

II. 安全と安心の確保

3 災害に強い国土・地域づくり等の推進

将来起こりうる津波災害の防止・軽減のため、全国で活用可能な一般的な制度を創設し、ハード・ソフトの施策を組み合わせた「多重防御」による「津波防災地域づくり」を推進。

概要

基本指針（国土交通大臣）

津波浸水想定の設定

都道府県知事は、基本指針に基づき、**津波浸水想定**（津波により浸水するおそれがある土地の区域及び浸水した場合に想定される水深）を設定し、公表する。

推進計画の作成

市町村は、基本指針に基づき、かつ、津波浸水想定を踏まえ、**津波防災地域づくりを総合的に推進するための計画（推進計画）**を作成することができる。

特例措置

（推進計画区域内における特例）

津波防災住宅等建設区の創設

津波避難建築物の
容積率規制の緩和

都道府県による
集団移転促進事業計画の作成

一団地の津波防災
拠点市街地形成施設に関する
都市計画

津波防護施設の管理等

都道府県知事又は市町村長は、盛土構造物、閘門等の**津波防護施設**の新設、改良その他の管理を行う。

津波災害警戒区域及び津波災害特別警戒区域の指定

- ・都道府県知事は、警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域を、**津波災害警戒区域**として指定することができる。
- ・都道府県知事は、警戒区域のうち、津波災害から住民の生命及び身体を保護するために一定の開発行為及び建築を制限すべき土地の区域を、**津波災害特別警戒区域**として指定することができる。

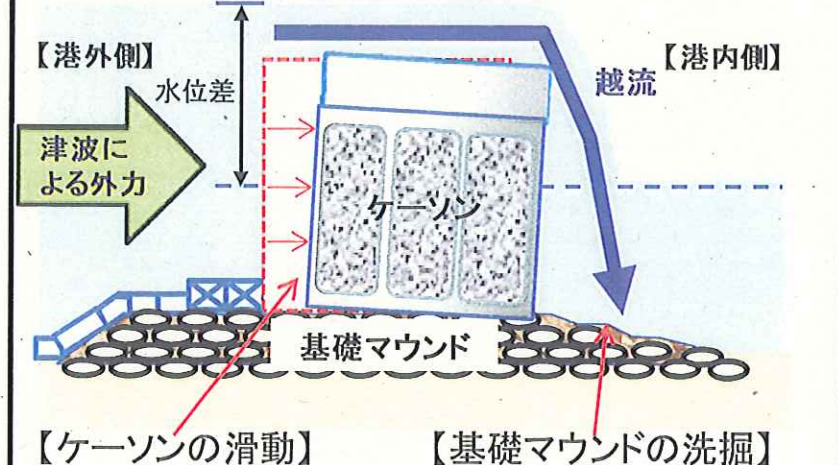


○倒壊した場合に早期復旧が困難となる防波堤については、通常時の港内静穏度確保や減災の観点からも、発生頻度の高い津波を越えた場合でも施設の効果が粘り強く発揮できる構造を目指す。

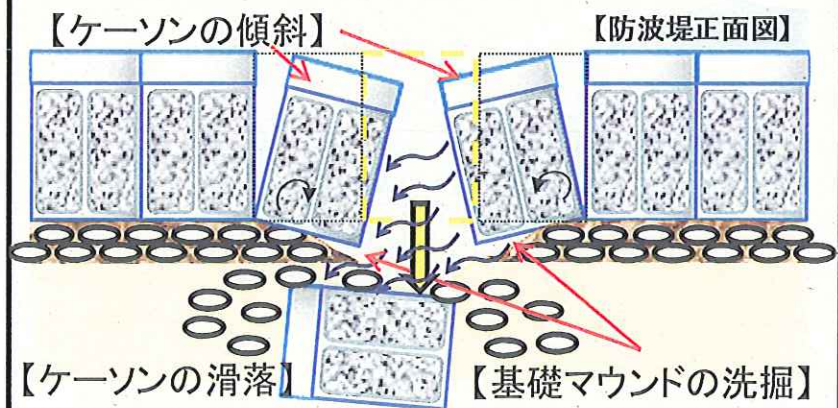
○このため、水理模型実験等による技術的検討を進め、得られた検討成果をもとに、港湾の施設の技術上の基準を改正するとともに、費用対効果を勘案しつつ、防波堤を粘り強い構造とする補強対策を検討する。

今回の津波による被災メカニズム

- 1) 津波の越流による港内外の水位差で押されるとともに、港内側マウンドが越流等により洗掘され、ケーソンが滑落

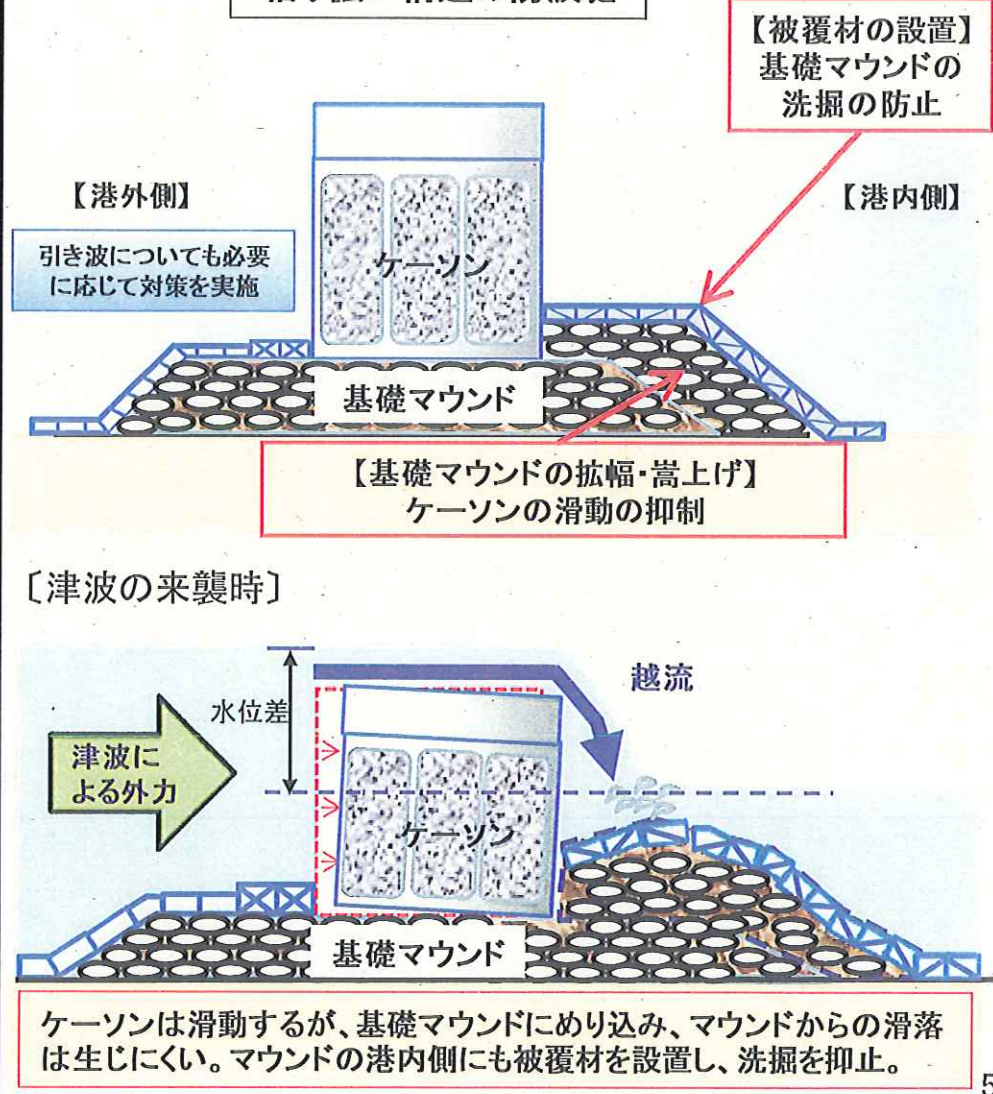


- 2) ケーソンが滑落した部分に流れが集中、マウンドの洗掘が両側に進行し、マウンド上に残ったケーソンも傾斜



「粘り強く持ちこたえる」
「構造としての工夫」

粘り強い構造の防波堤



地震発生

津波警報第1報発表

課題

- M7.9を過小と認識できなかった
- 「予想される津波の高さ3m」が避難の遅れに繋がった

改善の方向性

- 地震規模の過小評価の可能性を速やかに認識する監視手法を導入
- 過小評価と判定した場合は、当該海域で想定される最大マグニチュードを適用

- 予想される津波の高さを、
- 過小評価と判断した場合、定性的表現で発表
- そうでない場合、区分の高い方の数値で発表

過小評価を最大限回避

警報・注意報の分類	津波の高さ予想区分	発表する津波の高さ	
		定性的表現	数値表現
津波警報(大津波)	3m~5m、5m~10m、10m~	巨大	5m、10m、10m超
津波警報(津波)	1m~3m	高い	3m
津波注意報	0.2m~1m	(表記しない)	1m

改善後

過小評価と判断した場合、定性的表現で非常事態であることを呼びかけ、最大限の避難を誘導



第1報:地震発生後3分で発表。
過小評価を最大限回避。

3分

津波警報更新報発表

より確度の高い更新報の迅速
確実な発表(28分→15分程度)

課題

- 国内の広帯域地震計データがすべて測定範囲を超えたため、モーメントマグニチュードの計算に時間を要した

- 沖合津波計データに基づく津波警報更新手法が不十分であった

早期警戒・安全サイドが基本

ある程度の過大評価は避けられないが、早期警戒・避難を第一とする。
地震・津波規模推定の精度が高まり次第、より確度の高い警報に更新し、不要な避難の早期解除等につなげる。
これにより、早期警戒の実効性を担保し、津波警報への信頼を高める。

改善の方向性

- 巨大地震でも測定可能な国内広帯域強震計を整備(全国80カ所)

平成23年度3次補正予算

- 沖合津波計(ブイ式海底津波計(東北地方太平洋沖3カ所))の更なる活用

改善後

数値表現で津波の予想高さを伝え、適切な避難を誘導



更新報:地震発生後15分で確度の高い津波予測に。

~15分

耐震対策に関する指標

- ・耐震住宅ストック比率: 90%(2015年度)、95%(2020年度)(2008年度 79%)
- ・大規模地震への対策が未実施の河川管理施設の耐震化率 河川堤防 約77%(2016年度末)、水門・樋門等約84%(2016年度末)
- ・東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化) 66%(2016年度末)

住宅・建築物の耐震改修の促進

- ・阪神・淡路大震災(平成7年1月)における死者数の9割近くは建物等の倒壊が原因、現在の耐震基準を満たさない昭和56年以前の建物に大被害
- ・今後発生すると想定される大規模地震についても建物の倒壊による大きな被害が想定
→地震防災戦略においては、今後10年間で死者数を半減させるため、耐震化率の目標を9割と設定

■「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)

住宅等の耐震化を徹底することにより、2020年までに耐震性が不十分な住宅の割合を5%に下げ、安全・安心な住宅ストックの形成を図る。

■「住生活基本計画(全国計画)」(平成23年3月15日閣議決定)

新耐震基準(昭和56年基準)が求める耐震性を有する住宅ストックの比率 【79%(平20) → 95%(平32)】



※多数の者が利用する建築物については80%(H20)→9割(H27)

「現行の取組」

- 社会資本整備総合交付金による補助
(住宅・建築物安全ストック形成事業または効果促進事業として実施)
- 耐震改修促進税制
- 住宅金融支援機構による融資制度

「政策課題/今後の取組」

- ①地方公共団体における推進体制の整備
 - ・耐震改修の補助が受けられる市区町村は住宅で4分の3程度、非住宅で1割程度
 - ・耐震改修促進法に基づく計画を策定している市区町村は9割程度。
 - ・技術者派遣、相談体制、普及広報等の体制整備が不十分。
- ②取組の重点化・効率化
 - ・耐震診断や耐震改修、建替えに加え、老朽住宅・建築物の除却を推進。
 - ・緊急輸送道路沿道や避難路沿道の確保のための耐震化も急務。
- ③所有者の意識向上

鉄道施設の耐震化の促進

- ・切迫性の高い首都直下地震、南海トラフ地震等に備え、利用者の安全性向上や、早期復旧に資する観点から、鉄道事業者に対する指導の強化や支援の充実・強化等を図ることにより、鉄道施設(駅、高架橋等)のより一層の耐震対策を推進。



施策の概要

○長周期地震動の特徴

- ・短い周期の波に比べて、減衰がしにくい。
- ・震源から遠く離れた場所でも高層ビル等に被害発生

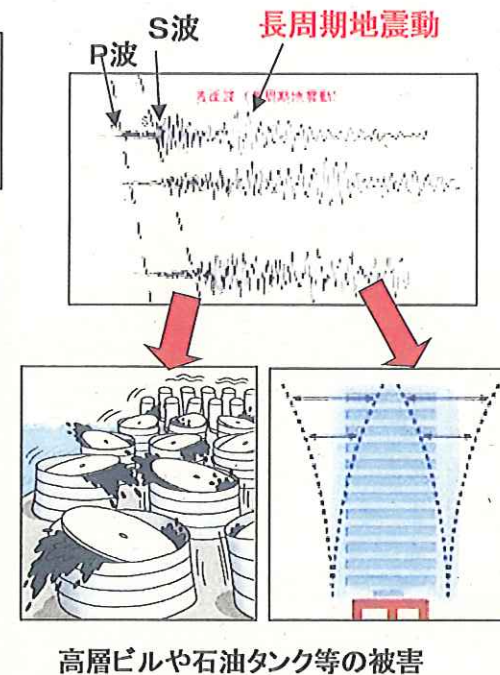
《震度とは対応しない長周期地震動による被害例》

・平成15年(2003年)十勝沖地震(M8.0)

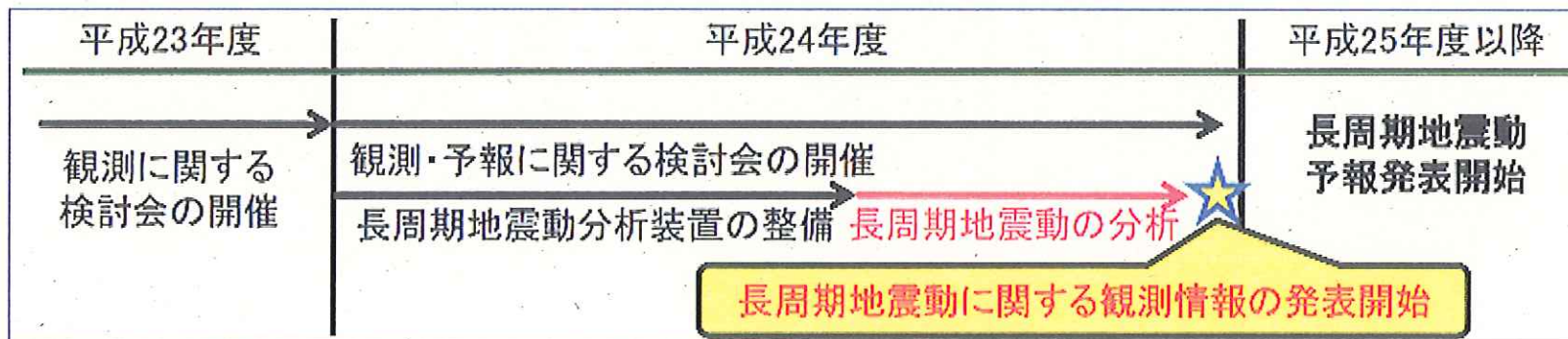
震源から200km以上離れた苫小牧市において、
石油タンク火災が発生

・平成23年(2011年)東北地方太平洋沖地震(M9.0)

震源から700km以上離れた大阪市において、
高層ビル52階で2mを超える横揺れが発生
なお、東京では、200mを超える高層ビルが
13分程度揺れたという報道もある



「震度」とは別に、防災に資する新たな長周期地震動情報を提供



気象庁が発表する警報等の防災情報を避難等の国民の命を守る防災対応に活用できるよう、情報の改善を行い、情報の活用方法に係る普及啓発を強化する。また、巨大災害時の情報発表・伝達体制の確保等を実施する。

東日本大震災、平成23年台風第12号等から得られた教訓

- 気象庁が発表する警報や各種情報により、事態の切迫性等の防災上の重要性が直ちに伝わり、住民避難などの命を守る行動や各種防災・減災対応に確実に利用されるようにすることが必要。
- 警報等の防災情報を避難の実施につなげるためには、情報の適切な活用方法を予め利用者に広く理解していただくことが必要。
- 巨大災害のときほど、気象官署が被災する可能性がある一方で、気象庁は確実に警報等を発表・伝達し、国・自治体等の広域にわたる防災活動や復旧・復興活動を支援することが必要。
- 停電、地上通信網の断絶時でも、気象庁が発表した警報等が確実に住民に伝達されるよう、伝達手段の多重化・多様化が必要。

教訓を踏まえた取組(概要)

(1) 警報等の住民避難への活用促進

- 国・地方公共団体と予め調整及び確認の上、避難等のとるべき防災行動を明示するなど国民の避難の実施に資するよう警報等の防災情報の内容等を改善。
- 防災上重要な観測情報についても警報と同様に発表・伝達。
- 国・地方公共団体等(防災や教育関係の機関等)と連携した防災教育や実践的な訓練・研修等の実施により、避難を行うこととなる機関・施設及び国民への、警報等の防災情報の活用方法を普及・啓発。

等

(2) 巨大災害時の警報等の確実な発表・伝達体制の確保

- 災害による停電、地上通信網の断絶時であっても警報等の防災情報が国民に確実に伝達されるよう、伝達手段を多重化・多様化。
- 巨大災害で気象庁本庁が被災する等の場合であっても、警報等の防災情報が国民に確実に提供され続けるよう、防災情報の発表等を確実に行うためのバックアップ体制を確保。

等

※これら取組の実施にあたり気象業務法の改正を検討

1. 概要

ゲリラ豪雨に対して、国民が安心して暮らせるよう、河川管理者が実施する対策に加え、下水道、道路等の関係者及び住民の方々が行うべき地域ごとの集中的な対策と役割分担等を定めた「100ミリ/h安心プラン」を策定する。

2. 目標

◆河川整備、下水道整備に加え、下記の対策を実施し、ゲリラ豪雨による被害を最小限に抑える。

- ・床上浸水の回避
- ・地下空間(地下街、地下鉄、個別地下室)での人的被害の回避

◆官民の役割分担

- ・官(公共施設管理者、自治体)と民(企業、住民等)が担うべき対策と役割分担

3. 内容

(1) 河川・下水道の整備水準の向上等

- ・計画に基づく所定の治水対策の推進
- ・整備期間における流域対策の優先実施

(2) 地域全体における分散型貯留浸透施設の推進

- ・流出抑制のための官民協力した雨水貯留浸透の推進
- ※一定面積ごとの雨水貯留浸透の整備

(3) 危険情報の周知(住民の水害危険度の認知向上)

- ・ゲリラ豪雨に対する地先ごとの脆弱性の情報提供
- ・洪水・浸水状況の監視・予測・情報の提供

(4) 地域水防の取り組み

- ・地域水防システムの構築と水防による被害最小化

(5) まちづくりにおける水害対策への取り組み

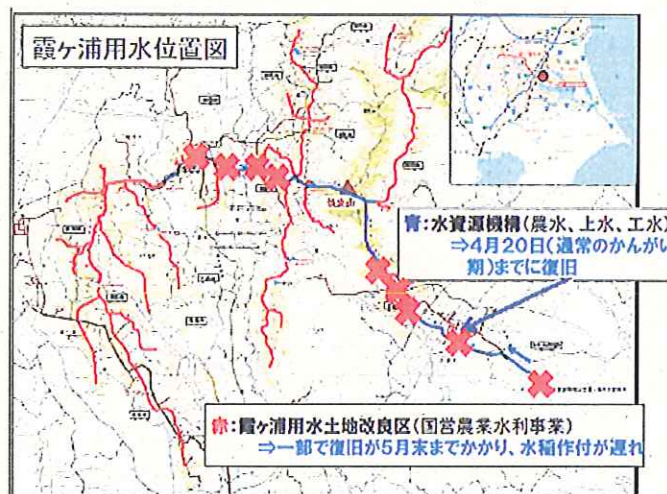
- ・水害リスクを考慮した土地の使い方や住まい方の誘導
- ・地下街対策

総合的な水管理のため、流域における水害対策の推進とともに、渇水被害リスクへの対応、水供給システムの危機管理指針の策定等に取り組む。

水供給システムの危機管理

○水供給システムの広域的な支援体制の構築

①緊急時の水の融通、②用途や上下流、流域を超えた応急復旧や給水に関しての相互支援など、関係者が連携してより一層効果的な対応がとれるようにするための危機管理ガイドラインを策定し、これをもとに都道府県と協力して全国の水供給システムにおいて、危機管理体制を構築する。



（出典）（独）水資源機構資料

東日本大震災の被災事例



水供給システムの危機管理体制構築イメージ

渇水被害リスクへの対応

○地方自治体等での渇水被害リスク対策支援のためのマニュアル策定

・市民生活から社会経済活動まで広範囲に影響を及ぼす渇水被害のリスクに対し、その影響を最小化するため、地表水、地下水の挙動を一体として評価する水循環可視化システムの活用による地方自治体、水供給関係者等の対策を支援するためのマニュアルを策定する。



水循環可視化システムのイメージ

東海・東南海・南海の3連動地震や首都直下地震、大規模水害等の大規模災害発生時に応急対策活動を迅速・的確に実施できるよう、大規模災害発生時の危機管理対策を強化する。

<危機管理対策の強化>

業務継続計画、政府の応急対策活動要領の見直し

- 東海・東南海・南海地震や首都直下地震等を対象とし、最大クラスの災害を想定した国土交通省業務継続計画、応急対策活動の見直し。

TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)の活動体制の強化

- 各ハザードに対応したTEC-FORCE活動計画の作成
(派遣地整、派遣人員、派遣資機材、派遣先、集結場所、活動拠点を事前検討)
- 総合指令部(仮称)の設置
- 必要な資機材、ヘリサット等の通信設備等の整備 など

広域活動拠点等の整備

- 広域応援部隊の集結場所、広域活動拠点等を、既存の施設等を活用して整備



防災トイレ

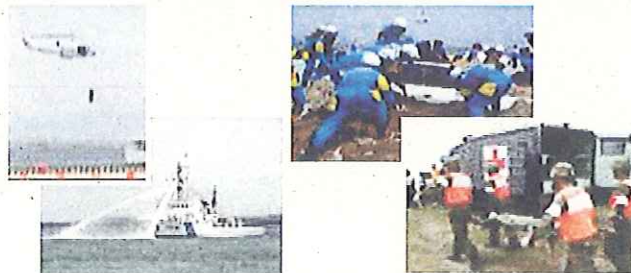
多目的広場
(ヘリポート)

防災拠点としても活用される
よう整備された運動施設
(徳島県阿南市南部健康運動公園)

広域的な防災訓練の実施

- 大規模地震を対象として、関連するブロックの関係行政機関や公共・公益事業者、医療関係者、民間企業等が合同で、広域的な防災訓練を実施してゆく

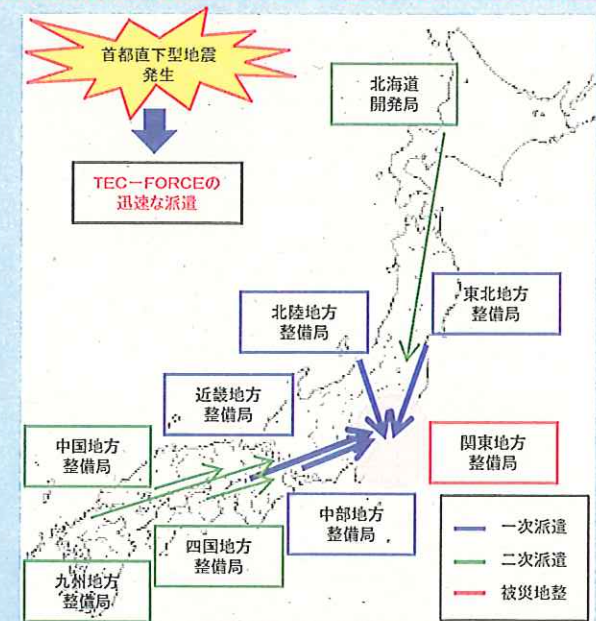
(例: 南海トラフ地震を想定し、中部、近畿、四国ブロックで連携して防災訓練を実施)



広域のかつより実践的な総合防災訓練

<迅速・的確な応急対策活動の実施>

- TEC-FORCE活動計画に基づき、全国から必要人員、必要資機材等をただちに集結
- 応急対策に必要な他機関と適宜連携



首都直下地震発生時の
TEC-FORCEの派遣イメージ



他機関との連携
(H23. 3 東日本大震災)



被災状況調査
(H23. 9 台風12号)

東京湾等における防災面での課題

- 広域防災拠点、耐震強化岸壁、エネルギーの供給拠点等、震災時にも早期供用が必要な施設が集積しているが、隣接施設の被災や危険物等の流出により、船舶の入出港が困難になる恐れ。
- 戦前に埋め立てられた場所が多く、護岸等が老朽化し、液状化も懸念される。
- 東日本大震災では東京湾の湾央域が各港から避難した船舶で混雑。緊急時に航路機能や避泊水域が確保できなくなる恐れ。

今後の取組

- 国が定める港湾BCPの基本方針を踏まえ、岸壁、防波堤等の耐震化等の施設計画、発災後の復旧手順等の行動計画を定めた港湾BCPを策定

(発災前)

施設計画に基づき、

- 港湾施設の耐震性(液状化対策等)、耐津波性の向上を推進
- 既存施設の適切な維持管理状況を促進
- 必要に応じ、国が開発保全航路や大型船舶の避泊水域を確保

(発災後)

行動計画に基づき、

- 広域防災拠点や耐震強化岸壁、エネルギー供給拠点等にアクセスする航路を、国が優先的に啓開し、航路機能を確保
- 広域防災拠点を活用し、湾内の岸壁等を迅速に復旧
- 耐震強化岸壁を活用し、緊急物資輸送を進めるとともに、コンテナ等の幹線物流機能を早期復旧

切迫性が指摘されている東海・東南海・南海地震や首都直下地震に備え、東京湾等において以下の取組を進めていく



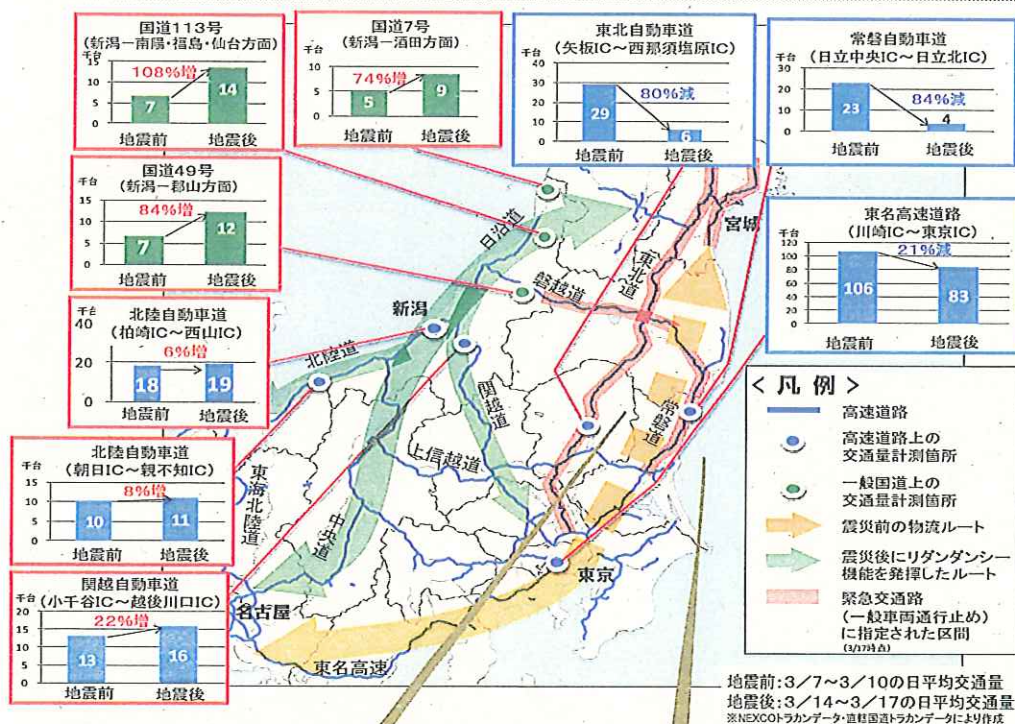
緊急時の航路機能の確保

震災時における東京湾等の物流・産業・エネルギー供給機能の早期復旧

国土のミッシングリンクの解消

東日本大震災では、被災後に利用が制限された太平洋側の高速道路の代替として、日本海側の幹線道路網が物資の輸送ルートとして機能。

日本海側の北陸道や関越道、直轄国道の交通量が増加。



モード横断的対策を含む旅客輸送体制の構築

【目的】

首都直下地震等により、長期間にわたり鉄道の運行障害が発生した際に、鉄道の復旧状況に応じてバス輸送を活用する等、モード横断的な代替輸送の確保等も経済活動の維持に効果がある。この代替輸送確保のため、**地方運輸局が中心となった協議会により、平常時から関係省庁、事業者等と連携し、道路復旧状況等関係する事項との整理を図りながら対応手順や課題への対応について検討するとともに、大規模震災が発生した場合には被災状況に応じ即時に対応が図られるようにしておくことが必要。**

【概要】

- ① 地方協議会での検討体制、代替輸送を提供する交通事業者側の供給力等の具体に把握すべき条件や必要な準備内容、関係する諸条件（道路の復旧状況、交通規制の状況等）等各検討事項の整理と検討の方向性を示す**ガイドライン**の策定
- ② 被災箇所に応じて必要となる代替交通のルート、手段、供給量決定の前提となる**シミュレーション**のあり方
- ③ **関東・中部・近畿の地方運輸局が具体的な緊急・代替輸送確保対策を関係者と共に検討。**

【スケジュール】

- 平成24年度：本省の学識経験者や関係省庁等からなる検討会にて、検討の方向性等を示すガイドラインを策定。
- 平成25年度：ガイドラインに基づき、**関東・中部・近畿各運輸局が具体的な代替輸送確保対策を協議会で検討。**

災害に強い物流システムの構築

東日本大震災における課題

- 支援物資物流に係る業務に物流事業者・事業者団体が参加していなかったことや物流施設が被災したことなどにより、円滑な物資の輸送や物資集積拠点の運営等に支障が発生。
- 物流施設が大規模に被災し、被災者支援だけでなく、地域の産業や経済の復興、国内外に広く拡大しているサプライチェーンの機能全体、我が国や世界経済に対して重大な影響が発生。

災害に強い物流システム構築に向け、国土交通省として、以下の施策を推進する。

【支援物資物流に係る円滑な物流システムの構築】

民間の物流事業者のノウハウや施設を活用

- 円滑な支援物資物流を議論する場として官民での協議会を開催し、以下の内容を取りまとめた（平成23年度に全国で4つのブロック協議会を設置（関東、中部、近畿、中四国・九州））。
 - ・民間物資拠点のリストアップ（395箇所）
 - ・官民の連携、協力体制の構築
 - ・官民の協力協定の締結・充実の推進
- 平成24年度は、4つのブロック協議会を継続開催するとともに東北地方等の他のブロックにおいても協議会等を開催する。

【災害に強い流通業務施設整備の推進】

- 物流の総合化及び効率化を図りつつ、災害を受けても被害を軽減し早期に物流機能を回復することが可能な物流施設整備を推進する。

- 各地方整備局ごとに設置している土木学会と連携したタスクフォースにより、これまで発生した災害に関して、郷土史や行政文書、学術論文等から過去の災害の状況や復旧の経緯等に関する情報を収集し、アーカイブス(保存記録)を作成するとともに、各地域における地震、津波、水害、土砂災害、火山噴火等のハザード毎の災害リスクを評価。
- その評価結果を踏まえ、市町村等におけるハザードマップの作成を支援。
- また、ハザードマップを活用した避難や救助・救援等に関する防災訓練を支援。

地震に関する地域危険度測定調査報告書(第6回)(東京都 都市整備局)



ハザードマップを活用した避難経路確認のイメージ

大規模な地震が発生した場合における都市再生緊急整備地域内の滞在者等の安全の確保を図るため、都市再生緊急整備協議会による都市再生安全確保計画の作成、都市再生安全確保施設に関する協定制度の創設等の所要の措置を講ずる。

背景

◆ 東日本大震災の際に、管理者の異なる様々な施設が集積する大都市の交通結節点周辺等のエリアにおいて、**避難者・帰宅困難者等による大きな混乱が発生**。

◆ 首都直下地震等の大規模な地震が発生した場合には、建物損壊、交通機関のマヒ等により、**甚大な人的・物的被害が想定**。

⇒ **官民の連携によるハード・ソフト両面にわたる都市の安全確保策が必要**

法案の概要

都市再生安全確保計画制度の創設

- 都市再生緊急整備地域（全国63地域を指定）の協議会（国、関係地方公共団体、都市開発事業者、公共公益施設管理者等（鉄道事業者、大規模ビルの所有者・テナント等を追加））からなる官民協議会が、大規模な地震の発生に備え、
 - ・ 退避経路、退避施設、備蓄倉庫等（都市再生安全確保施設）の整備・管理
 - ・ 退避施設への誘導、災害情報・運行再開見込み等の交通情報の提供、備蓄物資の提供、避難訓練等について定めた計画（都市再生安全確保計画）を作成できることとする。
- 計画に記載された事業等の実施主体は、計画に従って事業等を実施。

都市再生安全確保計画の作成、計画に記載された事業等の実施に対し**予算支援（4.9億円）**



一時退避の誘導と経路の確保

- ・ 地震発生時に、鉄道駅やビルから円滑に誘導・誘導のための情報発信設備を整備
- ・ 退避経路の協定（承継効付き）により関係者による継続的な管理を担保



退避施設の確保

- ・ 鉄道駅、オフィスビル等に退避施設を確保（数日間滞在）
- ・ 退避施設の協定（承継効付き）により関係者による継続的な管理を担保



情報提供

- ・ 災害情報、交通情報等の提供



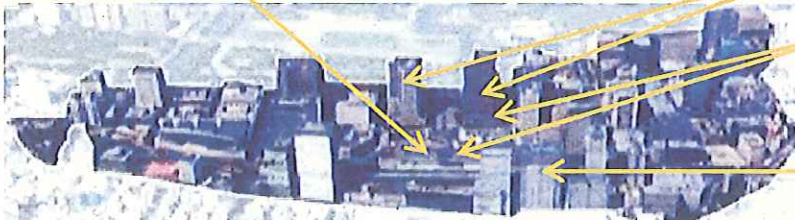
耐震改修等の促進

- ・ 建築確認、耐震改修等の認定等手続を一本化



避難訓練

- ・ 平常時から訓練



備蓄倉庫等の確保

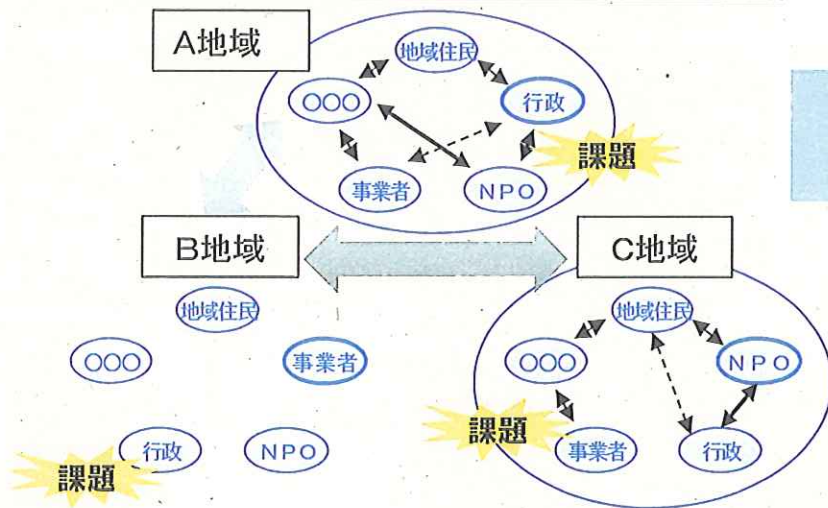
- ・ 計画に記載された備蓄倉庫等の部分を容積率不算入
- ・ 地方公共団体との管理協定（承継効付き）により継続的な管理を担保
- ・ 都市公園に備蓄倉庫等を設置する際の占用許可手続を迅速化



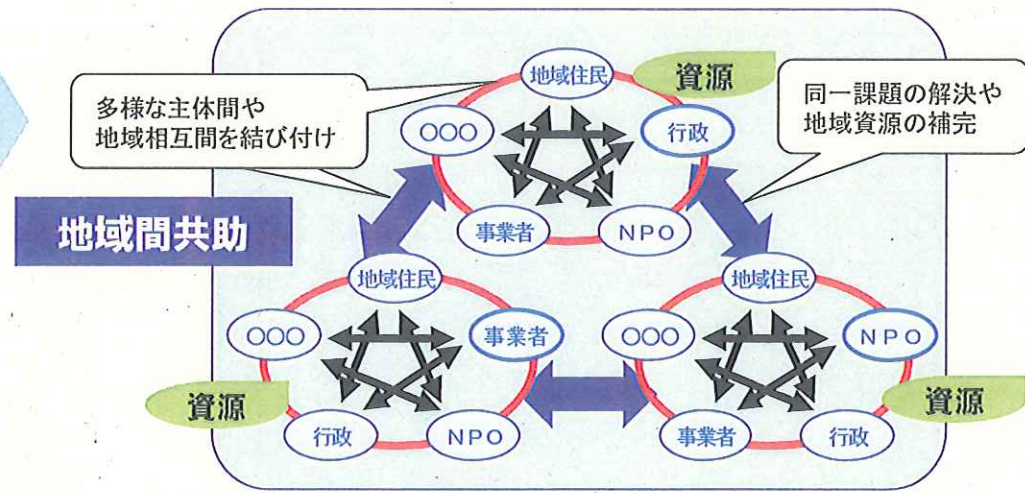
都市における大規模地震発生時の安全を確保

- 東日本大震災を教訓に、「災害に強い国土・地域づくり」が喫緊の課題。行政、企業、NPO等多様な主体が広域的に連携することで後方支援や相互支援関係を日頃から構築する等の取組み強化が必要。
- このため、多様な主体が地域間相互に連携し、各地域の特性や地域資源を活かし、補完し合う「新たな地域間共助の推進」が必要。

＜現状＞同一課題を抱える多様な主体の結びつきに濃淡があり、地域相互間の繋がりもバラバラ

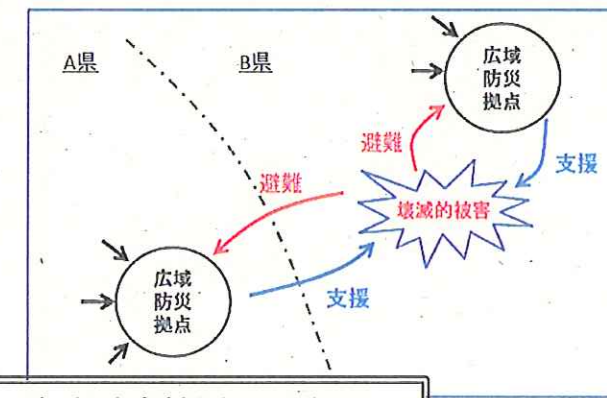
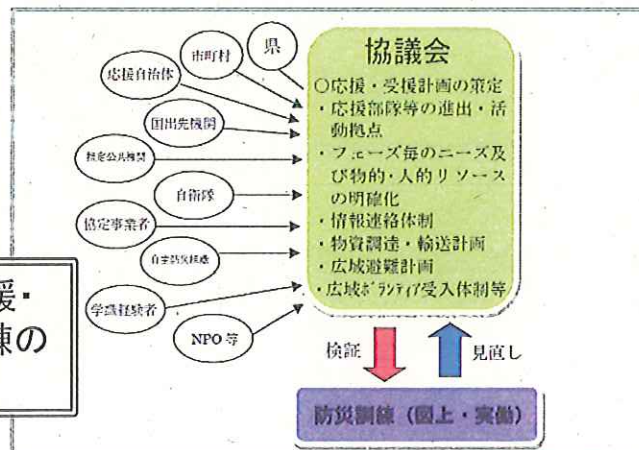


多様な主体が地域間相互に連携し、その特性や資源を補完し合う新たな地域間共助の推進



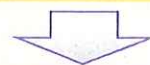
防災分野におけるイメージ

災害時の相互応援・広域的な防災訓練の実施



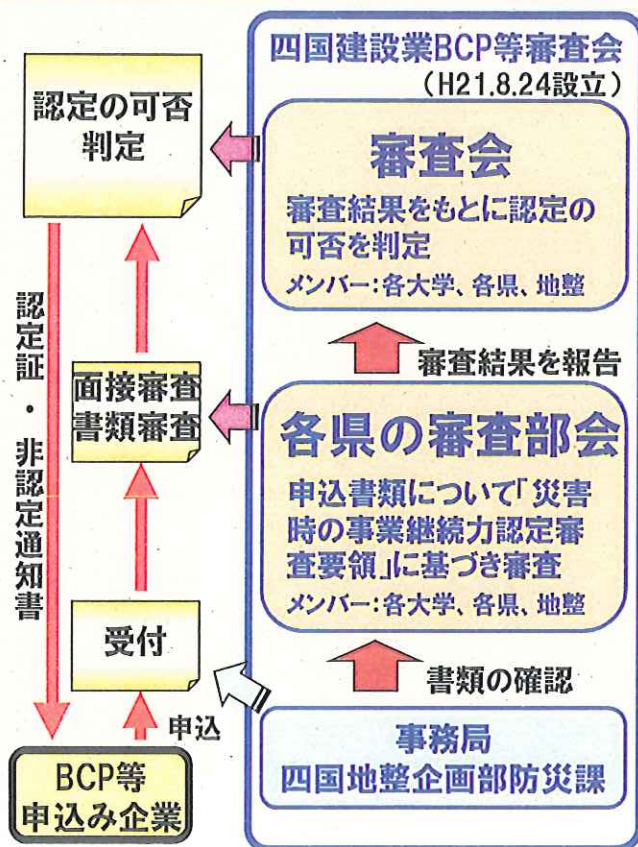
後方支援機能の強化

大規模災害時の緊急対応にあたり、行政機関と連携しながら災害対応を行う建設関連企業が、災害応急対応業務や継続すべき重要業務を確実・円滑に実施するための体制を整えておくことが必要



各地方整備局において、建設関連企業(建設業、建設コンサルタント等)を対象として、BCPなど災害時の事業継続力の認定を推進するとともに、認定企業に対しては総合評価での加点評価とするなどインセンティブを付与することで地域防災力を強化

四国での取り組みの事例



- 平成22年4月から、BCPを認定された場合に、土木工事の一般競争入札の総合評価の加点項目とした。
- 四国に本社のある一般土木のC等級企業の約7割でBCP認定済み(H23年9月28日現在)。

認定状況

地域名	第1回 (H22年3月)	第2回 (H22年9月)	第3回 (H23年3月)	第4回 (H23年9月)	計	一般土木C (H23. 9. 26調べ)	認定率
	認定数	認定数	認定数	認定数			
徳島県	5 社	16 社	8 社	3 社	32 社	53 社	60%
香川県	9 社	11 社	0 社	0 社	20 社	26 社	77%
愛媛県	17 社	6 社	12 社	4 社	39 社	47 社	83%
高知県	14 社	18 社	7 社	0 社	39 社	59 社	66%
合計	45 社	51 社	27 社	7 社	130 社	185 社	70%

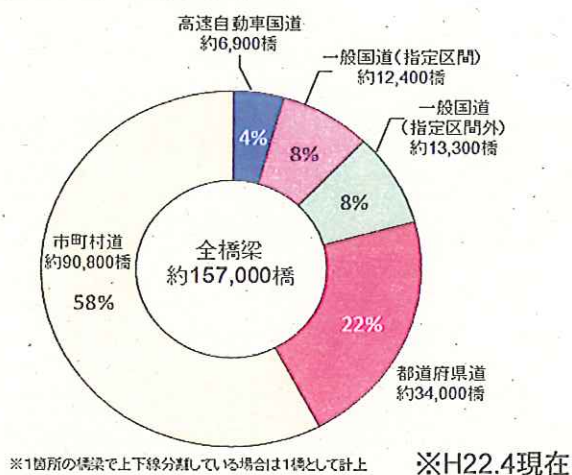
II. 安全と安心の確保

4 社会資本の適確な維持管理・更新

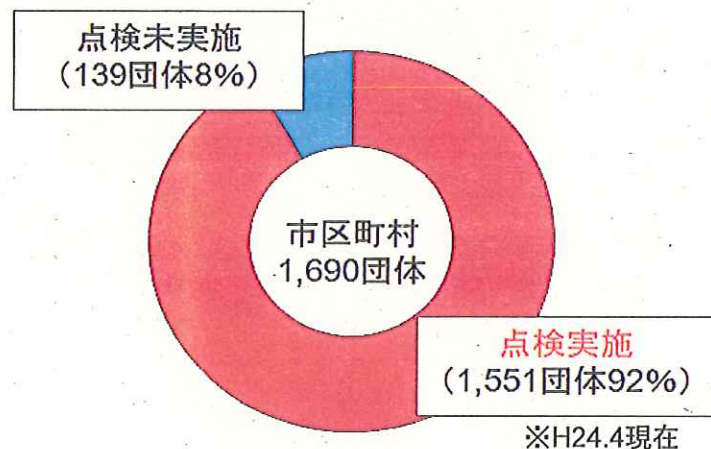
□ 社会資本の計画的な長寿命化・老朽化対策の推進を図るため、主な社会資本の実態把握を推進。また、実態把握の結果を踏まえ、将来の維持管理・更新費用の推計に取り組む。

道路橋における実態把握のとりまとめ事例

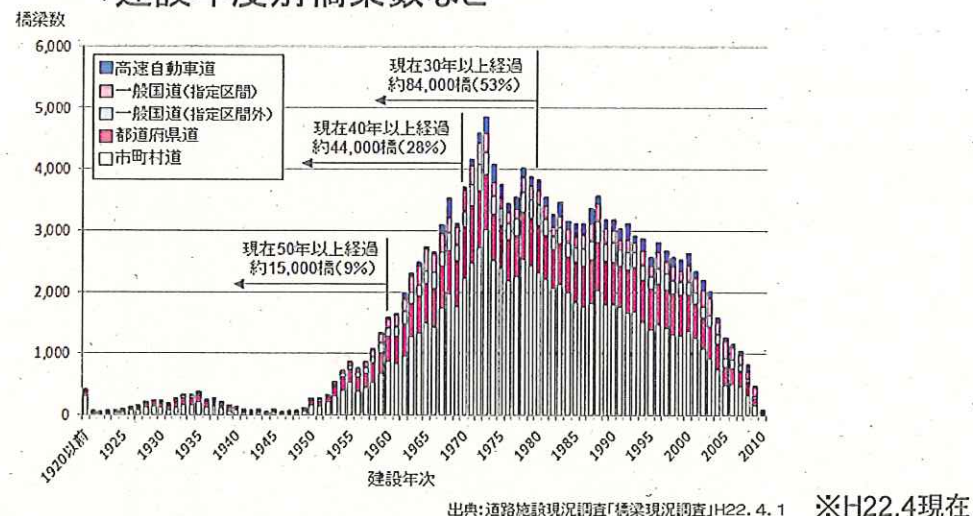
■ 各種別ごとの施設数
→ 道路種別毎の橋梁数など



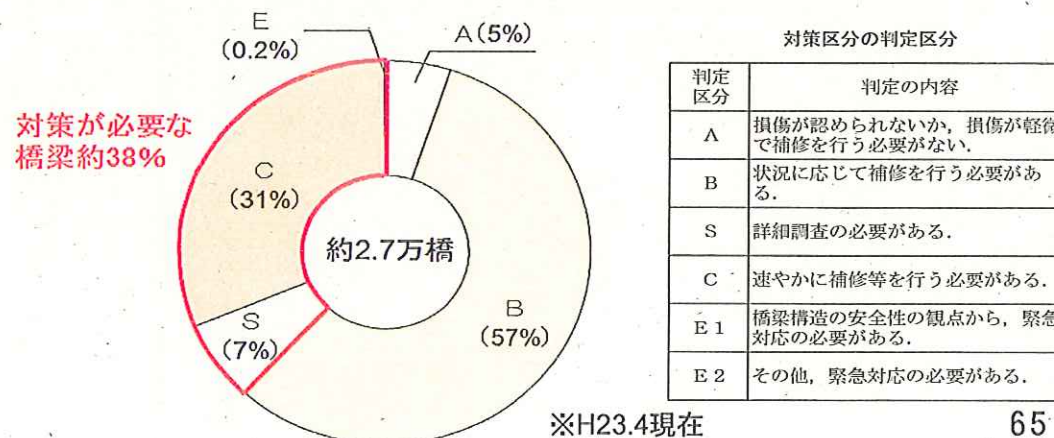
■ 施設の点検状況
→ 点検実施団体数など



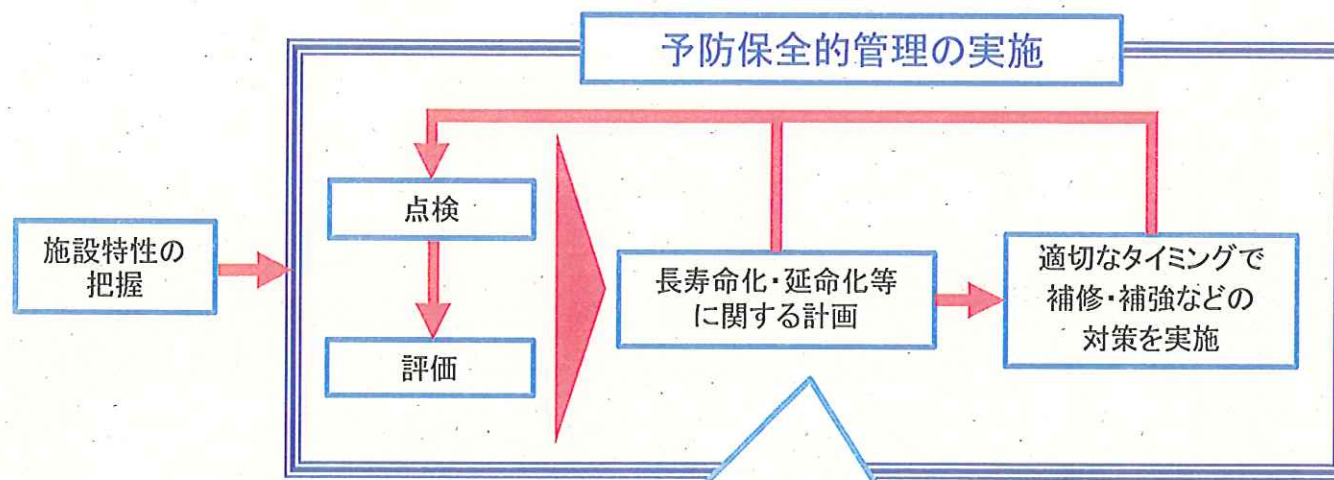
■ 建設年度別施設数
→ 建設年度別橋梁数など



■ 施設の点検結果
→ 直轄管理橋梁の対策判定結果など



必要な機能を維持しつつ、将来の維持・更新費用を抑制するため、施設の長寿命化等に資する計画の策定・長寿命化対策を推進



定期的な点検の実施によって社会インフラの健全度を診断、その結果を踏まえ長寿命化計画を策定し、計画に基づく予防的な修繕等を実施

施設の長寿命化、トータルコスト縮減

新たな社会資本整備重点計画(素案)における各施設ごとの長寿命化対策の目標(例示)

新たな社会資本整備重点計画 (素案)	現状値 H23	目標値 H28
主要な河川構造物の長寿命化計画策定率 ¹⁾	約3%	100%
下水道施設の長寿命化計画策定率 ²⁾	約51%	約100%
全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 ³⁾	76%	100%

(注) 1 主な河川構造物のうち、「長寿命化計画策定施設数/対象施設総数」
 2 「長寿命化計画を策定した自治体数/供用開始後30年を経過した下水道施設を管理している自治体数」
 3 全国の15m以上の道路橋について「長寿命化修繕計画を策定している橋梁箇所数/橋梁箇所数」

道路における大型車両の利用適正化

道路構造物の長寿命化を図り、損傷を抑えるためには、管理者のみならず利用者側からも、ルール遵守などの適正利用の取組みが必要



▲現地取締り

特殊車両通行許可手続きの運用改善、重量制限違反車両に対する指導や処分の厳格な実施

民間の参画・民間との協働を推進

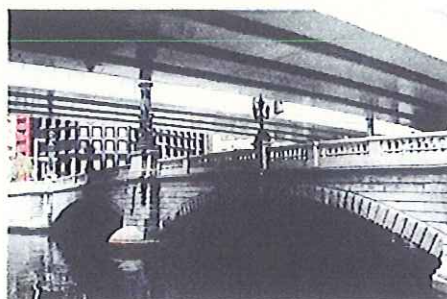
- PFIによる直轄駐車場の維持管理・運営
- 下水道におけるコンセッション方式等の検討
- 性能管理型舗装工事や長期保証型舗装工事の導入
- 堤防除草や河川敷の樹木伐開への民間参画を試行

都市高速の長寿命化、修繕、更新等の検討、更新時の民間資金の活用

- 首都高速は、東京五輪に合わせて緊急的に整備されてから既に半世紀近くが経過し、老朽化が進展
- 現在の首都高速は、幅員・線形が不十分でサービス速度が低く、高架が都市景観を阻害
- 都市空間を立体的に活用して老朽化した首都高速を再生し、これを契機とした、人と環境に優しく魅力ある「国際都市東京」を創造



▲走行車線間に橋脚が立つ亀井橋



▲上空を首都高速に覆われた日本橋

下水道施設の更新に併せた機能高度化(エネルギー利用技術の導入等)

下水道施設の長寿命化のみならず、下水道施設の更新を契機に機能高度化を推進

《下水道資源のエネルギー利用の例》

- 大きなエネルギーポテンシャルをもつ下水汚泥等の下水道資源のエネルギー利用施設への更新を行うことにより、低炭素、循環型社会の構築を図る。
- 下水汚泥を燃料化する事業についてはPPPやPFI事業として実施。

