

## 社会資本整備重点計画（素案） 目次

前文	(P2)
第1章 社会資本整備の重点的、効果的かつ効率的な実施	(P2 ~ P3)
(1) 事業評価の厳格な実施	
(2) 技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化	
(3) 地域住民等の理解と協力の確保	
(4) 事業相互間の連携の確保	
(5) 既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との組合せ	
(6) 公共工事の入札及び契約の適正化	
(7) 民間資金・能力の活用	
(8) 社会資本整備における新たな国と地方の関係の構築	
第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため 効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要(P4, P14 ~ 37)	
1 暮らし ~ 生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現	
2 安全 ~ 防災の高度化の推進と交通安全対策・危機管理の強化	
3 環境 ~ 地球環境から身近な生活環境までの保全・創造	
4 活力 ~ 国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、 魅力と活力にあふれる経済社会の形成	
別表	
<u>4つのテーマ、15の重点目標、35の指標、</u> <u>重点目標を実現するための事業の概要</u>	
第3章 事業分野別の取組み	(P5 ~ P13)
道路整備事業、交通安全施設等整備事業、空港整備事業、港湾整備事業、 都市公園等、治水事業、急傾斜地崩壊対策事業、海岸事業	
<u>9つの分野</u>	
< 参考資料 >	(P38 ~ 53)
指標について（概要）	
地方ブロックの現状、課題、今後の方向	

## 社会資本整備重点計画素案

社会資本整備重点計画法第4条第1項に規定する社会資本整備重点計画を、平成15年度から平成19年度を計画期間として、次のとおり定める。

### 前文

## 第1章 社会資本整備の重点的、効果的かつ効率的な実施

### (1)事業評価の厳格な実施

- 個別事業について、新規事業採択時の評価、実施中の再評価、事業完了後の事後評価の事前から事後までの一貫した事業評価システムを構築し、重点的、効果的かつ効率的な事業実施を確保。
- 事業完了後の事後評価については、必要に応じ、その結果を改善措置の実施や同種事業の計画・調査のあり方等に反映。

### (2)技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化

- 技術開発の推進とその成果の活用を図り、コストの観点から公共事業の全てのプロセスを見直すコスト構造改革を推進。
- 国及び関係公団等が実施する公共事業について、従来からの工事コストの縮減に加え、規格の見直しによる工事コストの縮減、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現、将来の維持管理費の縮減をも評価する「総合コスト縮減率」を設定し、計画期間中に、平成14年度と比較して、15%の総合コスト縮減率を達成。また、毎年度、施策実施状況と数値目標の達成状況についてフォローアップを実施。
- 公共用地のより円滑な取得のための土地収用法の積極的な活用、完成時を予め明示する「完了期間宣言」的手法の活用など社会資本整備における進捗管理の徹底、地籍調査の強力な推進など、事業の迅速化のための総合的な取組みを推進。

### (3)地域住民等の理解と協力の確保

- 事業の計画段階より先早い構想段階において、住民参加手続きガイドライン等に示すプロセスを導入するなど、透明性、公正性を確保し住民等の理解と協力を得るため、構想・計画・実施・管理等の事業過程を通じた住民参加の取組みを推進。

### (4)事業相互間の連携の確保

- 事業の連携を強力に推進することにより、事業相互の効率性向上、相乗的な事業効果の発現など効果的かつ効率的に事業を展開。
- 事業実施段階等において、土地改良長期計画など他の公共事業計画に位置付けられた事業とも連携。

(5)既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との組合せ

- 既存の社会資本の有効活用を推進するとともに、ハード施策とソフト施策を組み合わせることによって、効果的かつ効率的な施策を展開。
- 更新時期の平準化、ライフサイクルコストの縮減等を図るため、技術開発の推進とその成果の活用などを図りつつ、構造物の点検手法・評価手法を見直し、損傷を早期に発見して補修する、計画的な資産管理手法（アセットマネジメント）の考え方を導入し、効果的・効率的な維持管理を推進。

(6)公共工事の入札及び契約の適正化

- 『公共工事の入札及び契約の適正化に関する法律』及び同法に基づく適正化指針の趣旨を徹底し、入札及び契約の透明性・競争性の向上、不正行為の排除の徹底、公共工事の適正な施工の確保を推進。
- 公共工事の品質を確保することにより発注者としての責任を果たすため、総合評価落札方式等により民間技術を活用し技術力による競争を一層推進するとともに、工事成績の活用による入札参加者の技術力審査等を推進。
- 平成15年度から国土交通省の直轄事業において全面的に実施しているCALS/ECの一環としての電子入札の標準的なシステムについて、平成22年度を目安に地方公共団体等においても導入を促進。

(7)民間資金・能力の活用

- 効果的かつ効率的に社会資本を整備・管理し、質の高い公共サービスを提供するため、適切な事業分野においてPF方式の導入を積極的に推進。

(8)社会資本整備における新たな国と地方の関係の構築

国と地方公共団体との円滑な意思疎通、共通認識の醸成を図りつつ、各地方支分部局による社会資本整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理をもとに、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめ、国と地方の役割分担を明確化しつつ、社会資本整備を重点的、効果的かつ効率的に推進。

- 地域の実情に応じた最適な構造・手法を適用したローカルルールを導入により、整備効果の早期発現、整備コストの縮減を図りつつ、地域になじむ社会資本整備を推進。  
地方ブロックにおいて、事業等に係る意思疎通等を図るため、地方公共団体との定期的会議の開催。  
地方が主体性をもって地域づくりができるよう、国庫補助負担金について地方の裁量性を高める方向で改革を推進。

## 第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要

本計画の計画期間中の社会資本整備については、国際競争力と魅力ある都市の再生、個性と工夫に満ちた地域社会の実現、循環型社会の構築、地球環境問題への対応、少子・高齢社会への対応などの重点課題への対応を念頭に置いて、以下のとおり重点目標を設定し、その達成に向けて効果的かつ効率的な事業執行を推進する。

重点目標、指標及び事業の概要は別紙のとおり

## < 道路整備事業 >

### 1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

成果主義に基づく行政マネジメントを導入することにより、より透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図る。その際、「活力」、「暮らし」、「安全」、「環境」の各施策テーマに基づき、質の高い道路サービスの低コストでの提供、地域特性に応じた柔軟な道路構造の採用等による地方の裁量の拡大、有料道路における多様で弾力的な料金施策の導入等による既存ストックの有効活用、市民参画型の道路計画・管理等の導入、今後の高速道路の整備・料金のあり方や有料道路制度の運用の検討等を進め、「つくる」と「使う」の適切な選択により国民本位の道路行政を推進する。

### 2. 事業の概要

#### (1) 活 力 ~ 都市再生と地域連携による経済活力の回復 ~

- ・道路整備の推進や路上工事の徹底合理化、ETC普及促進等により道路渋滞を削減  
道路渋滞による損失時間【38.1億人時間/年(H14) 約1割削減(H19)】  
ETC利用率【5%(H14) 50%(H19)】
- ・三大都市圏環状道路の整備率を35%から60%に向上させるなど環状道路整備を推進
- ・都市内道路整備の推進等により、民間都市開発の誘発や密集市街地を解消
- ・自立した個性ある地域の形成や市町村合併等地域連携や振興に資する道路整備を推進
- ・高規格幹線道路や地域高規格道路等のネットワークを重点的、効率的に整備し、これらの整備等により自動車専用道路を利用する交通の割合を13%から15%に引き上げ
- ・空港・港湾へのアクセスを改善
- ・ETCの無線通信技術や光ファイバー網等を活用した多様なITSサービスを推進

#### (2) 暮ら し ~ 生活の質の向上 ~

- ・くらしのみちゾーンの形成等により、人や自転車を優先し、質の高い生活環境を創出
- ・主要な鉄道駅等周辺の歩行空間のバリアフリー化を推進
- ・幹線道路に加え、住居系地域や歴史的景観地区等の非幹線道路の無電柱化を推進  
市街地等の幹線道路の無電柱化率【7%(H14) 13%(H19)】

#### (3) 安 全 ~ 安全で安心できる暮らしの確保 ~

- ・幹線道路の事故危険箇所における集中的な対策、面的・総合的な歩行者交通安全対策等を推進  
死傷事故率【118件/億台キロ(H14) 約1割削減(108件/億台キロ)(H19)】
- ・豪雨・豪雪から地域の孤立を解消する生命線となる道路整備、災害時の緊急活動等を支える道路等の防災・震災・雪寒対策を推進
- ・アセットマネジメントの考え方の導入など効率的・計画的な維持管理を推進  
道路構造物保全率【舗装：91%(H14) 現在の水準を維持(H19)】  
【橋梁：86%(H14) 93%(H19)】

#### (4) 環 境 ~ 環境の保全・創造 ~

- ・幹線道路ネットワークの整備やTDM施策、自動車の低公害化、道路の緑化等の総合的な実施により、沿道環境を改善し、地球環境を保全  
夜間騒音要請限度達成率【68%(H14) 74%(H19)】

#### (5) 開かれた道路行政の実現

- ・質の高い情報を提供するとともに、幅広く国民の意見を聴き、国民の満足度を把握  
利用者満足度【2.6点(H14) 3.0点(H19)】

## <交通安全施設等整備事業>

### 1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

### 2. 事業の概要

#### (1) 歩行者等の安全通行の確保

##### あんしん歩行エリアの整備

##### エリア内の死傷事故の抑止

【H19までに約2割抑止(歩行者・自転車事故については約3割抑止)】

- ・死傷事故発生割合の高い地区約1,000箇所を指定の上、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施

##### 歩行空間のバリアフリー化の推進

信号機のバリアフリー化率【約4割(H14) 約8割(H19)】

道路のバリアフリー化率【約2割(H14) 約5割(H19)】

- ・交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路において、バリアフリー対応型信号機の整備や歩道の段差、勾配等の改善を推進

##### 安全・快適な歩行者通行及び自転車利用環境の整備

- ・歩道、自転車道等の通行空間と自転車駐車場の整備を推進

#### (2) 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

##### 事故危険箇所対策の推進

対策実施箇所の死傷事故の抑止【H19までに約3割抑止】

- ・死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路約4,000箇所を選定の上、集中的に交通安全施設等を整備

##### ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

- ・三大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示、違法駐車抑止システム等の整備等による集中的な違法駐車対策を実施

#### (3) IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

##### 信号機の高度化等

死傷事故の抑止【H19までに約44,000件を抑止】

CO<sub>2</sub>の排出の抑止【H19までに約70万t-CO<sub>2</sub>を抑止】

##### 通過時間の短縮

【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】

##### 高度道路交通システム(ITS)の推進

- ・光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム(UTMS)の推進
- ・情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進

## < 空港整備事業 >

### 1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

#### (1) 空港の整備

今後とも増大する航空需要に対応し、我が国の国際競争力を強化していくためのライフラインとして、大都市圏拠点空港の整備を重点的に実施する。

一般空港については離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組合せや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移す。

#### (2) 空港周辺環境対策

空港の整備及び管理運営に伴う環境負荷のさらなる軽減に務め、空港と周辺地域との調和ある発展を図る。

#### (3) 航空保安施設の整備

航空の安全の確保を最優先としつつ、航空交通量の増大やユーザーニーズの多様化に適切に対応するため、次世代航空保安システムの構築等を図る。

### 2. 事業の概要

#### 国際航空サービス提供レベル

【3,177 億座席キロ(H13) 4,800 億座席キロ(H19)、  
207 億トンキロ(H13) 300 億トンキロ(H19)】

#### 国内航空サービス提供レベル

【1,268 億座席キロ(H13) 1,500 億座席キロ(H19)】

#### 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

【65% (H13) 100% (H19)】

#### (1) 大都市圏拠点空港(成田、羽田、関空、中部)の整備

首都圏においては、新東京国際空港の平行滑走路等の早期整備を図るとともに、財源に見通しをつけた上で、東京国際空港の再拡張事業を推進する。関西圏においては、関西国際空港二期事業等の整備を着実に推進するとともに、関西3空港について、それぞれの特性に応じた機能分担や連携の在り方に関し、さらに検討を進める。中部圏においては、中部国際空港の所要の整備を着実に推進する。

#### (2) 一般空港の整備

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。

#### (3) 空港周辺整備事業の推進

空港周辺的生活環境の改善に資するため緑地整備等を進める。

#### (4) 次世代航空保安システムの整備等

運輸多目的衛星(MTSAT)を中核とした次世代航空保安システムの整備を着実に推進する。

## < 港湾整備事業 >

### 1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

#### (1) 国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上輸送サービスの確保や産業空間の形成～活 力～

物流コストの削減等を通じて、我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資するため、昨今の不安定な世界情勢をも念頭に置きつつ、国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成を推進する。また、産業競争力の強化のための効率的なバルク貨物輸送システムの維持・拡充、複合一貫輸送等に対応した国内海上輸送ネットワークの形成を推進するとともに、離島等の住民のための安定した海上輸送サービスの提供を図る。さらに、物流産業空間の形成、既存立地企業の再編等を支援する。

#### (2) 循環型社会の構築など環境問題への対応～環 境～

循環型社会の実現に向け、港湾を拠点とする広域的な静脈物流システムの構築や廃棄物処理対策を推進する。また、豊かな生態系を育む良好な海洋環境の形成を図る。

#### (3) 安全で安心な地域づくり～安 全～

大規模地震等災害時における物流及び臨海部防災拠点機能を確保するとともに、湾口防波堤により、自然災害等から臨海部の生命・財産を防護する水準を向上させる。また、船舶航行や海洋性レクリエーション活動等の安全の確保を図る。

#### (4) みなとまちづくりの推進～暮らし～

観光などの地域産業や海洋性レクリエーション等を核とした美しい景観を備えた活力のある空間を形成し、市民の参加と連携による「みなとまちづくり」を推進する。

なお、上記の取組みの推進に当たっては、国と地方のパートナーシップの充実、広域的、国際的な視点からの行政展開、沿岸域の総合的管理等を推進することとする。

## 2. 事業の概要

### (1) 国際競争力と国民生活の質の向上等

国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【H14比5%減(H19)】

- ・国際港湾としての機能を強化するコンテナターミナルの整備、ターミナル経営環境の改善によるコスト・サービス競争力の確保、港湾物流の情報化の推進等
- ・バルク貨物の安定的かつ低廉な輸送を実現する多目的国際ターミナルの整備

### (2) 循環型社会の構築等

海上輸送利用の促進による循環資源国内輸送コスト低減率

【H14比約1割減(H19)】

- ・国内外との静脈物流拠点の形成、廃棄物等の広域利用・処理等に資する廃棄物埋立護岸等の整備、水環境の改善や干潟等の保全・再生・創造等良好な海洋環境の形成

### (3) 安全・安心

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)】

- ・災害時における緊急物資、避難民等の輸送を支える臨海部防災拠点の整備
- ・船舶の航行の安全性を確保する避難港の整備、放置艇対策等

### (4) みなとまちづくり

港湾空間の緑化率【約7%(H14) 約8%(H19)】

- ・地域の交流拠点としての旅客船ターミナル、緑地等の整備



## <都市公園等>

### 1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取り組み

都市公園等の整備、緑地保全地区の指定等民有緑地の保全、及び緑化施設整備計画認定制度の活用等による緑化を、都市の防災性の向上、地球環境問題等への対応、豊かな地域づくりと少子高齢化社会への対応に重点を置きつつ、計画的に推進することにより、都市における緑を効率的に確保するとともに水・緑豊かで美しい都市生活空間の実現を図り、もって都市の健全な発達と住民の心身の健康の保持増進に資する。また、水と緑のネットワークを形成するよう事業を実施し効果的な緑の確保に努める。

さらに、都市公園等については、借地方式による整備、立体的な土地利用による整備等、市街地における効率的な整備を図るとともに、その管理に市民団体等の参画を促進し、利用の活性化を図る。

#### (1) 都市の防災性の向上

国民の生命財産の安全の確保、災害に強い都市構造の実現に資するため、災害時における広域・一次避難地、防災拠点、延焼防止機能を有する都市公園（防災公園）の整備を進めるとともに、周辺市街地の不燃化等と一体的に実施する都市公園の整備、都市公園における災害応急対策施設の整備を推進する。

#### (2) 地球環境問題等への対応

都市における生物の生息・生育空間の確保、ヒートアイランド現象の緩和等に資するため、都市に残る良好な緑地の保全、都市環境の中核を担う都市公園の整備を推進するとともに、公共公益施設及び民有地の緑化の推進を図る。また、これらの取り組みを通じ都市緑化を推進し、CO2固定により地球温暖化対策に資する。

#### (3) 豊かな地域づくりと少子高齢社会への対応

地域の自然や歴史性・文化性を重視し豊かで美しい地域づくりに資するため、市民の余暇活動、スポーツ、健康運動、環境教育、地域住民の社会参画等様々な活動の場及び人々の交流の拠点となり快適に利用できる都市公園等の整備を推進する。また、良好な景観形成に効果の高い緑地や歴史的風土を構成する緑地の保全を推進する。

## 2. 事業の概要

### (1) 都市の防災性の向上

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)】

- ・大地震の発生が切迫している都市等において約800haの広域避難地をH19迄に整備

### (2) 地球環境問題等への対応

- ・都市における良好な自然環境の保全・創出に資する公園・緑地をH19迄に新たに約2,100ha確保

### (3) 豊かな地域づくりと少子高齢社会への対応

全国民に対する国営公園の利用者数の割合【H19に全国民の4人に1人が利用】

- ・国営公園の適正な整備と管理・運営
- ・地域の自然や歴史的・文化的資産を保全・活用した観光振興の拠点、国家的なイベントの会場等地域活性化の拠点となる都市公園の整備

## <下水道整備事業>

### 1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取り組み

都市の水循環における下水道の役割が相対的に重要になってきている現状を踏まえ、国民の視点、流域管理、多様な主体との連携・協力、施設の効率的な管理運営及び国際化への対応といった点に留意しつつ、下水道の重点的かつ計画的な整備を推進する。

#### (1) 衛生的で快適な生活の実現

地域の特性に応じた適切な役割分担の下、未普及地域の解消を図る。

##### 時間管理概念の徹底

原則として5年以内に供用開始できる箇所についてのみ新規採択するなど、時間管理概念の徹底により事業をスピードアップ。

##### ローカルルールを導入

地域の特性に応じた污水处理施設整備が図られるよう、他の污水处理施設との役割分担を再点検。

#### (2) 大雨にも安全な都市づくり

雨水対策の一環として、河川事業との連携、雨水浸透の積極的導入、ハザードマップの作成等のソフト対策など、総合的な都市浸水対策を推進する。特に著しい浸水被害のおそれのある地域では、安全性を早急に確保する。

#### (3) 良好な水環境の形成

水道水源水域や三大湾等の水質保全上重要な地域において、普及拡大に加え高度処理施設の整備を推進する。また、排出される汚濁負荷量を分流式下水道と同程度以下に削減すること等を当面の目標として、合流式下水道の緊急改善を推進する。

#### (4) 循環を基調とした環境負荷の削減

普及拡大等に伴い増加する下水汚泥の減量化・有効利用に努めるとともに、下水汚泥焼却に伴い発生する一酸化二窒素等の温室効果ガスの排出抑制対策を推進する。

#### (5) 下水道施設の徹底的な活用

これまで築いてきた下水道施設のポテンシャルを活用し、親水空間の整備や処理水・雨水の有効利用、下水処理場の上部空間の緑化など、水・緑環境の創出を図り、あわせてヒートアイランド現象の緩和にも寄与するとともに、光ファイバーの収容、温冷熱エネルギーの有効活用等、都市再生にも最大限活用する。また、施設機能を良好に維持できるよう、計画的な再構築を推進する。

### 2. 事業の概要

#### (1) 衛生的で快適な生活の実現 ~暮らし~

下水道処理人口普及率【64%(H13) 72%(H19)】

#### (2) 大雨にも安全な都市づくり ~安全~

下水道による都市浸水対策達成率【51%(H14) 54%(H19)】

#### (3) 良好な水環境の形成 ~環境~

環境基準達成のための高度処理人口普及率【12%(H14) 17%(H19)】

合流式下水道改善率【15%(H14) 40%(H19)】

#### (4) 循環を基調とした環境負荷の削減 ~環境~

下水汚泥リサイクル率【57%(H14) 65%(H19)】

## <治水事業>

### 1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取り組み

治水事業を進めるにあたり、事業箇所重点化による事業効果の早期発現を図るとともに、ダム等の既存治水施設の有効活用や水防活動等との連携による既存治水施設の適正な維持管理に努める。また、地方公共団体、学識経験者、関係住民の意見を適切に反映した河川整備計画の作成に努めるとともに、流域や河川の個性を活かした川づくりを進めるため、市民団体や地域住民等との連携を積極的に図る。

治水事業の基本施策としては、以下に示すものを基本とする。

#### (1) 安全で安心できる災害に強い国土づくり

平成12年東海豪雨に見られるように頻発する水害、土砂災害に対応するため、治水施設の整備水準の向上を計画的に進める。特に、近年の集中豪雨の多発等に対応し、都市域における浸水被害解消のため、下水道との連携を図りながら都市雨水対策を進める。また、ソフト対策の充実とあわせて、被害の軽減を図る。さらに、きれいな水の確保を図るとともに、想定している計画を超えるような降雨等による被害を最小化するための危機管理施策を推進する。

#### (2) 美しい国土づくり

国民の川づくりへの積極的な参画や環境問題への関心の高まりを踏まえ、動植物の生息生育空間である河川において、河川と人との関わりの再構築を目指し、豊かで美しい自然環境の保全と再生を図るとともに、河川を活かした地域づくり等を推進する。

### 2. 事業の概要

#### (1) 安全で安心できる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%(H14) 約62%(H19)】

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):下水道と共同】

土砂災害から保全される戸数 【約120万戸(H14) 約140万戸(H19):急傾斜と共同】

【うち災害弱者関連施設数 約3,100施設(H14) 約4,100施設(H19):急傾斜と共同】

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

【面積:約13千ha(H14) 約10千ha(H19):海岸と共同】

河川における汚濁負荷削減率 【H19までに13%削減】

#### (2) 美しい国土づくり

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:海岸と共同】

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:港湾と共同】

## < 急傾斜地崩壊対策事業 >

### 1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

#### (1) 急傾斜地の崩壊による災害からの安全・安心の確保

全国各地で頻発している急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を守るため、危険性の高い箇所等から重点的かつ効果的に急傾斜地崩壊対策事業を推進する。特に、近年の地震に起因する急傾斜地の崩壊による災害が都市山麓周辺等の斜面で多発していること等に鑑み、大規模地震の発生が懸念されている地域等においては、対策を着実に進めるとともに、避難地・避難路等の安全確保に留意するものとする。また、土砂災害防止法等に基づく災害の発生する恐れのある危険箇所への家屋等の新規立地抑制及び住民との双方向性を確保した迅速な情報提供等による警戒避難体制の整備等のソフト対策と、施設整備によるハード対策を一体的に実施し、災害の防止、被害の軽減等に努める。

#### (2) 誰もが安心して暮らせる生活の実現

急傾斜地の崩壊による災害は、豪雨や地震の発生により局所的かつ突発的に発生する可能性が高いことから、特に、犠牲となりやすい高齢者等災害弱者に配慮し、重点的に急傾斜地崩壊対策事業を推進し、高齢者等が安全に暮らせる生活の実現を目指す。

#### (3) 都市等における豊かな自然環境・景観への配慮

都市等を構成する重要な要素である樹木等の緑を積極的に活かし、生活空間における緑の連続性・一体性の確保、良好な自然環境・景観の維持・形成を図るため、都市山麓グリーンベルト整備事業のほか緑を活かした斜面对策を推進する。

#### (4) 魅力ある都市と個性ある地方づくりの支援

重要交通網等を保全する斜面对策を重点的に実施し、地域の産業・経済基盤の安定を図る。

### 2. 事業の概要

#### (1) 急傾斜地の崩壊による災害からの安全・安心の確保

急傾斜地の崩壊による災害から保全される戸数【約 40 万戸(H14) 約 50 万戸(H19)】

#### (2) 誰もが安心して暮らせる生活の実現

急傾斜地の崩壊による災害から保全される災害弱者関連施設数

【約 1,600 施設(H14) 約 2,000 施設(H19)】

#### (3) 都市等における豊かな自然環境・景観への配慮

・都市等の生活空間における緑を活かした斜面对策を H19 までに約 100km を整備

#### (4) 魅力ある都市と個性ある地方づくりの支援

・重要交通網等を保全する斜面对策を H19 までに約 1,000 箇所を実施

## < 海岸事業 >

### 1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

#### (1) 津波、高潮、波浪、海岸侵食が国民の生命・財産に及ぼす被害の軽減

津波、高潮、波浪による被害を防止するために必要な施設の整備により、国民の生命・財産について所要の安全性の確保を図るとともに、住民等が被災を軽減するために適切な行動をとることができるよう、災害等に関する情報の公開・伝達を進める。また、貴重な国土を保全するため侵食対策を推進するとともに、施設の耐震強化を推進する。

#### (2) 人の暮らしと自然環境が調和した後世に伝えるべき豊かで美しい海岸環境の保全・回復 海岸が持つべき豊かで美しい環境の保全・回復を図るとともに、住民の日常生活に潤い が感じられるよう、海辺に親しめる海岸づくりを推進する。

### 2. 事業の概要

#### (1) 津波、高潮、波浪、海岸侵食が国民の生命・財産に及ぼす被害の軽減

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)】

・海岸保全施設の新設・改良、暫定施設の早期完成、老朽化施設の更新、水門等の機能の高度化の実施や津波・高潮ハザードマップ作成の技術的支援及び安全情報伝達施設等の整備

侵食海岸において現状の汀線防護が完了していない割合

【24% (H14) 18% (H19)】

・現状汀線の保全対策（離岸堤、潜堤、人工リーフ等の設置や養浜による砂浜の保全）やかつての汀線の回復

耐震化が不十分な施設に防護されている面積

【約 40,000ha (H14) 約 36,000ha (H19)】

・耐震性の強化等を目的とした施設の更新等

#### (2) 人の暮らしと自然環境が調和した後世に伝えるべき豊かで美しい海岸環境の保全・回復 復元・創出された砂浜の面積

【約 2,200ha (H14) 約 2,800ha (H19)】

・海浜の整備、侵食対策の実施や砂浜、緑、景観の総合的な保全及び動植物の生息生育空間に配慮した施設の整備

人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長

【約 6,700km (H14) 約 6,800km (H19)】

・親水性施設や海辺へのアクセスを可能とする施設の整備や砂浜を有する海岸におけるバリアフリー対策（スロープ、安全施設等の整備）の実施

社会資本整備重点計画素案 (第2章別紙)

重点目標一覧

暮らし	安全	環境	活力
<p>(1) <b>少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等</b>                      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。 【 p 1 】</p> <p>(2) <b>水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等</b>                      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。 【 p 2 】</p> <p>(3) <b>良好な居住環境の形成</b>                      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。 【 p 3 】</p>	<p>(1) <b>水害等の災害に強い国土づくり</b>                      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。 【 p 4 】</p> <p>(2) <b>大規模な地震、火災に強い国土づくり等</b>                      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。 【 p 5 】</p> <p>(3) <b>総合的な交通安全対策及び危機管理の強化</b>                      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。 【 p 6 】</p>	<p>(1) <b>地球温暖化の防止</b>                      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。 【 p 7 】</p> <p>(2) <b>都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善</b>                      都市部における交通に由来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、都市のヒートアイランド現象の緩和を図る。 【 p 8 】</p> <p>(3) <b>循環型社会の形成</b>                      廃棄物の排出抑制、循環的な利用(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理・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。 【 p 9 】</p> <p>(4) <b>良好な自然環境の保全・再生・創出</b>                      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。 【 p 10 】</p> <p>(5) <b>良好な水環境への改善</b>                      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。 【 p 11 】</p>	<p>(1) <b>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</b>                      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。 【 p 12 】</p> <p>(2) <b>国内幹線交通モビリティの向上</b>                      人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。 【 p 13 】</p> <p>(3) <b>都市交通の快適性、利便性の向上</b>                      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。 【 p 14 】</p> <p>(4) <b>地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化</b>                      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。 【 p 15 】</p>

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。

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等</b></p> <p>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。</p>	<p>・ 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<sup>(注1)</sup>及び住宅のバリアフリー化<sup>(注2)</sup>の割合</p> <p>【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)】</p> <p>【道路 約2割(H14) 約5割(H19)】</p> <p>【信号機 約4割(H14) 約8割(H19)】</p> <p>【建築物 約3割(H14) 約4割(H19)、住宅 H19に約1割】</p> <p>(注1)不特定多数の者等が利用する一定の建築物：病院、劇場、ホテル、老人ホーム等不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物</p> <p>(注2)バリアフリー化：旅客施設及び道路については、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がなされたもの</p>	<p>・ 自宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー環境の実現を目指し、連続的に段差の解消を図るとともに、視覚障害者誘導用ブロック、幅の広い歩道等を整備するほか、建築物や住宅内での手すりの設置、広い廊下幅の確保等を図るなど、公共交通機関、歩行空間、公共性の高い建築物、住宅等のバリアフリー化を推進する。また、高齢者等の災害弱者が安全に暮らせるよう、土砂災害危険箇所に存する災害弱者関連施設について土砂災害対策を重点的に実施する。</p> <p>・ 歩いて行ける身近な場所において、高齢者をはじめとする地域住民の健康運動の場及び子どもの遊び場となる公園等を計画的に整備する。</p>

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等</b></p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 河川における汚濁負荷削減率<sup>(注)</sup> 【H19までに13%を削減】</li>   <li>・ 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)】</li> </ul> <p>(注) 河川における汚濁負荷削減率：河川、湖沼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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水道水源にもなっている河川の水質を環境基準の達成を目指して改善し、きれいな水を供給できるよう、河川、ダム等での水質浄化対策及び下水道の整備を連携して重点的に実施する。また、湯水時にも安定した給水が可能となるよう、河川流量の確保のためのダム建設等を進める。</li>   <li>・ 都市等において、住民等が水と緑豊かな潤いのある生活を送ることができるよう、都市公園をはじめとする公園緑地を整備するとともに、道路、港湾、空港周辺地域等での緑化や市街地に隣接する山ろく斜面等でのグリーンベルトの整備等を推進するほか、緑地保全制度の的確な運用により緑地の保全を図るとともに、建築物の屋上や壁面を含む民間建築敷地内の緑化等民有地の緑化を支援する。また、河川、港湾、海岸及び下水道において、住民が水に親しむことが出来る空間を確保する。</li> </ul>



暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現

重点目標		事業の概要
	指標	
<p><b>(3) 良好な居住環境の形成</b></p> <p>美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現<sup>(注)</sup>を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地等の幹線道路の無電柱化率【7%(H14) 13%(H19)】</li> <li>汚水処理人口普及率【74%(H13) (H19)】(調整中)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電線類の地中化、身近な道路を歩行者及び自転車優先とする対策(くらしのみちゾーンの形成)など快適な生活空間を形成する道路整備を推進する。</li> <li>効率的な汚水処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13年度末の下水道処理人口普及率64%を72%に引き上げる。</li> </ul> <p>(注)美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現：住生活の質の向上については、第八期住宅建設五箇年計画(平成13年3月13日閣議決定)に基づき、良質な住宅ストックの形成、適切な維持管理、円滑な流通などが図られるよう住宅市場の環境整備を進めるとともに、居住に関するセーフティネットを構築し、あわせて住宅市街地の整備を進める。</p>

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(1) 水害等の災害に強い国土づくり</b></p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 洪水による氾濫<sup>(注1)</sup>から守られる区域の割合 【約58%(H14) 約62%(H19)】</li> <li>・ 床上浸水を緊急に解消すべき戸数<sup>(注2)</sup> 【約9万戸(H14) 約6万戸(H19)】</li> <li>・ 土砂災害から保全<sup>(注3)</sup>される戸数 【約120万戸(H14) 約140万戸(H19)】 【うち災害弱者関連施設<sup>(注4)</sup>数 約3,100施設(H14) 約4,100施設(H19)】</li> <li>・ 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性<sup>(注5)</sup>が確保されていない地域の面積【約15万ha(H14) 約10万ha(H19)】</li> </ul> <p>(注1)洪水による氾濫：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年に一度程度の規模の降雨により発生する氾濫被害</p> <p>(注2)床上浸水を緊急に解消すべき戸数：過去10箇年（H4～H13）に床上浸水被害を受けた家屋のうち、被災時と同規模の出水で、依然として床上浸水被害を受ける家屋数</p> <p>(注3)土砂災害から保全：砂防事業、地すべり対策事業及び急傾斜地崩壊対策事業により、土石流、地すべり及び急傾斜地の崩壊による災害から生命等を守ること</p> <p>(注4)災害弱者関連施設：ここでは土砂災害の発生する恐れのある危険箇所に残存する医療提供施設、老人福祉施設、幼稚園等を対象としている。</p> <p>(注5)一定の水準の安全性：地域毎に指定される高潮高・津波高に対して浸水被害が生じない水準</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水害等の災害を防止する施設整備等を推進する。特に、近年の集中豪雨の発生等に対応して、河川の流下能力拡大のための河川整備と都市浸水対策としての下水道整備との連携等による都市型水害への対応、災害弱者関連施設及び重要交通網等ライフラインの土砂災害・雪害等からの保全、三宅島等での火山噴火に伴う土砂災害への適切な対応、及び切迫性が高まる東海地震、東南海・南海地震等による被害の軽減に向けた津波・高潮災害への対応を重点的に実施する。</li> <li>・ 水害等の災害を防止する施設の整備に加え、その効果を増大させるため、迅速かつ適切な災害対策が可能となるよう災害に関する情報をリアルタイムで提供する施設や体制を整備するほか、土砂災害危険箇所の増加抑制のための土砂災害警戒区域等の指定、ハザードマップの作成支援等適切な政策（ソフト）を一体的かつ総合的に実施する。</li> </ul>

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等</b></p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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)】</li> <li>・ 多数の者が利用する一定の建築物<sup>(注1)</sup>及び住宅の耐震化率 【建築物 15%(H13) 約 2割(H19)、住宅 H19 に約 65%】</li> <li>・ 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)】</li> <li>・ 一定水準<sup>(注2)</sup>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<sup>(注3)</sup>の割合 【約 9%(H14) 約 25%(H19)】</li> <li>・ 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)】</li> <li>・ 港湾<sup>(注4)</sup>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)】</li> </ul> <p>(注1)多数の者が利用する一定の建築物：学校、病院、ホテル、事務所その他多数のものが利用する建物のうち、3階建以上でかつ床面積が1,000㎡以上の建築物</p> <p>(注2)一定水準：備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設を備える面積10ha以上のオープンスペース</p> <p>(注3)大都市：人口20万人以上の都市（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）</p> <p>(注4)港湾：大規模地震等の切迫性の高い観測強化地域、特定観測地域内にある港湾</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地震発生時において、被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速に災害応急対策活動を行え、また、社会経済活動が確保されるよう、堤防、防災拠点官庁施設等の防災施設や多数の者が利用する建築物及び住宅の耐震化等を進めるとともに、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強、耐震性を有する国際海上コンテナターミナルの整備等を推進するほか、急傾斜地崩壊対策を推進する。また、大規模な火災の発生を未然に防ぐため、道路、公園等の整備と連携し、老朽建築物から防災性能を備えた建築物への更新、規制誘導等の密集市街地対策を重点的に実施する。</li> <li>・ 災害発生時に住民が安全に避難できるよう、大地震の発生が切迫している都市等における避難者の生命を保護する広域避難地などの避難地の整備や、電線類の地中化も含めた避難路の整備を推進するとともに、被災者に対する支援活動を支えるため、防災拠点となる公園や耐震強化岸壁を備えた港湾及びこれらの施設を連絡する地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワーク等を整備する。</li> </ul>

重点目標		事業の概要
<p><b>(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化</b></p> <p>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。</p>	<p><b>指標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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)】</li> <li>・ ふくそう海域<sup>(注)</sup>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】</li> <li>・ 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)】</li> </ul> <p>(注)ふくそう海域：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。)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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(あんしん歩行エリアの整備) 信号機の高度化、ハード・ソフト一体となった駐車対策をはじめとした交通安全施設等の整備や高度道路交通システム(ITS) 効果的な交通規制を推進する。また、道路と鉄道が連携して踏切道の改良等を実施するとともに、鉄道交通に係る安全対策を実施する。</li> <li>・ 安全な海上交通環境の実現を目指し、港湾内の静穏度の向上のための港湾整備、浅瀬等の解消のための開発保全航路の整備と航行管制の円滑化、情報提供の高度化を図り船舶を安全に整流するための次世代型航行支援システムの整備を連携して実施するなど港湾と航路標識の連携した整備等を推進する。</li> <li>・ 増大する航空需要に対応しつつ、より一層安全な航空交通を目指し、管制支援システム等の施設整備を進める。</li> <li>・ 昨今の不安定な世界情勢に対応し、空港等においてテロ等に備えた保安レベルの向上を図る。</li> </ul>

環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

重点目標		事業の概要
	指標	
<p>(1)地球温暖化の防止</p> <p>地球温暖化対策推進大綱に基づき(注)地球温暖化の防止を図る。</p>	<p>(注)地球温暖化対策推進大綱に基づき：地球温暖化対策推進大綱(平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部決定)で定められたCO<sub>2</sub>排出量の削減目標(H22における自然体ケースとの比較)</p> <p>【運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出削減：約4600万t-CO<sub>2</sub>】</p> <p>【都市緑化等による吸収：約28万t-CO<sub>2</sub>】</p> <p>【住宅・建築物におけるCO<sub>2</sub>排出削減：約3560万t-CO<sub>2</sub>】</p> <p>【下水道に係るN<sub>2</sub>O排出削減：約200万t-CO<sub>2</sub>】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車をはじめ運輸部門から排出される二酸化炭素の削減を目指し、自動車の省エネルギー化、交通需要マネジメント、違法駐車対策等の施策(ソフト)と道路、信号機、鉄道、港湾等の基盤整備(ハード)を一体的に実施することにより、公共交通機関の利用の促進、鉄道・海運へのモーダルシフトの推進、道路渋滞対策等の推進を図る。また、信号灯器のLED(発光ダイオード)化、航路標識等を使用するエネルギーのクリーンエネルギー化等環境の保全に資する機器等の導入を推進する。</li> <li>二酸化炭素の排出抑制と同時に、都市公園の整備、緑地の保全や、道路、港湾、空港、河川、山ろく斜面等の公共空間における緑化、建築物の屋上、壁面等の新たな緑化空間の創出等を積極的に推進するなど二酸化炭素吸収源対策を実施する。</li> <li>民生部門の住宅・建築物から排出される二酸化炭素の削減を目指し、太陽光発電等の自然エネルギー活用システムの導入等住宅・建築物の省エネルギー性能の向上を図るとともに、環境負荷低減技術を活用した環境配慮型官庁施設(グリーン庁舎)の整備等を進める。</li> <li>下水道事業による一酸化二窒素の排出抑制対策として、下水污泥焼却施設における燃焼温度の高温化等を推進する。</li> </ul>

環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

重点目標		事業の概要
	指標	
<p><b>(2)都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善</b></p> <p>都市部における交通に由来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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率 【NO<sub>2</sub>: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】</li> <li>・ 夜間騒音要請限度達成率【68%(H14) 74%(H19)】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車等から排出される窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)や粒子状浮遊物質(SPM)の削減を目指し、低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置(DPF)等後付装置の装着等自動車の低公害化、交通需要マネジメント、違法駐車対策等の施策(ソフト)と道路、信号機、鉄道、港湾等の基盤整備(ハード)を一体的に実施することにより、公共交通機関の利用の促進、鉄道・海運へのモーダルシフトの推進、道路渋滞対策等の推進を図る。</li> <li>・ 道路、空港周辺等の騒音の低減を目指し、騒音低減効果のある高機能舗装の敷設、環境施設帯の設置等の沿道環境対策や空港環境対策等を進める。</li> <li>・ 市街地等における緑とオープンスペースの確保、都市の水面積の拡大、雨水の貯留・浸透、公園・緑地、河川、道路、下水道等の連携による水と緑のネットワークの形成等ヒートアイランド対策を実施する。</li> </ul>

環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

重点目標		事業の概要
<p><b>(3) 循環型社会の形成</b></p> <p>循環型社会形成推進基本計画に基づき(注)廃棄物の排出抑制、循環的な利用(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理・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。</p>	<p><b>指標</b></p> <p>(注)循環型社会形成推進基本計画に基づき：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)で定められた循環利用率、最終処分量の目標</p> <p style="text-align: center;">【循環利用率 約10%(H12) 約14%(H22)】</p> <p style="text-align: center;">【最終処分量 約56百万ト(H12) 約28百万ト(H22)】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会資本整備事業の実施に当たっては環境負荷の低減に配慮するものとし、建設廃棄物の再資源化・縮減、再生資材の利用、建設発生土の有効利用を推進するとともに、下水汚泥についてリサイクルを推進する。</li> <li>・ 廃棄物等の循環的な利用を推進するため、港湾においては、循環資源を取り扱うための運用の改善、官民連携の促進、岸壁利用の再編成等を通じて、静脈物流拠点及びそれらを結ぶネットワークの形成を図る。また、循環的な利用のできない廃棄物等を適正に処分できるよう、廃棄物埋立護岸等を整備する。</li> </ul>

環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

重点目標		事業の概要
<p><b>(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出</b></p> <p>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。</p>	<p><b>指標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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】</li> <li>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】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人工的な構造物によって覆われた水辺のうち回復可能な約 1,700km の中で約 300km を自然な水辺として再生するとともに、乾燥や埋立により失われた湿地や干潟のうち回復可能な約 7,000ha について約 900ha を再生するほか、都市や港湾において、生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地を概ね 2,400ha 確保することを目指す。また、緑の再生等が必要な箇所において緑化を推進する。さらに、魚類の生息環境改善のため魚道の整備等を推進する。</li> </ul>



環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

重点目標		事業の概要
<p>(5) 良好な水環境への改善</p> <p>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。</p>	<p>指標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境基準達成のための高度処理人口普及率<sup>(注)</sup> 【12% (H14) 17% (H19)】</li> <li>・ 湾内青潮等発生期間の短縮【H14 比約5%減(H19)】</li> </ul> <p>(注)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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 河川や湖沼、海域等公共用水域の水環境の改善を目指し、下水道の普及拡大に加え、高度処理施設の整備、合流式下水道の緊急改善等の下水道整備、下水道事業等と河川浄化事業の連携により水質浄化を行う清流ルネッサンス等の河川環境整備、海域における汚泥の覆砂・浚渫の他、ゴミ・油回収等による海洋環境整備等により水質を改善するとともに、河川流量の確保を図る。</li> </ul>

活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(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</b></p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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)、207億ト和(H13) 300億ト和(H19)】</li> <li>・ 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 【H14比5%減(H19)】</li> <li>・ ふくそう海域<sup>(注)</sup>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)】</li> <li>・ 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 【59%(H14) 68%(H19)】</li> <li>・ 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</li> </ul> <p>(注)ふくそう海域：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。）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際的な玄関口となる国際拠点空港や国際港湾の整備を推進する。国際拠点空港については、首都圏において新東京国際空港の平行滑走路等の早期整備を図るとともに、関西圏において関西国際空港二期事業等の整備を着実に推進する。中部圏においては、中部国際空港の所要の整備を着実に推進する。あわせて、空域・航空路の容量を拡大する次世代航空保安システムの導入を進める。国際港湾については、ターミナル経営環境の改善によるコスト・サービス競争力の確保、船舶輸送の動向に対応したコンテナターミナルの整備や背後とのアクセス性の向上を図る臨港交通施設の整備等を推進するとともに、港湾諸手続のワンストップサービス化・港湾の24時間フルオープン化を推進することにより国際競争力の強化に努める。さらに国際海上交通のサービス向上を目指し、国際幹線航路の整備や次世代型航行支援システムの整備など港湾と航路標識の連携した整備等を推進する。</li> <li>・ 国際的な玄関口となる空港や港湾と都市とのアクセスを円滑にする道路、鉄道等を整備する。特に、鉄道については、国際拠点空港と都心部との間のアクセス所要時間を30分台にすることを目指し、中部国際空港アクセス鉄道を整備するとともに、成田高速鉄道の整備を着実に推進する。また、国際的な水準から見て整備の遅れている三大都市圏環状道路の整備を進めることなどにより国際競争力の強化に努める。</li> <li>・ 都市再生緊急整備地域（平成15年5月現在、44地域、約5,722ha）等について、緊急的な市街地の整備を推進する。</li> <li>・ 情報通信技術の活用により、すべての国民が恩恵を享受し、産業の国際競争力が発揮されるよう、道路、河川、港湾等の公共施設管理用光ファイバ収容空間等を整備するとともに、河川・道路管理用光ファイバについて当面利用予定のないものを民間に開放することにより、超高速ネットワーク環境の構築を支援する。</li> </ul>

活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

重点目標	指標	事業の概要
<p>(2) 国内幹線交通のモビリティの向上</p> <p>人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内航空サービス提供レベル 【1,268億座席扣(H13) 1,500億座席扣(H19)】</li> <li>・ フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 【H14比4%減(H19)】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域ブロック間の交流の促進や効率化を図るため、空港、港湾や開発保全航路、幹線道路、幹線鉄道等の幹線交通体系を整備する。空港については、財源に見通しをつけた上で、東京国際空港の再拡張事業を推進するなど、大都市圏拠点空港（成田、羽田、関空、中部）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、空港アクセス交通の整備を推進する。港湾については、複合一貫輸送等の拠点となる内貿ターミナルを合理的に配置するなど、より効率的な輸送を実現できるよう整備を推進する。また、次世代型航行支援システム等航路標識の整備を推進するとともに、アクセス交通の整備を推進し、機能強化を図る。道路については、高規格幹線道路・地域高規格道路の着実な整備等により、自動車専用道路を利用する交通の割合を引き上げ、自動車交通の高速性、円滑性を確保するとともに、安全性の向上、生活環境の改善を図る。特に高速自動車国道については、これまでの有料道路方式による整備に加え、国と地方の負担による直轄方式も活用して整備を進める。また、ITSを推進するとともに、特にノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）については、料金所整備だけでなく ETC 利用者に特化した多様な料金施策を実施し、有料道路の利用の効率化を図りつつ、計画期間内に ETC 利用者を有料道路利用者の半数程度まで引き上げ、料金所渋滞を概ね解消する。さらに、3メディア対応型道路交通情報通信システム（VICS）対応車載機の普及促進を図る。</li> </ul>

活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(3) 都市交通の快適性、利便性の向上</b></p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路渋滞による損失時間 【38.1億人時間(H14) 約1割削減(H19)】</li> <li>・ 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】</li> <li>・ 路上工事時間の縮減率 【275時間/キロ・年(H14) 2割削減(H19)】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の渋滞を解消するために、バイパス、環状道路、市街地における都市計画道路等の整備、ボトルネック踏切約1000箇所を平成22年度までに半減することを目指した立体交差化等を進めるとともに、ハード・ソフト一体となった駐車対策を進めるほか、信号制御の高度化、ITSの推進、ETC及び3メディア対応型VICS対応車載機の普及促進、交通需要マネジメント、面的集中工事と掘削規制の一体的実施等による路上工事の縮減等の施策を実施する。また、公共交通の利便性向上を目指して、都市鉄道等を整備するとともに、自由通路、駅前広場の整備等交通結節点の改善を進めるほか、バスロケーションシステムの整備等のソフト施策を実施する。</li> </ul>

活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化</b></p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)】(再掲)</li> <li>・拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 【59%(H14) 68%(H19)】(再掲)</li> <li>・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)</li> <li>・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)】(再掲)</li> <li>・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)】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域間を結ぶルートの走行性、安定性を高め、高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う広域的なサービスを可能とするなど地域の生活や経済活動を支えるとともに、地域間交流や観光交流等を促進する道路、鉄道、港湾、空港の交通基盤を整備する。</li> <li>・ 現在約500万人の訪日外国人旅行者の増加を目指し、訪日外国人に対して分かりやすい観光案内のためのサインポスト等の整備を図るなど各種受け入れ体制を整備するとともに国際観光交流の促進のための基盤を整備する。</li> <li>・ 観光交流等を手がかりとした地域の活力向上を目指し、中心市街地の整備による魅力ある都市の整備のほか、歴史的・文化的資源を活用しつつ、豊かな自然環境・景観や活火山地域などの立地特性に応じた観光振興・交流拠点の整備を推進する。</li> </ul>

「事業の概要」に対応した主要な事業は別表のとおりである。

(別表)

<b>1 暮らし~生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現</b>
(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等
・バリアフリー化の推進
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 道路 鉄軌道車両、バス車両、旅客船、航空機 信号機をはじめとする交通安全施設等(バリアフリー対応型信号機に対応する携帯端末等の普及促進を含む。) 都市公園、河川の利用空間、砂浜を有する海岸の海岸保全施設 建築物、住宅、官庁施設
・災害弱者関連施設を保全するための砂防事業、地すべり対策事業及び急傾斜地崩壊対策事業の実施
・歩いて行ける身近な場所での公園等の整備
(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等
・水道水源にもなっている河川、ダム等での水質浄化対策及び水道水源域での下水道整備の連携実施
・河川流量の確保のためのダム建設等
・公園・緑地の確保及びその他の公共空間等の緑化の推進
都市公園の整備 緑地保全制度の的確な運用 建築物の屋上や壁面を含む民間建築敷地内の緑化等民有地の緑化 都市山麓グリーンベルトの整備 急傾斜地における緑を活かした斜面对策 下水処理場の緑化 道路の緑化等 港湾空間の緑化 空港周辺地域の緑化
・親水空間の確保
市街地における親水性のある河川整備 港湾緑地の整備 海辺に親しむことができる海岸整備 下水道による親水空間の整備 親水公園の整備
(3) 良好な居住環境の形成
・快適な生活空間の整備
電線類の地中化 くらしのみちゾーンの形成 歩車分離式信号の導入等
・汚水処理施設整備の推進
下水道の整備

## 2 安全～防災の高度化の推進と交通安全対策・危機管理の強化

### (1) 水害等の災害に強い国土づくり

#### ・水害等の災害を防止する施設の整備等

洪水による氾濫被害から守るための河川改修・ダム建設等  
河川改修と下水道整備の連携による都市雨水対策  
都市の浸水を防御する下水道整備  
災害弱者関連施設や重要交通網等のライフラインの保全等に配慮した土砂災害対策  
湾口防波堤の整備  
津波・高潮、波浪、海岸侵食対策  
火山噴火や雪崩による災害の対策  
道路の雪害対策

#### ・水害等の災害に関する情報をリアルタイムで提供する施設や体制の整備

河川・ダムに関する情報の提供  
土砂災害に関する情報の提供  
津波・高潮による災害に関する情報の提供  
道路交通情報の収集・提供

#### ・土砂災害警戒区域等の指定の推進

#### ・ハザードマップの作成支援

洪水  
火山噴火災害  
津波・高潮

### (2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

#### ・防災施設、基幹施設等の耐震化

堤防等河川管理施設の耐震化  
海岸保全施設の耐震化  
道路の法面对策・橋脚耐震補強等  
信号機、交通管制センター等の整備  
国際海上コンテナターミナルの耐震強化  
耐震強化岸壁の整備  
湾口防波堤の整備  
防災拠点官庁施設の耐震対策  
建築物・住宅の耐震診断・改修  
急傾斜地崩壊対策の推進

#### ・密集市街地対策の実施

密集市街地の整備  
防災環境軸の整備

#### ・避難地、避難路や防災拠点、災害時の救援ルート等の整備

避難地、避難路等となる都市公園の整備  
防災拠点の整備  
地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワークの整備  
東海地震、東南海・南海地震等による津波対策としての避難路の整備  
電線類の地中化

( 3 ) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

・ 道路交通及び鉄道交通に係る安全対策の実施

幹線道路ネットワークの体系的な整備による安全確保  
事故危険箇所での集中的対策  
あんしん歩行エリアの整備等歩行者・自転車安全対策  
ハード・ソフト一体となった駐車対策  
安全・快適な自転車利用環境の整備  
歩道整備、交差点改良等交通安全施設等整備  
信号機、交通管制センター、光ビーコン等の整備  
高度道路交通システム (ITS) の推進  
    道路交通情報通信システム (VICS) の整備  
    現場急行支援システム (FAST) の整備  
    車と道路の連携による走行支援に関する研究開発 等  
踏切事故の低減に資する踏切道対策

・ 海上交通に係る安全対策の実施

海上交通環境の向上に資する次世代型航行支援システム等航路標識の整備  
港湾内の静穏度の向上  
避難港の整備  
小型船係留施設、放置艇収容施設等の整備

・ 航空交通に係る安全対策の実施

運輸多目的衛星 (MTSAT) 中核とした次世代航空保安システムの構築  
管制支援システムの整備等によるニアミス事故再発防止安全対策  
管制情報処理システムのフェイルセーフ対策

・ 空港等におけるテロ等に備えた保安レベルの向上

ハイジャック 航空機テロ対策



### 3 環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

#### (1) 地球温暖化の防止

##### ・公共交通機関の利用の促進

都市鉄道の整備、新交通・モレールなど公共交通の整備  
新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備

##### ・鉄道貨物輸送や海上貨物輸送へのモーダルシフト、物流の効率化の推進

鉄道貨物輸送力増強事業  
物流の効率化を図る港湾整備

##### ・渋滞対策等の推進

低公害車の開発・普及による自動車の省エネルギー化  
低公害車用燃料供給施設の設置促進  
交通需要マネジメント施策  
ハード・ソフト一体となった駐車対策  
ETCを活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施  
幹線道路ネットワーク整備等交通円滑化  
信号機、交通管制センター等の整備  
VICS(道路交通情報通信システム)の整備等高度道路交通システム(ITS)の推進  
3メディア対応型VICS対応車載機の普及促進  
信号灯器のLED化の推進  
グリーンエネルギーを利用した航路標識の整備

##### ・都市緑化等による二酸化炭素吸収源対策の推進

都市公園の整備  
緑地の保全  
道路、河川、砂防、港湾、空港等に係る緑化

##### ・民生部門からの二酸化炭素排出削減

環境配慮型官庁施設(グリーン庁舎)の整備等

##### ・下水汚泥焼却施設における燃焼温度の高温化等の推進

(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善

・公共交通機関の利用の促進

都市鉄道の整備、新交通・モジュールなど公共交通の整備

・鉄道貨物輸送や海上貨物輸送へのモーダルシフト、物流の効率化の推進

鉄道貨物輸送力増強事業  
物流の効率化を図る港湾整備

・渋滞対策等の推進

低公害車の開発・普及による自動車の低公害化  
低公害車用燃料供給施設の設置促進  
ディーゼル微粒子除去装置(DPF)・酸化触媒の導入支援等  
交通需要マネジメント施策  
ハード・ソフト一体となった駐車対策  
ETCを活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施  
幹線道路ネットワーク整備等交通円滑化  
信号機、交通管制センター等の整備  
VICS(道路交通情報通信システム)の整備等高度道路交通システム(ITS)の推進  
3メディア対応型VICS対応車載機の普及促進

・沿道環境対策の推進

騒音低減効果のある高機能舗装の敷設  
環境施設帯の設置

・エコエアポートの推進

GPU(地上動力設備)の利用促進  
空港関係車両の低公害車両の導入促進  
空港及び空港周辺地域の緑化等環境に配慮した空港の整備  
住宅防音工事

・ヒートアイランド対策の実施

緑とオープンスペースの確保  
都市と水面積の拡大、雨水の貯留・浸透  
水と緑のネットワーク形成

(3) 循環型社会の形成

・静脈物流に資する港湾施設の整備

・廃棄物埋立護岸等の整備

・下水汚泥のリサイクルの推進

( 4 ) 良好な自然環境の保全・再生・創出

- ・ 人工的な構造物によって覆われた水辺の再生、消失した湿地や干潟の再生及び良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地の確保

河川における湿地、干潟等の再生  
河岸における自然河岸への復元  
港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創造等エコポートの形成  
貴重な生物の生息生育空間等を有する海岸の保全  
海岸における砂浜の復元・創出等  
白砂青松等を有する海岸の保全  
砂防事業等による山腹の緑化、都市周縁部の緑の保全等  
道路の緑化等  
自然環境の保全・創出に資する都市公園の整備と緑地の保全

- ・ 魚道の整備等

( 5 ) 良好な水環境への改善

- ・ 公共用水域の水質改善

水質保全上重要な地域での下水道整備及び高度処理施設整備  
合流式下水道の緊急改善  
下水道事業等と連携した河川環境整備  
閉鎖性海域における水環境の改善及び油回収等による海洋環境の整備

- ・ 河川流量の確保のためのダム建設等

## 4 活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

### (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

- ・ 国際的な玄関口となる国際拠点空港や国際港湾の整備等

国際拠点空港 (成田、関空、中部) の整備  
 運輸多目的衛星 (MTSAT) を中核とした次世代航空保安システムの構築  
 国際海上コンテナターミナルの整備  
 港湾諸手続きのワンストップサービス化や港湾の24時間フルオープン化  
 多目的国際ターミナルの整備  
 国際幹線航路の整備  
 海上交通環境の向上に資する次世代型航行支援システム等航路標識の整備

- ・ 空港・港湾と都市とのアクセスを円滑にする道路・鉄道等の整備

拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備  
 空港・港湾アクセス鉄道の整備  
 幹線臨港道路の整備  
 三大都市圏環状道路の整備

- ・ 都市再生緊急整備地域等の市街地の整備

土地区画整理事業や市街地再開発事業等による市街地の整備

### (2) 国内幹線交通のモビリティの向上

- ・ 広域ブロック間の交流の促進や効率化を図る幹線交通体系の整備

大都市圏拠点空港 (成田、羽田、関空、中部) の整備  
 複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備  
 開発保全航路の整備  
 高規格幹線道路・地域高規格道路の整備  
 新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備  
 鉄道貨物輸送力増強事業

- ・ 幹線交通体系の機能の強化に資する施設の整備等

空港・港湾へのアクセス道路の整備  
 高度道路交通システム (ITS) の推進  
     道路交通情報通信システム (VICS) の整備  
     公共車両優先システム (PTPS) の整備  
     車両運行管理システム (MOCS) の整備 等  
 3メディア対応型 VICS 対応車載機の普及促進  
 ETC 技術を活用した多様なサービスの実現に向けた環境整備  
 ETC を活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施  
 幹線臨港道路の整備  
 海上交通環境の向上に資する次世代型航行支援システム等航路標識の整備  
 既存空港の質的向上など一般空港等の整備  
 次世代航空保安システムの構築

( 3 ) 都市交通の快適性、利便性の向上

・ 渋滞対策の推進

交差点の立体化、バイパス、環状道路等の整備  
市街地における都市計画道路等の整備  
連続立体交差事業等による踏切道対策  
ハード・ソフト一体となった駐車対策  
信号機、交通管制センター等の整備  
高度道路交通システム (ITS) の推進  
    道路交通情報通信システム (VICS) の整備  
    公共車両優先システム (PTPS) の整備  
    車両運行管理システム (MOCS) の整備 等  
3メディア対応型 VICS 対応車載機の普及促進  
ETC 技術を活用した多様なサービスの実現に向けた環境整備  
ETC を活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施  
交通需要マネジメント施策  
面的集中工事と掘削規制の一体的実施等による路上工事の縮減

・ 公共交通の利便性向上

都市鉄道の整備、新交通・モルルールなど公共交通の整備  
自由通路・駅前広場の整備等交通結節点の改善  
バスロケーションシステム等の整備

( 4 ) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化

・ 地域間交流や観光交流を促進する交通基盤の整備

幹線道路ネットワークの整備  
市町村合併等地域の連携や振興に資する道路整備  
地域の実情に応じた道路整備  
新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備  
離島港湾等の整備  
既存空港の質的向上など一般空港等の整備  
離島航空の確保

・ 国際観光交流の促進のための基盤の整備

大都市圏拠点空港 (成田、羽田、関空、中部) の整備  
旅客船ターミナルの整備  
拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備  
空港アクセス鉄道の整備  
案内標識の整備

・ 観光振興・交流拠点の整備

国営公園の整備と管理・運営  
歴史的・文化的資源の活用等により観光振興等の拠点となる公園・緑地の整備  
水辺交流拠点や道の駅の整備  
観光地としての整備を図る上で基盤となる下水道整備  
活火山地域における観光資源の活用配慮した土砂災害対策  
観光交流空間づくりモデル事業  
観光振興等を支える個性的な道づくり  
旅客船ターミナルの整備  
中心市街地の整備等魅力ある都市の整備

## 指標について (概要)

指標名	数値目標	定義	長期的目標
<b>暮らし</b>			
<b>(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等</b>			
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
<b>(2) 水 緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等</b>			
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
<b>(3) 良好な居住環境の形成</b>			
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
<b>安全</b>			
<b>(1) 水害等の災害に強い国土づくり</b>			
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
<b>(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等</b>			
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 <sub>x</sub> ・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 <sub>x</sub> ・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 <sub>x</sub> ・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	3,177億座席キロ(H13) 4,800億座席キロ(H19) 207億トンキロ(H13) 300億トンキロ(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	1,268億座席キロ(H13) 1,500億座席キロ(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化が必要となる信号機等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

## 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

国と地方の役割分担を明確化しつつ、社会資本整備を重点的、効果的、効率的に推進していくために、国と地方公共団体との円滑な意思疎通、共通認識の醸成を図りつつ、各地方支分部局による社会資本整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理をもとに、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針を社会資本整備重点計画の閣議決定後、取りまとめることとしております。

「地方ブロックの現状、課題、今後の方向」は、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針を作成するプロセスの最初の段階(たたき台)として、公表するものであり、また、都道府県の意見聴取や国民の皆様へのパブリックコメントの際に、社会資本整備重点計画(素案)についてより理解を深めて頂くことも考え、社会資本整備重点計画(素案)の参考資料として以下の地方ブロックごとに作成し、添付するものです。

- ・ 北海道ブロック
- ・ 東北ブロック
- ・ 関東ブロック
- ・ 北陸ブロック
- ・ 中部ブロック
- ・ 近畿ブロック
- ・ 中国ブロック
- ・ 四国ブロック
- ・ 九州ブロック
- ・ 沖縄ブロック

## 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

### 【北海道ブロック】

#### 1. 北海道ブロックの現状と課題

北海道は、我が国の食料基地として安全で安心な食料の安定的な供給が求められている。また、北海道は、他地域に比べ産業集積が少なく、かつ産業構造の転換が遅れていることから、新たな産業の育成が求められている。国際化の進展に伴い競争が激しくなる中で、食料の安定供給や産業の競争力を強化するためには、新たな産業の萌芽等を支援するとともに、生産性の向上や人流・物流の円滑化・効率化を進める必要がある。

北方型の独特で豊かな自然環境を残しており、また、多様な野生生物が生育・生息している。これらを次世代に引き継ぐため、良好な自然環境の保全・再生・創出を進める必要がある。また、道民一人当たりの温室効果ガス排出量が多いことなどから、地球環境保全に貢献する循環型社会を構築する必要がある。

雄大で美しい自然風景や農村景観、雪、流水、温泉等の資源に恵まれた、日本有数の観光地である。ゆとりある生活、余暇の充実に対する国民のニーズの高まりや変化、国内外からの観光客の増加に対応し、観光客の利便性の向上を図りつつ、地域としての魅力を一層高める必要がある。

広大な地域に人口や都市が分散しているにもかかわらず、基幹的な交通網の整備が遅れている。また、積雪寒冷な気候、全国を上回る急速な高齢化の進行、中心市街地の空洞化、水害・火山災害・地震災害等の自然災害が頻発するなどの課題を抱える地域である。このため、すべての人が年間を通して安心して快適に暮らすための地域づくりを推進する必要がある。

#### 2. 北海道ブロックのめざすべき将来の姿（案）

北海道は、豊富な資源や広大な国土等の特性を活かし、食料基地としての役割の強化や成長期待産業の育成、北の国際交流圏の形成を通じた「国の内外に開かれ自立する地域」、環境の保全や循環型社会の形成を通じた「恵まれた環境や資源を誇りを持って次世代に引き継ぐ地域」、観光・保養など国民の多様な自己実現や交流の場の形成、安全でゆとりある生活の場の実現を通じた「多様な生活や文化を享受できる安全でゆとりある地域」を目指す。

## 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

### 【東北ブロック】

#### 1. 東北ブロックの現状と課題

東北地方は、広大な国土と豊かな自然環境や文化資源に恵まれ、大きなポテンシャル（潜在力）を有している。しかし、脊梁山脈や峠、豪雪等が地域間交流や人々の暮らしに大きな影響を与えているため、広域的な連携を強化し、個性を活かした活力ある地域づくりを推進していく必要がある。

経済活動における地域間競争の激化が進む中で、東北地方は、域外の港湾・空港の利用依存度が高い等、グローバル化への対応が遅れているため、国内外との競争力を高めていく必要がある。

東北地方は、宮城県沖地震など大規模地震、津波、水害、火山等の災害や豪雪の被害を受けやすく、また、全国平均を上回る高齢化が進展しており、これらに適切に対応していく必要がある。

東北地方の都市では、郊外部で商業開発等が進む一方、中心部で賑わいの喪失など空洞化が進んでいるため、活力と個性ある都市づくりを推進していく必要がある。東北地方は、世界自然遺産など美しく豊かな自然環境、素朴な風土、個性的な文化が形成されており、これらを将来に引き継いでいく必要がある。

#### 2. 東北ブロックのめざすべき将来の姿（案）

東北に暮らす人々が誇りと生き甲斐を感じながら生活を営む地域の実現に向け、4つの基本方針により、広大な国土と豊かな自然環境や歴史・文化を活かし、世界に開かれた活力あふれる地域『強く美しい東北』を目指す。

産業の自立した発展を支えるため、物流の効率化、人と情報の交流・連携を支える社会基盤の整備を進め、「強い東北の創造」を目指す。

あらゆる災害や豪雪に対応した施設整備とソフト対策の推進、ユニバーサルデザインの導入などにより、誰もが快適で暮らしやすい「安全で安心できる地域づくり」を目指す。

自然や環境との共生、職住近接、土地利用の高度化などにより、効率的で持続可能な都市を形成するとともに、歴史や文化を活かした個性を持つ「魅力ある都市づくり」を目指す。

循環型社会を構築するとともに、美しい山河、豊かな自然、独特な文化を適切に保全し、観光等に有効活用し、周辺環境と調和のとれた「美しい東北の実現」を目指す。

## 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

### 【関東ブロック】

#### 1. 関東ブロックの現状と課題

関東地方は、我が国の人口の35%が居住し、政治・経済・文化の中心である東京圏を擁し、近年は情報サービス業など成長産業の集積も突出して進んでいるが、首都圏における拠点空港の容量限界、都市部における交通渋滞など経済・産業ポテンシャルの低下が懸念されるほか、国際競争力の観点からは、国際交流拠点としての相対的な地位の低下も懸念される。

国や企業の中核機能が集中しているため、ひとたび大規模災害に襲われた場合や東京湾及び周辺海域で大規模海難が発生した場合には、国内全域のみならず海外までその影響が懸念されること、また、東京においては地震時に大きな被害が想定される密集市街地が存在することから、災害への対応を強化していく必要がある。

都市部を中心に大気汚染や大量の廃棄物の発生、水質汚濁の進行などの問題が発生しており、交通渋滞緩和、水質汚濁負荷量の削減を含む総合的な環境対策、リサイクルの促進や省資源化、総合的な静脈物流システムの形成など、循環型社会の構築や大都市に残された貴重な自然環境の保全、緑の創出、水循環系の再生、生態系の保全など質の高い都市生活の実現を図ることが必要である。

人口集積が多く、今後は全国に比べて、高齢者数の増加がもっとも顕著となることから、高齢者がいきいきと暮らせるために、さまざまな分野でユニバーサルデザインの導入を進めていく必要がある。

地域の個性ある自然、歴史、伝統、文化など豊富な観光資源の有効活用により活力ある地域づくりを進める必要がある。

我が国のこれからの成長分野をになうゲノム科学の国際拠点の形成に向け、先端研究の充実を進めるとともに、豊かな心を養う自然学習・生涯学習・社会活動の場の提供や自然環境の再生・創出が必要である。

#### 2. 関東ブロックのめざすべき将来の姿（案）

関東地方は、我が国の政治・経済の中核機能を擁するだけでなく、多様な自然環境や地域固有の歴史・文化を有する地域でもあり、国際的な会議やイベントなども多く開催される地域でもあることから、国内外の交流の拡大を図り、これらのポテンシャルを最大限に活かして、今後とも我が国及び世界の経済を将来にわたってリードしつつ、魅力と活力にあふれる経済社会の形成を目指すとともに、安全に安心して暮らせる地域、個性ある美しい環境といきいきとした暮らしの実現を目指す。

## 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

### 【北陸ブロック】

#### 1. 北陸ブロックの現状と課題

古くは「越の国」と総称された新潟、富山、石川、福井及び長野等その周辺地域からなる北陸地方は、美しく豊かな自然に囲まれ、降雪量が多く水資源に恵まれているなど、豊富な国土資源を有している。また、特色ある産業・文化の蓄積やわが国で最も優れた居住環境を有し、豊かな実りを供給する食糧基地でもある。これらの財産を守り、育てることで、人と自然が調和した文化の香り高い地域づくりを進めることが求められている。

地域間の連携や国際交流を基軸に地域づくりを進めようという潮流の中、北陸地方は、日本海国土軸の中央に位置しており、県庁所在都市や10万人以上の都市が近接・連担し、三大都市圏のそれぞれに近く、また北東アジア諸国と日本海をはさんで対面する位置にあるなどの地理的優位性を有することから、これを活かして、「環日本海国際交流」並びに「日本海国土軸」の中核圏域として発展が期待されている一方で、地形や自然環境等の阻害要因があるため、これを克服し、より一層の基盤整備・機能強化が求められている。

北陸地方は世界有数の豪雪地帯であり、日本アルプスに代表される急峻な地形、フォッサマグナによる脆弱な地質、地震、火山、急流河川、冬季の厳しい季節風による波浪等の自然災害要因が多い。また、山地が多くを占めるため限られた平坦地に人口・資産が集中する一方で、災害発生危険度の高い山間部や細く狭い沿岸地域にも多くの人々が居住している。更に、北陸地方では特に高齢化が進んでおり、これらに対応した災害に強い安全・安心な地域づくりが求められている。

#### 2. 北陸ブロックのめざすべき将来の姿(案)

北陸地方は、豊かな自然や独自の産業・文化、優れた居住環境等多くの財産や地理的優位性等、多くの特性を有しており、これらを最大限に活かして、豊かな居住環境と都市的サービスを併せて享受できる多自然居住地域の創造を進めるとともに、内外との多種多様な連携・交流を一層進め、環日本海交流並びに日本海国土軸の中核圏域として他地域を先導する地域を目指す。また、これらを実現する基本条件として、多くの自然災害要因を克服し、安全・安心の確保を進める。

# 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

## 【中部ブロック】

### 1. 中部ブロックの現状と課題

中部地方は、「モノづくり」の拠点として、我が国の経済活力の源泉となってきた。今後とも産業の国際競争力の強化を図るためには、物流効率化によるコスト低減、スピードアップなどにより、「モノづくり中部」の基盤を固めていく必要がある。「日本のまんなか」であり、21世紀の交流を支える交通ネットワークの拠点地域として、国際交流基盤の整備と国土の東西・南北軸および環状軸の機能強化を図るとともに、代替性を高めることが重要である。

日本を代表する美しい自然や歴史的資産等を活かし、2005年の日本国際博覧会「愛・地球博」の開催や、中部国際空港の開港等を契機に、外国人観光客誘致を含む国内外交流の活性化を強力に推進する必要がある。

豊かな生活と産業発展の実現を支えるためには、東海豪雨のような水害や近年発生が危惧されている東海・東南海・南海地震等、さまざまな種類の災害に対応するとともに水資源の安定的な確保を図り、安全・安心な社会基盤を確立していく必要がある。

### 2. 中部ブロックのめざすべき将来の姿（案）

中部地方の持続的な発展のためには、中部が「日本のまんなかである」という地理的特性、「拠点都市が分散している」という地域構造及び「優れた産業が集積している」という産業構造等の地域の有する特性を踏まえ、「日本のまんなかである地理的優位性を活かし、暮らし・産業が調和した、世界に誇れる中部の創造」を目指す。



## 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

### 【近畿ブロック】

#### 1. 近畿ブロックの現状と課題

近畿地方は、2,100万人を超える人口やカナダ一国に匹敵する経済集積を擁する一方で、全国水準を上回る高い失業率に象徴される著しい経済活力の低下に見舞われている。このため、学術研究・産学連携・民の創意など豊かな創造性の気風を活かし、ライフサイエンスや次世代ロボットをはじめ国際競争力のある産業再生を進めるとともに、中心市街地の活性化、国際物流拠点や広域交通ネットワークの整備などを通じ地方都市を含めた都市の再生と地域連携による経済活力の回復を進める必要がある。

わが国随一の歴史的文化資産の集積やアジアを中心に我が国の国際交流をリードしてきた伝統をより一層活用するため、魅力ある街づくりと観光振興などにより国内・海外との交流拡大を図り、人々が集い合う地域づくりを進める必要がある。

低平地に人口・資産が高密度に集積しているなど災害に対して脆弱な地域であり、東南海・南海地震等の危険性を踏まえ、阪神・淡路大震災の教訓を活かし、府県間を越えた広域防災への取組みを推進するとともに、風水害・雪害などさまざまな災害に強い街づくり、地域づくりなど防災対策を強化する必要がある。

COP3や世界水フォーラム等の国際会議開催の実績を活かし、環境分野で世界をリードする地域を目指すとともに、都市や生活レベルでの環境意識の高まりを踏まえ、身近な自然と共生した美しい地域づくりを進める必要がある。

#### 2. 近畿ブロックのめざすべき将来の姿（案）

長らく日本の政治・経済・文化の中核圏域として蓄積してきた歴史、文化、伝統を活かしつつ、それぞれが特有の個性を持つ地域で構成されている近畿地方を、「近畿はひとつ」に結集して総合力を発揮し、都市の再生、身近な自然との共生、国際交流の伝統を活かした多文化との共生を図りながら、文化の香り高く、にぎわい、活力にあふれる地域として再生することを目指す。

# 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

## 【中国ブロック】

### 1. 中国ブロックの現状と課題

中国地方は、山地が多く可住地面積が少ないため、氾濫域に多くの人口資産が集中し、山裾部まで宅地化が進められるなど水害等の自然災害を受けやすく、また、全国に先駆けて高齢化が進行している状況を踏まえ、誰もが安全で安心して暮らせる地域づくりを進める必要がある。

海や山の豊かな自然環境や古くからの歴史・文化を活かして、個性豊かに暮らせる地域づくりを進める必要がある。

全国的に2次産業が厳しい国際競争にさらされている状況の中、中国地方は特に製造業の占めるウェイトが高いため、物流の円滑化等による産業競争力の強化を支援する必要がある。

山陰地方に代表される交通基盤をはじめとする社会資本の低い整備状況、国際間競争の激化等の状況を踏まえ、地域間の交流・連携の活性化や、国際交流拠点の機能強化を進める必要がある。

### 2. 中国ブロックのめざすべき将来の姿（案）

中国地方には、山陰地方の美しい海岸や砂丘及び瀬戸内の島々等豊かな自然に恵まれ、出雲や吉備地方に見られる古くからの歴史・文化や各地に古い町並みが存在する。そして山陽側の沿岸部を中心に発達した素材型工業や加工組立型工業に蓄積された技術や人材等が豊富である。

これらのポテンシャル（潜在力）を最大限に活かし、地域住民やNPO、行政機関などの多様な主体の参加と連携により、自立的な生活圏の形成を図り、ゆとりある居住環境・豊かな自然と都市的なサービスをあわせて享受できる地域を目指す。

## 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

### 【四国ブロック】

#### 1. 四国ブロックの現状と課題

本四3架橋やXハイウェイの完成等により四国内外の交流は拡大したものの、一方で他地域等との競争が激化しており、その効果を最大限に発揮させつつ、四国の英知を結集し広域的な交流や連携を図るなど、四国の魅力ある独自性を発揮する取り組みを進め“自立する四国”を目指す必要がある。

四国地方は台風常襲地帯であり、急峻な地形と脆弱な地質のため常に水害や土砂災害の危険にさらされる一方で、毎年湯水被害に見舞われている。加えて、今後30年以内に40%程度の確率でM8規模の南海地震が発生すると予測されている。さらに、全国より約10年早いペースで高齢化が進んでおり、誰もが「安全で安心、いきいきと暮らせる地域づくり」を進める必要がある。

四方を海に開かれた地勢を活かし、他地域や世界まで交流・連携する社会基盤を整備し、空洞化が進む都市部の活性化や中山間地域・離島との地域内連携を進め、四国四県の一体的な「活力に満ちた地域づくり」を進める必要がある。

多島美に優れた瀬戸内海や四万十川の清流等の自然、四国霊場八十八ヶ所に代表される癒しの文化や歴史など、魅力溢れる四国のよさを四国内外の人が一層享受できるよう、環境との共生を図りつつ「独自の魅力を創造する地域づくり」を進める必要がある。

瀬戸内海沿岸を中心として立地する基礎素材型産業の多くは、時代の趨勢をつかみ既存技術の集積や高規格・高機能な生産技術を活かした展開を進めており、ITの活用や物流効率化により、地域産業の高度化・体力強化への支援を行う必要がある。

#### 2. 四国ブロックのめざすべき将来の姿(案)

四国が地域間競争の時代の中、個性・魅力ある地域づくりを進めるために、四国に住む人自身が四国独自の競争力ある強みを再発見、創出し、積極的に活用(魅力ある四国)、四国四県が個性を活かし、一体となった取り組み(個性輝き・まとまりのある四国)、四国の魅力・特色を活かして人材が集まるような地域づくり(ヒトの集まる四国)を進め、四国に住む人が自由に他の地域と交流・連携しながら“自立する四国”を目指す。

## 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

### 【九州ブロック】

#### 1．九州ブロックの現状と課題

九州地方は、わが国でも災害の多い地域であり、自然災害への対応が必要である。また、豊かな自然環境を良好な状態で次世代に継承していくことが求められる。ある程度の都市が適度に分散する地域構造、豊かな自然、地域の歴史・文化などのポテンシャルを活用して、都市と自然の機能を享受できる個性ある地域づくりが求められる。

少子高齢化と過疎化が同時進行するなかで、地域社会を維持するため、離島を含め広域的な連携・交流が必要である。

低迷する地域産業の振興に向け、地理的・歴史的に繋がりが深いアジア諸国との連携や観光交流拡大を図るとともに、多面的な交流を積極的に進め、東アジアと共に九州の新たな発展を目指す視点が重要である。

#### 2．九州ブロックのめざすべき将来の姿（案）

九州の一体的な発展に向けて、「安全で安心できる・ゆとりある暮らし」、「環境と共生した循環型社会」、「豊かな個性が輝く地域」、「自立・一体的な活力ある地域」、「国際交流を先導する地域」の実現を目指す。

これにより、「どこに住んでいても豊かな自然と都市の利便性を享受できるような暮らし」と「東アジアとともに発展し活力と創造性あふれる産業経済」を実現し、さらには九州が一つの広域国際交流圏として東アジアにおける国際化を先導する地域として我が国の国土の発展にも寄与することを目指す。

## 地方ブロックの現状、課題、今後の方向

### 【沖縄ブロック】

#### 1. 沖縄ブロックの現状と課題

復帰後3次にわたる沖縄振興開発計画に基づき、主に本土との格差是正を目指してきたが、観光・リゾート産業を除く産業面での伸び悩みが見られ、自立かつ持続的発展を図るためには基盤となる各種社会資本を整備する必要がある。

台風や集中豪雨、地震、津波などによる自然災害などから住民の生命と財産を守り、安全で快適な住みよい生活環境を確保する必要がある。

亜熱帯・海洋性気候の下、年間を通して温暖で、貴重な動植物が生息・生育する豊かな自然環境を生かし、自然と共生する社会を構築する必要がある。

「島嶼性」は、非効率な側面がある一方で、特有の風土や文化をもたらしており、これらを活かした地域づくりを進める必要がある。

#### 2. 沖縄ブロックのめざすべき将来の姿（案）

沖縄の自立かつ持続的発展を図るためには、沖縄が「アジア・太平洋諸国に近接している」という地理的特性、「世界に誇れる美しい自然・景観を有する」という自然的特性、「各地域が独自の個性的な風土や文化を有する」という地域的特性を踏まえ、「平和で安らぎと活力ある沖縄県を実現する」ことを目指す。