

2) 社会資本整備重点事業の政策評価結果概要

①目標別の評価

	成果が上がっている (~)	成果が上がっていない(~)	判断できない (~)
暮らし(9)	5	1	3
安全(14)	11	2	1
環境(6)	5	0	1
活力(10)	9	0	1

注) 本来、指標は全部で34指標であるが、指標によっては、種類別にわけて分類しているため総数が異なっている。 ~ の分類の考え方はP14, P72参照。

②各指標の評価

『暮らし』分野の重点目標

- (1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等
すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。
- (2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等
良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に供給するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間等を形成する。
- (3) 良好な居住環境の形成
美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現を図る。

指標名	初期値	実績値	目標値	評価
(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等				
● 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合	旅客施設 段差解消:39% ブロック:72% 道路:17% 建築物:約3割 住宅:2.7%(H10)	44%(H15) 74%(H15) 31% 3割(H15) 3.4%(H15)	7割強 8割強 約5割 約4割 約1割	
(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等				
● 河川における汚濁負荷削減率	65%	70%	78%	
都市域における水と緑の公的空間確保量	12 m ² /人	約4%増 (速報値)	約1割増 (13 m ² /人)	
(3) 良好な居住環境の形成				
市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	10%	15%	
● 污水处理人口普及率	76%	78% (H15)	86%	

数値で年度が特に記載されていないものは、初期値は平成14年度、実績値は平成16年度、目標値は平成19年度である。以下同じ

●印のついたものは、地域別、施設別データにより指標の詳細分析を試みた指標

●印のついたものは、マネジメントサイクルにより平成18年度の予算や法制度等の新規施策につながる可能性の在る指標。地域別に詳細に分析した指標も含まれる。

『安全』分野の重点目標

- (1) 水害等の災害に強い国土づくり
都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。
- (2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等
大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。
- (3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化
陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。

指標名	初期値	実績値	目標値	評価
(1) 水害等の災害に強い国土づくり				
● 洪水による氾濫から守られる区域の割合	約 58%	約 59%	約 62%	
● 床上浸水を緊急に解消すべき戸数	約 9 (万戸)	約 7.4 万戸 (速報値)	約 6 (万戸)	
土砂災害から保全される戸数	約 120 (万戸)	約 127 万戸	約 140 (万戸)	
津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約 15 (万 ha)	約 12.9 (万 ha)	約 10 (万 ha)	
(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等				
● 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消	約 13000 (ha)	約 11700 (ha) (速報値)	約 10000 (ha)	
● 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率	建築物: 15% (H13) 住宅: 51% (H10)	16% (H15) 約 61% (H15)	約 2 割 約 65%	
● 地震時等において大規模な火災の可能性がある重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	0%	0% (H14)	約 3 割	
● 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	約 9%	約 12% (速報値)	約 25%	
● 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	66%	69%	76%	
● 港湾による緊急物資供給可能人口	約 1900 (万人)	約 2020 (万人)	約 2600 (万人)	
(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化				
● 道路交通における死傷事故率	118 (件/億台キロ)	120 (件/億台キロ) (暫定値)	108 (件/億台キロ)	
ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数	0 件	0 件	0 件 (H15 年度以降)	
国内航空における事故発生件数	18.4 件/年 (H10-H14)	17.2 件/年 (H12-H16)	16.6 件/年 (H15-H19)	

『環境』分野の政策目標

- (1) 地球温暖化の防止
地球温暖化対策推進大綱に基づき地球温暖化の防止を図る。
- (2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善
都市部における交通に起因する大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善を図る。また、ヒートアイランド現象の緩和を図る。
- (3) 循環型社会の形成
循環型社会形成推進基本計画に基づき廃棄物等の発生抑制、適正な循環的利用（再使用、再生利用、熱回収）の推進及び建設発生土の有効利用の推進とともに、循環的な利用のできない廃棄物等の適正処分など環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成を図る。
- (4) 良好な自然環境の保全・再生・創出
生態系に配慮した豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出を図る。
- (5) 良好な水環境への改善
良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善を図る。

指標名	初期値	実績値	目標値	評価
(1) 地球温暖化の防止（注1）				
(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善				
NO2 の環境基準達成率	64%	73%	約 8 割	
夜間騒音要請限度達成率	61%	67%	72%	
(3) 循環型社会の形成（注2）				
(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出				
失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合	0%	8%	約 2 割	
失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合	約 2 割	約 2 割	約 3 割	
(5) 良好な水環境への改善				
● 環境基準達成のための高度処理人口普及率	11%	12% (H15)	17%	
湾内青潮等発生期間の短縮	0%	5%増(H15)	H14 比約 5%減	

（注1）地球温暖化防止については、京都議定書目標達成計画（平成 17 年 4 月 28 日閣議決定）に基づき逐次実施されているところ。

（注2）循環型社会の形成については、循環型社会形成推進基本計画（平成 15 年 3 月 14 日閣議決定）に基づき逐次実施されているところ。

『活力』分野の重点目標

- (1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上
国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る。
- (2) 国内幹線交通のモビリティの向上
人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。
- (3) 都市交通の快適性、利便性の向上
都市における交通渋滞・混雑を緩和し、円滑な交通を確保するほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等を形成する。
- (4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化
地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。

指標名	初期値	実績値	目標値	評価
(1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上				
国際航空サービスの提供レベル	3435 億座席キロ 215 億トンキロ	*3510 億座席キロ *226 億トンキロ	4800 億座席キロ 300 億トンキロ	
国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0%	H14 比 2.1%減	H14 比 5%減	
ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮	180分(東京湾)	171 分	約 15%短縮 (150 分)	
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	61%	68%	
国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現	1 空港 (H12)	2 空港	2 空港	
(2) 国内幹線交通のモビリティの向上				
● 国内航空サービスの提供レベル	1294 億座席キロ	*1293 億座席キロ	1500 億座席キロ	
フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	0	H14 比 1.5%減	H14 比 4%減	
(3) 都市交通の快適性、利便性の向上				
道路渋滞による損失時間	38.1 (億人時間/年)	36.9 (億人時間/年)	約 1 割削減	
路上工事時間の縮減率	201(時間/km・年)	143(時間/km・年)	約 2 割削減	
(4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化				
国際航空サービスの提供レベル(再掲)	3435 億座席キロ 215 億トンキロ	*3510 億座席キロ *226 億トンキロ	4800 億座席キロ 300 億トンキロ	
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(再掲)	59%	61%	68%	
国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(再掲)	1 空港 (H12)	2 空港	2 空港	
国内航空サービスの提供レベル(再掲)	1294 億座席キロ	*1293 億座席キロ	1500 億座席キロ	
隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	72%	74%	77%	

数値で年度が特に記載されていないものは、初期値は平成 14 年度、実績値は平成 16 年度、目標値は平成 19 年度である。また、*印がついているものは 16 年の暦年の速報値である。

分析事例

主な分析事例について紹介する。以下のものについて、事例として取り上げている。

- 色：地域別、施設別データにより詳細分析を試みた指標
- 色：マネジメントサイクルにより平成 18 年度予算や法制度等の新規施策につながる可能性の在る指標

『くらし』（１）少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

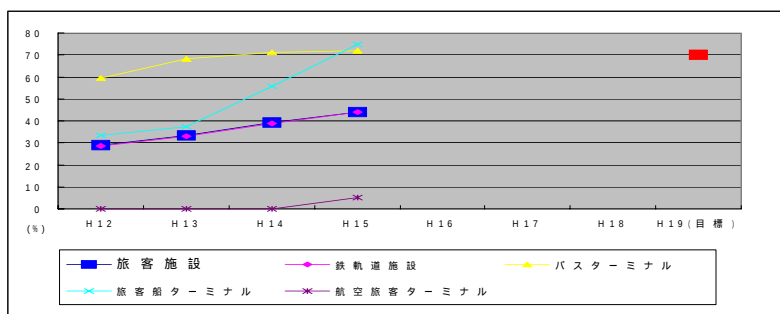
【関連施策】

- 補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。

【施策の実施状況】

- ・ 旅客施設のバリアフリー化については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定促進などの施策を推進することを通じて旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

【実績の動向】



	H12	H13	H14	H15
旅客施設	28.9%	33.3%	39.4%	44.1%
鉄軌道駅	28.6%	32.9%	39.0%	43.9%
バスターミナル	59.5%	68.2%	71.1%	72.1%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%
航空旅客ターミナル	0%	0%	0%	5.0%
(エレベーター等の設置率)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)

【現状分析】

- ・ 平成 16 年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、段差解消について、平成 14 年度の鉄軌道駅の実績値は 39.0%、平成 15 年度は 43.9%である。事業者別に実績値をみると、ＪＲ旅客会社については平成 14 年度の 33.4%から平成 15 年度には 40.3%に、大手民鉄については平成 14 年度の 41.5%から平成 15 年度には 45.8%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成 14 年度の 39.7%から平成 15 年度には 42.7%にそれぞれ増加している。このうち、ＪＲの値がやや平均値を下回っているのは、１事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。
- ・ さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成 15 年度はバスターミナルについては 72.1%、旅客船ターミナルについては 75.0%と前年度に比べて伸びている。航空旅客ターミナルについては 5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。

指標：1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

旅客施設の段差の解消：1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たしたものの割合。

目標値：約7割（H19年度） 実績値：44.1%（H15年度） 初期値：39.4%（H14年度）

【指標分析の詳細】

旅客施設のバリアフリー化施設整備状況
平成15年度末現在

	都道府県	平均的な利用者数 5,000人／日以上の 施設数	段差の 解消施設数	割合 %
1	香川県	6	4	66.7%
2	兵庫県	169	103	60.9%
3	京都府	113	67	59.3%
4	神奈川県	287	164	57.1%
5	福岡県	93	53	57.0%
6	宮城県	46	26	56.5%
7	大阪府	379	208	54.9%
	～			
30	栃木県	20	3	15.0%
31	岩手県	7	1	14.3%
32	福島県	8	1	12.5%
33	山口県	7	0	0
33	熊本県	7	0	0
	総計	2735	1200	43.9%

- 平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅のバリアフリー化（段差の解消）については、5以上の施設を持つ都道府県の中では、香川県が1位、ついで、兵庫県、京都府、神奈川県、福岡県、宮城県、大阪府が、50%以上の施設で段差が解消されているとの結果がでている。一方、山口県や熊本県の鉄軌道駅では0%となり、福島県、岩手県、栃木県、新潟県が20%未満となった。これらの地域では、より積極的な取組みが求められる。

【今後の取組】

- 建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、旅客施設の段差解消を推進する。
- また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対応に努める。
- 今後とも補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。

『暮らし』（１）少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

【関連施策】

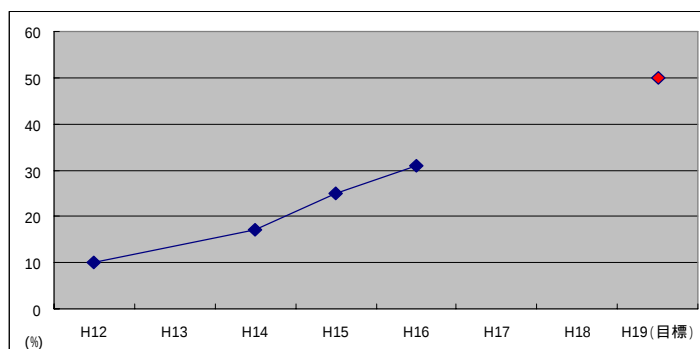
○ 歩行空間のバリアフリー化の整備

市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備、歩道の段差解消等を実施。特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を積極的に推進。

【施策の実施状況】

- 平成 16 年度末において 1 日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設周辺等の主な道路におけるバリアフリー化率が 31% にまで向上。

【実績の動向】



過去の実績値の推移

H12	H13	H14	H15	H16
1 割	-	17%	25%	31%

【現状分析】

平成 16 年度末における歩行空間のバリアフリー化率が 31% となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約 4 割にまで進捗したところ。前年度のバリアフリー化率の伸び(約 8%)に対し、平成 16 年度では約 6% の伸びに留まっており、進捗度が低下している傾向にある。

指標：1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

道路：1日あたりの平均利用者が5千人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうちバリアフリー化された道路の割合。

目標値：約5割（H19年度） 実績値：31%（H16年度） 初期値：17%（H14年度）

【指標分析の詳細】

	直轄国道	都道府県が 管理する道路	市区町村が 管理する道路	全道路
歩行空間のバリアフリー化率	39.2%	38.0%	27.5%	31.0%
	38.2%			

- ・ 国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化の割合が約4割となった一方で、市区町村道の値（28%）は低く、今後とも市区町村の積極的な取り組みが必要。
- ・ 交通バリアフリー法に基づく基本構想を新たに策定した市区町村の数が平成16年度で54市区町村となっており、今後歩行空間のバリアフリー化の一層の推進するにあたっては、地方公共団体の積極的な取り組みが望まれる。

【今後の取組】

- ・ **建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、歩行空間のバリアフリー化を推進する。**
- ・ 都道府県別のバリアフリー化率の提示や各地のバリアフリー化事例の積極的な紹介など、バリアフリー化への取組意欲を喚起していくことで一層の歩行空間のバリアフリー化の推進を図る。

『くらし』（１）少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

【関連施策】

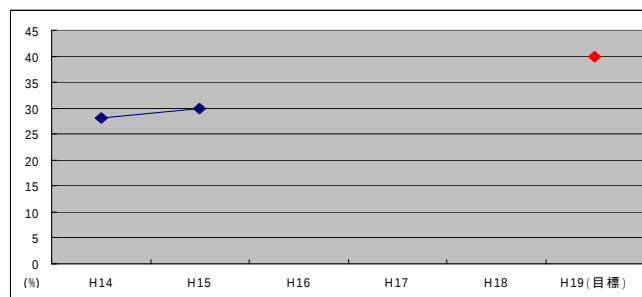
「ハートビル法」（平成 15 年 4 月 1 日施行）に基づく義務付け及び支援措置により高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築を促進。

- 特別特定建築物（不特定多数の者または主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物）の 2,000 ㎡以上の建築等については、利用円滑化基準に適合することを義務付け。
 - 利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物については、容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、低利融資制度、補助等の各種支援を措置。
- 官庁施設のバリアフリー化の推進

【施策の実施状況】

- ・ 平成 14 年の法改正により、特別特定建築物の 2,000 ㎡以上の建築等については利用円滑化基準への適合が義務付けされており、同法の適切な運用が行われている。平成 16 年度においても、2,000 ㎡以上の特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。

【実績の動向】



【現状分析】

- ・ 2,000 ㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、利用円滑化基準を満たす割合については、平成 14 年度は 3 割に満たなかったが、ハートビル法の改正で、特別特定建築物の 2,000 ㎡以上の建築等について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、平成 15 年度には 3 割に達し、施策の効果が始まっている。
- （平成 15 年度実績：約 3,000 棟）

【今後の取組】

- ・ 建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、建築物のバリアフリー化を推進する
- ・ 改正ハートビル法や各種支援策等により、業績指標の改善傾向が見られることから、今後も、同法の適切な運用や、各種支援策の活用等により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。

指標：1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

特定建築物：床面積 2,000 ㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合。

目標値：約 4 割（H19 年度） 実績値：3 割（H15 年度） 初期値：3 割弱（H14 年度）

住宅：全住宅ストックのうち、「手すりの設置」、「広い廊下幅の確保」、「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合

目標値：約 1 割（H19 年度） 実績値：3.4%（H15 年度） 初期値：2.7%（H10 年度）

【関連施策】

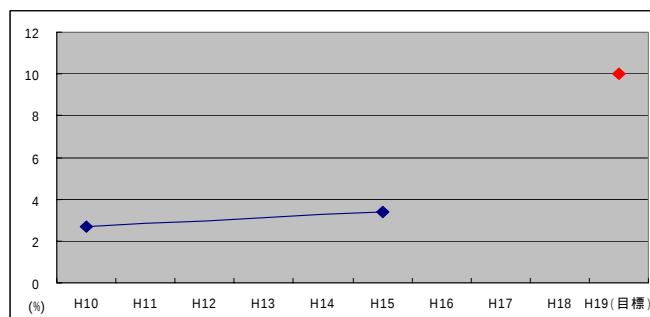
補助によるバリアフリー化された住宅の供給

- 新規に整備する公営住宅、都市再生機構賃貸住宅のバリアフリー仕様による整備及び既設公営住宅、都市再生機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進
 - 「高齢者居住法」に基づく高齢者向け優良賃貸住宅の供給
 - 各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様を標準化
- 住宅金融公庫の融資における割増融資、基準金利を適用
高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等

【施策の実施状況】

- ・ 新規に整備する公営住宅、都市機構賃貸住宅は、すべてバリアフリー仕様を標準化している。また、既設公営住宅、都市再生機構賃貸住宅について、高齢者等の生活特性に配慮した設備・仕様の改善を促進するとともに、特に老朽化したものについては、建て替えを計画的に推進することにより、バリアフリー化を推進。
- ・ バリアフリー化された高齢者向け優良賃貸住宅を供給。（平成 16 年度認定戸数 6020 戸）

【実績の動向】



【現状分析】

- ・ 平成 15 年度の実績値は 3.4%と、平成 10 年度の 2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。
- ・ 建築時期別にみると、新築住宅（建替え含む）のバリアフリー化率は、平成 2 年以前は 0.9%であるが、平成 11 年以降が 16.3%と高まっており、今後は住宅ストック全体でもバリアフリー化率の向上が見込まれる。

【今後の取組】

- ・ 引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給をしていくとともに、平成 17 年度から地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための地域住宅交付金や住宅金融公庫の証券化ローンの仕組みを活用した金利の優遇を実施することにより一層のバリアフリー化を推進していく。
- ・ 既設住宅にかかるバリアフリー化は、公営住宅について、バリアフリーの改善や建替えを促進することにより、また、持家について、住宅金融公庫の融資により推進していく。

『くらし』（２）水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等

良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に供給するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間等を形成する。

【関連施策】

浄化事業等の実施

河川において浄化施設等の設置を進め、水質改善を実現する。

予算額：河川事業費 8,976 億円（H16 年度事業費）の内数

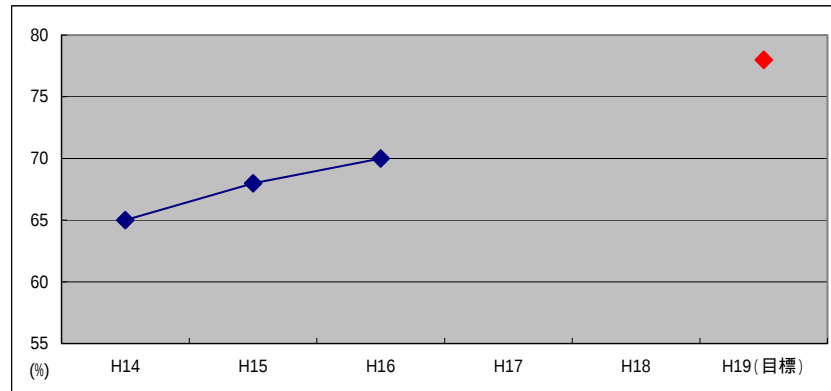
関係機関及び流域自治体との連携による水質改善施設設置等の整備

河川管理者と関係機関及び流域自治体が一体となって、水質改善施設等の整備をすることにより、水質改善を図る清流ルネッサンス を推進。

【施策の実施状況】

平成 16 年度には綾瀬川、霞ヶ浦等都市部の河川や湖沼を重点的に、浄化施設等の整備を実施。

【実績の動向】



過去の実績値の推移						(年度)
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
				65%	68%	70%

【現状分析】

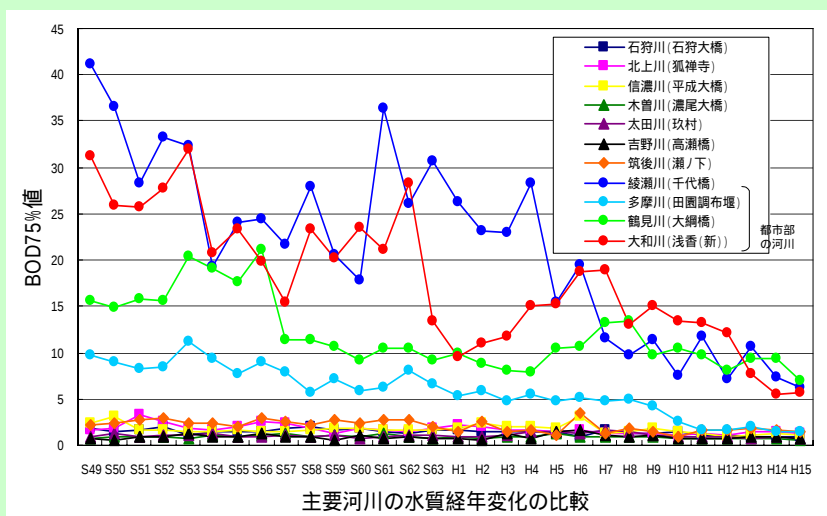
- 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成 16 年度の実績値で 70% であった。
- 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。

指標： 河川における汚濁負荷削減率

河川的环境基準達成のために、河川において削減することが必要な汚濁負荷量のうち削減する量の割合

目標値： 78% (H19) 実績値： 70% (H16) 初期値： 65% (H14)

【指標分析の詳細】



- ・都市部以外の河川においては概ね環境基準を達成しているところであるが、都市部の河川と湖沼については依然として汚濁負荷削減の対策が必要。
- ・事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷量削減として、今後も関係機関と一体となって引き続き都市部の河川と湖沼について、重点的に水質改善事業を実施する必要がある。

【今後の取組】

- ・平成17年度より総合水系環境整備事業を創設し、上流ダムにおける環境整備と河川における環境整備を連携することにより、効率的かつ効果的な河川の水質浄化を図っている。
- ・また、指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合することにより、現地の状況に即応した対応が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高め、効率的かつ効果的な水質改善事業の実施が可能となる。

『くらし』（３）良好な住環境の形成

美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現を図る。

【関連施策】

污水处理施設の整備

効率的な污水处理施設整備を進めるため、地域の特性を踏まえた適切な役割分担の下、下水道、集落排水施設、浄化槽等の整備を連携して実施する。このうち下水道の整備については、現状の都道府県構想を前提として、平成１４年度末の下水道処理人口普及率６５％を７２％に引き上げる。

下水道の整備

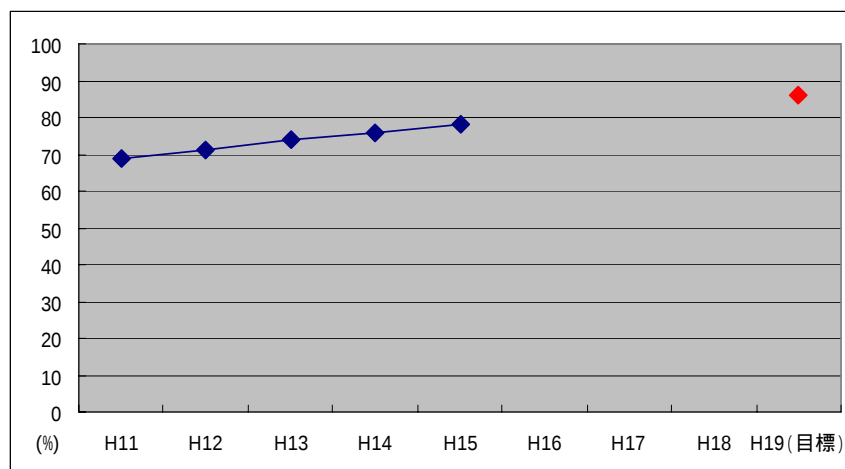
下水道の整備を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

特に、普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域で下水道事業を実施する地方公共団体に対して重点的に補助する。

【施策の実施状況】

- 普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域において下水道管きよの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。
- 社会状況の変化に応じて都道府県構想を見直すなど、費用比較等においてより効率的かつ適正に下水道の整備を推進した。

【実績の動向】



過去の実績値（年度）

H11	H12	H13	H14	H15
69%	71%	74%	76%	78%

【現状分析】

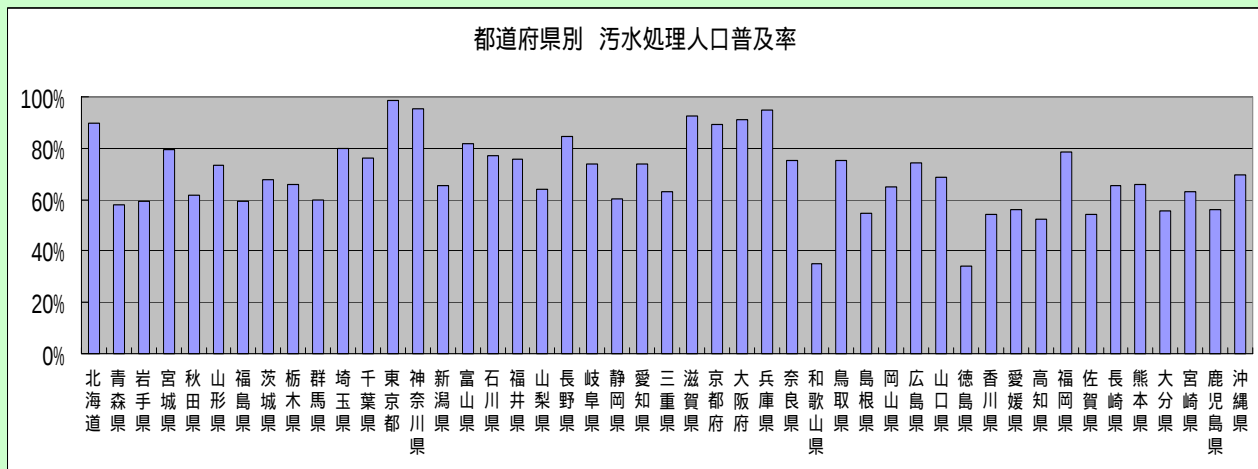
- 平成１５年度の実績値は污水处理人口普及率が７８％であり、着実な進捗が図られているところ。

指標：汚水処理人口普及率

総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設を利用できる人口の割合。

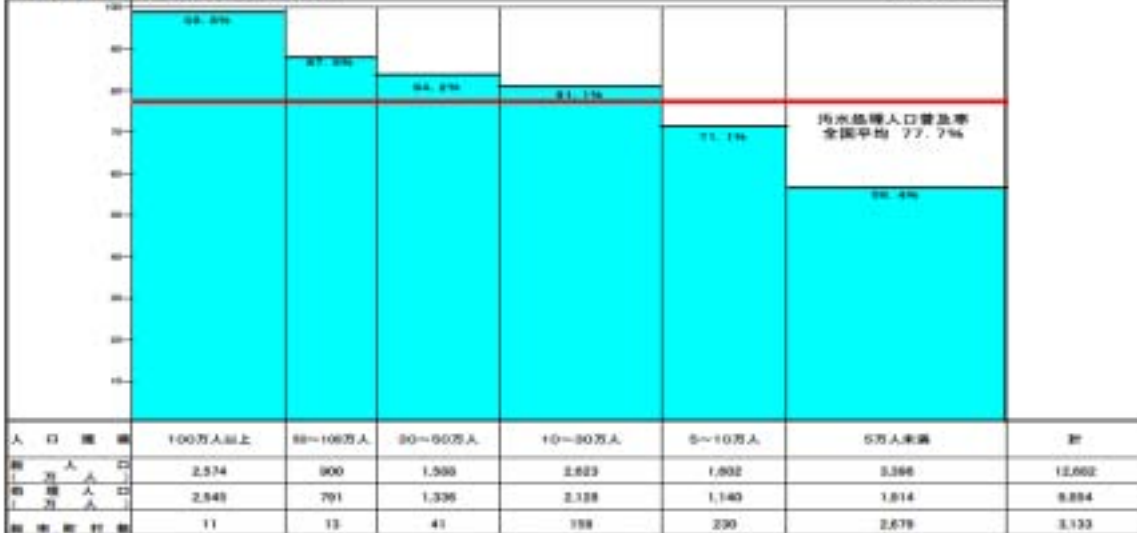
目標値：86%（H19年度） 実績値：78%（H15年度） 初期値：76%（H14年度）

【指標分析の詳細】



汚水処理人口普及状況

○ 都市規模別汚水処理人口普及率



- 普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、平成15年度末で汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは12都道府県だけである。また、5万人未満の中小市町村（総人口の3割を占める）における汚水処理人口普及率は56%にとどまっている。

【今後の取組】

- 下水道等の汚水処理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口5万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。
- 平成17年度から、地方の自主性・裁量性を高めるため、複数の汚水処理施設（公共下水道、集落排水施設、浄化槽）を一体的に整備する市町村に対し、汚水処理施設間での融通や年度間の事業量の調整が可能な汚水処理施設整備交付金制度を創設した。

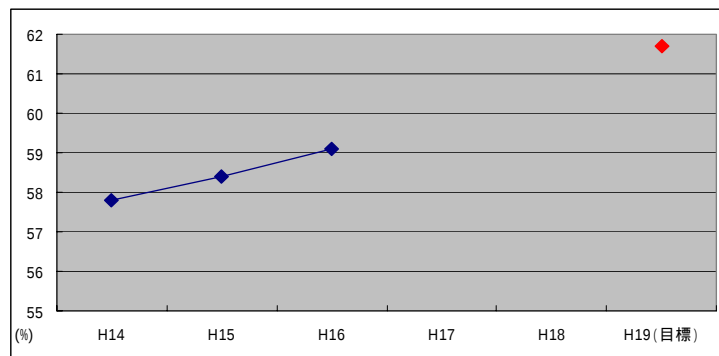
『安全』（１）水害等の災害に強い国土づくり

都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。

【関連施策】

- 洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備
 - 堤防等整備やダム等洪水調節施設の整備、砂防えん堤等の整備を推進し、氾濫域における治水安全度の向上を図る。
 - 下水道による雨水対策施設の整備の推進
 - 下水道による雨水対策施設の整備により、都市の水害安全度の向上を図るため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
- 河川事業と下水道事業の連携による浸水対策（特定都市河川浸水被害対策法（平成１６年５月施行））

【実績の動向】



過去の実績値			(年度)		
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約 58% (57.8%)	約 58% (58.4%)	約 59% (59.1%)

【現状分析】

- 指標値については、目標の達成に向けて概ね順調に推移している。
- 洪水による氾濫から守られる区域の割合の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため災害が発生した場合でも被害を最小化するハード整備・ソフト対策が一体となった減災体制の整備が必要である。

指標： 洪水による氾濫から守られる区域の割合

当面の計画として、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年～10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合

目標値：約62%(61.7%)(H19年度) 実績値：約59%(59.1%)(H16年度)

初期値：約58%(57.8%)(H14年度)

指標： 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

過去10年間(平成4年から平成13年までの間)に床上浸水を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある家屋数

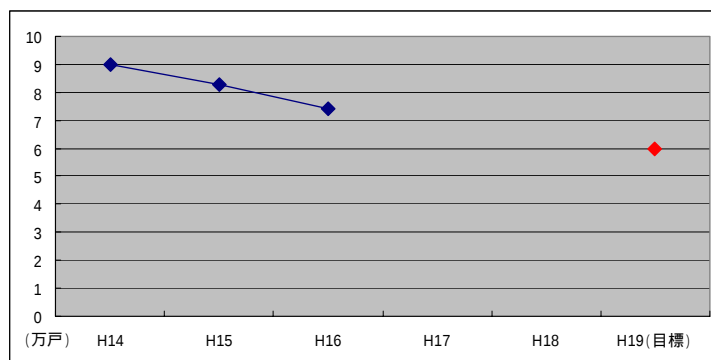
目標値：約6万戸(H19年度) 実績値：約7.4万戸(速報値)(H16年度)

初期値：約9万戸(H14年度)

【施策の実施状況】

- 効果の早期発現を目指し、本体工事中のダム等への重点投資を行っている。また、平成15年度からは治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間などについて、その事業区間・期間などを設定・公表し、重点投資を行う短期集中型事業を実施している。地下空間利用が高度に発達している地区等において、都市型浸水被害の効率的な解消を図るため、小規模な貯留施設や浸透施設の設置を支援する浸水被害緊急改善下水道事業を平成16年度に創設した。
- 平成17年4月に特定都市河川浸水被害対策法(平成16年5月施行)に基づき鶴見川を特定都市河川に指定し、これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水対策を実施。

【実績の動向】



過去の実績値						(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
			約9万戸	8.3万戸	7.4万戸	

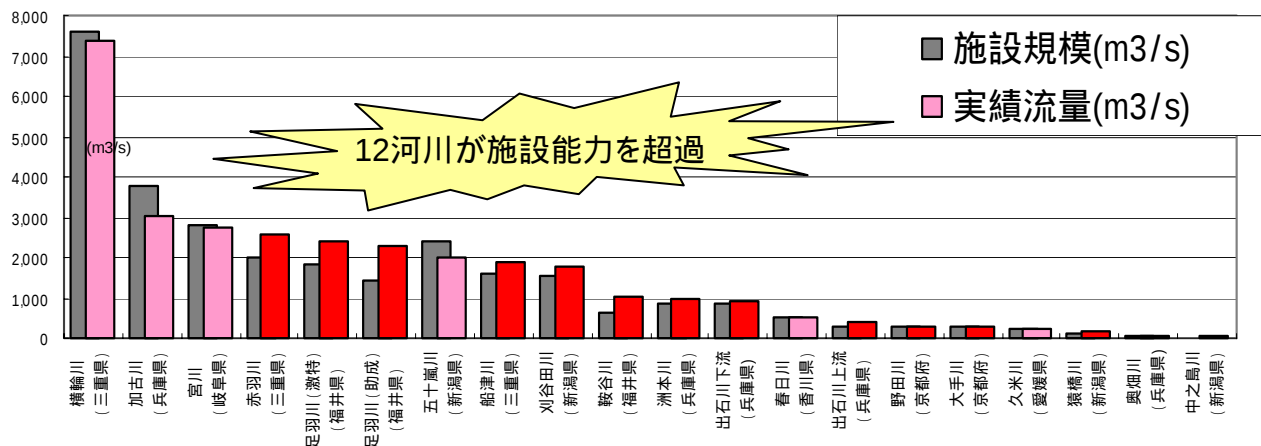
速報値

【現状分析】

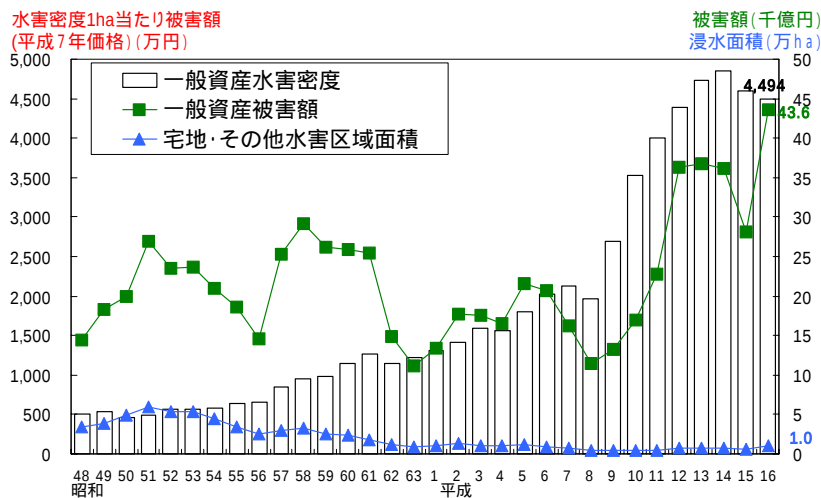
- 指標値については、目標の達成に向けて順調に推移している。
- 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発していることから関係者の連携を図った取り組みが必要である。

【指標分析の詳細】

施設能力と実績流量の比較



平成16に発生した豪雨災害への緊急対策(激特事業等)を実施している河川(20河川)が対象。



- 平成16年に発生した豪雨災害において施設の能力を超える洪水が発生していることから、できるだけ早期に災害安全度を高めるとともに災害が発生した場合でも被害を最小化するハード整備・ソフト対策一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。
- 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。

【今後の取組】

・ 昨年は、梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸により、全国各地で激甚な水害、土砂災害が数多く発生した。これらは、未だ災害に対する整備水準が低いことも大きな要因であるが、近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな災害の様相を呈するものでもあった。このような新たな課題に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。

○ 昨年をはじめ近年の災害から明らかになった新たな課題に的確に対応するため、昨年11月に「社会資本整備審議会河川分科会」に学識経験者からなる「豪雨災害対策総合政策委員会」を設け緊急に対応すべき事項について「総合的な豪雨災害対策についての緊急提言」としてとりまとめ、この緊急提言を受け「豪雨災害対策緊急アクションプラン」を策定し制度や体制の整備等の必要な事業実施を図っている。

また、同委員会からのH17年4月の「総合的な豪雨災害対策の推進について（提言）」をうけて、長期的に対応すべき体制整備や制度改革についても今後検討し、速やかに制度創設等必要な措置を講じていく。

（提言の主なもの）

・ 土地利用状況に応じた安全度確保方策の体系的確立

・・・・ 従来からの連続堤防方式にこだわらず、地域の土地利用状況に応じて、輪中堤、家屋等の嵩上げ、家屋移転も重要な治水対策として進める。

・ 防災施設等の維持管理の充実

・・・・ 最低限行うべき維持管理の基準の制定を行う。

等

○ 地域の水災及び土砂災害の防止力向上（水防法等の改正）：浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大（主要な中小河川に拡大）、中小河川における洪水情報等の提供の充実（主要な中小河川で避難等の目安になる水位（特別警戒水位）に関する情報提供を開始（H17-））、水防協力団体制度の創設、非常勤の水防団員に係る退職報償金の支給規定の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実等を実施

○ 総合流域防災協議会の設立：増加する水害、土砂災害に対して限られた資金の中で効率・効果的に対策を行うためには水害と土砂災害の対策、直轄事業と補助事業、ハード整備とソフト対策を流域一体として行う必要があることから国と地方が連携し、流域一体で包括的な防災対策を実施するとともに自助・共助・公助のバランスのとれた防災対策の推進を図るため、総合流域防災協議会を設立。

○ 総合流域防災事業の創設：豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進し、あわせて地方の自主性・裁量性をより高めるため、流域単位を原則として、包括的に水害・土砂災害対策の施設整備等及びハザードマップの作成など災害関連情報の提供等のソフト対策を行う事業に対し補助する。

『安全』（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

【関連施策】

堤防等河川管理施設の耐震化

- ・ 大規模な地震に対する強度が不十分な堤防等河川管理施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。

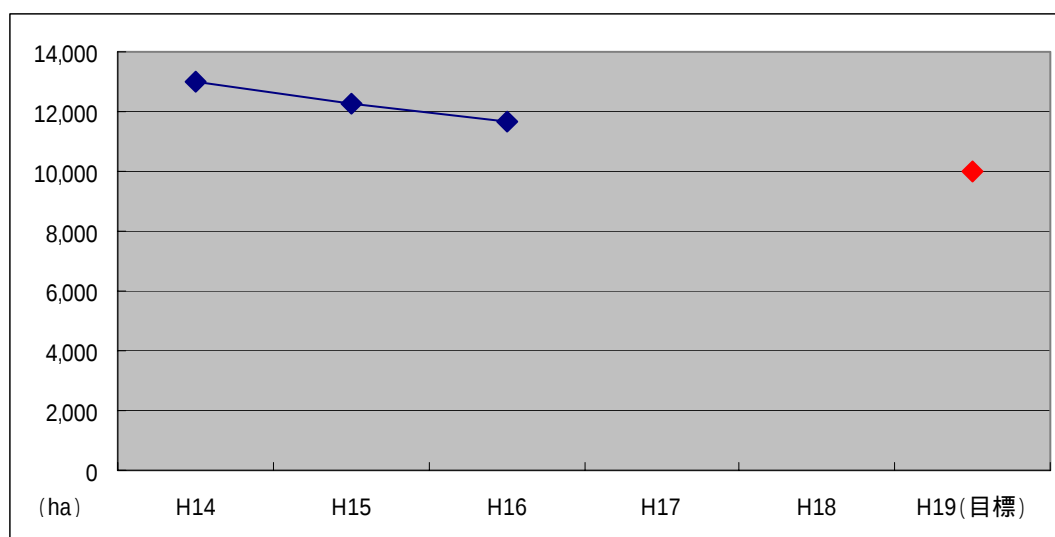
海岸保全施設の耐震化

- ・ 大規模な地震に対する強度が不十分な海岸保全施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る

【施策の実施状況】

- ・ 堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を推進している。

【実績の動向】



過去の実績値			(年度)		
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約 13,000ha	約 12,300ha	約 11,700ha

速報値

【現状分析】

- ・ 平成 16 年度末の実績値は約 11,700ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

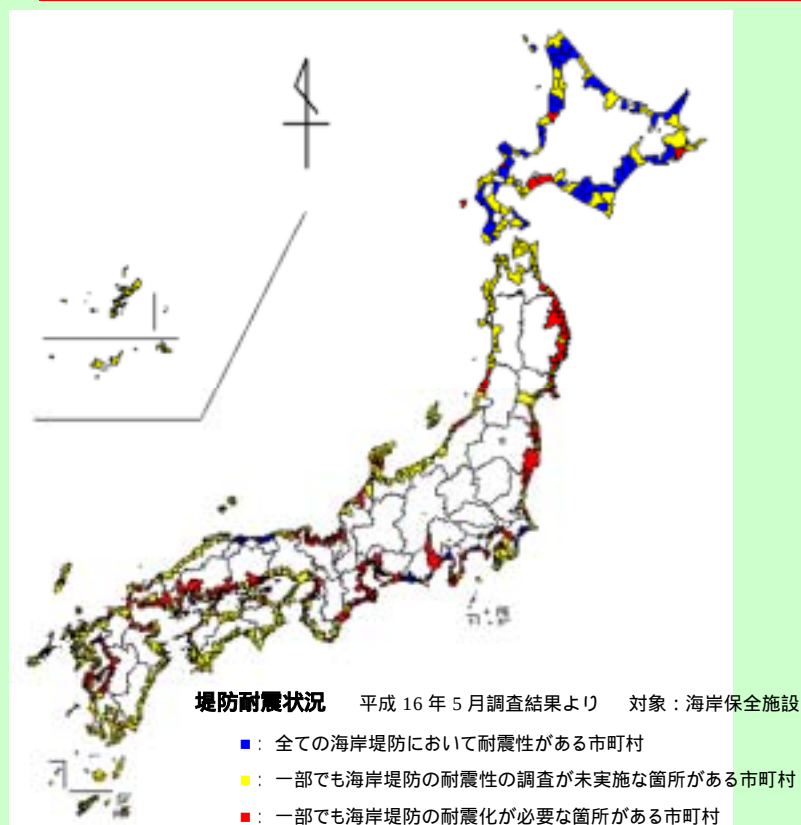
指標：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生するおそれのある地域の解消
ゼロメートル地帯等において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

目標値：約 10,000ha (H19) 実績値：約 11,700ha (速報値)(H16)

初期値：約 13,000ha (H14)

【指標分析の詳細】

市町村別の「海岸堤防耐震化の状況」



- ・ 堤防の耐震性の調査や耐震化が全国的に遅れており、東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域において堤防の耐震化対策等を進める必要がある。

【今後の取組】

○ 堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域において推進していく。

○ 津波危機管理対策緊急事業の推進

津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や、耐震調査、津波ハザードマップ作成支援などの避難対策等を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を推進する。

『安全』（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

【関連施策】（建築物）

特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置（耐震型優良建築物等整備事業、市街地総合再生計画作成時における耐震診断費の補助、日本政策投資銀行等政府系金融機関による低利ローン）耐震改修促進法の的確な運用を図り、特定建築物の耐震改修の達成を図る。

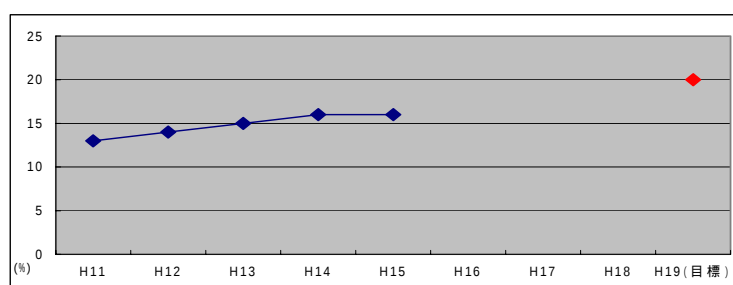
耐震改修工法の開発・普及（耐震改修効果の高い工法の検討を行い、耐震改修効果の高い工法についての技術指針等の作成）

防災拠点官庁施設の耐震化

【施策の実施状況】

・特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置の実施とともに、耐震改修促進法の円滑な施行（その他の実施状況については、右を参照）。

【実績の動向】（建築物）



【現状分析】

- ・指標はほぼ横ばいである。平成 15 年宮城県北部地震、平成 15 年十勝沖地震、平成 16 年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

「住宅・建築物の地震防災推進会議」では、建築物の耐震化率を現状の 75%（H15）から 90%（H27）としたが、これは特定建築物総数に対する耐震性を有すると推計される特定建築物数の割合であり、社会資本整備重点計画での耐震化率とは算定方法が異なるものである。この推計において、建築物については総数約 340 万棟のうち、約 220 万棟（約 65%）が耐震性あり、約 120 万棟（約 35%）が耐震性が不十分と推計されている。このうち、現行の耐震改修促進法で努力義務の対象となっている学校、病院、百貨店、事務所等の特定建築物については、約 36 万棟のうち、約 27 万棟（約 75%）が耐震性があり、約 9 万棟（約 25%）が耐震性が不十分と推計されている。H27 の目標達成に向けさらなる地震防災対策が求められている。

【今後の取組】

○耐震改修促進法の見直し

耐震性が不十分な多数の者が利用する建築物については、指導・助言だけでなく、指示・報告徴収・立入検査や、指示に従わない建築物の公表等を行えるようにすることなどを検討する。

- 住宅の耐震改修費補助制度を拡充：平成 17 年度より、住宅と非住宅、耐震診断と耐震改修等に分かれている 4 つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改める。

指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したもの及び建替・除去を行ったものの割合。

目標値：約 2 割（H19 年度） 実績値：16%（H15 年度） 初期値：16%（H14 年度）
住宅総数のうち、耐震性を有するもの（新耐震以降に建築されたもの、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したもの及び建替・除去を行ったもの）の割合。

目標値：約 65%（H19 年度） 実績値：61%（H15 年度） 初期値：51%（H10 年度）

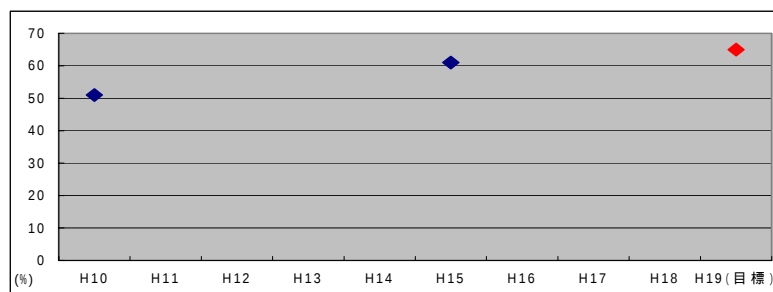
【関連施策】（住宅）

- 補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進（住宅の耐震改修に対する費用の一部補助、住宅の改修工事に対する低利ローン、住宅取得・改修（耐震改修を含む）に係るローン残高の一部の所得税額からの控除）
- 公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断：住宅の耐震診断費用の一部補助事業の実施。
- 耐震改修工法の開発・普及

【施策の実施状況】

- ・ 耐震型優良建築物整備事業制度の拡充：大規模地震による危険性が高い地域で一定の集積のある地域（30 戸 / ha かつ 300 戸以上）を補助対象地域に追加するとともに、耐震改修費補助の要件を満たす住宅の建替えについて、補助対象に追加。
- ・ 平成 16 年 6 月、「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」が公布され、地震等に強いストック再生・密集市街地の改善促進により、安全で安心できるまちづくりを促進。
- ・ 平成 17 年 2 月、学識経験者、地方公共団体なる「住宅・建築物の地震防災推進会議」を発足させ、耐震化の目標設定や目標達成のための施策の具現化を推進。

【実績の動向】（住宅）



【現状分析】

- ・ 5 年ごとの集計（住宅・土地統計調査）による状況の把握を行っているが、平成 15 年の指標の実績については、約 61%であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。
- ・ 平成 15 年宮城県北部地震、平成 15 年十勝沖地震、平成 16 年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

- 地域住宅交付金の活用：地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、住宅の耐震化等の促進
- 税制改正による耐震化の促進：住宅ローン減税等について、築後年数要件を撤廃するかわりに、耐震基準への適合化を要件化する。

『安全』（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

【関連施策】

- 密集市街地の整備改善のための事業等の推進
 - ・ 住宅市街地総合整備事業により老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備を図る。
 - ・ 街路事業、都市公園事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等により公共施設の整備を図る。
 - ・ 都市防災総合推進事業、市街地再開発事業等により沿道建築物の不燃化を図る。
 - ・ 住宅地区改良事業等により不良住宅の買収・除却、改良住宅の建設、地区施設等の整備を図る。
 - ・ 都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）都市・居住環境整備推進出資金（防災環境軸整備型）を活用する。
 - ・ 住宅金融公庫の都市居住再生融資制度により、住宅市街地総合整備事業の整備計画区域内等における共同建替事業に対する融資を行う。

【施策の実施状況】

- ・ 住宅市街地総合整備事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的に行い、密集市街地の整備改善を図った。
- ・ 防災街区整備事業に対する補助制度を創設するとともに、都市再生住宅制度を拡充し、居住安定の確保のための措置を講じた。
- ・ 街路事業、都市公園事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、都市防災総合推進事業等により、避難地・避難路整備及び周辺建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯として機能する防災環境軸の形成を図った。
- ・ 組合再開発促進基金による債務保証制度を拡充し、密集市街地における共同建替え等の支援を図った。
- ・ 民間事業者等では取得困難で、かつ都市再生を緊急に図るべき密集市街地において、都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）を充当して、官民の協力による密集市街地の整備を図り、また都市計画道路の整備と市街地の整備改善を一体的に実施する防災環境軸整備推進事業に充当する都市・居住環境整備推進出資金（防災環境軸整備型）を創設した。
- ・ 防災街区整備事業に係る税制上の支援措置を創設するとともに、防災都市施設の施行予定者制度における土地の買収に係る特例措置の創設、防災街区整備推進機構による土地の先買い等を支援するための税制上の拡充等を行った。

【実績の動向】

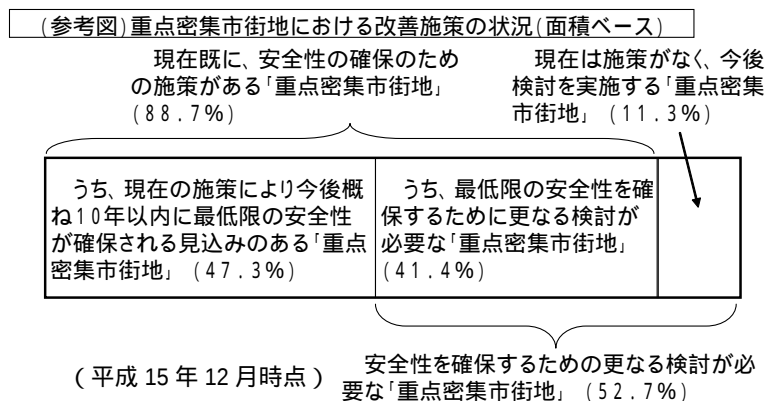
過去の実績値					（年度）
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			0%		

【現状分析】

- ・ ５年に一度の調査を用いて把握するため、H16年度の実績値はない（次回調査はH19年度）。
- ・ 「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」の改善施策の状況について、都道府県及び政令指定都市の協力を得て把握を行い、平成15年12月26日に公表。
- ・ これによると、改善施策を行うことによって約8,000haのうち、113地区3,773ha（全体面積の約47%）については、今後概ね10年以内に最低限の安全性が確保される見込みである。残る合計287地区4,200ha（全体面積の約53%）については、安全性を確保するための更なる検討が必要。

指標：地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約 8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合
 密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後 10 年以内に最低限の安全性を確保することが見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地（全国約 8,000ha）の中で、最低限の安全性が確保される市街地の割合。
 目標値：約 3 割(H19) 実績値：0%(H14) 初期値：0% (H14)

【指標分析の詳細】



東京都における「重点密集市街地」

- ・ 「安全性を確保するための更なる検討が必要な重点密集市街地」(全体の 52.7%)において、防災上必要な公共施設の整備と老朽住宅の建替え等を効果的かつ効率的に推進することが必要。
- ・ 東京都では、重点密集市街地における防災環境軸（延焼遮断帯）約 80km のうち平成 17 年 5 月時点で未整備区間は約 70km。

【今後の取組】

- ・ 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地（重点密集市街地）について安全性向上のため、防災上必要な公共施設の整備と老朽住宅の建替え等を緊急に促進する措置を講じ、その解消を強力に推進する。また都市計画等と連携して防災環境軸の緊急整備を図る。
- ・ 住宅市街地総合整備事業等の拡充
 特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えや、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いを支援するとともに、都市防災総合推進事業の事業主体と対象地域の拡充、住宅市街地総合整備事業等における既存ストックを活用した都市再生住宅等の整備のための拡充、住宅地区改良事業による民間事業者の活用のための支援の拡充を実施。
- ・ 地域住宅交付金の活用
 地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、密集市街地の改善等の促進。

『安全』（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

【関連施策】

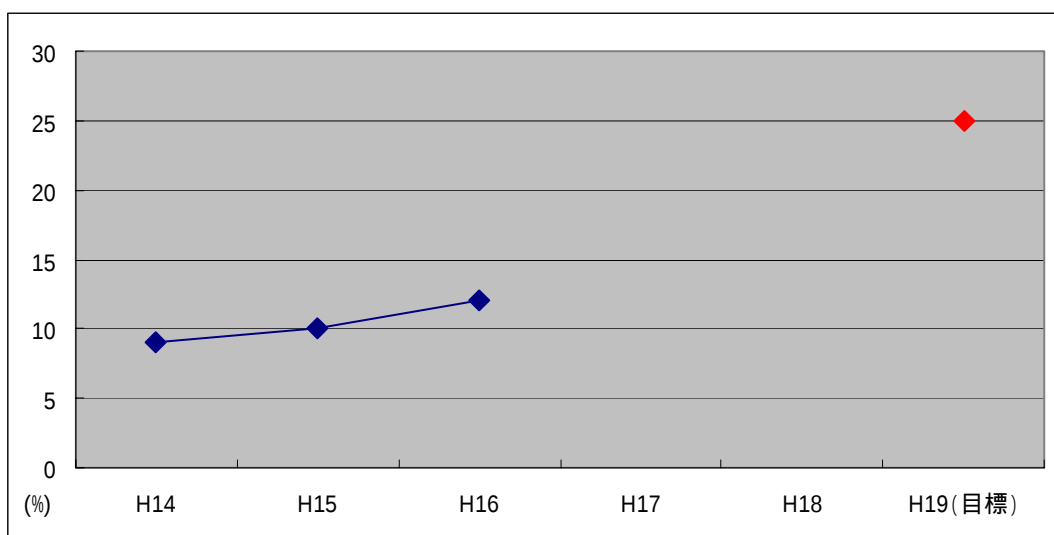
○防災公園の整備

広域避難地等となる防災公園の整備により、都市の防災機能の向上を図り、安全でゆとりある生活を確保する。

【施策の実施状況】

- ・ 都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を行った。

【実績の動向】



過去の実績値				(年度)
H12	H13	H14	H15	H16
		約 9 %	約 10 %	約 12 % (速報値)

【現状分析】

- ・ 平成 16 年度末現在の速報値で約 12%である。指標のベースとなるオープンスペースの規模がある程度まとまった規模であることや各地方公共団体内の公園関係部局と防災関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。

指標：一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一カ所以上確保された大都市の割合

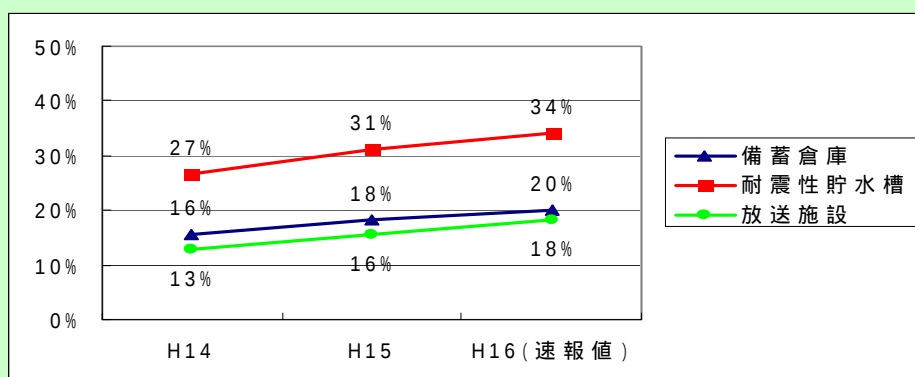
人口 20 万人以上の大都市における、災害応急対策施設のうち「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積 10ha 以上のオープンスペースが確保された都市の割合。

目標値：約 25%（H19 年度） 実績値：約 12%（H16 年度速報値）

初期値：約 9%（H14 年度）

【指標分析の詳細】

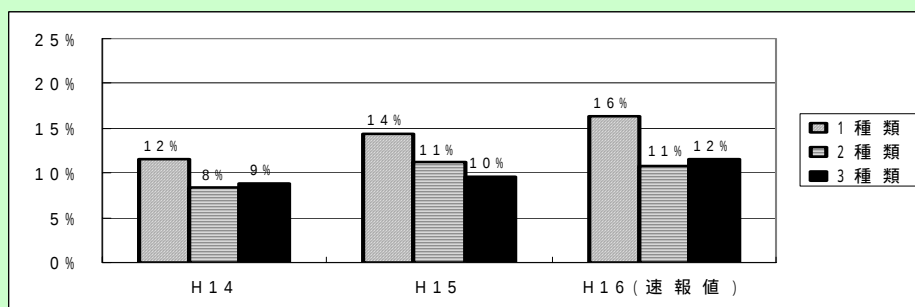
- 「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備された大都市の割合
- ・ 備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設については整備の進捗がみられるものの、備蓄倉庫、放送施設については未だ低い水準にとどまっており、より一層の整備の推進が必要。



注 1）人口 20 万人以上の大都市を対象（なお、東京都及び政令指定都市については、区を 1 都市と扱う。）

注 2）面積 10 ha 以上のオープンスペースに設置された施設を年度毎に集計

- 災害応急対策施設の設置種数の割合
- ・ 災害応急対策施設については整備の進捗がみられるが、目標の達成に向けて、設置種数の増に資する箇所への重点化等が必要。



注 1）人口 20 万人以上の大都市を対象（なお、東京都及び政令指定都市については、区を 1 都市と扱う。）

注 2）面積 10 ha 以上のオープンスペースに設置された施設を年度毎に集計

【今後の取組】

- ・ 災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を重点的に推進するとともに、災害応急対策施設の整備が不十分な箇所への重点化により、効率的・効果的に目標の達成を図っていく。

『安全』（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

【関連施策】

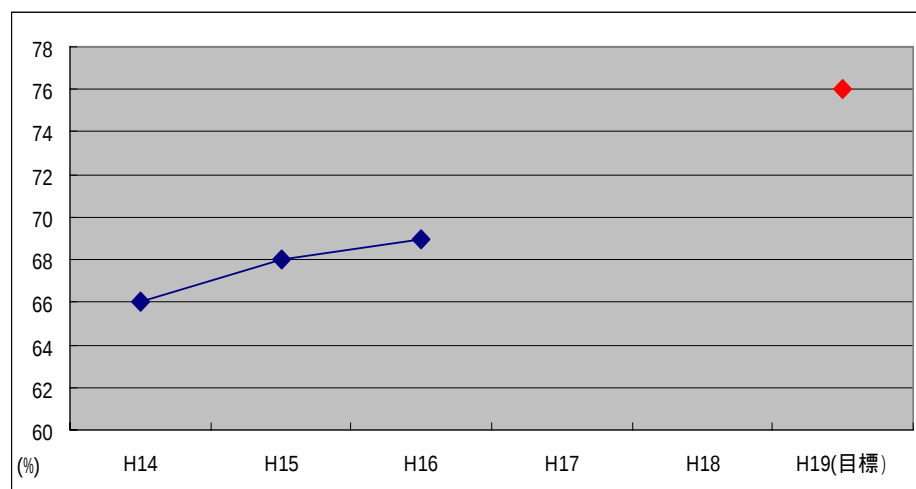
○道路の防災・震災対策の推進

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

【施策の実施状況】

- ・ 法面对策や緊急輸送道路の橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に実施した。
- ・ 平成 16 年度は、観測史上最多の台風上陸や新潟県中越地震等大規模な災害が多発したことから、平成 16 年度補正予算においても防災・震災対策を推進した。

【実績の動向】



過去の実績値			(年度)		
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			66%	68%	69%

【現状分析】

- ・ 平成 14 年度実績値 66%に対し平成 16 年度の実績値は 69%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

指標：災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

地域の生活の中心都市のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

目標値：76%(H19) 実績値：69%(H16) 初期値：66% (H14)

【指標分析の詳細】

救援ルートを確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や法面对策等の防災対策を推進しているところであるが、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数の増加（平成 16 年度は 4 都市）は微増にとどまっている。

特に、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として、対策を実施してきており、平成 16 年度末時点で、直轄国道については約 9 割、都道府県管理道路については約 6 割の進捗となっている。しかしながら、河川橋については、直轄国道で約 3 割、都道府県管理道路で約 5 割と進捗が遅れている状況（全体として約 5 割の進捗）。

また、落橋・倒壊に至った場合、甚大な二次的被害を及ぼすおそれのある新幹線を跨ぐ橋梁については約 3 割と不十分な状況にあり、一層の橋梁耐震補強の推進が必要である。

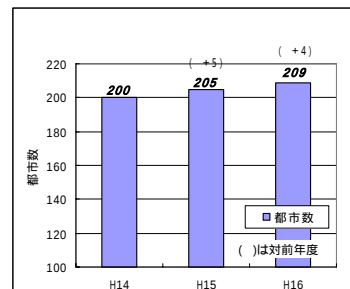


図 防災・震災対策が完了した救援ルートが確保された都市数の推移

表 橋梁の耐震補強実施率

緊急輸送道路の橋梁の耐震補強の実施率			新幹線を跨ぐ橋梁の耐震補強の実施率			
	直轄国道	都道府県管理道路	直轄国道	都道府県管理道路	市町村道	計
跨線橋等	約 9 割	約 6 割	約 9 割	約 3 割	約 3 割	約 3 割
河川橋等	約 3 割	約 5 割				
H16末現在、全体で約5割の実施率						
注）緊急輸送道路の橋梁のうち、昭和 55 年より前の道路橋示方書を適用した橋長 1.5 m 以上の橋梁で、かつ鉄筋コンクリート単柱橋脚を有する橋梁。						

【今後の取組】

災害時の広域的な救援ルートを確保するためには、道路の防災・震災対策を推進する必要があり、特に、救援活動や緊急物資輸送に極めて重要な役割を果たす緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、今般の首都直下地震等の大規模地震の逼迫性の指摘を踏まえ、平成 17 年度より新たに次の取組を行うこととしたところである。

- ・ 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強について、平成 17 年度から平成 19 年度までの 3 箇年プログラムを策定して重点的に実施。
- ・ また、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強についても平成 17 年度から平成 19 年度までの 3 箇年プログラムを策定して重点的に実施。

『安全』（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

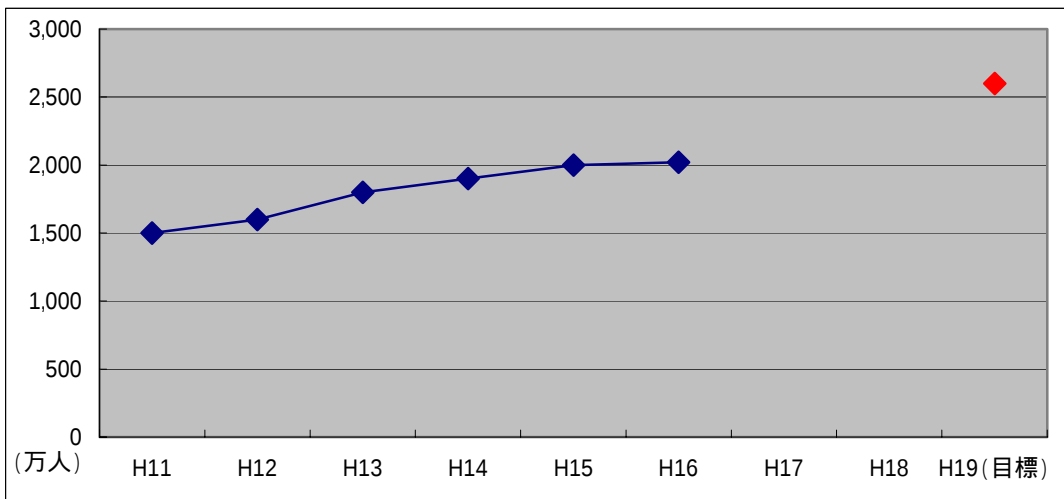
【関連施策】

- 耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。

【施策の実施状況】

- 対象とする地域において、平成 16 年度には 11 港湾において耐震強化岸壁の整備を進め、うち 1 港湾の耐震強化岸壁の供用が開始された。

【実績の動向】



過去の実績値				(年度)
H12	H13	H14	H15	H16
約 1,600 万人	約 1,800 万人	約 1,900 万人	約 2,000 万人	約 2,020 万人

【現状分析】

- 平成 16 年度の実績値については、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口約 2,020 万人となり着実に増加している。今後さらに耐震強化岸壁の整備を推進することにより、目標値の達成を目指す。

指標：港湾による緊急物資供給可能人口

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域、特定観測地域内の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により緊急物資等の供給が可能な人口。

目標値：約 2,600 万人（H19 年度） 実績値：約 2,020 万人（H16 年度）

初期値：約 1,900 万人（H14 年度）

初期値：約 1,900 万人（H14 年度）

【指標分析の詳細】

特定観測地域

- 過去に大地震があって、最近大地震が起きていない地域
- 活断層地域
- 最近地殻活動の活発な地域
- 社会的に重要な地域

観測強化地域

異常が察見された場合に、さらに観測を強化して、異常を確かめる地域

北海道東部
北海道西部
山形県西部
新潟県南部
長野県北部
長野県西部
岐阜県西部
岐阜県東部
静岡県
愛知県
名古屋市・京都・大阪・神戸地区
福岡県及び日向地区

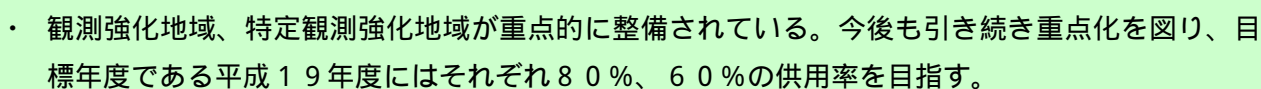
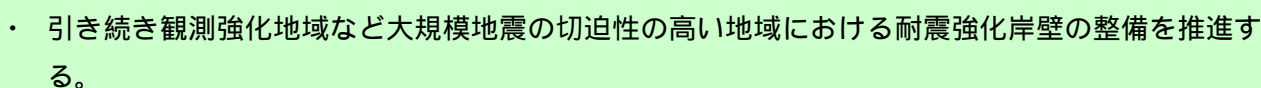
■ 観測強化地域
■ 特定観測地域

・ 引き続き観測強化地域など大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進する。

供用率(%) = 供用岸壁数 / 計画岸壁数

地域	供用率(%)
全国	45
観測強化地域	75
特定観測強化地域	55
その他	10

・ 観測強化地域、特定観測強化地域が重点的に整備されている。今後も引き続き重点化を図り、目標年度である平成19年度にはそれぞれ80%、60%の供用率を目指す。



『安全』（３）総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。

【関連施策】

○道路の交通事故対策の推進

安全な道路交通環境の実現を目指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、事故危険箇所での集中的対策、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施。

【施策の実施状況】

安全性の高い幹線道路の整備

- 交通量をより安全な道路へとシフトさせるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進する。

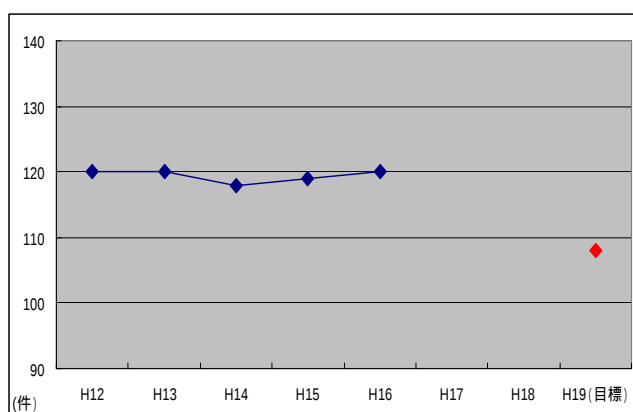
幹線道路の事故危険箇所等の集中的な対策

- 幹線道路における対策を効率的かつ効果的に実施するため、特に事故の危険性が高い箇所を事故危険箇所として指定し、公安委員会と連携して交差点改良等の事故抑止対策を集中的に実施した。事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の５倍以上の箇所、事故が多発しており１０年に１度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所等を平成１５年７月に３,９５６箇所抽出し、平成１６年度までに約１,６００箇所に対策に着手。

面的・総合的な歩行者事故防止対策

- 市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により通行経路の安全性が確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進した。あんしん歩行エリアについては、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成１５年７月に７９６地区を指定し、平成１６年度までに約６００地区に対策に着手。

【実績の動向】



過去の実績値の推移（年）				
H12	H13	H14	H15	H16
120	120	118	119	120
				（暫定値）

【現状分析】

- 平成１４年の死傷事故率の初期値１１８件／億台キロに対し、平成１６年の暫定値は１２０件／億台キロと指標は後退しているが、２４の都道府県では死傷事故率が減少。

指標：道路交通における死傷事故率

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数（1件／億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。）

目標値：108件／億台キロ（118を約1割削減）（H19） 実績値：120件／億台キロ（暫定値）（H16） 初期値：118件／億台キロ（H14）

【指標分析の詳細】

死傷事故率が前年より減少した都道府県は24であり、過半数を超えている。高知（対前年比6.6%減）青森（同5.5%減）島根（同5.2%減）の3県は大きく減少。また、死傷事故率ワースト1,2の神奈川県（対前年比3.4%減）東京（同1.9%減）でも死傷事故率を減少。

平成15年に死傷事故率が大幅に増加した3県（群馬、香川、宮崎）では今年も死傷事故率が増加。死傷事故率の増減は都道府県によって増加傾向と減少傾向が確認できた。

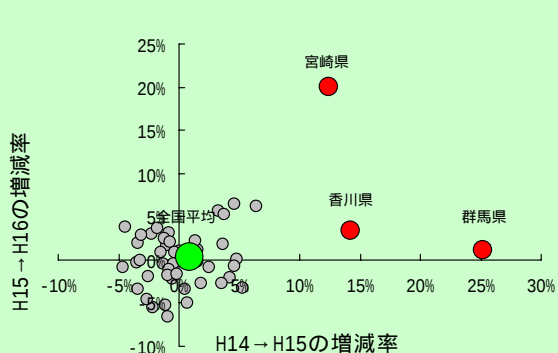


図1 昨年と今年の県別死傷事故率の増減率の比較

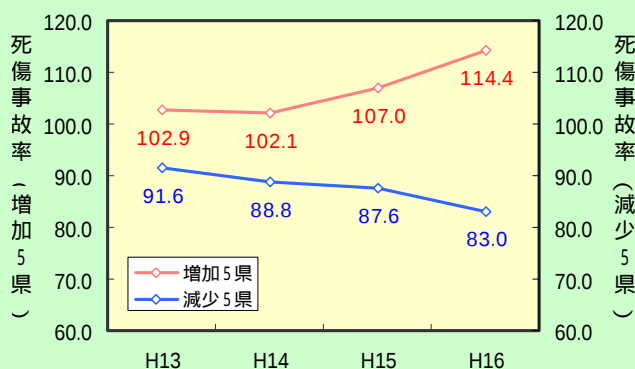


図2 死傷事故率の増加率の大きい県と減少率の大きい県の死傷事故率推移の比較

【今後の取組】

- ・ 幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所」に加えて、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施。
- ・ 個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を立案するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有。
- ・ 平成17年度より、直轄事業において予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設。
- ・ 市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。

『環境』（５）良好な水環境への改善

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善を図る

【関連施策】

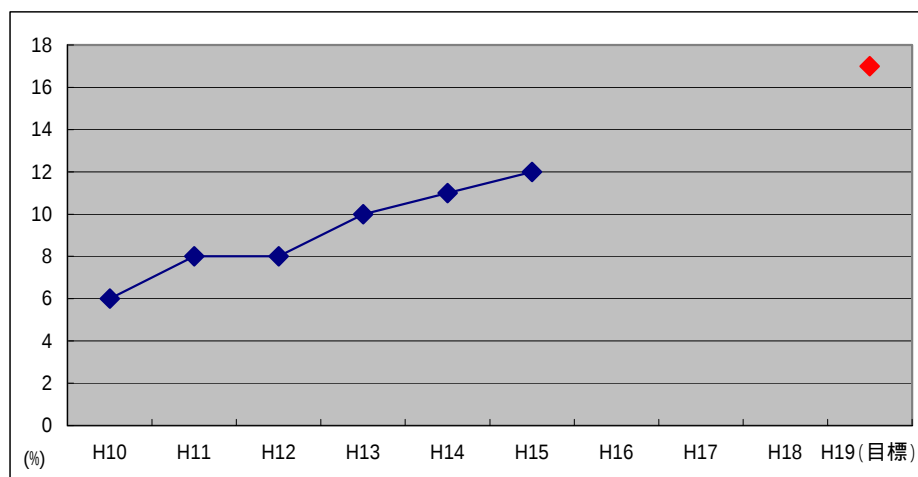
高度処理の普及促進

高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。予算額 8,749 億円の内数（H16 年度）

【施策の実施状況】

- ・ 三大湾、指定湖沼等における水質環境基準の達成に向けて、これらの地域において高度処理施設の整備を推進した。
- ・ 下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、磷を放流水質基準に追加。また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。

【実績の動向】



過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
8%	8%	10%	11%	12%	

【現状分析】

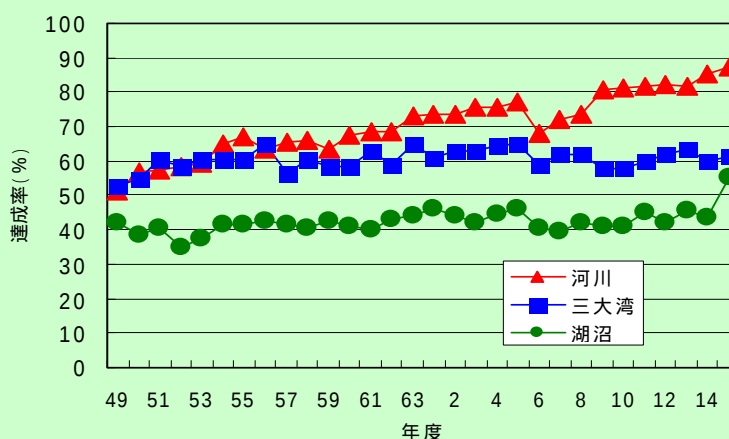
- ・ 高度処理人口普及率は着実な進捗が図られているが、平成 15 年度の実績値は 12%である。
- ・ 高度処理人口普及率は依然として低い状態であり、三大湾や指定湖沼等の水質改善は進んでいない。このため、引き続き高度処理の普及促進を図る。
- ・ 高度処理人口普及率は、平成 15 年度末で約 12%であるが、この 1 年間で 1 ポイント上昇しており目標（5 年間で 6 ポイント）の達成に向けて着実に進展。

指標：環境基準達成のための高度処理人口普及率

流域別下水道整備総合計画等により、三大湾、指定湖沼等の水質環境基準の達成と、そのために必要な高度処理の実施が明確に関連付けられており、その放流水質が水質汚濁防止法による規制の対象となっている高度処理が実施されている区域内人口の総人口に対する割合をいう

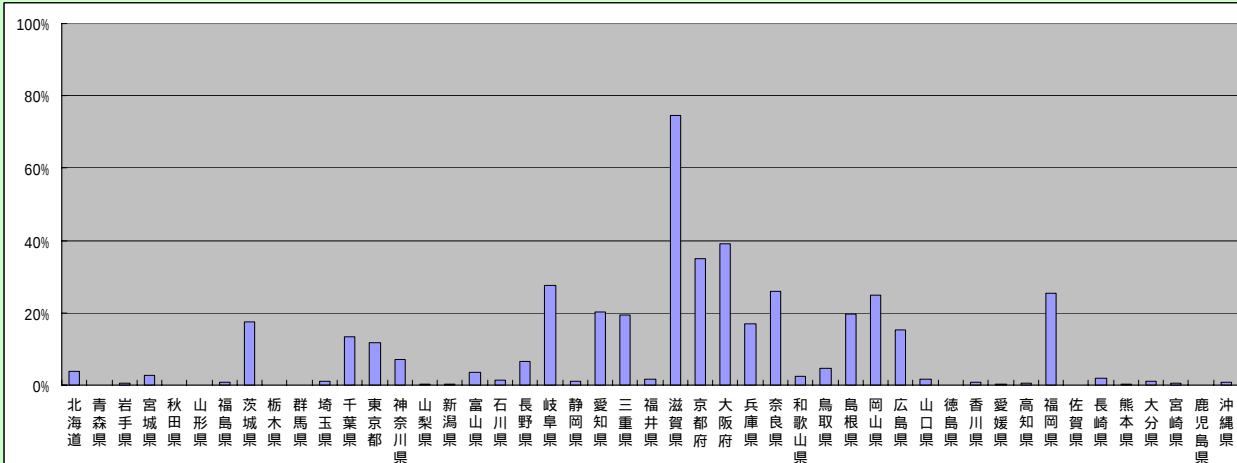
目標値:17%(H19 年度) 実績値:12%(H15 年度) 初期値:11%(H14 年度)

【指標分析の詳細】三大湾・湖沼の環境基準達成率の推移



- ・ 河川については改善傾向がみられるものの、三大湾や湖沼等閉鎖性水域の環境基準達成状況は横ばいで推移しており、より一層の高度処理の推進が必要

[参考] 都道府県別高度処理人口普及率



* 山形県、徳島県、佐賀県は、流総計画に位置付けがなく高度処理を実施していない。

【今後の取組】

- ・ 高度処理の普及率は依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪く、これを改善するため引き続き高度処理の普及促進を図る。
- ・ 下水道事業計画のマスタープランである流域別下水道整備総合計画（流総計画）制度を抜本的に見直し、都道府県が策定する流総計画に基づき、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行うことを可能とする、「高度処理共同負担事業制度」を創設し、より効率的に高度処理の推進を図る。（下水道法の一部を改正）

『活力』（４）地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化

地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。

【関連施策】

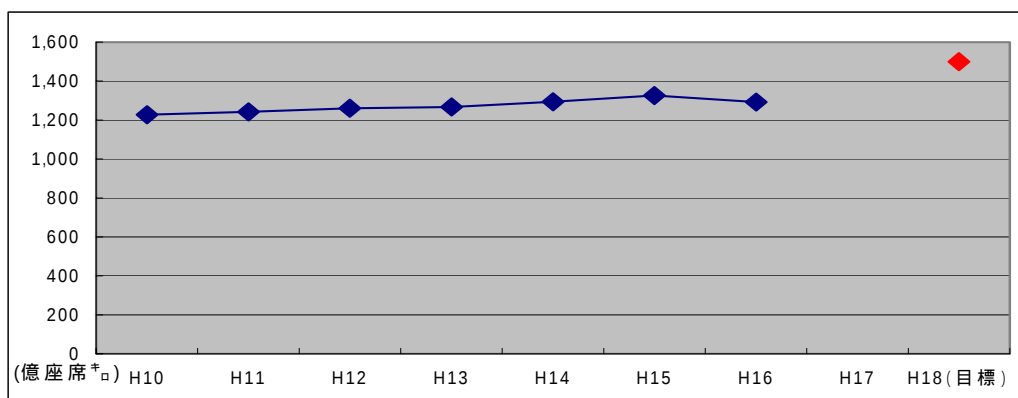
○航空サービスの充実

東京国際空港（羽田）の再拡張事業を推進するなど、大都市圏拠点空港の整備を推進するとともに、一般空港については、継続事業を中心とし、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進する。また、航空交通の増大等に対応した管制処理能力の向上等を図るため次期管制システムの整備等を推進する。〔予算額：事業費 1,034 億円（H16 年度）事業費 1,529 億円（H17 年度継続）〕

【施策の実施状況】

- ・東京国際空港（羽田）に関しては、需要が高いことから航空局及び航空会社で「東京国際空港の円滑な運用方策に関する勉強会」を設置し、更なる発着枠の増加の可能性について検討を行っている。また、東京国際空港（羽田）の再拡張事業の採択。新設滑走路等の入札・契約等を実施。
- ・国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中。
- ・「航空サービス高度化推進事業」を創設し、アクセス鉄道の整備など空港へのアクセス改善、バリアフリーなど更に使いやすい空港への機能の充実、ILS の高カテゴリー化など空港運用の高度化等を推進。
- ・各種次期管制システムの設計・開発等を実施中。

【実績の動向】



過去の実績値の推移（年度）

H12	H13	H14	H15	H16
1,261	1,268	1,294	1,326	1,293 ^{（暦年速報値）}

【現状分析】

- ・国内航空サービス提供レベルの平成 16 年度の実績値は集計中であるが、平成 16 年の速報値は 1,293 億座席キロであり、平成 15 年度の実績値と比較すると 2.5%減少している。
- ・国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港（羽田）は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。
- ・また、度重なる台風の接近による欠航等の外部要因や、国内線における大型航空機の主流がボーイング 747 からボーイング 777 にシフトしてきており、1 機当たりの座席数が減少していることも影響していると考えられる。

指標：国内航空サービス提供レベル

国内航空路線の年間提供座席キロ（国内旅客に提供される座席×飛行距離）

目標値：1,500 億座席キロ(H19 年度) 実績値：1,293 億座席キロ(H16 年)

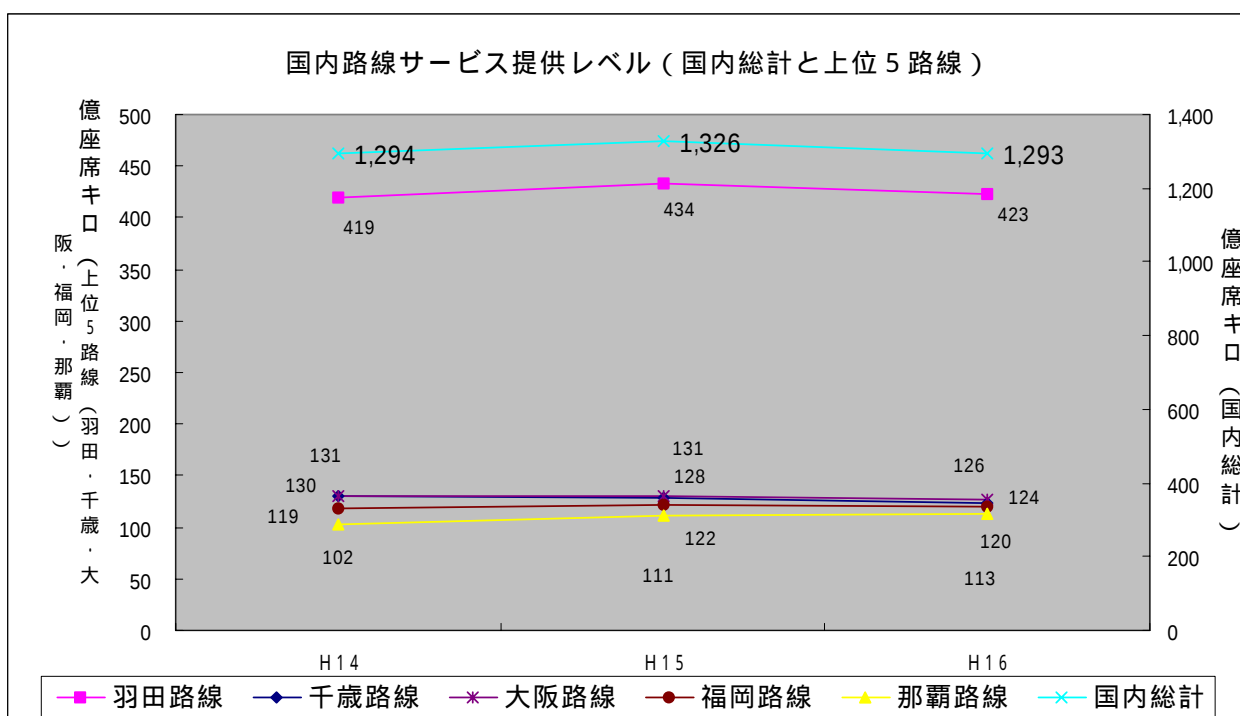
初期値：1,294 億座席キロ(H14 年度)

実績値は暦年の速報値であり、平成 16 年度の実績値は 9 月に確定予定

【今後の取組】

- ・ 東京国際空港(羽田)の再拡張事業を 2000 年代後半までの供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の 28.5 万回／年（391 便／日に相当）から 40.7 万回／年（557 便／日に相当）まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。平成 17 年度、東京国際空港(羽田)において、再拡張事業の現地着工予定。
- ・ 事業実施中の滑走路新設・延長事業について、引き続き着実に事業を推進する。
- ・ 航空サービス高度化推進事業として、航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充・展開、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の高度化等既存空港の機能の高度化及び空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。
- ・ 航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。

【参考データ】



上位 5 路線は概算値である。

国内路線サービス提供レベルは、上位 5 路線及び国内総計とも平成 16 年度においては、ほぼ一様に減少傾向であり、地域間において大きな差は見られない。