

社会資本整備重点計画

平成 15 年 10 月 10 日

社会資本整備重点計画

〔平成15年10月10日
閣 議 決 定〕

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）第4条第1項に規定する社会資本整備重点計画を、平成15年度から平成19年度を計画期間として、次のとおり定める。

1 社会資本の整備に係る計画の改革

わが国の社会資本については、これまでの事業分野別の緊急措置法に基づく計画等による緊急かつ計画的な整備により、その充実を図ってきたところであるが、国際競争力の強化、少子・高齢社会への対応、環境問題への対応、安心して暮らしやすい社会の実現、美しい国づくり等の観点から残された政策課題への重点的な取り組みが求められている。

また、社会資本の整備については、より低コストで、質の高い事業を実現するといった時代の要請に応じ、一層重点的、効果的かつ効率的に推進していくことが求められている。

このような状況を踏まえ、社会資本の整備に係る計画の重点を、政策目標の実現に向けて国民が享受する成果の発揮に転換するとともに、政策目標の実現に係る事業間の連携を一層深めるため、広く国民生活・産業活動の基盤を形成する社会資本（以下「社会資本」という。）の整備に係る事業分野別の計画を統合し、社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）として定めることとした。

重点計画においては、21世紀の国土、経済社会のあり方を見据えつつ、計画期間中に社会資本整備事業により実現を図るべき目標と、当該目標の達成のために実施すべき、社会資本の整備とあいまって効果の増大を図る事務等（ソフト施策等）や民間主体による社会資本の整備も含めた社会資本整備事業の概要を、国民に明らかにする。

また、地域住民等の理解と協力の確保、既存の社会資本の有効活用、公共事業の入札及び契約の改善、技術開発等による費用の縮減その他社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するために求められる、社会資本の整備に関する改革の方向性を国民に明らかにする。

2 重点計画の活用とその意義

重点計画の策定に当たっては、案の作成に先立ち、国民や地方公共団体の意見を反映するための措置を講じるなど、策定過程の透明化、各主体の参画の促進に努めたところであり、重点計画の推進過程においても、国民や地方公共団体との密接な連携を図ることとする。

また、今後の社会資本の整備においては、目標の達成度を定期的に評価・分析して、事業・施策のあり方に反映していくことが必要である。重点計画はこの観点からも積極的に活用されるべきものであり、社会資本整備重点計画法の規定に基づき、毎年度の政策評価の実施等を確実に行うものとする。さらに、国庫補助負担金制度に成果重視の視点も取り入れるなど、社会資本の整備について成果重視の施策体系へと転換していくことや、事業等の実施に当たり持続可能な社会の構築のための環境の保全を図っていくことも必要である。

重点計画の推進過程において、このような取組みを、各分野における省庁横断的な施策の連携を図りつつ、総合的に展開することにより、国民のニーズに的確に応え、満足度の向上につながる社会資本の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進する。

なお、本計画の実施に当たっては、社会経済の動向、財政事情等を勘案しつつ、弾力的にその実施を図るとともに、社会資本整備重点計画法の規定に基づき、必要に応じ、その見直しを行うものとする。

第1章 社会資本整備事業の重点的、効果的かつ効率的な実施

1 事業評価の厳格な実施

社会資本の整備については、新規事業採択時の評価、実施中の再評価、事業完了後の事後評価という事前から事後までの一貫した個別事業の事業評価システムにより、効果的かつ効率的な事業実施を確保するとともに、評価結果についても積極的に公表する。また、事業完了後の事後評価については、その結果を改善措置、同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直し等に反映する。

2 技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化

社会資本の整備については、技術開発の推進とその成果の活用を図るなど、コストの観点から公共事業の全てのプロセスを見直すコスト構造

改革を推進する。

国及び関係公団等が実施する公共事業については、従来からの工事コストの縮減に加え、規格の見直しによる工事コストの縮減（ローカルルールの導入など）、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現、将来の維持管理費の縮減をも評価する「総合コスト縮減率」を設定し、計画期間中に、平成14年度と比較して、15%の総合コスト縮減率を達成することとする。また、毎年度、施策実施状況と数値目標の達成状況についてフォローアップ（追跡調査）を実施する。

また、事業の迅速化については、完成時を予め明示する「完了期間宣言」的手法の活用など社会資本の整備における進捗管理の徹底を図るとともに、公共用地のより円滑な取得のため、事業認定の透明化、収用手続の合理化などの平成13年の改正の趣旨を踏まえつつ土地収用法（昭和26年法律第219号）の積極的な活用を図るほか、都市部で立ち遅れている地籍調査の推進など、事業の迅速化のための総合的な取組みを推進する。

3 地域住民等の理解と協力の確保

事業の計画段階よりも早い構想段階において、住民参加手続の実施を促すための各種運用指針等に示すプロセスを導入するなど、透明性や公正性を確保し、住民等の理解と協力を得るため、構想・計画・実施等の事業過程を通じた住民参加の取組み等を推進する。

4 事業相互間の連携の確保

事業の構想・計画・実施の各段階において、社会資本の整備に係る事業間連携を強力に推進することにより、コスト低減や工期の短縮など、相互の効率性の向上を図るとともに、相乗的な効果の発現を図るなど、効果的かつ効率的に事業を展開する。

土地改良長期計画、廃棄物処理施設整備計画など、他の公共事業計画に位置付けられた事業とも、事業の構想・計画・実施の各段階において密接に連携する。

5 既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との連携

路上工事の縮減、有料道路における多様で弾力的な料金施策の実施、ETCの普及促進と活用、交通規制の適切な実施、災害関連情報やバリアフリー施設に係る情報の的確な提供、港湾諸手続のワンストップサービス化の推進、観光客誘致施策など、ソフト施策との幅広い連携の下で、

既存の社会資本の有効活用にも配慮しつつ、社会資本の整備の効果を相乗的に高めるようなきめ細かい工夫を実施する。

また、社会資本の更新時期の平準化、維持管理や更新を考慮に入れたトータルコストの縮減等を図るため、総合的な資産管理手法を導入し、効率的・計画的な維持管理を推進する。

6 公共工事の入札及び契約の適正化

公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（平成12年法律第127号）及び同法に基づく適正化指針の趣旨を徹底し、入札及び契約の透明性・競争性の向上、不正行為の排除の徹底、公共工事の適正な施工の確保を推進する。

さらに、公共工事の品質を確保することにより発注者としての責任を果たすため、総合評価落札方式等により民間技術を活用し技術力による競争を一層推進するとともに、工事成績の活用による入札参加者の技術力審査等を推進する。

また、平成15年度から国土交通省の直轄事業において全面的に実施している公共事業支援統合情報システム（CALS/EC）の一環としての電子入札の標準的なシステムについて、平成22年度を目安に地方公共団体等においても導入を促進することとする。

7 民間資金・能力の活用

効果的かつ効率的に社会資本を整備・管理し、質の高い公共サービスを提供するため、適切な事業分野においてPFIの導入を積極的に推進する。

また、社会資本の管理等について、地域住民、NPO、民間企業等の参画を促進する。

8 社会資本の整備における新たな国と地方の関係の構築

個性ある地域の発展を目指し、国と地方公共団体との円滑な意思疎通、共通認識の醸成を図りつつ、各地方支分部局による社会資本の整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理をもとに、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめ、国と地方の役割分担を明確化しつつ、社会資本の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進する。

平成15年の道路構造令（昭和45年政令第320号）の改正による高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造の導入など、地域特性に応じた柔軟な構造・手法を適用したローカルルールを導入により、整備効果

の早期発現、整備コストの縮減を図りつつ、地域になじむ社会資本の整備を推進する。

また、地方ブロックにおける地方公共団体との定期的会議の開催により事業等に係る意思疎通等を図るとともに、地方による主体的な地域づくりを促進するため、国庫補助負担金について、地方の裁量性を高める方向で改革を推進する。

第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要

以上のことから、重点計画の計画期間中の社会資本整備については、次のとおり重点目標を設定し、その達成に向けて効果的かつ効率的な事業執行を推進する。

暮らし	安全	環境	活力
(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等 すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。【 p 7 】 (2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等 良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に供給するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間等を形成する。【 p 8 】 (3) 良好な居住環境の形成 美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現を図る。【 p 9 】	(1) 水害等の災害に強い国土づくり 都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。【 p 10 】 (2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等 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する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。【 p 11 】 (3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化 陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。【 p 12 】	(1) 地球温暖化の防止 地球温暖化対策推進大綱に基づき地球温暖化の防止を図る。【 p 13 】 (2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善 都市部における交通に起因する大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善を図る。また、ヒートアイランド現象の緩和を図る。【 p 14 】 (3) 循環型社会の形成 循環型社会形成推進基本計画に基づき廃棄物等の発生抑制、適正な循環的利用（再使用、再生利用、熱回収）の推進及び建設発生土の有効利用の推進とともに、循環的な利用のできない廃棄物等の適正処分など環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成を図る。【 p 15 】 (4) 良好な自然環境の保全・再生・創出 生態系に配慮した豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出を図る。【 p 16 】 (5) 良好な水環境への改善 良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善を図る。【 p 17 】	(1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上 国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る。【 p 18 】 (2) 国内幹線交通のモビリティの向上 人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。【 p 19 】 (3) 都市交通の快適性、利便性の向上 都市における交通渋滞・混雑を緩和し、円滑な交通を確保するほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等を形成する。【 p 20 】 (4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化 地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。【 p 21 】

暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現

重点目標		事業の概要
	指標	
（１）少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等 すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。	・ 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_(注 1)及び住宅のバリアフリー化_(注 2)の割合 【旅客施設の段差解消 39% (H14) → 7 割強 (H19)、視覚障害者誘導用ブロック 72% (H14) → 8 割強 (H19)】 【道路 17% (H14) → 約 5 割 (H19)】 【信号機 約 4 割 (H14) → 約 8 割 (H19)】 【建築物 約 3 割 (H14) → 約 4 割 (H19)、住宅 H19 に約 1 割】 (注 1)不特定多数の者等が利用する一定の建築物：病院、劇場、ホテル、老人ホーム等不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物 (注 2)バリアフリー化：旅客施設及び道路については、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等がなされたもの	・ 自宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー環境の実現を目指し、連続的に段差の解消を図るとともに、視覚障害者誘導用ブロック、幅の広い歩道等を整備するほか、建築物や住宅内での手すりの設置、広い廊下幅の確保等を図るなど、高齢者、身体障害者等を含むすべての人々が安全で快適な社会生活を送ることができるよう、公共交通機関、歩行空間、公共性の高い建築物、住宅等のバリアフリー化を推進する。併せて、公共交通機関等のバリアフリー化の状況について利用者にわかりやすい情報提供を推進する。また、冬期の歩行の障害となる積雪や凍結等の解消を推進する。また、高齢者等の災害弱者が安全に暮らせるよう、土砂災害危険箇所に存する災害弱者関連施設について土砂災害対策を重点的に実施する。 ・ 歩いて行ける身近な場所において、高齢者をはじめとする地域住民の健康運動の場及び子どもの遊び場となる公園等を計画的に整備する。

（注）指標は、重点目標の主な事項について、その達成状況を定量的に測定するために設定しているものである（以下同じ）。

重点目標		事業の概要
	指標	
(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等 良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に供給するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間等を形成する。	・河川における汚濁負荷削減率^(注) 【H19 までに 13%を削減】 ・都市域における水と緑の公的空間確保量 【H19 までに約 1 割増 (12 m²/人(H14) → 13 m²/人 (H19))】 (注)河川における汚濁負荷削減率：河川の環境基準達成のために、河川において削減することが必要な汚濁負荷量のうち削減する量の割合	・水道水源にもなっている河川の水質を環境基準の達成を目指して改善し、きれいな水を供給できるよう、河川、ダム等での水質浄化対策及び下水道の整備を連携して重点的に実施する。また、渇水時にも安定した給水が可能となるよう、河川流量の確保のためのダム建設等を進める。 ・都市等において、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、都市公園をはじめとする公園緑地を整備するとともに、道路、港湾、空港周辺地域等での緑化や市街地に隣接する山麓斜面等でのグリーンベルトの整備・保全等を推進するほか、緑地保全制度の的確な運用により緑地の保全を図るとともに、建築物の屋上や壁面を含む民間建築敷地内の緑化等民有地の緑化を支援する。また、河川、港湾、海岸及び下水道において、住民が水に親しむことができる空間を確保する。

暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現

重点目標		事業の概要
	指標	
（３）良好な居住環境の形成 美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現 ^{（注）} を図る。	・市街地の幹線道路の無電柱化率 【 7 % (H14) → 15 % (H19) 】 ・汚水処理人口普及率 【 76 % (H14) → 86 % (H19) 】	・電線類の地中化、身近な道路を歩行者及び自転車優先とする対策（くらしのみちゾーンの形成）など快適な生活空間を形成する道路整備を推進する。 ・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。 （注）美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現：住生活の質の向上については、第八期住宅建設五箇年計画（平成13年3月13日閣議決定）に基づき、良質な住宅ストックの形成、適切な維持管理、円滑な流通などが図られるよう住宅市場の環境整備を進めるとともに、居住に関するセーフティネットを構築し、併せて住宅市街地の整備を進める。

重点目標	指標	事業の概要
(1) 水害等の災害に強い国土づくり 都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。	・ 洪水による氾濫^(注1)から守られる区域の割合 【約 58% (H14) → 約 62% (H19)】 ・ 床上浸水を緊急に解消すべき戸数^(注2) 【約 9 万戸 (H14) → 約 6 万戸 (H19)】 ・ 土砂災害から保全^(注3)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^(注4)数 約 3,100 施設 (H14) → 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^(注5)が確保されていない地域の面積 【約 15 万 ha (H14) → 約 10 万 ha (H19)】 (注1)洪水による氾濫：当面の計画として、大河川においては30年～40年に一度程度、中小河川においては5年～10年に一度程度の規模の降雨により発生する氾濫被害 (注2)床上浸水を緊急に解消すべき戸数：過去10箇年（H4～H13）に床上浸水被害を受けた家屋のうち、被災時と同規模の出水で、依然として床上浸水被害を受ける家屋数 (注3)土砂災害から保全：砂防事業、地すべり対策事業及び急傾斜地崩壊対策事業により、土石流、地すべり及び急傾斜地の崩壊による災害から生命等を守ること (注4)災害弱者関連施設：ここでは土砂災害の発生する恐れのある危険箇所に存する医療提供施設、老人福祉施設、幼稚園等を対象としている。 (注5)一定の水準の安全性：地域毎に指定される高潮高・津波高に対して浸水被害が生じない水準	・ 水害等の災害を防止する施設整備等を推進する。特に、近年の集中豪雨の発生等に対応して、河川の流下能力拡大のための河川整備と都市浸水対策としての下水道整備との連携等による都市型水害への対応、台風、梅雨等による洪水被害の常襲地域に対する対応、災害弱者関連施設及び重要交通網等ライフラインの土砂災害・雪害等からの保全、三宅島等での火山噴火に伴う土砂災害への適切な対応、及び切迫性が高まる東海地震、東南海・南海地震等による被害の軽減に向けた津波・高潮災害への対応を重点的に実施する。 ・ 水害等の災害を防止する施設の整備に加え、その施設整備の効果を増大させるため、迅速かつ適切な災害対策が可能となるよう、情報通信技術の高度化にも対応しつつ、災害に関する情報をリアルタイムで提供する施設や体制を整備するほか、土砂災害危険箇所の増加抑制のための土砂災害警戒区域等の指定、ハザードマップの作成支援等適切な政策（ソフト）を一体的かつ総合的に実施する。

重点目標	指標	事業の概要
(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等 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する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。	- 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 10,000ha(H19)】 - 多数の者が利用する一定の建築物^(注1)及び住宅の耐震化率 【建築物 15%(H13)→約 2 割(H19)、住宅 H19 に約 65%】 - 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)】 - 一定水準^(注2)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^(注3)の割合 【約 9%(H14)→約 25%(H19)】 - 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)→76%(H19)】 - 港湾^(注4)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)】 (注1)多数の者が利用する一定の建築物：学校、病院、ホテル、事務所その他多数の者が利用する建物のうち、3 階建以上でかつ床面積が 1,000 m²以上の建築物 (注2)一定水準：備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設を備える面積 10ha 以上のオープンスペース (注3)大都市：人口 20 万人以上の都市（東京特別区及び政令指定都市においては、区を 1 都市と扱う） (注4)港湾：大規模地震等の切迫性の高い観測強化地域、特定観測地域内にある港湾	- 地震発生時において、被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速に災害応急対策活動を行え、また、社会経済活動が確保されるよう、堤防、防災拠点官庁施設等の防災施設や多数の者が利用する建築物及び住宅の耐震化等を進めるとともに、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強、耐震性を有する国際海上コンテナターミナルの整備等を推進するほか、急傾斜地崩壊対策を推進する。また、大規模な火災の発生を未然に防ぐため、道路、公園等の整備と連携し、老朽建築物から防災性能を備えた建築物への更新、規制誘導等の密集市街地対策を重点的に実施する。 - 災害発生時に住民が安全に避難できるよう、大地震の発生が切迫している地域における避難者の生命を保護する広域避難地などの避難地の整備や、電線類の地中化も含めた避難路の整備を推進するとともに、被災者に対する支援活動を支えるため、防災拠点となる公園や耐震強化岸壁を備えた港湾及びこれらの施設を連絡する地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワーク等を整備する。併せて、これらの施設の機能を最大限発揮できるよう、避難地や避難路の周知や災害発生時の緊急・応急対応等に関する防災計画の作成を支援するなど適切なソフト施策を実施する。

安全～防災の高度化の推進と交通安全対策・危機管理の強化

重点目標		事業の概要
	指標	
(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化 陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。	・ 道路交通における死傷事故率 【118 件/億台和 (H14) → 約 1 割削減 (108 件/億台和)(H19)】 ・ ふくそう海域_(注)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】 ・ 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 平均)】 (注)ふくそう海域：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。）	・ 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）信号機の高度化、ハード・ソフト一体となった駐車対策をはじめとした交通安全施設等の整備や高度道路交通システム（ITS）効果的な交通規制を推進する。また、道路と鉄道が連携して踏切道の改良等を実施するとともに、鉄道交通に係る安全対策を実施する。 ・ 安全な海上交通環境の実現を目指し、港湾内の静穏度の向上のための港湾整備、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次世代型航行支援システムの整備を連携して実施するなど港湾と航路標識の連携した整備等を推進する。 ・ 増大する航空需要に対応しつつ、より一層安全な航空交通を目指し、管制支援システム等の施設整備等を進める。 ・ 昨今の不安定な世界情勢に対応し、空港、港湾等においてテロ等に備えた保安レベルの向上を図る。

重点目標		事業の概要
	指標	
(1) 地球温暖化の防止 地球温暖化対策推進大綱に基づき _(注) 地球温暖化の防止を図る。	(注)地球温暖化対策推進大綱に基づき：地球温暖化対策推進大綱（平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部決定）における目標（H22における自然体ケースとの比較） 【運輸部門におけるエネルギー需要面のCO ₂ 排出削減：約4530万t-CO ₂ 】 【都市緑化等による吸収：約28万t-CO ₂ 】 【住宅・建築物におけるCO ₂ 排出削減：約3560万t-CO ₂ 】 【下水道に係るN ₂ O排出削減：約200万t-CO ₂ 】	・ 自動車をはじめ運輸部門から排出される二酸化炭素の削減を目指し、自動車の省エネルギー化、交通需要マネジメント、違法駐車対策等の施策（ソフト）と道路、信号機、鉄道、港湾等の基盤整備（ハード）を一体的に実施することにより、公共交通機関の利用の促進、鉄道・海運へのモーダルシフトの推進、道路渋滞対策等の推進を図る。また、信号灯器のLED（発光ダイオード）化、航路標識等使用するエネルギーのクリーンエネルギー化等環境の保全に資する機器等の導入を推進する。 ・ 二酸化炭素の排出抑制と同時に、都市公園の整備、緑地の保全や、道路、港湾、空港、河川、山麓斜面等の公共空間における緑化、建築物の屋上、壁面等の新たな緑化空間の創出等を積極的に推進するなど二酸化炭素吸収源対策を実施する。 ・ 民生部門の住宅・建築物から排出される二酸化炭素の削減を目指し、太陽光発電等の自然エネルギー活用システムの導入等住宅・建築物の省エネルギー性能の向上を図るとともに、環境負荷低減技術を活用した環境配慮型官庁施設（グリーン庁舎）の整備等を進める。 ・ 下水道事業による一酸化二窒素の排出抑制対策として、下水汚泥焼却施設における燃焼温度の高温化等を推進する。

重点目標		事業の概要
	指標	
(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善 都市部における交通に起因する大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善を図る。また、ヒートアイランド現象の緩和を図る。	・ NO₂ の環境基準達成率 【64% (H14) → 約 8 割 (H19)】 ・ 夜間騒音要請限度達成率 【61% (H14) → 72% (H19)】	・ 自動車から排出される窒素酸化物(NO_x)や浮遊粒子状物質(SPM) の削減を目指し、低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒) 導入等自動車の低公害化、交通需要マネジメント、違法駐車対策等の施策(ソフト) と道路、信号機、鉄道、港湾等の基盤整備(ハード) を一体的に実施することにより、公共交通機関の利用の促進、鉄道・海運へのモーダルシフトの推進、道路渋滞対策等の推進を図る。 ・ 長期的に環境基準を達成することを目指し、住居が連担している区域を通過する幹線道路において、騒音低減効果のある高機能舗装の敷設、環境施設帯の設置等の沿道環境対策を進めるとともに、空港周辺等の騒音の低減を目指し、空港環境対策等を進める。 ・ 市街地等における緑とオープンスペースの確保、都市の水面積の拡大、雨水の貯留・浸透、公園・緑地、河川、道路、下水道等の連携による水と緑のネットワークの形成等ヒートアイランド対策を実施する。

重点目標		事業の概要
	指標	
(3) 循環型社会の形成 循環型社会形成推進基本計画に基づき^(注)廃棄物等の発生抑制、適正な循環的利用(再使用、再生利用、熱回収)の推進及び建設発生土の有効利用の推進とともに、循環的な利用のできない廃棄物等の適正処分など環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成を図る。	(注)循環型社会形成推進基本計画に基づき：循環型社会形成推進基本計画(平成15年3月14日閣議決定)で定められた循環利用率、最終処分量の目標 【循環利用率 約10%(H12)→約14%(H22)】 【最終処分量 約56百万ト(H12)→約28百万ト(H22)】	・ 社会資本整備事業の実施に当たっては環境負荷の低減に配慮するものとし、建設廃棄物の再資源化・縮減、再生資材の利用、建設発生土の有効利用を推進するとともに、下水汚泥についてリサイクルを推進する。 ・ 廃棄物等の循環的な利用を推進するため、港湾においては、循環資源を取り扱うための運用の改善、官民連携の促進、岸壁利用の再編成等を通じて、静脈物流拠点及びそれらを結ぶネットワークの形成を図る。また、循環的な利用のできない廃棄物等を適正に処分できるよう、廃棄物埋立護岸等を整備する。

環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

重点目標		事業の概要
	指標	
(４)良好な自然環境の保全・再生・創出 生態系に配慮した豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出を図る。	・ 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】 ・ 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】	・ 人工的な構造物によって覆われた水辺のうち回復可能な約 1,700km の中で約 300km を自然な水辺として再生するとともに、過去の乾燥や埋立により失われた湿地や干潟のうち回復可能な約 7,000ha のうち約 2,100ha までを再生するほか、都市や港湾において、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・緑地を概ね 2,400ha 確保することを目指す。また、緑の再生等が必要な箇所において緑化を推進する。さらに、魚類の生息環境改善のため魚道の整備等を推進する。

環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

重点目標		事業の概要
	指標	
(５) 良好な水環境への改善 良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善を図る。	- 環境基準達成のための高度処理人口普及率^(注) 【11% (H14) → 17% (H19)】 - 湾内青潮等発生期間の短縮 【H14 比約 5 %減 (H19)】 (注)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	河川や湖沼、海域等公共用水域の水環境の改善を目指し、下水道の普及拡大に加え、高度処理施設の整備、合流式下水道の緊急改善等の下水道整備、下水道事業等と河川浄化事業の連携により水質浄化を行う清流ルネッサンス等の河川環境整備、海域における汚泥の覆砂・浚渫の他、ゴミ・油回収等による海洋環境整備等により水質を改善するとともに、河川流量の確保を図る。

重点目標	指標	事業の概要
(1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上 国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る。	- 国際航空サービス提供レベル 【3,435億座席和(H14)→4,800億座席和(H19)、215億トン(和)(H14)→300億トン(和)(H19)】 - 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 【H14 比 5 % 減(H19)】 - ふくそう海域^(注)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)】 - 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 【59% (H14) → 68% (H19)】 - 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 (注)ふくそう海域：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。）	- 国際的な玄関口となる国際拠点空港や国際港湾の整備を推進する。国際拠点空港については、首都圏において新東京国際空港の平行滑走路等の早期整備を図るとともに、関西圏において関西国際空港二期事業等の整備を着実に推進する。中部圏においては、中部国際空港の所要の整備を着実に推進する。併せて、空域・航空路の容量を拡大する次世代航空保安システムの導入を進める。国際港湾については、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、船舶輸送の動向に対応したコンテナターミナルの整備や背後とのアクセス性の向上を図る臨港交通施設の整備等を推進するとともに、港湾諸手続のワンストップサービス化・港湾の24時間フルオープン化を推進することにより国際競争力の強化に努める。さらに国際海上交通のサービス向上を目指し、国際幹線航路の整備や次世代型航行支援システムの整備など港湾と航路標識の連携した整備等を推進する。 - 国際的な玄関口となる空港や港湾と都市とのアクセスを円滑にする道路、鉄道等を整備する。特に、鉄道については、国際拠点空港と都心部との間のアクセス所要時間を30分台にすることを目指し、中部国際空港アクセス鉄道を整備するとともに、成田高速鉄道アクセスの整備を着実に推進する。また、国際的な水準から見て整備の遅れている都市圏環状道路の整備を進めることなどにより国際競争力の強化に努める。 - 都市再生緊急整備地域（平成15年7月現在、53地域、約6,103ha）等について、緊急的な市街地の整備を推進する。 - 情報通信技術の活用により、すべての国民が恩恵を享受し、産業の国際競争力が発揮されるよう、道路、河川、港湾等の公共施設管理用光ファイバー収容空間等を整備するとともに、社会資本の機能に支障のない範囲で、河川・道路管理用光ファイバーを民間に開放することにより超高速ネットワーク環境の構築を支援するほか、通信・エネルギー基盤整備にも配慮して既存の社会資本の有効活用を図る。

重点目標		事業の概要
	指標	
(2) 国内幹線交通のモビリティの向上 人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。	- 国内航空サービス提供レベル 【1,294 億座席扣(H14)→1,500 億座席扣(H19)】 - フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 【H14 比 4 %減(H19)】	広域ブロック間の交流の促進や効率化を図るため、空港、港湾や開発保全航路、幹線道路、幹線鉄道等の幹線交通体系を整備する。空港については、財源に見通しをつけた上で、東京国際空港の再拡張事業を推進するなど、大都市圏拠点空港（成田、羽田、関空、中部）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、空港アクセス交通の整備を推進する。港湾については、複合一貫輸送等の拠点となる内貿ターミナルを合理的に配置するなど、より効率的な輸送を実現できるよう整備を推進する。また、次世代型航行支援システム等航路標識の整備を推進するとともに、アクセス交通の整備を推進し、機能強化を図る。道路については、高規格幹線道路・地域高規格道路の着実な整備等により、規格の高い道路を使う割合を引き上げ、自動車交通の高速性、円滑性を確保するとともに、安全性の向上、生活環境の改善を図る。特に高速自動車国道については、これまでの有料道路方式による整備に加え、国と地方の負担による直轄方式も活用して整備を進める。また、ITS を推進するとともに、特にノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）については、料金所整備だけでなく ETC 利用者に特化した多様な料金施策を実施し、有料道路の利用の効率化を図りつつ、計画期間内に ETC 利用者を有料道路利用者の 7 割程度まで引き上げ、料金所渋滞を概ね解消する。さらに、3メディア対応型道路交通情報通信システム（VICS）対応車載機の普及促進を図る。

活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

重点目標		事業の概要
	指標	
（３）都市交通の快適性、利便性の向上 都市における交通渋滞・混雑を緩和し、円滑な交通を確保するほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等を形成する。	- 道路渋滞による損失時間 【38.1 億人時間(H14)→約 1 割削減(H19)】 - 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】 - 路上工事時間の縮減率 【235 時間/扣・年(H14)→約 2 割削減(H19)】	道路の渋滞を解消するために、バイパス、環状道路、市街地における都市計画道路等の整備、ボトルネック踏切約1,000箇所を平成22年度までに半減することを目指した立体交差化等を進めるとともに、ハード・ソフト一体となった駐車対策を進めるほか、信号制御の高度化、ITS の推進、ETC 及び3メディア対応型 VICS 対応車載機の普及促進、交通需要マネジメント、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等の施策を実施する。また、公共交通の利便性、信頼性の向上を目指して、都市鉄道等を整備するとともに、自由通路、駅前広場の整備等交通結節点の改善を進めるほか、バスロケーションシステムの整備等のソフト施策を実施する。なお、都心など都市部の効率的な利用の観点に配慮する。

活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

重点目標		事業の概要
	指標	
(４) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化 地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。	・国際航空サービス提供レベル 【3,435 億座席和(H14)→4,800 億座席和(H19)】(再掲) ・拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 【59%(H14)→68%(H19)】(再掲) ・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 (再掲) ・国内航空サービス提供レベル 【1,294 億座席和(H14)→1,500 億座席和(H19)】(再掲) ・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)→77%(H19)】	・地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う広域的なサービスを可能とするなど、様々な地域の生活や経済活動を支えるとともに、地域間交流や観光交流等を促進する道路、鉄道、港湾、空港の交通基盤を整備する。 ・現在約500万人の訪日外国人旅行者の増加を目指し、訪日外国人に対して分かりやすい観光案内のためのサインポスト等の整備を図るなど各種受け入れ体制を整備するとともに国際観光交流の促進のための基盤を整備する。 ・観光交流等を手がかりとした地域の活力向上を目指し、中心市街地の整備による魅力ある都市の整備のほか、歴史的・文化的資源を活用しつつ、豊かな自然環境・景観や活火山地域などの地域特性に応じた観光振興・交流拠点の整備を推進する。

「事業の概要」に対応した主要な事業は別表のとおりである。

第3章 事業分野別の取組み

第1章及び第2章の横断的な取組みについて、事業分野別には次のとおり実施する。

< 道路整備事業 >

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

成果主義に基づく行政マネジメントを導入することにより、より透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図る。その際、「活力」、「暮らし」、「安全」、「環境」の各施策テーマに基づき、質の高い道路サービスの低コストでの提供、地域特性に応じた柔軟な道路構造の採用等による地方の裁量の拡大、有料道路における多様で弾力的な料金施策の導入等による既存ストックの有効活用、市民参画型の道路計画・管理等の導入、今後の高速道路の整備・料金のあり方や有料道路制度の運用の検討等を進め、効率的に「つくる」とともに有効に「使う」ことを徹底し、国民本位の道路行政を推進する。

2 事業の概要

(1) 活 力 ～都市再生と地域連携による経済活力の回復～

- ・道路整備の推進や路上工事の徹底合理化、ETC普及促進等により道路渋滞を削減

○道路渋滞による損失時間

【38.1 億人時間/年(H14) → 約1割削減(H19)】

○ETC利用率

【5%(H14) → 70%(H19)】

- ・三大都市圏環状道路の整備率を35%から60%に向上させるなど環状道路整備を推進
- ・都市内道路整備の推進等により、民間都市開発の誘発や密集市街地を解消
- ・自立した個性ある地域の形成や市町村合併等地域連携や地域振興、観光交流等に資する道路整備を推進するとともに、空港・港湾へのアクセスを改善
- ・高規格幹線道路や地域高規格道路等のネットワークを重点的、効率的に整備し、これらの整備等により規格の高い道路を使う割合を13%から15%に引き上げ

- ・ E T C の無線通信技術や光ファイバー網等を活用した多様な I T S サービスを推進
- (2) 暮らし ～生活の質の向上～
 - ・ 暮らしのみちゾーンの形成等により、人や自転車を優先し、質の高い生活環境を創出
 - ・ 主要な鉄道駅等周辺の歩行空間のバリアフリー化を推進
 - ・ 幹線道路に加え、住居系地域や歴史的景観地区等の主要な非幹線道路の無電柱化を推進
 - 市街地の幹線道路の無電柱化率 【 7 % (H14) → 15 % (H19) 】
- (3) 安 全 ～安全で安心できる暮らしの確保～
 - ・ 幹線道路の事故危険箇所における集中的な対策、面的・総合的な歩行者交通安全対策等を推進
 - 死傷事故率
 - 【 118 件/億台キロ(H14) → 約 1 割削減(108 件/億台キロ)(H19) 】
 - ・ 豪雨・豪雪による孤立地域の解消や医療施設へのアクセスを確保する生命線となる道路整備、災害時の緊急活動等を支える道路等の防災・震災・雪寒対策を推進
 - ・ 道路構造物の総合的資産管理システムの導入など効率的・計画的な維持管理を推進
 - 道路構造物保全率 【舗装：91%(H14)→現在の水準を維持(H19)】
【橋梁：86%(H14)→93%(H19)】
- (4) 環 境 ～環境の保全・美しい景観の創造～
 - ・ 幹線道路ネットワークの整備や T D M 施策、自動車の低公害化、道路の緑化等の総合的な実施により、沿道環境を改善し地球環境を保全するとともに、美しい道路景観を創出
 - 夜間騒音要請限度達成率 【61%(H14)→72%(H19)】
- (5) 開かれた道路行政に向けて
 - ・ 質の高い情報を提供するとともに、幅広く国民の意見を聴き、国民の満足度を把握
 - 利用者満足度 【2.6 点(H14)→3.0 点(H19)】

< 交通安全施設等整備事業 >

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環

境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

2 事業の概要

(1) 歩行者等の安全通行の確保

あんしん歩行エリアの整備

- エリア内の死傷事故の抑止

【H19 までに約 2 割抑止（歩行者・自転車事故については約 3 割抑止）】

- ・ 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

歩行空間のバリアフリー化の推進

- 信号機のバリアフリー化率 【約 4 割(H14) → 約 8 割(H19)】

- 道路のバリアフリー化率 【17%(H14) → 約 5 割(H19)】

- ・ 交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路において、バリアフリー対応型信号機の整備や歩道の段差、勾配等の改善を推進

安全・快適な歩行者通行及び自転車利用環境の整備

- ・ 歩道、自転車道等の通行空間と自転車駐車場の整備を推進

(2) 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

事故危険箇所対策の推進

- 対策実施箇所の死傷事故の抑止 【H19 までに約 3 割抑止】

- ・ 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・単路約 4,000 箇所を選定の上、集中的に交通安全施設等を整備

ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

- ・ 大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示、違法駐車抑止システム等の整備等による集中的な違法駐車対策を実施

(3) IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

信号機の高度化等

- 死傷事故の抑止 【H19 までに約 44,000 件を抑止】

- CO₂の排出の抑止 【H19 までに約 70 万 t-CO₂を抑止】

- 通過時間の短縮

【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】

高度道路交通システム（ITS）の推進

- ・光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム（UTMS）の推進
- ・情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進

< 空港整備事業 >

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

（１）空港の整備

今後とも増大する航空需要に対応し、我が国の国際競争力を強化していくためのライフラインとして、大都市圏拠点空港の整備を重点的に実施する。

一般空港については離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組合せや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移す。

（２）空港周辺環境対策

空港の整備及び管理運営に伴う環境負荷のさらなる軽減に努め、空港と周辺地域との調和ある発展を図る。

（３）航空保安施設の整備

航空の安全の確保を最優先としつつ、航空交通量の増大やユーザーニーズの多様化に適切に対応するため、次世代航空保安システムの構築等を図る。

2 事業の概要

○国際航空サービス提供レベル

【3,435 億座席キロ(H14)→4,800 億座席キロ(H19)、215 億トンキロ(H14)→300 億トンキロ(H19)】

○国内航空サービス提供レベル

【1,294 億座席キロ(H14)→1,500 億座席キロ(H19)】

○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

【51% (H14) → 100% (H19)】

（１）大都市圏拠点空港（成田、羽田、関空、中部）の整備

首都圏においては、新東京国際空港の平行滑走路等の早期整備を図るとともに、財源に見通しをつけた上で、東京国際空港の再拡張事業を推進する。関西圏においては、関西国際空港二期事業等の整備を着実に推進するとともに、関西３空港について、それぞれの特性に応じ

た機能分担や連携のあり方に関し、さらに検討を進める。中部圏においては、中部国際空港の所要の整備を着実に推進する。

(2) 一般空港の整備

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。

(3) 空港周辺整備事業の推進

空港周辺の生活環境の改善に資するため緑地整備等を進める。

(4) 次世代航空保安システムの整備等

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整備を着実に推進する。

< 港湾整備事業 >

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

(1) 国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上輸送サービスの確保や産業空間の形成～活力～

物流コストの削減等を通じて、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、昨今の不安定な世界情勢をも念頭に置きつつ、国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成を推進する。また、産業競争力の強化のための効率的なバルク貨物輸送システムの維持・拡充、複合一貫輸送等に対応した国内海上輸送ネットワークの形成を推進するとともに、離島等の住民のための安定した海上輸送サービスの提供を図る。さらに、物流産業空間の形成、既存立地企業の再編等を支援する。

(2) 循環型社会の構築など環境問題への対応～環境～

循環型社会の実現に向け、港湾を拠点とする広域的な静脈物流システムの構築や廃棄物処理対策を推進する。また、豊かな生態系を育む良好な海洋環境の形成を図る。

(3) 安全で安心な地域づくり～安全～

大規模地震等災害時における物流及び臨海部防災拠点機能を確保するとともに、湾口防波堤により、自然災害等から臨海部の生命・財産を防護する水準を向上させる。また、船舶航行や海洋性レクリエーション活動等の安全の確保、港湾の保安レベルの向上を図る。

(4) みなとまちづくりの推進～暮らし～

観光などの地域産業や海洋性レクリエーション等を核とした美しい景観を備えた活力のある空間を形成し、市民の参加と連携による「みなとまちづくり」を推進する。

なお、上記の取組みの推進に当たっては、国と地方のパートナーシップの充実、広域的、国際的な視点からの行政展開、沿岸域の総合的管理等を推進することとする。

2 事業の概要

(1) 国際競争力と国民生活の質の向上等

- 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【H14 比 5 % 減(H19)】
- ・国際港湾としての機能を強化するコンテナターミナルの整備、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、港湾物流の情報化の推進等
- ・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

(2) 循環型社会の構築等

- 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 比約 1 割減(H19)】
- ・国内外との静脈物流拠点の形成、廃棄物等の広域利用・処理等に資する廃棄物埋立護岸等の整備、水環境の改善や干潟等の保全・再生・創造等良好な海洋環境の形成

(3) 安全・安心

- 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)】
- ・災害時における緊急物資、避難民等の輸送を支える臨海部防災拠点の整備
- ・船舶の航行の安全性を確保する避難港の整備、放置艇対策等

(4) みなとまちづくり

- 港湾空間の緑化率【約 7 % (H14) → 約 8 % (H19)】
- ・地域の交流拠点としての旅客船ターミナル、緑地等の整備

< 都市公園等 >

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

都市公園等の整備、緑地保全地区の指定等民有緑地の保全、及び緑化施設整備計画認定制度の活用等による緑化を、都市の防災性の向上、地球環境問題等への対応、豊かな地域づくりと少子・高齢社会への対応に重点を置きつつ、計画的に推進することにより、都市における緑を効率的に確保するとともに水・緑豊かで美しい都市生活空間の実現を図り、

もって都市の健全な発達と住民の心身の健康の保持増進に資する。また、水と緑のネットワークを形成するよう事業を実施し効果的な緑の確保に努める。

さらに、都市公園等については、借地方式による整備、立体的な土地利用による整備等、市街地における効率的な整備を図るとともに、その管理に市民団体等の参画を促進し、利用の活性化を図る。

(1) 都市の防災性の向上

国民の生命財産の安全の確保、災害に強い都市構造の実現に資するため、災害時における広域・一次避難地、防災拠点、延焼防止機能を有する都市公園（防災公園）の整備を進めるとともに、周辺市街地の不燃化等と一体的に実施する都市公園の整備、都市公園における災害応急対策施設の整備を推進する。

(2) 地球環境問題等への対応

都市における生物の生息・生育空間の確保、ヒートアイランド現象の緩和等に資するため、都市に残る良好な緑地の保全、都市環境の中核を担う都市公園の整備を推進するとともに、公共公益施設及び民有地の緑化の推進を図る。また、これらの取組みを通じ都市緑化を推進し、CO₂固定により地球温暖化対策に資する。

(3) 豊かな地域づくりと少子・高齢社会への対応

地域の自然や歴史性・文化性を重視し豊かで美しい地域づくりに資するため、市民の余暇活動、スポーツ、健康運動、環境教育、地域住民の社会参画等様々な活動の場及び人々の交流の拠点となり快適に利用できる都市公園等の整備を推進する。また、良好な景観形成に効果の高い緑地や歴史的風土を構成する緑地の保全を推進する。

2 事業の概要

(1) 都市の防災性の向上

- 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)】
- ・大地震の発生が切迫している都市等において約 800ha の広域避難地を H19 までに整備

(2) 地球環境問題等への対応

- ・都市における良好な自然環境の保全・創出に資する公園・緑地を H19 までに新たに約 2,100ha 確保

(3) 豊かな地域づくりと少子・高齢社会への対応

○全国民に対する国営公園の利用者数の割合

【H19に全国民の4人に1人が利用】

- ・国営公園の適正な整備と管理・運営
- ・地域の自然や歴史的・文化的資産を保全・活用した観光振興の拠点、国家的なイベントの会場等地域活性化の拠点となる都市公園の整備

<下水道整備事業>

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

都市の水循環における下水道の役割が相対的に重要になってきている現状を踏まえ、国民の視点、流域管理、多様な主体との連携・協力、施設の効率的な管理運営及び国際化への対応といった点に留意しつつ、下水道の重点的かつ計画的な整備を推進する。

(1) 衛生的で快適な生活の実現

地域の特性に応じた適切な役割分担の下、未普及地域の解消を図る。

時間管理概念の徹底

原則として5年以内に供用開始できる箇所についてのみ新規採択するなど、時間管理概念の徹底により事業をスピードアップ。

ローカルルールを導入

地域の特性に応じた污水处理施設整備が図られるよう、他の污水处理施設との役割分担を再点検。

(2) 大雨にも安全な都市づくり

雨水対策の一環として、河川事業との連携、雨水浸透の積極的導入、ハザードマップの作成等のソフト対策など、総合的な都市浸水対策を推進する。特に著しい浸水被害のおそれのある地域では、安全性を早急に確保する。

(3) 良好な水環境の形成

水道水源水域や三大湾等の水質保全上重要な地域において、普及拡大に加え高度処理施設の整備を推進する。また、排出される汚濁負荷量を分流式下水道と同程度以下に削減すること等を当面の目標として、合流式下水道の緊急改善を推進する。

(4) 循環を基調とした環境負荷の削減

普及拡大等に伴い増加する下水污泥の減量化・有効利用に努めるとともに、下水污泥焼却に伴い発生する一酸化二窒素等の温室効果ガスの排出抑制対策を推進する。

(5) 下水道施設の徹底的な活用

これまで築いてきた下水道施設のポテンシャルを活用し、親水空間の整備や処理水・雨水の有効利用、下水処理場の上部空間の緑化など、水・緑環境の創出を図り、併せてヒートアイランド現象の緩和にも寄与するとともに、光ファイバーの収容、温冷熱エネルギーの有効活用等、都市再生にも最大限活用する。また、施設機能を良好に維持できるよう、計画的な再構築を推進する。

2 事業の概要

(1) 衛生的で快適な生活の実現 ～暮らし～

- 下水道処理人口普及率 【65% (H14) → 72% (H19)】

(2) 大雨にも安全な都市づくり ～安全～

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

(3) 良好な水環境の形成 ～環境～

- 環境基準達成のための高度処理人口普及率
【11% (H14) → 17% (H19)】
- 合流式下水道改善率 【15% (H14) → 40% (H19)】

(4) 循環を基調とした環境負荷の削減 ～環境～

- 下水汚泥リサイクル率 【60% (H14) → 68% (H19)】

< 治水事業 >

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

治水事業を進めるに当たり、事業箇所重点化による事業効果の早期発現を図るとともに、ダム等の既存治水施設の有効活用や水防活動等との連携による既存治水施設の適正な維持管理に努める。また、地方公共団体、学識経験者、関係住民の意見を適切に反映した河川整備計画の作成に努めるとともに、流域や河川の個性を活かした川づくりを進めるため、市民団体や地域住民等との連携を積極的に図る。

治水事業の基本施策としては、以下に示すものを基本とする。

(1) 安全で安心できる災害に強い国土づくり

平成12年東海豪雨に見られるように頻発する水害、土砂災害に対応するため、治水施設の整備水準の向上を計画的に進める。特に、近年の集中豪雨の多発等に対応し、都市域における浸水被害解消のため、下水道との連携を図りながら都市雨水対策を進める。また、ソフト対策の充実と併せて、被害の軽減を図る。さらに、きれいな水の確保を

図るとともに、想定している計画を超えるような降雨等による被害を最小化するための危機管理施策を推進する。

(2) 美しい国土づくり

国民の川づくりへの積極的な参画や環境問題への関心の高まりを踏まえ、動植物の生息生育空間である河川において、河川と人との関わりの再構築を目指し、豊かで美しい自然環境の保全と再生を図るとともに、河川を活かした地域づくり等を推進する。

2 事業の概要

(1) 安全で安心できる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)】

- 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)：下水道と共同】

- 土砂災害から保全される戸数

【約 120 万戸 (H14) → 約 140 万戸 (H19)：急傾斜と共同】

【うち災害弱者関連施設数 約 3,100 施設 (H14)

→ 約 4,100 施設 (H19)：急傾斜と共同】

- 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 千 ha (H14) → 約 10 千 ha (H19)：海岸と共同】

- 河川における汚濁負荷削減率 【H19 までに 13% 削減】

(2) 美しい国土づくり

- 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：海岸と共同】

- 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：港湾と共同】

< 急傾斜地崩壊対策事業 >

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

(1) 急傾斜地の崩壊による災害からの安全・安心の確保

全国各地で頻発している急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を守るため、危険性の高い箇所等から重点的かつ効果的に急傾斜地崩壊対策事業を推進する。特に、近年の地震に起因する急傾斜地の崩壊による災害が都市山麓周辺等の斜面で多発していること等に鑑み、大規模地震の発生が懸念されている地域等においては、対策を着実に進めるとともに、避難地・避難路等の安全確保に留意するものとする。

また、土砂災害防止法等に基づく災害の発生するおそれのある危険箇所への家屋等の新規立地抑制及び住民との双方向性を確保した迅速な情報提供等による警戒避難体制の整備等のソフト対策と、施設整備によるハード対策を一体的に実施し、災害の防止、被害の軽減等に努める。

(2) 誰もが安心して暮らせる生活の実現

急傾斜地の崩壊による災害は、豪雨や地震の発生により局所的かつ突発的に発生する可能性が高いことから、特に、犠牲となりやすい高齢者等災害弱者に配慮し、重点的に急傾斜地崩壊対策事業を推進し、高齢者等が安全に暮らせる生活の実現を目指す。

(3) 都市等における豊かな自然環境・景観への配慮

都市等を構成する重要な要素である樹木等の緑を積極的に活かし、生活空間における緑の連続性・一体性の確保、良好な自然環境・景観の維持・形成を図るため、都市山麓グリーンベルト整備事業のほか緑を活かした斜面对策を推進する。

(4) 魅力ある都市と個性ある地方づくりの支援

重要交通網等を保全する斜面对策を重点的に実施し、地域の産業・経済基盤の安定を図る。

2 事業の概要

(1) 急傾斜地の崩壊による災害からの安全・安心の確保

○急傾斜地の崩壊による災害から保全される戸数

【約 40 万戸(H14)→約 50 万戸(H19)】

(2) 誰もが安心して暮らせる生活の実現

○急傾斜地の崩壊による災害から保全される災害弱者関連施設数

【約 1,600 施設(H14)→約 2,000 施設(H19)】

(3) 都市等における豊かな自然環境・景観への配慮

・都市等の生活空間における緑を活かした斜面对策を H19 までに約 100km を整備

(4) 魅力ある都市と個性ある地方づくりの支援

・重要交通網等を保全する斜面对策を H19 までに約 1,000 箇所を実施

< 海岸事業 >

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

(1) 津波、高潮、波浪、海岸侵食が国民の生命・財産に及ぼす被害の

軽減

津波、高潮、波浪による被害を防止するために必要な施設の整備により、国民の生命・財産について所要の安全性の確保を図るとともに、住民等が被災を軽減するために適切な行動をとることができるよう、災害等に関する情報の公開・伝達を進める。また、貴重な国土を保全するため侵食対策を推進するとともに、施設の耐震強化を推進する。

(2) 人の暮らしと自然環境が調和した後世に伝えるべき豊かで美しい海岸環境の保全・回復

海岸が持つべき豊かで美しい環境の保全・回復を図るとともに、住民の日常生活に潤いを感じられるよう、海辺に親しめる海岸づくりを推進する。

2 事業の概要

(1) 津波、高潮、波浪、海岸侵食が国民の生命・財産に及ぼす被害の軽減

- 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)】
- ・ 海岸保全施設の新設・改良、暫定施設の早期完成、老朽化施設の更新、水門等の機能の高度化の実施や津波・高潮ハザードマップ作成の技術的支援及び安全情報伝達施設等の整備
- 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 【24%(H14)→18%(H19)】
- ・ 現状汀線の保全対策（離岸堤、潜堤、人工リーフ等の設置や養浜による砂浜の保全）やかつての汀線の回復
- 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)】
- ・ 耐震性の強化等を目的とした施設の更新等

(2) 人の暮らしと自然環境が調和した後世に伝えるべき豊かで美しい海岸環境の保全・回復

- 復元・創出された砂浜の面積 【約2,200ha(H14)→約2,800ha(H19)】
- ・ 海浜の整備、侵食対策の実施や砂浜、緑、景観の総合的な保全及び動植物の生息生育空間に配慮した施設の整備
- 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)】
- ・ 親水性施設や海辺へのアクセスを可能とする施設の整備や砂浜を

有する海岸におけるバリアフリー対策（スロープ、安全施設等の整備）の実施

(別表)

1 暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現
(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等
・ バリアフリー化の推進
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 道路 鉄軌道車両、バス車両、旅客船、航空機 信号機をはじめとする交通安全施設等(バリアフリー対応型信号機に対応する携帯端末等の普及促進を含む。)
都市公園、河川の利用空間、砂浜を有する海岸の海岸保全施設 建築物、住宅、官庁施設
・ 歩行空間の除雪や融雪施設の整備等雪寒対策の実施
・ 災害弱者関連施設を保全するための砂防事業、地すべり対策事業及び急傾斜地崩壊対策事業の実施
・ 歩いて行ける身近な場所での公園等の整備
(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等
・ 水道水源にもなっている河川、ダム等での水質浄化対策及び水道水源域での下水道整備の連携実施
・ 河川流量の確保のためのダム建設等
・ 公園・緑地の確保及びその他の公共空間等の緑化の推進
都市公園の整備 緑地保全制度の的確な運用 建築物の屋上や壁面を含む民間建築敷地内の緑化等民有地の緑化 都市山麓グリーンベルトの整備 急傾斜地における緑を活かした斜面对策 下水処理場の緑化 道路の緑化等 港湾空間の緑化 空港周辺地域の緑化
・ 親水空間の確保
市街地における親水性のある河川整備 港湾緑地の整備 海辺に親しむことができる海岸整備 下水道による親水空間の整備 親水公園の整備
(3) 良好な居住環境の形成
・ 快適な生活空間の整備
電線類の地中化 くらしのみちゾーンの形成 歩車分離式信号の導入等
・ 污水处理施設整備の推進
下水道の整備

2 安全～防災の高度化の推進と交通安全対策・危機管理の強化	
(1) 水害等の災害に強い国土づくり	
・ 水害等の災害を防止する施設の整備等	洪水による氾濫被害から守るための河川改修・ダム建設等 河川改修と下水道整備の連携による都市雨水対策 都市の浸水を防御する下水道整備 災害弱者関連施設や重要交通網等のライフラインの保全等に配慮した土砂災害対策 湾口防波堤の整備 津波・高潮、波浪、海岸侵食対策 火山噴火や雪崩による災害の対策 道路の雪害対策
・ 水害等の災害に関する情報をリアルタイムで提供する施設や体制の整備	河川・ダムに関する情報の提供 土砂災害に関する情報の提供 津波・高潮による災害に関する情報の提供 道路交通情報の収集・提供
・ 土砂災害警戒区域等の指定の推進	
・ ハザードマップの作成支援	洪水 土砂災害 火山噴火災害 津波・高潮
(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等	
・ 防災施設、基幹施設等の耐震化	堤防等河川管理施設の耐震化 海岸保全施設の耐震化 道路の法面对策・橋脚耐震補強等 信号機、交通管制センター等の整備 国際海上コンテナターミナルの耐震強化 耐震強化岸壁の整備 湾口防波堤の整備 防災拠点官庁施設の耐震対策 建築物・住宅の耐震診断・改修 急傾斜地崩壊対策の推進
・ 密集市街地対策の実施	密集市街地の整備 防災環境軸の整備
・ 避難地、避難路や防災拠点、災害時の救援ルート等の整備	避難地、避難路等となる都市公園の整備 防災拠点の整備 地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワークの整備 東海地震、東南海・南海地震等による津波対策としての避難路の整備 電線類の地中化

(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

・ 道路交通及び鉄道交通に係る安全対策の実施

幹線道路ネットワークの体系的な整備による安全確保
事故危険箇所での集中的対策
あんしん歩行エリアの整備等歩行者・自転車安全対策
ハード・ソフト一体となった駐車対策
安全・快適な自転車利用環境の整備
歩道整備、交差点改良等交通安全施設等整備
信号機、交通管制センター、光ビーコン等の整備
高度道路交通システム(ITS)の推進
道路交通情報通信システム(VICS)の整備
現場急行支援システム(FAST)の整備
車と道路の連携による走行支援に関する研究開発 等
踏切事故の低減に資する踏切道対策

・ 海上交通に係る安全対策の実施

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
港湾内の静穏度の向上
避難港の整備
小型船係留施設、放置艇収容施設等の整備

・ 航空交通に係る安全対策の実施

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

・ 空港、港湾等におけるテロ等に備えた保安レベルの向上

ハイジャック・航空機テロ対策
港湾の保安対策

3 環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造	
(1) 地球温暖化の防止	
・ 公共交通機関の利用の促進	都市鉄道の整備、新交通・モノレールなど公共交通の整備 新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備
・ 鉄道貨物輸送や海上貨物輸送へのモーダルシフト、物流の効率化の推進	鉄道貨物輸送力増強事業 物流の効率化を図る港湾整備
・ 渋滞対策等の推進	低公害車の開発・普及による自動車の省エネルギー化 低公害車用燃料供給施設の設置促進 交通需要マネジメント施策 ハード・ソフト一体となった駐車対策 ETCを活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施 幹線道路ネットワーク整備等交通円滑化 信号機、交通管制センター等の整備 道路交通情報通信システム(VICS)の整備等高度道路交通システム(ITS)の推進 3メディア対応型VICS対応車載機の普及促進 信号灯器のLED化の推進 クリーンエネルギーを利用した航路標識の整備
・ 都市緑化等による二酸化炭素吸収源対策の推進	都市公園の整備 緑地の保全 道路、河川・砂防、港湾、空港等に係る緑化
・ 民生部門からの二酸化炭素排出削減	環境配慮型官庁施設(グリーン庁舎)の整備等
・ 下水汚泥焼却施設における燃焼温度の高温化等の推進	

(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善	
・ 公共交通機関の利用の促進	都市鉄道の整備、新交通・モノレールなど公共交通の整備
・ 鉄道貨物輸送や海上貨物輸送へのモーダルシフト、物流の効率化の推進	鉄道貨物輸送力増強事業 物流の効率化を図る港湾整備
・ 渋滞対策等の推進	低公害車の開発・普及による自動車の低公害化 低公害車用燃料供給施設の設置促進 ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)の導入支援等 交通需要マネジメント施策 ハード・ソフト一体となった駐車対策 ETCを活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施 幹線道路ネットワーク整備等交通円滑化 信号機、交通管制センター等の整備 道路交通情報通信システム(VICS)の整備等高度道路交通システム(ITS)の推進 3メディア対応型VICS対応車載機の普及促進
・ 沿道環境対策の推進	騒音低減効果のある高機能舗装の敷設 環境施設帯の設置
・ エコエアポートの推進	地上動力設備(GPU)の利用促進 空港関係車両への低公害車両の導入促進 空港及び空港周辺地域の緑化(緩衝緑地等)等環境に配慮した空港の整備 住宅防音工事
・ ヒートアイランド対策の実施	緑とオープンスペースの確保 都市と水面積の拡大、雨水の貯留・浸透 水と緑のネットワーク形成
(3) 循環型社会の形成	
・ 静脈物流に資する港湾施設の整備	
・ 廃棄物埋立護岸等の整備	
・ 下水汚泥のリサイクルの推進	

(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出	
・ 人工的な構造物によって覆われた水辺の再生、消失した湿地や干潟の再生及び良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地の確保	河川における湿地、干潟等の再生 河岸における自然河岸への復元 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 貴重な生物の生息生育空間等を有する海岸の保全 海岸における砂浜の復元・創出等 白砂青松等を有する海岸の保全 砂防事業等による山腹の緑化、都市周縁部の緑の保全等 道路の緑化等 自然環境の保全・創出に資する都市公園の整備と緑地の保全
・ 魚道の整備等	
(5) 良好な水環境への改善	
・ 公共用水域の水質改善	水質保全上重要な地域での下水道整備及び高度処理施設整備 合流式下水道の緊急改善 下水道事業等と連携した河川環境整備 閉鎖性海域における水環境の改善及び油回収等による海洋環境の整備
・ 河川流量の確保のためのダム建設等	

4 活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

(1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上

・ 国際的な玄関口となる国際拠点空港や国際港湾の整備等

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
 国際海上コンテナターミナルの整備
 港湾諸手続のワンストップサービス化や港湾の24時間フルオープン化
 多目的国際ターミナルの整備
 国際幹線航路の整備
 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

・ 空港・港湾と都市とのアクセスを円滑にする道路・鉄道等の整備

拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備
 空港・港湾アクセス鉄道の整備
 幹線臨港道路の整備
 都市圏環状道路の整備

・ 都市再生緊急整備地域等の市街地の整備

土地区画整理事業や市街地再開発事業等による市街地の整備

(2) 国内幹線交通のモビリティの向上

・ 広域ブロック間の交流の促進や効率化を図る幹線交通体系の整備

大都市圏拠点空港(成田、羽田、関空、中部)の整備
 複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備
 開発保全航路の整備
 高規格幹線道路・地域高規格道路の整備
 新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備
 鉄道貨物輸送力増強事業

・ 幹線交通体系の機能の強化に資する施設の整備等

空港・港湾へのアクセス道路の整備
 高度道路交通システム(ITS)の推進
 道路交通情報通信システム(VICS)の整備
 公共車両優先システム(PTPS)の整備
 車両運行管理システム(MOCS)の整備 等
 3メディア対応型VICS対応車載機の普及促進
 ETC技術を活用した多様なサービスの実現に向けた環境整備
 ETCを活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施
 幹線臨港道路の整備
 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
 既存空港の質的向上など一般空港等の整備
 次世代航空保安システムの構築

(3) 都市交通の快適性、利便性の向上	
・ 渋滞対策の推進	交差点の立体化、バイパス、環状道路等の整備 市街地における都市計画道路等の整備 連続立体交差事業等による踏切道対策 ハード・ソフト一体となった駐車対策 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 道路交通情報通信システム(VICS)の整備 公共車両優先システム(PTPS)の整備 車両運行管理システム(MOCS)の整備 等 3メディア対応型VICS対応車載機の普及促進 ETC技術を活用した多様なサービスの実現に向けた環境整備 ETCを活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施 交通需要マネジメント施策 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
・ 公共交通の利便性向上	都市鉄道の整備、新交通・モノレールなど公共交通の整備 自由通路・駅前広場の整備等交通結節点の改善 パスロケーションシステム等の整備
(4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化	
・ 地域間交流や観光交流を促進する交通基盤の整備	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整備 地域の実情に応じた道路整備 新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備 離島港湾等の整備 既存空港の質的向上など一般空港等の整備 離島航空の確保
・ 国際観光交流の促進のための基盤の整備	大都市圏拠点空港(成田、羽田、関空、中部)の整備 旅客船ターミナルの整備 拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備 空港アクセス鉄道の整備 案内標識の整備
・ 観光振興・交流拠点の整備	国営公園の整備と管理・運営 歴史的・文化的資源の活用等により観光振興等の拠点となる公園・緑地の整備 水辺交流拠点や道の駅の整備 観光地としての整備を図る上で基盤となる下水道整備 活火山地域における観光資源の活用配慮した土砂災害対策 観光交流空間づくりモデル事業 観光振興等を支える個性的な道づくり 旅客船ターミナルの整備 中心市街地の整備等魅力ある都市の整備

