

次期「社会資本整備重点計画」における重点目標(案)・指標(案)等総括表(国土交通省検討案)

別表

□ :新たに位置付ける重点目標

■ :緊急性を有する事業に係る指標

注1)6月21日時点で国土交通省において、検討、整理された「重点目標の分野」、「重点目標」及び「指標」等をまとめたものであり、今後政府部内で調整されるものであり、確定していない。
注2)目標は現時点で対外的に発表しているもののみ記載。

【活力分野】

重点目標(案)	指標(案)	指標の考え方	現状の値	目標(参考)	将来(概ね10年後)に実現を目指す経済社会の具体的な姿	
(1) 国際競争力の強化のための交通サービスの向上	1 国際(特にアジア)航空ネットワークの強化割合	国際線で実際に運航した便数、旅客数、貨物量(全世界、東アジア等)	国際線の便数 16.6万便 国際線の旅客数 5,650万人(うち東アジア等 3,230万人) 国際線の貨物数 337万トン(うち東アジア等 169万トン)(いずれもH17年度)	国際線の便数 21万便 国際線の旅客数 7,180万人(うち東アジア等4,305万人) 国際線の貨物数 444万トン(うち東アジア等 248万トン)(いずれもH24年度)	・東アジア地域における便を中心として国際航空ネットワークが欧州並みの水準まで充実する。 ・スーパー中核港湾の整備により、北米・欧州間の基幹航路が維持・確保され、アジア主要港を凌ぐ港湾コスト・サービス水準が実現される。 ・空港、港湾へのアクセス道路網整備が進む。特に、拠点的な空港・港湾への高速道路からの10分到達率は、欧米並み(約9割)の水準に達する。 ・都心から国際拠点空港へのアクセス時間が国際的に遜色のない水準まで大幅に短縮(50分台→30分台)される。 ・国際標準コンテナ車の通行支障区間が解消され、国内物流の円滑化が進む。 ・成田空港・羽田空港の一体的な運用により首都圏における空港の24時間化が実現する。	
	2 スーパー中核港湾における港湾コスト低減及びリードタイムの短縮	スーパー中核港湾におけるコンテナ1個あたりの港湾コストの低減率及び海上コンテナ貨物における船舶の入港から貨物の引き取りが可能となるまでの時間	【調査中】	港湾コスト:釜山港・高雄港並みに低減(H22年度) リードタイム:1日に短縮(H22年度) 今後概ね10年間で解消		
	3 国際コンテナ通行支障区間解消率	国際物流基幹ネットワークの選定基準により選定された幹線道路ネットワーク(平成18年6月8日公表)のうち、橋梁補強等により、国際コンテナ通行支障区間の解消及び重さ・高さ指定がなされた区間の割合	【調査中】	43%(H17年度) うち、首都圏三環状道路:40%(H18年度)	50%(H19年度) うち、首都圏三環状道路:平成20年代半ばまでに約9割完成	
	4 三大都市圏環状道路の整備率	首都圏、中部圏、近畿圏における環状道路の整備率	【調査中】	—	都心から成田空港へのアクセス鉄道を整備(H22年度)	
	5 陸・海・空の交通連携強化に関する指標 ①国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 ②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 ③空港・港湾への高速道路等からの10分到達率	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 三大都市圏における国際拠点空港と都心部との間の鉄道アクセス時間 高速道路等のインターチェンジ等から10分以内に到達可能な拠点的な空港・港湾の割合	【調査中】 — 67%(H18年度)	— — 今後概ね10年間で9割達成		
(2) 地域活力の向上	6 地域圏と東アジア地域等との直接交流に関する指標 ①【検討中】地方圏における国際航空ネットワークの強化に関する指標 ②【検討中】地方における港湾の整備の効果に関する指標	国際線で実際に運航した便数、旅客数、貨物量	国際線の便数2.3万回 国際線の旅客数540万人 国際線の貨物数10万トン	国際線の便数2.6万回 国際線の旅客数670万人 国際線の貨物数10万トン	・地方の空港、港湾においても、東アジア地域とのダイレクトアクセスが充実し、低廉な物流・人流が実現することにより、地域間の交流・連携が活発となる。 ・アジアと直結した観光が可能となることにより、アジアを中心として外国からの観光客が1,000万人を超えても増え続けるとともに、地方から東アジア等へのダイレクトアクセスの実現により日本人の海外旅行者が増加する。 ・集約型都市構造が実現することにより、歩いて移動できる範囲に公共交通施設、福祉施設等があり、その範囲で生活を完結できる社会の実現を目指す。これにより、中心市街地の活性化が図られる。 ・都市内の道路交通については、環状道路の整備、公共交通機関の利用促進、路上工事の削減等により、渋滞が減少する。	
	7 地域間交流の強化に関する指標 ①航空国内線の便数、旅客数、貨物量、欠航率、主要経路短縮率 ②国内海上貨物輸送コスト低減率 ③日常生活中心都市への安全かつ快適なアクセスが可能な人の割合 ④高速道路等を使う割合	①国内線で実際に運航した便数、旅客数、輸送された貨物量、計画便数のうち実際に欠航した便数の割合、総飛行経路長の短縮割合 ②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 ③日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して安全かつ快適に移動できる人の割合 ④全道路の自動車走行台キロに占める高速道路などの自動車専用道路等の自動車走行台キロの割合	国内線の便数 71.6万便 国内線の旅客数 9,450万人 国内線の貨物数 183万トン 国内線の欠航率 1.17%(調査中) 主要飛行経路の短縮率 0%(いずれもH17年度) H14年度比約2.7%減(H18年度) 65%(H17年度) 14%(H17年度)	国内線の便数 82.5万便 国内線の旅客数 10,315万人 国内線の貨物数 213万トン(いずれもH24年度)		
	8 【検討中】産業立地支援に関する指標	民間中心の広域的な地域活性化活動(工場立地等)を支える社会資本整備に関する指標				
	9 生活圏レベルにおける地域の活性化に関する指標 ①【検討中】集約型都市構造の形成に関する指標 ②【検討中】基幹的な公共交通へのアクセスの容易さに関する指標 ③【検討中】地域が自主性を活かしたまちづくりに関する指標					
	(3) 都市交通の快適性、利便性の向上	10 道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差をセンサス区間単位で、方向別、時間帯別、車種別に算出し、これらを合計した値	約33.1億人時間/年(H18年度暫定値)		
		11 路上工事時間	道路1km当たりの路上工事に伴う年間の交通規制時間	123時間/km・年(H18年度)		

○三大都市圏等と東アジア主要都市との間の「日帰りビジネス圏」を拡大するとともに、日本全国と東アジア主要都市との間の「貨物翌日配達圏」を拡大し、アジアのシームレス化を実現する。
「日帰りビジネス圏」:出発日のうちに目的地に到着し一定の用務を行い、その日のうちに帰国できる範囲
「貨物翌日配達圏」:貨物が発送の次の日に配達先に到達可能な範囲

○地方ブロックの中心都市等と東アジア地域との間において直接交流(ダイレクト・アクセス)を充実させ、「東アジア1日圏」を実現する。
○地方ブロック内外の主要都市間での高速交通体系が実現し、東アジア地域から訪れる人々や輸入貨物の国内流動が活発化し、「東アジアの成長を取り込む基盤」が確立する。
○生活圏域においては、地域の活性化に向け、公共交通の利用促進と併せて「都市構造の集約化」が進展し、中心市街地に人とにぎわいが戻る。
「東アジア1日圏」:出発日のうちに東アジアの目的地に到着し、一定の用務を行うことができる範囲

【安全分野】

重点目標(案)	指標(案)	指標の考え方	現状の値	目標(参考)	将来(概ね10年後)に実現を目指す経済社会の具体的な姿
(4) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等	12 多数の者が利用する建築物・住宅の耐震化率	多数の者が利用する建築物、住宅のうち、新耐震基準に適合するものの割合	建築物：75%(H15年度) 住宅：75%(H15年度)	90%(H27年度)	<p>・多数の者が利用する建築物、住宅の耐震化率が平成27年度までに90%となるなど生命・財産・生活を保全する住宅等の耐震化が進むことにより、地震時における死者の大半を占める住宅・建築物の倒壊を防止し、死者数及び経済被害を半減する。</p> <p>・東京・大阪等の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については、平成23年度までに最低限の安全が概ね確保される。</p> <p>・緊急輸送道路等下の下水管きよの耐震化、耐震強化岸壁の整備が概成するなど、災害発生時の避難、支援活動、経済社会活動を確保する道路、港湾、空港、下水道等の公共施設の耐震化が進み、また、災害発生時の危険性が高い都市等においては、備蓄倉庫等を備えた最低限の避難生活を維持できる広域避難地が概ね確保される。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>○住宅・市街地の耐火・耐震性、主要な公共施設の耐震性が向上し、「現行の想定被害を半減」する。</p> <p>○三大都市圏等を中心に避難路・避難地、ライフラインが概ね確保され、大災害においても本格的な救援活動が開始されるまでの「数日間の避難生活を確保」する。</p> <p>○首都直下の地震に対しては、震災後3日間を念頭にいた要員参集体制や通信連絡手段の確保等政治、行政、経済の首都中枢機能の継続性確保の取組と相俟って、「我が国全体の経済活動への支障を防止」する。</p> </div>
	13 地震時において滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地の耐震化率	特に危険な大規模盛土造成地(約1,000箇所)のうち、耐震化された大規模盛土造成地の割合	約1,000箇所(H17年度)	約500箇所(H27年度)	
	14 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	重点密集市街地(8,000ha)のうち、最低限の安全性(不燃領域率40%等)が確保された市街地の割合	約3割(H17年度)	概ね100%(H23年度)	
	15 応急対応活動等確保のための公共施設の耐震化の割合等				
	①緊急輸送道路の耐震ネットワーク確保率	①緊急輸送道路全体に対する橋梁耐震補強を実施した道路延長の割合	【調査中】		
	②防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよ等の耐震化の割合	②緊急輸送道路、避難路、軌道下の管きよや防災拠点・避難地と終末処理場を結ぶ管きよのうち、耐震化が行われている割合	【精査中】		
	③港湾による緊急物資供給可能人口	③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、耐震強化岸壁の整備により緊急物資等の供給が可能な人口	約2,050万人(H18年度)		
	④緊急輸送に活用できる空港の100km圏域の人口の割合	④災害時に緊急輸送を行うことができる施設を備えた空港を中心とした100km圏内に居住する人口の全人口に対する割合	【調査中】		
	⑤地震時に河川、海岸堤防等の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	⑤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面積(ha)	約10,500ha(H18年度)		
	16 災害発生時の安全な避難に関する割合				
①災害発生時の危険性が高い都市等における広域避難地に避難できる人口の割合	①災害発生時の危険性が高い都市等(三大都市圏の既成市街地、地震防災対策強化地域に含まれる都市等)における広域避難地に避難可能な人口の割合	【調査中】			
②一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	②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、災害応急対策施設が整備され、備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設を備えた地域の避難・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	約13%(H17年度)			
(5) 水害等の災害に強い国土づくり	17 中枢・拠点機能をもつ地区で床上浸水の恐れがある戸数	大河川においては30～40年に一度程度、中小河川において5～10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫防御が必要な県庁所在地等の中枢・拠点機能が存在する地区の想定床上浸水被害を解消する戸数	【調査中】		<p>・水害・土砂災害時において、少なくとも人命被害を回避・軽減すると共に防災拠点、避難所、病院等の災害時要援護者関連施設が被害を受けることなく、その機能を果たすと共に住民が安心して利用出来るようになる。また、県庁所在地等の中枢・拠点機能をもつ地区の床上浸水被害を解消することにより仮に被災したとしても、国民生活・社会経済活動が深刻なダメージを受けることなく持続可能となる。</p> <p>・過去10年間(平成9～18年度)に床上浸水被害を受けた家屋が同程度の出水で大きな再被害を受けない社会を目指す。</p> <p>・ハザードマップの整備、普及、防災情報の伝達により被災者の避難・救出が円滑に実施されるようになる。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>○施設整備の着実な進展と併せ、ハザードマップを活用した避難対策との連携等の「減災」の取組が充実・強化され、「被災地の壊滅的な被害を回避」する。また、応急対策活動等の拠点を維持されている。</p> <p>○経済社会活動の復旧が、従来に比べて迅速に行えるようになり、「被災前の経済社会活動の水準を速やかに回復」し得る。</p> </div>
	18 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設・防災拠点数	土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数(24時間滞在型)、防災拠点・50戸以上が利用可能な避難所等の関連施設の数	【調査中】		
	19 近年発生した床上浸水のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数	過去10年間(H9～H18)に床上浸水を被害を受けた延べ家屋のうち、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延べ家屋数	【調査中】		
	20 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	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	約12万ha(H18年度)	約5万ha(H26年度)	
(6) ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減	21 【検討中】ハザードマップ・防災訓練実施率(洪水、内水、土砂、火山、津波、高潮)	対象市町村のうち、ハザードマップを作成・公表し、かつハザードマップを活用した防災訓練等を実施した市町村の割合(%)			
	22 【検討中】安全な土地利用への誘導に関する指標				
(7) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	23 道路交通における死傷事故率	自動車走行台キロあたりの死傷事故件数	115件/億台キロ(H18年度暫定値)		
	24 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	ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全法また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であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数	0(H18年度)		

【暮らし・環境分野】

重点目標(案)	指標(案)	指標の考え方	現状の値	目標(参考)	将来(概ね10年後)に実現を目指す経済社会の具体的な姿
(8) 少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	25 主要な公共施設等のバリアフリー化の割合 ①旅客施設の段差解消 ②視覚障害者誘導用ブロックの設置 ③旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合 ④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率 ⑤高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率 ⑥共同住宅ストックの共用部のユニバーサルデザイン化率 ⑦園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の箇所数の割合 ⑧バリアフリー化された路外駐車場の割合 ⑨【検討中】「心のバリアフリー」の促進に関する指標 ⑩【検討中】主要な駅などを中心に連続したバリアフリー環境整備に関する指標	①1日あたりの平均利用者数が5,000人以上である旅客施設のうち段差が解消されたものの割合	56.5%(H17年度)	100%(H22年まで)	<p>・駅や電車、バス、歩道などのバリアフリー化が進み、高齢者、障害者、妊婦をはじめ誰もが、安全で安心して出かけられるようになる。特に、平成22年までに主要な駅などの旅客施設やその周辺の主な道路などのバリアフリー化については、概成する。さらに、これ以外の旅客施設についても、地域の実情にかんがみ、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえたバリアフリー化が進む。</p> <p>・福祉施設、病院、商業施設、都市公園などの施設バリアフリー化が進み、高齢者、障害者、妊婦など誰もが、それらの施設を快適に利用できるようになる。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>○「ユニバーサルデザインの理念」に基づき、公共空間における移動環境整備が相当程度、進展し、高齢者、障害者等の社会参加が大きく促進される。</p> <p>○公共空間のバリアフリー化と相俟って、歩いて行ける身近な範囲での公園の整備も進み、「子育てし易い環境の形成」が進んでいる。</p> <p>「ユニバーサルデザイン」: あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。</p> </div>
		②1日あたりの平均利用者数が5,000人以上である旅客施設のうち視覚障害者誘導用のブロックが整備されたものの割合	82.8%(H17年度)	100%(H22年まで)	
		③一日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	44%(H18年度)	100%(H22年まで)	
		④床面積2000㎡以上の特別特定建築物のうち、バリアフリー新法に基づく移動等円滑化基準に適合するものの割合	37%(H17年度)	約50%(H22年まで)	
		⑤65歳以上の高齢者が居住する住宅のうち、一定(2カ所以上の手すりの設置又は屋内の段差解消)又は高度(2カ所以上の手すりの設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅)のバリアフリー化がなされたものの割合	一定のバリアフリー: 29%(H15年度) 高度のバリアフリー: 6.7%(H15年度)	一定のバリアフリー: 75%(H27年まで) 高度のバリアフリー: 25%(H27年まで) 25%(H27年まで)	
		⑥共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能なものの割合	10%(H15年度)		
		⑦都市公園の出入口・駐車場と主要な施設との経路となる園路及び広場について、バリアフリー新法に基づく移動等円滑化基準に適合するものの割合	約40%(H17年度暫定値)	約45%(H22年まで)	
		⑧特定路外駐車場のうち、移動等円滑化された特定路外駐車場の割合	【調査中】	約40%(H22年まで)	
		⑨【検討中】「心のバリアフリー」の促進に関する指標			
		⑩【検討中】主要な駅などを中心に連続したバリアフリー環境整備に関する指標			
(8) 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率	26 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率	誘導居住面積水準を満たす子育て世帯(構成員に18歳未満の者が含まれる世帯)の割合	42%(H15年度)	50%(H22年まで)	
		誘導居住面積水準: 世帯人数に応じて、豊かな住生活の実現を前提として多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住宅の面積水準。都心とその周辺での共同住宅に居住する場合、3人世帯(うち、3~5歳児が1名)で65㎡、郊外等での戸建住宅に居住する場合、87.5㎡。			
		都市住民の徒歩生活圏に近隣住区(概ね小学校区に相当)を単位として計画的に配置される住区基幹公園(1近隣住区当たり、街区公園は4箇所、標準面積0.25ha、近隣公園は1箇所、標準面積2ha、地区公園は0.25箇所、標準面積4ha)が整備されている割合	約65.5%(H17年度)		
(9) 良好な生活空間・自然環境の形成	28 都市域における水と緑の公的空間確保量 29 再生した自然の水辺等の割合 ①水辺の再生の割合 ②湿地・干潟の再生の割合 30 汚水処理人口普及率 31 【検討中】河川・湖沼・閉鎖性海域等における水質改善の指標 ①河川・湖沼・閉鎖性海域等における汚濁負荷削減率 ②三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合 32 【検討中】土砂の流れの健全化に向けて改善された流砂系の割合 33 NO2の環境基準達成率 34 夜間騒音要請限度達成率 35 市街地の幹線道路の無電柱化率	都市域における自然的環境(樹林地、草地、水面等)を有する空間のうち、制度的に持続性が担保されている空間の一人あたりの面積	約12.7㎡/人(H17年度)		<p>・都市公園の整備、都市空間の緑化、水辺等の再生等を通じて水と緑の空間が再生・創造されるとともに、適正な汚水処理や底質改善等により、水質の改善が進む。</p> <p>・全国各地において、地域の合意形成を図りつつ、当該地域の自然、歴史、文化等と人々の生活等との調和を踏まえた、地域の個性及び特色の伸長に資する景観形成の取組が進展し、以後、引き続き長年に渡る持続的な取組を重ねながら、良好な景観を持ったうるおいがあり、暮らしやすいまちづくりが進んでいく。</p> <p>・NO2の環境基準及び夜間の騒音要請限度が概ね達成される。</p> <p>・山地から海岸まで、土砂の流れが健全化することにより、海岸侵食の抑制や河川環境の改善等がなされる。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>○各地で水質・大気等の浄化、水辺や湿地・干潟の再生、閉鎖性海域の水質の改善が進み、河川や湾内の生物相が豊かになり、特に「大都市圏では自然の再生を実感」できるようになる。</p> <p>○建物の高さや色彩、屋外広告物等の規制・誘導が進み、調和のとれた街並みの形成に向けた持続的な取組が進められ、城下町等の「歴史文化都市の保全・再生」が進展する。</p> </div>
		①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の中で回復可能なもの(海岸1,270km、砂浜460km)のうち、復元・再生する割合	15%(H18年度)		
		②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もの(湿地3,000ha、干潟4,000ha)のうち、復元・再生する割合	約2割(H18年度)		
		下水道、農業集落排水施設等、浄化槽、コミュニティプラントの汚水処理施設の処理人口の総人口に対する割合	81%(H17年度)		
		汚濁の著しい河川・湖沼及び三大湾等を対象とする流域内の総発生負荷量に対する、下水処理場等における汚濁負荷削減量の割合	【調査中】		
		覆砂及び深掘り跡の埋戻しにより底質改善された割合	【調査中】		
		土砂の流れの健全化を図るべき流砂系(土砂生産地から溪流・河川を通じ海域まで土砂が流達し、主にその土砂によって海岸線が形成される区域)において、流砂系全体からみた総合的な土砂管理計画を策定し、計画に沿って、目標を達成した流砂系の割合	【調査中】		
		自動車NOx・PM法のNOx・PM対策地域内の常時観測局及び自動車排出ガス測定局におけるNO2の環境基準の達成率	82%(H18年度)		
		直轄国道のうち、騒音の環境基準の類型指定又は騒音規制法の地域指定がなされている地域を通過する区間において、夜間の騒音要請限度を達成する延長の占める割合	73%(H18年度)		
		「市街化区域」及び「市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域内」の一般国道及び都道府県道で、電柱のない道路の延長の割合	12%(H18年度暫定値)		
(10) 良好な景観の形成	36 【検討中】景観計画に基づき取組を進める地域の割合 (再掲)市街地の幹線道路の無電柱化率	地方公共団体が策定・公表(告示)した景観計画区域の面積が国土面積に占める割合	【精査中】		
		「市街化区域」及び「市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域内」の一般国道及び都道府県道で、電柱のない道路の延長の割合	12%(H18年度暫定値)		
(11) 地球温暖化の防止	37 新たな京都議定書目標達成計画における国土交通分野の目標 (参考) 現行目標達成計画における指標 ①運輸部門におけるエネルギー需要面のCO2削減 ②都市緑化等によるCO2吸収 ③住宅・建築物におけるCO2排出削減 ④下水道に係るN2O排出削減				<p>・①交通流の円滑化等による運輸部門におけるエネルギー需要面のCO2削減、②都市緑化等によるCO2吸収、③住宅・建築物におけるCO2排出削減、④下水道に係る排出削減により、京都議定書に基づく温室効果ガスの6%削減約束が達成される。</p> <p>・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、適正な循環型利用(再使用、再生利用、熱回収)の推進、循環資源に係る効率的な物流システムの推進及び建設発生土の有効利用の推進とともに、循環的に利用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が図られる。</p>
(12) 循環型社会の形成	38 循環型社会形成推進基本計画で定められた目標 (参考) 現行基本計画における指標 ①(建設廃棄物の)循環利用率 ②(建設発生土の)最終処分量				<p>○京都議定書の第1約束期間に社会資本整備分野に課せられている「京都議定書の目標を達成」する。</p> <p>(ポスト京都議定書に向けた取組については、追って検討を行う。)</p>

【横断的な政策課題分野】

重点目標(案)	指標(案)	指標の考え方	現状の値	目標(参考)	将来(概ね10年後)に実現を目指す経済社会の具体的な姿
(13) (検討中)ICTによる社会資本の高度化	39 社会インフラとしてのICT共通基盤に関する指標 ①【検討中】基盤地図情報の整備 ②【検討中】道路関係の指標 ③【検討中】港湾関連手続きのシングルウィンドウ化率 ④【検討中】高度な防災情報に関する指標(河川・火山) ⑤【検討中】自律移動支援に関する指標	①国や地方公共団体の作成した最も正確な地図を利用して電子白地図が整備された地域の全国土面積に対する割合 ③重要港湾管理者のうち、統一モデル様式を採択し、府省共通ポータルから受け付け可能となった港湾管理者の割合		概成(H22年度) 概ね実現(H21年度まで)	<p>・ICタグ、センサーなど場所やモノと情報を結びつける基盤の構築により、社会資本整備・管理の効率化、ヒトの移動の支援、交通の円滑化、物流効率化とセキュリティの向上、観光振興や防災対策の高度化などが図られる。</p> <p>・ITS車載器などクルマと情報を結びつける基盤の構築により、自動車交通の円滑化や安全な道路交通社会の実現、地域活性化や新たな産業の創出などが図られる。</p> <p>・防災情報の高度化・双方向化を踏まえた光ファイバ網や無線網等のネットワークインフラの高度な利活用が図られる。現実の発災規模に基づきリアルタイムシミュレーションした予測地図の提供により、国民の安全の確保が図られる。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>○誰にでも何にでも使える基盤としての「地理空間情報基盤(NSDI)が概成」し、災害情報、現在地情報、目的地情報など全ての情報を電子地図から入手し、共有することができる。</p> <p>○センサーの設置により、「リアルタイムでの災害情報の把握体制の整備」が進み、迅速な初期活動を実施することが可能となるとともに、国民が避難に必要な情報を迅速に、的確に入手できるようになる。</p> <p>○街や観光地へのICタグの設置や、IC乗車券の普及、相互利用化の促進などにより、その場で必要な情報が携帯端末から入手でき、一枚のカードでどこでも移動できるなど、「ストレスのない移動」が可能になる。</p> </div>
(14) (検討中)計画的・効率的な維持管理や更新の推進	40 公共施設の計画的な維持管理・更新に関する指標 ①【検討中】維持管理計画策定に関する指標 ②【検討中】道路橋の平均余命年数 ③【検討中】河川管理施設の延命化率 ④【検討中】港湾施設の延命化対策実施率 ⑤【検討中】下水道施設の延命化対策実施率 ⑥【検討中】海岸保全施設の適切な維持管理・更新を推進するための指標	①公共施設の維持管理計画策定の割合 ②橋梁の計画的な予防保全の実施状況を踏まえ、各橋梁の寿命年数から当該時点における建設後の経過年数を差し引いた年数 ③河川管理施設(堰、水門、排水機場、樋門等)の平均耐用年数の延命割合 ④港湾の主要な施設に対する延命化対策を実施した割合 ⑤下水道の主要な処理施設に対する延命化対策を実施した割合			<p>・高度経済成長期に整備された社会資本の老朽化等に対し、計画に基づく維持管理や更新が行われることにより、施設の延命化が図られ、徹底的な活用が進み、社会の要請に対応した新規投資が可能となる。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>○建設後50年を経過する道路橋梁の割合が約6%(平成18年度)から約20%(平成28年度)まで増加する等、建設後の年数が経過するに当たって、老朽化したストックや機能面において陳腐化したものが急速に増加する。</p> <p>○しかし、公共施設の「計画的な延命化」が図られることで、70～80年代に米国で発生したような落橋等による通行止めなどの「施設の致命的損傷が回避」される。</p> </div>