

第3 概算要求の成果目標別主要事項

凡例：◆ 予算関連新規事項（*は平成19年度予算要求に係る事前評価を実施）（〔関係資料4（P.44）〕）

注：経済成長戦略推進要望を含む。

事業費は公共事業関係費及びその他施設費を計上している。

1. 暮らし

事業費 6兆 657億円（0.99倍）
国費 1兆7,472億円（1.09倍）

目標1 居住水準の向上

事業費3兆1,440億円（0.93倍）、国費6,366億円（1.12倍）

○地域住宅政策の推進

事業費5,882億円（1.47倍）、国費2,725億円（1.43倍）

◇地域住宅交付金の拡充（地域優良賃貸住宅制度の創設）*◆

○民間を活用した良質な住宅取得の促進・住宅セーフティネットの機能向上

事業費5億円（1.26倍）、国費505億円（1.66倍）

◇あんしん賃貸支援事業の拡充◆

◇優良住宅取得支援制度の拡充◆

主な業績指標：

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

※目標値（目標年次）は年度内に設定

目標2 バリアフリー社会の実現

事業費1,803億円（1.05倍）、国費856億円（1.01倍）

○ユニバーサルデザインの考え方も踏まえた一体的・総合的なバリアフリー化の推進

事業費829億円（1.12倍）、国費398億円（1.05倍）

◇福祉車両導入等の地域の取組みを支援する福祉輸送普及促進モデル事業の拡充◆

◇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

（阪急京都線 正雀^{しょうじゃく}駅（大阪府）、江戸川（茨城県、埼玉県、千葉県、東京都）等）

◇バリアフリー環境整備促進事業の推進

◇バリアフリー新法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の促進強化◆

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) → 49% (H16) → 7割強 (H19)
視覚障害者誘導用ブロック：72% (H14) → 80% (H16) → 8割強 (H19)
道路：17% (H14) → 39% (H17) → 約5割 (H19)
建築物：約3割 (H14) → 34% (H16) → 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
ノンステップバス：2.2% (H12) → 集計中 (H17) → 20～25% (H22)
福祉タクシー：2,050台 (H12) → 集計中 (H17) → 10,000台 (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) → 28% (H16) → 30% (H22)
旅客船：0% (H12) → 8% (H17) → 50% (H22)

※目標値（目標年次）は年度内に設定

目標3 子育てしやすい社会の実現

事業費87億円（1.36倍）、国費41億円（1.36倍）

○子供がのびのび過ごせる環境づくり

事業費87億円（1.36倍）、国費41億円（1.36倍）

◇河川及び海岸の水辺を利用した自然体験活動の推進（佐波川（山口県）、田之代海岸（兵庫県）等）

◇子育て環境向上のための都市公園の整備

主な業績指標：

- ・ 自然体験活動拠点数 218箇所 (H12) → 406箇所 (H17) → 420箇所 (H18)
- ・ 歩いていける範囲の都市公園の整備率 63% (H14) → 65.5% (H17) → 66% (H19)

目標4 住環境、都市生活の質の向上

事業費2兆4,266億円（1.07倍）、国費8,538億円（1.08倍）

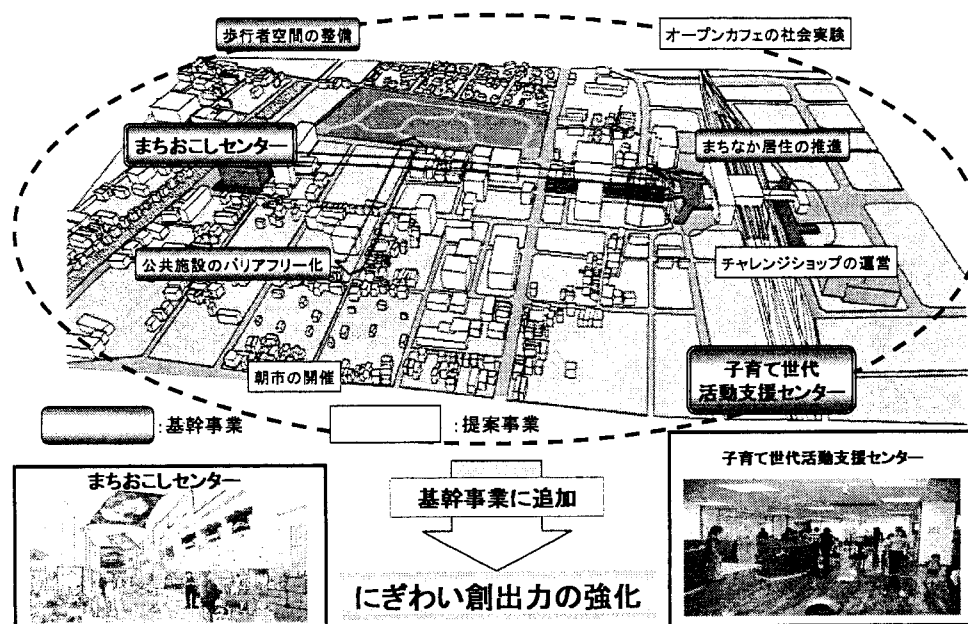
○地域再生のためのまちづくり

事業費1兆1,005億円（1.19倍）、国費4,209億円（1.18倍）

◇まち再生出資の拡充 

◇まちづくり交付金の拡充 

【まちづくり交付金の拡充】



◇住民参加型まちづくりファンド支援業務の拡充^{*} ◆新

◇暮らし・にぎわい再生事業の推進

◇地方都市における不動産証券化市場活性化モデル事業の創設 ◆新

○良好な居住環境の整備

事業費5,700億円(1.04倍)、国費3,077億円(1.01倍)

◇良好な住環境の整備に資する下水道事業の推進(新潟市(新潟県)等)

◇美しい水辺都市の再生

○無電柱化の推進

事業費930億円(1.06倍)、国費511億円(1.06倍)

◇安全・快適な歩行空間確保の促進のための無電柱化の推進

主な業績指標：

- ・汚水処理人口普及率 76% (H14) → 81% (H17) → 86% (H19)
- ・下水道処理人口普及率 65% (H14) → 69% (H17) → 72% (H19)
- ・都市空間形成河川整備率 32% (H12) → 37% (H17) → 40% (H18)
- ・市街地の幹線道路の無電柱化率 7% (H14) → 11% (H17) → 15% (H19)

目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成

事業費1,636億円(0.99倍)、国費872億円(1.00倍)

○水と緑のネットワーク形成

事業費567億円(1.06倍)、国費288億円(1.04倍)

◇緑地環境整備総合支援事業の拡充 ^{*}◆

○官民協働による道路空間の形成

国費3億円(3.36倍)

◇美しい景観や活力ある地域づくりのための「日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)」の推進

主な業績指標:

・都市域における水と緑の公的空間確保量

12㎡/人(H14)→約8%増(H17)→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1,425億円(1.11倍)、国費800億円(1.08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1,423億円(1.11倍)、国費796億円(1.08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

(霞ヶ浦(茨城県)、早明浦ダム(高知県)等)

主な業績指標:

・河川における汚濁負荷削減率 65%(H14)→73%(H17)→78%(H19)

2. 安 全

事業費 3 兆 2 1 億円 (1. 1 5 倍)
国 費 1 兆 6, 4 2 4 億円 (1. 1 5 倍)

目標 7 水害等による被害の軽減

事業費 1 兆 7, 6 9 4 億円 (1. 1 2 倍)、国費 1 兆 4 3 6 億円 (1. 1 4 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, 3 4 8 億円 (1. 1 2 倍)、国費 1 兆 2 1 4 億円 (1. 1 4 倍)

◇流域一体となった治水対策の推進* ◇新

◇下水道総合浸水対策緊急事業の拡充 ◇新

◇都市水害対策共同事業の創設* ◇新

◇下水道積雪対策の拡充 ◇新

◇地域の防災拠点の保全* ◇新

◇洪水流下阻害部緊急解消事業等の創設* ◇新

◇ゼロメートル地帯等における堤防等の緊急点検を踏まえた緊急高潮対策

(高知海岸 (高知県)、高松港海岸 (香川県))

○防災・気象情報の高度化、伝達の推進

事業費 2 億円 (1. 0 0 倍)、国費 2 5 億円 (1. 5 6 倍)

◇次世代気象情報通信処理システム (西日本アデス等) の整備 ◇新

◇次世代アメダスの整備* ◇新

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) → 59.7% (H17) → 61.7% (H19)
- ・床上浸水を緊急に解消すべき戸数 約9万戸 (H14) → 約6.6万戸 (H17) → 約6万戸 (H19)
- ・下水道による都市浸水対策達成率 51% (H14) → 53% (H17) → 54% (H19)
- ・ハザードマップ認知率
 - 洪水： 4% (H12) → 40% (H17) → 70% (H18)
 - 火山： 30% (H12) → 73% (H17) → 76% (H18)
- ・土砂災害から保全される戸数 約120万戸 (H14) → 130万戸 (H17) → 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) → 3,700施設 (H17) → 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12.4万ha (H17) → 約10万ha (H19)

目標8 地震・火災による被害の軽減

事業費5,391億円(1.22倍)、国費2,753億円(1.17倍)

○地震、火災に強い都市、市街地等の形成

事業費4,801億円(1.24倍)、国費2,434億円(1.19倍)

◇密集市街地の緊急整備(都市防災総合推進事業、防災街区整備事業の拡充)*[◆]

◇エレベーター耐震化支援制度の創設等住宅・建築物の耐震化の促進*[◆]

◇帰宅困難者対策のための防災公園事業の拡充*[◆]

◇緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムに基づく取組み等道路の防災・震災対策の推進

◇官庁施設の耐震対策の推進

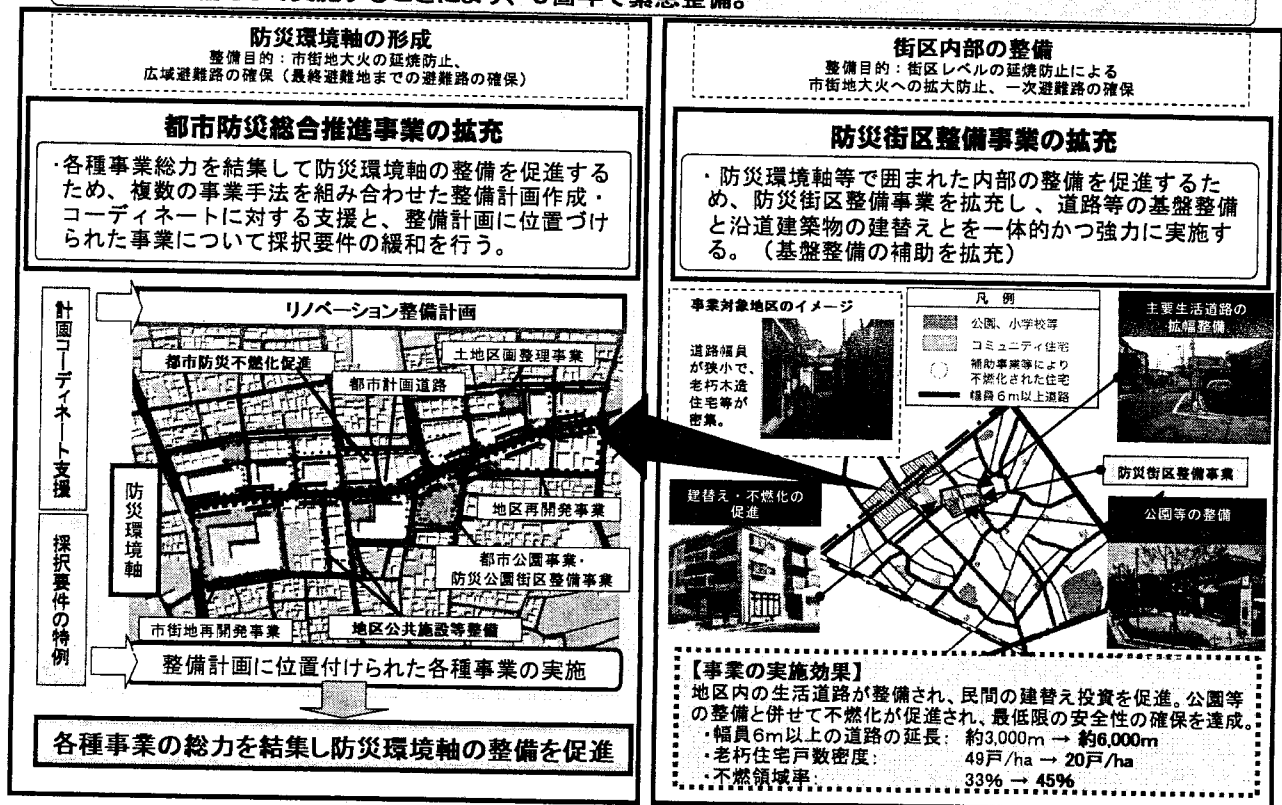
◇東京湾臨海部基幹的広域防災拠点の整備の推進

(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))

◇港湾における大規模地震対策の推進

【密集市街地の緊急整備】

重点密集市街地について、広域レベルの対策(防災環境軸の形成)と街区レベルの対策(街区内部の整備)を両輪として実施することにより、5箇年で緊急整備。



○総合的な津波対策の強化

事業費202億円(1.15倍)、国費122億円(1.13倍)

◇地震防災対策強化地域等における緊急津波対策(海岸耐震対策緊急事業の創設)*[◆]

(豊橋海岸(愛知県)、東京港海岸(東京都))

○地震予測精度の向上及び監視体制の強化

国費 18 億円（1.21 倍）

◇震度観測体制の強化（震度計等の整備）◆

◇日本海溝・千島海溝地震観測体制の強化◆

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）→ 73%（H17）→ 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11,100ha（H17）→ 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）→ 18%（H16）→ 約2割（H19）
住宅：51%（H10）→ 約63%（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13%（H17）→ 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2,040万人（H17）→ 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（約8,000ha）のうち最低限の安全性の確保に係る進捗状況
0（H14）→ 約29%（H17）→ 約3割（H19）

目標 9 交通安全の確保

事業費 6,623 億円（1.14 倍）、国費 2,772 億円（1.10 倍）

○道路・公共交通の安全対策等

事業費 4,714 億円（1.16 倍）、国費 1,793 億円（1.17 倍）

- ◇軌道強化等鉄道における安全対策の推進
- ◇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
- ◇鉄道、航空におけるヒューマンエラー事故防止対策等の推進
- ◇ヒューマンエラー事故防止のための技術の研究・開発の実施
- ◇運転者登録制度の実施地域拡大等によるタクシーの安全性・質の向上*◆
- ◇踏切保安設備の整備の促進・「開かずの踏切」速効対策の推進
- ◇軽油高騰・少子高齢化時代におけるトラックドライバーの育成・確保策の調査・検討の実施◆
- ◇超高速船の安全対策の推進◆
- ◇自治体が管理する道路橋の長寿命化のための修繕計画策定費の支援制度の創設*◆
- ◇事故危険箇所やあんしん歩行エリア等の交通事故対策の推進
- ◇ITを活用した運送事業に対する監査体制の強化
- ◇放置艇対策の推進
- ◇道路施設の安全を確保するための道路構造物補修の重点的・計画的実施

○ハイジャック・テロ対策の充実・強化

事業費 0.8 億円（皆増）、国費 3 億円（1.02 倍）

- ◇国際的なハイジャック・テロ対策等航空保安対策の強化
- ◇交通機関におけるテロ対策強化のための手荷物検査等における次世代検査技術の研究開発の推進
- ◇内航フェリーターミナル等における保安対策の強化

○安全かつ効率的な国際物流の実現

国費 1 億円 (0.93 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

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 (H17) → 0件 (H16以降毎年度)
- ・国内航空における航空事故発生件数
18.4件/年 (H10-14平均) → 16.6件/年 (H13-17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/億台キロ (H14) → 120件/億台キロ (H17暫定値) → 約1割削減 (108件/億台キロ) (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
H19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) → 58% (H16) → 50% (H22)
- ・遮断機のない踏切道数 5,928箇所 (H12) → 4,939箇所 (H17) → 4,000箇所 (H22)
- ・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) → 45% (H14) → 55% (H18)
- ・道路構造物保全率
橋梁：86% (H14) → 85% (H17) → 93% (H19)
舗装：91% (H14) → 94% (H17) → H14の水準を維持 (H19)
- ・「開かずの踏切」の対策率 15% (H17) → 100% (H22)

目標10 海上における治安の確保

事業費 313 億円 (1.67 倍)、国費 463 億円 (1.65 倍)

○海上における治安対策の強化

事業費 313 億円 (1.67 倍)、国費 463 億円 (1.65 倍)

◇巡視船艇・航空機等の緊急整備

◇海上犯罪の予防・取締りの強化

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 (H17) → 0件 (H17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) → 15.6件 (H13-17の平均) → 22.0件 (H14-18の平均)

目標11 船員災害の防止

国費 0.2 億円 (3.80 倍)

○船員労働環境等の整備

国費 0.2 億円 (3.80 倍)

◇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) → 11.9% (H16) → 11.2% (H18)

3. 環 境

事業費 6,909億円(1.11倍)
国 費 4,050億円(1.13倍)

目標12 地球環境の保全

事業費92億円(0.95倍)、国費104億円(1.05倍)

○環境にやさしい住宅・建築物の普及の推進

事業費87億円(0.99倍)、国費71億円(0.99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

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) → 約32% (H16) → 35% (H17) ※目標値(目標年次)は年度内に設定

建築物： 34% (H11) → 約74% (H16) → 75% (H17) ※目標値(目標年次)は年度内に設定

目標13 大気、騒音等に係る生活環境の改善

事業費1,581億円(1.09倍)、国費1,059億円(1.17倍)

○低公害車の開発・普及の促進

事業費3億円(1.11倍)、国費32億円(1.18倍)

◇石油に代替する次世代運輸エネルギーの活用(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1,506億円(1.11倍)、国費953億円(1.16倍)

◇自動車排出のNO_xの低減を目的とした啓発・指導事業の創設 ◆

◇交通の円滑化対策等による大気質・騒音対策の推進

主な業績指標：

・NO₂・SPMの環境目標達成率

NO₂：64% (H14) → 79% (H17) → 約8割 (H19)

SPM：9% (H15) → 25% (H17) → 約6割 (H19)

・夜間騒音要請限度達成率 61% (H14) → 71% (H17) → 72% (H19)

目標14 良好な自然環境の保全・再生・創出

事業費1,260億円(1.09倍)、国費755億円(1.08倍)

○自然再生等の推進

事業費965億円(1.10倍)、国費622億円(1.08倍)

◇湿地・干潟・海浜等の保全・再生・創出の推進

(四万十川(高知県)、富士海岸(静岡県)、堺泉北港^{さかいせんぼく}(大阪府)、大湊港海岸(青森県)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11%(H17)→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(H17)→約3割(H19)

目標15 良好な水環境への改善

事業費3,176億円(1.13倍)、国費1,746億円(1.14倍)

○河川、湖沼、海域等公共用水域の水環境の改善

事業費3,161億円(1.14倍)、国費1,730億円(1.14倍)

◇合流式下水道緊急改善事業の推進

◇下水道高度処理の推進(千葉市(千葉県)等)

◇閉鎖性海域等における水環境の改善等の推進(東京湾^{わんおうぶ}[湾奥部]、三河湾等)

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)→14%(H17)→17%(H19)
- ・湾内青潮等発生期間の短縮 0(H14)→H14比約8%減(H16)→H14比約5%減(H19)
- ・合流式下水道改善率 15%(H14)→18%(H17)→40%(H19)

目標16 循環型社会の形成

事業費800億円(1.08倍)、国費386億円(1.13倍)

○リサイクルシステムの確立

事業費800億円(1.08倍)、国費385億円(1.13倍)

◇海面処分場の計画的な確保のための支援の拡充^{*}◆(東京港(東京都)等)

◇下水道施設を活用した地域バイオマスの利活用の推進◆

◇リサイクルポートプロジェクトの推進(川崎港(川崎市)等)

主な業績指標:

- ・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%(H17)→100%(H18年度以降毎年度)
- ・循環資源国内輸送コスト低減率 0(H14)→H14比約7%減(H17)→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 5兆8,265億円(1.15倍)
国 費 2兆4,040億円(1.17倍)

目標17 広域的モビリティの確保

事業費2兆9,883億円(1.11倍)、国費1兆1,592億円(1.13倍)

○幹線交通体系の整備

事業費2兆6,477億円(1.10倍)、国費1兆6億円(1.12倍)

◇新幹線鉄道整備事業の推進

平成16年12月政府・与党申合せによる整備区間

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～金沢(白山総合車両基地)、福井駅部)
九州新幹線(鹿児島ルート)	(博多～新八代)
九州新幹線(長崎ルート)	(武雄温泉～諫早)

◇幹線鉄道等活性化事業(在来幹線鉄道的高速化)の推進

(宇野線・本四備讃線、三岐鉄道北勢線)

◇高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備の推進

整備新幹線の現状

(平成16年12月 政府・与党申合せ)

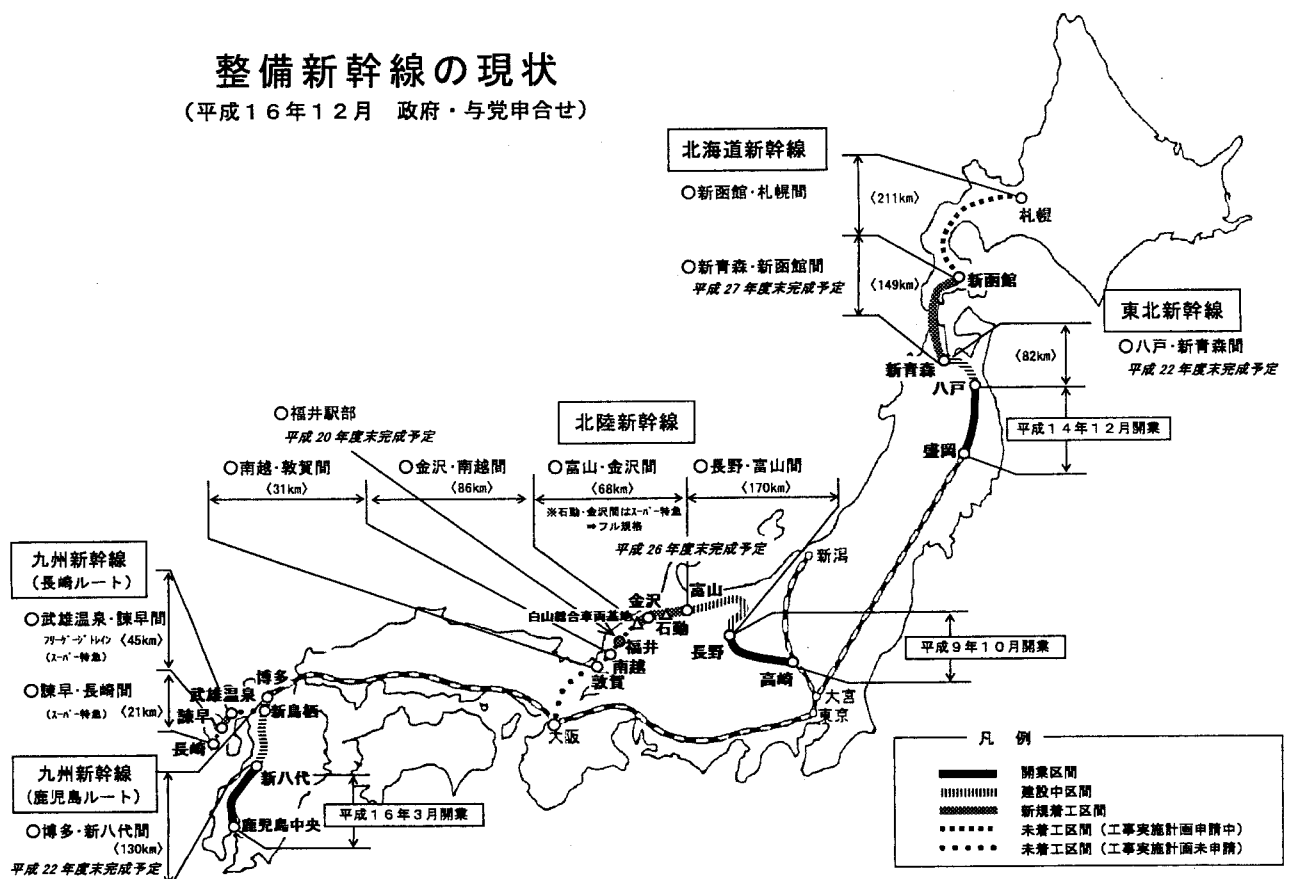
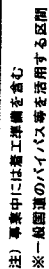


圖 網 路 道 線 幹 格 規 高



○国内航空サービスの充実

事業費3,406億円(1.30倍)、国費1,585億円(1.23倍)

◇東京国際空港(羽田)の再拡張事業等の推進

◇地域競争力等を強化するための航空サービス高度化の推進

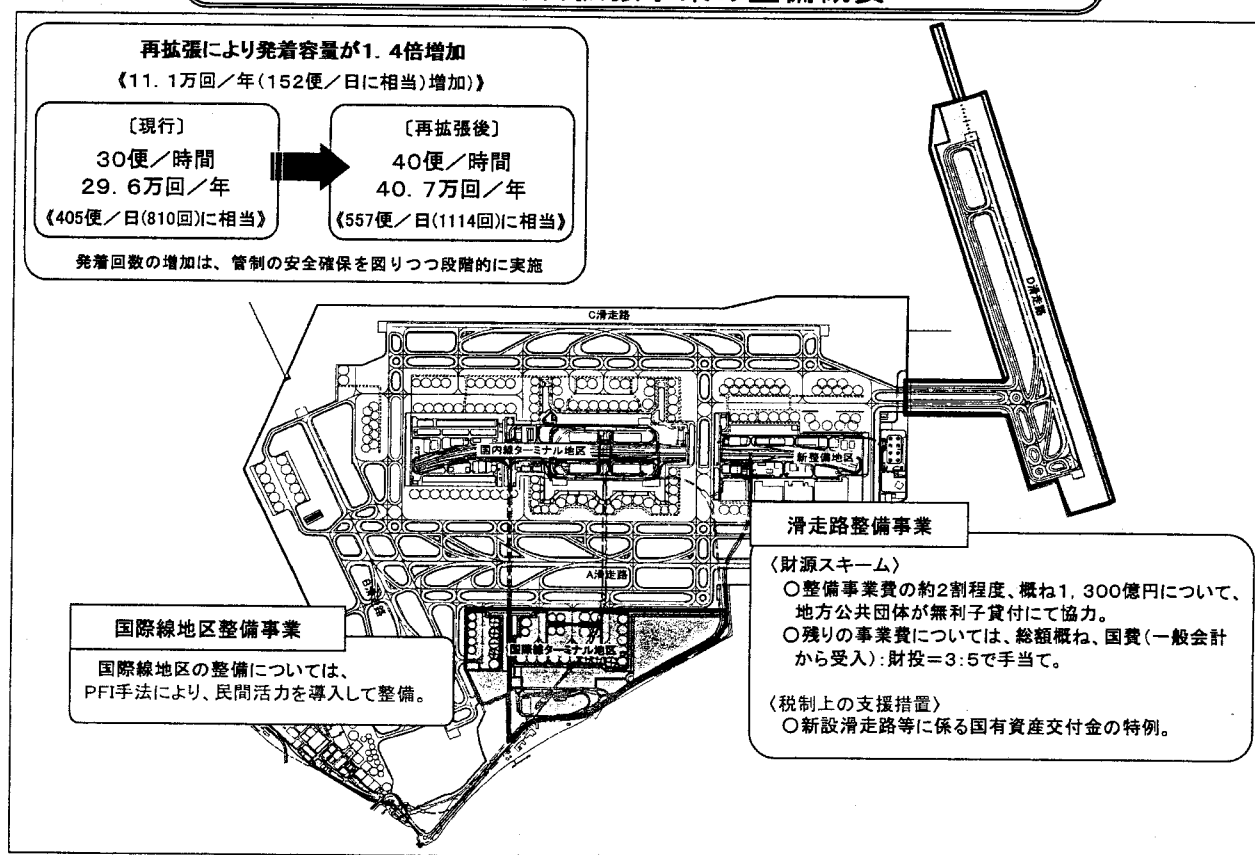
(新千歳空港(北海道)、広島空港(広島県)等)

◇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) → 14% (H17) → 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 (H17) → 15,200km (H20)
- ・国内航空サービス提供レベル
 1,294億座席キロ (H14) → 1,294億座席キロ (H17) → 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1兆3,639億円(1.23倍)、国費6,066億円(1.16倍)

○国際拠点空港の整備等の推進

事業費279億円(0.62倍)、国費237億円(0.73倍)

- ◇国際拠点空港(成田、関空)の整備の推進
- ◇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)
- ◇国際競争力を強化するための航空サービス高度化の推進

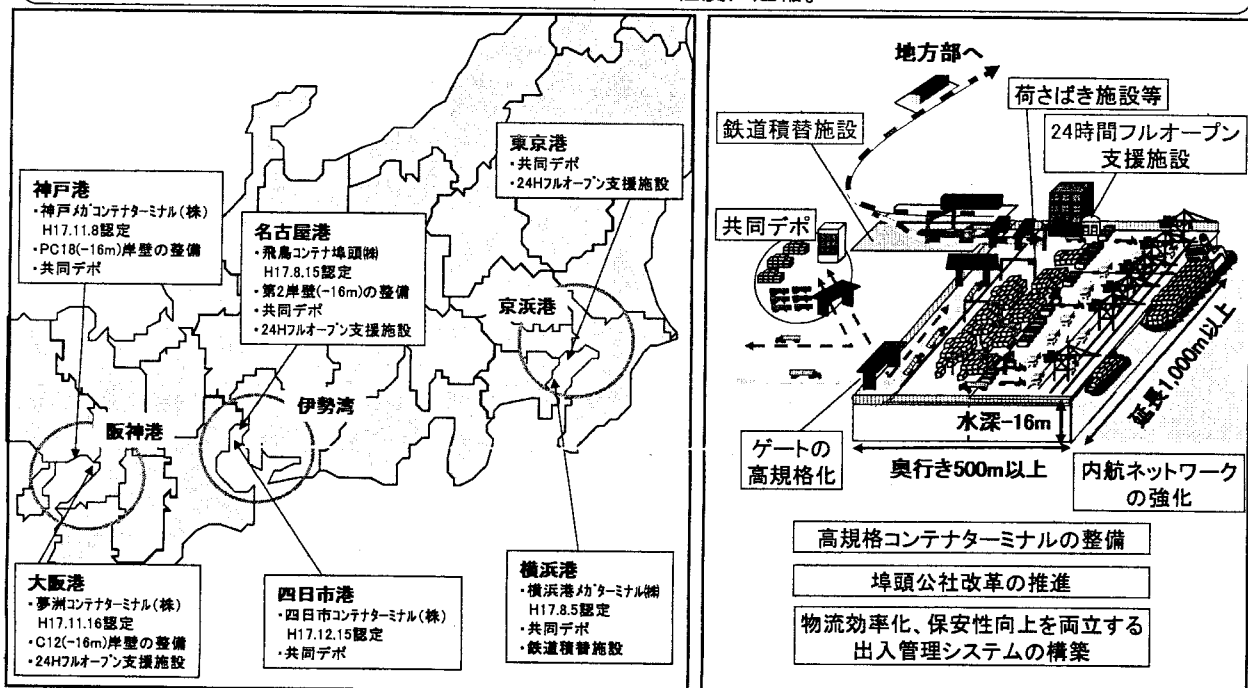
○スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化

事業費2,535億円(1.17倍)、国費1,688億円(1.19倍)

- ◇スーパー中枢港湾プロジェクトの推進^{*} (名古屋港(名古屋市)等)
- ◇東アジア準国内物流システムの構築
- ◇国際海上コンテナターミナルの整備の推進
- ◇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の推進
- ◇主要船舶交通ルートにおける海上交通環境の整備(東京湾口航路等^{わんこう})

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

- 目標:概ね3~5年でアジア諸国の主要港湾をしのぐコスト・サービスの実現。
- 港湾コストは、釜山港・高雄港並みに約3割低減。
- リードタイムは現状3~4日をシンガポール港並みの1日程度に短縮。



○三大都市圏環状道路の整備の推進

事業費4,813億円(1.21倍※)、国費2,142億円(1.21倍※)

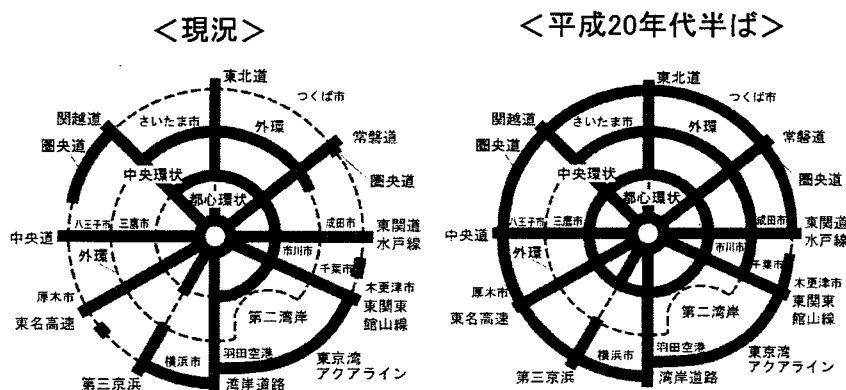
※平成18年度供用区間を除く。

◇三大都市圏環状道路の整備の推進

■首都圏環状道路の整備効果

・平成20年代半ばまでに全体の約9割が完成することにより、都心に集中する放射道路を相互につなぎ、通過交通の排除、交通の分散などの環状道路としての機能を概ね発揮。

・渋滞緩和、および環境改善を促進し、横浜市、八王子市、つくば市など業務核都市や成田国際空港等の拠点を連絡し、拠点分散型の都市ネットワークを構築。



○空港・港湾へのアクセス向上

事業費1,501億円(1.44倍)、国費980億円(1.54倍)

◇空港・港湾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3,621億円(1.81倍)、国費510億円(1.67倍)

◇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(二子玉川東地区(世田谷区))

◇PFIによる中央官庁庁舎等の整備の推進

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(H17) → 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3.3%減(H17) → 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) → 3,726億座席キロ(H17) → 4,800億座席キロ(H19)
貨物：215億トンキロ(H14) → 225億トンキロ(H17) → 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) → 173分(H17) → 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) → 83%(H17) → 90%(H18)
- ・拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 59%(H14) → 66%(H17) → 68%(H19)
- ・都市機能更新率(建築物更新関係) 31.8%(H15) → 34.1%(H17) → 36%(H20)
- ・三大都市圏環状道路整備率 35%(H14) → 43%(H17) → 50%(H19)

目標19 物流の効率化

事業費328億円（1.06倍）、国費262億円（1.11倍）

○国内海上輸送網の強化

事業費304億円（1.10倍）、国費199億円（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
- ◇国内海上輸送網の強化

○内航海運等の効率化・活性化の促進

国費44億円（1.05倍）

- ◇内航物流サービスの向上に資する内航海運の構造改善のための調査の実施 新

主な業績指標：

- ・複合一貫輸送に対応した内貿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%（H17）→80%（H18）
- ・フェリー等国内貨物輸送コスト低減率
0（H14）→H14比2.3%減（H17）→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1兆1,155億円（1.18倍）、国費3,835億円（1.34倍）

○快適な都市鉄道・LRTの整備の推進

事業費1,303億円（1.40倍）、国費370億円（1.51倍）

- ◇都市鉄道利便増進事業の推進（相鉄・東急直通線、相鉄・JR直通線等）
- ◇徒歩・公共交通など総合的な都市交通施策の推進 新（堺市（大阪府）、宇都宮市（栃木県）等）
- ◇LRTの整備の推進による都市内交通の改善（呉羽町袋線（富山県）等）
- ◇地下高速鉄道整備事業の推進（中之島新線（大阪市）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））
- ◇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63億円（0.93倍）、国費13億円（0.93倍）

- ◇駅まち協働事業の推進（三宮駅前南地区（兵庫県））
- ◇鉄道駅の総合的な改善の推進（野方駅（中野区）、西宮北口駅（西宮市）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））

○道路交通円滑化の推進

事業費6,002億円(1.12倍)、国費2,012億円(1.25倍)

- ◇連続立体交差事業の推進
- ◇円滑な移動を実現する総合的な渋滞対策の推進
- ◇ETC利用促進のためのETC車載器リース制度の推進
- ◇工事渋滞軽減のための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) → 2,353km(H17) → 2,387km(H18)
名古屋：940km(H12) → 933km(H17) → 973km(H18)
大阪：1,513km(H12) → 1,536km(H17) → 1,565km(H18)
- ・道路渋滞による損失時間
38.1億人時間/年(H14) → 35.1億人時間/年(H17) → 38.1億人時間/年を約1割削減(H19)
- ・ETC利用率 5%(H14) → 65%(H18春) → 75%(H19春)
- ・路上工事時間の縮減率
201時間/km・年(H14) → 126時間/km・年(H17) → 121時間/km・年(H19)

目標21 地域交通確保

国費139億円(1.14倍)

○地域交通の確保

国費139億円(1.14倍)

- ◇地域公共交通再生モデル事業の創設（地域公共交通活性化・再生のためのガイドラインの作成）*新
- ◇事業者と地域関係者の連携による地方鉄道活性化のための取組みに対する重点的な支援の実施
- ◇離島観光振興を核とした交流人口の拡大による離島航路の活性化新
- ◇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

主な業績指標：

- ・地方バス路線の維持率 96%(H14) → 97%(H17) → 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) → 71%(H17) → 71%の維持(H22)

目標22 地域間交流・観光交流等内外交流の推進

事業費3,219億円(1.09倍)、国費1,710億円(1.20倍)

○観光立国の推進

事業費416億円(1.09倍)、国費447億円(1.11倍)

- ◇ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化
- ◇観光ルネサンス事業の拡充新
- ◇ニューツーリズム創出・流通促進事業の創設*新
- ◇訪日外国人をはじめとする観光客の旅行環境整備事業の推進
- ◇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
- ◇国営公園の計画的な整備、適正な維持管理の推進

外国人観光客の訪日促進と魅力ある観光地・観光産業の創出



○大陸棚の限界画定のための調査等の推進

国費68億円（1.02倍）

◇大陸棚の限界画定のための調査の推進

◇外洋上プラットフォームの研究開発の実施^{*}◆

主な業績指標：

・リフォームの市場規模 330万戸（H8-12）→ 413万戸（H13-17）→ 430万戸（H13-17）※

※目標値（目標年次）は年度内に設定

目標24 公正で競争的な市場環境の整備

国費281億円（0.91倍）

○都市再生に資する地籍整備の推進

国費60億円（皆増）

◇都市再生に資する地籍整備の推進^{*}◆

主な業績指標：

・地籍が明確化された土地の面積 125千㎡（H12）→ 134千㎡（H17）→ 158千㎡（H21）

目標25 産業の生産性向上

国費20億円（1.86倍）

○建設業の活力の回復

国費18億円（2.05倍）

◇入札契約制度の改革と経営基盤の強化の促進

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（H17）→ 13件（H18）

目標26 消費者利益の保護

事業費38億円（7.11倍）、国費50億円（2.62倍）

○住宅に係る消費者利益の保護

事業費37億円（9.25倍）、国費48億円（2.77倍）

◇住宅の生産・供給システムにおける信頼確保^{*}◆

◇新たな社会問題等に対応した住宅紛争処理体制の整備

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）→ 15.6%（H17）→ 50%（H22）※

※住生活基本法（平成18年法律第61号）に基づく住生活基本計画（全国計画（案））における数値

5. 共通の政策課題

事業費 606億円(1.12倍)
国費 491億円(1.25倍)

目標27 IT革命の推進

事業費606億円(1.12倍)、国費491億円(1.25倍)

○IT技術の活用による交通サービス等の高度化

国費78億円(3.23倍)

◇多様なITSサービスの展開

◇地理空間情報の高度な活用の推進 ^{*} 

主な業績指標：

・電子国土Webシステムを利用する団体の数 33団体(H15)→280団体(H17)→2,000団体(H20)