間のバリアフリー化を推進する。

(自転車利用環境の整備)

安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて、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等のソフト対策を総合的に推進する。

(安全・安心・快適な道路交通環境の実現)

通学路やバス停周辺の歩道整備等を重点的に実施し、通学路における歩道等の整備を概成するとともに、通学路において信号機、道路標識・標示を整備するなど、安全・安心・快適な歩行空間を形成する。また、交通安全対策とあわせてカーナビゲーションシステムによる危険箇所等の情報提供を推進する。また、交通事故の削減だけでなく環境負荷の小さいラウンドアバウト等の新たな交通安全対策の施策導入に向けた研究を進めるとともに、高齢ドライバー対策、一人乗りの低速車両等の新たなモビリティへの対応等の様々な観点での検討を進める。

【鉄道】

○ 現状と課題

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道(軌道を含む。以下に同じ。)は、年間20億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段である。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等の列車事故が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。

乗客の死亡事故は、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、それ以降の発生はなく、また、鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、平成18年からは850件程度で推移し、22年は870件となっている。

しかし、人身障害事故は、平成14年から増加傾向にあり、22年には運転事故全体の約50%を

占めるまでに至っており、これに踏切障害事故を合わせると運転事故の約90%を占めている。

特に、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

○ 実施すべき事業・施策

(重大な列車事故の未然防止)

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。また、多発する自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進するとともに、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。

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等についての適切な指導を行う。また、過去の指導のフォローアップを強化する等、保安監査の充実を図る。

また、主要な鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。併せて、鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

(利用者等の関係する事故の防止)

運転事故の約90%を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者によるホームドアの整備、踏切事故防止対策等の安全対策の推進に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供する。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、鉄道の防犯対策についても警察等と連携して適切に対処する。

【海上交通】

○ 現状と課題

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことができないものとなっているが、特に、経済活動の拠点となっている東京湾や伊勢湾、瀬戸内海等の船舶交通がふくそうする海域においては、巨大船、危険物積載船、外国船舶等が多数通航するとともに、輸送効率の向上等を図るため船舶の大型化が進んでいる上に、漁業活動やマリンレジャー等が行われていることも多い。

このような状況下において、航路を閉塞するような大規模海難が発生すれば、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上交通の遮断により、我が国

の経済活動を麻痺させるおそれがある。

平成18年から22年までの船舶事故隻数は、年平均2,497隻であり、それ以前の5年間と比べると、7.5%減少しているものの、事故の4割がふくそう海域で発生していること、小型船舶(プレジャーボート・漁船)が全体の7割を占め、特にプレジャーボートの事故隻数が増加しており、こうした状況を踏まえ、ふくそう海域や港湾区域内等において、船舶の安全かつ円滑な航行の確保が課題となっている。平成22年度の全国実態調査結果において確認されたプレジャーボート隻数(19.7万隻)のうち、約半数が放置艇であり、船舶の航行障害、洪水・津波・高潮時の放置艇の流出による被害、油の流出、景観の悪化といった多岐にわたる問題が顕在化している。

さらに、東京湾、伊勢湾等の閉鎖性海域において海域の漂流ゴミは増加傾向にあり、海域環境の保全を図るとともに船舶航行の安全を確保するため、効率的な回収が必要となっている。

また、昨今の国際情勢に鑑み、国際テロの標的となりうる重要国際埠頭施設における保安対策を確実に実施し、国際テロを未然に防止する必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

(船舶の安全・円滑な交通の確保)

船舶の大型化・高速化が進む中、船舶通航量が多く、国際・国内海上輸送ネットワークの根幹を形成している開発保全航路において、船舶の航行に重大な障害が発生することのないよう、航路の拡幅・増深、航路標識の設置及び必要水深の維持などの適切な開発・保全・管理を推進する。また、荒天時の航行船舶の避難のための水域を、地理的条件を考慮して確保する。

船舶交通がふくそうする海域においては、多数の大型船舶が通航するとともに小型船舶による漁業活動やマリレジャー活動が盛んに行われており、船舶交通流の収れんや針路の錯綜等により海難発生蓋然性が高くなっている。このため、航行船舶の動静把握や情報提供の充実・強化を図り、安全・安心で効率的な海上交通を確保するため、情報通信技術や航海計器の技術革新に応じて、海上交通及び海域状況に関する情報の収集、分析及び提供に資する海上交通基盤の高度化を推進する。

また、放置艇問題を解消するためボートパークの整備等による係留・保管能力の向上と放置等禁止区域の指定拡充等の規制措置を両輪とした対策を推進し、プレジャーボートを円滑に収容するとともに公共水域の適正な利用促進を図る。

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明・八代海の閉鎖性海域において、海域に漂流する流木等のゴミや船舶等から流出した油の効率的な回収を実施し、船舶航行の安全を確保するとともに、海域環境の保全を図る。さらに、船舶運航事業者に対し、船員の労働条件の遵守状況や運航管理の状況についての確認・指導を行う運航労務監査や、安全管理体制の改善・向上を目的とする運輸安全マネジメント評価の実施等により、船舶航行の安全の確保を図る。

(重要国際埠頭施設等における保安対策)

港湾を含む国際海上輸送の信頼性、安全性の向上のため、海上人命安全条約(SOLAS条約)に対応し、監視カメラやフェンス等の設置等のハード面の対策及び警備の強化等のソフト面の対策を進める。

特に、国際埠頭施設のセキュリティを向上させるため、制限区域に立ち入る全ての者について、高度な偽造防止措置が施された身分証明書を用いて、本人確認、所属確認及び目的確認を実施し、危害行為の防止を図る。

〔航空〕

○ 現状と課題

昭和60年の日本航空機墜落事故以降、我が国の特定本邦航空運送事業者による乗客死亡事故は発生していないものの、ヒューマンエラー及び機材不具合による安全上のトラブルが発生している。そのため、事故の予兆ともいえる一連のトラブルの発生を断ち切り、国民の航空輸送の安全に対する信頼を回復することが喫緊の課題となっている。

一方、航空交通情勢をみると、現在、空港及び一部航空路では航空機の交通集中による混雑や遅延等が発生している。今後更に航空交通量が増大していくと予測される中で、首都圏空港の容量拡大を図るとともに、周辺空域及び航空路においてもより一層安全で効率的な航空交通システムを確立することが喫緊の課題となっている。

また、平成13年9月の米国同時多発テロ以降、米航空機爆破未遂事件(平成21年12月)など、依然として航空機を標的としたテロ事件が世界各地で続発しており、我が国においても、テロ事件の発生を未然に防止する航空保安対策を確実に実施する必要がある。

さらに、これまでの空港施設の整備は、旺盛な航空需要等の増加を背景に施設の新増設や改良が優先されてきたが、近年、老朽化した施設が増加している。既存施設の維持・更新は、点検業務の強化や部分補修などで施設の延命化を図り、その費用を抑制して、航空の安全・安心を確保している。

○ 実施すべき事業・施策

(航空交通システムの高度化)

航空交通システムの高度化を推進し、パイロット及び管制官の状況認識能力の向上や負荷軽減等によるヒューマンエラーの防止、小型航空機用の低高度航空路及び出発・進入方式の設定等により、安全性の向上を図る。

(航空保安対策の向上)

航空に関するセキュリティを確保・向上させるため、ガードレール、センサー等の設置により、不法侵入対策を徹底するとともに、航空会社が行う保安検査等の確実な実施により、凶器・爆発物等の機内持込みを防止、ハイジャック・航空機テロを未然に防止する。

(空港施設の機能保持・維持管理)

航空輸送の増大に対応し、滑走路や航空保安施設等の空港関係施設(ストック)が増加するなか、これらの施設の機能を適切に発揮させるためには、空港全体の的確な管理運営に加え、更新・改良、維持管理におけるシステムの向上や新技術の導入等を着実に推進する。

プログラム4. 広域的な移動や輸送がより効率的に円滑にできるようにし、 都市・地域相互間での連携を促す

○ 目標

市町村の枠を越えた都市と都市、更には都市と地域相互間の交流・連携を促し、それぞれが相互に補完し、それぞれの都市が持つ強みや魅力を発揮できるようにする。

○ 現状と課題

これまで、我が国は、戦後の経済活動の活性化に対応するため、高速道路をはじめとする道路網の整備・改良、新幹線ネットワークの整備など鉄道的高速化、国内幹線航空ネットワークの形成等、交通ネットワークの形成等を進めてきた。その結果、より早く、便利に、快適に国内を移動できる環境が整いつつあり、交通ネットワーク整備は概成したとの指摘もされているところである。

しかし、少子高齢社会において、特に、地方中小都市や中山間地域等では、地域活力が低下してきており、例えば、乗合バスや地域鉄道等の地域公共交通など地域に暮らす人々の足そのものが危機に瀕しているなど、更なる人口減少と高齢化が予想される中で社会的諸サービスの維持の問題に直面している。また、これに伴い、地縁型コミュニティの弱体化や、長い歴史を有する集落の衰退や消滅も懸念されている。

人々の生活を支える教育や医療サービス、地域振興の基盤ともなりうる文化、観光資源などは市町村の枠を越えて存在しており、1つの地域でその全てを賄うことはできない。

このような状況において、例えば、都市間、地域間の円滑な交通を確保したり、医療などの地域サービスへのアクセスを守り、持続可能な循環型の地域社会に求められる機能・役割の効率的分担を実現する連携生活圏の形成を促したり、地域の核となる都市と周辺との交流を活発化させ、地域に埋もれている観光資源を結び付けた戦略的な観光振興の展開を可能とするなど、市町村の枠を越えた都市と都市の交流・連携を促し、それぞれが相互に補完し、それぞれの都市が持つ強みや魅力を発揮できるようにするための取組が不可欠となっている。

○ 実施すべき事業・施策

市町村の枠を超えた都市と都市、更には都市と地域相互間の交流、連携を可能とするため、基幹となるネットワークの整備を進めるとともに、地域の実情に応じて、既存インフラの機能の高度化を図る。

(基幹となるネットワークの整備・既存インフラの機能高度化)

各交通インフラの整備も一定水準に達しつつある現在、今後は、シームレスな移動を実現する観点から、道路、鉄道、海上交通、航空の各交通機関がそれぞれの特性に応じて適切に役割分担し、有機的かつ効率的な交通網を形成し総合的な交通体系の整備を推進していく。

[道路]

高速道路ネットワークが繋がっておらず、観光振興や医療などの地域サービスへのアクセスもままならない地域が、なお残されている。こうした地域について、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、必要に応じ、走行性の高い国道も活用し、国土のミッシングリンクをできる限り早期に解消していく。

また、三大都市圏を連結する東名、名神高速にも、深刻な渋滞があるなどの課題が存在することから、大都市・ブロック中心間の連携を高め、相互にバックアップ可能となるようなネットワークの多重化を図る。大都市地域においては、大都市流入部のボトルネックなどにより、深刻な渋滞が発生しており、速達性、定時性、快適性を損ね、効率性を阻害していることから、首都圏3環状などの大都市圏環状道路の整備など、ネットワーク機能を高める抜本的対策を加速するとともに、路肩の活用などの運用改善や簡易ICの増設、ICTをフルに活用した施策など、ネットワークを最大限に活かす工夫により、段階的な渋滞低減を図っていく。

安全で円滑な高速走行を確保するための車線増設やITSの活用、アクセス性の改善のためのICの増設など、既設高速道路の機能強化を図る。また、高速道路の料金施策をきめ細やかに活用し、深夜時間帯の高速道路の有効活用など、その効果的な運用により、広域的な移動や輸送の円滑化を図る。加えて、高速道路上の自動運転実現(オートパイロットシステム導入)に向け路車協調システムの実用化を推進する。

また、その他の幹線道路についても、信号制御の高度化により交通の円滑の確保を図る。

〔鉄道〕

鉄道と航空等他の公共交通機関等との適切な役割分担を図りつつ、広域的な地域間の交流・連携の強化や地域の活性化を図る観点から、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、既着工区間の予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進めるとともに、フリーゲージトレインの実用化に向けた技術開発を着実に進める。

また、我が国の三大都市圏間的高速かつ安定的な旅客輸送を維持・強化するため、リニア中央新幹線の着工に必要な手続等を着実に進める。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。

より効率的な貨物鉄道輸送を実現するため、輸送力増強に資するコンテナホームの延伸、老朽車両の更新等を通じた輸送の安定・高速・大量化、E&S方式³の貨物駅の整備、大型コンテナの導入やリードタイムの短縮、輸送品質の向上等によるサービス水準の向上等を図る。

〔海上交通〕

国内の長距離輸送においては、環境への負荷が少なく、エネルギー効率の高い海上輸送の利用を促進するとともに、貨物自動車や鉄道と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送網を強化する。また、地域の特色ある産業・経済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に対応するため、地域の拠点的な港湾において物流ターミナルの機能を確保する。

〔航空〕

首都圏空港において、今後の航空需要を見極めつつ、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ために必要な機能強化を図っていく。

特に、東京国際空港については、今後も国内拠点空港としての役割を果たしつつ、最短で平成25年度中に年間発着容量を昼夜あわせて44.7万回まで拡大するため、エプロン等の整備を行うとともに、既存施設の空港能力、利便性、安全性の向上を図る機能向上を実施することに

³ Effective & Speedy Container Handling System(着発線荷役方式)：入換作業を必要とせず、列車が着発する線において直接荷役を行う方式

より、国内航空ネットワークを拡充する。また、成田国際空港についても、国内フィーダー路線の拡充を図る。

関西国際空港・大阪国際空港においては、経営統合の効果を最大限に発揮し、両空港の特性に十分配慮しつつ、利用者ニーズに則した路線の就航促進を図り、両空港を適切かつ有効に活用することにより、関西全体の航空輸送需要の拡大を図る。

中部国際空港においては、旅客の利便性向上など国内線の利用促進のための取組を行う等、国内路線就航のための環境整備を図る。

各地域における拠点的な空港について、都市間の交流を促進するため、国内の交流拠点としての必要な機能強化を図るほか、空港において航空旅客の効率的な移動がより円滑にできるように、旅客ターミナル諸施設の機能向上を図る。

航空貨物についても効率的な輸送を円滑にし、取扱効率を向上させるため、貨物エプロン等の空港貨物ターミナル諸施設の機能向上を図る。

また、成田国際空港・関西国際空港等の拠点空港において低価格での路線展開が期待されるLCCの受入環境の整備や、成田空港等においては、定期便がない場所・時間帯の移動も可能なビジネスジェットの入受環境の整備を進める。

さらに、出発から到着までの航空機の軌道を最適化する航空交通管理を中核とした航空交通システムの高度化を推進することにより、定時性、就航率及び速達性を向上させるとともに、運航コストの削減を図る。

プログラム5. 社会資本の維持管理・更新を計画的に推進するストック型社会へ転換する

○ 目標

生活や産業・経済活動の基盤として整備、蓄積してきた社会資本ストックの機能を維持し、その利用価値を高め、利用者にとってより使いやすいものにする。

○ 現状と課題

これまで我が国で蓄積されてきた社会資本ストックは、私たちの日々の生活を支えるとともに、産業・経済活動の基盤となってきた。これらのストックは、高度経済成長期に集中的に整備されており、今後老朽化は急速に進む。建設後50年以上経過する社会資本の割合を現在(平成22年)と20年後で比較すると、例えば、道路橋(約8%→約53%)、河川管理施設(約23%→約60%)、下水管きよ(約2%→約19%)、港湾岸壁(約5%→約53%)などと急増し、今後、維持管理費・更新費が増大することが見込まれる。特に今後も厳しい財政状況が続けば、真に必要な社会資本整備だけではなく、既存施設の維持管理、更新にも支障を来すおそれが指摘されている。

同時に、高齢化した施設の割合が増大していくと、重大な事故や致命的な損傷等が発生するリスクが飛躍的に高まることが予想されている。

○ 実施すべき事業・施策

既存ストックの維持管理・更新に当たっては、ストックの大宗を占める地方公共団体が管理する施設を含め、社会資本の実態把握に努めるほか、施設に応じて損傷等が発生した後に対策を行う「事後的管理」と、早期発見・補修により施設全体の長寿命化を図る「予防保全的管理」の適確な使い分けをより一層進めるとともに、高い耐久性が期待できる素材、構造の活用や、長寿命化計画の策定及びその計画的な実施、重量制限違反車両に対する指導や処分の厳格な実施等の社会資本の適正な利用による長寿命化対策等を推進し、トータルコストの縮減を図る。また、維持管理・更新の効率化を図る技術開発、施設の点検、診断、補修に係る人材育成や担い手の確保・育成、官民連携の推進を図る。併せて、人口減少などによる地域社会の構造変化も踏まえつつ、必要に応じ社会資本の質の転換を進める。

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長寿命化、補修、更新等に向けた検討を進める。

プログラム6. 低炭素・循環型社会を構築する

○ 目標

温室効果ガス削減のための排出抑制策に加え、都市・地域構造の変革により中長期的なライフスタイルの変化による「低炭素社会」の実現を図る。また、廃棄物等について、発生の抑制、適正な循環利用の促進、循環利用が行われない場合の適正な処分が確保されることで、天然資源の消費が抑制され、環境への負荷ができる限り低減される循環型社会の形成を目指す。

○ 現状と課題

地球温暖化とそれに起因する気候変動は、人類の生存基盤に関わる重大な環境問題の一つである。国際的には、1997年に京都議定書が採択され、我が国は、2008年度からの5年間で1990年比平均6%の温室効果ガス削減という京都議定書の約束を達成するため、京都議定書目標達成計画に基づいて、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上等の民生部門(業務その他部門、家庭部門)、自動車単体対策や交通流対策、物流の効率化等の運輸部門等の各部門における温室効果ガスの排出削減に関する対策や、温室効果ガス吸収源対策を地球温暖化対策として推進してきた。今後は、2011年3月の東日本大震災を契機とするエネルギー政策の抜本的見直しの動向を踏まえ、創エネルギー・蓄エネルギー・省エネルギーの取組を進めることにより、低炭素社会の実現を図る必要がある。

また、これまでの大量生産、大量消費型の経済社会活動は、大量廃棄型の社会を形成し、健全な物質循環の阻害に結び付く側面を有している。そのため、廃棄物等の発生抑制や循環資源の利用等の取組で進展した循環の量に着目した循環型社会の構築のみならず、安全・安心の確保等の循環の質に着目した取組を進める必要がある。

低炭素・循環型社会を実現するには、これまでの大量消費型の生活形態・経済社会構造から資源節約型へと本質的な転換を図ることが必要であるが、特に、省エネ対策はエネルギー消費の態様によって左右されるところが大きいと、ハード面の省エネ化と併せて、ライフスタイルやワークスタイルなどのソフト面のあり方についてもエネルギー使用量の削減につながる取組が実施されることが重要である。

他方、ライフスタイル・ワークスタイルの見直しは一朝一夕には実現しないものであり、中長期的には、都市・地域構造全体を見据えた総合的な取組が必要である。例えば、自家用車を利用した生活形態が浸透している集約の低い都市周縁部のように、低密に拡散した都市構造では、公共交通サービスの提供は厳しくなっており、自家用車への依存を下げることは難しい。このような都市では、中長期的な視点から、公共交通沿いに都市機能の集約した都市構造への変革が必要となる。

○ 実施すべき事業・施策

低炭素・循環型社会の実現に向け、低炭素都市づくりや人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制、循環型社会の形成に向けた取組など、大量エネルギー消費型の生活形態・経済社会構造から資源節約型へと本質的な転換に向けたハード・ソフト両面の対策を講じていく。その際、ライフ・サイクル・アセスメント手法を用いて、施設の新設から廃棄までの一連のプロセス全体としての省CO₂化、省エネ及び資源の節約を図ることは、低炭素・循環型社会の構築に資するものである。

(都市における暮らしの低炭素化)

低炭素・循環型社会の構築を図るため、相当数の人口と建築物が集中している市街化区域において、都市機能の集約化、鉄道新線の整備、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用した連絡線の整備、乗継改善等による公共交通の利用促進、共同輸配送の推進、緑地の保全や緑化の推進、道路等公共施設への再生可能エネルギー発電装置の導入検討、未利用エネルギーの利用、LED照明の導入など公共施設の省エネ化、住宅・建築物のCO₂排出抑制、自動車のCO₂排出抑制等を柱として、都市の低炭素化を促進する。

また、都市緑化等を通じた温室効果ガス吸収源対策を推進していく。その際、市町村が定める緑の基本計画⁴等に基づき、引き続き、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を積極的に推進していく。

エネルギー需要密度の高い地区においては、複数街区又は地区レベルにおける複数の建築物の間のエネルギーの融通や、河川熱、下水熱、地中熱等の再生可能エネルギーや未利用エネルギーの有効活用を図ることによる外部からのエネルギー供給量の削減余地が大きいいため、まちづくりと一体となったエネルギーの利用を推進していく。また、山林・公園・街路・河川の植物廃材や下水汚泥等のバイオマスを用いたエネルギー利用や下水道の落差やダム の放流等を利用した小水力発電の活用により、自立・分散型エネルギーシステムの構築に寄与する。

住宅・建築物の省エネ対策や省CO₂対策を推進するため、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。

また、住宅・建築物のゼロエネルギー化を進めるに当たっては、率先して公共の建築物において取組を進めることが望ましい。官庁施設においては、低炭素・循環型社会の構築に向け先導的な役割を果たすため、再生可能エネルギー及び省エネルギー技術の積極的な活用に取り組む。

また、まちの中心に位置し人流・物流の結節点となる駅等の鉄道施設は公共性の高い施設であることから、駅等における太陽光発電設備や蓄電池の設置等による低炭素化に資する取組の更なる推進に向けて検討を進めていく。加えて、自動車と家庭等の一体的な省エネルギー管理を可能とするシステムの開発促進等も推進する。

(人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制)

陸・海・空の輸送モードごとの省エネルギー化やITSの活用、高速道路の料金施策の効果的な運用、信号制御の高度化、開かずの踏切の解消等の交通流対策に加え、荷主、物流事業者、行政機関の連携により、物流効率化に資するモーダルシフト等を促進するなど、環境負荷の少ない物流の実現を目指す。

国内の中長距離輸送においては、環境への負荷が少なく、エネルギー効率の高い鉄道輸送及び海上輸送の利用を促進するとともに、アジア地域との海上輸送の準国内化、高速化に対応するため、貨物自動車や鉄道と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送網を強化する。

海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾では、港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化、再生可能エネルギーの利活

⁴ 緑の基本計画：都市緑地法に基づき、市町村が策定する「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」の通称

用、藻場・干潟等の整備によるCO₂の吸収源拡大等の取組を進めるゼロエミッションポート施策の推進を図り、また、海洋(沿岸域)における炭素固定(ブルーカーボン)の研究を推進する。航空分野においては、航空機の軌道の最適化等により1フライト当りのCO₂排出量の削減に資する航空交通システムの高度化や、空港内建物における太陽光発電の導入やエコカー化の励行等に取り組むエコエアポート(環境に優しい空港)を推進する。鉄道分野においては、回生電力を活用する等によるエネルギー効率の良い車両や施設の技術開発及び導入を促進する。

また、広域的な地域間の移動の低炭素化を図るため、他の公共交通機関等との密接な連携を図りつつ、環境に優しい公共交通機関である新幹線や鉄道の整備等を推進する。

加えて、環境負荷の小さい都市内交通体系の実現のため、公共交通利用促進策として、LRT⁵、BRT⁶、路面電車やバス走行空間の改善等の整備、道路空間の再配分等による安全で快適な自転車ネットワークの整備を推進する。環境対応車(電気自動車等)の普及やそれを促進する充電施設の整備等、低炭素型交通モードへのシフトを促進する都市環境整備にも取り組む。

(循環型社会の実現)

建設廃棄物や河川産出物、下水汚泥の再資源化等の資源・エネルギーの有効利用の推進に加えて、循環資源の流動促進を図るため、循環資源の広域流動の拠点となる港湾を総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)として指定し、その施設の整備に対する支援等を行うことで、リサイクル関連企業の集積を図り、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。

なお、港湾の整備に伴う浚渫土砂や循環利用のできない廃棄物等について、可能な限り減容化するとともに、これを最終的に処分する海面処分場を計画的に整備する。

⁵ Light Rail Transit(次世代型路面電車システム)

⁶ Bus Rapid Transit(定時性向上や輸送能力増大を目指したシステムで、連節バス、PTPS等優先信号制御システム、専用道路などを状況に応じて組み合わせたもの)。

プログラム7. 健全な水循環を再生する

○ 目標

少子高齢化社会や地球規模の気候変動が予測される中、国土の保全と潤いのある社会の実現のため、健全な水循環を再生する。

○ 現状と課題

人々の生活に密接に関係する水循環系は、蒸発散、降水、浸透、流出を繰り返す自然系と、上下水道、工業用水道、農業用排水路等の人工系とが有機的に結びついたシステムである。

しかし、自然系については、近年の降雨水量の変動の増大に加え、一部の水源地域では、水源涵養機能の低下が危惧されていることや、市街地の拡大による土地の貯留・浸透や遊水機能の低下に伴う雨水の河川への流出量の増加などが懸念されている。

また、人工系については、一部流域圏では水需給の逼迫が続くこと、水資源関連施設の中には更新等の必要な時期を迎えているものもあり、その適正な維持管理が課題となっていることに加え、雨水・再生水等の多様な水資源の利用の推進、地下水の適正な保全と利用による、水資源の有効活用が求められている。また、東日本大震災を受けて、施設の耐震化や危機管理能力の向上が課題となっており、水供給システムの信頼性・健全性を確保に向けた取組が求められている。

環境面では、水質の悪化、人工構造物によって覆われた水辺、乾燥や開発による湿地・干潟の喪失などにより、優れた景観が失われ、河川の存在が人々の意識から遠ざかるとともに、動植物の生息・生育・繁殖の場としての機能も悪化してきた。

河川の水質は、流域で下水道などの汚水処理整備や排水規制等の発生源対策が進められた結果、改善されてきているものの湖沼や東京湾、大阪湾、伊勢湾等の閉鎖性水域では、依然として水質の改善が十分でなく、アオコ、悪臭、利水障害、透明度が低い、水温上昇、赤潮、貧酸素水塊等の問題が生じている。

健全な水循環を再生するためには、このような様々な課題を包括的にとらえて総合的な水資源管理を推進していく必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

(水循環系の保全)

流域の貯留浸透・かん養能力を保全・回復・増進するため、都市域における緑地の保全・整備、雨水貯留浸透施設(調節池等)の整備を進める。

また、限られた水資源を有効に利用するため、平常時より需要マネジメントを行うとともに、節水型社会の構築に向けて、広報活動等を通じて国民の節水に関する意識の高揚と徹底を図る。さらに、工業用水等の再利用率の一層の向上、地下水の適正な保全と利用や雨水利用の推進に努めるとともに、膜処理等の水処理技術の活用等による下水の再生水利用を推進する。

加えて、よどみや無水区間等が生じている河川においては、ダムの弾力的な運用によりフラッシュ操作を行う等によりよどみの解消や河川の流量の確保を図り、河川環境の改善を図るとともに、過去に水が枯渇した水面・河川・水路、湧水の復活による水辺環境の向上に向けた取組を進める。

(水質の改善)

良好な水質を確保するため、汚水処理施設の整備を推進するとともに、雨天時にし尿を含む未処理下水が放流されることによる水質汚濁や悪臭などが問題となっている合流式下水道について、その汚濁負荷を分流式下水道並みに改善するよう支援していく。

公共用水域のうち、特に水質改善が遅れている湖沼や閉鎖性海域については、地方自治体・下水道管理者・河川管理者等の流域の関係者による適切な役割分担の下、下水道施設の整備や富栄養化の原因となる窒素やりんを除去する高度処理を推進するとともに河川の水質浄化事業等の取組を実施していく。

また、港湾、河川、水路、湖沼などの水底にヘドロ等が蓄積し、底質悪化が見られる水域においては、蓄積したヘドロの除去や底面を砂で覆う(覆砂)こと等により底質の改善、栄養塩の溶出量の削減を図る。

三大湾や瀬戸内海等では、過去に土砂採取が行われたことにより大規模な深掘り跡が海底に点在しているが、その一部が、青潮の一因となる貧酸素水塊の発生源となっているため、その埋戻しを推進する。

プログラム8. 生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会を実現する

○ 目標

多様な生物の生息・生育環境となる自然環境の保全・再生・創出を推進するとともに、自然とのふれあいの推進等を通じて、生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会の実現を目指す。

○ 現状と課題

我が国は、森林や里地里山、都市の緑地、河川、湿原、干潟、海岸等多様な生物の生息・生育環境を有しており、豊かな生物多様性のもたらす恵沢を享受することで我々の生活は成り立っている。

しかしながら、近年、開発等の人間活動による生物種の減少や生態系の破壊、社会構造の変化に伴う里地里山等に対する人間の働きかけの減少、人為的に持ち込まれた外来種による生態系のかく乱等が進行しており、本来豊かであるはずの生物多様性が失われつつある。

このような状況に対応するため、我が国においては、平成20年6月の生物多様性基本法の制定、平成22年3月の生物多様性国家戦略2010の策定等を踏まえ、社会資本整備に当たっても、都市における緑地の保全及び緑化の推進等、自然環境の保全・再生・創出の取組を推進している。さらに、平成22年10月に愛知県名古屋市で開催された生物多様性条約第10回締約国会議において新戦略計画(愛知目標)が採択される等、生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会の実現に向けた取組を一層推進することが求められている。

○ 実施すべき事業・施策

(自然環境の保全・再生、創出)

干潟の保全や多自然川づくり、都市における樹林地や水辺地等の保全等、自然環境の保全・再生、創出を通じて、動植物種の供給等に資する核となる緑地、市街地に存在し動植物種の分布域の拡大等に資する拠点となる緑地、それらを結び生物の移動空間となる緑地、それらが安定するための緩衝地帯などを確保し、エコロジカル・ネットワークの形成を推進し、生物多様性の確保を図る。

そのため、河川を整備・管理する際には、河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育環境等を保全・再生する等の多自然川づくりの取組を通じて、エコロジカル・ネットワーク形成に資する湿地の再生を推進する。

さらに、瀬・淵、自然な水際、河畔林などが存在する多様な河川環境の保全・再生とあわせて、公園緑地の保全・再生、創出、街路樹の整備等による道路緑化を推進する。

海岸侵食により失われた砂浜を再生するとともに、海岸における動植物の生息・生育環境を維持、回復させるため、離岸堤や突堤等の海岸保全施設の整備・改良や養浜等の対策を推進する。また、航路浚渫等により発生する浚渫土砂を有効活用した干潟・浅場等の再生・創出や、護岸等の港湾施設の新設や改良に当たって生物共生型とすることにより生物の生息・生育しやすい環境に配慮する。

(自然とのふれあいの推進)

日常生活における自然とのふれあいを確保する観点から、都市公園などの整備をはじめとする緑地の保全及び緑化、海浜の回復、護岸の親水化など自然とのふれあいの場の整備を進めるほか、エコツーリズム、グリーンツーリズムの推進等自然とふれあう機会の拡大を図る取組を進める。

プログラム9. 生活・経済機能が集約化された地域社会を構築する

○目標

子育て世代が住みやすく、高齢者・障害者等が安心、自立して健康、安全、快適に生活できる集約化された地域・まちづくりを進める。

○ 現状と課題

我が国の都市は、低密度の市街地が郊外に薄く広がるとともに、都市機能の拡散が進んできた。一方、総人口の減少や急激な高齢化が進展している中、多くの都市でも人口減少、高齢化が進んでおり、モータリゼーションの進展や流通構造の変化等による大規模集客施設の郊外立地、居住人口の減少等中心市街地のコミュニティとしての魅力低下などにより、中心市街地の衰退が進みつつある。

また、病院、商業施設、文化施設等の都市機能が集約していないことにより、都市の公共サービスの効率が下がるとともに、これらの施設が提供するサービスへのアクセスが不便になること等によって高齢者等の負担が増大する懸念が生じている。

さらに、市街地の拡大にあわせて整備が進められてきた下水道などの都市基盤等についても、その老朽化に伴う維持管理・更新費の増大が問題となっている。

人口減少や高齢化が進展する中、持続可能で活力ある国土・地域づくりを推進するためには、子育て世代が住みやすく、高齢者等が安心、自立して健康、安全、快適に生活できる集約化された地域・まちづくりに向けた対応を行っていくことが求められている。

○ 実施すべき事業・施策

各都市の将来像は、都市の規模、地理的特性等の個性・実情や住民等のニーズを踏まえ描かれるべきものではあるが、我が国が直面している諸課題を踏まえると、多くの都市が目指すべき基本的方向は、「集約型都市構造」であり、都市内の中心市街地や主要な交通結節点周辺等の中から、行政・教育・医療福祉などの都市機能の集積を促進する拠点(集約拠点)を、地域特性を踏まえて選択して位置付け、複数の集約拠点と都市内のその他の地域とが公共交通ネットワークで有機的に連携した都市構造への転換を図る。また、人にやさしく活力ある都市の実現を図るため、子育て支援に係る施設や医療施設等地域や鉄道利用者のニーズに適合した生活支援機能を付与し、鉄道駅空間の地域総合拠点化を図る。

なお、こうした拠点以外の地域においては、一定のまとまりのある既存の集落等を中心に生活環境・活力を維持し、相互に、あるいは拠点の市街地部と連携して、効率的に生活を支えられるようにすることを目指す。

(都市機能の集約化・街なか居住の推進)

細分化された敷地の統合、防災性能を備えた建築物及び公共施設の整備を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る。

また、中心市街地等の集約拠点となるべき市街地ににぎわいを取り戻すため、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、中心市街地における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。

(中心市街地へのアクセス向上)

集約型都市構造の構築には、公共交通を軸として集約拠点相互の連携を強化し、都市内のその他の地域から中心市街地へのアクセスや中心市街地内の移動の利便性を向上させることが重要である。そのため、都市機能を相互補完する生活幹線ネットワークの整備を推進するとともに、誰もが利用でき、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減にも寄与する鉄道、地下鉄、新交通システム、バス、BRT、LRT、路面電車等の公共交通機関の利便性の向上を図っていく。

加えて、安全で快適な歩行者空間や自転車利用環境を確保するため、通学路の整備やバス停周辺の歩道整備等の安全対策、自転車道や自転車専用通行帯(自転車レーン)等の自転車ネットワークの整備等のハード対策と自転車利用促進方策等のソフト対策を推進する。

(公共施設等のバリアフリー化)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)(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、道路、都市公園、路外駐車場、建築物等において、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。

(住宅のバリアフリー化)

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。

プログラム10. 日常生活において不可欠な移動が、より円滑に、快適にできるようにする

○ 目標

ユニバーサルデザインの考え方にに基づき全ての人々が安心して生活できる環境を実現するとともに、日常の暮らしを支える移動について、利便性の確保、質的な改善を図る。

○ 現状と課題

我が国においては、本格的な少子高齢化社会を迎え、また障害者の社会参画の重要性が高まっており、高齢者、障害者等の自立と社会参加による健全で活力ある社会の実現や安心して子育てができる環境の整備が求められている。

このような状況の中、「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にに基づき、高齢者や障害者等を含めた、全ての人々が安心して生活できる環境整備を進めるため、バリアフリー化を推進してきたところである。その結果、バリアフリー化は着実に進捗してきているが、未だ道半ばであり、今後とも力を入れていくことが必要である。

また、都市部における通勤、通学等の日常生活を支えるための安全で快適な移動を実現するため、道路の渋滞緩和、交通安全対策としての道路の整備を公共交通機関の利用環境改善等のソフト対策と連携しながら進めてきたほか、鉄道においては、複々線化工事の実施など混雑緩和対策を行ってきた。

その結果、都市部における道路の渋滞や、鉄道の混雑率は改善傾向にはあるが、なお高い水準にあり、改善が必要な状態である。

加えて、渋滞・混雑等の「量的改善」とともに、異なる交通モード間の結節機能の高度化や乗り継ぎ円滑化、安全性の確保の観点から歩行者や自転車への転換を図る等の、「質的改善」についてもハード・ソフト両面から取組を行ってきているが、さらなる推進が求められている。

地方圏においても、都市部と同様に、特に通勤時等における道路渋滞の緩和を求める声がおおきい一方で、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における隘路等、安全で確実な移動に支障のある箇所も存在する。また、バス、鉄道等の公共交通の輸送人員は低減傾向にあるなど経営環境が厳しい中で、移動に当たっての利便性の向上を引き続き図る必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

(バリアフリー化の推進)

高齢者、障害者や子育て世代等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図り、社会参画を促進することは重要であるため、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、旅客施設⁷、車両、道路等においてバリアフリー法第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。

また、バリアフリー化されたまちづくりの一貫として、LRT、BRTの導入等、公共交通の利用環境の改善を促進する。また、短距離での移動に適し、かつ、取回しがしやすい等の特長を有し、公共交通の補完、高齢者や子育て世代の移動支援等の役割が期待される超小型モビリティ

⁷ 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をいう。

について、安全な走行空間、駐車空間等の検討や、充電施設等の環境整備を進めること等を通じ、普及を推進する。

(渋滞、混雑の解消)

大都市圏と地方圏を問わず、渋滞の緩和が課題となっている。特に都市部における交通混雑を解消させるため、都心部を通過する交通の迂回路を確保し都心部への流入の抑制等の効果がある首都圏3環状などの大都市圏環状道路の整備を推進するとともに、大都市周辺の道路ネットワークにおけるボトルネック箇所への集中的対策を進める。また、開かずの踏切など交通阻害の要因となっている踏切について、連続立体交差事業等の対策を推進し、その解消を図る。

あわせて、信号制御の高度化により交通の円滑の確保を図るとともに路上工事調整や路上駐車抑制、交通アセスメント制度の創設等による交通容量の拡大策を推進する。また、ITSを活用した交通状況に合わせた経路選択サービスの普及や渋滞多発箇所における対策技術の実用化を推進するとともに、高速道路の料金施策をきめ細やかに活用し、通勤時間帯の高速道路への交通誘導など、その効果的な運用を図る。

(交通結節点のシームレス化による利便性の向上)

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動線を確保しつつまちづくりと一体となった駅前広場を整備するとともに、駅における情報発信機能の充実、鉄道相互間等の乗継円滑化、ホームの増設・拡幅、まちづくりと一体となった鉄道駅の改善等を図る。また、所要時間の短縮や乗換回数削減、混雑の緩和等を図るため、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を促進するほか、地下高速鉄道ネットワークを充実させる。また、慢性的な列車遅延や輸送障害に対処するため、ホームの増設や平面交差する線路の立体交差化等を図る。さらに、鉄道・バス等の各事業者間で相互利用可能な共通ICカードシステムの導入を推進する。

また、より身近で容易に高速道路にアクセスできるよう、スマートインターチェンジ(ETC専用IC)を含めインターチェンジを既存の路線に追加するなどの機能強化を図る。

(地域を支える生活幹線ネットワークの形成)

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。

また、バイパス整備等による自動車交通の変化等と合わせて、自転車通行空間や歩行空間を含めた道路空間の再配分に積極的、計画的に取り組むことにより、自転車道、自転車専用通行帯(自転車レーン)等の自転車ネットワークの整備等を推進する。

さらに、地域鉄道については、バス等他の公共交通機関との連携を図りつつ、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、新駅の設置等により利便性の向上に向けた取組を推進し、活性化・維持再生を図る。

プログラム 11. 離島・半島・豪雪地帯等の条件不利地域の自立的発展を図る

○ 目標

離島地域、半島地域、豪雪地帯等、地理的・自然的・社会的特性のため条件が不利な地域において、その基礎条件の改善及び地域の特性に即した自立的発展を図る。

○ 現状と課題

離島、半島、豪雪等の条件不利地域は、国土の保全、自然環境の保全、食料の供給、領域・排他的経済水域等の保全等の重要な役割を有している。

このような条件不利地域は、地理的、自然的、社会的特性によって、産業基盤、生活環境の整備等の基礎的条件が他の地域に比較して低位となっている地域が多いことから、これまで地域を指定した上で、それぞれの特性に応じた支援策を講じてきたところであるが、人口減少、高齢化など地域を取り巻く状況はなお厳しい。

さらに、台風、豪雨、豪雪等による災害が発生した際には孤立するおそれがあり、また、復旧活動への支障や物資輸送への支障等が生じやすい地域も多い。

このため、社会資本の整備や適切な維持管理並びに生活交通や冬期交通の確保等の取組を重点的に進めるとともに、文化、自然環境、地場産業などの地域固有の資源や特性を活かしたソフト対策も推進するなど、より効果的な支援を講じていく必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

(条件不利地域における生活の安定・安全の確保のための基盤整備)

離島地域については、領域や排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用など同地域等が担う国家的・国民的役割の重要性を踏まえ、離島振興法等に基づく事業や地域の創意工夫ある取組を支援し、地理的及び自然的特性を活かした地域の自立的発展を推進する。

離島における住民生活の安定・安全を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上等に対応するための離島ターミナルの機能確保や、航空ネットワークの維持・活性化等を図るため必要な施設整備等を着実に実施する。

離島・半島・豪雪地帯等において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院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、離島の架橋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。

豪雪地帯においては、高齢化、人口減少が進行している現状を踏まえて、雪に強い安全・安心な地域づくりのためのハード・ソフトにわたる克雪対策の充実を促進する。

冬期の安全で円滑な道路交通を確保するため、防雪施設等の整備を推進するとともに、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。

また、除排雪機能の高い下水道の整備、市街地を流れる中小河川に消流雪用水を供給するための導水路等の整備、下水再生水の活用、下水管きょ等を活用した消融雪施設の整備、公共空間を利用した雪捨て場の確保等を促進する。さらに、雪崩、地吹雪、融雪期の土砂災害、積雪期の大規模地震災害等の災害対策を推進する。

北方領土問題が未解決であることによる北方領土隣接地域が置かれている特殊な事情に鑑み、同地域の振興及び住民の生活の安定に関する施策を関係府省と連携して推進する。

プログラム12. 健康で快適に暮らせる生活環境を確保する

○ 目標

騒音や振動など地域の生活環境に係る問題の解消、水と緑豊かで良好な都市環境の形成により、健康で快適に暮らせる生活環境を確保する。

○ 現状と課題

我々は、日常生活や通常の事業活動を通じて様々な面から環境に負荷を与えており、その影響は、様々な形で我々自身の暮らしに及んできている。

かつて公害問題の中心的課題であった二氧化硫や一酸化炭素等による大気汚染については累次の施策により全体としては改善されつつあるが、都市部では二酸化窒素の環境基準が達成されていない地域が残存している等、引き続き、取組が必要な状況にある。水質環境基準の人の健康の保護に係る項目については、汚染・汚濁負荷の低減等を通じて環境の保全を図る取組が進められ、水環境の改善が図られているが、流域の水循環全体を視野に入れた取組も必要である。

健全で良好な生活環境が存在する美しい国土を守り、次世代へと継承するため、水質、大気等の汚染対策の他にも、都市の熱環境対策、水循環系の再構築等の取組が進められているが、さらに強化した取組が必要である。さらに、近年では、都市での活動の増大と過密化により熱環境が悪化(ヒートアイランド現象)している結果、気温が30℃を超える状況の長時間化や熱帯夜の増加など、生活環境にも影響を及ぼす深刻な問題となっている。

良好な水の安定的な確保・供給のため、気候変動の拡大による渇水リスクの高まりや、既存の水資源施設の老朽化に対して、持続可能な水資源の利用を支える社会基盤を確保することが必要である。このため、基礎的な社会資本である水資源施設において、施設の耐震化、危機管理能力の強化等、ハード・ソフトの両面において、信頼性の確保を図ることが必要である。また、都市のヒートアイランド対策には、適切な水域の確保も必要である。

これらの解決とあわせて、健康で快適に暮らせる生活環境の基盤となる水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成を図る必要がある。成熟社会を迎え、我が国の国民の価値観は、長期的には、経済的繁栄のみならず、歴史・伝統、自然、文化を重視する方向に変化してきており、地域固有の風格ある景観、生物の生息・生育環境、様々な文化活動の場等を育む都市の緑に関し、世論調査では90%以上が面積の増加又は現状維持を求めているところである。

○ 実施すべき事業・施策

健康で快適に暮らせる生活環境の確保に向けて、下水道の整備等公衆衛生の向上に向けた取組や交通に起因する大気汚染等の沿道環境の改善、ヒートアイランド対策を進める。

(大気汚染、騒音等の生活環境の改善)

公衆衛生の向上と生活環境の改善を図るため、地域条件や各種污水处理施設の特徴を考慮しつつ、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の連携を強化し、ほとんどの住民に享受されるべき生活基盤である污水处理施設を効率的に整備する。

沿道環境の改善を図るため、大気環境基準非達成の箇所においてバイパス整備や交差点立体化、交差点改良等の対策を行い、環境基準達成を目指す。また、騒音の環境基準非達成

の箇所において低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置、環境施設帯の整備等の対策を行い、環境基準達成を目指す。あわせて、環境対応車(電気自動車等)の普及やそれを促進する充電施設の整備を進めるとともに、引き続き交通施設とその沿道・沿線地域の土地利用の調和を図るなどの都市環境整備にも取り組む。

空港周辺における航空機の騒音に対しては、学校・住宅等の防音工事、移転補償、緩衝緑地帯等の整備などにより、その防止・軽減を図る。

また、鉄道の騒音対策については、新幹線等において、環境基準を達成すべく防音壁の設置や嵩上げ、パンタカバーの設置、レールの削正等によって音の発生そのものを抑える音源対策等を行う。

(水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の整備)

都市域において、水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境を整備するため、ヒートアイランド現象の緩和等の環境を改善する機能、地域固有の歴史文化を醸成する等良好な都市景観を形成する機能、生物の生息・生育環境として都市の生物多様性を向上する機能、レクリエーション活動、健康運動、文化活動等の様々な活動の拠点としての機能等を有する緑とオープンスペースについて、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公園、河川、道路、下水道、港湾等の事業間連携などにより水と緑のネットワークの形成を推進する。

都市域において、河川基底流量の増加、湧水の再生や下水処理水の活用による水路の再生、汚濁した河川への浄化用水の導入、既存調整地の貯水容量の拡大や学校・一般家庭等における貯留浸透施設の設置促進等により水面積の拡大を図る。

(水供給システムの危機管理能力の強化)

水供給システムの安全・安心対策の推進を図るため、施設の耐震化と相まって、災害時を想定した平常時からの地域内連携、更には広域的な地域間連携の強化を促す危機管理ガイドラインを関係機関とともに策定し、その普及・啓発を行う。

プログラム13. 良好なランドスケープを有する美しい国土・地域づくりを進める

○ 目標

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を図る。

○ 現状と課題

高度経済成長期における急激な都市化の中で、都市周辺部における緑地の減少、地域の歴史的・文化的資産の喪失、無秩序な開発による景観の悪化等が進行してきた。さらに、近年は人口減少・高齢化等に伴い社会経済構造が急激に変化する中、緑地の質の低下、未利用地の増加等による街並み景観の悪化等が進行している。

このような状況を踏まえ、潤いのある豊かな生活環境の形成や住民が誇りを持てるまちづくりを進め、観光振興を含めた地域の活性化を図るため、生活環境や生態系を支える緑地の価値、地域で培われた歴史・文化の価値、これらを背景として形成される優れた景観の価値等を再評価し、これらの資産を保全・創出し、次の世代に継承することにより、地域の個性を活かした良好なランドスケープの形成を図る必要がある。

こうした中、平成15年に取りまとめられた美しい国づくり政策大綱を契機に、平成16年に景観緑三法、平成20年に地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律が整備されたところであるが、良好な自然環境の保全、景観や歴史文化を活かしたまちづくり等をさらに推進していく必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

(良好な景観形成の推進)

美しく風格のある国土の形成と潤いのある豊かな生活環境の創造等の実現のため、地方公共団体に対する技術的助言や参考事例の情報提供等を通じ、景観法に基づく景観計画の策定を推進し、良好な景観の形成を促進する。

社会資本整備により、景観が損なわれることがないよう、個々の事業の特性や、地域の地理的、歴史的特性等を踏まえ、事業の影響を受ける地域住民などの関係者や学識経験者等の多様な意見を聴きながら景観評価を行い、事業案に反映させるという景観アセスメントシステムの運用や、各事業の景観形成ガイドラインの活用等により、景観に配慮した社会資本整備を進めていく。

また、都市などにおいて、道路上空の電線類のふくそう、看板の乱立などにより景観が害されている場合には、電線共同溝の整備を始めとした無電柱化による架空電線の減少や屋外広告物規制当局と連携した野立て看板の撤去・集約、不法占用対策の強化による違法突き出し看板等の適正化により景観の改善を図る。

平成23年10月より、オープンカフェをはじめとした食事施設・購買施設や広告等の占用許可基準が緩和された。道路空間のオープン化として、同制度の適切な活用を推進することにより、道路交通環境の向上や、まちの秩序や美観の保全、まちの賑わいの創出を実現する。また、日本風景街道の取組を推進することにより、住民、NPO、企業など地域の多様な主体との更なる連携・協働を深め、道を舞台に地域ならではの風景や自然、歴史、文化などの資源を活かした美しい景観を創出する。

河川を整備・管理する際には、人々の生活や歴史・文化、生き物の暮らし、豊かな景観を守り育てるため、河川の自然の営みを活かすことを基本とし、治水上の安全性を確保しながら、生物の生息・生育環境等の保全・再生を行う多自然川づくりを推進する。また、地域と連携し、景観、歴史、文化及び観光などの資源を活かし、まちの空間との融合が図られた良好な河川空間の形成を目指す。

海岸侵食により失われた砂浜を再生するとともに、海岸における良好な景観を維持、回復させるため、離岸堤や突堤等の海岸保全施設の整備・改良や養浜等の対策を推進する。

また、砂防施設による流出土砂の調節やダムにおける土砂の適切な流下など、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組を進め、土砂によって形成される自然環境、景観の保全を図る。

(歴史文化を活かしたまちづくりの推進)

文部科学省、農林水産省及び国土交通省の連携の下、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律(歴史まちづくり法)に基づく歴史的風致維持向上計画等の策定を推進し、歴史的建造物の修理・修景等による歴史的な町並みの保全、古墳・城跡・旧宅等の遺跡を活かした都市公園の整備、道路の美装化や無電柱化の推進等を通じて、地域の伝統文化や歴史を活かしたまちづくりを推進することにより、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と、それを通じた住民の地域への愛着の醸成や郷土意識の創出を図る。

プログラム14. 国際交流拠点の機能を強化し、ネットワークを拡充する

○ 目標

空港、港湾などの国際交流拠点において、世界トップクラスのサービスを実現する等により、世界の成長を取り込む基盤を整備する。

○ 現状と課題

アジア各国の急速な台頭、経済のグローバル化の進展等世界的に大きな構造転換が進行しているが、我が国はそのダイナミズムを十分に取り込んで成長の原動力にすることができていない。

例えば、首都圏空港においては、東京国際空港や成田国際空港において、その抜本的な容量拡大に向けた取組が進められ、国際線・国内線双方のネットワークの強化や際・内乗り継ぎ機能の改善等が図られてきたが、今後も、潜在的なニーズに対応し、我が国の成長を牽引する役割を空港が果たすために必要な更なる機能強化が求められている。

また、我が国の国際物流の大部分を担っている海上輸送においては、東アジア諸国の港湾との国際競争の激化などにより、我が国港湾への基幹航路コンテナ船の寄港回数が減少している。さらに、資源、エネルギー、食糧等の国際バルク⁸貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起ころつつある中、我が国のバルク貨物を取り扱う港湾は戦後の高度経済成長期に作られたものが多く、陳腐化・老朽化等の進行により、ニーズに十分に対応できていない。国内産業のコスト低減や利便性の向上などの観点から、このような状況に適切に対応することが重要である。

○ 実施すべき事業・施策

アジア諸国を含めた世界の成長を取り込み、我が国の成長に結び付けていくため、国際交流拠点である大都市圏拠点空港の容量拡大・機能強化、港湾サービスの抜本的向上と拠点を結ぶ道路や鉄道ネットワークの充実、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成などインフラの機能強化を図る。

(国際交流拠点の機能強化)

我が国における国際的な旅客移動や貨物輸送のゲートウェイとなる国際空港・港湾において、競争力のある国際水準のサービスを提供できるよう、機能の拡充・強化を図る。

このうち国際空港においては、国際航空路線への一層の新規参入・増便等を図るための環境を整備するため、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進するとともに、大都市圏拠点空港において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。東京国際空港の24時間国際拠点空港化を推進し、充実した国内線ネットワークを活用した内・際ハブ機能を強化するため、滑走路の延長やエプロンの増設・改良、航空交通システムの高度化等を行うとともに、成田国際空港のアジアのハブ空港としての地位確立を目指し、容量拡大等により、首都圏空港の機能強化を進める。関西国際空港については、大阪国際空港との経営統合の後、貨物ハブ化等の国際競争力強化に向けた取組を通じて両空港の事業価値の増大を図り、早期の事業運営権売却(コンセッション契約)を実現する。これにより、関西国際空港の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済を図り、完全24時間空港という本来の優位性を活かした戦略的な経営や前向きな投資を実行することで、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再

⁸ バルク貨物:石炭、鉄鉱石、穀物など包装されずそのまま船積みされる貨物

生・強化する。中部国際空港については、将来の完全24時間化という課題を見据え、国内空港で唯一超大型貨物のシー&エアー輸送に対応可能な施設などの既存ストックの有効活用等による一層の需要拡大に向けた取組を進める。さらに、成田・関空等の拠点空港において、LCCの国際航空路線への参入によるネットワーク拡充を促進のために必要な各種施策の展開・機能強化を図るとともに、成田空港等において国際ビジネスジェットの受入機能についても強化を図る。

港湾については、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(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、資源、エネルギー、食糧といった国際バルク貨物の安定的かつ安価な輸入を実現するため、国際バルク戦略港湾において、大型船舶に対応した港湾機能の確保や「民」の視点による埠頭運営の効率化を進める。加えて、中国・韓国・ロシアなどの経済発展等を我が国の成長に取り込むとともに、東日本大震災を踏まえ、災害に強い物流ネットワークの構築にも資するため、日本海沿岸地域の港湾において、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携の深化を図る。

一方、地域の拠点的な空港・港湾については、地域の実情に応じ、東アジアをはじめとする諸外国との直接交流を促進するため、内外の広域的な交流拠点としての必要な機能強化を図る。

アジア地域との海上輸送の準国内化、高速化に対応するため、貨物自動車や鉄道と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送網を強化する。

航空貨物の効率的な輸送を円滑にし、取扱効率を向上させるため、貨物エプロン等の空港貨物ターミナル諸施設の機能向上を図る。

(国際交流拠点へのアクセス改善)

利用者が主要な空港、港湾等にスムーズにアクセスできるよう、高速道路ICと交通拠点とのアクセスの現状を再点検し改善を行い、複数の交通拠点のシームレスな連携を実現するほか、定時性などネットワークの質を高めるため、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策や通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞を解消するため、首都圏3環状などの大都市圏環状道路の整備を推進するとともに、国際拠点空港への鉄道アクセスの改善や、物流拠点の整備促進等に向けた取組を進める。

また、橋梁補強、バイパス整備等を行い、国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消を図るとともに、特殊車両通行許可手続きの運用改善(簡素化・迅速化)等を図り、道路構造物の状況に応じ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。

さらに、国際コンテナターミナルにおける出入管理情報システムの導入・運用やコンテナ物流情報サービス(Colins)の多国間相互接続等のICTを活用した港湾物流の高度化・効率化を推進することにより、効率的な国際物流の実現を図る。

プログラム15. 大都市におけるインフラの機能の高度化を図り、産業・経済活動のグローバル化に対応する

○ 目標

我が国の成長エンジンである大都市の魅力を総合的に高め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を形成する。

○ 現状と課題

我が国の大都市は、人口や産業・経済の集積規模において先進諸外国に匹敵するポテンシャルを有している。例えば、東京を中心とする大都市の人口や経済の規模は、他の世界の大都市と比較して抜きん出た集積を見せている。

しかしながら、戦災復興区画整理事業が実施された地区等においては、事業に併せて建設された建築物が一斉に老朽化する状況が起きており、都市機能の更新が急務となっている。こうした地区の再整備が進まない場合には、都市の競争力強化や再生が実現しないだけでなく、都市活動における安全・安心が確保されずに都市中心部の災害リスクが格段に高まることにより、将来において、経済的・社会的な損失が発生することが懸念される。

また、民間企業が実施する国際競争力の評価に関する各種指標では、近年の高い経済成長を背景に、シンガポール、香港、北京、上海等のアジアの主要都市の評価が高まってきている一方で、我が国の大都市の相対的な地位は低下傾向にある。

産業・経済活動のグローバル化の進展に伴い、国家間・都市間の国際競争が激化する中、我が国の経済活力を向上させていくためには、大都市におけるインフラ機能の高度化や良好な都市環境の形成を図り、我が国の成長の牽引役である大都市の魅力を総合的に高めていくことが求められている。

○ 実施すべき事業・施策

(大都市における都市機能の高度集積化)

都市の国際競争力の強化を図る地域として指定されている「特定都市再生緊急整備地域」(11地域)においては、官民共同による協議会により整備計画を作成し、規制緩和、税制支援、予算補助により国際競争力の強化に資する都市開発事業を促進する。

一定の基盤が整備されているものの、現在における土地利用や交通基盤のニーズ等に対して規模が小さく、区画道路の幅員も狭いため、容積率が十分に活用できない等の課題を抱えている戦災復興事業等により形成された街区等の都心部の低未利用地等において、複数の街区に細分化された土地を集約する大街区化の推進等を通じて、都市の再構築に資する都市拠点の形成や大都市の再生を促進する。その際、大都市が経済活動の場であると同時に、働く人々も含む生活の場であることから、質の高い生活環境を確保するよう努める。

また、鉄道駅、バスターミナル等の交通ターミナルは、鉄道と鉄道、鉄道とバス等公共交通機関相互の結節点であるとともに、駅前広場や交通広場を含む空間としての機能も有しており、中心市街地の活性化を図るため、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・高度化を推進する。

このため、連続立体交差事業、橋上駅等駅の大規模改良によるターミナルの機能強化や

乗継ぎ抵抗の軽減による利用者の利便性の向上等を推進するとともに、その整備に当たっては、中心市街地への人や物の流れを考慮しつつ、駅前広場や交通広場に加え、公共公益施設、商業施設等も有する多機能化・高度化された施設として、一体的な整備を推進する。

(大都市におけるグローバルな産業・経済活動を支える交通サービスの高質化)

ビジネス・観光の両面における都市間競争力を大幅に強化し、我が国に人・モノ・カネを積極的に呼び込む原動力とするため、大都市圏拠点空港においては、国際・国内双方のネットワークの更なる強化や国際・国内の乗り継ぎ機能の改善、処理容量拡大に向けた航空交通システムの高度化、LCCやビジネスジェットの入体制の強化など、新たなニーズへ対応し、国際コンテナ戦略港湾においては、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推進する。

また、これらの拠点施設へのアクセス性を改善するほか、都市内の移動を円滑にしてビジネス効率を高めるため、都市鉄道ネットワークの充実など公共交通機関の機能向上や、駅等における円滑な乗継など交通結節機能の高度化を進め、利用者の利便性を向上させる。また、大都市地域においては、大都市流入部のボトルネックなどにより、深刻な渋滞が発生しており、速達性、定時性、快適性を損ね、効率性を阻害していることから、首都圏3環状などの大都市圏環状道路の整備など、ネットワーク機能を高める抜本的対策を加速するとともに、路肩の活用などの運用改善や簡易ICの増設などの機能強化、高速道路の料金施策などによる交通流動の最適化、ICTをフルに活用した施策など、ネットワークを最大限に活かす工夫により、段階的な渋滞低減を図る。

プログラム16. 我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業等が、 世界市場で大きなプレゼンスを発揮する

○目標

我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業等の海外におけるビジネス展開を拡大する。

○ 現状と課題

人口減少や公共投資の圧縮によって国内市場が縮小を余儀なくされる中で、我が国の建設・運輸産業、インフラ関連産業等が一層の国際競争力を身につけ、アジアを中心とした海外の成長の果実を取り込むとともに、国内においてもその能力を発揮することで我が国の社会資本整備に寄与することが求められている。このため、他国との厳しい競争の中、我が国が強みを有する分野において、高付加価値化による競争力の向上を図りつつ、海外におけるビジネス展開を拡大する必要があり、これまでの閣議決定等に基づき、主力分野であるインフラの海外展開について、官民一体となったトップセールスの展開や案件形成等の取組を積み重ねてきたところである。

引き続きこれらの取組を着実に推進する必要があるが、さらなる加速化に向けて、総合的なインフラの海外展開が求められており、例えば、個別プロジェクトのパッケージ化や面的なプロジェクト形成、車両輸出・建設請負等から管理運営まで「川上から川下まで」のトータルな受注に向けた体制の強化、「防災パッケージ」を先駆けとするハードと組み合わせた「ソフトインフラ」の海外展開等が必要とされている。

○ 実施すべき事業・施策

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、我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業が活躍の場を広げ、世界市場で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。具体的には、道路分野におけるトップセールスや二国間の技術協力協定等に基づくセミナー、国際会議等の機会をとらえた高速道路、道路技術及びITSの海外展開を積極的に進めるほか、鉄道分野におけるトップセールスや関係省庁と連携した公的金融、鉄道技術・規格の国際標準化に向けた取組の推進、官民連携による案件形成支援及び発注コンサルティング能力の育成・確保を通じ、我が国企業の海外展開を支援する。航空・港湾分野においては、建設面に加え、運営面における我が国の経験を活かした海外展開を図る。

(分野横断的なパッケージによるインフラ展開)

個別プロジェクト毎、分野毎に進められていたこれまでのインフラ海外展開の取組に加えて、例えば、鉄道、道路、水、港湾、空港、都市開発、船舶、ITS、防災等のプロジェクトをパッケージ化してトップセールスを行うなど、省横断的あるいは省庁の枠を超えた取組を強化する。さらに、案件の形成に当たっても、複数の技術・プロジェクトを包含するような面的プロジェクトや環境共生型都市開発プロジェクトの形成を積極的に推進する。

(「川上から川下まで」の受注に向けた体制の強化)

プロジェクトの構想段階から発注者に対し、資金調達も含めた総合的な提案を行うための体制を強化することとし、具体的には、発注者支援ノウハウを有する政府の関係機関の能力を最大限に活用するとともに、民間における主体の育成を図っていく。また、「川上から川下まで」トータルに受注できる主体、「勝てるチーム」作り等の環境整備を促進していく。

(ハードと組み合わせた「ソフトインフラ」の海外展開の促進)

タイの洪水被害を教訓とし、また、アジア市場における日本のプレゼンス拡大という国家戦略も踏まえ、それぞれの国のニーズに応じて、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」を戦略的に世界へ展開する。

これに加え、上記防災分野をはじめ、日本がこれまで築き上げてきた「ソフトインフラ」である制度・基準、技術・運用ノウハウ等について、アジアをはじめとした世界への展開、国際標準化を図るため、国際協力の枠組みも活用しつつ、産官学連携して積極的な海外展開を推進する。

プログラム17. 個性的で魅力あふれる観光地域を作り上げ、国内外から観光客を惹きつける

○ 目標

国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成のため、良好な景観の形成、魅力ある都市空間の形成、交通基盤の整備等に取り組む。戦略的な観光地域づくりを促進するとともに、外客受入環境の更なる充実等に取り組む。

○ 現状と課題

人口が減り、少子高齢化が進み、全ての地域で「定住人口」の増加を期待することができない現在、我が国や地域の維持・活力のために目指すべきは、都市や地域を訪れる「交流人口」の拡大であり、そのための手段のひとつとして、観光は極めて重要である。

我が国は、北は北海道から南は沖縄までの多様な自然や暮らし、歴史、文化等を有し、多様な人々のニーズを受け入れる観光資源が豊富にあり、観光のポテンシャルは極めて高いと言える。

しかしながら、観光地域が、観光旅行者の国際的な誘致競争にさらされる中、国内外の観光客を惹きつけるためには、良好な景観の形成、魅力ある都市空間の形成、交通基盤の整備等に取り組むとともに、戦略的に観光地域づくりに取り組むことが重要である。

○ 実施すべき事業・施策

(国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成)

国際競争力の高い魅力ある観光地域を形成するため、観光交流人口の拡大を生む地域固有の資源である良好な景観形成を図る。具体的には、地域の個性ある景観づくりの核となる建造物及び樹木について、景観重要建造物及び景観重要樹木の指定等の景観法に基づく制度を活用した保全等の取組を推進する。

また、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律(歴史まちづくり法)に基づき、文部科学省、農林水産省、国土交通省の連携により、歴史的風致維持向上計画の策定を推進し、文化財を核とした良好な市街地の環境の維持・向上を図る。

さらに、我が国の歴史、文化、伝統を海外からの旅行者に伝えるための重要な観光資源である古都を始めとする歴史的風土の消失・質的低下を防止し、適切な保存・活用を図るほか、都市公園の整備に当たっては史跡や名勝、豊かな自然環境など地域の魅力ある観光資源を活かす取組を推進する。

駅周辺をはじめとした中心市街地等において、地域の観光の拠点となる商業施設等の建築物や、道路、広場等の公共施設の整備を行うことにより、観光地域にふさわしい魅力ある都市空間の形成を図る。

さらに、市民、企業等とも協働しつつ、都市に残された貴重な緑地の保全及び緑化を推進するとともに、緑に関する行催事等を通じ、世界に誇る花と緑豊かな魅力ある都市を形成する。

道路は周辺と一体となって景観を形成していることをかんがみ、住民と連携しつつ周辺景観と調和した防護柵の設置や道路緑化、歩道緑化等の景観に配慮した道路整備を推進する。また、観光地の魅力向上、歴史的街並みの保全、伝統的祭り等の地域文化の復興等を図るため、地方公共団体、電線管理者等と連携し、軒下・裏配線方式等の地域の実情に応じた多様な手法の活用によりコスト削減を図りつつ幹線道路を中心に無電柱化を推進する。

まちづくりと一体となって、川や海など水際線を有する魅力ある空間を形成するため、散策できる河川管理用通路など治水上及び河川利用上の安全・安心に係る河川管理施設の整備を通じて、にぎわいのある水辺空間の創出を推進するとともに、観光資源となる水路を保全・再生に向けた取組を進める。

海岸侵食により失われた砂浜を再生し、白砂青松等の優れた景勝地の保全・回復に資する取組を図るとともに、安全で快適な海浜の利用を増進させるため、海辺へのアクセスに配慮した海岸保全施設の整備・改良や養浜等の対策を推進する。

人々の賑わいや交流を創出する旅客船ターミナルや緑地等のみなどの施設を活用し、地域の創意工夫と資源を活かした地域主体のみなとまちづくりを推進する。また、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、外国クルーズ船の日本寄港等を促進するため、ポートセールス活動などのソフト施策と合わせて必要な機能を確保する。

バス等他の公共交通機関との連携を図りつつ、潜在的な鉄道利用ニーズの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を推進する。

あわせて、国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成のためには、地域の努力や顧客の満足度等の客観的・恒常的な評価の構築や、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の促進等を図るとともに、外客受入環境の充実等を促進する。

(観光交流を支える交通基盤の整備)

観光地域へのアクセスや観光地域間の周遊の利便性の向上に資する道路や鉄道等の整備を推進する。

あわせて道路については、アクセス性を改善するため、スマートインターチェンジ(ETC専用IC)を含めインターチェンジを既存の路線に追加するなど、既設高速道路の機能を強化し、観光旅行者の利便性の向上を図る。また、高速道路料金を曜日などに応じて安くするなど、弾力的な料金施策をきめ細やかに活用し、高速道路を観光旅行者にとって利用しやすいものとする。

加えて、鉄道については、鉄道と航空等他の公共交通機関等との適切な役割分担を図りつつ、広域的な地域間の交流・連携の強化や地域の活性化、観光旅行者の広域的な移動の高速化・円滑化を図る観点から、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、既着工区間の予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進めるとともに、フリーゲージトレインの実用化に向けた技術開発を着実に進める。また、我が国の三大都市圏の高速かつ安定的な旅客輸送を維持・強化するため、リニア中央新幹線の着工に必要な手続き等を着実に進める。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。また、道の駅やSA/PAについては、道の駅間の連携や広域的な地域のゲートウェイ化など関連自治体と連携をして、広域観光の推進を図る。

訪日外国人の増加による内需拡大・雇用増を通じて日本経済の活性化に資するためには、アジアを中心に世界とのヒト・モノ・カネの流れの障壁をできるだけ除去する必要がある。このため、首都圏空港を含めたオープンスカイ、東京国際空港の24時間国際拠点空港化を推進するとともに、容量拡大等による成田国際空港のアジアのハブ空港としての地位確立を目指し、首都圏空港の機能を強化することで、外国人観光客等のヒトの流れを作り出す。

また、国際拠点空港・港湾は、訪日外国人旅行者にとっては我が国に入国するための玄関に

相当する施設であることから、旅客ターミナル等において、旅客の快適性の確保に資する施設を充実させるとともに、両替や案内等のサービス機能の多様化・高度化を図る。あわせて国際拠点空港については、国際・国内ネットワークの拡充及び空港への鉄道・道路等の整備といった観光地域へのアクセス強化を図る。地域の拠点的な空港について、東アジアをはじめとする諸外国との直接交流を促進するため、内外の広域的な交流拠点としての必要な機能強化を図る。一般空港においては、国内・国際観光のため、旅客ターミナル諸施設の機能向上を図る。

また、成田国際空港・関西国際空港等の拠点空港においては、低コストオペレーションが可能なLCC専用ターミナルの整備等、LCC参入促進のための環境整備を図ることにより、訪日旅行者の増大や国内観光の拡大等、新たな需要を創出するほか、成田国際空港等においては、富裕層等によるビジネス・観光の両面におけるビジネスジェット利用を拡大するために、ビジネスジェットの受入れ環境を整備する。

観光地域内の移動しやすい交通手段を確保するため、地域公共交通の活性化及び再生を図る。

また、公共交通機関や徒歩、自動車等によって移動する観光旅行者の多くが必要とする観光情報を現地において適切に提供するため、観光活性化標識ガイドラインに基づく観光地域の案内表示の整備を促進する。さらに、外国人旅行者が言語面での障害を感じることはないよう、多言語による案内表示の整備等の促進や、道路種別によらず、一連で機能を果たす路線をわかりやすく表示するためのナンバリングによる路線の案内について検討するとともに、携帯型端末等を活用した、多言語や視覚情報による移動支援などICTを活用した移動容易化手段の普及促進などを推進する。

プログラム18. 社会資本整備に民間の知恵・資金を活用する

○ 目標

国、地方ともに財政状況が極めて厳しい中、できる限り民間の知恵・人材・資金等を活用し、必要な社会資本整備や既存施設の維持管理等をおこなう。

○ 現状と課題

国、地方ともに財政状況が極めて厳しく、人口減少・高齢化等に伴い社会経済構造が急激に変化する中で、時代の変化を踏まえ、地域の状況に適合した、真に必要な社会資本の整備・維持管理・運営等を着実に行うためには、従来公的部門が中心となって担ってきた分野に、できる限り、多くの民間の知恵・人材・資金を活用する必要がある。

平成11年の民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(以下、「PFI法」という)制定以降、平成24年1月時点で国土交通省所管PFI事業の累計は101件となっている。しかしながら、事業内容としては、土木施設がほとんどなく、公営施設や庁舎などの建築物が中心であり、事業形態も、民間PFI事業者のコストが公共部門により支払われるサービス購入料により全額回収される類型である「サービス購入型」が78%を占めているなど、社会資本整備に十分に民間の知恵・人材・資金を活用しているとは言えない状況にある。

また、これまでは、PFI法に基づくハード整備を中心として民間の知恵・資金の活用に取り組んできたが、今後は、ハード整備だけではなく、道路・河川空間のオープン化や、官民間の協定や協力等により民間施設の中で公的な機能を確保するなど、ソフト面での民間の知恵・資金の活用も推進していく必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

(新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)に基づく取組)

平成23年度PFI法改正により導入された公共施設等運営権制度や民間事業者が公的主体に対してPFI事業の実施を提案できる制度等の制度改正等を活用しつつ、PPP/PFIの具体的な案件形成を積極的に推進する。また、第180回国会に関連法案が提出された官民連携インフラファンド等、民間の成長マネーを真に必要な公共施設等の整備・維持管理・運営等に供給する仕組みの活用を推進する。

(民間の知恵等を活用した公共施設の設置・運営と周辺地域の整備・振興の一体的推進)

空港・港湾周辺エリアの持続的発展・活性化を図るため、旅客ターミナル等の整備・維持管理・運営等に民間の知恵・人材・資金等を活用しながら、周辺施設との一体的な整備・振興を推進する。

(官民連携による国際競争力強化のための基盤整備等)

空港においては「整備」から「運営」へ空港政策がシフトする中で、世界から我が国にヒト・モノ・カネを呼び込む玄関口としての役割等、空港が本来果たすべき役割を一層高めていくために、空港の運営にコンセッションを導入し、民間の経営責任の下、戦略的で柔軟な経営が行えるよう空港の経営改革を推進することで、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。その先行事例として、関西国際空港と大阪国際空港については、経営統合の後、関西圏

を見据えて両空港を適切かつ有効に活用しつつ、関西国際空港についてはLCC拠点化や貨物ハブ化といった取組を通じて、両空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期のコンセッションを実現する。それにより、関西国際空港を国際拠点空港として再生すると共に、関西における航空輸送需要の拡大を図り、もって関西経済の活性化及び我が国の国際競争力強化に寄与する。

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おいて、高規格コンテナターミナルの整備等とあわせて、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化を実施する。また、国際バルク貨物の安定的かつ安価な輸入を実現するため、国際バルク戦略港湾において、「民」の視点による埠頭運営の効率化を行う。

大都市の国際競争力を維持・強化していくため、国際拠点空港への鉄道アクセスの改善に関する官民連携の取組を進める。

都市の更新・機能向上に向け、幅広い民間資金の確保を可能とするため、倒産隔離型の不動産特定共同事業を実施できるように制度的基盤を整えるとともに、公益的施設の新規設備投資、経営強化、施設改修等に不動産証券化の手法を活用して民間資金を導入するための取組を進める。

(官民連携による公共空間の複層・共同利用の促進)

道路・河川敷地において、占用許可にかかる基準が緩和されたことに伴い、同制度の適切な利用を支援することによって、オープンカフェやイベント施設の設置など、官民連携による道路・河川空間のオープン化を促進する。

(企画・構想段階からの民間の知見・ノウハウの取り込みの推進)

プロジェクトの企画・構想段階から維持管理にわたる民間の知恵・人材・資金等の導入は、社会資本整備や既存施設の維持管理・運営等の効率化・透明化が図られるとともに、民間のインフラ国際輸出の促進に向けた民間事業者のノウハウ・経験の蓄積の観点からも重要であることから、まちづくりや各種インフラの整備・維持管理・運営等におけるPM(プロジェクト・マネジメント)方式やCM(コンストラクション・マネジメント)方式といった民間のマネジメントの活用等を推進する。

持続可能なまちづくりの実現と定着を図るため、市民、企業、NPOなどの民間のまちづくりの担い手が主体となった都市施設の整備・管理及び都市のにぎわいや魅力の向上を推進する。

(官民の協定・協力等による公的機能の確保)

都市再生特別措置法の改正を踏まえ、官民の協議会において防災計画を策定し、避難施設や備蓄倉庫等の防災施設の整備と、避難訓練や情報伝達ルールの確立等の災害予防策とを両立させたハード・ソフト両面の対策の実施を推進する。

津波防災地域づくりに関する法律を踏まえ、民間施設所有者の同意を受けて自治体が避難施設として指定する指定避難施設や、自治体と民間施設所有者との間で管理協定を結ぶ協定避難施設など、既存の民間施設を避難施設として活用するための官民の連携・協力を推進する。

(PPP／PFIの積極活用に向けた環境整備)

PPP／PFI事業による社会資本の整備・管理に向けた制度設計、運用上の課題等の調査や先進的取組等に係る案件形成支援等により、PPP／PFIによる民間の知恵、人材、資金の積極的な活用を推進する。

第3章 計画期間における重点目標と事業の概要

第2章においては、現世代だけでなく、将来世代にとっても必要な社会資本整備を戦略的に進めていくため、社会資本整備が目指す中長期的な方向性について、3つの視点に沿って9つの政策課題を示し、その課題解決に向けて取り組む具体的な事業・施策を、事業分野別の縦割りではなく、事業連携による18のプログラムとして整理した。

こうした取組を中長期的な目標に向かって着実に進めていくことは、我が国の将来にとって極めて重要であるが、厳しい財政状況と既存ストックの老朽化への対応等、公共投資を取り巻く状況は極めて厳しいことから、限られた資源を、どのような分野に重点的に投資していくかの判断基準となる「選択と集中」の考え方が必要である。

そこで、第3章では、現在の状況を踏まえた上で、「選択と集中」の基準を明示するとともに、計画期間中の重点目標とその目標を実現するための事業の概要を指標とともに示す。

1. 「選択と集中」の基準

「選択と集中」の基準として、以下の(1)から(4)を定める。

なお、国土保全、安全・安心の確保、離島等の条件不利地域の自立・発展・活性化の支援等については、計画期間にかかわらず、不断の効果的な取組を進めていく必要がある。

(1) 今整備をしないと、大規模又は広域的な災害リスクを低減できないおそれのあるもの

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、被害が極めて甚大で、被災地域が広範囲にわたる、まさに未曾有の災害であった。さらに、近い将来、首都直下地震、東海・東南海・南海地震等の大規模地震が高い確率で発生することが予想されている。

更に、我が国は台風の常襲地帯に位置しており、近年の台風やいわゆるゲリラ豪雨の発生等による被害は深刻で大規模なものとなっている。

国民の安全・安心な生活を守るためには、いつ発生するか予測できない災害に対して予め十分な対策を講じておかなければならない。その中でも特に国民生活に大きな影響を及ぼす大規模又は広域的な災害から、人命や財産、社会経済活動を守るための取組を重点的に進めていく必要がある。

(2) 今整備をしないと、我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化が著しく困難になるおそれのあるもの

アジア各国の急速な台頭、経済のグローバル化の進展等世界的に大きな構造転換が進行している中、新興国の成長を取り込むための競争が激しくなっている。

アジア諸国を中心とする周辺諸国の成長を取り込んでいくために必要な基盤を整備していかなければ、世界における我が国の地位がますます低下し、我が国の活力を維持することさえできなくなるおそれがある。

そのため、国際交流の拠点となるインフラやそれをつなぐネットワークの整備を行うとともに、地域の活力を継続・向上させるための産業・経済の基盤整備を重点的に進めていく必要がある。

(3) 今整備をしないと、「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の実現に大きな支障をもたらすおそれのあるもの

我が国は、世界のどの国も経験したことがない高齢社会を既に迎えており、世界的に見ても際立って急速に高齢化が進んでいる。少子化・高齢化が進んでいる地方中小都市や中山間地域等では、地域活力の低下、教育・医療など社会的諸サービスの維持の問題に直面している。

どのように地域のコミュニティを維持・発展させ、国民生活の豊かさを確保していくのかという避けることのできない課題について、正面から向き合い、早期に取り組んでいかなければならない。

また、我が国が戦後の経済発展を成し遂げる一方で、自然環境・地球環境は大きく改変された。環境と経済社会との関わりが一層広く深くなってきた今日、人類の存立基盤である環境と健全で持続的な経済社会を統合的に捉えた取組を早期に進めていかなければならない。

そのため、エネルギー効率の高い暮らしや誰もが安全・安心して暮らせる社会、環境と調和した社会を実現するための取組を重点的に進めていく必要がある。

(4) 今適確な維持管理・更新を行わないと、将来極めて危険となるおそれのあるもの

これまで我が国で蓄積されてきた社会資本ストックは、私たちの日々の生活を支えるとともに、産業・経済活動の基盤となってきた。これらのストックは、高度経済成長期に集中的に整備されており、今後老朽化は急速に進み、既存施設の維持管理、更新にも支障を来すおそれが指摘されている。

重大な事故や致命的な損傷等が発生するリスクを減少させ、人口減少などによる地域社会の構造変化も踏まえつつ、適切な老朽化対策を行うことが急務となっている。

そのため、実態把握を十分に行った上で、長寿命化対策の推進、さらには、更新にも取り組んでいく必要がある。

2. 計画期間中の重点目標及びその達成のために実施すべき事業・施策の概要

第2章で定めた18の「プログラム」に示された事業・施策について、1. で定めた「選択と集中」の基準を踏まえ、計画期間における重点目標を以下のとおり定める。

国は、計画期間内に重点目標が達成されるよう、自ら効果的・効率的に社会資本整備事業を実施するとともに、地方公共団体や民間の自主性及び自立性を尊重しつつ、適切な役割分担の下、施策を講ずることが求められている。必要な事業・施策については、できる限りわかりやすい目標とともに、重点目標ごとに整理する。その際、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、指標を設定する。

なお、指標のうち、必要なものについては、地方公共団体や民間が主体となる事業に関するものも含めて定義するが、これは国としての目標を掲げる観点からのものであり、これらの事業については、事業主体の自主性及び自立性が尊重される。

国は、計画の目標の達成のため、地方及び民間における事業・施策の実施状況の把握に努めるものとする。

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
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
1-2	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
1-3	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
1-4	災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化
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
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
重点目標 3	持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する
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
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
3-3	失われつつある自然環境の保全・再生
重点目標 4	社会資本の適確な維持管理・更新を行う

なお、1. でも述べたとおり、例えば、海岸や離島等を適切に管理することによる我が国の領土や領海、排他的経済水域の保全、日常的・継続的な対応が求められる発生頻度の比較的高い交通事故や災害への対策、離島・半島・豪雪地域等の条件不利地域や北方領土隣接地域などにおける地域特性に即した自立的発展・活性化などに向けた取組については、我が国の存立基盤である領土や国土を保全し、国民の安全・安心を確保して日々の生活・活動を支えるために、計画期間にかかわらず、今後とも効果的な取組を弛まず着実に進めていくことが重要である。

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、警戒避難体制を確保するとともに、地域・企業やNPO等との連携を強化し、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合せによる「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。

(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

大規模地震による被害を軽減するため、住宅や公共施設等の耐震化や液状化対策などを促進する。

- ・ 住宅や多数の者が利用する建築物、主要なターミナル駅等鉄道施設等の耐震対策を促進
- ・ 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ける、大規模盛土造成地マップの作成・公表、住民に対する情報提供の実施
- ・ 液状化による岸壁等港湾施設の変位の可能性とその対策について技術的な検証を推進

<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

【88% (H22 年度末) → 概ね100% (H27 年度末)】

<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

【5% (H23 年度末) → 50% (H28 年度末)】

《住宅・建築物の耐震対策に関する指標（参考指標）》

○ [参 1] 住宅の耐震化率⁹

【79% (H20年度) → 95% (H32年度)】

○ [参 2] 多数の者が利用する建築物の耐震化率¹⁰

【80% (H20年度) → 90% (H27年度)】

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

防災関連施設をはじめとする公共インフラの大規模地震による機能の損失を防ぎ、更なる被害の拡大を防止・抑制するための防災・減災対策を推進する。

- ・ 海面下に位置する地域等を防御する河川・海岸堤防等の防災関連施設や、下水管きよ等の衛生関連施設の耐震・液状化対策の促進
- ・ 地震時の大規模火災の発生や、避難・消防活動の困難さが指摘されている密集市街地について、災害に強い市街地への転換を図るための対策(面的な市街地整備、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等)の促進
- ・ 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おける、帰宅困難者対策も含めた防災・減災対策の推進

<防災関連施設等の耐震対策に関する指標>

○ [3] 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いて今後対策が必要な河川管理施設の耐震化率

【河川堤防：0% (H23年度末) → 約77% (H28年度末)】

【水門・樋門等：0% (H23年度末) → 約84% (H28年度末)】

○ [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）

【約28% (H23年度末) → 約66% (H28年度末)】

○ [5] 地震対策上重要な下水管きよにおける地震対策実施率

【約34% (H23年度末) → 約70% (H28年度末)】

《密集市街地の整備に関する指標（参考指標）》

○ [参 3] 地震時等に著しく危険な密集市街地の面積¹¹

【約6,000ha (H22年度) → 概ね解消 (H32年度)】

(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

避難者や帰宅困難者の収容、復旧・復興の拠点や生活物資の中継基地となる防災拠点

⁹ 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指標

¹⁰ 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

¹¹ 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

等としての機能を確保するための対策を推進する。

- ・ 都市公園や、河川防災ステーション等の河川空間等の整備
- ・ 大都市圏における基幹的広域防災拠点の機能確保
- ・ 防災拠点となる官庁施設等の耐震化

<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

【約73% (H22年度末) →約84% (H28年度末)】

② 陸海空の連携による、人流・物流確保のための対策

緊急輸送に必要なルートを中心として、以下の陸海空の各施設の耐震対策を連携させて推進することにより、いち早く人流・物流のルートを確認する。

- ・ 緊急輸送道路等の重要な道路上の橋梁における耐震対策の推進
- ・ 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
- ・ 主要なターミナル駅など鉄道施設の耐震化(再掲)
- ・ 航空輸送上重要な空港の液状化対策等の推進
- ・ 防波堤の粘り強い構造や耐震強化岸壁を組み合わせた総合的な対策の推進
- ・ 緊急用船着場や緊急用河川敷道路の整備

<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

【77% (H22年度末) →82% (H28年度末)】

- [8] 市街地等の幹線道路の無電柱化率

【15% (H23年度末) →18% (H28年度末)】

- [1] 主要なターミナル駅の耐震化率(再掲、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

【約7,300万人 (H23年度末) →約9,500万人 (H28年度末)】

- [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

【約2,640万人 (H23年度末) →約2,950万人 (H28年度末)】

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

以下の各事業・施策を連携させることにより、災害時における緊急輸送のバックアップ機能を強化するとともに、円滑な交通を確保する。

- ・ 脆弱な地域の災害への対応力を高めるため、走行性の高い国道も活用し、国土のミッシングリンクを早期に解消
- ・ 災害のおそれのある区間を回避する道路等の整備
- ・ 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の対策(交通管制センター等の整備、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備、航路標

識の耐震化及び太陽光発電による自立型電源化等)の推進

- ・ 大規模災害発生時における代替輸送確保に関するガイドラインの策定及び緊急・代替輸送体制の構築
- ・ 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
- ・ 海上で油が流出した場合に迅速に回収できる体制の確保

<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>

- [11] 道路による都市間速達性の確保率¹²
【46% (H22年度末) → 約50% (H28年度末)】
- [12] 航路標識の自立型電源導入率
【82% (H23年度末) → 86% (H28年度末)】
- [13] 信号機電源付加装置の整備台数
【約4,400台 (H22年度末) → 約6,400台 (H28年度末)】

(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

ハード整備に合わせて、それを補完するソフト対策を行うことで安全性を高める。

- ・ 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、各種測定の基礎ともなるGNSS連続観測システム(GEONET)¹³の整備
- ・ 地理空間情報ライブラリーによる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

<地震に対応したソフト対策に関する指標>

- [14] 電子基準点の観測データの欠測率
【0.5%未満 (H22年度末) → 0.5%未満 (H28年度末)】

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

近い将来に発生することが予想されている東海・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海面下に位置し防護する必要がある地域、近年浸水被害が発生した地域等を中心に、早急に対策を講じる必要がある。

津波については東日本大震災を踏まえた対応が必要である。発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波に対しては、住民等の生命を守ることを最優

¹² 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

¹³ GEONET: 全国約1,200箇所の電子基準点において、GNSS(各国が整備・運用する衛星測位システムの総称)を利用した測量を行い、全国の地殻変動を把握するシステム。現行では米国のGPSのみに対応しているが、新システムでは日本の準天頂衛星等、複数の種類の衛星に対応する。

先として、住民等の避難を軸に、土地利用、避難施設、防災施設などを組み合わせて、とりうる手段を尽くした総合的な津波対策の確立が必要である。また、発生頻度が比較的高い一定程度の津波に対しては、人命・財産や種々の産業・経済活動を守り、国土を保全することを目標とする。

(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

- ・ 地震の切迫性が高い地域において、比較的発生頻度の高い津波に対する高さが不足している海岸・河川堤防等について地域の実情に応じた必要な高さまでの嵩上げ及び耐震性の確保等
- ・ 津波到達前の水門等の安全かつ迅速・確実な閉鎖のための自動化・遠隔操作化の推進
- ・ 下水道施設が浸水した場合でも最低限の機能を確保できる、耐津波対策の推進

<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>

- [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）（再掲、1-1（1）②を参照）
- [15] 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域等において、今後対策が必要な水門・樋門等の自動化・遠隔操作化率
【0%（H23年度末）→約57%（H28年度末）】
- [16] 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域等において、今後対策が必要な河川堤防の津波対策実施率
【0%（H23年度末）→約75%（H28年度末）】

② 高潮対策等の推進

- ・ 人口・資産が集中する地域や中枢・拠点機能を有する地域等における海岸・河川堤防の整備等の推進
- ・ 背後に重要な交通ネットワークがある地域等における海岸侵食による被害防止のための対策の推進

<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] 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）（再掲、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
【約78%（H23年度末）→約85%（H28年度末）】

(2) 津波防災地域づくり等による津波対策等の推進

発生頻度は極めて低いが、発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波に対して、住民等の生命を守ることを最優先に、避難体制の整備や土地利用など、ハード・ソフトの施策を組み合わせた多重防御による津波災害に強い地域づくり推進するとともに、同様に高潮対策も進める。

- ・ 最大クラスの津波が悪条件下において発生した際に想定される浸水範囲や浸水深を示し

た上で、津波災害警戒区域等の指定による警戒避難体制の整備や一定の開発行為等の制限、高台への移転の検討等を通じ、ハード・ソフトの施策を組み合わせた多重防御による津波災害に強い地域づくりを推進

- ・ 確実な避難により被害者を出さないための安全な避難場所及び避難路の確保
- ・ 津波・高潮ハザードマップの作成・改良、防災訓練の実施等を通じた避難方法の普及、浸透
- ・ 災害発生時の迅速かつ効果的な防災情報の収集・提供や、情報・指示系統の一元化を図るための津波・高潮防災ステーションの整備の推進等
- ・ 越流した津波により下水道施設が浸水した場合でも、下水道の最低限の機能を確保できるよう耐津波対策の推進
- ・ ライフライン施設の被害軽減等のため、無電柱化を推進
- ・ 津波発生時の鉄道旅客の避難方策等の安全確保、大都市圏の地下鉄道の浸水防止対策等についての取組を推進

<津波防災地域づくりによる津波対策等に関する指標>

- [8] 市街地等の幹線道路の無電柱化率（再掲、1-1(2)②を参照）
- [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

【0%（H23年度末）→100%（H28年度末）】

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。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・東南海・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おり、これらに対する備えを強化する必要がある。

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。

(1) 大規模水害の未然の防止等

人口・資産が集中する地域、近年甚大な被害が発生した地域等において、河川改修、洪水調節施設の整備、堤防強化等の水害対策を推進する。

- ・ 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水害対策の推進（河道掘削や堤防整備等の河川改修、洪水調節施設の整備、堤防強化等）
- ・ 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とした浸水被害の最小化のための下水道整備の推進

<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
 - 【国管理区間：約72% (H23年度末) →約76% (H28年度末)】
 - 【県管理区間：約57% (H23年度末) →約59% (H28年度末)】
- [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
 - 【約6.1万戸 (H23年度末) →約4.1万戸 (約3割解消) (H28年度末)】

(2) 水害に強い地域づくり

土地利用規制と組み合わせた水害対策、浸透ますや防災調整池の整備等による河川への流出抑制対策等により、流域の特性を踏まえた水害に強い地域づくりを推進する。

- ・ 土地利用規制と組み合わせた水害対策(土地利用状況に応じ、輪中堤の整備や氾濫する地域における災害危険区域の指定等)
- ・ 河川への流出抑制対策の推進(流域貯留施設、浸透ます、透水性舗装、防災調整池等の雨水貯留浸透施設の整備)
- ・ 内水氾濫による浸水防除のための雨水管や雨水貯留管等の下水道施設の整備の推進
- ・ 地下空間の浸水対策(止水板の設置、実効性の高い避難計画の策定、避難誘導システムの確立)

<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
 - 【約27万 m^3 (H23年度末) →約50万 m^3 (H28年度末)】
- [22]下水道による都市浸水対策達成率
 - 【約53% (H23年度末) →約60% (H28年度末)】

(3) 水害に対する警戒避難体制等の整備

水害の発生に備え、ハザードマップの作成・周知や河川水位・雨量等の情報提供体制の充実、水防力の強化などにより警戒避難体制を強化する。

- ・ ハザードマップの作成の推進(浸水、避難経路、避難場所等の情報の周知により円滑かつ迅速な避難体制を整備)
- ・ 河川情報基盤の充実、高度化・効率化(観測施設、データの収集・処理・伝送システム、局地的な雨量をリアルタイムに観測可能なXバンドMPLレーダ及び氾濫域の予測提供システムの整備、地上デジタル放送による水位・雨量情報の提供等)
- ・ 地球温暖化への適応策の推進(災害リスクの変化の予測を行うとともに、適応策の検討を行い必要な施策を実施)
- ・ 地域水防力の強化(水防管理者と河川管理者等との連携強化等)
- ・ 水防法に新たに位置付けられた国自ら緊急的に行う特定緊急水防活動の実施
- ・ 道路冠水による事故の未然防止のための排水ポンプや道路情報板などの整備及び各道

路管理者や警察及び消防との連携強化

<水害に係るソフト施策による減災に関する指標>

- [23] 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：49%（H23年度末）→100%（H28年度末）】
【内水：約15%（H23年度末）→約100%（H28年度末）】

(4) 大規模土砂災害の未然防止

人流・物流の停滞等による国民生活への深刻な影響の回避や、避難が困難な高齢者、乳幼児等の被災防止の観点から、必要な箇所において土砂災害対策を重点的に実施する。

- ・ 社会経済活動を支える重要交通網を保全する土砂災害対策の実施
- ・ 病院、老人ホーム、幼稚園等の災害時要援護者関連施設を保全する土砂災害対策の実施
- ・ 道路斜面や盛土等の防災対策の推進

<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：46%（H23年度末）→約51%（H28年度末）】
【主要な災害時要援護者関連施設：29%（H23年度末）→約39%（H28年度末）】
- [25] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率
【54%（H22年度末）→68%（H28年度末）】

(5) 大規模土砂災害に対する警戒避難体制等の整備

大規模土砂災害への警戒避難体制を充実・強化するため、土砂災害警戒区域等の指定や大規模土砂移動検知システムの整備等を推進する。

- ・ 土砂災害警戒区域等の指定による危険な箇所の明示や警戒避難体制の確立を推進
- ・ 土砂災害の蓋然性の高い地域における地形変化・土砂移動等の監視・観測(大規模土砂移動検知システムの整備等の推進)
- ・ 噴火に伴う社会・経済的影響の大きい火山における減災対策(火山活動の状況に合わせて危険区域の想定等を提供するリアルタイム火山砂防ハザードマップの整備等の推進)

<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
【約45%（H23年度末）→100%（H28年度末）】
- [27] リアルタイム火山砂防ハザードマップ整備率
【約48%（H23年度末）→100%（H28年度末）】

○ [28]土砂災害警戒区域指定数

【約25万9千（H23年度末）→約46万（H28年度末）】

○ [29]大規模土砂移動検知システムによる監視カバー率

【0%（H23年度末）→100%（H28年度末）】

1-4 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化

(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

災害発生時における、応急復旧、早期復旧、二次災害防止、自治体支援等のため、地方整備局職員等をリエゾンや緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)として派遣する。

- ・ 全国の地方整備局等の職員の被災地への派遣
(リエゾンとして被災地の被害状況等の迅速な収集、災害対策本部等との情報共有)
- ・ 緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)の活動
(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)

(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

災害発生時における、迅速な応急対応や活動支援のため、危機管理体制の強化、広域的な防災活動の推進、自助・共助の促進等を行う。

- ・ 危機管理体制の強化
(国土交通省業務継続計画やTEC-FORCEに係る活動計画の策定、市町村とのリエゾン協定の締結、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)
- ・ 広域的な防災活動の推進
(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の実施)
- ・ 自助・共助の促進
(市町村におけるハザードマップや建設企業や地方公共団体等における事業継続計画(BCP)等の作成支援、被災時において港湾機能が早期に機能する体制を広域的に確保する方策の検討)

<リエゾン協定の締結に関する指標>

○ [30]リエゾン協定締結率

【約71%（H23年度末）→100%（H28年度末）】

<事業継続に関する指標>

○ [31]下水道津波BCP策定率

【約6%（H23年度末）→約100%（H28年度末）】

- [18, 23, 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
(再掲、1-2 (2)、1-3 (3)、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
 - 【地域ブロック：1 (H23 年度末) → 10 (H28 年度末)】
 - 【都道府県：5 (H23 年度末) → 47 (H28 年度末)】
 - 【政令指定都市：2 (H23 年度末) → 20 (H28 年度末)】

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。

(1) 国際競争力の基盤整備

首都圏等の大都市及び国際交流拠点である空港・港湾の整備に合わせて、それらを有機的に結ぶアクセス基盤を強化することにより、国際競争力の基盤整備を推進する。

① 都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備

アジアをはじめとする各国との競争に打ち勝てる都市機能の整備及びそれを活かすための都市交通ネットワークの整備を推進する。

- ・ 特定都市再生緊急整備地域における都市開発プロジェクトの促進に必要なインフラ整備等の推進
- ・ 首都圏3環状などの大都市圏環状道路の整備の推進
- ・ 大都市周辺のボトルネック箇所への集中的対策の推進
- ・ 都市鉄道ネットワークのさらなる充実にに向けた取組の推進

<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
【3 (H23 年度末) → 11 (H28 年度末)】

<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
【56% (H23 年度末) → 約75% (H28 年度末)】
- [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
【206千人/日 (H28 年度末)】
- [36] 東京圏鉄道における混雑率
【166% (H22 年度末) → 主要区間の平均混雑率150%以内
かつ全区間の混雑率が180%以内 (H27 年度末)】

② 国際交流拠点の機能拡充・強化

国際交流拠点である大都市圏拠点空港及び国際コンテナ・バルク戦略港湾の機能を拡充・強化するとともに、それらと連携して都心等を結ぶ道路・鉄道のアクセス改善、港湾物流の高度化・効率化を促進する。

- ・ 東京国際(羽田)空港の24時間国際拠点空港化の推進
(発着容量の拡大(最短で平成25年度中に44.7万回)及び国際線の増枠のための国際線旅客ターミナル及びエプロン等の拡充、長距離国際線の輸送能力増強を図るためのC滑走路延伸事業の推進、航空交通システムの高度化の推進)
- ・ 成田国際空港のアジアのハブ空港としての地位を確立
(地元合意を踏まえた発着容量の拡大(最短で平成26年度中に30万回)、27万回実現と併せたオープンスカイの実現、国際航空ネットワークの強化、国内フィーダー路線の充実、ビジネスジェット・LCCの受入体制の強化、航空交通システムの高度化の推進)
- ・ 関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化
(関西国際空港と大阪国際空港の一体的運用、関西国際空港のLCC拠点化・貨物ハブ化に向けた取組の推進、コンセッション実現)
- ・ 国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策
(阪神港及び京浜港におけ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港湾運営等)
- ・ 国際バルク戦略港湾における総合的な対策
(国際バルク戦略港湾における船舶の大型化に対応した港湾機能の確保、「民」の視点による埠頭運営の効率化等)
- ・ 高速道路ICから大都市圏拠点空港、国際コンテナ戦略港湾等へのアクセスの改善
- ・ 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た調査・検討
- ・ 国際海上コンテナ車通行支障区間の解消等により、道路構造物の状況に応じた国際海上コンテナ車などによる効率的な物流の促進
(橋梁補強、バイパス整備等の推進、特殊車両通行許可手続きの運用改善(簡素化・迅速化)等)
- ・ ICTを活用した港湾物流の高度化・効率化の推進(コンテナターミナルへの出入管理情報システムの導入、コンテナ物流情報サービス(Colins)の多国間相互接続等)

<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
【64万回 (H23年度末) → 74.7万回 (H28年度末)】
- [38] 国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率
【H22年度比約5%低減 (H28年度末)】
- [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
【10% (H20年) → 5% (H27年)】

<国際交流拠点へのアクセス改善に関する指標>

- [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P Sカード
(Port Security カード) の普及率
【65% (H23年度末) → 95% (H28年度末)】
- [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
【0港 (H23年度末) → 5港 (H28年度末)】

(2) 官民連携による海外プロジェクトの推進

アジアを中心とした海外市場における、我が国インフラ関連産業等が有する優れた先端技術等を活かした海外展開を官民一体となって推進する。

- ・ 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
- ・ 単体の要素技術・整備の海外展開に加えて、省横断的・省庁の枠を超えた取組によるパッケージ化したプロジェクトの海外展開
- ・ 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の強化
- ・ それぞれの国のニーズに応じて防災情報、警戒避難体制、インフラ、土地利用規制、制度・体制とその的確な運用を組み合わせた「防災パッケージ」の戦略的な世界展開
- ・ 社会資本と組み合わせた「ソフトインフラ」の海外展開の促進

<海外プロジェクトの推進に関する指標>

○ [42] 我が国建設企業の海外建設受注高

【1兆3,503億円 (H23年度) → 2兆円 (H32年度)】

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

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良好な景観、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。

(1) 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成、美しい国土・地域づくりの推進

地域の特性にふさわしい良好な景観を形成するとともに、それを活かした観光地域づくりを促進することにより、地域が持つ魅力や強みをより一層引き出す。

① 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成

- ・ 客観的・恒常的な評価の実施に基づく地域の取組段階に応じた戦略的な観光地域づくりの促進
- ・ 多言語による案内表示の整備等の外客受入環境の充実
- ・ 外国からのクルーズ船の寄港促進やマリーナネットワークの形成などクルーズ振興の取組の推進等

《観光立国推進基本計画で定められた目標（参考指標）》

○ [参4]国内における旅行消費額

【25.5兆円（H21年）→30兆円（H28年）】

○ [参5]日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数

【2.12泊（H22年）→2.5泊（H28年）】

② 美しい国土・地域づくりの推進

- ・ 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ける、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やNPO等との連携による良好な景観形成等の推進
- ・ 観光地の魅力向上、歴史的街並みの保全、伝統的祭り等の地域文化の復興等に資する無電柱化の推進

＜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

【315団体（H23年度末）→550団体（H28年度末）】

○ [8]市街地等の幹線道路の無電柱化率（再掲、1-1(2)②を参照）

(2) 基幹となる交通・物流ネットワークの整備

地域の魅力や強みをより大きくするためには、他地域との交流の容易性が重要であることから、様々な交通モードによるアクセス性の向上が必要である。そのため、陸海空それぞれの基幹となるネットワークを有機的に整備し、人流・物流の一層の円滑化を図る。

- ・ 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
- ・ 既設高速道路の車線・ICの増設等
- ・ 高速道路の料金施策の効果的な運用
- ・ 信号制御の高度化による、より円滑な道路交通の実現
- ・ 基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備等
(既着工区間の予定どおりの完成・開業を目指した整備、フリーゲージトレインの実用化に向けた技術開発の推進、リニア中央新幹線(東京都-名古屋市間)の平成26年の着工を目指した必要な手続等の実施、新幹線と連携した在来幹線鉄道等の高速化の推進)
- ・ 福岡空港及び那覇空港における抜本的な空港能力向上等に関する検討を踏まえた、将来需要に適切に対応するための方策の推進
- ・ 国が管理する空港における、民間の能力を活用した空港経営改革の推進
- ・ 地域の拠点的な港湾における、船舶の大型化等への対応を図るための物流ターミナルの機能確保
- ・ 諸外国との輸出入の増加、物流拠点機能の複合化、輸送車両の大型化に対応するための物流拠点の整備の推進

<地域間交流の強化に関する指標>

- [11] 道路による都市間速達性の確保率¹⁴（再掲、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

【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】

<物流の円滑化に関する指標>

- [38] 国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率（再掲、2-1（1）②を参照）
- [45] 国内海上貨物輸送コスト低減率

【H22 年度比約3%低減（H28 年度末）】

¹⁴ 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

重点目標3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する

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

人口減少、少子・高齢化、地球環境問題や東日本大震災を契機としたエネルギー制約といった我が国が抱える問題を踏まえると、今後、多くの都市が目指すべき基本的方向は、コンパクトでエネルギー効率の良い「集約型都市構造」である。

都市の将来ビジョンは、周辺地域も含む都市の個性や実情を踏まえ、都市ごとに描かれるべきものであるが、「集約型都市構造への転換」という方向性を国民、地方公共団体と共有しながら、その実現に向けた取組を全国に広げていくため、まず、東日本大震災の被災地など他の地域に先んじて都市機能の集約化に向けた取組が進められようとしている地域に対して、集中的にその取組を推進し、世界に誇れるモデル事業を展開していく¹⁵。

(1) 都市における暮らしの低炭素化

都市機能の集約化をはじめとして、あらゆる分野における総合的な取組により、都市における低炭素・循環型社会の構築を進める。

- ・ 都市機能の集約化の取組による一定の密度をもつ都市構造への転換
- ・ 低炭素化に資する公共交通の利用促進、共同輸配送の推進等
(鉄道新線の整備や既存の都市鉄道ネットワークを有効活用した連絡線の整備、乗継改善等による公共交通の利用促進、共同輸配送の推進、EVのシェアリング等によるモビリティの確保)
- ・ 温室効果ガスの固定化の推進
(温室効果ガス吸収源等となる緑地の保全や緑化の推進)
- ・ 未利用エネルギー・再生可能エネルギーの利用や省エネ化の促進
(道路等公共施設への再生可能エネルギー発電装置の導入検討、下水汚泥バイオマス等の未利用エネルギーの利用、LED照明の導入など公共施設の省エネ化、地区・街区単位等で自然・未利用エネルギーを面的に活用するシステムの構築)
- ・ 住宅・建築物や自動車のCO₂排出抑制

<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

【三大都市圏¹⁶：85.8% (H22年度末) → 85.8% (H28年度末)】

【地方中枢都市圏¹⁷：69.1% (H22年度末) → 69.5% (H28年度末)】

【地方都市圏¹⁸：33.0% (H22年度末) → 33.0% (H28年度末)】

¹⁵ 2012(H24)年度までの温暖化対策については、京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日閣議決定)に基づいて実施する。2013(H25)年度以降については、現在、エネルギー政策と表裏一体で検討が進められている中長期的な地球温暖化対策の計画に基づき、その目標達成のための対策・施策を進めていく。

¹⁶ 東京都市圏、京阪神都市圏、中京都市圏

¹⁷ 道央(札幌)都市圏、仙台都市圏、広島都市圏、北九州都市圏

¹⁸ 三大都市圏、地方中枢都市圏を除く人口概ね10万人以上の都市圏

- [47]都市緑化等による温室効果ガス吸収量
【105万t-CO₂/年 (H22年度末) →107万t-CO₂/年 (H28年度末)】
- [48]下水汚泥エネルギー化率
【約13% (H22年度末) →約29% (H28年度末)】
- [49]下水道に係る温室効果ガス排出削減
【約129万t-CO₂/年 (H21年度末) →約246万t-CO₂/年 (H28年度末)】

(2) 人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制

依然として温室効果ガスの排出割合が高い運輸部門の排出量を抑制するため、各分野での取組をより一層強化する。

- ・ 交通渋滞の緩和等
(深刻な交通渋滞が発生している路線における路上駐車抑制、信号制御の高度化や交通アセスメントの取組の推進、開かずの踏切における連続立体交差事業等の対策の推進、ITSスポットサービスなど交通状況に合わせた経路選択サービスの普及、車両側の情報の道路関係施策への活用、ACC(車間距離制御システム)搭載車両と道路が協調した次世代道路技術の研究開発の推進・実用化)
- ・ 鉄道分野における回生電力の活用等によるエネルギー効率の良い車両や施設の技術開発及び導入の促進
- ・ 貨物鉄道輸送へのモーダルシフトの推進
(輸送力増強に資するコンテナホームの延伸等の施設整備、老朽車両の更新等を通じた輸送の安定・高速・大量化の推進、E&S方式¹⁹の貨物駅の整備、大型コンテナの導入やリードタイムの短縮、輸送品質の向上等によるサービス水準の向上等の推進)
- ・ 海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進等
(貨物自動車や鉄道と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送網の強化、ゼロエミッションポート施策の推進(港湾活動に使用する荷役機械の省エネルギー化等))

<渋滞対策に関する指標>

- [50]信号制御の高度化によるCO₂の排出抑止
【H28年度末までに約18万t-CO₂/年を抑止】
- [51]開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間
【128万人・時/日 (H23年度末) →121万人・時/日 (H28年度末)】

¹⁹ Effective & Speedy Container Handling System(着発線荷役方式): 入換作業を必要とせず、列車が着発する線において直接荷役を行う方式

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

本格的な少子・高齢化社会を迎え、また、障害者の社会参画の重要性が高まっており、高齢者、障害者等の自立と社会参加による健全で活力ある社会の実現や安心して子育てできる環境の整備が求められている。

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・安心して生活して子育てする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。

(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

少子高齢化の進展、厳しい財政状況を踏まえ、都市構造の転換を早急に進める必要があり、中心市街地等の集約拠点への都市機能の集約化の促進、街なか居住の推進といったまちづくりとともに、公共交通を中心とした地域内の移動円滑化を合わせて進めていく。

- ・ 中心市街地等に、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促進
- ・ 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の推進
- ・ 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おける、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の推進
- ・ 大量の人が集まる鉄道駅等の交通ターミナルにおける、鉄道相互間等の乗継円滑化、ホームの増設・拡幅、まちづくりと一体となった鉄道駅の改善等の推進
- ・ 子育て支援施設、医療施設等生活支援機能の付与等による鉄道駅の地域総合拠点化
- ・ 災害リスク情報の提供等による安全なまちづくりの推進
- ・ 大量の人が集まる交通結節点における、道路空間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
- ・ 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
- ・ 慢性的な列車遅延対策や輸送障害対策等、鉄道輸送信頼性向上のための取組の推進
- ・ 鉄道駅やその周辺における、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動線を確認しつつ、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の推進
- ・ 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の推進
- ・ 隘路の解消を図るための現道拡幅及びバイパス整備等の推進

<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]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（再掲、3-1（1）を参照）

<地域内の移動円滑化に関する指標>

- [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（再掲、2-1（1）①を参照）
- [52]都市計画道路（幹線街路）の整備率
【59%（H21年度末）→63%（H28年度末）】
- [36]東京圏鉄道における混雑率（再掲、2-1（1）①を参照）

（2）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に当たっては、「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にに基づき、全ての人々に利用しやすい施設及び車両等の整備を効果的に行い、全ての人々が自立、安心して暮らせる社会の形成を目指すため、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、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に定められた目標達成を目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。

また、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とともに、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。

① 公共施設等のバリアフリー化

- ・ 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た上での、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設における優先的なバリアフリー化
- ・ 1日当たりの平均的な利用者数10万人以上の鉄軌道駅におけるホームドア又は内方線付きJIS規格適合の点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備
- ・ 重点整備地区内の旅客施設²⁰周辺等の主要な生活関連経路における、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等の実施
- ・ 主要な生活関連経路を構成する全ての道路における、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の実施
- ・ 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
- ・ 特定路外駐車場のバリアフリー化
- ・ 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

²⁰ 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をいう。

<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

【段差解消率：78% (H22 年度末) → 約100% (H32 年度末)】

【視覚障害者誘導用ブロックの整備率：92% (H22 年度末)

→ 約100% (H32 年度末)】

【障害者対応型便所の設置率：75% (H22 年度末)

→ 約100% (H32 年度末)】

- ・ 特定道路におけるバリアフリー化率

【77% (H23 年度末) → 約100% (H32 年度末)】

- ・ 市街地等の幹線道路の無電柱化率（再掲、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

【約98% (H23 年度末) → 100% (H28 年度末)】

- ・ 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

【園路及び広場：47% (H22 年度末) → 約60% (H32 年度末)】

【駐車場：39% (H22 年度末) → 約60% (H32 年度末)】

【便所：32% (H22 年度末) → 約45% (H32 年度末)】

- ・ 特定路外駐車場のバリアフリー化率

【45% (H22 年度末) → 約70% (H32 年度末)】

- ・ 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

【48% (H22 年度末) → 約60% (H32 年度末)】

② 車両等のバリアフリー化

- ・ 鉄道車両及び軌道車両、バス車両、タクシー車両、旅客船、航空機におけるバリアフリー化

<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

【鉄軌道車両のバリアフリー化率：50% (H22 年度末) → 約70% (H32 年度末)】

【バス車両（適用除外認定車両²¹を除く。）におけるノンステップバスの導入率：

36% (H22 年度末) → 約70% (H32 年度末)】

【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：3% (H22 年度末) → 約25% (H32 年度末)】

【福祉タクシーの導入台数：12,256 台 (H22 年度末) → 約28,000 台 (H32 年度末)】

【旅客船のバリアフリー化率：18% (H22 年度末) → 約50% (H32 年度末)】

【航空機のバリアフリー化率：81% (H22 年度末) → 約90% (H32 年度末)】

²¹ 移動等円滑化のために必要な旅客施設または車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令(平成18年国土交通省令第111号)第43条に基づき、高速バス、地形上の理由によりバス車両の走行が物理的に困難な路線を走行するバス車両など、同省令で定める公共交通移動等円滑化基準により難い特別の事由があると地方運輸局長が認定した車両

③ 住宅のバリアフリー化

- ・住宅のバリアフリー化、住宅及び住宅市街地のユニバーサルデザイン化

《住宅のバリアフリーに関する指標(参考指標)》

- [参6] 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²²
 - 【一定のバリアフリー化²³：37%（H20年度）→75%（H32年度）】
 - 【高度のバリアフリー化²⁴：9.5%（H20年度）→25%（H32年度）】
- [参7] 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²²
 - 【16%（H20年度）→28%（H32年度）】

(3) 交通安全の確保

交通事故は、大きな社会的・経済的損失をもたらすことから、全ての人が安全・安心して暮らせる社会の実現のために、全ての分野で交通安全を確保する取組の徹底が不可欠である。

① 道路交通

- ・幹線道路のうち事故の危険性が高い箇所における重点的な事故対策の実施（特に、歩行者・自転車事故が多発する交差点等の対策）
- ・市街地や住宅地等における人優先のエリアの形成
 - （歩行者や自転車が主役となる生活道路における、ゾーン設定による最高速度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）
- ・通学路やバス停周辺において、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するとともに、通学路において信号機、道路標識・標示を整備するなど安全な歩行空間を早期に確保
- ・歩車分離式信号の整備、信号機の高度化等
- ・安全で快適な自転車利用環境の創出
 - （自転車道、自転車専用通行帯(自転車レーン)等の整備、自転車の利用ルールの徹底、自転車利用促進方策等の推進)
- ・カーナビゲーションシステムによる危険箇所の情報提供
- ・新たな交通安全対策の施策導入に向けた研究の推進
- ・冬期の安全で円滑な道路交通を確保するための適切な道路管理
 - （除雪作業、凍結防止剤散布、雪害のおそれによる通行規制区間における防雪施設等の整備の推進)

<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
 - 【－（H23年度末）→約3割抑止（H28年度末）】

²² 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

²³ 2箇所以上の手すり設置又は屋内の段差解消に該当

²⁴ 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

○ [56] 通学路²⁵の歩道整備率

【51% (H22年度末) → 約6割 (H28年度末)】

○ [57] 信号機の高度化等による死傷事故の抑止件数

【H28年度末までに約3万5千件/年抑止】

② 鉄 道

- ・ 鉄軌道における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の整備

＜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

【73% (H22年度末) → 100% (H28年6月末)】

○ [59] 鉄道の対象車両における安全装置の整備率

【運転士異常時列車停止装置：90% (H22年度末) → 100% (H28年6月末)】

【運転状況記録装置：75% (H22年度末) → 100% (H28年6月末)】

③ 海上交通

- ・ 船舶交通がふくそうする海域における海上交通流の動静把握や航行船舶に対する情報提供の充実・強化(海上交通センターの機能拡充整備等)
- ・ プレジャーボートの適正な管理

＜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

【0 (H23年度) → 0 (計画期間中毎年度)】

(4) 健康で快適に暮らせる生活環境の確保

健康で快適な生活は、全ての人にとって基本であり、水や緑などをはじめとして、環境整備に引き続き取り組む。

- ・ 市街地や水質保全上重要な地域等における公衆衛生の向上や公共用水域の水質改善(下水道施設の整備)
- ・ 幹線道路の沿道における大気環境の改善、騒音対策の推進(バイパス整備、交差点改良等、遮音壁の設置等)
- ・ 水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成(都市域における都市公園の整備・管理、緑地の保全、建築物の屋上や壁面を含む民有地の緑化等の推進、都市のヒートアイランド対策に向けた水域の適切な確保)

²⁵ 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

<公衆衛生の向上に関する指標>

- [61] 汚水処理人口普及率

【約87%²⁶ (H22年度末) →約95% (H28年度末)】

<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

【12.6㎡/人 (H22年度末) →13.5㎡/人 (H28年度末)】

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。

(1) 生物多様性の保全

様々な生物が生息・生育できる良好な自然環境を保全・再生するため、都市や水辺などにおける取組を広域的・一体的に推進する。

- ・ エコロジカル・ネットワーク形成に向けた取組として、過去の開発等により失われた多様な生物の生息・生育環境である湿地について、地域の多様な主体と連携しつつ、河川改修に合わせた再生等を推進
- ・ 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
- ・ 緑の基本計画に基づく緑地の保全等
- ・ 過去に失われた干潟の復元・再生に向けた自然再生等の取組の推進
- ・ 海岸侵食により砂浜が失われ、海岸の防護・環境・利用上の支障を来している地域における砂浜の再生の推進

<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

【約3割 (H23年度末) →約5割 (H28年度末)】

- [62] 都市域における水と緑の公的空間確保量 (再掲、3-2(4)を参照)

- [64] 干潟の再生の割合

【約37.8% (H23年度末) →約40% (H28年度末)】

²⁶ 岩手県、宮城県、福島県を除く。

(2) 健全な水循環の再生

人類をはじめ、全ての生物の基本的な存立基盤である水を守るため、水資源の有効活用や水質改善などを総合的に推進することにより、健全な水循環の再生を図る。

- ・ 水供給システムの信頼性・健全性の確保に向けた取組の推進
(水供給システムの適正な維持管理、大規模災害に対する危機管理能力の向上等)
- ・ 水資源の有効活用の推進
(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)
- ・ 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ける水質の改善
(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の推進、貧酸素水塊が発生する深掘跡の埋戻し、底質改善のための覆砂、流木等のゴミや船舶等から流出した油の回収等)
- ・ 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ける河川流量の確保
(ダムの運用の改善、下水処理水の河川への送水等)

<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
【約33% (H23年度末) →約43% (H28年度末)】
- [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
【約46.2% (H23年度末) →約50% (H28年度末)】

重点目標4 社会資本の適確な維持管理・更新を行う

我が国においては、高度経済成長時代に集中投資した社会資本の老朽化の進行が見込まれていることから、社会資本がその役割を十分果たすことができるよう、適切な老朽化対策を講じる必要がある。

そのため、社会資本の実態把握に努めるとともに、定期的な巡視、点検の実施や長寿命化計画の策定、予防的な修繕や計画的な更新を進めるなど、戦略的な維持管理・更新を実施する。

(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

我が国の社会資本において、地方公共団体が管理する施設がその大半を占めていることから、国土交通省が所管する主な社会資本について、それらも含めた実態把握を行うことが、今後の維持管理・更新費を見通す上で極めて重要である。

- ・ 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主な社会資本の実態を継続的に把握するとともに今後の維持管理・更新費を推計

(2) 施設の長寿命化によるトータルコストの縮減等

今後社会資本の老朽化が急速に進行し、それに伴って維持管理・更新に係る費用が増大し、このままでは、適切な維持管理が困難になることも見込まれていることから、あらゆる分野において長寿命化計画の策定をはじめとした戦略的な維持管理・更新を行うことで、トータルコストの低減を図る。

- ・ 定期的な巡視、点検等による施設状態の的確な把握
- ・ 予防保全的管理が必要な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
- ・ 高い耐久性が期待できる素材、構造の活用
- ・ 社会資本の適正な利用の促進
(重量制限違反車両に対する指導や処分の厳格な実施等)
- ・ 維持管理・更新の効率化を図る技術開発の推進
- ・ 施設の点検、診断、補修に係る人材育成や担い手の確保・育成等の推進
- ・ 社会資本の維持管理への民間の参画・民間との協働のより一層の推進
- ・ 環境負荷軽減や省エネルギー等の社会資本の質の転換
- ・ 整備から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長寿命化、補修、更新等

<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

【約3% (H23年度末) → 100% (H28年度末)】

- ・ 下水道施設の長寿命化計画策定率

【約51% (H23年度末) → 約100% (H28年度末)】

- ・ 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

【76% (H23年度末) → 100% (H28年度末)】

- ・ 海岸堤防等の老朽化調査実施率

【約53% (H23年度末) → 約100% (H28年度末)】

- ・ 公園施設の計画的維持管理の推進

【16% (H23年度末) → 60% (H28年度末)】

○ [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

【6% (H23年度末) → 100% (H28年度末)】

第4章 計画の実効性を確保する方策

第3章で示した重点目標の効果的な達成を図るため、経済性に配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供していくことを目指すことが重要である。

そこで、第4章において、「重点計画の実効性を確保する方策」として、事業・施策を効果的かつ効率的に実施するための措置に関する事項を定め、事業・施策間の連携を図りながら、これらの措置を講じていく。

1. 官民連携による社会資本整備の推進

真に必要な社会資本整備や既存施設の維持管理等を進めていく上で、公的部門への民間の知恵、人材、ノウハウ等の積極的な活用が重要であり、PPP/PFIの活用を更に推進していく必要がある。

PPP/PFIの活用が推進されるような環境を整備するため、地方公共団体に対する支援の充実を図る。具体的には、PPP/PFI事業に関する契約や事業スキーム等といった個別事業におけるノウハウのモデル化・標準化を行う。また、先導的事例も含め、過去のPPP/PFI事業に関する事例のデータベース化を推進し、地方公共団体へPPP/PFI事業に関する情報提供を行う。さらには、PPP/PFI事業に関する地方公共団体向けアドバイザーのデータベース化を推進し、地方公共団体へ情報提供を行うといった取組の推進を図る。

また、PPP/PFIを推進するためには、民間提案の活用を推進する必要もある。このため、民間によるPPP/PFI事業に関する提案を、国及び地方公共団体が、積極的に活用できる環境整備（例えば、民のシーズと官のニーズのマッチングシステムの構築や案件形成支援等）を行う。

さらに、PPP/PFIを推進するため、民間の成長マネーの供給を促進する必要もある。このため、収益性のある社会資本の整備等に対する民間資金の導入を促進する、いわゆる官民連携インフラファンドの活用を図るとともに、建築物の耐震化や民間施設の整備など都市機能の更新に民間資金の導入を促進するために、倒産隔離型の不動産特定共同事業を可能とする制度整備を行う。

PFI事業規模について、2020年までの11年間で、少なくとも10兆円以上（民間資金等の活用による公共施設等の整備等に関する法律施行から2009年末までの11年間の事業規模累計約4.7兆円の2倍以上）の拡大を目指すという政府全体の目標の達成に向けて、国土交通省所管分野におけるPPP/PFIの活用状況について毎年度取りまとめを行う。また、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会（以下「計画部会」という。）への定期報告の際には、PPP/PFIの活用状況について検証を行った上で、報告を行う。

2. 多様な効果を勘案した公共事業評価の実施

公共事業実施の意思決定を行うための重要かつ客観的な材料を示し、予算の効果的かつ効率的な執行を図るとともに、意思決定プロセスにおける透明性の確保を図るために、公共事業評価を実施する。そのため、新規事業採択時から事業完了後までの各段階において、事業特性を踏まえた適切な手法に基づき、災害時における輸送の確保等の貨幣換算化が困難な効果についても、定量的・定性的に効果を把握し、それらの効果も含めた総合的な評価を実施する。また、直轄事業等の新規事業採択時評価及び再評価において、都道府県等や学識経験者等の第三者の意

見聴取の実施、評価に係るデータの公表等により透明性の向上に取り組むとともに、必要とされる機能の確認や新工法の採用等によりコストを見直し、事業評価に適切に反映する。事後評価においては、事業完了後の事業の効果、環境への影響の確認を行い、適切な改善措置を検討する。なお、一連の評価においては、評価作業にかかるコストを考慮し、総合的な視点から、評価作業の効率性の改善を図る。

さらに、新規事業採択時評価の前段階に代替案の比較・評価を行う計画段階評価の実施を図るとともに、社会経済情勢等の変化及び事後評価の結果を踏まえ、将来交通需要推計のあり方を含めた事業評価手法の必要な改善を図り、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性のより一層の向上を図る。

3. 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保

国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の構想・計画段階、実施段階、そして管理段階のそれぞれの段階において、多様な主体の参画を通じて、受け手のニーズに合ったきめ細やかなサービスを提供するとともに、効率性にも留意しながら各段階で透明性・公正性が確保されたプロセスを経ることにより、社会資本整備に対する国民の信頼度を向上させること、さらには社会資本の管理にも利用者としての貢献を喚起し、国民と「協働」して整備をすすめるような社会資本と国民との豊かな関係を構築していくことが重要となる。

このため、構想段階において、事業に対する住民や施設の利用者等の理解と協力を得るとともに、検討のプロセスの透明性・公正性を確保するため、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」をはじめとするガイドライン等に基づき、住民や施設の利用者を含めた多様な主体の参画を推進するとともに、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的な検討の下で、計画を合理的に策定する取組を積極的に実施する。

4. 公共工事の入札及び契約の適正化の推進

公共工事の入札及び契約については、透明性・競争性の向上や公共工事の品質の確保等を目的として、一般競争入札や総合評価落札方式の拡充を図ってきたところである。一方、近年は建設投資の減少や地域の建設企業の減少・小規模化に伴い、社会資本等の維持管理や除雪、災害応急対応などの地域維持事業の担い手の確保が困難となるおそれがある地域が出てきている。また、公共工事全体としては、低入札価格調査基準価格を下回る入札のあった工事の割合が急増しているが、いわゆるダンピング受注は、工事の手抜き、下請けへのしわ寄せなど、公共工事の品質確保に支障が生じかねないことに加え、公正な取引秩序を歪め、建設業の健全な発展を阻害するおそれがある。こうした状況等を踏まえ、入札及び契約の適正化を推進していく必要がある。

一般競争入札及び総合評価落札方式については、施工能力を有する受注者をより確実に選定するため、それぞれの入札方式の性格や、受発注者双方に係る事務手続の負担等を考慮し、対象工事の見直し等を行いつつ、公正な競争が行われるよう適切に活用していくとともに、企業の技術力をより活用する仕組みの導入、適用拡大を推進する。また、ダンピング対策の徹底を図るため、低入札価格調査基準価格の見直しや、価格による失格基準を積極的に導入・活用するとともに、予定価格等の事後公表への移行を推進する。さらに、公正な競争の促進に向けて、不正行為及び不良不適格業者の排除を徹底するとともに、公共工事の適正な施工を確保する。

地域維持事業の担い手の確保については、新たな契約方式として、包括発注(一括契約や複

数年契約)や地域維持型建設共同企業体による地域維持型契約方式を導入し、これにより入札不調の防止を図る。

以上を含め、入札契約制度について不断の見直しを図るなど、公共調達改革に努める。

5. 社会資本整備の担い手である建設産業等の再生や人材の確保

建設産業は、住宅・社会資本の整備の担い手であると同時に、地域経済・雇用を支え、社会資本等の維持管理や除雪、災害対応などの地域維持事業を担うなど国土の守り手として重要な存在であり、今後の社会資本整備を適切に実施するためには、地域に精通した建設産業が、社会資本の維持更新等の諸課題に一層適切に対応し、社会資本整備の担い手としての役割を持続的に果たしていくことが求められる。

しかしながら、これまでの建設投資の減少など厳しい経営環境が続く中で、地域社会を支えてきた建設産業が疲弊しており、その再生が喫緊の課題となっている。

また、建設業は他産業に比べて利益率が著しく低く、全産業において最も高い倒産件数となっており、業況判断及び資金繰り判断においても、他産業に比べて非常に厳しい状況となっているが、その結果、社会保険等の未加入をはじめとした技能労働者の雇用環境の悪化等により、建設業の新規入職者が減少しており、就業者に占める若年者の割合も他産業と比べ低い水準となっている。更に、担い手となる技術者が世代交代する中で、技術者の資質・技術力を維持、向上するための機会が減少しており、建設産業における優秀な技術者・技能者の確保、育成は喫緊の課題となっている。

以上の課題等を踏まえ、建設産業の持続的な発展に必要な人材の確保及び適正な施工の確保を図るとともに、不良不適格業者を排除し、企業間の健全な競争環境の構築を図ることが必要であり、社会保険等への加入の徹底に向けた取組を実施するとともに、技術者の育成等に資する技術者データベースの整備・活用、社会資本等の維持管理時代の到来等に一層対応していく視点からの建設業許可業種区分の見直し等について検討を深める。

これらの施策等を含め、社会資本整備の担い手である建設産業について、地域に精通した建設産業の振興、必要な技術・技能の向上を図るための支援及び建設産業への入職促進のための環境整備等を実施する。また、東日本大震災の被災地などで、社会資本の整備や維持管理に対する地方自治体等のマンパワーや職員のノウハウの発揮が困難な状況などが顕在化したことから、発注者側の技術力の向上などへの取組も強化していく。

6. 効果的・効率的な社会資本整備のための技術研究開発の推進

持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現するため、技術研究開発の成果を活用し、社会資本整備を効果的かつ効率的に進めることが必要である。

そのため、東日本大震災等の大災害を踏まえた対応や社会インフラの老朽化への対応等、技術研究開発において重点的に取り組むべき課題に対し、関連する事業や施策と連携しつつ、技術研究開発の目標や産学官の的確な役割分担を明確にすることにより、実効性のある技術研究開発を推進する。また、技術研究開発の効果の最大化のために、分野を越え、ハード・ソフト両面から、技術、事業、施策の統合・融合を図る。

さらに、技術研究開発の初期段階から、実用化、普及に至る一連の過程において、民間企業や大学等の技術研究開発に対する助成制度の拡充や、実用化段階にある新技術の活用を促進する

システムの充実、国際標準化等を通じ国内外へ技術を普及させる仕組みの整備等、必要な支援を実施する。また、成長が見込まれるアジア各国等との研究連携等を推進し、我が国の優れたインフラ関係技術等の現地適応性向上を図る。

7. 情報通信技術等を活用した社会資本整備事業の効率性の向上

我が国の社会資本整備事業の効率化・品質の確保を図ることは、良質で適正価格の社会資本を調達するとの観点から、広く国民に利益を及ぼすものであり、建設生産システムにおいて、情報通信技術等の一層の活用を図ることが重要である。

情報通信技術等の活用としては、調査から維持管理までの各段階でのデジタルデータの保管・交換を可能とするなどの環境整備を進めていくとともに、特に、施工段階においては、土工・舗装工をはじめとして情報化施工の普及を促進し、施工の効率化を図る。また、情報共有システム等の活用により監督・検査業務の効率化を推進するとともに、工事目的物の品質の確保を図る。

さらに、社会資本に関係する様々な情報を効率的・効果的に地理空間情報と重ね合わせ共有化する取組を引き続き推進するとともに、総合的にワンストップで検索・入手・利用できる環境を整え、利用者の利便性向上を図ることなどにより利活用を推進し、社会資本ストックの機能を最大限に引き出す。

8. 地方ブロックの社会資本の重点整備方針の策定

新たな政策目標の下に国土基盤を戦略的に整備するため、全国的計画である本計画に基づき、各地方の社会資本整備の効率的かつ効果的な実施に関する方針として、国が「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」(以下「地方重点方針」という。)を策定する。

本計画が地方との適切な役割分担の下、国の責務を十分果たすこととされていることから、「地方重点方針」の策定に当たっては、国が、各地方において、地方公共団体や地方経済界、有識者等と十分な意見交換を行い、社会資本に関する現状と課題、目指すべき将来の姿、社会資本整備の重点事項等について検討しとりまとめるとともに、進捗状況の把握・検証などに努めるものとする。

また、各地方には、その地方ならではの地勢、気候、風土、生活様式や歴史がある。そのため、各地方を取り巻く社会経済情勢を踏まえつつ、独自性が十分活かされ、ニーズが反映された、即地性の高い「地方重点方針」となるよう検討を行う。

9. 重点計画のフォローアップ

計画部会において、重点計画の策定後、重点計画で掲げた目標の達成状況、事業・施策の実施状況の把握等により、政策上のボトルネックの確認等を行い、社会や時代の要請の変化を踏まえつつ、重点計画の改善検討を行うものとする。

その際、第3章で示した重点目標達成のために実施すべき事業・施策の進捗状況の把握に当たっては、指標の実績値の把握とともに、指標を定めていない事業・施策についても、可能な限り関連する客観的なデータの集積や目標レベルの設定の試みなどに努める。また、事業・施策が国民生活などにかなる成果をもたらしたかも含めて、重点目標の達成状況を把握するものとする。

おわりに

社会資本は、国民生活・経済社会・産業活動などあらゆる基盤として機能するものであり、今後とも着実な整備・管理が必要である。

しかし、人口減少・少子高齢化・厳しい財政状況など社会経済情勢の大きな変化や、昨年の中東大震災による教訓も踏まえ、いかに効果的・効率的に、国民にとって真に必要な社会資本を整備し、適切に維持管理・更新していくかが最も重要である。加えて、ハード整備だけでなく、ソフト施策を組み合わせることで、より一層効果を高めていくことも重要である。

本計画では、そのような観点から、事業・施策間の連携の徹底と、「選択と集中」の基準の設定により、計画期間中において、効果的・効率的な社会資本整備が行われるよう方向性を示した。

本計画で定めた重点目標により、来るべき大災害に対する防災・減災対策の推進、産業・経済の基盤や国際競争力の強化、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現などを図るとともに、既存の社会資本の適確な維持管理・更新を推進することで、安全・安心かつ持続可能で活力ある国民生活の実現を目指す。

この重点目標を達成するためには、社会資本に対する国民の理解、社会資本整備を進めるに当たって地方をはじめとして民間など多様な主体との連携などが必要である。そのため、本計画においては、具体的な目標となるべき指標をできるだけわかりやすいものとするとともに、各地域との連携・協働による「地方重点方針」の策定、官民連携の推進や多様な主体の参画などに取り組むこととしている。

本計画で定めた事項を、着実に推進することにより、国民生活・経済社会・産業活動などあらゆる基盤として機能する社会資本を、より良いかたちで後世代に引き継いでいかなければならない。