

## 社会資本整備重点計画に掲げられた指標の分析事例

## 目次

### くらし

1. 1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合
2. 市街地の幹線道路の無電中化率

### 安全

3. 水害等による被害の軽減（「洪水による氾濫から守られる区域の割合」及び「土砂災害から保全される戸数」）
4. 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. 道路交通における死傷事故率

### 環境

6. 夜間騒音要請限度達成率
7. 環境基準達成のための高度処理人口普及率

### 活力

8. 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率
9. 国内航空サービスの提供レベル

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

## 施策の概要

- ・旅客施設のバリアフリー化
- ・歩行空間のバリアフリー化
- ・ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置
- ・官庁施設のバリアフリー化の推進
- ・補助、融資によるバリアフリー化された住宅の供給
- ・高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等

	初期値 (H14)	実績値 (H15)	目標値 (H19)
旅客施設の段差解消	39%	集計中	7割強
視覚障害者誘導用ブ ロック	72%	集計中	8割強
道路	17%	25%	約5割
建築物	約3割	集計中	約4割
住宅	2.7% (H10)	集計中	約1割

## 現状分析

- ・交通バリアフリー法に基づき旅客施設の段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置は進捗してきている。
- ・市区町村道における歩行空間のバリアフリー化率が低い傾向にあり、市区町村の積極的な取り組みが必要である。
- ・ハートビル法改正で2,000㎡以上の特別特定建築物に利用円滑化基準への適合義務が課せられたことにより、目標年次における目標達成が見込まれる。
- ・補助や融資によるバリアフリー化された住宅の供給、高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等を着実に推進しており、目標に向け実績値の進捗が見込まれる。

## 今後の取組み

- ・補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用し、各施設のバリアフリー化を促進する。
- ・ハートビル法の適切な運用により、高齢者・身体障害者が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。

## 主な課題

- ・バリアフリー化への取組は着実に進められているが、未だ十分なレベルに達しているとは言えない。

## 2. 市街地の幹線道路の無電柱化率

### 施策の概要

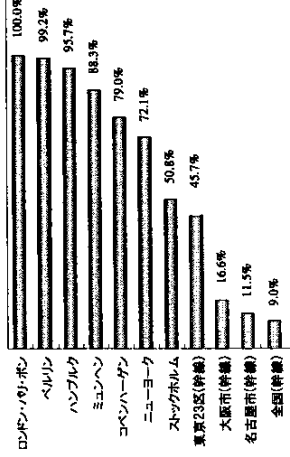
必要性：都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保及び歴史的まちなみ保存等を図るため無電柱化の推進が必要

指標：市街地の幹線道路のうち、電柱、電線の無い道路の割合

初期値 (H14)	実績値 (H15)	目標値 (H19)
7%	約9%	15%

### 現状分析

- ・平成14年度の市街地の幹線道路の無電柱化率は7%。平成15年度では約9%と2ポイント向上し、順調に推移
- ・欧米主要都市と比較して依然として大きく立ち遅れており引き続き整備が必要



欧米主要都市と日本の都市の無電柱化の現状

### 主な課題

- ・市街地の幹線道路の無電柱化率は、直轄国道に比べ補助国道及び都道府県道が低く、地方公共団体の一層の取り組みが必要
- ・幹線道路における無電柱化率約9%に対し、市区町村が管理する非幹線道路ではわずか1%

幹線道路		非幹線道路	
直轄国道	補助国道	都道府県道	市区町村道
18%	5%	7%	1%
幹線道路		非幹線道路	
約9%		約1%	

無電柱化率（道路種別ごと）

### 今後の取り組み

- ・平成16年度からスタートした「無電柱化推進計画」に基づき、無電柱化を推進
- ・まちなかの幹線道路の無電柱化を引き続き推進
- ・歴史的街並みを保存すべき地区等の主要な非幹線道路においても面的に整備
- ・無電柱化を一層促進するため、コストを大幅に削減

### 3. 水害等による被害の軽減

#### 施策の概要

##### 必要性:

諸外国と比較して厳しい我が国の国土条件や社会条件において、水害被害の軽減を図り、安全で安心できる社会活動を支える必要がある。

指標: 洪水による氾濫から守られる区域の割合

主な施策: 河川整備、ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備

初期値	実績値	目標値
約58% (57.8%)	約58% (58.4%)	約62% (61.7%)

指標: 土砂災害から保全される戸数

主な施策: 砂防設備、地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設の整備

初期値	実績値	目標値
約120万戸	約124万戸	約140万戸

#### 現状分析

○洪水による氾濫から守られる区域の割合H15の実績は58.4%と目標に対しおおむね順調に進捗している。基幹的な施設の整備はおおむね順調に進捗しているが、他の施設の整備は遅れが生じているものもある。

○土砂災害から保全される戸数H15の実績は約124万戸であり、目標の達成に向けて順調に進捗している。

#### 今後の取組み

- 計画的、重点的な事業の実施
- 大河川の破堤氾濫等に対する全国的見地からの応急・復旧・復興の体制の確立
  - 社会経済全体を捉えた被害想定
  - 危機管理の活動要領の策定 など
- 自助、共助、公助のバランスのとれた防災体制の構築
  - 住民や地域が自ら判断・行動するための情報提供の充実
  - 水防活動の充実 など

#### 主な課題

河川整備、ダム、砂防設備等の整備には長時間を要することが多いことから、施設整備途上において、ハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。

また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備が必要である。

# 4. 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

## 施策の概要

必要性：大規模地震の発生への切迫性が指摘されているところであるが、耐震性が不十分な建築物や住宅が多数あり、その緊急の改善が必要。

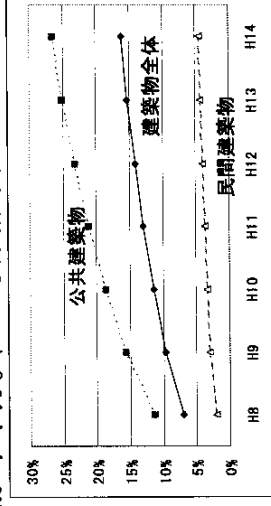
指標：(建築物)昭和56年以前に建築された特定建築物のうち耐震性が確認されたものの割合  
(住宅)全住宅のうち、耐震性が確認されたものの割合

主な施策：耐震診断・改修の促進

	初期値	実績値	目標値
建築物	15% (H13)	集計中	約2割
住宅	51% (H10)	集計中	約65%

## 現状分析

・建築物については、全体としては平成10年度から14年度にかけて、順調に指標は伸びているが、民間建築物などで対策が不十分。(H15は集計中)



・住宅については、実績値は集計中であるが、耐震診断に対する補助実績が平成14年度までに約9万7千戸(平成13年度から約1.5倍)となる成果があった。

## 主な課題

- ・(建築物)防災拠点官庁施設について必要とされる高度な耐震化が達成されていないこと、民間建築物における耐震化が非常に低い水準となっていること
- ・(住宅)耐震改修に係る補助対象地域を拡充する必要があること、耐震改修効果の高い工法の普及促進が不十分であること

## 今後の取組み

- ・時間を限った目標設定や、ソフト・ハードを組み合わせた施策などを盛り込んだ計画策定を図るとともに、地方公共団体での同様の計画策定を支援する。
- ・補助制度等の支援策について、地方公共団体の実状に応じて活用しやすくするなど、総合的な見直しを図る。

# 5. 道路交通における死傷事故率

## 施策の概要

**必要性:** 道路交通事故を削減し、安全な生活環境を確保するため、道路交通事故対策を推進する

**指標:** 自動車走行台キロあたりの死傷事故件数

**主な施策:** 幹線道路ネットワークの体系的な整備  
 ・事故危険箇所での集中的対策  
 ・交通安全施設等の整備

初期値 (H14)	実績値 (H15)	目標値 (H19)
118	120 (暫定値)	108

(件/億台キロ)

## 現状分析

- ・死傷事故率は120件/億台キロとなり、指標は悪化
- ・一方、交通事故死者率(走行台キロあたりの死者数)は減少(0.97人/億台キロ；対前年7.5%減)
- ・過半数の都道府県では死傷事故率が減少した一方、特定の県で大幅に悪化  
 改善: 鳥取(対前年比4.6%減)・茨城(同3.5%減)・神奈川(同3.5%減)  
 悪化: 群馬(同25%増)・香川(同15%増)・宮崎(同13%増)
- ・最も顕著に増加している事故類型は、追突事故
- ・直轄国道では、死傷事故率の高い区間を抽出して対策を行い、大きな効果を得ている区間もある

## 主な課題

- ・死傷事故率は120件/億台キロとなり、指標は悪化
- ・交通量が急増したため、一定の交通安全対策を実施したにもかかわらず事故件数が倍増した交差点もある

## 今後の取組み

- ・死傷事故率の高い区間を抽出し、重点投資を行う手法の導入
- ・担当者の経験に基づき対策立案からデータに基づき対策立案への転換(「交通事故対策・評価マニキュアル」の作成等)

## 6. 夜間騒音要請限度達成率

### 施策の概要

**必要性:** 幹線道路の沿道では、自動車騒音の要請限度を超える区域が多く存在し、沿道住民の生活環境の改善が必要

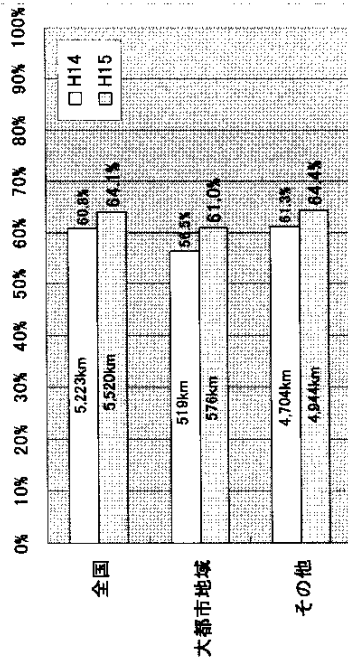
**指標:** 環境基準類型指定地域または騒音規制区域  
いづれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度(=70dB)を達成している道路延長の割合

主な施策: 道路構造対策、交通流対策

初期値 (H14)	実績値 (H15)	目標値 (H19)
61%	64%	72%

### 現状分析

- ・平成15年度の実績値は64%であり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- ・大都市地域は、全国の達成率の伸びを上回ってはいるものの、達成率は全国値を下回っており、依然として厳しい状況。



### 主な課題

- ・騒音対策として、低騒音舗装の敷設が主流であるが、低騒音舗装による騒音低減効果は約3dB程度といわれており、低騒音舗装の敷設のみでは対策が不十分な区間も存在。

### 今後の取組み

- ・夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心として、低騒音舗装の敷設を継続して実施。
- ・低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分ではない区間においては、複数の騒音対策を活用する等、沿道環境改善事業を継続的に実施。



# 7. 環境基準達成のための高度処理人口普及率

## 施策の概要

必要性: 閉鎖性水域においては、水質の改善が十分でなく赤潮等による漁業被害などが顕在化しており、早急な対応が必要

指標: 三大湾・指定湖沼等の水質環境基準達成等のための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

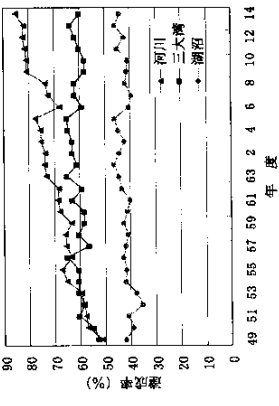
主な施策: 高度処理の普及促進

初期値	実績値	目標値
11%	12%	17%

## 現状分析

- 高度処理人口普及率は、平成15年度末で約12%であるが、この1年間で1ポイント上昇しており目標(5年間で6ポイント)の達成に向けて着実に進展
- 河川については改善傾向がみられるものの、三大湾や湖沼等閉鎖性水域の環境基準達成状況は横ばいで推移しており、より一層の高度処理の推進が必要

三大湾・湖沼の環境基準達成率の推移



## 主な課題

- 三大湾や湖沼など依然として水環境の改善が進んでいない地域が存在
- これらの水環境の改善のためには、富栄養化の原因物質である窒素・リン等を多く除去できる高度処理の推進が必要

## 今後の取組み

下水道事業計画のマスタープランである流域別下水道整備総合計画制度を抜本的に見直し

→ 関係都府県が共同して一本の計画を策定するなど流域総合計画策定の枠組みの見直し等

# 8. 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

## 施策の概要

必要性: 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、国際海上貨物について、輸送コスト低減を目指す必要がある。

指標: 国際海上貨物の総輸送コスト(海上輸送コスト+港湾コスト+陸上輸送コスト)の低減率(平成14年度比)

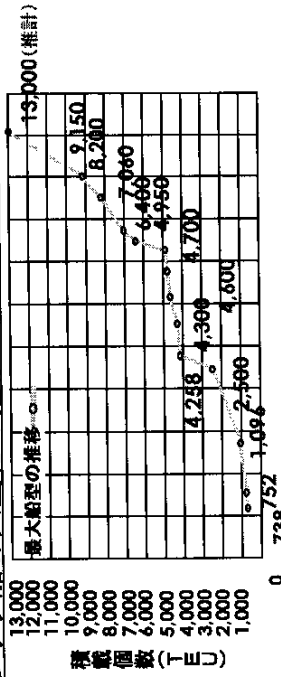
- 主な施策: ①国際海上コンテナターミナル等の適正な配置  
 →陸上輸送コストの低減  
 ②船舶の大型化に対応した大水深バースの整備等  
 →海上輸送コストの低減  
 ③ターミナルの経営環境の改善など  
 →港湾コストの低減

初期値(H14)	実績値(H15)	目標値(H19)
-	H14年度比1.2%減	H14年度比5%減

## 主な課題

①今後も船舶の大型化が予想されるため、その動向等を踏まえターミナル整備などハード施策を実施する必要がある。

### コンテナ船の大型化の推移と今後の動向

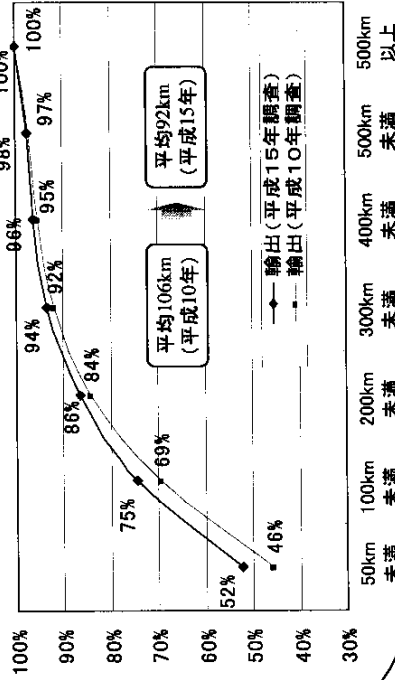


②さらなるコスト低減のために、ターミナルの経営環境改善、港湾物流情報化の推進などソフト施策も併せて実施する必要がある。

## 現状分析

- 平成15年度は4箇所の国際海上コンテナターミナル等が供用
- 陸上輸送距離の短縮などにより輸送コスト低減率は、平成14年度比1.2%減と進展
- 目標達成に向け、ハード・ソフト両面からさらなる対策が必要

陸上輸送距離の低減状況  
 生産地から港までの輸送距離別輸出コンテナ貨物累積比率



## 今後の取組み

- ①スーパー中樞港湾プロジェクトの推進
- ②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
- ③港湾諸手続きの簡素化(FAL条約対応等)、港湾物流情報プラットフォームの構築 など

## 9. 国内航空サービス提供レベル

### 施策の概要

必要性：今後も引き続き航空需要の増大が予想されることから、それに応じた輸送サービスの提供量を確保していくことが必要

指標：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)

主な施策：航空サービスの充実

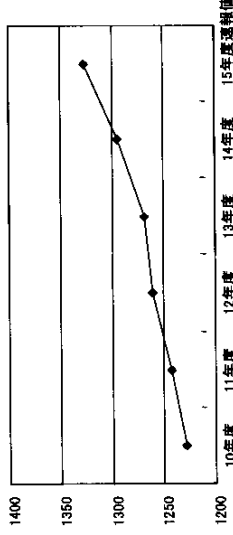
初期値 (H14)	実績値 (H15)	目標値 (H19)
1294億座席キロ (14年度)	1326億座席キロ (15年度速報値※)	1500億座席キロ (19年度)

※9月確定予定

### 現状分析

- 国内航空サービス提供レベルの実績値の増加に対して、羽田空港の容量が限界に達している。
- 羽田空港については、15年度に高速離脱誘導路の運用等により滑走路占有時間の短縮化を図り、発着容量を27.5万回/年(754回/日)から28.5万回/年(782回/日)まで増加させたことが指標の伸びに寄与した。
- 一般空港については、15年度の能登空港開港等が指標の伸びに寄与した。
- 各種次期管制システムの設計・開発は、管制処理能力の向上により空港の発着容量を増大させる上で重要である。

国内航空サービス提供レベル(過去6年の推移)  
(億座席キロ)



### 主な課題

- 国内航空ネットワークの拠点となる羽田空港の処理容量は限界に至り、路線開設等におけるボトルネックになっている。
- 一般空港は、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を図る必要がある。
- 航空交通の増大に対応した管制処理能力の向上等を図る必要がある。

### 今後の取組み

- 羽田空港の再拡張事業を2000年代後半までの供用開始を目的に推進し、処理容量を現在の28.5万回/年(782回/日に相当)から40.7万回/年(1,114回/日に相当)まで増加させる。
- 一般空港の整備については、事業実施中の滑走路新設・延長事業を引き続き実施するとともに、ターミナルの利便性向上等既存空港の質的向上を図る。
- 次期管制システムの整備等を継続する。