

分析事例について

1 指標：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 【旅客施設】【道路】	1
1 指標：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 【建築物】	2
1 指標：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 【住宅】	3
5 指標：汚水処理人口普及率	4
11 指標：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】	5
11 指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率【住宅】	6
16 指標：道路交通における死傷事故率	7
23 指標：環境基準達成のための高度処理人口普及率	8
25 指標：国際航空サービスの提供レベル	9
30 指標：国内航空サービスの提供レベル	10
27 指標：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	11
24 指標：湾内青潮等発生期間の短縮	12
7 指標：床上浸水を緊急に解消すべき戸数	13
6 指標：洪水による氾濫から守られる区域の割合	13
9 指標：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	14

1 指標：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、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】【道路】

【旅客施設】

段差解消： 初期値：39.4%（H14年度）、実績値：56.5%（H17年度）、目標値：7割強（H19年度）

視覚障害者誘導用ブロック：

初期値：72.0%（H14年度）、実績値：82.8%（H17年度）、目標値：8割強（H19年度）

【道路】：

初期値：17%（H14年度）、実績値：44%（H18年度）、目標値：約5割（H19年度）

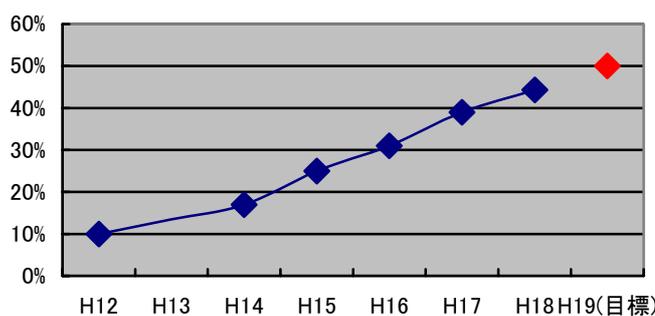
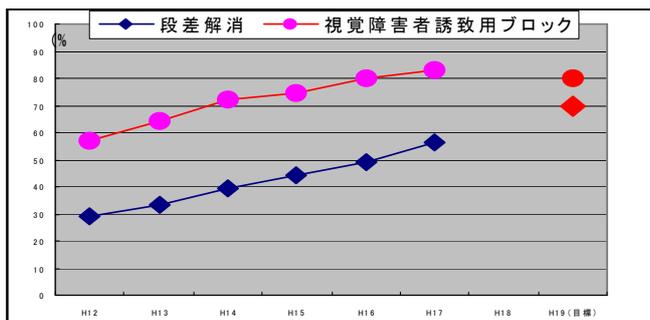
【施策】

- ・ 従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が必要であるとの政策評価の結果等を踏まえ、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定（平成18年6月成立）を行い、施策の改善を行った。
- ・ 補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進する。
- ・ 市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備、歩道の段差解消等を実施。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積極的に推進する。

【指標の動向】

〈旅客施設〉

〈道路〉



【現状分析】

- ・ 旅客施設の段差解消については、平成17年度の実績値が56.5%であり、順調に推移している。鉄軌道駅では地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もある。
- ・ 旅客施設の視覚障害者誘導用ブロックについては、平成17年度の実績値が82.8%であり、順調に推移している。事業者によっては、輸送人員の伸び悩みや減少等の経営的な不安要素はあるものの、進捗してきている。
- ・ 道路については、平成18年度末における歩行空間のバリアフリー化率が約44%となり、平成14年度から4年間で約27%増加するとともに、目標達成に向けて順調に推移している。

【今後の取組】

- ・ 各支援制度の有効活用及びバリアフリー新法の施行（平成18年12月）を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を推進する。
- ・ 今後一層のバリアフリー化を推進するにあたって、地方公共団体の積極的な取組みが不可欠であり、先行市区町村の基本構想作成ノウハウの共有や、好事例、バリアフリー化率等の公表を行っていく。
- ・ 計画部会とりまとめ案において、複数の事業や施設間での連携による横断的な指標の設定について検討することが必要とされており、今後、検討を進める。

1 指標：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、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】

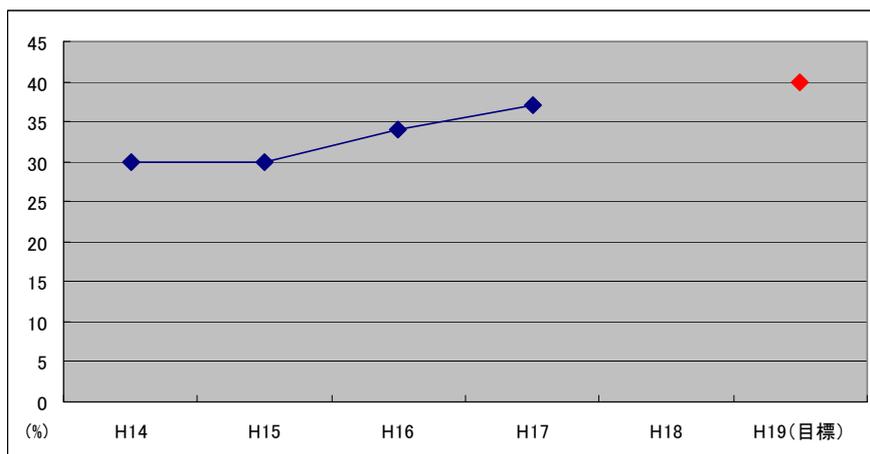
床面積 2,000 ㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化基準に適合するものの割合

初期値：約 3 割（H14 年度）、実績値：37%（H17 年度）、目標値：約 4 割（H19 年度）

【施策】

- ・ 従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が必要であるとの政策評価の結果等を踏まえ、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定（平成 18 年 6 月成立）を行い、施策の改善を行った。
- ・ 「バリアフリー新法」（平成 18 年 12 月施行）に基づく義務付け及び支援措置により高齢者、障害者等が円滑に利用できる建築物の建築を促進する。
- ・ 特別特定建築物（不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物）で 2,000 ㎡以上の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合を義務付ける。
- ・ 建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対して容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、低利融資制度、補助等の各種支援を措置する。
- ・ 官庁施設のバリアフリー化を推進する。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・ 2,000 ㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、建築物移動等円滑化基準を満たす割合については、平成 14 年度は 3 割に満たなかったが、平成 14 年（旧ハートビル法改正）に、特別特定建築物で 2,000 ㎡以上の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、平成 17 年度には 37%に達し、施策の効果が出始めている。（平成 17 年度実績：約 3,000 棟）

【今後の取組】

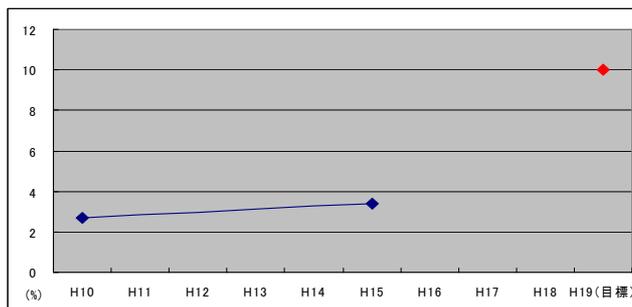
- ・ ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が平成 18 年 12 月に施行された。新たな法制度の施行を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進することで、不特定多数の者が利用する建築物のバリアフリー化を推進する。
- ・ 今後も、同法の適切な運用や各種支援策の活用等により、高齢者・障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。
- ・ 計画部会とりまとめ案において、複数の事業や施設間での連携による横断的な指標の設定について検討することが必要とされており、今後、検討を進める。

1 指標：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、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【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
 初期値：2.7%（H10年度）、実績値：3.4%（H15年度）、目標値：約1割（H19年度）

【施策】

- ・ 従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が必要であるとの政策評価の結果等を踏まえ、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定（平成18年6月成立）を行い、施策の改善を行った。
- ・ 新規に整備する公営住宅、都市機構賃貸住宅のバリアフリー仕様による整備（すべてバリアフリー仕様を標準化）及び既設公営住宅、都市機構賃貸住宅のバリアフリー改善を促進する。
- ・ 「高齢者居住法」に基づく高齢者向け優良賃貸住宅の供給を行う。
- ・ 各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様による整備のを推進する。
- ・ バリアフリー化された住宅の取得を支援するため、住宅金融公庫の証券化ローンの枠組みを活用した金利優遇及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施、バリアフリーリフォームを支援するため、住宅金融公庫融資において割増融資等、死亡時一括償還制度を実施する。
- ・ 高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等を行う。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・ 平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。
- ・ 建築時期別にみると、新築住宅（建替え含む）のバリアフリー化率は、平成2年以前は0.9%であるが、平成11年以降が16.3%と高まっており、今後は住宅ストック全体でもバリアフリー化率の向上が見込まれる。

【今後の取組】

- ・ 引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給をしていくとともに、地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための地域住宅交付金制度等により新設、既設を問わず、より一層のバリアフリー化を推進していく。
- ・ 計画部会とりまとめ案において、複数の事業や施設間での連携による横断的な指標の設定について検討することが必要とされており、今後、検討を進める。

5 指標：汚水処理人口普及率

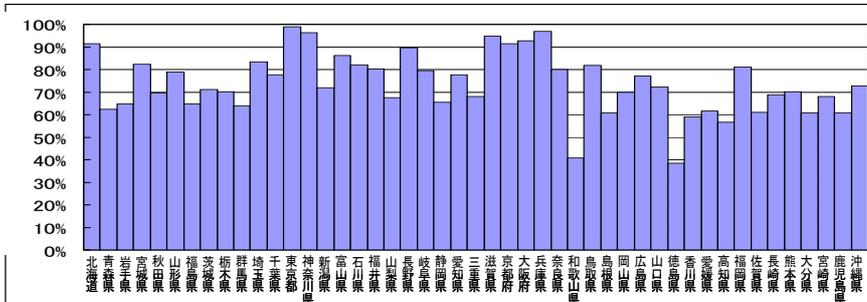
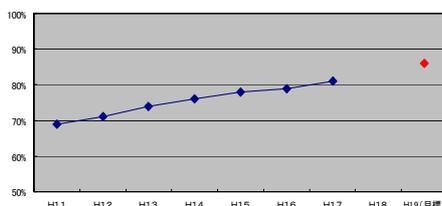
総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設を利用できる人口の割合。

初期値：76%（H14年度）、実績値：81%（H17年度）、目標値：86%（H19年度）

【施策】

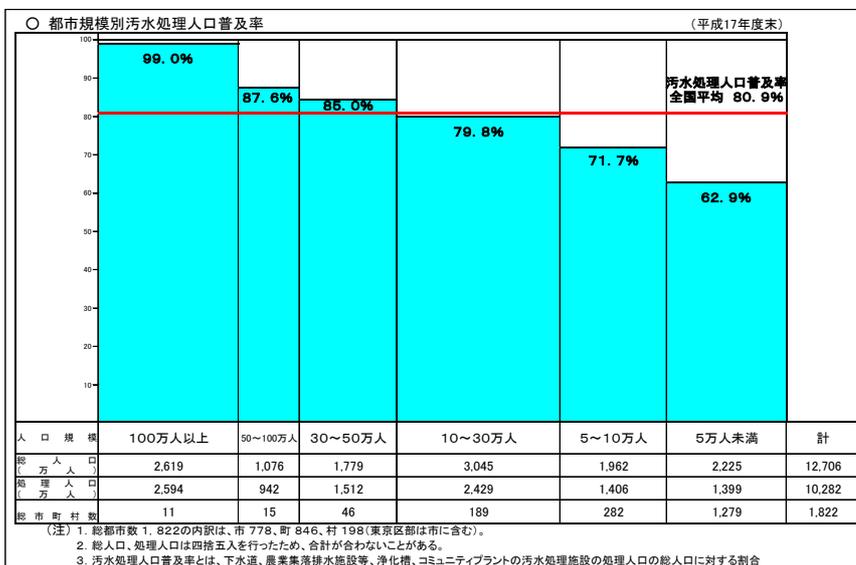
- ・ 下水道等の汚水処理施設は、特に人口5万人未満の市町村において遅れている状態であるとの政策評価の結果を踏まえ、都道府県過疎代行制度について、市町村合併後の市町村全体で適用の可否を判断していたが、旧市町村の区域のみで可否を判断できるよう制度の拡充を行った。
- ・ 効率的な汚水処理施設整備を進めるため、地域の特性を踏まえた適切な役割分担の下、下水道、集落排水施設、浄化槽等の整備を連携して実施する。このうち下水道の整備については、現状の都道府県構想を前提として、平成14年度末の下水道処理人口普及率65%を72%に引き上げる。
- ・ 下水道の整備を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。特に、普及が遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域で下水道事業を実施する地方公共団体に対して重点的に補助する。
- ・ 社会状況の変化に応じて都道府県構想を見直すなど、費用比較等においてより効率的かつ適正に下水道の整備を推進する。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・ 平成17年度の実績値は汚水処理人口普及率が81%であり、着実な進捗が図られているところ。
- ・ 普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、平成17年度末で汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは14都道府県だけである。また、5万人未満の中小市町村（総人口の2割を占める）における汚水処理人口普及率は63%にとどまっている。



【今後の取組】

- ・ 未普及地域の解消を図るため、汚水処理に関する総合的な計画である都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。
- ・ 人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で下水道未普及地域の解消を図るため、地域の実状に応じた低コスト、早期かつ機動的整備が可能な新たな整備手法を導入するための社会実験を実施する。
- ・ 計画部会とりまとめ案において、指標を適切に設定し、地域が自主性を発揮してその特色に応じた事業や施策の選択を可能とする必要があるとされており、今後、検討を進める。

11 指標: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】

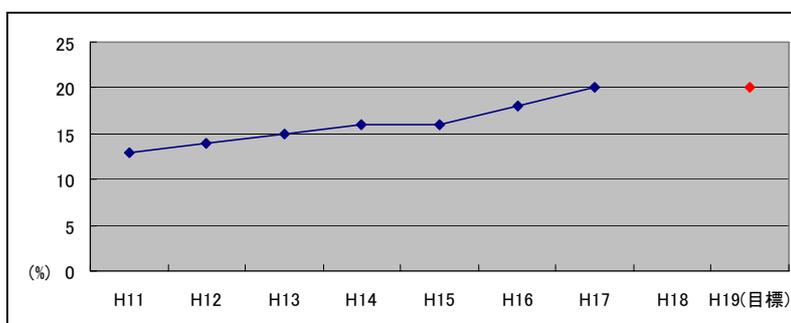
新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したもの及び建替・除去を行ったものの割合。

初期値：16%（H14年度）、実績値：20%（H17年度）、目標値：約2割（H19年度）

【施策】

- 耐震化の目標を定め、税制、補助制度、その他の支援措置を強力に展開する必要があるとの政策評価の結果等を踏まえ、耐震改修促進法の改正（平成17年10月成立）を行うとともに、支援措置の拡充を行った。
- 改正耐震改修促進法の的確な運用を図り、特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置（耐震型優良建築物等整備事業、市街地総合再生計画作成時における耐震診断費の補助、耐震改修促進税制による法人税額の特別控除等、日本政策投資銀行等政府系金融機関による低利ローン）により特定建築物の耐震改修の促進を図る。

【指標の動向】



【現状分析】

- 平成18年度の耐震化率は集計中であるが、実績値（H17年度20%）が2期連続で上昇していることを踏まえると、耐震改修促進法の改正、耐震改修促進税制の創設、都道府県耐震改修促進計画の策定等により、耐震診断、耐震改修は今後も引き続き促進されるものと考えられる。
- 平成19年3月の能登半島地震や、近い将来に予想される東南海・南海地震、首都直下地震等、いっどこで地震が発生してもおかしくない状況にあり、今後も更に耐震化を促進していく必要がある。

【今後の取組】

- 改正耐震改修促進法で策定が義務付けられた都道府県耐震改修促進計画は平成19年3月末で9県が未策定であり、早期の策定が重要である。
- 市区町村の耐震改修促進計画の策定状況は1831市区町村中65市区町村（3.5%）であり、耐震化を計画的に取り組むためにも早期の策定が望ましい。引き続き都道府県を通じ取組強化を要請し、適宜取組状況を公表していく。
- 住宅・建築物耐震改修等事業による補助を受けるためには、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠であり、補助制度の整備を要請していく。
- 防災拠点となる学校、病院、庁舎などの公共建築物における耐震化を引き続き推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく耐震診断・耐震改修、耐震改修促進税制について普及広報を図っていく必要がある。
- 国の防災拠点官庁施設の高度な耐震化についても、引き続き推進を図っていく必要がある。

11 指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率【住宅】

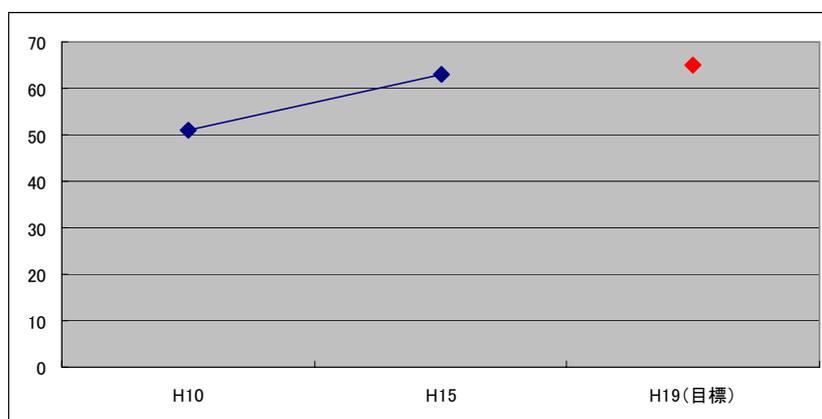
住宅総数のうち、耐震性を有するもの（新耐震以降に建築されたもの、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行ったもの）の割合。

初期値：51%（H10年度）、実績値：約63%（H15年度）、目標値：約65%（H19年度）

【施策】

- 耐震化の目標を定め、税制、補助制度、その他の支援措置を強力に展開する必要があるとの政策評価の結果等を踏まえ、耐震改修促進法の改正（平成17年10月成立）を行うとともに、支援措置の拡充を行った。
- 改正耐震改修促進法の的確な運用を図り、補助、融資及び税制による住宅の耐震改修の促進を図る。

【指標の動向】



【現状分析】

- 5年ごとの集計（住宅・土地統計調査）による状況の把握を行っているが、平成15年の指標の実績については、約63%であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。
- 平成19年3月の能登半島地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

【今後の取組】

- 改正耐震改修促進法で策定が義務付けられた都道府県耐震改修促進計画は平成19年3月末で9県が未策定であり、早期の策定が重要である。
- 市区町村の耐震改修促進計画の策定状況は1831市区町村中65市区町村（3.5%）であり、耐震化を計画的に取り組むためにも早期の策定が望ましい。引き続き都道府県を通じ取組強化を要請し、適宜取組状況を公表していく。
- 住宅・建築物耐震改修等事業による補助を受けるためには、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠であり、補助制度の整備を要請していく。
- 所有者等の意識を啓発すべく耐震診断・耐震改修、耐震改修促進税制について普及広報を図っていく必要がある。

16 指標: 道路交通における死傷事故率

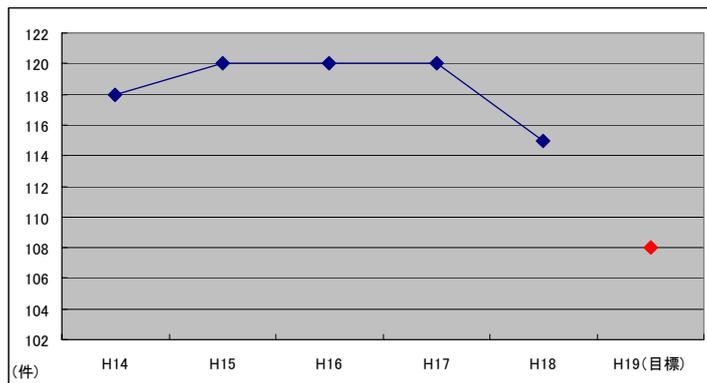
自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。)

初期値: 118 件/億台キロ(H14)、実績値: 115 件/億台キロ(暫定値)(H18)、目標値: 108 件/億台キロ(H19)
(118を約1割削減)

【施策】

- ・ 幹線道路における対策をより効果的・効率的に実施するため、特に事故の危険性が高い箇所を「事故危険箇所」として指定し、公安委員会と連携して交差点改良等の事故抑止対策を集中的に実施するとともに、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間等を抽出し、重点的に交通事故対策を実施している。
- ・ 事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所等を平成15年7月に3,956箇所抽出し、平成18年度末までに3,178箇所(道路管理者の対策を対象としており、公安委員会の対策のみを実施している箇所を除く)で対策に着手している。
- ・ 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)等交通安全施設等の整備を推進する。
- ・ あんしん歩行エリア(死傷事故発生割合の高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する地区)については、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成15年7月に796地区を指定し、平成18年度末までに773地区で対策に着手した。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・ 平成14年実績値118件/億台キロに対し、平成18年の死傷事故率の実績値は115件/億台キロと大きく改善されるとともに、初めて初期値を下回った。

【今後の取組】

- ・ 幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、引き続き「事故危険箇所」に加えて、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間等を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。
- ・ 個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を立案するとともに、事故危険箇所等において実施された事故対策の情報を蓄積し、「交通事故対策・評価マニュアル」等へフィードバックし、充実する。
- ・ 市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。
- ・ 平成18年3月に決定された第8次交通安全基本計画により、人優先の道路交通環境整備を推進する。

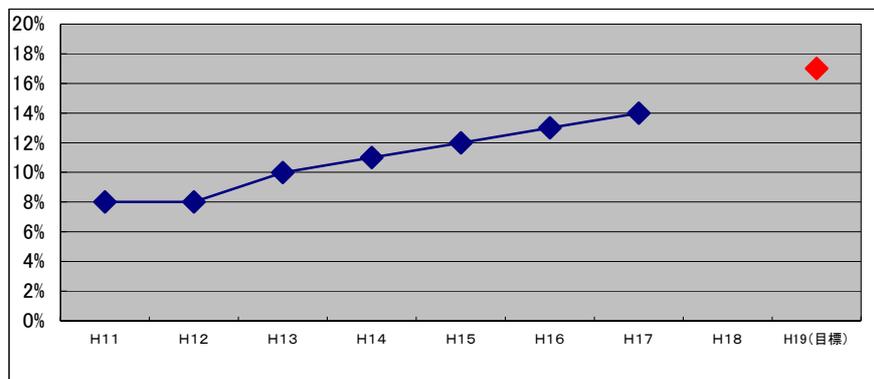
23 指標:環境基準達成のための高度処理人口普及率

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をいう
初期値:11%(H14年度)、実績値:14%(H17年度)、目標値:17%(H19年度)

【施策】

- ・ 下水道の高度処理は、市街地における用地確保が困難であること、小規模処理施設における高度処理施設導入コストが割高であること等により計画的な施設整備がすすみにくいという政策評価の結果等を踏まえ、複数の下水道管理者が共同して高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を導入するなどの施策の拡充を図った下水道法の改正(平成17年6月成立)を行い、施策の改善を行った。
- ・ 高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。なお、平成18年度には「高度処理共同負担事業制度」に係る国庫補助制度を拡充することで、より効率的に高度処理の推進を図っている。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・ 高度処理人口普及率は、平成17年度末で約14%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している。
- ・ しかし、依然として低い状態であり、特に三大湾や指定湖沼等の水質改善は進んでいない。

【今後の取組】

- ・ 高度処理の普及率は依然として低い状態であり、特に、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪く、これを改善するため引き続き高度処理の普及促進を図る。
- ・ 高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行う高度処理共同負担制度に関するガイドラインを発出したところであり(平成19年5月発出)、各地方公共団体に周知することにより、高度処理の普及を一層促進する。

25 指標：国際航空サービス提供レベル

【国際航空旅客】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)

初期値：3,435 億座席キロ (H14 年度)、実績値：3,568 億座席キロ (H18 年)、

目標値：4,800 億座席キロ (H19 年度) ※実績値は暦年の速報値であり、平成 18 年度の実績値は 9 月に確定予定

【貨物】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)

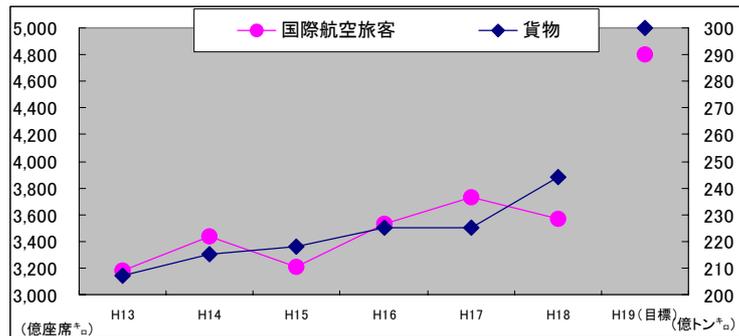
初期値：215 億トンキロ (H14 年度)、実績値：244 億トンキロ (H18 年)、

目標値：300 億トンキロ (H19 年度) ※実績値は暦年の速報値であり、平成 18 年度の実績値は 9 月に確定予定

【施策】

- 国際拠点空港である成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の整備を推進する。

【指標の動向】



【現状分析】

- 国際航空サービス提供レベルの平成 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 18 年の速報値は、旅客が 3,568 億座席キロで、17 年度の実績値と比較すると 4.2%の減少であり、貨物は 244 億トンキロで、17 年度の実績と比較すると 8.4%の増加となっている。
- 旅客については、中国方面など需要の伸びている路線のある一方で、燃油費高騰の影響による低収益路線のリストラの結果、太平洋方面の提供量が大幅に減少するなどの影響もあり、全体としては提供量が減少したものと考えられる。
- 貨物については、アジアなどで需要が伸びており、全体的に堅調に推移している。

【今後の取組】

- 成田国際空港については、平行滑走路、エプロン等基本施設の整備及び貨物取扱施設の増強を実施する。
- 関西国際空港については、二期事業の施設整備を二本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定して実施し、2007 年 8 月 2 日に供用開始予定。
- 東京国際空港(羽田)再拡張における滑走路整備事業について、諸手続の完了及び事業進捗の見直し(供用開始時期 2010 年 10 月末)に沿った事業を進める。国際線地区 PFI 事業についても事業を進める。
- 今後の貨物需要の増加に対応するための貨物施設の整備等を推進する。
- 目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。
- 国際拠点空港については、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進する。
- 当該指標については、これまでの計画部会での議論を踏まえ、次期重点計画に向けて指標を検討していく。現在検討している指標は、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)など。

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 2,854 万人)

国際線の貨物数 337 万トン(うち東アジア等 141 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

国際線の貨物数 444 万トン

(いずれも H24 年度)

30 指標：国内航空サービス提供レベル

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）

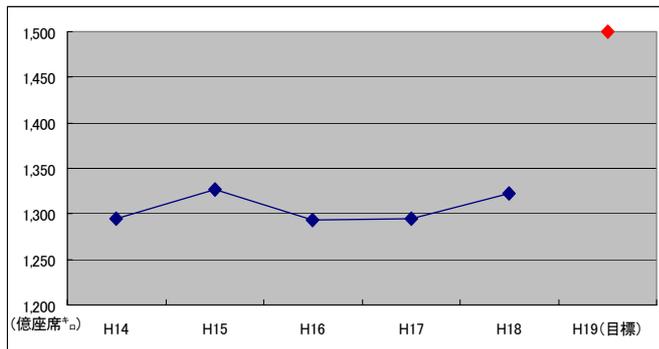
初期値：1,294 億座席キロ（H14 年度）、実績値：1,322 億座席キロ（H18 年）、

目標値：1,500 億座席キロ（H19 年度） ※実績値は暦年の速報値であり、平成 18 年度の実績値は 9 月に確定予定

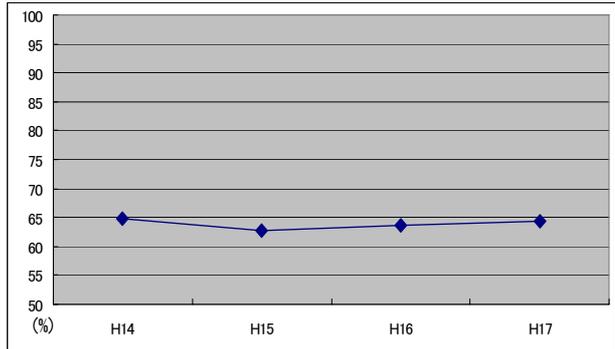
【施策】

- 東京国際空港（羽田）の再拡張事業を推進するなど、大都市圏拠点空港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、航空交通の増大等に対応した管制処理能力の向上等を図るため次期管制システムの整備等を推進する。

【指標の動向】



〈参考：国内旅客の座席利用率〉



【現状分析】

- 国内航空サービス提供レベルの平成 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 18 年の速報値は 1,322 億座席キロであり、平成 17 年度の実績値と比較すると 2.2%の増となっている。
- 国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港（羽田）は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。
- また、国内線における大型航空機の主流がボーイング 747 からボーイング 777 にシフトし、1機あたりの座席数も減少していることから、現状では大幅な増加は見込めないものと考えられる。

【今後の取組】

- 東京国際空港（羽田）の再拡張事業を 2010 年 10 月末の供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の 29.6 万回／年（405 便／日に相当）から 40.7 万回／年（557 便／日に相当）まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。
- 事業実施中の滑走路新設・延長事業について、引き続き着実に事業を推進する。
- 航空サービス高度化推進事業として、空港の就航率向上、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の効率化・円滑化に係る取組を推進するとともに、空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。
- 航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。
- 当該指標については、これまでの計画部会での議論を踏まえ、次期重点計画に向けて指標を検討していく。現在検討している指標は、国内線で実際に運航した便数、旅客数、輸送された貨物量、欠航した便数/計画便数、延べ飛行経路長の短縮割合など。

現状の値	目標値(参考)
国内線の便数 71.6 万便	国内線の便数 82.5 万便
国内線の旅客数 9,450 万人	国内線の旅客数 10,315 万人
国内線の貨物数 183 万トン	国内線の貨物数 213 万トン(いずれも H24 年度)
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)	

27 指標: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

東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間の短縮

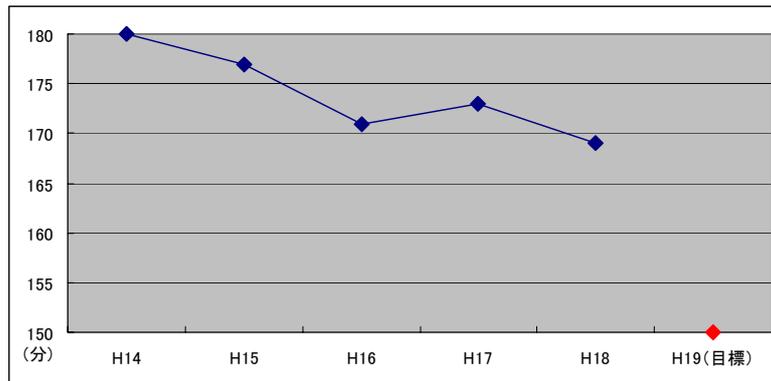
初期値:180分(東京湾)(H14年度)、実績値:169分(東京湾)(H18年度)

目標値:150分(H14年度に比べ約15%短縮)(東京湾)(H19年度)

【施策】

- ・ A I S (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の整備及びふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備を推進する。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・ 平成18年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は、平成17年度に比べて4分減少し、平成14年度に比べても11分の短縮となり減少傾向にあるものの、目標達成に向けては低調な推移となっている。

【今後の取組】

- ・ A I Sについては、総トン数500トン以上の船舶に対する搭載義務期限を平成20年7月に控え、今後もA I S搭載船の増加が見込まれ、より多くの船舶の動静監視が可能となり、また、京浜港等におけるA I Sを活用した次世代型航行支援システムを本年度から運用開始することにより、港内交通管制室においても船舶の動静監視の強化が図られる。
- ・ 海上交通センター等におけるA I Sを活用した航行管制・情報提供は、
 - ① 航行管制面では、管制船舶が航路に入航する数時間前から動静把握を行い、効率的な航行管制を行うことができること
 - ② 情報提供面では、船舶が目的地に向け航行する際に、同航、反航あるいは錨泊する他船の動静情報等の情報提供により、操船者が危険を予知して円滑な回避措置をとることができることなど、運航効率の向上に有効である。
- ・ また、当該指標を達成するための各施策は、指標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(平成18年度以降毎年度0件)」を達成するための施策でもあり、安全分野において目標達成に成果を示している。
- ・ 上記のことから、当面の目標である東京湾における航行時間短縮に向け、的確な航行管制及び情報提供等の施策を継続して実施する。

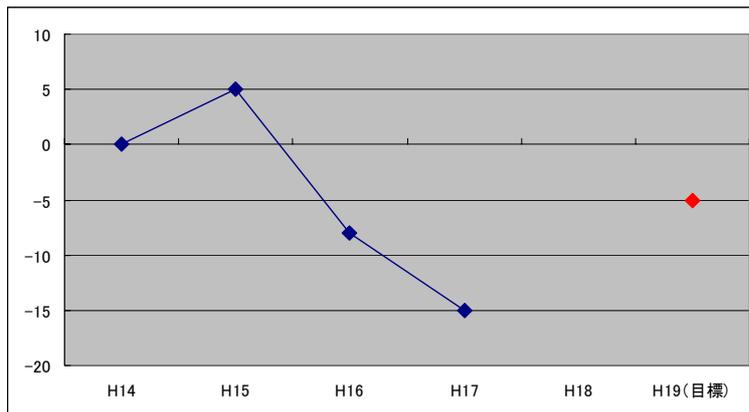
24 指標: 湾内青潮等発生期間の短縮

東京湾、大阪湾、伊勢湾の閉鎖性湾奥部における青潮等（青潮、貧酸素水塊等）の発生期間の短縮。
初期値：0、実績値：H14 比約 15%減（H17 年度）、目標値：H14 比約 5%減（H19 年度）

【施策】

- 東京湾、大阪湾、伊勢湾（閉鎖性海域）において、海底の底泥の浚渫や良質な土砂を用いた覆砂及び環境整備船により海域に浮遊するゴミや油等の回収を進める。

【指標の動向】



【現状分析】

- 青潮等の発生期間については、平成17年度時点で平成14年度比15%減となっている。
- しかしながら、気象・海象等の影響を受けるため判断が困難な状況であり、目標年次までの中期的な実績値の推移により評価することとする。

【今後の取組】

- 引き続き汚泥の浚渫、覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を着実に進行。
- 青潮等の原因とされる深掘跡の埋め戻し等を効率的に実施するため、浚渫土砂等の需給調整システム構築に関する調査を行う。
- 計画部会とりまとめ案において、公共事業以外の自然条件等の変化によりその達成が事実上影響されるため見直しを検討することが必要とされており、今後、公共事業の成果が適切に反映される指標の検討を進める。

12 指標:床上浸水を緊急に解消すべき戸数

過去10年間(平成4年から平成13年までの間)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

初期値:約9万戸、実績値:約6.0万戸(H18年度)、目標値:約6万戸(H19年度)

13 指標:洪水による氾濫から守られる区域の割合

大河川においては30年~40年に1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

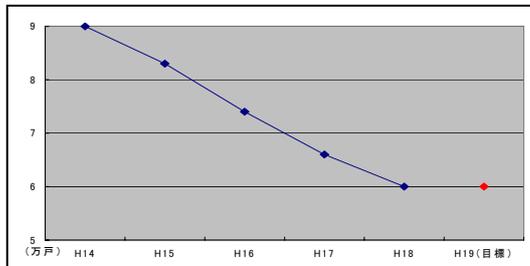
初期値:約58%(57.8%)(H14年度) 実績値:約60%(60.2%)(H18年度)

目標値:約62%(61.7%)(H19年度)

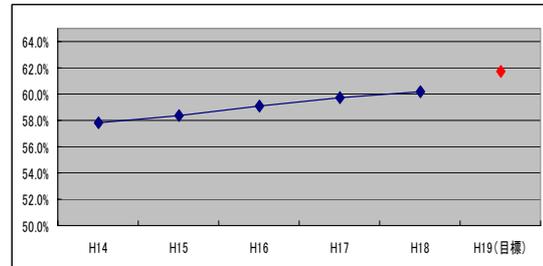
【施策】

- ・洪水による氾濫被害から守るため、堤防等整備やダム等洪水調節施設の整備、砂防えん堤等の整備を推進し、氾濫域における治水安全度の向上を図る。
- ・下水道による雨水対策施設の整備により、都市の浸水に対する安全度の向上を図るため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
- ・河川事業と下水道事業の連携による浸水対策(特定都市河川浸水被害対策法(H16.5 施行))を推進する。

【指標の動向】〈床上浸水を緊急に解消すべき戸数〉



〈洪水による氾濫から守られる区域の割合〉



【現状分析】

- ・床上浸水を緊急に解消すべき戸数については、平成18年度の実績値は約6.0万戸であり、目標は達成しているが、引き続き床上浸水の解消を推進する。
- ・洪水による氾濫から守られる区域の割合については、目標の達成に向けて概ね順調に推移している。平成19年度には日本最大級の徳山ダム(洪水調節容量:123,000千m³)が完成する予定である等、指標の着実な進捗を見込んでおり、平成19年度における目標値の達成を目指す。
- ・洪水ハザードマップは、全国主要河川に対応する約1,500市町村において、510市町村(約34%(H18.12現在))にて策定済み。

【今後の取組】

- ・指標値のさらなる進捗のため、平成19年度より、氾濫した場合でも床上浸水被害等の深刻な被害を最小化させるために地域一帯となった治水対策制度を創設する等新たな取組を行っていく。
- ・近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強気に推進する。
- ・財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト削減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。
- ・下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。
- ・計画部会とりまとめ案において、複数の事業や施設間での連携による横断的な指標の設定について検討することが必要とされており、今後、検討を進める。
- ・計画部会とりまとめ案において、ハード対策と一体となったソフト対策の具体的な指標の設定について検討することが必要とされており、今後、検討を進める。
- ・床上浸水を緊急に解消すべき戸数については、計画部会とりまとめ案において、前提条件が変化(過去10年間の被災家屋を対象としているので、現行の重点計画では平成4~13年度の被災家屋が、次期重点計画では平成9~18年度の家屋が対象となる。)するため見直しを検討することが必要とされており、今後、検討を進める。

9 指標: 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

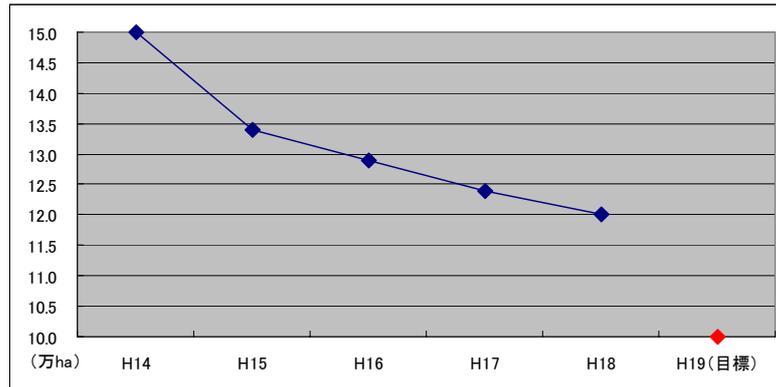
各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積

初期値: 約 15 万 ha(H14 年度)、実績値: 約 12 万 ha(H18 年度)、目標値: 約 10 万 ha(H19 年度)

【施策】

- ・ 未整備地区における海岸保全施設の新築整備、暫定施設の早期完成や老朽化施設の更新、水門等の機能の高度化等を行っている。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・ 平成 18 年度の実績値は防護されていない面積約 12 万 ha であり、目標の達成に向けて指標値は伸びている。
- ・ 津波ハザードマップは、海岸保全区域を有する 657 市町村において、232 市町村（約 35% (H19.3 時点)) にて策定済み。

【今後の取組】

- ・ 堤防・護岸等のハード整備を着実にすすめることが必要であるが、これらは計画から完成までに長時間を要することが多い。また、想定を上回る外力により壊滅的な被害が生じるおそれがある。このため、ハード整備を着実にすすめるとともに、施設の整備途上における災害や、想定を上回る外力による災害に備え、ソフト施策をハード施策と一体的に推進することが必要である。
- ・ 津波発生時における人命の優先的な防護を推進することを目的に創設した「津波危機管理対策緊急事業」をゼロメートル地帯の高潮対策にも拡充した「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を活用し、ハード・ソフト一体となった取り組みを一層進める。
- ・ 計画部会とりまとめ案において、ハード対策と一体となったソフト対策の具体的な指標の設定について検討することが必要とされており、今後、検討を進める。