

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 543億円 (1.07倍)
国費 1兆5,273億円 (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3兆3,005億円 (1.04倍)、国費5,856億円 (1.06倍)

○居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成

事業費3兆3,005億円 (1.04倍)、国費5,773億円 (1.06倍)

◇高齢者の居住の安定確保を図るための支援措置の創設・拡充^{*}◇^新

◇公的賃貸住宅ストックの有効活用に向けた地域住宅交付金の拡充^{*}◇^新

○住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場の整備

国費83億円 (1.51倍)

◇マンション等安心居住推進事業(仮称)の創設^{*}◇^新

◇既存住宅取得支援制度(仮称)の創設^{*}◇^新

主な業績指標:

- ・住宅の利活用期間(①滅失住宅の平均築後年数)約30年(H15)→約35年(H22)
- ・25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している
分譲マンション管理組合の割合 20%(H15)→38%(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1兆7,539億円 (1.12倍)、国費9,382億円 (1.12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80億円 (1.05倍)

◇鉄道駅における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ス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発

○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385億円（0.95倍）、国費127億円（0.93倍）

- ◇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における水環境の改善等の推進
- ◇利便施設の整備等による海岸利用の活性化に向けた地域の取組への支援

○快適な道路環境等の創造

事業費4,203億円（1.12倍）、国費2,535億円（1.15倍）

- ◇美しい景観形成や地域の魅力向上に資する日本風景街道の推進
- ◇安全・快適な道路空間創出のための無電柱化の推進
- ◇低公害車等の導入促進
- ◇次世代低公害車の開発・実用化促進

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

事業費1兆1,616億円（1.13倍）、国費5,949億円（1.12倍）

- ◇下水道未普及解消重点支援制度（仮称）の創設^{*}◆^新
- ◇海岸漂着ゴミによる海岸保全施設の機能低下防止対策の推進^{*}◆^新
- ◇まちづくりと一体となった賑わいの水辺空間の創出^{*}◆^新

主な業績指標：

- ・1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設のバリアフリー化の割合
旅客施設の段差解消：39.3%(H14)→63.1%(H18^{**})
- ・ノンステップバスの導入割合 14.8%(H17)→17.7%(H18^{**})→30%(H22)
- ・湾内青潮等発生期間の短縮 0%(H14)→H14年度比約2%増(H18^{**})
- ・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)
- ・人々が海辺に親しむことの出来る海岸の延長 約6,700km(H14)→約6,810km(H19^{**})
- ・市街地の幹線道路の無電柱化率 7%(H14)→13%(H19暫定値^{**})
- ・NO₂・SPMの環境目標達成率 NO₂：64%(H14)→81%(H19^{**})
SPM：9%(H15)→48%(H19^{**})
- ・下水道処理人口普及率 65%(H14)→72%(H19^{**})
- ・自然体験活動拠点数 218箇所(H12)→428箇所(H19^{**})
- ・河川における汚濁負荷削減率 65%(H14)→75%(H19^{**})
- ・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)→18%(H19^{**})
- ・失われた湿地・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17%〕(H14)→約2割〔約22%〕(H19^{**})
- ・都市空間形成河川整備率 32%(H12)→38%(H19^{**})

目標3 地球環境の保全

国費35億円（3.01倍）

○地球温暖化防止等の環境の保全

国費35億円（3.01倍）

- ◇低炭素型都市づくりの推進のための制度拡充*◇^新
- ◇革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発の創設*◇^新
- ◇内航海運省エネ化促進調査事業*◇^新
- ◇低炭素型超小型モビリティの開発・実用化の推進*◇^新

主な業績指標：

- ・国土交通分野におけるCDM承認累積件数 3件(H18)→4件(H19^{*})→15件(H23)
- ・重量車の平均燃費向上率 0%(H14)→7%(H22)

2. 安全

事業費 3兆4,658億円 (1.16倍)
国費 1兆9,903億円 (1.18倍)

目標4 水害等災害による被害の軽減

事業費2兆4,746億円 (1.17倍)、国費1兆3,244億円 (1.20倍)

○自然災害による被害を軽減するための気象情報等の提供及び観測・通信体制の充実

国費260億円 (1.51倍)

- ◇静止地球環境観測衛星の整備 * ◇^新
- ◇地球温暖化に関する観測・監視体制の強化 * ◇^新
- ◇市町村単位の気象警報の発表 * ◇^新
- ◇火山監視・情報センターシステムの機能強化 * ◇^新

○住宅・市街地の防災性の向上

事業費9,735億円 (1.24倍)、国費3,431億円 (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) * ◇^新
- ◇都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業 (仮称) の創設 * ◇^新
- ◇下水道浸水被害軽減総合事業 (仮称) の創設 * ◇^新
- ◇下水道総合地震対策事業 (仮称) の創設 * ◇^新

【密集市街地の整備推進】

■ 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。

防災環境軸の整備の推進

整備目的：市街地大火の延焼防止、
広域避難路の確保 (最終避難地までの避難路の確保)

・密集市街地において、都市計画道路の整備に併せ、沿道での区画整理・再開発・防災公園等の面的整備や、地区公共施設等の整備、建築物の不燃化促進等を一体的に実施することにより、災害時の避難路・延焼遮断帯として機能する防災環境軸の整備を推進。

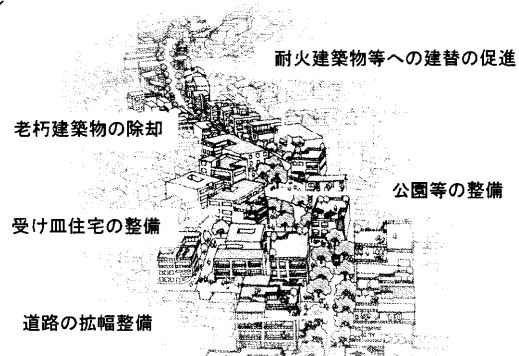


各種事業の総力を結集し防災環境軸の整備を促進

街区内部の整備の推進

整備目的：街区レベルの延焼防止による
市街地大火への拡大防止、一次避難路の確保

・密集市街地の街区内部において、主要生活道路等の基盤整備と老朽建築物の除却・建替えを促進するとともに、従前居住者の受け皿住宅を整備することにより、密集市街地の整備を推進。



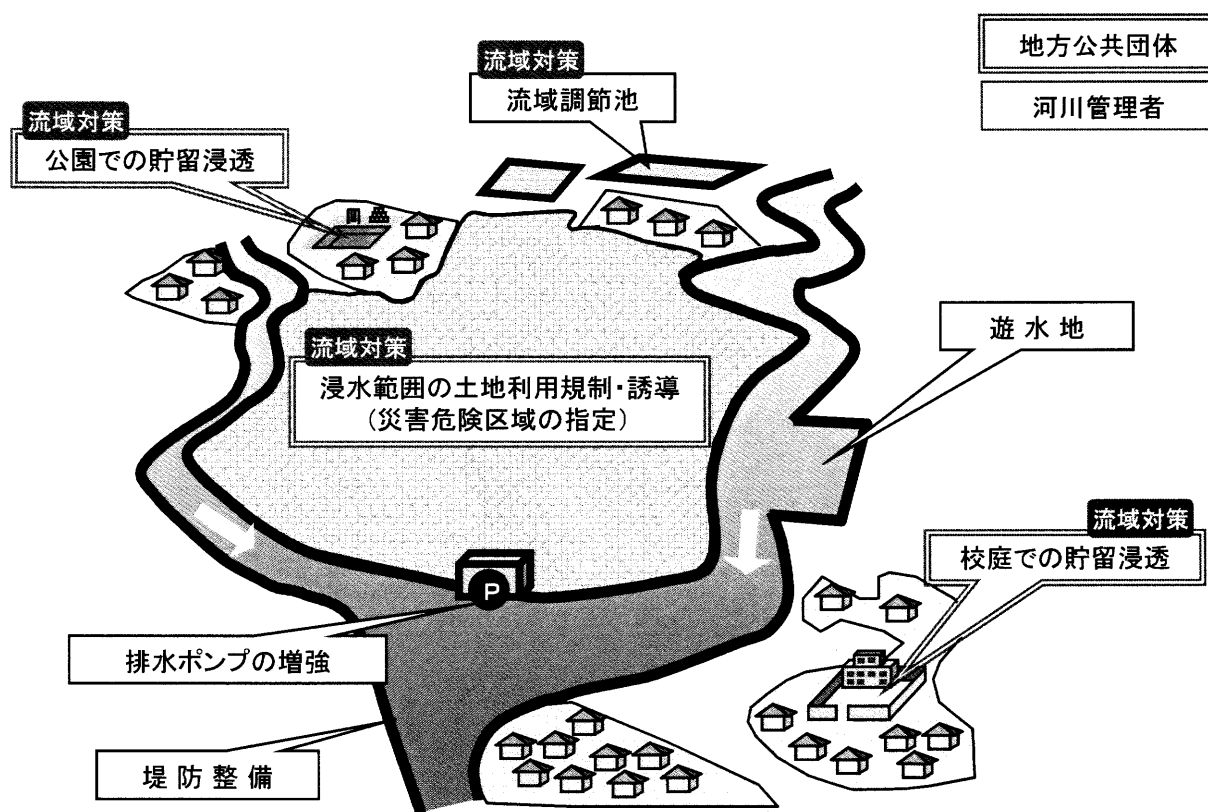
住宅市街地総合整備事業等により実施

○水害・土砂災害の防止・減災の推進

事業費1兆4,292億円(1.13倍)、国費9,084億円(1.15倍)

- ◇気候変動に伴う水災害リスク対策の推進*◇^新
- ◇気候変動に伴う集中豪雨の頻発・激化に対応する流域対策の推進*◇^新
- ◇ライフサイクルコストの縮減に向けた河川管理施設の戦略的維持管理*◇^新
- ◇超過洪水に対応するための既設ダムの治水機能増強*◇^新
- ◇TEC-FORCEによる大規模災害時の対応体制の強化*◇^新
- ◇河道閉塞(天然ダム)災害に対する危機管理体制の強化
- ◇甚大な土砂災害が発生した地域における抜本的な土砂災害対策の強化*◇^新

集中豪雨の頻発・激化に対応する流域対策の推進



○津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災の推進

事業費719億円(1.13倍)、国費468億円(1.14倍)

- ◇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
- ◇観測施設の整備など情報基盤整備の推進及び局所的な堤防等未整備箇所の解消*◇^新
- ◇海岸堤防等の信頼性向上のための緊急対策の推進
- ◇砂浜侵食海岸における堤防の緊急対策事業の推進*◇^新

主な業績指標：

- ・台風中心位置予報の精度 323km (H17)→263km (H19^{*})→260km (H22)
- ・地震発生から地震津波情報発表までの時間 4.4分 (H17)→3.9分 (H19^{*})→3.0分未満 (H23)
- ・内海・内湾を対象にしたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数
0海域 (H18)→5海域 (H19^{*})→7海域以上 (H23)
- ・防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積
1,430ha (H18)→1,750ha (H19^{*})→7,000ha (H23)
- ・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20% (H18^{*})
- ・下水道による都市浸水対策達成率 51% (H14)→54% (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のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 0% (H14)→28.8% (H17^{*})
- ・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)→22% (H18^{*})、住宅：51% (H10)→約63% (H15^{*})
- ・床上浸水を緊急に解消すべき戸数 約9万戸 (H14)→約5.5万戸 (H19^{*})
- ・洪水による氾濫から守られる区域の割合 約58% (H14)→約61% (H19^{*})
- ・ハザードマップ認知率 洪水：4% (H12)→47% (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10,000ha (H19速報値^{*})
- ・土砂災害から保全される戸数 約120万戸 (H14)→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11.5万ha (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9,912億円(1.15倍)、国費6,659億円(1.13倍)

○公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止の推進

事業費80億円(1.44倍)、国費91億円(1.13倍)

- ◇踏切保安設備の整備の促進
- ◇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
- ◇国産旅客機の開発に伴う新たな安全性審査方式の導入^{*}
- ◇海上輸送の安全性向上のための総合対策

○道路交通の安全性の向上

事業費9,488億円(1.15倍)、国費5,639億円(1.14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
- ◇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
- ◇事故の発生割合の高い区間における重点的な交通事故対策の推進と、通学路等の歩道整備や自転車利用環境の整備の推進

○船舶交通の安全と海上の治安の確保

事業費344億円（1.07倍）、国費929億円（1.10倍）

- ◇巡視船艇・航空機等の緊急整備及び運航費の確保
- ◇治安、救難・防災体制の確保
- ◇AIS（船舶自動識別装置）を活用した海上交通センター機能の強化等（新交通ビジョン）
- ◇海洋調査の推進及び海洋情報の一元化

主な業績指標：

- ・遮断機のない踏切道数 4,939箇所(H17)→4,520箇所(H19^{*})→4,000箇所(H22)
- ・主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数 253駅(H18)→195駅(H19^{*})→0駅(H22)
- ・商船の海難船舶隻数 518隻(H18)→562隻(H19^{*})→466隻以下(H23)
- ・「開かずの踏切」の対策率 15%(H17)→36%(H19^{*})→100%(H22)
- ・道路構造物保全率（①橋梁、②舗装）
①86%(H14)→79%(H19^{*}) ②91%(H14)→94%(H19^{*})
- ・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)→86%(H19^{*})
- ・道路交通における死傷事故率 118件/億台キロ(H14)→109件/億台キロ(H19暫定値^{*})
- ・海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数
276人(H17)→225人(H19^{*})→220人(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年度以降毎年度)
- ・薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 15.6件(H13～17年の平均)→22.0件(H18～22年の平均)
- ・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年度以降毎年度)

3. 活力

事業費 7兆3,038億円(1.12倍)
 国費 2兆5,538億円(1.16倍)

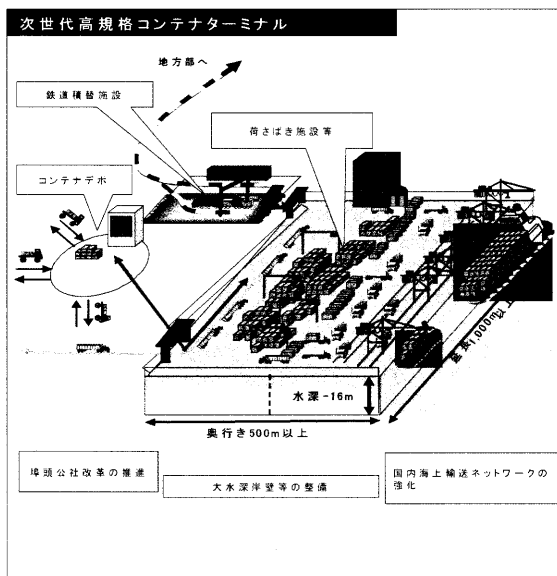
目標6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 事業費3兆9,209億円(1.13倍)、国費1兆5,835億円(1.16倍)

○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3,958億円(1.11倍)、国費2,633億円(1.15倍)

- ◇多様な関係者の連携による物流効率化促進事業(仮称)の創設^{*}◆
- ◇スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化^{*}◆
- ◇港湾を核とした地域活性化プログラムの推進
- ◇観光振興拠点となる旅客船ターミナル等の整備^{*}◆
- ◇離島航路の再生等の取組と連携した港湾整備の推進^{*}◆
- ◇耐震強化岸壁の整備等港湾における大規模地震対策の推進
- ◇港湾施設の戦略的維持管理の推進
- ◇港湾における効率的な物流体系の構築や船舶からのCO₂等の排出源対策等による低炭素社会構築の推進^{*}◆
- ◇マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策
- ◇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】



～3年間の“目標達成型”モデル事業による効率的かつ
 低炭素型の物流ビジネスモデルの確立～

施策	具体的取組み	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
①コンテナターミナルの24時間オープンの実現に向けたモデル事業	○スーパー中枢港湾の主要ターミナルにおいて、適切なコスト負担のもとでの荷主の需要に応じたモデル事業の実施(神戸港等)	資源活用推進 環境改善	モデル事業			実現
②海外トランシップに対し競争力ある内航フィーダーサービスの実現に向けたモデル事業	○内航フィーダー輸送網の強化 ○バージ輸送網の強化	資源活用推進	モデル事業			実現
③スーパー中枢港湾から内陸に向けた鉄道サービスの実現に向けたモデル事業	○海上コンテナ鉄道輸送ルートの充実	資源活用推進	モデル事業			実現
④空コンテナ輸送効率化のためのインランドポート活用モデル事業	○インランドポートの活用等による内陸部におけるコンテナの新しい流通システムの確立	資源活用推進	モデル事業			実現
⑤物流業務の徹底効率化に向けた情報化推進モデル事業	★物流関連手続の簡素化・一元化 ★出入管理システムの構築 ○情報システム、電子タグ等のICTの活用による事業者業務の徹底効率化及び手続の自動化	資源活用推進 環境改善 ICT活用推進	モデル事業	環境改善・ICT活用		実現

○観光立国の推進

国費75億円（1.21倍）

◇国際競争力の高い魅力ある観光地の整備促進事業

◇観光地の魅力向上に向けた評価手法調査 ^{*}◇^新

◇観光の振興に寄与する人材の育成 ^{*}◇^新

◇ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの推進 ^{*}◇^新

◇国際会議の開催・誘致の推進

◇ユニバーサルツーリズム促進事業 ^{*}◇^新

○国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークの形成

事業費2兆8,200億円（1.13倍）、国費1兆267億円（1.16倍）

◇高規格幹線道路及び地域高規格道路等の整備

◇空港・港湾へのアクセス向上

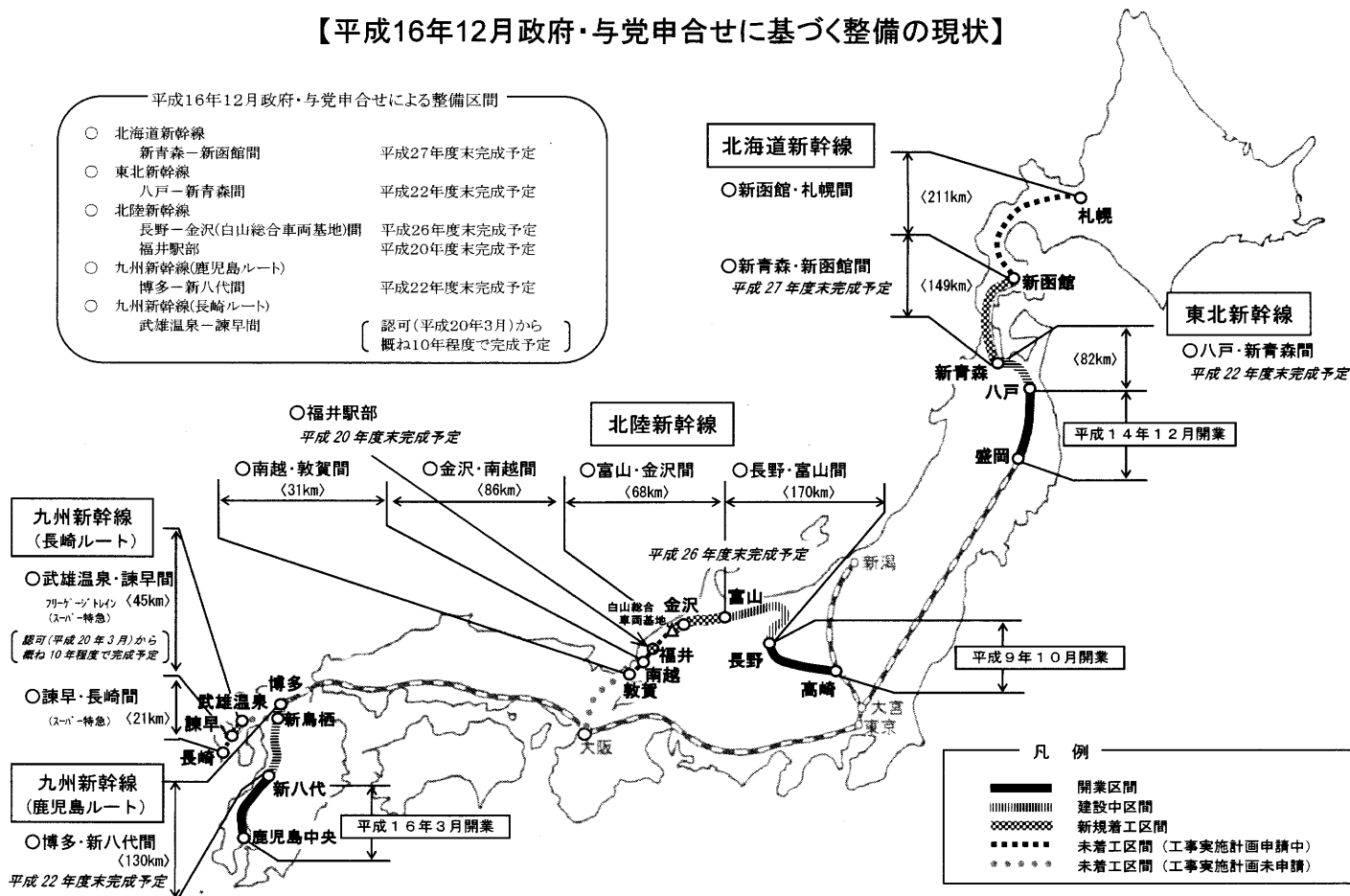
○整備新幹線の整備等の推進

事業費3,562億円（1.15倍）、国費845億円（1.14倍）

◇整備新幹線整備事業の推進

※事業費の構成	整備新幹線整備事業費	3,530億円	国費812億円
	整備新幹線建設推進高度化等事業費	33億円	国費33億円

【平成16年12月政府・与党申合せに基づく整備の現状】



(注) 未着工区間については、安定的な財源見通しの確保に努め、それができ次第、着工についての追加要求をする。

○航空交通ネットワークの強化

事業費3,128億円（1.12倍）、国費1,764億円（1.15倍）

◇羽田再拡張事業など首都圏空港等の整備の推進

◇既存ストックを最大限活用した空港等機能高質化事業の推進

◇大規模災害時において航空ネットワークの維持等を確保するための空港等の耐震化の推進

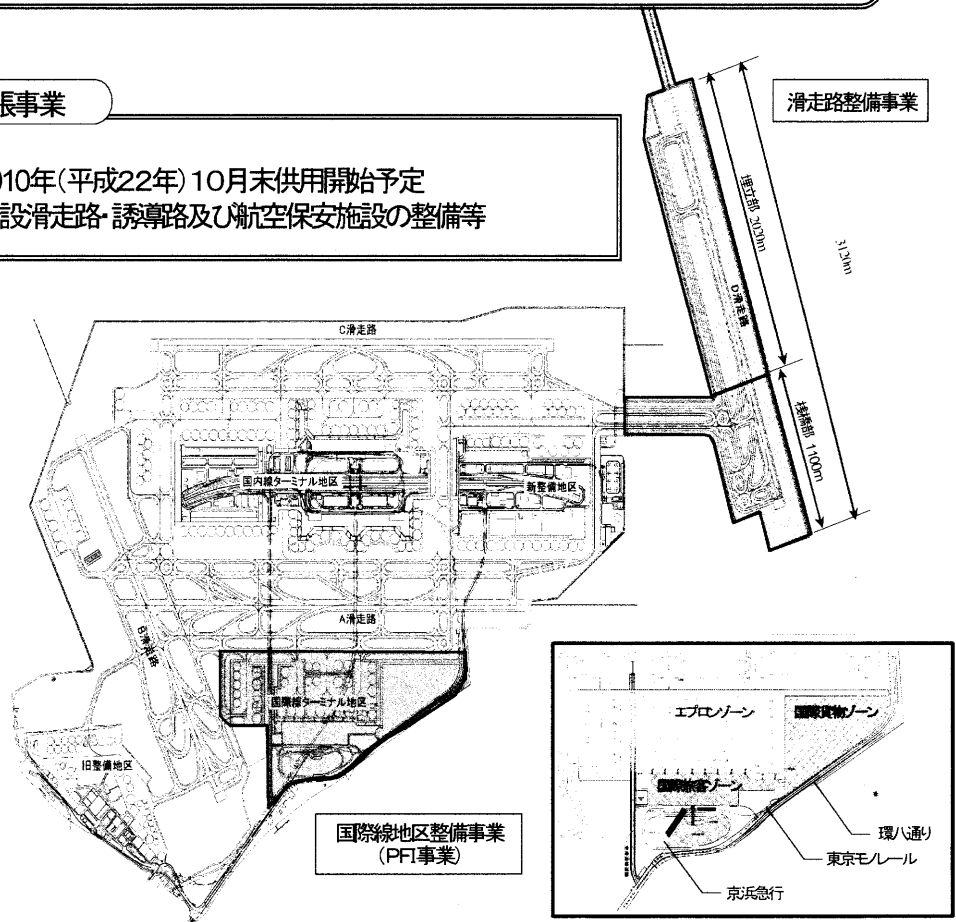
◇一般空港等の整備の推進（百里飛行場（茨城県）、新石垣空港（沖縄県））

◇航空機の滑走路誤進入の防止等を図るための航空安全・安心対策の推進

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
 21年度予定 : 新設滑走路・誘導路及び航空保安施設の整備等



主な業績指標 :

- ・内航貨物船共有建造量、鉄道・運輸機構におけるスーパーエコシップ (SES) を含めた内航貨物船共有建造量 :
 20,526G/T (H18) → 23,794G/T (H19[※]) → 23,000G/T (H23年度の過去5カ年平均)
- ・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5.8%減 (H19[※])
- ・循環資源国内輸送コスト低減率 0 (H14) → H14年度比約4%減 (H19[※])
- ・港湾による緊急物資供給可能人口 約1,900万人 (H14) → 約2,080万人 (H19[※])
- ・訪日外国人旅行者数 733万人 (H18) → 835万人 (H19[※]) → 1,000万人 (H22)
- ・国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数 2.72泊 (H18) → 2.47泊 (H19[※]) → 4泊 (H22)
- ・日本人海外旅行者数 1,753.5万人 (H18) → 1,728.5万人 (H19[※]) → 2,000万人 (H22)
- ・国内における観光旅行消費額 24.5兆円 (H17) → 23.5兆円 (H18[※]) → 30兆円 (H22)
- ・主要な国際会議の開催件数 168件 (H17) → 166件 (H18[※]) → 252件 (H23)
- ・規格の高い道路を使う割合 13% (H14) → 15% (H19速報値[※])
- ・拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 59% (H14) → 69% (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 (H19) → 15,700km (H23)
- ・国内航空サービス提供レベル 1,294億座席キロ (H14) → 1,315億座席キロ (H19[※])
- ・国際航空サービス提供レベル
 旅客 : 3,435億座席キロ (H14) → 3,497億座席キロ (H19[※])
 貨物 : 215億トンキロ (H14) → 255億トンキロ (H19[※])

目標7 都市再生・地域再生等の推進

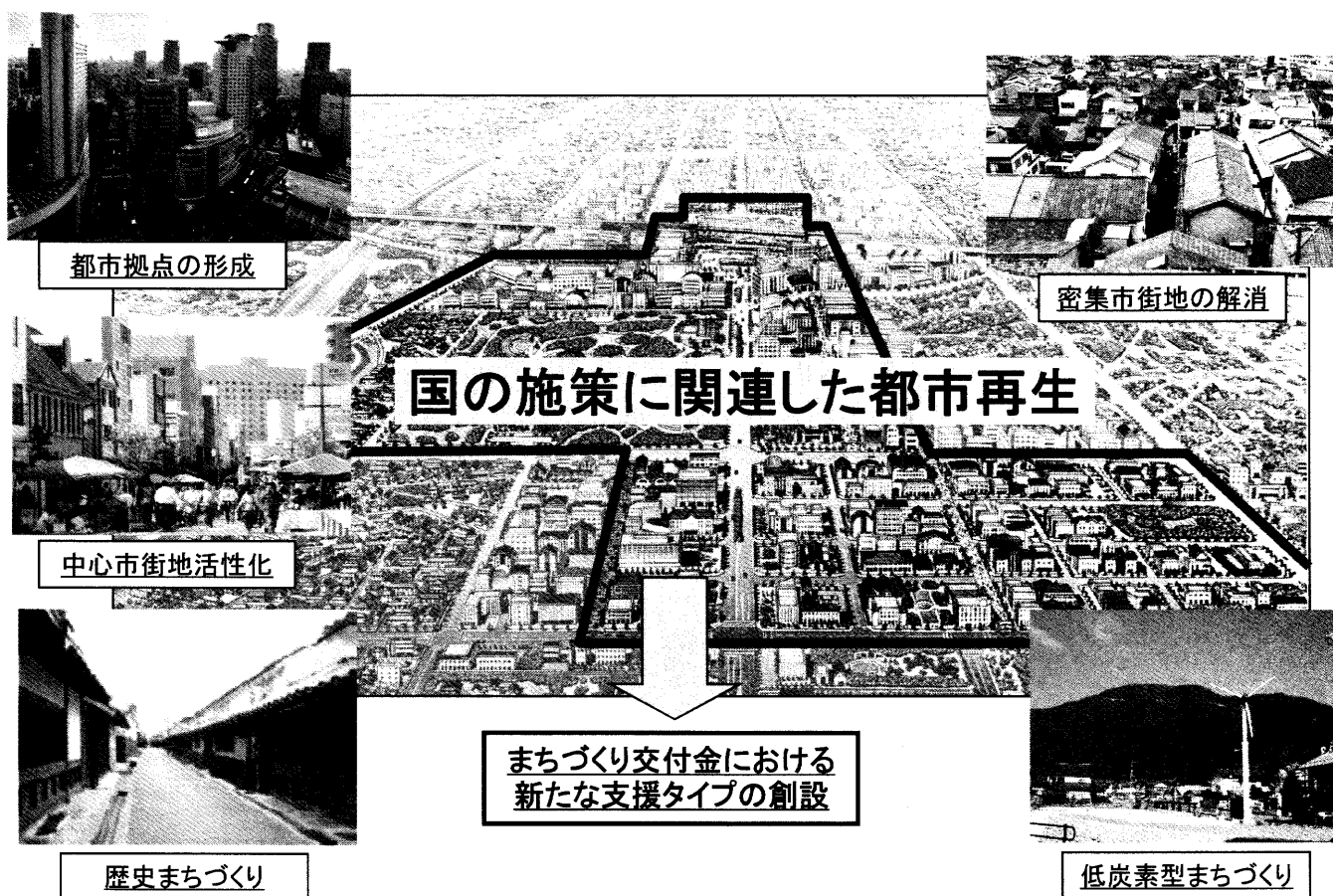
事業費1兆2,666億円(1.20倍)、国費3,657億円(1.17倍)

○都市再生・地域再生の推進

事業費1兆2,666億円(1.20倍)、国費3,657億円(1.17倍)

- ◇都市環境改善事業(仮称)の創設*
- ◇都市環境改善支援事業(仮称)の創設***◇**
- ◇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***◇**

国の施策に関連した都市再生への支援の強化



主な業績指標：


- ・都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率
81.8%(H18)→81.9%(H19^{*})→80%以上(H19年度以降毎年度)
- ・都市機能更新率
31.8%(H15)→35.6%(H19^{*})→36%(H20)

目標8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

事業費2兆1,162億円(1.06倍)、国費5,659億円(1.15倍)


○鉄道網の充実・活性化

事業費1,524億円(1.10倍)、国費431億円(1.11倍)

- ◇空港アクセス鉄道の整備の推進
- ◇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、名古屋市6号線等)
- ◇コミュニティ・レール化の推進*
- ◇鉄道事業再構築事業その他地方鉄道活性化及びLRTシステムの整備に対する支援
- ◇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200億円(1.33倍)

- ◇地域公共交通活性化・再生総合事業の拡充*
- ◇離島航路補助制度の改革
- ◇地方バス路線の維持に対する支援の実施

地域公共交通活性化・再生総合事業

地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な地域公共交通の活性化・再生に取り組む地域の法定協議会に対し、パッケージで一括支援を行う。21年度から、調査事業の実施段階への移行や新規事業への対応等のため、事業の拡充を図る。

■幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの確立

- ・バス路線の再編
- ・コミュニティバスの充実
- ・1日フリー乗車券や100円運賃等の導入



路線バスとコミュニティバスの連携



1日フリー乗車券

■鉄道沿線における公共交通ネットワークの改善

- ・イベント列車の運行
- ・鉄道、バスの総合交通マップ、ダイヤ接続表の作成
- ・鉄道・バス車両ラッピング
- ・駅における植栽活動、ベンチ等の設置



イベント列車



バス車両ラッピング



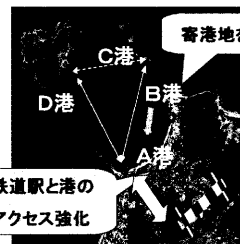
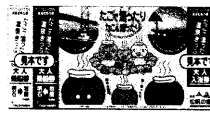
地域住民と植栽活動

■海上交通の活性化、陸上と海上交通の乗継利便性向上

- ・寄港地の集約による航路の再編
- ・バスの運行による鉄道駅と港のアクセス強化
- ・観光交流促進と絡めた割引切符の発行等



観光交流促進



鉄道駅と港の
アクセス強化

航路の再編

○都市・地域における総合交通戦略の推進

事業費90億円（1.28倍）、国費30億円（1.28倍）

◇総合交通戦略の更なる推進のため、人と環境にやさしい自転車利用環境の整備について都市交通システム整備事業を拡充*◇^新

○道路交通の円滑化の推進

事業費1兆9,547億円（1.05倍）、国費4,998億円（1.15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

主な業績指標：

- ・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)→23億トンキロ(H19^{*})→32億トンキロ(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 39%(H18)→45%(H19^{*})→60%(H23)
- ・地方バス路線の維持率 96%(H14)→96%(H19^{*})→100%(H20)
- ・有人離島のうち航路が就航されている離島の割合 71%(H17)→70%(H19^{*})→71%(H22)
- ・基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合 71%(H18)→74%(H23)
- ・三大都市圏環状道路整備率 35%(H14)→53%(H19^{*})
- ・道路渋滞による損失時間 38.1億人時間/年(H14)→31.6億人時間/年(H19^{*})
- ・路上工事時間の縮減率 201時間/km・年(H14)→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1億円（0.72倍）、国費388億円（1.06倍）

○社会資本整備・管理等の効果的な推進

国費14億円（1.58倍）

◇ICTを活用した建設生産システムの普及促進*◇^新

◇用地補償基準の適正化等に関する検討経費

○不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備の推進

国費72億円（1.09倍）

◇既存住宅ストックの流通市場の環境整備に関するモデル取引調査*◇^新

◇未完成マンションの重要事項説明における情報提供のあり方検討*◇^新

◇不動産投資市場の安定成長のための不動産投資顧問業務の促進*◇^新

◇不動産市場データベースの構築*◇^新

○建設市場の整備の推進

国費 23 億円 (1.33 倍)

- ◇地域の中堅・中小建設者に対する経営相談の強化等の建設業経営支援緊急対策の実施 * ◇新
- ◇我が国建設業の国際競争力の強化
- ◇官民連携による我が国建設技術の海外展開支援事業 * ◇新

○地籍の整備等の国土調査の推進

国費 168 億円 (1.00 倍)

- ◇都市部における地籍調査推進手法モデル調査事業 (仮称) の創設 * ◇新
- ◇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

○海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等の推進

事業費 1 億円 (0.72 倍)、国費 102 億円 (1.03 倍)

- ◇船員確保・育成等総合対策事業

主な業績指標：

- ・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の平均) → 3.15% (H19~H23の平均)
- ・不動産証券化実績総額 33兆円 (H18) → 42兆円 (H19^{*}) → 66兆円 (H23)
- ・取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数及び②取引価格情報の提供件数
① 22,659,447件 (H18) → 27,178,872件 (H19^{*}) → 40,000,000件 (H23)
② 63,636件 (H18) → 247,157件 (H19^{*}) → 1,000,000件 (H23)
- ・地籍が明確化された土地の面積 133千km² (H16) → 137千km² (H19^{*}) → 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 イト (H17) → 135ポ イト (H22)

4. 横断的な政策課題

事業費 7,900億円 (2.75倍)
国費 4,333億円 (2.24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7,356億円 (3.00倍)、国費3,706億円 (2.64倍)

○総合的な国土形成の推進

事業費5,727億円 (5.38倍)、国費2,792億円 (4.41倍)

◇広域地方計画先導事業（仮称）の創設^{*}◇^新

◇定住自立圏等形成に向けた地域経営推進事業（仮称）の創設^{*}◇^新

◇「新たな公」によるコミュニティ創生支援モデル事業の拡充

◇モビリティサポートの推進^{*}◇^新

○国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用の推進

国費61億円 (1.08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1,472億円 (1.17倍)、国費765億円 (1.19倍)

注) 一括計上する北海道開発事業費は7,244億円である (P37参照)。

◇北海道の潜在力を活用した食料供給力の強化、低炭素社会の構築、災害に強い社会の実現等に重点を置いた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)→1,157団体(H19^{*})→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23億円（1.18倍）、国費344億円（1.19倍）

○技術研究開発の推進

事業費23億円（1.18倍）、国費306億円（1.19倍）

◇ふくそう海域での事故半減をめざすICTを活用した新たな安全システムの構築*新

◇環境対応・省力化に資する鉄道システムの開発の推進

○情報化の推進

国費38億円（1.16倍）

◇アジア域内におけるIC乗車券等の国際相互利用化の推進

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年度以降毎年度)
- ・公共交通における情報サービスの情報化達成率 約60%(H18)→78%(H19^{*})→約80%(H23)

目標12 国際協力、連携等の推進

国費7億円（1.06倍）

○国際協力、連携等の推進

国費7億円（1.06倍）

◇アフリカ広域道路網の整備推進

◇建設環境技術及び地球地図を活用した気候変動対策の支援

◇アジア諸国における交通グリーン化推進事業

◇交通分野における地球環境・エネルギー対策に関する国際連携の強化*新

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)→117件(H19^{*})

目標13 官庁施設の利便性、安全性等の向上

事業費521億円（1.29倍）、国費276億円（1.19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521億円（1.29倍）、国費276億円（1.19倍）

- ◇最新技術を導入したグリーン庁舎の整備
- ◇防災拠点となる官庁施設等の整備の推進
- ◇既存官庁施設の有効活用を図るリノベーション事業の推進

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)→69%(H19 [*])→85%(H23)
バリアフリー化	： 5%(H18)→ 8%(H19 [*])→41%(H23)
環境への配慮	： 14%(H18)→17%(H19 [*])→35%(H23)
総合	： 4%(H18)→ 6%(H19 [*])→28%(H23)

凡例：1.  予算関連新規事項等（^{*}は平成21年度予算要求に係る事前評価を実施）

（〔関係資料4（P.46）〕）

2. 主な業績指標の^{*}は実績値等である。

注：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。