

2. 安全

事業費 2兆9,771億円(0.98倍)
国費 1兆6,880億円(0.98倍)

目標4 水害等災害による被害の軽減

事業費2兆1,164億円(0.98倍)、国費1兆1,007億円(0.98倍)

○気象情報等の提供及び観測・通信体制の充実

国費172億円(0.99倍)

- ◇5日先までの台風予報の実施*◇
- ◇次世代アメダスの整備*
- ◇緊急地震速報精度向上のための地震観測点の強化*◇
- ◇ケーブル式海底地震計の整備*
- ◇異常気象への対応のための海洋変動監視予測情報の提供*◇

○地震、火災に強い住宅、市街地等の形成

事業費7,858億円(1.00倍)、国費2,511億円(1.04倍)

- ◇密集市街地の整備促進* (住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)の拡充)
- ◇住宅・建築物の耐震化に係る助成の拡充*
- ◇下水道長寿命化支援制度の創設◇
- ◇被災したまちの早期復興等* (都市防災総合推進事業の拡充)

【密集市街地の緊急整備】

■ 広域レベルの対策(防災環境軸の形成)と街区レベルの対策(街区内部の整備)を両輪として実施することにより、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進。

防災環境軸の整備の推進

整備目的：市街地大火の延焼防止、
広域避難路の確保(最終避難地までの避難路の確保)

・密集市街地において、都市計画道路の整備に併せ、沿道での区画整理・再開発・防災公園等の面的整備や、地区公共施設等の整備、建築物の不燃化促進等を一体的に実施することにより、災害時の避難路・延焼遮断帯として機能する防災環境軸の整備を推進。

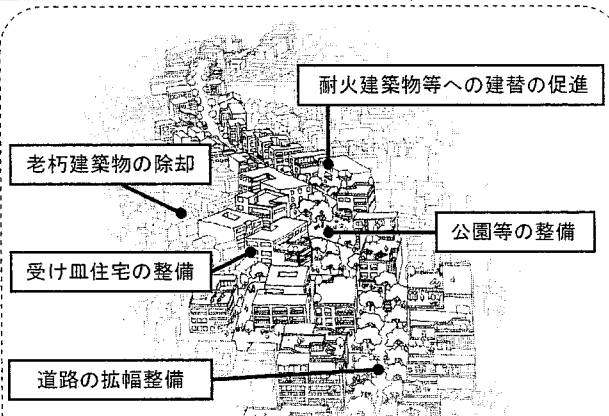


各種事業の総力を結集し防災環境軸の整備を促進

街区内部の整備の推進

整備目的：街区レベルの延焼防止による
市街地大火への拡大防止、一次避難路の確保

・密集市街地の街区内部において、主要生活道路等の基盤整備と老朽建築物の除却・建替えを促進するとともに、従前居住者の受け皿住宅を整備することにより、密集市街地の整備を推進。



住宅市街地総合整備事業等により実施

○水害、土砂災害の防止、減災の推進

事業費1兆2,670億円(0.96倍)、国費7,911億円(0.96倍)

◇雨に強い都市づくり支援事業の創設^{*}◆

◇流域貯留浸透事業の拡充^{*}

◇緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)の創設^{*}

◇河川管理施設やダムの戦略的維持管理^{*}◆

◇直轄砂防管理費の創設^{*}◆

○津波・高潮・侵食等による災害の防止、減災の推進

事業費637億円(0.97倍)、国費413億円(0.98倍)

◇海岸堤防等の信頼性向上のための緊急対策の推進(海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設)^{*}◆

◇ゼロメートル地帯や地震防災対策強化地域等における緊急津波・高潮対策

主な業績指標：

- ・地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 0%(H14)→約29%(H17)→約3割(H19)
- ・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16%(H15)→約2割(H19)、住宅51%(H15)→約65%(H19)
- ・下水道による都市浸水対策達成率 51%(H14)→54%(H19)
- ・洪水による氾濫から守られる区域の割合 約58%(H14)→約60%(H18)→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(H18)→約6万戸(H19)
- ・ハザードマップ認知率 洪水：4%(H12)→43%(H18)→70%(H19)
- ・土砂災害から保全される戸数 約120万戸(H14)→約130万戸(H18)→約140万戸(H19)
- ・土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数
約3,100施設(H14)→約3,900施設(H18)→約4,100施設(H19)
- ・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12万ha(H18)→約10万ha(H19)
- ・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
約13,000ha(H14)→約10,500ha(H18)→約10,000ha(H19)

目標5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

事業費8,607億円(0.99倍)、国費5,873億円(0.99倍)

○公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空テロの防止の推進

事業費56億円(0.81倍)、国費80億円(0.94倍)

◇踏切保安設備の整備の促進

◇地下駅火災対策の推進

◇鉄道駅耐震補強の推進

◇自動車運送事業者に対する効果的な監査の推進

◇航空安全情報管理・提供システムを活用した総合的な航空輸送安全対策の強化^{*}


○道路交通の安全対策等の推進

事業費 8, 230 億円 (0.99 倍)、国費 4, 945 億円 (0.99 倍)

- ◇総合的かつ戦略的な徒歩、自転車、公共交通等による移動環境の整備の推進
(富山市街地地区 (富山県))
- ◇緊急輸送道路の耐震対策等道路の防災・震災対策の推進
- ◇安全で安心な道路サービスを提供する道路構造物の予防保全の推進
- ◇「開かずの踏切」等の対策の推進
- ◇事故の発生割合の高い区間における重点的な交通事故対策の推進と、通学路の歩道整備や自転車走行環境の整備の推進

○船舶交通の安全と海上の治安の確保

事業費 321 億円 (1.01 倍)、国費 848 億円 (0.97 倍)

- ◇巡視船艇・航空機等の緊急整備
- ◇領海、EEZにおける海洋調査の推進 *
- ◇海上犯罪の予防・取締りの強化
- ◇AIS (船舶自動識別装置) を活用した次世代型航行支援システムの整備等

主な業績指標：

- ・地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合 61% (H15)→100% (H20)
- ・主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数 253 駅 (H18)→0 駅 (H22)
- ・国内航空における航空事故発生件数
18.4 件/年 (H10-14 平均)→15.4 件/年 (H14-18 平均)→16.6 件/年 (H15-19 平均)
- ・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% (H18)→80% (H19)
- ・道路構造物保全率
橋梁 : 86% (H14)→80% (H18)→83% (H19)
舗装 : 91% (H14)→95% (H18)→H14 の水準を維持 (H19)
- ・「開かずの踏切」の対策率 15% (H17)→21% (H18)→100% (H22)
- ・道路交通における死傷事故率
118 件/億台キロ (H14)→116 件/億台キロ (H18)→約 1 割削減 (108 件/億台キロ) (H19)
- ・遮断機のない踏切道数 4,939 箇所 (H17)→4,000 箇所 (H22)
- ・海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 0 件 (H14)→0 件 (H19以降)
- ・ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 0 件 (H14)→0 件 (H19以降)
- ・薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 15.6 (H13~H17 の平均)→22.0 (H18~H22 の平均)