

指標について(概要)

指標名	数値目標	定義	長期的目標
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			
1 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及び信号機並びに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	旅客施設の段差解消 33%(H13) 7割強(H19) 視覚障害者誘導用ブロック 64%(H13) 8割強(H19)	1日あたりの平均利用者数が5千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施設)のうち、原則として段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等バリアフリー化がなされたものの割合 段差解消: 1日当たりの平均利用者数が5千人以上である旅客施設のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第4条を満たしたものの割合 視覚障害者誘導用ブロック: 1日当たりの平均利用者数が5千人以上である旅客施設のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第8条を満たしたものの割合	平成22年までに100%を目指す(移動円滑化の促進に関する基本方針)
	道路 約2割(H14) 約5割(H19)	1日当たりの平均の利用者数が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	平成22年までに100%を目指す(移動円滑化の促進に関する基本方針)
	信号機 約4割(H14) 約8割(H19)	1日当たりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設の周辺等における主な道路上のすべての信号機に占める音響信号機、高齢者等感应信号機等のバリアフリー対応型信号機の割合	平成22年までに100%を目指す(移動円滑化の促進に関する基本方針)
	建築物 約3割(H14) 約4割(H19) 住宅 H19に約1割	建築物: 2,000㎡以上の建築がなされた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 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	不特定多数の者等が利用する一定の建築物は長期的に100%を目指す 住宅は平成27年度において、全住宅ストックの2割を目指す
(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等			
2 河川における汚濁負荷削減率	H19までに13%削減	河川における環境基準達成のために必要な河川内の汚濁負荷削減量のうち、削減された量の割合	長期的には100%を目指す
3 都市域における水と緑の公的空間確保量	12.1㎡/人(H14) 13.1㎡/人(H19)	都市域における(港湾の区域を含む)自然的環境(樹林地、草地、水面等)を主たる構成要素とする空間であり、制度的に持続性が担保されている空間の確保量(面積)を都市域人口で除したものの	長期的には市街地等において持続性のある自然的環境が3割以上確保されたような都市を目標とする
(3) 良好な居住環境の形成			
4 市街地等の幹線道路の無電柱化率	7%(H14) 13%(H19)	市街地、歴史景観地区の幹線道路のうち、電柱・電線のない延長の割合	長期的に約3割(人口10万人以上都市内の対象幹線道路のうち整備必要箇所を概成)を目指す
5 汚水処理人口普及率	74%(H13) (H19) (調整中)	総人口に対して、下水道、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	長期的には100%を目指す

指標の現況値及び目標値については、データ更新等により修正することがあります。

指標名	数値目標	定義	長期的目標
安全			
(1) 水害等の災害に強い国土づくり			
6 洪水による氾濫から守られる区域の割合	約58% (H14) 約62% (H19)	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	長期的には100%を目指す
7 床上浸水を緊急に解消すべき戸数	約9万戸 (H14) 約6万戸 (H19)	過去10年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	当面ゼロを目指し、着実に実施
8 土砂災害から保全される戸数	約120万戸 (H14) 約140万戸 (H19)	全国の土石流危険渓流、地すべり危険箇所及び急傾斜地崩壊危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業及び急傾斜地崩壊対策事業を実施することにより、土石流、地すべり及び急傾斜地の崩壊による土砂災害から保全（安全が確保）される家屋等の総戸数	長期的には事業実施の対象となっている全ての家屋等の保全を図る
	うち災害弱者関連施設数 約3,100施設 (H14) 約4,100施設 (H19)	土砂災害から保全される戸数の中の災害弱者関連施設（老人ホーム、病院、幼稚園等）の総数	長期的には事業実施の対象となっている全ての災害弱者関連施設の保全を図る
9 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約15万ha (H14) 約10万ha (H19)	各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積	長期的にゼロを目指す
(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等			
10 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13,000ha (H14) 約10,000ha (H19)	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	長期的にゼロを目指す
11 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) 約2割 (H19) 住宅 H19に約65%	建築物：多数の者が利用する一定の建築物（耐震改修促進法に規定する特定建築物で、新耐震基準以前に建築されたもの）の総ストック数のうち、耐震性が確認されたものの割合（なお、「新耐震基準」とは、昭和56年6月1日の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準をいい、また「特定建築物」とは、現行の耐震基準を満たしていない建築物で、多数の者が利用する一定の用途（学校、集会所等）・規模（3階、1000㎡以上のものなど）のものをいう。） 住宅：総ストック数のうち、耐震性が確認された住宅の割合	長期的に100%を目指す
12 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	約8,000haのうち、0 (H14) 約3割 (H19)	「緊急に改善すべき密集住宅市街地」の基準に該当する市街地等で、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、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に改善すべき密集市街地（全国で約8,000ha）のうち、最低限の安全性が確保された割合	長期的に100%を目指す
13 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% (H14) 約25% (H19)	人口20万人以上の大都市（東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市）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一箇所以上確保された都市の割合（なお、東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市と扱う。）	長期的に100%を目指す

指標名	数値目標	定義	長期的目標
14 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	69%(H14) 80%(H19)	日常活動圏の中心都市のうち、隣接する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	長期的に100%を目指す
15 港湾による緊急物資供給可能人口	約1,900万人(H14) 約2,600万人(H19)	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	長期的に供給可能総人口、約3,600万人を目指す
(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化			
16 道路交通における死傷事故率	118件/億台キロ(H14) 約1割削減(108件/億台キロ)(H19)	自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数	できる限り着実に削減していく
17 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	H15～H19の発生数を0とする	東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。)において、一般船舶(全長50m以上)が通常航行する航路を閉塞、または閉塞するおそれがある海難の発生数。	長期的にゼロを維持
18 国内航空における事故発生件数	18.4件/年(H10～H14平均) 約1割削減(16.6件/年)(H15～H19平均)	国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故(航空法第76条に定める事故)の年間発生件数(5年間の平均)	できる限り着実に縮減していく

指標名	数値目標	定義	長期的目標
環境			
(1) 地球温暖化の防止			
(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善 19 NO2・SPMの環境目標達成率	NO2：環境基準達成率 約6割(現況値) 約8割 (H19) SPM：H19までに、環境 基準を超える測定局の うち約6割で大気中の SPM濃度の自動車寄与 分を現状から半減	NO2：自動車NO _x ・PM法対策地域内で、NO2について環境基準を達成 している測定局の割合 SPM：自動車NO _x ・PM法対策地域内で、SPMの自動車寄与分を現況 に比べ半減した測定局の割合	平成22年度までに100%を 目指す(自動車No _x ・P M法施行令)
20 夜間騒音要請限度達成率	68%(H14) 74%(H19)	一般国道の夜間騒音要請限度を達成している道路延長の割合	長期的に100%を目指す
(3) 循環型社会の形成			
(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出			
21 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	H19までに約2割再生	過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食に よって失われた砂浜を復元・再生する割合	長期的には回復可能な延 長の100%の再生・回復を 目指す
22 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	H19までに約3割再生	過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の 中で、回復可能な面積約7,000ha(湿地3,000ha、干潟4,000ha) のうち復元・再生する割合	長期的には回復可能な面 積の100%の再生・回復を 目指す
(5) 良好な水環境への改善			
23 環境基準達成のための高度処理人口普及率	12%(H14) 17%(H19)	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	当面、流域別下水道整備 総合計画等に高度処理の 位置付けがなされている 地区について、全て高度 処理を実施することを目 指す
24 湾内青潮等発生期間の短縮	H14比約5%減(H19)	東京湾、大阪湾等の閉鎖性湾奥部における青潮等(青潮、貧酸素 水塊)の発生期間の短縮率	できる限り着実に縮減し ていく

指標名	数値目標	定義	長期的目標
活力			
(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			
25 国際航空サービス提供レベル	3,177億座席和(H13) 4,800億座席和(H19) 207億トン(H13) 300億トン(H19)	国際航空路線の年間提供座席キロ(国際旅客に提供される座席×飛行距離)/国際航空路線の年間提供トンキロ(国際貨物に提供される貨物量×飛行距離)	常時需要に過不足なく対応できる状態を維持
26 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	H14比5%減(H19)	国際海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+港湾コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合 ・海上輸送コスト:船舶の大型化への対応による低減 ・陸上輸送コスト:効率的な施設配置による低減 ・港湾コスト:ターミナル稼働率向上等による低減	平成20年代中頃を目途に1割程度削減を目指す。
27 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	H14に比べ東京湾において約15%短縮(H19)	東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。)において、法令に基づく航行管制を受ける船舶の湾口等から入港までの航行時間の短縮の割合。	できる限り着実に縮減していく
28 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%(H14) 68%(H19)	高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾の割合	長期的に国際競争力の確保に必要な水準(約90%)を目指す
29 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	-	三大都市圏における国際拠点空港(成田・関西・中部)と都心部との間の鉄道アクセス時間	平成22年度には三大都市圏とも所要時間30分台の実現を目指す
(2) 国内幹線交通のモビリティの向上			
30 国内航空サービス提供レベル	1,268億座席和(H13) 1,500億座席和(H19)	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)	常時需要に過不足なく対応できる状態を維持
31 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	H14比4%減(H19)	国内海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合 ・海上輸送コスト:船舶の大型化への対応による低減 ・陸上輸送コスト:効率的な施設配置による低減	できる限り着実に縮減していく
(3) 都市交通の快適性、利便性の向上			
32 道路渋滞による損失時間	38.1億人時間(H14) 約1割削減(H19)	渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差	長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指す。その後もできる限り着実に縮減していく
33 信号制御の高度化により短縮される通過時間	H19までに対策実施箇所において約3.2億人時間/年(約1割)短縮	H19年度までに交通情勢等に応じて高度が必要となる信号機の一部により短縮される通過時間	できる限り着実に短縮していく
34 路上工事時間の縮減率	275時間/キロ・年(H14) 2割削減(H19)	道路1kmあたりの、路上工事に伴う年間の交通規制時間	できる限り着実に縮減していく
(4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化			
35 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	73%(H14) 79%(H19)	隣接する地域の生活の中心の都市間を結ぶルートが、最小車道部幅員5.5m以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合	長期的には100%を目指す