

指標説明資料

<目次>

暮らし

- 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) 5-1
 - (道路) 5-2
 - (信号機) 5-3
 - (建築物、住宅) 5-4
- 河川における汚濁負荷削減率 5-6
- 都市域における水と緑の公的確保量
 - 5-7
- 市街地等の幹線道路の無電柱化率
 - 5-8
- 汚水処理人口普及率 5-9
- 下水道処理人口普及率 5-10

安全

- 洪水による氾濫から守られる区域の割合
 - 5-11
- 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 5-12
- 土砂災害から保全される戸数 5-13
- 津波・高潮による災害から一定の水準の安定性が確保されていない地域の面積
 - 5-14
- 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 5-15
- 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 5-16
- 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
 - 5-18
- 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
 - 5-19
- 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 5-20
- 港湾による緊急物資供給可能人口 5-21
- 道路交通における死傷事故率 5-22
- 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 5-23
- 国内航空における事故発生件数 5-24

環境

- NO₂・SPMの環境目標達成率 5-25
- 夜間騒音要請限度達成率 5-26
- 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
 - 5-27

- 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
 - 5-28
- 環境基準達成のための高度処理人口普及率
 - 5-29
- 湾内青潮等発生期間の短縮 5-30

活力

- 国際航空サービス提供レベル 5-31
- 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率
 - 5-32
- 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 5-33
- 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率
 - 5-34
- 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 5-35
- 国内航空サービス提供レベル 5-36
- フェリー等国内貨物輸送コスト低減率
 - 5-37
- 道路渋滞による損失時間 5-38
- 信号制御の高度化により短縮される通過時間
 - 5-39
- 路上工事時間の縮減率 5-40
- 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 5-41

第3章 事業分野別の取組み

- ETC利用率 5-42
- 三大都市圏の環状道路整備率 5-43
- 道路構造物保全率 5-44
- ホームページアクセス数 5-45
- あんしん歩行エリア内の死傷事故件数、歩行者・自転車事故件数 5-46
- 事故危険箇所の死傷事故件数 5-47
- 信号機の高度化等 5-48
- 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 5-49
- 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 5-50
- 港湾空間の緑化率 5-51
- 国営公園の利用者数の割合 5-52
- 下水道による都市浸水対策達成率 5-53
- 合流式下水道改善率 5-54
- 下水汚泥リサイクル率 5-55
- 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 5-56
- 耐震化が不十分な施設に防護されている面積
 - 5-57
- 復元・創出された砂浜の面積 5-58
- 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長
 - 5-59

テーマ 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^(注)の割合

【旅客施設の段差の解消 33% (H13) → 7割強 (H19)】

【視覚障害者誘導用ブロック 64% (H13) → 8割強 (H19)】

(注) バリアフリー化：旅客施設については、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がなされたもの

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

高齢者、身体障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むため、旅客施設のバリアフリー化を進めることが急務となっている。そのため、平成12年に制定された交通バリアフリー法に基づき各種施策を総合的に講じるなど、旅客施設のバリアフリー化を促進しているところである。

2. 指標の定義

1日あたりの平均利用者が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、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。

段差の解消：1日当たりの平均利用者が5,000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

誘導用ブロック：1日当たりの平均利用者が5,000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

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

(平成14年度の数値について、現在調査中)

※平成13年度の数値については、【段差の解消 33%】【視覚障害者誘導用ブロック 64%】

(2) 長期目標の設定とその考え方

交通バリアフリー法に基づく基本方針において、1日当たりの平均的な利用者が5,000人以上である旅客施設に関し、平成22年（2010年）までに移動円滑化を原則として実施するとしている。これにより、公共交通機関の全利用者数の約9割をカバーする旅客施設のバリアフリー化がなされた状態となる。

(3) 目標値の考え方

平成22年までの長期目標達成に向け、公共団体・事業者・国民が一体となってバリアフリー化を推進することにより達成すべき目標値である。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定促進等により、旅客施設のバリアフリー化について積極的に進める。また、このための各種支援制度についても、例えば補助制度については、

- ・ 交通施設バリアフリー化設備整備費補助金制度（鉄軌道駅）
- ・ 鉄道駅総合改善事業費補助制度（鉄軌道駅）
- ・ 地下高速鉄道整備事業費補助制度（鉄軌道駅）
- ・ 公共交通移動円滑化設備整備費補助制度（バスターミナル）
- ・ 港湾利用高度化拠点施設整備事業費補助金制度（旅客船ターミナル）

などがあり、他にも、税制、融資等の支援制度がある。

テーマ 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 日の平均利用者数が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
【道路 約2割(H14)→約5割(H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

高齢者・障害者等誰もが安心・安全で通行できる空間を確保するため、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推進することが必要。本指標は、歩行空間のバリアフリー化への対応状況を表す指標として採用するもの。

2. 指標の定義

交通バリアフリー法に基づく特定旅客施設周辺の特定経路（1日あたりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設周辺における主な道路）のうちバリアフリー化された道路の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

約2割(H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

交通バリアフリー法に係る「移動円滑化の促進に関する基本方針」(H12年11月)に基づき、平成22年までに交通バリアフリー法に基づく特定旅客施設周辺の特定経路において移動円滑化を実施することを長期目標とする。

(3) 目標値の考え方

約5割(H19)

現況値及び長期目標から内挿した平成19年度の値として設定。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

歩道の段差解消、視覚障害者用誘導ブロック及び幅の広い歩道の整備等の歩行空間のバリアフリー化

テーマ 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 【信号機 約4割(H14)→約8割(H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活の確保の前提として、高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上が急務となっており、それを実現するために、一定の旅客施設の周辺等の主な道路における信号機のバリアフリー化を推進している。

2. 指標の定義

1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路上のすべての信号機に占める音響信号機、高齢者等感應信号機等のバリアフリー対応型信号機の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

約4割(H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化の促進に関する基本方針」(平成12年11月)では、平成22年までに、音響信号機、高齢者等感應信号機等の設置等の移動円滑化を原則としてすべての特定経路を構成する道路において実施することとしている。

(3) 目標値の考え方

「移動円滑化の促進に関する基本方針」で定める目標を達成するための平成19年度の時点での目標値として設定している。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

バリアフリー対応型信号機の整備を進めるとともに、バリアフリー対応型信号機に対応した携帯端末の普及促進を図る。

テーマ 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日の平均利用者が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

【建築物 約3割(H14)→約4割(H19)、住宅 平成19年度に約1割】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

(建築物)「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(以下「ハートビル法」)の改正による、病院、劇場等の特別特定建築物の建築等についてのバリアフリー対応の義務付けの創設

(住宅)高齢者のいる世帯数は、平成27年に総世帯数の4割に達すると見込まれる一方、高齢者等への配慮がなされたバリアフリー化された住宅ストックの充足がなされていないため、今後の住宅のバリアフリー化への対応が課題となっている。

2. 指標の定義

(建築物):2000㎡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)全住宅ストック数のうち、「手すりの設置」、「広い廊下幅の確保」、「段差の解消」がなされた住宅の割合をいう。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

(建築物)約3割(平成14年度)

(住宅)3%(平成10年度)

(2) 長期目標の設定とその考え方

(建築物)ハートビル法による義務化で、利用円滑化基準に適合した特別特定建築物のフローは100%で推移する。

(住宅)平成27年度において、高齢者世帯数が総世帯数の約4割に達することが見込まれており、その半数にあたる全住宅ストックの2割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを目指している。

(3) 目標値の考え方

(建築物)約4割(平成19年度)を目指す。

(住宅)平成19年度においては全住宅ストックのうち約1割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを目指す。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

(建築物)

○ハートビル法の的確な運用

(住宅)

○公共賃貸住宅のバリアフリー化

○高齢者向け優良賃貸住宅の供給

○各種事業における助成対象住宅のバリアフリー化

○21世紀都市緊急促進事業

○住宅金融公庫融資の優遇

○高齢者が居住する住宅の設計に関する指針の普及、活用

○住宅性能表示制度の普及

テーマ 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

| | |
|---------------|------------------------|
| 官庁施設のバリアフリー化率 | 【57% (H14) →77% (H19)】 |
|---------------|------------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

ハートビル法の趣旨を踏まえ、窓口業務実施官署への自動扉、身障トイレ、スロープ等の設置を平成7年度から実施しているところである。

2. 指標の定義

窓口官署が入居する既存官庁施設のうち、ハートビル法の基礎的基準に照らし、出入り口の自動ドア、身障トイレの設置等の整備が行われた施設の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値 57% (平成14年)

(2) 長期目標の設定とその考え方

(3) 目標値の考え方

77% (平成19年)

4. 目標達成のために実施する事業・施策

窓口官署が入居する既存官庁施設の身障整備

テーマ 暮らし

(2) 水・緑豊かな都市生活空間等の形成等

河川における汚濁負荷削減率

【H19までに13%削減】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

近年、飲料水に関して化学物質等による安全性の問題やにおい、異臭味などの質の問題などが発生している。このため、河川における汚濁負荷量の削減等が求められている。

2. 指標の定義

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。

(汚濁負荷とは、道路や田畑、原野などから川に流れ込んだ汚れのことであり、河川内の汚濁物質が堆積している底泥の浚渫や河川の礫間浄化などにより、河川水の汚れを除去することにより、河川の水質を良好にしようとするものである。)

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

H14までの負荷削減率＝65%

(2) 長期目標の設定とその考え方

長期的には100%を目指す。

(3) 目標値の考え方

H19までの負荷削減率＝78% → 13%の削減
重点的に事業を進め、削減率を向上させる。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

・河川浄化事業 ・ダム貯水池保全事業

テーマ 暮らし

(2) 水・緑豊かな都市生活空間等の形成等

都市域における水と緑の公的空間確保量

【 $\bigcirc \text{m}^2/\text{人}$ (H14) \rightarrow $\bigcirc \text{m}^2/\text{人}$ (H19)】(P)

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

水と緑豊かな都市生活空間を実現するためには、都市域において自然的環境を適正に確保する必要がある、公園・緑地の整備・保全及びその他の公共空間の緑化等の推進によりその確保に努めている。しかしながら、例えば都市公園については、 $8.4 \text{ m}^2/\text{人}$ （平成13年度末）と諸外国と比較して低い水準に位置しているなど十分ではなく、緑地の保全、港湾緑地の整備等の横断的取組みにより、自然的環境の確保を推進していく。

2. 指標の定義

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、制度的に永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。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

調整中

(2) 長期目標の設定とその考え方

都市域において、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、永続性のある自然的環境を着実に増加させていく。

(3) 目標値の考え方

調整中

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・都市公園等の整備
- ・緑地保全地区の指定等緑地の保全、民間建築敷地内の緑化
- ・河川における水際の緑化
- ・急傾斜地における緑を活かした斜面对策
- ・道路の緑化
- ・港湾緑地の整備
- ・空港周辺地域の緑化

テーマ 暮らし

(3) 良好な居住環境の形成

| | |
|-----------------|------------------------|
| 市街地等の幹線道路の無電柱化率 | 【8% (H14) → 13% (H19)】 |
|-----------------|------------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

我が国の電線類地中化は、欧米主要都市と比較して、大きく立ち遅れているのが現状。また、都市景観の向上に加え、歩行空間のバリアフリー化、都市の防災対策、良好な住環境の形成、歴史的な街並み保全等の観点からも地中化が要請されている。

本指標は、地中化により安全・快適な通行空間が確保された道路の状況を表す指標として採用するもの。

2. 指標の定義

市街地、歴史景観地区の幹線道路（直轄国道、補助国道及び都道府県道）のうち、電柱、電線のない延長の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

8% (H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

市街地、歴史景観地区の幹線道路のうち、主要都市の商業系地域等の幹線道路について無電柱化された状態（約27%）を長期目標（15～20年後を目安）とする。

(3) 目標値の考え方

13% (H19)

現況値及び長期目標から内挿した平成19年度の値として設定。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

電線類の地中化 等

(3) 良好な居住環境の形成

| | |
|-----------|-----------------------|
| 汚水処理人口普及率 | 【74% (H14)→調整中 (H19)】 |
|-----------|-----------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

下水道、集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設整備の適切な役割分担を定めた「都道府県構想」にもとづき、計画的に整備を推進しているが、未だに約3,000万人の国民がこれらの汚水処理施設を使用できない状況にある。特に、中小市町村における普及率が依然として低く、地域間格差が生じている。

2. 指標の定義

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

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成13年度末における汚水処理人口普及率は74%（平成14年度末の数値は整理中）である。

(2) 長期目標の設定とその考え方

長期的には汚水処理人口普及率を100%とする。

(3) 目標値の考え方

汚水処理人口普及率について、今後5年間で〇〇%（調整中）に引き上げる。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

下水道、集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設の整備を推進する。特に、中小市町村における汚水処理施設の整備促進を図る。

テーマ 暮らし

(3) 良好な居住環境の形成

| | |
|------------|-----------------------|
| 下水道処理人口普及率 | 【65% (H14)→72% (H19)】 |
|------------|-----------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

下水道、集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設整備の適切な役割分担を定めた「都道府県構想」にもとづき、計画的に下水道の整備を推進しているが、未だに約3,000万人の国民が下水道を使用できない状況にある。

また、特に中小市町村における普及率が依然として低く、地域間格差が生じている。

2. 指標の定義

総人口に対して、下水道を利用できる人口の割合

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年度末における下水道処理人口普及率は65%である。

(2) 長期目標の設定とその考え方

長期的には、現状の都道府県構想を前提として、総人口の約88%を目標とする。

(3) 目標値の考え方

下水道処理人口普及率について、現状の都道府県構想を前提として、今後5年間で72%に引き上げる。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

下水道の未普及地域の解消を図るため事業を推進する。特に、中小市町村における下水道の普及促進を図る。

テーマ 安全

(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% (H14)→約62% (H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

平成12年の東海豪雨や平成14年の台風6号による浸水被害等、頻発する洪水被害への対応が早急に求められている。

2. 指標の定義

当面の計画として、大河川においては30年～40年に一回程度、中小河川においては5年～10年に一回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。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年度末 約58%

(2) 長期目標の設定とその考え方

長期的には100%を目指し、治水安全度の向上を図る。

(3) 目標値の考え方

重点的に事業を進め、治水安全度の向上を図る。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

・河川事業 ・ダム事業 ・砂防事業 ・地すべり対策事業

テーマ 安全

(1) 水害等の災害に強い国土づくり

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

近年、頻発している集中豪雨により浸水被害が多発しており、特に、床上浸水を伴うなど甚大な浸水被害の発生が顕著である。このため、床上浸水の履歴のある地区について、早急な浸水安全度の確保を図る必要がある。

2. 指標の定義

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

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年度末現在で、過去10年間に床上浸水を受けた家屋で、依然として解消が図られていない戸数が約9万戸。

(2) 長期目標の設定とその考え方

現在の対象家屋数についてゼロとすることを目標とする。

(3) 目標値の考え方

床上浸水を緊急に解消すべき戸数を、今後5年間で約3万戸減少させる。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

下水道事業と河川改修事業との連携により、効率的かつ効果的な床上浸水対策を実施する。

テーマ 安全

(1) 水害等の災害に強い国土づくり

土砂災害から保全される戸数 【約120万戸(H14)→約140万戸(H19)】
【うち災害弱者関連施設数 約3,100施設(H14)→約4,100施設(H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

全国で頻発する土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊による土砂災害から国民の生命・財産を守ため、依然として整備水準が低いことにかんがみ、今後とも計画的な土砂災害対策を実施することが必要。

また、平成10年の土砂災害により災害弱者が被災したことを契機として、関係省庁が連携を図り、土砂災害の犠牲となりやすい災害弱者に配慮した土砂災害対策を計画的かつ重点的に進めることが求められているところ。

2. 指標の定義

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等の土砂災害から保全（安全が確保）される家屋等の総戸数及びその家屋等のうち災害弱者関連施設（老人ホーム、病院、幼稚園等）の総数。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年度末 約120万戸・約3,100施設

(2) 長期目標の設定とその考え方

事業実施の対象となる全ての家屋等の保全を図る。

(3) 目標値の考え方

従来以上の整備水準を確保し、重点的に実施するための政策目標としている。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

砂防事業、地すべり対策事業及び急傾斜地崩壊対策事業

テーマ 安全

(1) 水害等の災害に強い国土づくり

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

現在、防護が必要な海岸のうち、所要の安全性を確保した海岸保全施設の整備は未だ十分ではなく、1999年9月24日の台風18号では伊勢湾台風の記録を上回る潮位上昇により災害が発生するなど、高潮、波浪等による被害は依然として多い。また、東海地震に関する地震防災対策強化地域が拡大されるとともに平成14年7月に「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」が制定されるなど、大規模地震の発生に伴う津波による災害への懸念も大きい。このため、今後とも防護の必要な海岸において海岸保全施設の計画的な整備を一層進める必要がある。

2. 指標の定義

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

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

約 15 万 ha (H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

約 10 万 ha (H19)

(3) 目標値の考え方

平成19年度までに達成可能な値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

海岸保全施設の未整備地区における堤防の新設整備等ハード・ソフト一体となった総合的な防災機能の強化

テーマ 安全

(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

【面積：約13,000ha(H14) → 約10,000ha(H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

大規模な地震の発生により、河川管理施設や海岸保全施設の機能が低下した場合に、ゼロメートル地帯（地盤高が海水面よりも低い地域）等においては、通常の潮位であっても浸水被害（地震水害）が発生する懸念があり、背後の生命・財産についての所要の安全性が確保できなくなる。

よって、河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対して十分な強度を有するよう耐震性を強化し、生命・財産の安全性を確保する。

2. 指標の定義

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。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

約13,000ha(H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

長期的には耐震対策を完了し、防護が不十分な地域の解消を図る。

(3) 目標値の考え方

重点的に事業を進め、防護が不十分な地域の減少を図る。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

河川管理施設及び海岸保全施設の耐震対策

テーマ 安全

(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

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 年度に約 65 %】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

東海地震や東南海・南海地震など大規模地震の発生が切迫している中、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し、また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保するため、多数の者が利用する一定の建築物や住宅の耐震診断・改修を進める必要がある。

2. 指標の定義

(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

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

(建築物) 平成 13 年度に 15 %

(住宅) 平成 10 年度に 51 %

(2) 長期目標の設定とその考え方

長期的に 100 %を目指し、建築物・住宅の大規模地震発生時における崩壊からの安全性を確保する。

(3) 目標値の考え方

建築物において約 2 割、住宅において約 65 %を目指す。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- 耐震診断・耐震改修の促進
- 建替えの促進

テーマ 安全

(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

| |
|---------------------------------------|
| 防災拠点官庁施設の耐震対策化率 【66% (H14)→69% (H19)】 |
|---------------------------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

平成8年度に「官庁施設の総合耐震計画基準」を制定し、整備を進めているところである。

2. 指標の定義

防災拠点となっている既存官庁施設のうち、新耐震設計手法が導入される以前に建設された施設について、所要の耐震性能を有する施設の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値 66% (平成14年)

(2) 長期目標の設定とその考え方

(3) 目標値の考え方

69% (平成19年)

4. 目標達成のために実施する事業・施策

防災拠点となっている既存官庁施設の耐震化改修

テーマ 安全

(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

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)】<P>

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

- ・地震時等において大規模な火災の可能性のある密集市街地については、その早急な整備改善が喫緊の課題となっている。
- ・第八期住宅建設五箇年計画（平成13年3月閣議決定）においては、「緊急に改善すべき密集住宅市街地」の基準が定められ、その速やかな解消に努めることとしている。
- ・都市再生プロジェクト3次決定（平成13年12月都市再生本部決定）においても、特に大火の可能性の高い危険な密集市街地を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保することとされている。
- ・社会資本整備審議会都市計画分科会中間とりまとめ（平成14年2月）において、今後の木造密集市街地の改善の基本的方向が示されている。

2. 指標の定義

- ・「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」（以下、「重点密集市街地」という。）とは、「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、現状のままでは今後10年以内に最低限の安全性（不燃領域率40%以上に相当）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であり、この重点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を指標として定める。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

- ・重点密集市街地のうち最低限の安全性が確保されている市街地の割合
[約8,000haのうち0%]

（参考）重点密集市街地の概要

全国 約8,000ha

うち、東京都 約2,000ha、大阪府 約2,000ha

なお、重点密集市街地については、7月上旬を目途に、国土交通省及び都道府県、政令指定市等において、公表予定。

(2) 長期目標の設定とその考え方

達成率100%を目指し、密集市街地において地震時等の大規模な火災からの安全性を確保する。

(3) 目標値の考え方

各種改善施策の重点実施により平成19年度に約3割の達成を目指す。

また、これにより今後10年間で最低限の安全性の確保（都市再生プロジェクト第3次決定）について着実な進捗を図る。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- 密集住宅市街地整備促進事業、都市防災総合推進事業等の重点実施
- 密集市街地整備改善のための新制度の積極的な適用
（防災街区整備事業の導入、特定防災街区整備地区等の指定等）
- 重点密集市街地の公表、意識啓発

テーマ 安全

(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

都市の防災性を向上させるためには、地震災害時における避難地・防災拠点の整備を進めることが必要であり、避難地等の面積の増加とともに、災害応急対策施設の整備による避難地等の機能の向上が必要となっている。

2. 指標の定義

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

※東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市としてカウント。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年度末現在で9%となっている。

(2) 長期目標の設定とその考え方

安全で安心なまちづくりの実現に資するため、地域の避難・防災活動の拠点には、その機能を向上させる主要な災害応急対策施設である備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設の設置が必要であり、長期的に100%を目指す。

(3) 目標値の考え方

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を平成19年度において25%とすることを目標に、都市公園における災害応急対策施設の整備を推進する。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・避難地、避難路等となる都市公園の整備
- ・防災拠点の整備

テーマ 安全

(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

日常活動圏の中心都市*間を時間最短で連絡するネットワーク及びその一次迂回路については、災害時の緊急支援等の観点から、防災・震災対策等の災害予防の必要性が高い区間である。そこで、これらのネットワークを対象に、都市の安全性の確保状況を示す指標として、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を採用するもの。

※日常活動圏の中心都市：群島単位で二次生活圏を形成し、陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏中心都市（ただし、北海道については地方生活圏中心都市、首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地）

2. 指標の定義

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。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

69% (H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

すべての地域で災害時の安全性を確保するため、概ね100%とすることを長期目標（15～20年後を目安）とする。

(3) 目標値の考え方

80% (H19)

現況値及び長期目標から内挿した平成19年度の値として設定。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

道路の法面对策・橋脚耐震補強等、地震・豪雨や豪雪に強い緊急輸送道路ネットワークの整備

テーマ 安全

(2) 大規模な地震、災害に強い国土づくり

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

阪神・淡路大震災時に道路渋滞や鉄道網寸断など被災の大きな制約がある中で、制約をあまり受けない港湾を利用した海上輸送ルートは、緊急物資、救援人員輸送等において震災直後より大きく貢献した。

切迫性の高い東海、東南海・南海地震に対して早急な防災対策が求められている中、南関東・東海地域等観測強化地域、特定観測地域内の人口が集中している県庁所在都市を背後圏とする港湾において耐震強化岸壁等の重点的な整備を図る必要がある。

2. 指標の定義

港湾における耐震強化岸壁等の整備により、大規模地震等発生時、緊急物資等の供給が可能な総人口（港湾背後10km圏内の住民基本台帳(H13.3.31時)人口）

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

1,900万人（H14末）

(2) 長期目標の設定とその考え方

今後概ね10年間で港湾背後10km圏内の住民（3,600万人）すべてに対して緊急物資等供給が可能となることを目指す。

(3) 目標値の考え方

5ヶ年間に実施可能な整備により見込まれる緊急物資供給可能人口（2,600万人）を設定。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

大規模地震対策の施設整備（耐震強化岸壁の整備等）

テーマ 安全

(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（H14）→約1割削減（108件／億台キロ）（H19）】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

国民の2人に1人が一生のうちに交通事故で死傷するおそれがあると試算されているなど、依然として厳しい交通情勢に対処するため、公安委員会と道路管理者が連携して各種対策を実施する。

2. 指標の定義

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

118件／億台キロ（H14）

(2) 長期目標の設定とその考え方

(3) 目標値の考え方

何も対策をしない場合、交通量に比例して死傷事故が増加すると仮定する。その場合の平成19年の死傷事故件数の推計値から、過去の実績を基に算出した各種の交通安全対策の事故抑止効果分を差し引き、対策を実施した場合の平成19年の死傷事故件数の推計値を算出する。この件数を平成19年の推計交通量で除し、平成19年の死傷事故率として設定している。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

幹線道路ネットワークの体系的な整備及び交通安全施設等の整備 等

テーマ 安全

(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

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】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

ふくそう海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上物流を遮断し、我が国の経済を麻痺させるおそれがあることから、航行管制と情報提供を一元的に行う海上交通情報機構等を整備し、大規模海難の未然防止に努めてきたところであり、さらに、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AIS（船舶自動識別装置）を活用した次世代型航行支援システム等の整備を連携して実施し、海上交通環境の向上を図ることにより、大規模海難の発生を防止する。

2. 指標の定義

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。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成9年に東京湾においてダイヤモンド・グレース号底触・油流出事故が発生している。

(2) 長期目標の設定とその考え方

大規模海難の発生を防止する。

(3) 目標値の考え方

海上交通環境の向上を図ることにより、平成19年まで大規模海難の発生数を0とする。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・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
- ・開発保全航路の整備

テーマ 安全

(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

現在、年間20件程度の航空機事故が発生している状況。主な原因は、大型飛行機においては乱気流、小型飛行機やヘリコプターにおいては有視界飛行時における視程不良であり、これらに対応していくことが重要。

2. 指標の定義

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)

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

18.4件/年(平成10～14年平均)

(2) 長期目標の設定とその考え方

できるだけ着実に縮減していく。

(3) 目標値の考え方

航空交通安全に関する諸施策を講じることにより、航空事故をできるだけ着実に縮減することに基づき目標値を設定している。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・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
- ・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
- ・航空運送事業者等に対する指導・監督の実施等

テーマ 環境

(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善

NO₂・SPMの環境目標達成率

【NO₂：環境基準達成率51%（現況値）→76%（H19）】

【SPM：H19までに、環境基準を超える測定局のうち62%で大気中のSPM濃度の自動車寄与分を現状から半減】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

沿道の大気環境は特に大都市圏において厳しい状況である。その対策の効果を数量的にわかりやすく表す指標としてNO₂・SPMの環境目標達成率を採用するもの。

2. 指標の定義

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、現況で環境基準を超えている測定局のうち、SPMの自動車寄与分を現況に比べ半減した測定局の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

NO₂：環境基準達成率51% SPM：－

(2) 長期目標の設定とその考え方

NO₂：自動車NO_x・PM法施行令に規定されたNO₂総量削減計画の目標（環境基準を概ね達成）を長期目標（平成22年度）とする。

SPM：自動車NO_x・PM法施行令に規定されたSPM総量削減計画の目標（SPMの自動車排出量を相当量削減（＝半減））を長期目標（平成22年度）とする。

(3) 目標値の考え方

NO₂：76%（H19）

SPM：環境基準を超える測定局のうち62%で大気中のSPM濃度の自動車寄与分を現状から半減（H19）

現況値及び長期目標から内挿した平成19年度の値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

NO₂・SPM共通：

幹線道路ネットワーク整備等交通円滑化、ETCの普及促進策の実施、自動車交通需要の調整・抑制施策、低公害車用燃料供給施設の設置促進、低公害車の開発・普及による自動車の低公害化、ハード・ソフト一体となった駐車対策等

SPM：

DPF・酸化触媒の導入支援等

テーマ 環境

(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善

| | |
|-------------|-------------------------|
| 夜間騒音要請限度達成率 | 【66% (H14) → 73% (H19)】 |
|-------------|-------------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

沿道の自動車騒音は全国的に厳しい状況であるため、その実態を数量的に表す指標として夜間騒音要請限度達成率を採用するもの。

2. 指標の定義

環境基準類型非指定地域または騒音規制区域のいずれかの指定のある区域を通過する一般国道のうち、沿道の夜間騒音が要請限度以下まで低減された道路延長の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

66% (H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

騒音規制法に基づく夜間騒音要請限度が概ね達成されたと考えられる状態を長期目標（15～20年後を目安）とする。

(3) 目標値の考え方

73% (H19)

現況値及び長期目標から内挿した平成19年度の値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

幹線道路ネットワーク整備等交通円滑化、自動車交通需要の調整・抑制施策、騒音低減効果のある高機能舗装の敷設等道路構造対策等

テーマ 環境

(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 【H19までに約2割再生】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

高度成長期以降、災害に対する国土の安全性を緊急かつ、効果的に向上させるため、また、海岸侵食による国土の消失を防止するため、河川や海岸においてはコンクリートブロック護岸・消波ブロック等を用いた整備が行われてきた。一方、近年、国民の自然志向の高まり等を背景として、自然再生推進法の成立など自然再生への取組が重要となってきたところである。このため、多自然型の川づくりや海浜整備・侵食対策などを通じて、自然河岸や砂浜の再生を推進する必要がある。

2. 指標の定義

多自然型の川づくりや海浜整備・侵食対策などにより復元、創出される河岸や砂浜等水辺の延長を、回復可能な失われた水辺延長で除したのもの。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

河川：1級河川の直轄管理区間のうち、コンクリートブロック張り等、全く植生が繁茂していない河岸の延長 約1,270km

海岸：今後復元、創出されていることが望まれる砂浜の延長 約460km

(2) 長期目標の設定とその考え方

長期的には、これらの水辺で再生可能なもの全てについて回復を行う。

(3) 目標値の考え方

積極的に対策を進め、自然な水辺への再生を図る。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・多自然型の川づくり、自然再生事業
- ・海岸事業

(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出

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】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

自然再生推進法の成立など、政府全体として自然再生への取り組みの必要性が高まっているところ。同法においても、河川・湿地・干潟・藻場が自然再生の対象として位置づけられており、積極的に湿地や干潟の再生に取り組んでいく必要がある。

2. 指標の定義

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、干潟の中について、再生可能な面積約 7,000ha（湿地 3,000ha、干潟 4,000ha）のうち復元・再生する割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年度までの、湿地の回復面積 0ha、干潟の回復面積 1,200ha より、再生したものの割合は約2割＝ $(0\text{ha} + 1,200\text{ha}) / (3,000\text{ha} + 4,000\text{ha})$

(2) 長期目標の設定とその考え方

長期的には高度成長期以前の状態への再生・回復を目指す。すなわち回復可能な面積の全てを回復する。

(3) 目標値の考え方

平成19年度末までに 1,000ha（湿地 700ha、干潟 300ha）を再生見込み。

平成19年の目標値は約3割＝ $(1,200\text{ha} + 1,000\text{ha}) / (3,000\text{ha} + 4,000\text{ha})$ となる。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・河川における湿地、干潟等の再生
- ・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

(注) 回復可能な面積について

○回復可能な面積（湿地3,000ha、干潟4,000ha）

埋立や浚渫等により失われた干潟を全て取りもどすのは、埋立地や航路が重要なインフラとして社会経済活動に貢献しているため困難である。そのため、高度経済成長期が終わり、安定期に入った概ね昭和50年代以降に失われた干潟面積（約4,000ha程度）を回復可能な面積としている。

また、開発等により失われた湿地についても、ほとんどが稠密な土地利用がなされており、そのすべてを回復するのは困難であるため、河川に隣接しておりかつ土地利用から見て回復可能な湿地面積を回復可能な面積としている。

テーマ 環境

(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【12% (H14)→17% (H19)】
<P>

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

都道府県構想に基づき、計画的に汚水処理施設整備を進めているが、放流先の環境基準は、必ずしも達成されている状況にはない。特に、三大湾、指定湖沼等は、閉鎖性水域であることもあり水質の改善が後れている。このため、高度処理を推進し、環境基準の達成に向けて、水質改善を早急に図る必要がある。

2. 指標の定義

高度処理を行うことによる水質環境基準の達成が計画により明確に関連付けられているものであって、その放流水質が法的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

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

(調整中)

(2) 長期目標の設定とその考え方

(調整中)

(3) 目標値の考え方

(調整中)

4. 目標達成のために実施する事業・施策

地域特性に応じて、水質保全上必要とされる放流水質を満足するため、高度処理施設の整備を推進する。

テーマ 環境

(5) 良好な水環境への改善

湾内青潮等発生期間の短縮

【H14比約5%減(H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

都市再生プロジェクト「海の再生」にもとづいて平成15年3月に「東京湾再生のための行動計画」が策定されるなど、大都市圏の海の再生が大きな課題となっている。

青潮とは、海底近くで発生した貧酸素水塊（水中にとけ込んでいる酸素（溶存酸素：DO）の割合が、3mg/L以下の水塊）が、水面近くまで上昇して海面が青白くなる現象。閉鎖性の湾内において主に夏季に発生し、①生息生物の死滅、②悪臭の発生、③景観の阻害など、海域の水環境を著しく悪化させることから、対策の必要性が大きい。

2. 指標の定義

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

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

東京湾で年間90日、大阪湾で年間119日発生している

(2) 長期目標の設定とその考え方

できる限り着実に縮減していく

(3) 目標値の考え方

5ヶ年間で実施可能な事業を考慮し算出（概ね100年の期間をかけて再生していくことペースに相当（5%/5年））。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・閉鎖性海域における水環境の改善
- ・ゴミ・油回収等による海洋環境整備

テーマ 活力

(1) 国際的な水準の交通サービスの確保及び国際競争力と魅力の向上

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

大都市圏において、増大する航空需要に対して空港容量が不足している状況。

2. 指標の定義

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)

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

3,177億座席キロ/207億トンキロ(平成13年度)

(2) 長期目標の設定とその考え方

常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

(3) 目標値の考え方

平成19年度において必要と考えられる国際線提供座席キロ/国際線提供トンキロを目標値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・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

テーマ 活力

(1) 国際的な水準の交通サービスの確保及び国際競争力と魅力の向上

国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

【H14比5%減(H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

世界経済のグローバル化の進展による国際的な大競争時代の到来を背景に、我が国経済の新たな発展のため、高コスト構造の是正、我が国産業競争力の強化が政府レベルでの課題と認識され（物流施策大綱：平成9年）、国際間競争が激化を続ける中、物流分野において、コストを含めて国際的に競争力ある水準の市場を構築することが現在の政府の目標となっている（新総合物流施策大綱：平成13年）。このため、国際海上輸送について、全体効率的な輸送体系を実現し、陸上から海上輸送一貫したトータル輸送コストの低減を目指す必要がある。

2. 指標の定義

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
- ・港湾コスト：ターミナル稼働率向上等による低減
- ・陸上輸送コスト：効率的な施設配置による低減

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年の輸送コストを基準値

(2) 長期目標の設定とその考え方

我が国の経済社会のふさわしい新たな物流システムの形成を目指し、我が国のトータル輸送コストを最小化の観点から、平成20年代中頃における全体効率性が確保された状態として、現況の輸送コストから1割程度の低減を目指す。

(3) 目標値の考え方

上記の長期目標の設定を踏まえ、平成19年までに達成可能な値として設定【H14比5%減(H19)】

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・中核国際港湾等の整備
- ・コンテナ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
- ・多目的国際ターミナルの拠点的整備
- ・港湾の24時間フルオープン化の推進

テーマ 活力

(1) 国際的な水準の交通サービスの確保及び国際競争力と魅力の向上

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

船舶が集中する狭水道や港口では、船舶航行の安全のため、一定の大きさの船舶に対して法令に基づく航行管制を実施しているが、当該船舶においては、入航順序にあわせて速力調整を行う等の航行時間のロスが生じている。このため、AISを活用した次世代型航行支援システムの整備による航行管制の円滑化及び情報提供の高度化を図るとともに、国際幹線航路の整備による船舶航行のボトルネックの解消等を図ることにより、湾内ノンストップ航行の実現を目指す。

2. 指標の定義

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。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

東京湾の場合、東京湾口から東京港までの平均航行時間：約3時間

(2) 長期目標の設定とその考え方

ふくそう海域において、航行管制の円滑化等による湾内ノンストップ航行を実現する。

(3) 目標値の考え方

ふくそう海域において、湾内ノンストップ航行により短縮可能な航行時間の割合を目標値とする。（東京湾の場合、約15%（約30分）の短縮を目指す。）

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・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
- ・国際幹線航路の整備

テーマ 活力

(1) 国際的な水準の交通サービスの確保及び国際競争力と魅力の向上

| | |
|--------------------|-----------------------|
| 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 | 【59% (H14)→68% (H19)】 |
|--------------------|-----------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

国際的な人・物・情報の移動を促進し、我が国の国際競争力と魅力の向上を図るためには、空港・港湾と高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路等との連携強化を図り、積み替え、乗り換えの円滑化を図ることが不可欠である。そこで、拠点的な空港・港湾[※]へのアクセス道路の整備効果を分かりやすく定量的に表す指標として本指標を採用するものである。

※拠点的な空港：第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港

※拠点的な港湾：総貨物取扱量が1,000万t/年以上又は国際貨物取扱量500万t/年以上の重要港湾・特定重要港湾（国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。）

2. 指標の定義

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。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

59% (H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

国際競争力の向上に必要な水準（約90%）を長期目標（15～20年後を目安）とする。

(3) 目標値の考え方

68% (H19)

現況値及び長期目標から内挿した平成19年度の値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備

テーマ 活力

(1) 国際的な水準の交通サービスの確保及び国際競争力と魅力の向上

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. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

現在の国際拠点空港と都心部との鉄道アクセス所要時間は成田53分・関空29分

2. 指標の定義

三大都市圏における国際拠点空港（成田・関空・中部）と都心部との間の鉄道アクセス時間

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 長期目標の設定とその考え方

国際拠点空港については運輸政策審議会（現交通政策審議会）答申第19号により空港と都心部との間の所要時間を30分台とすることを目指すこととなっており、中部については開港（平成16年度）と同時に新名古屋と空港を最速28分で結ぶ。さらに、平成22年度には関空（達成済）・中部に加え成田についても30分台とするよう施策を展開する。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

中部国際空港連絡鉄道の整備を推進

テーマ 活力

(2) 国内幹線交通のモビリティの向上

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

大都市圏において、増大する航空需要に対して空港容量が不足している状況。

2. 指標の定義

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)

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

1,268億座席キロ(平成13年度)

(2) 長期目標の設定とその考え方

常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

(3) 目標値の考え方

平成19年度において必要と考えられる国内線提供座席キロを目標値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

- ・東京国際空港(羽田)の再拡張事業をはじめとする大都市圏拠点空港(成田、羽田、関空、中部)の整備
- ・質的向上のための一般空港等の整備

テーマ 活力

(2) 国内幹線交通のモビリティの向上

| | |
|-------------------|----------------|
| フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 | 【H14比4%減(H19)】 |
|-------------------|----------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

我が国産業競争力の強化等に向け、物流コストの低減は重要な課題であり、国際海上輸送と同様に、これと連動する国内輸送網についても、効率的な輸送システムを構築し、海陸一貫した輸送コストの低減を図る必要がある。

2. 指標の定義

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

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年の輸送コストを基準値

(2) 長期目標の設定とその考え方

できる限り着実に縮減していく。

(3) 目標値の考え方

具体的には、将来5年間に供用予定事業の輸送コスト削減に伴う年間便益を求め、陸上輸送コスト、海上輸送コスト別に低減量を算出【H14年比4%減(H19)】

4. 目標達成のために実施する事業・施策

フェリー等に対応した国内物流拠点の整備

テーマ 活力

(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(H14)→約1割削減(H19)】 |
|-------------|----------------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

渋滞の実態を数量的に把握し、それをもとに事業を選別して実施することが重要であり、渋滞を数量的に表す指標として、道路渋滞による損失時間を採用するもの。

2. 指標の定義

一般都道府県道以上の道路における渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

38.1億人時間(H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

現状の渋滞が受忍限度を超えない程度まで解消・緩和されたと考えられる状態を長期目標（15～20年後を目安）とする。

(3) 目標値の考え方

約1割削減(H19)

現況値及び長期目標から内挿した平成19年度の値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

交差点の立体化、バイパス、環状道路等の整備、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、連続立体交差事業等による踏切道対策、自由通路・駅前広場の整備等交通結節点の改善、市街地における都市計画道路等の整備、都市鉄道の整備、新交通・モノレールなど公共交通の整備、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、ETC技術を活用した多用なサービスの実現に向けた環境整備、ETCの普及促進策の実施、ハード・ソフト一体となった駐車対策等

テーマ 活力

(3) 都市交通の快適性、利便性の向上

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】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

交通渋滞の深刻化により、都市圏を中心とする一部地域においては、本来発揮されるべき自動車交通の機能自体が大幅に阻害される事態が生じていることから、交通流を円滑化して活力のある都市活動を確保するため、信号制御の高度化を進めている。

2. 指標の定義

平成19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。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

(2) 長期目標の設定とその考え方

(3) 目標値の考え方

平成19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ついて、過去の実績を基に交通流の円滑化効果を算出したもの。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

交通情勢等に応じて信号制御の高度化を推進する。

テーマ 活力

(3) 都市交通の快適性、利便性の向上

| |
|--|
| 路上工事時間の縮減率 【275時間／キロ・年(H14)→2割削減(H19)】 |
|--|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

都市内交通の円滑化の阻害要因となっている路上工事による自動車交通への影響の大きさを勘案すると、その縮減量および縮減効果を定量的に把握することが必要である。路上工事による自動車交通への影響を定量的に表す指標として、本指標を採用するもの。

2. 指標の定義

道路1kmあたりの、路上工事に伴う年間の交通規制時間。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

275時間／キロ・年(H14) ※全国の直轄国道における数値

(2) 長期目標の設定とその考え方

(3) 目標値の考え方

2割削減(H19)

モデル事務所において実施した、各種施策による路上工事縮減のシミュレーション結果を基に算出。

4. 目標達成のために実施する事業・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

テーマ 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

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

隣接する地域の中心の都市*間を結んだルートは、地域間交流、物流、公共交通機関利用、安定性の観点から重要性が高く、重点的な整備が必要な区間である。そこで、隣接する地域の中心の都市間を結んだルートの整備状況を表すアウトカム指標として、本指標を採用したもの。

※地域の中心の都市：群島単位で二次生活圏を形成し、陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏中心都市（ただし、北海道については地方生活圏中心都市、首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地）

2. 指標の定義

隣接する地域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。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

73%(H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

概成することを長期目標（15～20年後を目安）とする。

(3) 目標値の考え方

79%(H19)

現況値及び長期目標から内挿した平成19年度の値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

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の整備 等

第3章 事業分野別の取組み

○道路整備事業

| | |
|--------|----------|
| ETC利用率 | 【5%→50%】 |
|--------|----------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

ETCによる料金所渋滞の緩和効果、環境負荷の低減効果等は、ETCの利用の促進に伴い発現することから、アウトカム指標としてETC利用率を採用したもの。

2. 指標の定義

ETCの導入済み料金所においてETCを利用した車両の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

5%

(2) 長期目標の設定とその考え方

—

(3) 目標値の考え方

有料道路利用者の半数程度（50%）

料金所渋滞を概ね解消できる値として設定。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

ETCを活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施

第3章 事業分野別の取組み

○道路整備事業

| | |
|---------------|-----------------------|
| 三大都市圏の環状道路整備率 | 【35% (H14)→60% (H19)】 |
|---------------|-----------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

首都圏をはじめとする三大都市圏においては、都市の再生や国際競争力の向上を図るため、都心部に用のない通過交通を適切に分散させることにより、都心部の交通渋滞の解消や沿道環境の改善を図ることが要求される。

本指標は、三大都市圏の環状道路の整備度合を表す指標として採用するもの。

2. 指標の定義

三大都市圏で計画している環状道路のうち、供用している道路の延長の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

35% (H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

—

(3) 目標値の考え方

60% (H19)

都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等から平成19年度目標値を算出。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

三大都市圏における環状道路の整備

第3章 事業分野別の取組み

○道路整備事業

道路構造物保全率

【(橋梁) 86%→93% (舗装) 91%→概ね現状の水準を維持】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

高度成長期に短期間で集中して建設された道路構造物の更新時期が、今後集中する恐れがある。このような問題に対し、更新時期の平準化、トータルコストを縮減する維持管理が必要である。

2. 指標の定義

(橋梁) 直轄国道における橋梁のうち、今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階で、予防的修繕が行われている延長の割合。

(舗装) 直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる延長の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

(橋梁) 86%(H14)

(舗装) 91%(H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

(橋梁) 本格的な更新時代を迎える10年後までに、保全率を100%とすることを目標とする。

(舗装) 現状の水準を維持することを目標とする。

(3) 目標値の考え方

(橋梁) 93%(H19)

現況値(全国ベースで86%)と長期目標との按分から五箇年内の目標として、93%を設定。

(舗装) 現状の水準を維持することを目標とする。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

橋梁の補修、舗装の維持修繕の実施。

なお、道路管理手法に、アセットマネジメント*の考え方を導入し、効率的・計画的な維持管理を行うとともに、鋼構造物のモニタリング手法などの施設の監視・点検の技術開発を推進し、点検から補修に至る管理の高度化を進める。

注) ※：アセットマネジメント：資産管理(asset management)。道路管理においては、橋梁、舗装、トンネル等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行う概念。

第3章 事業分野別の取組み

(○) 道路整備事業

ホームページアクセス数

【858万Hit/年(H14)→1億Hit/年(H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

道路行政の透明性向上、または国民を向いた行政との観点から、情報発信または情報収集に効果的なメディアであるHPに関し、発信した情報をより多くの国民に伝えていくことが必要である。

2. 指標の定義

本省、各地方整備局、事務所等の管理する道路関係ウェブサイト（携帯電話向けサービス含む）のアクセス数の合計

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

858万Hit/年(H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

(3) 目標値の考え方

1億Hit/年(H19)

国民のほぼ全員が年間を通じて1度利用するとしたときのヒット数を想定し、「1億Hit」を目標とする。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

道路局ホームページを介した行政情報の発信

双方向コミュニケーションを積極的に活用して道路政策立案への反映

国民のニーズに対応したサービス情報の提供 等

第3章 事業分野別の取組み

○交通安全施設等整備事業

あんしん歩行エリア内の死傷事故件数、歩行者・自転車事故件数

【H19までにエリア内の死傷事故を約2割抑止、うち歩行者・自転車事故は約3割抑止】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数が、全死者数の約4割を占めており、諸外国と比較しても高い水準にあること等から、歩行者等の安全通行の確保のため、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する。

2. 指標の定義

対策を実施するあんしん歩行エリア内において抑止される死傷事故件数及び歩行者又は自転車運転者が死傷者となる死傷事故件数の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

(2) 長期目標の設定とその考え方

(3) 目標値の考え方

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、あんしん歩行エリアの整備による事故抑止効果を算出したもの。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

あんしん歩行エリアの整備

第3章 事業分野別の取組み

○交通安全施設等整備事業

事故危険箇所の死傷事故件数

【H19までに対策実施箇所の死傷事故を約3割抑止】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

幹線道路[※]においては、その道路延長の約6%の区間に死傷事故の約53%が集中するなど、特定の箇所に集中して交通事故が発生していることから、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又は単路を約4,000箇所選定し、集中的に交通安全施設等を整備する。

※一般国道、都道府県道及び政令市の主要地方道

2. 指標の定義

対策を実施する事故危険箇所において抑止される死傷事故件数の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

(2) 長期目標の設定とその考え方

(3) 目標値の考え方

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、事故危険箇所における対策による事故抑止効果を算出したもの。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

事故危険箇所対策の推進

第3章 事業分野別の取組み

○交通安全施設等整備事業

信号機の高度化等

【H19までに約44,000件の死傷事故を抑止】

【H19までに約70万t-CO₂のCO₂排出量を抑止】

【H19までに対策実施箇所において通過時間を
約3.2億人時間／年（約1割）短縮】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

依然として多くの国民が交通事故で命を落とし、また、国民の2人に1人が一生のうちに交通事故の死傷者になると試算されているほか、交通渋滞、自動車排出ガスによる大気汚染や地球温暖化、自動車騒音等が深刻な社会問題となっている。このため、信号機の高度化等により、交通の安全と円滑の確保等に努めている。

2. 指標の定義

平成19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る次の効果。

- 抑止される死傷事故件数
- 抑止される二酸化炭素の排出量
- 対策実施箇所において短縮される通過時間

3. 現状値、目標値の考え方

（1）現状値

（2）長期目標の設定とその考え方

（3）目標値の考え方

平成19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ついて、過去の実績を基に各種効果を算出したもの。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

交通情勢等に応じて信号機の高度化等を推進する。

第3章 事業分野別の取組み

○空港整備事業

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. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

増大する航空需要に対して、空域・航空路容量が不足している状況

2. 指標の定義

国際航空路線（北米路線）において、航空事業者の飛行計画（最適経路）どおりに航行できる航空便の割合

3. 現状値、目標値の考え方

（1）現状値

65%（平成13年度）

（2）長期目標の設定とその考え方

常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

（3）目標値の考え方

次世代航空保安システムの導入によって管制間隔が短縮されて航空交通容量が拡大することにより、航空事業者の飛行計画（最適経路）どおりに航行できるようにすることを目標値としている。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

・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

第3章 事業分野別の取組み

○港湾整備事業

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年比約1割減】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

循環資源は運賃負担力が小さく、輸送時間に制限がほとんどないため、大量輸送でコストの安い海運に適した貨物である。このため、循環資源の輸送においては、港湾の既存ストックを最大限活用し、輸送コストの低減及び環境負荷の軽減の可能な海上輸送を活用した効率的な静脈物流ネットワークを構築する。これにより広域輸送を伴うリサイクル処理が促進され、循環型社会の構築に大きく貢献する。

2. 指標の定義

港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、H14と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。H19時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト（陸上コスト及び海上コスト）を単位重量当たりで算出し、H14値に対する低減率を算出。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年度の輸送コストを基準

(2) 長期目標の設定とその考え方

できる限り着実に縮減していく。

(3) 目標値の考え方

本施策に基づく港湾管理者と民間企業の連携促進により、H19時点で、現況よりもさらに300万トンの海上循環資源輸送が実現されることが見込まれる。これにより現状（H14）23%程度である臨海県間の海上輸送比率が29%程度まで上昇することが見込まれ、この場合の単位重量当たりの輸送コストはH14と比べて1割減となる。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点となる港湾に対し、以下の施策等を実施して海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、国内輸送コストの低減を図る。

①港湾利用に関する運用改善

②港湾管理者及び民間企業等官民の連携促進

③港湾利用の再編成等による静脈物流基盤施設の確保

第3章 事業分野別の取組み

○港湾整備事業

| | |
|----------|-----------------------|
| 港湾空間の緑化率 | 【約7% (H14)→約8% (H19)】 |
|----------|-----------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

港湾内の生活・労働環境の改善などを図り、港湾空間において良好な環境を実現するため、計画的に緑の整備を推進していく。

2. 指標の定義

港湾空間の陸域面積に占める緑地面積（港湾緑地・工場内緑地等）の割合

3. 現状値、目標値の考え方

（1）現状値

約7%（平成14年度）

＜参考＞

港湾緑地面積：約2,700ha

その他緑地等の面積：約4,600ha

陸域面積：約100,600ha

（2）長期目標の設定とその考え方

港湾空間は、工場等の産業活動が活発であることから、工場立地法における準則値等を参考に、長期的には概ね20%の緑化率を目標に緑の整備を推進する。

（3）目標値の考え方

5ヶ年間に実施可能な整備を着実に推進し、港湾空間の緑化率を約8%に向上する。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

・港湾緑地の整備

第3章 事業分野別の取組み

○都市公園等

国営公園の利用者数の割合

【平成19年度に「4人に1人」】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

平成14年度の国営公園の利用者数は全国で約2,600万人で、国営公園は一の都府県の区域を越えて広域的に利用されている状況。今後とも利用者数の拡大を図るため、引き続き国営公園の適正な整備、管理・運営を進めていくことが必要。

2. 指標の定義

国営公園の年間利用者数／国民全人口
(国民〇人に1人が1年間に国営公園を利用)

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年度末現在で国民5人に1人が1年間に国営公園を利用

(2) 長期目標の設定とその考え方

わが国固有の歴史的・文化的資産の保存・活用、広域的なレクリエーションの場や環境教育の場の提供、都市域に残された大規模な自然資源の保全等、多くの役割を備えた国営公園の利用者を着実に増加させていく。

(3) 目標値の考え方

計画期間中において、魅力ある国営公園の整備、管理・運営を推進することにより、全国民に対する国営公園の利用者数の割合を平成19年度に「4人に1人」とすることを目標に置く。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

国営公園の整備、管理・運営

第3章 事業分野別の取組み

○下水道整備事業

| | |
|-----------------|-----------------------|
| 下水道による都市浸水対策達成率 | 【51% (H14)→54% (H19)】 |
|-----------------|-----------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

近年、都市部において集中豪雨による浸水被害が頻発しており、その早急な解消が必要である。したがって、下水道による都市浸水対策を推進し、浸水に対して安全なまちづくりを実現する。

2. 指標の定義

公共下水道又は都市下水路における都市浸水対策の整備対象区域のうち、概ね5年に1回程度の大雨に対して安全であるよう、すでに整備が完了している区域の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年度末における下水道による都市浸水対策達成率は51%である。

(2) 長期目標の設定とその考え方

当面、都市機能が集積する地区について、5年に1回程度の大雨に対する安全度が確保されている状態を目指すとともに、最終的には全ての市街化区域において達成されることを目標とする。

(3) 目標値の考え方

下水道による都市浸水対策達成率について、今後5年間で54%に引き上げる。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

都市機能が集積する地区における安全度を向上させるため重点的に事業を実施するとともに、下水道事業と河川事業との連携を図ること等により、効果的かつ効率的な事業の推進を図る。

第3章 事業分野別の取組み

○下水道整備事業

合流式下水道改善率

【15% (H14) → 40% (H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

合流式下水道は雨天時に未処理の下水が流出するため、公衆衛生上、水質汚濁上、更には景観上、極めて問題が大きい。したがって、これを早急に改善し、良好な水環境を保全する。

2. 指標の定義

合流式下水道により整備されている区域のうち、雨天時における公共用水域への越流汚濁負荷が分流式下水道並以下までに改善されている区域の割合。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

平成14年度末における合流式下水道改善率は15%である。

(2) 長期目標の設定とその考え方

合流式下水道については、その緊急性を考慮し概ね10年以内に改善を図ることを原則とし、合流式下水道の区域が大規模な都市については、概ね20年以内に改善を図ることとする。

(3) 目標値の考え方

合流式下水道改善率を、今後5年間で40%に引き上げる。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

合流式下水道の改善を図るため、貯留池や管きよの整備等を図る。

第3章 事業分野別の取組み

○下水道整備事業

| | |
|------------|-----------------------|
| 下水汚泥リサイクル率 | 【57% (H14)→65% (H19)】 |
|------------|-----------------------|

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

下水道の普及拡大に伴い、発生する下水汚泥量は年々増加しており、平成11年度末には、全産業廃棄物発生量の約19%を占めている状況にある。地球環境への貢献、循環型社会の形成に向け、下水汚泥の減量化や有効利用について、より一層の推進が求められている。

2. 指標の定義

下水汚泥の総発生量（固形物ベース）に対して、リサイクル（資源化）されている下水汚泥量の割合

3. 現状値、目標値の考え方

（1）現状値

平成14年度末における下水汚泥リサイクル率は57%である。

（2）長期目標の設定とその考え方

下水の処理に伴い発生する汚泥の全量について、リサイクルすることを目標とする。

（3）目標値の考え方

下水汚泥リサイクル率を、今後5年間で65%まで引き上げる。

4. 目標達成のために実施する事業・施策

下水汚泥の減量化・有効利用に係る処理施設整備を推進するとともに、複数市町村による広域処理や農業集落排水施設等との共同処理による効率的かつ効果的な下水汚泥処理を推進する。

第3章 事業分野別の取組み

○海岸事業

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 (P)
【24% (H14) → 18% (H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

我が国では、津波や高潮とならび海岸侵食による災害も発生しており、貴重な国土が失われていく懸念がある。侵食が進行している海岸にあっては、将来的には侵食の進行が概ね解消されることを目指しながら、現状の汀線を防護することを基本的な目標とする。さらに必要な場合には、汀線の回復を図ることを目標とする。(P)

2. 指標の定義

侵食対策が必要な延長のうち海岸保全施設の整備が完了していない割合

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

約24% (H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

約18% (H19)

(3) 目標値の考え方

平成19年度までに達成可能な値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

・広域的な観点に立った総合的な侵食対策

第3章 事業分野別

○海岸事業

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

大規模な地震の発生により、海岸保全施設が機能低下した場合、津波・高潮により浸水被害が発生することや、ゼロメートル地帯（地盤高が海水面より低い地区）においては、通常の潮位であっても浸水被害（地震水害）が発生する懸念があり、背後の生命・財産についての所要の安全性が確保できなくなる。このため、海岸保全施設が大規模な地震に対して十分な強度を有するよう耐震性を強化し、生命・財産の安全性を確保する必要がある（P）

2. 指標の定義

海岸保全施設が大規模な地震に対して不十分な強度しか持たないため、浸水が浸水想定される面積。（P）

3. 現状値、目標値の考え方

（1）現状値

約40,000ha(H14)

（2）長期目標の設定とその考え方

約36,000ha(H19)

（3）目標値の考え方

平成19年度までに達成可能な値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

海岸保全施設の耐震化

第3章 事業分野別の取組み

○海岸事業

復元・創出された砂浜の面積 (P)

【2, 200 ha(H14)→2, 800 ha(H19)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

高度成長期以降、海岸侵食による国土の消失を緊急かつ、効果的に防止するため、海岸において消波ブロック等を用いた整備が行われてきた。一方、近年、国民の自然志向の高まり等を背景として、自然再生推進法の成立など自然再生への取組が重要となってきたところである。このため、海浜整備・侵食対策などを通じて、砂浜の再生を推進する必要がある。(P)

2. 指標の定義

海浜整備・侵食対策などにより復元、創出される砂浜の面積。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

約2, 200 ha(H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

約2, 800 ha(H19)

(3) 目標値の考え方

平成19年度までに達成可能な値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

砂浜の保全・回復

第3章 事業分野別の取組み

○海岸事業

都市域における水と緑の公的空間確保量【今後調整】(P)
(海岸部分)

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)】

1. 指標に係る政策の現状、問題点又は課題

地域社会の生活環境の向上に寄与するため、人々が海辺に親しむことができ、日常生活に潤いを感じられる環境を充実していくことを目標とする。特に、堤防等によって海辺のアクセスが分断されることのないよう、必要に応じ、階段の設置等施設の構造への配慮を行うとともに、さらに、親水性を有した階段護岸や緩傾斜堤防等の整備を推進する。(P)

2. 指標の定義

安全、快適に水際まで近づくことのできる海岸延長。

3. 現状値、目標値の考え方

(1) 現状値

約6,700km(H14)

(2) 長期目標の設定とその考え方

約6,800km(H19)

(3) 目標値の考え方

平成19年度までに達成可能な値として設定

4. 目標達成のために実施する事業・施策

親水性を向上させる安全性を持った海岸保全施設の整備