

第3 概算要求の成果目標別主要事項

1. 暮らし・環境

事業費 5兆1,350億円(1.08倍)
国費 1兆6,240億円(1.10倍)

目標1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進

事業費3兆2,805億円(1.04倍)、国費6,203億円(1.05倍)

○良質な住宅ストックの形成と住宅セーフティネットの充実

事業費3兆2,805億円(1.04倍)、国費6,153億円(1.05倍)

◇都市再生機構の賃貸住宅再編に伴う入居者負担増を抑制するための支援制度の創設*◇

◇医療法人による賃貸住宅の供給促進等のための地域住宅交付金の拡充*

◇被災者の居住の安定を確保するための小規模住宅地区等改良事業等の拡充

主な業績指標：

- ・最低居住面積水準未達率 4.6%(H15)→概ね0%(H22)
- ・高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅バリアフリー化率
 - 一定のバリアフリー化 29%(H15)→56%(H22)
 - うち、高度のバリアフリー化 6.7%(H15)→17%(H22)

目標2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

事業費1兆8,544億円(1.14倍)、国費1兆6億円(1.14倍)

○総合的なバリアフリー化の推進

事業費90億円(1.25倍)、国費92億円(1.19倍)

◇鉄道駅等の旅客施設のバリアフリー化の推進

◇ノンステップバス等普及促進事業

◇地域のニーズに応じたバリアフリー車両の開発及び標準仕様の策定*◇

○海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止の推進

事業費497億円（1.16倍）、国費168億円（1.15倍）

◇海岸利用の活性化による魅力ある地域づくりの支援（海岸環境整備事業の拡充） * 新

◇海面処分場の計画的な確保

◇干潟等の保全・再生・創出及び閉鎖性海域等における水環境の改善等の推進

○快適な道路環境等の創造

事業費4,315億円（1.12倍）、国費2,583億円（1.13倍）

◇道を舞台に地域資源や個性を活かした美しい国土景観の形成を図る日本風景街道の推進

◇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

◇次世代低公害車の開発・実用化促進

◇低公害車の導入促進

○良質な都市空間形成と歴史的環境の保全・整備の推進

事業費1,406億円（1.14倍）、国費789億円（1.17倍）

◇歴史的環境を保全・活用したまちづくりの推進 * 新

◇国営平城宮跡歴史公園（仮称）の整備 新



○良好な水環境・水と緑のネットワーク・水辺空間の形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環の推進

事業費1兆2,235億円(1.15倍)、国費6,368億円(1.13倍)

◇民間活用型地球温暖化対策下水道事業制度の創設*◇^新

◇下水道水環境保全効果向上支援制度の創設◇^新

◇河川の水辺を利用した自然体験活動の推進(木曾川(岐阜県))

◇清らかな河川の流れの回復(大和川(奈良県))

主な業績指標:

- ・1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設バリアフリー化の割合
旅客施設の段差解消: 39%(H14)→57%(H17)→100%(H22)
- ・ノンステップバスの導入割合 2.2%(H12)→15%(H17)→30%(H22)
- ・福祉タクシーの導入数 2,050台(H12)→9,699台(H17)→18,000台(H22)
- ・廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 約4年(H18)→約7年(H23)
- ・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(H18)→約3割(H19)
- ・港内青潮等発生期間の短縮 0(H14)→H14年度比約15%減(H17)→H14年度比約5%減(H19)
- ・NO₂・SPMの環境目標達成率
NO₂: 64%(H14)→82%(H18)→約8割(H19)
SPM: 9%(H15)→37%(H18)→約6割(H19)
- ・市街地の幹線道路の無電柱化率 7%(H14)→12%(H18暫定値)→15%(H19)
- ・全国民に対する国営公園の利用者数の割合
全国民の5人に1人が利用(H14)→全国民の4人に1人が利用(H19)
- ・都市域における水と緑の公的空間確保量 12m²/人(H14)→13m²/人(12m²を約1割増)(H19)
- ・下水道処理人口普及率 65%(H14)→72%(H19)
- ・下水汚泥リサイクル率 60%(H14)→68%(H19)
- ・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(H18)→約6,800km(H19)
- ・自然体験活動拠点数(箇所) 218箇所(H12)→416箇所(H18)→440箇所(H19)
- ・河川における汚濁負荷削減率 65%(H14)→75%(H18)→78%(H19)

目標3 地球環境の保全

国費31億円(8.56倍)

○地球温暖化対策等の推進

国費31億円(8.56倍)

◇地区・街区レベルの環境負荷削減対策の推進*◇^新

◇住宅・建築物に係る省エネ規制強化の実効性の確保*◇^新

◇エコパーキングシステムの普及促進*◇^新

◇海の10モードプロジェクトの創設*◇^新

◇海外プロジェクトにおける我が国のCO₂排出削減に資する事業の形成推進

主な業績指標:

- ・国土交通分野におけるCDM(クリーン開発メカニズム)承認件数(累積値)3件(H18)→15件(H23)
- ・新築住宅における次世代省エネ基準達成率 32%(H16)→50%(H20)
- ・新築建築物における次世代省エネルギー基準達成率 74%(H16)→80%(H20)

2. 安全

事業費 3兆5,391億円(1.17倍)
国費 2兆 510億円(1.19倍)

目標4 水害等災害による被害の軽減

事業費2兆5,340億円(1.17倍)、国費1兆3,609億円(1.21倍)

○気象情報等の提供及び観測・通信体制の充実

国費211億円(1.20倍)

- ◇5日先までの台風予報の実施^{*}◆
- ◇市町村単位の気象警報の発表^{*}◆
- ◇次世代アメダスの整備^{*}
- ◇緊急地震速報精度向上のための地震観測点の強化^{*}◆
- ◇ケーブル式海底地震計の整備^{*}
- ◇異常気象への対応のための海洋変動監視予測情報の提供^{*}◆

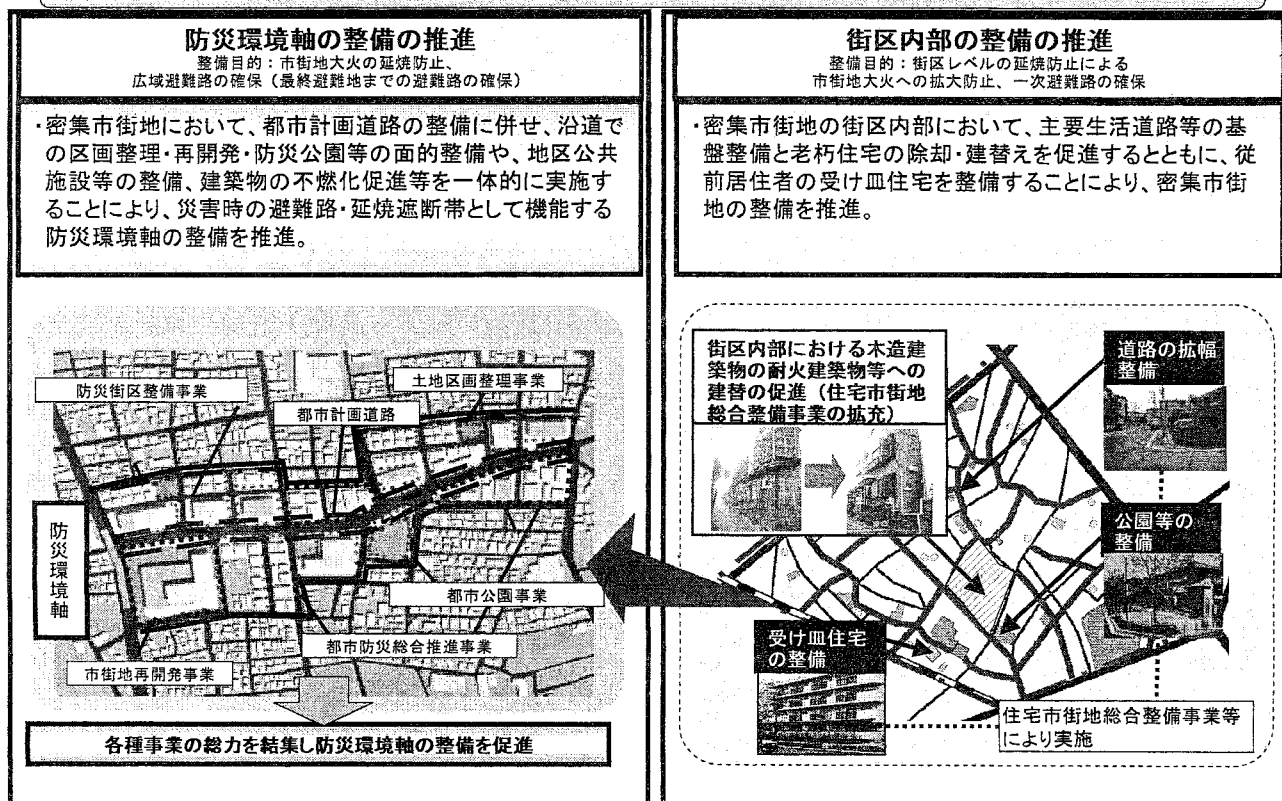
○地震、火災に強い住宅、市街地等の形成

事業費9,547億円(1.21倍)、国費3,297億円(1.37倍)

- ◇密集市街地の整備促進^{*}(住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)の拡充)
- ◇住宅・建築物の耐震化に係る助成の拡充^{*}
- ◇下水道長寿命化支援制度の創設◆
- ◇被災したまちの早期復興等^{*}(都市防災総合推進事業の拡充)

【密集市街地の緊急整備】

■ 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、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進。



○水害、土砂災害の防止、減災の推進

事業費1兆5,033億円(1.14倍)、国費9,608億円(1.17倍)

- ◇雨に強い都市づくり支援事業の創設^{*}◆
- ◇土砂災害対策の推進による避難困難地における避難場所の確保・保全^{*}◆
- ◇緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)の創設^{*}◆
- ◇河川管理施設やダムの戦略的維持管理^{*}◆
- ◇直轄砂防管理費の創設^{*}◆

○津波・高潮・侵食等による災害の防止、減災の推進

事業費761億円(1.16倍)、国費493億円(1.17倍)

- ◇海岸堤防等の信頼性向上のための緊急対策の推進(海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設)^{*}◆
- ◇ゼロメートル地帯や地震防災対策強化地域等における緊急津波・高潮対策

主な業績指標：

- ・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%(H14)→約29%(H17)→約3割(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%(H15)→約2割(H19)、住宅51%(H15)→約65%(H19)
- ・下水道による都市浸水対策達成率 51%(H14)→54%(H19)
- ・洪水による氾濫から守られる区域の割合 約58%(H14)→約60%(H18)→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(H18)→約6万戸(H19)
- ・ハザードマップ認知率 洪水：4%(H12)→43%(H18)→70%(H19)
- ・土砂災害から保全される戸数 約120万戸(H14)→約130万戸(H18)→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)→約3,900施設(H18)→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12万ha(H18)→約10万ha(H19)
- ・地震時に防護施設の崩壊による水害が発生するおそれのある地域の解消
約13,000ha(H14)→約10,500ha(H18)→約10,000ha(H19)

目標5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

事業費1兆51億円(1.16倍)、国費6,900億円(1.16倍)

○公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空テロの防止の推進

事業費114億円(1.65倍)、国費106億円(1.24倍)

- ◇踏切保安設備の整備の促進
- ◇地下駅火災対策の推進
- ◇鉄道駅耐震補強の推進
- ◇自動車運送事業者に対する効果的な監査の推進
- ◇海上における総合的な安全対策の強化^{*}◆
- ◇航空安全情報管理・提供システムを活用した総合的な航空輸送安全対策の強化^{*}

○道路交通の安全対策等の推進

事業費9,503億円(1.15倍)、国費5,726億円(1.15倍)

- ◇総合的かつ戦略的な徒歩、自転車、公共交通等による移動環境の整備の推進
(富山市街地地区(富山県))
- ◇緊急輸送道路の耐震対策等道路の防災・震災対策の推進
- ◇安全で安心な道路サービスを提供する道路構造物の予防保全の推進
- ◇「開かずの踏切」等の対策の推進
- ◇自転車走行環境の整備推進と、優先度の高い区間への集中投資戦略による効果的・効率的な交通事故対策の推進

○船舶交通の安全と海上の治安の確保

事業費434億円(1.30倍)、国費1,068億円(1.19倍)

- ◇巡視船艇・航空機等の緊急整備
- ◇領海、EEZにおける海洋調査の推進^{*}◇
- ◇海上犯罪の予防・取締りの強化
- ◇AIS(船舶自動識別装置)を活用した次世代型航行支援システムの整備等

主な業績指標：

- ・地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合 61%(H15)→100%(H20)
- ・主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数 253駅(H18)→0駅(H22)
- ・国内航空における航空事故発生件数
18.4件/年(H10-14平均)→15.4件/年(H14-18平均)→16.6件/年(H15-19平均)
- ・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%(H18)→80%(H19)
- ・道路構造物保全率
橋梁：86%(H14)→80%(H18)→83%(H19)
舗装：91%(H14)→95%(H18)→H14の水準を維持(H19)
- ・「開かずの踏切」の対策率 15%(H17)→21%(H18)→100%(H22)
- ・道路交通における死傷事故率
118件/億台キロ(H14)→115件/億台キロ(H18暫定値)→約1割削減(108件/億台キロ)(H19)
- ・遮断機のない踏切道数 4,939箇所(H17)→4,000箇所(H22)
- ・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(H19以降)
- ・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(H14)→0件(H19以降)
- ・薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 15.6(H13~H17の平均)→22.0(H18~H22の平均)

3. 活 力

事業費 7兆4,436億円(1.11倍)
国費 2兆6,875億円(1.18倍)

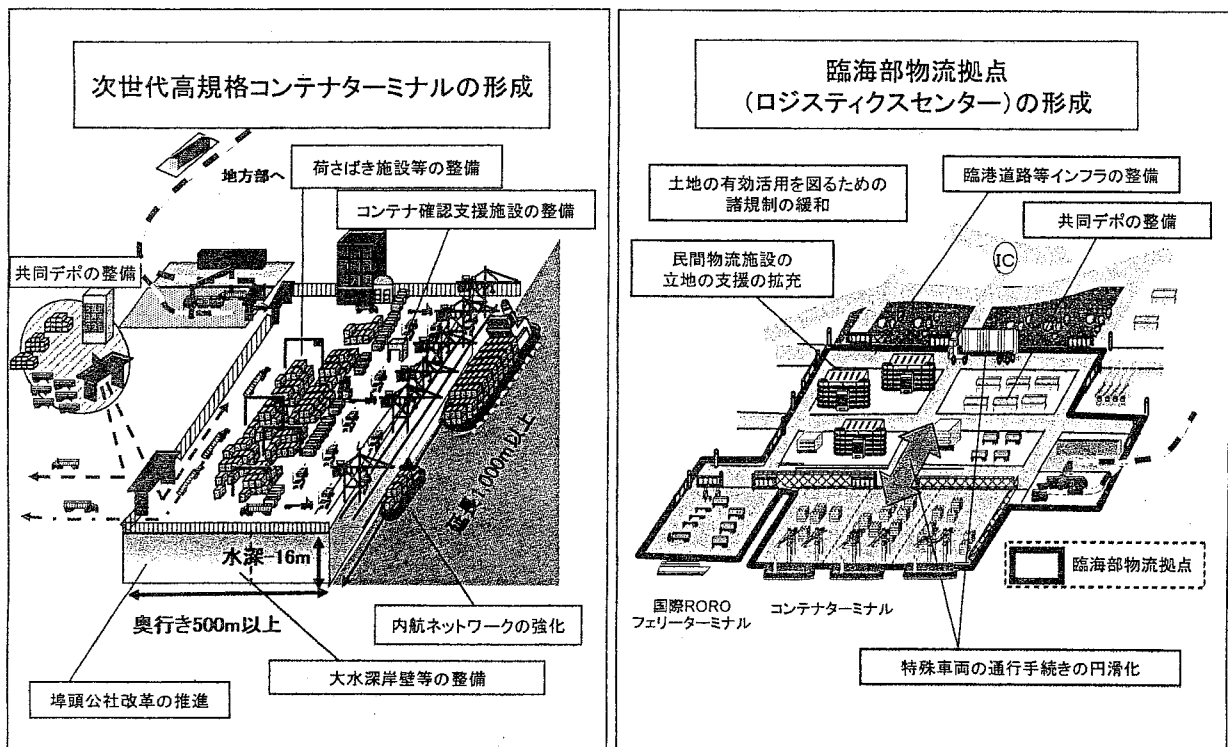
目標6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化
事業費3兆9,257億円(1.09倍)、国費1兆6,853億円(1.16倍)

○海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、 安定的な国際海上輸送の確保の推進

事業費4,051億円(1.16倍)、国費2,639億円(1.17倍)

- ◇スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化^{*}(東京湾、伊勢湾、大阪湾)
- ◇臨海部産業エリアの形成促進^{*}
- ◇次世代シングルウィンドウの構築^{*}◇^新
- ◇臨海部基幹的広域防災拠点の整備等港湾の大規模地震対策の推進
- ◇リサイクルポートプロジェクトの推進
- ◇港湾施設の戦略的維持管理の推進^{*}◇^新
- ◇マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策
- ◇環境にやさしく経済的な次世代内航船舶(スーパーエコシップ)の普及支援

スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化



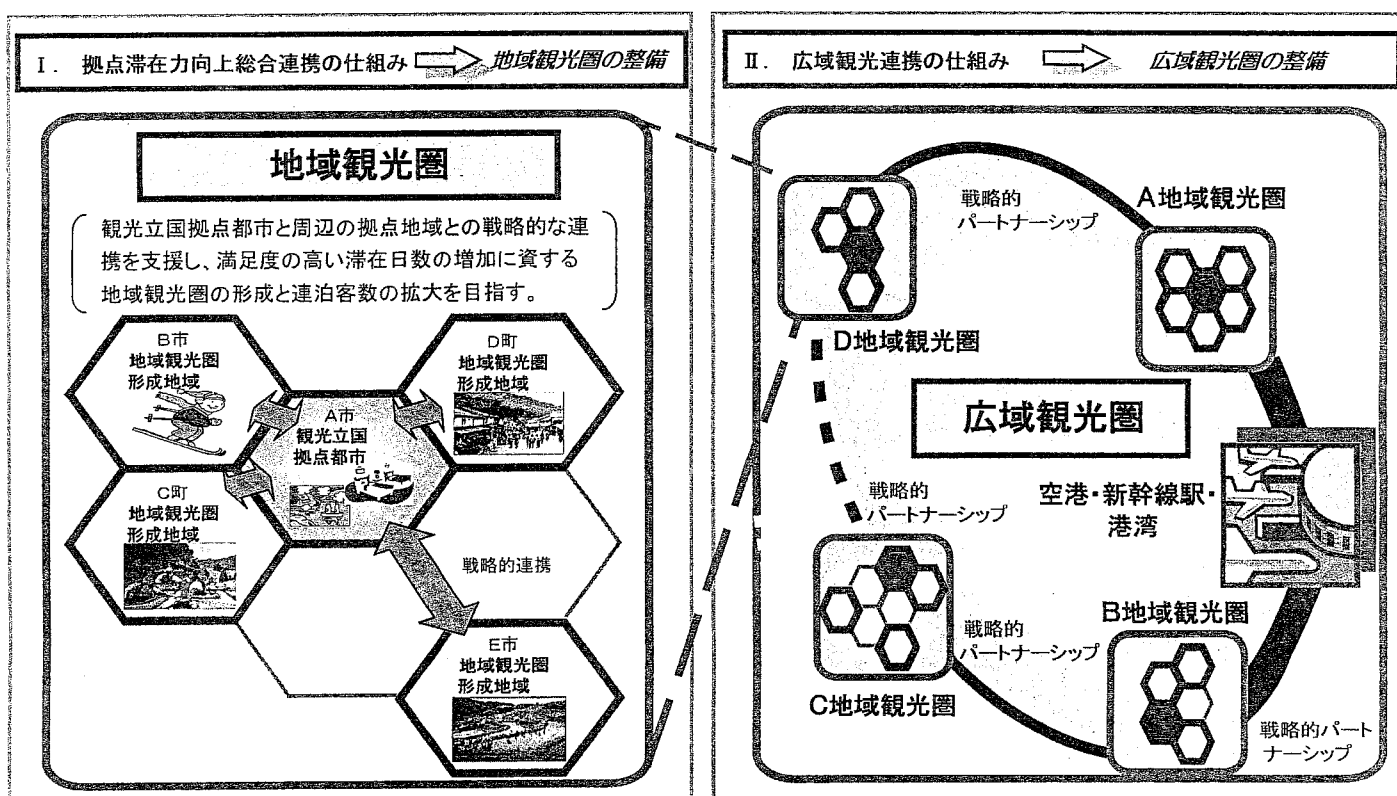
○観光立国の推進

国費 81 億円 (1.29 倍)

- ◇国際競争力の高い魅力ある観光地の整備促進事業*[◆]
- ◇観光の振興に寄与する人材の育成
- ◇観光産業のイノベーションの促進事業*[◆]
- ◇ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの推進*
- ◇国際会議の開催・誘致の推進*
- ◇国内旅客需要創出・平準化等促進実証事業*[◆]

国際競争力の高い魅力ある観光地の整備促進事業

— 一体的かつ効果的な新たな施策の推進・加速 —



○国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワーク整備の推進

事業費 2兆 8,658 億円 (1.08 倍)、国費 1兆 1,178 億円 (1.17 倍)

- ◇空港・港湾へのアクセス向上
- ◇高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備の推進

○整備新幹線の整備の推進

事業費3,103億円(1.16倍)、国費823億円(1.11倍)

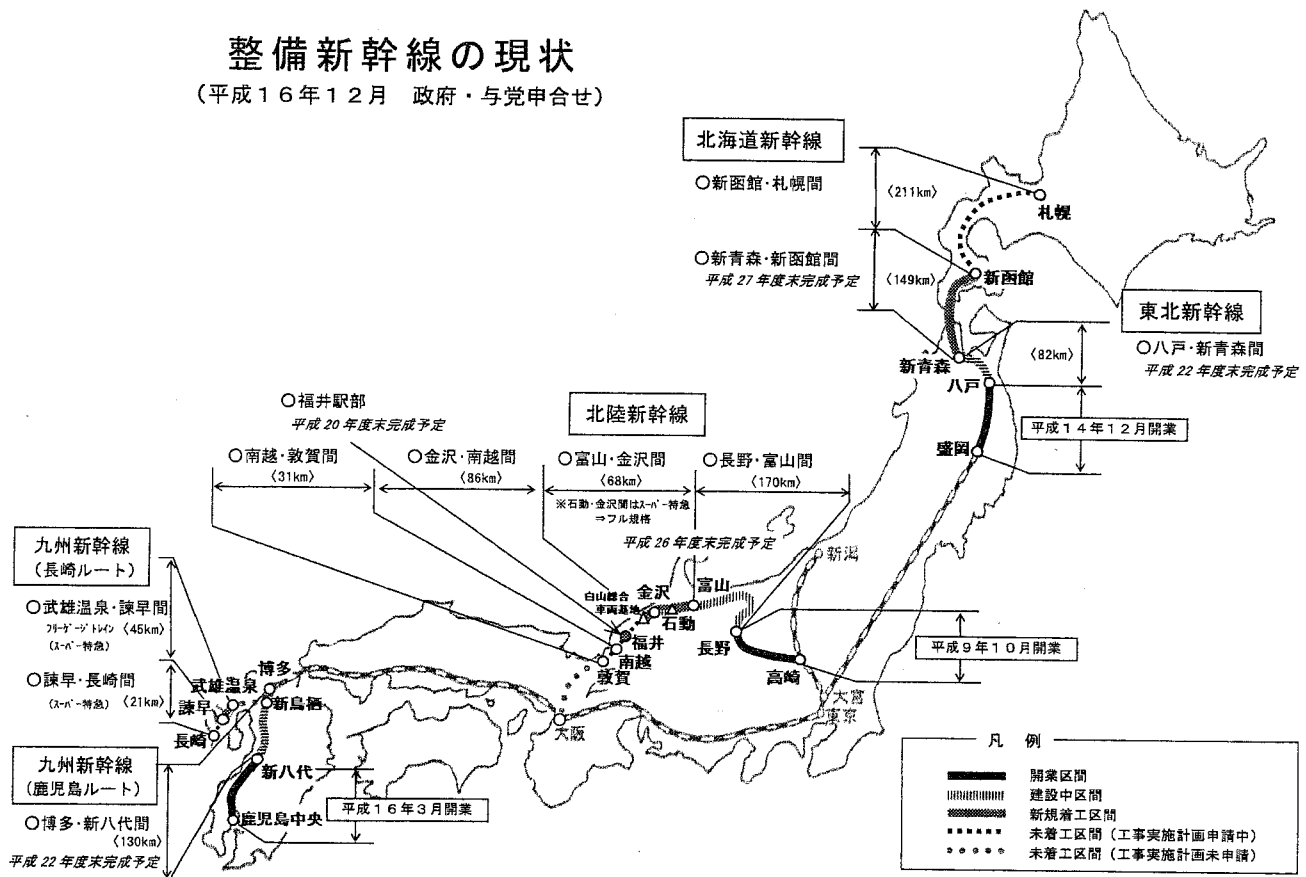
◇整備新幹線整備事業の推進

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～新函館間)
東北新幹線	(八戸～新青森間)
北陸新幹線	(長野～金沢(白山総合車両基地)間、福井駅部)
九州新幹線(鹿児島ルート)	(博多～新八代間)
九州新幹線(長崎ルート)	(武雄温泉～諫早間)

整備新幹線の現状

(平成16年12月 政府・与党申合せ)



○航空交通ネットワークの整備・充実

事業費3,077億円(1.00倍)、国費1,893億円(1.17倍)

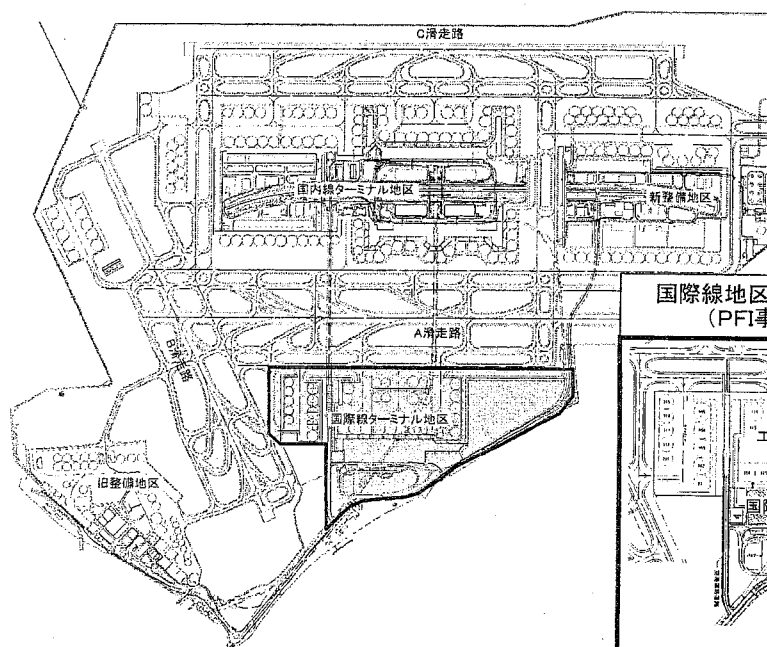
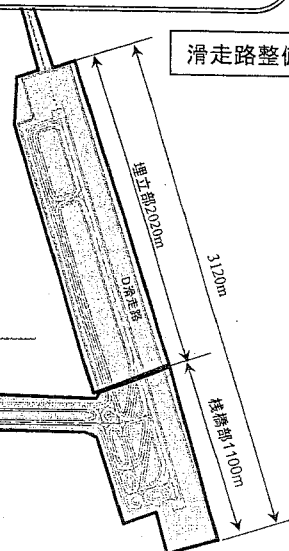
- ◇羽田空港再拡張事業など三大都市圏における空港整備の推進
- ◇既存ストックを有効活用するための空港等機能高質化事業の推進
- ◇地震災害時の空港機能の確保を図るため空港等の耐震化の推進
- ◇一般空港等の整備の推進(静岡空港(静岡県)、百里飛行場(茨城県)、新石垣空港(沖縄県))
- ◇危機管理対策等を強化するため航空安全・保安対策の推進

羽田空港再拡張事業の整備概要

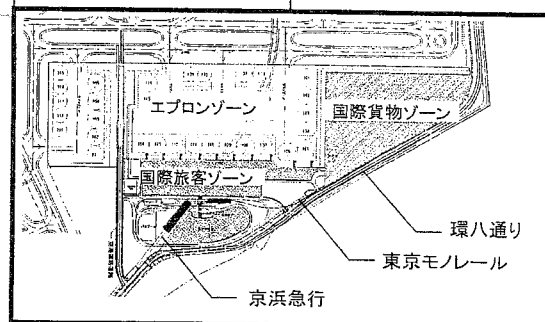
羽田空港再拡張事業

全体目標： 2010年(平成22年)10月末
供用開始予定
20年度予定： 新設滑走路・誘導路及び
管制塔の建設等

滑走路整備事業



国際線地区整備事業 (PFI事業)



主な業績指標：

- 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率
0(H14)→H14年度比4.5%減(H18)→H14年度比5%減(H19)
- 港湾による緊急物資供給可能人口 約1,900万人(H14)→約2,050万人(H18)→約2,600万人(H19)
- 循環資源国内輸送コスト低減率 0(H14)→H14年度比約9%減(H18)→H14年度比約1割減(H19)
- 訪日外国人旅行者数 476万人(H12)→733万人(H18)→1,000万人(H22)
- 国際会議の開催件数 168件(H17)→252件(H23)
- 日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数 2.77泊(H18)→4.0泊(H22)
- 日本人の海外旅行者数 1,753万人(H18)→2,000万人(H22)
- 国内における観光旅行消費額 24.4兆円(H17)→30兆円(H22)
- 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 59%(H14)→67%(H18)→68%(H19)
- 規格の高い道路を使う割合 13%(H14)→14%(H18)→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(新幹線鉄道)
15,400km(H18)→15,700km(H23)
- 国内航空サービス提供レベル
1,294億座席キロ(H14)→1,322億座席キロ(H18)→1,500億座席キロ(H19)
- 国際航空サービス提供レベル
旅客：3,435億座席キロ(H14)→3,568億座席キロ(H18)→4,800億座席キロ(H19)
貨物：215億トンキロ(H14)→244億トンキロ(H18)→300億トンキロ(H19)

目標7 都市再生・地域再生等の推進

事業費1兆2,959億円(1.21倍)、国費3,877億円(1.23倍)

○都市再生・地域再生の推進

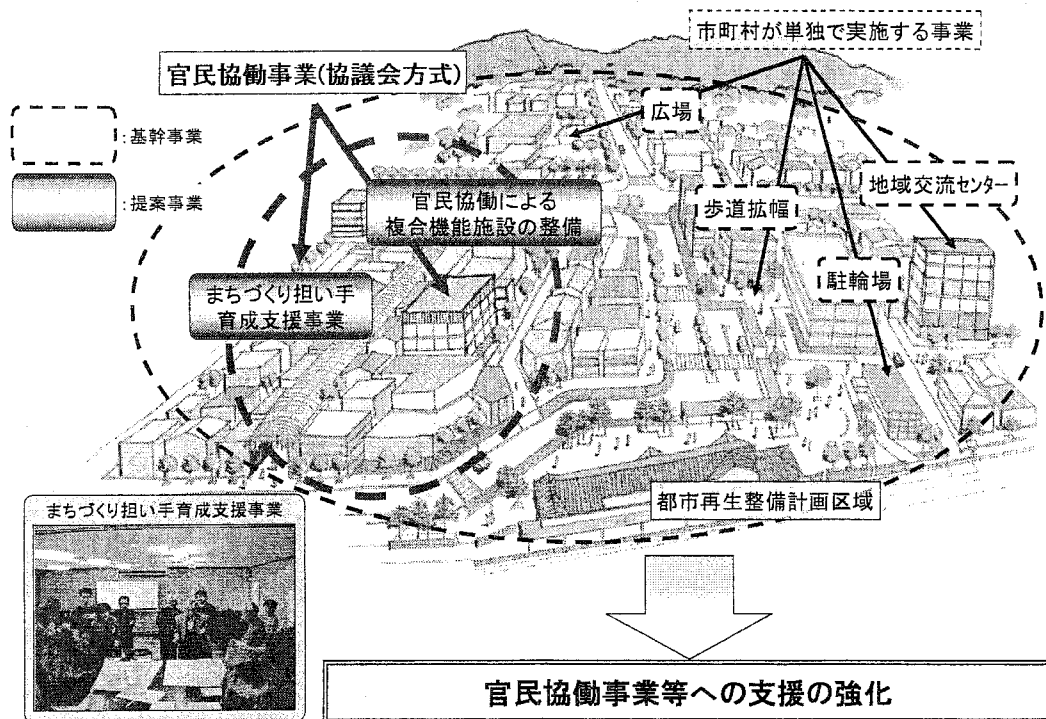
事業費1兆2,959億円(1.21倍)、国費3,877億円(1.23倍)

◇まち再生融資支援業務の創設^{*}◇

◇まちづくり交付金の拡充

◇暮らし・にぎわい再生事業の拡充^{*}

【まちづくり交付金の拡充】



主な業績指標：

・民間都市開発の誘発係数 15.9倍(H16～H18)→16倍(H19～H23)

目標8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

事業費2兆2,217億円(1.08倍)、国費5,737億円(1.20倍)

○鉄道網の充実・活性化の推進

事業費1,628億円(1.12倍)、国費459億円(1.13倍)

- ◇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)
- ◇都市鉄道利便増進事業等の推進
(相鉄・東急直通線、相鉄・JR直通線、阪神三宮駅、中之島線)
- ◇地方鉄道活性化及びLRTシステムの整備について、地域の意欲的な取組への重点的な支援*
- ◇北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業の推進

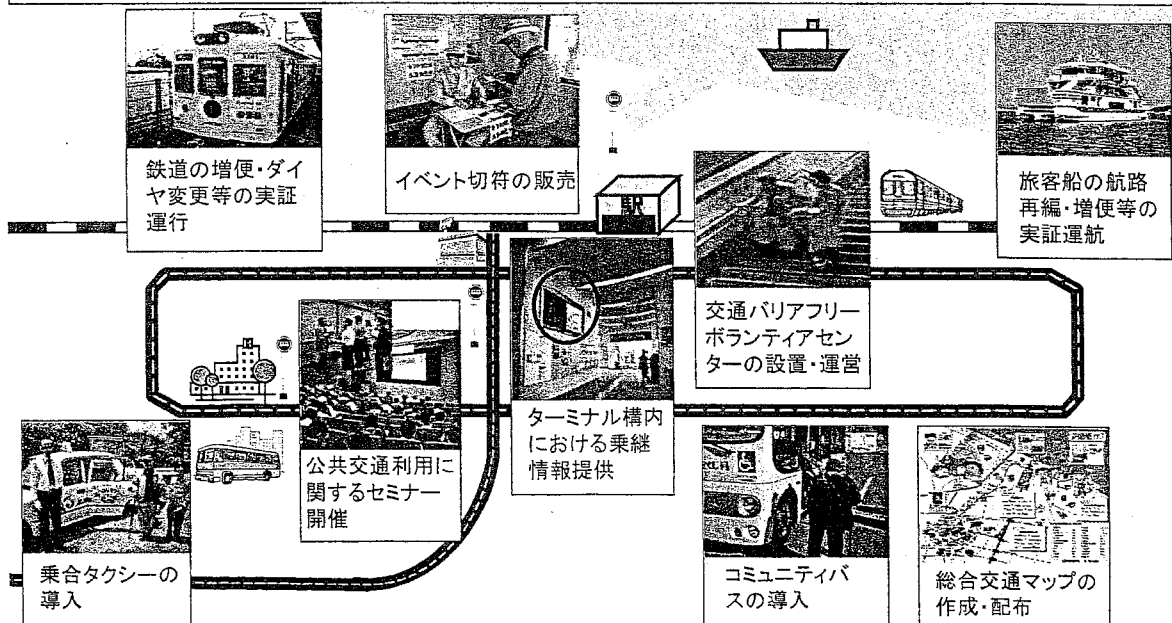
○地域公共交通の維持・活性化の推進

国費154億円(1.32倍)

- ◇地域公共交通活性化・再生総合事業の創設*
- ◇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・改善等

地域公共交通活性化・再生総合事業の創設

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・バス・旅客船等の事業をパッケージで地域の協議会に対し一括支援する柔軟な制度を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。



○都市・地域における総合交通戦略の推進

事業費105億円(1.46倍)、国費35億円(1.46倍)

◇総合的な都市交通戦略の更なる推進のための都市交通システム整備事業の拡充*

○三大都市圏環状道路の整備等道路交通円滑化の推進

事業費2兆484億円(1.08倍)、国費5,088億円(1.20倍)

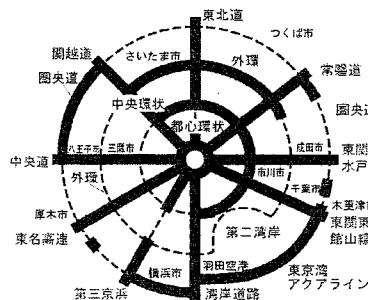
◇三大都市圏環状道路の整備をはじめとした集中的な渋滞対策の推進

◇工事渋滞軽減のための路上工事縮減の推進

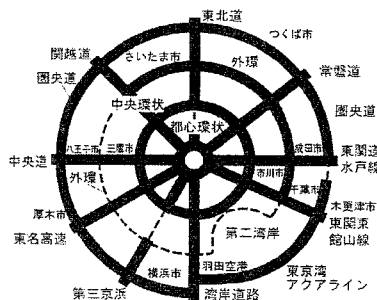
■首都圏環状道路の整備効果

- ・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。
- ・渋滞緩和及びCO₂排出量の削減等環境改善を促進し、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。

<現況>



<平成20年代半ば>



主な業績指標：

- ・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拠点空港の数 2(H18)→3(H22)
- ・経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合 38%(H18)→60%(H23)
- ・トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数 21億トンキロ(H18)→32億トンキロ(H22)
- ・地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数 30件(H23)
- ・地方バス路線の維持率 96%(H14)→96%(H18)→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)
- ・基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合 71%(H18)→74%(H23)
- ・道路渋滞による損失時間 38.1億人時間/年(H14)→33.1億人時間/年(H18)→約32.4億人時間/年(H19)
- ・三大都市圏環状道路整備率 35%(H14)→50%(H18)→53%(H19)
- ・路上工事時間の縮減率 201時間/km・年(H14)→123時間/km・年(H18)→114時間/km・年(H19)

目標9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護
事業費2億円(0.71倍)、国費410億円(1.09倍)

○社会資本整備・管理等を効果的に推進

国費10億円(1.15倍)

◇スピーディーな事業展開のための用地取得条件整備モデル事業の創設*◇新

○不動産市場等の条件整備

国費73億円(1.18倍)

◇中小不動産業者の高度化支援*◇新

◇不動産業におけるコンプライアンス等の内部統制の確立*◇新

◇地方における不動産証券化事業の活性化の促進

◇不動産投資市場の健全な発展のための情報基盤の構築*◇新

○建設業の活力の回復等の推進

国費31億円(1.79倍)

◇地域の建設業界と専門高校が連携した将来の人材育成の強化*◇新

◇建設技能確保モデル構築事業の推進◇新

◇地方中小建設企業の海外進出モデル事業の実施

○地籍の整備等の国土調査の推進

国費185億円(1.04倍)

◇都市再生に資する地籍整備の推進

◇土地の安全性に関する情報の整備・提供手法の構築

○海事産業の活性化等及び船員の確保・育成等の推進

事業費2億円(0.71倍)、国費103億円(1.01倍)

◇船員確保・育成等総合対策事業*

主な業績指標：

- ・不動産証券化実績総額 33兆円(H18)→66兆円(H23)
- ・建設技能労働者の過不足状況 不足率：1.2%(H18)→1.2%以下(H23)
技能工のD.I.：30ポイント(H18)→30ポイント以下(H23)
- ・用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)
3.50%(H13～H17平均)→3.15%(H19～H23平均)
- ・取引価格情報を提供するHPへのアクセス件数及び取引価格情報の提供件数
アクセス件数：22,659,447件(H18)→40,000,000件(H23)
取引価格情報の提供件数：63,636件(H18)→1,000,000件(H23)
- ・地籍が明確化された土地の面積 125千km²(H12)→136千km²(H18)→158千km²(H21)
- ・海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準 100ポイント(H17)→135ポイント(H22)

4. 横断的な政策課題

事業費 6,845億円(2.76倍)
国費 4,551億円(2.66倍)

目標10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備

事業費6,292億円(2.90倍)、国費3,946億円(3.26倍)

○自立的な広域ブロックの形成

事業費4,599億円(6.30倍)、国費3,000億円(7.45倍)

◇「新たな公」によるコミュニティ創生支援モデル事業の創設^{*}◆

◇広域ブロック自立施策等推進費の創設^{*}◆

◇地域自立・活性化交付金の拡充

○地理空間情報の整備・活用の推進

国費64億円(1.17倍)

◇基盤地図情報の整備等の推進

○北海道総合開発の推進

事業費1,515億円(1.17倍)、国費785億円(1.17倍)

注)一括計上する北海道開発事業費は7,532億円である(P.36参照)。

◇北海道の資源・特性を活用し我が国が直面する課題解決に貢献する新たな北海道総合開発計画の推進

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)→536団体(H18)→2,000団体(H20)

目標11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進

事業費82億円(1.71倍)、国費312億円(1.23倍)

○技術研究開発の推進

事業費82億円(1.71倍)、国費275億円(1.25倍)

- ◇推進研究テーマ設定によるイノベーション推進に向けた研究開発助成制度の強化*
- ◇超長期にわたって循環利用できる質の高い住宅に関する技術開発の推進*新
- ◇次世代地域公共交通システムに関する技術開発の推進*新
- ◇地域公共交通の導入効果評価システムの開発の推進*新
- ◇先端ICTを活用した安全・安心な交通システムの開発の推進*新

○情報化の推進

国費37億円(1.08倍)

- ◇IT技術による国土交通分野高度化のための調査・研究経費* (東アジアにおける交通系IC乗車券に関する調査・研究)

主な業績指標：

- ・年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合 80%(H19以降毎年度)
- ・公共交通における情報サービスの情報化達成率 約60%(H18)→約80%(H23)

目標12 国際協力、連携等の推進

国費8億円(1.07倍)

○国際協力、連携等の推進

国費8億円(1.07倍)

- ◇途上国に対する防災、環境分野等での我が国の技術力を活かした国際協力の推進
- ◇ASEANやインドにおける物流インフラ整備への支援*新
- ◇「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」の開催

主な業績指標：

- ・国際協力・連携等の推進に寄与するプロジェクトの件数 116件(H18)→124件(H19)

目標13 官庁施設の利便性、安全性等の向上

事業費472億円(1.80倍)、国費285億円(1.22倍)

○環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進

事業費472億円(1.80倍)、国費285億円(1.22倍)

◇防災拠点となる官庁施設等の整備の推進

◇官庁施設のリノベーション事業の実施*

主な業績指標：

・官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合

耐震対策 : 64%(H17)→85%(H23)

バリアフリー化 : 5%(H18)→41%(H23)

環境への配慮 : 14%(H18)→35%(H23)

総合 : 4%(H18)→28%(H23)

凡例：◇ 予算関連新規事項 (*は平成20年度予算要求に係る事前評価を実施) ([関係資料4 (P. 44)])

注：重点施策推進要望を含む。

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。