

社会資本整備重点計画に掲げられた指標の分析事例

以下のものについて、事例として取り上げている。

【地域別分析】：地域別、施設別データにより詳細分析を試みた指標

【施策改善】：マネジメントサイクルにより平成19年度予算や法制度等の新規施策につながる可能性の在る指標

『暮らし』分野

指標名	P
【1, 2, 3 施策改善】1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合	1 7
【4 地域別分析】河川における汚濁負荷削減率	7
【5 地域別分析】污水处理人口普及率	9

『安全』分野

指標名	
【6 施策改善】洪水による氾濫から守られる区域の割合	1 1
【6 施策改善】床上浸水を緊急に解消すべき戸数	"
【7 地域別分析】地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消	1 5
【8 施策改善】多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率	1 7
【9 施策改善】地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	1 9
【10 地域別分析】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	2 1
【11 施策改善】災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	2 3
【12 地域別分析】港湾による緊急物資供給可能人口	2 5
【13 地域別分析】道路交通における死傷事故率	2 7

『環境』分野

指標名	
【14 地域別分析】環境基準達成のための高度処理人口普及率	2 9

『活力』分野

指標名	
【15 地域別分析】国内航空サービスの提供レベル	3 1

1 【施策改善】

『暮らし』（1）少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

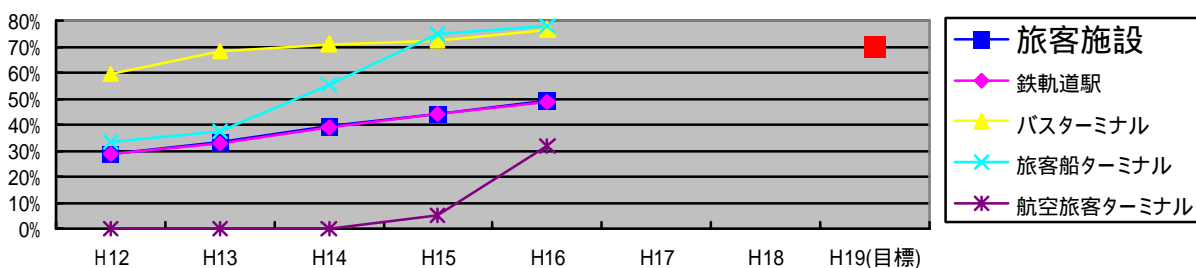
【関連施策】

補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。

【施策の実施状況】

- 旅客施設のバリアフリー化については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。また、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定（平成18年6月）を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進することで、旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

【実績の動向】 1日当たりの平均利用者が5000人以上の旅客施設、その周辺等の主要道路、不特定多数の者が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(旅客施設)



	H12	H13	H14	H15	H16
旅客施設	28.9%	33.3%	39.4%	44.1%	49.1%
鉄軌道駅	28.6%	32.9%	39.0%	43.9%	48.7%
バスターミナル	59.5%	68.2%	71.1%	72.1%	76.7%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%	77.8%
航空旅客ターミナル	0%	0%	0%	5.0%	31.8%
(エレベーター等の設置率)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)

【現状分析】

- 平成17年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、段差解消について、平成15年度の鉄軌道駅の実績値は43.9%、平成16年度は48.7%である。事業者別に実績値をみると、JR旅客会社は平成15年度の40.3%から平成16年度には47.1%に、大手民鉄は平成15年度の45.8%から平成16年度には51.2%に、東京地下鉄・公営地下鉄は、平成15年度の42.7%から平成16年度には45.8%にそれぞれ増加している。このうち、東京地下鉄・公営地下鉄の値がやや平均値を下回っているのは、エレベーター等を新たに設置する際に、用地の確保等が困難な場合が多いことや、交通バリアフリー法施行前から自主的に整備を行ったエレベーターについては、基準に適合していない場合が多いこと等が要因であると考えられる。
- さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消（平成16年度実績）については、バスターミナルは76.7%、旅客船ターミナルは77.8%と前年度に比べて伸びている。

指標：1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

旅客施設の段差の解消：1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たしたものの割合。

目標値：約7割（H19年度） 実績値：49.1%（H16年度） 初期値：39.4%（H14年度）

【指標分析の詳細】

旅客施設のバリアフリー化施設整備状況

平成16年度末現在

	都道府県	平均的な利用者数 5,000人/日以上の 施設数	段差の解消施設数	割合%
1	沖縄県	5	5	100.0%
2	香川県	6	5	83.3%
3	福岡県	99	65	65.7%
4	宮城県	47	30	63.8%
5	神奈川県	288	178	61.8%
6	京都府	115	71	61.7%
7	兵庫県	169	104	61.5%
8	鹿児島県	5	3	60.0%
9	愛媛県	5	3	60.0%
10	大阪府	379	218	57.5%
11	滋賀県	32	17	53.1%
	～			
32	新潟県	17	3	17.6%
33	岩手県	7	1	14.3%
34	熊本県	8	0	0.0%
35	山口県	7	0	0.0%

- 平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅のバリアフリー化（段差の解消）については、5以上の施設を持つ都道府県の中では、沖縄県が1位、ついで、香川県、福岡県、宮城県、神奈川県、京都府、兵庫県、愛媛県、鹿児島県、大阪府、滋賀県が、50%以上の施設で段差が解消されているとの結果がでている。一方、山口県や熊本県の鉄軌道駅では0%となり、新潟県、岩手県が20%未満となった。これらの地域では、より積極的な取組みが求められる。

【今後の取組】

- ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が平成18年6月に成立した。新たな法制度の制定を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進することで、旅客施設の段差解消を一層推進する。
- また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。
- 今後とも補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。

2【施策改善】

『暮らし』（1）少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

【関連施策】

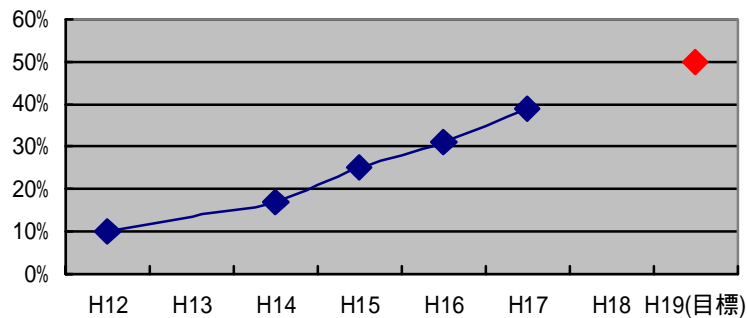
歩行空間のバリアフリー化の整備

市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備、歩道の段差解消等を実施。特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を積極的に推進。

【施策の実施状況】

- 平成17年度末において1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設周辺等の主な道路におけるバリアフリー化率が39%にまで向上。

【実績の動向】1日当たりの平均利用者数が5000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(道路)



過去の実績値の推移

H12	H13	H14	H15	H16	H17
1割	-	17%	25%	31%	39%

【現状分析】

平成17年度末における歩行空間のバリアフリー化率が39%となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約46%にまで進捗したところ。平成16年度のバリアフリー化率の伸び(約6%)に対し、平成17年度は約8%の伸びとなっている。

指標：1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合
道路：1日あたりの平均利用者が5千人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうちバリアフリー化された道路の割合。
目標値：約5割（H19年度） 実績値：39%（H17年度） 初期値：17%（H14年度）

【指標分析の詳細】

	直轄国道	都道府県が管理する道路	市区町村が管理する道路	全道路
歩行空間のバリアフリー化率	45.9%	45.7%	34.9%	38.7%
	45.7%			

- ・ 国及び都道府県が管理する道路と市区町村の管理する道路とでは、バリアフリー化の割合には約1割の開きがある。これは、歩道幅の広い幹線道路から優先的に整備が行われたためと考えられる。身近な生活道路を構成する市区町村道のバリアフリー化の積極的な取り組みが必要。
- ・ 交通バリアフリー法に基づく基本構想を新たに策定した市区町村の数は、平成16年度の54市区町村に対し、平成17年度は31市区町村と前年度を大きく下回った。基本構想策定の取り組みが進まない原因としては、作成のノウハウを有していないこと、策定にあたって協議すべき関係者が多く、調整に時間がかかること等が考えられる。

【今後の取組】

- ・ **ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が平成18年6月に成立した。新たな法制度の制定を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進することで、歩行空間のバリアフリー化を推進する。**
- ・ 今後一層のバリアフリー化を推進するにあたって、地方公共団体の積極的な取り組みが不可欠であり、先行市区町村の基本構想作成ノウハウの共有や、好事例、バリアフリー化率等の公表を行っていく。

3【施策改善】

『暮らし』 (1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

【関連施策】

「ハートビル法」(平成15年4月1日施行)に基づく義務付け及び支援措置により高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築を促進。

特別特定建築物(不特定多数の者または主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物)の2,000㎡以上の建築等については、利用円滑化基準に適合することを義務付け。

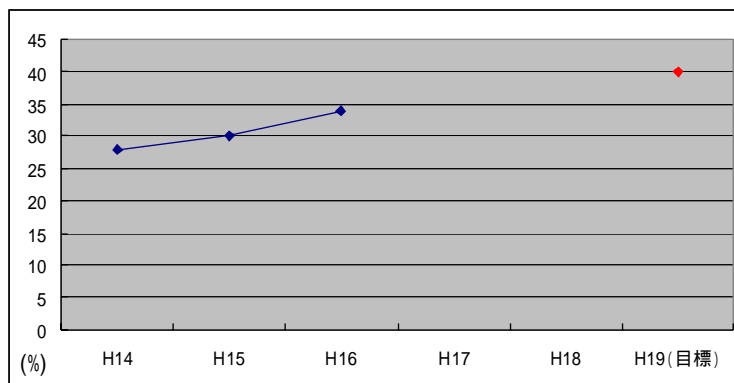
利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物については、容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、低利融資制度、補助等の各種支援を措置。

官庁施設のバリアフリー化の推進

【施策の実施状況】

- 平成14年の法改正により、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築等については利用円滑化基準への適合が義務付けされており、同法の適切な運用が行われている。平成17年度においても、2,000㎡以上の特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。

【実績の動向】 1日当たりの平均利用者数が5000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(建築物)



【現状分析】

- 2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、利用円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、ハートビル法の改正で、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築等について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、平成16年度には34%に達し、施策の効果が出始めている。

【今後の取組】

- ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が平成18年6月に成立した。新たな法制度の制定を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進することで、不特定多数の者が利用する建築物のバリアフリー化を推進する。
- 今後も、同法の適切な運用や施行に向けた所要の検討を行い、各種支援策の活用等により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。

指標：1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

特定建築物：床面積 2,000 m²以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合。

目標値：約4割（H19年度） 実績値：3割（H15年度） 初期値：3割弱（H14年度）
住宅：全住宅ストックのうち、「手すりの設置」、「広い廊下幅の確保」、「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合

目標値：約1割（H19年度） 実績値：3.4%（H15年度） 初期値：2.7%（H10年度）

【関連施策】

補助によるバリアフリー化された住宅の供給

新規に整備する公営住宅、都市機構賃貸住宅のバリアフリー仕様による整備及び既設公営住宅、都市機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進

「高齢者居住法」に基づく高齢者向け優良賃貸住宅の供給

各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様による整備の促進

バリアフリー化された住宅に対する優遇措置

バリアフリー化された住宅の取得を支援するため、住宅金融公庫の証券化ローンの枠組みを活用した金利優遇及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施

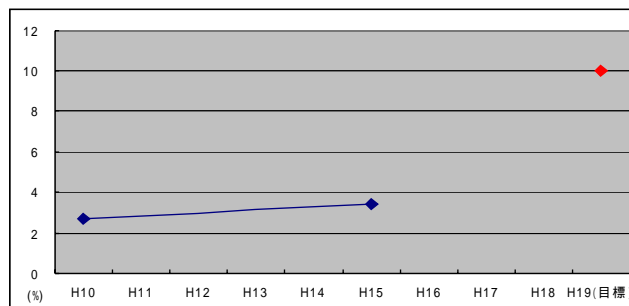
バリアフリーリフォームを支援するため、住宅金融公庫融資において割増融資等、死亡時一括償還制度を実施

高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等

【施策の実施状況】

- ・ 新規に整備する公営住宅、都市機構賃貸住宅は、すべてバリアフリー仕様を標準化している。また、既設公営住宅、都市再生機構賃貸住宅について、高齢者等の生活特性に配慮した設備・仕様の改善を促進するとともに、特に老朽化したものについては、建て替えを計画的に推進することにより、バリアフリー化を推進。
- ・ バリアフリー化された高齢者向け優良賃貸住宅を供給。（平成17年度認定戸数4133戸）

【実績の動向】 1日当たりの平均利用者数が5000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(住宅)



【現状分析】

- ・ 平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。
- ・ 建築時期別に見ると、新築住宅（建替え含む）のバリアフリー化率は、平成2年以前は0.9%であるが、平成11年以降が16.3%と高まっており、今後は住宅ストック全体でもバリアフリー化率の向上が見込まれる。

【今後の取組】

- ・ 引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給をしていくとともに、地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための地域住宅交付金制度等により新設、既設を問わず、より一層のバリアフリー化を推進していく。
- ・ 住生活基本法に基づき新たに策定する住生活基本計画（全国計画）により、さらに住宅のバリアフリー化を促進する。

4【地域別分析】

『くらし』（2）水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等

良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に供給するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間等を形成する。

【関連施策】

浄化事業等の実施

河川において浄化施設等の設置を進め、水質改善を実現する。

予算額：河川事業費 8,909 億円（H17 年度事業費）の内数

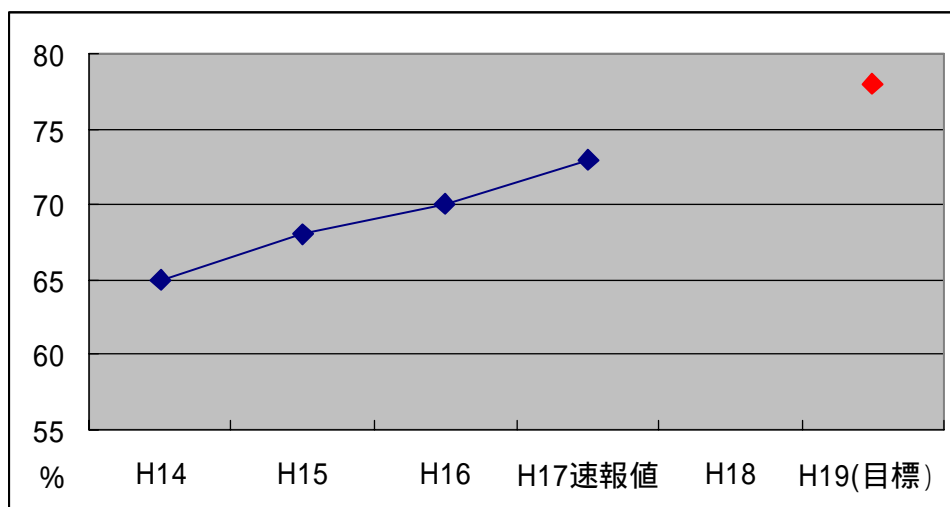
関係機関及び流域自治体との連携による水質改善施設設置等の整備

河川管理者と関係機関及び流域自治体が一体となって、水質改善施設等の整備をすることにより、水質改善を図る清流ルネッサンス を推進。

【施策の実施状況】

平成 17 年度には綾瀬川、霞ヶ浦等都市部の河川や湖沼を重点的に、浄化施設等の整備を実施。

【実績の動向】河川における汚濁負荷削減率



過去の実績値 (年度)					
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		65%	68%	70%	73%

【現状分析】

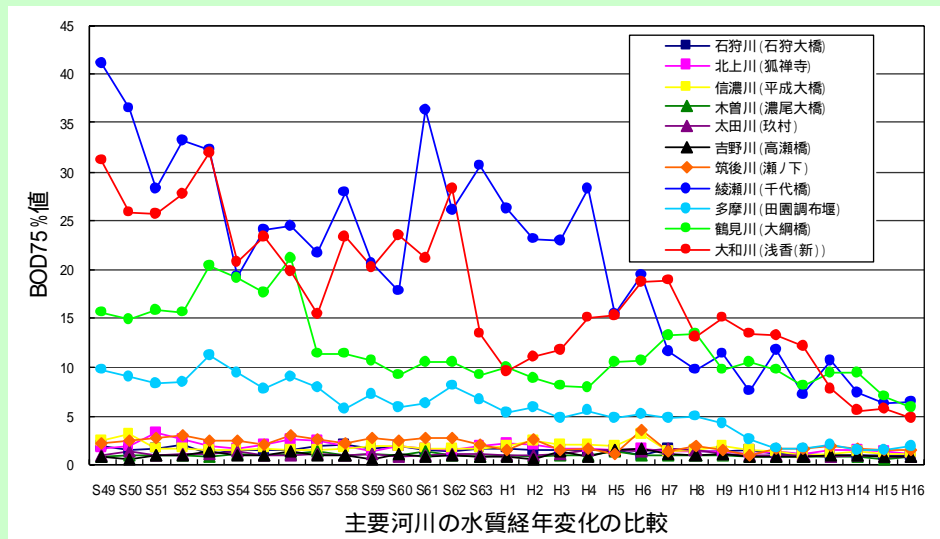
- 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成 17 年度の実績値で 73% であった。
- 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。

指標： 河川における汚濁負荷削減率

河川的环境基準達成のために、河川において削減することが必要な汚濁負荷量のうち削減する量の割合

目標値： 78% (H19) 実績値： 73% (H17) 初期値： 65% (H14)

【指標分析の詳細】



- ・都市部以外の河川においては概ね環境基準を達成しているところであるが、都市部の河川と湖沼については依然として汚濁負荷削減の対策が必要。
- ・事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷量削減として、今後も関係機関と一体となって引き続き都市部の河川と湖沼について、重点的に水質改善事業を実施する必要がある。

【今後の取組】

- ・平成17年度より総合水系環境整備事業を創設し、上流ダムにおける環境整備と河川における環境整備を連携することにより、効率的かつ効果的な河川の水質浄化を図っている。
- ・また、指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合することにより、現地の状況に即応した対応が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高め、効率的かつ効果的な水質改善事業の実施が可能となっている。

5【地域別分析】

『くらし』（3）良好な住環境の形成

美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現を図る。

【関連施策】

污水处理施設の整備

効率的な污水处理施設整備を進めるため、地域の特性を踏まえた適切な役割分担の下、下水道、集落排水施設、浄化槽等の整備を連携して実施する。このうち下水道の整備については、現状の都道府県構想を前提として、平成14年度末の下水道処理人口普及率65%を72%に引き上げる。

下水道の整備

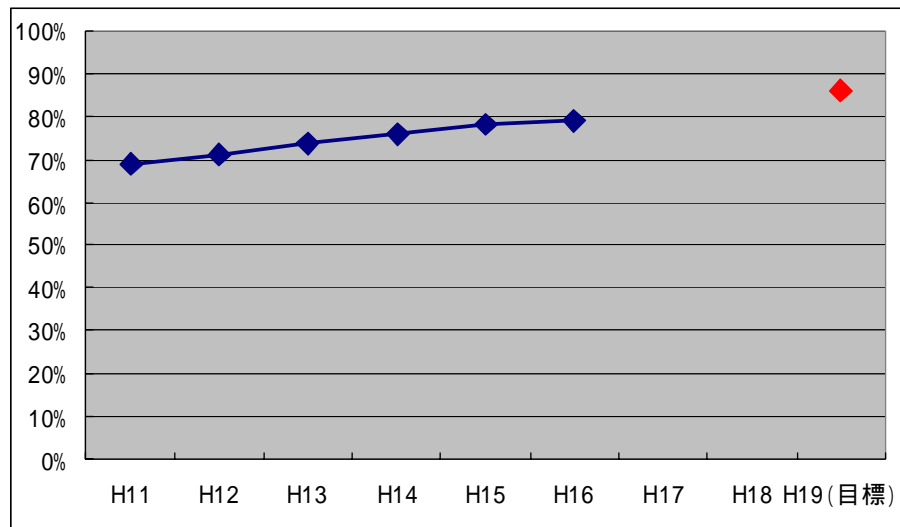
下水道の整備を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

特に、普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域で下水道事業を実施する地方公共団体に対して重点的に補助する。

【施策の実施状況】

- 普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域において下水道管きよの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。
- 社会状況の変化に応じて都道府県構想を見直すなど、費用比較等においてより効率的かつ適正に下水道の整備を推進した。

【実績の動向】污水处理人口普及率



過去の実績値（年度）

H11	H12	H13	H14	H15	H16
69%	71%	74%	76%	78%	79%

【現状分析】

指標：汚水処理人口普及率
 総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設を利用できる人口の割合。
 目標値：86%（H19年度） 実績値：79%（H16年度） 初期値：76%（H14年度）

【指標分析の詳細】

○ 都市規模別汚水処理人口普及率 (平成16年度末)

人口規模	100万人以上	60～100万人	30～50万人	10～30万人	5～10万人	5万人未満	計
総人口	2,588	991	1,649	2,769	1,751	2,939	12,687
処理人口	2,562	860	1,409	2,227	1,271	1,751	10,079
総市町村数	11	14	43	169	252	2,033	2,522

普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、平成16年度末で汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは14道府県だけである。また、5万人未満の中小市町村（総人口の2割を占める）における汚水処理人口普及率は60%にとどまっている。

【今後の取組】

- 下水道等の汚水処理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口5万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。
- 平成18年度に都道府県過疎代行制度の拡充を行い、合併を行った市町村を対象に、合併前の市町村区域の単位で対象要件を判断し、都道府県過疎代行制度の適用が可能とすることで、下水道の普及を促進する。

10

都道府県過疎代行制度・・・一定の要件を満たした場合、市町村に代わって都道府県が根幹的下水道施設を整備する制度。

6【施策改善】

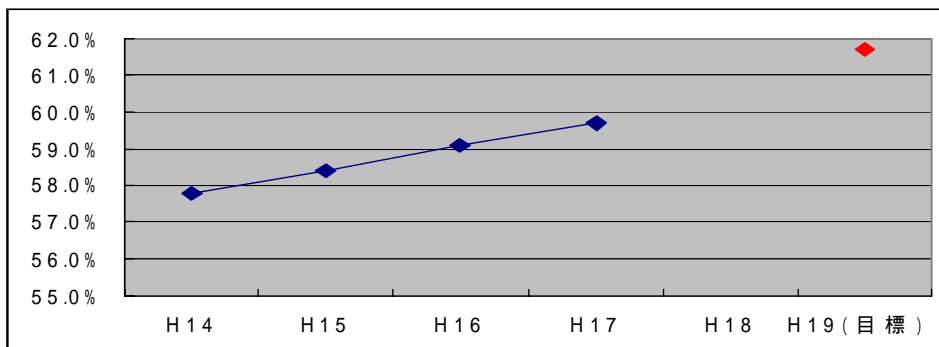
『安全』（1）水害等の災害に強い国土づくり

都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。

【関連施策】

- 洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備
 - 堤防等整備やダム等洪水調節施設の整備、砂防えん堤等の整備を推進し、氾濫域における治水安全度の向上を図る。
 - 下水道による雨水対策施設の整備の推進
 - 下水道による雨水対策施設の整備により、都市の水害安全度の向上を図るため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
- 河川事業と下水道事業の連携による浸水対策（特定都市河川浸水被害対策法（平成16年5月施行））

【実績の動向】洪水による氾濫から守られる区域の割合



過去の実績値 (年度)					
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		約 58% (57.8%)	約 58% (58.4%)	約 59% (59.1%)	約 60% (59.7%)

【現状分析】

- 指標値については、目標の達成に向けて概ね順調に推移している。
- 洪水による氾濫から守られる区域の割合の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため災害が発生した場合でも被害を最小化するハード整備・ソフト対策が一体となった減災体制の整備が必要である。

指標： 洪水による氾濫から守られる区域の割合

当面の計画として、大河川においては30年～40年に一度程度、中小河川においては5年～10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防衛が必要な区域に対し、防衛されている区域の割合

目標値：約62%(61.7%)(H19年度) 実績値：約60%(59.7%)(H17年度)

初期値：約58%(57.8%)(H14年度)

指標： 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

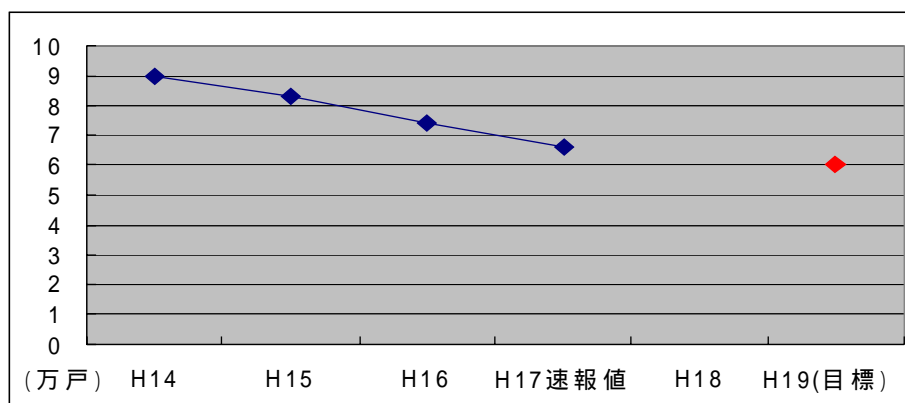
過去10年間(平成4年から平成13年までの間)に床上浸水を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある家屋数

目標値：約6万戸(H19年度) 実績値：約6.6万戸(速報値)(H17年度)

初期値：約9万戸(H14年度)

【施策の実施状況】

- 効果の早期発現を目指し、本体工事中のダム等への重点投資を行っている。また、平成15年度からは治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間などについて、その事業区間・期間などを設定・公表し、重点投資を行う短期集中型事業を実施している。地下空間利用が高度に発達している地区等において、都市型浸水被害の効率的な解消を図るため、小規模な貯留施設や浸透施設の設置を支援する浸水被害緊急改善下水道事業を平成16年度に創設した。
- 平成17年4月に特定都市河川浸水被害対策法(平成16年5月施行)に基づき鶴見川を特定都市河川に指定し、これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水対策を実施。

【実績の動向】 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

過去の実績値 (年度)					
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		約9 万戸	8.3 万戸	7.4 万戸	6.6 万戸(速報値)

【現状分析】

- 指標値については、目標の達成に向けて順調に推移している。
- 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発していることから関係者の連携を図った取り組みが必要である。

6【施策改善】

【指標分析の詳細】

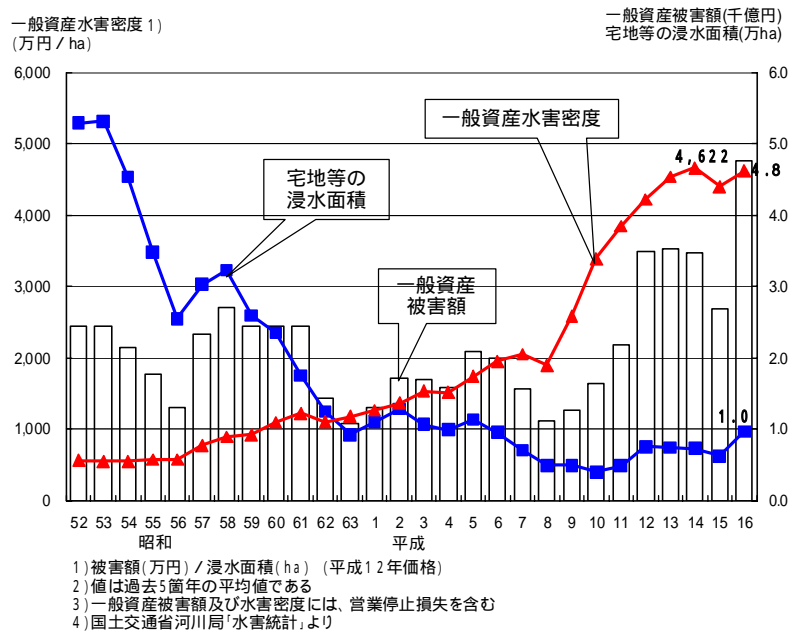


図 一般資産水害密度等の推移(過去5ヶ年平均)

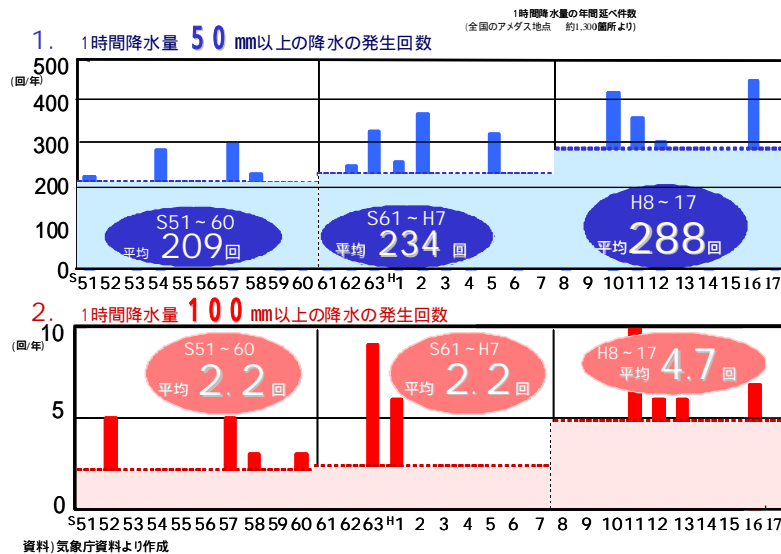


図 集中豪雨の頻発状況

- 近年、豪雨災害において施設の能力を超える洪水が発生していることから、できるだけ早期に災害安全度を高めるとともに災害が発生した場合でも被害を最小化するハード整備・ソフト対策一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。
- 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。

【今後の取組】

- ・ 近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力に限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。
- ・ 財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。
- ・ ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。
- ・ 下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。
- ・ さらに、平成17年4月に特定都市河川浸水被害対策法に基づき鶴見川を特定都市河川に指定し、これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策を実施していく。また、特定都市河川の指定を推進する。
- ・ 近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実情に応じて複数市町村に跨った広域的な浸水対策や、都市型浸水被害の常襲地区等においては小規模な浸水対策を行えるようにするなど、効率的・効果的に浸水対策を推進する。
- ・ 下水道総合浸水対策緊急事業の創設：平成18年度に下水道の浸水対策として、効果的なハード対策の着実な整備に加え、効果的な浸水被害軽減を図る自助の取り組みを推進し、そのためのソフト施策の充実を図ることにより緊急かつ重点的に再度災害防止及び浸水被害の最小化を図る。

7【地域別分析】

『安全』（2）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

【関連施策】

堤防等河川管理施設の耐震化

- ・ 大規模な地震に対する強度が不十分な堤防等河川管理施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。

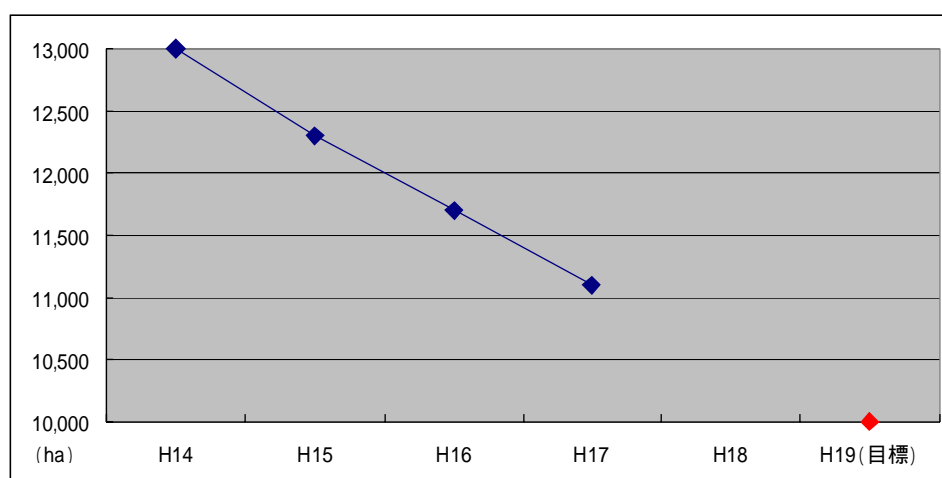
海岸保全施設の耐震化

- ・ 大規模な地震に対する強度が不十分な海岸保全施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。

【施策の実施状況】

- ・ 堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を推進している。

【実績の動向】地震時に防護施設の崩壊による水害が発生するおそれのある地域の解消



		過去の実績値 (年度)			
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		約 13,000 ha	約 12,300 ha	約 11,700 ha	約 11,100 ha

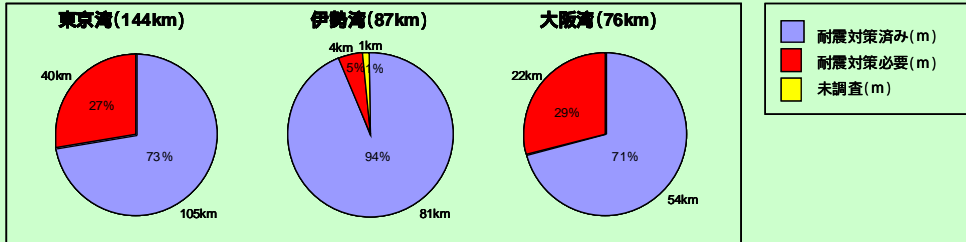
【現状分析】

- ・ 平成 17 年度末の実績値は約 11,100ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

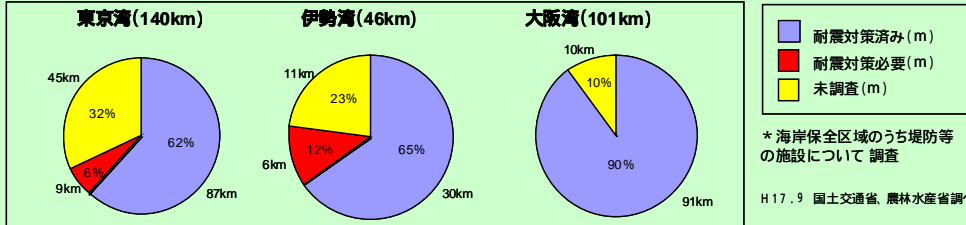
指標：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生するおそれのある地域の解消
 ゼロメートル地帯等において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積
 目標値：約 10,000ha (H19) 実績値：約 11,100ha (H17)
 初期値：約 13,000ha (H14)

【指標分析の詳細】

【三大湾における河川堤防の耐震性】



【三大湾における海岸堤防の耐震性】



- ・ 堤防の耐震対策が遅れている海岸堤防も多く、特に東海、東南海、南海地震等による被害が予想される地域において堤防の耐震化対策等を進める必要がある。
- ・ また、人口・資産の集積が進み、我が国の中枢機能を担っている三大湾でも耐震化が必要な堤防が多い。

【今後の取組】

堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域において推進していく。

津波・高潮危機管理対策緊急事業の創設

津波発生時における人命の優先的な防護の推進を目的に、ハード整備とソフト対策を一体的に実施できるよう平成17年度に創設した「津波危機管理対策緊急事業」をゼロメートル地帯の高潮対策にも拡充し、「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設。既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等のハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する。

8【施策改善】

『安全』（2）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

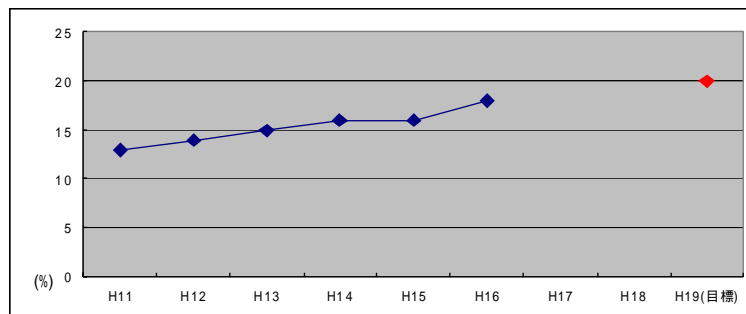
【関連施策】（建築物）

- ・ 特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置（耐震型優良建築物等整備事業、市街地総合再生計画作成時における耐震診断費の補助、日本政策投資銀行等政府系金融機関による低利ローン）
- ・ 耐震改修促進法の的確な運用を図り、特定建築物の耐震改修の達成を図る。
- ・ 防災拠点官庁施設の耐震化

【施策の実施状況】

- ・ 平成 17 年 6 月、学識経験者、地方自治体、関係業界からなる「住宅・建築物の地震防災推進会議」において、耐震化の目標や目標を達成するために必要な施策についての提言を受けた。
- ・ 耐震改修促進法の改正
住宅・建築物の地震防災推進会議の提言を踏まえ、耐震改修促進法の改正を行った。改正法においては、計画的な耐震化を推進するため国の基本方針と地方公共団体の耐震改修促進計画の作成について定めるとともに、建築物に対する耐震改修の指導等を強化するほか、耐震改修支援センターの創設等支援措置の拡充を図ることにより、建築物の耐震化の促進に資する法制度を整備した。
- ・ 耐震改修費補助制度の拡充
住宅と非住宅、耐震診断と耐震改修等に分かれていた 4 つの補助制度を一元化することにより、地方公共団体が、住宅と非住宅、診断と改修等を問わず、柔軟に使える住宅・建築物耐震改修等事業を創設し、耐震改修を促進した。
- ・ 建築物の耐震診断・耐震改修支援制度の普及のための説明会を実施した。
- ・ 国の防災拠点官庁施設の耐震化を実施した。

【実績の動向】（建築物）多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率



【現状分析】

- ・ 平成 17 年度の耐震化率は集計中であるが、実績値（H16 年度 18%）が上昇傾向に転じていることを踏まえると、耐震改修促進法の改正、耐震診断・耐震改修の補助制度の一元化等により、耐震診断、耐震改修は今後も引き続き促進されるものと考えられる。平成 17 年の福岡県西方沖地震や、近い将来に予想される東南海・南海地震、首都直下地震等、いつどこで地震が発生してもおかしくない状況にあり、今後更に耐震化を促進していく必要がある。

【平成 18 年度の取組】

耐震改修促進税制の創設

事業者が、平成 20 年 3 月 31 日までに、特定建築物（事務所、百貨店、ホテル、賃貸住宅等の多数の者が利用する一定規模以上の建築物）について、耐震改修促進法の認定計画に基づく耐震改修工事を行った場合で、当該特定建築物につき耐震改修に係る所管行政庁の指示を受けていないものを対象として、耐震改修工事費の 10% の特別償却ができる措置を講ずる。

指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行ったものの割合。

目標値：約 2 割（H19 年度） 実績値：18%（H16 年度） 初期値：16%（H14 年度）
住宅総数のうち、耐震性を有するもの（新耐震以降に建築されたもの、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行ったもの）の割合。

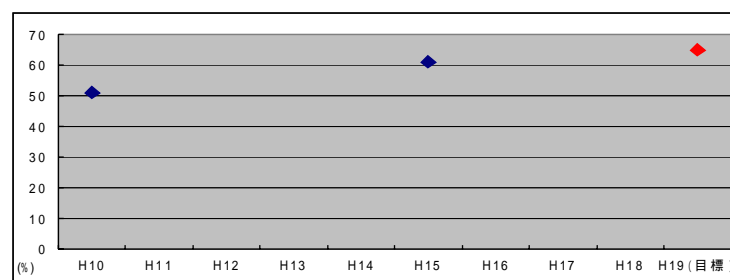
目標値：約 65%（H19 年度） 実績値：約 63%（H15 年度） 初期値：51%（H10 年度）

【関連施策】（住宅）

- 補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進（住宅の耐震改修に対する費用の一部補助、住宅の改修工事に対する低利ローン、住宅取得・改修（耐震改修を含む）に係るローン残高の一部の所得税額からの控除）

【施策の実施状況】

- 平成 17 年 6 月、学識経験者、地方自治体、関係業界からなる「住宅・建築物の地震防災推進会議」において、耐震化の目標や目標を達成するために必要な施策についての提言を受けた。
- 耐震改修促進法の改正
住宅・建築物の地震防災推進会議の提言を踏まえ、耐震改修促進法の改正を行った。
改正法においては、計画的な耐震化を推進するため国の基本方針と地方公共団体の耐震改修促進計画の作成について定めるとともに、建築物に対する耐震改修の指導等を強化するほか、耐震改修支援センターの創設等支援措置の拡充を図ることにより、建築物の耐震化の促進に資する法制度を整備した。
- 住宅・建築物耐震改修等事業の創設
住宅と非住宅、耐震診断と耐震改修等に分かれていた 4 つの補助制度を一元化することにより、地方公共団体が、住宅と非住宅、診断と改修等を問わず、柔軟に使える住宅・建築物耐震改修等事業を創設し、耐震改修を促進した。
- 税制特例措置による耐震化の促進
中古住宅の流通を促進し良質なストックを形成するため住宅ローン減税等の税制特例において、築後年数要件を撤廃するかわりに、新耐震基準への適合化を要件化した。
- 住宅の耐震性の評価に係る技術指針や耐震診断・耐震改修支援制度の普及のための説明会を開催した。

【実績の動向】（住宅）多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（**【現状分析】**

- 5 年ごとの集計（住宅・土地統計調査）による状況の把握を行っているが、平成 15 年の指標の実績については、約 63%であり、目標値に沿って耐震化率が進捗している。
- 平成 17 年の福岡県西方沖地震や、近い将来に予想される東南海・南海地震、首都直下地震等、いっどこで地震が発生してもおかしくない状況にあり、今後更に耐震化を促進していく必要がある。

【平成 18 年度の取組】

地域住宅交付金の活用：地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進することのできる地域住宅交付金を活用することにより、住宅の耐震化等を促進する。

平成 18 年度税制改正において、旧耐震基準により建築された一定区域内の住宅の耐震改修を行った場合、当該耐震改修に要した費用の 10%相当額（20 万円を上限）を所得税額から控除するとともに、昭和 57 年 1 月 1 日以前から所在する住宅について、一定の耐震改修を行った場合、当該住宅に係る固定資産税額（120 m²相当分まで）を最大 3 年間 1 / 2 に減額する税制特例措置を創設した。

9【施策改善】

『安全』（2）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

【関連施策】

密集市街地の整備改善のための事業等の推進

- ・ 住宅市街地総合整備事業により老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備を図る。
- ・ 街路事業、都市公園事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等により公共施設の整備を図る。
- ・ 都市防災総合推進事業、市街地再開発事業等により沿道建築物の不燃化を図る。
- ・ 住宅地区改良事業等により不良住宅の買収・除却、改良住宅の建設、地区施設等の整備を図る。
- ・ 都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）、都市・居住環境整備推進出資金（防災環境軸整備型）を活用する。
- ・ 住宅金融公庫の都市居住再生融資制度により、住宅市街地総合整備事業の整備計画区域内等における共同建替事業に対する融資を行う。

【施策の実施状況】

- ・ 住宅市街地総合整備事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的に行い、密集市街地の整備改善を図った。
- ・ 街路事業、都市公園事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、都市防災総合推進事業等により、避難地・避難路整備及び周辺建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯として機能する防災環境軸の形成を図った。
- ・ 民間事業者等では事業が困難で、かつ都市再生を緊急に図るべき密集市街地において、都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金を充当して、密集市街地の整備を図った。

【実績の動向】

過去の実績値			（年度）			
H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
			0%			29%

【現状分析】

- ・ 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保については、H17年度末までに約3割進捗しており、H19年度までの目標については概ね達成される見込み。

指標：地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合
 密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後10年以内に最低限の安全性を確保すること（ ）が見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地（全国約8,000ha）の中で、最低限の安全性が確保される市街地の割合。
 目標値：約3割(H19) 実績値：29%(H17) 初期値：0% (H14)

【指標分析の詳細】

- ・平成17年度末における進捗率については、事業による改善実績、事業の波及効果、建替えの発生による不燃化などを考慮し、マクロに改善状況の推計を行ったものである。
 - （ ）地震時等において同時多発火災が発生したとしても、際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、市街地の燃えにくさを表わす指標である不燃領域率で40%以上を確保すること等をいう。不燃領域率とは、市街地面積に占める耐火建築物の敷地及び幅員6m以上の道路等の公共施設面積の割合。

【今後の取組】

- ・都市再生プロジェクト第3次決定（平成13年12月都市再生本部決定）において、平成23年度末までに重点密集市街地について最低限の安全性を確保することとされており、重点密集市街地の早急な整備改善は依然として重要な課題である。都市再生プロジェクトの目標達成に向けては今後の取組みをよりスピードアップしていく必要があることから、今後も引き続き、防災上必要な公共施設の整備と老朽住宅の建替え等を緊急に促進する措置を講じ、その解消を強力に推進する。また都市計画等と連携して防災環境軸の緊急整備を図る。
- ・完了期間宣言防災路線への重点支援
 - 重点密集市街地内の防災環境軸の核となる都市計画道路で、防災上緊急に整備する路線として完了期間宣言をしたものについて重点的に支援する。また、これと連動して沿道に防火規制を導入し、沿道の不燃化支援を重点実施する。
- ・地震危険度マップの緊急整備
 - 重点密集市街地において住民及び地権者の意識啓発を図るため、地震危険度マップを3箇年で緊急整備する。
- ・地区防災施設等としての道路整備と一体となった沿道の建築物の建替え等に対する支援
 - 密集市街地において震災時に発生する同時多発的な火災が市街地大火に拡大することを防止するため、道路整備と一体となった建替え等により、沿道に延焼遮断機能を有する耐火建築物等の建築物を整備する場合への支援を行う。

10【施策改善】

『安全』（2）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

【関連施策】

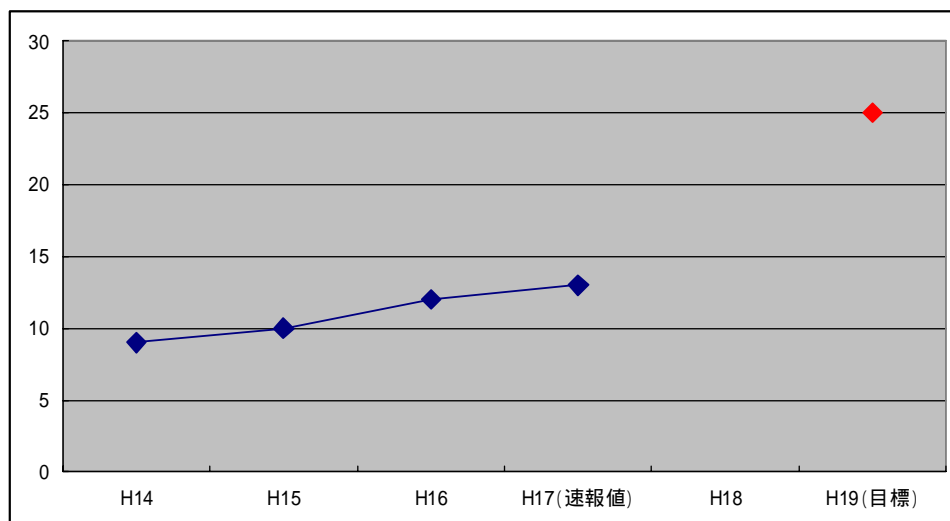
防災公園の整備

広域避難地等となる防災公園の整備により、都市の防災機能の向上を図り、安全でゆとりある生活を確保する。

【施策の実施状況】

- 都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を行った。

【実績の動向】一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一カ所以上確保された大都市の割合



過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
	約 9 %	約 10 %	約 12 %	約 13 % (速報値)	

【現状分析】

- 平成17年度末現在の速報値で約13%と進捗しているが、目標値の達成に向けて更なる施策の推進が必要。備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設の個別の整備状況については堅調な進捗がみられ、今後は、各都市において3種類の施設が整備される都市公園数の増に向けた対策が必要。

指標：一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一カ所以上確保された大都市の割合

人口 20 万人以上の大都市における、災害応急対策施設のうち「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積 10ha 以上のオープンスペースが確保された都市の割合。

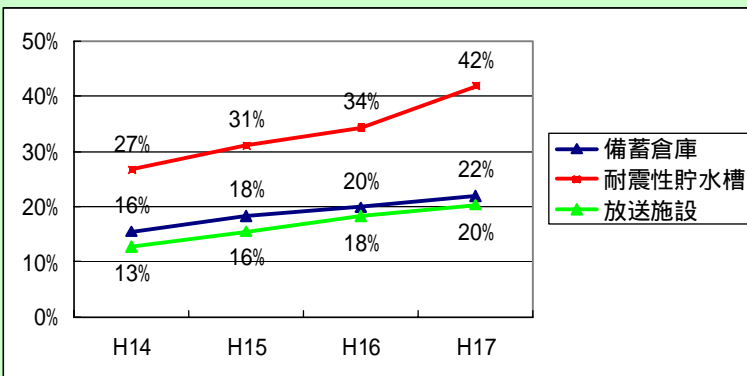
目標値：約 25%（H19 年度） 実績値：約 13%（H17 年度速報値）

初期値：約 9%（H14 年度）

【指標分析の詳細】

「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備された大都市の割合

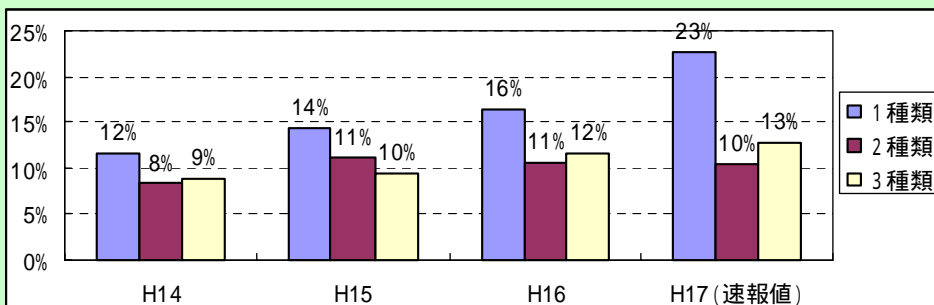
- ・ 備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設の個別の整備状況については堅調な進捗がみられ、今後は、各都市において 3 種類の施設が整備される都市公園数の増に向けた対策が必要。



注 1) 人口 20 万人以上の大都市を対象（なお、東京都及び政令指定都市については、区を 1 都市と扱う。）
注 2) 面積 10 ha 以上のオープンスペースに設置された施設を年度毎に集計

災害応急対策施設の設置種数の割合

- ・ 災害応急対策施設の整備の進捗がみられるが、目標の達成に向けて、設置種数の増に資する都市公園整備への重点化等が必要。



注 1) 人口 20 万人以上の大都市を対象（なお、東京都及び政令指定都市については、区を 1 都市と扱う。）
注 2) 面積 10 ha 以上のオープンスペースに設置された施設を年度毎に集計

【今後の取組】

- ・ 災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を重点的に推進するとともに、災害応急対策施設の整備が不十分な箇所への重点化により、効率的・効果的に目標の達成を図っていく。

1 1 【施策改善】

『安全』 (2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

【関連施策】

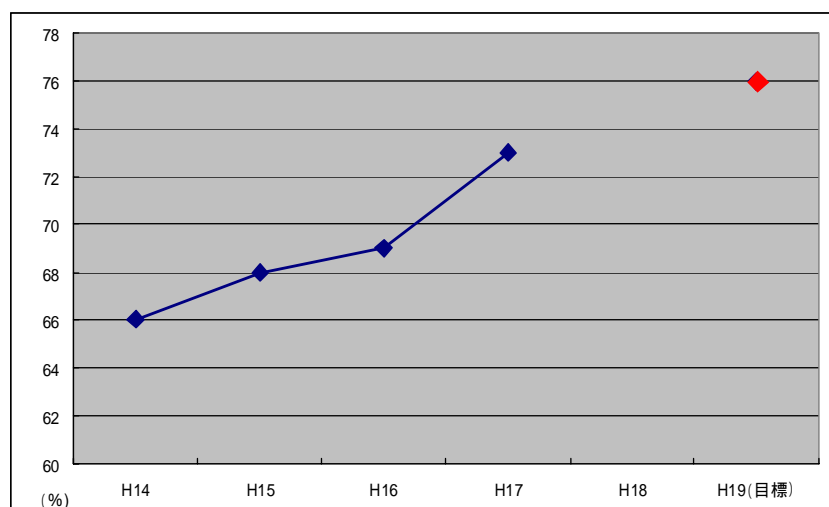
道路の防災・震災対策の推進

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、斜面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

【施策の実施状況】

- ・ 斜面对策や緊急輸送道路の橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に実施した。

【実績の動向】 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合



過去の実績値							(年度)	
H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17		
			66%	68%	69%	73%		

【現状分析】

- ・ 平成 14 年度実績値 66%に対し平成 17 年度の実績値は 73%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

指標：災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

地域の生活の中心都市のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

目標値：76%(H19) 実績値：73%(H17) 初期値：66%(H14)

【指標分析の詳細】

救援ルートを確認するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や斜面对策等の防災対策を推進しているところであり、防災対策震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数は着実に増加（平成17年度は13都市増加）している。

特に、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム（H17～H19）の実施により、平成17年度末時点で直轄国道は69%、都道府県管理道路は59%（うち優先確保ルート^()78%）、直轄国道と都道府県道管理道路を合わせた全体では63%（うち優先確保ルートは72%）まで進捗した。しかしながら、斜面对策等の防災対策の進捗率は全体で約3割の状況である。

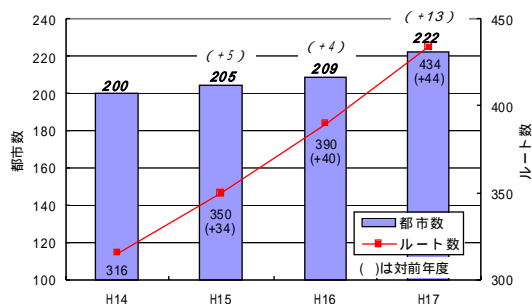


図 防災・震災対策が完了した救援ルートが確保された都市数の推移

表 緊急輸送道路の橋梁耐震補強の実施率

[一般道路]		平成16年度末	平成17年度末
直轄国道		54%	69%
都道府県管理道路		54%	59%
	うち優先確保ルート	67%	78%
全体		54%	63%
	うち優先確保ルート	59%	72%

() 優先確保ルート：緊急輸送道路のうち、主要な防災拠点と市街地を結ぶなど、特に重要な区間をさす。

【今後の取組】

災害時の広域的な救援ルートを確認するためには、道路の防災・震災対策を推進する必要があり、特に、救援活動や緊急物資輸送に極めて重要な役割を果たす緊急輸送道路等の重点的な対策が必要である。

- ・ 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強について、3箇年プログラムに基づき重点的に実施。
- ・ 橋梁耐震補強の着実な推進を図るため、現在、インターネット上で公開している緊急輸送道路の橋梁耐震補強マップについて、耐震補強の進捗にあわせ情報を更新するとともに、消防・警察等の防災関係機関や国民との情報共有の充実を図る。さらに、斜面对策等の防災対策については、未対策の箇所が多く残っているため、緊急輸送道路等での対策を重点的に実施。

1 2 【地域別分析】

『安全』 (2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

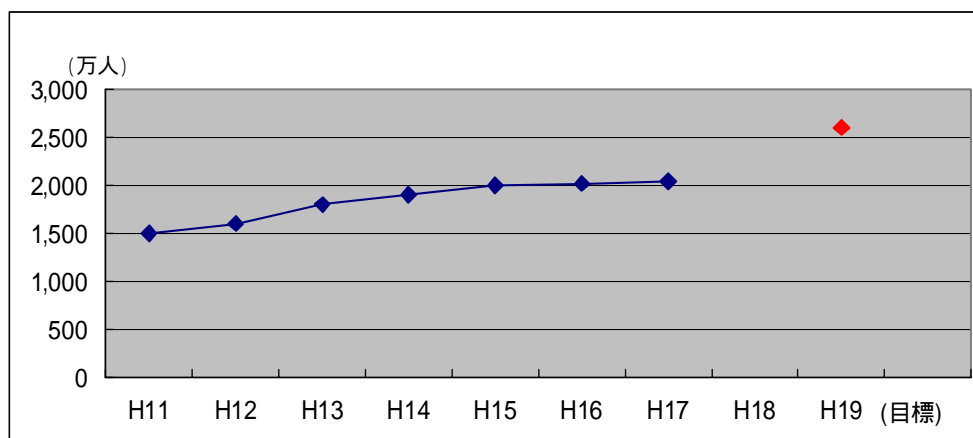
【関連施策】

- 耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。

【施策の実施状況】

- 対象とする地域において、平成 17 年度には 17 港湾において耐震強化岸壁の整備を進め、うち 1 港湾の耐震強化岸壁が供用開始された。

【実績の動向】 港湾による緊急物資供給可能人口



過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
約 1,800 万人	約 1,900 万人	約 2,000 万人	約 2,020 万人	約 2,040 万人	

【現状分析】

- 平成 17 年度は、耐震強化岸壁が 1 バース供用されたことにより、緊急物資供給可能人口が前年度から約 20 万人増加し、約 2,040 万人となった。

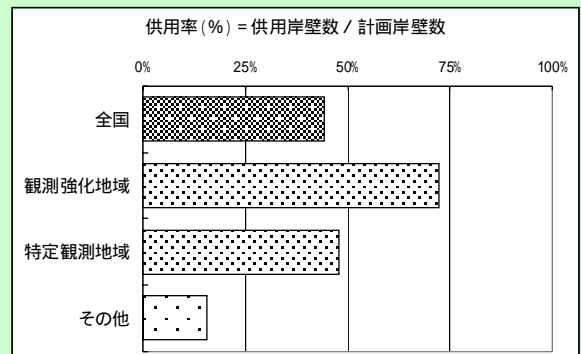
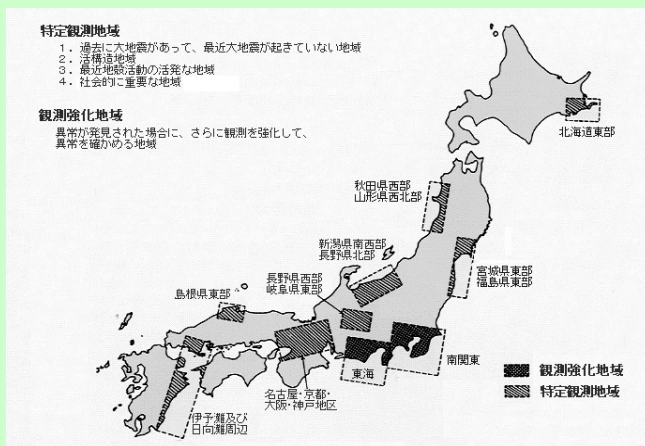
指標：港湾による緊急物資供給可能人口

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域、特定観測地域内の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により緊急物資等の供給が可能な人口。

目標値：約 2,600 万人（H19 年度） 実績値：約 2,040 万人（H17 年度）

初期値：約 1,900 万人（H14 年度）

【指標分析の詳細】



- 観測強化地域及び特定観測地域内の港湾における耐震強化岸壁の供用率（計画岸壁数に占める供用岸壁数の率）は全国平均に比較すると高くなっており、重点的に整備を行っている。

【今後の取組】

- 耐震強化岸壁の整備にあたっては、従来の、発災直後においても緊急物資等を搬入できる耐震強化岸壁（特定）に加え、今後は、速やかな応急復旧により被災後から 7 日間程度で緊急物資等の搬入が可能となる耐震強化岸壁（標準）を導入することとし、トータルの整備費用を縮減する。
- さらに、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18 年度から 22 年度までの 5 年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備の推進を図る。

1 3 【地域別分析】

『安全』（3）総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。

【関連施策】

道路の交通事故対策の推進

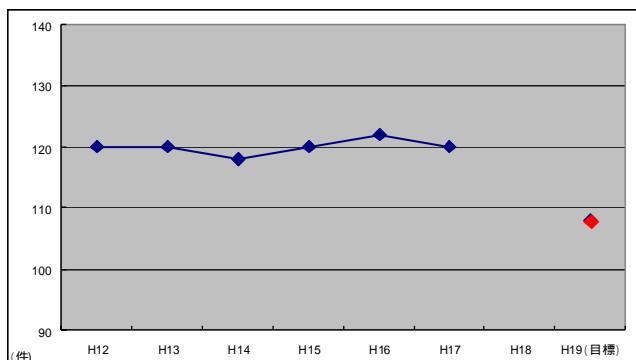
安全な道路交通環境の実現を目指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、事故危険箇所での集中的対策、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施。

【施策の実施状況】

安全性の高い幹線道路の整備

- 交通量をより安全な道路へとシフトさせるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進する。
幹線道路の事故危険箇所等の集中的な対策
- 幹線道路における対策を効率的かつ効果的に実施するため、特に事故の危険性が高い箇所を事故危険箇所として指定し、公安委員会と連携して交差点改良等の事故抑止対策を集中的に実施した。事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所、事故が多発しており10年に1度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所等を平成15年7月に3,956箇所抽出し、平成17年度までに約2,715箇所(道路管理者の対策を対象にしており、公安委員会の対策のみを実施している箇所を除く)で対策に着手。
面的・総合的な歩行者事故防止対策
- 市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により通行経路の安全性が確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進した。あんしん歩行エリアについては、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成15年7月に796地区を指定し、平成17年度までに約735地区で対策に着手。

【実績の動向】 道路交通における死傷事故率



過去の実績値の推移						(年)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	
120	120	118	120	122	120	(暫定値)

【現状分析】

- 平成14年の死傷事故率の初期値118件/億台キロに対し、平成17年の暫定値は120件/億台キロと指標は後退しているが、37の都府県では死傷事故率が減少。

指標：道路交通における死傷事故率

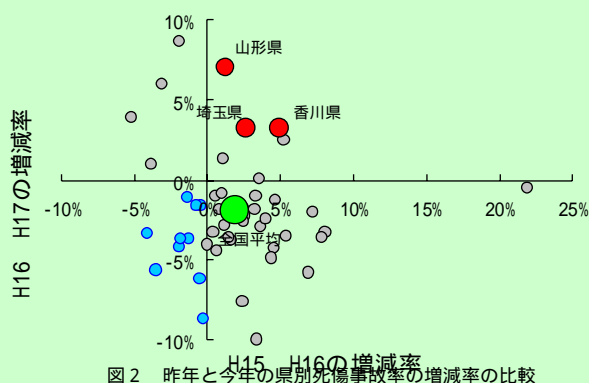
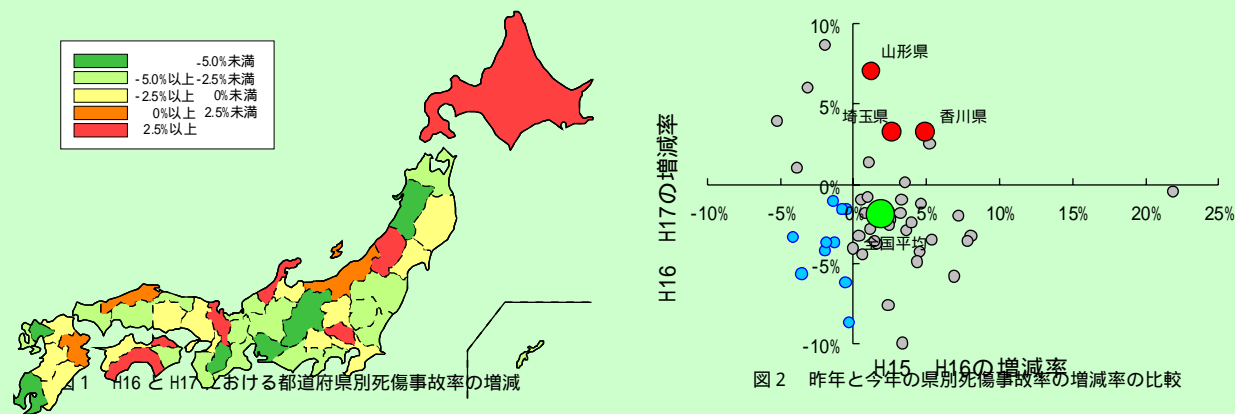
自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。)

目標値：108件/億台キロ(118を約1割削減)(H19) 実績値：120件/億台キロ(暫定値)(H17) 初期値：118件/億台キロ(H14)

【指標分析の詳細】

死傷事故率が前年より減少した都府県は37であり、過半数を超えている。奈良(対前年比10.0%減)、鹿児島(同8.7%減)、長野(同7.6%減)、秋田(同6.2%減)、愛知(同5.8%減)の5県は大きく減少。また、死傷事故率ワースト1,2の神奈川県(対前年比4.2%減)、東京(同1.6%減)でも死傷事故率を減少。

10都道府県では、2年連続で死傷事故率が減少している一方で、山形県、埼玉県、香川県は3年連続で死傷事故率が増加しており、悪化傾向が続いている。



【今後の取組】

- ・ 幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所」に加えて、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施。
- ・ 個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づき対策を立案するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有。
- ・ 市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。
- ・ 平成18年3月に決定された第8次交通安全基本計画により、人優先の道路交通安全対策等を推進する。

1 4 【地域別分析】

『環境』 (5) 良好な水環境への改善

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善を図る

【関連施策】

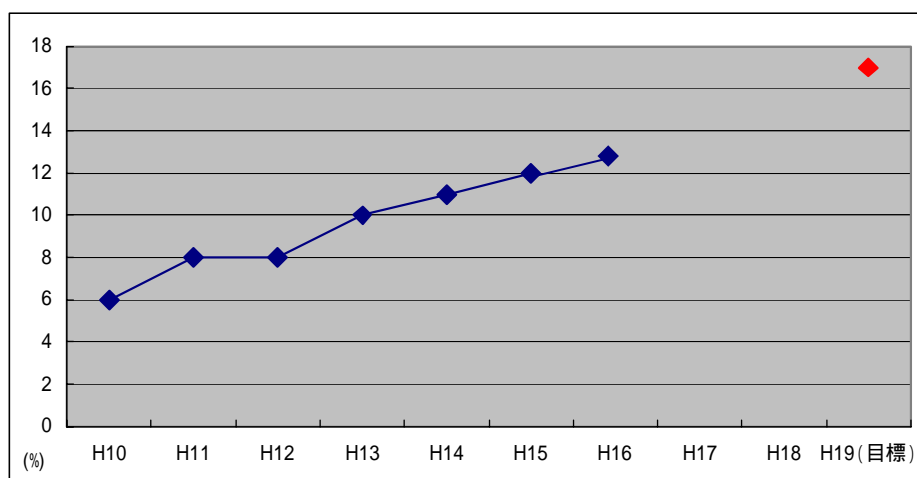
高度処理の普及促進

高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。予算額 7,863 億円の内数 (H18 年度)

【施策の実施状況】

- ・ 三大湾、指定湖沼等における水質環境基準の達成に向けて、これらの地域において高度処理施設の整備を推進した。
- ・ 下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、燐を放流水質基準に追加。また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。

【実績の動向】 環境基準達成のための高度処理人口普及率



過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15	H16
8%	8%	10%	11%	12%	13%

【現状分析】

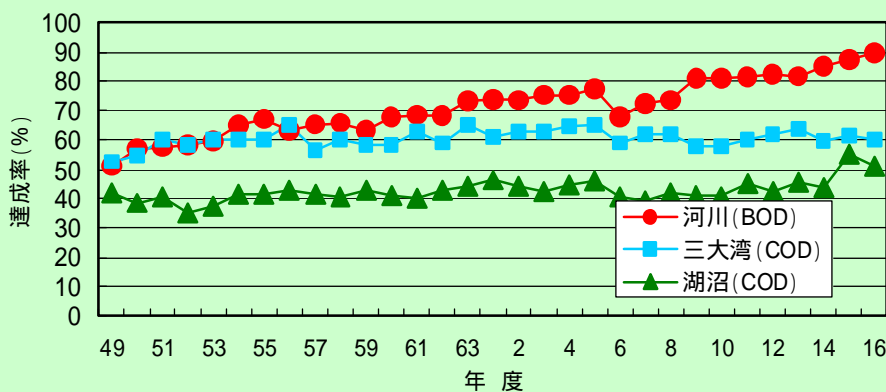
- ・ 高度処理人口普及率は着実な進捗が図られているが、平成 16 年度の実績値は 13%である。
- ・ 高度処理人口普及率は依然として低い状態であり、三大湾や指定湖沼等の水質改善は進んでいない。このため、引き続き高度処理の普及促進を図る。
- ・ 高度処理人口普及率は、平成 16 年度末で約 13%であるが、この 1 年間で 1 ポイント上昇しており目標 (5 年間で 6 ポイント) の達成に向けて着実に進展。

指標：環境基準達成のための高度処理人口普及率

流域別下水道整備総合計画等により、三大湾、指定湖沼等の水質環境基準の達成と、そのために必要な高度処理の実施が明確に関連付けられており、その放流水質が水質汚濁防止法による規制の対象となっている高度処理が実施されている区域内人口の総人口に対する割合をいう

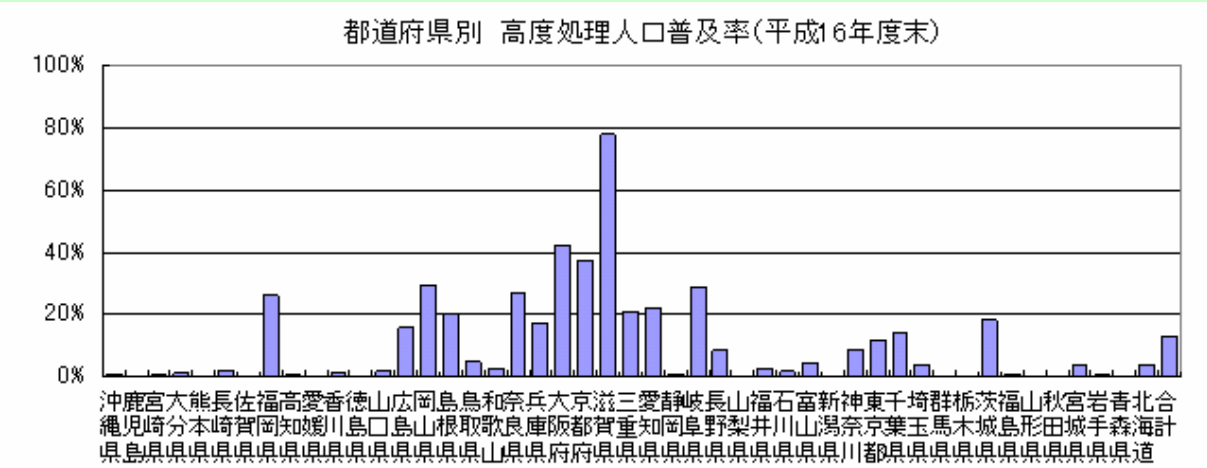
目標値：17% (H19年度) 実績値：13% (H16年度) 初期値：11% (H14年度)

【指標分析の詳細】三大湾・湖沼の環境基準達成率の推移



- 河川については改善傾向がみられるものの、三大湾や湖沼等閉鎖性水域の環境基準達成状況は横ばいで推移しており、より一層の高度処理の推進が必要

[参考] 都道府県別高度処理人口普及率



* 山形県、徳島県、佐賀県は、流総計画に位置付けがなく高度処理を実施していない。

【今後の取組】

- 高度処理の普及率は依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪く、これを改善するため引き続き高度処理の普及促進を図る。
- 下水道事業計画のマスタープランである流域別下水道整備総合計画（流総計画）制度を抜本的に見直し、都道府県が策定する流総計画に基づき、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行うことを可能とする、「高度処理共同負担事業制度」を平成17年度に創設。さらに、平成18年度には「高度処理共同負担事業制度」に係る国庫補助対象範囲を拡充することにより、より効率的に高度処理の推進を図る。

15【地域別分析】

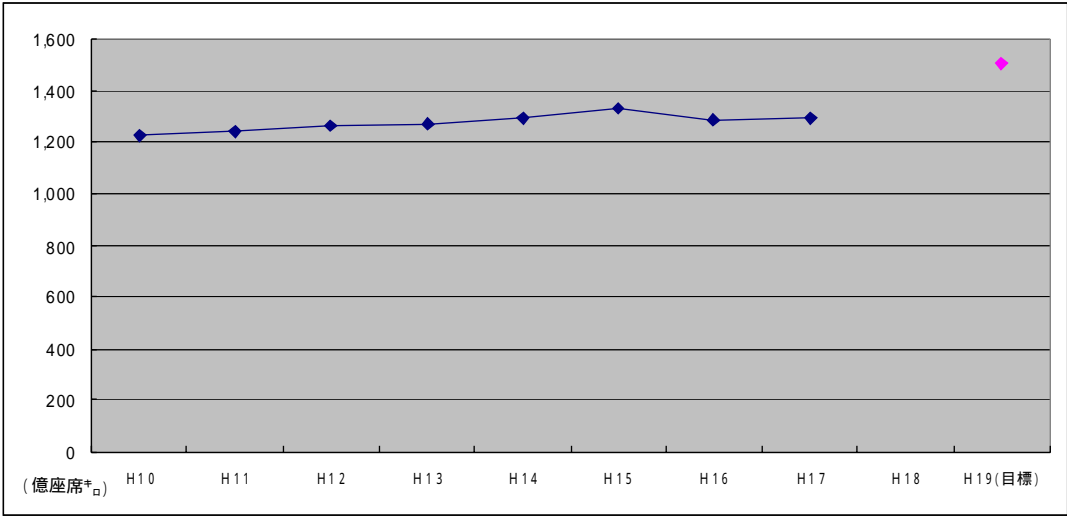
『活力』 (4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化
 地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。

【関連施策】
 航空サービスの充実
 東京国際空港(羽田)の再拡張事業を推進するなど、大都市圏拠点空港の整備を推進するとともに、一般空港については、継続事業を中心とし、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進する。また、航空交通の増大等に対応した管制処理能力の向上等を図るため次期管制システムの整備等を推進する。〔予算額：事業費 1,466 億円(H17年度) 事業費 2,556 億円(H18年度)〕

【施策の実施状況】

- 東京国際空港(羽田)については、新設滑走路等の実施設計、環境影響評価手続、国際線地区PFI事業の事業者選定手続等を実施した。
- 国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中(平成18年2月に神戸空港、3月に新北九州空港、新種子島空港及び奥尻空港、7月に隠岐空港が供用)。また、新規事業として石垣空港の2000m化に着手した。
- 「空港を核とした観光交流促進プログラム」の取り組みを推進するとともに、アクセス鉄道の整備など空港へのアクセス改善、バリアフリー化など更に使いやすい空港への機能の充実、ILSの高カテゴリ化など空港運用の高度化等を推進中。
- 次期航空路管制卓システム等、各種管制システムの製造等を実施中。

【実績の動向】国内航空サービス提供レベル



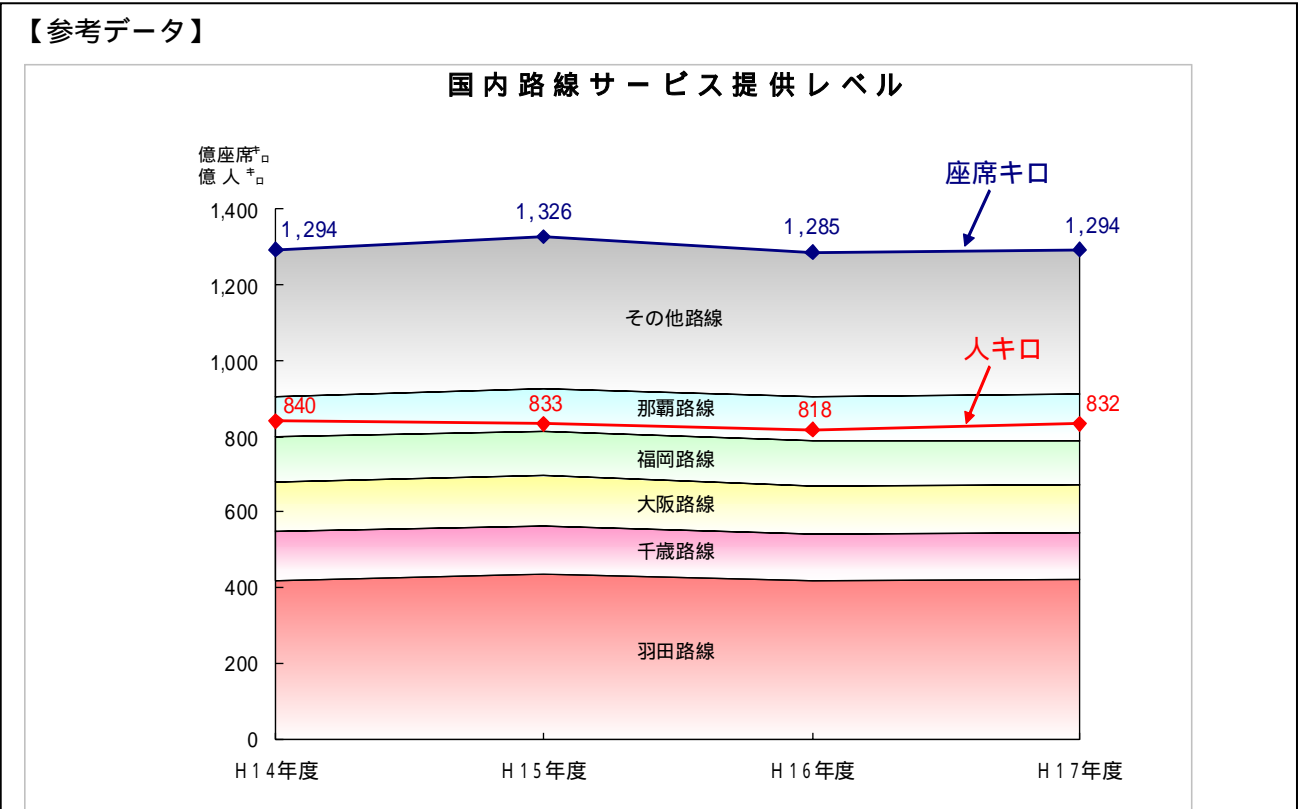
H13	H14	H15	H16	H17
1,268	1,294	1,326	1,285	1,294

【現状分析】

- 国内航空サービス提供レベルの平成17年度の実績値は1,294億座席キロであり、平成16年度の実績値と比較すると0.7%の微増となっている。
- 国内線における大型航空機の主流がボーイング747からボーイング777にシフトしてきており、1機あたりの座席数が減少していることも影響していると考えられる。
- 国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港(羽田)は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。

指標：国内航空サービス提供レベル
 国内航空路線の年間提供座席キロ（国内旅客に提供される座席×飛行距離）
 目標値：1,500 億座席キロ(H19 年度) 実績値：1,294 億座席キロ(H17 年度)
 初期値：1,294 億座席キロ(H14 年度)

- 【今後の取組】**
- ・ 東京国際空港(羽田)の再拡張事業を 2000 年代後半までの供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の 29.6 万回/年(405 便/日に相当)から 40.7 万回/年(557 便/日に相当)まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。
 - ・ 事業実施中の滑走路新設・延長事業について、引き続き着実に事業を推進する。
 - ・ 航空サービス高度化推進事業として、航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充・展開、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の高度化等既存空港の機能の高度化及び空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。
 - ・ 航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。



国内路線サービス提供レベルは、上位5路線及び国内総計とも、ほぼ一様に増減しており、地域間において大きな差は見られない