

# 4. 活 力

事業費 5兆1,826億円(1.01倍)  
 国費 2兆 223億円(0.99倍)

## 目標17 広域的モビリティの確保

事業費2兆7,876億円(1.02倍)、国費9,841億円(0.96倍)

### ○幹線交通体系の整備

事業費2兆5,107億円(1.01倍)、国費8,514億円(0.95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～ <sup>いさはや</sup> 諫早) |

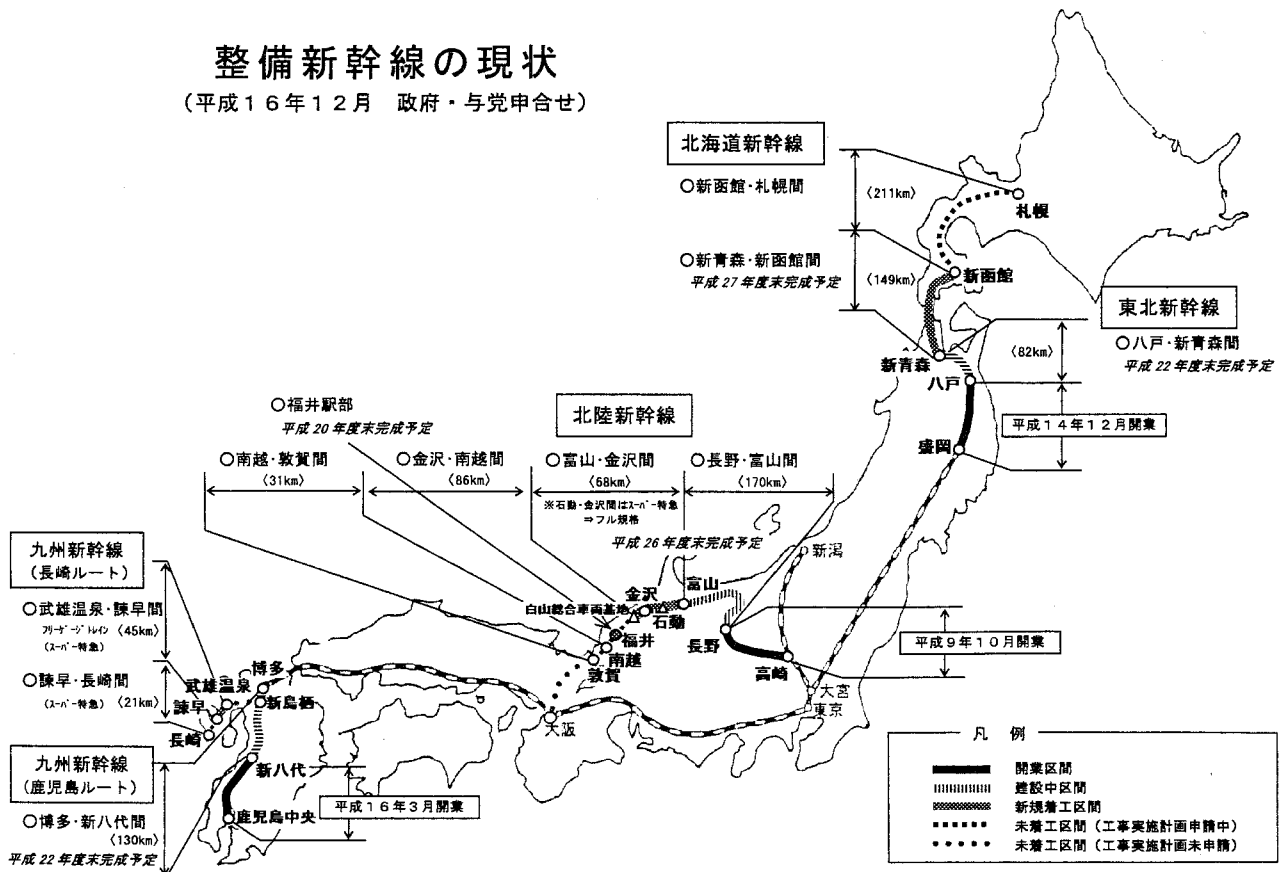
#### ◇幹線鉄道等活性化事業(在来幹線鉄道の高速度)の推進

(宇野線・本四備讃線、<sup>びさん</sup>三岐<sup>さんぎ</sup>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)



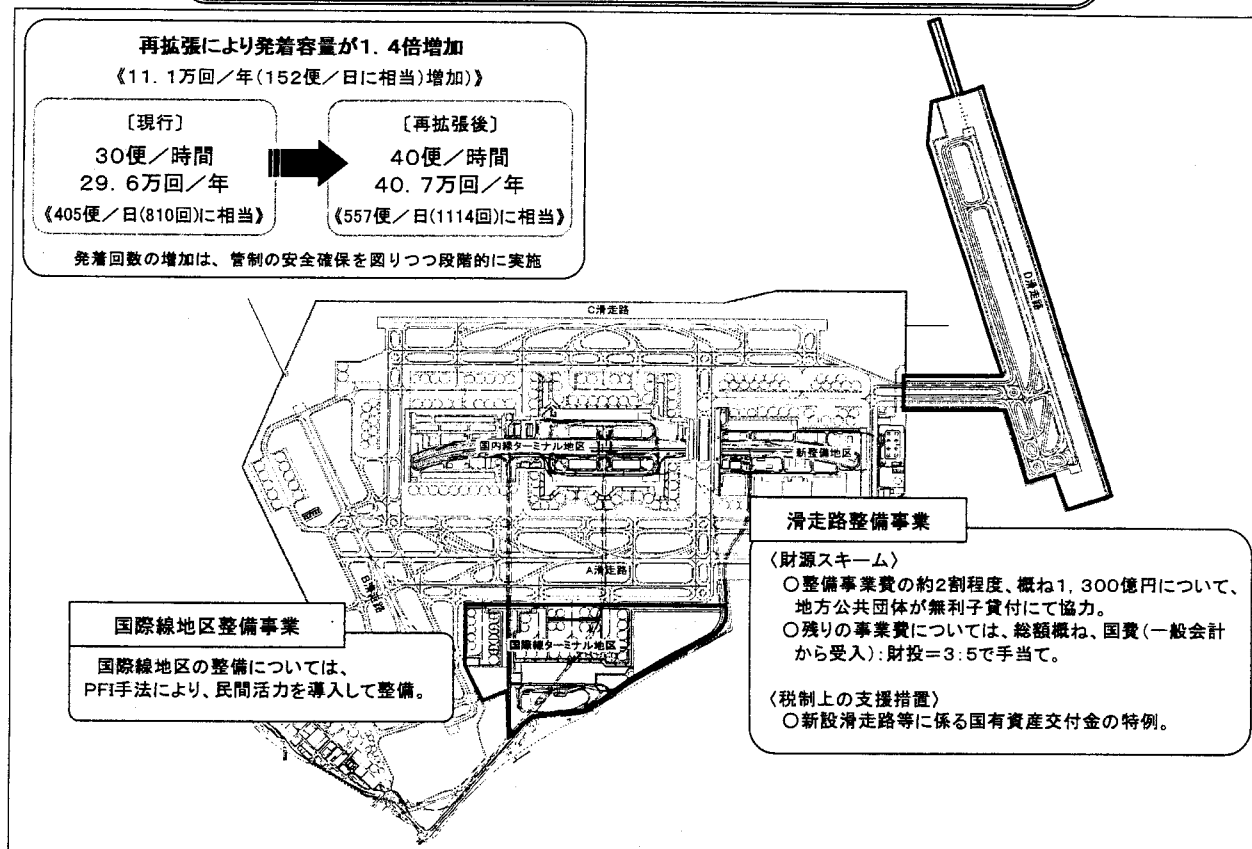


## ○国内航空サービスの充実

事業費2,769億円(1.05倍)、国費1,327億円(1.03倍)

- ◇羽田空港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
- ◇一般空港等の整備
- ◇次期管制システムの整備等の推進

### 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1兆1,622億円(1.01倍)、国費5,369億円(1.03倍)


○国際拠点空港の整備等の推進

事業費258億円(0.57倍)、国費202億円(0.62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

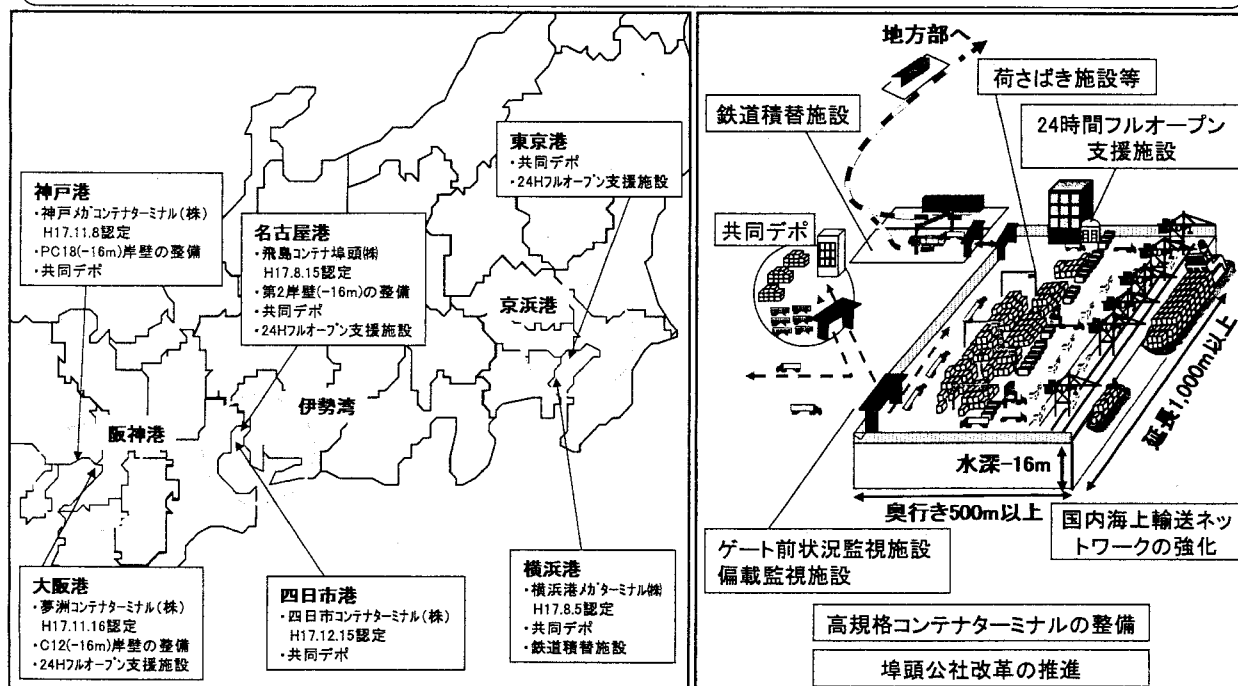
○スーパー-中枢港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化

事業費2,326億円(1.08倍)、国費1,540億円(1.09倍)

- ◇スーパー-中枢港湾プロジェクトの推進\* (東京港(東京都)、横浜港(横浜市)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

**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

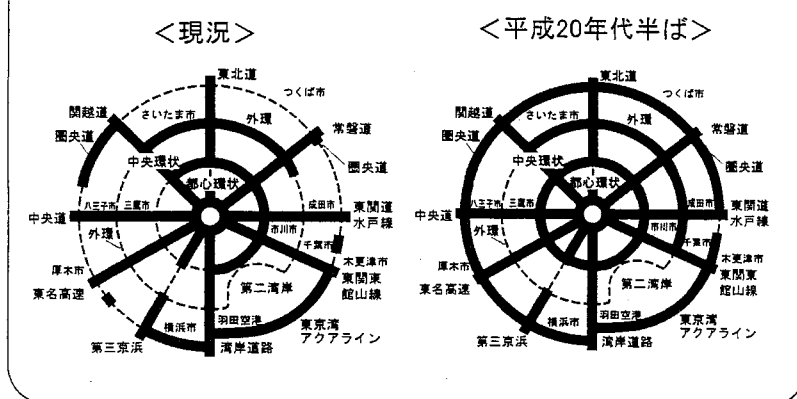
事業費4,709億円(1.09倍※)、国費2,088億円(1.17倍※)

◇三大都市圏環状道路の整備の推進

※平成18年度供用区間を除く。

### ■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1,148億円(1.10倍)、国費708億円(1.12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2,283億円(1.14倍)、国費360億円(1.18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

(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))

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288億円(0.93倍)、国費226億円(0.96倍)

### ○国内海上輸送網の強化

事業費262億円(0.95倍)、国費167億円(0.95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42億円(0.99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8,767億円(0.93倍)、国費2,716億円(0.95倍)

### ○快適な都市鉄道・LRTの整備の推進

事業費870億円(0.93倍)、国費234億円(0.96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55億円(0.81倍)、国費11億円(0.81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5,196億円(0.97倍)、国費1,696億円(1.05倍)

- ◇連続立体交差事業の推進(JR中央線(東京都)等)
- ◇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) → 約8割(H20春)
- ・路上工事時間の縮減率  
201時間/km・年(H14) → 126時間/km・年(H17) → 約4割削減(H19)

## 目標21 地域交通確保

国費125億円(1.02倍)

### ○地域交通の確保

国費125億円(1.02倍)

- ◇地域公共交通活性化・再生事業の創設(地域公共交通活性化・再生のためのガイド作成等) \* 
- ◇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 
- ◇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3,261億円(1.10倍)、国費1,582億円(1.11倍)

## ○観光立国の推進

事業費362億円(0.95倍)、国費384億円(0.96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

#### ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・高度化

韓国国際観光展  
(2006年6月)

日中韓観光大臣会合  
(2006年7月)

国際会議、国際文化イベント等を活用したビジネス需要の拡大

新興市場の開拓  
(印、露、マレーシア)

日中韓共同による観光交流拡大策の推進  
(日中韓観光ビッグバンの実現)

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

海外メディアを活用した我が国の観光魅力の広報宣伝活動

事業を客観評価し、効果の高い事業へ集中化・重点化

大規模商談会 (YOKOSO! JAPANトラベルマート)  
(2006年9月)

海外テレビ局取材班を招請し、日本の旅行番組を制作・放映

(国際交流を加速させる動き)

- ・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)
- 2007年
- 日中文化スポーツ交流年
- 日タイ観光交流年
- 日印観光交流年
- 日加観光交流年
- 世界華商大会・世界陸上大阪大会
- 開空2期清走路供用開始

#### 観光ルネサンス事業の推進

民間のアイデア等を活用した観光まちづくり

観光ルネサンス事業の活用  
やる気のある地域を「選択」、支援を「集中」

官民一体となった地域の観光地づくり取組

民間主体の地域観光振興組織の取組

地方自治体が行う取組

新たな重点分野

- 手づくり観光サービス創造支援事業
- 外客満足度向上事業

観光地域プロデューサー

直接に連携

観光に資する社会資本整備

観光交流に資する社会資本

官民一体となった観光地域づくりの取組

観光地へ至るために必要な不可欠な社会資本、有機的ネットワーク

活動 社会資本を活用した観光活動

○総合的な観光情報提供システムの構築等  
観光交流の拡大・地域の魅力向上

---

#### ニューツーリズム創出・流通促進事業

旅行者

1st STEP 旅行会社によるフルパッケージツアーへの申し込み・提供

2nd STEP 旅行者に直接情報を公開・提供

旅行会社

「地域密着型ニューツーリズム」旅行商品市場

一定水準を満たすニューツーリズム旅行商品を幅広く収集・集約 → ニューツーリズム商品市場の形成

日本型 ロングステイ   ヘルス・ツーリズム   エコ・ツーリズム   グリーン・ツーリズム   産業観光   文化観光

上場   推薦   審査

各地域ブロックの観光まちづくりアドバイザー会議

申請   申請

既存の(造成済の)「地域密着型ニューツーリズム旅行商品」

今後造成しようとする「地域密着型ニューツーリズム旅行商品」の構想



## ○地域ブロックの形成と地域間連携の支援

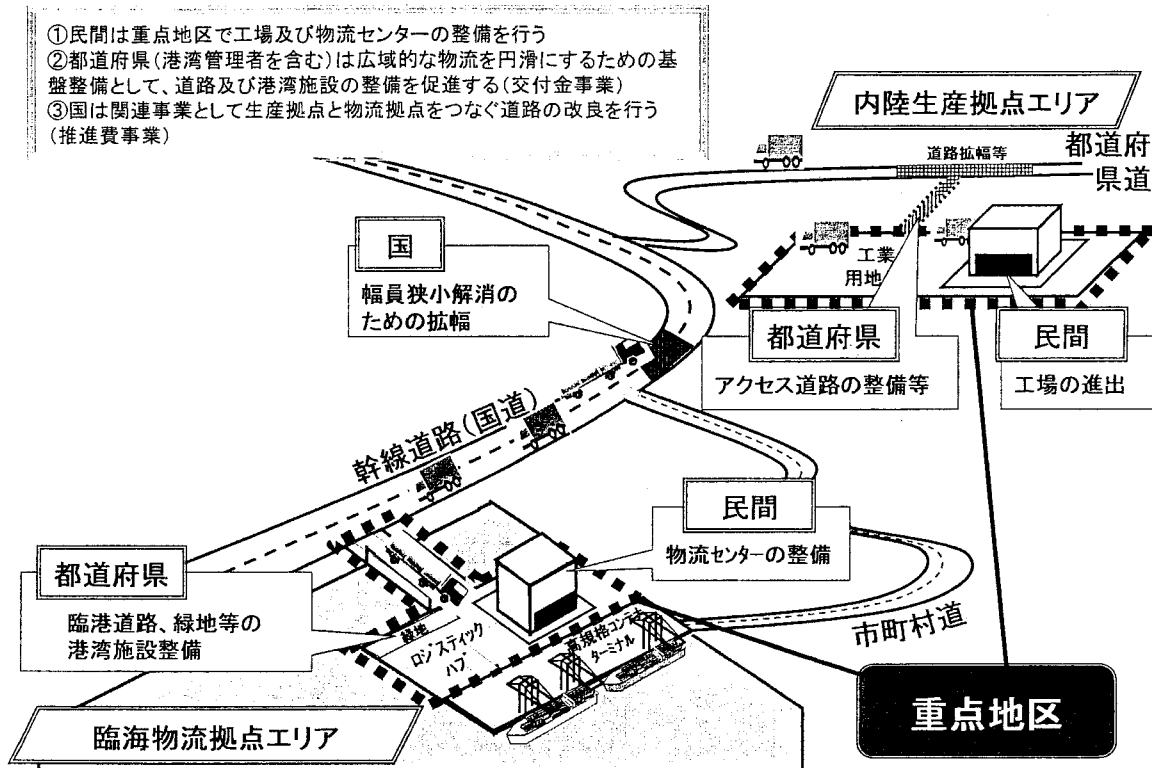
事業費 2,469 億円 (1.15 倍)、国費 885 億円 (1.24 倍)

◇地域自立・活性化交付金の創設◇

◇道路の改良整備による地域の都市間交流の促進

◇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) (志摩市 (三重県) 等)

### 【地域自立・活性化総合支援制度によるプロジェクトイメージ(生産・物流機能の強化)】



主な業績指標：

- ・訪日外国人旅行者数 476万人 (H12) → 673万人 (H17) → 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 (H17) → 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% (H17) → 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% (H17) → 68% (H19)

## 目標23 新たな市場の育成

事業費 2 億円 (1.00 倍)、国費 78 億円 (1.02 倍)

### ○住宅等の品質向上の推進

事業費 2 億円 (1.00 倍)、国費 5 億円 (2.09 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

## ○大陸棚の限界画定のための調査等の推進

国費68億円(1.01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\*新

主な業績指標:

- ・リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 2.4%(H11~15平均) → 3.9%(H22)
- ・既存住宅の流通シェア 13%(H15) → 19%(H22)

## 目標24 公正で競争的な市場環境の整備

国費239億円(0.77倍)

### ○地籍整備の推進

国費176億円(0.71倍)

◇都市再生に資する地籍整備の推進\*新

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11億円(1.02倍)

### ○建設業の活力の回復

国費9億円(1.04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10億円(1.93倍)、国費35億円(1.84倍)

### ○住宅に係る消費者利益の保護

事業費9億円(2.25倍)、国費34億円(1.93倍)

◇住宅の生産・供給システムにおける信頼確保\*新

◇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:

- ・新築住宅における住宅性能表示の実施率 16%(H17) → 50%(H22)