

分野別の社会資本整備の現状と今後の取組

資料3

* 現時点での取組案を示したものであり、詳細については、今後、各分科会等で議論がなされる。

【暮らし・環境】

	現状と今後の（主な）取組	今後10年間で早急に完了させる主な事業	現行重点計画における目標及び指標
都市環境・生活環境の改善	<p>[都市環境]</p> <p>現状 我が国の都市は、市街地の空洞化、緑やオープンスペースの不足など、20世紀の負の遺産とも言うべき問題を抱えるとともに、情報化、国際化など新たな社会経済情勢への展開が必要な状況にある。また、重要な公共施設や経路について、高齢者・障害者等の円滑な移動・利用が確保されていない部分がある。</p> <p>取組 都市再生の推進、中心市街地の活性化、良好な景観形成の推進、市街地整備事業による都市基盤整備の推進、地域の自主的なまちづくり活動の促進等を進める。 また緑地については、長期的には民有緑地等を含め持続性のある緑地の割合を3割以上確保することを目標に整備を進める</p> <p>旅客施設やその周辺等における道路を始め、公共交通機関、歩行空間、公共性の高い建築物、住宅等について、バリアフリー化を推進する。</p> <p>[汚水処理]</p> <p>現状 汚水処理については、下水道、浄化槽等の事業間の連携により、効率的、効果的な推進が図られ、全体として汚水処理人口普及率約8割を実現、下水道による処理人口普及率は7割弱の水準まで進展した。</p> <p>取組 都市規模等による地域間の格差が大きいことから、今後、人口集中地区や水道水源水域等を重点に未普及地域を解消していく。</p>	<p>【旅客施設周辺のバリアフリー化】 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において完了</p> <p>【官庁施設のバリアフリー化】 国家機関の建築物の内、窓口業務を行う官署が入居する建築物のバリアフリー化の概成</p> <p>【渋滞の解消・緩和によるCO2削減】 主要渋滞ポイント(*)（約1,800箇所）の解消・緩和</p> <p>(*) 主要渋滞ポイント：CO2削減アクションプログラムに位置づけられたもの</p> <p>【公衆衛生向上のための汚水処理の普及】 人口集中地区や水道水源水域等を重点に未普及地域を解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地の幹線道路の無電柱化率 【7%(H14) 15%(H19)】 ・ 都市域における水と緑の公的空間確保量 【12㎡/人(H14) 13㎡/人(H19)】 ・ 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及び信号機並びに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 【旅客施設の段差解消 39%(H14) 7割強(H19)、視覚障害者誘導用ブロック 72%(H14) 8割強(H19)】 【道路 17%(H14) 約5割(H19)】 【信号機 約4割(H14) 約8割(H19)】 【建築物 約3割(H14) 約4割(H19)、住宅 H19に約1割】 ・ 汚水処理人口普及率 【76%(H14) 86%(H19)】

	現状と今後の（主な）取組	今後10年間で早急に完了させる主な事業	現行重点計画における目標及び指標
都市環境・生活環境の改善	<p>[水環境]</p> <p>現状 湖沼・三大湾等の閉鎖性水域では水質改善が遅れている。合流式下水道では雨天時に未処理下水が流出し、公衆衛生上課題となっている。</p> <p>取組 湖沼・三大湾等での水質改善に向け、水道水源水域等の重要水域において重点的に高度処理を実施する。また、原則10年間で合流式下水道を改善し、雨天時における未処理下水の放流による水質悪化を解消する。</p>	<p>【良好な水環境の形成のための合流式下水道の改善対策】 平成16年度より原則10年間で合流式下水道の改善対策を完了</p>	<p>・ 環境基準達成のための高度処理人口普及率 【11%(H14) 17%(H19)】</p>

【安全】

	現状と今後の（主な）取組	今後10年間で早急に完了させる主な事業	現行重点計画における目標及び指標
	<p>[総合的な課題及び都市部]</p> <p>現状 我が国では、集中豪雨が多発するとともに、多くの都市は洪水時の河川水位より低い地域にあるため水害に対し脆弱な構造となっており、洪水氾濫のおそれのある国土の約10%の区域に、人口の2分の1、資産の4分の3が集中している。これに対し大河川における100～200年に1度の降雨による洪水の氾濫について、約1,000万戸の安全性が確保されていない状況にある。また、高潮、波浪等による災害も多発するなど、厳しい自然条件にさらされている。</p> <p>取組 床上浸水被害の解消を目指し、今後10年間は、従来の堤防等の整備に加え、土地利用と一体となった治水対策を実施し、中枢地域の対策を概成する。また、ハザードマップの配備等のソフト対策を全国的に進める。</p> <p>内水被害等の都市型水害の頻発に対応し、雨水の貯留・浸透等を含め、ハード・ソフト・自助が一体となった総合的な浸水対策を実施する。特に、地下街を有する地区や床上浸水地区など重点地区での緊急的な対策を実施する。</p>	<p>【洪水ハザードマップの作成・公表】 洪水予報河川及び水位情報周知河川の浸水想定区域に係る全ての市町村（約1,500市町村）で洪水ハザードマップが作成・公表されることを目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 洪水による氾濫から守られる区域の割合 【約58%(H14) 約62%(H19)】 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 【約9万戸(H14) 約6万戸(H19)】
台風・豪雨対策	<p>[土砂災害]</p> <p>現状 土砂災害に対しては、約130万戸について保全されてきたが、依然として約210万戸が危険にさらされている。さらに、土砂災害の危険がある地域において、未だに開発が行われている。</p> <p>取組 土砂災害については、災害時の防災拠点となる中枢施設及び避難が困難な高齢者等が滞在する施設等について、優先的に、土砂を防ぐえん堤を設置するなどの対策を実施する。併せて、土砂災害警戒区域等を指定することにより危険性のある地域における新規の宅地開発を抑制するとともに、土砂災害ハザードマップの作成・公表等のソフト対策を全国的に推進する。</p>	<p>【土砂災害ハザードマップ】 土砂災害警戒区域等のうち過去5年間に大規模な災害を受けた箇所や災害時要援護者施設が立地する箇所のすべて（全国約6,000箇所）で土砂災害ハザードマップが作成・公表されることを目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 土砂災害から保全される戸数 【約120万戸(H14) 約140万戸(H19)】 【うち災害弱者関連施設数 約3,100施設(H14) 約4,100施設(H19)】
	<p>[津波・高潮]</p> <p>現状 海岸においては、死者・行方不明者が5,000人を超えた昭和34年の伊勢湾台風における高潮災害を契機に、海岸堤防等の整備が着実に進められてきたが、津波・高潮からの安全性が確保されていない地域が今なお12.4万ha残されている。また、海岸浸食によって国土が年間約160ha（推定）失われている。</p> <p>取組 海岸においては、ハード面については、当面、大規模地震に伴う津波の襲来が想定される地域やゼロメートル地帯等に重点を置いて、緊急的に、堤防などの施設を整備する津波・高潮対策を進める。併せて、これらの地域において、津波、高潮ハザードマップが作成・公表されるよう支援し、ハード・ソフト一体となった減災対策を進める。また、侵食が著しく進む海岸においては、背後地に人口、資産、重要交通網等が集積する地域に重点を置いて、対策を進める。</p>	<p>【高潮・津波ハザードマップの作成・公表】 大規模地震に伴う津波の襲来が想定されるすべての市町村（約270市町村）で津波ハザードマップが、また、全てのゼロメートル地帯（全国で約540万人が居住）で高潮ハザードマップが作成・公表されることを目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 【約15万ha(H14) 約10万ha(H19)】

	現状と今後の（主な）取組	今後10年間で早急に完了させる主な事業	現行重点計画における目標及び指標
地震対策	<p>[地震対策]</p> <p>現状 平成15年時点で、住宅（総数約4,700万戸）、学校、病院など多数の者が利用する建築物（総数約36万棟）の耐震化率はいずれも約75%と推計されている。また、震災時に海上からの救援物資等の運搬を担う港湾の耐震化岸壁の整備率が現状では55%である。</p> <p>住宅・建築物に関する取組 住宅、多数の者が利用する建築物の耐震化率について、今後10年間で、少なくとも9割とすることを旨とする。この目標を達成するためには、耐震性が不十分な建築物の建替え促進を図るとともに、現在の耐震改修のペースを2～3倍にすることが必要である。</p> <p>密集市街地に関する取組 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地（約8,000ha（東京、大阪各々約2,000ha））について、道路等の基盤整備と建築に係る規制の緩和を一体的に推進する施策等を実施し、平成23年度末までに重点的に整備することにより、市街地の大規模な延焼を防止し、最低限の安全性を確保する。</p> <p>その他公共施設等に関する取組 東海地震などの災害発生の危険性が高い都市等において、防災拠点や広域避難地の整備を重点的に実施し、広域避難困難人口の解消を図る。また、臨海部防災拠点の機能強化を進める。</p> <p>港湾において、津波の挙動等を含んだハザードマップの作成や船舶等の放置等禁止区域の指定など非常時の物流機能等を確保するための総合的な津波対策を推進する。</p> <p>道路、港湾、空港・航空路施設、鉄道施設、下水道、河川施設、海岸施設等について、耐震化を進める。</p>	<p>【重点密集市街地(約8,000ha)の改善】 最低限の安全性確保の達成（不燃領域率を40%まで向上）</p> <p>【港湾の大規模地震対策】 特に必要性の高い耐震強化岸壁（*）の整備完了</p> <p>（*）東海地震防災対策強化地域の岸壁</p> <p>【下水道における地震対策】 公衆衛生の確保等に必要下水道施設の耐震化の概成</p>	<p>・ 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 【建築物 15%(H13) 約2割(H19)、住宅 H19に約65%】</p> <p>・ 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 【約8,000haのうち、0(H14) 約3割(H19)】</p> <p>・ 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 【約13,000ha(H14) 約10,000ha(H19)】</p> <p>・ 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9%(H14) 約25%(H19)】</p> <p>・ 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 【66%(H14) 76%(H19)】</p> <p>・ 港湾（*）による緊急物資供給可能人口 【約1,900万人(H14) 約2,600万人(H19)】</p> <p>（*）大規模地震等の切迫性の高い観測強化地域、特定観測地域内にある港湾</p>

	現状と今後の（主な）取組	今後10年間で早急に完了させる主な事業	現行重点計画における目標及び指標
交通事故対策等	<p>[交通事故]</p> <p>現状 交通事故による年間死者数は6,000人を上回っており、また、公共交通分野における事故や安全上のトラブル等も続発している。</p> <p>取組 学童の利用が多くかつ自動車交通量の多い通学路などの歩道を整備する。また、幹線道路において繰り返し事故が発生している事故多発箇所及び歩道が狭隘な踏切等の対策を実施する。</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通における死傷事故率 【118件/億台キロ(H14) 約1割削減(108件/億台キロ)(H19)】 ・ 国内航空における事故発生件数 【18.4件/年(H10~H14平均) 約1割削減(16.6件/年)(H15~H19平均)】 ・ ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 【H15~H19の発生数を0とする】
	<p>[航空保安・テロ]</p> <p>現状 米国同時多発テロ以降、航空保安をめぐる情勢は依然厳しい状況にあり、国際標準への適合等から、我が国における航空保安対策についても、更なる充実・強化が必要となっている。</p> <p>取組 ハイジャック・テロ対策のため、航空保安対策を強化する。</p>		

【活力】

	現状と今後の（主な）取組	今後10年間で早急に完了させる主な事業	現行重点計画における目標及び指標
物流	<p>[港湾・空港・国内物流基盤]</p> <p>現状 近年、特に国際海上コンテナ輸送や国際航空貨物輸送においては、アジア諸国間で熾烈な競争が発生している。例えば、コンテナ取扱量をみると、1980年当時、我が国の港湾は世界で中心的な役割を果たしていたが、わずか四半世紀の間に、欧米のみならずアジア諸国にも大きく水を開けられている。特に、釜山港や香港は、日本等の周辺国からの積替貨物が各港の貨物量の約半分、約3割を占めるに至るまで非常に勢いで伸びているのが大きな特徴である。これに加え、上海港洋山深水港や釜山新港では、今後10年程度の間に取り扱能力を約2倍に増強する整備を実施中であるなど、各国とも激しい港湾間の競争を勝ち抜くための大幅な能力増強を図っているところである。</p> <p>同時に、アジア地域の著しい経済成長に対応して、我が国とアジア地域の経済交流がますます拡大しており、アジア域内の物流が準国内化しつつある。</p> <p>取組 港湾においては、次世代高規格コンテナターミナルの形成を図るスーパー中枢港湾プロジェクトを推進し、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準（港湾コストの約3割削減、リードタイムの1日程度への短縮）の実現を図るとともに、アジアとのゲートウェイとなる港湾の機能向上や物流結節点におけるロジスティクス機能の高度化等により国内外一体となったスピーディーでシームレスかつ低廉な物流の実現に取り組む。</p> <p>また、石油、石炭、鉄鉱石等に対応する多目的国際ターミナルや複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備を進めるとともに、地域経済の活性化や地域の活力の再生のために必要な港湾への戦略的投資を推進する。</p> <p>空港については、航空貨物需要に応えた空港機能の向上のためにも、大都市圏拠点空港の整備を進めるとともに、既存空港における航空物流機能の向上などを図る。</p>	<p>【スーパー中枢港湾プロジェクト等の推進】 阪神港、京浜港等における主要事業（*）の概成</p> <p>（*）主要事業：港湾コスト約3割削減、リードタイム1日程度への短縮に資する事業</p> <p>【大都市圏拠点空港の整備】 羽田空港再拡張事業の完了</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【H14比5%減(H19)】 ・ ぶくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮【H14に比べ東京湾において約15%短縮(H19)】 ・ フェリー等国内貨物輸送コスト低減率【H14比4%減(H19)】 ・ 国際航空サービス提供レベル【215億トキロ(H14) 300億トキロ(H19)】

	現状と今後の（主な）取組	今後10年間で早急に完了させる主な事業	現行重点計画における目標及び指標
人流	<p>[人流]</p> <p>現状 空港や鉄道については、基本的なネットワークは概成しつつあるものの、例えば、空港についてみると、羽田空港では国内航空需要の著しい成長により、発着枠の累次の拡大にもかかわらず現在定期便に使用し得る29.6万回/年の発着枠は全て使用されているなど既に能力の限界に達し、成田空港でも現時点で発着回数がほぼ限界に達している（20万回/年）。一方、鉄道についてみると、ピーク時に混雑率が200%を超える路線・区間が一部残っているほか、路線間の接続が不十分な部分があるなど利便性に関する課題を抱えている。</p> <p>取組 空港については、今後は、需要動向を勘案しつつ、大都市圏拠点空港の整備を着実に推進するとともに、既存空港の質的充実に重点的に取り組む。また、将来の航空交通量増大に対応した、安全で効率的な次世代航空保安システムの整備を推進する。</p> <p>鉄道については、整備新幹線に関して、政府・与党申合せに基づき、着実に整備を推進するとともに、都市鉄道に関して、三大都市圏の鉄道整備等に関する答申等を踏まえ、通勤通学混雑の緩和、空港アクセス機能の強化、速達性の向上・結節機能の高度化等の整備を進める。</p>	<p>【大都市圏拠点空港の整備】 羽田空港再拡張事業の完了</p>	<ul style="list-style-type: none"> 国際航空サービス提供レベル 【3,435億座席#(H14) 4,800億座席#(H19)】 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現
活力の基盤としての道路	<p>[道路]</p> <p>現状 これまでの整備にもかかわらず、我が国の道路網は依然として量・質ともに不十分であり、年間損失額12兆円にも上る交通渋滞が発生していること、開かずの踏切など抜本対策が必要な緊急対策踏切が約1,400箇所存在すること、港湾・空港とインターチェンジの接続が10分以内である割合は、米国91%、欧州84%に対し、我が国は66%にとどまることなど、多くの課題が残っている。</p> <p>取組 今後は、道路について、活力の基盤としての観点からは、渋滞損失時間が集中する三大都市圏における規格の高い環状道路の整備、主要渋滞ポイントについて環状道路整備・バイパス、交差点改良、開かずの踏切などの抜本対策を実施するとともに、高規格幹線道路網を概成させる。さらに、人流・物流の円滑化のため、空港・港湾と規格の高い道路網の連絡を強化する。</p>	<p>【高規格幹線道路・地域高規格道路の整備】 事業中区間について約4,500km完了</p> <p>【うち首都圏三環状道路の整備】 事業中区間について約260km完了</p>	<ul style="list-style-type: none"> 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 【59%(H14) 68%(H19)】 道路渋滞による損失時間 【38.1億人時間(H14) 約1割削減(H19)】 路上工事時間の縮減率 【235時間/千・年(H14) 約2割削減(H19)】 信号制御の高度化により短縮される通過時間 【H19までに対策実施箇所において約3.2億人時間/年(約1割)短縮】 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 【72%(H14) 77%(H19)】