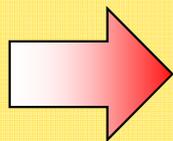


KPI-12 : TEC-FORCEと連携し訓練を実施した都道府県数

現状(平成26年度)

17都道府県



目標(平成32年度)

47都道府県

指標の内容	TEC-FORCEと連携し訓練を実施した都道府県数
目標の考え方	大規模災害に対応できる体制の指標として、全都道府県におけるTEC-FORCEの訓練参加を目標に設定
関連する事業・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生又は災害発生のおそれがある場合には、リエゾンを被災自治体に派遣し、情報の収集・提供と支援ニーズの把握、災害対策本部との情報共有を図る ・全国の地方整備局より職員を被災地に派遣し、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)による被災状況の調査、被害拡大防止及び早期復旧に係る被災自治体等への技術的な支援を実施 ・TEC-FORCE隊員の確保、訓練や研修による技術力の向上・強化、災害対策機械等の装備の充実等、危機管理対策を強化 ・大規模地震等に備えた広域応援部隊の広域活動拠点の整備や関係ブロック・行政機関等との広域的な合同防災訓練の実施により、広域災害に対応できる体制を構築



被災状況の調査

【H26年8月豪雨(広島土砂災害)】



国・県・市による合同現地調査

【H26年8月豪雨(広島土砂災害)】

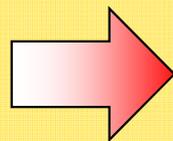


広域実動訓練による緊急排水の実施

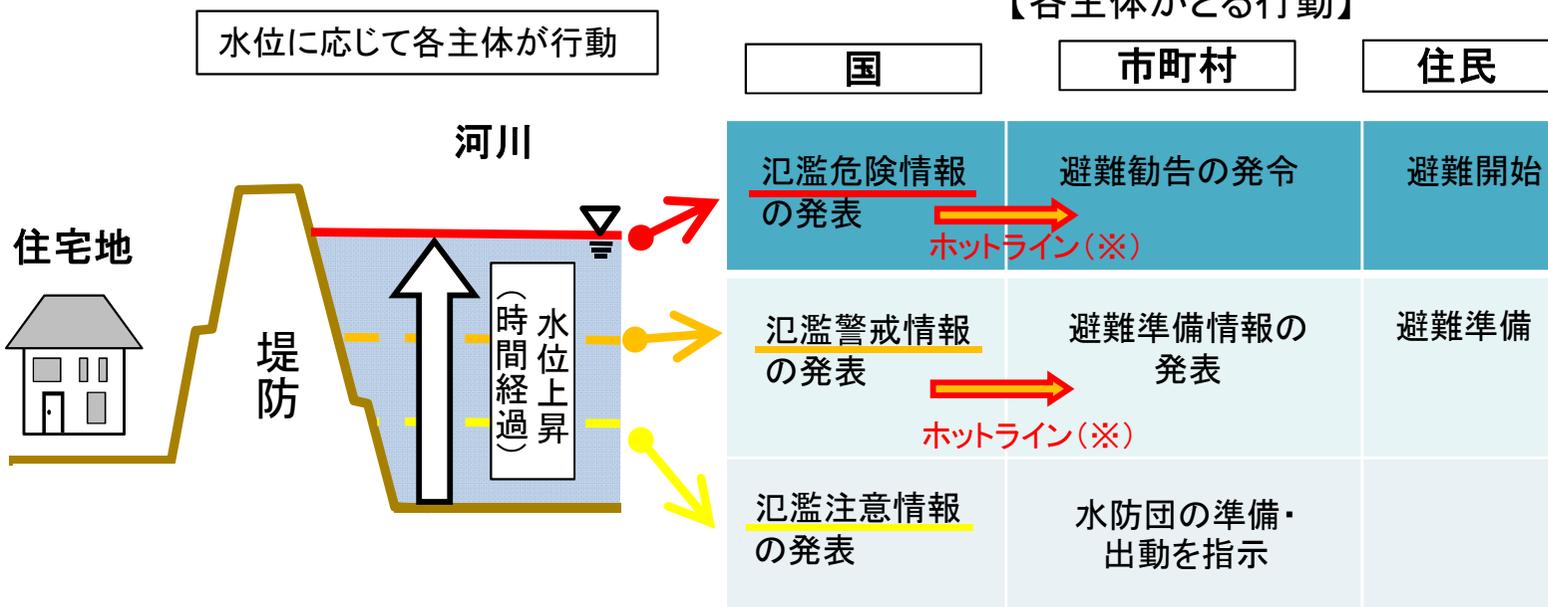
【H26年11月大規模津波防災総合訓練】

KPI-13 : 国管理河川におけるタイムラインの策定数

現状(平成26年度)	目標(平成32年度)
148市町村	730市町村



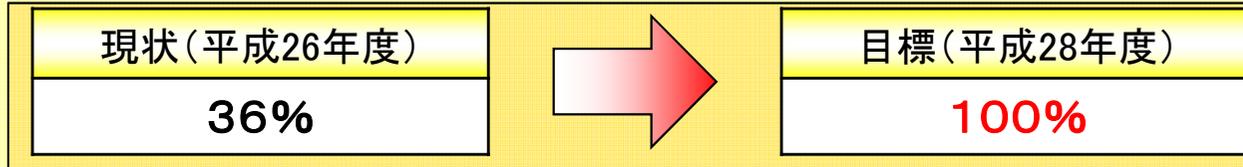
指標の内容	国管理区間沿川の市町村の避難勧告の発令等に着目したタイムラインの策定数
目標の考え方	平成32年度までに、国管理河川における洪水浸水想定区域内の市町村(730市町村)全てにおいて、策定することを目標として設定
関連する事業・施策	タイムラインの策定の推進により、地域における住民や企業等による自助・共助の促進

避難勧告等の発令に着目したタイムラインのイメージ
【各主体がとる行動】


TV会議による水位状況の見通し等の情報提供イメージ

※ 事務所長が市町村長へ水位の状況等を伝達

KPI-14 : 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合

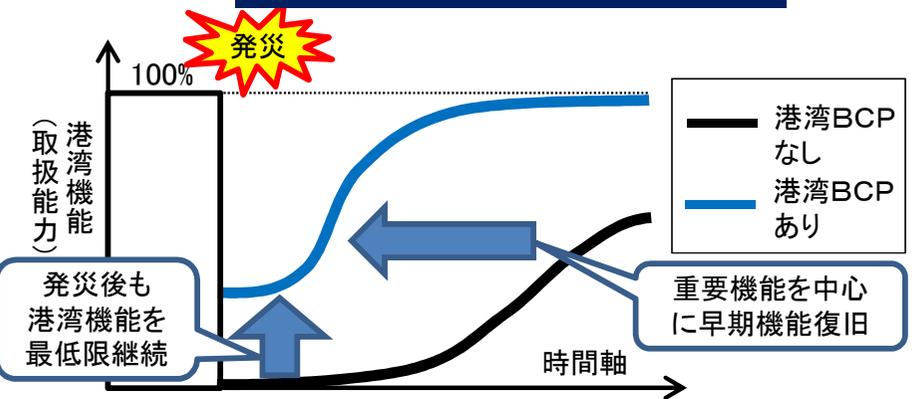


指標の内容	【分子】重要港湾以上の港湾のうち、港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の数 【分母】重要港湾以上の港湾の数
目標の考え方	「国土強靱化アクションプラン2014」の記載を踏まえ、平成28年までに重要港湾以上の全ての港湾について港湾BCPが策定されていることを目標に設定
関連する事業・施策	・大規模災害時における港湾からのアクセスルートを確保

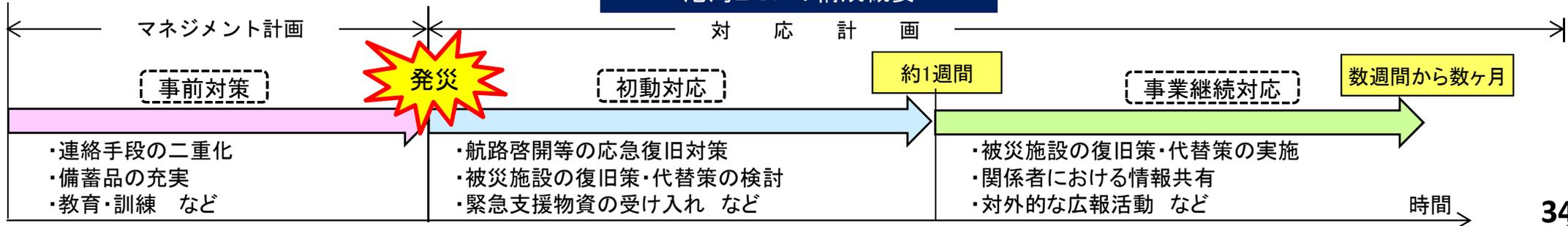
港湾BCPの目的

- 港湾において活動を行う様々な関係者のもとで、災害発生時における「発生後に行う具体的な対応」及び「平時に行うマネジメント活動」を示した港湾BCPを策定
- 緊急物資や人的支援の海上輸送拠点としての機能確保による災害支援
- サプライチェーンの核となる港湾物流の機能継続、早期復旧による国又は地域における社会経済活動の維持

港湾BCPの効果(概念図)



港湾BCPの構成概要



KPI-15 : 生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率

目標(平成32年)

H26年比 約3割抑止

指標の内容	生活道路におけるハンプ、狭窄等の対策により抑止される死傷事故件数の割合※
目標の考え方	過年度に実施した生活道路のゾーン対策における死傷事故件数の抑止実績より目標値を設定
関連する事業・施策	生活道路におけるハンプ、狭窄等の道路整備による車両の速度抑制の徹底

※道路管理者が関係者と連携して対策を実施した場所を対象

暮らしの中の安全・安心

○ビッグデータを活用した効率的な事故対策の実施により、生活道路を歩車混在から歩行者自転車中心の区間へ転換

【ビッグデータによる急ブレーキ多発箇所の特定と効果的・効率的な対策】



＜速度低減策(ハンプ)＞

○道路の機能分化を進め、周辺の幹線道路が整備されたエリアの生活道路において、通過交通の進入抑制と速度低減を図る対策を推進



【生活道路での対策イメージ】



＜進入抑制策(スムーズ歩道)＞



＜速度低減策(狭さく)＞

KPI-15 : 信号機の改良等による死傷事故の抑止件数

目標(平成32年度までに)
約27,000件/年抑止

指標の内容	平成32年度までに実施した信号機の集中制御化等の信号機の改良や、信号灯器のLED化等により抑止される死傷事故件数
目標の考え方	計画期間中に見込まれる各事業の整備基数に事業単位ごとの交通死傷事故抑止効果を乗じて計算
関連する事業・施策	ITSの活用、信号機の改良等により道路交通の安全を確保するため、設置場所の交通実態等に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化等を推進

信号機の集中制御化

交通管制センターのコンピュータにより面的に制御



信号灯器のLED化

疑似点灯(点灯していない灯火が、西日等により点灯しているように見える現象)等に起因する交通事故の抑止

電球式



LED化



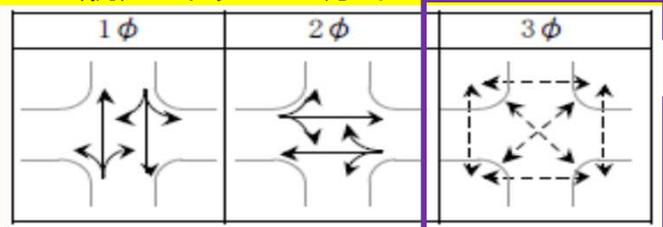
多現示化

右折矢印信号を設置するなどして信号現示を増加させ、特定の方向に進行する交通流を分離



信号交差点の歩車分離化

(例) スクランプル方式

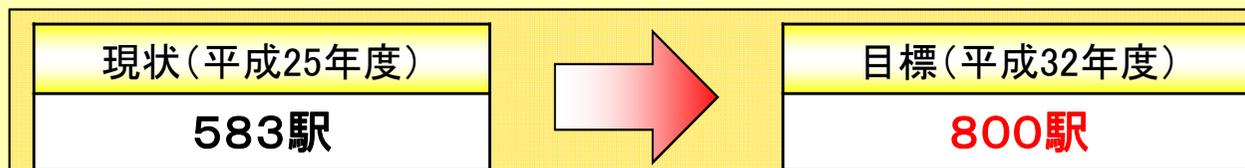


注) → : 車両の流れ - -> : 歩行者の流れ



歩行者と車両が交錯することにより、交通事故の発生が懸念される交差点において、歩行者と車両が通行する時間を分離した信号制御を実施

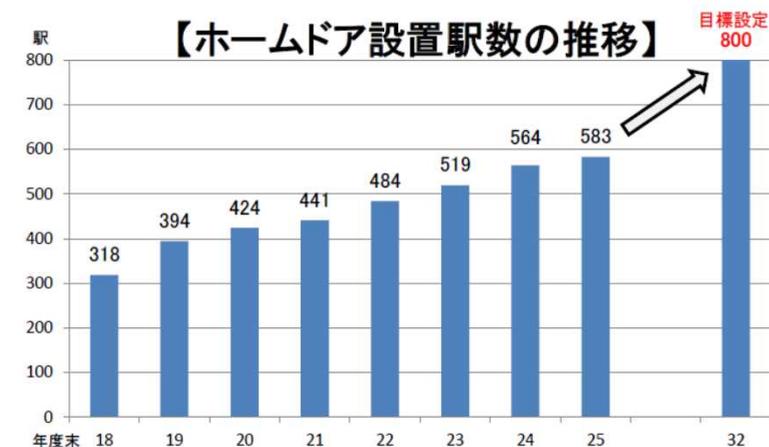
KPI-16 : ホームドアの整備駅数



指標の内容	視覚障害者を始めとした、全ての駅利用者のホームからの転落等を防止するためのホームドアの設置数
目標の考え方	交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)において、特に、視覚障害者団体からの要望が高い鉄道駅及び1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄道駅について、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に則り、ホームドア等による転落防止設備の優先的な整備を行うことを定めるとともに、ホームドアの設置数について目標を設定 【平成25年度 583駅→平成32年度 800駅】
関連する事業・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての駅利用者のホームからの転落を防止し、利便性や安全性の向上を図る ・視覚障害者を始め、全ての駅利用者のホームからの転落を防止するためのバリアフリー設備として、特に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整備又は内方線付き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 ・車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発

ホームドアの整備促進

鉄道駅ホームにおける旅客の転落等に対応するため、ホームドアの整備を国・関係地方公共団体・鉄道事業者等一体の取組により促進する。



KPI-17 : 立地適正化計画を作成する市町村数

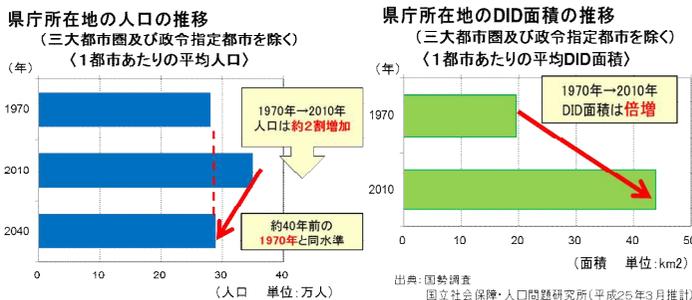
目標(平成32年)

150市町村

指標の内容	立地適正化計画を作成する市町村数
目標の考え方	市町村の立地適正化計画の作成意向等を踏まえ設定
関連する事業・施策	都市の中心拠点や生活拠点に、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス機能を誘導するとともに、公共交通の充実を図ることにより、コンパクトシティの形成を推進

◆都市の現状と課題

●地方都市:人口減少・高齢化、市街地の低密度化
⇒生活サービス機能の維持が困難になるおそれ



●大都市:高齢者の急増に伴う医療・介護の需要増
⇒医療・福祉サービスの提供や地域の活力維持が満足にできない懸念

〔※東京圏における平成37年の介護保険利用者数の推計は、平成22年の施設定員数の2倍以上。〕

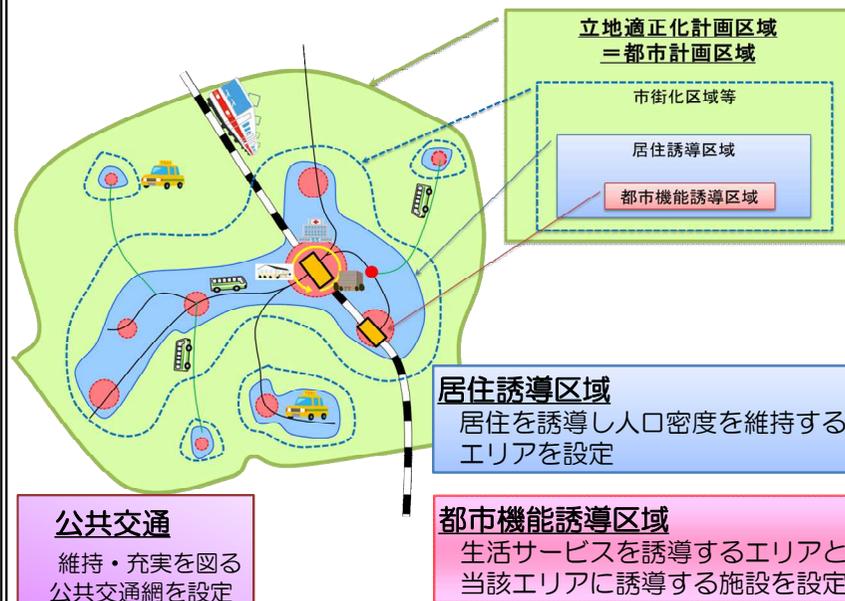


高齢者や子育て世代にとって安心できる快適な生活環境の実現や、持続可能な都市経営を確保するためには、都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりを進めることが必要。

◆コンパクトシティ形成の推進

●都市再生特別措置法を改正(平成26年8月1日施行)し、居住機能や医療・福祉、商業等の都市機能を、都市の中心拠点や生活拠点に誘導・集約するコンパクトシティの形成を推進するための立地適正化計画制度を創設。

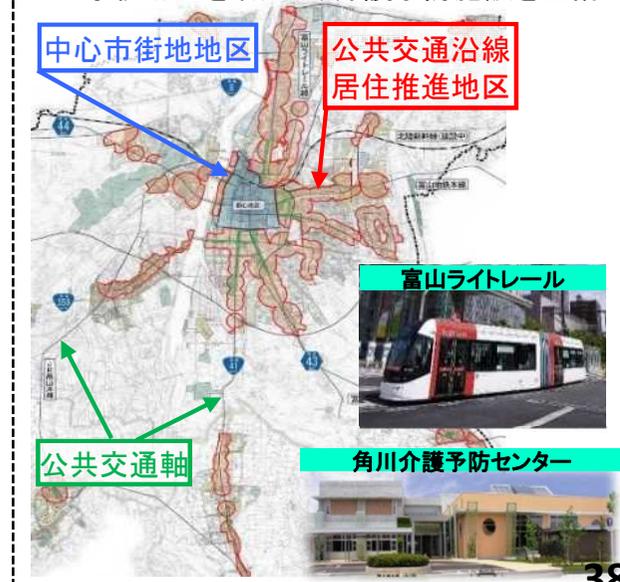
【立地適正化計画のイメージ】



先進自治体における取組(富山市)

富山市においては都市マスタープランにおいて「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を位置づけ、中心市街地活性化や公共交通の活性化の取組を実施

- ・LRTの整備と、乗継ぎ環境の向上
- ・おでかけ定期券事業
- ・公共交通沿線への居住の推進
- ・小学校跡地を活用し、介護予防施設を整備



KPI-18 : 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

	現状(平成26年)	目標(平成32年)
(1)三大都市圏	90.5%	90.8%
(2)地方中枢都市圏	78.7%	81.7%
(3)地方都市圏	38.6%	41.6%

指標の内容	人口減少・高齢社会において、自動車に過度に依存することなく移動できる環境を創出するため、都市交通施策や土地利用誘導、面的な市街地整備等のまちづくりにより、基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口を増加させる。 【分子】公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口 【分母】圏域内人口
目標の考え方	各圏域の直近の伸び率を踏まえ、平成32年までに人口割合を増加させることを目標として設定
関連する事業・施策	コンパクトシティの実現を図るため、都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、徒歩、自転車、自動車、公共交通等の多様なモードが連携した、総合的な都市交通システムの構築を推進

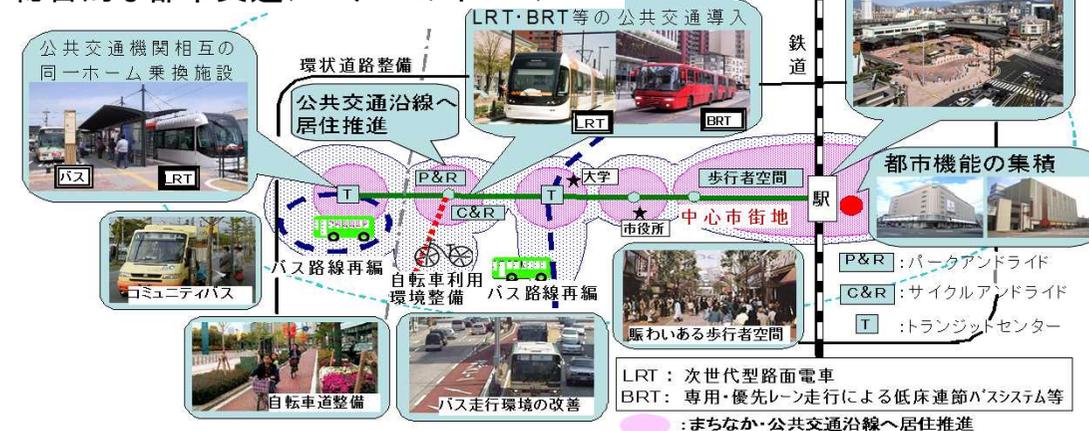
○ コンパクトシティの形成

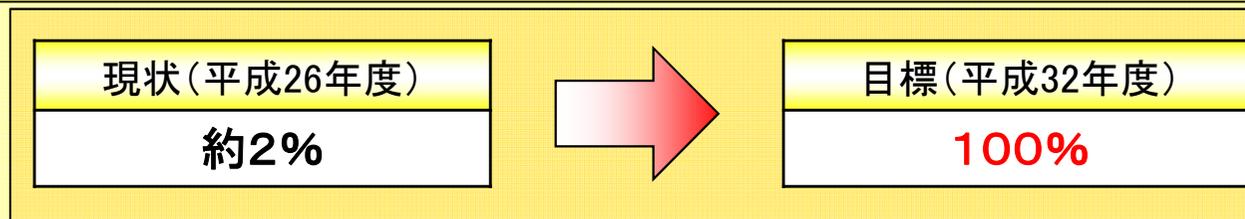
生活サービス機能の計画的配置

人口密度の維持

公共交通等の充実

総合的な都市交通システムのイメージ



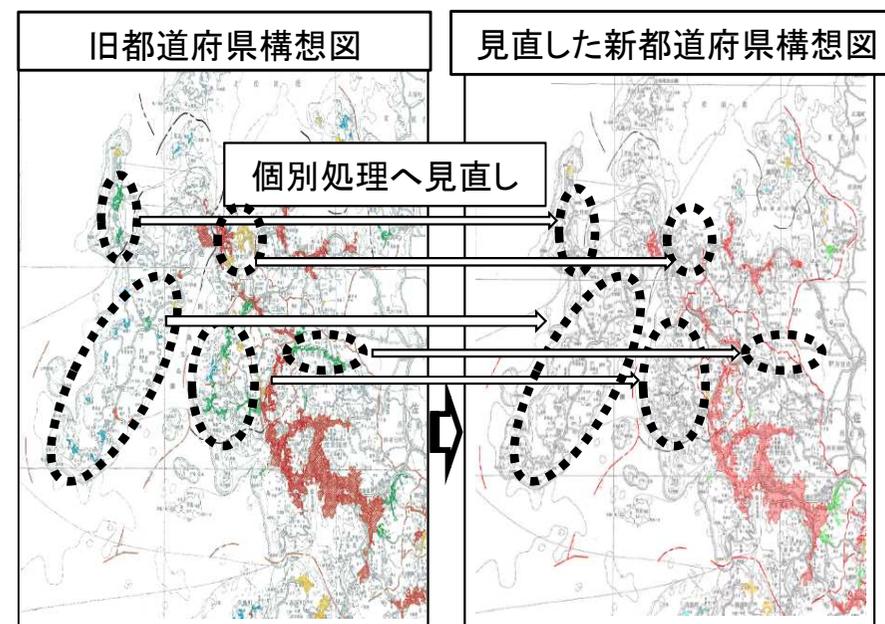
KPI-19 : 持続的な汚水処理システム構築に向けた都道府県構想策定率


指標の内容	【分子】より効率的な汚水処理の整備・運営管理を適切な役割分担の下、計画的に実施していくための都道府県構想が策定されている都道府県数 【分母】全都道府県数
目標の考え方	平成32年度までに策定することを目標に設定
関連する事業・施策	人口減少を踏まえた汚水処理施設整備 (生活排水処理に係る下水道は、人口の変化に対応し、集落排水、浄化槽等の汚水処理施設と適正な役割分担の下、効率的な整備を実施。また、時間軸の概念に基づき既存ストックの活用や施設の統廃合、汚泥の利活用など段階的に効率的な管理運営を推進。)

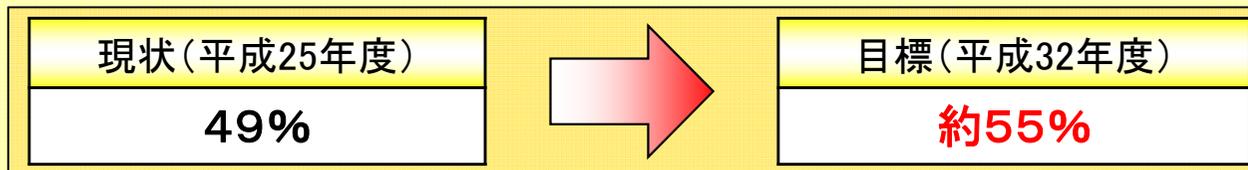
<都道府県構想の見直し事例>

※平成19年9月の見直し要請を受けて見直しをした事例

- A県では、右図のように平成23年に都道府県構想が見直され、将来人口予測や経済比較を行った上で、下水道や農業集落排水等の集合処理(着色)から個別処理(無色)に 区域を見直し。
- 平成26年1月に時間軸の観点を取り入れた徹底的な見直しを要請

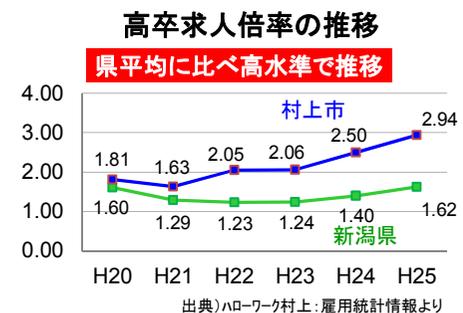
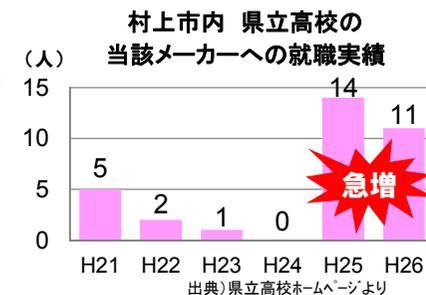
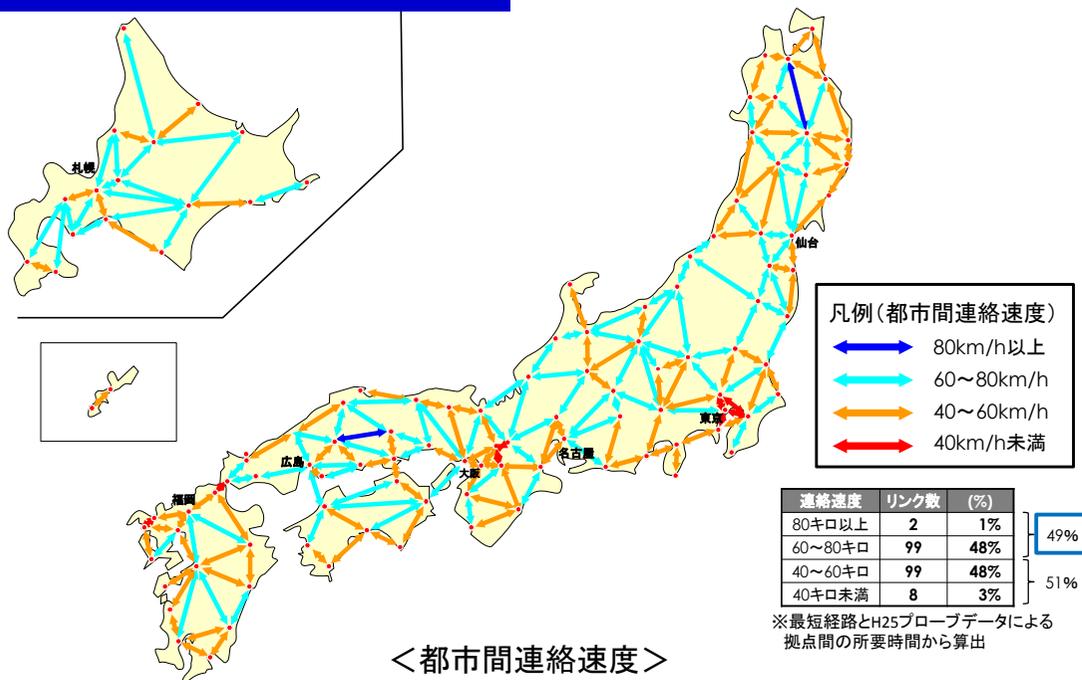


KPI-20 : 道路による都市間速達性の確保率

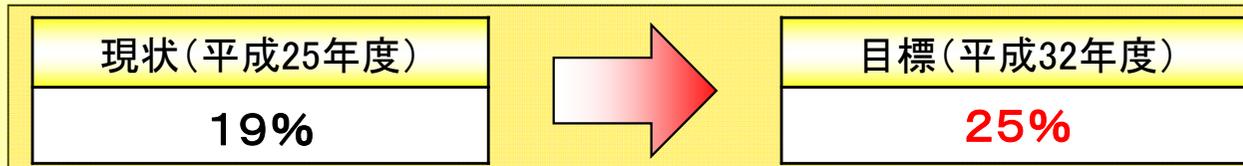


指標の内容	主要都市等※を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合 ※主要都市等:都道府県庁所在地、人口10万人以上の都市その他の生活圏中心都市等
目標の考え方	公表している今後の高規格幹線道路の供用予定等により改善が見込める都市間リンクをもとに設定
関連する事業・施策	道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

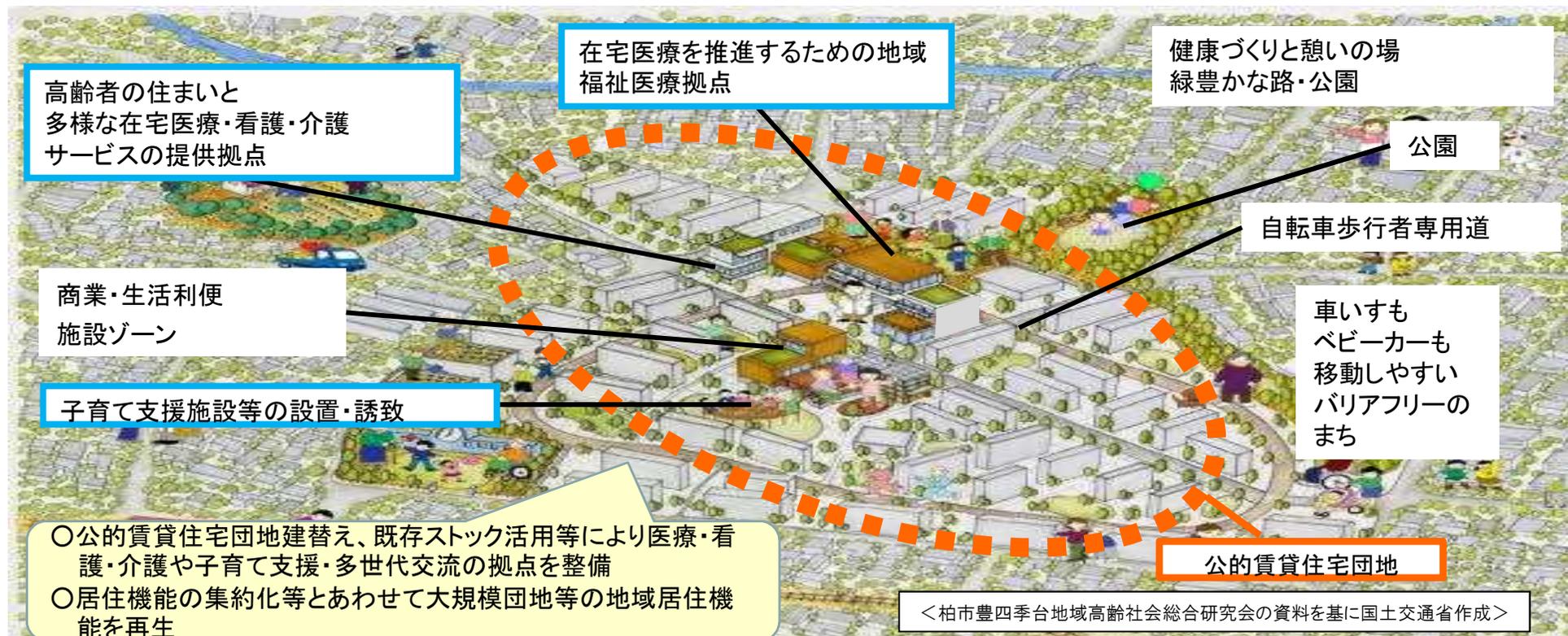
道路による都市間速達性の確保



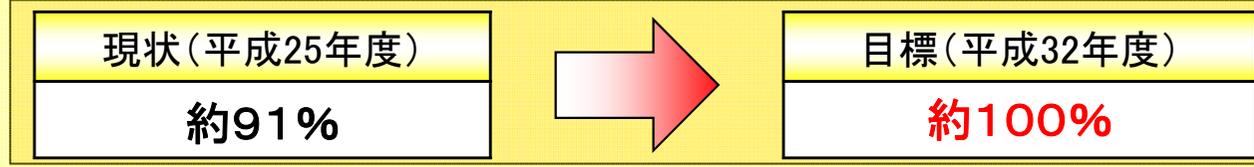
参考2 : 高齢者施設、障害者施設、子育て支援施設等を併設している100戸以上の規模の公的賃貸住宅団地の割合



指標の内容	【分子】管理戸数が100戸以上の公的賃貸住宅(公営住宅、UR住宅、公社住宅等)の団地のうち、高齢者施設、障害者施設、子育て支援施設等の併設がある団地数 【分母】管理戸数が100戸以上の公的賃貸住宅(公営住宅、UR住宅、公社住宅等)の団地数
目標の考え方	住生活基本計画における目標の達成状況を踏まえて目標値(平成32年度までに25%)を設定(まち・ひと・しごと創生総合戦略(H26.12.27閣議決定)においても同様の目標値を設定)
関連する事業・施策	・高齢者や子育て世帯等の多様な世帯が生き生きと生活し活動できるよう「スマートウェルネス住宅」の展開を推進 ・公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化



KPI-21 : 全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合



指標の内容	【分子】段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数 【分母】全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数
目標の考え方	バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標を踏まえ設定
関連する事業・施策	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

鉄軌道駅

・既存の鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差の解消を、国・関係地方公共団体・鉄道事業者等の関係者一体の取り組みにより推進



バスターミナル

・バスターミナルの段差の解消



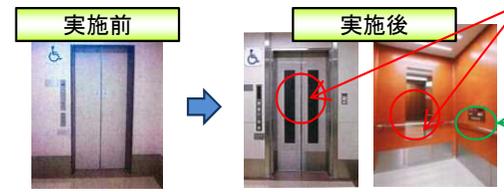
旅客船ターミナル

・ターミナルビルや乗降場所等に段差がある場合はスロープ等の設置により段差を解消



航空旅客ターミナル

・移動等円滑化基準に適合したエレベータに更新



○かご及び昇降路の出入口にガラス類を設置。かご内に鏡を設置。

○かご内に、到着時並びに昇降路の出入口の戸の閉鎖、昇降方向を音声により知らせる設備を設置。

KPI-21 : 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

	現状(平成25年度)	目標(平成32年度)
(1)園路及び広場	49%	60%
(2)駐車場	44%	60%
(3)便所	34%	45%

指標の内容	【分子】バリアフリー法に規定する特定公園施設である園路及び広場、駐車場、便所の設置された都市公園のうち、「都市公園移動等円滑化基準」に適合した都市公園の数 【分母】バリアフリー法に規定する特定公園施設である園路及び広場、駐車場、便所の設置された都市公園の数
目標の考え方	バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標を踏まえ設定
関連する事業・施策	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

都市公園におけるバリアフリー化整備のイメージ

駐車場



車いす使用者等の駐車場



便所



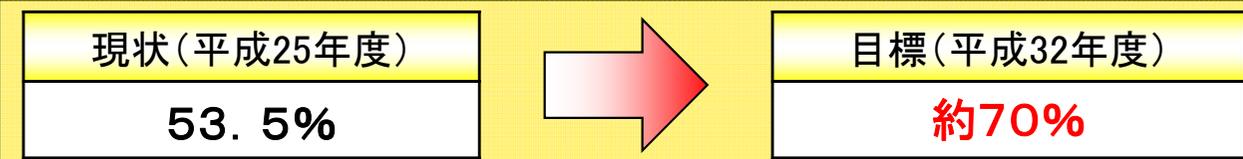
障害者等に配慮したトイレ

園路及び広場



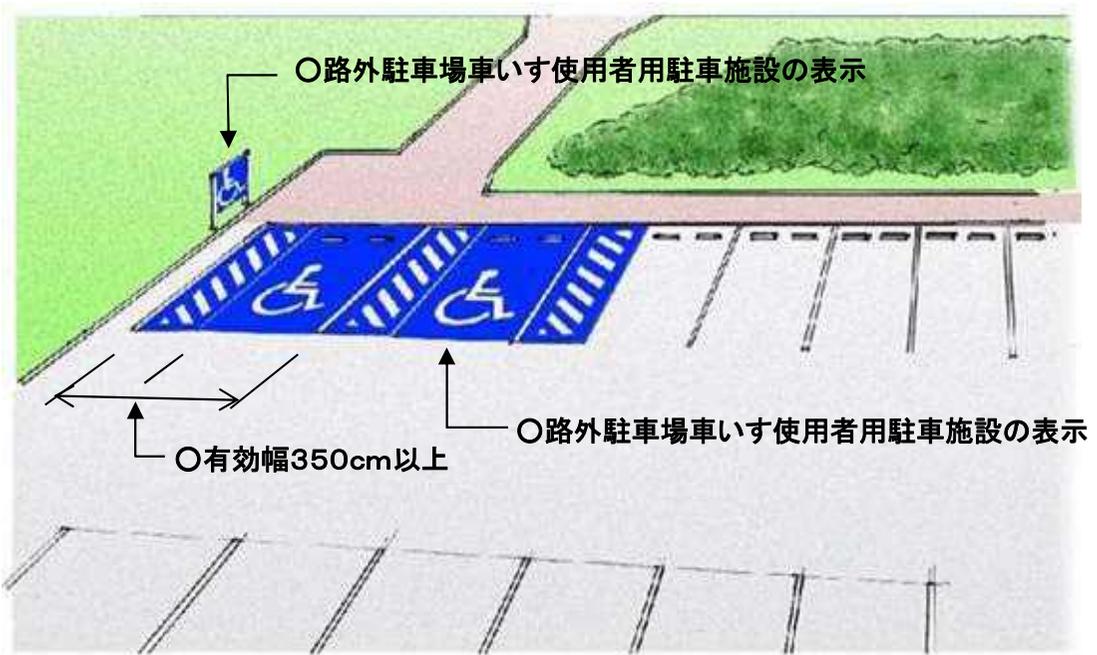
スロープの併設、出入口の段差解消

KPI-21 : 特定路外駐車場のバリアフリー化率



指標の内容	【分子】バリアフリー化された特定路外駐車場の箇所数 【分母】特定路外駐車場の箇所数
目標の考え方	バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標を踏まえ設定 ※数値(対象箇所数)については毎年変動
関連する事業・施策	特定路外駐車場のバリアフリー化

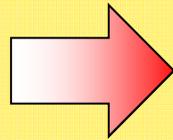
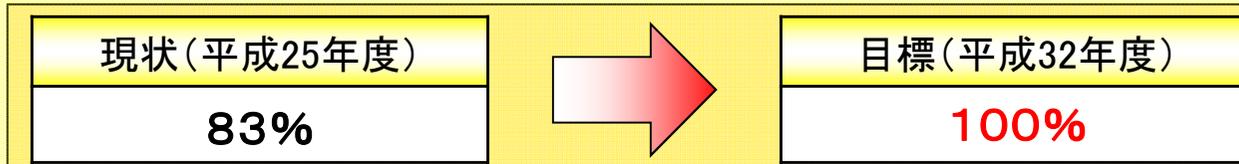
バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



整備事例 (エレベーターに近接して設置)



KPI-21 : 特定道路におけるバリアフリー化率



指標の内容	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に規定する特定道路延長の内、「道路移動等円滑化基準」を満たす道路延長の割合
目標の考え方	バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標を踏まえ設定
関連する事業・施策	高齢者や障害者等が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するための歩行空間のバリアフリー化

鉄道駅から病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化のイメージ

<施設間の連続性確保>



<歩道の拡幅、無電柱化>



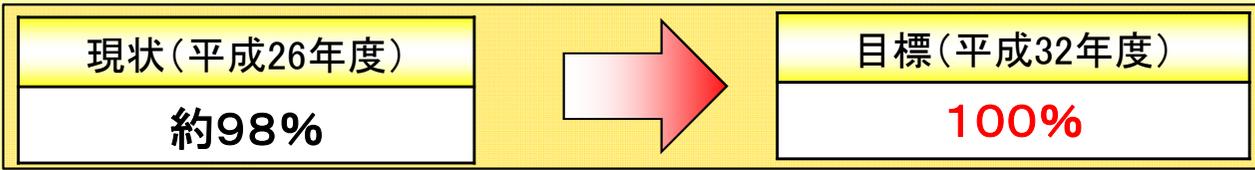
<段差、傾斜、勾配の改善>



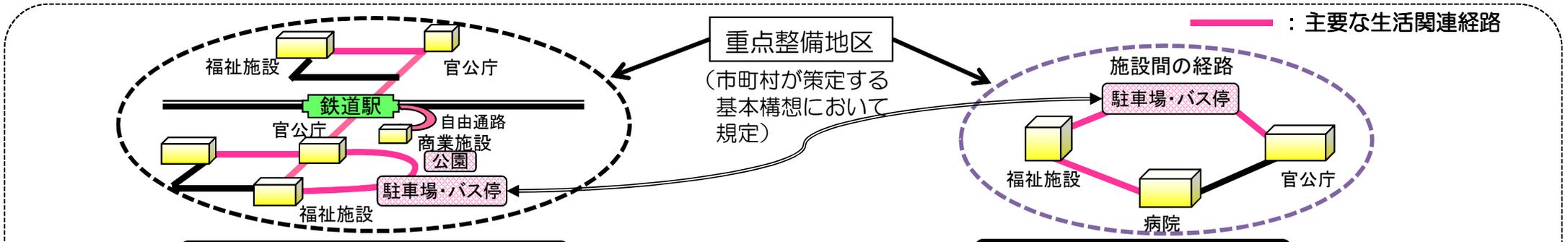
<立体横断施設へのエレベータの設置>



KPI-21 : 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



指標の内容	<p>【分子】「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく基本構想において設定されている重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路において、当該経路上に存在する道路横断箇所のうち、信号機、道路標識等がバリアフリー化された道路横断箇所数</p> <p>【分母】「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく基本構想において設定されている重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路において、当該経路上に存在する道路横断箇所数</p>
目標の考え方	バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標を踏まえ設定
関連する事業・施策	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



バリアフリー対応型信号機の整備



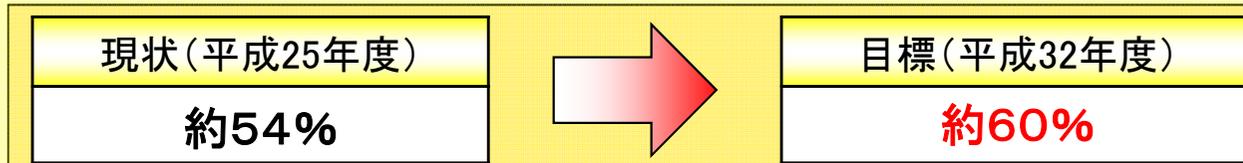
高齢者等感応信号機 音響式信号機 経過時間表示機能付歩行者灯

道路標識・道路標示の整備



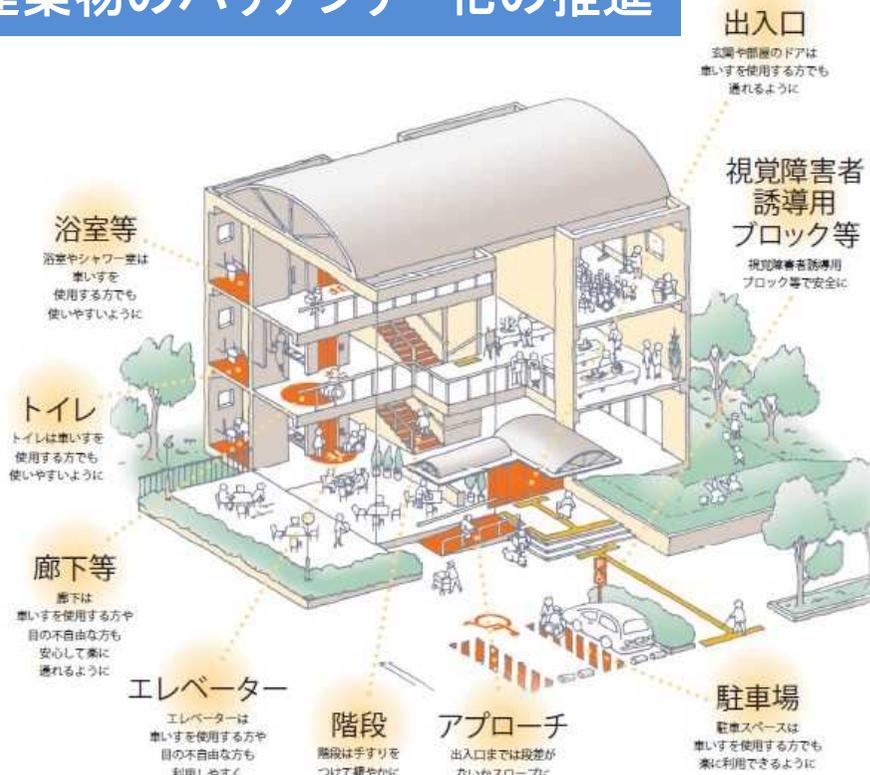
自発光式標識 高輝度標示 エスコートゾーン

(参考)KPI-21 : 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

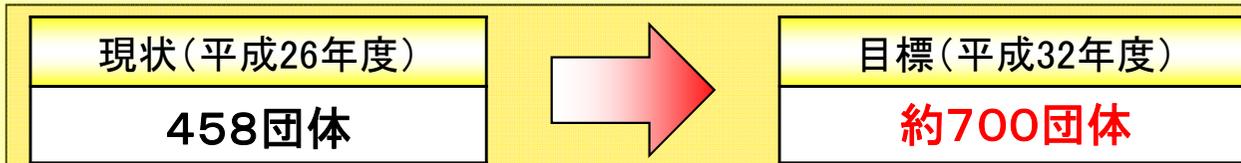


指標の内容	【分子】建築物移動等円滑化基準に適合する床面積 2,000 m ² 以上の特別特定建築物の総ストック数 【分母】床面積 2,000 m ² 以上の特別特定建築物の総ストック数
目標の考え方	バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標を踏まえ設定
関連する事業・施策	不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化

建築物のバリアフリー化の推進



KPI-22 : 景観計画に基づき取組を進める地域の数(市区町村数)



指標の内容	景観法(平成16年法律110号)に基づく景観計画を策定した市区町村の数
目標の考え方	良好な景観形成に資する施策の進捗を測る指標として、過去のトレンドを踏まえ目標を設定
関連する事業・施策	地域の特性にふさわしい良好な景観形成等の推進

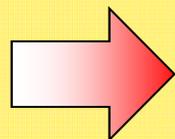
景観法の概要



KPI-23 : 都市域における水と緑の公的空間確保量

現状(平成24年度)

12.8 m²/人



目標(平成32年度)

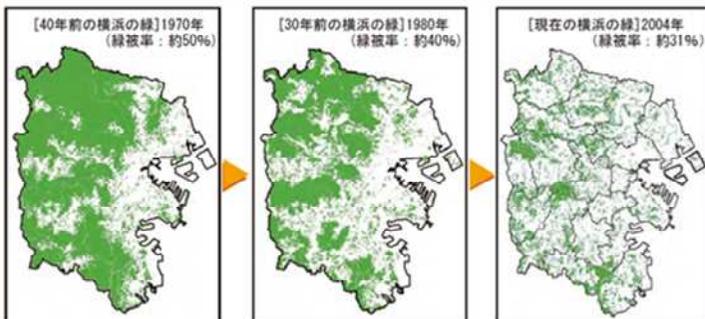
14.1 m²/人

指標の内容	<p>【分子】都市域の永続的自然環境面積※(m²) ※都市における緑地・水面等の中でも、都市公園をはじめとした公共公益施設としての緑地、特別緑地保全地区等に指定されている緑地など、法律等に基づく規制によって永続性が担保されている土地の面積</p> <p>【分母】都市計画区域人口(人)</p>
目標の考え方	水と緑豊かで良好な都市環境を着実に形成していく必要があり、都市公園、特別緑地保全地区等の現況値のトレンドを踏まえ目標値を設定
関連する事業・施策	都市域において水と緑豊で魅力ある良好な都市環境を整備するため都市公園等の整備等を推進し、水と緑のネットワークの形成を推進

●都市への人口集中

- ・開発に伴う緑地の喪失
- ・道路や公園等の都市基盤整備が不十分のまま、市街地が拡大

●都市における緑地の減少(例:横浜市)



都市域における公園緑地の整備等

都市公園等



都市公園



特別緑地保全地区

都市公園等以外の公共施設等緑地



道路緑化



港湾緑地



空港周辺緑地



河川整備により再生された湿地

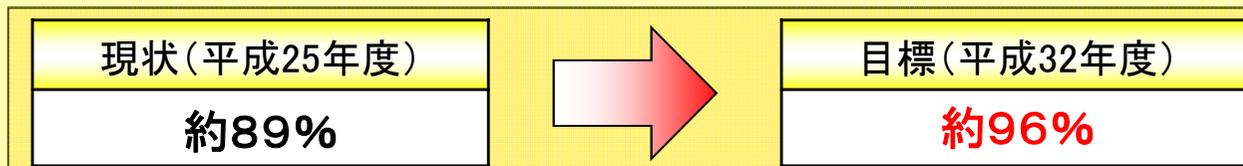


急傾斜地における緑化に配慮した法面対策



下水再生水等を活用したせせらぎ等の再生・創出

※このほか、官庁施設内緑地や公的賃貸住宅地内緑地がある

KPI-24 : 汚水処理人口普及率


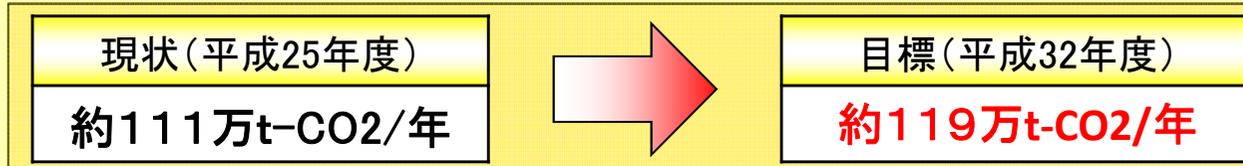
指標の内容	【分子】汚水処理施設(下水道、集落排水施設、浄化槽等)が普及している人口 【分母】総人口
目標の考え方	汚水処理施設普及の進捗状況を測る指標として、これまでの整備状況を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定
関連する事業・施策	人口減少等の社会情勢の変化を踏まえつつ、汚水処理の早期概成に向けて、地域の実情に応じた最適な汚水処理施設の整備を推進

- 財政状況の厳しい中、未だに約1,400万人が汚水処理施設を利用できない状況
- 汚水処理の早期概成を目指すため、低コストかつ早期に整備可能な技術の普及展開や、民間事業者の創意工夫最大限取り入れて、効率的かつ迅速な事業を推進。

低コストかつ早期整備可能な技術



KPI-25 : 都市緑化等による温室効果ガス吸収量



指標の内容	京都議定書に基づく報告の対象となっている都市公園、道路緑地、港湾緑地、下水道処理施設外構緑地、緑化施設整備計画認定緑地、河川・砂防緑地、公的賃貸住宅地内緑地、官庁施設外構緑地に関する統計データを合計して算出
目標の考え方	上記の統計データをもとに近似式を求め、今後の都市緑化等による温室効果ガス吸収量を推定
関連する事業・施策	温室効果ガス吸収源等となる緑地の保全や緑化の推進

○都市緑化等として計上する緑化空間の例



都市公園
(昭和記念公園・立川市)



道路緑地
(高島通り・板橋区)



港湾緑地
(辰巳の森海浜公園・江東区)

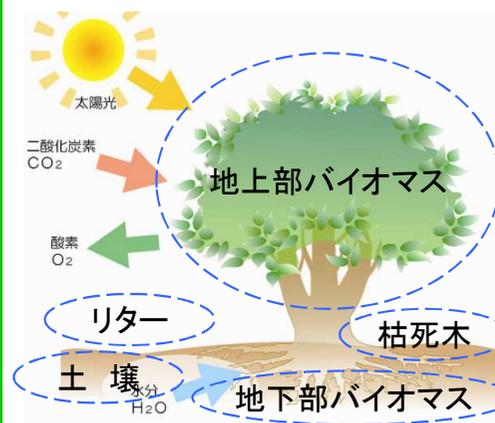


緑化施設整備計画認定緑地
(なんばパークス・大阪市)

※①都市公園、②道路緑地、③港湾緑地、④下水道処理施設における外構緑地、⑤緑化施設整備計画認定緑地、⑥河川・砂防緑地、⑦官庁施設外構緑地、⑧公的賃貸住宅構内緑地の8種類の施設緑地のうち、面積500㎡以上のものを対象としている。

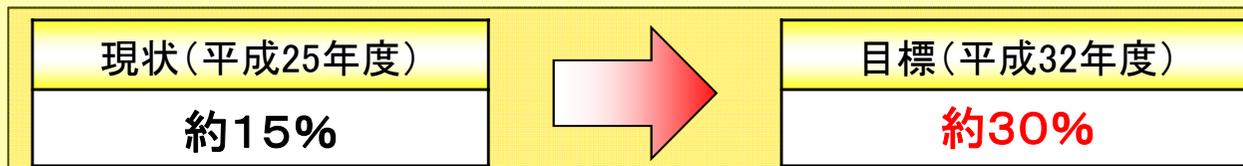
○都市緑化等の算出方法

京都議定書に基づく報告の対象となっている都市公園の整備面積、道路等の緑化面積等に関する統計データを収集し、吸収量の算定方法に関する国際的な指針であるGPG-LULUCF(Good Practice Guidance)に示された算定式や係数等を用いて、各炭素プール(生体バイオマス(樹木)、リター(落ち葉)、土壌等)のCO₂吸収量を算定し、合計している。



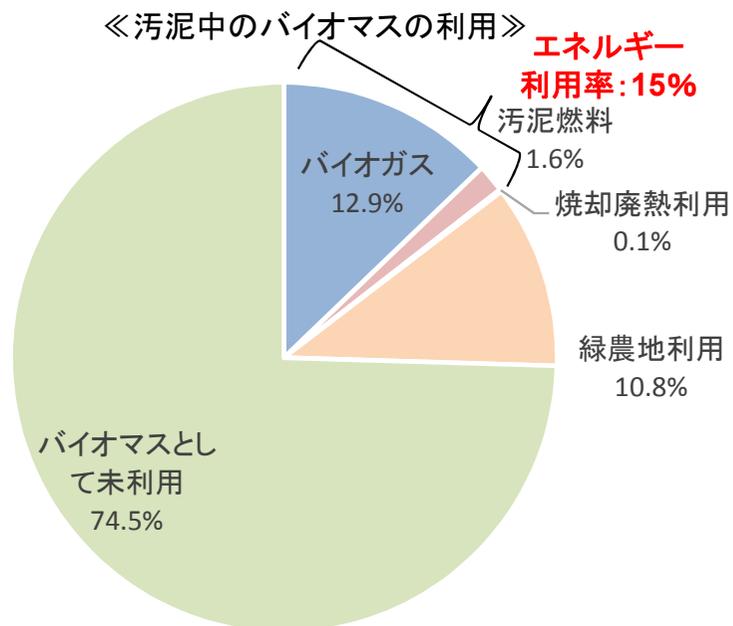
- ①地上部バイオマス:高木の地上部
- ②地下部バイオマス:高木の地下部
- ③リター:高木から当該年に自然に地上に落下した葉・枝・実・花。落下した翌年からは「土壌」として扱う
- ④枯死木:立木が枯死することにより発生する木質バイオマス
- ⑤土壌:地下部の炭素のうち、当該年に地上に自然落下した葉・枝・実・花及び枯死根(枯死木の地下部も含む)を除いたもの

KPI-26 : 下水汚泥エネルギー化率



指標の内容	【分子】下水汚泥の有機物量のうち、エネルギー利用された量 【分母】下水汚泥の有機物量
目標の考え方	下水汚泥のエネルギー化の進捗状況を測る指標として、これまでの整備状況を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定
関連する事業・施策	下水道分野における温室効果ガス排出量削減の推進(下水汚泥バイオマス・下水熱等再生可能エネルギーの利用、下水道における省エネルギー対策、一酸化二窒素の排出削減)

- 下水汚泥バイオマスの利用を促進し、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。



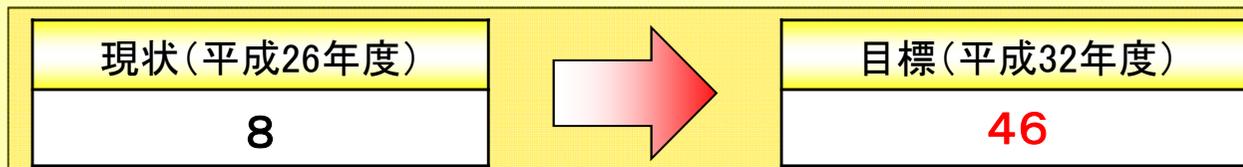
下水汚泥再利用の現状
(2013年度)

下水汚泥から得られるバイオガスを用いた発電



(東京都・横浜市等全国55箇所を実施)

KPI-27 : 特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数



指標の内容	特定都市再生緊急整備地域における整備計画で、国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数
目標の考え方	大都市の国際競争力強化のための基盤整備の推進を測る指標として、特定都市再生緊急整備地域における整備計画に記載された都市開発事業の完了を見込んで設定
関連する事業・施策	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により、大都市の国際競争力強化のための基盤整備を推進する

大都市の国際競争力強化のための基盤整備

— 東京都心・臨海地域(環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区)における都市開発事業 —

赤坂一丁目地区
 事業者: 赤坂一丁目地区市街地再開発組合
 完成予定: 平成29年3月

虎ノ門二丁目地区
 事業者: (独)都市再生機構等
 完成予定: 平成36年度



虎ノ門一丁目地区
 事業者: 虎ノ門一丁目地区市街地再開発準備組合
 完成予定: 平成31年12月

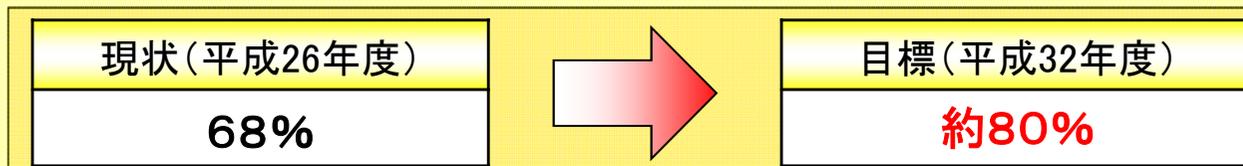
虎ノ門ヒルズ
 事業者: 東京都
 特定建築者: 森ビル(株)
 平成26年5月完成

虎ノ門・愛宕地区
 事業者: 森ビル(株)等
 完成予定: 平成31年9月

出典: 東京発グローバル・イノベーション特区【国家戦略特区 東京都提案書】

(出典: 国土地理院)

KPI-28 : 三大都市圏環状道路整備率



指標の内容	首都圏・中部圏・近畿圏の環状道路の計画延長(約1,200km)に占める供用延長の割合
目標の考え方	公表している今後の環状道路の供用予定等により設定
関連する事業・施策	三大都市環状道路や空港港湾アクセス道路等の整備とその進展に合わせた、大型車誘導区間の充実や通行支障区間の計画的な解消等により、効率的な物流ネットワークを強化する

大都市圏環状道路の整備



迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和や、首都直下地震等における避難、救援、物資輸送ルート確保等を図るため、諸外国の主要都市に比べて整備率が低い三大都市圏環状道路等の整備を推進する。

	計画延長	供用延長	整備率
ソウル	168km	168km	100%
北京	433km	433km	100%
パリ	313km	272km	87%
東京	525km	366km	70%

※ソウル: 2007年12月完成
北京: 2009年9月完成
パリ: 2015年4月現在
東京: 2015年4月現在

<首都圏3環状の整備状況>

注: 久喜白岡JCT~木更津東IC間は、暫定2車線

KPI-29 : 首都圏空港の国際線就航都市数

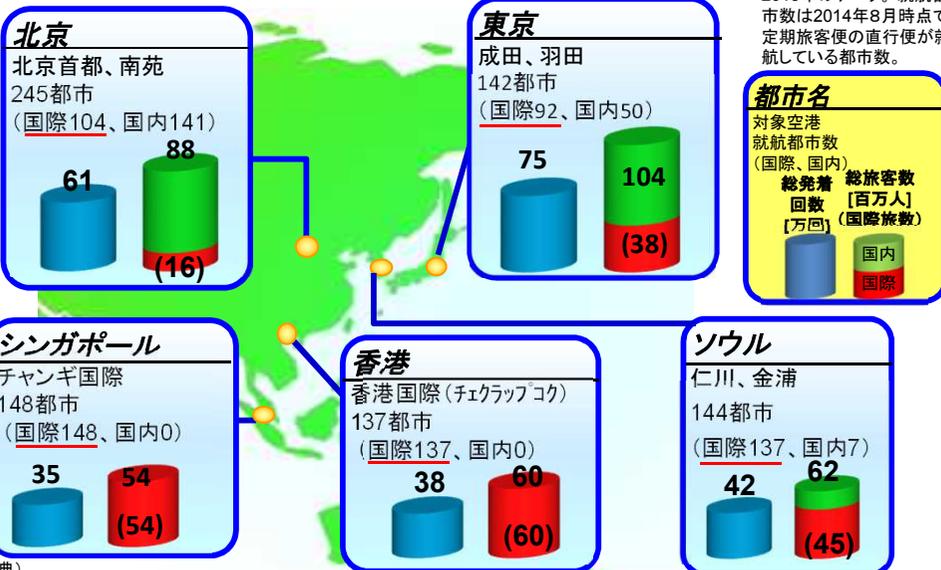
現状(平成25年)	目標(平成32年)
88都市	アジア主要空港並み(※)

※平成25年時点では、アジア主要空港の就航都市数は、仁川空港・金浦空港(ソウル)143都市、香港空港138都市、チャンギ空港(シンガポール)134都市、北京空港・南苑空港(北京)97都市、浦東空港・虹橋空港(上海)83都市となっているが、今後増加することが見込まれるため、それに応じて目標も変動する

指標の内容	各年8月時点で、定期旅客便の直行便が就航している都市の数
目標の考え方	我が国の国際航空ネットワークの拡充のための施策の進捗状況を測る指標として、近隣のアジア主要空港と同水準を目指すべく設定
関連する事業・施策	我が国の国際航空ネットワークの充実化 (東アジア等と我が国を結ぶネットワークの形成を促進し、国内外の需要を広く取り込むとともに、アジア-北米間を始めとした国際・国際間乗継需要の積極的な取り込みを進めるため、空港処理能力の確保、ネットワークの充実化に向けた方策を推進する)

現在のアジア主要空港の就航都市数

※発着回数、旅客数は2013年のデータ。就航都市数は2014年8月時点で、定期旅客便の直行便が就航している都市数。



(出典) 「ACI Annual World Airport Traffic Report (Annual WATR) 2013」, 「OAG Flight Guide Worldwide」より国交省航空局作成

首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢 - 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要) -

羽田空港	成田空港
<ul style="list-style-type: none"> 滑走路処理能力の再検証 【年間+約1.3万回(約35回/日)】 滑走路運用・飛行経路の見直し 【年間+約2.3~2.6万回(約63~72回/日)】 	<ul style="list-style-type: none"> 管制機能の高度化 【年間+約2万回(約55回/日)】 高速離脱誘導路の整備 【年間+約2万回(約55回/日)】 夜間飛行制限の緩和 【年間+α回】

合計 約82.6万回
 (74.7万回に加えて、年間+約7.9万回)

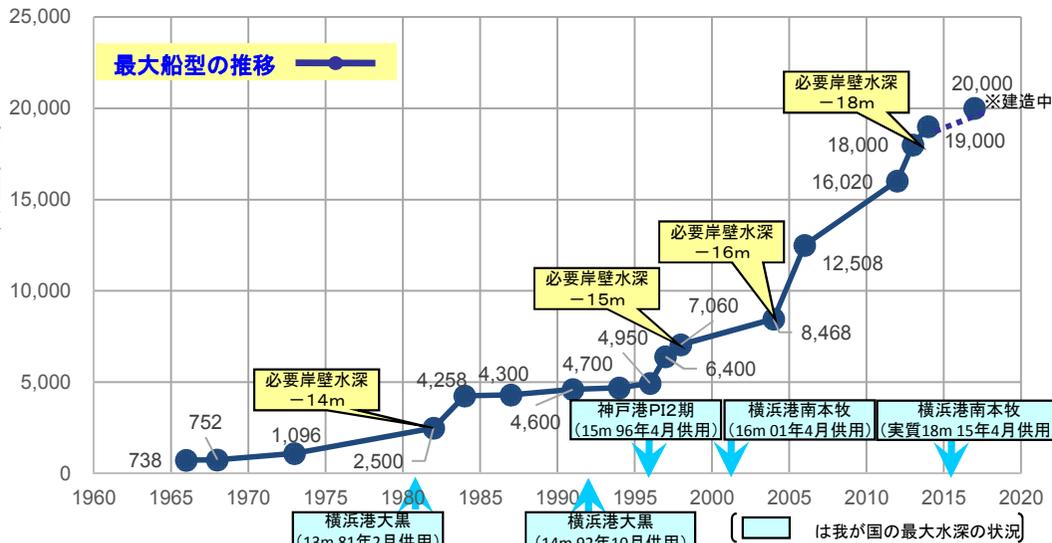
KPI-30 : 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数

(1) 北米基幹航路 (2) 欧州基幹航路	現状(平成25年度)	目標(平成30年度)
	デイリー寄港 週2便	デイリー寄港を維持・拡大 週3便

指標の内容	国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数
目標の考え方	我が国港湾における基幹航路の寄港便数が減少している中、我が国経済の国際競争力強化に資する基幹航路の直接寄港を維持・拡大することを目的として、目標を設定（「交通政策基本計画」に記載されている目標）
関連する事業・施策	・国際コンテナ戦略港湾において、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策により基幹航路の維持・拡大を図る

世界のコンテナ船の大型化の傾向と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

- スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が超大型化
- 現在、世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、1万9千個積みであり、我が国に寄港しているコンテナ船の最大船型は、1万3千個積み



国際コンテナ戦略港湾政策の概要

基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、
 企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化

具体的な取組

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

KPI-31 : 海上貨物輸送コスト低減効果(対平成25年度総輸送コスト)

	目標(平成32年度)
(1)国内	約3%
(2)国際	約5%

指標の内容	【分子】各港湾において整備している物流ターミナル等の供用による各年度の輸送コスト削減便益の合計 【分母】平成25年度の貨物輸送総コスト
目標の考え方	船舶の大型化に対応した港湾施設等の整備により、発現が見込まれる海上輸送コスト低減効果を、目標として設定。
関連する事業・施策	・地域経済を支える産業の活性化を促進するために、海上物流の効率化を図る ・資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成

地域経済を支える港湾機能の強化

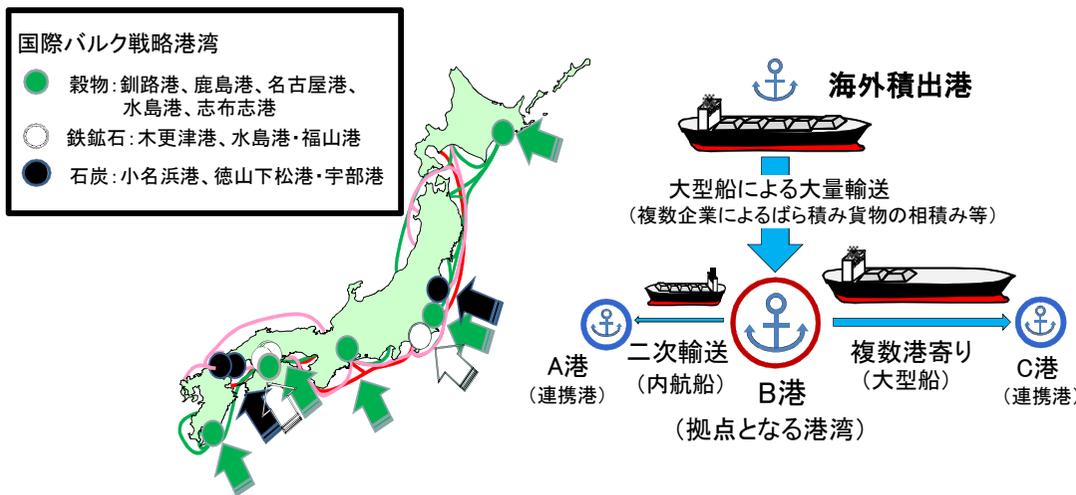
■取組事例: 茨城港(常陸那珂港区)(自動車産業)

自動車専用船の大型化や完成自動車の輸出増加に対応するため、背後に立地する企業ニーズに対応したふ頭の再編・集約化や港湾施設の整備を行う。



拠点となる港湾を核とした効率的な海上輸送網の形成のイメージ

○拠点となる港湾(特定貨物輸入拠点港湾)を指定し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進するための支援を実施。



KPI-32 : 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数

現状(平成26年)	目標(平成32年)
41.6万人	100万人

指標の内容	我が国にクルーズ船で入国する外国人旅客数
目標の考え方	「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」、「交通政策基本計画」の記載を踏まえ、平成32年にクルーズ船で入国する外国人旅客数を100万人とすることを目標に設定
関連する事業・施策	・寄港地を中心に地域の活性化等に寄与するクルーズ船による訪日旅行を活性化させるため、クルーズ船の受入環境を改善

クルーズ動向と観光立国実現に向けた取組方針

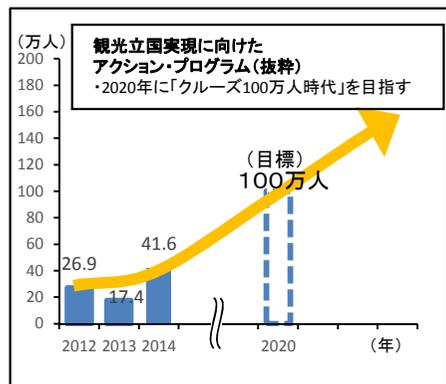
- 世界のクルーズ人口は急速に増加し、今後も増加する見込み。
- 2014年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数は過去最高の1,204回、同年にクルーズ船により入国した外国人旅客数は前年比2.4倍の約41.6万人(概数)。
- 我が国は「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」に基づき、2020年にクルーズ船で入国する外国人旅客数100万人(クルーズ100万人時代)を目指し取組を進めている。

世界のクルーズ人口の推移



出典: 2014年海事レポート(国土交通省)より港湾局作成

クルーズ船による外国人入国者数(概数)



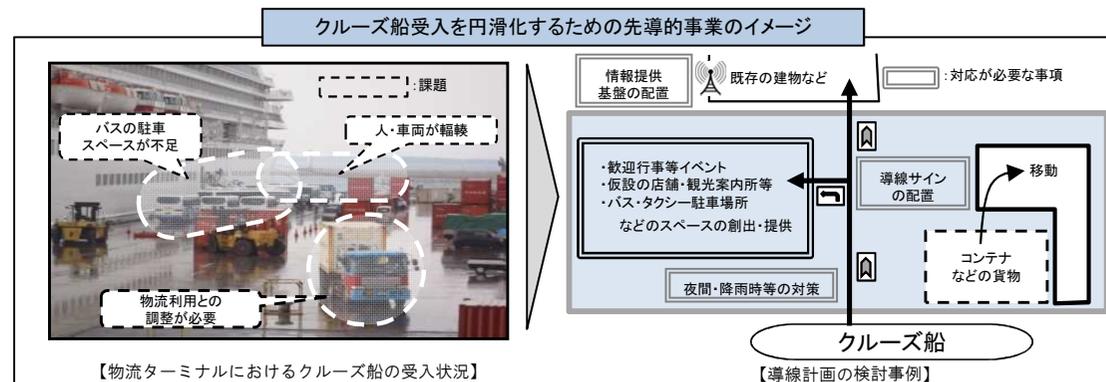
注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。
注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。(法務省出入国管理統計表を基に国土交通省港湾局集計)

既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境の改善

<主な施策>

■クルーズ船の受入を円滑化するための先導的的事业

物流ターミナル等において、クルーズ旅客を円滑に受け入れるため、クルーズ船とバスの乗換導線の改善等を図る計画を先導的に立案・実証するとともに、その成果の全国的な普及を図る。



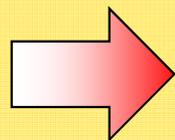
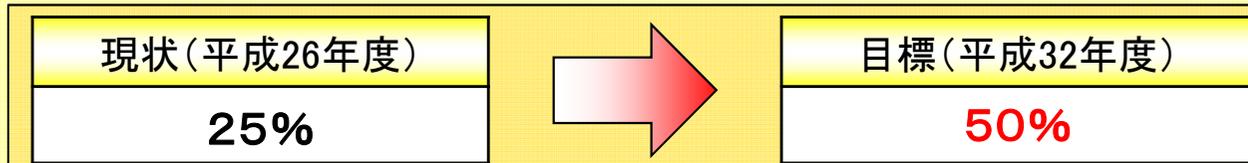
■クルーズ埠頭における免税店届出制度の活用

地域製品の販売拡大を図るため、地方整備局が港湾管理者と連携してクルーズ埠頭における臨時的免税店届出制度の活用を促進する。



臨時的免税店の例

KPI-33 : 水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の割合



指標の内容	【分子】水辺の賑わい創出に向け、「かわまちづくり」計画による利活用の立案や河川区域内施設の民間開放等の具体的な取組を実施した市区町村数 【分母】河川に隣接する各地方を代表する市区町村や観光振興の拠点となり得る市区町村の数
目標の考え方	地域の個性やニーズに合った方策を用いた、水辺の賑わい創出に向けた取組の進捗状況を図る指標として、これまでの実績を踏まえつつ今後の取組を見込んで設定
関連する事業・施策	民間活力を積極的に引き出すための機運の醸成に加えて、創意工夫を促し、既存制度の更なる活用促進等を進めることにより、美しさと風格を備えた魅力ある水辺空間をまちづくりと一体となって創出

● 民間の資金・アイデア・ノウハウを引き出す規制緩和や制度等と連動し、まちづくりと一体となって魅力ある水辺空間を創出。

水辺空間活用のイメージ



店舗等が河川に背を向けている



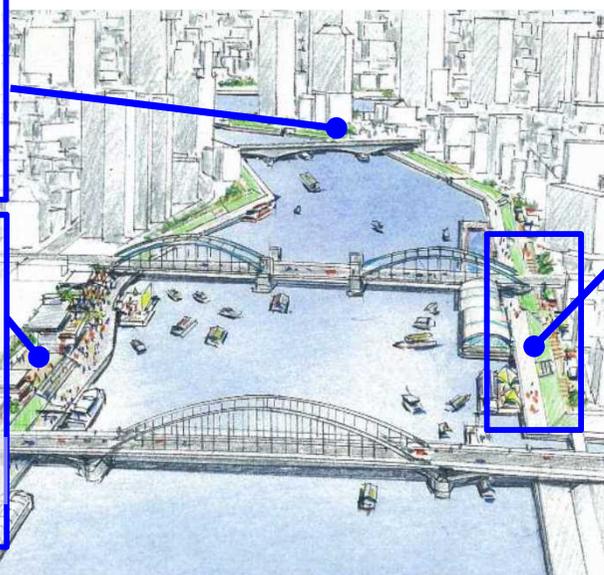
テラスの連続化による回遊性の向上や民間によるオープンカフェの設置等により賑わいを創出



民 ライトアップによる魅力向上



民 オープンカフェの営業
地 公園内の遊歩道



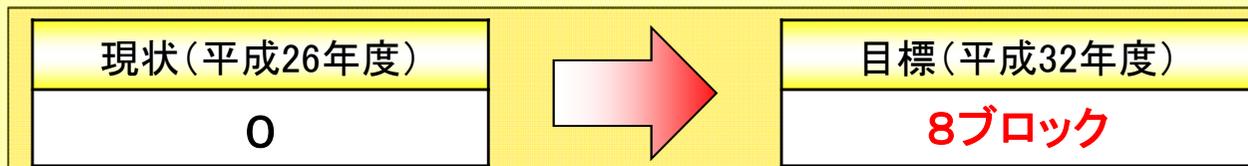
民 川床の営業



河 周辺のまちと一体的な景観と周遊性の高い空間

- 民 民間事業者
- 河 河川管理者
- 地 地方公共団体

KPI-34 : 民間ビジネス機会の拡大を図る地方ブロックレベルのPPP/PFI地域プラットフォームの形成数



指標の内容	全国をカバーする地方ブロックレベルにおける地域プラットフォームの形成件数
目標の考え方	全国をカバーできるように地域毎にプラットフォームを設置するものとして設定 (※地方整備局等は10局あり、どこでプラットフォームを形成するか検討中(どの局を1カウントするかなども検討中)のため、プラットフォームの形成目標数においては、現時点で具体的な8ブロックは特定できない)
関連する事業・施策	PPP/PFI手法導入検討を促進するための地域プラットフォームの形成

地域プラットフォームのイメージ

地方ブロックプラットフォーム

(注) 全国をカバーするよう地方ブロック単位で形成

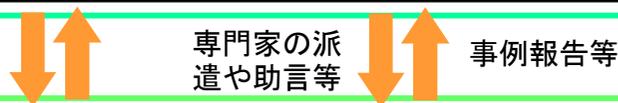
- ① 産 民間事業者、専門家(コンサルタント、会計士、弁護士等)
- ② 官 地方公共団体(都道府県、市町村)
- ③ 学 大学等
- ④ 金 地方銀行等



地方ブロックプラットフォームの役割

PPP/PFIの案件形成等に係る **情報・ノウハウの横展開**を図る。

- ・セミナー・シンポジウムの開催
- ・実践的研修の実施 等



A県地域プラットフォーム B市地域プラットフォーム



地域プラットフォームの役割

地域における官民連携事業の **案件の形成・推進**を図る。

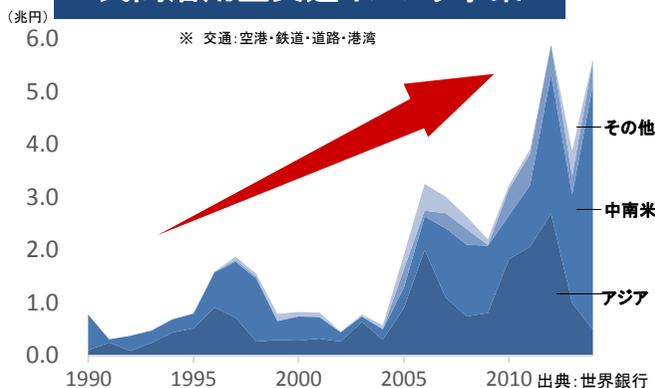
- ・個別具体の案件の掘り起こし、形成及び推進
- ・PPP/PFIの事業化候補の案件リストの作成
- ・提案・意見交換の場
- ・地域における情報の共有 等

KPI-35 : 我が国企業のインフラシステム関連海外受注高

	現状(平成22年)	→	目標(平成32年)
(1) 我が国建設企業の海外建設受注高	1兆円 (※H21~23の平均値)		2兆円
(2) 我が国交通関連企業の海外受注高	4,500億円		7兆円

指標の内容	(1) 我が国建設企業の海外建設受注高 (2) 我が国交通関連企業の海外受注高
目標の考え方	「経協インフラ戦略会議」における目標に基づく、我が国企業の海外受注額
関連する事業・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・官民一体となったトップセールスの展開 ・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の支援、海外PPP協議会の開催等 ・日本のインフラの優れた点を様々な国際会議の機会等を活用して情報発信 ・防災技術の海外展開に向けた「防災協働対話」の展開 ・(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)による海外インフラ市場への我が国事業者の参入促進 ・二国間対話等を通じたビジネストラブルの解決支援 ・外国政府・企業と連携して周辺の第三国へ展開する我が国建設企業等の取組支援、公正な海外建設市場形成の推進 ・中堅・中小建設企業の海外進出支援 ・国際標準化の推進、制度整備支援、人材育成といった「ソフトインフラ」の海外展開の推進

民間活用型交通インフラ事業



「川上」からの参画・情報発信

- ・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推進、情報発信の強化



平成26年9月 インド・モディ首相との会談

民間企業支援

- ・我が国企業のインフラシステム海外展開・海外進出を多角的に支援



平成26年10月 JOIN設立

ソフトインフラの海外展開

- ・我が国技術・システムの国際標準化の推進、制度整備支援、相手国人材の育成等



平成25年9-12月 JICA研修(下水処理施設・都市排