

指標1 : あんしん歩行エリアの歩行者・自転車死傷事故抑止率

目標(H24)

対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について対策前に対して約2割抑止

生活道路において面的・総合的な事故抑止対策を実施し、人優先の安全・安心な歩行空間を形成

【あんしん歩行エリアの整備イメージ】

【幹線道路対策】



交差点の立体化

歩車分離式信号



多様な利用者が集中する幹線道路では歩行者、自転車の安全性を確保するための通行空間を確保

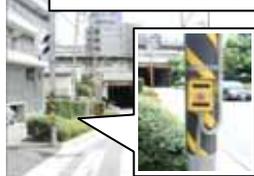
歩道や信号機の整備などにより、通学路などの経路の安全性を高める

【経路対策】

歩道整備



押ボタン信号機



【ゾーン対策】

ハンプの設置



最高速度規制



住宅地内の速度規制や、車両速度を抑制する道路構造を採用するなどの対策を面的に実施し、歩行者や自転車優先のゾーンを形成

< 凡 例 >

対策名 ; 道路管理者の対策

対策名 ; 公安委員会の対策

事業の概要:

歩行者・自転車死傷事故発生割合の高い住居系又は商業系地区をあんしん歩行エリアとして指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、経路対策、ゾーン対策、幹線道路対策等の対策を実施

指標2： 事故危険箇所の死傷事故抑止率

目標(H24)

対策実施箇所における死傷事故件数について対策前に対して約3割抑止

特に交通事故の発生割合の高い幹線道路の区間等において重点的な交通事故対策を実施し、死傷事故を抑止

【事故危険箇所の整備イメージ(交差点部)】



事業の概要:

特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施

指標3 : 信号機の高度化等による死傷事故の抑止

目標(H24)

約4万件/年を抑止

特に交通の安全を確保する必要がある道路の区間において、交通事故抑止効果を有する交通安全施設等を重点的に整備し、交通の安全を確保する。

事業の例)

歩車分離化



多現示化



信号灯器のLED化



高齢者等感応化



これらの事業を推進することにより死傷事故を抑止

事業の概要: 歩車分離化、多現示化、信号灯器のLED化等、交通安全施設等を整備

指標4 : 信号制御の高度化によるCO₂の排出の抑止

目標(H24)

約46万t - CO₂ / 年を抑止

信号制御の高度化により、円滑な交通を確保し、自動車からの二酸化炭素排出量を抑止する。

事業例)

交通管制センターの高度化



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



右折感应化

右折矢印信号の表示時間を、右折車両の交通量に応じて変化



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



事業の概要: 信号機の集中制御化等、二酸化炭素排出抑止効果を有する交通安全施設等を整備

指標5：リサイクルポートにおける企業立地数

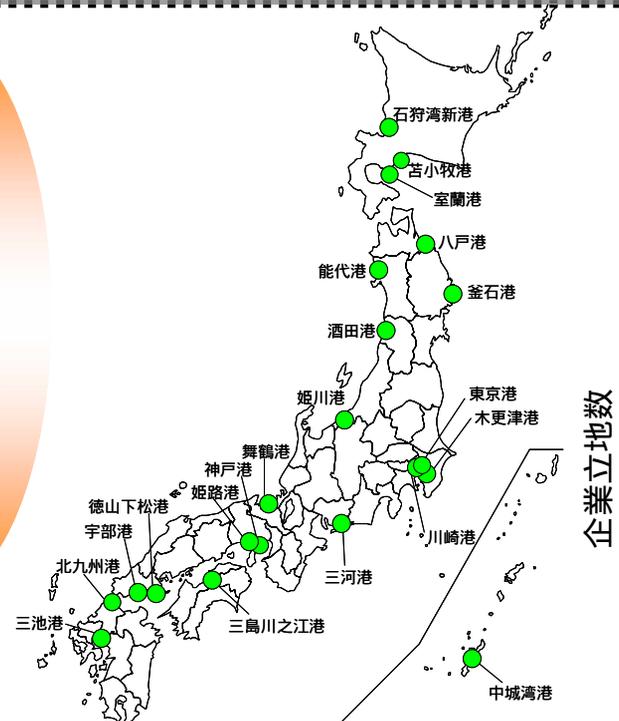
現状(H19)
188社



目標(H24)
約230社

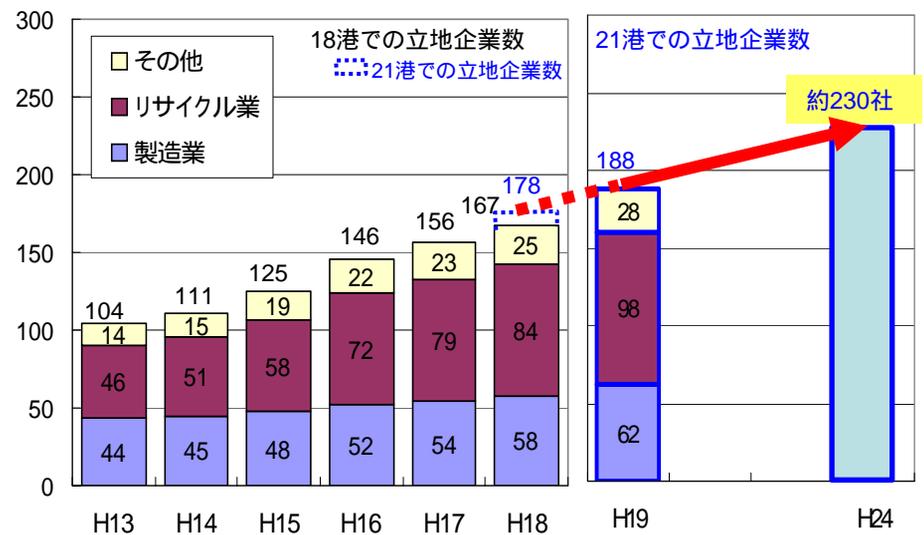
循環型社会の形成を促進するため、循環資源を取扱いするリサイクル企業の立地を増加させる。

リサイクルの拠点化
と海上静脈物流
ネットワークの形成



リサイクルポート指定港(21港)

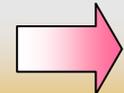
平成24年 目標 約230社
リサイクルポート21港における立地企業数
(H18迄の実績値は、1.2次指定18港のもの)



(H18.12の3次指定・3港追加によりH19以降 21港)

指標6： 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

現状(H19)
約6年



目標(H24)
約7年

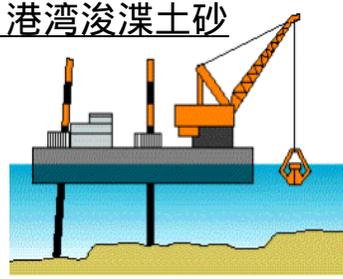
内陸部における処分場だけでは対応できない廃棄物等を可能な限り減量化した上で、港湾空間において受け入れる。

港湾の国際競争力を強化するための整備に伴う浚渫土砂や、循環型社会を形成するために内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れるため、海面処分場を計画的に確保する。

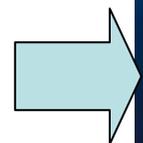
一般廃棄物



港湾浚渫土砂

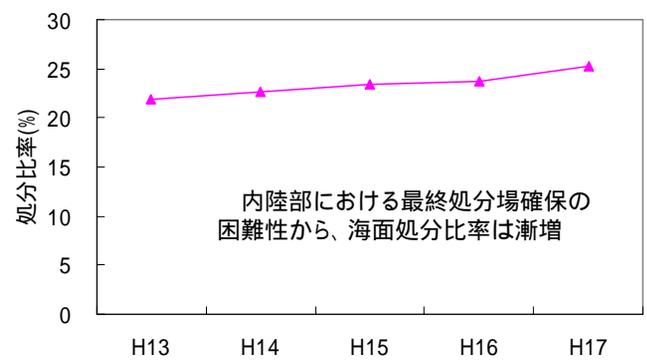


受け入れるために



東京湾

計画的な海面処分場の整備

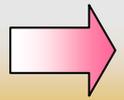


内陸部における最終処分場確保の困難性から、海面処分比率は漸増

【参考】一般廃棄物の海面処分比率(全国)

指標7：航路標識のクリーンエネルギー導入率

現状(H19)
約69%



目標(H24)
約83%

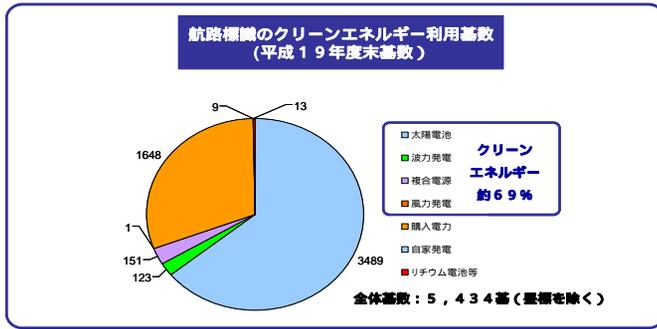
$$= \frac{\text{電源をクリーンエネルギー化した航路標識の基数}}{\text{商用電源を必要とする航路標識の基数}}$$

災害時においても安全な船舶交通環境を確保するため、航路標識の電源について、被害を受けやすい商用電源から太陽光発電等自立型電源への転換を進める。

災害に強い航路標識

航路標識の電源を、配電線路を用いた商用電源から太陽電池等に変更することにより、配電線路の災害などによる消灯を防止する。

信頼性の向上



その他の効果

温室効果ガス排出量の減少

航路標識の電源を太陽電池等のクリーンエネルギーに変更し、温室効果化ガスの排出を削減する。

化石燃料等の燃焼による二酸化炭素の排出

太陽光による発電により二酸化炭素排出量は「ゼロ」。

電力消費量の低減

地球温暖化防止のため電力効率の悪い白熱電球を効率の良いLEDなどを使用した光源に変更し、電力消費量を低減させる

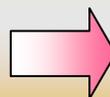
例えば、100Wタイプの電球をLED化した場合

消費電力 約25分の1

事業の概要：航路標識の電源として、太陽光発電などの自立型電源の導入整備

指標8 : 全国民に対する国営公園の利用者数の割合

現状(H19)
4.0人に1人



目標(H24)
3.5人に1人

全国の人口に対する国営公園の利用者数の割合から国民の国営公園の利用頻度を把握

国営公園における良質なサービスの提供やニーズに対応した整備・管理の推進により整備効果を高め、国営公園の利用促進を図る。

目標達成のための取組み

未開園区域の新規開園

既開園区域の利用促進

- ・多様化する利用者ニーズへの対応
- ・地域活性化に資する魅力あるイベントの実施
- ・四季折々の大規模な花修景等の実施
- ・ユニバーサルデザインへの対応

等



未開園区域の新規開園



環境学習プログラムの充実



四季折々の大規模な花修景



地域の魅力あるイベント



ユニバーサルデザインへの対応



事業の概要: 国営公園制度の的確かつ効果的な活用及び効率的な整備・管理の推進

指標9：都市における良好な自然環境の保全・創出に資する公園・緑地

目標

H19年度からH24年度までに新たに約2,100ha確保

都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然環境を都市公園等の整備や特別緑地保全地区等の指定により、新たに制度的に担保する面積

既存の緑地の保全



(事例:熱田神宮緑地保全地区、名古屋市)

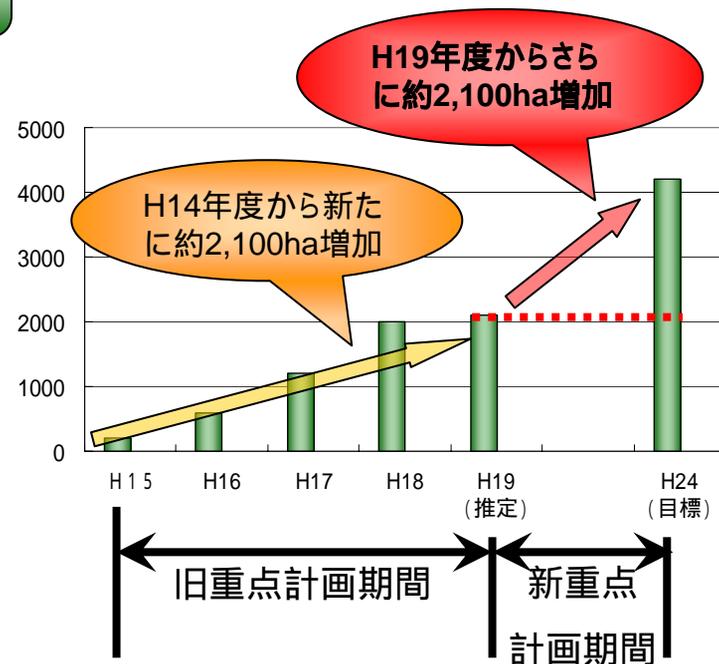
都市にある貴重な緑地を地区指定により保全

跡地等の活用による公園・緑地の創出



(事例:びわこ地球市民の森、滋賀県守山市)

廃川跡地を活用し、緑地を創出



事業の概要：都市公園の整備や緑地保全地区等の指定による良好な自然環境の保全・創出