

指標名	昨年度ご報告した今後の取組等	政策への反映
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	○補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用し、各施設のバリアフリー化を促進する。 ○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。	[住宅] ○平成17年度予算において、地域住宅交付金を創設。これにより、地方公共団体がより主体的にバリアフリーを推進することが可能となる。 [建築物] ○平成17年度の税制改正において、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に対する税制上の特例措置を2年間延長。 [移動空間(旅客施設・道路)] ○引き続き税制措置を講じるため、旅客施設、車両に対するバリアフリー化設備を導入する際の税制特例を引き続き2年間延長した。
市街地の幹線道路の無電柱化率	○平成16年度からスタートした「無電柱化推進計画」に基づき、無電柱化を推進 ○まちなかの幹線道路の無電柱化を引き続き推進 ○歴史的街並みを保存すべき地区等の主要な非幹線道路においても面的に整備 ○無電柱化を一層促進するため、コストを大幅に縮減	○「無電柱化推進計画」(平成16～20年)に基づき、幹線道路だけでなく、歴史的街並みを保存すべき地区等の面的に無電柱化を推進すべき地区等において、非幹線道路も含めて無電柱化を推進。 ○浅層埋設方式による整備等によりコスト縮減を図っているところ。
洪水による氾濫から守られる区域の割合 土砂災害から保全される戸数	○計画的、重点的な事業の実施 ○大河川の破堤氾濫等に対する全国的見地からの応急・復旧・復興の体制の確立 ・社会経済全体を捉えた被害想定 ・危機管理の活動要領の策定 など ○自助、共助、公助のバランスのとれた防災体制の構築 ・住民や地域が自ら判断・行動するための情報提供の充実 ・水防活動の充実 など	○水害対策や土砂災害対策、ハード整備とソフト対策を一体的に実施し、地方の自主性・裁量性をより高めつつ、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的防災対策を推進するため、総合流域防災事業を創設。 ○地域の水災及び土砂災害の防止力の向上のため、水防法及び土砂災害防止法を改正し、浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大、中小河川における洪水情報等の提供の充実、水防協力団体制度の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実などを位置づけた。
多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率	○時間を限った目標設定や、ソフト・ハードを組み合わせた施策などを盛り込んだ計画策定を図るとともに、地方公共団体での同様の計画策定を支援する。 ○補助制度等の支援策について、地方公共団体の実状に応じて活用しやすくするなど、総合的な見直しを図る。	○平成17年度においては、大規模地震発生の危険が高い地域においては、住宅と非住宅、耐震診断と改修等に分かれている4つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改める。
道路交通における死傷事故率	○死傷事故率の高い区間を抽出し、重点投資を行う手法の導入 ○担当者の経験に基づく対策立案からデータに基づく対策立案への転換(「交通事故対策・評価マニュアル」の作成等)	○交通安全事業の予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設。 ○「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施。 ○「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を活用し、科学的な分析に基づく対策を実施。
夜間騒音要請限度達成率	○夜間の騒音の要請限度を超える箇所を	○騒音の現況が厳しい箇所において、舗装

	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。	の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設を実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施。
環境基準達成のための高度処理人口普及率	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を抜本的に見直し →関係都府県が共同して一本の計画を策定するなど流総計画策定の枠組みの見直し等	○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（流総計画）制度を抜本的に見直し、流総計画を関係都府県が共同策定することとし、流総計画に基づき、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ことを可能とする、「高度処理共同負担事業制度」を創設し、より効率的に高度処理の推進を図る。（下水道法の一部を改正）
国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	○スーパー中枢港湾プロジェクトの推進 ○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 ○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	○スーパー中枢港湾プロジェクトについては、荷捌き施設等の整備に対する無利子資金の貸付制度等を創設するため、港湾法を改正するとともに、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等による社会実験を実施。 ○ハード面としては、名古屋港をはじめとする国際海上コンテナターミナルの整備や、国際幹線航路の整備を推進している。また、三島川之江港をはじめとする多目的国際ターミナルの整備を引き続き行い、安定かつ低廉な輸送の確保を進めている。 ○港湾諸手続きの簡素化については、FAL 条約対応のために、港湾法を改正した。
国内航空サービスの提供レベル	○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途に推進し、処理容量を現在の 28.5 万回／年（782 回／日に相当）から 40.7 万回／年（1,114 回／日に相当）まで増加させる。 ○一般空港の整備については、事業実施中の滑走路 新設・延長事業を引き続き実施するとともに、ターミナルの利便性向上等既存空港の質的向上を図る。 ○次期管制システムの整備等を継続する。	○新設滑走路等の入札・契約手続、環境影響評価手続、国際線地区のPFI検討調査等を実施した。 ○国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中（地方空港整備特別事業で実施した花巻空港については、滑走路が供用、青森空港については、平成 16 年度に予算措置が終了し、17 年度早期に滑走路が供用予定。）。 ○「航空サービス高度化推進事業」を創設し、アクセス鉄道の整備など空港へのアクセス改善、バリアフリー化など更に使いやすい空港への機能の充実、ILSの高カテゴリー化など空港運用の高度化等を推進中。 ○次期管制卓システムの設計をはじめ、各種管制システムの開発等を実施した。
路上工事時間の縮減率	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。	○路上工事情報のリアルタイム化や東京23区における「問合せ番号」の導入等、道路利用者への情報提供の充実に向けた取り組みを推進。 ○工事実施者毎の毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表する等のマネジメントの強化を図るとともに、東京23区における「不人気投票」の実施、路上

		工事モニターによる工事実施状況のチェック等、外部評価の強化による路上工事縮減を推進。
--	--	--