

第3 概算要求の成果目標別主要事項

凡例：◇新 予算関連新規事項（*は平成18年度予算要求に係る事前評価を実施）（〔関係資料5（P.52）〕）

㊦ 主な施策・事業の総合化（〔関係資料6（P.58）〕）

注：事業費は公共投資関係費分を計上している。

1. 暮らし

事業費 6兆7,700億円（0.90倍）

国費 1兆9,321億円（1.07倍）

目標1 居住水準の向上

事業費3兆5,683億円（0.79倍）、国費6,653億円（1.08倍）

○地域住宅政策の推進

事業費4,772億円（3.71倍）、国費2,228億円（3.84倍）

◇地域住宅交付金の拡充

○民間資金を活用した良質な住宅取得の促進

国費300億円（3.00倍）

◇優良住宅取得支援制度に係る対象戸数の拡大

○民間賃貸住宅等による住宅セーフティネットの機能向上

事業費33億円（皆増）、国費33億円（皆増）

◇あんしん入居支援事業（仮称）の創設^{*}◇新

◇高齢者の持家資産活用による住替え支援制度の創設◇新

主な業績指標：

・誘導居住水準達成率 46.5%（H10）→52.3%（H15）→53%（H17）

目標2 バリアフリー社会の実現

事業費3,348億円(1.09倍)、国費1,725億円(1.14倍)

○ユニバーサルデザインの考え方も踏まえた総合的なバリアフリー化の推進

事業費762億円(1.04倍)、国費390億円(1.04倍)

◇乗継利便性向上のための広域的なバス共通ICカードの普及促進^{*}◇

◇福祉タクシー普及促進モデル事業の創設^{*}◇

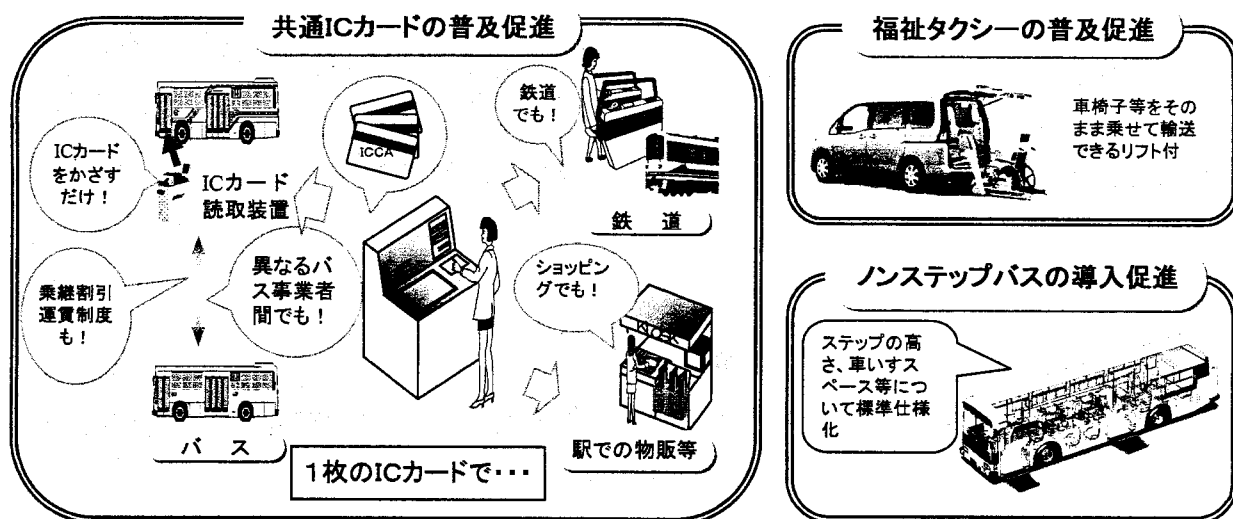
◇小型旅客船のユニバーサルデザイン化の推進◇

◇自律移動支援プロジェクトの推進^{総合}

◇鉄道駅、駅周辺等の歩行空間、バス、河川空間、海岸、港湾、離島航路に就航する船舶、官庁施設のバリアフリー化の推進^{総合}

(鉄道駅：阪急京都線正雀駅(大阪府)等、歩行空間：仙台駅周辺地区(仙台市)等、河川空間：桜川(茨城県)、江戸川(茨城県、埼玉県、千葉県、東京都)等、海岸：(都志港海岸(兵庫県)、田儀港海岸(島根県))、港湾：石垣港(沖縄県)等、官庁施設：廿日市地方合同庁舎(広島県)等)

◇「心のバリアフリー」社会の実現に向けた施策の推進



主な業績指標：

- ・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
 - 旅客施設の段差解消：39% (H14) → 44% (H15) → 7割強 (H19)
 - 視覚障害者誘導用ブロック：72% (H14) → 74% (H15) → 8割強 (H19)
 - 道路：17% (H14) → 31% (H16) → 約5割 (H19)
 - 建築物：約3割 (H14) → 3割 (H15) → 約4割 (H19)
 - 住宅：2.7% (H10) → 3.4% (H15) → 約1割 (H19)
- ・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数
 - 福祉タクシー：3,276台 (H12) → 集計中 (H16) → 10,000台 (H17)
 - ノンステップバス：2.6% (H12) → 集計中 (H16) → 10% (H17)
- ・バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船の割合
 - 鉄軌道車両：10% (H12) → 24% (H15) → 30% (H22)
 - 旅客船：0% (H12) → 7% (H16) → 25% (H17)

目標3 子育てしやすい社会の実現

事業費77億円(1.16倍)、国費36億円(1.16倍)

○子供がのびのび過ごせる環境づくり

事業費77億円(1.16倍)、国費36億円(1.16倍)

- ◇河川及び海岸の水辺を利用した自然体験活動の推進(鬼怒川(栃木県)、^{たのしろ}田之代海岸(兵庫県)等)
- ◇歩いていける身近な場所における都市公園の整備の推進

主な業績指標:

- ・自然体験活動拠点数 218箇所(H12) → 387箇所(H16) → 420箇所(H18)
- ・歩いていける範囲の都市公園の整備率 63%(H14) → 65%(H16) → 66%(H19)

目標4 住環境、都市生活の質の向上

事業費2兆5,245億円(1.07倍)、国費9,073億円(1.07倍)

○地域再生のためのまちづくり

事業費1兆422億円(1.34倍)、国費4,077億円(1.23倍)

- ◇暮らし・にぎわい再生事業(仮称)の創設*^新 ^新 ^新
- ◇まちづくり交付金の拡充*^新 (富山港線沿線地区(富山県)、鶴岡市街地地区(山形県)等)
- ◇街なか居住の推進(岐阜駅西地区(岐阜県)、細江地区12街区(山口県)等)



○良好な居住環境の整備

事業費6,480億円(1.04倍)、国費3,616億円(1.00倍)

- ◇地域による低・未利用地管理促進事業の推進*^新
- ◇良好な住環境の整備に資する下水道事業の推進(横須賀市(神奈川県)等)
- ◇美しい水辺都市の再生の推進(隅田川(東京都)等)

○無電柱化の推進 総合

事業費958億円(1.11倍)、国費526億円(1.11倍)

- ◇重点区間等における推進に向けた仕組みの検討などによる無電柱化の推進
- ◇無電柱化推進のための技術開発等の実施

主な業績指標：

- ・都心部における住宅供給戸数 47.7万戸(H12) → 93.3万戸(H16) → 100万戸(H17)
- ・汚水処理人口普及率 76%(H14) → 79%(H16) → 86%(H19)
- ・下水道処理人口普及率 65%(H14) → 68%(H16) → 72%(H19)
- ・都市空間形成河川整備率 32%(H12) → 35%(H16) → 40%(H18)
- ・市街地の幹線道路の無電柱化率 7%(H14) → 10%(H16) → 15%(H19)

目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成

事業費1,930億円(1.00倍)、国費1,013億円(1.02倍)

○地域と一体となった海辺の創造

事業費59億円(1.08倍)、国費33億円(1.08倍)

- ◇地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり

(那智勝浦海岸(和歌山県)、田結港海岸(長崎県))

○水と緑のネットワーク形成

事業費580億円(1.06倍)、国費298億円(1.06倍)

- ◇「緑の回廊構想」の推進 総合 (東伏見地区(東京都)、六甲山系(兵庫県)等)

主な業績指標：

- ・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6,780Km(H16) → 約6,800Km(H19)
- ・都市域における水と緑の公的空間確保量
12㎡/人(H14) → 約4%増(H16) → 13㎡/人(H19) (12㎡/人を約1割増)

目標6 良質で安全な水の安定した利用の確保

事業費1,417億円(1.00倍)、国費821億円(1.01倍)

○清らかな流れの回復と水道水源域の水質の保全

事業費1,415億円(1.00倍)、国費817億円(1.01倍)

- ◇清らかな河川の流れの回復による安定したおいしい水の確保

(大和川(大阪府、奈良県)、霞ヶ浦導水(茨城県)、早明浦ダム(高知県)等)

- ◇水道水源域における下水道事業の推進(琵琶湖流域下水道(滋賀県)等)

主な業績指標：

- ・河川の流量不足解消指数 54%(H13) → 56%(H16) → 61%(H18)
- ・水道水源域における下水道処理人口普及率 48%(H12) → 56%(H16) → 60%(H18)
- ・河川における汚濁負荷削減率 65%(H14) → 70%(H16) → 78%(H19)

2. 安全

事業費 2兆9,378億円(1.18倍)

国費 1兆6,425億円(1.18倍)

目標7 水害等による被害の軽減

事業費1兆7,735億円(1.12倍)、国費1兆418億円(1.14倍)

○水害、土砂災害等に対する地域の対応力の強化

事業費1兆7,501億円(1.13倍)、国費1兆227億円(1.14倍)

◇総合緊急内水対策の推進^{*}◆

◇土地利用状況を考慮した効率的・効果的な治水方策の構築^{*}◆

◇既存河川管理施設の運用最適化のための施設改良^{*}◆

◇利水容量の治水容量への緊急活用^{*}◆

◇下水道総合浸水対策緊急事業(仮称)の創設^{*}◆

◇安全で確実な避難のための土砂災害対策の推進^{*}◆

◇高潮・高波による被害防止対策の重点実施 総合

◇総合的な流木災害防止対策の推進 総合

◇下水道・河川が一体となった雨水対策の推進 総合(寝屋川地区(大阪府)等)

総合緊急内水対策の推進

◇対策が本川に劣後してきた支川について、人命や生活に深刻な影響を及ぼす内水^{*}被害の恐れが高い地区を5年で解消するための総合内水対策制度を構築

※ここでいう内水は、本川水位の上昇に伴い支川の自然排水が困難となり流域内に湛水が生じるもの

戦略的な内水被害対策の実施

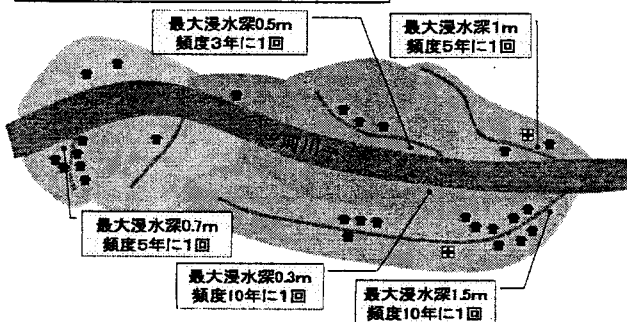
— これまでは外水対策が優先され内水対策は被災箇所への対応が中心

— 近年の集中豪雨等により、内水被害による死者の発生や避難活動への影響を懸念

内水被害危険度ランク図の作成

○地形特性や降雨特性から、人命に直結する内水被害を受ける危険性が高い地域を想定。

内水被害危険度ランク図のイメージ



高ダメージの内水被害の解消

○内水対策を戦略的に行うため、国と地方が連携してハードとソフト対策を一体とした総合内水対策計画を策定

○概ね5年間で内水浸水対策を実施し高ダメージ内水被害を解消

- ・ハード対策
ポンプ、貯留施設、二線堤(輪中堤)等の整備計画
- ・ソフト対策
避難計画、ポンプの運転調整ルールの設定、土地利用規制等



下水道総合浸水対策緊急事業(仮称)の創設

地下街や高齢者・障害者等災害時要援護者関連施設を有するなど浸水防止を緊急に実施すべき地区において、重点的なハード対策のほか、ソフト対策の強化や自助による取組も盛り込んだ計画期間おおむね5年以内の「下水道総合浸水対策緊急計画」を地域住民とともに策定し、以下の内容からなる浸水対策を緊急かつ重点的に実施する。

- ①自助による取組：地下施設等への止水板設置(※)、各戸貯留浸透施設設置 等
- ②ソフト対策：内水ハザードマップの作成、リアルタイム情報提供 等
- ③ハード対策：既設管きよのネットワーク化(※)、ポンプ車の導入(※)、貯留浸透施設設置 等

(※)新たに国庫補助対象として位置付け



○防災・気象情報の高度化、伝達の推進

事業費33億円(1.07倍)、国費35億円(1.75倍)

◇中小河川に対する洪水予測の実施、洪水注意報・警報の高度化 新 総合

◇台風に関する情報の高度化 新

◇土砂災害警戒情報の提供の実施 総合 (長崎県、鹿児島県等)

◇気象に関する防災情報の共有化の推進

◇集中豪雨監視・予測体制の強化(気象トップレーダーの整備)(名古屋市、仙台市、新潟市)

◇高度な情報収集システム等を活用した沖ノ鳥島の的確な維持管理

主な業績指標：












- ・洪水による氾濫から守られる区域の割合 57.8% (H14) → 59.1% (H16) → 61.7% (H19)
- ・床上浸水を緊急に解消すべき戸数 約9万戸 (H14) → 約7.4万戸 (H16) → 約6万戸 (H19)
- ・下水道による都市浸水対策達成率 51% (H14) → 52% (H16) → 54% (H19)
- ・ハザードマップ認知率
 - 洪水：4% (H12) → 20% (H16) → 70% (H18)
 - 火山：30% (H12) → 73% (H16) → 76% (H18)
- ・土砂災害から保全される戸数 約120万戸 (H14) → 約127万戸 (H16) → 約140万戸 (H19)
- ・土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数
 - 約3,100施設 (H14) → 約3,500施設 (H16) → 約4,100施設 (H19)
- ・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12.9万ha (H16) → 約10万ha (H19)

目標 8 地震・火災による被害の軽減

事業費 4,856 億円 (1.46 倍)、国費 2,643 億円 (1.49 倍)

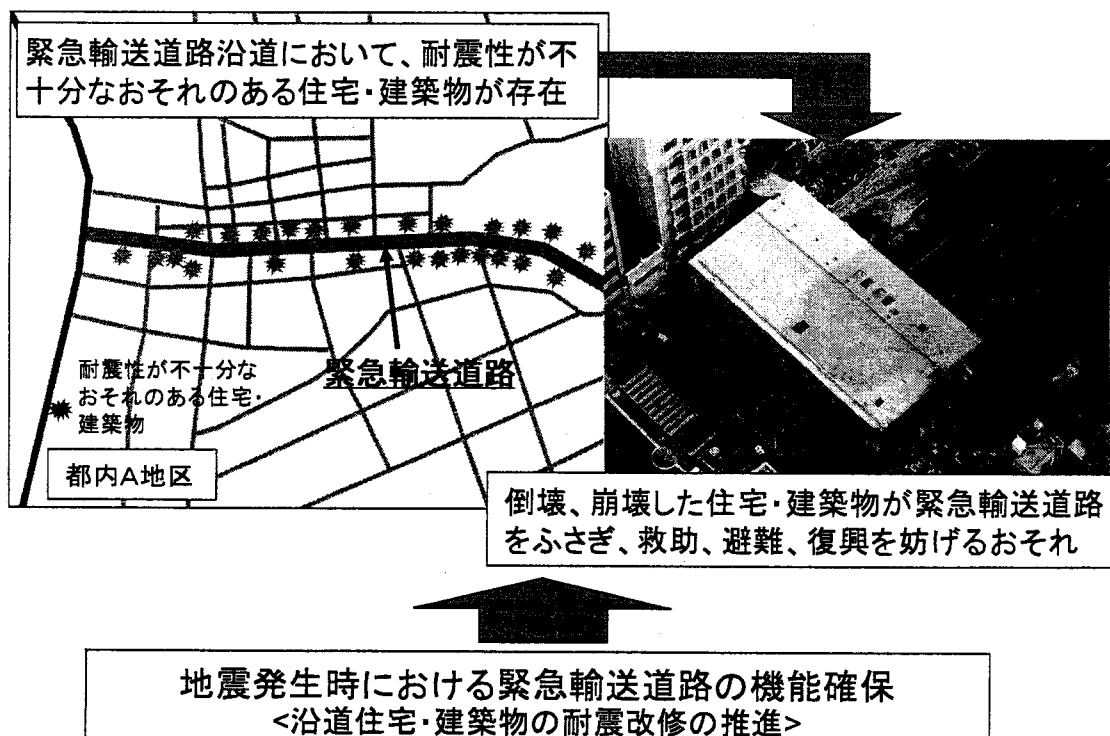
○地震、火災に強い都市、市街地等の形成

事業費 4,342 億円 (1.51 倍)、国費 2,313 億円 (1.51 倍)

- ◇地震危険度マップ等の作成の推進*  
- ◇耐震性・耐火性の顕著に劣る密集市街地の緊急整備* 
- ◇避難地・防災拠点等となる都市公園等の整備の推進*  (城北中央公園(練馬区、板橋区)等)
- ◇鉄道駅耐震補強事業の創設* 
- ◇下水道地震対策緊急整備事業(仮称)の創設* 
- ◇宅地耐震化推進事業(仮称)の創設* 
- ◇緊急輸送道路沿道住宅・建築物の耐震化の促進* 
- ◇地震に起因する土砂災害対策の推進 
- ◇首都直下地震交通対策プラン策定 
- ◇東京湾臨海部基幹的広域防災拠点の整備の推進 

(国営公園整備事業：国営東京臨海広域防災公園(江東区)、港湾整備事業：川崎港(川崎市))
- ◇官庁施設の耐震対策の推進(那覇第2地方合同庁舎(Ⅱ期)(沖縄県))
- ◇緊急輸送道路の橋梁等の耐震補強3箇年プログラム等道路の防災・震災対策の推進
- ◇港湾における大規模地震対策の推進(仙台塩釜港(仙台市)、衣浦港(愛知県)等)

緊急輸送道路沿道住宅・建築物の耐震化の促進



※緊急輸送道路：地震直後から発生する救助・救急・医療等の緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために必要な道路

○総合的な津波対策の強化

事業費196億円（1.77倍）、国費122億円（2.18倍）

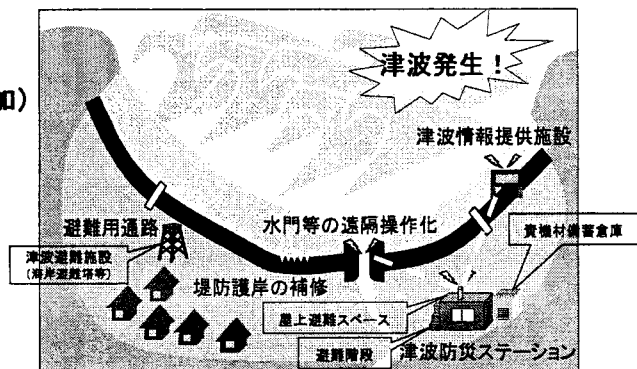
- ◇地震対策推進地域等に対する緊急津波対策（平内海岸（岩手県）、撫養港海岸（徳島県）等）
（津波危機管理対策緊急事業の拡充^{*}◆^新、海岸緊急防災対策事業（仮称）の創設^{*}◆^新）
- ◇港湾における津波対策の推進（御前崎港（静岡県）、奈半利港（高知県）等）

津波危機管理対策緊急事業の拡充

事業概要

一連の防護区域を有する海岸において、地方が作成する津波危機管理対策緊急事業計画に基づき、5年以内に、以下の対策を総合的に実施する。

- ① 水門等の自動化・遠隔操作化等
- ② 津波防災ステーションの整備
（避難機能、復旧用資機材備蓄機能の追加）
- ③ 堤防護岸の補修
- ④ 津波ハザードマップ作成支援
（耐震調査等）
- ⑤ 津波情報提供施設の設置
- ⑥ 避難対策としての管理用通路の整備
- ⑦ 避難用通路の設置
- ⑧ 海岸避難塔の整備



※②、⑧の事業メニューを追加

○災害時における情報伝達手段等の整備

事業費10億円（皆増）、国費10億円（皆増）

- ◇災害対策システム整備プログラムの推進^{*}◆^新
- ◇地下鉄等災害情報基盤整備事業の創設^{*}◆^新
- ◇海難救助及び海上防災体制の強化

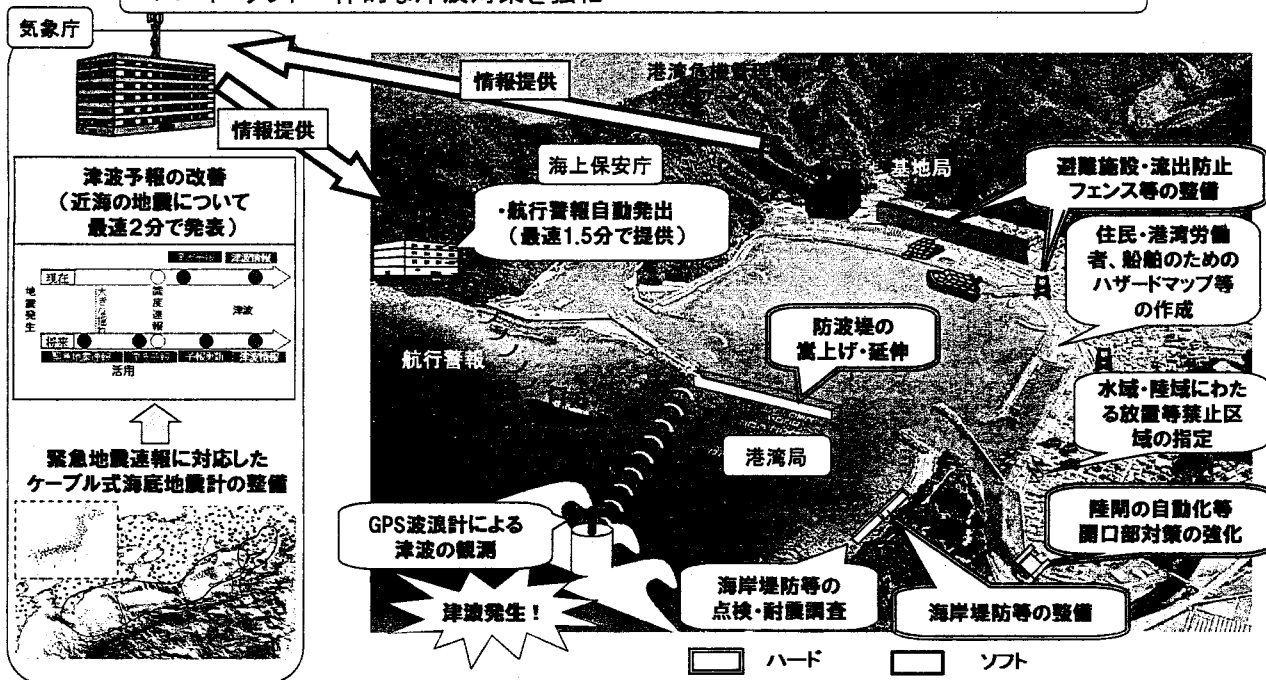
○地震予測精度の向上及び監視体制の強化

国費19億円（2.24倍）

- ◇インド洋・北西太平洋沿岸諸国への津波情報の高度化^{*}◆^新
- ◇潮位データの一元化による津波監視の強化^{*}◆^{総合}
- ◇地震発生メカニズムを反映した津波予報の高度化^{*}◆^新
- ◇緊急地震速報の実用化に向けた機能強化^{*}◆^新
- ◇東海・東南海・南海地震の監視体制の強化

地震・津波の観測・情報提供体制の強化

海溝型地震による甚大な津波被害が想定されていることから、関係部局が連携し、ハード・ソフト一体的な津波対策を強化



○地下駅火災対策の実施

事業費99億円（1.10倍）、国費33億円（1.10倍）

◇地下駅火災対策施設（避難通路、排煙設備）の整備の推進

主な業績指標：

- ・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
66% (H14) → 69% (H16) → 76% (H19)
- ・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
約13,000ha (H14) → 約11,700ha (H16) → 約10,000ha (H19)
- ・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：16% (H14) → 16% (H15) → 約2割 (H19)
住宅：51% (H10) → 約61% (H15) → 約65% (H19)
- ・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12% (H16) → 約25% (H19)
- ・港湾による緊急物資供給可能人口
約1,900万人 (H14) → 約2,020万人 (H16) → 約2,600万人 (H19)
- ・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) → 集計中 (H16) → 約3割 (H19)

目標 9 交通安全の確保

事業費 6,599 億円 (1.14 倍)、国費 3,061 億円 (1.07 倍)

○道路・公共交通の安全対策等

事業費 4,501 億円 (1.15 倍)、国費 1,975 億円 (1.13 倍)

- ◇トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進 (安全運行パートナーシップの実現) * 新
- ◇航空の安全対策強化 * 新 (東京国際空港 (東京都) 等)
- ◇公共交通の総合的な安全対策の推進 新
- ◇鉄道におけるヒューマンエラー事故防止対策調査の実施 新
- ◇旅客船事業におけるヒューマンエラー事故防止対策調査の実施 新
- ◇運航労務監査・指導体制の強化 新
- ◇ILO 海事統合条約の執行体制の整備 新
- ◇船舶検査高度化・安全管理普及促進 新
- ◇事故危険箇所対策等の推進 総合
- ◇あんしん歩行エリアの整備 総合 (新潟市古町入舟地区 (新潟県) 等)
- ◇ATS の整備等鉄道における安全対策の推進
- ◇道路構造物補修の重点的・計画的実施
- ◇ヒューマンエラー事故防止技術の開発
- ◇運輸安全マネジメント評価の実施及び事業者が事故防止に取り組むための環境整備
- ◇リコールに係る審査体制の整備等自動車安全対策の推進
- ◇踏切保安設備の整備の促進
- ◇放置艇対策の推進 (千葉港 (千葉県) 等)

○ハイジャック・テロ対策の充実・強化

国費 3 億円 (1.13 倍)

- ◇人材育成等の港湾保安総合向上化事業の推進 新
- ◇交通機関におけるテロ対策強化のための次世代検査技術の研究開発
- ◇鉄道のテロ・災害対策に関する研究開発
- ◇ゲート効率化に向けた検討調査の実施
- ◇ハイジャック・テロ対策等航空保安対策の強化

○安全かつ効率的な国際物流の実現

国費 1 億円 (0.67 倍)

- ◇物流セキュリティ強化及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究の実施 総合

主な業績指標：

- ・航空機に対するハイジャック・テロの発生件数
0件 (H14) → 0件 (H16) → 0件 (H16以降毎年度)
- ・国内航空における事故発生件数
18.4件/年 (H10-14平均) → 17.2件/年 (H12-16平均) → 16.6件/年 (H15-19平均)
- ・道路交通における死傷事故率
118件/億台和 (H14) → 120件/億台和 (H16暫定値) → 約1割削減 (108件/億台和) (H19)
- ・あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率
全死傷事故：H19年までに約2割
歩行者・自転車死傷事故：H19年までに約3割
- ・事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率
平成19年までに約3割
- ・事業用自動車の運行管理に起因する事故割合
56% (H11) → 集計中 (H16) → 50% (H17)
- ・遮断機のない踏切道数 5,928箇所 (H12) → 5,164箇所 (H16) → 4,800箇所 (H17)
- ・港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率
45% (H8) → 44% (H14) → 55% (H18)
- ・道路構造物保全率
橋梁：86% (H14) → 86% (H16) → 93% (H19)
舗装：91% (H14) → 94% (H16) → H14の水準を維持 (H19)

目標10 海上における治安の確保

事業費187億円 (1.81倍)、国費302億円 (1.70倍)

○海上における治安対策の強化

事業費187億円 (1.81倍)、国費302億円 (1.71倍)

- ◇巡視船艇・航空機の計画的整備・運用
- ◇海上犯罪の予防・取締りの強化

巡視船艇・航空機の計画的整備・運用

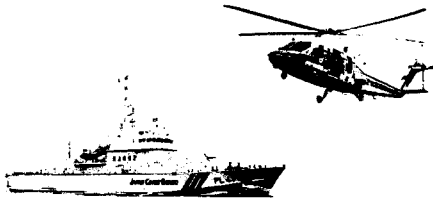
巡視勢力の現状と背景

- 老朽化進行：巡視船艇・航空機の約4割(巡視船艇129隻、航空機30機)が耐用年数超過
- 性能面の旧式化：高速性、夜間捜索監視能力等

●新たな業務課題

海洋権益の保全 東シナ海 沖ノ島島	沿岸水域の監視警戒体制の構築 三大湾、重要施設の警戒等 海上保安部等	大規模災害等における救助体制の強化
-------------------------	--	-------------------

巡視勢力の刷新と新システムを活用した業務遂行体制強化

<p>◎船艇・航空機の整備◎</p> <p>巡視船艇 高速化・操縦性能等向上 航空機 航続性能・捜索監視能力等向上</p> 	<p>◎海上保安業務情報システムの構築◎</p> <p>船艇・航空機しよう戒情報、AIS(船舶自動識別装置)情報、118番緊急通報の位置情報等</p> <p>画像その他の情報に基づく効率的な業務執行</p> <p>＜新システムを活用した海上保安業務の体制強化＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○海難等の対象船舶の迅速な特定 ○対象海域・船舶の継続的動静把握 ○対象船舶に係る関連情報に基づく多元的リスク判定 ○司令部門から現場間における上記情報の共有化 <p>新システム(表示イメージ)</p> 
---	---

主な業績指標：

- ・海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数
0件 (H14) → 0件 (H16) → 0件 (H16以降毎年度)
- ・薬物・銃器密輸事犯の摘発件数
20.6件 (H8-12の平均) → 17.0件 (H12-16の平均) → 22.0件 (H14-18の平均)

目標11 船員災害の防止

国費0.1億円 (—)

○船員労働環境等の整備

国費0.1億円 (—)

◇船員労働環境等の整備

主な業績指標：

- ・船員災害発生率 13.2% (H14) → 12.5% (H15) → 11.2% (H18)

3. 環 境

事業費	7,381億円(1.12倍)
国費	4,239億円(1.14倍)

目標12 地球環境の保全

事業費96億円(1.10倍)、国費110億円(1.11倍)


○環境にやさしい住宅・建築物の普及の推進

事業費85億円(1.07倍)、国費72億円(0.97倍)

◇環境問題等に対応するための先導的技術を用いた住宅供給の促進

○環境にやさしい交通への転換等の推進

事業費9億円(1.76倍)、国費5億円(1.57倍)

◇自動車分野のCO₂排出量評価プログラムの構築 


◇道路施策における「CO₂削減アクションプログラム」の策定・実施



◇幹線鉄道等活性化事業（貨物鉄道の輸送力増強に資する施設整備）の推進（山陽線）

◇NGH（天然ガスハイドレート）輸送船の開発

○気候変動対策等の強化

国費7億円(1.84倍)

◇地球温暖化による異常気象リスク軽減のための情報強化* 

◇地球温暖化に関する地球観測連携促進体制の整備  

◇温室効果ガス観測体制の強化

◇環境問題の改善等に資する雪氷輸送物流システムの構築に関する調査の実施

主な業績指標：

・住宅、建築物の省エネルギー化率

住 宅：13.5% (H12) → 22.8% (H15) → 35% (H17)


建築物： 34% (H11) → 約70% (H15) → 75% (H17)

目標13 大気、騒音等に係る生活環境の改善

事業費1,759億円(1.22倍)、国費1,093億円(1.20倍)

○低公害車の開発・普及の促進

事業費3億円(1.00倍)、国費28億円(0.99倍)

◇次世代低公害車の開発・実用化促進 

◇低公害車の導入促進（CNG車普及促進モデル事業の推進等）

○沿道等における大気汚染・騒音対策の推進

事業費1,604億円(1.23倍)、国費962億円(1.19倍)

- ◇港湾地域における排出ガス対策の推進(船舶のアイドリングストップの推進) **総合**
- ◇交通の円滑化対策等による大気質・騒音対策の推進(一般国道23号線(愛知県)等)
- ◇船舶からの環境負荷低減のための総合対策の推進

主な業績指標:

- ・NO₂・SPMの環境目標達成率
NO₂:64%(H14)→73%(H16)→約8割(H19)
SPM:21%(H16)→約6割(H19)
- ・夜間騒音要請限度達成率 61%(H14)→67%(H16)→72%(H19)

目標14 良好な自然環境の保全・再生・創出

事業費1,379億円(1.01倍)、国費827億円(1.04倍)

○自然再生等の推進

事業費1,055億円(0.99倍)、国費683億円(1.03倍)

- ◇自然再生緑地の整備の推進(びわこ地球市民の森(滋賀県)等)
- ◇湿地・干潟・海浜等の保全・再生・創出の推進(釧路川(北海道)、堺泉北港^{さかいせんぼく}(大阪府)、久美浜海岸(京都府)、新潟港海岸(新潟県)等)

主な業績指標:

- ・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
0(H14)→約8%(H16)→約2割(H19)
- ・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
約2割(H14)→約2割(H16)→約3割(H19)
- ・生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地
0ha(H14)→約700ha(H16)→概ね2,400haを確保(H19)

目標15 良好な水環境への改善

事業費3,247億円(1.17倍)、国費1,799億円(1.20倍)

○河川、湖沼、海域等公共用水域の水環境の改善

事業費3,232億円(1.17倍)、国費1,781億円(1.20倍)

- ◇下水道高度処理の推進 **新**
- ◇下水道・河川が一体となった水質浄化対策の推進 **総合**(手賀沼(千葉県)等)
- ◇合流式下水道の改善(大阪市等)
- ◇閉鎖性海域等における水環境の改善等(東京湾^{わんおうぶ}[湾奥部]、三河港(愛知県)等)

主な業績指標:

- ・環境基準達成のための高度処理人口普及率 11%(H14)→13%(H16)→17%(H19)
- ・湾内青潮等発生期間の短縮 0(H14)→H14比約5%増(H15)→H14比約5%減(H19)
- ・合流式下水道改善率 15%(H14)→17%(H16)→40%(H19)

目標16 循環型社会の形成

事業費900億円(0.97倍)、国費409億円(1.03倍)

○リサイクルシステムの確立

事業費900億円(0.97倍)、国費406億円(1.03倍)

- ◇建設発生木材のリサイクルの促進 **総合**
- ◇下水汚泥の再資源化と広域的処理の推進(横浜市等)
- ◇リサイクルポート形成支援制度の拡充
- ◇リサイクルポートプロジェクトの推進及び廃棄物海面処分場の確保
(姫川港(新潟県)、東京港(東京都)等)
- ◇ナノテクノロジーを活用したプラスチックの研究開発の実施

主な業績指標:

- ・直轄工事におけるリサイクル率(木材) 75%(H12) → 100%(H17)
- ・可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入
100%(H14) → 100%(H16暫定値) → 100%(H16年度以降毎年)
- ・循環資源国内輸送コスト低減率 0(H14) → H14比約7%減(H16) → H14比約1割減(H19)
- ・下水汚泥リサイクル率60%(H14) → 67%(H16) → 68%(H19)

4. 活 力

事業費 5兆6,629億円 (1.07倍)

国費 2兆3,667億円 (1.12倍)

目標17 広域的モビリティの確保

事業費2兆8,842億円 (1.05倍)、国費1兆1,329億円 (1.14倍)

○幹線交通体系の整備

事業費2兆6,104億円 (1.01倍)、国費9,875億円 (1.10倍)

◇高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備の推進

◇新幹線鉄道整備事業の推進

整備区間

(平成16年政府・与党申合せ)：北海道新幹線 (新青森～新函館)

東北新幹線 (八戸～新青森)

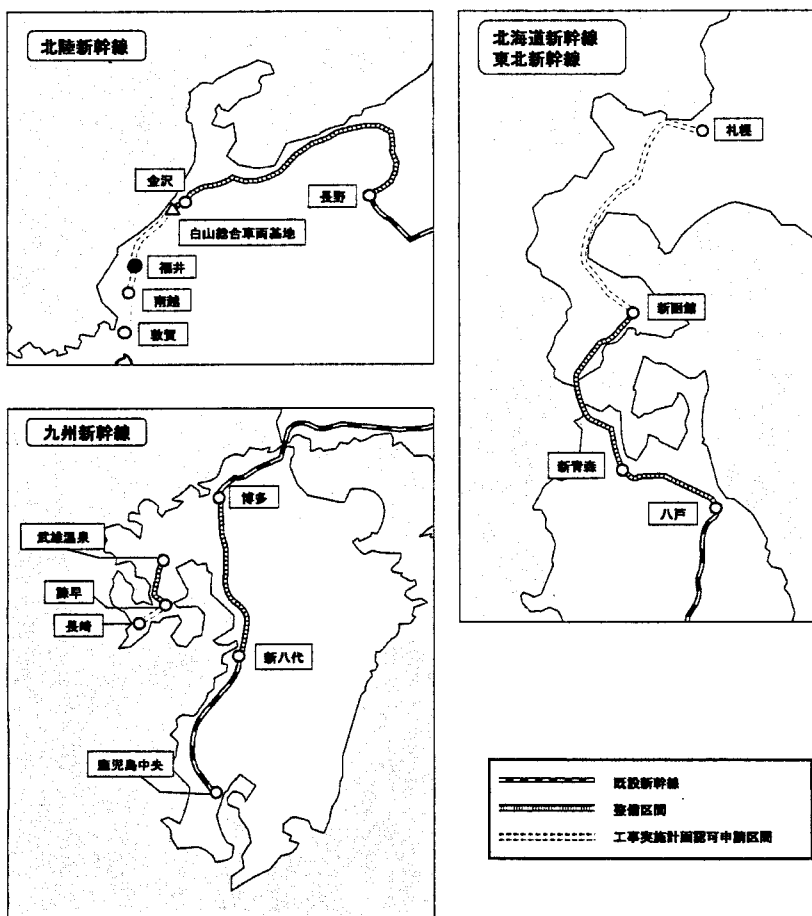
北陸新幹線 (長野～白山総合車両基地、福井駅部)

九州新幹線 (博多～新八代、武雄温泉～諫早)

◇幹線鉄道等活性化事業 (曲線改良、行違い施設の整備等による高速化) の推進

(三岐鉄道北勢線、宇野線・本四備讃線)

新 幹 線 鉄 道 の 整 備

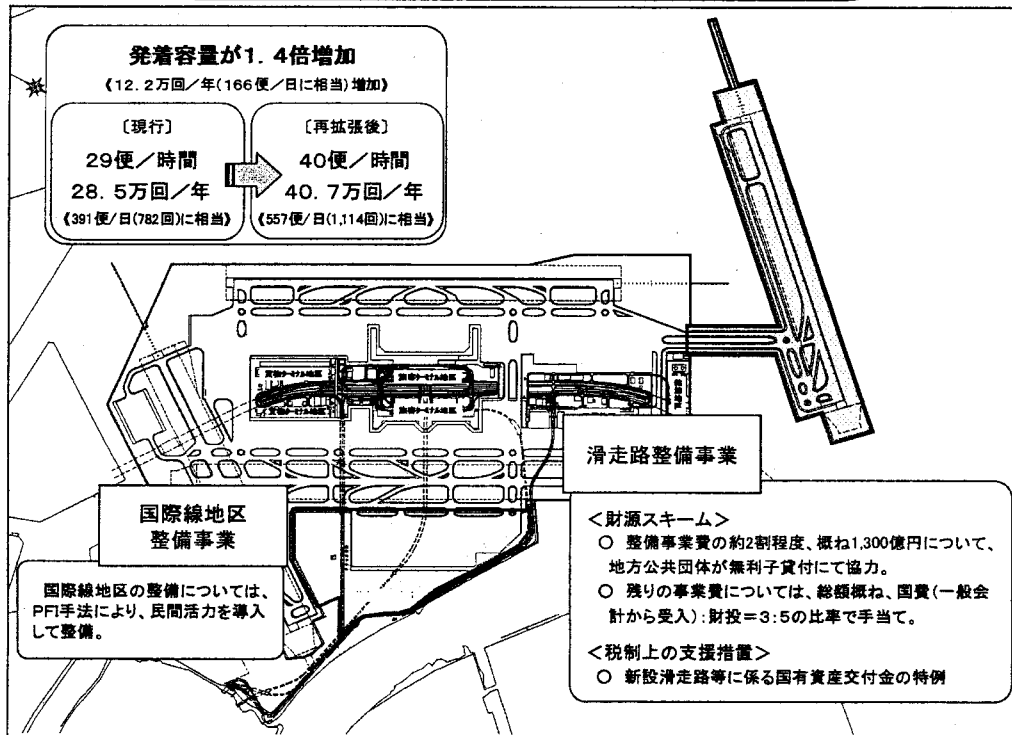


○国内航空サービスの充実

事業費2,738億円(1.79倍)、国費1,454億円(1.59倍)

- ◇東京国際空港(羽田)の再拡張事業等の推進
- ◇ユニバーサルデザインの推進、空港アクセスの改善等による航空サービスの高度化
(新千歳空港(北海道)、広島空港(広島県)等)
- ◇一般空港等の整備(福岡空港(福岡県)、新石垣空港(沖縄県)等)
- ◇次期管制システムの整備等の推進(東京航空交通管制部(埼玉県)、福岡航空交通管制部(福岡県)等)

羽田空港再拡張事業の整備概要



主な業績指標:

- ・規格の高い道路を使う割合 13% (H14) → 13% (H16) → 15% (H19)
- ・5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長
14,800km (H12) → 15,200km (H16) → 15,200km (H20)
- ・国内航空サービス提供レベル
1,294億座席キロ (H14) → 1,293億座席キロ (H16速報値) → 1,500億座席キロ (H19)

目標18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

事業費1兆2,925億円(1.07倍)、国費6,149億円(1.07倍)

○国際拠点空港の整備等の推進

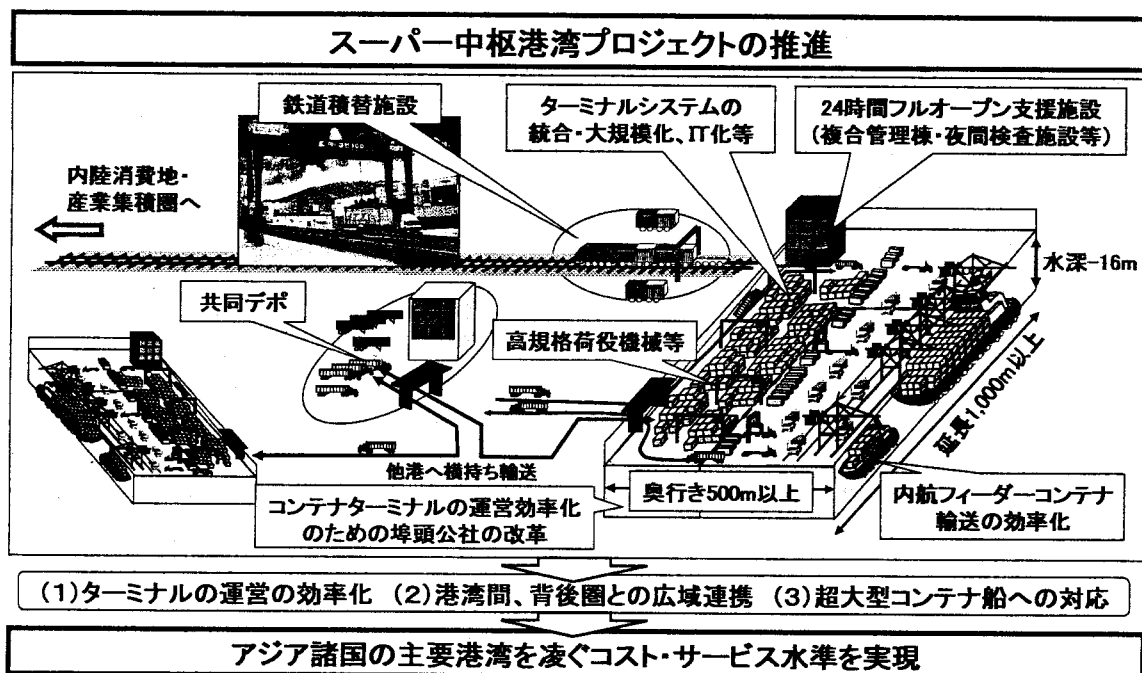
事業費663億円(0.80倍)、国費404億円(0.70倍)

- ◇空港アクセス鉄道の整備の推進(成田高速鉄道アクセス線等)
- ◇国際拠点空港(成田、関空)の整備の推進
- ◇物流機能の強化等による航空サービスの高度化(大都市圏拠点空港における航空物流機能高度化のための社会実験等)

○スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化

事業費2,285億円(1.10倍)、国費1,538億円(1.09倍)

- ◇スーパー中枢港湾プロジェクトの推進*[◆] **統合** (名古屋港(名古屋市)、大阪港(大阪市)等)
- ◇東アジア「準国内」物流システムの構築*[◆] (川崎港(川崎市)、清水港(静岡市)等)
- ◇海上ハイウェイネットワークの構築 **統合** (東京湾口航路、関門航路等)
- ◇効率的な内航フィーダーネットワークの構築のための社会実験の実施
- ◇国際海上コンテナターミナルの整備の推進 (博多港(福岡市)、清水港(静岡市)等)
- ◇多目的国際ターミナルの整備と既存ストックの有効活用によるものづくり産業・素材型産業の活力の復活
(田子の浦港(静岡県)、高松港(香川県)等)
- ◇PFIの活用によるコンテナターミナルの効率的運営等の推進 (北九州港(北九州市))
- ◇港湾運送事業の規制緩和の影響調査及び安定化推進のための調査検討の実施



○三大都市圏環状道路の整備の推進

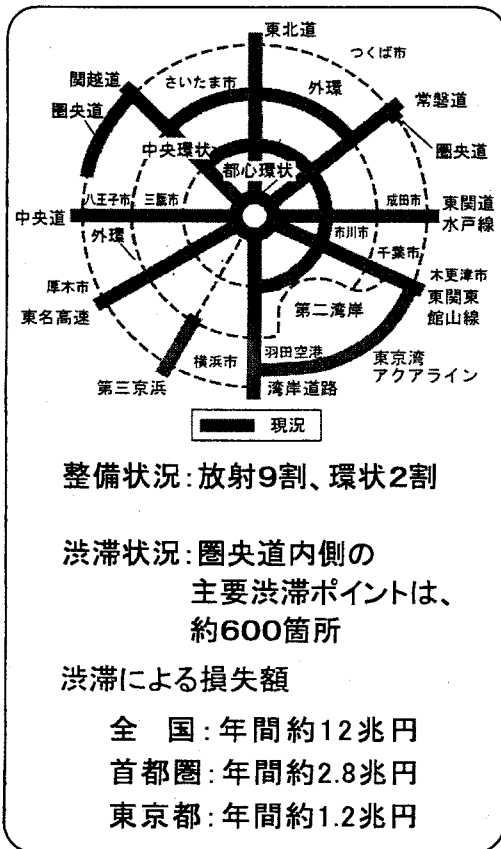
事業費4,667億円(1.24倍^{*}(1.09倍))、国費1,966億円(1.20倍^{*}(0.96倍))

※平成17年度供用区間を除く。

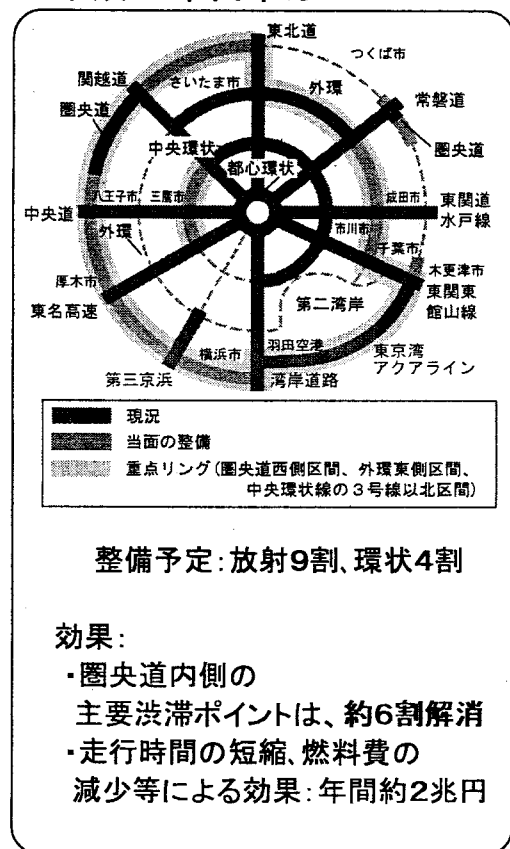
- ◇三大都市圏環状道路の整備の推進

首都圏の重点リングの整備効果

●現況



●平成20年代半ば



○空港・港湾等へのアクセス向上

事業費1,194億円(1.18倍)、国費773億円(1.25倍)

◇空港・港湾等へのアクセス道路の整備の推進

(成田国際空港関連道路整備(千葉県)、三河港関連道路整備(愛知県)等)

○民間都市開発の支援等都市再生の推進

事業費2,589億円(1.53倍)、国費509億円(1.58倍)

◇都市再生総合整備事業による民間都市開発事業の推進(千葉市臨海部地域等)

◇民間活力による都市機能の高度化に資する再開発等の推進

(中央1丁目第2地区(宮城県)、大崎駅東口第3地区(品川区)、東池袋四丁目地区(豊島区)等)

◇PFIによる中央官庁庁舎等の整備の推進

(中央合同庁舎第7号館(千代田区)、九段第3合同庁舎(千代田区))

◇臨海部における都市再生の推進(千葉港(千葉県))

主な業績指標：

- ・ 空港と都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数
1 (H12) → 2 (H16) → 2 (H18)
- ・ 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率
0 (H14) → H14比2.1%減 (H16) → H14比5%減 (H19)
- ・ 国際航空サービス提供レベル
旅客：3,435億座席キロ (H14) → 3,510億座席キロ (H16速報値) → 4,800億座席キロ (H19)
貨物：215億トンキロ (H14) → 226億トンキロ (H16速報値) → 300億トンキロ (H19)
- ・ 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
180分 (H14) → 171分 (H16) → 150分 (H19) 東京湾において約15%短縮
- ・ 船舶航行のボトルネックの解消率 75% (H12) → 81% (H16) → 90% (H18)
- ・ 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 59% (H14) → 61% (H16) → 68% (H19)
- ・ 都市機能更新率 (建築物更新関係) 31.8% (H15) → 32.8% (H16) → 36% (H20)
- ・ 三大都市圏環状道路整備率 35% (H14) → 42% (H16) → 50% (H19)

目標19 物流の効率化

事業費343億円 (1.11倍)、国費264億円 (1.15倍)

○国内海上輸送網の強化

事業費294億円 (1.12倍)、国費185億円 (1.14倍)

◇利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現*新融合

(青森港 (青森県)、常陸那珂港 (茨城県) 等)

◇国内海上輸送網の強化 (横浜港 (横浜市)、清水港 (静岡市) 等)

○内航海運の効率化等に資する技術の開発・実用化・普及の促進

国費42億円 (1.01倍)

◇内航効率化等新技術の実用化促進支援制度の創設*新

◇環境にやさしく経済的な新技術の普及促進による内航海運活性化

◇次世代内航船 (スーパーエコシップ) の研究開発

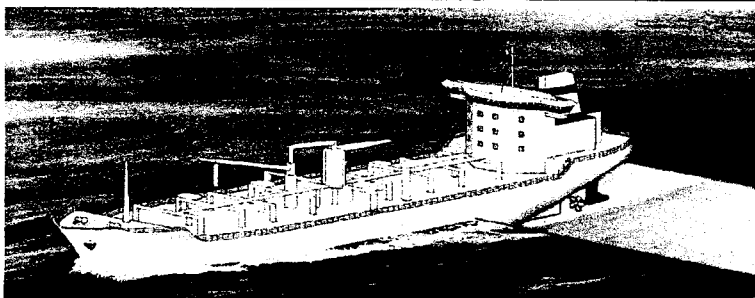
環境に優しく経済的な新技術の普及促進による内航海運活性化

スーパーエコシップ (電気推進システム採用船) の導入効果：

単位貨物輸送量当たりの
CO₂ 排出量 (10~20%減)
環境負荷低減 (NOx, SOx 33%減)

燃料消費減
(約5%減)

船上作業量・整備費削減
機関複数化による
信頼性の向上等



主な業績指標：


- ・複合一貫輸送に対応した内貨ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率
75% (H12) → 79% (H16) → 80% (H18)
- ・フェリー等国内貨物輸送コスト低減率
0 (H14) → H14比1.5%減 (H16) → H14比4%減 (H19)

目標20 都市交通の快適性・利便性の向上

事業費1兆1,090億円(1.13倍)、国費3,574億円(1.14倍)

○快適な都市鉄道・LRTの整備の推進

事業費1,054億円(1.17倍)、国費273億円(1.17倍)

◇LRTの整備の推進 

◇都市鉄道利便増進事業の推進(相鉄・JR直通線等)

◇地下高速鉄道整備事業の推進(中之島新線(大阪市)、大阪市8号線(今里~湯里六丁目)等)

◇ニュータウン鉄道等整備事業の推進(横浜市4号線(横浜市)等)

◇幹線鉄道等活性化事業(貨物鉄道線の旅客線化)の推進(大阪外環状線(大阪府))

○鉄道駅及び駅周辺の総合的な整備の推進

事業費141億円(0.85倍)、国費38億円(0.96倍)

◇駅まち協働事業の推進


◇鉄道駅の総合的な改善の推進(江古田駅(練馬区)、日暮里駅(荒川区)等)

◇幹線鉄道等活性化事業(鉄道相互間の乗継円滑化)の推進

(尼崎駅他(兵庫県、大阪市)、西桑名駅(三重県)等)

○道路交通円滑化の推進

事業費6,218億円(1.09倍)、国費2,052億円(1.15倍)

◇連続立体交差事業の拡充(生活道路中心のミニ連立、融資制度の拡充) 

◇円滑な移動を実現する総合的な渋滞対策の推進

◇ETC車載器リース制度の推進

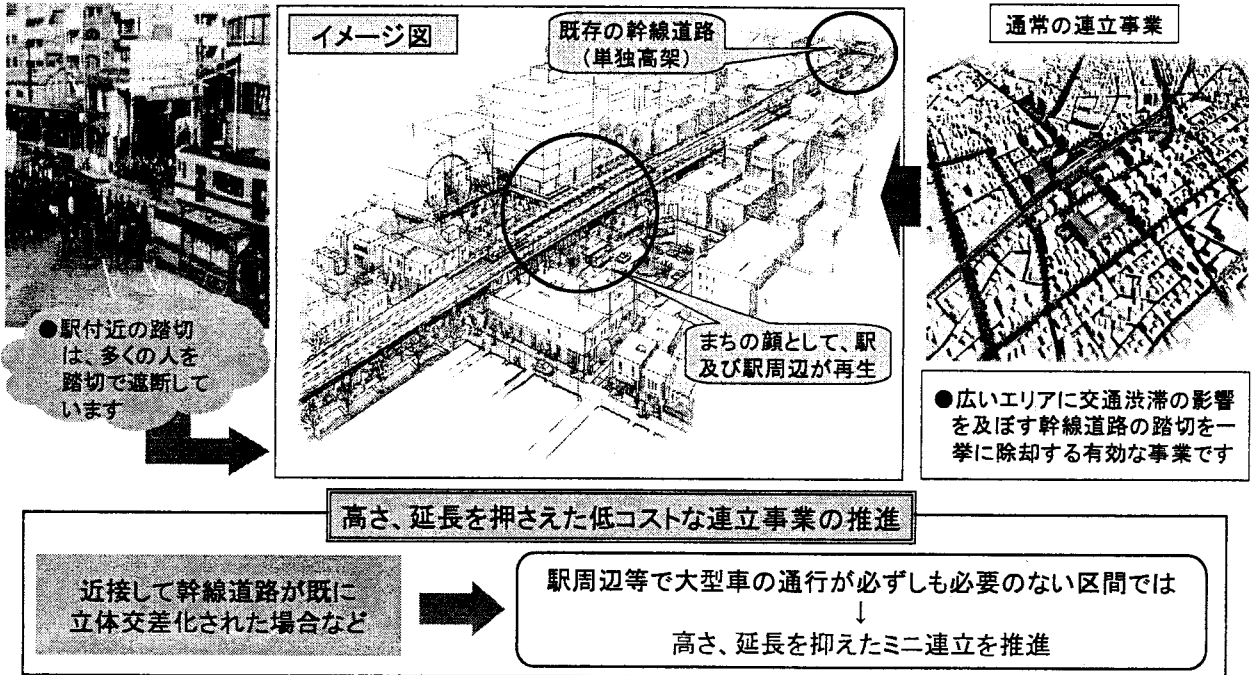
◇路上工事縮減の推進

主な業績指標：

- ・都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長
東京：2,273km (H12) → 2,292km (H16) → 2,387km (H18)
名古屋：940km (H12) → 957km (H16) → 973km (H18)
大阪：1,513km (H12) → 1,523km (H16) → 1,565km (H18)
- ・道路渋滞による損失時間
38.1億人時間/年(H14) → 36.9億人時間/年(H16) → 38.1億人時間/年を約1割削減(H19)
- ・ETC利用率 5% (H14) → 47% (H17春) → 70% (H18春※)
※H19目標である70%をH18春までに前倒しで向上を図る。
- ・路上工事時間の縮減率
201時間/km・年(H14) → 143時間/km・年(H16) → 約3割削減(H18※)
※H19目標である約2割削減をH18までに前倒しで向上を図る。
- ・バスの利便性向上に資する事業者の取組状況(バスケーショシステムが導入された系統数)
3,420系統(H12) → 集計中(H16) → 4,000系統(H18)

生活道路中心の「開かずの踏切」への対応

- 従来、幹線道路の踏切対策を優先して取り組み。
- 歩行者交通等のボトルネックとなっている生活道路中心の「開かずの踏切」などへの抜本対策も必要。
- ⇒生活道路中心の「開かずの踏切」に対応した採択要件の拡充



目標21 地域交通確保

国費131億円(0.93倍)

○地域交通の確保

国費131億円(0.93倍)

- ◇公共交通の利用円滑化に関する取組みの促進*[◆]
- ◇超高速化船の運航に対する支援の実施*[◆]
- ◇利用者利便の向上による地方鉄道の再生
- ◇地方バス路線の維持に対する支援の実施
- ◇離島航路の維持に対する支援の実施
- ◇公共交通機関の活性化のための具体的な方策を策定する公共交通活性化総合プログラムの推進

主な業績指標：

- ・地方バス路線の維持率 96% (H14) → 98% (H16) → 100% (H20)
- ・有人離島のうち航路が就航されている離島の割合 72% (H12) → 72% (H16) → 72%の維持 (H17)

目標22 地域間交流・観光交流等内外交流の推進

事業費3,417億円(1.07倍)、国費1,771億円(1.11倍)

○観光立国の実現

事業費418億円(1.05倍)、国費447億円(1.09倍)

◇通訳案内士及び地域限定通訳案内士に対するスキルアッププログラムの策定 **新** **総合**

◇ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光促進事業の推進 **新** **総合**

◇訪日外国人旅行環境整備事業の推進 **新** **総合**

◇カーナビ等を利用した来道外国人旅行者等のための情報提供システムの構築 **新**

◇ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化 **総合**

◇観光ルネサンス事業の推進 **総合**

◇国営公園の計画的な整備、適正な維持管理の推進




◇観光振興拠点となる旅客船ターミナルの整備(長崎港(長崎県)、石垣港(沖縄県)等)

◇観光振興等を通じた地域活性化に資する海岸の保全・創造

(浦安海岸(千葉県)、熱海港海岸(静岡県)、別府港海岸(大分県))

戦略的な日本ブランドの発信と国際競争力のある観光地づくり

ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化

	<p>広州ジャパン・フェスタ [日本紹介のイベントと 商談会](2005年2月)</p>	
<p>韓国国際観光展 日本ブース (2004年6月)</p>		
<p>海外の旅行会社に対する 魅力的な訪日旅行商品の 造成支援</p>	<p>海外メディアを活用した CM戦略等効果的な 広報宣伝活動</p>	
<p>事業を客観評価し、効果の 高い事業へ集中化・重点化</p>	<p>中国・韓国等との連携強 化による誘客キャンペー ンを重点実施</p>	
<p>訪日外客の行動や国内観 光地の実態を的確に把握す るための統計調査の充実</p>	<p>訪日修学旅行・教育旅行 の促進など若者交流支援 の拡充</p>	
	<p>小泉総理大臣が出演する 訪日促進ビデオ放映</p>	
<p>台湾VJC親善大使 リン・チーリンさんによる 日本紹介テレビ番組</p>		
<p>(国際交流を加速させる動き)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中国訪日団体観光ビザの発給対象地域の全土拡大 (3市5省3.7億人→13億人が対象に) ・台湾人観光客に対するビザ免除の恒久化 ・韓国人観光客に対するビザ免除恒久化を検討中 		

国際競争力のある観光地の戦略的形成

観光ルネサンス事業の拡充

観光地の戦略

民間主体の地域観光振興組織の取組み ↔ 地方自治体が行う取組み

観光ルネサンス事業補助金、観光地域づくりに関する基礎調査等

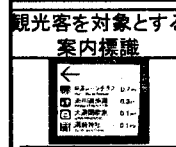
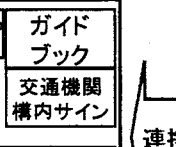
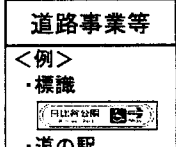


まちづくり交付金等

拡充

観光産業の構造改革に資する実証実験を活用した新たな観光地域振興モデルの構築
・ブロック別観光まちづくりアドバイザリー会議の設置

会議の開催
企画書募集
審査・選定
コンサルティング等の実施

総合的なマネジメント組織による観光情報の提供

<p>観光客を対象とする案内標識</p> 	<p>ガイドブック</p> <p>交通機関構内サイン</p> 	<p>道路事業等</p> <p><例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・標識 ・道の駅 
<p>IT機器</p> 	<p>観光案内所</p> 	

連携

○地域ブロックの形成と地域間連携の支援

事業費2,485億円(1.10倍)、国費961億円(1.21倍)

◇地域ブロックの形成支援の推進(市町村合併支援道路整備事業等) **総合**

(安芸高田市(広島県)等)

◇地域の都市間交流を支援する道路整備の推進(一般国道313号北条倉吉道路(鳥取県)等)

主な業績指標:

- ・訪日外国人旅行者数 476万人(H12) → 614万人(H16) → 1,000万人(H22)
- ・全国民に対する国営公園の利用者数の割合
5人に1人(H14) → 4.5人に1人(H16) → 4人に1人(H19)
- ・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
72%(H14) → 74%(H16) → 77%(H19)
- ・日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合
63%(H14) → 65%(H16) → 68%(H19)

目標23 新たな市場の育成

事業費11億円(1.06倍)、国費82億円(1.02倍)

○住宅等の品質向上の推進

事業費6億円(皆増)、国費4億円(2.77倍)

◇住まいの安心確保のための地域ごとの相談体制等の整備* **新**

○大陸棚の限界画定のための調査

国費67億円(1.00倍)

◇大陸棚の限界画定のための調査の推進 **総合**

主な業績指標:

- ・リフォームの市場規模 330万戸(H8-12) → 430万戸(H13-17)

目標24 公正で競争的な市場環境の整備

国費326億円(1.01倍)

○地籍整備の推進

国費253億円(1.00倍)

◇民活と各省連携による地籍整備の推進 **総合**

主な業績指標:

- ・地籍が明確化された土地の面積 125千㎡(H12) → 133千㎡(H16) → 158千㎡(H21)

目標25 産業の生産性向上

国費26億円(1.50倍)

○建設業の再生の推進

国費23億円(2.67倍)

◇入札契約制度改革と経営革新の取組みの推進 ◇新

主な業績指標：

・建設業者に係る経営革新計画の承認件数 3件(H12) → 4件(H15) → 13件(H18)

目標26 消費者利益の保護

国費15億円(1.49倍)

○住宅に係る消費者利益の保護

国費13億円(1.50倍)

◇消費者への住宅ローン情報提供の推進

主な業績指標：

・住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合 5.3%(H13) → 13.7%(H16) → 50%(H17)

5. 共通の政策課題

事業費	615億円(1.07倍)
国費	471億円(1.16倍)

目標27 IT革命の推進

事業費615億円(1.07倍)、国費471億円(1.16倍)

○IT技術の活用による交通サービス等の高度化

国費36億円(5.66倍)

◇宅地建物取引業免許等電子申請システムの構築*◇

◇多様なITSサービスの展開

◇電子ナンバープレート(スマートプレート)の実用化に向けた普及・啓発

◇準天頂衛星による高精度測位補正に関する技術開発の推進

主な業績指標:

- ・公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長
31,050km(H14) → 32,500km(H16) → 33,000km(H17)