

社会資本整備事業に係る評価の概要

社会資本整備重点計画に掲げられた指標について、今回、第1回目の政策チェックアップ評価を行った。

評価結果・指標の動向については以下のとおり

【評価結果】

社会資本整備重点計画に掲げられた指標については、おおむね順調に推移。社会資本整備事業については、公共事業費が減少しているなかで、新規施策を講じたほか、事業の重点化等を図っている。

- 1 社会資本整備重点計画の策定を契機に、新たな対策を講じることにより、指標に対する達成度が進んでいるものがある。

(例1)

路上工事の縮減率について、平成19年までに約2割削減を目標としているところ、1年間で7%削減を達成。

これは、東京23区において約8割を占めていた占用企業工事について、

- ・ 時期を調整して工事を実施する共同施工
 - ・ 工事実施者別の路上工事時間数の公表
- など、積極的な施策を行ったことによる。

(例2)

都市域における水と緑の公的空間確保量について、平成19年までに12㎡/人(H14)の約1割増を目標としているところ、平成15年度末で約2%増、約5分の1進捗し、着実な推進。

また、第159回通常国会において、都市緑地保全法等の一部改正が行われ、一定の土地利用との調整を図りつつ緑地の保全を行う緑地保全地域制度、大規模な建築敷地について緑化率の最低限度の規制を行う緑化地域制度、立体的に都市公園の区域を定めることのできる立体公園制度などが創設されたことにより、緑地の確保について一層の進展が期待される。

2 マネジメントサイクルを重視し、チェックアップ評価により、特に政策目標の実現に向けた効果の発現が遅れている部分を重点的に分析し、今後の取組みの方向性を示した。

(例1)

高度処理人口普及率については、閉鎖性水域の環境基準達成状況が横ばいで推移していることから、より一層の高度処理の推進のため、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の抜本的見直しが必要である。

(例2)

建築物及び住宅の耐震化率については、特に民間建築物や住宅について対策が不十分であることから、より一層の耐震化の推進のため、補助制度などの支援策を地方公共団体の実情に応じて活用しやすくするなどの総合的な見直しが必要である。

【指標の動向】

- ① 15年度の実績値等で既に効果が表れており順調に推移しているもの・・・26指標
- ② 15年度の実績値等は集計中等であるが順調に事業が行われているもの（事業完了後に効果が表れる見込みのもの等）・・・6指標
- ③ 外部要因等により判断が困難であり今後の動向を注視すべきもの・・・2指標

目標別の結果は以下のとおり

	①	②	③
暮らし(5)	3	2	0
安全(13)	10	2	1
環境(6)	5	1	0
活力(10)	8	1	1

指標名	初期値	実績値	目標値
○暮らし			
(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等			
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:2.7%(H10) 建築:約3割 段差解消:39% 道路:17% 障害者ブロック:72%	集計中 集計中 集計中 25% 集計中	約1割 約4割 7割強 約5割 8割強
(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等			
河川における汚濁負荷削減率	65%	68%	78%
都市域における水と緑の公的空間確保量	12㎡/人	約2%増	約1割増(13㎡/人)
(3) 良好な居住環境の形成			
市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	約9%	15%
汚水処理人口普及率	76%	集計中	86%
○安全			
(1) 水害等の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	58%	58.4%	62%
床上浸水を緊急に解消すべき戸数	9(万戸)	8.3万戸 ※速報値	6(万戸)
土砂災害から保全される戸数	約120(万戸)	約124万戸	約140(万戸)
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)	約13.4(万ha)	約10(万ha)
(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等			
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13000(ha)	約12300(ha)	約10000(ha)
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:15%(H13) 住宅:51%(H10)	集計中	約2割 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	0%	集計中	約3割
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%	約10%	約25%
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%	68%	76%
港湾による緊急物資供給可能人口	約1900(万人)	約2000(万人)	約2600(万人)
(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化			
道路交通における死傷事故率	118(件/億台キロ)	120(件/億台キロ) ※暫定値	108(件/億台キロ)
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	0件	0件	0件(H15年度以降)
国内航空における事故発生件数	18.4件/年(H10~14年)	16.6件/年(H11~H15年)	16.6件/年(H15~H19年)
○環境			
(1) 地球温暖化の防止			
(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善			
NO2の環境基準達成率	64%	67%	約8割
夜間騒音要請限度達成率	61%	64%	72%
(3) 循環型社会の形成			
(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出			
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%	6%	約2割
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	約2割	約3割
(5) 良好な水環境への改善			
環境基準達成のための高度処理人口普及率	11%	12% ※速報値	17%
湾内青潮等発生期間の短縮	0%	集計中	H14比約5%減
○活力			
(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			
国際航空サービスの提供レベル	3435億座席キロ 215億トンキロ	3206億座席キロ ※速報値 218億トンキロ ※速報値	4800億座席キロ 300億トンキロ
国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0%	H14比1.2%減	H14比5%減
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(東京湾)	177分(東京湾)	約15%短縮(150分)(東京湾)
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	61%	68%
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	1空港	1空港	2空港
(2) 国内幹線交通のモビリティの向上			
国内航空サービスの提供レベル	1294億座席キロ	1326億座席キロ ※速報値	1500億座席キロ
フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	0	H14比0.7%減(H15)	H14比4%減
(3) 都市交通の快適性、利便性の向上			
道路渋滞による損失時間	38.1(億人時間/年)	3%減(実測区間)	38.1を約1割削減
路上工事時間の縮減率	201(時間/km・年)	186(時間/km・年)	201を約2割削減
(4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化			
国際航空サービスの提供レベル(再掲)	3435億座席キロ 215億トンキロ	3206億座席キロ ※速報値 218億トンキロ ※速報値	4800億座席キロ 300億トンキロ
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(再掲)	59%	61%	68%
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)	1空港	1空港	2空港
国内航空サービスの提供レベル(再掲)	1294億座席キロ	1326億座席キロ ※速報値	1500億座席キロ
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%	73%	77%

※数値で年度が特に記載されていないものは、初期値は平成14年度、実績値は平成15年度、目標値は平成19年度である。

指標と主な施策の概要

目標達成状況に関する分析

今後の取り組みの方向性

〇暮らし

(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

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

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

主な施策の概要

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

- ・ 輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあまるものの、旅客施設の段差の解消は進捗してきている。（旅客施設）
- ・ 輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあまるものの、旅客施設の視覚障害者誘導用ブロックの設置は進捗してきている。（視覚障害者誘導用ブロック）
- ・ 今後各市町村における基本構想の策定に伴い更に整備が促進されると考えられる。（道路）
- ・ 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。（建築物）
- ・ 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、目標に向けて実績値の進捗が見込まれる。（住宅）

- ・ 補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用する。（旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、道路）
- ・ 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。（建築）
- ・ 目標達成に向け、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促進する。（住宅）

(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等

<p>河川における汚濁負荷削減率</p> <table border="1" data-bbox="331 1422 422 1796"> <tr> <th>初期値</th> <th>実績値</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <td>65%</td> <td>68%</td> <td>78%</td> </tr> </table> <p><u>主な施策の概要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 浄化事業等の実施 ・ 関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施策設置等の整備 	初期値	実績値	目標値	65%	68%	78%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成15年度の実績値で68%であった。 ・ 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要がある。
初期値	実績値	目標値						
65%	68%	78%						
<p>都市域における水と緑の公的空間確保量</p> <table border="1" data-bbox="705 1384 798 1870"> <tr> <th>初期値</th> <th>実績値</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <td>12 m²/人</td> <td>約2%増</td> <td>約1割増(13 m²/人)</td> </tr> </table> <p><u>主な施策の概要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国営公園の整備 ・ 都市公園等整備事業に対する補助 ・ 古都及び緑地保全事業の推進 ・ 道路緑化の推進 ・ 河川における水際の緑化 ・ 急傾斜地における緑を生かした斜面对策 ・ 港湾環境整備事業の推進 ・ 空港周辺緑地整備事業の推進 	初期値	実績値	目標値	12 m ² /人	約2%増	約1割増(13 m ² /人)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市公園の整備、緑地保全地区の指定、道路空間の緑化、多自然型川づくり、緑を生かした斜面对策、港湾緑地の整備等を推進したことにより、順調に推移しているもの。 ・ 各自治体等の報告を元に推計したところ、平成15年度末で約2%増であり、目標値(12を約1割増)の約1/5進捗しており、目標の達成に向けて着実に進展している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標値達成のため、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・急傾斜地・港湾等の公共空間の緑化等を重点的に推進する。 ・ 第159回通常国会における都市緑地保全法等の一部改正により創設された、一定の土地利用との調整を図りつつ緑地の保全を行う緑地保全地域制度、大規模な建築敷地について緑化率の最低限度の規制を行う緑化地域制度、立体的に都市公園の区域を定めることのできる立体公園制度などの活用を推進する。
初期値	実績値	目標値						
12 m ² /人	約2%増	約1割増(13 m ² /人)						

(3) 良好な居住環境の形成

市街地の幹線道路の無電柱化率

初期値	実績値	目標値
7%	約9%	15%

主な施策の概要

- ・ まちなかの幹線道路における電線類の地中化

- ・ 平成11年度から平成15年度までの新電線類地中化計画に基づき整備を実施。平成15年度の市街地の幹線道路の無電柱化率は約9%であり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- ・ ロンドン・パリ・ボン（100%）など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち遅れている状況。
- ・ 市街地の幹線道路の無電柱化率は、直轄国道（約19%）に比べ補助国道（約5%）及び都道府県道（約7%）が低く、地方公共団体の一層の積極的な取り組みが必要。
- ・ 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約1%。

汚水処理人口普及率

初期値	実績値	目標値
76%	集計中	86%

主な施策の概要

- ・ 汚水処理施設の整備

- ・ 平成16年度からは「無電柱化推進計画」に基づき、まちなかの幹線道路における電線類地中化を引続き重点的に進めるとともに、緊急輸送道路においても整備を進める。
- ・ 交通バリアフリー法に基づき重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成の必要な地区、歴史的景観地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。
- ・ より一層の無電柱化を進めるため、コスト削減対策を講じる。

- ・ 下水道等の汚水処理施設は、使えない住民にとつてはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、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が、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、汚水処理に係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。

○安全

(1) 水害等の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

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

主な施策の概要

- ・ 洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備

- ・ 平成 15 年度の実績値は 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。
- ・ 洪水による氾濫から守られる区域の割合を進捗させるためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、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。

- ・ 今後とも、継続的に洪水による氾濫から守られる区域の割合の向上を図るため計画的、重点的に事業を実施する。
- ・ 大河川の破堤氾濫等に対する全国的な見地からの応急・復旧・復興の体制の確立を行うため、社会経済全体を捉えた被害想定、防災施設の効果的な整備戦略の策定、関係機関が連携した広域的応援体制の整備のための危機管理の活動要領の策定などを行う。
- ・ 自助、共助、公助のバランスのとれた防災体制の構築のため、住民や地域が自ら判断・行動するためのリアルタイム浸水情報等の情報提供の充実や地域防災力の要である水防団の体制強化を行う。

床上浸水を緊急に解消すべき戸数

初期値	実績値	目標値
約9万戸	8.3万戸	約6万戸

※実績値は速報値

主な施策の概要

- ・ 洪水による氾濫被害から守るための河川整備等
- ・ 下水道による雨水対策施設の整備の推進

- ・ 平成15年度の実績値は約8.3万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に伸びている。
- ・ 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。

- ・ 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。

土砂災害から保全される戸数

初期値	実績値	目標値
約120万戸	約124万戸	約140万戸

主な施策の概要

- ・ 砂防設備の整備
- ・ 地すべり防止施設の整備
- ・ 急傾斜地崩壊防止施設の整備

- ・ 平成15年度の実績値は約124万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に伸びている。ただし、開発行為による新規の住宅地等の増大という外部要因への対応も必要である。また、今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。

- ・ 我が国では毎年約1000件の土砂災害が発生している。昨年は、水俣市で19名が亡くなる激甚な災害が発生している。これらの状況を踏まえ、近年土砂災害による被害を受けた地域等における再度災害防止のための事業の重点化を実施する。また、災害時要援護者(災害弱者)関連施設に係る土砂災害防止施設を引き続き重点的に整備する。
- ・ 開発行為による新規住宅地等の増大という外部要因に対して、土砂災害防止法による土砂災害警戒区域等の指定を強力に推進し、開発抑制を図る。
- ・ 更に、少なくとも人命を守るため、土砂災害情報の高度化を目指して、気象庁、消防庁と連携した土砂災害警戒情報提供の本格運用を開始する。

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

初期値	実績値	目標値
約 15 万 ha	約 13.4 万 ha	約 10 万 ha

主な施策の概要

- ・ 海岸保全施設の新設整備等

- ・ 平成 15 年度の実績値は防護されていない面積約 13.4 万 ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定されるなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性があり、津波・安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められる。また、今後の対策としてはハード整備のみでは限界もあり、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。

- ・ 海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛（避難）行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。

(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

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

初期値	実績値	目標値
約 13,000ha	約 12,300ha	約 10,000ha

主な施策の概要

- ・ 堤防等河川管理施設の耐震化
- ・ 海岸保全施設の耐震化

- ・ 平成 15 年度末の実績値は 12,300ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定されるなど、大規模地震に対して地震被害の可能性がある地域の安全確保が緊急な課題となっており、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

- ・ 堤防の耐震対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等を中心に推進していく。

多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

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

主な施策の概要

- ・ 特定建築物の耐震改修工事に対する支援措置
- ・ 耐震改修促進法の確な運用
- ・ 耐震改修工法の開発・普及
- ・ 防災拠点官庁施設の耐震化（以上、建築物）
- ・ 補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進
- ・ 公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断
- ・ 耐震改修工法の開発・普及（以上、住宅）

- ・ 建築物については、平成10年度から14年度にかけ、順調に指標は伸びている。
- ・ 耐震型優良建築物等整備事業、関係省庁による補助等による支援策、防災拠点官庁施設の耐震化や東南海・南海地震に対する危機意識の高まりなどが指標の伸びに寄与していると考えられる。
- ・ 建築物に係る現状の課題としては、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が挙げられる。
- ・ 住宅については、耐震診断や改修の実施の推進のため、密集住宅市街地整備事業などの補助制度等について地方自治体への周知を図ったことにより、耐震診断に対する補助実績が平成14年度までに約9万7千戸となる成果があった。
- ・ 住宅に係る現状の課題としては、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や、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が挙げられる。

- ・ 建築物については、引き続き公共建築物の耐震化の推進を図るとともに、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策を総合的に見直すなど活用
- ・ 耐震化を総合的に見直すなど活用を啓発すべく普及広報を図る。
- ・ 国の防災拠点官庁施設の高度な耐震化についても推進を図る。
- ・ 住宅については、耐震診断・改修の方法についての検討結果を踏まえ、技術指針を作成し、普及促進を行う。
- ・ 住宅の耐震改修費補助制度について、補助対象地域の見直しを含め、支援制度の総合的な見直しを行うことにより、耐震改修への支援の円滑化に努める。

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

初期値	実績値	目標値
0	—	約3割

主な施策の概要

- ・ 密集市街地の整備改善のための事業等の推進

- ・ 密集市街地の整備改善策を行うことによつて、全体面積(約8,000ha)の約47%については、今後概ね10年以内に最低限の安全性が確保される見込みである。

- ・ 密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を確保するとともに、今後概ね10年以内に最低限の安全性を確保するために更なる検討が必要な密集市街地における整備改善施策の早急な検討を行う。

一定水準の防災機能を備えるオーブンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

初期値	実績値	目標値
約9%	約10%	約25%

主な施策の概要

- ・ 防災公園の整備

- ・ 各自治体等の報告を元に推計したところ、平成15年度末の実績値は約10%であり、目標値(約25%)の約1/5をやや下回った数値となっているが、本指標は、防災公園のうち、重点的に整備するものを重点計画において明確化したものであり、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。

- ・ 今後も目標値の達成に向けて、着実な整備が求められる。

- ・ 引き続き市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を推進する。

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

初期値	実績値	目標値
66%	68%	76%

主な施策の概要

- ・ 道路の防災・震災対策の推進

- ・ 法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に実施した結果、平成14年度実績値66%に対し平成15年度の実績値は68%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- ・ 集中豪雨や大規模地震等の災害時に、被災した地域に対して、他の地域からの救援ルートを確保し、救援活動が迅速に行われることで、安全で安心できる暮らしを確保することが必要。
- ・ また、生活圏の中心都市のうち、隣接する中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートを確保することが必要。

港湾による緊急物資供給可能人口

初期値	実績値	目標値
約1,900万人	約2,000万人	約2,600万人

主な施策の概要

- ・ 耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る

- ・ 災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を引き続き重点的に進める。

- ・ 引き続き観測強化地域などにおける耐震強化岸壁の整備を推進する。

(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

道路交通における死傷事故率

初期値	実績値	目標値
118 件/億台キロ	120 件/億台キロ (暫定値)	108 件/億台キロ (約1割削減)

主な施策の概要

- 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地的対策、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

- 平成14年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると2～6倍（ドイツ：58.6、アメリカ：45.6（単位は件/億台キロ。アメリカは平成13年））。死傷事故率は120件/億台キロとなり、指標は悪化した。過半数の25の都府県では死傷事故率が減少。
- 幹線道路における対策を効果的かつ効果的に実施するため、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地的に実施した。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、事故が多発しており10年に1度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所等を平成15年7月に3,956箇所抽出した。
- 死傷事故率の高い区間を事故対策実施区間に選定し、重点的に対策を行うことで、1年に14件発生していた追突事故を撲滅するなど、効果的に事故を削減した例もある。

- 幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い「事故危険箇所」について、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施することとする。
- また、事故危険箇所や対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所等における事故対策の立案に資するため、次の取り組みを予定している。
 - ① 事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、今後の対策の検討に活用する取り組みを構築する。
 - ② 事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入する。
 - ③ さらに、より効果的に対策を進めるため、事業実施箇所を死傷事故率を基に選定するマネジメント手法を導入する。

<p>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</p> <table border="1" data-bbox="352 495 443 734"> <thead> <tr> <th>初期値</th> <th>実績値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0件</td> <td>0件</td> <td>0件(15年度以降)</td> </tr> </tbody> </table> <p>主な施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 海上ハイウェイネットワークに係る検討、次世代型航行支援システム等航路標識の整備、海上交通センター等の拡充、国際幹線航路の整備。 	初期値	実績値	目標値	0件	0件	0件(15年度以降)	<p>発生数0を維持しており、目標達成に向け順調に推移。</p> <ul style="list-style-type: none"> 15年度においては、海上交通センターからの確な航行管制及び情報提供を実施したことから、11件の大規模海難に至る可能性が高い事案を未然に防止。 航路標識、国際幹線航路の整備等により海上交通環境の向上を図っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 通航船舶の実態や海難の発生状況を調査、分析し、その結果を踏まえながら各施策を計画的に推進。 海上交通法令の勵行、海上交通センターの的確な運用、航路標識、国際幹線航路の整備等を継続して実施。
初期値	実績値	目標値						
0件	0件	0件(15年度以降)						
<p>国内航空における事故発生件数</p> <table border="1" data-bbox="719 495 852 734"> <thead> <tr> <th>初期値</th> <th>実績値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>18.4件/年(H10~14年)</td> <td>16.6件/年(H11~15年)</td> <td>16.6件/年(H15~19年)</td> </tr> </tbody> </table> <p>主な施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 管制支援システム等の航空保安施設の整備 	初期値	実績値	目標値	18.4件/年(H10~14年)	16.6件/年(H11~15年)	16.6件/年(H15~19年)	<ul style="list-style-type: none"> 各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見れば減少傾向にあるといえる。 過去5年間に起きた83件の事故の内、6件は視程不良が原因。 現状の事故件数は極めて低い水準であるが、更なる改善を目指して現行の施策を着実に実施している。 	<ul style="list-style-type: none"> 航空路監視レーダーの性能向上に取り組む。 ICAO等の国際動向や、国内動向を踏まえつつ、所要の措置を講じる。
初期値	実績値	目標値						
18.4件/年(H10~14年)	16.6件/年(H11~15年)	16.6件/年(H15~19年)						

○環境

(1) 地球温暖化の防止

(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善

N02の環境基準達成率

初期値	実績値	目標値
64%	約67%	約8割

主な施策の概要

- 自動車から排出される窒素酸化物 (NOx) 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等の施策 (ソフト) と道路等の基盤整備 (ハード) を一体的に実施することにより、道路渋滞対策等の推進を図る

夜間騒音要請限度達成率

初期値	実績値	目標値
61%	64%	72%

主な施策の概要

- 騒音低減効果のある低騒音舗装の敷設等道路構造対策

- 平成15年度の実績値が約67%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- H14大気汚染状況報告書より、N02の測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にある。
- 交差点の立体化により、平均走行速度が向上し、環境負荷の低減が見込まれる。
- 自治体が設置している観測局のデータの入手に数ヶ月の期間を要し、効果的な対策の立案・実施に向けた迅速な状況把握が難しい。

- 夜間騒音要請限度達成率については、H15年度未実績値が64%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- 低騒音舗装の敷設だけでは夜間騒音要請限度の達成が厳しい区間においては、遮音壁や環境施設帯の設置等、複数の騒音対策を組み合わせて行うことにより、騒音を大幅に低減。
- 平成11年に沿道環境改善事業を創設し、騒音の現況が厳しい地域において、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施している。

- 自動車からの排出ガスを削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等の沿道環境改善事業を継続的に実施。
- 国土交通省が設置する観測局のデータは、早期に速報値として入手可能であり、NOx・PM対策地域を中心に、観測体制を強化。

- 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。

(3) 循環型社会の形成

(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出

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

初期値	実績値	目標値
0	6%	約2割

主な施策の概要

- ・ 渚の創生事業
- ・ 自然再生事業、多自然型川づくり等

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

初期値	実績値	目標値
約2割	約2割	約3割

主な施策の概要

- ・ 河川における湿地・干潟の再生
- ・ 港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出

- ・ 平成15年度の実績値は約6%であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。
- ・ 海浜の整備や侵食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。
- ・ 平成14年度から自然再生事業を創設し重点的に取り組んでいるところであり、目標年次(H19)に向けて事業の進捗が図られている。

- ・ 自然再生事業等により着実に干潟等の保全・再生等を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創出」として供用開始し、初めて完了となるものであり、目標年次(H19)に向けて事業の進捗が図られている。

- ・ 効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。

- ・ 災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進する。

- ・ 引き続き自然再生事業を着実に推進する。

(5) 良好な水環境への改善

環境基準達成のための高度処理人口普及率

初期値	実績値	目標値
11%	12%	17%

※実績値は速報値

主な施策の概要

- ・ 高度処理の普及促進

- ・ 高度処理の普及率は着実に上昇しているが、全体的に依然として低い状態であり、また、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が必要。
- ・ 高度処理の普及促進を図るため、下水道事業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す。

- ・ 高度処理人口普及率は、平成15年度末で12%であり、この1年間で1ポイント上昇しており、目標(5年間で6ポイント向上)の達成に向けて着実に進展している。
- ・ 一方、環境白書にある水質環境基準点の改善率をみると、河川については改善が見られるものの、三大湾や指定湖沼等の閉鎖性水域では依然として改善がなされていない状況。

湾内青潮等発生期間の短縮

初期値	実績値	目標値
0%	集計中	約5%減

主な施策の概要

- ・ 閉鎖性海域における水環境の改善

- ・ 水環境を改善するため、引き続き汚泥の浚渫や覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を着実に図る。

○活力

(1) 国際的な水準の交通サービス確保等及び国際競争力と魅力の向上

国際航空サービス提供レベル

初期値	実績値	目標値
3435 億座席キロ	3206 億座席キロ	4800 億座席キロ
215 億トンキロ	218 億トンキロ (速報値)	300 億トンキロ

主な施策の概要

- ・ 国際拠点空港等の整備の推進。

- ・ 平成 15 年度実績値は、速報値によると、旅客 3206 億座席キロ（対前年比 6.7%減少）、貨物 219 億トンキロ（同 1.4%増加）となっている。減少又は微増にとどまった要因は、平成 15 年 3 月に開戦したイラク戦争や 4 月以降の SARS 等の影響が拡大、深刻化したことによるものと考えられる。
- ・ 引き続き、成田空港平行滑走路の整備、関西空港二期工事、中部空港開港整備を進めることが重要である。
- ・ 成田空港の経営を一層効率化させることで、利用者負担の軽減、利便性の向上等を図るため、16 年度より経営主体を民営化した。

- ・ 目標年度までの整備計画に基づき、国際拠点空港等の整備を実施する。

- ・ 国際拠点空港について、自立的な経営環境を整えるとともに、利用者サービスの一層の向上等を推進する。

国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

初期値	実績値	目標値
—	H14 年度比 1.2%減	H14 年度比 5%減

主な施策の概要

- ・ 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

- ・ 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され、陸上輸送距離短縮などにより、輸送コストが平成 14 年度に比べ約 1.2%低減した。
- ・ 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のハード施策を実施する必要がある。
- ・ 併せて、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実施する必要がある。

- ・ 我が国の国際競争力強化を図るため、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進する。

- ・ バルク貨物の安定的かつ低廉な輸送を実現するため、多目的国際ターミナルの整備を推進する。

- ・ 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ソフト施策を推進する。

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

初期値	実績値	目標値
180分 (東京湾)	177分 (東京湾)	約15%短縮 (150分) (東京湾)

主な施策の概要

- ・次世代型航行支援システム等航路標識の整備、海上交通センター等の拡充、国際幹線航路の整備。

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

初期値	実績値	目標値
59%	61%	68%

主な施策の概要

- ・拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備

- ・15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、177分であり、14年度に比べて顕著な変化は認められなかった。
- ・海上交通センターなどの的確な運用に加え、高機能航路標識や国際幹線航路の整備を進めているが、AISを活用した次世代型航行支援システム等が運用開始されていないため、効果が発現していない。

- ・アクセス率については、平成14年度末の59%が平成15年度末に61%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- ・指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの91%（H13年度末）、欧州（英・仏・独・伊）の84%（H13年度末）に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。

- ・平成15年度においては、青森自動車道（青森JCTー青森東IC）の供用によって、青森港への10分以内の道路アクセスを確保。青森港から高速道路へのアクセス性の向上によって現道を走行していた車両が高速道路へ転換し輸送効率の向上が図られ、1日当たりの出荷量が増大した。

- ・東京湾において、AISを活用して航行管制の円滑化、情報提供の高度化（16年度運用）を図るとともに、海上交通安全法の管制と港則法の管制の連携（18年度整備）を図る。
- ・国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保すべく、浚渫等を行う。

- ・マルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、引き続き、拠点的な空港や港湾へのアクセス道路の整備を重点的に推進する。

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

初期値	実績値	目標値
1 空港	1 空港	2 空港

主な施策の概要

- ・ 中部国際空港連絡鉄道の整備

- ・ 目標は関西国際空港及び中部国際空港への都心部からの鉄道アクセス所要時間を30分台とすることであるが、関西空港については達成済み。
- ・ 中部国際空港連絡鉄道の整備は順調に進捗しており、その開業により目標達成可能。

- ・ 中部国際空港連絡鉄道の整備のほか、平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施することにより、三大都市圏における国際拠点空港と都心部との鉄道アクセス所要時間を30分台にすることを目指す。

(2) 国内幹線交通のモビリティの向上

国内航空サービス提供レベル

初期値	実績値	目標値
1294 億座席キロ	1326 億座席キロ (速報値)	1500 億座席キロ

主な施策の概要

- ・ 航空サービスの充実。

- ・ 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ため、路線開設等におけるボトルネックになっている。
- ・ 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。
- ・ 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等により空港の発着容量を増大させる上で重要である。

- ・ 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)から40.7万回/年(1,114回/日)まで増加させる。
- ・ 事業実施中の滑走路新設・延長事業を引き続き実施する。
- ・ 一般空港の整備については、ターミナルの利便性向上等既存空港の質的な向上を図る。
- ・ 次期管制システムの整備等を継続する。

フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

初期値	実績値	目標値
—	H14年度比 0.7%減	H14年度比 4%減

主な施策の概要

- ・ 複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備

- ・ 平成15年度は、複合一貫輸送の拠点となる3箇所の内貿ターミナル等が供用され、陸上輸送距離短縮などにより、輸送コストが平成14年度に比べ約0.7%低減した。

- ・ 我が国経済の活性化を図り、民需・雇用の創出に資するため、産業を物流面から支える国内物流拠点の充実・強化を引き続き図る。

(3) 都市交通の快適性、利便性の向上

道路渋滞による損失時間

初期値	実績値	目標値
38.1億人時間/年	(実測区間で3%減)	38.1億人時間/年を約1割削減

主な施策の概要

- ・ 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、交通結節点の改善、交通需要マネジメント施策等

- ・ バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業やTDM施策等を引き続き実施。
- ・ 全国値の集計は行わないものの、渋滞状況を実測する区間において「プローブカー」等により毎年度調査を実施。当該区間については、渋滞損失時間が6.1億人時間/年から5.9億人時間/年へと約3%減少。
- ・ 新規開通等関連区間では、渋滞損失時間の改善効果を確認。
- ・ 短期間で効果を発現した事例として、既存の高速道路を有効に活用した事例が各地に存在。
- ・ 都市圏交通円滑化総合計画について、平成15年11月に新たに7都市圏を指定した。

- ・ バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業やTDM施策等を実施。また、有料道路の料金に係る社会実験などの既存ストックの有効活用を図る。その際、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策が行われるよう、事業の推進を図る。

<p>路上工事時間の縮減率</p> <table border="1" data-bbox="271 1411 446 1792"> <tr> <th>初期値</th> <th>実績値</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <td>201 時間 / km・年</td> <td>186 時間 / km・年</td> <td>201 時間 / km・年を約 2 割削減</td> </tr> </table> <p>主な施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 面的集中工事と掘削規制の一体的実施等 	初期値	実績値	目標値	201 時間 / km・年	186 時間 / km・年	201 時間 / km・年を約 2 割削減	<ul style="list-style-type: none"> 平成 14 年度実績値 201 時間 / km・年に対して平成 15 年度の実績は 186 時間 / km・年 (7% 減) となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。 路上工事に伴う交通規制時間の縮減を図るため、路上工事実施日時の管理の徹底や掘削規制区間の拡大、面的集中工事と掘削規制の一体的実施、共同溝の整備を推進。また、各種媒体を通じた路上工事情報提供を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 工事情報の開示等を通じて、道路利用者による工事実施状況のチェックを行うなどの外部監視や毎月の路上工事時間を直ちに公表する等のマネジメントの強化を図り、一層の路上工事の縮減に取り組む。
初期値	実績値	目標値						
201 時間 / km・年	186 時間 / km・年	201 時間 / km・年を約 2 割削減						

<p>(4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化</p> <p>国際航空サービス提供レベル (再掲)</p> <table border="1" data-bbox="718 1344 893 1926"> <tr> <th>初期値</th> <th>実績値</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <td>3435 億座席キロ 215 億トンキロ</td> <td>3206 億座席キロ 218 億トンキロ (速報値)</td> <td>4800 億座席キロ 300 億トンキロ</td> </tr> </table> <p>主な施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際拠点空港等の整備の推進。 	初期値	実績値	目標値	3435 億座席キロ 215 億トンキロ	3206 億座席キロ 218 億トンキロ (速報値)	4800 億座席キロ 300 億トンキロ	<ul style="list-style-type: none"> 平成 15 年度実績値は、速報値によると、旅客 3206 億座席キロ (対前年比 6.7% 減少)、貨物 218 億トンキロ (同 1.4% 増加) となっている。減少又は微増にとどまった要因は、平成 15 年 3 月に開戦したイラク戦争や 4 月以降の SARS 等の影響が拡大、深刻化したことによるものと考えられる。 引き続き、成田空港平行滑走路の整備、関西空港二期工事、中部空港開港整備を進めることが重要である。 成田空港の経営を一層効率化させることで、利用者負担の軽減、利便性の向上等を図るため、16 年度より経営主体を民営化した。 	<ul style="list-style-type: none"> 目標年度までの整備計画に基づき、国際拠点空港等の整備を実施する。 国際拠点空港について、自立的な経営環境を整えとともに、利用者サービスの向上等を推進する。
初期値	実績値	目標値						
3435 億座席キロ 215 億トンキロ	3206 億座席キロ 218 億トンキロ (速報値)	4800 億座席キロ 300 億トンキロ						

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（再掲）

初期値	実績値	目標値
59%	61%	68%

主な施策の概要

- ・ 拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備

- ・ アクセス率については、平成 14 年度末の 59%が平成 15 年度末に 61%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- ・ 指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの 91%（H13 年度末）、欧州（英・仏・独・伊）の 84%（H13 年度末）に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。
- ・ 平成 15 年度においては、青森自動車道（青森 JCT—青森東 I C）の供用によって、青森港への 10 分以内の道路アクセスを確保。青森港から高速道路へのアクセス性の向上によって現道を走行していた車両が高速道路へ転換し輸送効率の向上が図られ、1 日当たりの出荷量が増大した。

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）

初期値	実績値	目標値
1 空港	1 空港	2 空港

主な施策の概要

- ・ 中部国際空港連絡鉄道の整備

- ・ マルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、引き続き、拠点的な空港や港湾へのアクセス道路の整備を重点的に推進する。

- ・ 中部国際空港連絡鉄道の整備のほか、平成 22 年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施することにより、三大都市圏における国際拠点空港と都心部との鉄道アクセス所要時間を 30 分台にすることを目指す。

国内航空サービス提供レベル（再掲）

初期値	実績値	目標値
1294 億座席キ口	1326 億座席キ口 (速報値)	1500 億座席キ口

主な施策の概要

- ・ 航空サービスの充実。

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

初期値	実績値	目標値
72%	73%	77%

主な施策の概要

- ・ 隣接する地域の中心都市を結ぶルートである「地域間交流ルート」を重点的に整備

- ・ 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ため、路線開設等におけるボトルネックになっている。
- ・ 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。
- ・ 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等により空港の発着容量を増大させる上で重要である。

- ・ 平成 14 年度初期値 72%（522 ルート）から平成 15 年度実績値 73%（新たに 5 ルート）となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- ・ 平成 15 年度は、2 次生活圏の 8 市 1 町に関する「地域間交流ルート」について、新たに 5 ルートの整備を完了したことにより、地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、通勤、通学、医療、福祉、防災、観光支援等生活の利便性の向上が図られた。

- ・ 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）から 40.7 万回／年（1,114 回／日）まで増加させる。
- ・ 事業実施中の滑走路新設・延長事業を引き続き実施する。
- ・ 一般空港の整備については、ターミナルの利便性向上等既存空港の質的な向上を図る。
- ・ 次期管制システムの整備等を継続する。

- ・ 高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域（日常活動圏）を連絡する道路網について重点的に整備する。