

社会資本整備重点計画の 審議状況

1. 第12回 社整審計画部会及び交政審計画部会 (H24. 3. 22) 議事次第	1
2. 新たな社会資本整備重点計画の全体像 (案)	3
3. 「社会資本整備の方向性を実現するための事業・施策 (プログラム)」項目一覧	5
4. 重点目標の項目と主に関連するプログラム	7
5. 「社会資本整備の方向性を実現するための事業・施策 (プログラム)」たたき台	9
6. 「重点目標と関連する事業・施策の概要」たたき台	59

社会資本整備重点計画見直しに係る
第12回 社会資本整備審議会計画部会及び
交通政策審議会交通体系分科会計画部会
議事次第

平成24年3月22日(木)
17:00~19:00
国土交通省11階特別会議室

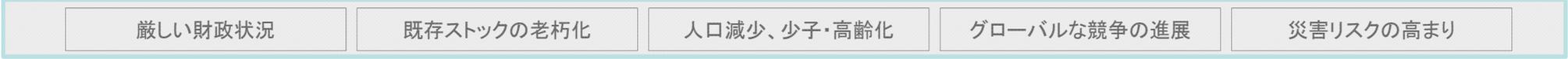
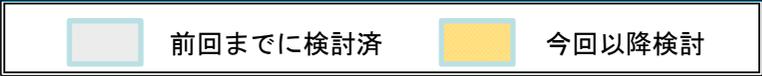
1. 開会

2. 議事

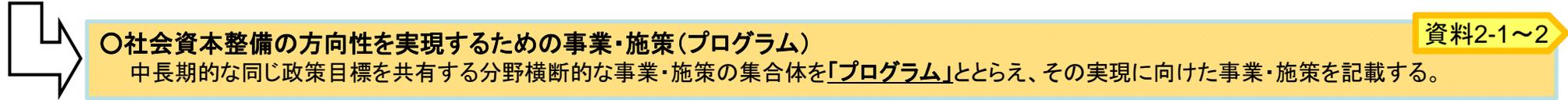
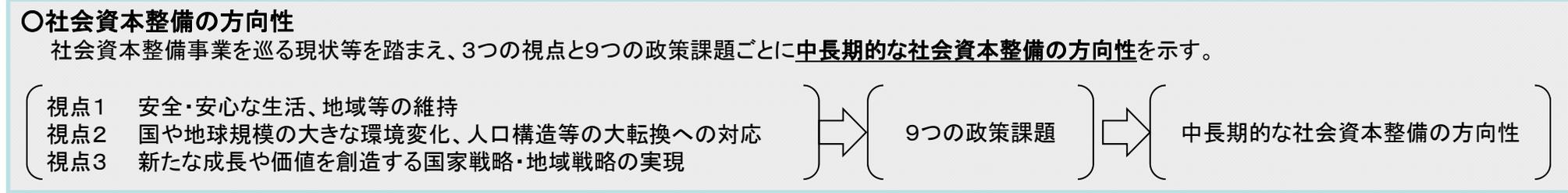
社会資本整備重点計画の見直しについて

3. 閉会

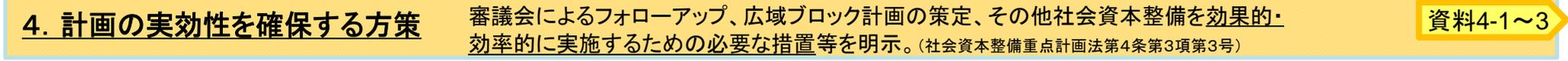
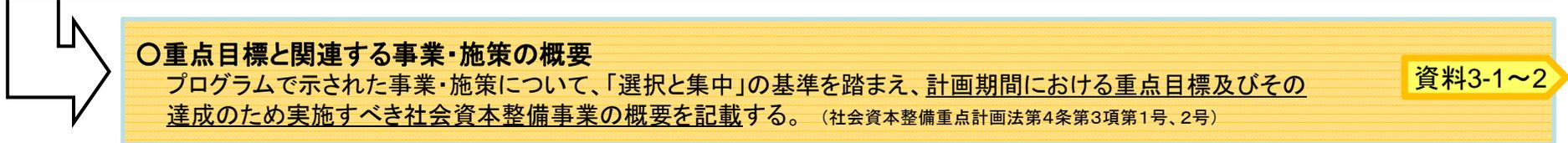
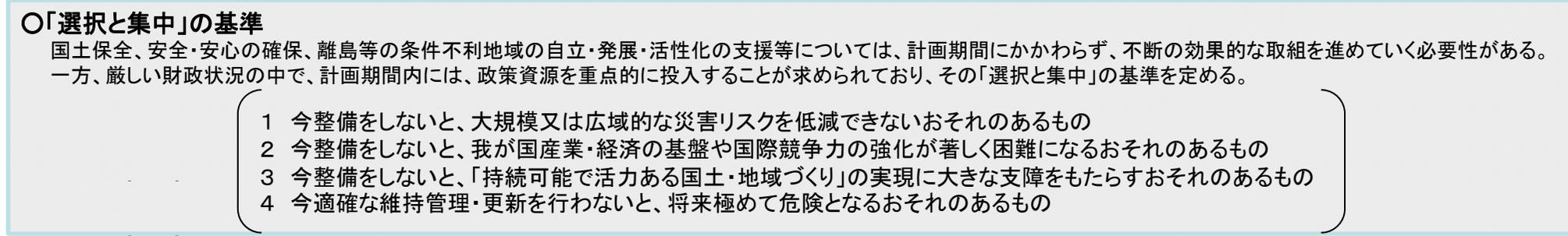
1. 社会資本整備事業を巡る現状とその対応



2. 社会資本整備のあるべき姿



3. 計画期間における重点目標(「選択と集中」の基準)



視点1 「安全・安心な生活、地域等の維持」に関連するプログラム項目

<p>【政策課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土の保全 暮らしの安全の確保 地域の活性化 	<p>【プログラム】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 災害に強い国土・地域づくりを進める 2 我が国の領土や領海、排他的経済水域等を保全する 3 陸・海・空の交通安全を確保する 4 広域的な移動や輸送がより効率的に円滑にできるようにし、都市・地域相互間での連携を促す 5 社会資本の維持管理・更新を計画的に推進するストック型社会へ転換する
--	---

視点2 「国や地球規模の大きな環境変化、人口構造等の変化への対応」に関連するプログラム項目

<p>【政策課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地球環境問題への対応 急激な少子・高齢化への対処 人口減少への対処 	<p>【プログラム】</p> <ol style="list-style-type: none"> 6 低炭素・循環型社会を構築する 7 健全な水循環を確保する 8 生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会を実現する 9 生活・経済機能が集約化された地域社会を構築する 10 日常生活において不可欠な移動が、より円滑に、快適にできるようにする 11 離島・半島・豪雪地域等の条件不利地域の自立的発展を図る
---	---

視点3 「新たな成長や価値を創造する国家戦略・地域戦略の実現」に関連するプログラム項目

<p>【政策課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 快適な暮らしと環境の確保 交流の促進、文化・産業振興 国際競争力の確保 	<p>【プログラム】</p> <ol style="list-style-type: none"> 12 健康で快適に暮らせる生活環境を確保する 13 良好なランドスケープを有する美しい国土・地域づくりを進める 14 国際交流拠点の機能を強化し、ネットワークを拡充する 15 大都市におけるインフラの機能の高度化を図り、産業・経済活動のグローバル化に対応する 16 我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業等が、世界市場で大きなプレゼンスを発揮する 17 個性的で魅力あふれる観光地域づくりを進め、国内外から観光客を惹き付ける 18 社会資本整備に民間の知恵・資金を活用する
---	---

重点目標の項目と主に関連するプログラム

重点目標の項目	主に関連するプログラム
重点目標 1 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる	
1-1 大規模地震の発生に備えた耐震化や危機管理対策等の強化	1 災害に強い国土・地域づくりを進める
1-2 大規模又は広域的な津波災害が想定される地域における津波対策及び人口・資産が集中するゼロメートル地帯等における高潮・侵食対策の強化	
1-3 人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における治水対策の強化、大規模土砂災害対策の推進	
重点目標 2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する	
2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や官民連携による海外プロジェクトの推進	14 国際交流拠点の機能を強化し、ネットワークを拡充する
	15 大都市におけるインフラの機能の高度化を図り、産業・経済活動のグローバル化に対応する
	16 我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業等が世界市場で大きなプレゼンスを発揮する
	18 社会資本整備に民間の知恵・資金を活用する
2-2 それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出し、地域の活力を維持・向上させる	4 広域的な移動や輸送がより効率的に円滑にできるようにし、都市・地域相互間での連携を促す
	11 離島・半島・豪雪地域等の条件不利地域の自立的発展を図る
	13 良好なランドスケープを有する美しい国土・地域づくりを進める
	17 個性的で魅力あふれる観光地域を作り上げ、国内外から観光客を惹き付ける
重点目標 3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する	
3-1 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしのモデルの形成と国内外への普及・展開	6 低炭素・循環型社会を構築する
3-2 高齢社会においても誰もが安全・安心して暮らすことができる社会への転換	3 陸・海・空の交通安全を確保する
	9 生活・経済機能が集約化された地域社会を構築する
	10 日常生活において不可欠な移動が、より円滑に、快適にできるようにする
	12 健康で快適に暮らせる生活環境を確保する
3-3 失われつつある自然環境の保全・再生	7 健全な水循環を再生する
	8 生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会を実現する
重点目標 4 社会資本の適確な維持管理・更新を行う	5 社会資本の維持管理・更新を計画的に推進するストック型社会へ転換する

(※) 重点目標に関連するプログラムは、上に記載する「主に関連するプログラム」以外にも関連するものがある。

「社会資本整備の方向性を実現する
ための事業・施策(プログラム)」
たたき台

プログラム1. 災害に強い国土・地域づくりを進める

我が国の国土は、地震、津波、暴風、豪雨、地すべり、洪水、高潮、火山噴火、豪雪など極めて多種の自然災害が発生しやすい自然条件下に位置している。このような災害が発生しやすい自然条件下にあって、稠密な人口、高度化した土地利用等の社会的条件をあわせもつ我が国において、国土や国民の生命、身体、財産を災害から保護する「防災」は行政上最も重要な施策である。

平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震は、我が国の観測史上最大のマグニチュード9.0という巨大な地震と津波により、広域にわたって大規模な被害が発生するという未曾有の災害となった。この震災を踏まえ、「災害には上限がない」こと、最大規模の災害が発生した場合においても避難等により人命を守るという考え方で対策を講ずることの重要性が共有されつつある。

今後は、これまでのハード整備中心の防災対策に加え、地域ごとの特性を踏まえ、既存の公共施設や民間施設も活用しながら、ハード・ソフトの施策を柔軟に組み合わせた対策を進めていく。

○ 目標

災害による人的被害、経済被害を回避・軽減し、国民生活・経済社会活動への深刻なダメージを防ぐ。また、大規模災害発生時においても、広域的な救援活動、応急対策等を早期に展開し被災による社会活動の停滞を最小化する。

(水害)

○ 現状と課題

我が国は、梅雨期や台風期を中心に、毎年のように水害の脅威にさらされている。例えば、時間降水量100mmを超える集中豪雨により中小河川では急激に水位が上昇し、大河川においても総降水量1,000mmを超える豪雨により越水・氾濫が発生し、また、沿岸部では台風による高潮・高波による越波被害を受けている。このように、我が国の国土は水害に対して脆弱であると言える。

これまで、洪水を安全に流下させるための河道の拡幅、築堤、放水路の整備や、洪水を一時的に貯留するダム、遊水地等の整備等の治水対策を進めてきたことにより、治水安全度は着実に向上してきているが、依然として河川堤防等の整備状況は、当面の目標(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5～10年に一度程度発生する規模の降雨による出水)に対しても約6割程度の進捗にとどまっている。また、防護が必要な海岸のうち、所要の安全水準を確保した海岸保全施設の整備は未だ十分ではなく、高潮、波浪等による被害は依然として多い。さらに、海岸侵食も発生しており、貴重な国土の喪失が懸念されている。

また、大規模水害が発生した際に、避難・救援・復旧活動等を迅速かつ的確に実施できるよう、洪水予報、避難勧告等の警戒避難体制の整備、河川基盤情報の効率化・高度化の推進、ハザードマップの整備促進及び防災訓練の実施等も急務である。

○ 実施すべき事業・施策

洪水・高潮から人命、資産、地域の暮らしや社会経済活動等を守るため、河川・海岸堤防の整備状況や背後地の人口・資産の状況、災害の発生状況等を踏まえ、氾濫の防止や浸水被害の軽

減に資するハード整備を着実に進めるとともに、ハード整備の目標を超える外力に対して、また、ハード整備の途上においては、本来ハードで守ることとしている外力に対しても、人命・資産への被害を極力軽減する観点からソフト対策を充実させる。

(水害の未然防止及び再度災害防止)

洪水時の河川流量を安全に流下させ、洪水被害を未然に防ぐため、河道掘削や堤防のかさ上げ等の河川改修を行うとともに、必要な洪水調節施設の整備・機能強化等の治水対策を進める。

人口が集中した区域で堤防が決壊すると甚大な人的被害が発生する可能性が高い区間について、広域避難場所の確保策や地域住民の良好な住環境の形成としても有効となる、計画規模を上回る洪水に対しても決壊しない高規格堤防の整備を行う。

また、過去に被災歴があるなど、浸透・侵食に対する安全度が低く、堤防が決壊した場合に、甚大な被害が生じる恐れがある地域では、ドレーンの設置、堤防の拡幅等の堤防の浸透・侵食対策等による堤防強化を行う。

甚大な水害を受けた地域においては、同規模の洪水で再び被災することのないよう、河川の流下能力を向上させるため河道掘削や築堤等を実施するとともに、内水氾濫を防ぐため排水機場の整備等の対策を短期集中的に実施し、洪水への不安解消に努める。

(流域の特性等を踏まえた様々な水害対策)

近年の都市部及び都市周辺地域の開発の進行に伴う河川への流出量の増大等に対して、流出総量の減少やピーク流量を減少させるため、浸透ますなどの流域貯留浸透施設や透水性舗装、防災調整池の整備を推進する。あわせて、内水氾濫による浸水を防除するため、都市に降った雨を集め河川等に流下させる雨水管や、豪雨時に都市内で水があふれないよう一時的に雨水を貯めておく雨水貯留管等の下水道施設の整備を推進する。

また、土地利用状況等により、連続した堤防を整備するのに比べて、効率的かつ効果的な場合には、輪中堤の整備等と氾濫を許容する一部区域における災害危険区域の指定等による土地利用規制とを組み合わせる土地利用と一体となった減災対策を推進する。

(ハード整備と一体となったソフト施策による安全の確保)

洪水が氾濫した場合でも住民が円滑かつ迅速な避難行動がとれるよう、浸水に関する情報や、避難経路、避難場所等の具体的な避難に関する情報を住民に周知するため、市町村による洪水ハザードマップの作成を推進する。

また、必要な河川情報を分かりやすく確実に提供するため、雨量計、レーダ雨量計、水位計、監視カメラ、光ファイバー等の観測施設、観測されたデータを収集・処理・伝送するシステム、水位、流量、氾濫域等を予測提供するシステムなど、河川情報基盤を充実、高度化・効率化するとともに、地上デジタル放送による水位・雨量情報を提供することで、住民等の迅速かつ確かな避難判断や避難行動を支援する。

近年の増加する集中豪雨や局地的な大雨(いわゆるゲリラ豪雨)による水害や土砂災害等の増加にかんがみ、局地的な雨量をリアルタイムに観測可能なXバンドMPレーダの整備を進める。

下流河道に対してより効果的に治水機能が発揮されるよう、ダム操作のルールの見直しや施設改良など既存施設の有効活用を推進する。

また、水防管理者及び河川管理者等との連携を強化すること等により、地域の水防力を強化する。さらに、激甚な水害が発生した場合には、水防法に新たに位置付けられた国土交通大臣によ

る特定緊急水防活動の規定に基づき、国自ら緊急的な水防活動を行う。

(高潮からの防護による生命・財産の安全性の確保、被災の軽減)

沿岸域に広がる海面下に位置する地域等や、近年浸水被害が発生した地域を中心に、海岸・河川堤防の整備等による高潮対策を推進する。また、高潮ハザードマップの作成支援や津波・高潮防災ステーションの整備等により地域における危機管理能力を向上し、かつ、発災時の被害拡大防止のため防災体制の整備や浸水時にも機能する避難場所の確保、的確な避難誘導のための情報提供等を地域と協力しつつ推進する。

(河川・ダム of 適切な維持管理、更新)

巡視、点検等により河川や水門・ダム等施設の状態を的確に監視し、監視結果に基づき、障害になっている樹木等の除去、損傷した施設等の補修等を着実に実施する。

また、老朽化施設の増大を踏まえ、状態監視に基づく予防保全への移行を図りつつ、計画的に施設の長寿命化や更新を図っていく。そのために、長寿命化に関する計画を策定し、適切な維持管理を行う。

(地震)

○ 現状と課題

我が国は、環太平洋地震帯に位置し、マグニチュード 6.0 以上の地震の約2割が日本で発生する(2000 年～2009 年の統計)など、地震活動が活発な国である。また、今般の東北地方太平洋沖地震のような海溝型巨大地震である東海・東南海・南海の3連動地震や甚大な被害が想定される首都直下地震などの切迫性が指摘されている。

これまで、阪神・淡路大震災を契機として、住宅・建築物やインフラの耐震化が進められており、その耐震化率はそれぞれ住宅が約79%(平成20年時点)、多数の者が利用する建築物が約80%(平成20年時点)、道路が74%(平成21年時点)、鉄道(新幹線)が100%、鉄道(在来線)が93%(平成22年時点)、空港が40%(平成21年時点)、港湾が65%(平成22年時点)、下水道施設が31%(平成22年時点)となっている。¹また、地震時に地すべりや崩壊により大きな被害を生じるおそれのある盛土造成地は、全国に数多く存在すると考えられている。また、今般の東北地方太平洋沖地震においては液状化によっても多くの宅地に被害が発生した。また、地震時等に著しく危険な密集市街地の面積は全国で約6,000ha存在しており、その解消が課題となっている。

今般の東日本大震災においては、地震による公共土木施設への被害が多数発生しており、河川・海岸堤防等においても、液状化に伴う大規模な崩壊、沈下等の被害が発生している。また、海面下に位置する地域等では地震に伴う液状化等による堤防の崩壊、沈下等により、浸水被害が発生するおそれがあるため、河川・海岸堤防等について、照査の結果耐震・液状化対策が必要とさ

¹ 道路:緊急輸送道路上の橋梁

鉄道(新幹線):高架橋・駅、トンネル

鉄道(在来線):高架橋

空港:緊急輸送に活用できる空港から100km圏域の人口の割合

港湾:耐震強化岸壁(対象:港湾後背地域が一定規模の人口を有している港湾、地形要因により緊急物資の輸送等を海洋輸送に依存せざるを得ない港湾、離島航路が就航しており震災時にも離島航路の維持が必要な港湾等)

下水道施設:防災拠点・避難地と終末処理場を結ぶ管きよのうち、耐震化もしくは計画的な減災対策が行われている割合

れた区間に対しては、今後の地震の発生確率、背後地の人口、資産等により優先区間を定めて計画的に耐震・液状化対策を実施することが急務である。

○ 実施すべき事業・施策

(強い振動に伴う地盤や構造物の損壊の防止)

強い振動に伴う地盤や構造物の崩壊、損傷を防止するため、住宅、建築物、宅地、公共施設の耐震化を進める。

住宅・建築物については、地震発生時の倒壊等による被害の軽減を図るため、地方公共団体と連携した支援制度の整備等により、耐震診断、耐震改修、建替え等を促進する。また、官庁施設については、引き続き耐震化を進める。

宅地については、大規模な盛土造成地について、変動予測調査により地震時に地すべりや崩壊のおそれのある区域を特定し、住民に対し広く情報提供を行うとともに、液状化対策を含めた総合的な宅地の耐震対策を推進する。

公共施設については、耐震性能の向上を引き続き進めていく。河川・海岸堤防等については、地震によりその防護機能が損なわれないよう基礎地盤の改良等の耐震・液状化対策を推進する。また、大規模地震発生時における被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、また地域の産業・物流機能を維持するため、緊急物資輸送や人流・物流等の拠点となる空港、港湾や鉄道施設、緊急輸送道路等の重要な道路の橋梁の耐震対策を推進する。なお、特に重要性が高い道路においては、橋梁の耐震対策を概成させる。加えて、災害時に安全な交通を確保するため、停電した場合でも機能を維持することができる信号機の整備や航路標識の耐震化及び自立型電源化等を推進する。

(市街地の防災性を向上させるための対策)

大規模地震発生の可能性の高い地域や地震時における大規模な火災の可能性や避難・消防活動の困難さ等が指摘されている密集市街地において、都市基盤の整備と合わせて街区の再編を行う面的な市街地整備や、延焼遮断帯として機能する幹線道路等の整備及び沿道建築物の不燃化、避難地・防災拠点となる都市公園等の整備、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路等の整備や老朽建築物から耐火建築物等への建替えを推進する。特に、緊急輸送道路や一次避難路の沿道建物や電柱の倒壊による道路閉塞、地下に埋設された下水管きよ等の浮き上がりや路面沈下等が発生すれば、避難・救援活動の大きな阻害となるおそれがあることから、道路や公園等の整備とあわせて、下水管きよの耐震化や無電柱化の推進、避難経路の確保や地域の防災活動の支援等も含めた、きめ細やかな対策を推進する。

また、災害により鉄道ネットワークが停止すると経済社会への影響が甚大となる首都圏や逼迫性の高い東海・東南海・南海地震の想定地域については、鉄道の防災・減災対策に関する調査を実施するほか、鉄道利用者の理解や協力を得ながら、帰宅困難者対策も含め、重点的に防災・減災対策を推進する。

(臨海部工業地帯における防災対策)

臨海部工業地帯においては、護岸の液状化などにより石油コンビナートが大規模な被災を受け、火災の発生、石油等の危険物の海域への流出・拡散が起こり、地域の産業活動や物流機能が停滞することが懸念されるため、護岸等の耐震性を向上させる等防災対策の検討を推進する。

(津波)

○ 現状と課題

東日本大震災の教訓として、「災害には上限がない」こと、「何としても人命を守る」ことの重要性や、津波災害に対する備えの必要性が多く国民に改めて認識されたところである。また、大津波の発生が想定される東海・東南海・南海地震の3連動地震などの切迫性も指摘されている。

これまで、比較的発生頻度の高い津波を想定して主に海岸堤防等のハード対策を中心として対策が行われてきたが、今回のような極めて低頻度ではあるが大規模かつ広範囲にわたる被害をもたらす津波に対しても、防災・減災対策を全国的に進めることが急務である。

○ 実施すべき事業・施策

概ね数百年から千年に一回程度の頻度で発生する東北地方太平洋沖地震のような最大クラスの津波に対しても、海岸・河川堤防等のハード整備と、津波浸水想定を踏まえた避難訓練の実施や避難施設の確保などのソフト対策の組み合わせにより、津波災害に強い地域づくりを推進する。

(津波災害による被害を防止・軽減するための対策)

津波による災害から人命や財産を守るため、概ね数十年から百数十年に一回程度の頻度で発生する比較的発生頻度の高い一定程度の津波高を想定し、海岸堤防等の海岸保全施設等を整備するとともに、設計対象の津波高を超えた場合でも施設の効果が粘り強く発揮できるような構造物の技術開発を進め、整備を推進していく。

あわせて、津波が河川を遡上することにより流域に被害が発生することがないように、想定される津波高に対して河川堤防の高さが不足している区間において、そのかさ上げを行うなどの河川津波対策を推進する。

また、津波の浸水を抑え背後を湛水の被害から防護するための水門や樋門等について、津波が到達する前に、安全かつ迅速・確実に閉鎖できるように自動化・遠隔操作化を推進する。

津波、高潮等が発生した際に、情報収集や指示系統の一元化を行い、避難情報等の提供や施設の管理等の対応を迅速かつ効果的に行うことができるようにするため、津波・高潮防災ステーションの整備の推進等による防災体制の強化を支援する。

(最大クラスの津波でも、安全を確保するための対策)

海岸保全施設等のハード整備によって、津波による被害をできるだけ軽減しつつも、それを超える津波に対しては、津波防災地域づくりに関する法律(平成23年法律第123号)に基づいて、発生頻度が低い極めて低いものの発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波が悪条件下において発生した際に想定される浸水範囲や浸水深を示した上で、津波災害警戒区域等の指定による警戒避難体制の整備や一定の開発行為の制限等による安全な土地利用への誘導等を通じて、津波災害に強い地域づくりを進める。さらに、同法の施行に併せて行われた水防法の改正により、津波が水防法の目的に明記されたことを踏まえ、水防活動の強化を図る。また、越流した津波により下水道施設が浸水した場合でも、下水道の最低限の機能を確保できるよう、耐津波対策を推進する。

また、避難することを前提にしたまちづくりを推進するため、津波による被害が想定される地域において、津波避難施設や避難地、避難路の整備や津波防災に関する地域住民の活動に対す

る支援を推進し、津波到達時間内での避難を可能にし、市街地等の安全性を向上させる。

津波、高潮等の災害発生時の確実な避難により被害者を出さないために、津波・高潮ハザードマップの作成、改良を推進するとともに、ハザードマップを活用した防災訓練の実施等を通じた避難方法の普及、浸透を図っていく。また、津波発生時の鉄道旅客の避難方策等の安全確保、大都市圏の地下鉄道の浸水防止対策等について、検討を進める。

(土砂災害)

○ 現状と課題

我が国は、国土の7割を山地・丘陵地が占め、地形は急峻で複雑・脆弱な地質が広く分布している。また、台風や豪雨等に見舞われやすく、地震や火山活動が非常に活発である。さらに、経済の発展・人口の増加に伴い、丘陵地や山麓斜面にまで宅地開発が進展し、全国に52万箇所もの土砂災害危険箇所が分布している。このような状況のもと、荒廃地等から生産される膨大な土砂は、下流域に洪水氾濫の危険をもたらしているほか、毎年、全国各地で土石流、地すべり、がけ崩れ等による土砂災害が多数発生している。また、近年では、地震や豪雨に伴う深層崩壊・河道閉塞や火山噴火等に伴う大規模土砂災害も相次いで発生している。

こうした中砂防堰堤等の施設整備を着実に進めるとともに、土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等の指定や大規模な土砂災害が急迫している状況における緊急調査の実施及び土砂災害緊急情報の提供、土砂災害警戒情報の提供等により、ハード・ソフトの両面から土砂災害対策を推進してきた。しかしながら、依然として施設の整備水準は低い状況にあり、また、整備済の砂防設備等には老朽化や機能低下も一部見られる。さらに、近年の気象条件の激化や活発な火山活動等に加え、大規模地震の発生の可能性が高まっていること等から、大規模土砂災害に対する危機管理体制の一層の充実・強化が急務である。

○ 実施すべき事業・施策

土砂災害に対しては、国民生活と社会経済活動の基盤となる国土の保全に資する土砂災害対策、土砂災害が発生した場合でも国民の生命を保護するための対策、及び国家的危機管理としての大規模土砂災害への対応を進める。

(土砂災害対策の推進)

土砂の生産や流出による国民生活への深刻な影響を回避・軽減するとともに、高齢化等の進展や災害時要援護者関連施設・避難所等の保全対象の特性を踏まえながら地域の安全・安心を確保するため、砂防堰堤等の施設整備を着実に推進する。また、施設の機能を安定的に発揮するため、計画的な維持管理を図る。

土砂災害により甚大な被害が生じた地域においては、再度災害を防止するための緊急的な土砂災害対策を行う。

(警戒避難体制等の整備)

警戒避難体制の整備や安全な土地利用への転換を図るため、土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等の指定や土砂災害ハザードマップの作成・周知等を推進する。

また、近年の情報通信技術の進展等を踏まえ、適時適切な土砂災害関連情報をより確実に国民に提供するとともに、土砂災害の発生を想定した実践的な訓練や広報活動、防災教育等の推進、

地域や住民等との協働による土砂災害危険箇所や砂防関係施設の巡視・点検体制の構築等により、警戒避難体制の充実・強化と国民の防災意識の醸成を図る。

(国家的危機管理としての大規模土砂災害への対応)

土砂災害防止法に基づき、河道閉塞等に起因する土石流等が急迫した状況において、緊急調査の実施や土砂災害が想定される土地の区域と時期に関する情報の市町村等への提供により、住民への避難指示等の適切な判断を引き続き支援する。

深層崩壊等の大規模土砂災害に対しては、「減災」の考え方に基づいたハード・ソフト両面からの対策を進める。施設整備による一定の規模の災害への対応を基本とした上で、荒廃地や火山地域、大規模地すべり地等における地形変化や土砂移動等の状況に関する監視・観測、大規模な土砂移動を広域的かつ早期に検知できるシステムの構築、深層崩壊危険地域の把握のための調査等の大規模土砂災害を対象とした調査研究、災害発生を想定した実践的訓練、新技術・資機材等の開発等に取り組むことにより、緊急時の迅速かつ円滑な対応のための危機管理体制の充実・強化を図る。また、道路斜面や盛土等の防災対策及び災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進し、特に重要性が高い道路における、要対策箇所を概ね解消する。

噴火に伴う社会・経済的影響の大きい火山については、噴火活動に応じた機動的な対策による被害の最小化を図るため、平常時から予防対策と緊急時の応急対策からなる「火山噴火緊急減災対策砂防計画」に基づくハード・ソフトの両面にわたる対策を推進する。

(温暖化への適応)

○ 現状と課題

IPCC(気候変動に関する政府間パネル)の第4次評価報告書では、地球温暖化に伴う気候変動によって海面の上昇や大雨の頻度の増加、干ばつの増加といった現象が生じることが示されており、水害・土砂災害及び渇水被害に対するリスクは今後とも確実に増大することが見込まれる。地球温暖化による海面上昇については、21世紀末に最悪のケースでは平均海面が59cm上昇するとされており、この場合、三大湾の海面下に位置する地域等の面積、人口は約5割増加するため、ハード・ソフト一体となった施策を効率的、効果的に推進していくことが必要である。

また、近年、我が国では、時間100mmを超える豪雨が増加しており、とりわけ中小河川において局地的豪雨(いわゆるゲリラ豪雨)が発生した場合、急激な河川水位の上昇やそれによる氾濫が生じる場合がある。

平成23年9月の台風第12号、第15号のような総雨量1,000mmを超える記録的な集中豪雨は、河川堤防の決壊や深層崩壊等による深刻な被害をもたらしており、治水施設の整備が引き続き必要であることが再認識された。今後、避難情報等の提供体制の強化やハザードマップの整備など、危機管理体制を一層強化する必要がある。

また、我が国の三大都市圏の中核部は海面下に位置する地域等を抱えており、地球温暖化による海面水位の上昇や台風の強大化は不確実性を伴うものの、戦略的に高潮対策等の適応策を検討していく必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

地球温暖化の緩和策を行ったとしても気温の上昇は続くことが想定されることから、温暖化に伴う様々な影響への適応策を講じていくことが重要である。

地球温暖化による影響の予測やモニタリングを実施し、その結果を踏まえ、水害・土砂災害・高潮災害等に対してハード・ソフトの両面から対策を進める。

(地球温暖化による影響の予測とモニタリングの充実・強化)

緩和策への取り組みや社会条件の変化など不確実性がある中で、外力の変化の予測についても予測値に大きな幅が存在することから、各流域や沿岸域において調査・観測してきた雨量、水位、流量、潮位等のデータを活かして、関係機関との連携のもとに気候変動に伴う外力の変化をモニタリングしていく。

(温暖化による影響を踏まえた災害対応能力の向上)

気候変動により激化する水害や土砂災害、高潮災害等は、様々な規模が考えられるため、ハード整備だけでなく、中長期的視点に立ってハード・ソフトの両面から総合的に防護能力等の向上を図っていく。

地球温暖化に伴い洪水の発生回数の増加が予想されることから、これまでの河川整備計画において目標としてきた流量に対し、河川改修や洪水調節施設の整備等を基本とする「河川で安全を確保する治水政策」で対処することに加え、流域の保水・遊水機能の向上等を図っていく。

(温暖化により激甚化するゲリラ豪雨等の豪雨災害への対応)

河川の流下能力や下水道による雨水排除能力等を着実に向上させていくとともに、道路・公園等の公共施設や市役所・学校・公営住宅等の公的施設での雨水貯留浸透施設の整備の促進、地表面の緑化等による被覆面の改善などの取組により、保水・遊水機能を向上させ、市街地から河川や下水道への雨水の流出量の抑制を図る。

更に、道路の冠水による事故を未然に防止するために、排水ポンプや道路情報板などの施設を整備するとともに、各道路管理者や警察及び消防との連携強化を図る。特に重要性が高い道路においては、要対策箇所の整備を概ね完了させる。

円滑な避難行動について日常から事前準備を促すため、洪水ハザードマップの整備等による災害リスク情報の周知を行うほか、XバンドMPレーダ等の活用による降雨予測情報の提供を行う。

海面水位の上昇や波浪の激化に対しては、高潮堤防等を的確に整備する必要があるが、高潮堤防等はコンクリート構造が多いことから、施設更新時などにあわせて、波浪の激化に伴う高潮上昇分を見込むなど今後増大する外力を見込んで嵩上げを行い、浸水頻度を減少させていくことが重要である。

(気候変動によるリスクを踏まえた総合的な水資源マネジメントの推進)

気候変動等による、渇水リスク、水質面・生態系や地下水への影響、洪水・高潮災害時の浸水による水供給機能低下などの水資源への新たなリスクに対して、自然変動や水の利用・管理の形態等の変化を総合的に踏まえた気候変動の影響の予測などの調査・研究の充実を図る。

また、限られた水資源の有効利用、量と質、地下水と地表水の一体的取り扱いなども含めた総合的な水資源マネジメントを推進する。

(災害応急対応)

○ 現状と課題

東日本大震災では、発災直後から被災地に派遣された緊急災害対策派遣隊(TEC－FORCE)等により、道路、河川、港湾等の公共土木施設の被災状況調査や広範に湛水した地域での機動的・重点的な排水活動が行われ、行方不明者の捜索や地域の迅速な復旧に寄与した。並行して、太平洋沿岸地域への道路を早期に啓開・復旧させた「くしの歯」作戦や日本海側の港湾や貨物鉄道ルートを活用(「F作戦」)などにより、迅速な復旧活動及び緊急物資輸送の確保が可能となった。

しかしながら、首都直下地震や東海・東南海・南海の3連動地震の発生の切迫性が指摘されていることも踏まえると、より迅速かつ的確な被災地の救援・復旧活動等のため、TEC－FORCEの活動計画策定等による危機管理体制の強化や、大規模災害時にも活用可能な道路・鉄道・港湾・空港・物流拠点等に関する情報共有及びバックアップ体制の構築、各モード間のアクセス性の改善等の事前の対策が急務である。

また、自然災害だけでなく、例えば大規模油流出事故への対応として、我が国沿岸域における広域的な応急対策が必要である。

○ 実施すべき事業・施策

災害が発生した際に、被害拡大を防止するとともに、応急対応や復旧復興対策を迅速かつ円滑に実施できるよう、危機管理体制を強化するとともに、災害時に拠点となる施設等の整備・耐震化、緊急アクセスルートの確保等の事前対策を進める。

(災害発生時の危機管理体制の強化)

災害発生時においては、被災地の早期復旧及び二次災害の防止のため、全国の地方整備局等より職員を被災地に派遣し、リエゾンによる被災地の被害状況の収集及び災害対策本部等との情報共有や、緊急災害対策派遣隊(TEC－FORCE)による被災状況の調査・把握、緊急アクセスルートの啓開、湛水域の排水作業、自治体の通信機能の確保、応急復旧に係る市町村等への技術的助言などを行う。

さらに、発災時の被害拡大防止や迅速かつ円滑な応急対応や復旧復興活動のため、TEC－FORCEに係る活動計画策定、資機材・通信設備の整備、隊員の研修・訓練の充実及び総合調整のための事務局の設置を行い危機管理体制を強化するとともに、広域応援部隊の広域活動拠点の整備、大規模地震を想定した関係ブロック・行政機関等による広域的な合同防災訓練を実施する。また、防災・減災対策をより効率的・効果的に進めていくため、市町村におけるハザードマップや企業における事業継続計画(BCP)等の作成支援により自助・共助を促進する。

大規模災害発生時における広域的な救援活動を支援する地理空間情報の整備を進めるため、災害に伴う地殻変動の情報を迅速に提供するとともに、災害発生直後の初動、その後の復興などその時々状況に適時に対応し整備する空中写真、電子国土基本図、防災関連情報を含む主題図及び災害復興計画基図など基本的な地理空間情報を提供する。また、基本的な地理空間情報を的確かつ迅速に伝達・提供するための訓練を実施する。さらに、復旧・復興にかかる測量を支援するため、準天頂衛星をはじめとする新たな測位衛星に対応できるよう電子基準点の高度化を進める。

また、被災により低下した輸送・物流機能を早期に回復できるよう、異なる事業者間等による連携体制を強化し、関係者が協同して事業継続計画の策定に取り組む。

なお、沿岸域における大規模油流出事故に対しては、迅速かつ確実な油回収作業を実施する。

(災害時に拠点となる施設等の整備・耐震化)

災害発生時の復旧・復興拠点や復旧のための資機材・生活物資の中継基地等となる防災拠点の整備や救援活動や緊急物資輸送の拠点となる空港、港湾や主要な鉄道ターミナル駅、防災拠点となる官庁施設等の耐震化を進める。また、道の駅やSA/PA、河川防災ステーション等による河川空間、駅、駅前広場等を避難や救援活動の拠点として計画的、積極的に活用するための取組を進める。

さらに、大規模地震発生時に、緊急物資や避難者等の輸送だけでなく、地域の産業・物流機能を維持するため、耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、大都市圏の基幹的広域防災拠点について、既に整備された首都圏・近畿圏においては災害時に適切な運用が図られるよう防災訓練を定期的実施するとともに、中部圏における整備について検討を進める。

(緊急輸送ルートの確保)

東海・東南海・南海地震への備えや降雨・降雪等の代替ルートの確保等、災害に強い広域ネットワークを構築するため、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、安全で円滑な高速走行を確保するための車線増設や、アクセス性の改善のためのICの増設など、既設高速道路の機能強化を図る。特に、高速道路ネットワークが繋がっておらず、唯一の国道が災害に弱く孤立しやすいなど、脆弱な地域については、安全性にも配慮しつつ一刻も早くつなげることが重要であり、必要に応じ、走行性の高い国道も活用しながら、ネットワークとしての機能をできる限り早期に確保していく。また、大規模災害時に緊急物資等を輸送するための緊急河川敷道路や海から内陸への物流アクセスを確保するための緊急船着き場等を整備する。さらに、災害発生時の緊急輸送のバックアップ機能を強化するため、陸上・海上・航空輸送の特性を踏まえネットワークの代替性・多重性の確保や各モード間のアクセス性の改善に努め、鉄道・港湾・空港などの交通拠点やアクセス道路、交通管制施設の災害に対する耐力を強化する。

また、災害時において必要な情報を適切に提供するために、災害時における通行止め情報等の集約を情報技術の活用等により強化するとともに、道路情報板やインターネット等による道路の災害情報の提供を推進する。

港湾が被災し本来の物流機能を維持できなくなった場合にも、小型船舶による運搬体制の確立や被災地内の輸送、被災地を発着地とする輸送、被災地を通過する輸送に大きな支障が生じないう、海上輸送ルートの多重化、代替輸送の実施体制の整備を図る。特に国際輸送、幹線輸送については、他の地域からの旅客、貨物のシフトに対応出来るよう、運営面を含めた受入体制を検討する。

さらに、災害が発生した場合においても安全な交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の整備を推進するとともに、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進する。

プログラム2. 我が国の領土や領海、排他的経済水域等を保全する

○ 目標

海岸や離島等を適切に管理することにより、我が国の領土や領海、排他的経済水域等を保全する。

○ 現状と課題

我が国は四方を海に囲まれ、入り組んだ複雑な海岸線を有することから、海岸の延長は極めて長く約 35,000km に及び、また、国土が狭隘で平野部が限られている我が国では、海岸の背後に人口、資産、社会資本等が集積している。我が国の海岸は、台風、冬期風浪等の厳しい自然条件にさらされていることに加え、海岸に供給される土砂の減少や海岸部での土砂収支の不均衡等の様々な要因によって海岸侵食が進行し、海辺の良好な環境や利用に影響を与えるだけでなく、防災機能の低下を招き、ひいては貴重な国土が失われている。このため、現状の汀線を防護するとともに、必要な場合には汀線の回復を図ることが重要である。

また、我が国は、北海道、本州、四国、九州、沖縄本島のほか、海上に展開する6,000余の島々(以下「離島」という。)で構成されている。これら離島が広く海上に展開する結果、我が国は既に、国土面積の約12倍に及ぶ世界有数の管轄海域を有するに至っている。国土面積をはるかに超える広大な管轄海域の存在は、海洋の恩恵を受けつつ発展してきた我が国にとって極めて重要である。海上輸送や水産資源等食糧確保の場として重要であるのみならず、近年では、未利用のエネルギー・鉱物資源の存在が明らかとなるなど、今後の我が国の発展及び存続の基盤としてその重要性はさらに高まっている。

排他的経済水域及び大陸棚の外縁については、離島の低潮線を根拠としているものが大部分であるが、これにより排他的経済水域において海洋資源の開発等に関する主権の権利や海洋環境の保護及び保全に関する管轄権等の権利義務等を行使することが可能となっている。

四方を海に囲まれた「海洋国家」として、海からの恩恵を将来の世代に引き継いでいくためにも、これら排他的経済水域等の根拠となる離島、特に、我が国の外縁に位置する離島について、適切に保全し、管理することが不可欠であるとともに、排他的経済水域等の保全や利用の促進を図るため、当該海域での活動を支援する拠点の整備を図ることが重要である。

○ 実施すべき事業・施策

(海岸等の保全)

国土保全の観点から、適切な対策による汀線の防護・回復を図るとともに、領土・領海の保全の側面から重要な岬や離島等における侵食対策を引き続き推進する。対策の実施にあたっては、突堤・離岸堤等の構造物による沿岸漂砂の制御や養浜等により、失われた砂浜を再生し、海岸の防護、環境、利用上の機能の回復を図る。

(国境離島の保全)

国境離島の1つである沖ノ鳥島は我が国最南端に位置し、国土面積(約 38 万 km²)を上回る約 40 万 km² の排他的経済水域を有する国土保全上極めて重要な島である。沖ノ鳥島は、環礁、礁嶺などが一体となって形成されており、波浪等による侵食・劣化等の影響を受けやすいため、基礎データの観測・蓄積や護岸コンクリート等の損傷について点検やひび割れの補修等を行うことにより、島全体の保全や維持管理を適切に行っていく。また、施工後 20 年以上経過し、厳しい気

象条件下にある沖ノ鳥島護岸コンクリートの劣化診断調査を実施し、長寿命化のための維持管理上の課題の把握や、被災した際の緊急対策工法の検討を行う。

国境離島である南鳥島及び沖ノ鳥島については、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行うことができるようにするため、特定離島港湾施設(岸壁、泊地等)を整備する。

我が国の領海及び排他的経済水域の根拠となるものは離島等の海岸の低潮線であり、何らかの事由により低潮線が後退することがあれば、排他的経済水域等の面積が大幅に減少するおそれがある。したがって排他的経済水域等の安定的な保持のため、人為的損壊の未然防止や自然侵食の進行の状況確認などにより低潮線の保全を図ることが重要である。このため、全国185箇所を低潮線保全区域に指定し、海底の掘削等の行為規制等を行うとともに、防災ヘリコプターを活用した職員の目視による低潮線保全区域及びその周辺の巡視、衛星画像や空中写真を用いた低潮線保全区域及びその周辺の状況調査、行為規制の周知のための看板の設置を行う。

(基本的な地理空間情報の整備)

我が国の領土等を適切に管理・保全するためには、国土の現況を適切に把握し、明示することが不可欠である。そのため、我が国の排他的経済水域の外縁を根拠付ける離島を対象に、宇宙技術を活用した測量などを効率的に実施し、我が国の基準点体系の骨格をなす電子基準点、三角点、水準点を適切に整備・維持管理するとともに、本土及び離島の平野部等 19 万 km² を対象に、計画的に空中写真撮影等を実施する。

その上で、離島における地図情報・地名情報など国土・地域の基本的な地理空間情報を体系的に整備し、これらの情報を国土の基本図である電子国土基本図として提供する。

プログラム3. 陸・海・空の交通安全を確保する

我が国の交通安全施策については、道路の年間事故死者数はピーク時の3割弱まで減少、鉄道、船舶、航空機などの事故についても、長期的には減少傾向にあるところである。

しかし、人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案し、対策を更に進め、究極的には交通事故のない社会を目指す。

特に、本格的な人口減少・高齢化社会の到来を迎え、「人優先」の交通安全思想を基本として施策を推進していくことが重要となっており、高齢者の利用実態等を踏まえた、きめ細かな総合的な交通安全対策の推進が必要である。また、少子化の進展の観点からは、安心して子どもを生み、育てることができる社会の実現の観点からも交通安全対策が求められている。

対策の実施にあたっては、事故の危険性を削減するための道路網や交通安全施設の整備などインフラのハード対策に加え、技能向上、労働条件適正化、指導取締り強化など安全な運転・運行確保のための人間に係るソフト面での安全対策、ヒューマンエラーを極力事故に結び付けないための交通機関(車両等)の設備や装置等に対する安全性の向上や安全水準の維持のための検査等の対策を、それぞれが講じていく。

更に、これらの対策をお互いに連携させ、施策効果を高めるため、情報通信技術の活用等の施策も進めて行く。

○ 目標

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案し、対策を更に進め、究極的には交通事故のない社会を目指す。

(道路交通)

○ 現状と課題

平成23年中の交通事故による死者数は、4,611人で11年連続の減少となり、交通事故発生件数及び負傷者数も7年連続で減少し、発生件数は平成4年以来19年振りに70万件以下となった。しかしながら、いまだ85万人以上が交通事故により負傷しており、また、死者数のうち65歳以上の高齢者が半数近くを占めるなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況である。

交通事故の主な特徴としては、歩行中及び自転車乗用中の死者数のうち、高齢者がいずれも6割以上を占めているほか、全交通事故のうち自転車関連事故が占める割合は増加傾向にあり、歩行者と自転車との交通事故件数は10年前と比較すると約1.5倍【P】となっている。

また、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約7割を幹線道路における事故が占めているが、一方で車道幅員5.5m未満の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向と比較して緩やかな減少となっており、全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。

○ 実施すべき事業・施策

(幹線道路における交通安全対策)

事故ゼロプランの推進など、市民参加・市民との協働のもと効果的・効率的に事故対策を推進することとし、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施し、交通事故のない社会を

目指す。特に、我が国の交通事故の特徴である高齢者・歩行者・自転車事故の削減に向けて、歩行者・自転車事故が多発する交差点等の対策に集中的に取り組む。これらの対策にあたっては、事故データや地域のアンケートに加え、プローブデータを活用し面的かつ効率的に危険箇所を把握する。また、高度道路交通システム(ITS)を活用した安全運転支援情報の提供や、交通事故の削減に寄与する交差点の立体化、信号制御の高度化等の交通円滑化対策、信号機の高度化、路上駐車対策等も併せて推進する。

(生活道路における交通安全対策)

歩行者や自転車が主役となる生活道路は、空間の確保が困難な幅員の狭い道路が多いため、空間そのものを安全にするという視点に立って、ゾーンを設定して最高速度30km/hの区域規制、車道幅員縮小による路側帯拡幅、物理デバイス設置等の車両の速度抑制方策を効果的に組み合わせ、市街地や住宅地等において人優先のエリアを形成し、交通事故のない社会を目指す。これらの取り組みにあたっては、住民参加、NPO等との協働により、効果的・効率的に対策を推進する。あわせて、歩行者と車両を分離した歩車分離式信号等の整備や歩行空間のバリアフリー化を推進する。

(自転車利用環境の整備)

安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて、自転車道、自転車専用通行帯(自転車レーン)等の歩行者、自転車、自動車適切に分離された空間の整備等のハード対策と自転車の利用ルールの徹底や自転車利用促進方策等のソフト対策を総合的に推進する。これらの取組にあたっては、バイパス整備等による自動車交通の変化等と併せて、自転車通行空間や歩行空間を含めた道路空間の再配分に積極的、計画的に取り組む。

(安全・安心・快適な道路交通環境の実現)

通学路やバス停周辺の歩道整備等を重点的に実施し、通学路における歩道等の整備を概成するなど、安全・安心・快適な歩行空間を形成するとともに交通安全対策とあわせてカーナビによる危険箇所等の情報提供を推進する。また、交通事故の削減だけでなく環境負荷の小さいラウンドアバウト等の新たな交通安全対策の施策導入に向けた研究を進めるとともに、高齢ドライバー対策、一人乗りの低速車両等の新たなモビリティへの対応等の様々な観点での検討を進める。

(鉄道)

○ 現状と課題

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道(軌道を含む。以下に同じ。)は、年間220億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段である。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等の列車事故が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。

乗客の死亡事故は、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、それ以降の発生はなく、また、鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、平成18年からは850件程度で推移し、22年は870件となっている。

しかし、人身障害事故は、平成14年から増加傾向にあり、22年には運転事故全体の約50%

を占めるにまで至っており、これに踏切障害事故を合わせると運転事故の約90%を占めている。

特に、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

○ 実施すべき事業・施策

(重大な列車事故の未然防止)

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。また、多発する自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進するとともに、曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、着実にその整備を進める。

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等についての適切な指導を行う。また、過去の指導のフォローアップを強化する等、保安監査の充実を図る。

また、主要な鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。併せて、鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

(利用者等の関係する事故の防止)

運転事故の約90%を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者によるホームドアの整備、踏切事故防止対策等の安全対策の推進に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供する。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道に関する正しい知識を浸透させる。

さらに、鉄道の防犯対策についても警察等と連携して適切に対処する。

(海上交通)

○ 現状と課題

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことができないものとなっているが、特に、経済活動の拠点となっている東京湾や伊勢湾、瀬戸内海等の船舶交通がふくそうする海域においては、巨大船、危険物積載船、外国船舶等が多数通航するとともに、輸送効率の向上等を図るため船舶の大型化が進んでいる上に、漁業活動やマリレジャー等が行われていることも多い。

このような状況下において、航路を閉塞するような大規模海難が発生すれば、人命、財産、

環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上交通の遮断により、我が国の経済活動を麻痺させるおそれがある。

平成 18 年から 22 年までの船舶事故隻数は、年平均 2,497 隻であり、それ以前の5年間と比べると、7.5%減少しているものの、事故の4割がふくそう海域で発生していること、小型船舶（プレジャーボート・漁船）が全体の7割を占め、特にプレジャーボートの事故隻数が増加しており、こうした状況を踏まえ、ふくそう海域や港湾区域内等において、船舶の安全かつ円滑な航行の確保が課題となっている。平成 22 年度の全国実態調査結果において確認されたプレジャーボート隻数（19.7 万隻）のうち、約半数が放置艇であり、船舶の航行障害、洪水・津波・高潮時の放置艇の流出による被害、油の流出、景観の悪化といった多岐にわたる問題が顕在化している。

さらに、東京湾、伊勢湾等の閉鎖性海域（港湾区域、漁港区域を除く）において海域の漂流ゴミは増加傾向にあり、海域環境の保全を図るとともに船舶航行の安全を確保するため、効率的な回収が必要となっている。

また、昨今の国際情勢に鑑み、国際テロの標的となりうる重要国際埠頭施設における保安対策を確実に実施し、国際テロを未然に防止する必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

（船舶の安全・円滑な交通の確保）

船舶の大型化・高速化が進む中、船舶通航量が多く、国際・国内海上輸送ネットワークの根幹を形成している開発保全航路において、船舶の航行に重大な障害が発生することのないよう、航路の拡幅・増深、航路標識の設置及び必要水深の維持などの適切な開発・保全・管理を推進する。

船舶交通がふくそうする海域においては、多数の大型船舶が通航するとともに小型船舶による漁業活動やマリンレジャー活動が盛んに行われており、船舶交通流の収れんや針路の錯綜等により海難発生 の蓋然性が高くなっている。このため、航行船舶の動静把握や情報提供の充実・強化を図り、安全・安心で効率的な海上交通を確保するため、情報通信技術や航海計器の技術革新に応じて、海上交通及び海域状況に関する情報の収集、分析及び提供に資する海上交通基盤の高度化を推進する。

また、放置艇問題を解消するためポートパークの整備等による係留・保管能力の向上と放置等禁止区域の指定拡充等の規制措置を両輪とした対策を推進し、プレジャーボートを円滑に收容するとともに公共水域の適正な利用促進を図る。

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明・八代海の閉鎖性海域において、海域に漂流する流木等のゴミや船舶等からの流出した油の効率的な回収を実施し、船舶航行の安全を確保するとともに、海域環境の保全を図る。

（重要国際埠頭施設等における保安対策）

国際埠頭施設のセキュリティを向上させるため、制限区域に立ち入る全ての者について、高度な偽造防止措置が施された身分証明書を用いて、本人確認、所属確認及び目的確認を実施し、危害行為の防止を図る。

(航空)

○ 現状と課題

昭和60年の日本航空機墜落事故以降、我が国の特定本邦航空運送事業者による乗客死亡事故は発生していないものの、平成21年3月の成田国際空港におけるフェデックス機による着陸失敗事故など外国航空会社による航空事故が発生するなど、ヒューマンエラー及び機材不具合による安全上のトラブルが発生している。そのため、事故の予兆ともいえる一連のトラブルの発生を断ち切り、国民の航空輸送の安全に対する信頼を回復することが喫緊の課題となっている。

一方、航空交通情勢をみると、現在、空港及び一部航空路では航空機の交通集中による混雑や遅延等が発生している。今後更に航空交通量が増大していくと予測される中で、羽田再拡張事業を始めとする空港容量の拡大を図るとともに、周辺空域及び航空路においてもより一層安全で効率的な航空交通システムを確立することが喫緊の課題となっている。

また、平成13年9月の米国同時多発テロ以降、米航空機爆破未遂事件(平成21年12月)など、依然として航空機を標的としたテロ事件が世界各地で続発しており、我が国においても、テロ事件の発生を未然に防止する航空保安対策を確実に実施する必要がある。

さらに、これまでの空港施設の整備は、旺盛な航空需要等の増加を背景に施設の新增設や改良が優先されてきたが、近年、老朽化した施設が増加している。既存施設の維持・更新は、点検業務の強化や部分補修などで施設の延命化を図り、その費用を抑制して、航空の安全・安心を確保している。

○ 実施すべき事業・施策

(航空交通システムの高度化)

航空交通システムの高度化を推進し、パイロット及び管制官の状況認識能力の向上や負荷軽減等によるヒューマンエラーの防止、小型航空機用の低高度航空路及び出発・進入方式の設定等により、安全性の向上を図る。

(航空保安対策の向上)

航空に関するセキュリティを確保・向上させるため、ガードレール、センサー等の設置拡充により、不法侵入対策を徹底するとともに、航空会社が行う保安検査等の確実な実施により、凶器・爆発物等の機内持込みを防ぎ、ハイジャック・航空機テロを未然に防止する。

(空港施設の機能保持・維持管理)

航空輸送の増大に対応し、滑走路や航空保安施設等の空港関係施設(ストック)が増加するなか、これらの施設の機能を適切に発揮させるためには、空港全体の的確な管理運営に加え、更新・改良、維持管理におけるシステムの向上や新技術の導入等を着実に推進する。

プログラム4. 広域的な移動や輸送がより効率的に円滑にできるようにし、都市・地域相互間での連携を促す

○ 目標

市町村の枠を越えた都市と都市の交流・連携を促し、それぞれが相互に補完し、それぞれの都市が持つ強みや魅力を発揮できるようにする。

○ 現状と課題

これまで、我が国は、戦後の経済活動の活性化に対応するため、高速道路をはじめとする道路網の整備・改良、新幹線ネットワークの整備など鉄道の高速度化、国内幹線航空ネットワークの形成等、交通ネットワークの形成等を進めてきた。その結果、より早く、便利に、快適に国内を移動できる環境が整いつつあり、交通ネットワーク整備は概成したとの指摘もされているところである。

しかし、少子高齢社会において、特に、地方中小都市や中山間地域等では、地域活力が低下してきており、例えば、乗合バスや地域鉄道等の地域公共交通など地域に暮らす人々の足そのものが危機に瀕しているなど、更なる人口減少と高齢化が予想される中で社会的諸サービスの維持の問題に直面している。また、これに伴い、地縁型コミュニティの弱体化や、長い歴史を有する集落の衰退や消滅も懸念されている。

人々の生活を支える教育や医療サービス、地域振興の基盤ともなりうる文化、観光資源などは市町村の枠を越えて存在しており、1つの地域でそのすべてを賄うことはできない。

このような状況において、例えば、都市間、地域間の円滑な交通を確保したり、医療などの地域サービスへのアクセスを守り、持続可能な循環型の地域社会に求められる機能・役割の効率的分担を実現する連携生活圏の形成を促したり、地域の核となる都市と周辺との交流を活発化させ、地域に埋もれている観光資源を結びつけた戦略的な観光振興の展開を可能とするなど、市町村の枠を越えた都市と都市の交流・連携を促し、それぞれが相互に補完し、それぞれの都市が持つ強みや魅力を発揮できるようにするための取組が不可欠となっている。

○ 実施すべき事業・施策

市町村の枠を超えた都市と都市、更には都市と地域相互間の交流、連携を可能とするため、基幹となるネットワークの整備を進めるとともに、地域の実情に応じて、既存インフラの機能の高度化を図る。

(基幹となるネットワークの整備)

各交通インフラの整備も一定水準に達しつつある現在、今後は、シームレスな移動を実現する観点から、道路、鉄道、海上、航空の各交通機関がそれぞれの特性に応じて適切に役割分担し、有機的かつ効率的な交通網を形成していく。

高速道路ネットワークが繋がっておらず、観光振興や医療などの地域サービスへのアクセスもままならない地域が、なお残されている。こうした地域について、安全性にも配慮しつつ一刻も早くつなげることが重要であり、必要に応じ、走行性の高い国道も活用し、ネットワークとしての機能をできる限り早期に確保していく。

また、三大都市圏を連結する東名、名神高速にも、深刻な渋滞があるなどの課題が存在することから、大都市・ブロック中心間の連携を高め、相互にバックアップ可能となるようなネットワークの多重化を図る。大都市地域においては、大都市流入部のボトルネックなどにより、深刻な渋滞が発生

しており、速達性、定時性、快適性を損ね、効率性を阻害していることから、環状道路など、ネットワーク機能を高める抜本的対策を加速するとともに、路肩の活用などの運用改善や簡易 IC の増設、ICT をフルに活用した施策など、ネットワークを最大限に活かす工夫により、段階的な渋滞低減を図っていく。

鉄道と他の公共交通機関等との密接な連携を図りつつ、広域的な地域間の交流・連携の強化や地域の活性化を図る観点から、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備を進める。特に、建設中の区間については、予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。

また、我が国の三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を維持・強化するため、中央新幹線の着工に必要な手続等を着実に進める。さらに、新幹線と在来線が連携した幹線鉄道ネットワークが全体として高い機能を発揮するため、在来幹線鉄道等の高速化を推進する。

より効率的な鉄道貨物輸送を実現するため、輸送力増強に資するコンテナホームの延伸、老朽車両の更新等を通じた輸送の安定・高速・大量化、大型コンテナの導入やリードタイムの短縮、輸送品質の向上等によるサービス水準の向上等を図る。

首都圏空港において、今後の航空需要を見極めつつ、可能な限り容量制約(ボトルネック)がない環境を作り出すために必要な機能強化を図っていく。

特に、東京国際空港については、今後も国内拠点空港としての役割を果たしつつ、最短で平成 25 年度中に年間発着容量を昼夜あわせて 44.7 万回まで拡大するため、エプロン等の整備を行うとともに、既存施設の空港能力、利便性、安全性の向上を図る機能向上を実施することにより、国内航空ネットワークを拡充する。また、成田国際空港についても、国内フィーダー路線の拡充を図る。

関空・中部においては、旅客の利便性向上など国内線の利用促進のための取組を行う等、国内路線就航のための環境整備を図る。

また、各地域における拠点的な空港について、効率的な都市間の交流を促進するため、国内の交流拠点としての必要な機能強化を図るほか、空港において航空旅客の効率的な移動がより円滑にできるように、旅客ターミナル諸施設の整備や既存施設の機能向上を図る。

航空貨物についても効率的な輸送を円滑にし、取扱効率を向上させるため、貨物エプロン等の空港貨物ターミナル諸施設の整備や既存施設の機能向上を図る。

さらに、成田・関空等の拠点空港において低価格での路線展開が期待されるLCCの受入環境の整備や、成田空港等においては、定期便がない場所・時間帯の移動も可能なビジネスジェットの受入環境の整備を進める。

さらに、出発から到着までの航空機の軌道を最適化する航空交通管理を中核とした航空交通システムの高度化を推進することにより、定時性、就航率及び速達性を向上させるとともに、運航コストの削減を図る。

(既存インフラの機能高度化)

安全で円滑な高速走行を確保するための車線増設やITSの活用、アクセス性の改善のための IC の増設など、既設高速道路の機能強化を図る。また、高速道路の料金施策をきめ細やかに活用し、深夜時間帯の高速道路の有効活用など、その効果的な運用により、広域的な移動や輸送の円滑化を図る。

また、その他の幹線道路についても、信号機の高度化等により交通の安全と円滑の確保を図る。

(地域公共交通の確保)

地域鉄道を取り巻く厳しい状況を踏まえ、他の公共交通機関との連携を図りつつ、潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域鉄道の活性化・維持再生を図るため、地域の協力も得ながら、行違設備の整備等による運行計画の柔軟化、新駅の設置等利便性向上に向けた取組みを推進する。

プログラム5. 社会資本の維持管理・更新を計画的に推進するストック型社会へ 転換する

○ 目標

生活や産業活動の基盤として整備、蓄積してきた社会資本ストックの機能を維持し、その利用価値を高め、利用者にとってより使いやすいものにする。

○ 現状と課題

これまで我が国で蓄積されてきた社会資本ストックは、私たちの日々の生活を支えるとともに、産業活動の基盤となってきた。これらのストックは、高度経済成長期に集中的に整備されており、今後老朽化は急速に進む。建設後 50 年以上経過する社会資本の割合を現在(H22)と 20 年後で比較すると、例えば、道路橋(約8%→約53%)、河川管理施設(約23%→約60%)、下水道きよ(約2%→約19%)、港湾岸壁(約5%→約53%)などと急増し、今後、維持管理費・更新費が増大することが見込まれる。特に今後も厳しい財政状況が続けば、真に必要な社会資本整備だけではなく、既存施設の維持管理、更新にも支障を来すおそれが指摘されている。

同時に、高齢化した施設の割合が増大していくと、重大な事故や致命的な損傷等が発生するリスクが飛躍的に高まることが予想されている。

○ 実施すべき事業・施策

既存ストックの維持管理・更新にあたっては、施設に応じて損傷等が発生した後に対策を行う「事後的管理」と、早期発見・補修により施設全体の長寿命化を図る「予防保全的管理」の適確な使い分けをより一層進めるとともに、高い耐久性が期待できる素材、構造の活用や、長寿命化計画の策定及びその計画的な実施、道路を通行する重量違反車両の指導取締りの実効性向上等を図り、社会資本の適正な利用等による長寿命化対策を推進し、トータルコストの縮減を図る。また、維持管理・更新の効率化を図る技術開発、施策の点検、診断、補修に係る人材育成や担い手の確保・育成、官民連携の推進を図る。併せて、必要に応じ社会資本の質の転換を進める。

また、景観や交通処理の観点から必ずしも好ましいとは言えず、また、整備から既に半世紀近くが経過し、老朽化も進みつつある都市高速道路の更新を進める。

プログラム6. 低炭素・循環型社会を構築する

○ 目標

温室効果ガス削減のための排出抑制策に加え、都市・地域構造の変革により中長期的なライフスタイルの変化による「低炭素社会」の実現を図る。また、廃棄物等の発生抑制や循環資源の利用等の取組を通じ、資源の採取や廃棄に伴う環境への負荷を最小にする循環型社会を形成する。

○ 現状と課題

地球温暖化とそれに起因する気候変動は、人類の生存基盤に関わる重大な環境問題の一つである。国際的には、1997年に京都議定書が採択され、我が国は、2008年度からの5年間で1990年比平均6%の温室効果ガス削減という京都議定書の約束を達成するため、京都議定書目標達成計画に基づいて、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上等の民生部門(業務その他部門、家庭部門)、自動車単体対策や交通流対策、物流の効率化等の運輸部門等の各部門における温室効果ガスの排出削減に関する対策や、温室効果ガス吸収源対策を地球温暖化対策として推進してきた。今後は、2011年3月の東日本大震災を契機とするエネルギー政策の抜本的見直しの動向を踏まえ、創エネルギー・蓄エネルギー・省エネルギーの取組を進めることにより、低炭素社会の実現を図る必要がある。

また、これまでの大量生産、大量消費型の経済社会活動は、大量廃棄型の社会を形成し、健全な物質循環の阻害に結び付く側面を有している。廃棄物等の発生抑制や循環資源の利用等の取組が進められているものの、最終処分場の残余年数の継続的なひっ迫状況等の課題があるため、循環型社会の形成を推進していくことがますます重要になっている。

低炭素・循環型社会を実現するには、これまでの大量消費型の生活形態・経済社会構造から資源節約型へと本質的な転換を図ることが必要であるが、特に、省エネ対策はエネルギー消費の態様によって左右されるところが大きいと、ハード面の省エネ化と併せて、ライフスタイルやワークスタイルなどのソフト面のあり方についてもエネルギー使用量の削減につながる取組が実施されることが重要である。

他方、ライフスタイル・ワークスタイルの見直しは一朝一夕には実現しないものであり、中長期的には、都市・地域構造全体を見据えた総合的な取組が必要である。例えば、自家用車を利用した生活形態が浸透している集約の低い都市周縁部のように、低密に拡散した都市構造では、公共交通サービスの提供は厳しくなっており、自家用車への依存を下げることは難しい。このような都市では、中長期的な視点から、公共交通沿いに都市機能の集約した都市構造への変革が必要となる。

○ 実施すべき事業・施策

低炭素・循環型社会の実現に向け、低炭素都市づくりや人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制、循環型社会の形成に向けた取組みなど、大量エネルギー消費型の生活形態・経済社会構造から資源節約型へと本質的な転換に向けたハード・ソフト両面の対策を講じていく。

(都市における暮らしの低炭素化)

低炭素・循環型社会の構築を図るため、相当数の人口と建築物が集中している市街化区域において、都市機能の集約化、鉄道新線の整備、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用した連絡線の整備、乗継改善等による公共交通の利用促進、緑地の保全や緑化の推進、道路等公共施設

への再生可能エネルギー発電装置の導入検討、未利用エネルギーの利用、LED照明の導入など公共施設の省エネ化、住宅・建築物のCO₂排出抑制、自動車のCO₂排出抑制等を柱として、都市の低炭素化を促進する。

また、都市緑化等を通じた温室効果ガス吸収源対策を推進していく。その際、市町村が定める緑の基本計画等に基づき、引き続き、都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等における緑化や水と緑の公的空間の保全・創出、建築物の屋上等の新たな緑化空間の創出等を積極的に推進していく。

エネルギー需要密度の高い地区においては、複数街区又は地区レベルにおける複数の建築物の間のエネルギーの融通や、河川熱、下水熱、地中熱等の再生可能エネルギーや未利用エネルギーの有効活用を図ることによるエネルギー削減余地が大きいと、まちづくりと一体となったエネルギーの利用を推進していく。また、山林・公園・街路・河川の植物廃材や下水汚泥等のバイオマスを用いたエネルギー利用や下水道の落差やダム等の放流等を利用した小水力発電の活用により、自立・分散型エネルギーシステムの構築に寄与する。

住宅・建築物の省エネ対策や省CO₂対策を推進するため、住宅・建築物の断熱性能の向上や使用される建築設備の効率化など住宅・建築物の省エネ性能の向上を図る。

また、住宅・建築物のゼロエネルギー化を進めるに当たっては、率先して公共の建築物において取組を進めることが望ましい。官庁施設においては、低炭素・循環型社会の構築に向け先導的な役割を果たすため、再生可能エネルギー及び省エネルギー技術の積極的な活用に取り組む。また、公共建築物において、耐火性能が求められる場合等を除いて、その木造化又は内装等の木質化を図る。

また、まちの中心に位置し人流・物流の結節点となる駅等の鉄道施設は公共性の高い施設であることから、駅等における太陽光発電設備や蓄電池の設置等による低炭素化に資する取組の更なる推進に向けて検討を進めていく。加えて、自動車と家庭等の一体的な省エネルギー管理を可能とするシステムの開発促進等も推進する。

(人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制)

陸・海・空の輸送モードごとの省エネルギー化やITSの活用、高速道路の料金施策の効果的な運用、信号制御の高度化、開かずの踏切の解消等の交通流対策に加え、荷主、物流事業者、行政機関の連携により、物流効率化に資するモーダルシフト等を促進するなど、環境負荷の少ない物流の実現を目指す。

国内の中長距離輸送においては、環境への負荷が少なく、エネルギー効率の高い鉄道輸送及び海上輸送の利用を促進するとともに、アジア地域との海上輸送の準国内化、高速化に対応するため、貨物自動車や鉄道と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送網を強化する。また、船舶の大型化等に対応するとともに、幹線道路網と円滑に接続される等複合一貫輸送に対応したターミナルを整備する。

例えば、海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾では、港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化、再生可能エネルギーの利活用、藻場・干潟等の整備によるCO₂の吸収源拡大等の取組を進めるゼロエミッションポート施策の推進を図り、また、海洋(沿岸域)における炭素固定(ブルーカーボン)の研究を推進する。航空分野においては、航空機の軌道の最適化等により1フライト当りのCO₂排出量の削減に資する航空交通システムの高度化や、空港内建物における太陽光発電の導入やエコカー化の励行等に取組むエコエアポート(環境に優しい空港)を推進する。鉄道分野においては、回生電力を活用

する等によるエネルギー効率の良い車両や施設の技術開発及び導入を促進する。

また、広域的な地域間の移動の低炭素化を図るため、他の公共交通機関等との密接な連携を図りつつ、環境に優しい公共交通機関である新幹線や鉄道の整備等を推進する。

加えて、環境負荷の小さい都市内交通体系の実現のため、公共交通利用促進策として、LRT、BRT、路面電車やバス走行空間の改善等の整備、道路空間の再配分等による安全で快適な自転車ネットワークの整備を推進する。環境対応車(電気自動車等)の普及やそれを促進する充電施設の整備等、低炭素型交通モードへのシフトを促進する都市環境整備にも取り組む。

(循環型社会の実現)

建設廃棄物や河川産出物、下水汚泥の再資源化等の資源・エネルギーの有効利用の推進に加えて、循環資源の流動促進を図るため、循環資源の広域流動の拠点となる港湾を総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)として指定し、循環資源取扱支援施設の整備に対する支援等を通じて、リサイクル関連企業の集積を図り、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークの構築を推進する。

また、港湾の整備に伴う浚渫土砂や循環的な利用のできない廃棄物等については、可能な限り減容化した上で廃棄物等を受け入れる海面処分場を計画的に整備する。

プログラム7. 健全な水循環を再生する

○ 目標

少子高齢化社会や地球規模の気候変動が予測される中、国土の保全と潤いのある社会の実現のため、健全な水循環を再生する。

○ 現状と課題

人々の生活に密接に関係する水循環系は、蒸発散、降水、浸透、流出を繰り返す自然系と、上下水道、工業用水道、農業用排水路等の人工系とが有機的に結びついたシステムである。

しかし、自然系については、近年の降雨水量の変動の増大に加え、水源地域の多くでは、人口減少・高齢化が進行しており、水源涵養機能の低下が危惧されていることや、市街地の拡大による土地の貯留・浸透や遊水機能の低下に伴う雨水の河川への流出量の増加などが懸念されている。

また、人工系については、一部流域圏では水需給の逼迫が続くこと、堰やゲート等の水資源関連施設の多くは更新時期を迎えており、その適正な維持管理が課題となっていることに加え、雨水・再生水等の多様な水資源の利用の推進、地下水の適正な保全と利用による、水資源の有効活用が求められている。また、東日本大震災を受けて、施設の耐震化や危機管理能力の向上が課題となっており、水供給システムの信頼性・健全性を確保に向けた取組が求められている。

環境面では、水質の悪化、人口構造物によって覆われた水辺、乾燥や開発による湿地・干潟の喪失などにより、河川の存在が人々の意識から遠ざかるとともに、動植物の生息・生育・繁殖の場としての機能も悪化してきた。

河川の水質は、流域で下水道整備や排水規制等の発生源対策が進められた結果、改善されてきているものの湖沼や東京湾、伊勢湾、瀬戸内海等の閉鎖性水域では、依然として水質が改善されておらず、アオコ・悪臭・利水障害・透明度が低い・水温上昇等の問題が生じている。

健全な水循環を再生するためには、このような様々な課題を包括的にとらえて総合的な水資源管理を推進していく必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

(水循環系の保全)

流域の貯留浸透・かん養能力を保全・回復・増進するため、都市域における緑地の保全・整備、雨水貯留浸透施設(調節池等)の整備を進める。

また、限られた水資源を有効に利用するため、平常時より需要マネジメントを行うとともに、節水型社会の構築に向けて、広報活動等を通じて国民の節水に関する意識の高揚と徹底を図る。さらに、工業用水等の再利用率の一層の向上、地下水の適正な保全と利用や雨水利用の推進に努めるとともに、膜処理等の水処理技術の活用等による下水の再生水利用を推進する。

加えて、よどみや無水区間等が生じている河川においては、ダム弾力的な運用によりフラッシュ操作を行う等によりよどみの解消や河川の流量の確保を図り、河川環境の改善を図るとともに、過去に水が枯渇した水面・河川・水路、湧水の復活による水辺環境の向上に向けた取組を進める。

(水質の改善)

良好な水質を確保するため、汚水処理施設の整備を推進するとともに、雨天時にし尿を含む未処

理下水が放流されることによる水質汚濁や悪臭などが問題となっている合流式下水道について、その汚濁負荷を分流式下水道並みに改善するよう支援していく。

公共用水域のうち、特に水質改善が遅れている湖沼や閉鎖性海域については、地方自治体・下水道管理者・河川管理者等の流域の関係者による適切な役割分担の下、下水道施設の整備や富栄養化の原因となる窒素やリンを除去する高度処理を推進するとともに河川の水質浄化事業等の取組を実施していく。

また、港湾、河川、水路、湖沼などの水底にヘドロ等が蓄積し、底質悪化が見られる水域においては、蓄積したヘドロの除去や底面を砂等で覆う(覆砂)ことにより底質の改善、栄養塩の溶出量の削減を図る。

三大湾や瀬戸内海等では、過去に土砂採取が行われたことにより大規模な深掘り跡が海底に点在しているが、その一部が、青潮の一因となる貧酸素水塊の発生源となっているため、その埋戻しを推進する。

プログラム8. 生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会を実現する

○ 目標

多様な生物の生息・生育環境となる自然環境の保全・再生・創出を推進するとともに、自然とのふれあいの推進等を通じて、生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会の実現を目指す。

○ 現状と課題

我が国は、森林や里地里山、都市の緑地、河川、湿原、干潟、海岸等多様な生物の生息・生育環境を有しており、豊かな生物多様性のもたらす恵沢を享受することで我々の生活は成り立っている。

しかしながら、近年、開発等の人間活動による生物種の減少や生態系の破壊、社会構造の変化に伴う里地里山等に対する人間の働きかけの減少、人為的に持ち込まれた外来種による生態系のかく乱等が進行しており、本来豊かであるはずの生物多様性が失われつつある。

このような状況に対応するため、我が国においては、平成20年6月の生物多様性基本法の制定、平成22年3月の生物多様性国家戦略2010の策定等を踏まえ、社会資本整備に当たっても、都市における緑地の保全及び緑化の推進等、自然環境の保全・再生・創出の取組を推進している。さらに、平成22年10月に愛知県名古屋市で開催された生物多様性条約第10回締約国会議において新戦略計画(愛知目標)が採択される等、生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会の実現に向けた取組を一層推進することが求められている。

○ 実施すべき事業・施策

(自然環境の保全・再生、創出)

干潟の保全や多自然川づくり、都市における樹林地や水辺地等の保全等、自然環境の保全・再生、創出を通じて、動植物種の供給等に資する核となる緑地、市街地に存在し動植物種の分布域の拡大等に資する拠点となる緑地、それらを結び生物の移動空間となる緑地、それらが安定するための緩衝地帯などを確保し、エコロジカル・ネットワークの形成を推進し、生物多様性の確保を図る。

そのため、河川を整備・管理する際には、人々の生活や歴史・文化、生き物の暮らし、豊かな景観を守り育てるため、河川の自然の営みを活かすことを基本とし、治水上の安全性を確保しながら、生物の生息・生育環境等の保全・再生を行う多自然川づくりを推進する。また、自然再生事業等による湿地・干潟・浅瀬などの保全・再生や河川本来の砂礫が豊かな河原の復元、魚道整備等による魚類の遡上・降下環境の改善等を推進する。

さらに、瀬・淵、自然な水際、河畔林などが存在する多様な河川環境の保全・創出とあわせて、公園緑地の保全・再生、創出、街路樹の整備等による道路緑化を推進する。

海岸侵食により失われた砂浜を再生するとともに、海岸における動植物の生息・生育環境を維持、回復させるため、離岸堤や突堤等の海岸保全施設の整備・改良や養浜等の対策を推進する。また、航路浚渫等により発生する浚渫土砂を有効活用した干潟・浅場等の再生・創出、護岸等の港湾施設の新設や改良にあたって、生物共生型とすることにより生物の生息・生育しやすい環境に配慮した護岸の整備等を推進する。

(自然とのふれあいの推進)

日常生活における自然とのふれあいを確保する観点から、都市公園などの整備をはじめとする緑地の保全及び緑化、海浜の回復、護岸の親水化など自然とのふれあいの場の整備を進めるほか、エコツーリズム、グリーンツーリズムの推進等自然とふれあう機会の拡大を図る取組を進める。

プログラム9. 生活・経済機能が集約化された地域社会を構築する

○目標

子育て世代が住みやすく、高齢者・障害者等が安心、自立して健康、安全、快適に生活できる集約化された地域・まちづくりを進める。

○現状と課題

我が国の都市は、低密度の市街地が郊外に薄く広がるとともに、都市機能の拡散が進んできた。一方、総人口の減少や急激な高齢化が進展している中、多くの都市でも人口減少、高齢化が進んできており、モータリゼーションの進展や流通構造の変化等による大規模集客施設の郊外立地、居住人口の減少等中心市街地のコミュニティとしての魅力低下などにより、中心市街地の衰退が進みつつある。

また、病院、商業施設、文化施設等の都市機能が集約していないことにより、都市の公共サービスの効率が下がるとともに、これらの施設が提供するサービスへのアクセスが不便になること等によって高齢者等の負担が増大する懸念が生じている。

さらに、市街地の拡大にあわせて整備が進められてきた下水道などの都市基盤等についても、その老朽化に伴う維持管理・更新費の増大が問題となっている。

人口減少や高齢化が進展する中、持続可能で活力ある国土・地域づくりを推進するためには、子育て世代が住みやすく、高齢者等が安心、自立して健康、安全、快適に生活できる集約化された地域・まちづくりに向けた対応を行っていくことが求められている。

○実施すべき事業・施策

各都市の将来像は、都市の規模、地理的特性等の個性・実情や住民等のニーズを踏まえ描かれるべきものではあるが、我が国が直面している諸課題を踏まえると、多くの都市が目指すべき基本的方向は、「集約型都市構造」であり、都市内の中心市街地や主要な交通結節点周辺等の中から、行政・教育・医療福祉などの都市機能の集積を促進する拠点(集約拠点)を、地域特性を踏まえて選択して位置付け、複数の集約拠点を都市内のその他の地域とが公共交通ネットワークで有機的に連携した都市構造への転換を図る。また、人にやさしく活力ある都市の実現を図るため、子育て支援に係る施設や医療施設等地域や鉄道利用者のニーズに適合した生活支援機能を付与し、鉄道駅空間の高度化を推進する。

なお、こうした拠点以外の地域においては、一定のまとまりのある既存の集落等を中心に生活環境・活力を維持し、相互に、あるいは拠点の市街地部と連携して、効率的に生活を支えられるようにすることを目指す。

(都市機能の集約化・街なか居住の推進)

細分化された敷地の統合、防災性能を備えた建築物及び公共施設の整備を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る。

また、中心市街地等の集約拠点となるべき市街地ににぎわいを取り戻すため行政・教育・医療福祉などの公共公益施設や商業施設等の集積を図り、暮らしやすい生活空間としての整備を進めるとともに、中心市街地における多様な居住ニーズに対応した住宅の供給のための事業や当該事業と一体として行う居住環境の向上のための事業等を推進する。

(中心市街地へのアクセス向上)

集約型都市構造の構築には、公共交通を軸として集約拠点相互の連携を強化し、都市内のその他の地域から中心市街地へのアクセスや中心市街地内の移動の利便性を向上させることが重要である。そのため、都市機能を相互補完する生活幹線ネットワークの整備を推進するとともに、誰もが利用でき、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減にも寄与する鉄道、地下鉄、新交通システム、バス、BRT、LRT、路面電車等の公共交通機関の利便性の向上を図っていく。

加えて、安全で快適な歩行者空間や自転車利用環境を確保するため、通学路の整備やバス停周辺の歩道整備等の安全対策、自転車道や自転車専用通行帯(自転車レーン)等の自転車通行環境の整備を推進する。

(公共施設等のバリアフリー化)

また、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)に(バリアフリー法)等を踏まえ、関係者が必要に応じて緊密に連携しながら、道路、都市公園、路外駐車場、建築物等において、バリアフリー法第3条第1項に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標を達成することを目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。

(住宅のバリアフリー化)

高齢者等が、地域において安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、住宅のバリアフリー化の取組を促進する。また、住宅及び住宅市街地における高齢者等の生活の利便性の向上を図るため、住宅及び住宅市街地のユニバーサルデザイン化を促進する。

プログラム10. 日常生活において不可欠な移動が、より円滑に、快適にできるようにする

○ 目標

ユニバーサルデザインの考え方に基づき全ての人々が安心して生活できる環境を実現するとともに、日常の暮らしを支える移動について、利便性の確保、質的な改善を図る。

○ 現状と課題

我が国においては、本格的な少子高齢化社会を迎え、また障害者の社会参画の重要性が高まっており、高齢者、障害者等の自立と社会参加による健全で活力ある社会の実現や安心して子育てができる環境の整備が求められている。

このような状況の中、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、高齢者や障害者等を含めた、すべての人々が安心して生活できる環境整備を進めるため、バリアフリー化を推進してきたところである。その結果、バリアフリー化は着実に進捗してきているが、未だ道半ばであり、今後とも力を入れていくことが必要である。

また、都市部における通勤、通学等の日常生活を支えるための安全で快適な移動を実現するため、道路の渋滞緩和、交通安全対策としての道路の整備を公共交通機関の利用環境改善等のソフト対策と連携しながら進めてきたほか、鉄道においては、複々線化工事の実施など混雑緩和対策を行ってきた。

その結果、都市部における道路の渋滞や、鉄道の混雑率は改善傾向にはあるが、なお高い水準にあり、改善が必要な状態である。

加えて、渋滞・混雑等の「量的改善」とともに、異なる交通モード間の結節機能の高度化や乗り継ぎ円滑化、安全性の確保の観点から歩行者や自転車への転換を図る等の、「質的改善」についてもハード・ソフト両面から取り組みを行ってきているが、さらなる推進が求められている。

地方圏においても、都市部と同様に、特に通勤時等における道路渋滞の緩和を求める声がおおきい一方で、生活圏の中心部への道路網や救急活動に不可欠な道路網における隘路等、安全で確実な移動に支障のある箇所も存在する。また、バス、鉄道等の公共交通の輸送人員は低減傾向にあるなど経営環境が厳しい中で、移動に当たっての利便性の向上を引き続き図る必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

(バリアフリー化の推進)

高齢者、障害者や子育て世代等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図り、社会参画を促進することは重要であるため、バリアフリー法等を踏まえ、関係者が必要に応じて緊密に連携しながら、旅客施設、車両、道路等においてバリアフリー法第3条第1項に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標を達成することを目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。

また、バリアフリー化されたまちづくりの一貫として、LRT、BRTの導入等、公共交通の利用環境の改善を促進する。また、短距離での移動に適し、かつ、取回しがしやすい等の特長を有し、公共交通の補完、高齢者や子育て世代の移動支援等の役割が期待される超小型モビリティについて、走行空間、駐車空間等の検討や、充電施設等の環境整備を進めること等を通じ、普及を推進する。

(渋滞、混雑の解消)

都市部における交通混雑を解消させるため、都心部を通過する交通の迂回路を確保し都心部への流入の抑制等の効果がある大都市圏環状道路の整備を推進するとともに、大都市周辺の道路ネットワークにおけるボトルネック箇所への集中的対策を進める。また、開かずの踏切など交通阻害の要因となっている踏切について、連続立体交差事業等の対策を推進し、その解消を図る。

あわせて、信号機の高度化等により交通の安全と円滑の確保を図るとともに路上工事調整や路上駐車抑制、交通アセスメント制度の創設等による交通容量の拡大策を推進する。また、ITSを活用した交通状況に合わせた経路選択サービスの普及や渋滞多発箇所における対策技術の実用化を推進するとともに、高速道路の料金施策をきめ細やかに活用し、通勤時間帯の高速道路への交通誘導など、その効果的な運用を図る。

(交通結節点のシームレス化による利便性の向上)

鉄道駅やその周辺において、駅へのアクセスや他の交通機関との乗り換えがスムーズに行えるよう、歩行者の上下移動を抑制する動線を確保しつつまちづくりと一体となった駅前広場を整備するとともに、駅における情報発信機能の充実、鉄道相互間等の乗継円滑化、ホームの増設・拡幅、まちづくりと一体となった鉄道駅の改善等を図る。また、所要時間の短縮や乗換回数の削減、混雑の緩和等を図るため、相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワークを有効活用するための連絡線の整備や相互直通化を促進するほか、地下高速鉄道ネットワークを充実させる。また、慢性的な列車遅延や輸送障害に対処するため、ホームの増設や平面交差する線路の立体交差化等を図る。さらに、鉄道・バス等の各事業者間で相互利用可能な共通ICカードシステムの導入を推進する。

また、より身近で容易に高速道路にアクセスできるよう、スマートインターチェンジ(ETC専用IC)を含めインターチェンジを既存の路線に追加するなどの機能強化を図る。

(地域を支える生活幹線ネットワークの形成)

地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や病院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、隘路の解消を図るため現道拡幅及びバイパス整備等を推進する。

また、自転車利用環境の創出に向けて、自転車道、自転車専用通行帯(自転車レーン)等の自転車ネットワークの整備等のハード対策と、自転車の利用ルールの徹底や自転車利用促進方策等のソフト対策を総合的に推進する。これらの取組に当たっては、バイパス整備等による自動車交通の変化等と合わせて、自転車通行空間や歩行空間を含めた道路空間の再配分に積極的、計画的に取り組む。

さらに、地域鉄道については、他の公共交通機関との連携を図りつつ、地域の協力も得ながら、行違設備の整備等による運行計画の柔軟化、新駅の設置等により利便性の向上に向けた取組みを推進し、活性化・維持再生を図る。

プログラム11. 離島・半島・豪雪地帯等の条件不利地域の自立的発展を図る

○ 目標

離島地域、半島地域、豪雪地帯といった地理的・自然的・社会的特性のため条件が不利な地域において、その基礎条件の改善及び地域の特性に即した自立的発展を図る。

○ 現状と課題

離島、半島、豪雪等の条件不利地域は、国土の保全、自然環境の保全、食料の供給、領域・排他的経済水域等の保全等の重要な役割を有している。

このような条件不利地域は、地理的、自然的、社会的特性によって、産業基盤、生活環境の整備等の基礎的条件が他の地域に比較して低位となっている地域が多いことから、これまでも地域を指定した上で、それぞれの特性に応じた支援策を講じてきたところであるが、人口減少、高齢化など地域を取り巻く状況はなお厳しい。

さらに、台風、豪雨、豪雪等による災害が発生した際には孤立するおそれがあり、また、復旧活動への支障や物資輸送への支障等が生じやすい地域も多い。

このため、社会資本の整備や適切な維持管理並びに生活交通や冬期交通の確保等の取組みを重点的に進めるとともに、文化、自然環境、地場産業などの地域固有の資源や特性を活かしたソフト対策も推進するなど、より効果的な支援を講じていく必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

(条件不利地域における生活の安定・安全の確保のための基盤整備)

離島地域については、領域や排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用など同地域等が担う国家的・国民的役割の重要性を踏まえ、離島振興法等に基づく事業や地域の創意工夫ある取組を支援し、地理的及び自然的特性を活かした地域の自立的発展を推進する。

離島における住民生活の安定・安全を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上や大型化に対応するための離島ターミナルの整備や、航空ネットワークの維持・活性化等を図るため必要な施設整備等を着実に実施する。

離島・半島・豪雪地帯において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網、離島の架橋の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進する。

豪雪地帯においては、高齢化、人口減少が進行している現状を踏まえて、雪に強い安全・安心な地域づくりのためのハード・ソフトにわたる克雪対策の充実を促進する。

冬期の安全で円滑な道路交通を確保するため、防雪施設等の整備を推進するとともに、除雪作業及び凍結防止剤散布を行い、適切な道路管理を実施する。

また、除排雪機能の高い下水道の整備、市街地を流れる中小河川に消流雪用水を供給するための導水路等の整備、下水再生水の活用、下水管きよ等を活用した消融雪施設の整備、公共空間を利用した雪捨て場の確保等を促進する。さらに、雪崩、地吹雪、融雪期の土砂災害、積雪期の大規模地震災害等の災害対策を推進する。

北方領土問題が未解決であることによる北方領土隣接地域が置かれている特殊な事情にかんがみ、同地域の振興及び住民の生活の安定に関する施策を関係府省と連携して推進する。

プログラム12. 健康で快適に暮らせる生活環境を確保する

○ 目標

騒音や振動など地域の生活環境に係る問題の解消、水と緑豊かで良好な都市環境の形成により、健康で快適に暮らせる生活環境を確保する。

○ 現状と課題

我々は、日常生活や通常の事業活動を通じて様々な面から環境に負荷を与えており、その影響は、様々な形で我々自身の暮らしに及んできている。

かつて公害問題の中心的課題であった二酸化硫黄や一酸化炭素等による大気汚染については累次の施策により全体としては改善されつつあるが、都市部では二酸化窒素の環境基準が達成されていない地域が残存している等、引き続き、取組が必要な状況にある。水質環境基準の人の健康の保護に係る項目については、汚染・汚濁負荷の低減等を通じて環境の保全を図る取組が進められ、水環境の改善が図られているが、流域の水循環全体を視野に入れた取組も必要である。

健全で良好な生活環境が存在する美しい国土を守り、次世代へと継承するため、水質、大気等の汚染対策の他にも、都市の熱環境対策、水循環系の再構築等の取組が進められているが、さらに強化した取組が必要である。さらに、近年では、都市での活動の増大と過密化により熱環境が悪化(ヒートアイランド現象)している結果、気温が 30℃を超える状況の長時間化や熱帯夜の増加など、生活環境にも影響を及ぼす深刻な問題となっている。

良好な水の安定的な確保・供給のため、気候変動の拡大による渇水リスクの高まりや、既存の水資源施設の老朽化に対して、持続可能な水資源の利用を支える社会基盤を確保することが必要である。このため、基礎的な社会資本である水資源施設において、施設の耐震化、危機管理能力の強化等、ソフト・ハードの両面において、信頼性の確保を図ることが必要である。また、都市のヒートアイランド対策には、適切な水域の確保も必要である。

これらの解決とあわせて、健康で快適に暮らせる生活環境の基盤となる水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成を図る必要がある。成熟社会を迎え、我が国の国民の価値観は、長期的には、経済的繁栄のみならず、歴史・伝統、自然、文化を重視する方向に変化してきており、地域固有の風格ある景観、生物の生息・生育環境、様々な文化活動の場等を育む都市の緑に関し、世論調査では 90%以上が面積の増加又は現状維持を求めているところである。

○ 実施すべき事業・施策

健康で快適に暮らせる生活環境の確保に向けて、下水道の整備等公衆衛生の向上に向けた取組や交通に起因する大気汚染等の沿道環境の改善、ヒートアイランド対策を進める。

(大気汚染、騒音等の生活環境の改善)

公衆衛生の向上と生活環境の改善を図るため、地域条件や各種污水处理施設の特性を考慮しつつ、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の連携を強化し、ほとんどの住民に享受されるべき生活基盤である污水处理施設を効率的に整備する。

沿道環境の改善を図るため、大気環境基準非達成の箇所においてバイパス整備や交差点立体化、交差点改良等の対策を行い、環境基準達成を目指す。また、騒音の環境基準非達成の箇所において低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置、環境施設帯の整備の対策を行い、環境基準達

成を目指す。あわせて、環境対応車(電気自動車等)の普及やそれを促進する充電施設の整備等、都市環境整備にも取り組む。

空港周辺における航空機の騒音に対しては、学校・住宅等の防音工事、移転補償、緩衝緑地帯等の整備などにより、その防止・軽減を図る。

また、鉄道の騒音対策については、新幹線等において、環境基準を達成すべく防音壁の設置や嵩上げ、パンタカバーの設置、レールの削正等によって音の発生そのものを抑える音源対策等を行う。

(水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の整備)

都市域において、水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境を整備するため、ヒートアイランド現象の緩和等の環境を改善する機能、地域固有の歴史文化を醸成する等良好な都市景観を形成する機能、生物の生息・生育環境として都市の生物多様性を向上する機能、レクリエーション活動、健康運動、文化活動等の様々な活動の拠点としての機能等を有する緑とオープンスペースについて、都市公園の整備・管理、都市における緑地の保全、建築物の屋上や壁面を含む民有地の緑化等を推進するとともに公園、河川、道路、下水道等の事業間連携などにより水と緑のネットワークの形成を推進する。

都市域において、河川基底流量の増加、湧水の再生や下水処理水の活用による水路の再生、汚濁した河川への浄化用水の導入、既存調整地の貯水容量の拡大や学校・一般家庭等における貯留浸透施設の設置促進等により水面積の拡大を図る。

(水供給システムの危機管理能力の強化)

水供給システムの安全・安心対策の推進を図るため、施設の耐震化と相まって、災害時を想定した平常時からの地域内連携、更には広域的な地域間連携の強化を促す危機管理ガイドラインを関係機関とともに策定し、その普及・啓発を行う。

プログラム13. 良好なランドスケープを有する美しい国土・地域づくりを進める

○ 目標

地域の自然や歴史、文化に根ざした魅力・個性あふれるまちの形成を図る。

○ 現状と課題

高度経済成長期における急激な都市化の中で、都市周辺部における緑地の減少、地域の歴史的・文化的資産の喪失、無秩序な開発による景観の悪化等が進行してきた。さらに、近年は人口減少・高齢化等に伴い社会経済構造が急激に変化する中、緑地の質の低下、未利用地の増加等による街並みの悪化等が進行している。

このような状況を踏まえ、潤いのある豊かな生活環境の形成や住民が誇りを持てるまちづくりを進め地域の活性化を図るため、生活環境や生態系を支える緑地の価値、地域で培われた歴史・文化の価値、これらを背景として形成される優れた景観の価値等を再評価し、これらの資産を保全・創出し、次の世代に継承することにより、地域の個性を活かした良好なランドスケープの形成を図る必要がある。

こうした中、平成 15 年に取りまとめられた美しい国づくり政策大綱を契機に、平成 16 年に景観緑三法、平成 20 年に地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律が整備されたところであるが、良好な自然環境の保全、景観や歴史文化を活かしたまちづくり等をさらに推進していく必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

(良好な景観形成の推進)

美しく風格のある国土の形成と潤いのある豊かな生活環境の創造等の実現のため、地方公共団体に対する技術的助言や参考事例の情報提供等を通じ、景観法に基づく景観計画の策定を推進し、良好な景観の形成を促進する。

社会資本整備により、景観が損なわれることがないよう、個々の事業の特性を踏まえ、事業の影響を受ける地域住民などの関係者や学識経験者等の多様な意見を聴きながら景観評価を行い、事業案に反映させるという景観アセスメントシステムの運用や、各事業の景観形成ガイドラインの活用等により、景観に配慮した社会資本整備を進めていく。

また、都市などにおいて、道路上空の電線類のふくそう、看板の乱立などにより景観が害されている場合には、電線共同溝の整備を始めとした無電柱化による架空電線の減少や屋外広告物規制当局と連携した野立て看板の撤去・集約、不法占用対策の強化による違法突き出し看板等の適正化により景観の改善を図る。

平成23年10月より、オープンカフェをはじめとした食事施設・購買施設や広告等の占用許可基準が緩和された。道路空間のオープン化として、同制度の適切な活用を推進することにより、道路交通環境の向上や、まちの秩序や美観の保全、まちの賑わいの創出を実現する。また、日本風景街道の取り組みを推進することにより、住民、NPO、企業など地域の多様な主体との更なる連携・協働を深め、道を舞台に地域ならではの風景や自然、歴史、文化などの資源を活かした美しい景観を創出する。

河川を整備・管理する際には、人々の生活や歴史・文化、生き物の暮らし、豊かな景観を守り育てるため、河川の自然の営みを活かすことを基本とし、治水上の安全性を確保しながら、生物の生息・生育環境等の保全・再生を行う多自然川づくりを推進する。また、地域と連携し、景観、歴史、

文化及び観光などの資源を活かし、まちの空間との融合が図られた良好な河川空間の形成を目指す。

海岸侵食により失われた砂浜を再生するとともに、海岸における良好な景観の維持、回復させるため、離岸堤や突堤等の海岸保全施設の整備・改良や養浜等の対策を推進する。

また、砂防施設による流出土砂の調節やダムにおける土砂の適切な流下など、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組を進め、土砂によって形成される自然環境、景観の保全を図る。

(歴史文化を活かしたまちづくりの推進)

地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律(歴史まちづくり法)に基づく歴史的風致維持向上計画等の策定を推進し、歴史的建造物の修理・修景等による歴史的な町並みの保全、古墳・城跡・旧宅等の遺跡を活かした都市公園の整備、道路の美装化や無電柱化の推進等を通じて、地域の伝統文化や歴史を活かしたまちづくりを推進することにより、地域の自然や歴史、文化に根ざした魅力・個性あふれるまちの形成を図り、住民の地域への愛着の醸成や郷土意識を創出する。

プログラム14. 国際交流拠点の機能を強化し、ネットワークを拡充する

○ 目標

空港、港湾などの国際交流拠点において、世界トップクラスのサービスを実現する等により、世界の成長を取り込む基盤を整備する。

○ 現状と課題

アジア各国の急速な台頭、経済のグローバル化の進展等世界的に大きな構造転換が進行しているが、我が国はそのダイナミズムを十分に取り込んで成長の原動力にできていない。

例えば、首都圏空港においては、東京国際空港や成田国際空港において、その抜本的な容量拡大に向けた取組が進められ、国際線・国内線双方のネットワークの強化や際・内乗り継ぎ機能の改善等が図られてきたが、今後も、潜在的なニーズに対応し、我が国の成長を牽引する役割を空港が果たすために必要な更なる機能強化が求められている。

また、我が国の国際物流の大部分を担っている海上輸送においては、世界的に進む船舶の大型化に我が国の港湾が十分対応できていないことや、東アジア諸国の港湾との国際競争の激化などにより、我が国港湾への基幹航路コンテナ船の寄港回数が減少している。さらに、資源、エネルギー、食料等の国際バルク貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつある中、我が国のバルク貨物を取り扱う港湾は戦後の高度経済成長期に作られたものが多く、陳腐化・老朽化等の進行により、世界的に進む船舶の大型化に十分に対応できていない。

このような状況は、コスト高や利便性の低下など国内製造業にとって不利な状況となり、我が国産業の海外流出を加速させ、我が国そのものの国際競争力の衰退を招きかねない。

○ 実施すべき事業・施策

アジア諸国を含めた世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけていくため、国際交流拠点である大都市圏拠点空港の容量拡大・機能強化、港湾サービスの抜本的向上と拠点を結ぶ道路や鉄道ネットワークの充実、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成などインフラの機能強化を図る。

(国際交流拠点の機能強化)

我が国における国際的な旅客移動や貨物輸送のゲートウェイとなる国際空港・港湾において、競争力のある国際水準のサービスを提供できるよう、機能の拡充・強化を図る。

このうち国際空港においては、国際航空路線への一層の新規参入・増便等を図るための環境を整備するため、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進するとともに、大都市圏拠点空港において可能な限り容量制約(ボトルネック)がない環境を作り出す。東京国際空港の24時間国際拠点空港化を推進し、充実した国内線ネットワークを活用した内・際ハブ機能を強化するため、滑走路の延長やエプロンの増設・改良、航空交通システムの高度化等を行うとともに、成田国際空港のアジア有数のハブ空港としての地位確立を目指し、容量拡大等により、首都圏空港の機能強化を進める。関西国際空港については、伊丹空港との経営統合の後、貨物ハブ化等の国際競争力強化に向けた取り組みを通じて両空港の事業価値の増大を図り、早期の事業運営権売却(コンセッション契約)を実現する。これにより、関空の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済を図り、完全24時間空港という本来の優位性を活かした戦略的な経営や前向きな投資を実行することで、関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化する。中部国際空港については、将来の

完全24時間化という課題を見据え、国内空港で唯一超大型貨物のシー&エアー輸送に対応可能な施設などの既存ストックの有効活用等による一層の需要拡大に向けた取組を進める。さらに、成田・関空等の拠点空港において、LCCの国際航空路線への参入によるネットワーク拡充を促進のために必要な各種施策の展開・機能強化を図るとともに、成田空港等において国際ビジネスジェットの受入機能についても強化を図る。

港湾については、アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路のコンテナ船の我が国への寄港の維持・拡大のため、国際コンテナ戦略港湾に選定された阪神港及び京浜港において、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様(水深・広さ)を有する高規格コンテナターミナルの整備、フィーダー輸送網強化による広域からの貨物集約、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化等といった、ハード・ソフト一体となった施策を国家戦略として集中して実施する。また、資源、エネルギー、食糧といった国際バルク貨物の安定的かつ安価な輸入を実現するため、国際バルク戦略港湾において、大型船舶に対応した港湾施設の整備や「民」の視点による埠頭運営の効率化を行う。加えて、中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込むとともに、東日本大震災を踏まえ、災害に強い物流ネットワークの構築にも資するため、日本海側拠点港において、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携の深化を図る。

一方、地域の拠点的な空港・港湾については、地域の実情に応じ、東アジアをはじめとする諸外国との直接交流を促進するため、内外の広域的な交流拠点としての必要な機能強化を図る。

航空貨物の効率的な輸送を円滑にし、取扱効率を向上させるため、貨物エプロン等の空港貨物ターミナル諸施設の整備や既存施設の機能向上を図る。

(国際交流拠点へのアクセス改善)

利用者が主要な空港、港湾等にスムーズにアクセスできるよう、高速道路ICと交通拠点とのアクセスの現状を再点検し改善を行い、複数の交通拠点の継ぎ目ない連携を実現するほか、定時性などネットワークの質を高めるため、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策や通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞を解消するための大都市圏環状道路の整備を推進するとともに、国際拠点空港への鉄道アクセスの改善や、物流拠点の整備促進等に向けた取組を進める。

また、橋梁補強、バイパス整備等を行い、国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消を図るとともに、特殊車両通行許可制度の運用改善(簡便・迅速化)等を図り、45フィート国際海上コンテナ車などの大型車両の通行を促進する。

プログラム15. 大都市におけるインフラの機能の高度化を図り、産業・経済活動のグローバル化に対応する

○ 目標

我が国の成長エンジンである大都市の魅力を総合的に高め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を形成する。

○ 現状と課題

我が国の大都市は、人口や経済の集積規模において先進諸外国に匹敵するポテンシャルを有している。例えば、東京を中心とする大都市の人口や経済の規模は、他の世界の大都市と比較して抜きん出た集積を見せている。

しかしながら、戦災復興区画整理事業が実施された地区等においては、事業に併せて建設された建築物が一斉に老朽化する状況が起きており、都市機能の更新が急務となっている。こうした地区の再整備が進まない場合には、都市の競争力強化や再生が実現しないだけでなく、都市活動における安全・安心が確保されずに都市中心部の災害リスクが格段に高まることにより、将来において、経済的・社会的な損失が発生することが懸念される。

また、民間企業が実施する国際競争力の評価に関する各種指標では、近年の高い経済成長を背景に、シンガポール、香港、北京、上海等のアジアの主要都市の評価が高まってきている一方で、我が国の大都市の相対的な地位は低下傾向にある。

産業・経済活動のグローバル化の進展に伴い、国家間・都市間の国際競争が激化する中、我が国の経済活力を向上させていくためには、大都市におけるインフラ機能の高度化や良好な都市環境の形成を図り、我が国の成長の牽引役である大都市の魅力を総合的に高めていくことが求められている。

○ 実施すべき事業・施策

(大都市における都市機能の高度集積化)

都市の国際競争力の強化を図る地域として指定されている「特定都市再生緊急整備地域」(11地域)においては、官民共同による協議会により整備計画を作成し、規制緩和、税制支援、予算補助により国際競争力の強化に資する都市開発事業を促進する。

一定の基盤が整備されているものの、現在における土地利用や交通基盤のニーズ等に対して規模が小さく、区画道路の幅員も狭いため、容積率が十分に活用できない等の課題を抱えている戦災復興事業等により形成された街区等の都心部の低未利用地等において、複数の街区に細分化された土地を集約する大街区化の推進等を通じて、都市の再構築に資する都市拠点の形成や大都市の再生を促進する。その際、大都市が経済活動の場であると同時に、働く人々も含む生活の場であることから、質の高い生活環境を確保するよう努める。

また、鉄道駅、バスターミナル等の交通ターミナルは、鉄道と鉄道、鉄道とバス等公共交通機関相互の結節点であるとともに、駅前広場や交通広場を含む空間としての機能も有しており、中心市街地の活性化を図るため、道路空間に十分な交通容量を確保した上で、その上下空間の有効活用による駅ビル等の複層的整備等、商業、業務、交流等を効率的に行える都市拠点としての機能の集積・高度化を推進する。

このため、連続立体交差事業、橋上駅化する駅の大規模改良によるターミナルの機能強化や乗継ぎ抵抗の軽減による利用者の利便性の向上等を推進するとともに、その整備に当たっては、中

心市街地への人や物の流れを考慮しつつ、駅前広場や交通広場に加え、公共公益施設、商業施設等も有する多機能化・高度化された施設として、一体的な整備を推進する。

(大都市におけるグローバルな産業・経済活動を支える交通サービスの高質化)

ビジネス・観光の両面における都市間競争力を大幅に強化し、我が国に人・モノ・カネを積極的に呼び込む原動力とするため、大都市圏拠点空港においては、国際・国内双方のネットワークの更なる強化や国際・国内の乗り継ぎ機能の改善、処理容量拡大に向けた航空交通システムの高度化、LCC やビジネスジェットの受入体制の強化など、新たなニーズへ対応し、国際コンテナ戦略港湾においては、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様(水深・広さ)を有する高規格コンテナターミナルの整備、フィーダー輸送網強化による広域からの貨物集約、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化等といった、ハード・ソフト一体となった施策を推進する。

また、これらの拠点施設へのアクセス性を改善するほか、都市内の移動を円滑にしビジネス効率を高めるため、都市鉄道ネットワークの充実など公共交通機関の機能向上や、駅等における円滑な乗継など交通結節機能の高度化を進め、利用者の利便性を向上させる。また、大都市地域においては、大都市流入部のボトルネックなどにより、深刻な渋滞が発生しており、速達性、定時性、快適性を損ね、効率性を阻害していることから、環状道路など、ネットワーク機能を高める抜本的対策を加速するとともに、路肩の活用などの運用改善や簡易 IC の増設などの機能強化、高速道路の料金施策などによる交通流動の最適化、ICT をフルに活用した施策など、ネットワークを最大限に活かす工夫により、段階的な渋滞低減を図る。

プログラム16. 我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業等が、世界市場で大きなプレゼンスを発揮する

○目標

我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業等の海外におけるビジネス展開を拡大する。

○現状と課題

人口減少や公共投資の圧縮によって国内市場が縮小を余儀なくされる中で、アジアを中心とした海外の成長の果実を取り込むべく、他国との厳しい競争の中、我が国が強みを有する分野において、高付加価値化による競争力の向上を図りつつ、海外におけるビジネス展開を拡大することが求められており、これまでの閣議決定等に基づき、主力分野であるインフラの海外展開について、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取組を積み重ねてきたところである。

引き続きこれらの取組を着実に推進する必要があるが、さらなる加速化に向けて、総合的なインフラの海外展開が求められており、例えば、個別プロジェクトのパッケージ化や面的なプロジェクト形成、車両輸出・建設請負等から管理運営まで「川上から川下まで」のトータルな受注に向けた体制の強化、「防災パッケージ」を先駆けとするハードと組み合わせた「ソフトインフラ」の海外展開等が必要とされている。

○実施すべき事業・施策

大きな成長が見込まれるアジアを中心とした海外市場において、我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業が活躍の場を広げ、世界市場で大きなプレゼンスを発揮するため、政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールス等の展開、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等への支援等の取組を着実に推進する。具体的には、道路分野におけるトップセールスや二国間の技術協力協定等に基づくセミナー、国際会議等の機会をとらえた高速道路、道路技術及び ITS の海外展開を積極的に進めるほか、鉄道分野におけるトップセールスや関係省庁と連携した公的金融、鉄道技術・規格の国際標準化に向けた取組の推進、官民連携による案件形成支援及び発注コンサルティング能力の育成・確保を通じ、我が国企業の海外展開を支援する。航空分野においては、建設面に加え、運営面における我が国の経験を活かした海外展開を図る。

(分野横断的なパッケージによるインフラ展開)

個別プロジェクト毎、分野毎に進められていたこれまでのインフラ海外展開の取組に加えて、例えば、鉄道、道路、水、港湾、空港、都市開発、船舶、ITS等のプロジェクトをパッケージ化してトップセールスを行うなど、省横断的あるいは省庁の枠を超えた取り組みを強化する。さらに、案件の形成に当たっても、複数の技術・プロジェクトを包含するような面的プロジェクトや環境共生型都市開発プロジェクトの形成を積極的に推進する。

(「川上から川下まで」の受注に向けた体制の強化)

プロジェクトの構想段階から発注者に対し、資金調達も含めた総合的な提案を行うための体制を強化することとし、具体的には、発注者支援ノウハウを有する政府の関係機関の能力を最大限

に活用するとともに、民間における主体の育成を図っていく。また、「川上から川下まで」トータルに受注できる主体、「勝てるチーム」作り等の環境整備を促進していく。

(ハードと組み合わせた「ソフトインフラ」の海外展開の促進)

タイの洪水被害を教訓とし、また、アジア市場における日本のプレゼンス拡大という国家戦略も踏まえ、防災情報、警戒避難体制、インフラ、土地利用規制、制度・体制に係るヒト・モノ・ノウハウを組み合わせ、調査・計画段階から管理・運営段階まで一貫して対応し、産や学と協働、関係省庁・機関間で連携する「防災パッケージ」を戦略的に世界へ展開する。

これに加え、上記防災分野をはじめ、日本がこれまで築き上げてきた「ソフトインフラ」である制度・基準、技術・運用ノウハウ等について、アジアをはじめとした世界への展開、国際標準化を図るため、国際協力の枠組みも活用しつつ、産官学連携して積極的な海外展開を推進する。

プログラム17. 個性的で魅力あふれる観光地域を作り上げ、国内外から観光客を惹きつける

○ 目標

観光地域のブランド化や複数地域間の広域連携を促す基盤を整備し、観光地域へのアクセシビリティや観光地域間の周遊の利便性の向上を図ることで、国内外から選好される魅力ある観光地域を作る。

○ 現状と課題

人口が減り、少子高齢化が進み、すべての地域で「定住人口」の増加を期待することができない現在、我が国や地域の維持・活力のために目指すべきは、都市や地域を訪れる「交流人口」の拡大であり、そのための手段のひとつとして、観光は極めて重要である。

我が国は、北は北海道から南は沖縄までの多様な自然や暮らし、歴史、文化等を有し、多様な人々のニーズを受け入れる観光資源が豊富に存在する。加えて、ゲーム・マンガ・アニメといったコンテンツ、ファッション、日本食、生活日用品等、我々が日常的に使い、接している製品やサービスが「クールジャパン」として、海外から高い評価を得ているなど、我が国の観光のポテンシャルは極めて高いと言える。

しかしながら、こうした観光のポテンシャルを活かしきれていない地域が多く存在しており、また、訪日外国人旅行者が不満に感じる点として、案内板等の標識、交通、街中環境等社会資本に関連する項目が上位を占めている。

観光地が、国内外の観光地間の国際的な旅行者獲得競争にさらされる中、国内外の観光客を惹きつけ、多様な観光資源の潜在能力を最大限に発揮させるためには、複数の観光地域間でのテーマ性を持った周遊・滞在ルートの構築や、有機的な連携の強化が重要であるとの認識が浸透しつつあり、その実現に向けた取組が全国各地域で進められようとしている。

○ 実施すべき事業・施策

(観光地域のブランド化)

国際競争力の高い魅力ある観光地域を形成するため、観光交流人口の拡大を生む地域固有の資源である良好な景観形成を図る。そのため、地域の個性ある景観づくりの核となる建造物及び樹木について、景観重要建造物及び景観重要樹木の指定等の景観法に基づく制度を活用した保全等の取組を推進する。

また、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律(歴史まちづくり法)に基づき、文部科学省、農林水産省、国土交通省の連携により、歴史的風致維持向上計画の策定を推進し、文化財を核とした良好な市街地の環境の維持・向上を図る。

さらに、我が国の歴史、文化、伝統を海外からの旅行者に伝えるための重要な観光資源である古都を始めとする歴史的風土の消失・質的低下を防止し、適切な保存・活用を図るほか、都市公園の整備に当たっては史跡や名勝、豊かな自然環境など地域の魅力ある観光資源を活かす取組を推進する。

駅周辺をはじめとした中心市街地等において、地域の観光の拠点となる商業施設等の建築物や、道路、広場等の公共施設の整備を行うことにより、観光地域にふさわしい魅力ある都市空間の形成を図る。

さらに、市民、企業等とも協働しつつ、都市に残された貴重な緑地の保全及び緑化を推進するとともに、緑に関する行催事等を通じ、世界に誇る花と緑豊かな魅力ある都市を形成する。

道路は周辺と一体となって景観を形成していることをかんがみ、住民と連携しつつ周辺景観と調和した防護柵の設置や道路緑化、歩道緑化等の景観に配慮した道路整備を推進する。また、良好な景観・住環境の形成、歴史的街並みの保全、観光地の魅力向上、伝統的祭り等の地域文化の復興、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、地方公共団体、電線管理者等と連携し、引き続きまちなかの幹線道路に加え、主要な非幹線道路も含めて面的に無電柱化を推進する。

まちづくりと一体となって、川や海など水際線を有する魅力ある空間を形成するため、散策できる河川管理用通路など治水上及び河川利用上の安全・安心に係る河川管理施設の整備を通じて、にぎわいのある水辺空間の創出を推進するとともに、観光資源となる水路を保全・再生に向けた取組を進める。

海岸侵食により失われた砂浜を再生し、白砂青松等の優れた景勝地の保全・回復に資する取組を図るとともに、安全で快適な海浜の利用を増進させるため、海辺へのアクセスに配慮した海岸保全施設の整備・改良や養浜等の対策を推進する。

他の公共交通機関との連携を図りつつ、潜在的な鉄道利用ニーズの大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域鉄道の活性化を図るため、地域の協力も得ながら、行違設備の整備等による運行計画の柔軟化、新駅の設置等利便性向上に向けた取組を推進する。

(複数地域間の広域連携を促す基盤の整備)

観光地域へのアクセスや観光地域間の周遊の利便性の向上に資する道路や鉄道等の整備を推進する。

あわせて道路については、アクセス性を改善するため、スマートインターチェンジ(ETC専用IC)を含めインターチェンジを既存の路線に追加するなど、既設高速道路の機能を強化し、観光旅行者の利便性の向上を図る。また、高速道路料金を曜日などに応じて安くするなど、弾力的な料金施策をきめ細やかに活用し、高速道路を観光旅行者にとって利用しやすいものとする。

加えて、鉄道については、鉄道と他の公共交通機関等との密接な連携を図りつつ、広域的な地域間の交流・連携の強化や地域の活性化を図る観点から、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備を進める。特に、建設中の区間については、予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。また、新幹線と在来線が連携した幹線鉄道ネットワークが全体として高い機能を発揮するため、在来幹線鉄道等の高速化を推進する。これらの高速鉄道ネットワークの拡充を通じ、地域間の移動時間を短縮させ、観光旅行者の広域的な移動の高速化・円滑化を図る。

訪日外国人の増加による内需拡大・雇用増を通じて日本経済の活性化に資するためには、アジアを中心に世界とのヒト・モノ・カネの流れの障壁をできるだけ除去する必要がある。このため、首都圏空港を含めたオープンスカイ、東京国際空港の 24 時間国際拠点空港化を推進するとともに、容量拡大等による成田国際空港のアジア有数のハブ空港としての地位確立を目指し、首都圏空港の機能を強化する。

また、国際拠点空港・港湾は、訪日外国人旅行者にとっては我が国に入国するための玄関に相当する施設であることから、旅客ターミナル等において、旅客の快適性の確保に資する施設を充実させるとともに、両替や案内等のサービス機能の多様化・高度化を図る。また、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、外国クルーズ船の日本寄港等を促進するため、ポートセールス活動などのソフト施策と合わせて必要な施設整備を推進する。あわせて国際拠点空港については、国際・国内ネットワークの拡充及び空港への鉄道・道路等の整備といった観光地域へのアクセス強

化を図る。地域の拠点的な空港について、東アジアをはじめとする諸外国との直接交流を促進するため、内外の広域的な交流拠点としての必要な機能強化を図る。一般空港においては、国内・国際観光のため、旅客ターミナル諸施設の整備や既存施設の機能向上を図る。

また、成田・関空等の拠点空港においては、低コストオペレーションが可能なLCC専用ターミナルの整備等、LCC参入促進のための環境整備を図ることにより、訪日旅行客の増大や国内観光の拡大等、新たな需要を創出するほか、成田空港等においては、富裕層等によるビジネス・観光の両面におけるビジネスジェット利用を拡大するために、ビジネスジェットの受入れ環境を整備する。

公共交通機関や徒歩、自動車等によって移動する観光旅行者の多くが必要とする観光情報を現地において適切に提供するため、観光活性化標識ガイドラインに基づく観光地域の案内表示の整備を促進する。また、外国人旅行者が言語面での障害を感じることがないように、多言語による案内表示の整備等の促進や、道路種別によらず、一連で機能を果たす路線をわかりやすく表示するためのナンバリングによる路線の案内について検討するとともに、携帯型端末等を活用した、多言語や視覚情報による移動支援などICTを活用した移動容易化手段の普及促進などを推進する。

プログラム18. 社会資本整備に民間の知恵・資金を活用する

○ 目標

国、地方ともに財政状況が極めて厳しい中、出来る限り民間の知恵・人材・資金等を活用し、必要な社会資本整備や既存施設の維持管理等をおこなう。

○ 現状と課題

国、地方ともに財政状況が極めて厳しく、人口減少・高齢化等に伴い社会経済構造が急激に変化する中で、時代の変化を踏まえ、地域の状況に適合した、真に必要な社会資本の整備・維持管理・運営等を着実にを行うためには、従来公的部門が中心となって担ってきた分野に、出来る限り、多くの民間の知恵・人材・資金を活用する必要がある。

しかしながら、平成 11 年の民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（以下、「PFI 法」という）制定以降、平成 24 年 1 月時点で国土交通省所管 PFI 事業の累計は 101 件となっているが、事業内容としては、土木施設がほとんどなく、公営施設や庁舎などの建築物が中心であり、事業形態も、民間 PFI 事業者のコストが公共部門により支払われるサービス購入料により全額回収される類型である「サービス購入型」が 78%を占めているなど、十分に民間の知恵・人材・資金を活用しているとは言えない状況にある。

○ 実施すべき事業・施策

（新成長戦略(平成 22 年 6 月 18 日閣議決定)に基づく取組)

平成 23 年度 PFI 法改正により導入された公共施設等運営権制度や民間事業者が公的主体に対して PFI 事業の実施を提案できる制度等の制度改正等を活用しつつ、PPP/PFI の具体的な案件形成を積極的に推進する。また、第 180 回国会に関連法案が提出された官民連携インフラファンド等、民間の成長マネーを真に必要な公共施設等の整備・維持管理・運営等に供給する仕組みの活用を推進する。

（官民連携による公共施設の運営・管理と周辺地域整備との一体的な推進）

空港・港湾周辺エリアの持続的発展・活性化を図るため、旅客ターミナル等の整備・維持管理・運営等に民間の知恵・人材・資金等を活用しながら、周辺施設との一体的な整備・振興を推進する。

（官民連携による国際競争力強化のための基盤整備等）

関西国際空港については、伊丹空港との経営統合の後、貨物ハブ化等の国際競争力強化に向けた取り組みを通じて両空港の事業価値の増大を図り、早期の公共施設等運営事業化を進める。また、民間の能力を活用した空港経営改革を推進することにより、地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現を目指す。

アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路のコンテナ船の我が国への寄港の維持・拡大のため、国際コンテナ戦略港湾において、高規格コンテナターミナルの整備等とあわせて、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化を実施する。また、国際バルク貨物の安定的かつ安価な輸入を実現するため、国際バルク戦略港湾において、「民」の視点による埠頭運営の効率化を行う。

大都市の国際競争力を維持・強化していくため、国際拠点空港への鉄道アクセスの改善に関す

る官民連携の取組を進める。

都市の更新・機能向上に向け、幅広い民間資金の確保を可能とするため、倒産隔離型の不動産特定共同事業を実施できるように制度的基盤を整えるとともに、公益的施設の新規設備投資、経営強化、施設改修等にJリートなどの不動産証券化の手法を活用して民間資金を導入するための取組を進める。

整備から既に半世紀近くが経過し、老朽化も進みつつある都市高速道路について、民間の資金も活用して更新を進める。また、立体道路制度の活用による道路の周辺の民間開発と協働した整備手法を検討し、道路上下空間の活用を推進する。

持続可能なまちづくりの実現と定着を図るため、市民、企業、NPOなどの民間のまちづくりの担い手が主体となった都市施設の整備・管理及び都市のにぎわいや魅力の向上を推進する。

(民間のマネジメントの活用等)

プロジェクトの企画・構想段階から維持管理にわたる民間の知恵・人材・資金等の導入は、社会資本整備や既存施設の維持管理・運営等の効率化・透明化が図られるとともに、民間のインフラ国際輸出の促進に向けた民間事業者のノウハウ・経験の蓄積の観点からも重要であることから、まちづくりや各種インフラの整備・維持管理・運営等における民間のマネジメントの活用等を推進する。

(PPP/PFIの積極活用に向けた環境整備)

PPP/PFI事業による社会資本の整備・管理に向けた制度設計、運用上の課題等の調査や先進的取組等に係る案件形成支援等により、PPP/PFIによる民間の知恵、人材、資金の積極的な活用を推進する。

「重点目標と関連する事業・施策の概要」

たたき台

重点目標 1 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる

国民の命と暮らしを守り、産業・経済活動を維持するという社会資本整備に求められる使命を十分に果たすためには、災害の多発化・多様化・巨大化・複合化に対応する必要がある。

「人の命が第一」、「災害には上限がない」という東日本大震災の教訓を踏まえて、これまでの想定を超える大規模な災害が発生しても、国民の暮らしや産業・経済活動の被害をできるだけ軽減することを目指す。そのため、これまでの「防災」対策に加え、低頻度で大規模な災害に備えたハード・ソフト施策の適切な組み合わせによる「減災」対策を推進する。

1-1 大規模地震の発生に備えた耐震化やソフト対策の推進

首都直下地震や東海・東南海・南海地震等による甚大な被害の発生が予測されている中、地震の規模や発生頻度が増加する可能性も指摘されており、切迫する大規模地震の発生に対して早急に対策を講じる必要がある。

(強い振動に伴う地盤や構造物の損壊防止、市街地の防災性向上)

首都直下地震や東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生に備え、地震による住宅や多数の者が利用する建築物、ターミナル駅等鉄道施設等の倒壊を防止するため、これらの施設の耐震対策を促進するとともに、地震時に地すべりや崩壊により甚大な被害の生じるおそれのある盛土造成地を有する地域において、大規模盛土造成地分布図を作成・公表し、住民に対して情報提供を行う。護岸の液状化等により、石油化学コンビナートが大規模な被害を受け、火災の発生等のおそれがある臨海部工業地帯においては、護岸等の耐震性調査を行うなど防災対策の検討を推進する。

また、公共インフラの損壊により本来の機能を失うことで人的・物的な二次被害が拡大することを防止するため、海面下に位置する地域等を防衛する河川・海岸堤防等の防災関連施設、避難地・防災拠点等の衛生環境の確保及び雨水排水機能の喪失による甚大な浸水被害の防止のための下水管きよ等の衛生関連施設の耐震・液状化対策を進める。

地震時における大規模な火災の発生や避難・消防活動の困難さ等が指摘されている密集市街地については、災害に強い市街地への転換を図るため、面的な市街地整備や、延焼遮断帯、避難地、避難路や緊急車両等の進入路等の整備を促進する。

また、災害により鉄道ネットワークが停止すると経済社会への影響が甚大となる首都圏や逼迫性の高い東海・東南海・南海地震の想定地域については、鉄道の防災・減災対策に関する調査を実施するほか、鉄道利用者の理解や協力を得ながら、帰宅困難者対策も含め、重点的に防災・減災対策を推進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(災害時に避難地や防災拠点となる施設等の整備・耐震化、緊急輸送ルートの整備)

大規模地震等発生時に被害拡大を防止するとともに、応急対応や復旧・復興対策を迅速かつ円滑に実施できるよう、適切なリダンダンシーの確保など、陸海空が連携して人流・物流を確保する。

具体的には、大規模地震発生時に周辺地区からの避難者や帰宅困難者を収容し、市街地の火災から避難者の生命を保護する避難地、復旧・復興拠点や復旧のための生活物資等の中継基地等となる防災拠点等として機能する都市公園や、近傍に適当な避難地が無い場合又は避難地が不足している場合に避難施設としても利用可能な河川防災ステーション等の河川空間等の整備を推進し、一定水準の防災機能を備えるオープンスペースを確保する。また、大都市圏における基幹的広域防災拠点の整備、訓練を行う。

また、大規模地震発生時に、防災活動の円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、緊急輸送道路等の重要な道路上の橋梁について耐震対策を推進するとともに、道路斜面や盛り土等の防災対策、災害のおそれのある区間を回避する道路等の整備、電柱の倒壊による緊急車両等の通行障害を防ぐための無電柱化、海から内陸への物流等のアクセスを確保するための緊急船着き場や緊急河川敷道路、防災拠点となる官庁施設、主要なターミナル駅等鉄道施設等の耐震化を進める。航空機や船舶による救急救命活動や緊急物資・人員等の輸送を行うため、航空輸送上重要と考えられる空港の液状化対策や、背後に一定規模の人口を有する港湾における耐震強化岸壁の整備等の耐震対策を推進する。

さらに、災害時の緊急輸送のバックアップ機能を強化するため、高速道路ネットワークが繋がっておらず災害に脆弱な地域については、安全性にも配慮しつつ一刻も早くつなげることが重要であり、走行性の高い国道も活用しながら、ネットワークとしての機能をできる限り早期に確保する。

また、地震発生後に車両や船舶の安全で円滑な交通を確保するため、交通管制センター等の整備や停電時にも作動する信号機電源付加装置の整備、航路標識の耐震化及び自立型電源化を推進するとともに、通行止め等の情報を集約し道路情報板やインターネット等による道路災害情報の提供を推進する。さらに、海上で油が流出した場合にも迅速に回収できる体制を確保する。

<指標>

【・・・・】	〇〇→〇〇
【・・・・】	〇〇→〇〇

(ハード整備と一体となったソフト対策による安全の確保)

地震・火山活動の予測や危険度評価に不可欠な地殻変動の情報を与え、各種測量の基礎ともなる GNSS 連続観測システム (GEONET) の整備を進める。

さらに、事前の災害対策の策定及び地震発災後の対応等に利用可能な地理空間情報の共有化を図るため地理空間情報ライブラリーの整備を進め、統合的な検索・入手・利用を可能とする

<指標>

【・・・・】	〇〇→〇〇
【・・・・】	〇〇→〇〇

1-2 大規模又は広域的な津波災害が想定される地域における津波対策及び人口・資産が集中する海面下に位置する地域等における高潮・侵食対策の強化

近い将来に発生することが予想されている東海地震、東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝周辺型地震による津波被害が想定される重要沿岸域や、三大湾や有明海等の沿岸地域に広がる海面下に位置し防護する必要がある地域、近年浸水被害が発生した地域等を中心に、早急に対策を講じる必要がある。

津波については東日本大震災を踏まえた対応が必要である。発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波に対しては、住民等の生命を守ることを最優先として、住民等の避難を軸に、土地利用、避難施設、防災施設などを組み合わせて、とりうる手段を尽くした総合的な津波対策の確立が必要であり、また、発生頻度が比較的高い一定程度の津波に対しては、人命・財産や種々の産業・経済活動を守り、国土の保全することを目標とする。

(海岸・河川堤防の整備等による津波・高潮・侵食被害の防止・軽減)

東海、東南海・南海地震等により巨大津波の発生が想定されている地域等において、津波対策として必要な比較的高い津波に対する高さが不足している海岸・河川堤防の嵩上げ等の整備を重点的に行う。また、水門等を津波到達前に安全かつ迅速・確実に閉鎖するため、その自動化・遠隔操作化を推進する。また、越流した津波により下水道施設が浸水した場合でも、下水道の最低限の機能を確保出来るよう耐津波対策を推進する。

台風等による高潮に対しては、人口・資産が集中する地域や中枢・拠点機能を有する地域等において、高潮対策として必要な海岸・河川堤防の整備等を重点的に行う。

また、背後に重要な交通ネットワークがある地域等において、海岸侵食による被害を防ぐため、離岸堤、突堤等の海岸保全施設の新設、改良や養浜等の対策を推進する。

<指標>

【・・・・】 ○○→○○

【・・・・】 ○○→○○

(津波防災地域づくり等による津波・高潮対策の推進)

東北地方太平洋沖地震に伴う津波のような大規模な津波に対しては、最大クラスの津波が悪条件下において発生した際に想定される浸水範囲や浸水深を示した上で、津波災害警戒区域等の指定による警戒避難体制の整備や一定の開発行為の制限等による安全な土地利用への誘導等を通じて、ハード・ソフトの施策を組み合わせた多重防御による津波災害に強い地域づくりを推進する。また、越流した津波により下水道施設が浸水した場合でも、下水道の最低限の機能を確保出来るよう耐津波対策を推進する。

確実な避難により被害者を出さないため、安全な避難場所を確保するとともに、津波・高潮ハザードマップを作成・改良し、防災訓練の実施等を通じた避難方法の普及、浸透を図る。

特に、津波や高潮によって想定される浸水の範囲内に市役所等の中核機能がある地域においては、災害発生時に、防災情報の収集・提供等を迅速かつ効果的に行い、情報・指示系統の一元化を図るため、津波・高潮防災ステーションの整備の推進等による防災体制の支援を強化する。

また、津波発生時の鉄道旅客の避難方策等の安全確保、大都市圏の地下鉄道の浸水防止対策等について、検討を進める。

<指標>

【 】

〇〇→〇〇

【 】

〇〇→〇〇

1-3 人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における治水対策の強化及び大規模土砂災害対策の推進

我が国は、梅雨期や台風期を中心に毎年のように水害の脅威にさらされており、今後、地球温暖化により豪雨や台風の強度の一層の増大が懸念されている。このため、人口・資産が集中する地域、行政・経済活動の中核・拠点機能を有する地域、近年甚大な被害が発生した地域等において、河川改修等のハード整備、流域の特性を踏まえた水害対策、土地利用と一体となった減災対策に加え、洪水ハザードマップの作成支援や河川基盤情報の高度化・効率化、警戒避難体制の強化等のソフト施策を早急に講じる必要がある。

また、近年の相次ぐ大規模地震や活発な火山活動等に加え、東海地震・東南海地震・南海地震等の大規模地震の発生の可能性が高まっていること等から、それに伴って大規模又は広域的な被害をもたらす土砂災害の発生が懸念されている。

(大規模水害の未然の防止及び再度災害防止)

人口・資産が集中する地域、中核・拠点機能を有する地域、近年甚大な被害が発生した地域を流下する河川等を対象に、河道掘削や堤防のかさ上げ等の河川改修、必要な洪水調節施設の整備、堤防の浸透対策等による堤防強化等を重点的に行う。

また、地下空間高度利用地区、商業・業務集積地区、床上浸水常襲地区を中心に、下水道整備を推進し、浸水被害の最小化を図る。

道路の冠水による事故を未然に防止するために、排水ポンプや道路情報板などの施設を整備するとともに、各道路管理者や警察及び消防との連携強化を図る。

<指標>

【 】

〇〇→〇〇

【 】

〇〇→〇〇

(流域の特性等を踏まえた様々な水害対策の推進)

近年の都市部及び都市周辺地域の開発の進行に伴う河川への流出量の増大等に対して、流出総量の減少やピーク流量を減少させるため、浸透ますなどの流域貯留浸透施設や透水性舗装、防災調整池の整備を推進する。あわせて、内水氾濫による浸水を防除するため、雨水管や雨水貯留管等の下水道施設の整備を推進する。

また、土地利用状況等により、連続した堤防を整備するのに比べて、効率的かつ効果的な場合には、輪中堤の整備等と氾濫する地域における災害危険区域の指定等による土地利用規制とを組み合わせる土地利用と一体となった減災対策を推進する。

<指標>

【 】

〇〇→〇〇

【 】

〇〇→〇〇

1-4 災害リスクを低減させるための危機管理対策の強化

災害発生時においては、被災地の早期復旧及び二次災害の防止のため、全国の地方整備局等より職員を被災地に派遣し、リエゾンによる被災地の被害状況の収集及び災害対策本部等との情報共有や、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)による被災状況の調査・把握、二次災害防止や応急対応・復旧等に関する技術的助言、通信回線が喪失した市町村等における衛星通信車等による通信機能の確保、緊急アクセスルートの啓開、湛水域の排水作業、自治体の通信機能の確保を行う。また、防災・減災対策をより効率的・効果的に進めていくため、市町村におけるハザードマップや建設企業等における事業継続計画(BCP)等の作成支援により自助・共助を促進する。また、災害発生時において迅速な応急対応や被災地の復旧活動支援等のため、国土交通省業務継続計画や地方整備局職員等を被災地に派遣するTEC-FORCEに係る活動計画策定、資機材・通信設備の整備及び総合調整のための事務局の設置を行い危機管理体制を強化するとともに、広域応援部隊の広域活動拠点の整備、大規模地震を想定した関係ブロック・関係行政機関等との広域的な合同防災訓練を実施する。

<指標>

【・・・】

〇〇→〇〇

【・・・】

〇〇→〇〇

重点目標 2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する

2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や官民連携による海外プロジェクトの推進

アジアを中心とする新興国の経済成長に伴い増加するグローバル需要の獲得に向けた各国との激しい競争に打ち勝つため、大都市や国際交流の要所となる国際拠点空港及び国際コンテナ・バルク戦略港湾の機能強化とそのアクセス性の向上及びインフラの海外展開を重点的に推進する。

(大都市におけるインフラの機能の高度化)

緊急かつ重点的に市街地の整備を推進し、都市の国際競争力の強化を図ることを目的として指定された特定都市再生緊急整備地域において、官民連携により策定された整備計画に基づき、国際競争力の強化に資する都市開発プロジェクト推進に必要なインフラ整備等を推進する。

<指標>

【・・・】	〇〇→〇〇
【・・・】	〇〇→〇〇

(大都市圏拠点空港の機能強化)

大都市圏拠点空港の機能を強化するため、東京国際空港(羽田)の24時間国際拠点空港化を推進し、発着容量の拡大及び国際線の増枠に必要な国際線旅客ターミナル及びエプロン等の拡充を行うとともに、長距離国際線の輸送能力増強を図るためC滑走路の延伸事業を推進する。成田国際空港については、アジア有数のハブ空港としての地位を確立するため、地元合意を踏まえ発着容量を拡大し、27万回実現と併せて、オープンスカイを実現し、国際航空ネットワークを強化するとともに、国内フィーダー路線の充実、ビジネスジェット・LCCの受入体制を強化する。併せて、航空交通量の増大に対応し航空機の高密度運航が可能となるよう、航空交通システムの高度化を推進する。関西国際空港については、完全24時間空港という本来の優位性を活かし国際拠点空港として再生・強化するため、関空・伊丹の経営統合により、民間的手法による収益改善、戦略的経営を実現し、LCCの拠点化や貨物ハブ化等に向けた取組を進める。

<指標>

【・・・】	〇〇→〇〇
【・・・】	〇〇→〇〇

(国際コンテナ・バルク戦略港湾の機能拡充・強化)

アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路のコンテナ船の我が国への寄港の維持・拡大のため、国際コンテナ戦略港湾に選定された阪神港及び京浜港において、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様(水深・広さ)を有する高規格コンテナターミナルの整備、フィーダー輸送網強化による広域からの貨物集約、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化等といった、ハード・ソフト一体となった施策を国家戦略として集中して実施する。また、国際バルク戦略港

湾において、大型船舶の活用等による資源、エネルギー、食料等の安定かつ安価な輸入を実現するため、船舶の大型化に対応した港湾施設の整備、「民」の視点による埠頭運営の効率化、船舶の運航効率改善のための制限の緩和等の取り組みを推進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(国際拠点へのアクセス強化)

大都市圏拠点空港、国際コンテナ戦略港湾等へのアクセスを改善し、渋滞や混雑の緩和や定時性を確保するため、大都市圏環状道路の整備や大都市周辺のボトルネック箇所への集中的対策を推進するとともに、大都市圏拠点空港と都心を直結する鉄道アクセスの改善に向け調査を行う。さらに、国際海上コンテナ車通行支障区間を解消するため、バイパス整備、橋梁補強等を推進するとともに、特殊車両通行許可制度の運用改善(簡便・迅速化)等を図り、45フィート国際海上コンテナ車などによる効率的な物流を促進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(官民連携による海外プロジェクトの推進)

大きな成長が見込まれるアジアを中心とした海外市場において、我が国インフラ関連産業等が大きなプレゼンスを発揮するため、政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールス等の展開、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等への支援等の取組を着実に推進する。また、各プロジェクトをパッケージ化して海外展開を行うなど、省横断的・省庁の枠を超えた取組を推進するとともに、プロジェクトの構想段階から発注者に対して総合的な提案を行うための体制を強化する。さらに、防災情報、警戒避難体制、インフラ、土地利用規制、制度・体制に係るヒト・モノ・ノウハウを組み合わせ、調査・計画段階から管理・運営段階まで一貫して対応し、産や学と協働、関係省庁・機関間で連携する「防災パッケージ」の戦略的な世界展開をはじめ、ハードと組み合わせた「ソフトインフラ」の海外展開を促進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

2-2 それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出し、地域の活力を維持・向上させる

人口減少社会において、いかに地域の活力を維持・向上させていくのかということが、大きな課題となっている。我が国のそれぞれの地域には、これまで外の視線を気にすることのないまま埋もれている地域独自の文化や伝統、生活習慣といった「魅力」や、我が国企業等が「強み」を持ち国際レベルでの競争優位性を持ちうる産業がある。

このような地域の「魅力」や「強み」を更に磨き上げ、地域の活力につなげていくために必要な基盤整備を推進する。

(観光地域のブランド化、美しい国土・地域づくりの推進)

地域の特性を最大限に活かした観光地域づくりを行い、滞在型観光を促進するため、基軸となる観光地域づくりの理念(コンセプト)、主たる顧客層(ターゲット)、自地域の位置取り(ポジショニング)等を明確にした戦略的な計画の策定を促進する。さらに、国内外から選好される国際競争力の高い魅力ある観光地域づくりを効果的に進めるため、日本を代表する有形・無形の地域資源がある観光地域について、外国人旅行者にもわかりやすい案内を行う等、地域の取組段階に応じた戦略的な観光地域づくりを促進する。

具体的には、国が地域の努力や顧客の満足度等の客観的・恒常的な評価を実施し、地域の取組段階に応じた支援を行うこととし、地域の多様な者が参画した観光地域づくりを一元的かつ継続的に進める組織体の構築、当該組織体の運営や具体的な事業の企画・調整等を行う観光地域づくりの中核となる人材の育成、コンセプトに基づく地域資源の観光資源化、顧客の自由度や選択性を高める移動の利便性の向上や情報発信等、地域の状況に応じた適切な取組を促進する。

また、地域の自然や歴史、文化に根ざした魅力・個性あふれるまちの形成に向けて、地域の特性にふさわしい良好な景観や歴史的・文化的資産を有する地域等において、景観計画、歴史的風致維持向上計画の策定、歴史的建造物の修理、無電柱化や NPO 等との連携による良好な景観形成等を推進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(基幹となるネットワークの整備)

それぞれの地域に立地する産業の競争力向上や地域資源をいかした観光地へのアクセス向上、観光周遊ルートの形成を促進するため、他地域との間のヒト・モノの移動を容易にする主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等の整備や、既設高速道路の車線・ICの増設をはじめとした機能強化、高速道路の料金施策の効率的な運用を図る。

併せて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化等の信号制御の高度化、信号機に矢印灯器を付す多現示化等による信号機の高度化を推進することにより、より安全で円滑な道路交通の実現を目指す。

また、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備を進める。特に、整備新幹線の建設中の区間については、予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進めるとともに、三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を維持・強化するため、中央新幹線(東京都一名古屋市間)の平成 26 年の着工を目指し、必要な手続等を進める。さらに、新幹線と在来線が連携した幹線鉄道ネットワークが全体として高い機能を発揮するため、在来幹線鉄道等の高速化を推進する。

福岡空港及び那覇空港については、抜本的な空港能力向上等に関する検討等が進められており、その結果を踏まえ、将来需要に適切に対応するための方策を講じる。また、国が管理する空港について、民間の能力を活用した空港経営改革を推進することにより、地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現を目指す。

港湾については、地域の特色ある産業活動を物流面で支え、規模のメリットを活かし大量輸送による低コスト輸送を可能とする船舶の大型化等新たなニーズへの対応を図るため、地域の

重点目標 3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する

3-1 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしのモデルの形成と国内外への普及・展開

人口減少、少子・高齢化、地球環境問題や東日本大震災を契機としたエネルギー制約といった我が国が抱える問題を踏まえると、今後、多くの都市が目指すべき基本的方向は、コンパクトでエネルギー効率の良い「集約型都市構造」である。

都市の将来ビジョンは、周辺地域も含む都市の個性や実情を踏まえ、都市ごとに描かれるべきものであるが、「集約型都市構造への転換」という方向性を国民、地方公共団体と共有しながら、その実現に向けた取組を全国に広げていくため、まず、東日本大震災の被災地など他の地域に先んじて都市機能の集約化に向けた取組が進められようとしている地域に対して、集中的にその取組を推進し、世界に誇れるモデル事業を展開していく。

(都市における暮らしの低炭素化)

低炭素社会の構築を図るため、都市機能の集約化の取組による一定の密度をもつ都市構造への転換や、鉄道新線の整備や既存の都市鉄道ネットワークを有効活用した連絡線の整備、乗継改善等の公共交通の利用促進のための施策、共同輸配送の推進、温室効果ガス吸収源等となる緑地の保全や緑化の推進、道路等公共施設への再生可能エネルギー発電装置の導入検討、下水汚泥バイオマス等の未利用エネルギーの利用、LED照明の導入など公共施設の省エネ化、住宅・建築物や自動車の CO₂ 排出抑制を柱として、都市における暮らしの低炭素化を推進する。

<指標>

【・・・】 ○○→○○
【・・・】 ○○→○○

(人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制)

深刻な交通渋滞が発生している路線について、交通容量を阻害する要因である交通容量の拡大に向け、路上駐車抑制や交通アセスメントの取組を推進する。同じく交通阻害要因となっている開かずの踏切などの踏切については、連続立体交差事業等の対策を推進し、その解消を図る。

また、ITSスポットをはじめとするITSサービスの改善により交通状況に合わせた経路選択サービスの普及、車両側の情報の道路関係施策への活用や、ACC(車間距離制御システム)搭載車両と道路が協調した次世代道路技術の研究開発を推進し、その実用化を図る。

鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを推進するため、輸送力増強に資するコンテナホームの延伸等の施設整備、老朽車両の更新等を通じた輸送の安定・高速・大量化を推進するとともに、コンテナを本線上の列車から直接積卸しすることができる(E&S方式)貨物駅の整備、大型コンテナの導入やリードタイムの短縮、輸送品質の向上等によるサービス水準の向上等を推進する。また、港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、港湾活動に使用する荷役機械の省エネルギー化等、ゼロエミッションポート施策の推進を図る。

<指標>

【・・・】 ○○→○○

3-2 高齢社会においても誰もが安全・安心して暮らすことができる社会への転換

本格的な高齢社会を迎え、今後更なる高齢化が進展すると見込まれている現在、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会や、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会の実現が求められている。

その一方で、人口減少社会を迎え、現状の拡散型の都市構造をそのまま放置すれば、公共交通の維持や災害リスクの回避が困難になることが懸念されていることに加え、高齢者や障害者が社会参加をする際の物理上の障壁は、なお残されている。また、諸外国と比較して、歩行中・自転車乗車中の交通事故や 65 歳以上の高齢者の事故の割合が高くなっているなどの課題も明らかになっている。

更なる高齢化の進展を見据えて、こうした課題を解決し、誰もが安全・安心して暮らすことができる社会の転換に向けた取組を重点的に推進していく。

(都市機能の集約化・街なか居住の推進)

中心市街地等の集約拠点となるべき市街地において、行政・教育・医療福祉などの公共公益施設や商業施設等の集積を図り、暮らしやすい生活空間としての整備を進めるとともに、街なか居住を実現するために、多様な居住ニーズに対応した住宅の供給のための事業や当該事業と一体として行う居住環境の向上のための事業等を推進する。

また、潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域鉄道の活性化・維持再生を図るため、地域の協力も得ながら、行違設備の整備等による運行計画の柔軟化、新駅の設置等利便性向上に向けた取組みを推進する。

さらに、都市機能の集約化を進める際には、大量の人が集まる鉄道駅等の交通ターミナルにおいて、子育て支援に係る施設や医療施設等地域のニーズに適合した生活支援機能を付与すること等により、その機能の高度化を推進するとともに、災害リスク情報の提供等により安全なまちづくりを推進する。

また、大量の人が集まる交通結節点において、そのポテンシャルを活かすため、道路空間に十分な交通容量を確保した上で、その上下空間の有効活用による駅ビル等の複層的整備等、商業、業務、交流等を効率的に行える都市拠点としての機能の集積を図る。

<指標>

【・・・】	〇〇→〇〇
【・・・】	〇〇→〇〇

(地域内の移動円滑化)

都市内の移動を円滑化するため、相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワークを有効活用するための連絡線の整備や相互直通化、地下高速鉄道ネットワークの充実、慢性的な列車遅延や輸送障害に対処するための施設整備等について、運輸政策審議会答申第 18 号等に盛り込まれている路線において、その着実な整備を推進する。

また、鉄道駅やその周辺において、駅へのアクセスや他の交通機関との乗り換えがスムーズに行えるよう、歩行者の上下移動を抑制する同線を確認しつつ、まちづくりと一体となった道路の上下空間を有効活用等による駅前広場の整備を推進する。

さらに、地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や病院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進する

とともに、隘路の解消を図るため現道拡幅及びバイパス整備等を推進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(公共施設等のバリアフリー化)

公共施設等のバリアフリー化を進めることにより、すべての人々が自立、安心して暮らせる社会の形成を目指すため、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)等を踏まえ、関係者が必要に応じて緊密に連携しながら、以下のとおり、バリアフリー法第3条第1項に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標を達成することを目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。

旅客施設においては、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てバリアフリー化を推進する。その際には、原則として1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上である旅客施設のバリアフリー化を優先的に行う。また、1日あたりの平均的な利用客数10万人以上の鉄軌道駅において、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックを優先的に整備する。

車両等においては、鉄道車両及び軌道車両、バス車両、タクシー車両、旅客船、航空機についてバリアフリー化を行う。

道路においては、原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路について、幅の広い歩道等の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備といったバリアフリー化を行うほか、全ての当該道路において、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等を実施する。

都市公園においては、園路及び広場、駐車場、便所についてバリアフリー化を行う。

路外駐車場においては、特定路外駐車場についてバリアフリー化を行う。

建築物においては、平成32年度末までに床面積2000㎡以上のホテル、病院、劇場、観覧場等の不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物についてバリアフリー化を行う。

高齢者等が、地域において安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、住宅のバリアフリー化の取組を促進する。また、住宅及び住宅市街地における高齢者等の生活の利便性の向上を図るため、住宅及び住宅市街地のユニバーサルデザイン化を促進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(交通安全の確保)

幹線道路のうち事故の危険性が高い箇所において、重点的に事故対策を実施する。特に、歩行者・自転車事故が多発する交差点等の対策に集中的に取り組む。

歩行者や自転車が主役となる生活道路については、ゾーンを設定して最高速度30km/hの区域規制、車道幅員縮小による路側帯拡幅、物理デバイス設置等の車両の速度抑制方策を効果的に組み合わせ、市街地や住宅地等において人優先のエリアを形成するとともに、通学路やバス停周辺の歩道整備、歩者分離式信号の整備等を重点的に実施する。

併せて、信号機の高度化や信号制御の高度化により交通の安全と円滑の確保を図る。

また、近年増加している自転車事故について、安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道、自転車専用通行帯(自転車レーン)等の歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間の整備等のハード対策と自転車の利用ルールの徹底や自転車利用促進方策等のソフト対策を総合的に推進する。

さらに、通学路やバス停周辺の歩道整備等を重点的に実施するとともに交通安全対策とあわせカーナビによる危険箇所の情報提供や新たな交通安全対策の施策導入に向けた研究を進める。

また、冬期の安全で円滑な道路交通を確保するため、除雪作業及び凍結防止剤散布を行い、適切な道路管理を実施するとともに、雪害の恐れによる通行規制区間において、防雪施設等の整備を推進する。

鉄軌道における列車の衝突等による多数の死傷者の発生といった重大な列車事故を未然に防止するため、曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、着実にその整備を進める。

また、船舶交通のふくそうにより海難の危険性が高い海域において、巨大船や危険物積載船等が多数通航するほか、漁船やプレジャーボート等の小型船舶の活動が盛んであることから、海上交通流の動静把握や航行船舶に対する情報提供を充実・強化するため海上交通センターの機能拡充整備等を重点的に実施する。また、プレジャーボートの適正な管理を実現させるため、係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策を推進する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

(健康で快適に暮らせる生活環境の確保)

市街地や水質保全上重要な地域等において、下水道施設の整備により、公衆衛生の向上や公共用水域の水質改善を図る。

幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等による大気環境改善や遮音壁の設置等による騒音対策を推進する。

水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成を図るため、都市域において、都市公園の整備・管理、都市における緑地の保全、建築物の屋上や壁面を含む民有地の緑化等を推進するとともに、都市のヒートアイランド対策に向けて適切な水域を確保する。

<指標>

【 】	〇〇→〇〇
【 】	〇〇→〇〇

3-3 失われつつある自然環境の保全・再生

人類の存立基盤である環境が将来にわたって維持されるよう、適切に保全することは、現在の世代の人間の責務である。一方、これまでの急激な都市化等により水辺や緑地などの自然環境が失われつつあるなど、生態系の破壊、分断、劣化等による生息・生育域の縮小、消失などが進行している。

希少動物をはじめとする様々な動植物の生態を確保するため、特に、良好な自然環境が既に失われ、又は失われようとしている箇所に対して、その保全・再生に向けた取組を重点的に推進する。

(生物多様性の保全)

地域の多様な主体が連携して貴重な自然地を保全・再生し、それらを広域的につなぐことによるエコロジカル・ネットワーク形成の取組を進める。これにより、効果的な生態系の保全・再生を効果的に推進するとともに、自然と共生した持続可能な国土・地域の形成を推進する。

そのため、都市の緑地の保全や緑化の推進に関する目標、施策等について定める緑の基本計画の策定とともに、同計画に基づき、都市公園の整備等緑地の保全等を推進する。

過去に失われた良好な自然環境である湿地、干潟について、地域との調整を踏まえつつ、その復元・再生に向けた取組を重点的に推進する。

また、砂浜が失われたことにより、特に海岸の防護・環境・利用上の支障をきたしている地域において、海岸侵食により失われた砂浜の再生を推進する。

<指標>

【・・・】

〇〇→〇〇

【・・・】

〇〇→〇〇

(健全な水循環の再生)

水は、地表水、地下水として河川の流域を中心に循環する中で、我々の生活や産業に大きな役割を果たしていることから、健全な水循環の再生に向けて様々な施策を総合的に推進する必要がある。

このため、水供給システムの適正な維持管理や大規模災害に対する危機管理能力の向上など、水供給システムの信頼性・健全性の確保に向けた取組を進めるとともに、地下水の保全と利用、雨水、再生水等の多様な水資源の利用の推進等、水資源の有効活用を進める。

汚濁の著しい河川・湖沼や東京湾、大阪湾、伊勢湾等の閉鎖性海域において、その水質を改善するため、河川、湖沼内における植生浄化等の水質改善対策、高度処理施設を含む下水道の整備、合流式下水道の緊急改善などを推進するとともに、青潮の一因となる貧酸素水塊の発生する深掘跡の埋戻しや底質改善のため覆砂等、流木等のゴミや船舶等から流出した油の回収を行う。

また、無水区間やよどみによる河川環境の悪化が生じている河川においては、ダムの実運用の改善、下水処理水の河川への送水等により、河川流量の確保等を図る。

<指標>

【・・・】

〇〇→〇〇

【・・・】

〇〇→〇〇

重点目標 4 社会資本の適確な維持管理・更新を行う

(我が国の社会資本の実態把握と維持管理・更新費の推計)

社会資本の太宗を占める地方公共団体が管理する施設を含め、国土交通省が所管する社会資本の実態把握を行うとともに、その結果を踏まえて、今後の維持管理・更新費を推計する。

<指標>

【・・・・】 ○○→○○
【・・・・】 ○○→○○

(施設の長寿命化によるトータルコストの低減等)

定期的な巡視、点検等により施設の状態を的確に把握するとともに、予防保全的管理が必要な施設については、高い耐久性が期待できる素材、構造の活用や、施設の補修対策の時期、内容等を記載した長寿命化計画の策定及びその計画的な実施を図る。また、社会資本そのものの対策だけでなく、社会資本の適正な利用を促進すること等により、長寿命化対策を推進し、トータルコストの縮減を図る。さらに、維持管理・更新の効率化を図る技術開発、施策の点検、診断、補修に係る人材育成や担い手の確保・育成等を推進するとともに、社会資本の維持管理への民間の参画・協同をより一層推進する。併せて、必要に応じ環境への負荷軽減や省エネルギー等の社会資本の質の転換を図る。

<指標>

【・・・・】 ○○→○○
【・・・・】 ○○→○○

(都市高速道路の更新)

景観や交通処理の観点から必ずしも好ましいとは言えず、また、整備から既に半世紀近くが経過し、老朽化も進みつつある都市高速道路の更新を進める。

<指標>

【・・・・】 ○○→○○
【・・・・】 ○○→○○