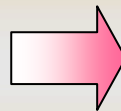


指標1：国際航空ネットワークの強化割合

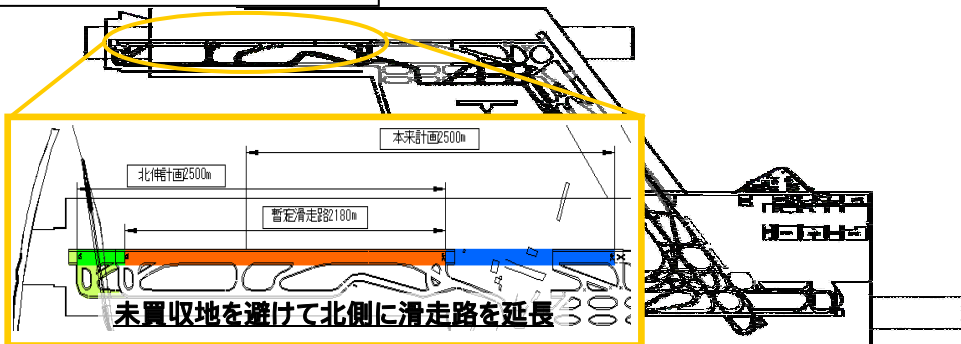
	現状(H17)
大都市圏拠点空港の空港容量の増加	49.6万回 (首都圏)



目標
平成17年度比 約17万回増加(首都圏) (H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)

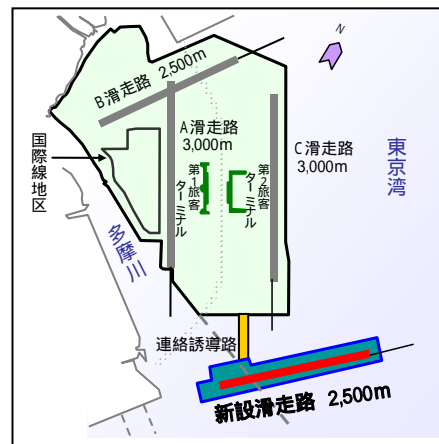
アジアにおける成長センターとして機能していくため、国際空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、航空ネットワークの拡充等を推進し、国際航空需要に適切に対応していく。

成田国際空港北伸事業 2010年3月供用開始予定



	現行	整備後
ジャンボ機等 (B747-400等) の利用	利用不可	利用可能
離陸機の目的地	東南アジア周辺止まり	米国西海岸まで就航可能
年間発着可能回数	20万回	22万回

羽田空港再拡張事業 2010年10月供用開始予定



再拡張により発着容量が1.4倍増加
(11.1万回/年(152便/日に相当)増加)

(再拡張前(H17.10.1時点))
30便/時間
29.6万回/年()
(405便/日(810回)に相当)

↓

(再拡張後)
40便/時間
40.7万回/年
(557便/日(1114回)に相当)

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施
現行(H19.9.1~)の発着容量は、高速離脱誘導路の整備等に伴い、
31便/時間、30.3万回/年(415便/日(830回)に相当)に増枠

事業の概要： ・羽田空港再拡張事業 ・成田国際空港北伸事業 ・関西国際空港二期事業
・中部国際空港完全24時間化の検討 ・航空保安システムの整備

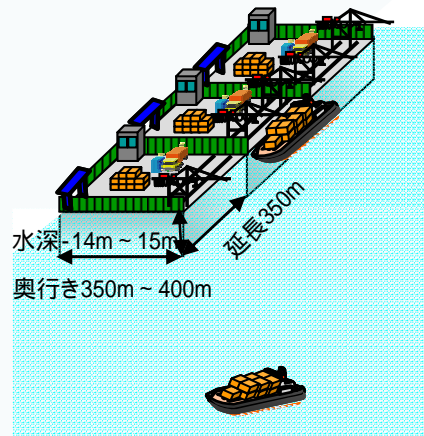
指標2：スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム

	現状(H18)	目標(H22)	参考(H14)
港湾コスト	H14年比約13%低減	H14年比約3割低減	—
リードタイム	約2.1日	1日程度	約3～4日

基幹航路の維持・確保を図るため、港湾コスト¹の低減とリードタイム²の短縮によるサービス向上を図ることにより、アジアの主要港を凌ぐ港湾コスト・サービス水準の実現する。

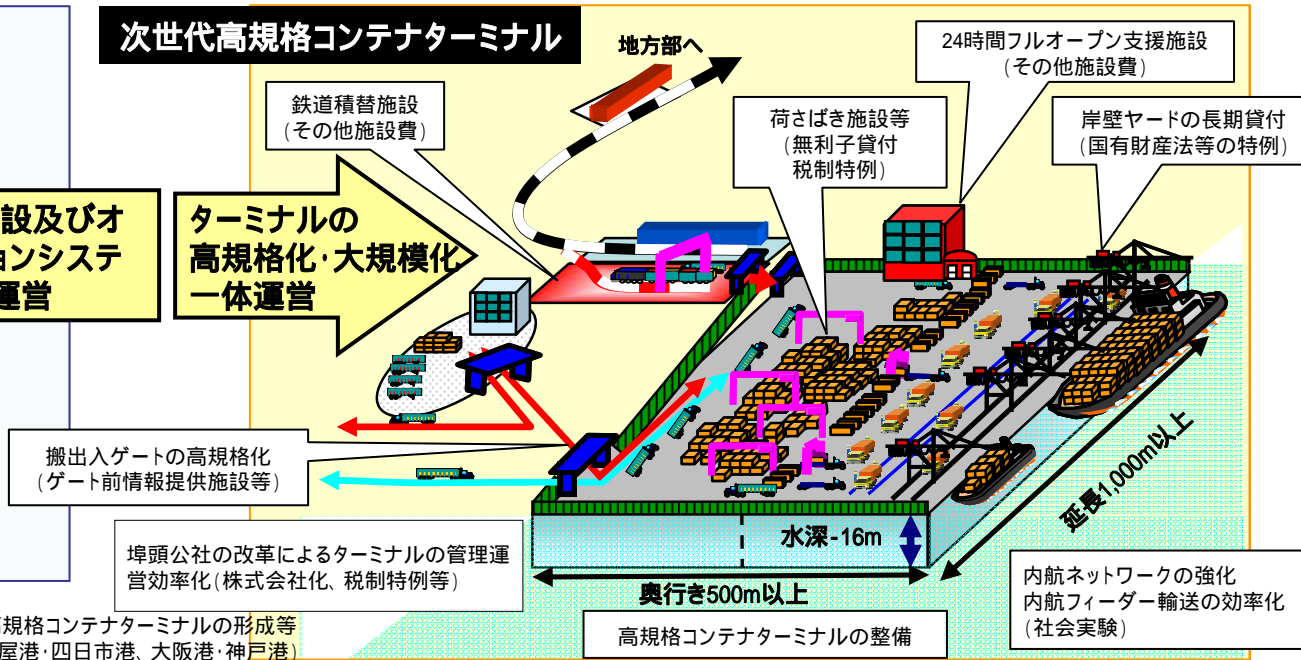
1: 船舶の入出港やターミナルの運営にかかるコンテナ1個あたりのコスト
2: 船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間

現行ターミナル



個別の施設及びオペレーションシステムによる運営

次世代高規格コンテナターミナル



スーパー中枢港湾とは・・・我が国のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、次世代高規格コンテナターミナルの形成等ハード・ソフト一体となった総合的取り組みを推進する港湾(京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港)

事業の概要：・大水深高規格コンテナターミナル整備の推進・コンテナターミナルと一体となった物流拠点の形成

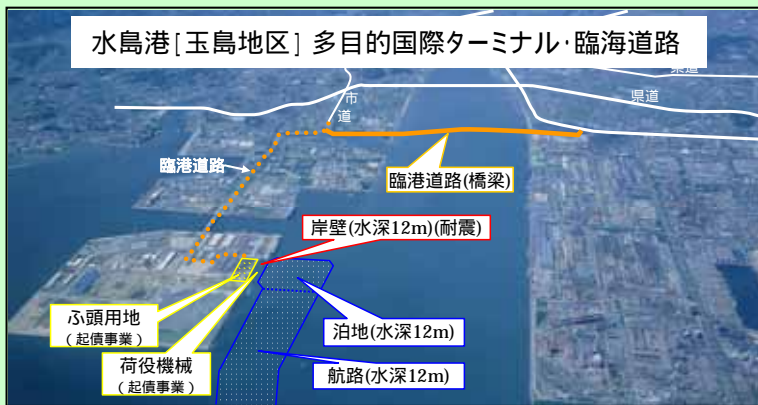
指標3 : 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

目標(H24)

H19年度比約5%減

国際海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)を低減する。

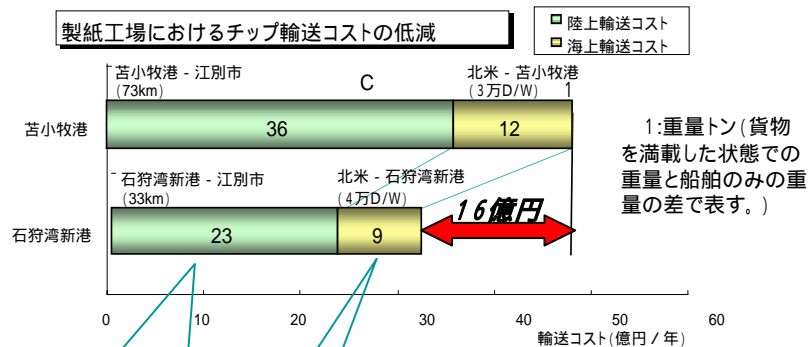
国際海上コンテナターミナルの整備
多目的国際ターミナルの整備



企業立地と連携した多目的国際ターミナルを整備することで、外貿貨物の増加や輸送船の大型化への効率的な対応が可能となるとともに、背後圏との陸上輸送時間が短縮。

輸送コスト低減の事例

製紙工場におけるチップ輸送コストの低減



陸上輸送距離短縮によるコスト低減

大型船舶による輸送コストの低減



バース数

事業の概要: 国際海上コンテナターミナル等の整備、高性能なバルク貨物の荷さばき施設の整備、背後圏とのアクセスの充実、臨海部物流拠点の形成

指標4 : 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率

現状 (H19)	目標 (H24)
0%	概ね100%

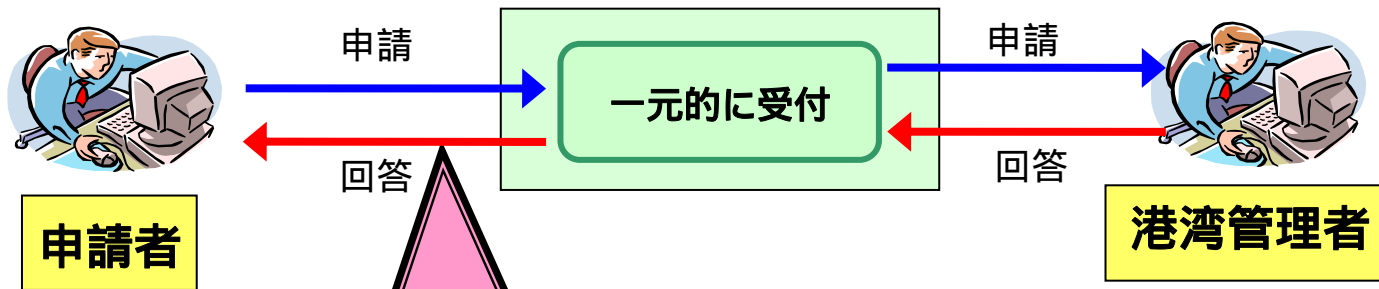


貿易関連手続を円滑にするため、主要な港湾管理者 において次世代シングルウィンドウを通じた港湾関連手続を可能とする。

主要な港湾管理者: 「港湾法上に定める重要港湾の港湾」及び「関税法上に定める開港した地方港湾」の管理者

港湾管理者手続の申請イメージ

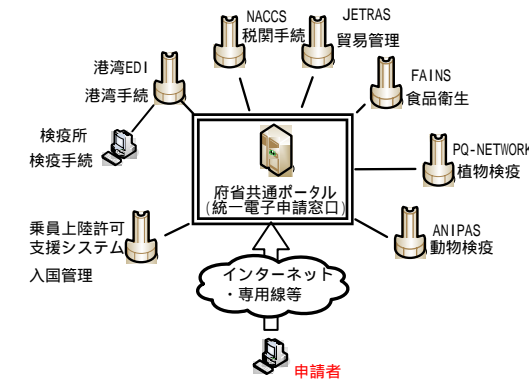
次世代シングルウィンドウ



船舶の入出港、港湾施設の使用、荷役に係る手続

次世代シングルウィンドウ: 1回の入力・送信で関係省庁に対する全ての必要な輸出入・港湾手続を行うことを可能とするシステム

(参考) 次世代シングルウィンドウのイメージ



・左図は上図イメージのうち、港湾手続に係る部分のみ

事業の概要: 「次世代シングルウィンドウ」の構築
 ・港湾関連手続の書式の統一化・簡素化及び「次世代シングルウィンドウ」への一元化

指標5：三大都市圏環状道路整備率

	現状(H19)	目標(H24)
整備率	53%	69%

$$= \frac{\text{三大都市圏における環状道路の供用見込み延長}}{\text{三大都市圏における環状道路の計画延長}}$$

交通渋滞を緩和し、迅速かつ円滑な物流を実現するとともに、産業の立地・振興等を促すため、大都市圏の環状道路に重点をおいて効率的な整備を推進する。

三大都市圏環状道路整備率 53% (平成19年度末現在)



事業の概要： 首都高速道路中央環状線 ・ 東京外郭環状道路 ・ 首都圏中央連絡自動車道
 ・ 東海環状自動車道 ・ 名古屋環状2号線
 ・ 新名神高速道路 ・ 京奈和自動車道 ・ 阪神高速淀川左岸線 等 の整備

指標6：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

すべての国際拠点空港(成田・関空・中部)～都心部の鉄道アクセス所要時間を30分台にすることを旨とする。

成田高速鉄道アクセスの概要

整備概要

- ・新線整備(印旛日本医大～成田空港 19.1km)
- ・北総線の改良(京成高砂～印旛日本医大)

整備・運行主体

- ・成田高速鉄道アクセス(株)(第三種鉄道事業者)
- ・京成電鉄(株)(第二種鉄道事業者)

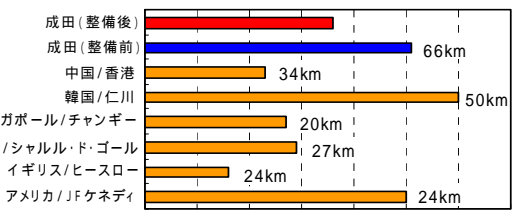
総事業費

- ・1,261億円

開業予定

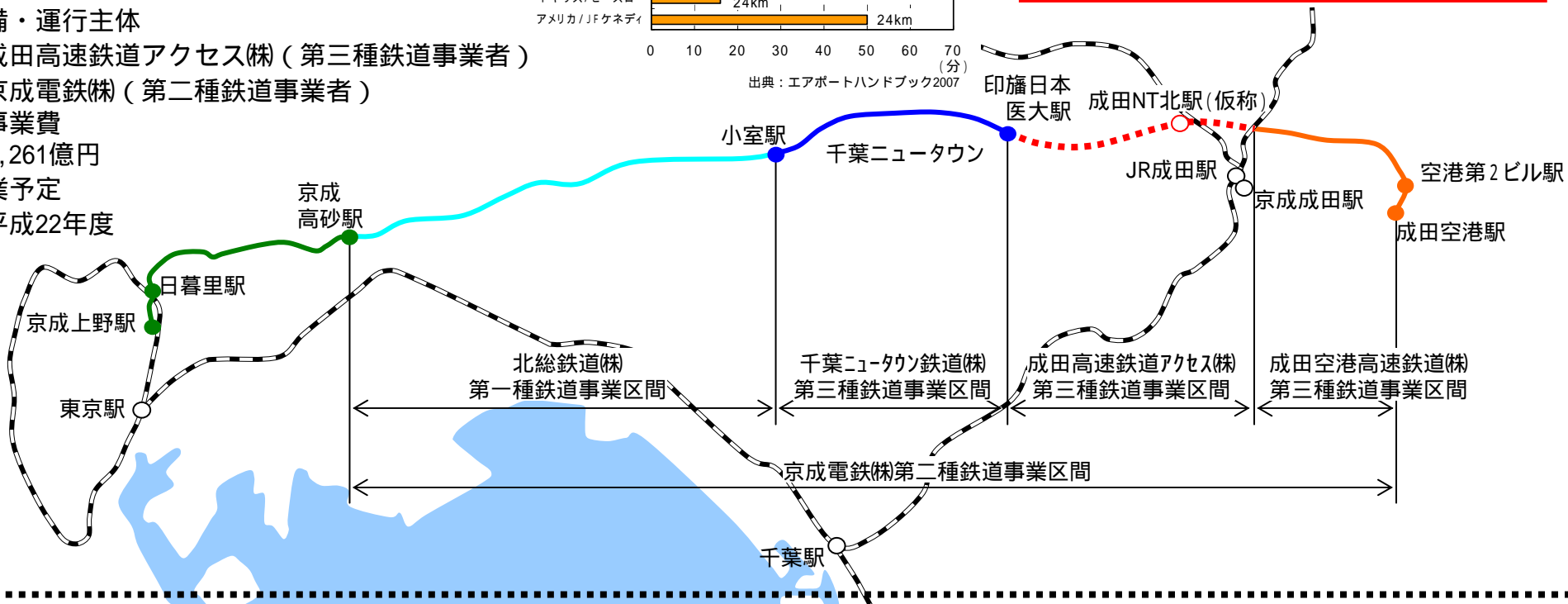
- ・平成22年度

【世界の主要空港都心間のアクセス所要時間及び距離】



都心と空港間(日暮里～空港第2ビル)の所要時間を大幅に短縮し、世界の主要空港に比肩し得るアクセス利便性を実現

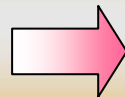
現行：約51分 整備後：約36分



事業の概要：成田高速鉄道アクセス線等の整備

指標7： 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量

現状(H18)
約280万TEU

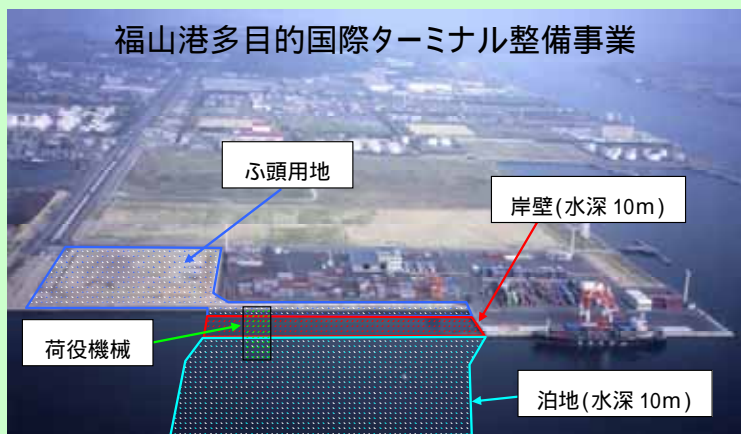


目標(H24)
約340万TEU ¹

1: 20ft.(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位

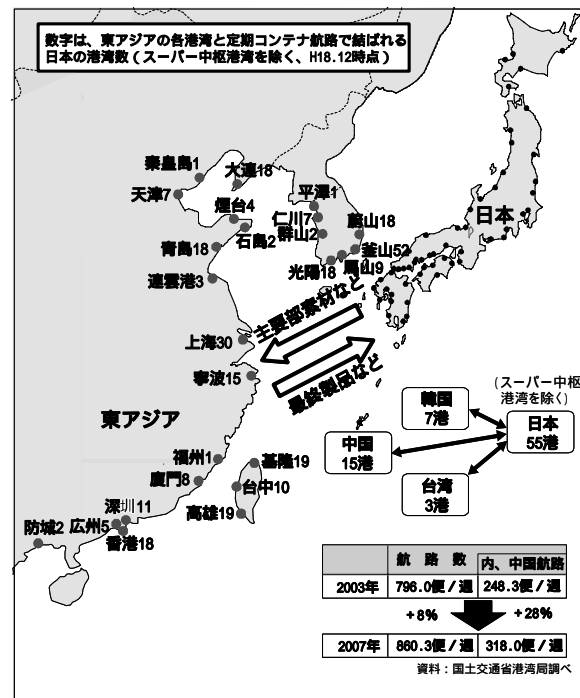
我が国産業にとって最も効率的な物流体系を我が国全体として構築するため、東アジアとの外貿コンテナ取扱の需要に対応する。

国際海上コンテナターミナルの整備
多目的国際ターミナルの整備



増大する外貿コンテナ貨物と船舶関連部品等の効率的な輸送を確保するため、福山港において水深10mの岸壁・泊地を整備。

東アジアの各港湾と定期コンテナ航路



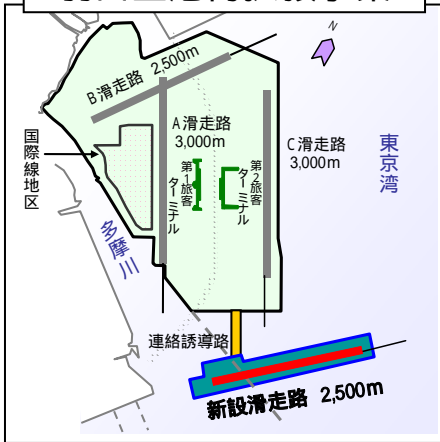
事業の概要： ・多頻度少量のコンテナ物流や高付加価値貨物の高速コンテナ貨物輸送等のニーズに対応した、効率的で円滑な物流体系の構築及び小口貨物の積替を行うための施設の整備

指標8 : 国内航空ネットワークの強化割合

	現状(H17)	目標
大都市圏拠点空港の空港容量の増加	49.6万回 (首都圏)	平成17年度比 約17万回増加(首都圏) (H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)
国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率	0.40%(H15~H17)	約1割削減(H24)
総主要飛行経路長	18,266,438海里(H18)	2%短縮(H23)

地域活力を向上させるために、地域における広域的な交流拠点である空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、航空ネットワークの充実等を推進し、国内航空需要及び地方の国際航空需要に適切に対応していく。

羽田空港再拡張事業



再拡張により発着容量が1.4倍増加
(11.1万回/年(152便/日に相当)増加)

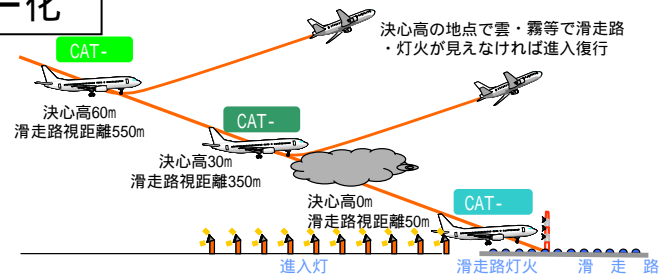
(再拡張前(H17.10.1時点))
30便/時間
29.6万回/年()
(405便/日(810回)に相当)

(再拡張後)
40便/時間
40.7万回/年
(557便/日(1114回)に相当)

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施
現行(H19.9.1~)の発着容量は、高速離脱誘導路の整備等に伴い、
31便/時間、30.3万回/年(415便/日(830回)に相当)に増枠

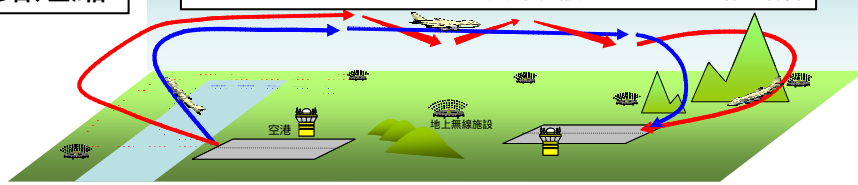
ILSの高カテゴリー化

気象条件に影響されない安定的な就航を実現するため、ILS(計器着陸装置)の高カテゴリー化等を推進。



経路短縮

→ 従来: 地上の無線施設を結ぶ経路を飛行
→ RNAV: 地上の無線施設によらない経路を飛行



事業の概要: ・羽田空港の再拡張事業 ・一般空港における空港能力の向上、アクセスの改善、就航率の改善及び国際化対応の強化 ・航空保安システムの整備

指標9 : 国内海上貨物輸送コスト低減率

目標(H24)

H19年度比約3%減

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)を低減する。

船舶の大型化等に対応した国内物流ターミナルの整備
複合一貫輸送に対応した内貿ユニットロードターミナルの整備

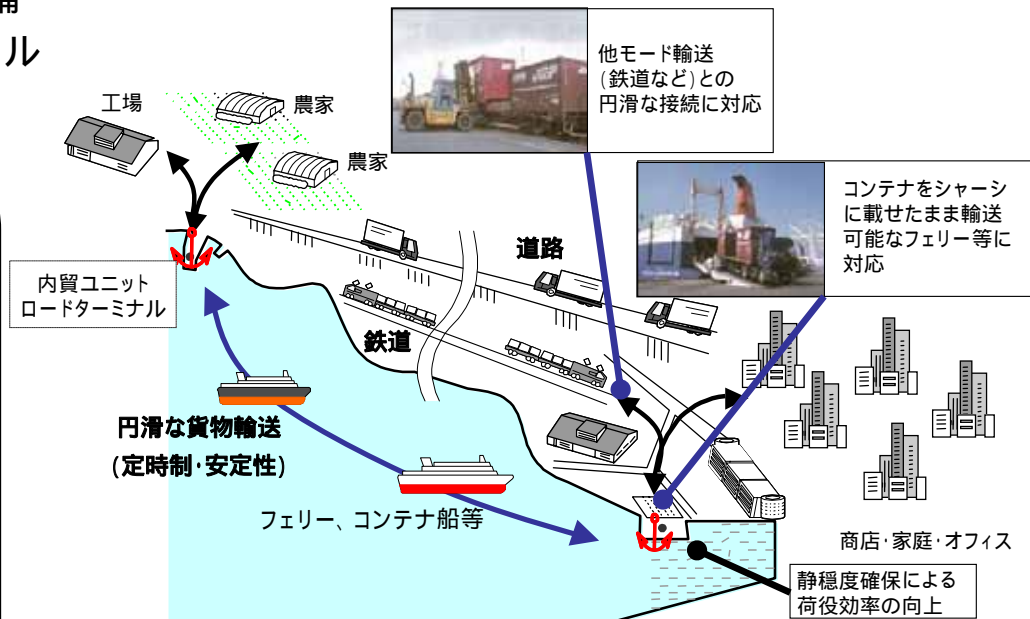
東京港[中央防災堤内側地区] 複合一貫輸送ターミナル



複合一貫輸送ターミナル
(水深9m岸壁等)

環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備。

複合一貫輸送イメージ



陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれた国内輸送ターミナルの整備等により、環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用を促進。

事業の概要: 複合一貫輸送等の拠点となる内貿ターミナルの配置

指標10: 観光立国推進基本計画(平成19年6月29日閣議決定)で定められた訪日外国人旅行者数等の目標

	現状	目標
訪日外国人旅行者数	733万人(H18)	1,000万人(H22)
国際会議の開催件数	168件(H17)	17年比5割増加(H23)
日本人の国内観光旅行宿泊数	2.77泊(H18年度)	4泊(H22年度)
日本人の海外観光旅行者数	1,753万人(H18)	2,000万人(H22)
観光旅行消費額	24.4兆円(H17年度)	30兆円(H22年度)

観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進。

観光圏整備のイメージ

ビジットジャパンキャンペーンの取組

重点市場

訪日旅行者数の多い12の国・地域
このほか、有望新興市場(インド、ロシア、マレーシア)において調査を実施

認知度向上事業

我が国の観光魅力を発信するための事業
海外メディアの日本への招請、取材支援
海外のTVCM等による広告宣伝
WEBサイトによる情報発信
海外の旅行博覧会等への日本ブース出展

誘客事業

魅力的な訪日旅行商品の造成・販売支援や、青少年交流の拡大に向けた事業
海外旅行会社の日本への招請、商談会の実施
訪日旅行商品の共同広告
訪日教育旅行の誘致

事業の概要: 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成、国際観光の振興、観光旅行の促進のための環境整備等

指標11：主要な拠点地域への都市機能集積率

現状(H19)

約4%



目標(計画期間中毎年度)

前年度比+0%以上

$$= \frac{\text{中心市街地及び交通結節点周辺等の主要な拠点地域における延べ床面積}}{\text{人口10万人以上の都市における各都市の市域全体の延べ床面積}}$$

都市機能の拡散・集積の動向を評価する指標として、人口10万人以上の各都市の市域全体の延べ床面積に占める主要な拠点地域の延べ床面積の割合を算出し、この値が前年度を下回らないことを目標とする。

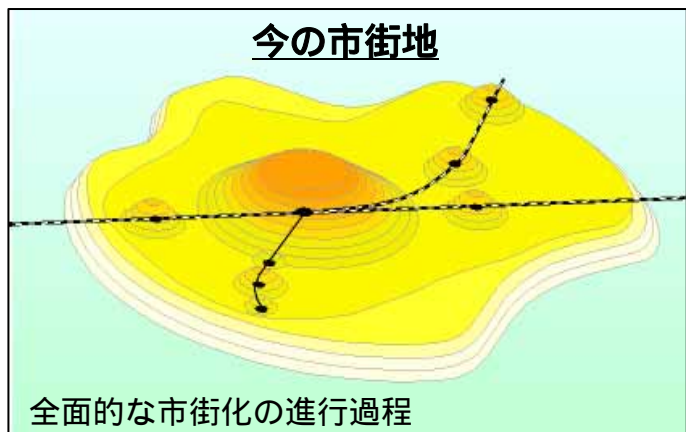
集約型都市構造

人口減少等に伴う中心市街地の衰退や都市機能の拡散が進行



集約型都市構造の転換に向けた支援を実施

今の市街地



集約型都市構造の実現

利便性の高い活力あるまちづくり



連続立体交差事業と区画整理による市街地の一体的整備

賑わい拠点の創出



都市型商業施設を核とした再開発

公共交通の利便性の向上



まちづくりと一体で整備されたLRT、コミュニティバス

憩いの空間の創出



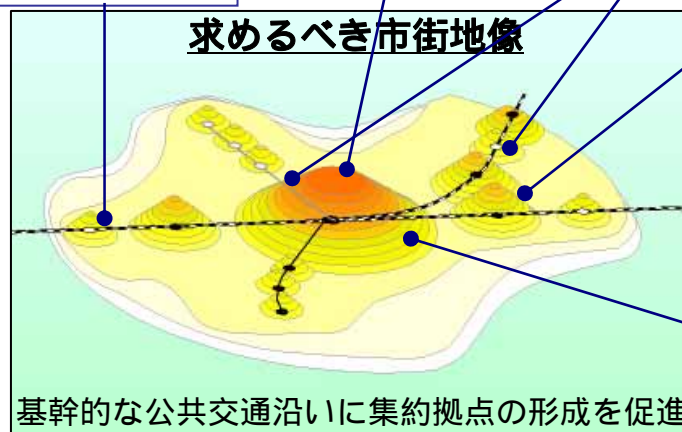
市民の交流の場を創出する公園の整備

街なか居住の推進



福祉・医療施設を併設した共同住宅の整備

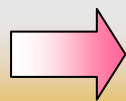
求めるべき市街地像



事業の概要：市街地の整備改善、都市福利施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置
都市機能の適切な立地誘導 等

指標12 : まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率

現状(H19)
0%

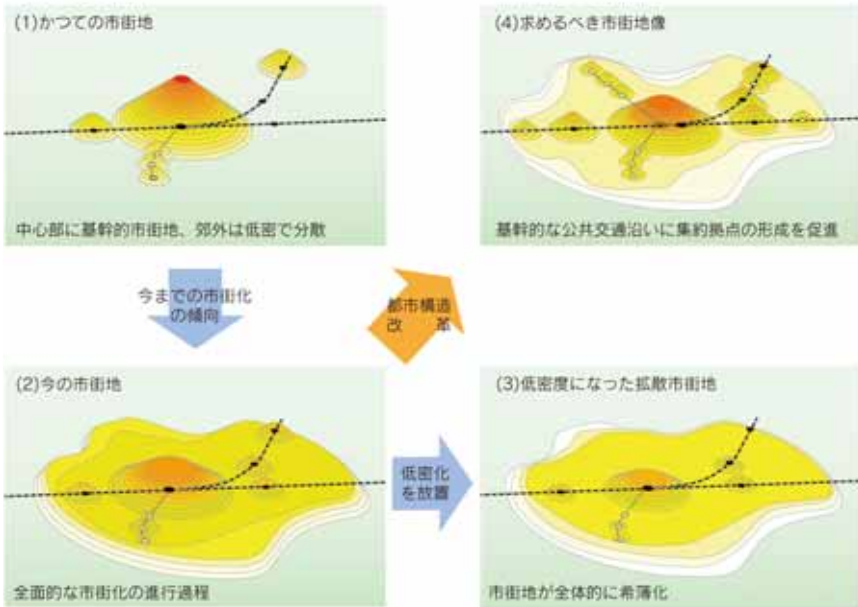


目標(H24)
約11%

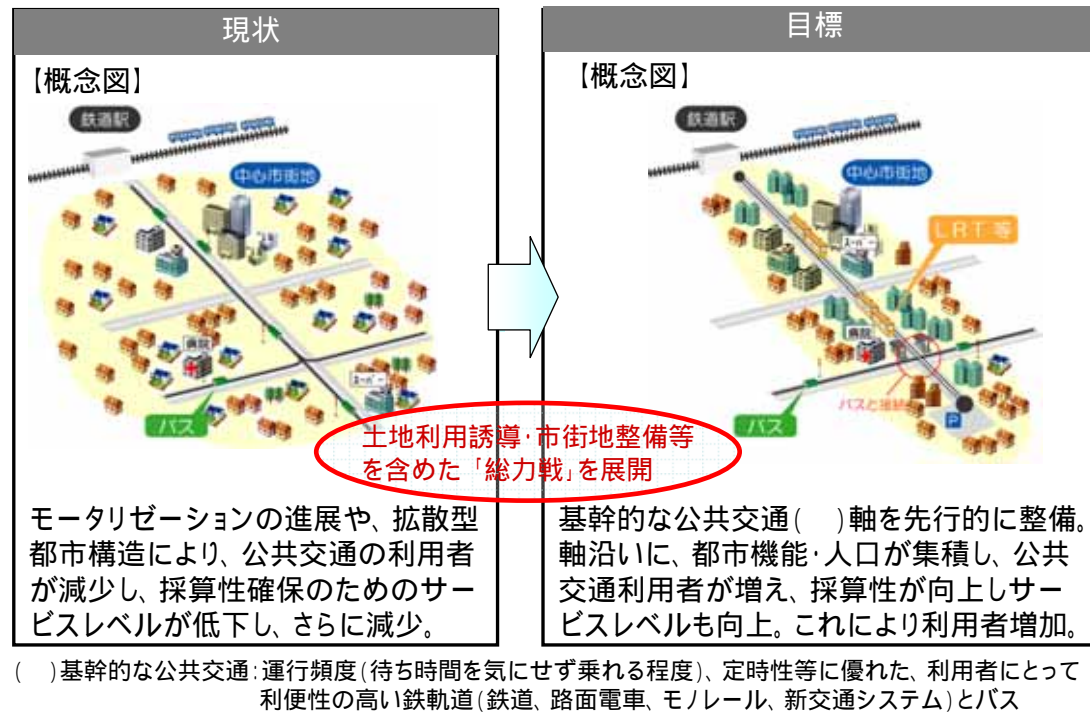
$$= \frac{\text{現時点と5年後の基幹的な公共交通利用可能な人口割合の差}}{\text{現時点と30年後の基幹的な公共交通利用可能な人口割合の差}}$$

集約型都市構造を実現するため、基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域に居住する人口の増加をめざす。

集約型都市構造への再編イメージ



集約型都市構造の実現に向けた取り組みイメージ



事業の概要: 都市・地域交通戦略推進事業、市街地再開発事業、都市再生推進事業

指標13 : 都市再生整備計画の目標達成率

現状(H19)

81.9%



目標(計画期間中毎年度)

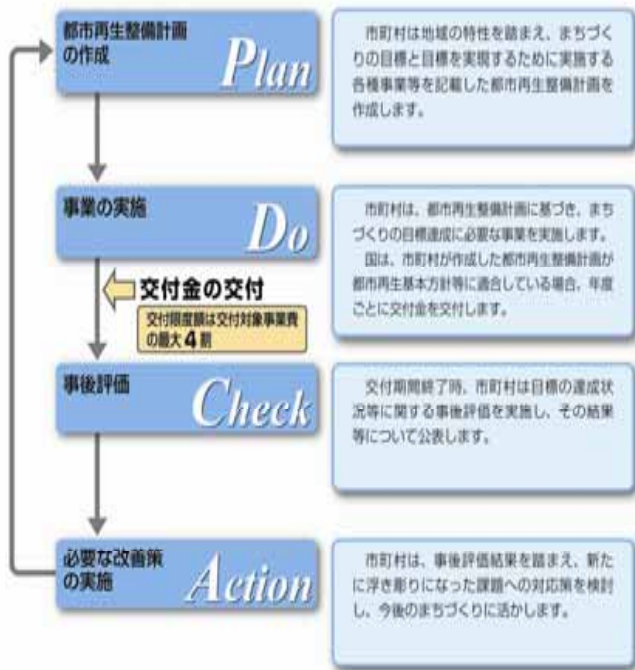
80%以上

それぞれの都市再生整備計画における「来街観光客数」や「歩行環境の満足度」といった「指標」の達成状況を%換算したもの(=達成率)を、当年度終了の全ての計画について単純平均することにより算出する

地域の自主性を活かしたまちづくりに関する指標として、当該年度に計画期間が終了したそれぞれの都市再生整備計画における目標の達成率の平均値を常に8割以上に維持する。

まちづくり交付金

<まちづくりのイメージ>



基幹事業の例: 道路、公園、下水道、河川、土地区画整理事業、市街地再開発事業等
提案事業の例: 市町村の提案に基づく事業、各種調査や社会実験等

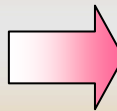
事業の概要: まちづくり交付金の活用

指標14 : 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間(万人・時/日)

現状(H19)

約132万人・時/日



目標(H24)

約1割削減
(約118万人・時/日)

「損失時間1万人・時/日」とは、1日あたり1万人の方々が踏切遮断により1時間の損失を受けていることを意味する。

長時間の踏切遮断による交通渋滞を緩和・解消するため、連続立体交差事業や道路の立体化等により、開かずの踏切等の解消を推進する。

JR中央線三鷹駅～立川駅間連続立体交差事業(東京都)

小金井街道踏切



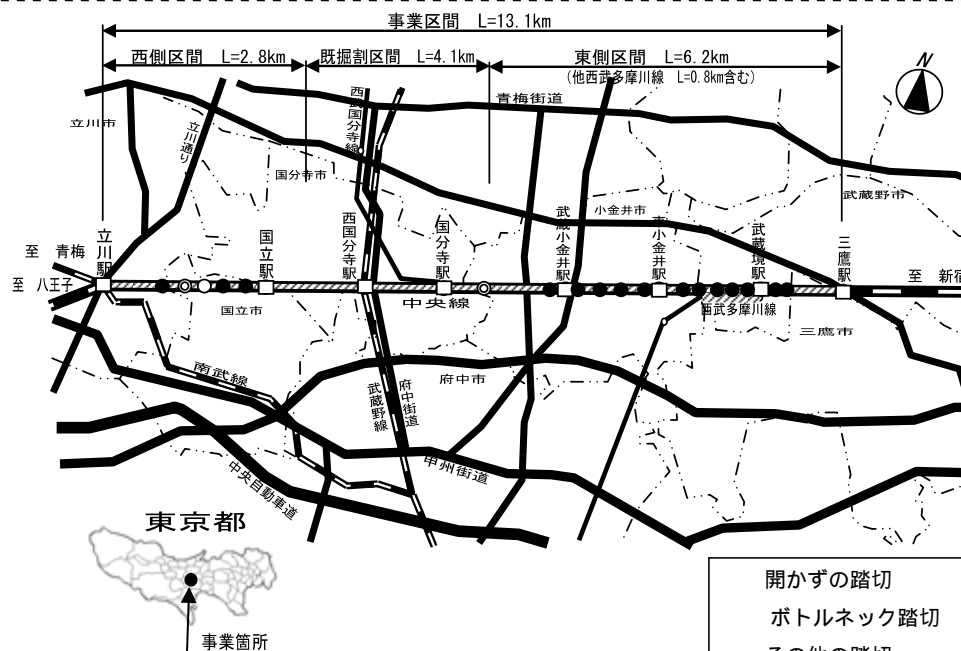
対策前の状況



現在の状況(対策実施中)

	対策前	対策後(見込み)
除却踏切数	18箇所	解消
日遮断時間	14時間/日	解消
ピーク時渋滞長	約530m	解消

小金井街道踏切



事業の概要 : 連続立体交差事業、道路の立体化及びその他の踏切対策

指標15 : 信号制御の高度化により短縮される通過時間

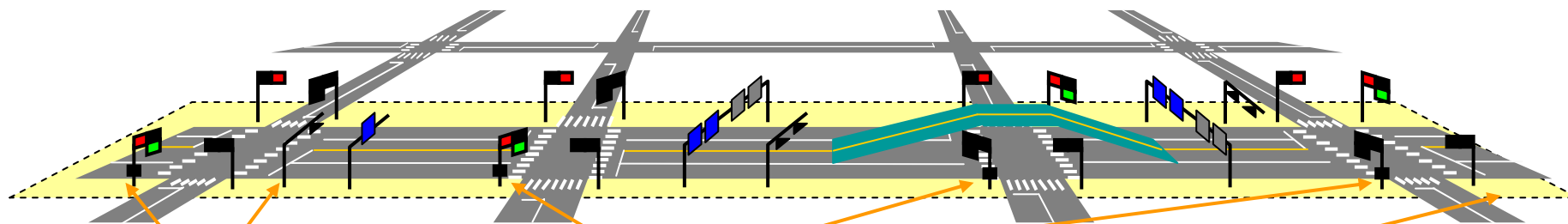
目標(H24)

約2.2億人時間/年短縮()

:交通安全施設等整備事業により、1年間に短縮されたと試算される自動車旅行者の旅行時間を表し、この場合、2.2億人の自動車旅行者の旅行時間が1年間に1時間短縮されることを意味する。

信号制御の高度化により交通渋滞を緩和し、円滑な交通を確保する。

事業例)



右折感応化

右折矢印信号の表示時間を、右折車両の交通量に応じて変化



多現示化

右折矢印信号を設置するなどして信号現示を増加させ、特定の方向に進行する交通流を分離



系統化

対象区間内の信号制御パターンを曜日や時間帯に応じて自動的に変化させ、交通の流れを円滑化

事業の概要: 信号機の集中制御化等、旅行時間の短縮効果を有する交通安全施設等を整備